



# 해양경찰 백서

Korea Coast Guard **2009** White Paper

# 본정과 활력이 넘치는 국민의 해양경찰!

“바다를 다스리는 자가 세계를 지배한다” (Walter Raleigh)라는 말처럼 해양의 중요성은 한반도 주변정세에서도 잘 나타나고 있습니다. 일본은 독도에 대한 영유권을 끊임없이 주장하고 있으며, 중국도 이어도에 대한 지배력 강화의 속내를 내비치고 있습니다. 이는 곧 국가의 해양력이 미래 국가경쟁력의 핵심요소라는 것을 반증하는 것입니다.

해양경찰은 최근 북한의 미사일 발사와 핵실험, NLL 해상대치 등 주변안보를 위협하는 상황 속에서도 우리 바다의 안전을 확보하기 위하여 해상의 대비·대응 능력을 강화하고 있으며, 외국어선의 EEZ 불법조업 등에 대해서도 우리 해양자원의 보호를 위하여 단호히 대처해 나가고 있습니다.

또한, 지난해 불법중국어선 단속 중에 바다로 추락해 사망한 故 박경조 경위 사건은 해양주권수호와 자원보호를 위해 어두운 밤을 뚫고 거친 파도를 헤치며 묵묵히 자신의 임무를 수행해온 해양경찰상을 보여준 단적인 예라고 생각합니다.

세계적인 경기침체와 맞물려 생계 침해형 범죄가 날로 증가하고 있으며, 이에 따른 민생 침해사범에 대해서는 강력한 단속으로 서민 경제활동 지원에 전력을 다하고 있습니다.

한편, 날로 증가하고 있는 국제성 범죄에 효과적으로 대처하기 위해서는 국제공조가 필수적 요소입니다. 이를 위해 매년 북태평양 해상치안기관과의 정례회의를 갖고 있으며, 러시아 등 10개국과 MOU를 체결하여 해상치안과 안전을 위하여 국제적 협력을 더욱 공고히 해 나가고 있습니다.



이 길 범  
해양경찰청장



아울러, 해양원격응급의료시스템을 구축하여 도서·벽지에서 응급환자 발생시 병원과 화상을 통해 신속한 의료조치가 가능하도록 국민이 체감하는 안전서비스를 제공해 나가겠습니다.

특히, ‘허베이 스피리트호’ 기름 유출사고 이후 대형 해양오염사고는 국가적 재난 임을 깨닫고 연안VTS 인수 및 확대 운영을 통해 해상교통사고에 대한 예방활동을 강화하고 있으며, 방제지휘체계 개선, 비축기지 건설 등 국가방제역량 제고에도 초점을 맞춰 앞으로 동일한 사고가 발생치 않도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

2009년도 해양경찰 백서는 2008년 중요한 10대 화제를 특집으로 엮어 지난해 해양경찰의 발자취를 한 눈에 알아볼 수 있게 하였으며, 정보화 시대에 걸맞게 해양경찰백서 e-book을 CD로 제작하여 언제 어디서든 간편하게 정보를 알 수 있게 배려 하였습니다.

아무쪼록 본 백서가 바다와 함께하는 국민에게 올바른 정보를 전달하는 지침서가 되고 해양경찰의 활약상을 널리 알리며, 보이지 않는 곳에서 국민을 위해 묵묵히 일하는 해양경찰에 대한 이해의 폭을 넓힐 수 있는 계기가 되기를 바랍니다.

앞으로도 우리 해양경찰은 「원칙을 준수하고», 「현장을 보살피며», 「하나 되어 국민을 섬기는」 바다의 파수꾼이 될 것을 약속드립니다.

2009. 9

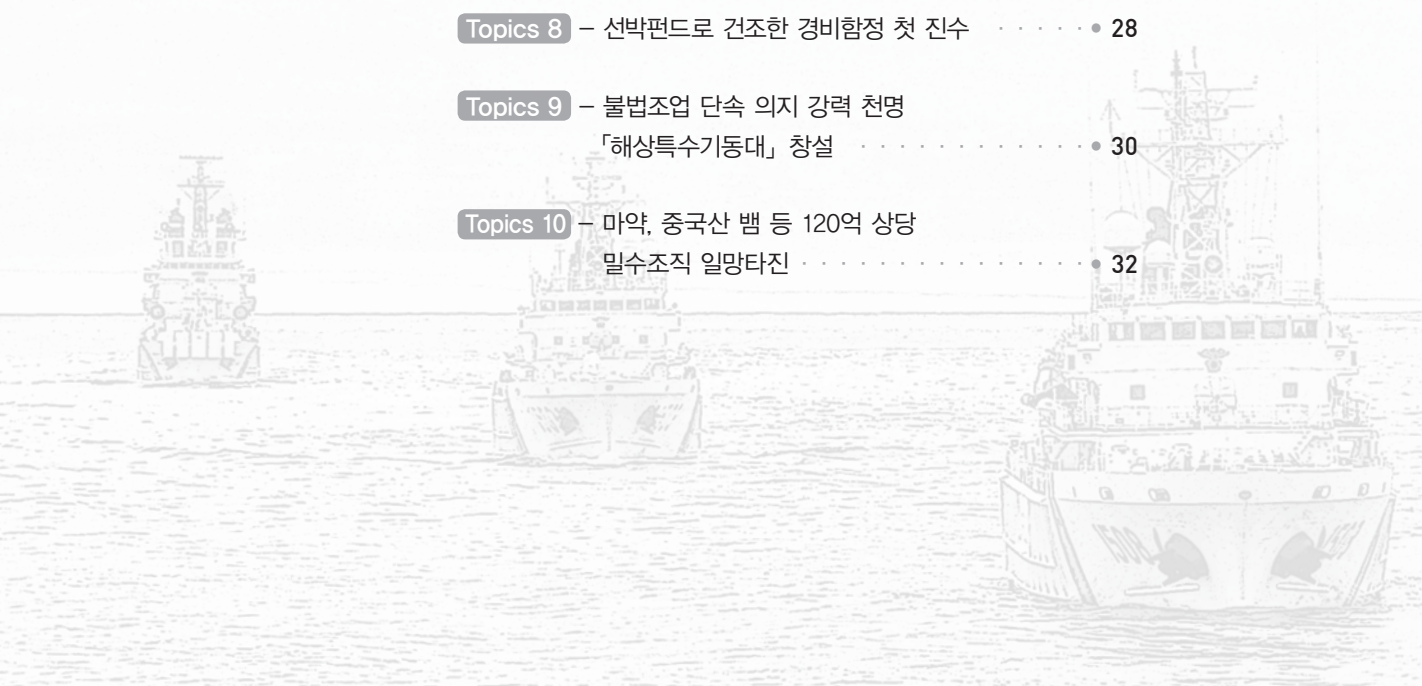
해양경찰청장 치안총감

A handwritten signature in black ink, appearing to read '이길범' (Lee Gil-beom), written in a cursive style.



## 특 집 2008년 해양경찰 주요 10대 화제(Topics)

- Topics 1 - 침몰직전 화물선 선원 14명 전원 긴급구조 . . . • 14
- Topics 2 - 새롭게 태어난 해양경찰 복제 . . . . . • 16
- Topics 3 - 해양원격응급의료시스템 구축 . . . . . • 18
- Topics 4 - 국제분석대회 국가연구기관  
최초 최우수 등급 합격 . . . . . • 20
- Topics 5 - 남부해역 치안을 담당할 서귀포해양경찰서 개서 . . • 22
- Topics 6 - 부산 자갈치 시장 앞 해상기름유출 신속 방제 . . • 24
- Topics 7 - 중국어선 검거 과정 중故 박경조 경위 순직 . . • 26
- Topics 8 - 선박펀드로 건조한 경비함정 첫 진수 . . . . . • 28
- Topics 9 - 불법조업 단속 의지 강력 천명  
「해상특수기동대」 창설 . . . . . • 30
- Topics 10 - 마약, 중국산 뱀 등 120억 상당  
밀수조직 일망타진 . . . . . • 32





# 제1장 해양주권 수호와 해양자원 보호

## 제1절 독도·이어도 및 EEZ 해양주권 수호 활동

- 1. 해상경비여건 분석 ..... 36
- 2. 주요 추진성과 ..... 38
- 3. 해상경비 실적 ..... 51

## 제2절 국가위기관리 체계 확립

- 1. 주변 환경의 변화 ..... 56
- 2. 주요 추진노력 ..... 57
- 3. 주요성과 ..... 59

## 제3절 해상테러 예방 및 대응역량 강화

- 1. 국내·외 테러정세와 국제환경 변화 ..... 60
- 2. 해상테러 대응 체제 ..... 61
- 3. 특공대 바다체험 캠프 ..... 63





## 제2장 해상안전망 개선으로 안전한 해양활동 강화

### 제1절 해양재난관리 활동

- 1. 해양사고 발생 현황 . . . . . 70
- 2. 체계적인 해양재난 대비·대응체계 구축 . . . . . 80
- 3. 연안해역 안전관리체계 개선 . . . . . 88
- 4. 국제적 수색구조 협력 . . . . . 96
- 5. 해상조난통신 체제 확립 . . . . . 104

### 제2절 현장중심의 해양안전 활동

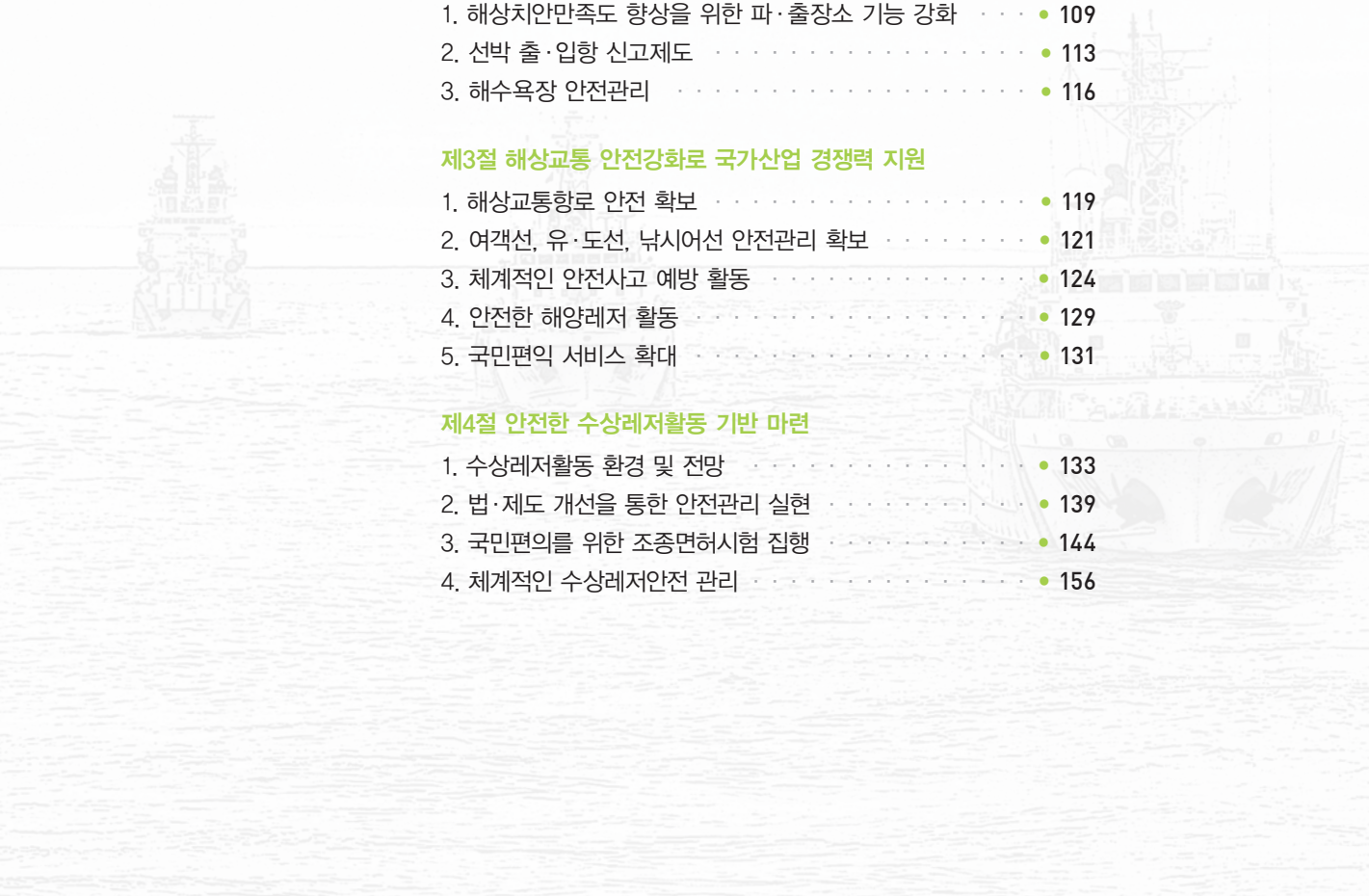
- 1. 해상치안만족도 향상을 위한 파·출장소 기능 강화 . . . . . 109
- 2. 선박 출·입항 신고제도 . . . . . 113
- 3. 해수욕장 안전관리 . . . . . 116

### 제3절 해상교통 안전강화로 국가산업 경쟁력 지원

- 1. 해상교통항로 안전 확보 . . . . . 119
- 2. 여객선, 유·도선, 뱃시어선 안전관리 확보 . . . . . 121
- 3. 체계적인 안전사고 예방 활동 . . . . . 124
- 4. 안전한 해양레저 활동 . . . . . 129
- 5. 국민편익 서비스 확대 . . . . . 131

### 제4절 안전한 수상레저활동 기반 마련

- 1. 수상레저활동 환경 및 전망 . . . . . 133
- 2. 법·제도 개선을 통한 안전관리 실현 . . . . . 139
- 3. 국민편의를 위한 조종면허시험 집행 . . . . . 144
- 4. 체계적인 수상레저안전 관리 . . . . . 156







## 제3장 범죄없는 바다를 위한 해양치안 확보

### 제1절 해양범죄 추세

1. 개 관 ..... 170
2. 주요범죄 발생동향 ..... 174

### 제2절 주요범죄 단속 및 검거

1. 주요해상범죄 단속 ..... 183
2. 민생침해 범죄 근절대책 추진 ..... 188
3. 기소중지자 검거 ..... 195
4. 형사기동정 운영 ..... 196
5. 형사민원 접수·처리 ..... 197
6. 실종·변사사건 처리 ..... 198

### 제3절 수사역량 강화로 국민편의 수사행정 구현

1. 선진 해양수사 마스터 플랜 2008 추진 ..... 201
2. 과학수사 활성화 추진 ..... 203
3. 수사경찰 전문교육 강화 ..... 205
4. 인권보호 활동 강화로 인권사고 예방 ..... 206
5. 국민편의 수사제도 확대 ..... 208

### 제4절 국제성 범죄와 국제협력 강화

1. 국제성 범죄 동향 및 전망 ..... 212
2. 주요 국제성 범죄 단속 현황 ..... 213
3. 국제성 범죄 대응 역량 제고 ..... 221
4. 국제교류 협력 증진 ..... 225

### 제5절 정보·보안활동 강화

1. 해상 집단민원 분석 ..... 237
2. 해상 집단행동 대비·대응 활동 ..... 244
3. 국가안보 활동 전개 ..... 245



## 제4장 깨끗한 바다를 위한 해양보호활동

### 제1절 해양오염사고 추세

- 1. 개 관 . . . . . • 248
- 2. 유형별 사고발생 현황 . . . . . • 250
- 3. 방제조치 현황 . . . . . • 258

### 제2절 해양오염 예방 활동

- 1. 선박·해양시설 등 출입검사 . . . . . • 263
- 2. 자율점검제도 추진 . . . . . • 265
- 3. 해양오염방지 예방·점검 활동 . . . . . • 266
- 4. 국민참여 프로그램 운영 . . . . . • 268
- 5. 해양환경 보전의식 함양 . . . . . • 273
- 6. 해양오염방지를 위한 국제협력 강화 . . . . . • 278

### 제3절 해양오염사고 대비·대응체제 확립

- 1. 국가방제체제 내실화 . . . . . • 281
- 2. 국가방제능력 확충 . . . . . • 288
- 3. 방제전문성 향상을 위한 교육·훈련 강화 . . . . . • 290
- 4. 북서태평양 보전 실천계획(NOWPAP) . . . . . • 295

### 제4절 폐기물 해양배출 관리

- 1. 국내의 폐기물 해양배출제도 . . . . . • 299
- 2. 폐기물 해양배출 현황 . . . . . • 302
- 3. 폐기물 해양투기 감축 및 배출해역 환경관리 강화 . . . . . • 305
- 4. 폐기물 해양배출 적법 관리 . . . . . • 312



## 제5장 창의적 업무수행으로 선도하는 해양경찰 구현

### 제1절 변화관리 활동

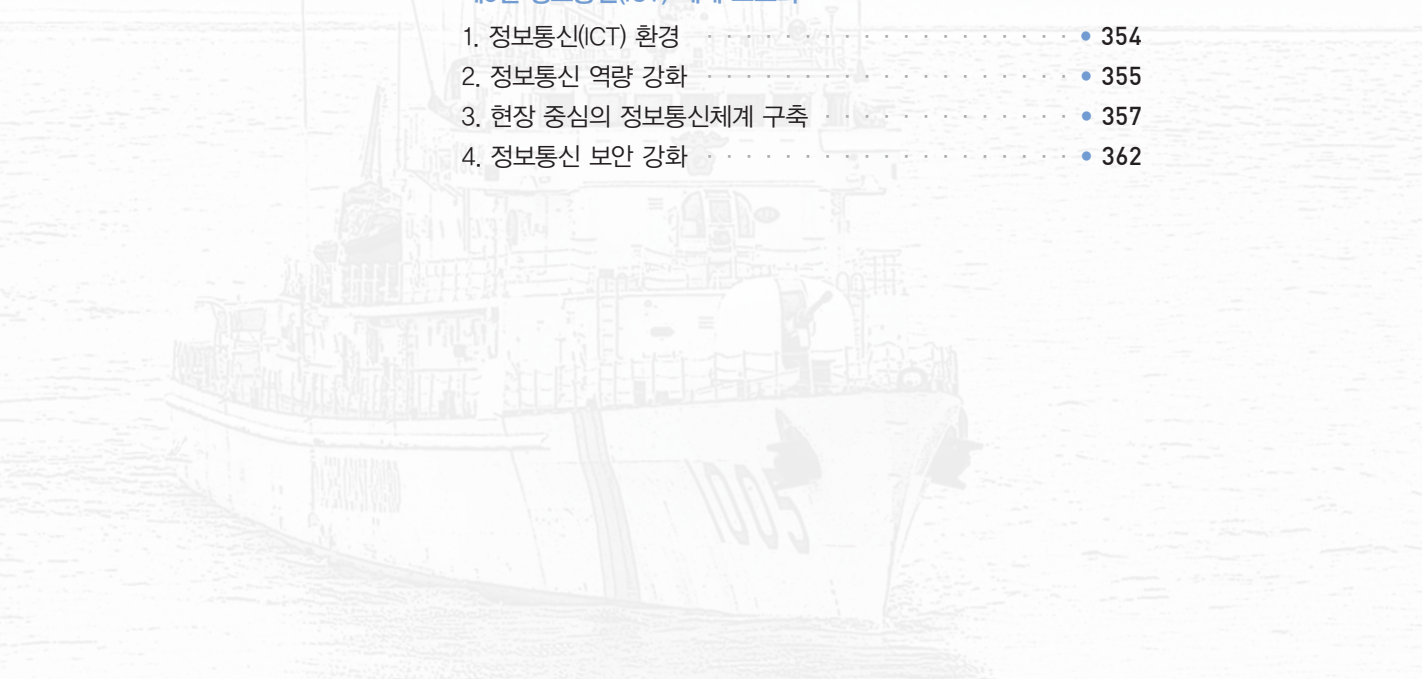
- 1. 새정부 출범과 환경변화 . . . . . • 316
- 2. 변화관리 추진과정 및 성과 . . . . . • 317
- 3. 변화관리 활동 및 대표사례 . . . . . • 321
- 4. 성과주의 문화 정착 . . . . . • 326

### 제2절 창의적인 연구개발 활동

- 1. 국내 연구기관으로서의 도약 「연구개발센터」 . . . . . • 333
- 2. 선진 해양경찰장비 개발 . . . . . • 335
- 3. 과학적 수사지원체제 구축 . . . . . • 337
- 4. 해양오염물질 감식·분석 . . . . . • 338
- 5. 해양환경 과학적 관리 . . . . . • 341
- 6. 해양환경 연구 활성화 . . . . . • 352

### 제3절 정보통신(CT) 체계 고도화

- 1. 정보통신(CT) 환경 . . . . . • 354
- 2. 정보통신 역량 강화 . . . . . • 355
- 3. 현장 중심의 정보통신체계 구축 . . . . . • 357
- 4. 정보통신 보안 강화 . . . . . • 362







## 제6장 효율적 운영지원으로 해양경찰 역량 강화

### 제1절 조직 및 자원관리

- 1. 해양경찰 조직관리 ..... 368
- 2. 해양경찰 인력 ..... 369
- 3. 해양경찰 예산 ..... 371

### 제2절 인사교육 및 복리후생

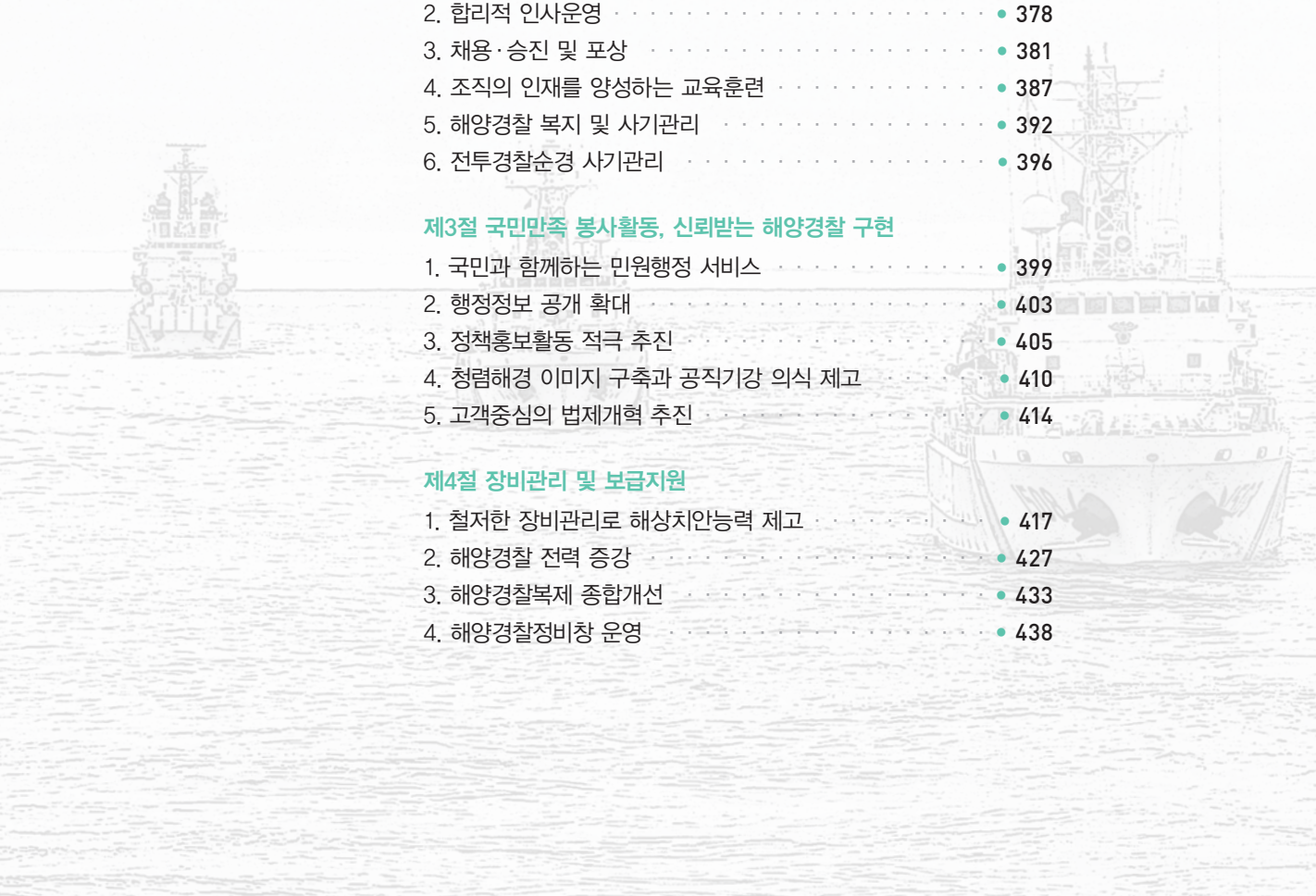
- 1. 체계적인 인사시스템 확립 ..... 375
- 2. 합리적 인사운영 ..... 378
- 3. 채용·승진 및 포상 ..... 381
- 4. 조직의 인재를 양성하는 교육훈련 ..... 387
- 5. 해양경찰 복지 및 사기관리 ..... 392
- 6. 전투경찰순경 사기관리 ..... 396

### 제3절 국민만족 봉사활동, 신뢰받는 해양경찰 구현

- 1. 국민과 함께하는 민원행정 서비스 ..... 399
- 2. 행정정보 공개 확대 ..... 403
- 3. 정책홍보활동 적극 추진 ..... 405
- 4. 청렴해경 이미지 구축과 공직기강 의식 제고 ..... 410
- 5. 고객중심의 법제개혁 추진 ..... 414

### 제4절 장비관리 및 보급지원

- 1. 철저한 장비관리로 해상치안능력 제고 ..... 417
- 2. 해양경찰 전력 증강 ..... 427
- 3. 해양경찰복제 종합개선 ..... 433
- 4. 해양경찰정비창 운영 ..... 438

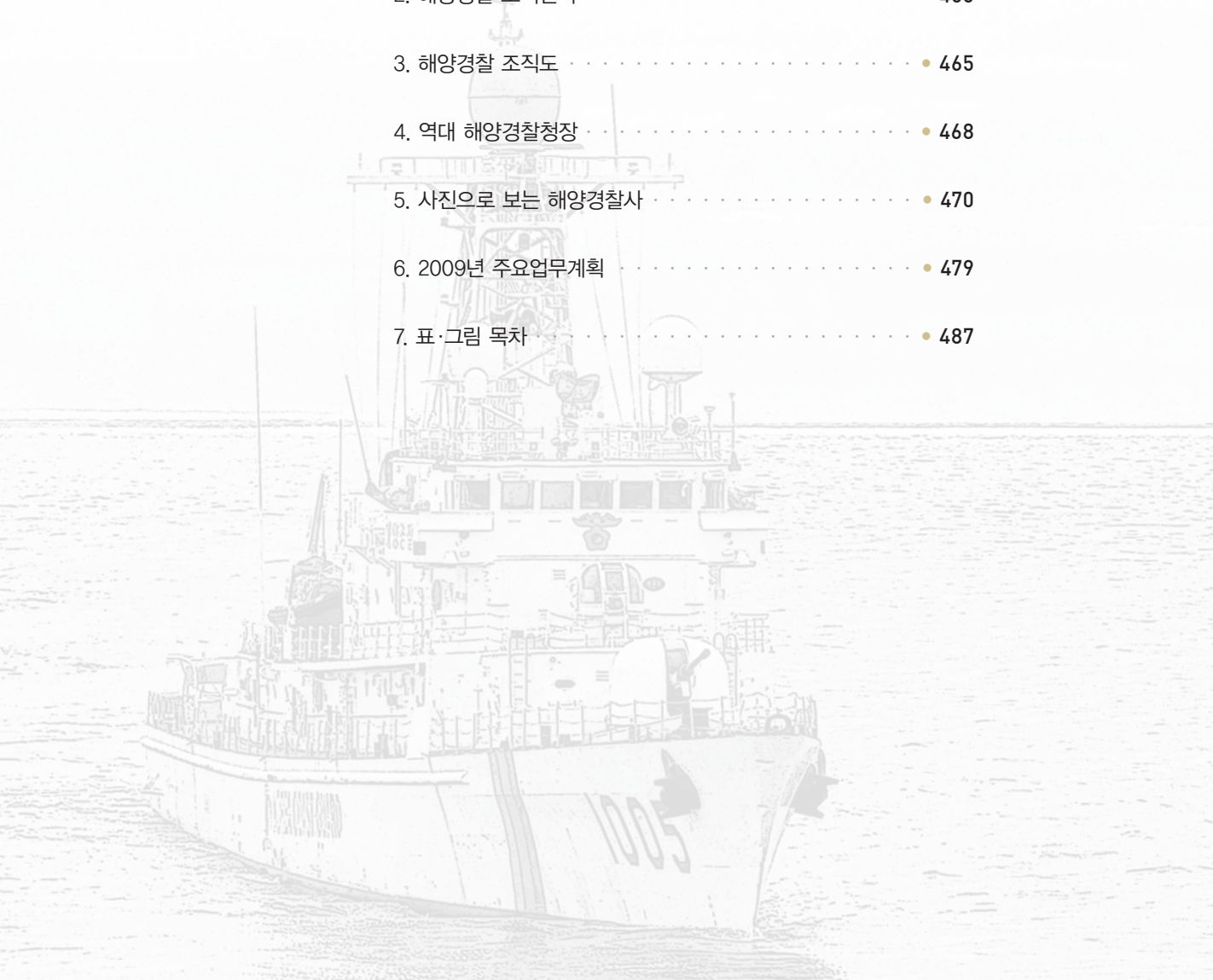






# 부 록

1. 2008년 해양치안 일지	• 444
2. 해양경찰 조직연혁	• 456
3. 해양경찰 조직도	• 465
4. 역대 해양경찰청장	• 468
5. 사진으로 보는 해양경찰사	• 470
6. 2009년 주요업무계획	• 479
7. 표·그림 목차	• 487





# 특 집

## 2008년 해양경찰 주요 10대 화제(Topics)

- Topics 1. 침몰직전 화물선 선원 14명 전원 긴급구조 — 14
- Topics 2. 새롭게 태어난 해양경찰 복제 — 16
- Topics 3. 해양원격응급의료시스템 구축 — 18
- Topics 4. 국제분석대회 국가연구기관 최초 최우수 등급 합격 — 20
- Topics 5. 남부해역 치안을 담당할 서귀포해양경찰서 개서 — 22
- Topics 6. 부산 자갈치 시장 앞 해상기름유출 신속 방제 — 24
- Topics 7. 중국어선 검거 과정 중故 박경조 경위 순직 — 26
- Topics 8. 선박펀드로 건조한 경비함정 첫 진수 — 28
- Topics 9. 불법조업 단속 의지 강력 천명 「해상특수기동대」 창설 — 30
- Topics 10. 마약, 중국산 뱀 등 120억 상당 밀수조직 일망타진 — 32



## 침몰직전 화물선 선원 14명 전원 긴급구조

2008년 1월 16일 대만 카오슝을 출항하여 인천항으로 항해중이던 파나마 선적 썬 캐슬호(1,997톤, 일반화물선)가 전남 영광군 안마도 서방 97km 해상에서 원인미상으로 침몰하던 중 해양경찰의 신속한 사고 대응으로 중국인 선원 14명 전원이 서해지방해양경찰청 구조헬기에 의해 긴급구조 되었다.



● 썬 캐슬호 구조요청 모습

09시경 당시 사고 현장은 풍랑주의보가 발효된 상태로 파고 4m 이상의 강한 바람과 눈보라가 날리고 있었으며, 곧이어 서해지방해양경찰청 해상치안종합상황실에서는 사고선박인 썬 캐슬호로부터 조난신호를 수신하였다.

“MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY”

조난신호가 울리자마자 서해지방해양경찰청에서는 안마도 해상에서 원인 미상으로 화물선이 침몰하고 있다는 긴급 전문을 소속 항공단으로 전파하여 사고선박의 승선원을 구조할 수 있도록 신속한 출동을 지시하였으며 이에 항공단에서는 9시 15분경 구난헬기에 특공대원을 편승시켜 사고 현장으로 급파하였다.

과거 동일한 기상 여건하에 유사한 선박사고 경험을 토대로 서해지방청 항공단은 인명구조에 상당한 어려움이 있을 것이라는 판단 아래 우선 사고현장으로의 보다 신속한 이동에 주력하였으며, 항공기지를 이륙한지 1시간여가 지난 10시 15분경 사고 현장에 도착하여 우측으로 45도 정도 기울어진 상태로 선미에 9명, 조타실에 5명 등 총 14명이 해양경찰의 구조만을 애타게 기다리고 있는 급박한 상황의 사고선박을 확인할 수 있었다.



당시 현장상황은 풍랑주의보를 동반한 강한 바람과 높은 파도에 침몰선박은 앞뒤, 좌우로 심하게 요동치고 있어 구조헬기와 침몰선박 마스트의 충돌 위험으로 접근이 어려웠으며, 또한 그 상황에서 선미의 협소한 공간으로 인명구조 바스켓을 정확히 내리는 것도 쉽지 않았다.

그러나 구조헬기에 장착된 인명구조장비인 호이스트와 구조바스켓을 선미공간으로 내리기를 수차례 시도한 끝에 구조를 기다리는 선원들에게 구조장비가 전달 되었고 드디어 본격적인 구조작전을 전개할 수 있었다. 하지만 구조헬기용 구조장비에는 한꺼번에 2명 밖에 탈 수 없다는 문제가 있었고, 특히 구조헬기는 한꺼번에 태울 수 있는 구조인원이 6명 밖에 되지 않아 현장에서 97km나 떨어진 안마도에 먼저 구조된 인원을 내려주고 오는 것은 남은 8명의 생명을 담보할 수 없는 상황이었다. 따라서 구조팀은 주변해역을 통항하는 다른 선박의 존부를 확인하는 작업을 차



● 썬 캐슬호 선원구조 장면



● 썬 캐슬호 침몰하는 모습

선책으로 강구하여 교신을 시도하였으며, 간절히 구조를 원하는 모든 이들의 기원을 하늘이 도왔는지 인근에 상선이 지나가는 것을 확인하였고 곧바로 해당 선박에 상황을 설명하고 도움을 요청, 먼저 구조한 6명의 선원은 그 선박에 안전하게 내려놓고, 다시 나머지 선원에 대한 구조작전을 즉시 전개하여 긴박한 순간속에 썬 캐슬호 선원 14명 모두가 구조되었다. 그 후 구조된 선원들을 태우고 목포로 복귀하는 헬기 안에서는 현장에 있는 경비함정으로부터 썬 캐슬호가 침몰했다는 것을 교신을 들을 수 있었다.

목포로 돌아오는 길, 헬기 안에서는 말이 통하지 않은 외국인 선원들이 우리 해양경찰 구난헬기 승무원들에게 두 손을 잡고 눈물을 흘리며 생명을 구해준 고마움을 수차례 표시하였다. 하지만 우리 해양경찰은 국적에 상관없이 모든 바다가족에 안전의 수호자로서 당연한 우리의 임무이며, 소중한 생명을 구할수 있게해준 하늘에 감사하며 이와 같은 보람이 계속되기를 기원하였다.

## 새롭게 태어난 해양경찰 복제



● 해양경찰 개선복제

제복을 선보였다.

개선복제는 세계수준의 국제적 종합해상치안기관으로서의 상징성과 2005년 차관급 기관 승격 이후의 위상제고, 지방청 신설 등 변화하는 21세기 국제화 시대에 부합되는 디자인 선정에 역점을 두었으며, 또한 업무 특성상 바다환경과 접하는 시간이 많은 경비함정, 파·출장소 등 일선 현장근무자의 편의도 고려하여 스판 및 방오·발수기능 등 착용감과 기능성 향상에도 주안점을 두고 개선하였다.



● 복제개선 신연 모델로 선발된 경찰관

조사와 품평회를 거쳐 최종안을 선정하여 2008년 5월 26일부터 개선된 제복을 착용하였다.

해양경찰은 창설 55주년이 되는 2008년도를 맞이하여 국제적 해양치안기관의 위상에 걸맞는 정체성과 독자성을 확립하고, 대외적 이미지 제고와 국민에게 다가가는 고객만족 서비스를 구현하고자 기능성과 편리성을 보완하여 국제적 감각과 업무 특수성을 고려한 해양경찰 특유의 새로운

그간 추진사항으로, 해양경찰의 독자성과 국제적 감각을 높이기 위해 국민대학교(책임교수 이재정)와 연구용역을 체결(2007. 3. 16~12. 31) 및 국내 유명디자이너, 섬유전문가 등을 중심으로 자문위원단을 구성하였고, 외국 해상치안 기관들의 복제조사 직원 설문조사 및 고객인 국민 여론

특히 복제개선 품평회는 소속 경찰관들이 직접 모델로 참여하여 본청, 지방청별 순회품평회를 수차례 개최하였으며, 품목 중 제모류는 정모 등 5종, 제복류는 정복 등 17종, 휘장류는 해양경찰표 지장등 12종, 특수복으로는 122 구조대 근무복 등 7종을 전면 개선하여 최종규격서를 제정, 2008년 8월 13일 국토해양부령 제43호 관보(제16813호)로 공포 하였다.

개선복제 보급은 예산을 감안하여 4년간 단계적으로 추진하여 2008년 성하복·근무복·부속물 등 33종, 2009년 정모·여름 및 겨울정복 등 3종, 2010년 춘추점퍼·겨울점퍼·파카 등 3종, 2011년 경찰관 및 전경 기동복 2종을 보급할 예정이며, 신복제 보급 후 구형 제복은 모두 함정 정비복 등으로 재활용하여, 현 정부의 녹색성장정책에도 일조할 것으로 기대된다.



● 개선된 복제 착용 모습

## 참 고

해양경찰청은 1953년 창설이후 내무부, 상공부, 경찰청, 해양수산부, 국토해양부 등 여러차례의 소속변화를 거치면서 세계적인 해상치안기관에 걸맞는 고유의 복제를 가지지 못하였기에 대외적 이미지 제고 및 국민에게 더욱 친숙히 다가가는 고객만족 서비스를 구현하고자 정복 및 근무복 등 총체적인 복제개선 프로젝트 사업을 추진, 국민대학교 산학협력단과 학술연구용역 계약을 체결하였으며 2007년말 1년여 동안 공동 연구 끝에 최종 41개 품목에 대하여 복제 개선을 확정하였다.

개선정복		개선근무복		
		성하	춘추	기동복

## 해양원격응급의료시스템 구축



● 해양원격응급의료 업무협약서



● 해양원격응급의료시스템 시연 모습

해양경찰청은 2008년 7월 21일, 그동안 응급의료의 사각지대에 놓여있던 바다 한가운데 및 도서지역에서 광역위성통신망(KOSNET)을 활용한 선진 응급의료체계를 구축하기 위해 의료법인 가천길재단(회장 이길여)과 ‘선박 및 도서지역의 응급의료 사각지대 해소를 위한 해양응급의료체계 구축 업무협약’을 맺었다.

해양경찰청장과 이길여 가천길재단 회장이 체결한 협약서는 ①경비함정과 종합의료병원간 광역 위성통신망을 이용한 원격응급의료시스템을 통한 해양응급의료의 무료 지도, ②응급의료 교육 및 훈련의 무상 실시, ③기타 해양구급시스템 선진화를 위한 적극적인 협력을 주요내용으로 하고 있어 국민의 생명과 건강의 보호라는 양 기관의 중요가치를 실현하기 위한 발판을 마련하였다.

해양경찰청장은 “본 협약을 통하여 해양경찰청과 가천길재단 소속의 가천의대 길병원 및 가천의과대학교간에 원활한 협력체계를 구축함으로써 앞으로 해양사고나 도서지역에서 응급환자 발생시 경비함정에서 신속하고 전문적인 응급의료를 제공하여 해양경찰이 정성을 다하는 ‘국민생명지킴이’로서의 역할을 보다 충실히 할 수 있게 되었다.”고 말했다. 이는 해양활동객 또는 도서 주민들이 일상생활 중 신체적 고통을 호소하거나 불의의 사고로 부상을 입게 되는 경우, 과거에는 관련 전문인력과 응급의료시스템 등



의 미비로 응급환자를 구조한 경비함정이 기초적인 응급처치 후 내륙으로 단순 후송하던 행태에서 앞으로는 바다에서도 경비함정에서 응급구조사가 광역위성통신망을 이용하여 내륙의 광역응급의료센터에 근무중인 전문의사와 함께 원격으로 응급환자를 상태를 진료하고 적절한 응급의료행위를 제공하게 되었다.

또한, 해양경찰은 국내 최초 위성통신망을 이용한 응급의료시스템의 고도화 및 초기 운영시 나타날 수 있는 시스템 오류 등의 개선을 위한 연구용역을 2008년 11월까지 실시하여 해양에 적합한 원격응급의료시스템 구축방안을 마련하였으며 이를 토대로 2009년부터 원격응급의료시스템 구축사업을 본격적으로 추진하여 2011년까지 124척의 경비함정에 시스템 설치를 확대할 계획이며 해당 함정에는 전문 응급구조사를 배치해 나갈 계획이다.



● 해양원격응급의료 협약식 기념사진



● 해양원격응급의료시스템 구성

10대 화제

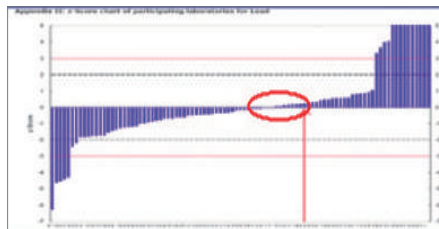
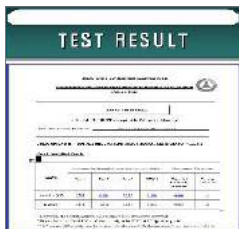
# 04

## 국제분석대회 국가연구기관 최초 최우수 등급 합격

해양경찰연구개발센터는 2008년 8월 1일부터 8월 30일까지 아시아·태평양 시험소 인정기구(APLAC)에서 주관하는 「국제분석시험」에 참가하여 국가연구기관 최초로 최우수 등급(Z 스코어 0범위)을 받아 합격하였다.

### Z-스코어 0범위

Z-스코어 : 분석결과에 대해 통계적 해석방법인 상대비교법으로 범위에 따라 등급별 판정



Z-점수	판 정
0 범위	최우수
1 범위	우수
2 범위	미흡
3 범위	심각

1992년 설립된 아·태시험소인정기구(APLAC)는 시험 및 교정 분야의 우수 시험연구소를 인증해주는 국제기구로 매년 전 세계 연구소를 대상으로 화학, 생물 및 역학분야 등에 대한 분석시험을 실시하여 참여 연구소의 수준을 평가하고 있다.

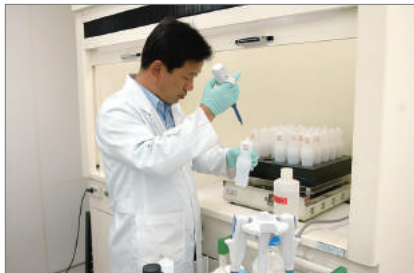
이번 시험은 한국을 비롯한 미국, 일본 등 42개국을 대표하는 109개 연구기관이 참가하였으며, 우리나라에서는 해양경찰연구개발센터 배출물연구팀 등 4개 기관이 참여하였다.

이 대회에서는 중금속(Cd, Pb)에 대한 분석정확도 시험을 국제기준(ISO 13528 :

2005)에 따라 실시하였는데, 해양경찰청에서 측정한 중금속 분석결과는 카드뮴(Cd)  $0.288 \pm 0.009$  mg/kg(Z-Score 0.15), 납(pb)  $1.561 \pm 0.059$  mg/kg(Z-Score 0.24)으로 통계적 방법에 의한 해석결과 최우수 등급을 받았다. 이번 결과는 국내·외 유수한 연구기관과 비교할 때 열악한 연구환경 조건에서 최우수 등급으로 합격함으로써 국내 최고의 분석능력을 인정받게 되었을 뿐 아니라 해양경찰청의 분석수준이 세계적인 입증하였다. 또한 월등히 높은 수준의 분석결과는 국내 연구기관으로서의 선도적 역할을 수행함과 동시에 해양경찰청을 널리 홍보한 계기가 되었으며, 대내적으로는 분석요원들에 대한 자긍심을 고취 시켰다.

해양경찰청은 환경오염도 분석 및 과학수사 감정의 대내·외적인 공신력을 향상시키고자 국제공인시험기관 인증을 추진하고 있으며 본 시험은 이 계획의 일환이다.

현재 해양경찰연구개발센터 배출물연구팀에서는 폐기물 배출해역의 해양환경오염도 조사 및 불법폐기물에 대한 과학적 감정 업무를 하고 있다. 앞으로 환경오염도 분석 및 과학수사 감정분야에 국제기준(ISO)을 도입하여 대내·외적 신뢰성을 확보하여 세계적인 연구기관으로 도약할 방침이다.



● 중금속시료 전처리 장면



● 중금속시료 기기분석 장면

## 참 고

### ● 국제공인(ISO)시험연구기관이란?

국가표준기본법 제23조 (시험·검사기관 인정)에 따라 지식경제부 한국인정기구(KOLAS)가 ISO 17025 규정으로 “시험연구 공신력을 국제적으로 인정” 해주는 기관

## 남부해역 치안을 담당할 서귀포해양경찰서 개서

제주해양경찰서의 광대한 관할의 합리적인 조정과 제주 국제자유도시 지정 및 특별자치도 실시에 따른 해양치안수요 급증에 보다 효과적으로 대비하고자 2008년 8월 25일 서귀포해양경찰서를 개서하였다. 서귀포해양경찰서는 전 세계로 이어지는 한반도 교통의 관문인 제주남부지역에서 해양교통의 안전을 책임지며, 전체 관할해역의 1/4분의 해당하는 광대한 해양영토를 수호하는 한편 이어도 문제를 비롯 차후 일어날 가능성이 있는 한·중·일 해양자원 분쟁에 대한 대비도 철저를 기하게 된다.



● 서귀포해양경찰서 개서식

등 내·외빈 300여명 이상이 참석하여 서귀포해양경찰서 개서에 대한 뜨거운 애정과 관심을 보여 주었다.



● 서귀포해양경찰서 전경

서귀포해양경찰서의 위치는 제주특별자치도 서귀포시 남원읍 하례리에 소재하고 있으며, 7과 18계 1실 1대에 정원은 272명으로 운영 중에 있다. 8월 25일 서귀포해양경찰서 개서식에서는 해양경찰청장을 비롯하여 제주특별자치도 김태환 도지사, 김용하 도의회의장, 사회단체와 지역주민

제주남부해역의 광역구역의 경우 제주도 EEZ 총면적(44,632 km<sup>2</sup>)중 50.5%에 달하는 22,517 km<sup>2</sup> 원활하게 관리 할 수 있도록 대형 함정인 3006함을 비롯한 경비구난함 3척과 경비정 3척, 형사기동정 1척, 방제정 1척 등이 배치되었으며, 서귀포, 화순, 성산의 3개 파출소와 위미, 모슬포 등 5개

의 출장소가 최일선에서 대민봉사와 해상치안 활동을 하고 있다. 서귀포해양경찰서의 주요업무는 바다가족의 소중한 생명과 재산을 보호하기 위해 효과적인 경비구난 구조 활동체계를 유지하고 국제적인 관광지로서의 해상관광, 레저활동의 안전이 보장될 수 있도록 해상에서의 위험요소를 사전 제거하는 해상교통·레저활동 안전관리를 확대하며 해상범죄 예방, 단속을 통한 해상치안과 해양환경 보전, 해양오염방제활동 등을 통해 바다가족과 함께하는 예방적 치안활동을 지속적으로 전개하고, 이어도해양종합과학 기지와 EEZ 해역에 대한 확고한 해양주권 수호 임무를 강화할 방침이다.

특히, 이어도 해양종합과학기지의 경우 중국이 자국 EEZ 영유권을 주장하고 있어 지속적인 현장 경비활동과 신속한 주권수호 활동이 필요한 만큼 서귀포해양경찰서의 중요성은 그 만큼 크다고 할 수 있을 것이다. 바다를 생업으로 하는 서귀포지역주민들의 적극적인 개서 요구가 받아 들여져 설립된 만큼 국민을 최우선으로 섬기는 해양경찰로서 제주남부해역을 지키는 든든한 파수꾼의 역할을 성실히 수행해 나갈 것이다.

#### 이어도 해양과학기지(離於島海洋科學基地)

수중 암초지대인 이어도(파랑도)에 해양 구조물을 설치해 범국가적 차원에서 종합해양과학기지로 활용하는 한편, 황해 남부 해역의 해양 및 기상 상태를 실시간으로 모니터링해 해양기상, 어장에 보의 적중률을 높이고, 지구환경문제 및 해상교통안전, 해난재해 방지에 필요한 핵심자료를 제공할 목적으로 건립되었다.

무인과학기지로, 평상시에는 풍력·태양광발전을 이용해 전원을 공급하고, 전력이 부족할 때나 연구원 등이 잠시 거주할 때는 비상용 디젤발전기가 자동적으로 작동해 전력을 공급한다. 또 무궁 화위성통신을 이용해 기온·풍향·풍속·파랑·조위 등 정상관측자료를 실시간을 송·수신할 수 있는 통신 시스템을 갖추었다.

이어도 해양과학기지에 대한 기대효과는 적중률 높은 기상·해상 예보를 통한 자연재해의 최소화, 동북아시아 해양관측시스템의 효율적인 운영 및 한국의 주도적 참여, 등대·해난구조 및 안전항로 확보등 복합적인 해상 안전시설물로의 활용, 인접국과의 배타적 경제수역(EEZ)·대륙붕 경계 확정 협상에 따른 해양영역의 확대와 배타적 권리 주장의 실리성 확보 등이다.

위치는 북위 32.07도 동경 125.10도이며, 한국 최남단 마라도 서남쪽 149km, 일본 나가사키 현 도리시마에서 276km, 중국의 퉁다오에서 북동쪽으로 245km 지점에 위치하고 있다.



● 이어도 해양과학기지 전경



## 부산 자갈치 시장 앞 해상기름유출 신속 방제

2008년 9월 23일 어둠이 짙어져가는 19시, 부산시 서구 남항 일자방파제 앞 해상에서 유조선 일해호(148톤, 유조선, 병커C유 480톤 적재)와 어선 제105통영호(233톤, 선망운반선)가 충돌하면서 일해호의 좌현 2, 3번 탱크가 파공되어 적재되어 있던 병커C유가 유출되는 사고가 발생했다.



● 일해호 파공 부위



● 해상에서 확산된 기름

사고지점인 일자방파제는 남항 내 부산공동어시장과 자갈치시장 사이의 위치해 있어 유출유가 확산될 경우 남항내역 뿐만 아니라 부산 북항까지도 오염되는 등 광범위한 오염피해가 발생할 수도 있는 상황이었다.

부산해양경찰서는 사고신고 접수와 동시에 기본임무 중이던 경비정과 방제정을 즉시 사고해역으로 출동시키는 한편, 방제업체 선박 등 방제장비를 총동원하여 긴급방제 작업에 나섰다.

또한, 인근 해양경찰서인 통영, 포항, 울산, 여수해양경찰서 등의 방제정과 경비함정도 방제지원을 위해 부산으로 출항했다. 부산해양경찰서 소속 경찰관과 전경 400여명은 가랑비가 부슬부슬 내리는 가운데 안벽으로 밀려드는 기름띠 방제에 나서 다음날 새벽까지 혼신을 다해 방제작업을 벌였다.

초동 조치사항으로 우선 사고선박 주변에 오일펜스를 1차적으로 설치하고 파공된

2, 3번 탱크의 적재유를 다른 탱크로 이송하는 한편, 영도대교와 남부민방파제 등에 2중으로 오일펜스를 설치하여 유출유가 조류에 따라 외해 및 북항 컨테이너 부두해역으로 확산되는 것을 대비했다. 또한, 10월 부산국제영화제와 자갈치축제 준비가 한창인 자갈치시장 안벽 등에는 유출유가 부착되지 않도록 2중 오일펜스로 방어하고 기름 회수작업을 실시했다.

122구조대의 사고선박 파공부위 수중검사 결과, 일해호는 수면 아래 1.3m에서 폭 1.5m, 길이 4.5m가량이 파공된 상태였고, 유조선 3척을 동원하여 파공된 탱크를 포함 일해호의 모든 탱크에 적재된 화물C유의 신속한 이적 작업으로 추가 유출을 막았다.

사고 첫날부터 인근 해양경찰서의 방제정과 경비함정이 속속 도착해 방제활동에 투입되었고, 해군함정, 민간방제업체, 해양환경관리공단 선박까지 동원되어 캄캄한 해상에서 서치라이트로 불을 밝히며 총력 방제활동을 펼쳤다.



● 방제정, 경비정 동원 방제작업

다음날, 날이 밝은 후에는 헬기를 이용한 항공 순찰 후 방제세력을 재배치하여 효율적인 방제작업을 진행하였고, 해상방제활동과 병행하여 부산해양경찰서 직원 및 전경, 방제업체 등은 사고지점 인근 안벽과 연안에 부착된 기름을 닦아내는 작업을 벌였다.

이번 사고는 허베이 스피리트호 오염사고를 타산지석으로 삼아 보강된 방제 시스템에 의거 사고발생과 동시에 해경, 해군, 방제업체가 총력대응하여 연 3일 동안 선박 278척, 인원 3,502명이 해·육상에서 방제활동에 참여하였고 유회수기 13대와 유흡작재 32톤이 투입되어 폐유 및 폐기물 300톤 가량을 수거하여 방제작업을 마무리 하였다. 이번 방제작업은 초동조치부터 조류의 영향 등을 고려한 오일펜스의 신속한 설치와 유류 이적작업, 동원가능한 모든 방제인력·장비를 적재적소에 배치·활용함으로써 특별한 물적 피해없이 종료되었다. 3일간 밤낮없이 기름과의 사투를 벌인 해양경찰과 방제업체 그리고 숨은 일꾼들의 노력으로 시민 축제를 코앞에 둔 부산의 명소 자갈치시장과 국내 최대항인 부산항은 언제 그런일이 있었냐는 듯이 원래의 모습을 되찾게 되었다.

## 중국어선 검거 과정 중 故 박경조 경위 순직



● 故 박경조 경위 영결식



● 故 박경조 경위 사고 당시 장면

2008년 9월 26일 오후, 한국측 배타적 경제 수역(EEZ)에서 조업 중이던 중국어선을 검문하다 실종된 故 박경조 경위가 17시간 30분 후 싸늘한 주검으로 해상에서 발견되었다. 중국어선 검거과정 중 해양경찰관이 사망한 최초의 사건이었다.

목포해양경찰서 소속 경비구난함 3003함은 9월 26일 19시 40분경 소흑산도 한국측 경제 수역에서 선박의 이름을 가린채 조업 중인 중국어선을 발견하고 고속 단정 2척에 경찰관 17명을 분승시켜 검문·검색을 시도하였다. 중국 어선의 선원들은 쇠파이프와 삽, 몽둥이 등을 휘두르며 극렬하게 저항하였으며, 그 과정에 동료 2명과 함

께 승선을 시도하던 故 박 경위는 중국어선에 약 10초간 매달려 있다 중국 선원들이 휘두른 삽에 머리 부위를 맞고 그 충격으로 바다에 추락하여 안타깝게도 숨진 것이었다.

2001년 6월 30일 한·중 어업 협정 발효 이후 중국어선의 싹쓸이식 불법조업에 맞서 24시간 배타적 경제수역을 지키는 해양경찰의 고충은 이루 말할 수가 없다.

생사 위협을 받으며 고군분투하는 해양경찰의 열악한 근무환경을 개선해야 한다는 목소리가 故 박경조 경위 사망 사건이후 곳곳에서 터져 나오기 시작하였으며, 또한 우리의 해양영토 수호와 어족자원 보호, 해양법질서 확립을 위한 국가 공권력 강화의 의지를 표명하기 위해서라도 특공대 인원 충원, 장비보강 및 적극적인 진압장비 사용이

필요하다는 의견이 제시되었다.

이에 해양경찰청은 이와 같은 사건의 재발방지 및 해상 공권력 강화대책의 일환으로 2008년 10월 10일 해양경찰특수기동대를 창설하여 발대식을 가지고 본격적인 업무에 들어갔다.

발대한 「해상특수기동대(일명 : 포세이돈팀)」는 대테러·해난구조 등 특수임무 수행을 위해 훈련된 특공대 출신 경찰관 중 정예요원 60명으로 편성되었으며, 중국어선이 집단으로 조업하여 흉포화 경향이 강한 전남 흑산도와 NLL 주변 인천해역을 각각 관할하는 목포와 인천해양경찰서 소속 1,000톤급 이상 대형함정에 10명씩 배치하여 불법조업 중국어선 진압, 해난구조 등 특수임무를 전담한다.

이와 관련하여 효과적 단속을 위한 신장비 시연회도 개최하여 고압분사기, 전자충격총, 섬광폭음탄 등의 새로운 장비가 선보였다. 특히, 고압분사기는 단속용 고속보트에 장착하여 10m이상 고압분사가 가능토록 하고 고춧물이나 후춧물 등 최루액을 분사할 수 있도록 만들어졌으며, 전자충격총은 6.5m 거리에서 최고 5만 볼트의 전류로 운동신경을 순간적으로 마비시켜 과격한 저항을 무력화시키는 장비이다. 이 장비들로 상황 발생시 즉응태세를 강화하고 임무수행 중 고성능 헬멧을 통해 현장채증력 강화는 물론 경찰관의 안전까지 보장받을 수 있는 방안이 마련되었다.

한편 故 박경조 경위 사망사고와 관련하여 구속 기소된 중국인 선원 11명 전원에게는 중형이 선고됐다. 선장은 징역 7년에 벌금 500만원, 故 박 경위에게 둔기를 휘두른 선원 2명은 징역 5년에 벌금 250만원, 나머지 선원 8명은 징역 2년 6월에 벌금 250만원이 각각 선고되었다.



● 불법조업 외국어선 단속 훈련



● 불법어선 단속 신장비 시연회

10대 화제

08

## 선박편드로 건조한 경비함정 첫 진수



● 진수함정 해우리11호

해양경찰청은 2008년 9월 30일 부산 소재 한진중공업(주)에서 신형 500·300톤급 중형경비함 7척의 통합 진수행사를 개최하였다.

이번 행사는 국내 최초로 민간으로부터 자금을 모집한 ‘거북선 1호’ 선박편드를 통해 노후대체 건조되는 첫 번째 진수 함정이어서 그 의미가

컸다. ‘거북선 선박편드’ 사업은 사용기간 초과로 기동성·안정성이 크게 저하된 20년 이상 노후함정을 해상 치안임무 수행에 적합한 신형 함정으로 대체건조하는 사업이다.

2006년 사업추진 당시 해양경찰은 중대형 경비함정 중 절반이상이 사용기간을 초과하여 운용하고 있는 열악한 환경이었으며 해를 거듭 할수록 함정 노후화 진행이 가속화 됨에 따라 대체건조가 시급한 실정이었다. 또한 최근 독도문제, NLL·EEZ 침범 불법선박 대응과 해양자원보호 등 바다에 대한 국민적 관심과 중요성이 높아지면서, 노후함정 교체는 가장 시급히 해결해야 하는 해양경찰의 최대 현안으로 떠올랐다.



● 진수식장 모습



● 진수 행사장 및 진수함정



이러한 어려움을 극복하고자 ‘함정건조사업은 국가재정사업으로 추진해야 한다.’는 오랜 관행의 틀을 깨고 ‘민간자본을 활용하는 것이 최적의 대안’이라는 발상의 전환을 통해 선박투자회사법을 개정하여 기존 국가재정사업에서 방향을 돌려 민간 선박펀드 자금을 활용한 경비함정 건조사업을 추진하게 되었다.

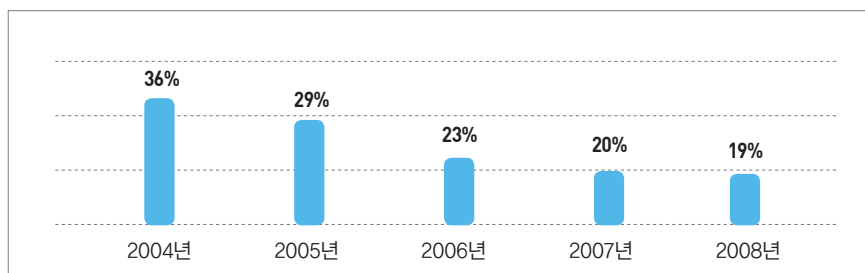
본 사업으로 교체된 중형 경비함의 선체는 고장력 강판, 갑판상부 거주구는 알루미늄 재질로 경량화 시켰으며, 추진체계는 엔진 4기와 워터젯 4축으로 구성하여 최고 속도 35노트(약 65km/h)를 낼 수 있다. 500톤급에는 40mm 자동포를, 300톤급에는 20mm 발칸포를 설치하여 저장도 분쟁이 예상되는 해역에 배치 운영된다.



● 해우리11호 운항하는 모습

해양경찰은 선박펀드 사업을 통해 국가재정 활용시 10년 이상 걸릴 노후함정 대체 건조 사업기간을 5년으로 줄임으로써 신형 경비함정의 조기 현장 투입을 가능하게 하였다. 심각한 선체 부식과 각종 장비 기능 저하, 전기시설 노후로 인한 화재 위험성이 있는 노후함정을 신형 함정으로 대체 함으로써 함정 운용성과 해상치안능력이 한층 강화되었다.

민간자금으로 대체 건조되는 함정은 총 31척으로 2008년까지 총 23척을 건조 착수하여 3척 준공 및 20척을 건조 진행 중에 있고 잔여 8척은 2010년까지 건조계약 예정이다. 노후함정 대체건조사업이 완료되는 2013년에는 해양경찰 함정 노후화율이 약 14%로 감소되어 해상치안능력이 크게 향상 될 것으로 기대된다.



● 연도별 함정노후화 현황

10대 화제

09

## 불법조업 단속 의지 강력 천명 「해상특수기동대」 창설



● 특수기동대 발대식 선서 모습

가지고 본격적인 업무에 들어갔다.

해양경찰은 이번 「해상특수기동대」 창설을 계기로 해양주권수호 역량강화 및 공권력 도전하는 불법·집단세력에 강력하게 대처할 수 있는 새로운 전환점으로 작용할 것으로 기대하고 있다. 또한, 중국어선이 다수 조업하는 해역을 관할하는 태안·군산·제주·서귀포해양경찰서에도 조기에 특수기동대가 설치될 수 있도록 관계기관과 협의하여 소요인력을 확보해 나갈 방침이다.



● 전국 지휘관 회의 개최

걸쳐 보완해야 할 요소에 대해 심도있는 토론이 진행됐다.

이어 10월 8일부터 이틀간은 「불법조업 중국어선 단속 역량 강화」를 위한 현장 근

2008년 9월 25일 목포해양경찰서 소속 3003함이 불법 조업하는 중국어선을 단속하는 과정에서 발생한 경찰관 사상(1명 사망, 6명 부상)사건과 관련하여 강력한 공권력 확보를 기반으로 한 해양주권 수호를 위해 10월 10일 인천해양경찰서 전용부두에서 「해상특수기동대(60명)」 발대식을

故 박경조 경위 사건 이후 3개 지방해경청장, 14개 해양경찰서장 및 본청 계장급 이상 등 120여 명이 참석한 가운데 전국 지휘관 회의를 개최하여 불법조업 중국어선 대응방안과 단속지침(무기사용), 광역경비체제의 재점검과 일선에서의 취약요인들을 도출하여 정비하고, 조직운영 전반에

무자 워크숍이 진행됐다. 동·서해 및 남해에서 불법조업 중국어선을 단속하는 중대형 함정장 및 단정장을 포함한 현장 근무자들이 한자리에 모여 임무수행시 겪게 되는 해상 여건 및 현장상황, 문제점을 현장감 있게 설명하며 근본적으로 해결해야 할 현안문제점에 대한 전반적인 사항들을 재정비하였다.

2001년 한·중 어업협정 발효이후 해양경찰은 경비함정과 소형보트를 이용하여 불법 침범하는 중국어선을 적극적으로 단속해 왔으나, 최근 중국어선의 격렬한 저항과 인 해전술식 집단방해로 공권력 확보에 어려움이 있어 무기사용 등 강력한 대응책이 필요 하게 되었다. 공권력 도전행위를 강력 범죄로 규정하여 법과 원칙에 따라 무기사용 등 정당한 공무집행 노력을 적극 시행하고 저항선박 뿐만 아니라 나포 방해행위 가담 선박에 대해서도 끝까지 추적·나포하여 사법처리 할 방침이다.

아울러 중국선원의 저항을 사전에 무력화시 키기 위한 고속단정에 고압분사기 설치, 승선방해 행위 제압을 위한 ‘전자 충격총’, ‘섬광폭음탄’ 확대 지급하고, 나포 대원의 안전보호를 위해 구 명조끼에 위치 발신기(RFID) 장착과 방검 부력조 끼·헬멧형 통신기를 확보하며, 정확한 현장상황 파악·대응 및 증거자료 확보를 위한 고성능 카메라 등 첨단 채증·영상 전송장비 확보, 나포 작전능력 향상을 위한 고속단정 개·건조 등 해상단속 여건에 적합한 진압장비 개 선·확충도 시급히 추진하고 있다.



● 특수기동대원의 장비착용 기동모습

또한, 저항세력 보다 압도적인 전력 우위속에 나포작전을 전개하도록 대응 매뉴얼 을 고도화 하고, 해상상황에 적합한 체포술 등도 개발·보급하였으며, 외교부 및 농수산 식품부와 공조하여 한·중 국제회의를 통한 불법조업 중국어선의 공무집행방해 행위에 대해 재발방지를 강력 촉구함과 아울러 위반선박에 대한 담보금 상향 부과에 대해서도 법무부 등 관계기관과 지속적으로 협의해 나갈 계획이다.

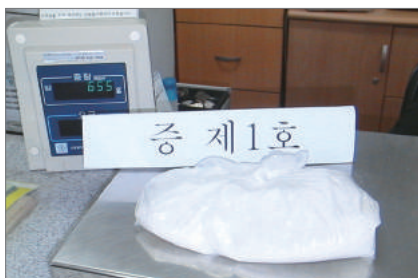
해양경찰은 불법 중국어선 단속 시 안전사고 방지 및 나포를 위한 필요한 인력과 예 산 확보를 위해 정부 관계기관과 적극 협의해 나가는 등 해상 공권력 강화대책을 차질 없이 추진하여 빈틈없는 해양주권 수호에 만전을 기할 방침이다.

