

<b>배포일시</b>	2009.11.30.(월) 11:00 (총 15매)	<b>보도시점</b>	즉시
<b>담당부서</b>	관측기반국 해양기상과	<b>담당자</b>	과장 서 장 원
		<b>전화번호</b>	02-2181-0742

**12월 「연근해 선박 기상정보」**

12월 상순에는 이동성 고기압의 영향을 주로 받아 전반적으로 바다의 물결은 낮은 편이겠으나 상순 전반에 동해에서 높겠음  
 12월 중순과 하순에도 물결이 낮은 날이 많겠음. 그러나 동해에서는 북동기류의 영향으로 높은 날이 많겠음

**■ 해양기상특성**

- 12월 상순에는 이동성 고기압의 영향을 주로 받아 전반적으로 바다의 물결은 낮은 편이겠으나 상순 전반에 동해에서 높겠음
- 12월 중순과 하순에는 찬 대륙고기압이 우리나라 북쪽을 주로 통과할 것으로 예상되어 물결이 낮은 날이 많겠음. 그러나 동해에서는 북동기류의 영향으로 높은 날이 많겠음

**■ 해양 안전**

- 12월은 연중 해양사고로 인명 피해가 가장 많은 달
- 겨울철로 접어들면서 강풍, 고파로 선박 침몰·충돌이 증가
- 선박 내 난방기 사용 증가로 화재·폭발사고 다발

**■ 어업 기상**

- 12월 수온은 동해에서 낮고(약 1℃ 낮음), 남해는 비슷하겠으며, 서해는 높겠음(약 1℃ 높음)
- 연안지역에서 바다 물이 아래위로 잘 혼합되어 수온약층이 사라지고, 수심이 깊은 해역은 수온 약층이 깊어지겠음
- 12월은 계절적인 수온 하강으로 어군(고등어, 갈치 등)이 남하하여 서해 중남부 해역과 남해를 중심으로 어장이 형성되겠음. 동해 중남부 해역에는 살오징어 어장 형성 예상

※ 자료협조 : 해양경찰청, 국립수산과학원

붙임 : '09년 12월 연근해 선박 기상정보

# 12월 「연근해 선박 기상정보」

발표일 : 2009년 11월 30일



12월 상순에는 이동성 고기압의 영향을 주로 받아 전반적으로 바다의 물결은 낮은 편이겠으나 상순 전반에 동해에서 높겠음

12월 중순과 하순에도 물결이 낮은 날이 많겠음. 그러나 동해에서는 북동기류의 영향으로 높은 날이 많겠음

## ■ 해양기상특성

- 12월 상순에는 이동성고기압의 영향을 주로 받아 전반적으로 바다의 물결은 낮은 편이겠으나 상순 전반에 동해에서 높겠음
- 12월 중순과 하순에는 찬 대륙고기압이 우리나라 북쪽을 주로 통과할 것으로 예상되어 물결이 낮은 날이 많겠음. 그러나 동해에서는 북동기류의 영향으로 높은 날이 많겠음

## ■ 해양 안전

- 12월은 연중 해양사고로 인명 피해가 가장 많은(46명) 달
- 겨울철로 접어들면서 강풍, 고파로 선박 침몰·충돌이 증가
- 선박 내 난방기 사용 증가로 화재·폭발사고 다발

## ■ 어업 기상

- 12월 수온은 동해에서 낮고(약 1°C 낮음), 남해는 비슷하겠으며, 서해는 높겠음(약 1°C 높음)
- 연안지역에서 바다 물이 아래위로 잘 혼합되어 수온약층이 사라지고, 수심이 깊은 해역은 수온 약층이 깊어지겠음
- 12월은 계절적인 수온 하강으로 어군(고등어, 갈치 등)이 남하하여 서해 중남부 해역과 남해를 중심으로 어장이 형성되겠음. 동해 중남부 해역에는 살오징어 어장 형성 예상

※ 자료협조 : 해양경찰청, 국립수산물과학원



## ● 해양(평년)

12월은 겨울이 시작되는 시기으로써 12월 초에는 이동성 고기압의 영향을 받기도 하지만, 중순경부터는 우리나라 북서쪽에서 대륙고기압이 발달하고, 우리나라 동쪽방면(동해, 쿠릴 열도, 오호츠크해)에서는 저기압이 발달하게 됨. 일기도 상에 등압선이 남북으로 형성되어 바다와 육상에 북서 계절풍이 강하게 불기 시작함. 이러한 기압배치는 "서고동저형 기압배치"라 하며 겨울철의 대표적인 기압배치 임

대륙고기압이 확장하는 시기에는 서해, 남해, 동해 먼 바다에는 14m/s 이상의 폭풍이 불고, 파고 3~4m 이상의 악천후가 수일간 지속됨. 이때 육지와 가까운 동해와 남해 연안바다는 육지 지형이 북서풍을 가로 막는 역할을 하여 바람이 상대적으로 약하고 해상상태도 비교적 낮은 경향을 보임.

