

배포일시	2009.10.30.(금) 11:00 (총 16매)	보도시점	즉시
담당부서	관측기반국 해양기상과	담당자	과장 서 장 원
		전화번호	02-2181-0742

11월 연근해 선박 기상정보

11월 상순에는 이동성 고기압과 대륙고기압 영향을 주기적으로 받아 물결은 주기적인 변화가 예상됨. 중순에는 일시적으로 물결이 높겠음. 하순에는 물결이 낮겠으나 기압골 통과 시에 일시적으로 높겠음.

■ 해양기상특성

- 11월 상순에는 이동성 고기압과 대륙고기압의 영향을 주기적으로 받아 물결은 주기적으로 변화하겠음.
- 11월 중순에는 찬 대륙고기압이 확장하면서 일시적으로 물결이 높겠음.
- 11월 하순에는 대륙고기압의 세력 약화 및 이동성고기압의 영향으로 물결이 낮겠으나 기압골 통과 시에는 일시적으로 높겠음.

■ 해양 안전

- 겨울철을 대비하여 기관정비, 선체 점검이 필요.
- 최근 5년간 기상특보 시 11월 인명사고는 약 38명으로 다른 달에 비해 약 8명 정도가 많음.
- 11월은 성어기가 계속되어 해상교통량이 많고 연안바다에 국지성 안개가 자주 발생하므로 충돌사고에 주의.

■ 어업 기상

- 11월의 수온은 동해연안 15~16℃, 서해연안 14~15℃, 남해연안 17~18℃ 분포가 예상됨.
- 평년에 비해 동해와 남해는 1℃, 서해는 1~2℃ 정도 높겠음.
- 11월은 계절적인 수온 하강에 따라 어군의 남하로 서해 중남부 해역과 남해해역을 중심으로 어장이 형성되겠음.
 - 동해중남부 해역을 중심으로 살오징어 어장 형성 예상.

※ 자료협조 : 해양경찰청, 국립수산물과학원

붙임 : '09년 11월 연근해 선박 기상정보

11월 연근해 선박 기상정보

발표일 : 2009년 10월 30일



11월 상순에는 이동성 고기압과 대륙고기압 영향을 주기적으로 받아 해상상태는 평년과 비슷하겠고, 중순에는 일시적인 풍량이 예상 됨. 하순에는 물결이 낮은 편이겠으나 기압골 통과 시에 물결이 높겠음

■ 해양기상특성

- 11월 상순에는 이동성 고기압과 대륙고기압의 영향을 주기적으로 받아 물결은 주기적으로 변화하겠음.
- 11월 중순에는 찬 대륙고기압이 확장하면서 일시적으로 물결이 높겠음.
- 11월 하순에는 대륙고기압의 세력 약화 및 이동성고기압의 영향으로 물결이 낮겠으나 기압골 통과 시에는 일시적으로 높겠음.

■ 해양 안전

- 겨울철을 대비하여 기관정비, 선체 점검이 필요.
- 최근 5년간 기상특보 시 11월 인명사고는 약 38명으로 다른 달에 비해 약 8명 정도가 많음.
- 11월은 성어기가 계속되어 해상교통량이 많고 연안바다에 국지성 안개가 자주 발생하므로 충돌사고에 주의.

■ 어업 기상

- 11월의 수온은 동해연안 15~16℃, 서해연안 14~15℃, 남해연안 17~18℃ 분포가 예상됨.
- 평년에 비해 동해와 남해는 1℃, 서해는 1~2℃ 정도 높겠음.
- 11월은 계절적인 수온 하강에 따라 어군의 남하로 서해 중남부 해역과 남해해역을 중심으로 어장이 형성되겠음.
 - 동해중남부 해역을 중심으로 살오징어 어장 형성 예상.

※ 자료협조 : 해양경찰청, 국립수산과학원

해양기상특성

○ 해황(평년)

11월은 평년의 경우, 이동성 고기압과 동서로 형성되는 고기압대의 영향을 받는 날이 많으며, 대륙 고기압의 확장 시, 서고동저의 기압배치로 중북부 내륙지방에서는 한파, 폭풍, 첫눈이 내리기도 함. 해상에서는 풍량이 높아지는 달 임.

11월의 대표적인 폭풍현상은 우리나라 서쪽에서 동쪽으로 저기압이 통과한 후, 그 후면에 발달하는 대륙 고기압이 중국 화북 지방으로부터 한반도 방면으로 확장하여 서해상에서부터 동해상까지 높은 풍량이 발생함.

이때 대기 상층(약 5,700m 상공)에는 차가운 공기 덩어리(Cold Core)의 회전과 함께 기압골이 다소 깊어지고, 한기가 남하함에 따라 온도경도의 증가와 더불어 기압경도력 증가로 폭풍에 준하는 바람이 불게 됨.

한편, 저기압이 만주 북쪽(북위40도~50도)을 지나는 경우에는 동반된 한랭전선이 우리나라 중북부지방을 통과하게 되어 한랭전선 전면에서는 남풍 계열의 바람이 유입되어 대기 상태가 매우 불안정해져 적란운이 발달하고, 짧은 시간에 격렬한 비와 돌풍이 발생되기도 함.

○ 지난 해 해황(2008년)

지난 해 11월의 바람은 북서 내지 북동풍 계열이 전 해상에서 탁월한 경향을 보였음.

풍속은 전 해상에서 10㎧ 이상의 바람이 전월에 비해 증가하는 경향을 보였음. 먼 바다의 경우 전 해상에서 2~10㎧의 바람이 70% 내외를 보였고 대부분의 해상에서 10㎧ 이상의 바람은 약 10%이상으로 10월에 비해 증가하였음. 앞바다의 경우에도 해역에 따라 다소 차이가 있으나 전 해상에서 2~10㎧의 바람이 70% 내외였음(그림 9, 10).

