

배포일시	2009.09.30.(수) 11:00 (총 18매)	보도시점	즉시
담당부서	관측기반국 해양기상과	담당자	과장 서 장 원
		전화번호	02-2181-0742

## 10월 연근해 선박 기상정보

10월 상순에는 이동성 고기압의 영향을 주로 받아 물결이 낮겠으나, 중순과 하순에는 상층 한기 및 일시적인 대륙고기압의 영향으로 물결이 점차 높아지는 경향을 보이겠음. 가을철 성어기 및 추석연휴로 인한 해상교통량 증가로 선박 안전사고에 주의 필요.

### ■ 해양기상특성

- 10월 상순에는 이동성고기압의 영향을 주로 받아 물결이 낮은 날이 많겠음.
- 10월 중순에는 상층한기 및 이동성고기압의 영향으로 해상상태 변화 폭이 크겠음.
- 10월 하순에는 일시적인 대륙고기압의 영향으로 물결이 점차 높아지는 경향을 보이겠음.
- 특히, 동해안에서는 너울성 고파로 인한 안전사고에 대한 주의가 요구됨.

### ■ 해양 안전

- 돌발 기상악화로 인한 해양사고발생량 여름철 대비(6~8월) 약 18건 증가
- 기상악화 대비 조기 대응방안 마련 및 제반 항행법규 준수의식 제고
- 가을철 성어기간, 어선 사고비율 평균대비 약 4% 증가(10월 86%)

## ■ 어업 기상

- 10월 수온분포는 동해연안 19~21℃, 서해연안 20~23℃, 남해연안 21~23℃.
- 평년에 비해 남해는 1℃, 서해는 1~2℃ 정도 높으며, 동해는 평년과 비슷.
- 10월은 제주도 주변 해역을 중심으로 서해중부 및 동해남부 해역까지 어장이 형성됨.
  - 노무라입깃해파리는 10월에도 대량출현이 예상되고, 맹독성 해파리도 지속적으로 소량출현이 예상됨.

※ 자료협조 : 해양경찰청, 국립수산물과학원

붙임 : '09년 10월 연근해 선박 기상정보(전문)

# 10월 연근해 선박 기상정보

발표일 : 2009년 9월 30일



10월 상순에는 이동성 고기압의 영향을 주로 받아 물결이 낮겠으나, 중순과 하순에는 상층 한기 및 일시적인 대륙고기압의 영향으로 물결이 점차 높아지는 경향을 보이겠음. 가을철 성어기 및 추석연휴로 인한 해상교통량 증가로 선박 안전사고에 주의 필요.

## ■ 해양기상특성

- 10월 상순에는 이동성고기압의 영향을 주로 받아 물결이 낮은 날이 많겠음.
- 10월 중순에는 상층한기 및 이동성고기압의 영향으로 해상상태 변화 폭이 크겠음.
- 10월 하순에는 일시적인 대륙고기압의 영향으로 물결이 점차 높아지는 경향을 보이겠음.
  - 특히, 동해안에서는 너울성 고파로 인한 안전사고에 대한 주의가 요구됨.

## ■ 해양 안전

- 돌발 기상악화로 인한 해양사고발생량 여름철 대비(6~8월) 약 18건 증가
- 기상악화 대비 조기 대응방안 마련 및 제반 항행법규 준수 의식 제고
- 가을철 성어기간, 어선 사고비율 평균대비 약 4% 증가(10월 86%)

## ■ 어업 기상

- 10월 수온분포는 동해연안 19~21℃, 서해연안 20~23℃, 남해연안 21~23℃.
- 평년에 비해 남해는 1℃, 서해는 1~2℃ 정도 높으며, 동해는 평년과 비슷.
- 10월은 제주도 주변 해역을 중심으로 서해중부 및 동해남부 해역까지 어장이 형성됨.
  - 노무라입깃해파리는 10월에도 대량출현이 예상되고, 맹독성 해파리도 지속적으로 소량출현이 예상됨.

※ 자료협조 : 해양경찰청, 국립수산물과학원

## 해양기상특성

### ○ 해황

10월은 주로 이동성 고기압 또는 동서 고압대의 영향을 받는 날이 많은 달임. 그러나 하순부터는 차가운 대륙고기압이 우리나라 쪽으로 일시 확장하여 영향을 주게 되므로 서해, 동해 먼 바다에서는 점차 풍랑이 높아지게 됨(평년)

- 10월의 바람은 서해상의 경우 북 내지 북서풍, 남해상에서 북 내지 북동풍, 동해상에서는 남서 내지 북서풍이 탁월한 경향을 보임(2008년).
- 풍속은 먼 바다의 경우 전 해상에서 2~8 m/s의 바람이 60% 내외의 값을 보였으나 동해의 경우에는 다른 해상과 달리 10 m/s 이상의 바람이 약 7%로 조업 및 운항시 주의가 필요함. 앞바다의 경우에는 서해상에서 2~8 m/s의 바람이 60% 내외의 값을 보였으며, 남해상의 경우 2~8 m/s의 바람이 약 70%의 값을 보였음(2008년, 그림 9, 10).
- 2008년 10월의 평균 유의파고는 서해와 남해상에서 0.5~1m로 나타났으며, 동해 중부는 0.5~1m, 동해 남부는 1~2m 정도로 다소 높게 나타났음.
- 최근 5년간 10월 해역별 풍랑특보 발효 일수를 보면 상순과 중순에 비해 하순에 모든 해역에서 발효 일수가 증가함. 따라서 하순에는 선박 안전에 주의 필요.(그림 1)
- 10월에는 항해 중에 전방 시야를 봄보다 더 멀리 확보할 수 있음. 이는 대기 중에 수증기 등 부유 입자 수가 봄보다 더 적어 맑은 상태를 보이기 때문임.