한편, 서고동저의 겨울 기압배치가 형성되면 서쪽과 동쪽의 날씨 차이가 분명해짐. 대륙으로부터 불어오는 계절풍은 매우 차고 건조하기 때문에 서해를 건너오는 동안에 해면으로부터 수증기를 공급받아 습윤한 공기가 되어 구름으로 변함. 이 구름들이 우리나라 서해연안에 가까워지는 시점에는 발달한 눈구름(적란운)으로 바뀌게 됨. 북서 계절풍이 서해안 지형에 부딪혀 서쪽지방에 많은 눈이 내리게 됨. 이러한 경우에 기상위성 영상에는 서해와 동해 바다에 줄무늬 모양의 구름 대열이 보이게 되는데 해상에 바람이 강할 경우에 생기는 구름 임

서쪽지방에서 산맥을 넘으며 눈을 내린 계절풍은 건조한 공기가 되어 동쪽지방에서는 맑은 날씨가 됨. 동쪽지방에서는 바람이 매우 건조하여 화재가 발생되면 강풍과 함께 큰 화재로 이어짐.

## ● 지난 해 해양(2008년)

지난 해 12월의 바람은 북 내지 북서풍 계열이 전 해상에서 탁월한 경향을 보였음.

바람은 전 해상에서 2~10m/s의 바람이 60~70%를 보였고, 10m/s 이상의 바람은 약 15% 정도로 전월에 비해 증가 함. 12m/s 이상의 바람도 전월에

비해 증가하는 경향을 보임. 앞바다의 경우에도 해역에 따라 다소 차이가 있으나 전 해상에서 2~10㎞의 바람이 60%를 보임(그림 5, 6).

파고(유의파고)는 서해에서 1.5~2m, 동해에서 1.5~2.5m, 남해에서 1~1.5m를 보임. 이는 11월에 비해 0.5m 정도 높은 수준 임.

해역별 풍랑특보 발효 일수(최근 5년, 12월)는 11월에 비해 상순과 하순은 증가하고 중순에는 감소 함. 특히 하순에는 안전운항에 주의 필요.(그림 1)

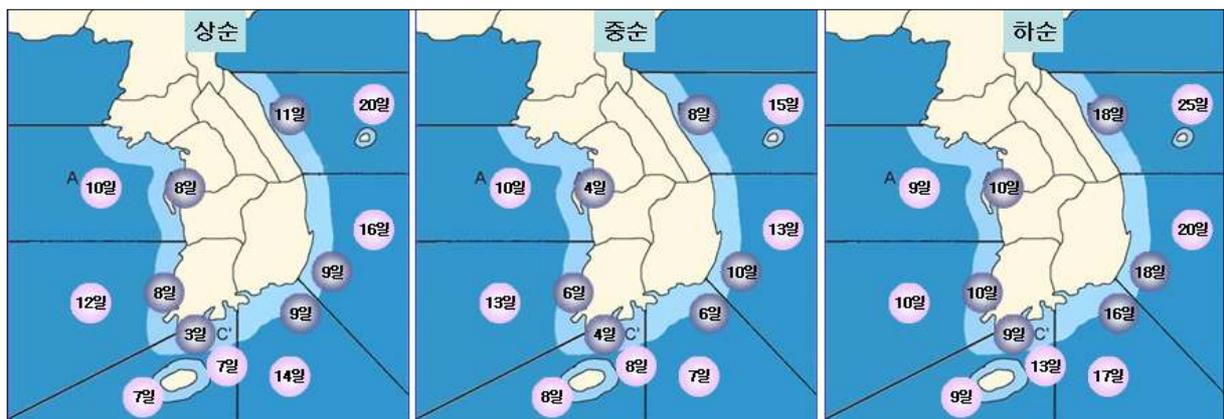


그림 1. 최근 5년간 12월 해역별 풍랑특보 일수('04~'08)

## ● 한 겨울 조업 찬스

일반적으로 한 겨울에 대륙고기압이 확장하게 되면 2, 3일간 북서 계절풍이 계속 불게(해상 상태 악화)되는데 강풍이 그치는 시점에는 아침에 바람은 조용해지지만 바다의 물결은 아직 높음. 이러한 상황에서는 물결이 다소 높지만 기상청의 풍랑주의보는 보통 이른 아침에 해제 됨. 해상예보도 전날까지 파고가 3~4m로 예보 되던 것이 1.5~2.0m 정도로 발표되기 시작하는데 바로 이 시점이 알려지지 않은 출어 찬스에 해당 됨.

이때 좋은 바다날씨가 되는 기간은 당일부터 시작하여 주간예보 상에 다음 비가 예상되는 날까지 해상상태가 좋은 경우가 많음. 기상정보를 잘 이용하는 요령 중 하나 임. 이런 경우에는 전날까지 강풍으로 바다가 한번 뒤섞였기 때문에 어장 형성도 좋고, 조금 멀리까지 나갈 수 있는 기회이기도 함.

