



2013 해양경찰백서

Korea Coast Guard 2013 White Paper



해양경찰청
KOREA COAST GUARD

406-741 인천광역시 연수구 해돋이로 130 해양경찰청
Tel_032.835.2721 Fax_032.835.3304 www.kcg.go.kr



해양경찰청
KOREA COAST GUARD

2013 해양경찰백서

Korea Coast Guard 2013 White Paper



발 간 등 록 번 호
11-1530000-000048-10



2013 해양경찰백서

Korea Coast Guard 2013 White Paper



해양경찰청
KOREA COAST GUARD



‘안전한 바다 행복한 국민’ 해양경찰이 함께합니다!

21세기는 ‘해양의 시대’입니다. 바다는 무한한 자원의 보고이자 새로운 여가의 공간으로 그 가치가 점점 높아지고 있으며, 이를 둘러싼 세계 각국의 경쟁은 더욱 치열해지고 있습니다.

이러한 때에 해양경찰은 기존의 해양주권수호에서부터 오늘날 사고예방 중심의 안전관리체계 구축에 이르기까지 끊임없이 발전하며 우리바다를 굳건하게 지켜왔습니다. 그 길고 긴 여정 속에서 특히, 2012년은 우리 해양경찰에 있어서 ‘변화와 도약’의 뜻 깊은 시간이었습니다.

‘해양경비법’을 제정·공포하며 해양영토 수호에 대한 강력한 수호의지를 대내외에 알리고, 독도에서 이어도에 이르는 우리바다를 완벽하게 수호했습니다. 또한, 서울 핵안보정상회의에서는 바다 뿐만 아니라 아라뱃길, 한강 등 내수면의 수상경호임무를 수행하며 국가행사를 성공적으로 개최하는데 기여했습니다.

먼 필리핀 해역까지 항공기를 급파하며 조난당한 우리국민에게 도움의 손길을 내밀었고, 태풍 ‘볼라벤’으로 인해 위기에 빠진 중국선원들을 구조하며 국적과 해역을 초월한 숭고한 해양경찰의 정신을 보여주기도 하였습니다.

이와 함께 제주지방청과 창원해경서를 신설해 치안사각지대를 해소하고, 정부기관 최초로 3000톤급 훈련함을 건조하여 현장에 강한 인재를 양성하는 기반을 마련한 것은 의미있는 성과였습니다.



이러한 2012년의 발자취를 정리하여 「2013년 해양경찰 백서」에 담았습니다. 이 백서가 바다 가족의 정책지침서로 널리 활용되고, 국민들에게 바다에 대한 폭넓은 지식을 제공해 바다를 사랑하는 마음이 더욱 확산되기를 기대합니다.

아울러 창설 60주년을 맞이하는 2013년에 해양경찰은 국민의 목소리에 귀를 기울이며 새로운 미래를 준비하고 있습니다. 해양사고 대응체제를 예방중심으로 전환하고, 파·출장소, 122 구조대 등 현장 전문인력을 대폭 충원하여 더욱 안전하고 깨끗한 바다를 만들기 위해 노력하고 있습니다.

앞으로도 해양경찰은 우리 삶의 터전이자, 후손들에게 물려줄 소중한 영토인 바다를 ‘희망과 행복의 바다’로 만들기 최선을 다할 것을 약속드립니다.

2013년 9월
해양경찰청장

김석호

chapter

01

해양주권 수호 및
국가안보 강화

제1절 독도, 이어도, EEZ 해양주권 수호 38

- 1. 해상경비 여건분석 38
- 2. 주요 추진성과 40
- 3. 불법조업 외국어선 처벌강화 및 우리어민 보호활동 51
- 4. 해상경비 실적 55

제2절 국가위기관리 체계 확립 58

- 1. 국가위기관리 정세와 동향 58
- 2. 주요 추진노력 58

제3절 해상테러예방 및 대응역량 강화 62

- 1. 국내 · 외 테러정세와 국제 환경 변화 62
- 2. 해상테러 대응 역량 강화 62
- 3. 해상경호 및 안전관리 강화 68
- 4. 국민과 함께하는 해양경찰특공대 70



제1절 빈틈없는 해양재난관리 ····· 74

- | | |
|--------------------------|----|
| 1. 해양사고 발생 현황 | 74 |
| Focus 01 필리핀 해상 침수화물선 구조 | 83 |
| 2. 체계적인 해양재난 대비·대응체계 구축 | 84 |
| 3. 해양사고 구조대응체계 강화 | 89 |
| 4. 국제적 수색구조 협력 | 94 |

제2절 연안 해상치안 및 안전관리 ····· 100

- | | |
|-----------------------------------|-----|
| 1. 연안해역 안전관리체계 구축 | 100 |
| 2. 선박 출·입항 신고제도 | 103 |
| Focus 02 자동출입항 시스템, V-Pass 시스템 구축 | 105 |

제3절 해수욕장 안전관리 ····· 106

- | | |
|--------------------------|-----|
| 1. 해수욕장 이용객 추이 | 106 |
| 2. 해수욕장 안전관리 | 107 |
| Focus 03 해수욕장 성범죄 수사대 운용 | 113 |

제4절 체계적인 해양교통관리 ····· 114

- | | |
|---------------------|-----|
| 1. 해상교통 안전관리 강화 | 114 |
| 2. 해상교통관제(VTS)의 체계화 | 121 |

제5절 수상레저 안전관리 ····· 124

- | | |
|-----------------------------|-----|
| 1. 수상레저활동 환경 및 전망 | 124 |
| 2. 법·제도개선을 통한 안전관리 | 127 |
| 3. 조종면허 시험제도 | 128 |
| Focus 04 수상레저 조종면허 이렇게 취득한다 | 136 |
| 4. 수상레저 안전관리 | 138 |



chapter

03

해양 법질서
확립을 통한
선진인류국가 구현

제1절 해양범죄 단속 활동 ····· 152

- 1. 해양범죄 추세 152
- 2. 주요범죄 단속활동 156
- 3. 민생침해 범죄 집중단속 169
- 4. 형사기동정 운용 176

제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정 ····· 177

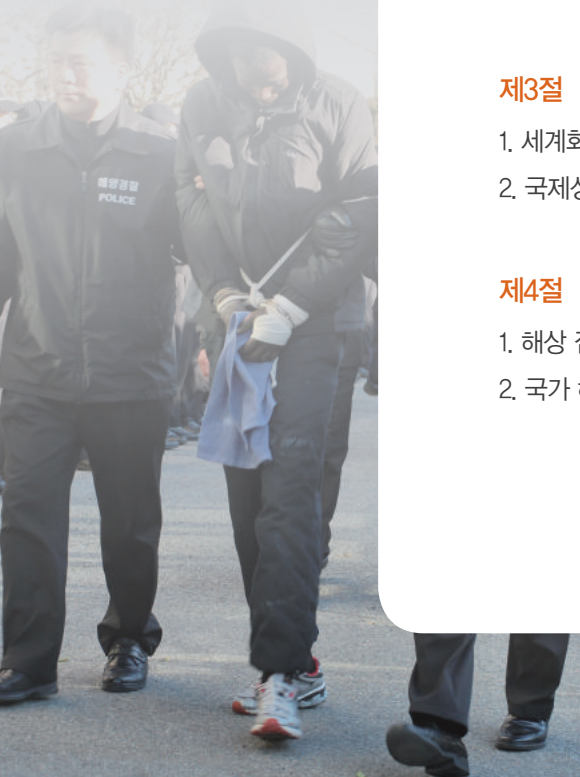
- 1. 인권중심의 선진 수사행정 실천 177
- 2. 국민중심의 수사행정 추진 179
- 3. 해양과학수사 역량 제고 180

제3절 국제성 범죄와 외사경찰 ····· 185

- 1. 세계화 추세와 치안환경의 변화 185
- 2. 국제성 범죄 현황 187

제4절 정보·보안역량 강화 ····· 198

- 1. 해상 집단민원 대응 및 정책정보 수집역량 강화 198
- 2. 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화 204



제1절 해양오염사고 추이 208

- 1. 개 관 208
- 2. 해양오염 예방·단속 활동 209

제2절 해양오염 예방활동 221

- 1. 해양오염예방 지도·점검 221
- 2. 해양오염 예방·단속 활동 223
- 3. 국민참여 프로그램 운영 224
- 4. 해양환경 보전의식 함양 227

제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립 230

- 1. 국가방제체계 구성·운영 230
- 2. 방제전문성 향상을 위한 교육·훈련 234
- 3. 해양오염사고 대비·대응을 위한 국제협력 238

제4절 폐기물 해양배출 관리 241

- 1. 폐기물 해양배출 제도 241
- 2. 폐기물 해양배출 현황 243
- 3. 폐기물 해양투기 감축 및 배출해역 환경관리 244
- 4. 폐기물 해양배출 적법 관리 246



chapter

05

창의적이고
선도적인 해양경찰

제1절 해양경찰 변화관리 248

1. 2012년 변화관리 개요 248
2. 해양경찰 변화관리 활동 248
3. 성과주의 조직문화 257

제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고 263

1. 국민과 함께하는 민원행정 서비스 263
2. 바다안전을 위한 정책홍보 강화 267
3. 청렴한 조직문화 조성 and 엄정한 공직기강 확립 272
4. 세계화 시대에 맞는 정책의 법제화 276
- Focus 01 해양주권수호를 위한 해양경비법 제정 276

제3절 창의적인 연구개발 활동 280

1. 종합 해양치안 연구기관으로의 도약기반 마련 280
2. 선진 해양경찰 장비 개발 282
- Focus 02 합정 승조원 추락경보 시스템 개발 등 282
3. 과학적 수사지원체제 구축 285
4. 해양오염물질 감식·분석 288
5. 과학적인 해양환경 관리 292

제4절 현장중심의 정보통신 기반 확립 295

1. 해·육상 통합통신체계 구축 295
2. 첨단 정보통신 기반 구축 298
3. 전문성 확보를 위한 협력체계 강화 300
4. 안전한 정보보안 환경 구축 302



제1절 조직 역량 기반강화 306

1. 조직 및 인력 306
 - Focus 01 제주지방해양경찰청 신설 307
 - Focus 02 창원해양경찰서 신설 308
2. 해양경찰 예산 310

제2절 인사교육 및 복리후생 313

1. 공정하고 투명한 인사를 위한 제도 개선 313
2. 수요자 중심의 인사운영 315
3. 인적자원 양성을 위한 교육훈련 319
4. 채용시험 및 기타 인사제도 322
 - Focus 03 채용관련 Q&A 및 채용시험 변경사항 324
5. 해양경찰 복지 및 사물관리 327

제3절 국제교류 협력강화 335

1. 다자간 국제협력 활동 335
2. 주변국 해상치안기관간 교류협력 337
3. 동남아시아 · 아프리카 · 남태평양 지역과의 교류협력 339
4. 해양주권수호 관련 대응역량 강화 346
5. 국제 해양 정보수집 역량 강화 349

제4절 전력증강 및 장비관리 350

1. 해양경찰 전력증강 350
 - Focus 04 해양전문인력 양성을 위한 훈련함 건조 351
2. 효율적인 장비관리 및 지원 357
3. 해양경찰정비창 운영 365



contents

Appendix 부 록

해양경찰 포토 2012	370
해양경찰 연혁	374
해양경찰 조직도	382
해양경찰 복제	384
해양경찰 장비현황	385
표·그림 목차	388





브랜드 영상

해양경찰 화보

해양경찰 이야기	12
해양경찰 소개	20
2013 주요과제	24



The story of Korea C

해양경찰 60주년!

우리 해양경찰은 6·25전쟁 직후인 1953년 창설되어
OECD회원국이 되고 한류열풍을 일으킨 오늘에 이르기까지
거친 바다에 맞서 국민안전과 해양주권을 지켜왔습니다.
앞으로도 변함없이 국민안전과 해양주권을 지켜나갈 것은 물론,
해양강국 대한민국을 향해 국민과 함께 나아갈 것을 약속드립니다.
사람 나이 60이면 이순(耳順), 들으면 곧 이해하는 나이라고 합니다.
이순을 맞이하여, 국민의 소리를 잘 듣고 이해하는 해양경찰이 될 수
있도록 최선을 다하겠습니다.



Coast Guard





국민의 안전을 최우선으로 하는

‘바다의 심장’ 해양경찰

해양경찰은 우리의 생명과 바다를 위협하는
모든 범죄와 해상 테러에 대해 철저하고 강인하게 대응함으로써
우리 바다의 안보를 확실히 책임지고 있습니다.

해양경찰이 지키는 깨끗한 바다, 국민의 행복

안전하고 깨끗한 바다는 곧 국민의 행복으로 이어집니다.
해양에서 일어나는 재난사고는 물론,
오염 없는 깨끗한 바다로 국민의 생명과 재산을 보호합니다.



해적으로부터 우리 선원을 지키기 위한 해적처리특별법 제정 추진

해양경찰은 해적행위에 대한 엄정한 대응을 위해,
해적처리특별법 제정을 추진 중에 있습니다.



People's Hope



바다의 수호자,

해양 강국의 위상을
위해 해양경찰이
됩니다

국제적인 위상을 보여주는 지표가 되는 바다.
해양경찰은 해양 강국으로서의 위상을
높이기 위해 활발한 국제 교류와 협력을 통해
해양 질서 변화에 적극 대처합니다.

Maritime Powers

New Changes





해양강국을 향한 뜨거운 열정을 길어올리다

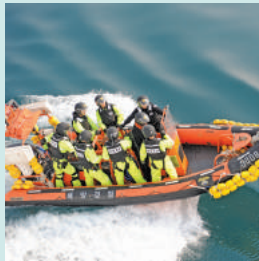
해양경찰은 각종 위기상황에 신속하게 대응할 수 있도록
장비개발 및 전문인력 양성에 노력하고 있습니다.
국민의 행복과 안전한 바다를 만들고자 하는 가치 실현은
해양경찰이 지향하는 목표의 핵심입니다.



안전하고 깨끗한 희망의 바다 실현

세계 역사를 보면, 바다를 장악한 나라가 세계를 제패해온 것을 알 수 있습니다. 바다의 중요성은 21세기에 와서 더 커지고 있습니다. 육지자원의 고갈로 인해 전 세계의 관심은 바다, 한계를 알 수 없는 해양자원에 집중되고 있기 때문입니다. 해양자원의 확보를 위해서는 무엇보다 해양력을 강화해야 합니다. 해양민족의 기상과 전통을 계승한 해양경찰은 해양력 강화에 총력을 기울여 안전하고 깨끗한 희망의 바다를 지켜갈 것입니다.





숫자로 보는 바다와 해양경찰

60 2013년으로 창설 60주년을 맞이한 해양경찰. 해양경찰은 1953년 창설되었다.

10,652 현재 해양경찰 인력은 모두 10,652명이다. 해양경찰은 안전한 바다를 위해 부족한 인력을 매년 보충해 나갈 계획이다.

301 해양경찰의 보유 함정. 경비 함정 202척과 특수 함정 99척이 있다.

23 해양경찰의 보유 항공기. 비행기 6대와 헬기 17대가 있다.

1,570 2012년 해양경찰이 바다에서 구조한 사고선박의 수다.

2,254 2012년 해양경찰이 해수욕장에서 구조한 사람의 수다. 해수욕장 사망사고는 2010년 7명, 2011년 4명, 2012년 3명으로 해마다 줄고 있다.

122 반드시 기억해야 할 생명의 번호다. 해양긴급신고는 국번 없이 '122'

세계 일류 해양한국의 든든한 동반자

바다는 지구 표면의 72%를 차지하고 있으며, 세계 강국이 되기 위해서는 지구의 가장 큰 공간인 해양의 효율적인 활용이 필수적입니다. 해양경찰은 발 빠른 수행 능력과 과학적인 지식을 기반으로 바다에서 일류가 되기 위해 끊임없이 노력하고 있습니다. 세계 각국의 치열한 경쟁을 뚫고 현재의 해양을 지키고 미래의 해양을 활용할 수 있도록 해양경찰은 힘을 키워나가고 있습니다. 세계 최고의 해양한국을 위해 해양경찰은 항상 현장에서 뛰고 있습니다.





해양경찰 주요 업무

국민의 생명과 행복을 최우선으로 하는 해양경찰은 어떤 고난에도 굴복하지 않고 당당하게 앞으로 전진합니다. 세계일류 해상을 위한 뜨거운 열정과 의지로 뚝뚝 뚫린 해양경찰! 국민에게 자부심과 신뢰감을 줄 수 있는 든든한 삶의 파트너가 되겠습니다.

해양강국을 위한 끊임없는 도전, 해양영토 · 주권 수호

- 독도, 이어도 등 해양영토 · 주권 수호를 위한 해양경비 활동
- 어자원 보호를 위한 불법조업 외국어선 단속
- 동 · 서해 접적해역(NLL) 안보활동 및 임해 주요시설 보호



신속하고 안전한 대응 활동, 해양재난 · 안전관리

- 선박 충돌 · 화재 등 각종 해양사고 예방 및 구조
- 태풍, 지진해일 등 해양재난 대비 · 대응체계 구축
- 전국 해수욕장, 레저사업장 등 해양레저 안전관리 총괄



철저하고 강인한 대처, 해양교통 질서 확립

- 연안 해상교통관제(VTS) 및 어선 출 · 입항 관리
- 여객선, 유람선 등 다중이용선박 안전관리
- 유조선, 유해물질(HNS) 운반선 등 위험선박 집중관리



빈틈없는 철통경비, 해양범죄 예방 · 단속

- 선상폭력 · 사기, 각종 수산 · 안전사범 등 모든 해양범죄 수사
- 밀입 · 출국, 마약 · 총기밀수, 해적 등 국제범죄 예방 · 단속
- 각종 민생침해범죄 및 도서지역 인권유린 사범 등 집중단속

미래 후손을 위한 깨끗한 바다, 해양오염 예방 · 방제

- 해양 · 해안오염 방제 총괄지휘 등 해양오염사고 대응
- 기름 · 유해물질 배출, 폐기물 투기 등 오염사범 단속
- 해양종사자 등 대국민 해양환경보호 지도 · 계몽활동



감동과 사랑으로 헌신한다, 국민 편의 서비스

- 낙도 · 오지 등 의료사각지대 응급의료서비스 제공
- 도서지역 이동민원실, 법률상담 등 각종 서비스 제공
- 함정 · 항공기 등 해양경찰 기반시설 외부 개방 · 지원



소중한 해양주권, 전략적 해양경비로 수호합니다



해양주권 수호를 위한 빈틈없는 경비체계 확립

해양경찰은 독도·이어도 및 NLL·EEZ 해역 광역경비 체계 구축으로 경비 활동을 강화하는 한편, 경계 미확정 해역·국제 해협 등에 대한 해양관할권 강화로 해양주권 수호에 총력을 기울이고 있습니다.



불법조업 외국어선 강력 대응 및 외교적 해결 노력

해양경찰은 해상 공권력 강화로 외국어선의 불법의지를 무력화하고, 폭력·집단 저항에 대해서는 엄정하고 단호하게 대처함으로써 우리 어민을 보호하고 해양자원을 지키고 있습니다.

해양안보 역량강화 등 위기관리 능력제고

해양경찰은 북의 도발에 대비해 동·서해 접적 해역에서의 위기관리를 강화하고, 해양 테러에 대항하여 전술과 장비를 보강하는 등 국민의 안전 확보를 위해 최우선으로 활동합니다.





국민의 신뢰와 기대에 보답할 수 있는 해양안전 서비스를 제공합니다

해양사고, 사후대응이 아닌
사전예방으로 패러다임 전환

현장 중심의 신속하고 정확한 수색구조 서비스, 모든 어선에
위치발신장치를 설치하는 등 해양경찰청은 충돌·침몰 등
해양사고 피해 최소화를 위해 사후대응이 아니라 사전예방
중심의 '해양사고 예방 종합대책'을 세워 실행하고 있습니다.

다중이용 시설·장비 등으로 한층
강화된 치안서비스 제공

국민이 많이 이용하는 여객선, 유도선 등의 안전관리를
철저히 하고, 해파리·상어 출현, 이안류·이상파랑과 같은
자연재해에 대비한 매뉴얼 보완 및 사전 경보체계 구축으로
안전한 물놀이 환경을 제공합니다.





Safety

법과 질서가 바로서는 공정사회 실현

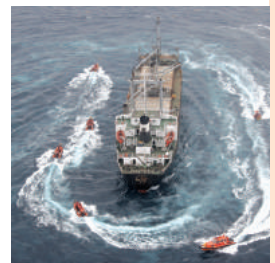
유해수산물식품 근절 등 불량식품 단속 강화로 국민이 안전하게 먹을 수 있는 권리를 되찾기 위해, 해양경찰은 항상 긴장의 끈을 놓지 않고 있습니다. 한편, 사회적 약자를 보호하기 위해 생계형 범죄에 대해서는 계도 위주의 활동을 펼칩니다.

국제범죄 증가에 따른 대응역량 강화

바다의 안전은 국민의 행복과 직결됩니다. 해양경찰은 해양범죄에 단호하게 대응하고, 정보공유 및 기획수사를 강화하고 있습니다. 또한 든든한 치안서비스를 위해 외국인 범죄예방 및 권익보호에도 노력하고 있습니다.

인권 보호와 공정성 유지, 첨단 과학수사 활성화

수사경찰관 인권교육 강화, 범죄피해자 법률상담 등 지원체계 강화를 통해 여성·장애인 등 사회적 약자의 인권보호를 위한 행정을 구현하고 있습니다. 또한 해양범죄 특성에 따른 첨단 감식기법 등 과학 수사역량을 강화하고 있습니다.





Global Korea Coast Guard

외국 해상치안기관과의 국제 교류 · 협력 강화

북극항로 개설에 대비한 북극권 해상치안기관과의 교류 · 협력 추진, 양자 · 다자 협력을 통한 국제 해상치안 공조, 국제성 범죄 공조활동 등 전 세계 주요 국가와의 교류 협력 강화로 든든한 글로벌 해양경찰을 구현합니다.

국제 위기상황에 대비한 해양정보 수집 강화

한반도 주변 국가들의 해양분쟁 사례 및 해양세력 확대 동향을 파악하고, 주변국 해상치안기관의 해양관련 주요정책, 활동사항 분석, 위기상황에 대비한 공조체제 구축 등 21 세기에 맞는 정보력을 갖춘 해양경찰이 되겠습니다.

국제사회 해양 현안 해결을 위한 노력

동남아 · 아프리카 · 남태평양 연안국 해상치안기관 직원초청 연수, 소말리아 등 아프리카 연안국 해적 퇴치, 아프리카 해양경찰 양성사업 참여 등 저개발국가에 대한 적극적인 지원 및 협조를 통해 해양한국의 위상을 국제에 드높입니다.



풍요로운 미래를 위한 해양환경,
깨끗하고 푸르게 지키겠습니다





해양오염 사고대비 · 대응체계 선진화

해양경찰은 대형 해양오염사고 대응을 위한 방제 인프라 구축, 해양오염방제 제도 · 시스템 정비와 총괄지휘체계 확립으로 깨끗하고 풍요로운 바다를 보존하기 위해 총력을 기울이고 있습니다.

해양오염 예방활동 강화 및 폐기물 해양배출 관리

위험 · 유해물질 운송선박과 저장시설에 대한 예방점검을 강화하고, 해양오염원에 대한 정보 및 위반사항을 체계적으로 관리하는 등 해양환경 개선은 물론 불법 해양배출 행위를 사전차단하기 위해 총력을 기울이고 있습니다.

국민과 함께하는 해양환경 보전활동 활성화

다양한 국민 참여형 해양환경보전 프로그램 개발 · 운영으로 국민이 자율적으로 참여할 수 있는 해양환경보전 홍보 캠페인을 추진합니다. 또한 '깨끗한 어촌만들기' 실천운동을 전국으로 확대해 깨끗하고 풍요로운 해양환경을 보전하는데 앞장섭니다.

Future



National & Field Oriented

국민 중심, 현장 중심, 한결같은 해양경찰의 마음입니다

미래를 준비하는 선진 조직문화 창출

해양경찰은 미래를 준비하는 창의적인 조직문화를 이끕니다. 국민중심 행정을 위해 '고객 평가위원회'를 운영하고, 국민의 건강한 삶 구현을 위한 해양스포츠문화 진흥노력 역시 국민을 위한 해양경찰의 활동입니다.

현장중심의 교육제도 개선

해양경찰교육원 신축 이전(11월, 여수)에 맞춰 해양경찰의 교육·훈련 체계 전면개편, 특화된 교육·훈련을 통해 우수한 전문 인력을 양성하고, 최첨단 훈련시설을 활용한 현장대응 능력 강화로 선진 해양경찰을 구현합니다.



chapter

01

해양주권 수호 및 국가안보 강화

제1절 독도, 이어도, EEZ 해양주권 수호	38
제2절 국가위기관리 체계 확립	58
제3절 해상테러예방 및 대응역량 강화	62



1절

독도, 이어도, EEZ 해양주권 수호

01 | 해상경비 여건분석

가. 주변국의 공세적 해양활동

세계 각국은 자원의 보고인 바다의 중요성을 인식하고, 해양영토 확장 및 권익보호를 위한 해양정책을 핵심정책으로 추진하는 등 국가해양력 강화를 위해 총력을 기울이고 있다.

1994년 UN해양법 발효로 해양활동의 무대가 12해리 영해를 넘어 200해리 배타적 경제수역(EEZ : Exclusive Economic Zone)과 대륙붕까지 확장됨에 따라, EEZ가 중첩되는 해역에서의 관할권, 도서 영유권, 해양과학조사 및 대륙붕 개발 등을 둘러싸고 인접국간 복잡한 이해관계가 심화되는 등 국제적 협력과 국가간 경쟁이 공존하고 있다.

참 고 | 배타적 경제수역(EEZ, Exclusive Economic Zone)

영해를 측정하는 기선으로부터 200해리 범위까지의 수역 중 영해를 제외한 수역으로서 연안국의 경제적 목적을 위한 주권적 권리와 관할권이 인정되는 수역으로 UN해양법협약상 제도화된 개념이다. 우리나라는 1996년 同협약을 비준함에 따라 같은 해 9. 10일 배타적경제수역법을 시행, EEZ를 선포하였다. 해양경찰은 바다의 중요성을 알리고, 해양주권 수호의 강력한 의지를 천명하기 위해 배타적경제수역 선포일인 9. 10일을 '해양경찰의날'로 지정하여 기념하고 있다.

우리나라 주변국의 동향을 살펴보면, 일본은 역사교과서 왜곡, 방위백서 발표 등을 통해 독도에 대한 국제 분쟁지역화를 유도하고 있으며, 중국은 이어도 해역에 선박과 항공기를 수시로 출현시키는 등 공세적 해양활동을 전개하고 있다.



해양경찰은 빈틈없는 해양주권 수호를 위해 영해 경비는 물론 배타적 경제수역에서의 불법조업 외국어선 감시·단속, 독도와 이어도를 포함한 광범위한 해역에서 철저한 경비 활동을 펼쳐나가고 있다.

나. 외국어선 불법조업 추세

우리나라는 1996년 배타적 경제수역(EEZ)을 선포한 이후 중국 및 일본과 중첩되는 수역에 대해 해양경계획정을 위한 교섭을 개시하였으나 양국 간 입장 차로 아직까지 경계획정이 이루어지지 못하고 있다. 다만, 국민 생계와 직접적으로 연관되어 있는 어업분야에 있어서는 한·일 어업협정('99. 1. 22. 발효)과 한·중 어업협정('01. 6. 30. 발효)을 통하여 잠정적으로 어업질서를 상호 유지해 나가고 있다.



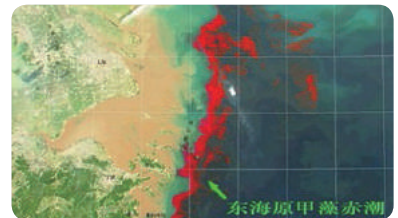
● 중국주변해역 수질등급(2012년 중국해양상황공보)
※ 1 → 4류로 갈수록 수질등급이 낮음

중국은 자국해역에서의 무분별한 남획과 급격한 산업화에 따라 연안해역 오염으로 근해 어자원이 고갈되고 있는 반면, 경제성장에 따른 수산물 소비가 증가하고 있다. 이에 중국어선들은 어족자원이 풍부한 우리 해역에서 불법조업을 자행하고 있으며, 강력한 단속에도 불법조업은 근절되지 않고 오히려 단속을 회피하기 위한 수법이 점차 조직화·집단화·흉포화 되어가는 추세이다.

2008년, 2011년 불법조업 외국어선 검거과정에서 단속 경찰관이 순직하는 안타까운 사건도 있었지만, 해양경찰은 우리 어업인의 생활터전인 바다에서의 불법조업을 근절하기 위하여 단속 장비 및 인적 역량을 강화하고 각종 전술을 개발하는 등 다양한 노력을 기울이고 있다.



● 댐(三峡) 건설로 중국연안해역 영양분 감소



● 중국연안 적조 위성사진

02 | 주요 추진성과

가. 독도 · 이어도 주변해역 경비 활동

(1) 독도

독도는 역사적으로 신라시대부터 우리나라에 편입되어 우리나라가 실효적으로 지배하고 있는 대한민국 영토이다.

독도는 약 460만 년에서 250만 년 전 신생대에 용암분출로 형성된 화산 섬으로 북위 37도 14분 26.8초, 동경 131도 52분 10.4초에 위치한다. 울릉도에서 동남쪽으로 87.4km 거리에 있고, 동·서도와 89개의 부속 도서로 이루어져 있으며 총 면적은 187,453m²이다.

일본은 러·일전쟁 시기인 1905년 내각회의 결정으로 시마네현 고시를 통해 독도를 시마네현에 편입시켜 자국의 영토라고 억지주장을 하고 있으며, 독도 주변의 우리나라 영해 외측 수역에 지속적으로 순시선을 보내는 등 국제 분쟁지역화를 기도하고 있다. 2012년에는 총 99회에 걸쳐 독도 근해에 일본 순시선이 출현하였다.



● 독도 전경



● 독도 위치

[표 1-1]

독도근해 일본순시선 출현 현황

(단위: 회)

월 별	연 도					월 별	연 도				
	2008	2009	2010	2011	2012		2008	2009	2010	2011	2012
1월	6	5	9	7	7	7월	10	7	9	9	9
2월	6	8	5	8	8	8월	9	8	8	8	9
3월	9	8	7	8	9	9월	8	9	8	8	7
4월	7	7	8	7	8	10월	9	8	9	9	9
5월	9	7	9	8	10	11월	6	6	9	9	7
6월	8	9	9	8	10	12월	7	6	5	5	6
소계	45	44	47	46	52	총계	94	88	95	95	99

독도와 관련된 일본 측의 행동을 살펴보면 2004년과 2005년에 일본 우익단체인 사도회와 청년사가 독도 상륙 및 독도 부근해역 해상시위를 위해 출항하였다가 해양경찰의 강력한 대응 경고 및 일본 정부의 설득으로 회항한 바 있다.

2006년에는 일본 해상보안청 소속 측량선 2척이 독도 부근 우리 EEZ에서 해양과학조사를 시도하였으나 해양경찰 경비함정의 적극적 퇴거작전으로 실패하였고, 같은 해 7월 우리 해양조사선 해양 2000호의 독도 근해 해양과학조사를 일본순시선이 방해하려 하였으나 해양경찰의 적극적인 대응으로 계획된 해양조사를 차질 없이 수행하였다.

한편, 일본측 허가수역에서 우리 어선의 경미한 위반 행위에 대한 일본의 과잉단속으로 우리어선이 침몰하거나 선원이 부상을 입는 피해가 발생하기도 하였으며, 일본 순시선의 추적을 받던 우리 어선이 해양경찰 경비함정에 보호를 요청하여 한·일 경비함정간 대치상황이 발생하기도 하였다.

[표 1-2]

사 례 일본 과잉단속에 따른 우리어선 피해발생 사례

어선명	일시·장소	위반 내용	우리어선 피해
삼진호	2001. 9. 26, 부산 대변 동방 31해리	일본 EEZ침범	일본 순시선 추돌, 선체 침몰
제7 중진호	2003. 2. 12, 일본 EEZ 내측 4해리	임검 불응	일본 순시선 추돌, 선체일부 손상
제339 풍운호	2004. 5. 24, 일본 EEZ 내측 1.5해리	임검 불응	경고투척구 47발, 최루탄 20발 발사, 선장 눈부위 부상

[표 1-3]

사례

한·일 경비함정 대치사례

관련 선박	일시·장소	상 황	대치상황
제33 부성호	2001. 10. 31. 포항	조업 중 EEZ 경계선까지 조류에 밀림	해경 함정과 어업지도선이 보호조치, 조사 후 무혐의 처리
제101 대정호	2002. 2. 19. 포항	어망 일부가 일본 EEZ로 흘러가 찾던 중	해경 함정 1척이 입항시까지 근접호송 일본 순시선 1척 영해외곽까지 추적
큰영광호	2005. 12. 3. 부산	일본 EEZ 0.4해리 침범 조업	일본 순시선 검문검색에 도주, 해경 함정과 순시선간 대치, 일본 EEZ 침범사실 확인, 대마도로 나포되어 담보금 납부 후 석방 (해경 함정 3척, 일본 순시선 3척 대치)
97세진호	2008. 5. 16. 부산	우리 EEZ에서 조업 중	해경 함정과 일본 순시선이 세진호 양측계류, 8시간 해상 대치, 일본측 사실관계 오인 인정 (해경 5척, 일본 순시선 5척 대치)
99만중호	2009. 10. 31. 부산	일본 EEZ 0.5해리 침범 사실은 인정하나, 조업 사실은 부인	해경 함정과 일본 순시선이 만중호 양측계류, 17시간 해상 대치, 우리 측 인수 조사 (해경 4척, 일본 순시선 6척 대치)

해양경찰은 독도 영해 및 우리 EEZ에 대한 확고한 해양주권 수호를 위해 5000톤급을 비롯한 대형함정 5척을 배치하여 독도 주변해역 경비를 강화하였으며, 경계미확정수역에서의 각종 우발상황 발생에 대비하여 함정 무장도 보강하였다.



● 독도를 경비하는 함정



● 독도 주변 항공 감시활동

또한, 독도 주변 해상에서 우발상황 발생시 신속한 상황대응을 위해 강릉과 울릉도에 전진 배치한 헬기 및 광역초계기를 이용한 철저한 감시 활동과 해군, 독도경비대 등 유관기관과의 상호협력체계를 구축하여

독도 수호 역량을 강화해나가고 있으며, 독도와 관련한 물리적 충돌 등 위기상황 발생시 범정부차원의 위기 대응을 위해 체계적인 대응 매뉴얼을 마련하여 지속적으로 훈련을 실시하고 있다.

최근 독도에 대한 국민의 관심이 점점 높아지고 있으며 2012년 한 해 동안 독도를 관람한 관광객은 무려 18만여 명에 이르고 있다. 이에 해양 경찰은 울릉도와 독도를 운항하는 여객선의 안전호송을 위하여 울릉도~독도해역에 중·대형함정을 상시 배치하는 등 독도 관광객의 안전관리에도 최선을 다하고 있다.

[표 1-4]

독도 관광객 관람 현황

구 분	관광객	입 도	선 회
2008	130,405	105,157	25,248
2009	129,579	105,112	24,467
2010	112,113	94,601	17,512
2011	159,810	144,136	15,674
2012	186,665	177,254	9,411

(단위: 명)

(2) 이어도

이어도는 수중암초로서 우리나라 대륙붕의 일부이며, 북위 32도 07분 22.6초, 동경 125도 10분 56.8초에 위치하며 제주도의 부속도서인 마라도에서 서남쪽으로 149km 거리에 있다.

수중암초의 최정상이 해수면으로부터 4.6m 아래에 잠겨 있어 파도가 심할 때에만 모습을 드러내며, 이 때문에 예로부터 이어도는 ‘전설 속 환상의 섬’ 또는 ‘피안(彼岸)의 섬’으로 일컬어지고 있다.

1951년 국토 규명사업의 일환으로 이어도 탐사를 시작하여 위치를 확인하였으며, 1986년 당시 수로국(現 국립해양조사원) 조사선에 의해 암초의 수심이 4.6m로 측량되었고, 1987년에 이어도 등부표를 설치하고 이 사실을 국제적으로 공표하였다.



● 이어도 위치



● 이어도 경비 중인 경비함정

인접국간 중첩수역인 경우 일반적 관할권 설정 기준인 ‘등거리 원칙’에 의할 때 이어도는 우리 EEZ 수역으로서, 우리나라는 2003년 이어도에 해양구조물을 설치하여 범국가적 차원에서 해양·기상·환경정보 등을 관측하는 종합해양과학기지로 활용하고 있다.

그러나 중국은 “이어도는 한·중 양국이 주장하는 EEZ 중첩수역 안에 위치하며, 양국 간 EEZ 경계 획정이 이루어지지 않은 상황에서 어느 한 국가가 일방적인 조치를 취하는 것은 바람직하지 않고, 이어도에 대한 한국의 일방적인 행동은 어떠한 법적 효력도 가지지 않는다.”고 주장 하면서 해양감시용 선박과 항공기로 이어도 해양과학기지를 지속적으로 감시하고 있다.

[표 1-5]

(단위: 회)

중국 국가세력 출현 현황

연 도	계	구 분	
		항공기	관공선
2008	3	1	2
2009	16	7	9
2010	16	10	6
2011	62	27	35
2012	61	36	25

이에 대하여 우리 정부는 ‘한·중 간 경계획정 이전이라도 이어도는 명백히 우리 EEZ 해역 내에 속하는 수역’이라는 공식 입장을 확고히 하고 있다.

해양경찰은 UN해양법에 명시된 EEZ에서의 연안국의 주권적 권리를 수호하고, 우리의 관할권 범위를 중국 측에 확고하게 인식시킨다는 방침 아래 순찰 함정을 증강 배치하고 주기적으로 항공 초계활동을 펼치고 있다. 또한, 이어도 해양과학기지 CCTV를 활용하여 24시간 감시체계를 유지하고, 우발상황에 대비하여 현장 대응능력을 강화 하기 위한 훈련을 정기적으로 실시하고 있으며, 유관기관과의 긴밀한 협조를 통해 정보 공유체계를 유지하고 있다.

나. 불법 외국어선 단속 및 해상 공권력 강화

(1) 불법조업 외국어선 단속

광복 이후 이승만 대통령의 ‘맥아더 라인 월선조업 일본어선 나포특명’에 따라 시작된 불법조업 외국어선 나포는 1953년 해양경찰대 창설 이후 계속되어 왔다. 때로는 무장한 중국어선에 의해 우리 대원이 부상을 당하거나 순직하는 경우도 있었지만 해양경찰은 우리 어업자원 보호와 해양주권 수호를 위해 끊임없이 노력해 왔다.

한·일 어업협정(1999년)과 한·중 어업협정(2001년) 체결 이후 외국어선이 우리 측 허가수역에서 조업하기 위해서는 어획할당량, 입어척수 등 조업조건을 구비하고, 입어 및 조업절차에 따라 어업허가증을 발급 받아야 한다.

해양경찰은 우리 측 허가수역에서 조업하는 허가어선에 대해서는 조업 질서 유지 및 안전관리를 실시하고, 허가를 받지 않고 조업하는 불법어선에 대해서는 엄정한 단속을 실시하고 있다. 2012년 우리 해역에서 불법조업 행위로 나포된 중국어선은 467척으로 전년도 534척에 비해 67척(13%)이 줄었다.

[표 1-6]

불법조업 중국어선 단속 현황

구 분	총계 (척)	계	나포(척)			비고 (NLL)	계도	구속 인원	담보금 부과액
			배타적 무허가	경제수역 제한조건 위반 등	영해 침범				
2008	446	432	78	342	12	41	14	109	62억 7,200만원
2009	388	381	86	272	23	49	7	130	55억 3,000만원
2010	375	370	91	226	53	43	5	56	78억 1,600만원
2011	543	534	170	332	32	30	9	72	145억 8,600만원
2012	521	467	106	330	31	41	54	173	171억 4,900만원

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

최근 해양경찰의 단속을 피하기 위한 불법조업 중국어선의 수법은 점점 더 교묘해지고 지능화되고 있다. 야간이나 기상악화시 우리해역을 침범하여 불법조업하거나, 허가증을 위조, 선명을 은폐하는 등 지능화 추세에 있다. 특히, 선단을 이룬 어선 나포 시도시 어획물 운반선을 중심으로 극렬히 집단 저항하는가 하면, 단속 경찰관의 승선을 방해하기 위해 선박 양측에 그물·쇠창살·철판 등을 설치하거나, 쇠파이프·삽 등의 흉기를 휘두르는 등 난폭한 행동을 취하고 있다.



● 집단계류 · 도주 중인 중국어선



● 현측에 쇠창살을 설치한 중국어선



● 흉기로 무장한 중국어선 선원들



● 현측에 등선방해용 철판을 설치한 중국어선

서해 북방한계선(NLL) 부근에서는 중국어선들이 북측 해역에서 조업하다가 야간이나 기상이 불량한 시간을 틈타 기습적으로 우리해역으로 넘어와 불법조업을 하다가 다시 북측 해역으로 넘어가는 게릴라식 수법을 사용하고 있다.

2012년 우리 해역에서 불법조업으로 검거된 중국어선 467척의 선적항을 보면 산둥성(218척, 47%)과 요녕성(182척, 39%)이 가장 많은데, 그 이유는 두 지역이 우리나라 수역과 가깝게 위치하고 있어 이동에 소비되는 유류비 등 각종 소모성 비용을 절약할 수 있고, 불법조업으로 잡은 어획물을 신속하게 운송할 수 있기 때문인 것으로 분석된다.

(2) 외국어선 불법조업 근절 노력

해양경찰은 우리 어업인의 삶의 터전인 바다를 보호하고 소중한 어족 자원을 지키기 위하여 우리해역에서 불법으로 조업하는 외국어선에 대해 단호하고 강력한 단속을 펼쳐나가고 있다.

지난 2008년 불법조업 중국어선 단속 과정에서 경찰관이 순직한 이후 ‘해상공권력 강화방안’의 일환으로 해상특수기동대(일명 ‘포세이돈팀’)를 창설하였고, 단속경찰관 안전 확보를 위한 진압·안전장비를 지속적으로 확충하였다. 또한, 2011년에는 ‘불법 외국어선 단속역량 강화 T/F’를 운영하며 전술 개발, 단속장비 확충 및 교육·훈련을 고도화하였다.

한편, 2011년 12월 12일 인천 소청도 해상에서 불법조업 중국어선 단속 중 경찰관 사상(1명 사망, 1명 부상) 사고가 발생한 이후 2011년 12월 26일 정부부처 합동으로 외교적 대응강화, 단속역량 확충, 법·제도 개선을 내용으로 하는 ‘불법조업 근절 종합대책’을 발표하였다. 이에 해양경찰은 대책세부이행을 위한 ‘해양경찰 실천계획’을 수립하여 단속함정 증강, 해상 특수기동대 인력 보강, 단속장비 보강 등을 통해 단속역량을 강화하고, 단속경찰관 안전 확보를 위한 방안을 확충해 나가고 있다.



● 해상특수기동대 채움



● 개선 고속단정

해양경찰은 우리 측 허가수역에서 무허가로 조업하거나 영해침범 조업, 경찰관의 단속활동에 폭력·집단으로 저항하는 등 해양주권과 공권력에 도전하는 행위에 대해서는 강력히 단속하고 처벌을 강화하여 불법조업 의지를 차단하고, 단속에 순응하고 검문검색에 협조하는 어선에 대해서는 보다 인도적으로 대우하고 경미한 사항은 계도하여 자발적 조업

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화



● 불법조업 예방 홍보물 제작·배포

질서 확립을 유도하는 ‘Two-Track 전략’을 통해 우리해역에서의 외국 어선 불법조업 근절을 위해 노력하고 있다.



● 중국선원 환자 치료(포항)



● 좌초 중국어선 선원 구조(서귀포)

또한, 해양수산부, 외교부, 어업관리단, 해군 등 유관기관과 업무협약(MOU) 체결, 워크숍 및 세미나 개최, 합동단속 등을 통해 긴밀한 공조 체제를 유지하고 있으며, 중국 황발해구어정국·해감총대 등과의 업무협약 체결, 한·중간 해상치안기관장회의, 어업 지도단속 실무회의 등 각종 회의·간담회를 통해 관련국과의 공동해결 방안을 모색하고, 중국측에 자국 어선의 불법조업 근절을 위한 노력을 촉구하는 등 다각적인 외교적 노력을 병행하고 있다.



● 서해지방청-서해어업관리단 업무협약 체결



● 유관기관 합동 단속훈련



● 한·중 어업공동위원회



● 중국 현지 어업인 간담회

(3) NLL 해역 불법조업 외국어선 단속

서해 NLL 부근 해역은 천안함 침몰사건, 연평도 포격사건 뿐만 아니라 남북 해군함정 간 교전이 발생하는 등 빈번한 충돌과 대립이 있었던 정치·군사적으로 민감한 해역이다.

해양경찰은 현지 어민들의 어로활동을 보장하고 수산자원을 보호하기 위해 불법조업 외국어선에 대해 강력하게 단속하고 있지만, NLL 부근 해역의 특수성으로 인해 단속이 매우 어려운 실정이다. 특히, 중국 어선은 남북 군사 대치해역의 특수성을 악용하여 평소 북측 해역에서 조업하다 단속이 어려운 기상불량시나 야간을 틈타 우리 해역에 기습적으로 침범하여 불법조업을 감행하고 있다.

이에 해양경찰은 어로한계선을 중심으로 경비함정을 증가 배치하고 해양경찰특공대를 대청·연평도에 배치하여 서해 어장과 접적해역 우리 어업인의 어로활동 보호에 온 힘을 기울이고 있다.

[표 1-7]

NLL 부근 중국어선 현황

구 분		계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2011	조업	75,624	1,022	482	8,508	13,107	11,803	7,179	5,774	4,663	6,329	6,826	6,009	3,922
	단속	30	-	-	2	12	9	2	-	-	1	3	1	-
2012	조업	46,269	925	515	844	2,280	6,515	7,438	2,797	2,569	1,0286	8,487	2,494	1,119
	단속	41	-	-	-	1	8	4	2	1	11	7	6	1

또한, NLL 부근 해역에서는 안보 특성상 해군과의 정보교환 등 유기적인 협조체계를 구축하여 나포 작전을 수행하고 있다.



● 서해 NLL 부근(인천 웅진군) 조업 중인 중국어선



● 해군과 불법조업 중국어선 차단 협의

(4) 북한·러시아 수역 이동 중국어선 감시·단속

중국과 북한이 2004년 민간 차원의 어업협약을 체결한 이후, 매년 중국 어선이 동해 북한·러시아수역에서 조업하고 있으며, 북한수역 조업을 위해 6~12월에 우리수역을 통과하고 있다.

해양경찰은 중국어선이 동해연안을 따라 이동하는 과정에서 우리 어업인들의 어구를 손괴하거나 불법조업을 감행하는 등 어업인 피해가 발생할 가능성에 대비하여, 우리어선의 주 조업지 외곽으로 안전 항해를 유도 하고 중국어선 주요 이동경로에 탄력적으로 해상경비와 항공 순찰 등 감시를 강화하고, 어구손괴 등 불법조업 발생시에는 관계기관과 합동으로 강력히 대응하는 등 우리 어업인 피해 최소화 및 어업질서 확립을 위해 최선을 다하였다.

2012년에는 총 1,439척의 중국어선이 우리 동해를 따라 북한·러시아 수역으로 이동하였으나, 철저한 감시활동으로 우리해역 어업인 피해는 단 한건도 없었다.

또한, 러시아 해역에서 우리 어선들의 어로행위를 방해하는 등 우리 어업인 피해사항 발생시 러시아 국경수비대 측에 강력한 단속 및 우리 어선 보호를 요청하는 등 러시아 수역 우리어선 조업보호를 위해서도 다각적인 노력을 강구하고 있다.



● 동해 북상 중국어선 감시 중인 경비함정



● 동해지방청-동해어업관리단 업무협약 체결

03 | 불법조업 외국어선 처벌강화 및 우리어민 보호활동

가. 공무집행방해 중국어선에 대한 처벌강화

우리수역에서 불법조업을 하다 나포되는 중국어선이 매년 증가추세에 있을 뿐만 아니라, 최근에는 단속에 폭력저항하거나 집단계류하여 도주하는 등 공무집행방해 사례가 빈발하고 있다.

해양경찰은 이러한 불법조업 중국어선의 폭력저항 행위에 단호히 대응하기 위해 2012년 공무집행을 방해한 중국어선 총 12척을 나포하여 폭력 행위 등에 가담한 중국인 선원 등 총 52명을 구속하였다.

또한, 이러한 중국어선 불법조업 문제를 근절하기 위해 관계기관과 협의하여 담보금을 상향(최고 2억원)하는 등 관련제도 개선에도 노력하고 있다.



● 쇄창살을 현측에 설치한 중국어선



● 폭력저항하는 중국인 선원

나. 중대위반 중국어선 중국측 직접인계

해양경찰은 경비함정 단속과정에 폭력저항 또는 집단계류 도주하는 등 중대한 위반행위를 저지른 중국어선에 대한 처벌효과를 높이기 위하여, 중국어선에 대해 우리측 처벌 후 해상에서 중국측 정부선박에 직접인계하여 재조사(처벌)를 요구하고 있다.

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

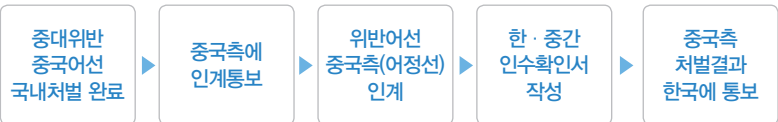


● 중국 어정선에 불법조업어선 직접인계



● 한·중 단속공무원간 인수인계

참 고 | 중대위반 중국어선 직접인계 절차



중대위반 불법조업 중국어선 직접인계는 2009년 9월 15일 부산에서 열린 제8차 한·중 어업지도단속 실무회의에서 처음 제안·논의되었고, 2010년 5월 25일부터 4일간 중국에서 개최된 제9차 한·중 어업지도단속 실무회의에서 '직접인계 방안' 실천을 위한 세부사항이 합의되었다.

2012년까지 중대위반 중국어선 20척을 국내처벌한 후 중국측에 인계하였으며, 중국측에서는 15척의 중국어선에 대해 선박 또는 허가증 몰수, 벌금 등의 처분을 하였다고 통보해 왔다.

다. 검문불응 도주 중국어선 채증자료 통보 및 처벌요구

해양경찰은 폭력저항 등 중대위반 중국어선을 중국측에 직접인계하고 있을 뿐만 아니라, 폭력저항 등의 물리력을 행사하여 검문에 불응하고 도주하는 중국어선에 대해서는 2009년부터 채증자료를 수집·분석 하여 중국당국에 통보하여 처벌을 요구해 오고 있다.

2012년 현재까지 총 23건을 통보하였고 이 중에서 16건이 벌금, 허가 취소 등의 처벌을 받았으며, 나머지 7건에 대해서는 선명이 정확히 확인되지 않거나 선명도용으로 인해 조사가 불가능한 것으로 확인되었다.



● 집단계류하여 도주하는 중국어선



● 단속경찰관 등선방해 장면

라. 불법조업 외국어선 현장조사제

해양경찰의 불법조업 단속활동에 폭력저항하면서 공무집행을 방해하는 일부 무허가 중국어선들과는 다르게 불법조업 혐의로 나포되고 있는 대부분의 중국어선들은 우리정부의 정식허가를 얻어 조업활동을 하다 각종 제한조건을 위반하는 경우로 비교적 경미한 위반사례에 해당된다.

제한조건위반과 같이 경미한 위반으로 검거되는 불법조업 중국어선에 대해서는 무허가조업, 폭력저항 도주 등의 중대위반 중국어선과 다르게 해양경찰서 전용부두로 압송하지 않고 나포현장에서 현장조사를 실시하고 담보금을 납부할 경우 즉시 석방하는 제도를 시행하고 있다.

참 고 | 현장조사를 위한 간이 수사절차



현장조사제 시행으로 기존의 육상 압송조사에 의한 경비공백을 최소화 하고, 압송에 따라 발생하는 경비함정의 유류(2,400ℓ), 통역비(16만원), 조사시간(48시간 → 5시간) 등을 대폭적으로 절감하여 한 척당 약 500만원의 예산을 절감하고 있다. 2012년에 나포된 총 467척 중에서 해상 기상 상황 등 제반요건을 감안하여 101척에 대해서는 현장조사로 처리하였다.



● 나포방지 예방교육

마. 외국해역에서 조업하는 우리어민 보호 활동

주변국과의 어업협정 체결 및 발효(한·일 : 1999년, 한·중 : 2001년) 이후, 매년 10~20여척의 우리어선이 불법조업 혐의로 외국에 나포되고 있으며, 그 대부분이 일본과 바다를 접하고 있는 남해 또는 제주해역 등에서 발생하고 있다.

우리어선들이 일본측 배타적경제수역에서 나포되는 이유는 무허가 조업인 경우도 있으나, 어획량 축소기재, 조업일지 부실기재 등 경미한 위반으로 나포되는 경우가 대부분이며, 최근에는 일본 단속함정의 정선 명령을 위반하여 도주하다 검거되는 사례도 종종 발생되고 있다.

해양경찰은 해양수산부, 지방자치단체, 수협과 연계하여 외국수역에서의 조업시 입어 허가조건 확인, 조업일지 기재요령, 외국법령 등에 대한 교육을 실시하고, 어선 출어시에는 나포예방을 위해 서류비치 여부 등 사전점검을 강화해 나가고 있다.

2012년에 외국수역 침범 불법조업 혐의로 나포된 우리어선은 9척이었으며, 위반사항은 모두 일본수역에서 발생하였다.

[표 1-8]

우리어선 외국수역 불법조업
나포현황

(단위 : 척, 만원)

구 분	일 본	
	척 수	벌 금
2008	18	14,455
2009	12	7,587
2010	13	15,447
2011	13	19,084
2012	9	12,407

04 | 해상경비 실적

가. 해상경비 선진화 노력

해양경찰은 미래의 해상경비 환경변화에 적극적으로 대응하기 위해 노후 경비함정 교체계획에 따라, 2012년 42척의 노후함정 중 20척을 교체 완료하였고, 22척 건조를 추진하였다.

이러한 장비증강과 병행하여 경비세력을 효율적으로 운영하기 위하여 경비구역을 합리적으로 조정하는 한편, 항공기와 연계한 해·공 입체적 경비시스템을 구축해 나가는 등 경비체계를 고도화하기 위하여 지속적으로 노력하고 있다.

나. 해상경비 활동

(1) 함정 운용

2012년에는 총 301척의 함정을 운용하여 해상경비, 불법조업 외국선박 단속, 긴급환자 후송, 밀수·밀입국선박 검거, 해양사고 구조 활동, 특정해역 어로보호, 도서지역 행정지원 등 해상치안 유지 및 해양주권 수호 임무를 수행하였다.

[표 1-9]

연도별 경비시간 및 경비거리

(단위 : 천시간, 천해리)

구 분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
경비시간	575	616	663	663	674	687	662	689	672	745
경비거리	2,410	1,945	2,096	2,055	2,309	2,520	2,222	2,510	2,575	2,780

(2) 항공기 운용

해양경찰은 효과적인 광역경비 수행과 증가하는 해상치안수요에 대비하고 해상안전 활동을 위해 항공기 총 23대(광역초계용 비행기 6대, 헬기 17대)를 동해·서해·남해·제주지방해양경찰청과 인천해양경찰서에 배치하여 운용하고 있다.

비행기는 우리나라 전역을 주 4~5회, 헬기는 일일 4~6대를 운용하여 경비함정과 연계하여 해상 범죄단속, 외국어선 불법조업 방지 및 해양 오염 감시 등 다양한 해·공 입체 경비활동을 펼치는 한편, 지속적인 해상안전 활동을 전개하여 2012년에는 278명에 달하는 귀중한 생명을 구조하였다.

[표 1-10]

연도별 항공기 운영 시간

연도	구분	계		해상순찰		수색구조		교육훈련		시험비행		행정기타	
		회	시간	회	시간	회	시간	회	시간	회	시간	회	시간
헬기	2008	1,630	2,807.5	880	1,551.1	374	662.7	137	239.2	180	253.5	59	101.0
	2009	1,951	3,287.4	1,127	2,024.6	469	758.8	66	99.7	209	275.9	80	128.4
	2010	2,397	4,412.8	1,434	2,788.1	501	889.3	116	301.7	234	312.7	62	112
	2011	2,367	4,173.6	1,286	2,423.9	445	788.9	225	367.8	289	370.8	122	222.2
	2012	2,518	4,330.3	1,181	2,212.1	621	1,009.1	298	461.7	216	289.1	202	358.3
비행기	2008	130	505.6	91	354.4	24	112.6	2	9.1	-	-	13	29.5
	2009	191	598.5	142	482.1	16	52.3	-	-	5	7.6	28	56.5
	2010	324	853.9	204	555.4	49	1,348	42	116.2	4	5.6	25	41.9
	2011	317	834.1	125	392.2	38	137.6	101	213.6	8	18.4	45	72.3
	2012	815	1,946.9	450	1,290.2	71	211.8	124	218.7	15	20.6	155	205.6

[표 1-11]

연도별 항공기 운영 실적

구 분	인명구조(명)	환자후송(명)	사신인양(구)
2008	46	108	1
2009	29	134	5
2010	24	177	10
2011	9	159	4
2012	13	278	4



● 조난선박 인명구조 활동



● 야간 응급환자 이송



● 여수세계박람회 행사장 대테러 시범



● 원해 인명구조 활동

2절

국가위기관리 체계 확립

01 | 국가위기관리 정세와 동향

‘국가위기’는 전통적 안보는 물론 테러·해적·사이버戰 등 새로운 유형의 안보위협과 지구 환경변화로 인한 대규모 자연재해, 국가 핵심기반시설의 마비 등 포괄적 위기로 확대 되고 있다.

세계 각국은 이러한 끝없는 위기에 포괄적 위기관리체계로 대응 태세를 확립하고 있으며 우리나라도 효과적 위기대응을 위해 위기 관련 기능을 통합하는 등 국가위기관리체계를 발전시키고 있다.

2012년은 북한 김정은 체제의 등장에 따라 변화된 안보환경 속에서 비상대비태세를 전반적으로 검토하고 재정립하였으며, 구미 불산 누출 사고, 전력위기 등을 계기로 국가핵심기반분야 위기관리체계에 대한 관심이 고조된 한해였다.

02 | 주요 추진노력

가. 선제적 국가위기관리

‘국가위기관리’란 위기징후를 조기에 포착하여 예방·대비하는 것으로부터 시작되고 주관기관은 소관분야에서 어떠한 위기징후를 포착하거나 위기발생이 예상되는 경우 위협 또는 위협의 수준을 평가하기 위한 ‘위기평가회의’를 운영한다.



해양경찰은 선제적 위기관리를 위해 위기가 예상되는 경우 자체 ‘위기 평가회의(상황점검회의)’를 통해 상황의 심각성·시급성·확대 가능성·전개속도 등을 판단하여 위기대응 방향을 결정한다. 또한, 해양과 관련된 위기징후 포착을 위해 7개 위기유형에 대한 19개 위기징후 목록을 운영 하며 징후항목들의 활동상태를 지속적으로 감시하고 있다.

해양경찰청이 위기징후 목록을 운용중인 7가지 위기유형

- | | |
|-----------------|-------------|
| ① 대규모 선박사고 조난 | ⑤ 독도 우발사태 |
| ② 주변해역 대규모 해양사고 | ⑥ 서북해역 우발사태 |
| ③ 대규모 해양오염 | ⑦ 원전안전 |
| ④ 해상 집단행동 | |

나. 안보환경 변화에 따른 계획 수립 및 매뉴얼 제·개정

2011년 12월 17일 북한에서 김정일이 사망하고 ‘김정은 체제’가 등장하면서 체제 정착과정에서 나타날 수 있는 급변사태와 각종 우발상황이 예상되었다.

이에 해양경찰은 해상에서 발생할 수 있는 우발상황을 예측하여 대비 계획을 수립하고 검증·숙달을 위해 전국단위 도상훈련을 실시하였으며 서해5도 작전태세 점검을 통해 빈틈없는 대비·대응태세를 구축하였다.

특히, 2012년 4~5월 북한 개성지역에서 발생한 GPS 교란신호에 의해 우리 선박과 항공기가 피해를 입었으며, 후속조치로 청와대 국가위기관리실 주관 정부기관 회의를 통해 「GPS 전파혼신 위기관리 매뉴얼」을 제정하게 되었다.

해양경찰청은 GPS 전파혼신 분야 유관기관으로 참가하여 GPS 전파혼신 시 피해정보 수집·제공과 접적해역 조업선의 월선·피랍방지 및 서해 5도 여객선 안전호송 등의 임무 수행을 내용으로 하는 실무매뉴얼을 제정하였다.

또한, 국가위기관리매뉴얼 일제 정비계획을 통해 자체·합동 연습 및 점검에서 도출된 문제점 등을 반영하여 현실에 맞게 개정함으로 행정 여건과 상황변화에 대한 대응능력을 향상시켰다.

[표 1-12]

해양경찰청이 관리하는 국가위기관리매뉴얼

분야	국가위기유형	분야	국가위기유형
안보 분야	① 서북해역 우발사태	재난 분야	⑦ 풍수해 재난
	② 북한군 침투·도발		⑧ 지진 재난
	③ 북한내 我국민·물자 돌발사태		⑨ 대규모 해양오염
	④ 독도 우발사태		⑩ 가족질병(구제역)
	⑤ 해양테러		⑪ 전염병
	⑥ 비군사적 해상분쟁		⑫ GPS 전파혼신
		핵심기반	⑬ 원전안전

다. 교육·훈련을 통한 국가위기 대응태세 확립

2012년은 안보위기의 고조로 인해 대북 우발상황 대비 전국단위 도상 훈련을 최초 실시하여 위기경보(관심→주의→경계→심각) 발령에 따른 처리절차를 숙달하고 유형별 주요 상황대응 역량을 강화하였다.

또한, 해군과 해상 대테러 훈련, 항만방호 훈련 등 각종 합동훈련의 주기적 실시로 해상작전 역량을 향상시키고 해양주권의 상징인 독도에서의 위기관리를 위해 동해지방해양경찰청 및 동해해양경찰서 주관 위기대응 훈련을 지속 실시하고 있다.

라. 관계기관 협력체계 발전 및 정부연습 주도적 참여

해양경찰은 통합방위역량 강화를 위해 해상에서 밀접한 관계를 맺고 있는 해군과 각종 시스템을 공유하고 연락관을 파견하여 국가위기 관련 정보를 실시간 공유하고 있으며, 업무협조회의 등으로 해양권익 수호를 위한 공감대를 형성하고 국가 안보역량 강화방안을 모색하였다.



● 독도 우발사태 위기대응 훈련('12.5.16)



● 2012년 을지연습, 대테러 실제훈련('13.8.20)



● 2012년 재난대응 안전한국훈련('12.4.27)

또한, '2012년 을지연습'으로 전쟁 이전 국지도발을 비롯한 다양한 위기 관리 연습과 전쟁 발발 이후 국가총력전 연습을 실시하였다. 해양경찰은 정부방침에 따라 실질적 연습을 실시하고 안보환경 변화요소를 반영한 사건메시지를 전년도 대비 45%를 증가시켜 전시 임무 숙달 능력 향상과 자체 전시대비 계획을 점진·보완하였다.

'2012 재난대응 안전한국 훈련'에서는 402개 기관·단체가 참여하여 풍수해, 지진, 화재 등 재난대응 종합훈련을 통해 대규모 재난 대비 범국가적 통합 대응체계를 점검하는 계기를 마련하였다.

마. 위기상황발생에 대한 효율적 대응

2012년 북한은 실용위성이라는 명목으로 장거리 로켓을 2차례(4.13, 12.12) 발사하였다. 해양경찰은 우리해역과 선박의 안전을 위해 수집한 정보를 바탕으로 3단계 대응계획을 수립하여 항행·조업위험 경고 강화와 유관기관과 구난·구조 공조체제로 피해발생을 예방하였다.

또한, 북한의 개성지역에서 발신된 GPS 교란신호(4.28~5.13)에 대응하여 접적해역 우리선박의 월선·피랍방지 경비와 팜플렛을 제작·배포하는 등의 노력을 통해 안전사고를 예방하였으며, 교육·훈련 강화로 자체 임무수행 역량을 확보하였다.

특히, 2012년 1월 1일 인천 자월도 북방 해상에서 승선원 66명 전원을 무사히 구조한 침수선박 코리아나호(여객선) 사건은 해양경찰의 평상시 교육·훈련의 결과를 보여주는 사례였으며, 2012년 우리나라에 근접한 가장 강력한 태풍인 제15호 태풍 '볼라벤' 내습 기간에는 전 직원 1/2 비상대기와 신속한 상황조치로 전남 신안 앞바다에 투묘 중 태풍에 의해 좌초된 화물선 제니스크라운호의 승선원 10명을 전원 구조하는 등 효과적으로 대응하였다.

3절

해상테러예방 및 대응역량 강화

01 | 국내·외 테러정세와 국제 환경 변화

2012년은 핵안보정상회의(3.26~27), 여수세계박람회(5.12~8.12) 등 대규모 국제행사와 총선·대선 등 중요한 정치 이슈가 있는 가운데 북한의 대남 초토화 업포 및 보수인사 대상 테러협박 등의 위협과 함께 후방지역 테러가 우려되기도 했다.

또한, 국제 테러단체나 이슬람 극단주의 추종자 등에 의한 국내 테러사건은 발생하지 않았으나, 일부 이슬람 과격성향자들이 국내에 체류 중인 자국 출신 무슬림 등을 대상으로 과격이념 전파 및 테러 자금을 모금한 징후가 포착되기도 했다.

2012년 해외에서는 아프간 등 7개국에서 한국인 여행객 피납 및 한국기업을 대상으로 직·간접 테러 피해사건이 총 21건 발생하였다. 한편, 매년 발생하였던 해적피해는 선사의 무장보안요원 승선 등 안전 대책 강화와 해적 육상기지 공습 등 해적 퇴치를 위한 국제 사회의 공조 강화 등의 영향으로 다행히 한건도 발생하지 않았다.

02 | 해상테러 대응 역량 강화

가. 해상테러 대응 체제

해양경찰은 동해·서해·남해·제주지방청 및 인천해양경찰서에 총 5개의 특공대를 설치하여 운영하고 있다.





● 원자력발전소 대테러진압 훈련



● 선박 대테러진압 훈련

해양경찰특공대는 해양 테러사건에 대한 무력진압 작전 수행과 해양 테러사건과 관련한 폭발물의 탐색 및 처리, 요인경호 및 국가중요행사의 안전활동에 대한 지원임무를 수행하며 해양테러사건의 예방 및 저지 활동, 특수범죄 진압과 해난구조 지원 임무도 수행하고 있다.

특히, 바다와 접해 있는 발전소, 가스·유류 저장소, 항만 등은 언제든지 테러범들로부터 공격의 대상이 될 수 있기 때문에 고속보트를 이용하여 해상순찰과 시설물에 대한 테러 예방활동을 지속적으로 펼치고 있다.

또한, 주요 여객터미널 등 다중이용 시설에 대해 테러 이상 징후가 포착 되었을 때 이용객의 휴대품에 대하여 검색장비를 이용한 보안검색을 강화하고, 외국인 이용객의 경우 테러용의자·위험인물 데이터베이스를 활용하여 검색하는 등 대테러 예방활동에 만전을 기하고 있다. 특히, 테러지원국가 선박과 해상테러가 용이한 위험물 운반선 등에 대한 감시 및 검문검색 등 보안활동을 더욱 강화하여 만약의 사태에 대비하고 있다.

나. 해상 대테러 역량 강화 훈련

선박 및 해상시설물에서 발생하는 테러에 효율적으로 대응하기 위해서는 평소 동일한 환경과 조건에 맞는 훈련을 실시하여야 한다. 대형선박의 경우 육지나 해상으로부터 접근이 용이하지 않은 경우가 많고 복잡한 구조와 위험한 시설물 때문에 훈련의 난이도가 높을 수밖에 없다.

이에 따라 해양경찰 특공대원들은 침투의 다양성을 위한 레펠훈련, 사격술, 작전요원 및 인질의 안전·통로개척 등의 요소를 충족시키는 대테러 폭파 훈련 등 각종 해상 대테러·폭발물 처리·국가간 합동 대 테러 훈련을 실시하여 해상테러 대응역량을 강화하고 있다.

(1) 해상 대테러 합동훈련

해양경찰특공대는 UDT, 경찰특공대, 특수전사령부 등 6개 기관 80여명이 참가하는 2012년 국가 대테러 종합훈련에 참가하였다. 훈련에서는 ‘아덴만 작전’시 전개된 과정을 묘사한 내부소탕(C.Q.B) 훈련과 공중 및 해상 전술사격, 저격술 등 세가지 유형의 사격술을 각 기관 특색에 맞게 선보였다.

또한, 각 지방청 특공대(동해·서해·남해·제주·인천)는 분기별 자체 대테러훈련(항만·임해시설 방호훈련, 여객선 등 선박과 해상구조물에 대한 인질·폭파 대응훈련 등)을 실시하여 해상테러 발생시 인명과 재산피해를 최소화하기 위한 대테러 대응절차와 조치사항 등을 숙달하고 있다.

이러한 훈련을 통해 유관기관 간 정보교류, 협력체제 구축 등 ‘뉴 테러리즘’이라는 새로운 양상의 테러행위에 보다 효율적이고 능동적으로 대응하기 위한 방안을 모색해 나가고 있다.



● 헬기 공중저격훈련



● 습격사다리차 이용한 침투훈련



● 해상저격 훈련



● 기동간 해상사격훈련

(2) 폭발물처리 합동훈련



● 한미 폭발물처리 연합훈련 브리핑

테러 유형을 보면 과거에는 주로 인질테러 양상을 보이다가 현대에는 자살폭탄 테러 등 사제폭탄을 이용한 테러가 증가하는 추세이다. 최근에 사제 폭발물 제조법이 인터넷 등을 통해 쉽게 유포되고 있는 것도 그 이유라고 볼 수 있다.

해양경찰특공대는 2012년 2차에 걸쳐 UDT, 707특임대, 경찰특공대 (SWAT), 美 8군 EOD중대, U·S AIR FORCE, 특전사 등 10개 기관 120여명이 참가한 국가급 대테러 종합훈련에 참가하여 폭발물 처리 로봇을 이용한 사제폭발물 기폭처리과정 등 여러 형태의 기폭처리 방법을 공유하였다.

훈련을 통하여 선진 폭발물 처리기법 및 기관별 보유장비에 대한 정보를 교환하고 팀별 상호교차 훈련을 통해 ‘2012 서울 핵안보정상회의’에 대비하여 민·관·군 간 긴밀한 공조협조체제를 구축하였다.



● 폭발물 내부 판독



● 폭발물 트레일러 탑재

[표 1-13]

특공대 활동 실적 (2012년)

출동 횟수	출동 인원	구조실적		대테러실적		정보·수사 지원		
		인명 구조	실종자 수색	대테러 예방활동	교육 훈련	사체 인양	불법조업 외국선박 검거	대외 지원
3,274회	20,260명	71회 132명	15회 108명	396회 1,654명	2,004회 12,241명	4구	80척 752명	534회 4,309명

(3) 해상대테러 장비연구 개발

해양경찰은 2010년부터 해상작전에 적합한 전술장비 및 폭발물 처리 기법을 각 특공대별 연구개발과제를 선정하여 효율적인 해상 대테러 작전 전개를 위한 전술장비 및 폭발물 처리기술에 접목할 수 있도록 하였다. 이렇게 개발된 장비들은 경찰특공대 등 유관기관에 보급되어 국가 대테러 역량을 한층 발전시키고 있다.



● 15M 등선용 사다리



● 15M 등선용 사다리 폴대



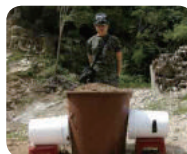
● 멀티형 해상작전복



● K-5 권총용 모의탄 발사기



● Microwave 발생 장치



● Water Jet 처리기법



● 물을 이용한 신형 방폭튜브



● 자체 개발 폭발물 처리 로봇

(4) 국가 간 해상 대테러 훈련



● 합동 선박 등선 훈련



● 합동 레펠훈련

해양경찰청은 2012년 7월에 필리핀 코스트가드 사령부를 방문하여 6일간 필리핀 특공대와 PSI¹⁾선박검색 합동훈련을 실시하였다. 이번 훈련은 서해지방해양경찰청 특공대와 필리핀 해양경찰특공대간 합동으로 테러범진압을 위한 내부소탕훈련, 장애물극복 사격훈련, 해상침투 훈련을 하였으며, 탐지견을 이용한 선박 내에서 폭발물·마약탐지, 육·해상 선박검색 훈련 등 양국 간에 해상 대테러 대응역량 강화에 함께 노력하였다.

1) PSI : 대량파괴무기 및 운반수단의 불법거래를 차단, 대량파괴무기 확산방지를 위한 국제협력체

다. 해양경찰특공대 전술평가 대회

2012년 9월 20일 인천해양경찰특공대 훈련장에서 각 특공대간 전술 및 폭발물 처리 능력 향상을 위해 ‘제4회 해양경찰특공대 전술평가 대회’를 개최하였다.

이번 대회는 단체전인 전술경기, 폭발물처리, 경진대회와 개인별 전술 경기를 개최하여 그동안 훈련을 통해 습득한 테러 대응·진압 능력을 선보이며 팀워크 및 작전 운영 능력 향상을 시켰다.

해양경찰은 특공대원 상호간 우수기량 점검·발전과 전술기법 공유, 집중훈련과 선의의 경쟁을 통한 개개인의 역량 강화 등 특공대원 사기 진작을 위하여 매년 정기적으로 전술평가 대회를 개최하고 있다.



● 전술평가 대회



● 전술경기 개인전



● 폭발물처리 단체전



● 전술팀 단체전

03 | 해상경호 및 안전관리 강화

가. 2012 서울 핵안보정상회의 해상경호



● 대테러 위력순찰



● 대테러 합동 위력순찰

‘2012 서울 핵안보정상회의’는 미국, 중국, 러시아 등 핵보유국과 NPT 비회원국인 인도, 이스라엘 등 47개국, UN · EU · IAEA 등 국제기구들이 참가하는 대규모 국제회의로, 1만여명이 넘는 인원이 참가한 가운데 2012년 3월 26일부터 2일간 서울에서 개최되었다.

해양경찰은 2005년 ‘부산 APEC 정상회의’를 시작으로 2009년 ‘제주 한 · 아세안 특별정상회의’, ‘2010년 G-20 정상회의’ 등 대규모 국제행사의 해상경호임무를 완벽하게 수행한 경험을 바탕으로 핵안보정상회의의 해상경호를 철저히 준비 · 시행하였다.

최초로 ‘해양경찰 작전본부’를 구성하여 핵안보정상회의에 참가하는 각국 정상의 안전을 확보하고 위해요소를 사전에 차단하는 임무수행을 위해 정상의 입 · 출국장인 인천공항과 해상기동로인 아라뱃길 및 한강을 중심으로 경호임무를 수행하였다.

특히, 국가 중요시설 및 다중이용시설에 대한 테러예방을 위해 원자력 발전소 및 국제여객선 터미널 등에 대한 대테러 예방활동을 실시하였으며, 불순세력 침투저지를 위해 항 · 포구를 집중 순찰하는 등 완벽하게 해상경호임무를 수행하였다.



● 한강 경호훈련



● 교각검측활동

나. 여수세계박람회 해상대테러·안전관리

‘2012 여수세계박람회’는 5월 12일부터 8월 12일까지 93일간 ‘살아있는 바다, 숨쉬는 연안’이라는 주제로 박람회 역사상 최초로 바다 위에 전시 회장과 공연장이 마련되어 실시되었다. 주 관람지가 해상이라는 특성상 그 어느 국제행사 보다도 해양경찰의 역할이 중요한 행사였다.

해양경찰은 성공적인 행사지원을 위해 2011년 10월부터 T/F팀을 가동하고 가용세력을 탄력적으로 집중배치하고 다중이용시설 테러예방, 연안지역 안전순찰을 강화하는 등 최선을 다하여 행사기간 중 단 한건의 해양안전사고도 발생하지 않도록 안전관리에 철저를 기하였다.

또한, ‘해양경찰 방문의 날’ 행사를 통해 대테러·인명구조 등 다양한 시범행사와 고속보트 승선체험·해양경찰악대 연주 등 국민과 함께하는 이벤트를 실시하였고, 정부기관 최초의 훈련함을 일반에 공개하여 11만 명이 넘게 방문하는 등 국내·외에 해양경찰 역할의 중요성을 알리고 국민들에게 친절하고 친근한 해양경찰 이미지로 한층 다가가는 계기를 만들었다.



● 대테러 종합훈련



● 대테러 종합훈련



● 해양경찰방문의 날 행사



● 해양경찰방문의 날 행사

04 | 국민과 함께하는 해양경찰특공대

가. 바다체험캠프 운영

서해·남해지방청·인천해양경찰서 특공대는 청소년을 대상으로 6일간 2차에 걸쳐 각 특공대별 훈련장에서 ‘해양경찰 바다체험캠프’를 실시하였다.

장애물 극복·IBS 페달훈련, 특공사격, 스킨스쿠버 교육, 공기부양정 시승, 인명구조·갯벌·레펠훈련 및 야간 산악 행군 등 평소 일반인들이 체험할 수 없는 특공대 업무와 관련된 훈련 프로그램들로 캠프를 구성하여 청소년들의 바다에 대한 이해와 도전의식을 증진시키고자 노력하였다.

체험캠프는 특공대와 함께 직접 바다를 체험하고 다양한 업무를 이해할 수 있는 기회로 2003년부터 현재까지 총 1,356명이 참가하였으며, 2012년에는 일반인 및 청소년 402명이 참가하여 한건의 안전사고 없이 체험활동을 마쳤다.



● 스킨스쿠버 교육



● IBS 페달 훈련

나. 어린이 물놀이 안전교실 운영



● 심폐소생술 실습

해양경찰특공대는 피서철 안전한 물놀이 문화 정착을 위해 2006년부터 꾸준히 어린이 물놀이 안전교실을 운영하고 있다. 2012년까지 총 99,414명의 어린이들을 대상으로 물놀이 사고 현황, 바다·강·계곡 및 수영장에서의 물놀이 안전수칙, 기본적인 익수자 구조방법, 심폐소생술 등 물놀이 사고 예방책에 대해 교육을 실시하여 어린이들의 물놀이 사고 대처 능력을 키워주기 위해 노력하고 있다.