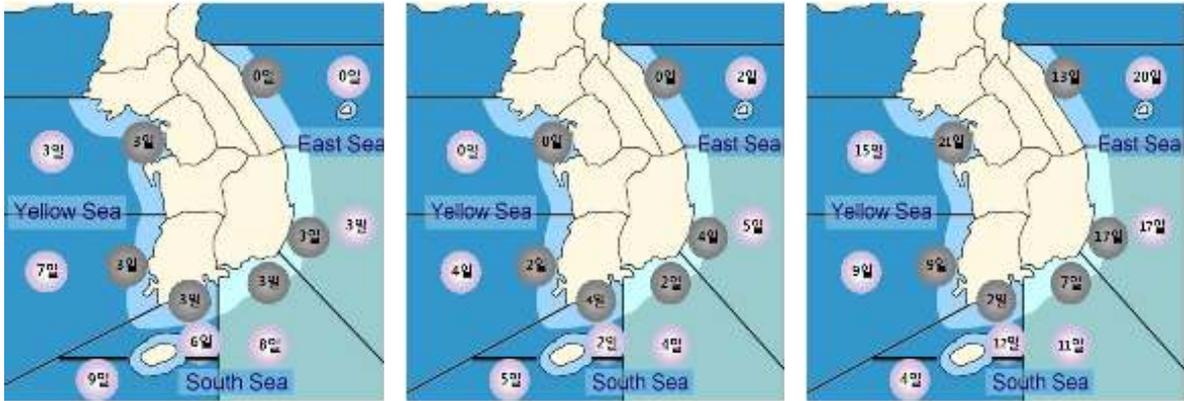


그림 1. 최근 5년간 10월 해역별 풍랑특보 발효일수

### ○ 10월부터 동해에서는 너울성 고파 경계 필요

바람에 의해 생성된 파도의 진행양상은 바람에너지를 흡수하면서 파도가 아주 서서히 형성되며, 바람이 잠든 후에도 파도는 계속 퍼져나감. 오히려 바람이 잠든 후에는 파장이 점점 길어지는데 이를 너울이라고 부름. 일단 너울이 형성되면 폭이 넓을수록 에너지를 흡수하는 잠재력이 더 크고 더 멀리 퍼져나가는 성질이 있음.

외해에서 발생한 너울이 동해안을 향해 전파될 때의 양상을 살펴보면 풍랑이 연안에 접근하여 수심이 파장의 1/2 이하인 얕은 곳으로 오면 너울은 바닥을 느끼기 시작함. 이때부터 바닥의 영향으로 물입자 운동이 제약을 받게 되어 파장에 변화를 일으키는데 너울의 파속과 파주기는 그대로 유지되나 파장이 짧아지기 때문에 파고는 점점 높아지게 됨. 결국 파형경사 즉 파고 대 수심의 비가 3:4가 되면 파가 깨어지며 파가 가지고 있던 에너지를 충격량으로 발산하게 됨.

즉, 넓은 바다에서 생성된 파도는 해안으로 밀려나가면서 흡수했던 에너지를 방출하는데, 약 7m 높이 파도의 경우 방파제에 미치는 충격량은 1평방미터당 30톤에 이르며, 이는 승용차가 시속 50km로 콘크리트 벽에 충돌하는 것과 같은 큰 충격량 임. 따라서 10월부터는 특히, 동해안 방파제 및 갯바위에서는 수심변화에 따른 쇄파과정이 없이 갑자기 들이닥치는 너울에 주의해야 함.

동해는 수심이 깊어 먼 바다에서 발생된 파랑에너지가 감쇄되지 않고 연안까지 도달하여 매년 10월부터 다음해 4, 5월까지 큰 피해를 초래함.

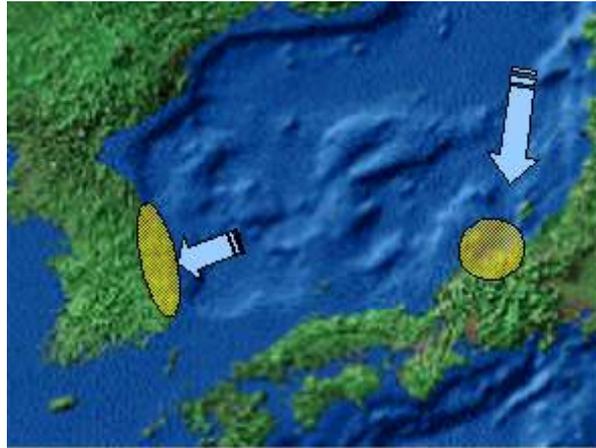


그림 2. 동해안 저산소 고파 발생 지역

동해안에서는 북동풍 등 동풍계 바람 유입 시에는 열려 있는 상태가 되어 앞·먼 바다가 함께 악화 되고, 저기압 등이 동해 먼 바다를 느리게 지나면서 발달하는 경우에는 먼 바다에서 전파되어온 저산소 고파로 인해 동해안 지역에 크고 작은 피해가 일어나므로 주의를 요함.

### ○ 스쿠버 다이빙 정보

우리나라 부근 해역의 해수온도 연교차는 20~30℃로 상당히 큰 편에 해당됨.