10대 화제

10

## 마약, 중국산 뱀 등 120억 상당 밀수조직 일망타진

해양경찰은 2008년 10월 31일 공해상에서 선박을 이용하여 중국에서 북한산 마약과 중국산 뱀 등 시가 120억 상당의 물품을 국내로 밀수하려던 일당 4명을 검거(마약류 관리에 관한 법률, 특정범죄가중처벌 등에 관한 법률 위반)하였다.



● 압수된 마약 700g

상인 어청도 서방 약 130km 해상에서 신원 미상의 중국 선박으로부터 북한산 마약(필로폰) 약 700g(시가 50억원), 중국산 뱀 약 6톤(시가 70억원)이 담긴 상자 375개를 건네받은 후, 국내 알선책과의 접선 장소인 충남 서천군 장항항으로 이동하던 중 당일 13시 50분경 군산시 옥도면 어청도 남서쪽 5km 해상에서 해상경비 중이던 군산해양경찰서 경비함정의 검문검색 과정에서 검거되었다.



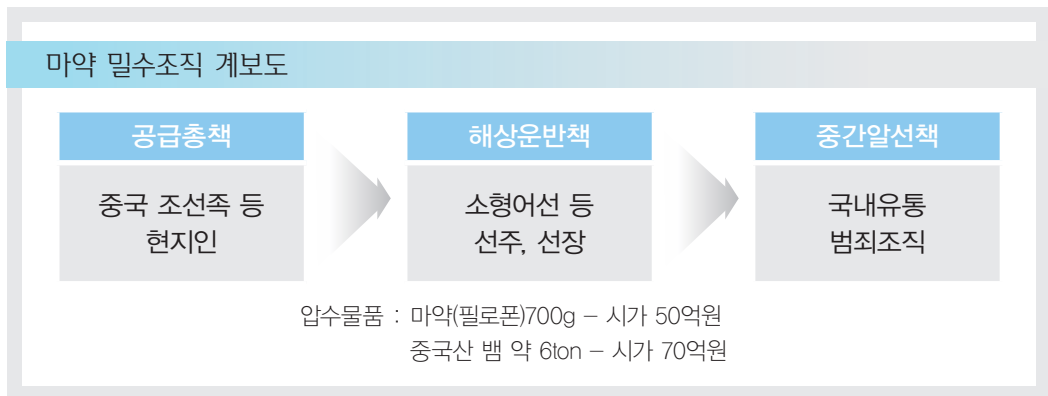
● 압수된 중국산 뱀 6톤

검거된 밀수업자들은 알선책으로부터 고액의 수고료를 받는 조건으로 공해상에서 중국선박으로부터 밀수품을 이적받아 국내 항포구로 밀반입하기로 사전 공모한 후, 10월 29일 13시경 범행을 위해 임차한 어선 S호(약 15톤)를 이용 전북 군산시 옥도면 비응항을 출항, 30일 04시경 공해

해양경찰은 밀수업자들을 검거 후 국내 알선책 등 밀수조직을 일망타진하기 위해 국가정보원, 관세청과 합동으로 현장에서 선장 A씨 등을 조사하여, 국내 알선조직과의 접선장소(충남 서천군 장항항)에 형사 5개반을 긴급 투입·잠복 근무 중 31일 04시경 중간 알선책 B모(43)씨 등 2명을



추가로 검거하여 총 120억원대의 밀수품을 밀반입한 조직을 일망타진하는 큰 성과를 거두었다.



밀수조직 검거과정에서 압수된 마약(필로폰) 총 700g은 23,000여 명이 동시에 투약할 수 있는 분량(시가 50억원 상당)으로, 국내로 유입·유통됐을 경우 대량의 마약중독자 양산 등 엄청난 사회적 피해를 야기했을 것이 자명했다.

최근 순도(純度) 높은 북한산 마약이 싼값에 중국으로 유입되고 있어 중국마약조직과 국내조직이 연계되어 한국, 일본 등으로의 마약밀수 범죄가 증가할 것으로 예상된다.

해양경찰청은 해상을 통한 마약류 밀반입 등 마약류 사범 단속을 위해 2004년부터 마약계를 운영(2008년부터 외사과로 마약업무를 총괄 담당)해 왔으며, 2008년 한 해 동안 마약공급 조직 검거 등 지속적인 마약류 단속 활동으로 대마 양귀비 밀경작 등 마약류 사범 141명을 검거하여 대한민국의 마약청정국 이미지를 사수하는데 일조하고 있다.



# chapter 01

## 해양주권 수호와 해양자원 보호

제1절. 독도 · 이어도 및 EEZ 해양주권 수호 활동 — 36

제2절. 국가위기관리 체계 확립 — 56

제3절. 해상테러 예방 및 대응역량 강화 — 60



# 제 1 절 독도·이어도 및 EEZ 해양주권 수호 활동

## 1. 해상경비여건 분석

### 가. 해양주권 확보 분야



● 해양경찰 경비 해역도

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸인 반도국가로서, 바다는 우리국민 생활과 매우 밀접하게 연관되어 있다.

최근 세계 각국은 바다를 무한한 자원의 보고로 인식하면서 경제적으로 이용가능한 해역을 영토 개념으로 간주하여 연안국 권리를

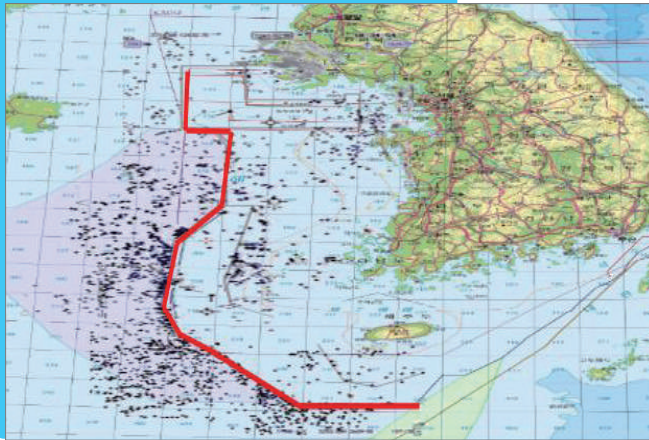
최대한 확장함에 따라 국가간 해양 분쟁이 증가하고 있는 추세이다.

특히, 「독도, 일본 부속도서에서 제외」 내용을 담은 일본법령(1951년)이 발견되는 등 독도 관련 억지 주장이 새로운 국면을 맞이했지만, 일본은 지속적으로 독도의 분쟁지역화를 통해 영유권을 주장할 것으로 보이며, 또한 중국도 이어도 주변해역에 대한 우리의 관할권에 대해 외교적으로 문제를 제기하면서 선박과 항공기를 통한 감시행위를 계속할 것으로 전망된다.



## 나. 불법조업 외국어선 단속 분야

그림 1-1 중국어선 조업 분포도(2008년 11월)



우리나라는 1996년 배타적경제수역(EEZ)을 선포하고 중국 및 일본과 경계협정 교섭을 개시한 지 10여년이 경과하였으나 기선간 거리가 400해리에 미치지 못한 가운데, 양국 간의 이견으로 EEZ 경계확정이 이루어지지 못하고 있어 해양

과학조사 및 석유·가스 등 자원개발을 둘러싼 분쟁 가능성이 상존하고 있다.

다만 국민의 생계와 직접적으로 연관되어 있는 어로(漁撈) 분야에 있어서는 한·일 어업협정(1999년)과 한·중 어업협정(2001년)을 통하여 잠정적으로 어업질서를 상호 유지해 나가고 있다. 이에 해양경찰은 기본적으로 바다의 안전과 질서유지 활동뿐만 아니라 우리나라 해양주권 수호를 위한 영해경비 및 배타적경제수역에서 외국어선 불법조업 감시·단속에 불철주야 매진하고 있다.

외국어선의 불법조업은 강력한 단속활동에도 불구하고 근절되지 않고 오히려 단속을 회피하기 위한 수법이 조직화·집단화·흉폭화되어가는 추세이며, 외국어선의 우리 EEZ 입어허가 척수 감소로 총 단속 척수는 2005년을 정점으로 감소하고 있으나 입어허가증 위조, 허가 받은 어선의 어획량 축소기재 등 불법유형은 지능화 되고 있다.

## 다. 대북 안보 분야

2005년 남북해운합의서 체결로 북한상선의 우리수역 통항이 가능해 지면서 북한상선 감시 문제가 주요 현안으로 부각되고 있으며, 특히 2006년 10월 북한 핵실험 강행 후 UN 안보리결의 1718호가 채택됨에 따라 북한상선에 대한 체계적이고 강력한 감시 체계를 구축하고 있다.

### 남북해운합의서에 따른 북한선박 항로대

- 남과 북은 쌍방간의 해상항로를 민족 내부의 항로로 인정하면서, 남측 7개항(인천, 군산, 여수, 부산, 울산, 포항, 속초항) 및 북한 7개항(남포, 해주, 고성, 원산, 흥남, 청진, 나진항)을 지정·운영하고 있음.
- 남북해운합의서에 따른 북한선박 해상항로대는 좌우 2.5마일씩 5마일의 폭에 제한됨(단, 제주해협은 좌우 1마일씩 2마일)

## 2. 주요 추진성과

### 가. 독도·이어도 해역에 대한 빈틈없는 입체적 경비체제 구축

#### (1) 독도

독도는 역사적으로 신라시대부터 우리나라에 편입되어 온 섬으로서 대한민국이 실효적으로 점유하고 있는 우리의 영토이다. 독도는 울릉도에서 87.4km 거리에 있으며, 약 460만 년에서 200만 년 전 신생대로부터 용암 분출에 의해 형성된 화산섬으로 북위 37도 14분 26.8초, 동경 131도 52분 10.4초에 위치하여 동·서도와 89개의 부속도서로 이루어져 있으며, 총면적은 187,453m<sup>2</sup>이다.



● 독도 전경



● 독도 거리

### 독도의 역사적 기록

독도는 태종실록(1417), 세종실록(1425), 세종실록지리지(1432), 고려사지리지(1451), 성종실록(1476), 동국여지승람(1481), 신증동국여지승람(1531), 숙종실록(1696), 만기요람국정편(1808) 등 우리나라 역사적 기록에 19세기 후반까지 독도의 명칭은 우산도(于山島)였으며, 광무(10년) 울릉군수 심흥택의 「울릉군수보고서」에 本君所屬獨島라는 기록과 한말지사 黃玟의 「매찬록」에 독도라는 명칭으로 기록됨

일본은 1905년 내각의 결정에 따른 시마네현 고시를 통하여 독도를 시마네현에 편입시켜 자국의 영토라고 주장하면서, 우리나라 독도 영해외측 수역에 일본 순시선을 지속적으로 출현시킴으로써 국제적 분쟁지역화를 기도하고 있으며, 2008년에도 총 94회 출현하였다.

표 1-1 독도 근해 일본순시선 출현 현황

(단위 : 회)

월 별	2007년	2008년	월 별	2007년	2008년
1월	7	6	7월	11	10
2월	6	6	8월	10	9
3월	6	9	9월	7	8
4월	8	7	10월	9	9
5월	10	9	11월	7	6
6월	7	8	12월	9	7
소계	44	45	총계	97	94

일본 순시선 출현 현황을 살펴보면, 1990년대에는 연평균 약 64회 출현하던 것이 2000년대에 들어서는 연평균 약 47회로 감소하였으나, 지난 2005년 독도를 일반 국민에게 전면 개방한 이후 다시 증가하는 추세를 보이고 있다.

만약 독도에서 우발사태 발생시 해양경찰은 독도 주변해역 해상경비 및 독도에 입도하는 선박의 호송 임무를 담당하게 될 것이다. 따라서 독도관광객의 현황을 지속적으로 파악하고 있는데, 그 현황을 보면 2007년에 10만명을 돌파한데 이어 2008년에는 130,405명이 방문, 105,157명이 입도하여 29% 이상 증가하였다.

표 1-2 독도관광객 현황

(단위 : 명)

구 분	횟 수	관 광 객	입 도	선 회
2008년	467회	130,405	105,157	25,248
2007년	393회	100,836	66,997	33,839
2006년	326회	77,839	46,585	31,254
2005년	303회	63,069	18,311	44,758

독도를 둘러싼 한·일 양국간 갈등은 2004년과 2005년에는 일본 우익단체인 사도회와 청년사가 독도 상륙 및 독도 부근해역 해상시위를 위해 일본에서 독도로 출항하였다가 해양경찰의 강경대응 경고 및 일본 정부의 설득으로 회항한 바 있으며, 2006년도에는 일본 해상보안청 소속 측량선 2척이 독도 부근 우리 EEZ에서 해양과학조사를 시도하였고, 2007년도에는 우리 해양조사선 해양2000호의 독도 근해 해양과학조사를 일본 순시선이 방해하는 등 지속적으로 발생하고 있다.



- 선 명 : 탑 엔터플라이즈호
- 6톤(10미터급) / 30노트
- 정 원 : 7명

● 사도회 보유 선박



- 선 명 : 와키카제 229호
- 26톤(18미터급) / 20노트
- 정 원 : 12명(퇴역순시정)

● 청년사 보유 선박

한·일 어업협정(1999년) 발효 이후 상호 배타적경제수역에서의 조업질서가 전반적으로 정착되고 있는 가운데 우리 어선의 경미한 위반 행위에 대한 일본의 과잉단속 등으로 선체 침몰 및 선원 상해 등 3건의 우리 어선 피해가 발생하였다.

더욱이, 2000년 이후 일본 순시정의 추적을 받던 우리 어선이 해양경찰에게 보호를 요청하여 한·일 경비함정 간 긴박한 대치상황이 발생한 경우도 여러번 있었다.



표 1-3 일본 과잉단속에 따른 우리 어선 피해발생 사례

어선명	일시·장소	위반 내용	우리어선 피해
삼진호	2001. 9. 26 부산 대변 동방 31마일	일본 EEZ 침범	일본 순시선 추돌로 침몰
제7종진호	2003. 2. 12 일본 EEZ 내측 4마일	임검 불응	일본 순시선 추돌, 선체일부 손상
제339풍운호	2004. 5. 24 일본 EEZ 내측 1.5마일	임검 불응	경고투척구 47발, 최루탄 20발 발사, 선장 눈부위 부상

표 1-4 한·일 경비함정간 대치 사례

구 분	일시·장소	당시 상황	대치상황
제33부성호	2001. 10. 31 양포 동방 65마일(EEZ 선상)	조업 중 EEZ 경계선 까지 조류에 밀림	해경함정과 어업지도선이 보호조치, 조사 후 무혐의 처리
제101대정호	2002. 2. 19 감포 동방 40마일 (日 EEZ내측7마일)	어망부위가 일본 EEZ 수역으로 흘러가 찾던 중	해경함정 근접호송 입항 후 조사 (일본순시선 영해외곽까지 추적)
제502신평호	2005. 5. 31 대변 동방 31마일 (日 EEZ내측7마일)	일본 EEZ를 향해하던 중	해경함정과 일본순시선이 신평호 양측계류, 39시간 해상 대치 후 우리측 인수 조사
97세진호	2008. 5. 16 부산	우리 EEZ에서 조업 중	해경함정과 일본순시선이 세진호 양측 계류, 8시간 해상 대치 후 일본의 사실관 계 오인 인정(해경 5척, 일본 순시선 5척)

## 일본 순시정의 과잉 추적권 행사 (세진호 사건)

- 2008년 5월 16일 11:55경 홍도 남동방 13마일(우리 EEZ내측 3마일)해상에서 일본 해상 보안청 순시선 000정 등 3척이 일본 EEZ 내 무허가 조업 단속을 위해 부산선적 대형기선 저인망 97세진호를 계류(정선 과정에서 사과탄 및 가스탄 20발 발사하여 97세진호 조타실 유리창 1장 파손)
- 97세진호는 일본 순시선 보안관 18명을 승선시킨 채 계류색을 절단하고 도주하면서 남해 지방해양경찰청 구난무선국에 긴급 구조요청
- 13:35경 홍도 동남방 9.5마일 해상에서 우리측 경비함정 000함 등 5척과 일본측 순시정 000정 등 5척이 상호대치
- 한·일 합동으로 97세진호의 GPS플로터 및 레이더상 항적과 일본측 비디오 촬영화면을 조사한 결과 일본 EEZ를 침범하지 않은 것으로 결론  
⇒ 일본 해상보안청의 공식적 사과(2008. 5. 16)

우리 정부는 동해 EEZ에 관한 협상은 성의를 가지고 임하되, 독도는 역사적으로나 국제법적으로 명백한 우리의 영토라는 일관된 입장을 유지하고 있다.

해양경찰은 우리 정부 방침에 따라 독도 영해 및 동해 EEZ 해양주권 수호를 위하여 대형함정 2척(1,000~5,000톤급)을 광역해역에 배치하고, 울릉도와 독도간 관광객 수송 여객선의 안전호송을 위해 중형함정 1척(500톤급)을 동 구간에 상시 배치하고 있다. 또한 광역초계기 및 헬기를 이용하여 지속적으로 항공 순찰을 실시하고, 독도경비대 등 인근 작전세력과도 협력 체제를 강화하고 있다.



● 독도 경비중인 경비함정



● 독도 우발사태 대비훈련

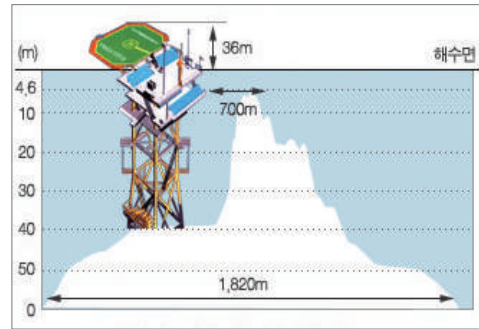
또한, 독도 영유권 관련 한·일 간 물리적 충돌사태 등 위기상황 발생시 범정부적인 위기관리 대응을 위해 “독도우발사태 대응매뉴얼”을 수립하여 체계적인 훈련을 실시하고 있다.

## (2) 이어도

이어도는 지리적 위치상 제주도의 부속도서인 마라도와 가장 근접한 암초(마라도 81해리, 중국 동도 133해리, 일본 조도 149해리)로서 중첩수역의 경우 관할권 설정 기준인 등거리 원칙에 따라 우리 EEZ 및 대륙붕 수역으로 UN 해양법협약상 당연한 권리로 우리나라는 태풍 등의 해양기상정보를 수집하기 위하여 이어도 해양과학기지를 건설하여 운영 중이다.



● 이어도의 위치



● 이어도 해양과학기지 단면도

한편 중국의 경우 이어도는 한·중 양국이 주장하는 EEZ 중첩수역에 위치하여 양국간 EEZ 경계획정이 이루어지지 않은 상황에서 어느 국가가 일방적인 조치를 취하는 것은 바람직하지 않다고 주장하며, 해양감시용 비행기로 이어도 해양과학기지를 감시하는 등 동 수역에서 우리나라의 일방적 행동은 어떠한 법적 효력도 가지지 않는다고 문제를 제기하고 있다. 이에 대해 우리 정부는 지리적으로 우리 측에 더 근접하여 있으므로 UN 해양법협약상 당연한 권리로 한·중 간 경계획정 이전이라도 명백히 우리의 EEZ 권원 내에 속하는 수역이라는 공식 입장을 확고하게 견지하고 있다.



● 중국 해양감시용 비행기



● 이어도 해양과학기지 전경

이에 따라 해양경찰에서도 UN 해양법협약에 명시된 EEZ에서의 연안국의 주권적 권리를 수호하고, 관할권을 행사하여 중국 측에 우리의 관할권 범위를 확고하게 인식시킨다는 방침아래 이어도 주변 수역 출동함정이 1일 1회 이상 이어도 해양과학기지 순찰을 실시하고, 주 2~3회 항공 초계활동을 강화하고 있다. 또한 해군, 공군 등 작전요소

간 정보 공유를 포함한 긴밀한 협조체제를 구축하고 있으며, 이어도 주변해상 출어조업선과 해양통신원을 활용한 민·관·군 감시역량을 강화하고 있다.

## 나. EEZ 등 우리수역에서의 불법조업 외국어선 강력 단속

### (1) 외국어선 불법조업 동향 및 분석

한·일 어업협정(1999년)과 한·중 어업협정(2001년) 체결 이후 중·일 어선이 우리나라 배타적경제수역(EEZ)내에서 조업을 하기 위해서는 어획할당량(업종별, 어종별), 입어척수 등 조업 조건을 구비하고 적법한 입어 및 조업절차에 의하여 어업허가증을 발급 받아 조업을 하게 되어 있다.

우리 배타적경제수역(EEZ)내에서 어업허가증을 발급받은 외국어선 조업 현황은 2008년도 85,094척으로 전년도 86,040척 대비 946척(1.1%) 감소한 것으로 나타났으며, 무허가로 조업을 하다 나포된 외국어선은 79척으로 전년도와 같았다.

그러나 지속적인 단속에도 불구하고 우리 배타적경제수역 내에서 중국어선의 불법조업은 여전하여, 불법조업 행위로 나포된 중국어선은 2008년도 432척으로 2007년도 494척 대비 62척(13%) 감소하였으나, 나포시 저항은 점점 더 과격화, 흉포화 되고 있다.

특히, 운반선을 중심으로 집단을 형성하여 선단선 나포시 극렬히 저항하는가 하면 10여척 이상의 어선들을 집단 계류하여 우리 경비세력의 접근에 대항하는 등 신종 수법을 사용하면서 단속활동을 방해하고 있다.

서해상 북방한계선(NLL) 북측 해역에서 조업을 하다 야간이나 기상이 불량한 시간을 틈타 기습적으로 우리 해역으로 넘어와 조업을 하고 단속을 피하고 다시 북측 해역으로 넘어가는 게릴라식 수법을 사용하다 나포된 중국어선은 2008년도 41척에 이른다.

표 1-5 불법조업 중국어선 나포 현황

(단위 : 척)

구 분	총 계	나 포					훈 방
		계	NLL	EEZ			
				소 계	무허가	제한조건 위반 등	
2008년	446	432	41	391	79	312	14
2007년	508	494	56	438	79	359	14
대 비	-62(-12%)	-62(-13%)	-15(-27%)	-47(-11%)	0(0%)	-47(-13%)	0(0%)



2008년도 불법조업으로 해양경찰에 검거된 중국어선 432척(훈방 제외)의 선적항을 분석해 보면 산둥성과 요녕성이 가장 많은데, 이는 두 지역이 우리나라 수역과 가깝게 위치하고 있기 때문에 이동에 소비되는 유류비 등 각종 소모성 비용을 절약할 수 있고 불법조업으로 잡은 어획물을 신속하게 운송할 수 있기 때문으로 파악된다.

중국 어선들이 우리 수역을 침범하여 불법조업을 하는 주요원인으로는 중국의 급속한 산업화와 함께 자국어선 급증에 따른 조업경쟁 심화, 극심한 환경오염 등 해양 생태계변화로 인한 어자원 고갈로 고기잡이가 어려워지자 많은 어선들이 비교적 어족자원이 풍부한 우리 수역을 침범하고 있는 것으로 분석되고 있다.

## (2) 불법조업 외국어선 단속활동

해양경찰은 우리 어민의 삶의 터전을 보호하고 소중한 바다자원을 지키기 위하여 불법으로 조업하는 외국어선에 대하여 단호하고도 강력한 단속을 강화해 나가고 있다.

이를 위하여 과도수역을 EEZ 편입, 해양경찰서를 중심으로 신조함정과 항공기를 우선 배치하고 주 조업시기에 특별단속기간(10~12월)을 설정하여 집중 단속을 하고 있으며 바다와 공중을 연계한 해상감시 활동을 통하여 불법행위 선박을 조기에 색출하여 지체없이 나포하고 있다.



● 해상특수기동대 발대식(10. 10)



● 불법외국어선 나포훈련

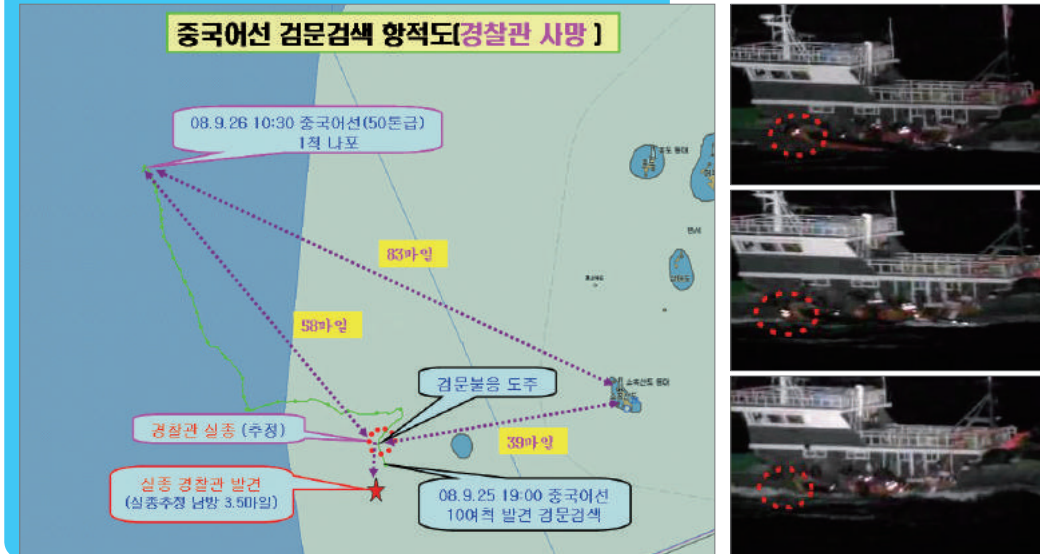
이런 가운데 2008년 9월 25일 목포해양경찰서 소속 경비함정(3,000톤급)의 불법조업 중국어선 단속 과정에서 발생한 경찰관 사망사건은 폭력 저항의 심각성을 여실히 보

여주었다. 이 사건 이후, 해양경찰청은 ‘해상공권력 강화방안’을 마련하여 해상특수기동대(일명 ‘포세이돈 팀’)를 창설하고 단속체계 정비 및 진압장비를 보강하여 두 번 다시는 동일한 사건이 발생되지 않도록 지속적으로 노력하고 있다.

### 목포 해양경찰관 사망사건 개요

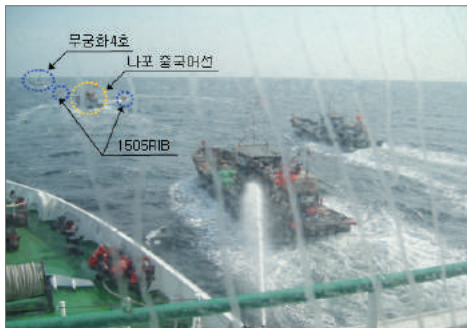
2008년 9월 25일 19시경 가거도 서방 약 39마일(EEZ내측14해리) 해상에서 무허가로 추정되는 중국어선 10여척을 목포 000함이 발견하고, 고속단정을 이용하여 나포하기 위해 정선 명령을 시도하였으나 멈추지 않고 도주하면서 쇠파이프 등으로 격렬히 저항하는 상황에서 고속단정에 탑승하고 있던 경찰관 故 박00(48세)가 중국어선에 승선하던 중 중국선원이 휘두른 흉기(삽)에 맞아 해상으로 추락·실종되어, 다음날 13시경 사고 해점으로부터 3.5마일 해상에서 수색 중이던 경비함정에 의해 시신으로 발견된 사건임.

그림 1-2 목포 해양경찰관 사망사건 관련 당시 상황도 및 사고 사진



아울러 폭력저항 행위에 대하여는 구속수사를 원칙으로 엄중 대처하는 한편 우리 수역에서 불법 조업하는 중국어선은 반드시 검거하여 처벌하고 재발방지 차원에서 전력

자 관리를 철저히 하고 있으며, 한·중 치안기관장회의, 어업협정관련회의 및 외교통상부 등 다양한 외교채널을 통하여 불법어업 사전방지를 위해 중국 당국에 대한 외교적 노력도 지속적으로 하고 있다.



● 중국어선 추적장면(2008. 11. 24)



● 중국어선 나포현장(2008. 11. 24)

표 1-6 중국어선 단속시 과격 저항 사례

연 번	일 시	저 항 내 용	피 해	조치
1	2007. 8. 27 18:30경	인천해경 000함이 소청도 남서방 48.5마일에서 중국어선 검거과정 중 선원이 쇠파이프를 사용 강력 저항	경찰관 1명 부상	특수공무집행 방해 6명 구속
2	2008. 10. 07 08:30경	인천해경 000함이 대청도 남서방 36마일에서 중국어선 나포 후 인근어선 15여척이 집단으로 저항	경찰관 1명 부상	특수공무집행 방해 5명 구속
3	2008. 11. 24 13:00경	인천해경 000함이 소청도 남서방 38마일에서 중국어선 나포 후 인근어선 30여척이 집단으로 극렬히 저항	경찰관 1명 부상	특수공무집행 방해 1명 구속



### 해상공권력 강화 내용

- 진압 전담부대 “특수기동대” 창설·운영(2008. 10. 10)
- 현장 대응역량 강화
  - 흑산도 주변 등 중국어선 집중조업해역에 헬기 탑재한 3000톤급 경비함정을 상주 배치하여 해·공 입체적 감시 경비
  - 1000~1500톤급 함정을 증가 배치하여 합동 검거작전 전개
- 엄격한 법집행으로 불법적 저항행위 엄단
  - 공권력 도전행위를 강력범죄로 규정, 무기사용 등 강력 대응
  - 저항선박 뿐만 아니라 집단적 나포 방해 행위 가담 선박에 대해서도 끝까지 추적하여 반드시 나포, 사법처리
- 해상단속 여건에 적합한 진압장비 개선·확충
  - 시급한 진압·안전장구는 2009년 초까지 지급을 완료하고, 고속단정 건조 등 많은 시일이 소요되는 사업은 2009년 말까지 완료
  - 총 예산 : 46억 2,000만원
- 진압·안전장구 : 10.6억원 → 2009년 4월까지 완료
- 고속단정 개조 : 6.7억원 → 2009년 6월까지 완료
- 고속단정 건조 : 28.9억원 → 2009년 12월까지 완료
- 대응매뉴얼 고도화 및 교육·훈련 강화(2008. 10. 24)
  - 저항세력 보다 압도적으로 전력이 우세한 상황에서 나포작전 전개
  - 검거역량 제고를 위해 해상상황에 적합한 진압·체포술 개발·숙련
- 외교적 노력 및 재발방지 촉구
  - 중국 공안부, 어정국에 엄정조사 및 재발방지 요구서한 발송(2008. 9. 30)
  - 외교부, 농식품부와 공조, 한·중 국제회의를 통한 강력 항의

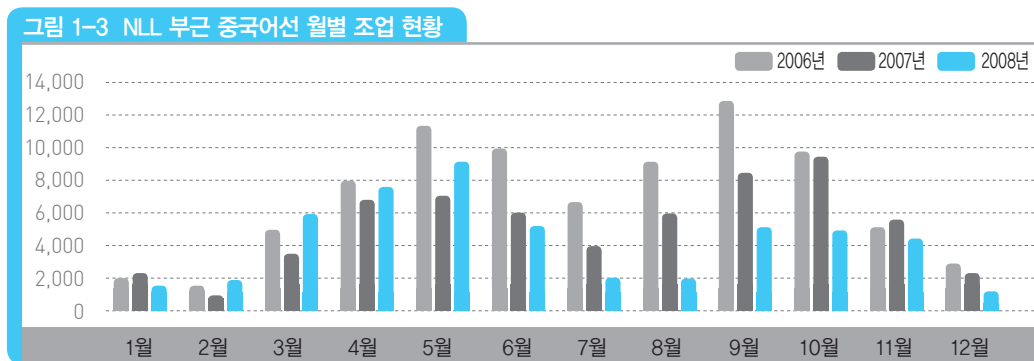
### (3) 서해 NLL 해역 외국어선 단속

서해 NLL 부근 해역에는 백령도, 대청도, 소청도, 연평도, 우도의 5개 섬이 위치하



고 있다. 해양경찰은 현지 어민들의 어로활동을 보장하고 수산자원 보호를 위해 외국 어선에 대한 강력한 단속활동을 하고 있으나, 이 해역은 2차례나 남북 해군함정 간 교전이 발생하는 등 빈번한 충돌과 대립이 발생해온 정치적·군사적으로 민감한 해역이기 때문에 중국어선에 대한 단속활동은 대단히 힘들고 위험하다.

2008년 백령도, 대·소청도 연평도 주변 해역에서 조업을 한 중국어선은 50,498여 척으로 전년도의 61,179척 대비 17% 감소하였다. 해역별로는 백령도 서북쪽 해역이 13,290척, 소청도 남동쪽 해역 23,045척, 연평도 북쪽 해역 14,133척으로 나타났다. 하루 평균 216척이 연중 조업을 하며 남북 군사 대치해역의 특수성을 이용하여 북한 해역에서 조업을 하다가 풍랑주의보 등 기상불량과 야간을 이용하여 우리 쪽 해역으로 침범 불법조업을 감행하고 있다.



이에 해양경찰은 불법 조업 중국어선에 대하여 강력한 단속의지를 갖고 어로한계선을 중심으로 경비함정과 항공기 등을 평소보다 증강 배치하였고 특수훈련으로 다져진 해양경찰특공대를 대청·연평도에 배치하여 강력하게 대처하는 등 서해 꽃게어장의 황폐화 방지와 주민들의 집단민원 해결에 온 힘을 기울이고 있다.

2008년도 서해 NLL 부근 및 백령·대청·연평도 주변해역에서는 불법조업 중국어선 41척을 나포하여 적당 500~5,000만원의 담보금을 징구하였으며, NLL 부근 해역에서의 단속활동은 안보적인 특성상 해군과의 공조체제가 중요하므로 긴밀한 정보교환과 해상훈련 등을 통하여 현장에서 나포 작전을 수행하는데 필요한 대응 능력 등을 향

상시켰으며, 다른 관계기관과도 유기적인 협조체제를 구축하여 어민들의 안전조업질서 정착을 위해 노력하고 있다.

표 1-7 NLL 부근 중국어선 월별 조업 및 단속 현황

(단위 : 척)

연도별		계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2007년	조업	61,179	2,141	760	3,133	6,536	7,217	6,157	3,316	6,054	8,426	9,719	5,460	2,260
	나포	56	—	—	9	8	15	5	—	6	7	2	4	—
2008년	조업	50,498	1,588	1,629	5,737	7,818	8,909	5,558	1,421	1,849	5,277	5,140	4,481	1,091
	나포	41	—	—	5	7	9	—	2	4	4	9	1	—
	월별 백분율		—	—	12%	17%	22%	—	5%	10%	10%	22%	2%	—

## 다. 동·서해 특정해역의 어로보호 활동



● 어로보호협의회 개최

동·서해 특정해역은 어로한계선 남쪽에 우리 어선의 어업보호를 위해 설정된 해역으로 어로보호를 위해 속초해양경찰서에 동해 어로보호본부를, 인천해양경찰서에 서해 어로보호본부를 두고 있다. 특정해역 내 어장은 북한과 인접한 해역으로 저인망, 유자망, 닻자망, 안강망, 낭장망, 연승, 형망 등 다양한

한 업종의 어선들이 연중 허가된 기간에 조업을 하고 있다.

해양경찰은 출어선의 월선·피랍방지와 어민의 생명과 재산을 보호하기 위해 어로한계선 부근 및 조업선 북쪽에 경비함정을 배치하고, 육안레이더 및 통신기를 통해 조업선 통제에 만전을 기하고 있으며 기상이 악화될 경우 안전한 해역 및 항·포구로 신속히 대피하도록 하고 있다.

아울러 「선박안전조업규칙」에 근거하여 선주, 선장, 기관장 등 간부선원에 대해 특별교육을 연 2회 실시하고 안전조업질서 유지를 위하여 성어기별 어로보호협의회를 개최하여 자율적인 안전조업 질서 정착을 적극 유도하고 있다.

표 1-8 특정해역 어로보호 실적

(단위 : 척)

연도별		2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
월선어선 검 거	동해	13	34	11	4	12	12	3	-
	서해	192	211	21	6	69	4	3	10



● 저도어장 조업개시



● 특정해역 어로보호경비

### 3. 해상경비 실적

#### 가. 해상경비 선진화 노력

해상경비 활동은 해양경찰의 미션과 비전을 달성하기 위한 가장 중요한 활동으로써 해상에서 함정·항공기를 이용하여 과거의 재난과 위법에 대한 대응과 현재와 미래의 위협에 대비하기 위한 일련의 활동이다.

해양경찰은 미래 해양환경 변화에 적극적으로 대응하기 위하여 소형함정을 50톤급 고속함정으로 대체하였으며, 2005년부터는 노후된 경비함정 대체를 위한 선박펀드 예산을 확정·시행하는 등 지속적으로 해양경찰력 증강을 추진해 오고 있다.

또한, 2007년도 부터는 장비증강을 토대로 경비세력을 효율적으로 재배치하고 지속적으로 개선되어 온 함정 성능을 고려한 경비구역의 합리적 조정과 함정·항공기의 감시시스템을 강화하는 등의 체계적이고 효율적인 해상경비를 위해 기존의 경비체제를 종합적으로 개편한 「해상경비 선진화 방안」을 수립하여 시행하고 있다.

그리고 2008년에는 기존의 구역위주의 함정배치 및 해양경찰서별 광역구역 편차 극복을 위해 10개 광역경비구역을 설정하여 운용하던 것을 경비구역별 투입되는 함정의 임무수행능력을 고려, 연안(인접도서)으로부터 거리를 기준으로 획정하여 12개 광역구역으로 조정하였다.

## 나. 해상경비 활동

### (1) 경비함정 운용

경비함정은 현재 총 278척(2008. 12. 31 기준)을 운용하여 해상경비, 불법조업 외 국선박 단속, 긴급환자 후송, 밀수·밀입국선박 검거, 해양사고 구조활동, 특정해역 어로 보호 등 해상치안 유지 및 해양주권 수호 임무를 수행하였다.

경비함정의 2008년 총 경비시간은 68만 7천 시간으로 2007년 67만 4천 시간 대비 1만 3천 시간 증가하였으며, 경비거리 또한 2,520천 마일로 2007년 2,309천 마일 대비 211천 마일이 증가하였다. 이는 해상치안 수요가 증가하고 있다는 반증이기도 하지 만 광대한 배타적경제수역(EEZ)에서의 해양주권 확보를 위하여 불철주야 노력하고 있다는 사실을 객관적 수치로 나타내주고 있는 것이다.

표 1-9 연도별 경비시간 및 경비거리

(단위 : 천시간, 천마일)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
경비시간	581	594	575	616	663	663	674	687
경비거리	2,783	2,644	2,410	1,945	2,096	2,055	2,309	2,520

표 1-10 월별 경비시간(2008년)

(단위 : 천시간, 천마일)

구 분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
경비시간	687	60.6	52.1	56.6	58.1	63.6	56.6	58.3	57.5	55.4	58.0	54.4	55.7
경비거리	2,520	233.6	188.6	215.2	219.1	245.8	207.6	194.5	199.5	205.9	257.0	177.9	174.8

### (2) 항공기 운용

해양경찰은 2008년도에 터보프롭 비행기 1대와 헬기 1대를 추가 도입한 것을 포함

하여 항공기 총 17대(광역초계용 비행기 2대, 헬기 15대)를 보유하고 있으며, 동해·인천·제주 등 8개 주요 해양경찰서에 배치·운용함으로써 해상 광역경비 임무를 효과적으로 수행하고 날로 증가하는 해상치안 수요에 적극적으로 대비하고 있다.

비행기는 주 3~4회에 걸쳐 우리나라 전역을 항공 순찰하고, 헬기는 일일 3~5대가 출동하여 경비함정과 연계한 해·공 입체경비 체제로 해상범죄단속 및 외국어선 불법조업방지, 해양오염 감시 등 다양한 활동을 하고 있다. 또한, 선박이나 도서지역의 응급환자 구조 등 귀중한 생명을 구조하기도 하였다. 앞으로도 주 5일 근무제 확산에 따른 해양레저 활동 인구의 증가와 함께 해상사고 또한 급증하고 있어 항공기의 수요는 더욱 증가될 것으로 판단된다. 특히, 한·중간 과도수역의 우리 EEZ 편입으로 인한 관할해역 증가와 우리 EEZ 수역 내에서의 중국어선의 불법조업증가, 일본 우익단체의 끊임없는 독도 상륙시도와 광활한 해역에서의 해상초계활동 등 각종 상황에 신속하게 대처하기 위하여 해양경찰은 초계용비행기, 구난헬기, 함정탐제헬기를 연차적으로 확보할 계획이다.

표 1-11 연도별 항공기 운용 현황

연 도	구 분	계		해상순찰		수색구조		교육훈련		시험비행		행정기타	
		회	시간	회	시간	회	시간	회	시간	회	시간	회	시간
헬 기	2008년	1,630	2,807.5	880	1,551.1	374	662.7	137	239.2	180	253.5	59	101.0
	2007년	1,578	2,403.1	896	1,439.3	315	454.4	113	152.6	184	241.1	70	115.7
	2006년	1,262	1,985.1	600	917.9	313	531.8	110	158.6	157	210.9	91	166.3
비행 기	2008년	130	505.6	91	354.4	24	112.6	2	9.1	-	-	13	29.5
	2007년	99	404.2	68	287.8	13	50.2	11	47.1	1	4.2	6	14.9
	2006년	110	412.5	96	379.5	10	28.3	-	-	-	-	5	4.7

표 1-12 연도별 항공운용 실적

구 분	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
인명구조(명)	7	28	6	20	3	8	6	6	19	7	46
환자후송(명)	29	43	40	53	45	43	56	54	79	76	108
사체인양(구)	3	4	5	9	-	1	6	3	1	4	1



## 다. 긴급피난 외국선박 감시활동

2008년도 우리나라 주변해역으로 긴급피난 한 외국선박은 총 3,934척으로 2007년 1,616척 대비 2,318척이 증가하였다. 국가별로 보면 중국이 3,855척(98%)으로 가장 많았고 선종별로는 어선이 3,862척(98.2%)으로 거의 대부분이었다.

긴급피난을 하게 된 원인은 기상악화, 기관고장, 환자발생 때문이었으며 그 중에서 기상악화로 인한 피난이 전체의 99%를 차지했다. 외국선박의 긴급피난지로는 제주 화순항과 목포 신안군의 영산도·가거도 주변으로 운영되고 있다.



● 긴급피항 중인 중국어선



● 긴급피난 중 좌초된 중국어선

2008년 긴급피난의 대부분을 차지하고 있는 중국어선의 경우 여러가지 문제점을 야기하고 있다. 생활쓰레기·폐어구 불법투기 등 환경오염 문제와 정박 중 어획물 밀수·밀입국, 범죄가담 및 좌초·침몰로 인한 대형 해양오염 사고의 위험성이 크고 항내 정박 중인 국내어선·선원 간 상호 충돌 등도 심히 우려되는 상황이며, 우리어선의 입·출항 장애 등 불편을 초래하고 긴급피난을 빙자하여 입·출항 이동시 불법조업이 이루어질 수 있어 이에 대한 철저한 관리가 요구된다.

해양에서 급박한 상황에 처한 경우 연안국으로의 긴급피난은 정당하지만 긴급피난 중 피난처를 제공한 국가에 피해를 주는 행

위를 하여서는 안된다는 점에서, 해양경찰은 긴급피난 중 발생할 수 있는 밀입국, 불법분자의 침입 및 해양오염 문제 등에 대비하여 감시활동을 강화하고 있다.

표 1-13 외국선박 긴급피난 현황

(단위 : 척)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
척 수	4,809	1,994	1,955	2,598	2,897	1,730	1,616	3,934

표 1-14 국적별·해역별 외국선박 긴급피난 현황

(단위 : 척)

구 분	계	국적별				해역별				
		중국	일본	러시아	기타국	제주	목포	동해	서해	남해
2001년	4,809	4,798	3	-	8	2,916	1,706	17	12	158
2002년	1,994	1,973	-	-	21	1,571	391	20	2	10
2003년	1,955	1,939	4	5	7	1,170	729	11	31	14
2004년	2,598	1,658	-	3	25	1,658	880	5	10	45
2005년	2,897	2,845	-	4	48	2,182	617	12	11	75
2006년	1,730	1,697	-	2	31	514	1,173	5	20	18
2007년	1,616	1,579	-	6	31	758	820	-	9	-
2008년	3,934	3,855	-	2	77	923	2,972	12	18	9

## 라. 남북해운합의서 발효 이후 북한선박 경비 활동

2005년 8월 1일 「남북해운합의서」가 발효된 이후 2008년 말까지 총 707척의 북한선박(임차선박 포함)이 남북 해상항로대를 이용하여 우리 해역을 통항하였으며, 이 중 286척이 국내 항구에 입항하였다.

표 1-15 북한선박 운항 현황

(단위 : 척)

구 분	계	2005년	2006년	2007년	2008년
계	707	44	127	258	278
국내 항구					
입항	286	6	29	123	128
미입항	421	38	98	135	150

해양경찰은 북한상선 경비지침에 따라 북한상선이 항로대 운항 시에는 함정 통신기 도달거리 이내(10마일)에서 전탐감시를 실시하고 있으며, 제주해협 항해 시에는 5마일, 국내 항구 입항 시에는 1마일 이내에서 밀착감시를 수행하고 있다. 또한 「남북해운합의서」에 따라 허가된 북한선박이 남북 해상항로대 운항 시 국가안보 위해(저해)행위 등에 대한 체계적인 대응을 위해 북한선박 경비활동을 수행하고 있으며, 또한 해상에서의 수색구조기관으로서 해양사고 발생시 신속한 구조 활동을 펴고 있다.

## 제2절 국가위기관리 체계 확립

### 1. 주변 환경의 변화

오늘날 우리나라를 둘러싼 환경은 세계화, 지방화 등으로 인하여 개별국가의 개념이 약해지고 세계 단일 공동체로 확산되는 상위개념이 강하게 나타나 국가간 국경이 존재하지 않는 하나의 지구촌 시대로 재편되어 가는 추세에 있다.

이라크 전쟁, 미국의 9·11테러와 영국 지하철 폭탄테러 등과 같이 의도적으로 타인의 생명과 재산을 위협하고 나아가 국가핵심기반 자체를 위협하는 사회재난이 증대되고 있다.

전염병, 테러, 각종 자연재난 등 여러가지 위기상황이 시간과 공간을 초월하여 발생하고 있으며 이러한 위기의 발생형태는 인간이 예측한 대로 발생한다는 보장이 없고 그 발생요인도 조직·제도·기술의 문제일 뿐 아니라 정치·사회·문화 갈등의 복합적 산물이라는데 어려움이 있다. 더욱이 2008년에는 지진 및 풍수해 등 거대한 자연재해의 발생으로 막대한 인명피해와 재산피해가 발생하여 시스템에 의한 국가의 총체적 대응이 필요하게 되었다.

2008년 5월 2일 태풍 나르기스가 미얀마 중·남부지역을 강타하여 사망자 7만 8천명, 실종자 5만 6천명, 이재민 250만명(추정)을 발생시키며 전 세계에 큰 충격을 주었으며, 불과 10일 후인 5월 12일 중국 쓰촨성에 규모 7.8의 강진이 발생, 사망자 6만 7천명, 실종자 2만여명의 피해를 주어 또 한번 전 세계를 놀라게 하였다.



● 태풍 나르기스 피해 현장(미얀마)



● 쓰촨성 지진 피해 현장(중국)

우리나라에서도 5월 4일 충남 보령시 남포면 일대(죽도 방파제 등)에서 원인미상의 갑작스런 해수범람으로 인근에서 여가를 즐기던 수십여명이 파도에 휩쓸려 9명의 귀중한 인명피해가 발생하였다.

## 2. 주요 추진노력

### 가. 위기관리 업무의 체계적 추진을 위한 기반조성

해양경찰 위기관리 조직체계의 조기정착과 효율적인 업무추진을 목적으로 「국가위기관리 세부운영규칙」(훈령 제616호, 2007. 9 제정)에 따라 위기관리 교육·훈련을 강화하여 위기상황 대응능력을 높이고, 위기 발생 후 대응보다는 사전 예방활동에 주력하는 반면 위기관리 기본계획을 수립하고 해양경찰청 주요정책에 반영하는 등 위기관리 업무에 대한 체계적 업무수행 기반을 조성하였다.

### 나. 위기관리 실무매뉴얼 개정·보완

날로 변화하는 외부환경에 맞게 실제상황에서 즉시 적용할 수 있는 매뉴얼을 유지하기 위하여 연간 위기관리업무 추진계획에 따라 지속적인 연습과 훈련을 실시하면서 도출된 문제점을 매뉴얼에 반영하고, 정부조직 개편과 재난·핵심분야 매뉴얼의 행정안전부 이관 등 그간의 환경변화를 반영한 효과적인 실무매뉴얼 개정을 위해 행정안전부 등 유관기관의 담당자와 지속적인 협의를 통해 의견을 조율하여 매뉴얼을 수정·보완하였다.

## 다. 위기관리 전문가 양성을 위한 교육

2008년도 교육훈련계획에 계급별·단계별 위기관리 전문교육 프로그램을 마련하여 해상경비 실무 등 22개 과정에서 1,834명이 수료하였고, 과정별 위기관리 교과목을 의무화하는 한편, 직장교육을 활용한 지속적인 위기관리 매뉴얼 교육을 실시하는 등 총 608회(계획 대비 128%)의 위기관리 교육 시행으로 위기대응 능력 향상에 노력하였다.

## 라. 훈련(연습)을 통한 위기 대응능력 강화



● 독도방어 및 해상종합훈련

소관 위기 유형에 대한 연습을 강화하여 전 직원의 사고와 행동으로 내재화 되도록 위기유형별 훈련(연습)을 분기 2회 이상 시행하였으며, 특히 독도 우발사태 대응매뉴얼의 단계별 조치사항과 매뉴얼 숙지 제고 및 관계기관 간 협조체제 강화를 위해 함정 8척, 헬기 1대, 특공대 10명을 동원하여 해군·경

찰청과 독도 방어훈련을 실시하여 위기관리 대응역량을 강화하였다.

## 마. 관계기관간 협조체제 강화



● 해군작전사령부와의 업무협조회의 I



● 해군작전사령부와의 업무협조회의 II

2005년 12월 9일 해양경찰청과 해군작전사령부 간 업무협력에 관한 양해각서 체결



후 2008년에도 해군작전사령부와 인적자원·정보·시설·장비 등 양 기관 간 협력강화 방안을 협의하였고(2008. 4. 22), 해군본부와 수리지원, 우수인력 확보 방안 등 평소 양 기관의 관심사에 대해 상호 협력강화 방안을 지속적으로 모색하였다.

## 바. 범정부적 통합연습 적극 참여

범정부차원의 국가위기관리와 재난관리시스템 가동실태의 실효성 검증을 위한 「2008 재난대응 안전한국훈련」에 참가하여 동·서·남해의 해역별 특성과 지역 특성을 고려한 맞춤형 통합 현장훈련실시로 재난대응역량을 한층 강화하였으며, 인천해양경찰서 통합현장 훈련에는 국가정보원, 남아공 국내정보부 국장급 등 12명, 동남아 해상 치안기관 공무원 12명 등 국내외 관계자들도 훈련을 참관하여 해양경찰의 해양재난대응 활동에 많은 관심을 갖는 등 해양재난대응 전문기관의 면모를 발휘하였다.



● 재난대응 안전한국훈련 I



● 재난대응 안전한국훈련 II

## 3. 주요성과

잘사는 국민, 따뜻한 사회, 강한 나라의 국정이념을 기치로 새롭게 출발한 새정부의 추진방향에 따라 사람 중심에서 시스템 중심으로 위기관리 업무를 추진하였고, 체계적인 국가 위기관리 업무 수행과 새정부의 각종 위기발생 억제에 적극 동참하여 정부에 대한 국민의 신뢰도를 높이는 계기를 마련하였다.

## 제 3 절 해상테러 예방 및 대응역량 강화

### 1. 국내·외 테러정세와 국제환경 변화

9.11테러 이후 세계 각국이 뉴테러리즘의 확산을 방지하기 위해 공동대응을 하고 있음에도 불구하고 테러위협은 증가하고 있다. 알카에다 등 이슬람 극단주의 세력이 여전히 국제테러를 주도하고 있는 가운데 테러가 국제평화와 국가안보를 위협하는 보편적인 수단이 되고 있으며, 대테러 전문가들은 이러한 테러위협이 향후 30년 동안 지속될 것이라는 어두운 전망을 내놓고 있다. 이에 각국 정부는 「테러방지법」을 제정하여 테러위험인물에 대한 색출은 물론, 테러자금 이동의 차단, 테러활동의 선동이나 지원행위를 규제하는 등 대테러 활동을 강화하면서 UN을 비롯한 국제사회와 공조를 더욱 공고히 하고 있다. 그러나, 국제테러단체들은 이에 굴하지 않고 인터넷을 이용한 암호통신기법을 개발하여 조직원을 모집하거나 국제연대를 도모하는 등 그 세력을 확대해 나가고 있으며 테러 이데올로기를 신봉하는 자생테러 조직 또한 은밀히 확산되고 있어 대테러 당국을 더욱 당혹스럽게 하고 있다.

2008년 9월에는 한국인 선원 8명이 탑승한 ‘브라이트루비호’가 소말리아 인근 해상에서 납치되었다가 37일만에 풀려난 바 있으며, 특히 413명의 사상자가 발생한 11월 인도 뭄바이에서는 철도역·호텔·시장 등에서 동시 다발적으로 총격과 수류탄을 투척하는 새로운 형태의 테러로 인하여 전 세계를 다시 한번 경악하게 하였다.

2008년 한해동안 전 세계적으로 발생한 테러는 3,217건으로 2007년 3,426건보다 209건이 감소하였고 인명피해는 7,630명이 감소한 33,396명으로 그 중 11,424명이 사

망하였으며 21,972명이 부상을 입었다.

구체적으로 발생한 테러를 분석해 보면 발생지역으로는 아시아·태평양지역이 1,486건으로 테러가 가장 많이 발생한 지역으로 나타났고 다음은 중동으로 1,128건의 테러가 발생하였다. 테러성향을 보면 이슬람이 민족주의나 극우·극좌보다 월등히 많았고, 유형별로는 폭파 및 무장공격으로 다수의 무고한 인명이 살상되었다. 사용무기 또한 폭발물이 1,643건으로 폭탄테러가 주류를 이룬 것을 볼 수 있다.

과거에는 테러가 정치적 목적, 인종적 갈등, 국가간 갈등이 주된 원인이었으나 현재는 불특정 다수인을 대상으로 하는 테러가 빈발하고 있으며, 특정 국가를 대표하는 경성목표물(Hard Target)에서 다수의 선량한 시민들과 그들이 이용하는 시설·장소 등 연성목표물(Soft Target)로 대상이 확대되는 추세이다. 최근 테러양상은 21세기 뉴테러리즘이라 하여 모든 수단을 동원한 자살공격과 불특정 다수인에 대한 무차별 살상을 특징으로 하고 있다. 우리나라는 북한(2008년 10월 테러지원국에서 해제)과 대치해 있고 반미감정과 이라크 파병에 따른 반한감정 등으로 저항세력의 테러 대상이 될 가능성이 있다. 우리나라도 국제테러조직으로부터 공격목표가 되고 있으며 더는 테러의 안전지대가 아님을 알 수 있다.

이에 대해 우리 정부도 테러정보 수집 및 분석, 국제적 테러 정보교류 확대, 강력한 대테러부대 양성, 국가기반시설 보안대책 수립, 공항 및 항만 검색체제 강화, 대국민 홍보 활동 등 테러대비 활동을 지속적으로 전개해 왔으며, 이와 더불어 국내외적으로 고조되는 테러위협에 보다 더 효과적으로 대응하기 위해서는 대테러 기관간의 유기적인 협력체계 구축 및 테러예방활동이 전제되어야 한다.

## 2. 해상테러 대응 체제

### 가. 대테러 역량 강화

#### (1) 특공대 역량 강화

해양경찰은 동·서·남해지방청 및 인천해양경찰서에 총 4개 특공대를 운용 중에 있

다. 해양경찰특공대는 해양 테러사건에 대한 무력진압 작전 수행과 해양 테러사건과 관련한 폭발물의 탐색 및 처리, 해양관련 요인경호 및 국가중요행사의 안전활동에 대한 지원임무를 수행하며 해양테러사건의 예방 및 저지활동, 특수 범죄 진압과 해난구조 업무지원임무도 수행한다. 특공대에서는 개인·공용화기와 폭발물처리장비 등을 갖춘 특공대전술팀과 EOD(폭발물처리)팀을 운영하며 평소 강도 높은 훈련으로 실전감각을 익히는 등 대응역량을 한층 강화하고 있다.

해상 테러리즘은 사실상 경계 및 보호상태의 취약성 때문에 테러의 손쉬운 대상이 될 수 있다. 2008년에 발생한 3,217건의 테러사건 중 군·경 관련 시설에 대한 테러가 1,698건으로 전체의 52.8%, 국가시설 및 외국시설에 대한 테러가 352건, 다중이용시설에 대한 테러가 319건 순으로 발생하였다. 바다와 접해 있는 발전소, 가스·유류 저장소, 항만 등은 테러범들로부터 얼마든지 공격의 대상이 될 수 있기 때문에 특공대에서는 고성능의 고속보트를 이용, 해상순찰을 돌며 대테러 예방활동을 펼치고 있다.



● 여경 특공대원



● 레펠 훈련

선박 및 해상시설물에서 발생하는 테러에 효율적으로 대응하기 위해서는 평소 동일한 환경과 조건에 맞는 훈련을 실시하여야 한다. 대형선박의 경우 육지나 해상으로부터 접근이 용이하지 않는 경우가 많고 복잡한 구조와 위험한 시설물 때문에 훈련의 난이도가 높을 수 밖에 없다. 해양경찰 특공대원들은 침투의 다양성을 위한 레펠훈련, 작전의 성패를 좌우하는 사격술, 작전요원 및 인질의 안전·통로개척 등의 요소를 충족시키는 대테러 폭파 훈련을 실시하고 있다.

## (2) 항만 및 여객선, 중요시설 보호활동

해양경찰은 전국의 주요 국제항만과 국제 및 국내를 취항하는 여객선, 각종 중요 입해시설물에 대하여 철저한 해·육상 감시활동을 펼치고 있다. 특히, 테러지원국가 선박과 테러가 용이한 위험물운반선 등이 입항하게 되면 감시 및 검문검색 보안활동을 더욱 강화하여 만약의 사태에 대비하고 있다. 또한, 주요 여객터미널 등 다중이용 시설에 대해 테러 이상 징후가 포착되었을 때 이용객의 휴대품에 대하여 검색장비를 이용한 보안검색을 강화하고 외국인 이용객의 경우 테러용의자·위험인물 D/B를 활용, 대테러 예방활동에 만전을 기하고 있다.



● 특공대 항만 순찰



● 취약해역 순찰

표 1-16 해상대테러 경계·안전활동 실적(2008년)

대 상					활 동 세 력							
국가 중요 시설 (개소)	책임 항만 /감시 선박	운 항 여 객 선			함 정(척수)					항 공 기 (대)	특 공 대 (명)	여객선 임검 요원 (명)
		척수	회수	임검인원 (명)	소계	소형 함정	형 기 정	고속 보트	순찰 정			
50	8/154	46,049	231,592	13,049,124	29,073	12,147	4,198	3,210	9,518	524	16,833	69,589

해양경찰청은 국가 중요 항만 및 시설, 여객선에 대하여 테러대응시스템을 구축하여 해상테러 예방에 적극 활용하고 있으며 특공대 요원의 테러 작전 수행에 효과적으로 사용할 수 있도록 다양한 자료를 D/B화 하였다. 해양경찰청은 일선 특공대원의 의견을 충분히 수렴하여 실제 상황에 부합하도록 시스템을 개선할 예정이며, 테러대응시스템이 사전·사후 대테러 활동에 중요한 역할을 할 수 있도록 적극 활용할 계획이다.



## 나. 대테러 훈련

### (1) 해상 대테러 훈련

2008년도에는 인도 몸바이 테러와 같이 지하철역·호텔 등에서 군·경·시민을 대상으로 목표와 장소를 가리지 않는 무차별적 폭탄테러가 빈발하여 테러위기가 전 세계적으로 고조된 가운데 해양경찰은 해상에서의 테러발생에 대비하여 11월 27일 대대적인 국가대테러종합도상훈련을 실시하였다.

중국 청도를 출항하여 인천으로 입항 중이던 골든브릿지 5호가 인천 팔미도 남서방 2마일 해상에서 항해 중을 가상하여 실시한 도상훈련은 해경, 해군, 인천중부소방서, 인천지방해양수산청 등 5개 기관에서 함정 11척, 헬기 2대, 구급차가 동원되는 상황을 가상하여 실전을 방불케 하는 훈련을 펼쳤다.

중국인 총기 소지자 왕춘성이 조타실을 점거, 선장 등 승무원 5명을 인질로 삼고 보트 및 미화 10만 달러를 요구하며 한·중 정기국제여객선 골든브릿지호(29,554톤)를 탈취하고 요구조건을 들어주지 않을 때에는 인질을 해치겠다고 위협하는 상황을 설정하여 실시되었다. 여객선에서 가장 발생하기 쉬운 테러 중 하나가 바로 승객을 가장하여 선박을 피랍하고 승객들을 인질로 하여 요구조건을 관철하는 경우이다. 해양경찰은 여객선 인질테러에 대비하여 평상시 교육·훈련을 강화하고 대테러 유관기관과 유기적인 협력체제를 구축해 왔다. 그리고 테러 예방활동의 일환으로 테러정보의 수집 및 분석, 테러 징후 조기 포착 등 종합적이고 체계적인 대테러 관리체제를 구축하여 해상 대테러 전담기관으로서 거듭나기 위해 최선을 다하고 있다.



● 선박테러 진압훈련



● 해상 대테러 훈련

표 1-17 테러지원국가 선박 감시 실적 (2008년)

(단위 : 척)

계	인천	동해 지방청				서해 지방청				남해 지방청				
		동해	속초	포항	울산	목포	완도	군산	태안	부산	통영	여수	제주	서귀포
154	21	-	56	15	7	-	-	1	1	36	-	17	-	-

## (2) 특공대 훈련

해양경찰특공대는 2008년 5월과 6월 2차례, 약 10일간에 걸쳐 영종도에 위치한 인천해양경찰서 특공대 훈련장에서 실전위주의 전술훈련을 실시하였다. 이번 훈련에서는 해상침투 및 선박등선훈련, 유형별 전술레펠 및 특공사격, 선박격실 내부소탕훈련 및 고속보트 운용술, 대테러전술기법 및 대테러활동 방향 등 특공대 능력 향상을 위한 다양한 훈련을 실시하였다.



● 저격수 훈련



● 해경·해군 합동사격 훈련

그리고 6월 말에는 해군작전사령부 특수전여단 대테러 훈련장에서 해군 해상 대테러대대 요원들과 함께 숙식을 같이하며 주·야간 내부소탕 등 대테러 기본사격술을 연마하고 특히, 헬기저격사격, 저격수 야간 조명사격, 즉각 조치사격 등의 사격훈련을 집중 실시하였다. 또한, 사제폭발물 제조기법 및 해체처리 등 효과적인 장애물제거 훈련과 사제폭발물 초동대응요령 및 EOD 기초교육 등 폭발물 처리관련 훈련도 집중적으로 실시하였다.

표 1-18 특공대 활동 실적 (2008년)

출 동 횟 수	출 동 인 원	구 조 실 적			대테러실적		지원정보·수사 지원		대 외 지 원
		인명 구조	선박 및 차량인양	실종자 수 색	대테러 예방활동	교육 훈련	사체 인양	밀입국 및 외국선박 검거	
2,689회	16,833명	6회 31명	1대 (차량)	33회 142명	1,385회 5,294명	1,126회 10,712명	11구	12척 69명	114회 593명

## 다. 국가 간 해상 대테러 훈련



● 국가 간 해상대테러 훈련

해양경찰청은 2008년 9월 30일 러시아 연방보안국 국경수비부와 제주 서귀포 남방 5마일 해상에서 해상합동훈련을 실시하였다. 해양경찰청 주관으로 실시된 이번 훈련은 남해지방청 3000톤급 경비구난함 태평양 2호와 1511함, 506함(모의선박), 헬기 1대, 고속보트 및 특공대 요원 등이 참가하였고,

러시아에서는 국경수비부 소속 2,186톤급 및 375톤 경비함 2척이 참가하여, 공해상에서 대테러 합동 불법선박 추적·차단 및 검거, 수색구조 훈련을 실시하였다. 해양경찰청과 러시아 국경수비부는 지난 1998년 9월 「양 기관 간 협력에 관한 약정」을 체결한 바 있고, 그 후 합동 훈련을 매년 정례적으로 실시하고 있으며 그 결과 공해상에서의 인접 국간 해양사고 및 대테러 관련 공동대응 역량이 한층 강화되었다.



● 헬기 강습훈련



● 테러범 진압 훈련

해양경찰은 ISPS Code관련 「국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률」 시행에 따라 대테러 훈련 및 테러지원국선박 감시, 위험물수송선박 검문검색 등 예방활동을 강화하여 테러방지를 위한 국가 간 협조체제를 구축하고 외국해역을 항해하는 우리 국적선의 안전을 위해 인접국 공동대응 훈련을 지속적으로 실시하여 국제적 테러 대응 기반을 구축할 계획이다.

## 라. 특공대 USCG 연수훈련 실시

해양경찰특공대 10명은 2008년 11월 4일부터 11월 11일까지 8일 간 美해안경비대(USCG) 해상합동훈련센터(JMTC, 노스캐롤라이나 소재)를 방문하여 해상보안(순찰·구조·선박검색)에 사용하고 있는 고속보트 운용, 공용·개인화기 체험 및 실전 적응력 향상을 위한 무기사용 시뮬레이션 훈련을 실시하였다. 해양경찰특공대는 이번 USCG 훈련센터 현장체험과 훈련을 통해 직접 경험하여 얻은 선진 교육·훈련 시스템 등을 도입하여 해양경찰 특공대의 미비점을 발굴·보완하고, 문제점을 개선하는 등 테러에 대한 관심도를 높이고 대테러 전문성 강화방안을 마련·추진하는 계기가 되었다.