다. 해양침적폐기물 정화 활동



● 개회식



● 수중 정화활동

해양경찰은 잠수전문인력인 특공대를 중심으로 매년 유관기관·민간 단체와 합동하여 지역 항만과 어항에서 해양침적폐기물 정화활동을 벌이고 있다. 2012년에는 3월과 9월에 국토해양부, 지자체, 해양환경 관리공단, 수협, 한국해양구조단 등 414개 기관 및 단체가 참여하여 해양침적폐기물 387톤을 수거하였다.

해양경찰은 지역별 잠수 전문인력 네트워크를 구축하여 연 2회 폐기물 다량분포 해역에서의 폐기물 수거를 정례화하고 있으며, 앞으로도 여러 기관 단체와 함께 협력하여 해양 생태계 및 선박의 안전운항을 위협하는 해양침적폐기물을 계속 수거해 나갈 계획이다.



● 폐기물 수거



● 수거된 해양침적 폐기물

chapter
02

국민중심의 해양안전망 구축

제1절 빈틈없는 해양재난관리	74
제2절 연안 해상치안 및 안전관리	100
제3절 해수욕장 안전관리	106
제4절 체계적인 해양교통관리	114
제5절 수상레저 안전관리	124



1절

빈틈없는 해양재난관리

01 | 해양사고 발생 현황

가. 개요

조난사고란 해상 또는 하천에서 선박, 항공기 및 수상레저기구 등이 침몰·좌초·전복·충돌·화재·기관고장·추락 등으로 인하여 사람의 생명이나 신체, 선박 등의 안전이 위험에 처한 상태를 말하며, 일반적으로 해상에서 발생한 조난사고를 해양사고라 한다.

2012년에 발생한 전체 해양사고는 선박 1,632척, 인명 11,302명이며, 이 중 구조된 선박과 인명은 1,570척, 11,217명으로 사고선박 중 62척이 침몰·화재 등으로 완전히 소실되었으며 85명의 인명이 사망·실종되었다.

전체적으로 사고선박은 전년도 대비 6.7%(118척) 감소한 반면, 사고인명은 18.9% (1,799명) 증가하였으며, 선박구조율은 0.2%, 인명구조율은 0.1%가 각각 증가하였다. 특히, 2012년



● 인천 화물선 폭발사고('12.1.15)

에는 사고선박 및 실종자 등에 대한 적극적인 수색구조 활동으로 사고로 인한 실종자가 전년도 대비 크게 감소하였다.



나. 최근 10년간 해양사고 발생 현황

지난 10년간 발생한 해양사고를 보면 기관·조타기 고장 및 추진기 장애와 같은 단순사고가 연평균 592척(50%)으로 많은 부분을 차지하고 있으며, 그 밖에 좌초·충돌·화재·전복·침수와 같이 대형 인명 피해와 해양오염 사고를 유발하는 전형적인 조난사고도 연평균 495척(41.8%) 발생하였다.

지난 10년간 해양사고 선박 11,830척 중 구조된 선박은 11,127척으로 연평균 1,113척의 선박과 7,181명의 인명이 구조된 것으로 나타났다.

[표 2-1]

최근 10년간 해양사고 현황

(단위 : 척, 명)

연도	구분		발생														구조	
	계		단순사고		좌초		충돌		화재		전복		침수		기타		선박	인명
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2003	728	5,656	218	1,473	87	709	231	2,911	59	262	52	163	81	138	-	-	622	5,526
2004	784	5,401	299	2,076	44	231	201	1,730	57	257	51	149	66	242	66	716	682	5,246
2005	798	4,684	376	2,237	40	216	123	1,128	61	203	52	123	73	214	73	563	691	4,464
2006	845	4,873	585	3,099	37	513	66	591	37	188	23	106	69	248	28	128	794	4,769
2007	978	5,530	638	3,429	57	345	105	1,121	36	124	38	163	82	295	22	53	909	5,460
2008	767	4,976	554	3,307	33	158	64	507	21	130	14	52	43	425	38	397	735	4,927
2009	1,921	11,037	1,107	6,465	95	499	372	3,103	88	307	58	137	167	369	34	157	1,875	10,940
2010	1,627	9,997	739	4,397	123	561	326	2,246	108	296	54	167	212	958	65	1,372	1,569	9,844
2011	1,750	9,503	701	4,288	113	555	263	1,997	94	559	61	182	185	279	333	1,643	1,680	9,418
2012	1,632	11,302	703	6,233	97	373	167	1,541	87	908	49	140	222	450	307	1,657	1,570	11,217
계	11,830	72,959	5,920	37,004	726	4,160	1,918	16,875	648	3,234	452	1,382	1,200	3,618	966	6,686	11,127	71,811
평균	1,183	7,296	592	3,700	73	416	192	1,688	65	323	45	138	120	362	69	510	1,113	7,181

다. 2012년 해양사고 분석

2012년에 발생한 해양사고 중 구조된 선박과 인명은 1,570척 11,217명이며, 전체 사고선박 중 62척은 침몰·화재 등으로 완전히 소실되었다. 또한, 해양사고로 인해 85명의 소중한 인명이 사망 또는 실종되었다.

전년도 대비 선박사고율은 6.7% 감소한 반면, 인명사고 발생률은 18.8% 증가하였다.

[표 2-2]

해양사고 발생 현황

(단위 : 척, 명)

구분 연도	발생		구조		구조불능		인명 피해	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	사망	실종
2011	1,750	9,503	1,680	9,418	70	85	38	47
2012	1,632	11,302	1,570	11,217	62	85	64	21
증감	-118	1,799	-110	1,799	-8	-	26	-26
증감율(%)	-6.7	18.9	-6.5	19.1	-11.4	-	68.4	-55.3

(1) 원인별

원인별 해양사고는 운항 부주의로 인한 사고 선박이 552척(33.8%), 정비 불량으로 인한 경우가 540척(33.1%)으로 사고의 대부분을 차지하였으며, 그밖에 화기취급 부주의가 28척(1.7%), 선박 재질불량으로 인한 사고가 12척(0.7%), 기상악화로 인한 경우가 110척(6.7%), 연료고갈·관리소홀 등 기타 원인으로 인한 사고가 384척(23.5%) 발생하였다.

운항시간 단축을 위해 안전속도 및 항로를 준수하지 않는 무리한 운항과 견시 소홀 등의 선박 운항자의 안전의식 결여와 운항장비의 주기적인 점검·정비 결락으로 인한 장비 고장 또는 작동 상태 불량 등 인적 요인에 의한 사고가 전체 사고선박 중 76.5%(1,249척)를 차지하고 있어, 해양경찰은 관련기관과 협조하여 선박운항자들에 대한 해상안전 교육, 합동 점검 등을 강화하여 해양사고를 줄이기 위해 노력하고 있다.

[표 2-3]

(단위 : 척, 명)

원인별 사고 현황

구분 연도	계		정비불량		운항부주의		화기취급 부주의		재질불량		기 타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2011	1,750	9,503	524	3,056	619	4,196	26	92	10	46	571	2,113
2012	1,632	11,302	540	4,783	552	3,741	28	143	12	40	500	2,595
증감	-118	1,799	16	1,727	-67	-455	2	51	2	-6	-71	482
증감율 (%)	-6.7	18.9	3.1	56.5	-10.8	-10.8	7.7	55.4	20	-13	-0.2	22.8

* 기타 원인 : 적재불량, 기상악화, 관리소홀 등

(2) 구조기관별

해양사고 발생 선박 중 구조된 선박 1,570척을 구조기관별로 살펴보면, 해양경찰이 대다수인 1,008척(64.2%)을 구조하였으며, 그 밖에 자력으로 입항한 선박은 208척(13.2%), 민간자율구조대 구조선박이 155척(9.9%), 선단선 등 인근 어선에 의해 구조된 선박이 97척(6.2%)으로 나타났다.

구조기관 중 해양경찰 및 민간자율구조대¹⁾에 의한 선박구조율이 전체의 74.1%를 차지하고 있으며, 특히 민간자율구조대는 적극적인 구조활동 지원을 통해 해양사고 대응에서 큰 역할을 담당하고 있다.

[표 2-4]

(단위 : 척, 명)

구조기관별 구조 현황

구분 연도	계		해양경찰		민간자율 구조대		어 선		자력입항		기 타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2011	1,680	9,418	1,167	6,534	111	325	109	477	202	1,807	91	275
2012	1,570	11,217	1,008	6,500	155	421	97	893	208	2,932	102	471
증감	-110	1,799	-159	-34	44	170	-12	416	6	1,125	11	196
증감율 (%)	-6.5	19.1	-13.6	-0.5	39.6	29.5	-11	87.2	3	62.3	12.1	71.3

1) 경찰서별로 수색구조, 조난선박 예인 등 해양경찰업무 지원을 위해 선박을 보유한 어민을 위촉

(3) 선종별

해양사고를 선종별로 분석해보면, 어선 및 낚시어선 사고가 전체 선박 1,632척 중 1,114척(68.3%)으로 가장 많이 발생하였으며, 레저보트·예부선 등의 기타선 사고가 423척(25.9%), 화물선 57척(3.5%), 여객선 25척(1.5%), 유조선 10척(0.6%) 순으로 나타났다.

해양경찰은 해양사고의 대부분을 차지하고 있는 어선 사고를 줄이기 위해 어민들이 기상상황을 고려하여 안전조업하고 구명동의 착용 생활화 및 선박에 대한 정기적인 정비실시 등 스스로 안전의식을 키워 나갈 수 있도록 지속적인 안전 교육과 적극적인 계도 및 홍보를 실시하고 있다.

(단위 : 척, 명)

[표 2-5]

선종별 사고 현황

구분 연도	계		어 선 (낚시어선 포함)		화물선		여객선		유조선		관광선		기 타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2011	1,750	9,503	1,263	5,482	82	1,136	12	1,182	14	91	6	45	373	1,567
2012	1,632	11,302	1,114	4,818	57	739	25	4,288	10	63	3	28	423	1,366
증감	-118	1,799	-149	-664	-25	-397	13	3,106	-4	-28	-3	-17	50	-201
증감율 (%)	-6.7	18.9	-11.8	-12.1	-30.5	-34.9	108.3	262.8	-28.6	-30.8	-50	-37.8	13.4	-12.8

* 기타선 : 유조선, 예·부선, 레저보트 등

(4) 해역별

해양사고 위치를 분석해보면, 항계내, 협수로 등 영해에서 발생한 사고가 1,426척(87.3%)으로 대부분이 육지와 가까운 연안해역에서 발생하였다.

영해~EEZ해역에서는 167척(10.2%), EEZ외측 해역에서는 39척(2.4%)의 사고가 발생하였다.

선박 통항이 잦은 교통 항로상에서 어선의 정박·조업과 대형화물선, 여객선 및 유·도선, 레저보트 등 선박의 교통량 증가로 인해 연안 해역에서의 해양사고 개연성이 갈수록 증가하고 있어 사고다발 해역에 대한 집중적인 해상교통관제와 경비함정 추가배치 등을 통해 안전 관리를 강화하고 있다.

[표 2-6]

해역별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분 연도	계		항계내		협수로		영해		영해~EEZ		EEZ외측	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2011	1,750	9,503	484	2,427	62	199	964	4,874	186	1,493	54	510
2012	1,632	11,302	523	2,376	92	521	811	5,583	167	1,759	39	1,063
증감	-118	1,799	39	-51	30	322	-153	709	-19	266	-15	553
증감율 (%)	-6.7	18.9	8.1	-2.1	48.4	161.8	-15.9	14.5	-10.2	17.8	-27.8	108.4

(5) 기상별

기상이 양호한 경우의 해양사고선박이 1,320척(80.9%)으로 가장 큰 비중을 차지하였으며, 태풍·풍랑주의보 등 기상특보 발효시 142척(8.7%), 황천 발효시 135척(8.3%), 저시정인 경우 35척(2.1%)의 순서로 사고가 발생하였다.

기상양호시 해양사고가 더 많은 것을 감안해 볼 때, 선박 운항자들이 해양교통 및 어로안전수칙 준수 등 항행안전에 대하여 각별한 관심과 주의를 기울인다면 많은 사고를 예방할 수 있을 것으로 판단된다.

[표 2-7]

기상별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분 연도	계		기상양호		황천		기상특보		저시정	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2011	1,750	9,503	1,353	6,887	192	1,381	120	665	85	570
2012	1,632	11,302	1,320	9,398	135	994	142	621	35	289
증감	-118	1,799	-33	2,511	-57	-387	22	-44	-50	-281
증감율(%)	-6.7	18.9	-2.4	36.5	-29.7	-28	18.3	-6.6	-58.8	-49.3

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

(6) 시간대별

사고현황을 시간대별로 분석해보면 선박통항 및 조업활동이 집중되는 주간시간(06~18시)에 가장 많이 발생하였다.

[표 2-8]

시간대별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분 연도	계		00~03시		03~06시		06~09시		09~12시		12~15시		15~18시		18~21시		21~24시	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2011	1,750	9,503	107	780	184	905	301	1,450	281	1,285	304	1,541	288	1,500	170	1,408	115	634
2012	1,632	11,302	88	737	163	1,286	251	2,627	323	1,767	283	2,200	293	1,527	136	624	95	534
증감	-118	1,799	-19	-43	-21	381	-50	1,177	42	482	-21	659	5	27	-34	-784	-20	-100
증감율 (%)	-6.7	18.9	-17.8	-5.5	-11.4	42.1	-16.6	81.2	14.9	37.5	-6.9	42.8	1.7	1.8	-20.0	-55.7	-17.4	-15.8

(7) 월별 · 계절별

시기별로는 동절기(10월~2월) 637척(39%), 농무기(3월~6월) 525척(32.2%), 태풍내습기(7월~9월) 470척(28.8%) 순으로 발생하였다.

월별 사고현황을 보면 동절기 시작인 10월에 선박사고 척수가 가장 많은 반면, 인명피해는 농무기인 6월에 가장 많이 발생하였다. 그러나 매월 110여척 이상의 선박사고가 발생하듯이 해양사고는 시기에 관계없이 발생하기 때문에 언제나 안전조업과 안전운항이 필요하다.

[표 2-9]

월별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

월	구분	2011		2012		증감		증감율(%)	
		선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
총 계		1,750	9,503	1,632	11,302	-118	1,799	-6.7	18.9
동절기	1월	124	925	115	1,453	-9	528	-7.3	57.1
	2월	98	382	116	1,377	18	995	18.4	260.5
농무기	3월	138	547	143	507	5	-40	3.6	-7.3
	4월	107	1,018	136	1,084	29	66	27.1	6.5
	5월	137	925	127	522	-10	-403	-7.3	-43.6
	6월	138	698	119	1,615	-19	917	-13.8	131.4
태풍 내습기	7월	186	709	142	739	-44	30	-23.7	4.2
	8월	212	849	158	581	-54	-268	-25.5	-31.6
	9월	158	770	170	680	12	-90	7.6	-11.7
동절기	10월	187	1,047	181	1,199	-6	152	-3.2	14.5
	11월	141	695	108	760	-33	65	-23.4	9.4
	12월	124	938	117	785	-7	-153	-5.6	-16.3

(8) 관할 해역별

해양사고를 지역별로 분석해보면 남해지방청 관할해역에서 591척(36.2%)으로 가장 많이 발생하였으며, 서해지방청 관할해역 530척(32.5%), 제주지방청 관할해역 221척(13.5%), 동해지방청 관할해역 213척(13.1%) 순으로 발생하였다.

해양경찰서 관할해역별로는 통영서가 219척(13.4%)으로 가장 많았으며, 평택서 154척(9.4%), 부산서 150척(9.2%)의 순으로 나타났다.

[표 2-10]

지방해양경찰관서
관할해역별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분	2011		2012		증감		증감율(%)		
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	
총 계	1,750	9,503	1,632	11,302	-118	1,799	-6.7	18.9	
동해청	소계	240	889	213	1,688	-27	799	-11.3	89.9
	속초	52	142	23	85	-29	-57	-55.8	-40.1
	동해	83	198	113	1,172	30	974	36.1	491.9
	포항	105	549	77	431	-28	-118	-26.7	-21.5
서해청	소계	547	2,980	530	3,724	-17	744	-3.1	25.0
	완도	20	65	37	104	17	39	85.0	60.0
	목포	218	1,075	125	521	-93	-554	-42.7	-51.5
	군산	77	322	84	397	7	75	9.1	23.3
	태안	145	972	130	1,221	-15	249	-10.3	25.6
	평택	87	546	154	1,481	67	935	77.0	171.2
남해청	소계	665	3,391	591	3,525	-74	134	-11.1	4.0
	부산	129	693	150	821	21	128	16.3	18.5
	통영	283	1,195	219	1,259	-64	64	-22.6	5.4
	여수	122	629	135	930	13	301	10.7	47.9
	울산	131	874	81	506	-50	-368	-38.2	-42.1
	창원	-	-	6	9	-	-	-	-
제주청	소계	162	1,092	221	1,525	59	433	36.4	39.7
	제주	49	331	121	935	72	604	146.9	182.5
	서귀포	113	761	100	590	-13	-171	-11.5	-22.5
	인천	136	1,151	77	840	-59	-311	-43.4	-27.0

(9) 2012년 주요 해양사고 사례

① 코리아나호 침수 (226톤, 여객선, 승선원 66명 / 승선원 전원 구조)



● 코리아나호 침수사고

'12. 1. 1. 15:20 인천 자월도 북방 1.3마일에서 인천~덕적도 운항하는 코리아나호(여객선, 226톤, 승선원 66명)가 기상악화로 인천으로 회항 중 기관실이 원인미상으로 침수되었으나 출동한 경비함정에 의한 전원 구조되었다.

※ 당시 기상 : 북서풍, 12~14%, 파고 3m, 흐림

② 두라3호 폭발 (4,191톤, 케미컬운반선, 승선원 16명 / 사망 7명, 실종 4명)



● 두라 3호 폭발사고

'12. 1. 15. 06:30 두라3호(부산선적, 4,191톤, 케미칼 운반선, 승선원 16명, 공선)가 인천을 출항하여 대신항으로 항해 중, 08:00경 용진군 자월도 북방 3해리 해상에서 탱크 청소 작업 중 원인미상으로 폭발 하였다.

※ 당시 기상 : 북동풍, 6~8%, 파고 0.5~1m, 흐림

③ 서귀포 화순항 중국어선 2척 좌초 (승선원 33명 / 사망 15명)



● 서귀포 중국어선 좌초사고

'12. 8. 28 02:00 서귀포시 화순항 남동방 1해리, 북한수역에서 조업 후 중국으로 이동 중이던 중국 선적 월강성어 91104(120톤급, 쌍타망, 승선원 17명)와 월강성어 91105(120톤급, 쌍타망, 승선원 16)가 태풍 '볼라벤' 피항차 투묘 중 기상악화로 좌초되었다.

※ 당시 기상 : 남동풍, 26~30%, 파고 6~10m(태풍경보), 비

④ 석정 36호 침몰 (2,601톤, 향타선, 승선원 24명 / 사망 12명)



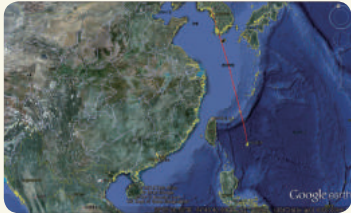
● 석정 36호 침몰사고

'12. 12. 14. 19:13경, 울산항 북방파제 제3공구 축조공사를 하던 석정 36호(2,601톤, 승선원 24명, 부산선적, 향타선)가 기상불량으로 안전 해역 이동 준비 중 콘크리트를 아래로 뿜어내는 리더를 받쳐 주던 5개의 기둥이 절단되면서 선체가 기울어져 24명이 해상으로 추락하고 선체는 침몰하였다.

※ 당시 기상 : 북서풍, 8~10%, 파고 2~2.5m, 비

Focus + 01

필리핀 해상 침수화물선 구조



● 한 스피글랜더호 사고지점

2012년 12월 22일 오전 11시경 해양경찰에 긴급한 구조요청이 접수됐다. 필리핀 북동쪽 해상에서 원인 미상의 이유로 제주선적 화물선 한 스피글랜더호(Han Splendor, 2,518톤)가 침수되고 있다는 신고였다. 사고 선박에는 17명이 타고 있고 구명정으로 탈출을 시도한다는 연락 이후 교신이 끊겼다.

해양경찰은 선장에게 “우리가 구조하러 갈 것이다. 걱정 하지 말라”고 안심 시키고, 즉시 광역초계기(B701호, 챌린저) 및 3000톤급 경비함정을 현장에 급파하고 중국·필리핀 등 인근 국가에 긴급히 구조협조를 요청하였다.

“아무리 먼 바다라도 우리 국민을 구조해야 한다”는 일념 하나로 1,400km의 바다를 날아 오후 4시 7분경 사고 현장에 도착한 챌린저는 침수선박을 확인 하고, 조난신호가 발생한 지역을 중심으로 원형수색을 실시하여 한국인 6명과 미얀마인 11명 등 총 17명이 승선·조난 중인 구명정을 발견하였다. 현장 바다는 전날 악천후의 여파로 2미터에 가까운 너울이 일렁이고 있어 발견이 조금이라도 지체되었다면 다수의 인명피해도 예상되는 긴박한 상황이었다.

해양경찰은 즉시 인근 항해 중인 홍콩 화물선을 통해 선원들을 구조하고, 25일 오전 서귀포 남쪽해상에서 선원들을 인계받아 26일 11시경 서귀포항으로 선원 17명 전원이 무사히 돌아올 수 있게 하였다.

구조된 정 선장은 “구조될 것이라고는 정말 상상하지 못했었다. 필리핀 해역 까지 우리 국력이 미친다는 것이 정말 든든했다”며 선원들과 함께 해양경찰의 신속한 구조 및 대응에 거듭 감사함을 표시했다.

이번 구조는 멀리 타국의 해역까지 해양경찰의 구조역량이 미친다는 것을 보여준 좋은 사례이다. 앞으로도 해양경찰은 ‘대한민국이 활동하는 모든 바다’ 어디든 우리 국민의 생명과 재산을 보호하기 위해 구조 활동에 최선을 다할 것이다.



● 표류 중인 구명정(오른쪽은 침수된 사고선박)



● 무사귀환한 선원 환영

02 | 체계적인 해양재난 대비 · 대응체계 구축

가. 해양재난의 정의

(1) 재난 및 안전관리기본법

「재난 및 안전관리기본법」에서의 ‘재난’이란 국민의 생명신체 및 재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것으로서 태풍 · 호수 · 호우 · 강풍 · 풍랑 · 해일 · 대설 · 가뭄 · 지진 · 황사 · 적조 그 밖에 이에 준하는 자연 현상으로 인하여 발생하는 재해, 화재 · 붕괴 · 폭발 · 교통사고 · 화생방 사고 · 환경오염사고 그 밖에 이와 유사한 사고로 대통령령이 정하는 규모 이상의 피해, 에너지 · 통신 · 교통 · 금융 · 의료 · 수도 등 국가 기반체계의 마비와 전염병 확산 등으로 인한 피해를 말한다. 따라서, 해양재난이란 위의 재난 유형 중 해양이라는 공간에서 발생하는 재난의 개념으로 해석할 수 있다.

(2) 수난구호법

「수난구호법」에서 ‘조난사고’란 해상 또는 하천에서 선박 · 항공기 및 수상레저기구 등의 침몰 · 좌초 · 전복 · 충돌 · 화재 · 기관 · 고장 · 추락 등으로 인하여 사람의 생명 · 신체 및 선박 · 항공기 · 수상레저기구 등의 안전이 위험에 처한 상태를 말한다.

나. 해양재난 대응체계

우리나라의 해양재난 대응 관련 법체계는 일반적인 재난 관련법인 「재난 및 안전관리기본법」과 해양재난 관련 특별법인 「수난구호법」이 있다.

해양경찰청은 「재난 및 안전관리기본법」 상 재난관리책임기관으로서 해상에서의 긴급구조 업무와 「수난구조법」 상 해상에서의 수난구조를 관할하도록 되어 있으며, 효율적인 긴급구조를 위하여 필요할 경우 중앙행정기관의 장 또는 소방방재청장에게 구조대의 지원 등을 요구할 수 있다. 해상에서의 수난구조업무의 효율적인 수행과 수난구조활동의 국제적인 협력을 위하여 해양경찰청에 ‘중앙구조본부’를 두고 있으며 지방해양경찰청에는 ‘광역구조본부’, 해양경찰서에는 ‘지역구조본부’를 설치·운영하고 있다.

또한, 수난구조협력기관 및 수난구조 관련 단체 간의 유기적인 협조 체제를 구축하고 해상 수난구조업무를 신속하고 효과적으로 수행하기 위하여 ‘중앙해상수난구조대책위원회’를 두고 있으며 지역에는 ‘광역 및 지역해상수난구조대책위원회’를 설치하여 지방의 수난구조협력기관 및 단체 간 유기적인 협조체계를 구축하여 운영하고 있다.

다. 해양재난에 대한 예방·대비 활동

(1) 수난대비계획 수립 시행

해양경찰은 「수난구조법」에 따라 해상에서 자연적·인위적으로 발생 하는 모든 수난으로부터 사람의 생명·신체·재산을 보호하고 효율적인 수난구조를 위해 매년 유관기관 간 공조협력을 증진하고 각종 장비·인력 상호지원 및 응급 자재 수급 등을 포함하는 범국가적 수난대비 계획을 수립·시행하고 있다.

또한, 농무기(3월~6월), 태풍 내습기(6월~9월), 동절기(11월~익년 2월) 등 주요 시기별·지역별 실정에 맞는 세부 수난대비·대응계획을 수립 하여 시행하고 있다.

(2) 해양재난 관련 수난구호협력기관 간 협력체제 강화

현행 「수난구호법」 제6조에서는 수난구호협력기관 및 관련 단체간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 ‘중앙 해상수난구호대책위원회’를 두고 있으며, 광역·지역구조본부별로 광역 및 지역 해상수난구호대책위원회를 두도록 하고 있다.

또한, 각 지방해양경찰청과 일선 해양경찰서에서도 각각 광역 및 지역 해상수난구호대책위원회를 개최하여 대형 해양사고 발생시 지방자치단체, 소방서, 경찰서, 군부대, 수협 등 지역 수난구호 협력 기관 간 지원 체제를 굳건히 하여 바다안전시스템을 완벽히 구축하는데 큰 기여를 하고 있다.

라. 2012 재난대응 안전한국 훈련 실시



● 2012년 재난대응 안전한국훈련

「재난 및 안전관리기본법」 제73조에 따라 범국가적 재난대응역량을 강화하고 각급 재난관리책임기관 간 공조·협력체제 구축을 위해 2005년부터 중앙안전관리위원회(위원장 : 국무총리) 주관으로 매년 실시해 오고 있는 ‘재난대응 안전한국훈련’을 2012년 5월 6일부터 3일간 실시하였다.

이번 훈련은 여름철 자연재해에 대비, 재난대응 역량 강화를 위해 전국적으로 3곳에서 관할 지방자치단체 및 자원봉사자 등과 함께하는 맞춤형 통합현장훈련을 실시하였다.

참여기관의 유기적인 대응과 역할분담 점검으로 신속하고 효율적인 대응체계를 확립하는 한편, 공중파 방송·신문·인터넷·서한문 등 국민 참여를 적극 홍보하여 안전의식 확산과 전 국민의 안전요원화를 도모하였다.

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
- 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
- 제3절 해수욕장 안전관리
- 제4절 체계적인 해양교통관리
- 제5절 수상레저 안전관리

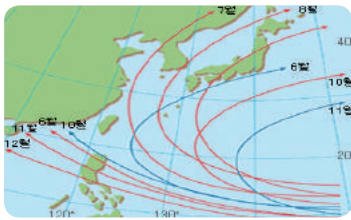
[표 2-11]

2012 재난대응 안전한국훈련

일자	5. 6	5. 7	5. 8
유 형	선박화재	인적재난(화재)	지진해일
주 관	인천서	동해청(포항서)	서해청(평택서)
내 용	국제여객선 화재	지진해일	국제여객선 화재

마. 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리

(1) 태풍의 일반적 특징



● 태풍의 진로

열대성 저기압의 하나인 태풍은 지역적으로 동경 130°~140°, 북위 5°~20°사이에서 해수온도가 약 26℃ 이상이고 대기중에 소용돌이가 존재할 때 수증기의 응결 잠열로 발생한 강한 폭풍우를 동반하여 북태평양 고기압의 가장자리를 타고 진행하며, 고위도로 북상하면서 발달기·최성기 등을 거쳐 북태평양 편서풍대에 들어서면서 점차 약해지며 육상에 상륙하면서 수증기 공급이 중단됨으로 인해 세력이 약해지면서 소멸한다.

태풍은 북태평양고기압을 오른쪽에 두고 그 고기압의 가장 자리를 따라 이동한다. 열대성 저기압에서 발달한 태풍은 처음에는 편동풍 지역에서 천천히 서북서쪽으로 이동하다가 편서풍 지역에 도달하면 방향을 북동쪽으로 변경한다.

(2) 최근 10년간 태풍 발생현황

최근 10년간 태풍의 우리나라 내습빈도는 한 해에 2.8회 정도이며 월별 태풍내습 현황은 8월 12회(43%) 7월 7회(25%) 9월 6회(21%)로, 7~9월 동안에 내습한 수는 전체의 89%에 달한다.

[표 2-12]

최근 10년간 우리나라에
영향을 미친 태풍 현황

구분	계	5월	6월	7월	8월	9월
계	28	1	2	7	11	7
2003	4	1	1	-	1	1(매미)
2004	5	-	-	1	3(메기)	1
2005	1	-	-	-	1(나비)	-
2006	3	-	-	1(에위니아)	1(우콩)	1(산산)
2007	3	-	-	1(마니)	1(우사기)	1(나리)
2008	1	-	-	1(갈매기)	-	-
2009	0	-	-	-	-	-
2010	3	-	-	-	1(텐무)	2(말로,곤파스)
2011	3	-	1(메아리)	1(무이파)	1	
2012	5	-	-	2(카눈, 담레이)	2(덴빈, 볼라벤)	1(산바)

※ ()는 태풍 이름

(3) 매뉴얼에 의한 체계적인 태풍 대응

태풍 내습시 이동 및 세력 변동 사항을 지속적으로 체크하는 한편, 풍수해 대응매뉴얼에 따라 상황판단회의를 개최하여 태풍의 강도에 따른 위기단계를 설정하고 소속 직원 비상근무 태세를 유지하였다. 또한, 일선 현장에서는 출어선 및 여객선·유도선의 운항을 통제하고 출동 경비함정을 안전지대로 피항 조치하여 태풍으로 인한 피해를 최소화하였다.

03 | 해양사고 구조대응체계 강화

가. 해양사고 구조대응 역량 강화

(1) 122해양경찰 구조대 구조역량 강화

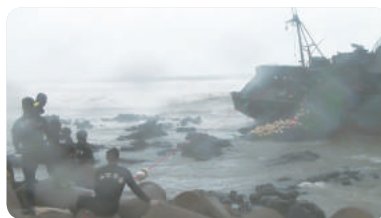
해양경찰청의 구조세력은 크게 경비함정과 항공기, 파·출장소, 122 해양경찰구조대 등으로 구별할 수 있으며, 인명구조 활동을 전문적으로 담당하고 있는 122해양경찰구조대가 2007년 7월 1일 창설된 이후 연안 해역에서의 재난관리 대응력을 높이는데 크게 기여하고 있다.

[표 2-13]

122구조대 활동성과

합계	선박사고		비선박사고				응급환자				기타			
	선박인원		익수자		고립자		변사체		기타		후송		응급처치	
	회	명	회	명	회	명	회	명	회	명	회	명	회	명
2011	153	203	85	95	18	31	73	71	317	129	81	81	255	258
													599	703
													59	336
2012	199	330	84	57	17	21	89	88	358	730	40	40	50	50
													582	589
													51	234

특히, 지난해 8월 태풍 볼라벤으로 서귀포 안덕면 해안가에 좌초된 중국 어선 월강성어 91105호에 고립되어 있던 선원 18명을 서귀포 해양경찰서 122구조대가 구조한 사례나, 12월 울산앞바다에서 침몰해 12명의 목숨을 앗아간 해상 콘크리트 타설 작업선 석정36호의 침몰선박 확인 및 실종자 수색작업 등에서의 활약이 해양경찰 122구조대의 신속·정확한 대응력을 보여준 주요사례이다.



● 좌초선박 중국선원 구조 ('12. 8월, 서귀포)



● 석정36호 실종자 수색 ('12.12월, 울산)

그리고 지난해 2월 경찰서 단위 122구조대가 대응하기 힘든 중수심대(40~80m) 사고 대응을 위한 전문조직으로 남해지방청 특공대를 확대·개편하여 특수구조팀을 신설하였다. 특수구조팀은 전국해역을 관할로 화재선박, 항공, 수상(수중) 인명구조 등 특수구조업무를 총괄하고 있으며, 경찰서별 122구조대 근무 경찰관과 파·출장소 직원을 대상으로 인명구조 전문훈련 보습교육과정을 운영하는 등 해양경찰 구조 역량 강화를 위해 활동하고 있다.



● 특수구조팀



● 전복선박 수색구조

(2) 해양원격응급의료시스템 구축

우리나라의 3,358개 도서 중 482개소에 이르는 유인도서에는 대부분 응급의료시설이 마땅하지 않아 도서지역에서 응급환자가 발생한 경우 대부분의 환자들을 해양경찰 경비함정이나 항공기 등을 이용하여 내륙으로 후송하고 있다. 바다 위 선박에서 발생한 응급환자의 경우도 같은 실정이다.

[표 2-14]

최근 5년간 선박사고 및
인명사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분		총계	2008	2009	2010	2011	2012
선박 사고	선박	7,697	767	1,921	1,627	1,750	1,632
	승선원	46,815	4,976	11,037	9,997	9,503	11,302
	총계	14,121	2,627	2,927	2,927	2,782	2,858
인명 사고	응급환자	4,567	882	859	859	917	1,050
	익수자	5,003	680	1,075	1,075	942	1,231
	고립자	2,846	659	594	594	650	349
	변사체	1,705	406	399	399	273	228

이러한 현실에서 응급환자를 장시간 동안 응급처치 없이 후송할 수 밖에 없는 문제점을 해결하고자, 해양경찰은 경비함정에 응급의료시스템을 도입하여 운영하고 있다.

환자를 이송하면서 실시간 영상으로 의사가 환자를 살필 수 있는 ‘해양 원격응급의료시스템’은 2008년에 시범운행을 거쳐 2009년 5월에 보건복지가족부와 「해양응급의료체계 구축 업무협약서」 체결을 통해 본격적으로 설치·운용되었다.

2012년 현재 전국해양경찰서 소속 함정 139척(시범 4척 포함)에 해양 원격응급의료시스템이 설치되어 있어 의사사각지대인 도서지역 및 선박 등 해양종사자에게 적시에 응급의료서비스를 제공하고 있다.

또한, 시스템을 운용할 수 있는 전문 인력 양성에도 노력한 결과 2012년에는 해양경찰학교가 2급 응급구조사 양성기관으로 지정받아 자체 응급구조사 양성 체계를 갖추게 되었다.



● 함정 설치 사진



● 원격응급의료시스템 응급환자 점검

2013년부터는 함정 건조시에 해양원격응급의료시스템이 장착되도록 하고, 헬기에도 EMS 장비를 매년 2대씩 설치하여 현장에서 즉시성 있는 응급의료서비스를 제공하여 보다 적극적으로 국민의 건강과 생명을 지키기 위해 노력할 계획이다.



● 제1회 전국 장거리 핀수영 대회

(3) 제1회 해양경찰청장배 전국 장거리 핀수영 대회 개최

해양경찰청은 2012. 8. 26(일) 인천 송도국제도시 센트럴파크(중앙공원) 내 수변공원에서 해양경찰청이 주최하고, 대한수중·핀수영협회가 주관하는 제1회 해양경찰청장배 전국 장거리 핀수영대회를 성황리에 개최했다.

* 핀 수영 : 물갈퀴를 착용하고 어떠한 장치의 도움 없이 근육의 힘만으로 수표면 또는 수중으로 나아가는 방법으로 하는 수영대회

송도국제도시 중앙공원을 무대로 처음 개최된 해양경찰청장배 전국 장거리 핀수영대회는 해양문화 저변확대를 위해 인천시, 인천시 체육회, 인천수중핀수영협회, 인천카누연맹의 후원으로 초등부 1.5km와 고등부·대학부·일반부 3km 장거리 등 13개 종목에서 선수 700여명이 출전하고 관람인 등 약 1,500여명이 참가하는 규모로 개최되었다.

해양경찰은 앞으로도 해양문화 저변확대를 위해 해양스포츠대회 개최 등에 지속적으로 노력할 계획이다.

나. 민·관 해난구조협력체계 강화

(1) 민간구조 활동의 메카 ‘한국해양구조협회’ 창립

우리나라의 해양구조체계 선진화를 통한 해양에서의 국민안전을 도모하기 위하여 해양·수산업 관련 기관·단체·업계 등이 모여 2013년 1월 23일 한국해양구조협회를 창립하였다.

그간 우리나라는 조선 세계 1위의 해운위상에 비해 매년 해양사고로 많은 국민의 생명과 재산 피해가 발생하고 있었다. 국민의 해양안전 의식은 여타 선진국들과 비교할 때 상대적으로 저조하였고, 해양사고 사후처리도 국내업체의 영세성으로 인해 외국 의존도가 심화되고 있다.

이에 해양경찰은 수난구조법을 국제기준에 맞추어 개정하고, 개정된 수난구조법에 따라 법정 법인인 한국해양구조협회를 창립하였다.



● 한국해양구조협회 창립식

2011년 3월부터 한국해양구조협회 창립을 위한 준비위원회를 꾸려 8차에 걸친 회의와 다섯 차례의 전국 순회설명회, 그리고 12월 발기인 대회 개최를 통하여 협회 창립의 필요성을 알리고 국민적 공감대를 형성하기 위한 노력으로 협회가 창립하게 되었다.

앞으로 한국해양구조협회는 더 안전한 바다를 만들기 위해 해양안전 문화를 확산시키고 구조체계를 선진화하기 위한 연구개발과 교육·홍보, 국가정책에 대한 제안 등의 역할을 수행하게 될 것이다.

(2) 민간주도 조난선박 예인서비스



● 민간주도 조난선박 예인서비스

해양에서 항해선박이 조난을 당한 경우, 사고선박을 내륙의 안전한 곳 까지 예인하는 것은 해당 선박의 선주 또는 선장 등이 선박보험 등 자체 비용으로 민간 예인·구난업체를 통해 처리하여야 하지만, 사고선박의 2차 사고로 인한 피해 확대 방지 등 대국민 안전서비스 차원에서 해양경찰이 조난선박 예인서비스를 제공하여 왔다.

그러나 선주 또는 선장들의 무분별한 예인 요청으로 인해 치안공백이 발생하거나 유류 낭비 등 문제점이 부각됨에 따라 2007년부터 단순 사고 선박에 대한 예인은 사고현장 인근에 위치한 민간선박이 예인하도록 하고 해당 선박의 유류비를 보상해주는 민·관 협력에 의한 조난선박 예인서비스를 전국적으로 시행하였으며 2012년에는 총 153척의 사고 선박을 민간주도로 예인하였다.

[표 2-15]

조난선박 예인서비스 실적

구분	계	해양경찰	민간주도	기타
2007	663척	603척	38척	22척
2008	578척	470척	74척	34척
2009	977척	740척	127척	110척
2010	750척	552척	106척	92척
2011	618척	473척	105척	40척
2012	658척	440척	153척	65척

04 | 국제적 수색구조 협력

가. 인접국간 교류협력

(1) SAR 협약 국내이행기관으로서의 역할

국제 SAR 협약은 해상에서 조난자를 신속하고 효과적으로 구조하기 위해 연안국이 자국 주변의 일정 해역에 대해 수색구조의 책임을 분담하고 적절한 수색구조업무를 수행하기 위해 국내제도를 확립함과 동시에 관계국간 수색구조 활동의 조정 등의 협력을 행할 수 있도록 세계적인 수색구조 협력 체제를 창설하는 것을 목표로 제정되었다. 이 협약은 1979년 4월 27일 독일 함부르크에서 체결되어 1985년 6월 22일 발효되었으며, 우리나라는 1995년 10월 4일 발효되었다.

해양경찰청은 국제 SAR 협약 (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979)의 국내 이행기관으로서, 해상에서의 조난 선박 및 인명에 대한 수색구조 업무를 수행하고 있으며, 1990년 5월 25일 ‘대한민국 정부와 일본국 정부간의 해상에서의 수색, 구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정’과 2007년 4월 10일 ‘대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정’을 체결하는 등 한반도 주변국과 국제 SAR 협약 이행기관으로서의 수색구조 협력 활동을 강화해 나가고 있다.

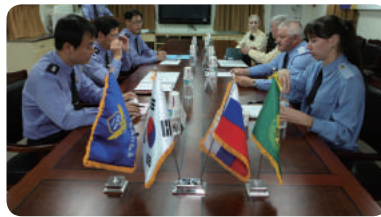
(2) 인접국간 교류 협력 활동

① 한·러 합동훈련

해양경찰은 러시아 연방보안국 국경수비부와 2012년 10월 9일부터 4일 간 포항에서 수색·구조 및 대테러합동훈련을 실시하였다.

2012년 한·러 합동훈련은 국제SAR 협약과 양기관의 협력약정에 의해 실시되었으며, 우리 측에서는 함정 3척과 헬기 2대가 참여하였고, 러시아 측에서는 3000톤급 함정 1척과 헬기 1대가 합동훈련에 참여 하였다.

양국은 이번 훈련을 통해 양국간 우호증진은 물론 북서태평양 지역에서 의 양기관간 공조체제를 한층 공고히 할 수 있는 좋은 계기가 되었으며, 다양한 부대행사 실시로 양국 직원 간 교류·협력의 장을 마련하는 계기가 되었다. 양국은 지속적인 정례훈련을 통해 합동작전 능력을 강화해 나갈 방침이다.



● 한·러 합동훈련

② 한·일, 수색·구조 합동훈련(동해·남해 지방청)



해양경찰은 2012년 10월 31일 구룡포 동방 66마일 공해상에서 일본 해상보안청 8관구와 수색구조 합동훈련을 실시하였다. 이 훈련은 동해 지방해양경찰청 소속 1500톤급 함정과 일본 해상보안청 소속 3000톤급 함정, 헬기가 투입되어 양국 구조조정본부(RCC)간 정보교환 절차 및 합동 수색구조 조정 능력 등을 점검하였다.



● 한·일 합동훈련

또한, 2012년 11월 6일부터 3일간 일본 시모노세키 모지항에서 남해 지방해양경찰청과 일본 해상보안청 7관구간 합동수색·구조 훈련을 실시하였다. 이번 합동훈련은 양국 사이를 운항하는 국제 고속여객선에서 발생할 수 있는 충돌과 화재상황을 가정하여 실시되어 양국 수색구조 공조체제를 강화하는 계기가 되었다.



● NPCGF 합동훈련

③ 북태평양 해상치안기관(NPCGF) 6개국 합동훈련

해양경찰은 8월 6일부터 5일간 제주에서 북태평양 해상치안기관 (NPCGF) 간 수색구조협력 공조강화를 위해 합동훈련을 개최했다.

* 북태평양 해상치안기관 회의 (NPCGF, North Pacific Coast Guard Forum)
참가국 : 한국, 일본, 중국, 러시아, 미국, 캐나다

이번 합동훈련은 대규모 해상조난에 대한 수색구조 상황을 가정한 합동 가상훈련을 실시하였다. 미국과 캐나다의 코스트가드, 중국公安부와 교통부, 국토자원부, 일본 해상보안청, 러시아 국경수비부 합동으로 진행된 이번 훈련에서는 국가간 협력방안과 합동수색구조시 예상되는 문제점에 대한 개선사항에 대해 함께 논의하였다.

④ 수색구조 상황대응훈련

해양경찰은 매년 각 지방청과 인접국 수색구조기관(일본 해상보안청과 동해·남해지방해양경찰청, 중국 산둥성 해상수색구조센터와 서해 지방해양경찰청, 러시아 블라디보스톡 구조조정본부와 동해지방해양경찰청)과 상황대응훈련을 실시하며, 인접국가와 해양사고 합동 대응 능력을 향상시키고, 기관간 우호관계 형성과 실제상황 발생시 협력체제를 강화하는 계기를 마련하고 있다.

2012년에는 동남아지역 통항 국적선의 사고시 신속한 구조를 위해 통항로 주변 국가(필리핀, 인도네시아, 베트남) 구조조정본부와 수색 구조 상황대응훈련을 실시하였다.



● 해양경찰청



● 필리핀(Coast Guard)



● 베트남(Marine Police)



● 인도네시아(Maritime Police)

나. 국제해사기구(IMO) 등 수색구조 관련 국제회의 참가

해양경찰은 범세계적 수색구조 체제를 갖추기 위해 국제해사기구(IMO) 회의 및 지역 수색구조 회의 등에 적극적으로 참여하고 있다.

주요 국제해사기구(IMO)회의는 무선통신수색구조 전문위원회(COMSAR)와 해사안전위원회(MSC)가 있으며, 본 회의에서는 최신 수색구조 동향과 해상안전 분야를 논의한다.

또한, 신속한 조난대응을 위해 국제적으로 시행되고 있는 인공위성 조난 경보시스템인 COSPAS-SARSAT의 회원국으로 매년 이사회 및 공동 위원회에 참석하여 각 국가별로 운용 현황 및 기술 정보교환을 통한 최신 정보를 습득하고 있으며, 지역적 협력강화를 위한 지역별 세미나 및 워크숍에도 참가하여 해상에서의 각종 사고시 국제적 지원과 협조를 이끌어 내기 위해 상호 협력체제 구축하는 등 많은 노력을 기울이고 있다.

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

주요 지역 수색구조 회의에는 매년 한·중·일·러 4개국이 참가하는 수색구조 실무자 회의가 있으며, 2012년에는 10월 22일부터 3일간 중국 지난에서 개최되어 각 국가별 수색구조관련 연차보고 및 상호협력 증진 방안, 수색구조 합동훈련 실시방안 등을 논의하였다.

[표 2-16]

**2012년도 수색구조관련
국제회의 및 훈련 참석·개최 현황**

구분	회의명	기간	장소
1	한·일 수색구조 통신훈련	2.23	양국 RCC
2	IMO 제16차 무선통신·수색구조 전문위원회	3.12 ~ 3.16	영국(런던)
3	북태평양해상치안전문가회의	3.19 ~ 3.23	중국(하문)
4	한·중 수색구조 통신훈련	4.12	양국 RCC
5	IMO 제90차 해사안전위원회	5.16 ~ 5.25	영국(런던)
6	동남아 3국과 수색구조 상황대응훈련 (필리핀, 베트남, 인도네시아)	5.30 ~ 6.1	각국 RCC
7	제26차 코스파스-샬새트 공동위원회	6.12 ~ 6.20	캐나다(몬트리올)
8	북태평양해상치안기관 합동훈련	8.6 ~ 8.10	한국(제주)
9	한·러 수색구조 합동훈련	10.9 ~ 10.12	한국(포항)
10	한·중 수색구조 통신훈련	10.18	양국 RCC
11	제17차 SAR실무자 정례회의	10.23 ~ 10.25	중국(지난)
12	한·일 수색구조 합동훈련	10.31	동해상(포항)
13	한·일 수색구조 합동훈련	11.6 ~ 11.8	일본(모지항)
14	한·러 수색구조 통신훈련	12.20	양국 RCC

다. 국가간 해양사고 수색구조 협력 사례

(1) 코스코202호(필리핀)



● 코스코202호 승선원 구조

- 일시 및 장소 : '12. 8. 2. 01:32 필리핀 마닐라 북서 80마일 해상
- 선박 : 코스코202호(435톤, 부산선적, 승선원 7명, 부선 2척 예인)
- 개요 : 코스코202호가 부선 2척을 예인하고 필리핀 해역 항해 중, 태풍 '사올라' 영향(파고4m)으로 기관실 파공, 침수되어 긴급 구조 요청
- 조치결과 : 필리핀 코스트가드가 승선원 7명 전원구조

(2) 한 스피랜더호(일본)



● 표류 중인 구명정(항공 촬영)

- 일시 및 장소 : '12. 12. 22. 10:58 필리핀 북동 185마일 해상
- 제원 : 한 스피랜더(2,518톤, 부산선적, 상선, 승선원 17명)
- 개요 : 서귀포 남방 760해리(필리핀 근해)에서 필리핀으로 항해 중인 한 스피랜더호가 화물창 침수로 긴급 구조 요청
- 결과 : 인천해경 항공기, 사고해역에서 구명정 발견, 일본에서 인근 통항선박 정보 확인, 항해 중이던 홍콩선적 상선에서 17명 전원 구조

(3) 월강성어 91104호와 91105호(중국)



● 월강성어 중국선원 구조

- 일시 및 장소 : '12. 8. 28. 02:40 제주 화순항 인근 해상
- 제원 : 월강성어 91104호와 91105호 (산동시선적, 120톤급 쌍성총 승선원 33명)
- 개요 : 제주 화순항 인근 해상에서 태풍 '볼라벤' 피항차 투요 중이던 월강성어 91104와 월강선어 91105호가 강풍과 파도로 해안가에 좌초
- 결과 : 서귀포 122구조대 출동, 총 선원 33명 중 18명 구조 및 사체 15구 인양

[표 2-17]

국가간 수색구조 협력을 통한
구조사례 (2012년)

협력국가	계	중국	일본	러시아	기타 국가
횟수	74	32	6	5	31

2절

연안 해상치안 및
안전관리

01 | 연안해역 안전관리체계 구축

가. 파·출장소 운영

해양경찰 파출소는 경찰서 관할구역의 최일선을 담당하여 항·포구 및 연안해역의 범죄예방활동, 다중이용선박·수상레저활동 안전관리, 사건·사고 초동조치 등의 임무를 수행하고 있다. 2012년 기준 87개소의 파출소가 설치·운영 중에 있다.

[표 2-18]

파·출장소 현황 (2012년)

(단위 : 개소)

경철서 구분	계	동해청			서해청					남해청				제주청			서귀포	인천
		속초	동해	포항	완도	목포	군산	태안	평택	울산	부산	창원	통영	여수	제주			
파출소	87	4	5	8	5	6	5	5	5	4	7	3	8	6	3	3	10	
출장소	계	240	16	16	15	20	11	22	25	7	9	14	9	30	21	6	5	14
	일반	222	15	14	14	20	11	20	25	7	7	14	8	26	18	6	5	12
	직주	18	1	2	1	-	-	2	-	-	2	-	1	4	3	-	-	2

또한, 비교적 소규모 항·포구에서의 선박 출·입항, 해수욕장 안전관리, 여객선 및 유·도선 안전점검 등의 업무를 수행하기 위한 240개소의 출장소가 해양경찰 최일선 민생치안기관으로서의 역할을 담당하고 있다.





● 해양경찰 파출소 전경



● 선박 출·입항 안전점검

나. 연안해역 생활안전사고 대응역량 강화

해양경찰은 연안해역에서의 각종 안전사고에 효과적으로 대응할 수 있도록 현장인력을 파·출장소에 집중하고 있다. 특히, 익수자 구조를 위한 외근용 부력조끼를 개발하고, 근무자 전원 인명구조자격증 취득을 추진하는 등 국민안전에 위한 현장대응 역량강화를 위해 꾸준히 노력하고 있다.

또한, 파·출장소 관내 위험지역을 중심으로 갯바위·방파제사고, 익수자 및 응급환자 발생 등 안전사고를 유형별로 표준화하여 순찰 활동을 내실화하고, 기상이변으로 인한 인명사고를 예방하고자 기상청과 협업하여 이상파랑 발생 징후를 사전에 파악하여 취약지역(갯바위 등)에 대한 안전제도 활동을 강화하고 있다.



● 방파제 안전사고 예방활동



● 외근 부력조끼 이용 구조 시범

다. 지역사회 경찰활동 강화

해양경찰은 지역사회의 각종 문제점 해결과 각종 사건·사고의 효율적인 예방·대응을 위해 파출소장 및 지역 어민을 중심으로 ‘해상치안협의회’를 구성하여 지역민과 함께하는 민·경 협력치안활동을 강화하고 있다.

특히, 도보·자전거 순찰 강화 등 찾아가는 지역경찰 활동으로 안전관리 활동 뿐 아니라 관내 거주 독거노인 돌봄봉사, 해기사 면허취득교실 운영 등 지역주민에게 봉사와 나눔의 실천으로 사회적 약자를 보호하고 배려하기 위해 힘쓰고 있다.



● 항·포구 도보순찰 활동



● 수상레저 면허교실 운영

(단위 : 명)

[표 2-19]

해상치안협의회 인원구성 (2012년)

계	행정기관	지역 NGO	지역 상공인	선주 선장	해·수산 단체	어촌계	수협	기타
773	98	49	87	166	105	131	66	71

또한, 해양관광과 레저활동객이 빠르게 증가하면서 항·포구 및 연안 해역 기초질서 정착을 위해 계도·홍보활동을 강화하고 있으며, 마을 주민과 항·포구 쓰레기 수거활동을 함께하는 등 단속과 정화활동을 병행함으로써 쾌적한 바다환경 조성을 위해 노력하고 있다.



● 연안해역 정화활동



● 기초질서 홍보·계도운영

02 | 선박 출·입항 신고제도

가. 신고기관 업무 수행

선박의 출·입항신고 및 통제업무를 위해 전국 1,200여 항·포구에 선박출입항 신고기관을 설치·운영하고 있다. 신고기관은 출어해역에 따라 통제소, 신고소로 나뉘며 주요 업무는 출·입항신고의 접수, 선원의 신원확인, 선박임검 등이다.

(단위 : 개소)

[표 2-20]

신고기관 현황 (2012년)

계	신고소	통제소	대행신고소
1,212	312	15	885

출·입항신고 대상은 어선과 총톤수 100톤 미만 선박(개항장은 제외)이며, 정부 또는 공공단체가 소유하는 선박, 원양어업에 종사하는 어선, 여객선 및 국외에 취항하는 선박은 제외된다.

[표 2-21]

파·출장소 출·입항신고 현황

연도	출항척수(척)	출항인원(명)	입항척수(척)	입항인원(명)
2008	2,156,926	5,813,986	2,054,807	5,610,262
2009	2,167,734	6,118,722	2,126,161	5,950,798
2010	2,134,809	6,234,185	2,090,146	6,040,983
2011	2,133,482	6,640,816	2,093,831	6,429,034
2012	2,081,251	6,681,416	2,052,693	6,326,269



● 낚시어선 출입항 임검



● 선장 음주측정



● 민간 대행신고소

나. 민간 대행신고소 운영

민간 대행신고소는 파·출장소가 없는 전국 항·포구에서 선박 출·입항 등의 신고업무를 대신 담당하도록 설치되었다.

대행신고소장은 어촌계장, 마을어장, 향토예비군 중대장 또는 책임감이 투철한 주민 중 본인의 동의를 얻어 관할 해양경찰서장이 위촉하게 되며, 별도의 사무실을 두지 않고 어촌계 사무실, 마을회관 또는 본인의 가옥에서 출·입항 신고업무를 수행하며 대행신고소장에게는 매월 일정액의 행정경비가 지원된다.

(단위 : 개소)

[표 2-22]

대행신고소 현황 (2012년)

계	동해청			서해청				남해청				제주청		인천		
	속초	동해	포항	완도	목포	군산	태안	평택	울산	부산	창원	통영	여수		제주	서귀포
885	8	11	85	97	104	35	58	14	24	7	32	196	118	35	29	32

Focus + 02

자동출입항 시스템, V-Pass 시스템 구축

해양경찰은 급변하는 IT시대의 흐름에 맞춰 출입항 신고 절차를 기존 방문 신고 방식에서 자동화 방식인 V-Pass 시스템으로 개선 중이다. 이 시스템은 전국 연근해 어선에 GPS신호를 이용한 단말기를 설치하여 해양경찰서 및 파·출장소, 경비함정에서 실시간 어선 위치 등을 확인할 수 있는 시스템이다.



● V-Pass 시스템 개념도

V-PASS 란?

선박을 의미하는 Vessel의 'V'와 'Pass'가 합쳐진 단어로 출입항·검문 자동화, 의사선박 식별 등 '통과'의 의미를 함축한 사용자 중심의 명칭

* 해양경찰 내부 명칭 공모 및 어민 선호도 결과 선정('13. 5. 8)

2012년 1차 사업으로 해양경찰 파출장소 327개소에 육상용 수신기 (기지국), 경비함정 261척에 해상용 수신기를 설치하여 기반 시설을 구축하고 전국 5톤 이상 어선 9,647척에 단말기 설치를 하였다. 어선 단말기 설치는 2015년 까지 매년 톤수별 순차적으로 진행될 계획이다.

V-Pass 시스템 구축이 완료되면 어선의 출입항 자동화는 물론, 해양사고 발생시 신속한 대응이 가능하며 면세유 부정 수급 등의 범죄 대응 및 밀출·입국 방지, 미확인선박 식별에도 효과가 있을 것으로 기대된다.

<그림 2-2>

선박 출·입항 신고 절차 간소화



3절

해수욕장
안전관리

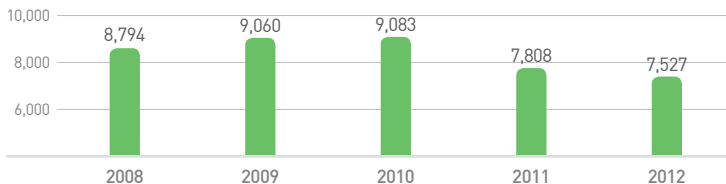
01 | 해수욕장 이용객 추이

점차 생활의 질을 우선시하는 경향이 강해지고 레저활동의 종류가 복잡·다양해지면서 해양관광 및 레포츠 즐기는 국민들이 증가하고 있다. 특히, 여름철에는 대부분 해수욕장을 찾고 있으며 기존 대형 해수욕장만 붐비던 이용객 추세가 최근에는 가족단위가 찾는 중·소형 해수욕장으로 붐비는 현상도 보이고 있다.

〈그림 2-3〉

해수욕장 이용객 현황

(단위 : 만명)



해수욕장 전체 이용객 추이를 살펴보면 2007년까지 해수욕장 이용객이 매년 증가하였으나, 2008년 소폭 감소하였으며 2009년에는 장마와 동해안 냉수대 영향으로 7월에는 감소하다 늦더위로 인해 8월 중순까지 물놀이객 증가하면서 전년 대비 3% 증가하였고, 2010년에도 7월에는 장마의 영향으로 다소 감소하다가 8월 수온이 예년 수준으로 회복되면서 주요 해수욕장 물놀이객이 전년 대비 0.25% 증가하였다.

2011년에는 태풍·집중호우의 영향과 이상 저온현상 지속으로 물놀이객이 전년 대비 14% 감소하였으며, 2012년에는 태풍 및 장마, 해파리 출현 등의 영향으로 전년 대비 3.6% 감소한 것으로 분석되었다.

[표 2-23]

최근 3년간 주요 해수욕장
이용객 현황

(단위 : 천 명)

구분	계	10개 주요 해수욕장											기타 (266개)
		소계	해운대	경포대	광안리	대천	송정	망상	송도	낙산	속초	춘장대	
2010	90,830	60,298 (66%)	10,390	8,728	8,205	8,952	4,314	5,389	4,726	3,831	2,926	2,837	30,532 (34%)
2011	78,080	55,862 (71.5%)	12,380	5,751	8,770	7,149	4,388	4,835	5,509	2,554	2,626	1,900	22,218 (28.5%)
2012	75,266	55,029 (73.1%)	13,647	5,064	9,310	5,502	4,591	4,025	5,839	2,746	2,891	1,414	20,237 (26.9%)

02 | 해수욕장 안전관리

가. 개요

우리나라에는 전국적으로 270여개의 크고 작은 해수욕장이 있으며, 기초 지자체 또는 지역 번영회 등에서 이를 관리·운영하고 있다.

해양경찰은 2008년 해수욕장 안전관리 총괄기관으로 지정된 이래 많은 인력과 장비를 투입하고, 관련기관과 협력체계를 구축하는 등의 노력으로 한해 20여명에 가깝던 물놀이 사망자를 2012년에는 3명까지 줄였다.

2012년에는 전국 해수욕장 275개소에 연인원 41,278명, 구조장비 8,566척을 투입하여 안전관리에 최선을 다하였다.

[표 2-24]

해수욕장 안전관리 경과

(단위 : 명, 척)

구분	2008	2009	2010	2011	2012
인력	655	837	1,370	1,470	1,262
장비	126	135	147	159	193

※ 장비 : 고속제트보트, 수상오토바이, 순찰정, 공기부양정, M정, 사륜오토바이 등

특히, 하계 피서철 해수욕장 개장기간(7~8월)동안에는 전광판·TV 등 광고매체를 활용, 해양긴급번호 122 및 물놀이 안전수칙 등의 적극적인 홍보로 국민들이 안전하고 쾌적하게 물놀이를 즐길 수 있도록 사고 예방에도 최선의 노력을 다하였다.



● 지하철 광고



● 버스 노선정보 광고



● 열차 승강장 광고



● 고속도로 전광판



● 비행선 광고

나. 해수욕장 안전사고 예방

해양경찰은 체계적인 안전관리를 위해 1/4분기부터 안전관리요원 선발 및 인명구조 교육, 구조장비 운용술 훈련을 진행하여 전문 구조인력 양성에 노력하였으며, 한국해양구조협회 등 민간구조단체와의 협력 강화 및 지역 주민과의 유대 강화를 통해 안전사고 지대 최소화에도 노력하였다.



● 안전관리요원 인명구조 훈련



● 민간구조단체와 합동훈련

특히, 2012년에는 해양 레저객이 증가하는 하계 피서철 안전한 물놀이 환경 조성을 위해 6월 1일부터 9월 10일까지 102일간을 안전관리 대책 기간으로 설정하고, 파출소 근무를 2교대로 전환하여 안전요원 인력을 탄력적으로 배치하는 등 안전사고 예방에 총력을 기울였다.

해역별 주요 해수욕장 3곳(경포, 대천, 해운대)에 24시간 치안 및 안전 서비스를 제공하는 여름해양경찰서를 운영하고, 증가하는 성범죄를 예방하기 위해 전국에서 이용객이 가장 많은 부산 해운대해수욕장에 ‘성범죄 수사대’를 배치하여 여성 피서객 보호에도 앞장섰다.



● 여름해양경찰서 개서식



● 해수욕장 안전관리요원



● 어린이 물놀이 안전교육

이와 더불어 꾸준히 증가하고 있는 청소년 및 어린이 물놀이 안전사고 예방을 위해 다양한 안전교육 프로그램도 진행하고 있다. 교육청 및 민간구조단체와 협력을 통해 일선 학교를 찾아 학생들 대상 심폐소생술 교육 등 안전교육을 실시하고, 해양체험캠프 등을 통해 청소년들에게 물놀이 사고에 대한 경각심 고취는 물론 건전한 국가관 형성에도 노력하고 있다.

다. 해파리, 이안류 등 특수상황 안전관리

2012년은 지구온난화 및 해저 지형변화 등으로 인한 해파리와 이안류의 출현 증가로 이로 인한 피해자가 급증하여 다양한 대책을 마련하였다.

2012년 8월 10일 인천 을왕리 해수욕장에서 국내 최초로 해파리로 인해 8세 여아가 사망한 사고를 계기로 추가적인 피해 발생을 막기 위해 같은 달 14일 해양경찰청 주관 ‘해수욕장 해파리에 의한 인명피해 방지 관계 기관 대책회의’를 개최하여 관계부처가 협력하여 피해를 효과적으로 막을 수 있는 체계를 구축하였다.

해양경찰청에서 해수욕장에 파견되어 있는 직원들을 통해 해파리 출현 정보를 국립수산물과학원에 제공하면 수과원에서 위험성을 분석하여 그 결과를 다시 해양경찰청에 통보, 그 위험정보를 근거로 해파리 출현 개체수 등을 감안하여 관련기관간 회의를 통해 입욕을 통제하고, 급박한 상황에서는 先통제 후 협의를 할 수 있도록 관리체계를 구축하였다.



● 해파리 출현 확인



● 해파리 수거활동

이안류의 경우 기존에 부산 해운대해수욕장에서만 발생한다고 알려졌으나, 현재는 동·서·남해를 막론하고 발생하고 있다. 이안류의 위험성은 한번의 발생으로 다수의 피서객을 먼 바다로 밀어내어 다수 인명피해 가능성이 높다는데 있다.

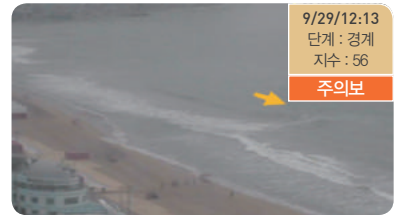
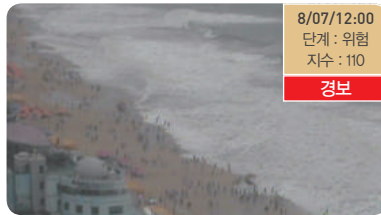
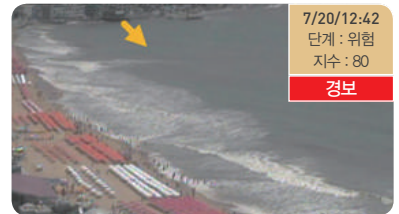
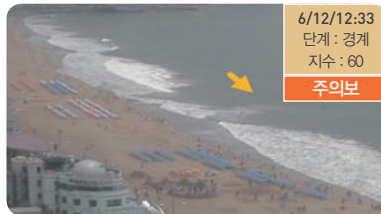
이에 관련부처의 실무자와 민간 전문가가 참여하는 ‘이안류 전문가·실무 위원회’를 구성하여 조사시스템을 구축하고 다양한 감시·통제 방안을 마련하였다. 특히, 해운대에 구축되어진 이안류 감시시스템을 모델로 하여 해양수산부와 국립해양조사원에서 경포대와 대천지역으로 시스템을 확대구축하고, 이러한 감시시스템을 활용하여 해양경찰이 위험경보체계를 운영하는 방안을 논의하고 발전시키고 있다.

[표 2-25]

(단위 : 명, 척)

이안류 위험경보 체계

단계	지수	내 용	비 고
주의 (발령없음)	30~55	• 이안류 발생 가능	· 수영 능숙한 사람만 입욕
경계 (주의보)	55~80	• 돌발적인 이안류 발생 농후	· 관계기관 협의 통제 · 안전요원 증가 · 전진배치
위험 (경보)	80이상	• 위험한 이안류 발생 확실	· 입욕불가 및 대피 · 최고수준 안전관리 전환



라. 안전관리 성과

2012년 해수욕장 물놀이 사고는 2,257명이 발생하여 전년도 1,991명 대비 266명(13%) 증가하였으나, 해양경찰이 안전관리 주관기관으로서 전문인력 · 장비의 효율적으로 배치하고 관련 기관간 협력체계를 구축하여 인명사고를 줄일 수 있었다.



● 여경구조대 익수자 구조 훈련



● 익수자 구조 상황

2012년 해수욕장 물놀이 사망사고는 총 3명이 발생하여 전년도 4명 대비 25% 감소하였으며, 사망사고 원인은 음주수영 1명, 기타 원인 2명이었다.

[표 2-26]

해수욕장 사고 현황

구분	사고발생		구조(명)	사망(명)	실종(명)
	건	명			
2008	371	583	565	18	-
2009	1,012	1,816	1,807	9	-
2010	1,606	2,457	2,450	7	-
2011	1,314	1,991	1,987	4	-
2012	995	2,257	2,254	3	-

[표 2-27]

원인별 물놀이 사망자 현황

구분	계	수영미숙	음주수영	기상악화	기타 (질환자, 감시소홀)
계	73	26	20	9	18
2008	18	8	4	3	3
2009	9	3	3	1	2
2010	7	3	2	2	-
2011	4	2	2	-	-
2012	3	-	1	-	2

Focus + 03

해수욕장 성범죄 수사대 운용



● 2011. 8. 2. 동아일보
‘해운대 바다 속 늑대들 호시탐탐’

여름철 휴가철이 되면 수많은 피서인파가 해수욕장으로 몰린다. 그러나 즐거워야 할 피서철 해수욕장에서 여성피서객을 대상으로 한 성범죄가 지속적으로 발생하기 시작했다.

2012년 해양경찰은 해수욕장 안전관리 주체로서 인명구조 등 안전관리 뿐 아니라, 해수욕장 내 성범죄로부터 국민을 보호하기 위한 수사 활동의 필요성을 인식하고 성범죄 발생이 많은 부산 해운대 해수욕장에 ‘성범죄 수사대’를 운영하였다.

해수욕장 성범죄 수사대는 ‘처음부터 끝까지 유쾌한 휴가! 해양경찰과 함께!’라는 슬로건 아래 해수욕장내에서 여성피서객이 편안하게 휴가를 즐길 수 있도록 민간과 협력한 ‘先피해자 상담·보호, 後범죄수사 활동’으로 대민 봉사에 초점을 맞춘 단속 활동을 전개하였다.



● 성범죄수사대 사무실

그 결과, 해수욕장 성범죄 사범 검거실적이 2011년 8건에서 2012년 18건으로 225% 증가하였다. 주요 단속유형으로는 해수욕을 하다 파도에 밀려 여성에게 우연히 부딪힌 것을 가장한 과도한 신체접촉, 바닷물 속에 잠수하여 여성을 따라다니며 신체 특정부위를 만지는 행위, 카메라를 이용하여 노출이 심한 수영복을 입고 일광욕을 즐기는 여성의 특정 신체 부위를 몰래 촬영하는 행위 등이었다.

아울러 시민단체와 협업하여 민간 전문상담사를 상주시키고, 피해자 조사 전담 여성 경찰관을 배치하는 등 피해자의 심리상담과 2차 피해방지를 위해서도 노력하였다. 해양경찰은 2013년부터 해수욕장 성범죄 수사대를 전국으로 확대 운영하여 국민들이 안심하고 안전하게 바다를 즐길 수 있도록 지속적으로 노력할 계획이다.



● 성범죄 피해자 조사



● 촬영사진 확인

4절

체계적인
해양교통관리

01 | 해상교통 안전관리 강화

가. 해상교통 운항현황

(1) 연안 여객선

해상여객운송사업은 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 여객선을 이용하여 사람과 물건을 운송하거나 이에 따른 업무를 처리하는 사업이다. 2012년 기준, 우리나라 연안을 운항하는 여객선 등록 척수는 98개 항로 172척으로 이중 일반항로에 취항하고 있는 선박은 72개 항로 145척, 정부 지원을 받아 낙도 보조 항로에 취항하고 있는 선박은 26개 항로 27척이다.

총 98개 항로에 320여 곳의 기항지가 있고 연안 여객선은 주로 섬이 많은 서해와 남해 도서지역에서 대부분 운영 중이며, 그 중에서도 목포(44척), 완도(23척), 여수(26척), 통영(20척) 지역의 여객선이 전체의 66%를 차지한다.



● 동해(묵호)~울릉 운항 여객선(썬플라워2호)

톤수별로 보면 100~500톤 미만 선박이 112척으로 전체 연안 여객선의 65%를 차지하고 있고, 100톤 미만의 여객선이 38척으로 22%, 500~1,000톤 미만이 8척으로 5%, 1,000톤 이상이 14척으로 8%를 차지하고 있으며, 이 중 가장 큰 여객선은 목포~제주 간을 운항하는 씨스타쿠르즈(15,089톤, 길이 174m)로 450대의 자동차와 1,935여명의 여객을 한번에 운송할 수 있다.

[표 2-28]

여객선 관리 현황 (2012년)

구분	계	동해	포항	완도	목포	군산	태안	평택	부산	창원	통영	여수	제주	서귀포	인천
항로수	98개	3	2	12	22	5	6	1	1	1	11	18	2	1	13
여객선	172척	8	3	24	44	9	7	2	1	1	20	25	4	3	21

[표 2-29]

톤수별 여객선 현황 (2012년)

계	100톤 미만	100~500톤	500~1,000톤	1,000톤 이상
172척	38	112	8	14

(2) 유선 및 도선 운항실태

유선사업은 유선 및 유선장을 갖추고 수상에서 고기잡이, 관광, 그밖의 유락을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것을 말한다.

도선사업은 도선 및 도선장을 갖추고 내수면 또는 내수면과 해수면이 접하는 하구나 만의 형태를 갖춘 곳으로 해안간의 해상거리가 2해리 이내인 해역, 육지와 도서(島嶼) 간 및 도서와 도서 간의 거리가 비교적 가까운 거리에서 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 사업을 말한다.

해수면 사업면허를 발급받은 유선은 총 587척으로 이 중 5톤 미만의 소형선이 300척으로 51%를 차지하고 있으며, 우리나라에서 가장 큰 유람선은 거제 고현에서 저도를 운항 중인 미남호(1,321톤)이다. 도선은 총 107척으로 인천 잠진도와 무의도를 운항하는 무룡5호(978톤)가 가장 큰 도선이며 속초 청초호에는 항구와 항구사이를 연결한 줄을 사람의 힘으로 끌어당겨 운항하는 뗏목형태의 도선(일명 갯배)도 있다.



● 우리나라에서 가장 큰 유람선 미남호



● 속초 청초호(청호동-중앙동) 운항 도선

[표 2-30]

지역별 유·도선 현황 (2012년)

구분	계	속초	동해	포항	울산	원도	목포	군산	태안	평택	부산	창원	통영	여수	제주	서귀포	인천
계	694	5	4	0	4	22	11	16	33	24	100	4	54	277	7	24	109
유선(척)	587	3	2	0	0	14	10	14	28	23	76	4	26	268	6	18	95
도선(척)	107	2	2	0	4	8	1	2	5	1	24	0	28	9	1	6	14

(3) 여객선 및 유·도선 이용객 현황

여객선 이용객은 꾸준히 증가하고 있으며 특히 2012년에는 여수에서 개최된 2012 여수세계박람회 행사기간 중 여수지역 이용객의 대폭 증가와 대형 여객선의 신규취항의 영향으로 전년보다 1.9%가 증가한 1,453만여명이 여객선을 이용하였다. 한편, 2006년 이후부터 감소하고 있는 유선 이용객은 전년보다 큰 폭으로 감소한 446만여명 이였고, 연육·연도교의 개통으로 감소 추세에 있던 도선 이용객은 전년보다 소폭 증가한 692만여명 이었다.

[표 2-31]

여객선, 유·도선 이용객

(단위 : 천명)

구분	2008	2009	2010	2011	2012
계	28,265	29,258	26,332	26,161	25,924
여객선	14,162	14,868	14,308	14,266	14,537
유람선	5,287	5,571	5,229	4,991	4,461
도 선	8,816	8,819	6,795	6,904	6,926

나. 해상교통 안전관리 활동

(1) 여객선, 유·도선 안전관리

짙은 안개가 많이 발생하는 봄철에는 선박출항을 통제하고, 장마·태풍·폭우 등이 빈번하고 피서객 및 유람객이 집중되는 여름철에는 장비 점검 및 과속단속을 강화하는 한편, 한파·폭설 등으로 인해 대형 해양 사고 발생 가능성이 높은 겨울철에는 선박통제 및 시설 집중점검을 실시하는 등 시기별 맞춤형 안전대책을 시행하였다.



● 여객선 소화장비 점검

[표 2-32]

다중이용선박 위반행위 단속 현황

특히, 성수기에는 기상 불량시 관련 규정에 따라 선박출항을 통제하고, 항해·기관·통신 및 인명구조용 장비에 대하여 관리 및 비치실태 등을 점검하여 나타난 문제점은 시정조치하는 등 사고요인을 사전에 제거하고 장비 불량에 따른 해양사고 예방을 위하여 최선의 노력을 다하였다.

또한, 해양경찰은 전국 11개 여객검문소 및 유선장, 도선장에 경찰관을 상주시키거나 순찰활동을 펼쳐 다중이용선박의 안전관리를 강화하고 해상교통질서 확립을 위하여 사고의 원인이 되는 정원초과, 음주운항 등을 적극적으로 단속하였다.

(단위 : 건)

구분		계	무면허 (미신고)	과적과승	영업구역· 시간위반	관계법령 위반
계		2,861	344	253	182	2,082
2008	여객선	9	-	4	-	5
	유도선	52	21	4	4	23
	낚시어선	850	42	71	34	703
2009	여객선	12	-	1	-	11
	유도선	51	19	4	3	25
	낚시어선	569	68	39	30	432
2010	여객선	13	-	3	-	10
	유도선	75	20	4	6	45
	낚시어선	510	74	42	47	347
2011	여객선	14	-	9	-	5
	유도선	25	8	5	2	10
	낚시어선	333	32	24	27	250
2012	여객선	14	-	6	-	8
	유도선	59	24	3	5	27
	낚시어선	275	36	34	24	181

* 관계법령 : 선박안전법, 선박법, 선박직원법, 해사안전법 등

(2) 정부합동 특별교통 안전대책

2012년 해양경찰은 이용객이 급증하는 정부합동 특별교통기간(설 6일, 여름 피서철 19일, 추석 6일)에 ‘특별교통 대책본부’를 운영하여 총 348만 여명의 이용객을 안전하게 수송하였다.

특별교통기간에는 여객선터미널, 도선장 등에 안전관리요원을 추가 배치하여 이용객의 편의와 안전사고 예방에 최선을 다하였으며, 기상 특보 발효시에는 통제를 철저히 하고, 기상호전시에는 현지 기상을 감안한 신속한 운항재개 결정을 통하여 안전하고 원활한 수송에 주력하였다.

또한, 특별교통기간 전 준비기간에 수송시설에 대한 관계기관 합동 점검 및 종사자에 대한 안전교육을 실시하고 관계기관간 특별교통 대책 회의를 통해 수송수요를 사전분석하여 계획적인 증선·증회 및 주요 항로에 경비 함정, 선착장에 안전관리요원을 배치하는 등 탄력적인 안전 관리를 실시 하는 한편, 실시간으로 선박운항자에게 안전운항 정보를 신속하게 제공하는 등 다중이용선박 사고예방에 최선을 다하였다.



● 여객선 이용객 검문검색



● 안전의식 고취를 위한 홍보활동

[표 2-33]

성수기 특별교통 이용객 현황

(단위 : 명)

구분	전체 이용객	설 연휴	여름 피서철	추석 연휴
2008	4,994,846	490,796	4,039,218	464,832
2009	5,013,629	326,245	4,225,452	461,932
2010	3,924,381	340,072	2,764,180	820,129
2011	3,085,945	380,522	2,265,669	439,754
2012	3,480,294	277,027	2,620,402	582,865

(3) 바다낚시 안전관리

2012년 낚시어선 이용객은 전년보다 7.6% 감소한 176만여명으로 2009년 200만여명 이용 이후 지속 감소 추세에 있으며, 낚시어선 신고 척수는 4,504척으로 2011년 4,818척 대비 6.4% 감소하였다.