제주도를 포함하는 남해안은 쿠로시오 해류의 영향으로 연중 수온이 높음. 여름철에는 표층수온이 최고 28~29℃까지 올라가며 겨울에도 외해에서는 13℃ 이하로 내려가지 않음(서해는 제외)

울릉도의 바다는 매우 깨끗하여 연중 20~30m의 시야가 확보 됨. 특히 8월 부터 10월까지의 쿠로시오 해류의 영향권에 들어서 다양한 해양 생태계를 만날 수 있음. 울릉도에서 스쿠버다이빙 시에는 갑자기 수심이 깊어지는 지점이 있으므로 주의해야 함.

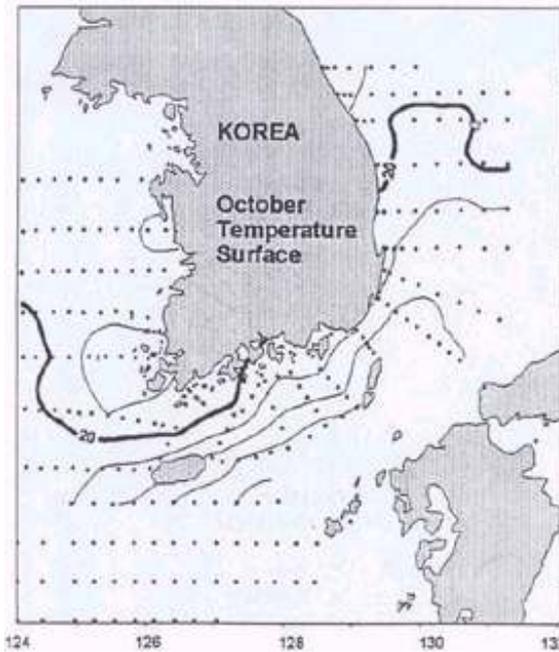


그림 3. 10월 평년 수온 분포도(해수면)

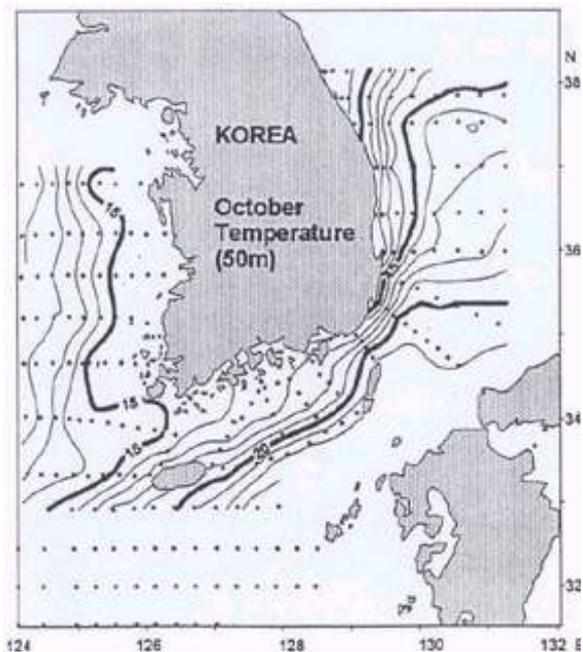


그림 4. 10월 평년 수온 분포도(수심 50m)

## ○ 낚시와 기상 그리고 안전

10월은 각종 낚시 대회가 많이 개최되고, 돛, 고등어, 갈치 등 초보자도 쉽게 손맛을 볼 수 있는 어종들이 많아 낚시동호인들의 출조가 잦은 시기임. 갯바위 낚시 객에게는 낚시를 하고자 하는 장소의 일기 예보와 물때정보가 중요함. 기상정보를 정확히 알고, 수시로 날씨를 감시해야 하며, 낚시 객들의 안전과 직결되는 ‘부진동’과 ‘유의파고’에 대한 정보를 잘 알고 대처해야 할 것 임.

갯바위 낚시에서는 포인트 선정에 대부분의 태공들이 만의 가장자리를 택하게 되는데, 이때 등을 지고 있는 면이 대피할 수 없는 절벽은 좋은 자리가 아님, 그 이유는 ‘부진동’ 현상 시, 즉 그릇에 물을 담아 한쪽으로 기울였다가 그릇을 원위치로 했을 때 물이 출렁거리기 시작하여 첫 번째 출렁임보다 두 번째 출렁임이 더 커져 물이 넘치게 되는 현상 때문임. 만을 이룬 지점에서는 두 번째 진동 때의 물높이가 더 상승하는 부진동을 모르면 첫 번째 진동의 높이만큼만 대비하게 되어 두 번째 진동 때 위험에 처하게 됨.

또한 유의파고의 4배 파고를 감안해야 함. 바다의 파고 중에는 1/3 최대파고를 유의파고라 하여 1로 했을 때 1/10최대파고는 1.27배,

1/100최대파고는 1.61배, 1/1,000최대파고는 1.93배가 높게 된다. 갯바위 낚시의 특성상 오랜 시간을 한 지점에서 자리 잡는 경우가 많음. 출조에서 철수까지는 1/1,000 최대파고를 고려하지 않으면 높은 파고로 인하여 큰 위험을 겪게 됨. 따라서 오랜 시간의 갯바위 낚시에서는 부진동과 갯바위에 부딪쳐 상승하는 보통파고의 약 2배와 1/1000 최대파고의 약 2배를 합치면 밤샘을 하는 동안에 보통의 물결보다 약 4배가량의 파도가 한번은 꼭 오게 된다는 사실을 감안해야 함.

