



2021 해양경찰 백서

2021 KOREA COAST GUARD ANNUAL REPORT



2021 해양경찰 백서는
해양경찰청 홈페이지(<http://www.kcg.go.kr>)와
QR코드 인식을 통한 e-book에서
확인하실 수 있습니다.



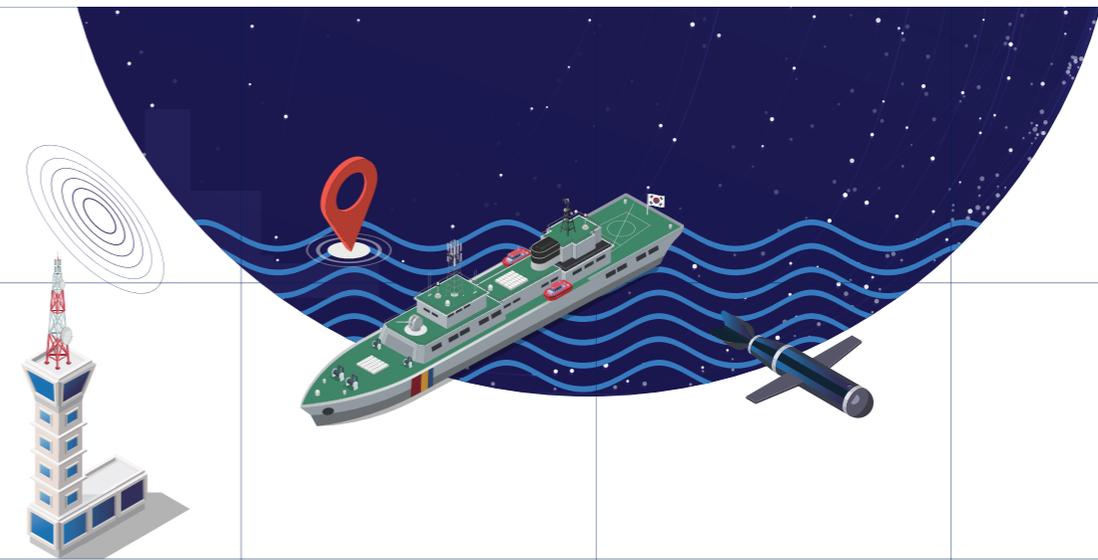
2021 해양경찰 백서
2021 KOREA COAST GUARD ANNUAL REPORT

발간등록번호
11-1532000-000015-10



2021 해양경찰 백서

KOREA COAST GUARD ANNUAL REPORT



139 140 141

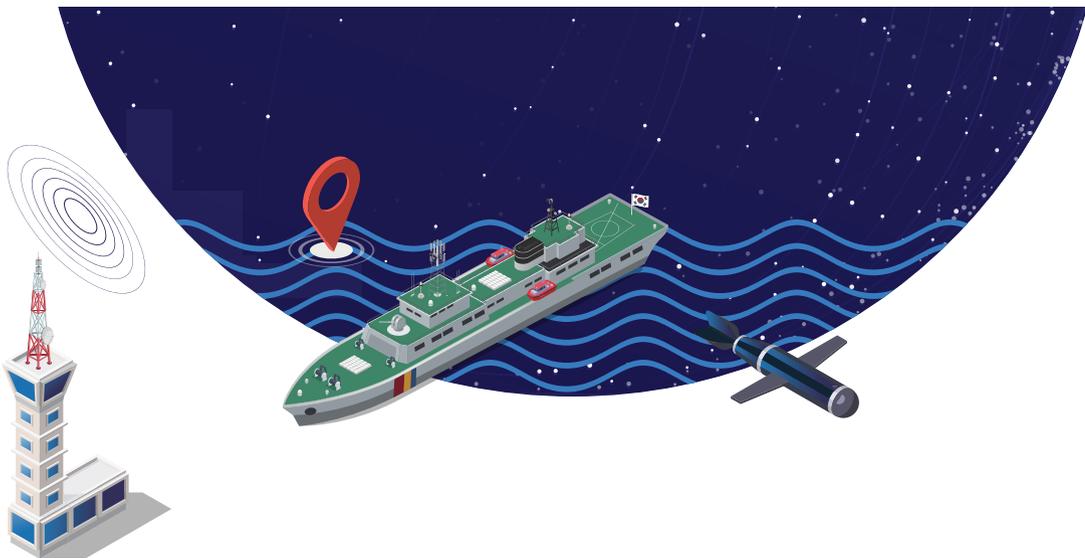
139 140 141

39 38 37 36 35 34



2021 해양경찰 백서

KOREA COAST GUARD ANNUAL REPORT



해양경찰청
KOREA COAST GUARD

국민에게 더 안전한 미래의 바다를 꿈꾸며



바다는 세상의 가장 낮은 곳에 위치하고 있지만, 그래서 세상의 모든 것들을 포용하고 있습니다. 또한, 바다는 결코 잠드는 법이 없습니다. 낮이나 밤이나 몇십 년이든 몇백 년이든 멈추거나 중단됨이 없습니다.

2020년은 해양경찰법이 시행된 후 해양경찰이 '현장에 강한 신뢰받는 해양경찰'로 거듭나기 위한 노력의 해였습니다. 바다에서 일어난 재난과 재해는 모두 해양경찰이 책임지고자 인적·제도적·장비적 역량을 강화하는 등 본연의 임무에서 전문가로 거듭나기 위한 노력을 꾸준히 하였습니다. 과정에 있어서 어려움도 있었지만, 속도감 있는 개혁을 통해 국민을 위한 조직으로 재탄생할 수 있었습니다.

올해에는 별도의 수사국을 출범하여 해양수사의 전문성과 책임성을 강화하였고, 국민의 불편함을 해소하기 위한 사천해경서 신설, 독도 및 EEZ 수호를 위한 동해 청장 직급 상향 등 그동안의 숙원사업이었던 조직체계를 완성할 수 있었습니다.

2003년 제1호를 시작으로 해양경찰 백서는 지난날을 되돌아보고 다가올 날에 대한 이정표를 제시하는 매개체 역할을 충실히 이행해 왔습니다. 과거 백서에 수록된 해양경찰의 미래는 먼 훗날에 성과로서 백서에 새겨집니다. 이러한 과정을 거쳐 해양경찰의 역사가 꾸준히 기록되어왔고, 역사적 사료로서의 백서는 해양경찰의 객관적인 데이터와 성과를 알 수 있는 유일한 책입니다.

올해도 2020년 한 해 동안 해양경찰의 활동과 성과를 총망라하여 국민에게 알리고자 「2021 해양경찰 백서」를 발간하게 되었습니다. 백서의 전통성을 유지하되 국민이 쉽게 읽고 이해하도록 구성하였으며 통계연보의 시인성을 위해 그래프와 통계표를 함께 수록하였습니다.

특히, 현장에 강한 신뢰받는 해양경찰이 되기 위한 그간의 노력을 집대성하였고 미래해양시대를 대비하여 해양경찰이 준비하고 있는 사항을 특집기사로 수록하였습니다.

해양경찰은 이제 다가올 해양시대에 대비하여 미래를 위한 준비를 하고 있습니다. 인공위성·드론을 활용한 실시간 광역 해양감시망(MDA, Maritime Domain Awareness)으로 취약해역을 예측하고 선제적으로 대응하여 더 안전한 바다를 만들겠습니다.

이번 「2021 해양경찰 백서」가 바다 가족의 정책지침서로 널리 활용되고, 국민과의 소통창구로서 해양경찰을 이해하고 바다를 사랑하는 마음이 확산되는 데 기여할 수 있기를 바랍니다. 또한, 그간 추진되었던 정책에 대한 성과와 반성을 통해 해양경찰이 지속적으로 발전할 수 있는 나침반 역할을 「해양경찰 백서」가 할 수 있기를 바랍니다.

끝으로 지난 68년간 거친 파도 속에서도 국민의 안전과 조국의 해양치안을 위해 몸과 마음을 바쳐 온 전·현직 해양경찰관에게 고개 숙여 경의를 표하며, 1만 4천여 해양경찰은 앞으로도 바다에서의 든든한 수호자로서, 때로는 365일 묵묵히 바닷길을 밝혀주는 등대로서 언제나 국민과 함께할 것을 약속드립니다.

2021. 10.

해양경찰청장 김홍희

1953년 금성호, 은하호, 칠성호 등

별의 이름으로 지어진

경비함정 6척으로 시작한 **해양경찰**은

이제는 밤하늘의 **인공위성**을 준비하고 있습니다.





POLICE
경찰

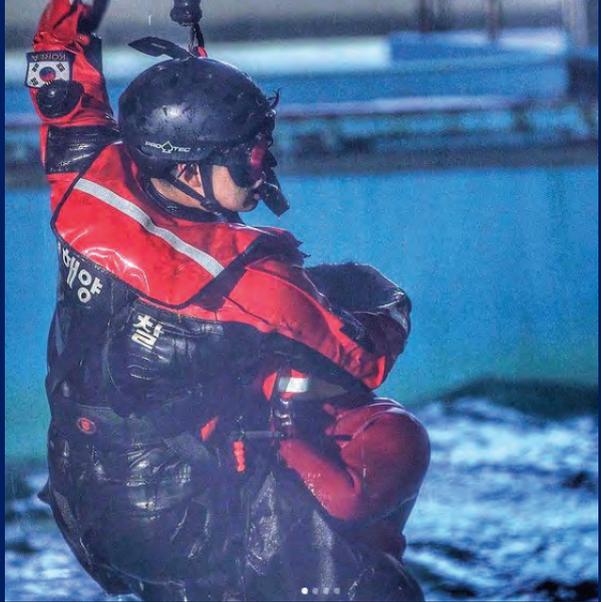


현장에 강한,
신뢰받는 해양경찰은
언제나 국민 곁에
있겠습니다.





해양경찰은 오늘도
각자의 자리에서
묵묵하게 본연의
업무를 하고 있습니다.





해양경찰청 상징

○ 해양경찰 로고

대한민국 해양의 수호자로서 역할을 다하고 있는 해양경찰의 모습을 천연기념물 제243호 흰꼬리수리와 전통 원형 방패로 형상화하였습니다. 전통 방패와 흰꼬리수리의 넓은 날개는 대한민국의 해양과 국민을 보호하는 의미를 담고 있으며 역동적으로 비상하는 흰꼬리수리를 통해 보다 적극적으로 국민에게 봉사하겠다는 해양경찰의 다짐을 표명하였습니다.



- ① 흰꼬리수리는 몸의 2배가 넘는 날개를 가진 독수리로 신속한 구조를 의미
- ② 삼태극 문양은 대한민국과 국민을 상징
- ③ 꼬리의 나누어진 6면은 해경의 주요업무를 상징
 - 1. 해양주권 수호 2. 해양자원 보호 3. 해양안전 강화
 - 4. 해양치안 확보 5. 해양환경 보호 6. 해양경찰 역량 강화
- ④ 꼬리와 선체 사이에는 닻을 간접적으로 표현
- ⑤ 삼각형은 대한민국 해양을 힘차게 전진하는 함정의 선수를 상징

해양경찰 캐릭터 해누리(여)·해우리(남)

해누리(여)·해우리(남)는 해양경찰을 대표하는 마스코트로, 국민 친화적이며 단정한 이미지를 담은 캐릭터로 개발되었습니다. 둥근 얼굴과 편안한 미소로 국민 곁에 다가가 국민과 함께하고자 하는 해양경찰의 의지를 담고 있습니다.



해누리(여)

바다 '해(海)'와 세상(世上)을 높여 부르는 말인 '누리'의 합성어로 해양경찰이 완벽한 임무 수행으로 세계화·국제화 시대 모든 해양종사자의 바다 안녕과 번영에 기여하겠다는 의미입니다.



해우리(남)

바다 '해(海)'와 나와 듣는 이를 포함한 여러 사람을 의미하는 일인칭 대명사인 '우리'의 합성어로 해양경찰이 바다 가족의 친구로서 봉사한다는 의미입니다.

해양경찰의 주요 임무

선박교통관제 등 해상질서유지

- ▶ 선박교통관제(VTS) 및 선박 출·입항 관리
- ▶ 유·도선 안전관리 및 닻시어선 안전위반행위 단속
- ▶ 유조선, 유해물질(NHS) 운반선 등 위험선박 안전관리

해양관련 범죄 예방진압·수사

- ▶ 해양범죄에 대한 수사정보 활동
- ▶ 해양·수산 관련 민생침해범죄 수사
- ▶ 밀·입출국, 밀수, 해적 등 국제성 범죄 단속

해양수색·구조 및 연안안전관리

- ▶ 각종 선박사고 및 연안해역 안전사고 발생 시 구조 대응
- ▶ 태풍, 지진해일 등 해양재난에 대한 대비·대응
- ▶ 해양사고 예방 및 해양 레저활동에 대한 안전관리



해양오염 예방, 방제

- ▶ 국가 해양오염방제정책 수립·운영
- ▶ 해양오염 예방·점검·조사
- ▶ 해양오염 방제 총괄지휘/해안방제 지원 등 해양오염사고 대응



해양주권수호

- ▶ 독도, 이어도 등 해양 영토·주권 수호를 위한 경비활동
- ▶ 국가 권익과 수산자원 보호를 위한 불법조업 외국어선 단속
- ▶ 해양테러 및 대량살상무기 확산 방지 활동



목차

I

특집기사

Chapter 01. 현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰 19
 Chapter 02. 미래해양시대, 미래해양경찰 31

II

해양경찰 소개

Chapter 01. 해양경찰관 임무와 역할 43
 Chapter 02. 해양경찰 소관 법률 76

III

주요 정책

Chapter 01. 해양경비 96
 Chapter 02. 구조안전 120
 Chapter 03. 해양치안 159
 Chapter 04. 해양환경 202
 Chapter 05. 내부역량 강화 228

F.O.C.U.S

| | |
|---|--|
| 01 코로나19시대, 불법조업 외국어선 단속의 스마트체계로의 전환 · 102 | 13 마약류 판매 및 대규모 집단투약 외국인 선원 등 검거 사례 · 183 |
| 02 해양 위기상황 대응역량 강화를 위한 「상황대응카드 및 Check list」 작성 · 109 | 14 해양정보 융·복합을 위한 국제정보국으로 재편 · 193 |
| 03 통합 VTS, 항만에서 연안까지 연속적인 안전관리 추진 · 118 | 15 퇴역함정 2척, 갈라파고스 해양 지킴이로 제2의 임무수행 · 201 |
| 04 첨단 아이디어 뱅크, 관제기술개발 서포터즈 운영 · 119 | 16 통영, 케이블부설선 리스폰더호 화재·침몰 사고 · 207 |
| 05 파출소 발급 민원서류 2종 요구기관 직접 발급으로 국민편의 증진 · 126 | 17 해양쓰레기 없는 깨끗한 바다 만들기 · 218 |
| 06 낚시어선 승객명부, 실시간 출입항시스템으로 출항부터 입항까지 국민안전 강화 · 132 | 18 해상환경 변화 대응을 위한 방제기술 선도 및 자원운영 · 227 |
| 07 국민안전을 위한 민간해양구조대의 끝끝할만한 성장 · 142 | 19 국민을 미소 짓게 하는 해양경찰 적극 행정 · 244 |
| 08 국가 간 해양사고 수색구조 협력 사례 · 148 | 20 2년 연속 '인사혁신 수준 진단' 최우수기관 달성 · 263 |
| 09 자율적 안전의식 정착, 수상레저 안전문화 확산 운동 추진 · 158 | 21 해양경찰 독자적 교육훈련규정 제정 추진 · 264 |
| 10 책임수사를 위한 법령 연구 및 제·개정 추진 · 166 | 22 제67주년 해양경찰의 날 행사 · 272 |
| 11 '국민생명 직결' 해양안전저해사범 특별단속 추진 성과 · 171 | 23 국제 해양·안전 대전 · 281 |
| 12 세계적 과학수사 분야 소통의 장 '국제 CSI 컨퍼런스' 최초 참가 · 176 | 24 함정 장비관리 전문성 강화를 위해 함정정비반 운영체계 개편 추진 · 288 |
| | 25 해양경찰 항공 플랫폼, '통합 항공기지' · 289 |
| | 26 정지제도 공공복합 통신위성 및 한국형 항법위성(KPS) 개발 · 292 |

IV

부록

Chapter 01. 통계연보 296
 Chapter 02. 해양경찰 연혁 381
 Chapter 03. 해양경찰 조직도 & 복제 396
 Chapter 04. 대표함정 & 항공기 402

2021 해양경찰 백서 표, 그림 목차 411

백서 길라잡이

2021해양경찰백서는 지난 2020년 해양경찰에 있었던 주요 변화와 성과, 실적 등을 기록으로 담았습니다.

특집기사로는

현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰이 되기 위한 그동안의 노력과 성과, 그리고 미래해양시대에 해양경찰이 준비하고 있는 사항을 담았습니다.

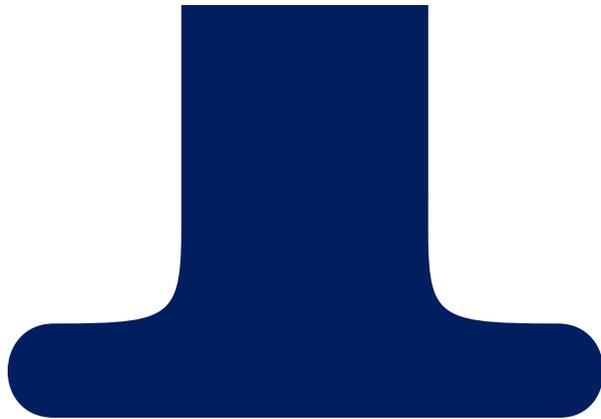
2편에서는 다양한 분야에서 활동하고 있는 해양경찰과 해양경찰이 소관하고 있는 법률에 대해 소개합니다.

3편에서는 해양경찰의 5대 핵심 주요정책인

해양경비·구조안전·해양치안·해양환경·내부역량 강화를 소개하면서 중점추진 업무와 정책, 국민에게 알릴 사항 등을 「FOCUS」로 담았습니다.

부록에서는 주요그래프와 통계표를 정리한 통계 연보(2020년 기준)를 정책 수립 및 연구 활동을 위한 기초자료 활용 목적으로 작성하였습니다. 이와 함께 해양경찰 연혁과 조직도, 주요장비 사항도 담았습니다.





특집기사



Chapter 01. 현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰

Chapter 02. 미래해양시대, 미래해양경찰

「2021 해양경찰 백서 특집기사」

해양경찰은 지난 2년간
현장에 강한, 국민에게 신뢰받는
조직으로 거듭나고자
쉽 없이 달려왔습니다.

이제는 인공위성과
드론을 통한
첨단경비체계를
준비하고 있습니다.

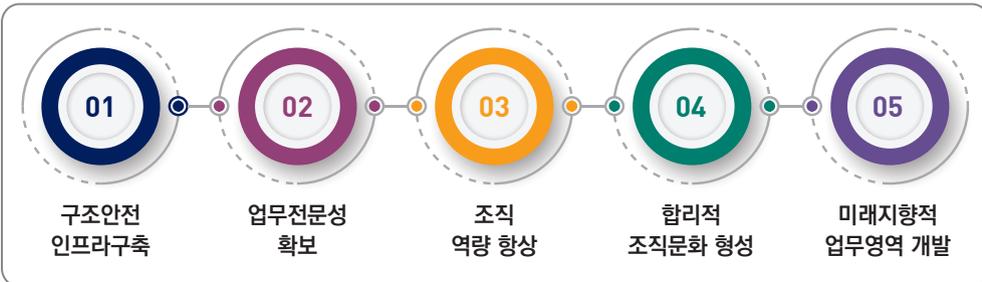


○ <해양경찰법 시행>

해양경찰의 조직과 직무에 대한 독자적인 법률인
「해양경찰법」이 2019년 8월 2일 국회를 통과하여
2020년 2월 21일부터 시행되었다.

○ <해양경찰법에 근거한 초대청장>

2020년 3월 제17대 해양경찰청장으로
김홍희 치안총감이 취임하였다.
바다에서의 사건과 사고는 모두 해양경찰이
책임지기를 바라는 국민의 바람과 함께
해양경찰은 속도감 있는 개혁을 시작하였다.



CHAPTER 01.
현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰

CHAPTER 02.
미래해양시대, 미래해양경찰

CHAPTER



현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰

해양경찰은 지난 시간 동안
'국민의 해양경찰'로 거듭나기 위해 부단히 노력해 왔습니다.
이러한 해양경찰의 노력과 변화를 특집기사로 담았습니다.



제1절

구조안전 인프라 구축

바다에서 일어나는 사고는 처음부터 끝까지 해양경찰이 책임지고자 인적 관리를 새로이 하고 시설 및 장비를 확충하였으며 법적 미비점도 개선하였습니다.

구조대원 등급제 실시

2020년 6월 홍도사고 대응 중 구조사 사망사고를 계기로 해상 동굴·암벽구조 등 고위험 상황 대응역량을 제고시키고자 개인의 구조역량에 따라 등급(master/1급/2급)을 분류하여 관리하는 구조대원 등급제 도입의 필요성이 부각되었다. 이에 구조부서 근무경력, 구조교육훈련 이력 등을 기준으로 등급을 분류하고, 최상의 구조역량이 요구되는 고위험 상황에서는 master와 1급이, 보조 임무는 2급이 수행하도록 가이드를 마련하였다.

[표 1-1] 구조대원 등급 현황

| 소속 | 합계 | 2급 | 1급 | MASTER |
|----|------|-------------|-------------|-----------|
| 합계 | 807명 | 481명(59.6%) | 197명(24.4%) | 129명(16%) |

중앙해양 특수구조단 청사·훈련시설 신축

현장에 강한 신뢰받는 해양경찰로 거듭나기 위해 2019년 8월 중앙해양특수구조단의 독립 청사와 훈련시설을 착공하여 2021년 6월 25일 준공하였다. 중앙해양특수구조단 신청사에는 항공구조와 전복선박 구조, 심해잠수 훈련 등 각종 해양사고 발생에 대비한 실전형 훈련이 가능한 10종의 구조훈련설비가 마련되어 있어 해양경찰의 구조역량을 더욱 끌어올리는 계기가 될 것으로 기대하고 있다.

[그림 1-1] 중앙해양특수구조단 시설 현황



해역특성에 적합한 신형 연안구조정 모델 도입

신형 연안구조정



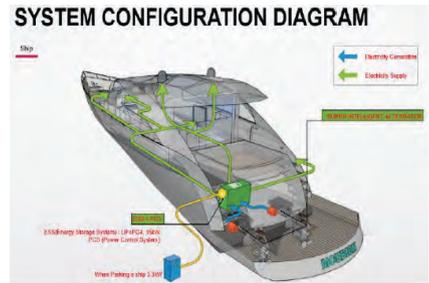
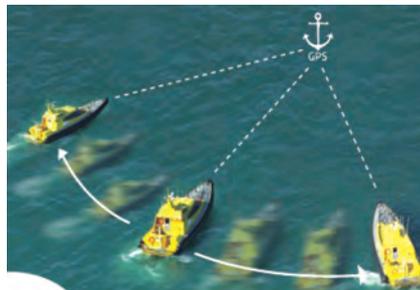
- ▶ 스마트 위치유지시스템
- ▶ 친환경 배터리 전력공급
 - ▶▶ 자동소화장치
 - ▶▶▶ 스마트 자제제어장치

수상구조법 법령 개정

해양경찰청은 관할해역 특성 및 첨단 기술을 반영하여 최소 운용인력으로 다목적 임무수행이 가능한 신형 스마트 연안구조정을 설계하여 건조 중에 있다.

차세대 연안구조정은 현장의 의견 수렴과정을 거쳐 기존 18톤급 연안구조정에 비해 12톤급으로 선체규격을 슬림화하였으며, 위치유지시스템, 통합 항해시스템 등 첨단 장비 9종을 탑재하였다. 신형 연안구조정 13척은 자체 심의를 거쳐 우선순위에 따라 2021년 12월에 3척, 2022년 상반기 3척, 하반기 7척을 순차적으로 파출소에 배치할 계획이다.

[그림 1-2] 신형 연안구조정 첨단장비



2021년에는 수상구조법을 개정하여 구조활동 참여자에 대한 보상과 지원을 확대하고, 수색구조 활동의 실질적 지원을 위해 분야별 민간 전문가들을 보강한 수색구조기술 위원회를 신설하였다.

[표 1-2] 민간해양구조대원등의 처우에 관한 수상구조법 개정

| 소 속 | 변경 전 | 변경 후 |
|-------|----------------------------------|--|
| 대상 확대 | • 수당 및 실비 지급 대상 사람 | • 사람+단체+법인 포괄 |
| 조례 위임 | • (지원대상) 민간해양구조대원 • (지원근거) 없음 | • (지원대상) 민해대원+구조 참여한 자 • (지원근거) 조례 위임근거 규정 신설 |
| 피해 보상 | • (지원대상) 민간해양구조대원 | • (지원대상) 민해대원+구조 참여자 |

목숨 건 14시간 사투, 갯바위 고립 선원 전원 구조

2021년 1월 서귀포 성산일출봉 남동방 해상에서 5명이 승선한 채낚기어선 '방주호'가 좌초되어 어선 위치발신 장치(V-PASS)를 통해 구조를 요청했습니다. 해양경찰은 신고 접수 즉시 구조에 나섰지만, 사고현장 부근에 산재한 암초와 강한 비바람, 높은 파도에 보트가 전복되고 구조대원 2명이 부상을 입는 등 접근이 곤란한 상황이었습니다.

특히, 인접한 절벽에 항공기 프로펠러가 닿을 우려가 있는 절체절명의 상황에서 해수면 15m 상공에서 구조줄을 연결해 14시간 만에 5명 전원을 구조하였습니다.



해경 구조대의 필사의 구조작전 (사진기자협회 주관 「이달의 보도사진상」 선정)



선원 구조 언론보도

전복어선 내 에어포켓에서 40시간 버틴 기관장 극적 구조

2021년 2월 중순경 경주 감포 동방 43km 해상에서 흥게잡이 통발어선 '거룡호'가 거센 파도에 뒤집혔습니다. 승선원 6명 중 선원 한 명은 구조되고, 한 명은 숨진 채 발견되었으며, 나머지 4명은 찾지 못하였습니다.

해경은 신고 즉시 구조에 나섰지만 거센 파도 등 기상 악화에 의해 어려움을 겪었습니다. 그럼에도 끈질기게 수색하던 구조대원들의 노력으로 선미 기관실 하부 창고에서 40여 시간 만에 소중한 생명 1명을 기적같이 구조하였습니다.



전복된 거룡호



선원 구조 언론보도



제2절

업무 전문성 확보

해양경찰 본연의 업무에 대하여 최고의 전문성을 확보할 수 있도록 노력하였습니다.

미래형 경비체계를 위한 준비

2020년에는 인공 위성, 무인기 등 첨단기술을 활용하여 각종 '해양경비정보'를 수집하고 이를 인공지능(AI)기반으로 융합 분석하는 미래형 경비체계로의 전환을 준비하기 시작하였다. '24시간 해양감시망' 구축을 위한 전담부서로 해양경비기획단과 해양정보상황센터를 신설(2020년 7월)하였고, 음주운항과 해양사고 예방을 위해 빅데이터와 인공지능 기술을 접목하기 위한 선박교통관제기술단을 신설하였다.

[그림 1-3] 해양경비기획단, 선박교통관제기술개발단 신설



독립된 수사국 출범

형사사법체계 개편에 따라 2021년 1월 14일 정보기능을 분리한 독립된 수사전문조직으로 수사국이 공식 출범하였다. 수사개혁의 일환으로 전문성과 책임성을 강화를 위한 '수사심사제도'를 도입하는 등 다양한 방면의 노력을 기울였다. 그 결과 2021년 상반기 검찰의 보완수사 요구 비율은 현저히 낮아지고 있으며, 해양경찰 수사는 변화된 사법 환경에 연착륙 하게 되었다.

[그림 1-4] 수사국 출범 및 수사심사관 제도 시행



해양환경 보호를 위한 노력

해양경찰은 선박에서 발생한 폐기물의 불법투기 단속을 강화하고, 영세한 선박에 대해서는 쓰레기 처리방법에 대한 홍보와 지도를 확대하며 해양쓰레기를 줄이는 데 앞장섰다.

또한, 태풍, 집중호우로 바다로 유입된 부유 쓰레기와 팽생이모자반 수거, 적조와 같은 유해생물 제거 등 해양정화활동 지원도 강화하였다. 특히 2021년 1월에 전남·제주 지역에 팽생이모자반이 대량 유입되어 240톤을 수거하였으며, 7월에는 적조 예찰을 실시하여 어민들의 피해를 사전에 예방하였다.

[그림 1-5] 폐어구를 수거하는 김홍희 청장



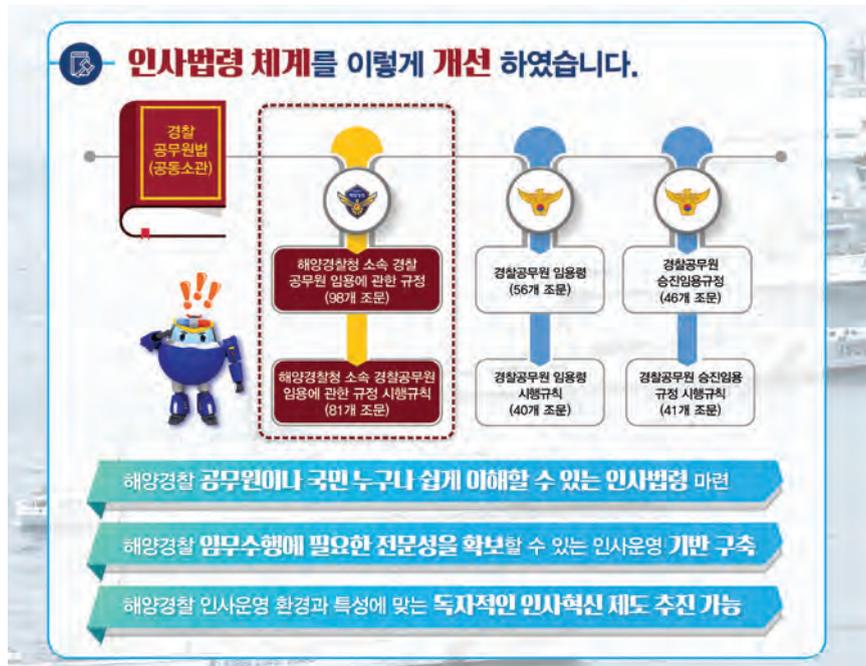
[그림 1-6] 해양쓰레기를 수거하는 해양경찰



독자적 인사법령체계 구축

경찰청과 공동 소관하는 인사법령체계에서 분리하여, 해양경찰의 독자적인 인사법령 체계를 마련하고 2020년 6월 25일부터 시행하였다. 이로써 해양경찰 고유의 치안 환경과 임무 성격을 고려한 맞춤형 인사제도 추진이 가능하였다.

[표 1-3] 개선 인사법령 체계



동해청장 직급 상향

동해지방해양경찰청은 해양경찰 전체 관할 해역의 약 41%에 해당하는 가장 넓은 해역을 관할하고 있으며 특히, 영유권 분쟁 등 인접국과의 패권갈등이 심화되는 해역임에도 불구하고 일본과 러시아 해상치안기관장보다 한 단계 낮은 경무관급 기관장이었다. 각고의 노력 끝에 동해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 상향하여 인접국과의 직급 불균형을 해소하였으며 독도 및 EEZ 등 해양영토 분쟁 시 대외 협상력을 강화하여 국익의 대변자로 큰 힘이 될 것으로 예상된다.

[표 1-4] 변화된 지방청장 직급 체계

| 구분 | 중부청 (☆☆☆) | 서해청 (☆☆) | 남해청 (☆☆) | 동해청 (☆☆) | 제주청 (☆) |
|--------------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|--------------|
| 관할(km ²)/ 인력(명) | 3.7만/ 2,797 | 11만/ 2,993 | 1.9만/ 2,345 | 18만/ 2,164 | 9만/ 1,223 |
| 함정(척)/ 항공기(대) | 83/5 | 96/10 | 76/2 | 66/5 | 27/3 |

사천해경서 신설

전국 어항과 다중이용선박의 약 20%가 분포한 경남 중서부 해역을 통영해경서가 전담하고 있으며, 과밀화된 해양치안수요를 해소하기 위해 해양경찰은 통영해경서 관할 일부를 분할하여 사천해경서를 신설하기로 계획하였다.

해양경찰은 사천 지역의 해상치안 확보를 위해 해역의 특성과 치안수요 등을 종합적으로 고려하여 사천시와 함께 관서 신설을 추진할 예정이다.

[그림 1-7] 사천서 신설 시 예상 관할구역



제3절

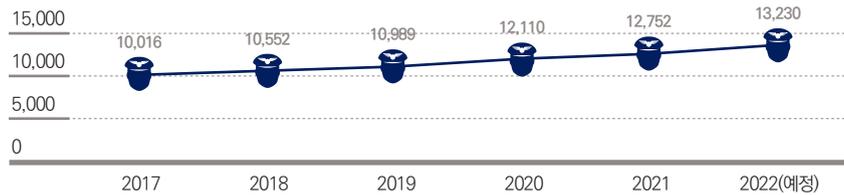
조직역량 향상

현장에 강한 해양경찰로 거듭나기 위한 조직 체계와 내적 성장을 강화하였습니다.

현장중심 인력 증원

2022년도 해양경찰청 정원 478명 증원안이 확정되었다. 이 중 현장에는 함정·파출소의 의무경찰 대체인력으로 276명이 반영되었고 신형 연안구조정, 통합 선박교통관제센터 및 대형헬기 도입에 따른 인력 88명, 지방청 상황실 4교대 전환에 따른 8명 등이 증원되었다. 또한, 미래장비개발 및 KICS 운영 인력과 교수인력 등도 증원되어 사무실과 현장이 상생할 수 있도록 하였다.

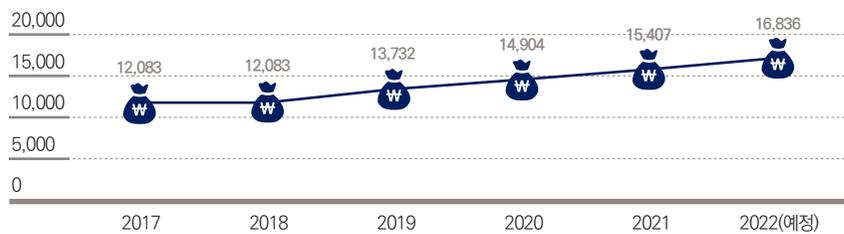
[표 1-5] 최근 5년 해양경찰청 인력 증원 현황



현장중심 예산 확보

2022년도 예산안은 1조 6,836억 원으로 2021년보다 9.3%(1,429억 원) 증액되었다. 신형 연안구조정 5척 및 최신형 중형헬기 1대 도입, 구조용 서프보드 및 자동후부 압박 장비 등 수색구조 장비 확충 등 바다에서 국민의 생명과 안전 확보를 위해 필요한 예산 1,226억 원을 편성하였으며, 서해상 해양영토 관할권 확보와 우리 국민보호를 위한 3,000톤급 경비 함정 1척 신규 건조를 포함해 해양영토·주권수호를 위한 예산 4,341억 원을 편성하였다. 이 밖에 수사기록물관리시스템 도입, 친환경 방제정 도입 등 해양치안 질서유지와 해양환경보전을 위한 예산 편성도 하였다.

[표 1-6] 최근 5년 해양경찰청 예산 증액 현황



또한, 2022년도 국유기금안은 692억 원으로 2021년보다 33%(170억 원) 증액되었으며 중부청, 울진서 신축과 함정 근무자 편의 증진을 위한 완도·군산·속초 복지관 신축 등 현장중심 기금확보에 중점을 두었다.

2022년 예산안 및 기금안 현황

* 개청이래 사상 최대 편성(주요사업비 20.2% 증액은 처음)

총 **1조 7,528**억원
(신규 93건 / 증액 64건)

예산 **1조 6,836**억원
21년 대비 **9.3%**(1,429억)

국유재산
기금 **692**억원
21년 대비 **33%**(170억)

| 1 현장필수예산 | 함정·파출소 | 구조대·중특단·특공대 | 상황실·항공단 |
|--|---|---|---------|
|  <ul style="list-style-type: none"> 노후 파출소 여경공간 개선(6억, 28개소) 경비함정 보형 가입(6억) 연안구조정 화재보호장비(3억) 함정 노후 로프 교체(2억) |  <ul style="list-style-type: none"> 발열조끼 등 개인장비 보급 확대(4억) 수중 CCTV 등 구조장비(1/4년, 총 80억 / 20억) 구조용 서프보트 도입(3억) 방탄 고속보트 노후대체(3.4억, 2척) |  <ul style="list-style-type: none"> 신선서 첨단 상황실 구축(18억, 3개서) 군산항공대 착륙장 개선(1.5억) 아간 조영단 지속 확보(22억) 항공대 공무직 인건비(6·12개월, 1.7억) | |
| 2 구조·안전분야 | 신속구조 | 시설·장비 | 민·관협력 |
|  <ul style="list-style-type: none"> 중형헬기 노후대체(3.2억, 1대) 함정함재 고속단정 노후대체(8.4억, 12척) 연안구조정 신규확보(1.5억, 5척) |  <ul style="list-style-type: none"> 사전서 신선소요 폐기지 반영(36억) <ul style="list-style-type: none"> 정사, 전용부두, 상황실, 통신, 차량 등 정비창 노후 수리시설 정비비(3억) 교육원 노후시설 개보수비(5.4억) |  <ul style="list-style-type: none"> 연안안전지킴이(3.8억, 80·166명) 민간 해양구조대 운영(12.8억) 해양오염 방제훈련비 현실화(1억) 수상레저면허 종사자 법적 교육 확대(0.2억) | |
| 3 경비·장비분야 | 첨단장비 | 업무지원 | 정비 |
|  <ul style="list-style-type: none"> 서해전역중강 3000톤 신규(10억, 1척) 노후함정(1502함 등) 대체(25.6억, 26척) 함정 노후레이더 23대 교체(4.8억) 인공지능 CPR 교육 장비 도입(1억) |  <ul style="list-style-type: none"> 의경 대체 함정 취사물품(1.8억) 군산 유류부지 이전비 확보(3.4억) 친환경 차량 교체(7.8억) |  <ul style="list-style-type: none"> 함정 경비정 민간위탁 확대(6억) 연안구조정 정기 점검비(486) 정비창 함정계획정비비 증액(19억) | |
| 4 범죄수사분야 | 시설·장비 | 업무개선 | 전문성강화 |
|  <ul style="list-style-type: none"> 노후 형사기동차량 교체(0.8억, 2대) 노후 과학수사 장비교체(2억) 차세대 형사기동차 도입(2억, 2척) |  <ul style="list-style-type: none"> 수사기록물 관리 시스템 구축(6억) 정보(피해자 지원) 활동지원(0.4억) 보안과 신설 운영비 반영(0.4억) |  <ul style="list-style-type: none"> 수사 증거물 보관 분석실(2.9억, 2개소) 해양특화 국제범죄 컨퍼런스 개최(0.4억) 외사시험 클린조사실(0.6억, 1개소) | |
| 5 조직발전·복지분야 | 청사 확보·관리 | 교육·훈련 | 복지 |
|  <ul style="list-style-type: none"> 의경복지 청사병호 인력 확보(20억, 84명) 중부청 물진서 신축(9억) 원도 군산·속초 복지관 신축(10억) |  <ul style="list-style-type: none"> 일선서 교육훈련계(임차료 등) 운영비(1.5억) 반부패 성희롱성폭력 예방교육(0.4억) 채용 도형 검사비 확보(1.2억) |  <ul style="list-style-type: none"> 원소속 미착용자 단신부임비 지원(5.5억) 파출소 구조대 등 인명구조수당 증액(5억) 특근매식비 증액(2.2억) | |

해양경찰 헌장 22년 만에 개정

변화된 시대상과 국민의 눈높이에 맞춰 새로운 해양경찰의 이념과 정신을 반영하기 위해 22년 만에 해양경찰 헌장이 새롭게 개정되고, 2021년 1월 1일부로 시행되었다. 개정된 헌장은 해양경찰로서 올바른 공직가치의 함양과 함께 실천의지를 강조하고 있다. 특히, 조직의 특성을 반영해 ‘바다의 수호자’, ‘정의의 실현자’, ‘국민의 봉사자’, ‘해양의 전문가’로서 해양경찰 구성원이 지켜야 할 4가지 실천 목표를 제시했다.

헌장 홍보 영상



[그림 1-8] 해양경찰청 본청 1층 로비에 설치된 해양경찰 헌장 조형물



해양경찰 장비도입 및 관리에 관한 법률 제정

해양경찰이 단독으로 소관하는 7번째 법률로 「해양경찰장비 도입 및 관리에 관한 법률 (해양경찰장비법)」이 2021년 4월 공포되어 2022년 4월에 시행된다.

그동안 해양경찰장비의 도입과 관리는 「국유재산법」과 「물품관리법」 등 일반법과 「합정 운영관리규칙(훈령)」 등 행정규칙에 따라 규율되어 왔다.

「해양경찰장비법」이 제정되면서 해양이라는 특수한 환경에 맞는 우수한 장비를 확보하고, 장비의 도입부터 폐기까지 전 주기를 종합적·체계적으로 관리할 수 있게 되었다.

[그림 1-9] 해양경찰 장비도입 및 관리에 관한 법률 제정에 따른 기대효과



제4절

합리적 조직문화 형성

소통과 화합으로 계급·세대·성별 간 합리적인 조직문화를 만들겠습니다.

당당하고 멋진 해양경찰 되기 프로젝트

해양경찰청은 공식사회 내 불합리하고 불공정한 행태 개선에 대한 국민의 목소리와 MZ세대와의 소통 활성화가 사회적 이슈로 등장한 점을 고려하여 해양경찰 특성에 맞는 조직문화 개선 프로젝트를 준비하게 되었다.

특히 바다에서 국민의 생명과 안전을 수호하는 해양경찰로서 완벽한 임무수행을 위한 현장근무체계를 확립하는 한편, 조직의 핵심인력인 MZ세대가 기성세대와 조화롭게 융화되고, 더 나아가 공직자로서 공직가치와 소명의식을 내재화할 수 있도록 프로젝트를 설계하였다.

[그림 1-10] '당당하고 멋진 해양경찰 되기' 홍보 포스터



해양경찰 양성평등정책 추진기반 마련

해양경찰청은 2021년 4월부터 해양경찰 조직문화 개선 TF를 구성하고, 전 직원의 참여와 소통, 그리고 전문가 자문을 통해 모두가 공감하는 조직문화 개선의 방향성을 수립하기 위해 많은 노력을 기울였으며, 이를 통해 완벽한 임무태세 확립과 상호 존중·배려의 조직문화 구축 2개 분야에 대한 8대 핵심전략을 수립하고, 현장에서 수행할 수 있는 36개의 세부 실천과제를 도출하였다. 또한, 민간 및 공공기관의 조직문화 개선 용역에 다수 참가한 전문가 자문을 통해 내용적 합리성, 타당성, 효과성에 대한 완성도를 한층 더 높였다.

해양경찰은 공식사회의 성희롱·성폭력이 사회적 문제로 대두되고, 조직 내·외 양성평등한 정책추진이 요구됨에 따라 2021년 8월 '양성평등정책팀'을 신설하였다. 양성평등정책팀은 해양경찰청 차장 직속으로 경정급 팀장과 팀원 4명으로 구성하였다.

[그림 1-11] 양성평등정책위원회 정기회의 및 온라인 자문회의

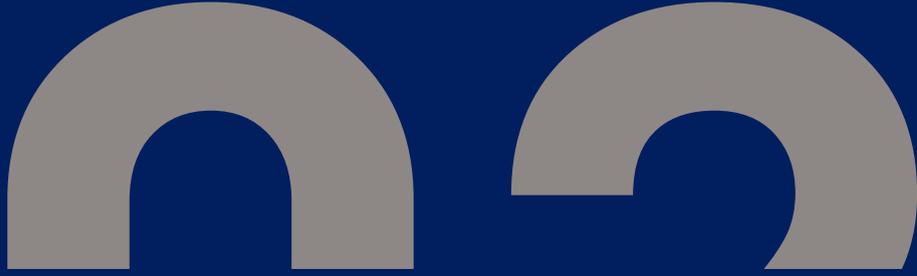


해양경찰청은 성평등한 인권중심 조직으로 거듭나기 위한 정책을 지속적으로 추진하고, 이를 통해 다양한 차이를 가진 국민의 평등하고 공정한 안전을 위해 필요한 직무역량을 높여나갈 계획이다.

[표 1-7] 양성평등 정책 추진 경과



CHAPTER



미래해양시대, 미래해양경찰

해양경찰은 미래해양시대를 대비하여 국민을 위한 더 안전한 바다를 만들고자 인공위성, 드론을 활용한 첨단경비체계와 첨단장비를 기반한 업무체계 전반의 해양경찰 스마트화를 추진하고 있습니다.



제5절

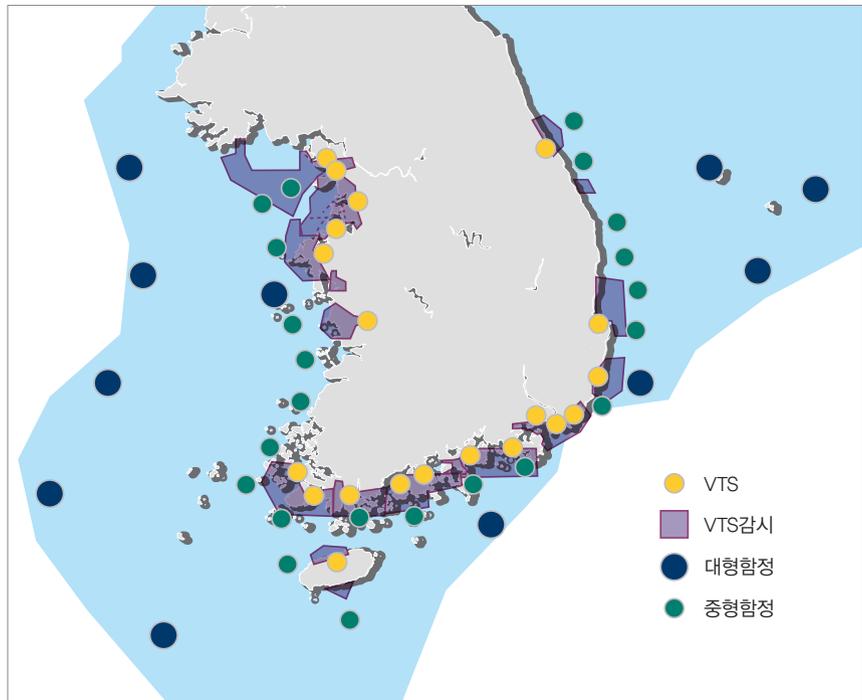
미래지향적 업무영역 개발

미래해양시대를 대비한 광역해양정보상황인식체계(M.D.A) 구축의 시작
 첨단장비를 기반한 해양경찰 스마트화 추진

전통적 경비체계의 한계점

대한민국은 육지의 4.5배에 달하는 광활한 바다를 가진 해양국가이다. 그 광활한 바다에서 국민의 생명과 재산을 보호하고, 해양주권을 수호하기 위해 해양경찰은 365일 24시간 잠들지 않고 있다. 경비함정으로 망망대해를 항해하고, 항공기로 바다 상공을 비행하며, 해양교통관제센터(VTS)에서는 통항 선박을 관리하고 있다. 하지만 실제 경비함정·항공기·VTS의 감시 자산으로는 대한민국 관할 해역의 16% 정도에 해당하는 바다만 실시간 모니터링하고 지킬 수 있다. 특히, 배타적경제수역(EEZ) 등 먼 바다에서 경비함정이 직접 확인할 수 있는 반경은 44.4km에 불과하다.

[그림 1-12] 현 경비 체계



광역해양정보 상황인식체계 (MDA) 추진

이에 전통적 감시수단에서 나아가 인공위성, 드론, 인공지능 등 첨단장비를 활용하여 감시가 어려운 해역까지 관찰할 수 있는 체계를 구축하고 감시자산을 통해 해양정보를 수집, 유관기관의 각종 정보를 연계하고 융합·분석하여 한정된 경비세력을 효율적으로 운용할 수 있는 해양상황인식(MDA) 체계 구축을 추진하고 있다.

이를 위하여 2020년 해양경비기획단을 신설하고, 해양정보상황센터(정보융합분석계내)를 시범운영하였고, 2021년에는 무인기 운용 관리를 위한 첨단무인계를 신설하여 첨단경비체계 구축을 위한 박차를 가하고 있다.

[그림 1-13] 해양상황인식(MDA) 체계

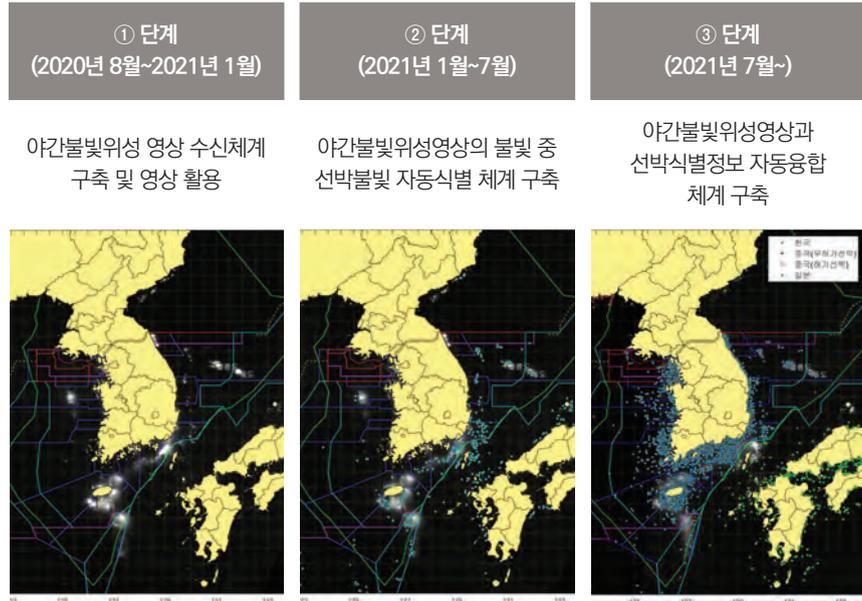


위성영상 분석, 광활한 바다의 해양상황을 모니터링하기 위한 초석

전통적 해양감시체계의 한계점을 극복하기 위한 대안으로써 해양관측영역이 방대하고, 전천 후 주야간 관측이 가능한 인공위성을 활용한 해양감시체계의 필요성이 대두되고 있다.

이에 해양경찰청은 위성을 활용한 해양감시체계를 구축하고자 위성분석전문가 2명을 채용하여 해양영역에 대한 위성영상을 분석하여 상황을 모니터링하기 시작하였고, 현재 기초적인 수준에서 점차 분석체계의 고도화를 추진하고 있다.

[그림 1-14] 야간불빛위성 선박정보 자동융합 추진현황



유관기관
협업 추진

정부, 연구기관 등 국가적 차원에서 운영하고 있는 감시자산의 통합·활용 및 해양통제력 강화를 위해 유관기관과 협업을 지속적으로 추진 중이다.

국내 상용위성을 해양경비에 활용하기 위하여 위성정보활용협의체에 가입(2020.7.)하여 국내 상용위성 영상을 안정적으로 수집하게 되었고, 한국항공우주연구원과 업무협약 (2020.8.) 체결을 통해 위성영상정보와 해양정보 분야의 기술을 공유하고 연구정보의 공동 활용을 약속하였다.

[그림 1-15] 한국항공우주연구원과 업무협약

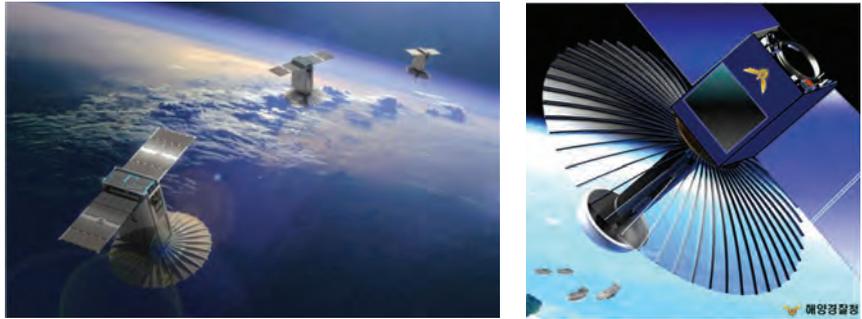


최초 (초)소형위성사업 2022년 착수 예정

2022년 R&D 예산안에 (초)소형위성사업 42억 원이 편성됨에 따라 내년부터 본격적으로 착수하여 2025년에는 해양경찰 최초 인공위성이 우주로 발사될 예정이다. (초)소형위성은 한반도 주변해역에서 발생하는 상황을 어떠한 기상에서도 영향을 받지 않고 주야간 상관없이 인식할 수 있다.

따라서 한반도 면적의 4.5배에 달하는 광활한 우리바다에서 일어나는 상황이 발생하기 전에 능동적으로 대응할 수 있게 되며, 외국 관공선, 불법조업 외국어선에게도 사전에 인지하여 우리 해양 주권을 더욱 공고히 할 수 있게 될 것이다.

[그림 1-16] 위성 체계 구상도



해양경찰 드론 운영 활성화, 이제 선택이 아닌 필수

해양경찰청은 2015년 수색구조용 드론을 최초 도입한 이후, ①해안가 순찰 등 연안 안전관리, ②선박사고 및 익수자 발생 시 수색·구조, ③해양오염 감시·방제, ④불법외국어선 단속, 주변국 관공선 대응과 같은 해양주권 수호 등 다양한 임무영역에서 드론의 그 활용범위를 넓혀가고 있다.

[그림 1-17] 해양경찰 드론 활용 분야



[그림 1-18] 해양경찰청 드론 발전 전략



증가하는 드론 활용 수요에 따라 체계적이고 효율적인 드론 운용·관리를 위해 2021년 2월 해양경찰 드론 관련 업무의 총괄 컨트롤타워 역할을 담당할 드론 전담부서를 신설하였으며, 이와 함께 해양경찰교육원이 국토교통부 인증 초경량비행장치(드론) 전문 교육기관으로 지정받는 등 해양경찰의 드론 발전을 위해 필요한 인프라를 갖추어 나가고 있다.

[그림 1-19] 드론, 위성 등 첨단 기술을 활용한 미래형 해양경비체계



해양경찰청은 드론 전문 인력·조직·시설 등 인프라 구축과 함께 해양 임무환경에 적합한 드론을 순차적으로 도입 확대하고 현장 임무에 적극 활용할 계획이며, 이를 기반으로 미래 해양경비체계 전환을 위한 선택이 아닌 필수로서 해양경찰 드론 운용체계를 고도화해 나갈 것이다.

현장 맞춤형
장비개발 추진
노력

해양경찰은 극한의 바다환경 극복과 다변화되는 해양사고에 효율적으로 대응하기 위해 첨단장비 의존율이 점차 높아지고 있고, 해역별·임무별 상황에 맞는 임무장비가 필수적이다.

이에 따라 첨단 과학기술 기반 연구개발 전담조직인 스마트해양경찰추진단을 중심으로 업무체계 전반을 과학화하기 위한 혁신 기반 구축에 역량을 집중하고 있다. 스마트해양경찰추진단은 위성, 무인기 등 첨단장비 개발과 함께 현장 맞춤형 장비개발을 중점적으로 추진하고 있다.

「과학기술
자문위원회」
출범 및
「과학기술진흥
종합계획」 수립

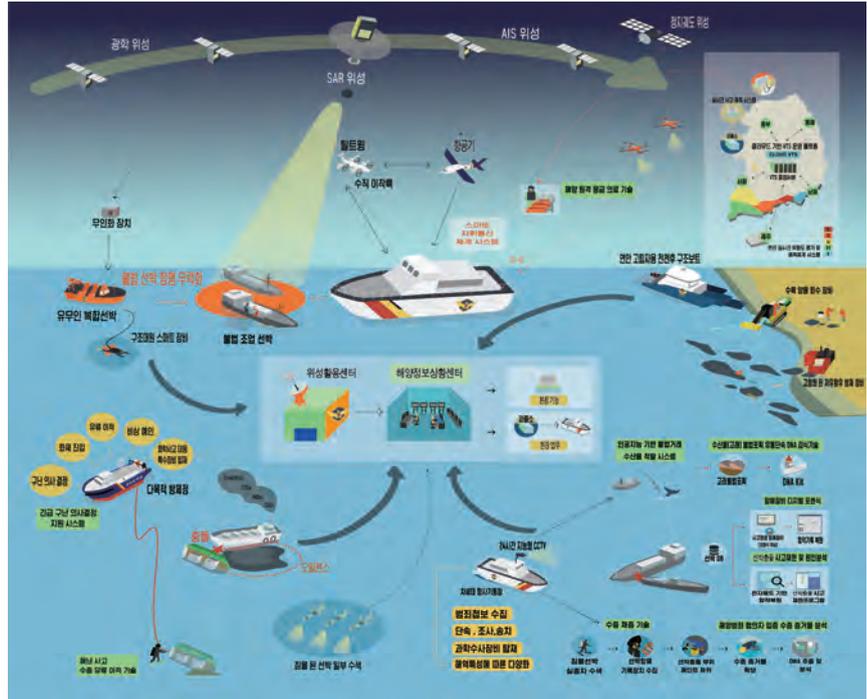
해양경찰 연구개발의 전문성과 공신력 강화를 위해 4차 산업혁명 기술과 과학기술 정책분야 전문가를 위촉하여 ‘해양경찰 과학기술 자문위원회’를 출범하였다(2020.11.19.).

[그림 1-20] 해양경찰 과학기술자문위원회



이후 최초로 연구개발 중장기 발전전략과 과학기술 정책방향을 설정한 ‘해양경찰 분야 과학기술진흥 종합계획’을 수립하였고, 이를 통해 중장기 관점에서 미래사회 변화에 능동적으로 대응하고 국민 수요를 적시성 있게 반영할 수 있는 과학기술 정책을 체계적으로 추진해 나갈 계획이다.

[그림 1-21] 과학기술을 통한 해양경찰 미래 임무 모습



현장 문제해결을 위한 맞춤형 장비개발

스마트해양경찰추진단은 현장의 문제해결 맞춤형 임무장비 개발·개선을 위해 3D프린트 기술을 도입, 현장의 창의적 아이디어를 시제품으로 빠르게 제작·구현하는 '3D오션팩토리'를 개소하여 단종되거나 구매하기 어려운 외산부품을 현장에 보급 중이다. 3D설계·프린팅은 수요자 맞춤형 신속제작과 재질에 따른 경량화 등 다양한 요구조건에 맞춤·최적화 설계가 가능하며 주요사례로 중앙해양특수구조단에서 운용 중인 ROV (수중로봇) 소모품(로봇팔, 임펠러)이 있다.

[그림 1-22] 3D 프린터 참관 및 부품 제작 사례



이 외에도 현장 만족도가 낮은 임무장비 및 현안이슈 등에 발 빠르게 대처하여 함정 등 일선 현장의 근무여건을 개선하는 신장비 개발을 진행하였다.

[그림 1-23] 현장 만족도 제고 임무장비 개발

- ▶ 소형정 동력 크레인
- ▶ 소형정 집이식 들것
- ▶▶ 파출소 외근조끼



이동설치 가능
인양력 약 200kg



휠체어로 변형 가능

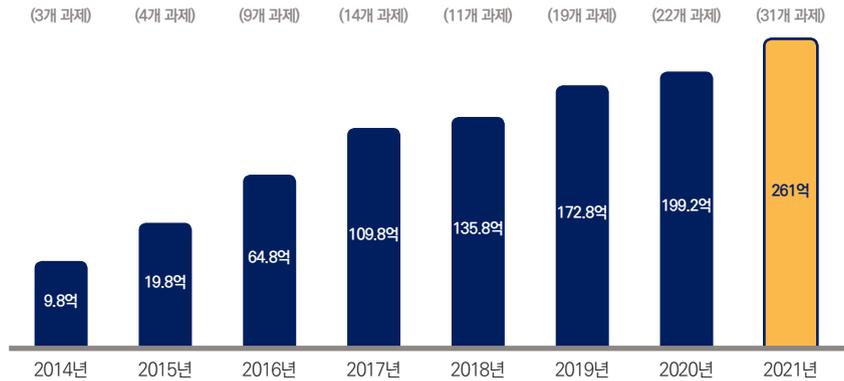


경량화, 통풍성 향상
장비 수납방식 개선

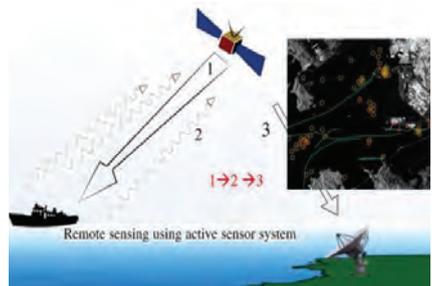
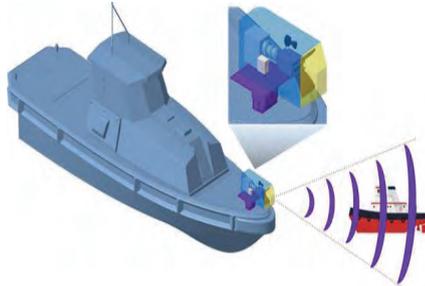
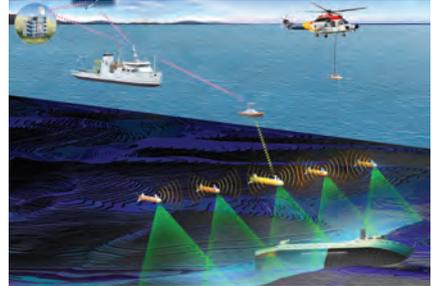
기술개발 로드맵 추진을 위한 국가R&D 예산 확보

비대면, 디지털전환, 무인로봇, 신규제 오염물질 등 해양환경 변화양상에 대응하고 '해양경찰분야 과학기술진흥 종합계획'의 단계별 기술개발 로드맵 추진을 위한 R&D사업 기획으로 해양경찰 2021년 국가R&D 예산은 2020년도 199억 원 대비 31% 증액된 261억 원이 반영되었다. 이를 바탕으로 향후에도 지속적으로 해양경찰 스마트화를 추진할 예정이다.

[표 1-8] 해양경찰 R&D 예산현황

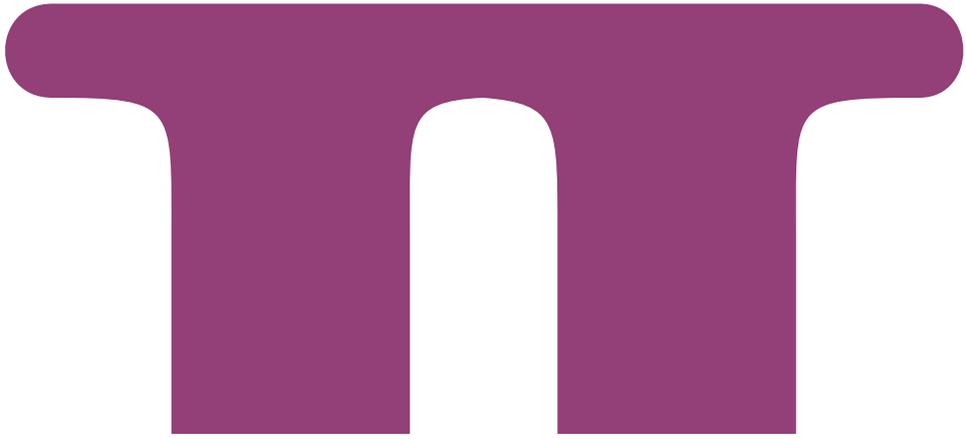


[그림 1-24] 국가 R&D 사업 대표 과제



- ▶ 전천후 구조보트
- ▶▶ 군집수색 자율수중로봇 운용개념
- ▶▶▶ 전자기파 발생장치
- ▶▶▶▶ 원격탐사 기술기반 선박 모니터링
- ▶▶▶▶▶ 수륙양용 대량회수 장비
- ▶▶▶▶▶▶ 구조대원 스마트 지원장비





해양경찰 소개



Chapter 01. 해양경찰 임무와 역할

Chapter 02. 해양경찰 소관 법률

CHAPTER



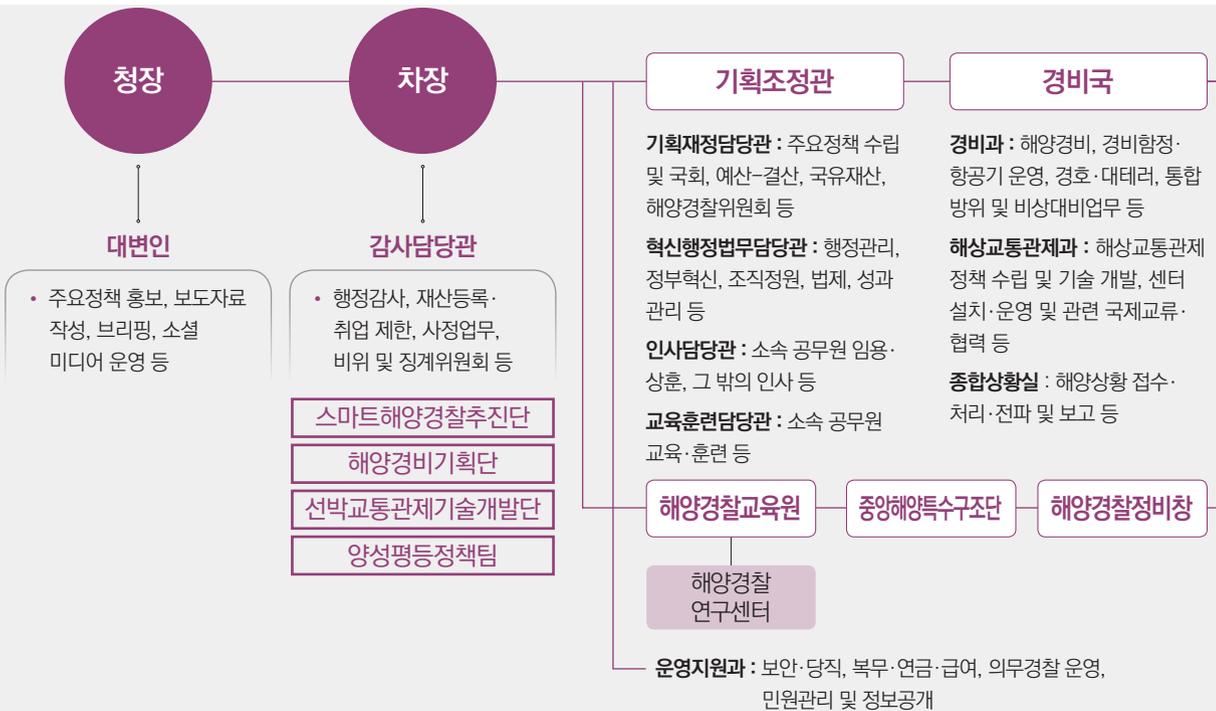
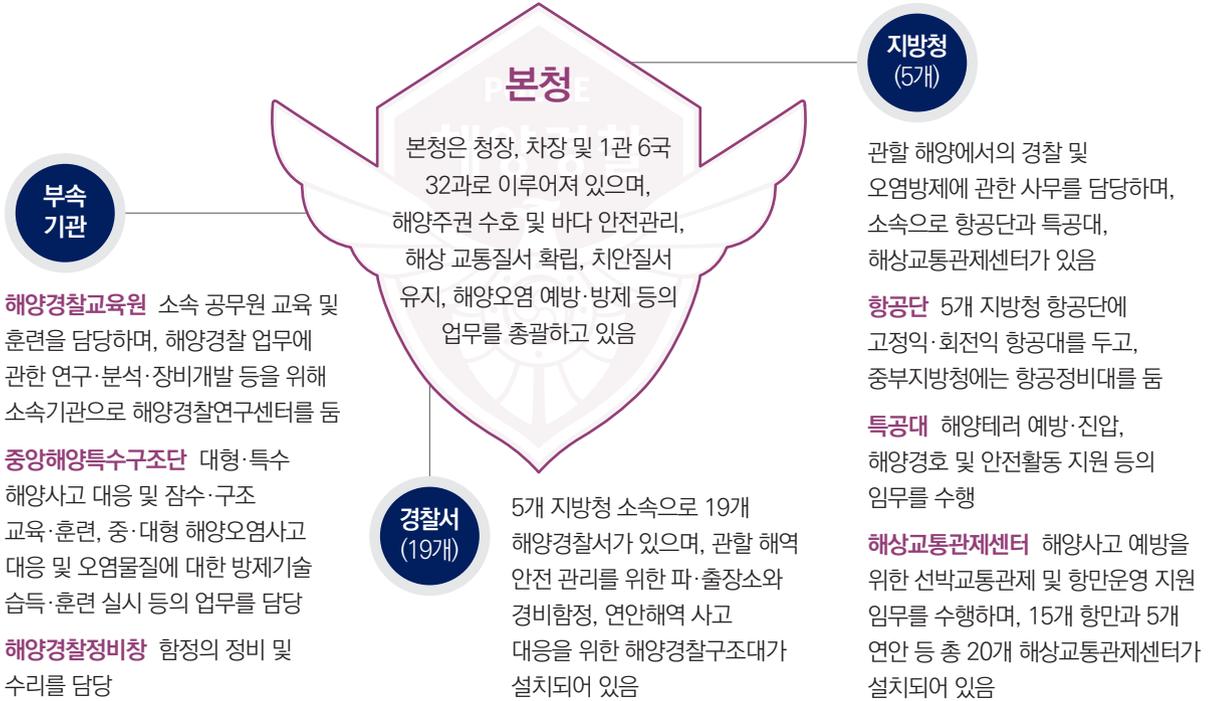
해양경찰관 임무와 역할

1. 한눈에 보는 해양경찰
2. 임무별 활약상
3. 부속기관



해양경찰청 소개

해양경찰청은 해양수산부 외청으로 설치되어 있으며, 소속기관으로 해양경찰교육원 등 3개의 부속기관과 5개 지방해양경찰청 및 19개의 해양경찰서 등 24개의 특별지방행정기관을 두고 있다.



1. 한눈에 보는 해양경찰 (2021년 8월 기준)



해양경찰 활약상

해양경찰관은 본청이나 경찰서 등 사무실뿐만 아니라 파·출장소, 함정, 항공기 등 육·해상 다양한 장소에서 활동 중에 있습니다.

해양경찰관 임무별 분야



경비함정

경비함정은 총 353척으로, 해상경비 등 해상에서 전반적인 업무를 수행하는 경비함정 188척과 항 내 예인 및 오염사고 대응 등을 위한 특수함정 165척이 있음



▲ 대형함정 36척(1,000톤이상)



▲ 중형함정 42척(200~500톤)



▲ 소형함정 110척(200톤 미만)



▲ 특수정* 165척

* (특수정) 방제정, 잠수지원함, 순찰정, 공기부양정, 예인정 등

항공기

총 26대의 항공기가 지방청별 배치·운영 중으로 광역 해역 초계를 위한 비행기 6대와 인명구조 및 환자후송을 위한 헬기 20대가 있음



▲ 챌린저1대



▲ C-212 1대



▲ CN-235 4대



▲ AS-565MB 5대



▲ KA-32C 8대



▲ BELL-412SP 3대



▲ AW-139 2대



▲ S-92 2대

파·출장소

해양사고 예방과 구조, 치안을 담당하는 파·출장소는 전국적으로 파출소 96개와 출장소 235개가 있음



해상교통관제센터

선박 안전정보를 제공하는 VTS는 지방청 소속으로 15개 항만 및 5개 연안 등 총 20개가 설치되어 있음



다양한 분야 활약상

주재관, 장기국외훈련, 남극기지, 등 대외적으로 다양한 분야에서 활약 중임



1. 한눈에 보는 해양경찰

부속기관



전문성과 기술을 겸비한 해양경찰청 부속기관을 소개합니다.

해양경찰교육원



강하고 믿음직한 해양경찰 인을 양성하기 위해 신입 직원 및 기존 직원들을 대상으로 다양한 교육과정을 실시 중임

해양경찰연구센터



해양전문성을 확보하기 위해 경찰장비와 장구 개발, 해양사고 조사 및 연구 등을 수행하는 독자적인 연구기관임

해양경찰정비창



경비함정의 수리를 전담하며, 함정정비와 장비운용, 정비기술 교육 지도, 해군 위탁수리 및 교류협력 등의 임무를 수행

중앙해양특수구조단



대형·특수해양사고, 심해 해양사고 등을 전담하고 있으며, 대응시간 단축을 위해 동·서해 지역대를 신설함

특임(구조·구급·특공) 요원 활약상



해양경찰 구조대 및 항공구조팀, 해양경찰특공대 등 다양한 현장조직에서 국민의 안전과 생명을 지키기 위해 특임요원이 활동 중에 있습니다.

해양경찰 구조대

전국의 해양경찰서에 전문잠수 요원과 응급구조요원 등 구조전문 인력을 배치하여 연안해역 사고에 대응



항공 구조팀

헬기에서 신속하게 해상조난자를 구조하는 항공구조사와 응급환자를 담당하는 응급구조사가 있음



해양경찰 특공대

지방청 소속으로 총기·폭발물 사건 등 해상 특수범죄의 진압 및 인질 구출, 해상테러 사건 예방 및 진압 임무를 수행



2. 임무별 활약상

2-1 경비함정 활약상

동해바다 최전선을 수호하는 제민11호(1511함)

현황 동해 광역구역을 경비 중으로, 함장을 포함한 승선원 40여 명이 근무 중임

연혁 2007년 7월 착공을 시작으로 2008년 4월 진수, 서귀포 및 동해해양경찰서를 거쳐 2021년 2월 속초해경서로 배치

명칭 제민 11호

- ※ 함정 명명
1. 5,000톤급 : 역사적 지명, 인물
 2. 3,000톤급 : 태평양 1호, 2호, ...
 3. 1,500톤급 : 제민 1호, 2호, ...
 4. 1,000톤급 : 한강 1호, 2호, ...
 5. 500톤급 : 태극 1호, 2호, ...

- 분야별 임무**
- 항해 : 조타 및 전탐 등 항해업무 전반
 - 기관 : 추진기 및 발전기 등 정비 및 관리
 - 통신 : 통신망 유지 및 전산장비 보안관리
 - 안전 : 단정 및 윈드라스 등 선체 전반 정비 및 관리
 - 병기 : 40mm 및 20mm 함포 등 정비 및 관리



▲ 고속단정 10m급 단정 2대 탑재, 불법외국어선 단속 및 응급환자 후송 등에 활용



● 동해바다 최전선 파수꾼

1511함

우리나라 바다의 3면 중 동해는 인근 일본과 밀접해 있으며 이에 따른 독도의 영유권을 주장하고 있어 언제나 일본과의 대치상태로 긴장을 늦출 수 없습니다. 또한, 북한 및 북태평양 수역의 중국어선 입어로 수시 항해하고 있어 우리 해역에서의 중국어선의 불법조업이 심각하게 우려되고 있습니다. 우리 1511함의 시작은 서귀포에서 출발했으나, 동해해역의 치안여건 변화와 독도 수호의 막중한 임무 수행을 위해 동해로 배치돼 광역구역에서 주로 경비활동을 수행하고 있습니다. 특히, 지난 2020년 중국어선 불법행위 의심선박 대상 정밀검색을 실시하였고, 고의적인 남하기동 등 집단행동에 대해 1천여 척의 중국어선을 퇴거해 우리 해양권익을 확보했습니다. 또한, 우리나라에서 가장 멀리 떨어진 울릉도 응급환자 후송 등을 통해 동해바다의 파수꾼으로서 역할을 다하고 있습니다.



▲ **원격응급의료시스템** 응급환자 이송 시 육상에 있는 병원과 연계하여 진료



▲ **함교** 함장을 비롯한 항해·통신부서 직원들이 운항·통신 등을 담당하고 있음
장비 레이더 2대(선박 등 탐지), 야간 탐지 카메라, 에코사운더(해저탐색), 코스넷(위성통신망), 기상관측장비 등 다양한 항해·통신장비가 있음



▲ **무장** 사격통제장비를 통한 40MM포 1문, 20MM포 1문을 제어·사격하고 M-60 등 소병기 다수 보유



주기관



발전기

▲ **기관실** 함정의 심장부 엔진을 비롯한 각종 장비를 정비하고 제어함
장비 엔진(마력 9,916 HP) 각 4기, 발전기(마력 1,300 HP, 900KW) 4기

● 현장 목소리

1511함 총원

‘제민11호, 동해 바다안전과 해양주권 수호의 파수꾼!’

드넓은 동해바다를 지키고 국민의 안전을 책임지고 있는 1511함! 울릉도·독도 지키미, 다중이용선박(여객선) 및 조업선 안전관리, 불법조업 단속, 해양오염예방 등 해양안전을 위해 오늘도 바다 위에서 출동임무를 수행하고 있습니다.

최근 북방한계선 등 제3국어선 출현에 어업자원 보호를 위한 위법행위 감시, 퇴거·단속활동 등을 추진 중이며, 해양 영토개념 확장을 위한 전략기동순찰로 동해 해양주권 수호에 만전을 기하고 있습니다.

우리 제민11호 승조원은 단단한 팀워크를 기반으로 동해 해양주권 수호와 바다가족의 안전을 지키기 위해 최선을 다하겠습니다.



2. 임무별 활약상

2-2 항공기 활약상

제주해역 안전지킴이 '제주청 항공단' 날개를 펴다

현황 제주청 항공단은 2012년 6월 1일 제주지방해양경찰청이 신설되어 항공단으로 직제개정되어, 2017년 7월 26일 제주지방해양경찰청 항공단으로 개편되었음. 제주청 항공단은 예하 행정팀과 회전익 항공대 총 42명으로 운영 중임



제주청 항공대는 1995.10. 2. 제주해양경찰서 항공대 창설 이래 카모프 헬기 1대를 운용하였고, 2007.12.14. 제주국제공항 내 항공대 격납고를 준공하였으며, 2019.12.24. 국내 자체생산한 흰수리 1호기를 해양경찰 최초로 제주항공단에 배치하여 수 개월 간의 전력화를 통해 2020.4.17. 정식으로 흰수리를 임무에 취항시켜 현재 흰수리헬기 1대, 카모프헬기 2대 총 3대를 운용 중에 있음. 인력현황은 조종사, 정비사, 전담사, 항공구조사, 응급구조사 등 39명이 근무 중이며, 연안·광역해상순찰, 응급환자 후송, 해양오염 감시, 불법조업어선 단속, 야간 조명지원 등 국민의 생명과 재산을 최우선으로 현장에서 안전한 임무 수행이 이루어질 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있음

임무별 운항실적 : 해상순찰, 수색구조 등 총 371회

주요임무 실적 (2020년 기준)

| 계 | 긴급출동 | 인명구조 | 응급환자 | 실종자수색 | 광역순찰 |
|-----|------|------|------|-------|------|
| 123 | 39 | 8 | 29 | 9 | 38 |

주요 정비 실적 (2020년 기준)

| 계획정비 | 비계획정비 | 정비일수 | 특별정비 |
|------|-------|------|------|
| 33회 | 12회 | 257일 | 13건 |



▲ 해상 순찰



▲ 수색 및 구조



▲ 해양오염감시



▲ 응급환자 이송



▲ 특공대 임무 지원



▲ 헬기 검사정비

※ 해상 인명구조 주요사례

- ① (03.13) 애월 북동방 2.5NM 전복선박 익수자 발견 및 구조
- ② (04.09) 표선 남동방 18NM 화재선박 표류 중인 선원 6명 전원 호이스트 및 구명뗏목 이용 구조 등

항공기 보유 현황

흰수리 (KUH-1CG / 1대)



- ▶ 최대체공시간 : 3.5시간
- ▶ 최대항속거리 : 370마일(685km)
- ▶ 최대속도 : 149노트(276km/h)
- ▶ 탑승인원 : 14명

카모프 (KA-32C / 2대)



- ▶ 최대체공시간 : 4시간
- ▶ 최대항속거리 : 460마일(851km)
- ▶ 최대속도 : 116노트(214km/h)
- ▶ 탑승인원 : 12명

대한민국 최남단, 이어도 파수꾼 ‘제주청 항공단’

제주청 항공단은 확고한 제주해역 해상주권 수호를 위한 해상경비 역량 강화에 노력하고 있음. 해양영토 및 어업·자원 보호 관련 각국의 관심 중요도가 증가된 이어도 해역의 해난사고와 해상경비를 위한 헬기 경비함정탐재 운용으로 우리어선 보호와 중국어선 불법조업 차단 및 중국 해상보안청 함정 감시 대응을 강화하고 있음



▲ 이어도 근해 해상순찰



▲ 이어도 헬기장 착륙



▲ 이어도 근해 경비함정 이착함

● 현장 목소리 국내 자체생산 흰수리 교관 ‘경감 오민주’

바다를 사랑하고 하늘을 동경하던 청년이 헬기 조종사의 길을 시작한 지 20년. 2019년 추운 겨울, 그 청년은 해양경찰 조종사로서 국내 자체생산된 흰수리 헬기(KUH-1CG)로 수많은 시행착오를 거친 시험비행 끝에 드디어 2020년 봄, 제주바다에 해양경찰 흰수리를 날게 하였다. 군(軍) 복무시절 헬기조종사로서 국가안보를 위해 헌신한 그였지만, 지금 그 청년은 해양경찰 헬기 조종사로서 이렇게 말한다.

“항공대는 인명구조, 실종자수색, 응급환자 이송, 해상오염순찰 등 수많은 임무를 적극적으로 수행하고 있으며, 특히 해양사고 발생 시 가장 먼저 현장에 투입되어 국민의 생명과 재산을 보호하는 데 자부심을 느낍니다. 또한, 조종사, 정비사, 전탐사, 항공구조사, 응급구조사가 완벽한 팀워크로 각종 해상사고를 대비한 훈련을 통하여 어떠한 임무도 완벽히 수행할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다.”



2. 임무별 활약상

2-3 파·출장소 활약상

서귀포해양경찰서 성산파출소

- 현황** 1970. 05. 01. 서귀포해양경찰서 선박출입항 신고소로 개소하여 지금은 표선출장소, 우도출장소를 포함하여 총 35명의 경찰관 및 의경들이 근무 중인 구조거점파출소(특임 직별 7명 포함)
- 지역특성** 세계 자연유산인 성산일출봉 등 국제적 자연경관을 자랑하는 관광 중심지로 관광객, 낚시객 등 많은 사람들이 인근을 방문하고, 여객선, 우도를 왕복하는 도항선 및 해수욕장 안전관리, 응급환자 후송 등 구난업무에 집중을 하고 있음
- 장비** 해·육상 신속한 현장 출동을 위한 연안구조정·순찰차·수상오토바이를 보유하고 있음



▲ 파출소 전경



▲ 연안구조정(S-83정)



▲ 순찰차(3대)



▲ 수상오토바이(2대)

성산파출소 기본현황



주요실적

| 구조 실적 | | | | 단속 및 계도 활동 | | | | | 민원처리 | 비고 |
|-------|-----|----------|------|------------|--------|--------|-----|---------|--------|----|
| 선박사고 | 고립자 | 익수 및 표류자 | 응급환자 | 음주운항 | 수중레저위반 | 수상레저위반 | 해루질 | 실뱀장어 포획 | 1,357건 | - |
| 10건 | 4명 | 17명 | 8명 | 4건 | 2건 | 21건 | 22건 | 25건 | | |

주요임무

- ▶ **해양사고 대응** 긴급 대응 수색·구조활동 전개로 안전문화 정책 확산 이바지, 익수자·고립자 구조 시 특임 직별, 일반 직별 간의 팀워크 발휘, 응급환자 이송 및 기관 고장선박 구조·예인 등
- ▶ **(뉴시)어선 태풍 내습 대비 주요 항만 내 선박 계류도 작성** V-PASS 모니터링, 현장임검을 통한 안전교육 및 계도 등 낚시어선 안전관리 강화
- ▶ **유도선 안전관리** V-PASS 모니터링 및 전략적 해·육상 순찰 실시로 안전관리 강화
- ▶ **해양범죄 단속·계도** 고질적 불법행위 심리차단 단속 활동 전개로 법질서 사각지대 해소, 우리측 VS 어업인 간 이해충돌 사전방지를 위한 중단 없는 현장 활동
- ▶ **드론 도입 / 제주어 학습** 제주 최초·유일 파출소 자체 드론 도입, 훈련 및 순찰 시 운영 / 제주지역 어업인과 소통하는 자체 제주어 학습프로그램 마련



▶ 해양사고 대응



▶ 태풍 내습 대비 선박 계류도



▶ 유도선 안전관리



▶ 제주 최초 드론 도입

현장 목소리 신임 경찰관, 파출소 업무를 말한다

작년 2020년 첫 인사발령으로 서귀포해양경찰서 성산파출소로 발령받아 연안해역 안전관리임무를 수행하고 있습니다. 우리 파출소는 작년 한 해 동안 해수욕장 이용객 미출수 사고부터 충돌선박 발생, 태풍으로 인한 침몰 선박발생 등 다양한 일이 발생하였습니다. 그중 가장 기억에 남은 지난 2021년 1월 31일 21:28경에 있었던 좌초선박(방주호) 사고입니다. 선원 5명이 타고 있던 방주호는 입항 중 성산암 인근 저수심 구역을 성산항 동방파제로 착각하여 항해하다 좌초되어 SOS 구조 요청하였습니다. 약천후 속에 발생한 사고였으며, 우리 파출소는 즉시 연안구조정으로 사고지점까지 이동하였으나 사고선박 주변 암초가 많아 접근이 불가하였고, 육상으로도 접근 시도하였으나 이 역시 접근이 불가했습니다. 다음 날까지 이어진 계속된 구조작업 시도에도 불구하고 기상악화로 인한 우리 구조대원들이 타고 있던 구조보트가 전복되는 사고까지 발생하여 구조대원들과 방주호 선원들이 함께 암벽에 고립되었습니다. 날씨가 잠깐 좋아진 틈에 항공대 헬기를 동원하여 11:26경 선원들을 먼저 구조하였으나 우리 구조대원들은 날씨로 인해 계속하여 암벽에서 추위를 버티며 약 2시간을 기다려야 했습니다. 그 긴 시간이 지나 잔잔해지는 바다 날씨에 구조대원 모두 입수하여 근처에 있던 506단정으로 이동하여 모두 무사히 나올 수 있었습니다. 이제 2년차 신임경찰관이라 이와 같은 큰 사고에 대응하는 데 부족한 점이 많았지만, 선배님들로부터 배우며 한 걸음 한 걸음 나아가 해양에서의 국민의 재산과 생명을 보전하며 깨끗하고, 안전한 바다를 지키는 데 일원이 되겠다고 다짐하게 되었습니다.

순경 김철희



2. 임무별 활약상

2-4 해상교통관제센터

1년 365일, 바다를 지키는 푸른 신호등, 목포항VTS

소개 Vessel Traffic Service의 약어로 일반적으로 VTS라고 불리는 '해상교통관제'는 첨단 과학 장비인 VTS시스템을 통하여 정보를 수집하고 선박에 안전정보를 제공함으로써 해양사고를 미연에 방지하는 것을 목표로 하며, 선박의 안전운항을 돕는 최첨단 뱃길 길잡이로서 우리나라의 바닷길을 최일선에서 책임지고 있다.



▲ 목포 신항만 전경



▲ 관제운영 모습

현황

목포항VTS는 1999년 VTS시스템을 구축하고 해상교통관제업무를 시작하였으며 목포항 및 인근 해역을 관할 수역으로 관제를 시행하고 있다. 2020년 6월부터 「선박교통관제에 관한 법률」이 시행되면서 목포항VTS에서는 관제절차 미준수, 선박교통 관련 법령 등 위반 선박에 대한 단속 강화를 통하여 법 질서 확립 및 안전한 선박교통환경 조성에 힘쓰고 있다.

관제구역 특성

넓이 376km², 남~북 약 54km 목포항은 선박의 통행로가 단일항로이고 수로가 긴 만곡부로 형성되어 섬으로 인한 음영구역, 대각도 변침 구역 등 선박의 입출항에 어려움이 많은 항만이다. 이에 목포항 VTS에서는 고도의 관제기법으로 선박의 안전항해를 지원하고 있으며 신안군 천여 개의 섬과 육상을 연결해주는 25항로 47여 척의 여객선 안전관리에 만전을 기하고 있다.

2020년 운영실적

선박 통항량 및 교신·항행 안전정보 제공 건수

| 입 항 | 선박통항량(64,862척) | | 교신량 | 정보제공 실적 |
|---------|----------------|---------|----------|---------|
| | 출 항 | 이동·통과 | | |
| 15,762척 | 20,274척 | 28,829척 | 294,509건 | 74,055건 |

시설·장비

선박관제를 위한 레이더(RADAR) 6대, 선박자동식별장치(AIS) 9대, 초단파 무선전화(VHF) 16대, CCTV 28대 등 장비가 6개의 레이더 사이트와 2개의 중계소 등에 설치·운영되고 있다.



▲ 목포VTS센터



▲ 고하도 R/S



▲ 진도나리 R/S



▲ 금성산중계소

● 추진사항 목포 통합 VTS 구축

서해지방해양경찰청은 우리나라 서남해권 해역 통항 선박에 대하여 보다 체계적인 안전관리를 위하여 목포 통합VTS 센터 신축 및 레이더 사이트 구축을 추진 중에 있다. 목포 통합 VTS센터는 목포항VTS와 진도연안VTS, 그리고 새로이 신설되는 목포연안VTS 3개의 센터가 통합될 예정이다. 특히, 목포연안 VTS는 서해안 해역 중에서도 선박 사고 발생 가능성이 큰 태안연안~진도연안 VTS 사이의 공백해역에 신설되어 관제사각지대를 해소하고, 해양사고 예방 및 신속한 상황전파와 구조지원 역할을 하게 된다. 목포 통합 VTS는 '서해 바다의 푸른 신호등'이 되어 서남해권 해양 주권을 수호하고 국민의 생명과 해양환경을 보호하는 해양안전의 중추적 역할을 할 것으로 기대된다.

사업개요

(사업내용) 목포 통합 VTS 구축

(사업기간) 2019.10.~2022.10.

(규모) 지상 5층, 높이 25m, 연면적 2,731㎡

(예상 관제구역) 7,891km²(전국VTS 중 최대)

* 목포연안 3,789km² + 진도연안 3,726km² + 목포항 376km²



▲ 통합VTS 조감도



▲ 서남해권 해상교통관제구역

● 현장 목소리

목포 앞바다가 한눈에 들어오는 유달산 한자락에 위치해 있는 목포항 해상교통 관제센터. 출근하자마자 근무복으로 갈아입고 나면, 관제사로서의 본격적인 일과가 시작된다. 운영실에 들어서면 목포대교와 그 사이를 드나드는 배들의 모습이 한눈에 들어온다. '목포VTS' 관제의 시작과 함께, 눈은 모니터에 시선 고정이다. 목포항을 입출항하기 위한 유일한 통로, 목포구를 통과하는 선박에 관심이 집중된다. 느릿느릿 거북이 예부선과 언제 긴급상황이 발생할지 모르는 거대 시운전선, 많은 사람들의 안전을 책임지는 여객선. 목포구 항로는 골목길만큼이나 좁고 조류는 강해 매일 통과하는 길이지만, 배들도 관제사도 쉽지 않다. 선박들의 통항 흐름과 조우관계를 파악하고 선박들을 관제하며 안전한 바닷길을 열어주는 일은 마치 퍼즐을 맞추는 것과 같은 느낌도 든다. 모든 선박들을 안전하게 '클리어!' 하고 나서의 그 카타르시스는 관제의 참 묘미일 것이다. 해가 저물어갈 무렵, 고도의 집중력이 필요한 업무인만큼 고되고 지치기도 하지만 목포대교의 저녁 노을은 이 고단함을 잊게 해줄 만큼 아름답다. 나의 말 한마디가 큰 해양사고를 예방할 수 있다는 막중한 책임감을 가지고 오늘도 나는 외친다. 목포VTS! 깨끗하고 안전한 희망의 바다를 위하여!

목포항VTS 관제사 김유순



2. 임무별 활약상

2-5 세계에서의 활약상

국외 다양한 장소에서 활약 중인 해양경찰

해외주재관

- 업무분야** 경찰 분야 영사 직위로 총경 또는 경정·경감 직급에서 선발
- 선발** 근무 경력·외국어 요건 등을 갖춘 자 중에서 외국어·일반면접을 실시하여 선발
* 외교부 주관, 매년 상·하반기 정기·수시모집 실시
- 기간/임무** 3년간 / 외교부 소속 재외공관 주재관으로서, 범죄 예방 및 사건처리 등 재외국민 보호, 국제수사 공조, 주재국 경찰자료 수집 등의 업무를 수행
- 파견현황** 중국·일본·캐나다·필리핀·인도·파라과이·브라질 등 8개국 8명 파견(2020. 12월 기준)



▲ 우리국민 출입국 지원(인도)



▲ 가나해군본부 업무협약(가나)



▲ 중부비사아지방청 업무협약(필리핀)

현장목소리

주가나대사관 **김진균** 2등서기관 겸 영사



서아프리카 가나에 우리 교민들이 정착한 지 40여 년이 넘었다고 한다. 우리 교민 대다수는 대서양의 스페인령 라스팔마스섬에서 가나로 이주하신 분들로 주가나 한국대사관에서 관할하는 재외국민은 400여 명이며, 그 중 참치조업선 선주·선원 참치가공 및 선박수리 등 부대사업에 종사하는 분들과 그 가족이 가나 전체 우리 교민의 절반이 될 것으로 파악된다. 가나 한인회 및 한인단체의 임원들 대다수는 참치 선사를 운영할 정도로 가나 한인사회에 참치산업의 비중은 절대적이다. 2015년 이후 가나가 속해 있는 기니만(Gulf of Guine)의 인접국가인 나이지리아 바예사 주에 근거지를 둔 해적들이 상선 및 석유시추선, 어선을 닥치는 대로 공격해 2020년 기니만에서만 130명이 납치되었고, 우리 국민 역시 2014년 이후 22명이 납치되었다. 우리나라 해양수산부는 2020년 6월 기니만의 토고·베냉, 나이지리아, 카메룬 해역을 고위험해역으로 지정하고, 우리 어선의 진입 자체를 지속 당부하고 있으나, 참치조업 특성상 고위험해역에 진입하지 않으면 참치사업을 그만두어야 하는 어려움에 처해있는 상황이다. 이에 따라 해적으로부터 우리 선사·선원 보호와 주재국 가나 및 검임국 토고, 베냉에서의 재외국민 보호를 위해 2020년 10월 주가나 한국대사관에 파견되었다. 해적 관련 업무뿐만 아니라 경찰영사로서 재외국민 안전 전반을 책임지고 전 세계 창궐한 코로나19로부터 우리국민 보호를 위해 의료 낙후지역인 아프리카 내 병실 확보, 특별기 수배로 한국 귀국 지원, 백신 공급 등 재외국민 보호를 위한 다양한 임무를 맡고 있다.

국외장기훈련

개요

선진국의 정책과 행정 사례 국내 도입 및 국제 감각을 갖춘 전문 인력 양성을 위하여 인사혁신처 주관 장·단기훈련과 우리청 주관 자체 단기 훈련 실시

기간/훈련국

2년 이내 / 미국·영국 등 영어권과 중국어·일본어 등 비영어권

선발

근무경력 3년 이상 등 자격 요건과 기본 어학요건을 갖춘 자 중에서 선발

훈련현황

우리청 장기 훈련은 1994년 이후 109명, 단기 훈련은 2004년 이후 191명 국외 훈련 실시 중(2020. 12월 기준)



▲ 학위 수여



▲ 석사논문 최종 답변



▲ 현장 실습

현장 목소리

중국 연산대학교 경사 김기범



해양경찰에 중국어 특채자로 입직 후, 내게 맡겨진 임무에 충실히 지내다 보니 어느새 강산이 한번 바뀌었고, 기쁨과 슬픔을 함께했던 동료 선배들의 은퇴식 행사에서 또 다른 미래를 준비하는 선배님들을 보면서, 나 또한 나의 미래에 대해 고민을 하다가 새로운 도전을 하게 되었다. 나는 국외장기훈련 파견 과정으로 3차례의 도전 끝에 성공하여, 꿈에 그리던 중국유학을 시작할 수 있었다. 외국어 전공자로서 해당 언어 국가에서 유학을 하며, 현지 언어를 사용하고, 해당 언어로 강의를 듣는다는 건 나에게서는 또 다른 기쁨이었다.

북경공항을 통해 중국에 입국한 첫날의 그 기쁜 마음을 지금도 잊지 않으며, 하루하루를 나에게 주어진 마지막 소명인 것처럼 소중하게 지내다 보니, 어느새, 졸업논문 작성을 하는 시기가 되었고, 중국과의 아름다운 인연도 접을 때가 다가오고 있었다. 지난 2년간 중국유학 생활은 한 번 더 나 자신을 돌아보는 계기가 되었다. 농담처럼 이야기하듯이 나의 유학생활은 국민의 피와 땀이 만들어낸 세금으로 이루어져 있는 만큼 유학 생활을 마치고 업무에 복귀할 때까지 더욱 더 중국을 알아가도록 노력할 것이다.

2. 임무별 활약상

2-5 세계에서 활약상

국외 다양한 장소에서 활약 중인 해양경찰

남극 과학기지

개요

세종·장보고 남극과학기지에서 약 1년간 해상치안 및 발전 업무를 수행 중임
 * 세종과학기지(남쉐틀랜드군도 킹조지섬) / 장보고 과학기지(남극대륙 테라노바만 연안)

요건·선발

함정 기관 분야 5년 이상 경력 등 자격요건을 갖춘 자 중에서 위원회를 거쳐 선발

업무

해상치안 유지 및 발전기관 운용·정비 및 유지관리, 기지 운영 및 연구지원 등



▲ 입 남극 후 첫 유류수급



▲ 남극 극야기간 과학기지 오로라 형성



▲ 피스텐 볼리 운용

현장목소리

남극 장보고과학기지 8차 경장 신태훈



장보고 과학기지는 대한민국이 지난 1988년 세종 과학기지를 건설한 지 26년 만에 완공한 두 번째 남극기지이자 남극대륙 내륙에 지어진 첫 번째 기지이다. 누구나 꿈꾸는 곳이지만 누구나 쉽게 발을 디딜 수 없는 곳, 선택받은 사람만이 경험할 수 있다는 이곳 남극대륙에 해양경찰관으로 파견되어 근무할 수 있다는 것에 자부심을 가지고 임무를 수행 중이다. 장보고 과학기지 파견 당시 2020년은 코로나19 발병으로 인하여 전 세계적으로 힘든 시기였다. 그 때문에 비행기를 타지 않고 국내에서 2주간의 시설격리를 거쳐서 쇠빙 연구선인 아라온호를 이용하여 남극으로 이동 항해한 최초의 월동대로 기록되기도 하였다.

남극 극지에서의 해양경찰 업무는 1. 발전기관 운전·정비 및 유지관리에 관한 업무, 2. 유류관리 및 유류오염 방제에 관한 업무, 3. 열병합설비 관리·운용 및 배지선 정비·관리가 있고, 이 외에도 여러 가지 업무가 있지만 가장 비중이 큰 업무는 발전기관의 관리·운용이라 할 수 있다. 남극 과학기지에서 사용되는 모든 전기는 발전기를 통해서 생산되며 이는 월동대원 전원의 생존과 직결되므로 한시도 마음을 놓을 수 없다. 1년이라는 짧지만 긴 시간 동안 이곳 남극에서 근무하면서 많은 것이 낯설고 힘들지만, 그 안에서 배우고 깨닫게 된 것들이 나의 남은 인생에 있어서 또 다른 전환점을 만들어 줄 수도 있다는 기대도 해본다. 대한민국을 대표하고 해양경찰청의 이름을 걸고 파견되어 근무하는 지금 이 순간을 소중히 여겨 반드시 임무를 완수하고 복귀할 수 있도록 노력하겠다.

● 현장 목소리

남극 세종과학기지 경사 권호원



남극 세종과학기지는 남 세틀랜드 군도 킹조지섬에 위치한 대한민국 첫 번째 남극 과학기지이다. 보통 남극으로 이동 시 항공편을 이용하나, 2020년 코로나 대유행으로 쇠빙선(아라온호)에 승선하여 이동하기로 결정되어 대한민국에서 15일간의 격리 후, 아라온호에 승선하여 광양항에서 출발해 적도를 지나 뉴질랜드 리틀턴→남극 장보고과학기지→칠레 푼타아레나스→드레이크 해협을 통과하여 78일만에 세종과학기지에 도착함과 동시에 업무 인수인계를 시작으로 남극생활이 시작되었다.

이번 월동연구대는 기관 파견자(해양경찰, 해군, 기상청) 및 각 분야별 선발된 자 총 17명으로 구성되어 분야별 연구활동, 기지운동, 유지보수 등을 책임지며 근무한다. 여기서 해양경찰의 업무는 '발전'이라고 말하며, 경비함정 기관직별 근무와 비슷하다.

발전기 운용·정비, 유류관리, 유류오염방제, 열병합시스템 관리가 주요 업무이며, 여기서 열병합시스템이란 발전기관 냉각수·배기가스 열량을 재사용하여 온수 및 난방을 공급하는 설비이다.

주요업무 중 우선순위를 정하면 1. 발전기운용·정비, 2. 유류관리, 3. 열병합시스템, 4. 유류오염방제이다. 이유는 발전기가 정상적으로 작동되어야 그 외의 업무를 할 수 있기 때문이다. 또한 작년부터 빈번히 발생하는 지진으로 인해 시설물 관리도 많은 신경을 기울여야 한다. 개인업무 외 기지 전반 유지보수, 연구활동을 하는 경우 공동작업을 진행한다.

올해는 발전기 3대가 개방검사기간이 초과되어 정비개소가 수시 발생되어 개인업무를 우선적으로 하고 있다. 그리고 남극에서의 해상안전관리는 해군 특수부대에서 파견된 대원이 세종과학기지의 '해상안전'을 담당하고, 업무지원 요청 시 협조를 하고 있다.

남극에서의 근무는 극지방의 특수성과 제한된 물품을 사용하여 장비 관리에 있어 많은 제약이 있지만, 해양경찰 근무경험과 업무처리가 극지생활에 많은 도움이 되었고, 남은 기간 사고 없이 귀국할 수 있도록 최선을 다 할 것이다.



▲ 적도 통과기념 단체사진



▲ 남극 동지기념 단체사진



▲ 신규 식물관장 설치

2. 임무별 활약상

2-5 세계에서 활약상

국외 다양한 장소에서 활약 중인 해양경찰

인터폴 협력관 파견

개요 해양경찰청 최초 인터폴 해양안보과 협력관 선발·파견 (2020.3)

인터폴 해양안보과 인터폴 사무총국 대테러국 소속으로 주요업무는 ① 선박 및 선원과 관련된 마약 유통 및 밀입국 단속, ② UN제재 불법 연료공급 단속, ③ 해적 대응 등의 임무 담당

협력관 주요임무 회원국 해양안보관련 정보 수집 및 분석, 해양범죄 대응 및 지원, 각종 수배서 작성 및 배포, 데이터베이스 관리, 프로젝트 및 작전 참여, 수해국 교육 및 훈련 지원, 대내·외 협조회의 및 행사 참여 등



▲ 인터폴 본부(리옹)



▲ 각종 회원국 합동 프로젝트 추진



▲ 해적범죄 검거 모의훈련

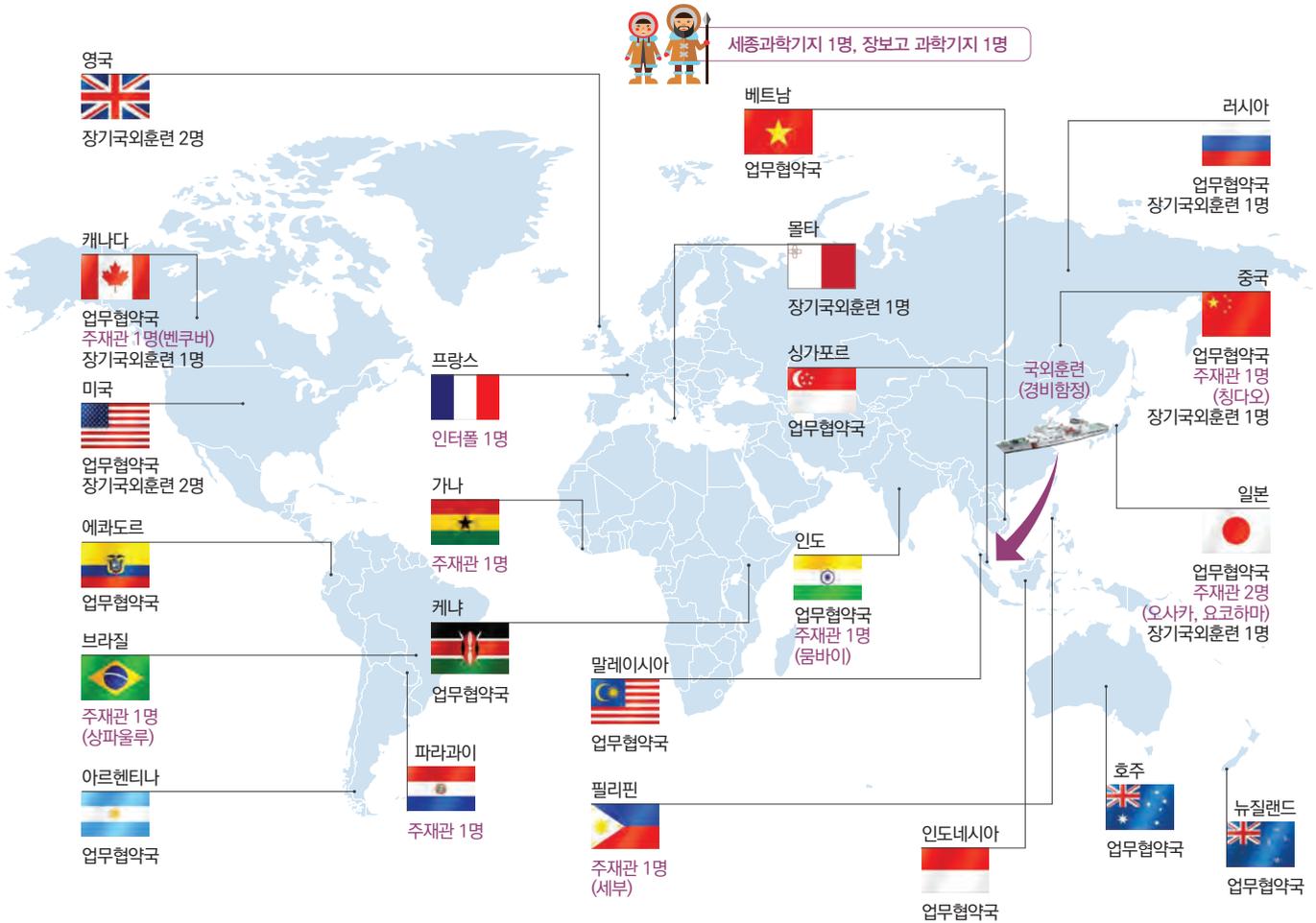
현장목소리

인터폴 해양안보과 협력관 경위 최은자



인터폴(INTERPOL)은 국제형사경찰기구(international Criminal Organization)의 약자로, 전 세계 약 194개 회원국의 수사관계자들이 국제범죄의 해결을 위해 함께 모여 일하는 국제기구이다. 세계를 무대로 다른 나라 경찰관 동료들과 범죄를 해결하고 더 안전한 세상을 위해 근무하는 것은 영어 특채로 해양경찰에 입직한 나에게 막연한 동경의 대상이자 꿈만 같은 일이었다. 급속한 세계화에 따라 여러 국가의 관할권이 중복되는 국제범죄가 증가하고 있어 우리 해양경찰의 외사·국제협력 기능의 업무영역은 점점 확대되고 있다. 여러 나라와의 훈련, 행사 등 통역지원 업무를 하며 커져가는 해양경찰의 국제적 입지와 역할에 자긍심을

느끼며 근무하던 중 인터폴 파견자 모집공고를 보게 되었다. 우리나라에서는 경찰청 만의 영역으로 여겨졌던 인터폴 근무를 해양경찰에서도 가능하다는 사실만으로도 가슴이 벅차올랐다. 운 좋게도 뛰어난 선배들 사이에서 최종 선발 통보를 받았을 때는 세상을 다 가진 것만 같았다. 근무시작과 함께 코로나라는 예상치 못한 변수로 활동에 많은 제약이 있었지만, FBI, NCIS 등 주요 수사기관 출신의 동료들과 유대관계를 구축하고 선진화된 인터폴 정보시스템 운영, 전 세계 해양안보관련 정보공유, 각종 국제회의 참석 등 다양한 업무를 하면서 해양경찰의 발전에 도움이 될 방안을 모색하며 근무하고 있다. 전 세계적 한류열풍으로 한국에 대한 이미지가 크게 제고되어 대한민국 해양경찰 출신이라는 사실만으로도 인터폴 동료들의 큰 관심과 지원을 받고 있어 향후 능력 있고 열정 가득한 후배들이 국제무대에서 더욱 많이 활약할 수 있도록 최선을 다하겠다.



| | |
|-------------|--|
| 업무협약(15개국) | 러시아, 일본, 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르, 인도, 베트남, 캐나다, 아르헨티나, 케냐, 호주, 뉴질랜드, 중국, 미국, 에콰도르 |
| 주재관(8개국) | 중국(칭다오), 필리핀(세부), 일본(오사카, 요코하마), 브라질(상파울루), 인도(뭄바이), 캐나다(벤쿠버), 파라과이, 가나 |
| 남극기지 | 세종과학기지 1명, 장보고 과학기지 1명 |
| 장기국외훈련(6개국) | 미국(2)·영국(2)·중국(1)·일본(1)·러시아(1)·몰타(1) |
| 인터폴 | 프랑스(리옹) |

기관과의 교류·협력

광범위한 바다를 관할하는 해양경찰의 업무 특성상 정부부처 파견, 국내·외 위탁교육, 주재관 파견 등 국내·외 다양한 관계기관과 교류·협력 중임

| | | |
|--------|----|-----------------------------------|
| 업무협약 | 국외 | 캐나다, 아르헨티나, 호주 등 15개국 |
| | 국내 | 해수부, 행안부, 국방부, 경찰청 등 107개 기관 |
| 타부처 파견 | | 인터폴, 해수부, 행안부, 법무부 등 13개 기관 42명 |
| 주재관 전출 | | 중국, 일본, 필리핀, 태국 등 8개국 9명 |
| 장기훈련 | 국외 | 미국, 영국, 중국, 일본, 러시아, 몰타 등 6개국 8명 |
| | 국내 | 국가공무원인재개발원, 국립외교원, 세종연구소 3개 기관 3명 |

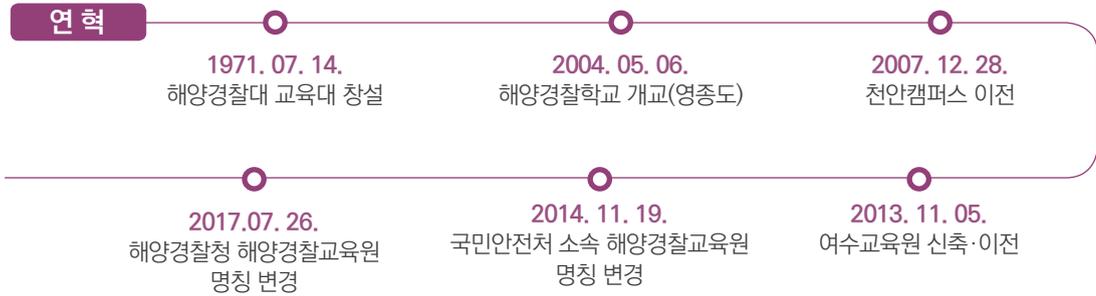
3. 부속기관

3-1 해양경찰교육원

현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰을 양성하는 해양경찰교육원

소개 세계 최고 수준의 해양종합 훈련기관으로서 해양강국 백년대계를 지향함. 명예·용기·헌신이라는 원훈을 가슴에 새기고, '현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰 양성'을 목표로 투철한 공직관과 드높은 자긍심을 함양하면서 현장중심 대응역량을 강화하기 위해 다양한 교육훈련을 실시하고 있음.

운영현황 전라남도 여수시에 위치한 해양경찰교육원과 충청남도 천안시에 위치한 2센터(직무교육훈련센터·해양경찰 연구 센터)로 운영 중이며, 여수 본원(운영지원과·교무과·교수과·학생과)은 신입과정 및 현장실습이 필요한 재직자 교육, 천안 소재 직무교육훈련센터는 재직자, 기본·전문과정 교육 수행, 해양경찰연구센터는 해양경찰 장비 개발·연구 등의 업무를 수행하며 약 270명의 직원이 근무 중임.



교육과정 신입·기존 직원 대상 연간 약 100개 과정으로 약 7,500명 교육

(신입교육) 변호사 경감, 간부후보생, 간부경채, 신입순경·일반직·의경 등 신입교육

(기본교육) 치안정책(총경), 경정·경감·경위·경사 등 진급자 대상 기본 교육

(전문교육) 지휘역량, 직무역량, 현장역량, 소양과정 등 직원들의 전문성 강화 교육

※ **신입경찰(순경) 교육과정 소개** : 교육기간 39주 / 인원 약 1,500명 / 연간횟수 2~3회

| | |
|-----------------------|--|
| 적응교육 (2주) | <ul style="list-style-type: none"> - 체력, 제식교육 및 산악등반 등 건강한 신체 구축 - 오리엔테이션, 해양경찰 소개, 정신교육 등 건전한 정신 배양 |
| 교육원 교육훈련 (22주) | <ul style="list-style-type: none"> - 소양 : 해양경찰 정체성 및 올바른 인성 함양 교육(10개 과목 124hr) - 기초 : 선박 운용의 기초가 되는 항해기관 필수 교육(6개 과목 82hr) - 심화 : 기초단계와 연계한 채용분야별 특성화 교육(14개 과목 141hr) - 공통 : 선박 비상탈출, 사격, 무도, 응급처치 등 교육(8개 과목 136hr) - 바다로함 실습(공채 3주, 경채·특임 1주), 평가, 방학 등 |
| 관서실습 (15주) | <ul style="list-style-type: none"> - 적응교육, 교육원 교육훈련 종료 후 일선현장(합정·파출소·경찰서) 관서실습 ※ 실습관서는 채용분야의 특성에 따라 배정 (예, 특임은 중특단, 구조대, 수사는 수사과 등) |

※ **기본, 전문 교육과정 소개** : 교육기간 1~11주, 인원 약 3,700명 / 연간횟수 약 124회

- 현장에 요구되는 전문성 강화를 위해 각 분야별 교육커리큘럼 작성 시행
- 국정가치, 청렴, 통일, 성평등 등 정부시책에 부합하는 기본 소양교육 실시

<http://gosi.kcg.go.kr>

'채용시험 홈페이지'에서 채용시험일정, 응시자격 등 자세한 정보를 확인할 수 있습니다.

<http://edu.kcga.go.kr>

'해양경찰교육원 홈페이지'에서 교육생 교육과정, 생활안내 등 자세한 정보를 확인할 수 있습니다.



🕒 교육생 하루 일과

06:00 기상(점호, 소식, 청소)
 08:30 오전학과 출장
 09:00 오전수업
 11:50 중식 및 휴식
 12:50 오후학과 출장
 13:00 오후수업
 17:50 석식
 19:00 자율시간(점호준비 포함)
 21:30 일석점호
 22:30 소등 및 취침

생활규칙
 (학과출장) 기본·전문과정은 자율,
 신임과정은 단체출장
 (외출) 수요일, (외박) 금요일, 공휴일 전일
 (점호) 일과표에 따라 실시

간부학생 선발 및 임명
 (총학생장) 2개반 이상 과정
 (학생장) 반별 1명

상벌
 상·벌점 부여로 자율에 책임지는 풍토 조성



● **학생목소리**

제70기 간부후보생 학생장 **김현석**



안녕하십니까. 해양경찰 제70기 간부후보생 학생장 김현석입니다. 저는 해양경찰 간부후보생으로 이 자리에 있기 전 234기 순경공채로 입직하여 평택서에서 근무 하기도 했습니다.

그러나 갑작스러운 아버님의 건강 문제, 아이의 탄생을 지켜보며 가장으로서의 책임감에 대해 생각해보았고, 아이에게 당당한 아버지로서 해양경찰 간부후보생으로 입직하겠다는 과거의 목표를 다시 한번 생각해봤습니다. 천 번의 헛된 시도를 하게 되더라도 천한 번의 용기로 맞서 찾게 된 제 꿈을 이룰 수 있게 된 지금. 저는 제 아들에게 당당한 아버지로서, 제 가족을 지킬 수 있는 든든한 가장으로서, 나아가 국가와 국민을 위해 헌신할 수 있는 해양경찰관으로서 행복한 인생을 살아갈 수 있을 것 같습니다. 세계 사명감을 갖고 행복한 삶을 살 수 있는 기회를 준 해양경찰 조직 전체에 감사드립니다.

● **교수목소리**

실무행정학과 경사 **김진호**



파출소 업무를 교육하고 있는 경사 김진호입니다. 교육과정의 가장 기본적인 질문은 '무엇을 가르치고 배울 것인가?'입니다. 교수요원들은 그 질문을 바탕으로 고민하며 해양경찰

중심의 해양강국 백년대계를 위해 오늘도 연구하고 준비하며 해양경찰교육원의 교육발전을 위해 정진하고 있습니다.

또한, 해양경찰교육원은 표준교과서를 완성하고 신임경찰교재 집필, 사이버컨텐츠 제작, 학회 논문 발표, 공공 HRD 입상 등 다양한 연구 활동과 교육과제 개발 및 대외적 조직 위상을 위해 끊임없이 노력하였습니다. 해양경찰교육원이 해양경찰의 미래를 꿈꾸고 선도할 수 있도록 교수요원들은 지금의 노력을 멈추지 않을 것입니다. 해양경찰 동료 여러분들의 많은 격려와 응원 부탁드립니다.

3-1 해양경찰교육원



| | | | | | |
|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| 1. 본관동 | 2. 대강당 | 3. 중강당 | 4. 대운동장 | 5. 숙영관 | 6. 클럽하우스 |
| 8. 모의선박실습장 | 9. 재난대응실습장 | 10. 기초체력 단련장 | 11. 강의동 | 12. 도서관 | 13. 학생회관 |
| 15. 체육관 | 16. 생활관 | 17. 소운동장 | 18. 충혼탑 | 19. 시뮬레이션실습장 | 20. 기관정비실습장 |
| 22. 해양구조실습장 | 23. 오염방제실습장 | 24. 실내사격실습장 | 25. 소화방수실습장 | 26. 차량정비소 | 27. 정문출입통제소 |





11 강의동

신임과정 및 전문과정 이론 수업과 과학수사, 응급구조 실습을 이곳에서 진행함.



▲ 강의동



▲ 강의실



▲ 과학수사 실습장



▲ 응급구조 실습장

19 시뮬레이션 실습장

해상에서 각종 상황을 가상현실로 구현하여 실제 현장에서의 대응 방법을 훈련함.