● 해상합동훈련센터 고속보트 탑승체험



● 해상합동훈련센터 기관총 사격훈련

## 3. 특공대 바다체험 캠프

해양경찰은 2008년 7·8월 하계기간 중 2차에 걸쳐 인천 영종도에 위치한 특공대 훈련장에서 해양경찰 바다체험 캠프를 실시하였다. 이번에 실시한 인원은 일반인 및 청

소년 등 94명으로 단 한명의 안전사고도 없이 무사히 체험캠프를 마쳤다. 바다체험캠프에 참여했던 교육생들은 한결같이 “각박한 생활속에서 굳어졌던 마음을 허물고 짧은 기간이지만 단체생활 속에서 서로 이해하고 배려하는 훈훈한 시간이었으며, 바다의 소중함과 해양경찰의 노고를 느낄 수 있어 좋았다” 고 말했다.

특공대 바다체험은 바다를 몸소 체험하는 기회부여와 해양경찰 업무이해도 제고를 목적으로 2003년부터 실시하여 왔으며 2008년까지 664명이 참가하였다. 해양경찰은 레펠훈련, 특공대 체조, 특공사격, 공기부양정 시승, 인명구조 및 갯벌훈련 등 평소 일반인들이 체험해 보기 어려운 다양한 종목들로 구성하여 다른 유사 체험캠프보다 더 유익하고 기억에 남을 수 있도록 최선을 다하였다.



● 갯벌체험



● 레펠훈련

해양경찰은 앞으로도 체험캠프를 통해 자신에 대한 강한 자부심을 일깨워 사회와 가정에서 스스로의 역할에 충실할 수 있도록 도움을 주고 바다가 미래자원의 보고로서 소중한 유산임을 인식시키는 계기가 되도록 최선을 다할 것이다.

표 1-19 특공대 바다 체험캠프 참가 현황

(단위 : 명)

구 분	전체	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
남	502	112	42	92	102	73	81
여	162	38	14	18	52	27	13
계	664	150	56	110	154	100	94



## chapter 02

# 해상안전망 개선으로 안전한 해양활동 강화

제1절. 해양재난관리 활동 — 70

제2절. 현장중심의 해상안전 활동 — 109

제3절. 해상교통 안전강화로 국가산업 경쟁력 지원 — 119

제4절. 안전한 수상레저활동 기반 마련 — 133



## 제 1 절 해양재난관리 활동

### 1. 해양사고 발생 현황

#### 가. 개 요

조난사고란 「수난구조법」 제2조에 따르면 해상 또는 하천에서 선박·항공기 및 수상레저기구 등의 침몰·좌초·전복·충돌·화재·기관고장·추락 등으로 인하여 사람의 생명·신체 및 선박·항공기 및 수상레저기구 등의 안전이 위협에 처한 상태를 말하는데, 일반적으로 해상에서 발생한 조난사고를 해양사고라고 한다.

2008년도 해양사고는 선박이 767척, 인명이 4,976명 발생하였으며, 이는 지난 2007년도 해양사고가 선박 978척, 인명 5,530명이었던 점과 비교했을 때, 선박은 211척, 인명은 554명이 감소한 수치이다.



● 침수선박 발생(2008.6.20)

2008년도 해양사고 발생대비 선박구조율은 95.8%(735척), 인명구조율은 99.0%(4,927명)에 달하고 있으며, 2007년도 선박구조율 및 인명구조율과 비교할 때 각각 2.9%와 0.3%가 증가하였다.

이처럼 해양사고 구조율이 향상된 이유는 2007년 7월 1일부터 개통·운영중인 「해양긴급번호 122」와 침단상황관제시스템을 이용한 신속한 사건·사고의 신고 접수·처리, 갯벌·양식장 등 다양한 안전취약개소에서 사고대응역량 제고를 위한 연안구조장비의

지속적인 도입, 그리고 122해양경찰구조대의 지속적인 수색구조역량 강화 및 민·관 협력에 의한 수난구조체계 구축을 위해 추진 중인 민간자율구조대의 활성화 등 신속하고 효율적인 해양사고 대비·대응을 위해 그동안 부단히 노력해 온 결과라고 할 수 있다.

## 나. 최근 10년간 해양사고 발생 현황

최근 10년간 발생한 해양사고를 분석해보면, 연평균 선박은 762척, 인명은 4,978명으로 선박사고는 2001년 이후 2007년까지는 매년 60여 척씩 증가하였고, 인명사고는 매년 증감이 반복적으로 나타나고 있다. 특히 2008년에는 전년도 대비 선박이 211척(21.6%), 인명은 554명(10%)이 급격히 감소하였는데, 이는 내부적으로는 해양경찰의 안전관리 강화와 외부적으로는 지속적인 고유가 및 어족 자원 감소 등으로 어선들의 조업 활동이 크게 위축됐기 때문인 것으로 판단된다.

표 2-1 해양사고 발생 및 구조 현황 (1999년~2008년)

(단위 : 척, 명)

구 분	발 생																구 조	
	계		단순사고		좌 초		충 돌		화 재		전 복		침 수		기 타			
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
연 도																		
1999년	803	4,722	398	2,382	58	404	129	1,044	54	353	64	224	72	268	28	47	644	4,571
2000년	657	4,731	298	1,723	62	1,012	109	989	49	248	39	161	76	430	24	168	549	4,561
2001년	614	4,334	196	1,055	52	424	140	1,638	75	517	55	230	84	383	12	87	491	4,166
2002년	652	4,880	146	1,000	58	471	250	2,899	43	151	49	106	79	186	27	67	526	4,739
2003년	728	5,656	170	850	87	709	231	2,911	59	262	52	163	81	138	48	623	622	5,526
2004년	784	5,401	299	2,076	44	231	201	1,730	57	257	51	149	66	242	66	716	682	5,246
2005년	798	4,684	376	2,237	40	216	123	1,128	61	203	52	123	73	214	73	563	691	4,464
2006년	845	4,873	585	3,099	37	513	66	591	37	188	23	106	69	248	28	128	794	4,769
2007년	978	5,530	638	3,429	57	345	105	1,121	36	124	38	163	82	295	22	53	909	5,460
2008년	767	4,976	554	3,307	33	158	64	507	21	130	14	52	43	425	38	397	735	4,927
계	7,626	49,787	3,660	21,158	528	4,483	1,418	14,558	492	2,433	437	1,477	725	2,829	366	2,849	6,643	48,429
평 균	762.6	4,978.7	366	2,115.8	52.8	448.3	141.8	1,455.8	49.2	243.3	43.7	147.7	72.5	282.9	36.6	284.9	664.3	4,842.9

최근 10년간 해양사고 발생 유형을 살펴보면, 주로 좌초·충돌·화재·전복·침수와 같이 대형 인명사고 및 해양오염사고를 유발할 수 있는 전형적인 조난사고가 연평균 선박 360척, 인명 2,578명으로 전체사고 대비 선박 47.2%, 인명 51.8%를 차지하고 있으며, 이 중 단일유형으로는 충돌이 연평균 선박 141척, 인원 1,455명으로 전체 사고현황 중 선박 18.5%, 인명 29.2%를 차지하고 있다. 반면 기관·타기 고장 및 추진기 장애와 같은 단순사고는 연평균 선박 366척, 인명 2,115명으로 전체사고 대비 선박 48.0%, 인명 42.5%를 차지하고 있다.

## 다. 2008년 해양사고 분석

### (1) 총 괄



● 충돌사고에 의한 선체 파손(2008.12.12)

2008년에 발생한 해양사고는 선박이 767척, 인명이 4,976명이었으며, 이 중 구조된 선박과 인명은 각각 735척과 4,927명으로 선박 95.8%, 인명 99.0%의 구조율을 기록하였다. 그러나 사고선박 중 32척은 침몰·화재 등으로 완전히 소실되었고, 사고인원 중 49명이 사망 또는 실종되었으며 재산

피해는 180여 억원으로 천문학적인 액수의 손실이 발생하였다.

특히, 전년도 대비 선박사고는 211척(21.6%), 인명사고는 554명(10%)이 감소하였으나, 재산피해액을 추산해보면 3억7천여 만원(2.1%)이 증가하였다.

표 2-2 해양사고 발생 현황

(단위 : 척, 명)

구 분 연 도	발 생		구 조		구조불능		인명 피해		재산피해 (천원)
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	사망	실종	
2008년	767	4,976	735	4,927	32	49	16	33	18,027,770
2007년	978	5,530	909	5,460	69	70	29	41	17,655,565
증 감	-211	-554	-174	-533	-37	-21	-13	-8	372,205

## (2) 원인별

해양사고를 원인별로 분석해보면, 정비불량이 선박 443척(57.6%), 인명 2,854명(57.4%)으로 가장 큰 비중을 차지하였으며, 다음은 운항부주의가 선박 244척(31.8%), 인명 1,784명(35.9%), 기타(적재불량, 기상불량 등)가 선박 72척(9.4%), 인명 289명(5.8%), 화기취급부주의가 선박 5척(0.7%), 인명 39명(0.8%), 재질불량이 선박 3척(0.4%), 인명 10명(0.2%)의 순으로 나타났다.

특히, 정비불량 및 운항 부주의와 같이 인적요인에 의한 해양사고가 선박을 기준으로 총 687척(89.6%)에 달하고 있어 국토해양부, 선박검사기술협회 등 관련기관과 합동으로 선박 입·출항시 점검 등을 통한 선박직원들에 대한 해상 안전의식 계도 및 안전교육·훈련, 안전점검 등 사고예방을 위한 노력을 지속적으로 강화할 것이다.

표 2-3 원인별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

연도	구분		계		정비불량		운항부주의		재질불량		화기취급부주의		기 타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2008년	767	4,976	443	2,854	244	1,784	3	10	5	39	72	289		
2007년	978	5,530	515	2,512	341	2,437	26	84	14	72	82	425		
증 감	-211	-554	-72	342	-97	-653	-23	-74	-9	-33	-10	-136		

※ 기타 : 화물 적재불량, 태풍, 농무 등 기상요인, 선체 파공 등

## (3) 구조기관별

해양사고를 구조기관별로 분석해 보면 해양경찰에 의한 구조가 선박 650척(88.4%), 4,398명(89.3%)으로 가장 큰 비중을 차지하였으며, 이어서 민간자율구조대가 선박 64척(8.7%), 인명 327명(6.6%), 자력입항이 선박 17척(2.3%), 인명 131명(2.7%), 선단선 등 인근 어선이 선박 2척(0.3%), 인명 42명(0.9%), 기타(해군, 관공선 등)가 선박 2척(0.3%), 인명 29명(0.6%)의 순으로 나타났다.

특히, 해양경찰 및 민간자율구조대에 의한 구조율은 선박을 기준 총 714척(97.1%)으로, 향후 민·관 협력에 의한 선진 수난구조체계 구축을 위해 민간자율구조대 운영을 활성화하여야 할 것이다.



표 2-4 구조기관별 구조 현황

(단위 : 척, 명)

구 분 연 도	계		해양경찰		민간자율구조대		어 선		자력입항		기 타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2008년	735	4,927	650	4,398	64	327	2	42	17	131	2	29
2007년	909	5,460	773	4,891	95	275	20	149	9	64	12	81
증 감	-174	-533	-123	-493	-31	52	-18	-107	8	67	-10	-52

#### (4) 선종별

해양사고를 선종별로 분석해보면, 어선에 의한 해양사고가 선박 646척(84.2%), 인명 3,611명(72.6%)으로 가장 많이 발생하였으며, 다음은 기타(예인선, 레저보트 등)가 선박 78척(10.2%), 인명 383명(7.7%), 화물선이 선박 23척(3.0%), 인명 273명(5.5%), 여객선이 선박 9척(1.2%), 인명 614명(12.3%), 유조선이 선박 7척(0.9%), 인명 62명(1.2%), 관공선이 선박 4척(0.5%), 인명 33명(0.7%) 순으로 나타났다.

특히, 2007년 대비 어선에 의한 해양사고가 선박 175척, 인명 406명으로 큰 폭으로 감소하였고, 그 외 화물선, 유조선에 의한 해양사고는 소폭 감소하였으며, 여객선, 관공선 등에 의한 해양사고는 소폭 증가하였다.

어선에 의한 해양사고가 많은 이유는 어선이 타 선박에 비해 해상에서 장시간 활동할 뿐만 아니라 어민들의 낮은 안전의식과 선박의 정비·유지 등도 소홀하기 때문인 것으로 판단된다.

표 2-5 선종별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분 연도	계		어 선		화물선		여객선		유조선		관공선		기 타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2008년	767	4,976	646	3,611	23	273	9	614	7	62	4	33	78	383
2007년	978	5,530	821	4,017	42	607	5	291	10	116	2	12	98	487
증 감	-211	-554	-175	-406	-19	-334	4	323	-3	-54	2	21	-20	-104

### (5) 거리별

해양사고를 거리별로 분석해보면 항계 내, 협수로 및 영해(12마일 이내) 내에서 선박 585척(76.3%), 인명 3,358명(67.5%)이 발생하여 해양사고 대부분이 육지와 가까운 연안해역에서 빈번하게 발생하고 있으며, EEZ 해역에서는 선박 125척(16.3%), 인명 948명(19.1%)이, 공해에서는 선박 57척(7.4%), 인명 670명(13.5%) 순으로 사고가 발생하고 있다.

특히, 연안해역에서 높은 해양사고 비율은 선박통항 및 해양활동객이 빈번한 연안해역에서 해양안전망 강화를 위해 지속적인 현장 인력 및 장비 보강이 필요한 것으로 분석된다.

표 2-6 거리별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구분 연도	계		항계내		협수로		영해		EEZ		공해	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2008년	767	4,976	106	483	48	344	431	2,531	125	948	57	670
2007년	978	5,530	132	532	47	120	613	3,137	141	1,131	45	610
증 감	-211	-554	-26	-49	1	224	-182	606	-16	-183	12	60

### (6) 기상별

해양사고를 기상별로 분석해 보면 기상양호시 해양사고가 선박 627척(81.7%), 인명 3,898명(78.3%)으로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 황천 발효시 선박 100척(13.0%), 인명 799명(16.1%), 기상특보(태풍·풍랑주의보 이상)시 선박 25척(3.3%), 인명 181명(3.6%), 저시정은 선박 15척(2.0%), 인명 98명(2.0%) 순으로 발생하였다.

특히, 기상 양호시 해양사고 비율이 매우 높은 것으로 볼때 선박 운항자들은 평상시 더욱 방심하지 말고 항상 해상교통 및 어로안전수칙 준수 등 항행안전에 대하여 각별한 관심과 주의를 기울여야 할 것이다.

표 2-7 기상별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구 분 연 도	계		기상양호		황천 발효		기상특보이상		저 시 정	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2008년	767	4,976	627	3,898	100	799	25	181	15	98
2007년	978	5,530	737	4,000	150	918	53	267	38	345
증 감	-211	-554	-110	-102	-50	-119	-28	-86	-23	-247

### (7) 시간대별

해양사고를 시간대별로 분석해보면 선박통항 및 조업활동이 집중되는 주간시간(06~18시)에 선박 536척(69.9%), 인명 3,502명(70.4%)으로 가장 많이 발생하고 있으므로 선박 운항자 및 어민들은 주·야간을 불문하고 안전운항 및 안전조업수칙 준수 등 각별한 주의가 필요하다.

표 2-8 시간대별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구 분 시간대	2008년		2007년		증 감	
	선 박	인 명	선 박	인 명	선 박	인 명
계	767	4,976	978	5,530	-211	-554
00~03시	56	304	62	388	-6	-84
03~06시	66	463	85	478	-19	-15
06~09시	126	721	157	1,066	-31	-345
09~12시	145	1,316	169	797	-24	519
12~15시	146	863	166	809	-20	54
15~18시	119	602	169	801	-50	-199
18~21시	68	435	105	828	-37	-393
21~24시	41	272	65	363	-24	-91

### (8) 월별·계절별

해양사고를 월별로 분석해 보면 12월이 선박 78척(10.2%), 인명 471명(9.5%)으로 가장 많이 발생하였으며, 계절별로는 11월~2월이 평균적으로 해양사고 발생이 가장 빈

번하게 발생하고 있으나 2007년의 경우 봄철에 해양사고가 많이 발생한 것으로 조사된 통계가 있어 연중내내 해양사고 대비책 마련이 필요하다.

표 2-9 월별 사고 현황

(단위 : 척, 명)

구 분 월	2008년		2007년		증 감	
	선 박	인 명	선 박	인 명	선 박	인 명
총 계	767	4,976	978	5,530	-211	-554
1월	60	532	68	379	-8	153
2월	65	335	61	301	4	34
3월	57	367	110	567	-53	-200
4월	56	360	68	580	-12	-220
5월	71	497	98	555	-27	-58
6월	55	277	82	460	-27	-183
7월	68	410	88	437	-20	-27
8월	57	633	66	455	-9	178
9월	73	366	99	477	-26	-111
10월	56	302	93	508	-37	-206
11월	71	426	76	385	-5	41
12월	78	471	69	426	9	45

### (9) 지방관서별

해양사고를 지방청별로 분석해보면 남해지방해양경찰청이 선박 289척(37.7%), 인명 1,909명(38.4%)으로 가장 많이 발생하였고, 다음은 서해지방해양경찰청이 선박 197척(25.7%), 인명 1,341명(27.1%), 동해지방해양경찰청이 선박 168척(21.9%), 인명 943명(18.9%) 순으로 발생하였다. 경찰서별로는 인천해양경찰서가 선박 113척(14.7%), 인명 783명(15.7%)으로 가장 많았고, 다음은 제주해양경찰서가 선박 79척(10.3%), 인명 587명(11.8%), 통영해양경찰서가 선박 72척(9.4%), 인명 441명(8.9%) 순이었다.

표 2-10 지방해양경찰관서별 사고 현황 (2008년)

(단위 : 척, 명)

관서별	구 분	발 생		구 조		구조불능		인명피해		재산피해 (억원)	해경구조	
		선박	인명	선박	인명	선박	인명	사망	실종		선박	인명
	계	767	4,976	735	4,927	32	49	16	33	180.1	650	4,398
동해 지방청	소 계	168	943	159	928	9	15	4	11	2.6	130	819
	속초서	27	131	25	128	2	3	—	3	0.1	22	116
	동해서	40	269	39	268	1	1	1	—	0.2	24	221
	포항서	51	259	49	250	2	9	1	8	0.4	47	248
	울산서	50	284	46	282	4	2	2	—	1.9	37	234
서해 지방청	소 계	197	1,341	190	1,336	7	5	4	1	86.8	164	1,140
	완도서	39	374	39	374	—	—	—	—	3.1	38	373
	목포서	61	384	60	384	1	—	—	—	5.8	55	354
	군산서	70	460	67	457	3	3	2	1	70	49	322
	태안서	27	123	24	121	3	2	2	—	7.9	22	91
남해 지방청	소 계	289	1,909	277	1,892	12	17	2	15	85.6	258	1,734
	부산서	54	467	54	467	—	—	—	—	—	52	457
	통영서	72	441	70	440	2	1	1	—	2.9	63	388
	여수서	59	261	56	259	3	2	—	2	0.8	48	203
	제주서	79	587	73	573	6	14	1	13	80.4	72	555
	서귀포서	25	153	24	153	1	—	—	—	1.5	23	131
	인천서	113	783	109	771	4	12	6	6	5.1	98	705

## (10) 주요 해양사고

### ① 102소양호 전복 (136톤, 부산 선적, 어선, 승선원 13명, 선령 10년)

2008년 1월 30일 15:55경 제주 마라도 남서방 42마일 해상에서 조업 중 기상불량으로 전복되어 LUT에서 조난신호를 수신하여 3002함 등 구조세력을 사고현장으로 급파 수색구조활동을 펼쳤으나, 103소양호 승선원 13명 중 3명만 인근에서 조업 중이던 101소일호에 의해 구조되고, 나머지 10명은 실종됐으며 선체는 결국 침몰(당시기상 : 북서 14~16m/s, 파고 3~4m, 100% 흐림, 풍랑주의보 발효 중)



이 사고는 기상불량에도 불구하고 안전해역으로 피항을 실시하지 않고 무리한 조업을 강행하는 등 안전불감증에 기인한 사고로 기상상황에 따라 어민 스스로 만일의 사고에 대비하는 자세가 필요하다는 점을 일깨워준 사고였다.

## ② 우림호 충돌(6.7톤, 성산 선적, 어선, 승선원 4명, 선령 7년)

2008년 2월 3일 02:40경 서귀포시 표선 동방 21마일 해상에서 조업차 항해중 반대편에서 오던 103문성호(29톤, 성산선적, 어선, 승선원 8명)와 충돌, 전복되어 3006함 등 수색구조세력이 현장으로 이동하여 수색구조활동을 펼쳤으며, 우림호 승선원 4명중 2명은 인근에 있던 103문성호에서 구조하였고 2명은 실종, 선체는 침몰(당시기상 : 북-북서풍 8~10m/s, 파고 2~2.5m, 60% 흐림, 황천 4급 발효 중)

이 사고는 두 선박이 야간 항해중 견시태만 등 운항 부주의에 의한 선박 운항자의 안전불감증에 기인한 사고로 사소한 항행안전수칙 미준수가 대형 사고로 이어질 수 있다는 점을 일깨워준 사고였다.

## ③ 원조호 침몰(0.3톤, 인천 선적, 레저보트, 승선원 4명, 선령 5년)

2008년 5월 31일 17:10경 인천시 대조치도 북동방 2.5마일 해상에서 레저활동을 마치고 귀항 중 기관고장으로 구조 요청한 후 연락이 두절되어 253함 등 수색구조세력이 현장으로 이동하여 수색 및 구조활동을 펼쳤으나 승선원 4명 모두 사체로 발견되고 선체는 침몰한 것으로 확인(당시기상 : 남서풍 4~6m/s, 파고 0.5~1.0m, 20% 맑음)



● 원조호 침몰사고(2008.5.31)

이 사고는 레저보트를 이용한 해양레저객이 운항전 사전 안전점검 소홀과 연락 두절이 대형 사고로 이어진 사고로 봄철 증가하는 해양레저객들의 자발적인 안전의식 제고 및 운항전 사전점검이 꼭 이루어져야 한다는 것을 일깨워준 사고였다.

#### ④ 115한일호 침몰(79톤, 통영 선적, 어선, 승선원 10명, 선령 7년)



● 115한일호 침몰사고(2008.11.19)

2008년 11월 19일 02:40경 포항시 갑포항 동방 41마일 해상에서 원인미상 조난신호 수신하여 507함 등 수색구조세력이 현장으로 이동하여 수색구조활동을 펼쳤으나 조난신호 발신지점으로부터 남동방 2.5마일 해상에서 전복 상태로 발견되어 115한일호 승선원 10명 중 3명은 해양경찰에 의해 구조

되었으나 7명은 실종됐으며 선체는 침몰(당시기상 : 북서풍 14~16m/s, 파고 3~4m, 80% 흐림, 황천 3급)

이 사고는 기상불량에도 불구하고 안전해역으로 피항하지 않고 무리한 조업을 강행하는 등 안전 불감증에 기인한 사고로 기상상황에 따라 어민 스스로 만일의 사태를 대비하는 자세가 필요하다는 점을 일깨워준 사고였다.

## 2. 체계적인 해양재난 대비·대응체계 구축

### 가. 해양재난의 정의

#### (1) 재난 및 안전관리기본법

동법상 “재난”이라 함은 국민의 생명신체 및 재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것으로서 ①태풍·호수·호우·강풍·풍랑·해일·대설·가뭄·지진·황사·적조 그 밖에 이에 준하는 자연현상으로 인하여 발생하는 재해, ②화재·붕괴·폭발·교통사고·화생방 사고·환경오염사고 그 밖에 이와 유사한 사고로 대통령령이 정하는 규모 이상의 피해, ③에너지·통신·교통·금융·의료·수도 등 국가기반체계의 마비와 전염병 확산 등으로 인한 피해를 말하며, 따라서 해양재난이라 함은 위의 재난의 유형 중 해양이라는 공간에서 발생하는 재난의 개념으로 해석할 수 있다.



## 재난의 신개념

### 재난이란?

기존의 자연재해개념(자연재해대책법 제2조) + 기존의 인적재난개념(재난관리법 제2조) + 국가기반재난(국가기반체계 마비 등)

- 자연재난 : 태풍·홍수·호우·풍랑·해일·폭설·가뭄·지진·황사·적조 그 밖에 이에 준하는 자연 현상으로 인하여 발생하는 재해
- 인적재난 : 화재·붕괴·폭발·교통사고·화생방사고·환경오염사고 그 밖에 이와 유사한 사고로서 국가 또는 지방자치단체 차원의 대처가 필요한 인명 또는 재산의 피해
- 국가기반재난 : 에너지·통신·교통·금융·의료·수도 등 국가기반체계의 마비와 전염병 확산 등으로 인한 피해

## (2) 수난구호법

동법상 “조난사고”라 함은 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 위협에 처한 상태를 말한다.

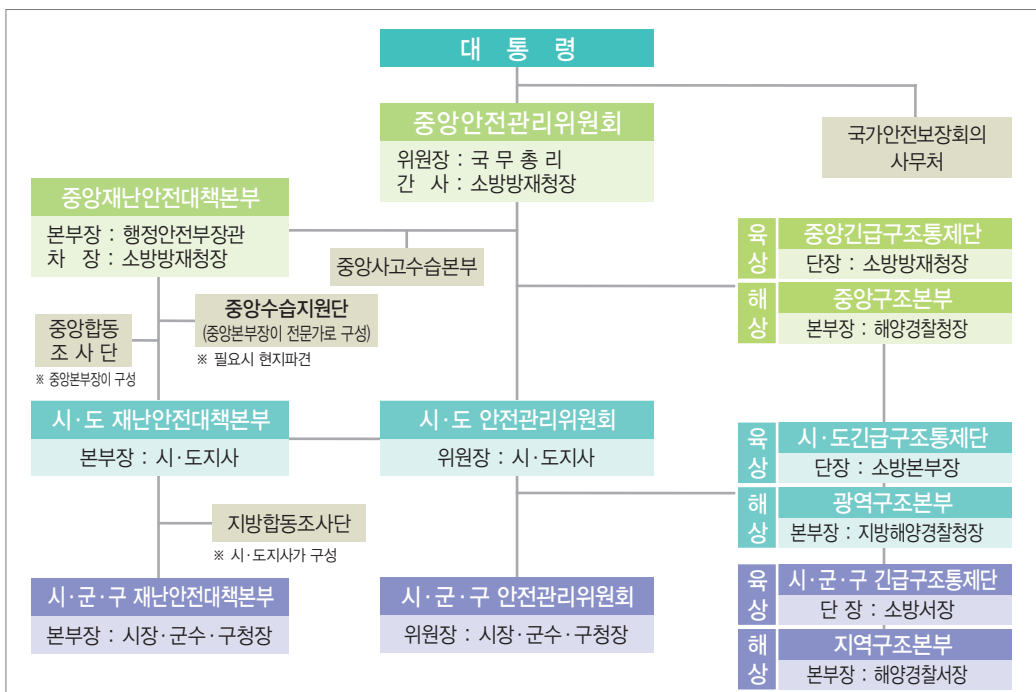
## 나. 해양재난 대응체계

### (1) 종합체계도

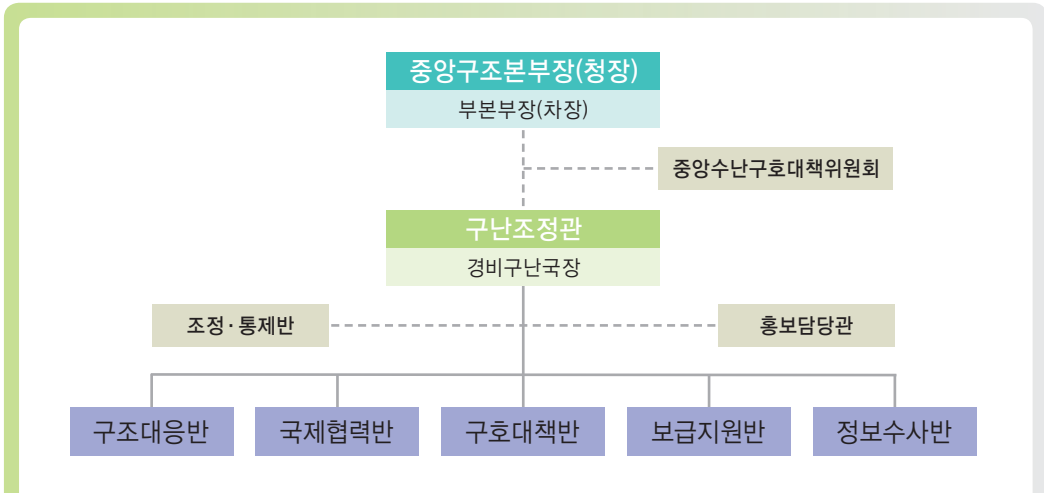
우리나라의 해양재난 대응관련 법체계는 재난관련 일반법인 「재난 및 안전관리기본법」과 해양재난관련 특별법인 「수난구호법」이라 할 수 있다. 안전관리에 관한 중요정책을 심의하고 총괄·조정하기 위한 국무총리 주관의 ‘중앙안전관리위원회’가 있으며 지역별로 지방자치단체장이 운용하는 ‘지역안전관리위원회’가 있다. 실제 대규모 재난에 대한 예방·대비·대응·복구 등 업무를 총괄·조정하기 위하여 행정안전부에 ‘중앙재난안전대책본부’를 설치·운영하는데 중앙재해대책본부는 재난을 효율적으로 수습하기 위하여 관계 재난대응 책임기관의 장에게 행정 및 재정상의 조치와 소속직원의 파견을 요청할 수 있으며 필요시에는 중앙수습지원단을 구성하여 사고현장에 파견할 수 있다. 지역에는 지방자치단체장이 주관하는 ‘지역재난안전대책본부’를 운용하게 되며 당해 관할

구역에서 재난의 예방·대비·대응·복구 등 업무를 총괄·조정하게 된다.

해양경찰청은 「재난 및 안전관리기본법」 상 재난관리책임기관으로서 해상에서의 긴급구조 업무와 「수난구조법」 상 해상에서의 수난구조를 관할하도록 되어있으며 효율적으로 긴급구조를 하기 위해서 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 수난구조관련 단체 간의 유기적인 협조체제를 구축하고 해상수난구조업무를 신속하고 효과적으로 수행하기 위하여 국토해양부장관 소속으로 ‘중앙해상수난구조대책위원회’를 두고 있으며 지역에는 ‘지역해상수난구조대책위원회’를 설치하여 지방의 수난구조협력기관 및 단체 간 유기적인 협조체제를 구축하여 운영하고 있다. 2008년에는 12월 18일부터 12월 29일까지 중앙해상수난구조대책위원회를 서면상으로 개최하여 수난구조법 전부 개정안에 대한 각 부처별 의견을 수렴하였다.



## (2) 중앙구조본부

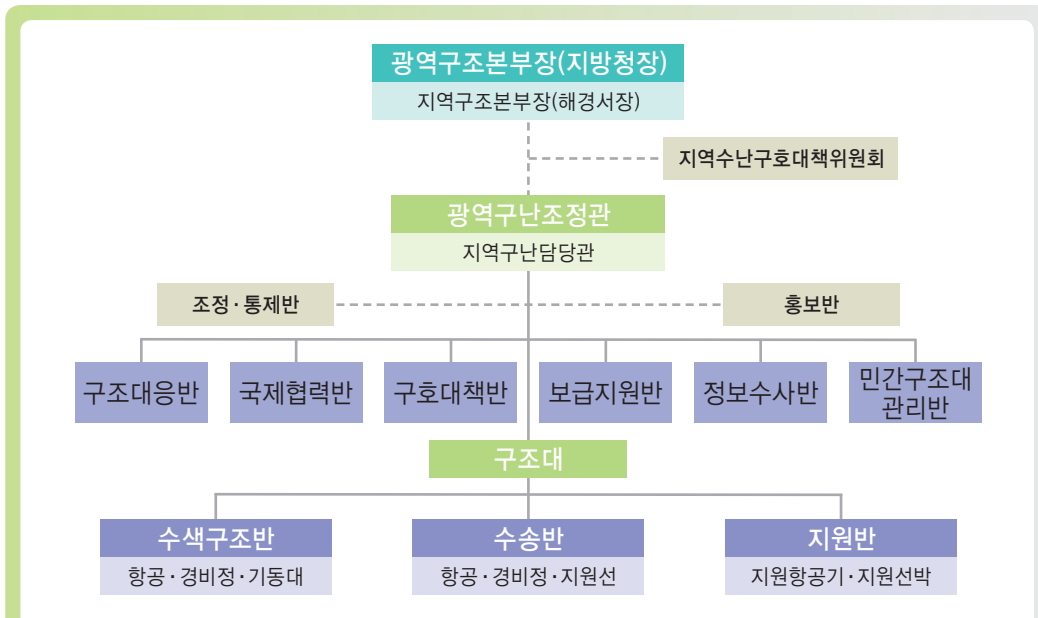


## 역할과 임무

- **중앙구조본부장**
  - 해상 긴급구조 총괄지휘·조정·통제
  - 정부차원의 긴급구조대응계획 가동
- **총괄지휘부(구난조정관)**
  - 조정·통제반
    - 구조대응 상황 분석·판단
    - 구조대응 상황 조정·통제
    - 대응 상황종합보고서 작성 및 보고
    - 관련기관 및 예하 상황보고·통보·하달
  - 홍보담당관
    - 대중매체 홍보(기자브리핑, 기자안내, 자료 제공, 보도안 작성)
    - 매스컴 보도 추세분석, 여론수집
    - 왜곡·허위보도에 대한 시정 해명
- **구조대응반**
  - 조정·통제팀 지원 사항
  - 유관기관 및 민간구조지원 세력 동원
  - 외국구조세력 지원요청 사항
- **국제협력반**
  - 외국적 사고선박에 대한 선주, 보험사 등 정보파악
  - 외국인 구조자, 사상자 파악 및 소속국 연락 등 협력에 관한 사항
  - 외국구조대 진·출입시 통관 등 지원·협력에 관한사항
- **구호대책반**
  - 유족·관계인에 대한 적극적인 협조, 편의 도모
  - 생존자, 부상자, 사망자에 대한 조치(관련부처 등과 협의)
- **보급지원반**
  - 차량배치, 인원·장비 수송, 구조장비 등 현장 보급
  - 피복, 음식, 연료, 유류, 소모품 확보 지원
  - 전진 장비품 보급기지 운용에 관한 사항
- **정보·수사반**
  - 왜곡, 유언비어 등 정보수집 및 확인, 선무 활동
  - 구조상황을 유족, 관계인, 지역주민, 기관·단체에 설명 이해
  - 사건수사, 원인규명(정책·시책 개선사항 발굴)



### (3) 광역 및 지역구조본부



#### 역할과 임무

##### ● 광역·지역구조본부장

- 관할 해역 긴급구조 총괄지휘·조정·통제

##### ● 총괄지휘부(구난조정관)

- 조정·통제반
  - － 구조대응 상황 분석·판단 및 상황 조정·통제
  - － 대응 상황 보고서 작성 및 보고, 관련기관 상황보고·통보
- 홍보반
  - － 대중매체 홍보(기자브리핑, 기자안내, 자료제공, 보도안 작성)
  - － 매스컴 보도 추세분석, 여론수집
  - － 현장상황 촬영 기록 보존

##### ● 구조대응반

- 조정·통제반 지원
- 유관기관 및 민간구조지원 세력 동원 및 관리

##### ● 국제협력반

- 유족·관계인에 대한 적극적인 협조, 편의도모
- 생존자, 부상자, 사망자에 대한 조치(지방 자치단체 등과 협조)

##### ● 보급지원반

- 차량배치, 인원·장비수송, 구조장비 등 현장 보급 추진
- 피복, 급식, 연료, 유류, 소모품 확보 지원
- 전진 장비품 보급기지 운용

##### ● 정보·수사반

- 사망·실종자 유족·관련자 안내, 협조
- 왜곡, 유언비어 정보수집 및 확인
- 구조상황 유족·관계인 등에 설명
- 미답사례 발굴(구조일지, 수기, 경험담)
- 사건수사, 원인규명(정책·시책개선사항 발굴)

##### ● 민간구조대관리반

- 민간구조대 동원관리
- 민간구조대 부상, 사망 등 재해발생시 보상 업무

## 다. 해양재난에 대한 예방·대비 활동

### (1) 수난대비계획 수립 시행

해양경찰은 「수난구호법」에 의거 해상에서 자연적·인위적으로 발생하는 모든 수난으로부터 사람의 생명·신체·재산을 보호하고 효율적인 수난구호를 위해 매년 유관기관 간 공조협력을 증진하고 각종 장비·인력 상호지원 및 응급 자재 수급 등을 포함하는 범국가적 수난대비계획을 수립·시행하고 있으며 민방위집행계획에 반영하여 전국적으로 시행하고 있다. 또한 농무기(3월~6월), 태풍 내습기(6월~9월), 동절기(11월~익년 2월) 등 주요 시기별, 지역별 실정에 맞는 세부 수난 대비·대응계획을 수립 시행하고 있다.

### (2) 이상파랑에 의한 해양사고 매뉴얼 제정

2008년 5월 4일 12:40경 충남 보령시 남포면 소재 죽도 방파제에서 다수의 인원이 이상파랑에 의한 해수범람으로 해상에 추락하는 사고가 발생하여 9명이 사망하고 14명이 부상한 사건과 관련하여 최근 증가하고 있는 방파제에서 해수범람에 의한 해양사고의 사례를 분석하여 이해도 제고와 사고 예상지역에 대한 안전순찰활동 강화 및 사고 발생시 신속하고 효율적인 사고 대응 및 구조체계 확립을 위하여 「이상파랑에 의한 해양사고 대응매뉴얼」을 수립하였다.

### (3) 해양재난 관련 수난구호협력기관 간 협력체제 강화

현행 수난구호법 제11조의2에서는 수난구호협력기관 및 관련 단체 간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 국토해양부장관 소속으로 중앙해상수난구호대책위원회를 두고 있으며, 광역·지역구조본부별로 광역 및 지역 해상수난구호대책위원회를 두도록 하고 있다.

이에 따라, 2007년 5월 국제해사기구(IMO) 외교회의에서 채택된 난파물제거협약(WRC, Wreck Removal Convention)의 국내법 수용 및 선박의 긴급피난에 관한 법적 근거 마련 등을 위해 추진 중인 수난구호법 개정과 관련하여 2008년 12월 관련 중앙행정기관 및 민간전문가로부터 의견 수렴을 위한 중앙수난구호대책위원회를 개최하

여 행정안전부 등 6개 기관 및 민간전문가로부터 의견을 수렴하였다.

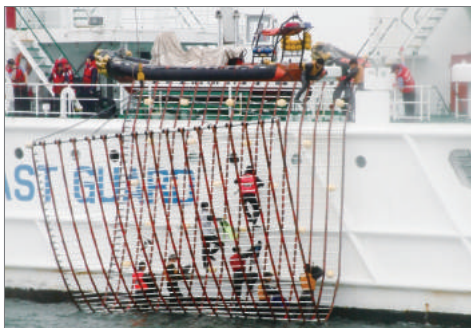
또한, 각 지방해양경찰청과 일선 해양경찰서에서도 각각 광역 및 지역해상수난구호 대책위원회를 총 62회 개최하여 대형 해양사고 발생시 자치단체, 소방서, 경찰서, 군부대, 수협 등 지역 수난구호 협력기관간 지원 체제를 굳건히 하여 바다안전시스템을 완벽히 구축하는데 큰 기여를 하고 있다.

#### (4) 2008 재난대응 안전한국 훈련 실시

「재난 및 안전관리기본법」제73조에 따라 범국가적 재난대응역량을 강화하고 각급 재난관리책임기관간 공조·협력체계 구축을 위해 2005년부터 중앙안전관리위원회(위원장 : 국무총리) 주관으로 매년 실시해오고 있는 「재난대응 안전한국훈련」을 2008년에는 5월 26일부터 5월 28일까지(3일간) 실시하였다.

표 2-11 해양경찰청 훈련내용

일 자	5. 26(월)	5. 27(화)	5. 28(수)	
유 형	태풍재난	지진해일 재난	인적재난	
주 관	서해청(목포)	동해청(포항)	남해청(통영)	인천서
훈 련	태풍으로 인한 유조선 좌초	지진해일로 인한 화물선, 방파제와 충돌	U-2기지 송유관 파열로 인한 해양오염사고 발생	국제여객선 화재



● 2008 재난대응 안전한국훈련

국정원 등 국내 유관기관 및 동남아 해상치안기관의 관련 공무원이 대규모로 참관하여

2008년 훈련은 2007년 허베이스피리트 호 해양오염사고 등 과거 해양재난 사례를 경험삼아 해양오염방제 및 인명구조훈련에 중점을 두고 전국적으로 4곳에서 관할 지방자치단체 및 자원봉사자와 함께하는 맞춤형 통합현장훈련을 실시하였으며, 특히 인천에서 실시한 ‘국제여객선 화재’ 훈련 현장에는

해양경찰의 해양재난대응 역량을 대내외적으로 널리 홍보하였다.

## 라. 태풍 등 반복성 풍수해 체계적 관리

### (1) 태풍의 일반적 특징

열대성 저기압의 하나인 태풍은 지역적으로 동경 130° ~ 140°, 북위 5° ~ 20° 사이에서 해수온도가 약 26℃ 이상이며 대기 중에 소용돌이가 존재할 때 수증기의 응결 잠열로 발생하며 강한 폭풍우를 동반 북태평양 고기압의 가장자리를 타고 진행, 고위도로 북상하면서 발달기, 최성기 등을 거쳐 북태평양 편서풍대에 들어서면서 점차 소멸하며 특히, 육상에 상륙하면 수증기 공급이 중단됨으로 인해 세력이 약해지면서 소멸한다.

### (2) 최근 10년간 태풍 발생현황

최근 10년간 태풍의 우리나라 내습빈도는 한해에 3.2회 정도이며 월별 태풍내습 현황은 8월 13회(40.6%) 7월 10회(31.3%) 9월 7회(21.9%)로, 7~9월 동안에 내습한 수는 전체의 93.8%에 달한다.

표 2-12 우리나라에 영향을 미친 태풍 발생 현황 (1999년 ~ 2008년)

구 분	계	5월	6월	7월	8월	9월
계	32	1	1	10	13	7
1999년	5	—	—	1	2	2
2000년	5	—	—	2	2	1
2001년	1	—	—	—	1	—
2002년	4	—	—	3(라마순)	1(루사)	—
2003년	4	1	1	—	1	1(매미)
2004년	5	—	—	1	3(메기)	1
2005년	1	—	—	—	1(나비)	—
2006년	3	—	—	1(에워니아)	1(우콩)	1(산산)
2007년	3	—	—	1(마니)	1(우사기)	1(나리)
2008년	1	—	—	1(갈매기)	—	—

※ ( ) 최근 7년간 피해가 발생한 태풍명

### (3) 2008년 태풍 피해현황 분석

2008년 우리나라에 직접적으로 지나간 태풍은 7월에 내습한 제7호 태풍 “갈매기”로 7월 15일 15시에 필리핀 인근 해상에서 발생하여 대만과 중국 상해 등을 거쳐 7월 20일 18시에 군산 서쪽 약 170km 해상에서 소멸하였으며, 우리나라에는 별다른 큰 피해는 없었다.

2008년도 태풍피해 현황

태풍명 (기간)	최대 강도 및 크기	이동 경로	해상 피해	
			인 명	물 적
갈매기 (7.15~20)	강, 중형	대만, 중국 상해를 거쳐 우리나라 서해상에서 소멸	-	-

## 3. 연안해역 안전관리체계 개선

### 가. 해양사고 구조대응 역량 강화

#### (1) 122해양경찰구조대 구조역량 강화



● 122해양경찰구조대 현지훈련

122해양경찰구조대는 2007년 7월 1일 「해양긴급번호 122」의 도입과 함께 전문적인 수색구조 활동 및 응급구급서비스를 제공하기 위해 전문잠수요원 및 응급구조요원으로 구성된 조직으로 2008년 현재 전국 14개 해양경찰서에 설치·운영하고 있다.

특히, 2008년 3월 6일에는 122해양경찰구조대의 24시간 즉응태세 유지 및 수색구조역량 강화를 위해 각 서별로 잠수인력을 2명씩 증원하였으며, 2008년 8월에는 서귀포해양경찰서 개서와 관련하여 122해양경찰



구조대 자체인력 전환배치를 통해 서귀포122해양경찰구조대를 추가 신설하였다.

또한 대형 해양재난에 대비하여 각 지방청별로 소속 해양경찰서별 122해양경찰구조대간 팀웍 향상을 위하여 2008년 9월 22일부터 10월 24일까지 지방청 주관 122해양경찰구조대 현지 통합적응훈련을 실시하여 각 해양경찰서별로 분산되어 있는 122해양경찰구조대의 통합 수색구조역량 강화를 도모하였다.

## (2) 연안인명구조장비 도입

주 5일 근무제 확산에 따른 개인 여가시간 확대로 레저활동에 대한 관심이 내륙에서 점차 해양으로 이동함에 따라 해마다 바다를 찾는 사람들이 증가하고 있다. 특히, 거주지에서 가까운 방파제, 갯바위 등은 국민들이 쉽게 접근할 수 있는 만큼 낚시객 또는 관광객 등이 증가하면서 해당 지역에서 안전사고도 같이 증가하고 있는 실정이다.

이에 해양경찰은 연안해역내 위치한 방파제, 갯바위, 양식장 등 안전취약개소에 대한 현장 접근성 및 기동성을 개선하기 위해 구조장비의 전략적인 도입 필요성이 제기됨에 따라 2006년부터 고속제트보트, 공기부양정 및 수상오토바이 도입을 시작하여 2008년에 총 69척의 연안구조장비를 전국 파출장소에 배치하여 운용하고 있다.

특히, 연안구조장비의 성능 개선 필요성에 대한 대내외적 요구에 따라 2008년 4월 30일부터 7월 29일까지 (사)한국재난관리표준학회 주관으로 「연안에서 효과적인 수색구조방안에 관한 연구」를 통하여 우리나라 연안해역 치안여건에 맞는 연안구조장비의 도입 및 운용정책에 대한 심도 있는 연구를 수행하였으며 앞으로 이를 토대로 보다 개선된 고성능 연안구조장비를 도입할 것이다.

## (3) 해양원격응급의료시스템 구축

현재 우리나라 도서는 총 3,170개소로 그 중 유인도는 491개소에 이른다. 하지만 대부분의 도서에는 응급의료시설이 마땅하지 않아 도서지역 또는 선박 등에서 응급환자가 발생한 경우 대부분의 환자들이 해양경찰 경비함정 또는 항공기 등을 통해 응급의료기관이 있는 내륙으로 이송하고 있는 실정이었다.

하지만 점차 증가하는 해양활동 인구만큼이나 매년 인명사고로 인해 귀중한 생명을 잃게 되는 안타까운 사고가 빈번해짐에 따라 해양에서 발생한 응급환자를 전문 응급의료인력과 관련 장비 등의 부재로 장시간 동안 응급처치 없이 내륙으로 이송하는 시스템에는 문제가 있다는 지적에 따라 해양현장에서 응급의료 서비스를 제공할 수 있는 시스템의 필요성이 제기되었다.

표 2-13 인명사고 현황 (2004년 ~ 2008년)

(단위 : 명)

구 분	연평균	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	2,710.2	2,114	2,330	3,219	3,261	2,627
응급환자	741.8	487	622	833	885	882
익수자	781	517	731	1,111	866	680
고립자	771.6	661	562	859	1,117	659
변사체(구)	415.8	449	415	416	393	406

이에 해양경찰은 2008년 4월 국내·외 원격의료시스템 사례 연구 및 민·관·학 전문가 의견수렴 등을 통해 함정 ↔ 병원간 연계한 해양원격응급의료시스템 구축 기본계획을 수립하고, 2008년 7월 22일에는 사업의 원활한 추진을 위해 해양경찰청 및 가천길재단간에 「국민생명지킴이, 해양원격응급의료시스템 구축 협력에 관한 협약서」를 체결하였으며, 이어서 인천해양경찰서 소속 함정인 3005함, P-12정, H-02호정에 시범용 시스템 설치하고 1급 응급구조사 1명씩을 배치하였다.



● 협약서 체결식(2008. 7. 22)



● 원격응급의료시스템 시연회(2008. 7. 22)

또한 해양원격응급의료시스템 구축을 위한 필요 예산 확보를 위해 보건복지가족부 등 관련 부처와의 실무협의 및 현장실태 점검 등을 통해 「응급의료에 관한 법률」 제20조에 의거하여 보건복지가족부에서 관리·운영중인 응급의료기금으로 2009년도 사업에 필요한 예산을 확보함에 따라 향후 연차적으로 해양경찰 경비함정에 해양원격응급의료시스템을 구축하고 전문 응급구조사를 배치하여 현장에서 즉시성 있는 응급의료 서비스를 확대하여 나갈 예정이다.

#### (4) 해수욕장 수상안전부표 표준화 사업 추진

매년 여름이면 우리나라 국민 대다수는 해수욕장으로 휴가계획을 잡을 것이다. 이에 따라 해양경찰청, 지방자치단체 등은 해수욕장 물놀이 안전사고 예방을 위한 다양한 노력을 하고 있다.

2007년부터 개통한 해양긴급번호122를 손쉽게 국민들에게 홍보할 수 있으면서도 사업비 부담은 최소화할 수 있는 해수욕장 수상안전부표 표준화 사업을 2008년 최초로 시도하였다.

먼저 해양경찰은 전국에 각 임해 지방자치단체에서 운용중인 해수욕장 수상안전부표 실태 및 해수욕장 수상안전부표 표준화에 대한 의견을 수렴하였다. 그 결과 조사 대상인 25개 모든 지방자치단체들이 어업용 스티로폼 등을 재활용한 비표준 수상안전부표를 사용하고 있었으며, 각각의 모양이나 형태, 성능이 가지각색으로 해수욕장 물놀이 안전사고 예방이라는 목적을 달성하기에는 역부족인 것으로 판단되었다.

또한, 해수욕장 물놀이 안전을 지켜줄 수 있는 형태와 부력을 갖추고 있는 수상안전부표의 표준화에 대한 지방자치단체의 의견이 모두 긍정적으로 나타남에 따라 우리나라 주요기업, 단체 등을 대상으로 해수욕장 수상안전부표 표준화 사업의 공익성을 강조, 사업 참여를 요청하였으며 그 결과 (주)포스코 등을 비롯한 6개 기업, 단체 및 지자체에서 동참하여 사업 첫 해인 2008년 여름 7~8월간 전국 14개 주요 해수욕장에 표준 수상안전부표를 설치하였고, 그 결과 14개 해수욕장에서 물놀이 안전사고로 인한 사망사고가 1명도 발생하지 않는 놀라운 성과를 거두게 되었다.



● 비표준 수상안전부표



● 표준 수상안전부표



이러한 표준부표 설치에 따른 긍정적 효과로 인해 해수욕장 수상안전부표 표준화 사업을 지속적으로 추진, 전국 모든 해수욕장에 표준 수상안전부표를 설치하여 여름철 안전한 해수욕장이 될 수 있도록 만들 것이다.

## 나. 민간구조 활성화를 통한 민관 해난구조협력체계 강화

### (1) 민간자율구조대 활성화 추진

우리나라 바다는 수많은 도서, 갯벌 등이 산재한 복잡한 해안선과 해역별 지리적 특성에 기인한 해조류 변화, 안개 등 수많은 지역별 변수로 인해 국가자원 위주로 완벽한 해난구조태세 구축에는 한계가 있다. 따라서 해역에 정통한 어민, 해양레저 사업자 등 민간인의 자발적인 참여를 통한 상호부조, 주민 자치주의적 해양재난 구조지원활동을 활성화하여 민·관 협력에 의한 신속한 해양사고 대비·대응체계를 구축하고 있다.

표 2-14 민간자율구조대 지역별 구성 현황 (2008년)

(단위 : 명, 척)

구 분	총 계	동 해 청				서 해 청				남 해 청				인천서	
		속초서	동해서	포항서	울산서	완도서	목포서	군산서	태안서	부산서	통영서	여수서	제주서		서귀포서
인 원	2,018	124	123	233	66	105	168	137	114	114	156	83	98	122	375
선 박	1,948	75	123	234	67	103	168	137	114	111	156	83	98	122	357

이러한 민간자율구조대는 1997년 통영해양경찰서에서 전국 최초로 운영하였고, 2004년 8월부터는 전국적으로 확대·운영하였으며, 2004년 당시 참여인원 668명, 선박

698척이던 것이 2008년에 이르러서는 2,018명의 인원과 1,948척의 선박이 참여하게 되었다.

또한, 민간자율구조대원이 해난구조 봉사활동 중 입은 신체적 사상, 경제적 손실보전 및 타인의 신체, 재물 손괴에 대한 보장을 위해 자치단체별로 운용 중인 자원봉사센터와 협의를 통해 총 1,451명을 자원봉사자로 등록하여 무상으로 보험가입을 지원함으로써 민간세력이 구조활동 중 발생할 수 있는 사고에 대한 위험성 보장으로 민간자율구조대 운영을 활성화하였다.

표 2-15 민간자율구조대 활동 현황

구 분	수색구조활동	인명구조지원	사체인양
2005년	381회	660명	51구
2006년	725회	1,176명	59구
2007년	729회	1,200명	52구
2008년	434회	628명	24구

## (2) 민간주도 조난선박 예인서비스 실시

해양에서 항해선박이 조난을 당한 경우, 사고선박을 내륙의 안전한 곳까지 예인하는 것은 해당 선박의 선주 또는 선장이 선박보험 등 자체 비용으로 민간 예인·구난업체를 통해 처리하여야 한다.

하지만 사고선박의 2차 사고로 인한 피해 확대 방지와 대국민 안전서비스 차원에서 해양경찰이 조난선박 예인서비스를 제공하고 있다. 그러나 선주 또는 선장들의 무분별한 예인 요청으로 인한 치안공백 발생, 유류낭비 등 문제점이 부각됨에 따라 단순 사고선박에 대한 예인은 사고현장 인근에 위치한 민간선박이 예인하도록 하고 해당 선박의 유류비를 보상해주는 민·관 협력에 의한 조난



● 민간주도 조난선박 예인서비스(2008.6.24)



선박 예인서비스를 실시하여 2008년에는 총 74척의 사고선박을 동 사업을 통하여 예인하였다.

표 2-16 조난선박 예인서비스 실적

(단위 : 척)

구 분	계	해양경찰	민간주도	기 타
2007년	663	603	38	22
2008년	578	470	74	34

## 다. 대국민 안전의식 제고 등 다양한 안전홍보활동 전개

국정브리핑에 발표된 자료에 따르면 우리나라 국민들이 가장 선호하는 피서지는 바다와 섬으로 산·강·계곡보다 선호도가 2배 이상 높다. 그 만큼 바다는 피서지로 각광을 받고 있는데, 요즘에는 주 5일 근무로 인한 여가의 확대와 해양놀이문화의 다양화(갯벌체험, 바다낚시, 수상레저기구를 이용한 각종 해양스포츠 등)로 인하여 여름뿐만 아니라 사계절 내내 많은 사람들이 바다를 찾고 있다.

하지만 삼면이 바다임에도 불구하고 이를 즐기는 문화는 그리 오래되지 않았기 때문에 바다의 안전에 대한 정보도 많지 않을 뿐더러 국민들의 안전의식도 아직은 미흡한 것이 사실이다. 이처럼 낮은 국민의 해양안전의식을 높이기 위하여 해양경찰은 새로운 서비스를 제공함으로써 다양한 안전홍보활동을 전개하였다.

### (1) BlueGuard 인터넷 방송국 운영

사고를 신속하게 처리하는 것도 중요하지만 그 만큼 중요한 것이 예방활동이다. 이러한 예방활동을 가장 효과적으로 홍보 할 수 있는 것은 바로 영상물이다.

이러한 점에서 착안하여 해양경찰청에서는 국민이 생활 가까이에서 해양안전 정보를 제공받을 수 있도록 2007년 4월 1일부터 「BlueGuard 인터넷 방송국」을 개국·운영 중에 있으며 2008년 12월까지 약 50만명의 국민이 본 홈페이지에 접속하여 해양안전 및 각종 사건사고에 관한 생생한 정보를 제공받았다.

## 블루가드 인터넷 방송국 홈페이지



## 블루가드 인터넷 방송국 방송 콘텐츠

- 122 상황뉴스 : 주요 해양 사고 뉴스 및 해상교통 안전 방송
- BlueGuard가 달려간다!! : 소속기관 주요행사 및 활약상 등 소개
- BlueGuard 안전 캠페인 : 해양안전에 대한 인식 제고를 위한 각종 캠페인
- BlueGuard 짱~ : 어린이용 해수욕장 안전사고 예방 시리즈 제작

## (2) “BlueGuard” 소식지 발간

해양경찰은 바다를 찾는 국민들에게 해양에서 발생하는 각종 안전사고 사례 및 응급처치 요령 등 다양한 해양안전정보를 습득할 수 있도록 BlueGuard 소식지를 전국 해양경찰관서 및 임해지방자치단체 동사무소에 비치하고 있다. 2007년 4월부터 “BlueGuard 봄·여름호(창간호)”를 시작으로 올 2008년 11월에는 “BlueGuard 가을·겨울호(제3호)” 4천부를 발간하였다.

바다의 위험성을 각인시키고 안전의식을 향상시키기 위해 매년 2회 발행하고 있는 “BlueGuard”는 해양경찰 전 직원이 원고 응모가 가능한 참여형 소식지로 단순히 해양사건·사고에 관한 정보를 넘어 직원들의 정성어린 사진, 시·수필 등을 함께 수록하여 국민들에게 보다 친근한 해양경찰의 모습을 보여줄 수 있도록 만들어지고 있으며, 이러한 소식지의 발간은 일반 국민이 접하기 힘든 바다에 대한 각종 정보와 글, 사진 등을 제공하여 국민과 함께하는 해양경찰 바다지킴이 블루가드의 활동상을 홍보함으로써 대국민 안전의식 제고에 기여하고 있다.



● 2008 BlueGuard 가을·겨울호

## 4. 국제적 수색구조 협력

### 가. 인접국간 교류협력

#### (1) SAR 협약 국내 이행기관으로서의 역할

해양경찰청은 UN 전문기구인 IMO(국제해사기구)의 SAR 협약 「International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979」의 국내 이행기관으로서 해상에서의 조난선박 및 인명에 대한 수색구조 업무를 수행하고 있다. SAR 협약은 1979년 4월 27일 독일 함부르크에서 체결되어 1985년 6월 22일 발효되었으며, 우리나라에서는 1995년 10월 4일 발효되었다.

SAR 협약은 해상에서 조난자를 신속하고 효과적으로 구조하기 위해 연안국이 자국 주변의 일정 해역에 대해 수색구조의 책임을 분담하고 적절한 수색구조업무를 수행하기 위해 국내제도를 확립함과 동시에 관계국간의 수색구조 활동의 조정 등의 협력을 행할 수 있도록 세계적인 수색구조 협력 체제를 창설하는 것을 목표로 제정되었다.

#### 한·중 수색구조 협정 이행합의서 체결

##### ● 추진경과

- 한·중 수색구조 협정 체결 및 발효 : 2007. 5. 16
- 골든로즈號 사고(2007. 5. 12) 관련, 협정 후속조치 신속진행 및 「한·중 해상수색구조 협력」 실무회의(2007. 11, 중국) 실시
- 2007년 실무회의 합의내용 기초로 우리 측에서 합의서 초안(국·영문본) 작성·송부, 세부문안 사전협의(2008. 5)
- 중국 측, 7월 중 이행합의서 체결 희망의사 개진(2008. 6)
- 한·중 수색구조 협정 이행합의서 체결·발효
  - 일시·장소 : 2008. 7. 22 (화) / 해양경찰청
  - ※ 해양경찰청 경비구난국장과 中 해상수색구조센터 국장 간 서명(기관 간 약정)
  - 발 효 : 2008. 7. 22(합의서 본문 발효요건 의거 서명 시 발효)

##### ● 주요내용

- “조난정보의 신속하고 정기적인 교환”, “수색구조 상호지원”, “타방 영해·영토·영공 입역절차”, “긴급피난 절차”, “경비함정 합동훈련·교환방문, 인력 교류근무 및 실무회의 순환개최” 및 “중요 수색구조 활동 시 언론 공동대응” 등

해양경찰은 본 협약에 따라 인접국간 수색구조 협력 체제를 강화하고 조난 선박 및 인명을 신속하게 구조하기 위해 지난 1990년 5월 일본과 수색구조 협정을 체결하고 1998년 9월 러시아 국경수비부와 「양 기관 간 협력에 관한 약정」을 체결 및 한·중 수색구조협정을 2007년 5월 16일자로 체결한 바 있다.

2008년에는 한·중 수색구조협정의 효율적 이행을 위해 양국 책임기관인 해양경찰청과 중국 교통부(해상수색구조센터) 간에 이행합의서를 체결하는 한편 일본 국토교통성(항공국)과 한·일 항공기 수색구조 협력 약정을 체결하여 인접국간 수색구조협력 체제를 증진시켜 3면이 바다인 우리나라 주변해역의 해상안전망이 더욱 더 확고해질 것으로 예상된다.

#### 한·일 항공기 수색구조 협력 약정 체결

##### ● 추진경과

- 2008년 5월 ICAO(국제민간항공기구) 항공안전평가 대비, 「한·일 수색구조 협정」 상 항공기를 수색구조 대상으로 구체적 명시 필요, 해상보안청과 동 협정의 조속한 개정 협의(2007. 8)
- 日 해상보안청측, 협정 개정 불가 의사 통보(2007. 10)
  - 일본에서 항공기에 대한 해상수색구조 주무기관은 국토교통성 항공국으로, 동 협정상 항공기 삽입은 부적절하다는 입장 회신
- 한·일 항공기 해상수색구조 주무기관인 우리 청과 日 국토교통성(항공국) 간 수색구조 약정체결 검토, 초안 송부 및 日측 의견수렴(2007. 11)
- 한·일 항공기 수색구조 약정 체결·발효
  - 일시·장소 : 2008. 4. 30(수) / 일본 국토교통성(항공국) 8층 회의실
    - ※ 대한민국 해양경찰청 수색구조과장과 日 국토교통성(항공국) 관제보안부 운용과장 간 서명
  - 발 효 : 2008. 4. 30(약정본문 발효요건 의거 서명 시 발효)

##### ● 주요내용

- 항공기 조난사고 시 긴밀한 협력 및 최상의 지원을 위한 조치·조정 역할 및 양측 간 항공기 사고 공동 대응역량 제고를 위해 상호 협의하여 정기적인 통신훈련, 교환방문 실시 등

## (2) 인접국간 교류 협력 활동

### ① 한·러 합동훈련

해양경찰청은 2008년 9월 29일부터 10월 2일까지 제주 서귀포에서 러시아 연방보안국 국경수비부를 공식초청, 합동훈련 및 양국 기관 간 교류 행사를 개최하였다.



● 인명구조 훈련

해양경찰청과 러시아 국경수비부는 1998년 9월 「양 기관 간 협력에 관한 약정」을 체결한 바 있고, 그 후 2001년부터 꾸준히 상호 경비함정 교환방문 및 합동훈련을 정례적으로 실시해오고 있다.

이번 교류·협력 행사에는 러시아 국경수비부 본부(모스크바) 및 연해주·사할린 사령부 대표단과 소속 경비함정 2척 등 총 110명이 서귀포 항을 공식 방문하였고, 우리 측에서는 남해지방해양경찰청장을 단장으로 하여 경비함정 3척, 헬기 1대 등이 참가하였다.

2008년 9월 30일에는 양 기관 경비함정이 서귀포 항내에서 수색구조 및 불법선박 차단·검거 합동훈련 등을 실시하고, 훈련 후에는 훈련을 통해 도출된 문제점을 검토하고 보완방법에 대한 의견을 교환하는 등 양국 간 실질적인 공동 상황 대응력 향상을 도모할 수 있는 뜻깊은 시간을 가졌다.



● 합상 리셉션

특히, 이번 훈련은 2008년 8월 서귀포 해양경찰서가 새롭게 개서된 지 한 달여 만에 치른 최초의 대형 국제행사로써 러시아 국경수비부 경비함정은 공식방문 기간 중 해상 합동훈련을 비롯해 제주도청 등 주요 기관을 방문 인사하였고, 친선 체육대회 및 제주도민들을 대상으로 한 양국 함정 공개행사

등 다양한 프로그램을 마련하여 양 국간 우의증진 및 대내외적 홍보효과도 거양하는



의미있는 행사였다.

21세기 신 해양시대 자원의 보고이자 국제 교역의 교통로로서 날로 커져가는 해양의 중요성을 감안할 때 이러한 양국 해상치안 기관의 해상범죄와 해양재난에 대한 지속적인 공동의 노력은 동북아해역은 물론 국제적인 해양법질서와 해양안전의 증진을 도모하는 초석으로 크게 자리 잡게 될 것이다.

## ② 한·일 합동훈련

해양경찰청은 2008년 12월 17일 포항 동방 74마일 해상에서 일본 해상보안청과 수색구조 훈련을 실시하였다. 본 훈련은 양국 3,000톤급 함정 및 헬기가 투입되어 선박 침수 및 통신두절 등을 가정하여 실제 훈련이 실시되었다. 2007년에 이은 양국 지방청(韓동해지방해양경찰청 ↔ 日8관구) 차원의 국가 간 합동훈련 수행으로 지방청의 국제 해양사고대응 및 행사기획 능력을 제고하는 한편 양국의 함정·헬기를 이용한 실종자 수색(발견)에 주안을 둔 훈련 실시로, 양국 구조본부(RCC)간 수색구역 설정 및 정보교환 등 수색구조 시스템을 공유하고 비교·분석하는 기회가 되었다.



● 한·일 합동훈련에 참가한 日함정



● 한·일 합동훈련 의견교환

## ③ 2008 한·일, 한·중 수색구조 통신훈련

해양경찰청은 2008 한·일 수색구조 통신훈련 및 한·중 수색구조 통신훈련(최초)을 실시하였다.

일본과는 2006년 최초 훈련 실시 이후 매년 양국 간 수색구조 통신훈련을 실시해

오고 있으며, 2008년에도 우리측 남해지방청·동해지방청, 일본측 7관구·8관구 양 기관간에 침수 및 실종자 발생 등을 가정한 통신훈련을 실시하여 양국 간 해상사고 대응 능력을 향상시키고, 양 기관 간 우호관계 형성과 실제 상황발생시 협조 등 협력 체제를 더욱 강화하였다.