그리고 만조 시에도 낮은 암초로 된 작은 섬은 피해야 함. 이는 갯바위 낚시에 오래 젖어 있으면 시간 가는 줄도 모르고 낚시를 즐기게 되고, 만일 만조시간 전에 약속된 철수선박이 나타나지 않으면 피할 곳이 없게 되기 때문임.

### ○ 늦은 가을부터 봄까지는 북서계절풍(Northwest Monsoon) 계절

우리나라를 비롯한 극동 아시아, 북아메리카 대륙의 동부지방에서 겨울철에 탁월하게 나타나는 계절풍 임. 북서쪽의 대륙에 위치한 한랭 건조한 대륙고기압(大陸高氣壓)으로부터 불어나오는 바람 임. 한반도에서는 늦은 가을부터 이른 봄에 걸쳐서 대륙고기압이 발달할 때 북. 바다에서는 파도가 높게 일어나 해난(海難)의 위험이 크며, 육지에서는 건조한 날씨와 바람 때문에 화재가 대형화될 우려가 큼. 또한 북서계절풍은 서해를 지나오면서 수증기를 다량 함유하게 되면, 대기가 불안정해져 서해안지방과 제주도 및 울릉도 지방에 폭설이 내리게 됨.

### ○ 바람 방향으로 날씨를 알 수 있다

바람은 고기압에서 저기압으로 불어 감. 그리고 거의 대부분의 기상현상은 서쪽에서 동쪽으로 이동 함. 그러므로 서풍이 분다면 서쪽에 고기압이 있다는 말이 되므로 날씨가 좋아 짐. 비를 몰고 오는 바람은 남동풍이나 남서풍임. 이것은 자신이 있는 곳 부근이나 북쪽에 저기압이 있다는 것을 말하므로 남서풍이나 남동풍이 불면 날씨가 나빠진다고 볼 수 있음.

### ○ 별빛이 유난히 깜빡거리면 큰 바람을 예상

바다를 향해 중에 별빛이 유난히 깜빡거리거나 별빛이 물결위에 떠있는

것같이 가물거리는 듯하고, 흔들리는 것처럼 보일 때가 있음. 이것은 하늘에 바람이 강하게 불고 있음 의미 함. 이 바람은 점차 아래로 내려오기 때문에 바다 위와 육상에도 강한 바람이 불게 됨.

### ○ 폭풍우가 불기 직전에는 기분이 유쾌해진다

고온 건조한 바람이 부는 날에는 문제 해결에 어려움을 겪거나 성급한 마음을 가지게 되는 사람들이 많으나 폭풍우가 몰아치기 직전에는 대부분의 사람들이 유쾌하고 들뜬 기분을 가진다고 함. 이것은 대기 중의 음이온의 변화와 관련이 있는데 음이온들은 고통을 유발시키는 물질인 세로토닌이라는 신경전달 물질의 분비를 억제시켜 사람의 기분을 좋게 해 주는 것으로 알려져 있음.

## 해양안전 정보

### ○ 돌발적인 기상악화로 큰 규모의 인명피해, 재산피해 발생

— 평균적으로 맑은 날이 많으나 갑자기 해상날씨가 악화되어 높은 파도에 의해 어창에 해수 유입 또는 선박충돌로 대형 선박사고 빈발하였으며, 무리한 운항으로 막대한 인명피해와 재산피해가 발생함

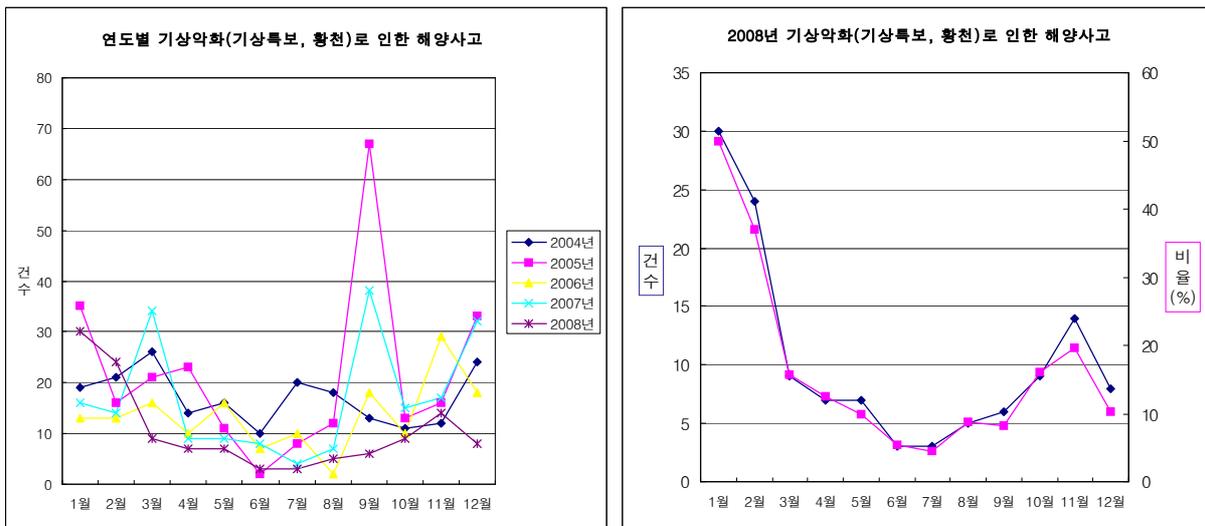


그림 5. 기상악화로 인한 해양사고 통계

5년간('04~ '08) 선박사고는 총 4,031건이며 이 중 10월에 발생한 선박사고는 평균 335건(8.31%)이 발생하였으나, 여름철(6월~8월)대비 기상악화(기상특보)로 인한 해양사고 발생량 및 비율이 증가하는 경향을 보임.