## ● 연말 저기압

12월 하순 무렵에 저기압이 우리나라 부근을 통과하고, 저기압 통과 후에는 겨울철 기압배치가 형성되어 강풍이 불며 서쪽지방에는 폭설이 내림. 이

것을 “연말 저기압”, "크리스마스 한파" 또는 "연말 한파"라 칭 함. 최근 조사에 의하면 특별히 연말이라고 저기압이 많은 것이 아닌 것으로 조사되었음(연말기간 : 12/22~12/31). 연말에 발달한 저기압이 많은 것도 아닌데 「연말 저기압」 이라고 하는 말이 생겨난 배경에는 사회적 배경이 반영된 것으로 보는 견해가 많음. 연말은 대부분 바쁘고 이동이 많으며, 물동량도 많아 동일한 강도의 날씨에도 다른 시기보다 그 영향을 크게 느끼기 때문임. 특히, 마스크의 기여도가 크고, 기상 정보가 어느 계절보다 중요한 시기에 해당 됨

### **아침 승선 시 미끄럼 주의**

한겨울에 바람이 약한 맑은 날에는 부두에서도 미끄럼에 주의하여야 함. 배 갑판 기온이 0℃ 이하가 되어 난간, 계단 등이 얼음, 서리로 매우 미끄러워 짐. 출항을 위해 아침에 승선할 때는 주의 필요

### **고위도 항해 시 선체 착빙**

겨울철에 북태평양 고위도 해역에서 조업하는 어선은 해수가 선체의 각 부분에 얼어붙는 착빙에 의해 선박이 침수, 전복하는 경우가 있음. 선체 착빙이 일어나는 시기는 해역에 따라 다르지만 대체로 12월부터 3월까지 임.

선체 착빙은 강풍과 한기에 의해 발생하는데 강풍과 한기가 선상에 접하면 해수의 작은 알맹이가 선체 상부 구조물에 얼어붙게 됨. 주로 선수 부분과 선교에 많이 착빙되는데 안테나에 착빙되면 통신이 두절되는 경우가 있음. 착빙속도가 빨라서 얼음 무게로 배가 복원력을 잃게 되면 순식간에 전복되거나 침몰하는 사고가 발생 함.

착빙이 일어나기 쉬운 조건은 풍속과 기온을 통해 알 수 있는데, 풍속이 8m/s 이상, 기온이 -3℃ 이하, 파고가 2m 정도로 이때부터 착빙이 시작됨. 착빙에 미치는 수온의 영향은 작지만 일단 4℃ 이하가 기준이 될 수 있음. 착빙의 주요 원인은 파도로 물보라를 뒤집어쓰는 것이므로 선수방향의 풍파를 직접 받지 않도록 방향을 바꾸거나 감속하는 것이 좋음.

겨울철에 중·고위도 해역을 항해할 때는 선체 착빙에 많은 주의를 기울여야 함.

## 12월은 인명피해 가장 많이 발생하는 시기

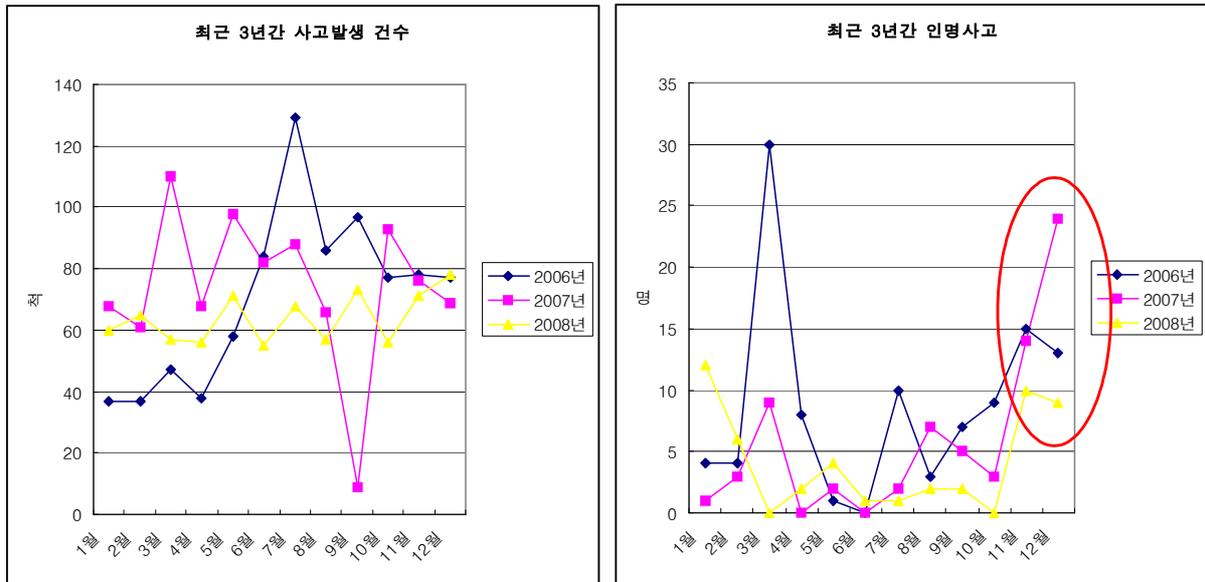


그림 2. 최근 3년간 해양사고 발생 건수(좌), 및 인명사고(우)

최근 3년간('06~'08년) 12월중 발생한 해난사고로 46명이 사망 또는 실종되어 연평균(18명)에 비해 2.5배 이상 높은 수준을 보임. 특히 겨울철 해수 온도 저하는 인명피해로 이어지므로 안전운항에 특히 유의하고 사고발생 시 인명피해를 최소화 대책 마련이 필요