유의파고(평균)는 서해와 남해에서 1.0~1.5m, 동해 중부는 1.5~2m 로 나타남. 이는 10월에 비해 0.5~1.0m 정도 높아진 수준 임.

최근 5년간 11월 해역별 풍량특보 발효 일수는 상순에 비해 중순과 하순에 모든 해역에서 발효 일수가 증가하며 10월에 비해서는 두 배 가까이 증가하므로 안전운항에 주의를 요함.(그림 1)

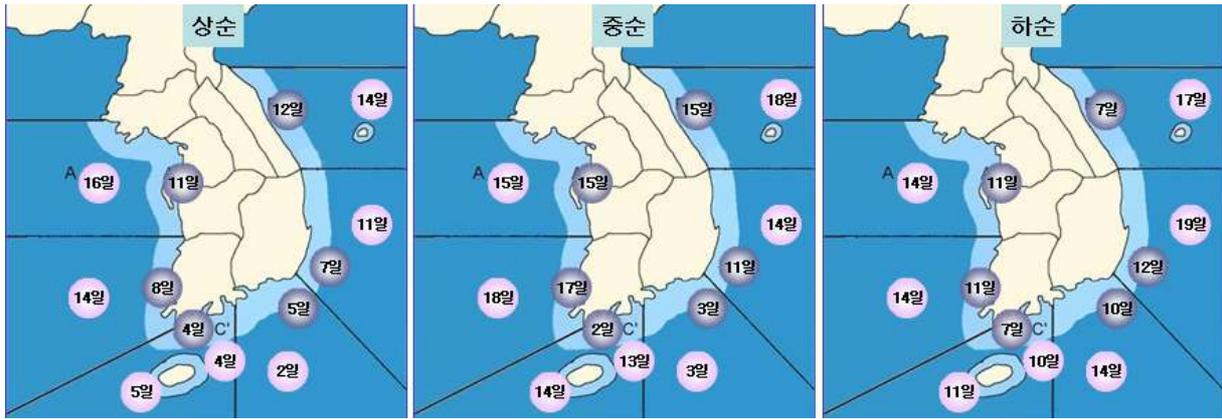


그림 1. 최근 5년간 11월 해역별 풍랑특보 일수('04~'08)

○ 주의보 발표 기준과 겨울철 풍랑

바람이 매우 강하여 재해가 발생할 위험이 큰 바람을 폭풍이라 함. 기상청은 폭풍으로 인하여 재해 발생이 예상될 때 해당지역에 예상되는 강도에 따라 주의보 또는 경보를 발표함(발표 기준은 나라마다 조금씩 다름).

우리나라에서는 육상과 해상을 구분하여 발표하는데 육상의 경우, 강풍주의보는 풍속이 14m/s 또는 순간풍속 20m/s 이상이 예상될 때 발표하며, 강풍경보는 풍속 21m/s 이상 또는 순간풍속 26m/s 이상이 예상될 때 발표함.

해상의 경우 풍랑주의보는 풍속 14m/s 이상이 3시간 이상 지속되거나 유의파고가 3m 초과할 것으로 예상될 때 발표하며, 풍랑경보는 풍속 21m/s 이상이 3시간 이상 지속되거나 유의파고가 5m 초과할 것으로 예상될 때 발표함.

육상에서의 폭풍은 지형의 영향을 많이 받으나 해상에서는 지면 마찰의 영향을 적게 받아 바람이 강함. 겨울철에 해상에서는 차가운 시베리아 고기압이 확장될 때 우리나라 서쪽에 등압선이 남북으로 조밀하게 배열되고, 강한 북서 계절풍으로 해상에는 풍랑이 발생함. 강풍은 서해로부터 시작되어 동해, 남해로 확대됨. 겨울철에 발달한 저기압이 통과할 때에도 강풍과 함께 풍랑이 발생됨.

○ 겨울철 동해 너울성 고파 경계

해면에 바람이 불면 물결이 일게 되고 물결은 바람의 방향에 따라 진행하게 됨. 이 때 물결이 진행하는 속도보다 바람이 더 강하면 물결은 바람에 밀려 계속 발달하게 됨. 이와 같이 어떤 해역에서 바람에 의해

발생되는 물결을 “**풍랑(風浪)**”이라고 함.

풍랑은 발달하고 있는 물결이며 개개의 물결은 불규칙하고 날카로워 바람이 강한 경우에는 흰 물결(백파)이 생김. 물결은 발달 정도에 따라 높이가 커지고, 주기와 파장도 길어지며 속도도 빨라짐.

한편, 이렇게 발달한 **풍랑**이 바람이 불지 않는 해역에 전파된 물결, 또는 바람이 약해졌을 경우에 남게 되는 물결, 또는 풍향이 갑자기 변화되었을 경우에 남겨진 물결을 모두 “**너울(Swell)**”이라고 함.

너울은 감쇠하면서 전파되는 물결로써 같은 파고의 풍랑과 비교하면 규칙적이고, 봉우리 모양은 둥근 형태이며 넓은 바다에서는 조용하며 평온해 보임. 그러나 너울은 파장(주기)이 길기 때문에 수심 얕아지는 해안 부근(방파제, 해변 등)에 도달되면 해저의 영향(천해 효과)을 받기 쉽고, 파장(주기)이 짧은 풍랑보다 물결이 높아지기 쉬우므로 먼 바다로부터 전해 온 너울이 급격하게 높아져 방파제 관광객이나 낚시꾼들이 파도에 휩쓸리는 사고도 일어남.

동해에서는 이로 인해 매년 10월부터 다음해 4, 5월까지 수난사고가 발생되므로 각별한 주의가 요구됨.