중국과는 한·중 SAR 협정 체결·발효(2007. 5) 및 이행합의서 체결(2008. 7)에 따라 최초로 통신훈련을 실시하였다. 한·중 양국 구조조정본부간 해양사고 가상 시나리오(좌초로 인한 침수 및 응급환자)를 작성, 전화·팩스 등 통신망을 통해 사고 대응 및 협력을 내용으로 하는 훈련이 이루어졌으며, 한·중간 최초로 실시된 통신 훈련임에도 불구하고 계획대로 시간과 규칙 등을 준수되고 상호 충실한 임무 수행이 이루어져 실제 해양사고시 신속한 공동대응 능력이 기대된다.



● 남해지방해양경찰청 상황실



● 일본 해상보안청 7관구 운용사령센터

## 나. 국제해사기구(IMO) 등 수색구조 관련 국제회의 참가

해양경찰은 범세계적 수색구조 체제를 갖추기 위해 국제해사기구 회의 및 지역 수색구조 회의 등에 적극적으로 참여하고 있다. 2008년 4월 런던에서 개최된 국제해사기구 제12차 무선통신 수색구조 전문위원회에서는 SAR 협약 및 GMDSS(세계해상조난 안전제도) 이행 효율성 제고방안 등 다수 의제가 논의되었으며, 해양경찰청에서는 허위 조난신호 경감방안과 관련하여 허위경보 현황에 대한 세부적인 분석 자료와 함께 그 원인 및 해결방안을 제시하는 의제를 제출하였다.

대다수의 허위 정보가 장비의 테스트 과정이나 사용자의 조작 미숙에 의해 발생되고 있고, 이러한 허위 정보를 개선하기 위해서는 조난정보 버튼의 형태 및 작동법을 일원화하여 통일된 성능표준을 제정할 필요가 있다는 내용을 구체적으로 지적하는 등 허위조난정보가 다량으로 발생되고 있는 원인을 분석한 내용과 이러한 허위정보를 경감하기 위하여 해결해야 할 여러가지 방안 등에 대해 소개하였다.

또한, 우리나라는 신속한 조난대응을 위해 국제적으로 시행되고 있는 인공위성시스템인 COSPAS-SARSAT의 회원국으로 매년 이사회 및 공동위원회에 참석하여 각 국가별로 운용현황 및 기술 정보교환을 통한 최신 정보 습득으로 세계적인 조난통신체제에 부응하고 있으며, 지역적 협력강화를 위한 지역별 세미나 및 워크숍에도 참가하고 해상에서의 각종 사고시 국제적 지원과 협조를 이끌어 내기 위해 상호협력체제 구축 등 많은 노력을 기울이고 있다.

2008년 10월 8일부터 12일까지(5일간) 중국 연태에서 개최된 「제13차 한·중·일·러 수색구조(SAR) 실무자 정례회의」에서는 각 국가별 연차보고 및 상호협력 증진방안, 수색구조 합동훈련 실시방안 등을 논의하였으며, 특히, 우리나라는 각 국가별 「양자 간 SAR 협정」을 「다자 간 협정」으로 확대 추진하는 것을 제안하고, 우리 측에서 4개국 간 조정국 역할을 수행하여 향후 협정 체결을 구체적으로 실행하기로 합의하였다.



● 제13차 한·중·일·러 수색구조 실무자회의 I



● 제13차 한·중·일·러 수색구조 실무자회의 II

또한, 각 국가들과 현안사항에 대한 양자 간 업무협약도 이루어졌으며, 중국과는 이번 9월에 중국 수역에서 발생한 ‘제우스호’ 및 ‘헬리오스3호’ 사고에 대한 수색구조 활

동에 감사를 표하고, 2008년에 체결한 한·중 수색구조 이행합의서의 후속 이행사항 점검 및 지속적 발전방안 등을 협의하였다.

일본과는 2008년 日국토교통성과 체결한 「한·일 항공기 수색구조 협력약정」이행 관련 해상보안청의 협조사항을 논의하는 한편, 러시아는 양국간 선박 통항량 증가 및 우리 어선의 러시아 수역 조업현황 등을 고려, 「한·러 SAR 협정」체결의 필요성과 방안을 제시하여 향후 초안 작성 등에 대해 지속적으로 논의하기로 하였다.

또한, 2009년에는 인접국 및 주요 수색구조 관계국들을 초청하여 해양경찰청에서 「2009년 국제 수색구조 워크숍」을 개최할 예정임을 알리고 중·일·러 3국을 동 워크숍에 초청하였다.

표 2-17 수색구조관련 국제회의 및 훈련 참석·개최 현황 (2008년)

구 분	회의 및 훈련	일 시	장 소
1	2008 한·일 수색구조 통신훈련	3.18, 3.24	양국 RCC
2	아세안지역포럼 해양안보훈련 프로그램	3.24~3.29	인도(첸나이)
3	IMO 제12차 무선통신 수색구조 전문위원회	4.7~4.11	영국(런던)
4	日 국토교통성(항공국)과 수색구조 약정 체결	4.27~4.30	일본(동경)
5	IMO 제84차 해사안전위원회	5.7~5.16	영국(런던)
6	2008 한·러 합동훈련 사전실무회의	6.3~6.7	한국(제주)
7	코스파스-샬새트 제22차 공동위원회	6.10~6.17	캐나다(몬트리올)
8	ICAO 아·태지역 수색구조 분과회의	6.23~6.27	태국(방콕)
9	한·중 SAR 협정 이행합의서 체결	7.21~7.24	한국(인천)
10	ICAO 아·태지역 항행이행그룹회의	9.1~9.5	태국(방콕)
11	2008 한·러 합동훈련	9.29~10.2	한국(서귀포)
12	제13차 한·중·일·러 수색구조 실무자 정례회의	10.8~10.12	중국(미정)
13	코스파스-샬새트 제41차 이사회	10.27~10.30	프랑스(비아리츠)
14	2008 한·일 수색구조 합동훈련	12.17	한·일 공해상
15	일본주최, 국제 SAR워크숍	11.17~11.21	일본(동경)
16	IMO 제85차 해사안전위원회	11.26~12.5	영국(런던)
17	2008 한·중 수색구조 통신훈련	12.22	양국 RCC



## 다. 국가 간 해양 사고 구조 협력 사례

### (1) SUN CASTLE(우리가 중국측 구조)

- 일시 및 장소 : 2008. 1. 16 08:20경 전남 신안군 대흑산도 북서방 54해리 해상
- 제원 : SUN CASTLE(1,997톤, 화물선, 승선원 14명-중국인, 파나마선적)
- 개요 : 대만을 출항 인천으로 항해하다 화물창 침수로 구조요청
- 결과 : 목포 경비함정 및 헬기 출동 승선원 14명 전원구조, 선체는 침몰

### (2) HELIOS 3(중국이 우리측 구조)

- 일시 및 장소 : 2008. 9. 29 15:10경 중국 윈조우 남동방 32해리 해리
- 제원 : HELIOS 3(3,929톤, 파나마선적, 화물선, 원목적재, 승선원 15명)
- 개요 : 제15호 태풍 장미의 영향으로 피항 정박 중 15:10경 선체가 30도 경사되어 위험하다고 연락받은 후 통신 두절 상태에서 침몰
- 결과 : 선체 침몰, 중국측 구조 활동, 구조 9명, 사망 2명, 실종 4명

### (3) 엘핀호(일본이 우리측 구조)

- 일시 및 장소 : 2008. 5. 16 10:26 일본 연안
- 제원 : 엘핀호(세일보트, 28피트, 5Kts, 승선원 1명, 53세, 한국인)
- 개요 : 2008. 4. 9 남태평양 웨이크 아일랜드(미국)을 출항, 일본 연안을 거쳐 5월 초 통영항에 도착 예정이었던 세일보트가 통신 두절되어, 민원인이 확인 요청 신고를 함
- 결과 : 일본 및 미국에 통신두절선박 발생 수배요청, 5. 18 19:15 日 해상보안청 11관구 순시선이 현장도착 엘핀호 구조, 일본 미야코섬 호송 조치

### (4) IVAN STROD(우리가 러시아측 구조)

- 일시 및 장소 : 2008. 5. 12 09:30경 마라남서 12마일 해상
- 제원 : IVAN STROD(3,736톤, 러시아국적, 화물선)



- 환자 : Andrey ○○(42세, 전기사)
- 개요 : 상기 선박이 러시아 입항차 항해 중 급성맹장염으로 긴급히 후송요청
- 결과 : 제주 경비함정 응급환자 화순항 이송, 한라병원 후송조치

#### (5) S10-Sky호(필리핀에서 우리측 구조)

- 일시 및 장소 : 2008. 11. 29 03:40경 필리핀 마닐라 서방 약 30해리 해상
- 제원 : S10-Sky호(6,448톤, 제주선적, 화물선, 승선원 17명 - 한국인 9명, 미얀마인 8명)
- 개요 : S10-Sky호는 인도네시아에서 철강석 8,200톤을 적재코 출항하여 중국으로 항해 중, 원인 미상 우현쪽으로 기울면서 표류
- 결과 : 필리핀 해안경비대에서 승선원 전원 구조, 선박은 필리핀 해안 경비대에서 살베지(구난선박) 동원 예인

그림 2-1 국가 간 수색구조 협력을 통한 구조사례 (2008년)

(단위 : 회)



## 5. 해상조난통신체제 확립

### 가. 국내 GMDSS(세계해상조난안전제도) 확립

해양경찰청은 국제적 조난통신체제 등 해상무선통신 국제동향을 파악·수용하고, 조난통신 송·수신 체계를 업그레이드하는 등 국내 해상조난안전제도의 확립을 위한 활

동을 펼치고 있다.

GMDSS(Global Maritime Distress and Safety System) 즉, 세계 해상조난 및 안전시스템은 세계적으로 수색구조 활동의 효과적 수행을 위해 조난선박이 조난경보를 발신하면 조난선박 근처의 선박과 육상의 구조조정본부가 신속하고 정확하게 조난정보를 감지하도록 하여 신속하게 수색구조 활동을 실시하자는 취지에서 1979년 SAR 협약 채택 당시부터 지속적으로 개발되어 온 것으로, 1992년 2월 1일부터 SOLAS 협약에 의거하여 전면 시행되었다. 이는 해상사고시 통신망을 이용한 즉각적인 구조 활동 뿐 아니라 해상사고 예방을 위한 해상안전 정보의 제공 역할도 수행한다.

이를 위하여 해양경찰청은 해상교통문자방송(NAVTEX), 위성조난통신소(LUT/MCC) 및 선위통보제도(KOSREP)을 운용하고, VHF DSC(조난신호) 등 수신 불통해역 분석 및 수신해역 확대방안을 강구하는 한편, 위성조난신호(EPIRB) 오발신을 최소화하기 위해 운용체제를 개선하는 활동을 벌이는 등 조난통신체제 확립을 위한 활동을 다각도로 펼치고 있다.

## 나. 조난통신체제 확립을 위한 활동

### (1) 세계해상조난안전제도(GMDSS) 선진화 방안 마련

해양경찰청은 GMDSS 기준에 맞는 해역별 조난통신망 운용 및 노후된 구형 구난 무선국 통신장비 개선하기 위해 조난통신시스템 선진화 방안을 수립하였다.

지금까지 국내에서 운용되고 있는 실태를 파악한 결과, 조난통신을 청취하기 위한 해양경찰청의 전국 5개 구난무선국 통신장비의 노후화로 인해 조난 무선통신 사각지대 발생 가능성이 있으며, 또한 한국통신, 어업정보통신국, 해상교통관제소 등 통신 기반시설 및 운용주체에 따라 조난통신 접수경로가 다원적이고 조난대응 책임소재가 불분명하여 실제 조난사고 대응시 비효율성을 초래하는 등 많은 문제점이 발견되었다.

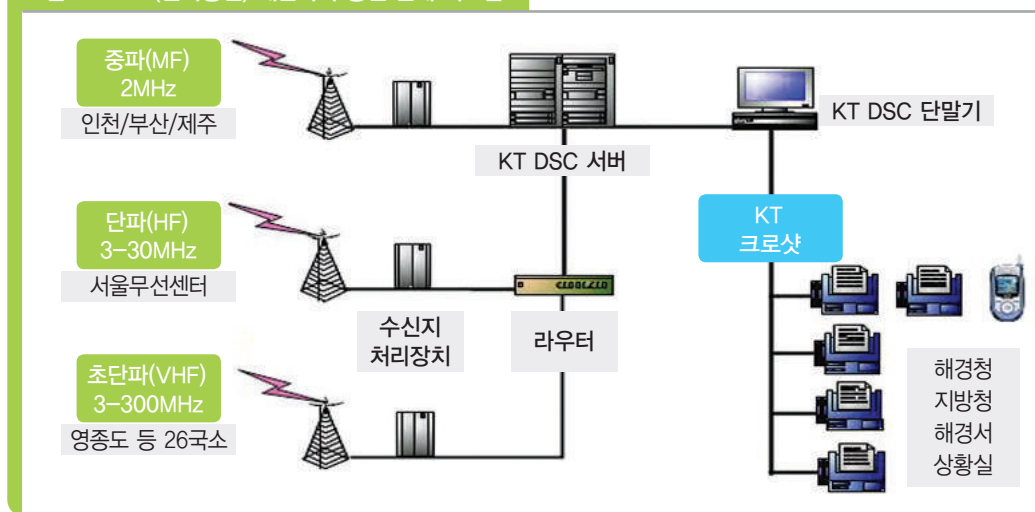
이에 따라 해양경찰청은 무선통신(VHF/MF/HF) 해안국 간 체계적 협력체제 구축, 위성조난신호처리시스템 정비, 구난무선국, NAVTEX 등 GMDSS 장비 선진화를 위한 기반 마련, 운용요원 전문화 및 내부직원 이해도 제고 등 다각도의 개선 방안을 수립·

추진하였다.

## (2) KT(한국통신) 해안국과 통신 연계, DSC(조난신호) 불통해역 해소

해양경찰청은 2008년 7월, 그간 한국통신에서 조난신호를 수신한 경우 구조 기관인 해양경찰청에 수동으로 FAX를 통해 전파하던 체제를 한국통신과 여러 차례 협의를 거쳐, 한국통신에서 수신된 조난신호가 동시에 해양경찰청으로 전파되는 체제로 개선하였다. 이를 통해 KT의 조난신호가 조난신호발신 지역의 관할 지방청 및 해양경찰서로 즉시 송신됨으로써, 상황전파 등에 소요되는 시간이 단축되어 신속하게 조난 상황을 수신하고 대응할 수 있게 되었다.

그림 2-2 KT(한국통신) 해안국과 통신 연계 시스템



## (3) 제4회 조난통신 운용체제 개선을 위한 민·관·학 전문가회의 개최

해양경찰청은 2008년 11월, 소방방재청, 항공안전본부, 중앙전파관리소, 전파진흥원, 선박안전기술공단, 목포해양대학교, 한국해운조합, (주)에스알씨, 한국선급, 수협중앙회, 한국전자통신연구원 등 민·관·학계의 조난통신 전문가가 한자리에 모여 EPIRB(비상위치지시용 무선표지설비) 오발신 등 조난통신 장비 운용 문제점에 대한 대

책 마련과 코스파스 - 살샤프 위성 조난시스템 개발 동향 등을 논의하였다.

EPIRB는 GMDSS 장비 중 하나로, 선박 침몰시 선박위치를 구조기관에 알리는 장비로 일정규모(항행구역) 이상의 선박은 선박안전법에 의거하여, 의무적으로 설치하게 되어 있는데, EPIRB가 설치되어 있음에도 조난 상황시 작동되지 않거나 발신된 식별번호(ID)와 실제 선명의 불일치 및 오발신 등으로 신속한 초동조치에 차질을 빚는 경우가 많았다.

이에 대한 대책으로 회의에서는 EPIRB 오발신시 외부에서도 식별이 가능하도록 EPIRB 케이스에 발광 장치를 부착하자는 의견과 사고 위험이 높은 노후선박 및 사고 다발해역 항행선박에 대해 위치보고 미이행 등 특이동향 발생 시 선사측에서 즉시 해양경찰청에 통보하여 신속한 수색구조가 이루어질 수 있도록 교육 및 홍보를 강화하자는 의견 및 검사기관(KR·KST)이 EPIRB 등 선박 조난신호 시스템 점검을 강화하여야 한다는 의견 등이 제시 되었으며, 각 담당 기관에서는 동회의에서 도출된 의견을 적극 검토 후 반영하기로 하였다.



● 제4회 조난통신 운용체제 개선 민·관·학 전문회의의



● 제4회 조난통신 운용체제 개선 민·관·학 전문회의의 참석자

#### (4) 조난통신 홍보전단 제작 및 배포

해양경찰청은 해양사고가 기타 기관을 경유·신고되어 대응이 지연되고, 오발신 등 부주의한 조난통신으로 경비세력이 오용되는 등 문제점을 개선하고자 해양·항공 종사자에게 조난자를 신속히 구조하자는 취지에서 무선조난통신 및 위성조난통신 등 2종의

조난통신 홍보전단(10,000매)을 제작·배포하여 올바른 조난통신 방법을 알렸다. 홍보 전단에는 다음과 같은 내용이 수록되어 선박, 항공기 등을 대상으로 조난통신의 중요성 인식을 확산시키고 올바른 조난통신이 이루어질 수 있도록 하였다.

### ① 무선 조난통신

- 조난통신 사용방법 및 조난신호 처리 절차
- 신속한 구조를 위한 법정조난주파수 이용 권고
- 조난신호 오발신 주의 및 오발신시 처리 및 행동 방법

### ② 위성 조난통신

- 위성조난송신기 정의, 설치대상 기준 및 사용방법 설명
- 위성조난신호 발신시 구조 절차 설명
- 121.5/243MHz 서비스 종료에 따른 406MHz 이용 홍보
- 위성조난신호 오발신 주의 및 오발신시 처리 및 행동 방법



● 무선 조난통신 홍보전단



● 위성 조난통신 홍보전단



## 제2절 현장중심의 해상안전 활동

### 1. 해상치안만족도 향상을 위한 파·출장소 기능 강화

#### 가. 파·출장소 운영 현황

해양경찰 파출소는 전국 주요 항·포구 및 연안해역에서의 범죄예방활동, 여객선·유도선·수상레저활동 안전관리, 사건·사고 초동조치 등의 업무를 수행하고 있으며 2008년말 기준 74개소의 파출소가 설치·운영되고 있다.

표 2-18 파·출장소 현황 (2008년)

(단위 : 개소)

경찰서		계	동 해 청				서 해 청				남 해 청				인천	
구 분			속초	동해	포항	울산	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주		서귀포
파출소		74	3	5	6	3	5	5	5	7	7	9	6	3	3	7
출 장 소	계	246	17	16	17	10	20	12	20	32	18	35	21	5	5	18
	일 반	222	15	15	16	9	20	12	16	28	17	31	18	5	4	16
	직 주	24	2	1	1	1	-	-	4	4	1	4	3	-	1	2

또한, 비교적 소규모 항·포구에서의 선박 출·입항, 해수욕장 안전관리, 여객선·유도선의 안전점검 등의 업무를 수행하기 위하여 출장소가 설치·운영되고 있으며 해양경찰 최일선 민생치안서비스센터로서 역할을 담당하고 있다.



● 승선차량 위험물 확인



### (1) 광역파출소 운영

해양경찰서와 원거리에 위치하여 지휘관리 취약지역에 대한 기능을 강화하고 연안 해역에서 해양사고 발생 시 신속한 수색 및 구조 체계를 구축하기 위하여 2005년 9월부터 광역파출소를 운영하고 있다. 광역파출소는 경감급 소장, 경위급 부소장 등 20여 명으로 구성되어 수사·정보·안전·수색구조·해양오염 등의 업무를 3교대 24시간 근무 체제로 운영되고 있으며, 신속한 현장대응을 위해 50톤급 이하 경비정 3척을 배치하여 현장 중심의 치안활동을 수행하고 있다.

※ 광역파출소(2008년기준) : 포항 후포, 태안 대천, 부산 용원, 여수 녹동(4개소)

### (2) 직주일체형 출장소 운영

어민들에 대한 치안서비스를 확대하고 인력과 예산을 절감하기 위하여 부인 등 가족과 함께 출장소 내에서 생활하면서 관할구역내 치안업무를 수행하는 직주일체형 출장소 근무제를 도입·운영하고 있다. 직주일체형 출장소는 파출소 산하에 있는 낙도·오지 등의 출장소에서 부부가 상주 생활하는 제도로 경찰관이 순찰 등으로 자리를 비울 때에 선박 출·입항 신고접수 처리, 민원서류발급 등 각종 업무를 부인이 대신하고, 월 정액의 조력사례금을 지급하고 있다.

치안수요와 여객선·유도선 등 해양레저활동에 대한 안전관리 수요를 분석하여 경찰관 부부가 공동근무하면서 치안업무수행이 가능한 출장소 40개소를 선정, 2004년 4월 1일부터 시행하고 있으며, 2008년말 현재 전국에 24개소가 운영되고 있다.

## 나. 청사신축 근무환경 개선

해양경찰청은 노후·협소(25년 이상, 33㎡ 미만) 하거나 개인사유재산을 무상사용 중인 파·출장소 청사에 대한 신축사업을 1994년부터 매년 추진하여 왔다. 2008년에는 장애인 및 여경 편의시설 등을 설계에 반영하여 총 6개소의 파·출장소를 신축 완료하였으며 2009년에는 총 17개소의 파·출장소를 신축하여 개인사유재산 사용에 따른 민원을 해소하는 등 노후·협소한 파출장소 근무환경이 개선될 수 있도록 추진할 예정이다.

표 2-19 파·출장소 신축 현황 (2008년)

구 분	계	신 축 현 황
파출소	2개소	포항해경서 포항, 통영해경서 노량
출장소	4개소	속초해경서 낙산, 태안해경서 오천, 군산해경서 비응도, 부산해경서 천성



● 포항해경서 포항파출소



● 속초해경서 낙산출장소

#### 다. 항·포구 기초질서 정착

주 5일 근무제의 정착과 국민 삶의 질 향상에 따라 해양관광 및 레저활동객이 급격히 증가하고 있지만, 해양경찰의 지속적인 계도·홍보활동 및 국민의식 향상으로 통고건수 및 금액이 전년도 대비 52% 감소하였다. 특히 오물방치 및 노상방뇨, 미신요법, 무단출입, 금연장소에서의 흡연 등 건수가 크게 감소되었다.

통고건수 : 2007년 2,879건 → 2008년 1,376건 [1,503건 감소(52%↓)]

통고금액 : 2007년 66,472천원 → 2008년 31,786천원 [34,686천원 감소(52%↓)]

해양경찰은 항·포구 및 해안가에서의 쓰레기 투기행위 등을 집중단속하고 마을주민과 항·포구 쓰레기 수거 정화활동을 전개하는 등 단속과 정화활동을 병행 추진하여 쾌적한 바다환경 조성을 위해 노력하고 있다.



● 기초질서 홍보·계도



● 쓰레기 수거활동

표 2-20 기초질서 위반사범 단속 현황

(단위 : 건)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	9,596	8,193	7,418	7,864	8,388	6,963	3,411	1,683
통고처분	8,339	7,544	7,154	6,611	7,598	6,051	2,879	1,376
즉심회부	525	194	35	16	-	-	-	7
지도장	732	455	229	1,237	790	912	532	300

표 2-21 유형별 기초질서 위반사범 단속 현황

(단위 : 건)

구 분	계	오물투기	금연장소 흡연	무단출입	노상방뇨	기 타
2001년	8,339	3,327 (39.9%)	2,636 (31.6%)	1,723 (20.7%)	246 (2.9%)	407 (4.9%)
2002년	7,544	2,923 (38.7%)	2,500 (33.1%)	1,640 (21.7%)	157 (2%)	324 (4.5%)
2003년	7,154	2,775 (38.8%)	2,057 (28.7%)	1,781 (24.9%)	157 (2.2%)	384 (5.4%)
2004년	6,611	2,388 (36.1%)	1,904 (30.2%)	1,825 (27.6%)	171 (2.6%)	323 (3.5%)
2005년	7,598	2,766 (36.4%)	2,273 (29.9%)	2,177 (28.7%)	132 (1.7%)	250 (3.3%)
2006년	6,051	1,549 (25.6%)	2,069 (34.2%)	1,991 (32.9%)	79 (1.3%)	363 (6%)
2007년	2,879	676 (23.5%)	930 (32.3%)	1,111 (38.6%)	40 (1.4%)	122 (4.2%)
2008년	1,376	305 (22.2%)	441 (32.0%)	561 (40.8%)	34 (2.5%)	35 (2.5%)

## 2. 선박 출·입항 신고제도

### 가. 신고기관 운영

선박의 출·입항 신고 및 통제업무를 위해 전국 1,200여 항·포구에 선박 출·입항 신고기관을 설치·운영하고 있다. 출·입항 신고기관은 출어해역에 따라 통제소, 합동신고소, 신고소로 나뉘며 주요 업무로는 출·입항 신고의 접수, 선원의 신원확인, 선박에 대한 점검 등의 업무를 수행하고 있다.

표 2-22 신고기관 현황 (2008년)

(단위 : 개소)

계	통제소	합동신고소	신고소	대행신고소
1,239	15	22	283	919

출·입항 신고의 대상은 어선과 총톤수 100톤 미만 선박(개항장은 제외)에 한하며, 정부 또는 공공단체가 소유하는 선박, 원양어업에 종사하는 어선, 여객선 및 국외에 취항하는 선박은 제외된다. 국민규제완화 차원에서 전화 또는 인터넷 등 출·입항 신고 대상 선박을 기존 2톤 미만에서 5톤 미만 어선으로 확대 추진 중으로 해양경찰청은 가까운 거리에서 어업에 종사하는 어민의 편익을 위해 노력하고 있다.

출·입항 신고는 2007년도에는 2,240,767척이었으나, 2008년도에는 2,405,257척으로 전년도 대비 약 7.3% 증가하였다.

표 2-23 선박등록 현황 (2008년)

(단위 : 척)

계	어선	낚시어선	여객선	유도선	기타
88,909	80,680	4,938	743	633	1,915

표 2-24 파출소 및 출장소 톤수별 출·입항신고 현황

(단위 : 척)

연도	계	2톤 미만	2~5톤	5~10톤	10~20톤	20톤 이상
2008년	2,405,257	933,006	872,007	418,409	61,139	120,696
2007년	2,240,767	847,713	814,597	416,698	55,353	106,406
2006년	1,539,888	581,556	577,546	275,817	35,534	69,435
2005년	1,341,972	503,420	485,754	249,591	34,622	68,585





● 출항전 점검모습



● 승선자 확인

어선이 사용하는 선박식별신호포판은 군함, 해양경찰경비정, 해안초소 등에서 검문 시 직접 계류하지 않고, 해상에서 서로 떨어진 위치에서 신호포판에 의한 시각 검색만으로 대체할 수 있도록 함으로써 어민불편을 최소화하기 위한 제도로 해양경찰서 주관 하에 이를 제작하여 당해 어선이 출항할 때 신고기관에서 지급하고 입항시 회수하여 보관하고 있다.

표 2-25 신호포판 보유 현황 (2008년)

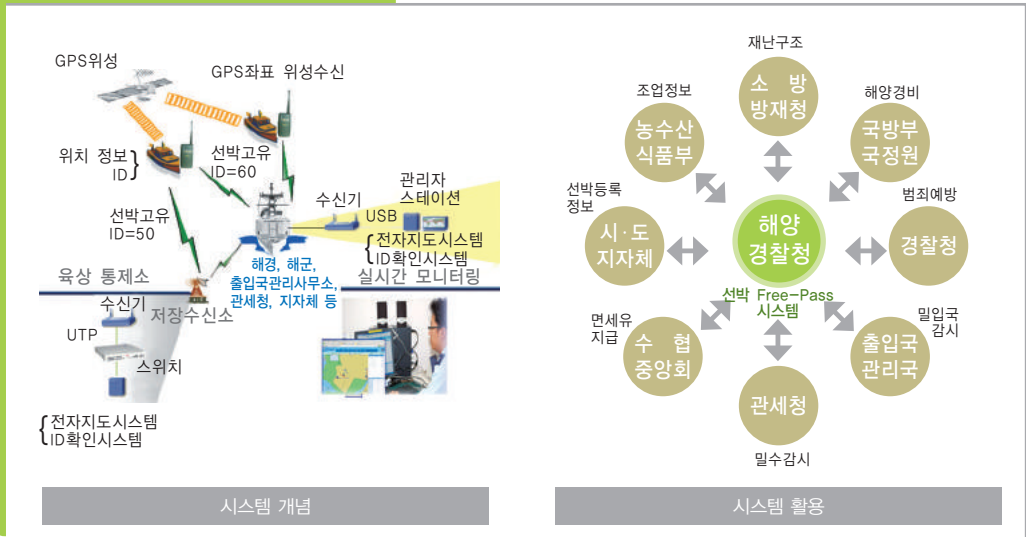
(단위 : 매)

계	동 해 청				서 해 청				남 해 청					인천
	속초	동해	포항	울산	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주	서귀포	
54,679	2,582	1,435	3,258	1,819	4,799	3,909	3,095	3,968	6,258	7,886	8,645	2,537	1,944	2,544

## 나. 선박 안전관리

선박에 대한 제반정보를 실시간으로 모니터링하여 주·야간 해양사고시 신속한 수색·구조체계를 확립하여 국민 생명과 재산을 보호하고 대국민 서비스를 개선하여 어민들의 출·입항신고에 따른 불편을 최소화하기 위하여 2006년 12월부터 「선박 Free-Pass 시스템」 도입하여 운영하고 있다. 2008년에는 통신거리 및 사용자 편의성 등을 개선한 「해양안전관리시스템」을 동해해양경찰서 일부 지역에 설치하여 기존 방문신고에 따른 불편을 해소시켜 어민과 같은 시스템 사용자로부터 좋은 반응을 얻고 있다. 「해양안전관리시스템」은 양방향 통신, 조난 등 문자메시지 전달, 통신가능 지역표시 기능이 추가되었으며 사천진파출소 등에 600대의 단말기를 배부·운영 중이다.

그림 2-3 선박 프리패스 시스템 체계도



## 다. 민간 대행신고소 조정

민간 대행신고소는 파출소 및 출장소가 설치되지 않은 전국 항·포구에 설치하여 선박 출·입항 등의 신고업무를 담당하고 있다.

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.

또한, 선박출입항 방법이 Free-Pass 시스템 구축과 전화·인터넷신고 등 On-Line으로 개선됨에 따라 민간인 대행신고소 971개소에서 919개소로 재조정하여 운영하고 있다.

표 2-26 해양경찰서별 대행신고소 현황 (2008년)

(단위 : 개소)

계	동 해 청				서 해 청				남 해 청					인천
	속초	동해	포항	울산	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주	서귀포	
919	8	14	88	24	95	102	36	64	12	234	123	42	37	40

### 3. 해수욕장 안전관리

#### 가. 개 요

주 5일 근무제 정착 등으로 해양관광과 레포츠에 대한 국민의 관심이 증대되면서 여름철 해수욕장을 찾는 물놀이객은 매년 증가 추세를 보이고 있다.

우리나라에는 전국적으로 350여 개의 크고 작은 해수욕장이 산재하고 있으며, 주로 기초지자체 또는 지역번영회 등에서 관리·운영하고 있다.

2008년 해양경찰청은 해수욕장 물놀이 안전사고를 예방하기 위해 관계부처 및 민간단체 등과 협력하여 191개 주요 해수욕장 사고다발 해역에 경찰관 655명 및 순찰정 등 인명구조정 135척을 집중배치하고, 파·출장소 근무 경찰관들에 대하여 해역별 특성에 맞는 인명구조교육 실시, 수상레저 금지구역 지정·운영 및 수영객 보호활동 전개 등 여름철 물놀이 안전사고 예방 및 사고대응력 제고를 위해 노력하였다.

표 2-27 순찰정 배치 현황(2008년)

(단위 : 척)

구 분	계	속초	동해	포항	울산	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주	서귀포	인천
계	135	8	7	8	8	11	10	9	13	14	14	11	5	6	11
순찰정	66	4	2	3	4	5	4	5	7	8	9	7	2	3	3
연안구조정	65	4	5	5	4	6	5	3	5	6	5	4	3	3	7
공기부양정	4	-	-	-	-	-	1	1	1	-	-	-	-	-	1

#### 나. 해수욕장 안전사고 예방을 위한 노력

여름철 해수욕장 개장 시기에 맞추어 해양 레저객이 증가하는 하계 피서철을 해양 안전특별 강조기간으로 설정하여 대국민 안전의식을 고취하고 전광판, TV 등 광고매체를 활용, 홍보활동을 강화하는 등 국민들이 안전하고 쾌적하게 해수욕장 물놀이를 즐길 수 있도록 안전사고 예방에 최선의 노력을 다하고 있다.

특히, 중문, 광지 등 제주도내 해수욕장 10개소에서는 해양경찰 주도로 해수욕장 안전관리업무를 수행하여 단 1건의 사망사고도 발생하지 않는 등 성공적인 해수욕장 안

전관리 모델을 제시하였다. 이를 바탕으로 2009년도에는 제주특별자치도와 합동으로 제주지역 해수욕장 안전관리 「ISO 9001」 인증취득을 추진할 예정이며, 해양경찰 주도의 해수욕장 안전관리 체계를 전국적으로 확대 시행할 것이다.



● 해수욕장 안전관리



● 물놀이 안전 홍보

## 다. 2008년 해수욕장 안전관리 통계

### (1) 해수욕장 이용객

주 5일 근무제 및 해양 관광·레저 산업에 대한 수요가 급속히 증가되어 2007년까지 해수욕장 이용객이 매년 증가하였으나 2008년에는 불경기, 고유가의 여파 등으로 해수욕장 총 이용객이 감소하였으며, 특히, 2007년 태안 유류오염사고의 영향으로 태안, 군산지역 이용객이 급감하였다.

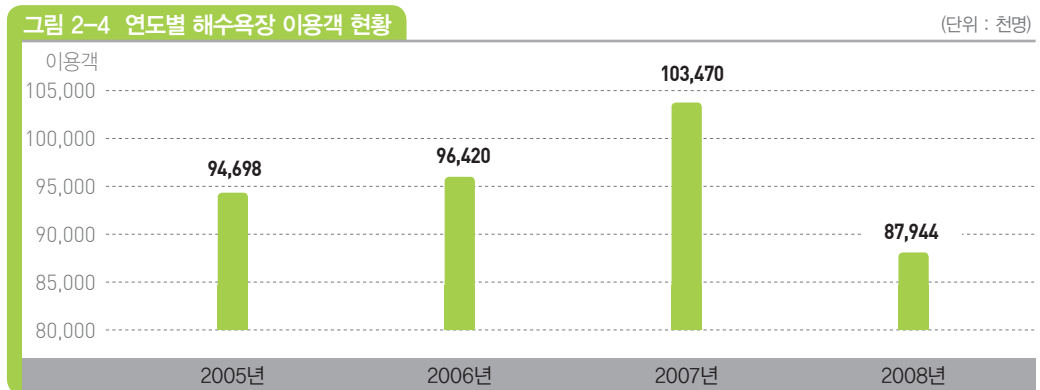


표 2-28 주요 해수욕장 이용객 현황 (2008년)

(단위 : 천명)

계	10개 주요 해수욕장											기타 (181개)
	소계	해운대	경포대	광안리	대천	송정	망상	송도	낙산	속초	춘장대	
87,943	66,486 (75.6%)	12,786	10,175	9,775	8,967	6,155	5,945	4,350	3,848	2,442	2,043	21,457 (24.4%)

## (2) 물놀이 사고 분석

해수욕장 물놀이 사고는 2008년에 578명이 발생하여 2007년도 697명 대비 119명 (-17.0%)이 감소하였으며 지역별로는 태안 107명(18.5%), 포항 74명(12.8%), 울산 60명(10.4%) 순이었다. 해수욕장 물놀 이로 사망사고는 2008년 총 18명이 발생하였으며 사고원인은 수영미숙 8명, 음주수영 4명, 고(高)파고 3명, 기타 심장질환 등이 3명이었으며 대부분 수영자의 안전불감증이 주요 원인으로 나타났다.

표 2-29 해수욕장 사고 현황

구 분	사 고 발 생		구 조 (명)	사 망 (명)	실 중 (명)
	건	명			
2008년	379	578	560	18	-
2007년	390	697	679	18	-
2006년	661	1,074	1,060	14	-
2005년	322	571	534	37	1
2004년	215	303	265	36	2

표 2-30 원인별 물놀이 사망자 현황

(단위 : 명)

구 분	계	수영미숙	음주수영	기상악화	기 타 (질환자, 감시소홀)
계	50	18	12	6	14
2008년	18	8	4	3	3
2007년	18	4	6	1	7
2006년	14	6	2	2	4

## 제 3 절 해상교통 안전강화로 국가산업 경쟁력 지원

### 1. 해상교통항로 안전 확보

#### 가. 주요항로 안전순찰 확대

해양경찰에서는 해상교통 밀집해역 및 연안항로 등을 운항하는 위험물 운반선과 거대선 등 사고발생 위험성이 높은 선박이 안전하게 항해할 수 있도록 선도호송서비스를 실시하고 있다. 선도호송서비스는 전국 항만을 출·입항하는 선박 일정을 선박회사로부터 사전에 통보받아 출동중인 경비함정이 안전하게 호송하는 서비스로 2004년도부터 시행하였으며, 2008년에는 4,291척을 선도호송 서비스를 실시하였다.

표 2-31 위험물 운반선 및 거대선 선도호송 실적

구 분 연 도	실시횟수	척 수	동원함정	이용선사
2006년	6,557	6,561	6,094	4,626
2007년	6,028	6,065	4,384	5,668
2008년	4,184	4,291	2,276	3,983

현장중심의 맞춤형 안전관리 추진을 위해 선박의 입·출항이 빈번하고 해양사고의 개연성이 높은 주요교통항로에 대해 16,676회에 걸쳐 경비함정 순찰활동을 실시하여 항로상 장애물, 안개발생, 각종 항행안전정보 등을 파악하여 해상교통관제센터에 통보 (1,484회)하는 등 주요항만의 원활한 해상교통로 확보를 위해 노력하였다. 특히, 항로상





● 위험물 운반선 선도호송

어망·어구 등 장애물에 대해서는 제거 책임자 또는 관계기관에 통보하여 현장에서 즉시 제거 조치하고 안전운항에 지장이 있는 경우에는 우회항로 권고하는 등 대체항로를 제공하여 철저한 안전관리로 국민의 편익에 크게 기여하고 있다.

표 2-32 주요항로 안전순찰 실적

구 분 연 도	항 로 순 찰		조 치 사 항	
	항로(개소)	순찰(회)	관계기관통보(회)	통보내용
2006년	9,152	17,230	5,028	항로상 장애물 등
2007년	10,776	16,399	2,770	항로상 장애물 등
2008년	13,194	16,676	1,484	항로상 장애물 등

## 나. 해상교통관제센터 합동근무



● 해상교통관제(VTS)

해양경찰은 2005년 2월부터 거대선·위험화물 운반선 등 출·입항이 빈번한 부산·인천·광양·포항·울산 등 7개 해역에서 국토해양부와 해상교통관제센터 합동근무를 실시하여 오고 있다.

합동근무 실시 후 항로주변 어선에 대한 지속적인 지도·계몽활동 19,056회, 운항사항 정보제공 90,939회 등으로 해상교통위반 행위 단속건수는 2007년 62건에서 2008년 39건으로 대폭 감소하게 되었다.

표 2-33 해상교통관제센터 합동근무 실적

연도	구분	지도·계몽	기상정보제공	보안정보 제 공	운항사항 정보제공	위반선박 단 속
2006년		12,689	4,739	2,901	86,408	59
2007년		16,043	3,679	3,521	94,645	62
2008년		19,056	2,377	3,301	90,939	39

※ 1차(2005. 2. 28) : 인천, 부산 해상교통관제센터 / 2차(2005. 5. 25) : 여수, 울산, 포항 / 3차(2005. 12. 28) : 평택, 목포, 완도, 마산  
(2007. 5. 1 완도, 마산은 인력부족으로 잠정 철수)

## 다. 연안 해상교통관제업무(VTS) 인수

국무총리실에서는 2007년 12월 태안 허베이스피리트호 기름유출사고를 계기로 「오염사고 관리체제」를 특정과제로 선정, 연안 해역 안전관리 강화를 위해 국토해양부에서 운영 중인 진도 연안 VTS를 해양경찰에서 인수(2009년)하고 신규 구축예정인 여수 외 나로도, 거제 육지도권 연안 VTS는 해양경찰 주관으로 구축(2012년)할 것을 결정하였고, 해양경찰에서는 연안 VTS 운영근거 마련을 위한 법령개정 및 예산확보 등 인수업무를 추진하였다.



● 진도 연안 해상교통관제센터 전경

## 2. 여객선, 유·도선, 낚시어선 안전관리 확보

### 가. 여객선 운항실태

우리나라에 있는 3,100개의 섬 중 유인도서는 400여 개이고 이들 유인도서에는 총 97항로 165척(2008년 기준)의 연안여객선이 운항하고 있다. 특히 하계피서철, 명절 등 이용객이 증가하는 성수기엔 예비선을 포함하여 등록된 여객선 대부분이 운항하게 된다. 주로 섬이 많은 서해와 남해 도서지역에 여객선이 많으며 그 중에서도 목포(42척),



● 퀸메리호(Sea World Line)

완도(22척), 여수(21척)지역에 전국 여객선의 50% 이상이 분포되어 있다.

선박 톤수별로는 200톤 미만의 여객선이 94척으로 전체 연안여객선의 55%를 차지하고 있으며, 200~500톤 미만이 54척, 500톤 이상의 선박이 17척이며 이 중 가장 큰 여객선은 목포~제주간을 운항하는 퀸메

리(8,944톤, 143m)로 1,650여 명의 여객을 운송할 수 있다.

표 2-34 지역별 여객선 현황 (2008년)

(단위 : 척, 개)

구 분	계	동해	포항	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주	서귀포	인천
여객선	165	1	3	22	42	10	8	11	20	22	4	2	20
항로수	97	1	2	12	22	5	7	6	13	14	2	1	12

표 2-35 톤수별 여객선 현황 (2008년)

(단위 : 척)

계	100톤 미만	100~200톤	200~500톤	500~1,000톤	1,000톤 이상
165	44	50	54	7	10

## 나. 유선 및 도선 운항실태



● 통영에서 운항 중인 유선 미남호

유선이란 어렵, 관광 기타 유락을 목적으로 사적(事蹟)이나 명승지가 많은 강·호수·만(灣)·연안을 유람하는 선박을 말하며, 도선은 여객선에 비해 비교적 가까운 거리(2마일)에서 사람과 물건을 운송하는 선박을 말한다. 등록된 유선 총 634척 중 5톤 미만의 소형선이 345척으로 54%를 차지하고 있

으며 우리나라에서 가장 큰 유람선은 인천 월미도에서 운항중인 코스모스호(1,467톤)이다. 도선은 총 110척인데 인천에 월미~영종도간을 운항하는 용주6호(1,598톤)이 가

장 큰 도선이다. 최근에는 해상관광 활성화와 국민의 높아진 관광욕구로 수요창출을 위한 다양한 형태의 유선과 도선이 건조되고 있다. 통영에서는 대형 크루즈 유선 미남(美男)호가 취항하여, 하루 3회 고흔, 거가대교 등을 오가며 멋진 남해의 야경까지 감상할 수 있다.

표 2-36 지역별 유·도선 현황 (2008년)

(단위 : 척)

구 분	계	속초	동해	포항	울산	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주	서귀포	인천
계	744	8	6	-	-	4	24	10	53	43	394	58	4	19	121
유 선	634	6	5	-	-	1	17	9	46	38	368	29	3	13	99
도 선	110	2	1	-	-	3	7	1	7	5	26	29	1	6	22

#### 다. 여객선 및 유·도선 이용객 현황

주 5일 근무제의 정착과 해양레저활동 및 해양관광 인구가 증가세를 보이면서 여객선 이용객은 2003년 1,000만명을 돌파, 2008년에는 1,300백만명을 넘어서며 지속적으로 증가하였다. 반면 유·도선은 경제난과 유류비 상승으로 인한 영업부진에 따른 유선의 휴업, 운항휴지 및 연륙교·연도교 개통으로 인해 이용객이 다소 감소하였다. 해양경찰은 계절별·시기별 및 지역별 해양사고 예방대책 수립으로 안전하고 편안한 해상교통문화 조성과 관광여건을 제공하고 있다.

표 2-37 여객선, 유·도선 이용객

(단위 : 천명)

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	26,753	27,614	27,824	27,333	27,934	28,444	27,839
여객선	9,425	10,119	10,787	11,298	11,942	12,537	13,736
유람선	5,220	5,822	5,221	5,270	6,034	5,762	5,287
도 선	12,108	11,673	11,816	10,765	9,958	10,145	8,816

#### 라. 여객선 및 유·도선 안전사고

최근 5년간 여객선 및 유·도선에서 연평균 1~3건의 안전사고가 발생하여 92명

의 인명피해가 있었으며, 그 중 5명이 사망 또는 실종되었고 87명이 부상을 당하였다. 2008년 5건의 사고 중 12월 21일 16:45경 전남 완도군 산양진항에서 여객선 「땅끝에서보길까지」호가 입항 과정에 선수문을 내리던 중 차량이 급발진하면서 해상에 추락하여 3명이 사망하였다.

사고원인은 주로 운항자 부주의에 의한 충돌·접촉 사고가 10건으로 전체의 59%를 차지하고 있으며, 화재사고 3건, 기타 안전사고가 4건 발생하였다.

표 2-38 여객선 유·도선 사고

(단위 : 건)

유 형	연 도	계	여객선					유·도선				
			2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계		17	3	1	-	3	2	2	-	1	2	3
충돌·접촉		10	1	1	-	2	1	2	-	1	1	1
화 재		3	1	-	-	1	-	-	-	-	1	-
기 타		4	1	-	-	-	1	-	-	-	-	2

표 2-39 여객선, 유·도선 인명사고

(단위 : 건)

유 형	연 도	계	여객선					유·도선				
			2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계		92	45	4	-	3	4	7	-	11	13	5
사망·실종		5	-	-	-	-	3	1	-	-	-	1
중 상		4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
경 상		83	41	4	-	3	1	6	-	11	13	4

### 3. 체계적인 안전사고 예방 활동

#### 가. 안전사고 예방을 위한 활동

최근 해양스포츠와 해상관광에 대한 관심이 높아지면서 여객선, 유·도선 이용객들이 빠른 속도로 증가하고 있으나 일부 운항자와 이용객들의 안전불감증과 선박의 고속

화·대형화로 인해 사고위험성이 상존하고 있다. 따라서 2008년도 한해동안 해양경찰에서는 자칫 대형인명피해가 발생할 수 있는 여객선, 유·도선의 안전사고 예방을 위해 지역별·시기별 특성을 감안한 맞춤형 안전관리제도를 시행하는 한편, 종사자에 대한 안전교육 및 홍보활동 강화로 안전운항 문화 조기 정착 유도에 역점을 두었다.



● 선박 안전점검

### (1) 사고요인의 사전제거

해양경찰에서는 바다를 찾는 레저 인구의 증가추세와 해양에 대한 국민적 관심이 높아지는 가운데 국민이 원하는 맞춤형 선진해상치안서비스를 목표로 바다 가족의 생명과 재산을 보호하는 믿음직한 바다지킴이가 될 수 있도록 시기별로 맞춤형 안전대책을 추진하고 있다. 일교차에 의한 안개와 황사가 빈번하여 시정이 나빠지고 포근한 날씨로 인한 선박운항자가 졸음운항을 하기 쉬운 봄철·농무기에는 짙은 안개 발생시 선박출항통제 등을 추진하고 장마, 태풍, 폭우 등으로 인한 해상교통여건이 악화되고 피서객 및 유람객 집중으로 선박 운항질서 문란 우려가 있는 여름철에는 철저한 장비점검, 과속방지 여부를 집중 점검한다.

또한, 민족 대이동이 이루어지는 설날과 추석에는 특별수송운영본부를 운영하여 귀성객들의 안전을 도모하고 한파, 폭설 등 기상악화 및 추위에 따른 전열기 사용 증가로 인한 선박침몰, 화재 등 대형 해양사고 발생 가능성이 높은 겨울철에도 기상특보 발효시 선박통제, 안전시설 점검 등 사시사철 고품질 봉사행정 실천으로 국민들의 생명과 재산을 보호하는데 최선을 다하고 있다. 사고요인의 사전 제거를 위해 2008년 한해동안 안전점검 3,515회 12,330척, 사업자 및 종사자 안전교육 3,117회 26,388명, 안전사고 예방을 위한 홍보활동 12,839회를 실시하였으며, 전국 여객선, 유·도선 기항지 등 663개소에 대한 현장지도점검을 실시하여 나타난 문제점은 즉시 시정조치 하였다.



표 2-40 안전점검 및 홍보 활동

구 분	안전점검	안전교육	홍보활동
2006년	9,676척	23,253명	8,951회
2007년	10,269척	24,365명	14,424회
2008년	12,330척	26,388명	12,839회

## (2) 여객선, 유·도선 안전관리 활동

세계적으로 테러에 대한 위협이 높아짐에 따라 해양경찰은 전국 13개 여객검문소에 경찰관 40여 명을 상주 또는 기중 배치하여 다중 이용선박인 여객선에 대한 출항 전 안전점검을 강화하는 한편 대테러, 불순분자 색출을 위해 경찰관들에게 효과적인 임검 업무가 이루어 질 수 있도록 교육을 실시하고 있다.

표 2-41 여객선 검문소 범법자 검거

(단위 : 명)

계	계	강도 절도	폭 력	횡령 사기	항군법	도로 교통법	자동차 관리법	도 박	교통사고 특례법	기 타
2007년	1,401	25	84	292	49	290	81	17	29	534
2008년	589	10	44	132	21	129	37	15	17	184

또한, 사고발생 가능성이 높아지는 봄철 농무기, 여름철 우기 등 취약 시기별 안전 대책을 시행하는 한편, 명절·피서철 등 이용객 증가 시에 각 지역별 특별 수송대책본부 운영으로 안전사고 예방과 국민의 편익을 도모하였다.

표 2-42 여객선 임검장비 보유 현황

구 분	문형금속탐지기	휴대형금속탐지기	차량검색경
장비보유(개)	24	52	17
장비활용(회)	4,518,619	3,709,792	358,000

## 나. 해상교통질서 위반 행위 집중 단속

2008년 한해동안 주취운항 선박, 교통안전특정해역 내 교통질서 문란행위 등에 대

한 집중 단속을 실시하여 해상교통 위반사범 574건을 적발하였다. 단속실적 중 특정해역 및 항계 내 어로행위가 225건으로 전체 단속건수의 39%를 차지하고 있으며, 주취운항자 단속건수는 142건으로 그동안 꾸준히 증가하였던 주취운항 적발건수의 경우 단속과 홍보활동을 병행하여 2007년 184건에 비해 42건이 감소하였다.



● 음주운항 단속중인 경찰관

그림 2-5 음주측정 및 단속 실적

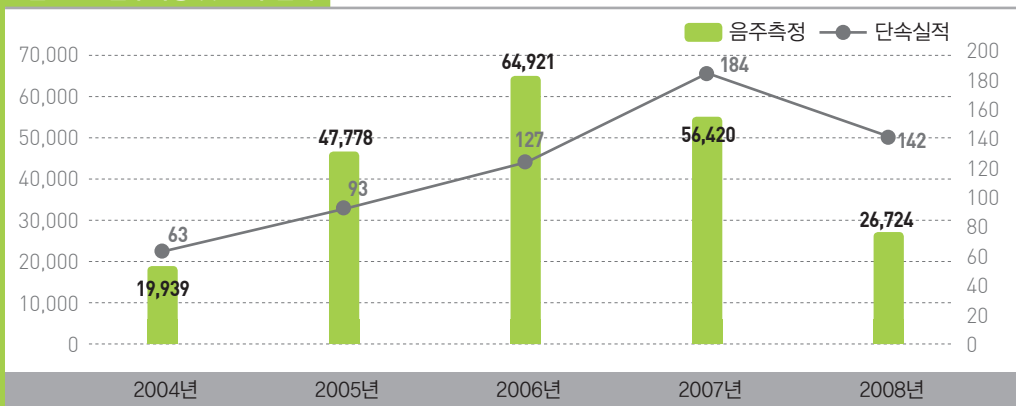


표 2-43 해상교통질서위반 단속 실적

(단위 : 건)

구 분 연 도	음주측정 (회)	단 속 실 적						
		계	주 취 운 항	무 허 가 해양레저	특정해역내 어로행위	유조선항로 위반행위	항 계 내 어로행위	기 타
2004년	19,939	197	63	12	33	5	51	33
2005년	47,778	508	93	13	111	1	151	139
2006년	64,921	537	127	39	28	—	158	185
2007년	56,420	439	184	24	43	—	96	92
2008년	26,724	574	142	34	18	4	207	169

한편, 음주운항으로 적발된 선박 중 어선이 98척으로 전체의 69%를 차지하는 것으로 볼 때 어선 어로작업 전·후의 음주관행이 사라지지 않고 있는 것으로 보이며, 사고 발생 시 대형 인명사고가 우려되는 여객선, 유·도선 경우에도 음주운항이 1척 적발되었다.

표 2-44 선종별 음주운항 단속 현황

구	분	계	어 선	화물선	예인선	여객선	유도선	유조선	기 타
2006년	척 수	127	92	2	11	1	2	－	19
	비 율	100%	71%	2%	9%	1%	2%	－	15%
2007년	척 수	184	138	3	5	1	2	1	34
	비 율	100%	75%	2%	3%	0.5%	1%	0.5%	18%
2008년	척 수	142	101	3	10	－	1	1	26
	비 율	100%	69%	3%	7%	－	1%	1%	19%

## 다. 성수기 특별수송 안전대책

해양경찰은 이용객이 급증하는 성수기(설, 피서철, 추석)에 특별수송 대책본부를 운영하여 483만여 명을 안전하게 수송하였다. 특별수송 시행 전 안전사고 예방을 위하여 해양경찰과 국토해양부가 합동으로 여객선, 선착장 등의 안전시설을 점검하고 사업자·종사자 대상으로 안전교육 및 홍보활동을 전개하였다.

특히, 특별수송 기간에는 선착장 안전관리를 위해 파·출장소 근무인력을 탄력적으로 운용하여 이용객의 편의와 안전사고 예방에 최선을 다하고 있으며, 체계적인 특별수송 안전대책을 마련하여 기상특보 발효 시 주기적인 안내방송 실시와 안개 등 기상 불량시를 대비하여 해상교통관제센터, 기상청, 운항관리실 등과 긴밀한 업무·정보 협조체제를 구축하고 안전운항 위해요인 해소 및 운항정보 등도 제공하고 있다.

표 2-45 성수기 특별수송 이용객

(단위 : 명)

구 분	전체이용객	설연휴	하계피서철	추석연휴
2006년	4,743,895	218,300	3,827,963	697,632
2007년	4,384,645	387,542	3,372,693	624,410
2008년	4,830,295	326,245	4,039,218	464,832

## 4. 안전한 해양 활동

### 가. 바다낚시 안전관리

#### (1) 개 요

국민소득의 향상과 주 5일제 근무 등 여가시간 증대로 바다에서 즐기는 낚시객이 꾸준히 증가하고 있다. 그러나 대부분의 낚시객은 바다의 특성을 잘 알지 못하고 사고발생 시 대응도 미숙하여 큰 사고로 이어질 위험이 상존하고 있어 해양경찰에서는 낚시객의 안전에 대하여 교육 및 홍보활동을 전개하여 안전한 낚시문화가 정착되도록 힘쓰고 있다.

#### (2) 안전사고 발생

낚시어선의 운항부주의로 안전사고(충돌, 침몰, 좌초 등)가 빈번히 발생하고 있으며, 정원초과나 음주운항 등의 불법행위와 함께 갯바위, 방파제 등에서 안전사고 불감증에 의한 사건사고가 꾸준히 발생하고 있다.

표 2-46 낚시어선 이용객 안전사고 현황

(단위 : 명)

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
사 망	22	2	6	6	14	3	-
구 조	22	55	56	43	80	47	52

해양경찰은 사고 발생시 인명사고와 직결되는 정원초과, 영업금지구역 하선행위, 미신고 영업행위 등에 대한 지속적인 단속활동을 전개하고 있다.

특히, 봄, 가을철 등 낚시객이 집중되는 계절별 성수기에 인력을 최대한 동원, 특별 단속을 실시하여 안전사고 방지에 노력하고 있다.

표 2-47 낚시어선 불법행위 단속 실적

(단위 : 건)

구 분	계	음 주 운 항	정 원 초 과	미 신고 영 업	금 지 구 역	인명구조 장비 미비치	출입항 미신고	기 타	증가율 (%)
2008년도	861	4	71	42	34	13	68	629	22.3%↓
2007년도	1,037	5	46	47	36	18	52	833	22.6%↑
2006년도	846	6	96	65	56	30	93	500	-

### (3) 바다낚시 안전관리

바다 낚시객 증가로 인한 안전사고 예방을 위한 콘텐츠를 구축하여 정보 공유로 사고를 미연에 방지하고 국민 공감수준의 해양안전 서비스를 제공하고자 전국 14개 해양경찰서 홈페이지에 「바다낚시 안전 길라잡이」 배너(banner)를 구축하여 각 市·郡별 낚시어선의 안전운행을 위한 고시사항 및 낚시 위험지역, 사고지역, 금지구역 등을 명시하여 홈페이지 방문자에게 바다낚시 정보 제공하는 등 안전관리 업무를 추진하고 있다.

그림 2-6 바다낚시 안전 길라잡이 구축 사례



### (4) 바다낚시 환경 보존을 위한 계도·홍보 활동

해양경찰은 「해양쓰레기 Zero운동」을 추진하여 낚시인 스스로 깨끗한 낚시문화를 창출하도록 계도 및 홍보활동을 지속적으로 실시하고 있다.



바다를 아끼고 사랑하는 일반국민들과 낚시객을 대상으로 다음 세대에게 물려줄 깨끗한 바다를 위하여 해양환경의 중요성과 오염피해의 심각성을 널리 알리고 쓰레기 퇴거저오기 및 낚시터 주변 정화활동 등을 꾸준히 추진하고 있다.

## 5. 국민편익 서비스 확대

### 가. 대국민 행정서비스 확대

ONE-STOP 민원업무처리 및 해피콜 제도를 시행 등을 실시하여 유·도선 사업자들이 잇기 쉬운 법정기간 만료일 등을 사전에 통보하여 효율적인 사업운영이 이루어질 수 있도록 사업자의 입장에서 신속·정확한 민원행정 서비스를 제공하고 있다.

또한, 국민에게 편의를 제공하고 해결하기 어려운 사항 등을 청취하여 해결방안 등을 마련하는 한편, 해상교통관제센터 합동근무지를 확대하고 선박관제업무 통합·관리 및 입·출항 선박에 대한 항행정보·항법위반 단속 등 다기능적 해상교통관제로 통항질서를 확립하는 등 시너지효과를 배가하고 있으며, 행정규제를 완화하여 고객 불편을 해소하는 국민만족형 행정을 하고 있다. 해양 레저활동 중 발생할 수 있는 안전사고를 예방하기 위해 요트대회 등 각종 해양스포츠 행사에 함정과 인력을 지원하기도 하였다.

### 나. 여객선 이용서비스 추진

해양경찰청은 국민이 만족하는 해상교통 서비스 제공을 위해 장애인 편의시설 확충에 나서며 국민 편의위주 고객중심 행정으로 탈바꿈하고 있다. 국내 여객선, 유·도선을 이용하는 장애인 등 사회적 약자에 대한 서비스를 개선하기 위하여 전국 13개 주요 여객선터미널에 장애인 전용통로를 설치하고 휠체어 19대를 비치하여 활용토록 하고 있다. 또한 장애우가 도움을 요청할 수 있는 전용 콜 스위치를 매표소 인근에 설치하여 선사 및 선박종사자 등으로부터 언제든지 도움을 받을 수 있는 ‘도우미’ 제도를 운영하고 있다.





● 장애인 여객선 이용 서비스

휠체어를 사용하는 여객선 이용객이 우선적으로 승·하선 할 수 있도록 조치하고 터미널내 전광판 표기와 안내문 게시, 홍보방송으로 대국민 홍보활동을 전개하는 등 서비스를 개선하여 소외계층에 대한 관심과 배려로 국민과 함께하는 해양경찰상을 정립해 나가고 있다.

## 제 4 절 안전한 수상레저활동 기반 마련

### 1. 수상레저활동 환경 및 전망

#### 가. 수상레저활동 환경

2008년 집계된 수상레저활동자 701만명 중 내수면 수상레저활동자가 526만명을 차지함에 따라 그동안 해수면에 집중되었던 수상레저안전관리를 내수면으로 확대·시행하는 방안이 마련되었다. 이에 해양경찰청은 民·官·警 연계 민간급류순찰대(River Patrol)를 창설하고 확대·시행함으로써 해·내수면에서 일어나는 모든 수상레저 안전사고 예방과 신속한 조치를 위해 노력을 경주하고 있다. 최근 수상레저는 체험형 관광시장의 급성장, 새로운 여가 트렌드와 「4대강 살리기」라는 주요 국가시책에 따라 국가의 전략적 동력산업으로서 급부상되고 있으며 생산적 복지로서의 스포츠 기능은 물론 고부가 가치의 수상레저산업으로 발전할 수 있는 지리적, 경제적, 문화적, 환경적 인프라로 급속히 재편되어가고 있다.





특히, 「저탄소 녹색성장」이라는 국가시책의 성공적 수행을 위하여 추진되고 있는 「4대강 살리기」와 「Green Ocean」프로젝트에 동참하여 생태관광 활성화 및 해·내수면 관광·레저·스포츠의 진흥을 도모하고자 수상레저활동자의 안전관리는 강화하고 불필요한 규제는 완화하여 수상레저활동을 활성화시키기 위해 각종 제도를 개선하고 있다. 2009년 시행 예정인 하위법령은 기상특보 발효에 따른 활동금지 조항을 개선하여 기상예보 부분은 삭제, 주의보에도 경찰관서 신고 후 활동할 수 있도록 규제를 완화하였으며 일괄 적용하였던 구명동의 착용부분도 활동특성을 고려하여 기구별 세분화함으로써

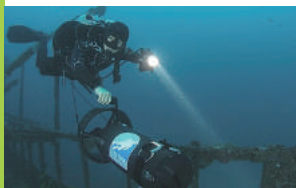
써 국민들이 보다 안전하고 편리하게 수상레저활동을 즐길수 있도록 하였다.

## 나. 수상레저기구

수상레저안전법 제2조제3항 및 같은 법 시행령 제2조에서 정의하는 수상레저기구는 다음과 같으며, 그 밖에 수상레저기구와 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것으로는 국토해양부령에서 추가로 정할 수 있다.

표 2-48 수상레저기구의 종류

기구 명	기구 설명
 <b>모터보트(Motor Boat)</b>	<p>고속운항을 위해 FRP등 가벼운 소재로 제작되며, 내연기관 또는 전기기관을 이용하며, 추진기관의 설치 방법에 따라 선내기와 선외기로 구분</p> <p>주) 1885년 독일의 고트리브 다이믈러가 1.5마력의 고속엔진을 설계하여 이것을 보트에 설치한 것이 세계최초 모터보트라고 알려져 있음</p>
 <b>요트(Yacht)</b>	<p>운동경기 또는 유람용으로 사용되며, 주로 풍력에 의하여 추진하는 것으로, 보조 추진동력을 갖춘 것을 말함</p> <p>주) 크루저급 요트 : 동력 추진기관과 풍력을 이용하여 대양항해가 가능하도록 제작된 것으로 각종 항해장비와 시설이 갖추어져 있음</p> <p>주) 딩기급 요트 : 동력이 없이 풍력에 의존, 조종자의 체중 이동과 돛의 방향에 따라 조종하며, 육지로부터 비교적 가까운 해역에서 운동경기에 이용됨</p>
 <b>수상오토바이(Personal Watercraft)</b>	<p>보드 위에 오토바이형 핸들을 장착하고 워터제트 추진방식에 의하여 얕은 수심에서도 고속운항이 가능(일명 제트스키라고도 함)</p> <p>주) 대부분의 수상레저가 미국이나 서구에서 시작된 반면, 이 수상오토바이는 1972년 일본의 모터사이클 회사가 개발해 현재 전 세계적인 대중 스포츠로 확산되었으며, 우리나라에서는 80년대 중반에 처음으로 소개되었고, 88올림픽의 강상축제에서 제트스키가 소개된 뒤부터 본격적으로 알려짐</p>
 <b>고무보트(Rubber Boat)</b>	<p>강화고무 또는 강화고무와 FRP 혼합물로 선박의 형태와 유사하게 제작되며, 공기를 주입하여 부양하고 선외기를 장착하여 이동과 보관이 편리하여 낚시, 유람 등에 널리 이용</p>



스쿠터(Scooter)

수중자연경관을 관광하기 위한 것으로, 수중침투에 이용되는 군용장비를 개량한 것임

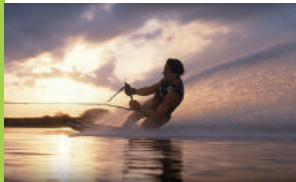
주) 다이버가 물속에서 활동하는데 기동성을 갖게 하기 위하여 고안된 추진장치로서, 금속제 또는 플라스틱 전지를 내장하고 있으며, 물 속에서의 속도가 3노트 정도 임



호버크래프트(Hovercraft)

강화고무로 된 선체에 고압공기를 하부로 분사하여 선체를 수면에 띄워, 저항을 줄이고 프로펠러를 회전시키거나 공기를 분출하여 추진하는 것

주) 호버크래프트의 모태는 air boat이며, 일반배의 물속에 있는 스쿠류 대신에 boat위에 엔진을 얹고 프로펠러를 달아서 공기를 밀어냄으로써 추진력이 발생되며, 늪지 대나 수심이 얇은 곳에서 고속주행이 가능함



수상스키(Water Ski)

모터보트나 수상오토바이 등에 예인되어 고속으로 활주, 점프, 회전 등 곡예 운항이 가능하며, 양발스키, 외발스키, 맨발스키, 보드 등 다양한 형태로 개발되고 있음

주) 처음으로 수상스키를 탄 사람은 1922년 미네소타주에 살고 있던 랄프 사무엘슨이라는 소년이었으며, 처음에는 통 널판지로 스노우 스키를 이용하다가 23cm인 송판으로 된 한쌍의 스키를 만들어 타게 된 것이 수상스키의 유래임



패러세일(Parasail)

모터보트가 낙하산을 달고 질주하고, 펴진 낙하산에 이용자가 안전고리를 연결하면 모터보트에서 줄을 풀어 공중으로 날게 하는 것임



조 정(Rowing Boat)






길고 좁게 만들어진 보트에 노를 좌우 교차로 고정시켜 1명이 한쪽 방향만을 저으며 진행하는 것임

주) 1715년 영국에서 유래되었으며, 1900년 파리 올림픽부터 정식종목으로 채택됨



카 약(Kayak)

좁고 긴 보트에 캔버스를 입혀 복원력을 유지하고, 고정시키지 않은 하나의 노에 양쪽으로 날개를 달아 방향과 속력을 조절할 수 있도록 제작되었으며, 계곡 등에서 급류타기, 파도 넘기 등에 이용됨

	<p>좁고 긴 보트에 고정시키지 않은 노의 한 쪽 면만을 이용하여, 방향과 속력을 조절하며, 주로 속도경기에 이용됨</p> <p>주) 구조상 모든 부분이 탄력성이 있을 뿐만 아니라, 유선형이기 때문에 혼자서도 가볍게 운반할 수 있으며, 오늘날 스포츠 경기로 잘 알려져 있는 카누에는 에스키모의 카약에서 원형을 딴 카약과 북아메리카인디언 카누가 있음</p>
	<p>공기를 넣은 고무튜브 또는 선체 위에 자전거 페달을 설치하여 페달을 회전 시킴으로써 연결된 프로펠러로 추진하는 기구</p>
	<p>고무보트에 공기를 충전 시킨 것으로, 모터보트 등에 견인되며, 바나나 모양 같dah여 일명 바나나 보트라고도 함</p> <p>주) PVC나 네오플렌 같은 튜브모양의 무동력 보트로서 모터보트나 수상오토바이 등에 끌리는 것으로 스피드와 수중에 떨어지는 것을 즐기고 있음</p>
	<p>파도를 타기위해 고안된 보드로 서핑용 보드와 돛을 설치하여 풍력에 의하여 추진하는 윈드서핑이 있다</p> <p>주) 1779년 하와이를 발견한 J. 쿡의 기록에는 왕족을 포함한 주민이 서핑을 즐겼던 모습이 보이며, 현재 하와이가 그 중심지이고, 남캘리포니아와 오스트레일리아에서도 성행하고 있으며, 서핑이 가능한 여러 나라에 보급되어 이제는 세계 각지에서 볼 수 있음</p>
	<p>FRP나 목재로된 선체에 노나 Paddle을 장착한 2~5인승 무동력 수상 레저 기구로, 주로 잔잔한 수면에서 저속으로 물놀이를 하는데 이용</p>

## 다. 수상레저인구

자기개발을 위한 적극적 개념으로 여가활동을 인식하기 시작하고 핵가족화에 따른 가족지향적 가치관 형성 및 소득증대와 함께 주 5일제 근무가 실시되면서 해양 관광·레저 활동에 대한 국민의 수요가 급속히 확대되어 수상레저스포츠 활동인구가 증가하

고 가족단위의 레저생활이 보편화 되어 2007년까지 수상레저 활동자가 매년 지속적으로 증가 하였으나, 2008년도의 경우 개인소유 레저기구가 대부분 휘발유를 연료로 하는 모터보트, 수상오토바이로 고유가 등의 영향으로 개인 활동자 및 수상레저사업장을 이용한 수상레저 인구는 감소되었다.