## 겨울철에는 암초에 주의

겨울철 선박 침몰, 전복의 주요 원인은 강풍, 고파를 들 수 있음. 그러나 강풍, 고파 외에 기압이 관계됨을 아는 사람은 드물다. 겨울철에는 주로 고기압이 지배적이어서 다른 계절보다 대기의 무게가 해수면에 가해지는 압력이 높다(1cm/1hPa). 해수면 위의 높은 압력으로 인해 해수면 높이는 다른 계절보다 낮아 짐. 그래서 하절기에 아무런 장애 없이 통항하였던 해역이라도 해수면이 낮아져 암초가 해수면 가까이 위치하게 됨. 이것이 좌초사고의 원인이 될 수 있으므로 주의 필요

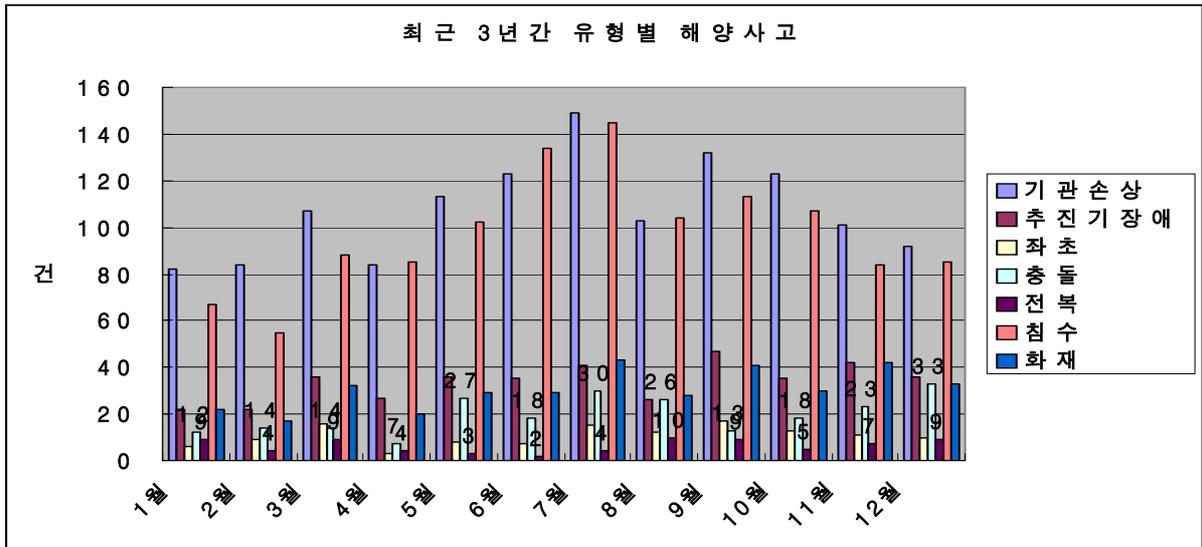


그림 3. 최근 3년간 유형별 해양사고

### ● 선박 내 난방기 부주의로 화재·폭발사고

12월은 전열기 사용 급증으로 소형어선 등에서 화재·폭발사고가 많음. 특히 선체 재질이 FRP인 선박은 각별한 주의가 필요하고, 선내 전기 설비를 일제히 점검할 필요가 있음

### ● 12월 해역별 사고

- ▶ 서해1) : 최근 5년 간 12월 해양사고는 총 50건 발생. 사고 유형별로는 충돌과 기관손상 각 9건, 안전운항저해 7건, 침몰, 좌초, 화재·폭발 각 5건 순이고, 선종별로는 어선(47.1%), 예부선(30.9%), 화물선(11.8%), 유조선(7.4%) 순 임
- ▶ 남해2) : 최근 5년 간 12월 해양사고는 총 60건 발생. 사고 유형별로는 충돌 32건, 기관손상 8건, 안전운항저해, 화재·폭발, 접촉 각 4건 순이고, 선종별로는 어선(61.4%), 예부선(16.8%), 화물선(12.9%), 유조선(5.9%) 순 임

1) 인천지방해양안전심판원 관할구역으로 북위35-25-42 이북 해역  
 2) 부산지방해양안전심판원 관할구역으로 동경128-00-00 동편해역에서 북위35-38-55

- ▶ 서남해3) : 최근 5년 간 12월 해양사고는 총 91건 발생. 사고 유형별로는 기관손상 26건, 충돌 19건, 침몰 9건, 화재·폭발 7건순이고, 선종별로는 어선(76.8%), 화물선(11.6%), 예부선(6.3%) 순 임
- ▶ 동해4) : 최근 5년 간 12월 해양사고는 총 71건 발생. 사고유형별로 기관 손상 35건, 충돌 15건, 화재·폭발 8건순이고, 선종별로는 어선(91.2%), 화물선(5.5%), 예부선(3.3%) 순 임

### 12월 해양 사고 분류

- 충돌사고는 남해 영해, 기관 손상사고는 동해 공해에서 가장 많이 발생
- 남해 영해 및 항만 인근을 중심으로 예부선 사고가 가장 많이 발생
- 전반적으로 남해·서해 영해와 동해 공해 상에서 사고 다발