해양안전 정보

○ 쌀쌀해진 날씨에 따른 기관사고의 증가가 예상되므로, 사전에 기관정비, 선체점검이 필요

11월은 기관 손상, 화재·폭발, 인명사상 등의 사고가 급증하는 시기로 지난 해 기관손상 및 추진기 장애로 인한 사고가 여름철에 비해 7건이 높은 46건이 발생함.

특히, 날씨가 추워지면서 어선을 포함한 소형선박에서 전열기구 등의 사용 증가로 전기화재가 빈발, 여름철에 비해 약 2배 가까이 화재사고가 증가하였으므로 선체 내 노후 전선들을 사전에 점검하여 누전으로 인한 화재 예방에 각별한 주의를 기울여야 함.

또한, 사용 전에 철저한 기기점검 등 기관 손상사고에 대한 사전 대비책 마련이 필요함.

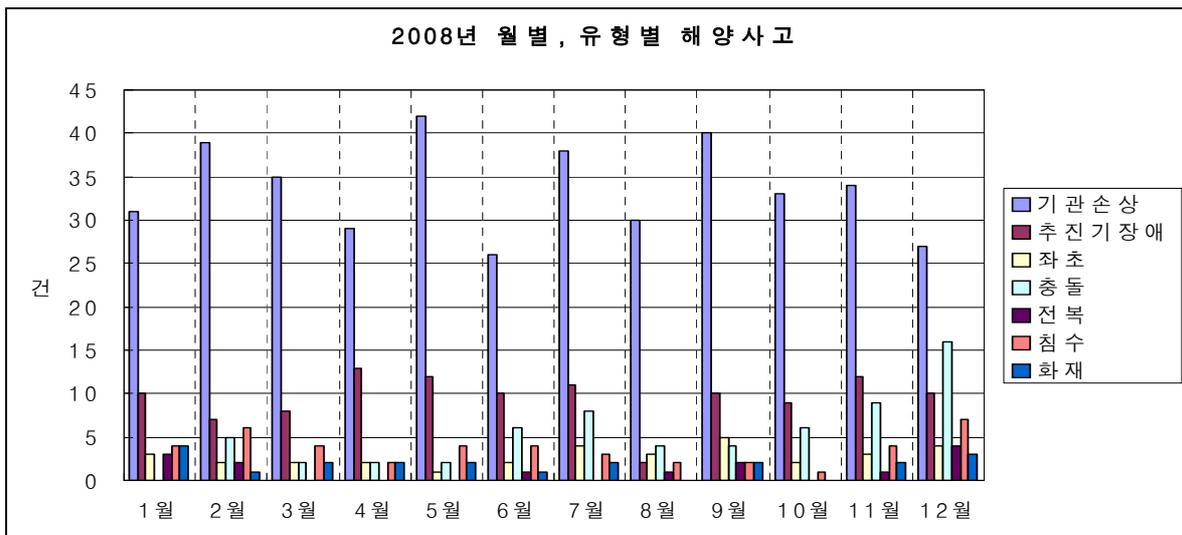


그림 2. 2008년 월별, 유형별 해양사고 발생 추이

○ 늦가을, 연안바다 국지성 안개 및 해상교통량 증가에 따른 충돌사고 주의

성어기가 11월에도 계속되어 해상교통량 증가로 어선사고 빈발이 예상되며, 또한 내륙의 차가운 공기가 해상으로 이동하여 국지성 안개가 해안에서 자주 발생하므로 연안을 향해하는 선박은 시계제한에 따른 충돌사고의 위험에 대비해야 함.

○ 11월 기상특보 시 인명사고 증가, 해수온도 저하로 인명피해 발생에 대비한 예방활동 강화 필요

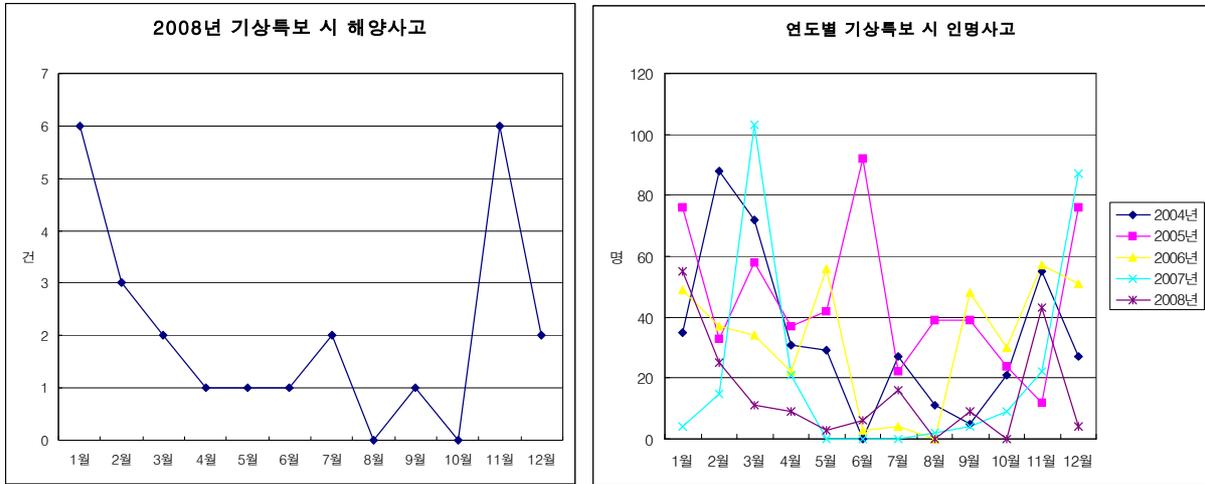


그림 3. 기상특보 시 해양사고 및 인명사고

2008년도에 기상특보 시 해양사고 건수가 가장 많았으며, 인명사고는 1월에 이어 두 번째로 많았음. 또한 최근 5년간 11월 기상특보 시 인명사고는 월 평균인 약 30명에 비해 8명 정도 많은 약 38명을 기록함. 따라서 기상특보 발효 시에는 무리한 운항을 자제하는 안전의식 제고가 필요함.