그림 2-7 수상레저 연도별 활동자 변화 추이

(단위 : 만명)



※ 활동자 : 2007년 971만명 ⇒ 2008년 701만명(▽269만명)

다만, 수상레저활동 인구 증가에 따른 수상레저사업장에서의 기구 확대 구입과 신종 레저기구의 보급 확대 등으로 전체 수상레저기구 수량은 증가하였으며, 수상레저동호회를 중심으로 한 젊은 매니아 층의 확산으로 동력수상레저기구 조종면허취득자 수도 꾸준히 증가하여 2008년말 현재 74,963명에 이르고 있다.

표 2-49 수상레저활동자 및 레저기구 현황 (2008년)

이용자 : 701만명		레저기구 : 15,152대	
사업장	비사업장(개인)	사업장	개인소유
426만명	275만명	9,152대	6,000대

표 2-50 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수 (2008년)

총 계	일반 1급	일반 2급	요 트
74,963명	26,128명	47,537명	1,298명



## 라. 신종 레저기구의 출현과 활동형태의 다양화

다양하고 새로운 자극을 경험하고자하는 젊은 층 레저인구의 증가는 각종 수상레저기구 형태의 변화를 초래하였다. 래프팅의 경우 기존에는 4인 이상의 활동자가 상호 Team Work을 이루어 활동하는 형태였으나 리버버깅(River bugging)과 같은 1인용 래프팅 기구가 나타남으로써 기존의 활동과는 다른 새로운 형태를 보이고 있다. 그밖의 동력수상레저기구 또한 기구 간의 결합 및 변형 등으로 고속화·다양화되어 모험적이고 한계에 도전, 긴장감을 추구하는 새로운 형태로 진화하고 있다.

또한, 그동안 고가(高價)로 인하여 접하기가 쉽지 않았던 크루저급 요트도 동호인들을 중심으로 보급이 확산되어 주말을 이용한 선상 연회, 모임 등이 요트에서 이루어지는 등 하계 피서철에 집중되던 수상레저활동이 계절과 상관없이 활동시기가 다변화하고 있다. 뿐만 아니라, 바다와 계곡에서 초고속 제트보트를 이용하여 순간적인 선회를 즐기는 등의 신종 레저기구가 계속적으로 만들어 지고 있어 안전사고 개연성 또한 증대되고 있다.

표 2-51 신종 수상레저기구

기구	형태	기구	형태
 파워서프	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 카약, 바나나보트 및 서프보드와 유사</li> <li>• 엔진 장착</li> <li>• 파워서프, 하와이, 어드벤처 등으로 불림</li> </ul>	 오션스쿠터	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수상오토바이형 튜브</li> <li>• 전기모터 장착</li> </ul>
 동력 땅콩(오리)보트	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 전기모터를 장착한 땅콩, 오리보트</li> </ul>	 웨이크카이트보드	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 패러글라이딩 + 웨이크보드 + 워터슬라이드</li> <li>• 보트를 이용하여 부양성을 높임으로써 파도를 넘는 형태(공중곡예)</li> </ul>
 카이트보드	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 패러글라이딩 + 웨이크보드</li> <li>• 바람을 이용하여 파도를 넘는 형태(공중곡예)</li> </ul>	 리버버깅	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 무동력 1인용 래프팅 기구</li> </ul>

## 2. 법·제도 개선을 통한 안전관리 실현

### 가. 수상레저안전법 제정 배경

국민생활수준의 향상과 함께 레저활동의 다양화로 수상레저인구가 급속히 증대되고 이로 인한 사고가 빈번히 발생하는 등 수상레저기구의 관리 및 레저활동의 안전을 위한 법 제도 부재 등의 안전조치가 미흡했었으나, 해양경찰청에서는 수상레저안전법을 제정(2000년), 동력수상레저기구 사용에 대한 면허제도의 도입, 레저활동자의 안전준수의무 강화 및 수상레저사업자의 자격요건과 안전의무 부과 등을 규정하여 레저활동자의 안전을 확보하고 건전한 레저질서를 확립하였다.

#### 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

#### [ 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, 무면허조종금지, 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
- 수상레저활동안전협의회의 원활한 운영을 위하여 위원장의 직급을 현행 시·도지사에서 부시장·부지사로 조정
- 수상레저기구 운행규제를 완화하기 위하여 기상관련 규제완화(예보시 활동 가능, 주의보가 발효된 구역에서도 파도 또는 바람만을 이용하는 수상레저기구의 경우는 신고 후 운항가능)
- 원거리 수상레저활동 신고개선(모사전송, 인터넷신고 가능)
- 서프보드를 이용한 활동시 구명조끼 착용의무 완화(보드리쉬로 대체가능)



## 나. 상해 법령 개정 경과

### (1) 수상레저안전법 개정

- 2005. 3. 31. 법률 제7478호 개정 공포(전부개정)
  - [ 2006. 4. 1 시행 ]
  - 개인수상레저기구의 등록·검사·보험가입 의무화
  - 조종면허의 갱신제도 신설
  - 조종면허 취득 및 갱신시 수상안전교육제도 신설
  - 기구의 형식승인 및 제조·수입업체의 우수사업장 인증제도 도입 등
- 2006. 9. 27 법률 제8016호 개정 공포(일부개정)
  - [ 2006. 9. 27 시행 ]
  - 원거리 수상레저활동자의 신고의무기준을 출발항으로 정함
  - [ 2007. 3. 28 시행 ]
  - 동력수상레저기구조종면허의 취득을 제한하고 있는 정신질환자, 마약 등 약물 중독자에 대하여 동력수상레저기구 조종능력 여부에 따라 조종면허의 취득 가부를 결정할 수 있도록 규정
- 2008. 3. 28 법률 제9068호 개정 공포(일부개정)
  - [ 2008. 3. 28 시행 ]
  - 갱신기간 이내에 면허를 갱신 받지 아니한 때 면허의 취소·정지 사유 신설
  - 시·도지사 또는 해양경찰서장에게 매년 수상레저안전관리계획을 수립·시행하도록 의무사항으로 신설 (해양경찰청장이 지도·감독)
  - 모터보트 소유권의 효력규정 및 압류의 절차적 규정을 신설  
(2007. 8월 법률 제8622호 「소형선박저당법」에서 저당권의 목적물로 규정)
  - 안전점검을 받지 아니한 수상레저기구를 영업에 이용하는 행위 규제조항 신설
  - 변경등록을 아니하고 수상레저사업을 한 자의 처벌조항 신설

## (2) 수상레저안전법 시행령 개정

### ● 2004. 3. 17 대통령령 제18312호(일부개정)

- 각종 민원을 전자문서 또는 정보통신망을 이용하여 신청할 수 있도록 하고, 행정기관이 공동 이용하는 행정정보에 의하여 관련사항을 확인할 수 있는 경우에는 첨부서류를 생략할 수 있도록 함

### ● 2006. 1. 26 대통령령 제18312호(전부개정)

- 등록·검사의 대상이 되는 모터보트 등 수상레저기구의 종류 및 절차 등을 규정
- 검사대행자의 지정요건 및 수상레저기구의 정원 산출기준 등 해상에서의 안전성 확보를 위한 세부적인 조치를 마련
- 국내 수상레저기구 관련 산업의 건전한 발전을 위하여 도입된 수상레저기구의 우수사업장 인증제도 및 형식승인·검정제도의 대상·기준·절차 등 세부사항을 정함

### ● 2007. 3. 27 대통령령 제19977호(일부개정)

- 정신질환자 및 약물중독자에 대한 동력수상레저기구 조종면허의 결격사유를 구체적으로 정함
- 병무청장 등 조종면허 결격과 관련한 정보를 보유한 기관의 해양경찰청장에 대한 개인정보 통보의 내용 및 방법 등에 관한 사항을 정함

### ● 2008. 7. 1 대통령령 제20883호(일부개정)

- 조종면허 갱신기간을 연기할 수 있는 구체적 사유 명시(군복무, 질병 등)
- 시·도지사는 모터보트에 대한 압류등록을 촉탁 받은 때에는 등록원부에 압류등록하고 소유자에게 통지
- 승선정원 1~2인승 래프팅기구(카누, 카약)는 래프팅가이드가 근접운항하면서 안전상태를 확인하며, 시장·군수·구청장은 지역별 실정에 맞게 래프팅가이드 1명이 근접하여 운항할 수 있는 1~2인승 래프팅기구의 수를 2~5대 범위에서 정함
- 신설된 각종 행정처분 및 과태료 세부기준 규정

위 반 내 용	과태료
법 제32조(변경등록) 위반	20만원
법 제26조(시정명령)에 따른 시정명령 불이행	20만원
법 제27조(일시정지)에 따른 일시정지, 면허증 제시 거부	20만원

### (3) 수상레저안전법 시행규칙 개정

- 2001. 10. 20 해양수산부령 제208호(일부개정)
  - 수상레저사업등록기준 등을 현실에 맞도록 정비하는 등 현행제도 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완
- 2003. 9. 5 해양수산부령 제254호(일부개정)
  - 사업장의 인명구조요원 자격요건을 강화하고, 일부 불합리한 조종면허 실기시험 채점기준 등을 개정
  - 주) 해양경찰청고시 개정(2003-1호) “수상레저활동에 관한 업무고시” 개정시행
- 2004. 8. 7 해양수산부령 제277호(일부개정)
  - 각종 민원을 전자문서 또는 정보통신망을 이용하여 신청할 수 있도록 하고, 행정기관이 공동 이용하는 행정정보에 의하여 관련사항을 확인할 수 있는 경우에는 첨부서류를 생략할 수 있도록 함
- 2006. 2. 13 해양수산부령 제329호(전부개정)
  - 수상레저기구와 관련하여 등록·검사·안전점검·형식승인 등의 신청절차 및 방법과 필요한 서식을 마련
  - 수상레저기구 안전검사의 대상 및 절차 등을 새로이 정하며, 수상레저기구의 등록번호판을 부착하는 방법을 정함
  - 인명안전장비의 착용의무·종류 등을 세부적으로 규정하고, 원거리 수상레저활동 시 신고방법과 사고시의 조치사항, 야간 수상레저활동 자가 갖추어야 할 운항장비를 정함
- 2006. 6. 26 해양수산부령 제340호(일부개정)



- 각 행정관청으로부터 발급받아 인·허가 관청에 제출하여 오던 서류에 대하여 앞으로는 담당공무원이 행정전산망을 통하여 직접 확인하여 그 제출에 갈음
- 2007. 8. 24 해양수산부령 제382호(일부개정)개정법률 시행
  - 내수면에서의 야간 운항장비 중 일부를 기초지자체장이 수역 특성에 맞도록 조정할 수 있도록 함
  - 사업장 안전사고 발생시 사업자에 대한 과도한 처벌을 완화하기 위해 행정처분 기준을 조정하고자 함
  - 무동력 수상레저기구에 대해 구명부환에 대신 드로우백(throw bag)을 갖추 수 있도록 함
- 2008. 7. 1 국토해양부령 제31호 시행
  - 응시원서의 유효기간을 1년으로 지정
  - 시행령 개정안에 따라 위임된 압류등록 서식 등을 정함
  - 조종자가 사람을 사상하거나 재산상 손해를 입혔을 때, 고의와 과실인 경우를 구분하여 처분(고의 : 1차-면허정지 6월, 2차-면허취소 / 과실 : 1차-경고, 2차-면허정지 2월, 3차-면허정지-6월, 4차-면허취소)
  - 시험장별 실기시험시설기준 조정  
(시험용 수상레저기구를 3대이상 갖추어야 함) \*요트시험장은 2대 이상

## 다. 2009년 개정 수상레저안전법 하위법령 (2009. 5월 시행)

### (1) 시행령 주요개정내용

- 수상레저활동안전협의회의 원활한 운영을 위하여 위원장의 직급을 현행 시·도지사에서 부시장·부지사로 조정
- 안전검사 대행기관의 안전검사원 자격범위 확대(“동력수상레저기구 일반조종면허 1급 소지자로서 우수정비사업장으로 인증받은 사업장에서 3년 이상 정비업무에 종사한 경력이 있는 자”를 추가)
- 수상레저기구 운행규제를 완화하기 위하여 기상관련 규제완화(예보시 활동 가



능, 주의보가 발효된 구역에서도 파도 또는 바람만을 이용하는 수상레저기구의 경우는 신고 후 운항가능)

## (2) 시행규칙 주요개정내용

- 원거리 수상레저활동 신고개선(모사전송, 인터넷신고 가능)
- 서프보드를 이용한 활동시 구명조끼 착용의무 완화(보드리쉬로 대체가능)

# 3. 국민편의를 위한 조종면허시험 집행

## 가. 조종면허시험 개요



● 조종면허 출장필기시험 집행

수상레저안전법 제4조 「조종면허」에 규정된 면허대상은 최대출력 5마력 이상의 수상레저기구를 조종하고자 하는 사람은 일반 조종면허 1급, 2급 및 요트조종면허를 취득하여야 한다.

이에 따라 전국 20개 조종면허시험장(일반시험장 14개소, 요트시험장 6개소)에서 연평균 400여 회의 조종면허시험을 집행하고 있으며, 상시 필기시험을 위한 PC시험장 3개소(서울, 동해·태안해양경찰서)를 운영함으로써 수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적인 노력을 경주한 결과 시험 초기부터 지난 9년간 258,845명(필기 158,992명, 실기 99,853명)이 조종면허시험에 응시하여 74,963명(1급 26,128명, 2급 47,537명, 요트 1,298명)이 조종면허를 취득하였다. 또한 고객감동의 찾아가는 서비스를 위해 학교, 도서벽지 등 시험장을 찾기 어려운 응시생을 위한 출장필기시험을 실시하여 지난 3년간 총 275회 16,000여 명이 시험에 응시하여 63.4%(10,144명)의 합격률을 보였다.

2006년 4월 1일부터는 수상레저안전법 개정으로 동력수상레저기구의 갱신제도를

신설하여 신규 발급일로부터 7년의 기간이 지나면 3시간의 수상안전교육을 수료한 후 조종면허를 갱신하여야 한다. 2008년에는 16개 수상안전교육장에서 704회의 수상안전교육을 실시하였으며, 수상레저활동자의 편의를 위해 조종면허 갱신자가 원하는 날짜에 수상안전교육을 받을 수 있도록 최대한 배려하였다.

뿐만 아니라 조종면허원서 접수, 조종면허의 관리, 기타 안전한 수상레저활동을 위한 정보 등의 실시간 제공을 위해 2007년 9억3천여 만원의 예산을 투입하여 수상레저종합정보 시스템을 구축하였고 4천여 만원의 예산으로 매년 유지·보수하여 수상레저 관련 각종 자료를 손쉽게 공유할 수 있도록 함으로써 면허행정 전반에 걸쳐 한층 더 나은 관리에 힘쓰고 있다.

## 나. 조종면허시험 집행 결과분석

### (1) 응시원서 접수

고유가·고환율 등 내수경기의 침체로 인한 레저활동의 위축 및 당일시험 체제 전환에 따른 응시인원 한정 및 출장시험의 공식성 등 판단요건 강화로 일반시험의 경우 신규 응시인원이 전년도 대비 1,813명(12.5%) 감소한 반면, 정부의 해양레저사업의 인프라 구축을 위한 정책 발표와 경인운하 건설 등의 영향으로 요트시험 접수자는 전년(528명)대비 62.7%가 증가한 841명이었다.



● 수상레저종합정보 홈페이지 개선

표 2-52 조종면허 필기시험 접수 현황

(단위 : 명)

연 도	총 계	1급	2 급					요 트				
			소계	비면제	필기 면제	실기 면제	전부 면제	소계	비면제	필기 면제	실기 면제	전부 면제
2008년	14,452	5,291	8,320	7,754	562	4	—	841	809	32	—	—
2007년	16,265	5,697	10,040	9,240	792	8	—	528	512	16	—	—
2006년	21,005	6,415	14,110	12,119	1,209	705	77	480	465	15	—	—

## (2) 필기시험



● 필기시험 집행 모습

조종면허 필기시험 응시자는 전년도 대비 11.6% 감소하였으나, 기존 문제 중 난해하거나 수상레저활동과 관계없는 문항 등을 정비하는 등 필기시험 문제개편으로 합격률은 2.5% 증가하였다.

표 2-53 필기시험 집행결과(합격율)

(단위 : 명)

연 도	응시현황				응시결과		
	대 상	결 시	응 시	응시율	합 격	불합격	합격률
2008년	18,726	3,020	15,706	84.0%	10,369	5,337	66.0%
2007년	20,883	3,355	17,528	83.9%	11,128	6,401	63.5%
2006년	26,241	3,675	22,566	86.0%	13,539	9,026	60.0%

## (3) PC시험



● PC시험장 추가 설치

서울, 동해·태안해양경찰서에 PC시험장을 운영함으로써 전체 필기시험 응시자의 24.9%가 PC시험장을 이용하여 필기 응시하였으며, 응시자가 필요한 시기·시간대에 항상 응시할 수 있는 맞춤형 응시서비스 제공으로 Digital 문화에 익숙한 학생 및 젊은 직장인 중심으로 응시자가 증가하였다.

표 2-54 PC시험 현황

(단위 : 명)

연 도	접수인원	응시인원	합격인원	합격률
2008년	3,914명	3,909명	2,250명	57.5%
2007년	3,184명	3,181명	1,719명	54.0%
2006년	2,573명	2,572명	1,302명	50.6%

#### (4) 시기별 응시현황

추운 날씨로 인해 3월과 12월이 낮은 응시율을 보였고, 수상레저 성수기인 6~8월과 요트시험장 추가 지정에 따른 10~11월은 응시인원이 다소 많았다. 전체적으로 2007년과 같이 응시인원은 월별 고르게 응시하였으며, 이는 수상레저 활동 시기와 상관없이 개인 여가 시간을 고려하여 조종면허시험에 응시한 것으로 분석된다.

그림 2-8 월별 필기시험 응시 현황

(단위 : 명)

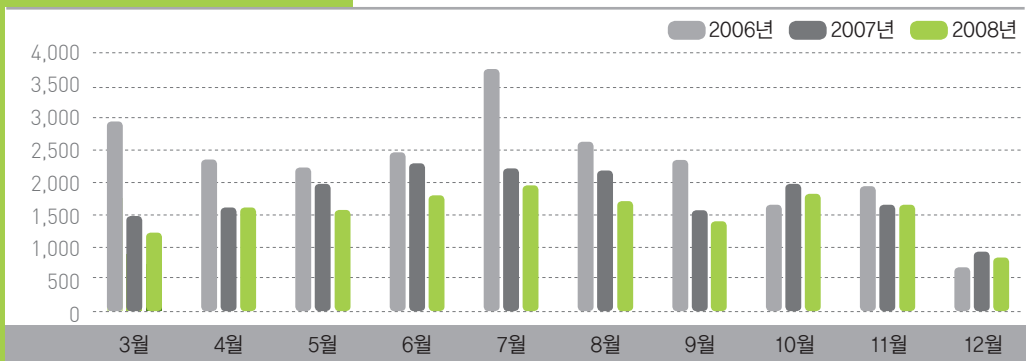


표 2-55 월별 필기시험 응시 현황

(단위 : 명)

연 도	계	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2008년	15,706	1,329	1,552	1,502	1,884	1,989	1,694	1,449	1,863	1,655	789
2007년	17,528	1,471	1,585	1,930	2,252	2,185	2,140	1,523	1,958	1,605	874
2006년	22,566	2,928	2,297	2,180	2,436	3,722	2,578	2,307	1,615	1,882	621

#### (5) 실기시험

2008년도 필기시험 합격자 중 220명은 경제적·시간적 부담감으로 인해 실기시험에 미 응시하여 실기시험 응시인원은 전년도 대비 4.8% 감소하였으며, 실기시험 응시 전 연수교육 이수율의 보편화·정착화 추세와 매년 시험 업무 종사자 교육 시 시험장 현지



● 일반 실기시험 집행모습

기상상태를 고려한 채점기준의 유연한 적용 등으로 최근 3년간 실기시험 합격률이 매년 소폭 상승하였다.

표 2-56 실기시험 집행결과 (합격율)

(단위 : 명)

연 도	응시현황				응시결과		
	대 상	결 시	응 시	응시율	합 격	불합격	합격률
2008년	11,901	220	11,681	98.1%	9,188	1,480	78.6%
2007년	12,527	262	12,265	97.9%	9,271	2,994	75.6%
2006년	13,225	218	13,007	98.3%	9,783	3,224	75.2%

주) 응시자대상 설문조사 결과 사전 교육률 2006년 93%, 2007년 95%, 2008년 96%

#### 실기시험 응시 증가 시험장(증가율)

— 충남(30.0%), 충북(51.1%), 전북(35.0%), 부산요트(31.2%), 서울요트(291.8%)

#### 실기시험 응시 감소 시험장(감소율)

— 서울(27.0%), 울산(32.4%), 전남동부(39.2%), 제주(17.5%)

그림 2-9 시험장별 실기시험 응시 현황

(단위 : 명)

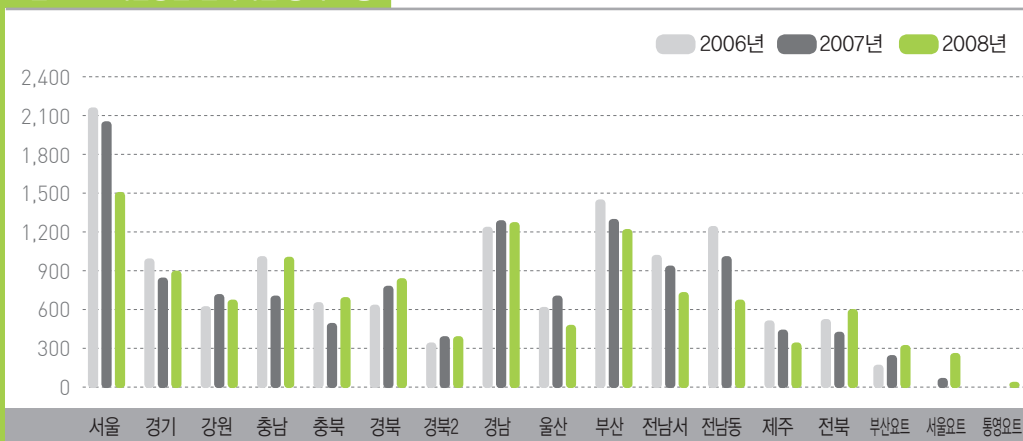


표 2-57 시험장별 실기시험 응시 현황

(단위 : 명)

시험장 연도	총계	서울	경기	강원	충남	충북	경북	경북 제2	경남	울산	부산	전남 서부	전남 동부	제주	전북	부산 요트	서울 요트	통영 요트
2008년	11,901	1489	915	696	1016	659	818	402	1241	490	1202	757	668	355	589	315	251	38
2007년	12,527	2,039	858	732	781	436	793	383	1,274	724	1,300	918	1,097	430	436	240	86	-
2006년	13,225	2,154	1,070	639	1,029	641	630	328	1,202	639	1,423	1,043	1,224	520	521	162	-	-

주) 지자체의 요트산업에 대한 인프라 구축 및 대중화 추세로 요트면허 응시자 증가

## 다. 국민을 섬기는 조종면허시험제도

### (1) 고객을 위한 찾아가는 출장필기시험

특정단체 등의 무분별한 출장요청 등의 폐단을 막기 위해 공공성을 강화하여 출장 시험 횟수는 감소(출장 필기시험 응시율 전체 12.5%, 전년도 대비 52회(60.5%) 2,080명(51.5%) 감소)하였으나, 해군사관학교, 추자도 등의 도서 응시자 편의를 위한 실기 출장시험은 꾸준히 집행하여 국민을 섬기는 면허행정집행에 최선을 다하고 있다.

표 2-58 출장 필기시험 현황

연 도	횟 수(회)	응시인원(명)	합격인원(명)	합격률
2008년	30	1,841	1,269	69.9%
2007년	86	4,037	2,777	68.8%
2006년	159	10,122	5,801	57.3%

### (2) 요트조종면허시험 확대 실시

요트시험 응시자의 원거리 이동에 따른 불편 및 시험장 미지정 지역 민원 해소를 위해 동·남해지역에 요트시험장(강원·경북·경남통영·고성요트) 4곳을 추가하여 응시기회를 확대하였으며, 요트 필기시험 응시자는 수도권(서울, 경기) 428명(40.1%), 영남권(부산, 울산, 경남, 경북, 경북제2, 요트) 426명(39.9%)으로 전년대비 27.0%(227명) 증가하였다.



● 요트 조종면허 실기시험



표 2-59 시험장별 요트 조종면허 응시자 현황

(단위 : 명)

구 분	총 계	서울 (PC)	경기	강원 (PC)	충남 (PC)	충북	경북	경북 제2	경남	울산	부산	전남 서부	전남 동부	제주	전북	요트
2008년	1,067	414	14	80	10	2	28	5	90	16	113	56	25	29	11	174
2007년	840	262	4	38	16	5	11	2	57	11	155	35	6	53	9	176
2006년	676	122	10	96	13	4	37	5	14	24	26	48	5	59	9	204

주) 표내 인원은 관할 해양경찰서 출장시험에 응시한 사람도 포함

### (3) 소외계층 배려를 위한 맞춤형 시험방식

고령·문맹자를 위한 구술시험 및 외국인을 위한 영어필기시험 실시로 소외계층 배려를 위한 맞춤형 시험방식을 지속적으로 추진하고 있다. 2008년 영어시험은 외국인에 대한 홍보활동 부족 및 수상레저 관련 체류 외국인의 응시인원 감소로 전년대비 5명(41.7%) 감소하였으며, 구술시험은 문맹자 감소로 전년대비 29명(67.4%) 감소하였다.

표 2-60 영어·구술시험 현황

(단위 : 명)

구 분		접수인원	응시인원	합격인원	합격률
영어	2008년	9	7	3	43.0%
	2007년	15	12	9	75.0%
	2006년	24	18	13	72.2%
구술	2008년	15	14	5	36%
	2007년	47	43	22	51.2%
	2006년	84	69	36	52.2%

## 라. 조종면허 교부 및 관리

### (1) 조종면허 교부

2008년 조종면허 제도 도입 이후 국민소득 증가 및 여가시간의 확대 등의 영향으로 면허 취득자는 꾸준히 증가하였으나, 금융위기 등의 세계경제 침체에 따른 내수경기의 침체로 레저활동이 위축되어 2008년 응시인원은 소폭 감소하였다. 현재까지 국내 면허취득자는 총 74,963명으로 연평균 8,300여명이 조종면허를 취득하는 것으로

나타났으며, 정부의 해양레저스포츠 활성화 정책 및 수상레저 활동자의 증가 추세를 감안한다면 향후 지속적인 증가가 이루어 질 것으로 전망된다. 또한, 조종면허증의 위·변조로 인한 각종 범죄를 예방하고 국가자격증의 위상 제고를 위해 카드 도안을 보완하여 국민에게 신뢰받는 면허행정을 구현하고자 노력하였다.



● 새로운 조종면허증

표 2-61 조종면허 교부 현황

(단위 : 명)

연 도	계	1급	2급	요트
계	74,963	26,128	47,537	1,298
2008년	9,205	3,077	5,700	428
2007년	9,300	2,908	6,160	232
2006년	10,529	2,629	7,770	130
2005년	9,413	2,382	6,874	157
2004년	6,787	2,022	4,672	93
2003년	6,556	2,276	4,206	74
2002년	6,985	2,467	4,464	54
2001년	9,222	3,239	5,914	69
2000년	6,966	5,128	1,777	61

## (2) 성별·연령별 면허취득 현황

조종면허 취득률을 연령대별로 살펴보면 경제활동에 참가하는 20대(21.6%), 30대(33.5%), 40대(28.2%)가 전체 취득자에 83.3%를 차지하고 있으며, 한편 스릴과 모험을 즐기는 20대의 취득률이 매년 증가하여 면허취득에서부터 안전의식의 제고가 필요하다. 40대까지의 연령대가 각각 20~30%대의 고른 취득률을 보임으로써 수상레저활동을 즐기려는 취득인구가 중·장년층을 중심으로 분포하고 있음을 확인할 수 있다. 여성

취득자는 전체취득자의 약 10.1%를 차지하여 점진적 증가 추세를 보이고 있으며, 특히 20·30대의 여성취득률이 급증하여 여성의 사회참여율 증가추세를 반영하고 있다.

그림 2-10 연령대별 조종면허 취득률

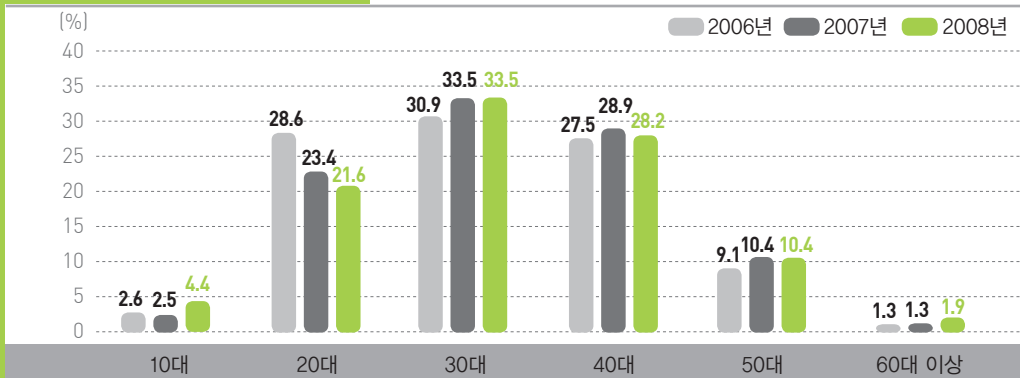


표 2-62 연령대별 조종면허 취득 현황

(단위 : 명)

연도별	성별	계	10대	20대	30대	40대	50대	60대	70이상
2008년	계	9,205	401	1,984	3,084	2,598	961	160	17
	남	8,554	354	1,800	2,856	2,435	935	157	17
	여	651	47	184	228	163	26	3	-
2007년	계	9,300	233	2,172	3,117	2,686	969	116	7
	남	8,358	199	1,973	2,786	2,332	945	116	7
	여	942	34	199	331	354	24	-	-
2006년	계	10,529	274	3,016	3,256	2,893	956	128	6
	남	9,531	241	2,821	2,844	2,559	934	126	6
	여	1,165	33	195	412	334	22	2	-

주) 여성 응시율 : 2006년 11.0%, 2007년 9.9%, 2008년 7.6%

### (3) 지역별 면허취득 현황

시·도별 면허취득 현황을 보면 경기도가 11,170명으로 취득률이 가장 높았으며 서울(9,444명), 경남(7,894명) 순으로 나타났다. 시·도 인구대비 면허취득자 비율은 제주(0.504%), 강원(0.305%), 전남(0.295%)순으로 나타났고 전국적으로 10만 명당 136명(0.154%)의 면허 취득률을 보이고 있다. 2007년 대비 지역별 면허취득자 증가율은 충

남(37.0%), 경기(16.3%), 전북(10.2%)순이며, 인천(-31.3%), 울산(-18.4%)은 다소 감소하였다.

그림 2-11 시·도별 면허취득 현황

(단위 : 명)

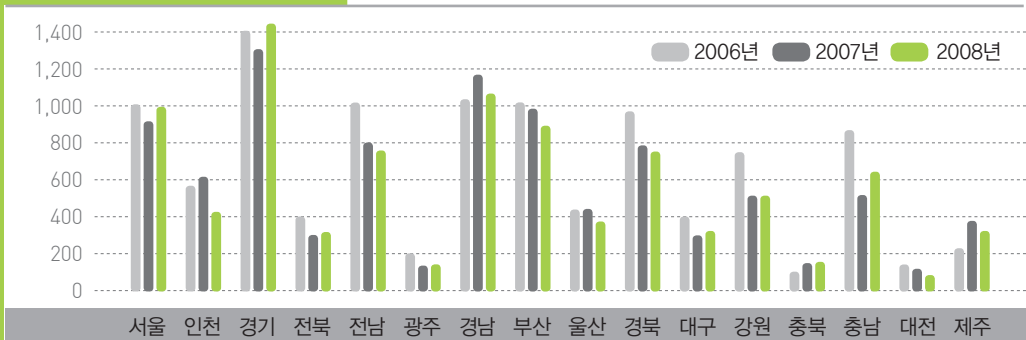


표 2-63 시·도별 면허취득 현황

(단위 : 명)

지역 연도	계	서울	인천	경기	전북	전남	광주	경남	부산	울산	경북	대구	강원	충북	충남	대전	제주
계	74,963	9,444	4,585	11,170	2,210	5,206	1,213	7,894	7,565	3,027	5,916	2,294	4,430	1,286	4,845	1,127	2,751
(%)	(0.154)	(0.094)	(0.173)	(0.098)	(0.128)	(0.295)	(0.084)	(0.252)	(0.218)	(0.278)	(0.227)	(0.094)	(0.305)	(0.087)	(0.248)	(0.075)	(0.504)
2008년	9,205	978	420	1,498	323	754	145	1,065	867	377	734	294	493	147	685	109	316
2007년	9,300	898	612	1,287	293	797	143	1,162	978	462	771	282	493	143	500	131	348
2006년	10,529	1,000	587	1,411	399	989	180	1,064	1,021	463	931	409	724	102	873	142	234
2005년	9,413	918	497	1,248	378	976	182	1,078	1,037	349	725	240	609	127	535	121	393
2004년	6,787	912	517	1,110	171	391	132	658	659	201	621	180	314	137	292	104	388
2003년	6,556	1,059	389	1,215	137	308	97	695	653	191	453	220	340	127	319	86	267
2002년	6,985	1,070	433	1,262	140	371	81	643	612	249	547	270	437	124	380	110	256
2001년	9,222	1,637	740	987	212	376	126	769	1,012	615	572	199	569	151	625	166	466
2000년	6,966	972	390	1,152	157	244	127	760	726	120	562	200	451	228	636	158	83

주) ( )는 2008년 통계청 시·도별 추계인구 대비 면허 취득률

#### (4) 외국인 면허취득 현황

2008년도에는 외국인 면허취득 인구감소로 2007년 대비 48.6%(280명) 급감하였으나, 국내 거류 외국인들 중 수상레저와 관련된 사업 근무자 증가로 다양한 국적의 면허 취득이 이뤄지고 있는 것으로 나타났다.

표 2-64 외국인 면허취득 현황

(단위 : 명)

구 분	계	미국	일본	중국	대만	호주	뉴질랜드	독일	캐나다	태국	영국	노르웨이	네덜란드	러시아
계	1,625	22	1,560	9	10	5	1	5	5	1	2	2	2	1
2008년	265	2	256	4	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-
2007년	545	2	527	3	4	1	-	2	4	-	1	-	-	1
2006년	614	6	603	-	-	1	-	-	-	-	1	2	1	-
2005년	186	8	172	-	1	1	-	2	1	1	-	-	-	-
2004년	4	2	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
2002년	6	1	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2001년	5	1	1		2	1	-	-	-	-	-	-	-	-

### (5) 조종면허시험 대행기관



● 통영 요트 조종면허 시험장

해양경찰청에서는 관 주도의 경직성을 탈피, 레포트동호인의 자율성과 전문성을 활용하고자 수상레저안전법 제정당시 동력수상레저기구 조종면허시험업무를 민간단체로 하여금 대행하게 할 수 있도록 관련 규정을 마련하였고, 법 시행 원년인 2000년 2월 수상레저안전법 관련규정에 따라 시험 대행

기관 지정신청을 공고하여 34개 단체(일반 30, 요트 4)로부터 대행기관 지정을 신청 받아 제출서류에 대한 적격심사와 현장조사 등을 실시, 심사위원회를 개최하여 2001년 1월 서울 등 9개 시·도에 10개 조종면허시험 대행기관(일반 9, 요트 1)을 지정하게 되었으며, 같은해 7월에 제주 및 전남지역에 3개 일반조종면허시험장, 2005년 전북 김제에 일반조종면허시험장 1개소, 2007년에는 수도권 요트조종면허시험 응시자를 위해 서울 요트조종면허시험장 1개소를 추가 지정하였다.

2008년에는 정부의 해양레저 활성화를 위한 정책 추진 및 경인운하 건설 등의 인



프라 구축, 국민의 관심 증가 및 요트 산업에 대한 지자체의 적극적인 사업 추진으로 4개소(강원, 경북, 경남 2개소)에 요트시험 대행기관을 추가 지정하게 되었다.

표 2-65 조종면허시험 대행기관 현황

연번	대행 기관	지정 기관	대표자	실기시험장	지정일
1	서울 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 서울지부	류진수	한강공원 난지지구	2001. 1. 15
2	경기 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경기지부	김찬수	가평군 청평호	"
3	강원 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 강원지부	안규희	춘천시 의암호	"
4	충남 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 대전지부	김현철	아산시 신정호	"
5	충북 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 충북지부	김학성	충주시 충주호	"
6	경북 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경북지부	전길봉	영덕군 오십천	"
7	경남 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경남지부	권평집	마산시 광암해수욕장	"
8	경북제2 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경북지부	전길봉	안동시 안동호	"
9	울산 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 울산지부	허명찬	북구 태화강하류	"
10	부산 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 부산지부	최상순	수영구 수영강하류	"
11	전북 시험장	(주)지평선마린리조트	방인규	김제시 능제저수지	2005. 6. 17
12	전남서부 시험장	(사)한국수상레저안전연합회 전남지부	이수환	영암군 영산호	2001. 7. 23
13	전남동부 시험장	(사)한국해양소년단 전남동부연맹	김유평	여수시 부표관리사무소	"
14	제주 시험장	제주도 요트협회	권혁성	제주시 이호해수욕장	"
15	부산요트 시험장	(사)한국외양요트협회 부산지부	문 국	부산 요트경기장	2001. 1. 15
16	서울요트 시험장	(사)한국외양요트협회 서울지부	류진수	한강공원 난지지구	2007. 7. 18
17	강원요트 시험장	강원대학교삼척캠퍼스 해양관광레저스포츠센터	김진국	삼척시 덕산항	2008. 9. 16
18	경북요트 시험장	(사)한국외양요트협회 경북지부	전길봉	영덕군 강구항	"
19	경남통영 요트 시험장	통영요트학교	윤상휴	통영시 도남관광단지	"
20	경남고성 요트 시험장	(사)한국외양요트협회 경남서부지부	곽상칠	고성군 당항포관광지	"



## 4. 체계적인 수상레저 안전관리

### 가. 수상레저 안전관리 개요



● 인명구조 상황훈련

하계 피서철에 집중되던 수상레저활동이 개인소유 레저기구 증가로 계절과 관계없이 다변화되면서 안전사고 개연성이 증대되었을 뿐 아니라 내수면과 해수면의 사업장은 총 887개소로 2007년도 대비 4.7%(43개소) 증가하였다. 이와 더불어 수상레저 안전관리 수요 또한 증가추세에 있어 해양경찰청에서

는 해수욕장 등 302개 주요 수상레저활동지역에 655명의 경력과 126대의 장비를 배치하여 현장위주의 안전관리활동을 전개하였으며, 특히 내수면 안전관리를 위하여 지방자치단체와 협조체제를 만들어 안전저해사범에 대한 단속, 인명구조 훈련 실시 등 국민에게 봉사하는 해양경찰로서 거듭 나고 있다.

또한, 수상레저 안전관리 지침을 마련(2월)하고 내·해수면 안전관리 지도 점검을 실시(4~5월), 성수기에 대비한 철저한 안전관리 계획을 수립·시행하는 등 연중 지속적인 안전관리를 추진해 나가고 있다.

### 나. 민간급류 순찰대(River Patrol) 운영

#### (1) 래프팅 사업장 현황

표 2-66 래프팅 사업장 현황 (2008년)

(단위 : 개소)

계	철 원 (한탄강)	영 월 (동강)	인 제 (내린천)	산 청 (경호강)	청량산 (봉화)	평 창	남한강	기 타
318	71	60	50	31	22	14	14	56

※ 래프팅 이용객 : 연간 약 160만 추산

## (2) 민간급류순찰대(River Patrol)개요

민간급류순찰대(River Patrol)란 카누·카약 등 운반이 간편하고 수상에서 이동성이 뛰어난 무공해 장비를 활용하여 하천의 래프팅 코스를 순찰하며 안전사고를 예방하고 사고 발생시 신속한 초동조치로 국민의 생명과 재산을 보호하는 순수 민간 자원 봉사단체이다.

민간급류순찰대는 내수면 수상레저 안전관리 주체인 지방자치단체와 협의하여 해양경찰청에서 지정한 민간단체 소속 일반인을 대원으로 임명한다. 그 자격은 응급처치 및 심폐소생술에 능한 래프팅 가이드 자격증을 소지한 자로, 급류에서 공식적으로 카약 30회 또는 60시간 이상 탑승한 경력을 가지고 있어야하며 드로우 로프(throw rope), 카약구조, 수영구조 등 급류구조기술을 두루 갖추어야 한다.

## (3) 2008년 운영 경과

현재 해양경찰청에 등록한 비영리 사단법인 대한래프팅협회 소속 7명이 급류순찰대로 임명되어, 2008년 8월 7일 인제군수 및 인제경찰서 생활안전과장 등 50여명이 참석한 가운데 발대식을 가졌고 같은해 10월 31일까지 내린천에서 활동하였다.



● 발대식 위촉장 수여

무엇보다도 현지 지형·수류에 능통한 이들이 현장에 상주하여 긴급 상황에 신속히 대응함으로써 국민의 신뢰를 돈독히 하였으며 친환경 이동수단인 카약·카누를 이용함으로써 환경보존에도 기여하였다.



● 근무복 착용 모습



● 내린천 급류 순찰











● 견시 임무 수행

#### (4) 추진 성과

민간급류순찰대의 활동으로 지난해 내린천 사고는 전체 41건, 전년 59건 대비 31% 감소하였고 대형사고에 의한 중상사고는 1건으로 전년 11건 대비 91% 감소하여 대형 인명사고 발생이 대폭 감소한 것으로 나타났다. 급류수위 상승 및 열악한 환경에도 불구하고 152회에 걸친 순찰활동 및 25회에 걸친 위험개소 현장 근무를 실시하여 보트 전복, 고립자 등 20회에 걸쳐 159명을 신속하게 구조하였다.

#### (5) 주요 활동 일지(내린천)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 출발지 및 도착지 구간내 홍수로 인한 위험물 제거 작업</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 장수터 및 피아시 등 전복 사고 4회 28명 구조</li> <li>- 무등록 등 보트 운행 등 질서위반자 9건 지자체 고발</li> </ul>
2008. 8. 9		2008. 8. 15	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 위험구간 초등생 탑승자 발견 보트에서 내린 후 위험 구간 걸어서 이동 조치</li> <li>- 동호회 보트 전복 9명 구조</li> <li>- 피아시 구간 전복 고립자 등 17명 구조</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 래프팅보트가 한곳으로 집중하면서 전복되는 등 9명 표류</li> <li>- 하류지점에서 드로우 로프 이용 9명 구조</li> <li>- 여성 1명 저체온증 발생 호송조치</li> </ul>
2008. 8. 16		2008. 8. 19	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 잼버리장에서 행사 중인 보이스카웃 400명의 래프팅 호송요청 접수</li> <li>- 안전관련 회의를 거쳐 안전한 상류지역에서의 래프팅 결정 및 400명 전원 안전 호송</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 피아시 급류구간내 장애물 발견 제거</li> <li>- 보트 전복사고 2회 17명 구조</li> <li>- 앞면부 부상 환자 1명 고려 병원 후송조치</li> </ul>
2008. 8. 21		2008. 8. 24	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 우천으로 수위 상승 위험 구간 대원 배치</li> <li>- 장수터 급류구간 통나무 발견 제거</li> <li>- 장수터 구간내 보트 전복 4명 전원 구조</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 밤골 강 건너편 고립자 2명 발견</li> </ul>
2008. 9. 11		2008. 9. 20	



## (6) 잔잔한 감동과 훈훈한 감사

해양경찰청하면 왠지 바다에만 있을 것 같았던 해양경찰분들(급류순찰대??). 물이 있는 곳이라면 어디든 계시는군요!^\_^ 지난 8월15일 친구들과 강원도 내린천에서 래프팅하다 배가 뒤집혀 큰일 날뻔 한 것을 해양경찰 급류순찰대 분들 구조 덕에 무사할 수 있었습니다.(감사합니다 ㅏㅏ) 그분들께 그날 감사하던 말을 제대로 못해드려 꼭 연락처를 알고 싶어 이렇게 글을 올립니다!!

(2008. 8. 21 해양경찰청 홈페이지 칭찬합니다)

무엇부터 말씀 드려야할지.. 저번주말 8월16일 저와 동생들이 강원도 인제 내린천 래프팅을 다녀왔습니다.. 근데 래프팅을 하다가 함께 탄 동생이 그만 급류 때문에 물에 빠져버렸습니다... 저는 물론 물에 빠진 동생은 넘 놀라구 당황스러워 다리를 둥둥 구르고 어찌 할 바 모르고 있을 때 갑자기 어디서 나타나셨는지 어떤 남자 분께서 물에 뛰어들어 동생을 구해주셨습니다.. 넘 정신이 없고 놀라서 인사도 못 드리구 그냥 와버렸는데 짐 생각해보니 감사한 마음 꼭 전하고자 찾고 싶어요~ 그때 보니까 파란티셔츠에 해양경찰청 민간급류순찰대 라고 써있어서 이곳에 글을 올려보면 찾을 수 있을까 해서 글 올려봅니다...

(2008. 8. 29 국민신문고)

안녕하세요~ 래프팅을 사랑하는 체육학과에 재학중인 대학교 3학년 학생입니다. 저는 군을 전역하고 나서 입대 전에 했던 래프팅 가이드를 올 여름에도 내린천에서 하였습니다. 평소 가이드를 하면서 래프팅의 무질서로 인해 다른 업체들과 몇 번의 충돌도 있었지만 개인적 감정으로 손님들이 8~10명까지 타는 배의 선장으로서의 역할을 기피하기 싫어서 그냥 넘어간 적이 많았습니다. 그래서 무언가 제도적으로 래프팅 기강을 확립할 수 있는 단체가 생겼으면 하는 바람이 내심 있었지요. 우리나라에서 가장 급류가 세다고 하는 내린천에서도 이 정도이니, 다른 평범한 강의 가이드 또 손님들은 어떠하겠습니까? 한달 전 뒤늦게 저는 내린천에 리버파트롤이란 해양경찰청이 지정한 민간급류순찰대가 생긴 것을 알게 되었습니다. 제가 지금까지 걱정했던 것을 해결해 줄 수 있는 답이 나온 것입니다. 처음에는 국가기관을 힘을 빌려 권세를 부릴 것이라고 생각했는데, 눈곱만큼의 사심이나 요구 없이, 내린천의 안녕을 위하여 힘써 노력하시는 이상용 대장님과 박인철 팀장님 외 대원님들을 보면서 저도 한번 리버파트롤이란 것을 직업으로써 도전해보고 싶은 마음이 생겼습니다. 래프팅을 사랑하는 학생으로서 해양경찰청의 수상레저팀 분들에게 감사하게 생각하고 리버파트롤을 칭찬함과 동시에 동경합니다. 앞으로도 수상레저안전을 위한 더 많은 관심 가져주셨으면 좋겠고, 내린천 뿐만 아니라 우리나라의 모든 강 위에 리버파트롤이 뜨는 그날까지 힘써주셨으면 좋겠습니다. 내년엔 리버파트롤로서 글을 올리고 싶습니다.^.^

(2008. 9. 21 해양경찰청 홈페이지 칭찬합니다)

## 다. 수상레저사업자 등록 현황

### (1) 수상레저사업장 현황



● 해수면 수상레저사업장

수상레저활동자의 지속적인 수요 증가에 따라 사업장도 2003년 대비 36%가 증가한 887개소에 이르고 있으며, 사업장의 규모도 무동력을 이용한 영세 소규모에서 동력을 이용하는 대규모로 변화하고 있다. 서해안 고속도로를 이용하는 수도권 거주자의 수변으로의 접근 용이와 지방자치단체의 해

양스포츠 진흥 등 활성화방안에 따라 내·해수면 사업장은 총 887개소로 전년도 대비 소폭의 증가가 이루어졌으나 이용자 수는 경기 침체의 영향으로 감소하였다.

표 2-67 수상레저사업장 현황

(단위 : 개소)

구 분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	652	671	754	735	847	887
해수면	279	328	323	269	343	360
내수면	373	343	431	466	504	527

### (2) 수상레저사업장 레저기구 현황

동력을 이용한 수상레저사업장의 확대로 수상오토바이, 모터보트 등 동력수상레저 기구는 1,904대로 전년대비 4.8% 증가하였고, 모터보트의 증가와 함께 수상스키, 워터슬래드 등 피견인기구도 계속적으로 증가하고 있다.

표 2-68 수상레저사업장 레저기구 현황

(단위 : 대)

구 분	총 계	동력 수상레저기구					무동력 수상레저기구									
		모터보트	요트	수상오토바이	고무보트	스쿠터	수상스키	패러세일	카누	카약	워터슬래드	수상자전거	서프보드	노보트	래프팅보트	기타
2008년	9,152	1,419	31	313	130	11	772	12	27	209	1,397	384	55	1,155	3,237	-
2007년	8,779	1,363	7	328	119	-	619	17	17	139	1,366	436	46	1,116	3,110	96
2006년	7,518	1,174	30	253	93	31	281	16	13	86	796	137	5	905	3,698	-
2005년	7,920	1,279	11	313	108	-	654	13	18	92	1,124	289	24	831	3,164	-
2004년	6,662	1,153	4	311	118	-	543	18	26	154	1,039	273	20	865	2,138	-
2003년	6,514	1,038	4	369	106	-	631	13	41	98	867	207	64	803	2,273	-



## 라. 동력수상레저기구 등록제도

### (1) 등록제도 일반 및 기구별 등록현황

국민의 재산권 보장, 체계적인 안전관리 및 폐레저기구의 무단방치로부터 환경오염을 예방하기 위하여 해양경찰청에서는 수상레저안전법을 2006년 4월 개정·시행하여 일정한 동력기구의 등록 및 안전검사를 의무화 하였다.

2008년 12월 31일 기준으로 시·군·구를 통한 등록 수상레저기구는 총 7,597대로 2007년 5,400여대를 정점으로 2008년 1,900여대의 등록으로 점차 안정화 단계에 이른 것으로 보여지며 앞으로 그 수는 연평균 1,000여대 범위에서 신규등록이 이루어질 것으로 예상하고 있다.



● 등록번호판 부착 모습

표 2-69 기구별 수상레저기구 등록 현황

(단위 : 대)

연 도	계	모터보트	고무보트	수상오토바이
합 계	7,597	4,665	846	2,086
2008년	1,908	1,160	198	550
2007년	5,413	3,294	638	1,481
2006년	276	211	10	55

주) 2006. 4. 1부터 등록제도 시행

### (2) 지역별 등록현황

우리나라의 주요 수상레저기구 등록 지역은 주로 수변(水邊)으로의 접근이 용이한 지역을 중심으로 이루어지고 있으며 그 중에서도 한강, 남한강 등의 유수지 다수와 전국 수상레저사업장의 16.2%가 영업활동을 하고 있는 수도권(서울, 경기, 인천) 지역이 등록대수 전체의 35.7%를 차지하고 있다.

또한, 부산·울산·강원·충남·전라·경남·제주 등 해수면에 접한 지역의 등록대수 또한 전체의 49.9%를 차지하여 대구·광주·대전·충북·경북 등 내륙지역 14.4%에 비하여 높아 해수면 인접 지역의 수상레저기구 보유자가 많음을 알 수 있다.



표 2-70 지역별 수상레저기구 등록 현황

(단위 : 대)

총계	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산	경기	강원	충북	충남	전북	전남	경북	경남	제주
7,597	700	445	195	490	105	140	180	1,450	655	140	750	180	380	530	977	280

## 마. 수상레저활동 사고현황 분석

### (1) 수상레저기구·인명피해별 사고발생현황



● 충돌 후 파손된 수상오토바이

2008년 인명 또는 재산피해를 동반한 수상레저사고는 총 9건으로, 수상레저안전법이 시행된 2000년부터 최근 8년간 발생한 사고 연평균 13.9건(총 111건)에 비하여 감소하였다.

이는 지속적인 홍보활동 전개, 현장위주의 안전관리 및 활동자 위주의 법·제도 개선

에 기인한 것으로 분석된다. 그러나, 사고 유형별로 보면 모터보트, 래프팅보트 및 워터슬래드에 의한 사고가 지속적으로 발생하고 있어 향후 이 기구들에 대한 안전관리 강화가 필요한 것으로 분석되었다.

표 2-71 기구별 사고 현황 (인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건/명)

기구별 연도별	계	모터 보트	고무 보트	래프팅 고무보트	수상 오토바이	요트	워터 슬래드	수상 스키	기타
2008년	9 11	3 6	1 1	1 1	1 1	- -	2 2	- -	1 1
2007년	8 15	1 1	1 1	2 6	1 1	- -	3 6	- -	- -
2006년	8 13	4 7	- -	1 1	- -	1 1	2 4	- -	- -
2005년	10 24	4 18	- -	- -	1 4	2 1	2 3	- -	2 1
2004년	17 14	2 1	4 2	1 1	4 4	1 -	4 5	- -	1 1
2003년	16 27	5 13	- -	2 4	2 2	- -	7 8	- -	- -
2002년	19 19	4 6	4 -	2 2	2 4	1 -	6 7	- -	- -
2001년	19 29	5 15	2 -	1 1	3 5	- -	4 4	3 3	1 1
2000년	14 31	4 8	3 7	- -	5 10	- -	2 6	- -	- -

## (2) 원인별·유형별 사고 현황

수상레저활동 사고를 원인별로 분석해 보면 2007년까지는 운항부주의에 의한 사고가 전체사고의 50~80%에 달하였으나 2008년도에는 30%정도로 낮아져서 안전운항에 대한 지속적인 교육 및 지도·단속이 실효성을 거둔 것으로 평가되며, 특히 2005년 이후 수상레저 사고발생이 현저하게 감소하고 있는 추세여서 수상레저활동자의 안전의식이 점차 높아지고 있는 것을 볼 수 있다

그러나 동력수상레저기구 전복, 충돌 등 대형사고는 매년 지속적으로 발생하고 있어 조종면허시험시 수상안전교육 강화 및 현장 안전지도의 필요성이 제기되고 있다.

표 2-72 원인별 사고 현황 (인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건)

원인별	계	운 항 부주의	무리한 운 항	기 관 정비불량	선체결함	조종미숙	기 타
2008년	9	3	-	2	-	3	1
2007년	8	4	-	-	-	4	-
2006년	8	5	1	1	-	-	1
2005년	10	8	-	-	-	2	-
2004년	17	10	4	3	-	-	-
2003년	16	13	1	-	1	1	-
2002년	19	13	1	4	-	-	1
2001년	19	12	2	2	-	1	2
2000년	14	7	1	3	-	3	-

표 2-73 유형별 사고 현황 (인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건)

유형별 연도별	계	침 물	화 재	전 복	좌 초	표 류	충 돌	기 타
2008년	9	-	-	3	-	1	1	4
2007년	8	-	-	3	-	-	2	3
2006년	8	-	1	2	-	-	4	1
2005년	10	1	-	5	-	-	3	1
2004년	17	-	-	6	-	4	2	5
2003년	16	1	-	8	-	-	5	2
2002년	19	-	-	7	-	5	3	4
2001년	19	-	-	3	-	2	7	7
2000년	14	-	-	4	-	2	5	3

## 수상레저사고사례

- 3. 18 14:20경 경남 마산시 구산면 소재 레저사업장에서 3명이 노보트(0.49톤, 무동력)에 편승 출항, 낚시활동 종료코 귀항중 선미에 있던 1명이 중심을 잃고 해상에 추락, 구조하였으나 병원후송 중 사망(조종미숙)
- 7. 19 11:30경 전북 부안군 변산면 격포해수욕장 소재 레저사업장에서 모터보트에 5명이 승선 레저활동 중 파도로 인하여 사고자의 몸이 의자에서 갑자기 떴다 가라앉으면서 허리 부상(운항부주의)
- 7. 30 16:14경 삼척시 근덕면 용화해수욕장 레저사업장에서 수상오토바이로 레저활동 중 워터제트 흡입구에 로프가 감겨 운항불가로 122구조대에 예인(운용미숙)
- 8. 2 14:40경 강릉시 사근진해수욕장 모터보트로 바나나보트를 예인코 레저활동 중 바나나보트가 해상에 뒤집어져 승선원 4명 중 1명 전치 4주 부상(조종미숙)
- 8. 16 17:10경 태안군 고남면 바람아래해수욕장에서 고무보트 레저활동 중 갑자기 전북 1명 부상(운항부주의)
- 11. 9 09:30경 군산시 옥도면 방축도 신방파제 앞 해상에서 낚시중인 고무보트와 향해 중인 어선이 상호 충돌 1명 부상(운항부주의)

## 바. 현장중심의 안전관리

## (1) 경력 및 장비배치

레저활동 집중지역 안전관리를 위해 해수욕장 269개소 등 전체 302개소에 인력 및 장비를 집중 배치하고 사고 발생시 긴급 구조 및 안전관련 홍보활동을 전개하였다. 또한, 파·출장소에 연안구조정 순찰 구역을 지정하여 순찰정 등 126대를 배치(상주 59대, 순찰 67대), 122 해양긴급번호 서비스와 연계하여 현장중심 안전관리에 최선을 다하고 있다.

표 2-74 안전관리 경력배치 현황 (2008년)

(단위 : 명)

구 분	총 계			상 주			순 찰		
	계	경 찰	전 경	계	경 찰	전 경	계	경 찰	전 경
계	655	368	287	316	157	159	339	198	141

표 2-75 안전관리 장비배치 현황 (2008년)

(단위 : 척)

구 분	총 계				상 주				순 찰			
	계	1톤	3톤	고무, P정 등	계	1톤	3톤	고무, P정 등	계	1톤	3톤	고무, P정 등
계	126	57	65	4	59	38	18	3	67	19	47	1

※ 총 554개소(사업장 360개소, 일반레저 활동지역 194개소)

## (2) 수상레저활동 금지구역 지정 현황

수상레저기구를 이용한 수상레저활동자와 해수욕장 이용자 간의 사고 개연성을 차단하여 안전한 수상레저활동을 확보하기 위하여 해수욕장에서의 수영경계선을 설정 운영 중에 있으며 또한 수상레저활동 취약지 중 해수욕장 142개소, 유원지 6개소, 다중이용수로 3개소 및 월선 방지를 위한 NLL 부근에 2개소를 추가 지정하였다.

수상레저안전법 제25조(수상레저활동 금지구역의 지정 등)에 따른 금지구역의 지정시 현지 실태파악과 함께 지방자치단체, 수상레저관련단체 및 지역주민 등의 의견 청취가 이루어지며, 이를 통해 합리적이고 이용객이 쉽게 인지할 수 있는 곳에 수영경계선을 설정하고 금지구역 공고판을 설치·운영하였다.



● 금지구역 공고판

표 2-76 금지구역 지정 현황

(단위 : 개소)

구 분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	119	157	133	152	154	153
해수욕장	115	154	126	145	146	142
기 타	4	4	7	7	8	11

### (3) 내수면 안전관리

2008년 수상레저안전법 제28조2항(관계행정기관협조) 및 같은 법 제29조의 2(안전관리계획수립) 개정을 통해 내수면 수상레저 안전관리에 필요한 사항에 대한 지도·감독을 해양경찰청으로 일원화하였다.

또한, 해·내수면 안전관리를 해양경찰로 일원화함에 따라 내수면 안전관리 담당공무원 및 관련 단체 등을 대상으로 대책회의를 정례적으로 실시, 내수면관리 담당자의 수상레저활동 안전관리에 대한 전문성 등을 배양하고 민간급류순찰대를 운영하여 내수면 사고예방에 노력하고 있다.

표 2-77 내수면 안전관리 대책회의 현황

구 분	개최 해경서	횟수/명	참 석 인 원(명)		
			시·군·구	육상경찰	단체 등
2008년	전해경서	21 / 460	348	70	42
2007년	전해경서	38 / 451	350	24	77
2006년	전해경서	51 / 531	80	31	420
2005년	전해경서	30 / 624	223	55	346
2004년	8개 해경서	8 / 194	58	31	105
2003년	8개 해경서	8 / 166	42	16	108

### (4) 수상레저안전법 위반자 단속 현황

해양경찰청에서는 성수기를 중심으로 매년 무면허조종, 안전장비미착용 등 수상레저안전법 위반자를 단속하여 안전관리에 주력하고 있으며, 2008년 단속실적을 살펴보면 무면허조종 사범이 4배 가까이 증가한 것을 비롯, 조항별 위반자가 전반적인 증가 추세인 바, 이는 수상레저활동 초보자 및 일부 활동자의 안전의식 결여로, 기본적인 사항(안전장비의 착용, 주취조종, 원거리활동 미신고 등)을 지키지 않고 있는 것으로 파악되어 지속적인 제도 및 안전교육이 필요할 것으로 보인다.

표 2-78 수상레저안전법 위반자 단속 현황

(단위 : 건)

구 분 연도별	계	무면허 조 종	주취 조종, 측정거부	무등록 사 업	안전 검사 미필	안전 장비 미착용	운항 규칙 미준수	금지구역 (영업구역) 위반	수상레저 활동시간 (영업시간) 위반	지시·시정 명령위반	원거리 수상레저 활동미신고	정원 초과	기타
2008년	504	200	5	21	-	165	7	-	24	-	17	6	59
2007년	363	59	1	7	-	150	31	6	20	-	17	3	69
2006년	478	111	7	6	-	306	8	6	13	1	1	-	19
2005년	663	122	-	19	-	422	21	9	22	-	5	-	43
2004년	474	90	1	14	2	282	13	4	43	2	6	2	15
2003년	421	79	1	37	15	230	25	6	9	2	-	7	10
2002년	444	116	-	22	-	222	42	8	12	-	-	2	20
2001년	419	129	-	16	-	233	11	9	13	-	3	2	3
2000년	130	2	3	13	-	76	3	14	9	-	4	1	5





## chapter 03

### 범죄없는 바다를 위한 해양치안 확보

제1절. 해양범죄 추세 —— 170

제2절. 주요범죄 단속 및 검거 —— 183

제3절. 수사역량 강화로 국민편의 수사행정 구현 —— 201

제4절. 국제성 범죄와 국제협력 강화 —— 212

제5절. 정보·보안활동 강화 —— 237



## 제 1 절 해양범죄 추세

### 1. 개 관

국내적으로 수산자원 감소와 고유가로 인한 출어선 감소 등 어업질서 변화에 따른 구조조정 과정에서 발생하는 사회적 갈등이 증가하였으며 해양이용 인구의 확대에 따라 해양문화환경 조성과 각종 해상사고 방지를 위한 국민적 욕구가 증가하였다. 그 뿐만 아니라 수자원 고갈 등으로 해상범죄의 광역화·기동화·다국적화가 가속되고 주변 국으로부터의 밀입국·밀수 등 국제성 범죄가 날로 증가하는 등 국내·외 해양 환경의 변화로 해양에서의 범죄대응도 새로운 유형의 해양범죄에 적극 대처해야 하는 새로운 전환점을 맞이하고 있다.

그간 정부기관과의 「해·육상 합동단속반」 등 공조체제를 구축하여 출항에서 입항 까지 단계별로 강력 단속결과 대형트롤, 무허가저인망 및 새우조망 등의 불법조업이 감소하여 2008년 불법조업은 2007년 대비 4.2%로 감소하였다. 그러나 불법잠수기 어업, 대게암컷 불법포획 등이 증가하고 있음에 따라 유관기관의 수사공조체제 및 단속을 강화하고 적극적인 홍보활동으로 어자원 보호 및 어업질서 유지에 어업인 중심의 자율적 참여를 유도하고 있다.