<최근 5년간 12월 해역별 해양사고 발생건수>

구 분	충돌	기관손상	좌초	침몰	화재폭발	기타	총합계
남해영해	32	14	5	5	4	16	76
서해영해	8	17	5	5	6	16	57
동해영해	6	6	1	1	1	5	20
동해공해상	9	34	-	-	7	6	56
서해공해상	1	1	-	-	-	2	4
남해공해상	2	2	-	-	-	2	6
국내 항만	14	2	7	5	6	10	44
국외(원양등)	3	2	1	1	-	2	9
총합계	75	78	19	17	24	59	272

※출처 : 해양안전심판원

3) 목포지방해양안전심판원 관할구역으로 북위 35-25-42 이남에서 동경 128-00-00 서편 해역

4) 동해지방해양안전심판원 관할구역으로 북위 35-38-55 이북 해역



## 어업기상정보

### ● 수온 정보

11월 연안수온은 12.0~18.2℃ 분포였음. 동해연안은 12.0~14.4℃, 남해연안은 15.3~18.2℃, 서해연안은 13.6~16.3℃의 분포를 보였음. 인공위성 자료로 분석된 한반도 주변 해역의 11월 표층 수온분포는 동해 근해 역에서 19~22℃의 분포로 평년에 비해 2℃정도 높았고, 남해 근해는 18~20℃로 평년과 비슷하였으며, 서해 근해 역에서는 16~18℃로 평년보다 1℃ 정도 높게 나타남

12월 수온은 동해에서 평년보다 1℃ 정도 낮겠으며, 남해는 평년과 비슷하고, 서해는 1℃ 정도 높겠음. 12월은 표층냉각과 바람응력의 증가로 인해 연안지역에서는 바닷물이 아래위로 잘 혼합되어 수온약층이 사라지고, 수심이 깊은 해역에서는 수온 약층이 깊어지겠음.

- 동해 : 9~10℃ 분포
- 남해 : 13~14℃ 분포
- 서해 : 8~9℃ 분포

### ● 어장 정보

11월에 참조기, 전갱이, 망치고등어 어획은 평년과 비교하여 순조로웠으나 갈치, 살오징어는 평년 수준을 유지 함. 지난 몇 달 동안 높은 어획을 보이던 고등어의 어획은 매우 부진하였음.

12월은 계절적인 수온 하강에 따라 남하하는 고등어, 갈치 등의 어군이 서해 중남부 해역과 남해를 중심으로 어장이 형성되겠으며, 동해안에서는 동해남부 해역을 중심으로 살오징어 주 어장이 형성되겠음. 다소 빠르게 남하한 어군에 의해 부산과 대마도 사이의 해역에서도 일부 어장이 형성될 것으로 예상됨.

고 등 어	서해남부해역~제주도 주변해역에 걸쳐서 주 어장이 형성. 특히 제주도 남서해역에서 수온 하강과 더불어 남하하는 어군을 대상으로 내유량이 증가할 것으로 예상되며, 전체적인 어황은 평년 수준을 유지하거나 다소 부진할 것으로 전망
살오징어	수온 하강과 함께 남하하는 어군을 대상으로 동해남부 연안해역에 중심어장이 형성되겠으며, 하순에는 남해동부해역에서도 일부 어장이 형성될 것으로 전망됨. 전체적인 어황은 평년 수준 또는 다소 부진할 것으로 예상
멸 치	남해도~거제도 주변해역에 걸쳐서 중심 어장이 형성되겠으며, 남하 회유하는 어군에 의해 동해남부해역에서도 일부 어장이 형성될 것으로 전망됨. 전체적인 어황은 평년대비 다소 순조로울 것으로 예상
갈 치	남하하는 어군에 의해 서해남부해역~제주도 주변해역 및 남해서부해역에 걸쳐서 폭넓은 어장이 형성되겠으며, 전체적인 어황은 평년수준을 유지할 것으로 예상
참 조 기	수온하강과 더불어 남하하는 어군에 의해 서해남부해역 및 남해서부해역에서 밀도 높은 어장이 형성되겠으며, 전체적인 어황은 평년수준을 유지할 것으로 예상
기 타	말쥐치, 갑오징어, 명태는 자원량이 회복되지 않고 있어 저조한 어황이 예상