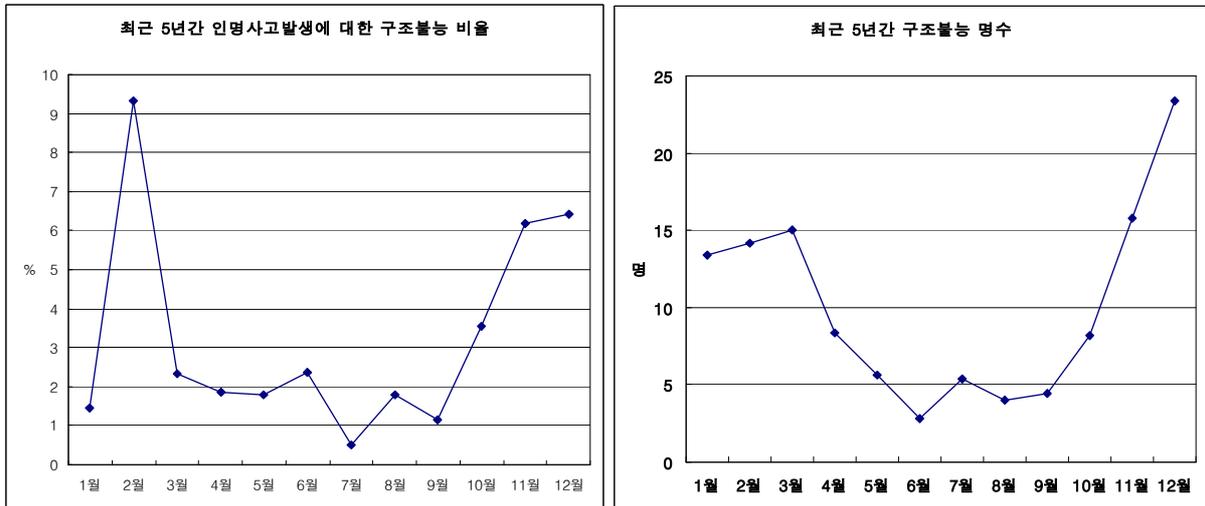


그림 4. 최근 5년간 인명사고 발생에 대한 구조불능 비율 및 인원 수

최근 5년간 11월의 사고발생에 대한 구조불능 비율은 월평균 비율인 3.2%에 비해 약 3% 포인트 높은 6.2%를 기록했으며, 11월을 시작으로 인명피해가 꾸준히 증가하는 추세임.

11월은 해수온도가 낮아져 단순사고에도 인명피해로 이어질 수 있으므로 충돌, 전복, 침몰 등의 1차 사고예방 강화가 인명피해를 최소화 할 수 있는 방안 임.

그림 5에 따르면 해운이나 레포츠 등 해양 활동 시 바다에 빠졌을 경우, 인간의 생존 가능시간은 수온에 비례함. 해수온도가 5℃ 정도일 경우, 1시간 30분 정도 버틸 수 있으며, 20 ℃의 경우에는 12시간 정도 생존 가능하므로 수온의 하강에 따른 저 체온증에 유의해야 함.

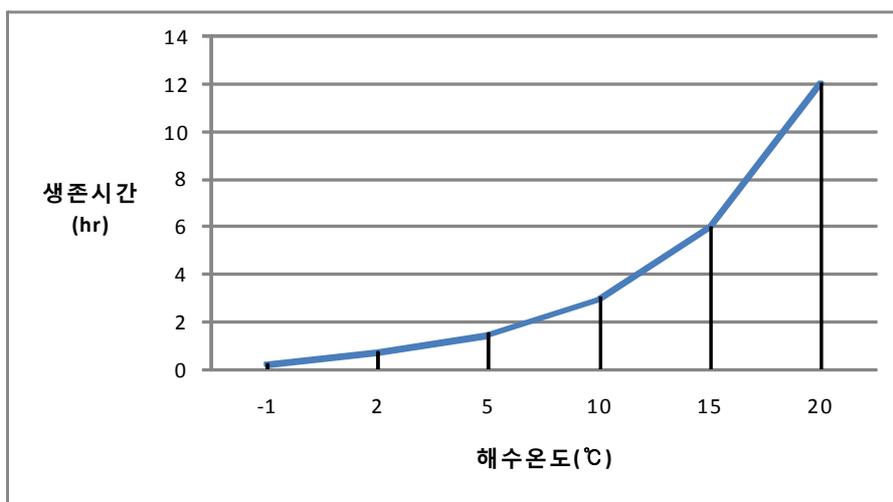


그림 5. 해수온도와 바다에서의 생존 가능시간과의 관계

○ 11월 해역별 사고

- 서해 :

지난 5년 동안 11월에는 총 79건의 해양사고가 발생. 사고 유형별로는 충돌사고 19건, 기관손상 14건, 안전운항저해 11건, 침몰 7건, 화재·폭발 6건, 좌초 5건 등의 순이며, 선종별로는 어선(64.4%), 예부선(19.2%), 화물선(10.6%), 여객선(2.9%) 등의 순으로 발생.

- 남해 :

지난 5년 동안 11월에는 총 59건의 해양사고가 발생. 사고 유형별로는 충돌 30건, 기관손상 13건, 전복 4건 등의 순이며, 선종별로는 어선(55.4%), 화물선(17.4%), 예부선(15.2%), 유조선(7.6%) 등의 순으로 발생.