▲ 함정조함



▲ 함정기관



▲ 함포사격



▲ 선박교통관제



▲ 해안경계



▲ 해양오염방제

직무실습장

현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰 인재 양성을 위한 실무 중심의 훈련 전문 시설



▲ 수상레저



▲ 모의선박



▲ 기초수영



▲ 해양구조



▲ 기관정비



▲ 해양오염방제



▲ 실내사격



▲ 소화방수

- 7. 수상레저실습장
- 14. 구내식당
- 21. 기초수영실습장
- 28. 바다로함



3. 부속기관

3-1 해양경찰교육원

해양경찰 신입경찰 교육과정 소개(①적응교육 → ②교육훈련 → ③관서실습 → ④졸업식)

1. 적응교육(1~2주)

해양경찰로서 강한 정신력과 체력증진을 위해 제식·체력훈련, 산악등반 실시



▲ 제식훈련



▲ 체력훈련



▲ 산악등반훈련



▲ 경찰제복 개인별 지급

2. 교육훈련(3~23주)

기본공통 : 해양의 역사, 해양 법규, 핵심가치, 행정실무 등 기본 소양 확립



▲ 입교식



▲ 입해(入海)식



▲ 무도훈련



▲ 대국민 봉사활동

전문특화 : 채용 분야별(특채-공채, 특임-구조) 해양 특성화 교육 실시



▲ 수영인명구조



▲ 로프구조술



▲ 비상탈출



▲ 함정운항



▲ 병기교육(모의함포)



▲ 전문 과학수사



▲ 수상구조사 양성



▲ 항공구조훈련

항해실습(3주) : 함정실습을 통한 장비작동 등 체계적이고 전문적인 현장 실무중심 교육훈련 실시
원양항해 : 원양항해능력 배양과 국제교류협력 강화 일환으로 매년 1차례 실시



해양경찰 최초 다목적 훈련함으로 항해, 기관, 해상사격 등 신임과정에 필요한 다양한 실습을 진행

- 제 원 4,400톤, 121m, 18노트, 항속거리 8,000마일
- 시 설 강의실, 실습 조타실, 유회수기, 20mm자포동 등



▲ 항해실습



▲ 기관실습



▲ 해상 실제사격



▲ 독도 해양영토 순례



▲ 다수 인명구조훈련



▲ 헬기 이착륙 훈련

3. 관서실습(27~38주)

최일선 현장 실습을 통한 현장 상황대응 역량 강화 및 해양경찰 실무능력 배양



▲ 실습관서 배치



▲ 파출소실습(인명구조)



▲ 항공대 실습



▲ 체력단련



▲ 함정실습(단정양하강)



▲ 중앙특수구조단 교육

졸업식(39주)

영예로운 졸업식 행사 개최

복무선서



축사



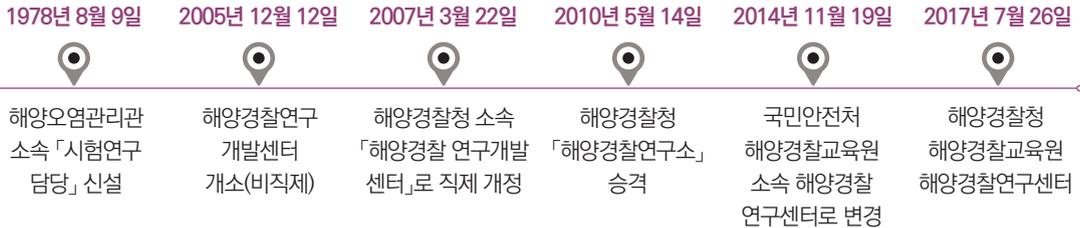
3. 부속기관

3-2 해양경찰연구센터

최첨단 해양 과학기술을 담당하는 해양경찰 종합연구기관

현황

해양치안활동에 대한 특수성을 고려한 독자적인 장비개발과 성능개선, 해양오염 감식·분석, 해양과학수사 및 정책연구를 목적으로 다양한 연구활동을 수행중이며, 총 10개 실험실과 67층 109점의 첨단 실험 장비를 갖추고 있는 종합연구기관임



조직



임무

과학기술에 기반한 해양에서의 재난안전 사회 구현

- √ 해양재난 현장에서의 구조·구난에 관한 연구
- √ 해양경찰 장비 개발 및 성능개선
- √ 해양오염 예방 및 방제장비 개발
- √ 해양범죄사고 관련 조사·연구 및 오염물질 감식·분석
- √ 해양오염방제 자재·약제의 성능시험 및 검정

운영지원팀

- 주요업무 계획의 수립·조정
- 소속 공무원의 임용·복구·교육훈련·급여 및 그 밖의 인사업무
- 예산·회계·결산 및 각종 계약의 체결
- 해양경찰 국가연구개발사업 분야 예·결산 업무지원

장비연구팀

- 해양경찰 업무수행을 위한 장비 및 시스템 성능개선 연구개발
- 드론 테스트베드 운영 등 무인기 성능 개선 자체연구
- 현장맞춤형 해양경찰 리빙랩 사업 수행
- 해양경비·안전·구조·수사·방제·장비분야 국가연구개발사업 기술(지원) 자문

화학분석연구팀

- 해양오염 방제분야 증거물과 오염물질의 화학적 정밀감식·분석
- 해양사건·사고 증거물에 대한 이화학, 생물학적(DNA) 감식·분석·감정 및 기법 자체연구개발
- 해양오염 방제자재·약제 형식승인 성능시험 및 검정
- 국제공인시험기관 인정 추진

정책연구팀

- 해양경찰 업무에 관한 이론 및 정책연구
- 주변국 해양정세 관련 해양경찰 대응·역할에 관한 연구
- 정책부서 지시 및 일선현장으로부터 요청받은 현안 연구
- 국민안전 아이디어 발굴 및 지식재산·특허 관리

<http://edu.kcga.go.kr/kcgrc>

'해양경찰연구센터 홈페이지'에서 연구사업 및 성과 등 자세한 정보를 확인할 수 있습니다.

연구시설

증거물 분석실



해양범죄 증거물 감식·분석

어업용 면세유 불법 사용여부, 선박충돌 시 페인트 충돌흔 및 무기산 적합성 여부 감정

기기 분석실



해양오염물질 감식·분석

해양오염사고 시 유류 및 유해화학물질 정밀분석

방제 연구실



방제장비·기자재연구개발

해양오염방제 분야 방제장비·자재 성능개선 연구

방제자재·약제 시험연구실



해양오염방제 자재·약제 성능시험 및 검증

오일펜스, 유흡착재, 유처리제 등

유출유 연구실



유류 이화학 분석 및 유출유 연구

윤활유, 연료유 등 물리화학적 특성분석

DNA 분석실



해양특화 DNA 감정

DNA이용 신원확인 및 해양착생생물·수중증거물 연구

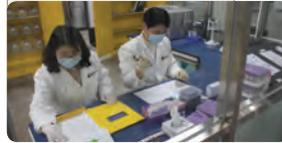
장비연구실



해양경찰안전 장비개발

해양안전 확보를 위한 해양경찰 장비 성능개선 연구개발

인체유래물 보관실



인체유래물 보관사업

해양경찰근무자 순직·실종 대비 신원확인

드론연구실



해양경찰안전 장비개발

해양안전 확보를 위한 해양경찰 장비 성능개선 연구개발

해양생물실험실



해양착생생물 연구·분석

우리나라 해역별, 수심별 착생생물을 분석, 번식자 등의 투기시간 분석

연구장비

유류 분석장비



기체크로마토그래프질량분석기
유기오염물질 분석

이온크로마토그래프
무기산 성분분석

증거물 분석장비



현미경 적외선 분광광도계
페인트 등 미세증거물 특성분석

DNA 분석장비



자동 염기서열 분석기
인체 및 비인체 시료 DNA분석

자동화 DNA 추출기
인체 및 비인체 시료 DNA분석

3. 부속기관

3-2 해양경찰연구센터

해양안전확보 · 해양환경보전을 위한 현장 실용화 중심 장비개발

자체연구개발 해양경찰 현업 적용 등을 위하여 연구센터에서 직접 수행하는 과제

2020년도 추진성과 자체연구개발 총 12건 (현장적용 9건 (특허출원 4건, 디자인출원 1건), 2021년 고도화 3건)



▲ 선박티로 확보 안전장비(디자인출원)



▲ 구명조끼용 멀티포켓 (특허출원)



▲ 갯벌 구조용 플라잉보트(고도화)



▲ 소형선박 블랙박스



▲ 보온용 임무장비 로프가드(특허출원)



▲ 수상 실종자 탐지기술



▲ 수중특화 시체낭



▲ 수중타정기 전용 봉쇄 패드(특허출원, 고도화)



▲ 유흡착재 자동수거 장치(특허출원, 고도화)



▲ 등강기형 탄력로프



▲ 캠래버형 실리콘볼



▲ 자석부착형 마개

해양에 특화된 현장 감식·분석 기술 연구

해양사건·사고 증거물 및 유류 이화학 분석



▲ 면세유·무기산·선박충돌흔 페인트 감식

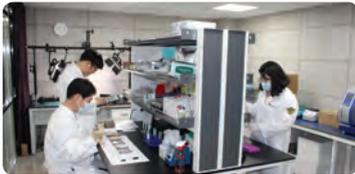


▲ 유류의 물리화학적 특성 연구



▲ 해양오염물질 분석 전문가 양성교육

해양에 특화된 DNA분석기법을 이용한 해양생물 및 증거물 분석



▲ DNA 감식·분석 연구



▲ 수중증거물 감식 연구



▲ 현장감식 지원

※ 최근 3년간 『이화학·DNA』 감식·분석실적

| 년도 | 총 계 | 해상범죄 증거물 | | | | | 경비합정 지원 | | DNA분석 | |
|------|-----------|----------|----------|---------|---------|---------|----------|---------|--------|--------|
| | | 오염물질 | 연료유 | 무기산 | 페인트 | 면세유 | 윤활유 | 연료유 | 신원확인 | 생물감식 |
| 2018 | 214건 103점 | 25건 162점 | 46건 147점 | 18건 44점 | 4건 22점 | 16건 61점 | 78건 201점 | 15건 52점 | 6건 48점 | 3건 73점 |
| 2019 | 197건 622점 | 27건 131점 | 61건 214점 | 22건 27점 | 10건 43점 | 19건 39점 | 45건 113점 | 9건 21점 | 3건 14점 | 1건 28점 |
| 2020 | 180건 600점 | 15건 61점 | 56건 198점 | 8건 17점 | 21건 36점 | 4건 34점 | 62건 166점 | 9건 22점 | 4건 36점 | 1건 30점 |

국가연구개발사업

연구목표 해양사고 발생 시 인명·재산·환경피해 최소화에 필요한 현장중심 실용화 기술·장비 개발

사업비 R&D 예산은 2020년 199억 원에서 2021년 261억 원*으로 전년대비 31% 및 연평균 60% 증가추세

* 2014년 R&D 시작 이후 2020년에 과제는 약 10배, 예산규모는 약 28배 성장

| 2014년 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|------------|-------------|-------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| 9.8억(3개과제) | 19.8억(4개과제) | 64.8억(9개과제) | 109.8억(11개과제) | 172.3억(20개과제) | 199.2억(23개과제) | 261억(31개과제) |

● 현장 목소리

장비연구팀

2021년부터 ‘해양경찰 현장 맞춤형 연구개발 (오션랩, Ocean Lab) 사업’ 추진

우리 해양경찰연구센터에서는 2021년부터 R&D 성과물의 현장 수용성 강화를 위해 ‘사용자 참여형 연구개발(오션랩, Ocean Lab)사업’을 추진하게 되었습니다. 2021~2023년까지 총 15.67억 원이 투입되는 오션랩 사업은 불법외국어선 단속강화, 구조역량 및 대민서비스 향상을 위한 것으로서 총 8개 과제로 구성되어 있습니다. 우리 장비연구팀에서는 연구개발기간 동안 현장직원(자문단)의 적극적 관심과 참여를 유도하여 현장에서 꼭 필요한 장비가 개발될 수 있도록 노력하겠습니다.



▲ 기능성 해상진압복 ▲ 통신기 매립형 안전헬멧 ▲ 생체신호 센싱 및 원격모니터링 ▲ 기능성 방검 부력조끼



▲ 1인 기능성 선상작업복 ▲ 배터리 충전식 배수펌프 ▲ 다분할 LED 서치라이트 ▲ 재사용 LED 항공기 조명탄

● 현장 목소리

화학분석연구팀

해양경찰 현장지원을 위한 분석업무, 국제적 수준으로 인정

화학분석연구팀에서는 해양 사건·사고와 관련된 다양한 분석 및 감식 업무를 수행하고 있습니다. 해양 환경의 특수성을 고려하여 과학적 분석의 신뢰성을 높이기 위한 많은 노력을 기울이고 있습니다. 다양한 연구 중 ‘페인트 선박 충돌흔 분석’과 ‘유탄유류의 경유혼입량 산정’에 대한 연구가 국제학술지(SCI급)에 게재되면서 연구센터의 현장지원 업무가 국제적으로 인정받게 되었습니다. 또한, 2020년도 네덜란드 IIS(Institute for Interlaboratory studies)에서 주관하는 유류 분석 숙련도 시험에서 연료유 함유량 분야 ‘최우수’ 등급을 달성하여 국제적으로 분석 능력도 검증받았습니다.



▲ 2021. 1. Scientific Report 국제학술지 게재



▲ 선박 페인트 충돌흔 시료채취



▲ 2021. 3. JMSE 국제학술지 게재



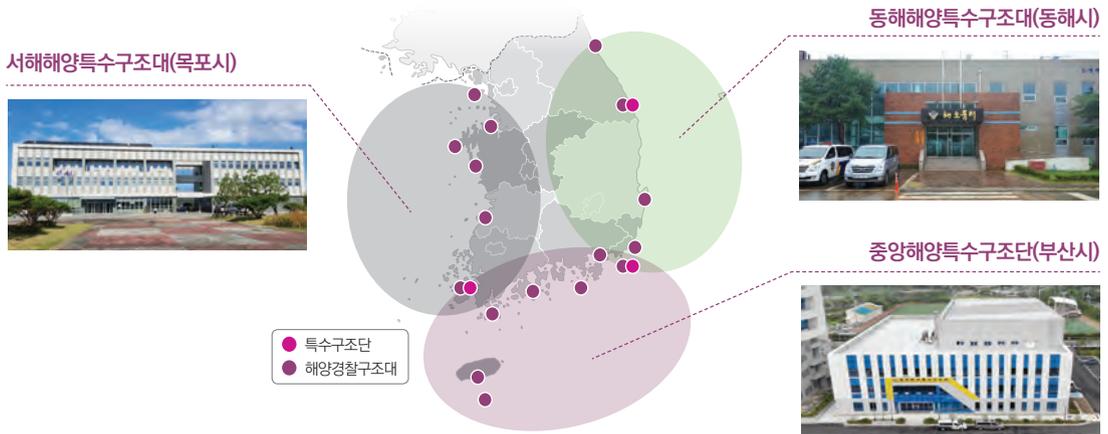
▲ 국제숙련도 최우수 등급획득

3. 부속기관

3-3 중앙해양특수구조단

준비하고, 구조하라! 해양경찰 중앙해양특수구조단

현황 대형·특수 해양사고가 발생했을 때 신속히 출동하여 국민의 생명을 구조하기 위한 본청 부속기관으로 행정·지원팀, 특수구조팀, 교육·훈련팀, 긴급방재팀, 잠수지원함과 동해·서해해양특수구조대로 구성되어 총 148명의 대원이 연중 휴무 없이 24시간 대기근무 중



현장목소리



중앙해양특수구조단 경사 여찬희

2021.2.19. 18:46분경 경주 감포 동방 23해리 해상에 거룡호(9.77톤)가 기상악화로 인해 전복되었다는 소식을 접했다. 나와 구조대원들은 김해공항 항공대로 이동하여 헬기로 사고현장에 급파되었다. 기상악화로 인해 사고현장은 잠수임무가 불가하여 박명시에 수색을 실시하였고, 마냥 기다릴 수가 없어 수색 3일차 높은 파도와 너울 속에서도 위험을 무릅쓰고 수중수색을 전개하였다. 언제 침몰할지 모르는 위험과 공포감이 주는 전복선박에서의 구조 활동을 앞두고, 1개월 된 둘째 아들과 사랑하는 가족 얼굴이 한순간 스쳐 갔지만, 그 걱정은 단 1초를 넘지 않았던 것 같다. '나는 자랑스러운 해양경찰

구조대원'이라는 사명감과 함께 구조사의 본능이 발동하였다. 동료대원과 함께 수중정밀 수색하며 조타실과 선실을 수색하고 기관실로 이동 중 선미창고에서 물이 찰랑거리는 것을 확인하였고, 고개를 내밀어보니 생존자가 어둡고 좁은 곳에 있는 웅크리고 있는 모습이 보였다. "살려주세요! 살려주세요! 아이고 이제 살았다" 생존자의 육성이 귓속을 스쳐 지나갔다. 좁은 공간에 바닷물에 젖지 않은 채 40시간이라는 긴 생사의 시간 속에 갇혀 있던 생존자가 살려달라고 애원하며 고향을 치고 있었다. 선내진입과 동시에 "저는 해양경찰 구조대원입니다. 금방 나갈 수 있으니 걱정하지 마세요"라는 안도의 말로 두려움에 쌓인 생존자의 심리적 안정을 유도하였고, 요구조자용 마스크를 지참하고 이동하였다. 그 과정에서 선체에 부딪쳐 팔에 타박상을 당해 잠수복에 물이 차고 과호흡이 진행되어 정신이 아득해졌지만, 구조대원 두 명과 함께 생존자를 무사히 물 밖으로 탈출시킬 수 있었다. 해양경찰에 입직하여 내 힘으로 직접 소중한 생명을 구해보고 싶다는 생각을 항상 가슴 속에 품어 왔었기에 이번 사건은 기억에 남는 구조 활동이었다. 앞으로도 나는 변치 않는 사명감을 가지고 퇴직하는 순간까지 최선을 다해 구조 활동에 임하겠다는 다짐을 하며 끝맺는다.

주요임무

대형·특수 해양사고 구조·수중수색, 잠수·구조 기법개발·교육·훈련 및 장비관리, 인명구조 등 관련 국내·외 기관과의 교류 협력, 중·대형 해양오염사고 발생 시 긴급방제조치, 오염물질에 대한 방제기술 습득 및 훈련 등을 담당



▲ 수중수색



▲ 해상구조



▲ 항공구조



▲ 긴급방제

보유장비

특수구조장비와 긴급방제장비, 잠수지원함 등 다양한 첨단장비를 보유



▲ 표면공급식 잠수장비



▲ 수중탐색장비(ROV 등)



▲ 기름포집펜스



▲ HNS 장비

잠수지원함



주요 업무 실적

선박사고

선박 충돌·화재·전복·좌초 등 선박사고 175건 대응

인명구조·응급환자

낚시객 추락자, 해상익수자, 고립자 등 146건 및 구조 및 선박·도서지역에서 발생한 응급환자를 응급처치 후 헬기 및 구조정을 통한 후송 5건

기타사고 대응

해양오염, 자살의심자 등 182건의 사고에 대해 긴급대응



▲ 2020.9.13. 삼척 공사현장 선박표류자 구조



▲ 2020.6.6. 통영 동굴 고립다이버 구조



▲ 2020.10.22. 신안 매화도 갯벌 고립자 구조

3. 부속기관

3-4 해양경찰정비창

경비함정을 전담 수리하고 있는 해양경찰정비창

현황 해양경찰 경비함정을 전담 수리하고 있는 책임운영기관*으로서 연간 약 170척의 함정을 수리하고 있음. 1953년 해양경찰대 정비참모산하 함정계 '영선반'으로 출발하여, 지금은 정비청장 예하 6과 13계 13팀 약 220여 명으로 운영 중에 있음.

* 책임운영기관 : 정책 기능으로부터 분리되어 집행 및 서비스 기능을 전담하여 인사·예산 등 운영에서 대폭적인 자율성을 갖는 집행적 성격의 행정기관임



연혁

- 위치 : 부산광역시 사하구 다대로605번길 93
- 시설 : 대지 58,972㎡(17,870평), 건물 17,014㎡(5,155평), 도크(1,000톤급 기계식 1, 500톤급 부선거1), 방파제 411m 등

- 1953. 12. 23. 해양경찰대 발대 시 영선반으로 출범
- 1984. 01. 01. 해양경찰대 정비보급과 수리창으로 개편
- 1994. 05. 12. 정비창 신축준공 이전(현 위치)
- 1995. 09. 22. 해양경찰정비창, 경찰독립기관으로 승격 (대통령령 제14,770호)
- 2020.1.1. 책임운영기관으로 개편(대통령령 제16,490호)
- 2000~2019. 책임운영기관 종합평가결과 9차례 최우수·우수기관 선정

주요임무

해상경비 역량을 극대화하기 위해 정비역량 교육 및 기술교류 등을 통한 최고의 기술력으로 경비함정 장비운용, 정비기술 교육 지도 등 완벽한 정비로 함정가동률 향상에 기여하고 있음

2020년 중점 추진업무

- 책임운영기관으로서 혁신업무에 도전하여 정비창 브랜드 제고 및 인지도 강화
- 해경 주력함정 대상 핵심 기술 자체수리 집중·확대로 예산절감 및 정비창의 경쟁력 강화
- 함정수리 품질 보증 강화 및 맞춤형 함정정비로 신속성 향상
- 정확한 현장 정보를 기반으로 고객과 소통하고 공감하는 공동체 문화 조성
- 중형함정(300~500톤) 주기관(MTU 16V4000) 총 분해 수리 자체정비 확대(1척 2기→2척 4기)

● 주요 업무 실적

그간 함정수리 척수

| 구분 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 수리척수 | 152척 | 168척 | 168척 | 188척 |

주요성과

- 중형함정(300~500톤) 주기관(MTU 16V4000) 총 분해 수리 자체정비로 정착(1척 2기)
- 적극행정을 통한 함정정비 수리방식 개선(고품 재생수리를 통한 정비기간 단축 등)
- 맞춤형 함정 정비시스템 도입(원격정비시스템/QR코드 동영상/공사진행관리제도/IoT정비플랫폼)
- 지역상생 활성화를 위한 협력 체계 구축(대학/지역민/어선/초등학교)
- ISO22301(업무연속경영시스템) 및 가족친화인증 신규 획득

The collage consists of six panels:

- ISO 22301(업무연속경영시스템):** Awarded by 한국표준협회 (21.10.29). Focuses on business continuity and disaster recovery.
- 가족친화인증:** Awarded by 한국가족친화인증원 (21.12.1). Focuses on employee welfare and family-friendly policies.
- 원장계정 서비스:** Includes '정비기간중대학생대상' (University student support during maintenance), '단정 자기복용 통 배양' (Proper self-use of equipment), '안전작업법 사전교육' (Safety training), '2개대학 영연, 우주' (Partnerships with two universities), and '다대기역주변 52명' (52 people in the area).
- 찾아가는 서비스:** Includes '다대기계 방문 노후' (Home visits for old equipment), '조선학교 교편대상구명' (Lifebuoys for school teachers), '이선 경정리 서비스' (Maintenance services), and '조각정비정비물량연과' (Parts and materials).
- 원격정비시스템 구축:** Implemented a remote maintenance system for 1000+ pieces of equipment.
- QR코드 동영상 제작:** Created QR code-based videos for 1000+ pieces of equipment.

● 현장 목소리

기관과 일동

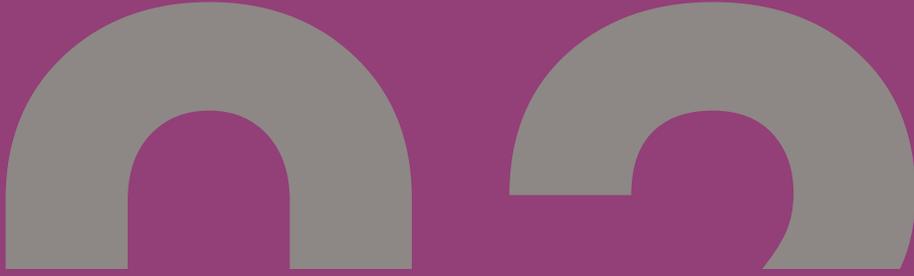


기관과는 1계 5팀(기관계, 기관1팀, 기관2팀, 발전원동기팀, 추진기팀, 보기팀)으로 구성된 수리부서로 경비함정의 주기관, 발전기관, 추진기관, 보조기기의 정비 및 수리를 수행하고 있습니다.

특히 자체수리 기술력 확보 추진에 항상 힘쓰고 있으며, 확보된 기술력을 통하여 작년 한 해 주기관 MTU16V4000M90 등 4종 15척, 감속기 ZF BW365 총분해수리 9척, 발전원동기 CUMMINS QSM11DM 등 9종 24척, 워터제트 HM-651 등 2종 총분해수리 12척, 보조기관 공기조화기, 각종 펌프류 등 124척 2443건의 함정·장비에 대해 자체수리를 실시하였으며, 올해 3,000톤급 발전기관(KTA38) 정비기술력 확보 중에 있습니다.

이러한 정비기술 고도화 및 중요장비 자체정비능력 향상을 통해 경비함정 해상치안에 공백이 없도록 함정가동률 향상에 기여하고 있습니다.

CHAPTER



해양경찰 소관 법률

1. 수상구조법
2. 수상레저안전법
3. 해양경비법
4. 연안사고예방법
5. 해양경찰법
6. 선박교통관제에 관한 법률
7. 해양경찰장비 도입 및 관리에 관한 법률



법률 (총 13개*)

* 단독 소관 해양경찰법 등 7개, 공동 소관 경찰공무원법 등 6개

- 1961.11.1. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률
- 1999.2.8. 수상레저안전법
- 2012.2.22. 해양경비법
- 2014.5.21. 연안사고 예방에 관한 법률
- 2020.2.21. 해양경찰법
- 2020.6.4. 선박교통관제에 관한 법률
- 2022.4.14.예정 해양경찰 장비도입 및 관리에 관한 법률

해양경찰법을 포함하여
해양경비법, 수상구조법, 수상레저안전법,
연안사고 예방에 관한 법률, 선박교통관제에 관한 법률 등
해양경찰 소관 단독법률을 소개하고자 합니다.

공동 소관으로는 경찰공무원법, 경범죄처벌법, 경찰공무원 보건의전 및 복지기본법(경찰청 공동), 밀항단속법(법무부 공동), 자동차 등 특정동산 저장법(국토부, 법무부, 해수부 공동), 재난 및 안전관리 기본법(행안부, 소방청 공동) 6개가 있다.

1. 수상구조법

● 조난사고 발생 시 국민의 생명과 재산을 보호하고 민간해양구조 활동을 지원하는 수상구조법

1. 제정이유 및 주요 개정사항

(법률제정) 1961년 11월 1일 조난선박과 인명의 구조 및 표류물·침몰품등의 인양과 이에 수반한 업무처리에 관한 사항을 규정하여 수난구조업무에 신속·적절한 처리를 기하며 인명·재산을 보전에 기여하기 위하여 「수난구조법」이 제정되었다.

(전문개정) 1999년 12월 경제규모 확대와 국제화로 해상교통량이 급증하고 이에 따라 해난사고가 대형화 하는 추세에 있어 이에 적극 대처하기 위해 범국가적인 수난구조체제를 구축하고, 범세계적인 수난구조체제에 동참하기 위하여 1979년 SAR협약 가입에 필요한 사항의 수용을 위해 전부개정을 하였고, 이후 2012년 8월 국민소득의 증대 등에 따른 해양레저 인구 증가에 따라 국내외 해양환경의 변화양상을 반영하기 위해 다시 한번 전부 개정하였다.

(제명변경) 2014년 4월 16일 세월호 참사 이후 구조본부장의 안전조치에 대한 권한을 확대하고, 조난된 선박의 선장과 승무원에 대한 구조 의무를 명시 하였으며 해수면과 내수면을 포함하는 용어로 '수상'에 대한 정의를 신설하고 법률 제명을 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」로 변경하였다.

(최신개정) 해양사고 발생 시 민간의 객관적이고 전문적인 지식을 활용하기 위해 해상수난구조대책 위원회를 해양수색구조기술위원회로 개편하고, 민간해양구조 참여 활성화를 위해 지원과 보상을 확대하는 한편, 수상구조사 자격의 대여 등 불법사용에 대한 제재강화를 위해 형사처벌을 신설하였다 (2021.10.14.시행).

2. 주요 내용

(1) 용어의 정의

- ① 수상 : 해수면과 내수면을 말한다
 - 해수면 : 바다의 수류나 수면
 - 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면
- ② 수난구조 : 수상에서 조난된 사람 및 선박, 항공기, 수상레저기구 등의 수색·구조·구난과 구조된 사람·선박 등 및 물건의 보호·관리·사후처리에 관한 업무
- ③ 조난사고 : 사람의 익수·추락·고립 등의 사고와 선박의 침몰·좌초·전복·충돌 등으로 사람의 생명·신체 또는 선박 등의 안전이 위험에 처한 상태
- ④ 수색 : 인원 및 장비를 사용하여 조난 당한 사람 또는 사람이 탑승하였을 것으로 추정되는 선박 등을 찾는 활동
- ⑤ 구조 : 조난을 당한 사람을 구출하여 응급조치 등 필요한 것을 제공하고 안전한 장소로 인도

(2) 수난대비

- ① 각급 구조본부 : 해수면 수난구조에 관한 사항의 총괄·조정, 수난구조협력기관·민간단체 등의 수난구조활동의 역할조정과 지휘·통제 및 수난구조활동의 국제적인 협력을 위한 상설 기구(제5조)
- ② 해양수색구조기술위원회 : 기존 해상수난구조대책위원회를 개편 수색구조분야 민간전문가를 확충하여 해양사고 발생 시 수색방법·범위·기간

등에 대한 자문기능 수행

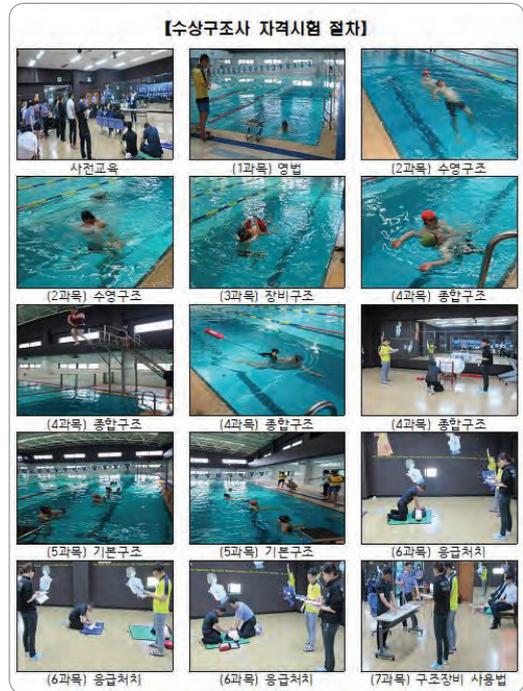
- ③ 수난대비기본계획 : 해수면에서 자연적·인위적 원인으로 발생하는 조난사고로부터 사람의 생명과 신체 및 재산을 보호하고 효율적인 수난구호를 위하여 5년 단위로 수립하는 계획

(3) 수난구호

- ① 수난구호의 관할 : 해수면에서의 수난구호는 구조본부의 장(해경)이 수행하고 내수면에서는 소방관서의 장이 수행
- ② 구조본부 등의 조치 : 조난사실을 신고 또는 통보 받거나 인지한 관할 구조본부의 장이나 소방관서의 장은 구조대에 구조를 지시 또는 요청하거나 조난현장의 부근에 있는 선박 등에 구조를 요청하는 등 수난구호에 필요한 조치를 취하여야 한다.
- ③ 현장지휘 : 조난현장에서의 수난구호활동의 지휘는 지역구조본부장 또는 소방서장이 행한다.
- ④ 구난작업 : 조난된 선박 등을 구난하려는 자는 구난작업을 하기 전에 구조본부의 장 또는 소방관서의 장에게 신고하여야 한다.

(4) 민간구조활동의 지원

- ① 민간해양구조대원 등의 처우 : 종사명령이나 구조본부의 장으로부터 요청을 받고 수난구호에 종사한 자는 민간해양구조대원이 아니더라도 보상과 지원을 받을 수 있다.
- ③ 수상구조사 : 수상에서 조난된 사람을 구조하기 위한 전문적인 능력을 갖추었다고 인정되어 시험에 합격한 자에게 자격 부여



(5) 벌칙

- ① 국민의 생명과 안전을 위한 수상구조사 자격증을 대여·명의 사용의 경우 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.
- ② 정당한 사유 없이 구조본부의 장 또는 소방관서의 장의 수난구호업무 종사명령에 불응하는 경우, 300만 원 이하의 벌금에 처한다.

2. 수상레저안전법

수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위한 수상레저안전법

1. 제정이유 및 주요 개정사항

(법률제정) 국민소득 수준의 향상과 수상레저활동의 다양화로 수상레저 인구가 증대됨에 따라 수상레저기구 조종자에 대한 면허제도, 수상레저활동자의 안전준수 의무, 수상레저사업자의 등록제도 등을 도입함으로써 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고, 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위해 제정되었다.

(전문개정) 주 5일 근무제의 확대시행과 더불어 수상레저활동의 대중화로 수상레저기구와 수상레저활동자는 급속도로 늘어가고 있으나, 개인소유의 수상레저기구의 경우에 있어서는 관리체계가 전혀 없어 안전한 수상레저활동을 저해하고 있으므로, 수상레저기구에 대하여 등록 및 검사제도를 도입하여 수상레저활동의 안전성을 확보하는 등 기존 제도의 일부 미비점을 보완하기 위해 2005년 3월 31일 전문개정 되었다.

2. 주요 내용

(1) 용어의 정의

- ① 수상레저활동 : 수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동
- ② 수상레저기구 : 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말하며, 모터보트, 세일링요트, 수상스키, 카약, 카누 등을 규정
- ③ 동력수상레저기구 : 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로

가능한 수상레저기구로서 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트 등을 규정



수상오토바이



고무보트



모터보트



세일링 요트

- ④ 수상 : 해수면과 내수면
- ⑤ 해수면 : 바다의 수류나 수면
- ⑥ 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면

(2) 조종면허

- ① 면허대상 : 5마력 이상 동력수상레저기구
- ② 종별구분 : 일반1·2급면허, 요트면허
- ③ 취득방법 : 필기·실기시험, 조종면허 시험 면제교육 (36~40시간)



(3) 수상레저활동자의 안전준수의무

- ① 안전장비착용 : 수상레저활동 시 구명조끼를 착용하고, 워터슬레드 및 래프팅의 경우 구명조끼에 안전모까지 착용해야 함
- ② 원거리 수상레저활동 신고 : 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하고자 할 경우 해양경찰관서 등에 신고해야 함
- ③ 야간수상레저활동의 금지 : 누구든지 해진 후 30분부터 해 뜨기 전 30분까지 수상레저활동을 금지함. 다만, 야간운항장비(10종)를 갖춘 경우는 가능함

- ④ 주취운항금지 : 혈중알코올농도 0.03% 이상은 동력 수상레저기구 조종을 금지함
- ⑤ 정원초과금지 : 기구 안전검사 시 산정된 정원을 초과하여 사람을 태우는 것을 금지함

(4) 수상레저활동 안전관리

- ① 안전관리계획 수립 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시·도지사
- ② 수상레저활동 금지구역 지정 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시장·군수·구청장
- ③ 시정명령 : 수상레저활동자의 안전을 위한 일시정지, 수상레저기구 개선·교체 요구
- ④ 관계행정기관 협조 : 시장·군수·구청장의 요청에 따라 해양경찰서장이 내수면 안전관리 지원

(5) 동력수상레저기구 안전검사 및 등록

- ① 검사·등록대상 : 모터보트·세일링 요트(20톤 미만), 고무보트(30마력이상), 수상오토바이
- ② 검사주체 : 개인용의 경우 해양경찰청장, 사업용의 경우 해수면은 해양경찰청장, 내수면의 경우 시·도지사
- ③ 검사내용 : 기구의 크기 측정, 승선정원 산정 및 안정성 등 확인(신규·정기·임시검사)
- ④ 검사주기 : 개인용(5년), 사업용(1년)

(6) 수상레저사업

- ① 등록절차 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시장·군수·구청장에게 등록
- ② 안전점검 : 해경서장 및 시장·군수·구청장은 수상레저기구 및 시설에 대한 안전성 확인
- ③ 안전준수 의무부과 : 사업자에 대한 사업장 기구, 시설 및 수상상태 점검 등

3. 해양경비법

● 해양에서의 국민의 안전과 공공질서의 유지에 이바지하기 위한 해양경비법

1. 제정배경 및 목적

급변하는 해양환경의 변화에 능동적으로 대처하여 해양 안보를 수호하고 해양 자원을 보호하기 위한 해양경찰의 활동범위를 명확하게 하고, 해양경찰활동의 수행을 위한 해상검문검색, 선박 등의 추적·나포, 해상 항행 보호조치 등의 대상 및 발동요건을 구체화하며, 해양경찰관이 사용 가능한 장비와 장구 등을 명시하여 해양경찰활동이 엄격한 법적 절차에 따라 진행되도록 하는 한편, 육상에서의 공공질서 및 치안의 확보 등을 주된 목적으로 하는 일반경찰활동과는 다른 특성을 가진 해양경비 업무수행에 관한 법적근거를 마련함으로써 해양에서의 국민의 안전과 공공질서 유지에 이바지하고자 「해양경비법」이 2012년 8월 23일에 제정되었다.

2. 주요 내용

(1) 해양경비 활동에 필요한 권한 명문화

해양경비법은 해양범죄에 대한 예방, 해양오염 및 해양자원 보호에 관한 조치, 해양경호·대테러 및 대간첩 작전 수행, 해양시설의 보호에 관한 조치, 해상항행 보호에 관한 조치, 그 외의 공공의 안녕과 질서 유지를 해양경찰관의 직무로 규정하였다.

(2) 해상에서의 선박검문검색제도 도입

법령이나 조약을 위반한 사실이 의심되는 선박 등에 대하여 주위의 사정을 합리적으로 판단하여 상당한

이유가 있는 경우 해상검문검색을 실시할 수 있도록 하고, 해상검문검색 시에 선장에게 담당 해양경찰관의 신분과 검문검색의 목적, 이유를 고지하도록 해상검문검색의 대상, 요건 및 절차를 규정하였다.

- ① 다른 선박의 항행 안전에 지장을 주거나 진로 등 항행 상태가 일정하지 아니하고 정상적인 항법을 이탈하여 운항되는 선박 등
- ② 대량파괴무기나 그 밖의 무기류 또는 관련 물자의 수송에 사용되고 있다고 의심되는 선박 등
- ③ 국내법령 및 대한민국이 체결·비준한 조약을 위반하거나 위반행위가 발생하려 하고 있다고 의심되는 선박 등

(3) 선박 등에 대한 추적 및 나포

해양경찰에게 추적, 나포에 대한 권한을 부여함과 동시에 추적, 나포의 대상을 명확하게 규정하였고, 아울러 「해양법에 관한 국제연합 협약」을 준수케 하여 국제적인 분쟁에도 대비하였다.

(4) 해상항해 보호조치 등

다른 선박 등의 항행에 지장을 주거나 임해 중요시설 인근을 점거함으로 안전사고가 발생할 우려가 있는 경우, 또는 해양사고 발생이 임박한 경우 해상항행 보호 및 해양사고 예방을 위하여 해양경찰관에게 이동·해산(피난)명령 등의 보호조치를 할 수 있도록 하였다.

(5) 무기 사용에 대한 요건 등 법적 근거 마련

해양경비 활동 중 선박 나포와 범인의 체포, 선박과 범인의 도주방지 등을 위해 무기를 사용할 수 있도록 하고 그 사용기준은 「경찰관직무집행법」을 따르도록 하였으며, 특히, 선박 등이 선체나 무기·흉기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격하려는 경우와 대간첩·대테러 작전 수행 등의 경우 공용화기도 사용할 수 있도록 규정하였다.

〈개인화기 사용요건〉

- ① 선박 등의 나포와 범인을 체포하기 위한 경우
- ② 선박 등과 범인의 도주를 방지하기 위한 경우
- ③ 자기 또는 다른 사람의 생명·신체에 대한 위해(危害)를 방지하기 위한 경우
- ④ 공무집행에 대한 저항을 억제하기 위한 경우

〈공용화기 사용요건〉

- ① 대간첩·대테러 작전 등 국가안보와 관련되는 작전을 수행하는 경우
- ② 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 선박 등과 범인이 선체나 무기·흉기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격하거나 공격하려는 경우
- ③ 선박 등이 3회 이상 정선 또는 이동 명령에 따르지 아니하고 경비세력에게 집단으로 위해를 끼치거나 끼치려는 경우 선박 등의 나포와 범인을 체포하기 위한 경우

(6) 해양경찰장비 및 장구의 종류와 그 사용기준 마련

경찰장비 및 장구의 종류와 사용기준은 현재 「경찰관직무집행법」에서 규정하고 있으나, 육상에서의 경찰활동을 중심으로 규정되어 있어, 해상검문검색, 추적·나포, 해상항행 보호조치 등 해양경비 활동에 필요한 해양경찰장비 및 장구를 규정하기에는 적절하지 않아 「해양경비법」에 이에 대한 근거규정을 설치하였다.

| 위반행위 | 벌칙(벌금) |
|---|-----------------------------------|
| 제12조제1항에 따른 해상검문검색을 정당한 사유 없이 거부, 방해 또는 기피한 자 | 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금 |
| 제14조에 따른 이동·해산·피난 명령 또는 이동·피난 조치를 거부, 방해 또는 기피한 자 | 6개월 이하의 징역 또는 500만 원 이하의 벌금 |

4. 연안사고예방법

● 체계적인 안전관리를 통해 연안사고를 예방하기 위한 연안사고 예방법

1. 제정배경 및 목적

2013년 7월 18일 태안군 백사장 해수욕장에서 사설 해병대 체험캠프에 참여한 학생 중 5명이 파도에 휩쓸려 귀중한 생명을 잃었다. 이를 계기로 연안 해역에서 발생하는 사고에 대한 사회 전반의 경각심이 높아지고 연안사고 예방을 위한 체계적인 안전관리가 이루어져야 한다는 공감대가 형성되었다. 이에 연안사고 예방에 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 생명·신체 및 재산을 보호하고 공공의 안전을 도모하기 위하여 「연안사고 예방에 관한 법률」이 2014년 5월 21일에 제정되었다.

2. 주요 내용

(1) 연안사고 등 용어의 정의

- ① 연안해역 : 해안가, 방파제 등 연안관리법 제2조 제2호의 지역(무인도서 포함)
- ② 연안사고 : 연안해역에서 익수·추락·고립 등 사고 및 연안체험활동 중 발생한 사고
- ③ 연안체험활동 : 스노클링, 스킨스쿠버 등 연안해역에서 이루어지는 체험활동

* 유형별 연안체험활동



수상형
(바다수영 등)



수중형
(스쿠버 등)



일반형
(갯벌체험 등)

(2) 연안사고 예방 기본계획 수립 등

연안사고예방법 제5조에 따라 해양경찰청장은 관계 중앙부처 및 광역시·도 고위공무원이 참여하는 ‘중앙연안사고예방협의회(제8조)’의 의견을 들어 연안사고예방 정책 기본방향·체계·대책 등을 포함한 「제2차 연안사고예방기본계획(2020~2024년)」을 수립하여 추진하고 있으며 기본계획에 따라 매년 「연안사고예방시행계획」을 수립·시행하고 있다. 또한, 해양경찰청, 지방해양경찰청에서 운영 중인 연안사고예방협의체인 연안사고예방협의회를 해양경찰서까지 확대하여 연안해역의 실질적인 안전관리를 강화하였다.

(3) 연안사고 안전관리규정

해양경찰은 소방청장, 지자체장, 시·도교육감의 의견을 들어 연안사고 안전관리규정을 작성하여 시행(제9조)하고 있다. 주요내용으로는 ① 위험성 조사·평가를 통한 위험구역 지정·관리 ② 인명사고 발생 및 우려 지역 출입통제장소 지정 ③ 기상특보 등 사고위험요소 발생 시 위험예보제 실시 ④ 위험구역 내 표지판·구조함 등 안전관리시설물 설치·관리 ⑤ 연안해역 안전점검 실시 등으로 해경과 지자체장 등 관련기관은 위 안전관리규정을 준수하고 연안사고 예방에 노력하여야 한다.

(4) 연안체험활동 안전관리

안전하고 즐거운 연안체험활동을 위해 연안체험활동 운영자 등에게 다음과 같은 안전관리 준수 의무를

규정하고 있다.

- ① 안전교육 이수(운영자, 안전관리요원)
- ② 안전요원 및 안전장비 배치 기준 등 준수
- ③ 연안체험활동 신고 및 보험 등의 가입, 또한 해경은 연안체험활동 장소의 안전점검 및 연안체험활동 참가자의 안전에 위해를 끼칠 우려가 있는 경우(자연재해 예·경보 발령 등) 연안체험활동의 전부 또는 일부를 금지하거나 제한할 수 있다.

3. 안전한 연안활동을 위한 준수사항

(1) 연안체험활동 안전교육 이수

연안체험활동 운영자 및 안전관리요원은 연안체험활동 실시 전에 유형별 해당 안전교육을 이수해야 한다.

(2) 연안체험활동의 신고

연안체험활동 운영자는 연안체험활동 안전관리계획서를 작성하여 연안체험활동 종합시스템 또는 문서로 해양경찰서장에게 신고(기간제, 건별)하여야 한다. 단, ① 수상 레저안전법 등 다른 법률에서 지도·감독 등을 받는 법인 또는 단체가 운영하는 경우 ② 연안체험활동 참가자 수가 연안사고예방법 시행규칙 제9조에서 정하는 규모 이하인 경우에는 제외한다.

(3) 안전관리요원 및 안전장비 배치 등 안전수칙 준수

연안체험활동 운영자는 연안사고예방법 시행규칙 별표3의 기준에 따라 안전관리요원 및 안전장비를 배치하여야 한다.

(4) 보험 등의 가입

수상형·수중형 연안체험활동 운영자는 연안체험활동 참가자 및 안전관리요원에게 발생한 생명·신체의 손해를 배상하기 위하여 보험 등에 가입하여야 한다.

(5) 출입통제장소 출입금지

연안사고예방법 제10조에 따라 출입통제장소로 지정된 연안해역에는 출입하지 말아야 한다.

4. 벌칙 및 과태료

| 위반행위 | 벌칙(과태료) |
|---|---------------------------|
| 법 제11조 제2항을 위반하여 안전수칙을 준수하지 아니한 자 | 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금 |
| 법 제12조 제1항에 따른 계획서를 신고하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 신고하고 연안체험활동을 실시한 연안체험활동 운영자 | |
| 법 제14조 제1항에 따른 연안체험활동 금지 등의 조치를 따르지 아니한 자 | |
| 법 제11조 제3항에 따른 안전교육에 응하지 아니한 자 | 300만 원 이하의 과태료 |
| 법 제12조 제1항에 따른 계획서를 신고하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 신고한 자 | |
| 법 제12조 제3항을 위반하여 모집을 한 자 | |
| 법 제13조를 위반하여 보험 등에 가입하지 아니한 자 | 100만 원 이하의 과태료 |
| 법 제15조 제2항에 따른 시정명령 등의 조치에 따르지 아니한 자 | |
| 법 제10조 1항에 따른 출입통제장소에 출입한 자 | |

5. 해양경찰법

● 국민의 해양경찰로 거듭나기 위한 초석, 해양경찰법

1. 제정이유 및 주요 개정사항

해양경찰이 1996년 경찰청으로부터 독립해 해양수산부 외청이 되면서 「경찰법」에 규정된 조직의 근거 조항이 삭제되었고, 해양에서 일반사법 경찰권을 행사하는 기관으로서 조직과 직무에 대한 독자적인 법률이 필요하였으나 제정하지 못하였다.

그러나 국내외 증가하는 해양치안 수요와 국민의 눈높이에 맞춘 해양안전 정책을 실현하기 위해 해양경찰의 조직과 직무범위를 명확하게 규정하는 「해양경찰법」을 제정하였고, 2019년 8월 20일 공포하여 2020년 2월 21일부터 시행하였다.

이후 2020년 1월 13일 경·검 수사권 조정 관련 형사소송법과 검찰청법 개정안이 국회 본회의를 통과함에 따라 수사지휘·감독권을 명확히 하는 근거를 마련하기 위해 해양경찰법을 개정하였다.

수사의 공정성과 독립성을 확보하기 위하여 해양경찰청장의 구체적 수사지휘·감독권을 제한하고, 수사부서의 장의 해양경찰 수사 지휘·감독 권한을 명확히 명시하였다.

2. 주요 내용

(1) 해양경찰위원회

국민으로 구성된 ‘해양경찰위원회’를 신설해 해양경찰의 주요 정책과 제도개선에 관해 심의·의결하도록 하였다.

이는 해양경찰 정책의 민주적 통제를 강화하기 위한

것으로, 심의·의결과정에서 국민의 의견을 적극적으로 반영하게 되었다.

위원회는 해양경찰의 정책을 상시적으로 평가하고 환류하여 대국민 신뢰도를 한층 높여주며, 잦은 조직개편과 지휘부의 변화에도 일관성 있는 정책기조를 유지할 수 있도록 역할을 다하고 있다.

(2) 자체청장 임명 규정

해양경찰청장 임명자격을 ‘해양경찰에서 15년 이상 재직한 전·현직 치안감 이상’으로 규정함으로써 자체청장을 임명할 수 있는 교두보를 확보하였다.

과거 대부분의 청장이 해양경찰보다 인력풀이 많은 경찰청 출신으로 임명되었고, 해양사고가 발생할 때마다 지휘부의 전문성과 경험에 대한 문제제기가 끊이지 않았다.

이 법을 통해 해양경찰청장은 해양경찰청 출신으로 임명하게 되면서, 국가적 재난 시 신속·정확한 판단력으로 국민의 안전을 확보하게 되었으며, 조직원들의 사기도 한층 높아지게 되었다.

(3) 해양경찰 고유의 직무 정립

해양경찰이 실제 수행하는 다양하고 복잡한 직무를 누구나 알 수 있도록 법률로 명확히 규정하였다.

해양경찰은 해양에서 복잡하고 다양한 임무를 수행함에도 불구하고, 「정부조직법」의 추상적인 직무 근거만을 두고 있었다. 이로 인해 국민들이 해양경찰의

직무가 무엇인지 명확히 알 수 없었다.

특히, 해양경찰은 국민의 기본권을 직접적으로 제한하는 공권력 행사기관으로서, 법률유보원칙에 따라 작용법뿐만 아니라 조직법적 근거 조항이 반드시 필요하였다.

「해양경찰법」이 제정됨으로써, 해양영토 수호, 연안안전관리, 수색·구조, 해양관련 범죄수사와 치안정보 수집, 해양오염 방제 및 예방활동, 국제 협력 분야 등 다양한 해양경찰의 직무를 명확히 규정함으로써, 조직의 책임과 역할을 정립하는 한편 조직의 정체성도 확보하게 되었다.

(4) 해양안전 확보

해양경찰은 국내 유일한 해양종합 치안기관으로 해양사고가 발생할 경우 국민의 생명을 지켜야 하는 막중한 구조책임에 갖고 있다. 해양경찰은 해양안전에 대한 높아진 국민 눈높이에 맞는 해양안전 정책을 추진하기 위해 이 법에 해양안전 확보를 위한 노력에 대해 규정하였다.

해양경찰이 해양구조방식 및 관련 제도개선을 적극적으로 추진하도록 의무화하였고, 해양사고 대응을 위해 지휘·통신체계를 마련하도록 하였다.

또한, 해양사고는 광범위한 구역에서 발생하여 유관기관과의 협조가 굉장히 중요하기 때문에, 민·관 협력을 요청할 수 있도록 권한을 부여하였다.

해양경찰은 해양안전 확보를 위한 규정을 통해 해양안전 인프라를 적극적으로 보강할 수 있을 것이며,

이로 인해 우리의 바다는 더욱 안전해질 것이다.

(5) 수사 지휘·감독권 명확화

경·검 수사권 조정에 따라 해양경찰 수사의 공정성과 독립성을 확보하기 위한 근거를 명확히 명시하였다.

해양경찰청장의 개별사건에 대한 구체적 수사지휘·감독권을 제한하고, 예외적으로 개입을 허용하는 경우에도 그에 대한 사후통제 수단을 마련함과 동시에 해양경찰청 수사부서의 장이 해양경찰의 수사업무를 지휘·감독하도록 명시하였다.

한편 수사부서의 장은 외부를 대상으로도 임용할 수 있게 직위를 개방하고, 임기는 2년으로 하는 등 보다 공정하고 독립적으로 수사업무에 임하도록 규정을 마련하였다.

(6) 연구개발의 지원

4차 산업의 눈부신 발전에 보다 체계적이고 선제적으로 대응하기 위하여 해양경찰 연구개발을 지원하도록 법에 규정하였다.

이를 바탕으로 최초로 「해양경찰 분야 과학기술 진흥 종합계획(5년)」과 「시행계획(1년)」을 수립하였으며, 첨단장비 개발 및 초광역 해양경비체계 구축 등 다양한 연구개발 사업을 활발하게 진행 중이다.

앞으로도 해양 과학기술의 발전을 도모하고 국민에게 보다 나은 해양경찰 서비스를 제공하기 위해 끊임없이 노력할 것이다.

6. 선박교통관제에 관한 법률

● 안전한 해상교통을 확립하기 위한 선박교통관제법

1. 제정배경 및 목적

선박교통관제(VTS:Vessel Traffic Service)란 선박교통의 안전 및 효율성을 증진하고 해양환경과 해양시설을 보호하기 위하여 선박의 위치를 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박의 동정을 관찰하며 선박에 대하여 안전에 관한 정보를 제공하는 것을 말한다.

해양경찰청은 이러한 업무를 수행하기 위해 2021년 기준 부산 등 15개 항만과 경인 등 5개 연안해역, 총 20곳에 선박교통관제센터를 설치·운영하고 있다.

이러한 선박교통관제와 관련된 과거 법 체계를 보면 「해사안전법」과 「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」에 시행근거 등 최소 사항만을 규정하고 세부 운영규정은 행정규칙에 의존하고 있었다.

또한, 선박교통관제와 관련된 법률 소관 기관은 해양수산부, 그리고 집행기관은 해양경찰청으로 서로 달라 국내 관제 환경변화에 맞도록 적기에 법률 개정과 시행이 어려운 실정이었다.

해양경찰청은 이러한 문제점을 해결하고 선박교통관제의 해양사고 예방 기능 강화와 체계적인 정책 수립 등을 위해 「선박교통관제에 관한 법률(약칭 선박교통관제법)」을 제정하여 시행 중이다(2020.6.4.).

법 시행 후 선박운항자 등 관제서비스 이용자 대상 설문조사를 실시한 결과, 응답자의 77%가 선박교통관제법이 선박안전에 긍정적인 영향을 미친다고 응답하는 등 이용자 만족도가 높은 것으로 나타났다.

2. 주요 내용

(1) 선박교통관제 발전 기본계획 및 시행계획의 수립·시행

선박교통관제에 관한 체계적인 정책을 추진하기 위해 해양경찰청장으로 하여금 매 5년마다 기본 계획을 수립·시행하도록 하였으며 동 계획에서는 선박교통관제 정책의 기본방향 및 목표, 선박교통 관제의 운영·시설 구축, 교육·훈련 및 국제 협력에 관한 사항을 정하도록 하였다. 또한, 이러한 기본계획을 시행하기 위해 매년 선박교통 관제 시행계획을 수립하도록 정하였다.

(2) 선박교통관제 시행과 관제대상선박 등

본 법에서는 선박교통관제의 시행 주체를 해양경찰청장으로 명시하고 선박교통관제사의 업무, 관제대상선박 및 선장의 의무를 정하고 있다.

〈선박교통관제사의 업무〉

1. 관제구역 내 선박에 대한 관찰확인·안전정보 제공·조언·권고 또는 지시
2. 혼잡한 교통상황의 발생을 예방하기 위한 선박교통정보 및 기상 특보 등의 제공
3. 항만의 효율적 운영에 필요한 선박 입출항 신고접수·선석·정박지·도선·예선 정보 등 항만운영정보의 제공
4. 무역항 질서 단속에 관한 정보의 제공
5. 선박 출항통제 관련 정보의 제공
6. 그 밖에 선박교통안전과 효율성 증진을 위하여 해양수산부령으로 정하는 업무

〈관제대상선박〉

1. 국제항해에 취항하는 선박
2. 총톤수 300톤 이상의 선박(다만, 「어선법」 제2조제1호에 따른 어선 중 국내항 사이만을 항행하는 내항어선은 제외)
3. 「해사안전법」 제2조제6호에 따른 위험화물운반선
4. 그 밖에 관할 선박교통관제구역에서 이동하는 선박의 특성 등에 따라 해양경찰청장이 고시하는 선박

〈관제대상선박 선장의 의무〉

1. 선장은 관제에 따라야 함(단, 선박의 안전을 위해 명백한 사유가 있는 경우 제외)
2. 선장은 선박교통관제사의 관제에도 불구하고 선박의 안전에 대한 책임은 면제되지 않음
3. 선장은 관제구역을 출입하려는 때에 선박교통관제센터에 신고
4. 선장은 관제구역 내에서 무선설비와 관제통신 주파수를 갖추고 관제통신을 항상 청취·응답(단, 통신장애로 불가할 경우 휴대전화 등 다른 통신수단을 이용하여 보고 가능)
5. 선장은 선박교통의 안전위해 요소를 발견한 경우 선박교통관제센터에 신고

(3) 선박교통관제사의 자격 및 교육

선박교통관제는 항만 및 연안해역의 선박교통환경, 선박의 조종특성, 해상통신영어, 해양기상 등 전문적인 지식이 필요한 업무이다. 따라서 본 법에서는 관제사의 전문성을 확보하기 위해 승무경력 등을 보유하고 해양경찰청장이 시행하는 교육을 이수하고 평가를 통과한 사람만이 관제업무를 수행할 수 있도록 하고, 정기적인 교육과 평가를 받도록 하였다. 또한 이러한 교육·평가를 수행하기 위한 전문교육기관을 해양경찰청장이 지정·지원하도록 하였다.

(4) 관제시설의 설치·관리 및 기술기준

선박교통관제 업무를 수행하기 위해서는 관제사의 눈의 역할을 하는 레이더, 입과 귀의 기능을 하는 무선전화 등 다양한 시설이 필요하다. 따라서 본 법에서는 안정적인 관제업무 수행을 위해 국내법과 국제 규격·기준에 적합한 관제 시설을 설치하고 관리하도록 정하고 있다.

(5) 선박교통관제 연구개발·산업육성 지원

선박교통관제는 국가(해양경찰청)가 수행하는 업무로서 관제시설은 민간에서의 수요가 많지 않고 관련 산업의 시장규모가 작아 국가 주도의 연구개발과 관련 산업 육성이 필요하다. 따라서 본 법에서는 해양경찰청장이 관제시설의 기술개발을 추진하고 이에 필요한 지원을 할 수 있도록 정하고 있으며, 「한국선박교통관제협회」를 설립하고 해양경찰청 등 행정기관이 위탁하는 선박교통관제 운영·교육·기술 등의 연구 업무를 수행하도록 하여 선박교통관제 산업 육성을 위한 제도적 기반을 마련 하였다.

3. 벌칙 및 과태료

| 위반행위 | 벌칙(과태료) |
|--|-------------------------|
| 법 제14조제1항에 따른 선박교통관제에 정당한 사유 없이 따르지 아니한 사람 | 1년 이하 징역 또는 1천만 원 이하 벌금 |
| 법 제14조제3항에 따른 신고를 하지 않거나 거짓 신고한 경우 법 제14조제4항을 위반하여 무선설비를 갖추지 않은 경우 | 300만 원 이하 과태료 |
| 법 제14조제4항을 위반하여 관제통신을 청취·응답하지 않은 경우 법 제14조제5항에 따라 신고를 하지 않거나 거짓 신고한 경우 | 300만 원 이하 과태료 |
| 법 제14조제6항에 따라 관제대상선박의 신고절차를 따르지 않은 경우 법 제15조제1항을 위반하여 관제통신을 녹음하여 보존하지 않은 경우 | 300만 원 이하 과태료 |

7. 해양경찰장비 도입 및 관리에 관한 법률

● 해양경찰 장비의 전주기 종합관리를 위한 해양경찰장비법 제정

1. 제정배경 및 목적

급변하는 해양 치안환경과 국제 해양질서 재편에 따라 해양경찰의 기능·업무가 해상경비, 어로보호, 해양안보, 해양경찰, 범죄수사, 해양오염방지, 해상교통 안전, 자원보호, 해양레저관광 등으로 확대되면서 이에 따라 함정과 항공기 등 해양경찰장비도 급격히 증가하였다.

※ 해양경찰 창설 시 함정 6척에서 2021년 현재 함정 353척, 항공기 26대로 증가

또한 세계 주요 해양 국가들은 국내외의 해양자원 안보를 강화하고 해양안전·안보의 영역을 확대하며 해양안보를 위한 국제협력력을 강화하고 있다. 또한, 이들 업무를 추진하기 위한 해양경찰 장비를 강화하고 있는 실정이었다.

우리나라의 해양경찰장비는 도입과 관리에 대규모 국가예산이 투입됨에도 불구하고 「국유재산법」과 「물품관리법」등 일반법을 따라왔고 세부적인 사항은 「함정 운영관리규칙(훈령)」등 행정규칙에 따라 규율 되어 오고 있었다.

이에 해양경찰청 임무와 기능의 특수성을 반영할 수 있는 법적 근거를 마련하여 종합적·체계적으로 관리할 필요성이 지속적으로 제기되어 왔다.

※ 군은 방위사업법, 군수품관리법, 경찰은 경찰제복 및 경찰장비의 규제에 관한 법률, 소방은 소방장비법으로 관리하고 있음.

이러한 문제점을 해결하기 위해 2019년부터 법률 제정을 위한 연구용역을 진행하였고, 2020년 9월

서삼석 의원의 대표발의를 시작으로 해수부, 기재부, 산업부 등 관련 부처에 필요성 설명과 이견 조율을 통해 11월 공청회를 개최하여 법률제정에 뜻을 함께하였다.

해양경찰이 단독으로 소관하는 7번째 법률인 「해양경찰장비 도입 및 관리에 관한 법률」은 2021년 3월 국회 본회의를 통과하고 같은해 4월 공포되어 2022년 4월 그 시행을 앞두고 있다.

2. 주요 내용

(1) 해양경찰장비 도입 및 관리 기본계획의 수립 등

「해양경찰장비법(약칭)」은 해양이라는 특수한 환경에 맞는 장비의 도입부터 폐기까지 전주기를 종합적·체계적으로 관리하는 기본법으로

해양경찰 중요장비 도입과 관리에 대한 중장기 계획수립의 법적근거 마련과 연구개발, 전문인력 양성에 필요한 시책을 수립하도록 하였다.

또한, 5년마다 수립되는 기본계획을 효율적으로 추진하기 위해 매년 시행계획을 수립하고 이를 국회 소관 상임위원회에 제출하도록 하여 중·장기 정책의 방향과 내용, 변경사항을 공유하도록 하였다.

(2) 계약의 특례

그동안 만성적인 예산이월의 문제점을 개선하기 위해 방위사업법 등 타부처 법령과 사례를 준용해 왔던 착수금 및 중도금 지급제도를 명문화하였다.

〈맞춤형 집행제도 도입〉

(현황) 해양경찰 함정과 항공기는 대규모 예산이 투입되며 다년에 걸쳐 제작이 이루어짐, 기존방식의 예산집행으로는 사업 1~2년 차에 현장 공정을 반영해주지 못하여 반복적 사고이월이 발생하고, 건조사는 선투입 비용 부족으로 자금난과 납품 지연 등 발생

조선산업 장기불황에 따른 경영위기 개선과 자금부담 완화를 위해 착·중도금 방식의 예산집행 제도(착·중도금) 시범운영

(개선) 방위사업법의 계약 특례규정을 준용, 착수금 및 중도금을 지급할 수 있도록 해양경찰장비법에 '특례신설'

(3) 중요장비의 선정

해양경찰 함정 및 항공기에 들어가는 탑재장비 중 임무수행을 효율적으로 수행하기 위해 필요한 장비의 속력 등 기본성능 확보에 영향을 미치는 주기관, 추진기, 발전기 등을 별도로 규정하고 관리하도록 하였다.

(4) 해양경찰장비의 관리 등

장비의 기록, 안전도 평가, 처분·양여, 건조감독관 등 장비의 전주기를 체계적으로 관리할 수 있도록 규정하고, 장비의 도장 및 표시, 경광등 설치 근거를 마련하였다.

특히 내용연수 초과 함정에 대한 안전도 평가에 관한

사항을 법률로 명확히 규정하여 관련 예산확보 및 철저한 안전도 검사를 가능케 하고 함정 노후화로 인한 안전사고를 사전에 예방하도록 하였다.

또한, 용도폐지된 해양경찰장비에 대하여 개발도상국에 무상으로 양여할 수 있도록 하여 국제관계에서 해양안전협력을 강화하는 등 외국 해역에서 우리나라 선박의 사고로 인한 수색과 구조, 해적 대응 등의 업무를 원활하게 수행할 수 있도록 하였다.

(5) 과태료

해양경찰장비가 해양경찰직무를 수행하는 장비라는 것을 명확하게 인식하게 하고 긴급성을 요하는 업무를 수행한다는 점을 감안하여 동일 혹은 유사한 표지를 사용하는 것을 금지함으로써 업무의 공공성과 신뢰성을 확보하도록 하였다.

다만 해양경찰청의 안전 및 수색구조, 해양오염방지 등의 업무를 지원하는 장비는 해양경찰청장의 승인을 받아 사용할 수 있도록 하였으며, 법률의 실효성 확보를 위해 위반 시 과태료를 부과하도록 하였다.

| 위반행위 | 벌칙(과태료) |
|--------------------------------|---------------|
| 법 제20조제3항을 위반하여 도장 및 표시를 한 자 | 500만 원 이하 과태료 |
| 법 제21조제2항을 위반하여 선박에 경광등을 설치한 자 | |

해양경찰장비의 전주기 종합관리를 위한

해양경찰장비 도입 및 관리에 대한 법률

'22.4.14시행



해양경찰장비법의 제정이 필요한 이유?

- 해양경찰 장비는 해상에서 인명구조, 재산보호, 외국어선 단속 등 임무수행에 필수적이며 중요성은 지속적 증가



- 특수한 환경에서 해양환경보전, 수색구조 해양안전 등의 임무를 위해 장비에 대한 의전도가 높아지고 있음



해양이라는 특수한 환경에 맞는 장비의 도입부터 폐기까지 전주기를 종합적 체계적으로 관리하는 기본법 필요

기대효과

| 관리체계 구축 | 임무수행 능력제고 | 국민안전강화 |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 체계적 도입·관리 임무장비 성능개선 신속한 현장대응 | <ul style="list-style-type: none"> 해양의 특수한 환경에 맞는 우수한 장비확보 임무수행능력 향상을 위한 연구개발 체계적으로 관리된 장비로 안전한 임무수행 | <ul style="list-style-type: none"> 우수한 장비의 신속한 도입으로 대국민서비스 질 개선 및 국민 안전의 강화에 기여 해양경찰장비의 전주기 종합 관리로 국가자원의 효율적 관리 |

해양경찰장비법의 구성 및 주요내용은?

목적 및 기본계획



(약칭) 해양경찰장비법
해경장비의 전 주기의 체계적 관리를 위해 신설



기본계획
"기본 및 시행계획"
5년마다 수립



실태조사
관련기관에 필요한 자료 요청



연구개발
임무수행 능력 향상을 위한 연구개발 추진



관련산업의 진흥
관련산업의 진흥·육성에 필요한 시책 수립



전문인력 양성
전문인력의 양성과 기술 향상에 필요한 시책 수립



도입원칙
해양경찰장비의 도입 기본원칙



계약 특례
특성에 맞는 계약특례 마련 (착수금·중도금)



기록관리
현황 및 관리에 관한 사항 기록·관리

도입 및 관리



내용 연수
해양경찰장비 특성에 맞춰 내용연수를 따로 정함



안전 평가
내용연수 초과 시 안전 평가 후 수리 미치 운항정지



장비의 처분
성과와 안전 확보가 어려운 경우 용도 폐지 등 처분



무상양여
용도 폐지된 경비함정을 개발도상국에 무상양여



관리자 교육훈련
장비관리 능력향상을 위해 교육 훈련 시책



감독관
경비함정 건조, 항공기 도입 시 감독관을 지정·배치

장비의 표시 등



도장 및 표시
함정·항공기 외에 동일유사 도장 및 표시를 금지

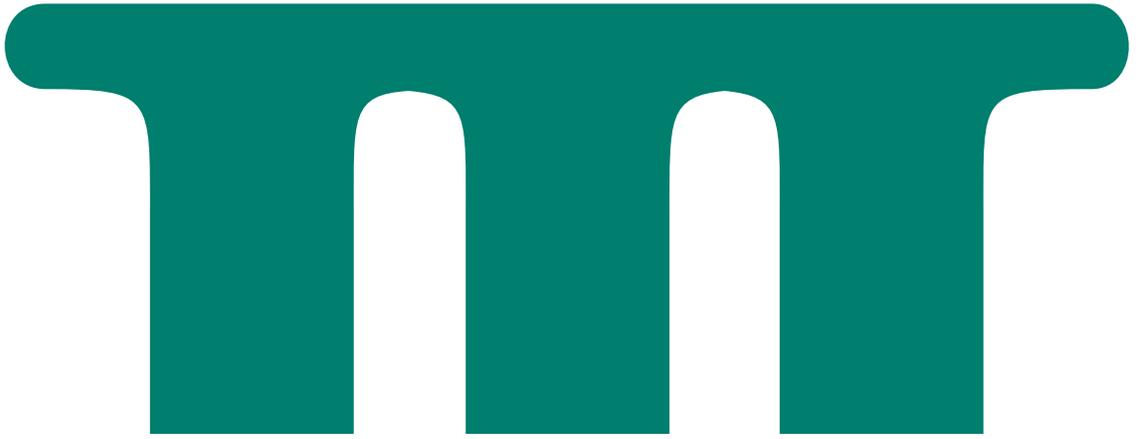


경광등 설치
공공기관 운용 선박 제외 경광등 설치를 금지



과태료
동일유사 경광등 설치 시 500만원 이하 과태료

"현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰"



주요정책



Chapter 01. 해양경비

Chapter 02. 구조안전

Chapter 03. 해양치안

Chapter 04. 해양환경

Chapter 05. 내부역량 강화

CHAPTER



해양경비

빈틈없는 해양 영토·주권 수호

제1절. 독도·이어도·배타적경제수역(EEZ) 해양주권 수호

제2절. 안보위기 대응태세 확립

제3절. 해양상황 대응역량 강화

제4절. 선박교통관제 선진화



제1절

독도 · 이어도 · 배타적경제수역(EEZ)
해양주권 수호01.
한반도 해양경비
여건분석경비과
경감 한충희

★★★

***해상교통로(Sea Lines Of Communications, SLOC)**

국가의 생존과 전쟁 수행을 위해 필수 확보해야 할 해상 연락 교통로. 국민의 생존에 필요한 석유, 식량, 원자재 등과 같은 교역품의 이동 통로이며 유사 시 탄약, 군수 물자 등의 수송을 위한 해상 보급로이다.

★★★

***배타적경제수역(Exclusive Economic Zone, EEZ)**

영해를 측정하는 기선으로부터 200해리 범위까지의 수역 중 영해를 제외한 수역으로서 연안국의 경제적 목적을 위한 주권적 권리와 관할권이 인정되는 수역으로 UN 해양법협약, 상 제도화된 개념이다. 우리나라는 1996년 이 협약을 비준함에 따라 같은 해 9월 10일 배타적경제수역법을 시행하고, 배타적경제수역을 선포하였다. 해양경찰은 바다의 중요성을 부각시키고, 해양주권 수호의 강력한 의지를 천명하기 위해 배타적경제수역 선포일인 9월 10일을 해양경찰의 날로 지정하여 기념한다.

★★★

***해리(Nautical mile)**

항해·항공 등에서 사용되는 길이의 단위로 1해리는 위도 1분(1/60 분)에 해당하는 거리로서 1,852m이다.

▶ 해양경비 해역도

▶ 해양경비 임무 수행

바다는 과거부터 현재까지 무역을 통한 경제활동의 주요한 통로였으며, 육상자원이 고갈되어 가고 있는 현시점에서 대륙붕과 심해저에 있는 석유·가스·망간단괴 등 해양자원은 새로운 자원의 보고(寶庫)와 성장 동력으로 인식되고 있다.

이러한 이유로 세계 각국은 해양영토 확장 및 권익보호를 위해 공세적 해양 정책을 지속적으로 추진하며, 해양자원과 해상교통로(SLOC)* 확보 등 국가해양력 강화를 위해 총력을 기울이고 있다.

더욱이 1994년 「해양법에 관한 국제연합 협약」(이하 「UN해양법협약」)의 발효로 기선으로부터 200해리까지 배타적경제수역*으로 연안국의 주권적 권리와 관할권이 인정됨에 따라 각국은 배타적경제수역에서의 연안국의 권리를 강화하는 한편, 인접국 간 거리가 200해리*가 되지 않아 배타적경제수역이 중첩된 경계미확정 해역에서의 관할권과 해양자원조사 및 개발 등의 문제를 둘러싸고 국가 간 경쟁이 심화되었다.

우리나라도 서·남해와 동해에서 인접국인 중국·일본 등과 배타적경제수역이 중첩되며, 경계획정 방식 등을 두고 의견이 일치하지 않아 아직까지 합의를 보지 못하였다.

[그림 1-1] 해양경비 해역도



이런 상황에서 인접국들이 중첩수역에서의 해양과학조사와 해양시설 설치 등 공세적인 해양활동을 지속적으로 전개하고 있어 이를 둘러싼 관할권 문제 등이 지속적으로 발생하고 있다.

- ▶ 해양과학조사
- ▶ 해양관측부이
- ▶▶ 심해양식장

[그림 1-2] 해양에서의 활동



중국은 해양강국 천명 이후, 해양에서의 주권강화를 강조하며 해양영토를 체계적으로 관리하고 있다. 2013년에는 해양에서의 관할권 강화를 위해 해감총대, 어정국, 변방관리국, 해관총서 등 해양 관련 4개 기능을 통합하여 중국해경국을 출범하였으며, 2021년 2월에는 향후 동북아 해역에서의 법집행 권한을 더욱 강화하기 위해 무기사용 권한 등을 포함한 「중국해경법」을 시행하였다.

그리고 이러한 법집행 권한 강화를 토대로 한·중 잠정조치수역 등 경계미획정 해역에 대한 해양조사 및 감시활동을 지속적으로 전개하고 있다.

일본은 독도를 자국의 영토라고 주장하며, 역사교과서를 왜곡하고, 방위백서와 외교청서에 독도를 일본 고유영토로 명시한 한편, 독도 주변 해역에 해상보안청 함정을 지속적으로 보내어 국제분쟁지역화를 유도하는 등 공세적인 활동을 지속적으로 펼치고 있다.

이러한 상황에서 해양경찰은 해양주권을 수호하고 해양자원 확보 등 해양권익을 보호하기 위하여 영해는 물론 독도와 최남단 이어도, 동·서해 경계미획정 해역 등을 포괄한 광범위한 해역에서 철저한 경비 활동을 펼쳐나가고 있다.

[그림 1-3] 광범위 경비 활동



- ▶ 독도 주변해역 경비 활동
- ▶ 이어도 주변해역 경비 활동
- ▶▶ 배타적경제수역 경비 활동

02. 독도·이어도 주변해역 경비 활동

경비과
경감 **한충희**

가. 독도 주변해역 경비 활동

독도는 역사적으로 신라시대부터 편입되어 실효적으로 지배하고 있는 대한민국 영토이다.

독섬이라고도 불리는 독도는 용암분출로 형성된 화산섬으로 울릉도에서 동남쪽으로 87.4km 떨어진 해상에 있으며 동도·서도 및 그 주변에 흩어져 있는 89개의 바위섬으로 이루어져 있고, 면적은 18만 7,554㎡이다.

동도와 서도 간 거리는 151m로 좁은 수도를 이루며, 동도는 해발고도 98.6m, 면적 73,297㎡이고, 서도는 해발고도 168.5m, 면적 88,740㎡이다.

일본은 1905년 시마네 현 고시를 통해 독도를 시마네 현에 편입시켜 ‘다케시마’로 명명하며 자국의 영토라고 지속주장하고 있다.

또한, 해상보안청 소속 순시선을 약 주 2회의 간격으로 독도 주변 해상에 보내 지속적으로 감시하고 있으며, 국제분쟁지역화를 기도하고 있다.

[표 1-1] 독도 주변 해역 타국 국가세력 출현현황

| 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 93회 | 80회 | 84회 | 100회 | 83회 |

이에 해양경찰은 독도 주변해역에 헬기 탑재가 가능한 대형함정 1척을 상시 배치하고, 항공순찰을 강화하는 등 입체적 경비 활동을 실시하고 있으며, 독도 인근 울릉해역에도 대형함정을 추가 배치하여 우발 사태 발생에 대비하여 신속한 지원태세를 유지하고 있다.

또한, 독도와 동해 경계미확정 해역에서 해양영토와 주권수호, 관할권 강화를 위해 울릉도 전진기지 확보를 추진하고 있으며, 해군 및 경찰 독도경비대 등 유관기관과도 긴밀한 상호협력체계를 구축하여 동해·우리영토 수호 역량을 강화해 나가고 있다.

나. 이어도 주변해역 경비 활동

이어도는 해수면으로부터 4.6m 아래에 잠겨있는 수중암초로 파도가 심할 때만 모습을 드러낸다. 이로 인해 예로부터 이어도는 전설 속 환상의 섬 또는 피안(彼岸)의 섬으로 일컬어졌다.

지리적으로 이어도는 제주도 마라도에서 서남쪽으로 149km, 중국 동부 장쑤 성 앞바다 퉁다오로부터 247km 떨어져 있으며, 우리나라와 중국이 주장하는 배타적경제수역이 중첩되는 곳에 위치한다.

「UN해양법협약」 등 국제법적으로 이어도는 수중암초로 영해를 가지지 못하지만, 이어도 주변 해역은 대륙붕에 속하며 해양자원학적으로 가치가 있다.

우리나라는 1951년 국토 규명사업의 일환으로 이어도 탐사를 시작하여 이어도의 위치를 확인하였고, 1986년 당시 수로국(현 국립해양조사원) 조사선에 의해 암초의 수심이 4.6m로 측량되었으며, 1987년 등부표를 설치하고 이 사실을 국제적으로 공표하였다.

또한, 해양수산부는 해양연구 기상관측 어업활동 등을 위해 이어도 해양과학기지 설치를 목표로 1995년부터 해저지형 파악과 조류 관측 등 현장조사를 실시하였다. 이후 2001년 공사가 착수되었으며 2003년 완공되었다. 현재 이어도 해양과학기지는 최첨단 관측 장비를 통해 해양 기상 관련 자료를 수집하고 있다.

중국은 “이어도는 한·중 양국이 주장하는 배타적경제수역이 중첩되는 수역에 위치하고 있으며, 양국 간 해양경계가 확정되지 않은 상황에서 어느 한 국가가 일방적인 조치를 취하는 것은 바람직하지 않고 이어도에 대한 일방적인 행동은 어떠한 법적 효력도 가지지 않는다”고 주장하면서 중국 관공선들을 이어도 해양과학기지 인근 해상에 보내고 있다.

[표 1-2] 이어도 주변 해역 타국 국가세력 출현현황

| 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|-------|-------|-------|-------|-------|
| 28회 | 8회 | 1회 | 6회 | 3회 |

이에 해양경찰은 우리의 관할권을 확보하기 위해 헬기탐재가 가능한 대형함정 1척을 이어도 주변해역에 배치하고 있으며, 주기적으로 항공순찰도 실시한다.

또한, 다양한 우발상황 발생에 대비하여 정기적으로 이어도 위기대응 훈련을 실시하고 있으며, 유관기관과 긴밀한 협조를 통해 현장 대응능력을 강화하고 있다.

가. 불법조업 외국어선 현황

우리나라는 1996년 배타적경제수역을 선포하였으며, 중국·일본 등 인접국 간 거리가 200해리가 되지 않은 중첩수역에 대해서는 아직까지 경계획정이 이루어지지 않았으나, 국민의 생계와 직접 연관되는 어업분야에 대해서는 한·일 어업협정(1999. 1. 22.), 한·중 어업협정(2001. 6. 30.)을 통하여 양국 어선의 입어규모를 정하는 등 잠정적으로 어업질서를 유지하고 있다.

하지만, 무분별한 남획과 산업화로 인한 연안 해역 오염으로 중국 연근해의 수산자원이 고갈되자, 어업협정에 따른 허가를 받지 않은 외국 어선들이 우리영해 및 배타적경제수역을 침범하여 불법조업을 자행하고 있다.

불법조업 어선은 치어보호를 위한 망목규정 등도 지키지 않아 이러한 무분별한 불법조업이 지속된다면 우리 해역의 수산자원도 고갈될 위험에 놓인다.

해역별로 불법조업 유형을 보면, 서해 NLL 부근에서는 접경해역이라는 민감성을 악용하여 남북 단속을 피하기 위하여 고속보트 등을 이용하여 NLL을 넘나들며 불법조업을 감행하고 있으며, 배타적경제수역 허가수역에서는 허가조건을 위반하여 조업함은 물론 무허가 어선들은 야간이나 기상악화 등을 틈타 우리 어업협정선을 집단으로 침범하여 불법조업을 저지른다.

또한, 불법조업 어선들은 해양경찰의 단속을 회피하기 위하여 쇠창살 등 등선방해물을 설치하고, 집단계류, 조타실 폐쇄, 흥기사용 등 다양한 방법으로 정당한 법 집행에 저항하며, 최근에는 단속 회피수법이 더욱 교묘해지는 등 지능화·집단화·흉포화되어 가는 추세이다.

03. 불법조업 외국어선 단속

경비과
경감 **한충희**

- ▶ 등선방해물 설치
- ▶▶ 집단계류 침범
- ▶▶▶ 조타실 폐쇄

[그림 1-4] 불법조업 유형



나. 불법 외국어선에 대한 단속활동 강화

해양경찰은 우리 어업인의 삶의 터전을 보호하고 소중한 수산자원을 보호하기 위하여 불법으로 조업하는 외국어선에 대해 단호하고도 강력한 단속활동을 펼쳐나가고 있다.

불법조업 단속업무 등을 전문적으로 수행할 수 있도록 '해상특수기동대'를 창설하고, 총 46억 원의 예산으로 단속 경찰관 안전 확보를 위한 진압 장비를 확충하여 불법조업 단속 역량을 강화하는 한편, 2017년 4월 「해양경비법」을 개정하여 공용화기 사용요건을 확대하고, 무기사용 매뉴얼을 개선하여 불법조업 외국어선 단속을 위한 법과 제도를 지속적으로 정비하였다.

또한, 서해 NLL 인근 불법조업 외국어선 단속을 위해 2019년 1월 단속전용 특수기동정 2척을 서해 5도 해역에 배치하였으며, 지속적으로 단속에 최적화된 전용 함정 건조와 새로운 단속 장비 및 기법 개발을 추진하고 있다.

[그림 1-5] 특수기동정 및 단속 장비

- ▶ 특수기동정(57톤, 24.7m)
- ▶▶ 고속단정(10m급)
- ▶▶▶ 조타실 개방장치



2020년에는 코로나19 유행으로 인하여 대면단속이 어려운 상황에서 코로나19의 국내유입 방지를 위하여 불법조업 외국어선의 주요출입로에 경비함정을 선제적으로 배치하여 퇴거중심의 비대면 단속활동을 실시하였다.

또한, 해양경찰은 불법조업 외국어선에 대응하기 위하여 외교부·해수부·해군 등 유관기관 간 정기적인 협조회의를 개최하여 기관 간 정보를 공유하고, 단속대책을 협의하며 한·중 어업관련 회의를 통해 중국정부의 대책마련을 촉구하고 있다.

코로나19시대, 불법조업 외국어선 단속의 스마트체계로의 전환

1. 코로나19로 인한 단속활동 변화

2020년에는 코로나19로 인하여 불법조업 외국어선에 대하여 해상검문검색 및 나포 등의 단속활동이 곤란하였다. 이에 해양경찰은 불법조업 외국어선의 우리해역 진입을 원천 차단하거나 퇴거하기 위하여 불법조업 외국어선의 주요 출입로에 경비함정을 선제적으로 배치하였다.

이를 계기로 불법조업이 발생한 후 대응하는 기존의 단속 형태에서 벗어나 인공위성, 무인기 등 첨단기술을 활용하여 불법조업 외국어선의 이동경로와 불법조업형태, 시기 등 각종 '해양경비 정보'를 수집하고, 이를 인공지능(AI) 기반으로 융합 분석하여 유의미한 정보를 생산함으로써 선제적으로 대응하고, 불법조업을 예방토록 불법조업 외국어선의 단속의 스마트 체계로의 전환이 대두되고 있다.

2. 위성 등을 활용한 불법조업 분석

해양경찰은 위성정보 및 해양 정보 관련 자료 공유 및 공동 활용 등을 위하여 2020년 8월 12일 한국항공우주연구원과 업무협약을 체결하였으며,

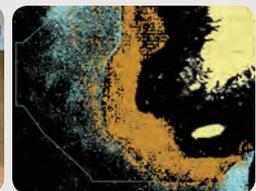
한국항공우주연구원으로부터 인공위성 영상 자료를 받아서 '해양정보상황센터'에서 불법조업 외국어선 분포 및 이동 현황 등을 분석하고 있다.

또한, 우리해역에 대해 준 실시간 감시가 가능한 영상레이다(SAR)를 탑재한 위성과 중고장거리 무인기를 도입하는 등 광역해양감시망 구축을 추진 중에 있다.

[그림 1-6] 업무협약 및 인공위성 영상



한국항공우주연구원
업무협약



외국어선 분포

3. 시기별·해역별 대응방안 마련

광역해양감시망이 구축되면, 광범위한 해양경비정보를 바탕으로 시기별·해역별 치안수요 예측이 가능하고, 치안수요 분석을 바탕으로 치안수요가 많은 해역에 다수의 경비함정을 선제적으로 배치하는 등 효율적인 불법조업 단속활동이 가능할 것으로 예상된다.

4. 첨단기술 연계

최근에는 안면인식 기술의 발달로 불법조업을 하거나 단속에 저항하는 선장이나 선원 등 인물에 대하여 채증을 실시하고, 이를 중국해경에 제공하여 중국 측 신분을 확인하여 수사와 처벌이 가능해졌다.

해양경찰은 앞으로도 첨단기술 개발 동향을 지속적으로 확인하고 단속 등에 적극적으로 활용할 예정이다.

제2절

안보위기 대응태세 확립

01.
변화하는
안보환경에
맞춘 대응
역량 강화경비과
경감 김용성

가. 안보환경

2019년 북미 정상회담 결렬 이후 남북관계 교착상태는 지속되어 왔으며, 한반도 평화프로세스를 가동하고자 하는 우리정부에 북한은 대북 전단 문제를 기화로 남북공동 연락사무소 폭파(2020. 6. 16.), 해양수산부 어업지도선 공무원 피살(2020. 9. 22.) 등 비협조적인 태도를 유지하였다. 최근 남북 통신연락선 복원(2021. 7. 27.)으로 침체된 남북관계 회복을 기대하였으나, 통신연락선은 다시 단절(2021.8.10.)되고 남북관계 개선은 불투명하다.

북한은 내부적으로 국제적 제재 속에서 장기전을 준비하며, 미국을 과도하게 자극하지 않는 수준에서 탄도미사일 발사 실험 등을 강행하여 군사적 긴장감을 지속적으로 조성하고 있다.

미국 바이든 새 정부와 우리 정부 정권 교체시기에 대미·대남 압박효과를 노린 신형 미사일 발사 실험이나 개발수준 과시용 잠수함 발사 미사일 사출시험 등 국지적 도발 가능성은 항상 존재한다. 또한, 과거에는 국가안보의 영역이 전쟁, 무력도발, 국경분쟁 등과 같은 전통적 안보 개념에 국한되다가 재해재난, 환경파괴, 테러, 밀입국, 해적 등의 새로운 안보위험들이 등장하여 초국가적 포괄적 안보 개념으로 변화되었다.

나. 위기 대응태세 및 대응역량 강화

(1) 위기 대응태세 확립

해양경찰청은 해양에서 안전과 안보 기능을 수행하는 기관으로 해양안보, 해양영토 주권수호, 해상에서의 수색구조, 밀입국 대응, 불법외국어선 단속, 오염방제 등 해양경찰의 고유임무 수행분야를 포함한 종합적인 평·전시 해상작전수행을 통해 위기 대응태세를 확립하고, 변화된 해양안보환경에 적합한 해양경찰의 역할을 재정립하기 위해 지속적으로 노력하고 있다.

(2) 위기상황 대응역량 강화

북한의 GPS교란, 해안포 공격 등 도발에 대비하여 원활한 해상작전 수행을 위해 자체 작전 계획, 비상대비 대응 매뉴얼을 지속적으로 수정 발전해가고 있으며, 접경해역에서의 조업선 및 선박의 안전조치와 보호를 위해 자체교육 및 민·관·군·경 합동훈련을 주기적으로 실시하여 대응역량을 향상하고 있다.

또한, 해양경찰은 통합방위법에 따라 국가방위요소로서 역할을 수행하며, 이를 위해 2020년 6월에 합동참모의장, 2021년 2월에는 육군 제2작전사령관이 해양경찰청을 방문하여 밀입국 방지 등 통합방위역량 강화를 위해 논의하였다.

이와 더불어, 해양에서의 전 방위적 역량을 강화하기 위해 해군과 정기적으로 정책·작전 회의를 통해 해상에서의 통합방위와 수색구조의 협력강화 방안을 지속적으로 협의하며, 해경·해군·해병대 공동의 《해양력에 기반한 번영과 평화를 위한 구상》을 발간하여 해양안보 강화의 당위성과 긴밀한 협력체계 필요성을 설명하고 이를 위해 지속적으로 노력하고 있다.

[그림 1-기] 안보 관련 유관기관 협력체계 구축



- ▶ 합참의장 방문 (2020.6.12.)
- ▶▶ 제2작전사령관 방문 (2021.2.9.)
- ▶▶ 유관기관 합동 책자 발간

02. 접경해역 대응강화 및 대북 해운제재 관련 지원

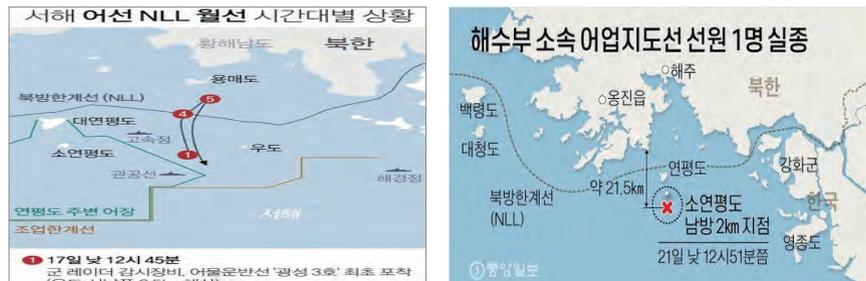
경비과
경감 **김용성**

가. 접경해역 우리어선 월선 방지 및 대응

조업한계선 및 북방한계선 월선은 저시정 등 기상불량, 항해장비 고장으로 인한 항로 착오, 다획 목적, GPS 전파혼신 등으로 인한 선박 위치정보 오류, 고의 월선 등 여러 사유로 발생할 수 있다.

해양경찰청은 우리어선의 조업한계선 및 북방한계선 월선 방지를 위해서 해군과 군 레이더 기지, 어업지도선 및 지자체 등 모든 경비세력과 협조하여 조업보호 경비를 실시하고 있으며, 접경해역에 출어하는 우리어선의 조업질서 유지 및 우리어선 월선·나포 방지를 위해 관계기관과 노력하고 있다.

[그림 1-8] 월선사례



- ▶ 우리어선 월선 (2020년 10월)
- ▶▶ 어업지도선 선원 피격 (2020년 9월)

나. 북 선박 월선방지 및 대응 강화

코로나19 여파로 인해 2020년 이후 관측되는 북한어선 척수는 이전에 비해 많이 줄었으나, UN 대북제재에 대한 자력적 극복, 식량난 해소를 위한 북한당국의 수산업 증산

요구와 중국어선의 북한해역 조업에 따른 어획량 감소로 노후화된 북한 소형어선이 동해 접경해역 일대, 대화퇴 해역에 오징어 어장이 형성되는 시기에 맞춰 원거리 조업을 할 가능성은 항상 존재한다.

노후화된 북한 소형어선은 장비가 열악하여 엔진 및 항해장비의 고장으로 표류하다 우리해역으로 남하하여 해경에 구조되거나, 조업 할당량을 채우기 위해 NLL 인근에서 조업하다 해류·바람의 영향이나 고의로 월선 조업을 하는 경우가 있을 것으로 추정하고 있으며, 이에 대비하여 해양수산부 어업지도선 및 해군 함정·항공기 등 국가 모든 해양경비 세력을 이용해 합동경비 및 주기적인 순찰을 강화하였다.

다. UN 안보리·우리정부의 대북 해운제재 이행 지원

국제사회는 북한의 핵무기 및 탄도미사일 저지를 위해 대북제재 결의를 채택했으며, 이렇게 채택된 결의에 의한 대북제재 노력은 지속적으로 시행되고 있다. 특히 북한 기국 선박의 불법적인 해상교역을 차단하기 위해 국제사회의 대북 유류한적 등에 대한 감시를 강화하고 있다.

그러나 북한은 선박정보 조작·은폐, 화물서류 조작, 중개선박을 이용한 환적, 선박자동식별 장치(AIS) 조작·파손 등 다양한 방법을 통해 북한산 석탄 수출과 유류 해상 밀수 등을 지속하며 국제사회의 대북제재를 회피하고 있다.

해양경찰은 UN안보리 결의 및 우리정부의 독자제재가 충실히 이행될 수 있도록 외교부, 해수부 등 대북제재 관계기관과 긴밀한 업무협조 및 정보공유 체계를 확립하고 있다.

또한, UN 제재선박, 우리정부의 독자제재선박, 북한의 제3국 편의치적선박, UN안보리 결의 위반 의심 선박 등 북 관련 선박이 우리해역 진입 시 시스템에 의한 감시체계를 구축하고, 필요 시 해군과 함정·항공기를 통한 입체적 감시를 하는 등 적극 지원하고 있다.

가. 국내외 테러정세와 환경변화

2020년 전 세계 54개국에서 1,951건(1만 4,478명 사상)의 테러가 발생하였으며, 2019년에 1,663건(1만 6,556명 사상)에 비해 사건 수가 17.3% 증가하였다.

ISIS·알카에다 등 테러 단체들은 이라크·시리아 등 핵심거점에서 외국인, 정부인사 등을 겨냥한 테러 공격을 통해 건재를 과시하고, 아프가니스탄·소말리아 등지에서의 미군 철수 등을 호기로 공세를 강화하였다. 또한, 모잠비크 등 치안 불안국가에 신규 거점을 구축하고 활동영역을 지속 확대하였다.

해적들은 정치·경제가 불안한 나이지리아 인근 서아프리카 기니 만 해상에서 고성능 보트 등 최신장비로 무장하고 자체 정보원을 활용하는 등 지능화되고, 공격목표도 유조선에서 상선·어선으로 확대되었다. 이에 따라 우리 선박 및 선원들의 납치 피해 사례도 지속적으로 증가하고 있다.

03. 해양대테러 예방 및 대응역량

경비과
경위 이안나

국내에서 활동하는 테러단체는 없으나, 일부 이슬람 극단주의 추종자들의 자금 조달 등 개별적 테러지원 행위는 지속적으로 포착되었다. 종교·계층·사회갈등 등으로 불특정 다수에 불만을 품은 인물들의 테러 모방범죄 가능성이 커지고 있으며, 테러 위험인물의 해상 입국 시도와 외국 선박을 통한 총기유입, 소형보트를 통한 밀입국 등 해양안전을 위협하는 사례도 지속적으로 발생하고 있다.

이에 해양경찰청은 해양테러 대응 주관기관으로 국민의 안전을 지키기 위해 해양테러 예방 및 대응체계 구축에 모든 역량을 집중하고 있다.

[그림 1-9] 각종 테러위험



- ▶ 삼호주얼리호 해적 피랍
- ▶ 태안 소형보트 밀입국
- ▶▶ 총기 밀반입

나. 해양테러 대응역량 강화

해양경찰청은 정부기관 최초로 중장기 해양대테러 계획 수립 근거를 법제화하여 해양테러에 대해 효율적인 예방·대응 및 체계적인 발전전략을 수립하였다.

해상에서 발생할 수 있는 모든 유형의 테러 위기상황에 대하여 철저히 분석하고, 어떠한 상황에도 신속하고 정확한 진압 임무를 수행하기 위해 해외 선진 대테러 전술 습득을 위한 해외 전술 교관 초청 교육을 실시하였다. 또한 해·육상 특공대 간 대테러 진압작전 전술 전반에 대한 정보교류 및 상호협력 체계를 강화해 나가고 있다.

이와 함께, 4차 산업혁명시대 드론, 자율운항선박 등 첨단장비를 악용한 새로운 유형 테러에 대한 대응전술 개발, 첨단장비 도입 등 전문성 확보에 주력하는 한편, 대테러센터·해양수산부 등 관계부처와 긴밀한 협력을 바탕으로 통합예방·대응체계를 고도화하고, 마약·밀수 등 특수범죄 대응, 불법조업 외국어선 단속지원, 해양사고 구조임무 등 부가적 임무를 수행하여 국민의 소중한 생명과 재산을 보호하는 데 앞장설 것이다.

[표 1-3] 2020년 특공대훈련실적

| 총계 | 훈련지원 | PSI훈련 | 유관기관 합동훈련 | 자체교육훈련 |
|-------|------|-------|-----------|--------|
| 1,683 | 34 | 7 | 64 | 1,578 |

[그림 1-10] 해양대테러 훈련



- ▶ 부상자 처치 훈련
- ▶▶ 동로개적 훈련
- ▶▶ 폭발물처리 훈련

제3절

해양상황 대응역량 강화

01. 상황관리
전문가 양성종합상황실
경사 정의영

가. 초동조치 역량 강화를 위한 다양한 유형의 상황대응 훈련 시행

해상에서 발생하는 사건·사고는 선박의 종류, 해역 기상, 치안여건 등 여러 가지 변수로 인해 예측하기가 어려운 만큼 다양한 유형의 상황이 발생한다.

해양이라는 특수한 환경에서 수많은 사건·사고를 대응하고 처리하기 위해 신고접수 단계부터 구조세력 현장 도착 시까지 초동조치 전 과정을 전문적으로 수행하기 위해 다양한 상황과 유형을 가정한 상황대응훈련을 본청·지방청 종합상황실 주관으로 연중 실시 중이다.

상황대응 훈련으로 6대 해양사고(충돌·좌초·침수·화재·전복·침몰) 등 구조·안전 중심의 훈련과 해양주권수호 등 5개 유형(주권·안보·안전·치안·오염)의 훈련을 소속기관별 치안특성에 맞게 실시 중이며, 지난 2020년에는 상황별 422회, 유형별 460회의 훈련을 실시하였다.

[표 1-4] 2020년 상황대응훈련 집행 결과

| 상황별 | | | | | 유형별 | | | |
|-----|----|----|----|----|------|------|-------|-----|
| 안전 | 주권 | 안보 | 치안 | 오염 | 신고접수 | 보고전파 | 위험성평가 | 시스템 |
| 278 | 86 | 4 | 42 | 12 | 184 | 146 | 90 | 40 |

2021년은 6월 현재, 본청 주관으로 총 70회의 훈련을 실시하였다. 훈련은 초기상황을 분석·판단하기 위한 신고접수 분야와 소속기관 종합상황실·현장도착세력 등에서 파악한 정보를 실시간으로 문자시스템·LTE 등을 활용하여 공유할 수 있도록 반복·숙달 중이다.

특히, 초동조치 역량 강화를 위해 사고초기 획득한 정보 및 당시 해양환경 등을 바탕으로 사고에 대한 정확한 상황분석 및 판단력을 향상하고자 위험성을 평가하는 훈련을 하고 있으며, 동시다발적으로 진행되는 상황대응 과정에서 인적오류(Human error)로 인한 확인·조치사항 누락 등을 사전에 방지하고자 상황유형·요원별 체크리스트를 훈련평가에 반영하여 사용법을 숙달하게 하고, 동시에 실제 상황에서도 적극적으로 활용하고 운용할 수 있도록 돕고 있다.

나. 상황요원 역량 향상 및 관리를 위한 직무능력 평가제 시행

종합상황실 근무자들의 기초지식 및 상황대응 능력을 향상하고 각종 법령·매뉴얼 습득과 시스템 운영 능력을 강화하기 위해 매년 전국 상황요원을 대상으로 직무능력 평가를 시행 중에 있다.

[그림 1-11] 상황요원 직무능력 평가



- ▶ 필기 평가
- ▶ 실기 평가
- ▶▶ 상황대응 훈련

직무능력 평가는 2018년부터 시행되었으며 필기 및 실기시험과 상황대응훈련, 관할해역 숙달 평가로 구성되어 있다. 2021년부터는 9월에 평가하던 관할해역 숙달평가를 6월로 변경하여 상황요원이 보다 평가에 집중할 수 있게 하여 전문성을 향상할 수 있도록 하였고, 성적이 우수한 상황요원에게는 표창을 수여하는 등 종합상황실에 지속적으로 근무할 수 있도록 동기를 부여하였다.

[표 1-5] 변화된 직무능력 평가 운영계획

| 기존 | | ➔ | 개선 | |
|----|------------|--------|----|------------|
| 3월 | 신규전입자 평가 | | 3월 | 신규전입자 평가 |
| 9월 | 필기·실기평가 | | 6월 | 관할해역 숙달 평가 |
| | 관할해역 숙달 평가 | | 9월 | 필기·실기평가 |
| | 상황대응훈련 | 상황대응훈련 | | |

다. 유능하고 전문적인 상황요원 육성을 위한 맞춤형 전문교육 운영

2020년은 코로나19 확산으로 인해 대면 교육이 취소되어 상황요원의 전문교육 이수율이 계획대비 약 30%대로 대폭 감소하였으나, 2021년은 비대면 교육을 활성화하여 전문교육 과정을 온라인 교육으로 정상 운영하였다.

종합상황실에서 근무하는 상황요원·긴급신고접수 요원들의 상황관리 및 초동조치 전문성을 향상하고, 각종 사고사례 연구·분석, 상황보고서 작성 등 상황실 근무자로서의 기초역량을 강화하기 위해 교육원(직무교육훈련센터)에 상황요원 및 긴급신고 접수요원 역량강화 기초과정을 운영하고 있으며, 관리계장·반장 등 관리자급을 대상으로 심화과정 운영을 통해 상황 정책에 대한 공유 및 이해를 확대하여 상황관리 역량을 제고하고, 접수요원 심화과정을 운영하여 상황·유형별 신고접수 역량을 강화하는 등 각종 상황에 대한 파악능력을 향상하고 있다.

해양 위기상황 대응역량 강화를 위한 「상황대응카드 및 Check List」 작성

1. 추진 배경

해양에서 발생한 사고는 바다라는 특수성으로 인해 즉각 대응이 어려우며 사고 발생 시 대규모 인명 피해가 발생하기도 한다.

최근 해양사고는 점차 대형화되고 있으며 그 발생 원인도 복잡해지는 경향이 있다.

또한, 해양경찰은 해양에서의 수색·구조뿐만 아니라 해양안보, 해양주권, 해양치안, 해양오염 등 다양한 임무를 수행하고 있어 각각의 상황에 맞는 법령과 지침 등에 따라 즉각적인 상황대응이 필요하다.

이를 위해 해양경찰청은 해양안보, 해양주권, 해양안전, 해양치안, 해양오염, 해양테러 등 총 6개 분야 22개 유형의 상황을 구분하여 각각의 유형별로 법령과 지침 등을 정리하고 초동대응부터 진행단계까지 조치해야 할 체크리스트를 작성하였다.

2. 주요 내용

해양상황 발생 시 해양경찰청은 단계별로 적시적인 즉각 대응을 하고 있다.

상황을 접수한 종합상황실은 초동대응 조치를 하고 관련 부서의 전문적인 의견 및 지원이 필요한 경우 상황지원팀을 소집하여 운영하며, 상황이 확대될 우려가 있거나 확대된 경우에는 각 부서의 상황대응팀을 소집하여 상황판단회의 실시 후 위험예측 등을 평가하는 등 최적의 상황대응을 하고 있다.

따라서 다양한 해양위기상황에 대해 적시적인 대응역량을 강화하기 위하여 2020년 6월부터 해양위기상황을 크게 6개 분야 22개 상황유형으로 분류하고, 1면(상황대응카드)에는 각종 법령 및 핵심 지침을 정리하였으며, 관련 근거와 유사사례 등의 예시를 명시하였다.

2면(상황대응 Check List)에는 종합상황실에서 수행해야 할 초동대응조치, 상황지원팀 및 상황대책팀 소집 시 확인해야 할 사항과 상황이 진행됨에 따라 반드시 확인·조치해야 할 사항을 체크리스트화 하여 누락되지 않도록 체계화하였다.

3. 활용 및 관리

해양위기상황 발생 시 상황대응요원이 바로 확인하여 상황을 적시적으로 처리·대응하며, 평소에는 종합상황실 및 소속기관 직원들의 일상교육 자료로 활용할 예정이다.

‘상황대응카드 및 Check List’는 안보·주권 등의 지침이 포함되어 3급 비밀문서로 작성되었으며, 차후 매뉴얼·대응지침 등 변경 시 수정사항을 재검토하여 주기적으로 개선·운영할 예정이다.

02. 상황관리 체계강화

종합상황실
경감 이정훈

가. 종합상황실 근무체계 개선

종합상황실은 인력 3교대, 3주기(주-야-비) 근무를 기본으로 소속기관별 특성에 따라 3교대, 3·6·9·12주기 근무를 실시하고 있었으나, 인력 3교대 근무는 근무특성 상 비 근무일에 충분한 휴식이 불가하여 피로가 누적되는 상황이었다.

인력 3교대 단점을 개선하고자 행안부 등 관련부처와 협의하여 2020년 12월에 3개 지방청(중부·서해·남해) 및 3개 해경서(인천·목포·부산)에 대한 4교대 인력증원이 완료되었고, 기타 관서에 대해서도 지속적으로 협의 중이다.

현재, 3교대 정원을 운용하고 있는 2개 지방청 및 17개 해경서(단)에 대해서 인력을 조정할 결과, 동해지방청은 4교대 근무를 실시 중이고, 기타 관서는 2021년 1월에 변형 6주기(주-당-비-비-야-비) 근무를 실시하여 휴식과 근무가 조화롭게 이루어질 수 있도록 하였다.

※ 종합상황실은 2014년 11월 이후 4교대 근무 중

나. 상황분석·보고 정례화

상황분석회의를 통해 매 주간 발생한 중요 해상상황에 대해 각 지방청별로 분석한 우수·미흡 사항을 공유함으로써 상황대응능력을 강화하였다.

상황분석회의는 화상회의 시스템을 통해 매주 분청 주관으로 실시하며 지난 한 주간 발생한 해상상황 중 분석 및 비법(know-how)의 공유가 필요한 사항을 각 지방청별로 발굴하여 전파함으로써 유사상황이 발생하였을 때 적시적·효과적으로 대응할 수 있도록 하였다.

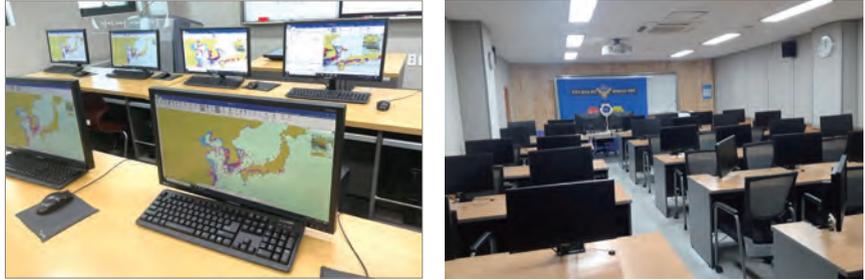
다. 교육용 통합상황관리시스템 구축으로 현장 운용능력 극대화

2019년 4월 구축된 통합상황관리시스템은 함정 파출소 등에서 사용하는 현장·모바일 상황관리시스템과 연동되어 운용하는 해양경찰청의 특화된 시스템으로, 해상상황 발생 시 효율적·적시적인 상황처리가 가능하다.

2021년 5월에 여수 교육원 및 천안 직무교육훈련센터에 교육용 통합상황관리시스템을 구축하여 신입경찰관 및 전문과정 입교 경찰관을 대상으로 실습교육을 할 수 있으며, 실무에서 바로 운용할 수 있는 능력을 갖게 하는 것이 목표이다.

- ▶ 여수 교육원 정보화강의실
2개소 90대
- ▶ 천안 직무교육훈련센터
1개소 30대

[그림 1-12] 교육용 통합상황관리시스템 구축



라. 국제법 지식 함양을 위한 함·부장 불시훈련 실시

국제법이 적용되거나 국제분쟁이 우려되는 해상 상황발생 시 정당한 주권수호 및 주변국 간 갈등요소를 사전에 차단하기 위해 현장대응세력인 함정의 대응능력 강화가 필요하였다.

따라서 현장에서 직접 대응하는 함정의 함장 및 부장을 대상으로 국제법적 지식함양과 상황대응역량을 강화하기 위해 모의상황을 부여하여 함정기동 방법, 증거 수집, 경고 방송의 적절성 등을 평가하는 불시훈련을 실시하여 대응능력을 강화하였다.

03. 상황처리 시스템 개선

종합상황실
경장 박현규

가. 예비 종합상황실시스템 운영 방안 마련

코로나19 등 예기치 못한 상황으로 인한 종합상황실 폐쇄를 대비하여 중단 없는 상황 관리를 위한 시스템 운영 방안을 마련하였다.

청사 내 임시 상황실을 구축하여 유사 시 운영하도록 하였으며, 청사 전부가 폐쇄되는 경우 인접한 소속기관에 임시상황실을 구축할 수 있도록 조치하였다.

시스템별 유사 시 운영방안을 살펴보면 우선 임시상황실 운영을 위해서는 PC 확보, 해당 PC의 IP 승인 및 통합상황관리시스템 사전 설치를 통하여 유사 시 사용자가 시스템을 즉시 운용할 수 있도록 조치하였다.

통합신고처리시스템의 경우 지방청 단독으로 폐쇄되는 상황이 발생하면 신고 접수·지령 기능을 타 지방청 접수대로 이전하여 대응할 수 있도록 조치하였으며, 지방청 전부 폐쇄 또는 타 지방청 기능 이관이 불가능한 경우 경찰서별 일반전화를 이용하여 신고 접수 및 상황 대응을 할 수 있도록 하였다.

나. 통합상황관리시스템 기능 개선 추진

상황대응 역량 강화를 위하여 통합상황관리시스템의 현장세력 대응능력 정보 표출을 개선하는 작업을 추진하였다.

기존 GIS 상 표적을 선택하면 위치 등 기본정보 이외의 상세정보 확인이 불가능했는데 이러한 점을 개선하고자 함정, 항공기 등 경비세력의 제원, 주요장비, 인력현황 등 세부정보를 입력하여 필요 시 조회가 가능하도록 조치하였다.

이러한 기능 개선을 통해 각종 상황 발생 시 구조세력을 적시적소에 배치하고 각 세력의 대응능력을 손쉽게 파악할 수 있게 되었으며, 현장세력이 실제 보유·관리하는 인력 및 장비를 직접 입력하거나 수정이 가능함에 따라 실시간으로 정보가 반영되어 상황대응 역량을 강화하는 계기가 되었다.

또한, 종합상황실 초동조치 역량 강화 방안의 일환으로 시행된 ‘위험성평가’란 상황대응 시 위험성의 기준을 제시하고, 판단 오류를 최소화하여 최적의 조치를 이행하기 위한 제도로서 위험성평가표를 통해 유형별 위험 요소에 대한 평가를 실시하고 긴박성·위험성을 판단하여 조치하게 된다.

이러한 위험성평가 절차를 보다 체계적이고 효과적으로 이행하기 위하여 ‘위험성평가표’를 출동세력, 현장상황 등 상황대응에 필요한 여러 가지 정보들과 연계하여 종합적인 관리를 할 수 있도록 통합상황관리시스템에 표출하여 운용토록 개선하였다.

[그림 1-13] 통합상황관리시스템 기능 개선



- ▶ 대응능력 표출 개선
- ▶ 위험성평가표 표출

제4절

선박교통관제 선진화

01. 선박교통관제 (VTS) 선진화

해상교통관제과
6급 이상호

가. 선박교통관제(VTS) 현황

선박교통관제(Vessel Traffic Service, VTS)란 선박교통의 안전과 효율성을 증진시키기 위하여 선박을 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박에 안전정보를 제공하는 것으로 초기 VTS는 유럽에서 시작되어, 현재는 세계 각국에서 VTS를 설치·운영하고 있다.

우리나라 VTS는 1993년 포항VTS를 시작으로 전국의 주요 항만과 연안에 순차적으로 설치하였고, 2018년에 경인연안, 태안연안VTS를 개국하면서 현재 20개소(항만 15개소, 연안 5개소)에 VTS센터를 운영하고 있다.

[표 1-6] 전국 해상교통관제(VTS)센터 현황

| | |
|-----------------|--|
| 항만VTS (15개소) | 대산, 평택, 인천, 경인, 여수, 완도, 목포, 군산, 울산, 부산, 부산신항, 마산, 동해, 포항, 제주 |
| 연안VTS (5개소) | 경인연안, 태안연안, 진도연안, 여수연안, 통영연안 |

우리나라는 2019년 2월 25개국 151명이 참여한 제46차 VTS위원회 및 국제워크숍을 성공적으로 개최하여 전 세계에 우리나라 VTS의 우수성을 알렸다.

[그림 1-14] 제46차 VTS 위원회 개최(부산)



▶ 행사사진
▶ 부산VTS 방문

나. 「선박교통관제에 관한 법률」의 시행(2020.6.4.)

과거의 VTS는 「해사안전법」 및 「선박입출항법」 두 개의 법에 시행근거 등 최소 사항만을 규정하고 있었고, 법률 소관은 해양수산부, VTS 담당기관은 해양경찰청으로 서로 상이하여 관제 환경 변화에 따라서 적기에 법률 개정 등이 곤란하였다. 이에 2019년 12월 3일 「선박교통관제에 관한 법률」(이하 「선박교통관제법」)을 공포하고, 2020년 6월 4일부터 본격 시행됨으로써 전문화된 법률로 통합되었다. 이에 따라 법체계를 간소화하여 국민의 편의성과 이해도가 증진되었고, 선박교통안전이 향상되는 기틀을 마련하게 되었다.

【표 1-기】 선박교통관제법 주요 내용

| 구분 | 주요 내용 |
|---------------|--|
| 선박소유자 책무 | • 선박소유자는 선박 종사자에 대한 교육·훈련 실시 및 제반 안전규정 준수 의무 부여 |
| 선장의 의무 | • 선장의 관제지시 준수 의무, 해양사고 발생 등 위험상황 인지 시 지체 없는 신고 등 |
| 관제사의 권한 | • 관제사는 해상기상·항로상태, 해양사고 등에 의한 선박안전 확보를 위해 입·출항 및 이동시간 조정 |
| 기본계획의 수립 및 시행 | • VTS 정책, 제도 및 운영 개선 등을 위하여 5년 단위 기본계획 및 매년 세부시행계획 수립 |
| 전문교육기관의 지정 | • 관제사 교육훈련을 위한 전문교육기관 지정 및 예산 범위 내에서 필요한 경비 지원 근거 마련 |
| 관제협회 설립·지원 | • VTS 정책 개발 및 제도개선, 교육훈련 및 평가, 기술개발 등에 대한 연구 및 자문을 위한 관제협회 설립 지원 |

다. 선박교통관제(VTS)의 정책적인 추진

선박의 대형화는 해양사고 발생 시 국가적 재난으로 이어질 수 있는 대형사고 발생의 개연성을 높이고 있으며, 수상레저 인구의 증가로 이들 소형선박과 상선과의 사고는 매년 증가 추세에 있다.

또한, 자율운항선박, 해상풍력단지 조성 및 레저활동의 증가 등 해양환경의 변화로 선박 통항에 있어 위험 요인이 증가하여 안전한 선박교통을 위한 관리의 필요성이 더욱 강조되고 있다.

이에 따라 선박교통관제사의 업무도 기존 선박통항관리에 더하여 사고 발생 시 상황처리까지 더욱 복잡·다양해지고 연안에서 발생하는 다양한 환경 변화까지 알아야 하는 등 어려워지고 있다. 따라서 대형 선박사고를 예방하고, 사고 발생 시 신속한 초동 조치를 위해 VTS의 중요성은 나날이 부각되고 있다.

따라서 선박교통관제 정책의 안정적인 추진 및 일관성 유지를 위해 제1차 선박교통관제 기본계획(2020.12.31 시행) 및 2021년 선박교통관제 시행계획(2021.2.18)을 수립하여 시행하고 있다.

라. 관제구역의 확대

선박교통관제(VTS)를 시행하는 관제구역은 지속적으로 확대되고 있는 추세이다.

해양경찰청은 바다에서의 국민의 생명과 재산을 보호하기 위해 전국 15개 주요 무역항과 진도연안에서만 시행하던 관제서비스를 전 연안 해역으로 확대하기 위해 2012년 연안 VTS 중장기 구축계획을 수립하고, 지속적인 VTS 시스템 구축을 통해 관제구역을 확대하고 있다. 2021년 3월부터 영흥수도 부근 관제를 시작하였고, 군산 및 목포연안에 연안 VTS를 구축하고 있다.

2021년 기준 우리나라 선박교통관제가 시행되고 있는 면적은 28,459km²로, **우리나라 영해***의 33%를 차지하고 있다. 해상교통관제센터가 현재 20개소에서 2025년 26개소 까지 늘어나면 대부분의 연안에서 관제서비스가 시행되고, 그 면적은 영해의 약 50%까지 확대될 것으로 기대된다.

*우리나라 영해 면적: 86,004km²
(출처: 해양수산부 해양영토과)

[표 1-8] 전국 해상교통관제(VTS)센터 관제면적

(단위 : km²)

| 구분 | 면적 | 구분 | 면적 | 구분 | 면적 | 구분 | 면적 |
|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| 대산 | 990 | 태안연안 | 2,237 | 목포 | 376 | 부산신항 | 543 |
| 평택 | 488 | 진도연안 | 3,941 | 군산 | 536 | 마산 | 541 |
| 인천 | 603 | 여수연안 | 3,887 | 통영연안 | 2,988 | 동해 | 1,032 |
| 경인 | 48 | 여수 | 769 | 울산 | 652 | 포항 | 1,062 |
| 경인연안 | 4,746 | 완도 | 1,361 | 부산 | 725 | 제주 | 896 |

[그림 1-15] 관제구역 확대계획



마. 선박교통관제사 교육훈련 강화

선박교통관제 인력의 전문성 강화를 위해 영어능력 평가, 일반직 공무원 직급별 역량 강화 교육, 관제사례 도서관 운영, 민관 학술대회 개최 등 다양한 제도를 시행 중에 있다. 그리고 연안VTS 확대 구축에 따른 향후 교육수요 증가에 대비하여 전문교육훈련센터를 구축 중에 있다.

전라남도 여수 해양경찰교육원 내에 2020년부터 2023년까지 장비실습실, 영어 평가실, 관제 운영 실습실, R&D 연구실 등을 갖춘 VTS 전문교육훈련센터를 구축하여 전문 선박교통관제인력을 양성하고, 운항자를 대상으로 더욱 질 좋은 선박교통관제서비스를 제공할 수 있는 기반을 마련할 것이다.

[그림 1-16] 선박교통관제사의 역량강화 제도

| 대상 | 방법 | 주요역량 | 교육(과제)내용 |
|------|--------|------|--------------------|
| 5급 | 집합교육 | 관리역량 | 정책기획, 조직관리, 의사소통 등 |
| 6급 | | 업무역량 | 보고서작성, 의사소통 등 |
| 7급 | 온라인·집합 | 행정역량 | 행정법기초, 법령체계 등 |
| 8·9급 | 사이버교육 | 직무역량 | 공통 직무역량 강화 |



- ▶ 직급별 역량강화
- ▶ 관제사례 도서관
- ▶ 학술대회 개최

02. 선박교통관제(VTS) 시스템 확충 및 장비 최적화

해상교통관제과
6급 홍신정

바. 국민의 안전을 위한 선박교통관제(VTS)로의 변화

기존의 항만물류 및 선박의 통항안전 관리였던 VTS의 업무에서 첨단화된 각종 장비를 통해 선박의 위험성을 미리 예측하고, 선박과 적극적인 통신을 통해 사고를 예방하는 업무에 중점을 두고 정책을 추진하고 있다.

해양경찰은 VTS를 통해 기존의 상황관리, 수색구조, 위법선박 단속 등 사후 처리업무에 더하여 선제적으로 위험성을 예측하고 사전에 사고를 예방하는 업무까지 해상에서 일어날 수 있는 전반적인 상황을 관리할 수 있게 되면서 국민의 생명과 재산 보호에 더욱 적극적으로 임하고 있다.

가. 선박교통관제(VTS) 장비

선박교통관제(VTS)의 주요장비로는 선박을 탐지하는 레이더(RADAR), 선박자동식별장치(AIS), 선박과 통신을 할 수 있는 초단파 무선전화(VHF) 등 총 11종 1,594대를 운용(2021년 기준)하고 있으며, 해양경찰청은 레이더 탐지성능 개선 및 VTS운영 시스템 및 통신기 등 노후 시설 개량을 통해 고품질의 선박교통관제 서비스를 제공하고 있다.

나. 선박교통관제(VTS) 확대 구축

해양경찰청은 증가하는 관제서비스 수요에 대응하기 위해 전국 연안에 신규 VTS를 구축하고 있다. 2022년에는 서해권에 연안VTS(목포·군산연안) 구축이 완료되며, 2023년에는 제주권(제주·서귀포연안), 2025년에는 동해권(동해·포항연안)에 관제센터가 신설되면 전국 15개 무역항과 11개 연안 등 총 26개 관제센터에서 전 연안에 걸쳐 관제서비스를 제공하게 된다. 앞으로도 부두가 신설되는 새만금신항을 포함해 레이더 음영구역 보강이 필요한 포항구항, 부산기장 등 사고 발생 위험이 높거나 안전관리가 필요한 해역에 VTS 시설을 확충할 계획이다.

[표 1-9] 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량 추이

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 통항량(척) | 1,800,845 | 1,781,040 | 1,833,686 | 2,161,612 | 2,059,631 |
| 교신량(건) | 3,740,299 | 4,159,324 | 4,968,700 | 5,184,415 | 5,633,130 |

다. 노후 시설 개량

해상교통관제센터는 중단 없이 관제서비스를 제공하기 위하여 내구연한(10년)이 지난 노후된 시설들을 순차적으로 교체, 개량하고 있다. 2019년부터 2021년까지 완도VTS(2004년)·진도연안VTS 레이더(2005년)와 중부권역(대산·평택·인천·경인) 및 포항VTS의 운영시스템을 개량하여 반도체방식(SSPA) 레이더 등 최신 장비로 양질의 선박교통관제(VTS) 서비스를 제공할 예정이다.

★★★

*SSPA
(Solid State Power Amplifier)
반도체 소자로 전력을 증폭시키는
디지털 전파 발생기

라. 첨단 선박교통관제(VTS) 시스템 도입

해양경찰청은 기존 사용 중인 마그네트론 레이더보다 선박 탐지력이 뛰어나고, 유지관리 비용이 낮은 **반도체방식(SSPA)*** 레이더를 도입하고 있다.