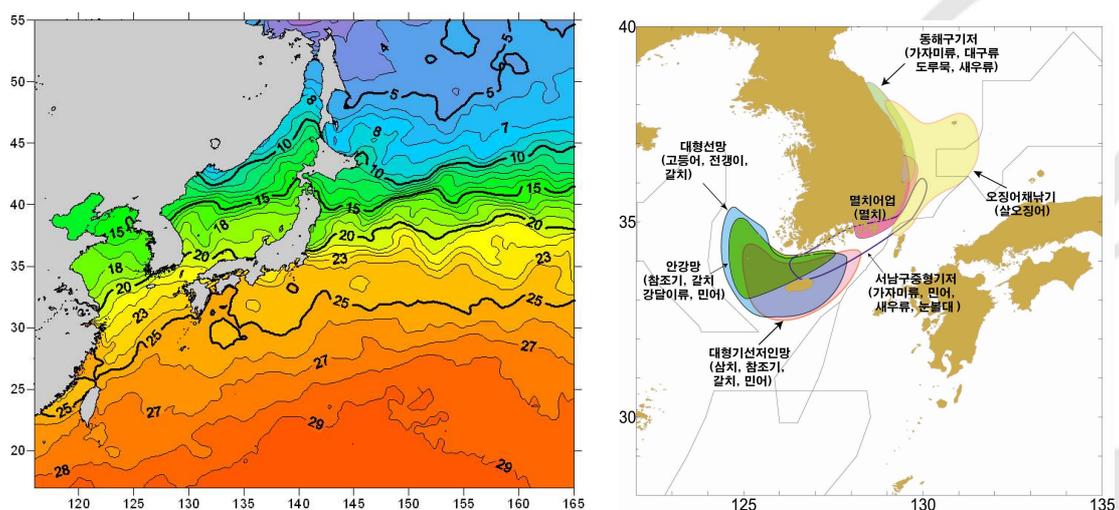


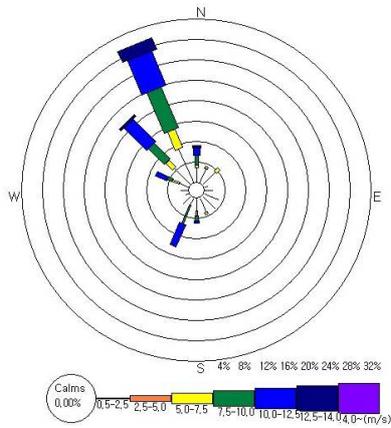
그림 4. 11월 광역 수온 분포(좌), 12월 어장 예상도(우)

## ● 수온 상승이 어장 형성에 미치는 영향

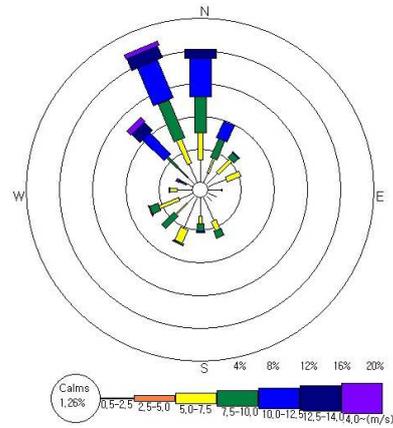
한반도 근해를 포함한 동아시아지역은 유럽근해와 함께 세계에서 온난화가 가장 심한 3대 해역 중 한 곳임. 해면수온이 상승하면 해양의 구조적 변화로 기초생산이 억제됨. 기후변화와 관련되어 표층수온이 상승하면 성층(stratification)이 강화되어 상부혼합층 및 수온 약층의 깊이가 얕아져 비옥한 중층해수의 유광층(euphotic zone)으로의 상승, 용승이 저해되어 기초생물 생산이 감소함. 따라서 어류의 먹이부족과 이에 따른 유입량의 감소는 어업자원의 풍도 감소를 초래함.

기후변화와 관련하여 바다의 수온이 상승하면 해양생물지리구내의 열대, 온대 및 한대와 같은 생물기후대(bioclimate division)의 경계와 기후대내의 생물의 분포중심이 이동하게 됨. 예로 온난화가 현저한 북서대서양의 북해(North Sea) 해양생물의 2/3는 수온 상승으로 북부 혹은 깊은 수층으로 이동한 것이 밝혀짐. 한국근해는 북해(50°~60N°)보다 저위도에 위치하여 그 현상이 아직 뚜렷하지 않으나 열대, 아열대생물(예, 다랑어, 쥐치, 해파리)의 출현이 빈번하고 한류성어류(명태)가 격감하며, 냉수성 패류(비단가리비)의 성장이 억제되는 등 기후변화에 따른 해양생태계의 변화를 인정하기에 충분한 상황 임. 이렇게 기후변화관련 수온상승으로 해양생물의 분포역이 이동하여 생물군집간의 상호작용이 변하여 향후 어업은 큰 영향을 받게 될 것으로 전망 됨.

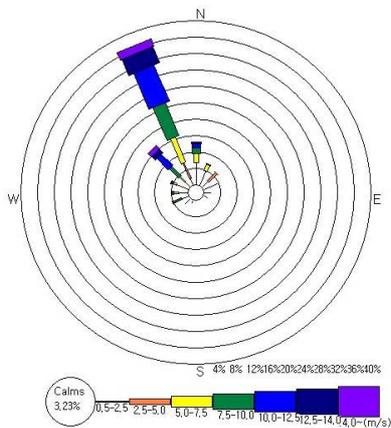
## 12월의 해상풍(바람장미도)



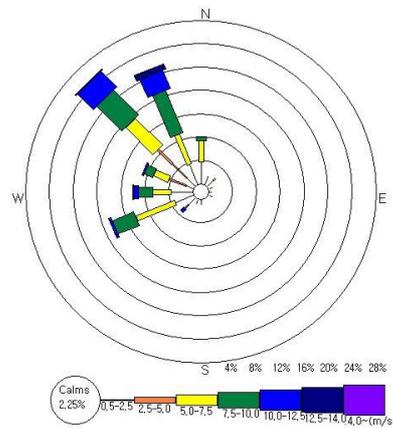
덕적도(서해중부 먼 바다)