- 서남해 :

지난 5년 동안 11월에는 총 104건의 해양사고가 발생. 사고 유형별로는 기관손상 31건, 충돌 19건, 인명사상 15건 등의 순이며, 선종별로는 어선(80.0%), 예부선(8.9%), 화물선(6.7%) 등의 순으로 발생.

- 동해 :

지난 5년 동안 11월에는 총 82건의 해양사고가 발생. 사고유형별로 기관손상 29건, 충돌 16건, 안전운항저해 10건, 화재·폭발 9건 등의 순이며, 선종별로는 어선(86.9%), 화물선(10.1%), 예부선(3.0%) 등의 순으로 발생.

○ 최근 5년간 11월 중 사고 현황

- 최근 5년간 11월 중 사고발생 현황
- 해역별로는 서해와 남해영해에서의 사고가 49.7% 차지
 - 충돌사고는 국내항만, 서해영해, 남해영해 순으로 발생
 - 어선사고는 서해영해, 남해영해, 동해공해상 순으로 발생

<최근 5년간 11월 해역별 해양사고 발생 건수>

구 분	충돌	기관손상	좌초	침몰	화재폭발	기타	합계
남해영해	13	23	2	2	7	28	75
서해영해	15	21	5	5	7	33	86
동해영해	11	7	2	2	3	4	29
동해공해상	9	27	-	-	4	16	56
서해공해상	1	1	-	-	-	5	7
남해공해상	2	3	-	-	-	2	7
국내 항만	23	2	3	4	3	7	42
국외(원양등)	10	3	2	2	2	3	22
총합계	84	87	14	15	26	98	324

<최근 5년간 11월 해역별 해양사고 발생 척수>

지역(예보)	어선	화물선	예부선	유조선	여객선	기타선	합계
남해영해	78	9	7	1	-	1	96
서해영해	82	3	20	1	3	-	109
동해영해	32	5	2	1	-	1	41
동해공해상	60	4	1	-	-	-	65
서해공해상	7	1	-	-	-	-	8
남해공해상	8	-	-	1	-	-	9
국내 항만	35	8	16	4	1	5	69
국외(원양등)	10	16	3	3	1	-	33
총합계	312	46	49	11	5	7	430

※ 출처 : 해양안전심판원

어업기상 정보

○ 수온 정보

10월의 연안수온은 19.3~22.5℃ 분포였음. 동해연안은 19.3~20.7℃, 남해연안은 20.7~22.5℃, 서해연안은 20.9~22.0℃의 분포를 보였음. 인공위성 자료로 분석된 한반도 주변 해역의 10월 표층 수온분포는 동해 근해역에서 23~25℃의 분포로 평년보다 1℃ 정도 높게 나타났고, 남해 근해는 24~26℃ 내외로 평년보다 1℃정도 높게 나타났으며, 서해 근해역에서는 22~25℃로 평년보다 2℃정도 높게 나타났음.

11월의 수온은 동해와 남해는 평년에 비해 1℃정도 높은 분포, 서해는 1~2℃정도 높은 분포를 보이겠음. 11월은 복사열의 감소와 기온 하강으로 혼합층이 깊어지고, 더불어 수온약층의 형성 수심도 깊어지겠음.

- 동해 : 15~16℃ 분포
- 남해 : 17~18℃ 분포
- 서해 : 14~15℃ 분포

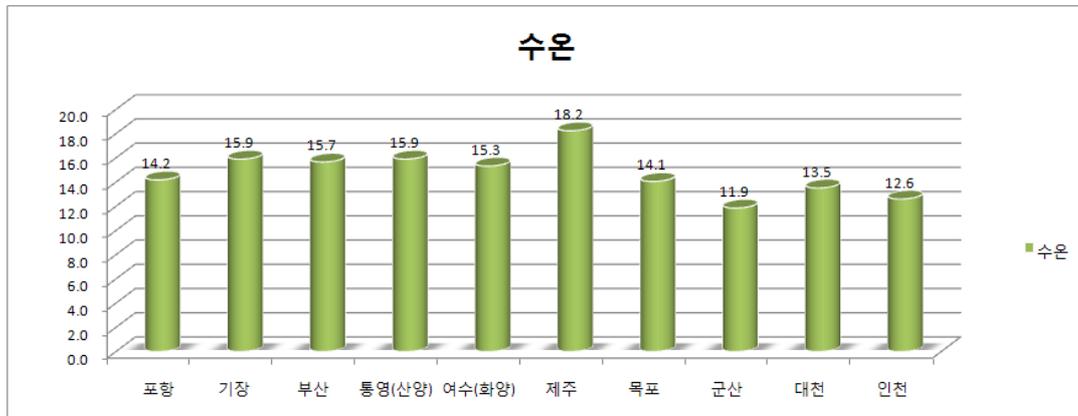


그림 6. 주요지점 수온 평년 값(11월)

○ 어장 정보

10월은 참조기, 전갱이, 망치고등어 어획량이 평년비 200%로 호황이었으나, 최근 몇 달 동안 꾸준히 높은 어획을 보이던 고등어의 어획은 평년 수준을 유지하였으며, 갈치, 멸치, 말쥐치의 어획은 평년비 약 60% 수준으로 어황이 부진하였음.

11월은 계절적인 수온 하강에 따라 남하하는 어군을 대상으로 서해 중

남부 해역과 남해해역을 중심으로 어장이 형성되겠으며, 동해안에서는 동해중남부 해역을 중심으로 살오징어 어장이 형성될 것으로 예상됨.