[표 2-34]

낚시어선 척수 및 이용객 현황

구분	2008	2009	2010	2011	2012
척수	4,201	4,452	4,756	4,818	4,504
이용객(만명)	183	201	185	191	176



● 낚시어선 안전점검

해양경찰은 낚시로 인한 수산자원 남획과 환경오염방지 및 낚시객의 안전사고 방지 등을 위하여 새롭게 제정되어 시행(2012년 9월)된 「낚시 관리 및 육성법」 홍보 활동을 적극적으로 실시하고, 해양사고의 원인이 되는 정원초과 및 주취운항으로 인한 해양사고 예방을 위해 봄·가을철 특별단속 활동을 전개하는 등 건전한 낚시문화가 정착 되도록 노력하고 있다.

[표 2-35]

낚시어선 사고 현황 (2012년)

선박(건)								인명(명)		
계	충돌	침몰	좌초	화재	접촉	조난	기타	계	사망실종	부상
71	6	1	4	1	1	8	50	16	1	15

(4) 해상 주취운항 단속 활동

해상에서의 주취운항으로 인한 해양사고는 대형 인명피해 뿐만 아니라 해양환경오염이라는 국가적 재난으로 이어질 수 있다. 이에 해양경찰은 주취운항 사고예방을 위한 특별 단속을 연중 실시하고 있다.

특히, 2011년 12월 「해사안전법」 전부개정에 따라 주취운항 단속 기준(혈중알콜농도 기준)이 기존 0.08%에서 0.05%로 강화됨에 따라 주취운항의 위험성 및 단속기준 강화에 대하여 지속적으로 홍보하는 한편, 음주운항 단속을 적극적으로 전개하여 2012년에 주취운항을 99건 단속하였다.



● 낚시어선선장 음주측정

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

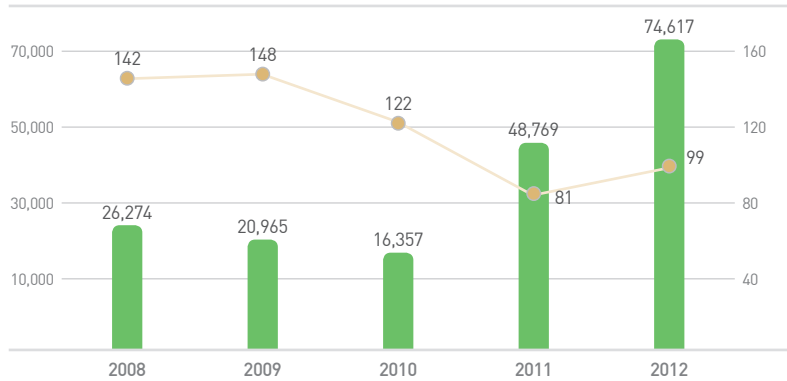
제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

〈그림 2-4〉

음주측정 및 단속실적

● 단속건수
■ 측정건수



음주운항으로 적발된 선박 중 77%는 어선으로, 어로작업 전·후의 음주 관행이 여전히 사라지지 않고 있는 것으로 분석되고 있다.

이에 따라 해양경찰은 강력한 단속 뿐 아니라 어민들을 상대로 교육, 홍보 등 인식 개선을 위한 노력도 지속적으로 병행하고 있다.

[표 2-36]

선종별 음주운항 단속 현황

구분		계	어선	화물선	예부선	여객선	유도선	유조선	기타
2008	척수	142	98	5	10	-	1	1	27
	비율	-	69%	3%	7%	-	1%	1%	19%
2009	척수	148	98	2	11	1	1	3	32
	비율	-	66%	1.6%	7%	0.7%	0.7%	2%	22%
2010	척수	122	94	4	9	0	0	0	15
	비율	-	77%	3%	7%	-	-	-	13%
2011	척수	81	63	2	-	-	-	-	16
	비율	-	77%	2%	-	-	-	-	21%
2012	척수	99	72	3	8	1	3	-	12
	비율	-	73%	3%	8%	1%	3%	-	12%

02 | 해상교통관제(VTS)의 체계화

가. 연안 해상교통관제센터 성공적 운영

2007년 12월 태안 허베이스피리트호 기름유출 사고를 계기로 유사사고 재발 방지를 위해 총리실에서 연안 해상교통관제 업무를 해양수산부에서 해양경찰청으로 이관 결정하였다. 이에 해양경찰청은 2010년 7월 진도 연안 VTS를 인수하였고 2012년 11월에는 여수 연안 VTS를 개국하여 운영하고 있다.



● 진도 연안 VTS센터



● 여수 연안 VTS센터



● 연안 VTS 근무 경찰관

현재 운영 중인 진도 연안 VTS 관할구역은 전남 신안군 도초도와 대흑산도, 추자군도, 어란진을 연결한 내측 해역으로 면적은 3,800km²이며, 여수 연안 VTS 구역은 외나로도, 소리도 동쪽해역, 상백도, 거문도서단 및 남쪽 해역, 구도 및 시산도를 연결하는 해역으로 면적은 3,878km²에 이르며 진도, 여수의 관할구역은 제주도 면적의 약 2.2배에 이른다.



● 진도 연안 VTS 관제구역



● 여수 연안 VTS 관제구역

진도 연안 VTS의 경우 해양경찰이 운영을 맡은 2010년 7월 이후부터 경찰관의 적극적인 관제 업무와 경비함정, 항공기 등 현장집행력을 활용한 입체적 해상교통관리로 주취운항 선박을 현장에서 검거하는 등의 예방활동으로 현재까지 1건의 단순좌주 사고만 발생하였을 뿐 대형사고가 일어나지 않게 하였다.

[표 2-37]

(단위 : 건)

진도 연안VTS 구축 전·후 비교

구분	연안 VTS 구축 전				인수 전				해양경찰청 인수 후		
연도	2003	2004	2005	계	2007	2008	2009	계	2010	2011	2012
총돌·좌초	12	18	9	11	7	1	3	1	-	1 (단순좌주)	-

연안 VTS의 정보제공은 기상, 교통, 항행정보를 제공하는 INS (Information Service)와 침로, 통항, 목적지 유도도를 제공하는 NAS(Navigation Assistance Service), 관리, 속력제한, 권고 및 지시 등을 제공하는 TOS(Traffic Organization, Service) 그리고 비상대응 정보제공으로 분류된다.

[표 2-38]

(단위 : 건)

연안VTS 정보제공 현황

구분	연도	계	정보제공 (INS)	항행지원 (NAS)	교통관리 (TOS)	비상대응
진도 VTS	2010	9,218	8,618	158	431	11
	2011	14,834	14,217	69	535	13
	2012	22,953	22,440	21	483	9
여수 VTS	2012	17,789	16,930	781	72	6

나. 연안해역 해상교통관제센터(VTS) 단계별 구축 운영

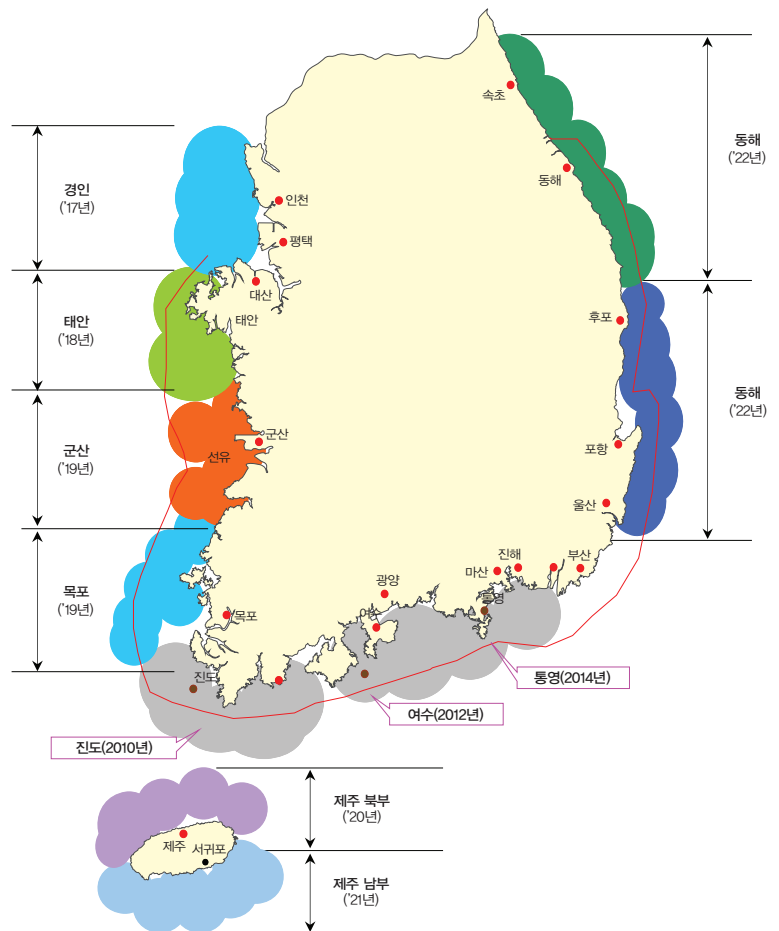
해양경찰은 선박 통항량이 많고 사고위험성이 높은 연안해역의 해양사고 예방과 해양환경 보호를 위해 2013년 4월 통영 연안VTS 센터 준공, VTS 시스템 구축 완료 후 2014년 7월 개국을 추진하고 있다.

또한, 오는 2022년까지 단계별 우선 순위를 고려하여 연안 VTS 9개소를 추가로 구축하고 동·서·남해 권역별 VTS 및 국가 VTS를 설립·운영할 계획이다.

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
- 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
- 제3절 해수욕장 안전관리
- 제4절 체계적인 해양교통관리**
- 제5절 수상레저 안전관리

〈그림 2-5〉

연안VTS 확대구축 계획



5절

수상레저 안전관리

01 | 수상레저활동 환경 및 전망

가. 수상레저활동 환경

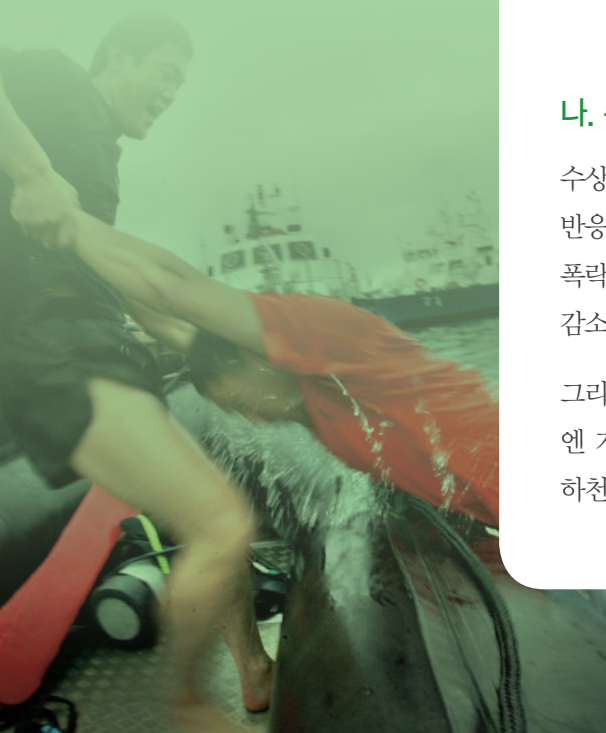
국내·외 관광형태가 관람 및 쇼핑 위주의 수동적 관광에서 벗어나 체험하고 활동하는 능동적 관광형태로 전환되면서 수상레저 산업은 여러 국가시책들과 맞물려 국가의 전략적 동력산업으로서 급부상하고 있으며, 스포츠 기능은 물론 고부가가치의 산업으로 발전할 수 있는 지리·경제·문화·환경적 인프라가 형성되어가고 있다.

특히, 다양한 수상레저시설 수요에 따라 관련법의 정비와 함께 수면의 관광활용에 대한 정책적 관심이 증대되고 있어, 해양경찰은 수상레저스포츠의 진흥을 도모하고자 수상레저활동의 안전관리는 강화하면서도 불필요한 규제는 완화하는 등 수상레저활성화를 위한 제도개선에도 노력하고 있다.

나. 수상레저인구

수상레저 활동인구는 그 활동유형의 특성상 경제상황에 민감하게 반응하며, 2009년도의 경우 세계 경제침체 및 국내 부동산 가격 폭락 등 전반적인 경기불황으로 수상레저 활동자 수가 큰 폭으로 감소한 것으로 분석된다.

그리고, 2011년도 활동 최성수기인 6~8월엔 집중호우로, 2012년도엔 가뭄과 집중호우가 겹치는 등 기상이변 영향으로 인한 내수면 하천·호수의 물 부족과 홍수로 수상레저 활동자 수가 감소하였다.

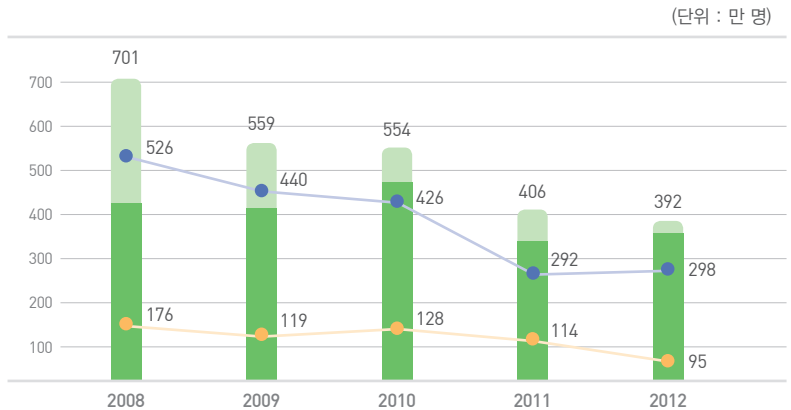


- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
- 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
- 제3절 해수욕장 안전관리
- 제4절 체계적인 해양교통관리
- 제5절 수상레저 안전관리

〈그림 2-6〉

연도별 수상레저 활동자 수

- 개인활동
- 사업장 이용
- 내수면
- 해수면



[표 2-39]

사업장 및 개인 활동자 수

(단위 : 만 명)

연도	구분	2008	2009	2010	2011	2012
사업장 이용	사업장 이용	426	417	477	345	362
	개인활동	275	142	77	61	30
계		701	559	554	406	392

다만, 레저사업장에서의 기구 다양화, 신종 레저기구의 보급 확대 등으로 전체 수상레저기구 수는 증가하였고, 수상레저동호회를 중심으로 한 젊은 매니아 층의 확산으로 동력수상레저기구 조종면허취득자 또한 꾸준히 증가하고 있다.

다. 수상레저기구

수상레저안전법 제2조제3호에서 정의하는 ‘수상레저기구’는 ‘수상레저 활동에 이용되는 선박이나 기구’로서 같은 법 시행령 제2조와 시행규칙 제1조의2에서 다음(표 2-40)과 같이 나열하고 있으며, 그 밖에 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것도 수상레저기구로 보고 있다.

[표 2-40]

수상레저기구의 종류



● 모터보트(Motor Boat)



● 스쿠터(Scooter)



● 조정(Rowing Boat)



● 동력요트(세일링 요트)



● 호버크래프트(Hovercraft)



● 카약(Kayak)



● 수상오토바이(Personal Watercraft)



● 수상스키(Water Ski)



● 카누(Canoe)



● 고무보트(Rubber Boat)



● 패러세일(Parasail)



● 수상자전거(Pedal Boat)



● 워터슬레드(Water Sled)



● 서프보드(Surf Board)



● 노보트(Paddle Boat)



● 무동력요트(딩기요트)



● 윈드서핑



● 웨이크 보드



● 카이트 보드



● 케이블 수상스키



● 케이블 웨이크보드



● 수면비행선박



● 수륙양용기구



● 래프팅

02 | 법 · 제도개선을 통한 안전관리

해양경찰은 지속 증가되는 수상레저활동의 안전을 위해 동력수상레저기구 사용에 대한 면허제도의 도입, 레저활동자의 안전준수 의무 강화 및 수상레저사업자의 자격요건과 안전의무를 부과 등을 주요 내용으로 하는 수상레저안전법을 제정해 지난 2000년부터 시행하고 있으며, 수상레저활동의 건전한 육성을 위해 안전관리는 강화하고 불필요한 규제는 완화하는 법령 개정도 지속적으로 추진하고 있다.

수상레저안전법 제 · 개정경과

- 1999. 2. 8 : 수상레저안전법 제정 · 공포
- 1999. 2. ~ 2000. 2. : 수상레저안전법시행령 · 시행규칙 제정
- 2000. 2. 9 : 수상레저안전법령 시행
- 2005. 3. 31 : 전부개정 공포
- 2006. 9. 27 : 일부개정 공포
- 2008. 3. 28 : 일부개정 공포
- 2011. 6. 15 : 일부개정 공포

주요내용

- 법 적용 장소적 범위를 내 · 해수면으로 하고 대상을 수상레저기구로 함
- 5마력 이상의 동력수상레저기구를 조종하는 자는 조종면허를 받아야 함
- 수상레저활동자의 안전준수의무로서 구명동의 등 안전장비 착용, 무면허 조종 금지, 주취조종금지 등을 규정함
- 수상레저기구를 대여하는 등 사업을 하고자 하는 자는 영업구역이 해수면인 경우에는 해양경찰서장에게, 내수면인 경우에는 시장 · 군수 · 구청장에게 등록
- 레저활동자의 안전과 위해방지를 위해 레저활동자에 대하여 승선정원의 제한 또는 조종자의 교체, 일시정지, 레저기구의 개선 및 교체 등을 명할 수 있도록 함
- 원거리 수상레저활동 신고개선(팩스, 인터넷 가능)

▶ 기타 사항은 해양경찰청 홈페이지(www.kcg.go.kr)/정보마당/법령정보/입법예고 '수상레저안전법 해설' 참조

03 | 조종면허 시험제도

가. 개요



● 조종면허 출장필기시험 집행



● 수상레저종합정보 홈페이지(wrms.kcg.go.kr)

수상레저안전법에 따라 최대출력 5마력 이상의 수상레저기구를 조종하고자 하는 사람은 일반조종면허 1급·2급이나 요트조종면허를 취득하여야 한다.

해양경찰은 전국 23개 조종면허시험장(일반시험장 15개소, 요트 시험장 8개소)에서 연 평균 400여 회의 조종면허시험을 집행하고 있으며, 상시 필기시험을 위한 PC시험장 3개소(서울시험장 및 동해·태안해양경찰서)를 운영하고 있다.

수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적으로 노력한 결과, 면허제도 시행 이후 12년간 430,217명(필기 267,554명, 실기 162,663명)이 조종면허시험에 접수하여 126,164명(1급 43,322명, 2급 77,336명, 요트 5,506명)이 조종면허를 취득하였다.

2012년에는 응시자들의 편의를 위해 정기시험(365회) 이외에, 14회의 증회시험, 135회의 출장시험을 실시하였다.

면허보유자는 신규 발급일로부터 7년의 기간이 지나면 3시간의 수상안전교육을 수료한 후 조종면허를 갱신하여야 한다. 이에 따라 2012년에는 19개 수상안전교육장에서 771회의 수상안전교육을 실시하였으며, 조종면허 갱신자의 편의를 위하여 원하는 날짜에 수상안전교육을 받을 수 있도록 최대한 노력하였다.

또한, 해양경찰은 ‘수상레저종합정보시스템’을 통해 조종면허 취득·관리, 레저금지구역 안내 등 관련 정보를 실시간 제공하고 있으며, 2010년에는 웹 접근성 및 표준화 사업을 완료하여 인터넷 장애를 최소화하고 면허시험 동영상 제공, 알림사항 자막처리 보완하는 등 꾸준한 개선으로 더 나은 편의제공과 관리를 위해 계속 노력하고 있다.

나. 조종면허시험 집행



● 조종면허 필기시험

2012년에는 정부의 해양레저문화 육성정책 등으로 수상레저에 대한 활동 수요가 증가함에 따라 한정된 환경을 과감히 탈피하여 응시자 중심의 출장 및 특별시험을 확대한 결과 일반시험(요트 제외)의 경우 필기시험 접수인원이 전년 대비 118명(0.4%) 증가하였다. 다만, 모터 보트에 비하여 바람 등 환경적 요인을 더 고려해야 하고 적정승선인원을 맞춰야 하는 크루즈요트 등 요트자체의 특수성으로 인해 요트면허 응시자는 2,275명으로 전년도 대비 25.1% 감소 하였다.

[표 2-41]

필기시험 집행결과

(단위 : 명)

구분 연도	면허종별	접수	응시	합격	불합격	합격률
2012	1급	12,143	10,033	6,239	3,794	62.2
	2급	14,088	11,988	8,971	3,017	74.8
	요트	2,862	2,275	1,397	878	61.4
	소계	29,093	24,296	16,607	7,689	평균 66.1



● PC시험장

한편, 해양경찰은 필기시험 응시자가 편리한 시간대에 시험을 볼 수 있도록 서울과 동해·태안해양경찰서 등 3곳에 PC시험장을 설치·운영하고 있으며, PC시험 응시자는 디지털 문화에 익숙한 학생 및 젊은 직장인을 중심으로 증가되고 있다.

조종면허 시험 응시인원을 시기별로 살펴보면 주로 수상레저 성수기인 6~9월에 많이 분포되어 있는 것으로 나타났다.

[표 2-42]

(단위 : 명)

조종면허 응시인원 월별 분포

구분	계	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	
2011	소계	6,979	626	690	692	921	883	915	660	615	705	272
	서울	5,132	463	483	573	658	619	689	545	412	506	184
	동해	614	58	174	21	46	145	41	40	48	28	13
	태안	1,233	105	33	98	217	119	185	75	155	171	75
2012	소계	6,916	834	678	823	1,004	984	855	603	553	394	188
	서울	4,949	526	474	624	726	731	610	440	365	296	157
	동해	586	35	129	101	57	79	69	57	22	31	6
	태안	1,381	273	75	98	221	174	176	106	166	67	25
증감	-63 (-0.9%)	208 [33.2%]	-12 (-1.7%)	131 [18.9%]	83 [9.0%]	101 [11.4%]	-60 [-6.6%]	-57 [-8.6%]	-62 [-10.1%]	-311 [-44.1%]	-84 [-30.9%]	



● 일반 실기시험 집행모습

또한, 실기시험의 공정성과 객관성을 강화하기 위하여 시험업무 종사자를 대상으로 실기시험 업무 전반적인 교육을 실시하였다. 2012년에는 실기시험에서는 17,098명의 응시 인원 중 14,132명이 합격하여 82.7%의 합격률을 보였다. 이는 2010년도 합격률에 비해 0.9%가 증가한 수치이다.

[표 2-43]

(단위 : 명)

실기시험 집행결과

구분 연도	면허종별	접수	응시	합격	불합격	합격률
2012	1급	6,336	6,213	4,878	1,335	78.5
	2급	9,699	9,455	7,994	1,461	84.5
	요트	1,475	1,430	1,260	170	88.1
	소계	17,510	17,098	14,132	2,966	평균 83.7

다. 국민 편의적 조종면허시험

(1) 인터넷 원서접수

필기시험의 경우 2012년 총 접수자 29,093명 중 인터넷 접수가 6,296명 (21.6%)이었고, 실기시험의 경우도 총 접수자 17,510명 중 인터넷 접수가 1,976명(11.3%)으로 전년 대비 소폭 증가하였다.

[표 2-44]

필기시험접수 현황

(단위 : 명)

구 분	총 접수 인원	인터넷 접수	이용률(%)
2011	28,975	6,193	21.4
2012	29,093	6,296	21.6
증감(%)	0.4	1.7	0.2

[표 2-45]

실기시험접수 현황

(단위 : 명)

구 분	총 접수 인원	인터넷 접수	이용률(%)
2011	16,188	1,749	10.8
2012	17,510	1,976	11.3
증감(%)	8.2	13.0	0.5

(2) 소외계층 배려를 위한 맞춤형 시험방식

고령·문맹자를 위한 구술시험 및 외국인을 위한 영어필기시험 실시 등 소외계층이 편리하게 시험에 응시할 수 있도록 맞춤형 시험방식을 지속적으로 추진하고 있다. 2012년 영어시험은 15명의 외국인이 응시하였으며, 구술시험 또한 25명이 응시하였다.

[표 2-46]

영어·구술시험 현황

(단위 : 명)

	구 분	접수	응시	합격	합격률(%)
영어	2011	23	17	14	82.4
	2012	15	15	11	73.3
구술	2011	13	13	8	61.5
	2012	27	25	18	72.0

라. 조종면허 취득 및 관리

(1) 조종면허 취득

조종면허 제도 도입 이후 면허 취득자는 꾸준한 증가세를 유지하고 있다. 2012년 말 기준 국내 면허취득자는 총 126,164명으로 연평균 10,513명이 조종면허를 취득하는 것으로 나타났다.

2012년 면허취득자는 14,233명으로 조종면허제도 시행 이후 가장 많았다. 조종면허 취득인원은 정부의 해양레저스포츠 활성화 움직임 및 수상 레저 수요자의 증가 추세를 감안한다면 향후 지속 증가할 것으로 전망 된다.



● 동력수상레저기구 조종면허증

[표 2-47]

조종면허 발급현황

연도별	면허종별			
	계	일반 1급	일반 2급	요트
2008	9,205	3,077	5,700	428
2009	12,055	4,134	7,170	751
2010	11,500	3,933	6,814	753
2011	13,413	4,243	7,707	1,463
2012	14,233	4,884	8,108	1,241

(단위 : 명)

(2) 성별 · 연령별 면허취득 현황

2012년 경제활동 참가자의 조종면허 취득률을 연령별로 살펴보면 20대 19.4%, 30대 32.1%, 40대 29.1%로 나타났다. 특히, 스릴과 모험을 즐기는 20대의 취득이 매년 증가하고 있고, 40대까지 20~30%대의 고른 취득률을 보임으로써 수상레저활동을 즐기려는 취득인구는 중 · 장년층을 중심으로 분포하고 있음을 확인할 수 있다.

여성 취득자는 전체취득 자의 약 6.7%로 2012년은 947명이 면허를 취득하였다. 노년층 레저활동 증가로 60대 이상 면허취득자는 꾸준히 증가하고 있으며, 특히 2011년 부터는 50대 이상 취득자가 폭발적인 증가 추세를 보이고 있다.

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
- 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
- 제3절 해수욕장 안전관리
- 제4절 체계적인 해양교통관리
- 제5절 수상레저 안전관리

[표 2-48]

연령별 조종면허 취득현황

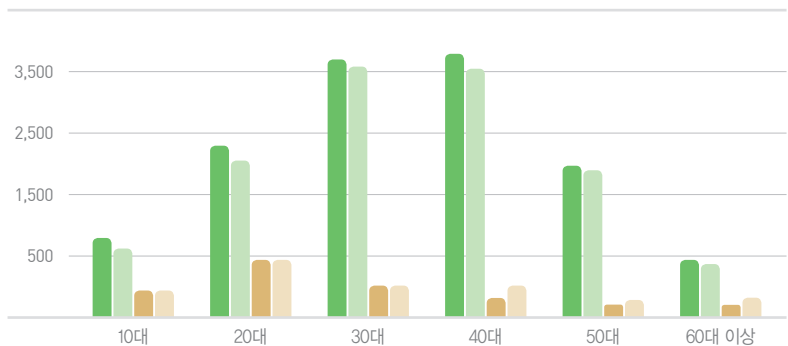
(단위 : 명)

구분		계	10대	20대	30대	40대	50대	60대이상
계	2011	13,413	770	2,431	3,858	3,844	2,026	484
	2012	14,233	962	2,681	3,962	3,995	2,129	504
남자	2011	12,352	645	2,094	3,631	3,640	1,904	438
	2012	13,286	813	2,359	3,733	3,851	2,054	476
	증감(%)	7	26	14	2.8	5.7	7.8	8.6
여자	2011	1,061	125	337	227	204	122	46
	2012	947	149	322	229	144	75	28
	증감(%)	-12	19.2	4.6	0.8	-59	-40	-37

<그림 2-7>

성별 · 연령별 취득 현황

- 2012년 남 ■ 2012년 여
- 2011년 남 ■ 2011년 여



(3) 지역별 면허취득 현황

지역별 면허취득 현황을 살펴보면 경기도 지역이 18,695명으로 취득률이 가장 높고, 서울 14,604명, 경남 14,477명 순으로 나타났다.

전국 16개 시 · 도지역의 조종면허 취득 누적인원은 전년도 대비 증가하였으며 특히 섬이 많고 타 지역에 비해 비교적 기온이 높은 경남, 전남 서부 (목포)지역의 면허 취득이 큰 폭으로 증가하여, 지역적인 수상레저 활동 여건에 맞는 안전관리 및 면허행정 필요할 것으로 분석된다.

[표 2-49]

시·도별 면허취득 현황

(단위 : 명)

연도	시도	서울	인천	부산	대구	광주	대전	울산	강원	경기	경남	경북	전남	전북	충남	충북	제주
2011	인구 (천명)	10,312	2,758	3,567	2,511	1,454	1,503	1,126	1,529	11,786	3,290	2,689	1,918	1,868	2,075	1,549	571
	취득자	13,217	6,508	10,825	3,337	1,907	1,683	4,376	5,859	16,479	12,662	8,499	10,674	3,127	6,829	1,978	3,971
	취득(%)	0.13	0.23	0.30	0.13	0.13	0.11	0.38	0.38	0.14	0.38	0.32	0.56	0.17	0.33	0.13	0.70
2012	인구 (천명)	10,249	2,801	3,550	2,507	1,463	1,515	1,135	1,536	11,937	3,308	2,699	1,914	1,874	2,101	1,562	576
	취득자	14,604	7,175	12,116	3,678	2,209	1,884	4,733	6,438	18,695	14,477	9,512	12,899	3,507	7,604	2,256	4,377
	취득(%)	0.14	0.26	0.34	0.15	0.15	0.12	0.42	0.42	0.16	0.44	0.35	0.67	0.19	0.35	0.14	0.76
	증감(%)	0.01	0.03	0.04	0.02	0.02	0.01	0.04	0.04	0.02	0.06	0.03	0.11	0.02	0.03	0.01	0.06
취득자 증감		1,387	667	1,291	341	302	201	357	579	2,216	1,815	1,013	2,225	380	775	278	406

(4) 외국인 면허취득 현황

2012년 외국인 응시자는 전년대비 130명 감소하였으며 일본인이 166명으로 전체의 93%로 일본을 포함 8개국의 외국인이 응시하였다.

[표 2-50]

외국인 면허취득 현황

(단위 : 명)

구분	계	일본	미국	대만	러시아	호주	중국	캐나다	말레이	영국	태국	벨기에
2011	307	285	7	1	4	1	1	2	1	3	-	-
2012	177	166	4	-	-	1	1	2	-	1	1	1

(5) 조종면허시험 대행기관



● 통영 요트 조종면허 시험장

해양경찰은 관(官) 주도의 경직성을 탈피하여 레포츠 동호인의 자율성과 전문성을 활용하고자 수상레저안전법에 동력수상레저기구 조종면허 시험업무를 민간단체로 하여금 대행하게 할 수 있도록 하였다. 2012년 현재 요트시험 대행기관을 포함하여 전국 22곳의 조종면허시험 대행기관이 있다.

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
 제3절 해수욕장 안전관리
 제4절 체계적인 해양교통관리
 제5절 수상레저 안전관리

[표 2-51]

조종면허시험 대행기관 현황

연번	대행기관 명칭	지정 기관	실기시험장	연락처
1	서울 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 서울 마포지부	한강공원 난지지구	02)304-5900
2	경기 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 경기 가평지부	가평군 청평호	031)584-5700
3	강원 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 강원 춘천지부	춘천시 의암호	033)252-9097
4	충남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 충남 아산지부	아산시 신정호	041)541-9423
5	충북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 충북 충주지부	충주시 충주호	043)856-3119
6	경북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 경북 영덕지부	영덕군 오십천	054)732-8884
7	경남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 경남 마산지부	마산시 광암해수욕장	055)933-1973
8	경북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 경북 안동지부	안동시 안동호	054)821-2020
9	울산 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 울산 남구지부	남구 태화강하류	052)258-6115
10	부산 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 부산 수영만지부	수영구 수영강하류	051)410-5005
11	전북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 전북 김제지부	김제시 능제저수지	063)548-7774
12	전남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 전남 해남지부	해남군 금호호	061)537-0741
13	전남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 전남 여수지부	전남 여수시 화양면 나진리	061)683-6458
14	제주 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 제주 제주시지부	제주시 이호해수욕장	064)743-6232
15	서부경남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전협회 서부경남지부	경상남도 합천군 봉산면 김봉리	055)933-1973
16	서울요트 조종면허시험장	(사)한국외양요트협회 서울지부	한강공원 난지지구	02)304-5900
17	강원요트 조종면허시험장	강원대학교삼척캠퍼스 해양관광레저스포츠센터	삼척시 덕산항	033)576-0611
18	경북요트 조종면허시험장	(사)한국외양요트협회 경북지부	영덕군 강구항	054)732-8884
19	경남통영요트 조종면허시험장	통영요트학교	통영시 도남관광단지	055)641-5051
20	경남고성요트 조종면허시험장	(사)한국외양요트협회 경남서부지부	고성군 당항포관광지	055)672-9822
21	부산요트 조종면허시험장	한국해양대학교 평생교육원	부산광역시 영도구 동삼동	051)410-5005
22	전남요트 조종면허시험장	목포해양대학교 산학협력단	전남 목포시 죽교동	061)-247-0331
23	제주요트 조종면허시험장	제주한라대학 산학협력단	제주특별자치도 제주시 노형동	064)743-7536

수상레저 조종면허 이렇게 취득한다

가. 필기시험 응시원서 접수

- 조종면허를 발급받고자 할 때 최초로 필기시험을 접수하는 경우 해당하며, 전국의 해양경찰서, 면허시험장에 방문하거나 인터넷, 우편접수가능
- 응시일정 중 희망일자 및 장소를 선택할 수 있으나 선착순으로 접수됨
- 접수 후 일시변경은 당해연도 공고된 시험일 기준 2개월 전부터 2일전까지 가능하나, 장소변경은 불가함

구분	내용	비고
구비서류	<p>응시원서(해양경찰 소정양식) 1통 / 증명사진 2매(3cm×4cm)</p> <p>시험면제사유에 해당하는 사람은 해당 증빙서류 (해양경찰서 방문접수만 가능)</p> <p>주민등록증(학생증) 또는 국가발행 신분증(여권, 자동차 운전면허증 등) ※ 사진 첨부된 것</p>	원서접수 후에는 수수료가 반환되지 않음
수수료	일반조종면허 1급, 2급, 요트 4,000원(인터넷 접수 시 처리비용 별도)	
대리접수	응시원서, 응시자 신분증, 대리인 신분증 지참	
시험방법	4지 선다형으로 50문제 출제	
시험내용	<p>－ 일반조종면허 : 수상레저안전(20%), 운항 및 운용(20%), 기관(10%), 법규(50%)</p> <p>－ 요트조종면허 : 요트활동의 개요(10%), 요트(크루즈급)(20%), 항해 및 범주(20%), 법규(50%)</p>	구술시험, 외국어, PC시험 가능
준비물	주민등록증(학생증) 또는 국가발행 신분증(여권, 자동차 운전면허증 등) 컴퓨터용 수성사인펜 등	
합격자 결정	<p>－ 일반조종면허 1급 : 70점 이상</p> <p>－ 일반조종면허 2급 : 60점 이상</p> <p>－ 요트조종면허 : 70점 이상</p>	100점 만점

나. 실기시험 접수 및 응시

- 필기시험에 합격한 자 또는 필기시험을 면제 받은 자가 실기시험에 응시하거나, 실기시험에 불합격하여 실기시험에 재응시 하기위해 접수
- 필기시험에 합격한 날로부터 1년간 재 접수 가능
- 필기시험 합격 후 시험장에서 바로 접수할 수 있으며, 그렇지 않은 경우에는 인터넷 또는 우편으로 접수가 가능하며, 응시일정 중 희망일자 및 장소를 선택할 수 있으나 선착순으로 접수됨

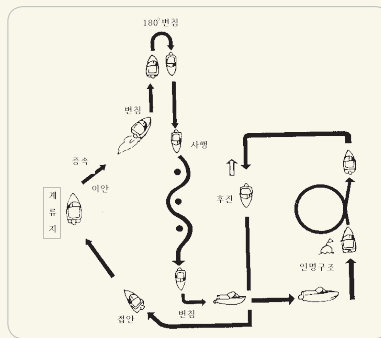
〈그림 2-8〉

실시시험 코스

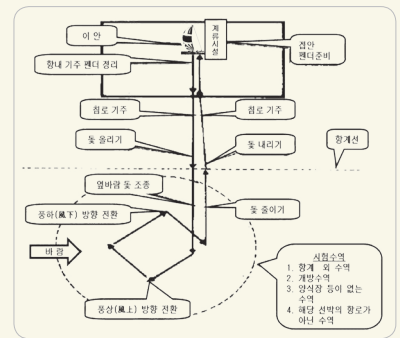
[표 2-52]

합격점수

구분	내용	비고
구비서류	응시표, 시험면제사유에 해당하는 자는 해당 증빙서류 (해양경찰서 방문접수만 가능) 주민등록증 또는 국가발행 신분증(여권, 자동차 운전면허증 등) ※ 사진 첨부 된 것	원서접수 후에는 수수료가 반환되지 않음
수수료	일반조종면허 1급, 2급, 요트 54,000원(인터넷 접수 시 처리 비용 별도)	
대리접수	응시표, 응시자 신분증, 대리인 신분증지참 접수가능	



● 일반조종면허



● 요트조종면허

구분	합격자 결정
일반조종면허 1급	80점 이상
일반조종면허 2급	60점 이상
요트조종면허	60점 이상

다. 수상안전교육

• 교육대상 : 조종면허를 받으려는 자(최초 또는 갱신시)

• 교육시기

- ① 수상안전신규교육(최초) : 면허시험 응시원서를 접수한 후
- ② 수상안전갱신교육(갱신) : 갱신 기간 이내

• 교육내용 : 영상교육을 포함하여 3시간 (50분 교육 후 10분간 휴식)

- ① 수상안전에 관한 법령
- ② 수상레저기구의 사용/관리
- ③ 수상상식
- ④ 수상구조

※ 수상안전교육의 면제

- 갱신기간의 마지막 날부터 소급하여 2년 이내의 기간 동안 면허시험업무 종사자 교육 또는 안전교육강사 교육을 이수한 자
- 조종면허를 받거나 조종면허를 갱신하는 시점에서 과거 1년 이내에 수상안전교육 또는 선원법 시행령 제43조에 따른 기초안전교육 또는 상급안전교육을 이수한 자

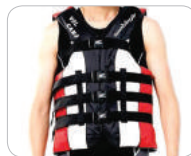
04 | 수상레저 안전관리

가. 개요

2012년 내수면과 해수면의 사업장은 총 862개소로 전년 대비 2개소 감소하였다. ‘빈틈없는 수상레저 안전관리’라는 사회적 요구에 맞게 해양경찰은 해수욕장 등 362개소의 주요 수상레저활동지역에 3,322명의 경찰력과 336대의 장비를 배치하는 등 가용 인력과 장비를 총 동원하여 현장위주의 안전관리 활동을 전개하였으며, 한편 지방자치단체와 협조 체제를 구축하여 안전저해사범에 대한 단속, 인명구조 훈련 실시 등 내수면 안전관리에도 노력하였다.

또한, 2012년 3월에 마련한 「수상레저 안전관리지침」에 따라 4~5월에 내·해수면 안전관리 지도 점검을 실시하여 성수기에 대비한 철저한 안전관리 계획을 수립·시행하는 등 연중 지속적인 안전관리를 추진해 나가고 있다.

※ 안전장비착용 규제개선 ('12.1.6, 수상레저 활동 시 구명자켓 또는 슈트 착용 가능)



● 구명조끼



● 보드리쉬



● 구명자켓(구명외)



● 슈트

* (래프팅) 추가로 헬멧 착용 / (서프보드 이용) 보드리쉬로 대체 가능

나. 민간급류 순찰대(River Patrol)

민간급류순찰대(River Patrol)란 카누·카약 등 운반이 간편하고 수상에서 이동성이 뛰어난 무공해 장비를 활용하여 하천의 래프팅 코스를

순찰하며 안전사고를 예방하고 사고발생시 신속한 초동조치로 국민의 생명과 재산을 보호하는 순수 민간 자원봉사단체를 말한다. 민간급류 순찰대원은 내수면 수상레저안전관리 주체인 지방자치단체와 협의하여 해양경찰청이 지정한 민간단체 소속 일반인을 대원으로 임명한다.

그 자격은 응급처치 및 심폐소생술에 능한 래프팅 가이드 자격증을 소지한 자로서 급류에서 공식적으로 카약 30회 또는 60시간 이상 탑승한 경력을 가지고 있어야 하며, 드로우로프(throw rope), 카약구조, 수영구조 등 급류구조기술을 두루 갖추어야 한다.

[표 2-53]

래프팅 사업장 현황 (2012년)

계	경기도	강원도	충청도	전라도	경상도
284개소	2개소	188개소	14개소	20개소	60개소

※ 래프팅 이용객 : 연간 약 150만 추산



● 급류순찰대 발대식

2008년 8월 7일 내린천(강원 인제군)에서 대한래프팅협회 소속 7명의 대원으로 시작된 급류순찰대는 현재 6개소 43명의 대원들이 활동 중이며, 7월~10월 말까지 래프팅 사업장 주변에 상주하여 긴급 상황에 신속히 대응하고, 특히 친환경 이동수단인 카약·카누를 이용함으로써 환경보존에도 노력하고 있다.



● 순찰대원 선사



● 인명구조 훈련

[표 2-54]

민간급류순찰대 운영성과 (2012년)

구분	계	내린천	금강	남한강	동강	경호강	한탄강
급류 순찰	274회/ 555명	53회/ 157명	45회/ 76명	43회/ 61명	48회/ 116명	36회/ 64명	49회/ 81명
사고자 구조	73회/ 787명	18회/ 377명	8회/ 95명	11회/ 81명	9회/ 70명	12회/ 88명	15회/ 76명

다. 수상레저사업

(1) 수상레저사업장 현황

2012년 수상레저사업장은 전년보다 52개소 늘어난 914개소가 운영되었다.

[표 2-55]

(단위 : 개소)

수상레저사업장 현황

구분	2008	2009	2010	2011	2012
계	887	837	864	862	914
해수면	360	339	353	350	368
내수면	527	498	511	512	546



● 내수면 수상레저사업장



● 해수면 수상레저사업장

[표 2-56]

(단위 : 대)

수상레저사업장 레저기구 현황

구분 연도	사업장 (개소)	수상레저기구(대)																	
		계	모터 보트	오토 보트	수상 오토 바이	고무 보트	스쿠터	호버 크레 프트	수상 스키	패러 세일	조정	카약	카누	워터 슬래드	수상 자전거	서프 보드	노보트	레프팅 보트	기타
2008	887	9,152	1,419	31	313	130	11	-	772	12	-	209	27	1,397	384	55	1,155	3,237	-
2009	837	9,083	1,280	56	308	144	-	-	599	18	-	284	23	1,312	400	34	1,881	2,744	-
2010	864	9,719	1,386	58	288	113	-	21	815	16	-	276	49	1,485	566	43	1,221	3,382	-
2011	862	9,862	1,343	94	277	151	-	-	1,012	13	-	350	71	1,382	595	50	1,233	3,291	-
2012	914	10,598	1,282	199	287	128	0	0	899	78	2	674	85	1,460	729	171	1,128	3,330	146

(2) 동력수상레저기구 등록제도 및 현황

동력수상레저기구 등록제도는 개인소유 수상레저기구의 증가에 따른 고가레저기구의 재산권 보호, 도난방지 및 검사 및 체계적인 안전관리 필요에 따라 「수상레저안전법」 전부개정을 통해 2006년 4월 도입되었다.

재산적 가치와 안전관리 시책상 현황파악 및 관리가 필요한 등록대상 기구로는 선박법상의 등록대상에 포함되지 않는 동력수상레저기구로서 20톤 미만의 모터보트(선, 내·외기 모두 포함), 20톤 미만의 동력요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 수상오토바이(마력구분 없음)가 있다.



● 수상오토바이



● 고무보트(30마력 이상)



● 모터보트(20톤 미만)



● 동력요트(20톤 미만)

- 모터보트 : 선외기/선내기/선내외기/마력에 관계없이 20톤미만 대상
- 동력요트 : 돛과 엔진이 설치된 것으로 ‘세일링요트’, ‘크루즈요트’라고도 하며 법령용어의 통일성을 위해 동력요트로 칭함
- 등록절차 : 안전검사 신청 및 검사증 발부(대행기관) ⇒ 책임보험 가입
⇒ 등록(주소지 관할 시·군·구, 등록번호판 교부)
- 선박법에 따라 항만청에 기등록된 기구 : 안전검사(선박검사의 유효기간이 남았을 경우 면제) 및 보험가입 후 주소지 관할 시·군·구에 등록

[표 2-57]

동력수상레저기구 등록현황

연도	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	동력요트
총 계	12,175	7,549	1,415	3,111	100
2006	235	179	7	49	-
2007	3,709	2,240	456	1,013	-
2008	1,283	773	134	376	-
2009	1,361	841	160	360	-
2010	1,392	867	174	351	-
2011	1,624	1,004	223	396	1
2012	2,571	1,645	261	566	99

※ 기구 말소 및 소유권 이전에 따라 연도별 등록현황 수시 변동

라. 수상레저활동 사고현황 분석

(1) 수상레저기구 · 인명피해별 사고발생현황

2012년 인명 또는 재산피해를 동반한 수상레저사고는 총 30건으로, 수상 레저안전법이 시행된 후 최근 10년간 발생한 사고 연 평균 14건에 비해 다소 증가한 것으로 나타났다.

활동인구 증가와 수상레저 활동이 도전적으로 변하면서 사고 발생 또한 증가한 것으로 보이며, 사고를 방지하기 위해서는 지속적인 홍보활동과 현장위주의 안전관리 및 활동자 위주의 법 · 제도 개선이 필요한 것으로 분석된다.

기구별 사고현황을 살펴보면 모터보트, 래프팅 고무보트 및 워터 슬라이드에 의한 사고가 지속적으로 발생하고 있어 향후 안전관리 계획 수립시에는 이에 대한 대책에 주안점을 두어야 할 것으로 보인다.



● 파손되어 침수된 모터보트

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
- 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
- 제3절 해수욕장 안전관리
- 제4절 체계적인 해양교통관리
- 제5절 수상레저 안전관리

[표 2-58]

기구별 사고현황
(인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건, 명)

연도별	기구별		계		모터 보트		고무 보트		래프팅 고무보트		수상 오토바이		요트		워터 슬라이드		수상 스키		기타	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
2008	9	11	3	6	1	1	1	1	-	-	1	0	2	2	-	-	1	1		
2009	20	20	7	7	-	-	2	2	-	-	4	2	6	8	-	-	1	1		
2010	32	32	9	6	3	2	2	2	4	7	1	0	11	14	-	-	4	3		
2011	23	26	6	5	3	5	-	-	3	4	2	0	4	7	-	-	5	5		
2012	30	35	10	13	6	5	-	-	3	5	1	0	8	11	-	-	2	1		

(2) 원인별 · 유형별 사고 현황

수상레저사고를 원인별로 분석해보면 운항부주의와 조종미숙으로 인한 사고가 전체사고의 16%(5건)로 나타났으며, 인명피해는 총 35명으로 이 중 6명이 사망하였다.

동력수상레저 기구 충돌사고가 매년 지속적으로 발생하고 있어 조종면허 시험시 수상안전 교육 및 현장 안전지도의 강화 필요성이 제기되고 있다.

[표 2-59]

원인별 사고현황
(인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건)

연도별	원인별		계		운항 부주의		무리한 운항		기관 정비불량		선체결함		조종미숙		기타	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
2008	9		3		-		2		-		-		3		1	
2009	20		1		-		2		-		-		1		16	
2010	32		23		-		-		2		2		2		5	
2011	21		2		-		-		-		-		3		16	
2012	30		5		-		-		-		-		1		24	

[표 2-60]

유형별 사고현황
(인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건)

연도별	유형별		계		침몰		화재		전복		좌초		표류		충돌		기타	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
2008	9		-		-		3		-		-		1		1		4	
2009	20		2		-		2		1		3		3		3		9	
2010	32		1		-		4		-		-		-		10		17	
2011	21		-		1		2		-		-		-		11		7	
2012	30		-		2		3		-		-		2		10		13	

(3) 사고 사례

사 례 위험지역 무시형

- '12. 7. 5. 23시경 조종자가 피해자(55세,여)를 모터보트 조수석에 탑승시켜 조종하면서 북한강 하류쪽에서 상류쪽으로 진행하다가 강변 가장자리에 있는 암초에 부딪혀 전복되어 피해자 사망
- '12. 5. 27 16시경 낙동강 성주대교 아래에서 조종자 등 일가족 4명이 모터보트를 타고 물놀이 중 교각에 충돌하여 4명 경상

사 례 주의 태만형

- '12. 7. 8. 15시경 포항 오도리 해안에서 조종자(43세, 남)가 어린이(13세) 1명과 동승하여 수상오토바이 이용 활동 중 조종미숙(추정)으로 레저기구가 해변으로 돌진, 행락객과 충돌하여 조종자 및 동승자 중상, 행락객(59세, 남)사망
- '12. 8. 15. 16시경 수상레저사업장 종사자가 모터보트로 웨이크보드 견인 중, 1인용 제트스키를 조종 후 수상에 머물러 있던 피해자(47세, 남)를 발견치 못하고 충돌, 피해자 사망
- '12. 10. 14. 16시경 시화호 내 윈드서핑장에 동호회원 15명과 윈드서핑 중 조종미숙으로 조종자(66세, 남)가 시화호에 추락하여 해경과 119구조대 합동으로 구조 하였으나, 긴급 후송 중 사망

사 례 기상 악화형

- '12. 10. 15. 09시경 제주도 중문 해변에서 서프보드 동호회원(6명)과 활동 중 1명(53세,남)이 높은 파도에 휩쓸려 바위에 부딪혀 의식을 잃고 익사
- '12. 10. 1. 16시경 항구에서 고무보트(선외기 4마력)에 4명 탑승 후 레저활동 (물놀이) 차 출항, 16:10경 기상악화로 회항 중 울산시 울주군 간절곶 등대 50M 앞에서 전복, 일행 중 1명(45세, 남) 사망

마. 수상레저 안전관리

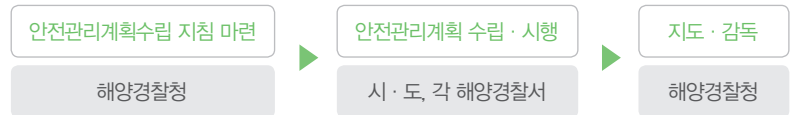
(1) 안전관리 지침마련

해양경찰청은 매년초 안전관리계획수립의 지침을 설정하여 각 해양경찰서와 시·도에 전달한다.

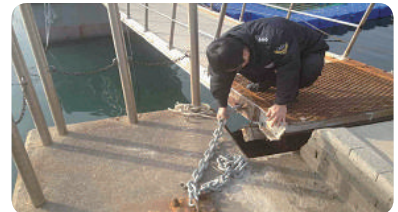
관련지침과 지역별 환경을 고려하여 작성된 안전관리계획에 따라 해양경찰은 성수기 지도·감독 등을 실시하며, 시·도에서 요청시 경찰관을 파견하고 있다.

〈그림 2-9〉

현행 수상레저안전관리 체계
(수상레저안전법 제29조의2)



● 사업장 비상구조선 점검



● 계류시설물 점검

(2) 수상레저활동 금지구역 지정현황

해양경찰은 수상레저기구를 이용하는 수상레저활동자와 해수욕장 이용자간의 사고 예방 등 안전한 수상레저활동을 확보하기 위하여 해수욕장에서의 수영경계선을 설정하여 운영 중에 있으며, 수상레저 활동 취약지 중 유원지 7개소, 다중 이용 수로 2개소 및 월선 방지를 위한 NLL 부근에 3개소, 수문 4개소, 수중암초 2개소 등 총 182개소를 수상레저활동 금지구역으로 지정하였다.



● 수상레저금지구역 그림표지판

수상레저안전법에 따른 금지구역 지정시에는 현지 실태파악과 함께 지방자치단체, 수상레저 관련단체 및 지역주민 등의 의견 청취 후, 합리적이고 타당하게 금지구역을 지정하고 있다.

또한, 이용객이 위험성을 쉽게 인지할 수 있는 곳에 수영경계선을 설정하여 금지구역 공고판과 자체 개발한 그림 금지 표지판을 설치·운영하고, 이를 산업안전법 제24조 의거 국가표준(KS-A-0901) 등록하여 안전관리에 적극 활용하고 있다.

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

[표 2-61]

수상레저 금지구역 (2012년)

구 분		장 소	금지 기간	금지 내용	
계		182개소 : 해수욕장 164개소, 유원지 7개소, 수로 2개소, 수문 4개소, NLL 3개소, 수중암초 2개소			
인천 9개소	인천서 9개소	을왕 · 왕산 · 이일레 · 서포리 · 장경리 · 십리포 해수욕장	해수욕장 개장기간 내	수영경계선 기준 내측 해상 및 외측 20m이내 ※ 수영금지선이 설치되지 아니한 해수욕장은 해안선으로부터 50m이내 해상	
		무의~잠진 도선향로-1	연중	※ 동력, 무동력	
		강화도 주변해역(NLL-1)	연중	※ 동력, 무동력	
		영종도 서쪽해역(NLL-2)	연중	※ 동력, 무동력	
동해청 73개소	속초서 30개소	화진포, 공현진2리, 송지호, 봉수대, 삼포, 백도,아양진, 청간, 천진, 봉포, 캔싱턴, 등대, 외옹치,정암, 설악, 오산, 동호, 삼팔, 잔교리, 북분, 동산, 남애3리, 지경, 영진	해수욕장 개장기간	수영경계선 외곽 10m이내 해상 ※ 동력	
		삼포코레스코, 속초, 낙산, 하조대, 주문진	6.20 ~ 9.20	- 해수욕장 개장 이외 : 해안으로부터 20m - 해수욕장 개장기간 : 수영경계선 외곽10m 내측 ※ 동력	
		화진포해수욕장 이북해역(NLL-3)	연중	화진포해수욕장 이북해역 ※ 동력	
	동해서 17개소	경포, 강문, 정동, 망상해수욕장	매년 6.10 ~ 9.20	- 해수욕장 개장기간 : 수영한계선 외곽 10m 해상부터 안쪽해역 - 해수욕장 개장 이외기간 : 해안으로부터 20m이내 해역 ※ 동력, 수상스키, 워터슬레드	
		연곡, 사천진, 사근진, 송정, 안목, 옥계, 대진, 추암, 증산, 삼척, 맹방(상 · 하), 덕산, 용화	해수욕장 개장기간	수영한계선 외곽 10m 해상부터 안쪽해역 ※ 동력, 수상스키, 워터슬레드	
	포항서 26개소	나곡, 후정, 봉평, 망양정, 기성망양, 구산, 후포, 고래불, 대진, 경정, 장사, 남호, 하저, 오보, 화진, 월포, 철포, 북부, 도구, 구룡포, 오류, 전촌, 나정, 봉길, 관성, 진리	해수욕장 개장기간	수영경계선 외곽 10m안쪽해역 ※ 모터보트, 요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크래프트, 수상스키, 패러세일, 카누, 조정, 카약, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 윈드서핑, 웨이크보드, 카이트보드, 케이블수상스키, 수면비행선박 케이블웨이크보드, 수륙양용기구	
	서해청 45개	평택 4개소	난지도해수욕장, 제부도해수욕장,	해수욕장 개장기간	수영금지선 내측 및 외측으로 20m 이내 수역
			시화호 조력발전소 수문, 시화호 배수갑문	연중	시화호 조력발전소, 배수갑문 수문 부근
태안 9개소		학암포,만리포, 연포, 몽산포, 백사장, 삼봉, 꽃지, 대전, 무창포	해수욕장 개장기간	수영경계선 외측으로부터 20m이내 해상	

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
 제3절 해수욕장 안전관리
 제4절 체계적인 해양교통관리
 제5절 수상레저 안전관리

군산 14개소	해수욕장 10개소	수문 2개소(새만금 방조제: 가력도, 신시도)	연중	구역설정(약 2마일)
		수중암초해역(변산대명리조트, 서울공무원연수원)2개소	연중	구역설정(약 2마일)
	목포 10개소	해수욕장 9개소	해수욕장 개장기간	수영경계선 외측으로부터 약 20m이내
		진도수로-2 1개소	연중	진도대교를 기준으로 좌우300미터 이내
	완도 8개소	사구미, 명사십리, 금일해당화 해수욕장	해수욕장 개장기간	수영금지선 내측, 또는 금지선 미설치시 해안선으로부터 100m
		중리, 예송리, 가사리 해수욕장	"	수영금지선 내측, 또는 금지선 미설치시 해안선으로부터 50m
		송호리 해수욕장	"	수영금지선 내측, 또는 금지선 미설치시 해안선으로부터 150m
		완도군 완도읍 정도리 구계동	연중	수영금지선 내측, 또는 금지선 미설치시 해안선으로부터 70m
남해청 42개소	부산서 5개소	송정 · 해운대 · 광안리 · 송도 · 다대포 해수욕장	해수욕장 개장기간	해수욕장 안전구역 및 레저활동금지구역 부표 이내 해역(해안선으로부터 100m이내 해상)
	통영서 23개소	남일대, 비진도, 통영공설, 봉합, 덕포, 학동, 와현, 구조라, 명사, 송정, 상주, 두곡, 월포, 사촌, 죽림, 농소, 물안연개, 흥남	해수욕장 개장기간	수영경계선 안쪽 및 외측 10m 이내 해상 － 단, 수영경계선이 설치되지 않은 지역은 해안선으로부터 50m 이내 해상 ※ 동력, 무동력 모든 수상레저기구
		상족암유원지, 당항포유원지	연중	무동력 영업구역 내 ※ 동력 수상레저기구
		사곡만유원지, 하이면제천마을유원지, 일운면망치마을유원지	7.1 ~ 8.31	해안선으로부터 50m 이내 해상 ※ 동력, 무동력 모든 수상레저기구
	여수서 10개소	만성리 · 방죽포 · 나로도 · 발포 · 덕흥 · 남열 · 익금 · 울포 해수욕장, 대전유원지 · 장등유원지	연중	수영경계선 기준 내측 해상 및 외측 10m이내 ※ 동력, 무동력 모든 수상레저기구
	울산서 4개소	일산 · 진하 · 임광 · 일광해수욕장	해수욕장 개장기간	수영경계선 기준 내측 해상 및 외측 20m이내 ※ 동력
제주청 13개소	제주서 7개소	금능 · 협재 · 괭지 · 이호 · 삼양 · 함덕 · 김녕해변	해수욕장 개장기간	수영경계선 외측 10m에서 내측수역
	서귀포서 6개소	중문, 화순, 표선, 신양, 하호	해수욕장 개장기간	수영경계선 외측 10m에서 내측수역
		강정 민군복합항 건설해역	2012.4.13 ~ 2015.12.31	강정 민군복합항 건설해역

(3) 내수면 안전관리

2008년 수상레저안전법 제28조 제2항(관계 행정기관 협조) 및 같은 법 제29조의2(안전관리계획의 수립 등)의 개정을 통해 내수면 수상레저 안전관리에 필요한 사항에 대한 지도·감독을 해양경찰청으로 일원화 하였다. 이에 따라 해양경찰은 내수면 안전관리 담당공무원 및 관련단체 등을 대상으로 대책회의를 정례적으로 실시하여 내수면관리 담당자의 수상레저활동 안전관리에 대한 전문성 등을 배양하고 민간급류순찰대를 운영하여 내수면 사고예방에 노력하고 있다.

[표 2-62]

(단위 : 개소)

내수면 안전관리 대책회의 현황

구분	개최 해경서	횟수/명	참석인원		
			시·군·구	경찰청	단체 등
2008	전 해경서	21회/460명	348명	70명	42명
2009	전 해경서	21회/124명	37명	—	87명
2010	전 해경서	22회/130명	40명	—	90명
2011	전 해경서	39회/181명	53명	7명	121명
2012	전 해경서	40회/221명	50명	7명	164명

(4) 수상레저안전법 위반자 단속현황

해양경찰은 성수기를 중심으로 매년 무면허조종, 안전장비 미착용 등 수상레저안전법 위반자 특별단속을 실시하는 등 안전관리에 주력하고 있다.

2012년 단속실적을 살펴보면 안전장비 미착용 위반자는 400건으로 전년도 대비 7.8%(19건) 증가하였다. 무면허조종사범이 161건으로 전년도에 비하여 22.9%(37건) 감소하였고 각항별 위반자도 전반적으로 다소 감소 하였다. 이는 수상레저기구등록 대수 증가 및 조종면허취득자 증가로 인한 레저인구 증가로 해양경찰의 수상레저 취약지역을 중점 순찰하고 지도·단속한 결과로 보여진다.

- 제1절 빈틈없는 해양재난관리
- 제2절 연안 해상치안 및 안전관리
- 제3절 해수욕장 안전관리
- 제4절 체계적인 해양교통관리
- 제5절 수상레저 안전관리

[표 2-63]

(단위 : 건)

수상레저안전법 위반자 단속현황

연도	구분	계 (건)	무면허 조종	주취 조종, 측정 거부	무등록 사업	안전 검사 미필	안전 장비 미착용	운항 규칙 미준수	금지구역 (영업구역) 위반	수상레저 활동시간 (영업시간) 위반	지시· 시정 명령 위반	원거리 수상 레저 활동 미신고	정원 초과	기타
총 계		2,968	882	23	52	3	1,252	76	10	158	10	124	25	353
2008		504	200	5	21	-	165	7	-	24	-	17	6	59
2009		318	123	5	6	-	60	11	-	21	-	17	3	72
2010		671	200	5	14	1	256	29	2	33	10	38	-	83
2011		751	198	4	7	-	371	17	4	35	-	45	7	63
2012		724	161	4	4	2	400	12	4	45	-	7	9	76

※ 기타 : 수상레저금지구역 운항, 사업자 변경등록 미필, 사업자 이용요금 미계시 등

chapter
03

해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제1절 해양범죄 단속 활동	152
제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정	177
제3절 국제성 범죄와 외사경찰	185
제4절 정보·보안역량 강화	198



1절

해양범죄
단속 활동

01 | 해양범죄 추세

해양환경이 해마다 빠른 속도로 변화하고 해양 이용 인구가 증가함에 따라 해양문화 환경 조성과 각종 해양사건·사고 방지를 위한 국민들의 요구 또한 증대하고 있다.

2012년 해양경찰은 변화하는 해상치안 환경에 대응하고자 특별법범 단속 위주에서 벗어나 연중 기획수사 및 특별 단속활동 전개를 통한 새로운 유형의 범죄단속 활동을 펼쳐나갔으며, 어구·어획물 절도, 선용금 사기, 면세유 불법유통 등 유형별 테마를 선정하고 취약해역 및 우범 항·포구별 치안수요를 분석 하여 현장중심의 맞춤형 수사활동을 강화하였다.

최근 10년간 범죄발생 추이를 살펴보면, 범죄 발생건수는 2006년을 정점으로 감소세를 띄고 있으며 2012년에는 형법범 비중이 줄고 특별법범이 증가하였다.

[표 3-1]

최근 10년간 범죄발생 현황

(단위 : 건, %)

구분 \ 연도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
계	34,728	37,060	42,661	52,763	52,082	51,560	49,882	48,594	47,075	45,822
형법범	8,409	9,747	10,419	15,147	16,686	18,828	25,236	28,775	16,893	12,860
특별법범	26,319	27,313	32,242	37,616	35,396	32,732	24,646	19,819	30,182	32,962
증감률(%)	7.6	6.7	15.1	23.7	-1.3	-1.0	-3.3	-2.6	-3.1	-2.7



가. 총 범죄

2012년 해양범죄는 총 45,822건이 발생하여 전년도 대비 약 2.7% 감소하였으며, 검거건수는 45,277건으로 전년도 대비 약 2.6% 감소하였다.

[표 3-2]

총범죄 발생·검거 현황

구분	발생	검거		검거율 (%)	조치		
		건수	인원		구속	불구속	
2011	총범죄	47,075	46,491	98.9	285	12,284	
	형법범	16,893	16,457	97.4	133	3,844	
	특별법범	30,182	30,034	99.5	152	8,440	
2012	총범죄	45,822	45,277	98.8	360	12,574	
	형법범	12,860	12,459	96.9	156	3,831	
	특별법범	32,962	32,818	99.6	204	8,743	
증감률(%)		-2.7	-2.6	2.9	-0.1	26.3	2.4

2012년 형법범은 총 12,860건 발생하여 전체 해양범죄의 약 28%로 전년도 대비 23.8%가 감소하였다. 세부내용을 살펴보면 절도 23.5%, 재물 손괴 37.8%, 횡령·배임 44.9%가 각각 증가한 반면, 살인 83.3%, 폭력 32.5%, 사기 34%, 업무상 과실범 3.6%가 각각 감소하였다.

한편, 특별법범은 총 32,962건이 발생하여 전체 해양범죄의 약 72%로 전년도 30,182건 대비 8.4%로 소폭 증가하였고, 세부내용은 환경사범이 39.4% 증가하였고, 수산사범 12.8%, 안전사범 61.1%, 국제사범 32.3%가 각각 감소하였다.

나. 관서별 범죄발생 현황

범죄 발생건수는 여수해양경찰서가 가장 많은 6,474건으로 총 발생범죄 45,822건의 14.1%를 차지하였고, 그 다음으로 부산해양경찰서 5,345건(11.7%), 군산해양경찰서 5,090건(11.1%), 인천해양경찰서 4,699건(10.3%) 순으로 나타났다.

치안수요 현황을 보면 해상교통량과 해·수산 경제활동이 활발하고 어업 종사자 비율이 높은 서·남해 관할 해양경찰서의 범죄발생률이 높고, 상대적으로 동해안에 위치한 해양경찰서는 낮은 것으로 나타났다.

[표 3-3]

관서별 범죄발생 현황 (2012년)

(단위 : 건, %)

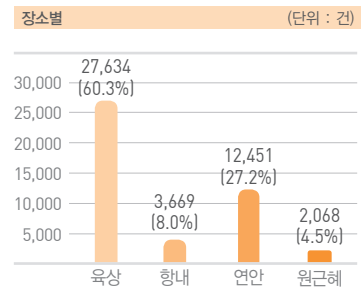
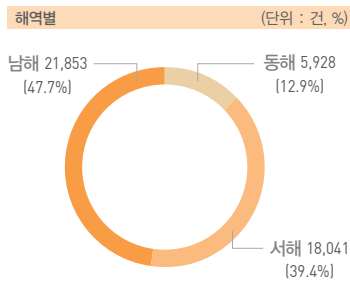
구분	계	본청	인천	동해지방청					서해지방청					남해지방청					제주지방청		
				청	속초	동해	포항	청	완도	목포	군산	태안	평택	청	울산	부산	통영	여수	청	제주	서귀포
계	45,822	49	4,699	905	1,402	1,309	2,312	1,530	1,385	1,879	5,090	2,155	1,254	1,692	1,602	5,345	4,070	6,474	198	947	1,525
형법범	12,860	15	333	690	75	103	181	450	171	940	3,097	863	412	328	300	2,070	941	856	167	727	141
특별 법범	32,962	34	4,366	215	1,327	1,206	2,131	1,080	1,214	939	1,993	1,292	842	1,364	1,302	3,275	3,129	5,618	31	220	1,384
발생 비율(%)	-	0.1	10.3	2.0	3.1	2.9	5.0	3.3	3.0	4.1	11.1	4.7	2.7	3.7	3.5	11.7	8.9	14.1	0.4	2.1	3.3

다. 해역별·장소별 범죄발생 현황

해역별로는 남해 해역이 21,853건(47.7%), 서해 해역이 18,041건(39.4%), 동해 해역 5,928건(12.9%) 순으로 서·남해의 치안 수요가 많은 것으로 나타났고 장소별로는 육상 27,634건(60.3%), 연안 12,451건(27.2%), 항내 3,669건(8.0%), 원근해 2,068건(4.5%) 순으로 나타났다.

〈그림3-1〉

해역별·장소별 발생현황 (2012년)



라. 월별·시간대별 범죄 발생현황

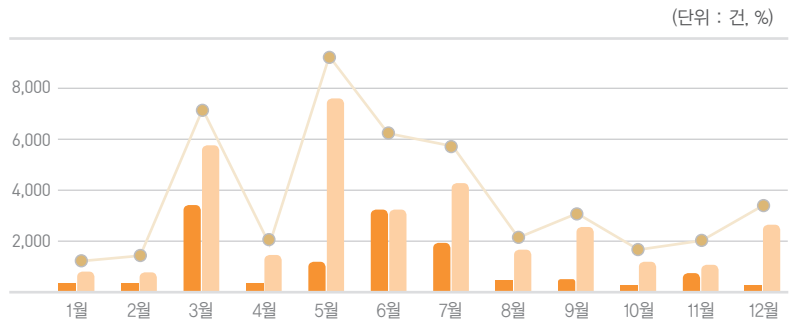
다수 어종이 금어기인 6~8월, 성어기인 9~10월이 연간 총 범죄발생 건수의 약 42%를 차지하고 있으며, 대부분의 범죄가 어족자원 고갈로 인한 어업채산성 악화 등으로 무허가 불법조업 등 수산관련 법령위반 사건이다.

5월 특별법범 발생건수가 높은 이유는 면세유 불법유통 단속 및 수산물 원산지 표시위반 단속결과에 따른 것이다. 또한, 범죄발생률이 가장 낮은 달은 1월로 겨울 혹한기 및 해상기상 불량 등으로 어업생산 활동이 위축된 결과로 판단된다.

〈그림3-2〉

월별 범죄 발생현황 (2012년)

■ 형법범
■ 특별법범
● 총 범죄



[표 3-4]

월별 범죄 발생현황 비교

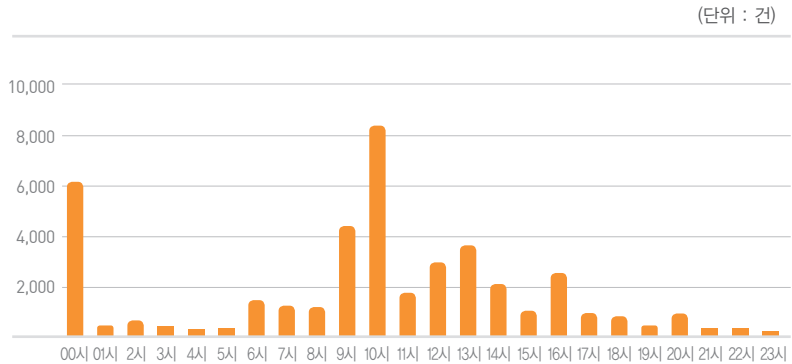
(단위 : 건, %)

구분		계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
연	계(건)	45,822	1,088	1,128	9,091	1,841	8,726	6,483	6,189	2,096	3,064	1,388	1,815	2,913
	2011	16,893	578	5,993	583	479	2,306	3,002	1,241	814	398	332	334	833
	2012	12,860	260	355	3,410	338	1,190	3,222	1,964	414	482	229	737	259
	증감률(%)	-23.9	-55.0	-94.1	484.9	-29.4	-48.4	7.3	58.3	-49.1	21.1	-31.0	120.7	-68.9
특별	계(건)	30,182	566	382	1,611	1,150	3,608	5,755	4,943	4,049	2,382	1,947	878	2,911
	2011	30,182	566	382	1,611	1,150	3,608	5,755	4,943	4,049	2,382	1,947	878	2,911
	2012	32,962	828	773	5,681	1,503	7,536	3,261	4,225	1,682	2,582	1,159	1,078	2,654
	증감률(%)	9.2	46.3	102.4	252.6	30.7	108.9	-43.3	-14.5	-58.5	8.4	-40.5	22.8	-8.8

범죄 발생 시간대별로는 오전 시간대인 10:00경과 자정 시간대에 주로 발생하는 것으로 나타났고 새벽이나 저녁 시간대에는 상대적으로 발생 빈도가 낮은 것으로 나타났다.

〈그림3-3〉

발생시간대별 범죄 발생현황 (2012년)



02 | 주요범죄 단속활동

가. 개요

2012년은 장기적 세계 경제위기에 따른 국내 경제의 침체로 해·수산 종사자의 소득 감소와 대통령 임기 말 어수선했던 사회적 분위기를 틈탄 각종 사회범죄 발생이 예상되어, 현장 중심의 민생범죄 단속을 강화하는 한편 상습·고질적인 범죄 단속에도 주력하였다. 또한, 생계형 경미사범 11종을 선정해 획일적 단속에 앞서 계도장 발부를 통한 반성의 기회를 제공하는 등 사회적 약자 배려 및 서민경제 보호에도 노력하였다.

〈그림3-4〉



나. 형법범

형법범은 전년도 대비 23.8% 감소한 12,860건이 발생하였고 전체 해양 범죄의 약 28%를 차지하였다. 형법범 중 살인, 절도, 재물손괴, 횡령·배임은 증가한 반면, 폭력, 사기, 업무상 과실범 등은 소폭 감소하였다.

[표 3-5]

형법범 발생·검거현황 비교

(단위 : 건, 명, %)

구 분	2011		2012		발생대비 (%)
	발생	검거	발생	검거	
계	16,898	16,462	12,863	12,462	-23.9
살인(미수포함)	6	6	10	10	600.0
절도	331	217	409	314	23.6
폭력	729	679	492	444	-32.5
사기	12,447	12,244	8,213	8,022	-34.0
재물손괴	143	121	197	137	37.8
횡령·배임	1,391	1,389	2,016	2,002	44.9
업무상과실범	463	454	446	443	-3.7
기타	1,388	1,352	1,080	1,090	-22.2

※ 기타 : 장물 취득·알선·운반, 공기호부정사용·문서위조 등

다. 죄명별

(1) 살인

2012년의 경우 살인사건은 총 7건으로 수리차 부산에 온 러시아 국적 어획물운반선에서 음주로 인한 선원 간 다툼이 살인으로 이어진 사건 등 외국인 선원간 살인이 3건 발생했고 그 외 동반자살 시도로 인한 자살방조사건 등 4건이 발생하였다.

[표 3-6]

살인사건(미수) 발생 · 검거 현황

구 분	발생건수 (미수)	검거(미수)		조치(미수)	
		건수	인원	구속	불구속
2011	6(5)	6(5)	19(18)	10(9)	9(9)
2012	10(3)	10(3)	10(3)	6(3)	4(-)
증감률(%)	66.7[-40.0]	66.7[-40.0]	-47.4[-83.3]	-40.0[-66.7]	-55.6[-100]

(단위 : 건, 명, %)

[표 3-7]

유형별 검거 현황 (2012년)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	10	10	10	6	4
동료 선원간 양심	4	4	4	4	-
상 · 하급자간 불화	1	1	1	-	1
기 타	5	5	5	2	3

(단위 : 건, 명)

사 례

'12. 2. 21. 17시경 선박수리차 부산 감천항에 입항한 러시아 국적 어획물가공선 빅토리아호 선원인 피의자가 선내에서 동료선원들과 술을 마시다 피해자와 당직문제로 말다툼을 벌이던 중 “목을 빼어 버리겠다. 왜 간섭을 하느냐”며 자신의 목을 조르자 이에 격분해 살해하기로 마음먹고 피해자의 머리부위를 선체 바닥에 힘껏 내리쳐 후두부 피하출혈, 두부손상 등으로 사망하게 한 사건



● 피해자 침실에서 바닥의 혈액 채증



● 피의자의 손에 묻은 혈흔을 채증

(2) 절도

절도는 주로 어패류 및 선용품, 어구, 현금 등이 대부분을 차지하고 있으며, 총 409건이 발생하여 전년대비 23.6% 증가하였다. 절도사건이 증가한 이유는 경기침체 지속으로 생계형 절도가 증가한 것으로 보여진다.

[표 3-8]

해상절도 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	331	217	379	19	360
2012	409	314	344	8	336
증감률(%)	23.6	44.7	-9.2	-57.9	-6.7

[표 3-9]

유형별 선상절도 현황 (2012년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	409	314	344	8	336
어·패류 절취	126	98	149	2	147
선용품, 선외기 절취	162	142	54	2	52
선박불법 사용	3	4	6	-	6
어구절도	31	13	37	-	37
유류 절도	20	15	30	-	30
기타(현금 등)	67	42	68	4	64

사 례

'11. 12. 2일경부터 '12. 4. 11일경까지 창원, 고성, 통영, 거제, 남해 등 경남일원을 무대로 106회에 걸쳐 소형어선 등에 침입, 갑판 데리크봉대 186점, 롤러 66점, 방향키 13점 등 선박시설물 265점, 시가 1억 1천만원 상당의 스테인레스 선박시설물을 절취한 피의자 검거



● 선박내에서 절취한 스테인레스 선박시설물

(3) 폭력

2012년 총 492건이 발생하여 2011년 대비 32.5% 감소하였고 원인은 작업미숙이나 작업지시에 대한 불만 등 상·하급 선원간의 사소한 시비가 원인이 된 경우가 대부분이었다.

[표 3-10]

폭력 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	729	679	647	9	638
2012	492	444	587	9	578
증감률(%)	-32.5	-34.6	-9.3	-	9.4

[표 3-11]

유형별 폭력사건 발생 현황 (2012년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	492	444	587	9	578
작업미숙불만(상급자→하급자)	80	56	65	-	65
작업지시불만(하급자→상급자)	15	15	23	-	23
상호 언쟁시비	233	229	300	4	296
기 타	164	144	199	5	194

사 례

'12. 7. 22경 부산선적 모래운반선 00호 동료선원인 피해자가 침실에서 밥을 먹지 말라고 피의자가 한 말에 화를 내며 대들자, 이에 격분해 피해자의 목을 잡고 안면부위 폭행하고 벽에 등을 부딪치게 하는 등 폭행해 얼굴과 등 부위 찰과상 및 다발성 피하혈종 등의 상해를 입힌 피의자 검거



● 폭행 피해 조사 중 등부위 찰과상을 보여주는 장면

(4) 사기

2012년 총 8,213건이 발생하여 2011년 대비 34.2% 감소하였고 어려운 경제상황을 반영하듯 면세유 부정수급, 선용금 편취, 국고보조금 편취 등이 대부분을 차지하였다.