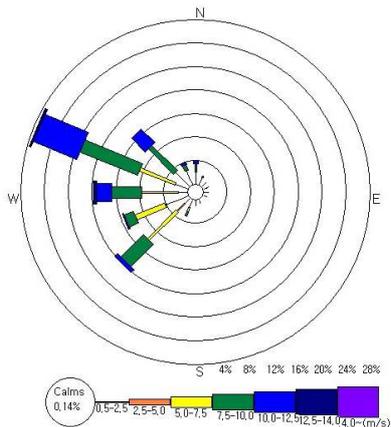
칠발도(서해남부 먼 바다)



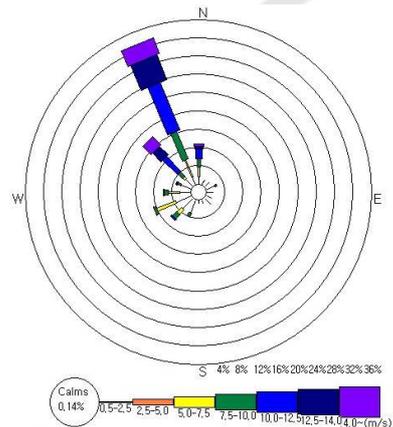
거문도(남해서부 먼 바다)



거제도(남해동부 먼 바다)

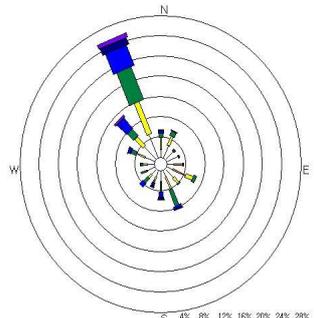


포항(동해남부 먼 바다)

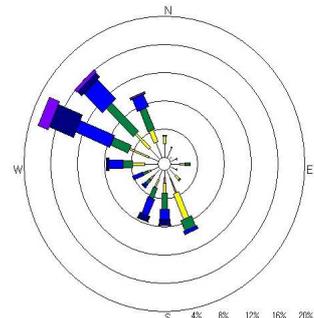


마라도(제주도 먼 바다)

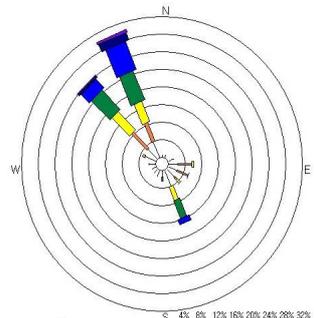
그림 5. 지점별 해상풍('08년 12월, 바람장미도)



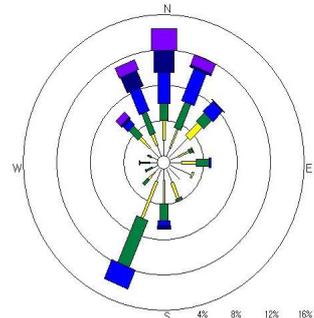
서수도(서해중부 앞바다)



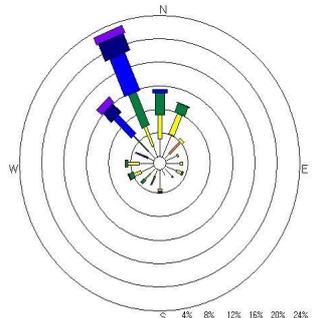
가대암(서해중부 앞바다)



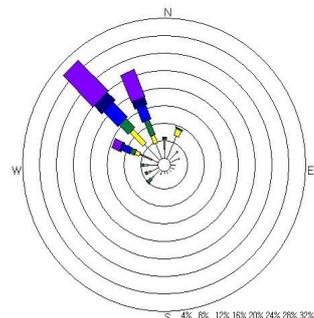
십이동파(서해남부 앞바다)



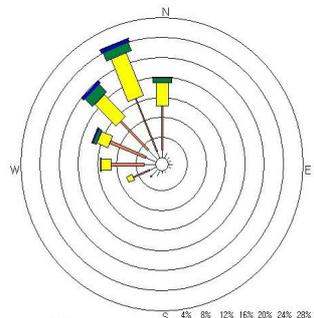
갈매여(서해남부 앞바다)



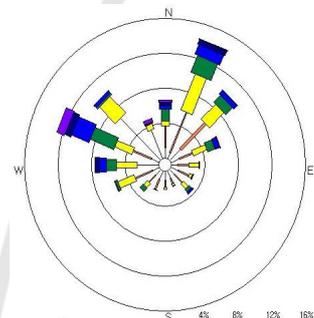
해수서(서해남부 앞바다)



간여암(남해서부 먼바다)



광안(남해동부 앞바다)



지귀도(제주도 앞바다)

그림 6. 지점별 해상풍('08년 12월, 바람장미도)