표 1. 11월 어종별 어황 예상 자료

고 등 어	서해중남부해역~제주도를 포함한 남부해역에 걸쳐서 주 어장이 형성되겠으며, 수온의 하강과 함께 제주도 주변해역으로의 내유량이 증가할 것으로 전망되며, 평년수준의 어황이 예상
살오징어	난류세력을 따라 북상했던 어군이 수온 하강과 함께 동해중남부해역으로 남하 회유함에 따라 동해남부 연안해역에서 내유량이 증가할 것으로 전망되나, 전체적인 어황은 평년비 부진할 것으로 예상
멸치	수온 하강과 더불어 외해로 이동하는 어군을 대상으로 남해도~거제도 주변해역 및 동해남부해역에서 어장이 형성될 것으로 예상되나, 전체적인 어황은 평년비 부진할 것으로 예상
갈치	서해남부해역~제주도 주변해역 및 남해 전 해역에서 걸쳐서 폭넓은 어장이 형성될 것으로 전망되며, 내유량의 감소로 어군의 밀도가 높지 않을 것으로 보여 전체적인 어황은 평년비 다소 부진할 것으로 예상
참조기	서해남부해역~제주도를 포함한 남해 전역에 걸쳐서 주 어장이 형성되겠으며, 내유량의 증가로 10월에 이어 평년비 순조로운 어황이 예상
기타	말쥐치, 갑오징어, 명태는 자원량이 회복되지 않고 있어 저조한 어황이 예상

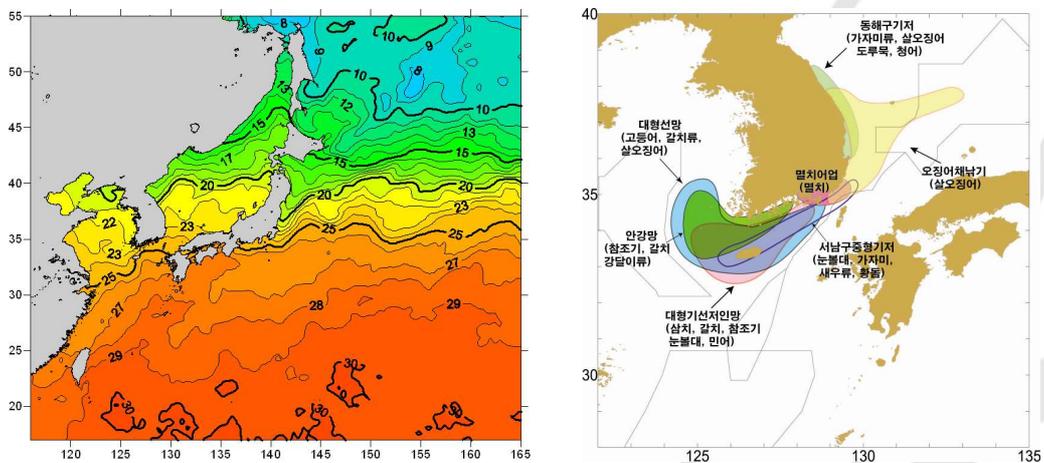


그림 7. 광역 수온 분포(10월) 및 어업별 예상어장도(11월)

○ 해파리

노무라입깃해파리는 10월에도 동·서·남해에서 지속적으로 출현하였으나, 9월 이후 급감하여 자연소멸중인 것으로 판단됨. 보름달물해파리의 출현양도 7월 이후 지속적으로 감소하여 10월에는 10% 이하 해역에서만 출현하였음. 유령해파리와 커튼원양해파리가 10월에도 소량 출현하였으나 그 양은 8월에 비하여 매우 적은 양이며, 특히 커튼원양해파리의 경우는 현재 사멸 직전임.

11월에는 한국 연근해 출현 모든 해파리가 수온하강과 더불어 자연소멸될 것으로 판단됨.

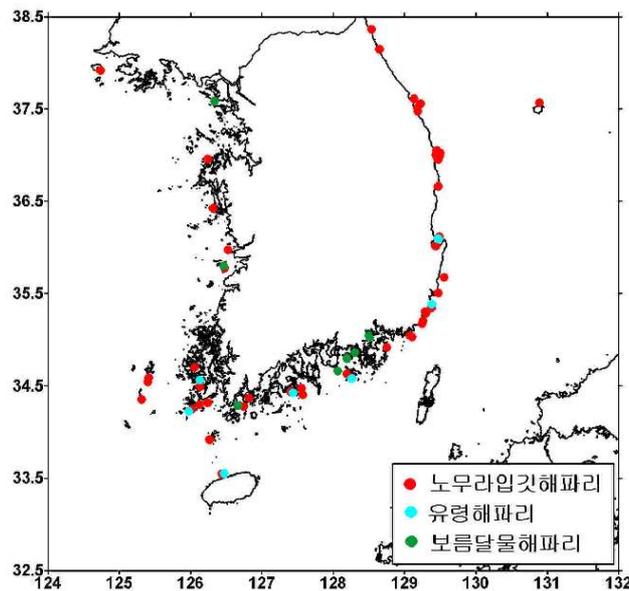


그림 8. 10월 17~23일 연안역 해파리 분포도

※ 덧붙임 : 참고자료 1부.

참고 자료

○ 11월의 절기

입동(立冬) - 양력으로 11월 7일, 8일경인데 올해 입동은 11월 7일이다. 태양의 황경이 225도일 때 이 날부터 '겨울(冬)에 들어선다(立)'는 뜻에서 입동이라 부른다.

옛사람들은 입동기간을 5일씩 3후(候)를 정하여, ① 물이 비로소 얼고, ② 땅이 처음으로 얼어붙으며, ③ 꿩은 드물어지고 조개가 잡힌다고 하였다.