해양경찰은 앞으로도 국제화·지능화되는 범죄환경에 적응하기 위하여 첨단과학수사역량을 확충하고 수사전문가를 양성하는 등 지속적으로 수사역량을 높이는데 최선을 다할 것이다.

표 3-1 범죄발생 현황 (1999년~2008년)

(단위 : 건)

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	34,716	30,588	31,587	32,268	34,728	37,060	42,661	52,763	52,082	51,560
형법범	5,757	5,121	5,713	5,521	8,409	9,747	10,419	15,147	16,686	18,828
특별법범	28,959	25,467	25,874	26,747	26,319	27,313	32,242	37,616	35,396	32,732
총범죄 증감율(%)	+0.6	-11.9	+3.3	+2.2	+7.6	+6.7	+15.1	+23.7	-1.3	-1.0

## 가. 총범죄

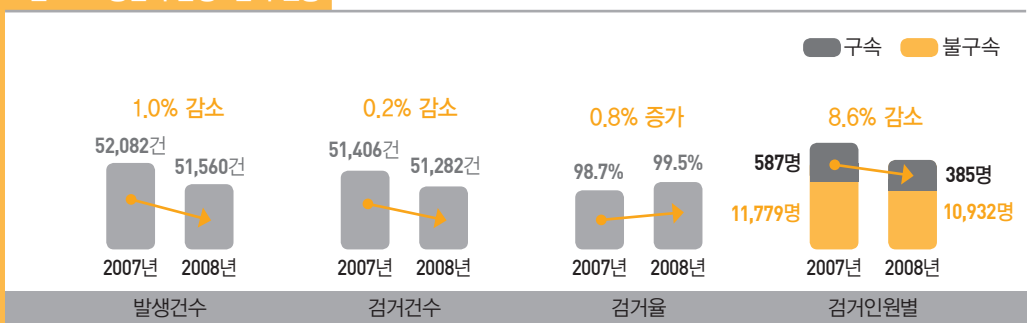
2008년도 해상범죄는 총 51,560건이 발생하여 전년 52,082건 대비 약1%(522건) 감소하였으며, 검거건수는 51,282건으로 검거율 99.5%를 나타내고 있다.

표 3-2 총범죄 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분		발 생	검 거		검거율 (%)	조 치	
			건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	총 범죄	51,560	51,282	11,963	99.5	385	11,578
	형 법 범	18,828	18,322	3,001	97.3	143	2,858
	특별법범	32,732	32,960	8,962	100.7	242	8,720
2007년	총 범죄	52,082	51,406	12,366	98.7	587	11,779
	형 법 범	16,686	16,174	2,905	96.9	139	2,766
	특별법범	35,396	35,232	9,461	99.5	448	9,013
증감률(%)		-1.0	-0.2	-3.3	0.8	-34.4	-1.7

그림 3-1 총범죄 발생·검거 현황



## (1) 형법범

2008년 형법범은 총 18,828건이 발생하여 전체 해양범죄의 약 36.5%를 차지 2007년 대비 12.8% 증가하였으며 그 중 살인범은 57.1%, 절도범은 88.5%, 횡령·배임 사범은 73.2%로 각각 증가한 반면, 폭력은 25.6%, 사기는 8.9%, 재물손괴는 55.6%, 업무상과실은 17.2%가 각각 감소하였다.

## (2) 특별법범

특별법범은 총 32,732건이 발생하여 전체 해양범죄의 63.4%를 차지 2007년 35,396건 대비 7.5%감소하였으며 그 중 국제사범은 48.6% 증가 한 반면, 수산사범 4.5%, 안전사범 1.5% 및 환경사범은 6.3%로 각각 감소하였다.

## 나. 범죄발생 분석

### (1) 경찰서별 발생범죄

전국 해양경찰서별 발생건수는 부산해양경찰서가 가장 많은 7,784건으로 총 발생 범죄 51,560건의 15.1%를 차지하고, 통영 5,785건(11.2%), 여수 4,748건(9.2%), 군산 4,290건(8.3%)순으로 나타났으며, 불법어업, 밀수·밀입국 등 치안수요가 많은 서·남해 해양경찰서 관할해역에서 범죄발생률이 높은 것으로 나타났고, 상대적으로 치안수요가 적은 동해안 소재 해양경찰서에서는 발생건수가 적은 것으로 나타났다.

표 3-3 지방청 및 해양경찰서별 범죄발생 현황 (2008년)

(단위 : 건)

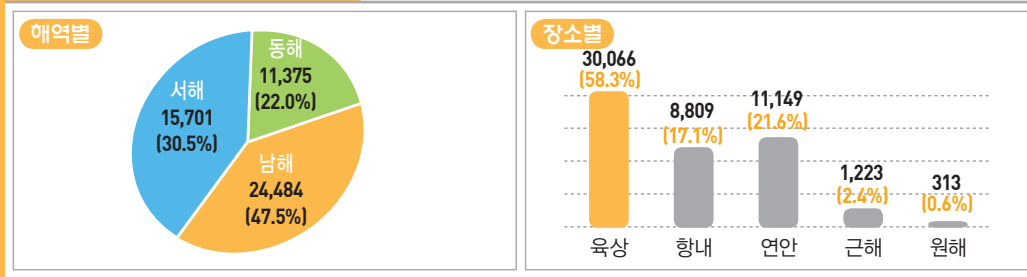
구 분	계	본청	인천	동해지방청					서해지방청					남해지방청					
				청	속초	동해	포항	울산	청	완도	목포	군산	태안	청	부산	통영	여수	제주	서귀포
계	51,560	80	4,144	767	1,520	2,381	3,923	2,784	715	1,052	3,819	4,290	2,653	1,296	7,784	5,785	4,748	3,434	385
형법범	18,828	43	886	694	114	138	1,250	361	378	171	2,440	3,384	782	673	3,567	1,141	1,977	806	23
특별법	32,732	37	3,258	73	1,406	2,243	2,673	2,423	337	881	1,379	906	1,871	623	4,217	4,644	2,771	2,628	362
발생 비율(%)	100	0.2	8.0	1.5	2.9	4.6	7.6	5.4	1.4	2.0	7.4	8.3	5.2	2.5	15.1	11.2	9.2	6.7	0.8

## (2) 해역별·장소별 발생범죄

해역별로는 남해(부산·여수·통영·완도·제주·서귀포)가 24,484건(47.5%), 서해(인천·태안·군산·목포)가 15,701건(30.5%), 동해(속초·동해·포항·울산)가 11,375건(22.0%) 순으로 대부분 서·남해에서 발생하고 있으며, 장소별로는 육상 30,066건(58.3%), 연안 11,149건(21.6%), 항내 8,809건(17.1%), 근해 1,223건(2.4%), 원해 313건(0.6%) 순으로 나타났다.

그림 3-2 해역별·장소별 발생 현황

(단위 : 건)



## 다. 월별 범죄발생

월별로는 본격적인 조업이 시작되는 4월과 5월, 성어기인 6, 7월과 10월에 가장 많이 발생하였으며 이 중 형법범은 5~6월, 10월 주로 발생하였고 특별법범은 4~7월, 9월, 10월에 많이 발생하였다. 이는 성어기에 주로 발생하는 불법어업 및 인권유린 사범에 대한 특별단속과 추석 전후 국민건강 및 국민생계 침해사범에 대한 특별단속 등을 강화했기 때문인 것으로 분석된다.

그림 3-3 월별 범죄발생 현황 (2008년)

(단위 : 건)

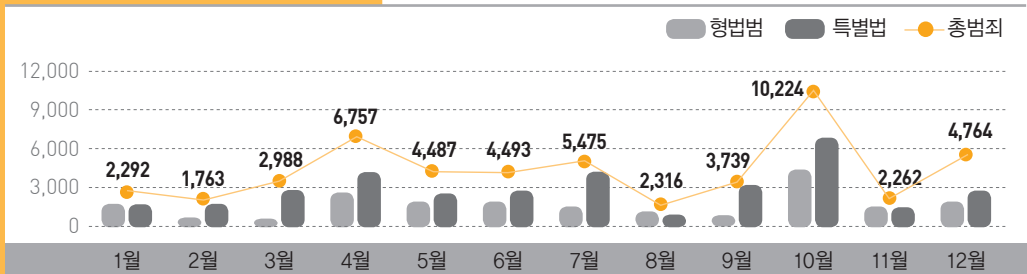




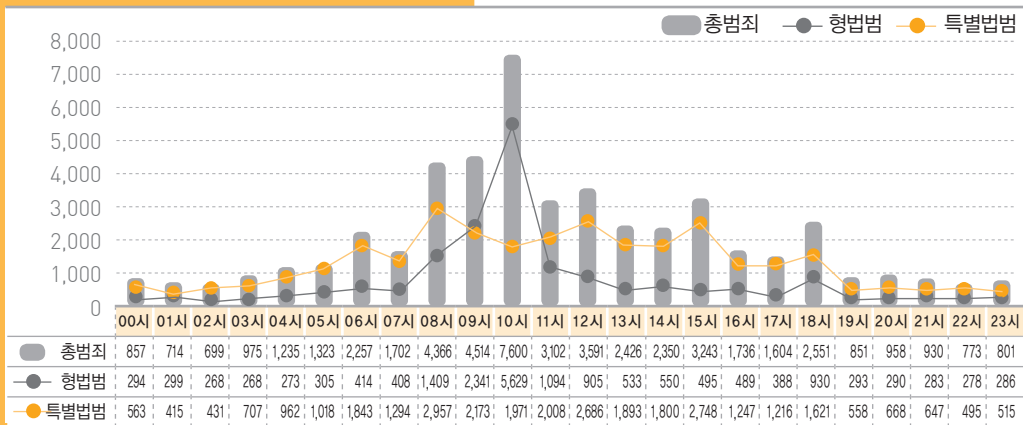
표 3-4 월별 범죄발생 현황

(단위 : 건)

구 분		계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
범 법 범	계	51,560	2,292	1,763	2,988	6,757	4,487	4,493	5,475	2,316	3,739	10,224	2,262	4,764
	2008년	18,828	1,110	533	406	2,708	1,931	1,795	1,571	1,387	555	3,785	1,125	1,922
	2007년	16,686	230	406	830	1,271	3,055	2,463	944	665	783	2,742	2,286	1,011
	증감율(%)	12.8	382.6	32.3	-51.1	113.1	-36.8	-27.1	66.4	108.6	-29.1	38.0	-50.8	90.1
특 별 범	2008년	32,732	1,182	1,230	2,582	4,049	2,556	2,698	3,904	929	3,184	6,439	1,137	2,842
	2007년	35,396	886	2,015	4,643	5,439	4,204	2,328	3,052	1,561	885	4,839	1,244	4,300
	증감율(%)	-7.5	33.4	-39.0	-44.4	-25.6	-39.2	15.9	27.9	-40.5	259.8	33.1	-8.6	-33.9

그림 3-4 발생 시간대별 범죄발생 현황 (2008년)

(단위 : 건)



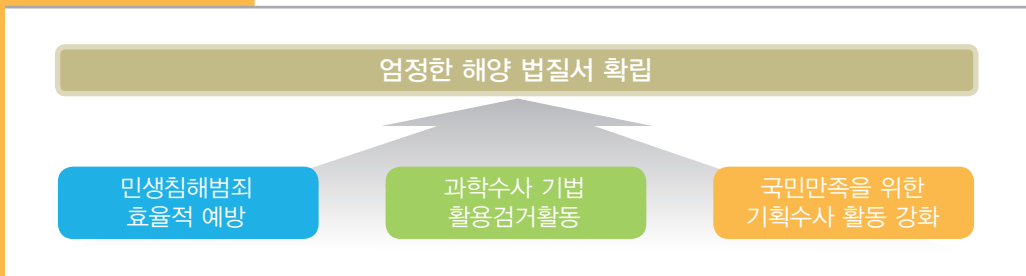
범죄발생 시간대별로는 08:00~18:00사이에 주로 발생하고, 저녁 시간대에는 상대적으로 적게 발생하였다.

## 2. 주요범죄 발생동향

### 가. 총괄

국민이 만족하는 치안 서비스를 제공하기 위해 과학수사계를 신설하고 검시요원 및 범죄심리요원 등 전문가를 충원하여 과학수사체계를 확립하고, 취약해역·우범항포구에 대한 사전예방중심의 형사활동을 강화하여 다양한 민생침해범죄에 강력히 대처하고 있다.

그림 3-5 형사활동 목표



2008년도에 발생한 해상범죄 중 형법범은 총 18,828건으로 전체 해양범죄 51,560건의 36.5%를 차지하고 있으며, 2007년도 대비 횡령·배임은 73.2%로 증가, 살인은 57.1%, 절도는 88.5% 각각 증가하였으며 사기는 8.9%, 폭력은 25.6%가 각각 감소하였다. 횡령·배임 등 경제사범이 증가한 것은 최근 유가급등으로 일부 해·수산인들의 건전한 법감정 퇴색에 기인하였고, 살인과 절도가 크게 증가한 것은 경제위기로 인한 각박한 사회환경에 적응치 못한 해·수산인들의 인내심 부족에서 기인된 것으로 판단된다. 그리고 사기 및 폭력사범이 감소한 것은 취약지역에 대한 형사활동을 강화하고 지속적인 홍보와 계도로 검거위주에서 사전 예방중심으로의 활동변화에 기인하였다.

표 3-5 형법범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	2007년			2008년			발생대비 (%)
	발 생	검 거	검거율(%)	발 생	검 거	검거율(%)	
계	16,686	16,174	98.7	18,828	18,322	97.3	-1.4
살 인	7	7	100.0	11	10	90.9	-9.1
절 도	104	106	101.9	196	178	90.8	-11.1
폭 력	706	324	46.0	525	525	100.0	54.0
사 기	11,100	11,025	99.3	10,117	9,626	95.1	-4.2
재 물 손 괴	117	112	95.7	52	46	88.5	-7.2
횡 령·배 임	3,002	2,983	99.4	5,198	5,183	99.7	0.3
업무상과실범	448	452	100.8	371	373	100.5	-0.3
기 타	1,202	1,165	96.9	2,358	2,381	101.0	4.1

※ 기 타 : 장물 취득·알선·윤반, 공기호부정사용·문서위조 등

## 나. 죄명별

### (1) 살인

살인은 인간의 생명을 빼앗는 가장 흉악하고 잔인한 범죄로 해상에서의 살인은 상·하급 선원간 말다툼이나 음주 후 사소한 시비 및 치정·가정불화가 발단이 되는 경우가 대부분인데 2008년의 경우 11건이 발생하여 2007년 7건 대비 4건이 증가하였다. 이중 해상에서 발생한 것은 6건이며, 5건은 육상에서 살해 후 해상에 투기, 변사체로 발견되어 해양경찰이 수사에 착수한 경우로 육경과의 수사공조와 과학수사로 1건의 미결을 제외하고 10건에 대해서는 모두 검거하였다.

표 3-6 살인사건 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	11	10	11	91.0	8	3
2007년	7	7	5	100.0	5	-
증감률(%)	57.1	42.9	120.0	-9.0	60.0	-

표 3-7 유형별 검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건수	인원		구 속	불구속
계	11	10	11	91.0	8	3
음주 후 사소한 시비	3	3	3	100.0	2	1
동료 선원간 양심	1	1	1	100.0	1	-
상·하급자간 불화	1	1	1	100.0	1	-
기타(치정, 가정불화 등)	6	5	6	83.3	4	2

### 사 례

피의자는 2008년 1월 22일 03:40경 울산시 남구 소재 ○○식당 지하실내에서 같은 동호회 회원인 피해자와 취업문제 등으로 싸우던 중 동 장소에 보관 중인 공기총(5mm, 케리어)으로 피해자의 후두부에 실탄 1발을 발사하여 살해한 후, 범행을 은폐하기 위하여 식칼과 실톱으로 사체를 토막 내어 비닐봉지와 박스에 담아 태화강에 투기한 사건(울산해양경찰서)



## (2) 절 도

절도는 주로 어패류 및 선용품, 어구 절도, 현금 등이 대부분을 차지하고 있으며, 총 196건이 발생하여 전년대비 88.5%가 증가하였다. 절도사건이 증가한 이유는 어려운 경제여건 상황에서 비롯된 것이며, 2007년 대비 검거율이 다소 감소한 것은 경제여건악화로 전문 절도범에 의한 범죄보다 잡범들에 의한 불특정 선박에 대한 선용품절도 등이 발생하였으나 목격자 및 검거확보의 어려움으로 검거율이 다소 감소하였다.

표 3-8 해상절도 발생·검거 현황

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	196	178	244	90.8	31	213
2007년	104	106	202	101.9	30	172
증감률(%)	88.5	67.9	20.8	-11.1	3.3	23.8

표 3-9 유형별 선상절도 현황 (2008년)

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
계	196	178	244	91.0	31	213
어·패류 절취	71	69	94	97.2	19	75
선용품, 선외기 절취	34	28	28	82.4	2	26
선박불법 사용	12	8	18	66.7	-	18
어구절도	25	24	42	96.0	1	41
유류 절도	16	17	15	106.3	2	13
기타(현금 등)	38	32	47	84.2	7	40

### 사 례

피의자들은 통영시 산양읍에 소재한 ○○수산 가두리 양식장에 종사하는 자들로 양식장 소유주가 자리를 비운 틈을 이용하여 양식어류를 절취하기로 사전 공모한 후, 2008년 9월 11일 21:45경 위 가두리 양식장에서 양식 중인 돌돔 약 2톤(시가 6,600만원)을 운반선을 이용하여 절취 후 활어유통업자에게 판매(통영해양경찰서)

### (3) 폭 력

선상폭력은 작업미숙이나 상·하급 선원간의 사소한 시비가 원인이 되는 경우가 대부분을 차지하고 있으며, 총 525건이 발생하여 전년대비 25.7% 감소하였다.

표 3-10 폭력 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	525	525	442	100.0	17	425
2007년	707	325	391	45.9	13	378
증감률(%)	-25.7	61.5	13.0	54.1	30.8	12.4

표 3-11 유형별 선상폭력 현황 (2008년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
계	525	525	442	100.0	16	426
작업미숙불만 (상급자→하급자)	87	88	87	101.1	-	87
작업지시불만 (하급자→상급자)	11	10	11	90.9	-	11
상호 연쟁시비	250	248	292	99.2	10	282
기 타	177	179	52	101.1	6	46

#### 사 례

피의자는 2008년 9월 22일 20:00경 전남 영광군 낙월면에 소재한 선착장에 정박 중인 근해 자망어선 ○○호(12톤) 선내에서 같은 선단선의 선원인 피해자와 술을 마시면서 상호 연쟁을 하던 중, 술에 취한 상태에서 조리용 식칼로 피해자의 복부를 1회 찔러 상해(목포해양경찰서)

### (4) 사 기

사기는 면세유부정수급과 선요금 사기가 가장 많으며, 총 10,117건이 발생하여 전년대비 8.9%가 감소하였다. 감소원인은 최근 어획부진으로 인한 조업일수 감소와 국고



보조금 편취사범 등 기획수사 활동을 강화한데 기인하였다.

표 3-12 사기사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	10,117	9,626	1,142	95.1	20	1,122
2007년	11,100	11,025	959	99.3	19	940
증감률(%)	-8.9	-12.7	19.1	-4.2	5.3	19.4

표 3-13 유형별 사기사범 현황

(단위 : 건)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건수	인원		구 속	불구속
계	10,117	9,626	1,142	95.1	20	1,122
선용금 편취	425	404	523	95.1	6	517
면세유 불법수급	6,275	6,087	384	97.0	6	378
어대금 편취	529	370	21	69.9	1	20
국고보조금 편취	363	365	109	100.6	1	108
기타 등	2,525	2,400	105	95.0	6	99

### 사 례

피의자는 2008년 2월 12일 21:00경 서귀포시 서귀동 소재 피해자 자택에서 피해자 소유선박인 ○○호(29톤)의 선원으로 승선했을 의사가 전혀 없음에도 7개월간 선원으로 승선했어 주겠다고 피해자를 속이고 선불금 명목으로 금 700만원 받아 편취(제주해양경찰서)

## (5) 재물손괴

재물손괴는 주로 야간 항해시 양식장이나 어선이 투망하여둔 어구를 발견하지 못하여 항행하면서 손괴하는 과실에 의한 손괴가 대부분으로 총 52건이 발생하여 2007년 대비 56.3%가 감소하였다. 그러나 그 피해는 대단히 크기 때문에 양식장이나 투망하여둔 어구에 등화를 표시하는 등 어민들의 주의가 요구됨은 물론, 항행하는 선박들도 각별한 주의가 요구된다.



표 3-14 재물손괴 발생·검거 현황

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	52	46	49	88.5	1	48
2007년	119	114	113	95.8	3	110
증감률(%)	-56.3	-59.6	-56.6	-7.3	-66.7	-56.4

표 3-15 재물손괴 유형별 현황

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
계	52	46	49	88.5	1	48
선박·어구·어망 손괴	34	31	33	91.2	1	32
어장·양식장 손괴등	18	15	16	83.3	-	16

## 사 례

2008년 4월 18일 전남 신안군 임자면 소재 부남도 남서 8.2마일 해상에서 신안선적 연안 자망어선 00호(9.77톤)가 투망하여든 닻 자망어구 1틀(시가 2,300만원)을 홍콩선적 화물선 00호(996톤)가 손괴(목포해양경찰서)

## (6) 횡령·배임

횡령·배임사범은 총 5,198건이 발생하여 2007년대비 73.2%가 증가하였으며, 그 중 허위로 발급받은 어업용 면세유류의 유류출고고지서를 현금으로 받아 횡령한 사범이 가장 많았다. 이를 근절하기 위해 연중 정보수집과 기획수사를 강화하여 이에 대처하고 있다.

표 3-16 횡령·배임 발생·검거 현황

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	5,198	5,183	263	99.7	10	253
2007년	3,002	2,983	150	99.4	14	136
증감률(%)	73.2	73.8	75.3	0.3	-28.6	86.0



표 3-17 횡령·배임 유형별 현황

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
계	5,198	5,183	263	99.7	10	253
면세유류	1,789	1,806	46	101.0	2	44
어촌계금	37	18	40	48.6	-	40
어획물	500	498	22	99.6	-	22
기타	2,872	2,861	155	99.6	8	147

## 사 례

OO영어조합법인 대표, 어업인, OO면 공무원인 피의자들은 상호 공모하여 2007년 12월 13일 OO수력원자력발전소에서 매년 주변마을 주민지원사업의 일환으로 지급하는 보조금 5,000만원으로 마을공동어장 전복치패사업을 시행하면서 전복 3,000만원을 구입하고도 전액 구입한 것처럼 5,000만원을 입금하고, 그 차액인 2,000만원을 다시 교부받아 횡령하는 등 총 2회에 걸쳐 4,000만원 횡령(동해지방법청)

## (6) 충돌·도주

선박충돌사고는 주로 야간에 당직근무 소홀이 원인이 되어 발생하는 경우가 가장 많으며, 상선 등 대형선박이 소형어선 충돌 후 도주하는 사고가 해마다 발생하고 있다. 2008년 충돌사고는 단순충돌 196건, 충돌도주가 8건 발생하여 2007년대비 단순충돌은 1건 증가한 반면, 충돌도주의 경우 4건으로 2배 증가하였고, 이 중 인명피해는 76명(사망 11, 실종 19, 부상 48)으로 전년대비 35.7% 증가하였다.

주요 발생원인은 경계근무 소홀이 134건(68%)으로 가장 많았고, 항해술 미숙 35건(18%) 순으로 나타났으며, 장소별로는 남해 111건(57%), 서해 44건(22%), 동해 40건(20%) 순으로 나타났다.

표 3-18 충돌·도주 현황

(단위: 건, 명)

연도	구분	충돌	도주	검 거		인 명 피 해			재 산 피 해		처 리 결 과	
				충돌	도주	사망	실종	부상	침몰	파손	구속	불구속
2008년		196	8	191	8	11	19	48	21	196	3	185
2007년		195	4	184	3	6	9	41	19	212	4	208
증감률(%)		0.5	100.0	3.8	166.7	83.3	111.1	17.1	10.5	-7.5	-25.0	-11.1

## 사 례

2008년 12월 1일 15:40경 충남 당진군 송악면 소재 서해대교 북동방 2.4마일 해상에서 평택선적 통선 OO호(27톤)와 파나마선적 자동차운반선 OO호(50,309톤)가 견시 소홀로 상호 충돌하여 통선이 전복·침몰되면서 선장 등 2명이 사망하고, 자동차운반선은 도주하였으나 검거(태안해양경찰서)



● 파나마선적 자동차운반선



● 평택선적 통선 전복·침몰



## 제2절 주요범죄 단속 및 검거

### 1. 주요해상범죄 단속

우리나라는 삼면이 바다로 이를 터전으로 생계를 유지하고 있는 많은 사람들이 있으며, 이에 따라 해양에서도 해마다 수많은 범죄가 발생하고 있다. 해양의 특수성으로 경제범죄 등 지능범죄가 꾸준히 증가하고 있으나 수산, 환경, 안전사범 등 특별법이 아직까지 큰 비중을 차지하고 있다. 2008년에는 총 51,560건이 발생하여 이 중 특별법법이 32,732건으로 63.5%를 차지하고 있으며, 2007년 35,396건 대비 8.1% 감소한 것으로 나타났다. 유형별로는 수산사범 8,560건, 안전사범 6,757건, 환경사범 4,586건, 국제사범 774건이 발생하여 국제사범만 44.9% 증가하고 나머지는 모두 감소하였다.

표 3-19 특별법법 발생·검거 현황

(단위 : 건)

구 분	2007년			2008년			발생대비 (%)
	발 생	검 거	검거율(%)	발 생	검 거	검거율(%)	
계	35,396	35,232	99.5	32,732	32,960	100.7	-7.5
수 산 사 범	8,968	8,898	99.2	8,560	8,618	100.7	-4.5
안 전 사 범	6,863	6,903	100.6	6,757	6,787	100.4	-1.5
환 경 사 범	4,893	4,732	96.7	4,586	4,768	104.0	-6.3
국 제 사 범	534	530	99.3	774	766	99.0	44.9
기 타	14,138	14,169	100.2	12,055	12,021	99.7	-14.7

※ 기타 : 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 석유 및 석유대체연료사업법 등

이러한 수산·안전·환경사범 등의 감소요인은 글로벌 경제침체, 지속적인 고유가, 어획부진 등으로 출어를 포기한 어선의 증가, 정부의 감척사업, 특히 시기별 테마를 선정한 특별단속과 어업인에 대한 지속적인 홍보·계도활동에 기인하여 감소한 것으로 분석된다. 다만 중국어선의 우리측 EEZ 침범 불법조업 및 농수산물 밀수입 등 국제사범은 증가 추세에 있다.

## 가. 수산사범

국제유가의 지속적인 상승과 어족자원 고갈로 대부분의 업종이 크게 위축된 가운데 수산사범은 감소추세에 있으나, 수산사범의 특성상 어업인들이 생계를 빙자하여 고의적으로 범죄를 저지르는 경우가 많으며 처벌의 경우도 벌금형 등 가벼운 처벌로 인해 정부 차원의 강력한 단속에도 불구하고 좀처럼 근절되지 않고 있다. 2008년에는 총 8,560건이 발생하여 2007년 8,968건 대비 4.5% 감소하였다.

표 3-20 수산사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건수	인원		구속	불구속
2008년	8,560	8,618	2,023	100.7	29	1,994
2007년	8,968	8,898	2,160	99.2	56	2,104
증감률(%)	-4.5	-3.1	-6.3	1.5	-48.2	-5.2

표 3-21 유형별 수산사범 현황 (2008년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발생건수	검 거		검거율(%)	조 치	
		건수	인원		구속	불구속
계	8,560	8,618	2,023	100.7	29	1,994
무면허·무허가 조업	2,661	2,707	530	101.7	5	525
금지어획물 불법포획·판매	1,060	1,067	582	100.7	20	562
어선표지판 미표시	1,300	1,300	46	100.0	-	46
불법어구 적재·사용	1,242	1,212	438	97.6	-	438
기 타	2,297	2,332	427	101.5	4	423

## 사 례

2008년 4월 30일 04:00 ~ 18:40경 강원 삼척시 근덕면 소재 장호항 동방 약 13마일 해상에서 강릉시 선적 연안자망어선 ○○호(5.67톤)가 포획이 금지된 대게암컷 528마리, 체장미달대게 162마리 등 총 690마리를 불법포획한 피의자를 검거 후 대게암컷 등은 해상방류(동해해양경찰서)



● 불법포획한 대게암컷



● 불법포획한 대게암컷 해상방류

## 나. 안전사범

주로 안전사범에는 해기사면허증이 없는 자가 선박을 운항하는 무면허 운항, 여객선 및 유·도선에 승선정원을 초과하여 운항하는 사항으로 사고 발생시 대형인명사고로 이어질 수 있어 예방위주의 단속과 함께 사업자 및 종사자를 대상으로 홍보활동을 강화하고 있다. 2008년에는 총 6,757건이 발생하여 2007년 6,863건 대비 1.5%가 감소하였다.

표 3-22 안전사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	6,757	6,787	1,989	100.4	-	1,989
2007년	6,863	6,903	2,915	100.6	7	2,908
증감률(%)	-1.5	-1.7	-31.8	-0.2	-	-31.6



표 3-23 유형별 안전사범 현황 (2008년)

(단위: 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
계	6,757	6,787	1,989	100.4	-	1,989
무면허 운항, 면허 미비치	1,570	1,589	671	101.2	-	671
출입항 신고미필	157	157	122	100.0	-	122
과적·과승	1,053	1,048	324	99.5	-	324
항계내 어로	386	397	276	102.8	-	276
무허가 유선행위	160	168	29	105.0	-	29
항행구역 위반등 기타	3,431	3,428	567	99.9	-	567

## 사 례

2008년 5월 18일 00:00경 여수시 국동항에서 낚시어선 ○○호(9.77톤)에 최대탑재인원 22명 보다 2명을 초과 승선시켜 같은날 15:50경 여수시 화정면 소재 백야도 북동방 약 2마일 해상에서 낚시를 하던 중 검거(여수해양경찰서)



● 정원초과 낚시어선 단속



● 낚시어선 정원초과 승선

## 다. 환경사범

해양환경은 한번 파괴되면 회복에 장기간이 소요되고 막대한 경제적 손실이 발생하므로 이를 예방하기 위해 연중 지속적인 단속을 전개하고 있으며, 환경단체 등을 단속에 참여하게 하여 단속의 투명성과 국민의 해양환경에 대한 관심도를 증진시켰다. 2008년에는 총 4,586건이 발생하여 2007년 4,893건 대비 6.3%가 감소하였다.

표 3-24 환경사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2008년	4,586	4,768	1,207	104.0	2	1,205
2007년	4,893	4,732	1,256	96.7	4	1,252
증감률(%)	-6.3	0.8	-3.9	7.3	-50.0	-3.8

표 3-25 유형별 환경사범 현황 (2008년)

(단위 : 건, 명)

구 분	발 생 건 수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
계	4,586	4,768	1,207	104.0	2	1,205
폐기물 불법처리·무단방출	1,036	1,196	184	115.4	1	183
공장폐수 등 불법배출	713	713	87	100.0	-	87
무허가도장·비산먼지 발생	1,926	1,934	117	100.4	-	117
선저빌지·선내 유류 유출	492	498	558	101.2	1	557
기 타	419	427	261	101.9	-	261

## 사 례

2008년 5월 12일 10:00경부터 같은달 16일 17:00경까지 울산시 동구 방어동 소재 ○○중공업내 해양 H-DOCK 축조공사를 하면서 발생된 시멘트 침출수 등 폐수 약 1,000톤 상당량을 공유수면으로 흘러가게 하여 공유수면을 오염시킨 피의자 검거(울산해양경찰서)



● 공사현장 폐수 유출



● 시멘트 침출수 해상 무단 방류

## 2. 민생침해 범죄 근절대책 추진

해양경찰은 국민의 생계와 직접 연결되는 살인, 강·절도, 폭력, 사기, 횡령·배임과 같은 5대 범죄를 민생침해 범죄로 규정하고 취약해역 및 항포구에 형사기동정을 집중배치하고 형사책임구역제를 실시하는 등 예방 및 검거활동에 최선을 다하고 있다.

국제유가가 지속적으로 상승으로 인하여 출어경비 보전목적 등의 어업용 면세유류 불법유통, 무허가 선원소개소에서 사회적 약자를 상대로 한 임금갈취 등의 인권유린, 경기불황에 따른 어구·어획물 등 해상절도사범에 대한 집중단속활동을 실시하고 기획수사를 강화하여 강력하게 대처하고 있다. 또한, 국민의 식생활을 보호하기 위해 수입수산물을 국내산으로 둔갑시켜 판매하는 행위와 김 양식장에서 병충해 예방 목적으로 사용하고 있는 무기산의 불법사용행위 등에 대해서도 관세청, 농림수산물식품부 등 관계기관과 공조체제를 구축하여 특별단속을 실시하였다.

표 3-26 중요범죄 단속 활동

(단위 : 건, 명)

구 분	검 거		조 치		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
면세유 불법 유통사범 단속	7,691	433	12	421	-
인권 유린 사범 단속	280	100	2	98	-
어구·어획물 등 해상절도	178	244	31	213	-
수산물 원산지 표시위반 단속	1,511	659	3	656	-
무기산 불법사용 단속	210	51	-	51	-
계	9,870	1,487	48	1,439	-

### 가. 면세유 불법 유통사범 단속

어업용 면세유류의 불법수급과 유통은 강력한 단속에도 불구하고 해마다 되풀이되고 있다. 이는 유가의 상승과 맞물려 어획부진에 따른 출어경비 보전목적으로 이용되고 있어 어선의 출어시기에 맞춰 특별단속을 실시하고 농림수산물식품부, 수협중앙회와 합동으로 근절대책을 마련하여 법을 준수하는 국민을 보호하는 등 해상치안질서 확

립을 위해 최선을 다하고 있다. 2008년 총 7,691건을 검거하여 2007년 10,130건 대비 24.1%가 감소하였으나 검거인원은 433명으로 2007년 306명에 비해 41.5%가 증가하였다. 건수는 감소하고 인원이 증가한 원인은 불법유통이 대형화되고 있음을 보여준다.

주요 위반유형으로는 허위의 선박서류를 제출하여 면세유류를 공급받거나, 부정으로 공급받은 면세유류를 헐값으로 취득하는 사례가 대부분이다. 위와 같은 어업용 면세유류의 불법수급과 유통은 유가의 지속적인 상승이 유지되고 있는 한 계속될 것으로 예상되고 있어 매년 어선 출어기인 4월부터 특별단속기간으로 설정하고 수사전담반을 편성하여 강력하게 단속하는 한편, 유관기관과도 긴밀한 협력관계를 유지해 나갈 방침이다.

표 3-27 면세유 불법유통 단속 실적

(단위 : 건, 명)

연 도	구 분	검 거		조 치	
		건 수	인 원	구 속	불구속
2008년		7,691	433	12	421
2007년		10,130	306	20	286
증감률(%)		-24.1	41.5	-40.0	47.2

## 사 례

충남 서천군 총천면 소재 해태양식장을 운영하면서 2007년 12월 1일부터 2008년 4월 11일까지 총 80회에 걸쳐 관리선 ○○호(2.21톤)의 출입항신고서를 허위로 작성, 서천군 수협에 제출하여 면세휘발유 11,500리터(시가 16,968,900원 상당)를 부정수급 받아 가족차량 연료유 등으로 사용한 피의자 검거(군산해양경찰서)



● 면세휘발유 저장 탱크



● 면세휘발유 시료채취

## 나. 약취유인 등 인권유린사범 단속

글로벌 경제침체로 늘어난 실업자 및 장애인 등 사회적 약자를 상대로 한 무허가 선원소개, 임금갈취, 폭행 등 인권유린행위를 근절하기 위해 가용경력을 최대 동원하여 특별단속을 실시하였다. 2008년 총 280건을 검거하여 2007년 527건 대비 46.9%가 감소하였으며, 검거인원은 100명으로 2007년 98명에 비해 2%가 증가하였다. 이 같은 단속실적의 감소원인은 실업자 및 노숙자 등이 선원으로 승선했을 가능성이 높아 사전 지방청 주관 정보수집 활동 및 이를 토대로 한 본청 주관 특별단속과 해양종사자들을 상대로 한 지속적인 궤도와 홍보활동에 기인한 것으로 분석된다. 앞으로도 사회적 약자를 상대로 한 인권유린 행위를 근절하기 위해 첩보수집 및 기획수사 활동을 강화하고, 피해자 보호에도 최선을 다해 나갈 방침이다.

표 3-28 인권유린 사범 단속 실적

(단위 : 건, 명)

연도별	구분	검 거		처 리		
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 척
2008년		280	100	2	98	-
2007년		527	98	9	87	3
증감률(%)		-46.9	2.0	-77.8	12.6	-

### 사 례

2008년 1월 28일부터 '○○취업정보센터'라는 상호로 무등록 유료직업소개소를 운영하면서 2008년 1월 20일 ~ 같은 해 2월 29일까지 구직자 김○○(44세)을 연안자망어선 ○○호 선원으로 취업 알선하는 등 총 19회에 걸쳐 소개비 및 채무 변제금 명목으로 선원 구직자들로부터 금 5천만원 상당을 부당하게 수익한 피의자 검거(서해지방청)



● 무등록 직업소개소



● 압수한 서류



표 3-29 유형별 인권유린 사범 단속 실적

(단위 : 건)

연도별 \ 유형별	계	무허가선원 소 개	직업소개목적 유인·감금 등	윤락알선 등 기 타
2008년	280	203	14	63
2007년	527	498	20	9
증감률(%)	-46.9	-59.2	-30.0	600.0

#### 다. 해상절도사범 단속

최근 고유가와 어획부진으로 출어를 포기하고 항구에 정박해 놓은 어선이 증가하자 이들 어선에 침입하여 GPS 플로터, 선용품 등을 절취하는 일이 빈번히 발생하여 이를 방지하기 위하여 형사기동정을 취약해역 및 항포구에 집중배치하고, 형사구역책임제를 실시하여 순찰을 강화하는 한편 해상절도 특별단속기간을 운영하여 절도예방 및 검거에 최선을 다하고 있다.

2008년 총 178건을 검거하여 2007년 106건 대비 67.9%가 증가하였으며, 검거인원은 244명으로 2007년 202명에 비해 20.8%가 증가하였다.

해상절도는 어족자원 고갈로 어려움을 겪고 있는 어업인들에게 고통을 배가시키는 행위로 일선 수사기관에 특별단속반을 상시 운영하여 발생범죄에 대해서는 끝까지 추적하여 검거토록 하고 해·육상을 연계한 형사활동을 강화하여 절도예방에도 최선을 다할 계획이다.

표 3-30 해상절도 단속 실적

(단위 : 건, 명)

연도별 \ 구분	검 거		처 리	
	건 수	인 원	구 속	불구속
2008년	178	244	31	213
2007년	106	202	30	172
증감률(%)	67.9	20.8	3.3	23.8



표 3-31 해상절도 품목별 단속 실적

(단위 : 건, 명)

연 도	계	어패류	선용품	선 박		유류	기타
				절도	사용		
2008년	178	69	28	8	8	17	48
2007년	106	30	21	7	12	6	30
증감률(%)	67.9	130	33.3	14.3	-33.3	183.3	60

## 사 례

전남 완도군 약산면 해동리 앞 해상 전복가두리양식장에서 양식시설물인 셀타를 끌어올려 손으로 떼어내는 방법으로 2008년 6월 20일 ~ 6월 27일까지 총 7회에 걸쳐 전복 약 2,500미(시가 약 1,920만원)를 절취한 피의자 5명 검거(완도해양경찰서)



● 해상 전복 가두리 양식장



● 절취한 양식 전복

## 라. 수산물 원산지표지 위반사범 단속

매년 중국이나 러시아 등 주변국으로부터 수입되는 수산물은 증가하고 있으며 가격은 국내산보다 저렴하고 국내산과 크게 구분이 되지 않는 점을 악용하여 수입수산물을 국내산으로 둔갑 판매하는 행위가 끊이질 않고 있다. 이에 해양경찰은 수산물의 수요가 증가하고 가격이 급등하는 설날과 추석 전후를 특별단속기간으로 운영하여 수산물의 유통질서를 확립하고 국민의 식생활을 보호하고 있다.

2008년 총 1,949건을 검거하여 2007년 3,042건 대비 35.9%가 감소하였으나, 검거인원은 2008년 781명으로 2007년 506명에 비해 54.3%가 증가하였다. 위와 같은 결과는 수입업체와 유통업체가 사전에 공모하여 기업형으로 이루어지고 있어 단속에 어려

움을 겪고 있다. 앞으로도 수산물의 가격안정과 유통질서를 바로 잡고 국민이 안심하고 수산물을 이용할 수 있도록 수입업체와 유통경로에 대한 기획수사를 강화하고, 가공·유통업자 및 어업인 등을 대상으로 홍보·계도활동도 병행할 계획이다.

표 3-32 부정유해식품 단속 실적

(단위 : 건, 명)

연도별	구분	검 거		처 리	
		건 수	인 원	구 속	불구속
2008년		1,949	781	7	774
2007년		3,042	506	2	504
증감률(%)		-35.9	54.3	250.0	53.6

표 3-33 부정유해식품 죄명별 단속 실적

(단위 : 건, 명)

연 도	계		식품위생법		수산물품질관리법		대외무역법	
	검거건수	검거인원	검거건수	검거인원	검거건수	검거인원	검거건수	검거인원
2008년	1,949	781	438	122	1,178	635	333	24
2007년	3,042	506	240	119	2,793	380	9	7
증감률(%)	-35.9	54.3	82.5	2.5	-57.8	67.1	3,600.0	242.9

## 사 례

2007년 9월부터 2008년 12월 17일까지 총 122회에 걸쳐 중국산 활참게 273톤(시가 약 50억)을 수입, 원산지 표기를 탈락하여 국산으로 둔갑시켜 참게전문 식당에 판매하고, 이를 구입한 경기도 파주 소재 임진강변, 경남 하동 소재 섬진강변 참게전문식당에서도 국내산 참게탕, 참게장 등으로 판매한 수입업자, 참게요리 전문점 등 총 20명 검거(인천해양경찰서)



● 국내산으로 둔갑한 중국산 활참게



● 중국산 활참게로 가공한 식품

## 마. 무기산 불법사용 등 단속

공업용 무기산은 김 생산시기에 잡태 제거 및 병충해 방지 목적으로 일부 어민들이 사용하고 있으며, 사용한 폐플라스틱 용기는 은폐를 위해 해상에 무단투기하고 있어 2차 오염피해도 우려되고 있다. 이들은 정부에서 공급하는 유기산은 공급량이 부족하고 가격이 비싸다는 이유로 무기산을 몰래 사용하고 있어 매년 김 출하시기인 10월부터 익년 3월까지 특별단속을 실시하고 있다. 2008년 총 210건을 검거하여 2007년 271건 대비 22.5%가 감소하였으며, 검거인원은 2008년 51명으로 2007년 72명에 비해 29.2%가 감소하였다. 농림수산식품부와 지방자치단체 등 관련기관에서 김 양식어업인을 상대로 유기산의 효능에 대한 홍보와 함께 공급량을 늘리는 등의 노력으로 무기산 사용어민은 감소추세에 있는 것으로 분석되나, 국민의 식생활을 보호하고 해양오염예방 차원에서 무기산 불법사용행위가 근절될 때까지 지속적으로 단속해 나갈 방침이다.

표 3-34 무기산 불법사용 단속 실적

(단위: 건, 명)

연도별	구 분	검 거		조 치	
		건 수	인 원	구 속	불구속
2008년		210	51	-	51
2007년		271	72	-	72
증감률(%)		-22.5	-29.2	-	-29.2

### 사 례

2008년 3월 21일 17:00경 전남 진도군 신의면 ○○리 소재 해태양식장 자재 창고에 파래, 잡태 등을 제거할 목적으로 무기산(폐염산) 2,000리터(250통/20)를 보관 중인 것을 검거(목포 해양경찰서)



● 무기산을 몰래 보관하던 창고



● 창고에 보관중인 무기산

### 3. 기소중지자 검거

기소중지자란 피의자의 소재불명 등의 사유로 수사를 종결할 수 없는 경우에 그 사유가 해소될 때까지 기소를 중지하는 것으로 해양경찰은 2008년 374명을 기소중지하고 394명을 검거하였으며, 타 기관 수배자 2,486명도 검거하는 성과를 거양하였다.

해경의 기소중지는 주로 어선에 선원으로 승선하겠다고 선주를 속이고 승선계약서를 작성하면서 100~1,000만원의 선금금을 받은 후에 도주하는 선금금 사기가 대부분으로 피해를 당한 선주는 경제적인 어려움을 당하는 것 외에 선원을 구하지 못해 출어를 포기해야 하는 이중의 고통을 당하고 있다.

이들 기소중지자를 조기에 검거하기 위해 여객선 및 유·도선을 이용하는 승객을 대상으로 현장임검을 강화하고, 선박소유자를 대상으로 선금금 사기를 당하지 않도록 사전 예방교육을 실시하는 한편, 어선 출항 임검시 선원에 대한 신원확인 및 위장승선자의 색출에 전력을 다할 방침이다.

표 3-35 기소중지자 발생·검거 현황

(단위 : 명)

연 도	구 분	검거 총계	해경수배자			타기관수배자 검거	조 치		
			발생	검거	검거율		구 속	불구속	이 척
2008년		2,880	374	394	105.3	2,486	19	1,105	1,362
2007년		4,080	384	385	100.2	3,695	18	1,335	2,727
증감률(%)		-29.4	-2.6	2.3	5.1	-32.7	5.6	-17.2	-50.1



● 여객선에서 내리고 있는 승객



● 승객을 임검하고 있는 해경

## 4. 형사기동정 운영



● 활동 중인 형사기동정

형사기동정은 취약해역 및 항포구, 양식장 등 범죄 발생이 용이한 해역이나 일시적으로 치안수요 급증이 예상되는 해상에 집중 배치하여 예방순찰활동과 발생범죄에 신속하게 대응하기 위해 전국 14개 해양경찰서에서 총 28척이 운용되고 있다.

2008년 검거건수는 총 1,322건으로 2007년 1,492건 대비 11.4%가 감소하였다. 이러한 감소추세는 단속위주에서 벗어나 선박서류 미소지 등 경미사범은 우선 계도하고, 생계침해범죄의 예방 및 검거활동에 전중한 결과로 분석된다.

최근에는 지역간의 경계문제와 기득권 문제 등으로 해상에서도 많은 집단민원이 발생되고 있는 추세로 이에 신속히 대응하기 위해 문제다발해역에 형사기동정을 상시 배치하여 분쟁을 사전 차단하고 불법행위에 대해서는 강력 대응하는 한편, 운용방법을 개선하여 민생침해범죄에 효율적으로 대응하고 있다.

표 3-36 형사기동정 각 서별 보유 현황

(단위 : 명)

서별 구분	계	인천	태안	군산	목포	완도	부산	통영	여수	제주	서귀포	속초	동해	포항	울산
척 수	28	2	2	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1
인원(명)	258	18	18	27	27	27	32	27	28	9	9	9	9	9	9

표 3-37 형사기동정 운영 실적

(단위 : 건)

연 도	구 분	출 동 회 수		출 동 시 간		검 거		처 리		
		총 계	월평균	총 계	월평균	건 수	인 원	구 속	불구속	즉심등
2008년		4,096	340	71,457	5,948	1,322	1,413	8	1,102	303
2007년		5,224	435	74,209	6,184	1,492	1,615	1	1,393	222
증감률(%)		-21.6	-21.8	-3.7	-3.8	-11.4	-12.5	700	-20.8	36.5

## 5. 형사민원 접수·처리

민원사건은 일반사건에 우선하여 민원사무처리에 관한 법률 및 형사소송절차에 의하여 적법하고 신속하게 처리하고 있으며 민원 발생소지가 있는 사건은 수사경험이 많은 경찰관이 직접 처리하고 있다.

또한, 범죄피해자에 대해서는 피해구제제도 등을 상세히 안내하고 민원사건의 접수·이송·종결시 SMS(문자서비스)를 이용하여 처리과정을 공개함으로써 민원인의 궁금증 해소와 투명한 민원행정서비스에 기여하고 있다.

2008년 접수건수는 총 805건으로 2007년 999건 대비 19.4%가 감소하였고, 처리건수는 736건으로 2007년 875건 대비 15.9% 감소하였다.

표 3-38 형사민원 접수·처리 현황

(단위 : 건)

구 분	접 수	처 리	진 행				
			계	1월이내	2월이내	3월이내	3월이상
2008년	805	736	69	36	26	5	2
2007년	999	875	124	72	34	12	6
증감률(%)	-19.4	-15.9	-44.4	-50.0	-23.5	-58.3	-66.7

그림 3-6 형사민원 월별 접수 현황

(단위 : 건)

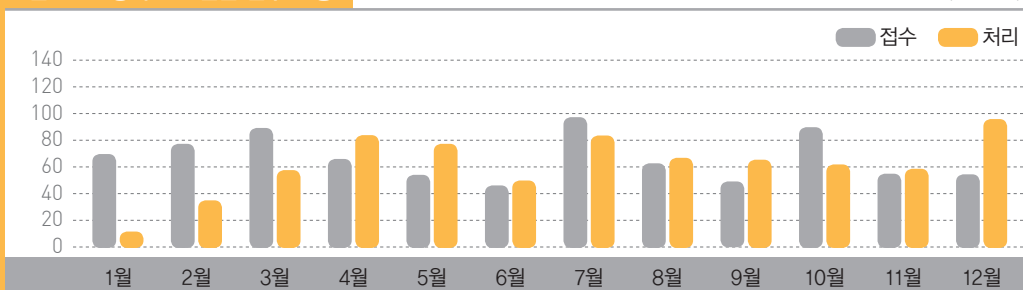


표 3-39 형사민원 월별 접수 현황

(단위 : 건)

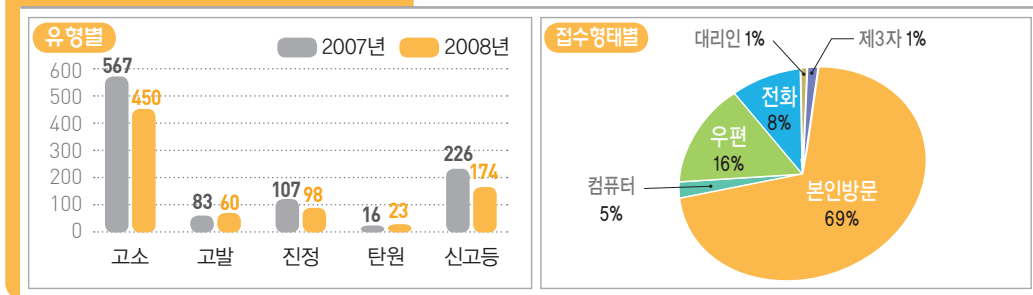
구 분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
접 수	70	79	85	63	57	43	98	62	47	90	57	54
처 리	11	37	58	81	77	50	82	66	62	61	59	92



유형별은 고소, 신고, 진정, 고발, 탄원으로 분류하는데, 전년대비 진정사건은 98건으로 9.2%(9건), 고발은 60건으로 38.3%(23건), 고소가 450건으로 26%(117건), 신고사건이 174건으로 29.8%(52건)가 각각 감소하였고, 탄원은 23건으로 30.4%(7건)이 증가하였다. 접수형태별로는 직접방문이 523건으로 69%를 차지하였고 우편접수가 128건(15.9%), 전화접수가 64건(8%) 순으로 나타났다.

그림 3-7 유형별·접수형태별 접수 현황

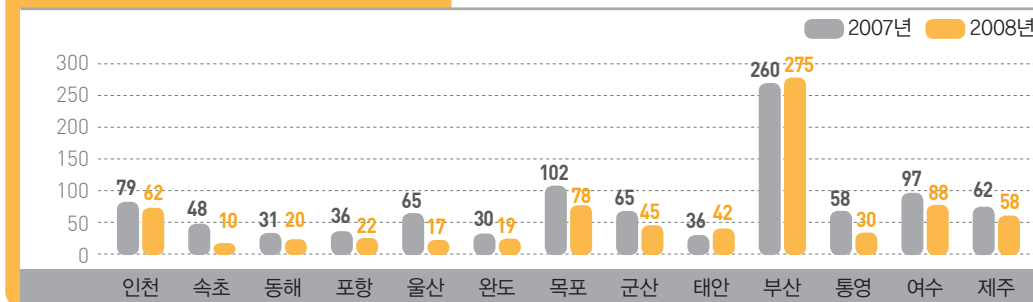
(단위 : 건)



해양경찰서별로는 부산이 275건으로 전체의 34.1%를 차지하였으며 여수 88건, 목포 78건, 인천 62건순으로 나타났다.

그림 3-8 해양경찰서별 형사민원 접수 현황

(단위: 건)



## 6. 실종·변사사건 처리

해상에서 발생하는 실종·변사사건은 국민의 소득수준 향상과 함께 해양레저인구의 증가로 매년 증가추세에 있다.

2008년 실종사건은 총 121명이 발생하여 2007년 133명 대비 10%가 감소하였으며, 변사사건은 총 804명이 발생하여 전년도 767명 대비 4.8%가 증가하였다.

실종사건 발생원인은 해상에서 선박상호간 충돌·침몰과 본인과실, 안전사고에 의한 실종이 대부분이며, 변사사건은 본인과실과 안전사고, 자살이 뒤를 잇고 있다.

해양경찰은 선박충돌, 해상추락 등 실종사건이 발생되면 경비함정, 헬기 등 가용경력을 최대 동원하여 실종자 수색에 최선을 다하고 있으며, 해·공군 등 관련 기관과도 항시 공조체제를 구축하여 대응하고 있다. 변사사건은 일체불상자가 대부분으로 지문 감식, DNA채취 등 과학적 수사기법으로 신원확인 및 사인규명을 하고 있으며, 경찰청과도 공조수사체제를 확립해 나가고 있다. 또한 일선수사기관에 실종·변사사건 수사전담반을 상시 운영하여 신속하게 대응하고 있다.

표 3-40 실종·변사 발생 현황

(단위: 명)

구 분		계	해난사고			본인 과실	자 살	타 살	병 사	원인불명			수 사 중	이 송
			충돌 침몰 전복 등	자연 재해	안전 사고					신원 확인 불가	사인 불명	기 타		
2008년	계	925	56	9	138	366	96	11	52	16	14	9	152	6
	실종	121	33	—	11	21	7	—	—	1	—	3	43	2
	변사	804	23	9	127	345	89	11	52	15	14	6	109	4
2007년	계	900	101	5	144	349	77	7	58	32	25	20	71	11
	실종	133	61	—	16	15	3	—	—	2	3	7	19	7
	변사	767	40	5	128	334	74	7	58	30	22	13	52	4
증감율(%)	계	2.8	-44.6	80.0	-4.2	4.9	24.7	57.1	-10.3	-50.0	-44.0	-55.0	114.1	-45.5

그림 3-9 실종·변사 선종별 분석 현황

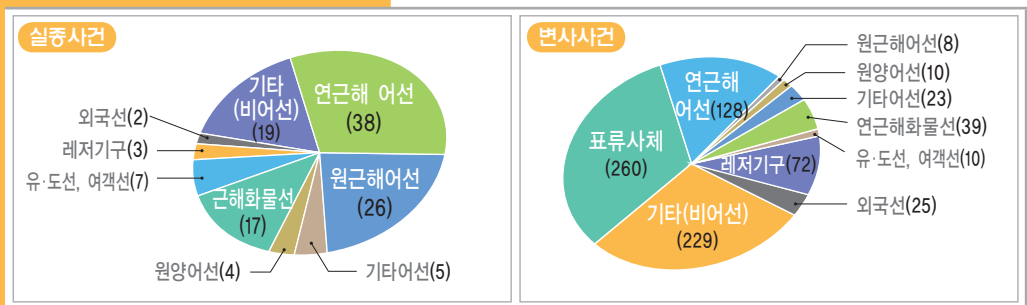
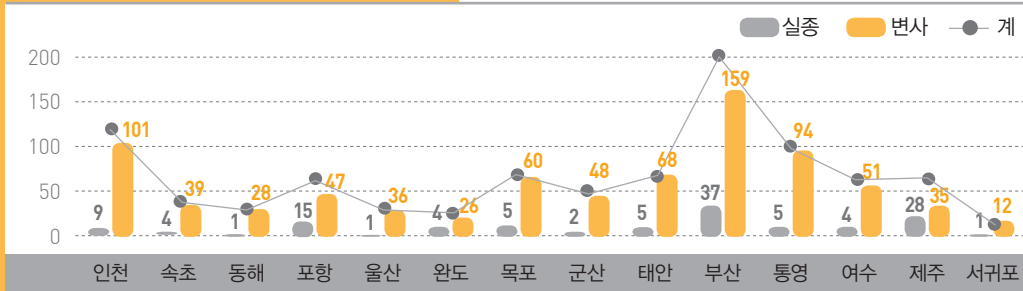


그림 3-10 해양경찰서별 실종·변사 발생 현황

(단위: 건)



## 제 3 절 수사역량 강화로 국민편익 수사행정 구현

### 1. 선진 해양수사 마스터 플랜 2008 추진

미래 치안환경 변화에 대응하기 위해 현재의 수사역량을 정확히 진단, 부족한 점을 보완하여 국민편익위주의 수사를 미션으로 하는 미래를 준비하는 해양경찰로 거듭태어나기 위해 “미래 치안환경에 대응하는 선진 해양수사 마스터 플랜 2008”을 수립 시행하고 있다.

#### 가. 변화하는 해양 치안환경

수산자원 감소, 고유가 및 3D업종으로 전락하고 있는 수산업의 기피현상 등으로 어업인구는 감소하고 있는 반면에 해운·항만·해양레저객 등의 해양인구는 증가하고 있으며, 대규모 항만개발 및 각종 간척·매립사업 등 친수산업 인프라 구축으로 발생하는 항만건설비리·폐기물 불법투기·오염물질등의 연안투기 등 해양관련범죄는 증가할 뿐만 아니라 다양화·광역화·지능화되어 갈 것으로 예상된다.

#### 나. 해양경찰 수사의 현주소

형사소송법 개정으로 사법환경이 변화하여 증거위주의 객관적이고 과학적인 수사기법이 요구되고 있으나 지방청 및 일선서 과학수사조직 및 인력·장비는 변화된 사법환경에 비하면 걸음마 수준에 있으며, 해양경찰청 수사경찰관이 처리하는 1인당 사건처리건수는 육상경찰에 비해 1.5배에 달하고 있어 이러한 문제를 효율적으로 대처하기 위해



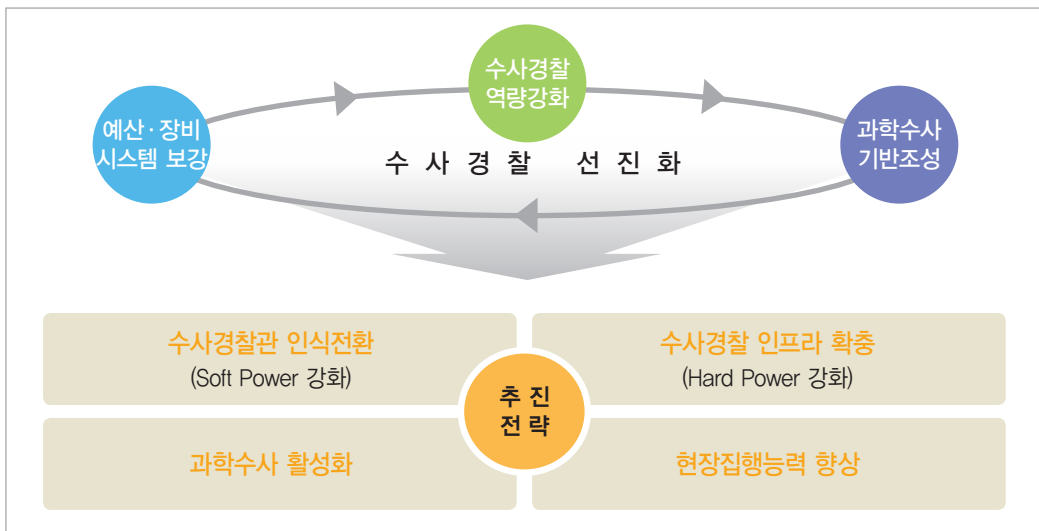
“미래 치안환경에 대응하는 선진 해양수사 마스터 플랜 2008”을 수립 시행하게 되었다.

※ 1개 해양경찰서당 평균 4.4개의 시군구를 담당하고, 수사경찰 1인당 사건처리건수 136건 (경찰청 : 1인당 96건 처리)

## 다. 이행과제 선정

수사역량강화분과 과제 20건, 장비예산분과 과제 19건, 과학수사분과 과제 15건 등 총 54개 이행과제를 선정 예산사정 등을 감안하여 중기과제 18건, 단기과제 36건으로 분류하여 추진 중에 있다.

## 라. 비전과 추진전략



## 2. 과학수사 활성화 추진

증거주의 강화 등이 반영된 형사소송법 개정과 국민의식 수준 향상에 발맞춰 증거 위주의 과학적인 수사활동기반 마련으로 해양경찰은 수사의 신뢰성 확보와 빈틈없는 해양치안 유지를 위하여 과학수사 활성화를 추진하고 있다.

2008년도는 해양경찰 과학수사의 일대 획을 긋는 사건들이 많았다. 그 중에서 가장 으뜸이라고 할 수 있는 것이 바로 해양과학수사센터 개소이다. 선진해양수사 마스터 플랜 2008에 따라 「해양과학수사센터」 설립을 통하여 현장대응능력 강화, 범죄분석 능력 확대 등 21C 해양경찰 과학수사 발전의 토대를 이룩하였다.

한편으로는 공판중심주의 강화 등 변화된 수사환경과 높아진 국민인권 의식에 부응하는 과학수사 경찰상을 구현하고자 제1회 해양범죄 과학수사 세미나를 개최하였다.

또한, 변화하는 사법환경에 능동적으로 대응하고 증거위주의 과학수사 활동을 지원하는 한편 실무요원 중심의 교육·토론을 통하여 과학수사 활성화를 촉진하기 위해 전국 과학수사요원 워크숍을 개최하였다.

## 가. 해양과학수사센터 개소



● 해양과학수사센터 제막식 모습



● 거짓말 탐지기 시연

급변하는 수사환경 변화에 능동적으로 대처하고 특히, 공판중심주의가 강화된 신 형사소송법의 시행에 맞춰 현장감식과 증거분석을 동시에 수행하는 “해양과학수사센터”를 개소하여 12월 23일부터 본격적인 운영에 들어갔다.

해양과학수사센터는 실험실 2개소를 갖추고, 기존의 유류와 폐기물 감식 이외에 거짓말 탐지, 디지털 증거분석, AFIS 신원확인 등 기존에 타 기관에 의존하였던 분석기능을 해양경찰 자체적으로 수행하게 되었다는 점에서 해양경찰 과학수사에 새 지평을 열었다.



해양과학수사센터는 과학수사제와 증거분석제 2개제로 출범하지만 향후 첨단범죄 수사능력과 현장 대응능력 향상을 거쳐 해양범죄 과학수사의 메카로 양성해 나갈 방침이다. 해양경찰센터의 발족을 계기로 단순한 분석능력의 향상에 그치지 않고 현장 대응능력과 첨단 과학수사 기법의 개발 도입 등을 통해 증거와 인권을 최우선시하는 국민의 해양경찰로 거듭 태어날 것이다.

## 나. 제1회 해양범죄 과학수사 세미나 개최

제55주년 해양경찰의 날을 기념하고 공판중심주의 강화 등 변화된 수사환경과 높아진 국민인권 의식에 부응하는 과학수사 경찰상을 구현하고자 2008년 12월 18일 해양경찰청 2층 대회의실에서 제1회 해양범죄 과학수사 세미나를 개최하였다.



● 세미나 참석자 기념촬영



● 세미나 개최장면

이번 세미나에는 경찰관, 군, 학계, 전문가 그룹 등 총 120여 명이 참석하여 주제 발표와 토론을 하는 등 뜨거운 학술토론이 있었다. 특히, 이번 과학수사 세미나는 단순한 학술토론 뿐만 아니라, 참석한 각 기관과 대학 등 학술단체 관계자들간의 학술교류, 기관간 우의증진 등 다양한 기회의 장으로 마련되었다.

세미나의 제1세션에서는 ‘지문과 현장감식’을 주제로 경찰수사연수원 박상선 교수와 국립과학수사연구소 김진표 박사, 제2세션에서는 ‘혈흔과 유전자 프로파일’을 주제로 대구지방경찰청 김영규 형사와 동해지방해양경찰청 김민정 형사가 발표하였다.

제3세션에서는 ‘디지털 포렌식과 심리분석, 익사체 검시기법’을 주제로 해양과학수

사센터 장국전 형사와 배인권 형사, 군산해양경찰서 김일평 경정의 발표가 있었다.

이번 세미나를 통하여 공판중심주의 강화에 부응하는 해양범죄 과학수사 방안을 도출하고 과학수사요원의 문제 해결력 향상과 학습능력을 고취하여 증거와 인권을 존중하는 국민의 해양경찰로 발전해 나갈 것이다.

### 3. 수사경찰 전문교육 강화

#### 가. 경비함정·파출소 수사전담요원 자질 향상

경비함정·파출소 등 최일선 치안현장의 수사역량 강화를 위하여 경비함정·파출소 근무 경찰관 중 수사경력자와 수사교육 이수자를 대상으로 수사전담요원을 일제 정비하였으며, 2008년 6월 2일부터 27일까지 1주일씩 총 4회에 걸쳐 250톤급 이상 경비함정과 파출장소 수사전담요원 중 수사경력이 없고 수사교육을 이수하지 못한 전담요원 200명을 선발하여 범죄유형별 단속요령·적용법조 및 초동수사 방법, 체증 및 실종·변사 처리 요령, 피의자 신문·참고인 진술조서, 범죄인지보고서 등 수사서류 작성 등 실습위주의 현장적응형 교육을 실시하였다.

또한, 수사전담요원 대상 매 분기 1회 일선서 수사과장 주관 수사교육을 지속적으로 실시하였으며, 2008년 9월 16일부터 30일까지 각 지방청 정보수사과장 주관으로 관할경찰서 100톤 이상 경비함정과 파·출장소 수사전담요원을 대상으로 하여 범죄단속·체증요령 및 범죄인지보고서·조서 작성요령 실습 등 수사역량 강화를 위한 순회교육을 실시하였다.