## 12월의 주요 해양사고일지

사고 선박	일시/ 장소	피해사항		당시 기상	발생 개요	교훈
		인적	물적			
○○호 (1,323톤)	'07.12.25 04:25/ 전남 여수시 백도 북동방 8마일 해상	사망 5명 실종 9명	약3,200, 000,000 원	북동풍 12~14m/s, 파고 2.5~3m, 시정 1마일, 30% 맑음.	전남 광양항을 출 항하여 대만 타이 중으로 항해 중 여 수시 백도 북동방 8마일 해상에서 조 난신호 발신 후 원 인미상으로 침몰. 승선원 15명중 구 조 1명.	기상 상태를 무 시하고 출항함 으로써 인명 및 재산피해를 유 발한 사고로 기 상불량 시 무리 한 운항 자체가 절실히 요구됨.
○○호 (12톤)	'07.12.27 04:09/ 강원 양양군 기사문리 동방 42마일 해상	사망 1명 실종 5명	약530,00 0,000원	북서풍8~10m/s, 파고 1.5~2m, 시정 0.5마일, 60%흐림	조업 후 제주 한림 항으로 이동 중 높 은 파도로 선체가 전복됨. 승선원 12 명 중 구조 8명.	화기 취급 시 안전점검 철저 및 기관실 발화 요인 사전 차단 등 화재예방 철 저 점검 필요
○○호 (1,306톤)	'06.12.21. 13:00 전남 진도군 조도면 맹골도 북서 4.5마일 해상	사망4명	약915,00 0,000원	북동풍 8~10m/s 파고 1~1.5m/s, 시정 4마일, 30% 맑음.	빈 배로 항해 중 기 관실 내부에서 원인 미상의 폭발로 화재 가 발생하여 승선원 12명중 구조 8명	출항 전 기관 사 전 점검 확행 등 안전조치가 요구 됨.
○○호 (11톤)	'05.12.4 07:35/ 제주 마라도 남서 172마일 해상	사망 2명 실종 2명	약32,494 ,000원	북서풍 14~18m/s, 파고 4m ~ 5m. 시정 2마일, 100% 흐림.(풍랑경보 발 효)	해상에서 정박 중 기상악화로 전복 침몰. 승선원 8명 중 구조 4명.	기상 불량 시 무 리한 운항으로 인명과 재산피해 를 유발한 대형 사고이므로 무리 한 운항 자체가 절실히 요구 됨.
○○호 (79톤)	'05.12.28. 23:48/ 전남 완도군 보길도 남방 5마일 해상	사망5명, 실종6명	약309,68 0,000원	북서풍 8~10m/s 파고 1.5m/s, 시정 0.5마일, 100% 흐 림.	조업 차 항해 중 원인미상 전복 침 몰로 승선원 11명 중 구조 0명	각종 항해법규 준수 및 제반사 항 준수 등 이 행이 절실히 요 구 됨.

※ 선명은 정보 보호를 위하여 표기하지 않습니다.

## ● 선박 출입항 통제 기준

대상 선박	통제기준	관계법령
여객선, 어선 외의 선박	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 풍랑/폭풍해일/지진해일 주의보 발표 시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 250톤 미만, 길이 35m 미만 내항 선박 통제</li> </ul> </li> <li>○ 풍랑/폭풍해일/지진해일 경보 발표 시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,000톤 미만, 길이 63m 미만 내항 선박 통제</li> </ul> </li> <li>○ 태풍 주의보 및 경보 발표 시               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7,000톤 미만 내항 선박 통제</li> </ul> </li> <li>※ 시계 제한 시 (시정 0.5km이내)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 화물 적재 유조선·가스운반선, 화학제품운반선</li> <li>- 레이더 및 VHF 통신설비를 갖추지 아니한 선박</li> </ul> </li> </ul>	해상교통안전법 시행규칙 (국토해양부령 제4호 '08. 3. 14)
어선	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 기상특보 발효 시, 출항 금지</li> </ul>	선박통제규정 (농림수산식품부 훈령, '09. 8. 25)
유선 및 도선	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 평수구역 내 운항 유·도선은 주의보 발효 시에 운항 가능</li> <li>○ 시장·군수·구청장 또는 해양경찰서장이 안전운항에 지장이 있다고 판단할 때에는 제한 가능</li> <li>※ 유선 : 주변 경관을 구경하려는 사람들을 태우고 다니는 배. 놀잇배, 유람선 등</li> <li>※ 도선 : 해협이나 항만을 출입·통과하는 배에 탑승하여 배를 안전한 수로로 안내하는 일</li> </ul>	유선 및 도선 사업법 시행규칙 (행정안전부령 제75호, 국토해양부령 제118호 '09. 4. 13)
수상레저기구	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 태풍·풍랑·해일·호우·대설 관련 기상특보 발효 시, 운항 금지               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양경찰서장, 시장·군수·구청장 허용 시 예외</li> <li>- 관할 해양경찰관서에 그 운항 신고한 경우 예외 (수상레저기구의 종류, 운항시간, 운항자의 성명 및 연락처 등)</li> </ul> </li> <li>※ 제2조(정의)수상레저기구 : 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트 그 외 위와 비슷한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로서 국토해양부령으로 정하는 것</li> </ul>	수상레저안전법 시행령 (대통령령 제21401호 '09. 3. 31)
낚시어선	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 강풍·풍랑·해일·태풍의 특보 발효 시 낚시어선 출항 제한</li> <li>○ 해상 시계(視界)가 1킬로미터 이내인 경우 출항 제한</li> <li>○ 출입항신고기관의 장이 해상 상황의 급작스런 악화로 인하여 낚시어선의 출항이 어렵다고 판단하는 경우</li> </ul>	낚시어선업법 시행규칙 (농림수산식품부령 제호 '08. 3. 3)
기타	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선박출항통제기준(해운항만청고시 제91-29호, 1991. 7.9)은 해상교통안전법령에 수용, 개정·공포('03.6.28)됨에 따라 동 고시폐지</li> </ul>	