아울러, SSPA 레이더를 국내에서 사용하기 위해 필수적인 주파수 대역폭을 확보하기 위해 2017년부터 과학기술정보통신부와 약 2년간 지속적인 협의를 통해 VTS용 SSPA 레이더 전용 주파수 대역을 추가로 확보하였다. 따라서 군산·목포연안 VTS 등 새로 설치되는 VTS와 노후 레이더 교체 시 SSPA 레이더를 도입하여 선박교통의 안전을 지키고, 효율성을 높이고 있다.

[그림 1-17] 기존방식(마그네트론)과 SSPA 레이더 비교



▶ (마그네트론)
흐릿한 선박물표
▶▶ (SSPA)
선명한 선박

또한, 벤처형 조직인 선박교통관제기술개발단을 2020년 7월부터 운영하면서 빅데이터, 인공지능(AI) 등 4차 산업혁명 기술을 VTS에 도입하여 해양 사고를 사전에 예측하고 예방하기 위한 기술개발에 힘쓰고 있다.

마. 클라우드 기반 차세대 VTS 플랫폼 개발(R&D)

해양경찰청은 2021년부터 2023년까지 전국 VTS의 관제데이터를 중앙에서 수집·처리하는 ‘클라우드 VTS 통합 플랫폼’ 기술개발을 추진하고 있다. 전국 VTS에서 수집하는 선박위치 등 관제데이터를 중앙 서버에서 수집·처리하고, 관제센터뿐 아니라 경비함정·상황실 및 관련 기관 등 내·외부 시스템과 공유를 위해 표준 통신방식 및 데이터 통합·처리 기술 등을 연구·개발할 예정이다.

[그림 1-18] 클라우드 VTS 시스템 개념도



03

통합VTS, 항만에서 연안까지 연속적인 안전관리 추진

1. 연안VTS 확대 구축

해양사고는 대응보다 예방이 무엇보다 중요하다. 1953년 창령호, 1970년 남영호, 1993년 서해웨리호, 그리고 2014년 세월호 사고 등 해양사고가 발생한 이후에는 늦을 수밖에 없다.

따라서 이러한 해양사고를 미연에 예방하기 위해 해양경찰청에서는 연안VTS를 추가 구축하여 촘촘한 해상안전망을 구축 중이다.

2. 통합VTS 추진

해양경찰청에서는 연안VTS 추가 구축과 병행하여 연안과 항만 해역을 아우르는 광역 선박교통안전 확보 및 해상교통관제센터의 효율적인 운영을 위해 연안·항만VTS간의 통합 구축을 추진하고 있다.

[표 1-10] 통합VTS 구축 추진 경과

- 연안 VTS 확대구축 중장기 계획 수립(2012. 2.)
- 해양경찰청-기획재정부 간 연안·항만 VTS 시설 공동활용 방안 협의(2015. 4.)
- 연안·항만 VTS 통합구축 기대효과 분석 연구용역 실시(2017.5.~7.)
- 연안·항만 VTS 통합구축 계획 수립(2017.7.)
- 군산·목포연안VTS 구축 공사(2019~2022)

2021년 기준 서해 중부·남부해역의 선박통항안전을 확보하기 위해 군산과 목포연안VTS 구축 공사가 진행 중이며 공사가 완료되면 최초의 통합VTS 센터가 운영될 예정이다.

[그림 1-19] 통합VTS 조감도



군산통합VTS 조감도

목포통합VTS 조감도

또한, 향후 구축 예정인 제주·서귀포 연안VTS(2020~2023) 및 동해권 연안VTS(2021~2025) 구축 완료 시에 인근 항만VTS와 통합을 추진할 예정이다.

[표 1-11] 통합VTS 구축 계획(안)

| 구축 완료 (~17) | 구축 진행중 | | 구축 예정 (21~25) |
|---------------------|------------------------------------|----------------------|---------------------|
| | (18~22) | (20~23) | |
| 경인연안 태안연안 대산항 | 목포연안 진도연안 목포항 군산연안 군산항 | 제주연안 서귀포연안 제주항 | 동해권연안 동해항 포항항 |
| 태안연안·대산항 | 목포연안·진도연안·목포항 군산연안·군산항 | 제주연안·서귀포연안·제주항 | 동해권연안·동해항·포항항 |

3. 기대효과

통합VTS 센터 구축을 통해 시스템, 제도 등을 통합하여 연속적인 안전관리로 국민의 안전을 확보하고, 진출입 신고횟수 감소 등 국민 편의를 증진시킬 것이다. 이를 통해 해양경찰은 국민을 위한 현장에 강한 조직으로서 거듭날 것이다.

첨단 아이디어뱅크, 관제기술개발 서포터즈 운영

1. VTS와 스마트기술 결합

최근 ICT 기술의 발전과 더불어 육상에서는 빅데이터, 인공지능 등 첨단 기술을 활용한 교통, 의료, 복지 등 다양한 분야의 기술발전이 이루어지고 있다. 해상에서도 자율운항 선박, 수면비행선박 등 신개념 선박들이 속속 등장하고, 나날이 커져가는 해양 레저에 대한 국민적 관심과 레저선박 운항 증가로 해양사고의 위험성이 늘어나고 있는 실정이다. 그러나 선박교통관제(VTS) 시스템은 1993년 포항항에 최초 도입할 당시의 기술과 유사한 시스템을 활용하여 관제업무를 수행하고 있다. 이에 해양경찰청은 음주운항·항로이탈·과속 등 해양사고 예방을 위한 인공지능 기술 개발을 위하여 전담 조직인 '선박교통관제기술개발단'을 2020년 7월 출범시켰다.

선박교통관제기술개발단은 VTS시스템에 빅데이터·인공지능 등 첨단기술 도입을 전담하는 부서이나 이와 더불어 관제현장의 목소리를 청취하여 사용자 중심의 기술개발을 추가로 추진하기로 하였다. 이를 위하여 전문가 집단을 모집하였고, 전국 VTS 직원 등 37명으로 구성된 관제기술개발 서포터즈를 운영하게 되었다.

2. 관제기술개발 서포터즈 출범

관제기술개발 서포터즈는 2020년 11월 12일 인천

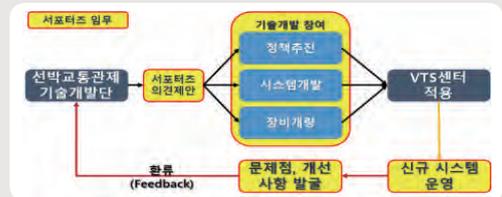
송도 컨벤시아에서 출범식을 갖고 정식 활동을 시작하였다.

[그림 1-20] 서포터즈 발족식 개최



서포터즈의 주요 임무로는 관제 기술개발을 위한 아이디어 제출, 발굴된 아이디어에 대한 상호 토론, 기술개발 방식·현장적용 방안 구상 등이 있으며, 서포터즈 구성원이 원할 경우 기술개발에 직·간접적으로 참여할 수 있도록 하였다. 또한, 개발된 기술에 대한 이용·평가·피드백으로 현장에 꼭 필요한 기술개발을 위해 노력하게 된다.

[그림 1-21] 서포터즈 역할 및 운영 방안



3. 현장중심의 기술개발 기대

서포터즈 운영의 기본 방향은 자유로운 분위기 속에서의 최대한 많은 아이디어 발굴이다. 이를 위해 본청과 소속기관의 의사소통을 기존 탑다운(Top-Down) 방식에서 바텀업(Bottom-Up) 방식으로 패러다임을 변화시켰고, 이를 통해 약 6개월간 68건의 아이디어를 수집하는 등 괄목할 만한 성과를 거두었다. 향후 지속적인 활동을 통해 현장에서 필요로 하는 기술개발로 해양사고 예방에 기여할 것으로 기대된다.

CHAPTER



구조안전

바다에서의 국민 생명·안전 보호

- 제1절. 연안해양 안전관리
- 제2절. 해양재난 관리 활동
- 제3절. 수상레저 안전관리 활동



제1절

연안해역 안전관리

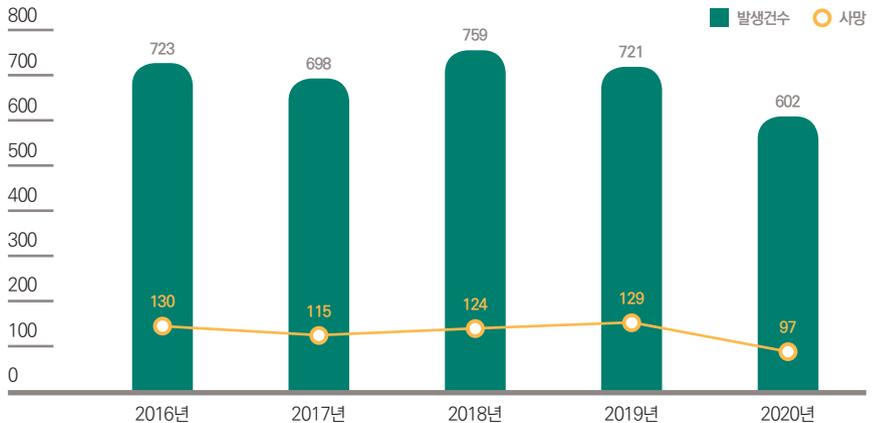
01.
연안해역
안전관리해양안전과
경위 류창숙

가. 연안사고 현황

(1) 환경분석

정부의 코로나19 예방 및 확산 방지를 위한 조치로 불필요한 외출·여행·사적모임 등 모든 외부활동이 극히 제한되었고, 이와 더불어 여름철 이상 고온의 영향으로 예기치 않게 장마(54일)가 길어지면서 평소 연안을 찾는 관광객 및 활동객이 현저히 줄어들었다.

[표 2-1] 최근 5년간 연안사고 발생 현황



(2) 2020년 연안해역 인명사고 현황

2020년에는 연안사고가 602건 발생하였으며 사망·실종자는 97명으로 전년 대비 사고는 119건(16%), 인명피해는 32명(25%) 감소하여 최근 5년 중 가장 적은 연안사고 발생건수를 기록하였다.

유형별로 살펴보면 물놀이, 수중형 체험활동, 갯벌 체험활동 중 익수로 발생한 사망자는 61명(62%)으로 가장 많았고, 방파제·갯바위 실족 등 추락 27명(27%), 고립 9명(9%) 순으로 발생하였다.

특히, 익수사고는 음주 후 입수, 구명조끼 미착용 등 개인 부주의에 기인한 경우가 가장 많았고, 추락 사고는 항포구에서 차량 추락, 방파제, 갯바위 등에서 낚시객의 실족에 의한 사례가 자주 발생하였다.

장소별로는 해안가에서 33명(34%)으로 가장 자주 발생하였으며, 항포구 21명(21%), 갯바위 13명(13%), 해상 9명(9%) 순으로 나타났다.

연령별로는 사회활동이 가장 왕성한 4·50대, 시간적인 여유로 다양한 여가생활을 즐기려는 6·70대의 비율이 사망자 중 70명(72%)으로 나타나 성인을 대상으로 다양한 연안안전 정책을 홍보하는 데 노력하고 있다.

시기별로는 물놀이·해양 체험활동이 활발한 여름철(6~8월)에 37명(38%)으로 가장 많이 사망하였으며, 낚시객과 행락객이 많은 가을철(9~11월)에 30명(31%)으로 뒤를 따랐다.

[표 2-2] 시기별 인명사고 현황

(단위 : 명)

| 구분 | 총계 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 | 1월 | 2월 |
|-------|-----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|
| 2017년 | 115 | 4 | 4 | 14 | 8 | 18 | 27 | 8 | 11 | 8 | 3 | 5 | 5 |
| 2018년 | 124 | 3 | 9 | 9 | 7 | 21 | 30 | 16 | 4 | 7 | 5 | 3 | 10 |
| 2019년 | 129 | 10 | 4 | 6 | 10 | 21 | 28 | 15 | 13 | 13 | 2 | 4 | 3 |
| 2020년 | 97 | 5 | 3 | 7 | 5 | 13 | 19 | 20 | 7 | 3 | 2 | 7 | 6 |

[그림 2-1] 해양에서의 활동

- ▶ 수상형 체험활동
- ▶ 수중형 체험활동
- ▶ 일반형 체험활동



나. 연안해양 안전관리 강화

(1) 연안 위험성 조사를 통한 안전관리

연안해양에서 인명에 피해를 끼치는 사고가 발생한 장소 및 발생할 우려가 높은 장소를 대상으로 해경서별 위험성 조사를 실시하고 있다. 위험성 조사는 최근 사고사례, 환경적 위험요인 등을 토대로 사망사고 발생구역, 연안사고 다발구역, 연안사고 위험구역 등 3등급으로 위험도를 구분하여 인명사고 위험구역으로 지정·관리하는데, 매년 상·하반기 지자체 등 관계기관과 합동으로 연안해양 안전점검도 진행하고 있다. 2020년 하반기에는 관계기관 합동조사를 통해 위험구역 910개소를 지정하고, 관리하였다.

(2) 연안해역 안전점검 실시

전국 파출장소에서 일상적인 경찰활동을 통해 연안해역안전관리 실태에 대해 수시 순찰하며 연안사고 예방에 힘쓰고 있다. 또한, 관할 지자체 등 유관기관과 합동으로 위험구역을 중심으로 정기점검을 합동 실시하고, 연안위험정보 및 안전수칙 정보 제공을 위해 위험구역 내 안전관리시설물 설치를 확충하였다.

[그림 2-2] 연안해역 합동점검



▶ 관계기관 합동점검
▶ 연안해역 합동 안전점검

(3) 연안안전지킴이 시범운영

2020년 11월, 지역사정에 밝은 지역주민을 66명을 연안안전지킴이로 채용하고, 연안사고 예방 및 민·관 협업에 의한 안전관리 체계 구축을 위해 전국 연안 위험구역 31개소에 배치하여 시범 운영하였다.

연안사고(사망) 발생구역 및 위험구역에서 예방 순찰 및 안전시설물 점검 등 해양경찰 업무의 보조·지원을 위해 운영개소 당 2인 1조로 구성하여 도보순찰을 원칙으로 운영하였다. 지역사정을 잘 아는 지역주민과 지자체, 비영리협회(한국해양안전협회) 회원으로 구성되어 연안안전지킴이 활동 시 국민들의 거부감이 없었고, 대국민 안전 홍보활동에도 좋은 성과를 보였다.

또한, 시범운영 시 적극적인 참여 및 긍정적인 반응을 통해 정식 도입의 가능성과 필요성을 확인함으로써 빠른 시일 내 연안안전지킴이의 정식운영을 시행할 계획이다.

(4) 협업을 통한 연안사고 예방활동 강화

연안안전관리 정책 공유 및 연안사고 예방활동의 활성화를 위해 해양경찰서와 관할 지자체 및 유관기관 간 긴밀한 협조체계 구축을 위해 경찰서 단위까지 연안사고예방협의회를 확대 운영하여 연안사고 예방 정책에 대해 함께 논의하였다.

지자체, 해수청 등 유관기관 및 지역주민의 의견수렴, 연안해역 위험성 합동조사 실시 (2020년 위험구역 910개소 선정)로 위험구역 등급 조정 및 위험요소를 사전 발굴하였고, 정부업무평가에 지자체 연안 안전시설물 확충 평가지표 신설로 연안사고예방법에 따른 지자체의 책임성과 협업력을 강화하였다.

또한, 민간기업 및 유관기관 협업을 통한 생활밀착형 비대면 해양안전캠페인 전개, 여름 성수기 해수욕장 안전관리 지원 및 연안체험활동 점검 등을 통해 연안안전관리 대책을 시행하였다.

[그림 2-3] 연안지킴이 시범운영 및 민·관 협업



- ▶ 연안안전지킴이 시범운영
- ▶▶ 연안사고예방협의회
- ▶▶▶ 해양안전캠페인

다. 해양안전문화 확산

(1) 국민과 함께하는 연안안전문화 확산

대국민 해양안전문화 확산을 위해 ‘대국민 연안안전 공모전’을 개최하여 포스터·카드뉴스 등 홍보 콘텐츠, 기발한 아이디어를 발굴·활용하여 안전에 대한 관심을 유도하고, 국민 공감의 정책메시지를 전달하여 연안안전문화 확산을 위해 노력하였다.

(2) 실효적인 연안안전교육 시행

해양에 대한 이해도를 높이고, 생활 속 안전문화 정착을 위해 ‘찾아가는 연안안전교실’을 운영하여 전국 해경서별 초·중·고등학생·성인 14,749명을 대상으로 물놀이 안전수칙, 방파제·갯바위·갯벌 사고예방요령, 심폐소생술 및 응급처치법 등 안전교육을 실시하였다.

또한, 코로나19에 따른 사회적 거리두기 영향에도 불구하고, 방역수칙을 준수하며 ‘생존수영 교실’을 운영하여 학생 및 시민 438명을 대상으로 해양사고 시 생존율을 높일 수 있는 생존수영 교육을 실시하였고, 국민으로부터 큰 호응을 얻었다.

(3) 연안사고 예방 대국민 홍보 강화

대국민 안전의식 제고를 위해 신문매체를 통한 해양경찰청장의 해양안전 기고문, 지면광고 등을 실시하여 전 국민의 연안사고 예방을 위한 교육·홍보 확산에 노력하였고, 이와 더불어, 민·관 협업을 통해 온라인게임(카트라이더, 서든어택), 생필품(우유), 대형마트, 고속도로 전광판 등을 활용하여 전 국민이 쉽게 접할 수 있도록 생활밀착형 홍보활동을 추진하였다.

[그림 2-4] 해양안전 문화 확산



- ▶ 연안안전 공모전
- ▶▶ 찾아가는 연안안전교실
- ▶▶▶ 생존수영교실
- ▶▶▶▶ 다양한 매체 활용 홍보

05

파출소 발급 민원서류 2종 요구기관 직접 발급으로 국민편익 증진

1. 추진배경

민원인이 파출소에서 민원서류를 발급받는 목적은 해기사 면허를 발급·갱신하거나 면세유 신청을 위한 증명서를 제출하기 위함이다.

그러나 다수의 직업군이 어민이라는 점과 행정기관이 근거리에 위치하지 않은 읍면리에 거주하는 민원인의 특성을 감안하여 한 가지 행정 처리를 위해 두 기관을 방문해야 하는 민원인의 번거로움 해결이 필요한 바 각 요구기관(지방해수청, 지역 수협)에서 바로 확인 후 처리하는 원스톱 행정서비스 체계를 구축하고자 하였다.

[표 2-3] 2020년 파출소 민원서류 발급 현황

- 2020년도 116,109건(기관 제출용도)
 - 수협 56,639건(48.8%), 해수부 7,284건(6.3%)
- [용도] 수협 : 면세유지급, 어선·어선원보험 지급
해수부 : 해기사면허 발급·갱신



또한, 해양경찰 파출소의 민원업무를 감축시켜 본연의 임무에 충실할 수 있는 환경을 조성하고, 안전순찰 증대 및 구조업무 집중으로 국민이 보다 안전한 바다를 누릴 수 있는 해양안전망 구축을 위하여 추진하게 되었다.

2. 진행과정

각 지방해양수산청에서는 민원인 편의 증진을 위해 행정정보공동이용시스템(행정안전부)을 사용하고 있으나 사용자 정보갱신 등 이용상 번거로움으로 인해 잘 활용되고 있지 않은 곳에 적극 활용을 권고하는 한편, 수협중앙회와 협의를 통해 민원인 편의를 도모하고자 수협 내부 업무 처리규정 개정을 요청하고, 시스템 정보 조회 방법 개선 등 적극적 업무협의를 실시했다.

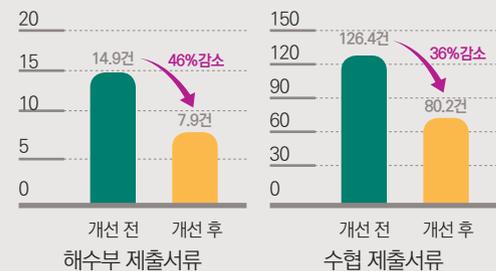
[그림 2-5] 민원업무 처리 개선 전·후 비교



3. 주요성과

민원업무 처리 개선으로 국민은 더욱 편리해졌다. 해수부 서류 발급량은 1일 평균 46%(14.9건 ▶ 7.9건)가 감소했으며 수협 제출서류 발급량 역시 1일 평균 36%(126 ▶ 80건)가 감소했다.

[표 2-4] 유관기관 제출서류 발급감소 현황



또한, 사회적 비용도 감소하였다. 2020년 해수부와 수협을 대상으로 감소한 발급건 6,554건을 기준으로 했을 때, 2,360시간과 255,141,144원을 감소한 효과를 보였다.

02. 해수욕장 안전관리 지원

해양안전과
경사 **임재형**

가. 지자체 중심의 해수욕장 안전관리

(1) 해수욕장 이용 및 관리에 관한 법률 제정·시행

해수욕장법 제정 이전에는 해수욕장 관련 규정이 개별법에 산재되어 법체계가 복잡하고, 관계기관 간 권한중첩 등 체계적 관리가 어려웠다. 이에 국회·정부·민간전문가의 논의를 거쳐 해수욕장 안전관리를 총괄하는 관리청을 지자체로 규정하는 해수욕장법을 2014년 6월에 제정하였고, 같은 해 12월에 시행하였다.

(2) 해수욕장 이용객 및 안전관리 현황

해수욕장 이용객은 코로나19 사태 및 태풍과 기상관측 이래 가장 길었던 장마(54일)의 영향에 따라 해변을 찾는 이용객은 전년대비 약 62.5% 감소하였다.

해수욕장을 찾는 국민들의 안전을 위하여 지자체는 해수욕장을 지정·고시하여(275개소, 2020년 기준) 안전시설물을 설치하고, 안전관리요원 및 구조장비를 배치하는 등 해수욕장을 찾는 국민들이 안전하고 편안하게 즐길 수 있는 환경을 조성하도록 노력하고 있다.

해양경찰은 지자체의 해수욕장 안전관리 역량 강화를 위해 해양경찰서별 안전지원반을 운영하여 민간안전요원을 대상으로 견시 요령을 알려주고, 응급조치 교육 및 합동훈련을 실시했다. 그리고 안전취약 해수욕장에 구조인력·장비를 지원하고, 지자체·소방 등 유관기관 간 공용통신망·SNS를 활용하여 안전정보를 공유하는 등 사고예방 및 대응을 위한 협업을 강화하고 있다.

[표 2-5] 3년간 해수욕장 이용객, 안전관리 인력 및 구조장비

(단위 : 명, 대)

| 구분 | 이용객 | 안전관리 인력 | 구조장비 |
|-------|--------|---------|------|
| 2018년 | 8,250만 | 2,651 | 326 |
| 2019년 | 7,160만 | 2,899 | 166 |
| 2020년 | 2,679만 | 3,598 | 172 |

나. 2020년 해수욕장 안전관리 지원 결과

(1) 해수욕장 안전관리 지원 현황

124개소 주요 해수욕장에 인력 494명(일)과 구조장비 172대를 투입하였으며, 지자체의 안전관리 역량 강화를 위해 해경서별 안전지원반을 운영하여 민간 안전관리요원 교육 63회, 합동훈련 26회를 실시하였다. 또한, 다수인명 구조장비와 안전펜스를 해운대 해수욕장에 설치하여 이안류 사고에 대비하였다.

(2) 해수욕장 안전관리 결과 및 분석

익수·표류 등 물놀이 사고자 구조 인원은 17명으로 2019년(51명) 대비 66% 감소하였고, 물놀이 사망자는 3명(부주의 2명, 질병 1명)으로 2019년(9명) 대비 6명 감소하였다.

유형별로 보면 표류 11명(65%), 익수 6명(35%) 순으로 튜브 및 구명조끼를 착용한 경우 단순표류 사고에 그쳤으나, 구명조끼 등 안전장구를 착용하지 않은 경우 위험성이 높은 익수사고로 이어졌다(해수욕장 물놀이 사망자 3명 전원이 **구명조끼 미착용**).

[그림 2-6] 해수욕장 안전관리



- ▶ 구조장비 및 안전펜스 설치
- ▶ 해수욕장 안전관리 지원

03. 교육·훈련 강화를 통한 대국민 해양안전 서비스 제공

해양안전과 경사 **박강애**

파출소 경찰관들의 구조역량 강화를 위해 체계적인 구조 전문화 교육을 실시하였다.

먼저 파출소 경찰관 104명이 인명구조 자격증을 취득하여 기초 수영능력 및 구조 역량을 높여 구조·안전 중심의 기반을 조성하였으며 현장 인력의 초동 잠수구조 능력 함양을 위해 '현장요원 긴급구조과정'을 개설하여 183명이 수료하였다. 또한, 구조거점 파출소 잠수구조 인력풀을 확보하기 위해 교육원 전문 과정 '파출소 잠수지원요원 양성'을 개설하여 29명이 수료하였다.

[표 2-6] 파출소 인명구조 자격증 보유율

(단위 : 개소)

| 구분 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|------------|-------------|-------------|-------------|
| 인원(보유자/현원) | 1,443/1,834 | 1,653/2,132 | 1,827/2,352 |
| 보유율(%) | 78 | 83 | 78 |

교육·훈련 내용으로는 연안사고 대응 및 지역 특성화 훈련, 연안구조정 등 주요장비 활용법과 파출소에서 운영하는 각종 시스템(V-Pass, 어선출입항시스템 등) 교육을 실시하고 있다.

이러한 체계적이고 지속적인 교육·훈련으로 해양안전에 대해 높아진 국민적 기대감에 부응하는 구조전문가(rescue expert) 양성이 기대되며, 각종 사건사고에 대한 초동조치 역량이 강화되어 대국민 해양안전 서비스를 제공할 수 있게 되었다.

- ▶ 시스템 교육
- ▶ 인명구조 훈련

04. 다중이용선박 안전관리

해양안전과
경위 임영환

[그림 2-7] 인명구조 교육 훈련



가. 현장 중심의 다중이용선박 안전관리 체계 강화

(1) 유선·도선 운항 현황

유선사업은 유선 및 유선장을 갖추고 수상에서 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락(遊樂)을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것을 말하며, 도선사업은 도선 및 도선장을 갖추고 내수면 또는 내수면과 해수면이 접하는 하구나 만(灣)의 형태를 갖춘 해역, 육지와 도서(島嶼) 간 및 도서와 도서 간의 거리가 비교적 가까운 거리에서 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 사업을 말한다.

[표 2-7] 지역별 유·도선 현황

(단위 : 척)

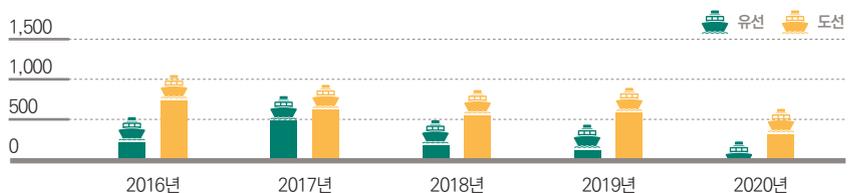
| 구분 | 계 | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 속초 | 동해 | 울진 | 포항 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 창원 | 통영 | 제주 | 서귀포 |
|----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 계 | 327 | 74 | 18 | 7 | 6 | 5 | 2 | 0 | 0 | 36 | 6 | 17 | 8 | 1 | 2 | 18 | 10 | 87 | 7 | 23 |
| 유선 | 230 | 68 | 9 | 5 | 5 | 3 | 1 | 0 | 0 | 20 | 0 | 9 | 7 | 1 | 2 | 18 | 4 | 58 | 5 | 15 |
| 도선 | 97 | 6 | 9 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 16 | 6 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 29 | 2 | 8 |

(2) 이용객 현황

바다나 섬 지역에서 해양레저 활동이나 관광을 즐기는 국민들이 꾸준히 증가하였으나, 2017년 이후 유선 감소 및 연륙교 준공으로 일부 도선 항로 폐업하였고, 2020년에는 806만 명(전년 대비 △38.5%)으로 감소하였다.

[표 2-8] 최근 5년간 유선 및 도선 이용객 현황

(단위 : 만 명)



(3) 안전관리

최근 해상교통 수단이 다양화되고, 해양관광에 대한 국민들의 관심이 높아지면서 유선 및 도선 이용객은 꾸준히 증가할 것으로 예상되고 있다. 이에 따라 해양경찰은 취약시기 집중 안전관리를 통해 인위적인 사고발생 요인을 제거하는 등 현장중심의 맞춤형 안전관리를 적극 추진하였다.

특히 2015년부터는 내·외부 전문가로 구성된 '해양안전 기동점검단'을 운영하면서 현장을 찾아가 선박서류, 각종 장비 비치·관리실태 및 사고취약요인을 점검하고, 문제점은 행정지도 및 시정조치 하는 등 사고 예방을 위하여 최선의 노력을 다하였다.

[표 2-9] 유·도선 위법행위 단속 현황

(단위 : 건)

| 구분 | 계 | 무면허 (미신고) | 음주운항 | 과적과승 | 영업구역 /시간위반 | 관계법령 위반 |
|-------|-----|--------------|------|------|---------------|------------|
| 계 | 275 | 52 | 2 | 25 | 20 | 176 |
| 2016년 | 74 | 21 | - | 3 | 3 | 47 |
| 2017년 | 89 | 14 | 1 | 2 | 11 | 61 |
| 2018년 | 34 | 9 | - | 5 | 1 | 19 |
| 2019년 | 58 | 8 | - | 10 | 3 | 37 |
| 2020년 | 20 | - | 1 | 5 | 2 | 12 |

※ 관계법령 : 「선박안전법」, 「선박법」, 「선박직원법」, 「해사안전법」 등

나. 낚시어선

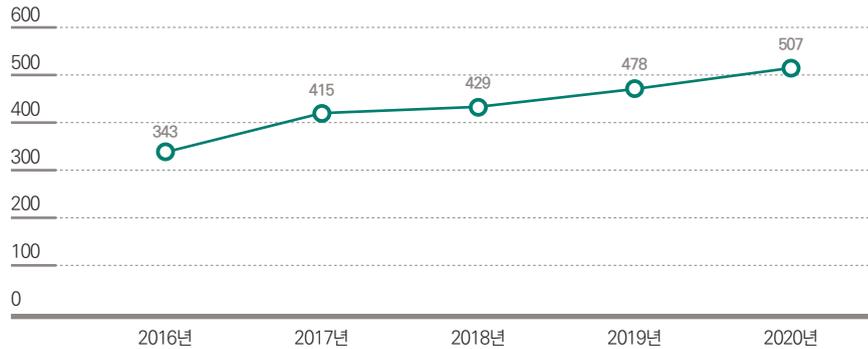
(1) 운항 현황

낚시어선업은 10톤 미만의 어선 가운데 일정한 요건을 갖추고 낚시인을 승선시켜 낚시터로 안내하거나 낚시어선에서 낚시할 수 있도록 하는 영업을 말한다. 낚시어선업으로 신고된 척수는 총 4,536척(2020년 12월 기준)으로 남해권 1,433척, 중부권 1,356척, 서해권 1,081척, 동해권 432척, 제주권 234척 순으로 많다.

(2) 이용객 현황

국민소득 향상 및 여가시간 증대, 낚시를 주제로 한 대중매체의 영향으로 낚시어선 이용객은 지속적으로 증가하고 있다. 2020년 낚시어선 이용객은 507만 명으로, 2016년 343만 명과 대비하여 약 48%가 증가하였다.

[표 2-10] 최근 5년간 낚시어선 이용객 현황



다. 음주운항 단속

해양에서의 음주운항으로 인한 사고는 심각한 인적·물적 피해뿐만 아니라 해양환경 오염도 유발할 수 있다. 이에 해양경찰은 음주운항 사고 예방을 위한 단속활동을 연중 실시하고 있다.

특히, 2020년 5월 해사안전법 개정으로 음주운항자의 혈중알코올 농도에 따라 벌칙이 세분화되고, 상습음주 운항자 및 음주 측정 거부 시에는 벌칙과 행정처분이 강화되었다.

최근 5년간 음주운항으로 적발된 선박 중 어선이 60%로 가장 많은 비중을 차지하고 있어 어민을 대상으로 음주운항의 위험성에 대하여 지속적으로 홍보하고, 음주운항 근절을 위한 시기별 일제 특별단속 등을 지속적으로 펼치고 있다.

[표 2-11] 선종별 음주운항 단속 현황

(단위 : 척)

| 구분 | 계 | 유·도선 | 화물선 | 여객선 | 낚시어선 | 어선 | 예부선 | 기타 |
|-------|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|-----|
| 계 | 556 | 3 | 14 | 3 | 18 | 331 | 45 | 142 |
| 2016년 | 117 | - | 4 | 2 | 4 | 70 | 11 | 26 |
| 2017년 | 122 | 1 | - | - | 2 | 84 | 8 | 27 |
| 2018년 | 83 | - | 1 | - | 1 | 49 | 7 | 25 |
| 2019년 | 115 | 1 | 7 | 1 | 8 | 58 | 10 | 30 |
| 2020년 | 119 | 1 | 2 | - | 3 | 70 | 9 | 34 |

※ 기타 : 수상레저기구, 통선 등

06

낙시어선 승객명부, 실시간 출입항시스템으로 출항부터 입항까지 국민안전 강화

1. 추진배경

코로나19에도 불구하고, 전년 대비 낙시어선 승객 증가와 배 자체의 구조적 형태로 '대형사고 위험성이 큰 데도 불구하고 승객정보를 알 수 없다'는 현장의 우려 섞인 목소리도 있었다.

이러한 원인을 확인한 결과 낙시어선 출항신고 시 어선출입항시스템에 승객정보를 정확히 입력 후 출항시켜야 함에도 동시간대 출항(수십~수백 척)으로 행정적 한계 때문에 정보를 입력하지 못하였다.

[그림 2-8] 낙시어선 승객 현황과 부실 명부

- 2019년 480만 명 대비 2020년 507만 명으로 6% 증가
- 부실 승선자명부 사례



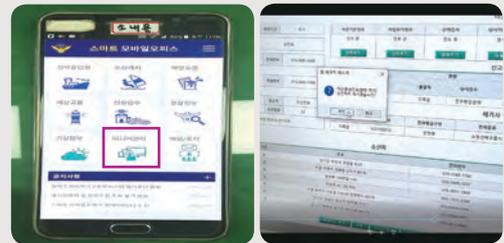
하지만 이러한 문제해결을 위해서는 기관 간 협조가 필수적인데, 2012년 낙시어선 제도 도입 후 소관법률은 해양수산부, 출입항은 해양경찰로 이원화되어, 기관 간 책임소재로 문제해결 의지가 부족했다. 따라서 지난 8년간 매년 500만 낙시어선 승선자를 정확하게 시스템에 입력하지 못한 채 단순 종이문서를 접수하는 형태로 처리한 결과 사고 발생 시 '승객 부정확'이라는 동일 문제점이 발생하고 있었다.

2. 진행과정

지금 하지 않으면 안 된다는 인식으로 청장 포함 지휘부에 폐단보고를 하였고, 정확한 문제점을 파악 하기 위해 현장에서 답을 찾고 의견을 반영하라는 지시를 받았다.

낙시어선 선장은 복잡한 시스템은 꺼려지지만, 작성된 명부를 사진 찍어 보내는 것은 쉽게 할 수 있어 이를 시스템으로 전환하는 방법만 있으면 좋을 것 같다는 의견을 제시하였고, 그 날 이후로 출입항시스템 기술담당자와 의견을 수차례 조율한 결과 모바일 오피스와 출입항 시스템을 연동시키고, 출입항시스템에 승객정보가 표출 가능한 배너를 생성한다면 가능하다는 말을 듣고 개발에 돌입했다. 2개월 후 선장이 사진으로 찍어 파출소 모바일오피스 번호로 전송하면 시스템에 자동으로 연동되어 정보사항이 출입항 시스템에 입력되도록 조치되었다.

[그림 2-9] 모바일오피스 연동 [그림 2-10] 출입항시스템 표출



3. 주요성과

출입항시스템을 통해 국민이 안심할 수 있게 되었다. 접수되는 승선자 명부 100% 전자적 처리로 체계적 관리가 가능해졌다. 또한, 경찰관이 어디에 있는지 모바일오피스 휴대 시 출입항시스템이 온라인 연동되어 신고접수가 가능해지면서 업무편의성이 증대되었다.

사고건수가 작년 524건에서 266건으로 괄목할만한 감소원인을 알고 싶어 다시 현장방문하여 선장 의견을 들어보았다. 과거에는 엉터리 명부를 작성하면서 '괜찮겠지' 싶었는데, 지금은 '해경이 명부를 보관관리하는데, 허위신고하는 불법은 말아야지'라는 경각심을 가지고 주의한다는 얘기를 들을 수 있었다.

제2절

해양재난 관리 활동

01. 해상조난사고 발생 현황

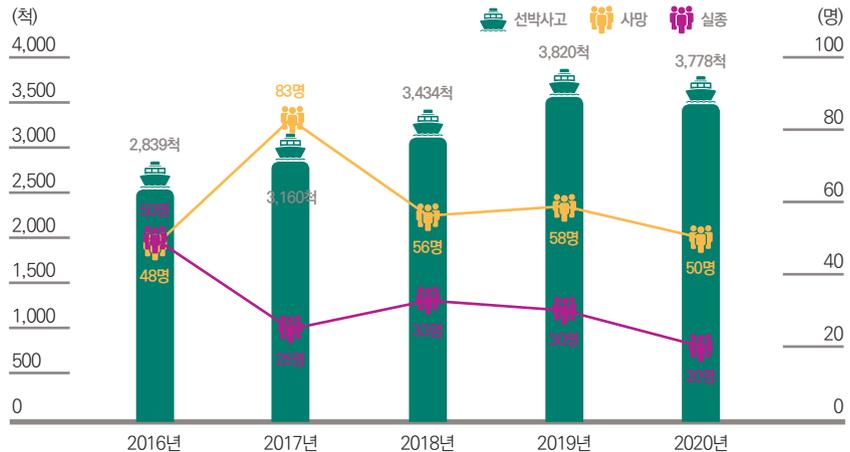
수색구조과
경사 신경섭

가. 최근 5년간 해상조난사고 발생 현황

해상에서 좌초, 전복, 충돌, 화재, 기관손상 등 선박의 운용과 관련하여 발생한 사고를 해상조난사고라고 한다. 최근 바다 낚시객과 수상레저 인구가 꾸준히 증가하고 해양시설과 선박의 통항량이 지속적으로 늘어남에 따라 해상조난사고는 점차 증가하는 추세이다.

최근 5년간 발생한 해상조난사고를 살펴보면 기관고장, 추진기 및 키 손상, 부유물 감김과 같은 단순 사고가 연평균 2,236척(65.6%)으로 대부분을 차지하고 있으며, 인적·물적 및 해양오염 피해가 수반되는 좌초, 충돌, 화재, 전복, 침몰, 침수사고는 연평균 1,037척(30.4%)이 발생했다.

[표 2-12] 최근 5년간 해상조난사고 발생 현황



나. 2020년 해상조난사고 현황

2020년 발생한 해상조난사고는 3,778척(21,507명)으로 전년(3,820척) 대비 1.1%(42척) 감소하였고, 해상조난사고에 의한 인명피해는 70명으로 전년(88명) 대비 20.5%(18명)나 감소하였다.

해양경찰은 구조대원 역량강화를 통하여 사고현장 도착시간을 최근 4년(2016~2019년) 평균 36.6분에서 2020년 28.8분으로 7.8분 단축시키는 등 골든타임 확보를 위해 노력해왔고, 이러한 노력이 인명피해의 감소라는 결과로 이어졌다.

[표 2-13] 2020년 해상조난사고 발생 현황

(단위: 척, 명)

| 발생 | | 구조 | | 인명피해 | |
|-------|--------|-------|--------|------|----|
| 선박 | 인명 | 선박 | 인명 | 사망 | 실종 |
| 3,778 | 21,507 | 3,710 | 21,437 | 50 | 20 |

(1) 선종별

선종별 사고로는 어선이 1,996척(52.8%)으로 가장 많았고, 레저선박 923척(24.4%), 낚시어선 296척(7.8%) 순으로 발생하며 이들 선박이 전체 사고의 85%를 차지하였다.

해양레저산업의 발달과 바다낚시가 보편화 되면서 해양활동 인구가 점차 늘어남에 따라 매년 레저선박에 의한 사고가 증가하고 있어(전년 대비 31척(3.5%) 증가) 레저사업자 및 이용객에 대한 지속적인 안전교육과 홍보가 필요할 것으로 보인다.

[표 2-14] 2020년 선종별 사고발생 현황

(단위: 척)

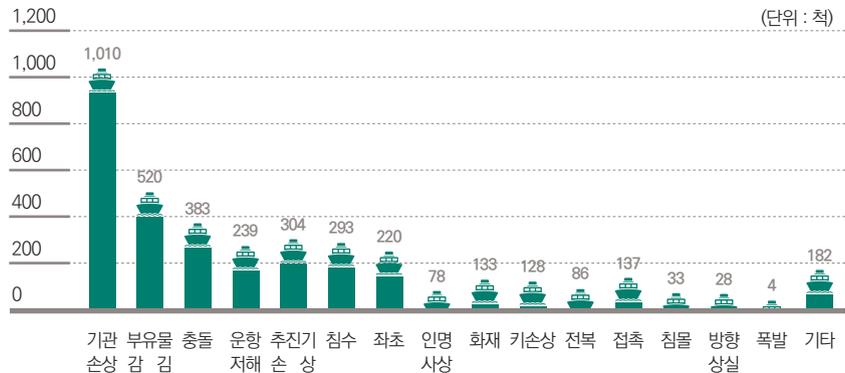


(2) 유형별

유형별로는 기관손상이 1,010척(26.7%)으로 가장 많이 발생하였고, 다음으로 부유물 감김 520척(13.8%), 충돌 383척(10.1%) 순으로 발생하였다. 기관 손상, 추진기 손상, 키 손상, 부유물 감김 등 단순사고가 2,411척(63.8%)으로 대부분을 차지하였고, 충돌·좌초·화재·전복·침수·침몰 등 중요사고는 1,148척(30.4%)으로 집계되었다.

[표 2-15] 2020년 유형별 사고발생 현황

(단위: 척)

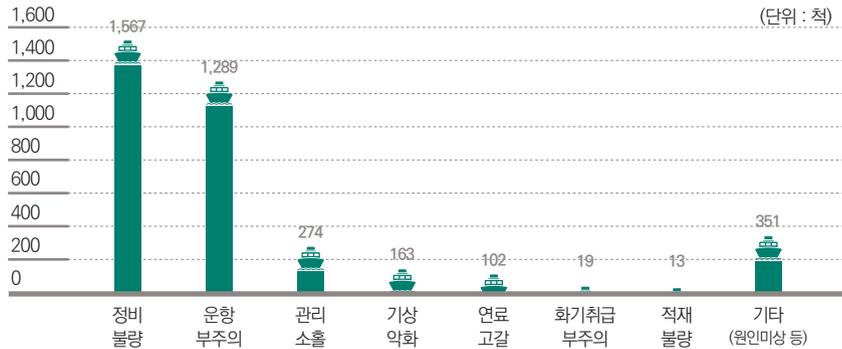


(3) 원인별

다음으로 사고발생 원인을 살펴보면 정비 불량에 의한 사고가 1,567척(41.5%)으로 가장 많은 비중을 차지하였고, 운항부주의 1,289척(34.1%), 관리소홀 274척(7.3%) 순으로 인적요인에 의한 사고가 큰 비중을 차지하는 것으로 나타났다.

대부분의 사고가 안전 불감증 등 인적요인에 기인한 것으로, 해상에서 발생하는 사고는 생명과 직결되는 경우가 많기 때문에 해양종사자를 대상으로 한 안전운항 교육과 관리 감독을 통해 사고발생에 대한 경각심을 항상 유지할 수 있도록 해야 할 것이다.

[표 2-16] 2020년 원인별 사고발생 현황

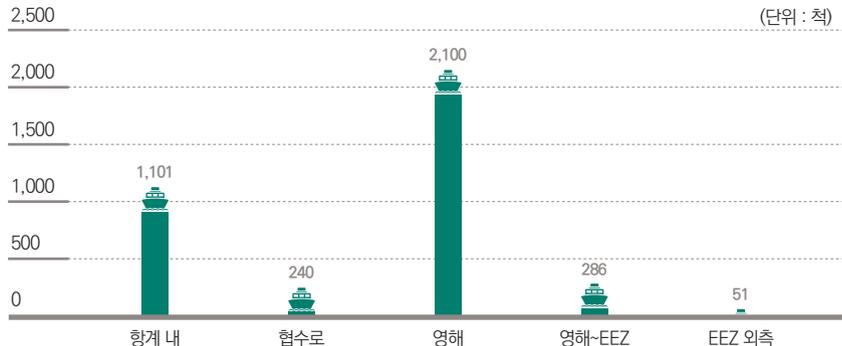


(4) 해역별

해역별로는 항계 내, 협수로 등 영해 내에서 발생한 사고가 3,441척(91.1%)으로, 선박사고의 대부분이 육지와 가까운 연안해역에서 발생하였고, 영해~EEZ 해역에서는 286척(7.6%), EEZ외측 해역에서 51척(1.3%)의 사고가 발생하였다.

선박 통항이 잦은 항로상에서 어선의 정박 및 조업과 대형화물선, 여객선, 유·도선 및 레저선박 등 선박의 교통량 증가로 인해 연안해역에서의 사고위험성은 갈수록 증가하고 있어 연안해역에 대한 집중적인 안전관리가 필요할 것으로 보인다.

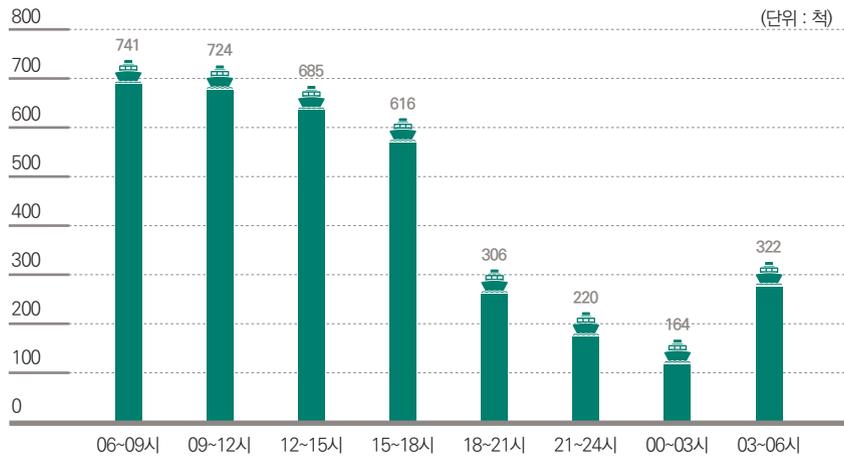
[표 2-17] 2020년 해역별 사고발생 현황



(5) 시간대별

시간대별로는 선박의 통항 및 조업활동이 집중되는 주간(06:00~18:00)에 2,766척(73.2%)이 발생하였고, 야간(18:00~06:00)에는 1,012척(26.8%)이 발생한 것으로 나타났다.

[표 2-18] 2020년 시간대별 사고발생 현황



(6) 월별

월별로는 9월에 486척으로 가장 많이 발생하였고, 10월 420척, 8월 387척, 7월 358척 등 주로 가을철과 여름철에 사고가 많이 발생하였다. 가을철 성어기로 조업횟수가 늘어나고, 무리한 조업 등으로 인한 선박 간 충돌사고가 증가하는 시기인 만큼 각별한 주의가 요구된다.

[표 2-19] 2020년 월별 사고발생 현황



(7) 관서별

지방청별로는 섬이 많고 선박 통항량이 많은 서·남해권 해역에서 특히 많이 발생하는 것으로 나타났다. 서해지방청 관할 해역이 993척(26.3%)으로 가장 많았고, 남해지방청 879척(23.3%), 중부지방청 851척(22.5%) 순으로 발생하였다.

관서별로는 통영서가 332척(8.8%)으로 가장 많았으며, 목포서 327척(8.7%), 인천서 252척(6.7%), 서귀포서 251척(6.6%), 제주서 243척(6.4%), 태안서 220척(5.8%) 순으로 사고가 발생하였다.

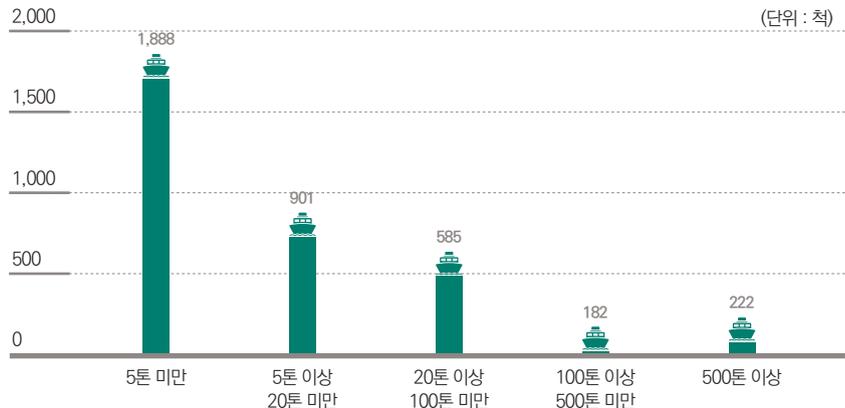
[표 2-20] 2020년 관서별 사고발생 현황



(8) 톤수별

톤수별로는 5톤 미만의 선박이 1,888척(50%)으로 가장 많이 발생하였고, 5톤 이상 20톤 미만 선박이 901척(23.8%), 20톤 이상 100톤 미만의 선박이 585척(15.5%) 순으로 발생하여 20톤 미만의 소형 선박이 전체의 73.8%로 대부분을 차지하였다.

[표 2-21] 2020년 톤수별 사고발생 현황



02. 해양재난 대비·대응 체계 구축

수색구조과
경감 최승만

가. 해양재난의 정의

(1) 재난 및 안전관리 기본법

「재난 및 안전관리기본법」에서의 ‘재난’이란 국민의 생명·신체 및 재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것으로서 태풍, 홍수, 호우(豪雨), 강풍, 풍랑, 해일(海溢), 대설, 낙뢰, 가뭄, 지진, 황사(黃砂), 조류(藻類) 대발생, 조수(潮水), 화산활동, 소행성·유성체 등 자연우주물체의 추락·충돌, 그 밖에 이에 준하는 자연현상으로 인하여 발생하는 재해, 화재·붕괴·폭발·교통사고·화생방사고·환경오염사고, 그 밖에 이와 유사한 사고로 대통령령이 정하는 규모 이상의 피해, 에너지·통신·교통·금융·의료·수도 등 국가기반체계의 마비와 전염병 확산 등으로 인한 피해를 말한다. 따라서 해양재난이란 위의 재난 유형 중 해양이라는 공간에서 발생하는 재난의 개념으로 해석할 수 있다.

(2) 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」(이하 ‘수상구조법’)에서는 ‘조난사고’를 수상(해수면 또는 내수면)에서 선박·항공기 및 수상레저기구 등의 침몰·좌초·전복·충돌·화재·기관고장 및 추락 등과 사람의 익수·추락·고립·표류 등으로 인하여 사람의 생명·신체 및 선박 등의 안전이 위험에 처한 상태로 정의하고 있다.

나. 해양재난에 대한 대비·대응 활동

(1) 수난대비계획 수립 시행

해양경찰은 「수상구조법」에 따라 해상에서 자연적·인위적으로 발생하는 모든 수난으로부터 사람의 생명·신체·재산을 보호하고, 효율적인 수난구호를 위해 매년 유관기관 간 공조협력을 증진하며 각종 장비·인력 상호지원 및 응급 자재 보급 등을 포함하는 범국가적 수난대비집행계획을 수립·시행하고 있다.

2020년 집행계획의 주요 추진과제는 4차 산업기술 적용 수색구조체계 개선, 통합 민간해양구조세력 발전 기반 마련, 해양재난에 대한 현장의 대응능력 제고, 해양재난 대비·대응체계 고도화, 해양재난 국제협력 강화 등 5가지로 하여 미래형 수색구조체계로의 정책변화에 중점을 두고 대책을 수립·시행하였다.

(2) 수난구호의 총괄·조정과 유관기관과의 협력체계 구축

해수면에서의 수난구호에 관한 사항의 총괄·조정, 수난구호 협력기관과 수난구호 민간단체 등이 행하는 수난구호활동의 역할조정과 지휘·통제 등을 위하여 중앙구조본부를 비롯한 각급 구조본부를 두고, 수난구호협력기관 및 관련 단체 간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 각 급 구조본부의 장 소속으로 해상수난구호 대책위원회를 두고 있다.

한편 기존 정부부처 공무원 중심의 해상수난구조대책위원회를 민간전문가를 확충한 해양수색구조기술위원회로 개편하여 사고발생 시 전문적이고 과학적인 자문을 통해 수색구조 활동을 실질적으로 지원하기 위해 수상구조법 개정을 추진 중이다.

[그림 2-11] 해양재난 대비·대응을 위한 활동



- ▶ 해상수난구조대책위원회
 - ▶▶ 민·관·군 합동훈련
 - ▶▶▶ 국민참여형 교육훈련

(3) 민·관·군 합동 수난대비 기본훈련 집행

수난대비기본훈련은 「수상구조법」에 따라 해양경찰청 및 소속기관에서 실시하는 해양재난 대비훈련으로, 수난구조협력기관 및 민간단체와의 공조 협력체계 구축을 위해 2016년부터 해양경찰청은 연 1회, 소속기관(지방청 및 해경서)은 분기 1회 이상 실시하고 있다.

여객선 침몰 및 항공기 해상추락 등 대형 해양사고 발생을 가정하고 군, 소방, 지자체 등 유관기관과 민간해양구조대 소속 어선 등을 참여시켜 민·관·군이 합동으로 훈련을 함으로써 해양사고 대응역량을 지속적으로 강화해 나가고 있다.

훈련과정에는 일반 시민 등 국민이 참여하여 심폐소생술 실습 등 안전교육도 병행하는 등 해양사고에 대한 안전의식을 향상하고 있다.

[표 2-22] 수난대비 기본훈련 실적

| 연도 | 횟수 | 기관·단체 | 함선 | 인원 |
|-------|------|-------|--------|---------|
| 2018년 | 101회 | 769개소 | 1,075척 | 16,176명 |
| 2019년 | 99회 | 849개소 | 1,005척 | 16,032명 |
| 2020년 | 88회 | 466개소 | 720척 | 8,308명 |

특히 2020년부터 훈련 방법의 변화를 시도했다. 먼저 인력과 장비투입 규모를 줄여 참여 인원은 지난해 대비 48%, 함선도 28% 감축하면서 드론과 같은 첨단 장비를 활용한 기술 집약적 훈련을 실시하였다. 코로나19 확산 상황에서도 중단 없는 훈련 집행을 위해 규모 위주의 훈련에서 품질 향상에 집중하는 방향으로 개선하였다.

또한, 예측 가능한 상황을 반복 숙달하는 방식에서 벗어나 급변하는 해양 환경에 대비할 수 있도록 영상회의를 활용하여 토론식 훈련을 개최하고, 대응 방안을 공유함으로써 구조 능력을 배양하는 방식으로 개선하였다.

(4) 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리

연간 해양사고 발생 환경의 특성에 따라 시기를 농무기, 태풍 내습기, 동절기 등으로 구분하여 사전 대비하고 있으며, 소속관서별 관할 해역의 특성을 고려한 자체 해양사고 대비·대응 계획 수립하여 선제적 예방활동을 전개하고, 해양사고 발생 시 신속 대응할 수 있도록 태세를 갖추고 있다.

[표 2-23] 시기별 설정단계

| 구분 | 3~7월 | 6~10월 | 11~2월 |
|--------|--|--|---|
| 시기 | 농무기 | 태풍내습기 | 동절기 |
| 특징 | <ul style="list-style-type: none"> 해상에 짙은 농무 발생 총돌·좌초 사고 발생 증가 | <ul style="list-style-type: none"> 태풍이 해·육상에 영향 장기계류선박 대비 필요 | <ul style="list-style-type: none"> 수온저하로 사망률 증가 전열기로 화재발생 증가 |
| 대비, 대응 | <ul style="list-style-type: none"> 레이다·기관·조타기 등 사전 안전점검 VTS 모니터링 강화 긴급구조대응태세 유지 | <ul style="list-style-type: none"> 장기계류, 감수보존 비상사태 대비 지자체 등 협력 강화 긴급구조대응태세 유지 | <ul style="list-style-type: none"> 구조장비 점검 및 화재 예방 교육 긴급구조대응태세 유지 |

최근 10년간 국내에 영향을 준 태풍은 총 40개로 연평균 약 4개가 내습하였으며, 월별로는 8월 13개(31%), 7월 11개(28%), 9월 10개(23%)로 7~9월 기간 중 32개가 발생하여 전체의 82%를 차지하고 있다.

[표 2-24] 최근 10년간 국내 영향 태풍 현황

(단위 : 년, 개)

| 구분 | 계 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 계 | 40 | 3 | 5 | 3 | 4 | 4 | 2 | 3 | 5 | 7 | 4 |
| 6월 | 4 | 1 | - | 1 | - | 1 | - | - | 1 | - | - |
| 7월 | 11 | 1 | 2 | - | 3 | 2 | - | 2 | | 1 | - |
| 8월 | 13 | 1 | 2 | 1 | - | 1 | - | - | 2 | 3 | 3 |
| 9월 | 10 | - | 1 | - | - | - | 2 | 1 | 2 | 3 | 1 |
| 10월 | 2 | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - |

태풍이 발생한 경우 해양경찰은 인명피해 예방에 역량을 집중한다. 이를 위해 선박이동 대피명령을 발령하고 있는데, 위험 구역을 항해하는 선박이 조난당할 우려가 있는 경우 해양경찰관서의 장은 선박에 대하여 안전해역으로 이동하도록 명령하며 이에 따르지 않을 경우 과태료를 부과한다. 실제로 제8호 태풍 '바비'가 북상했을 당시 명령을 위반하고, 항해한 외국적 화물선에 대하여 과태료를 부과한 사례가 있다.

특히 2020년부터는 포괄적 선박 이동·대피명령이라는 개념을 처음 도입하였다. 포괄적 선박 이동·대피명령이란 태풍 등으로 항행위험이 현저한 경우 특정 해역을 사전에 선정하여 선박이 진입하지 못하게 하는 것으로, 기존의 선박을 대상으로 발령했던 방식보다 확장하여 위험 요소를 사전에 차단하는 것이다.

이러한 노력으로 최근 5년간 태풍 특보 발효 시 우리나라 인근 해역에서 240척의 크고 작은 선박사고가 발생하였으나, 단 한 명의 인명피해도 발생하지 않았다. 태풍과 같이 예측이 가능하고 반복되는 풍수해에 대해서는 대비를 철저히 하여 인명피해 예방을 지속해 나갈 것이다.

F · O · C · U · S



국민안전을 위한 민간해양구조대의 궐목할만한 성장

1. 민간해양구조대의 발자취

1997년 해양경찰청 최초로 민간자율구조대(민간해양구조대의 옛 이름)가 통영에서 해양구조에 뜻이 있는 어민 등 관내 지역주민을 중심으로 설립되었다. 이후 바다안전지킴이, 블루가드 봉사대 등 여러 이름으로 전국에 소규모 민간해양구조자원이 자율적 또는 해양경찰의 주도로 확산되었고, 2012년에 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」(이하 수상구조법)에 ‘민간해양구조대원’이라는 정식 명칭으로 성문화되면서 현재에 이르고 있다.

2. 양적 성장과 활동영역 확장

연간 2,000여 건의 크고 작은 해양사고가 발생하고, 대한민국 남한 면적의 약 4.5배에 이르는 광활한 바다에서 신속한 구조를 위해서는 정부 대응만으로는 한계가 있다. 이처럼 민간의 도움이 절실한 가운데 최근 전체 해양사고 구조실적의 22%가 민간에 의해 이뤄지는 등 민간 구조자원과의 협력의 중요성이 부각되고 있다. 이에 해양경찰청은 민간구조대원 확대 정책을 추진한 결과, 전년 4,681명에서 2020년 7,491명까지 인원이 대폭 확충되었다. 또한, 단순히 인원을 늘리는

것이 아니라 기존 어업인에 더해 수상구조사, 드론운용자, 서퍼 등 다방면의 전문성을 가진 민간 구조인력을 흡수하고, 사고대응은 물론 예방 활동까지 전개하고 있다.

[표 2-25] 민간해양구조대 인력 현황

(단위 : 명)

| 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|-------|-------|-------|
| 3,944 | 4,681 | 7,491 |

[그림 2-12] 완도, 전복사고 승선원 3명 전원 구조



2020.3.3 09:52경 완도군 조약도 인근에서 어선 전복. 인근 조업 중이던 완도 민간구조대원 000이 신속히 현장 이동, 승선원 3명 전원 구조

[그림 2-13] 목포, 예인선 침몰사고 승선원 3명 구조



2020.7.23 13:08경 전남 영광 송이도 인근 해상에서 예인선이 기상불량으로 침몰. 인근 조업 중이던 목포 민간해양구조조대 김00, 최00이 예인선 승선원 3명 구조 완료

[그림 2-14] 여수, 낚시어선 침수사고 승선원 9명 전원구조



2020.11.08 12:50경 여수에서 낚시어선 침수. 인근 조업 중이던 민간해양구조대원 정00이 사고 장면 목격 후 접근, 해상 표류자 승선원 9명 전원 구조

[그림 2-15] 완도, 해상추락 익수자 직접 입수 구조



2020.11.17 11:50경 전남 완도항에 계류선박에 이동 중 해상으로 추락. 인근에서 작업 중이던 민간해양구조대 이00, 마00씨가 발견하고, 직접 입수하여 익수자 구조

[표 2-26] 최근 3년간 구조실적 현황

(단위: 구조척수)

| 구분 | 계 | 해경 | 민간 | 자력 | 기타 |
|-------|-------|------------------|------------------|----------------|---------------|
| 2018년 | 3,434 | 2,107 (61.3%) | 781 (22.8%) | 432 (12.5%) | 114 (3.4%) |
| 2019년 | 3,820 | 2,267 (59.3%) | 651 (17.1%) | 639 (16.7%) | 263 (6.9%) |
| 2020년 | 3,778 | 1,630 (43.1%) | 1,040 (27.6%) | 785 (20.8%) | 323 (8.5%) |

4. 전문성 강화와 처우개선 노력

구조상황은 다양하고 예측하기 어려워 위험에 항상 노출되기 때문에 민간해양구조대원의 구조역량강화를 위한 전문적인 교육훈련 필요성이 제기되었고, 한국해양구조협회 등 전문기관을 통해서 교육을 받을 수 있게끔 법적·제도적 지원 등 상시 교육훈련 체계를 마련하였다. 또한, 민간해양구조대원 지원 사업 예산을 확보하여 2020년도에 최초로 피복, 상해보험 등 복지혜택을 추진하였다. 현재 민간해양구조대원에게 지급되는 수당은 활동비와 유류비로서 매년 수당증액을 위한 예산확보를 위해서 노력 중이나 보다 많은 국민의 관심과 지원이 필요한 실정이다.

[표 2-27] 민간해양구조대와 의용소방대 비교

| 구분 | 민간해양구조대 | 의용소방대 |
|------|---------------------------|----------------------------|
| 근거 | 수상구조법 | 의용소방대법 |
| 인원 | 7,491명 | 96,561명 |
| 임무 | 해양사고 예방, 구조대응 등 지원 | 화재진압·구조구급 등 지원 |
| 총예산 | 18.94억 원 (1인당 약 25만 원) | 689.32억 원 (1인당 약 71만 원) |
| 수당 | 6.5억 원 | 406.07억 원 |
| 장학금 | - | 57.34억 원 |
| 피복 | 1.81억 원 (기동복) | 91.39억 원 (근무복, 정복 등) |
| 재해보상 | 7.67억 원 | 1.54억 원 |
| 교육훈련 | 2.96억 원 | 14.5억 원 |
| 행사지원 | - | 15.35억 원 (경연대회) |
| 장비지원 | - | 14.74억 원 |

| | | |
|----|---|------------------------|
| 기타 | - | 88.39억 원 (운영비, 출장비) |
|----|---|------------------------|

5. '한국해양구조협회', 우리는 하나

한국해양구조협회는 지난 2013년 1월 23일 수색구조를 지원하는 봉사단체로 비영리 사단법인으로 창립되었다. 수색구조, 구난기술 교육연구 및 지원과 민간해양구조대원을 관리하고, 교육 훈련하는 임무를 가지고 있으며 「수상구조법」에 그 설립 근거가 명시되어 있는 법정단체이다. 반면에 민간해양구조대는 그간 조직 체계가 없이 지역주민으로 구성된 점조직 형태의 모임에 불과하였다. 이에 해양경찰은 양분되어 있는 민간구조세력을 하나로 통합하여 효율적으로 민간구조세력 동원과 체계적 관리를 꾀하고자 2020년 7월 전국 민간구조세력 통합을 마무리하였다.

[그림 2-16] 해양구조협회-민간해양구조대 통합선포식



6. 우리가 가야 할 길

포스트 코로나, 4차 산업혁명 등 미래의 사고 유형은 복잡·다변화되고 있다. 정부세력의 한계를 인식하고, 민간과 손을 맞잡아 선진 민·관 해양구조협력 거버넌스 구축이 필요한 시점이다. 민간해양구조대가 의용소방대, 미국 코스트가드 보조대(USCG Aux.)와 같은 조직으로 탈바꿈되는 것이 우리가 가야 할 길이다.

03. 해양사고 구조대응체계 강화

수색구조과
경위 박인호

가. 해양사고 구조대응 역량 강화

(1) 조난자의 마지막 희망, 해양경찰구조대

연안에서 해양사고가 발생했을 때 신속하게 사고현장에 투입되어 구조·구급 임무를 담당하고 있는 해양경찰구조대는 2007년 7월 창설된 이후 각 해양경찰서에 배치되어 관할해역의 해양사고에 대응하고 있다.

해양경찰구조대의 구조역량 강화를 위해 군 특수부대 출신 등 전문 구조인력을 확보하고 최신 구조·구급장비를 확충하는 한편, 해양사고대비 구조훈련을 반복·숙달하여 고도의 인명구조 능력을 갖추기 위해 노력하고 있다.

2020년에는 구조인력 138명을 신규 채용하였고, 신임 구조직별 경찰관 대상 구조전문화 초급과정(2회/100명), 재직 중인 구조직별 경찰관 대상 전복선박구조과정(신설/8회/156명)을 운영하는 등 전문화 교육을 통해 기본 구조역량을 확보하고, 전문구조기법을 습득하도록 하였다.

[그림 2-17] 실전형 현장 교육훈련



▶ 전복선박 대비 훈련
▶ 차량 해상추락 대비 훈련

(2) 대형·특수 해양사고대응 전문기관, 중앙해양특수구조단

해양에서 각종 선박의 충돌, 침몰 등으로 인해 대형·특수사고가 발생했을 때 신속하게 현장에 투입되어 특수구조 임무를 수행하기 위해 2014년 12월 23일 ‘중앙해양 특수구조단’이 창설되었고, 2015년 11월 30일, 동해(동해), 서해(목포) 지역 해양특수 구조대가 추가로 설치되었다.

중앙해양특수구조단에는 최첨단 구조장비와 전문 구조훈련으로 무장된 최정예 구조대원을 배치하고 있으며, 해양경찰구조대 임무 외에도 전국 해역에서 발생하는 다중이용선박 전복·침몰, 선박화재 및 유해화학물질사고 등 대형·특수해양사고에 투입되어 국민의 소중한 생명을 구하기 위해 항공기와 구조보트·함정 등을 이용한 24시간 출동태세를 유지하고 있다.

또한 잠수지원함·ROV·드론·SSDS(표면공급식잠수체계)·테크니컬 잠수장비 등 최신수색구조 장비를 확충하여 깊은 수심과 넓은 해역 및 높은 위험성으로 인력 대응에 한계가 있는 해양사고에 대응하기 위해 노력하고 있으며, 중앙해양특수구조단 대원 외 구조대원을 대상으로 잠수·로프·항공 구조교육 등을 실시하여 해양경찰의 구조 전문성 향상에도 기여하고 있다.

- ▶ 해상투입
- ▶▶ SSDS 훈련
- ▶▶▶ ROV 운용

[그림 2-18] 중앙해양특수구조단 훈련



(3) 현장 대응세력 구조역량 강화

해양경찰은 2016년부터 구조직별이 아닌 경찰관을 대상으로 ‘구조대원 자체양성과정’을 운영하여 올해까지 68명의 전문 구조인력을 배출하였으며, 2019년부터는 함정, 파출소 배치 중인 일반경찰관을 대상으로 긴급구조과정을 운영하여 1,102명의 초동구조요원을 양성하여 해양경찰의 초기 현장 구조능력을 강화하였다.

다만 2020년은 코로나19의 여파로 교육 진행에 애로점이 많이 발생했다. 구조 교육훈련은 현장 구조능력 향상에 필수 요소이고, 현장 구조능력은 국민의 생명·안전과 직결되는 만큼 지역별 이동을 제한하고 교관인력을 양성하여 경찰서별 교육을 진행하는 등 방역지침을 준수하며 구조역량을 향상시키기 위해 노력 중이다.

또한, 구조대원 개개인의 역량을 진단하여 현장에서의 효율적인 인력 운용을 위해 구조직별을 대상으로 구조 등급제를 도입하였다. 경력·교육훈련·체력·구조분야 자격증 4가지로 기준을 설정하고, 개인별 구조역량을 측정하여 2급구조사-1급구조사-구조마스터 3단계로 나누어 등급을 지정하였다. 이로써 역량별 균형 있는 인력배치 기반을 마련하고, 자발적인 구조능력개발 동기를 부여하였으며 향후 지속적인 구조대원 등급관리를 통해 해양경찰 구조역량이 한층 더 향상될 수 있는 기틀을 마련하였다.

(4) 해양에서의 구급역량 강화

해상이나 도서지역에서 응급환자가 발생하였을 때, 대부분의 환자들을 해양경찰의 경비함정과 항공기 등을 이용하여 육상 또는 병원으로 이송하고 있으며 의료 사각지대에 있는 해양종사자와 도서민에게 전문 의료서비스를 제공하기 위해 경비함정·항공기에 구급장비 및 의료시스템을 설치하여 ‘바다 앰블런스’ 역할을 하고 있다.

특히 함정에서 운용하는 해양원격응급의료시스템은 전문의사가 영상을 통해 환자의 상태를 보고 응급구조사 자격을 가진 경찰관에게 의료지도를 하는 시스템으로 신속한 응급처치를 제공하도록 하여 국민들의 의료지원에 큰 역할을 하고 있다.

2020년에는 구급인력 59명을 신규 채용하였고, 전국 항공대 구급 직별 경찰관을 대상으로 헬기 EMS과정 교육(8명, 2020.7.6.~10.)을 통해 다양한 응급상황에 대한 지식 습득 및 국내·외 현장 사례 공유를 통하여 응급처치 역량을 확보하였으며 원자력의학원 주관 ‘방사능 위기대응 구급과정’ 위탁교육(12명, 2020.11.30.~12.11.)으로 구급대원의 방사능 누출 대응역량도 강화하였다.

04. 국제적 수색구조 협력

수색구조과
경사 김민현

[표 2-28] 해양경찰 구급인력 채용 현황

| 계 | 2007 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 181 | 15 | 5 | 8 | 7 | 3 | 7 | 10 | 9 | 22 | 15 | 21 | 59 |

가. 인접국 간 교류 협력

(1) SAR 협약 국내 이행 기관으로서의 역할

국제 SAR 협약(1979년)은 해상에서 조난자를 신속하고 효과적으로 구조하기 위해 연안국 간 수색구조 협력체계를 구축하는 것을 목표로 제정되었다. 1979년 4월 27일 독일 함부르크에서 체결되어 1985년 6월 22일 발효되었으며 우리나라는 1995년 10월 4일 발효하였다.

해양경찰청은 국제 SAR 협약의 국내 이행 기관으로서, 해상에서의 조난선박 및 인명에 대한 수색구조 업무를 수행하고 있으며, 1990년 5월 25일 「대한민국 정부와 일본국 정부 간의 해상에서의 수색·구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정」과 2007년 4월 10일 「대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정」, 그리고 2016년 9월 3일 「대한민국 정부와 러시아연방 정부 간의 해상수색 및 구조 분야에서의 협력에 관한 협정」을 체결하는 등 한반도 주변국들과의 수색구조 협력활동을 강화해 나가고 있다.

(2) 인접국 간 교류 협력 활동

① 한·중·일·러 수색구조 정례회의

동북아시아 해역 인접국가 간의 수색구조 협력을 위해 1996년 한국·일본·러시아 3개국 수색구조회의를 시작으로, 1997년 2차 회의부터 중국이 참여한 뒤, 매년 4개국이 순차적으로 개최하는 '한·중·일·러 수색구조 정례회의'에 참가하고 있다. 2020년에는 코로나19 확산으로 회의는 취소되었지만, 중국과 20회, 러시아와 3회의 수색구조 합동 작전 및 일본과의 2회의 수색구조 연합훈련이 있을 수 있었던 것은 4개국 간 공고한 협력체계 때문이라고 할 수 있다.

② 인접국과의 수색구조 연합훈련

코로나19의 확산으로 러시아와의 연합훈련은 취소되었지만, 일본과는 비대면 연합훈련을 실시하였다.

동해지방 해양경찰청은 6월 17일 포항 구룡포 동방 137 해리 한·일 중간해역에서 일본 해상보안청 제8관구 세력과 선박 화재사고를 가정한 수색구조 연합훈련을 실시하였고, 남해지방 해양경찰청은 10월 7일 부산 태종대 동방 20해리 공해상에서 일본 해상보안청 제7관구 세력과 선박 침몰을 가정한 수색구조 연합훈련을 실시하였다. 감염병 확산상황이 정상화되면 러시아를 비롯한 다른 국가와의 연합훈련도 추진할 계획이다.

③ 수색구조 국제 통신훈련 및 도상훈련

국의 해양사고 대응능력의 향상과 숙달을 위하여 인접 국가의 구조조정 본부(RCC : Rescue Coordination Center)와 해양사고를 가정한 시나리오를 토대로 전화·팩스 등의 통신망을 이용한 통신훈련을 매년 실시하고 있다.

2020년에는 일본, 중국, 인도, 베트남, 파키스탄과 통신 훈련을 실시하였다. 또한 3월에는 제8차 인도 수색구조 훈련 (SAREX-20)에 참가하여 항공·해양에서의 수색구조 응화방안에 대해 논의하고 전략 도출 및 도상훈련을 실시하였다.

[그림 2-19] 일본 해상보안청과의 연합훈련



[그림 2-20] SAREX-20 도상훈련



나. UN 산하기구(IMO, ICAO) 수색구조 회의 참가

해양경찰은 UN산하 국제해사기구(IMO) 및 국제민간 항공기구(ICAO)의 수색구조회의에도 적극 참여하고 있다.

국제해사기구(IMO)의 해상안전 및 발전방안을 협의하는 해사안전위원회(MSC)와 산하의 항해통신 수색구조 전문 위원회(NCSR) 및 국제민간항공기구(ICAO)의 아태지역 수색구조회의(APSAR)에 매년 참석하여 수색구조 국제 동향 및 표준화방향을 논의하고 있다.

[그림 2-21] 원격으로 진행되는 IMO 회의



F · O · C · U · S



국가 간 해양사고 수색구조 협력 사례

1. 남극해, 원양어선 조타기 고장

- ▶ (일시·장소) 2020.1.9. 21:49, 남극해
- ▶ (선박제원) 707홍진호(587톤, 원양어선, 39명)
- ▶ (사고개요) 남극해에서 조업 중 유빙과 충돌, 조타기 고장으로 구조요청
- ▶ (처리결과) 해양경찰은 사고해역 주변국(뉴질랜드, 칠레 등)과 국제협력 체계 구축, 쇄빙연구선 아라온호를 현지 급파, 유빙에서 안전한 해역 까지 예인

[그림 2-22] 707 홍진호와 아라온호



2. 파푸아뉴기니 근해 원양어선 침몰

- ▶ (일시·장소) 2020. 3. 21. 10:48 파푸아뉴기니 동방
- ▶ (선박제원) 림 디스커버러호(원양어선, 1,016톤, 부산, 24명)

- ▶ (사고개요) 파푸아뉴기니 근해에서 침몰 중으로 조난신호 발신, 해양경찰에서 인지
 - * 15:00경 림 디스커버러호 완전 침몰
- ▶ (처리결과) 해양경찰은 사고해역 주변국(호주, 파푸아뉴기니)과 협력체계를 구축, 인근해역 필리핀 어선에 신속히 구조협조 요청하여, 침몰선박의 부속선에서 구조를 기다리고 있던 승선원 24명 전원구조

[그림 2-23] 림 디스커버러호



3. 서귀포 근해 항행 화물선 응급환자 이송

- ▶ (일시·장소) 2020. 11. 21. 17:17 제주 차귀도 남서방 43해리
- ▶ (선박제원) SE KELLY호(벌크선, 23,232톤, 파나마, 21명)
- ▶ (사고개요) 중국출항 뉴질랜드로 항해 중 두부열상 환자(중국인) 발생하여 구조요청
- ▶ (처리결과) 서귀포 3006함 긴급이동하여 환자인수 및 제주 화순항 입항, 119 인계

[그림 2-24] SE KELLY호



05. 수상구조사 양성

수색구조과
경위 김순범

가. 수상구조사 국가자격 제도 신설 배경

주5일 근무제의 정착, 수상 여가활동 증가, 수상재난·안전에 관한 국민의 관심도 증가 등으로 수상에서 국민의 생명과 안전을 보호하기 위해 구조능력이 검증된 사람에게 수상구조사 자격을 부여하는 국가자격시험이 2017년 5월부터 시행되었다.

나. 자격 취득 절차 및 자격제도 운영 현황

해양경찰청장이 지정한 교육기관에서 이론(16시간)과 실습(48시간)의 사전교육을 이수하여야 실기시험에 응시할 수 있다. 실기시험 과목은 영법, 수영구조, 장비구조, 기본구조, 종합구조, 응급처치, 구조장비 사용법이다. 합격기준은 7과목의 과목별 총점의 40% 이상을 득점하고 총점 평균 60점 이상을 득점해야 한다.

수상구조사 자격시험에 대한 수요는 꾸준히 증가하여 2019년에는 자격시험이 신설된 해에 비해 두 배 이상의 시험이 집행(2017년 17회 → 2019년 42회)되었다.

한편 2020년은 코로나19로 인해 시험 집행이 축소될 수밖에 없었으나 자체 방역지침을 마련하고 비대면 합격확인서를 발급하는 등 중단 없는 자격제도 운영을 위한 대책을 수립·시행하여 2020년 396명을 포함해 자격시험 신설 이후 2,162명의 수상구조사가 배출되었다.

[그림 2-25] 수상구조사 교육 및 시험과정



▶ 실기시험
▶ 보수교육

다. 수상구조사 직무 분야

수상구조사는 해수욕장, 강이나 호수 등 내수면, 수상레저사업장, 수영장, 물놀이 공원(워터파크), 선박, 해안 유원지(마리나) 등에서 인명구조요원이나 안전관리자로 근무할 수 있다.

또한, 교육부 지정 초등학교 생존수영 강사나 국민 안전교육 진흥 기본법에 따른 안전교육 전문 인력으로도 활동할 수 있다.

[표 2-29] 수상구조사 활동분야

| 연번 | 직무 | 관련 근거 |
|----|-----------------|--------------------------------------|
| 1 | 수영장 수상안전요원 | 「체육시설의 설치·이용에 관한 법률」 시행규칙 제23조 |
| 2 | 물놀이 유원시설 안전요원 | 「관광진흥법」 시행규칙 제39조의2 |
| 3 | 유·도선 인명구조요원 | 「유선 및 도선 사업법」 시행령 제20조 |
| 4 | 물놀이형 안전요원 | 「어린이놀이시설 안전관리법」 시행규칙 제16조의2 |
| 5 | 안전 전문인력 | 「청소년활동 진흥법」 시행규칙 제15조의4 |
| 6 | 인명구조요원 | 「마리나항만의 조성 및 관리 등에 관한 법률」 시행령 제32조의2 |
| 7 | 낚시어선 안전요원 | 「낚시 관리 및 육성법」 시행규칙 제18조의2 |
| 8 | 안전교육 전문인력 | 「국민 안전교육 진흥 기본법」 시행령 제2조 |
| 9 | 사업장 인명구조요원 | 「수상레저안전법」 시행령 제37조제1항 |
| 10 | 해수욕장 안전관리요원 | 「해수욕장 안전관리에 관한 지침」 제11조 |
| 11 | 수상형 체험활동 안전관리요원 | 「연안사고예방법」 시행규칙 제6조제4항 |
| 12 | 생존수영 강사 | 「교육부, 초등 생존수영실기교육 계획」 |

라. 미래 전망

(1) 수상 구조·안전 분야의 유일한 국가자격으로 취득수요는 점차 증가

수상구조사는 수영 구조기술, 강인한 체력과 정신력, 응급처치 등의 전문적인 능력이 갖추었다고 인정되는 사람에게 실기시험을 통해 자격을 부여한다. 시험 응시자는 해양경찰관과 소방관 및 준비생, 군 특수부대 출신, 해양·응급·체육계열의 학생, 수영선수·강사, 수영동호인, 수상관련 종사자 등으로 다양하고, 수상구조사 자격증을 취득하여 직업의 전문성을 키우고 취업 등에 활용하려는 수요는 점차 증가할 전망이다.

[표 2-30] 수상구조사 국가자격 활용

- (해양경찰 채용) 구조직별 지원 조건, 자격증 가산점 5점 <해양경찰 승진 가점 0.4점>
- (학점은행제 학점인정) 레저스포츠 전공(전문학사)과 체육학(학사) 3학점 인정
- (해외활동) 아포스티유* 인증에 드는 시간·비용 절약을 위해 수상구조사 영문자격증 발급과 해외에서 활용할 수 있도록 수상구조사 관련 영문 소개 자료로 함께 제공

* 국내 사·공문서를 다른 국가에서도 인정받을 수 있도록 외교부에서 공식 확인해주는 절차

(2) 국민의 생명·안전을 지키는 민간 수상구조사 활동 영역 확대

2021년부터는 수상구조사 자격을 가진 사람을 민간해양구조대원으로 수시 모집하여 수상구조사가 구조현장 등에서 해양경찰과 함께 협력할 수 있는 기반을 마련할 계획이다. 민간 수상구조사는 해양사고 발생 시 해양경찰과 협력하여 구조 활동을 펼쳐나가고, 평상시에는 예방순찰 활동과 교육·훈련을 통해 구조역량을 강화해 나갈 예정이다.

[그림 2-26] 민간해양구조대 수상구조사 활동사항



- ▶ 바다에 빠진 낚시객 구조
- ▶▶ 해변 익수자 구조
- ▶▶▶ 해양사고 훈련 참가

(3) 해수욕장의 민간 수상구조사 수요 증대 예상

2020년부터 일부 지방자치단체에서는 사계절 안전한 해수욕장을 위해 폐장 기간에도 안전관리요원을 배치하고 있다. 최근 서핑 인구의 증가, 해양 관광문화 활성화, 수상 여가활동 증가 등으로 공인된 수상구조사의 수요는 점차 늘어갈 전망이다.

(4) 교육기관과의 상호 협력을 통한 보다 전문적인 수상구조사 양성

수상구조사 교육기관으로는 재난·안전·구조 분야 공공기관, 해양·수상안전 관련 대학교, 수상구조·잠수(스쿠버) 관련 협회 등 다양한 역량을 갖춘 기관들이 지정(31개소)되어 있다. 보다 전문적인 수상구조사 양성을 위해 교육내용의 연구·제도개선·구조역량 강화 방안 등에 관해 이들 기관과 상호 협력할 것이다.

※ 수상구조사 사전교육 이수, 시험일정, 응시방법 등은 해양경찰청 수상구조사 종합정보 누리집(<https://imsk.kcg.go.kr/CLMS/main.do>)에서 확인이 가능하다.

제3절

수상레저 안전관리 활동

01. 수상레저 법·제도개선을 통한 안전강화

수상레저과
경위 이승영

가. 수상레저 정의

(1) 수상레저활동

수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말한다.

(2) 수상레저기구

수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구를 말하며, '동력수상레저기구'란 추진기관이 부착되어 있거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구를 말한다. 수상레저기구 종류에 대해서는 「수상레저안전법」에서 정의하고 있다.

나. 수상레저 전망

국민들의 생활여건 향상과 다양한 여가·체험문화 확산으로 수상레저활동에 대한 국민의 관심 또한 증가하였다.

원거리(출발항로부터 10해리 이상) 수상레저활동 인구, 수상레저사업장 증가 및 지자체별 해양관광·레저 활성화 정책 등으로 인하여 수상레저활동에 대한 국민의 관심은 지속될 것으로 전망된다.

[표 2-31] 원거리 수상레저활동 인구 및 수상레저사업장 현황

| 구분 | 원거리 활동 인구(명) | 수상레저사업장(개소) |
|-------|--------------|-------------|
| 2018년 | 35,937 | 1,024 |
| 2019년 | 48,278 | 1,046 |
| 2020년 | 63,744 | 995 |

다. 법·제도 개선을 통한 안전강화

1999년 「수상레저안전법」의 제정 당시 소수의 국민이 즐기던 수상레저활동은 현재 다수 국민들의 보편적인 여가활동으로 자리매김하였다.

20여 년 동안 동력수상레저기구 조종면허 취득인원은 38.2배, 레저사업장은 31배 증가하였으며, 수상레저기구의 등록이 규정된 2006년 시장·군수·구청장에게 등록된 기구는 235대였으나, 2020년 기준으로 동력수상레저기구는 31,503대로 134배 증가하였다.

또한, 최근 신종·변종 레저기구의 등장 등 새로운 수상레저환경의 변화에 따라 이에 맞는 탄력적인 대응이 필요하다는 문제제기가 지속되어 왔다.

현재 수상레저 안전관리는 「수상레저안전법」이라는 하나의 법률에서 조종면허·수상레저사업·보험·안전관리·기구의 등록 및 검사 등 각기 다른 내용을 규율하고 있어 그 내용이 복잡하고 수범자인 국민의 입장에서 이해하기 어렵다.

이에 해양경찰청에서는 물적 안전기준에 해당되는 등록 및 검사에 관한 사항은 「수상레저기구의 등록 및 검사에 관한 법률」이라는 별도의 법으로 분리하여 제정할 예정이며 인적 안전기준에 해당되는 사항은 기존의 「수상레저안전법」에서 규율하되 그간 지적받았던 시스템 운영거기 및 보험과 관련된 사항 등을 새롭게 추가할 예정이다.

【표 2-32】 「수상레저안전법」 전면개편 추진 경과

- 2019. 10. 23 1차 연구용역 실시
* 수상레저안전법 법령정비 연구 (10.23~12.22)
- 2020. 3. 30 2차 연구용역 실시
* 수상레저안전법 체계정비 연구 (3.30~6.27)
- 2020. 12.15 국회의원 입법 발의
- 2021. 4. 27 국회 농림축산식품해양수산위원회 상정

「수상레저기구의 등록 및 검사에 관한 법률」(총6장 32개 조문)의 주요 내용은 다음과 같다.

- 해양경찰청장은 동력수상레저기구의 등록 및 검사에 관한 효율적인 제도를 확립하고, 등록 및 검사에 관한 사무를 지도·감독할 수 있도록 규정함
- 동력수상레저기구 안전사고를 예방하고, 소유자의 안전검사 유효기간 확인을 위해 안전검사필증을 발급받아 동력수상레저기구에 부착하도록 의무 규정을 신설함
- 그동안 국민에게 의무를 부과하는 사항임에도 법률상 근거 없이 해양경찰청 고시로 명시되어있던 동력수상레저기구의 설비, 무선설비, 위치발신장치 등 안전기준을 법률에 명시함
- 동력수상레저기구를 영업에 활용하는 수상레저사업장, 동력수상레저기구를 건조 및 개조하는 사업체 등에서 특정 행위자가 위반행위를 할 경우, 법인 또는 사용자 등에 대한 처벌 근거를 마련함으로써 법인 또는 사용자 등으로 하여금 위반행위를 미연에 방지하도록 유도함

02. 동력 수상레저기구 조종면허 시험

수상레저과
경사 정세광

한편, 등록 및 검사 관련 규정이 분리됨에 따라 기존 「수상레저안전법」은 면허, 사업, 보험, 안전관리 등 잔여조항을 재정비하였다. 전부 개정된 「수상레저안전법」(총8장 64개 조문)의 주요내용은 다음과 같다.

- 체계적인 안전관리를 위해 5년 단위의 수상레저안전관리 기본계획의 수립과 시행에 관한 근거 조문을 신설함
- 현재 운영 중인 수상레저종합정보시스템과 동력수상레저기구 등록 시스템의 운영 근거를 법적으로 마련하고, 보험가입 정보 제공 등의 규정을 신설함
- 경미한 위반 사항에 대한 과태료 상한액을 하향(100만 원 → 50만 원) 조정하고, 양벌규정을 추가함

가. 개요

「수상레저안전법」에 따라 최대출력 5마력 이상의 수상레저기구를 조종하고자 하는 사람은 일반조종면허 1급·2급 및 요트조종면허를 취득하여야 한다.

해양경찰은 전국 32개 조종면허시험장(일반시험장 24개소, 요트시험장 8개소)에서 연평균 500여 회의 조종면허시험을 집행하고 있으며 상시 필기시험을 위한 PC시험장 21개소(서울 한강파출소, 인천·평택·태안·보령·목포·여수·완도·군산·부산·울산·통영·창원·포항·속초·동해·제주해양경찰서 등)를 운영하고 있다.

수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적으로 노력한 결과, 면허제도 시행 이후 21년간 735,711명(필기 458,594명, 실기 277,117명)이 조종면허시험에 접수하여 266,194명(1급 81,154명, 2급 169,128명, 요트 15,912명)이 조종면허를 취득하였다.

면허보유자는 신규 발급일로부터 7년의 기간이 지나면 3시간의 수상안전교육을 수료한 후 조종면허를 갱신하여야 한다.

또한, ‘수상레저종합정보’ 홈페이지에서 동력수상레저기구 조종면허시험 및 수상안전교육 접수가 가능하며, 지역별 시험장 안내, 법령정보, 원거리 수상레저활동 인터넷 신고 등 수상레저 관련 서비스가 제공되고 있다.

나. 조종면허시험 집행

2000년 조종면허제도의 시행 이후 2005년부터는 매년 1만여 명이 조종면허를 취득하고 있다. 최근 5년간 97,576명, 연평균 19,000여 명이 면허를 취득하였다.

[표 2-33] 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수

(단위 : 명)

| 구분 | 계 | 일반1급 | 일반2급 | 요트 |
|-------|--------|-------|--------|-------|
| 2016년 | 16,511 | 5,070 | 10,251 | 1,190 |
| 2017년 | 21,596 | 5,545 | 14,311 | 1,740 |
| 2018년 | 21,241 | 5,401 | 14,308 | 1,532 |
| 2019년 | 17,822 | 3,898 | 12,794 | 1,130 |
| 2020년 | 20,406 | 4,552 | 14,485 | 1,369 |

[표 2-34] 동력수상레저기구 조종면허 필기시험 응시현황

(단위 : 명)

| 구분 | 응시 | 합격 | 불합격 | 합격률 |
|-------|--------|--------|--------|-------|
| 2016년 | 24,575 | 16,809 | 7,766 | 68.4% |
| 2017년 | 25,156 | 16,475 | 8,681 | 65.5% |
| 2018년 | 23,245 | 14,944 | 8,301 | 64.3% |
| 2019년 | 21,379 | 11,229 | 10,150 | 52.5% |
| 2020년 | 21,204 | 12,118 | 9,086 | 57.1% |

[표 2-35] 동력수상레저기구 조종면허 실기시험 응시현황

(단위 : 명)

| 구분 | 응시 | 합격 | 불합격 | 합격률 |
|-------|--------|--------|-------|-------|
| 2016년 | 17,402 | 14,174 | 3,228 | 81.5% |
| 2017년 | 17,073 | 13,971 | 3,102 | 81.8% |
| 2018년 | 16,060 | 13,280 | 2,780 | 82.7% |
| 2019년 | 12,479 | 10,283 | 2,196 | 82.4% |
| 2020년 | 12,857 | 10,771 | 2,086 | 83.8% |

[그림 2-27] 동력수상레저기구 조종면허시험



- ▶ 필기시험
- ▶▶ 실기시험
- ▶▶▶ 조종면허 시험장

다. 조종면허 대행기관

해양경찰은 관(官) 주도의 경직성을 탈피하고 민간의 자율성과 전문성을 활용하고자 「수상레저안전법」에 동력수상레저기구 조종면허시험·교육업무를 민간단체로 하여금 대행할 수 있도록 하여 2020년 현재 전국 23개 기관에 113개의 조종면허 대행기관을 두고 있다.

03. 예방중심 수상레저 안전관리

수상레저과
경위 옥윤석

[표 2-36] 조종면허 대행기관 현황

(단위 : 개소)

| 계 | 시험장 | 면제교육장 | 안전교육장 |
|-----|-----|-------|-------|
| 113 | 32 | 48 | 33 |

[표 2-37] 조종면허시험 기관 세부 현황

(단위 : 개소)

| 계 | 서울 | 경기 | 강원 | 충북 | 충남 | 전북 | 전남 | 경북 | 경남 | 울산 | 부산 | 제주 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 32 | 4 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 4 | 4 | 6 | 1 | 2 | 2 |

[표 2-38] 면제교육기관별 면제교육 이수현황

(단위 : 명)

| 연도 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 이수현황 | 2,351 | 7,372 | 7,604 | 7,360 | 9,532 |

가. 개요

수상레저에 대한 국민적 관심 증대와 개인소유 기구의 증가에 따라 체계적 안전관리 필요성이 대두되었으며 이에 따라, 지역·계절별로 집중되는 활동자 수요에 맞춰 시기별 집중 안전관리를 추진하는 등 사고예방을 위해 최선을 다하고 있다.

주요 추진사항

- ① 연간 계획에 따른 안전 위해요소 발굴 등 안전점검 실시
- ② 여름 휴가철 등 수상레저 성수기 집중 안전관리 추진
- ③ 금지구역, 사고다발지 등 집중관리구역 사고 예방활동 강화

[그림 2-28] 수상레저 안전문화 확산



또한, '수상레저종합정보' 홈페이지에서 동력수상레저기구 조종면허시험 및 수상안전교육 접수가 가능하며, 지역별 시험장 안내, 법령정보, 원거리 수상레저활동 인터넷 신고 등 수상레저 관련 서비스가 제공되고 있다.

나. 수상레저사업장 안전관리

국민 소득수준 향상과 다양한 미디어 노출 등으로 인한 수상레저 활성화에 힘입어 사업장은 매년 점진적으로 증가해왔고, 최근 5년 연속 약 1,000개소를 유지하고 있다.

*2016년 1,014 → 2017년 1,035 → 2018년 1,024 → 2019년 1,046 → 2020년 995개소

수상레저사업장 안전관리를 위해 등록관청인 해경서 및 지자체는 매년 지역별 특성에 맞는 안전관리 계획을 수립하여, 사업장 시설·기구·인명구조요원 등 전반적인 점검을 통해 사고예방 및 관리에 최선을 다하고 있다.

[그림 2-29] 수상레저사업장 안전점검



다. 관계기관 협업 안전관리

강·호수 등 접근성이 용이한 내수면은 한정된 수계 내 사업장 이용객과 개인 활동자가 집중되어 사고예방 및 질서유지를 위해 관계기관 협업이 어느 때보다 중요하다.

성수기 도래 전, 각 지자체 담당자 업무역량 강화를 위해 '내수면 수상레저안전관리' 교육 과정을 운영(32명 이수)하였고, 성수기에는 해경-지자체 합동 지도·단속반을 구성하여 운영하고 있다. *(2020년 실적) 총 33회, 72명 지원

한편, 내수면 안전관리 지원을 위해 지난해 신설한 수도권 수상안전지원센터를 전국 래프팅 수요의 약 78%를 차지하고 있는 강원권에 추가 설치(2021.7)하여 내수면 업무지원 체계를 강화하였다.

[그림 2-30] 내수면 수상레저 안전관리 지원



F · O · C · U · S

09

자율적 안전의식 정착, 수상레저 안전문화 확산 운동 추진

1. 수상레저 안전문화 확산운동

수상레저 활동인구의 증가와 더불어 급증하는 안전관리 수요에 발맞춰 안전사고 예방 및 안전문화 정착을 위해 레저 사업장, 동호회, 개인활동자 등을 대상으로 매년 안전문화 확산운동을 실시하고 있다.

[그림 2-31] 수상레저 안전문화 확산운동



2. 수상레저 안전의식 개선

전체 사고의 절반 이상을 차지하는 단순 부주의 등 안전의식 결여에 따른 사고를 예방하기 위해 활동자 안전의식 개선을 위한 활동을 다각적으로 추진한다. 또한, 동호회·학계교수 등 민간 전문가로 구성된 수상레저 안전리더를 통해 보다 많은 안전정보를 제공하고, 사고예방을 위한 안전 캠페인을 개최하는 등 다양한 방법으로 수상레저 활동자의 안전의식 개선을 위해 노력을 기울였다.

[그림 2-32] 수상레저 안전 캠페인



3. 수상레저 안전홍보 활동

기존 인쇄물 홍보에서 나아가, 언제 어디서나 휴대전화를 이용하여 안전수칙을 확인할 수 있도록 「모바일 안전 가이드」를 제공 중에 있다.

* 레저활동 신고 시 SMS 자동발송

[그림 2-33] 수상레저 모바일 안전 가이드



또한, 비대면 시대에 야외활동이 가능하고 비교적 접근성이 좋은 개인형 무동력기구 활동자가 증가함에 따른 안전사고 예방을 위해 영상을 제작·배포하였으며,

[그림 2-34] 카약 안전수칙 영상



아울러, 10해리(18.5km) 이상 원거리 수상레저 활동자의 안전을 위해 6월부터 다음과 같이 '원거리 수상레저 안전확인 캠페인'을 추진하고 있다.

[그림 2-35] 수상레저 안전 캠페인

"안전을 위해 안부를 전해 주세요!"

원거리 수상레저 안전확인 캠페인

만약의 사고 발생 시 신속한 구조 등을 위해 활동 중 자발적인 안전확인애 적극 동참해 주세요!

Step1 관할 파출소 연락처 확인하기(신고 시 SMS 제공)

Step2 파출소에 원거리 활동 안전상태 알려주기

- 1 출몰 직전(또는 직후) 실제 출항시간 알려주기
- 2 출항 3시간 경과 전·후 안전상태 알려주기
- 3 일몰 전·후 안전상태 알려주기 *해경근무지역 한정

CHAPTER



해양치안

공정한 해양 치안 질서 확립

- 제1절. 국민을 위한 해양경찰 수사개혁
- 제2절. 해양범죄 단속 활동
- 제3절. 국민에게 신뢰받는 해양범죄 수사
- 제4절. 해양 국제범죄 대응
- 제5절. 정보·보안 역량 강화
- 제6절. 국제 교류협력 강화



제1절

국민을 위한 해양경찰 수사개혁

01. 수사개혁 완성을 위한 전문성 강화

수사기획과 경위 박권수

가. 수사개혁의 첫 단계 2020년부터 시작

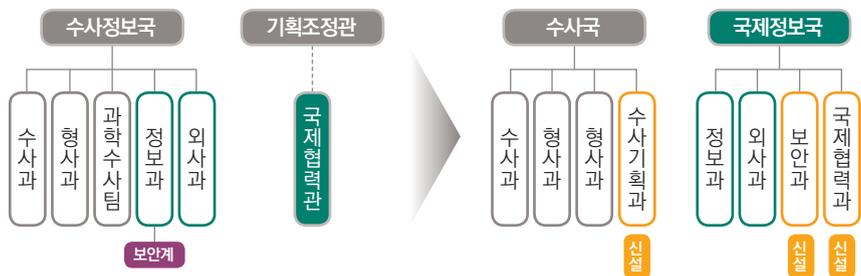
2020년 경·검 수사권 조정 이 가시화되기 시작하며 해양경찰청 내부에서도 ‘수사개혁 T/F팀’ 신설과 더불어 수사개혁을 위한 단계별 업무를 추진하기 시작하였다.

먼저 경·검 수사권조정 및 개정 형사소송법의 구체적 실행을 위한 대통령령 제정 필요성에 따라 총 14회의 실무협의(BH, 검찰, 경찰, 우리청 등) 과정을 거쳐 수사협의회 구성, 해상에서의 긴급체포 승인요청 시한 연장, 영장심의위원회 설치 등 우리청의 실무적 의견을 반영한 ‘검사와 사법경찰관의 상호협력과 일반적 수사준칙에 관한 규정(대령)’ 제정안을 마련하는 데 큰 역할을 하였다.

또한, 해양경찰 수사의 책임성·공정성 확보를 위해 범죄수사규칙(훈령)에서 규정하던 수사과정에서 적법절차 준수, 인권보호, 고래 관련 특칙 조문 등의 내용을 담은 해양경찰수사규칙(부령)을 해양경찰위원회 심의·의결(12월)을 거쳐 2021년 1월 1일부터 시행하였다.

그리고 책임수사 기관으로의 도약을 위한 기반을 마련하고자 그 첫걸음으로 조직개편을 추진하여 수사와 정보를 분리, 독립성·전문성을 강화한 수사국을 개편하였다.

[표 3-1] 수사·정보 기능 개편



이와 같은 추진내용을 시작으로 수사개혁의 첫 단계가 시작되었으며, 2021년에도 지속적인 업무추진 중에 있다.

나. 수사 인력·조직 강화를 통한 기반마련

해양경찰은 독립된 수사전문조직으로 수사국을 공식출범한(1.14.) 후, 수사개혁의 일환으로 전문성 강화를 위한 다양한 방면의 노력을 기울이고 있다. 이를 위한 첫 단추로는 수사 인력·조직 강화를 들 수 있다.

수사 인력은 정원 813명으로 운영되고 있으나 부족한 인력을 확대하기 위해 상·하반기에 변호사·수사심사관(9명)과 수사경채자(50명)를 총원할 예정이며, 이와 동시에 내부적 인력풀을 확대하기 위하여 수사부서 근무 희망자를 대상으로 수사경과를 선발·관리하여 수사경찰의 전문성 향상에 기여할 전망이다.

또한, 올바른 정책수립과 소통강화를 위해 대내적으로 '전국 수사부서 화상회의'를 분기별로 개최하였고, 대외적으로는 수사협의회(경·검) 구성 및 운영과 수사개혁위원회 확대개편 등으로 외부적 수사기능을 활성화시켜 국민이 더욱 믿을 수 있는 해양경찰이 되기 위해 노력해나가고 있다.

[그림 3-1] 수사국의 새로운 시작



▶ 수사국 현판식
(2021.1.14.)
▶▶ 전국 수사부서 화상회의

다. 수사역량강화를 위한 교육 과정 개편

2021년 1월 1일 이후, 경·검 수사권 독립에 따라 공정한 책임수사 수행을 위하여 기존 수사교육을 확대 개편(19개→22개)하였다. 특히, 책임수사 완결성 제고를 위해 수사간부 역할이 중요하므로 '수사지휘과정(과장급) 및 수사간부(계장급)' 과정을 확대 운영하고, 새로 도입된 '수사심사관 제도'와 관련하여 교육과정을 9월에 개설 운영할 예정이다.

또한, 일선 수사경찰관의 업무능력 향상도 필수적인 만큼 맞춤형 교육과정을 실시하였다. 수사기초과정인 '수사실무'과정과 「수사자료 분석프로그램(i2)」을 실습 위주의 대면으로 진행하여 현장의 수·형사들에게 통신수사 역량을 강화할 수 있는 기회를 제공하였다.

앞으로 해양경찰 수사의 중요성, 인력풀 확대 등을 감안하여 양질의 교육을 제공하여 해양경찰의 수사역량을 제고함과 동시에 국민의 수사만족도 또한 향상시켜 나갈 것이다.

[그림 3-2] 교육 과정 진행



- ▶ 수사지휘과정 교육 1
- ▶ 수사지휘과정 교육 2

라. 책임수사 완성을 위한 연구 및 법령 제·개정

올해부터 시행된 수사권 조정 법안으로 형사사법체계 개편이 이뤄지면서 해양경찰 수사부서의 장에게 독립성을 보장하기 위한 장치가 요구되었다.

이러한 수사구조개혁의 후속조치로 「범죄수사규칙」, 「해양경찰 인권보호 직무규칙」 등 수사국 소관 훈령(10건)을 개정하고, 구체적 수사지휘·보고 체계의 최종 주체를 해경청장에서 수사국장으로 변경하여 선진적인 수사체계를 갖출 수 있도록 정비하였다.

[표 3-2] 범죄수사규칙 주요내용

| | |
|----|---|
| 신설 | <ul style="list-style-type: none"> - 수사권개혁 입법 내용 및 취지를 수사실무절차에 반영 - 피의자의 인권보호 및 피해자 보호 강화를 위한 방안 도입 |
| 수정 | <ul style="list-style-type: none"> - 수사 지휘·보고를 '해양경찰청장'에서 '수사국장'으로 개정 - '수사이의심사위원회' 명칭을 '수사심의위원회'로 변경 |
| 삭제 | <ul style="list-style-type: none"> - 상위법령에 규정된 사항을 반복되지 않도록 삭제 |

또한, 「수사정보비 취급 규칙」 등 예규(3건)를 개정하여 책임수사의 완성도를 높이기 위해 노력하였고, 수사국은 해양경찰이 수사개혁 완성을 위해 나아갈 수 있도록 법령 및 세부조직 등을 재정비하여 100여 년 만에 확보한 1차적 수사종결권 등 수사권을 조직 내부 또는 외부의 영향에 흔들리지 않고 성공적으로 뿌리내리는 데 일조할 것이다.

마. 수사 LAW&B(법령·판례 검색서비스) 실시

과거 검찰의 업무를 일선 수사관들이 이행해야 함에 따라 법률적 지식 또한 갖추어야 하므로 법률 전문가들이 자주 사용하는 '로앤비(LAW&B)'서비스를 도입하였다.

이 플랫폼은 수십 종의 법률 자료를 한 번의 검색으로 찾아볼 수 있으며, 하급심 판례를 비롯한 총 23만여 건의 방대한 자료를 이용할 수 있어 많은 수사경찰관에게 큰 도움이 될 것으로 예상된다. 또한 이를 통한 수사의 전문성 강화와 동시에 해양경찰청 가족의 대국민 행정서비스 향상을 위해 지속적으로 노력할 것이다.

02. 해양경찰 수사완결성 강화

수사기획과
경위 김민주

가. 수사심사관 제도 도입·시행

해양경찰청은 2021년 1월 1일 개정 형사소송법 시행으로 인한 경·검 수사권 조정에 따라 해양경찰 수사전반에 대한 수사 완결성을 강화하고, 책임수사를 구현하기 위하여 「수사심사제도」를 도입하였다.

수사심사제도 도입 후 수사심사가 수사 현장에서 핵심기제로 작동할 수 있도록 해양경찰청 수사국 소속으로 수사심사계를 신설하였고, 전국 수사부서에 수사심사관(수사성과자 중 변호사 자격자 또는 수사경력 5년 이상자) 총 29명을 배치하였다.

수사심사관은 직접수사부서와 독립된 제3자적 입장에서 송치·불송치·자체종결사건 등 모든 사건을 공정하고 객관적인 시각으로 심사·자문하고, 검찰의 보완수사요구 및 재수사요청 등을 분석·검토하여 환류하는 등 해양경찰 수사 완결성을 강화하고 있다.

[표 3-3] 수사심사관 배치현황

| | |
|----------|--|
| 본청(4명) | - 수사실무 경력 5년 이상자(2명) - 변호사 자격 소지자(2명) * 영장심사관 업무 겸직 |
| 지방청(6명) | - 변호사 자격 소지자(6명) * 영장심사관 업무 겸직 |
| 경찰서(19명) | - 수사실무 경력 5년 이상자(19명) |

[그림 3-3] 수사심사관 임명과 워크숍



▶ 임명장 수여식
▶ 전국 수사심사관 워크숍

나. 수사심사 실적

수사심사제도의 성공적인 안착을 위하여 2021년 1월 15일 「수사심사 지원계획」을 수립하여 전국 불송치사건에 대한 이중심사체계를 마련하였다. 즉, 불송치사건에 대하여는 1차적으로 경찰서 수사심사관이 심사하고, 2차적으로 본청·지방청 수사심사관이 합동심사를 실시하도록 하였다.

2021년 8월 31일까지 사건 총 5,991건(송치사건 2,367건, 불송치사건 834건, 자체종결사건 2,047건, 영장심사건 449건)에 대해 수사심사가 이루어졌고, 같은 기간 본청과 지방청의 합동심사는 총 23회(중부청 5회, 서해청 6회, 남해청 6회, 동해청 2회, 제주청 4회)가 실시되면서 수사심사가 안정적으로 정착되고 있는 것으로 분석되었다.

[표 3-4] 본청·지방청 합동심사 실적

| 합동심사 의견 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 |
|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 보완 후 재심사·처리 | 22건 | 14건 | 44건 | 30건 | 30건 | 60건 | 8건 | 12건 |
| 의견대로 처리 | 6건 | 12건 | 48건 | 42건 | 68건 | 32건 | 22건 | 16건 |
| 합계 | 28건 | 26건 | 92건 | 72건 | 98건 | 92건 | 30건 | 28건 |

또한, 2021년 8월 31일까지 발생한 검사보완 수사요구는 총 294건으로 전체 사건(25,516건) 대비 약 1.15%나 수사권조정 직후와 비교하여 점점 감소추세인 것으로 분석되었다.

[표 3-5] 검사 보완수사요구 실적

| | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 |
|------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 검사 보완수사 요구 | 57건 | 60건 | 49건 | 21건 | 32건 | 27건 | 26건 | 22건 |

다. 수사심사관 채용

해양경찰 수사 전문성 제고 및 외부의 우수인력 수급을 위하여 실제 수사지휘가 가능한 수사심사분야(6명), 변호사 자격자(2명)에 대한 경감 특별채용을 실시하였다.

이에 선발된 변호사 특채자 중 수사부서 근무자, 수사심사분야 특채자는 수사심사관으로 보임하는 것을 원칙으로 하고, 지방청에 우선 배치 후 순차적으로 수사심사 수요가 높은 경찰서에 배치될 예정이다.

라. 수사심사관 교육

수사심사의 고도화를 위하여 수사심사관을 대상으로 경찰서 심사관 현장교육을 11회, 비대면 화상 교육을 14회 실시하였다.

2021년 7월 7일에는 전국 수사심사관을 대상으로 워크숍을 개최하여 해양전담검사 및 형사전문변호사 초빙하고, 강연 및 우수 수사심사관에 대한 표창을 수여하였다. 향후에도 수사심사관의 전문성 강화 등 역량 제고를 위하여 지속적으로 워크숍을 실시할 예정이다. 또한, 상반기 주요 심사사례에 대해 법령·판례 분석 후 사례집을 발행하여 일선에 배부하고, 검찰 보완수사요구 등을 수사지원시스템에 게시하여 참고하도록 하였다.

마. 수사심사관 평가 및 사기 진작

우수 수사심사관에 대한 인센티브 부여를 위해 송치사건·불송치사건·자체종결 등 모든 사건에 대한 수사심사 결과 평가표를 작성 후 검사 보완수사요구 평가 및 기타 송치건수 등 가점 부여를 통해 평가하였다. 그 결과 1분기에 비해 2분기는 평가점수의 평균이 상승하고, 최저점도 상향되어 수사심사 역량이 전국적으로 상향평준화 되었다.

또한, 수사심사관의 동기 부여 및 사기 진작을 위해 경위급 수사심사관에 대하여 1차 근무평가권자를 수사과장으로 변경하는 근무평정 개선안을 마련하고, 수사심사관을 전문직위로 선발(21.5.)하였으며, 동시에 우수심사관을 선정하여 포상을 실시하였다.

바. 수사법률자문단 구성·운영

2021년 3월 9일 주요 사건의 쟁점사안에 대한 조직 외부의 객관적 시각과 전문적인 분석을 확보하기 위하여 형사법 분야 전문변호사 20명을 수사법률자문단으로 위촉하였다. 또한, 상반기에 중요사건과 관련된 법률자문 14회를 실시하였고, 앞으로 외부 전문가의 법률 검토를 통해 공정성 및 객관성을 확보하여 수사에 대한 신뢰성을 확보해나갈 예정이다.

[그림 3-4] 채용 홍보 및 위촉패



▶ 채용 홍보
▶ 위촉패





책임수사를 위한 법령 연구 및 제·개정 추진

1. 책임수사의 제도적 기반 마련

올해 1월 1일부터 개정된 형사소송법에 따라 해양경찰은 70년 만의 형사법시스템 개혁을 통한 '1차 수사종결권'을 갖게 되었다. 해양경찰의 직접 수사 범위가 늘어남에 따라 국민에게 보다 질 좋은 수사 서비스를 제공하고, 인권을 보호하는 책임수사의 필요성이 대두되었다. 이에 수사국은 독립성·공정성을 갖춘 책임수사 기관이 되기 위한 법령 정비에 힘쓰고 있다.

2. 수사경찰 업무의 독립성 보장

수사권 조정 법안으로 형사사법체계 개편이 이뤄지면서 해양경찰 수사의 독립성과 청렴성 확보를 위해 수사국은 「해양경찰법」 개정으로, 수사국장의 수사지휘권 확보에 법률적 효력을 부여하여 해양경찰 수사부서의 장에게 독립성을 보장하였다. 또한, 「범죄수사규칙」, 「해양경찰 인권보호 직무규칙」 등 수사국 소관 훈령(10건)을 개정하여 구체적 수사지휘·보고 체계 최종 주체를 해경청장에서 수사국장으로 변경하였고, 선진적인 수사 체제가 가능하도록 세부사항을 정비하였다. 변경된 형사법시스템에 발을 맞춰 '수사과정에서의 감사의 수사지휘 폐지' 등 경·검 간 관계가 규정되어 있던 과거 법령 및 행정규칙 총 54건* 또한 제·개정 하였다.

*범죄수사규칙, 내사사건처리 규칙 등

3. 관련 법령 개정 및 지침 수립

수사국은 「수사정보비 취급 규칙」 등 예규(10건)를 개정하여 책임수사의 완성도를 높이기 위해 노력하였고, 개정 형사소송법(2021.1.)에서 불송치 결정사건 기록물을 경찰관서에 자체 보관하도록 함에 따라 「사건기록 관리에 관한 지침」을 수립하여 사건기록보존 및 이관절차를 정립하였다. 2022년 사건기록물 시스템 구축 예산 편성과 동시에 세부적인 시스템 운영이 가능하도록 연구·개발 중에 있다.

4. 우리도 법률 전문가, 법률지식의 저변 확대를 위한 LAW&B 도입

과거 검찰의 업무를 일선 수사관들이 이행해야 함에 따라 전문적인 법률적 지식이 요구되므로 법률 전문가들이 자주 사용하는 '로앤비(LAW&B)' 서비스를 도입하였다.



로앤비에서 만날 수 있는 콘텐츠

- 전 직원 누구나 사용 가능
- 대법원, 고등법원, 행정법원 판례 23만 건
- 현행, 연혁, 폐지법령, 조약 등 법규 28만 건
- 각종 위원회 결정례 및 법령해석 54만 건
- 학회논문, 판례연구, 평석 등 문헌 논문 병석
- 로펌리포트, 기업정보, 소송비용 계산 등 기업법무 정보
- 법조인명록, 법조기관안내 등

가장 효율적이고 스마트한 법률 리서치 플랫폼(LAWnB)으로 더 쉽고 빠르게 일하세요!

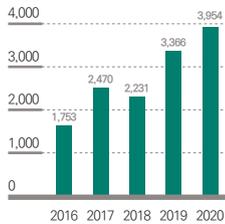
수십 종의 법률 자료를 한 번의 검색으로 찾아볼 수 있으며, 하급심 판례를 비롯한 총 23만여 건의 방대한 자료를 이용할 수 있어 많은 수사경찰관들에게 큰 도움이 될 것으로 예상된다. 또 이를 통한 수사의 전문성 강화와 동시에 해양경찰청 가족의 대국민 행정서비스 향상을 위해 지속적으로 노력할 것이다.

제2절

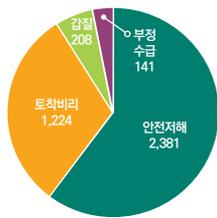
해양범죄 단속 활동

02. 해양경찰 책임수사 실현형사활동

형사과
경위 구은심
경사 김광영



▲ 5대 해양부조리 검거 현황 (연도별)



▲ 5대 해양부조리 검거 현황 (유형별)

가. 책임수사 실현형사활동

해양경찰은 해양에서의 반칙과 특권을 '5대 해양부조리' 근절 과제로 선정하여 책임수사 실현형사활동을 추진하였다.

5대 해양부조리는 ▲해양안전저해행위 ▲해·수산 국고 보조금 등 부정수급행위 ▲기업형·토착형 해양비리 ▲사회적 약자에 대한 갑질행위 ▲부정채용·선거비리로, 지방청을 중심으로 해역별·지역별 특성에 맞는 특별단속과 기획수사를 실시하였다.

2020년 5대 해양부조리 단속 결과, 총 3,954건을 검거하였으며, 이는 전년 3,366건 대비 17% 증가한 것이다. 또한, 2016년부터 2019년까지 4년 평균 검거건수 2,455건보다 60%가 증가한 수치로, 해양부조리 근절을 위한 해양경찰의 강한 의지를 엿볼 수 있었다.

검거 유형을 살펴보면, 해양안전 안전저해(61%), 기업형·토착형 해양비리(31%), 사회적 약자에 대한 갑질행위(5%), 부정수급(3%) 순으로 나타났다.

특히 전체 검거 건수의 60%를 차지하는 해양안전저해 사범은 전년 1,819건 대비 30% 증가하였다. 이러한 집중 단속 활동이 해양사고를 예방하고, 국민 안전의식을 제고하는 데 기여하고 있는 것으로 분석된다.

[표 3-6] 2020년 5대 해양부조리 검거현황

| 총계 | 안전저해 | 해양비리 | 갑질행위 | 부정수급 | 채용·선거비리 |
|--------|--------|--------|------|------|---------|
| 3,954건 | 2,381건 | 1,224건 | 208건 | 141건 | 0건 |

해양경찰 수사국 출범(2021.1)은 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 사명으로서, 해양경찰은 해양사고의 근본적 문제점을 해결하고 안전한 바다를 만들기 위해 앞으로도 모든 수사 역량을 집중하여 나갈 것이다.

나. 주요 단속 현황

(1) 해양안전저해행위

해상에서의 선박사고는 국민의 생명과 직결되는 대형 재난사고로 이어질 수 있음에도 안전 불감증 등으로 인한 과적·과승, 안전조치 미이행 등으로 해양 안전사고가 지속적으로 발생하고 있다.

이에 해양경찰은 수사국 공식 출범 후, 국민 생명과 직결되는 해양안전을 위협하는 행위에 대해 수사국 1호 특별 기획 수사를 실시하는 등 해양사고를 뿌리 뽑기 위해 총력을 기울이고 있다.

최근 5년간(2016~2020년) 총 6,992건을 단속하였으며, 전국에 수사 전담반을 편성하고, 한국해양교통안전공단 등 선박 검사기관과 협력해 국민의 안전을 위협하는 행위에 대해 전 방위 단속을 실시하였다.

주요 단속 대상은 ▲선박 불법 증·개축, 복원성 침해, 차량이나 화물 등을 고정시키는 지침을 위반하는 행위 등 선박안전 분야 ▲안전검사를 받지 않는 선박, 구멍 뚫목 등 구명설비 부실검사 등 선박검사 분야 ▲과적·과승, 해기사의 승무기준 위반, 낚시어선의 영해 외측 영업 행위 등 선박운항 분야이다.

[표 3-7] 2020년 해양안전저해행위 단속 현황

| 총계 | 선박증·개축 | 과적과승 | 음주운항 | 미수검 | 기타 |
|--------|--------|------|------|------|--------|
| 2,381건 | 91건 | 192건 | 114건 | 160건 | 1,824건 |

[그림 3-5] 수사국 1호 해양안전저해사범 단속



▶ 단속결과 발표
▶ 낚시 및 통발어선
불법 증·개축사례
(선미상부 지붕설치)

(2) 기업형·토착형 해양비리

해양·수산기관의 비공개 정보를 이용한 부정한 이익 취득, 특혜비리 등 잘 드러나지 않는 고질적 해양사업 비리 근절을 위해 기획수사를 추진한 결과, 2020년 총 1,224건을 검거하였으며, 이는 전년 1,028건 대비하여 20% 증가하였다.

해양 특혜비리는 잘 드러나지 않는 고질적 부패 사안임을 감안하여, 연중 기획수사를 실시하였다.

(3) 인권침해행위

해양경찰은 상대적으로 인권 사각지대에 있는 도서지역 장애인과 외국인 선원 등 사회적 약자를 대상으로 한 인권침해 행위를 적극적으로 단속하였다.

주요 단속 대상은 ▲해양 종사 이주 노동자 인권 침해 행위 ▲도시지역 양식장 및 염전 등에서의 장애인 약취유인·감금·폭행·임금갈취 행위 ▲장기 조업선에서 선원의 하선 요구 묵살 또는 강제로 승선시키는 행위 ▲승선 근무 예비역 및 실습 선원에 대한 폭언·폭행 및 성추행 등이다.