[표 3-12]

사기사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	12,447	12,244	1,346	26	1,320
2012	8,213	8,022	1,430	29	1,401
증감률(%)	-34.0	-34.5	6.2	11.5	6.1

[표 3-13]

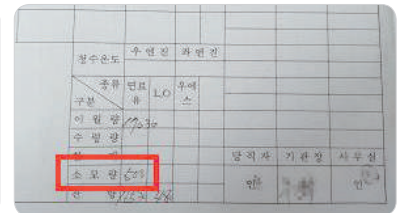
유형별 사기사범 현황 (2012년)

(단위 : 건)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	8,213	8,022	1,430	29	1,401
선용금 편취	630	492	736	2	734
면세유 불법수급	5,051	5,008	285	2	283
어대금 편취	10	9	10	3	7
국고보조금 편취	182	182	76	1	75
기타	2,340	2,331	323	21	302

사 례

'09. 1월부터 '12. 10월까지 ○○군 ○○농협에 여객선에 공급되는 면세유류를 부풀려 신청하는 방법으로 연료수급 시마다 4천ℓ 씩 4년간에 걸쳐 총 58만ℓ(약 5억 5백만원)을 상당을 편취한 일당 6명 검거



● 연료 탱크 실측을 토대로 항차별 연료 소모량 비교 분석

(5) 재물손괴

2012년에는 총 197건이 발생하여 2011년 대비 37.8%가 증가하였다. 재물손괴 사건은 주로 선박·어구·어망에 대한 손괴가 대부분으로 항해시 견시 부주의 등으로 양식장이나 어선이 투망한 어구를 발견치 못하여 손괴하거나 어선 간 상호 접촉·충돌한 경우가 주 요인으로 분석되었다.

[표 3-14]

재물손괴 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	143	121	155	-	155
2012	197	137	162	-	162
증감률(%)	37.8	13.2	4.5	-	4.5

[표 3-15]

재물손괴 유형별 현황 (2012년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	197	137	162	-	162
선박·어구·어망 손괴	106	60	82	-	82
어장·양식장 손괴 등	91	77	80	-	80

사 례

'12. 2. 17. 24시경 베트남 국적 ○○호(2,498톤, 화물선)가 전남 완도군 소안면 동방 해상에 설치된 김 양식장을 발견하지 못하고 항해하다 지역어민 51명의 김양식 시설물 562줄(시가 약 15억3,000만원)을 손괴한 사건



● 김 양식 시설부위가 선박 주변에 뒤엉켜 검거 손괴된 사진

(6) 횡령·배임

횡령·배임사범은 2012년 총 2,016건이 발생하여 2011년 대비 44.9%가 증가하였으며 유형별로는 어촌계금 횡령·배임, 면세유류, 어획물 등 순으로 나타났다.

[표 3-16]

횡령·배임 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	1,391	1,389	304	12	292
2012	2,016	2,002	287	16	271
증감률(%)	44.9	44.1	-5.9	33.3	-7.2

[표 3-17]

횡령·배임 유형별 현황 (2012년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	2,016	2,002	287	16	271
면세유류	253	249	28	3	25
어촌계금	445	442	21	2	19
어획물	12	12	23	-	23
기타	1,306	1,299	215	11	204

사 례

'08. 5월부터 '11. 9월까지 각종 보트 및 요트대회의 운영보조금 및 연구비 등을 부풀려 3억 5천만원 상당의 국고보조금 등을 편취한 연맹 관계자, 교수, 업체대표 등 9명 검거



● 이동식 계류시설을 보유하고 있음에도 임대해 구입한 계류시설물



● 부산해경 사건 브리핑

(7) 충돌·도주

2012년 충돌사고는 충돌 182건, 충돌·도주가 11건 발생했으며, 인명 피해는 98명으로 안전운항 관련 주의 및 계도활동을 연중 실시하고 있음에도 불구하고 항해당직자의 당직근무 소홀 등 부주의로 인한 업무상 과실이 주 원인으로 분석되었다.

[표 3-18]

(단위 : 건, 명)

충돌·도주 현황

연도	구분		검거		인명피해			재산피해		처리결과	
	충돌	도주	충돌	도주	사망	실종	부상	침몰	파손	구속	불구속
2011	227	14	223	9	21	19	79	18	218	2	154
2012	182	11	174	7	7	5	86	15	148	2	72
증감률(%)	-19.8	-21.4	-22.0	-22.2	-66.7	-73.7	8.9	-16.7	-32.1	-	-53.2

사 례

'12. 12. 14. 경남 사천시 마도 동방 200m 해상에서 예인 중이던 부선(790톤)으로 어장관리선 ○○호(2,32톤)를 충돌·도주하여 어장관리선에 승선 중이던 어민 2명(부부)을 사망하게 하고 선박을 침몰시킨 예인선 선장을 항구 CCTV 및 항로추적으로 검거



● 충돌사고 후 1개월만에 발견·인양되는 피해선박

라. 특별법범

특별법 범죄는 전년도 대비 9.2% 증가한 32,962건이 발생하였고 환경사범이 증가한 반면 수산사범, 안전사범과 국제사범은 감소한 것으로 나타났다.

[표 3-19]

특별법범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	2011		2012		발생대비 (%)
	발생	검거	발생	검거	
계	30,182	30,034	32,962	32,818	9.2
수산사범	8,478	8,404	7,389	7,345	-12.8
안전사범	10,597	10,546	4,120	4,108	-61.1
환경사범	851	845	1,187	1,185	39.5
국제사범	414	408	280	276	-32.4
기 타	9,842	9,831	19,986	19,904	103.1

※ 기타 : 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 석유 및 석유대체연료사업법 위반 등

(1) 수산사범

2012년 수산사범은 12.8% 소폭 감소한 7,389건이 발생하였다. 이는 어민 스스로 삶의 터전인 바다 자원 보호와 함께 어업질서를 지키려는 준법의식 향상이 주 요인으로 분석된다.

[표 3-20]

수산사범 발생·검거현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	8,478	8,404	2,202	16	2,186
2012	7,389	7,345	2,237	7	2,230
증감률(%)	-12.8	-12.6	1.6	-56.3	2.0

[표 3-21]

유형별 수산사범 현황 (2012년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	7,389	7,345	2,237	7	2,230
무면허·무허가조업	2,532	2,541	631	1	630
금지어획물 불법포획·판매	671	675	371	4	367
어선표지판 미표시	2,007	2,006	57	-	57
불법어구 적재·사용	301	298	311	-	311
기 타	1,878	1,825	867	2	865

※ 기타 : 월선조업, 대형트롤 협업조업, 무허가 잠수기조업 등

사례

부산광역시 소재 대형트롤 선사에서 근해 채낚기어선을 매입하여 기업형 협업조업(일명 싹쓸이 오징어 포획)을 통해 약 700억원대의 막대한 부당이익을 취득한 고질적 수산자원 고갈사범을 금융계좌 추적 등으로 검거(트롤어선 등 22척, 40명 검거)



● 대형트롤어선 선미 어획작업 모습



● 공조조업시 근해채낚기 어선 집어등을 밝힌 모습

(2) 안전사범

안전사범은 총 4,120건이 발생하였으며, 무면허 선박 운항, 선박 승선 정원초과로 검거된 경우가 대부분이다. 안전불감증으로 인한 해양사고는 발생시 대형인명사고로 이어질 개연성이 있어 단속 뿐 아니라 예방 위주의 제도 활동을 병행하고 사업자 및 종사자를 대상으로 교육을 강화하는 등 안전사고 예방에도 최선을 다하고 있다.

[표 3-22]

안전사범 발생·검거현황

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	10,597	10,546	2,101	-	2,101
2012	4,120	4,108	1,984	-	1,984
증감률(%)	-61.1	-61.0	-5.6	-	-5.6

(단위 : 건, 명)

[표 3-23]

유형별 안전사범 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	4,120	4,108	1,984	-	1,984
무면허 운항, 면허 미비치	1,715	1,715	343	-	343
출입항 신고미필	137	139	103	-	103
과적·과승	588	598	459	-	459
항계내 어로	185	192	256	-	256
무허가 유선행위	67	67	56	-	56
항행구역 위반 등 기타	1,428	1,397	767	-	767

사 례

'12. 12. 14. 19시경 울산 신항내 북방파제 축조공사 현장에서 지반타설 작업을 진행하던 석정 36호가 기상악화로 피항하던 중 갑판 상부에 설치되어 있던 DCM 장비를 지지하는 백스테이 우측 부분이 절단되면서 DCM장비가 석정 36호 선체 뒤쪽으로 넘어져 침몰한 사고(승선원 24명 중 12명 사망)



● 침몰한 석정36호 주변 수색중인 해양경찰 구조대



● 침몰된 석정36호 인양

(3) 해양환경사범

해양오염은 선박에서의 고의 또는 중대한 과실에 의한 유류의 배출을 원인으로 하는 해양오염이 주가 되었으나, 최근에는 선박의 사고로 인한 유류유출과 육지로부터의 해양오염도 문제가 되고 있다.

해양환경관련법 위반행위는 2012년에는 총 1,187건이 발생하여 2011년 851건 대비 39.5%가 증가하였다.

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

[표 3-24]

(단위 : 건, 명)

환경사범 발생·검거현황

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011	851	845	1,014	2	1,012
2012	1,187	1,185	1,168	-	1,168
증감률(%)	39.5	40.2	15.2	-100.0	15.4

[표 3-25]

(단위 : 건, 명)

유형별 환경사범 현황 (2012년)

구 분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
계	1,187	1,185	1,168	-	1,168
폐기물 불법처리·무단방출	76	77	133	-	133
공장폐수 등 불법배출	21	21	28	-	28
무허가도장·비산먼지 발생	122	121	127	-	127
선저빌지·선내 유류 유출	269	270	466	-	466
선내 쓰레기·분뇨 불법배출	93	92	142	-	142
기 타	606	604	272	-	272



● 공장장 비산먼지(시멘트 가루) 발생



● 선박에서 오염물질(선저폐수) 유출

03 | 민생침해 범죄 집중단속

2012년은 지속적인 세계 경제위기와 국내 경제위축 등으로 면세유류 불법유통, 사기, 횡령 등 경제범죄와 어구·어획물 절도 등의 생계형 민생침해사범이 급증 할 것이 예상되어, 각 지방청 및 일선 경찰서에 민생침해 범죄 단속을 위한 첩보수집·형사활동 강화와 취약해역과 우범 항·포구별로 범죄예방 순찰 및 검거활동에 수사역량을 집중 하였다.

[표 3-26]

중요범죄 단속활동 (2012년)

구 분	검거		조치		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
면세유 불법 유통사범 단속	4,916	308	4	304	-
인권 유린 사범 단속	315	239	17	222	1
어구·어획물 등 해상절도	314	344	8	336	-
무기산 불법사용 단속	15	25	-	25	-
계	5,560	916	29	887	1

가. 면세유 불법 유통 사범 단속

해양경찰은 매년 4월부터 5월까지 어선출어 시기에 맞춰 면세유 불법 유통 근절을 위한 집중단속을 실시하고, 각종 편법 사용 및 불법유통 사범 척결을 위해 첩보 수집, 기획수사 활동 및 해양수산부, 수협 등 유관기관 간 공조체제를 강화하여 면세유 부정 유출 근절에 최선을 다하고 있다.

2012년 면세유 불법 유통사범에 대한 검거실적은 총 4,916건으로 전년 대비 57.9%로 절반이상 감소하였으나, 검거인원은 308명으로 전년대비 13.2%가 증가하였다. 위반유형으로는 관련서류 허위제출·수급과 부정 면세유 운반·취득하는 사례가 대부분을 차지하였다.

면세유 불법유통사범은 지속적인 단속과 계도·계몽활동에도 근절되지 않고 있다. 이에 해양경찰은 정책주무부처인 해양수산부에서 대책을 마련토록 면세유 불법유통 실태를 주기적으로 통보하고, 수협과 연계해 주요 위반유형인 허위신고서가 제출되는 것을 사전 차단하고, 관계 기관과 합동점검을 지속적으로 강화해 나가고 있다.

[표 3-27]

(단위 : 건, 명)

면세유 불법유통 단속 실적

연도	구분	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2011		11,675	272	1	271
2012		4,916	308	4	304
증감률(%)		-57.9	13.2	300.0	12.2

사 례

'10. 6월부터 '12. 10월까지 부산항에 입항 또는 정박한 선박에서 수거한 폐유 및 중유(황분 2% 이상) 600만ℓ(38억원 상당)를 경기도 일원 석유 공장에 불법 판매한 일당 14명 검거



● 바지선에 저장된 폐유를 시료 채취하는 장면

나. 약취유인 등 인권유린사범 단속

해양경찰은 인권사각지대 해소 및 인권보호기관으로서 위상정립과 육상 일거리 부족에 따른 해상 구직자, 여성, 노약자, 장애인 사회적 약자를 상대로 한 무허가 직업소개, 임금갈취, 폭행, 감금 등 인권유린 행위를 근절하기 위하여 항포구 주변 취업개소 등을 대상으로 특별단속을 실시하고 있다.

2012년에는 총 315건을 검거하여 2011년 대비 7.9% 감소하였으나 검거 인원은 239명으로 2011년 224명에 비해 6.7% 증가하였다. 해양경찰은 해상인권유린사범 근절을 위해 인권침해 위험요소에 대한 일제점검 등 첩보수집·관리를 강화하고 각 지방청 및 경찰서 인권유린 단속전담반을 편성, 인권유린사범 대상 특별단속을 지속적으로 실시할 방침이다.

[표 3-28]

(단위 : 건, 명)

인권유린 사범 단속실적

연도별	구분	검거		처리		
		건수	인원	구속	불구속	이첩
2011		342	224	11	213	-
2012		315	239	17	222	1
증감률(%)		-7.9	6.7	54.5	4.2	-

[표 3-29]

(단위 : 건, 명)

유형별 인권유린 사범 단속실적

연도별	유형별		무등록선원·직업소개		성매매 알선	단순체포·감금
	계					
2011	342		157		-	23
2012	315		20		1	14
증감률(%)	-10.5		-87.3		-	-39.1

사례

1992년부터 20~30여년간 지적장애인(평균 지적능력 7~8세 정도) 등 100여명을 목포, 군산의 어선 및 섬 등에 선원으로 승선시키고, 휴거기 중에는 자신의 여관 등에 감금하여 (열악한)숙식 제공 및 성매매 알선, 식비 등 명목으로 임금 2억 1천만원을 갈취 및 감금한 일당 6명 검거



● 지적장애인 인권유린 사범 검거 경위 브리핑



● 피의자들이 대리 작성한 지적장애인 100여명의 선원 근로계약서 및 차용증서

사례



● 피의자 조사

'03. 2월경 지적능력 3급수준 김○○(62세, 선원)을 “돈을 많이 벌게 해줘서 아파트 한 채 사주겠다”며 유인, 피의자들의 주거지에 함께 기거하며 수시로 폭행하고 '03. 7월부터 '12. 5월까지 9년간 선박에 승선 근로시켜 급여 등 4,700만원을 갈취하고 피해자 몰래 피해자 명의의 통장과 현금카드를 발급받아 기초수급자로 등록,

피해자의 생계급여 등 320만원을 편취한 피의자 2명 검거

다. 해상절도사범 단속

국내 해·수산업계의 전반적인 경기침체 분위기속에 어족자원 감소로 인한 어획부진 등의 요인으로 고가 어종 육성 양식장 및 항포구 주변 정박선박 대상 한탕주의 해상절도사범의 증가가 예상되어, 각 항포구 주변 양식장 형사 외근 활동 및 우범해역 형사기동정 순찰 강화로 해상 절도예방에 주력하고 양식장 출어시기에 맞춰 해상절도 특별단속을 실시하여 절도사범 검거에 최선을 다하였다.

2012년 해상절도사범은 314건 발생되어 전년도 대비 44.7% 증가 하였고, 검거인원은 344명으로 전년도 대비 9.2% 감소하였다.

[표 3-30]

해상절도 단속실적

(단위 : 건, 명)

연도별	구분	검거		처리	
		건수	인원	구속	불구속
2011		217	379	19	360
2012		314	344	8	336
증감률(%)		44.7	-9.2	-57.9	-6.7

[표 3-31]

(단위 : 건, 명)

해상절도 품목별 단속실적 (2012년)

연도	계	어패류	선용품	어구 절도	선박		유류	기타
					절도	사용		
2011	216	74	23	21	7	10	44	37
2012	314	98	142	13	5	4	15	37
증감률(%)	44.7	32.4	517.4	-38.1	-28.6	-60.0	-65.9	-2.6

사 례

'12. 10. 6. 미상경 목포↔제주간 정기 여객선 씨스타크루즈호(15,089톤) 선내 객실에서 자고 있던 피해자의 머리맡에 벗어둔 점퍼에서 지갑 속 체크카드 1개를 절취, 선박 내 편의점에 설치된 현금 인출기에서 절취한 체크카드를 이용 현금 19만원을 인출한 피의자(남, 51세) 검거



● 현금 인출 CCTV화면

라. 무기산 불법사용 등 단속

일부 양식업자들이 김 생산시기인 10월부터 다음해 3월까지 잡채 제거 및 병충해 방지 목적으로 김망에 산(酸, 초산)처리제를 사용하고 있으며, 정부에서 공급하는 유기산의 효능 미흡, 공급량 부족, 비싼 가격 등을 이유로 공업용 무기산(폐염산)을 불법 사용하고 있다.

해양경찰은 무기산 불법 사용 행위를 근절하기 위해 군산, 태안, 목포 등 서해안과 여수, 통영, 부산 등 남해안 지역에 집중된 김 양식장을 대상으로 생산시기에 맞춰 무기산 불법 제조·판매 및 불법 사용, 사용목적 외 무기산 보관·운반, 무허가 김 양식행위, 제조품에 대한 중·도매인 등 불법 유통행위에 대해서 집중단속 등 형사활동 강화하고, 해양수산부와 지자체 등 유관기관과 정보공유 및 강력한 합동단속을 실시하고 있다.

2012년 무기산 불법사용 검거건수는 총 15건으로 전년도 대비 89.4% 감소하였고 검거인원은 25명으로 전년도에 비해 56.1% 감소하였다.

[표 3-32]

(단위 : 건, 명)

무기산 불법사용 단속실적

연도별	구분	검거		처리		
		건수	인원	구속	불구속	이첩
2011		141	57	1	56	-
2012		15	25	-	25	-
증감률(%)		-89.4	-56.1	-100.0	-55.4	-

사 례



● 적발된 무기산 불법운송 화물차

'12년 10. 4. 김 양식에 사용이 금지된 무기산 12,000ℓ (200ℓ 600통)를 유독물 판매와 운반업 등록 없이 김 양식장에 판매·공급하려한 피의자 검거

마. 유해수산물식품사범 단속

해양경찰은 수산물식품에 대한 불신을 조장하고 국민건강을 침해하는 부정유해 수산물식품 가공·유통사범 집중 단속하였으며 2012년 4월 식약처와 MOU를 체결하여 유관기관과 정보 공유 및 상호협력을 강화하였다.

그로 인해 2012년 유해수산물식품사범 검거건수는 총 3,205건으로 전년도 대비 150.9% 증가하였고 검거인원은 612명으로 37.8% 증가하였다.

- 제1절 해양범죄 단속 활동
- 제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정
- 제3절 국제성 범죄와 외사경찰
- 제4절 정보·보안역량 강화

[표 3-33]

유해수산물 식품 사범 단속실적

(단위 : 건, 명)

연도별	구분	검거		조치	
	건수	인원	구속	불구속	이첩
2011	1,277	444	6	438	-
2012	3,205	612	6	608	-
증감률(%)	150.9	37.8	-	38.8	-

사 례



● 가성(부식성)소다를 이용 냉동시킨 해삼, 소라

'09.10~'12.1까지 동남아(필리핀 등)생산 마른 해삼·소라(총 178톤, 시가 20억원) 등에 화학약품인 가성소다(caustic soda, 수산화 나트륨)를 이용, 냉동 시켜 수산물을 부풀리는 방법으로 중량을 조작하여 전국식당 등에 유통시킨 수산물 가공업자 검거

사 례

원료비를 절감하고 강한 신맛이 나도록 하기 위해, 유해물인 순도 99%의 빙초산(선진국은 순도 20% 이상을 독극물로 분류)을 가오리에 첨가하고, 식초로 허위 표시하여 188톤(약 14억원 상당)을 전국 냉면음식점 등에 판매하고, 오징어에 물을 코팅급랭하는 방법으로 중량을 증가·허위 표시하여 1,681톤(약 100억원) 전국 중식당 등에 판매한 일당 4명 검거



● 압수 증거물 (가공식품)



● 언론보도

04 | 형사기동정 운용



● 속초해경서 형사기동정(P-117정)



● 어선 해상 검문검색

해상치안질서 유지를 위해 전국 16개 경찰서에 총 20척의 형사기동정이 활동하고 있으며, 각종 해상범죄에 신속하게 대응을 하기 위해 수사 경찰관이 탑승하고 있다.

해양경찰은 해양범죄 현황을 분석하여 해난사고 및 불법조업·절도 등 해상범죄가 많이 발생하는 전국 55개 해역과 85개소의 항포구를 중심으로 예방순찰과 단속활동을 강화하는 등 형사기동정을 합리적이고 효율적으로 운영하고 있다.

2012년 형사기동정에 의한 검거건수는 621건 797명으로 2011년 659건 852명과 비교하여 소폭 감소하였으며, 감소원인은 경기침체에 따른 서민경제 생활 보호를 위해 생계형 경미사범에 대해서는 계도장 발부 등 계도 활동에 주력한 결과로 분석된다.

앞으로도 형사기동정은 예방 순찰활동과 범죄신고의 신속한 대응으로 악의적인 해상 범죄행위에 대한 엄정한 단속활동을 통해 선량한 해양 종사자들의 생명과 재산을 보호에 최선을 다할 방침이다.

[표 3-34]

형사기동정 배치 현황 (2012년)

(단위 : 척, 명)

구분	계	인천	속초	동해	포항	원도	목포	군산	태안	평택	울산	부산	창원	통영	여수	제주	서귀포
척수	20	1	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1
인원	171	8	8	8	7	9	16	16	8	9	8	23	8	9	18	8	8

[표 3-35]

형사기동정 운영실적

(단위 : 일, 건, 명)

구분	출동일수		검거		처리		
	총계	월평균	건수	인원	구속	불구속	과태료 등
2011	3,671	305.9	659	852	1	842	9
2012	3,887	323.9	621	797	-	781	16

2절

인권과 국민편익 중심의 수사행정

01 | 인권중심의 선진 수사행정 실천

가. 국민중심 인권보호 경찰활동 모델화

사법환경 변화로 인권에 대한 국민적 관심이 높아짐에 따라 해양경찰은 수사 전 과정에서 수사경찰관의 인권의식 확립을 위한 다양한 정책을 강구하여 시행하였다. 이를 위하여 해마다 ‘해양경찰청 인권수호위원회 정기회의’를 개최하고 경찰서별로 ‘시민 인권보호단’을 구성하여 인권활동에 대한 진단을 받았으며, 수사경찰관 1명을 ‘피해자 서포터’로 지정하여 구제절차 안내 및 각종 상담 등 피해자 보호업무를 담당하게 하였다.



● 인권수호위원회 정기회의



● 정기회의 모습

나. 인권 친화적 유치장 시설 개선

해양경찰은 인권 해양경찰서(통영해양경찰서) 시범운영 추진을 통하여 유치장 1실 폴리카보네이트 소재 투명문 설치, 유치실 내부 벽화 시공 및 유치장 내 도서 비치 등 유치장 시설 및 환경을 인권 친화적으로 대폭 개선하였다.



● 유치장 1실 투명문 설치

또한, 유치인 도주·자살 등의 자체사고 예방을 위해 사고 방지 대책 및 유치인 보호관 근무지침을 마련하여 상·하반기로 나누어 소속기관을 대상으로 교육을 실시하였으며, 하절기·동절기 대비 유치장 일제점검을 통하여 유치장 환경을 전반적으로 점검하였다.

한편, 여성유치인 입감시 여경을 유치보호관으로 지정하여 신체검사에 참여하게 하고 1일 3회 이상 면담을 실시하는 등 여성유치인도 배려하기 위해 노력하였다.



● 유치실 내부 벽화 시공



● 유치장 내 도서 비치

다. 피의자·참고인 조사환경 개선



● 조사요원 PC 양방향 모니터

수사과정의 투명성을 확보하고 피의자 인권을 보호하기 위하여 인권 해양경찰서 조사실에 설치되어 있는 조사요원 PC에 대하여 양방향 모니터를 설치하여 피조사자가 조서 작성과정을 실시간으로 확인 할 수 있는 환경을 구축하였다. 양방향 모니터를 이용하여 조사과정에서 피조사자의 이의제기 내용을 즉시 반영하여 수사 신뢰도를 제고할 뿐 아니라 수사 경찰관들의 적법한 조사활동에도 큰 도움을 주고 있다.



● 대기실 칸막이형 서가 제작·설치

또한, 피의자 및 참고인 대기실에 대하여 칸막이를 설치하여 조사실과 분리하였으며, 화분 및 도서를 비치하여 피의자 및 참고인의 심리적 안정 및 편의성을 고려하였다.

02 | 국민중심의 수사행정 추진

가. 현장즉시 조사제

현장즉시 조사제는 경비합정 및 파·출장소 경찰관에게 적발된 경미한 사건의 경우, 피의자의 동의를 받아 현장에서 조사하는 제도로 어업 종사자들이 조사를 받기위해 원거리인 경찰서에 출석해야 하는 시간적·경제적인 어려움을 덜어주기 위한 국민편의 조사제도이다.

이 제도는 2008년 10월부터 본격적으로 시행한 현장즉시 조사제 정착을 위하여 현장즉시조사 운영요원인 경비합정, 파·출장소 수사전담요원 452명(경비합정 205명, 파·출장소 247명)을 재지정하였으며, 지방청 및 본청주관 수사전담요원 경진대회를 개최하여 수사전담요원들의 수사능력향상을 도모하였다.

[표 3-36]

수사전담요원 현황 (2012년)

(단위 : 명)

총계	인천	속초	등해	포항	울산	원도	목포	군산	태안	평택	부산	통영	여수	제주	서귀포
452	51	20	27	41	25	26	36	27	30	25	36	43	31	18	16

나. 출장조사 제도

해양종사자의 경찰서 출석에 따른 생업의 지장을 최소화하고 안정적인 경제활동 및 편익증진 등을 지원하기 위한 '親서민 수사행정'의 일환으로 도서지역과 원거리 거주민, 거동이 불편한 민원인 등을 대상으로 조사 경찰관이 현지에 입장하여 조사하는 출장조사제도를 지속적으로 시행하고 있다.

[표 3-37]

출장조사 이용자 현황 (2012년)

(단위 : 명)

계	대상별				사유별			
	피의자	피해자	참고인	민원인	원거리	거동불편	신청	기타
667	423	72	154	18	402	45	59	161

다. 법률상담 서비스

법률 지식과 행정절차에 대해 잘 이해하지 못하는 어업종사자를 지원하기 위해 해양경찰서별로 자문변호사를 위촉하고, 수사경험과 법률적 지식이 풍부한 고참 수사관을 법률상담원으로 지정하여 낙도·오지 어민 등을 대상으로 민원·법률상담 및 고충청취 등을 수행하게 함으로써 권익보호와 피해구제를 위해 노력하였다. 2012년에는 어민 간담회나 이동민원실 등을 통해 총 604명을 대상으로 법률상담을 실시하였다.

[표 3-38]

(단위 : 건, 명)

법률상담 현황 (2012년)

건 수	인 원	조 치			
		사건접수		기타(법률상담·고충청취)	
		건수	인원	건수	인원
596	604	362	365	255	260

03 | 해양과학수사 역량 제고

가. 지방청 중심의 광역과학수사체제 기반구축

(1) 동·서·남해지방청 과학수사팀 정식출범

갈수록 지능화·다양화되고 있는 해양범죄와 급변하는 수사환경에 능동적으로 대처하기 위해 그간 비직제로 운영하던 동해·서해·남해 지방해양경찰청에 과학수사팀을 정식 직제화하였다. 특히, 최근 증거 위주의 공판중심주의 강화로 형사사법절차 전 과정에서 과학수사가



● 남해지방청 과학수사팀

필수적 요소로 자리 잡음에 따라 이에 효율적으로 대응하기 위해 적은 인력·장비를 지방청에 집중하여 진정한 의미의 광역과학수사 지원 체제를 구축하였다는데 남다른 의미가 있다고 할 것이다.

해양경찰의 광활한 관할구역 특성상 사건현장 대응에 시간과 인력이 과다 소요되고 적은 인력이 각 경찰서에 분산되어 있어, 중요사건이나 사회적 이목이 집중되는 사건 발생시 전국 각지에 있는 전문가를 소집하여 현장지원을 하였으나, 이번 정식직제로 흩어져 있는 전문인력을 지방청 단위에 집중하여 신속하고 정밀한 과학수사지원체계를 확립하였다.



● 해양경찰 과학수사 변천사

〈그림3-5〉

지방청 중심의
광역 과학수사체제 조직도



(2) 투명한 증거물 관리를 위한 증거물 관리시스템 구축

증거위주의 공판중심주의의 핵심은 증거의 무결성, 즉 증거수집→이송→보관→분석→제출 전 과정을 투명하게 관리하여 증거가치가 훼손

되지 않도록 채취과정의 객관성, 보관의 항상성, 인수인계과정의 투명성을 확보하기 위해 서해지방청에 증거물관리시스템을 구축하였다.

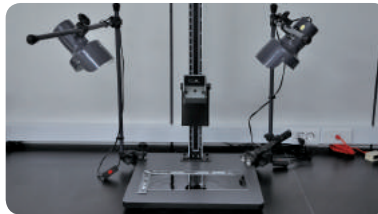
증거물관리시스템은 증거물을 수집→이송→보관 등 투명한 관리로 최적의 상태로 보관할 수 있는 보관함, 모바일랙, 항온·항습기, 바코드 시스템 등으로 구성된다.



● 현장증거분석실



● 분석실 전경



● 분석 장비



● UV 조명등

나. 과학수사 전문성 강화를 위한 노력

(1) 해양경찰 과학수사 발전방안 2012 수립

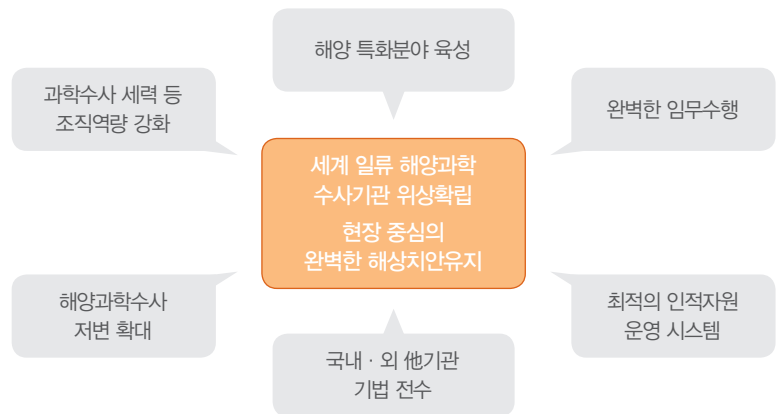
과학수사에 의한 증거의 확보가 새로운 사법환경에서 중요한 역할을 담당하게 됨에 따라 과학수사 역량을 면밀히 분석하고 국내·외 해양 과학수사기관과의 비교연구를 통해 해양경찰 과학수사가 나아갈 방향과 전문성 확보를 위해 중장기 로드맵인 ‘해양경찰 과학수사 발전방안 2012’를 수립하였다

계획 수립을 위해 한국해양대학교 해양경찰학과에 해양경찰 과학수사 발전방안에 대한 정책연구용역을 수행하였고 3개월간 관·학계 최고의 전문가와 해양경찰청 담당자들이 공동 연구한 결과물을 기반으로 핵심 추진전략을 선정하여 구체적인 발전방안을 마련하여 시행 중에 있다.

또한, 효과적인 시행을 위해 CSI 정책(집중화 Concentrated, 전문화 Specialized, 혁신 Innovation)을 마련하고 해양에 특화된 과학수사분야 발굴·육성으로 경쟁력 강화 및 해양과학수사 선도를 위한 전략을 추진 하고 있다.

〈그림 3-6〉

2020 미래의 모습



(2) 서울대학교 법의학연구소와 업무협약 체결

지속적인 첨단기법의 연구개발과 전문교육강화를 위해 2012년 7월 법의학분야에서 최고의 전문성을 가진 서울대학교 법의학연구소와 과학 수사 분야 교류·협력을 위한 업무협약을 체결하였다.



● 서울대 법의학연구소와 업무협약 체결식

업무협약을 시작으로 해양경찰청과 서울대 법의학연구소는 수사 자문 및 법의학적 감정 협조, 법의학 및 관련분야 강사지원, 공동교육 과정·연구개발사업 협력 등을 강화하기로 하였으며, 그 첫 단추로 해양경찰관 순직·실종에 대비해 유전자은행 구축을 추진 중에 있다.

(3) 과학수사를 위한 새로운 장비 도입



● 디지털포렌식장비

최근 해양관련 범죄에서도 인터넷 등 사이버환경을 이용한 범죄가 증가함에 따라 이에 맞춰 디지털포렌식 수요가 급증하여 본청 및 지방청에 디지털포렌식 장비를 도입, 동·서·남해 전체를 아우르는 지원체제를 구축하였다.

기존 증거분석시 국과수나 경찰청 등에 분석을 의뢰하여 몇 주가 소요되었으나, 이제는 지방청에서 바로 분석하여 2~3일내로 결과가 회신되어 신속한 사건해결이 가능하게 되었다. 또한, 모바일 포렌식연구소와 유관기관(경찰청·국과수·국방부) 등과 긴밀한 협조체제 유지로 휴대폰 조희 등 갈수록 증가하는 사이버 범죄에 적극 대응하고 있다.



● 거짓말탐지기



● 디지털영상현미경

(4) 과학수사 전문성 향상을 위한 교육

증거위주 공판중심주의 강화에 따라 수집된 증거의 증거능력 요건이 엄격해져 증거 수집 등 과학수사요원의 전문성 강화를 위해 경찰수사연수원 등 외부 전문기관 위탁교육을 지속적으로 확대하고, 또한 자체 전문교육을 실시하여 과학수사와 관련한 새로운 기법전달 및 장비숙달, 현장에서 활용할 수 있는 감식방법 등에 대한 교육을 실시하여 일선서 과학수사요원의 역량을 강화하는 효과를 거두었다.

3절

국제성 범죄와 외사경찰

01 | 세계화 추세와 치안환경의 변화

적극적인 시장 개방정책과 관광·교류 활성화를 위한 지속적인 사증¹⁾면제협정 대상국가 확대로 출입국 규제가 크게 완화되고, 부족한 노동력 확보를 위한 고용허가제 등으로 외국인 노동자의 국내유입도 꾸준히 증가하고 있다. 이러한 글로벌화·국제화 추세에 따라 일부 국가나 지역에 국한되어 발생하던 외국인 조직 범죄가 국제적인 연계망을 통해 우리나라까지 그 영역을 확대하고 있다.

또한, 인터넷과 각종 정보통신 매체를 기반으로 한 디지털 사회로의 진입은 무역범죄, 산업기술 유출, 불법 외국환거래 등 기존의 국제성 범죄에 더 많은 기회를 제공하고 있으며, 살인·폭력·강도·강간 등 전통적인 범죄 또한 체류외국인의 증가로 국제화 경향을 나타내고 있다.

이러한 범죄의 국제화 추세와 더불어 국내의 연계망을 갖춘 조직화된 밀입국·밀항사범, 불법 외국환거래(일명 ‘환치기’)를 이용한 관세포탈, 위해·금지물품의 밀수, 지식재산권침해, 밀수출, 해양수산종사 외국인 범죄 등 일찍이 국제화되었던 해양범죄는 경제 성장과 정보통신(IT)산업의 발달로 더욱 규모화·지능화되어 가며 수사망을 회피하고 있다.

1) 비자(visa)라고도 하며 외국에 입국하는 경우 사전에 타국의 재외공관에 신청하여 여권상에 받아두어야 하는 인증을 말한다. 양자 간 협정으로 면제가 되는 경우에는 필요하지 않다.



제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

[표 3-39]

내외국인 출입국 현황

구 분	2008	2009	2010	2011	2012
출입국자	38,203,620	35,206,504	42,988,101	45,422,910	50,322,102

* 출입국 · 외국인정책본부 통계

[표 3-40]

체류외국인 현황

구 분	2008	2009	2010	2011	2012
체류외국인	1,158,866	1,168,477	1,261,415	1,395,077	1,445,103

* 출입국 · 외국인정책본부 통계

[표 3-41]

외국인 선원 현황

구 분		2010	2011	2012
계		19,708	22,626	30,351
어 선	20톤미만 어선(양식장)	2,150	3,195	5,608
	20톤이상 연근해어선	5,156	5,409	9,618
	원양어선	4,006	4,540	4,647
상 선	내항상선	497	540	789
	외항상선	7,825	8,912	17
	크루즈선	74	30	9,672

* 고용노동부, 수협, 해운조합 등 집계통계

[표 3-42]

외국인 선원 이탈현황

구 분		총체류자	합법체류자	이탈자	이탈율
20톤 미만연근해, 양식장	2010	3,379	2,150	1,229	36.4%
	2011	4,601	3,195	1,406	30.1%
	2012	5,608	3,808	1,800	32.1%
20톤 이상 연근해	2010	7,229	5,156	2,073	28.7%
	2011	8,982	5,409	3,573	39.8%
	2012	9,618	5,735	3,883	40.4%

* 고용노동부, 수협, 해운조합 등 집계통계, 원양어선 및 상선은 무단이탈 사례 없음

02 | 국제성 범죄 현황

가. 국제성 범죄 단속활동

(1) 국제성 범죄 대응 강화

해양경찰은 증가하는 국제성 범죄에 효율적으로 대응하고자 연 4회에 걸쳐 분기별 국제성 범죄 기획수사와 설·추석 명절 전후, 일본 방사능 오염 수산물 유통, 구제역 관련 수입 축산물 불법유통 등 범죄발생 시기별, 테마별 다양한 특별단속을 실시하는 등 다각적인 대응을 하고 있다.

[표 3-43]

권역별 기획수사 테마

권역	해양경찰서	중점단속대상
동해권	속초·동해·포항·울산	외국인선원 범죄, 외국적선박 부정입출항 신고, 향정신성의약품 등 마약류 불법거래 등
서해권	인천·평택·군산·태안·목포·완도	한·중 국제여객선 도박·밀수, 외국인 인권유린, 불법 외국환거래, 수입 수산물 원산지 둔갑판매 등
남해권	부산·통영·여수·제주·서귀포	산업기술 유출, 외국인선원 밀입국, 고속선외기를 이용한 일본 밀항, 제주 무사증 불법이동 등
	공통사항	밀수, 밀입·출국, 마약, 수입물품 원산지 둔갑유통 등

또한, 다양화·지능화되어가고 있는 국제성 범죄에 대응하기 위하여 ‘외사경찰별 특기제도’를 도입, 전문수사 능력을 배양함으로써 국제성 범죄에 대한 대응역량을 강화하고 있으며, 국제성 범죄의 탈국경화와 복합적인 범죄특성을 고려하여 대내·외적인 공조능력을 강화하고자 법무부, 국가정보원, 경찰청, 관세청 등 유관기관 및 중국·러시아·일본 등 외국해상치안기관과 긴밀한 협조체제를 유지하고 있다.

[표 3-44]

외사범죄 분야별 5개분야 전문특기

분 야	설 명
밀입·출국	밀입·출국 등 출입국 관련 사범에 대한 수사분야
마약·밀수	불법으로 수입·유통되는 상품에 대한 수사분야
지식재산권	첨단산업기술유출, 상표법 위반 물품의 수입·유통 분야
지능·경제	무역범죄, 외국환범죄, 지능·경제사범 수사 분야
외국인 조직범죄	체류외국인의 조직범죄 및 인권침해 범죄

이와 같이 권역별 특성을 달리하는 국제성 범죄에 대하여 차별화된 대응과 특기제도를 활용한 전문수사 능력의 배양 및 유관기관 간 긴밀한 공조를 통하여 2012년엔 국제성범죄 총 685건 1,284명(구속 123, 불구속 822, 이첩 399)을 검거하였다.

[표 3-45]

국제성 범죄 처리 현황

구 분	처리 건수	검거 인원			
		계	구 속	불구속	이 첩
2008	2,271	2,655	78	1,527	1,050
2009	1,769	2,180	60	1,195	925
2010	1,475	2,017	55	1,097	865
2011	763	1,268	102	1,000	166
2012	685	1,284	123	822	399

[표 3-46]

국제성 범죄 유형별 구분 (2012년)

구 분	총 계		구속 (명)	불구속 (명)	이첩 (명)
	건	명			
총 계	685	1,284	123	822	339
밀 수	6	25	1	24	-
밀입국	-	-	-	-	-
밀출국	4	5	2	3	-
불법체류 등	148	294	1	11	282
농·수산물 원산지 표시 위반	82	134	3	128	3
외국인 불법고용	57	65	-	64	1
식품위생법 위반	96	161	-	161	-
상표법 위반	42	62	3	59	-
외국환거래법 위반	49	53	-	4	49
기타 사범	201	485	113	368	4

(2) 해상 밀입국 단속현황

사증면제 등 출입국 절차 간소화로 입국규제가 완화되어 중국, 동남아 등 외국인의 합법적인 입국이 쉬워짐에 따라 해상을 통한 집단 밀입국 시도는 과거에 비해 감소하는 추세이나, 농·수산·제조업 분야의 구인난으로 인한 취업목적의 밀입국과 일본에 생활기반을 둔 내국인의 밀항사범은 꾸준히 발생하고 있다.

특히, 2012년에는 00저축은행장이 부실경영의 책임을 물어 사법처리될 것을 우려한 나머지 중국으로 밀항하려다 체포된 사례에서 보듯 단순생계형(취업 등 경제적 난관) 사범에서 사법적 처벌을 면하기 위한 지능적 수법으로 밀항의 범위가 확대되고 있음을 알 수 있다.

과거에는 공해상에서 우리 어선에 환승한 후 밀입국하는 방법이 주류를 이루었으나, 최근에는 화물선이나 고속선외기 또는 보트로 직접 상륙하는 등 수법이 다양화되고 있다.

또한, 밀입국의 새로운 형태로 제주 무사증제도를 악용한 불법이동 사례가 증가하고 있다. 제주 무사증 입국은 매년 50% 가까이 급증하고 있으며 2012년 제주 무사증 입국자 232,929명 중 371명이 불법이탈하였고 검거인원의 20%인 29명이 해양경찰에 검거되었다. 이들은 이탈 후 주로 차량 등에 은거하여 내륙으로 이동하는 선박을 이용하는 수법을 보이고 있다. 앞으로 출입국 규제완화와 더불어 선박을 이용한 해상밀입국 보다는 무사증제도 등을 악용하는 사례가 더욱 빈번해질 것으로 전망된다.

[표 3-47]

제주무사증 무단이탈 현황

구 분	제주무사증 입국자			불법이동·불법체류			총검거인원 (해경청 검거)
	계	중국	기타	계	중국	기타	
2008	23,354	22,913	441	398	396	2	83 (32)
2009	69,572	68,737	835	346	341	5	42 (8)
2010	108,679	107,255	1,424	832	822	10	89 (21)
2011	153,874	149,968	3,906	282	232	50	62 (37)
2012	232,929	229,954	2,975	371	350	21	147 (29)

* 법무부·해양경찰청 통계

또한, 체류외국인의 증가로 중국, 베트남, 필리핀, 방글라데시 등 외국인 폭력조직이 형성되면서 완화된 출입국 규제를 악용하여 이들 조직원 등과 연계한 각종 범죄자의 밀입출국 기도가 예상되므로 밀입국 차단에 더욱 주력해야 할 것으로 보여진다.

해양경찰은 밀입국방지를 위하여 각 해양경찰관서에 밀입국 전담팀을 편성하여 밀입국 동향파악과 취약요소에 대한 관리를 강화하고 있으며, 특히, 제주 무사증 입국자의 불법이동에 대비 제주 출입항 선박에 대하여 검문검색을 강화하고 있다. 또한, 밀입국 차단에 필요한 첩보수집과 신속한 대응을 위하여 국정원, 법무부 등 유관기관과 공조협력을 강화하는 한편, 주변국인 중국(공안부)·일본(해상보안청)과의 활발한 정보 교류를 통해 밀입국 방지에 최선을 다하고 있다.

사 례



● 밀항시도 저축은행장 검거



● 제주 무사증 불법이동 검거

- ① 저축은행 경영평가 시 영업정지 우려 및 경영부실 등 수사에 대한 심적 부담으로 '12. 5. 3. 20시경 화성시 ○○선착장에서 밀항알선책 3명, 수행원 1명과 함께 어선에 은신하여 중국으로 밀항기도하던 ○○저축은행장 검거(전원 구속)
- ② '12. 11. 7. 12시경 무사증 알선책(중국 거주)으로 부터 중국인 불법이동 성공 시 대가금 1인당 170만원(총 680만원)을 지급받기로 하고 제주항 6부두에서 제주 → 삼천포로 출항하는 정기 여객선에 중국인들이 탑승한 차량을 적재하여 다른 지역으로 불법이동 시키려던 피의자 및 무단이탈 중국인들을 현행범으로 검거(전원 구속)
- ③ 일본 입국시 등록된 자신의 생체정보를 회피하기 위해 병원에서 지문변경(본인 지문을 원형으로 떼서 상하 반대로 봉합)하는 시술을 받은 뒤, '12. 7. 4. 10시경 부산 국제여객터미널 입국심사 공무원에게 타인명의 여권을 제시하고 국제여객선에 탑승하여 출항, 같은날 일본국 히타카쓰항에 입국심사 중 지문변조 사실이 발각된 피의자 검거(일본 히타카쓰 보안서)



● 변경시킨 손가락 지문



● 피의자 소지 타인 여권

[표 3-48]

(단위 : 건, 명)

밀입국 사범 단속현황

구분	계	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
밀입국(건)	70	11	6	9	7	8	7	7	8	7	-
계(명)	784	257	30	46	67	166	67	59	71	21	-
중국	조선족	202	130	12	34	3	15	-	4	3	1
	한족	555	127	15	12	63	150	67	38	63	20
기타	27	-	3	-	1	1	-	17	5	-	-

(3) 밀수 등 무역범죄 단속

과거 해상 밀수는 주로 공해상에서 뱀, 녹용, 어획물 등을 위장 조업선 등에 옮겨 싣는 방법으로 이루어지는 것이 보편적이었으나, 최근에는 정상적으로 수입되는 컨테이너나 소포장 안에 밀수품을 은닉한 후 겉에 물품을 쌓는 수법을 사용(일명 ‘커튼치기’)하거나 국제 여객선을 이용한 보따리 상인들이 금괴를 비롯한 고가의 물품을 밀수하는 사례가 늘고 있다.

밀수사범은 2011년 총 9건 23명을 검거하여 감소추세를 보이고 있으나, 이는 밀수행위가 감소했다기 보다는 범죄수법이 지능화되어 수사망을 회피하고 있고, 보따리상인 등 생계형 범죄에 대하여 단속을 지양하고 대형 밀수사범 검거에 노력한 결과라고 할 수 있다. 해양경찰은 밀수 범죄의 특성상 사전정보 없이 검거하기가 곤란하다는 점을 감안하여 범죄정보 수집과 유관기관간 공조를 지속강화하고 있다.

또한, 2010년 5·24 대북재제 조치 후, 북한산 물품이 중국산으로 원산지를 둔갑하여 수입되는 등 국내시장의 수요·공급의 변화에 따라 외국산 물품이 원산지를 둔갑하여 수입·판매하는 사례가 증가하고 있다. 이러한 범죄는 향후 FTA로 인한 무관세 혜택을 노리고 더욱 증가할 것으로 예상되며, 국산 제품의 성능과 브랜드 인지도가 향상됨에 따라 고의부도 후 할부차량을 밀수출하는 사례가 나타나는 등 무역과 관련한 범죄가 다양한 양상으로 나타남에 따라 과거 단순 밀수사범 위주에서 ‘무역범죄’라는 큰 틀에서 대응책을 마련해야 할 것이다.

[표 3-49]

해상 밀수사범 검거현황

구 분	처리건수	검거 인원				압수 가액
		계	구속	불구속	이첩	
2008	281	296	3	9	284	177억 2,000만원
2009	134	141	-	2	139	17억 9,818만원
2010	20	36	3	16	17	34억 9,617만원
2011	9	23	-	20	3	5억 1,904만원
2012	6	25	1	24	-	85억 9,660만원

사 례

- ① '11. 11월~'12. 3월말까지 서해안 도서지역 양식장에서 가공·수집된 자숙(煮熟) 해삼 628kg(시가 약 1억 2천여만원)을 세관장의 수출신고 없이 보따리 상을 통하여 중국으로 밀수출한 일당 5명 검거
- ② 위생관리 기준에 부적합하여 수산물 가공수출을 위한 위생증명서 발급이 불가능한 가공공장에서, 마치 적법한 등록된 생산·가공시설의 공장에서 가공한 것처럼 허위일지를 작성, 위생증명서를 발급받는 방법으로 수산물(붕장어, 약 3톤)을 중국으로 부정수출한 일당 4명 검거



● 해삼 밀수출 일당 검거장면



● 미등록 공장 수산물가공 장면

(4) 지식재산침해범죄

1997년 IMF이후 국내 단순 제조업은 세계시장에서 저임금을 바탕으로 한 저가공세에 경쟁력을 상실하고 그 자리를 중국 및 개도국 등에게 넘겨주게 되면서 생존차원에서 새로운 성장동력을 확보해야만 하는 국가적 위기를 맞고 있다. 이러한 위기극복 대안으로 지식산업분야에 대한 투자와 노력으로 2011년 우리나라는 산업재산권 출원 세계 4위의 지식재산 강국으로 거듭났으나, 지식재산권의 보호수준은 낮게 평가 받고 있다.

이러한 환경에서 지식재산권의 보호노력은 우리나라의 경쟁우위 지식 산업을 보호육성하고, 국내시장의 신뢰를 대외적으로 보여줌으로써 외국기업의 활발한 투자와 교역을 유도할 수 있는 중요한 기반이 될 것이다.

해양경찰은 과거 주요 명품브랜드 가방·의류·의약품의 위조품(일명 짝퉁)을 수입하여 판매하는 유형의 상표법 위반사범 단속에 집중하여 왔으나, 근래 들어 선박 및 선박엔진의 설계도를 경쟁국으로 유출한 산업기술유출사범을 검거하는 등 그 수사대상을 넓혀가고 있다.

2012년 지식재산권 침해범죄 등에 대한 기획수사 활동을 통하여 해외 명품가방·시계·의약품 등을 불법제조·유통시켜 지식재산권을 침해한 상표법 위반사범 42건 62명을 검거하였고 압수금액은 547억원 상당 이었다. 이는 지난해 금액대비 약 6.7배 증가한 것이다.

해양경찰은 향후 지식산업의 보호차원에서 상표뿐만 아니라 저작권·디자인·영업비밀·산업기술 등 지식재산권 전반으로 그 수사대상을 확대하고, 수사의 전문성을 기하기 위하여 특허청·지식경제부 등 관련 부처와의 교류협력을 지속 강화해 나갈 예정이다.

[표 3-50]

지식재산권 침해범죄(상표법)
검거현황

구 분	검거 건수	검거 인원				압수 금액
		계	구속	불구속	이첩	
2008	87	91	4	85	2	158억
2009	39	62	8	54	-	500억
2010	38	60	7	53	-	247억
2011	52	73	6	67	-	82억
2012	42	62	3	59	-	547억

사례

- ① 국내에서 시가 400억원 상당의 해외 유명상표를 위조하여 상표별로 가짜 명품 제조공장을 별도로 두고, 진품과 유사한 고유번호를 찍어 퀵서비스로 판매한 이후에 사후관리(AS)까지 하는 등 분업·지능화된 A급 제조·판매 조직을 5개월간에 걸친 추적 끝에 제조·판매총책 등 14명 전원 검거



● 가짜 가방 등 제조·유통 조직도

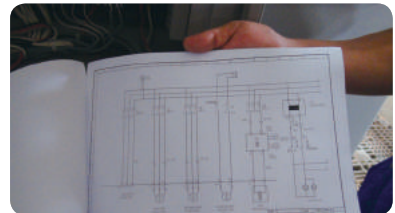


● 상표도용 위조명품 가방

- ② 선박용 전기분해식 분뇨처리장치를 국내최초로 특허받은 00환경산업에 재직하던 피의자가 분뇨처리장치 레벨센서(Level Sensor) 등의 기술자료를 USB 등에 복제하는 방법으로 취득한 후 퇴사하여 동종 업체(00마린텍)를 설립, 유사제품을 개발·사용하고 00환경산업 재직 중인 피의자들과 중국으로의 기술이전을 공모하는 등 약 310억원 상당에 지식재산권 피해를 입힌 피의자 9명을 약 4개월 간의 수사를 통해 전원 검거



● 특허장치 확인



● 기계 설계도면

(5) 외국환 범죄

외국환범죄의 대표적인 유형으로는 외국환 업무 취급기관(은행)을 통하지 아니하고 거래 당사자가 아닌 자들 간의 지급 또는 수령을 일컫는 일명 ‘환치기’ 범죄가 주를 이루고 있다.

이러한 환치기범죄의 수요는 관세포탈 목적의 저가수입신고(일명 ‘언더 밸류’) 후 차액을 환치기 수법으로 수출자에게 지급, 금융사기범죄 (보이스피싱) 수익금의 전달, 인터넷 도박자금의 이동 등 범죄자금 뿐만 아니라, 국내 외국인 근로자의 본국송금, 해외 유학경비 등 일상에까지 다양한 분야에 걸쳐서 만연되고 있는 것이 현실이다. 이러한 ‘환치기’가 성행하는 원인으로는 자금추적 회피가 용이하고, 신속한 지급·수령, 은행대비 수수료가 저렴 한 점을 들 수 있다.

해양경찰은 2012년 관세포탈 목적의 무역업체 불법외국환 거래를 위주로 단속을 펼쳐 49건 53명을 검거하였다.

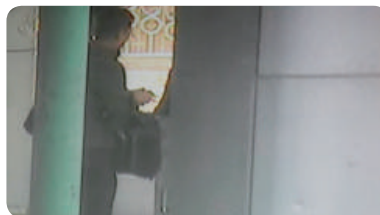
[표 3-51]

외환거래법 위반사범 검거현황

구 분	검거 건수	검거 인원			
		계	구속	불구속	이첩
2008	188	200	-	198	2
2009	46	51	1	13	37
2010	44	50	1	17	32
2011	77	95	3	17	75
2012	49	53	-	4	49

사 례

’12년 1~3월 사이 한·중 간 국제여객선 이용하여 1인당 반출가능한 한도(1만불)를 초과한 한화(韓貨) 약 1억 1천여만원을 밀반출, 중국 내 환전상을 통해 환전하여 정상반출시 발생하는 세금 및 수수료 등의 발생차익을 실현하려고 한 피의자 천○○ 등 5명을 각각 검거



● 한화(韓貨) 밀반출 장면



● 불법 밀반출 압수통화

나. 국제성 범죄 대응역량 강화

(1) 전문교육 강화 및 외국인 인권보호활동 전개

해양경찰은 불법조업 중국어선의 폭력저항 등 공무집행방해 범죄와 날로 지능화·다양화·조직화되어가는 국제성 범죄에 효과적으로 대응하기 위한 전문인력 양성을 위해 2009년부터 해양경찰학교에 외사실무 및 외사전문화 과정을 개설하여 국제성범죄 수사기법 등에 대한 교육을 실시해 오고 있으며, 국가정보대학원과 국가정보원 및 경찰교육원 등 유관기관에 위탁하여 다양한 범죄수법에 대한교육 이수 기회를 가지고 있다.

해양경찰은 외국인의 인권보호와 범죄사각지대에 놓인 이들을 보호하기 위해 전국 해양경찰관서에 외국인인권보호센터와 외국인 인권자문위원단을 운영하고 있다. 현재 외국인 인권보호센터는 지방청 이하 관서에 설치되었으며, 외국인 인권자문위원단은 전국 16개 경찰서, 총 78명으로 경찰서별 5~7명으로 구성되어 있으며 이 중 외국인 자문단은 (13개국 49명) 중국인 16명, 베트남인 10명, 필리핀인 4명, 인도네시아인 3명, 스리랑카인 3명 등으로 구성되어 있다.

[표 3-52]

외국인 인권보호센터 운영실적
(2012년)

(단위 : 건)

총계		고소		고발		진정		탄원		신고		인지		기타*	
건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
75	91	3	3	0	0	0	0	1	1	8	9	16	16	47	62

* 기타 : 통역지원 · 법률상담 등 각종 민원서비스



● 외국인 선원 방문상담



● 인권보호센터 법률상담

(2) 국제성 범죄 예방활동

해양경찰은 은밀하고 음성적으로 이루어지는 밀입국 등 국제성 범죄에 대한 국민들의 신고의식을 고취하기 위해 매년 밀수·밀입국 등 홍보 활동을 강화하고 있으며, 2012년에는 다양한 밀입국 신고 홍보물품 2,650개를 제작·배포하였고, 밀입국 신고자에게 신고포상금으로 3,300만원을 지급하였다.

한편, 한·중·일 해상치안기관 간 실무차원의 협력강화를 위해 매년 각국의 해상 밀입국 현황 및 동향, 수법 등을 비교 검토하는 등 상호 정보교환을 실시하고 있으며, 북태평양지역 연안국 해상치안기관간 협의체인 북태평양해상치안기관회의(NPCGF : North Pacific Coast Guard Forum)의 밀입국그룹 의장국으로, 회원국 간 도상훈련, 연락 창구 개설 등 상호 실질적인 협력방안을 확보하기 위해 노력하고 있다.

최근에는 밀수, 마약 등 정보교류 대상을 확대하여 해상관련 국제성 범죄 전반에 대한 정보교류와 상호업무 이해증진 및 위기대응 능력을 강화하기 위한 ‘국제성범죄 정보교류회의’를 실시하고 있으며, 매년 중국公安부(변방국)를 방문하여 밀입국, 제주 무사증 입국자 무단이탈 등 국제성범죄 공동대응 및 협력방안에 대한 실무자간 회의를 실시하였고, 주중국 한국대사관을 방문하여 국제성범죄 및 중국어선 불법 조업 문제에 대한 공조체제 강화 방안을 협의하였다.

또한, 동·서·남해 각 지방청별로 러시아, 중국, 일본 등 주변국 해상 치안기관과의 교류협력을 강화해 나가고 있으며, 국제성범죄 첩보 수집을 위해 각 국을 방문하여 현지 범죄첩보 수집활동을 벌이는 등 다양한 정보 네트워크를 구축해 나가고 있다.

4절

정보 · 보안역량 강화

01 | 해상 집단민원 대응 및 정책정보 수집역량 강화

가. 해양 · 수산업계 치안여건

해상에서의 치안수요는 해상교통량 및 항만 물동량 증가로 인해 지속적인 증가세를 보이고 있으며, 어촌개발, 항만재개발, 해양 리조트 및 친수공간 개발정책의 추진에 따라 점차 다양화 되고 있어 해양경찰의 역할이 점차 중요해지고 있다.

수산업 분야는 국내외 경기 둔화에 따라 생계형 어업인들의 유류비 부담 및 어획고 감소로 인한 어업인들의 출어경비 부담이 가중되고 있는 실정이며, 최근 남북 경색국면이 장기화 되면서 조업통제에 따른 소득감소 등을 우려하는 분위기가 확산되고 세계환율전쟁의 여파로 급속한 어가 하락에 수익률이 지속적으로 감소 하고 있다.

또한, EEZ내 불법 외국어선의 무분별한 남획으로 인해 어족자원이 갈수록 고갈되고, 기후변화 및 이상수온 등으로 수산물 가격이 급증하면서 경쟁적인 불법조업이 자행되면서, 최근에는 과거보다 지역 · 업종 간 분쟁 또한 잦아지고 있는 실정이다.

나. 권역별 해 · 수산 상황분석

(1) 서해권역 현안상황

인천지역 시민단체 등은 인천항만공사의 인천항 8부두 재임대계약으로 친수공간 조성을 위한 8부두 조기개방 요구가 받아들여지지



않았다며 지속적인 집단행동 움직임을 보이고 있으며, 군산·비안도 어민들도 2012년 여객선 항로 폐쇄 이후 개인의 소형선박 등으로 가력항을 운항함으로 인해 안전사고 및 유류비 부담이 가중되고 있다며 도선운항을 요구하는 육상집회를 수차례 개최하는 등 어민들의 집단 민원이 단순한 어업피해보상 차원이 아닌 정부기관의 이해관계와 맞물려 다양화·복잡화 되고 있다.

또한, 2007년 12월 태안군 만리포 앞 해상에서 발생한 허베이스프리트호 기름유출사고와 관련하여 서해안 유류 피해어민들은 정부 차원의 해양환경 복원, 생계대책 요구 및 지역발전기금 상향조정 등을 요구하며 대규모 집회를 추진하는 등 집단민원이 지속적으로 발생하고 있다.

(2) 남해권역 현안상황

남해권에서는 어업인들이 지난 2008년부터 바다모래 채취로 해양생태계 변화 등 어자원 고갈로 심각한 피해를 입고 있다며 관계기관을 항의 방문하여 어업피해 조사를 요구하고 있으며, 통영·거제·고성 지역 어민들은 한국가스공사 안정공단 내 LNG 생산기지에서 방류 중인 다량의 냉배수에 의한 어업피해보상을 촉구하는 상경집회를 개최하는 등 집단민원이 지속적으로 발생하고 있다.

(3) 동해권역 현안상황

동해권에서는 한국가스공사에서 천연가스 수요증가 대비 저장설비 확충을 통한 공급 안전성 확보를 위해 삼척시 호산리 일원에 LNG기지를 건설 중인 가운데, 어민들은 국책사업으로 생태계 오염과 해상매립으로 인한 어업피해를 주장하며 대책마련을 촉구하였다.

또한, 삼척·영덕군 주민들은 해당 지역을 (주)한국수력원자력에서 국가 전력의 안정적 공급을 위해 신규 원전건설 후보지로 선정한 것에 대한 백지화 투쟁을 예고하는 등 집단민원이 지속적으로 발생하고 있다.

(4) 제주권역 현안상황

제주권에서는 제주 민·군복합항 건설 관련 강정마을회·기독교·천주교계 반대단체들의 공사차량 출입방해, 카약 등으로 공사현장 진입을 시도하는 등의 반대활동이 지속적으로 진행되고 있다.

또한, 서귀포 화순항 내 해양경찰 경비함정 전용부두 건설에 따른 지역 발전 시설 및 보상요구 민원을 제주도에 요구하는 등의 집단 반발도 예상되고 있다.

다. 주요 집회 및 시위 발생현황

해안가를 중심으로 발전소 건설 등 각종 개발사업이 추진되면서 피해 보상 및 환경파괴 등을 주장하면서 2012년 발생한 해양·수산관련 집단 행동은 총 191건으로 지난해 165건 대비 약 18% 증가하였다.

선박을 동원한 해상진출 집단시위도 총 55회(구속 1명, 불구속 23명) 발생하여 지난해 발생건수(10회) 대비 증가세가 뚜렷하였고, 이 중 49건은 제주 민·군 복합항 건설 반대를 위한 해상진출로 발생하였다.

[표 3-53]

(단위 : 회)

집단행동 발생현황

연도별	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
계	120	54	91	130	92	166	141	85	162	191
해상시위	7	2	7	13	7	7	4	3	10	55
육상집회	113	52	84	117	85	159	137	82	152	136

[표 3-54]

(단위 : 회, 명, 척)

유형별 해상집단행동

연도	구분		총계			어업권 보장			어업피해 보상			기타		
	횃수	인원	선박	횃수	인원	선박	횃수	인원	선박	횃수	인원	선박	횃수	인원
2008	7	1,916	972	1	134	79	6	1,782	893	-	-	-	-	-
2009	4	297	170	-	-	-	4	297	170	-	-	-	-	-
2010	3	470	371	3	470	371	-	-	-	-	-	-	-	-
2011	10	242	147	2	97	78	2	41	30	6	104	39	-	-
2012	55	1,013	394	-	-	-	3	355	158	52	658	236	-	-

라. 주요 집회 및 시위사례

(1) 서해 유류피해민, 피해보상 촉구반발

서해 유류피해민들은 2007년 12월 태안 유류오염사고 관련, 2008년부터 삼성중공업측에 피해지역 발전기금 증액을 요구하는 가운데 지난 5년간 아무런 대책을 마련하지 않는다며 10여차례 상경집회를 개최하는 등 강하게 반발하였다.



● 서해 유류오염피해 육상집회



● 유류피해어민 삼성본사 상경집회

(2) 군산 비안도서민, 비안도~가력항간 도선운항 촉구 요구하며 집단행동

비안도 주민들은 지난 2012년 8월 비안도~가력항간에 도선운항 허가를 신청했으나, 허가부처인 농수산식품부가 미온적 태도로 일관하고 있다며 농식품부 청사 앞에서 도선운항 허가를 촉구하는 집회 및 항의시위 등을 개최하고, 도선운항 촉구 군산시민 서명운동을 벌이는 등 요구사항 관철을 위해 지속적으로 집단행동을 보이고 있다.



● 새만금 방파제 건설 해상 집단게류 장면

2012년 6월 15일에는 어선 100여척(185명 편승)이 집단출항, 새만금 신항만 방파제 건설관련 어장축소 및 인근해역 조류변화에 따른 피해 보상 요구를 목적으로 새만금 방파제 기공식 행사 인근 해상에서 집단 행동을 강행하였다. 이에 서해지방해경청 및 군산해경서에서는 경비 함정 · 고속보트를 배치하고 안전관리를 강화하는 한편, 집행부를 대상으로 경고 · 설득 등 자진해산을 유도하는 등 안전사고에 대비하였다.

(3) 해군기지 건설 반대단체, 환경단체 등 해상 집단행동

제주 해군기지사업단이 제주남방 해역에 대한 경비거점 마련을 위해 서귀포 강정마을에 민 · 군복합 관광미항 건설을 추진 중인 가운데, WCC(세계자연보전총회) 및 한 · 중 FTA 2차협상이 제주도에서 개최됨에 따라 반대단체에서는 준설작업 중단과 공사방해 목적으로 지속적으로 카약, 보트 등을 이용해 해상 집단행동을 강행하였다.



● 제주도청 앞 육상 집회



● 해상 집단행동에 참가중인 카약

이에 제주지방해경청 및 서귀포해경은 경비함정 · 고속보트 및 122 구조대를 동원하여 안전사고를 예방하고, 해상 불법집단행동에는 선제적으로 대응하여 자진해산을 유도하는 한편, 불법행위에 대해서는 엄중 대처하여 업무방해 등의 혐의로 41명을 입건하였다.



● 기장군 고리원전 정문 집회

(4) 부산 기장어민, 고리원전 온배수 피해보상 요구 집회

고리원전에서 1978년 4월부터 고리1호기 상업운전을 하면서 원자로 냉각을 위해 취·배수관 이용, 해수를 사용 중인 가운데, 고리원전 인근 기장군 어민들은 지난 2003년부터 고리원전에서 배출되는 온배수로 인한 어업피해 보상을 요구하며 2012년 9월 20일 650여명이 고리원전 정문에서 집회를 개최하였다.

마. 정책정보 수집활동 강화

(1) 정책정보 수집 및 활용 현황

해양경찰은 수산 분야 종사자 및 해운·항만 근로자 등 소외되기 쉬운 바다가족의 불편과 불합리한 규제를 개선하고자 모든 정보역량을 발휘하고 있으며, 발굴된 정책 참고자료는 해양수산부 등 관계기관에 배포하여 국가 주요정책에 반영하도록 하였다.

[표 3-55]

정책 참고자료 발굴현황 (2012년)

분야	총계	해운	항만	수산물생산	수산물유통	안전	해양	환경	문화
생산(건)	281	24	51	74	34	33	45	17	3
비율(%)	-	8.6	18.2	26.3	12.1	11.7	16.0	6.0	1.1

(2) 정책정보 수집역량 강화 및 활용률 제고

해양경찰은 양질의 정책정보 생산을 위해 수산·해운·항만·환경 등 각 분야별 전문정보관을 선발하여 민생치안 현장의 애로 및 건의사항을 적극 수렴하고 있으며, 특히 각 지방청·해경서에서는 관련분야 종사자들로 구성된 136명의 정책도우미 및 전문가집단인 정책자문위원을 위촉하여 활용하고 있다.

02 | 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화

북한은 김정은 체제 확립을 위해 내부적인 체제 결속을 강화하고 있으나, 극심한 식량난과 물자 부족 등 경제 악화로 인해 민심이반 현상이 심화되고 있다.

또한, 핵 실험·장거리 미사일 발사 등 한반도 긴장 조성에 따른 국제사회의 비난 여론 및 국제사회의 대북 제재 조치와 관련 국면 전환을 위한 북·미 대화 요구 등 이중적인 태도를 견지하고 있다.

이에 따라, 해양경찰은 북한의 도발 등에 대비하여 관계기관과 합동으로 신속 대응태세를 확립하고 항·포구 등 안보 취약요소를 대상으로 보안수사 활동을 강화하는 한편, 우리 국민들의 건전한 국가관 및 안보의식 확립을 위해 다각적인 안보 홍보활동을 실시하였다.

가. 안보상황 발생 시 신속 대응

서해 5도 등 동·서해 접적해역 안보상황 발생 등에 대비 신속한 대응태세를 구축하고, 각종 상황 발생시 관계기관과 합동으로 대공 용의점 분석 등 신속한 대응 조치로 국가 해양안보 확립에 기여하였다.

2012년에는 북한 무인전마선, 의아선박·거동수상자 발견, 총기·탄약 발견 등 총 138건의 각종 안보상황이 발생하였으며, 사안에 따라 관계기관 합동조사 등을 통해 신속 대응하여 빈틈없는 해양 안보태세 확립에 노력하였다.

나. 국가 안보 확립을 위한 보안수사 활동

보안수사 역량 강화를 위한 자체 집체교육, 보안수사 전문교육 등을 실시하여 첩보 수집, 수사기법 습득 및 수사사례 공유 등을 통해 보안 수사 역량을 한층 향상시켰다.

특히, 최근 안보환경에 변화에 따라 현장 중심의 보안수사 활동을 적극 전개하여 국가안보 확립 및 국익 수호를 위해 노력하였다.

2012년에는 천안함 폭침에 따른 남북교역 중단조치 이후 북한산 물품을 국내에 위장 반입한 무역업자, 군사무기 제조 등에 사용 가능한 전략 물자를 해외로 불법 수출한 업체 대표 및 우리 정부의 승인 없이 북한을 불법 기향한 외국선박 업체 관련자 등 총 110건 206명을 검거하였다.

다. 현장 중심의 맞춤형 안보 홍보활동 전개

북한의 실상에 대해 모두가 쉽게 이해하고 공감할 수 있도록 북한 이탈 주민·북한 전문가 등을 초청하여 지역별 대공신고요원 등을 대상으로 찾아가는 안보교육을 실시하였으며, 어민·도서지역 주민 등을 대상으로 북한 잠수함(정)·간첩선 및 의아선박 발견시 신속한 신고요령 등 안보 홍보활동을 적극적으로 실시하였다.



● 대공신고요원 안보교육



● 도서지역학생 안보교육

chapter
04

깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제1절 해양오염사고 추이	208
제2절 해양오염 예방활동	221
제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립	230
제4절 폐기물 해양배출 관리	241



1절

해양오염사고 추이

01 | 개 관

가. 발생 추이

바다에서 기름유출사고가 발생하게 되면 그 피해는 해안생태계 뿐만 아니라 지역주민들에게도 직·간접 영향을 미치게 된다. 2007년 허베이 스피리트호 기름 유출사고로 원유 12,547kl가 유출되어 해양생태계뿐만 아니라 지역경제에도 많은 피해를 주었으며 피해보상 문제로 많은 사회적 혼란을 초래하였다.

해양오염사고는 2000년대에 접어들면서 국민의 해양환경 보전 의식의 향상과 사고예방활동 강화 등으로 점차 감소 추세에 있으며, 특히, 2012년에도 이적중심의 방제전략(先 기름이적 後 선체처리)으로 연간 총 유출량 419kl의 약 4배에 해당하는 1,712kl의 기름을 사고선박으로부터 이적하여 기름오염으로 인한 피해를 최소화 하는데 노력하였다.

우리나라 연안에서는 일일 평균 약 230여척의 유조선이 81만톤의 기름을 운송하고 있으며 화물선, 예인선, 여객선 등의 입출항이 빈번하여 선박 등 해양시설에 의한 해양오염사고 발생가능성이 늘 상존하고 있는 실정이다.

나. 해양오염사고 발생 현황

2012년에 발생한 해양오염사고 건수 및 유출량은 총 253건, 419kl로 전년 대비 사고건수는 34건(12%) 감소한 반면에 유출량은 50kl (14%) 증가하였으며, 이는 최근 5년 평균 발생건수(284건)에 비해 31건 감소한 수치이다.

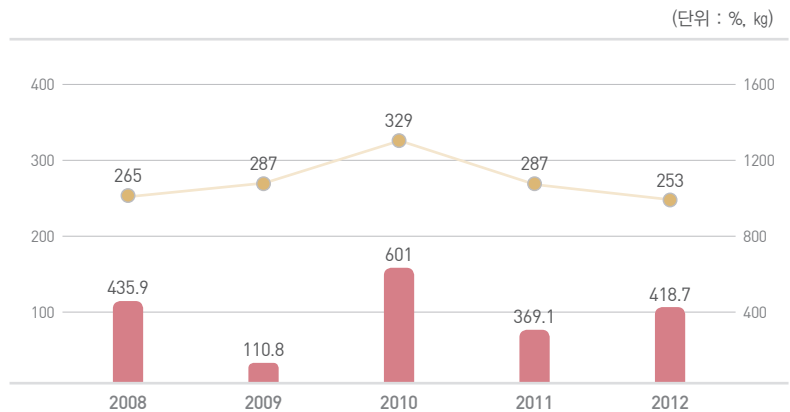


해양오염사고가 감소한 것은 예방순찰활동 등 사전 예방강화로 어선 사고가(11년 97건→2012년 66건)감소한 것이 주요 원인 중의 하나로 보여지며, 2012년 1월 포항에서 기상악화로 3만톤급 화물선이 좌주¹⁾되어 선저폐수 등 기름이 115kl 유출된 것이 유출량 증가 원인으로 판단된다.

〈그림 4-1〉

최근 5년간 해양오염사고 발생현황

- 건수
- 유출량



02 | 해양오염 예방·단속 활동

가. 사고규모별

2012년에 발생한 해양오염사고는 253건 중 소형선박으로부터 발생하는 10kl 미만의 소량 오염사고가 243건으로 전체 사고건수의 96%를 차지했으며, 10kl 이상 유출된 중·대형 오염사고는 전체의 4%인 10건이었으나 이 10건의 유출량(346kl)이 전체의 83%를 차지하였다.

1) 물이 얇은 곳의 바닥이나 모래가 많이 쌓은 곳에 배가 걸림

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

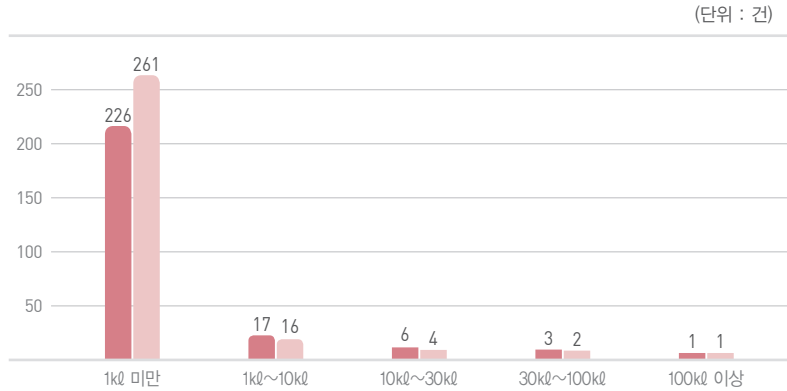
제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

〈그림 4-2〉

사고규모별 사고건수 비교

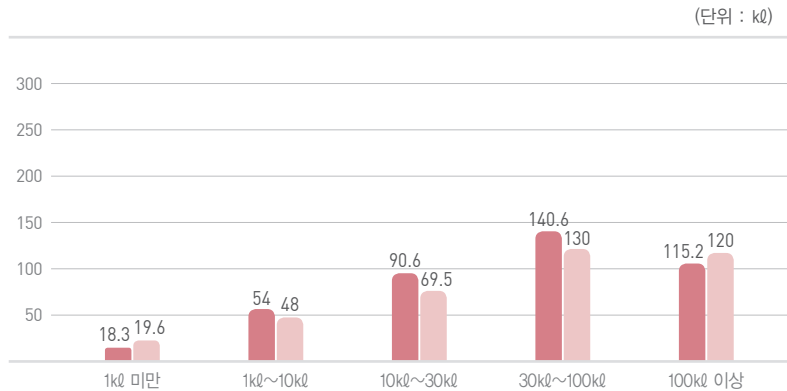
■ 2012년
■ 5년 평균



〈그림 4-3〉

사고규모별 유출량 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



[표 4-1]

사고 규모별 현황

구 분		계	1kℓ미만	1kℓ이상 10kℓ미만	10kℓ이상 30kℓ미만	30kℓ이상 100kℓ미만	100kℓ이상
2008	건수	265	250	10	2	2	1
	유출량(kℓ)	435.9	22.3	39.5	27.5	93.7	252.9
2009	건수	287	269	17	0	1	0
	유출량(kℓ)	110.8	19.3	51.5	0	40.0	0
2010	건수	329	295	21	8	4	1
	유출량(kℓ)	601.0	15.6	61.9	131.1	260.4	132
2011	건수	287	266	13	5	2	1
	유출량(kℓ)	369.1	22.4	32.9	98.5	115.3	100
2012	건수	253	226	17	6	3	1
	유출량(kℓ)	418.7	18.3	54.0	90.6	140.6	115.2
5년 평균	건수	284	261	16	4	2	1
	유출량(kℓ)	387.1	19.6	48.0	69.5	130.0	120.0

나. 원인별

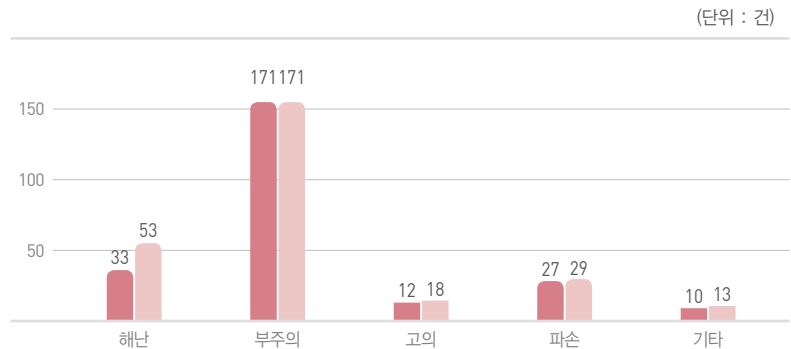
사고 원인은 취급 부주의 171건(68%), 해난사고(충돌, 침몰, 좌초) 33건(13%), 파손 27건(11%), 고의 12건(4%), 기타 10건(4%) 순으로 나타났으며, 유출량은 해난사고에 의한 유출이 298kl(71%), 부주의 93kl(22%), 파손 26kl(6%), 고의 및 기타 10kl(1%) 순으로 나타났다.