### ○ 기상악화를 대비한 조기 대응 및 제반 항행법규의 준수 필요

기상악화가 예상되는 시점, 풍랑주의보 발효 시 제반 항행법규 등을 준수하지 못한 선원의 과실이 대형사고로 이어지게 되므로 급격한 기상악화에 대비한 주기적인 안전교육, 훈련 필요

### ○ 가을철 성어기간 및 추석 연휴로 인한 해상교통량 증가 대비

성어기 및 추석연휴 민족의 대이동으로 해상교통량 증가에 따른 해양사고 위험이 예상되므로 연안 항행선 무분별한 운항 자제, 경계강화 및 도서지방이 위치하는 곳의 지자체, 관련기관, 여객선사의 철저한 대비 필요

## ○ 10월 해역별 사고

— 서해 : 10월은 본격적인 성어기를 맞아 출어선 증가로 연안에서의 해상 교통량이 폭주하고 어선군이 밀집해 있는 지역이 많이 있을 것으로 예상되므로 연안을 향해하는 선박은 어선군을 미리 충분한 거리를 두고 향해하기 바라며, 출어하는 어선은 페로프나 페어망 등에 의한 사고에 유의

— 남해 : 10월 중 해양사고가 가장 적게 발생하는 해역이나 화물선과 예·부선 해양사고는 높은 비중을 차지하고 있으므로 부산항 등의 대형 항만을 출입하는 화물선 및 예·부선은 항법규정을 준수하고 주위경계를 철저히 해야 하며, 특히 예망중인 선박을 발견 시 망선 사이를 통과하지 않도록 주의

— 서남해 : 10월은 갈치 연승조업이 활발해지면서 어선 해양사고도 증가하여 발생하고 있으며, 특히 어선 기관손상사건이 두드러지게 발생하므로 출어 전 기관장비 점검을 철저히 하고, 특히 바다 낚시철을 맞아 낚시어선들의 무분별한 운항으로 인한 인명손상사건이 발생하지 않도록 주의

— 동해 : 10월은 동해안 대표어종인 오징어 채 낚기 조업이 가장 활발한 시기 로써 어선 해양사고가 가장 빈발할 것으로 예상되고 있으며, 특히 조업 중 밝은 집어등으로 시야가 가려 주위경계 소홀로 인한 충돌사고나 조업을 마치고 귀항 시 줄음운항으로 인한 방파제 입구 등에서의 좌초사고에 주의

## ○ 기타 주의사항

— 새벽녘 충돌사고에 주의 : 10월 충돌사고의 발생시간을 분석하면 전체 충돌사고의 약 30%가 04시부터 08시 사이에 발생하였으므로 새벽녘 항해당직을 강화하여야 하며, 충돌사고는 비어선-어선 간의 사고도 34%를 차지하므로 연안을 향해하는 선박들은 어선 출몰에 대비하는 운항자세가 필요

— 낚시어선의 철저한 안전수칙 준수 필요 : 10월은 바다낚시 대회 등으로 인한 낚시어선의 잦은 출조가 예상되므로 인명피해로 이어질 수 있으므로, 낚시어선의 운항자는 낚시승객의 요구에 부응하기 위한 불법운항 및 무리한 운항을 자제하고 안전수칙을 철저히 준수 필요

## ○ 최근 5년간 10월 중 사고 현황

### ○ 지난 5년간 10월 중 사고발생 현황

- 해역별로는 남해영해, 서해영해, 동해공해상, 동해영해 순으로 발생
- 유형별로는 충돌, 기관손상, 좌초, 화재·폭발, 침몰 순으로 발생
- 선종별로는 어선, 화물선, 예·부선, 유조선 순으로 발생

<최근 5년간 10월 해역별 해양사고 발생건수>

구 분	충돌	기관손상	좌초	침몰	화재 폭발	기타	총합
남해영해	27	19	10	5	7	15	83
서해영해	21	17	9	3	4	28	82
동해영해	13	12	5	2	2	6	40
동해공해상	7	20	1	-	3	13	44
서해공해상	3	1	-	-	-	1	5
남해공해상	1	-	-	1	-	2	4
국내 항만	27	1	13	11	6	15	73
국외(원양등)	2	4	1	-	-	3	10
총합계	101	74	39	22	22	83	341

<최근 5년간 10월 해역별 해양사고 발생척수>

지역(예보)	어선	화물선	예부선	유조선	여객선	기타선	총합계
남해영해	91	4	8	3	1	8	115
서해영해	81	8	8	3	1	6	107
동해영해	48	3	3	-	-	-	54
동해공해상	48	3	-	-	-	-	51
서해공해상	3	3	-	1	1	-	8
남해공해상	4	1	-	-	-	-	5
국내 항만	67	14	12	4	-	9	106
국외(원양등)	9	1	1	-	1	-	12
총합계	351	37	32	11	4	23	458

## 어업기상 정보

### ○ 수온 정보

9월의 연안수온은 21.5~26.1℃ 범위로 분포하였음. 동해연안은 21.5~23.4℃, 남해연안은 24.0~25.4℃, 서해연안은 24.4~26.1℃의 분포를 보였음. 인공위성 자료로 분석된 한반도 주변 해역의 9월 표층 수온분포는 동해 근해역에서 평년과 비슷한 22~25℃의 수온분포를 보였고, 남해는 27℃ 내외로 평년보다 1℃정도 높게 나타났으며, 서해 근해역에서는 25℃ 내외로 평년보다 1℃정도 높게 나타났음.