[그림 3-6] 해양종사자 인권침해 단속

- ▶ 해양종사자 인권침해 특별단속 신고홍보
- ▶▶ 약 20년간 임금 지급 없이 지적장애인을 노동 착취, 상습폭행한 양식장 업주 검거 (구속 1, 불구속 2)



또한, 인권침해 행위에 대해 피해자나 목격자의 적극적인 신고를 홍보하고, 치안 사각지대 해소를 위해 해양수산부, 한국장애인개발원 등 인권단체와 현장 점검도 실시하는 등 협업체계를 구축하였다.

[표 3-8] 2020년 해양종사자 인권침해 단속 현황

| 총계 | 폭언/폭행 | 임금갈취 | 약취, 유인 | 기타 |
|------|-------|------|--------|-----|
| 194건 | 140건 | 11건 | 1건 | 42건 |

(4) 해양을 통한 마약류 밀반입 단속

최근에는 일상생활에서 마약류나 약물남용의 위험을 쉽게 접할 수 있는 환경에 국민이 노출돼 있어 마약류 수요계층이 폭넓게 확산하고 있는 추세이다.

관광객으로 위장 입국한 뒤에 불법 취업한 외국인 중 해외 조직과 연계하여 필로폰 등을 해외에서 밀반입하는 사례 등 외국인 사범이 매년 증가하고 있으며 마약류 제조 원료가 되는 양귀비나 대마를 몰래 재배하는 행위도 끊이지 않고 발생하고 있다.

이에 매년 양귀비 개화기와 대마 수확기인 4~7월까지 전국적으로 마약류 범죄 일제 단속을 실시하고 있다. 2018년부터 2020년까지 최근 3년간 마약류 집중단속을 실시해 675건을 검거하였으며, 코카인 100kg, 대마 150kg, 필로폰 145kg 등을 압수했다.

특히 양귀비 압수량은 2018년 3,877주, 2019년 6,016주, 2020년 13,718주로 대폭 증가하였다.

해양을 통한 마약류 밀반입도 적극적으로 단속하여 2021년 부산 컨테이너선 코카인 35kg(시가 1천억 원, 100만 명 동시 투약분), 2019년 태안 석탄운반선 코카인 101kg(시가 3천억 원 상당, 330만 명 동시 투약분) 등 해양 마약류 밀반입을 적발하였다.

- ▶ 해양을 통한 마약 밀반입 현황
- ▶▶ 4억 해시시 밀반입 적발
- ▶▶▶ 1,050억 코카인 부산항 화물선서 적발

[그림 3-7] 해양을 통한 마약류 밀반입 단속



[표 3-9] 해양에서의 마약류 검거건수 및 검거인원

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 검거 건수 | 56건 | 60건 | 90건 | 173건 | 412건 |
| 검거 인원 | 30명 | 38명 | 81명 | 164명 | 322명 |

해양경찰은 바닷길을 통한 마약류 국내 밀반입을 원천차단하고, 마약으로부터 안전한 해양환경을 조성하기 위해 최선을 다할 것이다.

‘국민생명 직결’ 해양안전저해사범 특별단속 추진 성과

1. 추진 배경

(1) 대형재난사고 미래 위험요인

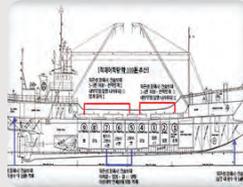
해상에서의 선박사고는 국민의 생명과 직결되는 대형 재난사고로 이어질 수 있음에도 해양종사자 및 국민의 고질화된 안전 불감증으로 인하여 동일한 유형의 해양안전사고가 되풀이되는 등 국민의 소중한 인명사고가 끊이지 않고 있다. 이에, 국민의 안전을 위협하는 안전저해행위에 대한 강력한 단속을 통해 해양안전사고를 예방하고, 국민 안전의식을 높이는 것이 무엇보다 필요하다.

(2) 주요 사건·사고 사례

2021. 1. 23. 15:47경 거제 갈곶도 남동방 0.6해리 해상에서 어선 제127대양호가 9개의 어창 창고에 고박(Lashing) 작업을 하지 않고 운항 중 기상불량으로 선수부 파도에 어창이 침수되어 침몰. 선원 3명 실종.

2021. 1. 29. 06:08경 전남 완도군 여서도 남동방 약 5해리 해상에서 화물선 삼성1호가 컨테이너를 초과 적재하여 화물창 해치커버를 닫지 못한 채 항해 중 기상불량(풍랑경보)으로 해수유입 침수되어 침몰. 선원 1명 실종.

[그림 3-8] 주요 사건·사고 사례



고박불량 제127대양호



초과적재 삼성1호

2. 추진전략

해양안전의식 고취 및 해양안전사고 예방 효과 극대화를 위하여 어선 조업 및 낚시어선 이용객이 가장 많은 시기인 2021년 2월 22일부터 5월 31일까지 14주간 ▲ 선박 불법 증·개축, 복원성 침해, 고박지침 위반 등 선박안전 분야, ▲ 안전검사를 받지 않는 선박·구명뗏목의 구명설비 부실검사 등 선박검사 분야, ▲ 과적·과승, 해기사의 승무기준 위반, 낚시어선의 영해 외측 영업행위 등 선박운항 분야에 대한 특별단속 및 기획수사 추진전략을 마련하고, 해양사고의 근본적인 문제점을 해결하기 위하여 모든 수사역량을 집중하였다.

[그림 3-9] 선박안전 및 선박운항 분야 단속



불법증개축 합동실측



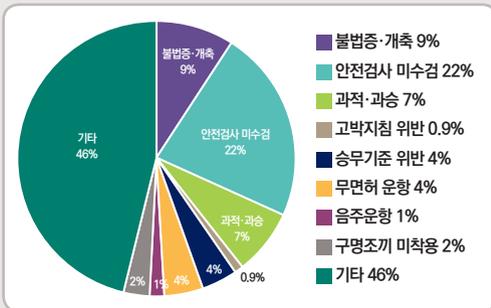
수상레저기구 초과 승선

특히, 위 기간 중 '4월 안전의 날'을 맞이하여 봄철 조업선의 본격적인 출어와 봄나들이객의 바다 여행 등으로 안전 위반 행위가 증가될 것으로 예측되는 4월 23일부터 5월 2일까지 2주간을 '안전 주간의 달'로 선정하고 2회에 걸친 해·육상 불시 일제 단속을 통해 바다를 삶의 터전으로 생활하는 바다가족 및 봄철 행락객 180여 명을 검거하는 등 안전 위반 행위에 대한 경각심을 일깨워 주고, 안전의식을 제고하였다.

3. 추진성과

수사국 출범 기획수사 1호 ‘국민생명직결 해양안전저해사범’ 단속을 위해 가용자원을 총동원 해·육상 일제 단속을 통하여 1,346건(1,426명)을 단속하는 실적을 거양하였으며, 단속기간(14주) 전국의 크고 작은 안전사고가 발생하지 않는 등 보이지 않는 안전의식 고취에도 기여하였다.

[표 3-10] 수사국 출범 기획수사 1호 국민생명직결 안전저해사범 검거율



또한, 해수부 등 6개 관계기관에서 부서장 및 내부참석자 16명의 적극적인 참여 하에 ‘국민생명직결 해양사고 근절’을 위한 대책회의를 개최(2021.7.8.)하여 해양안전을 저해하는 다양한 현장사례를 공유하고, 참석자들의 자유로운 정책제언 토론의 장을 마련하는 등 재발 방지를 위한 대책을 강구하였다.

[그림 3-10] 해양 안전사고를 줄이기 위한 관계기관 대책 회의



[그림 3-11] 해양사고 근절 관계기관 대책회의 언론보도

2021-07-08

국민생명 직결 해양사고 근절 관계기관 대책회의 개최

- 해양 안전사고를 줄이기 위한 정책토론 및 회의 -

해양경찰청(청장 김홍희)은 수사국 출범에 따른 기획수사 1호 해양안전저해사범 특별단속 실시 후 단속결과를 공유하고 향후 대책을 논의하기 위해 관계기관 및 외부 전문가가 참석한 정책토론회를 7.8. 개최 하였다.

참석기관 : 해양수산부(어선안전정책과, 해사안전과, 선원정책과) 인천지방해양수산청, 한국선급, 한국해양교통안전공단, 수협중앙회, 수상재지연전협회, 학계 등 내외부 관계자

이번 회의는 올해 해양안전 특별단속 기간 중 단속된 주요사건 사례와 정책제언 발표 및 토론 순으로 이어졌다.

주요 사례로는 어선 불법 증개축, 내항 화객선 과승, 화물선 침몰 사고, 통발어선 전복사고, 무역항내 위험물 컨테이너 혼합보관, 낚시어선 부실 건조검사 등 수사 사례도 함께 공유했으며,

이와 함께 △ 어선 증개축 검사절차 완화 △ 선박임시검사 대상 명확한 기준 마련 △ 무역항 항계 속력제한 규정 개선 △ 부선 최대승선인원 산정 기준 완화 △ 해기사 면허 행정처분 개선 등 제도 법령에 대해 문제의식을 갖고 대안을 검토하는 자리를 가졌다.

참석한 해수산기관 관계자들은 해경이 단속에만 머물지 않고 사후 대책을 강구하기 위해 관계기관과 함께 실제 사례를 중심으로 정책 토론회를 갖는 것은 매우 뜻 깊은 자리였으며, 앞으로도 함께 해양 안전을 위해 노력하자는데 공감했다고 전했다.

김중욱 해경 수사국장은 이 자리에서 단속결과 문제점이 있는 사항에 대해서는 정책 발굴이나 제도개선으로 이어지는 것이 무엇보다 중요하며, 유관기관 간 긴밀히 정보를 공유해서 좋은 정책으로 현장의 부족한 부분들이 채워지길 기대한다고 말했다.

안용은 해수부 어선안전정책과장은 이번 회의를 통해 정책에 반영될 수 있는 부분은 참고하여 현장의 어민들이 불편함이 없는 정책을 추진해 나가겠다고 말했다.

해양경찰 관계자는 기획수사1호 특별단속과 대책회의가 바다 안전에 관심을 높이는 계기가 되었으며, 하반기에도 해양에서의 안전을 위해하는 행위는 지속적으로 예방과 단속을 병행하는 등 국민에게 공감 받는 수사활동을 이어나가겠다고 전했다.

제3절

국민에게 신뢰받는 해양범죄 수사

01. 국민이 공감하고 신뢰하는 수사 환경 구축

수사과
경위 남궁석

가. 민원인 인권보호 강화를 위한 제도 구축

해양경찰은 수사과정이 낮은 국민의 눈높이에 맞춘 수사민원 안내 등 서비스 강화로 공정하고 투명한 수사 환경 조성을 위해 '수사민원 Care Plus+' 제도를 도입하였다.

수사관의 자발적 제척·기피·회피 활성화, Anycall 수사민원 담당관 운영, 수사과정에서의 인권보호 만족도 설문조사 등을 골자로 하는 이 제도를 통해 국민인 민원인의 고통을 내 가족처럼 듣고, 해결하는 인권보호 선도 기관으로 자리매김하도록 하였다.

나. 유치인 인권 강화를 위한 유치장 환경 개선

유치인 인권보호를 위한 맞춤형 수사 환경 조성의 일환으로 유치장 관리지침 마련 및 환경개선을 추진하여 총 12억 원의 환경개선 사업 예산을 확보하였다.

이를 통해 2021년 5개 경찰서를 시작으로 총 3개년에 걸쳐 전국 19개 해양경찰서 유치장의 유치실, 화장실, 샤워실, 접견실 등 유치인 거주 공간을 쾌적한 환경으로 개선하고 접견교통권 강화 등 유치인 인권보호를 극대화함으로써 아직 형이 확정되지 않은 유치인에 대한 무죄추정의 원칙을 엄격히 준수하도록 하였다.

[그림 3-12] 수사 인권 강화를 위한 제도 및 환경 개선



▶ Anycall 민원담당관 운영
▶ 유치장 환경 개선

나. 차세대 형사사법정보시스템(KICS) 구축 추진

해양경찰청은 법무부, 검찰청, 경찰청과 공동으로 차세대 KICS 도입사업을 추진 중에 있으며 대표적 기능으로는 국민의 경찰서 방문을 최소화하기 위한 모바일 현장조사시스템과 AI기술을 활용한 결정서 및 조서 추천 기능을 반영하여 표준화된 수사서비스 제공 등을 목표로 하고 있다.

이러한 시스템 도입을 위하여 2020년 기획재정부로부터 독자적 구축사업비(262억 원) 예비타당성 조사를 마쳤으며 형사사법공동시스템운영단 차세대 KICS개발팀에 경찰관 4명을 파견하여 2024년까지 구축사업을 완료할 계획에 있다.

그간 해양경찰은 「형사사법절차 전자화 촉진법」상의 형사사법정보시스템 운영·관리 주체기관임에도 자체 시스템 부재로 경찰청 KICS를 공동으로 사용했다. 향후 독자적 KICS가 구축되면 형사사법시스템의 안정적 운영을 통해 완전한 독립기관으로 자리매김하고, 해양 범죄예측 서비스 등을 통하여 고품질의 해양치안 서비스를 제공하는 등 해양경찰의 형사사법 집행에 대한 높은 신뢰성을 담보할 수 있게 될 것이다.

[표 3-11] 차세대 형사사법정보시스템 비전 및 추진전략



02. 과학수사 미래발전 작업

과학수사과
경사 **배대성**

가. 수사 환경 변화에 따른 과학수사 중요도 증가

경·검 수사권 조정 등 사법환경의 변화에 따라 경찰수사에 대해 국민의 기대감이 높아졌고, 과거의 수사서류 위주의 조서재판에서 과학적 증거자료 위주의 공판중심주의로 변화함에 따라 객관적인 증거능력과 함께 법정에서 판사의 범죄행위에 대한 심증을 굳힐 수 있는 증명력이 높은 증거 수집에 대한 필요성이 강조되고 있다.

또한, 해양 범죄의 환경적 특성상 육상과 달리 증거물이 멸실·훼손될 가능성이 높아 해양에 특화된 과학수사 장비·기법 등 전문성이 필요하다.

나. 해양과학수사의 전문가, 해양경찰

최근 해양사고가 증가하면서 사고의 실체를 밝히는 해양과학수사 전문성 향상이 필요하며, 다양화·지능화 되어가는 각종 범죄에서 국민이 요구하는 과학수사 수준은 과거에 비해서 매우 앞서 있어 향후 국민 눈높이에 맞는 해양과학수사의 기술뿐만 아니라 장비 분야에서도 다양한 개발이 진행 중에 있다.

[표 3-12] 해양과학수사 감정·감식 현황

| 분야 \ 연도 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|---------|-------|-------|-------|
| 디지털포렌식 | 680건 | 920건 | 911건 |
| 지문감정 | 326건 | 360건 | 336건 |
| 폴리그래프 | 62건 | 193건 | 137건 |
| 화재감식 | 55건 | 77건 | 82건 |
| 수중감식 | 9건 | 14건 | 19건 |
| 현장감식 | 79건 | 154건 | 146건 |

다. 과학수사 저널 발간

과학수사과는 미래지향적 해양과학수사 발전을 위해 끊임없이 노력하고 있으며, 그동안의 해양과학수사의 최신 학술 교류 및 현장 사례를 분석하고 다양한 기술, 새로운 비전을 전달하기 위한 정기 간행물 '과학수사저널'을 지속 발간하였다.

※ 2019년도 창간, 2020년도 제2권, 제3권 발간

[그림 3-13] 과학수사 저널



- ▶ 2019년 창간호
- ▶▶ 2020년 Vol. 2
- ▶▶▶ 2020년 Vol. 3

라. 국내·외 학술교류를 통한 전문기관으로 발돋움

과학수사의 선진 기법과 최신 연구 동향 등을 공유하는 소통의 장인 '2020 국제 CSI 컨퍼런스'에 최초 참가해 '선박충돌재현시스템의 수사 활용 사례'를 발표하는 등 명실상부한 수중과학수사 전문기관으로 발돋움하는 계기가 되었다.

[그림 3-14] 2020 국제 CSI 컨퍼런스





세계적 과학수사 분야 소통의 장 ‘국제 CSI 컨퍼런스’ 최초 참가

1. 국내·외 학술교류의 장

2020년 10월 22일부터 24일까지 인천 송도 컨벤시아센터에서 경찰청 및 CSI학회에서 주관하는 「국제 CSI 컨퍼런스」가 열렸다.

이번 행사는 코로나19로 인하여 온라인 생중계로 진행되었으며 경찰, 검찰, 국과수, 국방부 등 국내 CSI 관계자들과 과학수사에 관심 있는 학생 등 1,600여 명이 참여하였고, 해외에서도 미국, 호주, 싱가포르, 브라질, 인도네시아, 필리핀, 콜롬비아, 리트비아 등 52개 국가, 810명이 참석하여 비대면 행사임에도 불구하고 뜨거운 호응을 얻었으며 해양경찰은 최초로 참여하여 최신 해양특화 과학수사 기법을 발표하였다.

2. 주요 내용

1일차에는 개막식을 시작으로 OJ Simpson, John F. Kennedy 암살사건 재조사 등에 참여한 세계적 권위의 법과학자 Henry Lee의 기초강연과 함께 세계적인 전문가의 초청강연과 전 국회의원 표창원 등 국내 전문가와 패널 토의가 진행되었다. 2·3일차에는 과학수사 전문 분야별 세미나를 실시하였고, 해외에 잘 알려지지 않은 국내

최신 사례·기법·장비 소개 등으로 발표 내용이 구성되었다.

법과학의 미래, 현장·화재감식, 해양경찰 과학수사 발표 주제가 포함된 법공학 분야와 법의학·법심리 등 세션을 구성하여 최신과학수사 기법 및 사례발표로 진행되었다.

[그림 3-15] 국제 CSI 컨퍼런스 회의 모습



3. 유일한 해양과학수사 분야 발표

해양경찰청은 2일차 법공학 분야 세미나에서 선박 충돌재현시스템*을 활용한 ‘선박항적 정밀분석을 통한 해양특화 과학수사기법 수사 활용 사례’라는 주제로 남해지방해양경찰청 과학수사계 박철홍 경위가 발표를 하였다.

선박충돌 재현 시스템은 해양경찰에서 대형 인명사고의 개연성이 높은 해상에서의 선박충돌 사고의 원인 파악을 위해 2014년부터 2017까지 R&D사업을 통해 최초 개발한 것으로, 현재 남해 지방해양경찰청 등 3개 지방청에서 실제 사건에 사용되고 있으며 당일 발표에서는 동 시스템의 특성 및 실제 활용사례, 향후 개발 계획 등에 대해 발표하였다.

제4절

해양 국제범죄 대응

01. 세계화와
외사경찰외사과
경위 김동재

가. 국제화·신안보 위협에 따른 치안수요 증가

21세기에 들어 교통·정보통신 발달에 따른 마약, 밀수 등 국제범죄 확산과 기후, 환경, 감염병, 테러, 사이버 공격, 해양안보 등 세계화와 정보화의 빠른 진전이 인간의 생명과 재산을 위협하는 신안보 상황에 직면하고 있다.

위의 도전들은 최근 양적 확대 및 질적 심화로 안보적 차원의 문제로 발전하고 있으며, 잠재성, 초국경성, 상호 연계성, 불가측성 등으로 예측 및 대비, 대응이 매우 힘든 특성을 갖고 있다.

특히, 우리나라는 해양을 통한 교역량이 전체 99% 이상을 차지하는 세계 11위의 무역국가이다. 국제범죄, 신안보 위협에 취약할 수밖에 없는 외부환경에 처해 있다고 할 수 있다.

이와 같은 복잡하고 광범위하며 파급력이 강한 새로운 위협에 대응하기 위해 우리 해경도 기존의 불법 중국어선 사법처리, 밀수, 밀입국, 마약 등 외국인 관련 범죄뿐만 아니라 산업기술 유출, 방역물품 밀수 단속, 국민안전 분야 등 새로운 위협에 대응하기 위한 외사경찰의 역할이 더욱 중요시되고 있다.

나. 출입국자 현황

2020년 기준 우리나라 총 출입국자는 14,701,831명으로 코로나19 대유행으로 인한 입국 제한에 따라 전년 대비 84.2% 감소하였으나 향후 코로나19 확산세가 진정될 경우 밀입국·일수 등 국경범죄가 다시 급증할 위험성이 상주하고 있는 상황이다.

[표 3-13] 내·외국인 출·입국자 현황(출처 : 법무부)

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|----|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 인원 | 79,987,974명 | 80,407,702명 | 88,908,420명 | 93,548,093명 | 14,701,831명 |

국내불법체류자 현황



다. 국내체류 외국인 현황

2020년 기준 국내에 체류 중인 외국인인 2,036,075명으로 코로나19의 영향으로 전년 대비 19.4% 감소하였으나, 전체 체류외국인 인원 감소로 불법체류자의 비율은 2019년 15.5%에서 19.3%로 오히려 증가되었다(총 392,196명).

[표 3-14] 체류 외국인 현황(출처: 법무부)

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|----|------------|------------|------------|------------|------------|
| 인원 | 2,049,441명 | 2,180,498명 | 2,367,607명 | 2,524,656명 | 2,036,075명 |

라. 국내고용 외국인 선원 현황

[표 3-15] 국내 불법체류자 현황(출처: 법무부)

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|----|----------|----------|----------|----------|----------|
| 인원 | 208,971명 | 251,041명 | 355,126명 | 390,281명 | 390,281명 |

국내 고용된 외국인 선원은 2020년 말 기준 26,775명으로 전년(26,331명) 대비 444명 증가(△1.7%)하여 전체 선원에서 차지하는 외국인 선원의 비중은 역대 최고치를 기록하였다(44.4%).

국적별로는 인도네시아(10,699명/40%), 필리핀(5,464명/20%), 베트남(5,025명/19%), 미얀마(4,376명/16%), 중국(978명/4%)으로 분포하고 있고, 2020년에도 인도네시아 국적 선원의 꾸준한 증가세가 확인되었다. 선종별 고용현황은 외항선(12,196명/46%), 연근해어선(9,793명/37%), 원양어선(3,824명/14%), 내항선(937명/3.5%) 순으로 나타나고 있다.

가. 국제범죄 단속 활동

해양경찰청은 2020년 한 해 총 311건을 검거하였고, 검거 인원은 621명으로 구속 47명, 불구속 374명, 이첩 58명, 불기소 139명으로 처리하였다. 전년 대비하여 검거건수는 97건(23.7%) 감소하였고, 검거인원 또한 99명(13.7%) 감소하였다.

이는 2020년 1월 20일 코로나19 국내 최초 발병 이후 외국인의 입국제한 등 국가 간의 교류가 중단됨에 따라 국제범죄 역시 상대적으로 감소한 것으로 분석된다.

2020년 해양 국제범죄는 ▲밀수·밀입국 등 국경관리 분야 ▲불량 식·용품 판매 등 국민안전 분야 ▲산업기밀 유출 등 국익·산업보호 분야 ▲외국인근로자 인권침해 등 인권보호 분야로 구분하여 살펴볼 수 있다.

02. 국제 해양범죄 현황

외사과
경사 신민섭

나. 국경관리 분야

국경관리 분야에는 밀입국, 밀출국(밀항), 불법체류·취업 등 출입국 문란 범죄와 밀수 등 범죄가 해당된다.

(1) 출입국 문란(밀입국, 불법체류 등)

전 세계적으로 유행한 코로나19로 인하여 국가 간의 교류가 제한되었으나, 비교적 경제여건이 좋은 대한민국으로 취업을 원하는 중국인의 '코리안 드림'은 지속되어 해상을 통한 직접 밀입국 사례가 발생하였다.

[그림 3-16] 해상 직접 밀입국



▶ 해상밀입국 사범 검거 보도
▶ 해상밀입국 신고 홍보

이들 중 대다수는 과거 대한민국에 불법체류하며 경제활동을 한 경험이 있는 자들로, 본국으로 강제퇴거 된 뒤 생활고에 시달리자 돈을 벌 목적으로 밀입국을 실행하였으며 실제 국내 밀입국 후 농가, 공장 등에 취업하며 은신생활을 하였던 것으로 확인되었다.

[표 3-16] 해상을 통한 외국인 직접밀입국 사례

| 밀입국 일자 | 2019.9.25. | 2020.4.19. | 2020.5.17. | 2020.5.21. | 총계 |
|--------|------------|------------|------------|------------|----------|
| 밀입국자 | 3명 | 5명 | 5명 | 8명 | 21명 |
| 체류 경력자 | 3명(100%) | 4명(80%) | 2명(40%) | 8명(100%) | 17명(81%) |

외국인의 국내 입국 제한으로 단기입국자 중 불법체류로 전락하는 외국인의 수는 전년 대비 감소하였다. 법무부 자료에 따르면 단기입국 불법체류자는 2016년도 약 13만 명에서 2019년도 약 29만 명까지 4년간 꾸준히 증가하는 추세였으나, 2020년은 약 28만 명으로 전년 대비 약 1만 명(3.8%)이 감소하는 추세를 보였다.

[표 3-17] 단기입국 불법체류 외국인 현황(출처 : 법무부)

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|-------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 불법체류자 | 132,789명 | 167,140명 | 264,044명 | 293,150명 | 281,857명 |

또한, 코로나19의 영향으로 제주 무사증제도 역시 2020년 2월 4일자로 잠정 중단됨에 따라 도외이탈 사례 및 무사증 불법체류자의 수도 크게 감소하였다

제주 무사증 입국은 2020년 1월 70,594명, 2월 1,523명 등 총 72,118명으로 전년 813,479명 대비 약 91% 감소하였고, 무사증 신규 불법체류 인원은 2,047명으로 전년 8,553명 대비 약 76% 감소하였다.

[표 3-18] 제주 무사증 불법체류자 현황 및 검거 통계(출처 : 법무부)

| 구분 | 무사증입국자 | 불법체류자 | 검거인원 |
|-------|----------|---------|--------|
| 2017년 | 357,590명 | 6,218명 | 1,445명 |
| 2018년 | 519,945명 | 10,073명 | 2,112명 |
| 2019년 | 813,479명 | 8,553명 | 2,017명 |
| 2020년 | 72,118명 | 2,047명 | 1,204명 |

(2) 밀수입·출(불법 수입·출)

밀수는 관세를 회피하거나 수입·유통이 금지된 물품을 반입하려는 목적으로 세관을 거치지 않고 몰래 물건을 들여오는 행위로, 최근에는 컨테이너를 이용 정식 수입물품 사이에 밀수품을 은닉하는 수법(일명 ‘커튼치기’)을 사용하거나 국제여객선을 이용한 보따리 상인들의 개인 물품을 가장한 반입 등의 밀수 수법이 주를 이뤘으나,

코로나19로 인하여 국제여객선을 통한 승객(보따리상인)의 입국이 제한되고 세관의 컨테이너 물품에 대한 검사가 강화되자, 과거에 성행하였던 ‘공해상 던지기(밀수품을 해상에 투기한 뒤 수거하는 방법)’ 수법 및 ‘공해상 환적(밀수품을 선박에 옮겨 실어 들여오는 방법)’ 등의 수법을 이용하는 것으로 확인하였다.

해양경찰청은 2020년 총 57건 50명(구속 7명, 불구속 36명, 기소중지·불기소 등 7명)의 밀수입·출 범죄를 단속하였으며, 전년도 총 검거건수 82건, 단속인원 60명 대비 검거건수 25건(30%), 단속인원 10명(16%)이 감소하였다.

[표 3-19] 최근 5년간 밀수사범 검거 실적(해양경찰청)

| 구분 | 검거 | | 처리 | | |
|-------|-----|-----|----|-----|----------|
| | 건수 | 인원 | 구속 | 불구속 | 기타(이첩 등) |
| 2016년 | 12건 | 42명 | 1명 | 40명 | 1명 |
| 2017년 | 17건 | 27명 | 2명 | 23명 | 2명 |
| 2018년 | 17건 | 26명 | 1명 | 24명 | 1명 |
| 2019년 | 82건 | 60명 | 3명 | 55명 | 2명 |
| 2020년 | 57건 | 50명 | 7명 | 36명 | 7명 |

사례 360억 원대 컨테이너 밀수 조직 검거

- 본청 외사계

- ☑ 담배, 녹용, 위조 잡화물 등(시가 약 360억 원)을 중국으로부터 컨테이너를 통해 대규모 밀수하고 국내 유통한 일당 총 7명을 검거.



세부 밀수 품목별로는 농·수·축산물 1건(16,800만 원), 의약품 2건(25,800만 원), 담배 5건(13,602만 원), 위조 의류·가방 10건(7,471,288만 원), 식품류 2건(6,449만 원) 등이 적발되었다.

[표 3-20] 최근 5년간 밀수 품목별 검거 실적(해양경찰청)

| 구분 | 농·수 축산물 | 의약품 | 담배 | 의류·가방 | 주류 | 식품류 | 기타 |
|-------|------------|-----|-----|-------|----|-----|-----|
| 2016년 | 3건 | 3건 | 2건 | - | - | 3건 | 1건 |
| 2017년 | 6건 | 2건 | 2건 | 1건 | 1건 | 2건 | 3건 |
| 2018년 | 11건 | 2건 | 1건 | - | 2건 | 1건 | - |
| 2019년 | 22건 | 38건 | 15건 | 3건 | - | 3건 | 1건 |
| 2020년 | 1건 | 2건 | 5건 | 10건 | - | 2건 | 37건 |

다. 국민안전 분야

국민의 안전한 먹거리 제공과 생활안전 위협요소를 차단하기 위해 국민·사회안전 위해 분야에 대한 적극적 단속활동을 시행하여 2020년 104건(279명)을 검거하였다.

세부 사항으로는 원산지 위반 17건(21명), 불량 식품제작·유통범죄 33건(46명), 마약(향정)류 범죄 2건(4명), 기타 안전불감 범죄 52건(208명)을 단속하였다.

사례 1 가짜 손소독제 유통사범 검거

- 중부청 외사계

- ☑ 코로나19로 인하여 손소독제 부족 등 현상이 일어나자, 안전검사 등 없이 제조된 무허가 손소독제를 마치 정부인증을 받은 것처럼 정부문양을 상품에 표시한 후 중국으로 수출한 일당 3명 검거



사례 2 살균제품 허위 광고 등 사범 검거

- 동해서 외사계

- ☑ 코로나19 바이러스 살균 효과가 없는 제품을 마치 살균효과가 있는 것처럼 허위로 광고하며 인터넷 쇼핑몰 등을 통해 판매한
- 바이오 대표 1명 검거



라. 국익·산업보호 분야

국가경제는 산업기술을 중심으로 빠른 속도로 발전하고 있으며 이에 따라 세계 각국의 기술경쟁이 치열해지는 가운데 이를 불법 도용하거나 유출시켜 국내 산업과 국가에 중대한 손해를 끼치는 사건이 지속적으로 발생하고 있다.

해양경찰청은 2020년 해양산업보호 전담반을 구성·운영하여 산업기술 유출 및 지식재산권 침해 사범 등을 집중 단속한 결과 11건(17명)을 검거하였다.

사례 해양산업기술 유출 사범 검거

- 남해청 외사계

- ☑ 전직 STX임직원과 00업체 대표가 결탁하여 11년간 ㈜STX엔진의 해양 산업기밀에 속하는 엔진 부품도면 약 45만 장을 유출하고, 이를 이용하여 부품을 생산한 뒤 마치 정품인 것처럼 해외에 수출·판매한 일당 검거

마. 인권보호 분야

최근 어업분야의 일손부족으로 인해 외국인 선원의 노동력을 수입함에 따라 상대적으로 취약한 사회적 지위를 악용하여 고용보험 미가입, 수수료 착취 등 경제적 침해를 가하거나 갑질행위·폭행·협박 등 인권침해 행위가 발생하고 있다.

해양경찰청은 이러한 외국인 인권보호 분야에 대한 단속활동 결과, 2020년 총 14건 (19명)의 사범을 검거하였다.

사례 외국인 선원 모집·채용 대가 착복

- 동해서 외사계

- ☑ 2017년부터 2019년까지 약 3년간 외국인 선원들을 관리하며 기타 선주들에게 소개시켜 주고, 소개비 명목으로 약 500만 원을 불법으로 지급받은 일당 2명 검거

마약류 판매 및 대규모 집단투약 외국인 선원 등 검거 사례

1. 사건 개요

2021. 5. 5. 02:00경, 전라남도 목포시 소재 외국인 운영 유흥업소를 거점으로 마약류(MDMA, 케타민 등)를 집단 판매·투약한 외국인 선원 및 이주여성 등 총 34명 검거

2. 사건 진행

- (첩보입수) 외국인 선원(판매책)이 동료 외국인 선원들을 상대로 마약류를 판매 중이라는 첩보를 입수하고 국정원과의 협력을 통해 판매책으로부터 마약류 샘플 구입. 이후 판매책의 생일파티 현장에서 마약류 집단투약 행위가 있을 것이라는 추가 첩보 입수
- (현장단속) 2021.5.5. 02:00경 첩보 관련 목포시 소재 외국인 운영 유흥업소를 단속하여 마약류 집단 투약 중인 외국인 선원 등 총 34명 검거

[그림 3-17] 집단투약 외국인 검거 사례1



외국인선원 등 현장검거

피의자 조사

- (마약류 압수) 범죄 현장 및 피의자들의 주거지, 차량 등에서 다량의 마약류 압수(MDMA* 727정, 케타민** 118g, 대마*** 664g 등)

MDMA* 1914년 식욕 감퇴제로 개발. 알약 형태의 마약류로써 음료 등에 녹여 투약

케타민** 인체·동물용 마취제로 사용되는 액상 또는 백색분말 형태의 향정신성의약품. 주사, 비강흡입 등의 방법으로 투약

대마*** 대마의 꽃잎을 건조하여 말리는 방식 등으로 가공. 주로 담배처럼 말아서 흡연하는 방법으로 투약

[그림 3-18] 집단투약 외국인 검거 사례2



주거지 등 수색

마약류 압수

3. 사건 수사 실시

- (마약감정) 검거 피의자 전원(34명) 국과수 소변·모발 마약감정 결과 총 24명 피의자에게서 마약류 양성반응 확인
- (상습투약) 마약류 양성 피의자 24명 중 총 10명의 피의자 마약류 상습투약 사실 확인

4. 사건 종결

- (구속송치등) 마약류 판매 및 상습투약자 등 12명 구속 송치, 단순투약자 등 13명 불구속 송치, 미투약자 불송치 결정 등
- (평가) 해양경찰 최초의 외국인 마약류 집단투약 사례로 외국인 선원 등의 마약범죄 실태 확인

[그림 3-19] 집단투약 외국인 검거 사례3



헤머로 부수고 진입한 유흥주점 안에서 '마약 파티'가...

03. 불법조업외국어선 사법처리 및 감염병 예방·대응

외사과
경위 김동재

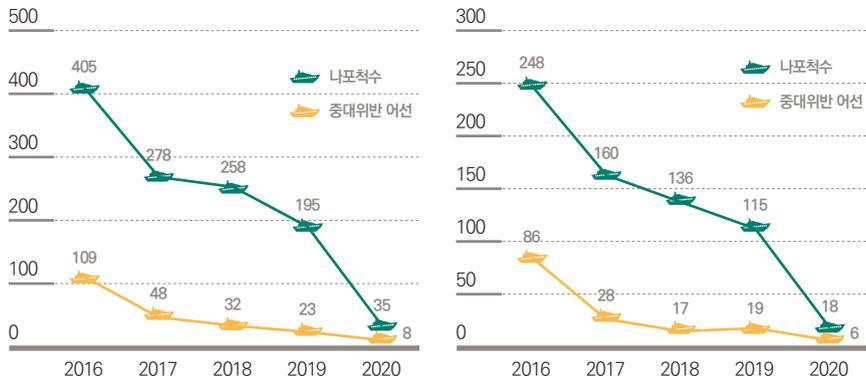
가. 불법조업 외국어선 사법처리 현황

(1) 중국어선 나포 현황

2020년도 해양경찰 및 해수부의 총 불법조업 중국어선 단속 건수는 35건으로, 코로나19의 영향을 받아 전년 195척 대비 82.1% 감소하였으며, 매년 그 척수가 감소세에 있다. 또한, 영해침범·무허가 조업 등 중대위반 어선 또한 감소 추세이다.

불법조업 혐의로 해양경찰이 나포한 중국어선은 올해 총 18척으로, 2019년 115척 대비 84.4%가 감소하였으며 영해침범·무허가 등 중대위반 어선은 6척으로 전년(19척) 대비 68.4% 감소하였다(최근 5년 중대위반으로 나포된 어선은 평균 31척).

[표 3-21] 중국어선 나포현황



(2) 사법처리 현황

2020년에는 불법조업 중국어선 선장 등 선원 총 7명을 구속하였고, 담보금은 16억 1,000만 원을 부과하였다. 이 중 13억 1,000만 원이 납부(납부율 92.8%)되어 국고에 귀속하였다. 또한, 담보금 미납 및 영해침범 어선에 대해서는 선박 압수를 원칙으로 확정판결 전까지 압수·위탁을 실시하고 있다. 2020년도에는 중국어선 5척을 몰수하여 1척을 폐선하였고, 그중 4척은 몰수하였다.

나. 불법조업 외국어선 대응

(1) 중국어선 중국 해경에 직접인계 재시행

[직접인계] 불법조업 중국어선의 처벌강화를 위해 중대위반 어선에 대해 한국 측 처벌 후, 중국 측에 인계하여 재조사·처벌하도록 하는 제도

[중대위반] ▲폭력저항 ▲영해침범 및 서해 특정금지구역 침범 ▲무허가

2010년 제9차 한·중 어업지도단속 실무회의에서 중대위반 어선을 상대국 단속기관에게 인계하여 이중처벌토록 합의하였으나, 2018년 중국 측에서 한국이 불법증거 자료를 충분히 제공하지 않아 자국 처벌이 어렵다며 일방적으로 직접인계의 잠정 중단을 통보하였다.

2019년 한중어업지도단속 실무회의에서 직접인계 재개를 추진하여 2019년 12월에 시행하도록 합의하였고, 이에 따라 2020년 총 2척의 불법조업 중국어선을 중국 해경 측에 인계하는 데 성공하였다.

[그림 3-20] 불법조업 외국어선 대응

- ▶ 중국 해경 인계인수서 서명
- ▶▶ 중국어선 직접 인계
- ▶▶▶ 사법처리 가이드북



(1) 중국어선 사법처리 가이드북 제작

중국어선 처리 시 필요한 규정과 대응절차·사례를 일목요연하게 정리한 사법처리 가이드북을 제작하여 현장의 신속하고 정확한 처리를 지원하였다.

▲감염병 및 동물 질병 대응 ▲함정 영상녹화제도 운영 ▲불법조업 선박 유형별 사법처리 절차 ▲중대위반 선박 직접인계 처리 절차 ▲마약 사범 단속 절차 등의 내용을 담고 있어 갑작스러운 상황이 일어나더라도 해양경찰 본연의 임무 수행에 차질이 발생하지 않도록 가이드라인을 제시하였다.

다. 코로나19 등 감염병 해상유입 완벽차단

(1) 감염병 총괄 대응

코로나19의 범세계적 유행 상황 하에 해양경찰청 감염병 총괄 대응 부서로서 ▲종합대책 수립(상황대책반 구성, 매뉴얼 수립 등) ▲대책회의 74회 ▲방역물품 지원(46억 8천) 등 빈틈없는 상황관리를 실시하였다.

또한, 불법 중국어선 대비 질병관리청 등 유관기관과의 실무협의·교육 등 검·방역 지원체계 마련으로 코로나19 해상유입 원천 차단에 주력하였다.

(2) Clean조사실 설치·운영

불법조업 외국어선·불법체류자 등 불특정 외국인 조사 과정에서 감염병 유입차단과 인권보호를 위해 전용부두에 Clean조사실을 설치·운영 중에 있다.

청사 외부 전용부두에 금속구조 가건물 형태로 설치하여 ▲조사자·피조사자 실내 공간 분리 ▲출입구에 대인 살균기 설치 ▲강제흡배기 장비 설치로, 조사 과정에서 감염병 전파를 막기 위해 최선을 다하고 있다.

불법조업 외국어선 검거·나포실적이 많은 서해5도 특별경비단 및 목포해경서를 대상으로 시범운영 후 현재 인천, 목포, 군산, 태안, 제주, 서귀포, 동해 총 7개소에 설치하여 운영하고 있다(2022년 부산서 신규 설치 예정).

[그림 3-21] 전염병 해상유입 예방



- ▶ 경비함정 방역체계 구축
 - ▶▶ Clean 조사실 전경
- ▶▶ 코로나19 등 감염병 총괄 대응

제5절

정보·보안 역량 강화

01. 공공안녕을 위한 정보활동 추진

정보과
경위 김동혁

가. 치안 여건

최근 동아시아 지역에서 자유롭고 열린 인도-태평양 전략(미국), 일대일로 구상(중국) 등 강대국들이 해양교통로 확보를 위한 주도권 경쟁을 벌이며 동맹국이나 주변국들의 동참을 유도하는 상황에서 동북아 전 해역에서 긴장감이 상승하고 있다.

한편, 정부는 재생에너지 공급량을 확대하기 위한 방안으로 해상풍력단지 건설을 추진하고 있으나, 어업인들은 피해보상 및 어업권 보장 등을 요구하는 집단민원을 제기 중이며 반대활동이 조직적·체계적으로 발전하는 가운데, 현장의 목소리를 듣고 가교역할을 해야 하는 해양경찰 역할의 중요성도 점점 커지고 있다.

나. 해상집회·시위의 체계적인 안전관리 추진

(1) 해양경찰 정보기능의 역할

국책사업반대, 어업인 간 갈등 등 해양관련 집단민원이 지속적으로 발생하고 있는 가운데, 해상집회·시위 등 집단행동 시 자유민주주의에 부합하는 정당한 의사표현과 더불어 국민의 권익과 안전을 최대한 보장하고 있다. 평화적 의사표현 수단이 아닌 폭력행위·업무방해·항로점거·집단체류 등 올바른 국정활동의 저해와 사회적 갈등을 조장하는 불법 집단행동에 대해서는 엄정한 법 집행으로 정부의 국정운영을 지원하고 있다.

[표 3-22] 권역별 주요 민원 현황

| 구분 | 내용 |
|----|---------------------------------------|
| 중부 | 세목망·안강망 조업기간 변경, 연근해 어업인 간 조업구역 갈등 |
| 동해 | 불법해루질 레저객-어민 갈등, NLL, 중간수역 등 주변국 간 갈등 |
| 서해 | 해상풍력단지 건설 반대, 진도 마로해역 김 양식 어업권 분쟁 |
| 남해 | 항만 재개발 사업 시행 반대, 한려해상 국립공원 지정 반대 |
| 제주 | 해상풍력단지 건설 반대, 비양도 도선 공유수면 사용권 분쟁 |

(2) 권역별 상황분석 및 주요 사례

① 중부권역

중부지방해양경찰청이 관할하는 수도권과 충청지역은 우리나라 총 인구의 약 58%인 2,976만 명이 거주하여 인구밀도가 매우 높다. 또한, 여객선, 낚시어선 등 다중이용선박 수요가 많아 사고 개연성이 매우 높은 실정이다.

태안과 보령해역에서는 근해어업인과 연안어업인 간 조업구역 침범 등 이해관계자 등 간의 갈등이 빈번하게 발생하고 있다.

특히, 충남해역 7~9월 멸치어장 형성에 따라 어민들은 지속적으로 7월 세목망 및 안강망 조업 금지기간 변경을 요구하고 있다. 서해 NLL 해역은 북한경비정, 북한어선, 중국어선 등과 대치하고 있어 해상치안활동에 주의가 요구되는 상황이다.

또한, 서해5도 어민들은 고질적인 불법조업 중국어선에 의한 직·간접 피해로 인해, 어장확장 및 조업시간 연장을 지속적으로 요구하고 있다.

[그림 3-22] 중부권역 상황분석



- ▶ 서해 5도 관할해역
- ▶▶ 중국어선 단속
- ▶▶▶ 집단계류 해상 집단행동

사 례

- ◎ 충남 연·근해선망협회는 환경변화로 멸치산란기가 5~6월로 당겨졌음에도 7월까지 세목망을 금지한 것은 현실과 맞지 않다며 6월로 변경해줄 것을 요구하며 어선 80척이 참여하여 집단계류 후 현수막을 게첩하여 해상퍼레이드 개최.



② 동해권역

다양한 해양레저문화의 확산에 따라 동해안권 방파제, 갯바위 등지에서 문어잡이 등 해루질이 점차 활성화되고 있다. 이로 인해 마을어장 내에서 관광객 등의 무분별한 레저활동 등으로 인해 어업인과 레저객 간의 갈등이 점차 증가하는 추세이다.

대외적으로는 동해 NLL 및 한일 중간수역 등에 접해있는 지정학적 위치로 인해 주변국 간 해양자원을 둘러싼 크고 작은 갈등은 지속될 전망이다.

특히 독도에 대한 일본의 영유권 주장에 맞서 해양주권 수호의 필요성이 더욱 중요해지고 있는 실정이다.

- ▶ 불법 해루질 수산물 압수
- ▶▶ 독도해역 경비
- ▶▶ 주문진 어민 해상퍼레이드

[그림 3-23] 동해권역 상황분석



사례

- ☑ 전남권·제주권 등 타 지역 근해자망어선이 오징어 어획을 위해 동해권으로 북상하여 조업을 강행함에 따라 지역어업인들은 어족자원 고갈, 어가 하락을 이유로 해상퍼레이드(2020.7.3.)를 개최하는 등 반대 입장을 명확히 표명.



③ 서해권역

정부의 신재생에너지 정책기조로 해상풍력 발전 사업이 각광받고 있는 가운데, 인근 어업인은 조업구역 축소와 어장 황폐화 피해를 이유로 반대하고 있는 상황이다.

특히, 전남도는 '블루 이코노미' 미래전략 선포(2019.7)에 따른 전남 신안·영광 등 해역에 해상풍력단지 조성 결정 이후, 신안·영광군수협과 지역어업인을 중심으로 대책위를 구성하고, 도의 일방적 해상풍력 건설 추진을 반대하고 있다.

해남어민은 1982년부터 진도 마로해역에서 김 양식을 해왔으나, 1993년 김 양식을 시작한 진도어민이 해역의 소유권을 주장하며 1994년 해남어민의 김발을 철거하고 정리에 나서자, 해남어민이 전통적 어업질서를 주장하며 마로해역 어업권 분쟁이 공론화되었다.

이에 전남도가 1999년 진도수협에 마로해역 양식장 면허지를 양 측에 부여하고 행사계약을 체결하게 하여 분쟁은 일단락되었으나 2010년에 진도수협이 돌연 면허지 어장관리규약을 변경하면서 해남·진도 어업권 분쟁이 재점화 되었다.

[그림 3-24] 서해권역 상황분석



- ▶ 해상풍력 반대 규탄대회
- ▶▶ 마로해역 해상퍼레이드

사례

- ☑ 해남어민은 진도수협과 마로해역 어업권 분쟁 중 5회에 걸쳐 집단행동을 실시하였으며, 이에 진도어민은 해남어민에게 강한 불만을 갖고 마로해역 반환 의지를 굳건히 하기 위해 해상퍼레이드 개최.
- ☑ 이에 해남 어민은 어선을 면허지에 선 배치, 진도어민의 해상퍼레이드에 맞대응하는 해상집단행동을 실시하는 등 강력히 반발(2020.9.10.).



④ 남해권역

부산을 중심으로 대형선망·트롤, 대형쌍끌이·외끌이, 중형쌍끌이·외끌이 등 중·대형 어선 수백 여 척이 조업하며 지난 40년간 우리나라 수산물 생산량의 약 70%라는 상당한 비중을 차지하고 있다.

그러나 한·일 양국 간 갈등 심화에 따른 수출 축소, 부산 지역 대형선망업계의 조업부진, 국내·외 어업여건 변화에 따른 어획량 감소, 정부의 어선 감척사업 등으로 어려움이 가중되고 있어 사회·경제적 문제로 대두되고 있다.

부산 북항 재개발 사업, 신항 추가개발사업 등 굵직한 해양항만 국책사업이 추진 중에 있으나 중앙정부-시민 간 세부사업 시행에 따른 갈등, 사업 수혜에 대한 지자체 간 마찰이 빚어지는 등 복합적인 양상을 보이고 있다.

아울러 2020년 한려해상 국립공원 구역 지정에 대하여 환경부와 지역 주·어민 간 의견 불일치로 구역조정 철회 촉구를 위한 릴레이 육상집회 및 해상퍼레이드를 추진하는 등 갈등을 빚었다.

또한, 어업종사자 비율이 높은 경남 통영 등의 지역에서는 일본의 원전 오염수 방류 문제가 대두됨에 따라 원만한 처리를 위한 해상퍼레이드를 추진하였다. 해상 집단행동에 대한 빈도가 증가함에 따라 해양사고 예방을 위한 안전관리가 필요한 실정이다.

[그림 3-25] 남해권역 상황분석



- ▶ 원전 오염수 방류 반대 1
- ▶ 원전 오염수 방류 반대 2
- ▶▶ 원전 오염수 방류 반대 3

사례

☑️ 사랑도 어민들은 10년 주기의 국립공원 구역조정 중 해소범위보다 규제범위가 늘어나자, 이에 반발하여 어선 52척을 동원, 해상 집단행동(2020.10.19.)을 통해 환경부 상대로 보다 완화된 기준을 요구하며 민원 제기.



⑤ 제주권역

제주특별자치도의 '탄소 없는 섬' 정책 추진에 따라 대정, 한림, 평대, 월정, 표선, 강정에 해상풍력발전시설 6개소 건설이 추진 중이다. 지역주민은 어업권 피해보상을 요구하고, 환경·시민 단체는 환경파괴·생태계 보호 등을 주장하는 등 반대에 부딪혀 난항을 겪고 있다.

지난 2017년부터 1도선 업체 (주)비양도 천년랜드에서 한림-비양도 간 독점으로 도선 사업 운영 중 2도선 (주)비양도 해운이 같은 항로 사업에 뛰어들면서 양 업체는 공유수면사용권을 두고 행정소송 및 각종 민원제기 갈등이 심화되었다.

[그림 3-26] 제주권역 상황분석



▶ 해상풍력 반대 집회
▶ 비양도 도선사업 반대 해녀 해상시위

(3) 주요 집회 및 시위 발생현황

해안가에 발전소 건설 등 각종 국책사업이 추진되면서 해·수산 종사자들은 피해보상 및 사업 백지화 등을 주장하며 최근 5년간 해·수산 관련 해상 집단행동은 총 85건 발생하였지만, 사법처리 건수는 1건으로 비교적 불법 해상 집회시위 비중은 낮은 편이다.

[표 3-23] 해상집단행동 발생 현황

| 연도 | 구분 | 총계 | 어업권보장 | 피해보상 | 기타 | 사법처리 |
|----|-------|-----|-------|------|-----|--------|
| | 누계 | 85건 | 11건 | 64건 | 10건 | 불구속 1건 |
| | 2016년 | 24건 | 1건 | 23건 | | |
| | 2017년 | 27건 | 2건 | 23건 | 2건 | 불구속 1건 |
| | 2018년 | 13건 | 1건 | 11건 | 1건 | |
| | 2019년 | 10건 | 1건 | 5건 | 4건 | |
| | 2020년 | 11건 | 6건 | 2건 | 3건 | |

다. 해양 정책·제도 개선 및 정부와 현장 간 가교역할 수행

(1) 정보 역량강화로 국가 해양정책·제도개선 제언

정부의 해·수산 분야 국가 정책·제도 관련 정보수집 역량을 강화하고, 4차 산업 혁명 등 미래환경 변화에 맞는 맞춤형 정보활동 추진을 통해 국가 이익 증진과 국민 해양안전을 도모할 수 있는 정보의 수집에 집중하고 있다.

[표 3-24] 안전제도·정책 개선 사례

| 구분 | 내용 | 반영 |
|----|-----------------------------------|-----------------|
| 법령 | 해상교통 안전을 위한 '선박 경광등' 설치 기준 필요 | 「해사안전법」 개정 시행 |
| 법령 | 기상악화시, '조업선 피항 지시불응' 원인 및 대책 검토 | 「어선안전조업법」 제정 시행 |
| 법령 | 실습선원, '권익 보호 제도마련 지속적 연계' 필요 | 현장실습 운영지침 제정 시행 |
| 제도 | 저비용·고효율 '기능성 담요(일회용)' 보급 검토 필요 | 즉시 시행, 일선 현장 배포 |
| 정책 | 코로나19, 남태평양 등 '원양 선원 귀국 지원' 검토 필요 | 아래온호 활용 선원귀국 지원 |

(2) 국민 신뢰 강화를 위한 소통의 가교역할에 주력

코로나19 여파로 힘든 시기임을 감안하여 해·수산업계에 종사하는 국민들의 불편함이나 애로사항 등 민생현장의 생생한 목소리를 전달하고, 정부 정책수립 및 추진과정에 즉시성 있게 반영될 수 있도록 소통의 가교 역할에 주력하고 있다.

라. 국민안전을 위한 해양정보 전문성 강화

체계적인 교육훈련을 통한 전문정보관 육성을 추진하고 있다. 현장에 강한 정예 정보요원 확보를 위해 전문정보관 20명을 선발(2020.10)하여 전문직위와 연계하고, 장기근무를 유도하여 해양경찰 정보역량을 증진시키며 더 나아가 국익에 기여하고자 노력하고 있다.

또한, 정보경찰관이 아닌 경찰관을 대상으로 예비정보관 제도를 지속 실시하여 기본 실무교육을 사전에 이수하고, 1년간의 부서실습, 별도평가, 현장교육 등 모니터링 기간을 거치도록 하는 일련의 과정을 토대로 정식 정보관으로 배치될 수 있도록 하였다.

한편, 국민이 공감하는 정보역할을 정립하고자 연구용역을 추진하여 연초부터 학계·민간 전문가와 협업을 통해 주요 연구과제 설정 및 방향성을 설정하고, 전문가 자문을 통해 연구용역 완성도를 높이는 등의 노력 끝에 인권침해방지, 정보활동 법적 근거와 한계, 해양경찰 정보조직 역량강화를 주요 내용으로 하는 연구용역을 완성하였다.

해양정보 융·복합을 위한 국제정보국으로 재편

1. 해양정보 융·복합과 국내·외 환경

먼저 한반도 해역은 중국, 일본과 맞닿아 있어 미국의 인도-태평양 전략과 중국의 일대일로 등 강대국들이 해양교통로 확보를 위한 주도권 경쟁을 벌이고, 동맹국이나 주변국들의 동참을 유도하고 있으며 독도·이어도 등 해양주권수호에 대한 관심이 점차 높아지고 있다.

특히 중·일은 해양경찰, 민간과 같은 비군사적 조직을 확대하면서 국경관리를 강화하고 있는 추세이며, 중국은 한반도 주변해역의 조사를 강화하고 일본은 독도 해역 도발 등 해양권익 침해행위를 지속하고 있는 상황이다.

다음으로 UN 안전보장이사회 대북제재 이후 북한은 자금난 해결을 위해 해상을 통한 수출입 금지물품 거래를 지속적으로 행하고 있으며, 동·서해 북방한계선에서의 북한어선 조업도 증가추세이다.

한편, 해상테러, 마약 대량 밀거래 등 초국가적 위협 대응 및 코로나 19와 같은 신종 감염병 등 신안보 위협을 차단하기 위한 국제협력, 외사정보 강화가 필요한 실정이다.

끝으로 해·수산 종사자들은 집결이 용이하고 홍보 효과가 큰 육상집회 위주로 전환하는 양상이나, 사회적 이목 집중을 위해 해상으로 진출할 가능성은 항상 잠재되어 있다.

2. 해양경찰 정보기능 재편

검·경 수사권 조정에 따라 해양경찰청의 정보조직은 재편되었다. 이 과정에서 해양경찰청은 기존 수사정보국 내 정보기능(2과)과 국제협력관(1관) 체계를 ‘국제정보국’으로 개편하여 수사와 정보기능은 분리하고 정보와 국제업무는 융합하였다.

기존 수사정보국에서 분리된 정보기능이 기존 국제협력관과 통합되면서 국제정보국(1국 4과/1관은 1국으로 격상, 2과는 4과로 확대)으로 확대·신설되었다. 이것은 경찰 정보개혁의 기본 방향이 민간 사찰 등 정보경찰의 정치화 가능성을 차단하기 위해 정보기능의 투명성 강화와 과도한 정보경찰 인력의 감축과 비교하면 매우 특색 있는 결과이다.

【표 3-25】 해양경찰 수사·정보기능 개편



즉, 해양경찰 정보조직 재편은 ‘수사와 정보’의 분리라는 정보경찰 개혁의 원칙을 준수하면서도 해양을 경계로 국제교류와 협력을 해야 하는 해양경찰 정보 기능의 특수성을 가미하였다.

02. 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화

보안과
경감 배명지

가. 안보 환경

2018년 4.27 판문점 선언 및 9.19 군사합의로 남북관계 발전의 계기가 마련되었으나, 2019년 2월 하노이 북미정상회담 결렬 이후 북한이 미사일 발사 등 무력도발을 재개하면서 남북관계에 다시 긴장감을 불러일으켰다.

2020년 6월 탈북단체의 대북전단 살포를 계기로 남북공동연락사무소가 폭파되고, 9월 서해 어업지도원 실종사건이 발생하는 등 남북관계가 더욱 경색되었다.

나. 해양경찰 보안기능의 역할

해양경찰은 국가 통합방위기관 및 방첩기관으로서 해양에서 안보상황 대응, 보안사범 수사, 안보 취약지 관리 등 우리나라 해양안보업무를 전담하는 유일한 국가기관이다.

2020년에는 북한에서 코로나19 방역 등을 이유로 국경 봉쇄 및 경계를 강화함에 따라 해상을 통한 탈북 및 북한 어선의 우리 해역 침범 등 사건은 줄어들었다.

반면, 북한의 미사일 발사 등 무력 도발 및 탈북단체의 대북전단 살포 등으로 인해 남북관계의 긴장 수위가 고조되고 있어 해양에서의 안보상황 발생 가능성은 오히려 증대되었다.

이에 해양경찰은 관계기관과 신속 대응 태세를 유지하고, 원거리 도서 항·포구 등 안보 취약요소 관리 등을 통해 해양안보 확립을 위한 보안활동을 강화하고 있다.

[그림 3-27] 안보환경 및 보안활동



- ▶ 남북공동연락사무소 폭파
- ▶ 해양안보 취약지 합동점검

다. 해양안보 확립을 위한 주요활동

(1) 해양 안보상황 대응

해양을 통한 귀순, 월북 및 선박 월선 등 국가 안보를 위협하는 안보상황 발생 시 관계기관 합동조사 및 분석을 통해 신속하게 대응·처리하고 있으며, 특히 해양 안보상황이 빈번하게 발생하고 있는 동·서해 접경해역 관할 2개 해양경찰서(인천·동해)에는 보안팀을 운영하여 대응 역량을 강화하고 있다.

최근 대북물자 보내기 행사가 남북관계에 악영향을 미치고 접경지역 주민들의 안전을 위협함에 따라 이에 대한 선제적 예방을 위해 전담인력을 편성·운영하고, 2020년 6월에는 강화도 창후리 선착장에서 해상으로 쌀 페트병을 투척한 인원을 검거하여 송치하였다.

(2) 보안사범 수사

UN 안보리 등 대북제재가 지속됨에 따라 북한은 해상에서 선박 간 이전(Ship to Ship) 또는 선박위치발신장치(AIS) 조작 등 방법을 통해 지속적으로 원유 등 금지품목을 거래하고 있으며, 해양경찰은 이러한 불법행위에 연루된 선박에 대해 추적·수사하고 있다.

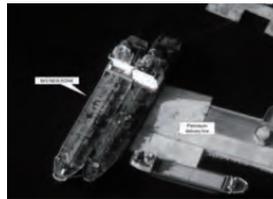
또한, 정부의 승인을 받지 않은 전략물자·기술을 불법으로 수출하거나, 북한물품의 위장 반입 등 국익을 해치는 사범에 대해서도 적극 단속하고 있다.

(3) 안보취약지 점검 및 안보교육

동·서해 접적해역 및 중간수역(대화퇴) 어장에 출어하는 어선들을 대상으로 북한으로의 나포·억류 등 위험을 예방하기 위한 안전조업 교육을 실시하고, 해안·도서지역 주민·학생 등을 대상으로 안보의식 고취 및 안보상황 신고요령 등에 대한 안보교육을 실시하고 있다.

[그림 3-28] 주요 보안활동

- ▶ 대북물자 살포 차단
- ▶▶ 대북제재 위반 선박 수사
- ▶▶ 해수안 종사자 안보교육



제6절

국제 교류협력 강화

01. 글로벌 해양협력

국제협력과
경위 **김영규**

가. 주요 협력국과 해양치안협력 구축

(1) 외국 해양치안기관과의 MOU 체결

해양경찰청과 외국해양치안기관 간에 합의하여 체결한 국제협력 MOU는 양국 간 해양치안 협력의 범위·형태 등을 규정하여 각종 국제교류 활동의 신호탄 및 근거가 된다는 점에서 의의가 있다.

해양경찰청은 1998년 중국, 러시아, 일본 등 주변국과 해양치안 국제협력 MOU 체결을 시작으로 2020년까지 15개국 외국 해양치안기관과 19건의 MOU를 체결하였다. 그간 외국기관과의 MOU 체결은 해상수색구조 및 해양오염방제 등에서 실질적 국제공조 및 교류협력 확대의 기반이 되었다.

2020년에는 코로나19 확산으로 대면 국제회의가 어려워짐에 따라 MOU 체결국과 화상회의를 통해 외국해역에서 활동하는 우리 선박·선원의 안전 확보, 해양재난상황 대응을 위한 연락체계 정비, 코로나19 극복을 위한 방역활동과 변화된 근무방식 공유, 국제회의 계획 점검 등 해양안전 및 국제공조를 위한 협력방안을 논의하였다.

[표 2-26] 해양경찰청 국제협력 약정(MOU) 체결 현황

| 구분 | 계 | 아시아 | 미주 | 태평양 | 아프리카 |
|-----|------|---|-------------------------------|-------------|------|
| 체결국 | 15개국 | 중국, 일본, 말레이시아, 인도네시아, 러시아, 싱가포르, 베트남, 인도 | 미국, 캐나다, 에콰도르, 아르헨티나 | 호주, 뉴질랜드 | 케냐 |
| | | 8 | 4 | 2 | 1 |

특히, 인도네시아 해양경찰은 영상을 활용해 대한민국 해양경찰의 선진화된 수색구조 기법을 교육해달라는 요청이 있어 코로나19를 감안하여 다양한 방법을 통해 선진 해양치안기술을 전수하기로 하였고, 말레이시아 해양경찰과의 회의에서는 말라카해협에서 우리 선박의 해적피해·해양사고 발생 시 적극적 협조와 지원방안을 논의하였다.

해양경찰청은 앞으로 아시아·남미·유럽·아프리카 등 다양한 국가의 해양치안기관과 국제협력 MOU 체결을 추진하여 해양치안협력 국제네트워크 구축의 기반을 확대해 나갈 계획이다.

[그림 3-2] 국제 화상회의

- ▶ 한-미국 기관장회의
- ▶▶ 아프리카 주요국 실무회의
- ▶▶▶ 한-중국 기관장회의



(2) 해양경찰청장, 미국 태평양사령관과 화상회의

해양경찰청장은 6월 11일 미국 해양경비대 태평양사령관과 화상회의를 실시하여 전 세계로 확산된 코로나19 대비 해상방역활동 등 양 기관의 변화된 근무방식을 공유하고 해양안전, 수색구조·오염방제 및 정보공유·인적교류 등 해양치안 분야에서 효과적인 협력관계를 강화할 것을 확인하였다.

해양경찰청은 2000년 창설된 북태평양해양치안기관회의에서 미국 해양경비대와 교류협력을 추진해오다 2018년 12월 해양안전·수색구조 및 교육훈련 협력을 위한 MOU를 체결하여 상호 협력관계를 발전시켜왔다.

2019년 5월 미국 조지아주 해상 골든레이호 전도 사고 발생 직후 미국 해양경비대로부터 상황정보를 공유하고, 마지막 생존자 구조까지 미국 해양경비대와 유기적인 협력을 통해 선체 내부에 고립돼 있던 선원 4명 전원을 무사히 구조하는 등 우리 국민 보호 활동을 적극적으로 수행하였다. 이는 한국 해양경찰청과 미국 해양경비대 간 유지되어 온 국제 협력관계를 바탕으로 이루어진 우수 사례로 평가된다.

(3) 해양경찰청장, 중국 해경국장과 화상회의

해양경찰청은 1998년부터 중국 해양치안기관과 협력을 지속적으로 추진해오다 2015년에 조직 개편된 중국 해경국과 해양안전·수색구조 및 교육훈련 협력을 위한 MOU를 체결하였다. 2020년 12월 중국 해경국장과 제4차 한-중국 해양치안기관장 회의를 온라인으로 개최하여 서해에서 실시한 한중 경비함정 공동순시 및 정보교류 협력 성과를 평가하였고, 불법조업 근절과 조업질서 확립 및 밀수·밀입국 포함한 국제범죄 대응을 위한 긴밀한 공조 등 해양에서 치안협력을 강화할 것을 확인하였다.

나. 다자간 국제공조 활성화

(1) 북태평양해양치안기관회의

한국·미국·중국·일본·러시아·캐나다 6개국의 해양치안기관은 국가 간 해양치안협력을 강화하고, 북태평양에서 발생하는 해양사건·사고, 수색구조 및 국제범죄 공동대응 등 협력방안을 논의하기 위해 2000년도 북태평양해양치안기관회의(North Pacific Coast Guard Forum, NPCGF)를 창립하였다.

본 회의에 위기대응, 해상안보, 합동작전, 밀입국·마약, 정보교환, 불법어로 등 전문분야별 각 기관의 담당이 참가하여 해양재난 및 수색구조 협력, 불법조업 근절, 밀수·밀입국 등 국제 해양범죄 차단을 위한 공조 등 다자간 심도 있는 논의를 실시한다.

(2) 아시아해양치안기관회의

해양경찰청은 아시아 해양에서의 국제범죄 공동대응 및 수색구조 협력을 위해 2004년 결성된 아시아해양 치안기관회의(Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting, HACGAM)에 매년 참가하고 있다.

한국, 중국, 일본을 포함하여 인도, 호주, 필리핀, 인도네시아 등 21개 국가와 아시아해적 퇴치협정공유센터(ReCAAP)가 참가하여 아시아 해역 내 해상수색구조, 해양범죄예방, 환경보호, 역량강화를 위해 다자간 협력하고 있다.

2020년 해양치안협력 다자회의는 전 세계 코로나19 확산으로 이듬해로 연기되었고, 국내외 사정에 따라 온라인 또는 오프라인으로 2021년에 개최 예정이다. 매년 회원국이 순차적으로 실시하는 제22차 북태평양 해양치안기관회의는 2022년에 해양경찰청 주관으로 우리나라에서 개최할 예정이다.

다. 주한 외국공관 교류협력

해양경찰청은 미국, 러시아, 일본, 중국 등 주변 4국의 해양치안 담당 주재관을 초청하여 간담회를 실시하였다. 코로나19로 인해 주요 국제회의와 국가 간 합동훈련이 연기되고 있는 상황에서 상호 정보공유, 신속한 지원체계 유지의 필요성에 공감하며 코로나19로 느슨해질 수 있는 국제협력 관계를 다잡고, 해양 긴급 상황에 대비한 합동대응 및 공조체제를 강화해 나갈 것을 확인하였다.

또한, 해양경찰교육원에 방문하여 전복·침몰선박 탈출 훈련, 해상생존·인명구조 훈련, 조함·함포 시뮬레이션 훈련 등 한국 해양경찰의 우수한 교육과 훈련 체계를 직접 체험함으로써 해양경찰 직무를 이해하는데 도움이 되도록 지원하였다.

해양경찰청장은 주한 미국대사를 초청하여 해양안전, 안보 및 한-미국 양국의 해양치안환경에 대한 정보를 공유하고, 해양경찰청과 미국 해양경비대와의 긴밀한 협력과 중요성에 관하여 논의하였다.

- ▶ 해양경찰청 방문
- ▶▶ 해양경찰 교육훈련 체험
- ▶▶▶ 주한 미국대사 업무협의

[그림 3-30] 주한 외국공관 교류협력



라. 재외국민 보호를 위한 경찰주재관 파견

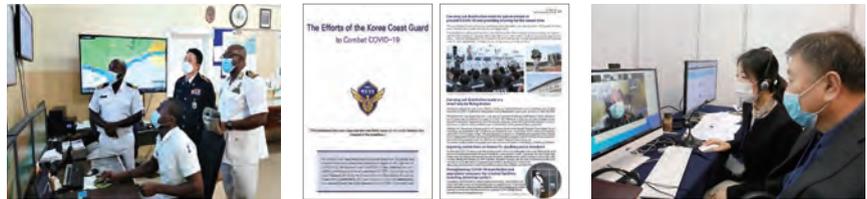
해외에 체류하거나 방문 중인 우리 국민이 각종 사건·사고에 연루되는 것을 예방하고 테러·납치 및 재해·재난 등으로 피해를 입은 우리 국민을 신속하게 보호하기 위해 중국, 일본, 필리핀, 파라과이, 캐나다, 인도, 브라질 등 8개국에 경찰주재관을 파견하고 있다.

해양치안력이 미치지 않는 외국 해상에서 발생하는 사건·사고에 대해 효과적으로 대응하고, 지리적 한계를 극복하기 위해 경찰주재관을 파견함으로써 재외국민을 보호하며 해외 해양협력을 위한 거점지 확보에 힘쓰며 외국 해상에서 발생할 수 있는 잠재적 위험을 예방하기 위한 것이다.

최근 서아프리카 연안에서 조업 중인 한국인을 피랍하는 해적 활동이 늘어남에 따라 해양경찰청은 2020년 10월 주가나 한국대사관에 경찰관을 직무 파견하여 해상 피랍된 우리 선원의 조기 석방과 추가적인 해적피해 방지를 위한 주요임무를 지원하고 있다.

해양경찰청은 앞으로도 우리나라 선박의 통항이 많고, 해적을 비롯한 해난사건·사고가 빈번하게 발생하고 있는 아프리카, 남미 및 동남아시아 등 해양요충의 연안국에 대한 주재관 파견을 외교부 등 관계 기관과 협의를 통해 확대해 나갈 계획이다.

[그림 3-31] 대외적 위상제고



- ▶ 해적대응 공조활동(가나)
- ▶▶ 해상방역체계 영문안내서
- ▶▶▶ 온라인 수출상담 (말레이시아)

마. 코로나19 방역체계, 전 세계 공유

해양경찰청은 코로나19 극복을 위해 추진한 정책과 활동사항을 영문 안내서로 제작하여 2020년 5월 80여 개 세계 해양치안기관 등에 배포해 코로나19 극복에 실질적인 도움이 되도록 적극적으로 지원하였다. 주요 내용으로 코로나19로 달라진 불법행위 단속과 대응절차, 코로나19로 인한 해상불법행위와 단속사례, 다중이용선박·어선 방역 등 대국민 지원 활동, 코로나 의심환자이송 대책, 의무경찰시험 야외 실시 등이 있다.

바. 해양치안 수출상담회 개최

해양경찰청은 대한무역투자진흥공사(KOTRA)와 체결한 업무협약을 바탕으로 기관 간 협업하여 2020년 11월 해양치안 수출상담회를 온라인으로 개최하였다. 조선·항해·안전·특수장비 등 해양치안 분야 30개 한국 기업이 참가하였고, 해양경찰청과 MOU 체결된 외국해양치안 9개 기관을 대상으로 고속단정, 경비함정, 항해·구조장비, 위성·무선통신 장비, 무인항공기 등 수출품목을 선보이며 일대일 상담을 진행하였다. 수출상담회 개최에 따라 중소기업 등 국내기업과 외국해양치안기관을 이어주는 역할 수행으로 정부의 신남방정책 기조에 부흥하고, 해외수출 진흥 및 경제 활성화에 기여할 것으로 기대한다.

퇴역함정 2척, 갈라파고스 해양 지킴이로 제2의 임무수행

1. 세계문화유산, 갈라파고스 제도

남아메리카 에콰도르 해안으로부터 서쪽으로 약 926km 떨어진 7,850km² 면적의 갈라파고스는 크고 작은 19개 섬으로 이루어져 있고, 다양한 해양 생물과 아름다운 바다로 유명해 관광지로서 각광받고 있다. 또한 '살아 있는 박물관과 진화의 전시장'이라고 할 정도로 매우 독특한 해양 생태계를 이루는 지역으로, 이구아나, 거북이 등 희귀 동·식물의 보고이자 1978년 유네스코 세계문화유산으로 지정되었다. 그러나 최근 무분별한 외국어선의 불법조업이 갈라파고스 제도의 해양 생태환경을 위협하고 있어 국제사회의 우려가 커지고 있다.



2. 에콰도르해경과 MOU 체결

해양경찰청은 2019년 5월 에콰도르 해경과 자국에서 상대국 선박 사고 발생 시 수색구조협력을

위한 업무협약을 체결하였고, 후속조치로 해양경찰 300톤급 퇴역함정 2척을 에콰도르 해군에 양여하기로 하였다. 또한 2020년 3월 해양경비법을 개정하여 용도 폐지된 함정을 개발도상국에 무상으로 양도할 수 있는 법적근거를 마련하였다.



3. 퇴역함정 무상양여

302함과 303함은 각각 1990년, 1991년 건조돼 2019년 말까지 제주 등 우리해역에서 불법조업 외국어선 592척을 나포하고, 382척의 선박을 구조하는 데 투입되었다. 사용연한이 30년 가까이 되면서 용도 폐지된 2척의 함정은 외관 정비와 수리를 마치고 3만 톤급 대형 수송선에 선적되어 마산항에서 한 달간의 항해를 거쳐 2020년 12월 에콰도르 최대 항구인 과야킬 항에 도착하였다. 이제부터 해양경찰에서 퇴역한 두 함정은 다윈과 플로레아이라는 이름을 달고, 에콰도르해경 경비함정으로서 갈라파고스 해상을 지키는데 투입되어 인근 해역에서의 불법조업을 막고 해양 생물자원을 보호하는 새로운 임무를 수행하게 된다.



CHAPTER



해양환경

깨끗한 해양 환경 보전

제1절 해양오염사고 발생 현황

제2절 해양오염 예방체계 확립

제3절 해양오염사고 대비·대응 강화



제1절

해양오염사고 발생 현황

01. 우리나라 해양오염사고 발생 현황

기동방제과
7급 이미향

가. 2020년 주요 해양오염사고

2020년 7월 21일, 전남 신안군 가거도항 방파제 앞 해상에서 제305해송호(예인선, 78톤)가 부선 선수 앵커와 충돌하여 침몰하면서 B-A유 등 16kℓ가 해상 유출되는 사고가 발생하였다. 방제세력이 있는 목포와의 거리가 80해리로 원거리에 위치하여 신속한 방제세력 동원이 어려운 상황이었으나, 인근 경비함정과 가거도 해양자율방제대를 활용하여 신속하게 응급조치를 할 수 있었다.

2020년 9월 11일, 통영 매물도 남방 31해리 해상에서 케이블부설선 리스폰더호(6,298톤)에서 원인 미상의 화재 발생 및 선체 침몰로 경유 등 629kℓ가 해상에 유출되었다. 침몰선 내 기름이 일시에 대량으로 유출되지는 않았지만, 소량으로 유출되는 상황이 지속되어 선주에게 방제조치와 선내 남아 있는 잔존유를 제거하도록 방제명령을 하였다. 침몰 위치가 원거리에 있어 어장 및 양식장의 피해는 없었지만, 행정명령을 통한 원인행위자가 침몰선의 적재유를 이적(B-C유 등 234kℓ)한 최초의 사례이다.

2020년 9월 11일, 울산 한국석유공사 원유부이에서 해저송유관 사이 플랜지 너트가 풀려 원유 20kℓ가 해상에 유출되는 사고가 발생하였다. 사고발생 5시간 만에 지역방제 대책본부를 설치하여 방제대책회의(4회)를 통해 의사결정을 하였으며, 해안오염 조사평가팀(SCAT)을 운영으로 해안가 오염현황을 조사하여 방제전략을 수립, 신속한 해안방제 작업이 이루어지도록 지원하였다. 해상방제는 사고발생 후 하루 만에 완료하였으나, 해안방제는 10일 후 종료할 수 있었다. 이 사고를 계기로 원유부이 해양오염 사고 예방대책 수립을 추진하게 되었다.

[그림 4-1] 주요 해양오염사고

▶ 제305해송호 침몰
(2020.7.21)▶ 리스폰더호 화재·침몰
(2020.9.11)

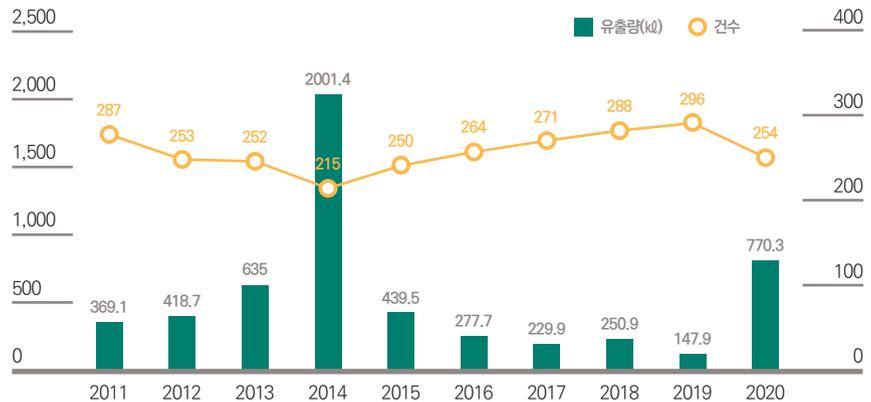
나. 2020년 해양오염 발생현황

2020년에 총 254건의 해양오염사고가 발생하였으며, 기름 및 유해화학물질, 폐기물 등이 770.3kℓ가 유출되었다. 2019년에 비하여 사고 건수는 약 14%(42건) 감소한 것에 비해 유출량은 약 5배(662kℓ)가 증가하였다.

2011~2014년 사이에 해양오염사고 건수가 감소하다가 2015년부터 소폭 증가하는 추세였으나, 2020년은 통합방제체계를 구축(2020년 6월)하여 국가 방제 자원 총괄지휘를 통해 오염사고로 확산될 수 있는 사고를 사전에 차단하여 오염사고 발생건수가 2015년 수준으로 감소하였다.

2015년 이후, 유출량은 꾸준히 감소하는 추세이나, 2014년 1월 여수에서 발생한 우이산호(유조선, 164,169톤) 충돌사고(원유 등 899kℓ 유출), 2014년 12월 부산에서 발생한 현대브릿지호(화물선, 21,611톤) 충돌사고(빙커C유 335.2kℓ 유출)와 2020년 통영 리스폰더호(케이블부설선, 6,298톤) 화재·침몰사고(경유 등 629kℓ)로 인해 유출량이 일시적으로 급증하였다. 100kℓ 이상의 대규모 해양오염사고는 2016년 이후는 발생하지 않았으나, 2020년 리스폰더호 침몰사고로 인해 1건 발생하였다.

[표 4-1] 해양오염발생 현황 - 최근 10년간 해양오염발생 현황

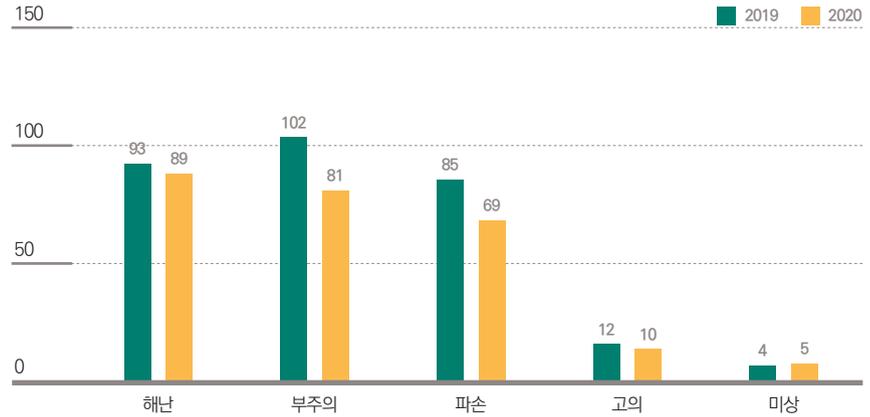


(1) 원인별

해양오염사고의 원인은 다섯 가지로 ①충돌·좌초·침수·침몰 등에 의한 해양사고에 기인한 '해난', ②기름을 바다로 불법으로 배출하는 '고의', ③종사자의 작업 중 과실 등에 의한 '부주의', ④선체나 기기의 손상, 화재 등으로 인한 '파손', 그리고 ⑤오염행위자를 알 수 없는 '미상'으로 나뉜다.

2020년에는 해난에 의한 사고가 89건(35%)으로 가장 많이 발생하고, 부주의(81건, 31.9%)>파손(69건, 27.2%)>고의(10건, 3.9%)>미상(5건, 2%) 순이다. 유출량은 해난이 709.5kℓ로 92.1%를 차지하고, 파손(45.6kℓ, 5.9%)>부주의(11.3kℓ, 1.5%)>고의(3kℓ, 0.4%)>미상(0.9kℓ, 0.1%) 순이다.

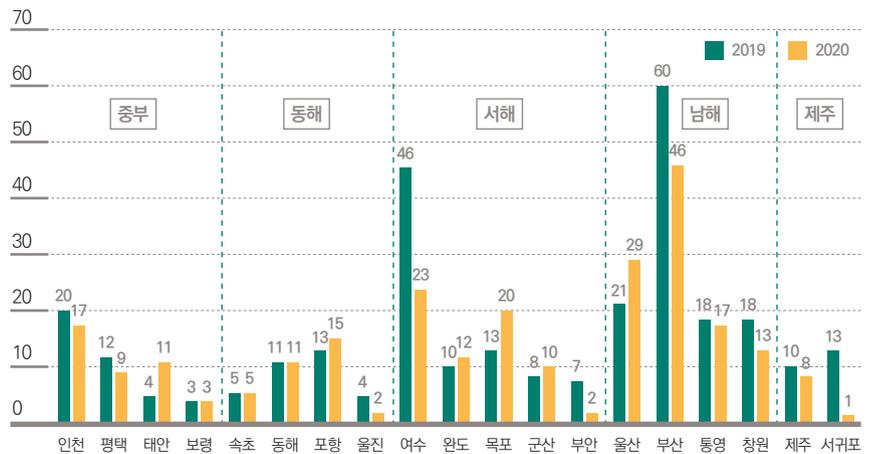
[표 4-2] 해양오염발생 현황 - 원인별 사고 건수



(2) 해역별

2020년 우리나라의 해역별로 분석을 해보면 부산항, 울산항, 광양항 등 대규모 항만이 밀집한 남해청·서해청 관할 해역에서 해양오염사고가 가장 자주 발생하고, 부산(46건)·울산(29건)·여수(23건)·목포(20건) 4개 해경서의 사고발생 건수가 전체의 46%를 차지한다. 유출량은 남해청 관할해역 전체의 89%로 높게 나타났다. 사고 건수의 경우, 남해청(105건, 41.3%)>서해청(67건, 26.4%)>중부청(40건, 15.7%)>동해청(33건, 12.9%)>제주청(9건, 3.5%), 유출량의 경우, 남해청(684.9kℓ, 88.9%)>서해청(60kℓ, 7.8%)>동해청(12.4kℓ, 1.6%)>중부청(12.2kℓ, 1.6%)>제주청(0.8kℓ, 0.1%) 순이다.

[표 4-3] 해역·규모·오염원별 사고 발생현황 - 해역별 사고 건수

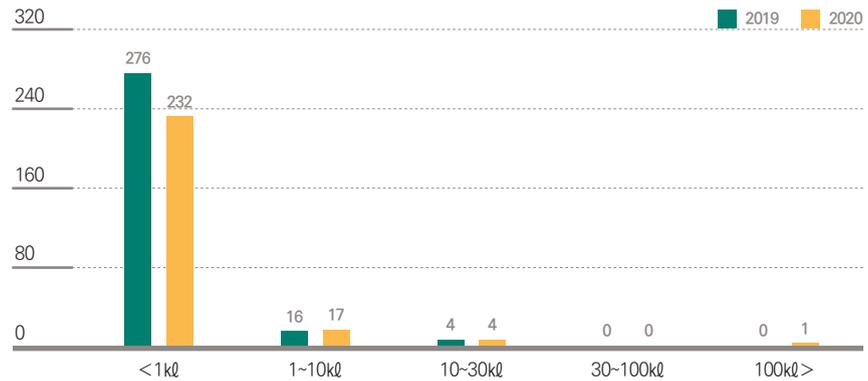


(3) 사고 규모별

1kℓ 미만의 소형 사고가 232건으로 전체의 91%를 차지하며, 이중, 50ℓ 미만의 소형 경미사고가 135건으로 전체의 53%를 차지한다. 1kℓ 이상 100kℓ 미만 사고는 21건이 발생하여 전체 8%를 차지하고, 100kℓ 이상 사고는 1건이 발생하였다.

유출량은 100kℓ 이상 사고가 629.1kℓ로 전체의 82%를 차지하지만, 침몰선 리스폰더호 유출량을 제외하면 적재유 이적 및 파공봉쇄 등 적극적인 배출방지조치로 전년 대비 유출량은 약 4.5%(6.7kℓ)로 감소하였다.

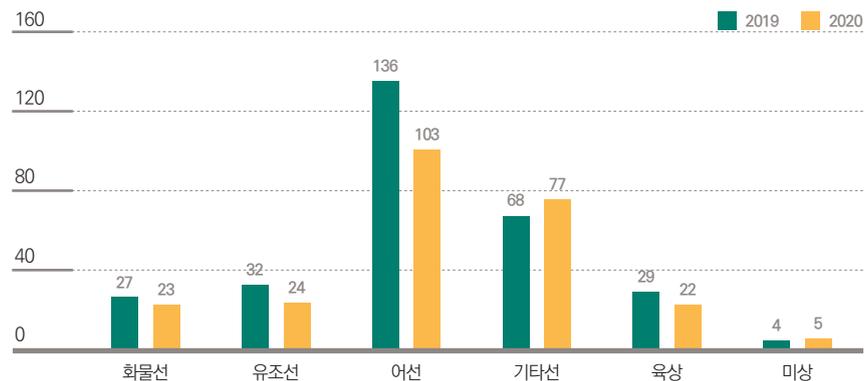
[표 4-4] 해역·규모·오염원별 사고 발생현황 - 사고 규모별 사고 건수



(4) 오염원별

사고 건수는 어선(103건, 40.6%)>기타선(77건, 30.3%)>유조선(24건, 9.4%)>화물선(23건, 9.1%)>육상(22건, 8.7%)>미상(5건, 2.0%) 순이고, 유출량은 기타선(692.4kℓ, 89.9%)>육상(28.3kℓ, 3.7%)>어선(25.2kℓ, 3.3%)>유조선(18.4kℓ, 2.4%)>화물선(5.1kℓ, 0.7%)>미상(0.4kℓ, 0.1%) 순으로 나타났다.

[표 4-5] 해역·규모·오염원별 사고 발생현황 - 오염원별 사고 건수



통영, 케이블부설선 리스폰더호 화재·침몰 사고

1. 사고개요

2020년 9월 11일 3시 51분경 통영시 매물도 남방 31해리 해상에서 케이블부설선 RESPONDER호 (6,298톤, 한국)에서 기관실 화재 발생 후 9월 12일 17시 42분경 욱지도 남방 42해리 해상에서 침몰하였다.

[그림 4-2] 침몰 중인 RESPONDER호

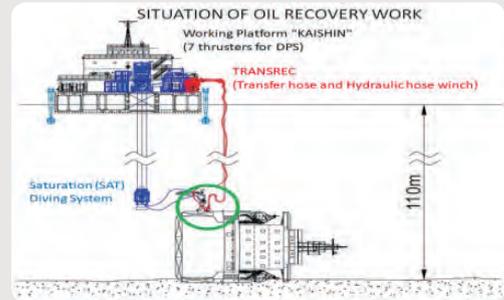


2. 주요조치사항

신고접수 즉시 화학방제2함, 1005함 등 4척 동원, 소화포 및 소화약제를 지속 살포하여 화재진압에 노력하였으나 사고선이 욱지도 남방으로 표류 중 선수 측이 급격히 기울어져 침몰하였다. 침몰 후 항공기·경비함정 동원 현장상황 모니터링 및 방제조치를 지속 실시하였고, 침몰선 내 적재유류가 지속적으로 유출될 것으로 판단되어 선주 대상 유출방지 및 방제조치토록 지시하였다. 선주 측에서는 일본 니폰살베지사를 구난업체로 계약을

체결하여 2020년 9월 29일부터 11월 25일까지 ROV 및 전문잠수사를 투입하여 에어벤트 등 유출구 6개소를 봉쇄하고, 연료탱크 11개에서 총 234kℓ의 유류를 이적하였다.

[그림 4-3] RESPONDER호 유류이적 상황도



3. 시사점

사고 발생 후 단기간(2개월) 내 침몰선(수심 110m)에 대한 적재유 234kℓ(B-C 222, 경유 12)를 이적한 사례로, 해양경찰의 총괄지휘에 따라 관계기관·민간방제세력을 운용하여 선박화재부터 침몰선 잔존유 제거까지 신속한 행정명령의 결과이다. 또한, 선주·유관기관 등과 대책회의를 통해 지속적인 정보공유 및 역할분담으로 사고를 초기에 수습하였으며 침몰로 인한 해양오염 피해는 발생하지 않았다.

[표 4-6] RESPONDER호 사고 동원세력

| 구분 | 항공기 (대) | 경비함정 (척) | 방제선 (척) | 관공선 (척) | 기타선 (척) | 소화약제 (톤) |
|------------------|---------|----------|---------|---------|---------|----------|
| 총계 | 24 | 73 | 83 | 5 | 47 | 5.8 |
| 해경 | 24 | 73 | 3 | | | 5.8 |
| 해양환경공단 및 관계기관 | | | 3 | 5 | | |
| 니폰살베지 | | | 77 | | 47 | |

02. 해양오염사고의 위험성, 현재와 미래

방제기획과
8급 김종우

가. 우리나라 주요 대규모 해양오염사고

1995년 7월 23일, 태풍 '페이' 내습으로 피항 중이던 씨프린스호(유조선, 144,567톤)가 여수시 소리도 해안에서 좌초되면서 적재 중인 원유 및 연료유 총 5,035kℓ가 유출되어 부산·울산·포항 및 일본 대마도 앞 해상까지 기름이 확산되는 등 상당한 피해가 발생했고, 재난적 해양오염사고의 위험성을 일깨워준 계기가 되었다.

2007년 12월 7일, 태안에서 허베이스피리트호(유조선, 146,848톤)가 크레인부선과 충돌하여 원유 12,547kℓ가 유출되었다. 이는 씨프린스호 유출량의 2배에 해당하는 양으로 당시 서해안 지역을 뒤덮은 검은 기름은 막대한 경제적 피해를 끼쳤다. 이 사고는 국내에서 발생한 가장 큰 규모의 오염사고였으며, 123만 명에 이르는 자원봉사자가 기름 제거에 동참해서 '서해의 기적'으로 불리기도 했다.

뿐만 아니라, 2014년 1월 31일, 여수GS칼텍스 부두에 접안 중이던 원유 운반선 우이산호가 송유관과 충돌하여 원유 및 납사 등 기름 약 899kℓ가 해상에 유출되었다. 이는 우리나라 최초로 해양시설에서 발생한 대규모 해양오염사고이다. 우리나라 인구의 40%가 해안에 거주하고 있음을 생각해 볼 때, 국민의 삶의 공간과 인접한 해양시설에서 발생한 오염사고는 어업, 관광업 등의 경제적 피해에서 그치는 것이 아니라 주민의 건강과 안전에 심각한 영향을 끼칠 수 있다.

[그림 4-4] 주요 대규모 해양오염사고



- ▶ 여수 씨프린스호(1995)
- ▶ 태안 허베이스피리트호 (2007)

나. 해양오염 패러다임 전환

2013년 12월 접착제의 원료인 아크릴로 니트릴 등 3종의 화학물질을 운반하던 중 시운전 하던 선박과 충돌하여 화재가 발생한 마리타임메이지호 사고 이후, 해상화학사고 대응 역량 강화를 위해 관계기관(환경부, 소방, 화학방재센터 등)과 협업을 강화하고 화학방제함을 확보하는 등 대응 시스템을 개선하였다.

2019년 9월 28일 울산 염포부두에 계류 중인 STOLT GROENLAND호(25,881톤, 케미컬운반선)의 화물탱크에서 원인 미상의 폭발, 화재가 발생할 시에는 해경 주도의 신속하고 적극적인 긴급 초동 조치로 조기에 화재진압을 완료하여 재난적 사고를 방지하고, 국민의 생명과 재산을 보호할 수 있었다.

당시 선박에는 화학물질 14종 27,600톤이 실려 있어 추가 폭발이 있었다면 막대한 인명 및 재산의 피해로 확산될 위험이 높았다. 해양경찰은 해양환경 보전을 위해 기존 기름유출로 인한 해양오염사고뿐만 아니라 화재·폭발 등을 동반한 복합 해양사고에 대비하고 있다.

[그림 4-5] 대규모 선박 화재사고

- ▶ 스톨트그로이란드호 폭발
- ▶ 스톨트그로이란드호 소화작업
- ▶▶ 마리타임메이지호 소화작업



국제해사기구(IMO)는 세계 모든 해역을 지나는 선박 연료유의 황 함유량을 3.5%에서 0.5%로 낮추는 강력한 환경규제인 IMO2020을 시작으로 국제적 해양환경규제들을 강화하기 시작했다. 또한 국제해사기구(IMO)는 기후변화 방지를 위해 선박의 탈탄소화를 목적으로 하는 중장기 선박 온실가스 감축전략(IMO GHG Strategy)을 채택하고 세부 감축규제를 시행할 예정이다. 온실가스 감축전략은 기존 석유연료를 기반으로 한 선박연료에서 친환경 연료인 미래 해사에너지로의 전환을 예측할 수가 있으며, 2030년까지 LNG 선박으로의 전환 이후 2050년까지 전체선박의 이산화탄소 배출량을 50%로 감축하는 무탄소 연료(수소, 암모니아, 바이오연료)로의 전환을 예측하고 있다. 이에 따라 해양오염방지에 대한 패러다임 변화가 예상되며, 신재생에너지, 친환경 에너지 등에 대한 방제정책 및 방제방법의 다변화가 필요할 것으로 보인다. 앞으로 해양경찰은 기름에 의한 해양오염사고 예방, 대비, 대응뿐 아니라 신기술에너지에 대한 대비를 철저히 하고, 미세먼지, 해양쓰레기 등 국민 생활에 밀접한 해양환경 관리를 통해 국민이 체감할 수 있는 해양환경 보호활동을 전개해 나갈 것이다.

03. 해양오염사고 대비·대응을 위한 협력 강화

방제기획과
8급 김종우

가. 인접 국가 간 해양오염방제 협력체계 구축

해양경찰청에서는 우리나라 주변 해역에서 발생하는 해양오염사고 시 인접국(한·중·일·러) 간 공동 대응체계 구축을 위하여 북서태평양보전실천계획(NOWPAP : Northwest Pacific Action Plan)의 실무 당국자 간 회의에 적극적으로 참여하고 있다.

NOWPAP은 북서태평양 해역의 이용, 개발 및 관리를 목적으로 유엔 환경 계획(UNEP)의 권고에 따라 1994년 9월에 북서태평양지역 4개국(한·중·일·러)이 해양 환경 보전실천계획 추진에 관한 결의문을 채택하여 출범하게 되었다. 한편 우리나라는 1999년 4월에 열린 4차 NOWPAP 정부 간 회의에서 「해양오염 대비·대응에 관한 사업」을 주관하기 위한 지역방제활동센터(MERRAC)를 유치하였고, 2000년 3월부터 한국해양과학기술원 해양시스템안전연구소(현 선박해양플랜트연구소)에 설치하여 운영하고 있다.

[표 4-7] NOWPAP 지역방제활동센터 현황

| 구분 | 데이터 및 정보네트워크 (DINRAC) | 오염모니터링 (POMRAC) | 해양환경긴급 대비·대응 (MERRAC) | 특별모니터링 및 연안환경평가 (CERRAC) |
|------|-----------------------|-----------------|-----------------------|--------------------------|
| 설립국가 | 중국 | 러시아 | 한국 | 일본 |
| 설립장소 | 북경 | 블라디보스토크 | 대전 | 토야마 |
| 운영기관 | 중국 | 태평양 | 선박해양 | 북서태평양지역 |

NOWPAP MERRAC에서는 국가방제책임기관 정기회의 및 전문가 회의, 회원국 간 통신훈련 및 도상훈련, 합동방제훈련 등을 통하여 4개국 간에 수립한 NOWPAP 지역긴급계획의 이행 및 지속적인 보완·발전을 추진하고 있으며, 해양경찰은 우리나라에 설치된 MERRAC에 대한 운영지원과 긴밀한 업무협조를 통해 북서태평양 지역의 방제대응역량을 지속적으로 강화하고 있다.

나. 해양오염사고 대비·대응 위한 협력체계 강화

(1) 신(新) 남방정책에 부합하는 한-베 간 협력 강화

신남방정책은 문재인 대통령이 2017년 11월 공식 천명한 정책으로, 베트남, 태국, 미얀마, 라오스 등 아세안 10개 국가와의 협력 수준을 높여 미국·중국·러시아 등 주변 강국 수준으로 끌어올린다는 정책이다.

베트남은 급격한 경제성장으로 해상물동량이 증가하여 해양오염사고 발생 위험성이 높아짐에 따라 종합적인 해양 환경보호 관리의 필요성을 인식하고 해양오염사고 대응 대비를 위한 방제 역량 강화 지원을 한국 정부에 요청하였다.

이에 해양경찰청과 해양수산부는 「베트남 해양 환경관리 기반 구축을 위한 역량강화 사업」을 제안하여 한국 국제협력단(KOICA) 주관 공적개발 원조사업으로 선정되었고, 2019년부터 3년간 사업 추진 중에 있다. 또한 해양경찰청은 「베트남 내 국제수준의 신뢰받는 국가방제 대비·대응체계 구축 및 공공 방제행정 역량강화 사업」이 2022년도 정부부처제안사업으로 선정되면 효과적인 정부 거버넌스를 구축하고, 개도국에 대한 방제역량을 지원하여 베트남 해양환경 공공안전을 확립하고자 한다.

[그림 4-6] 한국-베트남 협력 강화



- ▶ 방제정책교육
- ▶ 국장급 정례회의
- ▶▶ 실무회의

(2) 해양오염 방제기술지원협의회 활성화

과학적인 방제조치 수행을 위하여 각계 전문가를 해양오염방제기술지원협의회 위원으로 위촉하고, 유출유의 산정 및 확산예측, 방제방법 선택, 사고선박의 처리방법 등에 대한 기술지원으로 해양환경을 보전하기 위한 노력을 하고 있다. 방제기술지원협의회 구성 및 운영에 대한 사항은 해양환경관리법 제45조(방제대책본부의 구성·운영 등) 및 해양경찰청 훈령 제78호에 규정되어 있으며 총 6개 분야 33명의 전문위원으로 구성되어 있다. 2020년에는 11명의 위원을 신규 위촉하여 전문성을 강화하고, 다양한 분야에서 조언을 받고 있다. 2020년도는 적극적인 자문과 기술지원의 결과로 저유황유 방제대책 등 11여 개 사안에 대한 37건의 자문을 받은 바 있다.

제2절

해양오염 예방체계 확립

01. 현장 맞춤형 예방점검 및 단속

해양오염예방과
8급 김성은

가. 해양오염 예방활동

해양경찰은 깨끗한 해양환경을 만들기 위해 선박·해양시설에 대한 지도점검, 항·포구 순찰, 연안 해역 해상순찰 및 항공기를 이용한 광역해역 감시활동 등 입체적인 예방활동을 수행하고 있다.

육상에서는 해양환경감시원이 선박이나 해양시설 등을 점검하는 지도점검과 항만·부두 순찰을 통한 오염물질 불법배출, 선박 침수·침몰로 인한 오염물질의 유출 등을 감시하고 있으며, 부두와 해안에 인접한 해양시설에 대하여 정기적인 예방순찰을 실시하고 있다.

해상감시는 경비함정의 기본업무인 경비임무와 병행하여 연안해역 감시활동을 실시하고, 취약지역에는 방제정과 무인비행기를 배치하여 해상에서의 불법배출 행위에 대한 감시활동을 수행하고 있다.

나. 선박·해양시설 지도점검 강화

쾌적한 해양환경을 국민들에게 제공하고 고의·상습적인 해양오염행위 근절을 위하여 해양오염물질 불법배출 행위에 대하여 지속적으로 특별점검을 실시하고 있으며, 2020년에는 대기오염, 해양쓰레기 등 테마점검을 강화하여 해양오염 사각지대를 해소하였다.

(1) 해양시설 국가안전대진단

대규모 해양오염사고 위험성이 높은 기름·유해액체물질 저장 해양시설과 하역시설의 해양오염사고 사전예방을 위하여 전국 254개 해양시설에 대한 점검을 실시하였다. 국가안전대진단을 통해 615건의 해양시설의 안전결함 및 위험요인을 발굴·개선하여 해양오염사고 예방 및 사업장 자체 안전관리체계를 강화하였다.

- ▶ 고정익 무인비행기 도입
- ▶▶ 선박 지도점검

[그림 4-7] 해양오염사고 사전예방위한 노력



(2) 선박 대기오염물질 관리 강화

미세먼지 등 대기오염물질에 대한 관리 필요성이 부각되고, 황산화물 배출규제해역 시행(2020년 9월) 및 연료유 황함유량 규제 강화(3.5→0.5%)에 따라 선박 및 해운선사 대상 안내 홍보물을 제작·배부하였다.

또한, 항만대기질법 시행 및 선박 연료유 황함유량 기준 강화에 따른 연료유 적정사용 여부에 대한 일제단속을 실시하였다. 국내·외 항해하는 선박 200척 대상 연료유 시료 291점을 채취하여 분석하였으며, 황 함유량 초과, 연료유공급서류 미보관 등 35건을 적발하였다.

특히, 신속한 선박 연료유 황 함유량 분석을 위한 휴대용 황 분석기 3대를 보급하고 사용자 교육·실습을 통해 운용능력을 제고하였다.

(3) 노후 유조선 구조변경 일제점검 및 실태조사

노후 유조선(600톤 미만) 이중선저구조 단계별 의무화 시행에 따라 선령 30년 이상 유조선의 오염방지증서 등을 활용해 구조변경 여부, 오염방지설비 등을 점검하였다. 점검대상 298척 중 소재 파악이 안 되는 49척을 제외하고 249척을 점검하였으며, 단일선저 화물적재 운항 등 22건을 적발하였으며, 정부지원금 제도 및 기간 내 이중선저구조 변경을 안내하였다.

다. 장기계류선박 관리강화 추진

침수·침몰 우려가 높은 장기계류선박에 대한 관리 필요성의 증가에 따라 선박 378척의 관리카드를 작성하여 해양수산부, 해양환경공단 등 관계기관과 공유 및 관리방안을 마련하였다.

또한, 선박 위치, 제원, 선체상태 등 현장 조사를 통해 사고 위험이 높은 선박 35척 대상 선저폐수 등 오염물질 365.9㎏를 제거하였다.

- ▶ 해양시설 국가안전대진단
- ▶ 황해유류량 규제 안내 홍보물
- ▶▶ 선박 내 적재유 확인

02. 해양오염예방 교육·홍보

해양오염예방과
7급 목지원

[그림 4-8] 선박·해양시설 지도점검 강화



가. 해양쓰레기 줄이기 실천운동

미세플라스틱 등 해양쓰레기에 대한 관리 필요성 증가에 따라, 선박 기인 해양쓰레기 감시·단속, 수거활동 및 교육·홍보 등 해양쓰레기 줄이기 실천운동을 추진하였다.

2020년도는 코로나19 확산으로 인해 대규모 정화활동이 어려워짐에 따라 해양오염예방 인식개선 웹툰, 비대면 정화활동 등을 시행하여 해양쓰레기에 대한 국민의 인식개선을 통한 참여를 유도하였다.

또한, 해양쓰레기 적법처리를 유도하기 위해 포스터 공모전, 해양환경보전 사진 전시 및 어업인 대상 간담회 등 다양한 교육·홍보활동을 추진하였다.

[표 4-8] 해양쓰레기 수거 실적 현황

(단위: 톤, 명)

| 구분 | 횟수 | 수거량 | 참여인원 |
|-------|------|--------|--------|
| 2018년 | 23회 | 27.1톤 | 934명 |
| 2019년 | 72회 | 349.6톤 | 7,336명 |
| 2020년 | 224회 | 510.8톤 | 5,878명 |

나. 민·관 협업을 통한 해양오염예방 홍보

선거용 폐현수막을 재활용한 해양쓰레기 수거용품(마대, 에코백)을 제작·배부(2020년 3월)하여, 수협·어촌계 등 국민 호응도가 높았으며 민간 기업에서는 높은 관심을 가졌다.

특히, 포스코건설에서는 현장에서 발생하는 다량의 폐현수막 재활용에 공감하여 협업을 요청하였으며, 지속적인 사회공헌활동 추진을 위한 업무협약을 체결(2020년 11월)하였다.

또한, 국민건강보험공단과 협업을 하여 4대 사회보험 고지서 약 200만 부와 남양유업 우유 약 16만 개를 활용하여 해양오염예방 인식개선 홍보를 추진하였다.

[그림 4-9] 민·관 협업을 통한 해양오염예방

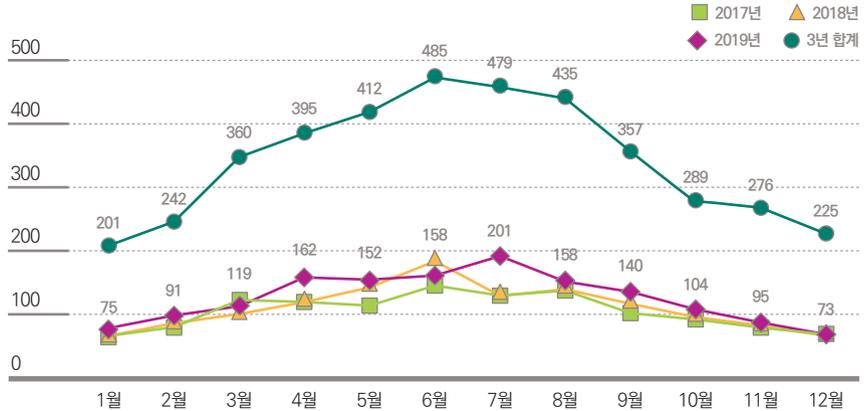


- ▶ 민·관 합동 수중정화
- ▶ 언택트 정화활동
- ▶▶ 해양경찰청-포스코건설 MOU

다. 어선 발생 해양오염물질 예방관리

최근 3년간 해양오염신고를 분석한 결과를 반영하여, 6~7월 어선의 조업활동이 활발해지고 휴가철 해양오염신고가 증가함에 따라 유관기관 공동 「어선 선저폐수 적법처리 캠페인」을 개최하였다.

[표 4-9] 해양오염신고 접수현황(최근 3년간)



공단, 수협 등 관계기관과 공동으로 선저폐수 해양배출 방지를 위한 현장중심의 홍보활동과 해양오염 예방컨설팅, 간담회 등 해양종사자 대상 맞춤형 예방교육을 통한 어선 오염물질 무단배출로 인한 오염사고를 사전에 예방하였다.

라. 해양오염예방 우수사례 경진대회

지역별 추진 중인 해양오염 예방활동 우수사례를 발굴하고 전국에 공유·전파하기 위한 「제6회 해양오염예방 우수사례 경진대회」를 해양환경공단과 공동으로 개최하였다.

[표 4-10] 제6회 우수사례 경진대회 결과

| 기관 | 순위 | 관서명 | 기관 | 순위 | 지사명 |
|------|----|-----|----|----|------|
| 해양경찰 | 1등 | 인천서 | 공단 | 1등 | 여수지사 |
| | 2등 | 울산서 | | 2등 | 부산지사 |
| | 3등 | 군산서 | | 3등 | 마산지사 |
| | 4등 | 제주서 | | | |
| | 5등 | 속초서 | | | |

특히, 우수사례로 선정된 사례는 적극 공유해 타 소속기관으로 확대 시행될 수 있도록, 2021년 연간업무계획에 반영하였다.

[그림 4-10] 해양오염예방 교육·홍보



- ▶ 사회보험 고지서 활용 홍보
- ▶ 남양유업 우유 활용 홍보
- ▶▶ 우수사례 경진대회

02. 체계적인 해양오염원 조사·분석

해양오염예방과 7급 목지원

가. 해양오염사고 원인조사 및 현장 환류

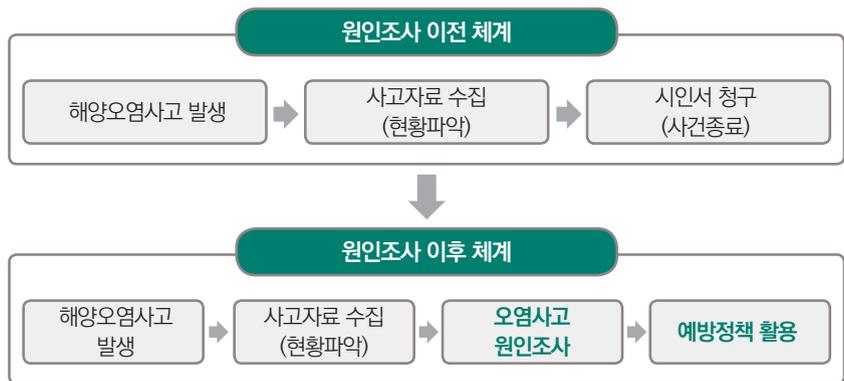
연중 발생하는 해양오염사고를 원인별로 분류해 보면 부주의로 인한 오염사고가 가장 많이 발생하고, 다음으로 해난, 파손, 고의 순이었으며 이런 경향은 대체로 큰 변화 없이 유지되고 있다.

반복적으로 발생하는 해양오염사고를 줄이고자 다양한 현장 홍보 및 예방활동을 하고 있지만, 사후적발 위주의 점검으로는 사고를 미리 예방하기에는 한계가 있다.

이런 반복적인 해양오염사고 발생을 줄이기 위해 기존에 해왔던 단순 사후적발 조치방식을 바꿔 구체적인 원인조사(인적·제도적 요인, 장비결함 등) 및 분석을 통해 원인별 예방대책을 마련하고, 업무 현장에 환류하여 공유하도록 추진하고 있다.

그리고 일선 현장에서는 원인조사 분석 및 예방대책을 해양오염사고 예방활동에 활용할 수 있도록 하여 사고를 방지하고 예방점검의 실효성을 높이고 있다.

[표 4-11] 원인조사 전·후의 업무체계 변화



해양오염사고 원인조사 추진실적을 보면 2015년부터 추진한 이후 총 35건을 완료하였다.

* 2015년 8건, 2016년 9건, 2017년 6건, 2018년 5건, 2019년 3건, 2020년 4건

또한, 원인조사 분석결과를 현장 해양오염 예방업무에 활용하고자 지방해양경찰청 및 해양경찰서에 공유하였으며, 원인조사 사례를 모아 파일형태로 제작하여 현장에서 쉽게 볼 수 있도록 배포하였다.

나. 신속한 행위자 조사지원을 위한 감식·분석역량 향상

기름유출로 인한 해양오염사고 시 신속한 현장조사를 지원하기 위해 과학적인 유지문기법을 활용, 행위자를 적발하는 데 기여하고 있다.

유지문(油指紋, Oil Fingerprint) 기법은 수천 종의 화학물질로 구성된 기름이 원유의 산지 및 생성조건에 따라 조성이 다르다는 점이 사람의 지문과 비슷하다는 데서 유래되었다.

특히, 석유제품유의 경우, 같은 유종이라도 그 원료가 되는 원유의 특성, 생산 공정 등에서 차이가 발생하는데, 이를 기름을 유출한 선박 등 오염원 적발에 활용이 가능하다.

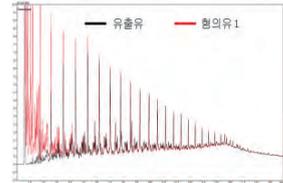
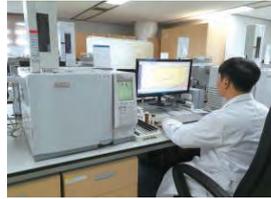
국제적으로 유럽에서는 2005년부터 15개 이상 국가가 모인 「유지문 감식 국제 전문가 회의(OSINet)」를 통해 국제 유지문 감식·분석 표준화 작업을 진행하고 있으며, 최신기법을 공동 개발·공유하고 있다.

이에 따라, 2016년부터 해양경찰연구센터는 OSINet 국제회의를 통해, 국내 유지문 감식 기술의 국제적 품질 인증 테스트를 통해 감식·분석 수준을 높이고 있다.

또한, 지방청에서는 최근 5년 평균 277건, 2,037점의 오염사고 증거물을 감식·분석하여 오염 행위자 적발에 일조하는 등 불명오염사고 해결에 결정적으로 기여하고 있다.

[그림 4-11] 감식·분석 역량 향상

- ▶ 시료 채취
- ▶▶ 시료분석
- ▶▶▶ 유사도 판정



17

해양쓰레기 없는 깨끗한 바다 만들기

1. 추진배경

폐사한 바다거북에서 플라스틱이 발견되는 등 해양쓰레기는 해양생태계를 파괴하고, 경제적 손실과 함께 해양사고를 유발하는 등 피해가 증가하고 있다.

* 유령어업으로 연간 어획량의 약 10% 감소

** 부유물 감김사고는 전체 해양사고의 13% 차지

또한, 해양쓰레기가 심각하다고 답변한 비율이 95%*를 차지하는 등 해양쓰레기에 대한 국민들의 관심과 우려가 증대됨에 따라 대응 강화가 필요하였다.

* '제3차 해양쓰레기 관리 기본계획' 해양쓰레기 심각성 조사(일반 국민 715명, 2019년)

이에 따라, 해양쓰레기 저감을 위하여 해양경찰청은 「해양쓰레기 줄이기 실천운동」을 수립하였다.

2. 해양쓰레기 감시·단속 강화

해·육상 및 공중(무인비행기 활용)에서 선박 기인 해양쓰레기의 투기행위 감시 및 적법처리 단속을 강화하였다.

또한, 폐어구 투기 등 오염물질 불법배출 방지를 위해 어선 폐기물 불법배출을 집중 점검하여

해양쓰레기 발생을 예방하였다.

[그림 4-12] 해양쓰레기 감시·단속



무인비행기 활용

선박 기인 쓰레기 점검

3. 해양쓰레기 수거 지원

해양플라스틱 저감 종합대책(2019년 5월 해수부)과 연계하여 관계부처, 지자체, 어업인 등이 참여하는 「2020년도 해양쓰레기 정화주간」을 2020년 6월 22일부터 6월 29일까지 실시하여, 63.1톤의 해양쓰레기를 수거하였다.

또한, 목포항, 영산강 하구지역 태풍 및 집중호우에 의한 해양쓰레기가 대량 유입되어 해상교통안전 저해 등 국민 피해가 우려됨에 따라, 방제정 등을 동원 해양쓰레기 131톤을 수거하였다.

특히, 코로나19 확산에 따른 대규모 정화활동이 어려움에 따라 언택트 정화활동을 시행하여, 해양쓰레기에 대한 국민들의 인식개선을 통한 참여를 유도하였다.

[그림 4-13] 해양쓰레기 정화활동



폐현수막 마대 활용

비대면 정화활동

4. 해양쓰레기 줄이기 교육·홍보

선원, 어업인 및 해양레저객 등을 대상으로 해양쓰레기 적법처리 및 수거활동에 대한 간담회, 교육 및 홍보활동을 전개하였으며,

해양환경보전 사진전시회, SNS 캠페인 및 언론보도 등 다양한 매체를 활용한 홍보를 추진하였다.

특히, 「제2회 해양오염예방 포스터 공모전」을 추진하여 국민 참여를 유도하였다.

* (기간) 2020. 9. 7 ~ 2020. 10.16 (접수) 332점

[그림 4-14] 해양쓰레기 교육·홍보1



그림전시회

포스터공모전 수상작

5. 국민참여 정책소통 공모전

문화체육관광부 주관 「2020 국민참여 정책소통 공모전」을 참여하였으며, 국민과 함께 해양쓰레기 정책홍보를 추진하여 ‘대상’을 수상하였다.

해양쓰레기 피해 사례를 중심으로 해양오염 경각심을 제고하였으며, 누구나 쉽고, 재미있게 참여할 수 있는 국민 참여형 홍보를 추진하였다.

[표 4-12] 공모전 추진 과제

| 구분 | 세부과제 |
|---------|-----------------------------------|
| 바다가 궁금해 | 포스터 공모전, 웹툰 제작·배포, 고지서 및 제품 활용·홍보 |

| | |
|-------------|------------------------------------|
| 바다야 기억해(공감) | SNS 릴레이 캠페인 및 이벤트, 수중정화 홍보영상 제작 |
| 바다를 지켜줘(체험) | 국민과 함께하는 ‘바다야 사랑해’, 민간 협업 수중·연안 정화 |

해양경찰청장, 포스코에너지 사장 등이 참여하는 「바다야 사랑해」 SNS 릴레이 캠페인을 추진하여 452명이 참여하였고, 해양오염 인식개선을 위한 웹툰을 2회 제작하여 게시하였다.

[그림 4-15] 해양쓰레기 교육·홍보2



바다야 사랑해 캠페인

인식개선 웹툰

또한, 수중 및 연안정화 활동을 담은 「바다야 사랑해」 홍보영상을 제작하여, 유튜브 광고를 추진하였으며 그 결과 「2020년 올해의 광고상」에 입상하였다.

[그림 4-16] 해양쓰레기 교육·홍보3



홍보영상

광고상 상장

제3절

해양오염사고 대비·대응 강화

01. 국가방제체계 구성·운영

기동방제과
5급 임승혁

가. 국가긴급방제계획(NCP : National Contingency Plan)

국가긴급방제계획은 해양환경관리법, 유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약, 위험·유해물질 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서 등에 근거하여 국가 방제체제·조직, 관계기관의 임무와 역할, 국제협력 등 해양오염사고 대비·대응에 관한 기본 틀을 규정한 법정계획이다.

지난 1995년 씨프린스호 사고 이후 재난적 대형 해양오염사고에 대비하기 위해 우리나라의 국가방제체계를 규정하는 국가방제기본계획(2000.1.11, 국무회의 심의·확정)이 수립·시행되었고, 2007년 태안에서 발생한 허베이 스피리트호 사고 이후 재난적인 해양오염사고 수습과정에서 나타난 지휘체계 및 관계기관 간 임무·역할의 불명확한 부분 등을 2009년 4월 1일에 1차 개정하고, 2018년 4월 30일에 그 후 운영과정에서 드러난 문제점을 개선하는 2차 개정을 시행하였다.

주요내용을 보면 해양오염사고 시 해양경찰청, 해양수산부, 지방자치단체 등 20개 관계기관의 역할·임무가 규정되어 있고, 국내·외 인력이나 장비 등의 긴급동원·지원 등 재난적 대형오염 발생 시 범 국가차원에서 신속하고 효율적으로 대비·대응하기 위한 사항을 체계적으로 규정한 종합적인 집행계획이다.

나. 지역긴급방제실행계획(RCP : Region Contingency Plan)

지역긴급방제실행계획은 국가긴급방제계획의 지역별 실행을 위한 현장 집행계획으로, 해양환경관리법에서 근거를 둔 법정계획이다.

이에 따라 해양경찰청은 전문 연구기관(당시 한국해양연구원)을 통해 1999년부터 2002년까지 13개 해양경찰서를 대상으로 용역사업을 추진하여 현재 전국 19개 해양경찰서에서 수립·운영 중에 있다.

지역긴급방제실행계획의 주요내용을 보면 해역특성, 방제기자재 동원, 방제방법 및 절차, 방제대책본부 설치·운영, 사고보고 및 통신체계, 방제교육·훈련, 홍보대책 등 해역별 특성을 고려한 해양오염사고 대비·대응 계획이 수록되어 있으며, 해안선 형태 및 연안환경 위험정보 등의 방제관련 정보가 데이터베이스화 되어있다.

또한, 이 계획에는 대상해역에 대한 기름 오염사고뿐만 아니라 유해화학물질에 대한 위험성 평가 및 대응전략, 해역특성정보 및 자료, 방제조직 운영 및 방제조치 계획, 방제 자원의 동원 및 보급·지원 계획 등이 포함되어 체계적인 대응조치 구축 및 방제조치가 실행가능하게 되었다.

다. 방제대책본부 운영

해양환경관리법 제62조에 따라 해양경찰청장은 해양오염사고로 인한 긴급방제를 총괄지휘하며, 이를 위하여 해양경찰청장 소속으로 방제대책본부를 설치할 수 있다.

‘방제대책본부 운영 규칙’(해양경찰청 훈령)에는 지속성 기름 10kℓ 이상이 유출되거나 비지속성 기름 및 위험·유해물질 100kℓ 이상이 유출된 해양오염사고 시 방제대책본부를 설치하도록 규정하고 있으며, 대응계획부, 현장대응부, 자원지원부, 긴급복구부, 공보관 등으로 방제대책본부를 구성하도록 하고 있다. 방제대책본부장은 오염사고 분석·평가 및 방제총괄 지휘, 인접국가 간 방제지원 및 협력, 오염물질 유출 및 확산의 방지, 방제인력·장비 등 동원범위 결정과 현장 지휘·통제, 방제전략의 수립 및 방제방법 결정의 임무가 주어진다. 1995년 이후 2020년까지 총 33회의 방제대책본부를 운영하였다.