유류 공·수급 및 이송 등 취급소홀에 기인한 부주의사고는 171건 중 바지선, 작업선 등 기타선이 52건(30%)으로 가장 많은 부분을 차지하였고, 어선 38건(22%), 화물선 36건(21%), 유조선 26건(15%)순으로 나타났다.

〈그림 4-4〉

원인별 사고건수 비교

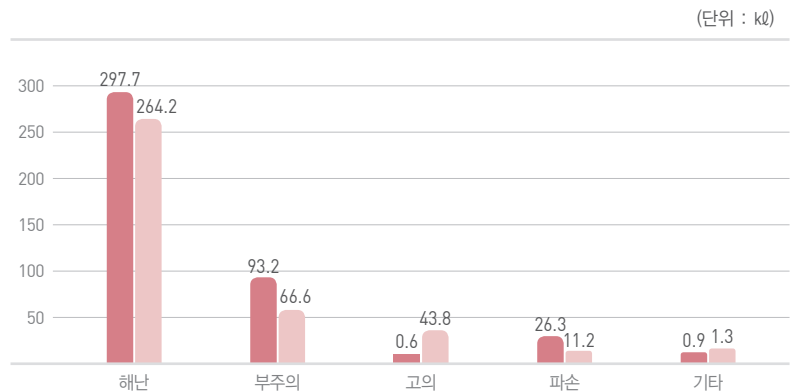
■ 2012년
■ 5년 평균



〈그림 4-5〉

원인별 유출량 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



[표 4-2]

원인별 현황

	구 분	계	해난	부주의	고의	파손	기타
2008	건수	265	62	141	13	22	27
	유출량(kℓ)	435.9	342.0	38.5	51.5	0.9	3.0
2009	건수	287	57	159	25	39	7
	유출량(kℓ)	110.8	41.5	19.4	45.8	3.4	0.7
2010	건수	329	67	195	26	34	7
	유출량(kℓ)	601.0	464	94.4	17.4	23.8	1.4
2011	건수	287	47	189	16	21	14
	유출량(kℓ)	369.1	175.8	87.4	103.9	1.4	0.6
2012	건수	253	33	171	12	27	10
	유출량(kℓ)	418.7	297.7	93.2	0.6	26.3	0.9
5년 평균	건수	284	53	171	18	29	13
	유출량(kℓ)	387.1	264.2	66.6	43.8	11.2	1.3

사 례 폭발 좌주로 인한 유조선 사고(인천)

유조선 두라3호(4,191톤, 한국선적)가 인천항에서 휘발유를 하역하고 2012년 1월 15일 06시 30분경 공선 상태로 출항하여 항공유를 선적하기 위해 대산항으로 항해를 하면서 화물탱크 청소작업을 하던 중 같은 날 07시 51분경 화물탱크에서 폭발이 발생하여 선체가 반파·좌주되었다.

폭발당시 기관실 외벽은 손상되지 않았으나 균열 등 여타의 손상이 있을 것으로 추정되었고, 선체의 요동으로 인해 균열 개소가 확대되어 기름이 유출될 수도 있어 인천 해경은 선내 적재된 기름의 총량 146톤(벵커-C 77톤, 경유 45톤, 윤활유 등 24톤)을 3일간에 걸쳐서 이적작업을 마쳤다.

다행스럽게도 기름이 적재된 기관실 중심으로 탱크의 손상이 없어 적재된 기름을 전량 이적할 수 있어 대형 해양오염사고를 예방할 수 있었다.



● 폭발로 좌주된 두라3호 전경



● 두라3호 선체 크레인이용 인양

다. 오염원별

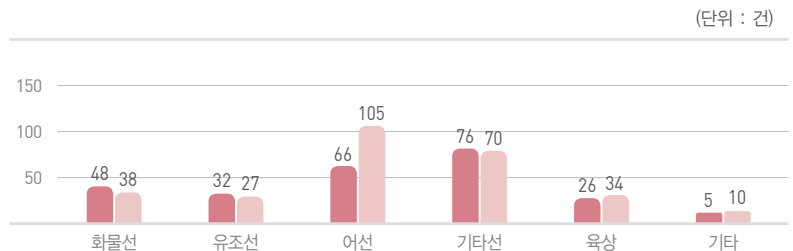
해양오염사고의 주요 오염원으로는 선종별 큰 차이는 없으나 기타선에 의한 사고건수가 76건(30%)으로 가장 높게 나타나며 어선 66건(26%), 화물선 48건(20%), 유조선 32건(12%)순이며, 유출량은 화물선사고로 인한 유출량이 222kℓ로 전체 유출량의 53%를 차지하여 가장 높게 나타났다.

또한, 최근 5년간은 등록 척수 및 통항량이 가장 많은 어선에 의한 오염 사고가 105건(37%)으로 가장 많이 발생하였다. 특히, 유조선에 의한 사고건수는 10% 정도이나 유출량은 전체의 24%를 차지하여 단 한건의 유조선 오염사고가 심각한 피해를 초래할 수 있다는 걸 알 수 있다.

〈그림 4-6〉

오염원별 사고건수 비교

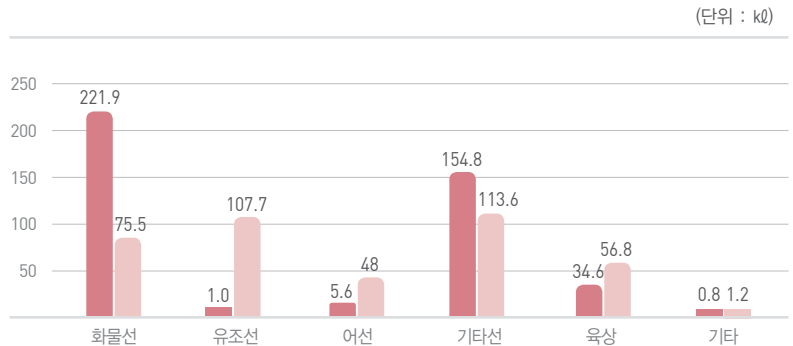
■ 2012년
■ 5년 평균



〈그림 4-7〉

오염원별 유출량 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



[표 4-3]

오염원별 현황

구 분		계	선 박					육상	기타
			소 계	화물선	유조선	어 선	기타선		
2008	건 수	265	212	32	23	98	59	28	25
	유출량(kℓ)	435.9	369.5	3.5	301.1	33.7	31.2	63.7	2.7
2009	건 수	287	249	36	18	125	70	31	7
	유출량(kℓ)	110.8	104.9	9.8	7.9	18.4	68.8	5.2	0.7
2010	건 수	329	285	33	37	140	75	40	4
	유출량(kℓ)	601.0	585.6	82.1	148.6	130.5	224.4	14.2	1.2
2011	건 수	287	231	39	25	97	70	46	10
	유출량(kℓ)	369.1	202.4	60.3	1.4	52	88.7	166.2	0.5
2012	건 수	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
5년 평균	건 수	284	240	38	27	105	70	34	10
	유출량(kℓ)	387.1	329.1	75.5	92.0	48.0	113.6	56.8	1.2

사 례 대형 화물선 좌주사고(포항)



● 해안가에 좌주된 글로벌레거시호



● 해안가 오염 방제작업

2012년 1월 19일 07시경 포항시 영일만항 묘박지에 투묘대기 중이던 화물선 글로벌레거시호(29,753톤, 파나마선적)가 기상악화(풍속 15~20%, 파고 5m, 풍랑주의보 발효)로 해안으로 밀리며 동일 11시경 방파제에 충돌한 후 해경 함정의 여러차례 구조(예인) 시도에도 불구하고 영일만항 해안가에 좌주되었다.

방파제 충돌시 선체 파공으로 기관실에 해수가 유입되자 선원들은 2회에 걸쳐 일반 상용(G.S)펌프로 비상라인을 이용하여 선저폐수 등 115kℓ를 배출하여 용한리 모래 해안 및 주변해상을 오염시켰다.

전문가들의 선체조사결과 연료유 등 탱크가 침수된 것이 확인됨에 따라 조속히 10일 간에 걸쳐 기름 총 830kℓ를 이적 완료하였으며, 이에 민·관합동으로 인원 350명, 오일 펜스 2.6km, 유흡착제 2.2톤을 사용하여 해양환경관리공단 및 방제업체에서 13일간 방제조치를 실시하였다.

글로벌레거시호 사고는 환동해 물류거점이며 청정해역인 동해안 영일만항에 검은기름 유마(油魔)를 유출시키고, 기름이적 작업과 선박 이동 작업의 기간 동안 영일만항 인근지역의 횃집, 식당 등 상가와 어민, 낚시배 등 해양종사자들에게 많은 고통을 안겨주었으며, 아직도 피해보상 등 사고 뒷처리와 관련하여 끝나지 않아 아물지 않은 상처로 남아있다.

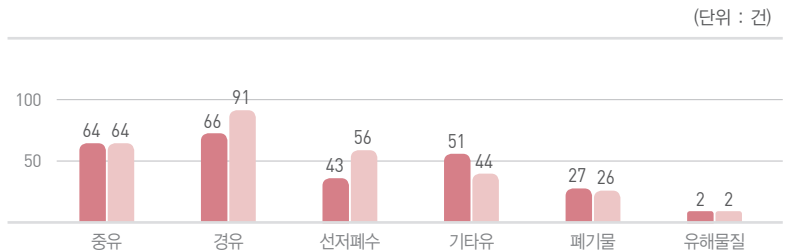
라. 오염 물질별

물질별 사고건수는 경유가 66건, 26%로 가장 많으며 유출량은 주로 선박의 기관실에서 발생하는 선저폐수가 206kl로 전체 유출량의 절반 가량(49%)을 차지하였다.

〈그림 4-8〉

물질별 사고건수 비교

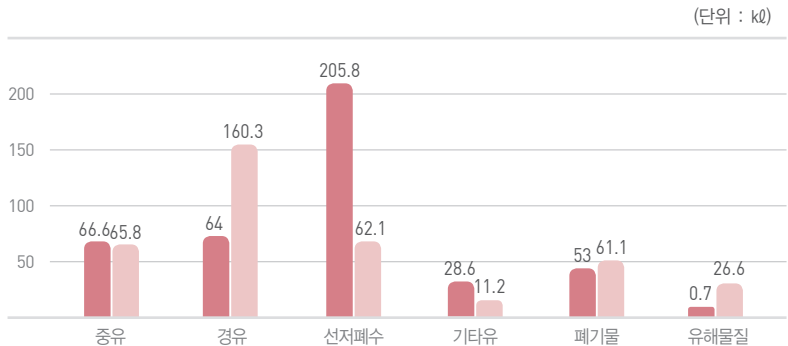
■ 2012년
■ 5년 평균



〈그림 4-9〉

물질별 유출량 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



[표 4-4]

오염 물질별 현황

구 분	계	기름					폐기물 (건/톤)	유해 물질
		소계	중유	경유	선저폐수	기타유		
2008	건 수	265	255	76	89	54	36	8
	유출량(kℓ)	435.9	375.1	86.0	280.2	6.3	2.6	57.7
2009	건 수	287	269	74	89	61	45	17
	유출량(kℓ)	110.8	66.5	25.7	19.1	6.9	14.8	4.3
2010	건 수	329	292	57	120	63	52	35
	유출량(kℓ)	601.0	568.3	121.7	357.5	81.3	7.8	19.1
2011	건 수	287	239	50	92	60	37	44
	유출량(kℓ)	369.1	122.0	28.8	80.7	10.4	2.1	171.5
2012	건 수	253	224	64	66	43	51	27
	유출량(kℓ)	418.7	365.0	66.6	64.0	205.8	28.6	53.0
5년 평균	건 수	284	256	64	91	56	44	26
	유출량(kℓ)	387.1	299.4	65.8	160.3	62.1	11.2	61.1

사 례 화물선 좌초사고(완도)



● 좌초선에서 유조선에 기름이적



● 해경 단정이용 방제작업

2012년 8월 28일 13시경 태풍 ‘볼라벤’의 내습으로 강풍(풍속 14~18m/s, 파고 4m) 및 너울에 밀려 인근에서 투묘 중이던 화물선 카이싱호(2,955톤, 캄보디아 선적)가 완도군 약산면 가사리 해수욕장 인근 해안가 암초에 좌초되면서 연료유 탱크 파공으로 벙커C유 등 기름 35kℓ가량이 해상으로 유출되었다.

이에 해양경찰은 민·관합동으로 인원 2,300명, 선박 183척, 유회수기 4대, 유흡착재 3.5톤, 오일펜스 0.85km 등을 사용하여 약 25일간의 긴급 해상방제를 실시하였으며, 연료탱크 및 화물창 내에 유입된 기름을 6일간에 걸쳐 213kℓ(해수포함)를 이적 완료하였다. 해안가는 지방자치단체(완도군)에서 사고선박 선체가 이초²⁾되고 난후 폐기물 처리업체를 선정하여 폐양식장 시설물과 함께 처리함으로써 해안방제를 종료 하였다.

카이싱호가 풍랑에 밀리면서 주변 미역양식장을 통과했을 때 시설물 손괴도 우려되었 으며 더구나 사고주변 해안가는 감성돔 낚시터로 유명하여 주말이면 낚시꾼들이 붐비고 주변해역은 전복 양식업을 주로 하고 있어, 생미역과 전복먹이 생산을 위한 미역양식 시설물이 밀집되어 있었으나 완도해경서 등 민·관의 적극적인 노력으로 2차 피해를 예방할 수 있었다.

2) 항해 중에 암초에 얹혔던 배가 암초에서 떨어져서 다시 뜬

마. 해역별

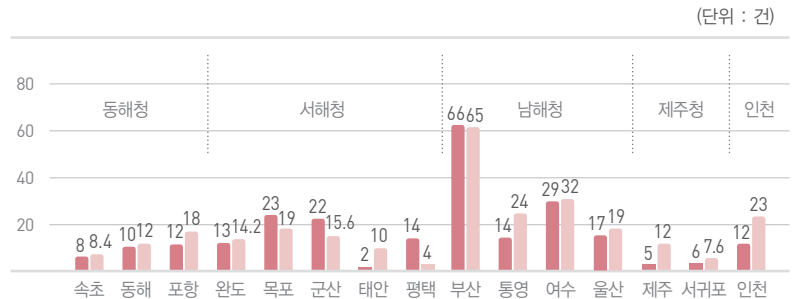
해역별 발생현황을 보면 해상교통량, 물동량 및 어업활동 등이 비교적 많은데다 지리적 특성상 태풍의 주요 이동경로에 위치한 부산, 통영, 여수, 제주지역을 포함한 남해 해역에서 137건으로 전체 오염사고의 54%가 이 지역에서 발생했다. 동해해역과 서해해역은 86건, 30건으로 각각 34%, 12%를 차지했다.

지역별 사고발생 건수는 부산이 66건으로 가장 많았고, 여수 29건, 목포 23건, 군산 22건, 울산 17건 순으로 나타났다.

〈그림 4-10〉

해역별 사고건수 비교

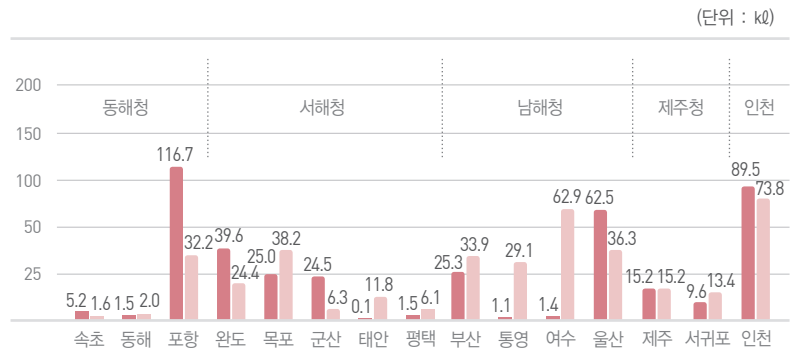
■ 2012년
■ 5년 평균



〈그림 4-11〉

해역별 유출량 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



[표 4-5]

해역별 사고발생 현황

구 분	계	동해청				서해청				남해청				제주청		인천	
		속초	동해	포항	완도	목포	군산	태안	평택	울산	부산	통영	여수	제주	서귀포		
2008	건수	265	7	2	18	12	10	12	5	-	13	89	29	32	8	2	26
	유출량(kℓ)	435.9	0.8	0.1	4.2	2.4	12.2	1.6	1.2	-	0.6	110.4	9.2	260.4	22.1	0	10.7
2009	건수	287	5	12	29	16	12	16	19	-	18	56	29	21	14	7	33
	유출량(kℓ)	110.8	0.2	0.9	6.9	1.4	1.0	1.5	47.1	-	1.9	6.9	6.0	5.2	14.8	0.1	16.9
2010	건수	329	12	23	8	13	29	15	17	-	19	62	24	42	22	15	28
	유출량(kℓ)	601.0	0.9	5.6	3.7	0.5	4.7	2	7.5	-	85.3	3.3	127.5	40.8	23.2	56.2	239.8
2011	건수	287	10	12	23	17	19	13	9	7	27	52	25	36	13	8	16
	유출량(kℓ)	369.1	0.8	1.9	29.6	78.0	148.0	2.1	3.0	28.9	31.2	23.4	1.7	6.9	0.6	0.9	12.1
2012	건수	253	8	10	12	13	23	22	2	14	17	66	14	29	5	6	12
	유출량(kℓ)	418.7	5.2	1.5	116.7	39.6	25.0	24.5	0.1	1.5	62.5	25.3	1.1	1.4	15.2	9.6	89.5
5년 평균	건수	284	8.4	12	18	14.2	19	15.6	10	4	19	65	24	32	12	7.6	23
	유출량(kℓ)	387.1	1.6	2.0	32.2	24.4	38.2	6.3	11.8	6.1	36.3	33.9	29.1	62.9	15.2	13.4	73.8

바. 월별 · 시간대별

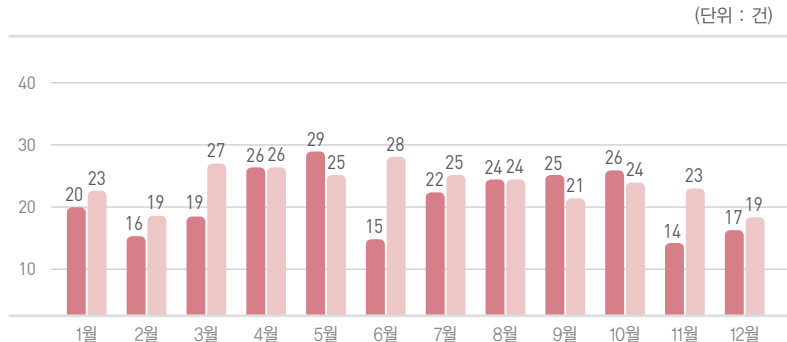
(1) 월별 비교

2012년도에는 월 평균 21건의 해양오염사고가 발생하였으며, 봄철 농무기 및 어업활동이 활발한 3월~8월에 비교적 사고가 많았고, 동계인 12월~1월 중에 사고빈도가 대체적으로 낮게 나타났다.

〈그림 4-12〉

월별 사고건수 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



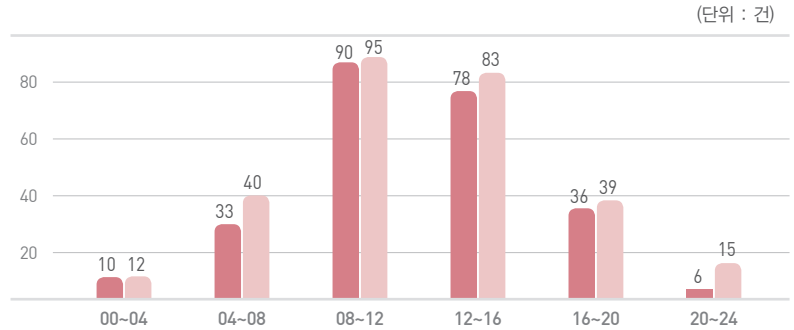
(2) 시간대별 비교

시간대별 사고발생 건수는 해상활동이 활발한 08시~16시가 66%로 가장 많았고, 해난사고 및 부주의에 의한 사고 모두 활동도가 높은 동일 시간대에 가장 많이 발생한 것으로 나타났다. 유출량 또한 342kl로 전체의 82%를 차지했다.

〈그림 4-13〉

시간대별 사고건수 비교

■ 2012년
■ 5년 평균



사. 선적별

(1) 국내·외 선적별 현황

선적별로는 국내선박에 의한 오염사고가 174건으로 전체 발생률의 69%를 차지했으며, 외국적선박에 의한 오염사고는 총 48건으로 전체의 20%를 차지하며 전년도와 비슷한 수치로 나타났다. 유출량은 국내선박이 182.8kl, 외국선박이 200.kl로 각각 전체유출량의 44%, 48%를 차지했다.

특히, 내국적선 오염사고 감소원인 중 가장 큰 요인은 어선의 사고 감소로 보여진다.

[표 4-6]

국내·외 선적별 현황

구분	계		내국적선		외국적선		육상시설 등	
	건수	유출량(kl)	건수	유출량(kl)	건수	유출량(kl)	건수	유출량(kl)
5년 평균	284	387.1	195	233.2	45	96	44	57.9
2012	253	418.7	174	182.8	48	200.5	31	35.4
증감(%)	-10.9	8.2	-10.8	-21.6	6.7	108.9	-29.5	-38.9

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화
제2장 국민중심의 해양안전망 구축
제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현
제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동
제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰
제6장 해양경찰 조직 역량 강화

(2) 외국적 선박별 현황

외국적 선박에 의한 오염사고 중 파나마, 러시아, 중국 선박이 30건으로 전체 사고의 63%로 가장 많았으며, 유출량은 파나마 선박에 의해 115kl가 유출되어 가장 많은 유출량을 나타냈다.

[표 4-7]
외국적 선박별 현황

구 분		계	파나마	중국	러시아	벨리제	리베리아	말타	기타
5년 평균	건 수	45	9.6	4.8	11	0.8	1.2	0.4	17.2
	유출량(kl)	96	24.2	22.1	0.8	0.2	3.5	0.2	45
2012	건 수	48	12	7	11	-	3	-	15
	유출량(kl)	200.5	115.6	7.1	1.4	-	16.7	-	59.7
증감(%)	건 수	6.7	25.0	45.8	0.0	-	150.0	-	-12.8
	유출량	108.9	377.7	-67.9	0.0	-	377.1	-	32.7

2절

해양오염
예방활동

01 | 해양오염예방 지도 · 점검

가. 출입검사

해양오염 방지 및 해양환경 보전을 위해 해양경찰 소속 공무원 중 일정한 자격을 갖춘 자를 해양환경감시원으로 임명한 후 사업장(선박·해양시설 등)에 출입하여 오염물질 배출을 감시하고 방지 설비·시설의 적정운영, 오염물질 수거확인증, 폐기물 배출 및 위탁 등의 관계서류 또는 기타 해양오염 예방에 필요한 사항에 대하여 검사하는 일련의 행위를 출입검사라 한다.

출입검사는 해당 선박 또는 시설에 점검목적, 점검자, 점검일정 등을 사전에 예고한 후 실시하고 있으며, 주요 점검내용으로 선박의 외관 및 정박상황 검사와 각종 기록부의 비치·기록·보존상태, 오염방지설비의 설치 및 정상작동 여부 확인, 폐유·폐기물의 적정 처리, 방제자재·약제의 법정량 비치, 오염방지관리인 임명 여부 등을 검사하고 있다.

[표 4-8]

출입검사 중점 점검대상 (2012년)

(단위 : 척, 개소)

계	선박*	해양시설	방제·청소업	해양배출업
5,316	4,642	573	90	11

※ 선박 : 유조선 50톤 이상, 일반선박 100톤 이상

2002년부터 출입검사 대상의 사전예고와 통계관리를 위하여 '해양오염감시단속통계정보시스템'을 개발·운영하여 왔으며, 2008년에 시스템을 보완하여 '해양오염예방관리시스템'으로 명칭을 변경하여 운영하고 있다.





● 해양오염방지설비 정상작동 확인

[표 4-9]

출입검사 실적

(단위 : 척, 개소, 건)

구 분	출입검사실적										적발 실적
	계	선 박					시 설				
		소계	유조선	화물선	어선	기타선	소계	해양 시설	방제· 청소업	기타	
2008	3,809	3,366	455	485	1,145	1,281	443	327	55	81	1,785
2009	2,814	2,180	273	396	583	928	634	403	145	86	1,708
2010	2,865	2,127	532	309	428	858	738	491	155	92	2,135
2011	2,604	1,898	394	353	344	807	706	479	164	63	1,287
2012	2,549	1,876	290	278	347	961	673	522	100	51	1,037

나. 자율점검제도

해양환경감시원이 선박 및 해양시설에 방문하여 점검하던 방식을 선박 및 해양시설 종사자가 스스로 해양오염 방지설비를 점검토록 함으로써, 자율적으로 해양환경보전에 동참하는데 목적을 두고 2007년부터 자율 점검제도를 실시하고 있다.

이 제도에 참여하고자 하는 선박이 자율점검 신청서를 관할 해양경찰서에 제출하면, 해양경찰서에서 해양오염 위반 전력 등 자격요건을 검토한 후 자율점검 증서를 교부하게 된다.

2012년에는 선박 294척, 시설 58개소로 확대하여 지정·운영 중에 있다.



● 자율점검제도 추진 절차도

02 | 해양오염 예방·단속 활동

해양경찰은 해양오염방지를 위하여 항·포구 순찰, 연안해역 해상 순찰 및 항공기를 이용한 광역해역 감시활동 등 입체적인 예방활동을 수행하고 있다.

또한, 고의·상습적인 해양오염행위 근절을 위하여 생활쓰레기와 어업 과정에서 발생한 폐어구류 등의 무단투기 및 폐유·분뇨 등의 오염물질 불법배출 행위에 대하여 지속적인 단속활동을 실시하고 있다.

2012년에는 해양환경사범 집중단속 등을 통해 1,037건의 해양환경 관련 법령 위반사항을 적발하여 형사처벌 391건, 과태료 부과 117건을 의법 조치하고, 경미한 사안에 대하여는 경고 201건, 행정지도 등 328건을 조치하였다.

[표 4-10]

해양오염사범 단속 및 조치현황

(단위 : 건)

구분	계	위 반 내 용				조 치 내 용			
		오염행위	의무규정	행정질서	경미사항	형사처벌	과태료	경고	기타
2008	1,785	355	92	157	1,181	366	124	395	900
2009	1,708	349	323	172	864	351	163	377	817
2010	2,135	702	135	149	1,149	706	196	590	643
2011	1,287	408	74	138	667	401	159	299	428
2012	1,037	337	111	126	463	391	117	201	328

[표 4-11]

해양오염행위 대상별 단속현황

(단위 : 건)

구분	계	선 박(척)					시설	불명
		소계	유조선	화물선	어선	기타선		
2008	1,785	960	108	125	345	382	805	20
2009	1,708	1,020	91	111	468	350	681	7
2010	2,135	1,214	223	163	443	385	912	9
2011	1,287	691	83	131	225	252	589	7
2012	1,037	646	124	112	147	263	389	2

03 | 국민참여 프로그램 운영

가. 해양환경지킴이 위촉



● 해양환경지킴이 간담회

해양경찰은 해양환경보전 활동에 관심이 많은 일반시민을 ‘해양환경 지킴이’로 위촉하여 운영하고 있으며, 해양환경지킴이는 기름, 폐기물 및 유해액체물질 등 불법 투기행위에 대한 감시와 신고, 대국민 해양오염 예방을 위한 홍보활동 등을 수행하고 있다.

해양환경지킴이는 1,998년 627명으로 출발하여 2012년 현재 실질적으로 활동을 할 수 있는 해양·수산종사자 위주로 953명이 위촉되어 전국에서 활동 중에 있으며, 해안가 대청소 운동, 해양환경보전프로그램, 해양환경 지킴이 간담회 등 해양오염 예방활동과 바다사랑 실천 운동에 적극 참여 하고 있다.

해양환경지킴이의 해양오염 신고 접수는 매년 전체 신고 접수의 11% 정도를 차지하고 있다.

[표 4-12]

해양환경지킴이 구성현황 (2012년)

(단위 : 명)						
구분	계	NGO	유관기관	단체	업체	일반시민
2012	953	307	187	44	216	199

나. 청소년 해양환경보호도우미 봉사활동



● 공모전 도우미 활동

해양경찰은 전국 중·고등학교에서 시행하고 있는 청소년 봉사활동과 연계하여 청소년들에게 바다의 소중함을 알려주고 해양환경 보전활동에 동참할 수 있도록 청소년 ‘해양환경보호도우미 제도’ 및 ‘해양환경보호 자율시범학교’를 지정·운영하고 있다.

청소년 개인 봉사활동으로는 ‘바닷가 쓰레기 수거활동’, ‘바닷가 쓰레기 분포조사’, ‘해양환경 감시활동’, ‘해양환경보호 캠페인 활동’, 바다사랑 그림그리기대회 및 ‘여름해양캠프’ 등 해양환경보전 프로그램에 행사도우미로 참여할 수 있다.

청소년 해양환경 도우미 활동에 참여하고자 하는 학생은 전국 16개 해양경찰서와 파·출장소에 봉사활동 신청을 하고 봉사활동을 마친 후에는 확인서를 발급해 주고 있다.



● 쓰레기 분포조사 활동



● 청소년 단체봉사활동

[표 4-13]

청소년 해양환경보호도우미
참여현황 (2012년)

구 분	참여인원(명)				쓰레기 수거량(톤)
	계	정화활동	쓰레기 분포조사	캠페인 등	
2012	13,324	12,473	129	722	140

다. 해양쓰레기 Zero 운동

해양경찰은 2006년부터 ‘해양쓰레기 Zero운동’을 펼쳐 깨끗한 바다 만들기에 최선을 다하고 있으며, 그 일환으로 깨끗한 어촌만들기 조성 사업, 바다정화운동 및 섬 쓰레기 수거활동 등을 추진하고 있다.

(1) 깨끗한 어촌 만들기 조성 사업

소형어선에서 발생하는 오염물질(어선쓰레기/선저폐수)은 수거처리 체계가 미흡하여 처리할 곳이 마땅치 않아 부두에 방치하거나 관리가 소홀하여 바다에 버려지는 사례가 발생하고 있다.



● 깨끗한 어촌마을

이에 따라 해양경찰청은 해양수산부, 해양환경관리공단, 수협중앙회, 어촌어항협회 등 관계기관과 업무협약을 통해 2006년부터 조업 중 발생된 어선생활쓰레기를 되가져오기 운동과 2010년 선저폐수 수거 운동을 추진하여 자율적 수거관리 기반을 마련하였다.

그리고 2012년 깨끗한 어촌 참여마을 43개소를 선정하여 어선쓰레기 되가져오기 운동과 선저폐수 수거운동을 통합 운영하고 있다. 2012년 어선생활쓰레기 분리수거대는 전국 128개소에 설치하여 쓰레기 1,372톤을 수거하였으며, 10톤 미만 소형어선 선저폐수는 77개소에 저장용기를 설치하여 128톤을 수거·처리하였다.



● 선저폐수 수거



● 어선생활쓰레기 분리수거

(2) 바다정화 운동

바다정화운동은 매년 5월 '바다의 날'과 9월 '국제 연안정화의 날'에 시민 단체(NGO), 지역주민, 유관기관, 단·업체 등이 참여한 가운데 전국적으로 이루어지고 있다. 2012년에는 24,369명이 참여하여 도서지역, 전국 연안 및 주요 항·포구 등에 방치된 해양쓰레기 1,531톤의 해양쓰레기를 수거·처리하였다.



● 5월 바다의 날



● 9월 국제연안정화의 날

또한, 지방자치단체와의 협조를 통해 기업 및 지역주민 등 1,660명이 참여하여 목도·비진도·우도·주도 등 전국 31개 섬 지역의 쓰레기 수거활동을 전개하여 166톤을 수거·처리하는 등 주기적으로 정화 활동을 추진하고 있다.

04 | 해양환경 보전의식 함양

가. 해양오염방지 교육 및 홍보



● 계몽 홍보활동

해양경찰은 해양오염사고 예방과 대국민 해양환경 보전의식 고취를 위하여 학생, 일반시민, 해양수산종사자 및 NGO 등을 대상으로 해양환경의 중요성, 해양오염 신고요령 등 해양환경교육을 실시하고 있으며, 허베이 스피리트 유류오염사고에서 나타난 해양오염의 심각성 등을 보여줄 수 있는 해양환경사진 전시를 통하여 지속적으로 해양오염방지 홍보에도 힘쓰고 있다. 또한 초·중·고 교사 대상으로 해양오염 직무연수과정을 운영하여 청소년에게 해양환경의 중요성을 직접적으로 전달하는 메신저로 교육 파급효과를 높이고 있다.



● 오염사고 사진전시



● 해양·수산종사자 교육

나. 해양환경 참여공모전

해양환경보전에 대한 국민들의 참여를 활성화하기 위해 어린이 바다사랑 그림그리기대회, 글짓기 공모전, 대한민국 해양사진 공모전을 실시하고 있다. 수상작품은 책자와 CD로 제작하여 해양관련 유관기관, 단·업체, 각급 학교 등에 배포하고 해양환경보전 홍보자료 및 전시용 액자로 제작하여 전국 순회 전시와 학생 등을 대상으로 하는 교육 자료로 활용하고 있다.

(1) 어린이 바다사랑 그림그리기 대회



● 어린이 바다사랑 그림그리기 대회

2012년 5월에는 해양경찰청이 주관하고 교육과학기술부가 후원하는 제7회 ‘어린이 바다사랑 그림그리기 대회’를 개최하였다. ‘아름다운 바다, 오염된 바다, 바다로의 여행’을 주제로 한 이 대회는 전국 15개 해안지역에서 전국 초등학생, 학부모, 인솔자 등 7만 여명이 참가하였고, 15,810점이 응모되어 그 중 3,444점을 우수작으로 선정하고 시상했다.

(2) 대한민국 해양사진대전



● 대한민국 해양사진대전 포스터

해양환경에 대한 범국민적 관심을 유도하고 해양문화의 저변확대를 위하여 한국해양재단이 주최하고 해양경찰청과 국토해양부가 후원한 제7회 해양사진대전이 2012년 6월 15일부터 7월 31일까지 45일간 열렸다.

이 사진전에서는 해양의식, 해양관광, 해양환경오염, 해양레포츠 등을 주제로 한 아날로그 및 디지털카메라 촬영작품 1,937점이 접수되어 우수작품 16점을 선정하여 시상하였다.



● 최효심 - 모래톱의 미(금상)



● 정희준 - 이어도 경비(은상)

다. 해우리 해양환경교실 웹사이트 운영

해양경찰은 21세기 신 해양시대 주역이 될 청소년들에게 온라인을 활용, 해양환경보전의 중요성을 심어주기 위하여 2006년 6월부터 해우리 해양환경교실 홈페이지(<http://haeuri.kcg.go.kr>)를 운영하고 있다.

제1절 해양오염사고 추이

제2절 해양오염 예방활동

제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립

제4절 폐기물 해양배출 관리



● 해우리 해양환경교실 웹사이트

홈페이지에는 어린이·청소년을 위한 해우리 교실방, 일반 국민들을 위한 해양경찰 홍보자료 및 동영상 자료를 위한 UCC 등으로 구성되어 있다. 해우리 해양환경교실은 각종 해양환경공모전 등 해양환경보전 활동 관련 사이버 홍보·접수를 실시하고 해양관련 정보제공, 이벤트 행사 등 국민의식의 전환을 위한 홍보활동을 벌이고 있다.

라. 청소년 여름해양캠프 운영



● 청소년 여름해양캠프

해양경찰청은 여름방학 기간 중 어린이·청소년·장애우 등을 대상으로 미래 해양 프론티어의 꿈을 심어주고 바다를 직접 체험할 수 있는 여름 해양캠프를 전국 YMCA연맹과 공동으로 여름해양캠프를 실시하고 있다.

2012년 7월 18일부터 8월 17일까지 약 1개월간 8개 해양경찰서 주관으로 17회에 걸쳐 전국 해수욕장, 갯벌 체험장, 청소년수련원 등에서 초·중·고등학생 1,283명이 참가한 가운데 해양환경 퀴즈대회, 해양환경 영상물·사진관람, 방제장비 견학, 갯벌체험, 기름제거 실습, 항해 체험, 인명구조 등 27종의 다양한 바다체험을 실시하였다.



● 해양환경 퀴즈대회



● 윈드서핑 체험

3절

해양오염사고 대비 · 대응체계 확립

01 | 국가방제체계 구성 · 운영

가. 국가긴급방제계획(NCP : National Contingency Plan)

2007년 태안에서 발생한 허베이 스피리트호 사고 이후 재난적인 해양오염사고 수습과정에서 나타난 지휘체계 및 관계기관 간 임무 · 역할의 불명확한 부분 등을 개선하여 전면 개정된 ‘국가긴급 방제 계획’이 시행되었다.

방제대책본부장(해양경찰청장)이 방제업무를 총괄 · 지휘하고, 중앙사고수습본부장(해양수산부장관)은 부처간 협조와 복구 및 피해보상 등을 총괄하며, 해양오염방제에 관한 지휘 · 통제 권한을 방제대책본부로 일원화하고 재난적 대형 해양오염사고 발생시 범 국가차원에서 신속하고 효율적으로 대비 · 대응하기 위한 사항들을 체계적으로 규정한 종합적인 집행계획이다.

나. 지역긴급방제실행계획

해양경찰청은 국가긴급방제계획에 따라 전문 연구기관(한국 해양과학기술원)을 통해 1999년부터 2002년까지 13개 해양 경찰서를 대상으로 용역사업을 추진하여 현재 전국 16개 해양 경찰서에서 ‘지역 긴급 방제실행계획’을 수립 · 운영 중에 있다.

실행계획은 해역특성, 방제기자재 동원, 방제방법 및 절차, 방제 대책본부 설치 · 운영, 통신체계, 방제교육 · 훈련 등 해역별 특성을 고려한 해양오염사고 대비 · 대응 계획이 수립되어 있으며, 해안선 형태 및 연안환경 위험정보 등의 방제관련 정보가 데이터베이스화 되어있다.



다. 방제대책본부 운영

해양환경관리법 제62조에 따라 해양경찰청장은 해양오염사고로 인한 긴급방제를 총괄지휘하며 이를 위해 해양경찰청장 소속으로 방제대책본부를 설치할 수 있다.

2011년 11월 전부 개정된 ‘방제대책본부 운영 규칙’(해경청훈령)에는 해양경찰청장을 본부장으로 지속성 기름 100kl 이상이 유출되거나 비지속성 기름 및 위험·유해물질 300kl 이상이 유출된 해양오염사고시 방제대책본부를 설치하도록 규정하였으며 총괄조정관, 전략기획팀, 행정예산팀, 보급지원팀, 방제작업팀 등으로 방제대책본부를 구성하도록 하였다.

라. 방제기술지원협의회 운영

방제기술지원협의회는 「해양환경관리법 시행령」 제45조에 따라 해양오염방제에 필요한 기술적인 지원 및 자문을 받기 위한 비상설 조직으로 정부기관·대학교·연구소 소속 해양관련 6개 분야 전문가 26명으로 구성되어 있으며, 2001년부터 2012년까지 81건의 오염사고에 대하여 156회의 기술지원과 자문을 실시했다.

참 고 | 방제기술지원협의회

대규모 해양오염사고 발생시 효율적인 방제전략 결정, 신속한 선체구조, 해양오염물질의 특성, 해양오염관련 법률·보험, HNS 등 6개 분야 대응방안에 대한 자문을 위하여 한국해양연구원 등 관련기관 및 단·업체에 소속된 전문가 26명으로 구성

[표 4-14]

방제기술지원협의회 구성현황

(단위 : 명)						
계	방제일반	방제기술	오염물질	선체구난	법률보험	HNS분야
26	5	4	4	3	4	6

마. 어촌계 자율방제대 운영

해양경찰은 2010년부터 어민이 중심이 되는 어촌계 자율방제대를 구축 운영하여 민간의 방제기반 조성과 어민의 방제역량을 강화하고 있다.

2012년도 기준 전국 34개 지역 어촌계에서 선박 154척, 인원 431명이 구성되어 운영되었으며, 민·관이 협력하여 주기적으로 방제 교육 및 합동 방제훈련을 실시하였다.



● 해안방제훈련



● 합동 방제작업

바. 방제자원관리시스템 구축

해안방제에 필요한 해안오염평가, 방제자원 관리 및 방제상황관리 등을 체계적으로 지원하는 해안방제지원시스템의 1차년도 사업인 해안 오염평가시스템을 2011년도에 구축했다.

해안오염평가시스템은 해안오염평가(SCAT) 결과를 입력·처리하여 한 화면에 표출시킴으로써 현장지휘관의 해안방제전략 수립 등 의사결정을 지원하고, 전문가의 자문 및 이해당사자의 설명회를 거쳐 마련된 해안 구획별 권장 방제방법과 방제종료기준을 확인할 수 있도록 하였다.

또한, 2012년에는 평상시 전국 방제자원 현황 파악으로 신속 동원태세를 유지하고 사고 발생시 방제대책본부에 원하는 자원을 적시에 공급하기 위한 방제자원관리시스템을 구축하였다.

현재 여수·울산·부산·통영 해경서 관할 해안에 대한 데이터베이스가 입력되어 있는 상태이며, 2013년에는 인천·평택을 시작으로 2016년까지 연차적으로 전국 해안정보에 대해 조사하여 입력할 예정이다.



● 방제자원관리시스템 메인화면



● 자원현황 통계 조회화면

사. 해양오염대응정보시스템 구축



● 해양오염대응정보시스템

최근 스마트폰의 보급률이 60% 이상으로 높아짐에 따라 해양오염 방제 작업에 필요한 각종 정보를 시간과 장소에 구애 없이 손쉽게 이용할 수 있도록 한 모바일용 해양오염대응정보시스템(MAMIS ; Marine pollution Accident response Mobile Information System)을 개발하여 누구나 무료로 다운로드하여 사용할 수 있도록 하였다.

이 시스템은 우리나라에서 많이 사용하고 있는 Android와 iOS 운영 체제를 기반으로 하고 모바일앱 기술과 모바일웹 기술을 결합한 하이브리드형 방식을 취했으며 물질정보, 방제방법, 대응기술, QR 스캔, 자원봉사, 기상정보, 대응장비, 방제자재, SNS 등 총 9개 주요 기능을 탑재하고 있다.

02 | 방제전문성 향상을 위한 교육 · 훈련

가. 방제 전문교육

(1) 국내 전문기관 교육

2012년 4월 한국해양수산연수원에서 실시하는 ‘대형선박 오염 대비 대응과정’에 방제요원 19명이 참가하여 해양오염사고에 긴급하게 대처할 수 있는 교육을 이수했고, 9월 방제요원 15명이 해양경찰학교 방제 실무과정에 참가하여 오염사고 현장에 필요한 기본지식 습득과 해상·해안 방제기술 함양교육을 이수했다.

11월에는 해양경찰학교 해양환경관리자과정(17명)과 해양방제 전문가 과정(18명)에 참가하여 해양오염사고 현장지휘 및 대응능력을 향상 시킬 수 있도록 교육을 실시했다. 또한, 위험유해물질(HNS) 사고 대비·대응의 전문성 확보를 위해 국립환경인력개발원에 1회 1명, 한국해사 위험물검사원에 2회 7명, 해양경찰 학교에 2회 52명이 HNS 교육을 이수했다.

(2) 해양오염방제능력 경진대회 개최



● 해양오염 방제능력 경진대회 모습

2012년 6월 27일 ~ 28일 양일간에 걸쳐 해양경찰학교에서 제2회 해양오염방제대응 경진대회를 개최하였다. 이는 지난 제1회 대회때에 실시한 방제전략수립 및 CARIS 운용 분야를 통합하여 사고대응전략으로 변경하고 지역긴급방제실행계획에 대한 실행력, HNS 사고대응 훈련 등을 추가하여 총 5개 종목에 대하여 실시하였다.

15개 해양경찰서에서 각 4명씩 총 60명의 해양오염방제 요원이 참가하여 해양오염사고 대비·대응에 대한 전 과정을 경연하는 등 경진대회 규모 확대에 방제대응에 관한 종합평가대회로 정착시켰다.

관련 분야 최고 외부 전문가를 심사위원으로 선정하고 객관적이고 공정한 평가방식을 적용하여 평가에 대한 신뢰도 향상시켰으며, 경진대회 종료 후 토론회, 심사위원 평가 등을 통해 피드백을 실시하고 개선·발전 방안 강구함으로써 참가자의 대회에 대한 부담감은 줄이면서도 만족도를 향상시켰다는 평가를 받았다. 또한 대회 입상자에게는 ‘방제전문관’ 배지를 수여하여 전문가로서의 자긍심을 고취시켰다.



● 해양오염 방제능력 경진대회 모습



● 해양오염 방제능력 경진대회 모습

나. 방제훈련

(1) 방제전략수립 도상훈련

2012년 3~4월 전국 15개 해양경찰서에서는 가상의 해양오염사고 상황을 설정하여 선박상태·기름특성·민감자원 등 위험성을 평가하여 사고초기 및 사고 2~3일차에 대한 방제조치계획을 수립하는 훈련을 실시하였다. 이번 훈련에서는 전국 53개 기관·단체 224명이 참여했다.



● 오염사고 설명



● 방제전략 수립 논의

(2) 방제대책본부 운영 도상훈련

2012년 11월에는 가상의 해양오염사고 시나리오를 설정하여 지역긴급 방제실행계획 및 해양오염 방제훈련매뉴얼에 의한 상황처리 및 보고·지시·전파 등 대응능력 숙달, 언론 인터뷰 및 VIP 브리핑 능력향상, 훈련팀 편성 등 방제대책본부 운영훈련을 실시하였다.

이 훈련은 124개 기관·단체·업체 등 713명이 참가한 가운데 15개 해양경찰서에서 실시했다.



● 방제대책본부 훈련장



● 방제전략 수립

(3) HNS(위험유해물질) 사고 대응 현장훈련

2012년 3~4월 전국 15개 해양경찰서 중에서 HNS 운반선의 입출항이 있는 9개 해경서는 민관합동으로 HNS합동훈련을 실시하였으며, HNS 운반선의 입출항이 없는 6개 해경서는 자체적으로 HNS대응훈련을 실시하였다.

15개 해경서 HNS훈련에는 150개 기관, 단·업체에서 인력 1,129명, 선박 73척 등이 동원되었다.



● 현장지휘소 설치



● HNS 탐지 활동



● 현장 제독 실시

(4) 민·관 합동방제훈련

2012년 5월~6월에 15개 해양경찰서에서 17회에 걸쳐 190개 기관·단체 등 2,577명과 헬기 10대, 선박 313척 등을 동원하여 파공부위 봉쇄, 적재유 기름이적, 기름확산방지 및 회수 등의 훈련을 실시하였다. 특히, 여수해경서에서는 여수 세계박람회 기간 중에 한·중 합동 방제 훈련을 실시하였다. 이번 훈련에는 해양경찰청 경비함정, 해양환경관리공단, GS 칼텍스, 구난·방제업체의 선박 32척(중국 방제정 1척)과 비행기 3대 등이 동원 되어 대규모로 실시되었다.



● 방제훈련 전경



● 국내외 주요인사 방제훈련 참관

(5) 해안방제합동훈련

2011년 6월 해양환경관리법이 개정됨에 따라 지자체에 해안방제기술 지원을 위하여 해안방제합동훈련을 2012년에 처음으로 도입·시행하였다. 15개 해양경찰서 관할 해안가에서 147개 기관·단체·업체 1,156명과 선박 5척, 유회수기 18대 등을 동원되었으며, 방제지자체 동원, 방제지휘소 및 현장보급소 설치, 해안오염조사 및 평가 등을 실시하여 지자체의 방제대응능력 제고와 해안방제 책임기관인 지방자치단체의 인식을 전환하는 계기가 되었다.



● 방제작업 구획별 방제방법 선정



● 해안방제작업



● 해안방제훈련

03 | 해양오염사고 대비·대응을 위한 국제협력

가. 인접국가간 해양오염방제 협력체계 구축

해양경찰은 우리나라 주변해역에서 발생하는 해양오염사고시 인접국(한·중·일·러) 간 공동 대응체계 구축을 위하여 북서태평양 보전 실천계획(NOWPAP : Northwest Pacific Action Plan)의 실무당국자간 회의에 적극 참가하고 있다.

NOWPAP은 북서태평양 해역의 이용, 개발 및 관리를 목적으로 유엔 환경계획(UNEP)의 권고에 따라 1994년 9월에 북서태평양지역 4개국이 해양환경 보전실천계획 추진에 관한 결의문을 채택하여 출범하게 되었다. 우리나라는 1999년 4월에 열린 4차 NOWPAP 정부간 회의에서 ‘해양오염 대비·대응을 위한 지역협력 개발’ 사업을 채택하고 해양경찰이 이를 추진하고 있다. 한편, 2000년 3월부터 한국해양과학기술원 해양시스템안전연구소에 지역방제활동센터(MERRAC)를 설치하여 현재 까지 운영하고 있다.

[표 4-15]

NOWPAP 지역방제활동센터 현황

구 분	데이터 및 정보네트워크 (DINRAC)	오염모니터링 (POMRAC)	해양환경 긴급 대비·대응 (MERRAC)	특별모니터링 및 연안 환경평가 (CERRAC)
설립국가	중국	러시아	한국	일본
설립장소	북경	블라디보스톡	대전	토야마
운영기관	중국정보센터	태평양지리연구소	한국해양과학기술원	북서태평양지역 환경협력센터

(1) NOWPAP 지역 해양오염방제 실무당국자 회의 참석



● 실무 당국자 회의

2012년 5월 14일 ~ 5월 17일, 2012여수세계박람회를 기념하기 위하여 여수에서 NOWPAP 지역의 해양오염 대비·대응 및 지역협력체계 발전을 위해서 한·중·일·러 4개국 해양오염방제 책임기관들과 전문가들이 한자리에 모인 가운데 해양오염 방제전문가 국제회의를 실시하였다.

이 회의에는 해양경찰, 일본 해상보안청, 중국 해사국, 러시아 운송부 등 각국의 방제실무자들과 국제해사기구, NOWPAP 사무국 등 40여 명의 관계자들이 참가하여 기름 및 HNS 유출사고에 대비한 긴급계획의 원활한 이행방안을 논의하고, NOWPAP 훈련 및 교육 수행에 대한 최근 동향에 대한 발표와 토론을 실시하였다.

(2) NOWPAP 한·중 합동훈련 실시

2012년 5월 18일 여수 EXPO 행사와 병행하여 제4차 NOWPAP 한·중 합동방제훈련을 실시하였다. 이번 훈련은 해양경찰청과 중국 산둥 해사국, NOWPAP 지역방제활동센터(MERRAC)의 해양오염 방제훈련 실무담당자 등 150여명이 참석하여 진행되었으며, 해양오염 방제훈련 뿐만 아니라 인명구조 및 대테러훈련을 병행하여 실시하였다.



● 중국 산둥해사국 방제선 입항 환영식



● 한·중 방제기관 국장단 회의

(3) NOWPAP 합동 통신훈련 개최

NOWPAP 회원국간 지역긴급계획상의 해양오염사고 통보 및 접수·전파, 지원절차에 대한 훈련 및 보완을 위한 통신훈련을 실시하고 있다.

통신훈련은 주최국이 설정한 가상 시나리오에 따라 대형 해양오염 사고에 대한 최초보고, 중간보고, 긴급계획의 발동 및 방제지원·자재 요청 등을 팩스 및 이메일 등 다양한 메시지를 통해 이루어진다.

[표 4-16]

인접국가간 방제훈련 실적

훈련	기간 (주최국)	참가국	훈련내용
통신훈련	'11. 2 (일본)		
	'11. 5 (한국)	4개국	지역긴급계획상의 통신절차 훈련
	'11. 8 (중국)		
도상훈련	'11. 6 (공동)	4개국	시나리오에 따른 공동 방제전략토의
합동 방제훈련	'06. 5 (러시아)	러시아/일본	수색구조 및 화재진압, 해상방제
	'08. 9 (중국)	중국/한국	인명구조, 파공부 봉쇄, 확산방지·회수 ※ 해양경찰청 방제정 2척 참가
	'10. 9 (일본)	일본/러시아	합동 방제 및 인명구조 훈련실시
	'12. 5 (한국)	한국/러시아	인명구조, 대테러훈련 및 방제훈련 ※ 중국(방제정 1척), 12개 기관·단체 449명 참가



● 국제 해양오염 방제비용 보상세미나

나. 국제기구전문가 초청 회의 개최

2012년 12월 17일 부터 2일간 세계 3대 해양오염보상 관련 국제기구인 국제기름오염보상기금(IOPC Fund), 국제선주상호보험협회(IG P&I), 국제유조선주오염 연맹(ITOPF) 등이 참여하는 세미나를 개최하였다. 세미나에는 정부기관, 학계, 방제업체, 해운선사, 로펌, 보험사, 정유회사 등 다양한 분야 227명이 참가하여 국제적인 해양오염의 방제비용 보상체계를 소개하고 국제기준에 따른 ‘합리적 방제’의 실행방안에 대한 논의가 있었다.

아울러 국제기름오염보상기금(IOPC Fund), 국제유조선주오염연맹(ITOPF) 등이 대산방제비축기지를 방문하여 우리나라의 발전된 방제 역량을 확인하였다.

4절

폐기물 해양배출 관리

01 | 폐기물 해양배출 제도

가. 폐기물 해양배출 관련 법률의 변천

우리나라 폐기물 해양배출 제도는 1987년 8월 해양오염방지법 시행규칙의 개정으로 폐기물 배출해역 지정제도가 신설되면서 환경청에서 관련 업무를 수행하기 시작하여, 현재는 폐기물 해양배출관련 국가정책 및 제도개선에 관한 업무는 해양수산부 장관이 담당하고, 집행업무인 폐기물배출해역 지정, 폐기물 해양배출업 등록, 폐기물 위탁처리 신고 및 해양환경개선부담금 부과·징수 업무는 해양경찰서장이 위임받아 담당하고 있다.

2003년 폐기물관리법에서는 하수오니¹⁾ 등 유기성오니의 육상 직매립을 금지했으며, 2005년에는 개별법상 음식물류 폐기물의 육상 직매립 금지와 도시 및 공단지역 폐수처리오니를 이용한 퇴비화 등이 금지되면서 육상에서의 환경규제가 강화되어 폐기물 해양배출이 증가하여 왔다.

그러나 국제적인 폐기물 해양배출 규제에 발맞추어 관련법 개정을 통해 2002년 폐산·폐알카리 → 2006년 건설공사오니·하수준설오니 → 2007년 정수오니 → 2012년 하수오니·가축분뇨 → 2013년 분뇨·분뇨오니 음·폐수의 해양배출이 차례로 금지되었고, 2016년부터는 육상폐기물 해양 투기가 전면 금지될 예정이다.

1) 오니 : 수중의 오탁 물질이 침전해서 생긴 진흙 상태의 물질



또한, 2008년 1월 20일부터는 해양오염방지법이 폐지되고 해양환경 관리법이 제정·시행되었으며, 2008년 8월 22일부터는 모든 해양배출 폐기물에 대하여 국제 처리기준인 함량법으로 성분검사를 실시하여 처리기준에 적합하지 않은 폐기물은 해양배출을 금지했다. 2011년 2월 22일부터는 더욱 강화된 처리기준인 제2 기준이 적용됨에 따라 육상 폐기물의 해양배출은 더욱 엄격해졌다.

나. 폐기물 배출해역 지정현황



● 폐기물 배출해역도

1993년 1월 해양오염방지법 시행규칙이 개정되면서 현재와 같은 배출 해역이 지정되어, 서해 1개소(서해병), 동해 2개소(동해병 및 동해정) 등 3개 해역을 폐기물 배출해역으로 지정되었다.

서해병 해역은 군산 서방 200km에 위치한 해역으로 배출 가능한 폐기물은 분뇨, 가축분뇨, 유기성폐수, 폐수·하수오니, 동식물 잔재물, 수저준설토사, 조개 껍질류 등으로 최대배출 허용량을 연간 2,429천m³으로 제한하고 있다.

동해병 해역은 포항 동방 125km에 위치한 해역으로 서해병 해역의 배출 가능한 폐기물 이외에 광물성폐기물을 배출하고 있으며, 동해정 해역은 울산 남동방 63km에 위치한 해역으로 분뇨, 가축분뇨, 유기성 폐수, 수산가공 잔재물 및 수저준설토사의 배출이 가능하다.

[표 4-17]

배출해역 지정현황

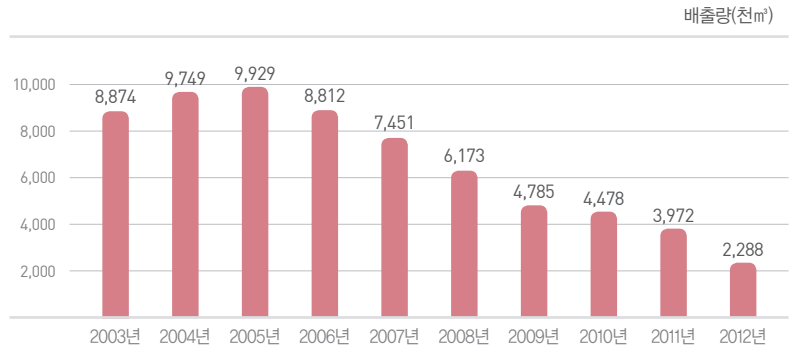
구 분	동해병 해역	동해정 해역	서해병 해역
배출위치	포항 동방 약 125km	울산 남동방 약 63km	군산 서방 약 200km
해역면적	2,609km ²	1,107km ²	3,165km ²
평균수심	200~2,000m	150m	80m

02 | 폐기물 해양배출 현황

1988년 초기 해양배출물질은 대부분 분뇨였으나, 육상에서 처리가 곤란한 폐기물의 해양배출이 허용되면서 1993년에 하수처리오니를 시작으로 1997년에 가축분뇨, 2004년에 음식물류 폐기물처리폐수 등으로 매년 해양 배출량이 급증하여 2005년도 폐기물 해양배출량은 9,929천³로 최고 정점을 기록한 이후, 2006년 3월 정부의 폐기물 해양배출 감축 정책과 2012년 7월 육상폐기물 해양투기 제로화 정책에 따라 육상 폐기물의 해양배출량 감축을 추진하여 온 결과 2012년 배출량은 2,288천³으로 급격히 줄어들었다.

〈그림 4-14〉

10년간 폐기물 해양배출현황



[표 4-18]

폐기물 종류별 해양배출 현황

연도별		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
종류별											
투기 총량		8,874	9,749	9,929	8,812	7,451	6,173	4,785	4,478	3,972	2,288
가축 분뇨		2,006	2,346	2,745	2,607	2,019	1,460	1,171	1,039	795	-
폐수		1,660	1,956	2,275	2,220	2,066	1,840	1,435	1,409	1,431	1,458
(음폐수)		(-)	(699)	(1,498)	(1,656)	(1,710)	(1,484)	(1,203)	(1,100)	(1,070)	(1,192)
하수 오니		1,364	1,547	1,629	1,640	1,609	1,457	1,161	1,093	887	-
폐수 오니		1,674	1,650	1,441	1,352	1,124	1,014	836	866	813	802
분뇨		1,593	1,582	807	364	377	328	128	15	5	-
기타		577	668	1,032	629	256	74	54	56	41	28

이와 더불어 폐기물을 위탁하여 해양에 처리하는 업체 수도 2005년까지 증가하다가, 2006년 해양투기 감축정책 추진에 따라 감소추세로 전환되어 2011년에는 1,011개소, 2012년에는 995개소로 감소했다.

[표 4-19]

(단위 : 개소)

폐기물 위탁처리업체 현황

구 분	계	제조업	음식물처리업	수산물	가축분뇨	분뇨	하수	기타
2003	5,064	1,349	-	370	2,842	16	209	278
2004	5,362	1,292	-	396	3,100	20	239	315
2005	5,419	1,165	133	355	3,259	23	265	219
2006	5,137	1,121	152	341	3,121	24	248	130
2007	4,520	986	132	264	2,821	20	219	78
2008	2,949	706	133	219	1,603	13	230	45
2009	2,892	685	131	220	1,575	14	229	38
2010	2,810	670	133	237	1,493	15	232	30
2011	1,011	569	130	241	-	10	29	32
2012	995	574	116	233	-	8	35	29

03 | 폐기물 해양투기 감축 및 배출해역 환경관리

가. 육상폐기물 해양배출의 정책변화

2005년 3월 해양수산부는 육상폐기물의 해양배출 개선대책으로 ‘육상 폐기물의 해양배출량을 2011년까지 2005년의 절반 수준인 400만^{m³} 이하로 저감’하는 정책목표를 수립했다.

또한, 추가적으로 2012년에는 2016년부터 해양투기를 전면금지하기 위한 육상 폐기물 해양투기 제로화 정책을 수립 추진하고 있다. 이에 따라 폐기물의 육상 처리우선 원칙 (감량 → 재활용 → 소각, 매립 → 해양배출)에 입각 하여 부득이한 경우에만 해양배출을 허용하도록 하는 등 해양으로의 폐기물 배출억제 정책은 점차 강화되고 있다.

해양경찰은 2013년 금지품목인 음식물류 폐기물 처리폐수에 대한 관계 기관 합동점검을 지속적으로 실시하는 한편, 해양배출 폐기물 감축이 부진한 1,500m³ 이상 대량 위탁업체에 대하여는 해양수산부, 환경부 및 지방 시·도 지방자치단체 등과 합동으로 현장의견을 수렴하는 등 관계 기관과의 협조를 통하여 감축정책을 추진해나가고 있다.

나. 폐기물 배출해역 수질개선을 위한 처리기준 강화

해양경찰은 해양환경에 유해한 육상폐기물의 해양배출 금지를 위한 폐기물 배출기준을 강화하여 배출해역의 환경개선에 노력하고 있다.

특히, 2008년 8월에는 이전에 처리기준을 적용하지 않았던 분뇨, 가축 분뇨, 수저준설토사 등을 포함하여 해상에 배출되는 모든 폐기물에 대하여 함량법 처리기준을 적용하기 시작했다.

2011년 2월부터는 폐기물 해양배출 기준인 함량법이 1기준에서 2기준으로 적용됨에 따라 해양배출 폐기물의 오염도 기준은 더욱 강화되었다.

또한, 배출해역의 해양환경오염도가 일정기준 이상이 되는 해역에는 일정기간 해양배출을 금지하는 휴식년제와 2006년 6월에는 폐기물 집중투기 해역의 해양오염을 방지하고 배출해역을 이용하는 배출업자 스스로가 유해성이 높은 폐기물을 투기하는 일이 없도록 책임구역제를 지속적으로 실시하고 있다.

04 | 폐기물 해양배출 적법 관리

가. 폐기물 해양배출 지도·점검

위탁 처리업체 995개 중 피혁·화학·공단폐수 등 배출허용 처리기준을 초과할 우려가 높은 업체는 특별관리 업체로 구분하고, 섬유염색·의약·식음료·음식물류폐기물 처리폐수·제지·수산물·광물성폐기물 등에 대해서는 중점관리 업체로 구분하는 등 관리대상에 맞게 연간 1~2회 주기적인 점검을 실시하고 위반업체에 대해서는 형사처벌 및 신고증명서 취소 등의 불이익 처분을 하고 있다.

폐기물 해양배출업체 및 폐기물 운반선 11척에 대해서는 연 1회 이상의 출입점검을 실시하여 위반사항이 있을 경우에는 형사입건 및 영업정지, 운반선 운항정지 등의 행정처분 조치로 폐기물의 불법배출을 방지하고, 유해성물질 다량 함유 폐기물 등에 대해 중점적으로 지도·점검을 실시함으로써 불법폐기물의 해양배출을 사전에 차단하는 한편, 폐기물의 해양배출을 억제하여 육상처리를 유도하고 있다.

[표 4-20]

(단위 : 건)

폐기물 위탁업체 단속실적

구 분	계	위반내용			조치결과		
		해양배출 처리기준 위반		신고의무 불이행	형사입건	과태료	해양배출 불허
		신규·변경	지도점검				
2008	55	1	41	13	0	13	42(0)
2009	184	0	122	62	5	57	122
2010	55	36	19	0	0	35	20
2011	44	0	11	33	0	38	12(6)
2012	46	43	39	4	2	38	16(13)

※ ()는 형사벌과 행정처분이 병과된 건수

chapter

05

창의적이고 선도적인 해양경찰

제1절 해양경찰 변화관리	248
제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고	263
제3절 창의적인 연구개발 활동	280
제4절 현장중심의 정보통신 기반 확립	295



1절

해양경찰 변화관리

01 | 2012년 변화관리 개요

2012년은 해양경찰이 그 동안 중점적으로 추진해온 제도개선과 지식행정의 결과를 인정받은 한 해로 모든 공공기관 중 지식행정 최우수기관에게 주어지는 제1회 대한민국 지식대상 대통령상을 수상하는 쾌거가 있었다.

특히, 더욱 활발한 변화관리 활동을 추진하기 위해 불합리한 제도 및 행정절차의 지속적인 개선과 소통·참여를 통한 활기찬 조직 문화 조성을 위해 노력하였으며, 대외적으로 2011년부터 준비해온 플랫폼 전략을 본격적으로 추진하고 보다 확실한 정책개발력과 검증력을 확보하기 위한 정책네트워크 구축을 위해서도 많은 노력을 기울인 한 해였다.

02 | 해양경찰 변화관리 활동

가. 국민과 현장 중심의 선진 조직문화 조성

(1) 불합리한 제도 및 행정절차 개선을 통한 업무효율성 향상

① 현장의 목소리를 반영한 업무 개선 활동

해양경찰은 현장 중심의 행정구현을 위해 일선직원들의 참신한 아이디어를 발굴하여 정책에 반영하도록 현장아이디어 제안시스템을 구축하여 운영 중이다.



이는 함정과 파출소에서 근무하는 직원 등이 업무 중 불편한 사항, 국민과의 접점에서 도출된 개선사항을 쉽고 빠르게 제출할 수 있도록 구성되어 있다.

2009년 이후 총 2,395건의 제안이 등록되어 패널심사를 거쳐 총 384건이 실제 행정에 반영되었다.

[표 5-1]

제안처리현황 (2012년)

구분	총 제안건수	제안완료	제안 불채택	검토진행
2012	230건	38건(17%)	186건(81%)	6건(2%)

현장 아이디어제안제도를 통해 제출된 제안 중 시행을 거쳐 구체적 성과가 도출된 제안의 경우 매년 안행부 주관 중앙우수제안 경진대회에 출품하여 매년 꾸준한 성과를 거양하고 있다.

[표 5-2]

제안 및 포상현황

연도	제안 제목	포상
2009	녹색성장을 위한 탄소발자국 시스템 구축	안행부장관 표창 및 포상금
	파 · 출장소를 통한 도서지역 종합행정서비스 제공	
2011	영세 어업인을 위한 녹색 서포터즈 실천운동 전개	
	파 · 출장소 민원서류 발급 시스템 개선	
2012	조난선박 구조를 위한 에어구명총 개발	

또한, 중앙우수제안 경진대회에서 선정된 제안자에 대해 특별승급(3명)을 통해 창의적 업무기여에 대해 보상하였다.



● 탄소발자국 시스템
(‘09년 제안사례)



● 녹색 서포터즈운동 업무협약
(‘11년 제안사례)



● 에어구명총 시연장면
(‘12년 제안사례)

② 테마형 제안 공모

정책환경의 변화에 따른 국민과 현장직원의 생생한 목소리를 정책에 반영하기 위해 매년 일정 테마를 정하여 제안공모를 시행하고 있다.

[표 5-3]

제안 공모

구분	아이디어 공모 주제	접수건	채택
국민	2012년 4월 현장 중심 행정구현	44건	8건
직원		37건	11건

2012년에는 ‘국민을 위하여, 현장 속으로’라는 타이틀로 국민 아이디어를 수렴하였다. 바다에서 느꼈던 불편한 점, 개선해야 할 사항을 적극 발굴하고자 언론 보도와 포스터 배부를 시행하였고, 특히 트위터, 페이스북 등 SNS 홍보를 통해 국민들의 아이디어 제출을 유도하였다. 이를 통해 ‘해양경찰 모바일앱 개선’, ‘해수욕장 안전경보제 실시’ 등 19건(국민 제안 8건, 직원제안 11건)을 채택하여 포상하고 정책에 반영하였다.



● 해수욕장 안전경보제 추진(우수상)

(2) 소통과 참여를 통한 신바람 조직문화 조성

① 직원관리 역량 강화를 위한 ‘함·정장 지휘능력 향상 워크숍’

함정장의 리더십 코칭 및 팀워크 향상 방안에 대한 토론 등을 통해 직원 관리 역량을 향상시켜 활기찬 함정문화를 정착시키기 위해 함정장 지휘 능력 향상 워크숍을 실시하였다.



● 함정장 지휘능력향상 워크숍

함정장이 교육의 기회가 일반 직원에 비해 상대적으로 적은 점을 감안하여 정비창에 수리함정으로 입창한 함정장을 대상으로 실시하여 참여도를 높였다.

분기별 1회씩 총 4회에 걸쳐 88명이 워크숍에 참석하였으며, 바다DNA 및 전략적 마인드 함양, 팀워크 향상 및 리더십 교육, 성공적인 팀 운영 전략, 우수리더십 소개 등의 내용으로 프로그램을 진행하였다.

워크숍에 참석한 함정장들은 교육을 통해 직원들과의 소통의 방법을 배웠으며, 현장에서 꼭 적용해보겠다고 하는 등 교육내용에 크게 만족하였다.

② 정책부서와 현장간의 소통강화



● 소통 동영상 화면

해양경찰은 근무부서의 특성상 실시간 소통이 어려운 실정이다. 하지만 이러한 실정에서도 지식관리시스템(KMS)의 활성화를 통해 소통에 많은 힘을 쏟고 있었다.

하지만 익명게시판, 청장과의 대화 등 아래로부터의 의견 제시는 신속하게 전달되고 있지만 지휘부 지침 등 위에서부터 아래로의 신속한 전파에는 어려움이 계속되었다.

이러한 실태를 해소하고 정책부서와 현장간의 소통을 원활하게 하기 위해 청장 등 지휘부의 일하는 모습 등을 동영상으로 제작·배포하여 함정과 파출소 등 일선현장까지 신속하게 전달될 수 있도록 활용하였다.

(3) 국민과 함께하는 친근한 해양경찰像 구현

① 도서지역 봉사활동



● 포스코 건설과 업무협약 체결('12. 9. 4)

해양경찰이 국민과 가까워지기 위한 발걸음을 4년째 이어왔다. 특히, 2012년은 연탄봉사를 했던 여느 해와 달리 포스코건설과 함께 ‘섬마을 문화공연’을 실시하여 지역 주민들과 더욱 가까워지는 계기를 마련하였다.

1차로 6월 15일 인천시 옹진군 장봉도 옹암해수욕장에서 섬마을 문화공연을 실시하였다. 해양경찰청 관현악단과 포스코건설 직원밴드모임인 포스밴드가 참여한 특별무대와 장봉도 주민들의 노래자랑이 펼쳐져 함께 어울리는 공연을 만들었다. 문화공연 뿐만 아니라 마을회관 수리와 해안가 정화활동, 독거노인 방문, 고충상담 등 봉사 활동도 실시하였다.

상반기 문화공연의 성공으로 해양경찰청과 포스코건설은 사회공헌활동의 지속적인 협력을 위해 업무협약을 맺고, 9월 21일과 22일 이틀에 걸쳐 인천시 옹진군 덕적도를 찾아 하반기 문화공연을 진행하였다.

첫 날에는 독거 어르신 가정 방문과 해양경찰청 관현악단과 포스코건설 직원합창단 공연 등의 문화공연을 하였고, 둘째 날에는 몸이 불편한 분들의 가정을 방문하여 목욕봉사, 일손돕기 등 뜻깊은 봉사활동을 실시하였다.

앞으로도 해양경찰은 문화의 혜택을 받기 힘든 도서지역 주민을 위해 다양한 문화공연과 함께 이동민원실 등 봉사활동을 지속적으로 전개해 나갈 방침이다.



● 장봉도 문화공연('12. 6. 15)



● 덕적도 문화공연('12. 9. 21)

- 제1절 해양경찰 변화관리
- 제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고
- 제3절 창의적인 연구개발 활동
- 제4절 현장중심의 정보통신 기반 확립



● 대회 포스터

② 트라이애슬론대회

어떤 악조건에서도 우리의 바다를 수호하는 해양경찰의 강인함과 해양 종합집행기관으로서의 위상을 적극 알리고, 국민과 함께하는 스포츠 축제를 마련하기 위해 지난 10월 28일 해양경찰청장배 전국트라이애슬론 선수권대회를 인천 송도 센트럴공원 일대에서 개최하였다.

트라이애슬론은 수영, 사이클, 마라톤을 차례로 진행하며 도전정신과 인간한계를 극복해가는 대표적인 스포츠로 유럽 등 선진국에서 인기가 높고, 우리나라에서도 그 동호인 인구가 날로 확대되고 있는 스포츠이다. 이러한 인기에 힘입어 2000년 시드니 올림픽부터 정식종목으로 채택 운영되고 있다.



● 출발 전경



● 선수 대표(배우 송일국)

이번 제1회 대회는 올림픽코스를 기준으로 수영 1.5km, 사이클 40km, 마라톤 1.5km로 진행되었으며, 엘리트부 · 고등부 · 중등부 · 초등부 선수들과 동호인 포함 700여 명의 참가자가 그간 갈고 닦은 기량을 겨루는 멋진 승부를 펼쳤다.

제1회 대회임에도 불구하고, 수도권과의 접근성 · 경기장 환경 등이 우수하여 단숨에 국내 3위 규모의 대회로 치뤄졌으며, 선수 · 동호인들의 만족도도 높은 것으로 평가되었다. 해양경찰은 앞으로도 대한 트라이애슬론연맹 등 관계기관 등과 협력하여 트라이애슬론 대회를 최고의 해양스포츠대회로 양성할 계획이다.

나. 개방과 공유를 통한 조직경쟁력 제고

(1) 오픈이언 리더들과의 적극적 교류를 통한 발전방안 모색

① 지휘부 아카데미

지휘부아카데미는 독도와 이어도문제, 불법중국어선 단속, 갯가지 대형 해양사고발생 등 해상치안 환경이 점차 복잡·다양화 됨에 따라 이에 신속한 대응과 창의적인 사고를 발휘 할 수 있는 조직 핵심그룹의 역할이 점차 중요하게 요구됨에 따라 2011년 변화관리의 일환으로 시작되었다.

2012년 지휘부아카데미는 아덴만의 영웅 석해균 선장의 생생한 경험담을 비롯하여 ‘해양문화와 21세기 해양주권’, ‘해양관할권 확장과 해양경찰의 역할’ 등의 강의로 해양에 대한 풍부한 소양과 식견을 넓히는 한편, ‘톨스토이에게 묻다, 어떻게 살 것인가?’, ‘전략과 전술’ 등의 강의로 지휘부로서의 창조적 리더십을 제고하기도 하였다.

새로운 지식, 기술에 대한 변화와 혁신을 주도적으로 습득하여 바다 DNA와 전략적 마인드를 함양하는데 큰 역할을 하고 있는 지휘부 아카데미는 2012년까지 총 18회가 개최되었다.

[표 5-4]

아카데미 강의 현황

회차	강의 주제	강사
1회	고전에서 배우는 리더십	박재희 민족 문화 콘텐츠연구원 원장
2회	하모니 리더십	금난새 인천시립예술단 예술 감독
3회	역사에서 배우는 리더십	이덕일 한가람역사문화연구소 소장
4회	가치 있는 삶을 사는 지혜	김형철 연세대 철학과 교수
5회	불굴의 도전정신	엄홍길 엄홍길 휴먼재단 상임 이사
6회	세종, 소통과 혁신의 리더십	박현모 한국학중앙연구원 선임 연구실장
7회	2012년 공공정책 및 사회·경제 전망	김선빈 삼성경제연구소 연구원
8회	사람의 마음을 얻는 법	김상근 연세대 신학과 교수
9회	주역, 인간의 법칙	이창일 한국학중앙연구원 선임 연구원
10회	톨스토이에게 묻다, 어떻게 살 것인가?	석영중 고려대 노어노문 교수
11회	전략과 전술	임용한 역사고전연구소장
12회	거의 모든 것의 역사	이덕환 서강대 화학과 교수

13회	공정 심리학	권석만 서울대 심리학과 교수
14회	해양관할권 확장과 해양경찰의 역할	양희철 한국해양연구원 박사
15회	해양한국의 국가전략	김재철 동원그룹회장
16회	해양문화와 21세기 해양주권	주강현 제주대학교 석좌교수
17회	바다와 함께한 삶 그리고 아덴만 여명 작전	석해균 해군교육사령부
18회	21세기 눈과 귀 인공위성	장영근 항공대학교 교수

② 주요학회 초청 학술세미나 개최

시대 흐름에 부합하는 정책개발력을 확보하고, 공정하고 객관적인 시각에서 추진 중인 정책에 대한 검증력을 강화하기 위해 주요 학회를 초청하여 학술세미나를 개최하였다.

먼저 지난 5월 4일에 국제해양법재판소(ITLOS) 백진현 재판관이 회장으로 있는 국제해양안보분야 전문연구단체인 한국해로연구회와 해양경찰의 발전방향과 불법조업 외국어선과 관련하여 교육훈련함 바다로에서 합상세미나를 개최하였다.

한국해로연구회와는 2010년부터 꾸준히 정기학술회의 등을 개최하여 협력을 지속하고 있었으며, 이번 합상세미나와 더불어 학술연구·정보교류 강화 등을 위한 업무협약을 체결하여 그 관계를 더욱 강화하였다.

뒤이어 5월 11일에는 여수세계박람회 개막을 앞두고 국제정치학자들과 관련 연구자들 1,300여명을 회원으로 두고 있는 한국국제정치학회와 여수항에서 해양환경거버넌스를 주제로 학술회의를 개최하였다.