10월의 수온은 동해에서는 평년과 비슷하겠으며, 남해는 평년에 비해 1℃내외의 고온상을 보이겠고 서해는 1~2℃정도 고온상을 보이겠음. 10월은 태양복사열의 점차적인 감소와 기온 하강으로 인해 표층의 성층화가 약화되고 수온약층의 형성수심이 깊어지겠음.

- 동해 : 19~21℃ 분포
- 서해 : 20~23℃ 분포
- 남해 : 21~23℃ 분포

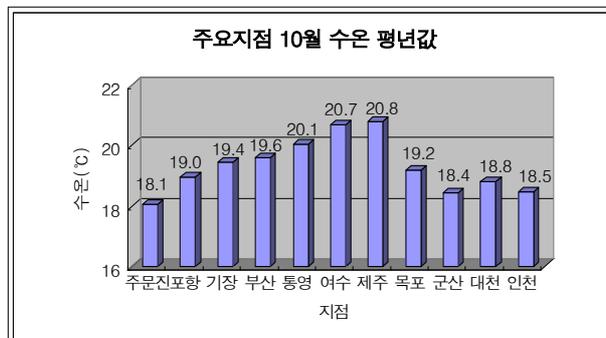


그림 6. 주요지점 수온 평년 값(10월)

### ○ 어장 정보

9월은 내유 자원량의 증가로 고등어, 전갱이 등의 어황이 순조로웠으며, 갈치 어황도 어선들의 출어 횟수가 증가하면서 순조로웠음. 반면 멸치와 살오징어의 어황은 지난달에 비해 다소 증가하였지만 평년에 비하여는 부진하였음.

10월은 제주도 주변 해역을 중심으로 서해중부 및 동해남부 해역까지 어장이 형성됨.

고 등 어	밭해만까지 북상한 어군이 수온하강과 함께 남하하여 서해중부해역~제주도 북방해역에 걸쳐서 밀도 높은 어장이 형성될 것으로 전망됨. 내유자원량의 증가로 전체적인 어황은 평년비순조로울 것으로 예상
살오징어	난류세력을 따라 북상한 어군이 수온 하강에 따라 남하 회유가 이루어질 것으로 예상되는 10월 중순이후 동해중부이북(연안~울릉도~대화도 해역)에서 중심어장이 형성될 것으로 전망됨. 또한 황해난류 타고 서해로 유입된 어군에 의해 부분적인 어장이 형성되어 전망됨. 전체적인 어황은 평년수준을 유지할 것으로 예상
멸 치	수온 하강과 더불어 외해로 이동하는 어군에 의해 남해동부해역~동해남부해역에서 걸쳐서 중심어장이 형성될 것으로 전망됨. 전체적인 어황은 평년수준을 유지할 것으로 예상
갈 치	흑산도~제주도 주변해역 및 남해 전 해역에서 어장이 형성될 것으로 전망되며, 전체적인 어군밀도의 증가로 평년비 순조로운 어황이 예상
참 조 기	서해남부해역과 남해서부해역 및 제주도 서방해역에서 주 어장이 형성되겠으며, 증가한 내유량으로 인해 평년비 순조로운 어황이 예상
기 타	말쥐치, 갑오징어, 명태는 여전히 자원량이 회복되지 않고 있어 저조한 어황이 예상

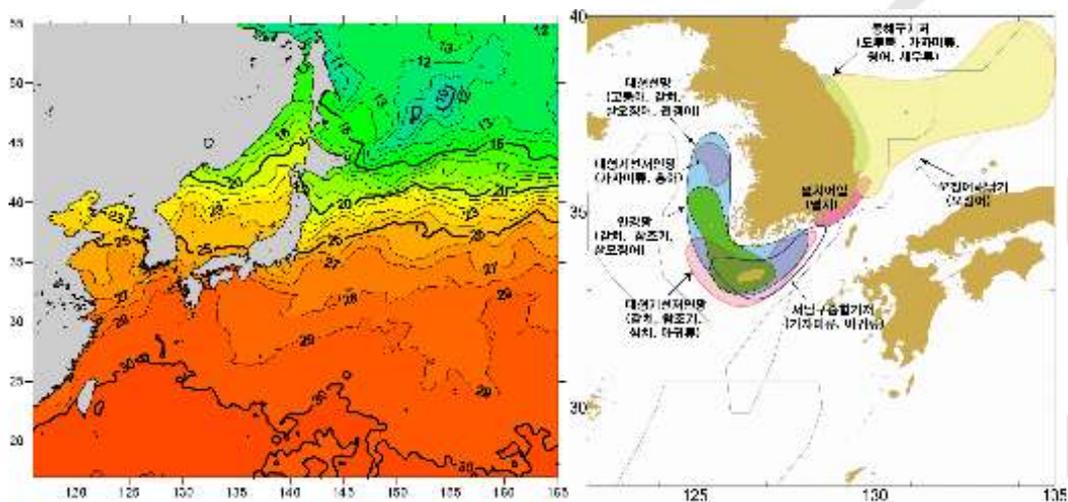


그림 7. 광역 수온 분포(위성) 및 어업별 예상어장도(10월)

## ○ 해파리

9월에는 노무라입깃해파리(근해역)가 지속적으로 전국에 대량 출현하였고, 보름달물해파리(연안역)는 개체수가 감소하였지만 여전히 전국에 출현하여 어민에게 막대한 피해를 입히고 있음. 대량 출현하는 해파리 외에 맹독성의 유령해파리와 커튼원양해파리가 연근해역에 소량 출현하였음.