[그림 4-17] 국가방제체계 구성·운영



- ▶ 국가긴급방제계획
- ▶ 중앙방제대책본부 조직도
- ▶▶ 방제대책본부 운영

02. 현장대응 실행력 강화를 위한 방제훈련 실시

기동방제과
6급 차수영

가. 방제대책본부 운영 도상훈련

방제대책본부 운영 도상훈련은 해양경찰서별로 주관하여 유관기관·단·업체 및 해양환경공단 등 583명이 참가한 가운데 총 19회를 실시하였다. 방제대책본부훈련은 대책본부에 편성된 요원 및 관계기관의 임무와 역할을 숙지하고 점검하는 것이 가장 큰 목적이다. 특히 2020년은 코로나19 확산에 따른 감염 우려가 높아 실내 집합훈련에 제한이 있는 만큼 기존의 집합훈련 방식에서 해경내부는 통신장비를 활용하고, 외부기관과는 상황보고서 등을 이용하는 등 집합인원을 최소화하여 비대면·비접촉 방식으로 훈련을 진행하였다. 훈련내용은 지역긴급방제실행계획에 포함된 가상의 해양오염 시나리오를 바탕으로 사고발생에 따라 방제대책본부가 설치되는 과정 및 설치된 이후 각 반별 임무에 따라 상황보고·지시·전파, 방제전략 수립, 언론대응 및 상황처리 등을 실시하였다.

나. 해상화학사고대응 훈련

해상화학사고대응 훈련은 인력 660명이 참가한 가운데 해양경찰서별로 각 1회, HNS물동량이 가장 많은 여수, 울산, 평택해경서는 2회씩 실시하여 총 22회를 실시하였다.

기존에는 절차와 상황대응 위주로 훈련을 실시한 반면 2020년은 코로나19 감염예방 등을 고려하여 사고 시 최일선에서 대응하는 방제과, 방제함정으로 훈련대상을 최소화하고 가스탐지기, 열화상카메라 등 HNS 대응장비 숙달 실습과 2019년 9월 울산에서 발생한 스톨트 그로이랜드호 사고 개선사항의 일환인 화물적부도(Stowage Plan)를 이용한 물질 확인방법 및 물질정보집 활용교육도 병행하여 실시하였다.

다. 해상방제합동훈련

해상방제훈련은 19개 해양경찰서에서 기관, 단·업체 등 1,341명이 참가하여 총 19회를 실시하였다.

코로나19 감염예방을 위해 해경, 해양환경공단, 방제업체 등 필수기관 중심으로 선체파공부위 봉쇄, 유출된 기름의 확산방지를 위한 오일펜스 설치, 유회수기 등을 가동하여 포집된 기름 회수 및 선내 적재된 기름의 선외 이적 등 기술훈련에 중점을 두고 실시하였으며 특히, 여수해경서에서는 최초로 관내 원유3사(GS, 한국석유공사, 오일허브코리아)가 공동으로 지원하는 기름확산방지 협력시스템을 구축하여 운영하는 훈련을 실시하였고, 울산해경서에서는 지속적으로 발생하는 원유부이 사고에 대비·대응하기 위해 하역작업 중 해상의 원유부이가 파손되는 시나리오를 바탕으로 실전과 같은 훈련을 실시하였다.

라. 해안방제합동훈련

해안방제 책임기관인 지자체 등의 해안방제역량 제고를 위해 19개 해양경찰서에서 지자체, 자원봉사자 등 총 560명이 참가하여 총 19회 훈련을 실시하였다.

2020년은 코로나19 상황 등을 고려하여 현장에 필수세력만 집결하여 해안방제에 필수항목인 작업자 안전교육, 해안오염조사·평가, 모래·자갈 등 해안특성에 따른 효율적인 방제방법 등에 대한 교육형 훈련과 참가자들에게 비치크리너, 고·저압세척기 등 해안방제장비를 직접 운전하는 체험형 훈련도 병행하였다.

또한, 지자체 등에서 운영 중인 현장조치 행동매뉴얼 개정에 따라 신규 반영된 내용을 지자체에서 숙지할 수 있도록 공문, 상황보고서 등으로 통보하는 상황훈련도 실시하였다.

지속적인 해안방제훈련을 통해 지자체 등에서 해안방제 책임기관으로서 임무와 역할을 잘 이행할 수 있도록 해양경찰의 전문 해안방제 기술을 지원하는 계기가 되었다.

- ▶ 비대면 통신훈련
- ▶▶ 해상방제훈련
- ▶▶▶ 해상화학사고 대응훈련
- ▶▶▶▶ 해안방제훈련

03. 해상화학사고 대응능력 강화

기동방제과
6급 도재만

[그림 4-18] 민관합동 방제훈련



가. 화학사고 전문기관과의 협업

2015년 6월 환경부와 해상화학사고 및 내수면 기름오염사고 공동대응을 위한 MOU를 체결한 데 이어, 2019년에는 동 협약 유효기간을 2022년 6월까지 연장하고, 기관 간 협업을 강화해 나아가고 있다.

또한, 화학물질안전원에서 운영하는 화학사고대응정보시스템 사고상황공유앱(CARIS App)을 전국 해양경찰서(상황센터, 해양오염방제과)에 배포하는 한편, 2020년에는 화학물질안전원과 이 시스템을 활용하여 유해화학물질 유출상황을 가상의 사고대응 합동훈련을 연 10회 실시하였다.

그리고 2019년부터는 한국위험물학회에서 주관하는 정기학술대회 발표와 정기총회 참석 등 산·학·연 교류 및 협력을 활발히 추진해 나아가고 있다.

나. 화학사고 대응능력 향상

(1) 화학사고 대응 장비·자재 확보

2020년 해양화학사고대응역량강화 사업 예산을 5억 2천만 원 확보하여 사고현장 대응요원을 대상으로 호흡기 보호용 화학마스크 320개, 선내진입 전 안전절차 확보를 위한 열 온도 측정용 적외선 열화상카메라 2대, 사고대응 시 활동하기에 편리한 화학보호복(1b형) 36벌과 공기호흡기 26대, 화학물질 화재 진화에 성능이 우수한 내알콜포 소화약제 23톤, 산성물질 유출 시 중화작업에 사용되는 소석회살포기 5대 등 총 6종의 사고대응장비 및 자재를 확보하여 사고위험성이 높은 해역(여수·울산·대산 등)을 중심으로 현장배치 하였다.

(2) 화학사고 대응 전문교육 실시

해상화학사고 대응 역량을 강화하기 위해 매년 여수에 있는 해양경찰교육원에 방제요원, 해양환경공단, 중앙해양특수구조단, 경비함정요원 등을 대상으로 한 전문교육과정을 운영하고 있으며, 외부기관인 화학물질안전원, 중앙119구조대 등 전문기관을 통해 위탁교육을 지속적으로 추진하고 있다.

[표 4-13] 화학사고 대응전문교육과정 이수 현황

| 구분 | 총계 | | 해양경찰 교육원 | | 화학물질 안전원 | | 인제대학교 | | 중앙119 구조대 | | 한국해사 위험물검사원 | |
|-------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----------|----------------|-----------|
| | 회수 (회) | 인원 (명) | 회수 (회) | 인원 (명) | 회수 (회) | 인원 (명) | 회수 (회) | 인원 (명) | 회수 (회) | 인원 (명) | 회수 (회) | 인원 (명) |
| 총계 | 42 | 506 | 16 | 420 | 20 | 66 | 2 | 6 | 2 | 7 | 2 | 7 |
| 2010년 | 4 | 76 | 2 | 70 | 1 | 1 | - | - | 1 | 5 | - | - |
| 2011년 | 7 | 79 | 2 | 64 | 2 | 7 | 2 | 6 | 1 | 2 | - | - |
| 2012년 | 5 | 60 | 2 | 52 | 1 | 1 | - | - | - | - | 2 | 7 |
| 2013년 | 3 | 51 | 2 | 49 | 1 | 2 | - | - | - | - | - | - |
| 2014년 | 2 | 18 | 1 | 16 | 1 | 2 | - | - | - | - | - | - |
| 2015년 | 4 | 52 | 2 | 42 | 2 | 10 | - | - | - | - | - | - |
| 2016년 | 5 | 56 | 2 | 46 | 3 | 10 | - | - | - | - | - | - |
| 2017년 | 4 | 40 | 1 | 29 | 3 | 11 | - | - | - | - | - | - |
| 2018년 | 4 | 37 | 1 | 26 | 3 | 11 | - | - | - | - | - | - |
| 2019년 | 4 | 37 | 1 | 26 | 3 | 11 | - | - | - | - | - | - |
| 2020년 | 2 | 2 | - | - | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | - | - |

* 2020년은 코로나19 영향으로 집합교육 취소 또는 대폭 축소

(3) 해양오염 방제능력 경진대회 운영

2020년 11월 중 전국 5개 지방해양경찰청 주관으로 제9회 방제능력 경진대회가 개최되었다. 이번 대회는 코로나19 확산에 따른 사회적 거리두기 시행으로 인해 비대면 방식으로 추진되었으며, 해상화학사고 상황처리 도상훈련 및 사고대응장비 운용 능력을 평가함으로써 해양경찰서 직원들의 화학사고 대응능력 향상을 유도하였다.

이번 대회에는 19개 해양경찰서 소속 현장대응요원이 참가하였으며, 내·외부 평가위원의 공정한 심사를 통해 인천서, 부산서, 울산서, 서귀포서가 지방해양경찰청별 1위의 영예를 안았다.

[그림 4-19] 해상화학사고 대비·대응



- ▶ 오염물질 탐지
- ▶ 열화상 카메라 운용
- ▶▶ 가스탐지기 운용
- ▶▶▶ 화학보호복 착용 훈련

04. 민간방제세력 대응능력 강화

기동방제과
7급 최유리

가. 해양자율방제대 운영

해양오염사고 발생 시 원거리·도서 등에서 신속한 방제대응을 위해 지역의 민간 방제역량을 강화하고 있다. 이를 위해 2010년 '어촌계자율방제대'를 시작으로 2020년 해양자율방제대로 개편하여, 전국 307개 해양자율방제대에서 선박 2,154척, 인원 3,410명이 활동하고 있다.

2020년 해양자율방제대의 활동상으로는 방제작업(37회/379명), 방제교육·훈련(312회/2,300명), 정화운동(64회/479명) 등을 실시하였으며 특히 방제작업의 경우 2018년 17회, 2019년 36회, 2020년 37회로 꾸준히 증가하고 있어 해양경찰을 지원하는 민간세력으로서의 역할을 충실히 이행하고 있다.

나. 관계기관과 협업

해양경찰청은 해양환경공단과 2019년부터 긴급구난 공동대응 체계마련, 오염사고 저감을 위한 장기계류선박 및 어촌계 선저폐수관리 등 60개의 협업과제를 추진하였다. 협업과제 발굴 및 관리를 위해 실무회의, 워크숍 등을 진행하는 등 방제업무 상호 시너지 창출을 위해 노력하였고, 특히 선제적 유류이적을 위해 해양경찰서-해양환경공단 간 긴급구난 공동대응팀(19개팀/305명)을 구성·운영하여 22건, 294kℓ 유류이적을 실시하였다.

[그림 4-20] 민간방제세력 협업사례



▶ 해양자율방제대 방제작업
▶ 해경-공단 공동대응팀 운영

05. 해양오염사고 대응을 위한 방제자원 확보·배치

방제기획과
8급 김종우

해양경찰청은 해상에서 유출된 기름을 수거할 수 있는 방제정 43척을 보유하고 있으며, 유출된 기름을 회수하는 장비인 유회수기, 기름의 확산방지와 포집을 위한 오일펜스, 기름을 흡착·회수하는 유흡착재, 유출된 기름을 분해하고 자연분산을 촉진하는 유처리제 등을 다음과 같이 보유하고 있다.

[표 4-14] 방제장비 및 자재·약제 현황

| 방제정(척) | 유회수기(대) | 오일펜스(km) | 유흡착재(톤) | 유처리제(kℓ) |
|--------|---------|----------|---------|----------|
| 43 | 89 | 45 | 212 | 125 |

[그림 4-21] 방제자원 사진



- ▶ 유화수기
- ▶ 오일펜스

특히, 화학방제함은 화학물질로부터 승조원을 보호하고 사고선박에 접근하여 비상예인, 화재진압, 화학물질탐지 및 모니터링할 수 있는 특수함정이다.

그 외에도 해안가에 부착된 기름을 제거하기 위한 장비로 비치크리너, 고압 세척기 등을 보유하고 있으며, 재난적 해양오염사고 발생 시 방제조치에 필요한 장비와 자재의 신속하고 안정적 지원을 위하여 전국에 방제비축기지 3개소를 구축하여 운영하고 있다.

[표 4-15] 방제비축기지 현황(3개소)

| 구분 | 대산비축기지 (중부청) | 광양비축기지 (서해청) | 울산비축기지 (남해청) |
|----|---|--|---|
| 위치 | 대산항 | 광양항 | 온산항 |
| 사진 |  |  |  |

해사환경 변화 대응을 위한 방제기술 선도 및 자원운영

1. 국제 해양환경규제 강화에 따른 선박 연료유 변화

국제해사기구(IMO)는 2020. 1. 1.부터 세계 모든 해역을 지나는 선박 연료유의 황 함유량을 3.5%에서 0.5%로 낮추는 유례없이 강력한 환경규제인 IMO2020를 시행하였다. 주요선사들은 황 함유량 규제 대응 방법으로 황산화물 저감장치(SOx Scrubber), 액화천연가스(LNG) 추진 선박, 저유황유(Low Sulfur Fuel Oil)의 세 가지 방법으로 대응하였고, 이 중 추가 설비가 필요 없는 저유황유를 가장 선호하였다.

[그림 4-22] 황 함유량 규제 대응 방안



저유황유

황산화물 저감장치

LNG 추진선박

2. 새로운 오염물질에 대한 방제대책 수립 필요

저유황유는 기존 선박연료유보다 유동점(기름을 냉각시키면 점도가 줄어들어 유동성을 잃게 되며 굳어지는 시점)이 높아 바다에 유출되면 끈적한 고점도의 특성을 갖게 되어 기존의 방제방법으로는 사고대응이 어려웠다. 또한, 유동점 이하 온도에서

연료 공·수급 시, 유동이 원활치 않아 이송호스 터짐 등에 의한 부주의 오염사고 위험이 잠재되고 있었다. 2019년 12월 17일 광양항 부두에서 발생한 퍼시픽 탤런트호 오염사고에서는 연료 수급 중 저유황유 770ℓ가 유출 후 고형화된 유출유를 회수하는 데 어려움을 겪었다.

[그림 4-23] 저유황유 유출사고



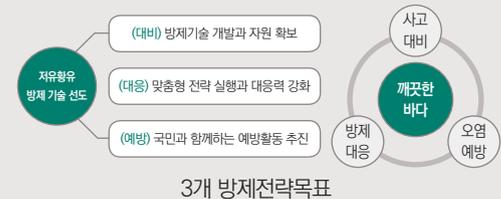
광양항 사고현장

방제정 벨트식 유회수 작업

3. 신 오염물질 대응력 강화를 위한 「저유황 유 유출사고 방제종합 대책」수립

기존의 기름과 다른 성질을 갖고 있는 저유황유의 방제대응을 위해 방제기술 개발과 자원확보(대비), 맞춤형 전략 실행과 대응력 강화(대응), 국민과 함께하는 예방활동 추진(예방) 등 총 3가지 추진전략과 16개 세부 추진과제를 수립하였다.

[표 4-16] 저유황유 종합대책



4. 시사점

저유황유 유출사고 방제종합 대책은 해양수산부, 선주협회 등 유관기관에 공유하여 신속하고 효과적인 방제세력 동원 및 배치 전략을 수립할 수 있도록 의사결정자들을 지원하였으며, 저유황유 특성에 대한 연구와 방제기술 개발을 통해 최적화된 방제기자재 확보에 주력하여 국가 방제능력을 강화하고 국제기술을 선도하였다.

CHAPTER



내부역량 강화

현장 중심 조직역량 강화

제1절. 해양경찰위원회

제2절. 조직역량 기반 강화

제3절. 해양경찰 맞춤형 인재 선발·관리

제4절. 내실 있는 조직운영

제5절. 현장중심 전력증강 및 지원체계 구축



제1절

해양경찰위원회



해양경찰위원회담당관실
경정 오병훈

가. 해양경찰위원회 설치

2020년 2월 21일 「해양경찰법」 시행에 따라 동법 제5조에 근거하여 해양수산부 소속으로 해양경찰위원회가 설치되었으며, 해양경찰위원회 사무는 해양경찰청에서 수행하고 있다.

해양경찰위원회는 해양경찰의 주요정책에 관한 심의·의결 기구로서 국민의 권익을 보호하는 독립적인 외부 통제장치의 역할을 수행하며, 주요업무는 해양경찰청장에 대한 임명제청 전 동의권 행사와 해양경찰의 주요 법령, 인사, 장비 등에 관한 주요 정책과 인권보호와 같은 주요 사항에 대해 심의·의결한다.

[표 5-1] 해양경찰위원회 설치 및 심의·의결사항(해양경찰법)

제5조(해양경찰위원회의 설치 등) ① 해양경찰행정에 관하여 다음 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 해양수산부에 해양경찰위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

1. 해양경찰청 소관 법령 또는 행정규칙의 제정·개정·폐지, 소관 법령에 따른 기본계획·관리계획 등의 수립 및 이와 관련된 사항
2. 인권보호와 부패방지 및 청렴도 향상에 관한 주요 정책사항
3. 해양경찰청 소속 공무원의 채용·승진 등 인사운영 기준과 교육 및 복지증진에 관한 사항
4. 해양경찰장비·시설의 도입·운영에 관한 사항
5. 그 밖에 주요 정책과 제도 개선 및 업무발전에 관하여 필요하다고 인정되어 위원회 의결로 회의에 부치는 사항

나. 해양경찰위원회 구성

해양경찰위원은 위원장 1명을 포함한 7명의 위원으로 국민을 대표하여 해양경찰 정책을 심의·의결하기 위해 법조계·학계·언론계·시민단체 등 사회 각 분야의 전문가로 구성한다. 위원은 해양수산부장관의 제청으로 국무총리를 거쳐 대통령이 임명한다. 위원의 임기는 3년이며, 연임할 수 없다.

[표 5-2] 해양경찰위원 자격기준(해양경찰법) 제6조

- 위원 중 2명은 법관의 자격이 있는 자
 - 당적을 이탈한 날부터 3년 경과자
 - 선거에 의해 취임하는 공직에서 퇴직 후 3년 경과자
 - 경찰·검찰·국가정보원 직원 또는 군인의 직에서 퇴직 후 3년 경과자
 - 「국가공무원법」 제33조 각 호*의 어느 하나에 해당하지 않는 자
- * 피성년후견인 또는 피한정후견인, 파산자, 범죄·징계 경력자 등

[표 5-3] 해양경찰위원 현황

| 사진 | 성명 | 학 력 | 주요 경력 |
|---|-------------|---|--|
|  | 사공영진 위원장 | · 대구 경북고 · 서울대 법학 · 사법시험 23회 | · 현 법무법인 삼일 고문변호사 · 대구고법원장 · 청주지법원장 |
|  | 남상욱 총무위원 | · 광주 사레지오고 · 한국해양대 항해학 · 한국해양대 석사 | · 현 한국선급(KR) 전문위원 · 해양경비안전국장 · 남해해양경비안전본부장 |
|  | 박찬호 위원 | · 대전고 · 고려대 법학 · 고려대 석·박사 | · 현 부산대 법학전문대학원 교수 · 현 부산지방노동위원회 공익위원 · 해양경찰청 국제해양법위원회 |
|  | 함혜리 위원 | · 경희여고 · 경희대 신문방송학 · 파리2대 석사·DEA | · 현 램프커뮤니케이션 대표 · 서울신문 편집국 문화부 선임기자 · 한국저작권위원회 위원 |
|  | 김효선 위원 | · 상명여고 · 이화여대 사회학 · 이화여대 석사 | · 현 여성신문 발행인 · 현 한국여성재단 이사 · 현 경찰청 인권위원회 위원 |
|  | 이은방 위원 | · 수원 수성고 · 한국해양대 항해학 · 동경공업대학 박사 | · 현 한국해양대 해양경찰학부 교수 · 해양환경안전학회(사) 회장 · 해양경찰청 정책자문위원회 분과위원장 |
|  | 윤석희 위원 | · 대전 호수돈여고 · 이화여대 법학 · 사법연수원 23기 | · 현 법률사무소 우창 대표 변호사 · 현 한국여성변호사회 회장 · 현 국민권익위원회 위원 |

다. 해양경찰위원회 운영

(1) 회의 개최 현황

해양경찰위원회의 회의는 정기회의와 임시회의로 구분한다. 정기회의는 특별한 사유가 있는 경우를 제외하고는 매월 2회 위원장이 소집한다. 정기회의는 매월 첫째·셋째 주 월요일에 개최하며, 공휴일인 경우 다음날에 개최한다. 회의 개최 시, 해양경찰청에서는 차장, 기획조정관, 안건 소관 국장 및 과·계장이 참석하며, 간사인 기획재정담당관과 법적질의에 대한 답변을 위해 혁신행정법무담당관은 상시 참석한다.

코로나19의 확산세가 지속됨에 따라 정부의 사회적 거리두기 격상에 맞춰 해양경찰 위원회는 기존 대면회의를 2020년 12월 21일부터 화상회의로 진행하였다. 화상회의는 위원장의 위임으로 총무위원이 위원회 회의실에서 회의를 주재하였다. 화상회의는 정부의 코로나19 복무지침 변경 시까지 개최 예정이다.

2020년 총 22회에 걸쳐 회의를 개최하였고, 상정안건은 총 137건으로 심의안건 88건(64%), 보고안건 46건(34%), 기타 3건(2%)으로 회의 당 평균 6.2건의 안건을 상정하였다. 기타 3건은 위원장 선출, 총무위원 선출, 청장 임명제청 동의안이다.

세부적으로 살펴보면 심의·의결 88건 중 행정규칙 67건(76%), 법령 17건(19%), 정책·계획 4건(5%)으로 행정 규칙 비율이 대다수를 차지하였고, 원안의결 32건(36%), 수정의결 56건(64%)으로 수정의결의 비율이 높았다.

[표 5-4] 해양경찰위원회 운영 현황

| 연도 | 회의개최 | | | | 계 | 상정안건 | | | | | | | | | | | |
|------|------|----|----|----|-----|------|----|----|-------|----|----|----|---|------|----|---|---|
| | | | | | | 심의안건 | | | | | | | | 보고안건 | 기타 | | |
| | 소계 | 법령 | | | | 행정규칙 | | | 정책·계획 | 소계 | 동의 | 선출 | | | | | |
| | | 법률 | 대령 | 부령 | | 훈령 | 예규 | 고시 | | | | | | | | | |
| 2020 | 22 | 18 | 2 | 2 | 137 | 88 | 1 | 5 | 11 | 46 | 13 | 8 | 4 | 46 | 3 | 1 | 2 |

[표 5-5] 해양경찰위원회 심의·의결 현황

| 연도 | 계 | 원안의결 | 수정의결 | 재상정·보류 | 부결 |
|------|----|------|------|--------|----|
| 2020 | 88 | 32 | 56 | 0 | 0 |

[표 5-6] 해양경찰위원회 활동 연표

| 일자 | 내 용 |
|-----------|--|
| 2. 21. | 제1회 해양경찰위원회 임시회의(위원장·총무위원 선출, 심의·의결 1건, 보고 3건) |
| 3. 3. | 제2회 해양경찰위원회 임시회의(해양경찰청장 임명제청 동의) |
| 3. 16. | 제3회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 4건) |
| 3. 26. | 서면회의(심의·의결 1건) |
| 4. 6. | 제4회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 4건, 보고 3건) |
| 4. 20. | 제5회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 2건, 보고 2건) |
| 5. 4. | 제6회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 3건, 보고 3건) |
| 5. 18. | 제7회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 2건) |
| 6. 1. | 제8회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건, 보고 2건) |
| 6. 26. | 제9회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건) |
| 6. 26~27. | 상반기 해양경찰위원회 현장방문(중부청 관할 현장부서 7개소) |
| 7. 6. | 제10회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 5건) |
| 7. 20. | 제11회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 3건, 보고 2건) |
| 8. 3. | 제12회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 2건, 보고 4건) |
| 8. 24. | 제13회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 2건) |
| 9. 7. | 제14회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 7건, 보고 2건) |
| 9. 21. | 제15회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건, 보고 2건) |
| 10. 19. | 제16회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 6건, 보고 3건) |
| 11. 6. | 제17회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건, 보고 2건) |
| 11. 6. | 하반기 해양경찰위원회 현장방문(중부청 고정익항공기 해상순찰) |
| 11. 16. | 제18회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건, 보고 2건) |
| 12. 7. | 제19회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 8건, 보고 2건) |
| 12. 21. | 제20회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 18건, 보고 1건) |
| 12. 24. | 서면회의(심의·의결 4건) |

[그림 5-1] 해양경찰위원회 정기회의



▶ 대면회의
▶ 화상회의

(2) 해양경찰청장 임명제청 동의

해양경찰청장은 「해양경찰법」 제11조에 의거하여 해양경찰위원회의 동의를 받아 해양수산부 장관의 제청으로 국무총리를 거쳐 대통령이 임명한다. 2020년 3월 3일 해양경찰청장 임명제청 동의를 위한 제2회 임시회의가 개최되었으며, 해양수산부장관, 해양경찰위원 전원이 참석한 가운데 회의가 시작되었고, 회의 결과 해양경찰청장 후보자(제17대 김홍희 청장)는 위원 전원의 찬성으로 해양경찰위원회의 동의를 받았다.

[그림 5-2] 해양경찰청장 임명제청 동의



- ▶ 해양수산부장관의 제안 설명
- ▶▶ 해양경찰청장 후보자 인사말씀

라. 현장방문

해양경찰위원회 위원장 및 위원들은 안건에 대한 심도 있는 심의·의결을 위해 함정·파출소 등 현장을 방문하였으며, 현장 직원들과 소통의 자리 등을 마련하여 해양경찰 업무에 대한 이해도를 증진할 수 있었다. 2020년 6월 26~27일 1박2일에 걸쳐 중부지방해양경찰청 종합상황실을 시작으로 인천항VTS, 3005함, 인항파출소 등을 방문하여 업무현황 청취 및 직원들과의 간담회를 개최하였고, 2020년 11월 6일에는 해상순찰 임무를 수행하는 중부지방해양경찰청 소속 고정익 항공기에 탑승하여 외국어선 불법조업 실태를 파악하고 항공기와 함정 간 유기적인 해·공입체 경비 및 단속 현장을 확인하였다.

[그림 5-3] 해양경찰위원회 해상치안 현장방문



- ▶ 중부청 종합상황실
- ▶▶ 3005함
- ▶▶▶ 고정익 항공대

해양경찰위원회 심의·의결 현황 및 각종 활동사항 등은 공식 홈페이지 (<http://kcg.go.kr/kcgcommission>)와 매년 발간하는 심의회보에 게재되고 있다.

제2절

조직역량 기반 강화

01. 현장에 강한 조직체계 마련

혁신행정법무담당관실
경위 박정수

가. 조직 현황

해양경찰청은 청장을 정점으로 차장 및 2관 5국 28과(2020년 12월 기준)로 이루어져 있다. 청·차장의 정책결정을 보좌하기 위해 기획조정관·대변인·감사담당관이 있으며, 하부조직으로는 운영지원과·경비국·구조안전국·수사정보국·해양오염방제국·장비기술국으로 구분할 수 있다.

부속기관으로는 해양경찰교육원과 중앙해양특수구조단 및 책임운영기관인 해양경찰 정비창이 있다.

또한 해양경찰 업무를 지역적으로 분담하여 수행하기 위해 전국에 5개 지방해양경찰청을 두고 있으며, 지방해양경찰청 소속 하에 19개 해양경찰서와 20개 해상교통관제센터를, 해양경찰서 소속으로 96개 파출소를 운영하고 있다.

[그림 5-4] 해양경찰청 조직

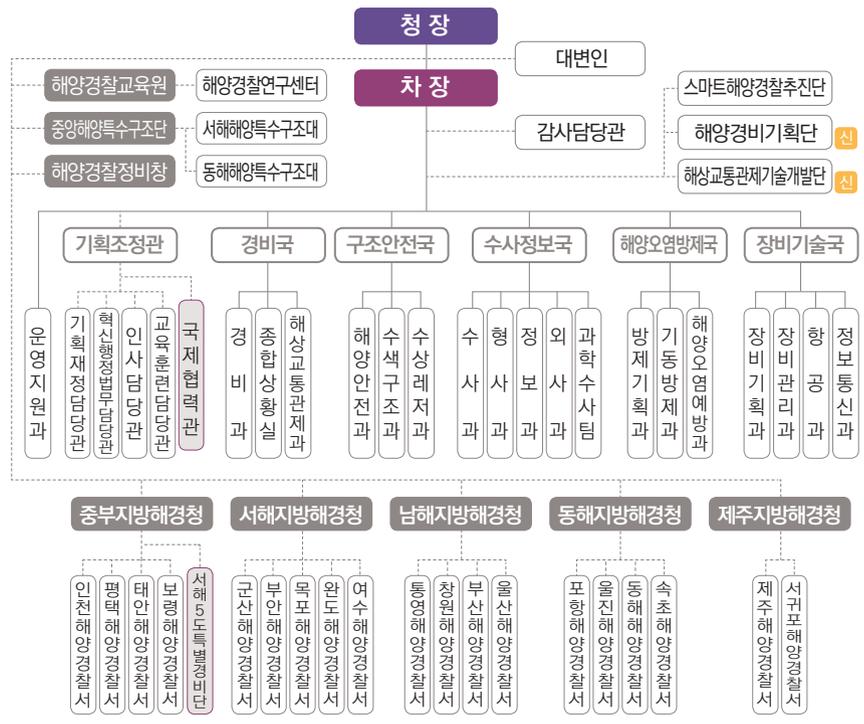


▶ 해양경찰청(본청)
▶▶ 파출소

나. 해양경비기획단·선박교통관제기술개발단 신설(2020. 7.)

해양에서의 안보·안전·환경재난 등 다양한 유형의 위협요소를 차단하기 위해 위성·드론 등 첨단장비 운용·개발 전담 부서로 해양경비기획단을 신설하는 한편, 최근 해상 음주운항으로 인한 대형사고가 지속적으로 발생함에 따라 인공지능 기술을 결합한 음주운항 자동탐지시스템 구축·도입 관련 부서로 선박교통관제기술개발단을 신설하였다.

[표 5-7] 해양경찰청 조직도(2020년 12월 기준)



다. 소요정원 확보에 따른 현장중심의 인력 충원

우리나라 국민들이 언제 어디서나 빈틈없는 해상치안서비스를 누릴 수 있도록 현장 인력 확충을 해양경찰 주요 정책으로 선정하고, 매년 증가하는 각종 해양범죄, 인명사고, 해양오염으로부터 국민의 생명과 재산을 보호하기 위해 인력을 꾸준히 증원해 왔다.

[표 5-8] 최근 5년 해양경찰청 인력 증원 현황

| 구분 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 비고 |
|------------------------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------------------|
| 총 정원 (전년대비 증원 수) | 9,163명 | 10,016명 (+853명) | 10,552명 (+536명) | 10,989명 (+437명) | 12,110명 (+1,121명) | 지난 5년간 정원 32% 증가 (+2,947명) |

특히 2020년 현장중심 정원 1,121명을 확보하여 경비함정, 파·출장소, 상황실, 구조대 등 현장부서에 인력을 우선 충원하였으며, ‘국민의 안전과 생명을 지키는 안전사회’라는 현 정부의 국정전략에 맞춰, 현장에 강하고 국민에게 신뢰받는 해양경찰이 되기 위해 끊임없이 노력하고 있다.

[표 5-9] 2020년도 현장인력 증원 현황

| 구분 | 분야 | 증원내역 | 증원규모 |
|-----|---------|----------------------|--------|
| 상반기 | 함정 | 복수승조원제 도입 | 140명 |
| | | 중형함정(500t/3척) 신규 도입 | 63명 |
| | | 함정 건조 감독관 인력 보강 | 5명 |
| | 파·출장소 | 신형 연안구조정(8척) 신규 도입 | 24명 |
| | | 구조거점파출소 운영 | 130명 |
| | | 파출소 순찰 강화 인력 보강 | 162명 |
| | 상황실 | 상황 전파·대응 인력 보강 | 33명 |
| | 구조대 | 구조·구급요원 인력 보강 | 112명 |
| | 형사 | 범죄 단속 형사 인력 보강 | 51명 |
| | 항공대 | 항공 조종·정비사 인력 보강 | 40명 |
| | 해상교통관제 | 영흥수도 관제 구역 확대 | 3명 |
| | 의무경찰 대체 | 의무경찰 대체 인력 | 289명 |
| | 지원부서 | 조직·혁신 인력 보강 | 1명 |
| 하반기 | 함정 | 대형함정(3000t/1척) 신규 도입 | 56명 |
| | 파·출장소 | 신형 연안구조정(4척) 신규 도입 | 12명 |
| 계 | | | 1,121명 |

02. 국민을 위한 해양경찰 정책 법제화

혁신행정법무담당관실
경위 김근록

가. 정책 추진을 위한 법 기반 확보

해양경찰청은 급변하는 해양환경과 현실에 맞춰 정책을 개선하고 있으며, 이를 뒷받침하기 위해 소관 법령과 행정규칙을 신속하게 제·개정하고 있다.

2020년에는 새롭게 제정한 선박교통관제법을 6월 4일부로 처음 시행하였고, 경·검 수사권 조정 반영 등 4개의 법률을 제때 개정하여 정책 운용의 추진동력을 마련하였다.

【표 5-10】 법률 개정 사례

「해양경찰법」

- ☑ 경·검 수사권 조정에 따라 수사의 공정성과 독립성을 확보하기 위하여 해양경찰청장의 구체적 수사지휘·감독권을 제한하고, 수사부서의 장에 대한 해양경찰 수사 지휘·감독 권한을 명확화

「해양경비법」

- ☑ 해양에서의 효율적 테러예방·대응을 통한 국민보호와 공공안전을 위하여 해양경찰청장은 5년마다 해양대테러 계획을 수립하도록 신설하고, 해양경비 기본계획 수립 시 특별자치시장의 의견도 청취하도록 추가

「연안사고 예방에 관한 법률」

- ☑ 민원의 투명하고 신속한 처리를 위해 연안체험활동 안전관리 계획서를 신고 받은 경우 14일 이내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하도록 하고, 기간 내 통지하지 아니한 경우 신고를 수리한 것으로 간주하는 제도를 도입

「수상레저안전법」

- ☑ 해상 안전사고 예방을 위해 등록대상이 아닌 수상레저기구로는 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 할 수 없도록 하고, 동력수상레저기구 신규검사를 위해 시험운전을 하고자하는 경우 임시운항허가 제도를 신설하여 선박안전법상의 임시항행검사를 받아야 하는 불편을 해소하였으며, 고위험 신종레저기구인 공기주입형 고정식 튜브 등 동력수상레저기구가 아닌 수상레저기구를 운영하는 사업자의 준수사항에 대한 법적 근거를 마련하여 국민안전을 확보

나. 국민편의 증진을 위한 합리적 규제개혁

해양경찰청은 국민생활에 불편을 초래하는 과도한 규제와 의무부과 사항을 점검하여 개선을 추진하였다. 또한 법령에 신설되거나 강화되는 규제를 합리적으로 억제하고 최적의 대안을 찾기 위해 자체규제위원회를 운영하는 등 규제개혁을 위해 끊임없이 노력하고 있다.

[그림 5-5] 주요 규제개혁 사례

1. 원스톱 서비스로 민원서류 발급절차 간소화

유관기관과 협업을 통해 해양경찰 파출소에 직접 방문해야 발급 가능한 민원서류 2종을 수요기관에서 직접 온라인으로 확인할 수 있도록 개선하여 민원인 불편사항 개선

2. 해양오염방제 자재·약제 성능시험·검정기준 완화

방제자재·약제의 성능시험·검정항목을 축소하고, 일부항목은 신고제로 전환하는 등 실정에 맞도록 규제를 완화함으로써 생산자의 부담을 줄이고 민원처리 기간도 단축



민원서류 발급 간소화



방제자재 시험·검정 기준 완화

다. 소송지원 및 법률자문

해양경찰청은 날이 복잡하고 다양해지는 송무환경에 대응하고자 국가를 당사자로 하는 소송 등과 관련된 총괄적 관리와 지원 체계를 구축하여 국민의 권익보호와 국익증진을 위한 적극행정의 토대를 마련하였다.

또한, 분야별 전문가로 구성된 고문변호사 10명을 위촉·운영하여 소송사무 뿐만 아니라 각종 해양경찰청 업무에 대해 법률자문 서비스를 제공받아 전문성이 강화된 공정한 법 집행을 구현하고 있다.

03. **당당하고 멋진 해양경찰 되기 프로젝트 시행**

혁신행정법무담당관실
6급 유대원

가. 조직의 백년대계를 위한 변화혁신 프로젝트 추진

해양경찰청은 완벽한 임무달성을 위한 현장근무체계를 확립하고, MZ세대를 포용하는 상호 존중·배려의 조직문화를 구축하기 위해 제68주년 해양경찰의 날을 맞이하여 '당당하고 멋진 해양경찰 되기' 프로젝트를 출범하였다.

최근 공직사회 내 불합리하고 불공정한 행태 개선에 대한 국민의 목소리가 대두되고, MZ세대와의 소통 활성화가 사회적 이슈로 등장한 점을 고려하여 해양경찰 특성에 맞는 조직문화 개선 프로젝트를 준비하게 되었다.

나. 8대 전략 및 36개 실천과제 등 프로젝트 전략체계도 수립

'당당하고 멋진 해양경찰 되기' 프로젝트는 해양경찰이 국민의 생명과 안전을 수호하는 '바다 위 종합행정기관'으로서 영(승)이 바로선 조직문화를 구축하기 위해 현장근무체계 확립에 중점을 두었다.

더 나아가 조직의 핵심인력인 MZ세대가 기성세대와 조화롭게 융화되고, 공직자로서 공직가치와 소명의식을 내재화할 수 있도록 프로젝트를 설계하였다.

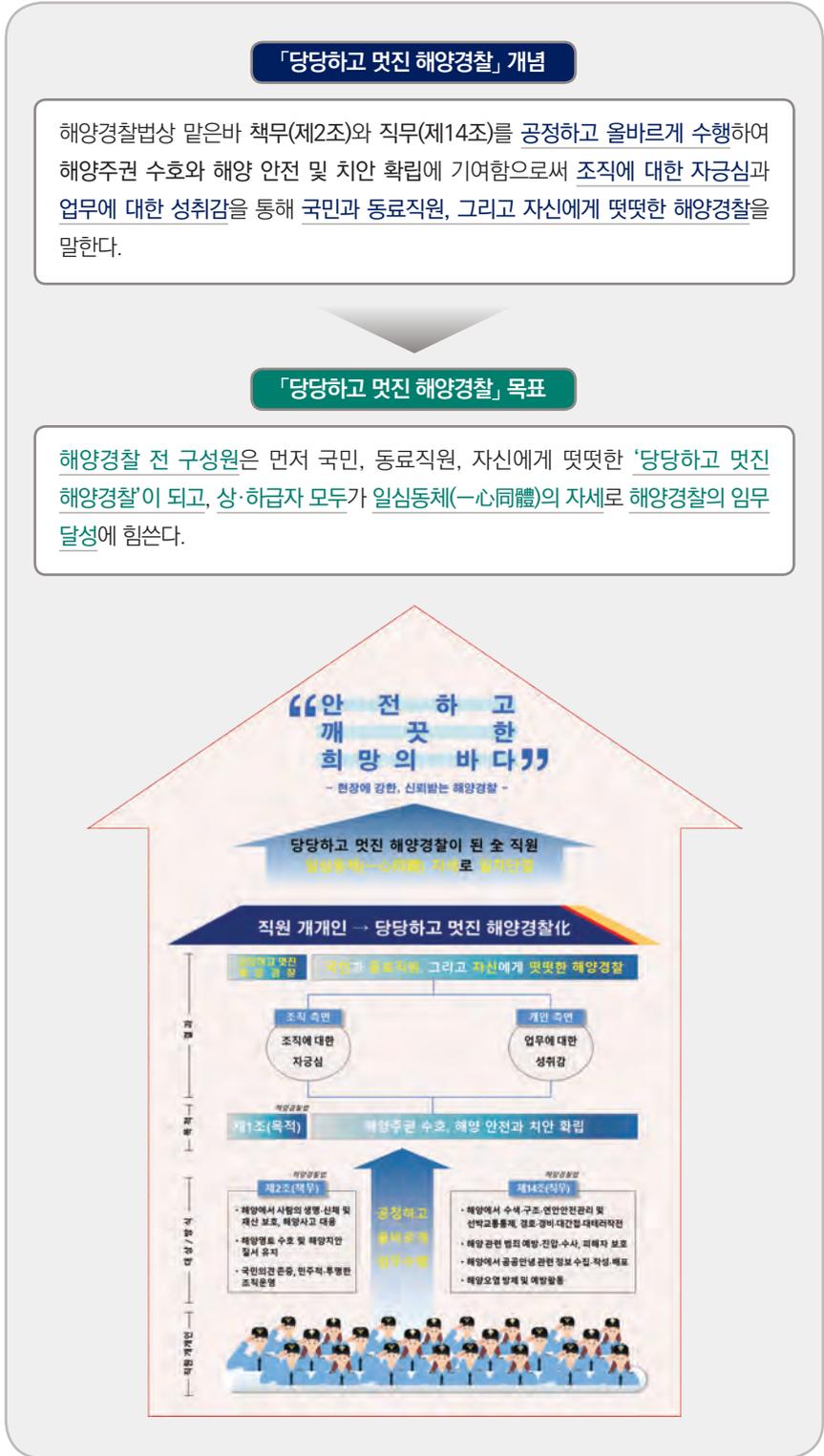
이에 따라, 정체성 제고, 일하는 방식의 변화, 양성평등 실현, 신입직원 교육 강화 등 인식변화와 제도개선 측면 8대 핵심전략 및 36개의 세부 실천과제를 개발하여 프로젝트의 추진기반을 마련하였다.

다. 양적 성장에서 질적 성장으로의 전환 추진

해양경찰청은 그동안 예산과 인력을 늘리는 양적성장 위주의 확장정책에 매진하였다면 이제는 '당당하고 멋진 해양경찰 되기' 프로젝트를 통해 제복조식다운 올바른 지휘체계를 확립하고, 내부직원 대상 우리 조직의 가치와 소명의식을 일깨워주는 등 질적성장을 도모할 계획이다.

이에 따라 본청 각 기능과 일선 현장에서는 적극적인 과제관리와 홍보물을 활용한 캠페인을 통해 조직의 백년대계를 위한 '당당하고 멋진 해양경찰 되기' 프로젝트의 대장정에 나설 예정이다.

[표 5-11] 「당당하고 멋진 해양경찰 되기」 프로젝트 전략체계도



04. 해양경찰 신 헌장 제정

혁신행정법무담당관실
6급 유대원

가. 새로운 환경변화를 반영한 신 헌장 제정 필요

해양경찰청은 미래 해양경찰의 새로운 방향을 정립하기 위해 현실과 사회환경 변화, 해양경찰법상 명시임무를 반영한 신 헌장을 2021년 1월 제정하였다.

구 헌장은 1996년 외청 독립 이후 2년 뒤인 1998년 5월에 제정되었다. 이후 약 20여 년의 시간이 흐르는 동안 헌장 관련 근거규정 폐지, 현실과 사회환경 변화 미반영, 해양경찰법상 임무와의 연계성 부족 등의 사유로 새로운 헌장의 필요성이 대두되었다.

나. 내용적 합리성과 절차적 타당성을 갖춘 신 헌장 제정

2017년 해양경찰청이 재출범되고, 2019년 해양경찰법이 제정되면서 해양경찰청의 임무와 역할을 보다 명확히 설정하고, 직원들의 사명감을 제고하기 위해 2021년 1월 해양경찰 헌장을 22년 만에 전면 개정하였다.

특히, 새로운 헌장에는 헌법, 공무원 헌장, 해양경찰청의 미션과 비전, 사회 환경 변화를 고려한 국가관, 공직관, 윤리관이 구현되도록 많은 노력을 기울였다.

그리고 민주적이고 합리적인 헌장이 제정될 수 있도록 국민, 직원, 전문가의 참여를 적극 보장함으로써 직원들이 구체적으로 실천할 수 있는 4가지 해양경찰인상(바다의 수호자, 정의의 실현자, 국민의 봉사자, 해양의 전문가)을 수립하게 되었다.

다. 지속적인 해양경찰의 정신으로 작용토록 신 헌장 활성화 추진

해양경찰청은 신 헌장이 사문화되지 않고 지속 활용 가능한 해양경찰의 정신으로 작용토록 올바른 이해 도모 및 직원 내재화 측면 신 헌장 활성화 계획을 수립하였다.

신 헌장의 제정 의미, 제정 과정, 내용상 특징 및 직원 당부사항 등을 담은 소개영상, 신 헌장의 전문과 본문을 전문성우가 직접 녹음한 낭독음원, 신 헌장 286글자를 동판에 새긴 조형물 등 신 헌장 활성화 홍보물을 제작하였다. 이를 통해 본청과 각 헌장 일선에서 해양경찰 과업에 대한 인식을 명확히 하고, 임무에 임하는 태도와 마음가짐을 향시 새롭게 하고 있는 중이다.

향후에는 주먹구구식 자의적 해석을 지양하고, 개정취지에 입각한 정확한 이해 도모를 위해 신 헌장 해설서를 발간하고, 각종 기념행사 시에 신 헌장을 활용할 수 있도록 의전편람을 개정하고 훈령을 새롭게 제정할 계획이다.

[그림 5-6] 해양경찰 신 현장 영상 및 현판 조형물



- ▶ 해양경찰 신 현장 영상 제작
- ▶▶ 해양경찰 신 현장 현판 조형물 제작식

[표 5-12] 해양경찰 현장

해양경찰 현장

우리는 자랑스러운 대한민국 해양경찰이다.

우리는 헌법을 준수하며 국가에 헌신하고 국민에게 봉사한다.

우리는 **해양주권 수호**와 **해상치안 확립**에 힘쓰며 **안전하고 깨끗한 바다**를 만들기 위해 최선을 다한다.

이에 굳은 각오로 다음을 실천한다.

1. **'바다의 수호자'**로서 국민의 생명과 안전을 지키며 인류의 미래 자산인 해양 보전에 맡은 바 책임을 다한다.
1. **'정의의 실현자'**로서 청렴과 공정을 생활화하며 원칙과 규범을 준수하고 올바르게 법을 집행한다.
1. **'국민의 봉사자'**로서 소통과 배려를 바탕으로 국민이 만족하고 신뢰하는 해양서비스를 제공한다.
1. **'해양의 전문가'**로서 창의적 자세와 도전정신으로 어떠한 어려움도 극복하며 임무를 완수한다.

<전문>

- 공직자로서 헌법정신 및 국민을 위한 사명을 강조하여 국가관 위주로 구성

<분문>

- 해양경찰법상 책무(제2조) 및 직무(제14조)와 연계된 행동 지침으로서 공직관 위주로 작성
- 현실 속 행동지침으로 활용 기능토록 구체적인 태도와 자세를 명기

05. MBO, CS 평가제도 운영

혁신행정법무담당관실
경위 **허태준**

가. MBO, CS 중심 평가제도 운영

해양경찰청은 조직의 미션인 ‘안전하고 깨끗한 희망의 바다’를 만들기 위해 목표관리제(MBO)와 국민만족도(CS) 중심의 신 성과평가제도를 2019년 도입하여 시행 중이다. 그간 코로나19 등 대외 환경 및 정책 변화에 탄력적으로 대응하여 현실에 맞는 성과평가가 이루어질 수 있도록 지속적인 성과평가제도 수정과 보완을 거듭하였다.

나. 목표관리제(MBO)

목표관리제(Management By Objectives)는 2019년과 2020년 2~3개로 운영하던 MBO 과제 개수를 1개로 축소하여 ‘과 단위’ 부서에서 가장 중요하고, 기본이 되는 업무에 집중할 수 있는 여건을 마련하였다.

목표관리제의 선정방식은 상급자와 하급자가 상호 간 소통과 합의 절차를 거쳐 명확한 목표를 설정하여 자기주도적인 업무 수행 여건을 보장하고 있다.

다. 국민만족도 조사(CS)

국민만족도 조사(Customer Satisfaction)는 2020년에 구축한 자체 모바일 조사 시스템을 활용하여, 해양경찰과 직접 접촉한 경험이 있는 국민에 대해서 카카오톡, 문자 메시지를 발송 후 만족도를 측정하여 정책에 활용하고 있으며 접촉 경험이 없는 관할의 해안가 지역 주민 대상으로는 컨설팅 전문기관에서 전화조사를 실시하여 해양에서의 체감안전도를 측정·평가·환류한다.

F · O · C · U · S

19

국민을 미소 짓게 하는 해양경찰 적극 행정

1. 적극행정이란?

가. 단어의 의미

행정이란 원래 능동적, 적극적 국가작용을 의미하나 적극이라는 단어를 앞에 붙였다. 이는 국어문법으로 보면 역전앞과 같이 틀린 단어일 수 있다. 그럼에도 우리는 적극행정이라는 말을 통용하고 있다. 그 이유는 무엇일까?

나. 행정 환경변화

코로나 확산, AI 등 4차 산업혁명의 물보라로 우리는 이전의 일상과는 다른, 일명 뉴노멀(New-normal)로 불리는 환경에서 적응해야 하는 상황에 놓여있다. 법의 원칙을 고수하여 공익을 증진시킬지, 법을 유연하게 해석하여 공익을 증진시킬 것인지는 사안마다 공직자에게 주어진 앞으로의 해결 과제이다.

2. 해양경찰의 임무로 본 적극행정

가. 해양경찰의 임무

해양경찰은 해양에서 사건, 사고 대응을 비롯하여 해양주권수호, 해양안전관리 등 육지의 소방과 경찰의 업무를 모두 도맡아 법을 집행하는 종합 기관으로서 성격을 가지고 있다.

나. 적극행정의 중요성

‘안전한 바다’를 염원하는 국민적 기대에 부응하기

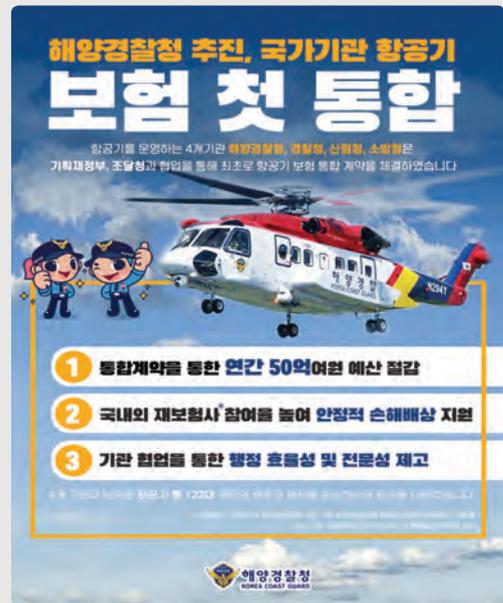
위해서는 기존 집행기관의 역할을 벗어나 제도 개선까지 행할 수 있도록 기존의 역할을 확대할 필요가 있다. 또한, 대국민 접점에서 근무하는 파출소, 경비함정 직원들이 보다 적극적인 임무를 수행할 수 있도록 하는 것이 현 시점에서 가장 중요한 요소라 할 수 있다.

3. 해양경찰 적극행정

가. 해양경찰 적극행정은?

해양경찰은 2019년 적극행정 도입 이후 국민체감도에서 높은 점수를 받아 2년 연속 우수기관으로 선정되었다. 다양한 국민 편의 정책 중 2021년에는 인사혁신처 주관 상반기 범부처 적극행정 경진대회에서 최종 6위를 하는 쾌거를 달성하였다.

[그림 5-7] 적극행정 우수사례



나. 앞으로의 방향

해양경찰은 적극행정을 실천한 공무원에게는 파격적 인센티브를 지속적으로 부여하여 혁신을 위한 동력으로 활용함으로써 국민으로부터 신뢰 받는 해양경찰로 거듭날 예정이다.

제3절

해양경찰 맞춤형 인재 선발 · 관리

01. 해양경찰 인재 관리체계 구축

인사담당관실
경위 장재호

가. 유능한 인재 채용 및 균형인사 실현

(1) 유능한 인재 채용

업무 경쟁력과 참신함을 갖춘 혁신적인 중간관리 계층 확보를 위해 간부후보생 선발인원을 확대하고 경험과 전문성을 두루 갖춘 외부 전문인력을 적극 충원하였다.

- ▶ 간부후보생 충원 규모를 점진적으로 확대(10명→20명)
- ▶ 변호사·정책소통·항공·작전·구조 등 분야별 전문 인력 확보(7개 분야 20명)

(2) 균형인사 실현

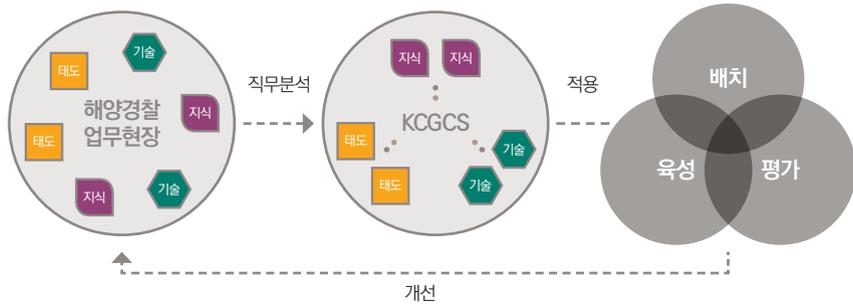
조직 내 균형인사를 통한 사회적 가치 실현을 위해 여성경찰관 비중을 높이고 장애인 채용 확대를 지속 추진하였다. 균형인사 제도란 사회적으로 소수 및 약자에 속하는 사람들의 공직 진출을 확대하고, 이들의 의견이 정책에 녹아들 수 있도록 하기 위해 시행 중인 제도로서 공직 구성의 다양성과 대표성, 형평성 제고에 기여하고 있다.

- ▶ 여성 경찰관 목표 충원률 관리: (2019)12.6% → (2020)13.2%
- ▶ 경감 이상 여성관리자 목표 충원률 관리: (2019)2.3% → (2020)2.4%
- ▶ 장애인 공무원·근로자의 고용률 관리: (2019)3.51% → (2020)4.1%

나. 해양경찰 직무능력표준 개발

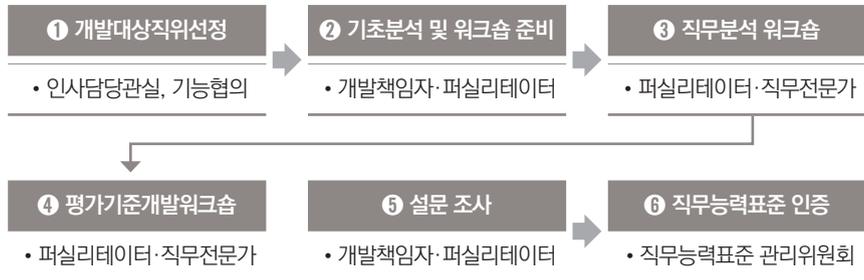
해양경찰 직무능력표준(KCGCS, Korea Coast Guard Competency Standards)은 해양경찰의 임무수행 현장에서 직무를 수행하기 위해 요구되는 지식·기술·소양 등의 내용을 해양경찰청이 기능별·수준별로 체계화한 것으로, 임무수행현장의 직무를 성공적으로 수행하기 위해 필요한 능력(지식, 기술, 직무수행 태도)을 해양경찰 본청 차원에서 표준화한 것을 의미한다.

[표 5-13] KCGCS 개념도



해양경찰의 완벽한 임무수행을 위하여 2020년도 현장 주요직위에 대한 직무능력을 갖춘 적임자를 배치할 수 있는 직무능력표준 개발에 착수하였고 경력, 자격증, 안전·위기·갈등관리 능력 등을 종합적으로 고려하여 함·정장, 파출소장, 상황실장에 대한 직무표준을 우선 개발하였다. 더불어 본청, 지방청, 경찰서 및 현장 주요직위까지 단계별로 확장·구축하여 전문성을 갖춘 조직으로 도약할 계획이다.

[표 5-14] 개발 흐름도

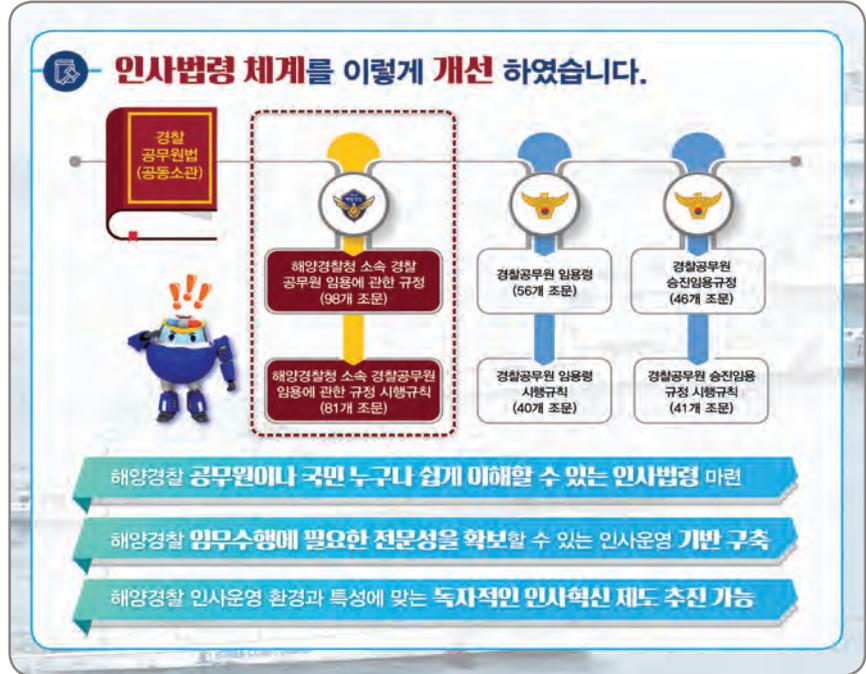


다. 해양경찰 독자적 인사법령체계 구축

기존 해양경찰청 소속 경찰공무원의 임용·승진 등 인사에 관하여 경찰청 소관 「경찰공무원 임용령」과 「경찰공무원 승진임용 규정」이 적용될 뿐만 아니라 경과·임용권자 등 일부 사항은 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정」에 적용되고 있었다. 이러한 복잡한 법령체계로 인하여 국민뿐만 아니라 조직원도 인사관계 법령을 정확히 이해하기 어렵고, 경찰청과는 다른 직무환경에 부합한 인사제도 개정이 필요할 때도 경찰청과 상호협약이 이루어져야 하는 어려움이 있었다.

이에 경찰청 중심의 법령체계에서 벗어나 독자적인 인사법령체계를 새롭게 분리하여 마련함에 따라 해양경찰 고유의 치안 환경과 임무 성격을 고려한 맞춤형 인사제도 추진이 가능하게 되었다.

[표 5-15] 개선 인사법령 체계



라. 해양경찰 인사운영시스템 구축

인사정보 빅데이터를 활용한 적재적소 인재배치와 충원율 등 통계관리를 통해 효율적 인사운영을 지원하고자 '해양경찰 인사운영시스템'을 구축하였다.

[표 5-16] 인사운영시스템 체계



'해양경찰 인사운영시스템'은 고충, 원소속 교류, 징계 대상자 관리의 시스템화, 특진·포상 등 각종 공적 심사 시 공정한 검증을 통해 효과적인 인사업무를 수행하고, 나아가 국민에게 보다 안전한 해양치안 서비스를 제공할 수 있는 지원체계가 될 전망이다.

02. 수요자 중심 인사운영

인사담당관실
경위 장재호

가. 공정하고 투명한 승진제도 운영

(1) 승진제도 개요

승진은 효과적인 인력운영 및 구성원들의 사기진작과 직결되는 핵심적 요소로 개인성과와 업무능력, 상위직 직무수행 역량 등을 종합적으로 고려하여 공정하고 합리적으로 운영되어야 한다. 이에 해양경찰청은 다양한 승진제도(심사·시험·특별·근속)를 통해 개인 역량과 특성에 맞춘 승진 기회를 부여하고 있다.

(2) 심사·시험승진

심사승진은 근무성적·경력·가점 등으로 산출되는 승진대상자 명부의 5배수를 대상으로 하고, 승진심사위원회를 통해 선발한다.

시험승진은 시험성적(6할)과 근무성적평정(4할)을 합한 점수로 합격자를 선정하고 있으며, 승진계급에 걸맞은 지식과 소양을 평가하기 위해 실시하고 있다.

(3) 특별·근속승진

특별승진은 재난이 발생했을 때 인명을 구조하거나 행정 발전에 크게 기여한 자를 대상으로 실시하고 있다. 특히, 2020년도에는 정부 핵심정책인 '적극행정' 문화 확산을 위해, 적극행정 우수공무원을 선발하는 등 더욱 확대된 특별승진 제도를 운영하였다.

근속승진은 순경~경위 계급자 중 성실하게 장기간 재직하고, 상위직 직무수행 능력이 있다고 인정되는 자를 승진시키는 제도로, 승진적체 해소 및 근무의욕 고취에 기여하고 있다. 2013년~2019년까지 총 3,435명, 2020년에는 523명을 근속승진 임용하였고, 2020년부터는 본청 인사 권한을 위임하여 각 지방청에서 직접 소속직원 근속승진을 시행하고 있다.

[그림 5-8] 적극행정 등 우수공무원 특별승진 임용식



[그림 5-9] 정부포상 수여



나. 일한 만큼 보상받는 포상체계 확립

(1) 정부포상 및 모범공무원

정부포상은 재직자 포상과 퇴직자 포상으로 구분한다. 재직자 포상은 '해양경찰의 날(9.10.)'에 연 1회 수여되며, 맡은 바 임무를 성실히 수행하여 해양경찰 업무 발전에 크게 기여한 공무원을 대상으로 공개검증 및 공적확인 등의 엄격한 절차를 거쳐 선발하고 있다.

정부포상의 종류에는 근정훈장을 비롯하여, 근정포장, 대통령표창, 국무총리표창이 있다. 퇴직자 포상은 장기간(25년 이상) 해양경찰 업무를 성실히 수행하여 국가발전에 기여하고 퇴직하는 공무원을 대상으로 수여하며, 연 평균 120명 정도가 포상을 받아 영예로운 퇴임을 맞이하고 있다.

[표 5-17] 개선 재직년수에 따른 정부포상

| 근정훈장 | | | | | 근정포장 | 대통령 표창 | 국무총리 표창 |
|-------------|--------------|------------------|---------------|---------------|--------|-----------|------------|
| 청조 (장관급) | 황조 (차안총감) | 홍조 (차안정감~경무관) | 녹조 (총경·경정) | 옥조 (경감 이하) | | | |
| 33년 이상 | | | | | 30년 이상 | 28년 이상 | 25년 이상 |
| | | | | | 33년 미만 | 30년 미만 | 28년 미만 |

모범공무원 제도는 5년 이상 재직한 경감(6급) 이하 공무원 중 성실하고 창의적인 자세로 솔선수범하는 자를 대상으로 매년 약 70여 명을 선발하고 있다.

(2) 특별승급

특별승급은 국정과제 등 주요업무 성과 창출에 기여하거나 업무를 성실히 수행하여 우수한 실적을 거둔 공무원에게 1호봉 승급을 실시하는 제도로, 조직의 활력과 경쟁력 제고를 위해 적극적으로 운영하고 있다.

「공무원보수규정」 및 「공무원보수 등의 업무지침」에 따라 자체 계획을 수립하여 현장 대응 분야 및 업무실적 우수자를 적극 발굴하고 있으며, 추천자에 대한 사전 공적공개 뿐만 아니라 이익제기 등을 통해 엄정하고 객관적인 심사를 실시하고 있다. 2018년 14명을 시작으로 2020년에는 84명을 선발하였으며, 향후에도 지속적으로 선발예정이다.

(3) 해양경찰청장 표창

해양경찰청장 표창은 표창장·상장·감사장으로 나뉘며, 표창장은 해양경찰 직무 유공자, 상장은 교육성적 우수자 및 각종대회 수상자, 감사장은 해양경찰 업무에 적극적으로 협조한 국민에게 수여한다.

03. 현장중심의 유연한 인사운영

인사담당관실
경위 장재호

가. 인사권한 위임으로 지방청 중심의 인사제도 정착

해양경찰청은 현장중심의 인사운영 체계 확립을 위해 규정 상 위임이 가능하거나, 실무적으로 소속기관에서 처리하고 있는 인사업무와 권한 등을 지속적으로 소속기관에 위임하고 있다.

2020년도 위임 업무는 총 9개이며, 소속기관의 급격한 업무과중 및 업무공백을 방지하기 위해 충분한 의견수렴과 교육을 거쳐 단계적으로 위임하고 있다.

[표 5-18] 2020년도 인사권한 위임 업무

| 연번 | 소속기관 업무명 | 연번 | 소속기관 업무명 | 연번 | 소속기관 업무명 |
|----|---------------------------------|----|-------------------|----|----------------------------|
| 1 | 경감 근속승진 심사·임용 | 4 | 정부포상(퇴직) 분과위원회 | 7 | 경감 특별승진 심사 (경위 이하 특별승진 심사) |
| 2 | 경감 이하 승진후보자 승진임용 (경사 이하 승진임용) | 5 | 신임경찰 시보임용 (경위 이하) | 8 | 종특단 경위 승진심사 |
| 3 | 일반직 6급 이하 임용권 (6급 이하 타기관과 인사교류) | 6 | 신임경찰 초임호봉 확정 | 9 | 명예퇴직 특별승진 (경위·7급 이하) |

나. 전문직위(전문관) 신설 및 확대

해양경찰청은 장기간의 직무 경험 또는 특수한 전문지식이나 능력이 요구되는 직위를 전문직위로 지정하고, 그 직위에 맞는 전문관을 선발하여 운영하고 있다. 전문관에게는 예산 범위 내에서 전문직위 수당을 지급하여 장기근무와 책임감 있는 업무 수행을 유도하고 있다.

[표 5-19] 전문직위 유형

| | |
|---|--|
| 기능별 핵심 업무 중 장기간의 직무경험 또는 특수한 전문성이 요구되어 장기근무가 필요한 직위 | 기능별로 중요도가 높음에도 기피되고 있는 직무로서 전문성 제고가 필요한 직위 |
| 〈유형1〉 전문경력직위 | 〈유형2〉 기피직위 |
| 〈유형3〉 대외협력직위 | 〈유형4〉 외국어필수직위 |
| 대외적인 협상·교류·협력에 관한 업무를 담당하는 직위 | 외국제도연구·외자구매·해외기술·통역 등 외국어 구사능력이 반드시 필요한 직위 |

2020년 기준 해양경찰청은 126개 전문직위를 운영 중이며, 추가 예산 확보를 통해 지속적으로 확대 시행할 예정이다.

04. 역량 있는 우수인재 선발

교육훈련담당관실
경감 김영민

구조안전 중심의 대규모 인력 확충 등으로 채용인원 증가·전문경력 채용분야 확대 등 급변하는 환경에 부합하고자 채용 제도 및 관련 법령을 개정하고, 조직발전 추진동력 확보를 위해 검증된 우수인재 선발(해양경찰법 제19조제2항 근거)을 목표로 채용을 추진해 왔다.

가. 우수인력 선발

(1) 채용현황

대국민 해양안전서비스 확대와 외국어선 불법조업 대응 등 해양경비 소요 증가, 독도 및 이어도에 대한 국민적 관심 증대에 따른 현장대응 전문인력 총원 소요제기가 증가함에 따라 채용인원이 대폭 증가하였다.

[표 5-20] 연도별 채용현황

(단위: 년, 명)

| 구분 | | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|-----|------|------|------|-------|-------|
| 계 | | 528 | 778 | 975 | 1,188 | 1,528 |
| 경찰관 | 경감 | - | - | 3 | 3 | 3 |
| | 경위 | 14 | 14 | 18 | 39 | 37 |
| | 경사 | - | - | - | - | - |
| | 경장 | - | - | - | 4 | - |
| | 순경 | 386 | 696 | 879 | 1,086 | 1,411 |
| 일반직 | 7급 | 3 | - | 1 | 1 | - |
| | 9급 | 91 | 68 | 64 | 44 | 60 |
| | 임기제 | 34 | - | 10 | 11 | 17 |

(2) 주요내용

2020년 채용은 대국민 해양안전서비스 향상을 위해 함정의 복수승조원제 도입운영 인력, 파·출장소, 구조대, 항공대 등 현장 최일선 구조세력의 인력부족 해소 및 인력보강을 중심으로 이루어졌다.

경·검 수사권 조정에 능동적으로 대비하고, 중앙행정 기관으로서 법률 제·개정 등 법률지원 업무의 중심적 역할 수행 등을 위해 변호사 실무 경험을 보유한 법률 전문가를 2018년부터 매년 3명씩 채용 중이다.

또한, 조직·인력 규모 확충과 정책·기획인력 수요 증가에 맞추어 우수한 젊은 인재를 확충하기 위해 간부후보생 채용규모를 10명에서 20명으로 확대하고, 해양사고 관련 수사 전문성 강화를 위해 기본적인 법률지식을 갖춰 현장에서 즉시 활용 가능한 법학 전공자 등 수사 전문인력을 2020년부터 2023년까지 연차적으로 50명씩 총원 중이다.

(3) 채용홍보

채용인원 증가에 따라 인사혁신처 주관 ‘공직박람회’, 국방부 주관 ‘전역예정 장병 취업박람회’ 등 유관기관과 공동으로 채용 설명회를 개최할 예정이었으나, 코로나19로 오프라인 채용설명회가 추진이 곤란해짐에 따라 온라인 채용 설명회로 방식을 전환하여 해양경찰청의 역할과 임무, 직업으로서의 해양경찰을 소개하였다. 또한, 해양경찰청 유튜브 채널 ‘대한민국 해양경찰!’ 온라인 실시간 방송을 진행하여 변경되는 채용정보를 제공하고, 실시간 질의에 응답하여 채용시험을 준비하는 수험생의 궁금증을 해소하는 등 높은 호응을 얻었다.

[그림 5-10] 채용관련 홍보활동



- ▶ 채용 안내서
- ▶ 유튜브 실시간 방송
- ▶ 현수막 게시

나. 채용제도 정비

(1) 필기·실기시험

채용인원의 증가로 해양경찰 맞춤형 인재선발의 필요성이 더욱 강조됨에 따라 경력경쟁채용 분야 우수인재 검증체계 고도화를 위해 서술형 필기시험을 폐지하고, 객관적으로 개인 역량 등을 평가할 수 있는 필기시험을 도입하였으며 해양경찰 공무원으로서 기본소양 검증과 일선 현장에 필요한 이론지식 위주의 필기시험 과목을 지정하는 등 개편하였다(2022년부터 시행).

[표 5-21] 경력경쟁채용 필기시험 과목 개편

| 분야 | 현행 | 개선(객관식 필기시험) |
|-------|------------------|----------------------|
| 구조·특공 | 필기시험 없음 | 해양경찰학개론, 잠수이론 |
| 구급 | 서술형 필기시험 | 해양경찰학개론, 응급구조실무 |
| 수사 | 서술형 필기시험 | 해양경찰학개론, 형법, 형소법 |
| 항공정비 | 항공법규·비행이론·한국사·영어 | 항공법규, 항공기 기체, 항공기 엔진 |

또한, 특임경과(구조·전술·폭발물처리)에 대해 현장업무 중심의 필요 역량을 검증하기 위해 구조, 전술분야에 중성부력을 추가하여 잠수능력 검증을 강화하였고, 폭발물처리 분야에 수중장비 탈부착 등 수영 관련 종목 추가하여 해상 특수임무 역량을 높일 수 있게 개편·시행하였다.

[표 5-22] 특임(구조·전술·폭발물처리) 실기평가 종목 개편

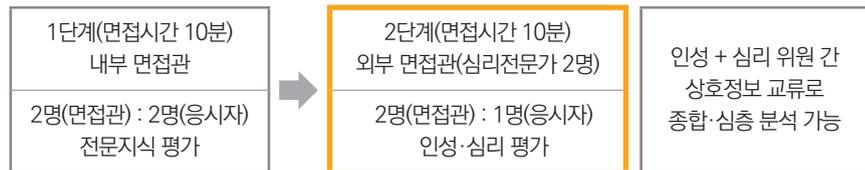
| 구분 | 기존 | 개선 |
|---------------|---------------------------------|--|
| 특임 (구조·전술) | 수중 잠수장비 탈부착 | 수중 잠수장비 탈부착, 중성부력 |
| | 잠수능력 측정 미흡 | 잠수능력 검증 강화 |
| 특임 (폭발물처리) | ① 2km 달리기 ② 폭발물처리 기능실기 | ① 2km 달리기 ② 100m 수영 ③ 수중장비 탈부착 ④ 구술실기 ⑤ 폭발물처리 기능실기 |
| | 구조 및 잠수 능력 부족으로 구조현장 등 투입 불가 | 임무중심의 구조·전술형 폭발물처리 대원 채용 가능 |

또한, 해상임무 중요성을 감안한 함정운용 전문인력을 강화하기 위해 공채와 함정요원(경채) 채용비율을 5:5에서 4:6으로 조정하고, 2017년부터 함정요원에 통합하여 채용하던 의무경찰을 짧은 복무기간(20개월)과 체계적인 전문교육을 미수료한 것을 감안해서 함정요원과 의무경찰을 6.5:3.5로 분리하여 채용 추진 중이다.

(2) 면접시험

응시생의 인성검증 강화와 채용면접의 공정성을 확보하기 위해 면접체계 및 방법을 개선하였다. 종합분석이 가능하도록 '인성+적성' 면접단계를 통합하여 성인지 감수성 및 사회적가치 평가 등을 위해 심리전문가를 2명으로 구성하였으며,

[표 5-23] 교육과정에 따른 교육기관 개편 현황



채용업무가 소속기관에 위임됨에 따라 각 지방청별 면접 난이도 평준화를 위해 임상치료 및 상담경험이 풍부한 심리학 전공 전문가에게 의뢰하여 '표준 면접 질의서'를 제작하고, 배포하였다.

(3) 채용 관련 법령

「해양경찰법」 제15조의2 제2항 ‘수사부서의 장은 「경찰공무원법」 제10조 제3항에도 불구하고 해양경찰청 외부로 대상으로 모집하여 임용할 수 있다’는 규정 신설에 따른 후속조치로 하위 법령에 수사부서의 장 채용방법, 응시연령 및 위원회 구성 등 채용관련 조항을 개정하였다.

[표 5-24] 수사부서의 장 경력경쟁채용 절차 관련 규정 개정

| 구분 | 주요내용 |
|--------------------------|--|
| 해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정 | (채용방법) ①서류심사, ②신체검사, ③종합심사 절차로 적격자 선발 (응시연령) 응시가능 연령 제한 규정 적용을 배제 |
| 해양경찰청 소속 경찰공무원 채용 시험 규칙 | (위원회 구성) 서류심사위원회: 2명 이상의 위원으로 구성 종합심사위원회: 위원장을 포함한 5명 이상의 위원으로 구성 (의결방법) 개의: 위원장을 포함한 재적위원 과반수의 출석으로 개의 의결: 출석위원 과반수의 찬성(임용후보자를 결정할 때에는 복수) |

「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정 시행규칙」 별표 4. 신체검사의 평가기준 체격항목에서 ‘사지 완전성’에 대해 불합격 기준을 적용하여 국민들의 공무담임권을 제한하는 것을 법령 개정을 통해 ‘해양경찰 직무수행에 필요한 장비 및 장구의 사용이 가능한 상태’로 완화하였으며 이에 대한 보완 대책으로 현장 업무에 필요한 악력을 체력검사 종목으로 추가하였다.

[표 5-25] 채용시험 신체·체력검사 법령 개정

| 구분 | 현행 | 개정 |
|------|---------------------------------|--|
| 신체검사 | 팔다리가 완전하며 | 팔다리는 해양경찰 직무수행에 필요한 장비 및 장구의 사용이 가능한 상태여야 하며 |
| 체력검사 | 100m 달리기, 윗몸일으키기, 팔굽혀펴기, 50m 수영 | 현행 4종목 + 악력 |

또한, 「해양경찰청 소속 경찰공무원 채용시험 규칙」 제14조에서 채용시험의 신뢰성·공정성 확보를 위해 면접시험 위원 구성 시 전체 면접위원의 2분의 1 이상은 외부전문가로 구성하여 참여 비율을 확대하였다.

[표 5-26] 채용시험 면접위원 구성 개정

| 구분 | 기존 | 개선 |
|------|-------------------------------------|--|
| 면접시험 | 면접위원은 각 단계별(1·2단계)로 2인 이상 3인 이하로 구성 | 면접위원은 각 단계별(1·2단계)로 2인 이상 3인 이하로 구성하되, 전체 면접위원의 2분의 1 이상은 외부전문가로 구성하여야 한다. |

05. 교육 재설계로 직무 전문성을 갖춘 인재 양성

교육훈련담당관실
경위 이상희

「해양경찰법」 제19조 제1항에 따라 해양경찰 직무수행의 전문성 확보를 위한 출발점으로 해양경찰 교육체계를 전반적으로 고도화하는 개편작업 이후 ‘현장에 강한 신뢰받는 해양경찰’로 나아갈 수 있도록 안정적 시행에 중점을 두고 달려왔다.

가. 전문성 확보를 위한 해양경찰 교육 재설계

(1) 재직자 교육을 전담할 ‘직무교육훈련센터’ 신설

최근 신규채용 인력 증가로 인해 해양경찰교육원 신입과정 교육이 포화상태에 이르고, 이에 따라 재직자들의 역량강화를 위한 교육과정은 상대적으로 소홀하게 되면서 현장의 역량강화가 문제점으로 부각되었다.

현장 직무 전문성 강화를 위한 재직자 중심의 맞춤형 교육운영을 위해 재직자 교육을 전담할 교육훈련기관 신설은 시급한 사안이었다. 이에 충청남도 천안에 위치한 직무교육훈련 센터를 직제화 (2020.10.8, 「해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙」 공포 및 시행)하여 재직자 전문 교육훈련기관으로 운영하게 하였다.

기존 해양경찰교육원 종합훈련지원단과 교무과 소속이던 천안 분원계를 통합하여 과 단위 직무교육훈련센터를 신설하였으며, 재직자 기본과정과 전문과정을 전담하여 교육과정을 운영하고 있다.

[표 5-27] 특임(구조·전술·폭발물처리) 실기평가 종목 개편

| 교육과정 | 기존 | 개편 |
|------|---------|----------|
| 신입과정 | | 해양경찰교육원 |
| 기본과정 | 해양경찰교육원 | |
| 전문과정 | | 직무교육훈련센터 |

(2) 표준교과서, 사이버콘텐츠 제작으로 자기주도학습 교육인프라 구축

재직자 전문과정 교과목들의 표준화를 위해 신입, 기본, 전문, 사이버교육, **현장직무훈련(OJT)*** 등 모든 해양경찰 교육의 기준이 되는 틀인 ‘표준교과서’를 제작하였다. 해양경찰의 역사와 해양경찰 업무의 보편적인 내용을 포함한 ‘해양경찰학개론’을 비롯하여, 각 기능별 실무내용과 업무 프로세스를 포함한 실무 교재로 구성되었다.

***현장직무훈련(OJT)란**
(현장부서 훈련규칙 제2조10호)
현장부서 근무자가
원활한 직무 수행을
위하여 장비조작 및
단순기술 숙달 등을
실시하는 간단한
교육훈련을 말한다.

[표 5-28] 해양경찰표준교과서 구성 및 활용

| | | | |
|---------|---------------------------|--------|----------------------|
| 해경학개론 | 해양경찰 관련 전반적인 사항 | 수사정보 | 수사, 형사, 과학수사, 정보, 외사 |
| 기획운영 I | 홍보, 감사, 예절, 보안, 경리, 장비 | 해양오염방제 | 오염방제, 예방, 위험유해물질 대응 |
| 기획운영 II | 기획, 국회, 예산, 법무, 인사, 교육·훈련 | 함정운용 | 함정운용, 주요상황대응, 장비운용 |
| 해양경비 | 경비, 작전, 테러, 상황 | 파출소운용 | 파출소운용, 해양사고대응, 시스템운용 |
| 수색구조 | 수색구조, 재난대응, 구조협력 | VTS 운용 | VTS 운용, 근무지침, 시설·장비 |
| 안전관리 | 연안안전, 수상레저, 유도선, 낚시어선 | 구조구급 | 구조대운영, 구조기법, 응급처치 |

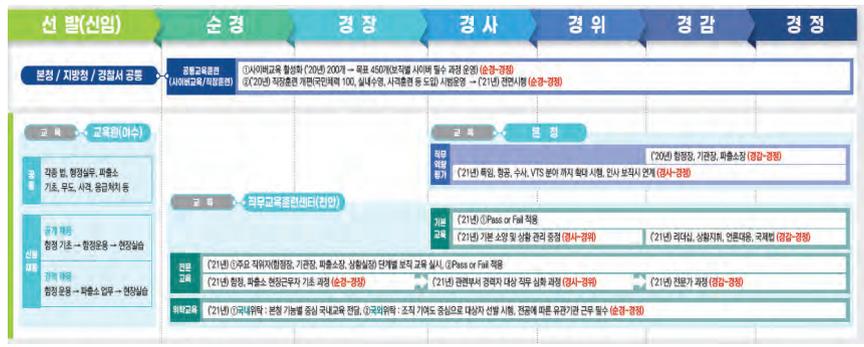


또한, 현장 직무중심 교육을 위해 사이버 콘텐츠를 추가 제작한다. 함정, 파출소, 사무실 등 분야별 직무 중심 교육영상 209개를 자체 제작하여 나라배움터에 등재하고, 활용 중에 있으며 올해는 현장직무훈련(OJT) 중심의 콘텐츠 약 100개를 제작하여 현장직무훈련에 활용할 예정이다. 자체 제작한 사이버 콘텐츠는 함정, 파출소, 사무실로 구분하여 보직별 필수 사이버교육으로 지정하고, 전 직원을 대상으로 이수를 의무화하여 직무역량을 강화하였다.

(3) 해양경찰 생애주기별(순경~경정 계급 기준) 교육과정 설계

해양경찰에 입직하여 신임과정을 이수 후 임용, 순경부터 경정까지 근무하게 되는 계급을 기준으로 신임교육 → 사이버교육·현장직무 → 기본교육 → 전문·위탁교육 및 직무역량 평가에 이르기까지 교육체계 전반에 대한 로드맵 제시로 체계적인 교육과정 이수를 통해 전문성을 확보하고자 하였다.

[표 5-29] 해양경찰 생애주기별 교육훈련 체계도



***구루미BIZ :**
 강사와 교육생 간 실시간
 양방향 의사소통이 가능한
 화상교육 플랫폼

- ▶ 온라인 강의실 (직무교육훈련센터)
- ▶ 실시간 온라인 수업화면

(4) 비대면 교육 활성화

코로나19 상황이 장기화되면서 대부분의 교육과정이 연기 또는 취소되는 상황에서도 재직자 전문교육 과정을 효과적으로 운영하고자 실시간 온라인 교육 시스템을 도입하였다.

또한, 비대면 교육이 새로운 학습방식으로 부상되면서 디지털 환경의 HRD 영역의 변화에 발맞춰 교수자-학습자, 학습자-학습자 간 지속적인 상호작용을 통해 충분한 교육효과를 높일 수 있는 실시간 상호소통이 가능한 온라인 플랫폼인 **구루미BIZ***를 도입하여 차질 없이 재직자 전문교육과정을 운영하고 있다.

[그림 5-11] 구루미BIZ를 활용한 실시간 온라인 수업



나. 전문인력 양성을 위한 교육 운영

(1) 직장훈련 체계 개선

2009년부터 직장훈련 평가지침에 도입된 체력검정은 근지구력만 측정하던 2개 종목(팔굽혀펴기, 윗몸일으키기)에서 해양경찰 역할과 임무에 적합한 종목으로 구성된 6개 항목인 국민체력100 프로그램을 도입하여 올해부터 전면 시행하고 있다.

국민체육진흥공단에서 운영하고 있는 국민체력100 측정 위탁검정을 통해 경찰관 체력검정 평가의 공정성을 확보하였으며, 혈압측정, 인바디 검사 및 운동처방 등 건강관리 및 체력증진 등 개선을 위해 다방면으로 노력하고 있다.

[표 5-30] 경찰관 직장훈련 체력검정(국민체력100) 평가항목

| 체력항목 | 근력 | 근지구력 | 유연성 | 심폐지구력 | 민첩성 | 순발력 |
|------|-----------|---------|-----------|---------|---------|----------|
| 평가항목 | 악력 (상대악력) | 윗몸 일으키기 | 앉아 윗몸 굽히기 | 스텝박스 검사 | 반응시간 검사 | 제자리 멀리뛰기 |

기존 바다수영을 체력검정에서 분리해 실내수영장에서 수영능력을 평가하도록 개편하였으며, 평가항목은 인명구조자격증 취득에 준하는 항목요소로 선정하여 해양경찰 임무수행에 필요한 구조역량을 갖출 수 있도록 평가항목을 구성하였다.

[표 5-31] 경찰관 직장훈련 구조역량 평가항목

| 기관명 | 종목 | 측정 기준 | 비고 |
|-----------------|---------|--------------|-------------|
| 해양경찰청 | 자유형, 평영 | 각 50m | 완주여부 평가 |
| | 잠영 | 10m | |
| 대한적십자사 수상인명구조요원 | 자유형, 평영 | 각 100m/5분 이내 | 만 18세 이상 기준 |
| | 잠영 | 10m | |

또한, 2015년도 이후 함정근무 경위 이하 경찰관만 사격훈련을 실시해 오던 것을 총경 이하 경찰관으로 확대한 평가항목을 올해부터 전면 시행하여 경찰관 본연의 임무인 해상 치안업무 분야의 기본능력을 함양하고자 노력하였다.

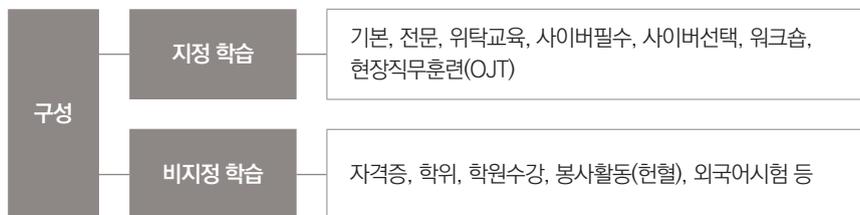
[표 5-32] 경찰관 직장훈련 사격훈련 평가항목

| 평가시기 | 평가 대상 | 평가총기 | 평가방법 |
|-------------|-----------|------|--------------|
| 연 2회(상·하반기) | 총경 이하 경찰관 | K-5 | 완사 및 속사 평균점수 |

(2) 경찰관 상시학습제도 도입

해양경찰법 제정·시행에 따라 같은 법 제19조(직무수행의 전문성 확보)에 근거하는 해양경찰 구성원의 직무전문성과 자기주도적 교육훈련 역량을 강화하기 위한 일환으로 전 부처 공동 교육훈련 체계인 상시학습제도를 올해 처음 도입하여 개인의 역량을 마음껏 개발할 수 있게 하였다. 기존 단순 집합교육과 워크숍만 인정하던 교육인정유형을 학위, 자격증, 학원수강, 봉사활동 등 자기주도적인 학습을 할 수 있는 항목으로 다양하게 확대한 것이다. 이는 단발적이고 획일적인 교육에서 벗어나 상시적 자기 주도 교육 요구에 따라 능동적·참여식 교육으로 전환하여 조직 내 학습문화 정착 및 개개인의 직무역량을 강화하는 데 기여할 것으로 기대된다.

[표 5-33] 경찰관 상시학습 구성



*미국 해안경비대(USCG, United States Coast Guard) :
 밀입국 단속, 해난구조 등 업무 수행

(3) 국내·외 위탁교육

국내 위탁교육과정은 한국해양수산연수원·해군·경찰교육기관 등 유관 교육기관과 연계하여 현장 전문성 강화를 목표로 전문 인력 양성을 위한 교육과정을 확대 운영하고 있으며, 글로벌 핵심 인재 양성을 위해 매년 미국, 영국, 중국, 일본 등 외국에서 직무과정 및 학위과정으로 국외장기 교육훈련을 실시하고 있다. 장기과정 이 외에 단기 과정으로 **미국 해안경비대*** 위탁교육과정을 해양경찰청에서 자체 운영하고 있다.

[표 5-34] 최근 5년간 국외 단·장기 위탁교육 현황

| 구분 | 계 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 | 2021년 | 비고 |
|--------|----|-------|-------|-------|-------|-------|------------------------|
| 계 | 78 | 10 | 22 | 35 | 7 | 4 | |
| 영어권 | 15 | 2 | 4 | 3 | 3 | 3 | 미국, 영국, 캐나다 |
| 비영어권 | 14 | 2 | 4 | 4 | 3 | 1 | 중국, 일본, 러시아, 말레이시아, 칠레 |
| 단기자체과정 | 49 | 6 | 14 | 28 | 1 | 진행 중 | USCG |

다. 해양경찰교육원 교육체계 개선

(1) 직무 중심 신입교육과정 개편

그간 해양경찰교육원에서의 신입교육은 대부분 이론과 학문 중심에 치우친 나머지 졸업·임용되어 현장에 배치되는 신입 경찰관의 구조 현장 등 임무수행에 어려움이 있었다. 이에 문제점을 인식하고 채용분야(공개채용, 경력채용, 특임 등)별로 특화하여 교육과정을 설계하여 개선된 교육과정을 운영하고 있다. 공개채용은 선박 기초부터 경비함정 운영 및 현장실습으로 연계한 교육에 중점을 두었으며, 경력채용은 주요 경력을 바탕으로 경비함정·파출소 교육과 연계한 현장실습 위주로 교육을 진행하고 있다. 특임은 구조임무의 중요성을 감안한 기본적인 함정과 파출소업무 교육 후 구조대 및 중특단 현장실습을 특성화 교육으로 추진하고 있다.

[표 5-35] 채용분야 단계별 교육체계

| 구분 | <1단계> 기초 | <2단계> 심화 | <3단계> 현장 |
|------|----------------------|------------------------|------------------------------|
| 공채 | 함정운용(기초) | 함정운용(심화) | 함정 7주 파출소 7주 경찰서 1주 |
| 경력채용 | 함정운용(심화) | 파출소(심화) | |
| 특임 | 함정운용(기초) | 구조(심화) | 함정4주, 파출소2주, 구조대2주, 중특단4주 |
| 공통 | 기본소양 함양 및 파출소(기초) | 해양법, 무도, 사격, 응급처치 등 | |

(2) 신임과정 전문자격증 취득 제고

해양경찰교육원은 해양수산부에서 '5급 해기사 양성 교육기관'으로 지정되어, 신임경찰 교육과정 중 해기사 교육과정 이수 시 5급 해기사 취득이 가능하다. 이 외에 인명구조자격증, 동력수상레저면허 등 해양경찰 직무수행에 필수적인 자격증에 대해 신임과정 평가 가점을 강화·조정하여 역량을 갖춘 전문인력을 배출하는 데 주력하였다.

[표 5-36] 신임과정 교육 중 자격증 취득 현황(단위 : 명) / 최근 신임과정 졸업 3개 기수 현황

| 구분 | 총인원 | 해기사5급 | 수상구조사 | 동력수상레저 2급 | 인명구조자격증 | 무선통신사 |
|---------|-----|-------|-------|-----------|---------|-------|
| 신임 240기 | 525 | 108 | - | 115 | 21 | 292 |
| 신임 239기 | 82 | 43 | 1 | 61 | 36 | 79 |
| 신임 238기 | 456 | 278 | 25 | 286 | 278 | 65 |

(3) 직무전문성을 갖춘 기본·전문과정 개편

제급 별 실무능력 및 기본역량 배양을 위해 필수적으로 이수해야 하는 기본교육(총경~경사)을 확대·개편하여 전 과정 공통으로 사이버교육 1주를 추가하였다. 해양경찰 각 기능별 전문교육을 기초·심화단계로 수준별 교육과정을 원칙으로 재설계하여 업무의 몰입도를 향상시킬 수 있는 교육체계를 개편하였다. 기본·전문과정에 이수(pass)/미이수(fail) 제도를 신설하여 교육실시에 따른 대상자의 역량강화가 소기의 성과로 발현되도록 하였다.

(4) 교수요원 선발·관리체계 개선

양질의 교육을 제공하기 위해서는 교수요원에 대한 관리체계가 중요하기 때문에 해양경찰교육원에서는 교수요원 자질의 검증방안으로 교수안·논문 평가와 개인 강의평가를 실시하고, 그 결과에 따라 교수요원 인사에 반영하도록 체계를 마련하였다. 또한, 정기인사 전 인사예고제를 통해 교수요원을 선발하도록 하는 등 한층 강화된 교수요원 선발체계를 갖추었다.

[표 5-37] 교수요원 인력풀 선발 체계



06. 훈련 고도화로 현장 직무능력 향상

교육훈련담당관실
경위 김태진

해양경찰청의 훈련은 복합 재난상황이 수시로 발생하는 현장에서 신속하고 효율적인 사고대응을 위한 전문역량을 갖추는 것을 기본 방향으로 삼고 있다. 이를 위해 해양경찰법 제정(2020.2)과 함께 국민의 기대에 부응하는 해양 경찰관의 직무수행 역량을 제고하기 위해 훈련에 대한 법령·조직·체계를 분야별로 전면 개선하였다.

가. 독자적 '교육훈련규정(대통령령)' 제정

해양 재난사고에 대한 국민의 요구와 기대가 증가함에 따라 해양경찰관의 현장대응 역량 강화를 위해 교육훈련의 중요성이 대두되었다. 이에 경찰청과 구별되는 독자적인 규정인 '해양경찰청 소속 경찰공무원 교육훈련규정'을 제정하여 해양경찰에 맞는 직무수행 전문성 강화를 위한 기반을 마련하였다(총 28개 조문 구성/신설7, 수정·삭제21).

[표 5-38] 교육훈련규정 주요내용

| | |
|----|--|
| 신설 | - 해양경찰 특화 조항 삽입(해기사 취득 과정 등) - 합정·파출소 등 경찰공무원의 훈련운영 근거 마련 - 교수요원 역량 강화 및 체계적 관리·육성 방안 도입 |
| 수정 | - 계획·성과·교육과정·제도개선 등 전반적 운영 사항 |
| 삭제 | - 우리청과 무관한 경찰대학 졸업생 의무복무조항 제외 |

나. 현장부서 훈련체계 개선

단순·반복적인 훈련은 현장직무훈련(OJT)으로 편제하고 기존 훈련(Exercise)과 분리하여 맞춤형 훈련으로 이원화하였다. 그간 해양사고 발생 시 위치파악 및 신속한 출동만큼 현장 상황판단이 중요하였던 점을 감안하여 도상 훈련을 신설하여 상황판단 능력을 강화되도록 개선하였다.

또한, 현장대응능력 향상을 위해 시나리오 위주의 훈련보다 기능별(수색구조과, 경비과)로 실시되던 불시훈련을 지방해양경찰청과 해양경찰서의 교육훈련계에서 통합 및 일원화하여 체계적인 훈련이 이루어지도록 개선하였다.

다. 훈련 사무분장 조정 및 직제 개정

(1) 훈련 사무분장 재정립

일사분란하고 일원화된 지휘체계 및 역할 정립을 위해 그간 종합훈련지원단에서 실시하던 훈련 기획·정책 기능을 본청으로 이관하고 지방청 및 경찰서에서는 집행·평가·교육할 수 있도록 조직의 사무분장을 재정립하여 체계적인 훈련이 가능하도록 하였다.

[표 5-39] 조직 체계

| 해양경찰청(교육훈련담당관실) | 지방해양경찰청(교육훈련계) | 해양경찰서(교육훈련계) |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • 모든 현장 부서 훈련 총괄 • 연간 계획 및 평가지침 수립 | <ul style="list-style-type: none"> • 경찰서교육·훈련 집행·평가 • 소속기관 불시훈련 집행 | <ul style="list-style-type: none"> • 함정, 파출소 교육·훈련 • 함정·파출소 현장직무훈련(OJT) 지원 |

(2) 훈련기능 직제 개정

해양경찰청은 각 기능(경비·안전)별 훈련업무를 교육훈련담당관실로 통합하고, 지방해양경찰청과 해양경찰서는 현장훈련을 총괄하는 교육훈련계를 신설하여 체계적인 교육훈련이 가능하도록 개편하였다.

[표 5-40] 기능 재배치



라. 현장직무훈련(OJT) 추진

현장직무훈련(OJT)을 도입하여 장비조작·단순기술(심폐소생술, 발전기 운용법 등) 등 반복적인 숙달이 필요한 사항에 대해 자기주도적으로 실시함으로써 현장부서 업무역량 강화의 기틀을 마련하였다(총 130종목 / 함정114, 파출소16).

[그림 5-12] 현장직무훈련



또한, 신속한 현장 대응을 위해 2020년에 시범운영한 지형지물 **숙달훈련***을 2021년 2월부터 개선·보완하여 3월부터 전면(5개 관서 → 20개 관서) 시행 중에 있다.

*GPS·전자해도
USB 자료와 종이해도 소개
정 사진을
현장부서 간 수시로
정보 공유

2년 연속 ‘인사혁신수준 진단’ 최우수기관 달성

1. 인사혁신수준 진단

인사혁신의 핵심가치를 내재화하고 추동력을 확보하기 위해 정부 인사혁신 지수를 활용하여 기관별 인사운영수준을 진단하고, 진단결과의 신속한 환류를 통해 다음연도 인사혁신 추진전략에 반영하여 각 부처의 인사혁신 역량 향상을 적극 지원하는 제도이다.

우수기관 또는 실적개선 상위기관을 선발하여 포상 및 장기 국외 교육훈련(총경급) TO배정 등의 인센티브를 부여하고 있다.

2. 인사혁신수준 진단 방법

5개분야(추진역량, 채용, 인재개발, 전문성·성과 관리, 근무여건) 38건의 세부지표에 대하여 장·차관급 46개 중앙행정기관이 자체적으로 실천계획을 수립·추진하고, 학계, 민간 전문가로 구성된 진단팀의 평가와 설문조사를 통해 1년간의 추진상황에 대한 결과를 도출하고 있다.

[표 5-41] 인사혁신수준 진단 프로세스

| 인사혁신 진단팀 구성 | 기관별 실적 취합 | 기관별 수준 진단 | 결과 환류 | 지표 고도화 |
|-------------|-----------|------------|----------|----------|
| 2021년 1월초 | 2021년 1월말 | 2021년 2~3월 | 2021년 4월 | 2021년 5월 |

3. 인사혁신수준 진단 대응 전략

인사혁신 우수기관으로 자리매김 하기 위해 첫째, 지표별 전담기능 지정 및 사전 교육, 둘째, 수시 컨설팅(실적점검), 셋째, 전담기능 ↔ 인사처 담당부서 간 소통, 넷째, 인사혁신 우수사례 경진대회 대통령상 수상(2020.12.) 등의 노력이 밑거름이 되었다.

[그림 5-13] 대통령표창 배너



4. 2년 연속 최우수기관 달성

해양경찰청은 2019년에 이어 2020년에도 인사혁신수준 진단 최우수기관(매우우수 등급)을 달성하였다. 2년 연속 인사혁신 최고 기관으로 선정된 것은 한 번의 결과에 만족하지 않고, 각 분야별 담당자가 지속적인 관심과 노력을 기울여 만들어낸 결과로 ‘공정한 인사’를 통한 ‘청렴한 조직’의 완성을 위한 토대가 될 전망이다.

21

해양경찰 독자적 교육훈련규정 제정 추진

1. 제정 배경 및 목적

해양 재난사고 대응에 대한 국민의 기대와 요구가 증가함에 따라 해양경찰의 현장 대응 역량 강화를 위한 교육훈련의 중요성이 강조되고 있다.

해양경찰은 그동안 직무특성에 맞는 교육훈련의 실시 및 체계 마련의 기반이 되는 소관 교육훈련규정 없이 업무 특성과 직무환경이 상이한 경찰청 소관의 '경찰공무원 교육훈련규정'을 적용해왔다.

이에 따라 해양경찰 체계에 적합하지 않은 규정의 적용을 받거나, 개정 소요 시 경찰청과 협의를 거쳐야하는 등 비효율적인 운영으로 교육훈련정책 추진에 어려움을 겪어왔다.

이러한 문제점을 해결하고, 소속 경찰공무원의 업무 전문성 강화를 위한 독자적 법령체계 마련을 위해 경찰청, 법제처 등 관련 기관과의 사전 협의 후 법령 제정을 추진하였으며 제정안에 대한 법제처 법제심사 중에 있다.

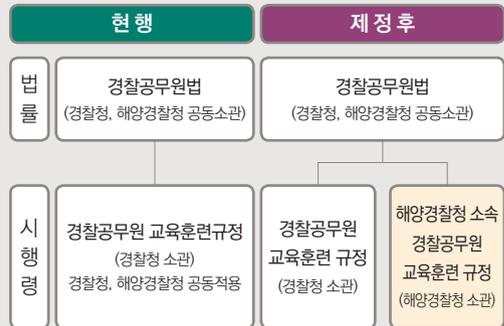
2. 주요 내용

(1) 교육훈련규정 법령 체계 및 구성

해양경찰청 소관 교육훈련규정이 제정되면 「경찰공무원법」 제17조(교육훈련 관련 세부 사항을 정하도록 위임)에 따라 해양경찰청과 경찰청이 각

기관별 특성에 맞는 독립된 교육훈련규정을 갖게 된다.

[표 5-42] 교육훈련규정 법령체계



제정되는 해양경찰청 교육훈련규정은 기존에 적용해 온 '경찰공무원 교육훈련규정'을 해양경찰청 업무 특성을 반영하여 수정 및 보완(21개)하고 전문화된 업무관련 조항을 신설(7개)하여 구성하였다.

(2) 주요 신설 내용

해양경찰의 현장대응 능력 확보를 위한 현장부서 훈련, 현장부서 직무역량 강화를 위한 제도 실시, 해기사 면허 취득을 위한 교육원 교육훈련 과정 운영의 근거 마련, 교육의 질적 향상을 위한 교수요원 후보자 확보 및 역량평가 도입 등 해양경찰의 특수하고 다양한 직무수행에 필요한 사항들을 신설하였다.

3. 기대효과

'해양경찰청 소속 경찰공무원 교육훈련규정'의 제정으로 해양경찰 특성에 맞는 독자적인 교육훈련 제도를 추진할 수 있는 기반이 구축될 것으로 기대된다. 나아가 해양경찰 고유의 교육훈련체계를 반영함으로써 해양경찰의 현장 대응력 향상 및 업무 전문성 확보, 교육의 질적 향상 및 우수한 인적자원 양성·관리의 기반이 마련될 것이다.

제4절

내실 있는 조직운영

01. 해양경찰 복지 및 사기관리

운영지원과
경위 방성호
경감 김봉찬

가. 복지 시설

(1) 해양경찰 수련원

해상경비 및 수색·구조, 해양오염방제 등 직무에 전념하는 해양경찰직원 및 가족의 복지편의성 및 직무만족도 증진을 목적으로 동해·서해·남해·제주 등 4개 권역을 나누어 외부 시설과 거주어도 손색이 없는 수련원을 운영하고 있다.

2003년 6월 제주수련원을 시작으로 2014년 7월 동해청 특공대 숙영관, 2017년 3월 서해청 특공대에 이어 2021년 6월 남해청 특공대 숙영관을 신축하며, 여가선용 및 사기진작을 위한 복지시설을 구축하였다.

제주수련원은 연면적 4,262㎡(지하1층, 지상3층) 규모로 콘도형 숙박시설 32실(49.5㎡ 25실, 66㎡ 5실, 82.5㎡ 2실)을 갖추고 있으며, 세미나실, 체력단련장, 목욕탕, 노래방, 운동장, 잔디광장, 주차장 등의 부대시설을 완비하고 있다.

[그림 5-14] 해양경찰 수련원



▶ 제주 수련원
▶ 동해특공대 숙영관



▶▶ 서해특공대 숙영관
▶▶ 남해특공대 숙영관



동해·서해특공대 숙영관은 특공대 교육·훈련을 목적으로 만들어진 시설 중 일부객실을 직원들에게 개방하여 수련원 형태로 운영 중이며, 동해청특공대 숙영관은 연면적 5,817㎡(지하1층, 지상4층) 규모로 숙박시설 26실(56㎡ 25실, 66㎡ 1실)이며, 서해청특공대 숙영관은 연면적 3,298㎡(지상3층) 규모로 숙박시설 18실(41㎡ 14실, 66㎡ 4실)에 더불어, 세미나실, 체력단련장, 운동장, 주차장 등의 부대시설도 갖추고 있다.

특히 최근 개원한 남해청 특공대 시설의 경우, 연면적 4,267㎡(지상3층)규모로 신축되었으며, 최신식 시설을 완비하여 앞으로도 가족 친화적 조직문화에 크게 기여할 것으로 기대를 모으고 있다.

(2) 해양경찰청 직장어린이집

최근 결혼 및 출산에 대한 개인 가치관의 변화 및 가속화되는 핵가족화의 영향과 더불어 맞벌이 가정의 증가추세에 따라, 육아문제 해결을 위한 범정부적 대책 마련이 시급해지고 있다. 육아가 더 이상 개인의 책임이 아닌 사회가 공동 부담해야 하는 사안으로 대두됨에 따라 해양경찰청은 2010년 3월 2일 본청에 75명을 수용할 수 있는 어린이집 개원을 시작으로, 2013년 3월 서해지방해양경찰청 70명, 2014년 3월에는 동해지방해양경찰청 60명, 2015년 9월 제주지방해양경찰청 75명, 2016년 3월 남해지방해양경찰청 70명을 수용할 수 있는 직장 어린이집을 개원하여 운영하고 있다.

해양경찰청 직원의 취학 전 자녀들을 대상으로 운영되는 어린이집은 각 연령별 놀이실, 유희실, 양호실, 실외 놀이터 등 영·유아들이 즐겁고 안전하게 지낼 수 있도록 특화된 공간으로 구성되어 있다. 특히, 아동중심 교육관에 따라 연령 및 각 아동별 발달단계 특성을 고려한 놀이(활동)중심 프로그램을 운영하여 전인적인 발달을 도모하고 몸과 마음이 건강한 아이로 자랄 수 있도록 정성을 기울이고 있다.

무엇보다 전문성을 가진 우수한 교사진이 진정성 있는 보육프로그램을 제공하여 원아를 돌보고 있으며, 유기농 친환경 식재료로 구성되는 영양 있는 식단 또한 해양경찰청 어린이집만의 자랑이라고 할 수 있다. 앞으로도 보다 양질의 보육환경을 조성하여 미취학 아동을 둔 직원뿐만 아니라, 향후 결혼을 앞둔 미혼직원에게도 자녀양육의 걱정 없이 근무하고 싶은 직장이 될 수 있도록 가족친화적인 직장문화를 조성할 수 있을 것으로 기대된다.

[그림 5-15] 해양경찰청 어린이집

- ▶ 본청 어린이집
- ▶▶ 서해청 어린이집
- ▶▶▶ 동해청 어린이집
- ▶▶▶▶ 제주청 어린이집
- ▶▶▶▶▶ 남해청 어린이집



(3) 직원 숙소

전국 단위의 원거리 발령이 잦은 조직 특성을 반영하여 직무에 전념할 수 있는 환경을 조성하고, 안정된 주거공간을 제공하기 위한 목적으로 직원숙소 총 1,610개소(소유 1,358개소, 임차 252개소)를 관리·운영 중이다.

[표 5-43] 본청 및 소속기관별 직원숙소 현황

| 구분 | 계 | 본청 | 중부청 | 동해청 | 서해청 | 남해청 | 제주청 | 교육원 | 중특단 | 정비창 |
|----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 계 | 1,610 | 106 | 305 | 320 | 420 | 243 | 157 | 33 | 8 | 18 |
| 소유 | 1,358 | 91 | 247 | 260 | 391 | 214 | 124 | 10 | 3 | 18 |
| 임차 | 252 | 15 | 58 | 60 | 29 | 29 | 33 | 23 | 5 | 0 |

나. 복지 제도

(1) 내·외부 장학재단 운영

직원 자녀에게 학업에 정진하여 국가 미래를 이어갈 핵심인재로 성장할 수 있는 기회를 제공하기 위하여, 1985년 11월 해상장학재단 설립이 시작되었으며 2020년 12월 기준 기본자산을 47억 8천만 원까지 확대 운용하여 내부 직원 대학생 자녀들에게 소정의 장학금을 지급하고 있다. 2020년에는 대학신입생 자녀 253명에게 총 7천 6백만 원의 장학금을 지급하였으며, 설립 이후 지금까지 총 8,990명이 21억 6천여만 원의 혜택을 받을 수 있었다. 또한 외부 장학재단의 지원을 통해 2015년 이후 총 16억 4천만 원의 장학금을 지급하였다.

[표 5-44] 장학금 지급 현황

(단위 : 천 원)

| 구분 | 계 | 2014년 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|----|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 계 | 2,336,600 | 452,700 | 259,000 | 273,470 | 201,800 | 262,600 | 378,250 | 508,780 |
| 내부 | 544,600 | 103,200 | 94,000 | 73,470 | 63,800 | 64,600 | 69,250 | 76,280 |
| 외부 | 1,792,000 | 349,500 | 165,000 | 200,000 | 138,000 | 198,000 | 309,000 | 432,500 |

(2) 내부 상부상조회

해양경찰청 상부상조회는 조직원으로서의 연대감 조성 및 상호 간의 아픔을 함께 보듬고 돕는다는 취지로 지난 1985년 설립되어 운영 중이며, 공동 조성한 모금액으로 사망(순직 시 1억 원, 일반사망자 5천만 원) 및 공상자, 퇴직자 등에게 위로금을 지급하고 있다. 2020년에는 직원 317명에게 상부상조 위로금 총 14억 3천만 원이 지급되었다.

(3) 순직자 관리

해양경비 등 경찰업무를 수행하다 순직한 경찰관의 숭고한 넋을 위로하고 유가족들이 명예와 긍지를 갖고 살아갈 수 있도록 순직자의 국립묘지 안장과 국가보훈처에 국가유공자로 등록함으로써 국가를 위하여 희생한 순직자 예우에 최선을 다하고 있다.

매년 현충일에 서울 또는 대전 현충원에 헌화와 참배를 하고 있다. 금년에는 서울 현충원에서 개최된 현충일 추념식에 참석하였으며 서울 현충원 경찰묘역에 마련된 경찰충훈탑에 헌화하고 참배하였다. 또한 속초해양경찰서와 해양경찰교육원에서도 유가족을 초청하여 충훈탑에서 추모행사를 진행하였다.

해양경찰교육원 충훈탑에 순직자 위패봉안 및 위험직무순직자의 부조홍상을 설치하였고, 해양경찰청 홈페이지에 사이버 추모관을 마련하여 언제든지 고인을 위하여 추모할 수 있도록 하였다.

[그림 5-16] 순직자 관리



- ▶ 순직자 참배
- ▶▶ 교육원 충훈탑
- ▶▶▶ 부조홍상

(4) 마음돌봄 프로그램

직무 수행 중 발생할 수 있는 충격적 사건 또는 스트레스에 의한 PTSD(외상후스트레스 장애)의 효율적인 치료를 위해 찾아가는 심리상담, 집단상담, 힐링 캠프 등 다양한 마음돌봄 프로그램을 구성하여 진행하고 있다. 지난 2014년 첫 사업을 시작하였으며, 2020년까지 총 15,118명이 다양한 마음돌봄 프로그램에 참여하였다.

특히 지난 2019년 시작된 산림치유 프로그램은 숲이 주는 치유기능을 이용한 힐링프로그램 으로서 연차를 거듭함에 따라 참가희망자 또한 증가추세이며, 보다 많은 이들이 혜택을 볼 수 있도록 경북 영주 국립산림치유원에서 시작한 사업을 확대하여 2021년부터는 전남 나주 숲체원에서 산림치유 프로그램 진행이 가능하다.

[그림 5-17] 마음돌봄 프로그램



- ▶ 뇌파측정 심리상담
- ▶▶ 힐링캠프
- ▶▶▶ 산림치유 프로그램

(5) 퇴직자 취업지원센터 운영

퇴직 해양경찰공무원의 공직경험과 전문성을 활용하여 퇴직 후 사회기여 및 성공적 사회정착 지원을 위해 지난 2014년부터 취업지원 사업을 시작하였으며, 1년 단위로 사업자를 선정하여 운영 중이다. 퇴직지원센터는 인천과 부산에 위치하고 있으며 상담사가 상주하여 퇴직 예정자 및 퇴직자 상대로 상담 및 취업지원을 하고 있다. 또한 효과적인 구인처 발굴을 위해 중부권·남부권에 자문관을 1명씩 운영 중이다. 사업내용은 컨설팅(상담), 취업교육, 취업알선, 사후관리, 자격증 비용 지원 등으로 구성되어 있으며, 퇴직 5년 전부터 퇴직 5년 후까지 이용이 가능하다.

[그림 5-18] 퇴직자 취업지원센터 운영

- ▶ 찾아가는 상담
- ▶▶ 퇴직자 교육
- ▶▶▶ 퇴직지원센터



(6) 업무포털 복지터 개설 및 운용

업무포털 내 분산되어 있던 복지관련 정보(경조사, 제휴코너 등)를 체계적이고 일관성 있게 제공하기 위하여 '복지터' 게시판을 개설하여 통합운영하고 있다. 공무, 복지, 협약, 제휴, 알뜰장터, 경조사 등 전체 6개 카테고리로 나누어 구성되어 있으며, 복지관련 업무(공상·연금 신청절차 등) 및 한국관광 100선 이용 자료를 통해 직원들에게 차별성 있는 복지혜택을 제공하기 위하여 노력하고 있다.

다. 의무경찰 관리 및 운영

의무경찰은 해양경찰 조직의 일원으로서 치안업무의 보조를 그 주된 임무로 하며, 공공의 안녕과 질서를 해하는 범죄의 예방과 진압 업무를 지원하고 있다. 현재 의무경찰은 1,520명이 복무 중에 있으며, 올 한해 총 8회에 걸쳐 897명의 우수한 인력을 선발하였고, 선발된 신임 의무경찰은 해군 기초군사교육단과 해양경찰교육원에서 교육 후 경찰서, 함정, 파·출장소에 배치하여 20개월간(교육기간 포함) 복무한다.

의무경찰이 보다 활기차고 보람된 군 복무 생활을 할 수 있도록 모범의경 문화탐방과 한마음 체육대회를 통하여 사기진작 및 단결심을 키워나가고 있으며, 코로나19에도 불구하고 해당부서에서 묵묵히 맡은 바 임무에 최선을 다하고 있는 의무경찰을 위해 '힘내라 의무경찰' 푸드트럭 행사를 진행하는 등 복무 만족도를 높이는 데 기여하였다.

군 복무에 대한 스트레스 해소와 심신안정을 취할 수 있는 산림치유회복 프로그램, 심리검사 등을 통해 의무경찰이 복무적응능력을 향상할 수 있게 하였다. 마지막으로 복무 중 의무경찰의 복지혜택 향상을 위해 KTX 운임 및 놀이동산 할인 등을 시행하고 있으며, 전역 후 사회에 적응할 수 있는 능력을 배양하기 위한 취업 멘토링 프로그램, 자기개발비용 지원을 통한 자격증 취득 등 개인 역량강화에 기여하였다.

[그림 5-19] 의무경찰 관리 및 운영



- ▶ 힘내라 의무경찰 푸드트럭 행사
- ▶ 의무경찰 취업 멘토링

라. 전환복무제도(의무경찰) 폐지

현 정부의 국정운영과제 일환으로 전환복무제도(의무경찰) 폐지가 진행 중이며, 의무경찰 정원 2,514명(2019년 기준)에 대한 대체인력은 경찰관 998명으로 연차적 총원 중에 있다. 2021년 10월 의무경찰 마지막 기수(416기)가 입영하여 복무 후 전역하는 2023년 6월 경 의무경찰제도는 반세기 역사를 지나 완전 폐지될 예정이다.

[표 5-45] 연도별 의무경찰 감축 및 경찰관 총원(안)

| 구분 | 의무경찰 | 40% | 경찰관 |
|-------|-----------------------|-----|------|
| 계 | 2,514명 | ➔ | 754명 |
| 2020년 | 963명(대형·중형함, 지원부서) | ➔ | 289명 |
| 2021년 | 512명(특수정·소형정 일부) | ➔ | 346명 |
| 2022년 | 519명(300톤 이하 함정, 파출소) | ➔ | 363명 |
| 2023년 | 520명(함정·파출소, 악단·정훈경) | ➔ | - |

의무경찰 연도별 정원(현원) 감축에 따른 의무경찰의 복무 스트레스를 해소 및 사기양양을 위해 복무환경과 선호도가 높은 중·대형 함정 위주의 인력운영으로 개편하고, 한 부서에서 동기간에 근무하는 동기함정제, 함정 장기 근무자 인센티브 부여 등 마지막 기수가 전역하기 전까지 건강하고 안전한 복무생활 후에 전역할 수 있도록 지속적으로 관리하고 있다.

02. 현장중심 소통으로 열린 해양경찰 실현

운영지원과
경사 송은아

현장의 소리를 귀담아 듣고 국민과 함께하는 열린 정책을 펼쳐야 한다는 가치 아래 해양경찰청장이 전국 순회 찾아가는 현장소통 간담회를 개최하였다. 이는 해양경찰청장이 직접 전국 소속관서를 방문하여 현장의 직원들과 가감 없는 대화를 나누고, 해양경찰이 나아가야 할 방향을 고민하며 소통하는 자리로 이루어졌다.

2020년 1월 평택서를 시작으로 권역별로 교육원, 제주, 서해, 동해 등 찾아가는 현장간담회를 통해 총 9회에 걸쳐 파출소·함정 등의 직원들과 성황리에 간담회가 이루어졌다.

특히 소통간담회와 더불어 상황실, 구조대, 파출소(대부·한진·목호·구룡포 등)와 같이 최일선을 책임지고 있는 부서를 방문하여 직원들의 노고를 격려하고, 애로사항을 청취하기도 하였다.

앞으로도 해양경찰청은 현장의 목소리를 귀 기울이고 향후 나아갈 길에 대해 고민하며 다양한 자리를 마련해 나갈 생각이다.

[표 5-46] 전국 순회 현장소통 강연회 개최 현황

| 구분 | 일시 | 참석현황 | 비고 |
|-----|----------|-------|-----|
| 평택서 | 1.3.(금) | 총 60명 | 중부청 |
| 교육원 | 4.23.(목) | 총 20명 | 교육원 |
| 여수서 | 4.23.(목) | 총 25명 | 서해청 |
| 제주청 | 4.24.(금) | 총 25명 | 제주청 |
| 동해청 | 5.20.(수) | 총 24명 | 동해청 |
| 동해서 | 5.20.(수) | 총 51명 | 동해청 |
| 속초서 | 5.21.(목) | 총 20명 | 동해청 |
| 포항서 | 7.30.(목) | 총 24명 | 동해청 |
| 울진서 | 7.31.(금) | 총 20명 | 동해청 |

[그림 5-20] 간담회 개최



[그림 5-21] 간담회 단체 촬영



F · O · C · U · S



제67주년 해양경찰의 날 행사

1. 국민과 함께하는 봉사의 날

제67주년 해양경찰의 날 행사는 2020년 ‘해양경찰의 날’을 맞이하여 9월 10일 내부직원과 함께 하는 행사로 개최되었다.

당시, 코로나19와 수해피해 등 국가적 어려운 시기를 감안하여 행사는 국민을 위한 사회공헌 봉사활동으로 추진되었으며 연안정화, 수해피해 지역 성금모금, 릴레이 헌혈 등 직원들의 따뜻한 마음으로 행사를 채웠다.

특히 7월 23일부터 시작된 집중호우 및 태풍으로 인해 전국에 피해 입은 국민들을 위해 8월 18일부터 9월 10일 해양경찰의 날에 이르기까지 전국적으로 성금모금 릴레이 등을 진행하였다.

총 56,464,580원의 성금이 전국재해구호협회에 기탁되어 수해피해지역에 전달되었고, 이어 해양정화활동으로 총 26회, 204톤의 쓰레기를 수거하였다. 또한 릴레이 헌혈로 3,353명이 참여하는 등 사회공헌을 위한 봉사로 하나가 되었다.

지속된 코로나19와 수해피해 등으로 국가적 위기 속에서 그간의 국민 사랑에 보답하는 전국 소속관서별 릴레이 활동을 전개하여 국민의 긍정적인 평가를 받는 기념행사로 마무리 지었다.

[그림 5-22] 사회공헌 봉사활동



수해 복구활동

헌혈 활동

해양쓰레기 수거활동

그림 5-23] 문재인 대통령의 격려 메시지

문재인 ✓

9월 14일 오전 1:14 · 🌐

“우리 해경이 자랑스럽습니다.”