특별히 절일(節日)로 여기지는 않지만 우리의 겨울채비와 상당히 밀접한 관계가 있다. (예> 김장)

소설(小雪) - 음력으로는 10월 중기, 양력으로는 11월 22일, 23일인데 올해 소설은 11월 22일이다. 태양의 황경(黃經)은 240도가 된다. 이로부터 차츰 겨울이라는 기분이 들기 시작하면서 눈이 내린다. 이 시기에는 첫 겨울 징후가 나타나기 시작하는데, 옛사람은 이 기간을 5일씩 3후(三候)로 구분하여 ① 무지개가 걸혀서 나타나지 않고, ② 천기(天氣)가 올라가고 지기(地氣)가 내려가며, ③ 폐색되어 겨울이 된다고 하였다.

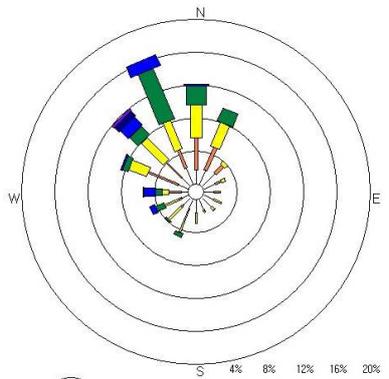
살얼음이 생기면서 제법 춥지만 그래도 낮엔 아직 따뜻하여 소춘(小春)이라 부르기도 한다. 소설 무렵, 대개 음력 10월 20일경에는 강풍이 불면서 날씨가 갑자기 추워지기도 하는데 이날은 손돌(孫覿)(전설 속의 인물)이 죽던 날이라 하고, 이때의 바람을 '손돌바람'이라 하여 외출을 삼가고, 바다에는 배를 띄우지 않는다.

○ 무지개와 날씨

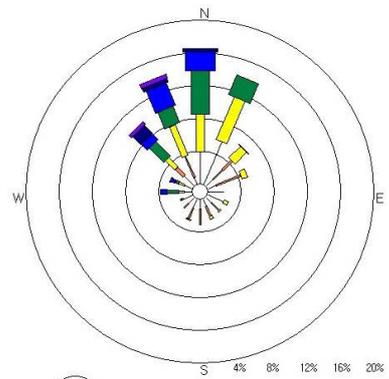
빛이 연출하는 최고의 장관 중 하나는 무지개이다. 하늘 한 부분에서는 비가 내리고 다른 부분에서는 해가 비칠 때 나타나는 것이 무지개이다. 저녁 무지개는 비가 내리는 동쪽에서 볼 수 있고, 비가 오는 쪽과 반대방향인 서쪽 하늘은 맑게 개어 있다. 우리나라와 같은 중위도 지역에서는 구름이 서쪽에서 동쪽으로 이동하는 경향이 있으므로 서쪽의 맑은 하늘은 곧 비가 그치고 개일 것임을 말해 준다. 그러나 아침 무지개는 서쪽에서 볼 수 있다. 따라서 이때 무지개가 나타나면 구름과 비가 다가오고 있음을 알 수 있다. 다음 시 구절은 이런 이치에서 연유한다.

“ 아침 무지개는 뱃사람에게 경고이고, 저녁 무지개는 뱃사람의 기쁨이다.”

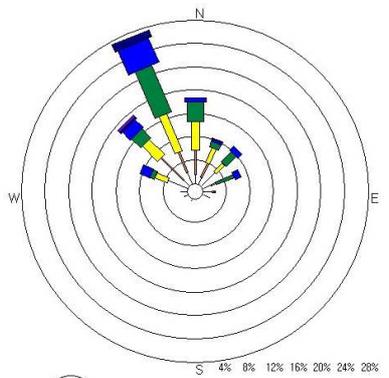
○ 11월의 지점별 바람장미(풍향·풍속)



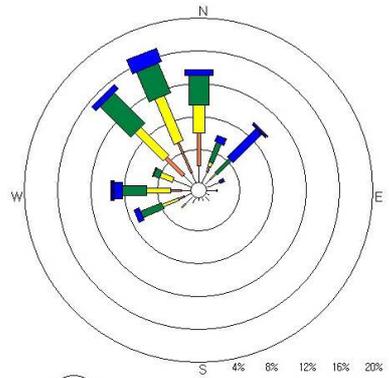
덕적도(서해 중부 먼바다)



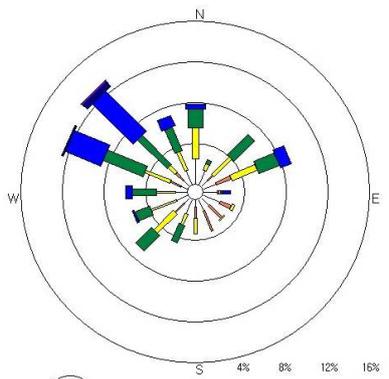
칠발도(서해 남부 먼바다)



거문도(남해 서부 먼바다)

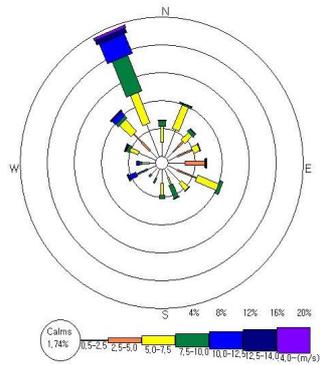


거제도(남해 동부 먼바다)

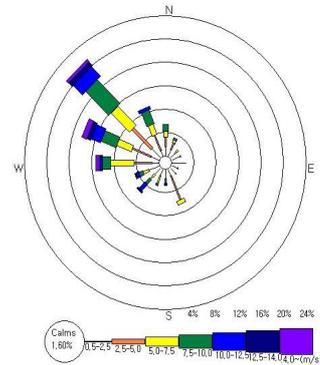


동해(동해 중부 먼바다)