노무라입깃해파리는 10월에도 지속적인 대량출현이 예상되고, 보름달물해파리는 10월에 급격히 양이 감소할 것으로 추정됨. 유령해파리 등 맹독성 해파리의 지속적인 소량출현이 예상됨.

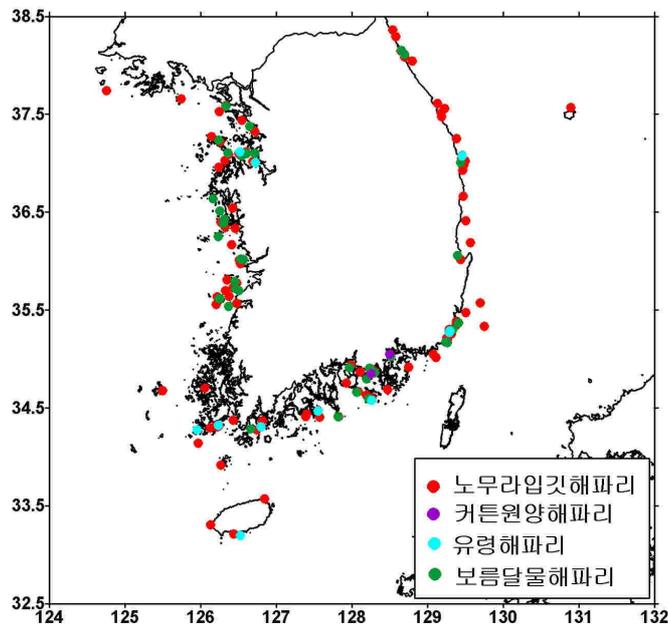
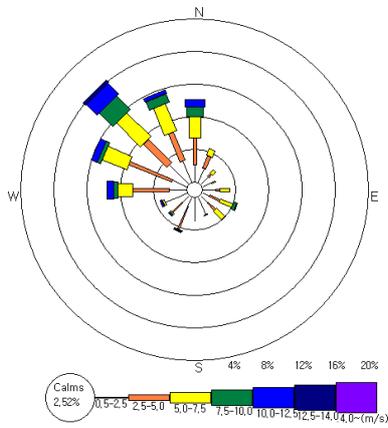


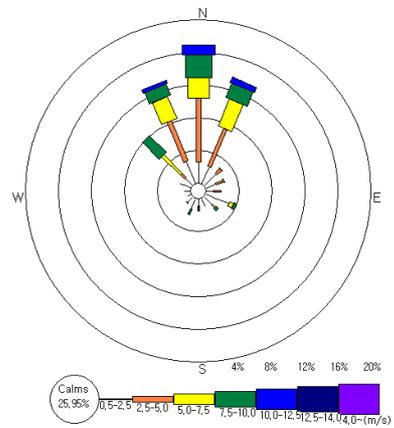
그림 8. 9월 하순 종별 해파리 출현 지역

※ 덧붙임 : 참고자료 1부.

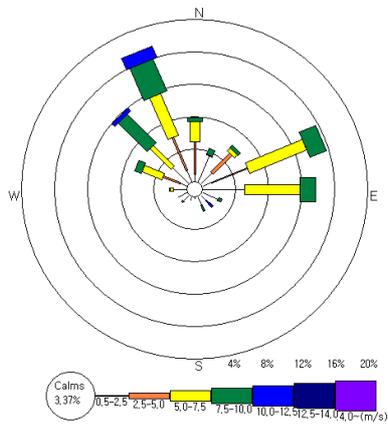
## 참고 자료



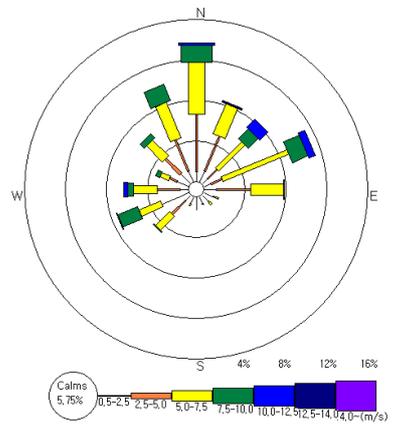
덕적도(서해 중부 먼바다)



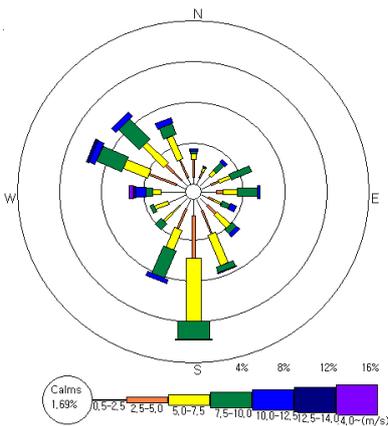
칠발도(서해 남부 먼바다)



거문도(남해 서부 먼바다)

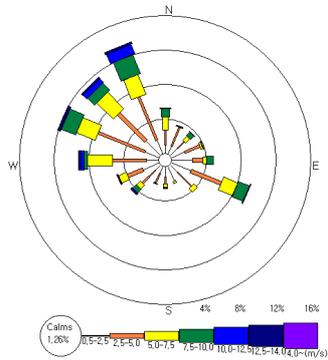


거제도(남해 동부 먼바다)