해양경찰이 바다에서 국민의 생명과 안전을 지키는 사명을 다해주고 있습니다. 대단히 감사하며 노고를 치하합니다.

해경은 지난 금요일 경남 통영 매물도 주변 해상에서 발생한 선박화재에서 승선원 60명 전원을 구조한 데 이어 어제는 영종도 인근 해상에서 어망에 걸려 표류하던 요트 승선원 12명을 모두 구조했습니다.

신속한 출동과 구조활동이 인명피해를 막는 결정적 기여를 했습니다. 침몰 위기에 놓였던 통영 선박화재 사고에서는 승선원을 인근 예인 선박에 신속히 대피토록 선제 조치하고 36분만에 구조를 마쳤습니다. 영종도 요트 사고에서는 신고 접수 후 8분 만에 현장에 도착함으로써 전원을 무사히 구조할 수 있었습니다.

해경은 해양사고에 대한 대응태세를 꾸준히 강화해 왔습니다. 접수부터 출동, 구조에 이르기까지 신속대응 체계를 구축했고, 반복적인 숙달 훈련을 통해 구조시간을 단축하는 노력을 기울여 왔습니다. 이같은 노력이 이번 사고에서 신속한 출동과 빈틈없는 인명구조로 이어졌다고 생각합니다.

지난 9월 10일은 해양경찰의 날이었습니다. 국민이 힘든 시기를 감안하여 기념식 행사를 사회공헌 봉사활동으로 변경했다고 들었습니다. 국민의 어려움을 외면하지 않고 항상 헌신하고 봉사하며 국민의 생명을 지키는 해양경찰이 되겠다는 의지가 돋보입니다.

우리 해경이 자랑스럽습니다. 언제 어디서 발생할지 모르는 사고에 항상 긴장하며 오늘도 묵묵히 우리 바다를 지키고 계신 해경 여러분께 다시 한번 깊은 감사와 격려의 마음을 전합니다.

03. 국민과의 다양한 소통 활동

대변인실
경감 문영관

가. 바다 안전을 위한 국민 눈높이 정책 추진

(1) 투명한 정책과 현장에 강한 모습으로 국민 신뢰 확보

‘국민의 알권리’를 중시하여 해양경찰이 시행하는 모든 정책을 언론을 통해 국민에게 알려 정책 체감도 향상에 주력하였다. 특히, 주요 사고 발생 시 실시간 현장 영상과 사진을 제공하여 생생하고 정확한 정보를 국민이 알 수 있도록 하였으며, 이를 통해 구조과정의 어려움과 활약을 국민이 공감하고 신뢰할 수 있도록 노력하였다.

[표 5-47] 해양경찰청 보도자료 배포 현황

(단위 : 건)

| 구분 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|------|-------|-------|-------|
| 본청 | 210 | 288 | 233 |
| 소속기관 | 4,762 | 5,328 | 5,425 |
| 전체 | 4,972 | 5,616 | 5,658 |

[그림 5-24] 현장영상 TV 보도



[그림 5-25] 현장영상 TV 보도



(2) 국민과 양방향 소통을 위한 온라인 채널 활성화

영상 콘텐츠 디지털 소통 시대에 맞춰 국민과 양방향 소통을 위해 실시간 라이브 방송이 가능한 스튜디오 구축을 추진하여 진행하고 있으며 유튜브 등 SNS 채널을 통하여 국민 중심의 시각에서 국민이 궁금해 하는 정보와 기관 안팎의 소식 등을 특성화 한 채널 유형에 따라 다양한 형태의 콘텐츠를 통해 전달하였다. 그 외 주요정책을 이미지 카드뉴스로 제작하고 해양사건·사고의 현장 영상과 사진을 신속히 제공함으로써 온라인을 통한 정책 공유에 주력하였다.

[표 5-48] 해양경찰청 공식 SNS 팔로워 수

(단위 : 명)

| 페이스북 | 트위터 | 인스타그램 | 유튜브 |
|--------|-------|--------|-------|
| 14,957 | 9,807 | 10,552 | 6,494 |

※ 2020.12.31. 기준

나. ‘국민과 소통하는 해양경찰’ 대외홍보 강화

(1) TV방송 기획홍보를 통한 대국민 호감도 향상

국내 유일의 재난안전 프로그램 「재난탈출 생존왕, 알아야 산다」와 연계하여 해상에서 발생할 수 있는 사고의 원인과 위험성을 실험·상황재연 등을 통해 국민들이 쉽게 이해할 수 있도록 안전정보를 제공하였으며, 인기 예능 프로그램 「집사부일체, 「유퀴즈 온 더 블록」에 기획홍보를 추진하여 국민들에게 강인하면서 친근한 이미지로 해양경찰에 대한 국민 호감도를 향상시켰다.

[그림 5-26] 해양영토 더 큰 대한민국



[그림 5-27] 재난탈출 생존왕, 알아야 산다



(2) 해양안전문화 확산을 위한 다양한 소통활동

해양안전문화 확산 토대 마련을 위해 한국 잡월드에 해양안전 교육 및 해양경찰 업무를 체험할 수 있는 어린이 직업체험관을 구축하여 운영(직업체험관 참여율 1위)하고 있으며, 대중들에게 친숙한 연예인과 함께 해양안전문화 확산 홍보 활동 및 새로운 해양경찰 캐릭터를 활용한 다양한 해양안전(생존수영법, 구명조끼 착용법 등) 콘텐츠 제작·배포로 국민들에게 더 가까이 다가가기 위해 노력하였다.

[그림 5-28] 국민과의 다양한 소통활동



- ▶ 해양경찰 직업체험관
- ▶ 해양경찰 SNS
- ▶▶ 구명동의 착용 홍보 영상

04. 공정하고 청렴한 해양경찰

감사담당관실
경감 **송아람**

가. 국민·현장중심의 감사

해양경찰청 감사는 국민에게 도움되는 행정 구현을 궁극적인 목표로 삼고 있다. 이를 위해 국민의 시각에서 기존의 제도·절차·관행을 원점에서 재검토함으로써 근원적인 문제 해결 방안을 발굴해왔다. 또한 '현장의 문제는 현장에 답이 있다'는 기치 아래, 현장 직원과의 부단한 소통을 통해 적극행정을 장려함으로써 국민이 체감할 수 있는 감사 성과를 창출해왔다.

이와 관련하여 「해양경찰정비창 종합감사(2020.4월)」 및 「중앙해양특수구조단 종합감사(2020.9월)」를 실시함으로써 해양경찰의 주역할을 담당하는 경비함정을 수리 및 관리하였고, 대형·특수 해양사고의 구조·수중수색의 최일선 현장을 점검하여 더욱 국민이 안전하게 바다를 이용하는 데 문제가 없도록 노력하였다.

더 나아가 '조직의 방향타' 역할로 감사 패러다임을 전환하여 조직 경쟁력을 제고함으로써 국민에게 신뢰받는 해양경찰을 만들어가기 위해 끊임없이 노력하고 있다.

[표 5-49] 해양경찰청 감사운영 방향



나. 엄정한 공직복무 관리

(1) 공직기강 확립

공직 사회의 도덕성 및 청렴성에 대한 요구는 나날이 향상되고 있다. 특히, 해양경찰은 법을 집행하는 조직 특성상 더욱 엄정한 공직기강 확립이 필요하다. 이에 소속 공무원의 자체사고 예방 및 공직기강 확립을 위해 매년 강도 높은 공직복무계획을 수립·추진하여 2020년 중앙행정기관 ‘공직복무관리 업무평가’에서 ‘우수’(차관급 21개 기관 중 상위 4개 기관) 등급을 받았으며, 조직 내 부조리 행위, 국민 눈높이에 맞는 해양경찰상 구현을 위해 공직기강 확립에 최선을 다하고 있다.

(2) 고비난성 4대 비위 근절을 위한 노력

해양경찰청은 공직기강 확립을 위해 ‘2020년도 해양경찰 공직복무관리계획’을 수립·시행하고 있다. 해양경찰 기강확립을 위해 국민으로부터 크게 비난을 받을 수 있는 사고를 고비난성 4대 비위(음주운전, 성 비위, 금품수수, 갑질)로 지정하여 해당 비위에 대해서는 특단의 조치를 취하고, 사안에 따라 엄중문책 하고 있으며, 지속적으로 복무상태를 점검한 결과 고비난성 4대 비위는 매년 감소 추세에 있다. 이렇게 해양경찰청은 공직사회의 신뢰 확보와 우리청 조직 위상 제고를 위해 국민 비난 가능성이 높은 비위 근절을 위해 부단히 노력하고 있다.

또한, 자체사고 예방을 위해 비위예방 캠페인 전개, 전문강사 초빙 교육, 사례공유로 경각심 제고, 특별·상시 신고체계 운영 등 자정노력을 강화하였다.

[그림 5-29] 국민·현장중심의 감사

- ▶ 언택트 감사
- ▶ 원격정보시스템
- ▶ 유류저장소



제5절

현장중심 전력증강 및 지원체계 구축

01. 해양경찰 전력증강

장비기획과
경장 **이관형**

1953년 6척의 함정으로 시작한 우리 해양경찰은 오늘날 국제적인 해상치안 기관으로 성장하였고, (2020년) 주력장비 352척의 함정과 항공기 6대, 헬기 19대를 비롯하여 다양한 장비를 도입·운영·관리하고 있으며 해양주권 수호와 바다의 안전 확보 등 ‘국민에게 사랑받는 조직’이 되기 위해 끊임없는 노력을 해왔다.

오늘날 세계 각국의 해양영토 확장 경쟁과 해양사고의 위협 속에서 바다의 주권과 안전을 책임지는 해양경찰의 역할은 더욱 중요해지고 있다.

해양경찰은 국토면적의 4.5배에 달하는 광활한 경비해역에서의 해양영토·주권 수호, 범죄예방·단속, 안전관리, 오염방제 등 ‘안전하고 깨끗한 희망의 바다’라는 슬로건 아래 안전을 중시하는 정부의 국정철학과 국민의 높아진 안전 서비스 요구를 앞장서서 실현하고 만들기 위해 장비전력증강을 추진하고 있다.

또한 「해양경찰장비 도입 및 관리에 관한 법률」 제정·공포를 통해 주요장비의 도입과 관리에 관한 중장기 계획의 법적 근거가 마련되었으며, 우수한 장비개발을 위한 연구, 전문 인력 양성, 신기술이 적용된 장비의 신속한 도입이 가능해질 것이다.

가. 함정 건조

독도에서 이어도, 서해5도까지 NLL·EEZ 해역 광역경비체제 구축, 해양영토 수호에 혼신의 노력을 기울이는 한편, 함정 건조 시 신속하고 효율적인 현장 대응을 위한 성능 개선 및 현장중심의 완벽한 해양치안확보, 서비스를 제공하기 위해 힘쓰고 있으며 신형 연안구조정, 잠수지원함, 화학방제함 등 해역과 임무별 특성에 적합한 다양한 특수함정을 도입하여 노후함정을 대체하고 있다.

[표 5-50] 함정 준공 현황

(단위: 척)

| 준공 | 계 | 경비함정 | | | | | | 특수함정 | | | | | |
|------|----|-----------|-----------|-----------|----------|----------|---------|--------------------|-------------|-------------|----------|----------|----------|
| | | 5000 톤 | 3000 톤 | 1000 톤 | 500 톤 | 200 톤 | 50 톤 | 연안 구조정 (순찰정) | 방 제 정 | 형 기 정 | 특수 기동 | 잠수 지원 | 화학 방제 |
| 2015 | 4 | - | 2 | 1 | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - |
| 2016 | 11 | 1 | - | - | - | - | 2 | 8 | - | - | - | - | - |
| 2017 | 21 | - | - | - | - | 2 | 3 | 13 | 3 | - | - | - | - |
| 2018 | 23 | - | - | - | - | - | - | 19 | 1 | - | - | 1 | 2 |
| 2019 | 31 | - | - | - | 6 | - | - | 16 | 4 | 3 | 2 | - | - |
| 2020 | 14 | - | - | - | 2 | - | - | 8 | - | 4 | - | - | - |

(1) 경비함정 건조

해양경찰은 해양관할권 강화 및 필요 시 공해상까지 경비함정을 파견하고, 대한민국의 해양주권을 넓혀나가기 위해 2025년까지 대형함정 40척 확보를 목표로 하고 있다. 현재 34척의 대형함정을 보유하고 있으며 3,000톤급 경비함 1척과 1,500톤급 경비함 1척을 추가로 건조 중에 있다.

대형함정 건조계약 시 분야별 전문가와 내부직원 의견을 수렴하여 원양항해 작전능력 강화, 불법조업 단속 장비 보강 등 여러 개선사항을 반영하였다.

2020년 경비함정(대형, 중형, 소형) 및 특수함정 보유척수는 352척이며, 현장 대응능력을 강화하기 위하여 경비함정 대형화와 고속화를 통해 신속히 출동할 수 있도록 경비함정을 건조하고 있다.

(2) 노후함정 교체

경비함정 내구연한(강선 20년, 알루미늄·FRP선 15년)을 초과하여 운용 중에 있는 노후함정 교체를 위하여 2018년까지 총 60척(대형 8척, 중형 33척, 소형 19척)의 대체건조 사업을 추진하였으며 노후함정 교체를 통해 선체 안정성과 운용편의성 등 성능개선을 추진하였고, 기존 대비 성능이 강화된 신형함정 개발로 작전능력 향상, 내파성 강화 등 현장대응능력을 향상시켰다.

[그림 5-30] 해양경찰 함정

- ▶ 1,500톤급 경비함정
- ▶▶ 3,000톤급 경비함정
- ▶▶▶ 5,000톤급 경비함정



또한 노후함정 교체사업은 새 장비 교체를 통해 함정 운용 성능의 신뢰성을 확보하였고, 정비유지비 상승 차단 등 정비효율성 향상에 크게 기여하였다.

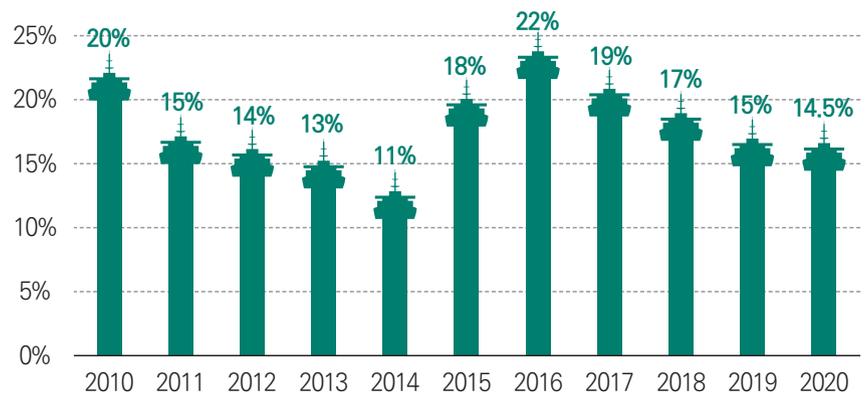
[그림 5-31] 노후함정 교체사업



경비함정 노후화율은 2010년 20%에서 2014년 기준 11%로 개선되었으나, 2015년부터 내구연한을 초과하는 함정 척수가 증가하여 노후화율이 다시 증가하였다.

하지만 2016년부터 진행된 추경사업으로 노후함정 대체 건조가 지속적으로 추진되었으며, 경비함정 노후화율은 2010년 이후 최근 10년간 평균 16.4%에서 2020년 14.5%로 1.9%p 개선되었다.

[표 5-51] 경비함정 노후화율 현황



(3) 특수함정 건조

연안에서의 각종 해양사고 및 해상범죄 수사·단속을 위한 다목적 특수함정을 운영하고 있다. 해수욕장 인명구조 및 구급활동에 필요한 고속제트보트, 기상악화 해상치안 환경변화에 대응할 수 있는 자가 복원형 신형 연안구조정, 화학사고를 동반한 해상 유류오염 사고 시 대응할 수 있는 화학방제함, 저수심 오염사고 발생 시 방제작업을 할 수 있는 소형방제정, 수중 수색구조를 위한 잠수지원함, 해상대테러 진압용 중형 특수기동정 등을 신규 건조 도입하였다. 각 임무 특성에 적합한 특수함정은 2020년 현재 방제정, 순찰정, 공기부양정, 예인정, 소방정 등 총 166척이다.

[그림 5-32] 특수함정



나. 항공기 도입

우리해역에서의 중국어선 불법조업 행위와 주변국 간 해양 영유권 확보를 위한 경쟁, 대북관계 긴장, 해상 운송량 증가에 따른 각종 해난사고의 빈발, 해양 환경오염의 급증 등 변화하는 해양치안 환경에 능동적으로 대응하고 예방 중심적인 해양 항공치안체계 구축을 위해 2036년까지 총 50대의 항공기 도입을 추진할 계획이다.

[표 5-52] 항공기 도입 계획

(단위 : 대)

| 구분 | 총 소요 | 현재 보유 | 도입 진행 | 2026년까지 도입 예정 |
|-----|------|-------|-------|---------------|
| 계 | 50 | 26 | 2 | 9 |
| 비행기 | 11 | 6 | - | 5 |
| 헬기 | 39 | 20 | 2 | 4 |

특히, 해양에서 골든타임 확보를 위해 2021년 6월 대형헬기 2대, 노후헬기(카모프) 대체 2대를 도입 진행 중이며, 총 4대의 대형헬기를 확보할 예정이다. 2016년 중형헬기 2대, 2018년 노후헬기 대체용 중형헬기 1대, 총 3대를 힌수리로 계약하여 현장에 배치되었다.

(1) 다목적용 대형헬기(S-92)

대규모 해난 사고 발생 시 다수의 인명을 동시에 구조하고, PSI(대량살상무기확산방지) 등 대테러 대응과 주·야간, 악천후에서도 광역해역 수색구조 임무를 완벽히 수행하기 위해 미국 시콜스키 사의 다목적용 대형헬기(S-92) 2대를 구매 도입하였고, 현재 2대 도입 진행 중(2022년, 2023년 배치예정)이다.

S-92 대형헬기는 최대 속도 262km/h, 최대 항속거리 1,027km에 이르고 최대 5.7시간동안 장기체공이 가능하므로 원해해역에서의 대규모 해양사고 발생 시 다양한 임무를 완벽히 수행할 것이다.

(2) 중형헬기(힌수리)

연안 및 내해구역에서 해양사고 발생 시 긴급구조와 구난임무를 수행하기 위해 2016년 12월 2대, 2018년 11월 1대, 총 3대를 한국항공우주산업(KAI)과 중형헬기(힌수리)를 구매 계약 체결하였다.

3대 배치중인 힌수리 중형헬기는 최대 속도 246km/h, 최대 항속거리 669km, 최대 3.8시간 체공이 가능하므로 주·야간 상관없이 연안 및 내해에서의 해양사고 골든타임 확보가 가능해질 것이다.

[그림 5-33] 회전익 항공기



- 크기 : 20.9×5.3×5.5m
- 최대속력/탑승인원 : 262km/h / 21명
- 체공시간/항속거리 : 5.7시간 / 1027km
- 임무장비 : 레이더, 열상장비 등



- 크기 : 19.0×5.0×3.0m
- 최대속력/탑승인원 : 246 km/h / 13명
- 체공시간/항속거리 : 3.8시간 / 669km
- 임무장비 : 레이더, 열상장비 등

「국제 해양·안전 대전」

해양경찰청은 대국민 해양 안전문화 확산 및 국내 해양·안전 산업 활성화 도모를 위해 첨단 해양장비 정보공유 및 신기술 정보 습득을 위해 국내 유일의 해양·안전 장비에 특화된 국제 해양·안전 대전을 개최하고 있다.



그 시작은 2013년, 해양경찰 창설 60주년을 맞아 해양산업·문화 활성화를 위한 조선 산업, 항공, 항해 통신, 해양레저 및 환경 등 첨단해양장비 전시를 시작으로 해양경찰청단독으로 제1회 국제 해양안전장비 박람회가 개최되었다.

2015년 이후에는 인천광역시와 공동주최 및 민관 협업 등 내적 성장을 통해 유명무실했던 국제 박람회로서의 위상을 제고하고, 전시 규모도 전회 대비 2배 이상 확대하여 인천시의 대표 전시 브랜드로 자리매김하게 되었다.

2018년에는 기존의 박람회라는 단기의 행사 이미지를 탈피하여 지속·성장할 수 있는 토대를 마련하고자 '국제 해양안전장비 박람회'에서 '국제 해양·안전 대전(Korea Ocean EXPO)'으로 명칭을 변경하고 부산·경남권 중심의 해양문화 산업을 경기·수도권 지역으로 확대하여 지역균형 발전에 큰 역할을 하였다.

최근 2020년에는 코로나19 상황에도 불구하고 철저한 정부 방역지침 준수 및 인원관리를 통해 사고 없는 안전한 전시회로 성료하였으며, 해양경찰청 최초 컨퍼런스 개최(차세대 함정발전 컨퍼런스) 및 대형 컨퍼런스 유치(코마린 컨퍼런스)라는 성과를 거두며 우리청 이미지 제고에 큰 기여를 하였다.

[그림 5-34] 2020 국제 해양·안전 대전



[표 5-53] 국제 해양·안전 대전 연혁

| 구 분 | 제1회(2013) | 제2회(2015) | 제3회(2016) | 제4회(2018) | 제5회(2020) |
|-------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| 기 간 | 9.11(수)~3(금) 3일간 | 6.17(수)~19(금) 3일간 | 6.22(수)~24(금) 3일간 | 6.20(수)~22(금) 3일간 | 11.11(수)~13(금) 3일간 |
| 장 소 | 송도컨벤시아 | | | | |
| 주 최 | 해양경찰청 | 국민안전처 인천광역시 | 국민안전처 인천광역시 | 해양경찰청 인천광역시 | 해양경찰청 인천광역시 |
| 주 관 | 인천도시공사 | 인천도시공사 | 인천관광공사 | 인천관광공사 | 인천관광공사 |
| 참 가 국 | 18개국 | 11개국 | 11개국 | 13개국 | 1개국 |
| 참가업체 | 110개 업체 | 116개 업체 | 125개 업체 | 152개 업체 | 113개 업체 |
| 참가인원 | 20,000명 | 15,000명 | 18,600명 | 18,800명 | 10,160명 |

02. 효율적 장비관리 지원

장비관리과
경사 김민진

가. 계획정비 및 장비관리

해양경찰은 해상임무수행의 근간이 되는 경비함정의 성능유지를 위해 최선을 다하고 있으며, 운전시간 및 제작사 권고를 기본으로 어선들의 입어시기 및 피서철 해상치안 수요 등을 고려하여 2020년 한 해 동안 총 324척의 함정 계획정비를 차질 없이 시행하였다. 또한 돌발적인 함정고장발생에 대비하여 경찰서 자체 외주수리 등 신속한 수리체계를 통해 해상치안 임무수행에 차질이 없도록 적극 지원하고 있다.

[표 5-54] 함정수리 실적(2020)

(단위 : 척)

| 시공처별 \ 종류 | 계 | 정기수리 | 상가수리 | 단계별정비 |
|-----------|-----|------|------|-------|
| 계 | 324 | 29 | 272 | 23 |
| 정비창 | 130 | 25 | 87 | 18 |
| 경찰서 외주 | 129 | 1 | 128 | 0 |
| 해군 | 65 | 3 | 57 | 5 |

[표 5-55] 함정수리 현황(2020)

(단위 : 척)

| 종류 \ 연도 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 계 | 502 | 295 | 312 | 318 | 307 | 310 | 286 | 300 | 290 | 324 |
| 정기수리 | 33 | 27 | 26 | 35 | 21 | 19 | 20 | 39 | 34 | 29 |
| 상가수리 | 231 | 263 | 277 | 273 | 277 | 288 | 261 | 255 | 239 | 272 |
| 중간정비 (단계별정비) | 238 | 5 | 9 | 10 | 9 | 3 | 5 | 6 | 17 | 23 |

한편 해양경찰이 보유 운용중인 함정, 항공기, 차량, 연안구조장비 등 각종 장비의 주요 부품의 D/B화 및 수리이력의 체계적인 관리를 위해 통합장비관리시스템(장비나라)을 운용하고 있다.

나. 함정정비 전문화

해양경찰 경비함정은 기술의 발달에 따라 운영상 편리 및 성능이 크게 증가한 반면, 정비의 전문성 및 복잡성 또한 크게 증가하여 정비요원의 전문화 필요성이 제기되고 있다. 이에 따라 2020년 일선 해양경찰관서에 배치되어 있는 함정정비반 및 함정기관부서 근무자를 대상으로 함정엔진 정비능력 향상 교육(STX엔진/ 총 4회), 단정엔진 정비능력 향상교육(대양마린/ 총 2회), 위생처리장치 정비능력 향상교육(제트코리아/ 총 4회)을 실시하여 정비 실무자들의 정비능력 향상 및 전문성을 강화하였다. 또한 함정 엔진제어계통의 정비능력 강화를 위해 해양경찰교육원에서 전문강사 초빙을 통한 기관제어 전문교육을 실시했고, 교육생 간 함정운용 중 발생되었던 문제점을 토론하고 정보를 교환하는 등 각종 정비이론 및 실습교육을 통해 함정 장비관리능력을 향상시키고 있다.

[그림 5-35] 함정정비 전문화

- ▶ 정비창 정기수리 (엔진수리)
- ▶ 정비창 상가수리 (선체도색)



다. 공용차량 관리

해양경찰 공용차량은 총 706대로 차량 663대, 이륜차 21대, 건설기계 및 지게차 22대를 보유·운용 중에 있다. 특히 2050 탄소중립 정책에 발맞추어 펌택서 안산파출소 등 6개소에 친환경 순찰차를 도입하고, 노후 경유차량을 전기차로 대체하는 등 에너지 절약 및 대기환경 보호를 위한 노력에 앞장서고 있다.

[그림 5-36] 친환경 차량

- ▶ 친환경 하이브리드 순찰차
- ▶ 노후경유차 대체, 전기차 배치



앞으로 해양경찰은 2022년까지 배출가스 5등급 노후 경유차량 27대를 전량 폐기하고 '범정부 탄소중립 정책 추진'을 위해 친환경차량으로 대체가 가능한 노후 공용차량 95대를 우선적으로 친환경 전기차량으로 교체하는 등 모든 공용차량을 친환경차로 보유할 계획이다.

[표 5-56] 해양경찰청 차량 보유현황 (2021)

(단위 : 대)

| 계 | 차량 | | | | | 이륜차 | 지게차 |
|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| | 승용 | 승합 | 화물 | 특수 | 순찰 | | |
| 706 | 222 | 98 | 25 | 138 | 180 | 21 | 22 |

라. 경비함정 유류지원

불법조업 외국어선 단속, 해양 레저활동 등 해상치안 수요 증가에 따라 고속화·대형화된 함정 및 신형 연안구조정이 건조되어 운영되면서 유류사용량이 증가하고 있는 추세이나 국제유가의 지속적인 고공행진으로 경비함정 유류의 효율적인 사용이 절실한 상황이다.

이에 따라 해양경찰은 경비함정의 기본임무에 지장이 없는 범위 내에서 입·출항 시 경제속력 운항, 함정 경량화, 중국어선 휴어기 치안수요 감안 경비구역 조정, 함정과 항공기를 연계한 해·공 입체 경비활동으로 기본 경비업무는 충실히 수행하면서 그 외의 비효율적인 부분의 개선을 통해 효율적인 유류사용을 위해 최선을 다하고 있다.

[표 5-57] 연도별 유류비 집행 현황

(단위 : 백만 원)

| 연도 \ 구분 | 예산액 | 이(전)용 | 예비비 | 예산 현액 | 집행액 | 불용액 |
|---------|---------|-------|--------|----------|---------|-------|
| 2014 | 100,419 | 4,832 | 16,218 | 111,805 | 111,805 | - |
| 2015 | 101,581 | - | - | 101,581 | 95,302 | 6,279 |
| 2016 | 82,462 | - | - | 82,462 | 81,886 | 576 |
| 2017 | 75,651 | - | - | 75,651 | 75,514 | 137 |
| 2018 | 83,673 | - | - | 83,673 | 73,671 | 2 |
| 2018 | 83,673 | - | - | 83,673 | 73,671 | 2 |
| 2020 | 86,730 | 700 | - | 87,430 | 87,430 | - |

마. 불법 외국선박 단속 경찰관 착용 장비 지원

우리해역에서 불법조업을 자행하고 단속 시 집단 저항하는 불법조업 외국어선 단속요원들에게 방검부력조끼·해상진압복 등 진압 및 보호장구 22종을 보급하고 있으며, 방검부력조끼는 방검면적 보강 및 착탈의가 용이하게 개선되어 효율적인 단속 업무를 지원하고 있다.

[표 5-58] 단속 장비 현황

| 40mm발사기 | 20mm발사기 | 섬광폭음탄 | 전자충격총 |
|---|--|---|--|
|  <p>(6연발) (단발)</p> |  |  |  |
| 방호장갑 | 진압헬멧 | 등선용 사다리 | 최루탄 |
|  |  |  |  |

한편, 어두운 어선 내부 검색 시 안전시야 확보를 위해 후방 LED등이 장착된 안전헬멧을 지급하고 있으며, 단속경찰관 신체보호 강화와 작전능력을 향상을 위해 방호장갑, 진압헬멧 및 헤드렌턴, 등선용 사다리, 40mm 페인트 탄환, 섬광폭음탄, 단발섬광폭음탄 3연발, 40mm 스펀지탄, 20mm 발사기, 20mm 고무탄, 최루가스탄 등 총 11종을 개선하여 단속역량을 강화하였다.

03. 항공임무 수행능력 강화

항공과 경위 유창혁

가. 항공 수색구조 역량 강화

해양경찰은 항공임무 수행 능력 강화를 위해 다각적인 측면에서 방법을 모색하고 추진하고 있으며, 바다에서의 위협 및 사고로부터 국민의 생명과 안전을 지키기 위하여 체계적인 자체 교육과 훈련을 통해 신속하고 효과적으로 대응하고 있다.

[그림 5-37] 2020년 하나개 해수욕장 갯벌 고립자(8명) 전원 구조

[그림 5-38] 2021년 제주 서귀포 해상절벽 고립 선원(5명) 강풍·강우 속 전원 구조



[그림 5-39] 항공 임무



- ▶ 항공 인명구조
- ▶ 구명벌 투하

[표 5-59] 주요임무별 운항실적

(단위: 척)

| 구분 | 실종자 수색(회) | 환자 이송(명) | 인명 구조(명) | 실종자 발견(명) |
|-------|-----------|----------|----------|-----------|
| 평균 | 404 | 146 | 48 | 11 |
| 2018년 | 407 | 132 | 21 | 6 |
| 2019년 | 477 | 169 | 42 | 16 |
| 2020년 | 329 | 140 | 39 | 10 |

야간임무가 가능한 중형헬기의 조기 전력화(2대/2020년 4월)에 따른 수색구조 역량 강화와 북태평양 해양치안기관 전문가 회의 참가를 통한 국제 항공협업 추진 및 항공 교육훈련 강화(관·군 합동훈련)를 실시하여 수색 구조능력 향상을 도모해 왔으며 항공 안전 증진 프로그램(전문교육, 심리치료)을 통한 현장요원 임무역량 강화를 추진하고 있다.

나. 항공 경비 및 치안관리 임무역량 강화

대한민국 국토면적의 약 4.5배에 이르는 광대한 해양영토를 효율적이며 신속·정확하게 감시하고 관리하기 위해 광역 경비체계에서 해양경찰 항공은 핵심적이다. 또한 최근 동북아시아 해상에서 해양경계 획정문제, 해양영토분쟁 그리고 국가안보와 관련된 사안 등 다양한 문제를 직면함에 있어 해양경찰 항공의 역할이 커지고 있다. 이에 따라 범부처 통합 헬기 이·착함 훈련 및 입체적 활동, 감시체계 구축을 통한 경비세력 간 지속적인 통신채널 유지, 동·서·남해 시기별 치안수요를 분석하여 맞춤형 해상순찰 강화를 진행하고 있다. 또한 대한민국 해양주권의 상징인 독도 및 이어도 해상순찰을 연 평균 280회 실시하여 전략적 요충지에 대한 외국의 불법 침해행위를 선제적으로 차단함으로써 우리 해양영토의 안정적 수호에 기여하고 있다.

[그림 5-40] 해양영토 수호

- ▶ 독도 순찰
- ▶ 이어도 순찰
- ▶ 불법조업 단속

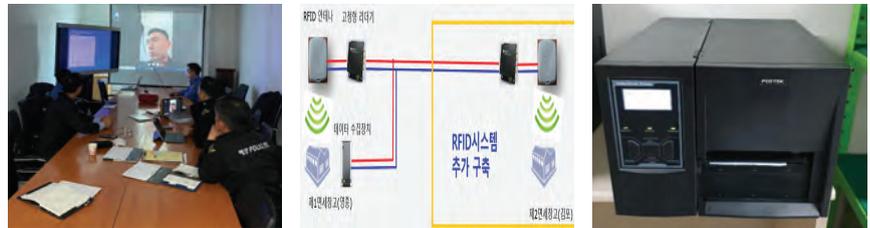


다. 항공기 가동률 향상 강화

해양경찰 항공기는 상시 출동이 가능한 상태로 유지되고 준비가 되어있어야 한다. 이를 위해 항공기 가동률을 일정 수준으로 유지하고 있으며 긴급상황에 대처해야 하기에 다양한 방법으로 가동률 향상에 노력을 기울이고 있다. 항공기 제작사와 기술협력을 위한 정례회의 참석을 통해 제작사의 선진화된 감항인증 프로그램 및 기술 도입을 통한 감항 관련 업무 개선을 진행 중이며, 항공정비대 RFID(무선인식) 항공부품 관리시스템을 구축하여 효율적인 부품재고 관리를 통해 정비기간을 단축하고 정비개선을 추진하여 가동률 향상에 만전을 기하고 있다.

[그림 5-41] 항공기 가동률 향상을 위한 노력

- ▶ 제작사 정례회의
- ▶ 항공부품 RFID 시스템 도입
- ▶ RFID 태그발행기





함정 장비관리 전문성 강화를 위해 함정정비반 운영체계 개편 추진

1. 추진배경

해양경찰은 함정 인력 부족, 복수승조원제·집중 근무제 시행 등으로 악화된 함정 정비역량 강화를 위해 2021년 함정정비반*에 대한 소요정원을 요구하여 일반직 25명(7급 5명, 9급 20명)을 증원했고, 총 44명으로 확대됨에 따라 운영체계 개편을 추진 중에 있다.

* 함정정비반은 원거리 이동 및 수리비 부족 등 문제를 해결하기 위해 2003년부터 운영

2. 운영현황

현재 함정정비반은 17개 해양경찰서 전용부두에 설치하여 용접 등 함정 경정비 업무를 수행하고 있으나, 총 정원 19명 중 전담인력은 11명에 불과하고 함정에 가장 필요한 내연·전기전자 분야 전문인력이 부족하여 체계적인 지원은 사실상 어려운 실정이다.

해양경찰 함정인력은 해군의 16% 수준으로 장비관리 전문성을 갖춘 정비인력이 부족하고 복수승조원·집중근무제 시행으로 함정장비 운용시간은 증가하였으나 도리어 정비시간은 감소하였다.

[표 5-60] 복수승조원제 전·후 운전시간 비교

| 구 분 | 시행 전 | 시행 후 |
|-------|---------|---------------|
| 1500톤 | 1,169 H | 2,069H (△80%) |
| 300톤 | 1,524 H | 2,808H (△84%) |

또한, 경찰관 공채비율은 확대되고 순환근무로 전문성이 낮아지고 있으나 함정장비는 종류가 늘고 신규 첨단화 되어 전문성을 갖춘 정비인력 확보와 장기 근무를 통한 함정장비 관리역량 강화가 절실하다. 이와 함께, 직면한 현실적 문제는 경찰관의 경우 함정정비반 근무를 기피하고 함정·사무실 간 인사이동이 잦아 인력운용에 한계가 있다.

3. 일반직 중심 운영체계 개편방안

함정된 정비인력을 효율적으로 운영·관리하고, 함정 분야별 응급수리를 체계적으로 지원하기 위해 '함정정비지원팀'으로 명칭을 변경하여 5개 지방청에 팀 단위 인력을 통합 배치하고, 함정직원이 수행 불가한 예방정비(PMS)에 대한 기술지원과 함께 이행여부 감독권한을 부여하였다.

[표 5-61] 함정정비지원팀 운영조직



* 함정세력 등을 고려하여 중부청(9명), 서해청(11명), 남해청(9명), 동해청(9명), 제주청(6명) 인력 배분

현재 경찰관 정원 10명에 대해서도 장기근무 유도, 전문성 확보를 위해 일반직으로 직제를 전환하여 신규 확보인력과 함께 통합 재편하고, 함정직원 대상 장비 관리능력 제고를 위해 현장직무훈련(OJT)을 확대할 방침이다.

해양경찰 항공 플랫폼, ‘통합 항공기지’

1. 전라남도 무안의 전략적 중요성

최근 5년간 해상조난이 서·남·제주해역에 집중하고 있는 현실을 감안 시 전라남도 무안 공항은 항공세력이 신속히 출동·대응할 수 있는 전략적 요충지이다.



항공기 운영 시 70,797km²에 달하는 서해 관할뿐만 아니라, 독도(477km)-특정해역(209km)-이어도(297km) 등 전 해양상황을 눈스톱으로 신속 대응할 수 있기 때문이다.

이에, 해양경찰은 정부의 무안공항 활성화 정책 및 지자체의 항공특화산업단지 개발 정책에 연계하여 항공 미래 발전의 초석이 될 ‘통합 항공기지’를 추진하고 있다.

[그림 5-42] 통합 항공기지



‘통합 항공기지’는 현재 운영 중인 무안 고정익 항공대에 추가하여 40,000m²의 부지에 고정익

정비고, 회전익 항공대, 고정익·회전익 시뮬레이터 시설로 추진된다.

항공 임무와 정비, 훈련 기능을 한 곳에 집약하여 해양경찰 항공 플랫폼 역할을 수행할 예정이다.

2. 최첨단·최신 기술의 고정익 정비고

해양경찰은 ‘통합 항공기지’의 첫 단계로 고정익 정비고 건설을 현실화하고 있다. 2021년도 국유재산산기금 31.4억 원을 확보하여 토지분양 계약을 완료하였으며, 2026년까지 고정익 정비고 신설을 속도감 있게 완료할 예정이다.

고정익 정비고는 해양경찰 항공임무의 정체성을 나타내고, 항공대원의 자긍심을 고취하는 미래형 디자인을 도입할 계획이다.

[그림 5-43] 미래형 디자인 예시



아울러, 중장기 고정익 도입을 대비한 충분한 정비공간을 확보하고, 5개의 전문 정비실을 구축하는 동시에,

[그림 5-44] 고정익 정비고 예시



중앙집중식 자재 관리를 운영할 수 있도록 최신 선반 시스템 및 운송장비를 완비할 예정이다.

04. 첨단 정보통신 체계 구축

정보통신과 경감 유행주

가. 4차 산업혁명 시대를 주도하는 해양경찰

해양경찰청은 인공지능(AI : Artificial Intelligence), IoT(Internet of Things), 빅데이터 등 4차 산업혁명의 선제적 대응과 대국민서비스 향상을 위해 빅데이터 통합포털을 구축하는 등 바다에서 국민의 생명과 재산을 보호하고 해양영토의 주권을 수호하기 위해 다양한 정보화 서비스를 제공하고 있다.

나. 데이터 기반의 빅데이터 통합포털 구축

디지털 시대의 핵심자산인 데이터 기반의 지능형 해양경찰로 도약하고자 2020~2023년 까지 4년에 걸쳐 총 사업비 100억을 투입하여 해양 빅데이터 체계를 구축하고 있다.

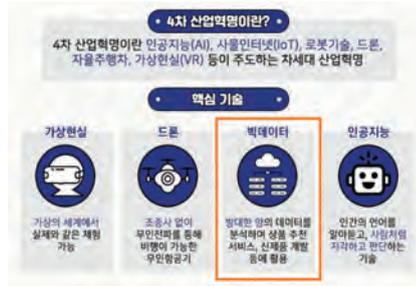
2020년 빅데이터 플랫폼 구축 1단계 사업으로 데이터 통합 저장소를 구축하였으며, 현재까지 해양경찰청에서 운용 중인 21개 내부 시스템을 연계하여 3,106종 193억 건의 방대한 데이터를 생성·저장하는 한편, 행정안전부, 해양수산부, 기상청 등 외부기관과 시스템 연계를 통해 관련 데이터의 생산, 수집, 분석, 유통의 전 과정을 지원하는 데이터 생태계 기반을 마련하였다.

[표 5-62] 빅데이터 플랫폼 체계도



또한, 데이터 적재 상황을 실시간으로 확인할 수 있는 데이터 상황판을 구축하여 데이터 수집 및 적재 현황을 실시간으로 표출·연계하고, 시스템의 데이터 구조와 품질정보를 통합적으로 제공하였다. 이로써 실무 사용자가 쉽게 정보를 검색하고, 업무에 활용할 수 있도록 편리성을 향상시켰다.

[표 5-63] 4차 산업혁명



[표 5-64] 해양경찰 빅데이터 로드맵



2021년 2단계 사업에서는 데이터 활용성을 제고하기 위해 축적된 데이터를 기상·연안 안전정보 등 다양한 분야의 공간정보(GIS)와 연계·활용할 수 있도록 빅데이터 통합포털을 구축 중에 있다.

해양경찰청은 2023년까지 인공지능(AI) 기반 업무 활용 서비스 제공을 위한 실시간 IoT 등 신기술의 유기적인 융합·활용이 가능한 플랫폼을 구축하여 국민이 체감하는 해양 안전 서비스를 제공할 계획이다.

[표 5-65] 빅데이터 사업 추진 단계



26

정지궤도 공공복합 통신위성 및 한국형 항법위성(KPS) 개발

1. 최근 해양강대국 정세

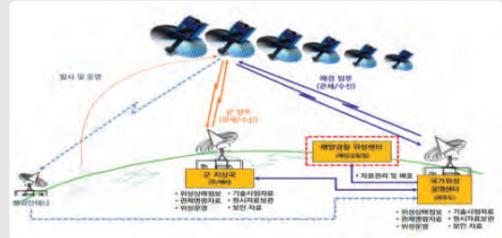
최근 일본, 미국 등은 해양에서의 영향력 강화를 위해 위성기반 해양정보 융합 활동*을 적극 추진하고 있어, 대륙과 해양세력이 만나 전략적 요충지를 구성하는 우리해역 역시 해양(NLL, 독도·이어도, 대화퇴 해역 등) 감시체계 확립과 국가재난 대응역량 향상이 절실하다.

* 미국해안경비대(USCG)의 차세대 경비체계, 일본 해상보안청의 해양상황표시시스템 운영

2. 위성대역폭 부족에 따른 통신장애 발생 등 서비스 품질 저하

현재 해양경찰은 상용위성(무궁화5호, 대역폭 120Mbps)을 이용하여 광활한 해상에서 경비 작전, 주권수호, 수색구조의 주요임무를 수행 중에 있다. 하지만 최근 다양한 정보시스템 도입으로 경비함정 내 통신위성의 서비스 의존도는 증가하고 있으나, 위성 대역폭 부족으로 잦은 네트워크 끊김·속도저하 등 지속적인 통신장애로 상황대응에 어려움이 증가하고 있다.

[표 5-66] 위성체계 구성(안)



3. 정지궤도 공공복합 통신 위성개발을 통한 위성대역폭 확보(2023~2027년)

해양경찰청은 위성대역폭 확대를 위해 2023~2027년까지 483.4억 원(총 사업비 4,118.2억 원)의 대규모 예산을 투입하여 과기정통부, 국토부, 환경부와 공동으로 정지궤도 공공복합 통신위성(천리안 3호) 광대역 통신 탑재체 개발 사업을 추진하고 있으며, 천리안 3호의 Ka대역 HTS*기술을 공동 활용하여 경비세력의 위성 대역폭을 300Mbps로 확대·운용할 예정이다.

* HTS(High Throughput Satellite, 고 처리량 통신위성) : 통신용량 증대의 핵심기술

[표 5-67] 정지궤도 공공복합 통신위성



4. 한국형 항법위성시스템 개발 (2022~2035년)

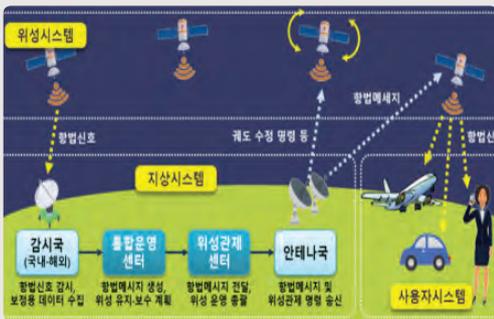
대형 해양사고로부터 골든타임 확보는 인명구조의 성패를 가르는 핵심이다. 해양 재난상황에서 골든타임을 확보하기 위해서는 무엇보다 신속한 상황전파와 정밀한 탐색·구조가 필수적이다.

한국형 항법위성시스템(KPS)은 현재 행정안전부에서 운용되고 있는 긴급경보 서비스의 단점*과 탐색구조의 한계**를 보완하여 해상 수색구조 체계 고도화 및 모든 해역에서의 긴급재난 경보와 해상안전 서비스를 적기에 제공할 수 있을 것이다.

*현재 행정안전부에서 시행하는 대국민 긴급경보 서비스는 지상 이동통신망을 사용하므로 이동통신 사각지역(산악, 연근해상)에서는 사용가능한 통신망이 없어 긴급경보 수신이 불가

**현재 사용 중인 해양 탐색구조 시스템은 사고지점 주변 약 100m의 위치오차와 연간 95%의 오발신 발생으로 신속한 수색구조 활동에 장애

[표 5-68] 정지궤도 공공복합 통신위성



해양경찰청을 포함한 국방부 등 5개 기관은 한국형 항법위성시스템 개발사업 추진을 위해 2020년

예비타당성 평가 착수를 시작으로 2021년 6월까지 예비타당성 조사를 완료하고 2022년 3월부터 본격적인 개발 사업을 착수할 예정이다.

KPS의 개발이 완료되면 3분 이내로 조난식별이 가능해져 해상 조난신호 처리시간이 단축되고 1m 이내로 정확한 조난자 위치 탐지가 가능하여 해양에서 발생하는 각종 조난사고로부터 국민의 생명과 안전을 지킬 수 있는 한국형항법위성 시스템 서비스 제공이 가능할 것으로 기대된다.

5. 향후계획

정지궤도 공공복합 통신위성과 한국형 항법 위성시스템 사업의 성공적 추진으로 사각 지역이 없는 공공 위성통신 서비스와 효율적인 해양경비 등 해양에서 발생하는 각종 재난 사고에 신속·정확한 상황대응(사고위치, 지휘체계, 골든타임 확보 등)으로 안전한 바다, 신뢰받는 해양경찰이 되도록 대국민서비스를 확대해 나갈 예정이다.

W W



L

V

부록



Chapter 01. 통계연보

Chapter 02. 해양경찰 연혁

Chapter 03. 조직도 & 복제

Chapter 04. 대표 함정 & 항공기

CHAPTER



통계연보

제1절. 총괄
제2절. 국·관별 주요 통계



1

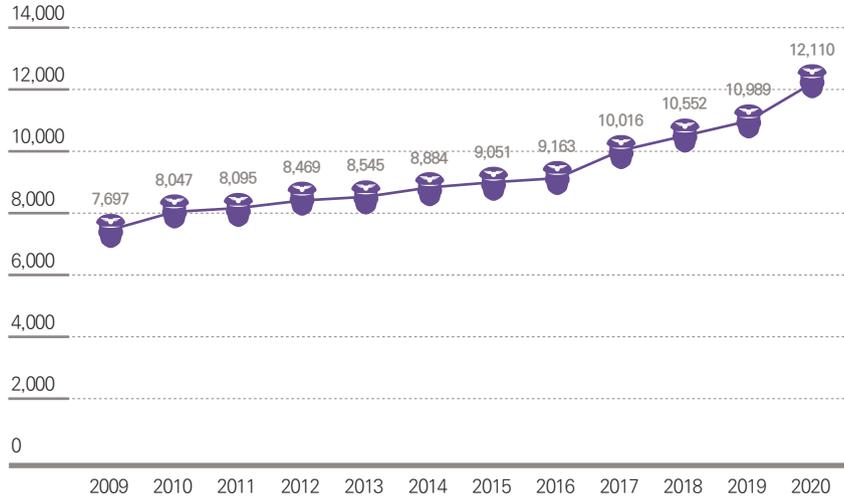
총괄

- 인력 현황
- 예산 현황
- 채용 현황
- 중국어선 조업 현황
- 독도·이어도 경비 현황
- 연안안전사고 인명피해 현황
- 다중이용선박 현황
- 해상조난사고 발생 현황
- 수상레저 조종면허 취득 현황
- 동력수상레저기구 등록 현황
- 수상레저사업장 등록 현황
- 수상레저안전법 위반(단속) 현황
- 수상레저 인적·물적 피해 사고 현황
- 해상범죄 현황
- 마약사범 단속 현황
- 해상집단행동 발생 현황
- 해양오염사고 발생 현황
- 선박·해양시설 지도점검
- 합정보유 현황

인력 현황

정원 현황

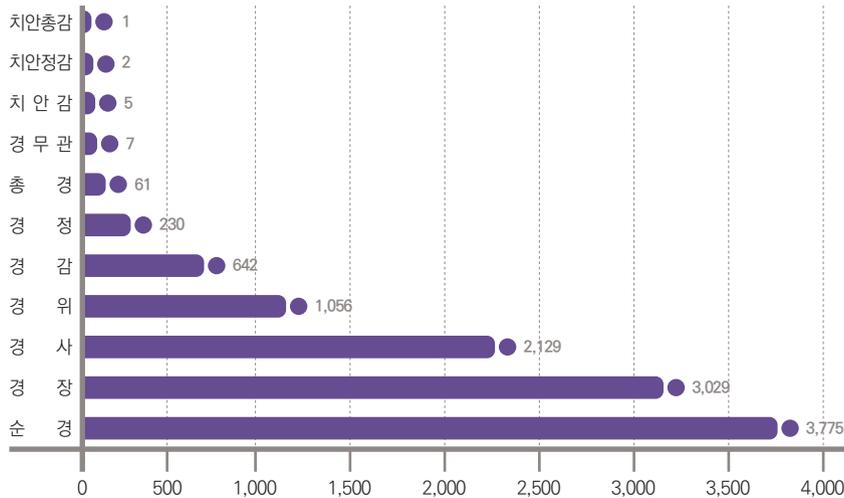
(단위: 명)



| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| 7,697 | 8,047 | 8,095 | 8,469 | 8,545 | 8,884 | 9,051 | 9,163 | 10,016 | 10,552 | 10,989 | 12,110 |

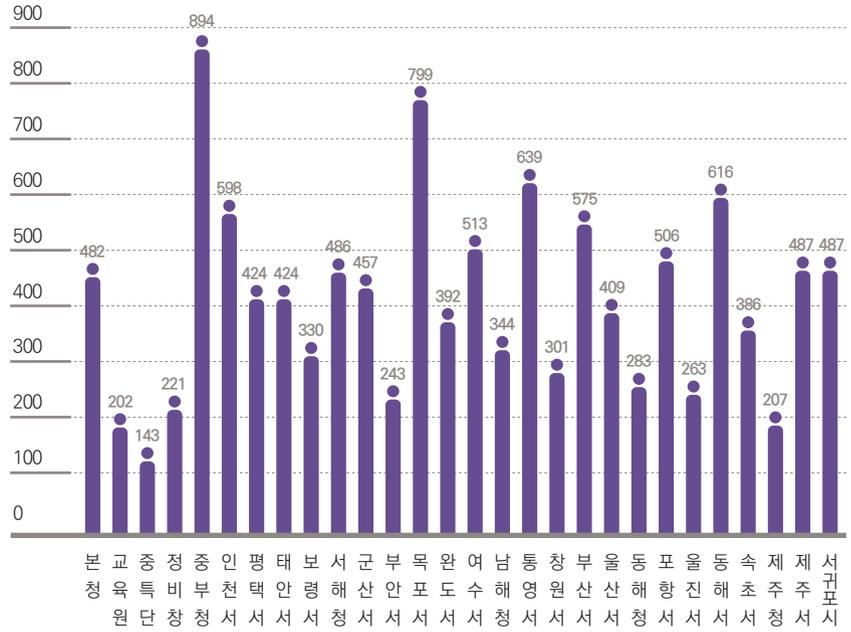
경찰관 계급별 정원 (2020년 기준)

(단위: 명)



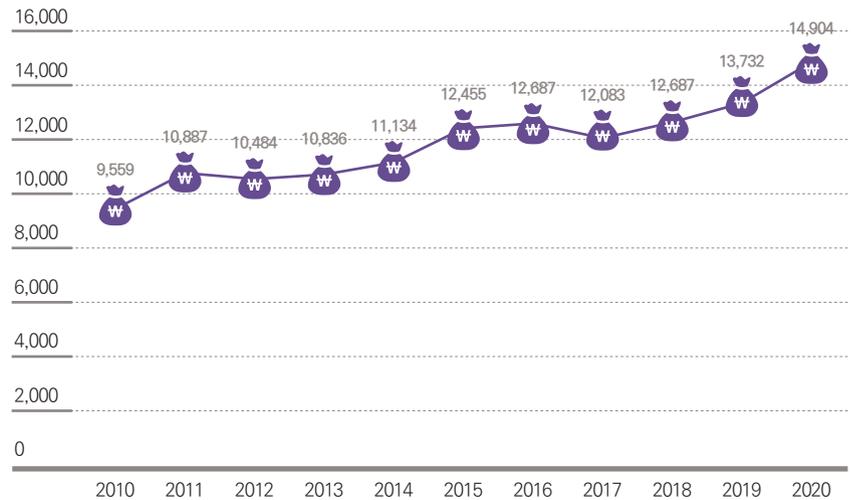
| 치안총감 | 치안정감 | 치안감 | 경무관 | 총경 | 경정 | 경감 | 경위 | 경사 | 경장 | 순경 |
|------|------|-----|-----|----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|
| 1 | 2 | 5 | 7 | 61 | 230 | 642 | 1,056 | 2,129 | 3,029 | 3,775 |

관서별 정원
(2020년 기준)
(단위: 명)



예산 현황

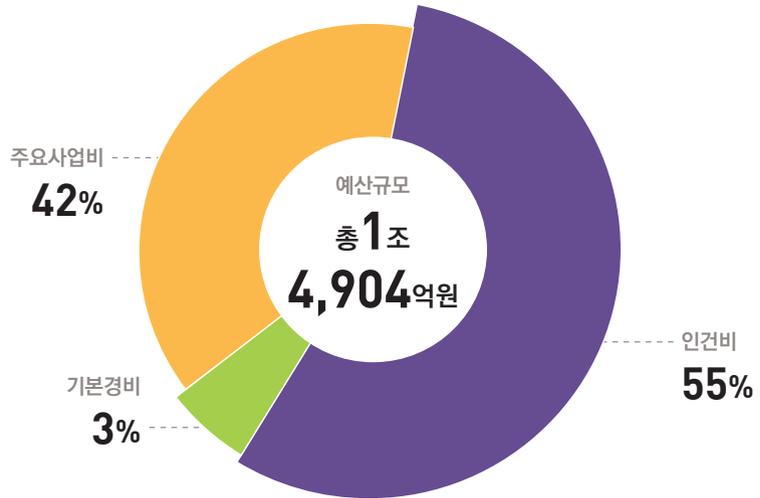
연도별 예산
(단위: 억원)



| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 9,559 | 10,887 | 10,484 | 10,836 | 11,134 | 12,455 | 12,687 | 12,083 | 12,687 | 13,732 | 14,904 |

예산 현황

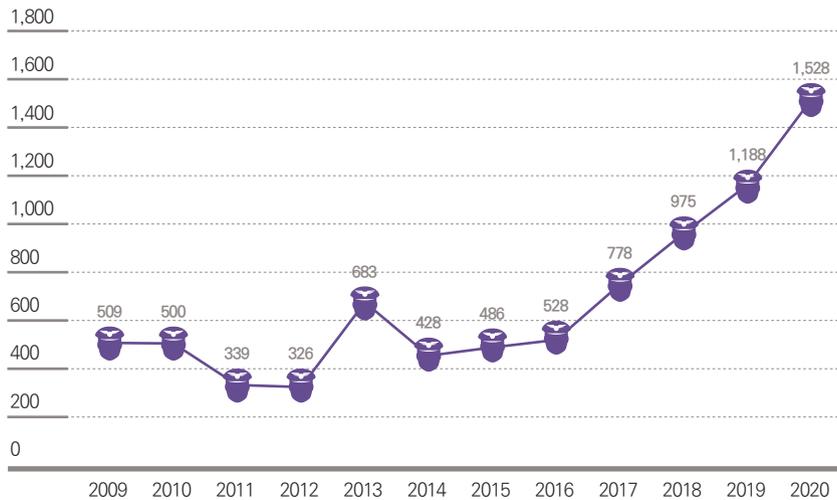
성질별 예산
(2020년 기준)
(단위: 억원)



| 구분 | 인건비 | 기본경비 | 주요사업비 |
|------|-------|------|-------|
| 2020 | 8,213 | 502 | 6,189 |

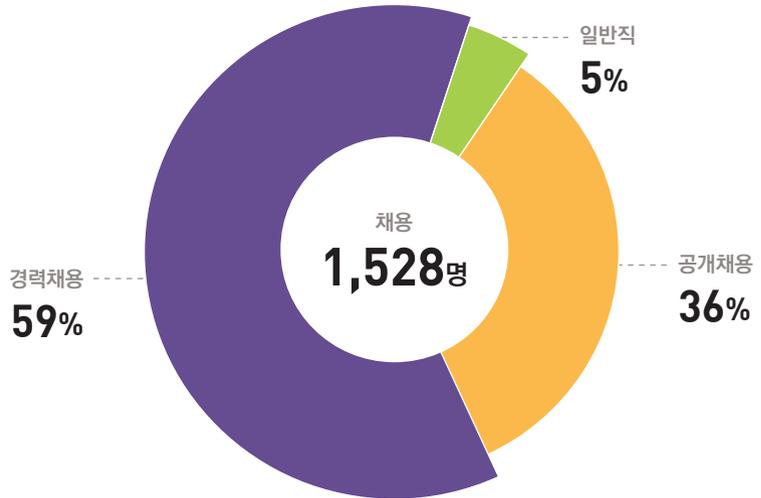
채용 현황

연도별
채용현황
(단위: 명)



| 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|
| 509 | 500 | 339 | 326 | 683 | 428 | 486 | 528 | 778 | 975 | 1,188 | 1,528 |

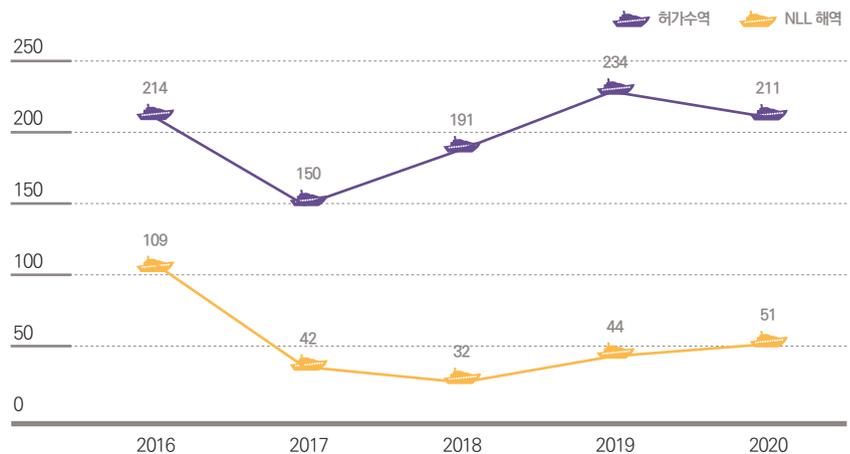
입직경로별
채용현황
(2020년 기준)
(단위: 명)



| 구분 | 공채채용 | 경력채용 | 일반직 |
|------|------|------|-----|
| 2020 | 547 | 904 | 77 |

중국어선 조업 현황

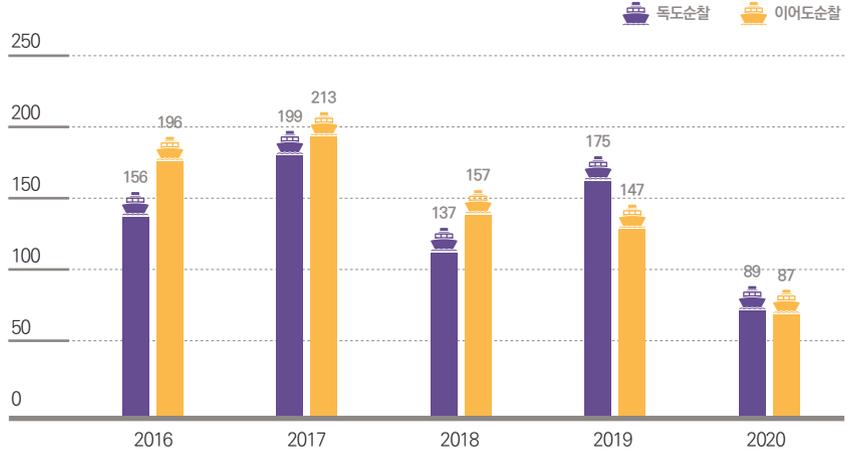
연평균
중국어선
조업 현황
(단위: 척)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------|------|------|------|------|------|
| 허가수역 | 214 | 150 | 191 | 234 | 211 |
| NLL 해역 | 109 | 42 | 32 | 44 | 51 |

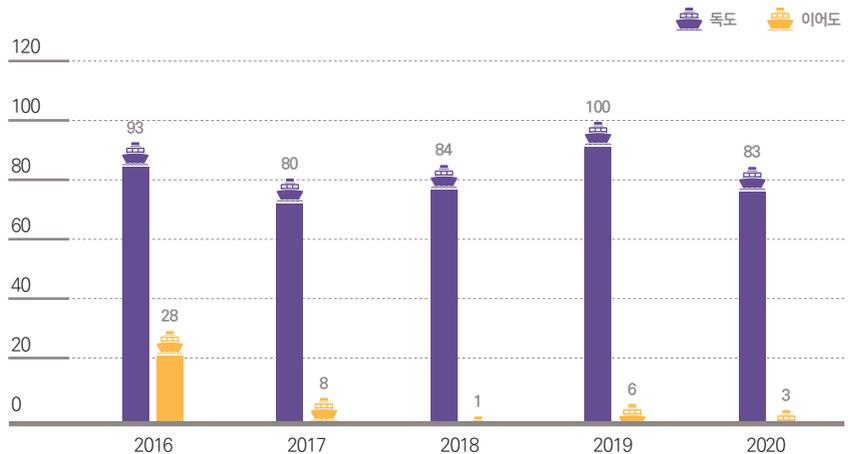
독도 · 이어도 경비 현황

독도, 이어도
항공기 초계 현황
(단위: 회)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------|------|------|------|------|------|
| 독도순찰 | 156 | 199 | 137 | 175 | 89 |
| 이어도순찰 | 196 | 213 | 157 | 147 | 87 |

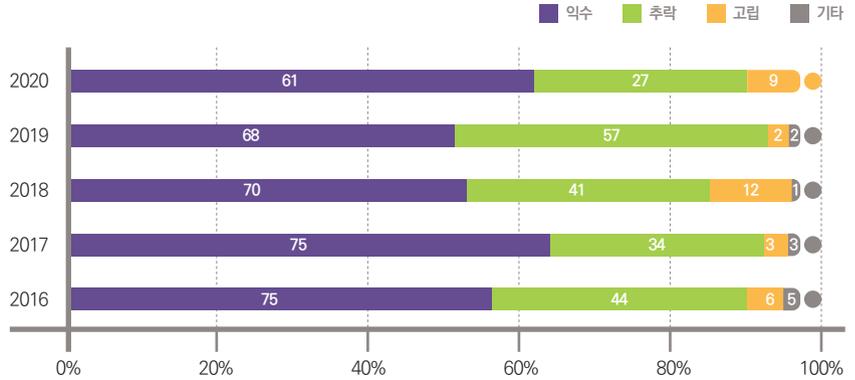
대한민국 해역
타 국가세력
출현 현황
(단위: 회)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|------|------|------|------|------|
| 독도 | 93 | 80 | 84 | 100 | 83 |
| 이어도 | 28 | 8 | 1 | 6 | 3 |

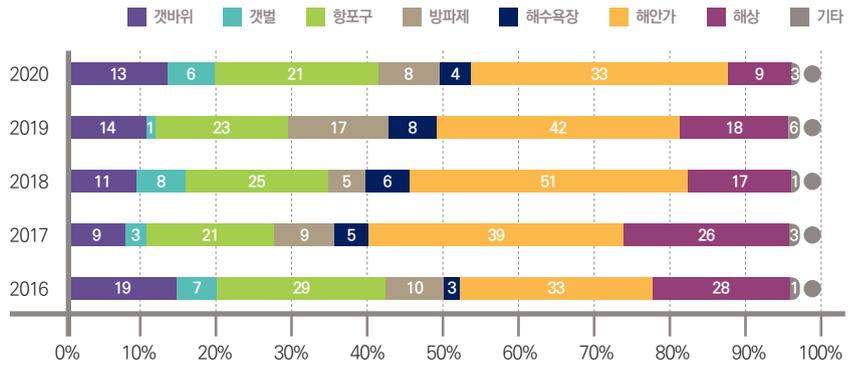
연안안전사고 인명피해 현황

연안안전사고
유형별
(단위: 명)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|------|------|------|------|------|
| 익수 | 75 | 75 | 70 | 68 | 61 |
| 추락 | 44 | 34 | 41 | 57 | 27 |
| 고립 | 6 | 3 | 12 | 2 | 9 |
| 기타 | 5 | 3 | 1 | 2 | 0 |

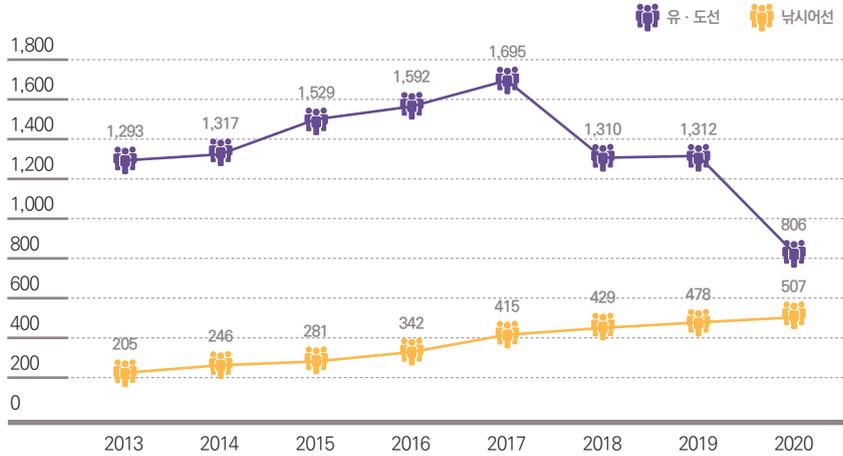
연안안전사고
장소별
(단위: 명)



| 구분 | 갯바위 | 갯벌 | 항포구 | 방파제 | 해수욕장 | 해안가 | 해상 | 기타 |
|------|-----|----|-----|-----|------|-----|----|----|
| 2016 | 19 | 7 | 29 | 10 | 3 | 33 | 28 | 1 |
| 2017 | 9 | 3 | 21 | 9 | 5 | 39 | 26 | 3 |
| 2018 | 11 | 8 | 25 | 5 | 6 | 51 | 17 | 1 |
| 2019 | 14 | 1 | 23 | 17 | 8 | 42 | 18 | 6 |
| 2020 | 13 | 6 | 21 | 8 | 4 | 33 | 9 | 3 |

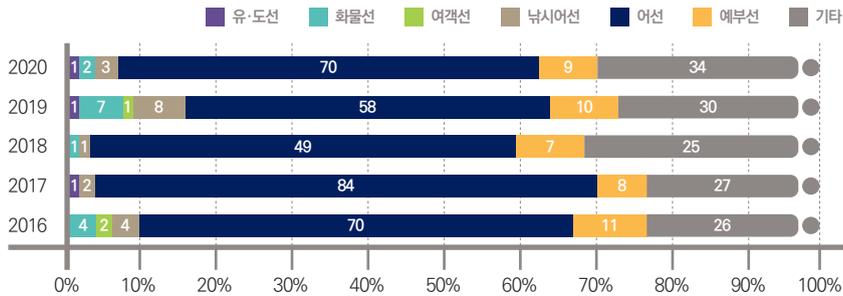
다중이용선박 현황

다중이용선박
이용객 현황
(단위: 명)



| 구분 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| 유·도선 | 1,293 | 1,317 | 1,529 | 1,592 | 1,695 | 1,310 | 1,312 | 806 |
| 낚시어선 | 205 | 246 | 281 | 342 | 415 | 429 | 478 | 507 |

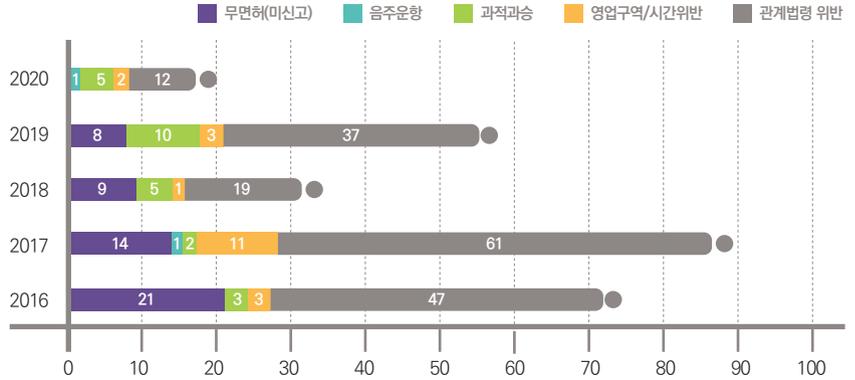
선종별 주취운항
단속 현황
(단위: 건)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|------|
| 유·도선 | - | 1 | - | 1 | 1 |
| 화물선 | 4 | - | 1 | 7 | 2 |
| 여객선 | 2 | - | - | 1 | - |
| 낚시어선 | 4 | 2 | 1 | 8 | 3 |
| 어선 | 70 | 84 | 49 | 58 | 70 |
| 예부선 | 11 | 8 | 7 | 10 | 9 |
| 기타 | 26 | 27 | 25 | 30 | 34 |

유도선 위반행위 단속 현황

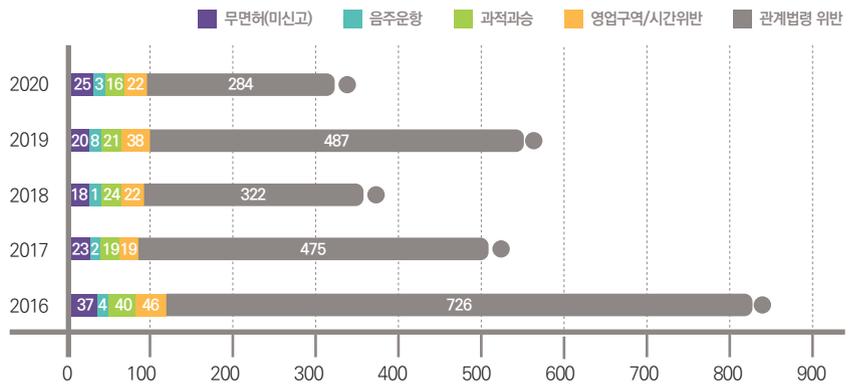
(단위: 건)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| 무면허(미신고) | 21 | 14 | 9 | 8 | - |
| 음주운항 | - | 1 | - | - | 1 |
| 과적과승 | 3 | 2 | 5 | 10 | 5 |
| 영업구역/시간위반 | 3 | 11 | 1 | 3 | 2 |
| 관계법령 위반 | 47 | 61 | 19 | 37 | 12 |

낙시어선 위반행위 단속 현황

(단위: 건)

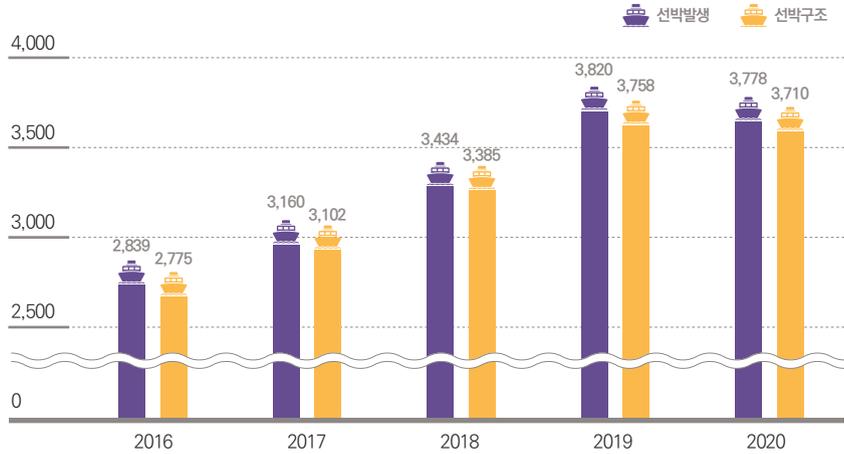


| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------|------|------|------|------|------|
| 무면허(미신고) | 37 | 23 | 18 | 20 | 25 |
| 음주운항 | 4 | 2 | 1 | 8 | 3 |
| 과적과승 | 40 | 19 | 24 | 21 | 16 |
| 영업구역/시간위반 | 46 | 19 | 22 | 38 | 22 |
| 관계법령 위반 | 726 | 475 | 322 | 487 | 284 |

해상조난사고

선박 발생현황

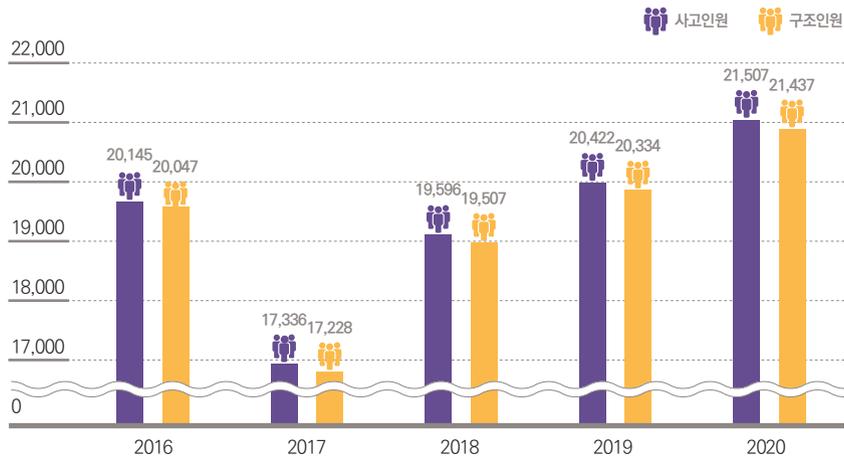
(단위: 척)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 선박발생 | 2,839 | 3,160 | 3,434 | 3,820 | 3,778 |
| 선박구조 | 2,775 | 3,102 | 3,385 | 3,758 | 3,710 |

인명 발생현황

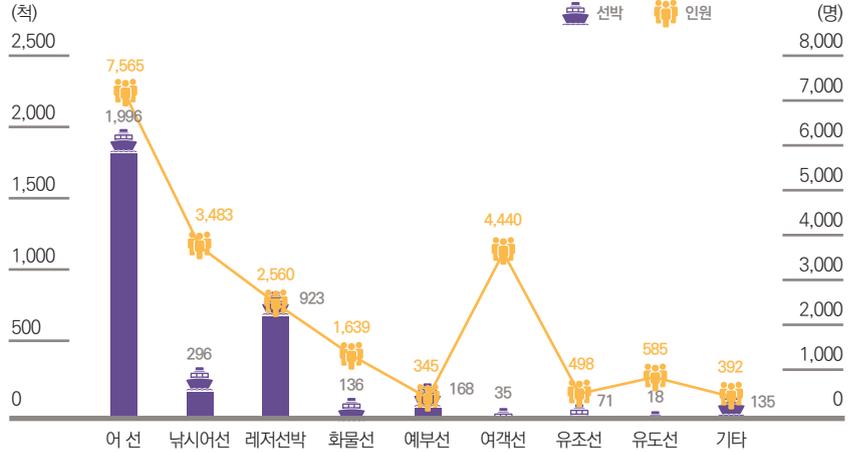
(단위: 명)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 사고인원 | 20,145 | 17,336 | 19,596 | 20,422 | 21,507 |
| 구조인원 | 20,047 | 17,228 | 19,507 | 20,334 | 21,437 |

선종별 발생현황 (2020년 기준)

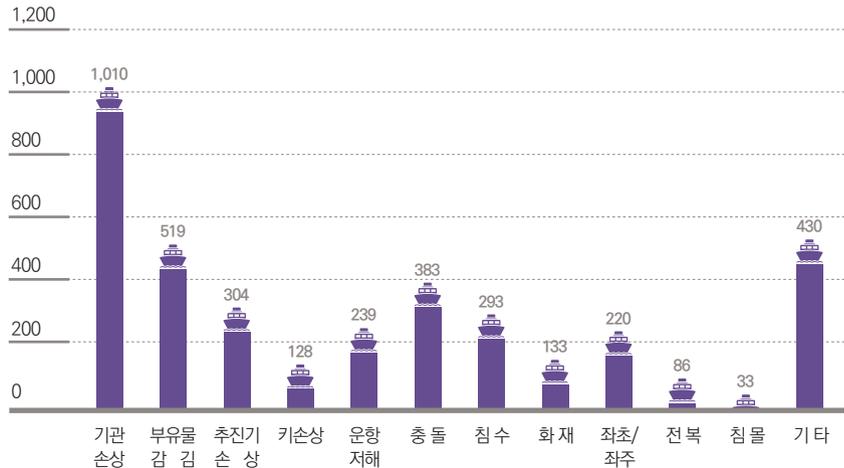
(단위: 척/명)



| 구분 | 어선 | 낚시어선 | 레저선박 | 화물선 | 예부선 | 여객선 | 유조선 | 유도선 | 기타 |
|----|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-----|-----|-----|
| 선박 | 1,996 | 296 | 923 | 136 | 168 | 35 | 71 | 18 | 135 |
| 인원 | 7,565 | 3,483 | 2,560 | 1,639 | 345 | 4,440 | 498 | 585 | 392 |

사고유형별 현황 (2020년 기준)

(단위: 척)

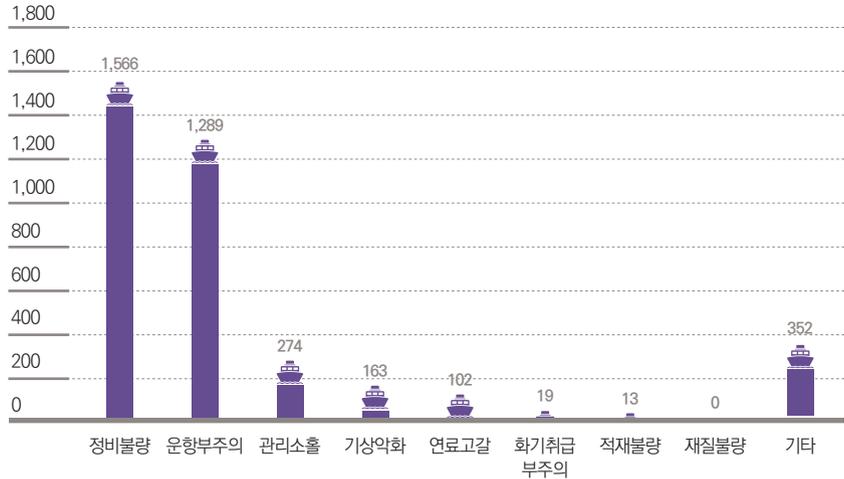


| 기관손상 | 부유물감김 | 추진기손상 | 키손상 | 운항저해 | 충돌 | 침수 | 화재 | 좌초/좌주 | 전복 | 침몰 | 기타 |
|-------|-------|-------|-----|------|-----|-----|-----|-------|----|----|-----|
| 1,010 | 519 | 304 | 128 | 239 | 383 | 293 | 133 | 220 | 86 | 33 | 430 |

해상조난사고

사고원인별 현황 (2020년 기준)

(단위: 척)

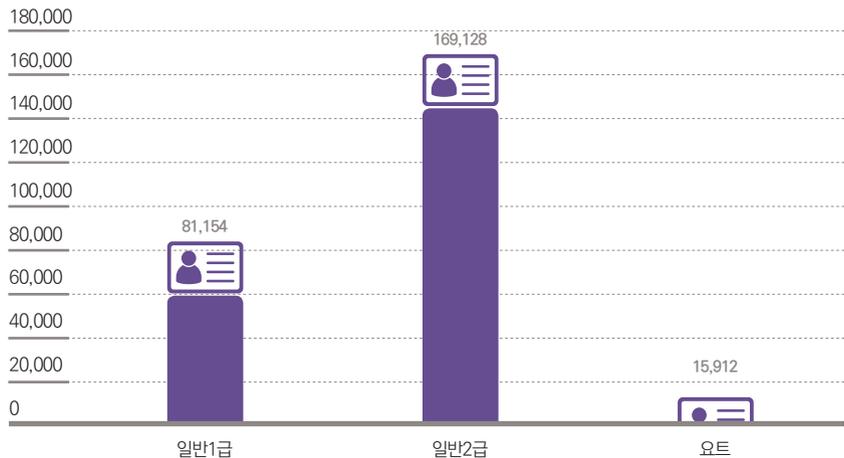


| 정비불량 | 운항부주의 | 관리소홀 | 기상악화 | 연료고갈 | 화기취급부주의 | 적재불량 | 재질불량 | 기타 |
|-------|-------|------|------|------|---------|------|------|-----|
| 1,566 | 1,289 | 274 | 163 | 102 | 19 | 13 | 0 | 352 |

수상레저 조종면허

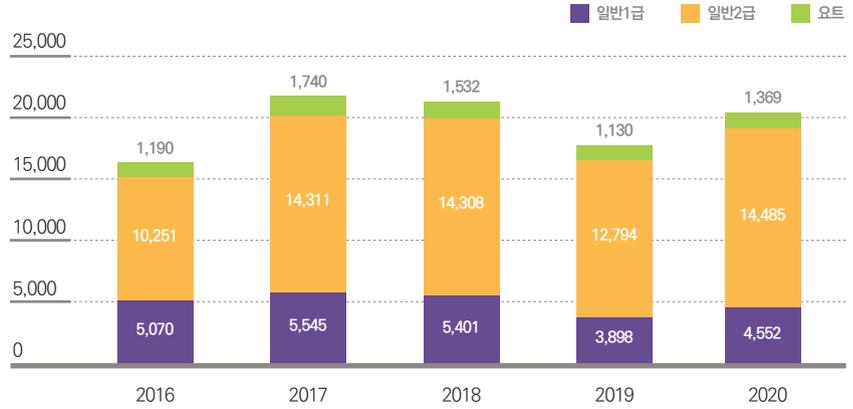
인명 발생현황 (2020년 기준)

(단위: 명)



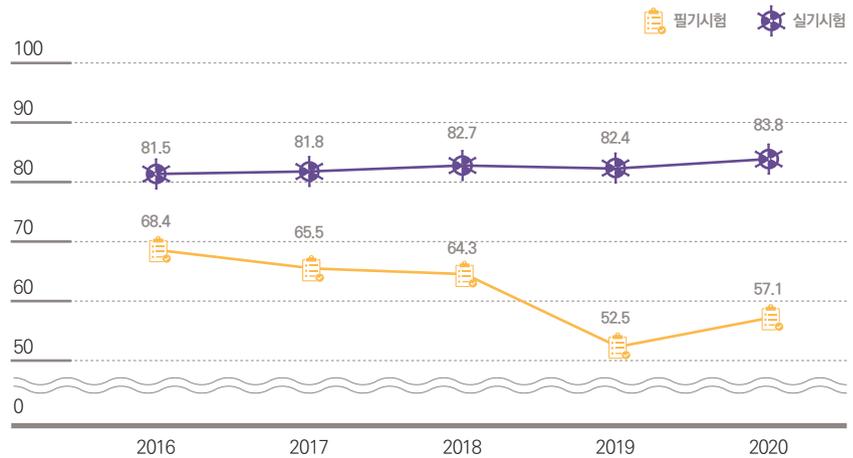
| 일반1급 | 일반2급 | 오토 |
|--------|---------|--------|
| 81,154 | 169,128 | 15,912 |

연도별
취득 현황
(단위: 명)



| 구분 | 2016 | 2018 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 일반1급 | 5,070 | 5,545 | 5,401 | 3,898 | 4,552 |
| 일반2급 | 10,251 | 14,311 | 14,308 | 12,794 | 14,485 |
| 요트 | 1,190 | 1,740 | 1,532 | 1,130 | 1,369 |

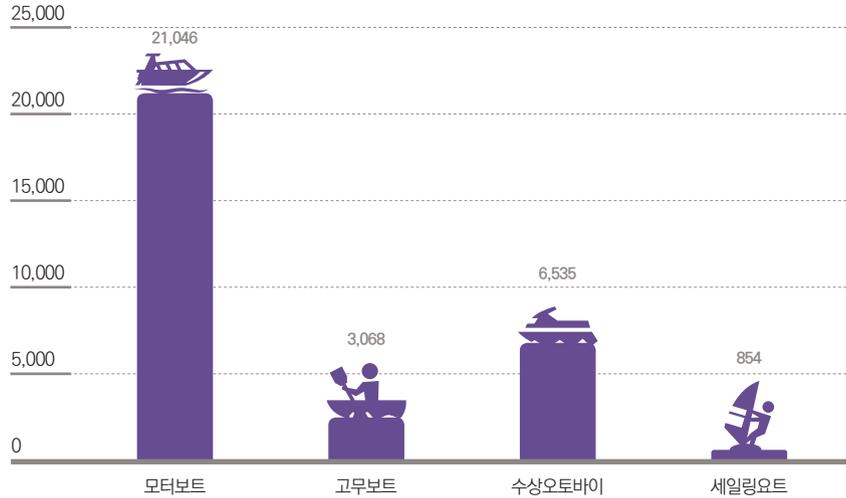
필기/실기 합격률
(응시대비)
(단위: %)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|------|
| 필기시험 | 68.4 | 65.5 | 64.3 | 52.5 | 57.1 |
| 실기시험 | 81.5 | 81.8 | 82.7 | 82.4 | 83.8 |

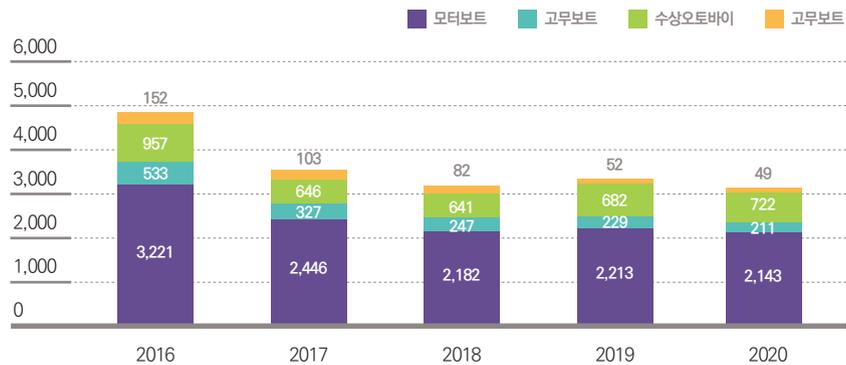
동력수상레저기구 등록 현황

등록 현황
(2020년 기준)
(단위: 대)



| 구분 | 모터보트 | 고무보트 | 수상오토바이 | 세일링요트 |
|------|--------|-------|--------|-------|
| 2020 | 21,046 | 3,068 | 6,535 | 854 |

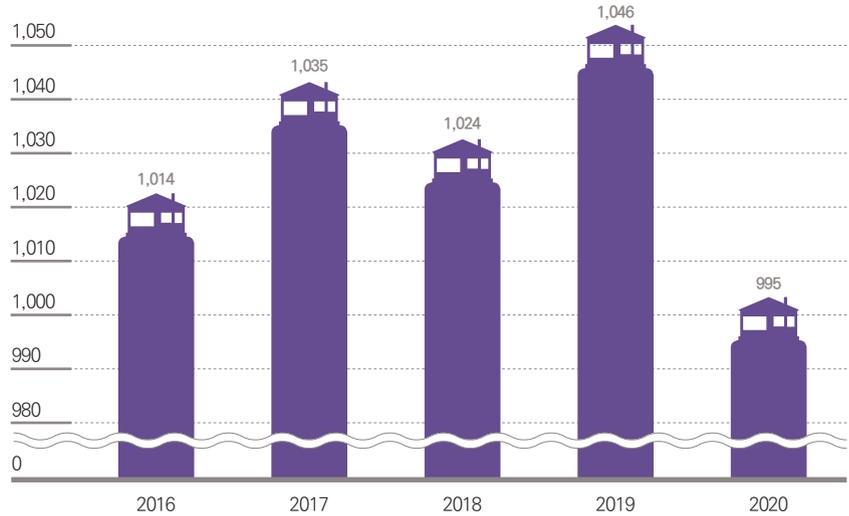
연도별 신규
종류별 등록 대수
(단위: 대)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 모터보트 | 3,221 | 2,446 | 2,182 | 2,213 | 2,143 |
| 고무보트 | 533 | 327 | 247 | 229 | 211 |
| 수상오토바이 | 957 | 646 | 641 | 682 | 722 |
| 세일링요트 | 152 | 103 | 82 | 52 | 49 |

수상레저사업장 등록 현황

등록 현황
(단위: 개소)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|-------|-------|-------|-------|------|
| 사업장 | 1,014 | 1,035 | 1,024 | 1,046 | 995 |

수상레저안전법 위반(단속) 현황

위반(단속) 현황
(단위: 건)

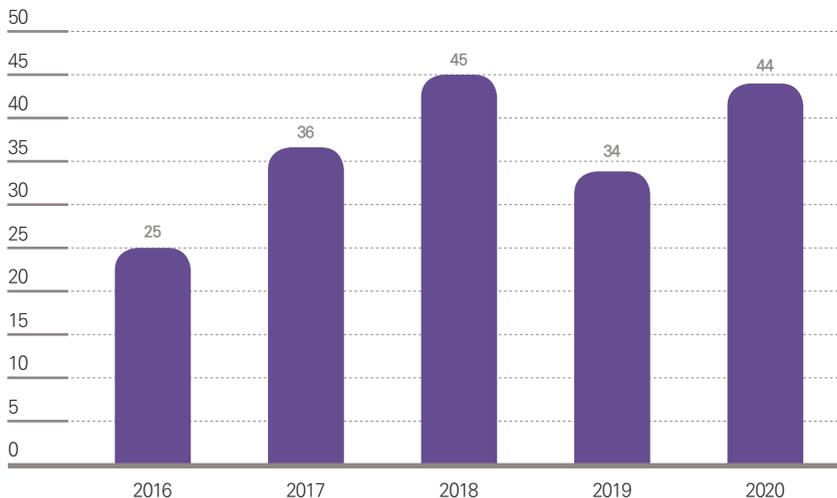


| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|------|
| 단속현황 | 514 | 530 | 402 | 543 | 641 |

수상레저 인적·물적 피해 사고 현황

위반(단속) 현황

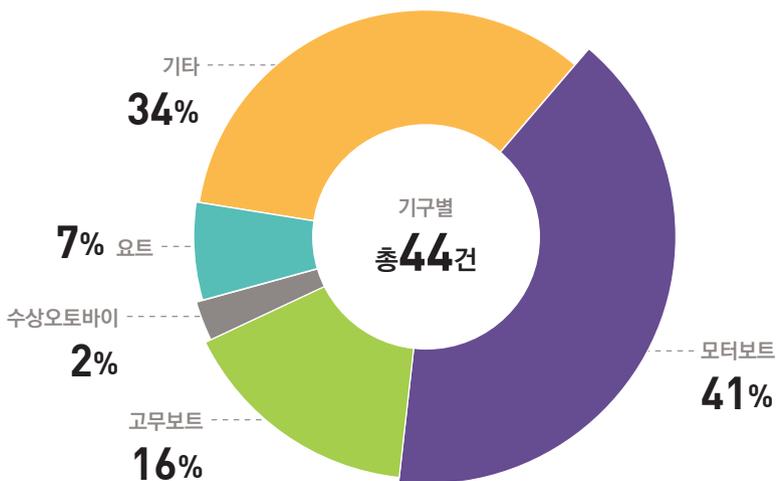
(단위: 건)



| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|
| 25 | 36 | 45 | 34 | 44 |

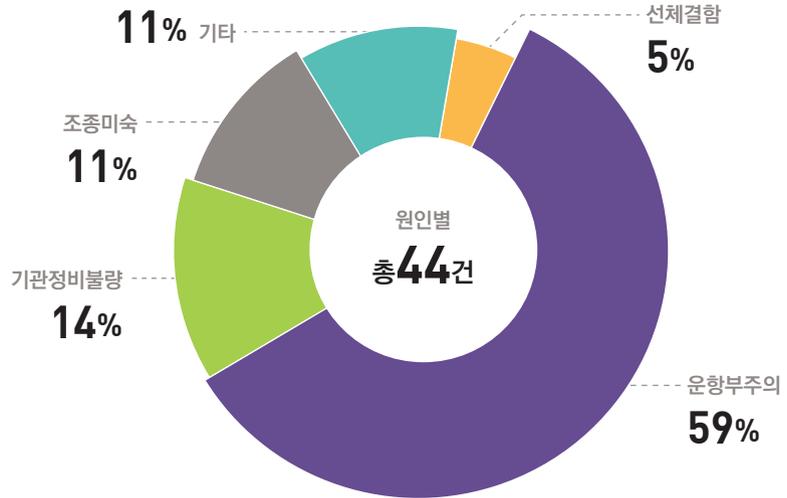
기구별 사고 현황 (2020년 기준)

(단위: 건)



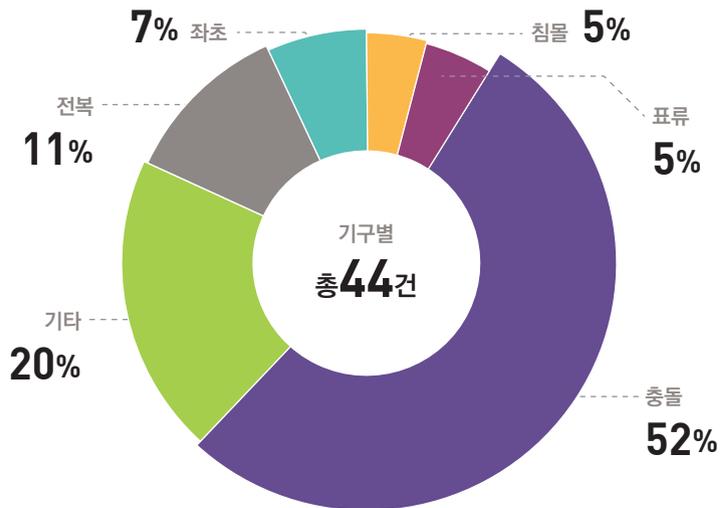
| 모터보트 | 고무보트 | 수상오토바이 | 요트 | 기타 |
|------|------|--------|----|----|
| 18 | 7 | 1 | 3 | 15 |

원인별 사고 현황
(2020년 기준)
(단위: 건)



| 운항부주의 | 기관정비불량 | 조종미숙 | 기타 | 선체결함 |
|-------|--------|------|----|------|
| 26 | 6 | 5 | 5 | 2 |

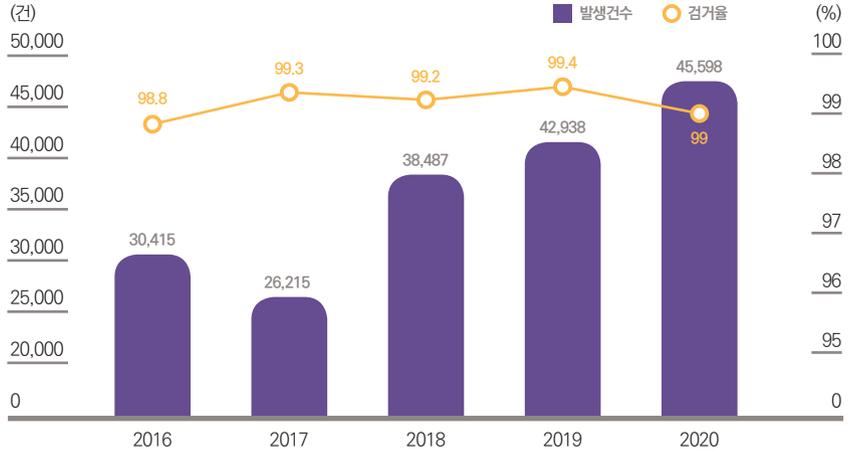
유형별 사고 현황
(2020년 기준)
(단위: 건)



| 충돌 | 기타 | 전복 | 좌초 | 침몰 | 표류 |
|----|----|----|----|----|----|
| 23 | 9 | 5 | 3 | 2 | 2 |

해상범죄 현황

해상범죄 현황
(단위: 건/%)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 발생건수 | 30,415 | 26,215 | 38,487 | 42,938 | 45,598 |
| 검거율(%) | 98.8 | 99.3 | 99.2 | 99.4 | 99 |

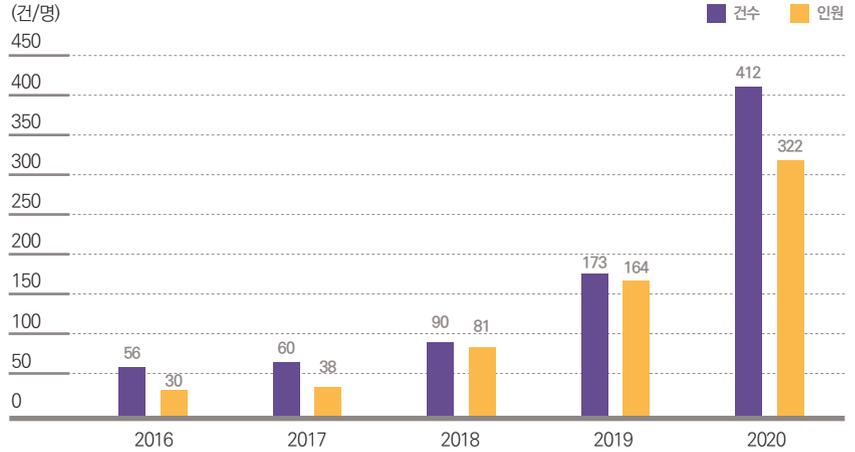
**우리나라 어선
불법어업
단속 현황**
(단위: 건/명)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 발생건수 | 3,853 | 2,920 | 2,372 | 4,147 | 4,027 |
| 인원 | 1,069 | 1,103 | 1,046 | 1,280 | 1,162 |

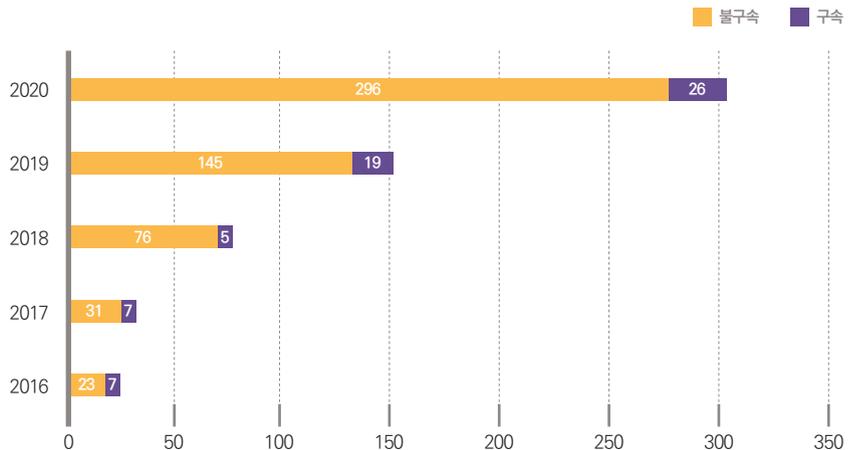
마약사범 단속 현황

검거
(단위: 건/명)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|------|------|------|------|------|
| 건수 | 56 | 60 | 90 | 173 | 412 |
| 인원 | 30 | 38 | 81 | 164 | 322 |

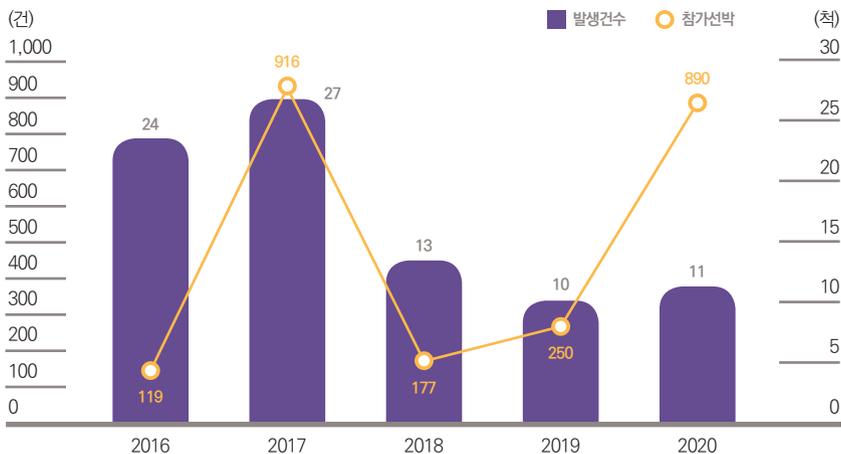
조치
(단위: 명)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|------|------|------|------|------|
| 구속 | 7 | 7 | 5 | 19 | 26 |
| 불구속 | 23 | 31 | 76 | 145 | 296 |

해상집단행동 발생 현황

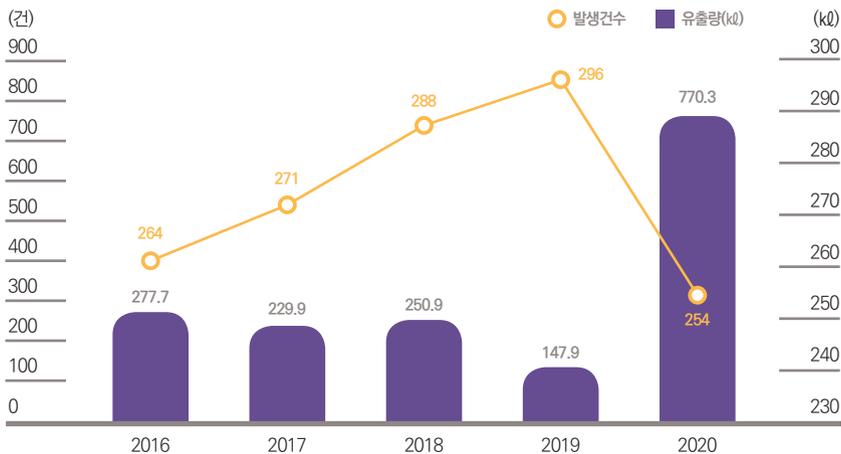
해상집단행동 발생 현황
(단위: 건/척)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|------|
| 발생건수 | 24 | 27 | 13 | 10 | 11 |
| 참가선박 | 119 | 916 | 177 | 250 | 890 |

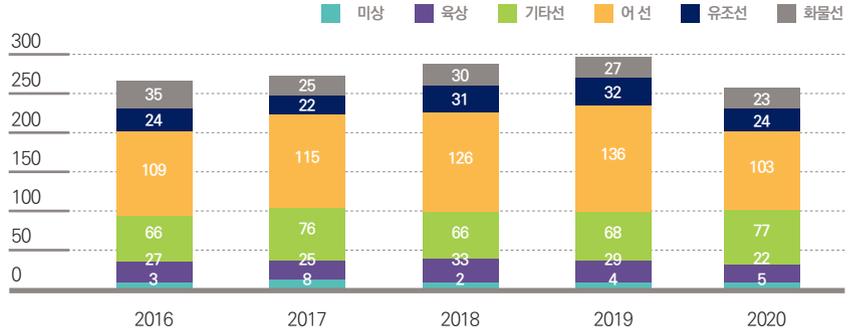
해양오염사고 발생 현황

연도별 오염사고 발생 현황
(단위: 건/kℓ)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 발생건수 | 264 | 271 | 288 | 296 | 254 |
| 유출량 | 277.7 | 229.9 | 250.9 | 147.9 | 770.3 |

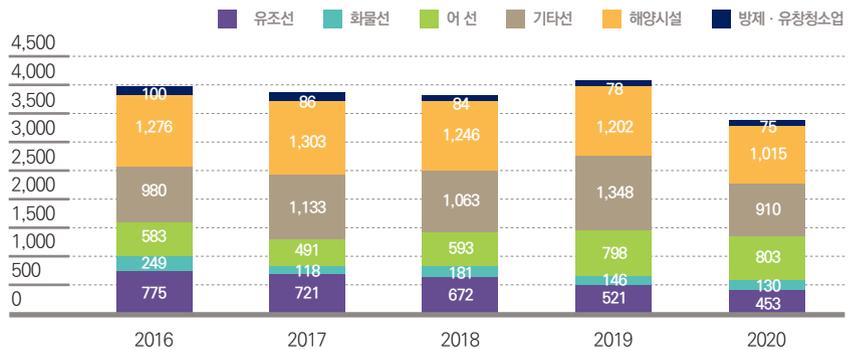
연도별
오염원별 현황
(단위: 건)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|------|------|------|------|------|
| 미상 | 3 | 8 | 2 | 4 | 5 |
| 옥상 | 27 | 25 | 33 | 29 | 22 |
| 기타선 | 66 | 76 | 66 | 68 | 77 |
| 어선 | 109 | 115 | 126 | 136 | 103 |
| 유조선 | 24 | 22 | 31 | 32 | 24 |
| 화물선 | 35 | 25 | 30 | 27 | 23 |

선박 · 해양시설 지도점검

연도별
지도점검 현황
(단위: 회)



| 구분 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 유조선 | 775 | 721 | 672 | 521 | 453 |
| 화물선 | 249 | 118 | 181 | 146 | 130 |
| 어선 | 583 | 491 | 593 | 798 | 803 |
| 기타선 | 980 | 1,133 | 1,063 | 1,348 | 910 |
| 해양시설 | 1,276 | 1,303 | 1,246 | 1,202 | 1,015 |
| 방제·유청정소업 | 100 | 86 | 84 | 78 | 75 |
| 기타 | 0 | 0 | 2 | 7 | 0 |

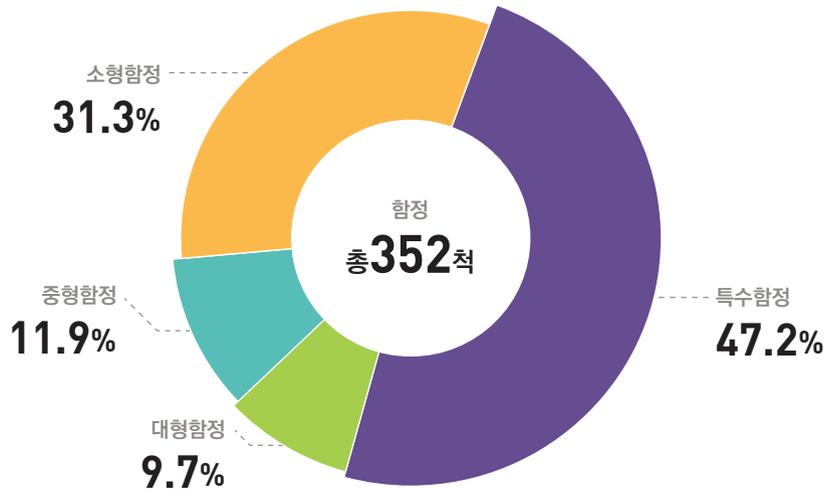
함정보유 현황

연도별
보유 현황
(단위: 척)



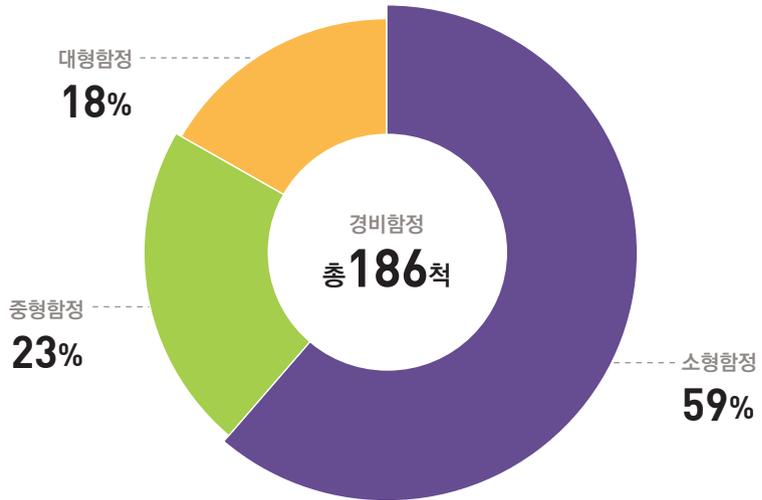
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 288 | 291 | 301 | 302 | 306 | 307 | 314 | 328 | 331 | 352 | 352 |

함정 보유 현황
(2020년 기준)
(단위: 척)



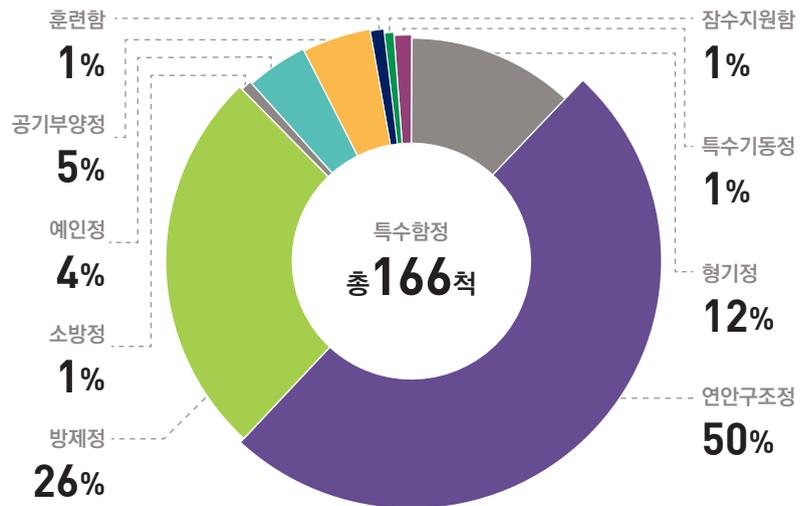
| 구분 | 대형함정 | 중형함정 | 소형함정 | 특수함정 |
|-----|------|------|------|------|
| 척 수 | 34 | 42 | 110 | 166 |

**경비합정
보유 현황
(2020년 기준)**
(단위: 척)



| 구분 | 대형합정 | 중형합정 | 소형합정 | 특수합정 |
|-----|------|------|------|------|
| 척 수 | 34 | 42 | 110 | 166 |

**특수합정
보유 현황
(2020년 기준)**
(단위: 척)



| 구분 | 형기정 | 연안구조정 | 방제정 | 소방정 | 예인정 | 공기부양정 | 훈련함 | 잠수지원함 | 특수기동정 |
|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-------|
| 척 수 | 20 | 83 | 43 | 1 | 7 | 8 | 1 | 1 | 2 |

2

국·관별 주요통계

1. 일반현황
2. 경비
3. 구조안전
4. 수사
5. 해양오염
6. 장비

1

일반현황

01. 연도별 경찰관서
02. 연도별 정원
03. 관서별 정원
04. 해양경찰청 소관법령 현황
05. 국가소송, 행정소송 현황
06. 연도별 예산 현황
07. 승진 현황(총괄)
08. 승진심사 현황
09. 시험·특별·근속승진 현황
10. 표창 및 포상 현황
11. 연도별 채용 현황
12. 교육 현황
13. 해양경찰교육원 교육 현황
14. 국내 위탁교육 현황
15. 국외 위탁교육 현황
16. 민원접수·처리 건수(운영)
17. 의무경찰 정·현원 현황
18. 의무경찰 사고 현황
19. 직원 공사상자 현황
20. 전사·순직자 현황
21. 직원숙소 현황
22. 해양경찰수련원 이용 현황
23. 해성장학금 지급 현황
24. 외부장학금 지급 현황
25. 주재관 파견 현황
26. 2020년 국회 대응 현황

01. 연도별 경찰관서

(단위: 개)

| 구분 | 지방청 | 해경서 | 파출소 | 출장소 | 구분 | 지방청 | 해경서 | 파출소 | 출장소 |
|------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 2009 | 3 | 14 | 74 | 246 | 2015 | 5 | 17 | 91 | 239 |
| 2010 | 3 | 14 | 75 | 244 | 2016 | 5 | 18 | 95 | 235 |
| 2011 | 3 | 15 | 80 | 242 | 2017 | 5 | 19 | 95 | 236 |
| 2012 | 4 | 15 | 86 | 243 | 2018 | 5 | 19 | 95 | 235 |
| 2013 | 4 | 16 | 88 | 241 | 2019 | 5 | 19 | 95 | 235 |
| 2014 | 4 | 17 | 90 | 241 | 2020 | 5 | 19 | 96 | 235 |

02. 연도별 정원

(단위: 명)

| 연도 | 계급 총계 | 경찰관 | | | | | | | | | | | | 일반직 |
|------|----------|--------|----------|----------|-----|-----|----|-----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 소계 | 치안 총감 | 치안 정감 | 치안감 | 경무관 | 총경 | 경정 | 경감 | 경위 | 경사 | 경장 | 순경 | |
| 2009 | 7,385 | 6,716 | 1 | 1 | 3 | 6 | 39 | 159 | 296 | 762 | 1,445 | 1,999 | 2,005 | 669 |
| 2010 | 8,047 | 7,377 | 1 | 1 | 3 | 6 | 39 | 171 | 324 | 814 | 1,514 | 2,083 | 2,421 | 670 |
| 2011 | 8,095 | 7,419 | 1 | 1 | 3 | 6 | 40 | 179 | 330 | 825 | 1,520 | 2,087 | 2,427 | 676 |
| 2012 | 8,469 | 7,817 | 1 | 1 | 4 | 6 | 47 | 181 | 396 | 840 | 1,666 | 2,127 | 2,548 | 652 |
| 2013 | 8,545 | 7,891 | 1 | 1 | 5 | 6 | 48 | 191 | 374 | 852 | 1,645 | 2,201 | 2,567 | 654 |
| 2014 | 8,884 | 7,927 | 1 | 1 | 5 | 5 | 43 | 189 | 456 | 862 | 1,636 | 2,180 | 2,549 | 957 |
| 2015 | 9,051 | 8,077 | 1 | 1 | 5 | 5 | 43 | 192 | 463 | 891 | 1,667 | 2,216 | 2,593 | 974 |
| 2016 | 9,163 | 8,096 | 1 | 2 | 4 | 5 | 45 | 196 | 492 | 868 | 1,678 | 2,232 | 2,573 | 1,067 |
| 2017 | 10,016 | 8,893 | 1 | 2 | 5 | 7 | 61 | 221 | 545 | 939 | 1,872 | 2,486 | 2,754 | 1,123 |
| 2018 | 10,552 | 9,388 | 1 | 2 | 5 | 7 | 61 | 225 | 573 | 947 | 1,904 | 2,675 | 2,988 | 1,164 |
| 2019 | 10,989 | 9,823 | 1 | 2 | 5 | 7 | 61 | 225 | 593 | 972 | 1,989 | 2,795 | 3,173 | 1,166 |
| 2020 | 12,110 | 10,937 | 1 | 2 | 5 | 7 | 61 | 230 | 642 | 1,056 | 2,129 | 3,029 | 3,775 | 1,173 |

03. 관서별 정원

(단위 : 명)

| 기관(소속) | 연도 | | | | | | | | | | | |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|
| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| 총 계 | 7,385 | 8,047 | 8,095 | 8,469 | 8,545 | 8,884 | 9,051 | 9,163 | 10,016 | 10,552 | 10,989 | 12,110 |
| 해양경찰청 | 402 | 422 | 421 | 428 | 424 | 330 | 330 | 345 | 449 | 452 | 454 | 482 |
| 해양경찰교육원 | 85 | 85 | 85 | 144 | 147 | 186 | 186 | 186 | 197 | 197 | 197 | 202 |
| 중앙해양특수구조단 | - | - | - | - | - | 43 | 101 | 128 | 128 | 143 | 143 | 143 |
| 해양경찰정비창 | 214 | 214 | 214 | 214 | 214 | 214 | 214 | 214 | 215 | 215 | 215 | 221 |
| 중부지방해양경찰청 | - | - | - | - | - | 289 | 280 | 286 | 748 | 814 | 839 | 894 |
| 인천해경서 | 720 | 766 | 743 | 800 | 836 | 711 | 720 | 704 | 496 | 531 | 532 | 598 |
| 평택해경서 | - | - | 247 | 295 | 294 | 300 | 301 | 299 | 331 | 374 | 386 | 424 |
| 태안해경서 | 461 | 559 | 414 | 414 | 413 | 323 | 325 | 406 | 419 | 386 | 389 | 424 |
| 보령해경서 | - | - | - | - | - | 247 | 249 | 244 | 255 | 274 | 278 | 330 |
| 서해지방해양경찰청 | 171 | 186 | 194 | 195 | 194 | 302 | 304 | 323 | 343 | 352 | 449 | 486 |
| 군산해경서 | 404 | 464 | 459 | 456 | 456 | 397 | 447 | 357 | 376 | 399 | 426 | 457 |
| 부안해경서 | - | - | - | - | - | - | - | 169 | 179 | 184 | 201 | 243 |
| 목포해경서 | 586 | 666 | 649 | 647 | 641 | 647 | 690 | 634 | 659 | 693 | 725 | 799 |
| 완도해경서 | 339 | 346 | 342 | 340 | 339 | 326 | 325 | 314 | 333 | 363 | 369 | 392 |
| 여수해경서 | 421 | 441 | 443 | 439 | 436 | 418 | 418 | 404 | 432 | 479 | 486 | 513 |
| 남해지방해양경찰청 | 200 | 213 | 203 | 214 | 232 | 251 | 260 | 267 | 292 | 296 | 333 | 344 |
| 통영해경서 | 475 | 522 | 527 | 470 | 450 | 453 | 453 | 485 | 512 | 557 | 571 | 639 |
| 창원해경서 | - | - | - | 219 | 246 | 249 | 249 | 245 | 260 | 277 | 282 | 301 |
| 부산해경서 | 549 | 568 | 575 | 478 | 482 | 465 | 466 | 457 | 496 | 511 | 516 | 575 |
| 울산해경서 | 330 | 351 | 364 | 354 | 356 | 330 | 330 | 323 | 353 | 352 | 363 | 409 |
| 동해지방해양경찰청 | 165 | 173 | 171 | 165 | 170 | 178 | 182 | 196 | 213 | 219 | 255 | 282 |
| 포항해경서 | 455 | 509 | 510 | 507 | 506 | 520 | 519 | 505 | 406 | 433 | 456 | 506 |
| 울진해경서 | - | - | - | - | - | - | - | - | 206 | 219 | 233 | 263 |
| 동해해경서 | 455 | 512 | 488 | 474 | 474 | 464 | 455 | 462 | 459 | 507 | 508 | 616 |
| 속초해경서 | 314 | 327 | 335 | 325 | 326 | 318 | 317 | 311 | 316 | 328 | 332 | 386 |
| 제주지방해양경찰청 | - | - | - | 127 | 142 | 149 | 149 | 165 | 181 | 184 | 197 | 207 |
| 제주해경서 | 337 | 384 | 380 | 409 | 411 | 415 | 419 | 376 | 395 | 418 | 437 | 487 |
| 서귀포해경서 | 302 | 339 | 331 | 355 | 356 | 359 | 362 | 358 | 367 | 395 | 417 | 487 |

04. 해양경찰청 소관법령 현황 (제정기준)

| 구분 | 법률 | 대통령령 | 부령 | 계 |
|------|----|------|----|----|
| 단독소관 | 6 | 9 | 10 | 25 |
| 공동소관 | 6 | 4 | 3 | 13 |
| 계 | 12 | 13 | 13 | 38 |

(단독소관)

| 법률(6) | 대통령령(9) | 부령(10) | 소관 |
|-------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------|
| 해양경찰법 | 해양경찰위원회 규정 | | 혁신행정법무담당관 |
| | 해양경찰 분야 과학기술 진행에 관한 규정 | | 혁신행정법무담당관 |
| 수상레저안전법 | 수상레저안전법 시행령 | 수상레저안전법 시행규칙 | 수상레저과 |
| 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 | 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 시행령 | 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 시행규칙 | 수색구조과 |
| 연안사고 예방에 관한 법률 | 연안사고 예방에 관한 법률 시행령 | 연안사고 예방에 관한 법률 시행규칙 | 해양안전과 |
| 해양경비법 | 해양경비법 시행령 | 해양경비법 시행규칙 | 경비과 |
| 선박교통관제에 관한 법률 | 선박교통관제에 관한 법률 시행령 | 선박교통관제에 관한 법률 시행규칙 | 해상교통관제과 |
| | 해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정 | 해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정 시행규칙 | 인사담당관실 |
| | 해양경찰청과 그 소속기관 직제 | 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 | 혁신행정법무 담당관실 |
| | | 해양경찰청 소속 경찰공무원 복지에 관한 규칙 | 장비과 |
| | | 해양경찰청 소속 경찰공무원 특수지 근무수당 지급규칙 | 운영지원과 |
| | | 해양경찰수사규칙 | 수사과 |