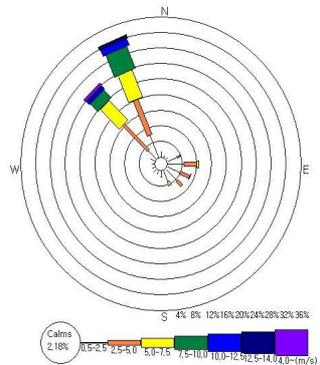
그림 9. 2008년 11월 해양기상관측 부이 지점별 바람장미



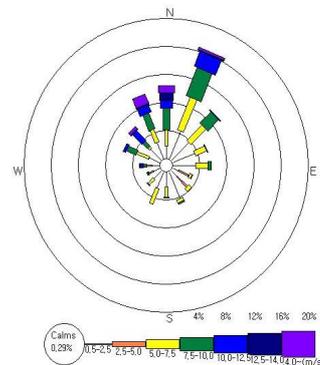
서수도(서해 중부 앞바다)



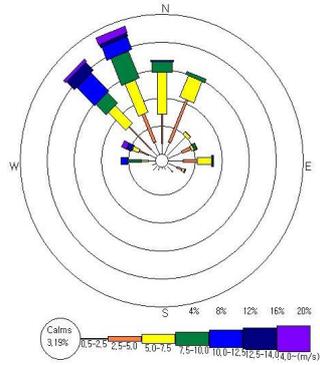
가대암(서해 중부 앞바다)



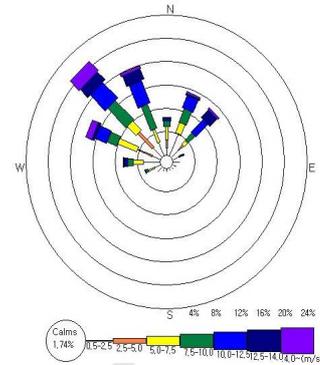
십이동파(서해 남부 앞바다)



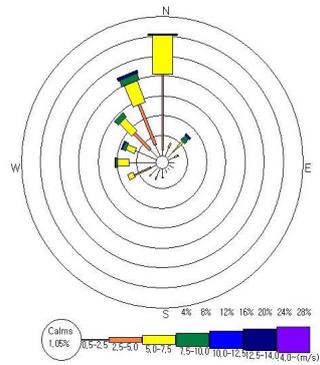
갈매여(서해 남부 앞바다)



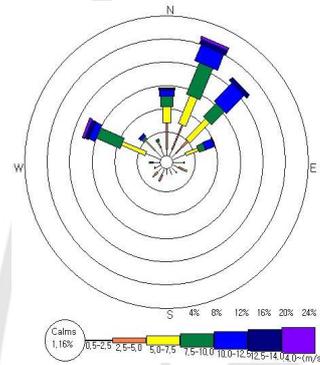
해수서(서해 남부 앞바다)



간여암(남해 앞바다)



광안(남해 동부 앞바다)



지귀도(제주도 앞바다)

그림 10. 2008년 11월 해양기상관측 등표 지점별 바람장미

○ 11월의 주요 해양사고일지

사고 선박	일시/ 장소	피해사항		당시 기상	발생 개요	교훈
		인적	물적			
115한일 호	'08.11.19 03:25/ 포항 감포 동방 41마일 해상	실종 7명	약2,000, 000원	북 서 풍 14~16m/s, 파고 3~4m, 시정 2마 일, 80%흐림.	선원 10명 조업차 출항, 조난신호가 발신, 발신해점 남 동 2.5마일 해상에 서 선박이 전복된 상태로 발견. 선원 10명중 구조 3명	기상불량에 따 른 사전대피를 하지 않고 조업 을 위해 무리한 운항을 하는 과 정에서 발생한 사고로 기상악 화에 대한 안전 의식 제고가 요 구됨.
707 윤정호	'07.11.19 23:25/ 전남 신안군 하태도 남서 6.2마일 해상	사망 1명 실종 1명	약20,000 ,000원	남서풍16~18m/s, 파고 2~3m, 시정 3마일, 100%흐림, 풍랑주의보 발표.	조업 후 제주 한림 항으로 이동중 높 은 파도에 의해 선 체 전복됨. 승선원 12명 중 구조 8명.	기상불량시 무 리한 운항 자제 가 절실히 요구 됨.
103명천 호	'06.11.12. 09:50 포항 대보 북동 19마일 해상	사망1명, 실종6명	약97,372 ,800원	남서풍 12~14m/s 파고 2~3m/s, 시 정3마일, 30%맑 음.	MAERSK DLURY호 가 원인미상으로 전 복되어 있는 102명 천호를 발견, 선원 7 명중 구조 0명.	선박 조난 시 자 동조난신호기가 미작동, 평소 어 선의 안전장비 점 검의 중요성을 보 여줌.
RONG YUAN YU	'05.11.30 01:08/ 제주 죽도 서방 63마일 해상	14명실종	약1,322, 580,000 원	북서풍 8~10m/s, 파고 2m. 시정 3 마일, 80% 흐림.	조업 중 기상 악화 로 침몰되어 승선 원 20명 중 구조 6 명.	기상불량시 무 리한 운항으로 인명과 재산피 해를 유발한 대 형 사고이므로 무리한 운항자 제가 절실히 요 구됨.
중서 6호	'04.11.15. 05:50/ 인천 어청도 남서방 19마일 해상	사망5명, 실종2명	선체전 복	북서풍 12~16m/s 파고 3~4m/s, 시 정 0.5M, 100% 흐림.	예인 중 기상악화 로 전복, 7명중 구 조0명.	기상불량시 무 리한 운항 자제 가 절실히 요구 됨.