● 합상세미나



● 학술회의

(2) 플랫폼 전략

현대사회의 행정문제와 정책은 단일부처만의 노력으로 이루어질 수 없는 복합적 문제인 경우가 많다. 이러한 이유로 행정의 효율성과 성과를 높이기 위해 조직 간의 특화된 업무 다양성(requisite variety)을 최대한 보장하면서, 동시에 협력적 조화를 적절하게 유지할 수 있게 하는 융합 행정이 요구되고 있다

〈그림 5-1〉

플랫폼 전략과제 개요



해양경찰은 지난 2011년에 융합행정의 일환으로 ‘OPEN 플랫폼 전략’을 마련하고 2012년부터 본격 추진하였다. 플랫폼 전략은 공동이 요구하는 기반을 제공하고 네트워크 효과를 통해 새로운 사업 생태계를 조성하여 부가가치를 창출하는 경영전략으로 널리 알려져 있다. 애플(Apple)의 어플리케이션 마켓인 앱스토어와 구글(Google)의 모바일 운영체제인 안드로이드가 플랫폼 전략을 통해 성공을 거둔 대표적인 사례들로 그 핵심은 개방과 공유이다.

‘해양경찰 OPEN 플랫폼 전략’은 해양경찰청이 보유하고 있는 선박, 항공기 등의 시설장비와 해양 전문 인력을 다른 기관과 단체에서 이용하도록 개방하는 ‘자원 공동 활용형 융합행정’이다.

해양경찰은 OPEN 플랫폼 전략을 통해 해양자원·해저지질·해양생물조사 같은 해양과학조사와, 위성발사와 같은 국가사업에 경비함정과 파출장소 현장인력을 적극 지원하는 것을 골자로 하는 ‘인프라 개방·공유분야’, 금년도 배치된 3,000톤급 훈련함과 교육시설을 활용하여 다른 기관 및 민간단체를 대상으로 해양안전 및 오염분야 전문 교육을 제공하는 ‘교육 분야’, 유관기관 소통협의체 구성을 통한 정책개발력 강화를 내용으로 하는 ‘정책개발 분야’로 나누어 35개 세부과제를 역점 추진하였다.

03 | 성과주의 조직문화

가. 개요

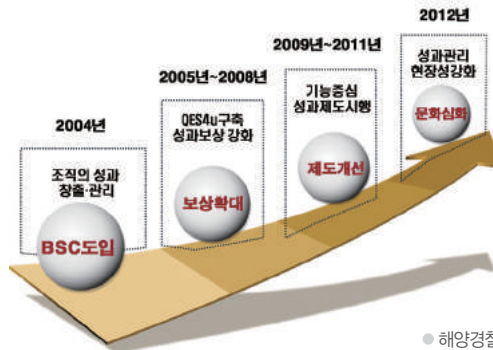
(1) 추진경과 및 성과평가 체계

① 해양경찰 성과관리 시스템 추진경과

2004년은 성과주의 도입 단계로서 핵심업무 중심으로 성과지표 187개를 개발하여, 정부기관 최초로 BSC¹⁾ 기반의 균형 성과관리시스템을 구축하였다.

1) BSC(BalancedScoreCard,균형성과관리) : 성과를 여러 관점에서 균형 있게 평가 하고, 부서·개인의 목표를 기관의 전략에 정렬시켜주는 전략적 성과관리 기법

2005년~2008년에는 BSC 중심의 통합성과포탈(업무관리·재정성과·QES4u) 시스템과 지방해양경찰청·학교·정비창에 성과관리시스템을 구축함으로써 모든 해양경찰 기관에 BSC가 구축되었다. 2009년~2011년에는 성과지침 개선과 성과지표의 고도화를 추진하였으며 기능 중심 성과평가제도 도입으로 관련 부서별 끝장토론을 실시함으로써 BSC 지표수용도 개선뿐만 아니라 동일 기능간 경쟁을 통하여 하위고착화 문제를 근원적으로 해소하였으며 기능 중심 성과평가제도 안정화를 통해 성과중심 문화 정착과 조직원의 성과수용도 제고를 이루어냈다. 2012년에는 다양한 의견수렴과 전문가 진단·분석을 통해 성과관리 선진화 모델(3개 테마, 12개 이슈 발굴)을 개발하여 성과관리 현장성 강화의 계기를 마련하였다.



● 해양경찰 성과관리 시스템 추진경과

② 해양경찰 전략체계도

해양경찰은 해양주권 수호라는 대전제 아래 5개 관점의 전략목표를 추진해 나가면서 신뢰성과 전문성 및 진취성을 겸비한 ‘세계 일류 해양 한국의 든든한 동반자’로서의 비전을 제시하고 ‘안전하고 깨끗한 희망의 바다’ 만들기예 전 직원이 온힘을 기울이고 있다.

해양경찰청, 해양경찰학교 및 정비창은 전략체계 각 관점별 지표를 설정하고, 지방해양경찰청 등 소속관서는 임무 중심의 지표체계를 갖추어 역할에 맞는 성과를 추진하고 있다.

- 제1절 해양경찰 변화관리
- 제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고
- 제3절 창의적인 연구개발 활동
- 제4절 현장중심의 정보통신 기반 확립



● 해양경찰 전략체계도

[표 5-5]

해양경찰 성과평가 지표 현황

구분	계	이해관계자	임무수행	업무혁신	학습과 성장	자원
계	90	12	35	17	10	16
청 지표	53	6	26	10	4	7
학교 지표	17	4	5	1	4	3
정비창 지표	20	2	4	6	2	6

※ 기능(임무)중심 지표 : 지방청 23개, 경찰서 21개, 함정 12개, 파출소 9개

해양경찰 성과평가는 이러한 전략지표를 통하여 목표값 달성여부를 평가하는 BSC 기반의 기관·부서 평가와 개인기여도 평가로 이루어진다. 성과평가의 절차는 1단계 기관평가, 2단계 부서평가, 3단계 개인평가의 절차를 거쳐 개인별 점수가 확정되며, 이렇게 산출된 개인 성과점수는 근무성적 평정과 성과급 등에 연계하여 반영되고 있다.

<그림 5-2>

성과평가 절차(체계)



한편, 비계량적 업무성과에 대해 다수의 평가인단이 온라인상에서 실시간 평가하여 점수화할 수 있는 정성적 평가시스템(QES4u)²⁾ 개발을 통해 전 직원에게 평가 기회가 공정하게 부여될 수 있도록 함으로써 성과평가의 여러 문제점을 해결하고 공정하고 객관적인 평가가 이루어 지도록 하였다.

(2) 성과관리 개선 및 고도화

① 공정하고 합리적인 성과지표 확정

성과관리시스템이 성공적으로 운영되기 위해서는 합리적인 방법을 통하여 성과지표가 확정되고 공정하게 성과목표 설정과 방법이 이루어 져야 한다. 이에 해양경찰청은 성과지표 확정 절차를 6단계의 과정을 거쳐 지표를 개발·수정·보완하도록 시스템화하였다. 먼저, 전 직원이 내부 토론방에 참여하여 의견을 제시할 수 있도록 하였으며, 성과지표 확정 전에는 내부만족도를 조사하여 직원들이 만족하지 않는 지표는 직원 70% 이상이 만족할 때까지 ‘끝장 토론’을 실시하여 이견을 최소화한 성과지표와 목표 값을 확정하여 추진하였다.

② 성과관리 교육 다양화

수요자 중심의 맞춤형 교육프로그램 개발을 통하여 성과관리 전문가(퍼실리테이터)를 지속적으로 육성하는 등 성과관리 담당자의 역할을 체계적으로 정립해나갔다. 전문화 교육과정은 성과관리 교재와 이러닝(e-learning) 및 도서교육을 병행한 혼합교육 과정으로 이루어졌고, 교육대상자에 대한 교육 전·후를 진단하고 활용 여부 등을 관리할 수 있도록 운영하였다.

2) QES(Qualitative Evaluation System) : 공공기관의 업무특성상 계량화하기 힘든 어려운 정성적 요소들이 많은 것, 지표 목표값의 도전성, 난이도 평가, 성과 달성을 위한 과정평가, 목표 하향화 경향과 개인성과에 대한 평가문제를 보완하기 위해 해양경찰이 독자적으로 개발한 특별한 시스템이다.

또한 전국 파·출장소와 함정에서 근무하는 직원들이 온라인상에서 상시 교육을 할 수 있도록 '성과관리 사이버 동영상' 교육과정을 개발하여 해양경찰의 성과관리에 대한 공감대를 형성하여 이해도를 높였다.



③ 성과관리 선진화 노력

성과평가 및 관리 체계의 문제점을 개선하기 위하여 익명게시판, 워크숍, 순회교육을 통한 현장 의견청취하고, 민간기업 및 성과관리 선도부처 운영실태 파악·분석하였다. 특히 POSCO, 특허청, KOTRA 등 6개 기관 방문하여 혁신 컨퍼런스 2회 참가하는 등 성과체계의 선진화를 위한 사전조사에 심혈을 기울였다.

성과관리 선진화 방안 연구를 성과관리 전문기관과 협조하여 수행하고, 주요 이슈에 대한 전 직원 대상 설문조사 실시하여 성과관리 선진화 방안을 수립·시행하였다.

〈그림 5-3〉

성과관리 선진화 방안 주요 내용

성과관리 기능 강화	성과평가 고도화 추진	성과제도 지지기반 조성
<ul style="list-style-type: none"> 성과관리시스템 개선 성과평가 주기조정 성과인력 전문성 확보 	<ul style="list-style-type: none"> 성과평가 항목 개선 성과지표 하향평준화 방지 온라인 평가방법 개선 	<ul style="list-style-type: none"> 복무위반 감점제도 개선 단속 BSC지표 개선 분청 실무자급 인센티브

나. 추진성과

해양경찰 BSC 성과관리 활동을 통하여 2011년 대비 2012년에는 해양주권 확보지수가 1.2% 증가하였고, 해양사고 대응시간은 1분 단축되었으며, 국가 방재능력 확보율은 11.4%가 증가하는 등 성과관리시스템의 효과가 가시적으로 나타났다. 이는 부서 스스로가 새로운 업무를 개발하고 프로세스를 개선하려는 노력의 결과라 할 수 있겠다.

[표 5-6]

해양경찰 주요지표 성과

연번	지표명	2011	2012
1	해양주권 확보지수	97(%)	98.2(%)
2	해양사고 대응시간	12.0(분)	11.0(분)
3	해수욕장 이용객 1백만명당 사망·실종자	0.05(명)	0.04(명)
4	주요교통항로 해양사고 발생율	0.72(‰)	0.68(‰)
5	민생침해 형사범 검거실적	3,023(명)	2,985(명)
6	경비함정 노후도 개선율	14(%)	13(%)
7	국가방재능력 확보율	92.6(%)	104%
8	해양오염사고 방제 조치율	78.4%	76.7(%)



● 정부업무평가 최우수기관 달성

2006년부터 매년 정부 주요정책에 대한 성과제고를 유도하기 위하여 실시한 정부업무 평가에서 40여개 중앙행정기관 중 해양경찰청이 우수기관에 선정되어 공공부분 선도부처로 인정받는 영예를 안게 되었다.

또한, 2012년도 정책관리역량 부문 ‘최우수’ 기관에 선정되었을 뿐만 아니라, 민원만족도 부문에서도 1위, 핵심과제 부문에서도 ‘우수’ 평가를 받는 등 전 분야에 걸쳐 우수한 평가를 받았다.

2절

민원서비스 및 정책 이해도 제고

01 | 국민과 함께하는 민원행정 서비스

가. 원스톱 서비스 제도

해양경찰관서에 설치된 민원봉사실을 통하여 방문 민원 안내와 상담, 민원 접수사항과 결과를 휴대폰 알림메시지로 전송하는 등 24시간 민원접수체제를 유지하여 민원인이 불필요한 사유로 인해 다시 방문하지 않도록 원스톱 서비스 제도를 실현해나가고 있다.

해양경찰은 2012년 한 해 동안 해양경찰청 및 소속기관 민원 봉사실을 통해 총 73,633건의 각종 민원사항을 접수·처리하였다.

[표 5-7]

민원접수·처리 건수

(단위 : 건)

구분	계	고소·고발	진정·탄원	건의·질의	인·허가	제 증명	기 타
2008	51,319	621	211	45	15,793	34,640	9
2009	57,380	599	266	102	6,585	49,804	24
2010	65,204	590	246	51	6,926	57,372	19
2011	69,426	588	275	93	9,452	58,997	21
2012	73,633	554	261	649	8,844	63,325	-

나. 고객만족 향상을 위한 대민 봉사활동

(1) 찾아가는 서비스, 대국민 봉사행정

서비스 혜택을 받기 어려운 원거리 소재 어촌계, 낙도 주민 또는 사회 소외계층 등을 직접 찾아가는 이동봉사실을 운영하여 고충



상담과 민원업무를 현장에서 직접 접수·처리하고 있다. 또한, 소속기관마다 지역실정에 맞는 사회봉사활동을 병행함으로써 이웃에게 더욱 친근하고 신뢰받는 해양경찰 이미지 구현과 국민감동 행정서비스를 제공하고 있다.

현재 소속기관별로 유관기관과 연계하여 무료진료 지원 및 이·미용 봉사, 선박 안전검사 등을 실시함으로써 지역 주민들에게 좋은 반응을 얻고 있다.



● 이동봉사실 운영



● 무료진료 지원



● 이·미용 봉사



● 무료 컴퓨터 점검



● 바닷가 대청소 운동



● 수중 폐기물 정화

(단위 : 회/명)

[표 5-8]

대민봉사활동 내역 (2012년)

구분	계	이동민원상담	진료지원	1일 명예교사제	농어촌 일손돕기
횟수(인원)	466(89,269)	24(902)	66(598)	334(87,212)	42(557)

(2) 경비함정 공개행사

국민에게 바다의 중요성, 해양경찰의 역할 및 활동상을 홍보하고 함정 체험의 기회를 제공하기 위하여 연중 경비함정 공개행사를 실시하고 있다. 이 행사에는 주로 교육기관이나 민간단체가 참여하고 있으며 5월 가정의 달에는 어린이날을 맞아 가족 단위의 사람들이 많이 방문하고 있다.

이에 따라 해양경찰은 구명동의 착용, 고속단정 시승 등 국민들이 직접 참여하는 쌍방향 프로그램을 마련하여 함정을 찾는 모든 사람들이 해양 경찰 업무를 잘 이해하고 즐거운 추억을 가지고 돌아갈 수 있도록 최선을 다하고 있다.

[표 5-9]

(단위 : 회/명)

경찰서 및 함정 견학내역 현황

내 용		2008	2009	2010	2011	2012
경찰서 및 함정 견학	횟수	360	301	222	273	256
	인원	32,402	20,665	34,690	45,882	142,548



● 어린이 날 기념 함정공개 행사



● 어린이 날 기념 함정공개 행사

다. 민원행정서비스 우수기관 선정

해양경찰청은 국무총리실에서 주관한 2012년도 정부업무평가의 민원 만족도 평가에서 40개 중앙행정기관 중 민원행정서비스 부문 1위를 차지 하였다.

민원만족도 평가는 민간 전문조사기관에서 민원인 대상 설문조사를 통하여 40개 중앙행정기관에 대한 민원서비스 수준을 평가하는 것으로 정부에 대한 신뢰와 지지를 얻기 위한 것이다.

해양경찰청은 지난 2006년부터 7년 연속 민원만족도 우수기관에 선정 되는 영예를 안아 명실공히 국민이 신뢰하는 기관으로 도약하고 있다.

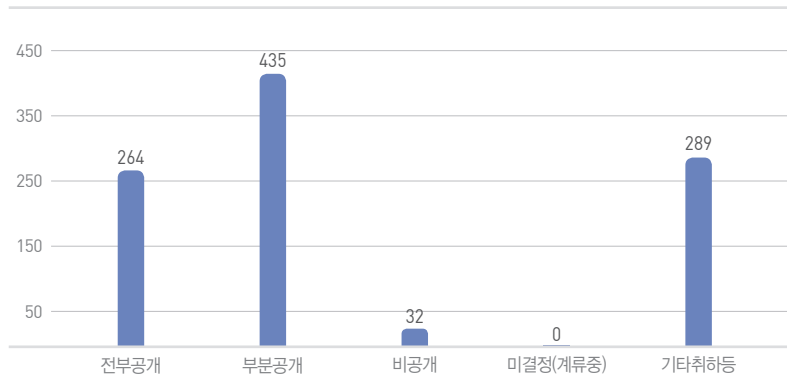
라. 행정정보 공개 확대

2012년 해양경찰청에 접수되어 처리한 정보공개 청구건수는 1,020건으로 지난해보다 236건이 증가하였다.

이는 해양경찰 업무에 대한 국민의 관심이 높아지면서 정보공개요청은 매년 증가하고 있는 추세이고, 해양경찰청은 투명한 행정 업무처리와 국민의 알권리 보장을 위해 정보공개 청구에 대한 신속한 처리 및 적극적인 정보공개를 실시하고 있다.

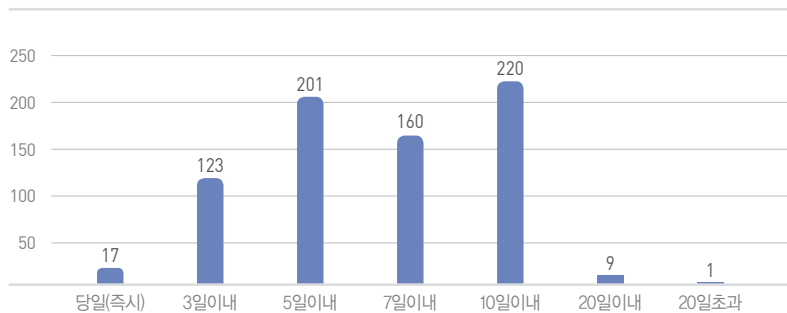
〈그림 5-4〉

정보공개 처리현황 (2012년)



〈그림 5-5〉

공개여부 결정기간별 현황 (2012년)



02 | 바다안전을 위한 정책홍보 강화

(1) 매체별 특성에 맞는 기획홍보 활동

국민들이 바다의 소중함을 알고 바다를 안전하게 즐길 수 있도록 바다의 치안과 안전을 책임지는 해양경찰의 정책 및 활동상 등을 알리기 위한 홍보활동을 강화하였다.

특히, 치안기관으로서의 경직된 이미지를 벗고 국민들에게 따뜻한 감동을 주는 해양경찰의 이미지를 보여주기 위해 TV방송 등을 통하여 다양한 정책에 대한 기획 홍보를 추진하였다.

5월 가정의 달에는 인기 프로스포츠 경기와 연계한 스포츠마케팅 기법을 활용하여 해양경찰 활동상을 홍보하고, 지역별 특성에 맞는 이벤트 및 내부직원출연으로 TV예능프로 『1대 100』, 『퀴즈 대한민국』 등을 활용한 기획홍보를 추진하여 친근한 해양경찰이미지를 홍보하기도 하였다.



● 스포츠 마케팅



● KBS 1:100



● KBS 출발드림팀

또한, 해양안전 관련 정책활동을 기획홍보하기 위하여 TV 시사·예능프로, 조선일보 협력사업 및 출발드림팀, YTN 인터뷰 등을 추진하기도 하였으며, 해양안전 공익캠페인을 제작하여 7월부터 8월까지 KBS와 YTN의 프라임타임 등에 방영하기도 하였다.



● 해양안전 공익광고



● 브랜드 영상



(2) 대국민 밀착형 생활 현장 홍보활동

해양경찰은 하계 휴가철에 집중적으로 ‘해양긴급신고 122’를 홍보하기 위해 타 기관과의 협력을 통해 많은 사람들이 이용하는 지하철, 버스·기차 승강장, 고속도로 전광판 등의 광고판, 주류인쇄 등을 활용하기도 하였으며, 여수 엑스포 기간 중 ‘해양경찰청 방문의 날’ 행사를 빅오 무대에서 개최하기도 하였다.



● 승선체험행사



● 관현악단 음악회



● 관현악단 음악회



● 지하철 내 영상매체



● 철도 LED 전광판



● 주류인쇄

또한, TV시사·예능프로, 인기영화 등을 활용하여 해양경찰 정책상을 직·간접 노출(PPL)시켜 자연스럽게 정책정보를 전달하는 입소문형 홍보를 추진하기도 하였다.



● (영화) 내아내의 모든것



● KBS 퀴즈사총사



● MBC 섹션TV

(3) 온라인 매체를 활용한 홍보 활동

온라인 중심으로 급변하는 미디어환경 및 사회트렌드에 발맞춘 인터넷 포털과 소셜미디어 활용으로 해양경찰 브랜드 가치와 대국민 인지도 제고에 노력하였으며, 인터넷 공간 속에서 국민과 원활한 커뮤니케이션을 통해 올바른 여론을 형성하고 소셜미디어 등을 활용한 입체적 홍보를 추진하였다.



● 페이스북(www.facebook.com/kgcpr)



● 트위터(twitter.com/kgcpr122)



● 블로그(blog.daum.net/kgcpr)



● 대학생 온라인 소통협의회

(4) 해양경찰의 날 59주년 행사

해양경찰의 날 기념행사는 지난 1953년 12월 23일 창설 이래 제57회 까지 개최해 왔으나, 그동안 추운날씨와 연말 각종 현안으로 많은 제약이 있어 직원들의 다양한 의견을 수렴, 제58회 행사부터 해양주권을 더욱 굳건히 수호하겠다는 해양경찰의 의지를 표명하기 위하여 배타적 경제 수역(EEZ) 발효일인 9월 10일로 변경하여 시행하고 있다.

제59주년 행사에는 대통령 내외분 비롯한 정부인사, 외교사절, 일반국민 등 약 2,000여 명이 참석한 가운데 그간 행사와 다르게 부산해양경찰서에서 개최되었다. 대통령은 치사에서 세계 5대 해양강국을 향한 지속적인 국가적 노력을 강조하는 한편, 해양경찰이 더 큰 사명감과 긍지로 우리 바다를 지키는 데 최선을 다해 줄 것을 주문했다.

기념식에 이어 식후 행사로 제주남방 우리 배타적 경제 수역을 지킬 3천 톤급 대형함정인 3012함을 ‘주작함’으로 명명하고 안전항해를 기원하는 취역식을 거행했다.

더불어 다채로운 부대행사로 전 직원이 참여하는 전국 릴레이 사랑의 헌혈을 실시하였으며, 함정·항공기 공개행사 및 대한민국 해양사진대전 수상작 전시회 등 다양한 행사를 추진하여 국민 곁에 다가서는 해양경찰의 모습을 보여주었다.



● 해양경찰의 날 기념식



● 3012함 취역식

(5) 해양경찰 홍보관 운영

2009년 12월 22일에 개관한 ‘해양경찰 홍보관’은 본관 1층(353.28㎡, 106.87평)에 복층 구조로 마련되어, 1층에는 해양경찰 복제와 경비함정 및 항공기 모형, 122관, 미래관등을 전시하고 있으며, 2층에는 수상레저 체험관을 만들어 2012년 한해 내국인 2,593명, 외국인 136명 등 총 2,729명이 관람하였다.

해양경찰 홍보관은 내부적으로는 조직의 정체성 확립과 자긍심을 높이고 국민에게는 ‘깨끗한 바다, 안전한 바다, 희망의 바다’의 중요성을 인식 시키는데 크게 기여하고 있다.



● 홍보관



● 중양홀



● 해양경찰 복제



● 122관 및 미래관



● 장비 및 장구류



● 수상레저 체험관

참 고 | 해양경찰 홍보관 이용 안내

- ※ 위치 : 인천광역시 연수구 해돋이로 130, 해양경찰청 본관 1층
- ※ 예약 : 해양경찰청 민원실 (☎ 032-835-3416)

03 | 청렴한 조직문화 조성 엄정한 공직기강 확립

가. 청렴의식 제고를 위한 「클린콜 센터」 운영

해양경찰은 청렴한 공직문화 조성의 일환으로 민원담당 공무원의 청렴도를 향상하기 위해 전국 해양경찰서를 방문하는 민원인을 상대로 경찰서 방문 후 48시간 이내에 담당 직원의 친절도, 청렴도 등 민원 관련 불편사항 전반을 모니터링하는 클린콜센터(Clean Call Center)를 운영하고 있다.

클린콜 업무는 해양경찰의 업무 중 부패 유발 가능성이 있다고 평가되는 인·허가 및 단속관련 업무를 수행하는 유도선·수상레저사업자 관리, 선박·해양시설 검사, 폐기물·해양물질 해양배출 관리, 불법어업 지도 점검 등 4가지 분야 민원인을 선정하여 클린콜 조사 결과를 D/B화 하고, 매월 분석·관리하여 자체 공직기강 확립에 유용한 자료로 활용하고 있다. 또한, 직무와 관련하여 금품 및 향응을 수수·요구·약속하는 등 비위 행위를 발견하였을 때에는 규정된 절차에 따라 비위행위자를 엄중하게 처벌하고, 문제 분석을 통해 제도개선 사항을 발굴·시행함으로써 기관 청렴도 향상에 기여하고 있다.

[표 5-10]

클린콜 분야별 운영 실적

(단위 : 명, %)

연도	구분	계	유·도선 수상레저	선박해양 시설검사	폐기물 등 배출관리	불법어업 지도점검
2011	응답자수	4,426	556	2,052	538	1,280
	만족건수	4,406	555	2,052	538	1,261
	만족률(%)	99.5	99.8	100	100	98.5
2012	응답자수	4,421	529	2,060	229	1,603
	만족건수	4,409	529	2,060	229	1,591
	만족률(%)	99.7	100	100	100	99.2

나. 반부패 시스템 구축을 통한 청렴 문화 확산

해양경찰은 조직내 청탁 관행이 공직자의 청렴하고 공정한 업무수행을 저해하는 구조적 부패요인으로 판단하여 2012년 7월부터 부패 사전 예방장치로서 감찰업무 종합관리시스템과 연계한 ‘청탁등록시스템’을 운영하고 있다.

청탁등록시스템은 등록 대상범위를 구체적으로 규정하여 청탁자와 청탁을 받은 공직자 모두에게 사전에 심리적 부담을 주는 예방적 효과가 있으며, 공직자가 청탁내용을 등록한 경우에는 청탁거부로 간주하여 면책하는 등 선의의 공직자를 보호하는 효과까지 기대할 수 있다.

또한, 공직사회에서 반드시 근절되어야 할 부정·부패 제보를 활성화하고 내부 신고자 노출에 대한 부담감이 없도록 민간이 관리·운영하는 익명 보장형 내부비리 신고시스템(Help-Line)을 도입하여 청렴한 조직문화 구성에 기여하고 있다.

〈그림 5-6〉

내부비리 신고시스템 절차



부패를 미연에 방지하기 위한 시스템을 적극 활용함과 동시에 청렴 동아리 2기를 구성하여 대내적으로 부패 예방 활동과 민원 클린 업서(2,100명)를 발송하고, 해양경찰학교 각종 교육과정에 부패방지교육을 의무 반영(2시간)하는 등 체계적인 교육을 실시하였다.

그 결과, 2012년 국민권익위원회 주관 반부패 경쟁력 평가에서 우수 기관으로 선정되었고, 국무총리실 주관 공직기강 확립 평가부문에서 상위기관으로 선정되는 등 대외적으로 청렴한 조직 이미지를 제고하였다.

다. 자체 사정활동 강화로 엄정한 공직기강 확립

정부의 강력한 사정의지에 따라 공직기강 확립을 위한 공직복무 관리 계획(2012년 2월) 및 반부패 청렴정책 추진계획(2012년 3월)을 시달하여 엄정한 복무기강 확립을 위한 특별점검반을 구성하고, 대통령 해외순방, 연말연시, 휴가철 및 대선·총선 시기 등 사회분위기에 편승해 기강해이 가능성이 높은 취약시기를 선정하여 선택과 집중에 의한 선제적 사정 활동을 강화하는 등 엄정한 공직기강 확립을 위해 감찰역량을 집중 하였다.

2012년도 징계처분을 받은 직원은 총 103명으로 전년 대비 7명(6.4%)이 감소하였고, 주요 비리유형으로는 규율위반, 금품수수가 전체의 79.6%를 차지하였으며 그 중 금품수수는 8.1%가 증가한 것으로 나타났다.

특히, 징계처분자 중 경위 이상은 45명으로 전년 대비 20명(30.8%)이 감소하였으나 경사 이하는 58명으로 13명(28.8%)이 증가하였는데, 이는 부정·비리 취약분야의 구조적이고 반복적인 비리를 점검하여 일벌 백계 차원의 무관용 처벌에 따른 것으로 분석됐다.

[표 5-11]

유형별 징계 현황

(단위 : 명, %)

구분 연도	계	규율위반	금품수수	직무태만	위신실추
2011	110	52	37	11	10
2012	103	42	40	5	16
증감률(%)	-6.4	-19.2	8.1	-54.5	60

[표 5-12]

계급별 징계 현황

(단위 : 명, %)

구분 연도	계	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경	일반직 등
2011	110	3	7	11	44	22	10	9	4
2012	103	-	4	7	34	27	10	9	12
증감률(%)	-6.4	-	-42.9	-36.4	-22.8	22.7	-	-	300

이와 같이 해양경찰청은 국민의 기대수준 변화에 둔감한 일부 직원들의 금품수수, 공금횡령·유용, 음주운전 등 위반사례를 지속적으로 차단하기 위해 징계양정기준을 강화하여 적발된 비리행위에 대하여는 제식구 감싸기식의 온정주의를 타파하고 엄중 처벌하는 한편, 지휘관이 솔선수범하여 공직윤리 교육을 이수하고 직원들의 청렴교육을 강화하여 직무수범 공무원 671명을 발굴 포상·장려하는 등 사기진작과 함께 활기찬 공직분위기가 조성되도록 노력을 한층 더 강화하고 있다.

라. 감사환경 변화에 따른 감사역량의 전문화와 일상감사의 강화

2010년 7월 1일부터 「공공감사에 관한 법률」 시행으로 자체감사활동에 의한 심사가 강화됨에 따라 사전자료수집 및 예비감사를 통해 현장 의견을 충분히 반영하여 감사를 실시하였고, 정권 교체기 대내외적 여건 변화에 능동적으로 대처하고 감사행정의 투명성과 전문성을 기하기 위해 감사담당관을 외부전문가로 채용한 일반계약직 공무원으로 임용 지속 운영하였다.

내부적으로는 열심히 일한 사람이 집중 감사대상이 되고 지적위주의 감사라는 일부 여론을 감사운영 방향에 적극 반영하여 기존의 ‘한 일에 대한 점검’ 위주의 감사행태를 변경하여 ‘사전예방 및 업무 개선사항 발굴’ 위주로 감사활동을 전개하였고, 감사 사각지대가 발생하지 않도록 선택과 집중에 의한 기획·특별감사 활동을 강화하고 있다.

그 결과 일하는 분위기 조성을 위하여 열심히 일하는 과정에서 발생하는 사소한 과오에 대해서는 현지시정 및 교육 실시로 현장 근무자의 사기를 고취시키고, 초과근무수당 부당수령 및 이전운송비 부당청구 사례 등 감사반복 지적사항 및 고의적 비위자에 대하여는 신분상 불이익 처분과 재무상 환수조치를 병행하는 등 깨끗한 조직문화를 조성해 나가고 있다.

04 | 세계화 시대에 맞는 정책의 법제화

Focus + 01

Korea Coast Guard
2013 White Paper

▣ 해양주권수호를 위한 해양경비법 제정

급변하는 해양정세에 능동적으로 대응하기 위해 해양경찰의 기능을 강화하여야 할 필요성이 지속 제기되고, 해양경찰의 임무와 역할도 점차 확대되어 왔다. 그러나 해양경찰권 발동에 관한 독립된 근거법이 없어 해양경찰권 발동과 임무수행에 많은 한계가 존재하여 왔다.

이에 해양경찰의 기본적 활동에 속하는 해양경비에 관한 법적 기초를 부여하는 기본법이 필요하며 시급성을 요한다는 주장이 제기되었고, 2년여간의 구체적인 입법화 작업의 결실로 「해양경비법」이 탄생되었다.

2009년 하반기부터 시작된 법 제정 작업은 2010년 2월 공청회를 통해 관련 전문가 및 유관기관 관계자들의 충분한 의견수렴을 거쳐, 2010년 11월 「해양경비법」안이 국회에 제출되었다. 이후 국회의원들을 대상으로 제정 취지 및 필요성에 대해 적극적으로 방문 설명하는 등 총력을 기울인 결과, 2011년 12월 29일 국회 본회의를 통과하였고, 2012년 8월 23일 법률이 시행되었다.

「해양경비법」의 시행으로 육상을 전제로 제정되어 해상의 특성을 제대로 반영하지 못한 「경찰관직무집행법」의 한계를 극복하고, 해상검문검색, 추적·나포 등 그 동안 미흡한 법적 근거에 의해 수행되어 온 해양경비 업무에 대한 명확한 법적 근거를 제시하게 되었다.

또한, 타 부처 소관법률에 산재되어 있는 해양경비 활동의 근거규정을 체계적으로 통합하는 기본법적 성격의 작용법으로 활용되어, 해양경비 업무수행에 대한 권한과 책임을 명확히함과 동시에 조직구성원의 자긍심 및 정체성 제고에 크게 이바지 하고 있다.



● 공청회



● 해양경비 활동



● 해양수색구조 활동

▣ 해양경비법 주요내용

• 제1장 : 총칙

- 제정 목적, 용어 정의, 국가의 임무, 집행 및 적용 범위, 다른 법률과의 관계 및 우리나라 배타적경제수역 선포일인 9월 10일을 '해양경찰의 날'로 정하는 등 6개 조문으로 구성되어 있다.

• 제2장 : 해양경비 활동

- 해양경비에 관한 기본계획 수립, 해양경비 활동의 범위, 권한남용의 금지, 경비세력의 해외파견, 유관기관간의 협의체의 설치 운영, 수역별 중점 경비 사항, 해상검문검색 및 추적·나포의 요건 및 행사방법, 해양에서 집단행동 등을 예방하고 해양경찰관에게 위험선박에 대한 선박 강제피항 조치권을 부여하는 해상항행 보호조치 등 11개 조문으로 구성되어 있다.

• 제3장 : 무기 및 장비 등의 사용

- 「경찰관직무집행법」을 근거로 하여 해상에서 공격을 받을시 공용화기를 사용 가능하도록 하고, 또한 장비와 장구의 사용 근거도 명시하여 무기 등 사용의 법적 근거를 마련하고자 2개 조문으로 구성되어 있다.

• 제4장 : 보칙

- 본칙에 규정된 사항의 실현가능성을 제고하고 이를 보완하기 위하여 타 기관에 해양경비와 관련된 정보 등 자료 요청을 할 수 있도록 하고, 경비 수역내 점·사용허가, 항만공사, 어항개발 및 어업면허시 해양경찰서장에게 그 사항의 통보를 의무화 하는 등 업무집행을 원활하게하기 위한 유관기관과의 협력 또는 협조사항을 규정하는 2개 조문으로 구성되어 있다.

• 제5장 : 벌칙

- 해상항행 보호조치를 위반한 자를 처벌하고, 해상검문검색을 거부, 방해 및 기피한 자에게 과태료를 부과하여 본 법의 실효성을 확보하는 내용으로 구성되어 있다.

가. 국민부담 경감 및 생활불편 해소를 위한 행정규제 정비

해양경찰청은 신설 규제 법령에 대해 합리적 역제를 위한 자체규제 심사를 실시 하였으며, 국민생활에 불편을 초래하는 기존 규제를 일제 점검, 2009년부터 2012년까지 총 43건을 현실에 맞게 완화하거나 합리화 하는 등, 국민부담 및 불편 초래 규제를 적극 발굴 정비하였다.

[표 5-13]

분야별 규제개혁 과제 발굴 및 추진현황

연도별	분야	건수	수상레저 안전법	수난 구호법	해양환경 관리법	유류오염 손해배상 보장법	행정 규칙
2008		7	5	2	-	-	-
2009		6	4	2	-	-	-
2010		17	10	2	5	-	-
2011		12	5	-	2	1	4
2012		8	4	2	2	-	-

주요 규제개혁 추진 사례

- 수상레저사업을 하기 위해서는 관할 시·군·구청에서 필수적으로 공유수면 점·사용 허가를 받아야 하지만, 도심지 등 내륙에서 대여만 하려는 수상레저 사업의 경우 공유 수면 점·사용 허가를 받을 수 없어 사업등록 자체가 불가능 하였음
→ 내륙에서의 수상레저기구 대여·교육 사업에 대한 등록기준 완화
- 수면비행선박(위그선)의 국내개발이 불가하여 수상레저기구에 제외됨
→ 수면비행선박을 수상레저기구의 범주에 포함시켜 수상레저사업장에서도 이용가능 하도록 함
- 해양레저객 증가, 선박의 대형화 등으로 해양사고는 해마다 발생하고 있음에도 이러한 사고 대응부서인 종합상황실 설치 법적 근거가 없음
→ 수난구호법 시행규칙에 종합상황실 설치 및 운영에 대한 근거 마련
- 폐기물, 해양배출업 등록 민원의 법정처리기한을 20일로 규정하여 선박, 저장시설, 차량 등 고액의 물적 요건을 갖추고 등록 신청함으로써 민원처리기간 장기에 따른 민원인 경제적 손실 발생
→ 해양배출업 등록신청에 따른 구비서류 및 시설조사에 소요되는 기간을 20일에서 15일로 단축 하여 민원인 편의 도모
- 유창탱크 청소 후 발생하는 폐유 등 오염물질질을 기름탱크에서 끌어올리는 작업은 본선 크레인 등으로 이루어지는 것이 일반적임에도, 유창 청소업을 등록하고자 하는 경우 승양기 3대 이상을 보유하도록 규정
→ 오염물질 수거시 본선 크레인을 사용할 수 없는 경우 등에 대비 1대만 보유 하여도 등록이 가능 하도록 등록기준 보유대수 완화

나. 행정입법 활동

해양경찰청은 소관법령 및 국민에게 알려야 할 행정규칙 제·개정 시에 관보 및 홈페이지를 이용한 입법·행정예고로 국민들의 입법 참여를 활성화하여 다양한 의견을 제시할 수 있도록 하였다.

[표 5-14]

소관 법령 현황 (2012년)

분야별	계	법률	대통령령	부령
계	22	5	6	11
안전관리	7	2	2	3
경찰작용	4	2	1	1
경찰행정일반	11	1	3	7

분야	법률(5)	대통령령(4)	부령(10)	소관
안전 관리	수난구호법	수난구호법 시행령	수난구호법 시행규칙	수색구조과
	수상레저안전법	수상레저안전법 시행령	수상레저안전법 시행규칙	수상레저과
	-	-	유선 및 도선사업법 시행규칙 (안행부 공동)	해상안전과
경찰 작용	밀항단속법(법무부 공동)	-	-	외사과
	해양경비법	해양경비법 시행령	해양경비법 시행규칙	경비과
	경찰공무원 보건안전 및 복지 기본법(안행부 공동)	경찰공무원 보건안전 및 복지 기본법 시행령 (안행부 공동)	-	운영지원과
	-	해양경찰청과 그 소속기관 직제	해양경찰청과 소속기관 직제 시행규칙	기획담당관실
	-	-	해양경찰청소속 경찰 공무원 특수지 근무수당 지급규칙	운영지원과
	-	해양경찰청 소속 경찰 공무원 임용에 관한 규정	-	인사교육 담당관실
	-	-	해양경찰청소속 경찰 공무원임용령 시행규칙	인사교육 담당관실
	-	-	해양경찰청소속 경찰 공무원 승진 임용규정 시행규칙	인사교육 담당관실
	-	-	해양경찰공무원 복제에 관한 규칙	장비과
	-	-	경찰공무원 급여품 및 대여품 규칙 (안행부 공동)	장비과
	-	-	경범죄처벌법 시행규칙 (안행부 공동)	해상안전과

[표 5-15]

행정규칙 현황

행 정 규 칙			
소 계	훈 령	예 규	고 시
239	132	81	26

3절

창의적인
연구개발 활동01 | 종합 해양치안 연구기관으로의
도약기반 마련

가. 현황 및 임무

해양경찰연구소는 2005년 12월 22일 해양에서의 치안활동에 대한 특수성을 고려한 독자적인 경찰장구와 장비개발, 해양사고 조사 및 연구 목적으로 5팀 23명으로 설립되어 다양한 연구활동을 수행하여 왔으며, 2010년 5월 14일 연구개발센터에서 연구소로 승격하여 21세기 해양경찰의 미래 성장 동력을 지원하기 위한 종합 연구기관으로 자리잡고 있다.

연구소는 총 508평 규모에 독성 실험실, 해양수질 연구실, 청정실 등 11개의 실험·분석실과 유도결합플라즈마 질량분석기³⁾를 비롯한 41종 54대의 첨단 실험 장비를 갖추고 있다.

〈그림 5-7〉

연구소 조직도



3) 유도결합플라즈마 질량분석기(ICP-MS : Inductively Coupled Plasma-Mass Spectrometry): 유도결합 방법으로 생성된 고온의 플라즈마를 이온원으로 사용하는 질량분석장치로서 해양 환경오염도 조사시 ppb(10-9)농도 수준의 해수 중의 미량중금속을 측정하는데 사용하는 장비

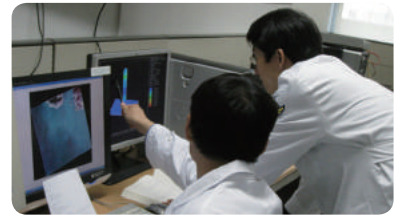
주요업무는 해양의 특수성을 고려한 해상치안장비 및 시스템 개발, 해양 범죄·사고에 관한 과학적 감정, 해양오염 및 환경에 관한 시험·연구 업무 등을 수행하고 있으며, 특히 2010년 3월 14일 해양오염물질 시험·감정 분야에 국제공인(ISO 17025) 인증을 취득함으로써 해양경찰 연구 업무의 국제적 공신력을 강화하고 종합연구소로의 위상을 한층 강화해 나가고 있다.

〈그림 5-8〉

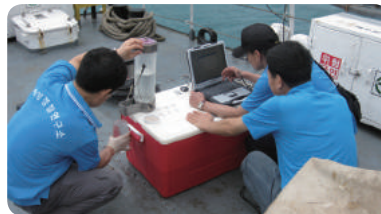
연구소 주요업무



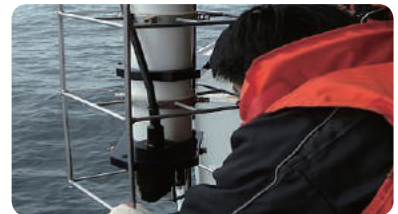
● 경찰장비·장구 개발



● 해양사고·범죄 과학수사 지원



● 해상유출물질 감식·분석



● 해양배출 오염물질 연구·조사

나. 전문 연구기관으로서의 인프라 구축 추진

해양경찰연구소는 특성에 맞는 장비 및 시스템개발, 과학수사 감정, 해양 환경 감식 업무의 내실화를 통해 급변하는 미래 해양환경과 치안상황에 대비할 수 있도록 치안정책연구 기능 신설 및 독립청사 확보 사업을 추진하는 등 종합 해상치안연구기관으로서의 조직규모와 연구 역량을 강화해 나가고 있으며, 현재 1과 4팀 23명의 조직에서 2015~2017년 1과 3센터 46명(연구소장 직급상향)으로, 2018~2020년에는 1과 4센터 5분소 94명의 규모를 갖춘 종합연구기관으로 도약할 수 있도록 연구 인프라를 구축해 나갈 계획이다.

02 | 선진 해양경찰 장비 개발

Focus + 02

Korea Coast Guard
 2013 White Paper

▣ 함정 승조원 추락경보 시스템 개발

해양경찰은 5000톤급부터 수십 톤급까지 300여척의 경비함정을 보유 하고 있다. 경비함정 승조원은 길게는 7박 8일 출동임무를 수행 하는데 수시로 급변하는 해상기상의 영향으로 불의의 추락사고 등 안전사고의 위험에 항상 노출되어 있다. 특히, 기온 2℃ 미만 동절기에 해상에 추락 할 경우 익수자가 생존할 수 있는 시간은 45분 미만으로 추락 상황이 발생하면 즉시 인지하고 구조할 수 있는 시스템 개발이 시급하였다.



● 현장 실험



● 경비함정 설치

이와 같은 문제점을 해결하고자 해양경찰연구소는 경비함정에서 근무 하는 경찰관, 전경 등 승조원이 바다로 추락하는 사고가 발생할 경우 CCTV영상을 실시간으로 분석하여 경보를 발령하고 즉시 구조할 수 있는 ‘함정 승조원 추락경보 시스템’을 개발하여 특허등록(제10-121) 하였다.

‘함정 승조원 추락경보 시스템’은 육상에서 침입감지 등 기계경비 분야의 보안 시스템으로 주로 활용되는 영상감시솔루션(Video Surveillance Solution)을 경비함정에 적용한 것으로, 승조원이 경비함정 외부로 이탈 할 경우 경비함정 외부에 설치된 CCTV영상을 실시간으로 분석함으로써 상황을 즉시 인지하여 안내 음성과 경광등을 통해 경보하는 방식이다.

본 시스템은 함정 승조원들의 자체 안전을 확보하여 근무 만족도를 높일 수 있으며 해군, 여객선, 원양어선 등 다양한 선박에도 적용 가능한 기술로 해상안전사고를 예방하는데 기여할 것으로 기대된다.

▣ 휴대용 인명구조키트 개발

해양환경변화에 따라 해양활동 고객층도 변화하고 있으며, 전통적으로 어업 등 생계수단으로서의 바다가 레저활동의 공간 개념으로 바뀌어 가고 있다. 또한 주 5일 근무제 확산에 따른 개인 여가시간 확대로 연안 해역에서의 활동객은 급격히 증가하고 있으며, 이에 따라 사고도 급증 하는 추세에 있다.

이에 해양경찰연구소는 파·출장소 연안해역에서 사고 발생시 현장 직원의 신속한 응급구조 및 처치가 가능하도록 구조·구급 공용 필수 장비를 표준화한 휴대용 인명구조 키트를 개발하였다.

휴대용 인명구조 키트는 구조자 안전을 위한 구멍의, 피구조자 구조 및 구급장비 등 8종 9점이 키트 형식으로 구성되어 보관 및 관리가 용이하다. 또한, 기존 장비 대비 휴대성이 강화되어 파·출장소 연안 안전 사고 발생시 신속하게 대응할 수 있으므로 익수자 구조 효율성 등이 크게 개선될 것으로 기대된다.



휴대용 인명구조 키트



구조 보드



드로우백



구조자구멍의



구급낭



포켓마우스



구조줄



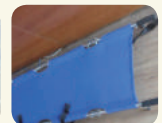
모포



경추보호대



들 것



● 장비개발 전 보관현황



● 장비개발 후 보관현황

가. 중소기업청 구매조건부 사업을 활용한 장비개발 추진

해양경찰의 역할의 증대되고 인력 증원, 대형함정 건조, 연안구조장비 확충 등 치안역량 강화에 적극적으로 노력하고 있으나, 현장 의견이 반영된 장비가 부족하고 외국산 장비·부품들이 많아 현장에서 업무 효율성이 떨어지거나 장비 유지·보수에 어려움이 많다.

이와 같은 문제점을 해결하고자 해양경찰연구소는 중소기업청이 주관하는 구매조건부 사업을 활용하여 최신기술과 안전성이 검증된 신제품 개발 및 부품 국산화를 통해 해상치안역량을 강화하고, 중소기업 육성 국가정책에 적극 동참하기로 하였다.

구매조건부 사업은 정부, 공공기관, 대기업 등 국내 기술 수요처에서 구매 의사를 밝히고 기술개발을 제안하여 채택된 과제에 대하여 총 개발비의 75%, 최고 5억원까지 지원하는 사업이다. 해양경찰연구소는 본 사업을 통해 지속적으로 해양경찰 업무 특성에 맞는 장비 개발 및 부품 국산화 과제를 발굴 추진할 예정이다.



● 중소기업청 방문 업무협의



● 구매조건부 사업 설명회

03 | 과학적 수사지원체제 구축

가. 해양 법과학 국제공인 인증(ISO) 획득



● 해양 법과학 분야 국제공인시험기관인정서

최근 해양과 관련되어 발생되고 있는 사건·사고가 한층 다양화 되고 지능화됨에 따라 급변하는 수사 환경과 공판중심의 형사소송 절차에 능동적으로 대처하기 위해서는 사건현장의 정밀한 감식과 더불어 채증된 증거물에 대한 체계적이고 과학적인 감정으로 범죄사실 유무에 대한 객관적인 입증이 필요하게 되었다.

이에 따라 해양경찰연구소 과학수사연구팀에서는 황분분석기, 이온 크로마토그래프(IC), 적외선분광분석기(FITR), 열분해 기체크로마토 질량분석기(Py-GCMS), 안정동위원소질량분석기(IRMS) 등 첨단 분석 장비를 순차적으로 확보하고 분석방법에 대한 지속적인 연구와 신기술 개발을 통해 면세유류, 무기산, 선박페인트, 해양로프 등에 대한 국제 수준의 감정 능력을 확보하여 해양범죄에 대한 과학적인 수사업무 지원 체제를 구축하고 있다.

특히, 2012년에는 해양 특화 법과학 분야에 대한 대외 공신력 제고를 위해 분석요원 공인 시험원 자격확보(3월) 및 분석장비 검·교정(5월), 국제표준 품질시스템 및 해양분야(페인트, 로프류) 매뉴얼을 제정 (9월) 하는 등 국제공인인증(ISO)을 준비하였고, 법과학 신규 신청분야에 대한 적합성 평가(12월) 결과 선박페인트, 어업용 면세유, 해양로프 등 3개 분야에 대해 2013년 2월 국제공인인정서를 발급받게 되어 해양경찰 연구소의 해양특화 증거물 감정서에 대해 증거능력 및 공신력을 확보할 수 있게 되었다.

나. 법과학 증거물 감정을 통한 수사지원체제 구축

해양경찰연구소 과학수사연구팀에서는 2007년 페인트 감정을 시작으로 면세유 불법유통, 양식장 무기산 불법 사용 등과 관련하여 감정법을 도입한 이후 법과학 증거물에 대한 감정한 결과 2008년 106점 318항에서 2011년도 355점 1,796항으로 지속적으로 증가하였으나, 2012년의 경우 172점 790항으로 전년도 대비 51% 의뢰점수가 감소하였다.

이는 전체 감정의뢰수의 약 75%를 차지하는 면세유에 대한 중점단속 방향이 어업인 면세유 불법사용 단속에서 대규모 유통사범 위주 단속 전환에 의해 기인한 것으로 보여진다.

전체 감정 건수는 1,053점 4,682항으로 면세유 789점(75%), 페인트 121점(12%), 무기산 119점(11%), 기타 21점(2%) 순이었으며, 2012년도는 172점 790항으로 면세유 134점(78%), 무기산 28점(16%), 페인트 5점(3%), 기타 5점(1%) 순의 분포를 보이고 있다.

[표 5-17]

증거물에 대한 감정의뢰 현황

구분	총계	면세유	페인트	무기산	기타
2008	106(점)	87	19	-	-
	318(항)	280	38	-	-
2009	174(점)	117	34	23	-
	653(항)	482	102	69	-
2010	254(점)	165	28	33	28
	1,110(항)	897	60	99	54
2011	355(점)	286	30	35	4
	1,796(항)	1,599	72	111	14
2012	172(점)	134	5	28	5
	790(항)	675	10	92	13

다. 해양특화 증거물에 대한 과학수사 감정분야 확대 연구

(1) 수산물 원산지 감정법 개발 연구

수산물에 대한 원산지 판별은 국내에서는 DNA 분석이 주를 이루고 있으나 정확도가 다소 떨어지는 편이다. 이에 해양경찰연구소는 객관적 이고 과학적인 감정기법 개발을 위해 국내·외 유통되고 있는 수산물에 대한 동위원소 비율의 차이점을 이용한 새로운 분석법을 개발을 위한 연구를 진행하였다.

해양경찰연구소는 한국해양과학기술원 극지연구소와 공동으로 농어, 참돔, 낙지에 대해 질소($15\text{N}/14\text{N}$)와 탄소($13\text{C}/12\text{C}$) 동위원소 비율에 대한 분석을 실시하여 생산지역, 환경, 먹이 등 다양한 생물학적 환경의 영향에 따라 탄소와 질소의 안정동위원소 성분비가 각기 다르게 나타날 수 있다는 것을 입증하기 위한 연구를 진행하였으며, 매년 수산물에 대한 D/B를 구축하기 위하여 2012년 안정동위원소 질량분석기(IRMS)를 연구소에 도입하고 2013년은 수소 및 산소까지 동위원소를 측정할 수 있는 장비를 추가로 도입하여 연구를 진행할 예정이다.



어류



동결건조



분석(IR/MS)

04 | 해양오염물질 감식·분석

가. 세계적 수준의 감식능력



● 국제 분석 숙련도 대회 최우수 등급 수상

형사소송법 개정으로 공판중심주의가 강화됨에 따라 정확한 증거확보와 정밀한 감식에 대한 필요성이 높아지고 있다. 특히, 해상 유출유의 감식·분석은 국가간 항해를 하는 선박을 대상으로 한다는 점에서 국제공인 분석능력을 유지하는 것이 매우 중요하다.

이에 해양경찰연구소는 2010년 3월, 항함량, 인화점 및 가스크로마토그래프를 활용한 유지문 분석 등 3개 항목에 대하여 국제공인 시험기관으로 인정받아 인력, 장비 등 시스템 및 기술적 측면에서 국제적 연구기관으로 도약하는 발판을 마련하였다.

또한 중국, 일본 등 국외 연구기관 및 한국해양연구원 등 국내 전문 연구기관과의 기술정보 교류를 통해 기름감식·분석기법의 고도화와 분석역량 강화를 위해 지속적인 노력을 기울여 왔다.

그 결과, 2012년 1월 유럽인정기구(EA) 네덜란드 IIS시험연구소 주최로 개최된 국제 분석 숙련도 대회에서 해양경찰연구소는 원유분석 분야에서 3년 연속 최우수(Excellent) 등급을 받는 쾌거를 이루었다.

나. 분석 정확도 향상을 위한 지원체제 강화

해양경찰연구소는 지방청 및 인천서 분석요원의 분석 정확도를 향상시키고 해양오염사고시 신속하게 행위자를 색출하는 등 분석요원의 업무역량을 제고하기 위해 주기적인 교육과 숙련도 평가를 실시하고 있다.

해양경찰연구소에서 매년 1회, 4개 지방청과 인천해경서 분석실을 대상으로 숙련도 평가를 실시하고 있다. 이 평가는 유출유와 혐의유 감식 능력, 황분 농도, 위험·유해물질(HNS) 정성 분석 등 3개 분야로 구성 되어 있다.

또한, 지방관서 분석요원의 분석역량을 강화하기 위하여 한국과학기술원(남해분원)과 해양경찰연구소간 유류분석기술 교류를 2012년 6월 12일부터 4일간 한국해양연구원 남해분원에서 실시하여 유지문 기법 등을 공유하였다.



● 전처리 과정 실습



● 분석결과 해석 및 토의



● 감식분석기법 책자

아울러 기름, 면세유, 페인트 분석 등 주로 활용되고 있는 감식기법 및 분석 장비의 운용법을 체계적으로 정리하여 ‘해양오염물질 감식분석 기법’ 책자를 제작하여 활용하였다.

일본의 해양환경보전과 관련된 단체인 ‘바다와 환경미화·기름오염대책 기구’에서 해양종사자들이 활용할 수 있도록 기름오염방지 기금으로 제작한 유출유 방제기술서를 번역하여 ‘알기 쉽고 간단한 유출유 방제 방법’이라는 책자로 제작하였다. 내용을 삽화와 사진으로 쉽게 구성하여 일선 해양경찰서 직원들의 업무와 민간 자율방제대를 비롯한 어업인들의 교육에 활용되고 있다.

- 4) GC : 가스크로마토그래프
- 5) GC/MS : 가스크로마토그래프 질량분석기

다. 국제교류협력 강화



● 한·일 해상치안연구기관 공동세미나

해양경찰연구소는 일본 해상보안청 해상보안시험연구센터와 활발하게 기술 교류를 하기 위하여 2012년 8월 30일 해양경찰청에서 제2회 한·일 해상치안연구기관 공동세미나를 개최하였다.

이 공동세미나는 2011년에 이은 두 번째 개최된 것으로서 해양경찰연구소장과 일본 해상보안시험연구센터장 등 총 25명이 참석하였다. 한국 해양경찰연구소에서는 경비함정 주기관 엔진 윤활유 성분 분석 방법 연구 등 3편을, 일본 해상보안시험연구센터는 유류 감식·분석 기술에 관한 고찰 등 2편을 발표하는 등 감식·분석 노하우를 서로 공유하였다.



● 한·일 해상치안연구기관 공동세미나



● 한·일 해상치안연구기관 공동세미나



● 중국 해감총대연구기관 방문 및 기술교류

2012년 7월 개최된 제4차 한·중 해상치안기관장 정례회의에서 양 기관 연구기능의 기술을 교류하기로 합의함에 따라 향후 원활한 기술협력을 위하여 해양경찰연구소장 등 4명이 2012년 10월 16일부터 3일간 중국 해감총대 해양환경감측센터를 방문하여 해상유출유 연구 분야에 대해 심도 있게 토론했었다.



● 중국 해감총대연구기관 방문 및 기술교류



● 중국 해감총대연구기관 방문 및 기술교류



● 제10회 산·학(연)·관 공동연구 심포지움

라. 「산·학(연)·관」 공동연구 심포지움 개최

해양경찰연구소는 산업체, 연구기관 및 대학과 협력하여 해양경찰의 업무발전을 도모하기 위하여 2003년부터 해양경찰청, 해양과학기술원, 인하대학교 등 5개 분야 10개 기관으로 구성된 「산·학(연)·관」 공동연구협회를 운영하고 있으며, 매년 공동연구 심포지움을 개최하여 연구성과를 공유하고 있다.

2012년에는 11월 16일 제10회 「산·학(연)·관」 공동연구심포지움을 송도컨벤시아에서 개최하였다. 이번 심포지움은 44개 관계기관·단체 131명이 참석한 가운데 해양환경, 해양안전 및 해양과학 등 3개 분야로 나누어 개최되었다.

해양경찰연구소와 전문연구기관과 공동으로 연구한 △친환경 해안 침적기름 방제기술 개발, △해파리 예찰 및 피해예방 대책 연구, △수면 비행선박(위그선) 개발 및 활용방안에 관한 연구과제 발표가 있었으며 특히, 해양환경 분야뿐만 아니라 해양안전, 해양과학분야까지 연구 분야를 확대하여 천리안 위성을 활용한 지역 해양관측, 차세대 해양 예측 시스템 활용방안 마련 등 미래 선진 해양경찰업무 수행을 위한 심층적인 논의가 이뤄졌다.

[표 5-18]

제10회 「산·학(연)·관」 공동연구 심포지움 발표 현황

구분 분야	발표논문	발표자
해양 환경	<ul style="list-style-type: none"> • 국가우주개발 비전 및 천리안 위성의 활용 • 표층해류를 이용한 유출유 및 오염물질 모니터링 시스템 • 폐기물 배출해역 오염실태 및 사후관리 방안 	<ul style="list-style-type: none"> • 해양과학기술원 박영제 • 카이스트 김성용 • 해양과학기술원 정창수
해양 안전	<ul style="list-style-type: none"> • 해양로봇기술 및 해파리 구제에의 응용 • 우리나라 사고선박 구난기술 현황 및 개발 계획 • 좌초선박 유류이적 기술 및 최근사례 	<ul style="list-style-type: none"> • 카이스트 명현 • 해양과학기술원 최혁진 • Nippon Salvage Araki Wataru
해양 과학	<ul style="list-style-type: none"> • 차세대 해양예측시스템과 활용기술 • 연안재해 / 재난 대응을 위한 해양예측시스템 및 활용 • 해양과학 자료의 수집과 활용방안 	<ul style="list-style-type: none"> • 기상청 유승협 • 해양과학기술원 박광순 • 해양과학기술원 김성대

05 | 과학적인 해양환경 관리

가. 국제적 공인 분석능력 확보 및 일선 해경서 증거분석 지원

해양경찰 연구소는 해수 및 폐기물분야 국제공인인증(ISO)을 획득하여 국제적 분석신뢰도를 확보하고 있으며, 국제적 공인 인증기관 유지를 위한 장비 검·교정 및 운영회의를 통한 국제공인 분석기관으로서의 위상제고를 위해 노력 하고 있다.

또한, 국제수준의 해양배출폐기물 성분검사를 위해 저서성 단각류 배양 시스템을 구축하여 해양배출폐기물 생태독성 성분검사를 지원하고 있다.

나. 해파리 공동조사를 통한 독성해파리 쏘임 피해 최소화

국립수산과학원, 경상대학교와 공동으로 제주도 근해 해파리 분포 및 한국연안 유입·이동경로 조사를 통한 하절기 독성해파리 쏘임 피해를 최소화하기 위하여 2012년도 독성해파리 피해가 예상 되는 제주도 연안 해역을 항공기 등을 이용 한 모니터링 조사를 16회 실시하여 언론홍보를 12회 하였으며, 해수욕장 안전요원에 대해 응급처치법 교육과 이동경로 조사, 확산예측 정보 제공 및 해파리 피해 예방 홍보물을 제작하였다.



● 해파리 항공예찰 이동경로도



● 보름달물 해파리

다. 해양배출폐기물 전문검사기관 제도

「72런던 협약」을 대체하는 「런던협약 96의정서」가 2006년 3월 24일 발효 되면서 국내의 폐기물 투기 정책에도 많은 변화가 생겼다. 예로 해양 배출폐기물의 사전평가 원칙에 따라 해양환경관리법 제23조4항 및 동법 시행령 제35조에 따라 해양경찰청장이 해양배출폐기물 전문검사기관을 지정하고 있다.

현재 전문검사기관 지정신청을 받고자 하는 자는 해양경찰청에 전문검사 기관 지정신청서를 제출하면 평가 절차에 따라 단계별로 평가를 하고 최종 종합검토를 거쳐 전문검사기관을 지정·고시하고 있다.

〈그림 5-9〉

해양배출 폐기물 전문검사기관
지정절차



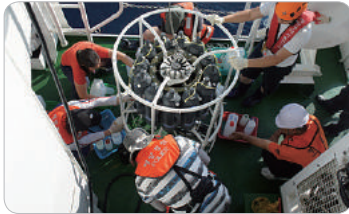
[표 5-19]

해양배출폐기물 전문검사 기관
지정현황 (2012년)

검사 지정항목	해양배출폐기물 전문검사기관(23개 기관)
일반항목 지정기관 (9개 기관)	(주)한국이앤씨, (주)청룡환경, 태화환경(주), (주)밀레니엄쉼, (주)한국종합공해시험연구소, (주)청명기연환경, 부산환경공단, 한국염색기술연구소, 케이엔디티앤아이(주)부설기술연구소
일반·특수항목 지정기관(9개 기관)	(주)원일화학엔환경, (주)랩프런티어, (주)혜성환경, (주)이화환경, 한국건설생활환경시험연구원, (재)FTI시험연구원, 한국산업기술시험원, (주)해양수산연구개발, (주)산업공해연구소, (재)한국화학융합시험연구원영남본부, (주)대현환경
생태독성항목 지정기관(5개 기관)	(주)네오엔비즈, 한국해양생태환경연구소, (주)혜성환경, (주)원일화학엔환경, (주)해양수산연구개발, (3개 기관 중복)
법정지정기관 (1개 기관)	한국해양연구원



● 제5회 해양경찰청장배 분석정확도 경진대회 개최 및 시상식 장면



● 폐기물배출해역 환경오염도 조사

라. 해양환경오염도 조사

폐기물 배출해역에 대한 환경오염도조사는 배출해역의 해양오염 실태와 해양환경의 변화추세를 파악하고, 해양에 배출된 폐기물로 인한 해양 환경에 미치는 영향 등을 판단하기 위하여 배출해역과 인근해역에 대하여 실시하였다.

조사지점은 배출해역의 대표성을 나타낼 수 있게 폐기물이 많이 배출 되는 해역을 중심으로 배출해역내에서 31개 정점(서해병 13, 동해병 12, 동해정 6)을 선정하였으며, 인근해역과의 오염도를 비교하기 위하여 폐기물 배출해역 밖의 비교정점 6개(3개 지정해역별 2정점)를 선정하여 총 37개 정점에서 조사를 실시하였다.

조사방법으로는 해양경찰청 훈련함에 탑재된 해양조사장비(로켓샘플러 및 코아 해저퇴적물 채취장비)를 이용하여 현장조사를 실시하고 있다.

[표 5-20]

폐기물 배출해역 오염도 (2012년)

(단위 : mg/L)

구 분	화학적 산소 요구량	총질소	총 인	구 리	아 연
서해병	1.2 (1.3)	0.224 (0.227)	0.024 (0.022)	0.0012 (0.0013)	0.0011 (0.0013)
동해병	1.0 (0.9)	0.129 (0.142)	0.012 (0.015)	0.0023 (0.0031)	0.0016 (0.0017)
동해정	1.0 (1.0)	0.161 (0.163)	0.012 (0.015)	0.0033 (0.0037)	0.0012 (0.0010)

※ () 비교해역

2012년 3개의 폐기물 배출해역 환경오염도 조사결과 배출해역의 수온 및 염분분포는 전형적인 값을 유지하고 있으며, 화학적 산소요구량, 용존 산소 등은 수산생물의 서식·양식 및 해수욕에 적합한 양호한 수질을 유지하고 있다. 또한, 5개 수질상태(매우좋음, 좋음, 보통, 나쁨, 아주 나쁨)로 분류된 생태기반 해수수질기준에서 서해병해역은 좋은 상태를 유지하고 있으며, 동해병·정해역은 매우좋음 상태를 나타냈다.

4절

현장중심의 정보통신 기반 확립

01 | 해·육상 통합통신체계 구축

가. 원스톱 통합통신망 구축

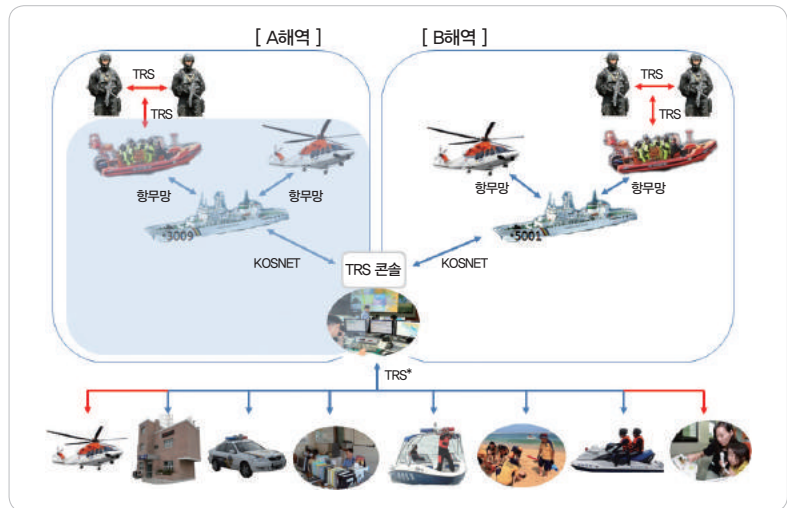
해양경찰은 대형 재난사고와 각종 해양사건·사고 발생시 신속한 상황 파악 및 조치를 위하여 2008년부터 2011년까지 TRS⁶⁾방식의 일원화된 지휘통신망 도입을 연차적으로 추진하여 왔다.

TRS통신 방식은 TRS하나의 단말기에 이동전화는 물론, 무선 데이터, 양방향호출과 위키토키 무전기 기능 등 다수의 통신장비 기능을 포함하고 있어 휴대의 불편함을 최소화 하고, 전국광역 통화권 확보와 동시 그룹통화 기능으로 각 요소별 실시간 상황 전파 및 정보공유 등의 지원이 가능하다.

2012년에는 각 기능별 분산운영 중인 지휘망·항무통신망·위성망 등을 TRS 통신망으로 통합하여 상황실에서 동시다발적 사고발생시 동·서·남해 최대 8개의 해역에서 모든 현장 상황을 동시에 청취·지휘할 수 있게 하였으며, 경비함정에 위성중계기를 설치하여 해상통화권을 대폭 확대(3마일 → 8마일)함으로써 권역내의 항공기·경비함정 등 모든 작전요소간의 원활한 통신환경을 지원으로 일사불란한 원스톱형 통합지휘통신체계의 기반을 확립하였다.

6) 주파수공용통신. 각 사용자가 하나의 주파수만 사용하던 기존 통신과 달리 무선중계국의 많은 주파수를 다수의 가입자가 공동으로 사용하는 무선이동통신으로 사용하지 않는 빈 채널을 탐색해 다수의 사용자가 공용하는 등 매우 효율적이다.





● 각 분산운영 중인 통신망을 상황실 TRS콘솔로 통합한 지휘통신체계 구성도

또한, 현장 단속요원들의 통신 편리성 제고와 임무수행의 효율성 극대화를 위해 초경량 TRS를 장착한 무선양방향 헬멧형 헤드셋을 개발하여 단속요원-함정-상황실간 실시간 현장상황공유 및 대응역량 강화를 위해 노력하였다.

향후 해상 통화권 확대를 위해 이어도·가거도 과학기지에 TRS기지국 설치방안 협의 및 지속적인 성능 개선 등을 통해 선진형 통합지휘통신 체계를 완성해 나갈 계획이다.

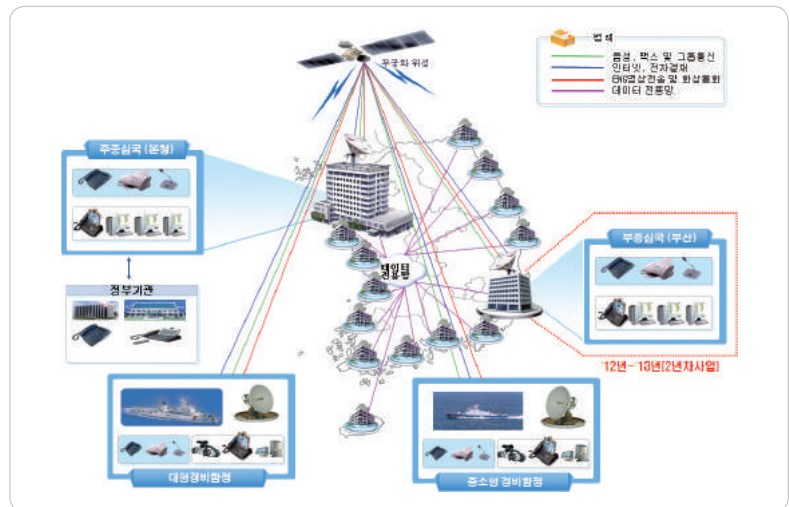
나. 광역위성통신망 부중심국 구축

해양경찰은 2005년부터 2012년까지 무궁화 5호 위성을 이용한 디지털 환경의 광역위성통신망으로 개선 추진하였고, 해양경찰을 대표하는 코스넷(KOSNET)망으로 지속적인 발전을 거듭하여 왔다.

코스넷망은 경비함정에서 전화는 물론 FAX, 영상, 인터넷 등 디지털 업무환경을 지원하며, 특히 한반도 전 해역의 각종 상황을 실시간 상황실로 영상 전송하여 해난사고의 신속한 대응과 광역구역의 해상 경비 역량 향상에 크게 기여하였다.

코스넷망은 8년간 해양경찰 핵심 기반 통신망으로 운영되어 왔으며, 2012년에는 주중심국의 안전성 확보를 위해 부산해양경찰서에 위성 중계기 이중화를 위한 부중심국 구축 사업을 시작하여 2013년 7월 완공 예정이다. 부중심국이 본격 가동되면 시스템 오동작으로 인한 서비스 중단 시 신속한 대처와 단절시간 최소화 등 더욱 안정된 무중단 통신 서비스 지원이 가능하게 될 것이다.

향후 완벽한 해상작전 임무수행과 경비함정 업무환경 개선을 위해 250톤 미만 소형정에도 코스넷망 구축과 대역폭 확대 등 지속적으로 고도화 사업을 추진할 계획이다.



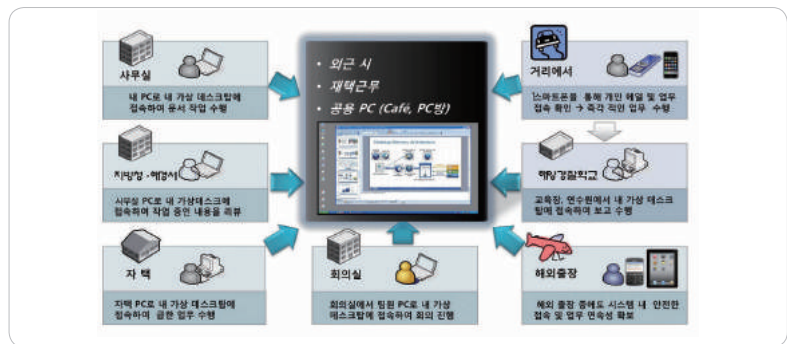
● 코스넷 구성도

02 | 첨단 정보통신 기반 구축

가. 클라우드 컴퓨팅 환경 구축

해양경찰은 국가정보화 발전 정책의 하나인 스마트워크, 클라우드 시스템 등 첨단 IT인프라 기반의 선진 업무환경 구축을 위해 2011년부터 클라우드 환경 모델 설계 및 외부 견학 등 철저한 사전 준비를 바탕으로 2012년 데스크탑 가상화(VDI : Virtual Desktop Infrastructure)방식의 클라우드 컴퓨팅 시범사업을 추진하였다.

VDI 클라우드 컴퓨팅 환경은 컴퓨터 본체를 중앙 대형 통합서버로 구축하여 유·무선 인터넷 접속만으로 기존 업무환경과 동일한 프로세스를 제공하는 시스템으로, 시·공간의 제약 없이 언제·어디서나 업무 가능한 유연한 근무환경을 제공함으로써 개인의 창조여력을 극대화하고 성과 창출을 촉진하는 선진형 근무환경 기반 시스템이다.



● 미래 클라우드 기반 업무환경

2012년 해양경찰청은 본청 100user를 데스크탑 방식의 클라우드 컴퓨팅으로 시범도입 하였고, 업무의 이동성과 현장의사 결정의 신속성이 요구되는 부서에는 노트북에 보안장비를 탑재한 자체개발 특수 노트북을 제공하여 업무 능률성·효율성 향상에 기여하였다.

향후 해양경찰은 정보화 5개년 계획을 통해 해양경찰의 미래 정보화 발전방향을 제시하고, 이를 바탕으로 빅 데이터, 클라우드 확대 구축 등 최신 IT트렌드를 이용한 선진형 업무환경 구축을 지속적으로 추진할 계획이다.

나. 모바일 앱을 통한 다양한 서비스 제공



● 해양경찰 앱(APP)메인화면

해양경찰청은 스마트폰 이용 확대 및 모바일 서비스의 활성화에 따라 누구나 손쉽게 스마트폰을 이용하여 수상레저 및 해상교통상황 등 다양한 정보를 편리하게 이용할 수 있도록 ‘해양경찰청 애플리케이션’을 개발·배포 하였다.

해양경찰 모바일 앱 서비스에서는 관련 시스템과 연계하여 바다 날씨 정보와 선박 운항시에 참고해야 할 해상사고 정보, 항행경보 및 해상사격 일정 등의 해상교통정보를 실시간으로 확인할 수 있으며, 또한 레저활동 금지구역 확인, 원거리 수상레저활동 신고, 조정면허시험 일정 조회, 수상레저 안전교육 일정 등을 확인할 수 있다.

향후 선박정보를 스마트폰 QR코드에 담아 스마트폰을 이용하여 선박정보를 관리하는 등 스마트 시대에 걸맞은 다양하고 실용적인 애플리케이션을 지속적으로 개발해 나갈 것이다.

해양경찰 스마트폰 앱은 아이폰 앱스토어 및 안드로이드 마켓에서 다운받을 수 있으며, 모바일 홈페이지 (122kcg.go.kr)로도 접근할 수 있다.

- ※ **해상교통정보** : 해상기상, 해상사고, 항행통보 및 해상훈련, 해상사격훈련 등
- ※ **수상레저정보** : 원거리 수상레저활동신고, 레저활동금지구역안내, 조정면허시험 응시일정 조회, 면허증 진위여부 조회, 수상레저안전교육일정 조회, 민원내역 확인 등

03 | 전문성 확보를 위한 협력체계 강화

가. 국방과학연구소간 업무협약 체결



● 국방과학연구소와 업무협약 체결

해양경찰의 단속을 피하기 위해 불법조업 외국어선의 수법은 날로 지능화, 집단화, 흉폭화 되고 있는 만큼, 경찰관의 안전 확보와 대응 역량 강화를 위해 해양경찰 업무특성에 맞는 장비개발 필요성이 대두되었고, 이에 창의적 장비개발과 기술 교류·협력 위해 2012년 9월 국방과학연구소와 업무협약을 체결하였다.

이번 업무협약 체결로 양 기관이 보유하고 있는 해양자료와 국방기술의 공동 활용 체계가 구축됨으로써, 경비함정 및 항공장비 등 다양한 기술 개발 정보와 연구시설, 장비의 공동활동, 정보교환 등 구체적인 협력 네트워크가 구축 되었다.

특히, 불법어선 세력규합 및 집단저항 사전차단관련 최신장비 현황과 신기술 등에 대해서는 구체적인 논의가 이루어졌고, 육상·함정·단정·헬기 등 육해공을 효과적으로 지휘할 수 있는 지휘통신체계의 미래 발전방안에 대해서도 심도 있게 연구를 논의할 계획이다.

나. KT IT서포터즈간 업무협약 체결

해양경찰은 모바일 기반의 스마트 전자정부를 이끌 조직내 스마트한 인재 양성과 이런 전문 지식을 지역사회에 환원하고자 '정보화 지식나눔' 봉사활동 추진하였고, 봉사활동의 내실화를 위해 최신 IT교육 무료 봉사 기관인 KT IT서포터즈와 2012년 8월 업무협약을 체결하였다.

정보화 지식나눔은 내적으로는 급변하는 IT 변화에 능동적으로 대응할 수 있도록, 스마트폰·SNS 등 특화된 교육을 통하여 조직내 스마트 역량을 강화하고, 외적으로는 강화된 전문지식을 바탕으로 정보화 소외·취약 계층 등 지역사회에 정보화 복지서비스를 지원하는 것이 지식나눔의 취지이다.

이에 해양경찰청과 KT it서포터즈는 도서·벽지 등 지리적 특성으로 인해 수리가 힘든 각종 전자제품, 어선통신장비 등 무료점검 및 수리 지원과 정보화 소외·취약 계층을 대상, 스마트폰 교육 및 SNS 활용법 등 정보화 교육 봉사활동을 추진하였다.