(공동소관)

| 법률(6) | 대통령령(4) | 부령(3) | 소관 |
|--------------------------------------|--|-------------------------------------|--------|
| 밀항단속법 (법무부 공동) | | | 외사과 |
| 경범죄처벌법 (경찰청 공동) | 경범죄처벌법 시행령 (경찰청 공동) | 경범죄처벌법 시행규칙 (경찰청 공동) | 해양안전과 |
| 자동차 등 특정동산 저당법 (국토부, 법무부, 해수부 공동) | 자동차 등 특정동산 저당법 시행령 (국토부, 법무부, 해수부 공동) | | 수상레저과 |
| 경찰공무원 보건안전 및 복지기본법 (경찰청 공동) | 경찰공무원 보건안전 및 복지기본법 시행령 (경찰청 공동) | | 운영지원과 |
| 재난 및 안전관리 기본법 (행안부, 소방청 공동) | 재난 및 안전관리 기본법 시행령 (행안부, 소방청 공동) | 재난 및 안전관리 기본법 시행규칙 (행안부, 소방청 공동) | 수색구조과 |
| 경찰공무원법 (경찰청 공동) | | - | 인사담당관실 |
| | | 경찰공무원 지급품에 관한 규칙 (경찰청 공동) | 장비관리과 |

05. 국가소송, 행정소송 현황 (신청사건 포함)

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 국가소송 | 행정소송 |
|------|-----|------|------|
| 2011 | 12 | 5 | 7 |
| 2012 | 7 | 5 | 2 |
| 2013 | 29 | 19 | 10 |
| 2014 | 21 | 15 | 6 |
| 2015 | 21 | 13 | 8 |
| 2016 | 17 | 5 | 12 |
| 2017 | 16 | 9 | 7 |
| 2018 | 28 | 14 | 14 |
| 2019 | 20 | 11 | 9 |
| 2020 | 27 | 13 | 14 |
| 합계 | 198 | 109 | 89 |

06. 연도별 예산 현황

(단위 : 억 원)

| 구분 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|
| 계(①+②+③) | 10,484 (△3.7%) | 10,836 (3.4%) | 11,134 (2.8%) | 12,455 (11.9%) | 12,687 (1.9%) | 12,083 (△4.8%) | 12,687 (5.0%) | 13,732 (8.0%) | 14,904 (8.5%) |
| ① 인건비 | 4,716 | 4,978 | 5,358 | 5,863 | 6,250 | 6,348 | 7,043 | 7,904 | 8,213 |
| ② 기본경비 | 363 | 371 | 380 | 396 | 411 | 433 | 464 | 476 | 502 |
| ③ 주요사업비 (A+B+C+D+E) | 5,405 (△12.2%) | 5,487 (1.5%) | 5,396 (△1.7%) | 6,196 (14.8%) | 6,025 (△2.8%) | 5,302 (△12.0%) | 5,180 (△2.3%) | 5,352 (3.0%) | 6,189 (15.6%) |
| (A) 구조·안전역량(A) | 228 | 223 | 232 | 688 | 750 | 786 | 562 | 693 | 773 |
| · 연안안전사고예방활동 | 64 | 96 | 86 | 199 | 44 | 43 | 42 | 67 | 46 |
| · 수색구조역량강화 | 20 | 17 | 27 | 37 | 117 | 131 | 55 | 51 | 86 |
| · 수상레저관리 | 7 | 11 | 11 | 10 | 10 | 9 | 9 | 9 | 10 |
| · 연안구조장비도입 | 44 | 23 | 36 | 80 | 141 | 198 | 156 | 195 | 138 |
| · VTS구축운영 | 76 | 48 | 59 | 256 | 314 | 270 | 154 | 211 | 303 |
| · 통신위성장비관리 | 17 | 28 | 13 | 106 | 123 | 135 | 146 | 160 | 184 |
| · 유도선안전관리강화 | - | - | - | - | - | - | - | - | 6 |
| (B) 정보·수사 | 44 | 56 | 50 | 34 | 45 | 43 | 63 | 66 | 73 |
| · 범죄수사활동 | 41 | 43 | 45 | 28 | 27 | 27 | 45 | 49 | 55 |
| · 국제외사활동 | 3 | 3 | 5 | 6 | 18 | 16 | 18 | 17 | 18 |
| (C) 장비 도입 | 2,174 | 2,308 | 2,255 | 2,697 | 2,663 | 1,840 | 1,625 | 1,507 | 1,971 |
| · 함정건조 | 2,011 | 2,094 | 2,082 | 2,519 | 2,273 | 1,259 | 1,260 | 1,215 | 1,654 |
| · 항공기도입 | 143 | 175 | 170 | 144 | 273 | 379 | 210 | 218 | 315 |
| · 방제정건조 | 20 | 39 | 3 | 34 | 117 | 202 | 155 | 74 | 2 |
| (D) 해양오염예방 | 109 | 68 | 63 | 67 | 67 | 61 | 64 | 60 | 53 |
| · 해양오염예방활동 | 106 | 65 | 61 | 62 | 62 | 55 | 59 | 55 | 48 |
| · 화학사고대응역량강화 | 3 | 3 | 2 | 5 | 5 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| (E) 장비 유지·관리 | 1,467 | 1,496 | 1,630 | 1,635 | 1,445 | 1,444 | 1,601 | 1,682 | 1,795 |
| · 함정유류구입 | 846 | 895 | 1,004 | 1,016 | 825 | 757 | 837 | 956 | 972 |
| · 함정정비유지 | 95 | 102 | 108 | 106 | 100 | 144 | 110 | 119 | 120 |
| · 항공기정비유지 | 254 | 265 | 265 | 272 | 273 | 283 | 313 | 268 | 307 |
| · 함정계획정비 | 201 | 189 | 204 | 189 | 187 | 198 | 283 | 283 | 340 |
| · 함정보급관리 | 71 | 45 | 49 | 52 | 60 | 62 | 58 | 56 | 56 |
| (F) 기타 | 1,383 | 1,336 | 1,166 | 1,075 | 1,055 | 1,128 | 1,265 | 1,344 | 1,524 |

07. 승진 현황(총괄)

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 경무관 이상 | 총경 | 경정 | 경감 | 경위 | 경사 | 경장 | 일반직 |
|------|-------|--------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2013 | 1,426 | 7 | 12 | 33 | 105 | 451 | 374 | 405 | 39 |
| 2014 | 1,132 | 1 | 8 | 35 | 120 | 344 | 317 | 298 | 9 |
| 2015 | 1,212 | 5 | - | 19 | 91 | 223 | 253 | 462 | 159 |
| 2016 | 1,048 | 4 | 11 | 31 | 113 | 200 | 276 | 351 | 62 |
| 2017 | 1,396 | 7 | 17 | 31 | 99 | 250 | 459 | 374 | 159 |
| 2018 | 1,875 | 4 | 13 | 62 | 161 | 566 | 303 | 616 | 150 |
| 2019 | 1,694 | 4 | 10 | 27 | 140 | 356 | 459 | 581 | 117 |
| 2020 | 1,970 | 9 | 10 | 44 | 152 | 337 | 609 | 647 | 162 |

08. 승진심사 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 경무관 이상 | 총경 | 경정 | 경감 | 경위 | 경사 | 경장 | 일반직 |
|------|-----|--------|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| 2013 | 363 | 7 | 12 | 17 | 44 | 47 | 92 | 105 | 39 |
| 2014 | 382 | 1 | 8 | 18 | 54 | 62 | 106 | 124 | 9 |
| 2015 | 507 | 5 | - | 10 | 41 | 44 | 94 | 154 | 159 |
| 2016 | 368 | 4 | 11 | 16 | 45 | 49 | 84 | 97 | 62 |
| 2017 | 480 | 7 | 17 | 16 | 42 | 47 | 88 | 104 | 159 |
| 2018 | 643 | 4 | 13 | 37 | 62 | 76 | 44 | 257 | 150 |
| 2019 | 669 | 4 | 10 | 17 | 51 | 54 | 138 | 288 | 107 |
| 2020 | 885 | 9 | 10 | 27 | 51 | 75 | 208 | 348 | 157 |

09. 시험·특별·근속승진현황

(단위: 명)

| 구분 | 구분 | 계 | 경정 | 경감 | 경위 | 경사 | 경장 |
|------|----|-----|----|----|-----|-----|-----|
| 2013 | 시험 | 300 | 16 | 43 | 46 | 91 | 104 |
| | 특별 | 112 | - | 3 | 23 | 44 | 42 |
| | 근속 | 651 | - | 15 | 335 | 147 | 154 |
| 2014 | 시험 | 359 | 17 | 53 | 61 | 105 | 123 |
| | 특별 | 4 | - | - | 2 | 1 | 1 |
| | 근속 | 387 | - | 13 | 219 | 105 | 50 |
| 2015 | 시험 | 340 | 9 | 40 | 43 | 94 | 154 |
| | 특별 | 81 | - | - | 17 | 31 | 33 |
| | 근속 | 284 | - | 10 | 119 | 34 | 121 |
| 2016 | 시험 | 288 | 15 | 45 | 48 | 84 | 96 |
| | 특별 | 155 | - | 8 | 24 | 56 | 67 |
| | 근속 | 237 | - | 15 | 79 | 52 | 91 |
| 2017 | 시험 | 296 | 15 | 42 | 47 | 88 | 104 |
| | 특별 | 114 | - | 4 | 10 | 31 | 69 |
| | 근속 | 506 | - | 11 | 146 | 252 | 97 |
| 2018 | 시험 | 335 | 25 | 46 | 64 | 29 | 171 |
| | 특별 | 86 | - | 6 | 10 | 17 | 53 |
| | 근속 | 811 | - | 47 | 416 | 213 | 135 |
| 2019 | 시험 | 362 | 10 | 33 | 36 | 92 | 191 |
| | 특별 | 94 | - | 5 | 10 | 26 | 53 |
| | 근속 | 559 | - | 51 | 256 | 203 | 49 |
| 2020 | 시험 | 470 | 17 | 34 | 49 | 138 | 232 |
| | 특별 | 87 | - | 5 | 10 | 30 | 42 |
| | 근속 | 523 | - | 62 | 203 | 233 | 25 |

10. 표창 및 포상 현황

(단위: 명)

| 연도 | 정부포상 | | | | | 모범공무원 | 기관장표창 |
|------|------|----|----|-----|----|-------|-------|
| | 소계 | 훈장 | 포상 | 대통령 | 총리 | | |
| 2013 | 49 | 3 | 6 | 18 | 22 | 83 | 2,011 |
| 2014 | - | - | - | - | - | 77 | 1,596 |
| 2015 | 49 | 3 | 6 | 18 | 22 | 66 | 1,528 |
| 2016 | 49 | 3 | 3 | 21 | 22 | 67 | 1,774 |
| 2017 | 40 | 3 | 3 | 17 | 17 | 66 | 1,613 |
| 2018 | 39 | 2 | 3 | 17 | 17 | 67 | 2,338 |
| 2019 | 38 | 2 | 3 | 16 | 17 | 68 | 2,349 |
| 2020 | 44 | 3 | 3 | 19 | 19 | 70 | 2,207 |

11. 연도별 채용 현황

(단위: 명)

| 구분 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|
| 계 | 878 | 446 | 614 | 528 | 208 | 509 | 500 | 339 | 326 | 683 | 454 | 496 | 528 | 778 | 975 | 1,188 | 1,528 | |
| 경찰관 | 소계 | 848 | 418 | 567 | 518 | 208 | 498 | 480 | 329 | 287 | 655 | 406 | 398 | 400 | 710 | 900 | 1,132 | 1,451 |
| | 경정 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | - | - | 1 | - | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 경감 | - | 1 | 10 | 5 | 6 | - | 2 | 4 | - | 2 | - | - | - | - | 3 | 3 | 3 |
| | 경위 | 6 | 8 | 9 | 6 | 11 | 18 | 18 | 21 | 6 | 14 | 12 | 16 | 4 | 4 | 8 | 29 | 17 |
| | 경사 | 3 | 3 | 6 | 3 | - | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 경장 | 8 | 16 | 38 | 15 | 17 | 3 | 6 | 5 | 3 | 7 | 3 | - | - | - | - | 4 | - |
| | 순경 | 821 | 378 | 492 | 477 | 162 | 469 | 447 | 287 | 268 | 620 | 378 | 372 | 386 | 696 | 879 | 1,086 | 1,411 |
| | 간부후보 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 7 | 7 | 10 | 10 | 10 | 13 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 20 |
| 일반직 | 소계 | 30 | 28 | 47 | 10 | - | 11 | 20 | 10 | 39 | 28 | 48 | 98 | 128 | 68 | 75 | 56 | 77 |
| | 7급 | 3 | 2 | 8 | 1 | - | - | - | 2 | - | - | - | 3 | - | 1 | 1 | - | - |
| | 9급 | 24 | 14 | 17 | 8 | - | 10 | 15 | 4 | 20 | 7 | 22 | 88 | 91 | 68 | 64 | 44 | 60 |
| | 임기제 | 3 | 12 | 22 | 1 | - | 1 | 5 | 4 | 19 | - | 26 | 10 | 34 | - | 10 | 11 | 17 |

12. 교육 현황

(단위: 개, 명)

| 구분 | 계 | 자체교육 | | | |
|------|----|---------|--------|--------|-------|
| | | 해양경찰교육원 | 경찰교육기관 | 일반교육기관 | |
| 2016 | 과정 | 410 | 184 | 10 | 216 |
| | 인원 | 7,860 | 6,256 | 232 | 1,372 |
| 2017 | 과정 | 429 | 210 | 15 | 204 |
| | 인원 | 8,598 | 6,848 | 25 | 1,725 |
| 2018 | 과정 | 476 | 158 | 23 | 295 |
| | 인원 | 8,314 | 5,492 | 68 | 2,754 |
| 2019 | 과정 | 343 | 117 | 15 | 211 |
| | 인원 | 10,950 | 8,275 | 33 | 2,642 |
| 2020 | 과정 | 252 | 69 | 2 | 181 |
| | 인원 | 4,855 | 4,020 | 6 | 829 |

13. 해양경찰교육원 교육 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 비고 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|--------------------------|
| 계 | 24,635 | 6,848 | 5,492 | 8,275 | 4,020 | - |
| 신임과정 | 7,697 | 1,874 | 1,730 | 2,045 | 2,048 | 간후, 순경, 일반직, 의경 |
| 기본과정 | 2,482 | 586 | 565 | 663 | 668 | 치안정책(총경), 경정, 경감, 경위, 경사 |
| 전문과정 | 14,456 | 4,388 | 3,197 | 5,567 | 1,304 | 경찰관 직무 관련 과정 |

14. 국내 위탁교육 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 학사과정 | 석사과정 | 고위·과장급 |
|------|----|------|------|--------|
| 계 | 90 | 19 | 59 | 12 |
| 2017 | 24 | 9 | 12 | 3 |
| 2018 | 27 | 4 | 20 | 3 |
| 2019 | 20 | 3 | 14 | 3 |
| 2020 | 19 | 3 | 13 | 3 |

15. 국외 위탁교육 현황

(단위: 과정)

| 구분 | 계 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 비고 |
|-----------|----|------|------|------|------|--------------------|
| 계 | 85 | 10 | 22 | 35 | 9 | - |
| 영어권 | 12 | 2 | 4 | 3 | 3 | 미국, 영국 |
| 비영어권 | 13 | 2 | 4 | 4 | 3 | 중국, 일본, 러시아, 캐나다 등 |
| 단기 및 자체과정 | 59 | 6 | 14 | 28 | 3 | USCG |

16. 민원접수·처리 건수

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 고소·고발 | 진정·탄원 | 건의·질의 | 인·허가 | 제 증명 | 기타 |
|------|---------|-------|-------|-------|-------|---------|-----|
| 2014 | 86,042 | 433 | 244 | 1,493 | 2,209 | 81,577 | 86 |
| 2015 | 93,507 | 140 | 133 | 554 | 2,104 | 90,576 | - |
| 2016 | 108,880 | 132 | 108 | 683 | 1,992 | 105,965 | - |
| 2017 | 109,184 | 278 | 140 | 816 | 2,171 | 105,720 | 59 |
| 2018 | 87,122 | 622 | 230 | 835 | 615 | 84,789 | 31 |
| 2019 | 124,944 | 374 | 122 | 1,278 | 4,189 | 118,833 | 148 |
| 2020 | 95,974 | 310 | 93 | 1,985 | 2,935 | 90,651 | - |

17. 의무경찰 정·현원 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 정원 | 현원 |
|------|--------|--------|--------|
| 계 | 26,340 | 14,121 | 12,219 |
| 2015 | 4,654 | 2,514 | 2,140 |
| 2016 | 4,631 | 2,514 | 2,117 |
| 2017 | 4,799 | 2,514 | 2,285 |
| 2018 | 4,721 | 2,514 | 2,207 |
| 2019 | 4,484 | 2,514 | 1,970 |
| 2020 | 3,051 | 1,551 | 1,500 |

18. 의무경찰 사고 현황

(단위: 건, 명)

| 구분 | 계 | | 2015 | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|----------|-----|-----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|------|----|
| | 건수 | 인원 | 건수 | 인원 | 건수 | 인원 | 건수 | 인원 | 건수 | 인원 | 건수 | 인원 | 건수 | 인원 |
| 계 | 109 | 148 | 20 | 35 | 25 | 29 | 26 | 33 | 28 | 41 | 8 | 8 | 2 | 2 |
| 사망(실종) | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 복무이탈 | 17 | 20 | 3 | 5 | 4 | 4 | 7 | 8 | 3 | 3 | - | - | - | - |
| 구타·가혹행위 | 54 | 80 | 16 | 29 | 14 | 18 | 14 | 20 | 9 | 12 | 1 | 1 | - | - |
| 대민, 기타사고 | 37 | 47 | 1 | 1 | 6 | 6 | 5 | 5 | 16 | 26 | 7 | 7 | 2 | 2 |

19. 직원 공사상자 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------|-----------|------|------|----------|----------|------|----------|------|----------|
| 계 | 700 | 92 | 110 | 107 | 100 | 56 | 70 | 81 | 84 |
| 공사자* (위험직무순직) | 19 (9) | 1 | - | 7 (5) | 3 (2) | 4 | 1 (1) | 1 | 2 (1) |
| 공상자 | 681 | 91 | 110 | 100 | 97 | 52 | 69 | 80 | 82 |

20. 전사·순직자 현황

가. 일반 현황<2020년>

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 전사 | 순직 |
|-----|-----|----|-----|
| 계 | 191 | 26 | 165 |
| 경찰관 | 128 | 13 | 115 |
| 의경 | 62 | 12 | 50 |
| 일용직 | 1 | 1 | - |

나. 안장 현황

(단위: 명)

| 구 분 | 계 | 국립묘지 안장 | | | 국립묘지 위패봉안 | 가족 묘지 |
|-----|-----|---------|----|----|--------------|----------|
| | | 소계 | 서울 | 대전 | | |
| 계 | 191 | 108 | 15 | 93 | 21 | 62 |
| 경찰관 | 128 | 72 | 6 | 66 | 21 | 35 |
| 의 경 | 62 | 36 | 9 | 27 | - | 26 |
| 일용직 | 1 | - | - | - | - | 1 |

21. 직원숙소 현황(2020)

(단위: 세대)

| 구 분 | 계 | 본 청 | 중부지방 해양경찰청 | | | | | 동해지방 해양경찰청 | | | | | 서해지방 해양경찰청 | | | | | 남해지방 해양경찰청 | | | | 제주지방 해양경찰청 | | | 교 육원 | 종 특 단 | 정 비 창 | | |
|--------|-------|--------|---------------|-----|-----|-----|-----|---------------|-----|-----|-----|-----|---------------|-----|-----|-----|-----|---------------|-----|-----|-----|---------------|-----|-----|---------|-------------|-------------|-----|------|
| | | | 중부청 | 인천서 | 평택서 | 태안서 | 보령서 | 동해청 | 속초서 | 동해서 | 포항서 | 울진서 | 서해청 | 완도서 | 목포서 | 군산서 | 부안서 | 여수서 | 남해청 | 울산서 | 부산서 | 창원서 | 통영서 | 제주청 | | | | 제주서 | 서귀포서 |
| 계 | 1,610 | 106 | 66 | 38 | 34 | 153 | 14 | 26 | 100 | 93 | 92 | 9 | 32 | 117 | 103 | 76 | 8 | 84 | 38 | 60 | 32 | 15 | 98 | 10 | 107 | 40 | 33 | 8 | 18 |
| 소유 | 1,358 | 91 | 56 | 38 | - | 152 | 1 | - | 97 | 68 | 91 | 4 | 12 | 117 | 103 | 76 | - | 83 | 30 | 60 | 30 | 1 | 93 | - | 102 | 22 | 10 | 3 | 18 |
| 임차 | 252 | 15 | 10 | - | 34 | 1 | 13 | 26 | 3 | 25 | 1 | 5 | 20 | - | - | - | 8 | 1 | 8 | - | 2 | 14 | 5 | 10 | 5 | 18 | 23 | 5 | - |

22. 해양경찰수련원 이용 현황

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------|--------|-------|--------|--------|--------|-------|-------|
| 예약건수 | 61,267 | 9,333 | 10,353 | 14,396 | 14,816 | 8,899 | 3,470 |

23. 해성장학금 지급 현황

(단위: 명, 원)

| 연도 | 선발인원 | | | 지급액 1인당 장학금 | 선발기준 | 비고 |
|------|------|-----|-----|----------------|---|--|
| | 계 | 상반기 | 하반기 | | | |
| 2016 | 292 | 292 | | 73,470,000 | 신입생(1인 23만) 수능우수장학생(1인 300만) 순직자유자녀(1인 100만) | " (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 1명 포함) |
| 2017 | 287 | 287 | | 63,800,000 | 신입생(1인 20만) 수능우수장학생(1인 300만) 순직자유자녀(1인 100만) | (대학신입생 284명 포함) (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 1명 포함) |
| 2018 | 293 | 293 | | 64,600,000 | 신입생(1인 20만) 수능우수장학생(1인 300만) | (대학신입생 293명 포함) (수능우수학생 2명 포함) |
| 2019 | 249 | 249 | | 69,250,000 | 신입생(1인 25만) 수능우수장학생(1인 300만) 순직자유자녀(1인 100만) | (대학신입생 245명 포함) (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 2명 포함) |
| 2020 | 253 | 253 | | 76,280,000 | 신입생(1인 28만) 수능우수장학생(1인 300만) | (대학신입생 251명 포함) (수능우수학생 2명 포함) |

24. 외부장학금 지급현황

(단위 : 명, 원)

| 연도 | 선발 인원 | 지급액 1인당 장학금 | 외부 재단 |
|------|-------|-------------|--|
| 2016 | 89 | 20,000만 | 아산 30/300만, 수당 1/800만, 선광 8/200만, 우양 5/100만, 현대 10/대학생 300만/ 중·고생 150만, S-OIL 21/200만, KB 14/ 고 200/ 중 150만 |
| 2017 | 48 | 13,800만 | 수당 1/900만, 아산 30/300만, 선광 5/200만, 신한 3/600만, KB 9/고 200만/ 중 150만, S-OIL 25/200만 |
| 2018 | 81 | 19,800만 | 수당 1/900만, 아산 30/300만, 선광 5/200만, 신한 2/600만, KB 11/고 200만/중 150만, S-OIL 22/ 중 200만/ 경 100만, 건설 10/200만 |
| 2019 | 124 | 30,900만 | 수당 1/900만, 아산 30/300만, 선광 5/200만, 신한 4/600만, KB 19/고 200만/중 150만, S-OIL 21/중 200만/경 100만, 건설 28/200만, 참수리 16/순 500만, 공 250만 |
| 2020 | 165 | 43,250만 | 수당 1/900만, 아산 30/300만, 선광 5/200만, 신한 3/600만/ 롯데 45/초 100만/ 중·고 200만/ 대 400만, KB 14/중 150만/ 고 200만, 현대 22/초 150만, 중·고 220만, 대 390만, 건설 30/200만, 참수리 15/순 500만/ 공 250만 |

25. 주재관 파견 현황

| 파견공관 | 인원 | 파견기간 |
|----------------|--------|-------------------|
| 주일본 요코하마총영사관 | 경감급 1명 | 2017.09.~2020.09. |
| 주브라질 상파울루 총영사관 | 총경급 1명 | 2018.04.~2021.04. |
| 주캐나다 밴쿠버 총영사관 | 총경급 1명 | 2018.08.~2021.08. |
| 주인도 뭉바이 대사관 | 경감급 1명 | 2018.08.~2021.08. |
| 주중국 칭다오총영사관 | 경정급 1명 | 2019.02.~2022.02. |
| 주일본 오사카총영사관 | 경감급 1명 | 2019.02.~2022.02. |
| 주파라과이 아순시온 대사관 | 경감급 1명 | 2019.08.~2022.08. |
| 주필리핀 세부 분관 | 경정급 1명 | 2020.09.~2023.09. |
| 주가나 아크라 대사관 | 경감급 1명 | 2020.10.~2023.10. |

26. 2020년 국회 대응 현황

가. 주요 일정

| 구분 | 일정 | 주요 내용 |
|---------|-------------------|----------------------------|
| 임시회(3월) | 2.17.~3.17. | 업무현황보고(2.18.) |
| 임시회(6월) | 6.5.~7.4. | 3차 추경 심의(6.29.) |
| 임시회(7월) | 7.6.~8.4. | 업무현황보고(7.28.) |
| 임시회(8월) | 8.18.~8.31. | 2019년 회계연도 결산(8.24./8.31.) |
| 국정감사 | 9.1.~ 2.9.(100일간) | 단독감사(10.8.), 종합감사(10.26.) |

나. 예산 국회

(1) 주요 일정

(가)상임위: 예비검토(9.30.) → 전체회의(11.5.) → 예산소위(11.7.) → 의결(11.7.)

(나)예결위: 예비검토(9.9.) → 종합정책질의(10.27.~28.) → 부별심사(11.4.) → 예산소위(11.13.) → 의결(11.29.)

(2) 2021년도 총지출 규모: 1조 5,407억 원, 전년(1조 4,904억 원) 대비 503억 원(3.4%) 증액

〈일반회계〉

(단위: 억 원)

| 구분 | 2020년 예산 | 2021년 예산 | 증 감 | |
|-------|----------|----------|-----|-----|
| | | | | % |
| 계 | 14,904 | 15,407 | 503 | 3.4 |
| 주요사업비 | 6189 | 6241 | 52 | 0.8 |
| 인 건 비 | 8213 | 8648 | 435 | 5.3 |
| 기본경비 | 502 | 518 | 16 | 3.2 |

다. 법안 국회

(1) 소관 법률 제·개정 현황

| 법률명 | 발의자 (발의일) | 제·개정 여부 | 농해수위 | | | 법사위 | 본회의 의결 | 시행일 |
|----------------------|----------------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| | | | 전체회의 | 소위 | 전체회의 | 전체회의 | | |
| 해양 경찰법 | 이개호 (2020.10.16.) | 개정 | 2020.11.13. | 2020.12.28. | 2020.12.28 | 2021.1.8. | 2021.1.8. | 2021.1.14. |
| 해양 경비법 | 서삼석 (2020.9.8.) | 개정 | 2020.11.3 | 2020.11.17. | 2020.11.19. | 2020.12.8 | 2020.12.9. | 2021.1.1. |
| 연안사고 예방에 관한 법률 | 정부 (2017.8.30.) | 개정 | 2017.11.24. | 2019.11.19. | 2019.11.20. | 2019.11.27. | 2020.1.9. | 2020.2.18. |
| 수상레저 안전법 | 대안 | 개정 | 2020.2.18. | 2020.3.3. | 2020.3.5. | 2020.4.29. | 2020.4.30. | 2020.11.27. |

(2) 제·개정 주요 내용

| 법률명(공포일자) | 주요 내용 |
|-------------------------------|--|
| 해양경찰법 (2021.1.13.) | 경·검 수사권 조정에 따라 수사의 공정성과 독립성을 확보하기 위하여 해양경찰청장의 구체적 수사지휘·감독권을 제한하고, 수사부서의 장의 해양경찰 수사 지휘·감독 권한을 명확화 |
| 해양경비법 (2020.12.29.) | 해양에서의 효율적 테러예방·대응을 통한 국민보호와 공공안전을 위하여 해양경찰청장은 5년마다 해양대테러 계획을 수립하도록 신설하고, 해양경비기본계획 수립 시 특별자치시장의 의견도 청취하도록 추가 |
| 연안사고 예방에 관한 법률(2020.2.18.) | 민원의 투명하고 신속한 처리를 위해 연안체험활동 안전관리 계획서를 신고 받은 경우 14일 이내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하도록 하고, 기간 내 통지하지 아니한 경우 신고를 수리한 것으로 간주하는 제도를 도입 |
| 수상레저안전법 (2020.5.26.) | 해상 안전사고 예방을 위해 등록대상이 아닌 수상레저기구로는 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 할 수 없도록 하고, 동력수상레저기구 신규검사를 위해 시험운전을 하고자하는 경우 임시운항허가 제도를 신설하여 선박안전법상의 임시항행검사를 받아야 하는 불편을 해소하였으며, 고위험 신종레저기구인 공기주입형 고정식 튜브 등 동력수상레저기구가 아닌 수상레저기구를 운영하는 사업자의 준수사항에 대한 법적 근거를 마련하여 국민안전을 확보 |

2

경비

01. 중국어선 조업 현황
02. 단속전담 기동전단 운영 실적
03. 대한민국 해역 타 국가세력 출현 현황
04. 독도·이어도 위기대응 훈련
05. 독도·이어도 항공기 초계 현황
06. 해양테러 예방활동 실적(특공대)
07. 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량
08. 경비함정 편제발령 현황

01. 중국어선 조업 현황

(단위 : 일 평균 조업척수)

| 해역 | 연도 | 연평균 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|-----------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 허가 수역 | 2015 | 213 | 435 | 141 | 43 | 119 | 81 | - | - | 23 | 225 | 349 | 540 | 593 |
| | 2016 | 214 | 358 | 46 | 67 | 119 | 137 | - | - | 31 | 200 | 405 | 533 | 661 |
| | 2017 | 150 | 224 | 110 | 122 | 174 | 1 | - | - | 2 | 161 | 148 | 386 | 470 |
| | 2018 | 191 | 396 | 110 | 75 | 187 | 86 | - | - | 1 | 93 | 307 | 547 | 492 |
| | 2019 | 234 | 375 | 108 | 203 | 191 | 84 | - | - | 117 | 58 | 200 | 480 | 527 |
| | 2020 | 211 | 269 | 18 | 122 | 142 | 164 | - | - | - | 137 | 382 | 637 | 652 |
| NLL 해역 | 2015 | 153 | 27 | 13 | 70 | 276 | 340 | 320 | 92 | 29 | 223 | 231 | 145 | 67 |
| | 2016 | 109 | 27 | 26 | 81 | 216 | 277 | 196 | 63 | 39 | 118 | 124 | 62 | 77 |
| | 2017 | 42 | 26 | 28 | 82 | 81 | 58 | 45 | 34 | 29 | 47 | 28 | 29 | 17 |
| | 2018 | 32 | 12 | 2 | 4 | 19 | 51 | 64 | 52 | 16 | 62 | 40 | 37 | 27 |
| | 2019 | 44 | 16 | 11 | 35 | 59 | 81 | 52 | 33 | 36 | 47 | 56 | 51 | 50 |
| | 2020 | 51 | 16 | 4 | 15 | 63 | 88 | 74 | 39 | 15 | 60 | 105 | 75 | 60 |

02. 단속전담 기동전단 운영 실적 (2017년도까지 운영)

(단위 : 일, 척)

| 연도 | 운영기간(일) | 나포(척) | 검문검색(척) | 퇴거(척) | 차단(척) |
|------|---------|-------|---------|-------|--------|
| 2014 | 37 | 74 | 279 | 4,460 | 7,740 |
| 2015 | 101 | 157 | 587 | 5,326 | 7,888 |
| 2016 | 123 | 65 | 419 | 6,587 | 23,801 |
| 2017 | 3 | 1 | 24 | 100 | 643 |
| 2018 | - | - | - | - | - |
| 2019 | - | - | - | - | - |
| 2020 | 24 | 1 | 1 | 4,580 | 414 |

03. 대한민국 해역 타 국가세력 출현 현황

(단위 : 회)

| 구분 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 독도 | 100 | 101 | 100 | 93 | 80 | 84 | 100 | 83 |
| 이어도 | 50 | 46 | 33 | 28 | 8 | 1 | 6 | 3 |

04. 독도·이어도 위기대응 훈련

(단위 : 회)

| 구분 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 독도 훈련 | 4 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 |
| 이어도 훈련 | 6 | 6 | 4 | 4 | 4 | 5 | 4 | 5 |

05. 독도·이어도 항공기 초계 현황

(단위: 회)

| 구분 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------|------|------|------|------|------|------|------|
| 독도 순찰 | 113 | 69 | 156 | 199 | 137 | 175 | 89 |
| 이어도 순찰 | 94 | 114 | 196 | 213 | 157 | 147 | 87 |

06. 해양테러 예방활동 실적(특공대)

(단위: 회)

| 구분 | 예방순찰활동 | 관속훈련 | 시설방문 |
|------|--------|------|------|
| 2015 | 350 | 75 | 87 |
| 2016 | 624 | 65 | 116 |
| 2017 | 465 | 73 | 61 |
| 2018 | 563 | 101 | 42 |
| 2019 | 241 | 78 | 38 |
| 2020 | 331 | 30 | 13 |

07. 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량

(단위: 척, 회)

| 구분 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 통항량 | 1,342,850 | 1,513,415 | 1,800,845 | 1,781,040 | 1,833,686 | 2,161,612 | 2,059,631 |
| 교신량 | 2,944,403 | 3,104,846 | 3,740,299 | 4,159,324 | 4,968,700 | 5,184,415 | 5,633,130 |

08. 경비함정 편제발령 현황(2020)

| 연번 | 일자 | 종전(~에서) | | 발령(~으로) | | 비고 |
|----|------------|---------|-----|---------|-----|----------|
| | | 함정명 | 경찰서 | 함정명 | 경찰서 | |
| 1 | 2020.1.9. | 303 | 제주 | - | - | 운항 정지 |
| 2 | 2020.1.10. | 511 | 서특단 | 511 | 보령 | 편제 |
| 3 | 2020.1.17. | - | - | 526 | 서특단 | 신조 |
| 4 | 2020.1.22 | - | - | 525 | 제주 | 신조 |
| 5 | 2020.2.5. | 513 | 서특단 | 513 | 목포 | 편제 |
| 6 | 2020.10.5. | 1501 | 부산서 | - | - | 운항 정지 |

※ 신조 6척, 편제 2척, 운항정지 4척

구조안전

01. 파·출장소 현황
02. 연안구조장비 현황
03. 출·입항 신고 현황
04. 위험구역 지정 현황
05. 연안안전사고 인명피해 현황
06. 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고
07. V-PASS 사업현황
08. V-PASS 구조건수
09. 유·도선 현황
10. 낚시어선 현황
11. 다중이용선박 이용객 현황
12. 다중이용선박 위반행위 현황
13. 주취운항 단속 현황
14. 해상조난사고 발생 현황
15. 해상응급환자 발생 및 이송 현황
16. 중특단·구조대 구조 실적
17. 관서별 해경구조대 운영 실적
18. 국제 해상수색구조 협력 현황
19. 국제 해상수색구조 훈련 현황
20. SAR 협력
21. 수상구조사 자격 운영 현황
22. 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황
23. 수상레저 조종면허 취득 현황
24. 동력수상레저기구 등록대수
25. 수상레저사업장 현황
26. 관서별 수상레저사업장 등록 현황
27. 수상레저안전법 위반자 단속 현황
28. 수상레저 사고 현황
29. 2020년 해상조난 인명피해 사고

01. 파·출장소 현황

가. 파·출장소 현황 총괄

(단위 : 개소)

| 구분 | 계 | 동해청 | 서해청 | 남해청 | 중부청 | 제주청 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2015 | 330 | 65 | 85 | 85 | 75 | 20 |
| 2016 | 330 | 65 | 85 | 85 | 75 | 20 |
| 2017 | 331 | 65 | 85 | 86 | 75 | 20 |
| 2018 | 331 | 65 | 85 | 86 | 75 | 20 |
| 2019 | 330 | 65 | 85 | 86 | 74 | 20 |
| 2020 | 331 | 65 | 86 | 86 | 74 | 20 |

나. 세부 현황(2020년)

(단위 : 개소)

| 구분 | 계 | 동해청 | | | | 서해청 | | | | | 남해청 | | | | 중부청 | | | | 제주청 | |
|--------|-----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|-----|----|----|-----|-----|----|----|----|-----|----|
| | | 속초 | 동해 | 울진 | 포항 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 창원 | 통영 | 보령 | 태안 | 평택 | 인천 | 제주 | 서귀 |
| 계 | 836 | 22 | 26 | 20 | 34 | 98 | 72 | 98 | 18 | 17 | 20 | 21 | 29 | 159 | 35 | 44 | 22 | 47 | 30 | 24 |
| 파출소 | 96 | 4 | 5 | 4 | 5 | 6 | 5 | 7 | 3 | 3 | 5 | 7 | 3 | 8 | 5 | 4 | 5 | 11 | 3 | 3 |
| 출장소 | 235 | 16 | 17 | 5 | 9 | 21 | 19 | 11 | 7 | 4 | 8 | 14 | 9 | 32 | 14 | 14 | 7 | 14 | 7 | 7 |
| 대행 신고소 | 505 | 2 | 4 | 11 | 20 | 71 | 48 | 80 | 8 | 10 | 7 | - | 17 | 119 | 16 | 26 | 10 | 22 | 20 | 14 |

다. 도서지역 파·출장소 현황(2020년)

(단위 : 개소)

| 구분 | 계 | 동해청 | | | | 서해청 | | | | | 남해청 | | | | 중부청 | | | | 제주청 | |
|-----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|
| | | 속초 | 동해 | 울진 | 포항 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 창원 | 통영 | 보령 | 태안 | 평택 | 인천 | 제주 | 서귀 |
| 계 | 50 | - | 5 | - | - | 4 | 9 | 7 | 4 | 2 | - | - | - | 3 | 4 | - | - | 8 | 2 | 2 |
| 파출소 | 9 | - | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 3 | 1 | - |
| 출장소 | 41 | - | 4 | - | - | 3 | 8 | 6 | 4 | 1 | - | - | - | 3 | 4 | - | - | 5 | 1 | 2 |

02. 연안구조장비 현황(2020년)

(단위 : 대)

| 구분 | 계 | 동해청 | | | | 서해청 | | | | | 남해청 | | | | 중부청 | | | | 제주청 | |
|--------|-----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|
| | | 속초 | 동해 | 울진 | 포항 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 창원 | 통영 | 보령 | 태안 | 평택 | 인천 | 제주 | 서귀 |
| 계 | 214 | 12 | 10 | 7 | 10 | 10 | 7 | 10 | 7 | 6 | 16 | 22 | 5 | 15 | 10 | 18 | 12 | 19 | 10 | 8 |
| 순찰정 | 83 | 3 | 4 | 4 | 4 | 6 | 5 | 7 | 3 | 3 | 4 | 5 | 4 | 9 | 5 | 3 | 3 | 4 | 4 | 3 |
| 보트류 | 39 | 1 | 2 | - | 1 | - | - | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | - | - | - | 7 | 5 | 10 | 1 | 2 |
| 수상오토바이 | 92 | 8 | 4 | 3 | 5 | 4 | 2 | 2 | 2 | 1 | 10 | 14 | 1 | 6 | 5 | 8 | 4 | 5 | 5 | 3 |

03. 출·입항 신고 현황

(단위: 건)

| 구분 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| 계 | 9,321,155 | 9,893,760 | 10,761,403 | 10,804,327 | 11,165,796 | 10,988,418 |
| 출항 | 4,661,284 | 4,947,114 | 5,379,697 | 5,402,597 | 5,581,108 | 5,493,859 |
| 입항 | 4,659,871 | 4,946,646 | 5,381,706 | 5,401,730 | 5,584,688 | 5,494,559 |

04. 위험구역 지정 현황(2020년)

(단위: 개소)

| 해경서 | 위험구역 | | | | 해경서 | 위험구역 | | | |
|-----|--------------|--------------|--------------|-----|------|--------------|--------------|--------------|----|
| | 사망사고 발생구역 | 연안사고 다발구역 | 연안사고 위험구역 | 계 | | 사망사고 발생구역 | 연안사고 다발구역 | 연안사고 위험구역 | 계 |
| 합계 | 194 | 122 | 594 | 910 | 통영서 | 12 | 10 | 27 | 49 |
| 인천서 | 12 | 18 | 39 | 69 | 창원서 | 11 | 6 | 8 | 25 |
| 평택서 | 8 | 9 | 43 | 60 | 부산서 | 9 | 5 | 24 | 38 |
| 태안서 | 14 | 14 | 19 | 47 | 울산서 | 8 | 5 | 10 | 23 |
| 보령서 | 9 | 7 | 49 | 65 | 포항서 | 8 | 5 | 72 | 85 |
| 군산서 | 3 | 7 | 9 | 19 | 울진서 | 8 | 1 | 65 | 74 |
| 부안서 | 7 | 3 | 6 | 16 | 동해서 | 6 | 0 | 75 | 81 |
| 목포서 | 6 | 1 | 23 | 30 | 속초서 | 8 | 5 | 52 | 65 |
| 완도서 | 4 | 1 | 18 | 23 | 제주서 | 21 | 10 | 10 | 41 |
| 여수서 | 18 | 6 | 15 | 39 | 서귀포서 | 22 | 9 | 30 | 61 |

05. 연안안전사고 인명피해 현황

가. 유형별

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 익수 | 추락 | 고립 | 기타 |
|------|-----|----|----|----|----|
| 2015 | 145 | 82 | 41 | 5 | 17 |
| 2016 | 130 | 75 | 44 | 6 | 5 |
| 2017 | 115 | 75 | 34 | 3 | 3 |
| 2018 | 124 | 70 | 41 | 12 | 1 |
| 2019 | 129 | 68 | 57 | 2 | 2 |
| 2020 | 97 | 61 | 27 | 9 | - |

나. 장소별

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 갯바위 | 갯벌 | 항포구 | 방파제 | 해수욕장 | 해안가 | 해상 | 기타 |
|------|-----|-----|----|-----|-----|------|-----|----|----|
| 2015 | 145 | 9 | 10 | 28 | 9 | 4 | 21 | 35 | 29 |
| 2016 | 130 | 19 | 7 | 29 | 10 | 3 | 33 | 28 | 1 |
| 2017 | 115 | 9 | 3 | 21 | 9 | 5 | 39 | 26 | 3 |
| 2018 | 124 | 11 | 8 | 25 | 5 | 6 | 51 | 17 | 1 |
| 2019 | 129 | 14 | 1 | 23 | 17 | 8 | 42 | 18 | 6 |
| 2020 | 97 | 13 | 6 | 21 | 8 | 4 | 33 | 9 | 3 |

06. 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고 현황

(단위: 명)

| 계 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 39 | 7 | 3 | 4 | 3 | 5 | 6 | 8 | 3 |

07. V-PASS 사업 현황

(단위: 대)

| 구분 | 총계 | 1차 | 2차 | 3차 | 4차 |
|----|--------|------------|--------|--------|------------|
| | | 2011~2012년 | 2013년 | 2014년 | 2015~2016년 |
| 설치 | 61,682 | 9,647 | 20,613 | 10,000 | 21,422 |

08. V-PASS 구조건수

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 기관 고장 | 긴급 구조 | 사고 신고 | 유류 부족 | 응급 환자 | 전복 | 좌초 | 충돌 | 침몰 | 침수 | 화재 | 기타 |
|------|-----|----------|----------|----------|----------|----------|----|----|----|----|----|----|----|
| 계 | 352 | 145 | 3 | - | 9 | 6 | 9 | 32 | 64 | 6 | 22 | 13 | 43 |
| 2015 | 56 | 36 | 1 | - | 2 | 1 | 1 | 2 | 6 | 1 | 1 | 2 | 3 |
| 2016 | 81 | 37 | 1 | - | 2 | 2 | 1 | 7 | 6 | 2 | 5 | 4 | 14 |
| 2017 | 59 | 27 | - | - | 3 | - | 2 | 3 | 7 | 1 | 4 | 4 | 8 |
| 2018 | 66 | 22 | 1 | - | 2 | 3 | 1 | 11 | 14 | 2 | 5 | 1 | 4 |
| 2019 | 45 | 18 | - | - | - | - | 1 | 3 | 16 | - | 2 | - | 5 |
| 2020 | 45 | 5 | - | - | - | - | 3 | 6 | 15 | - | 5 | 2 | 9 |

09. 유·도선 현황(2020)

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 중부청 | | | | 동해청 | | | | 서해청 | | | | 남해청 | | | | 제주청 | | |
|----|-----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|
| | | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 속초 | 동해 | 울진 | 포항 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 창원 | 통영 | 제주 | 서귀포 |
| 계 | 327 | 74 | 18 | 7 | 6 | 5 | 2 | 0 | 0 | 36 | 6 | 17 | 8 | 1 | 2 | 18 | 10 | 87 | 7 | 23 |
| 유선 | 230 | 68 | 9 | 5 | 5 | 3 | 1 | 0 | 0 | 20 | 0 | 9 | 7 | 1 | 2 | 18 | 4 | 58 | 5 | 15 |
| 도선 | 97 | 6 | 9 | 2 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 16 | 6 | 8 | 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 29 | 2 | 8 |

10. 낚시어선 현황(2020)

(단위: 척)

| 계 | 중부청 | | | | 동해청 | | | | 서해청 | | | | 남해청 | | | | 제주청 | | |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 속초 | 동해 | 울진 | 포항 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 창원 | 통영 | 제주 | 서귀포 |
| 4,536 | 231 | 233 | 386 | 506 | 187 | 115 | 51 | 79 | 438 | 213 | 193 | 177 | 60 | 69 | 122 | 257 | 985 | 137 | 97 |

11. 다중이용선박 이용객 현황

(단위 : 만 명)

| 구분 | 계 | 유도선 | 낙시어선 |
|------|-------|-------|------|
| 2015 | 1,810 | 1,529 | 281 |
| 2016 | 1,934 | 1,592 | 342 |
| 2017 | 2,110 | 1,695 | 415 |
| 2018 | 1,739 | 1,310 | 429 |
| 2019 | 1,790 | 1,312 | 478 |
| 2020 | 1,313 | 806 | 507 |

12. 다중이용선박 위반행위 현황

가. 유도선

(단위 : 건)

| 구분 | 계 | 무면허/미신고 | 음주운항 | 과적과승 | 영업구역/시간위반 | 관계법령 위반 |
|------|----|---------|------|------|-----------|---------|
| 2013 | 21 | 5 | - | 6 | 3 | 7 |
| 2014 | 35 | 3 | 1 | 5 | 1 | 25 |
| 2015 | 46 | 11 | 1 | 10 | 5 | 19 |
| 2016 | 74 | 21 | - | 3 | 3 | 47 |
| 2017 | 89 | 14 | 1 | 2 | 11 | 61 |
| 2018 | 34 | 9 | - | 5 | 1 | 19 |
| 2019 | 58 | 8 | - | 10 | 3 | 37 |
| 2020 | 20 | - | 1 | 5 | 2 | 12 |

나. 낙시어선

(단위 : 건)

| 구분 | 계 | 무면허/미신고 | 음주운항 | 과적과승 | 영업구역/시간위반 | 관계법령 위반 |
|------|-----|---------|------|------|-----------|---------|
| 2013 | 166 | 23 | 5 | 27 | 28 | 83 |
| 2014 | 143 | 4 | 4 | 19 | 36 | 80 |
| 2015 | 554 | 23 | 8 | 28 | 67 | 428 |
| 2016 | 853 | 37 | 4 | 40 | 46 | 726 |
| 2017 | 538 | 23 | 2 | 19 | 19 | 475 |
| 2018 | 387 | 18 | 1 | 24 | 22 | 322 |
| 2019 | 574 | 20 | 8 | 21 | 38 | 487 |
| 2020 | 350 | 25 | 3 | 16 | 22 | 284 |

13. 주취운항 단속 현황

(단위 : 건)

| 구분 | 계 | 유·도선 | 화물선 | 여객선 | 낙시어선 | 어선 | 예선·부선 | 기타 |
|------|-----|------|-----|-----|------|----|-------|----|
| 2013 | 102 | - | 5 | 1 | 5 | 68 | 9 | 14 |
| 2014 | 78 | 1 | - | 1 | 4 | 57 | 6 | 9 |
| 2015 | 131 | 1 | 4 | - | 8 | 82 | 16 | 20 |
| 2016 | 117 | - | 4 | 2 | 4 | 70 | 11 | 26 |
| 2017 | 122 | 1 | - | - | 2 | 84 | 8 | 27 |
| 2018 | 83 | - | 1 | - | 1 | 49 | 7 | 25 |
| 2019 | 115 | 1 | 7 | 1 | 8 | 58 | 10 | 30 |
| 2020 | 119 | 1 | 2 | - | 3 | 70 | 9 | 34 |

14. 해상조난사고 발생 현황

가. 발생 및 구조 총괄

(단위: 척, 명)

| 구분 | 발생 | | 구조 | | 인명피해(명) | | |
|------|--------|---------|--------|---------|---------|-----|-----|
| | 선박(척) | 인명(명) | 선박(척) | 인명(명) | 계 | 사망 | 실종 |
| 계 | 19,771 | 117,841 | 19,369 | 117,276 | 565 | 372 | 193 |
| 2015 | 2,740 | 18,835 | 2,639 | 18,723 | 112 | 77 | 35 |
| 2016 | 2,839 | 20,145 | 2,775 | 20,047 | 98 | 48 | 50 |
| 2017 | 3,160 | 17,336 | 3,102 | 17,228 | 108 | 83 | 25 |
| 2018 | 3,434 | 19,596 | 3,385 | 19,507 | 89 | 56 | 33 |
| 2019 | 3,820 | 20,422 | 3,758 | 20,334 | 88 | 58 | 30 |
| 2020 | 3,778 | 21,507 | 3,710 | 21,437 | 70 | 50 | 20 |

나. 선종별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 어선 | 남시어선 | 레저선박 | 예부선 | 화물선 | 여객선 | 유조선 | 유도선 | 기타 |
|------|--------|--------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 계 | 19,771 | 10,747 | 1,529 | 4,222 | 906 | 753 | 264 | 379 | 132 | 839 |
| 2015 | 2,740 | 1,467 | 207 | 453 | 145 | 124 | 56 | 49 | 21 | 218 |
| 2016 | 2,839 | 1,615 | 209 | 543 | 123 | 127 | 60 | 46 | 24 | 92 |
| 2017 | 3,160 | 1,756 | 266 | 678 | 118 | 115 | 32 | 60 | 20 | 115 |
| 2018 | 3,434 | 1,928 | 245 | 733 | 147 | 135 | 34 | 70 | 23 | 119 |
| 2019 | 3,820 | 1,985 | 306 | 892 | 205 | 116 | 47 | 83 | 26 | 160 |
| 2020 | 3,778 | 1,996 | 296 | 923 | 168 | 136 | 35 | 71 | 18 | 135 |

다. 유형별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 기관 손상 | 부유물 감김 | 추진기 손상 | 키손상 | 운항 저해 | 충돌 | 침수 | 화재 | 좌초/ 좌주 | 전복 | 침몰 | 기타 |
|------|--------|-------|--------|--------|-----|-------|-------|-------|-----|--------|-----|-----|-------|
| 계 | 19,771 | 5,379 | 2,557 | 1,675 | 620 | 1,272 | 2,173 | 1,392 | 735 | 1,015 | 434 | 235 | 2,284 |
| 2015 | 2,740 | 751 | 308 | 240 | 69 | 89 | 298 | 193 | 128 | 83 | 45 | 38 | 498 |
| 2016 | 2,839 | 759 | 422 | 282 | 94 | 118 | 311 | 204 | 109 | 166 | 67 | 43 | 264 |
| 2017 | 3,160 | 925 | 399 | 254 | 92 | 248 | 426 | 201 | 105 | 158 | 69 | 30 | 253 |
| 2018 | 3,434 | 923 | 403 | 290 | 129 | 272 | 372 | 262 | 132 | 182 | 63 | 37 | 369 |
| 2019 | 3,820 | 1,011 | 506 | 305 | 108 | 306 | 383 | 239 | 128 | 206 | 104 | 54 | 470 |
| 2020 | 3,778 | 1,010 | 519 | 304 | 128 | 239 | 383 | 293 | 133 | 220 | 86 | 33 | 430 |

라. 원인별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 정비 불량 | 운항 부주의 | 관리 소홀 | 기상 악화 | 연료 고갈 | 화기취급 부주의 | 적재 불량 | 재질 불량 | 기타 |
|------|--------|-------|--------|-------|-------|-------|----------|-------|-------|-------|
| 계 | 19,771 | 8,039 | 6,492 | 1,859 | 882 | 519 | 347 | 63 | 37 | 1,533 |
| 2015 | 2,740 | 1,010 | 853 | 228 | 65 | 47 | 46 | 12 | 6 | 473 |
| 2016 | 2,839 | 1,208 | 915 | 174 | 240 | 74 | 108 | 14 | 5 | 101 |
| 2017 | 3,160 | 1,366 | 1,042 | 330 | 120 | 88 | 65 | 10 | 7 | 132 |
| 2018 | 3,434 | 1,406 | 1,096 | 414 | 120 | 95 | 57 | 7 | 17 | 222 |
| 2019 | 3,820 | 1,483 | 1,297 | 439 | 174 | 113 | 52 | 7 | 2 | 253 |
| 2020 | 3,778 | 1,566 | 1,289 | 274 | 163 | 102 | 19 | 13 | - | 352 |

마. 해역별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 항계내 | 협수로 | 영해 | 영해선-EEZ선 | EEZ선 외측해상 |
|------|--------|-------|-------|--------|----------|-----------|
| 계 | 19,771 | 5,579 | 1,061 | 11,113 | 1,657 | 361 |
| 2015 | 2,740 | 650 | 139 | 1,640 | 255 | 56 |
| 2016 | 2,839 | 816 | 113 | 1,553 | 280 | 77 |
| 2017 | 3,160 | 798 | 234 | 1,795 | 277 | 56 |
| 2018 | 3,434 | 1,013 | 95 | 1,961 | 307 | 58 |
| 2019 | 3,820 | 1,201 | 240 | 2,064 | 252 | 63 |
| 2020 | 3,778 | 1,101 | 240 | 2,100 | 286 | 51 |

바. 시간대별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 00:00-03:00 | 03:00-06:00 | 06:00-09:00 | 09:00-12:00 | 12:00-15:00 | 15:00-18:00 | 18:00-21:00 | 21:00-24:00 |
|------|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 계 | 19,771 | 911 | 1,623 | 3,441 | 3,905 | 3,583 | 3,277 | 1,847 | 1,184 |
| 2015 | 2,740 | 150 | 236 | 481 | 497 | 455 | 469 | 284 | 168 |
| 2016 | 2,839 | 143 | 227 | 489 | 576 | 498 | 444 | 282 | 180 |
| 2017 | 3,160 | 127 | 275 | 493 | 644 | 605 | 516 | 314 | 186 |
| 2018 | 3,434 | 170 | 258 | 580 | 700 | 618 | 586 | 319 | 203 |
| 2019 | 3,820 | 157 | 305 | 657 | 764 | 722 | 646 | 342 | 227 |
| 2020 | 3,778 | 164 | 322 | 741 | 724 | 685 | 616 | 306 | 220 |

사. 월별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | 19,771 | 1,289 | 1,004 | 1,352 | 1,440 | 1,670 | 1,679 | 1,823 | 1,965 | 2,274 | 2,143 | 1,702 | 1,430 |
| 2015 | 2,740 | 166 | 120 | 188 | 203 | 258 | 224 | 248 | 291 | 295 | 286 | 223 | 238 |
| 2016 | 2,839 | 195 | 177 | 198 | 220 | 239 | 217 | 250 | 266 | 277 | 337 | 240 | 223 |
| 2017 | 3,160 | 193 | 141 | 200 | 269 | 286 | 325 | 304 | 304 | 346 | 283 | 289 | 220 |
| 2018 | 3,434 | 235 | 177 | 251 | 257 | 249 | 286 | 299 | 303 | 415 | 419 | 294 | 249 |
| 2019 | 3,820 | 254 | 178 | 255 | 286 | 330 | 318 | 364 | 414 | 455 | 398 | 328 | 240 |
| 2020 | 3,778 | 246 | 211 | 260 | 205 | 308 | 309 | 358 | 387 | 486 | 420 | 328 | 260 |

아. 관서별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 군산 | 부안 | 목포 | 완도 | 여수 |
|------|--------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| 계 | 19,771 | 1,119 | 1,278 | 911 | 888 | 1,006 | 312 | 1,773 | 921 | 1,385 |
| 2015 | 2,740 | 137 | 244 | 107 | 83 | 116 | - | 257 | 93 | 283 |
| 2016 | 2,839 | 142 | 217 | 131 | 111 | 157 | 42 | 168 | 185 | 154 |
| 2017 | 3,160 | 133 | 201 | 133 | 218 | 173 | 57 | 221 | 197 | 217 |
| 2018 | 3,434 | 232 | 234 | 153 | 142 | 182 | 48 | 338 | 141 | 219 |
| 2019 | 3,820 | 223 | 199 | 167 | 138 | 169 | 67 | 462 | 151 | 307 |
| 2020 | 3,778 | 252 | 183 | 220 | 196 | 209 | 98 | 327 | 154 | 205 |

| 구분 | 통영 | 창원 | 부산 | 울산 | 포항 | 울진 | 동해 | 속초 | 제주 | 서귀포 |
|------|-------|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-------|-------|
| 계 | 1,722 | 905 | 1,103 | 830 | 1,306 | 345 | 854 | 379 | 1,312 | 1,422 |
| 2015 | 200 | 122 | 179 | 155 | 199 | - | 134 | 69 | 184 | 178 |
| 2016 | 193 | 156 | 164 | 96 | 236 | - | 140 | 56 | 254 | 237 |
| 2017 | 312 | 104 | 156 | 137 | 244 | 5 | 115 | 70 | 187 | 280 |
| 2018 | 310 | 119 | 193 | 133 | 201 | 143 | 139 | 62 | 200 | 245 |
| 2019 | 375 | 195 | 220 | 162 | 207 | 73 | 153 | 77 | 244 | 231 |
| 2020 | 332 | 209 | 191 | 147 | 219 | 124 | 173 | 45 | 243 | 251 |

자. 요일별

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 월 | 화 | 수 | 목 | 금 | 토 | 일 |
|------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 계 | 19,771 | 2,341 | 2,352 | 2,387 | 2,599 | 2,487 | 3,376 | 4,229 |
| 2015 | 2,740 | 312 | 360 | 359 | 343 | 347 | 420 | 599 |
| 2016 | 2,839 | 315 | 327 | 340 | 374 | 379 | 463 | 641 |
| 2017 | 3,160 | 365 | 369 | 380 | 454 | 415 | 563 | 614 |
| 2018 | 3,434 | 404 | 364 | 407 | 423 | 420 | 641 | 775 |
| 2019 | 3,820 | 460 | 469 | 443 | 486 | 490 | 675 | 797 |
| 2020 | 3,778 | 485 | 463 | 458 | 519 | 436 | 614 | 803 |

15. 해상응급환자 발생 및 이송 현황

가. 연도별 해상응급환자 발생 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 발생 | 8,896 | 1,246 | 1,137 | 1,452 | 1,678 | 1,719 | 1,664 |

나. 월별

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 계 | 8,896 | 557 | 486 | 584 | 737 | 860 | 790 | 870 | 978 | 839 | 730 | 653 | 680 |
| 2015 | 1,246 | 83 | 77 | 95 | 100 | 118 | 120 | 114 | 157 | 119 | 95 | 79 | 89 |
| 2016 | 1,137 | 73 | 66 | 75 | 103 | 92 | 93 | 133 | 136 | 107 | 105 | 67 | 87 |
| 2017 | 1,452 | 91 | 58 | 87 | 131 | 134 | 127 | 155 | 167 | 140 | 118 | 125 | 129 |
| 2018 | 1,678 | 96 | 75 | 103 | 123 | 170 | 131 | 159 | 164 | 163 | 116 | 109 | 127 |
| 2019 | 1,719 | 102 | 99 | 111 | 130 | 183 | 168 | 163 | 184 | 148 | 133 | 145 | 153 |
| 2020 | 1,664 | 112 | 111 | 113 | 150 | 163 | 151 | 146 | 170 | 162 | 163 | 128 | 95 |

다. 관서별

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 군산 | 부안 | 목포 | 완도 | 여수 |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|
| 계 | 8,896 | 684 | 406 | 156 | 341 | 338 | 185 | 2,007 | 1,233 | 793 |
| 2015 | 1,246 | 116 | 63 | 26 | 41 | 78 | - | 285 | 182 | 135 |
| 2016 | 1,137 | 60 | 50 | 18 | 46 | 50 | 24 | 271 | 176 | 98 |
| 2017 | 1,452 | 70 | 80 | 23 | 73 | 66 | 33 | 322 | 172 | 151 |
| 2018 | 1,678 | 134 | 70 | 29 | 59 | 52 | 43 | 372 | 232 | 131 |
| 2019 | 1,719 | 141 | 70 | 31 | 42 | 45 | 45 | 382 | 278 | 120 |
| 2020 | 1,664 | 163 | 73 | 29 | 80 | 47 | 40 | 375 | 193 | 158 |

| 구분 | 통영 | 창원 | 부산 | 울산 | 포항 | 울진 | 동해 | 속초 | 제주 | 서귀포 |
|------|-----|-----|-----|----|----|----|-----|----|-----|-----|
| 계 | 852 | 155 | 171 | 89 | 83 | 30 | 250 | 58 | 537 | 528 |
| 2015 | 108 | 22 | 32 | 5 | 7 | - | 26 | 6 | 55 | 59 |
| 2016 | 86 | 26 | 25 | 7 | 12 | - | 24 | 9 | 87 | 68 |
| 2017 | 136 | 31 | 23 | 27 | 9 | 4 | 27 | 11 | 72 | 122 |
| 2018 | 166 | 27 | 39 | 26 | 27 | 10 | 54 | 12 | 108 | 87 |
| 2019 | 192 | 15 | 24 | 11 | 19 | 4 | 44 | 18 | 134 | 104 |
| 2020 | 164 | 34 | 28 | 13 | 9 | 12 | 75 | 2 | 81 | 88 |

16. 중특단·구조대 구조 실적

(단위: 척, 명, 구, 회)

| 구분 | 선박사고 | | 비선박사고 | | | | 응급환자 | | 기타 | |
|------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|
| | 척수 (척) | 인원 (명) | 익수자 (명) | 고립자 (명) | 변사체 (구) | 기타 (회) | 이송 (명) | 응급처치 (명) | 선저검사 (척) | 수중정화 (회) |
| 2017 | 547 | 915 | 265 | 111 | 90 | 559 | 87 | 30 | 746 | 31 |
| 2018 | 689 | 1046 | 233 | 129 | 101 | 666 | 152 | 109 | 820 | 23 |
| 2019 | 816 | 1150 | 325 | 131 | 93 | 862 | 182 | 116 | 779 | 46 |
| 2020 | 946 | 2005 | 262 | 195 | 73 | 833 | 222 | 177 | 921 | 30 |

17. 관서별 해경구조대 운영 실적(2020년)

(단위 : 명, 구, 회, 척)

| 구분 | 선박사고 | | 비선박사고 | | | | 응급환자 | | 출동 횟수 | 기 타 | |
|------|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|------|----------|------|------|
| | 척수 | 인원 | 익수자 | 고립자 | 번사체 | 기타 | 이송 | 응급처치 | | 선저검사 | 수중정화 |
| | | | 명 | 명 | 구 | 회 | 명 | 명 | | 척 | 회 |
| 인천 | 34 | 17 | 11 | 7 | 1 | 51 | 1 | 0 | 128 | 40 | 0 |
| 평택 | 28 | 85 | 13 | 38 | 1 | 17 | 17 | 14 | 133 | 22 | 1 |
| 태안 | 31 | 52 | 12 | 16 | 5 | 10 | 3 | 1 | 78 | 51 | 0 |
| 보령 | 32 | 62 | 5 | 11 | 3 | 13 | 2 | 2 | 127 | 44 | 3 |
| 군산 | 34 | 91 | 2 | 2 | 5 | 14 | 1 | 0 | 68 | 83 | 1 |
| 부안 | 52 | 109 | 2 | 27 | 0 | 17 | 3 | 2 | 125 | 22 | 3 |
| 완도 | 42 | 42 | 20 | 2 | 3 | 40 | 2 | 0 | 49 | 54 | 11 |
| 여수 | 59 | 179 | 14 | 1 | 5 | 37 | 1 | 7 | 126 | 61 | 0 |
| 통영 | 63 | 72 | 6 | 22 | 7 | 43 | 2 | 2 | 158 | 56 | 4 |
| 창원 | 51 | 95 | 11 | 0 | 6 | 39 | 1 | 1 | 88 | 22 | 0 |
| 울산 | 36 | 18 | 10 | 1 | 4 | 53 | 5 | 8 | 137 | 24 | 2 |
| 속초 | 11 | 5 | 13 | 4 | 4 | 11 | 1 | 2 | 162 | 39 | 0 |
| 울진 | 18 | 25 | 14 | 1 | 0 | 5 | 1 | 1 | 32 | 29 | 0 |
| 포항 | 16 | 24 | 5 | 2 | 0 | 9 | 3 | 3 | 141 | 228 | 2 |
| 제주 | 16 | 7 | 9 | 9 | 7 | 27 | 5 | 0 | 131 | 81 | 3 |
| 서귀포 | 38 | 0 | 19 | 9 | 1 | 51 | 2 | 0 | 121 | 24 | 2 |
| 중특단 | 79 | 5 | 52 | 4 | 7 | 86 | 11 | 11 | 228 | 23 | 0 |
| 서특대 | 77 | 643 | 31 | 17 | 3 | 99 | 1 | 1 | 215 | 57 | 0 |
| 동특대 | 18 | 0 | 13 | 2 | 6 | 40 | 0 | 6 | 85 | 18 | 0 |
| 인천항공 | 1 | 1 | 5 | 0 | 0 | 66 | 16 | 16 | 47 | 0 | 0 |
| 군산항공 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 37 | 6 | 0 | 49 | 0 | 0 |
| 목포항공 | 23 | 0 | 0 | 16 | 0 | 31 | 29 | 29 | 79 | 0 | 0 |
| 여수항공 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 11 | 11 | 35 | 0 | 0 |
| 부산항공 | 7 | 2 | 1 | 0 | 0 | 16 | 10 | 0 | 36 | 0 | 0 |
| 양양항공 | 4 | 7 | 14 | 0 | 0 | 5 | 35 | 0 | 68 | 0 | 0 |
| 포항항공 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 5 | 5 | 5 | 20 | 0 | 0 |
| 제주항공 | 3 | 6 | 0 | 0 | 0 | 6 | 26 | 29 | 77 | 0 | 0 |
| 계 | 780 | 1,548 | 287 | 191 | 69 | 852 | 200 | 151 | 2,743 | 978 | 32 |

18. 국제 해상수색구조 협력 현황

가. 협정체결 현황 : 3건

| 구분 | 협정명 | 서명자 | 체결일 |
|----|--|-------------------------------|-----------------------|
| 1 | 대한민국 정부와 일본국 정부간의 해상에서의 수색, 구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정 | 외무장관(최호중) /외무대신(나카야마 타로) | 1990.5.25. / 도쿄 |
| 2 | 대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정 | 외교통상부장관(송민순) /교통부장(리성린) | 2007.4.10. / 서울 |
| 3 | 대한민국 정부와 러시아연방 정부 간의 해상 수색 및 구조 분야에서의 협력에 관한 협정 | 외교부장관(윤병세) /교통부장관(막심 소콜로프) | 2016.9.3. / 블라디보스톡 |

나. 국제 MOU 현황 : 23건

| 연번 | 관리부서 | 상대 기관 | 만료기간 갱신여부 | 체결일자 |
|----|-------|---------------|-----------|-------------|
| 1 | 국제협력과 | 러시아 국경수비부 | 자동(5년) | 1998.09.11. |
| 2 | 국제협력과 | 일본 해상보안청 | 없음 | 1999.04.29. |
| 3 | 국제협력과 | 말레이시아 해양경찰 | 없음 | 2001.09.26. |
| 4 | 국제협력과 | 인도네시아 해양경찰 | 없음 | 2003.12.02. |
| 5 | 국제협력과 | 싱가포르 코스트가드 | 합의(3년) | 2004.08.31. |
| 6 | 국제협력과 | 인도 코스트가드 | 자동(5년) | 2006.03.13. |
| 7 | 국제협력과 | 베트남 코스트가드 | 합의(2년) | 2007.10.02. |
| 8 | 수색구조과 | 일본 국토교통성 | 없음 | 2008.04.30. |
| 9 | 수색구조과 | 중국 해상수색구조센터 | 없음 | 2008.07.22. |
| 10 | 국제협력과 | 캐나다 코스트가드 | 사전통보 | 2008.12.05. |
| 11 | 수색구조과 | 일본 해상보안청 | 없음 | 2009.10.22. |
| 12 | 국제협력과 | 아르헨티나 해양경찰 | 없음 | 2010.06.29. |
| 13 | 국제협력과 | 케냐 해양청 | 자동(5년) | 2012.07.11. |
| 14 | 수색구조과 | 호주 해사안전청 | 자동(5년) | 2012.12.10. |
| 15 | 수색구조과 | 뉴질랜드 해양청 | 자동(5년) | 2012.12.13. |
| 16 | 국제협력과 | 중국 해경국 | 자동(5년) | 2015.12.17. |
| 17 | 국제협력과 | 인도네시아 코스트가드 | 합의(3년) | 2018.09.10. |
| 18 | 국제협력과 | 미국 코스트가드 | 없음 | 2018.12.20. |
| 19 | 국제협력과 | 에콰도르 해군 | 자동(5년) | 2019.05.07. |
| 20 | 동해청 | 일본 해보청 (제8관구) | 없음 | 2007.08.30. |
| 21 | 남해청 | 일본 해보청 (제7관구) | 없음 | 2007.08.30. |
| 22 | 동해청 | 국경수비부 연해주사령부 | 자동(5년) | 2010.11.25. |
| 23 | 서해청 | 산둥성 해상수색구조센터 | 자동(3년) | 2011.03.23. |

19. 국제 해상수색구조 훈련 현황

가. 실제훈련(70회)

| 일본(27회) | 러시아(16회) | 인도(6회) | 미국(3회) | 다자간(12회) |
|--|---|--|---|---|
| 1999. 부산 2000. 모지 2005. 공해상 2006. 제주남방 2007. 공해상(2회) 2008. 공해상(1회) 2009. 공해상(2회) 2010. 공해상(2회) 2011. 공해·부산(2회) 2012. 공해·모지(2회) 2013. 공해·부산(2회) 2015. 공해상(2회) 2016. 공해상(2회) 2017. 공해상(1회) 2018. 공해상(1회) (2018. 남해청 MMEX와 병행) 2019. 공해상(2회) 2020. 공해상(2회) | 2001. 블라디보스톡 2002. 부산 2003. 블라디보스톡 2004. 부산 2005. 블라디보스톡 2007. 블라디보스톡 2008. 제주 2009. 코르사코프 2010. 동해 2011. 블라디보스톡 2012. 포항 2013. 블라디보스톡 2015. 동해 (2016. MMEX와 병행) 2017. 동해 2018. 블라디보스톡 2019. 속초 | 2005. 부산 2006. 첸나이 2007. 제주 2015. 부산 2016. 첸나이 2018. 첸나이 베트남(1회) 2017. 다낭 말련(1회) 2016. 포트클랑 | 2005. 인천 2007. 제주 2019. 제주 중국(2회) 2015. 연태 2016. 제주 인도네시아(1회) 2019. 자카르타 필리핀(1회) 2015. 마닐라 | 한중일(2005.7. 중국) 한중일러(2005.10. 일본) MMEX(2006.6. 부산) MMEX(2009.8. 시애틀) MMEX(2010.8. 블라디보스톡) MMEX(2011.8. 하와이) MMEX(2012.8. 제주) MMEX(2015.7. 대련) MMEX(2016.8. 블라디보스톡) MMEX(2017.6. 시애틀) MMEX(2018.6. 부산) MMEX(2019.6. 도쿄) |

나. 통신훈련(101회)

| 일본(37회) | 러시아(11회) | 중국(21회) | 기타국(32회) | |
|--|---|---|---|---|
| 2006~2014(19회) 2015(3회) 2016(4회) 2017(4회) 2018(3회) 2019(3회) 2020(1회) | 2009~2013(5회) 2015(1회) 2016(1회) 2017(2회) 2018(1회) 2019(1회) | 2008~2013(9회) 2015(3회) 2016(2회) 2018(1회) 2019(3회) 2020(3회) | 필리핀 : 2010, 2012~2013(3회) 인도네시아 : 2012~2013(3회) 베트남 : 2012, 2015, 2017, 2020(4회) 캐나다 : 2015~2016(2회) 미국 : 2015~2016(3회) 파키스탄 : 2020(1회) | 호주 : 2013, 2015, 2017(3회) 뉴질랜드 : 2013, 2015, 2016(3회) 싱가포르 : 2013년(1회) 인도 : 2016~2019(4회), 2020 2회(6회) MMEX : 2008, 2013(2회) NPCGF국 : 2017(1회) |

20. SAR 협력

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 중국 | 일본 | 러시아 | 기타 |
|------|----|----|----|-----|----|
| 2020 | 99 | 21 | - | 3 | 75 |
| 2019 | 55 | 24 | 4 | 6 | 21 |
| 2018 | 89 | 32 | 4 | 6 | 47 |
| 2017 | 76 | 23 | 3 | 5 | 45 |
| 2016 | 86 | 31 | 6 | 5 | 44 |
| 2015 | 82 | 36 | 3 | 3 | 40 |
| 2014 | 93 | 36 | 7 | 9 | 41 |

※ 우리나라 해역에서 외국 선박(사람)의 사고가 발생하여 아국이 구조한 경우, 외국 해역에서 우리나라 선박(사람)에 긴급사태가 발생하여 아국 구조본부와 긴밀한 협조를 통한 구조 등

21. 수상구조사 자격 운영 현황

가. 수상구조사 자격취득 현황

(단위: 명, %)

| 연번 | 연도 | 시행 | 시험장 | 시험 기간 | 응시자수(명) | 합격자수 (합격률) |
|----|------|------|--|--|---------|-----------------|
| 1 | 2017 | 17회 | 7개 (서울, 경기, 대전, 경남, 부산, 대구, 광주) | 2017.5.27. ~ 9.30. | 443명 | 272명 (61%) |
| 2 | 2018 | 35회 | 11개 (서울, 경기, 인천, 충남, 대전, 경남, 부산, 대구, 울산, 전북, 광주) | 2018.3.25. ~ 11.18. | 858명 | 622명 (72%) |
| 3 | 2019 | 42회 | 9개 (서울, 경기, 충남, 대전, 경남, 부산, 대구, 울산, 전북) | 2019.3.23. ~ 11.24. | 1,231명 | 872명 (70%) |
| 4 | 2020 | 22회 | 12개 (서울, 인천, 충남, 대전, 전북, 광주, 전남, 부산, 경남, 울산, 경북, 제주) | 2020.5.27. ~ 11.15. ※ 코로나19 관련 60회 시험 중, 22회만 실시 | 555명 | 396명 (71%) |
| 합계 | | 116회 | - | - | 3,087명 | 2,162명 (70%) |

나. 수상구조사 자격취득자 성별 분포 현황

(단위: 명)

| | 남성 | 여성 | 계 |
|------|-----|----|-----|
| 2017 | 245 | 27 | 272 |
| 2018 | 566 | 56 | 622 |
| 2019 | 787 | 85 | 872 |
| 2020 | 348 | 48 | 396 |

다. 수상구조사 자격취득자 연령 분포 현황

(단위 : 명)

| 구분 | 10대 | 20대 | 30대 | 40대 | 50대 | 계 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2017 | 3 | 124 | 80 | 53 | 12 | 272 |
| 2018 | 42 | 356 | 159 | 61 | 4 | 622 |
| 2019 | 57 | 528 | 194 | 79 | 14 | 872 |
| 2020 | 30 | 253 | 83 | 25 | 5 | 396 |

라. 관서별 자격취득 분포 현황

(단위 : 명)

| | 계 | 인천서 | 평택서 | 태안서 | 보령서 | 군산서 | 목포서 | 여수서 | 창원서 | 부산서 | 울산서 | 포항서 | 제주서 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2017 | 272 | 49 | 44 | - | 37 | - | 39 | - | 48 | 6 | 26 | 23 | - |
| 2018 | 622 | 84 | 56 | 90 | 71 | 14 | 28 | - | 104 | 66 | 91 | 18 | - |
| 2019 | 872 | 120 | 126 | 125 | 88 | 68 | - | - | 112 | 38 | 130 | 65 | - |
| 2020 | 396 | 82 | 64 | 40 | 27 | 36 | 34 | 3 | 코로나 | 코로나 | 58 | 52 | 코로나 |

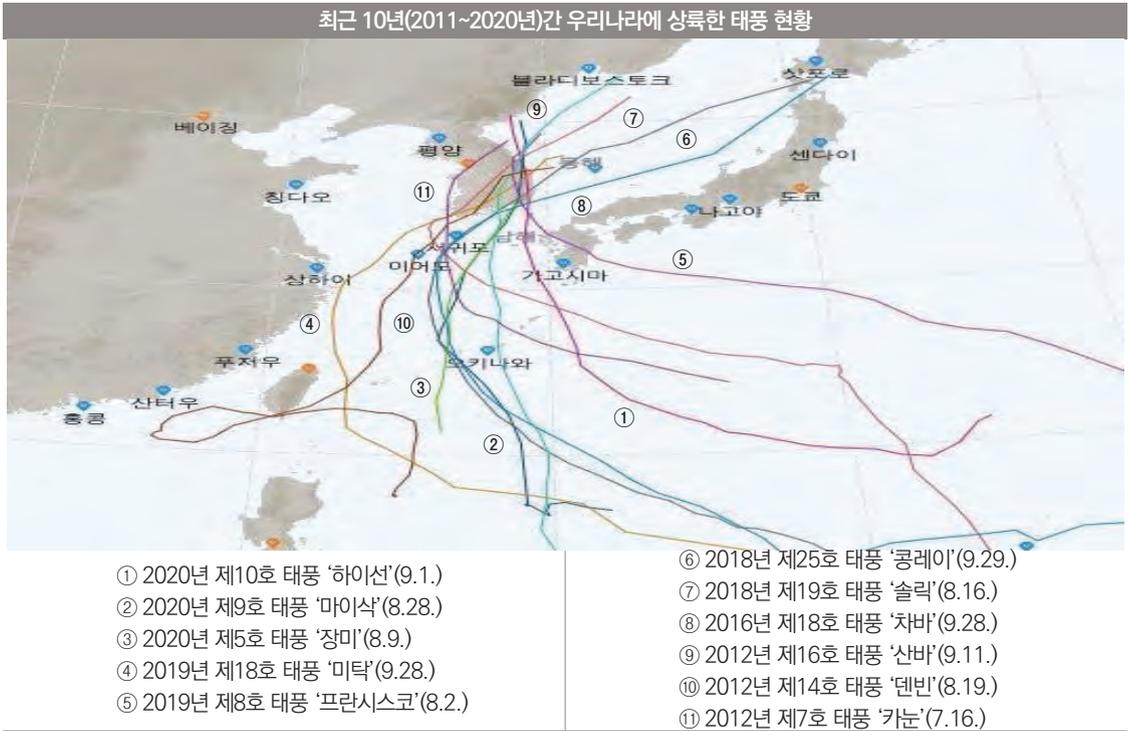
마. 수상구조사 사전 교육기관 : 31개소

| 서울 (8개소) | 인천·경기 (5개소) | 대전·충남 (3개소) | 광주·전남 (5개소) | 부산·경남 (7개소) | 대구·경북 (2개소) | 제주 (1개소) |
|--|--|---|---|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ·대한수중핀수영협회 ·대한인명구조협회 ·대한적십자사 서울지사 ·대한잠수협회 ·서울YMCA ·한국수상레저안전연합회 ·한국해양구조협회 서울지부 ·한국해양안전교육협회 | <ul style="list-style-type: none"> ·경기도소방학교 ·대한수상안전교육협회 ·대한적십자사 경기도지사 ·한국해양안전협회 ·NASE KOREA | <ul style="list-style-type: none"> ·대한적십자사 대전세종지사 ·한국수상안전협회 ·한서대학교 | <ul style="list-style-type: none"> ·대한안전연합 ·대한적십자사 광주전남지사 ·수상구조대 ·한국해양구조협회 전남동부지부 ·해양경찰교육원 | <ul style="list-style-type: none"> ·국민안전교육진흥회 ·대한적십자사 경상남도지사 ·부산시소방학교 ·수상인명구조교육협회 ·한국수상레저안전협회 부산지부 ·한국해양구조협회 ·한국해양대학교 | <ul style="list-style-type: none"> ·대한구조협회 ·대한적십자사 대구지사 | <ul style="list-style-type: none"> ·제주 YMCA |

22. 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황

● 최근 10년간 국내 영향을 준 태풍 현황 : 총 40회

연 평균 4회 내습하였으며, 월별로는 8월 12회(30%), 7월 11회(28%), 9월 9회(25%)로 7~9월 기간 중 33회 발생하여 전체 83%를 차지



| 구분 | 계 | 2011년 | 2012년 | 2013년 | 2014년 | 2015년 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|-----|----|------------|----------------|------------|---------------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|------------------------|-----------------|
| 계 | 40 | 3 | 5 | 3 | 4 | 4 | 2 | 3 | 5 | 7 | 4 |
| 6월 | 4 | 1 (메아리) | - | 1 (리피) | - | 1 (찬훙) | - | - | 1 (브라비룬) | - | - |
| 7월 | 11 | 1 (무이파) | 2 (카눈, 담레이) | - | 3 (너구리, 할롱, 나크리) | 2 (녕가, 할몰라) | - | 2 (난마돌, 노루) | - | 1 (다나스) | - |
| 8월 | 12 | 1 (탈라스) | 2 (덴빈, 블라벤) | 1 (콩레이) | - | 1 (고니) | - | - | 2 (룸비아, 솔릭) | 3 (프란시스코, 레끼마, 크로사) | 2 (바비, 장미) |
| 9월 | 10 | - | 1 (산바) | - | - | - | 2 (말라카스, 차바) | 1 (탈림) | 1 (짜미) | 3 (링링, 크로사, 미탁) | 2 (하이선, 마이삭) |
| 10월 | 3 | - | - | 1 (다나스) | 1 (봉풍) | - | - | - | 1 (콩레이) | - | - |

* 최근 10년간 국내에 상륙한 태풍은 총 11개(빨간색)로, 국내 영향을 준 태풍의 27.5%

23. 수상레저 조종면허 취득 현황

가. 총괄(2020)

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 일반 1급 | 일반 2급 | 요트 |
|--------|---------|--------|---------|--------|
| 총 취득현황 | 266,194 | 81,154 | 169,128 | 15,912 |

나. 연도별 취득 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 일반 1급 | 일반 2급 | 요트 |
|------|--------|-------|--------|-------|
| 2015 | 15,059 | 4,759 | 9,250 | 1,050 |
| 2016 | 16,511 | 5,070 | 10,251 | 1,190 |
| 2017 | 21,596 | 5,545 | 14,311 | 1,740 |
| 2018 | 21,241 | 5,401 | 14,308 | 1,532 |
| 2019 | 17,822 | 3,898 | 12,794 | 1,130 |
| 2020 | 20,406 | 4,552 | 14,485 | 1,369 |

다. 필기시험 합격 현황

(단위: 명)

| 구분 | 응시 | 합격 | 불합격 | 합격률(응시대비) |
|------|--------|--------|--------|-----------|
| 2015 | 23,444 | 15,799 | 7,645 | 67.4% |
| 2016 | 24,575 | 16,809 | 7,766 | 68.4% |
| 2017 | 25,156 | 16,475 | 8,681 | 65.5% |
| 2018 | 23,245 | 14,944 | 8,301 | 64.3% |
| 2019 | 21,379 | 11,229 | 10,150 | 52.5% |
| 2020 | 21,204 | 12,118 | 9,086 | 57.1% |

라. 실기시험 합격 현황

(단위: 명)

| 구분 | 응시 | 합격 | 불합격 | 합격률(응시대비) |
|------|--------|--------|-------|-----------|
| 2015 | 16,404 | 13,592 | 2,812 | 82.9% |
| 2016 | 17,402 | 14,174 | 3,228 | 81.5% |
| 2017 | 17,073 | 13,971 | 3,102 | 81.8% |
| 2018 | 16,060 | 13,280 | 2,780 | 82.7% |
| 2019 | 12,479 | 10,283 | 2,196 | 82.4% |
| 2020 | 12,857 | 10,771 | 2,086 | 83.8% |

24. 동력수상레저기구 등록 현황

가. 총괄(2020)

(단위: 대)

| 구분 | 모터보트 | 고무보트 | 수상오토바이 | 세일링요트 |
|------|--------|-------|--------|-------|
| 등록대수 | 21,046 | 3,068 | 6,535 | 854 |

나. 연도별 신규 등록 대수

(단위: 대)

| 구분 | 계 | 모터보트 | 고무보트 | 수상오토바이 | 세일링요트 |
|------|-------|-------|------|--------|-------|
| 2015 | 4,029 | 2,570 | 456 | 865 | 138 |
| 2016 | 4,863 | 3,221 | 533 | 957 | 152 |
| 2017 | 3,522 | 2,446 | 327 | 646 | 103 |
| 2018 | 3,152 | 2,182 | 247 | 641 | 82 |
| 2019 | 3,176 | 2,213 | 229 | 682 | 52 |
| 2020 | 3,125 | 2,143 | 211 | 722 | 49 |

25. 수상레저사업장 현황

(단위: 대)

| 구분 | 사업장 (개소) | 수 상 레 저 기 구(대) | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-------------|----------------|----------|-----|----------------|----------|----------|----------|-----|-------|-----|-----------|-----------|----------|-------|-----------|-------|
| | | 계 | 모터 보트 | 요트 | 수상 오토 바이 | 고무 보트 | 수상 스키 | 패러 세일 | 조정 | 카약 | 카누 | 워터 슬레드 | 수상 자전거 | 서프 보드 | 노보트 | 레프팅 보트 | 기타 |
| 2015 | 974 | 13,480 | 1,601 | 78 | 276 | 131 | 929 | 13 | - | 1,207 | 777 | 1,586 | 616 | 1,289 | 960 | 2,561 | 1,430 |
| 2016 | 1,014 | 13,708 | 1,614 | 66 | 306 | 132 | 905 | 21 | 5 | 1,037 | 612 | 1,835 | 622 | 1,978 | 812 | 2,127 | 1,495 |
| 2017 | 1,035 | 16,011 | 2,758 | 66 | 418 | 317 | 637 | 10 | 6 | 1,228 | 726 | 1,830 | 472 | 2,810 | 766 | 2,180 | 1,787 |
| 2018 | 1,024 | 15,964 | 1,772 | 131 | 284 | 85 | 522 | 8 | 163 | 1,509 | 653 | 1,912 | 516 | 3,784 | 771 | 2,064 | 1,790 |
| 2019 | 1,046 | 16,500 | 1,742 | 133 | 297 | 191 | 563 | 8 | - | 1,254 | 526 | 1,864 | 543 | 4,605 | 587 | 2,028 | 2,159 |
| 2020 | 995 | 15,314 | 1,814 | 48 | 348 | 84 | 791 | 11 | 56 | 1,117 | 335 | 1,891 | 606 | 5,654 | 1,111 | 1,101 | 347 |

26. 관서별 수상레저사업장 등록 현황

(단위: 개소)

| 구분 | 사업 등록관청(개소) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-------------|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 계 | 속초시 | 통영시 | 제주시 | 동해시 | 부산시 | 서귀포시 | 울산시 | 태안시 | 포항시 | 창원시 | 울진시 | 여수시 | 평택시 | 인천시 | 보령시 | 목포시 | 완도시 | 부안시 | 군산시 |
| 2015 | 414 | 66 | 111 | 21 | 34 | 28 | 29 | 14 | 14 | 29 | 14 | - | 6 | 19 | 7 | 7 | 8 | 3 | - | 4 |
| 2016 | 458 | 80 | 115 | 25 | 47 | 34 | 33 | 15 | 14 | 28 | 12 | - | 10 | 17 | 7 | 8 | 5 | 3 | 4 | 1 |
| 2017 | 487 | 91 | 118 | 28 | 45 | 40 | 30 | 18 | 7 | 33 | 16 | - | 11 | 16 | 7 | 15 | 5 | 3 | 4 | - |
| 2018 | 511 | 105 | 124 | 36 | 47 | 40 | 25 | 20 | 6 | 19 | 17 | 10 | 10 | 16 | 7 | 16 | 4 | 2 | 4 | 3 |
| 2019 | 517 | 111 | 121 | 40 | 49 | 39 | 38 | 20 | 16 | 19 | 14 | 9 | 9 | 7 | 7 | 6 | 6 | 2 | 3 | 1 |
| 2020 | 533 | 128 | 120 | 43 | 42 | 40 | 35 | 18 | 17 | 16 | 14 | 13 | 11 | 10 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 1 |

27. 수상레저안전법 위반자 단속 현황

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 무면허 조종 | 주취조종, 축정거부 | 무등록 사업 | 안전 검사 미필 | 안 전 장 비 미착용 | 운항 규칙 미준수 | 금지구역 (영업구역) 위반 | 수상레저 활동시간 미준수 | 안전질서 명령위반 | 원거리 활동 미신고 | 정원 초과 | 미등록 기구 활동 | 기타 |
|------|-----|--------|------------|--------|----------|-------------|-----------|----------------|---------------|-----------|------------|-------|-----------|-----|
| 2015 | 413 | 76 | 11 | 11 | 7 | 115 | 24 | 3 | 43 | 7 | 31 | 13 | - | 72 |
| 2016 | 514 | 75 | 17 | 6 | 1 | 172 | 26 | 1 | 49 | 4 | 35 | 13 | - | 115 |
| 2017 | 530 | 52 | 16 | 8 | 23 | 155 | 40 | 2 | 58 | 4 | 48 | 15 | - | 109 |
| 2018 | 402 | 42 | 16 | 2 | 4 | 134 | 46 | 4 | 70 | - | 23 | 13 | - | 48 |
| 2019 | 543 | 68 | 14 | 2 | 6 | 151 | 49 | - | 77 | 12 | 48 | 14 | 28 | 74 |
| 2020 | 641 | 95 | 15 | 6 | - | 136 | 107 | 5 | 73 | 10 | 55 | 18 | 25 | 96 |

※ 기타 : 면허 미반납, 미등록 레저기구 운항, 레저기구 변경등록 미실시 등

28. 수상레저 사고 현황

가. 기구별

해수면, (단위: 건)

| 구분 | 계 | 모터보트 | 고무보트 | 수상오토바이 | 요트 | 워터슬레드 | 기타 |
|------|----|------|------|--------|----|-------|----|
| 2015 | 24 | 6 | 4 | 1 | 2 | 10 | 1 |
| 2016 | 25 | 8 | 5 | 4 | - | 5 | 3 |
| 2017 | 36 | 18 | 5 | 4 | - | 2 | 7 |
| 2018 | 45 | 27 | 4 | 4 | 4 | 2 | 4 |
| 2019 | 34 | 25 | 5 | - | 1 | - | 3 |
| 2020 | 44 | 18 | 7 | 1 | 3 | - | 15 |

나. 원인별

해수면, (단위: 건)

| 구분 | 계 | 운항부주의 | 무리한운항 | 기관정비불량 | 선체결함 | 조종미숙 | 기타 |
|------|----|-------|-------|--------|------|------|----|
| 2015 | 24 | 14 | 2 | 1 | - | 3 | 4 |
| 2016 | 25 | 11 | 3 | 1 | 1 | - | 9 |
| 2017 | 36 | 13 | 5 | 2 | - | 3 | 13 |
| 2018 | 45 | 21 | 5 | 5 | 7 | 4 | 3 |
| 2019 | 34 | 18 | 1 | - | 2 | 4 | 9 |
| 2020 | 44 | 26 | - | 6 | 2 | 5 | 5 |

다. 유형별

해수면, (단위 : 건)

| 구분 | 계 | 침몰 | 화재 | 전복 | 좌초 | 표류 | 충돌 | 기타 |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 2015 | 24 | - | 2 | 4 | - | 2 | 7 | 9 |
| 2016 | 25 | 1 | - | 3 | - | 1 | 11 | 9 |
| 2017 | 36 | - | 2 | 8 | - | 2 | 16 | 8 |
| 2018 | 45 | 4 | - | 5 | 4 | 3 | 18 | 11 |
| 2019 | 34 | 1 | 1 | 7 | 2 | 2 | 15 | 6 |
| 2020 | 44 | 2 | - | 5 | 3 | 2 | 23 | 9 |

29. 2020년 해상조난 인명피해 사고

| 연번 | 발생일시 | 사고위치 | 기상 | 사고유형 | 선박제원 | 인명피해 | |
|----|------------|-----------------------------------|------|--------------|-----------------------------|------|----|
| | | | | | | 사망 | 실종 |
| 1 | 1.7.00:48 | 차귀도 북서방 21해리 | 양호 | 전복 | 제708만복호 목포, 어선, 35톤 | 1 | - |
| 2 | 1.14.15:00 | 여수시 안도리 초삼도 북방 약 0.3해리 | 양호 | 기타 | 희찬호 여수, 어선, 2.9톤 | - | 1 |
| 3 | 1.15.00:03 | 고흥군 내나로도 북방 0.3해리 | 양호 | 기타 | 삼창호 여수, 어선, 1.76톤 | - | 1 |
| 4 | 1.15.21:00 | 태안 서격비도 남서방 40해리 해상 ~ 연포항 해상 | 양호 | 실종(선박) | 엘리자베스 2호 태안, 모터보트, 1.92톤 | 2 | - |
| 5 | 1.19.13:44 | 공세항 동방 약 7해리 해상 | 황천6급 | 실종(선박) | 제2광운호 울진, 어선, 2.99톤 | - | 1 |
| 6 | 1.22.3:50 | [연안2] 신안군 압해대교 | 양호 | 접촉 | 태일호 목포, 어선, 2.72톤 | 1 | - |
| 7 | 2.23.20:52 | 서귀포 남동방 39해리 (32-39N, 126-51E) | 양호 | 작업 중 인명사상 | 309부영호 여수, 어선, 66톤 | 1 | - |
| 8 | 2.24.14:04 | 북항 C부이 남동 700m | 양호 | 침수 | 국화호 부산, 어선, 1.8톤 | - | 1 |
| 9 | 3.1.8:09 | 감포항 동방 0.5해리 | 양호 | 침몰 | 진곤호 포항, 어선, 1.15톤 | 1 | - |
| 10 | 3.4.3:16 | 서귀포 우도 남동방 40해리 | 양호 | 화재 | 307해양호 서귀포, 어선, 29톤 | - | 6 |
| 11 | 3.5.23:01 | 군산시 군산내항 도선장 0.4해리 앞 해상 | 양호 | 충돌 | 찬성호 군산, 어선, 1.62톤 | 1 | - |
| 12 | 3.6.6:56 | 마산 저도 북방 0.15해리 (나비섬 인근) | 양호 | 충돌 | 상줄호 창원, 어선, 0.58톤 | 1 | - |

| 연번 | 발생일시 | 사고위치 | 기상 | 사고유형 | 선박제원 | 인명피해 | |
|----|------------|--------------------------------------|-------|--------------|-------------------------------|------|----|
| | | | | | | 사망 | 실종 |
| 14 | 3.13.18:24 | 애월항 북동방 약 1.8해리 | 양호 | 전복 | 성운호 제주, 어선, 4.46톤 | 1 | - |
| 15 | 3.22.16:48 | 거제 사근서 서방 약 10미터 해상 | 양호 | 전복 | 자광호 기타, 어선, 1.01톤 | 1 | - |
| 16 | 3.31.08:38 | 통영시 갈도 동방 약 1.6해리 해상 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 7동명호 통영, 어선, 11톤 | 1 | - |
| 17 | 4.3.11:44 | 사천 신수도 남쪽 끝단 | 양호 | 기타 | 금성호 통영, 어선, 1.38톤 | 1 | - |
| 18 | 4.9.06:00 | 서귀포항 남동방 30해리 (33-02N 127-07E)해점 | 양호 | 화재 | 광해호 제주, 어선, 9.77톤 | 2 | - |
| 19 | 4.13.18:30 | 우도 남동방 30해리 (33-08N 127-23E) | 풍랑주의보 | 작업 중 인명사상 | 707원광호 여수, 어선, 139톤 | - | 1 |
| 20 | 4.22.10:49 | 거제시 하청면 칠천도 옥계항 | 양호 | 화재 | 27세길호 기타, 어선, 61톤 | 1 | - |
| 21 | 5.5.10:17 | [연안1]사육도 수로 | 양호 | 충돌 | 경덕호 기타, 어선, 1.12톤 | 1 | - |
| 22 | 5.11.09:56 | 충남 태안군 신도 남동방 2.5해리 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 대양호 태안, 어선, 0.77톤 | 1 | - |
| 23 | 5.16.04:24 | 울주군 온산읍 이진항 앞 해상 | 양호 | 전복 | 해양5001호 부산, 예부선, 745톤 | 1 | - |
| 24 | 6.5.19:01 | 거일 바다낚시공원 동방 0.2해리 | 양호 | 침몰 | 덕구호 기타, 모터보트, 0.97톤 | 1 | - |
| 25 | 6.7.17:36 | 우도 동방 3해리 (33-30.23N, 127-01-50E) | 양호 | 작업 중 인명사상 | 9009경진호 목포, 어선, 72톤 | 1 | - |
| 26 | 6.10.03:35 | 충남 태안군 서격비도 남동방 10.7해리 해상 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 대신호 보령, 어선, 9.77톤 | - | 1 |
| 27 | 6.11.05:22 | 신지도 강독항 북방 0.2해리 | 양호 | 전복 | 강성3500호 완도, 예부선, 646톤 | 1 | - |
| 28 | 7.23.13:08 | [연안1]영광군 송이도 동방 0.5해리 해상 | 풍랑주의보 | 전복 | 101유한호 목포, 예부선, 50톤 | 1 | - |
| 29 | 8.7.20:55 | 부안군 궁항 남동방 0.2해리 해상 | 양호 | 침수 | 하나호 부안, 모터보트, 1.92톤 | 1 | - |
| 30 | 8.27.20:30 | 제시 장평동 소재 삼성중공업 4안벽 | 풍랑주의보 | 폭발 | HARRISBURG외국적, 화물선, 50000톤 | 1 | - |
| 31 | 9.3.22:31 | 경기도 안산시 단원구 무당서 인근 해상 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 행복호 태안, 어선, 24톤 | - | 1 |
| 32 | 9.9.05:51 | 여주시 여자도 남서방 3해리 | 저시정 | 전복 | 무등록선박 여수, 기타, 2톤 | 1 | - |

| 연번 | 발생일시 | 사고위치 | 기상 | 사고유형 | 선박제원 | 인명피해 | |
|----|-------------|--|-------|-----------|---------------------------|------|----|
| | | | | | | 사망 | 실종 |
| 34 | 9.29.17:14 | 해남군 여란항 방파제 앞 해안가 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 선명미상 완도, 기타, 1톤 | 1 | - |
| 35 | 10.12.11:48 | 거제 지심도 동방 약 10m 앞 해상 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 문성호 기타, 어선, 2.95톤 | 1 | - |
| 36 | 10.19.10:10 | 독도 북동 89해리 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 제909주영호 울진, 어선, 62톤 | - | 1 |
| 37 | 10.31.5:41 | 원산안면대교 (영목항 남서 약 0.3해리) | 양호 | 접촉 | 푸른바다호 보령, 낚시어선, 9.77톤 | 3 | - |
| 38 | 11.9.18:04 | [내해]신안군 흑산도 북서방 17해리 | 양호 | 전복 | 제102해인호 기타, 어선, 35톤 | 1 | - |
| 39 | 11.14.18:07 | 인천시 옹진군 소연평도 남서방 23해리 해상 | 양호 | 침수 | 85대양호 인천, 어선, 12톤 | 2 | 2 |
| 40 | 11.15.08:55 | 인천광역시 옹진군 소령도 서방 약 2.3해리 해상 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 203대성호 목포, 어선, 12톤 | 1 | - |
| 41 | 11.17.05:24 | 보령시 오천면 삼시도 남서방 1해리 해상 | 양호 | 충돌 | 광해호 보령, 어선, 6.63톤 | 1 | - |
| 42 | 11.23.16:30 | 거제 삼성 조선소 제4안벽 북방 약 1,200m 해상 | 양호 | 충돌 | W-2 통영, 기타, 1.53톤 | 1 | - |
| 43 | 11.30.02:21 | 충남 태안군 우배도 남동방 2.5해리 해상 | 양호 | 전복 | 대양호 태안, 어선, 9.77톤 | 1 | 1 |
| 44 | 12.4.12:32 | 청산도 서방 2해리 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 해금호 완도, 어선, 9.77톤 | - | 1 |
| 45 | 12.5.10:51 | 군산 여청도 남서방 28해리 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 127대양호 부산, 어선, 339톤 | 1 | - |
| 46 | 12.8.16:00 | 여주시 삼산면 손죽도 북당 등대 앞 약 100m해상 | 저시정 | 침몰 | 진복호 여수, 기타, 1톤 | 1 | - |
| 47 | 12.20.07:15 | 독도 동방 146해리 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 제33영신호 울진, 어선, 89톤 | 1 | - |
| 48 | 12.21.15:52 | 나무섬 동방 2.6해리 태양호 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 태양호 부산, 어선, 3.55톤 | 1 | - |
| 49 | 12.21.21:10 | 신선대부두 매립지 501고려호 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 현대 3001호 부산, 예부선, 466톤 | - | 1 |
| 50 | 12.29.13:46 | 호미곶 북동 2해리 | 양호 | 작업 중 인명사상 | 창오호 포항, 어선, 3톤 | 1 | - |
| 51 | 12.29.19:45 | 제주항 북서 약 1.4해리 (33-32-49N 126-31-41E) | 풍랑주의보 | 전복 | 32명민호 제주, 어선, 39톤 | 6 | 1 |

4

수사

01. 해상범죄 현황
02. 살인사건 단속 현황
03. 절도사건 단속 현황
04. 폭행·상해 단속 현황
05. 사기·횡령·배임사건 단속 현황
06. 우리어선 불법어업 단속 현황
07. 고래 혼획·불법포획 처리 현황
08. 변사자 현황
09. 기소중지자(수배자) 현황
10. 마약사범 단속 현황
11. 불법조업 중국어선 단속 현황
12. 중국어선 단속 중 해경 인명피해 현황
13. 밀수사범 검거 실적
14. 밀입국(무사증 포함) 검거 실적
15. 밀항사범 검거 실적
16. 해상집단행동 발생 현황

01. 해상범죄 현황

(단위: 건, 명)

| 구분 | 발생건수 (건) | 검거 | | 검거율(%) | 조치 | | |
|------|-------------|--------|--------|--------|------|-----|-------|
| | | 건수(건) | 인원(명) | | 구속 | 불구속 | |
| 2015 | 총범죄 | 27,087 | 27,031 | 5,866 | 99.8 | 205 | 5,661 |
| | 형법범 | 4,530 | 4,515 | 1,670 | 99.7 | 81 | 1,589 |
| | 특별법범 | 22,557 | 22,516 | 4,196 | 99.8 | 124 | 4,072 |
| 2016 | 총범죄 | 30,415 | 30,040 | 6,706 | 98.8 | 177 | 6,529 |
| | 형법범 | 5,435 | 5,379 | 1,515 | 99.0 | 37 | 1,478 |
| | 특별법범 | 24,980 | 24,661 | 5,191 | 98.7 | 140 | 5,051 |
| 2017 | 총범죄 | 26,215 | 26,035 | 7,236 | 99.3 | 158 | 7,078 |
| | 형법범 | 3,301 | 3,182 | 1,716 | 96.3 | 48 | 1,668 |
| | 특별법범 | 22,914 | 22,853 | 5,520 | 99.7 | 110 | 5,410 |
| 2018 | 총범죄 | 38,487 | 38,168 | 7,882 | 99.2 | 156 | 7,726 |
| | 형법범 | 7,395 | 7,217 | 2,468 | 97.6 | 59 | 2,409 |
| | 특별법범 | 31,092 | 30,951 | 5,414 | 99.5 | 97 | 5,317 |
| 2019 | 총범죄 | 42,938 | 42,699 | 8,157 | 99.4 | 159 | 7,998 |
| | 형법범 | 4,042 | 3,865 | 2,427 | 95.6 | 47 | 2,380 |
| | 특별법범 | 38,896 | 38,834 | 5,730 | 99.8 | 112 | 5,618 |
| 2020 | 총범죄 | 45,598 | 45,160 | 7,907 | 99.0 | 135 | 7,788 |
| | 형법범 | 2,835 | 2,671 | 2,302 | 94.3 | 41 | 2,277 |
| | 특별법범 | 42,763 | 42,489 | 5,605 | 99.4 | 94 | 5,511 |

02. 살인사건 단속 현황

(단위: 건, 명)

| 구분 | 발생건수(건) | 검거 | | 조치 | |
|------|---------|-------|-------|-------|--------|
| | | 건수(건) | 인원(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 5 | 4 | 11 | 9 | 2 |
| 2016 | 7 | 6 | 6 | 6 | - |
| 2017 | 4 | 4 | 5 | 4 | 1 |
| 2018 | 6 | 5 | 6 | 3 | 3 |
| 2019 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| 2020 | 4 | 4 | 4 | 4 | - |

03. 절도사건 단속 현황

(단위: 건, 명)

| 구분 | 발생건수(건) | 검거 | | 조치 | |
|------|---------|-------|-------|-------|--------|
| | | 건수(건) | 인원(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 731 | 665 | 171 | 17 | 154 |
| 2016 | 169 | 124 | 182 | 5 | 177 |
| 2017 | 193 | 147 | 188 | 11 | 177 |
| 2018 | 200 | 133 | 199 | 4 | 195 |
| 2019 | 310 | 248 | 202 | 12 | 190 |
| 2020 | 200 | 134 | 230 | 14 | 216 |

04. 폭행·상해 단속 현황

(단위 : 건)

| 구분 | 발생건수(건) | 검거 | | 조치 | |
|------|---------|-------|-------|-------|--------|
| | | 건수(건) | 인원(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 286 | 285 | 369 | 8 | 361 |
| 2016 | 213 | 211 | 290 | 2 | 288 |
| 2017 | 243 | 237 | 281 | 1 | 280 |
| 2018 | 635 | 627 | 377 | 4 | 373 |
| 2019 | 275 | 263 | 337 | 2 | 335 |
| 2020 | 198 | 192 | 274 | 4 | 270 |

05. 사기 및 횡령·배임 단속현황

가. 사기 단속 현황

(단위 : 건, 명)

| 구분 | 발생건수(건) | 검거 | | 조치 | |
|------|---------|-------|-------|-------|--------|
| | | 건수(건) | 인원(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 1,653 | 1,745 | 273 | 5 | 268 |
| 2016 | 3,642 | 3,664 | 233 | 2 | 231 |
| 2017 | 534 | 502 | 297 | 6 | 291 |
| 2018 | 1,632 | 1,613 | 638 | 18 | 620 |
| 2019 | 1,150 | 1,100 | 755 | 14 | 741 |
| 2020 | 1,103 | 1,065 | 641 | 8 | 633 |

나. 횡령·배임 단속 현황

(단위 : 건, 명)

| 구분 | 발생건수(건) | 검거 | | 조치 | |
|------|---------|-------|-------|-------|--------|
| | | 건수(건) | 인원(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 150 | 149 | 64 | 1 | 63 |
| 2016 | 366 | 367 | 72 | 3 | 69 |
| 2017 | 173 | 173 | 84 | 1 | 83 |
| 2018 | 1,317 | 1,313 | 158 | 4 | 154 |
| 2019 | 662 | 658 | 154 | 3 | 151 |
| 2020 | 429 | 426 | 88 | 4 | 84 |

06. 우리어선 불법어업 단속 현황

(단위 : 건, 명)

| 구분 | 검거 | | 조치 | |
|------|-------|-------|-------|--------|
| | 건수(건) | 인원(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 3,127 | 1,045 | 6 | 1,039 |
| 2016 | 3,853 | 1,069 | 28 | 1,041 |
| 2017 | 2,920 | 1,103 | 6 | 1,097 |
| 2018 | 2,372 | 1,046 | 15 | 1,031 |
| 2019 | 4,147 | 1,280 | 23 | 1,257 |
| 2020 | 4,027 | 1,162 | 17 | 1,145 |

07. 고래 혼획·불법포획 검거 현황

(단위: 건)

| 구분 | | 발생 | | 검거 | | 처리 | |
|------|----|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | | 건수(건) | 고래(마리) | 건수(건) | 피의자(명) | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 계 | 1,436 | 2,199 | 10 | 19 | 6 | 13 |
| | 혼획 | 1,426 | 2,159 | - | - | - | - |
| | 포획 | 10 | 40 | 10 | 19 | 6 | 13 |
| 2016 | 계 | 1,014 | 1,271 | 1 | 4 | - | 4 |
| | 혼획 | 1,013 | 1,270 | - | - | - | - |
| | 포획 | 1 | 1 | 1 | 4 | - | 4 |
| 2017 | 계 | 1,040 | 1,177 | 2 | 24 | 5 | 19 |
| | 혼획 | 1,038 | 1,175 | - | - | - | - |
| | 포획 | 2 | 2 | 2 | 24 | 5 | 19 |
| 2018 | 계 | 844 | 1,290 | 3 | 14 | 7 | 7 |
| | 혼획 | 841 | 1,285 | - | - | - | - |
| | 포획 | 3 | 5 | 3 | 14 | 7 | 7 |
| 2019 | 계 | 1,824 | 1,967 | 9 | 38 | 12 | 26 |
| | 혼획 | 1,815 | 1,960 | - | - | - | - |
| | 포획 | 9 | 7 | 9 | 38 | 12 | 26 |
| 2020 | 계 | 784 | 1,366 | 5 | 37 | 8 | 29 |
| | 혼획 | 779 | 1,353 | - | - | - | - |
| | 포획 | 5 | 13 | 5 | 37 | 8 | 29 |

08. 번사자 현황

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 해난사고 | | | 본인 과실 | 자살 | 타살 | 병사 | 원인불명 | | 기타 | 수사중 |
|------|-----|------------------|----------|----------|----------|-----|----|----|----------------|----------|----|-----|
| | | 충돌 침몰 전복 등 | 자연 재해 | 안전 사고 | | | | | 신원 확인 불가 | 사인 불명 | | |
| 2015 | 633 | 46 | 3 | 122 | 216 | 89 | 6 | 48 | 14 | 89 | - | - |
| 2016 | 673 | 18 | - | 157 | 268 | 85 | 8 | 50 | 17 | 70 | - | - |
| 2017 | 636 | 43 | 1 | 118 | 260 | 102 | 3 | 76 | 12 | 21 | - | - |
| 2018 | 665 | 21 | 6 | 113 | 277 | 115 | 6 | 66 | 26 | 26 | 9 | - |
| 2019 | 623 | 31 | 3 | 104 | 193 | 100 | 0 | 57 | 13 | 82 | 40 | - |
| 2020 | 646 | 34 | 1 | 77 | 215 | 104 | 1 | 64 | 29 | 60 | 61 | - |

09. 기소중지자(수배자) 검거 현황

(단위: 명)

| 연도 | 구분 검거 총계 ①+② | 해경수배자 | | 조치 | | 타 기관 수배자검거(이첩)② |
|------|--------------------|-------|-----|-------|--------|--------------------|
| | | 발생 | 검거① | 구속(명) | 불구속(명) | |
| 2015 | 807 | 45 | 111 | 16 | 95 | 696 |
| 2016 | 485 | 56 | 70 | 9 | 61 | 415 |
| 2017 | 986 | 31 | 76 | 5 | 71 | 910 |
| 2018 | 752 | 121 | 92 | 16 | 75 | 660 |
| 2019 | 627 | 140 | 107 | 20 | 87 | 520 |
| 2020 | 524 | 126 | 67 | 13 | 54 | 457 |

10. 마약사범 단속 현황

(단위 : 건, 명)

| 구분 | 검거 | | 조치 | |
|------|-----|-----|-------|--------|
| | 건수 | 인원 | 구속(명) | 불구속(명) |
| 2015 | 3 | 2 | 2 | - |
| 2016 | 56 | 30 | 7 | 23 |
| 2017 | 60 | 38 | 7 | 31 |
| 2018 | 90 | 81 | 5 | 76 |
| 2019 | 173 | 164 | 19 | 145 |
| 2020 | 412 | 322 | 26 | 296 |

11. 불법조업 중국어선 단속 현황

(단위 : 척, 명, 원)

| 구분 | 나포(척) | | | | | 비고 (NLL) | 구속 인원 (명) | 담보금 부과액 (원) |
|------|-------|----------|------------|-----------|-------|----------|-----------|-------------|
| | 계 | 배타적 경제수역 | | | 영해 침범 | | | |
| | | 무허가 | 특정금지 (무허가) | 제한조건 위반 등 | | | | |
| 2015 | 378 | 69 | 17 | 281 | 11 | 26 | 86 | 238억 5,900만 |
| 2016 | 248 | 63 | 34 | 128 | 23 | 55 | 87 | 250억 2,900만 |
| 2017 | 160 | 19 | 10 | 122 | 9 | 17 | 48 | 130억 6,800만 |
| 2018 | 136 | 10 | 17 | 102 | 7 | 22 | 26 | 126억 3,500만 |
| 2019 | 115 | 10 | 5 | 91 | 9 | 14 | 26 | 91억 6,900만 |
| 2020 | 18 | 2 | 2 | 10 | 4 | 3 | 7 | 16억 1,000만 |

12. 중국어선 단속 중 해경 인명피해 현황

(단위 : 명)

| 구분 | 총계 | 사망 | 부상 |
|------|----|----|----|
| 2015 | 4 | - | 4 |
| 2016 | 2 | - | 2 |
| 2017 | - | - | - |
| 2018 | 2 | - | 2 |
| 2019 | 3 | - | 3 |
| 2020 | - | - | - |

13. 밀수사범 검거 실적

가. 총괄

(단위 : 건, 명)

| 구분 | 검거 | | 처리(명) | | |
|------|-------|-------|-------|-----|------|
| | 건수(건) | 인원(명) | 구속 | 불구속 | 이첩 등 |
| 계 | 146 | 198 | 9 | 178 | 11 |
| 2015 | - | - | - | - | - |
| 2016 | 12 | 42 | 1 | 41 | - |
| 2017 | 14 | 25 | 1 | 23 | 1 |
| 2018 | 17 | 26 | 1 | 24 | 1 |
| 2019 | 81 | 58 | 2 | 54 | 2 |
| 2020 | 22 | 47 | 4 | 36 | 7 |

나. 품목별

| 구분 | 농·수 축산물 | 의약품 | 담배 | 의류·기방 | 주류 | 식품류 | 기타 |
|------|---------|-----|----|-------|----|-----|----|
| 계 | 45 | 45 | 26 | 13 | 3 | 9 | 5 |
| 2015 | - | - | - | - | - | - | - |
| 2016 | 6 | 1 | 3 | - | - | - | 2 |
| 2017 | 5 | 2 | 2 | 1 | 1 | 3 | - |
| 2018 | 11 | 2 | 1 | - | 2 | 1 | - |
| 2019 | 22 | 38 | 15 | 3 | - | 3 | - |
| 2020 | 1 | 2 | 5 | 9 | - | 2 | 3 |

14. 밀입국(무사증 포함) 검거 실적

(단위: 건, 명)

| 구분 | 총계 | | 처리(명) | | |
|------|-------|-------|-------|-----|------|
| | 건수(건) | 건수(명) | 구속 | 불구속 | 이첩 등 |
| 계 | 86 | 230 | 167 | 37 | 26 |
| 2015 | 10 | 43 | 27 | 5 | 11 |
| 2016 | 14 | 30 | 25 | 5 | - |
| 2017 | 20 | 39 | 33 | 5 | 1 |
| 2018 | 20 | 56 | 34 | 15 | 7 |
| 2019 | 10 | 20 | 13 | 5 | 2 |
| 2020 | 12 | 42 | 35 | 2 | 5 |

15. 밀항사범 검거 실적

(단위: 건, 명)

| 구분 | 총계 | | 처리(명) | | |
|------|-------|-------|-------|-----|------|
| | 건수(건) | 인원(명) | 구속 | 불구속 | 이첩 등 |
| 계 | 13 | 19 | 3 | 13 | 3 |
| 2015 | 3 | 3 | - | 3 | - |
| 2016 | 4 | 4 | - | 2 | 2 |
| 2017 | - | - | - | - | - |
| 2018 | 1 | 4 | 1 | 3 | - |
| 2019 | 2 | 5 | 2 | 2 | 1 |
| 2020 | 3 | 3 | - | 3 | - |

16. 해상집단행동 발생 현황

가. 인원

(단위 : 명)

| | 계 | 어업권분쟁 | 규제완화 | 기타 |
|------|-------|-------|-------|-------|
| 2015 | 521 | 440 | 28 | 53 |
| 2016 | 221 | 100 | - | 121 |
| 2017 | 3,741 | 302 | 205 | 3,234 |
| 2018 | 1,491 | 100 | 1,300 | 91 |
| 2019 | 1,135 | 160 | 473 | 502 |
| 2020 | 1,635 | 1,116 | 480 | 39 |

나. 선박

(단위 : 척)

| | 계 | 어업권분쟁 | 규제완화 | 기타 |
|------|-----|-------|------|-----|
| 2015 | 293 | 254 | 18 | 21 |
| 2016 | 119 | 29 | - | 90 |
| 2017 | 916 | 295 | 151 | 470 |
| 2018 | 177 | 40 | 70 | 67 |
| 2019 | 250 | 40 | 152 | 58 |
| 2020 | 890 | 698 | 162 | 30 |

5

해양오염

- 01. 방재 장비·자재 보유 현황
- 02. 해양오염사고 발생 현황
- 03. 물질별 해양오염사고 현황
- 04. 방제조치 현황
- 05. 해양오염신고 실적
- 06. 해양오염행위 위반 현황
- 07. 선박·해양시설 지도점검
- 08. 해양오염비상계획서 검인 실적
- 09. 해양오염물질 감식·분석

01. 방재 장비·자재 보유 현황

(단위 : 척, 대, km, 톤, kl)

| 구분 | 방제선(척) | 회수기(대) | 오일펜스(km) | 유흡착재(톤) | 유처리제(kl) |
|------|--------|--------|----------|---------|----------|
| 2019 | 43 | 89 | 43 | 211 | 116 |
| 2020 | 43 | 89 | 45 | 212 | 125 |

02. 해양오염사고 발생 현황

가. 오염원별

(단위 : 건, kl)

| 구분 | 계 | 선박 | | | | | 육상 | 미상 | |
|------|---------|---------|---------|--------|-------|-------|--------|--------|-----|
| | | 소계 | 화물선 | 유조선 | 어선 | 기타선 | | | |
| 총계 | 건수 | 2,959 | 2,533 | 328 | 294 | 1,114 | 798 | 342 | 83 |
| | 유출량(kl) | 6141.4 | 4634.6 | 1796.2 | 332 | 480.7 | 2025.7 | 1500.2 | 6.6 |
| 2010 | 건수 | 329 | 285 | 33 | 37 | 140 | 75 | 40 | 4 |
| | 유출량(kl) | 601 | 585.6 | 82.1 | 148.6 | 130.5 | 224.4 | 14.2 | 1.2 |
| 2011 | 건수 | 287 | 231 | 39 | 25 | 97 | 70 | 46 | 10 |
| | 유출량(kl) | 369.1 | 202.4 | 60.3 | 1.4 | 52.0 | 88.7 | 166.2 | 0.5 |
| 2012 | 건수 | 253 | 222 | 48 | 32 | 66 | 76 | 26 | 5 |
| | 유출량(kl) | 418.7 | 383.3 | 221.9 | 1.0 | 5.6 | 154.8 | 34.6 | 0.8 |
| 2013 | 건수 | 252 | 202 | 26 | 12 | 77 | 87 | 42 | 8 |
| | 유출량(kl) | 635.0 | 474.3 | 438.9 | 2.9 | 17.8 | 14.7 | 160.6 | 0.1 |
| 2014 | 건수 | 215 | 165 | 21 | 30 | 54 | 60 | 33 | 17 |
| | 유출량(kl) | 2,001.4 | 1,095.8 | 785.7 | 38.4 | 41.3 | 230.4 | 904.8 | 0.8 |
| 2015 | 건수 | 250 | 214 | 21 | 25 | 91 | 77 | 19 | 17 |
| | 유출량(kl) | 439.5 | 433.8 | 96.8 | 9.8 | 21.8 | 305.4 | 4.7 | 1.0 |
| 2016 | 건수 | 264 | 233 | 35 | 24 | 109 | 66 | 27 | 3 |
| | 유출량(kl) | 277.7 | 197.7 | 49.1 | 2.3 | 25.6 | 120.7 | 79.8 | 0.2 |
| 2017 | 건수 | 271 | 238 | 25 | 22 | 115 | 76 | 25 | 8 |
| | 유출량(kl) | 229.9 | 184.3 | 2.3 | 88.5 | 37.4 | 56.1 | 45 | 0.6 |
| 2018 | 건수 | 288 | 253 | 30 | 31 | 126 | 66 | 33 | 2 |
| | 유출량(kl) | 250.9 | 211.7 | 46.0 | 7.5 | 73.7 | 84.5 | 39.1 | 0.1 |
| 2019 | 건수 | 296 | 263 | 27 | 32 | 136 | 68 | 29 | 4 |
| | 유출량(kl) | 147.9 | 124.6 | 8 | 13.2 | 49.8 | 53.6 | 22.9 | 0.4 |
| 2020 | 건수 | 254 | 227 | 23 | 24 | 103 | 77 | 22 | 5 |
| | 유출량(kl) | 770.3 | 741.1 | 5.1 | 18.4 | 25.2 | 692.4 | 28.3 | 0.9 |