#### 나. 전국 수사경찰관 전문화 교육 실시

갈수록 지능화·다양화되고 있는 해양범죄에 대한 수사능력 향상을 위하여 전문교육의 필요성을 인식하고 2008년 11월 20일부터 25일까지 1박 2일씩 2차에 걸쳐 경정 이하 전국 수사경찰관을 대상으로 5가지 분야별 전문화 교육을 실시하였다.

표 3-41 5개 분야별 전문교육 과목

구 분	교 육 내 용
1차	• 금융경제범죄 수사기법 : 계좌(자금) 추적, 회계장부 분석기법 등
	• 통신추적 수사기법
2차	• 항만건설 비리 수사기법 : 항만건설 유형별 수사요령 등
	• 디지털증거 분석 및 수사기법
	• 해운회사 비자금조성 수사기법 : 편익치적선, paper company, 세금포탈 및 비자금 조성 관련 수사기법

또한, 국민들의 인권의식 향상에 따라 수사경찰관들의 인권의식 함양 및 인권보호 요령에 대하여 해양경찰청 인권수호위원장인 성균관대학교 박광민 교수와 인권위원인 중앙대학교 김형식 교수가 인권교육을 실시하였으며, 최종락 전임 총경을 초빙하여 수사경찰관으로서 자세 정립 및 기본소양 함양을 주제로 정신교육을 실시하였다.



● 항만건설 비리 수사기법 교육



● 교육참석자 기념사진

## 4. 인권보호 활동 강화로 인권사고 예방

### 가. 국가인권위원회 유치장 방문조사 실시

국가인권위원회에서는 그 동안 관심이 부족했던 해양경찰에 대한 인권침해 요소 사전예방과 인권사각분야에 대한 정책 개발을 위하여 2008년 11월 3일과 12월 31일 각각 부산과 인천해양경찰서 유치장을 방문조사하였다. 조사는 신체의 자유 침해 여부,

사생활비밀 침해 여부, 변호인 접견권 및 면회보장 여부, 의료진료권 보호 여부, 인권위 진정권 보호 여부 등 인권침해 발생 가능성과 시설 법정면적 대비 현 실태와 식사제공 현황, 화장실, 세면실 사용 등 유치장 시설환경 및 처우에 대하여 실시하였다. 인천해양경찰서 유치장 방문 조사시에는 유남영 상임위원이 직접 유치장 운영실태를 점검하였으며, 방문 조사시 지적된 조명 조도 등 일부 시설미비 사항에 대하여는 즉시 시정조치하여 유치인의 편의를 최대한 도모하였다.

## 나. 인권상황에 대한 외부 모니터링 강화

수사과정상 인권보호 활동 강화를 위하여 2008년 12월 3일 「인권수호위원회」를 개최하였으며, 위원회에서 2008년 한 해 동안 실시한 해양경찰의 인권보호 활동에 대한 평가와 외국인 피의자 및 장애인·여성 등 사회적 약자에 대한 인권보호 문제 등에 대해 논의하고 향후 해양경찰이 관심을 가지고 개선·보완해야 할 분야에 대한 활발한 토론의 장을 마련하였다.



● 인권수호위원회 정기회의 장면



● 인권수호위원회 정기회의 기념사진

특히, 이번 위원회에서 김태현 한국여성정책연구원장과 방동식 전국해상노련 위원장이 새롭게 임명장을 수여받고 해양경찰 인권수호위원으로서 첫 활동을 시작하였다. 또한, 각 지방청·해양경찰서에 법조계·학계·종교계 등 전문가로 구성된 시민인권 보호단도 지역별 저명인사로 재정비하고 정기회의를 개최하는 등 해양경찰 수사 전문분야에 대한 인권보호 활동을 활발히 추진하였다.



● 시민인권보호단 정기회의 개최



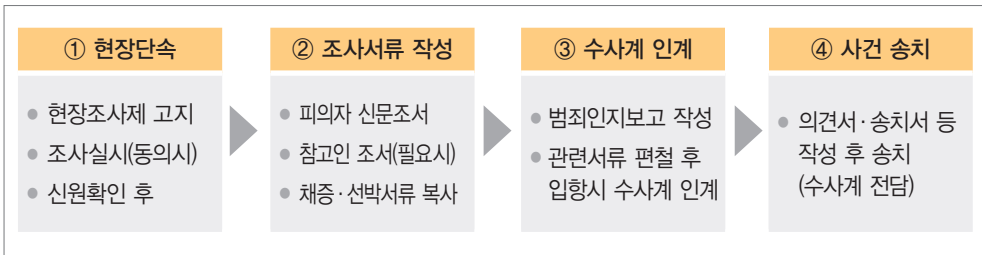
● 시민인권보호단 위촉장 수여

또한, 해양경찰에서는 경찰서별 법률전문가를 인권보호관으로 지정하여 경찰서 인권상황에 대한 주기적인 모니터링을 실시하였으며, 인권관련 외부전문가를 분기 1회 이상 초빙하여 전 직원을 대상으로 인권의식 함양을 위한 교육을 실시하고 수사과장 주관하에 매월 1회 이상 수사요원을 대상으로 수사과정에서의 인권침해 예방을 위한 교육을 실시하여 수사경찰의 인권의식이 체질화 될 수 있도록 다각도의 노력을 기울였다.

## 5. 국민편의 수사제도 확대

### 가. 경비함정·파출소 현장즉시조사제 시행

경비함정·파출소 등 최일선 치안현장에서 불법행위로 단속된 피의자 대상 현장에서 즉시조사를 실시하여 향후 경찰서 출석에 따른 시간적 경제적 불편을 해소하기 위하여 「현장즉시조사제」를 시행하였다.



● 현장즉시조사제 시행 절차

「현장즉시조사제」 시행을 위하여 7월에서 9월까지 3개월간 인천해양경찰서와 지방청별 250톤 경비함정 4척을 지정하여 시범운영을 실시하였으며, 10월 7일부터 100톤 이상 경비함정과 전국 파·출장소로 확대 시행하였다. 「현장즉시조사제」는 최근 3년간 범죄유형을 분석하여 특별법 중에서 별도의 특별한 조사기법이 필요하지 않아 정형화할 수 있는 사건을 대상으로 모범수사서식을 매뉴얼화한 18개 유형의 범죄 중 범죄사실을 시인하여 다툼이 없고 보강조사가 필요치 않는 사건을 대상으로 실시하였으며, 수사전담요원의 능력을 감안하여 18개 범죄 외 모든 범죄에 대하여도 조사를 실시하였다.

표 3-42 모범수사서식으로 매뉴얼화한 18개 유형 범죄

법령별	범죄유형별
수산업법	① 무허가 조업행위
	② 무허가 어획물 운반행위
수산자원보호령	③ 조업구역위반
	④ 어구의 제한 또는 금지행위
	⑤ 그물코 규격의 위반
	⑥ 수산동식물 포획·채취 금지기간 위반
	⑦ 무면허 운항행위
선박직원법	⑧ 해기사면허 미비치
	⑨ 항행구역 위반
선박안전법	⑩ 과적 ⑪ 과승 행위
	⑫ 출입항 신고 미필
개항질서법	⑬ 항계내 어로행위
해상교통안전법	⑭ 음주(주취)운항
유도선사업법	⑮ 무허가 유선행위
낙시어선법	⑯ 미신고 낙시어선업
	⑰ 출입항신고 미필
수상레저안전법	⑱ 무면허 동력수상레저기구 운항행위

시행 초기인 관계로 2008년 7월 시범운영 기간부터 12월까지 경비함정·파출소 수사전담요원들이 범죄현장에서 조사한 현장즉시조사 건수는 총 140건으로 경비함정 43





건, 파·출장소 97건이며, 「현장즉시조사제」이용 국민들은 신속한 일처리로 높은 만족도를 보였다.

## 나. 원거리 거주민 대상 출장조사제 활성화

범죄현장에서 단속된 해양종사자 중 도서지역과 원거리 거주민, 거동 불편자 등을 대상으로 사안에 따라 조사경찰관이 현지에 직접 방문해 조사를 하는 「출장조사제」를 지속적으로 실시하여 경찰서 출석에 따른 생업불편 해소와 경제적 부담을 감소시키는 등 국민편익 중심의 수사제도로 국민들의 높은 만족도를 얻고 있다.

2008년 출장조사는 총 2,719명으로 2007년 대비 79.1%가 증가하였으며, 주요 대상자는 피의자가 51.0%로 가장 많았고 참고인 36.1%, 피해자 7.5%, 고소·고발인 등 민원인 5.2% 순이었다.

표 3-43 주민편의 조사센터 및 출장조사 이용자 현황

(단위: 명)

구 분	계	대 상 별				사 유 별			
		피의자	피해자	참고인	민원인	원거리	거동불편	신 청	기 타
2008년도	2,719	1,387	205	983	144	1,152	199	1,119	249
2007년도	1,518	745	113	618	52	556	30	672	260
증감율(%)	79.1	86.2	81.4	59.1	176.9	107.2	563.3	66.5	-4.2

## 다. 기타 편의제도 운영

바다가족들의 해양관련 법률행위 지원을 위하여 경찰서별 법률자문변호사를 재정비하여 각종 법률상담을 확대하였으며, 어민간담회시 생활법률에 대한 교육을 실시하는 등 국민들의 권익보호와 법률 서비스 제공을 위하여 노력하였다.

또한, 수사경찰관 중 수사경험이 풍부하고 법률적 지식이 많은 경찰관을 법률상담원으로 지정하여 낙도·오지 어민 등을 대상으로 각종 사건·사고에 대한 민원상담, 법률상담 및 고충청취 등을 수행하고 피해구제제도 설명회를 개최하는 등 다양한 봉사행정을 실시하였다.



● 찾아가는 현장 민원상담



● 피해 구제제도 설명회

2008년 한 해 동안 실시한 법률상담건수는 총 5,309건에 4,823명으로 2007년과 비슷한 수준이다.

표 3-44 법률상담 현황

(단위: 건, 명)

구 분	건 수	인 원	조 치			
			사건접수		기 타	
			건수	인원	건수	인원
2008년	5,309	4,823	2,882	2,317	2,427	2,506
2007년	5,058	5,099	1,477	1,493	3,581	3,606
증감율(%)	5.0	-5.4	95.1	55.2	-32.2	-30.5

또한, 타 경찰서에서 검거된 사건 중 피의자 주거지 또는 선적지 관할서 이첩은 2007년보다 18% 이상 증가하였으며, 이는 피조사자 등 요청에 따른 수요자 중심의 수사행정을 적극 추진한 결과이다.

표 3-45 사건이첩 현황

(단위: 건, 명)

구 분	건 수	인 원	피조사자 요구에 의한 이첩		피조사자 요구없는 이첩	
			건 수	인 원	건 수	인 원
2008년도	555	660	549	644	6	16
2007년도	520	564	464	496	56	68
증감율(%)	6.7	17.0	18.3	29.8	-89.3	-76.5

## 제 4 절 국제성 범죄와 국제협력 강화

### 1. 국제성 범죄 동향 및 전망

21세기 국제사회는 세계화·개방화의 흐름에 따라 정치·경제뿐만 아니라 사회·문화 분야에 이르기까지 폭넓은 개방으로 외국상품 수입 및 서비스의 국내 진출, 외국·다국적 기업의 국내 활동 증가 등 인적·물적 교류가 활발히 이루어지고 있으며, 디지털 혁명에 따른 정보기술 발달로 외국문화의 접촉 및 유입이 가속화되어 국제 문화적 가치가 보편화되면서 지구촌이 되었다.

정치·경제·사회 전반에 걸친 국가 간 교류활동과 함께 국제적인 연계를 가지는 범죄도 국제적(International)·초국가적(Transnational)으로 발생하고 있다. 이러한 국제성 범죄는 조직적·집단적으로 이루어지고 있으며, 특히 마약류 거래를 매개로 범죄조직과 테러조직과의 연계는 21세기 국제사회를 위협할 수 있는 중요한 문제가 되고 있다.

국제범죄조직들은 세계화·개방화에 편승하여 자신들의 활동영역을 확장하고 다른 범죄조직과 연계를 강화해 나가고 있으며, 범죄수법도 갈수록 지능화·다양화·조직화되는 추세이다.

특히, 해상을 통한 국제범죄는 갈수록 기동성을 가지고, 시·공간의 제약을 벗어나 대담하게 행하여질 것으로 예상되며 각 국의 국경을 초월한 국제적인 규모의 범죄가 발생하고 있는 추세이며, 특히 마약, 밀수, 조직폭력, 화폐 위·변조, 관세 및 조세포탈, 정보범죄 등은 여러나라에 걸쳐 광범위하게 행해지고 있다.

국제범죄 양상의 변화에 따라 국내에서도 해상을 통한 외국인 관련 범죄, 국제범죄

조직과 연계된 관세·무역·외환·지적재산권 침해 등의 범죄와 외국인과 외국기업을 상대로 한 범죄가 발생할 가능성이 높다. 특히, 해상 수출입 물동량 증가에 따른 무역·관세·해운분야의 범죄는 급증될 것으로 예상된다.

또한, 국제교류활동의 증가에 따라 주요항만·국제여객선터미널 등 외사취약지의 국제성 범죄 치안수요가 증가될 것으로 예상되는 가운데 해·수산업체의 경기불황과 어족자원 고갈 등으로 인하여 국제 범죄조직과 연계된 밀수, 마약, 수입 수산물의 국내산 둔갑 판매사범 등은 지속적으로 증가될 것으로 전망된다.

## 2. 주요 국제성 범죄 단속 현황

최근 전국 28개 주요항만 등을 통한 국제성 범죄는 갈수록 지능화·조직화되어 증가하고 있으며, 전국 단위의 국제성 범죄대응 역량을 강화하기 위하여 본청 외사과와 3개 지방청 및 14개 해양경찰서 주관으로 외사취약요소에 대한 범죄유형별 테마를 선정하여 기획수사를 적극 추진하였다.

표 3-46 지역별 집중단속 대상

지역별	서 별	단속 대상
동해권	속초, 동해, 포항, 울산	밀수, 마약, 총기류 밀반입, 러 수입 수산물 불법유통 등
서해권	인천, 군산, 태안, 목포, 완도	밀입국, 밀수, 마약, 보따리상 불법행위, 농수산물 둔갑판매 등
남해권	부산, 통영, 여수, 제주, 서귀포	밀입·출국, 밀수, 여권위·변조, 마약·총기류 밀반입 등

특히, 취약 항·포구 인근에 거주하며 지역정보에 밝은 협조자 등의 도움을 받아 범죄 첩보수집 활동을 강화 하였으며, 수집된 범죄첩보를 심층 분석한 후 내·수사 단서로 전환하여 검거활동에 주력하는 한편, 사회적으로 이슈화 되고 있는 각종 국제성 범죄에 대하여 단속활동을 강화하기 위해 국내 유관기관 및 주변국 해상치안기관과 긴밀한 상호협력관계를 유지하고 있다.

이러한 노력의 결과 2008년 국제성 범죄는 759건에 889명을 검거, 이 중 154명을 구속하였다.

표 3-47 외국인 관련 범죄 및 마약류 관리위반 단속 현황

(단위 : 건, 명)

유 형 별 연 도 별		2005년		2006년		2007년		2008년	
		건수	인원	건수	인원	건수	인원	건수	인원
계		650	1,033	901	928	1013	822	759	889
형 법 범		70	97	103	103	106	89	65	71
특 별 법 범	소 계	580	936	798	825	907	733	692	818
	마약류관리법위반	30	26	171	90	300	44	148	141
	출입국관리법위반	13	63	13	7	16	25	11	10
	관세법 위반	1	—	—	—	1	1	1	1
	불법조업외국어선	434	753	522	652	494	556	432	562
	해양오염방지법위반	66	70	62	50	66	72	60	46
	기타사범	36	24	30	26	30	35	40	58

표 3-48 외국인 관련 범죄 처리 현황

(단위 : 건)

유 형 별 연 도 별	총 계	구 속	불구속	이 첩	기 타
계	3,512	855	2,476	46	—
2005년	1,007	175	786	46	—
2006년	838	255	583	—	—
2007년	778	271	507	—	—
2008년	889	154	735	—	—

## 가. 해상 밀입국 차단

1990년대 초반부터 해상을 통한 밀입국사범이 꾸준히 증가하여 왔으나, 해양경찰청을 비롯한 국가정보원, 법무부 출입국관리사무소 등 유관기관과의 공조협력을 통해

강력히 대응한 결과 2004년부터 해상을 통한 밀입국은 감소하고 있는 추세에 있다. 그러나 최근 세계적인 경기불황으로 중국, 동남아인들이 일자리를 찾아 화물선이나 어선 등을 이용한 10명 내외의 소규모 밀입국 기도는 계속되고 있다. 그 수법으로는 야간에 어선을 이용하여 직접 밀입국을 시도하거나 외국 화물선의 선원과 공모하여 기관실 등에 은신, 합법선원으로 가장한 후 밀입국을 기도하고 있으며, 최근에는 한국 및 중국에 사무실을 두고 점조직으로 연락을 취하면서 중국에서 한국으로 밀입국을 희망하는 조선족 등 중국인을 모집하고 한국에서 호적등본이나 회사등기부등본 등 관련서류를 위조하는 수법으로 친지초청, 결혼초청 등의 방법으로 불법 밀입국을 시도하고 있다.



● 화물선을 이용, 중국인 35명 집단 밀입국 시도  
(2008. 3. 2, 군산)



● 0.5톤급 선외기가 적재된 3톤급 목선을 구입,  
중국인 11명이 직접 밀입국 시도(2008. 7. 1, 목포)

2008년도에 검거한 밀입국 사범은 7건에 67명으로 2007년도 8건 166명에 비해 건수는 1건(12.5%), 인원으로는 99명(59.6%) 감소하였다. 하지만 한·중간 인적·물적 교류가 활발해짐에 따라 기존의 국내 불법체류자 또는 합법적으로 체류 중인 친·인척 등을 통하여 밀입국을 권유받거나 중국 알선책들이 알선료를 챙길 목적으로 밀입국을 조장하는 등 밀입국은 지속적으로 증가할 것으로 분석된다.

해양경찰은 출입국관리사무소와 같은 유관기관과 밀입국 관련 대책회의 등을 통해 협력체제를 강화해 나가고 있으며, 출·입항 선박에 대한 검문검색 및 외사치안요소 등에 대한 지속적인 단속활동을 펼쳐나가는 한편, 중국公安부와의 공조협력을 통해 밀입국 방지에 최선을 다해 나가고 있다.



## 사 례

- ① 2008년 2월 23일 포항시 포항신항 제7부두에 입항한 일반화물선 00號(456톤, 00국적, 중국인 한족선원 8명)에 승선한 밀입국자 3명이 선원수첩을 위조하여 화물선 선원으로 위장, 상륙하려다 검거(밀입국자 3명 및 운송책 2명 구속)
- ② 2008년 7월 18일 태국 방콕항에서 00號(2,482톤, 00국적, 화물선, 승선원 16명)에 밀입국자 9명이 60~800만원의 알선료를 지불하고, 승선 출항하여 충남 당진군 평택·당진항 서부두로 밀입국한 것을 검거

표 3-49 밀입국사범 단속 현황

(단위 : 명)

구 분	계	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	
밀입국 (건)	148	16	18	33	16	17	11	6	9	7	8	7	
계(명)	3,942	256	407	1,544	859	243	257	30	46	67	166	67	
중국인	조선족	2,799	112	362	1,250	697	184	130	12	34	3	15	-
	한 족	923	144	37	103	157	48	127	15	12	63	150	67
기 타	220	-	8	191	5	11	-	3	-	1	1	-	

## 나. 밀수사범 단속

밀수사범은 일반적으로 자금·운반·보관·판매 등 조직화, 분업화 되어있고, 외국과 연결된 국제거래와 관련한 범죄이기 때문에 전문화되고 지능화된 범죄로 과거에는 주로 공해상에서 위장 조업선 등에 옮겨 싣는 방법으로 이루어졌으나 WTO 체제출범, 자유 무역화, 관세물품 검사 간이화 등에 따라 합법을 가장한 밀수가 성행하고 있으며, 해상을 통한 화물선, 컨테이너 이용 밀수와 국제여객선 등을 이용하는 보따리 상인들이 금괴를 비롯한 고가의 상품을 밀수하는 등 그 수법이 갈수록 다양화·지능화 되고 있어 사전 정보 없이는 검거에 많은 어려움이 있다.

주요 밀수품목은 중국산 농수산물, 약재, 담배, 가짜 시계·가방, 가짜 양주 등 다양한 품목에 대해 밀수가 이루어지고 있으며, 그 중 중국산 농수산물 및 약재가 대부분을 차지하고 있으며 밀수경로는 주로 보따리 상인들에 의해 반입되고 있다.

2008년도에는 총 281건 296명을 검거(구속 3, 불구속 9, 관할 세관 이첩 284)하여 2007년도 169건 193명 대비, 건수는 112건(66.3%) 증가하였으며 금액은 122억 6천만원(224.5%)이 증가하였다. 이와 같이 금액이 증가한 이유는 2008년 10월 31일 군산에서 마약 700g(시가 약 50억원 상당) 및 뱀 6톤(시가 약 70억원 상당)을 밀반입한 사범이 검거되었기 때문이다.

표 3-50 해상 밀수사범 검거 현황 (2005년~2008년)

(단위 : 건, 명)

연 도	구 분	검 거		처 리			금 액
		건수	인원	구속	불구속	이첩	
계		524	595	14	22	559	490억9천만원
2005년		23	47	8	5	34	29억8천만원
2006년		51	59	3	2	54	229억3천만원
2007년		169	193	-	6	187	54억6천만원
2008년		281	296	3	9	284	177억2천만원

표 3-51 밀수품목별 검거 현황

(단위 : 만원)

연도	농·수 축산물		약 재		담 배		시계·보석		의류·가방		주 류		기 타	
	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액	건	금액
2006년	9	57,055	27	94,621	6	34,494	3	33,440	2	2,190,000	4	4,055	-	-
2007년	56	61,407	65	27,068	13	46,429	1	6,000	6	390,884	24	6,664	4	7,956
2008년	76	14,383	121	1,181,613	41	1,155	16	36,012	4	132	22	39,163	1	500,000

### 사 례

2008년 7월 6일 16:30경 장기계류 중인 선박 00號(군산 무등록어선, 15톤급, FRP, 승선원 4명)를 이용, 군산 해망항에서 무게 출항하여, 7월 7일 06:00경 군산시 옥도면 여청도 서방 70마일 공해상에서 선명불상의 중국 선박으로부터 인삼 3톤(시가 약 4억원), 뱀 6톤(시가 약 43억원) 등 총 47억 상당을 건네받고, 7월 8일 14:15경 충남 장항읍 외곽부두로 입항하여 하역작업 후 서울로 위 밀수품을 운반하여 시중에 판매하려 한 사범 검거(구속 2, 불구속 1)

☞ 압수품목 : 인삼 3톤, 뱀 6톤(칠점사 등 353상자) ⇒ 총 47억 4,560만원

## 다. 마약류 사범 단속

우리나라는 국가 차원에서 마약에 대해 적극 대처하여 일본, 러시아, 중국 등 주변국과 여타 국가들에 비해 마약 청정국으로 인식되어 왔으나, 국제 마약조직이 우리나라의 이러한 점을 악용하여 최종 목적지에서의 단속 위험도를 낮추기 위해 한국을 경유하는 수법을 사용하고 있다. 외국과의 인적, 물적교류가 확대되면서 구미 등 선진국에서 널리 사용되는 야바, 엑스터시 등 신종 마약류가 외국 유학생·외국인·대학가에서 널리 사용되면서 밀반입이 급증하여 연간 마약사범이 7천명에 이르고 있다. 또한, 마약류 남용계층도 그동안 무직, 유흥종사자, 연예인 등의 직업군에서 상대적 건전계층인 회사원, 가정주부, 의료인 등으로까지 광범위하게 확산되고 있으며, 마약류 사범 재범율 또한 지속적으로 증가하고 있어 심각한 사회문제로 인식되고 있다.

반면 최근 마약 거래수법은 마약 거래당사자가 직접 주고받는 고전적 수법에서 택배나 퀵서비스, 고속버스 화물편 등을 이용한 편면적 거래수법을 이용하는 등 거래수법이 날로 지능화되고 있어 단속의 어려움은 더욱 가중되고 있는 실정이다.

해양경찰은 2004년부터 마약계(마약수사계, 2007년)를 운영하였으며, 2008년 부터는 마약업무를 형사과에서 외사과로 이관하여 외사과에서 마약관련 범죄를 담당하고 있다. 2008년 한 해 동안 공급조직 검거 등 지속적 추적수사를 펼쳐 총 148건 141명으로 2007년 300건 44명 대비 건수는 50.7%(152건) 감소하였고, 인원은 220.5%(97명) 증가하였다. 특히, 매년 양귀비 밀경작 사범에 대한 특별단속을 실시하여 불법경작 양귀비 4,006주를 압수 폐기처분 하였다.

### 사 례

2008년 5월 27일 전남 해남군 북평면 농가에서 상비약 등으로 사용할 목적으로 자신의 텃밭에 양귀비 1,122주를 밀경작하던 피의자 김○○ 등 3명 검거



● 불법재배 및 건조 중인 양귀비

마약류 사범의 높은 재범율(30%)과 마약밀수의 조직화·다양화·지능화 추세에 효과적으로 대처하기 위해 「국가 마약류 대책회의」, 「마약퇴치 국제협력회의」 등에 참석하고 있으며, 국내 마약류 수사기관인 경찰청·검찰청·관세청·국가정보원·식품의약품안전청간 협력체제를 유지하고 중국 등 인접국가와의 공조수사를 강화하여 마약사범에 대해서는 적극적으로 대처해 나가고 있다.

표 3-52 마약류사범 검거 현황

연 도	구 분	검 거		처 리		
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 척
2008년		148	141	6	135	-
2007년		300	44	14	30	-
2006년		171	90	21	68	1
2005년		30	26	2	24	-
2004년		25	31	4	27	-

표 3-53 양귀비 지역별 단속 현황

구 분	총계	인천	포항	완도	목포	군산	태안	부산	통영	여수	제주
2008년	131	3	-	36	30	2	-	5	30	23	2
2007년	13	1	-	-	7	-	1	1	3	-	-
2006년	59	-	1	7	22	-	2	4	8	15	-

### 사 례

2008년 9월 23일 여주시 국동향을 출입항하는 잠수기 어선 잠수부 등이 출처 불상의 주사기(마약 추정)를 구입 투약하고 있다는 첩보 입수 후, 내·수사 진행 중 공 급책, 중간 판매책, 투약자 등 총 4명 검거 및 필로폰 5g 압수(구속 3, 불구속 1)



● 압수된 필로폰

## 라. 기타 국제성 범죄 단속

### (1) 상표 도용 및 위·변조 사범

하나의 브랜드를 어느 정도 가치를 가지는 것으로 만들기 위해서는 광고비, 제품 개발투자 등 많은 비용과 노력이 필요하다. 무수한 노력으로 타인이 이룩한 상품의 가치를 무단으로 도용하는 것은 단순히 상표권자의 경제상의 이익뿐만 아니라 업무상의 신용도 실추시키고 나아가 공정한 경쟁 질서를 어지럽혀 다수의 선량한 소비자의 이익을 해치는 범죄로, 상표권 침해행위는 다른 지적재산권(특허권, 의장권, 실용신안권, 저작권)과 달리 비친고죄로 분류하고 있다. 위조상품의 제조·판매는 타인의 상품표지 등과 동일·유사한 표지를 사용하여 도용되어진 상품과 혼동을 일으켜 건전한 상거래 질서를 해치고 이로 인해 상품의 유통구조가 문란해지면 소비자의 불신증가에 의한 구매의욕 감퇴 등은 경제사회 전반에 영향을 미치게 된다.

특히, 외국의 유명한 상표(명품 브랜드)를 도용한 상품들이 비교적 싼값에 시중에 유통되게 됨으로써 일부 명품 브랜드 선호 계층뿐만 아니라 선량한 청·장년층 및 청소년층에 이르기까지 외제선호 경향을 부추켜 왜곡된 소비풍조를 조장하고 있다.

해양경찰은 2008년 기획수사 활동 등 지속적인 단속활동으로 가짜 명품시계 유통 사범, 가짜 명품가방 위조·유통사범 등 상표법 위반사범 79건 79명을 검거하였다.

표 3-54 상표법 위반사범 검거 현황

연 도	구 분	검 거		처 리		
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩
2008년		79	79	3	76	-

### 사 례

2008년 12월 서울 소재 사무실을 임대하여 중국에서 위조된 로렉스 시계와 조립이 필요한 부품을 선박과 항공기를 이용, 밀반입하여 조립과 수리 후 대량으로 남대문 시장 등 전국적으로 판매·유통한 사범 3명 검거



● 1,000억원대 중국산 가짜 명품시계 밀반입·판매조직 검거

## (2) 외국환 거래사범

외국환 관리란 국제수지 균형과 통화가치의 안정을 통해 국민경제 발전을 이루기 위해 국가가 외국환시장의 수요·공급에 대하여 직·간접적으로 규제·조정하는 활동을 말한다. 외국상품의 수입·서비스의 국내 진출, 외국·다국적 기업의 국내 활동 증가, 인적 교류의 증대로 국외유학·해외여행이 활발히 이루어지고 있으며, 이러한 활동에 동반되는 물품대금이나 여행경비 등의 대외지급수단으로 사용되는 외국통화, 은행권, 수표 등의 환전수수료 절감과 관세포탈 목적으로 외국환관리법을 위반한 불법거래가 성행하고 있다. 해양경찰에서는 2008년 한해 기획수사 활동 등 지속적인 추적·단속 활동으로 불법 외국환 거래사범 188건 200명을 검거하였다.

표 3-55 불법 외국환 거래사범 검거 현황

(단위: 건)

연 도	구 분	검 거		처 리		
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩
2008년		188	200	-	198	2

### 사 례

2008년 7월 서울 강남에 거주하는 조선족 김○○ 등 2명은 중국과 한국을 왕래하며 국내 시중은행에 5개 계좌를 개설 후 중국에 송금을 원하는 사람을 모집하여 약 100억원 상당의 환치기 수법을 이용하여 불법 송금한 것을 검거

## 3. 국제성 범죄 대응 역량 제고

### 가. 외사경찰 전문화

#### (1) 전문교육 강화

날이 갈수록 지능화 다양화되고 있는 국제성 범죄에 효과적으로 대처하기 위해서는 전문인력 양성이 필수적이므로 2008년 국가정보대학원, 국정원, 경찰종합학교 등 유관





● 2008년 전국 외사경찰 워크숍

기관 위탁교육 9개 과정 98명, 자체 외사경찰관 워크숍 4회 121명을 실시하여 외사요원의 능력개발 교육을 실시하여 외사역량을 강화하였다. 또한, 국제사회에 대한 이해의 폭을 넓히고 선진국의 경찰활동을 직접 체험할 수 있도록 미국, 일본 등 선진국 해양경찰 기관 및 업무적으로 관련이 많은 중국, 러시아 등에 외사요원 15명을 보내 연수 및 정보협력 체계를 구축하였다.

## (2) 경찰통역센터 운영

해양범죄 등 외국인 범죄 수사활동에 필요한 통역을 지원하기 위해 해양경찰청 및 각 해양경찰서에 「경찰통역센터」를 운영하고 있다. 현재 통역센터에는 경찰관 283명, 민간 위촉인 153명 등 총 436명이 등록되어 있으며, 언어권별로는 영어 134명, 일어 89명, 중국어 157명, 러시아어 43명, 기타 언어인 독어, 불어, 태국어, 베트남어 등 13명의 통역요원이 활동하고 있다.

2008년 운영 실적은 총 872건이며 언어권별로는 우리 EEZ 및 영해를 침범 불법조업하다 나포된 중국어선 조사 지원업무가 대부분을 차지하고 있다.

표 3-56 통역센터 운영 실적

(단위: 건)

구 분 연도별	계	피 의 자 검거조사	사건경위 조 사	협 조 요 청	외국인사 방 문	번 역	기 타			
							신고 접수	민원	업무 연락	문 의
계	4,388	761	1,148	50	113	165	2	20	2,000	129
2004년	896	211	137	-	3	-	-	-	428	117
2005년	832	117	248	-	28	2	-	-	437	-
2006년	813	134	204	8	26	11	-	-	429	1
2007년	975	179	420	27	28	72	1	-	241	7
2008년	872	120	139	15	28	80	1	20	465	4

## 나. 국제성 범죄예방활동

### (1) 밀입국 신고등 홍보물 제작

국제성 범죄 신고의식을 고취하기 위해 매년 밀입국 등 홍보활동을 강화하고 있으며, 2008년에는 밀입국 신고 홍보물품(보온·보냉병) 4,867개 및 홍보리플릿 7,000부를 제작·배포 하였으며, 밀입국 신고포상금 2,000만원을 지급하였다.



● 밀입국 등 국제성 범죄 신고 홍보물

### (2) 외국해상치안기관과의 국제정보 교류협력

해양경찰은 해상을 통한 밀입·출국이 증가함에 따라 밀입·출국의 효과적인 대응과 방지를 위해 1998년부터 한·중·일 해상치안기관간 실무차원의 협력강화를 위해 매년 각 국의 해상 밀입국 현황 및 동향분석, 수법 등을 비교 검토하는 등 상호 정보교류를 실시하고 실질적인 협력확보 차원에서 각 국의 해상치안기관 지방관서간 연락창구를 개설하여 정보교류 활동을 하고 있다.



● 한·중 국제성 범죄정보 교류회의

최근에는 밀입국뿐만 아니라 밀수, 마약 등 정보교류 대상을 확대하여 해상관련 국제성 범죄 전반에 대한 정보교류와 상호업무 이해증진과 유사시 공동 정보입수 등 위기대응능력을 강화하기 위해 「국제성 범죄 정보



● 러시아 국경수비부와의 국제정보 교류협의

교류 회의」를 실시하고 있다. 2008년에는 중국公安부와 북경 회의에 참석하여 밀수, 마약·총기류 단속 현황 및 주요 범죄수법 등에 대한 정보교류 강화는 물론 해상경비사



안(의아·탈북선박) 등 현안문제에 대해 실무자간 회의를 하였다.

또한, 2008년부터 다양한 정보Network를 구축하기 위해 동해·서해·남해 각 지방청별로 주변국 해상치안기관과의 교류협력과 국제성 범죄 첩보 수집을 위해 각 국을 방문하여 현지 범죄첩보 수집을 하고 있다.

### (3) 우리어선 외국피랍 방지

어업자원의 고갈로 연안에서 원거리 조업이 늘어나고 있고, 주변국의 어업협정 체결 및 발효(한·일 : 1999년, 한·중 : 2001년) 등 조업환경의 변화에 따라 외국해역에서 조업하는 우리어선들이 무허가 조업이나 어업협정을 위반하여 나포되는 사례가 빈번히 발생하고 있다. 주로 우리 어선들이 일본측 EEZ 수역에서 나포되는 경우는 무허가 조업이나 허가어선인 경우도 어획량 축소, 조업일지 부실 기재 등 사소한 협정위반으로 주로 나포되는 것이 대부분으로 해양경찰은 농림수산식품부, 지방자치단체, 수협과 연계하여 외국수역에서의 조업시 입어 허가조건 확인, 조업일지 기재요령, 외국의 관련법령 등에 대한 교육을 실시하고 출어시에는 나포예방을 위해 서류비치 여부 등 사전점검을 강화하고 있다. 그러나 어업정보통신국을 통한 홍보방송과 지속적인 나포예방 활동에도 불구하고 일부 우리어선들은 기상불량이나 긴급상황으로 인한 경비공백이 발생할 경우 일본수역을 침범하여 조업을 강행하다 일본측 단속기관의 항공기 및 경비함정 등이 대규모로 동원된 합동단속에 적발되어 나포되고 있는 실정이다.

또한, 우리 어선의 일본수역 침범 조업시 국내 처벌로는 수산업법 제36조1항8호에 의해 「외국의 수산에 관한 법령위반시 어업제한, 정지」 외에 달리 처벌법규가 없어 단속 및 예방활동에 한계가 있으며, 이러한 처벌과는 별개로 국가위신을 실추시키고 또 거액의 담보금까지 부담하는 결과를 낳아 경제적 손실은 물론 외교적 마찰의 소지가 있음을 인식하고 농수산식품부 등 유관기관과 공조체제를 강화하여 외국수역 침범 불법조업행위를 사전에 차단하기 위하여 지속적으로 노력하고 있다.

2008년도 외국수역 침범 불법조업 혐의로 나포된 우리 어선은 총 18척으로 전년 15척 대비, 3척(20%)이 증가하였으며, 위반수역은 모두 일본수역 침범이었다.

## 사 례

2008년 3월 11일 ○○항에서 ○○해상 조업차 출항한 ○○號(19톤, 근해연승, 승선원 7명)가 3월 13일 14:52경 일본 EEZ내측 20해리에서 조업 중 조업일지 부실기재로 일본 수산청 어업지도선(하꾸오마루)에 피랍, 담보금 50만엔(한화 약 500만원 상당)을 납부한 뒤 석방

표 3-57 우리 어선 외국수역 불법조업 나포 현황

연 도	구 분	일 본		중 국		러시아	
		척수(척)	벌금납부	척 수	벌금납부	척 수	벌금납부
	계	118	119,375만원	2	5,320만원	4	4,922만원
	2003년	27	25,647만원	-	-	-	-
	2004년	19	18,519만원	2	(경고)	1	2,430만원
	2005년	15	28,350만원	-	-	1	1,800만원
	2006년	10	10,463만원	1	520만원	-	-
	2007년	15	7,515만원	1	(경고)	-	-
	2008년	18	14,455만원	-	-	-	-

## 4. 국제교류 협력 증진

교통의 발달로 전 세계가 점점 하나의 생활권화 되어가고 있으며, 우리나라는 다른 나라와 물자교역을 통해서 산업의 발달을 촉진하고 있다. 특히, 이러한 교역의 대부분이 해상의 선박 이동을 통하여 이루어지고 있는바, 해상교통의 안전 확보는 우리의 생존과 직결과 되는 중요한 것이라 할 수 있다.

이에 해양경찰은 한반도를 둘러싼 주변 3국(일본, 중국, 러시아), 동남아 6개국(말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 베트남, 인도네시아, 태국), 인도, 미국, 캐나다 등 과 친밀한 협력관계를 구축하고 매년 정례회의, 합동훈련, 기타 정보교류 등을 강화하여 해상치안 관련 협력 특히 해상에서 교통로의 안전 확보에 협력의 중점을 두고 있다.

최근에는 동남아국가 해상치안기관 공무원, 가나 등 MOWCA(중서부 아프리카 해양기구) 소속 고위공무원단을 정기적으로 초청하여 교육연수를 실시하는 등 해양파트너십 강화를 위하여 전 세계로 해양경찰청의 교류협력을 전개해 나가고 있다.

## 가. 다자간 국제협력활동

### (1) 북태평양지역 해상치안기관장회의(NPCGF)



● 제9차 북태평양 해상치안기관장 회의

지난 2000년 해상범죄, 보안, 어로보호 문제 등에 대해 논의하기 위하여 한국·중국·일본·러시아·미국·캐나다 등 북태평양 6개국 해상치안기관 대표로 구성된 북태평양해상치안기관장회의(North Pacific Coast Guard Forum : NPCGF)가 결성되었으며, 이는 7개 전문가 그룹(밀입국, 마약, 해상보안, 불법어로, 합동작전, 정보교환, 사무국 등)회의, 기관장회의로 구성되어 있다. 해양경찰청은 NPCGF에서 밀입국 전문가 그룹 및 사무국 그룹 의장국으로서 2003년에 이어 2009년 한국에서 회의를 개최할 예정이다.

2008년 9월 8일 제9차 회의가 미국샌프란시스코에서 개최되어 우리나라를 비롯하여 6개국 111여 명이 참석한 가운데 회원국별로 의장을 맡고 있는 합동작전, 해상보안, 밀입국, 마약, 어로보호, 정보교환, 사무국 등에 대한 전문가회의를 거쳐 그 결과를 본회의에서 기관장에게 보고하는 형식으로 개최되었다. 6개국 해상치안기관장들은 본회의에서 체계적인 회의체 운용 및 협력관계 강화를 위한 다자간 협정서를 체결하였으며, 밀입국 관련 매년 1~2월경 도상훈련 정례적 실시 및 회원국간 실제훈련 추진, 회원국간 정보교환을 촉진하기 위한 정보교환시스템(AIS) 지침서 개정 및 관리자 전문교육 추진 등을 논의 하였으며, 북태평양 해역 불법어로 차단을 위한 공동노력 일환으로 2008년 8월 우리 청 직원이 미 해안경비대 함정 파견 등 활동을 하였으며 제11차 회의는 2010년 캐나다에서 개최될 예정이다.



## (2) 동남아시아 국제교류

매년 약 2,000여 척의 우리나라 선박이 말라카해협을 통해 원유의 99%, LNG·LPG의 83%, 수출입품의 35%를 운송하고 있으며 전 세계 해적의 28%가 동남아 해역에서 발생됨으로 해협 인근 동남아 국가와의 협력 체제 강화가 절실히 요구되는 해역이다.



● 2008년 동남아 해상치안기관 공무원 초청연수 단체촬영

이에 해양경찰청은 동남아해상에서의 국익보호를 위한 대책으로 동남아 해상치안기관과의 적극적인 협력체제 구축을 추진해온 결과, 말레이시아(2001년 9월), 필리핀(2003년 11월), 인도네시아(2003년 12월), 싱가포르(2004년 8월), 인도(2006년 3월) 해상치안기관 등과 “협력에 관한 양해각서”를 체결하여 상호이해 증진 및 긴밀한 정보교류관계를 유지해 오고 있다.

아울러 남중국 해상에서의 해상안전 확보를 위하여 베트남 해상치안기관과 2007년 10월에 “협력에 관한 양해각서”를 체결하고 이후 해양오염 관련 한-베트남 간 MOU 체결 등 지속적으로 공조체제를 강화하고 있으며, 2008년 9월 태국 국가안보위 사무차장 등 관계자들의 우리 청 방문으로 산하의 태국 통합해상치안센터와의 법률 집행 분야, 해적, 불법 무기거래, 해상테러 대응에 관한 협력방안 모색 등 해상치안협력 관계를 한층 강화하였다.

또한, 말라카 해협을 비롯한 원양에서 해적 등 초 국가적 해상범죄로부터 우리나라 선박의 안전 확보를 위하여 말레이시아 해양경찰(2006년 6월), 인도 코스트가드(2007년 12월)와 실시한 합동훈련을 바탕으로 동·서남아 해역에서 우리 국적선의 사고발생 시 현장 대응능력을 향상시키기 위해 노력하고 있다. 앞으로 우리나라 원양어선의 조업 지역 확대에 따라 주변국과 동남아시아를 넘어 해양경찰청의 국제협력을 글로벌화하기 위하여 남미, 유럽, 아프리카, 오세아니아 등 세계 여러나라의 해상치안기관과의 협력관계 설립을 추진 중에 있다.



### (3) 동남아 6개국 해상치안기관 공무원 연수

인도네시아, 싱가포르, 말레이시아 주변 말라카해협은 800km에 이르는 협소한 해협으로 우리나라 원유 수입 선박의 대부분이 이들 국가 주변의 항로를 통과하고 있고 기타 상품 수출입 또한 상당부분을 차지하고 있다. 특히 필리핀을 포함한 이들 국가의 주변 해역에서 해적의 빈번한 출몰 등으로 아국의 선박에 대한 안전을 강화 할 필요성이 증대되고 있다. 따라서 해양경찰청은 동남아 국가들의 해상치안 기관들과 국제교류 증대 및 협력 MOU를 체결하여 정례회의, 합동훈련, 기타 해적 등 각종 해상범죄관련 정보교환을 통해 긴밀한 우호협력을 유지해 오고 있다.

초청 연수 프로그램에서는 해상안전·보안과 효율적인 해양환경 관리방안, 선박안전 점검시스템, 특공대 훈련 참관, 우리나라 해양시설 및 연구소 견학, 한국문화 체험, 임진각 방문 등 다양한 내용으로 구성하여, 우리나라에 대한 이해도를 높이는데 중점을 두었다. 아울러 말레이시아, 인도네시아, 태국, 베트남, 필리핀, 인도 등 6개국에서 초청된 12명의 해양경찰이 자국기관 소개를 통하여 해양법 집행기관 간 정보교류를 증진함으로써 역내 해상안전 및 치안에 크게 기여할 것으로 예상된다.

### (4) 중서부 아프리카 해양기구 공무원 한국 연수



● 2008년 중서부 아프리카 해양관련 공무원 초청연수

한국 국제협력단(KOICA) 지원으로 2008년 해양경찰청은 나이지리아 등 6개국 아프리카 공무원 17명을 초청하여 특공대 주요업무 및 폭발물 처리 방법 소개, 헤베이 스피리트호 사례연구 등 우리나라의 선진 해상치안 및 해상보안, 해양오염방제 시스템 등 분야별로 주제를 정해 강의하였고, 경비함정 체험, 현대중공업·한국해양대학 등 산업연구기관 시찰 및 한국 민속촌의 전통문화체험 등 다양한 프로그램을 진행하였다. 이번 연수프로그램을 통해 국제협력 채널이 한·중·일·러 등 주변국과 말레이시아·싱가포르·인도 등 아시아를 넘어 아프리카 대륙으로 확

대될 것으로 기대되며, 이로 인해 원양에서 활동 중인 우리나라 선박 보호를 더욱 강력하게 수행할 수 있게 됐다.

2008년 아프리카 해양기구 공무원 국내 연수프로그램은 지난 2005년 4월에 이어 세 번째며, 2009년 5월에 동아프리카 공무원 초청연수를 실시할 예정이다.

## 나. 주변국과의 교류협력

### (1) 제11차 한·러 해상치안기관장 정례회의

2008년 4월 29일 제주에서 개최된 한·러 해상치안기관장 회의에서는 동북아 해상 안전을 위한 지난 10여 년간 북태평양 해상 안전과 범죄예방을 위한 동반자적 신뢰관계를 구축하였음을 높이 평가하고, 양기관간 수색구조 공조작전 수행능력 향상으로 동해 및 극동수역에서의 양국 선박의 안전 확보에 크게 기여 하였음을 확인하였다.



● 제11차 한·러 해상치안기관장 회의

또한, 러시아 수역 조업 우리어선 안전 확보 방안 강구 및 러시아 불법 수산물 관련 정보교환으로 어업 및 수산물 유통분야에서 양국 간 협력을 강화하였고, 동해와 러시아 극동지역(사할린)의 협력회의를 통해 지역 기관 간 정보교환을 활성화 하였으며, 부산과 동해에 북태평양 정보교환시스템 설치 등을 통해 양 기관 지역 관서 간 교류 활성화를 실현하였다. 한편 2008년 9월 제주에서 한·러 경비함정 합동훈련을 통해 북태평양 해상치안 안전 확보와 인접국간 지원 협조체제를 강화하였다.

### (2) 제10차 한·일 해상치안기관 간 정례회의

한국과 일본 양국 해상치안기관은 1999년 4월 29일 국제성 범죄, 수색구조, 해양 오염 분야에서의 교류협력에 관한 약정을 체결하여 매년 협력분야의 발전을 위한 기관장간 정례회의를 개최하고 있다.



● 제10차 한·일 해상치안기관 정례회의

해상재난 발생시 상호지원 및 협력을 강화하기로 합의하였다.

한편 수색구조 및 마약·밀입국 등의 국제성범죄 차단을 위한 지방청 간 협력을 확대하고 상호 간 연락창구를 갱신하여 유사시 수색구조 등 분야에서 신속한 협력을 강화하기로 하였다.

### (3) 제10차 한·중 해상치안기관 간 정례회의



● 제10차 한·중 해상치안 기관장회의

중앙정부와 요녕성·산둥성 등 지방정부 합동으로 유사사례 재발방지를 위한 대책수립 시행약속을 이끌어 내었으며 중국선원에 의해 희생된 목포해양경찰서 故 박경조 경위 유가족과 대한민국 해양경찰에 대한 사과와 위로를 받았다.

또한, 태풍 등 자연재해, 수색구조, 해양오염 등 재난분야 전문가 상호 교환방문을 통한 인적·기술적 교류추진을 논의하고 밀입국, 밀수 등 해상을 통한 국제범죄 예방을 위하여 정보교환을 활성화하기로 하였다.

2008년 5월 21일 일본 해상보안청에서 개최된 제10차 한·일 해상치안기관장 회의에서는 97 세진호 과잉단속 관련 해보청장관의 공식사과 및 재발방지 약속을 받아 내었으며 양국 EEZ 내 조업어선 단속관련 충돌 예방을 위한 양 기관정비분야 국(과)장급 정례회의 추진을 합의하고 해양오염 등 대형

한·중 양 기관은 1998년 12월 8일 상호 공조약정을 체결하고, 매년 주요 현안문제에 대해 협의하는 정례회의를 개최하고 있다. 2008년 11월 13일 중국 북경에서 개최된 제10차 한·중 해상치안기관장 회의를 통해 중국어선 불법조업 및 한국정부 관공선에 대한 중국어선의 흥기사용에 대하여 농업부 등

#### (4) 제7차 한·말련 해상치안기관 정례회의

2008년 12월 18일 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 제7차 한·말련 해상치안기관 실무정례회의를 개최하였다. 해적 및 해상테러 대응방안, 밀수·밀입국 등 국제성 범죄 관련 정보교환 증진방안, 수색구조 협력, 실무자 급 교류 확대 등 다양하고 실질적인 협력강화방안을 논의하였다. 정례회의 합의사항에 대한 이행 절차와 이행 시기는 향후 실무자간 협의를 통해 세부적으로 결정되게 된다.



● 제7차 한·말련 해상치안기관 정례회의

#### (5) 제3차 한·인도 해상치안기관 정례회의

2008년 12월 15일 인도 해상치안기관과 인도 뉴델리에서 제3차 한·인도 해상치안기관 실무정례회의를 개최하였다. 지속적 교류협력, 인적교류 활성화, 훈련 프로그램 강화, 연락창구 갱신, 정보교환 활성화, 사고 발생시 상대국 통보, 양 기관 직원 함정교류 근무, 함정과견 합동 훈련 등에 대한 논의를 하였다. 특히, 허베이 스피리트호 방제사례 발표 및 인도 측의 해양오염 관련 기술협조 및 정보제공 요청 기타 방문함정 상호 유류제공 등에 관한 논의를 심도 있게 진행하였다. 향후 인적교류 활성화를 위한 다양한 교육 훈련 프로그램 개발, 합동 해상훈련 실시 등 의제를 갖고 제4차 정례회의는 한국에서 개최 될 예정이다.



● 제3차 한·인도 해상치안기관 정례회의

#### (6) 제6차 한·필리핀 해상치안기관 정례회의

2008년 11월 27일 인천에서 제6차 한·필리핀 해상치안기관 정례회의를 개최하였다. 수색구조, 해적대응 등 한·필리핀 간 국제공조 역량강화를 위해 지난 2002년부터



실시된 회의는 최근 소말리아 해역에서 빈번하게 발생하는 해적행위 등 각종 범죄에 효과적으로 대응하기 위해서는 국제공조가 필수적임을 확인하고 향후에도 양 기관 간 우호협력 관계를 지속적으로 이어가기로 합의하였다. 제7차 정례회의는 필리핀에서 개최될 예정이다.

#### (7) 제5차 한·인도네시아 해상치안기관 정례회의



● 제5차 한·인니 해상치안기관 정례회의

2008년 11월 30일 인도네시아 자카르타에서 제5차 한·인니 해상치안기관 정례회의를 개최하였다. 양국 해상치안기관 정례회의는 지난 2003년도 말라카 해협의 해적행위 등 국제범죄 공동대응을 위하여 수색구조, 해상국제성 범죄(해적, 마약거래, 밀수, 밀입국, 불법총기거래), 양국 입·출항 선박 중 범죄용의선박 및 해양오염방제 등 안전 및 해상범죄를 중심으로 상호 관심사에 대한 정보교류 및 협력증진 방안을 논의 하였고 해상치안 확립을 위한 양국 해상치안기관의 확고한 의지를 재확인하는 자리가 되었다. 제6차 회의는 2009년 대한민국에서 개최될 예정이다.

#### (8) 제5차 한·싱가폴 해상치안기관 정례회의



● 제5차 한·싱가폴 해상치안기관 정례회의

2008년 6월 17일 제주에서 한·싱가폴 해상치안기관 정례회의를 개최하였다. 양국 해상치안기관 정례회의는 2004년 8월 체결된 한국-싱가폴 해상치안기관 간 양해각서에 따라 상호 우호협력 증진차원에서 매년 실시하고 있다. 주요 내용은 양 기관 간 교류협력 성과평가 및 향후 발전방안 논의, 말

라카해협에서 양국 함정 합동훈련 등 해적대응 협력, 실무자급 인적 기술적 정보교환 합의 등 이었다. 차기회의는 2009년 싱가포르에서 개최 예정이다.

#### (9) 제2차 한·베트남 해상치안기관 정례회의

2008년 12월 18일 인천에서 한·베트남 해상치안기관 정례회의를 개최하였다. 양국 해상치안기관 정례회의는 2007년 10월 베트남 하이퐁에서 양국 간 MOU 체결 및 정례회의 개최이래 2회째를 맞이하여 양국 간 주요 관심사인 상설 정보교환 창구 개설, 해상



● 제2차 한·베트남 해상치안기관 정례회의의 토의기록 서명식

테러, 해적, 마약 등 국제성 범죄 대응을 위한 상호협력, 해상 수색구조 협력, 인적교류 및 기술협력 등에 대한 상호 간에 협력을 강화하고 특히, 인접국간 해양경계획정협상 관련 정보공유 등에 대하여 합의하였다. 차기회의는 2009년 베트남에서 개최 될 예정이다.

표 3-58 주변국 해상치안기관 간 협력 현황 (2008년)

대상기관	일 시	장 소	내 용
말레이시아	2008년 12월	말레이시아	해적등 국제범죄 공동대응 및 인적교류 등
일 본	2008년 5월	일 본	해양오염 등 대형재난 발생시 상호지원 및 협력강화
중 국	2008년 11월	중 국	중국어선 불법조업 방지 및 홍기사용 방지대책 수립
싱가폴	2008년 6월	제 주	교류협력 및 합동훈련 등을 통하여 공동대응능력 강화
필리핀	2008년 11월	인 천	국제성 범죄 공동대응 및 지속적 교류 협력 추진 등
러시아	2008년 4월	제 주	러시아 수역 조업 우리어선 안전 확보 방안 강구
베트남	2008년 12월	인 천	인접국간 해양경계획정협상 관련정보 공유 합의 및 국제성 범죄 공동대응
인 도	2008년 12월	인 도	지속적 교류협력, 인적교류 활성화, 훈련 프로그램 강화, 연락창구 갱신
태 국	2008년 9월	한 국	국제성범죄 대응, 조난선박 및 선원의 수색구조 협력
미 국	2008년 8월	미 국	미국 해안경비대 경비함 합동근무를 통한 교류 협력 강화



표 3-59 다자간 국제회의

회 의 명	일 시	장 소
북태평양 해상치안기관장 회의	2008년 9월	미 국
아시아 해상치안 기관장 회의	2008년 10월	필리핀

## 다. 주변국 간 MOU체결

### (1) 한·베트남 해양 도서관리 총국 간 MOU 체결

기름유출 및 불법오염의 감시, 대비 및 대응과 같은 해양환경 오염방지 분야의 공동 관심사항에 대한 양 기관 간 협력관계의 발전과 증진을 위하여 베트남 하노이에서 2008년 12월 8일 해양경찰청과 베트남 해양도서 관리총국 간 MOU를 체결하였다.

양 기관의 주요 협력분야는 첫째 기름유출 및 기름오염의 감시·대비 대응에 관한 정보교환, 둘째 유류 분석기술의 교환, 셋째 방제시스템의 역량과 효율성 개선, 넷째 국제협약에 관련한 정책과 법률체계상의 경험 교환, 다섯째 그 밖의 양 기관이 합의하는 사항으로 하였다.

### (2) 한·중 수색구조협정 이행합의서 체결 결과보고

「한·중 해상수색구조 협정」 발효(2007년 5월) 관련 중국 해상수색구조센터와 후속 이행 합의서 체결로 양국 간 해양사고 공조역량을 강화하였다. 2008년 7월 22일 해양경찰청에서 해양경찰청과 중화인민공화국 교통부 해상수색 구조센터간에 「한·중 수색구조협정 이행합의서」를 체결하였다.

주요내용으로 첫째 양측 수색구조기관간 연락창구 설정, 둘째 구조조정본부 간 표준운영 절차 마련, 셋째 구조대의 영해 영토 또는 그 상부 공역 입역절차, 넷째 긴급피난 절차, 다섯째 합동 활동, 여섯째 해석 및 적용, 일곱째 분쟁해결 등이다. 이는 한·중 SAR협정의 효율적인 세부이행을 위한 제도적 기반을 마련, 한·중 주변수역 해양안전 확보 및 양국 간 수색구조 분야 협력 강화가 기대된다.

## 라. 해양경찰 국제해양분쟁 대응역량 강화

우리나라를 둘러싼 주변국과의 해양영토확장과 해저자원 선점을 위한 국가간 쟁탈전은 필연적으로 상호 이해와 이익이 첨예하게 대립한다는 특성 때문에 해양분쟁으로 발전하게 되는 경우가 많다. 이는 해양 주권수호, 해저 자원개발, EEZ 경계확정 등 새로운 해양질서를 확립해 나가는 과정에서 자국의 해양주권수호와 국익을 최대한 실현하려는 과정에서 파생되는 문제라 할 수 있다.

주변국과의 해양경쟁·갈등요인 및 해양분쟁의 양상을 살펴보면, 첫째 해양주권 위협 행위로서 독도·이어도 등에 대한 주변국의 영유권 주장, 우리 정부의 허가없이 우리해역에서 행하는 해양과학조사 활동 등으로 볼 수 있고, 둘째 해양경계 획정 부분으로는 주변국과 EEZ 경계확정 등 신 어업질서 확립과정에서 발생하는 외국어선 불법조업과 주변국 관공선에 의한 우리어선 나포를 들 수 있다. 셋째 해저자원 개발부분에서는 대륙붕 개발 등 해양자원 선점을 위한 주변국 해양정보선 활동 강화 등으로 구별할 수 있다.

이러한 비군사적이고 비정형적인 신 유형의 해양갈등 및 분쟁은 점차 증가하는 추세로 그 전개방식 또한 더욱 첨예화·복잡화되고 있는데 이는 아직까지 국제법적으로 완전하게 통일된 해결방안이 정립되지 않아서 국가 간 협상과 타협에 의존하고 있는 경우가 적지 않기 때문이다.

이에 따라 해양경찰은 외교통상부, 국토해양부, 국가정보원, 해군 등 국제위기 대응 정부 유관기관과의 정보교류 네트워크를 구축하고 해양분쟁과 관련 각종 위기 요소에 대한 정보를 수집·분석하여 해양경찰청 및 대한민국 해양치안 집행정책에 반영하고 있다. 또한, 국제해양법 전문가 그룹 및 국책연구기관 등과의 교류를 확대함으로써 급변하는 해상치안 여건에 적극적이고 효율적으로 대응하고자 노력하고 있다.

2008년 7월 일본 문부과학성은 중학교 사회과 교과서 학습지도요령 해설서에 독도 영유권을 명기하여 우리나라에서는 주일대사를 소환하는 등 양국 간 외교관계에 물의를 빚은 바 있다. 이에 해양경찰은 일본내 정부기관, 학계, 국민여론 등 관련 동향을 파악하였고 일본 우익단체의 독도 상륙기도에 대한 정보를 사전에 입수하여 독도 경비 대책을 수립하는 등 혹시 모를 대한민국 해양주권 침해에 대한 철저한 대응 태세를 확



● 제2회 해상치안컨퍼런스

호를 위한 해양법집행기관인 해양경찰청과 정부 출연 독도 관련 연구기관인 한국해양수산개발원, 동북아역사재단이 한자리에 모여 “영토·영해 학술세미나”와 제3회 국제해양법위원회 정기회의 및 위원 추가 위촉식, 서귀포 해양경찰서 1511함 취역식 참석행사 등을 종합한 「제2회 해상치안컨퍼런스」를 개최하였다.



● 제3회 국제해양법위원회 정기회의

립하였다. 그리고 지난 2007년 발족한 해양경찰청 국제해양법위원회를 적극 활용, 독도 사태 관련 긴급간담회를 개최하여 우리정부 대응방침에 대한 의견과 독도주변 경비 강화 이 외의 해양경찰의 역할 및 대응방안에 대한 정책 자문을 수행하여 집행정책에 반영 하였다. 10월에는 제주에서 독도 영유권 수

권퍼런스의 부대 행사로 개최된 제3회 국제해양법위원회 정기회의에서는 9월 25일 전남 신안군 흑산면 가거도 앞 우리 EEZ내에서 불법조업 중국어선 검문 중 해양경찰관 (故 박경조 경위)이 중국어선 선원이 휘두른 삽에 맞아 해상에 추락하여 사망한 사건과 관련하여 불법조업 외국어선 단속 시 해양정

찰의 무기사용 범위와 한계에 관한 국제법적 근거에 관한 위원들의 의견을 수렴하였다.

또한, 同 정기회의에서 국제법 학계 석학 3명을 국제해양법위원으로 추가 위촉하여 기존 12명에서 15명으로 위원구성원을 늘린 바 있다. 앞으로도 해양경찰은 독도 등 우리 영토·영해 영유권 수호를 위해 유관기관과 유기적인 협력체계를 공고히 할 것이며, 주변국의 어떠한 해상분쟁 도발행위에도 단호하고 강력하게 대처하는데 전력을 기울여 나갈 것이다.

## 제5절 정보·보안활동 강화

### 1. 해상 집단민원 분석

#### 가. 해상치안 수요의 변화

##### (1) 대외적 여건

미국의 서브-프라임 모기지론 파동이 금융시장을 강타하면서 다우존스지수가 7,000선 이하로 내려가고, 세계경제의 중심인 미국의 경기침체가 글로벌 경기의 하강세로 이어지면서 해외수출 의존도가 높은 우리나라를 비롯, 중국·일본 등 아시아 경제상황 또한 침체의 늪으로 빠져들게 되었다.

각 국이 앞 다투어 발표한 기준금리인하·경제회생대책 추진 등 자구노력에도 불구하고 2007년말 2,000선을 상회하던 코스피 지수가 800선대로 떨어지고 기업의 생산라인 가동율이 저하되면서 실업율이 급속히 증가 하였으며, 원화 환율이 1,600원을 넘어서면서 원자재 수요량이 줄어들어 부산·인천·광양 등 주요항만의 물동량 또한 30% 이상 줄어들었고, 한때 11,793포인트를 육박하던 발틱 乾화물운임지수(BDI)가 663까지(94%↓) 떨어지는 등 조선·해운경기 침체로 확산되었다.

##### (2) 대내적 여건

전 국민의 경제회생 기대감속에 7%대 성장을 다짐했던 새정부 출범과 함께 어업인 등 소외계층의 재분배 요구가 팽배하여 사회적 비용이 증가 한 가운데, 경기침체의 영향으로 국내 실업자가 100만명을 육박하고 기업 활동이 위축되자 정부는 내수경기 활



성화를 위해 4대강 정비·경인운하 건설사업 등 일자리 창출사업을 추진하는 한편, 공공기관 행정인턴사원 채용을 통한 일자리 나누기 등 고용안정 정책을 적극 추진하게 되었다.

국제유가가 한때 배럴당 140달러를 넘어서면서 초고유가 부담이 가계를 압박한 가운데, 경기침체에 따른 수요감소 등의 영향으로 배럴당 50달러를 하회하는데도 금융시장 불안으로 환율이 상승하면서 대다수 국민들은 여전히 고유가의 고통에 시달리고 있으며, 소비심리 또한 급속히 위축되면서 우리경제 성장의 발목을 잡고 있어 최악의 불황을 맞고 있는 실정이다.

### (3) 해상치안 여건

국민소득 향상·주 5일 근무 등으로 관광수요가 늘어남에 따라 각 지자체는 친수공간 개발에 박차를 가하고 있으며, 해상 치안수요 또한 쾌적한 해양환경 보전 및 안정성 확보를 요구하는 바다낚시·스킨스쿠버·윈드서핑 등 수상레저를 즐기는 고객으로 점차 확대되는 추세이다. 주말을 즐기는 관광객이 증가하면서 해수욕장 주변의 수려한 경관을 바탕으로 콘도·펜션 등 관광숙박업이 성업 중에 있고, 해안지역의 골프장 건설이 증가됨에 따라 오·폐수 및 생활쓰레기가 바다로 유입되어 연안수역 양식어장의 황폐화가 가속되고 있는 실정이다.

고유가 시대가 장기간 지속되면서 해·수산업계의 경영난이 가중되는 상황에서 영세 어민들의 생활은 더욱더 어려워져 보령항로 지정에 따른 어업피해보상 요구·육지도 바다모래 채취관련 어장환경 피해보상·새만금 내부개발에 따른 군산·김제·부안어민 생계대책 촉구 등 대규모 국책사업 추진과 관련된 어민들의 집단민원이 지속적으로 발생하는 추세이다.

특히, 2007년 12월 7일 충남 태안군 소재 만리포해수욕장 북서방 10km 해상에서 홍콩선적 원유선 「허베이 스피리트號」 오염사고 발생으로, 태안지역 피해민들의 정부 지원대책·피해보상 요구 및 해양환경 복구 등을 촉구하는 집회·시위·관계기관 항의방문이 끊임없이 이어진 한 해였다.

한편, 서해5도(연평·대청·소청·백령·우도) 어민들은 NLL(북방한계선) 인접수역에서 중국 저인망어선들의 집단조업으로 꽃게 등 어족자원이 고갈된다고 해마다 관계기관의 대책마련을 촉구하였으나, 해경·해군·지자체 등 안전조업대책반(T/F)의 적극적인 어로보호 경비임무 수행으로 2008년 꽃게 어획량이 2,287톤(145억원 상당)에 달해 2007년 대비 어획량 기준으로 300% 이상 증가하는 등 호조를 보이면서 집단민원은 현저하게 줄어든 상태이다.