특히, 2012년 9월에는 인천 옹진군 소재 연평도를 방문하여 지역주민 및 중학생 50여명을 대상으로 스마트폰 활용법과 정보화 역기능 교육을 지원하였으며, 2013년에는 미용·한방·가전제품수리 등 이동민원봉사 활동과 병행하여 정보화 격차로 소외받은 사람이 없도록 봉사활동의 내실화를 기할 것이며, 수혜대상 확대를 위해 봉사활동 영역을 전국으로 확대하여 찾아가는 국민중심의 밀착형 봉사행정을 구현할 계획이다.



● KT it서포터즈와 업무협약 체결



● 연평도 정보화지식나눔 봉사활동

04 | 안전한 정보보안 환경 구축

가. 개인정보보호 활동 강화



● 2012년 정보통신보안 워크숍

정보사회에서 개인정보는 개인의 인권, 기업의 영업자산, 사회활동기반 등 복합적 가치를 보유하고 있고, 개인정보 침해 시 개인은 정신적 피해 및 금전적 손해, 기업은 이미지 실추, 브랜드 가치 하락 및 집단손해배상 등에 따른 재정적 손실, 국가는 신뢰도 하락 및 프라이버시 라운드에 따른 수출 애로 등을 겪을 수 있다.

이에, 해양경찰은 개인정보 유출 등 불법적인 사이버 침해방지를 위한 3중 보안시스템을 운영하고 내·외부망 네트워크를 분리하여 물리적인 보안성을 강화했으며, '사이버보안진단의 날'을 지정하여 전 직원이 자체 PC 취약점을 스스로 점검해 취약요소를 제거하는 작업을 월 1회 실시하고 있다.

2012년 4월 전국 해양경찰관서 정보통신담당자 60여명이 참석한 가운데 '정보통신 보안 워크숍'을 개최하여 정보보안기술 동향, 최근 사이버 침해 사례 및 대응방법 등 정보를 공유하는 시간을 가졌다.

또한 개인정보보호법이 2011. 9. 30일자로 시행됨에 따라 법 위반사례가 발생하지 않도록 개인정보 유·노출 모니터링을 강화하는 한편 해양경찰학교 교육과정 개설 및 홍보를 강화하고 있다.

나. 정보보호 기반 마련

2012년 6월 언론, 금융기관 대상 무차별 사이버공격이 발생되어 사회적 혼란과 피해를 야기하였으며, 북한소행의 사이버 공격이 급격히 증가함에 따라 국가 안보차원의 정보보호에 대한 중요성이 더욱 고조되고 있는 실정이다.

해양경찰청은 해상치안·해상경비·해양범죄수사를 전담하고 있는 중요 부처로, 사이버테러로 인한 중요자료 유출사고 발생시 국가적인 위협으로 확산될 가능성이 농후한 만큼 사이버공격에 대한 능동적 대응을 위해 일원화된 보안체계 구축을 본격적으로 추진하였다.

이에 체계적인 보안 환경 기반 구축을 위해 유관기관 견학 및 벤치마킹 등 해양경찰 시스템에 적합한 모델 설계와 효과적인 대응체계 마련을 위해 별도의 전담조직 신설, 전문 인력 확보로 해양경찰의 정보자원을 보호할 완벽한 컨트롤타워를 구축할 예정이다.

본격적인 구축 사업은 2013년 6월부터 내부망 관제를 시작으로 2014년 인터넷 구간 관제로 연차적으로 확대 구축예정이다.

chapter
06

해양경찰 조직 역량 강화

제1절 조직 역량 기반강화	306
제2절 인사교육 및 복리후생	313
제3절 국제교류 협력강화	335
제4절 전력증강 및 장비관리	350



1절

조직 역량 기반강화

01 | 조직 및 인력

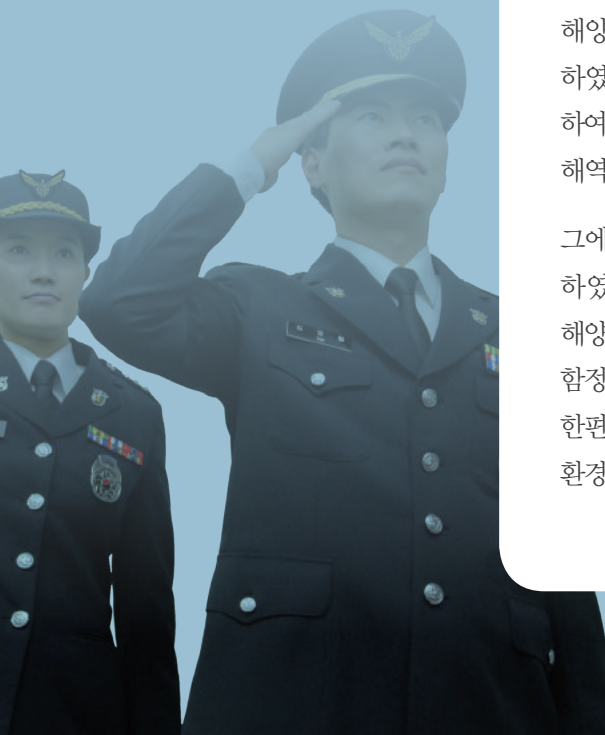
가. 조직현황

해양경찰청은 해양수산부의 외청으로 설치되어 있으며, 본청(인천 소재)을 중심으로 전국에 지방해양경찰청, 해양경찰서, 파출소 등을 설치하여 해양치안과 해양오염방제 등 업무를 담당하고 있다.

해양경찰청 조직은 치안총감인 해양경찰청장과 차장, 6국(2관 · 4국), 22과(16과 · 5담당관 · 1대변인)로 이루어져 있다. 부속 기관으로는 해양경찰학교와 해양경찰연구소가 있으며, 책임운영 기관으로 해양경찰정비창을 운영하고 있다. 관할해역별 해상치안을 담당하는 특별지방행정기관으로는 4개 지방해양경찰청과 16개 해양경찰서가 있으며, 경찰서에는 87개 파출소와 240개 출장소를 두어 최일선 해상치안을 담당하고 있다.

2012년 6월에는 제주의 광활한 치안구역의 효율적 관리와 동중국해 해양분쟁 대응 역량을 향상을 위해 제주지방해양경찰청을 신설 하였으며, 12월에는 남해지방청 소속으로 창원해양경찰서를 신설 하여 포화상태인 남해동부해역의 치안수요를 분산하여 부산·경남권 해역의 해양치안력을 한층 더 강화하였다.

그에 따라 동해지방청 소속의 울산해경서를 남해지방청으로 편입 하였고 남해지방청 소속 제주·서귀포해양경찰서를 제주지방 해양 경찰청 소속으로 조정하였다. 하부조직으로는 해양경찰학교에 함정훈련학과를 신설하여 체계적인 현장위주의 실습교육을 총괄하는 한편, 안산·감천·학ampo·속초출장소를 파출소로 승격하는 등 치안 환경·수요 변화에 능동적으로 대응하였다.



Focus + 01

제주지방해양경찰청 신설 (2012. 6. 1)

2011. 10. 31. 신설 확정

2011. 12. 20. 신설준비단 구성·운영

2012. 06. 01. 직제개편 시행규칙 시행

2012. 06. 08. 개청식



● 제주지방해양경찰청 개청식

제주 남방해역은 천연 해양자원의 보고로 자원 확보를 둘러싼 주변국간 해양 영토분쟁 가능성이 상존하고 있고, 동·남중국해, 말라카해협, 인도양으로 이어지는 우리나라 수출입 항로의 주요 길목으로 매우 중요한 전략적 요충지라 할 수 있다.

그럼에도 불구하고 제주해역은 원거리에 위치한 남해지방해양경찰청(부산 위치, 제주까지 320km)에서 관할하고 있어 대형 해양사고 등 상황 발생시 지방청장의 신속한 현장지휘가 곤란한 실정이었다.

이러한 지속적인 필요성 제기과 지역민들의 성원으로 2012년 6월 1일 우리나라 최남단 제주해역의 해양주권 및 안전을 책임질 제주지방해양경찰청이 개청하였다. 이로써 전국의 지방해양경찰청은 모두 4개로 늘어나게 되었다.

제주지방해양경찰청은 제주특별자치도 전역을 육상관할로 하고, 제주도 면적의 49배에 달하는 광활한 해역(90,020km²)의 해상치안을 담당하게 되었다.

제주지방해양경찰청이 신설되면서 현장밀착성과 기동성을 겸비한 효율적인 지휘·통제가 가능하게 되었고, 제주해역 해상질서 확립 및 민·군복합항 건설 등 국가 주요정책에 대한 안정적인 지원체계를 갖추게 되었다. 또한, 지역주민들과 직접 소통을 통하여 보다 나은 고품질 해상치안 서비스를 제공할 수 있게 되었다.

Focus + 02

창원해양경찰서 신설(2012. 12. 5.)

2012. 10. 15. 신설요구안 제출 2012. 12. 03. 신설준비단 구성·운영
2012. 12. 05. 직제개편 시행규칙 시행 2012. 12. 27. 개서식



● 창원해양경찰서 관할해역도

관내 마산·진해파출소 등 2개의 파출소만으로는 통합 창원시 규모 및 물동량 등 해상치안수요를 감당할 수 없다는 지역민들의 성원과 요청으로 우리나라 경남 동부해역의 해상치안을 책임질 창원해양경찰서가 남해지방해양경찰청 소속으로 2012년 12월 5일 개서하였다.

창원해경서 신설이 확정되고 시급하게 구성된 신설준비단은 불과 한 달여의 짧은 기간에도 불구하고, 총원이 일치단결하여 단기간 내 해상치안업무의 수행 및 원활한 개서식을 진행하는 등 놀라운 응집력을 보여주었다.

창원해양경찰서는 부산 신항, 마산항, 진해항을 중심으로 1개시 4개군(통합 창원시, 합천·창녕·의령·함안군)을 육상관할로 하고, 서로는 경남 고성군 용정리, 동으로 부산 강서구 신호동, 남으로 경남 거제시 서이말 정동방을 기점으로 연결한 내측수역(809.6km²)을 관할해역으로 하며, 해안선 길이는 총 669.66km로 7개과, 3개 파출소(9개 출장소), 9척의 경비함정을 이용하여 해상치안 관리에 만전을 기하고 있다.

창원서가 신설되면서 부산·통영해양경찰서 접점의 사각지대를 예방중심의 안전관리로 전환할 수 있는 계기를 마련하였으며, 지역 주민들의 불편함을 해소하여 신속하고 보다 나은 해양치안서비스를 제공할 수 있게 되었다.



● 창원해양경찰서 개서식

나. 인력 현황

해양경찰 인력은 2012년 말 기준 경찰관 7,817명(73.4%)과 전투경찰순경 2,183명(20.5%), 일반·기능·계약직 652명(6.1%) 등 총 10,652명으로 구성되어 있다.

해양경찰청은 정부의 유동정원제 도입 방침에 따라 함정과 파·출장소 등 현장 집행부서를 제외한 각 부서를 대상으로 유동정원(본청 19명, 소속기관 155명)을 지정하여 관서 신설 및 주요 정책과제 수행을 위한 인력 등으로 투입하였다. 신규로 도입된 대형함정·연안구조장비·연안VTS 운영인력과 항공기 장비보강인력 등으로 146명을 확보하였다.

한편, 불법중국어선 강력대응 등 서해권역에 대한 강력한 지휘권확립을 위해 2012년 수시직제로 서해지방청장 직급을 상향하였고 주요 국가항만 시설 등 치안수요가 집중된 남해권역 치안강화를 위해 2013년 소요정원으로 남해지방청장 직급상향을 확정하였으며 유관기관에 비해 직급이 낮은 본청 및 소속기관 일부 경정 과장 직급을 총경으로 상향조정하였다.

[표 6-1]

해양경찰청 인력현황 (2012년)

(단위 : 명)

구 분	계	경찰관													전경	일반직	기능직	계약직
		소계	치안총감	치안정감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경					
계	10,652	7,817	1	1	4	6	47	187	430	840	1,666	2,124	2,511	2,183	353	298	1	
본청	508	356	1	1	2	3	18	45	36	73	131	46	-	80	52	20	-	
학교	144	111	-	-	1	-	3	5	20	24	24	18	16	27	6	-	-	
정비창	223	43	-	-	-	-	-	2	3	9	17	10	2	9	29	141	1	
연구소	23	9	-	-	-	-	-	1	2	1	3	2	-	-	14	-	-	
지방청	714	660	-	-	1	3	10	31	75	96	215	186	43	9	39	6	-	
경찰서	9,040	6,638	-	-	-	-	16	103	294	637	1,276	1,862	2,450	2,058	213	131	-	

02 | 해양경찰 예산

가. 예산현황

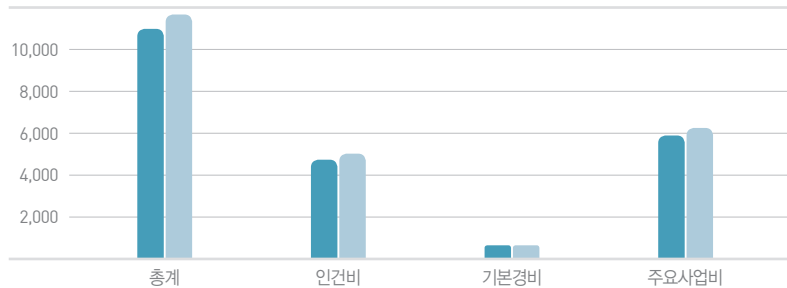
(1) 개요

2013년 총예산은 1조 1,538억원으로 2012년 1조 952억원 대비 5.3% 증가하였다. 예산의 주요현황을 살펴보면 대형함정 건조사업을 비롯한 주요사업비가 6,190억원으로 전체예산의 53.6%를 차지하였고, 인건비 4,978억원(43.1%), 기본경비 370억원(3.2%) 순으로 편성되었다.

〈그림 6-1〉

2012, 2013년 예산비교

■ 2012년
■ 2013년



[표 6-2]

2012, 2013년 예산비교

(단위 : 억원)

구분	2012년(A)	2013년(B)	증감(B-A)	증감비율(%)
합계	10,952	11,538	586	5.3
인건비	4,716	4,978	262	5.5
기본경비	363	370	7	1.9
주요사업비	5,873	6,190	317	5.4

(2) 재정운용 기본방향

해양경찰청 예산은 광역해역 치안소요에 효과적으로 대응하기 위하여 함정·항공기 등 경비인프라를 지속적으로 확충하고, 연안해역 해상 교통관제시스템(VTS), 구조장비 도입 등 해양사고 대응능력 제고에 중점을 두었다.

또한, 방제정 건조, 방제장비 확충 등 재난적 해양오염사고에 대비한 방제역량을 강화할 수 있는 여건을 마련하였다.

[표 6-3]

(단위 : 억원)

사업별 예산현황 (2012년)

총계	인건비	기본 경비	주요사업비(6,190)							
			해양 경비 역량 강화	해양 재난 구조 인프라 확충	효율적 장비 관리	범죄 대응 능력 강화	해양 오염 관리 역량 제고	청사 신축등	기타 경상 경비	특 회계
11,538	4,978	370	2,269	167	1,503	46	106	703	1,132	264

나. 예산의 변천

1996년 해양수산부 독립 외청으로 개편되었을 당시 해양경찰청 예산은 2,000억원에 불과했지만, 2013년 총예산은 1조 1,538억원으로 5.8배 증가하였다. 그 중 인건비는 6.0배, 기본경비는 3.1배, 주요사업비는 5.9배로 증가하였다.

이는 1995년 UN해양법협약 발효에 따른 배타적 경제수역 선포, 1999년 한·일 어업협정 및 2001년 한·중 어업협정 발효 등으로 해양주권 수호와 해양자원 보호를 위한 인력확대와 함정·항공기 장비보강 등 바다의 치안과 환경을 보호하는 해양경찰 임무의 중요성이 커졌기 때문으로 분석된다.

[표 6-4]

(단위 : 억원)

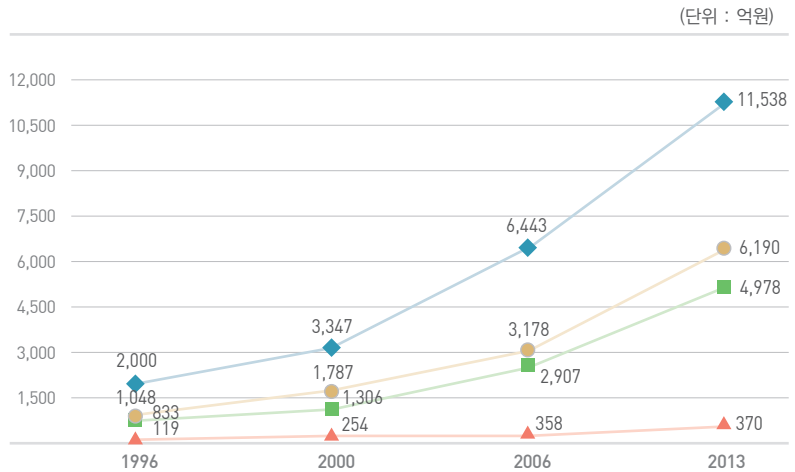
연도별 예산변화 추이

구분	1996	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	2,000	3,347	5,311	5,854	6,443	7,488	8,134	8,613	9,559	10,534	10,952	11,538
인건비	833	1,306	2,282	2,551	2,907	3,235	3,516	3,750	3,888	4,380	4,716	4,978
기본 경비	119	254	300	334	358	306	328	340	334	353	363	370
주요 사업비	1,048	1,787	2,729	2,969	3,178	3,947	4,290	4,523	5,337	5,801	5,873	6,190

〈그림 6-2〉

연도별 예산변화 추이

- ◆ 총예산
- 인건비
- ▲ 기본경비
- 주요사업비



다. 향후 재정투자 계획

해양경찰은 향후 EEZ·NLL 주권수호, 독도 경비 강화 등 광역경비 체제 구축을 위한 함정·항공기 도입, 연안해역 안전관리를 위한 해상 교통관제시스템(VTS)·선박관리시스템(V-PASS) 확대구축, 재난적 해양오염사고에 대비한 방제정 건조, 방제장비 확충 등 현장 대응능력 강화를 위한 재원확보를 위해 노력할 계획이다.

또한, 경찰서, 파·출장소 신축 등 계속사업의 차질없는 뒷받침 및 정책 환경 변화와 새로운 성장 동력발굴(해상치안 연구개발 R&D 등)을 위한 투자도 확대할 예정이다.

[표 6-5]

중기재정계획 (2013~2015년)

(단위 : 억원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
합계	11,538	11,276	11,596	12,151	12,553
일반회계	10,571	10,768	11,255	11,808	12,419
혁신도시건설 특별회계	264	-	-	-	-
국유재산관리기금	703	508	341	343	134

2절

인사교육 및 복리후생

01 | 공정하고 투명한 인사를 위한 제도 개선

가. 자체 법령 개정

2012년에는 해양경찰청 자체 인사관계 대통령령(2011. 8월 제정)을 개정하여 경과제도 및 채용관련 규정 등을 개선하였다.

먼저, 전문적 인사관리를 위해 1996년 이후 채용인원이 없는 운전 경과를 폐지하고, 해상특수임무 수행 전문성 확보를 위해 잠수직별을 특임경과로 격상하였다.

그리고 순경공채 및 간부후보생 선발 응시연령 상한을 상향(30→40세)하고, 고졸자 채용확대를 위해 순경 공채과목에 고교과목(국어, 사회, 과학, 수학)을 선택과목으로 추가하였다.

개정 前

- 한국사, 영어, 형법, 형소법, 해사법규

개정 後

- 필수(2) : 한국사, 영어
- 선택(3) : 형법, 형소법, 해사법규 + 국어, 사회, 과학, 수학

또한, 자체 부령인 「해양경찰청 소속 경찰공무원 승진 임용규정 시행규칙」을 개정하여 경찰관 대우공무원 적용대상을 경위이하에서 중경이하로 확대하였다.

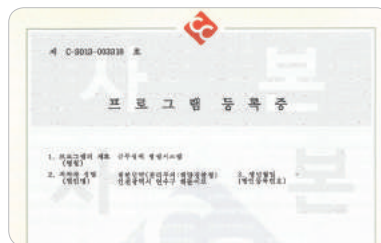


나. 중앙행정기관 최초 근무평정시스템 개발 · 활용

1999년 이후부터 매년 근무평정시 복잡한 수식 계산과 데이터 정리를 위해 외주업체에 용역을 주었고, 전보 등 각종 인사업무도 엑셀 프로그램을 활용하여 담당자의 수작업을 통해 진행하였다.

그러나 2012년도에 자체 IT 기술력을 활용하여 근무성적 평정 및 교류 인사 시스템을 개발 · 활용함으로써 인사업무가 전산화되어 한층 투명해지는 등 인사운영 업무를 혁신적으로 개선하였다.

또한, 이번에 개발된 인사 시스템 2건 모두 문화체육관광부 산하 한국저작권위원회에서 인증하는 저작권을 획득함으로써 해양경찰청의 높은 IT 기술력을 대내 · 외에 알렸으며, 더 이상 외주용역에 의존하지 않고 업무를 자체 수행하여 국가 예산도 절약하였다.



● 인사시스템 저작권 획득



● 시스템 구현 화면

다. 통합인적자원관리시스템(Career Development Program) 고도화

해양경찰청은 2011년부터 조직원의 경력 · 보직 · 교육 등을 연계시켜 인적자원을 체계적으로 관리하는 CDP를 도입하여 운영하고 있다.

교육발령은 2012년부터 적용되었으며, 향후 보직발령 등과 연계하여 조직원의 전문성이 향상되도록 지속적으로 개선할 방침이다.

02 | 수요자 중심의 인사운영

가. 승진제도

(1) 개관

승진제도는 심사승진, 시험승진, 근속승진, 특별승진으로 나누어지며, 심사와 시험 인원은 매년 각 50%의 비율로 배정하고 있다. 다만 일반직 공무원의 승진은 심사방식으로만 운영된다.

[표 6-6]

승진현황

(단위 : 명)

구분 연도	계	경무관 이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2008	867	8	10	27	55	222	234	292	19
2009	487	-	5	11	23	143	124	156	25
2010	407	1	3	19	29	49	113	165	28
2011	559	3	7	25	53	67	173	209	22
2012	747	2	17	33	89	93	210	274	29

해양경찰은 구성원의 사기를 높이고 계급별로 인력순환이 원활하게 이루어질 수 있도록 승진제도 개선에 많은 노력을 기울이고 있다.

(2) 승진심사

승진심사 절차는 크게 세 단계로 이루어진다. 우선 근무성적·경력·교육 성적 등의 요소로 작성되는 승진대상자 명부에서 임용예정인원의 5배수에 해당하는 자를 별도의 배제기준에 의해 부적격자를 배제한다.

그 다음 경험한 직책·승진기록·교육성적·근무성적·상벌·지휘관 추천·적성 등으로 이루어진 승진심사 7개 항목 평가 결과에 따라 2배수에 해당하는 인원으로 압축한다.

마지막으로 승진심사위원회에서 참여위원 전원합의로 후보자를 선발하게 되며, 합의에 이르지 못 할 경우에는 무기명 투표로 최종 선발하게 된다.

[표 6-7]

승진심사 현황

(단위 : 명)

구분 연도	계	경무관 이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2008	565	7	15	19	42	171	122	151	38
2009	443	8	10	14	23	111	117	146	14
2010	258	-	5	6	12	72	62	78	23
2011	221	1	3	10	15	25	57	83	27
2012	348	2	17	17	44	41	90	115	22

(3) 시험 · 특별 · 근속승진

시험승진제도는 경찰관이 업무분야에 전문지식을 가지고 올바른 법집행과 직무를 수행할 수 있도록 하고 계급사회의 경직성을 완화하는 차원에서 실시하고 있다.

해양경찰은 현행 승진시험 과목이 계급별로 필요한 역량을 측정하기에 부족한 측면이 있고, 과목 수가 필요 이상으로 많았다는 지적에 따라 계급별로 필요 역량을 적절히 측정할 수 있으면서, 입직경로에 따른 형평성을 고려하여 2013년부터 시험과목을 개편하여 시행할 예정이다.

또한, 경찰공무원법 개정('11.8.4) 및 해양경찰공무원 근속승진 운영규칙 개정('12.3.1)에 따라 기존 경위까지 가능했던 근속승진을 경감까지 확대하여 2012년부터 실시하였다.

[표 6-8]

승진시험 개편 현황

현행					개편안	
계급	경과	해양	보안,운전	정보통신	항공	공통 (항공예외)
경정	필수	행정학(주), 형소법(주)				행정학(주) 행정법 국제법
	선택 (택2)	형법, 행정법, 국제법, 해사영어				
		해사법규	무선공학	항공법규		
경감	필수	행정학, 형법, 실무종합(5개분야)				행정학 해사법규 실무 종합 (Ⅱ,Ⅲ,Ⅳ)
	선택 (택1)	형소법, 국제법, 해사영어				
		해사법규	무선공학	항공법규		
경위	필수	행정법, 실무(택3)				형소법 형법 실무 택2 (Ⅱ,Ⅲ,Ⅳ)
	선택 (택1)	형소법, 국제법, 해사영어				
		항해학, 기관학	해사법규	무선공학	항공법규	
경사	필수	형법, 실무(택2)				형법 해사법규 실무 택1 (Ⅱ,Ⅲ,Ⅳ)
	선택 (택1)	형소법, 해사법규				
		항해학, 기관학	무선공학	항공실무		
경장	필수	형법, 실무(택2)				형소법 해사법규 실무 I
	선택 (택1)	형소법, 해사법규				
		항해학, 기관학	무선공학	항공실무		

[표 6-9]

승진현황

연도	구분						
		계	경정	경감	경위	경사	경장
2008	시험	327	10	30	50	92	145
	특별	22	-	1	3	11	7
	근속	165	-	-	130	31	4
2009	시험	160	5	10	26	50	69
	특별	18	-	-	3	6	9
	근속	110	-	-	82	19	9
2010	시험	185	9	14	24	56	82
	특별	39	-	-	4	12	23
	근속	136	-	-	68	34	34
2011	시험	302	16	43	40	89	114
	특별	90	-	1	11	30	38
	근속	210	-	-	53	53	104
2012	시험	302	16	43	40	89	114
	특별	80	-	1	11	30	38
	근속	210	-	-	53	53	104

(단위 : 명)

나. 상훈

(1) 포상



● 해양경찰의 날 포상

포상은 창의적인 업무수행으로 맡은바 소임을 다하고 업무 발전에 뚜렷한 공적을 세워 조직발전에 기여한자를 발굴·포상함으로써 조직원 사기를 진작시키고 성과와 보상이라는 선순환이 지속적으로 이루어 지도록 하는 제도이다.

정기포상은 ‘해양경찰의 날’ 실시하며 수시포상은 특별한 업무유공자 발생시 부정기적으로 실시한다. 일선현장에서 발생하는 공적에 대한 포상을 위해 수시포상을 확대해 나가고 있다.

[표 6-10]

연간 표창현황

		(단위 : 명)				
구분		계	경찰관	일반·기능직	전투경찰	민간인 등
2008	정기표창	431	302	29	100	-
	수시표창	766	647	39	37	43
2009	정기표창	362	275	28	57	2
	수시표창	1,108	954	67	33	54
2010	정기표창	359	282	27	50	-
	수시표창	1,055	898	56	46	55
2011	정기표창	476	391	35	50	-
	수시표창	876	623	40	38	175
2012	정기표창	320	235	10	65	-
	수시표창	815	547	24	153	70

[표 6-11]

연도별 포상현황

(단위 : 명)

연도	구분	계	정부포상					장관	청장	
			소계	훈장	포장	대통령	총리			모범
2008		1,498	119	3	6	14	17	79	180	1,199
2009		1,589	122	3	6	16	18	79	199	1,268
2010		1,667	117	3	5	13	16	80	208	1,342
2011		1,852	120	3	6	14	17	80	180	1,432
2012		1,442	127	3	5	13	17	88	180	1,135

(2) 모범공무원

모범공무원제도는 업무분야별로 성실하고 창의적인 자세로 솔선수범하는 모범공직자를 선발하여 인사상의 특전을 부여함으로써 공직사회의 활성화와 사기진작을 도모하고자 하는 제도이다.

경감(6급)이하 공무원 중 5년 이상 재직한 자 중에서 선발하고 있으며, 모범 공무원으로 선발된 자는 일정기간 별도수당을 지급받게 된다.

[표 6-12]

모범공무원 선발 현황

(단위 : 명)

구분	2008	2009	2010	2011	2012
인원	79	79	80	80	88

03 | 인적자원 양성을 위한 교육훈련

가. 직무역량평가 실시



● 직무역량평가 실시

해양경찰은 개인별 희망직무에서 요구되는 이론 및 실무지식 등 필요역량의 객관적 평가를 바탕으로 인재풀(POOL)을 구성하여 객관적 정보를 인사권자에게 제공할 수 있게 되었으며, 구성원 개인의 전문역량 강화로 조직발전에 기여할 수 있게 되었다.

직무역량평가는 희망자만을 대상으로 매년 실시하며, 승진·성과평가와는 관계없이 보직자격 부여기준으로만 활용할 예정이다.

나. 국내 · 외 교육훈련

(1) 국내 교육훈련

2012년 교육훈련제도의 주요 개선사항으로 전문교육 과정을 6개 분야 및 초·중·고급으로 체계화하고 교육과정 수를 대폭 확대(82→92개)하여 운영하였다.

그리고 전문과정의 운용 효율성 및 책임성 제고를 위해 본청 기능 및 학교 담당학과를 공동책임제로 운영하며, 본청 기능은 수요 파악·과정 설계·외래강사 지원 및 성과분석을 담당하고 학교 담당학과는 과정의 효율적 운영에 주력하고 있다.

[표 6-13]

국내 교육훈련 현황

(단위 : 명)

구분		2008		2009		2010		2011		2012	
		과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원
계		291	6,292	289	5,911	396	7,808	304	6,783	316	7,294
자체 교육	해양 경찰학교	43	4,445	47	4,306	128	6,659	82	5,221	92	5,724
	경찰 교육기관	48	328	49	228	49	129	41	413	44	500
위탁 교육	일반 교육기관	200	1,519	193	1,377	219	1,020	181	1,149	180	1,070

(2) 국외훈련 및 위탁교육

2012년 외부 위탁교육은 분야별 전문과정 및 직무전문교육 등 총 224 과정 1,570명이 이수하였으며, 국외훈련은 미국, 중국, 일본, 캐나다 등 총 4개국에 9명의 인원이 선발되어 선진국가의 실무사례를 분석하여 다양한 지식과 문화를 접하고 이를 조직의 발전과 국제협력 증진에 기여할 수 있도록 추진하였다.



(3) 인재개발 우수기관 인증 획득

2012년 행정안전부와 교육과학기술부가 공동 주관하는 교육훈련 등 인재개발 평가에서 엄격한 심사를 통해 인재개발 우수기관에 해양경찰청이 2009년에 이어 최우수 기관으로 선정되었다.

인재개발우수기관은 인재개발 최우수 평가 인증 로고사용이 가능하며, 인재개발(HRD) 교육지원 혜택이 주어진다.

다. 해양경찰교육원 기반 마련

여수 교육원 이전시기(13. 11.) 도래에 따라 ‘교육발전기획단’을 운영하여 해양경찰교육원의 미션·비전 전략 체계 수립하고, 전문교육시설에 적합한 교육과정·인력 등을 전반적 검토하였다.

해양경찰청이 종합해양법집행기관으로 발돋움하기 위해 해양경찰 특성에 맞는 전문지식 습득과 실전훈련을 겸할 수 있는 교육과정을 발굴하였다.



04 | 채용시험 및 기타 인사제도

가. 신규채용

현재 독도, 이어도 등 해양영토 분쟁 증가와 외국어선 불법조업 등 해양 자원 보존에 대한 국민적 관심이 증대되면서 해양경찰공무원에 응시하고자 하는 수험생도 증가하는 추세이다.

채용시험은 자격요건에 적합한 인적자원을 공정한 선발과정을 통하여 직무수행능력을 갖춘 인재를 선발하는 과정으로, 신체검사·체력검사·필기시험·종합적성검사·면접시험 또는 실기시험과 서류전형 등의 절차로 이루어지고, 채용분야에 따라 시험항목 또는 순서가 변경될 수 있다.

[표 6-14]

연도별 채용현황

(단위 : 명)

구분	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
계	147	883	446	614	528	208	509	500	339	326
경찰관	경정	1	2	2	2	2	-	-	1	-
	경감	-	-	1	10	5	6	2	4	-
	경위	3	6	8	9	6	11	18	21	6
	경사	3	3	3	6	3	1	-	1	-
	경장	8	8	16	38	15	17	3	5	3
	순경	109	821	378	492	477	162	469	447	268
	간부후보	5	8	10	10	10	7	7	10	10
일반직 (계약·기능직 포함)	18	30	28	47	10	-	11	20	10	39

나. 공직채용 박람회 참가

2012. 5. 24 ~ 5. 26(3일간) 서울 코엑스에서 개최된 안전행정부 주관 공직채용박람회에 참가하여 약 5,000명을 대상으로 함정근무자 및 특공대요원과 함께 채용관련 상담을 실시하였다.

[표 6-15]

안전행정부 주관 공직박람회
참가 현황 (2012년)

권역	서울	광주	부산
일시	5. 24(목)~5.26(토)	5.31(목)	6. 1(금)~6. (토)
장소	양재동 aT센터	김대중컨벤션센터	부산시청



● 공직채용 박람회

해양경찰 부스에서는 해양경찰청 소개와 조직발전전망, 채용 및 인사 제도 설명, 취업전략, 1:1 멘토링을 통해 미래 공직자에게 비전을 제시하는 한편, 대형모형함정 전시 및 합포시뮬레이터 설치하여 관람객들의 많은 관심을 받았다.

다. 미래인재 지원을 위한 찾아가는 취업컨설팅

취업정보에 취약한 낙도·오지의 해·수산계 고교·대학교 대상으로 재학생들의 취업을 지원하고, 국내 수산·해양산업의 발전을 위해 해양경찰청의 채용담당자들이 직접 해당 학교를 방문하여 성공적인 취업을 위한 전략과 정보를 제공하였다.

연번	일시	학교	인원
1	2012.10.23	성산고등학교(제주)	125명
2	2012.10.25	전남대학교(광주)	150명
3	2012.10.31	한국해양대학교(부산)	50명
4	2012.11.23	경상대학교(통영)	100명
5	2012.12. 6	선린대학교(포항)	38명



취업 컨설팅은 해경의 다양한 인프라를 국민들과 공유하기 위한 해양경찰청의 OPEN 플랫폼 전략의 일환으로 추진되었으며, 최근 채용트렌드 및 성공적인 취업 전략 설명 등 취업정보를 제공하여 청년실업해소에 기여하였다.

Focus + 03

채용관련 Q&A 및 채용시험 변경사항

▣ 채용시험 관련 Q&A

• 해양경찰 채용시기와 인원은 어떻게 되나요?

– 신규채용은 매년 1회 이상 실시하며, 소요인원 · 퇴직인원 · 정부예산 등을 고려하여 모집인원 및 분야가 정해집니다. 매년 사정에 따라 변경될 수 있으므로, 해양경찰청 홈페이지(www.kcg.go.kr) 채용정보란을 주기적으로 방문해 주시기 바랍니다.

• 경찰청과 채용시험과목은 다른가요?

– 2013. 1. 1일 이후 경찰청 채용시험과목은 총 5과목(한국사, 영어, 「형법, 형사소송법, 경찰학개론, 국어, 수학, 사회, 과학」 중 택 3과목)이며, 해양경찰 공채분야는 (한국사, 영어, 「해사법규, 형법, 형사소송법, 국어, 수학, 사회, 과학」 중 택 3과목)입니다.

• 해양경찰공무원 채용 자격요건과 시험과목은 어떻게 되나요?

분야	자격요건	계급별	시험과목
해경 학과	4년제 대학의 해양경찰학과 또는 해양경찰학 전공 졸업자	순경(5)	국사, 영어 「해사법규, 형법, 형소법, 국어, 수학, 사회, 과학 중 택3」
해기사	5급이상 항해사 또는 기관사면허 소지자	공 채	
전경	해양경찰청 전투경찰순경 전역자 또는 전역 예정자	일반 (7)	국사, 영어, 형법, 형소법, 행정학 「주 : 행정법, 국제법」
잠수	잠수기능사이상 자격증 소지 또는 군 특수부대 2년이상 근무경력자	간부 후보	
		해양 (7)	국사, 영어, 형법, 형소법, 행정학 「주 : 행정법, 항해·기관학 중 택1」
외국어	외국어능통자	해경학과(5)	해사영어, 해사법규, 형사법, 국제법, 선박일반
정보 통신	무선설비, 정보통신, 전자계산기, 사무자동화, 정보처리 등 정보통신관련 자격증 소지자 ※ 자격증에 따라 산업기사이상 또는 기능사이상으로 제한	특 채	해기사, 전경(3)
			해사영어, 해사법규, 「항해술·기관술 중 선택1」
고시 (번호사)	관련자격 소지자	정보통신(4)	국사, 영어, 컴퓨터일반 「통신 이론, 정보관리론 중 선택1」

※ 세부 자격요건은 채용 공고에 의함

• 해양경찰공무원 응시가능 연령은 어떻게 되나요?

– 채용분야별 응시연령

분야별	응시연령
공채순경	18세이상 ~ 40세이하
간부후보	21세이상 ~ 40세이하
전경	20세이상 ~ 30세이하
해기사, 함정운용	18세이상 ~ 40세이하
정보통신, 외국어, 잠수, 항공정비, 응급구조	20세이상 ~ 40세이하
해경학과, 감식, 관재	20세이상 ~ 40세이하
해군경위, 조사경감, 회계경위	23세이상 ~ 40세이하
항공조종	23세이상 ~ 45세이하
고시	27세이상 ~ 40세이하

※ 남자의 경우 군복무 기간 1년미만 1세, 1년이상~2년미만 2세, 2년이상 3세를 각각 연장

• 수상인명구조 자격증 등 특별한 자격증이 필요한가요?

– 2013. 1. 1일 이후 채용시험부터는 수영능력 테스트와 인명구조 자격증이 가산점으로 적용됩니다.

– 수영능력 테스트는 필기시험 실시 후 지원자에 한해 실기시험 형태로 진행될 예정입니다. 테스트 결과에 따라 가산점이 결정됩니다.

■ 순경 공채시험과목(필기) 변경(2013년 3월 23일부터 적용)

현 행	개 선
필수 5과목 한국사, 영어, 형법, 형사소송법, 해사법규	한국사, 영어, 「해사법규, 형법, 형사소송법, 국어, 수학, 사회, 과학」 중 택 3과목

※ 취지 : 고교출신 인재들의 공직 진출기회 확대

□ 자격증 가산점 배점기준표 변경(2013년 1월 1일부터 적용)

점수 분야	3점	2점	1점
수영(50m)	-	- 50초 이내	- 100초 이내
운전	-	-	- 1종대형, 특수면허 (트레일러)
무도	-	- 무도 3단이상 (유도, 검도, 태권도, 합기도)	- 무도 1·2단 (유도, 검도, 태권도, 합기도)
정보통신	- 통신설비·전자기기기능장 - 무선설비·정보통신·정보처리·전파전자·전파통신·전자·전자계산기·전자계산기조직응용기사	- 무선설비·정보통신·정보처리·전자·통신선로·전파전자·전파통신·정보기술·사무자동화·전자계산기·전자계산조직응용산업기사	- 통신선로·무선설비·전파전자·통신기기·전자기기·정보처리·방송통신·전파통신·전자계산기·정보기기운용기능사
사무관리	-	-	- 컴퓨터활용능력 1·2급 - 워드프로세서 1급
회계	- 공인회계사, 법무사, 세무사, 관세사	- 전산세무·전산회계 1급	- 전산세무·전산회계 2·3급
차량정비	- 자동차정비기사	- 자동차정비산업기사	- 자동차정비기능사
화약류	- 화약류제조·화약류관리기사	- 화약류제조·화약류관리 산업기사	-
재난·안전관리	- 인명구조 (수상안전법)강사 - 건설안전·산업안전·소방설비·가스·위험물관리기사	- 인명구조요원 - 건설안전·산업안전·소방설비·가스·위험물관리기사, 응급구조사 1급	- 산업안전·가스·위험물기능사, 응급구조사 2급
국어	- 한국실용글쓰기검정·한국어능력시험·국어능력인증시험 1급	- 한국실용글쓰기검정·한국어능력시험·국어능력인증시험 2급	- 한국실용글쓰기검정·한국어능력시험·국어능력인증시험 3급
어학능력	- 토익 800점이상 - 토플(IBT 92, PBT 580 이상) - 텡스 1급이상 - J.L.P.T 1급 - J.P.T 850 이상	- 토익 700점이상 - 토플(IBT 71, PBT 527 이상) - 텡스 2급이상 - J.L.P.T 2급 - J.P.T 750 이상 - 신 H.S.K 6급	- 토익 600점이상 - 토플(IBT 57, PBT 487 이상) - 텡스 3급 이상 - J.L.P.T 3급 - J.P.T 650 이상 - 신 H.S.K 5급
잠수·레저	-	- 잠수산업기사	- 잠수기능사 - 수상레저기구조종면허 1·2급
해양	- 해기사 1·2급 (항해, 기관, 운항사)	- 해기사 3급 (항해, 기관, 운항사)	- 해기사 4·5·6급 (항해, 기관, 운항사)
환경	- 대기환경·수질환경·폐기물 처리 기사	- 대기환경·수질환경·폐기물 처리산업기사	- 환경기능사

※ 취지 ; 해양경찰 업무수행에 필요한 수영능력 등 가점 변경

05 | 해양경찰 복지 및 사기관리

가. 복지시설

(1) 해양경찰 수련원



● 제주수련원 전경

해상경비, 수색·구조 및 치안확보에 전념하는 해양경찰 직원·가족들의 여가선용 및 사기진작을 위하여 2003년 6월 1일 제주특별자치도 서귀포시에 해양경찰청 제주수련원을 개원하여 운영하고 있다.

수련원은 부지 169,465㎡, 연면적 4,274㎡(지하1층 지상3층) 규모로 콘도형 숙박시설 32실(49.5㎡ 25실, 66㎡ 5실, 82.5㎡ 2실)을 비롯하여 세미나실, 체력단련장, 목욕탕, 노래방, 운동장, 잔디광장, 주차장 등의 부대시설을 갖추고 있다.

2008년 10월부터는 이용자의 편의를 도모하고자 인터넷 예약제를 실시하고 있으며 경찰청 직원들도 함께 사용할 수 있도록 협약을 체결하여 공동으로 이용하고 있다.

개원 이래 총 15만 1,359여명이 수련원을 이용하였으며 앞으로도 가족 친화적 조직문화에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

[표 6-16]

해양경찰수련원 이용현황

(단위 : 명)

구분	계	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
인원	151,359	6,520	13,041	16,003	18,882	16,357	14,218	15,136	17,249	17,415	16,538

참 고 | 해양경찰 수련원 이용 안내

- ※ 위치 : 제주특별자치도 서귀포시 표선면 중산간동로 4821(표선면 성읍리 1332)
- ※ 문의 : 해양경찰 제주수련원 ☎ 064-787-7861~7

(2) 해양경찰청 어린이집 운영

최근 핵가족화와 여성의 경제활동이 높아짐에 따라 육아는 개인의 책임이 아닌 사회가 공동으로 책임져야 할 사안이 되고 있다. 이에 해양경찰청은 2010년 3월 2일 본청에 60명을 수용할 수 있는 보육 시설을 개원하였고, 2013년 3월 서해지방해양경찰청에 70명을 수용할 수 보육시설을 개원을 시작으로 추후 각 지방청별로 보육 시설을 개원할 예정이다.

[표 6-17]

해양경찰청 어린이집 개원 계획

2013년	2014년	2015년	2016년
서해지방청	동해지방청	제주지방청	남해지방청



● 해양경찰청 어린이집



● 어린이집 활동

해양경찰청 직원의 취학 전 자녀들을 대상으로 운영되고 있는 어린이 집은 각 연령별 놀이실, 유희실, 양호실, 실외 놀이터 등 영·유아들이 즐겁고 안전하게 지낼 수 있는 공간으로 조성되었다.

특히, 아동중심 교육관에 따라 연령별 특성과 개인적 특성을 고려한 놀이(활동) 중심 프로그램 운영을 통해 전인적인 발달을 도모하고 몸과 마음이 건강한 아이로 자랄 수 있도록 정성을 기울이고 있다. 앞으로도 미취학 아동을 둔 직원들이 마음 놓고 자녀를 맡기고 일할 수 있도록 보다 양질의 보육환경을 조성해 나갈 예정이다.

참 고 | 해양경찰청 어린이집 이용 안내

- ※ 위치 : 인천 연수구 해돋이로 130 해양경찰청 본관 뒷편
- ※ 원아모집 : 푸른보육경영 해양경찰청 어린이집 홈페이지
(<http://www.puruni.com>)
- ※ 문의 : ☎ 032-851-7711~2
- ※ 운영시간 : 평일 07:30~19:30 (연장보육 22:30분까지)

(3) 관사 및 직원아파트

해양경찰청은 조직의 특성상 전국 단위의 발령으로 인해 연고지를 떠나 낮은 지역에서 근무하는 직원들이 많다. 이에 따라 안정적으로 주거 생활을 할 수 있도록 전국에 총 1,622세대(소유 1,358세대, 임차 264세대)의 관사를 확보하여 직원들에게 편의를 제공하고 있다.

2013년에는 창원해양경찰서 등 신설관서와 비선호관서를 중심으로 부족한 관사를 확보하고 오래된 관사를 리모델링하여 생활여건 개선에 주력할 예정이다.

[표 6-18]

관사·임차주택 (2012년)

(단위 : 세대)

구분	계	본청	동해지방 해양경찰청					서해지방 해양경찰청					남해지방 해양경찰청					제주지방 해양경찰청			인천	정비창	학교	
			청	속초	동해	포항	청	완도	목포	군산	태안	평택	청	울산	부산	창원	통영	여수	청	제주				서귀포
계	1,622	111	31	99	100	97	28	136	99	96	157	17	26	63	63	9	100	97	27	83	52	96	19	16
소유	1,358	95	-	97	68	95	6	117	91	96	152	-	12	60	51	1	93	92	16	75	33	90	18	-
임차	264	16	31	2	32	2	22	19	8	-	5	17	14	3	12	8	7	5	11	8	19	6	1	16

나. 직원복지제도

(1) 장학재단 운영

1985년 11월 자체적으로 설립한 해성장학재단은 설립 이후 지속적으로 자본을 증자하여 기본자산이 32억 6천만원까지 확대되었으며, 이를 통하여 직원 대학생 자녀들에게 소정의 장학금을 지급하고 있다. 2012년에는 대학 신입생 자녀 331명에게 1억1천여만 원의 장학금을 지급하는 등 설립이후 현재까지 총 6,720명에게 13억 7천여만원의 장학금 혜택을 주었다. 또한, 외부장학재단의 지원을 통해 2012년에는 144명에게 약 3억원의 장학금을 지급하였다.

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

[표 6-19]

해성장학금 지급현황

(인원 / 1인당 장학금)

년도	구분	선발인원			지급액	선발기준	비고
		계	상반기	하반기			
2009		285	285	-	85,500,000	신입생 (1인 30만원)	"
2010		322	322	-	80,500,000	신입생 (1인 25만원)	"
2011		336	336	-	100,800,000	신입생 (1인 30만원)	"
		1	1	-	3,000,000	순직자 자녀 (300만원)	"
2012		331	331	-	115,850,000	신입생 (1인 35만원)	"
		2	2	-	2,000,000	순직자 자녀 (1인 100만원)	"

[표 6-20]

외부장학금 지급현황

(인원 / 1인당 장학금 : 만원)

구분	2009	2010	2011	2012
지급액	1억 5,400만원	1억 7,130만원	2억 1,300만원	3억 900만원
인원	61명	72명	103명	146명
재단	우양 20/230	우양 21/230	우양 24/200	우양 24/200
	수당 1/800	수당 1/800	수당 1/900	수당 1/900
	STX 40/250	STX 40/250	STX 50/200	STX 50/200
		아산 10/150	아산 10/300	아산 30/300
			청계 10/100	청계 10/100
			선광 8/200	경우 6/100
				선광 8/200
				현대 17/
				(대학생 300,
				중고생 150)

(2) 해양경찰청 상부상조회

해양경찰청 상부상조회는 해상이라는 특수한 근무 조건으로 인해 업무 수행 중의 부상이나 사망, 퇴직 및 장기와병 직원이 있을 때 소속 직원들이 공동 모금을 통해 서로 도움을 나눴으로써 조직원으로서의 연대감과 소속감을 가질 수 있도록 하는 취지에서 1985년에 설립되어 운영 중에 있다.

2009년 5월부터는 유가족에게 실질적인 도움이 되도록 사망조위금을 1억원으로 상향 조정하여 지급하였다가 맞춤형복지에 의한 보험금이 최대 3억원까지 보장되면서 현재는 5천만 원으로 축소되었다. 2012년에는 9명의 사망자를 포함하여 퇴직자, 장기와병 직원 137명에게 상부상조 위로금 11억 2천만 원이 지급되었다.

(3) 순직자 관리



●故 박경조 경위 흉상 ●故 이청호 경사 흉상

순직한 경찰관의 숭고한 넋을 위로하고 유가족들이 명예와 긍지를 갖고 살아갈 수 있도록 순직자의 국립묘지 안장과 국가보훈처에 국가유공자로 등록함으로써 국기를 위하여 희생한 순직자 예우에 최선을 다하고 있다.

매년 현충일에는 서울과 대전 국립묘지에 헌화하고 참배하는 한편, 속초에 위치한 해양경찰 충혼탑에 유가족을 초청하여 추모제를 지내고 있으며, 2012년도에는 2008년 및 2011년에 순직한故 박경조 경위·이청호 경사의 흉상을 직원들의 성금과 신안군·인천시의 협조로 제작하였고, 해양경찰청 홈페이지에 사이버 추모관을 운영하여 언제든지 고인을 위하여 추모할 수 있도록 하였다.

[표 6-21]

전사·순직자 현황

구분	계	전사	순직	국립묘지 안장			국립묘지 위패봉안	가족 묘지
				소계	서울	대전		
계	167	26	141	94	15	79	21	52
경찰관	109	13	96	61	6	55	21	27
전경	57	12	45	33	9	24	-	24
일용직	1	1	-	-	-	-	-	1

※ 전사자 : 1974. 6. 28 863함(180톤급)이 동해 접적해역에서 적과 교전 중 침몰

(4) 해양경찰 복지포털 구축

해양경찰청은 직원들에게 보다 많은 복지 수혜 및 편의를 제공하고 중·장기적 복지정책 인프라 기반을 마련하고자 2012년 10월부터 사업을 추진하여 주요 복지업무를 하나의 웹 사이트에 담은 종합복지포털을 구축하고 있으며, 2013년 하반기부터 본격 운영할 예정이다.

종합복지포털시스템은 내·외부 인터넷망으로 구성되어 있으며, 내부망에는 장학금·상부상조·관사·어린이집·경목·경승·경신 관리 등을 담아 주요 복지정보 제공과 함께 종합적이고 효율적인 업무 추진을 할 수 있게 되었을 뿐만 아니라, 공무원연금·맞춤형복지·경찰공제회 등 주요 외부포털에 대한 안내 기능도 포함하고 있어 해양경찰청의 전반적인 복지 정보를 한눈에 파악할 수 있게 된다.

외부망에는 취업지원센터와 체력단련장 등이 구축될 예정이다. 취업지원센터 운영으로 체계적인 퇴직자 관리를 통한 중·장기 재취업 여건 조성에 기여할 것으로 기대되며, 체력단련장시스템은 여수교육원에 신축 중인(13년말 완공) 체력단련장의 예약, 접수, 코스 안내 등을 온라인상으로 처리하여 편리하고 간편하게 이용할 수 있게 구축할 예정이다.



● 복지포털시스템 내부망



● 복지포털시스템 외부망 (취업지원센터)



● 복지포털시스템 외부망 (체력단련장)

다. 전투경찰순경 관리 및 운영

(1) 복무 및 사기 관리

전투경찰순경은 해양경찰 조직의 일원으로서 치안업무의 보조를 주된 임무로 하며, 공공의 안녕과 질서를 현저히 해하는 범죄의 예방과 진압 업무를 지원하고 있다. 이러한 전투경찰순경이 보다 활기차고 보람된 군 복무 생활을 할 수 있도록 매월 ‘합동생일연’과 ‘한마음 체육대회’를 통하여 대원들간 동료애와 단결심을 키워나가고 있다.

또한, 매년 모범 전투경찰순경을 선발하여 명승지 탐방 및 주요 산업 시설을 시찰 할 수 있는 기회를 가짐으로써 심신을 재충전하고 있으며, 성년의 날에는 성인으로서의 사회적 책무를 일깨워 주기 위한 의식인 ‘성년레’ 행사를 열고 있다.

[표 6-22]

모범전경 산업시찰 현황

구분	2010	2011	2012
참가인원	31	35	80
문화탐방 코스 (2박3일)	인천 → 정동진 → 낙산사 → 통일전망대	인천 → 변산반도 → 순천만 → 해양박물관	천안 → 백제유적지 → 여수박람회 → 광양제철소



● 합동생일연



● 성년레 행사



● 모범전경 산업시찰



● 한마음 체육대회

(2) 전(의)경 자체 모집업무 시행

기존 병무청에서 위탁·선발하였던 전(의)경 모집업무가 2012년 11월부터 해양경찰청으로 이관됨에 따라 체육단·의장대·홍보단 등 해양경찰 실정에 맞는 특기경 선발제도를 마련하게 되었다.

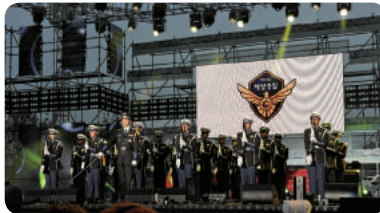
자체선발 기준에 따라 인성이 우수한 전(의)경을 선발하여 특기경 제도 활성화 및 대외홍보를 극대화 할 수 있게 되었으며, 특히 해양에 특화된 체육단 창단 기반마련으로 해양 전문 기관으로서 위상제고는 물론 낙후된 해양스포츠 발전에 기여 할 수 있게 되었다.



● 전(의)경 특기경 면접



● 전(의)경 특기경 체력검정



● 해양경찰 의장대



● 해양경찰 체육단

참 고 | 해양경찰청 전투경찰순경 지원

- ※ 지원자격 : 18세이상 28세이하(접수년도 기준)의 병역을 필하지 않은 남자
- ※ 지원방법 : 매월 인터넷 접수 - 해양경찰청 홈페이지 '의경모집'
 - 일반경 및 특기경(중국어, 영어, 관현악, 체육 등 기타)으로 구분 선발
- ※ 배치 및 근무 : 해양경찰청, 해양경찰학교, 정비창, 지방청 및 전국 16개 경찰서 배치, 복무기간 중 경찰서, 합정, 파·출장소 등 해·육상부서 순환근무

3절

국제교류
협력강화

01 | 다자간 국제협력 활동

가. 북태평양 해상치안기관 회의
(NPCGF, North Pacific Coast Guard Forum)

● 본회의



● 해양경찰청 대표단

북태평양 해상치안기관 회의는 지난 2000년 마약, 출입국, 해상 보안 문제 등을 논의하기 위하여 한국·일본·러시아·미국 등 북태평양 4개국 해상치안기관 대표로 결성 되었으며 7개 전문가 그룹(밀입국·마약·해상보안·불법어로·합동작전·정보교환·사무국)회의와 기관장회의로 구성되었다.¹⁾

해양경찰청은 제12차까지는 밀입국 방지 그룹 의장국으로서 회의에 참석하였으나, 제13차 북태평양 해상치안기관 전문가 회의때 부터는 최근 범국가적 자연재해에 대응하기 위해 신설된 '위기대응그룹'의 의장국을 맡아 수행하게 되었다.

[표 6-23]

북태평양 해상치안기관 전문가회의 그룹별 의장국 (2012년)

그룹(WG) 위기대응 해상보안 합동작전 밀입국·마약 정보교환 어로보호 사무국							
의장국	한국	일본	미국	중국	러시아	캐나다	주최국

1) 캐나다는 2002년, 중국은 2004년에 정식회원으로 가입하여 현재는 6개국이 다자회의로 진행

2012년 북태평양 해상치안기관 전문가회의에서는 7개 그룹별 의제를 중심으로 논의가 이루어졌으며, 해양경찰은 전문가회의 기간 중에 미국 코스트가드, 중국 변방관리국, 러시아 국경수비부 대표단과 양자회의를 갖기도 하였다.

나. 아시아 해상치안기관 회의 (HACGAM, Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting)



● 아시아해상치안기관장 회의



● 본회의

해상에서의 해적·무장강도 등 초국가적 범죄 공동대응을 위해 2004년부터 ASEAN회원국 및 한·중·일 등 아시아 17개국과 IMO 등 3개 국제 기구가 참여하여 아시아 해상치안기관장 회의를 연 1회 개최하고 있으며, 2012년 제8차 회의는 10월 2일부터 3일간 인도 뉴델리에서 개최되었다.

이번 회의에서는 각 해상치안기관이 경험한 대형재난대응을 기본으로 한 사례 공유를 채택하였고, 각 회원국은 수색구조(Search & Rescue)·환경보호(Environment Protection)·자연재해(Natural Disaster)·해상범죄(Unlawful Acts At Sea)·역량강화(Capacity Building) 등 5개 분야의 과제를 선정하여 협력하기로 합의하고, 회원국간 공조협력을 통해 상기 과제를 전략적으로 이루어내기 위한 강령(Mission Statement)을 채택하였다. 2013년 제9차 아시아 해상치안기관장 회의는 태국에서 개최될 예정이다.

02 | 주변국 해상치안기관간 교류협력

가. 제15차 한·러(국경수비부) 기관장 정례회의

2012년 10월 9일 대한민국 인천에서 개최된 제15차 한·러 해상치안 기관장 정례회의에서 러시아측은 2011년 2월 9일 알렉산드리아호 충돌 침몰사고 관련 러시아 선원 인명구조와 2011년 11월 23일 러시아 선적 유스페크 선박 조난시 예인 등 해양경찰의 수색구조 활동에 감사의 뜻을 전하였다.



● 정례회의



● 토의기록 서명

또한, 이번 회의에서는 해상에서의 수색구조 협력강화방안 뿐만 아니라 러시아 배타적경제수역내 불법조업 중국어선들에 의한 한국어선의 어구피해 발생에 대한 우리측 협조요청에 대해 러시아측은 가능한 모든 조치를 취할 것을 약속했다.

나. 제14차 한·일(해상보안청) 기관장 정례회의

제14차 한·일 해상치안기관장 회의는 2012년 6월 11일 일본의 동경에서 개최되었다.



● 한·일 해상치안기관장 환담



● 정례회의 기념촬영

환담자리에서는 우리어선(동아 5호²⁾, 2006남성호³⁾) 조난시 일본 해상 보안청의 적극적인 수색구조협력에 감사의 뜻을 표하는 등 양국 해상에서 발생한 해난사고에 대한 수색구조협력을 강화 할것을 약속하였다.

1999년 협력약정체결 이후 지방청간 협력체제 구축, 합동훈련 및 인적 교류 정례화 등 양기관의 협력이 역내 해상안전 및 범죄예방에 기여하고 있다는 데 인식을 같이하고, 우호협력의 확대를 위해 남해지방청과 해상보안청 제7관구간 긴밀한 정보교류 및 협력을 통해 양국간에 발생하고 있는 밀출입국 범죄 등 국제범죄 예방과 단속을 위한 협력을 강화해 가기로 하였다.

다. 제4차 한·중국(해감총대) 정례회의

2012년 7월 18일 중국 북경에서 개최된 제4차 한·중국(해감총대) 정례회의에서는 양 기관간 교류협력 성과평가, 해양오염, 수색·구조 및 인적교류 활성화 분야에 대해 심도 있는 논의를 하였다.

특히, 유사시 발생할 수 있는 사건·사고에 즉시 대응할 수 있는 협력체계를 구축하기 위하여 서해지방청과 북해총대(청도), 제주지방청과 동해총대(상해)간 연락창구를 개설하였으며, 경비함정간 상호 교류 활동에 대해 논의를 통해 그 후속조치로 대한민국 해양경찰 훈련함(3011함)이 9월 중국 해감총대를 방문 하여 합동훈련을 실시하였다.

2) 2012. 2. 20. 부산에서 출항, 필리핀으로 항해 중이던 예인선 '동아 5호'가 제주 남동 78마일 해상에서 통신두절되어, 일본 해상보안청이 항공기를 동원하여 수색구조에 협력한 사례(확인결과 위성통신장비 고장으로 일시 통신두절)

3) 2012. 3. 13. 서귀포 남동방 183마일에서 '2006남성호'(29톤, 서귀포선적, 연승, 선원10명)에 화재가 발생하여 일본 해상보안청이 1200톤급 순시선 1척과 항공기 1대 동원하여 수색구조 협력한 사례



● 정례회의 : 북해총대



● 북해총대 감정센터

03 | 동남아시아 · 아프리카 · 남태평양 지역과의 교류협력

해양경찰은 말레이시아('01년), 필리핀('03년), 인도네시아('03년), 싱가포르('04년), 인도('06년), 베트남('07년) 등 아시아 지역 해상치안기관 등과 '협력에 관한 양해각서'를 체결하여 상호이해 증진 및 긴밀한 정보 교류협력 관계를 유지하고 있다. 우리나라 상선이 전 세계를 항해하고 있을 뿐만 아니라 원양어선의 조업지역도 점차 확대됨에 따라 우리 어선의 안전 확보를 위하여 주변국과 동남아시아를 넘어 중·남미, 아프리카, 오세아니아 등 대륙별 해상치안기관과의 교류협력을 추진하는 등 글로벌 국제협력 네트워크 구축을 위하여 노력하고 있다.

2012년에는 기존의 협력관계에 따른 정례회의를 개최하는 한편 케냐, 호주, 뉴질랜드 등 3개국과 교류협력 약정을 추가로 체결하고 수색구조 등 협력관계를 발전시켰다.

가. 제9차 한·싱가포르 정례회의



● 정례회의



● 싱가포르 대표단 환담

2012년 10월 18일 대한민국 인천에서 개최된 한·싱가포르 정례회의에서 양국은 2006년 경비함정 합동훈련과 2011년 특공대 합동훈련을 그간의 성과로 기억하면서 협력약정을 성실히 이행하기로 하였다. 우리나라는 동남아해역(말라카, 남중국해)을 항해하는 우리나라 선박이 해적피해 및 해난사고시 신속한 구조조치 및 관련 정보를 통보해 줄 것을 요청하였고, 싱가포르는 우리나라 선박과 관련된 사건·사고에 관한 정보를 입수하는 경우에는 신속히 통보해 주는 등 정보교환에 적극 협조하기로 하였다.

나. 제6차 한·베트남 정례회의



● 정례회의



● 대표단 기념사진

2012년 12월 26일 대한민국 인천에서 개최된 제6차 한·베트남 정례회의에서 베트남 대표단은 해양경찰청으로부터 인수한 경비함정 3척의 수리상황을 설명하면서 향후 퇴역함정 매각시 베트남을 우선적으로 고려해 줄 것을 요청하였다.

우리나라는 베트남 해역에서 수색구조 상황 발생시 해양경찰청 수색구조 항공기가 베트남에 진입하여 원활히 구조활동을 할 수 있도록 협조를 당부하였다.

다. 제9차 한·인도네시아 정례회의



● 정례회의



● 토의기록 서명

2012년 12월 5일 인도네시아 발리에서 개최된 제9차 한·인니 해상치안기관 정례회의에서 해양경찰청은 아시아·아프리카 해상치안기관 초청연수 프로그램에 적극적인 참여를 제안하였고, 인도네시아는 자국 교육센터 외국인 대상 교육 프로그램에 적극적인 참여를 당부하면서 인도네시아 잠수요원 능력 제고를 위하여 우리측 특공대 교관요원의 파견을 요청하였다.

라. 제10차 한·말레이시아 정례회의



● 정례회의

2012년 11월 27일 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 개최된 제10차 한·말레이시아 해상치안기관 정례회의에서 말레이시아는 말련 해양경찰 특공대 능력을 제고하기 위하여 해양경찰청 특공대 교관요원의 파견을 요청하였으며, 해양경찰청 경비함정의 동남아 순방시 항만 대테러·수색구조 등 복합시나리오 합동훈련 실시를 희망하였다.

마. 케냐 · 호주 · 뉴질랜드와 MOU 체결



해양경찰청은 소말리아 해적으로부터 우리선박 및 선원의 안전을 확보하고 아프리카지역의 협력거점을 확보하기 위하여 2012년 7월 11일 케냐의 수도 몸바사에서 케냐 해양청과 협력약정(MOU)을 공식으로 체결하였다. 이번 협력약정은 양 기관이 2009년부터 논의해온 여러가지 협력사항에 대해 서로 합의의 결실을 맺은 것으로, 양 국가의 국적선박이 해상사고 발생시 적극적인 대처, 해양안전기술분야의 협력을 증진하기 위한 인적교류, '해적'에 대한 공동대응 및 정보교환 등의 협력 활동을 하기로 합의한 것이다.

특히, 소말리아 지역의 해적활동이 증가하고 있는 가운데 케냐 해양청과의 MOU를 통하여 해적활동에 대한 정보를 교환하기로 합의가 되어 향후 우리국적 선박의 해외 피랍시 구조활동에 많은 도움이 될 것으로 예상된다.

또한, 해양경찰청은 2012년 12월 10일 호주 해사안전청과 교류협력약정(MOU)을 체결하는 한편, 같은 달 13일에는 뉴질랜드 해양청과도 교류협력약정을 체결하였다. 이번 협력약정에는 통신훈련을 비롯한 수색 구조에 관한 공동 협력활동, 수색구조관련 전문지식 등 정보교환 등 수색구조 분야와 유류오염에 대한 대응체계 및 방제기술 등에 관한 정보 교환과 유류오염사고 발생시 방제활동 관련 지원 등의 해양오염 방제분야 등 2가지 분야에 대한 합의를 포함하고 있어 향후 우리나라 선박들이 해양사고를 당하는 경우에 더욱더 신속한 구조를 요청할 수 있는 계기를 마련하였다.



● 케냐와 MOU체결 기념사진



● 케냐 방문단 기념사진

바. 아시아·아프리카 해상치안기관 공무원 초청연수



● 연수단 기념사진



● 초청 연수단 수료식

최근 아프리카 동부해역·인도양 및 동남아시아의 해적피해가 잇따라 발생하고 있어 우리나라 선박에 대한 안전을 강화할 필요성이 증대되고 있다. 이에 따라 해양경찰은 2005년부터 매년 ‘동남아 및 중서부 아프리카 외국 해양경찰관 초청 연수 프로그램’을 실시하여, 우리나라의 선진화된 해상치안시스템 전수를 통해 협력을 강화함으로써 해외에서 우리 국민과 선박 보호 기반을 구축하고, 장기적으로는 한국형 해상치안 인프라를 각국에 보급하기 위해 노력하고 있다.

2012년에는 8월 29일부터 9월 7일까지 10일간 아시아·아프리카·남태평양 등 12개국 14명을 초청하여 우리나라 해양경찰의 축적된 경험과 지식을 전수하였다. 방글라데시 코스트가드 모하메드 쿠사르 알람 중령을 비롯하여 경감급 이상으로 구성된 이번 연수단은 아시아·아프리카·남태평양 해양경찰기관의 수색구조과장, 인사계장, 해상교통계장 등 주요 간부들로 구성되었다.

* 참가국(명) : 방글라데시(1), 캄보디아(1), 중국(1), 피지(1), 인니(1), 케냐(3), 말련(1), 미얀마(1), 필리핀(1), 스리랑카(1), 태국(1), 베트남(1)

연수기간 중 이들은 우리나라 해양경찰 수색구조 시스템, 해양오염 대응 체계 등 분야별 전문가들의 강의를 통해 실무능력을 공유하고, 상황실, 해양경찰연구소, 3000톤급 경비함정, 특공대, 해양경찰학교 등을 방문하여 우리의 선진 해상치안 능력을 직접 경험하였다.



● 초청연수단 회의



● 인천 항공대 견학

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경 보전활동

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

[표 6-24]

외국해상치안기관과의 교류현황
(2012년)

회 의	일시	개최국	논의내용
북태평양해상치안기관 전문가회의 (제13차)	3월	중국	위기대응, 해상보안, 합동작전, 밀입국·마약, 정보교환, 어로보호 등
한·필리핀 정례회의(제9차)	5월	한국	통신훈련, 대테러분야 교류
한·일 정례회의(제14차)	6월	일본	지방청·교육훈련기관간 교류협력 추진방안
한·중(해감) 정례회의(제4차)	7월	중국	해양오염, 수색구조 및 인적교류 활성화 분야
케냐 해양청과 MOU체결	7월	케냐	해적에 대한 공동대응
아시아해상치안기관 기관장 회의	10월	인도	해적·해상테러 공동대응 국가적 재난 대응방안
한·러 정례회의(제15차)	10월	한국	수색구조, 불법교역 방지 등
한·싱가폴 정례회의(제9차)	10월	한국	해적 및 해상 사건사고 정보교환
한·말련 정례회의(제10차)	11월	말련	항만, 대테러분야 기술교류
한·인니 정례회의(제9차)	12월	인니	함정합동훈련
한·베트남 정례회의(제6차)	12월	한국	조난대응 통신훈련, 합동훈련
호주 해사안전청과 MOU체결	12월	호주	수색구조, 통신훈련
뉴질랜드 해양청과 MOU체결	12월	뉴질랜드	수색구조, 통신훈련

[표 6-25]

외국기관과의 MOU 체결현황

순번	체결당사자	외국기관	체결일자	비 고
1	해양경찰청 (14개국15개기관)	러시아 국경수비부	1998.09.11.	정례회의
2		중국 공안부(변방관리국)	1998.12.08.	정례회의
3		일본 해상보안청	1999.04.29.	정례회의
4		말레이시아 해양경찰	2001.09.26.	정례회의
5		필리핀 해양경찰	2003.11.28.	정례회의
6		인도네시아 해양경찰	2003.12.02.	정례회의
7		싱가폴 해양경찰	2004.08.31.	정례회의
8		인도 해양경찰	2006.03.13.	정례회의
9		베트남 해양경찰	2007.10.02.	정례회의
10		캐나다 해양경찰	2008.12.18.	-
11		중국 해감총대	2009.12.05.	정례회의
12		아르헨티나 해양경찰	2010.06.29.	-
13		케냐 해양청	2012.07.12.	정례회의
14		호주 해사안전청	2012.12.10.	-
15		뉴질랜드 해양청	2012.12.13.	정례회의
16	동해지방청	일본 해상보안청(제8관구)	2007.08.30.	정례회의
17		러시아 국경수비부 (연해주사령부)	2010.11.25.	정례회의
18	서해지방청	중국 황발해어정국	2007.11.07.	정례회의
19		중국 산둥성 수색구조센터	2011.03.23.	정례회의
20	남해지방청	일본 해상보안청(제7관구)	2007.08.30.	정례회의
21		중국 동해어정국	2007.10.09.	정례회의

04 | 해양주권수호 관련 대응역량 강화

가. 해양 전문기관과의 교류 확대



● 제6회 해상치안컨퍼런스

해양경찰은 외교부, 해양수산부, 해군을 비롯한 정부기관과 정부출연 학술연구기관, 국제해양법 국내외 전문가그룹 등과 해양과 관련한 국제 위기 대응을 위해 정보교류 네트워크를 구축하고 해양치안 집행정책에 반영하고 있다.

2012년 5월 제주특별자치도 서귀포에서 해양주권 수호를 위하여 해양경찰청 · 한국해양과학기술원(KIOST) · 한국해양수산개발원(KMI) · 동북아역사재단이 한자리에 모여 ‘제6회 해상치안 컨퍼런스’를 개최하였다.

특히, 이번 컨퍼런스는 주행사인 ‘영토 · 영해 학술세미나’와 ‘해양경찰청 국제해양법위원회 정기회의’로 나누어 진행되었다.

주행사인 ‘영토 · 영해 학술세미나’에서 김찬규 명예회장은 ‘불법조업 단속과정에서 공권력 행사의 범위와 한계’에 대해서 발표하면서 “상황별 매뉴얼을 마련하고 관련교육을 강화해 바로 대처할 수 있도록 해야 한다” 고 제안하였고, 노영돈 인천대 교수는 ‘해적단속에 있어서 우리나라 사법권 강화를 위한 입법론적 모색’이라는 주제발표를 통하여 2011년 삼호 주얼리호 피납 해적사건의 처리과정에서 제기되었던 법률상의 미비점들을 보완하기 위한 「해적처리특별법」 제정의 추진을 제언하였다.

컨퍼런스 행사의 일환으로 개최된 ‘제7회 국제해양법위원회 정기회의 및 정책자문회의’에서는 해양경찰청 국제해양법위원회 발전방안에 대해서 논의하는 한편, 「해적처리특별법」제정을 위한 자문회의를 병행하여 실시하였다.

[표 6-26]

**제7회 해상치안컨퍼런스
영해·영토 학술대회 발표주제**

구 분	발 표 주 제	발 표 자
제1부 사회 : 백진현 교 수 (서울대)	국제해양정세의 변화와 우리해양경찰의 미래(기조연설)	이석용(한남대)
	해적단속에 있어서 우리나라 사법권 강화를 위한 입법론적 모색	노영돈(인천대)
	외국어선 불법조업에 대한 공권력 행사의 범위와 한계	김찬규(경희대)
	국제여객선터미널 등 항만시설과 항만시설 없는 항포구에 대한 보안강화	방호삼(전남대)
	재난적 해양사고 대응을 위한 입체적 해상교통 현장관리 방안에 대한 연구	이은방(한국해대)
종합토론	한·중·일 해양보안 법제에 대한 비교론적 고찰	김석균(해경청)
	사회 : 김부찬 교수 (제주대)	
	최태현(한양대), 이용희(한국해대) 이석우(인하대), 김수엽(KMI), 김병로(해경청), 이명준(해경청)	
제2부 사회 : 권문상 박 사 (KORDI)	UN해양법협약 상 섬의 법적지위와 적용의 한계	이창열(KMI)
	한·중·일 도서정책과 관할권 확장	양희철(KORDI)
	전후 미국의 동북아정책과 독도	김용환(동북아)
	근대 러시아의 동해·독도를 포함한 해양정책	김영수(동북아)
종합토론	사회 : 장동희 대사 (동북아)	
	유하영(동북아), 글로시코프(러시아), 박영길(KMI), 박성욱(KORDI), 김진욱(해경청), 전훈일(해경청)	

※ KMI(한국해양수산개발원), KORDI(現 한국해양과학기술원(KOIST)), 동북아(동북아역사재단)



● 해양영토 수호를 위한 유관기관 워크숍

나. 유관기관 워크숍을 통한 협력네트워크 강화

독도·이어도 수호와 관련하여 2012년 11월 30일 외교부·국정원·한국 해양과학기술원 등 유관기관 전문가들이 제주 서귀포에 모여 ‘해양영토 수호를 위한 유관기관 워크숍’을 개최하였다. 이 자리에서 외교부 신명호 법률국장은 해양경계획정 등 우리나라를 둘러싼 해양문제와 우리 정부의 대응기조에 대해서 관계기관과 의견을 공유하였고, 독도종합 연구소장 호사가 유지 세종대 교수는 일본의 종합해양정책본부의 조직 및 정책방향에 대해서 소개하는 등 유관기관간 정보교류를 통한 협력 네트워크를 강화하는 계기를 마련하였다.

다. 해외 주재관 파견

해양경찰은 해적 등 각종 해상범죄로부터 우리 선박과 선원을 보호하는 한편, 외국의 해양관련 정보수집 능력과 현장대응능력을 발휘하여 중국·말레이시아·일본·예멘 등 4개국에 5명의 주재관을 선발하여 파견하고 있다.

[표 6-27]

주재관 파견 현황

파견공관	인 원	파견기간	비 고
주상해 총영사관	경정급 1명	'11.02.14.~'14.02.13.	최초파견('02.4.17)
주말련 대사관	경감급 1명	'10.11.10.~'13.11.09.	최초파견
주일본 대사관	경감급 1명	'09.08.24.~'13.08.23.	최초파견
주예멘 대사관	경정급 1명	'10.12.10.~'13.12.09.	최초파견
주선양 총영사관	경감급 1명	'12.08.23.~'15.08.22.	최초파견

주재관은 3년 동안 파견국에서 활동하며, 밀입국 예방 및 단속 정보수집, 마약·테러 및 해적 등 국제성 범죄 대응, 해양사고 발생에 따른 수색 구조, 재외국민 권익보호 활동 등 외교관으로서의 역할 및 국제 해양 경찰로서의 역할을 수행하고 있다.

그러나 해외 정보수집 등 각종 국제 업무 수행을 위해서는 우리 어선이 많이 출어하고 있는 러시아를 비롯하여 해적 다발지역인 아프리카지역의 해양경찰관 파견이 필요하며 이를 위해 외교통상부 등 관계부처에 의견을 피력하고 있는 상황이다. 해양경찰은 해외주재관 파견을 통해 해외에서 우리 국민의 생명과 재산을 보호하고 국제협력 활동을 더욱 강화해 나아 갈 계획이다.

05 | 국제 해양 정보수집 역량 강화

가. 국제정보분석팀 신설

전 세계적으로 국가정책이 내륙중심에서 해양중심으로 확대·변화 추세에 있으며, 해양영토 및 해저자원 확보를 둘러싼 동북아 국가간 영토 분쟁 격화로 쿠릴·남중국해·센카쿠제도 등 영유권 수호를 위한 인접국간의 마찰이 심화되고 있다.

해양경찰은 급변하는 해양정세에 능동적으로 대응하기 위해 국제 해양정세에 관한 정보를 수집·분석하여 정책 수립에 활용하고자 2012년 9월 국제정보분석팀을 신설하였다.

국제정보분석팀은 영미, 중국, 일본 등 어권별 정보담당관을 지정하고 각 나라의 언론과 주재관·교류협력기관의 인적네트워크를 활용하여 선진해양국가의 정책과 주변국 해양정세 등 나라 밖 소식에 대한 정보를 수집하고 있다.

나. 국제해양정세 리포트 발간



● 국제해양정세 e-book

해양경찰 정책과 연관된 해양정세(영토분쟁, 안보환경), 외국해상치안 기관 동향, 해적피해 등 국제안보 저해행위, 중국어선 조업 동향 등 주요 정책 사항을 테마로 발굴하여 정책 결정자 및 수요자 요구에 부응한 자료 수집으로 정책 수립 기반을 마련하고, 해양경찰 전 직원이 국제 해양 정세 변화의 흐름을 알고 활용할 수 있도록 국제 해양정세 수집 자료를 e-book으로 발간, 국제해양정보시스템에 등재하여 자료로 활용하고 있다.