나. 원인별

(단위 : 건, k)

| 구분 | | 계 | 해남 | 부주의 | 고의 | 파손 | 미상 |
|------|--------|---------|---------|-------|-------|-------|-----|
| 총계 | 건수 | 2,959 | 717 | 1,476 | 182 | 489 | 95 |
| | 유출량(k) | 6141.4 | 4872.2 | 606.9 | 213.9 | 441.4 | 7 |
| 2010 | 건수 | 329 | 67 | 195 | 26 | 34 | 7 |
| | 유출량(k) | 601 | 464.0 | 94.4 | 17.4 | 23.8 | 1.4 |
| 2011 | 건수 | 287 | 47 | 189 | 16 | 21 | 14 |
| | 유출량(k) | 369.1 | 175.8 | 87.4 | 103.9 | 1.4 | 0.6 |
| 2012 | 건수 | 253 | 33 | 171 | 12 | 27 | 10 |
| | 유출량(k) | 418.7 | 297.7 | 93.2 | 0.6 | 26.3 | 0.9 |
| 2013 | 건수 | 252 | 46 | 158 | 10 | 30 | 8 |
| | 유출량(k) | 635.0 | 463.2 | 164.0 | 1.7 | 6.0 | 0.1 |
| 2014 | 건수 | 215 | 35 | 124 | 10 | 29 | 17 |
| | 유출량(k) | 2,001.4 | 1,939.6 | 22.0 | 2.3 | 36.7 | 0.8 |
| 2015 | 건수 | 250 | 61 | 127 | 10 | 35 | 17 |
| | 유출량(k) | 439.5 | 208.7 | 26.6 | 1.7 | 201.5 | 1.0 |
| 2016 | 건수 | 264 | 80 | 122 | 17 | 42 | 3 |
| | 유출량(k) | 277.7 | 178.3 | 30.2 | 55.3 | 13.7 | 0.2 |
| 2017 | 건수 | 271 | 82 | 105 | 29 | 47 | 8 |
| | 유출량(k) | 229.9 | 169.7 | 32.7 | 11 | 15.9 | 0.6 |
| 2018 | 건수 | 288 | 84 | 102 | 30 | 70 | 2 |
| | 유출량(k) | 250.9 | 165.2 | 37.4 | 9.9 | 38.3 | 0.1 |
| 2019 | 건수 | 296 | 93 | 102 | 12 | 85 | 4 |
| | 유출량(k) | 147.9 | 100.5 | 7.7 | 7.1 | 32.2 | 0.4 |
| 2020 | 건수 | 254 | 89 | 81 | 10 | 69 | 5 |
| | 유출량(k) | 770.3 | 709.5 | 11.3 | 3 | 45.6 | 0.9 |

다. 해역별

(단위 : 건, kl)

| 구분 | 계 | 중부 | | | | 동해 | | | | 서해 | | | | 남해 | | | | 제주 | | | |
|------|---------|----------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|------|----------|--------|--------|-------|------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
| | | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 속초 | 동해 | 포항 | 울진 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 통영 | 창원 | 제주 | 서귀 | |
| 계 | 건수 | 2959 | 183 | 97 | 95 | 42 | 74 | 116 | 126 | 15 | 353 | 119 | 236 | 110 | 18 | 253 | 593 | 200 | 110 | 104 | 115 |
| | 유출량(kl) | 6,141.40 | 387.00 | 58.70 | 75.70 | 71.30 | 48.42 | 144.30 | 305.40 | 2.10 | 1,228.70 | 128.10 | 639.40 | 68.90 | 2.42 | 780.40 | 896.10 | 920.50 | 72.80 | 49.90 | 261.25 |
| 2010 | 건수 | 329 | 28 | - | 17 | - | 12 | 23 | 8 | - | 42 | 13 | 29 | 15 | - | 19 | 62 | 24 | - | 22 | 15 |
| | 유출량(kl) | 601 | 239.8 | - | 7.5 | - | 0.9 | 5.6 | 3.7 | - | 40.8 | 0.5 | 4.7 | 2.0 | - | 85.3 | 3.3 | 127.5 | - | 23.2 | 56.2 |
| 2011 | 건수 | 287 | 16 | 7 | 9 | - | 10 | 12 | 23 | - | 36 | 17 | 19 | 13 | - | 27 | 52 | 25 | - | 13 | 8 |
| | 유출량(kl) | 369.1 | 12.1 | 28.9 | 3.0 | - | 0.8 | 1.9 | 29.6 | - | 6.9 | 78.0 | 148.0 | 2.1 | - | 31.2 | 23.4 | 1.7 | - | 0.6 | 0.9 |
| 2012 | 건수 | 253 | 12 | 14 | 2 | - | 8 | 10 | 12 | - | 29 | 13 | 23 | 22 | - | 17 | 66 | 14 | - | 5 | 6 |
| | 유출량(kl) | 418.7 | 89.5 | 1.5 | 0.1 | - | 5.2 | 1.5 | 116.7 | - | 1.4 | 39.6 | 25.0 | 24.5 | - | 62.5 | 25.3 | 1.1 | - | 15.2 | 9.6 |
| 2013 | 건수 | 252 | 11 | 10 | 10 | - | 10 | 12 | 14 | - | 25 | 4 | 25 | 5 | - | 21 | 66 | 14 | 9 | 7 | 9 |
| | 유출량(kl) | 635.0 | 3.6 | 1.0 | 1.1 | - | 8.0 | 118.3 | 129.6 | - | 9.6 | 0.6 | 80.7 | 1.5 | - | 119.9 | 79.3 | 78.0 | 1.4 | 2.2 | 0.2 |
| 2014 | 건수 | 215 | 11 | 6 | 5 | 4 | 6 | 4 | 9 | - | 30 | 8 | 13 | 5 | - | 27 | 51 | 12 | 11 | 8 | 5 |
| | 유출량(kl) | 2,001.4 | 3.9 | 0.5 | 3.9 | 0.4 | 0.05 | 0.3 | 0.7 | - | 1,114.1 | 1.1 | 223.3 | 1.1 | - | 5.2 | 610.8 | 33.9 | 0.4 | 1.1 | 0.6 |
| 2015 | 건수 | 250 | 22 | 11 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6 | - | 24 | 5 | 19 | 10 | - | 29 | 51 | 22 | 15 | 7 | 13 |
| | 유출량(kl) | 439.5 | 5.1 | 10.0 | 8.3 | 0.2 | 1.6 | 0.1 | 2.4 | - | 6.6 | 0.1 | 13.9 | 26.1 | - | 203.7 | 7.1 | 3.4 | 53.9 | 2.2 | 94.8 |
| 2016 | 건수 | 264 | 7 | 9 | 11 | 11 | 7 | 11 | 7 | - | 30 | 14 | 15 | 9 | 4 | 19 | 47 | 18 | 18 | 8 | 19 |
| | 유출량(kl) | 277.7 | 0.2 | 0.7 | 3.6 | 20.6 | 8.6 | 0.4 | 5.4 | - | 5.4 | 0.4 | 4.6 | 3.1 | 0.3 | 126.6 | 45.3 | 3.5 | 1.9 | 0.6 | 46.5 |
| 2017 | 건수 | 271 | 19 | 10 | 8 | 11 | 6 | 7 | 10 | - | 28 | 11 | 32 | 5 | 2 | 19 | 41 | 20 | 13 | 13 | 16 |
| | 유출량(kl) | 229.9 | 6.9 | 10.2 | 2.6 | 0.6 | 0.9 | 4.9 | 7.5 | - | 3.6 | 1.2 | 67 | 0.6 | 0.1 | 89.6 | 24.9 | 1 | 1 | 0.3 | 7 |
| 2018 | 건수 | 288 | 20 | 9 | 14 | 6 | 1 | 11 | 9 | 9 | 40 | 12 | 28 | 8 | 3 | 25 | 51 | 16 | 13 | 3 | 10 |
| | 유출량(kl) | 250.9 | 14.9 | 1.3 | 44.7 | 48.7 | 0.1 | 1.3 | 1.9 | 1.7 | 5.9 | 0.5 | 20.3 | 1.6 | 0.1 | 11.9 | 25.2 | 29.4 | 10.1 | 3.6 | 27.7 |
| 2019 | 건수 | 296 | 20 | 12 | 4 | 3 | 5 | 11 | 13 | 4 | 46 | 10 | 13 | 8 | 7 | 21 | 60 | 18 | 18 | 10 | 13 |
| | 유출량(kl) | 147.9 | 3.5 | 0.7 | 0.2 | 0.3 | 22.1 | 2.3 | 3.8 | 0.1 | 23.8 | 0.6 | 13.2 | 1.3 | 1.9 | 4.5 | 39.4 | 8.9 | 3.4 | 0.2 | 17.7 |
| 2020 | 건수 | 254 | 17 | 9 | 11 | 3 | 5 | 11 | 15 | 2 | 23 | 12 | 20 | 10 | 2 | 29 | 46 | 17 | 13 | 8 | 1 |
| | 유출량(kl) | 770.3 | 7.5 | 3.9 | 0.7 | 0.5 | 0.17 | 7.7 | 4.1 | 0.3 | 10.6 | 5.5 | 38.7 | 5.0 | 0.02 | 40.0 | 12.1 | 632.1 | 0.7 | 0.7 | 0.05 |

라. 유출량별

(단위: 건, k)

| 구분 | | 계 | 1k미만 | 1k이상 10k미만 | 10k이상 30k미만 | 30k이상 100k미만 | 100k이상 |
|------|--------|---------|-------|---------------|----------------|-----------------|---------|
| 계 | 건수 | 2,959 | 2,706 | 174 | 41 | 26 | 12 |
| | 유출량(k) | 6141.4 | 224.7 | 535.2 | 718.9 | 1404.9 | 3257.7 |
| 2010 | 건수 | 329 | 295 | 21 | 8 | 4 | 1 |
| | 유출량(k) | 601.0 | 15.6 | 61.9 | 131.1 | 260.4 | 132 |
| 2011 | 건수 | 287 | 266 | 13 | 5 | 2 | 1 |
| | 유출량(k) | 369.1 | 22.4 | 32.9 | 98.5 | 115.3 | 100 |
| 2012 | 건수 | 253 | 226 | 17 | 6 | 3 | 1 |
| | 유출량(k) | 418.7 | 18.3 | 54.0 | 90.6 | 140.6 | 115.2 |
| 2013 | 건수 | 252 | 230 | 13 | 1 | 6 | 2 |
| | 유출량(k) | 635.0 | 15.0 | 39.2 | 14.3 | 319.3 | 247.2 |
| 2014 | 건수 | 215 | 196 | 10 | 1 | 3 | 5 |
| | 유출량(k) | 2,001.4 | 15.0 | 24.4 | 25.0 | 100.8 | 1,836.2 |
| 2015 | 건수 | 250 | 231 | 15 | 1 | 2 | 1 |
| | 유출량(k) | 439.5 | 21.6 | 48.3 | 25.3 | 146.3 | 198.0 |
| 2016 | 건수 | 264 | 245 | 14 | 1 | 4 | - |
| | 유출량(k) | 277.7 | 21.5 | 44.5 | 18.0 | 193.7 | - |
| 2017 | 건수 | 271 | 250 | 16 | 4 | 1 | - |
| | 유출량(k) | 229.9 | 21 | 58.6 | 62.3 | 88 | - |
| 2018 | 건수 | 288 | 259 | 22 | 6 | 1 | - |
| | 유출량(k) | 250.9 | 25.5 | 61.7 | 123.2 | 40.5 | - |
| 2019 | 건수 | 296 | 276 | 16 | 4 | - | - |
| | 유출량(k) | 147.9 | 23.7 | 54.7 | 69.5 | - | - |
| 2020 | 건수 | 254 | 232 | 17 | 4 | - | 1 |
| | 유출량(k) | 770.3 | 25.1 | 55.0 | 61.1 | - | 629.1 |

03. 물질별 해양오염사고 현황

가. 발생건수

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 기름 | | | | | 폐기물 | 유해물질 |
|------|-------|-------|-----|-----|------|-----|-----|------|
| | | 소계 | 중유 | 경유 | 선저폐수 | 기타유 | | |
| 총계 | 1,623 | 1,495 | 299 | 620 | 295 | 281 | 115 | 13 |
| 2015 | 250 | 229 | 53 | 82 | 47 | 47 | 18 | 3 |
| 2016 | 264 | 246 | 57 | 107 | 45 | 37 | 16 | 2 |
| 2017 | 271 | 249 | 54 | 99 | 52 | 44 | 21 | 1 |
| 2018 | 288 | 263 | 54 | 114 | 52 | 43 | 22 | 3 |
| 2019 | 296 | 274 | 39 | 116 | 56 | 63 | 20 | 2 |
| 2020 | 254 | 234 | 42 | 102 | 43 | 47 | 18 | 2 |

나. 유출량

(단위 : kℓ)

| 구분 | 계 | 기름 | | | | | 폐기물 | 유해물질 |
|------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| | | 소계 | 중유 | 경유 | 선저폐수 | 기타유 | | |
| 총계 | 2,140.8 | 1,799.9 | 469.2 | 959.9 | 234.6 | 136.2 | 137 | 203.9 |
| 2015 | 464.1 | 262.7 | 157.2 | 76.5 | 7.5 | 21.5 | 3.4 | 198.0 |
| 2016 | 277.7 | 246.9 | 113.3 | 62.7 | 66.5 | 4.4 | 30.7 | 0.1 |
| 2017 | 229.9 | 184.8 | 21.9 | 38.6 | 94.8 | 29.5 | 44.9 | 0.2 |
| 2018 | 250.9 | 217.4 | 98.6 | 70.3 | 31.6 | 16.9 | 31.8 | 1.7 |
| 2019 | 147.9 | 124.9 | 13.5 | 70.8 | 7.0 | 33.6 | 22.1 | 0.9 |
| 2020 | 770.3 | 763.2 | 64.7 | 641.0 | 27.2 | 30.3 | 4.1 | 3.0 |

04. 방제조치 현황

(단위 : 건, kl, 대, km, kg)

| 구분 | 방제조치 | | 유회수기 (대) | 오일펜스 (km) | 유흡착재 (kg) | 유처리제 (kl) |
|------|-------|---------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| | 건수 | 유출량(kl) | | | | |
| 총계 | 2,269 | 4,674.8 | 525 | 201.3 | 585,473 | 70.7 |
| 2010 | 247 | 538.7 | 45 | 15.5 | 23,489 | 8.5 |
| 2011 | 225 | 170.3 | 28 | 9.7 | 12,460 | 6.0 |
| 2012 | 194 | 365.0 | 53 | 16 | 24,022 | 11.6 |
| 2013 | 205 | 496.4 | 20 | 12.2 | 25,148 | 12.8 |
| 2014 | 176 | 1,997.4 | 207 | 58.1 | 208,085 | 9.6 |
| 2015 | 175 | 394.3 | 17 | 17.5 | 69,534 | 6.4 |
| 2016 | 195 | 95.0 | 23 | 13.1 | 54,129 | 3.5 |
| 2017 | 191 | 183.7 | 42 | 14.3 | 38,772 | 2.5 |
| 2018 | 214 | 184.6 | 47 | 13.3 | 52,612 | 4.2 |
| 2019 | 243 | 124.1 | 24 | 19.2 | 47,202 | 3.2 |
| 2020 | 204 | 125.3 | 19 | 12.4 | 30,020 | 2.4 |

05. 해양오염신고 실적

(단위: 건)

| | 계 | 중부 | | | | 동해 | | | | 서해 | | | | | 남해 | | | | 제주 | |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 인천 | 평택 | 태안 | 보령 | 속초 | 동해 | 포항 | 울진 | 여수 | 완도 | 목포 | 군산 | 부안 | 울산 | 부산 | 통영 | 창원 | 제주 | 서귀 |
| 계 | 6,724 | 332 | 225 | 185 | 152 | 234 | 299 | 231 | 65 | 771 | 210 | 533 | 140 | 63 | 439 | 983 | 474 | 576 | 435 | 377 |
| 2016 | 1,135 | 45 | 43 | 41 | 32 | 60 | 59 | 35 | - | 142 | 30 | 89 | 31 | 8 | 68 | 146 | 63 | 106 | 78 | 59 |
| 2017 | 1,216 | 69 | 36 | 23 | 47 | 47 | 48 | 71 | 3 | 143 | 45 | 102 | 28 | 4 | 85 | 113 | 88 | 87 | 89 | 88 |
| 2018 | 1,439 | 62 | 45 | 44 | 32 | 42 | 43 | 46 | 35 | 164 | 46 | 105 | 28 | 12 | 73 | 258 | 127 | 95 | 100 | 82 |
| 2019 | 1,528 | 84 | 61 | 30 | 15 | 53 | 75 | 41 | 16 | 188 | 48 | 129 | 33 | 24 | 108 | 205 | 109 | 147 | 87 | 75 |
| 2020 | 1,406 | 72 | 40 | 47 | 26 | 32 | 74 | 38 | 11 | 134 | 41 | 108 | 20 | 15 | 105 | 261 | 87 | 141 | 81 | 73 |

06. 해양오염행위 위반 현황

가. 대상별

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 선박(척) | | | | | 시설 | 미상 |
|------|-------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|----|
| | | 소계 | 유조선 | 화물선 | 어선 | 기타선* | | |
| 총계 | 8,192 | 4,377 | 745 | 435 | 1,256 | 1,941 | 3,776 | 39 |
| 2015 | 1,308 | 517 | 104 | 55 | 127 | 231 | 774 | 17 |
| 2016 | 1,574 | 877 | 139 | 112 | 234 | 392 | 694 | 3 |
| 2017 | 1,223 | 760 | 169 | 54 | 154 | 383 | 455 | 8 |
| 2018 | 1,392 | 803 | 140 | 95 | 234 | 334 | 587 | 2 |
| 2019 | 1,566 | 860 | 93 | 76 | 305 | 386 | 702 | 4 |
| 2020 | 1,129 | 560 | 100 | 43 | 202 | 215 | 564 | 5 |

* 기타선: 예인선, 부선, 관광선 등

나. 유형별

(단위: 건)

| 구분 | 계 | 오염행위 | 의무규정 위반 | 행정질서별 | 경고(행정지도) |
|------|-------|-------|---------|-------|----------|
| 총계 | 8,192 | 1,905 | 335 | 578 | 5,374 |
| 2015 | 1,308 | 284 | 20 | 87 | 917 |
| 2016 | 1,574 | 303 | 39 | 89 | 1,143 |
| 2017 | 1,223 | 322 | 83 | 113 | 705 |
| 2018 | 1,392 | 346 | 66 | 124 | 856 |
| 2019 | 1,566 | 353 | 59 | 94 | 1,060 |
| 2020 | 1,129 | 297 | 68 | 71 | 693 |

07. 선박·해양시설 지도점검

| 구분 | 계 | 선박(척) | | | | | 시설(개소) | | | |
|------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|----|
| | | 소계 | 유조선 | 화물선 | 어선 | 기타선 | 소계 | 해양 시설 | 방제·청소업 | 기타 |
| 총계 | 22,581 | 14,804 | 3,761 | 1,033 | 3,705 | 6,305 | 7,777 | 7,256 | 510 | 11 |
| 2015 | 3,484 | 2,181 | 664 | 209 | 437 | 871 | 1,303 | 1,214 | 87 | 2 |
| 2016 | 3,963 | 2,587 | 775 | 249 | 583 | 980 | 1,376 | 1,276 | 100 | - |
| 2017 | 3,852 | 2,463 | 721 | 118 | 491 | 1,133 | 1,389 | 1,303 | 86 | - |
| 2018 | 3,796 | 2,464 | 627 | 181 | 593 | 1,063 | 1,332 | 1,246 | 84 | 2 |
| 2019 | 4,100 | 2,813 | 521 | 146 | 798 | 1,348 | 1,287 | 1,202 | 78 | 7 |
| 2020 | 3,386 | 2,296 | 453 | 130 | 803 | 910 | 1,090 | 1,015 | 75 | - |

8. 해양오염비상계획서 검인 실적

(단위: 건)

| 구분 | 선박안전기술공단 | | | (사)한국선급 | | | 뷰로베리타스 | | | 해경청 |
|------|----------|-----|----|---------|-----|-----|--------|----|----|------|
| | 소계 | 신규 | 변경 | 소계 | 신규 | 변경 | 소계 | 신규 | 변경 | 해양시설 |
| 총계 | 181 | 136 | 45 | 781 | 618 | 163 | 10 | 10 | - | 475 |
| 2015 | 44 | 36 | 8 | 220 | 170 | 50 | - | - | - | 52 |
| 2016 | 39 | 28 | 11 | 221 | 170 | 51 | - | - | - | 83 |
| 2017 | 37 | 29 | 8 | 79 | 62 | 17 | - | - | - | 136 |
| 2018 | 29 | 15 | 14 | 91 | 68 | 23 | 4 | 4 | - | 83 |
| 2019 | 12 | 10 | 2 | 84 | 69 | 15 | 4 | 4 | - | 72 |
| 2020 | 20 | 18 | 2 | 86 | 79 | 7 | 2 | 2 | - | 49 |

9. 해양오염물질 감식·분석

(단위: 건, 점)

| 구분 | 건수 | 시료수 |
|------|-------|--------|
| 총계 | 1,563 | 12,155 |
| 2015 | 178 | 1,969 |
| 2016 | 225 | 1,499 |
| 2017 | 281 | 2,579 |
| 2018 | 331 | 2,346 |
| 2019 | 303 | 2,253 |
| 2020 | 245 | 1,509 |

6

장비

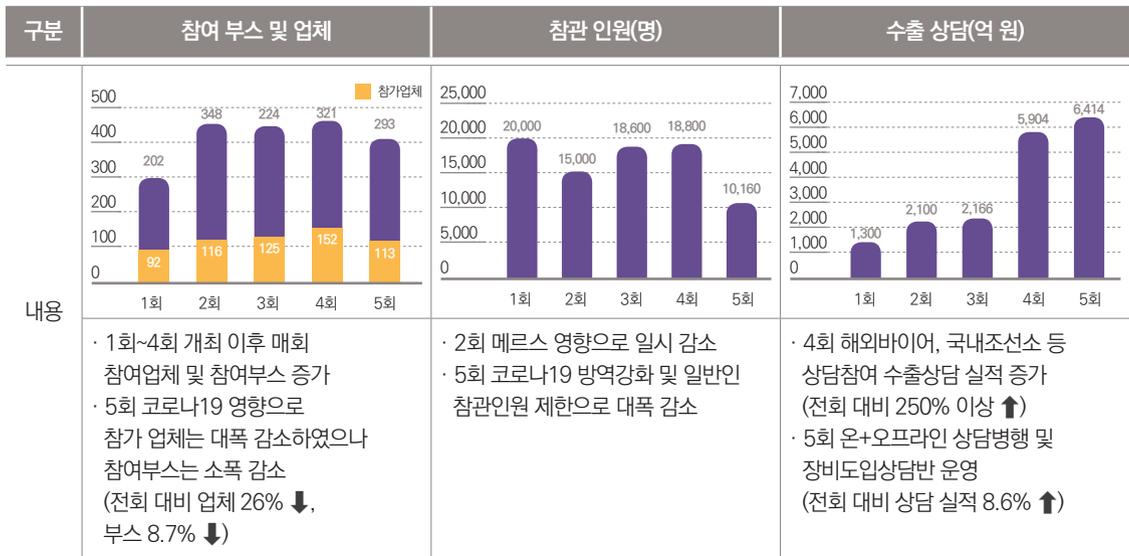
01. 함정 보유 현황
02. 박람회 추진성과
03. 유류 사용량
04. 유류예산 집행 현황
05. 유류바지 현황
06. 항공기 보유 현황
07. 항공기 정비 현황
08. 항공 인력 현황
09. 종계도 위성조난시스템 구축 현황
10. 항공기 인명구조·응급환자 후송 실적

01. 함정 보유 현황

(단위: 척)

| 구분 | 계 | 경비함정 | | | | | | | | | 특수함정 ※ 바다로함(3011), 잠수지원함(D-01) 포함 | | | | | | | | |
|------|-----|------|------|------|------|-----|-----|-----|------------|----|--------------------------------------|-------|-----|-----|-----|-------|-----|-------|-------|
| | | 대형 | | | | 중형 | | | 소형 | | 형기정 | 연안구조정 | 방제정 | 소방정 | 예인정 | 공기부양정 | 훈련함 | 잠수지원함 | 특수기동정 |
| | | 5000 | 3000 | 1500 | 1000 | 500 | 300 | 250 | 100 200 | 50 | | | | | | | | | |
| 2009 | 283 | 1 | 7 | 10 | 8 | 10 | 12 | 17 | 28 | 82 | 20 | 53 | 24 | 1 | 4 | 6 | - | - | - |
| 2010 | 288 | 1 | 9 | 11 | 8 | 13 | 14 | 12 | 28 | 82 | 20 | 53 | 26 | 1 | 4 | 6 | - | - | - |
| 2011 | 291 | 1 | 9 | 12 | 8 | 14 | 17 | 8 | 28 | 82 | 20 | 53 | 27 | 1 | 4 | 7 | - | - | - |
| 2012 | 301 | 1 | 10 | 12 | 9 | 15 | 19 | 5 | 28 | 82 | 20 | 53 | 33 | 1 | 4 | 8 | 1 | - | - |
| 2013 | 302 | 1 | 10 | 12 | 9 | 15 | 21 | 3 | 28 | 82 | 20 | 53 | 35 | 1 | 4 | 7 | 1 | - | - |
| 2014 | 306 | 1 | 10 | 12 | 9 | 15 | 22 | 2 | 28 | 82 | 20 | 52 | 36 | 1 | 7 | 8 | 1 | - | - |
| 2015 | 307 | 1 | 12 | 12 | 9 | 15 | 22 | 2 | 28 | 82 | 20 | 50 | 37 | 1 | 7 | 8 | 1 | - | - |
| 2016 | 314 | 2 | 12 | 12 | 9 | 15 | 22 | 2 | 28 | 82 | 20 | 56 | 37 | 1 | 7 | 8 | 1 | - | - |
| 2017 | 328 | 2 | 12 | 12 | 9 | 15 | 22 | 2 | 28 | 82 | 20 | 68 | 39 | 1 | 7 | 8 | 1 | - | - |
| 2018 | 331 | 2 | 12 | 12 | 9 | 15 | 22 | 2 | 28 | 82 | 18 | 69 | 42 | 1 | 7 | 8 | 1 | 1 | - |
| 2019 | 352 | 2 | 12 | 12 | 9 | 21 | 20 | - | 28 | 82 | 20 | 83 | 43 | 1 | 7 | 8 | 1 | 1 | 2 |
| 2020 | 352 | 2 | 12 | 11 | 9 | 23 | 19 | - | 28 | 82 | 20 | 83 | 43 | 1 | 7 | 8 | 1 | 1 | 2 |

02. 박람회 추진성과



03. 유류 사용량

가. 총괄

(단위 : kℓ)

| 구분 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 사용량 | 73,152 | 67,583 | 66,368 | 71,719 | 80,810 | 82,338 |

나. 유류사용량 세부 현황(2020년)

(집행단가 : 1,049원)

| 구분 | 톤급별 | 월간 | | 연간 | |
|-----|----------|--------|----------|--------|----------|
| | | 물량(kℓ) | 금액(백만 원) | 물량(kℓ) | 금액(백만 원) |
| 대형 | 5000톤급 | 305 | 320 | 3,664 | 3,844 |
| | 3000톤급 | 1,377 | 1,445 | 16,524 | 17,334 |
| | 1500톤급 | 1,061 | 1,113 | 12,728 | 13,352 |
| | 1000톤급 | 700 | 734 | 8,403 | 8,815 |
| 중형 | 500톤급 | 1,088 | 1,141 | 13,063 | 13,703 |
| | 300톤급 | 609 | 639 | 7,309 | 7,667 |
| | 200톤급 | 18 | 19 | 214 | 225 |
| 소형 | 100톤 | 249 | 261 | 2,993 | 3,140 |
| | 50톤 | 742 | 778 | 8,905 | 9,341 |
| | 형사기동정 | 93 | 98 | 1,110 | 1,164 |
| 특수정 | 방제정 | 141 | 148 | 1,691 | 1,774 |
| | 연안구조장비 | 44 | 46 | 530 | 556 |
| | 신형 연안구조정 | 181 | 190 | 2,168 | 2,274 |
| | 화학방제함 | 19 | 20 | 223 | 234 |
| | 예인정 | 12 | 13 | 142 | 149 |
| | 소방정 | 8 | 8 | 96 | 101 |
| | 공기부양정 | 10 | 11 | 117 | 123 |
| | 바다로함 | 55 | 58 | 657 | 689 |
| | 잠수지원정 | 8 | 8 | 96 | 101 |

04. 유류예산 집행 현황

(단위 : 백만 원)

| 구분 | 예산액 | 이·전용 | 예비비 | 예산현액 | 집행액 | 불용액 | 불용율(%) |
|------|--------|-------|-----|---------|---------|-----|--------|
| 2017 | 75,651 | - | - | 75,651 | 75,514 | 137 | 0.1 |
| 2018 | 83,673 | - | - | 83,673 | 83,671 | 2 | 0.01 |
| 2019 | 95,558 | 9,091 | - | 104,649 | 104,649 | - | - |
| 2020 | 86,730 | 700 | - | 87,430 | 87,430 | - | - |

05. 유류바지 현황

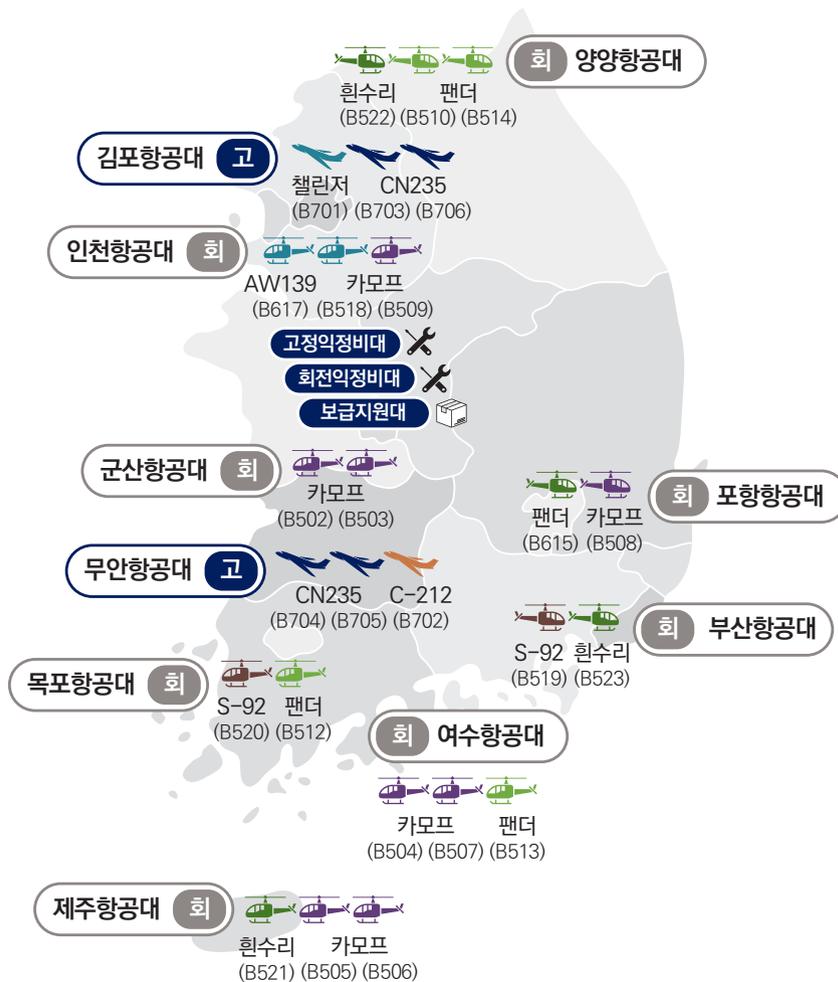
| 해경서별 | 선명 | 배치지역 | 톤수 | 병참 | |
|------|-------|------|---------|------------|-------|
| | | | | 경유(ℓ) | 청수(톤) |
| 계 | 19척 | - | 12,360톤 | 10,742,000 | 3,050 |
| 부산 | 바지 33 | 전용부두 | 600톤 | 533,000 | 174 |
| 인천 | 바지 20 | 전용부두 | 600톤 | 525,000 | 174 |
| 속초 | 바지 36 | 전용부두 | 480톤 | 440,000 | 150 |
| 동해 | 바지 17 | 전용부두 | 1,000톤 | 886,000 | 220 |
| 태안 | 바지 23 | 전용부두 | 1,000톤 | 850,000 | 220 |
| 보령 | 바지 30 | 전용부두 | 100톤 | 81,000 | 35 |
| 군산 | 바지 35 | 전용부두 | 1,000톤 | 886,000 | 220 |
| 목포 | 바지 39 | 전용부두 | 1,000톤 | 856,000 | 220 |
| 완도 | 바지 37 | 전용부두 | 480톤 | 440,000 | 150 |
| 여수 | 바지 32 | 전용부두 | 1,000톤 | 886,000 | 220 |
| 울진 | 바지 27 | 전용부두 | 600톤 | 525,000 | 174 |
| 포항 | 바지 22 | 전용부두 | 1,000톤 | 886,000 | 210 |
| 울산 | 바지 16 | 전용부두 | 1,000톤 | 850,000 | 220 |
| | 바지 29 | 전용부두 | 100톤 | 계류용 | 30 |
| 통영 | 바지 18 | 전용부두 | 1,000톤 | 886,000 | 220 |
| 부안 | 바지 26 | 전용부두 | 100톤 | 81,000 | 30 |
| 창원 | 바지 21 | 전용부두 | 600톤 | 525,000 | 174 |
| 제주 | 바지 28 | 전용부두 | 100톤 | 81,000 | 35 |
| 서귀포 | 바지 31 | 전용부두 | 600톤 | 525,000 | 174 |

06. 항공기 보유 현황

가. 항공기 보유 : 24대(고정익 6대, 회전익 18대)

| 구분 | 중부청 (6) | | 서해청 (10) | | | | 남해청 (2) | 동해청 (5) | | 제주청 (3) |
|-----------|------------------|------------------|--------------------|----------------|-------|---------------|-----------------|---------------|---------------|----------------|
| | 김포 | 인천 | 무안 | 목포 | 군산 | 여수 | 부산 | 강릉 | 포항 | 제주 |
| 고정익 (6대) | 챌린저 1 CN235 2 | - | C-212 1 CN235 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| 회전익 (20대) | - | AW139 2 카모프 1 | - | S-92 1 팬더 1 | 카모프 2 | 카모프 2 팬더 1 | S-92 1 흰수리 1 | 팬더 2 흰수리 1 | 카모프 1 팬더 1 | 카모프 2 흰수리 1 |

나. 항공기 배치 현황



07. 항공기 정비 현황

가. 연도별 항공기 정비 현황

(단위 : 회)

| 연도 | 계 | 비행기(6대) | | | 헬기(18대) | | | | | |
|------|-----|----------------|---------------|-------------|-------------|------------|----------------|---------------|--------------|-------------|
| | | CN-235 (4대) | C-212 (1대) | 챌린저 (1대) | 카모프 (8대) | 팬더 (5대) | AW-139 (2대) | 벨-412 (1대) | S-92 (2대) | 흰수리 (2대) |
| 2016 | 140 | 25 | 8 | 5 | 32 | 36 | 15 | 11 | 8 | - |
| 2017 | 143 | 25 | 5 | 5 | 45 | 37 | 9 | 8 | 9 | - |
| 2018 | 216 | 30 | 4 | 6 | 51 | 64 | 19 | 10 | 32 | - |
| 2019 | 260 | 111 | 36 | 7 | 24 | 38 | 13 | 4 | 27 | - |
| 2020 | 296 | 94 | 26 | 7 | 44 | 47 | 13 | 4 | 31 | 30 |

나. 최근 5년간 헬기 고장 현황

(단위 : 회)

| 연번 | 기종 | 대수 | 고장현황 | | | | |
|----|----------|----|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
| 1 | BELL-412 | 1 | 1 | 1 | - | - | - |
| 2 | 카모프 | 8 | 6 | 8 | 9 | 4 | 12 |
| 3 | 팬더 | 5 | 4 | 5 | 5 | 6 | 4 |
| 4 | AW-139 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| 5 | S-92 | 2 | - | 2 | 1 | 5 | 5 |
| 6 | 흰수리 | 2 | - | - | - | - | 4 |

다. 최근 5년간 헬기 수리비 현황

(단위 : 백만 원)

| 연도 | BELL-412 | 카모프 | 팬더 | AW-139 | S-92 | 흰수리 |
|------|----------|-------|-------|--------|-------|--------|
| 2016 | 397 | 7,004 | 1,861 | 782 | 743 | - |
| 2017 | 300 | 5,914 | 3,975 | 1,042 | 140 | - |
| 2018 | 50 | 4,584 | 5,476 | 526 | 521 | - |
| 2019 | 780 | 6,818 | 3,749 | 874 | 1,216 | - |
| 2020 | 796 | 6,821 | 1,814 | 1,173 | 1,179 | 하자보증기간 |

08. 항공 인력 현황

(단위: 명)

| 구분 | 계 | 본청 | 중부 | | | | | | | 서해 | | | | | 남해 | | 동해 | | 제주 | | |
|-----------|----|-----|---------|-----------|-----------|------------|------------|-----------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|-----------|---------|-----------|----|
| | | | 항공 단 | 김포 (고) | 인천 (회) | 정비 대(회) | 정비 대(고) | 보급 지원대 | 항공 단 | 무안 (고) | 여수 (회) | 목포 (회) | 군산 (회) | 항공 단 | 부산 (회) | 항공 단 | 양양 (회) | 포항 (회) | 항공 단 | 제주 (회) | |
| 계 | 현원 | 457 | 24 | 3 | 46 | 40 | 16 | 8 | 4 | 5 | 43 | 38 | 39 | 33 | 3 | 40 | 3 | 38 | 32 | 4 | 38 |
| | 정원 | 512 | 19 | 3 | 40 | 43 | 22 | 9 | 4 | 4 | 40 | 46 | 46 | 40 | 2 | 46 | 2 | 55 | 40 | 2 | 49 |
| 조종사 | 현원 | 127 | 9 | 1 | 22 | 10 | - | - | - | - | 21 | 9 | 10 | 9 | 1 | 9 | - | 9 | 7 | 1 | 9 |
| | 정원 | 154 | - | - | 19 | 16 | - | - | - | - | 19 | 16 | 13 | 13 | - | 13 | - | 16 | 13 | - | 16 |
| 정비사 | 현원 | 125 | 8 | - | 12 | 9 | 16 | 8 | 4 | - | 13 | 8 | 8 | 6 | - | 8 | - | 10 | 7 | - | 8 |
| | 정원 | 134 | - | - | 12 | 9 | 22 | 9 | 4 | - | 12 | 9 | 9 | 9 | - | 9 | - | 12 | 9 | - | 9 |
| 전담사 | 현원 | 76 | 3 | - | 12 | 6 | - | - | - | - | 9 | 6 | 6 | 6 | - | 7 | - | 6 | 6 | - | 9 |
| | 정원 | 66 | - | - | 9 | 6 | - | - | - | - | 9 | 6 | 6 | 6 | - | 6 | - | 6 | 6 | - | 6 |
| 관제사 | 현원 | 6 | 1 | - | - | 1 | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - |
| | 정원 | 6 | - | - | - | - | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - |
| 운항 관리사 | 현원 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | 정원 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 특임 * | 현원 | 104 | - | - | - | 13 | - | - | - | - | 12 | 15 | 12 | - | 16 | - | 12 | 12 | - | 12 | |
| | 정원 | 120 | - | - | - | 12 | - | - | - | - | 12 | 18 | 12 | - | 18 | - | 18 | 12 | - | 18 | |
| 행정 | 현원 | 18 | 3 | 2 | - | - | - | - | - | 5 | - | - | - | - | 2 | - | 3 | - | - | 3 | - |
| | 정원 | 32 | 19 | 3 | - | - | - | - | - | 4 | - | - | - | - | 2 | - | 2 | - | - | 2 | - |

09. 중계도 위성조난시스템 구축 현황

가. 중계도 위성조난시스템 구축

| 중계도 위성조난신호 처리기 | 중계도 위성조난신호 수신기 안테나 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • (사업기간) 2015.11.26. ~ 12.29.(35일간) • (계약금액) 233백만 원 • (사업 내용) 중계도 위성조난신호 처리기(MEOMCC) 구매 설치 | <ul style="list-style-type: none"> • (사업기간) 1차- 2016.7.7. ~ 10.5.(90일간) 2차- 2019.9.14. ~ 2020.1.31.(150일간) • (계약금액) 1차- 3,357백만 원(임차 사업) 2차- 2,199백만 원 • (사업 내용) <ul style="list-style-type: none"> - 중계도 위성조난신호 수신 안테나 6기 설치 - 중계도 위성조난신호 처리기 간 시스템 연동 - 지역본부단말기(RCC) 시스템 1식 설치 |

나. 위성조난시스템 구축 현황

(단위 : 대)

| 단위 \ 구분 | 위성 조난신호 수신기 | 위성 조난신호처리기 | 지역본부 단말기 |
|---------|-------------|------------|----------|
| 대 | 6 | 2 | 4 |

다. 위성조난신호기 조난 접수 현황(최근 5년간)

(단위 : 건)

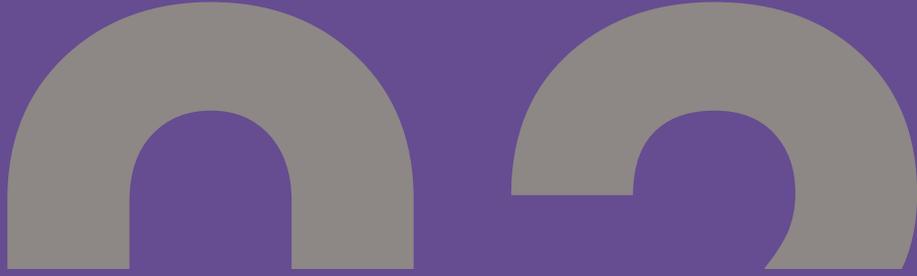
| 구분 | 계 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------|-----|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 계(건) | 814 | 172 | 162 | 129 | 158 | 193 |
| 실제조난(건) | 35 | 7 | 10 | 5 | 5 | 8 |
| 오발신 (건/백분율) | 779 | 165 (95.9%) | 152 (93.8%) | 124 (96.1%) | 153 (96.8%) | 185 (95.8%) |

10. 항공기 인명구조·응급환자 후송 실적

(단위 : 명)

| 구분 | 계 | 2016년 | 2017년 | 2018년 | 2019년 | 2020년 |
|----|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 인원 | 698 | 110 | 119 | 148 | 155 | 166 |

CHAPTER



해양경찰 연혁



**해양경찰대/
해양경비대**
【내무부/상공부】
(1953~1991)

| | |
|---------------|--|
| 1953. 12. 1. | <ul style="list-style-type: none"> • 내무부 치안국 소속 해양경찰대 신설 • 해양경찰대장 소속 하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 (7개 기지대) |
| 1953. 12. 14. | <ul style="list-style-type: none"> • 「해양경찰대편성령」 제정 • 내무부 치안국 소속 해양경찰대 설치 |
| 1953. 12. 16. | <ul style="list-style-type: none"> • 「해양경찰대편성령시행규칙」 제정 • 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치 • 해양경찰대장 소속하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치(기지대 7) |
| 1953. 12. 23. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 창설(발대식) / 부산시 중구 중앙동 |
| 1954. 6. 26. | <ul style="list-style-type: none"> • 참모장 폐지, 통신참모 신설 |
| 1955. 2. 7. | <ul style="list-style-type: none"> • 상공부 해무청 소속 해양경비대로 변경 |
| 1956. 7. 23. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경비대사령부로 변경, 참모장·감찰관 신설 • 부산기지대 폐지(기지대 6) |
| 1957. 11. 6. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경비대로 변경 • 인천·군산·포항·목호기지대 폐지(기지대 2) |
| 1962. 5. 5. | <ul style="list-style-type: none"> • 내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경, • 경무과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설(4과 1대) |
| 1962. 10. 15. | <ul style="list-style-type: none"> • 인천·군산·포항·목호·여수기지대 설치(기지대 7) |
| 1963. 2. 5. | <ul style="list-style-type: none"> • 항공대 폐지 |
| 1964. 2. 22. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 청사를 부산시 동구 대청동으로 신축 이전 |
| 1969. 7. 18. | <ul style="list-style-type: none"> • 속초·연평기지대 설치(기지대 9) |
| 1969. 9. 20. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 정보수사과 신설 - 5과 |
| 1971. 7. 14. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 교육대 신설 - 5과 1대 |
| 1972. 5. 6. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 기지대 명칭을 지구해양경찰대로 변경 |
| 1972. 6. 2. | <ul style="list-style-type: none"> • 지구해양경찰대 경무과·경비통신과·정보수사과 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지 |
| 1974. 12. 24. | <ul style="list-style-type: none"> • 내무부 치안국을 치안본부로 변경 |
| 1975. 5. 30. | <ul style="list-style-type: none"> • 정비과를 정비보급과로 변경 • 해양경찰대 정비보급과 "수리소"로 개칭 |

해양경찰청

【경찰청】

(1991~1996)

| | |
|---------------|--|
| 1978. 8. 9. | <ul style="list-style-type: none"> • 내무부 해양경찰대로 변경, 관리부·경비부·해양오염관리관 신설 • 기획감사과 신설, 부대장·교육대 폐지(2부 1관 6과) • 지구해양경찰대에 해상공해과 신설 |
| 1979. 10. 12. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 청사를 인천시 중구 북성동으로 신축 이전 |
| 1980. 11. 14. | <ul style="list-style-type: none"> • 목호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 명칭 변경 |
| 1982. 5. 14. | <ul style="list-style-type: none"> • 충무지구해양경찰대 신설(지구해양경찰대 10) |
| 1984. 1. 1. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰대 정비보급과 “수리창” 설치 |
| 1984. 1. 21. | <ul style="list-style-type: none"> • 부산·인천·속초·목포지구해양경찰대에 정비보급과 신설 |
| 1988. 12. 20. | <ul style="list-style-type: none"> • 안흥지구해양경찰대 신설, 거진·울산·서귀포·마산지대 신설 (지구해양경찰대 11, 지대 4) |
| 1990. 7. 19. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양오염관리관을 해양오염관리부로 변경, 감시과·방제과·시험 연구과 신설, 정비창 신설, 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과, 해난구조대 신설 - 3부 10과 1창 1대 • 해양경찰대 관리부 “정비창”으로 변경 |
| 1991. 7. 23. | <ul style="list-style-type: none"> • 경찰청소속 해양경찰청으로 변경, 정보수사부 신설, 관리부를 경무부로 변경, 전산담당관 신설, 해난구조대를 구난과로 변경, 정비창을 청장 보좌기관으로 변경(4부 11과 1창 1담당관) • 지구해양경찰대를 해양경찰서로, 지대를 해양경찰지서로 변경 |
| 1991. 7. 31. | <ul style="list-style-type: none"> • 완도지서 신설(지서 6) |
| 1992. 10. 17. | <ul style="list-style-type: none"> • 울산해양경찰서 신설(해양경찰서 12) |
| 1992. 12. 4. | <ul style="list-style-type: none"> • 삼천포·거문도·대천지서 신설(지서 9) |
| 1995. 1. 1. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰지서 32개소 신설(지서 41) |
| 1995. 9. 22. | <ul style="list-style-type: none"> • 공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경(4부 11과 2담당관) • 정비창을 해양경찰청 부속기관으로 변경, 창장밑에 총무과·공무과·기관과 |
| 1996. 1. 3. | <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰지서 11개소 신설(지서 52) |

해양경찰청

【해양수산부】

(1996~2008)

-
1996. 8. 8. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 제정(대통령령 제15136호)**
- 해양수산부 외청으로 독립, 기동방제관·감사담당관·해상안전과·외사과 신설, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비구난국으로, 정보 수사부를 정보수사국으로, 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경, 정비보급과를 장비관리과로, 시험연구과를 분석과로, 경비과와 구난과를 통합하여 경비구난과로, 기획감사과를 기획과로 변경(4국 1관 12과 3담당관)
 - 12개 해양경찰서 해상안전과 신설(해양경찰서 12, 과 79, 지서 52)
-
1997. 6. 25. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제15401호)**
- 예산담당관, 교육담당관 신설(4국 1관 12과 5담당관)
-
1998. 2. 28. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제50호)**
- 장비과를 장비1과, 장비2과로 분과, 전산담당관(폐지)·통신과를 통합 전산통신과로 변경 (4국 1관 13과 4담당관)
-
1998. 12. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제87호)**
- 7개 해양경찰서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해양경찰서 전산통신과와 경비구난과 통합, 4개 해양경찰서 정보수사과를 수사과·정보과 분리(해양경찰서 12, 과 73, 지서 62)
-
1999. 5. 24. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16363호)**
- 차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비1과를 장비과로, 장비2과를 조함과로, 예산담당관을 예산과로, 교육담당관을 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경(차장 4국 15과 2담당관)
 - 정비창 7과에서 5과로 감축(총무·공무·기관·선체·전기전자과)
-
1999. 10. 22. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16640호)**
- 평택지서 신설(해양경찰서 12, 과 73, 지서 63)
-
2000. 1. 1. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16640호)**
- 정비창 책임운영기관 시행
-
2001. 6. 1. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16640호)**
- 해양경찰지서 6개소 신설(해양경찰서 12, 과 73, 지서 69)
-
2002. 7. 8. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제17661호)**
- 완도해양경찰서 신설(해양경찰서 13, 과 78, 파출소 69)
 - 지서를 파출소로 변경하고 직제상 출장소 설치근거 마련
-
2004. 1. 29. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18260호)**
- 해양경찰청의 소속기관으로 해양경찰학교를 신설, 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경하고, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관, 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및 조함과는 조함장비과로 통합(차장 4국 14과 2담당관)
-
2004. 12. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18657호)**
- 정보화담당관 신설, 구난통신과 업무중 정보화관련 사무를 삭제함 (차장 4국 14과 3담당관)
-
2005. 3. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18774호)**
- 공보담당관을 정책홍보담당관으로, 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편하고, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설 (차장 4국 16과 3담당관 1단)

-
2005. 7. 22. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18962호)**
- 해양경찰청장 직급을 차안정감에서 차안총감으로, 차장의 직급을 차안감에서 차안정감으로 상향 조정하고, 정책홍보관리관 및 국제협력관을 신설하며, 경무기획국을 장비기술국으로 개편(차장 6국<관> 16과 3담당관 1단)
-
2006. 2. 22. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19350호)**
- 인천·목포·부산·동해지방해양경찰본부 신설(4개 지방본부)
-
2006. 3. 28. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 334호)**
- 해양경찰청 차안상황담당관 신설 - 차장 6국(관) 14과 7담당관 3단
 - 지방해양경찰본부 하부조직(3과 2단 1대)으로 혁신경무과, 경비 안전과, 정보수사과, 항공단, 특공대 및 기동방제단을 둠(4개 지방 본부, 24과<단·대>)
-
2006. 6. 30. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19596호)**
- 고위공무원단제도의 도입에 따라 해양오염관리국장 직급을 변경 (2급 또는 3급 → 고위공무원단)
-
2006. 11. 9. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19729호)**
- 동해·목포·부산지방해양경찰본부를 각각 동해·서해·남해지방해양경찰청으로 확대·개편하고, 인천지방해양 경찰본부를 폐지하며, 인천해양경찰서를 분청 직할해양경찰서로 개편
-
2006. 11. 30. **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(해양수산부령 제347호)**
- 해양경찰청 차안상황담당관 폐지(차장 6국<관> 14과 6담당관 3단)
 - 지방해양경찰청 하부조직(4과 1단 1대)으로 경무기획과, 경비구난과, 정보수사과, 해양오염관리과, 항공단 및 특공대를 둠(3개 지방해양경찰청, 18과<단·대>)
 - 속초·동해·포항·완도·태안해양경찰서 정보수사과를 정보과 및 수사과로 분과 (해양경찰서13, 과83, 파출소74)
-
2007. 3. 22. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19940호)**
- 해양경찰청 부속기관으로 해양경찰연구개발센터(長 : 4급) 신설
 - '07년 소요정원 101명 증원(경정1, 경감3, 경위5, 경사28, 경장27, 순경32, 7급 3, 8급 2) 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 368호)
 - 시험연구과 폐지(차장 6국<관> 13과 6담당관 3단)
 - 해양경찰연구개발센터에 기획관리과, 장비개발연구팀, 과학수사 연구팀, 유출유분석팀 및 배출물연구팀을 둠(1과 4팀)
-
2007. 5. 4. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 371호)**
- 총액인건비제도의 시행에 따라 8개 해양경찰서(속초·포항·울산·완도·군산·태안·통영·여수) 장비관리과 신설(13개 해양경찰서, 91과 74개 파출소)
-
2007. 8. 22. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20236호)**
- 대변인제도 도입에 따라 정책홍보관리관이 대변인을 겸임
-

해양경찰청
【국토해양부】
 (2008~2013)

-
2007. 9. 14. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20274호)**
- '07년 소요정원 93명 및 수시직제 증원 인력 38명 증원(경정2, 경감7, 경위16, 경사37, 경정41, 순경28)
- 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행 규칙 개정(해수부령 제385호)**
- 광역수사단을 형사과로 명칭 변경
-
2007. 11. 30. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20424호)**
- 광주정부통합전산센터를 설치에 따라 우리청 시스템 관리인력 2인(경장1, 기능10급1)을 정보통신부로 이체
-
2008. 2. 29. **정부조직법 전부개정(법률 제8852호)**
- 해양수산부에서 국토해양부 외청으로 소속 변경
- 해양경찰청과 그 소속기관 직제 전부개정(대통령령 제20699호)**
- 기획조정관 신설, 정책홍보관리관 및 정보화담당관 폐지
 - 정책홍보담당관의 기능은 대변인으로, 정보화담당관의 기능은 장비기술국으로 이관
 - 해양오염관리국을 해양오염방제국으로, 총무과를 운영지원과로 개편
-
2008. 3. 10. **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 전부개정(국토해양부령 제3호)**
- 재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창의혁신담당관으로, 인사교육담당관을 인력개발담당관으로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편
 - 외사과-전략사업과-정비과-보급과 신설 및 장비과-조함단-항공과 폐지
 - 방제과를 방제기획과-기동방제과로 확대 개편하고, 감시과와 해양배출물관리과를 예방지도과로, 정보화담당관과 통신과를 정보통신과로 통합
-
2008. 5. 9. **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제11호)**
- 경비구난국에 구난관리팀(과단위) 신설
-
2008. 8. 7. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,963호)**
- 남해지방해양경찰청 소속으로 서귀포해양경찰서 신설
 - '08년 소요정원 및 전경대체인력 219명(경정6, 경감12, 경위25, 경사57, 경장75, 순경 44) 증원 및 서귀포해양경찰서 신설에 따른 직급조정 8명(총경1, 경정6, 순경-7, 5급1, 9급-1) 반영
-
2008. 8. 7. **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제40호)**
- 창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 명칭 변경
-
2008. 12. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(국토해양부령 제82호)**
- 해양오염방제국장 직위의 직무등급 변경(다등급 → 나등급)
-
2009. 2. 9. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제97호)**
- 창의실용담당관실을 창의성과담당관실로, 인력개발담당관실을 인사교육담당관실로 명칭 변경
-

2009. 5. 20. **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제130호)**
 • 지방해양경찰청에 청문감사담당관 신설
2009. 10. 30. **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제177호)**
 • 기능직 공무원의 직급명칭 변경
 ※ 선장 → 선박항해장, 선원 → 선박항해원, 기관원 → 선박기관원, 교환원 → 전화상담원, 사무원 → 사무실무원, 난방원 → 열관리원
 • 해양경찰청과 그 소속기관 사무직렬 기능직 공무원 12명 (기능9급 1, 기능10급 11)을 일반직공무원 12명(행정서기 9, 행정서기보 3)으로 특별채용 근거 마련
해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제21,908호)
 • 본청 경비구난국 명칭을 경비안전국으로 변경
 • 신규장비 운영인력 90명(경정2, 경감9, 경위19, 경사37, 경장13, 순경9, 7급5, 8급5, 기능직 10급-9) 및 해상교통관제센터 근무인력 7명(경사4, 경장3), 전경대체인력 215명(순경215)명 증원
2010. 1. 15. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제214호)**
 • 지방해양경찰청 경비구난과를 경비안전과로 명칭 변경
 • 지방해양경찰청 항공단을 폐지하고, 경비안전과 소속 항공계·회전의 공단·고정익항공단으로 이관
2010. 5. 14. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,161호)**
 • 해양경찰연구개발센터를 해양경찰연구소로 명칭 변경
 • 신규 도입 장비운영 인력 68명 증원 (경정7, 경감 11, 경위 10, 경사 12, 경장 15, 순경 13)
 • 파출장소의 명칭·위치와 관할구역 조정권을 지방해양경찰청장에게 위임
2010. 7. 1. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제245호)**
 • 장비기술국 정비과, 보급과를 장비과로 통합하고, 항공과 신설
2010. 9. 1. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,364호)**
 • 국토해양부로부터 연안 해상교통관제업무 수행 인력 7명(경감 4, 경위3) 이체
 • 신규 도입 장비운영 인력 60명과 전경대체인력 215명 증원 (경정3, 경감 4, 경위 20, 경사 16, 경장 53, 순경 179)
해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제284호)
 • 해양경찰청 감사담당관을 개방형 직위로 지정
 • 사무직렬 기능직 14명 일반직으로 전환 (기능9급 1명, 기능10급 13명 → 8급 12명, 9급 2명)
2011. 3. 29. **해양경찰청과 그 소속기관 직제(대통령령 제22756호)**
 • 평택해양경찰서 신설
 • 11년도 소요정원 확보인력 48명(총경1, 경정10, 경감6, 경위11, 경사6, 경장4, 순경4, 5급1, 7급3, 8급2) 증원
 • 파출소 신설권한 지방해양경찰청장 위임
해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙(국토부령 제343호)
 • 지방해양경찰청 항공단 신설
 • 총액인건비제 운영정원 일부 반납(경정-2, 순경+2)

-
2011. 12. 16. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23403호)**
- 본청 항공 안전관리 기능강화 인력 2명(경위1, 경사1)증원
 - 소속기관 신규도입 합정, 헬기 운영인력 84명 증원
 - 전경대체인력 215명(경감14, 경위14, 경사56, 순경131) 증원
 - 소속기관 전화상담 기능직 29명(10급29) 감축 및 5명(9급2, 10급3) 본청 이체
-
2012. 1. 18. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제435호)**
- 소요정원 272명 반영
 - 파출소장 직급조정 경감 54, 경위-54
 - 태안-평택해양경찰서 관할구역 일부 조정
 - 총액인건비 일부 상계 : 경감-2, 순경2
-
2012. 1. 26. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23556호)**
- 해상특수기동대 인력 102명 증원 : 경위24, 경사24, 순경54
-
2012. 2. 6. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제440호)**
- 해상특수기동대 인력 102명 증원(수사) : 경위24, 경사24, 순경54
 - 서해권 대형함정별 4명 증원, 인천 300~500톤급 함정별 5명 증원
-
2012. 6. 1. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23823호)**
- 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정
 - 2012년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원
 - 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축
해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제469호)
 - 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정
 - 해양경찰학교 함정훈련학과 신설
 - 해양경찰청 수색구조과장·수상레저과장·형사과장·외사과장·장비과장·항공과장과 학교 총무과장 및 함정훈련과장의 보임을 총경으로 함
 - 2012년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원
 - 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축
 - 본청 및 소속기관 중간관리자 9명 직급상향(총경+5, 경정-5, 5급+4, 6급-4)
 - 해양경찰학교 경사 3명을 제주청 신설인력으로 이체
 - 사무기능직 공무원 일반직 전환(일반직 +13, 기능직-13)
 - 총액인건비 반납(경정2, 경감13)
 - 기능직 10급 폐지에 따른 기능직 정원 조정(10급 ⇒ 9급으로 전환)
-
2012. 6. 25. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23877호)**
- 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 차안감으로 조정
 - 지휘체계확립을 위한 본청 4·5급과 남해청 4급 상호이체
-

해양경찰청 【해양수산부】 (2013~2014)

-
2012. 6. 27. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제489호)**
- 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 차안감으로 조정
 - 방제분야의 원활한 업무조정을 위하여 해양경찰청 4·5급과 남해지방해양경찰청 4급 상호이체
-
2012. 12. 4. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24217호)**
- 남해지방해양경찰청 소속으로 창원해양경찰서 신설
 - 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축
-
2012. 12. 5. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제547호)**
- 남해지방해양경찰청 소속으로 창원해양경찰서 신설
 - 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축
 - 본청 경위-18, 경사+15, 지방관서 경사-18, 경위+18
 - 총액인건비 반영(본청 경감+3, 경장-3, 지방관서 경감+31, 순경-31)
-
2013. 3. 24. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제2호)**
- 공통-지원부서 정원 6명
(경감 1명, 경위 1명, 경사 3명 및 기능9급 사무실무원 1명) 감축
-
2013. 6. 26. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제31호)**
- 해양경찰청과 그 소속기관의 사무직렬 기능직공무원 정원 18명(기능9급 18명)을 일반직공무원 정원 18명(행정주사보 5명, 행정서기 13명) 전환, 사무실무원(비서요원) 생성
-
2013. 11. 5. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제53호)**
- 해양경찰학교의 명칭을 해양경찰교육원으로 변경
 - 창의성과담당관을 창조성과담당관으로 명칭 변경
 - 남해지방해양경찰청장의 직급을 경무관에서 차안감으로 상향 조정
 - 서해지방해양경찰청에 안전총괄부(경무관) 신설
 - 해양긴급구조대 및 해양원격응급의료시스템 운영 등에 필요한 인력 289명(경무관 1명, 총경 1명, 경감 3명, 경위 27명, 경사 38명, 경장 74명, 순경 142명, 6급 1명, 8급 2명)을 증원
 - 한시정원 207명(경감 14명, 경위 14명, 경사 56명, 순경 123명) 감축
-
2013. 12. 12. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24982호)**
- 국가공무원법 개정(법률 제11530호, 2012. 12. 11. 공포, 2013. 12. 12. 시행)에 따라 기능직과 계약직을 폐지하고, 기능직공무원 139명 정원을 일반직공무원 정원으로 전환
-

**해양경비
안전본부**
【국민안전처】
(2014~2017)

2014. 3. 11. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제25244호)**

- 보령해양경찰서 신설, 이에 필요한 인력 43명(총경 1명, 경정 4명, 경감 6명, 경위 14명, 경사 3명, 경장 6명, 순경 6명, 5급 1명, 6급 2명)을 증원
- 해양경찰교육원의 종합훈련시설 도입 및 파출소 업무 수요 증가 등에 대응하기 위하여 필요한 인력 96명(경위 15명, 경사 29명, 경장 15명, 순경 36명, 7급 1명)을 증원

2014. 11. 4. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제25690호)**

- 남해지방해양경찰청에 안전총괄부를 신설
- 인명구조·함정운용 등 해상치안역량 강화를 위하여 필요한 인력 100명(경무관 1명, 경감 3명, 경위 6명, 경사 24명, 경장 27명, 순경 35명, 7급 2명, 연구사 2명)을 증원
- 동해청 오염방제과장 직급조정(4·5급 1명, 5급 -1명)
- 독도경비 강화를 위하여 5001함 함장의 직급을 경정에서 총경으로 상향 조정(총경 1명, 경정 -1명)
- 현장 지휘체계 확립을 위해 일부 소형정장 및 파출소장 직급 조정 (소형정장 경감 43명, 파출소장 경감 36명)

2014. 11. 19. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 폐지 (대통령령 제25753호)**

2014. 11. 19. **정부조직법 일부개정 (법률 제12844호)**
국민안전처와 그 소속기관 직제 제정 (대통령령 제25753호)

- 국가적 재난관리를 위한 재난안전 총괄부서로서 국무총리 소속으로 '국민안전처'를 신설, 해양경찰청의 업무를 조정·개편하여 국민안전처의 차관급 해양경비안전본부로 설치
- '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'에서 '해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사'로 사무 조정
- 중부지방해양경비안전본부, 중앙해양특수구조단 신설
- 1관, 3국, 14과, 8소속, 17개 해양경비안전서

1관 : 해양경비안전조정관
 3국 : 해양경비안전국, 해양오염방제국, 해양장비기술국
 14과 : 해양경비안전총괄과, 해양경비과, 해상안전과, 해양수색구조과, 수상레저과, 해상수사정보과, 방제기획과, 기동방제과, 해양오염방제과, 해양장비기획과, 해양장비관리과, 해양항공과, 해양정보통신과, 해상교통관제과
 8소속 : 해양경비안전교육원, 중앙해양특수구조단, 해양경비안전정보청, 중부·서해·남해·동해·제주해양경비안전본부
 17개 해양경비안전서 : 인천, 평택, 태안, 보령, 군산, 목포, 완도, 여수, 통영, 창원, 부산, 울산, 포항, 동해, 속초, 제주, 서귀포

-
2015. 5. 26. **국민안전처와 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제26285호)**
- 지방해양경비안전본부에 불법조업 외국어선 단속강화·인명구조·함정운용·오염방제 등 해양경비안전 역량 강화를 위하여 필요한 인력 132명(7급 2명, 8급 4명, 9급 2명, 연구사 2명, 경정 2명, 경감 4명, 경위 26명, 경사 26명, 경장 27명, 순경 37명)을 증원
-
2015. 11. 30. **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1213호)**
- 중앙해양특수구조단에 서해해양특수구조대 및 동해해양특수 구조대 신설, 이에 필요한 인력 37명(경정 1명, 경감 3명, 경위 3명, 경사 5명, 경장 9명, 순경 7명, 7급 3명, 8급 3명, 9급 3명) 증원
-
2016. 1. 25. **국민안전처와 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제26659호)**
- 전투경찰대 설치법 시행령이 의무경찰대 설치 및 운영에 관한 법률 시행령으로 개정됨에 따라 국민안전처와 그 소속기관 직제 내용 중 전투경찰순경을 의무경찰로 개정
-
2016. 2. 11. **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1256호)**
- 해양경비안전본부의 5급 정원 1명을 4·5급 정원 1명으로 조정
-
2016. 4. 21. **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1256호)**
- 서해해양경비안전본부 소속으로 부안해양경비안전서를 신설, 이에 필요한 정원 2명(총경 1명, 경정 1명) 및 한시정원 4명(경정 3명, 5급 1명)을 증원
 - 지방해양경비안전본부에 함정운용·해상교통관제시스템운영·오염 방제 등 해양경비안전 역량 강화를 위하여 필요한 인력 98명(7급 37명, 8급 19명, 9급 1명, 총경 1명, 경감 2명, 경위 3명, 경사 9명, 경장 14명, 순경 12명)을 증원
 - 중부해양경비안전본부장을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정
-
2016. 12. 30. **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1348호)**
- 서해해양경비안전본부에 신규 도입된 구조헬기의 운용을 위한 인력 10명(경감 2명, 경위 2명, 경사 2명, 경장 2명, 순경 2명)을 증원
 - 지방해양경비안전본부에서 운영하던 국제조난 및 안전통신 업무가 해양경비안전본부로 이관됨에 따라 이에 따른 인력 15명(경위 5명, 경사 2명, 경장 8명) 재배정
 - 통합정원제 운영 계획에 따라 지방해양경비안전본부 인력 2명(7급 1명, 8급 1명) 감축
-
2017. 2. 28. **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1374호)**
- 해양경비안전본부 등 소속기관에 한시조직으로 해양구조안전국 등을 신설
 - 한시조직으로 지방해양경비안전본부에 해양경비안전상황실, 중부·서해·남해 해양경비안전본부에 해양구조안전과, 군산·여수·통영해양경비안전서에 장비관리과 및 해양경비안전 교육원에 학생과 신설
 - 연안구조정 및 소형정 운영, 해양오염방제 등에 필요한 인력 40명(경정 1명, 경감 2명, 경위 1명, 경장 8명, 순경 20명, 5급 1명, 6급 5명, 7급 2명) 증원
 - 5001함 부장·기관장의 직급을 경감에서 경정으로 상향(경정 2명, 경감 -2명)
 - 소형정장 등 직급 조정(경감 18명, 경위 18명)
-

해양경찰청 【해양수산부】 (2017~)

2017. 4. 4. **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1385호)**
- 중부해양경비안전본부에 직할단인 서해5도 특별경비단 신설, 이에 필요한 한시정원 150명 (총경 1명, 경정 1명, 경감 4명, 경위 14명, 경사 29명, 경장 42명, 순경 59명) 증원
 - 서해·제주권 대형함정 인력 60명(경장 15명, 순경 45명) 증원

2017. 7. 26. **국민안전처와 그 소속기관 직제 폐지 (대통령령 제28211호)**
정부조직법 일부개정 (법률 제14839호)
해양경찰청과 그 소속기관 직제 제정 (대통령령 제28217호)
- 해양경찰의 역할을 재정립하여 해양안전을 확보하고, 해양주권 수호 역할을 강화하기 위하여 해양수산부장관 소속으로 해양경찰청을 신설
 - '해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사' 사무에서 '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'로 조정
 - 기획조정관, 국제협력관, 대변인, 행정법무담당관, 인사담당관, 교육담당관, 운영지원과 및 수사정보국, 수사과, 형사과, 정보과, 외사과 신설
 - 2관, 5국, 24과·담당관, 8소속, 18개 해양경찰서

2관 : 기획조정관, 국제협력관

5국 : 경비국, 구조안전국, 수사정보국, 해양오염방제국, 장비기술국

24과·담당관 : 감사담당관, 대변인, 운영지원과, 혁신기획재정담당관, 행정법무담당관, 인사담당관, 교육담당관, 경비과, 상황센터, 해상교통관제과, 해양안전과, 수색구조과, 수상레저과, 수사과, 형사과, 정보과, 외사과, 방제기획과,

기동방제과, 해양오염예방과, 장비기획과, 장비관리과, 항공과, 정보통신과

8소속 : 해양경찰교육원, 중앙해양특수구조단, 해양경찰정비창, 중부·서해·남해·동해·제주지방해양경찰청

18개 해양경찰서 : 인천, 평택, 태안, 보령, 군산, 부안, 목포, 완도, 여수, 통영, 창원, 부산, 울산, 포항, 동해, 속초, 제주, 서귀포

2017. 11. 28. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제266호)**
- 동해지방해양경찰청 소속으로 울진해양경찰서 신설, 이에 필요한 정원 2명(총경 1명, 경감 1명) 및 한시정원 4명(경감 3명, 5급 1명)을 증원
 - 연안구조정 및 해양오염방제정 운영에 필요한 인력 50명(경장 8명, 순경 16명, 5급 1명, 6급 4명, 7급 11명, 8급 10명) 증원
 - 감식·분석 업무의 전문성을 강화하기 위하여 해양경찰청 및 지방해양경찰청 정원 4명(5급 1명, 7급 3명)을 해양경찰교육원으로 이체
 - 방제업무의 효율성을 강화하기 위하여 해양경찰청의 정원 2명(5급 2명)은 지방해양경찰청으로, 지방해양경찰청의 정원 3명(6급 3명)은 해양경찰청으로 각각 이체

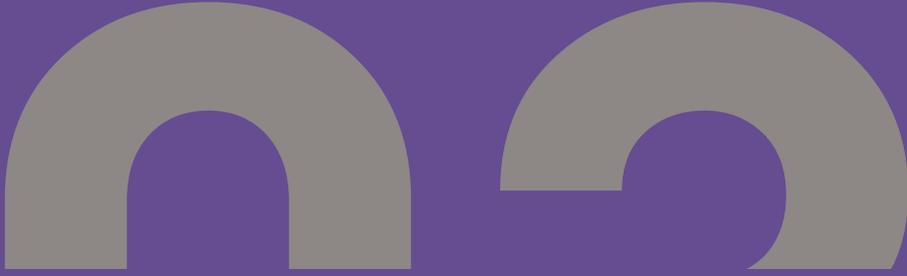
-
2018. 3. 30. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제280호)**
- 경인, 태안연안교통관제센터 신설, 이에 필요한 인력 44명(경정 2명, 경감 2명, 경위 8명, 경사 12명, 경장 16명, 순경 4명) 증원
 - 복수승조원제, 파출장소 등 현장인력 및 연구구조정 도입 등 시설장비 운영에 필요한 인력 449명(경정 2명, 경감 6명, 경위 19명, 경사 21명, 경장 164명, 순경 215명, 6급 6명, 7급 9명, 8급 6명, 9급 1명) 증원
 - 소형정장 및 파출소장 직급 조정 (소형정장 경감 17명, 파출소장 경감 3명)
-
2018. 9. 5. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제300호)**
- 연구구조정 및 해양오염방제정 운영에 필요한 인력 43명(경장 8명, 순경 16명, 5급 1명, 6급 2명, 7급 7명, 8급 9명) 증원, 해양수산부 소속 공무원으로 충원하여야 하는 해양경찰청 소속기관의 정원 중 관리운영직군 8급 1명을 기술직군 8급 1명으로 전환
 - 해양경찰교육원에 총액인건비를 활용하여 인력 2명(임기제 8급 2명) 증원
-
2019. 2. 26. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제330호)**
- 파출소, 상항실, 복수승조원제, 항공대 구조대 등 현장부서 교대인력 및 연구구조정 도입 등 시설장비 운영에 필요한 인력 387명(경감 10명, 경위 35명, 경사 82명, 경장 105명, 순경 155명) 증원
 - 해양경찰청 본청에 공공데이터 전담, 해양오염사고 협력인력 2명(5급 2명) 증원
-
2019. 10. 29. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제369호)**
- 신형연구구조정과 서해5도특별경비단 특수기동정 도입 등 장비운영에 필요한 인력 35명(경사 3명, 경장 12명, 순경 20명) 증원
-
2019. 11. 26. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제375호)**
- 본청 및 소속기관 상황기능 명칭 '종합상황실'로 통일
 - 해양경찰교육원 임기제공무원 임용 가능 정원 4명(5급 또는 연구관 1명, 7급 1명, 9급 2명)으로 변경
 - 울진서 하부조직 4개 과(경비구조, 해양안전, 수사정보, 해양오염방제) 신설기구 평가대상에서 제외
 - 총액인건비로 운영중인 태안·완도·울산·포항·속초해양경찰서 장비관리과 존속기한 2021년12월31일까지 연장
-
2020. 2. 4. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제386호)**
- 인력 운영의 효율성을 위해 총액인건비로 인력 30명(5급 1명, 6급 8명, 7급 4명, 9급 17명) 증원하되 1명(8급) 감원하며, 정원 17명(경감 9명, 경위 8명)의 직급을 한 계급씩 상향 조정
 - 기획조정관실 하부조직의 효율적 운영을 위해 '혁신기획재정담당관실'을 '기획재정담당관실'로, '행정법무담당관실'을 '혁신행정법무담당관실'로 변경하면서 분장 사무 일부를 조정
 - 지방청의 하부조직인 경비과 및 경비안전과 내 특공대의 운영에 관한 지도 및 감독 사무를 신설
-

-
2020. 3. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제401호)**
- 해양경찰청에 정부혁신·조직관리 업무 강화를 위하여 필요한 인력 1명(경정 1명), 함정 건조 감독을 위하여 필요한 인력 5명(경감 3명, 경위 2명) 및 감축되는 의무경찰을 대체하기 위하여 필요한 인력 18명(순경 18명)을 각각 증원
 - 경비함정, 연안구조정 및 VTS 관제레이더의 운영을 위하여 필요한 인력 90명(경감 3명, 경위 6명, 경사 15명, 경장 23명, 순경 40명, 7급 1명, 8급 1명, 9급 1명) 및 감축되는 의무경찰을 대체하기 위하여 필요한 인력 265명(순경 265명)을 각각 증원
 - 해양주권 수호 및 해양사고 예방을 위하여 필요한 인력 668명(경정 3명, 경감 25명, 경위 89명, 경사 116명, 경장 191명, 순경 241명, 9급 3명)을 평가대상 정원으로 증원
 - 신설되는 해양경찰위원회의 간사업무를 기획조정관의 사무로 정하며, 해양경찰청 청사 이전(세종→인천)에 따라 해양경찰악단 관리인력 2명(경장 1명, 순경 1명) 및 청사 관리인력 2명(7급 1명, 8급 1명)을 중부지방해양경찰청에서 해양경찰청으로 이체
 - 해양경찰교육원에 두는 교육지원과, 인재개발과, 교육훈련과 및 종합훈련지원단을 각각 운영지원과, 교무과, 교수과 및 종합훈련단으로 개편하면서 분장사무를 조정
 - 인력 관리의 효율성을 높이기 위하여 지방해양경찰관서의 공무원 정원 16명(경위 16명)을 경감 16명으로 직급을 상향 조정
-
2020. 6. 4. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제414호)**
- 해양수산부와 해양경찰청으로 이원화되어 있는 선박교통관제 업무의 담당기관을 해양경찰청으로 일원화하는 등의 내용으로 「선박교통관제에 관한 법률」 제정
-
2020. 7. 21. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제418호)**
- 해양경찰청비창에 감축되는 의무경찰을 대체하기 위해 필요한 정원 6명(순경 6명)을 증원
 - 훈련 기능을 명확히 표현하기 위해 해양경찰청 교육담당관실을 교육훈련담당관실로 변경
 - 해양경찰청 차장 밑에 해양경비기획단 및 선박교통관제기술개발단을 총액인건비제를 활용하여 신설하면서, 이에 필요한 인력 10명(총경 1명, 경정 1명, 경감 1명, 경위 1명, 경사 1명, 경장 1명, 4급 1명, 5급 2명 및 6급 1명)은 종전 인력(경정 1명, 경감 1명, 경위 1명, 경사 1명, 경장 1명, 순경 1명, 5급 1명, 6급 2명 및 7급 1명)의 직급을 상향 조정하여 배정
 - 총액인건비제를 활용하여 과학수사팀을 신설하고, 해양경찰청과 그 소속기관에 총액인건비제를 활용하여 정원 5명(7급 3명, 8급 2명)을 증원하되 임기제공무원으로 임용하도록 하며, 해양경찰청 정원 3명(경감 1명, 경위 1명 및 경사 1명)의 직급을 총액인건비제를 활용하여 상향 조정(경정 1명, 경감 1명 및 경위 1명)
-

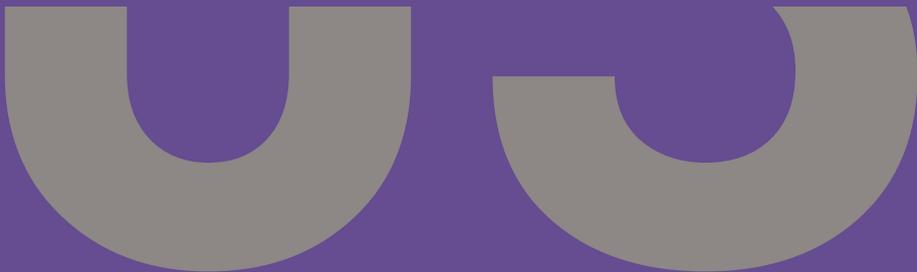
2020. 10. 8. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제440호)

- 총액인건비제를 활용한 정원 증원의 한도를 총정원의 5퍼센트에서 7퍼센트로 상향
 - 신형 연안구조정과 경비함정 운영을 위하여 필요한 인력 68명(경정 1명, 경감 2명, 경위 3명, 경사 9명, 경장 20명, 순경 32명, 9급 1명)을 증원하는 내용으로 「해양경찰청과 그 소속기관 직제」가 개정됨에 따라 직제 시행규칙 상 변경되는 사항을 반영
 - 해양경찰의 교육훈련을 강화하기 위하여 기획조정관 및 해양경찰교육원 하부조직의 분장사무 일부를 조정하고, 지방해양경찰관서의 자체 교육훈련기능을 강화하기 위하여 해양경찰교육원의 정원 5명(경위 3명, 경사 2명)을 지방해양경찰관서에 재배치
 - 인력운영의 탄력성을 높이기 위하여 해양경찰청과 소속기관의 시간선택제채용공무원 정원을 전일제공무원 정원으로 통합
-

CHAPTER



조직도 & 복제

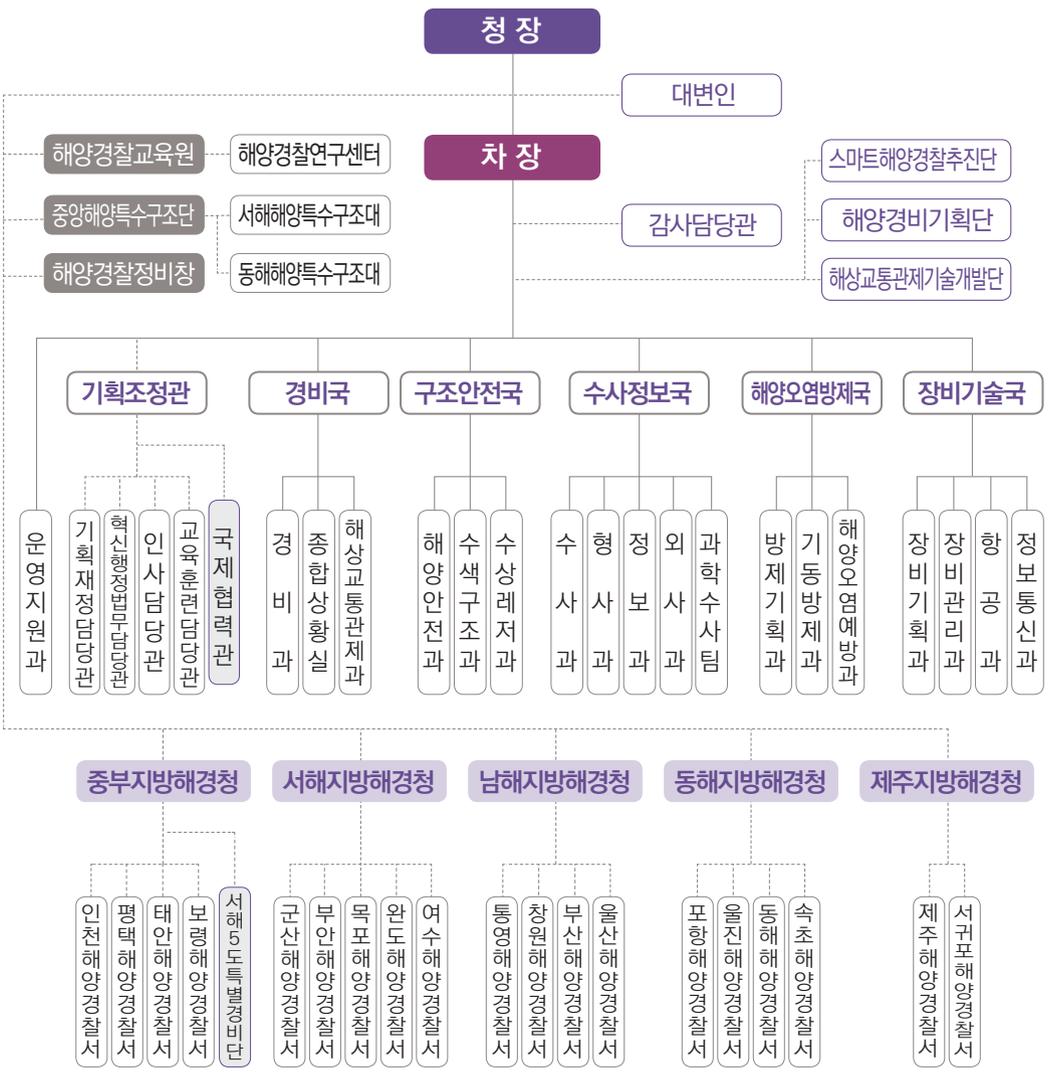


(1) 해양경찰청(2020년 12월 기준)

본청 : 청장, 차장, 2관 5국, 28과(담당관 포함)

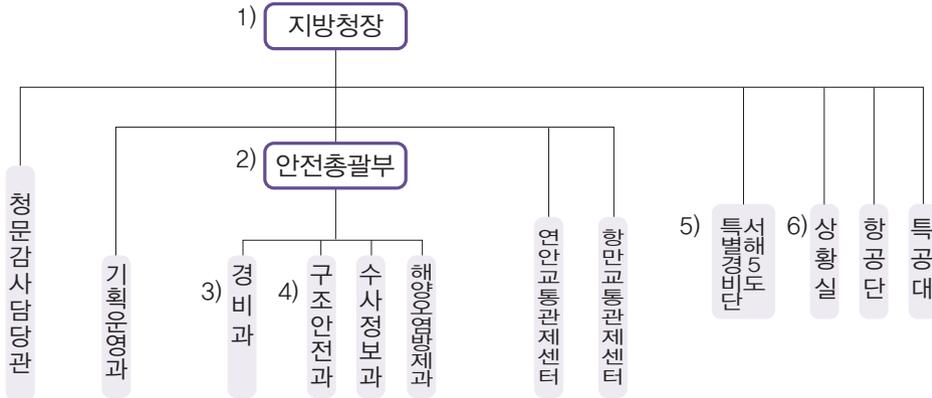
소속기관 : 1차 8개, 2차 42개

* [1차] 지방해양경찰청(5)·부속기관(3) / [2차] 소속서(19)·연구센터(1)·특구대(2)·VTS(20)



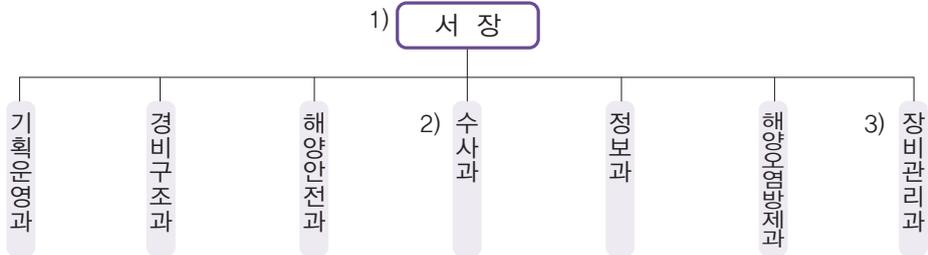
(1) 지방해양경찰관서

지방해양경찰청



- 1) 5개지방해양경찰청 - 중부(치안정감), 서해, 남해(치안감), 동해, 제주(경무관)
- 2) 안전총괄부(서해,남해)
- 3) 경비과(중부,서해,남해) / 경비안전과(동해,제주)
- 4) 구조안전과(중부, 서해, 남해)
- 5) 서해5도특별경비단(중부)
- 6) 상황실(서해,남해-안전총괄부하부조직)

해양경찰서



- 1) 19개해양경찰서 - 중부(인천,평택,태안,보령), 서해(군산,부안,목포,완도,여수), 남해(통영,창원,부산,울산), 동해(포항,울진,동해,속초), 제주(제주,서귀포)
 - 2) 울진서제외(수사정보과로 둠)
 - 3) 보령,부안,울진제외(기획운영과 소관)
- ※ 태안,완도,울산,포항,속초 5개 해양경찰서 장비관리과는 총액인건비제로 운영

해양경찰 복제

1984 ~ 1995



동정복

동근무복

하근무복

성하복

1996 ~ 2005



정복

여경 정복

근무복

하근무복

2006 ~ 2007 독자적 복제(2006~)



정복

근무복

2008 ~ 2018



근무복



기동복



점퍼



정복

2019 ~ 현재



근무복



기동복



점퍼



정복

CHAPTER



대표함정 & 항공기



대표함정 & 항공기

대형함정

**1. 5000톤급 함정 5001함(삼봉호)**

- 주요제원 : 145.5×16.5×5.5m
- 무장 : 40mm 자동포, 20mm 별컨포
- 헬기 탑재형

**2. 3000톤급 함정 3001함(태평양1호)**

- ※ 3009, 3010, 3012함 : 하이브리드함/ 3011함 : 훈련함
- 주요제원 : 104.7×15.0×5.4m
- 무장 : 20mm 별컨포 2기
- 헬기 탑재형

**3. 1500톤급 함정 1501함(제민1호)**

- 주요제원 : 77.6×13.5×4.3m
- 무장 : 20mm 별컨포, M60 4정

**4. 1000톤급 함정 1001함(한강1호)**

- 주요제원 : 91.0×11.9×3.3m
- 무장 : 40mm 자동포, 20mm 별컨포

중형함정



1. 500톤급 함정 501함

- 주요제원 : 62.2×9.1×2.6m
- 무장 : 20mm 발칸포, 50중기, M60 2정



2. 300톤급 함정 316함

- 주요제원 : 57×8.5×2.3m
- 무장 : 20mm 발칸포, 50중기, M60 2정



3. 250톤급 함정 278함

- 주요제원 : 53.1×7.3×2.15m
- 무장 : 50중기, M-60 2정



4. 200톤급 함정 202함

- 주요제원 : 42×6.8m
- 무장 : 20mm 발칸포, 50중기, M60 2정

소형함정



1. 100톤급 함정 131정

- 주요제원 : 35×6×2.0m
- 무장 : 50중기, M-60 2정



2. 50톤급 이상 P-02정

- 주요제원 : 28.7×5.4×1.2m
- 무장 : M-60 2정

특수정



1. 형사기동정 P-135정

- 주요제원 : 30.3×6.1×1.3m
- 무장 : 50중기, M-60



2. 순찰정 S-03정

- 주요제원 : 12.2×3.72×0.55m



3. 소방정 소방1호(300톤)

- 주요제원 : 40.8×8.5×1.8m
- 소화설비 : 소화펌프(20000ℓ/분) 2대, 소화포(5000ℓ/분, 7000ℓ/분, 7000ℓ/분) 각 2대, 화학소화 폼 3000ℓ 2세트, 화학소화 분말 2000kg 1세트, 집합 방수구 8구 2세트 · 4구 1세트
- 유출유 살포장치 : 유처리 탱크 400ℓ, 유처리 살포 모니터 200ℓ/분 2대



4. 방제정 방제6호(150톤)

- 주요제원 : 41.0×9.4×3.0m



5. 예인정 예인5호(T-05, 50톤)

- 주요제원 : 21.7×6.1×1.9m



6. 공기부양정 H-08정(28톤)

- 주요제원 : 21.15×8.7m
- 최대속도 : 45노트
- 등판능력 : 6°
- 선체재질 : 알루미늄



잠수지원함 (1220톤)

- 주요제원 : 51×12m
- 최대속도 : 14노트
- 추진체계 : 1810마력×2대
- 기 타 : 감압챔버, 무인원격조종로봇



화학방제함 (960톤)

- 주요제원 : 44×10.7m
- 최대속도 : 13노트
- 추진체계 : 1810마력×2대
- 기 타 : 유해감지센서, 화학물질분석기



연안구조정 S-73정(18톤)

- 주요제원 : 14.3×4.3m
- 최대속도 : 35노트
- 주기관 : 디젤엔진 2대(700마력×2)
- 기 타 : 마우스형 조종설비, 전복시 자가복원



특수기동정 SM-01정(55톤)

- 주요제원 : 25×5.2m
- 최대속도 : 40노트
- 주기관 : 디젤엔진 2대 (1800마력×2)
- 기 타 : 정내 · 외 무선통신장치, 소화포, 자동트림 조정 장비, 고무보트(5m), 야간감시카메라

기타 함정



1. 부선거1호(700톤)

- 주요제원 : 70×20×8.5m(전고)
- 최대흘수 : 7m
- 평균흘수 : 1.5m
- 선체재질 : 강선



2. 고속 제트보트 태안-05정(8.4톤)

- 주요제원 : 9.5×3.2m
- 정원 : 8명
- 최대속도 : 35노트
- 선체재질 : 알루미늄



3. 모터보트 M-08정(1.2톤)

- 주요제원 : 5.6×2.2m
- 정원 : 5명
- 선체재질 : FRP



4. 수상오토바이 부산-08정(1.2톤)

- 주요제원 : 3.67×1.42m
- 정원 : 3명
- 최대속도 : 40노트
- 선체재질 : FRP



5. 방탄고속보트(7톤)

- 주요제원 : 11.8×3.48×0.7m
- 정원 : 10명
- 최대속도 : 40노트
- 선체재질 : 알루미늄, 조타구역 방탄



2. 구조보트(7.5톤)

- 주요제원 : 12.2×3.72×0.9m
- 정원 : 10명
- 최대속도 : 40노트

항공기

**1. 터보팬 비행기 챌린저2**

- 주요제원 : 20.8×19.6×6.3m
- 최대속도 : 450노트
- 최대 체공시간 : 8시간
- 탑승인원 : 11명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비

**2. 터보프롭 비행기 C-212**

- 주요제원 : 16.2×20.3×6.6m
- 최대속도 : 190노트
- 최대 체공시간 : 5시간
- 탑승인원 : 7명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 구명벌 투하장치, 조명탄 투하장치

**3. 터보프롭 비행기 CN-235**

- 주요제원 : 21.4×25.8×8.2m
- 최대속도 : 213노트
- 최대 체공시간 : 7시간
- 탑승인원 : 16명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 구명벌 투하장치, 조명탄 투하장치, 위성전화

**4. 연안용 수색구조헬기 BELL-412**

- 크기 : 17.1×4.6×2.8m
- 최대 체공시간 : 3.5시간
- 탑승인원 : 9명
- 장비 : 호이스트

**5. 연안용 수색구조헬기 KA-32C**

- 주요제원 : 15.9×3.5×5.4m
- 최대속도 : 116노트
- 최대 체공시간 : 3.5시간
- 탑승인원 : 9명
- 장비 : 호이스트



6. 연안용 수색구조헬기 AW-139

- 주요제원 : 16.7×3.4×4.9m
- 최대속도 : 165노트
- 최대 체공시간 : 3.9시간
- 탑승인원 : 10명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 탐조등, 확성기, 헬기 응급의료시스템, 호이스트



7. 함정 탑재 헬기 팬더 B510

- 주요제원 : 13.7×3.3×4.1m
- 최대속도 : 160노트
- 최대 체공시간 : 3.3시간
- 탑승인원 : 8명
- 장비 : 열상장비, 탐조등, 헬기 응급의료시스템, 호이스트



8. 연안용 수색구조헬기 흰수리 B521·522

- 주요제원 : 19×5.0×3.0m
- 최대속도 : 246km/h
- 최대 체공시간 : 3.9시간
- 탑승인원 : 13명
- 장비 : 레이더, 열상장비 등



9. 다목적용 수색구조헬기 S-92

- 주요제원 : 20.9×5.3×5.5m
- 최대속도 : 262km/h
- 최대 체공시간 : 5.7시간
- 탑승인원 : 21명
- 장비 : 레이더, 열상장비, 호이스트 등



2021 해양경찰 백서
표, 그림 목차



2021 해양경찰 백서 표, 그림 목차

표 목차

1편, 특집기사

| | |
|------------------------------------|----|
| [표 1-1] 구조대원 등급 현황 | 20 |
| [표 1-2] 민간해양구조대원등의 처우에 관한 수상구조법 개정 | 21 |
| [표 1-3] 개선 인사법령 체계 | 24 |
| [표 1-4] 변화된 지방청장 직급 체계 | 25 |
| [표 1-5] 최근 5년 해양경찰청 인력 증원 현황 | 26 |
| [표 1-6] 최근 5년 해양경찰청 예산 증액 현황 | 26 |
| [표 1-7] 양성평등 정책 추진 경과 | 30 |
| [표 1-8] 해양경찰 R&D 예산현황 | 38 |

3편, 주요정책

Chapter 01. 해양경비

| | |
|--------------------------------|-----|
| [표 1-1] 독도 주변 해역 타국 국가세력 출현현황 | 99 |
| [표 1-2] 이어도 주변 해역 타국 국가세력 출현현황 | 100 |
| [표 1-3] 2020년 특공대훈련실적 | 106 |
| [표 1-4] 2020년 상황대응훈련 집행 결과 | 107 |
| [표 1-5] 변화된 직무능력 평가 운영계획 | 108 |
| [표 1-6] 전국 해상교통관제(VTS)센터 현황 | 113 |
| [표 1-7] 선박교통관제법 주요 내용 | 114 |
| [표 1-8] 전국 해상교통관제(VTS)센터 관제면적 | 115 |
| [표 1-9] 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량 추이 | 116 |
| [표 1-10] 통합VTS 구축 추진 경과 | 118 |

| | |
|-------------------------|-----|
| [표 1-11] 통합VTS 구축 계획(안) | 118 |
|-------------------------|-----|

Chapter 02. 구조안전

| | |
|--------------------------------------|-----|
| [표 2-1] 최근 5년간 연안사고 발생 현황 | 121 |
| [표 2-2] 시기별 인명사고 현황 | 122 |
| [표 2-3] 2020년 파출소 민원서류 발급 현황 | 126 |
| [표 2-4] 유관기관 제출서류 발급감소 현황 | 126 |
| [표 2-5] 3년간 해수욕장 이용객, 안전관리 인력 및 구조장비 | 127 |
| [표 2-6] 파출소 인명구조 자격증 보유율 | 128 |
| [표 2-7] 지역별 유·도선 현황 | 129 |
| [표 2-8] 최근 5년간 유선 및 도선 이용객 현황 | 129 |
| [표 2-9] 유·도선 위법행위 단속 현황 | 130 |
| [표 2-10] 최근 5년간 낚시어선 이용객 현황 | 131 |
| [표 2-11] 선종별 음주운항 단속 현황 | 131 |
| [표 2-12] 최근 5년간 해상조난사고 발생 현황 | 133 |
| [표 2-13] 2020년 해상조난사고 발생 현황 | 134 |
| [표 2-14] 2020년 선종별 사고발생 현황 | 134 |
| [표 2-15] 2020년 유형별 사고발생 현황 | 134 |
| [표 2-16] 2020년 원인별 사고발생 현황 | 135 |
| [표 2-17] 2020년 해역별 사고발생 현황 | 135 |
| [표 2-18] 2020년 시간대별 사고발생 현황 | 136 |
| [표 2-19] 2020년 월별 사고발생 현황 | 136 |
| [표 2-20] 2020년 관서별 사고발생 현황 | 137 |
| [표 2-21] 2020년 툰수별 사고발생 현황 | 137 |
| [표 2-22] 수난대비 기본훈련 실적 | 139 |
| [표 2-23] 시기별 설정단계 | 140 |
| [표 2-24] 최근 10년간 국내 영항 태풍 현황 | 140 |
| [표 2-25] 민간해양구조대 인력 현황 | 142 |

[표 2-26] 최근 3년간 구조실적 현황 143

[표 2-27] 민간해양구조대와 의용소방대 비교 143

[표 2-28] 해양경찰 구급인력 채용 현황 146

[표 2-29] 수상구조사 활동분야 150

[표 2-30] 수상구조사 국가자격 활용 150

[표 2-31] 원거리 수상레저활동 인구 및
수상레저사업장 현황 152

[표 2-32] 「수상레저안전법」 전면개편 추진 경과 . 153

[표 2-33] 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수 . 155

[표 2-34] 동력수상레저기구 조종면허
필기시험 응시현황 155

[표 2-35] 동력수상레저기구 조종면허
실기시험 응시현황 155

[표 2-36] 조종면허 대행기관 현황 156

[표 2-37] 조종면허시험 기관 세부 현황 156

[표 2-38] 면제교육기관별 면제교육 이수현황 . . 156

Chapter 03. 해양치안

[표 3-1] 수사·정보 기능 개편 160

[표 3-2] 범죄수사규칙 주요내용 162

[표 3-3] 수사심사관 배치현황 163

[표 3-4] 본청·지방청 합동심사 실적 164

[표 3-5] 검사 보완수사요구 실적 164

[표 3-6] 2020년 5대 해양부조리 검거현황 167

[표 3-7] 2020년 해양안전저해해위 단속 현황 . . . 168

[표 3-8] 2020년 해양중사자 인권침해 단속 현황 . 160

[표 3-9] 해양에서의 마약류 검거건수 및 검거인원 . 170

[표 3-10] 수사국 출범 기획수사 1호 국민생명직결
안전저해사범 검거율 172

[표 3-11] 차세대 형사사법정보시스템 비전 및
추진전략 174

[표 3-12] 해양과학수사 감정·감식 현황 175

[표 3-13] 내·외국인 출·입국자 현황 177

[표 3-14] 체류 외국인 현황 178

[표 3-15] 국내 불법체류자 현황 178

[표 3-16] 해상을 통한 외국인 직접밀입국 사례 . . 179

[표 3-17] 단기입국 불법체류 외국인 현황 179

[표 3-18] 제주 무사증 불법체류자 현황 및 검거 통계 180

[표 3-19] 최근 5년간 밀수사범 검거 실적 180

[표 3-20] 최근 5년간 밀수 품목별 검거 실적 . . . 181

[표 3-21] 중국어선 나포현황 184

[표 3-22] 권역별 주요 민원 현황 187

[표 3-23] 해상집단행동 발생 현황 191

[표 3-24] 안전제도·정책 개선 사례 192

[표 3-25] 해양경찰 수사·정보기능 개편 193

[표 3-26] 해양경찰청 국제협력 약정(mou) 체결 현황 196

Chapter 04. 해양환경

[표 4-1] 해양오염발생 현황-최근 10년간
해양오염발생 현황 204

[표 4-2] 해양오염발생 현황-원인별 사고 건수 . . 205

[표 4-3] 해역·규모·오염원별 사고 발생현황
- 해역별 사고 건수 205

[표 4-4] 해역·규모·오염원별 사고 발생현황
- 사고 규모별 사고 건수 206

[표 4-5] 해역·규모·오염원별 사고 발생현황
- 오염원별 사고 건수 206

[표 4-6] RESPONDER호 사고 동원세력 207

2021 해양경찰 백서 표, 그림 목차

| | | | |
|--|-----|--|-----|
| [표 4-7] NOWPAP 지역방제활동센터 현황 | 210 | [표 5-16] 인사운영시스템 체계 | 247 |
| [표 4-8] 해양쓰레기 수거 실적 현황 | 214 | [표 5-17] 개선 재직년수에 따른 정부포상 | 249 |
| [표 4-9] 해양오염신고 접수현황(최근 3년간) | 215 | [표 5-18] 2020년도 인사권한 위임 업무 | 250 |
| [표 4-10] 제6회 우수사례 경진대회 결과 | 215 | [표 5-19] 전문직위 유형 | 250 |
| [표 4-11] 원인조사 전·후의 업무체계 변화 | 216 | [표 5-20] 연도별 채용현황 | 251 |
| [표 4-12] 공모전 추진 과제 | 219 | [표 5-21] 경력경쟁채용 필기시험 과목 개편 | 252 |
| [표 4-13] 화학사고 대응전문교육과정 이수 현황 | 224 | [표 5-22] 특임 실기평가 종목 개편 | 253 |
| [표 4-14] 방제장비 및 자재·약재 현황 | 225 | [표 5-23] 교육과정에 따른 교육기관 개편 현황 | 253 |
| [표 4-15] 방제비축기지 현황(3개소) | 226 | [표 5-24] 수사부서의 장 경력경쟁채용 절차 관련 규정 개정 | 254 |
| [표 4-16] 자유황유 종합대책 | 227 | [표 5-25] 채용시험 신체·체력검사 법령 개정 | 254 |

Chapter 05. 내부역량 강화

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| [표 5-1] 해양경찰위원회 설치 및 심의·의결 사항 (해양경찰법) | 229 | [표 5-26] 채용시험 면접위원 구성 개정 | 254 |
| [표 5-2] 해양경찰위원 자격기준(해양경찰법) 제6조 | 230 | [표 5-27] 특임 실기평가 종목 개편 | 255 |
| [표 5-3] 해양경찰위원회 현황 | 230 | [표 5-28] 해양경찰표준교과서 구성 및 활용 | 256 |
| [표 5-4] 해양경찰위원회 운영 현황 | 231 | [표 5-29] 해양경찰 생애주기별 교육훈련 체계도 | 256 |
| [표 5-5] 해양경찰위원회 심의·의결 현황 | 231 | [표 5-30] 경찰관 직장훈련 체력검정(국민체력100) 평가항목 | 257 |
| [표 5-6] 해양경찰위원회 활동 연표 | 232 | [표 5-31] 경찰관 직장훈련 구조역량 평가항목 | 258 |
| [표 5-7] 해양경찰청 조직도 | 235 | [표 5-32] 경찰관 직장훈련 사격훈련 평가항목 | 258 |
| [표 5-8] 최근 5년 해양경찰청 인력 증원 현황 | 235 | [표 5-33] 경찰관 상시학습 구성 | 258 |
| [표 5-9] 2020년도 현장인력 증원 현황 | 236 | [표 5-34] 최근 5년간 국외 단·장기 위탁교육 현황 | 259 |
| [표 5-10] 법률 개정 사례 | 237 | [표 5-35] 채용분야 단계별 교육체계 | 259 |
| [표 5-11] 「당당하고 멋진 해양경찰 되기」 프로젝트 전략체계도 | 240 | [표 5-36] 신입과정 교육 중 자격증 취득 현황 | 260 |
| [표 5-12] 해양경찰 현장 | 242 | [표 5-37] 교수요원 인력풀 선발 체계 | 260 |
| [표 5-13] KCGCS 개념도 | 246 | [표 5-38] 교육훈련규정 주요내용 | 261 |
| [표 5-14] 개발 흐름도 | 246 | [표 5-39] 조직 체계 | 262 |
| [표 5-15] 개선 인사법령 체계 | 247 | [표 5-40] 기능 재배치 | 262 |
| | | [표 5-41] 인사혁신수준 진단 프로세스 | 263 |
| | | [표 5-42] 교육훈련규정 법령체계 | 264 |
| | | [표 5-43] 본청 및 소속기관별 직원소속 현황 | 267 |

[표 5-44] 장학금 지급 현황 267

[표 5-45] 연도별 의무경찰 감축 및 경찰관 총원(안) 270

[표 5-46] 전국 순회 현장소통 강연회 개최 현황 . . 271

[표 5-47] 해양경찰청 보도자료 배포 현황 273

[표 5-48] 해양경찰청 공식 SNS 팔로워 수 273

[표 5-49] 해양경찰청 감사운영 방향 275

[표 5-50] 함정 준공 현황 277

[표 5-51] 경비함정 노후화율 현황 278

[표 5-52] 항공기 도입 계획 279

[표 5-53] 국제 해양·안전 대전 연혁 281

[표 5-54] 함정수리 실적(2020) 282

[표 5-55] 함정수리 현황(2020) 282

[표 5-56] 해양경찰청 차량 보유현황(2021) 284

[표 5-57] 연도별 유류비 집행 현황 284

[표 5-58] 단속 장비 현황 285

[표 5-59] 주요임무별 운항 실적 286

[표 5-60] 복수승조원제 전·후 운전시간 비교 286

[표 5-61] 함정정비지원팀 운영조직 288

[표 5-62] 빅데이터 플랫폼 체계도 290

[표 5-63] 4차 산업혁명 291

[표 5-64] 해양경찰 빅데이터 로드맵 291

[표 5-65] 빅데이터 사업 추진 단계 291

[표 5-66] 위성체계 구성(안) 292

[표 5-67] 정지궤도 공공복합 통신위성 292

[표 5-68] 정지궤도 공공복합 통신위성 293

그림 목차

1편, 특집기사

[그림 1-1] 중앙해양특수구조단 시설 현황 20

[그림 1-2] 신형 연안구조정 첨단장비 21

[그림 1-3] 해양경비기획단, 선박교통관제기술개발단
신설 23

[그림 1-4] 수사국 출범 및 수사심사관 제도 시행 . . 23

[그림 1-5] 폐어구를 수거하는 김홍희 청장 24

[그림 1-6] 해양쓰레기를 수거하는 해양경찰 24

[그림 1-7] 사천서 신설 시 예상 관할구역 25

[그림 1-8] 해양경찰청 본청 1층 로비에 설치된
해양경찰 헌장 조형물 28

[그림 1-9] 해양경찰 장비도입 및 관리에 관한
법을 제정에 따른 기대효과 28

[그림 1-10] '당당하고 멋진 해양경찰 되기' 홍보 포스터 29

[그림 1-11] 양성평등정책위원회 정기회의 및
온라인 자문회의 30

[그림 1-12] 현 경비 체계 32

[그림 1-13] 야간불빛영상 선박정보 자동융합 추진현황 33

[그림 1-14] 한국항공우주연구원과 업무협약 34

[그림 1-15] 위성 체계 구상도 34

[그림 1-16] 해양경찰 드론 활용 분야 35

[그림 1-17] 해양경찰 드론 발전 전략 35

[그림 1-18] 드론, 위성 등 첨단 기술을 활용한
미래형 해양경비체계 35

[그림 1-19] 해양경찰 과학기술자문위원회 36

[그림 1-20] 과학기술을 통한 해양경찰 미래 임무 모습 36

2021 해양경찰 백서 표, 그림 목차

| | |
|--|----|
| [그림 1-21] 3D 프린터 참관 및 부품 제작 사례 | 37 |
| [그림 1-22] 현장 만족도 제고 임무장비 개발 | 37 |
| [그림 1-23] 국가 R&D 사업 대표 과제 | 38 |

3편, 주요정책

Chapter 01. 해양경비

| | |
|--|-----|
| [그림 1-1] 해양경비 해역도 | 97 |
| [그림 1-2] 해양에서의 활동 | 98 |
| [그림 1-3] 광범위 경비 활동 | 98 |
| [그림 1-4] 불법조업 유형 | 101 |
| [그림 1-5] 특수기동정 및 단속 장비 | 101 |
| [그림 1-6] 업무협약 및 인공위성 영상 | 102 |
| [그림 1-7] 안보 관련 유관기관 협력체계 구축 | 104 |
| [그림 1-8] 월선사례 | 104 |
| [그림 1-9] 각종 테러위협 | 106 |
| [그림 1-10] 해양대테러 훈련 | 106 |
| [그림 1-11] 상황요원 직무능력 평가 | 108 |
| [그림 1-12] 교육용 통합상황관리시스템 구축 | 111 |
| [그림 1-13] 통합상황관리시스템 기능 개선 | 112 |
| [그림 1-14] 제46차 VTS 위원회 개최(부산) | 113 |
| [그림 1-15] 관제구역 확대계획 | 115 |
| [그림 1-16] 선박교통관제사의 역량강화 제도 | 115 |
| [그림 1-17] 기존방식(마그네트론)과 SSPA 레이더 비교 | 117 |
| [그림 1-18] 클라우드 VTS 시스템 개념도 | 117 |
| [그림 1-19] 통합VTS 조감도 | 118 |
| [그림 1-20] 서포터즈 발족식 개최 | 119 |
| [그림 1-21] 서포터즈 역할 및 운영 방안 | 119 |

Chapter 02. 구조안전

| | |
|--|-----|
| [그림 2-1] 해양에서의 활동 | 122 |
| [그림 2-2] 연안해역 합동점검 | 123 |
| [그림 2-3] 연안지킴이 시범운영 및 민·관 협업 | 124 |
| [그림 2-4] 해양안전 문화 확산 | 125 |
| [그림 2-5] 민원업무 처리 개선 전·후 비교 | 126 |
| [그림 2-6] 해수욕장 안전관리 | 128 |
| [그림 2-7] 인명구조 교육 훈련 | 129 |
| [그림 2-8] 뉴시어선 승객 현황과 부실 명부 | 132 |
| [그림 2-9] 모바일오피스 연동 | 132 |
| [그림 2-10] 출입항시스템 표출 | 132 |
| [그림 2-11] 해양재난 대비·대응을 위한 활동 | 139 |
| [그림 2-12] 완도, 전복사고 승선원 3명 구조 | 142 |
| [그림 2-13] 목포, 예인선 침몰사고 승선원 3명 구조 | 142 |
| [그림 2-14] 여수, 뉴시어선 침수사고 승선원 9명 전원구조 | 142 |
| [그림 2-15] 완도, 해상추락 익수자 직접 입수 구조 | 142 |
| [그림 2-16] 해양구조협회-민간해양구조대 통합선포식 | 143 |
| [그림 2-17] 실전형 현장 교육훈련 | 144 |
| [그림 2-18] 중앙해양특수구조단 훈련 | 145 |
| [그림 2-19] 일본 해상보안청과의 연합훈련 | 147 |
| [그림 2-20] SAREX-20 도상훈련 | 147 |
| [그림 2-21] 원격으로 진행되는 IMO 회의 | 147 |
| [그림 2-22] 707 흥진호와 아라온호 | 148 |
| [그림 2-23] 림 디스커버러호 | 148 |
| [그림 2-24] SE KELLY호 | 148 |
| [그림 2-25] 수상수조사 교육 및 시험과정 | 149 |
| [그림 2-26] 민간해양구조대 수상구조사 활동사항 | 151 |

[그림 2-27] 동력수상레저기구 조종면허시험 . . . 155
 [그림 2-28] 수상레저 안전문화 확산 156
 [그림 2-29] 수상레저사업장 안전점검 157
 [그림 2-30] 내수면 수상레저 안전관리 지원 . . . 157
 [그림 2-31] 수상레저사업장 안전문화 확산운동 . 158
 [그림 2-32] 수상레저 안전 캠페인 158
 [그림 2-33] 수상레저 모바일 안전 가이드 158
 [그림 2-34] 카약 안전수칙 영상 158
 [그림 2-35] 수상레저 안전 캠페인 158

Chapter 03. 해양치안

[그림 3-1] 수사국의 새로운 시작 161
 [그림 3-2] 교육 과정 진행 162
 [그림 3-3] 수사심사관 임명과 워크숍 163
 [그림 3-4] 채용 홍보 및 위촉패 165
 [그림 3-5] 수사국 1호 해양안전저해사범 단속 . . 168
 [그림 3-6] 해양종사자 인권침해 단속 169
 [그림 3-7] 해양을 통한 마약류 밀반입 단속 170
 [그림 3-8] 주요 사건·사고 사례 171
 [그림 3-9] 선박안전 및 선박운항 분야 단속 171
 [그림 3-10] 해양 안전사고를 줄이기 위한
 관계기관 대책 회의 172
 [그림 3-11] 해양사고 근절 관계기관 대책 회의
 언론보도 172
 [그림 3-12] 수사 인권 강화를 위한 제도 및 환경 개선 173
 [그림 3-13] 과학수사 저널 175
 [그림 3-14] 2020 국제 CSI 컨퍼런스 175
 [그림 3-15] 2020 국제 CSI 컨퍼런스 회의 모습 . . 176
 [그림 3-16] 해상 직접 밀입국 179

[그림 3-17] 집단투약 외국인 검거 사례1 183
 [그림 3-18] 집단투약 외국인 검거 사례2 183
 [그림 3-19] 집단투약 외국인 검거 사례3 183
 [그림 3-20] 불법조업 외국어선 대응 185
 [그림 3-21] 전염병 해상유입 예방 186
 [그림 3-22] 중부권역 상황분석 188
 [그림 3-23] 동해권역 상황분석 189
 [그림 3-24] 서해권역 상황분석 189
 [그림 3-25] 남해권역 상황분석 190
 [그림 3-26] 제주권역 상황분석 191
 [그림 3-27] 안보환경 및 보안활동 194
 [그림 3-28] 주요 보안활동 195
 [그림 3-29] 국제 화상회의 197
 [그림 3-30] 주한 외국공관 교류협력 199
 [그림 3-31] 대외적 위상제고 199

Chapter 04. 해양환경

[그림 4-1] 주요 해양오염사고 203
 [그림 4-2] 침몰 중인 RESPONDER호 207
 [그림 4-3] RESPONDER호 유류이적 상황도 . . . 207
 [그림 4-4] 주요 대규모 해양오염사고 208
 [그림 4-5] 대규모 선박 화재사고 209
 [그림 4-6] 한국-베트남 협력 강화 210
 [그림 4-7] 해양오염사고 사전예방을 위한 노력 . . 213
 [그림 4-8] 선박·해양시설 지도점검 강화 214
 [그림 4-9] 민·관 협업을 통한 해양오염예방 . . . 214
 [그림 4-10] 해양오염예방 교육·홍보 216
 [그림 4-11] 감식·분석 역량 향상 217
 [그림 4-12] 해양쓰레기 감시·단속 218

2021 해양경찰 백서 표, 그림 목차

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| [그림 4-13] 해양쓰레기 정화활동 | 218 | [그림 5-17] 마음돌봄 프로그램 | 268 |
| [그림 4-14] 해양쓰레기 교육·홍보1 | 219 | [그림 5-18] 퇴직자 취업지원센터 운영 | 269 |
| [그림 4-15] 해양쓰레기 교육·홍보2 | 219 | [그림 5-19] 의무경찰 관리 및 운영 | 270 |
| [그림 4-16] 해양쓰레기 교육·홍보3 | 219 | [그림 5-20] 간담회 개최 | 271 |
| [그림 4-17] 국가방제체계 구성·운영 | 221 | [그림 5-21] 간담회 단체 촬영 | 271 |
| [그림 4-18] 민관합동 방제훈련 | 223 | [그림 5-22] 사회공헌 봉사활동 | 272 |
| [그림 4-19] 해상화학사고 대비·대응 | 224 | [그림 5-23] 문재인 대통령의 격려 메시지 | 272 |
| [그림 4-20] 민간방제세력 협업사례 | 225 | [그림 5-24] 현장영상 TV 보도 | 273 |
| [그림 4-21] 방제자원 사진 | 226 | [그림 5-25] 현장영상 TV 보도 | 273 |
| [그림 4-22] 황 함유량 규제 대응 방안 | 227 | [그림 5-26] 해양영토 더 큰 대한민국 | 274 |
| [그림 4-23] 저유황유 유출사고 | 227 | [그림 5-27] 재난탈출 생존왕, 알아야 산다 | 274 |
| | | [그림 5-28] 국민과의 다양한 소통활동 | 274 |
| | | [그림 5-29] 국민·현장중심의 감사 | 275 |
| | | [그림 5-30] 해양경찰 함정 | 277 |
| | | [그림 5-31] 노후함정 교체사업 | 278 |
| | | [그림 5-32] 특수함정 | 279 |
| | | [그림 5-33] 회전익 항공기 | 280 |
| | | [그림 5-34] 2020 국제 해양·안전 대전 | 281 |
| | | [그림 5-35] 함정정비 전문화 | 283 |
| | | [그림 5-36] 친환경 차량 | 283 |
| | | [그림 5-37] 2020년 하나개 해수욕장 갯벌 고립자(8명) 전원 구조 | 286 |
| | | [그림 5-38] 2021년 제주 서귀포 해상절벽 고립 선원(5명) 강풍·강우 속 전원구조 | 286 |
| | | [그림 5-39] 항공 임무 | 286 |
| | | [그림 5-40] 해양영토 수호 | 287 |
| | | [그림 5-41] 항공기 가동률 향상을 위한 노력 | 287 |
| | | [그림 5-42] 통합 항공기지 | 289 |
| | | [그림 5-43] 미래형 디자인 예시 | 289 |
| | | [그림 5-44] 고정익 정비고 예시 | 289 |
| [그림 5-1] 해양경찰위원회 정기회의 | 232 | | |
| [그림 5-2] 해양경찰위원회 임명제청 동의 | 233 | | |
| [그림 5-3] 해양경찰위원회 해상치안 현장방문 | 233 | | |
| [그림 5-4] 해양경찰청 조직 | 234 | | |
| [그림 5-5] 주요 규제개혁 사례 | 238 | | |
| [그림 5-6] 해양경찰 신 현장 영상 및 현판 조형물 | 242 | | |
| [그림 5-7] 적극행정 우수사례 | 244 | | |
| [그림 5-8] 적극행정 등 우수공무원 특별승진 임용식 | 248 | | |
| [그림 5-9] 정부포상 수여 | 248 | | |
| [그림 5-10] 채용관련 홍보활동 | 252 | | |
| [그림 5-11] 구루미BIZ를 활용한 실시간 온라인 수업 | 257 | | |
| [그림 5-12] 현장직무훈련 | 262 | | |
| [그림 5-13] 대통령표창 배너 | 263 | | |
| [그림 5-14] 해양경찰 수련원 | 265 | | |
| [그림 5-15] 해양경찰청 어린이집 | 266 | | |
| [그림 5-16] 순직자 관리 | 268 | | |

Chapter 05. 내부역량 강화

[안내]

- 백서의 내용과 관련하여 문의사항이나 개선의견이 있으면
해양경찰청 기획재정담당관실로 연락하여 주시기 바랍니다.
- 주 소 : 21995 인천광역시 연수구 해돋이로 130
해양경찰청 기획재정담당관실 해양경찰 백서 담당자
전 화 : (032)835-2418 팩 스 : (032)835-2818
홈페이지 : www.kcg.go.kr
- 해양경찰 백서는 인터넷 정부간행물 판매센터에서 판매하고 있습니다.

| | | |
|---|---|-------------------------------|
| 발 | 행 | 2021년 10월 |
| 발 | 행 | 인 치안총감 김홍희 |
| 발 | 행 | 처 해양경찰청 |
| 디 | 자 | 인 / 제 작 (주)아미고디자인 02)517-5043 |
| 정 | 가 | 10,000원 |