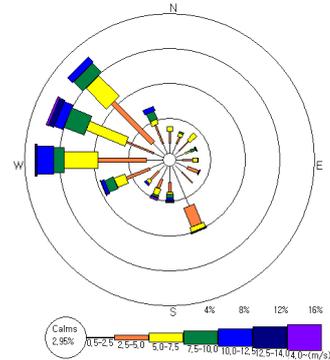


동해(동해 중부 먼바다)

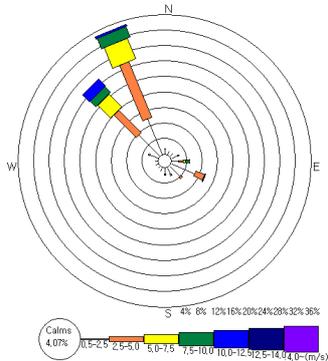
그림 9. 2008년 10월 해양기상관측 부이 지점별 바람장미



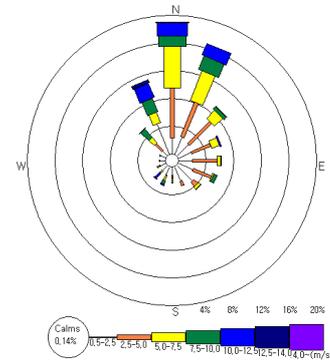
서수도(서해 중부 앞바다)



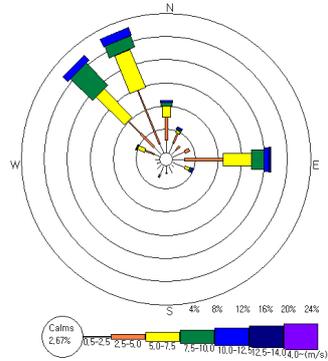
가대암(서해 중부 앞바다)



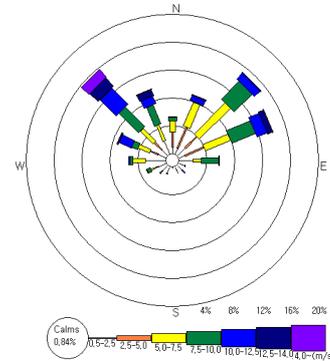
십이동파(서해 남부 앞바다)



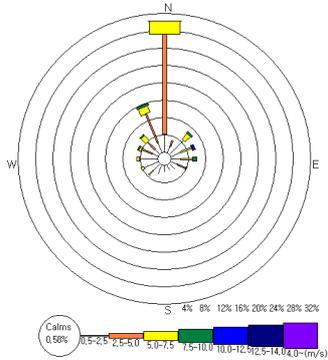
갈매여(서해 남부 앞바다)



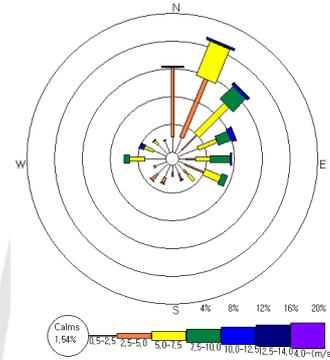
해수서(서해 남부 앞바다)



간여암(남해 앞바다)



광안(남해 동부 앞바다)



지귀도(제주도 앞바다)

그림 10. 2008년 10월 해양기상관측 등표 지점별 바람장미

< 10월의 주요 해양사고 >

사고 선박	일시/ 장소	피해사항		당시 기상	발생 개요	교훈
		인적	물적			
시네구 리에호	'06.10.23 11:56/ 강원 거진 동방 65마일 해상	승선원 18명 중 사망 5명, 실종 2명	선체 침몰	북동풍 25-30m/s 파고7m 시정 2마일 100% 흐림(비) 풍랑경보 발효	'06.10.23. 11:00경 중국으로 향해 중 기상불량으로 다량의 해수가 갑판상으로 유입, 화물창내 침수로 인해 구조요청 후 통신 두절. 다음날 수색, 구조, 인양 작업 이루어짐.	조난청취의 중요성 및 풍랑주의보 에 대비한 승선원의 철저한 교육과 비상훈련의 중요성을 일깨워 줌.
71명진 호	'05.10.21 22:45/ 경북 포항시 구룡포읍 양포 동방 4마일 해상	승선원 14명 중 9명 실종	선체 침몰	북서풍 12-16m/s 파고 3-4m 이내 시정 0.5마일 100% 흐림(비) 풍랑주의보 발효	'05.10.21 22:45경 조업 중 기상이 악화되자 갑포항 피항·입항 중 높은 파도로 전북 침몰	기상불량시 무리한 운항 자재 등 선장들의 자발적인 이행이 절실히 요구됨.
만성 2호	'04.10.26 08:19/ 인천시 옹진군 소청도 남서방 8.5마일 해상	승선원 10명중 3명 실종	선체 침몰	북서풍 12-16m/s 파고 4-5m 시정 3Mile 맑음 풍랑주의보 발효	'04.10.26 08:19경 조업 후 입항 중 기상불량으로 인한 높은 파도에 의해 어선 침몰	기상불량시 각종 항해 법규 및 제반사항 준수 등 선장들의 자발적인 이행이 요구됨.
진당호	'04.10.26. 12:44/ 전남 신안군 소흑산도 북서방 50마일 해상	승선원 8명중 3명 실종	선체 침몰	북동풍 18-20m/s 파고 4-6m 시정 2Mile 맑음	'04.10.26. 12:44경 조업 중 인근을 향해중인 상선과 충돌 후 침몰	항행시 각종 항행법규 및 제반사항의 이행이 절실히 요구됨.