4절

전력증강 및
장비관리

01 | 해양경찰 전력증강

해양의 전략적 가치 증대로 해양경계 및 해양자원을 둘러싼 국제 사회의 경쟁이 가속화 되고 있는 가운데 일본의 독도해역 국제 분쟁화 기도, 우리측 EEZ내 중국어선 불법조업 등 해양주권을 저해 하는 불안요인이 증가하고 있다.

해양경찰은 국토면적의 4.5배에 달하는 광활한 경비해역에서의 해양 영토·주권 수호, 범죄예방·단속, 안전관리, 오염방제 등 ‘안전하고 깨끗한 희망의 바다’ 실현을 위해 함정·항공기 등 장비를 확충하고, 전문인력 및 지원기능을 강화하는 등 전력증강을 차질없이 추진하고 있다.

가. 함정 건조

독도·이어도 및 NLL·EEZ 해역 광역경비체제 구축, 불법조업 외국어선 강력단속 등 해양주권 수호를 위해 대형함정을 신규건조 하고, 노후함정 교체 사업을 차질없이 진행하고 있다.

함정 건조시 보다 신속하고 효율적인 현장대응을 위한 성능개선에 중점을 두고 있으며, 예인정, 대형공기부양정, 방제작업정 등 해역과 임무별 특성에 적합한 특수함정도 다양하게 도입하고 있다.

[표 6-28]

함정준공 현황 (2012년)

(단위 : 척)

구분	계	경비함정					특수함정	
		3000톤급	1000톤급	500톤급	300톤급	50톤급	순찰정	방제작업정
준공함정	22	2	3	3	1	6	2	5




해양전문인력 양성을 위한 훈련함 건조

바다라는 특수한 환경으로 인해 해양경찰의 경우 현장중심의 교육이 더욱 중요하다. 이러한 교육강화 필요성에 의해 2012년 정부기관 최초로 훈련함을 건조하여 신임경찰관 교육 등에 활용하여 해양에 특화된 전문인력을 양성하고 있다.

2006년 6월 전력증강사업 결정으로 추진된 훈련함은 수많은 검토와 전문가·실무자 등의 의견수렴을 거쳐, 최신 교육훈련 장비는 물론 유사시 경비, 수색구조, 방제기능까지 수행할 수 있는 최신에 함정으로 건조되었다.

[표 6-29]

훈련함 제원

함정 전경	전장	전폭	흡수	속력	추진체계
	121.0m	16.0m	4.7m	18노트	2기 2축 (프로펠러)
		추진 기관		무장	
		MTU 12V1163TB96(5,954마력) x 2대		20MM 발칸포 1문	

2012년 4월 준공을 마치고 해양경찰학교에 배치된 훈련함은 전문가의 의견과 전 직원의 아이디어 공모를 거쳐 명칭을 **바다로**로 최종 선정하여, 7월 3일 국무총리 내외를 주빈으로 모시고 취역식을 거행하였다.



● 훈련함 취역식

해양경찰학교에 배치된 훈련함은 체계적인 실무중심 실습과 훈련을 통한 전문 해양경찰 육성을 목표로 함정 직무수행에 필요한 실무지식 및 상황대응능력 배양을 위한 장비 운용술 습득 등 표준화·구체화된 '실습교재'로서의 역할을 수행하고 있다. 특히, 신임경찰과정에서는 해양경찰로서의 사명감과 자긍심 고취에도 중점을 두어 독도·이어도 향해 실습, 속초 해양경찰 충훈탑 방문 등 전문적이고 강한 해양경찰인 양성에 주력하고 있다.

아울러 훈련함은 2012년 여수세계박람회 함정공개행사, 외국해상치안기관 합동훈련 등을 지원하였으며, 2012년 9월에는 중국 해감동해총대를 방문하여 대내·외에 해양경찰의 위상을 알리고 해양정책발전에 이바지하고 있다.



● 독도 해양영토 순례



● 단정 양하강 실습훈련 평가

(1) 경비함정 건조

해양경찰은 해·공 입체적 광역경비체제 구축을 위해 2020년까지 대형 함정 43척 확보를 목표로 현재 5000톤급 1척과 3000톤급 2척 건조를 진행하고 있다. 2012년은 3000톤급 경비함 2척, 1000톤급 경비함 1척을 준공하였으며, 대형함정 건조계약시 분야별 전문가와 내부직원들의 의견을 수렴하여 원양항해 작전능력 강화, 불법조업 단속장비 보강 등 여러 개선사항을 반영하였다.

(2) 노후함정 교체

경비역량 강화 및 함정 승조원의 생활개선을 위해 2006년부터 2012년까지 내구연한을 초과하여 운용 중에 있는 노후함정 47척(대형 7척, 중형 29척, 소형 11척)의 대체건조 사업을 추진하였다.

특히, 2006년부터 2010년까지 5년에 걸쳐 노후도가 심각한 중·대형 함정 31척 교체사업은 민간자본을 활용한 ‘선박펀드’ 방식으로 실시하여, 국가재정 방식으로 추진할 경우 최소 10년 이상이 소요되는 노후함정 대체건조 사업기간을 5년으로 단축하여 신형 함정을 조기에 치안현장에 투입하는 성과를 거두었다.



● 노후 1000톤급 경비함



● 신형 대체 건조



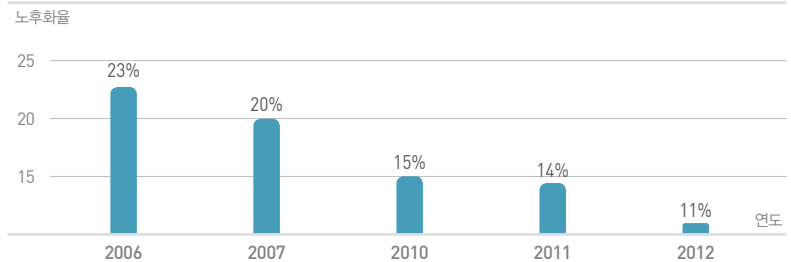
● 노후 30톤급 경비정



● 신형 대체 건조

〈그림 6-3〉

함정 노후화율 현황



(3) 특수함정 건조

해양경찰은 2012년 현재 방제정, 순찰정, 공기부양정, 예인정, 소방정 등 총 99척의 특수정을 보유하고 있으며, 연안해역에서 인명구조와 순찰 임무 및 해상대테러 대응과 방제작업 등을 효과적으로 수행하기 위해 특수정 건조사업을 지속적으로 추진하고 있다.

2012년도에는 파출소 관할 순찰·구조 활동을 위해 노후 순찰정 2척을 교체하였고, 소형 항포구 및 저수심 해역에서의 오염사고 대응능력을 제고하기 위해 방제작업정 5척을 신규도입하였다.



● 파출소 순찰정



● 방제작업정

또한, 불법조업 외국어선 근절을 위해 고속단정 성능개선을 중점 추진 하여 선체 대형화, 방탄유리·고압 분사펌프 장착 등 작전능력 강화와 단속 경찰관의 안전을 확보하였다.

- **단속역량 강화** : 10m급으로 대형화, 선수 높이 증대, 등선계단 설치, 원격 고압분사펌프 설치, 제논 탐조등 설치, 조종석 위치 조정, 채증 카메라 설치 등
- **안전 확보** : 유리 방범필름 보강, 보조 방현대 및 등선용 손잡이 설치 등



● 기존(길이 6.5m, 폭 2.5m, 높이 0.8m)



● 개선(길이 10m, 폭 3.2m, 높이 1.4m)

이와 더불어 해상 대테러 및 선박·화물 검색시 안전한 임무수행을 위해 방탄고속보트 1척을 도입하였고, 서해 5도 해역 안보상황 발생시 도서주민의 대피와 대응인력·물자의 적시 이송을 위해 2014년 도입을 목표로 200인승 대형공기부양정 도입 사업을 추진 중에 있다.



● 방탄고속보트



● 방탄고속보트 조타실 내부



● 200인승 대형공기부양정 제원

속력	추진장치	탑승인원
40노트 이상	디젤엔진 4대 프로펠러 2기 부양팬 2기	200명

(4) 한강계류바지(파출소)

2012년에는 함정 및 연안구조장비 지원, 레저활동 신고 등 민원처리, 국제 행사 경호지원 등을 위해 한강계류바지(파출소) 건조 계약을 체결하였다.

2014년 완공예정인 한강계류바지(파출소)는 민원실, 수상레저 안전교육장, 휴게 공간 등을 갖추고 있어 해양경찰파출소 및 레저안전 지도 교육, 오염방제 지원시설 확보를 위한 기능을 수행하게 될 것이다.



만재톤수	길이×폭×높이	정원
634톤	34.5×14×16m (3층 구조)	10명

나. 항공기 도입

우리해역에서의 중국어선의 불법조업 행위와 주변국간 해양 영유권 확보를 위한 경쟁, 대북관계 긴장, 해상 운송량 증가에 따른 각종 해난 사고의 빈발, 해양 환경오염의 급증 등 변화하는 해양치안 환경에 능동적으로 대응하고 예방 중심적인 해양 항공치안체계 구축을 위해 2020년까지 총 33대의 항공기 도입을 추진하고 있다.

[표 6-30]

항공기 도입 계획

구분	총소요	현보유	도입진행	~ 2020년
계	33	23	1	9
비행기	10	6	-	4
헬기	23	17	1	5

(단위 : 대)

(1) 다목적용 대형헬기(S-92A) 1대 계약 체결

서해 5도 등 국가 비상상황 발생시 신속한 주민후송과 PSI 등 대테러 대응 및 광역 수색구조 임무 강화를 위해 2011년 12월 미국 시콜스키사와 다목적용 대형헬기(S-92) 구매 계약을 체결하였으며 2014년에 현장에 배치될 예정이다.

도입 진행 중인 대형헬기는 최대 순항속도 263km/h, 최대 항속거리는 1,074km에 이르고 6시간의 장기체공이 가능하므로 원해해역에서도 대규모 인원의 직접 구조가 가능하다.

대형헬기 주요제원 및 성능



- 크 기 : 20.9×5.3×5.5m
- 최대속력 : 165노트(약 306km/h)
- 탑승인원 : 20명
- 체공시간 : 5.8시간
- 항속거리 : 580마일

또한, 조종석 방탄, 기관총 거치대 등 대테러 임무장비를 대폭 보강하였고, 백령도 등 서해 낙도지역의 응급환자 생명보호를 위하여 헬기 응급의료장비(EMS)를 기본으로 장착 하여 임무수행 능력이 한층 향상되었다. 아울러 항공기 사고 예방을 위한 공중충돌방지장치(TCAS), 등을 탑재하여 항공기 안전성을 대폭 강화하였다.

(2) 터보프롭비행기(CN-235) 도입



● CN-235 비행기

해양경찰은 저속, 저고도 유지가 용이해 해상순찰 감시에 적합한 터보프롭비행기(CN-235)를 2011년과 2012년에 각각 2대씩 도입하여 인천 해경서와 남해지방청에 배치하여 운용하고 있다.

터보프롭비행기의 최대 항속거리 2,037km이고, 최대속도는 394km/h로 불법 외국어선 및 해양오염 적발, 사고선박 발견, 조난자 구조 등 경비 함정과 연계하여 광역 해상경비 임무를 수행하고 있다.

02 | 효율적인 장비관리 및 지원

가. 함정운용 및 관리

(1) 함정 운용

해양경찰은 독도 주변 해양경비역량 강화를 위해 5000톤급 경비함을 전담 배치하고, 우리 EZZ 등 광역수역에서의 해양자원 보호, 해상수색·구조 및 불법조업 단속을 위해 1000톤급이상 중·대형함정을 배치하였으며, 연안해역에서는 각종 해상범죄수사 및 밀수·밀입국 단속 등을 위해서 중·소형함정 및 형사기동정 등을 적절히 배치·운용하고 있다.

[표 6-31]

해양경찰 함정 현황 (2012년)

구 분	톤급별 함정	보유 척수
대형함정 (1000톤 이상)		5000톤급 1척
		3000톤급 11척
		1500톤급 12척
		1000톤급 9척
중형함정 (500~250톤)		500톤급 15척
		300톤급 19척
		250톤급 5척
소형함정 (100톤이하)		100톤급 28척
		50톤급 71척
		30톤급 11척
		형사기동정 20척
특수정		방제정 33척
		순찰정(3톤급) 53척
		공기부양정 8척
		예인정 4척
		소방정 1척



● 통합장비관리시스템 구축완료 보고회

(2) 통합장비수리관리시스템(장비나라) 구축

2012년에는 경비함정, 항공기, 차량 등 장비 증가에 따라 체계적인 장비 관리를 위해 장비 및 수리를 총괄 관리하는 시스템 ‘장비나라’를 구축하여 항공기, 차량, 유류, 피복, 함정엔진, 발전기 등의 주요부품 정보를 D/B화하고 수리이력을 전산관리하여 효율적으로 활용하고 있다.

- **기간 및 예산** : '11. 8. 26 ~ '12. 11. 18 (15개월) / 23억 2천4백만원
- **사업자** : (주)포스텍, (주)한진정보통신 공동계약
- **사업내용**
 - － 함정, 항공기, 차량 기본정보 및 제원, 탑재장비 및 물품 DB화
 - － 장비별 수리계획, 소요예산, 수리과정, 유류사용량 등 운용 관리 전산화
 - － 수리자재 및 필요물품 소요제기, 수급관리, 자재 입·출고 등 물품관리

[표 6-32]

시스템 구축 전·후 비교

구분	구축 前	구축 後
1	• 함정관리 정보화시스템 이원화	• 항공기, 차량, 진압장비, 무기 등 장비관리 22개 기능 583개 업무 통합구축
2	• 유류, 차량 등 종이문서 29종 사용	• 각종 종이문서의 전산화
3	• 물품 구매, 재고관리 등 기능별 분산관리	• 물품신청, 구매, 입출고, 재고현황 일괄관리
4	• 함정 정비관련 책자 또는 CD 개별보관	• 도면, 운영매뉴얼 등 18,000권 전자문서화
5	• 함정, 경찰서별 현황 자료 보고 일상화	• 함정, 경찰서의 월보, 현황보고 29건 불필요

(3) 계획정비

주요장비 운전시간 및 제작사 권고에 따라 2012년 한해 동안 총 295회의 계획정비를 차질 없이 시행하였고, 함정 가동률을 최대화하기 위해 금어기 등 출어선 감소 시기나 피서철 순찰정 소요를 고려하여 수리계획을 탄력적으로 진행하고, 고장장비의 신속한 복구를 통해 해상치안 임무수행에 차질이 없도록 적극 지원하고 있다.

[표 6-33]

(단위 : 척)

함정수리 실적 (2012년)

종류별 시공처별	계	정기수리	상가수리	단계별 정비
계	295	27	263	5
정비창	117	22	90	5
경찰서 외주	122	3	119	-
해군	56	2	54	-

[표 6-34]

(단위 : 척)

함정수리 현황

연도별 수리종류	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
계	460	453	437	419	467	511	524	521	502	295
정기수리	43	30	26	44	23	21	23	27	33	27
상가수리	255	275	260	238	295	296	306	265	231	263
중간정비 (단계별 정비)	162	148	151	137	149	194	195	229	238	5

(4) 함정정비 전문화 교육

전자기술의 발달에 따라 경비함정 엔진성능이 크게 증가하고 운영상 편리해졌지만 정비·관리가 복잡해지면서 관리요원의 전문화 필요성이 꾸준히 제기되어 왔다. 이에 따라, 2012년 일선 해양경찰서에 배치되어 있는 함정정비반 요원 및 함정요원을 대상으로 STX엔진 창원공장에서 총 4회에 걸쳐 함정정비 전문화과정을 운영하고, 해양경찰학교에서 MCAM 전문화 교육을 실시하였다.



● STX엔진 전문화 과정



● 엔진제어시스템 정비이론 교육

나. 항공기 운용 및 관리

(1) 항공기 운용

해양경찰은 항공기 운용을 통해 대한민국 주권이 미치는 모든 해역에서 우리의 소중한 바다를 지키기 위해 주·야 해상초계 비행, 수색 및 인명 구조, 응급환자 후송, 대테러작전, 오염방제 지원 등 주요한 임무를 수행하고 있다.

1989년 벨-412 1대를 시작으로 2001년 광역초계용 비행기인 CL-604 (챌린저) 1대를 도입하였고, 2010년에는 야간에 수색구조 임무를 수행할 수 있는 AW-139 헬기 2대를 도입하였으며, 2011년에는 중국어선 불법 조업 단속 및 이어도 등을 수호하기 위한 CN-235 4대를 도입하여 2012년 현재 총 23대의 항공기를 보유하고 있다. 또한, 2012년에는 제주지방청 항공단을 추가로 신설하여 인천을 포함한 동·서·남해 5개 항공단에 치안수요를 감안하여 항공기를 배치·운용 중이다.

[표 6-35]

항공기 현황

구분	계	동해지방청	서해지방청	남해지방청	제주지방청	인천해경서
대수	23	4	5	6	3	5
기종	7	KA-32C 2대 AS-565MB 2대	KA-32C 3대 AS-565MB 2대	CN-235 2대 KA-32C 2대 AS-565MB 1대 BELL-412 1대	C-212 1대 KA-32C 1대 AS-565MB 1대	CL-604 1대 CN-235 2대 AW-139 2대



● 광역초계용 비행기(CL-604)



● 수색구조용 비행기(CN-235)



● 수색구조용 비행기(C-212)



● 구난헬기(BELL-412)



● 구난헬기(KA-32C)



● 함정 탑재헬기(AS-565MB)

[표 6-36]

항공기 일반제원

기종	크기(m) (길이×폭×높이)	순항속도 (KTS)	비행시간 (최대)	최대항속 거리(NM)	탑승인원 (명)
비행기	CL-604 (챌린저)	400kts (740km/h)	8	3,600 (6,667km)	12
	C-212	160kts (296km/h)	5	800 (1,480km)	12
	CN-235	180kts (333km/h)	7	1,250 (2,312km)	16
헬리콥터	BELL-412SP	120KTS (222km/h)	3:30	420 (777km)	9
	KA-32C (카모프)	100KTS (185km/h)	4	460 (852km)	12
	AW-139	140KTS (259km/h)	3:50	442 (819km)	10
	AS-565MB (팬더)	120KTS (222km/h)	3:20	430 (796km)	8

(2) 항공기 정비관리

해양경찰청이 보유하고 있는 항공기는 자체 전문인력을 통해 총괄 기획·조정·정비수리를 하고 있으며, 특히 영종도에 위치한 해양경찰 항공정비대는 2011년 4월 ‘항공기 제조·수리공장’으로 지정·승인 받았다.

2012년에는 항공기 23대에 대해 자체적으로 총 120회 검사정비를 실시하였다.

[표 6-37]

항공기 주요 정비실적

구분	연도	정비명	2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BELL-412	기체 5년	-	B501	-	-	B501	-	-	-	-
KA-32C	기체10년	B503 B504	B505 B506	B507	B508	B509	B502	B502	B504	
CL-604	기체10년	-	-	-	-	B701	-	-	-	-

[표 6-38]

항공기 운용 기령

기종별	BELL-412	KA-32C	CL-604	AS-565MB	C-212	AW-139	CN-235
대수	1	8	1	6	1	2	4
기령(년)	24	20~14	14	10	5	3~4	2~3

또한, 2011년 신규 도입된 터보프롭(CN-235) 비행기의 국내정비업체 부재에 따른 막대한 정비비용의 해외유출 방지를 위해 공군본부와 무상 정비지원 협약을 맺어 국가예산 절감과 안정적인 정비관리로 항공기 가동률 향상에 크게 기여 하였다.



● CN-235 항공기 잭킹 작업



● CN-235 항공기 엔진 세척

(3) 항공기 임무장비 보강

해 · 공 입체적 경비 · 구조작전 수행시, 헬기 · 경비함정간 원활한 교신을 위해 헬기 15대(KA-32C, AS-565MB, BELL-412)에 지휘통신기(TRS)를 설치 완료하였고, 야간비행이 가능한 헬기 8대(AS-565MB, AW-139)에 조명탄 투하장치 장착으로 야간 수색구조 역량을 강화하는 등 임무능력을 극대화하였다.



● 헬기 조명탄 투하장치



● 헬기 장착 TRS 통신기

다. 기타 장비

(1) 공용차량 관리

해양경찰 차량은 총 566대로 순찰차 등 차량 445대, 이륜차 110대, 지게차 11대를 보유하여 운용 중에 있다. 2012년에는 내구연한을 초과한 노후 차량 47대를 적기에 교체하였으며, 제주지방해양경찰청 개청 등으로 21대를 증차하여 해상치안 임무수행에 차질 없도록 노력하였다.

이와 더불어 초 고유가 시대를 맞아 공용차량 5부제 실시, 경차 및 하이브리드 차량 구매 등 정부 에너지절약 정책에 적극 동참하여 예산절감에도 앞장서고 있다.

[표 6-39]

해양경찰청 차량 보유현황 (2012년)

계	차량					이륜차	지게차
	소계	승용	승합	화물	특수		
566	445	245	66	37	97	110	11

(단위 : 대)



● 신형 순찰차



● 신형 특공대 EOD 차량



● 122구조대 차량



● 특수구조단 차량

(2) 경찰관 착용 단속장비 및 장비개발 역량 개선



● 중소기업청과 업무협약 ('12.12.11)

2012년에는 불법조업 외국어선 단속요원들의 안전을 위한 방검부력조끼, 해상진압복 등 단속장비 6종을 개선하여 지급하였다. 특히, 방검 면적 보강 및 입고 벗기가 편한 ZIP-UP 스타일의 방검부력조끼를 불법 조업 단속대원들에게 지급 완료하였으며 기존 4계절용 해상진압복을 계절 특수성을 감안 동(冬), 하(夏)로 구분하여 그 소재 및 기능성을 강화, 쾌적하고 원활한 단속활동을 지원하였다.



또한, 그립감 향상을 위한 사격용 장갑을 개발하였으며, 어두운 어선 내부 검색시 안전시아 확보를 위한 헬멧 부착식 헤드랜턴을 지급하였고, 해상특수기동대원 전원에게 지급된 K-5 권총의 안정적인 휴대를 위해 피탈방지 기능의 권총집 2종 및 작전배낭, 멀티툴을 지급하여 개인 신체 보호 강화와 작전능력을 향상시켰다. 이밖에 불법조업 외국어선 단속 요원의 안전확보를 위한 팔꿈치·무릎보호대와 4단봉, K-5 권총집, “卜” 자봉 등 총 11종 7,148점을 지급하여 단속역량을 강화하였다.

특히, 날로 집단화·흉포화되는 불법조업 외국어선 단속장비 개선을 위해 12월 중소기업청과 구매조건부 신제품 개발사업 활성화와 중소기업 육성을 위한 교류협력 및 상호지원에 관한 업무협약을 체결하였다.

03 | 해양경찰정비창 운영

가. 운영현황

해양경찰의 경비함정을 전담 수리하고 있는 해양경찰정비창은 1953년 12월 23일 해양경찰대 창설시 정비참모산하 함정계 ‘영선반’으로 출발하였으며, 1994년 5월 현재의 부산 다대포항으로 신축·이전하였다.

58,972㎡의 대지와 411m 방파제에 본관, 수리공장, 보급창고, 복지시설 등의 건축물과 함정수리를 위한 상가시설 2기, 계류시설과 각종 장비를 갖추고 있다.



● 해양경찰정비창 전경



● 책임운영기관 우수기관 선정

해양경찰정비창은 지난 2000년 책임운영기관으로 지정된 후 두 차례의 최우수기관과 네 차례 우수기관으로 선정되었으며, 2012년도 사업성과에 대한 평가에서 우수기관으로 선정되어 책임운영기관의 모범기관으로 자리 매김하고 있다.

이에 국방부 소속 군 책임운영기관의 벤치마킹 횡수가 많아지고 있으며, 책임운영기관으로서의 앞선 경험과 노하우를 전수하여 군 책임운영기관이 성공할 수 있도록 협조를 아끼지 않고 있다.

나. 경비함정 가동률 향상

해양경찰정비창은 적극적인 품질개선활동으로 계획정비 함정의 수리 품질을 향상하여 해상임무를 수행하는 경비함정을 완벽하게 지원하고 있다.

경비함정의 해상임무 수행 일정에 차질이 없도록 수리품질을 향상하면서 계획정비 일정을 철저히 준수하고자 노력하여, 2011년도 기준 수리 초과 함정이 26척 132일에서 2012년도 18척 53일로 전년도 대비 8척(30%), 79일 (60%)이 단축되어 해상치안 공백을 최소화 하였다.

[표 6-40]

해양경찰 함정 수리실적

연도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
수리척수	245	219	218	211	213	233	235	244	235	142

(단위: 척)

※ 응급수리 실적 포함



● Water-Jet 총분해수리

다. 예산관리의 효율성 제고

노후함정의 대체와 함께 증강 배치된 함정의 주기관, 추진장치 등 주요 장비의 정비 시기가 도래되면서 수리비는 증가하고 있으나 예산은 제자리에 머물고 있다. 정비창은 고비용의 외주수리를 점진적인 자체 수리로 전환하고 함정 탑재장비의 변화에 맞추어 수리담당 직원의 교육을 강화하고 있다.

특히, 신형함정에 장착된 고속특수엔진과 Water-Jet 정비 등 고부가 장비의 자체수리와 워터제트 TAIL PIPE KIT, 실린더헤드 등 고가의 교체부품을 수리하였으며, 고액의 외산 부품을 국산화하거나 대체가능 부품을 발굴하여 사용함으로써 예산절감하였다.

[표 6-41]

연도별 예산절감 현황

연도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
예산절감	530	507	1,142	1,590	1,382	2,055	2,765	3,569	5,929	4,869

(단위 : 백만원)

라. 경영혁신을 통한 행정효율성 향상

2011년도부터 6시그마를 정비창의 모든 업무에 접목하여 품질개선 활동을 적극적으로 전개하여 합정장비 수리기술 향상, 경비합정 구조 개선, 수리 공정의 효율적 관리, 장비성능향상의 성과를 이루었다.

특히, 수리공정을 개선하여 MTU16V2000기종의 부품 세척작업시간 30%, 윈도우 와이퍼 수리시간 50%, 방현대 교체작업시간 50%를 단축 하였으며, 자이로 수리에 있어서 재작업이 발생하지 않도록 개선하는 성과를 이루었다.

또한, MTU16V4000기종 중간정비의 자체전환을 위한 체계 정립과 상가대 반목설치작업을 표준화하여 상가수리합정의 선저부분 수리 시간을 추가 제공하고 상가대 회전율을 크게 높였다. 고비용의 MTU 16V1163 주기관 실린더헤드 정비에 적용 가능한 중소기업 우수기술을 발굴하여 1회 수리에 약 1억 1000만원의 예산 절감과 수입대체 효과를 기대하고 있다.

마. 고객서비스 만족도 제고

고객을 유형별로 나누어 Needs에 맞는 전략을 수립하여 서비스를 제공하고 있다. 전 직원이 ‘고객의 시각에서, 고객을 가족처럼, 고객이 만족할 때까지’라는 고객서비스 마인드로 서비스의 질적(質的) 향상을 위하여 최선을 다하고 있다.

[표 6-42]

(단위 : 점)

고객만족도 설문조사 결과

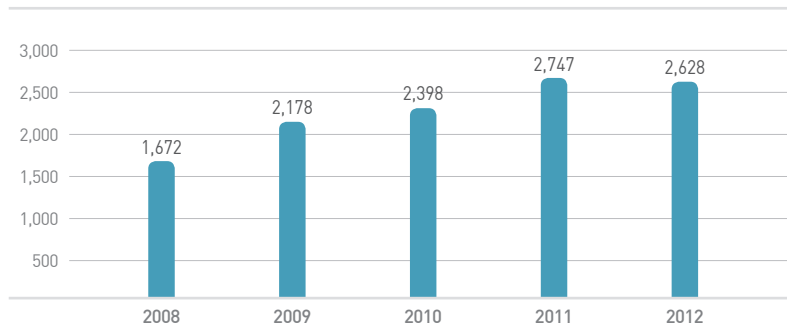
연도	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
점수	69.7	70.2	75.97	81.29	82.63	83.33	85.77	86.18	85.24	87.31

특히, 수리 분야는 물론이고 편의시설, 업무지원에 이르기까지 수리를 위하여 머무르는 기간 동안 수리함정 직원의 불편함이 없도록 노력하고 있다. 직원의 친절교육과 고객중심 마인드 함양 교육을 실시하고 우수 직원에게 인센티브를 제공한 결과, 해양경찰청 자체 고객만족도가 87.31점으로 향상되었으며, 안전행정부에서 주관하고 한국능률협회에서 실시한 공공기관 고객만족도 조사에서 시설관리형 책임운영기관 중 최고점을 받았다.

또한, 경비함정 승조원의 입장에서 장비 고장 수리와 예방정비는 물론 편의시설과 장비의 취약 부분을 찾아내어 수리하는 ‘찾아내는 정비 서비스’를 지속적으로 실시하고 있다. 1척 당 찾아내는 정비 서비스는 2010년 11.23건, 2011년 13.59건에서 2012년도 22.46건으로 크게 증가하였다.

〈그림 6-4〉

찾아내는 정비서비스 실시 건수



아울러 경비함정의 특수성과 탑재장비의 희소성으로 지역 수리업체가 없는 현실을 감안하여 정비창에서는 치안활동 일정에 차질이 없도록 전문기술진이 현장으로 찾아가는 이동정비를 실시하는 한편, 각 경찰서의 함정정비반과 기술공유 등 기술향상을 위하여 노력하고 있다. 특히, 2012년도에는 특수용접기술을 전수하여 장비고장을 예방하고 신속한 복구가 가능하도록 하였다.

Appendix

부록

해양경찰 포토 2012	370
해양경찰 연혁	374
해양경찰 조직도	382
해양경찰 복제	384
해양경찰 장비현황	385
표 · 그림 목차	388



해양경찰 포토 2012



2012년 시무식(1. 2)



핵안보정상회의 한강 경호(3. 26)



제12대 이강덕 해양경찰청장 취임(5. 8)



NOWPAP 한·중 합동방제훈련(5. 18)



제주지방해양경찰청 개청식(6. 1)



수사 유공자 특진 임용식(6. 27)



훈련함 취역식(7. 3)



지휘부 워크숍(7. 16)



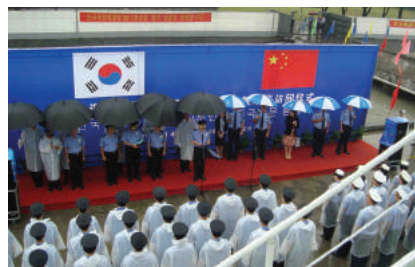
여수세계박람회 해양경찰 방문의 날(7. 21)



해양경찰청장배 핀 수영 대회(8. 26)



태풍 피해현장점검(8. 31)



훈련함 중국해감동해총대 방문(9. 3)

해양경찰 포토 2012



아시아 · 아프리카 해상치안기관 방문(9. 6)



해양경찰 열린음악회(9. 6)



제59주년 해양경찰의 날(9. 24)



해양경찰 전경회 창립(9. 26)



대한민국 지식대상 대상수상(10. 11)



국토해양위 국정감사(10. 15)



해양경찰청장배 트라이애슬론 대회(10. 28)



여수 연안VTS 개국(11. 15)



손해보험협회 업무협약(12. 4)



중소기업청 업무협약(12. 11)



순직자 흉상 제막식(12. 12)



창원해양경찰서 개서식(12. 27)

해양경찰 연혁

창설~외청독립 전

'53. 12. 1	내무부 치안국 소속 해양경찰대 신설 해양경찰대장 소속 하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 - 기지대 7
'53. 12. 14	「해양경찰대편성령」 제정 내무부 치안국 소속 해양경찰대 설치
'53. 12. 16	「해양경찰대편성령시행규칙」 제정 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치 해양경찰대장 소속하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 - 기지대7
'53. 12. 23	해양경찰대 창설(발대식) / 부산시 중구 중앙동
'54. 6. 26	참모장 폐지, 통신참모 신설
'55. 2. 7	상공부 해무청 소속 해양경비대로 변경
'56. 7. 23	해양경비대사령부로 변경, 참모장·감찰관 신설 부산기지대 폐지 - 기지대 6
'57. 11. 6	해양경비대로 변경 인천·군산·포항·목호기지대 폐지 - 기지대 2
'62. 5. 5	내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경, 경무과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설 - 4과 1대
'62. 10. 15	인천·군산·포항·목호·여수기지대 설치 - 기지대 7
'63. 2. 5	항공대 폐지
'64. 2. 22	해양경찰대 청사를 부산시 동구 대청동으로 신축 이전
'69. 7. 18	속초·연평기지대 설치 - 기지대 9
'69. 9. 20	해양경찰대 정보수사과 신설 - 5과
'71. 7. 14	해양경찰대 교육대 신설 - 5과 1대
'72. 5. 6	해양경찰대 기지대를 지구해양경찰대로 변경
'72. 6. 2	지구해양경찰대 경무과·경비통신과·정보수사과 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지
'74. 12. 24	내무부 치안국을 치안본부로 변경
'75. 5. 30	정비과를 정비보급과로 변경 해양경찰대 정비보급과 “수리소”로 개칭
'78. 8. 9	내무부 해양경찰대로 변경, 관리부·경비부·해양오염관리관 신설, 기획감사과 신설, 부대장·교육대 폐지 - 2부 1관 6과 지구해양경찰대에 해상공해과 신설
'79. 10. 12	해양경찰대 청사를 인천시 중구 북성동으로 신축 이전

'80. 11. 14	목호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 명칭 변경
'82. 5. 14	충무지구해양경찰대 신설 - 지구해양경찰대 10
'84. 1. 1	해양경찰대 정비보급과 "수리창" 설치
'84. 1. 21	부산 · 인천 · 속초 · 목포지구해양경찰대에 정비보급과 신설
'88. 12. 20	안흥지구해양경찰대 신설, 거진 · 울산 · 서귀포 · 마산지대 신설 - 지구해양경찰대 11, 지대 4
'90. 7. 19	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
'91. 7. 23	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
'91. 7. 31	완도지서 신설 - 지서 6
'92. 10. 17	울산해양경찰서 신설 - 해경서 12
'92. 12. 4	삼천포 · 거문도 · 대천지서 신설 - 지서 9
'95. 1. 1	해양경찰지서 32개소 신설 - 지서 41
'95. 9. 22	공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경 - 4부 11과 2담당관 정비창을 해양경찰청 부속기관으로 변경, 창장밑에 총무과 · 공무과 · 기관과
'96. 1. 3	해양경찰지서 11개소 신설 - 지서 52

외청독립 후

'96. 8. 8	해양수상부 외청으로 독립, 기동방제관 · 감사담당관 · 해상안전과 · 외사과 신설, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비구난국으로, 정보수사부를 정보수사국으로, 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경, 정비보급과를 장비관리과로, 시험연구과를 분석과로, 경비과와 구난과를 통합하여 경비구난과로, 기획감사과를 기획과로 변경 - 4국 1관 12과 3담당관 12개 해양경찰서 해상안전과 신설 - 해경서 12, 과 79, 지서 62
'97. 6. 25	예산담당관, 교육담당관 신설 - 4국 1관 12과 5담당관
'98. 2. 20	해양경찰지서 10개소 신설 - 지서 62
'98. 2. 28	장비과를 장비1과, 장비2과로 분과, 전산담당관(폐지) · 통신과를 통합 전산통신과로 변경 - 4국 1관 13과 4담당관
'98. 12. 31	7개 해경서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해경서 전산통신과와 경비구난과 통합, 4개 해경서 정보수사과를 수사과 · 정보과 분리 - 해경서 12, 과 73, 지서 62
'99. 5. 24	차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비1과를 장비과로, 장비2과를 조항과로, 예산담당관을 예산과로, 교육담당관을 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경 - 차장 4국 15과 2담당관 정비창 7과에서 5과로 감축(총무 · 공무 · 기관 · 선체 · 전기전자과)

'99. 10. 22	평택지서 신설 – 해경서 12, 과 73, 지서 63
'00. 1. 1	정비창 책임운영기관 시행
'01. 6. 1	해양경찰지서 6개소 신설 – 해경서 12, 과 73, 지서 69
'02. 7. 8	완도해양경찰서 신설(5개과) – 해경서 13, 과 78, 파출소 69, 지서를 파출소로 변경하고 직제상 출장소 설치근거 마련
'02. 7. 9	감시1계를 감시기획계로, 감시2계를 감시지도계로 변경 폐기물 관리계 신설
'03. 7. 25	감사1담당을 감사담당으로, 감사2담당을 감찰담당으로 변경 경비구난과내 항공대 신설 – 차장 4국 15과 2담당관 해양경찰지서 2개소 신설 – 해경서 13, 과 78, 파출소 71, 특수구조단을 서창직속에서 경비통신과로 조정
'04. 1. 29	해양경찰청의 소속기관으로 해양경찰학교를 신설, 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경하고, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관, 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및 조함과는 조함장비과로 통합 – 차장 4국 14과 2담당관
'04. 3. 22	경무기획국에 혁신업무 추가, 기획과를 혁신기획과로 변경
'04. 5. 24	경비구난과를 구난과로, 항공통신과를 구난통신과로 변경
'04. 12. 31	정보화담당관 신설, 구난통신과 업무중 정보화관련 사무를 삭제함 – 차장 4국 14과 3담당관
'05. 3. 31	공보담당관을 정책홍보담당관으로, 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편하고, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설 – 차장 4국 16과 3담당관 1단
'05. 7. 22	해양경찰청장 직급을 치안정감에서 치안총감으로, 차장의 직급을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정하고, 정책홍보관리과 및 국제협력관을 신설하며, 경무기획국을 장비기술국으로 개편 – 차장 6국(관) 16과 3담당관 1단
'05. 8. 16	기획과를 기획담당관으로, 인사교육과를 인사교육담당관으로, 재정기획과를 재정기획담당관으로, 조함장비과를 장비과로, 구난과를 수색구조과로 개편하고, 조함단, 항공과, 수상레저안전과, 광역수사단 신설, 국제과 폐지 – 차장 6국(관) 14과 6담당관 3단
'06. 2. 22	해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19,350호) • 인천·목포·부산·동해지방해양경찰본부 신설
'06. 3. 28	해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 334호) • 해양경찰청 치안상황담당관 신설 – 차장 6국(관) 14과 7담당관 3단 • 지방해양경찰본부 하부조직(3과 2단 1대)으로 혁신경무과, 경비안전과, 정보수사과, 항공단, 특공대 및 기동방제단을 둠 – 4개 지방본부, 24과(단·대)
'06. 6. 30	해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,596호) • 고위공무원단제도의 도입에 따라 해양오염관리국장 직급을 변경(2급 또는 3급 → 고위공무원단)
'06. 11. 9	해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,729호) • 동해·목포·부산지방해양경찰본부를 각각 동해·서해·남해지방해양경찰청으로 확대·개편하고, 인천지방해양경찰본부를 폐지하며, 인천해양경찰서를 본청 직할해경서로 개편

'06. 11. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(해양수산부령 제347호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰청 치안상황담당관 폐지 - 차장 6국(관) 14과 6담당관 3단 • 지방해양경찰청 하부조직(4과 1단 1대)으로 경무기획과, 경비구난과, 정보수사과, 해양오염관리과, 항공단 및 특공대를 둠 - 3개 지방청, 18과(단·대) • 속초·동해·포항·완도·태안해양경찰서 정보수사과를 정보과 및 수사과로 분과 - 해경서 13, 과 83, 파출소 74
'07. 3. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19,940호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰청 부속기관으로 해양경찰연구개발센터(長 : 4급) 신설 • '07년 소요정원 101명 증원(경정1, 경감3, 경위5, 경사28, 경장27, 순경32, 7급 3, 8급 2) <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 368호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 시험연구과 폐지 - 차장 6국(관) 13과 6담당관 3단 • 해양경찰연구개발센터에 기획관리과, 장비개발연구팀, 과학수사연구팀, 유출유분석팀 및 배출물연구팀을 둠 - 1과 4팀
'07. 5. 4	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 371호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 총액인건비제도의 시행에 따라 8개 해경서(속초·포항·울산·완도·군산·태안·통영·여수) 장비관리과 신설 - 13개 해경서, 91과 74개 파출소
'07. 8. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,236호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 대변인제도 도입에 따라 정책홍보관리관이 대변인을 겸임
'07. 9. 14	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20,274호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • '07년 소요정원 93명 및 수시직제 증원 인력 38명 증원(경정2, 경감7, 경위16, 경사37, 경장41, 순경28) <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행 규칙 개정(해수부령 385호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 광역수사단을 형사과로 명칭 변경
'07. 11. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20,424호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 광주정부통합전산센터를 설치에 따라 우리청 시스템 관리인력 2인(경장1, 기능 10급1)을 정보통신부로 이체
'08. 2. 29	<p>정부조직법 전부개정(법률 제8,852호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 해양경찰청 소속이 해양수산부에서 국토해양부 외청으로 변경 <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 전부개정(대통령령 제20,699호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 기획조정관 신설, 정책홍보관리관 및 정보화담당관 폐지 • 정책홍보담당관의 기능은 대변인으로, 정보화담당관의 기능은 장비기술국으로 이관 • 해양오염관리국을 해양오염방제국으로, 총무과를 운영지원과로 개편
'08. 3. 10	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 전부개정(국토해양부령 제3호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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
'08. 5. 9	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제11호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 경비국난국에 구난관리팀(과단위) 신설

'08. 8. 7	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,963호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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
'08. 8. 7	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제40호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 명칭 변경
'08. 12. 31	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(국토해양부령 제82호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 해양오염방제국장 직위의 직무등급 변경(다등급 → 나등급)
'09. 2. 9	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제97호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 창의실용담당관실을 창의성과담당관실로, 인력개발담당관실을 인사교육담당관실로 명칭 변경 <p>해양경찰청 국제협력 · 정보 · 보안 및 외사기능 사무분장 규칙 일부개정(훈령 제698호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 국제협력담당관실 국제협력1 · 2 · 3팀을 국제기획 · 국제협력 · 국제정보팀으로, 외사과 외사1 · 2계를 외사기획 · 외사수사계로 각각 명칭변경
'09. 2. 9	<p>해양경찰청 사무분장규칙 일부개정(훈령 제697호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 기획담당관실 평가관리팀을 창의실용담당관실로, 창의실용담당관실 조직관리팀을 기획담당관실로 각각 이관하고, 창의실용담당관을 창의성과담당관으로, 평가관리팀을 정책평가팀으로 명칭 변경 인사교육담당관실 인재개발팀 및 시험관리팀을 각각 교육팀 및 고시팀으로 명칭 변경 형사와 지능수사1 · 2계를 각각 광역수사1 · 2계로 명칭 변경 정비과내 합정정비계 및 특장정비계를 정비계 및 항공관리계로 명칭 변경 방제기획과 방제대책계를 기동방제과로, 기동방제과 방제지원계를 방제기획과로 각각 이관 <p>지방해양경찰관서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제699호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 지방청 경무기획과 경리계, 경비구난과 정보통신계를 신설하고, 경비통신계를 경비계로 명칭 변경 <p>해양경찰학교 사무분장규칙 일부개정(훈령 제700호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 교무과 학과업무에 체육학과 신설
'09. 4. 1	<p>지방해양경찰관서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제705호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 인천해양경찰서 영종출장소를 영종파출소로, 월미파출소를 월미출장소로 전환
'09. 5. 20	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제130호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 지방해양경찰청에 청문감사담당관 신설 <p>지방해양경찰관서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제713호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 지방해양경찰청 경무기획과 청문감사계를 청문감사담당관으로 확대 개편
'09. 10. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제177호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제21,908호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

<p>'10. 1. 15</p>	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제214호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 지방청 경비구난과를 경비안전과로 명칭 변경 지방청 항공단을 폐지하고, 경비안전과 소속 항공계·화전익항공단·고정익항공단으로 이관 <p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제765호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 본청 기획담당관 조직관리팀을 조직팀으로, 재정담당관 관재팀을 국유재산팀으로, 형사와 형사계를 형사마약계로 명칭변경 방제기획과 방제지원계를 방제보급계로, 방제협력계를 대외협력계로, 기동방제과 방제지도계를 방제대응계로, 방제대책계를 긴급계획계로, 예방지도과 환경협력계를 예방계로, 환경지도계를 지도계로, 배출물관리계를 해양배출계로 명칭 변경 인천해양경찰서 논현파출소를 안산파출소로 명칭 변경 <p>해양경찰기관의 조직 및 정원에 관한 규칙 전부개정(훈령 제769호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 지방청 경무기획과에 정책홍보계를 신설하고, 경비안전과의 정보통신계를 경무기획과로 이관 동·서·남해 지방청 해양오염방제과 분석계 신설(포항·부산해양경찰서 분석계 폐지) <p>동해지방해양경찰청과 그 소속기관 해양경찰서 사무분장 규칙 개정(동해청 훈령 제15호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 포항해양경찰서 영일만 파출소 신설(파출소 74개 → 75개) <p>해양경찰청장직무기본운영 규칙 일부개정(훈령 제770호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 합정의장품 증가에 따라 선체과내 선거의장팀을 선거팀과 의장팀으로 개편 총무과 혁신총무계를 총무계로 명칭 변경
<p>'10. 5. 14</p>	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,161호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 해양경찰연구개발센터를 해양경찰연구소로 명칭 변경 신규 도입 장비운영 인력 68명 증원(경정7, 경감 11, 경위 10, 경사 12, 경장 15, 순경 13) 파·출장소의 명칭·위치와 관할구역 조정권을 지방해양경찰청장에게 위임
<p>'10. 7. 1</p>	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제245호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 장비기술국 정비과, 보급과를 장비과로 통합하고, 항공과 신설 <p>해양경찰청 및 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정(훈령 제784호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 정비과와 보급과를 장비과로 통합에 따라 보급1계는 보급계로, 보급2계는 장비계로 재편 항공과에 항공기획계, 항공정비계, 항공안전계를 신설하고, 인천해양경찰서 항공정비대를 본청으로 이관
<p>'10. 9. 1</p>	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,364호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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) <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제284호)</p> <ul style="list-style-type: none"> 해양경찰청 감사담당관을 개방형 직위로 지정 사무직렬 기능직 14명 일반직으로 전환(기능9급 1명, 기능10급 13명 → 8급 12명, 9급 2명)

'11. 3. 29	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제(대통령령 제22,756호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 평택해양경찰서 신설 • 11년도 소요정원 확보인력 48명(총경1, 경정10, 경감6, 경위11, 경사6, 경장4, 순경4, 5급1, 7급3, 8급2) 증원 • 파출소 신설권한 지방청장 위임 <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙(국토부령 제343호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 지방청 항공단 신설 • 총액인건비제 운영정원 일부 반납(경정-2, 순경+2)
'11. 4. 7	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙(훈령 제835호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 평택해경서 신설에 따른 인천해경서의 파출장소 조정(대부·안산파출소를 평택서로 소속 변경 및 오이·연평출장소를 각각 신항만·연평파출소로 승격) <p>해양경찰기관의 조직 및 정원에 관한 규칙(훈령 제834호, 2011)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 지방청 청장직속으로 항공단을 신설하여 경비안전과의 고정익항공대·회전익항공대를 이관, 경비계의 항공운항 담당 1명을 항공단 행정으로 이관 • 지방청 계단위 신설 개수 제한 해제(기존 2개만 신설 가능) • 지방청장에게 파출소 신설·폐지 권한 및 조직진단·정원감사 권한 부여
'11. 12. 16	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제894호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 인천 아라뱃길 해양경찰대 파출소 신설(김포, 여의, 청라) • 김포파출소장이 청라파출소장 및 여의파출소장을 지휘 감독 <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23403호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 본청 항공 안전관리 기능강화 인력 2명(경위1, 경사)증원 • 소속기관 신규도입 함정, 헬기 운영인력 84명 증원 • 전경대체인력 215명(경감14, 경위14, 경사56, 순경131) 증원 • 소속기관 전화상담 기능직 29명(10급29) 감축 및 5명(9급2, 10급3) 본청 이체

2012년 조직개편 현황

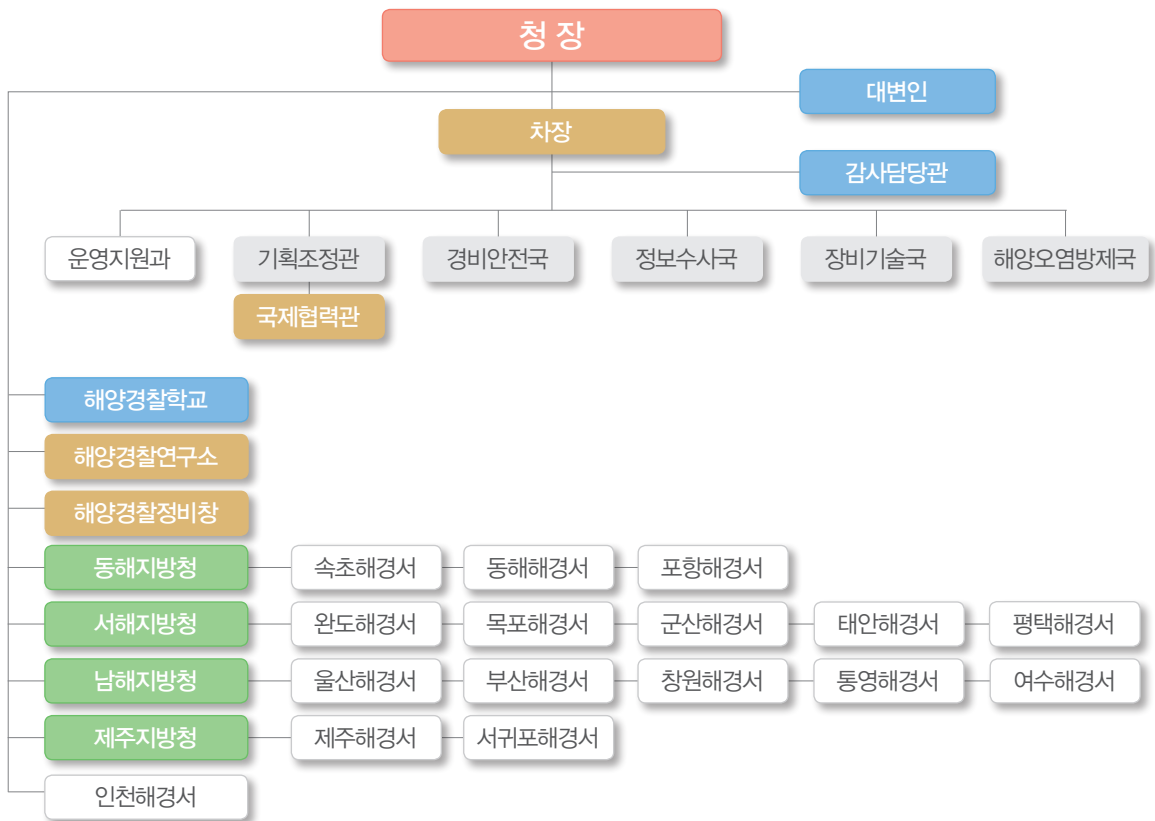
'12. 1. 18	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제435호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 소요정원 272명 반영 • 파출소장 직급조정 경감 54, 경위-54 • 태안·평택해양경찰서 관할구역 일부 조정 • 총액인건비 일부 상계 : 경감-2, 순경2 <p>남해지방해양경찰청과 그 소속해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정(남해청 훈령 제36호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 특공대 심해대응팀 신설(정원 11명 : 경감1, 경위2, 경사3, 경장3, 순경2)
'12. 1. 26	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23556호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 해상특수기동대 인력 102명 증원 : 경위24, 경사24, 순경54

'12. 2. 6	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제440호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 해상특수기동대 인력 102명 증원(수시) : 경위24, 경사24, 순경54 • 서해권 대형함정별 4명 증원, 인천 300~500톤급 함정별 5명 증원
'12. 6. 1	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23823호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정 • 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원 • 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축 <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제469호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정 • 해양경찰학교 함정훈련학과 신설 • 해양경찰청 수사구조과장·수상레저과장·형사과장·외사과장·장비과장·항공과장과 학교 총무과장 및 함정훈련과장의 보임을 총경으로 함 • 12년도 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)
'12. 6. 25	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23877호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 조정 • 지휘체계확립을 위한 본청 4·5급과 남해청 4급 상호이체
'12. 6. 27	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제489호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 조정 • 방제분야의 원활한 업무조정을 위하여 해양경찰청 4·5급과 남해지방해양경찰청 4급 상호이체
'12. 12. 4	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24217호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 남해지방청 소속으로 창원해양경찰서 신설 • 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축
'12. 12. 5	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제547호)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 남해지방청 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)

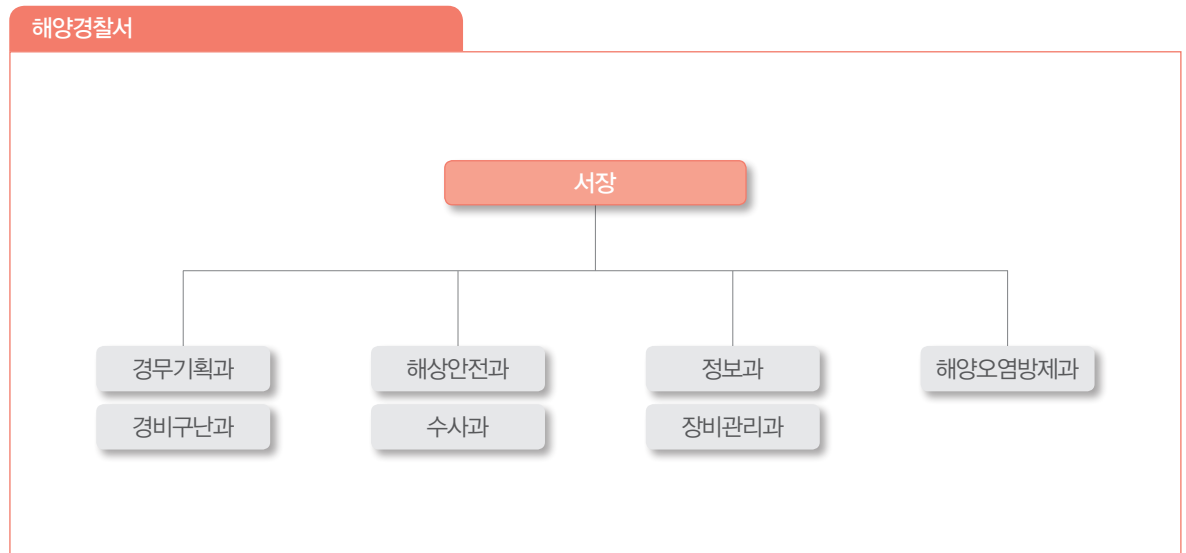
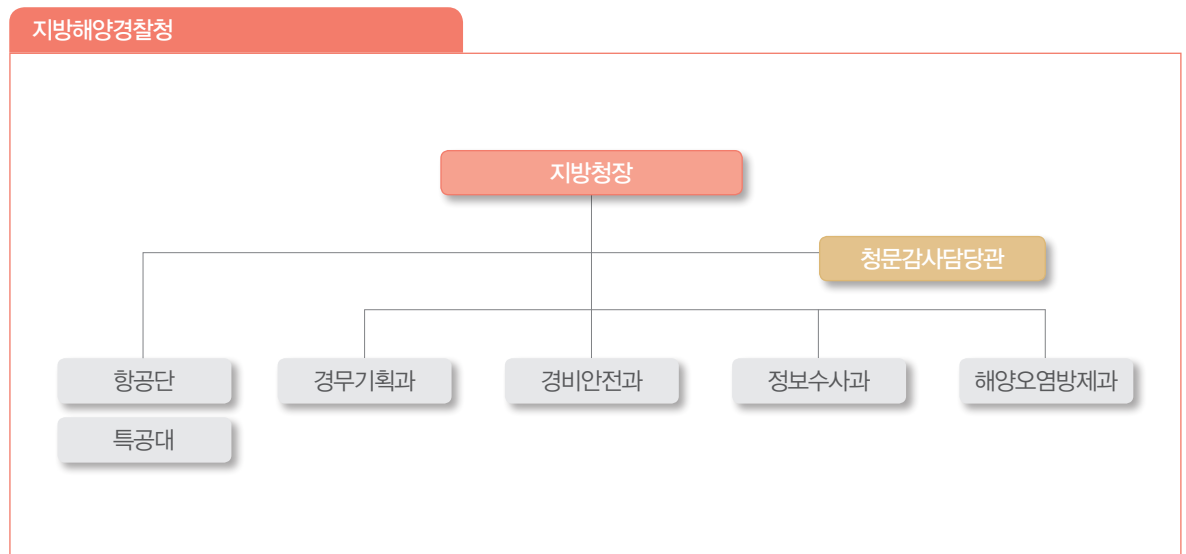
해양경찰 조직도

(1) 해양경찰청 (2013. 4월 기준)

- ◎ 본청 2관·4국·22과
- 지방청 4개청
 - 해양경찰서 16개서
 - 파·출장소 87/240개소
- 해양경찰학교 1개소
- 해양경찰연구소 1개소
- 해양경찰정비창 1개소



(2) 지방해양경찰관서



해양경찰 복제



경찰관 정복



근무복



외근복



122 구조대



항공단



특공대



해상특수진압복



전투경찰순경



관현악단, 의장대

해양경찰 장비현황



1



2



3



4

1. 5000톤급 대형 경비함
5000t class large patrol vessel
2. 3000톤급 대형 경비함
3000t class large patrol vessel
3. 1500톤급 대형 경비함
1500t class large patrol vessel
4. 1000톤급 대형 경비함
1000t class large patrol vessel

추억의 함정·항공기

해양경찰은 1953년 6척의 경비정으로 창설, 이제는 297척의 함정과 23대의 항공기가 해상치안 임무를 수행하고 있습니다.

최초의 항공기(1961년)



1950~



1960~



1970~





1



2



3



4

1. 500톤급 중형 경비함 500t class midium sized patrol vessel
2. 300톤급 중형 경비함 300t class midium sized patrol vessel
3. 250톤급 중형 경비함 250t class midium sized patrol vessel
4. 100톤급 소형 경비정 100t class small sized patrol vessel



5



6



7

5. 3톤급 연안 기동순찰정 3t class coastal patrol boat
6. 연안 인명 구조정 Rescue boat
7. 수상 오토바이 Personal water craft



1. 소방정 Fireboat

2. 방제정 Response vessel

3. 공기부양정 All-weather amphibious hovercraft

4. 소형 공기부양정 All-weather amphibious hovercraft



5. 50톤급 50t class boat

6. 수색용 비행기 CL-604 / Search and rescue airplane

7. 수색용 비행기 C-235 / Search and rescue airplane

8. 함정탑재용 헬기 AS 565MB / Vessel-carried helicopter

9. 해난구조용 헬기 AW-139 / SAR purpose helicopter

10. 해난구조용 헬기 KA-32C / SAR purpose helicopter

표 · 그림 목차

제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

표

제1절 독도, 이어도, EEZ 해양주권 수호

[표 1-1] 독도근해 일본순시선 출현 현황	40
[표 1-2] 일본 과잉단속에 따른 우리어선 피해발생 사례	41
[표 1-3] 한·일 경비함정 대치사례	42
[표 1-4] 독도 관광객 관람 현황	43
[표 1-5] 중국 국가세력 출현 현황	44
[표 1-6] 불법조업 중국어선 단속 현황	45
[표 1-7] NLL 부근 중국어선 현황	49
[표 1-8] 우리어선 외국수역 불법조업 나포현황	54
[표 1-9] 연도별 경비시간 및 경비거리	55
[표 1-10] 연도별 항공기 운영 시간	56
[표 1-11] 연도별 항공기 운영 실적	57

제2절 국가위기관리 체계 확립

[표 1-12] 해양경찰청이 관리하는 국가위기관리매뉴얼	60
--------------------------------	----

제3절 해상테러예방 및 대응역량 강화

[표 1-13] 특공대 활동 실적 (2012년)	65
----------------------------	----

제2장 국민중심의 해양안전망 구축

표

제1절 빈틈없는 해양재난관리

[표 2-1] 최근 10년간 해양사고 현황	75
[표 2-2] 해양사고 발생 현황	76
[표 2-3] 원인별 사고 현황	77
[표 2-4] 구조기관별 구조 현황	77
[표 2-5] 선종별 사고 현황	78
[표 2-6] 해역별 사고 현황	79
[표 2-7] 기상별 사고 현황	79
[표 2-8] 시간대별 사고 현황	80
[표 2-9] 월별 사고 현황	80
[표 2-10] 지방해양경찰관서 관할해역별 사고 현황	81
[표 2-11] 2012 재난대응 안전한국훈련	87
[표 2-12] 최근 10년간 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황	88
[표 2-13] 122구조대 활동성과	89
[표 2-14] 최근 5년간 선박사고 및 인명사고 현황	90
[표 2-15] 조난선박 예인서비스 실적	93
[표 2-16] 2012년도 수색구조관련 국제회의 및 훈련 참석·개최 현황	98
[표 2-17] 국가간 수색구조 협력을 통한 구조사례 (2012년)	99

제2절 연안 해상치안 및 안전관리

[표 2-18] 파·출장소 현황 (2012년)	100
[표 2-19] 해상치안협의회 인원구성 (2012년)	102
[표 2-20] 신고기관 현황 (2012년)	103
[표 2-21] 파·출장소 출·입항신고 현황	103
[표 2-22] 대행신고소 현황 (2012년)	104

제3절 해수욕장 안전관리

[표 2-23] 최근 3년간 주요 해수욕장 이용객 현황	107
[표 2-24] 해수욕장 안전관리 경과	107
[표 2-25] 이안류 위험경보 체계	111
[표 2-26] 해수욕장 사고 현황	112
[표 2-27] 원인별 물놀이 사망자 현황	112

제4절 체계적인 해양교통관리

[표 2-28] 여객선 관리 현황 (2012년)	115
[표 2-29] 톤수별 여객선 현황 (2012년)	115
[표 2-30] 지역별 유·도선 현황 (2012년)	116
[표 2-31] 여객선, 유·도선 이용객	116
[표 2-32] 다중이용선박 위반행위 단속 현황	117
[표 2-33] 성수기 특별교통 이용객 현황	118
[표 2-34] 낚시어선 척수 및 이용객 현황	119
[표 2-35] 낚시어선 사고 현황 (2012년)	119
[표 2-36] 선종별 음주운행 단속 현황	120
[표 2-37] 진도 연안VTS 구축 전·후 비교	122
[표 2-38] 연안VTS 정보제공 현황	122

제5절 수상레저 안전관리

[표 2-39] 사업장 및 개인 활동자 수	125
[표 2-40] 수상레저기구의 종류	126
[표 2-41] 필기시험 집행결과	129
[표 2-42] 조종면허 응시인원 월별 분포	130
[표 2-43] 실기시험 집행결과	130
[표 2-44] 필기시험접수 현황	131
[표 2-45] 실기시험접수 현황	131
[표 2-46] 영어·구술시험 현황	131
[표 2-47] 조종면허 발급현황	132
[표 2-48] 연령별 조종면허 취득현황	133
[표 2-49] 시·도별 면허취득 현황	134
[표 2-50] 외국인 면허취득 현황	134
[표 2-51] 조종면허시험 대행기관 현황	135
[표 2-52] 합격점수	137
[표 2-53] 래프팅 사업장 현황 (2012년)	139
[표 2-54] 민간급류순찰대 운영성과 (2012년)	139

[표 2-55] 수상레저사업장 현황	140
[표 2-56] 수상레저사업장 레저기구 현황	140
[표 2-57] 동력수상레저기구 등록현황	142
[표 2-58] 기구별 사고현황 (인명 또는 재산피해 동반)	143
[표 2-59] 원인별 사고현황 (인명 또는 재산피해 동반)	143
[표 2-60] 유형별 사고현황 (인명 또는 재산피해 동반)	143
[표 2-61] 수상레저 금지구역 (2012년)	146
[표 2-62] 내수면 안전관리 대책회의 현황	148
[표 2-63] 수상레저안전법 위반자 단속현황	149

그림**제2절 연안 해상치안 및 안전관리**

〈그림 2-2〉 선박 출·입항 신고 절차 간소화	105
----------------------------	-----

제3절 해수욕장 안전관리

〈그림 2-3〉 해수욕장 이용객 현황	106
----------------------	-----

제4절 체계적인 해양교통관리

〈그림 2-4〉 음주측정 및 단속실적	120
〈그림 2-5〉 연안VTS 확대구축 계획	123

제5절 수상레저 안전관리

〈그림 2-6〉 연도별 수상레저 활동자 수	125
〈그림 2-7〉 성별·연령별 취득 현황	133
〈그림 2-8〉 실시시험 코스	137
〈그림 2-9〉 현행 수상레저안전관리 체계 (수상레저안전법 제29조의2)	145

제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진인류국가 구현

표

제1절 해양범죄 단속 활동

[표 3-1] 최근 10년간 범죄발생 현황	152
[표 3-2] 총범죄 발생 · 검거 현황	153
[표 3-3] 관서별 범죄발생 현황 (2012년)	154
[표 3-4] 월별 범죄 발생현황 비교	155
[표 3-5] 형법범 발생 · 검거현황 비교	157
[표 3-6] 살인사건(미수) 발생 · 검거 현황	158
[표 3-7] 유형별 검거 현황 (2012년)	158
[표 3-8] 해상절도 발생 · 검거 현황	159
[표 3-9] 유형별 선상절도 현황 (2012년)	159
[표 3-10] 폭력 발생 · 검거 현황	160
[표 3-11] 유형별 폭력사건 발생 현황 (2012년)	160
[표 3-12] 사기사범 발생 · 검거 현황	161
[표 3-13] 유형별 사기사범 현황 (2012년)	161
[표 3-14] 재물손괴 발생 · 검거 현황	162
[표 3-15] 재물손괴 유형별 현황 (2012년)	162
[표 3-16] 횡령 · 배임 발생 · 검거 현황	163
[표 3-17] 횡령 · 배임 유형별 현황 (2012년)	163
[표 3-18] 충돌 · 도주 현황	164
[표 3-19] 특별법범 발생 · 검거 현황	165
[표 3-20] 수산사범 발생 · 검거현황	165
[표 3-21] 유형별 수산사범 현황 (2012년)	165
[표 3-22] 안전사범 발생 · 검거현황	166
[표 3-23] 유형별 안전사범 현황	167
[표 3-24] 환경사범 발생 · 검거현황	168
[표 3-25] 유형별 환경사범 현황 (2012년)	168
[표 3-26] 중요범죄 단속활동 (2012년)	169
[표 3-27] 면세유 불법유통 단속 실적	170
[표 3-28] 인권유린 사범 단속실적	171
[표 3-29] 유형별 인권유린 사범 단속실적	171

[표 3-30] 해상절도 단속실적	172
[표 3-31] 해상절도 품목별 단속실적 (2012년)	173
[표 3-32] 무기산 불법사용 단속실적	174
[표 3-33] 유해수산물 사범 단속실적	175
[표 3-34] 형사기동정 배치 현황 (2012년)	176
[표 3-35] 형사기동정 운영실적	176

제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정

[표 3-36] 수사전담요원 현황 (2012년)	179
[표 3-37] 출장조사 이용자 현황 (2012년)	179
[표 3-38] 법률상담 현황 (2012년)	180

제3절 국제성 범죄와 외사경찰

[표 3-39] 내외국인 출입국 현황	186
[표 3-40] 체류외국인 현황	186
[표 3-41] 외국인 선원 현황	186
[표 3-42] 외국인 선원 이탈현황	186
[표 3-43] 권역별 기획수사 테마	187
[표 3-44] 외사범죄 분야별 5개분야 전문특기	188
[표 3-45] 국제성 범죄 처리 현황	188
[표 3-46] 국제성 범죄 유형별 구분 (2012년)	188
[표 3-47] 제주무사증 무단이탈 현황	189
[표 3-48] 밀입국 사범 단속현황	191
[표 3-49] 해상 밀수사범 검거현황	192
[표 3-50] 지식재산권 침해범죄(상표법) 검거현황	193
[표 3-51] 외환거래법 위반사범 검거현황	195
[표 3-52] 외국인 인권보호센터 운영실적 (2012년)	196

제4절 정보·보안역량 강화

[표 3-53] 집단행동 발생현황	200
[표 3-54] 유형별 해상집단행동	201
[표 3-55] 정책 참고자료 발굴현황 (2012년)	203

그림

제1절 해양범죄 단속 활동

〈그림3-1〉 해역별·장소별 발생현황 (2012년)	154
〈그림3-2〉 월별 범죄 발생현황 (2012년)	155
〈그림3-3〉 발생시간대별 범죄 발생현황 (2012년)	156
〈그림3-4〉 수사활동 추진목표 (2012년)	157

제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정

〈그림3-5〉 지방청 중심의 광역 과학수사체제 조직도	181
〈그림3-6〉 2020 미래의 모습	183

제4장 깨끗한 바다를 위한 해양환경
보전활동

표

제1절 해양오염사고 추이

[표 4-1] 사고 규모별 현황	210
[표 4-2] 원인별 현황	212
[표 4-3] 오염원별 현황	214
[표 4-4] 오염 물질별 현황	216
[표 4-5] 해역별 사고발생 현황	218
[표 4-6] 국내·외 선적별 현황	219
[표 4-7] 외국적 선박별 현황	220

제2절 해양오염 예방활동

[표 4-8] 출입검사 중점 점검대상 (2012년)	221
[표 4-9] 출입검사 실적	222
[표 4-10] 해양오염사범 단속 및 조치현황	223
[표 4-11] 해양오염행위 대상별 단속현황	223
[표 4-12] 해양환경지킴이 구성현황 (2012년)	224
[표 4-13] 청소년 해양환경보호도우미 참여현황 (2012년)	225

제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립

[표 4-14] 방제기술지원협의회 구성현황	231
[표 4-15] NOWPAP 지역방제활동센터 현황	238
[표 4-16] 인접국가간 방제훈련 실적	240

제4절 폐기물 해양배출 관리

[표 4-17] 배출해역 지정현황	242
[표 4-18] 폐기물 종류별 해양배출 현황	243
[표 4-19] 폐기물 위탁처리업체 현황	244
[표 4-20] 폐기물 위탁업체 단속실적	246

그림

제1절 해양오염사고 추이

〈그림 4-1〉 최근 5년간 해양오염사고 발생현황	209
〈그림 4-2〉 사고규모별 사고건수 비교	210
〈그림 4-3〉 사고규모별 유출량 비교	210
〈그림 4-4〉 원인별 사고건수 비교	211
〈그림 4-5〉 원인별 유출량 비교	211
〈그림 4-6〉 오염원별 사고건수 비교	213
〈그림 4-7〉 오염원별 유출량 비교	213
〈그림 4-8〉 물질별 사고건수 비교	215
〈그림 4-9〉 물질별 유출량 비교	215
〈그림 4-10〉 해역별 사고건수 비교	217
〈그림 4-11〉 해역별 유출량 비교	217
〈그림 4-12〉 월별 사고건수 비교	218
〈그림 4-13〉 시간대별 사고건수 비교	219

제4절 폐기물 해양배출 관리

〈그림 4-14〉 10년간 폐기물 해양배출현황	243
---------------------------	-----

제5장 창의적이고 선도적인 해양경찰

표

제1절 해양경찰 변화관리

[표 5-1] 제안처리현황 (2012년)	249
[표 5-2] 제안 및 포상현황	249
[표 5-3] 제안 공모	250
[표 5-4] 아카데미 강의 현황	254
[표 5-5] 해양경찰 성과평가 지표 현황	259
[표 5-6] 해양경찰 주요지표 성과	262

제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

[표 5-7] 민원접수 · 처리 건수	263
[표 5-8] 대민봉사활동 내역 (2012년)	264
[표 5-9] 경찰서 및 함정 견학내역 현황	265
[표 5-10] 클린콜 분야별 운영 실적	272
[표 5-11] 유형별 징계 현황	274
[표 5-12] 계급별 징계 현황	274
[표 5-13] 분야별 규제개혁 과제 발굴 및 추진현황	278
[표 5-14] 소관 법령 현황 (2012년)	279
[표 5-15] 행정규칙 현황	279

제3절 창의적인 연구개발 활동

[표 5-16] 중소기업청 구매조건부 사업 과제 선정 현황	284
[표 5-17] 증거물에 대한 감정의뢰 현황	286
[표 5-18] 제10회 「산 · 학(연) · 관」 공동연구 심포지엄 발표 현황	291
[표 5-19] 해양배출폐기물 전문검사 기관 지정현황 (2012년)	293
[표 5-20] 폐기물 배출해역 오염도 (2012년)	294

그림

제1절 해양경찰 변화관리

〈그림 5-1〉 플랫폼 전략과제 개요	256
〈그림 5-2〉 성과평가 절차(체계)	259
〈그림 5-3〉 성과관리 선진화 방안 주요 내용	261

제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

〈그림 5-4〉 정보공개 처리현황 (2012년)	266
〈그림 5-5〉 공개여부 결정기간별 현황 (2012년)	266
〈그림 5-6〉 내부비리 신고시스템 절차	273

제3절 창의적인 연구개발 활동

〈그림 5-7〉 연구소 조직도	280
〈그림 5-8〉 연구소 주요임무	281
〈그림 5-9〉 해양배출 폐기물 전문검사기관 지정절차	293

제6장 해양경찰 조직 역량 강화

표

제1절 조직 역량 기반강화

[표 6-1] 해양경찰청 인력현황 (2012년)	309
[표 6-2] 2012, 2013년 예산비교	310
[표 6-3] 사업별 예산현황 (2012년)	311
[표 6-4] 연도별 예산변화 추이	311
[표 6-5] 중기재정계획 (2013~2015년)	312

제2절 인사교육 및 복리후생

[표 6-6] 승진현황	315
[표 6-7] 승진심사 현황	316
[표 6-8] 승진시험 개편 현황	317
[표 6-9] 승진현황	317

[표 6-10] 연간 표창현황	318
[표 6-11] 연도별 포상현황	318
[표 6-12] 모범공무원 선발 현황	319
[표 6-13] 국내 교육훈련 현황	320
[표 6-14] 연도별 채용현황	322
[표 6-15] 안전행정부 주관 공직박람회 참가 현황 (2012년)	323
[표 6-16] 해양경찰수련원 이용현황	327
[표 6-17] 해양경찰청 어린이집 개원 계획	328
[표 6-18] 관사·임차주택 (2012년)	329
[표 6-19] 해상장학금 지급현황	330
[표 6-20] 외부장학금 지급현황	330
[표 6-21] 전사·순직자 현황	331
[표 6-22] 모범전경 산업시찰 현황	333

제3절 국제교류 협력강화

[표 6-23] 북태평양 해상치안기관 전문가회의 그룹별 의장국 (2012년)	335
[표 6-24] 외국해상치안기관과의 교류현황 (2012년)	344
[표 6-25] 외국기관과의 MOU 체결현황	345
[표 6-26] 제7회 해상치안컨퍼런스 영해·영토 학술대회 발표주제	347
[표 6-27] 주재관 파견 현황	348

제4절 전력증강 및 장비관리

[표 6-28] 함정준공 현황 (2012년)	350
[표 6-29] 훈련함 제원	351
[표 6-30] 항공기 도입 계획	355
[표 6-31] 해양경찰 함정 현황 (2012년)	357
[표 6-32] 시스템 구축 전·후 비교	358
[표 6-33] 함정수리 실적 (2012년)	359
[표 6-34] 함정수리 현황	359
[표 6-35] 항공기 현황	360
[표 6-36] 항공기 일반제원	361
[표 6-37] 항공기 주요 정비실적	361
[표 6-38] 항공기 운용 기령	361

[표 6-39] 해양경찰청 차량 보유현황 (2012년)	363
[표 6-40] 해양경찰 함정 수리실적	366
[표 6-41] 연도별 예산절감 현황	366
[표 6-42] 고객만족도 설문조사 결과	367

그림

제1절 조직 역량 기반강화

<그림 6-1> 2012, 2013년 예산비교	310
<그림 6-2> 연도별 예산변화 추이	312

제4절 전력증강 및 장비관리

<그림 6-3> 함정 노후화율 현황	353
<그림 6-4> 찾아내는 정비서비스 실시 건수	368

2013 해양경찰백서 집필진

발간위원장 : 기 획 조 정 관
치안감 김 광 준

담당부서		발간위원	집필위원	실무위원
대 변 인 실		총경 이평현	경 감 오은석	경 위 옥영삼
운 영 지 원 과		총경 이원희	경 정 김 현	경 감 정동현
감 사 담 당 관		계약4 이성형	경 정 김평한	경 감 권만종
기 획 조 정 관	기 획 담 당 관	기 획담당관 총경 김홍희	경 정 박재화	경 위 정수민
	재 정 담 당 관		경 정 백학선	경 장 주효경
	창의성과담당관		경 정 정육한	경 사 이안나
	인사교육담당관		경 정 이진철	경 감 한철웅
국제협력관		총경 여인태	경 정 김해철	경 감 연홍석
경 비 안 전 국	경 비 과	경 비 과 장 총경 서승진	경 정 김언호	경 위 배소환
	해 상 안 전 과		경 정 이상인	경 위 민은희
	수 색 구 조 과		경 정 윤태연	경 위 정영곤
	수 상 레 저 과		경 정 박상식	경 위 홍현도
정 수 사 보 수 사 국	수 사 과	수 사 과 장 총경 양동신	경 정 조성철	경 위 김현종
	형 사 과		경 정 안성식	경 위 이상민
	정 보 과		경 감 정명호	경 위 김홍윤
	외 사 과		경 정 강성기	경 사 송성현
장 비 기 술 국	전략사업과	전략사업과장 총경 윤성현	경 정 박상욱	경 위 안상용
	장 비 과		경 감 지국현	경 사 선 희
	항 공 과		경 정 양덕현	경 장 박선미
	정보통신과		경 정 김철환	경 사 김주화
해 양 오 염 방 제 국	방 제 기 획 과	방제기획과장 4급 김창균	5 급 이찬근	7 급 정경은
	기 동 방 제 과		5 급 신영수	7 급 서웅기
	예 방 지 도 과		5 급 천명철	8 급 강병용
해양경찰연구소		경정 서동일	경 감 우채명	경 위 한창훈

[안 내]

- 백서의 내용과 관련하여 문의사항이나 개선의견이 있으면
해양경찰청 기획담당관실로 연락하여 주시기 바랍니다.
- 주 소 : 406-741 인천광역시 연수구 해돋이로 130
해양경찰청 기획담당관실 해양경찰백서 담당자
전 화 : (032)835-2721 팩 스 : (032)835-3304
홈페이지 : www.kcg.go.kr
- 해양경찰백서는 인터넷 정부간행물판매센터에서 판매하고 있습니다.

2013 해양경찰백서

발	행	2013년 09월
발	행	인 김 석 균
발	행	처 해양경찰청
정	가	10,000원