그러나 연평도 어민들은, 정부가 검토 중인 「북방어장 확대추진 계획」에 대해 “꽃게 회유경로가 차단되어 연평어장이 황폐화 된다”고 주장하며 반대 입장을 표명하고 있어 여타지역 찬성어민들과의 갈등요인으로 부각되고 있는 실정이다

이에 해양경찰청은 연근해 어족자원의 효율적인 이용과 관리를 위해 농림수산식품부·지자체와 합동단속을 펼치며 불법어업 근절에 앞장서는 한편, 어민들의 애로 및 건의사항을 수렴하여 치안정책에 반영하고 자율적으로 법과 질서를 지키도록 유도하는 등 수요자 중심의 해상치안서비스 제공에 앞장서고 있다.

## 나. 권역별 집회 및 해상 집단행동 분석

서해권에서는 「허베이 스피리트호」 오염사고와 관련 특별법 제정 및 삼성의 무한책임 보상을 촉구하는 태안지역 피해민들의 해·육상 집회가 수차례 있었으며, 전북 고창 어민들은 영광원전 온배수 피해보상 집회를 개최하고 현재는 소송을 진행 중이며, 보령지역 어민들은 대산지방해양항만청이 (주)보령화력의 사설항로를 법정항로로 지정하자, 항로지정에 따른 어업피해보상을 촉구하며 수차례 어선을 동원한 해상 집단행동을 강행하였다.

또한, 군산·김제·부안지역 어업인들은 새만금 내부개발 추진관련 배수갑문 개방을 요구하며 어선들을 배수갑문 앞에 임의로 정박시켜 공사를 방해하는가 하면, 군산 서부어촌계 어민들은 「LNG복합화력발전소」 온배수 피해보상을 요구하며 육상집회를 개최하는 등 지난해 발생한 해·육상 주요 집단민원 18건 중 13건이 서해권역에서 발생하였다.



남해권에서는 거가대교 침매터널 공사 어업피해보상 촉구 등 총 11건의 잠복성 민원이 진행 중에 있으며, 이 중 부산지역 해상노동조합연맹 중심으로 MB정권 인수시기에 舊해수부 존치를 요구하며 국회·정부과천청사에서 쟁기대회를 개최하였고, 선망노조에서도 욱지도 남방 50km 해역의 바다모래 채취관련 생태환경 파괴에 따른 어업피해를 주장하며 대규모 쟁기대회를 개최하였다

한편, 동해권에서는 동해항 황산저장시설 백지화·목호항 준설토 투기장 건설 등 잠복성 민원이 진행 중이나 정보관들의 적극적인 순화활동 결과 집단행동으로 발전하지는 않았으며, 경주지역 어민들이 방폐장 건설을 반대하며 월성원전 앞에서 욱상집회를 개최하였고, 울산지역 어민들도 新고리원전 3·4호기 건설관련 온배수 피해보상을 촉구하며 욱상집회를 개최하였다.

표 3-60 해상 집단행동 발생 현황 (2006년~2008년)

(단위 : 회, 명, 척)

구 분 년 도	총 계			어업권 보장			피해 보상			기 타		
	회수	인원	선박	회수	인원	선박	회수	인원	선박	회수	인원	선박
누 계	27	9,318	2,782	6	809	275	16	4,746	2,038	5	3,763	469
2008년	7	1,916	972	1	134	79	6	1,782	893	-	-	-
2007년	7	2,269	861	2	450	75	4	1,700	770	1	119	16
2006년	13	5,133	949	3	225	121	6	1,264	375	4	3,644	453

## 다. 주요 집회·시위 현황

지난 한 해 동안 해양수산 관련 해·육상 집단민원은 총 220건이 발생하여 지난해 170건에 비해 발생건수 면에서 크게 증가하였으나, 이 중 선박을 동원한 해상진출 집단행동은 총 7건(972척 1,916명)이 발생하여 지난해와 동일한 수준이었고, 욱상집회 및 관계기관 항의방문도 총 213건이 발생하여 지난해(163건)보다 증가 추세를 보인 가운데 주요 집회·시위발생은 총 18건이 발생하여 지난해와 비슷한 수준을 유지하고 있다.

표 3-61 주요 집회 및 시위 현황 (2008년)

(단위 : 척, 명)

일 시	집 회 명	집회장소	선박/인원
1. 18	태안 피해민, 「특별법 제정촉구 궐기대회」 개최	육 상	4,000
1. 23	태안·서산 피해민, 삼성 무한책임 촉구 상경집회	육 상	3,700
1. 31	해상노련 등, 해수부 존치촉구 국회상경집회	육 상	400
3. 6	영광·무안·신안어민, 삼성 무한책임 촉구 상경집회	육 상	1,700
3. 31	고창어민, 영광원전 온배수 피해보상 촉구집회	육 상	100
5. 28	태안선주연합, 대산항로 봉쇄 해상 집단행동	해 상	20/27
7. 23	완도수협 비대위, 구조조정 반대 수협중앙회 집회	육 상	380
7. 28	경주 어민, 방폐장 건설저지 월성원전 앞 집회	육 상	540
7. 29	신고리원전 3·4호기 건설반대 집회	육 상	200
8. 9	만대선주회, 태안화력 3부두 건설 피해보상 촉구	해 상	20/35
8. 19	전국 선망노조, 육지도 모래채취 반대 집단행동	해 상	55/800
8. 19	전국어민연대, 고유가 대책마련 촉구 상경집회	육 상	7,000
10. 24	보령어민, 보령항 항로보상 요구 해상 집단행동	해 상	548/600
11. 3	보령어민, 보령항 항로보상 요구 해상 집단행동	해 상	150/200
11. 4	보령어민, 보령항 항로보상 요구 해상 집단행동	해 상	100/120
11. 25	새만금 선주연합, 배수갑문 개방요구 집단행동	해 상	79/134
12. 3	군산어민, LNG복합화력 건설반대 집회	육 상	600
12. 30	태안 피해민, 정부·삼성규탄 강남역 상경 집회	육 상	3,000

## 라. 집회·시위 분석

### (1) 태안 만대어민, 태안화력 3부두 건설반대 해상 집단행동

태안 만대지역 어업인들은 (주)한국서부발전 태안화력발전본부에서 20만톤급 석탄수송 선박이 계류할 수 있는 3부두 건설공사를 추진하고 있어 인접수역의 어업피해가 예상되는데도 아무런 대책마련이 없다고 반발하며, 어선 20여 척을 동원하여 보령항 입구 집단조업으로 태안화력 부두에 출·입항하는 석탄수송선의 통항을 방해하는 등 해상 집단행동을 강행하였다.



● 해경의 도움으로 입항중인 화물선

자진해산을 유도하였다.

이에 태안해경은 대산지방해양항만청과 협의하여 입항시간을 조정하는 등 피해를 최소화하는 한편, 경비정 4척을 비롯한 122구조대원들을 현장에 배치하여 항로상 안전관리를 강화하고, 어민들을 대상으로 화물선 항로방해 등 불법 집단행동에 대해서는 관련법에 따라 사법처리 방침을 엄중경고 하여

## (2) 태안 오염사고 피해민, 정부·삼성규탄 상경집회

태안지역 오염사고 피해민들은 정부의 특별법 제정을 통한 생계대책 지원 및 삼성중공업의 무한책임 배상을 촉구하면서 태안군청 앞 집회도중 분신자살을 기도하는 등 과격양상을 보이며 어선을 동원한 해상 집단행동을 주장하였으며, 정보관들의 적극적인 순화활동으로 해상진출은 이뤄지지 않았으나, 대신 서울역 광장·삼성중공업 본사·국회 및 정부과천청사앞에서 육상집회를 강행하였다.



● 태안 피해민 정부·삼성 규탄집회

이에 해양경찰에서는 정보대책을 수립하여 태안지역 피해민들이 해상진출을 자제하고 육상에서 평화적인 집회를 개최하도록 설득하는 한편, 사회안정 예방활동을 통해 각 지역별 어민대표 대상으로 전담요원을 편성하여 맨투맨식 순화활동을 전개하여 평온한 해상치안질서 확립에 기여하였다.

## (3) 충남 보령지역 어업인, 법정항로 지정관련 해상 집단행동

보령지역 어업인들은 당초 보령화력 사설항로를 2006년 3월 대산지방해양항만청이 법정항로로 지정하자 조업구역 축소 등을 주장하며 10월 24일 어선 548척을 동원하여

보령항로 주변수역 집단조업을 통해 위력을 과시한 이후, 11월 3일부터 4일까지 2일 동안 보령·서천·장항지역 어선 등 총 798척을 동원하여 조업을 빙자, 보령항로 주변수역을 봉쇄하는 방식으로 해상 집단행동을 벌이며 보령화력을 압박하는 한편, 조속한 어업피해 보상을 촉구하였다.



● 자진해산을 유도중인 해양경찰

이에 해양경찰은 해상집단행동을 중단하고 보령화력과 피해어민 상호 간의 대화로 해결토록 중재하는 한편, 태안해양경찰 주관으로 대신항만청·태안군·보령시 등 유관기관 대책회의를 개최하여 해상 집단민원을 원만하게 해결하는데 앞장서고, 어선들의 자진해산을 유도하여 항로봉쇄 피해를 최소화하였다.

#### (4) 전국어민연대, 고유가대책 마련 촉구 상경집회

국제 원유가격 급등으로 어민들이 주로 사용하는 경유가격이 리터당 1,800원을 상회하면서 채산성이 악화된 영세어민들이 출어를 포기하는 사례가 증가한 가운데, 전국 어업인연대(12개지부, 62개단체 7,000여명)에서는 정부의 고유가대책 마련을 촉구하며 한국수산경영인연합회 회원들과 함께 정부과천청사 앞에서 「어업용 면세유 가격급등 대책마련 쟁기대회」를 개최하였다.



● 전국어민연대 고유가대책 촉구집회



● 수산경영인연합회 경영안정 촉구집회

## 2. 해상집단행동 대비·대응활동

### 가. 집단민원상황 대응능력 제고

해양경찰에서는 해경서→지방청→해경청으로 보고되는 단계별 집단민원 상황관리 시스템을 개편하여 「사이버 전문보고 관리시스템(CORMS)」에 「상황처리」 메뉴를 추가하여 해경서↔해경청간 실시간 정보공유 체계를 구축하여 상황 발생에 능동적으로 대처하도록 하였으며, 각종 잠복성 집단민원에 대한 전담정보관 지정 및 분석능력을 강화하여 정보상황 대응능력을 높이는데 주력하였다. 특히, 집단민원 상황대응 관련 일선서 정보관 대상 「인센티브·패널티」 제도를 도입하여 책임행정을 구현하였고, 태안 오염피해 현장에서 전국 정보관 워크숍을 개최하고 자원봉사활동에 참여하며 정보관들의 현장감을 높여주었다. 한편, 해양경찰은 2008년 정보·상황보고서 3,156건(전년대비 10.7%↑)을 생산하여 청와대·국토해양부·농림수산식품부·국가정보원에 제공하여 해양·항만·수산업무 발전 및 평온한 해상치안 확보에 기여한 한해였다.

표 3-62 집단행동 발생 현황 (1999년 ~ 2008년)

(단위: 회)

연도별	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	43	54	82	119	120	54	91	130	92	166
해상시위	3	1	-	4	7	2	7	13	7	7
육상집회	40	53	82	115	113	52	84	117	85	159

### 나. 평온한 해상 치안질서 확립

최근 해상관련 집단민원의 특징은 단순 어업피해보상 요구에서 해양 생태환경 보전 등 사회문제까지 요구사항이 다양해지면서 일시에 수백척의 어선을 동원하여 협소한 항내를 점거하는 등 날로 조직화되고 있어 집단행동의 위험성이 그 어느 때 보다도 증가되고 있으나, 해상에서의 집회·시위가 현행법상 규정되어 있지 않아 효율적인 진압 및 대응에는 어려움이 많은 실정이다

이에 해양경찰청에서는 잠복성 집단민원에 대해 사전 순화활동을 강화하는 한편,



장기적으로 관계법령 개정을 검토하고 의사표현의 자유는 최대한 보장하되 항로봉쇄 등 불법행동에 대해서는 엄정하게 대처하여 평온하고 안전한 해상치안질서를 유지하며 국민에게 더욱 다가갈 방침이다.

### 3. 국가안보 활동 전개

2008년 우리 정부는 대북정책을 ‘상생공영’ 원칙아래, ‘非핵·개방·3000’을 표방하며 지난 「국민의 정부」 이후 10년 간 유지해 온 ‘햇볕정책’을 리모델링하여 한반도에 진정한 평화를 정착시키고 정치 군사적 신뢰를 쌓아올려 남북이 함께 상생공영 함으로써 통일기반 조성을 목표로 하였다.

주) 非핵·개방·3000:북한이 핵개발 또는 핵무기를 폐기하고 개혁·개방한다면 북한주민 생활수준을 10년내 1인당 3천달러까지 끌어주겠다는 공약

그러나 북한은 ‘6·15 및 10·4선언 이행’ 문제·개성공단 사업 등을 이용하여 우리의 대북정책 전환을 압박하는 가운데, 국내 친북세력들의 ‘반정부 연대투쟁’을 선동하면서 통일전선 역량 유지 등을 위해 민간교류를 병행하되, 김정일의 건강 악화설 등에는 민감한 반응을 보이는 등 여전히 폐쇄적이고 권위적인 대외관계를 유지하며 권력 안정을 도모 하였다. 이에 따라 우리는 안보 위해요소를 적극적으로 차단하기 위한 보안수사 활동 및 해상(해안)에서의 의아선박, 통신두절 선박 등에 대해 신속한 대응으로 국가안보 확립에 기여하였으며, 국민들의 안보의식 고취를 위해 대어민 안보교육 및 홍보·계도 등 다각도로 보안업무를 추진하며 국가안보역량 강화에 최선을 다한 한해였다.

#### 가. 보안 상황처리

해상에서의 보안상황에 적극 대처하여 북한 표류선박 발생시 인명을 안전하게 구조하고, 위해요소를 심층 분석한 후 대공용의점이 없는 민간인의 경우 인도주의에 입각해 송환하여 남북관계 개선에 기여하였다.



특히, 2008년 1월 4일 동해상에서 기관고장으로 표류 중인 북한인 6명을 비롯, 2008년 총 7회 40명을 안전하게 구조하여 북측에 송환하였고, 8회 16명은 귀순의사를 밝혀 대한민국 국민으로 생활할 수 있는 여건을 마련, 현재 안정된 생활을 영위하고 있다. 그 외 해상에서 북한 무인전마선 발견, 한·중 여객선을 이용한 탈북자 입국·충기 및 탄약 발견에 따른 관계기관 합선 등 총 171건의 대공 상황을 처리하여 국가안보 확립에 기여하기도 하였다.

## 나. 국민이 공감하는 안보제도·홍보 활동전개

금강산 관광객 총격사건, 남파 여간첩 검거, 북한 미사일 발사를 비롯한 최근 남북 관계 경색에 따른 국민 불안감 해소와 남북교류협력 증가로 이완된 대국민 안보의식 제고를 위해 각 해양경찰서별, 지역별 특성을 고려하여 어선척수, 어가구, 업종별 성·어기 등 특성을 조사하여, 북한전문가, 탈북자 등을 초빙, 국민이 공감하는 대어민 안보의식 고취 및 해상에서의 반잠수정·잠수함 발견 착안사안 신고 홍보 활동을 전개하는 등 자유민주주의 체제 수호를 위한 보안경찰의 임무와 역할에 최선을 다하고 있다. 2008년도 대어민 안보신고 홍보활동은 그 간의 한시적 표어·전단 홍보에서 365일 사용 가능한 LED 전광판을 제작·배포, 관서별 상황에 맞는 안보신고 활동 및 안전 계도를 병행할 수 있도록하여 효용성을 높이고, 국민에게 더욱 친밀히 다가갈 수 있도록 하였다.

표 3-63 대어민 안보교육 현황

(단위 : 회, 명)

계		2006년		2007년		2008년	
회	인원	회	인원	회	인원	회	인원
2,022	46,973	742	16,967	566	13,887	714	16,119

표 3-64 홍보유인물 및 LED 전광판 제작 배부 현황

(단위 : 부, 개)

연도별	배부처	계	경찰서	신고기관	수협 등 기타
계		56,163	2,281	31,480	22,402
2006년		31,496	888	16,484	14,124
2007년		24,654	1,380	14,996	8,278
2008년		13	13(LED전광판)	-	-

※ 기타 : 시·군, 어시장, 무선국, 항만관리소, 함정 등

## chapter 04

### 깨끗한 바다를 위한 해양보호활동

제1절. 해양오염사고 추세 —— 248

제2절. 해양오염 예방 활동 —— 263

제3절. 해양오염사고 대비·대응체제 확립 —— 281

제4절. 폐기물 해양배출 관리 —— 299



## 제 1 절 해양오염사고 추세

### 1. 개 관

#### 가. 발생추세

2007년 12월 7일 발생하여 온 국민을 경악시킨 태안 허베이 스피리트호 오염사고는 우리나라가 재난적 대형오염사고에서 절대적으로 안전하지 않음을 입증시켜 주고 있다. 동북아 지역의 해산물동량 증가와 선박의 대형화, 고속화 등은 대형해양오염에 대한 잠재적 위험요인이 상존하고 있음을 알려주는 지표가 된다.

바다는 우리의 삶의 터전이자 국가발전의 원동력이 되는 자원이다. 우리가 후손에게 깨끗이 물려줘야 할 바다는 전 세계 곳곳에서 발생하는 해양오염으로 인해 크게 위협받고 있다. 이러한 대형오염사고는 주로 유조선 또는 화물선의 해상사고에 의하여 발생되고 있다. 2002년 11월 스페인 연안의 프레스티지호 사고(병커C 63,000kl 유출), 2003년 8월 파키스탄 카라치 항구에서 발생한 유조선 타스만 스피리트호 사고(원유 29,000kl 유출) 등은 언제든지 발생할 수 있는 대형오염사고의 좋은 사례라 할 수 있다.

한편, 우리나라 해양오염사고는 연평균 약 400여건 이상으로 증가하다가 2000년대 접어들어 국민의 해양환경 보존의식 향상과 사고예방활동 강화 등으로 인해 감소 추세에 있었으나 2007년도에는 허베이 스피리트호 오염사고를 포함 크고 작은 오염사고로 다시 증가하였고, 2008년도에는 10년 이래 최저의 오염사고 건수를 기록하였다.

표 4-1 연도별 해양오염사고 발생 현황

(단위 : 건, kℓ)

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
건 수	463	483	455	385	297	343	355	285	345	265
유출량	386.9	583.0	668.1	409.9	1,457.7	1461.7	410.3	364.7	14,021.8	435.9

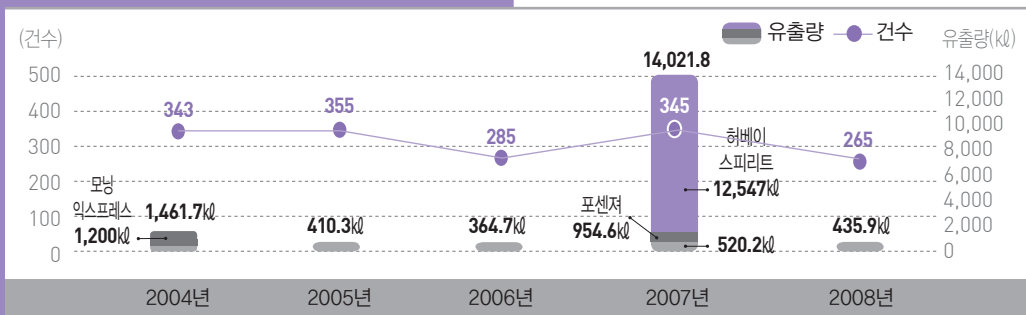
## 나. 최근 5년간 발생 현황

지난 5년간 일어난 해양오염 사고건수의 평균은 319건이며 2008년 발생한 오염사고 건수는 265건으로 평균에 비해 54건이 감소하였다. 2004년도에서 2008년도까지 (2007년 제외)의 유출량 평균은 약 668kℓ이며 2008년도에는 이보다 적은 435.9kℓ의 기름이 해상으로 유출되었다.

매년 우리나라의 해상 유류물동량은 증가 추세에 있으나, 태풍으로 인한 피해가 발생하지 않았고 해양오염에 대한 국민적 경각심의 증가로 2007년도 대비 사고건수는 265건으로 23%(2007년 345건) 감소하였으며, 유출량은 435.9kℓ(2007년 14,021.8kℓ)를 기록하였다.

주요 오염원은 선박(212건, 80%), 육상시설(28건, 11%), 기타(25건, 9%) 순으로 나타났다으며 어선과 중소형 선박에서 소형 사고가 주로 발생하였고, 10kℓ 이상 오염사고는 2007년도 11건에 비해 6건이 감소한 5건을 기록하였다. 해양오염사고 265건 중 방제조치가 요구되는 사고에 대하여 현장상황을 신속하게 파악하고 적극적인 방제조치를 실시한 결과 방제조치율은 68.3%로 2007년도 65.2%보다 3.1% 향상되었다.

그림 4-1 해양오염사고 발생 현황 (2004년~2008년)



## 2. 유형별 발생 현황

### 가. 사고규모별

2008년도 해양오염사고는 2007년도 345건보다 감소한 265건으로 그 중 중·소형 어선으로부터 발생하는 1㎏ 미만의 소량 오염사고가 250건으로 전체 사고건수의 94%를 차지하고 있으며, 10㎏ 이상 유출된 중·대형 오염사고는 5건으로 2007년도 보다 55% 감소하였다. 그러나 전체 해양오염사고의 약 1.9%에 해당하는 중·대형 오염사고 5건의 유출량은 약 374.1㎏로 전체 유출량의 86%를 차지하였다.

표 4-2 사고 규모별 현황

(단위: 건, ㎏)

구 분		계	1㎏ 미만	1㎏ 이상 10㎏ 미만	10㎏ 이상 30㎏ 미만	30㎏ 이상 100㎏ 미만	100㎏ 이상 1000㎏ 미만	1000㎏ 이상
2007년	건 수	345	317	17	3	5	2	1
	유출량	14,021.8	21.1	53.5	42.4	276.0	1,081.8	12,547
2008년	건 수	265	250	10	2	2	1	-
	유출량	435.9	22.3	39.5	27.5	93.7	252.9	-
증감(%)	건 수	-23.2	-21.1	-41.2	-33.3	-60.0	-50.0	-100.0
	유출량	-96.9	5.7	-26.2	-35.1	-66.1	-76.6	-100.0

### 나. 원인별

2008년도에는 해난(좌초, 충돌, 침몰)에 의한 해양오염사고가 전체의 23%인 62건을 차지하였으며, 이로 인한 유출량은 전체 중 78%인 342㎏가 해양에 유출되었다.

사고 원인별로는 취급 부주의 141건(53%), 해난사고 62건(23%), 파손 22건(8%), 고의배출 16건(6%) 순으로 나타났으며 2007년도에 비해 선체노후로 인한 연료탱크 파공 및 유류 공·수급 파이프라인 파손 등으로 인한 사고는 45건에서 22건으로 감소하였다. 해난사고로 인해 중유(원유) 75.7㎏, 경유 265.1㎏, 유성혼합물 1.1㎏가 유출되었다.

유류이송 및 취급소홀 등 부주의에 의한 오염사고 141건 중 어선이 51건(36%)으로 많은 부분을 차지하고 있으며, 기타선 34건(24%), 화물선 19건(13%), 유조선 18건



(13%), 육상 19건(13%) 순으로 나타났다.

그림 4-2 원인별 사고건수 비교

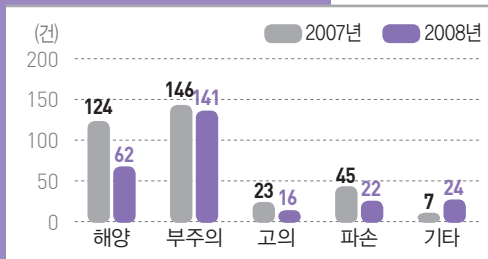


그림 4-3 원인별 유출량 비교

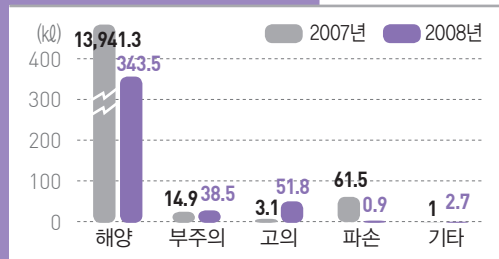


표 4-3 원인별 유출 현황

(단위 : 건, kℓ)

구 분		총 계	해 난	부주의	고 의	파 손	기 타
2007년	건 수	345	124	146	23	45	7
	유출량	14,021.8	13,941.3	14.9	3.1	61.5	1.0
2008년	건 수	265	62	141	16	22	24
	유출량	435.9	342.0	38.5	51.8	0.9	2.7
증감(%)	건 수	-23.2	-50.0	-3.4	-30.4	-51.1	242.9
	유출량	-96.9	-97.5	158.4	1,571.0	-98.5	170.0

표 4-4 10kℓ 이상 해양오염사고 발생 현황 (2008년)

연번	일시	장 소	유출량/유종(kℓ)	유출선박 (선종,톤수)	원인
1	2.21	제주시 마라도 남서 24마일	중유(B-A)/16	102소양호 (어선, 136)	침몰
2	3.11	여주시 간여암 남동방 1.5마일	경유/252.9	흥양호 (유조선, 4,066)	충돌
3	6.8	부산시 강서구 명지대교 물량장 해상	중유(B-A)/4.7 경유/6.8	해륙P1호 (기타선, 193)	부주의
4.	9.23	부산시 서구 남부민동 일자방파제 앞 해상	중유(B-C)/43.7	일해호 (유조선, 147)	충돌
5	11.17	부산시 사하구 구평동 소재 삼안환경(주) 앞 해상	폐수/50	삼안환경(주) (육상시설)	고의



### 충돌로 인한 해양오염사고

2008년 3월 11일 20시 15분경 여수시 소리도 남동방 9마일 해상에서 충남 대산항에서 부산으로 항해 중인 흥양호(4,066톤, 부산선적, 유조선, 경유 7,000kℓ적재)와 여수시 간여암 부근에서 조업을 종료하고 여수로 귀항 중이던 801창영호(90톤, 여수선적, 기선저인망)이 충돌하여 유조선 흥양호의 기름탱크가 파공되어 경유 252.9kℓ가 해상으로 유출되었다. 이 사고로 해양경찰청, 해양환경관리공단, 방제업체 등이 3월 11일부터 14일까지 4일간 선박 135척, 오일펜스 280m, 유흡착재 10kg 등을 동원하여 방제작업을 완료하였다.



● 화물창 파공부위



● 사고해역 방제작업

### 다. 오염원별

해양오염사고의 주요 오염원으로는 어선이 98건으로 전체의 37%를 차지하고 기타 선박 22%, 화물선 12%, 유조선 9%의 순이며 육상으로부터 기인한 해양오염사고도 11%로 나타났다.

어선사고는 전년대비 31%가 감소한 98건으로 그 중 70%(69건)가 100톤 미만의 소형어선에서 발생하였으며, 유조선에 의한 오염사고는 전년도 대비 36% 감소한 23건이 발생하였고 주로 유류이송시 부주의(18건 78%)에 의해 발생되었다.

한편 육상시설로부터의 유출량은 전년대비 6.5%(63.7kℓ)가 증가되었으며, 화물선으로부터 유출량은 전년도 대비 98%(3.5kℓ)가 감소하였다.

그림 4-4 오염원별 사고건수 비교

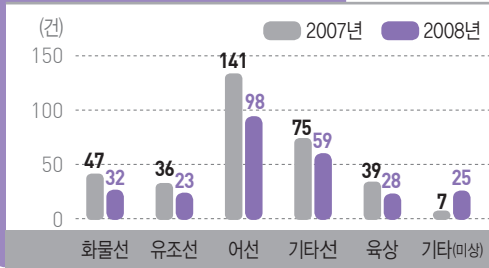


그림 4-5 오염원별 유출량 비교

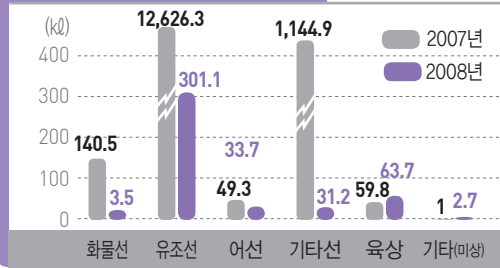


표 4-5 오염원별 현황

(단위 : 건, kL)

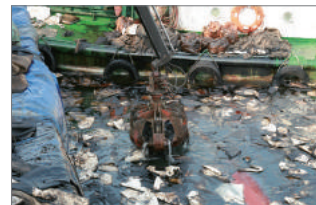
구 분		총계	선 박					육 상	기 타
			소 계	화물선	유조선	어 선	기타선		
2007년	건 수	345	299	47	36	141	75	39	7
	유출량	14,021.8	13,961	140.5	12,626.3	49.3	1,144.9	59.8	1.0
2008년	건 수	265	212	32	23	98	59	28	25
	유출량	435.9	369.5	3.5	301.1	33.7	31.2	63.7	2.7
증감(%)	건 수	-23.2	-29.1	-31.9	-36.1	-30.5	-21.3	-28.2	257.1
	유출량	-96.9	-97.4	-97.5	-97.6	-31.6	-97.3	6.5	170.0

### 부주의(침수)로 인한 해양오염사고

2008년 6월 8일 11시 30분경, 부산 명지대교 물량 장 앞 해상 공사부두에서 낙동강 하구 준설작업 준비 중 선박 평형수 탱크 내 선박 평형수 이동작업 중 부주의로 좌현 측 탱크 한



● 침수된 해륙 P-1호



● 기름이 흡착된 유흡착재 회수작업

쪽으로 선박평형수가 다량 유입되면서 해륙 P-1호가 침수·침몰되어 적재된 중유(B-A) 4.7 kL와 경유 6.8kL가 해상에 유출된 사고가 발생하였다.

이 사고로 기름이 해상으로 길이 약 50m×폭 5m 정도 확산되었으나, 추가 유출 및 확산 방지 작업을 통해 어장·양식장 등의 피해는 발생하지 않았다. 방제작업은 6월 8일부터 6월 13일까지 6일간 진행하였으며, 인원 176명, 선박 23척, 오일펜스 220m, 유흡착재 1,020kg을 사용하였다.

## 라. 오염 물질별

2007년도 대비 지속성 기름인 중유의 유출사고 건수는 6건이 증가하였으며, 비지속성 기름인 경유의 유출사고 건수는 54건이 감소하였다. 지속성 기름의 유출량은 전년도 대비 99%가 감소하였으며, 비지속성 기름유출량은 56% 증가하였는데 이는 여수에서 발생한 흥양호 오염사고(경유 252.9kℓ 유출)에 기인한 결과이다.

경유로 인한 사고는 전체 사고건수의 34%로 전년도 대비 14% 감소하였으며, 기름의 종류별로는 경유가 89건(34%)으로 가장 많았고, 다음으로 중질유, 선저폐수 순으로 나타났다.

유해물질(HNS)의 오염사고 발생건수는 2007년도와 유사하였으며 유출량은 중·대형 오염사고가 없어 2007년도 대비 99% 감소하였다.

그림 4-6 물질별 사고건수 비교

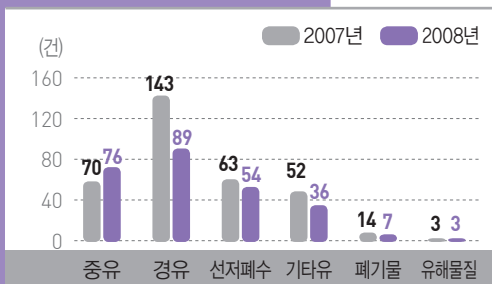


그림 4-7 물질별 유출량 비교

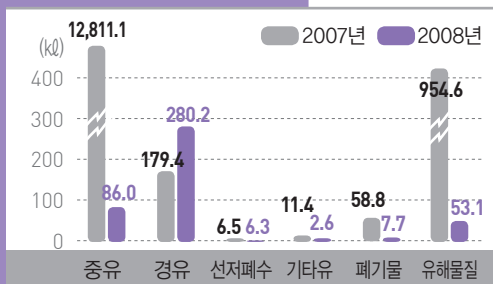


표 4-6 오염 물질별 현황

(단위 : 건, kℓ)

구 분		총 계	기름					폐기물 (건/톤)	유해 물질
			소 계	중 유	경 유	선저폐수	기타유		
2007년	건 수	345	328	70	143	63	52	14	3
	유출량	14,021.8	13,008.4	12,811.1	179.4	6.5	11.4	58.8	954.6
2008년	건 수	265	255	76	89	54	36	8	2
	유출량	435.9	375.1	86.0	280.2	6.3	2.6	57.7	3.1
증감(%)	건 수	-23.2	-22.3	8.6	-37.8	-14.3	-30.8	-42.9	-33.3
	유출량	-96.9	-97.1	-99.3	56.2	-3.1	-77.2	-1.9	-99.7

## 마. 해역별

2007년도에 이어 해상교통량과 물동량이 많고 어업활동이 왕성하며 지리적 특성상 태풍의 주요 이동경로에 위치한 여수, 부산, 제주을 포함한 남해에서 전체 오염사고 중 65%(172건)가 발생하였고, 서해 20%(53건), 동해15%(40건) 순이었다.

사고발생 건수는 부산에서 89건이 발생하여 가장 많았고, 유출량의 경우 홍양호 오염사고의 영향으로 여수에서 260.4kl가 유출되어 가장 많았다.

그림 4-8 해역별 사고건수 비교

(단위 : 건)

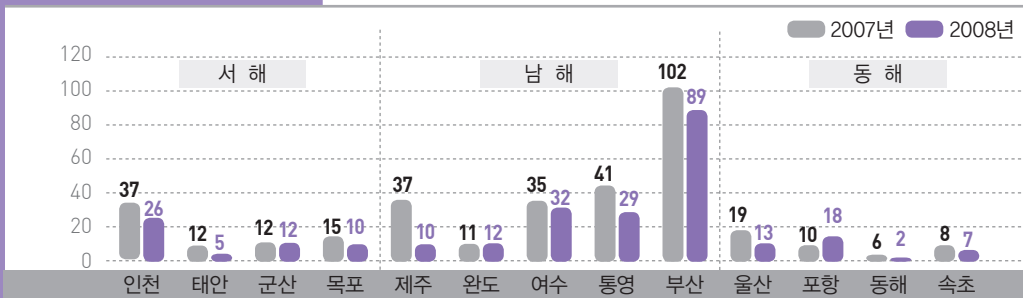


그림 4-9 해역별 유출량 비교

(단위 : kl)

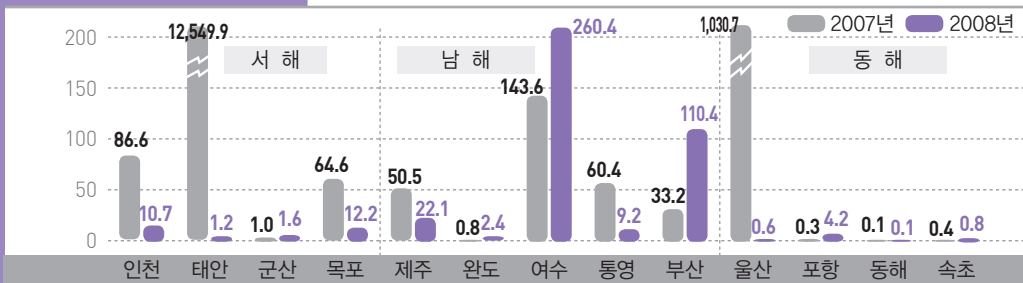


표 4-7 해역별 사고발생 현황

(단위 : 건, kl)

구 분		총계	서 해				남 해				동 해				
			인천	태안	군산	목포	제주 (서귀포)	완도	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
2007년	건수	345	37	12	12	15	37	11	35	41	102	19	10	6	8
	량(kl)	14,021.8	86.6	12,549.9	1.0	64.6	50.5	0.5	143.6	60.4	33.2	1,030.7	0.3	0.1	0.4
2008년	건수	265	26	5	12	10	10	12	32	29	89	13	18	2	7
	량(kl)	435.9	10.7	1.2	1.6	12.2	22.1	2.4	260.4	9.2	110.4	0.6	4.2	0.1	0.8
증감 (%)	건수	-23.2	-29.7	-58.3	0.0	-33.3	-73.0	9.1	-8.6	-29.3	-12.7	-31.6	80.0	-66.7	-12.5
	유출량	-96.9	-87.6	-100.0	60.0	-81.1	-56.2	380.0	81.3	-84.8	232.5	-99.9	1,300.0	0.0	100.0

## 바. 월별·시간대별

### (1) 월별 비교

월 평균 약 22건의 해양오염사고가 발생되었으며, 2008년도의 경우 월별 해양오염 사고의 상관성은 크지 않으나, 봄철 농무기와 여름철 태풍 발생시기에 사고빈도가 다소 높은 것으로 나타났다.

그림 4-10 월별 사고건수 비교

(단위 : 건)

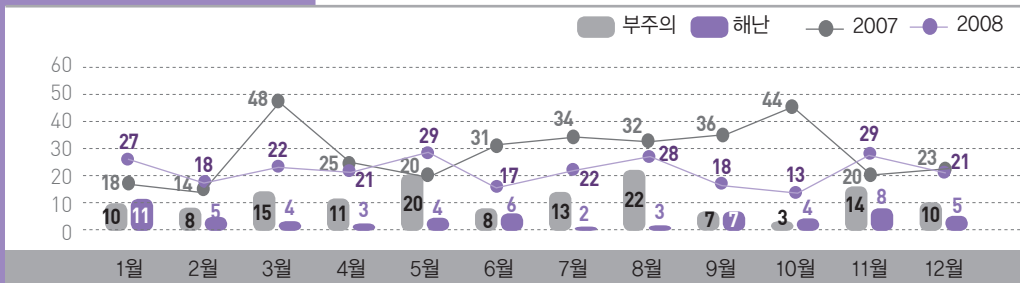


표 4-8 월별 현황

(단위 : 건)

월 별	총계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2007년	345	18	14	48	25	20	31	34	32	36	44	20	23
2008년	265	27	18	22	21	29	17	22	28	18	13	29	21
증감(%)	-23.2	50.0	28.6	-54.2	-16.0	45.0	-45.2	-35.3	-12.5	-50.0	-70.5	45.0	9.5

### (2) 시간대별 비교

시간대별로는 해상활동이 활발한 08~20시 사이에 전체의 72%가 발생하였고, 해 난사고와 부주의에 의한 사고 모두 오전시간인 08~12시에 많이 발생하였다.

그림 4-11 시간대별 사고건수 비교

(단위 : 건)

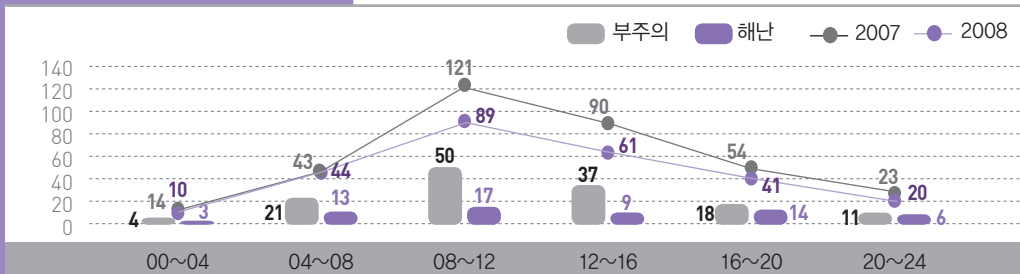


표 4-9 시간대별 현황

(단위 : 건)

시간대별	총계	00~04시	04~08시	08~12시	12~16시	16~20시	20~24시
2007년	345	14	43	121	90	54	23
2008년	265	10	44	89	61	41	20
증감(%)	-23.2	-28.6	2.3	-26.4	-32.2	-24.1	-13.0

## 사. 선적별

### (1) 국내·외 선적별 현황

선적별로는 국내 선박에 의한 오염사고가 166건으로 전체의 63%이며 이 중 어선이 79건으로 47%, 예선등 기타선이 56건으로 33%, 유조선은 21척으로 13%, 화물선이 10건으로 6%를 차지하고 있다. 외국적 선박에 의한 오염사고는 46건으로 전체의 17%를 차지하며 화물선이 22건 48%, 어선이 19건 41%, 기타선박이 3건 7%, 유조선이 2척 4%를 차지하고 있다.

2007년도 대비 외국적 선박에 의한 오염사고 건수는 31% 감소하였고, 유출량은 13,590.7kl 감소하였다. 이는 2007년도에 홍콩 국적의 허베이 스피리트호에서 대량의 기름이 유출(12,547kl)되는 오염사고가 발생했기 때문이다. 내국적 선박에 의한 오염사고 건수는 28%, 유출량은 0.2% 감소하였다.

표 4-10 국내·외 선적별 현황

(단위 : 건, kl)

구 분	계		내국적선		외국적선		육상시설 등	
	건 수	유출량	건 수	유출량	건 수	유출량	건 수	유출량
2007년	345	14,021.8	232	352.4	67	13,608.6	46	60.8
2008년	265	435.9	166	351.6	46	17.9	53	66.4
증감(%)	-23.2	-96.9	-28.4	-0.2	-31.3	-99.9	15.2	9.2



## (2) 외국적 선박별 현황

외국적 선박에 의한 오염사고 발생건수는 2007년도에 이어 러시아, 파나마, 중국 순으로 3개국 선박이 전체 외국적 선박의 61%를 차지하며 외국적 선박 중 어선에 의한 사고 19건 중 러시아 어선에 의한 오염사고 발생건수가 11건으로 나타났다. 이들 외국 선박들의 오염사고 원인은 선원의 부주의와 안전의식결여로 오염사고가 발생하는 경우가 많았다.

표 4-11 외국적 선박별 현황

(단위 : 건, kℓ)

구 분		계	파나마	중국	러시아	벨리제	리베리아	말타	기타
2007년	건 수	67	13	4	20	3	2	3	22
	유출량	13,608.6	11.9	80.8	7.5	0.7	4.9	0.3	13,502.5
2008년	건 수	46	9	8	11	2	2	1	13
	유출량	17.9	1.7	4.8	0.5	0.3	0.5	0.8	9.3
증감(%)	건 수	-31.3	-30.8	100.0	-45.0	-33.3	0.0	-66.7	-40.9
	유출량	-99.9	-85.7	-94.1	-45.0	-57.1	-89.8	166.7	-99.9

## 3. 방제조치 현황

### 가. 방제조치 건수

265건의 해양오염사고 중 방제조치가 필요한 181건에 대하여 방제조치를 완료하여 방제조치율은 전년도 65.2%보다 약 3.1% 증가한 68.3%이다. 나머지 84건은 대부분 1 kℓ 미만의 경질유에 의한 소량 유출사고로 방제조치가 불필요하여 기상 및 양식장 등 해역특성을 감안하여 자연방산 조치하였다.

방제방법으로는 유출유 종류 및 사고해역의 특성을 고려하여 중질유는 유회수기와 방제정을 동원하여 회수하거나 유흡착재를 이용하여 흡착 수거하였으며 경질유는 유처리제를 이용한 분산조치 또는 자연방산 조치하였다.

표 4-12 방제조치 현황

(단위 : 건)

방 제 방 법	2007년	2008년						
		계	중유	경 유	유성혼합물	기타유	폐기물	유해물질
계	345	265	76	89	54	36	7	3
회 수	-	1	-	-	-	-	1	-
방지·회수·흡착·분산	17	4	3	-	-	1	-	-
방지·회수·흡착	5	3	2	1	-	-	-	-
방지·회수·분산	2	2	-	-	-	2	-	-
방지·흡착·분산	27	15	4	9	1	1	-	-
방지·흡착	23	20	6	10	2	1	-	1
방지·분산	16	5	-	2	1	2	-	-
흡 착	45	39	16	12	9	1	1	-
회수·흡착	2	9	4	1	1	3	-	-
회수·분산	-	1	-	-	-	1	-	-
회수·흡착·분산	2	14	11	1	-	2	-	-
흡착·분산	52	48	20	12	12	4	-	-
분 산	30	16	3	9	1	3	-	-
확산방지	2	1	-	1	-	-	-	-
수 거	2	3	-	-	-	-	2	1
자 연 방 산	120	84	7	31	27	15	3	1
방제조치비율(%)	65.2	68.3	90.8	65.2	50.0	58.3	57.1	66.7

#### 충돌·침몰로 인한 해양오염사고

2008년 8월 2일 23시 45분경 신안 자은도 북방 4km 해상에서 항해 중인 화물선(금호5호, 1,627톤)이 군산에서 외항선에 기름 하역 후 공선상태로 운항 중인 여명7호(유조선, 499톤)와 충돌, 좌현 1·2번 화물탱크가 파공되어 잔존유인 벙커C유 2.06㎩ 유출되는 사고가 발생하였다.

사고로 인해 여명7호에 파공된 부위가 크고(2.4m×2.6m), 수면 밑에 위치하여 파공탱크에 잔존된 기름이 해수와 섞여 대부분은 단시간에 유출되었다. 유출된 기름은 사고선 주위 10km 내에서 조류에 따라 이동을 반복하며 해상을 오염시켰으며, 신안군 5개 섬(증도, 지도, 자은도, 임자도, 비금도) 해안에 일부 기름이 부착되었다.



● 파공부위에서 기름유출



● 해상유출유 방제장면

해경, 신안군, 방제업체 등은 적절하게 역할을 분담하여 효율적인 방제 작업에 나섰다. 사고해역이 섬들이 산재해 있고 해수욕장과 갯벌이 발달해 신중하게 방제작업을 하고 태안에서의 방제 경험을 삼아 과학적

으로 분석, 유출유 확산 모델링을 이용해 예측된 지점에 오일펜스를 치고, 민간 자원 보호를 위해 화학적인 유처리제를 사용하지 않고 뜰채나 유흡착재를 이용한 흡착제거, 유회수작업, 소화포 및 추진기를 이용해 확산을 막는 작업에 주력하며 방제작업을 진행하였다.

## 나. 방제세력 동원

해양오염사고 181건의 방제조치에 인력 11,852명, 선박 1,043척, 항공기 15대, 유회수기 61대, 오일펜스 16,425m, 유흡착재 53,670kg, 유처리제 12,837ℓ가 소요되었으며 유출유 63.5kℓ, 폐기물 383.8kg을 회수, 수거하였다. 소량의 경질유가 유출된 오염사고의 경우 대부분 오염행위자가 방제업체와 합동으로 방제조치 하였으며, 중질유 오염사고 및 대량 오염사고는 해양경찰과 해양환경관리공단 등이 합동으로 방제조치를 실시 하였다.

표 4-13 방제세력 동원 현황

구 분		2007년	2008년				
			계	해경	공단	방제업체	행위자등
방제조치(건/kℓ)		225/13,000.7	181/355.7	112/338.0	13/47.9	44/317.8	74/80.9
동원세력	인 원(명)	6,236	11,852	5,843(49%)	1,139	1,660	3,210
	선 박(척)	561	1,043	629(60%)	52	211	151
	항 공 기(대)	12	15	15(100%)	—	—	—
	회 수 기(대)	9	61	43(70%)	12	4	2
	오일펜스(m)	13,924	16,425	6,575(40%)	2,820	4,370	2,660
	유흡착재(kg)	28,114	53,670	16,870(31%)	3,085	25,684	8,031
	유처리제(ℓ)	49,853	12,837	7,229(56%)	506	3,843	1,259
회수량	유 출 유(kℓ)	102.7	63.5	38.2(60%)	8	17.2	0.1
	폐 기 물(톤)	244.4	383.8	59.1(15%)	80.4	212.3	32.0

※ 합계 중 중복방제조치 건수 제외

### 배관 파손으로 인한 HNS 사고

동주마리너호(768톤, 화학제품운반선)가 2008년 1월 7일 14시 30분경 여수 중흥부두에서 옥탄올 1,000톤 적재후 출항, 1월 8일 9시 30분경 진해시 장천1부두 입항코 13시경 장천항 소재 (주)한화화학 화학창고에 옥탄올 이송 준비작업을 하다가 1월 9일 8시 50분경 진해시 장천항 1부두 해상에서 이송관 이용 옥탄올을 육상으로 이송 중 배관파손으로 옥탄올 82t가 해상유출된 사고가 발생하였다.

옥탄올은 무색의 투명한 액체로서 산업계에서는 가소제, 용제, 안정제 등에 사용되고 있는 물질이다. 사고 현장에서는 옥탄올 특유의 역한 냄새가 진동하였으며, 죽은 어린고기와 갯지렁이가 발견되었다. 옥탄올의 발화위험성 및 건강위험성을 고려하여 인근 주민의 안전을 위한 통제가 이루어졌다.

해양경찰청, 진해시청, 방제업체 등은 유출된 지점에 오일펜스 120m를 설치하여 추가 확산을 방지하는 한편, 60여 명의 인원과 선박 5척, 120kg의 유흡착재를 사용하여 방제를 완료하였다.



● 옥탄올 해상유출 장면



● 방제작업 장면

### 다. 서별 방제조치

대부분의 해양경찰서에서 유출된 물질에 따라 적절히 방제작업을 진행하였고 방제정과 유회수기를 동원하여 유출유를 기계적으로 회수하는 방제조치를 하였다. 여수·부산·인천·포항해양경찰서 등은 유출방지를 위하여 적재유를 이적하는 조치를 취하였다.

표 4-14 해양경찰서별 방제조치 현황(2008년)

구 분		계	부산	인천	속초	동해	태안	군산	목포	완도	여수	포항	울산	통영	제주 (서귀포)
발 생	건 수	265	89	26	7	2	5	12	10	12	32	18	13	29	10
	유출량(㎥)	435.9	110.4	10.7	0.8	0.1	1.2	1.6	12.2	2.4	260.4	4.2	0.6	9.2	22.1
방 제	건 수	181	54	20	3	2	4	9	8	11	26	11	10	19	4
	유출량(㎥)	355.7	60.1	10.3	0.1	0.1	1.2	0.8	3.1	2.4	260.3	1.7	0.6	8.9	6.1
방제조치비율(%)		68.3	60.7	76.9	42.9	100.0	80.0	84.6	80.0	91.7	81.3	61.1	76.9	65.5	40.0
동 원 세 력	선박(척)	1,043	341	62	6	1	9	8	109	64	269	4	78	92	-
	유회수기(대)	61	22	4	-	1	-	1	12	2	3	1	3	10	2
	오일펜스(m)	16,425	5,480	1,500	180	40	200	300	1,935	320	4,530	320	320	1,120	180
	유흡착재(kg)	53,670	32,700	8,379	145	105	550	190	1,953	1,095	4,901	122	1,448	1,824	258
	유처리제(ℓ)	12,837	4,257	346	-	18	20	141	180	-	7,016	175	648	36	-
회 수	유출유(㎥)	63.5	53.7	0.2	-	-	-	0.04	0.5	-	0.7	0.03	1.2	7.1	-
	폐기물(톤)	383.8	267.7	7.4	0.3	0.1	0.3	-	5.1	1.5	28.5	0.2	49.0	23.7	-
적재유 이적(톤)		1,344.4	586.0	16.0	-	-	-	-	-	-	735.0	6.4	-	0.1	0.9

## 제2절 해양오염 예방 활동

### 1. 선박·해양시설 등 출입검사

해양오염방지 및 해양환경보전을 위하여 해양경찰청 소속 공무원 중 일정한 자격을 갖춘 자를 해양환경감시원으로 임명한 후 선박·해양시설 등에 출입하여 해양오염방지설비 점검, 오염물질 배출 감시 및 관련 서류를 검사하는 일련의 행위를 출입검사라 한다. 출입검사는 점검목적, 점검자, 점검일정 등을 해당 선박 또는 시설에 사전예고 후 실시하고 있으며, 주요 점검내용으로 선박의 외관 및 정박상황 검사와 각종 기록부의 비치·기록·보존상태, 오염방지설비의 설치 및 정상작동 여부 확인, 폐유·폐기물의 적정처리, 방제자재·약제의 법정량 비치, 오염방지 관리인 임명여부 등을 검사하고 있다.

표 4-15 출입검사 중점 점검대상 (2008년)

(단위 : 척, 개소)

계	선박*	해양시설	업 체	
			방제·청소업	해양배출업
5,165	4,721	352	73	19

※ 선박 : 유조선 50톤 이상, 유조선 이외의 선박 100톤 이상

또한, 검사 대상의 사전예고와 감시단속 통계관리를 위하여 ‘출입검사대상선정시스템’을 개발 운영하여 왔으며, 2007년 1월 시스템 서버 용량 추가 및 시스템을 수정 보완하여 ‘감시단속통계정보시스템’으로 명칭을 변경하였다. 본 시스템은 선박 및 해양시설의 출입검사 사전예고와 해양환경 사범에 대한 통계분석의 기초자료로 활용되고 있다.





● 해양오염방지설비 점검



● 해양종사자 출입검사

2008년도에는 유조선 455척, 화물선 485척, 어선 1,145척, 기타선 1,281척과 저유시설, 방제·청소업체 등 시설점검을 443회 실시하였으며, 총 3,809회의 출입검사를 실시하였다.

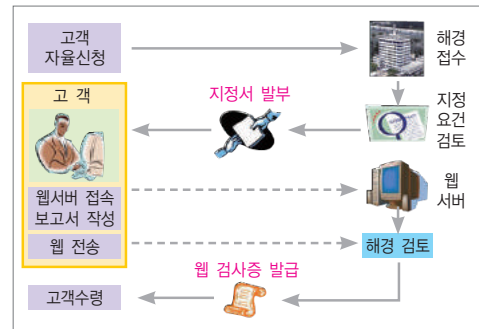
표 4-16 출입검사 실적

(단위 : 척, 개소, 건)

구 분	출 입 검 사 실 적										적발 실적
	계	선 박					시 설				
		소계	유조선	화물선	어 선	기타선	소계	해양 시설	방제· 청소업	기타	
1999년	7,261	5,905	1,157	2,281	888	1,579	1,356	1,172	134	50	1,671
2000년	6,362	4,930	775	2,223	563	1,369	1,432	1,172	142	118	1,641
2001년	6,118	4,796	769	1,897	769	1,361	1,322	1,100	110	112	1,366
2002년	6,213	4,816	895	1,733	786	1,402	1,397	1,172	113	112	1,841
2003년	5,626	4,319	717	1,451	714	1,437	1,307	1,094	106	107	1,684
2004년	5,888	4,523	779	1,394	1,000	1,350	1,365	1,171	108	86	1,824
2005년	6,450	5,071	843	1,576	1,219	1,433	1,379	1,136	120	123	2,070
2006년	3,423	2,506	447	722	426	911	917	602	117	198	2,216
2007년	1,250	845	156	239	116	334	405	294	30	81	1,908
2008년	3,809	3,366	455	485	1,145	1,281	443	327	55	61	1,785

## 2. 자율점검제도 추진

해양환경감시원의 제한된 인력으로 국내에 등록된 9만 여척에 이르는 선박을 일일이 점검하기에는 한계가 있어 해양환경을 선박 및 시설종사자 스스로 관리할 수 있도록 자율점검 제도를 2007년 7월부터 추진하기 시작하였다.



● 자율점검제도 추진 절차도

이 제도는 선박이 부두에 입항 시 해양환경감시원이 선박에 승선점검 하던 방식을 유수분리기 정상작동 및 폐유처리 등 해양오염 방지설비를 관리토록 함으로써, 자율적인 해양환경보전에 동참토록 유도하는데 목적을 두고 있다. 제도에 참여하고자 하는 선박은 자율점검 신청서를 관할 해양경찰서에 제출하고, 해양경찰서 담당자가 해양오염 위반 전력 등을 검토한 후 지방해양경찰청장이 자율점검 증서를 교부하게 된다.

제도에 참여하는 선박은 해양오염방지설비 등의 관리를 자율적으로 시행하고, 연 1회 자율점검 결과 보고서를 관할 해양경찰서에 제출하면 된다. 해양경찰서는 자율점검 선박의 관리 및 해양오염컨설팅을 위해 2년에 1회 직접 선박에 승선 방문하게 된다.

자율점검제도와 병행하여, 선박이 해양환경관리를 위한 컨설팅 요청시 해양오염컨설팅으로 지정받은 해양환경감시원이 직접 선박 및 해양시설에 방문하여, 기름기록부 작성법 등 해양오염관리에 관한 각종 교육을 실시하게 된다. 2008년 1월에서 6월까지 한국해운조합 소속 99척과 해양환경관리공단 소속 13척을 대상으로 자율점검제도를 시범 운영하였으며, 7월에서 12월까지 선박 340척, 시설 40개소로 확대 시행하였다.

자율점검제도 참여사업장의 행정편의와 폐유적법처리 모니터링을 위하여 「해양오염예방관리시스템」을 구축하였다. 본 시스템은 기존의 고객이 자율점검 신청서를 직접 관할해양경찰서에 제출하던 방식에서 전산 시스템을 통한 신청서 제출이 가능하게 되었다. 또한, 연 1회 제출하는 보고서도 시스템으로 제출함으로써, 고객이 제도 참여시 받



● 해양오염예방관리시스템

갈 것이다. 해양오염예방관리시스템은 일정 시범운영기간을 거쳐 2009년도 하반기부터 시행할 예정이다.

생되는 불편함을 최소화 하였다.

본 제도에 참여한 선박 및 해양시설 사업장의 자율적 관리여부를 모니터링하기 위해, 사업장에서 발생한 폐유의 적법처리 여부를 상기 시스템을 통하여 모니터링하게 되며, 불법처리 등 위반사항 발견시 자율점검증서를 회수하는 등 제도의 내실화를 강화해 나

### 3. 해양오염방지 예방·점검 활동

#### 가. 해양오염원에 대한 예방·점검활동

해양경찰에서는 해양오염방지를 위하여 선박·해양시설에 대한 항·포구 순찰 및 연안해역 해상순찰, 항공기를 이용한 광역해역 감시활동 등 입체적인 예방활동을 수행하고 있다.

육상에서의 감시는 선박이나 해양시설 등을 해양환경감시원이 점검하는 출입검사와 항만·부두순찰을 통한 오염물질의 불법배출, 선박 침수·침몰로 인한 오염물질의 유출 등을 감시하고 있으며, 예방 순찰활동을 강화하기 위해 부두와 해안에 인접한 해양시설 및 임해지역에 대하여 순찰구역을 지정, 정기적인 예방활동을 실시하고 있다.

해상감시는 경비함정의 기본업무인 경비임무와 병행하여 연안해역 감시활동을 실시하고 취약항로 및 취약지역에 방제정을 배치 해상에서의 불법배출 행위 감시활동을 실시하고 있다. 또한, EEZ 등 광역해역에 대한 해양오염 예방활동은 헬기와 고정익 항공기를 이용한 광역감시활동을 실시하고 있다.



● CCTV 촬영 안내판



● 해양오염감시 CCTV 설치

## 나. 해양오염사범 집중단속

쾌적한 해양환경을 국민들에게 제공하고 상습·고질적인 해양오염행위 근절을 위하여 생활쓰레기와 어업과정에서 발생한 폐·어구류 등의 무단투기 및 폐유·분뇨 등의 오염물질 불법배출 행위에 대하여 지속적인 단속활동을 실시하고 있으며, 2008년 해양환경사범에 대해 총 3회의 집중단속 결과 1,785건의 해양환경관리법 위반사항을 적발하였으며, 형사처벌 447건, 과태료 부과 157건, 경고장 발부 1,181건 등 의법 조치하였다.

표 4-17 해양오염사범 단속 및 조치 현황

(단위 : 건)

구 분	계	위 반 내 용				조 치 내 용			
		오염행위	의무규정	행정질서	경미사항	의법조치	과태료	경 고	기 타
1999년	1,671	752	367	552	—	1,081	552	—	38
2000년	1,641	819	500	322	—	1,289	322	—	30
2001년	1,366	652	209	505	—	841	505	—	20
2002년	1,841	565	159	424	693	706	424	693	18
2003년	1,684	422	109	414	739	469	414	739	62
2004년	1,824	523	117	383	801	563	384	799	78
2005년	2,070	547	179	426	918	709	426	918	17
2006년	2,216	465	328	186	1,237	597	186	827	606
2007년	1,908	474	182	121	1,131	504	121	260	1,023
2008년	1,785	355	92	157	1,181	366	124	395	900

앞으로도 해양경찰은 해양환경을 저해하는 오염행위에 대하여는 엄중한 단속을 지속적으 실시할 것이며, 경미한 위반사항에 대해서는 지도조치 등을 통하여 현장종사자들의 해양오염 방지의식을 제고시켜 나갈 예정이다.

표 4-18 해양오염행위 대상별 단속 현황

(단위 : 건)

구 분	계	선 박(척)					시 설	불 명
		소 계	유조선	화물선	어 선	기타선		
1999년	1,671	1,417	134	394	621	268	232	22
2000년	1,641	1,051	93	255	498	205	565	25
2001년	1,366	1,095	129	303	430	233	259	12
2002년	1,841	1,555	212	307	535	501	278	8
2003년	1,684	1,475	188	333	480	474	201	8
2004년	1,824	1,572	263	333	574	402	245	7
2005년	2,070	1,707	220	392	702	393	347	16
2006년	2,216	1,381	244	236	475	426	831	4
2007년	1,908	978	99	119	419	342	927	2
2008년	1,785	960	108	125	345	382	805	20

## 4. 국민참여 프로그램 운영

### 가. 해양환경지킴이(명예해양환경감시원) 제도 활성화

해양경찰은 해양환경보호에 민간인의 자율적인 참여를 유도하기 위하여 해양환경 보전 활동에 관심이 많은 해양관련 기관, 업체 종사자 및 일반시민을 해양환경지킴이로 위촉하여 운영하고 있다. 주요 임무는 기름, 폐기물 및 유해액체물질 등 불법 투기행위에 대한 감시와 신고, 그리고 해양오염 예방을 위한 대국민 홍보활동 등을 수행하고 있다. 2008년에는 비활동 해양환경지킴이 약 1,000여 명을 해촉하는 등 실질적인 활동이 가능한 해양·수산종사자 위주로 정예화하여 내실을 꾀하였다. 이들 지킴이들에게는 해양환경지킴이 ‘증’을 발급하고 있으며 전국 연안여객선 승선료 할인혜택과 연말에는 ‘올해의 지킴이’를 선정·시상하는 등 각종 인센티브를 제공하여 자긍심을 고취토록 하였다.



● 해양환경지킴이 간담회



● 해양환경지킴이증



● 올해의 해양환경지킴이 시상

표 4-19 해양환경지킴이 구성 현황

(단위 : 명)

구 분	계	NGO	유관기관	단체	업체	일반시민
2002년	627	—	88	200	154	185
2003년	629	—	89	211	141	188
2004년	2,372	846	303	637	358	228
2005년	2,678	1,009	380	619	390	280
2006년	2,944	1,367	375	541	378	283
2007년	2,380	949	249	460	420	302
2008년	1,326	449	66	228	287	296

표 4-20 해양오염신고 실적

(단위 : 건)

구 분	신 고 실 적						신고적발
	총 계	해양환경지킴이				기타	
		계	유관기관	단체	업체 등		
1999년	300	68	34	7	27	232	199
2000년	380	69	32	9	27	311	190
2001년	499	54	32	6	16	445	233
2002년	451	41	21	7	13	410	192
2003년	474	25	8	3	14	449	156
2004년	603	41	12	13	16	562	215
2005년	702	67	30	23	14	635	265
2006년	793	137	15	82	40	656	250
2007년	946	140	10	81	49	805	340
2008년	1,034	58	2	25	31	976	292

※ 기타 : 주민, 행위자 등



## 나. 청소년 해양환경보호도우미 제도

해양경찰은 청소년들에게 바다의 소중함을 심어줄 수 있는 동기부여를 위해 전국 중·고등학교에서 시행하고 있는 청소년 봉사활동을 해양환경 보전활동과 연계해 “청소년 해양환경보호도우미 제도” 및 “해양환경보호 자율시범학교”를 지정·운영하고 있다.

청소년의 개인 봉사활동으로는 바닷가 쓰레기 수거활동, 바닷가 쓰레기 분포조사, 해양환경보호 캠페인 활동 및 어린이 그림그리기·여름해양캠프 등 해양환경보전 프로그램 행사 도우미 등이 있다.

동호회 또는 학급단위의 단체 봉사활동 등 해양환경보호 자율시범학교에서는 해양경찰서에서 주관하는 5월 바다의 날 정화활동과 어린이 그림그리기 대회, 9월에 실시하는 국제연안정화의 날 정화활동 등에 참여할 수 있으며, 자체계획에 의하여 바닷가 쓰레기 수거활동을 실시할 수 있다.

또한, 청소년 해양환경 도우미 활동에 참여하고자 하는 학생은 전국 14개 해양경찰서와 파출소·출장소에 봉사활동 신청서를 접수 후, 봉사활동을 실시하면 확인서를 발급해 주고 있다.



● 어린이 그림그리기 도우미 활동



● 쓰레기 분포조사 활동



● 바다정화 봉사활동

표 4-21 청소년 해양환경보호도우미 참여 현황

(단위 : 명, 톤)

구 분	참 여 인 원				쓰레기 수거량
	계	정화활동	쓰레기 분포조사	캠페인 등	
2004년	3,727	3,338	370	19	70
2005년	5,170	4,702	411	57	68
2006년	7,017	6,774	56	241	120
2007년	11,748	10,761	158	829	71
2008년	12,916	12,367	148	401	77

## 다. 해양쓰레기 Zero 운동

해양경찰은 깨끗한 해양환경을 조성하기 위하여 2006년부터 “해양쓰레기 Zero운동”을 펼치고 있으며, 그 일환으로 어선 생활쓰레기 되가져오기 운동, 바다정화운동 및 섬 쓰레기 수거활동 등을 적극 추진하고 있다.

### (1) 어선 생활쓰레기 되가져오기 운동

일반가정에서 발생하는 생활쓰레기는 지속적인 개선관리로 국민의식이 상당히 높아진 반면 해상의 선박 등에서 발생하는 쓰레기는 관리가 소홀하고 단속이 어려우며, 되가져와도 처리할 곳이 마땅치 않아 부두에 방치하거나 바다에 버려지고 있다. 특히, 최근에는 해양에 버려진 쓰레기가 인접국가 해안가에 표착되어 국가적 문제로 이어지고 있는 실정이다.



이에 해양경찰청은 해양환경을 보존하고 어업인들의 해양보전 의식을 한층 더 높이기 위해 어업활동 과정에서 발생하는 생활쓰레기 되가져오기 운동을 전국 60개 파·출장소에서 실시하여 쓰레기 310톤을 회수·처리함으로써 해양환경 개선 및 자원 재활용하여 해양환경 보전에 크게 이바지 하고 있다.



## (2) 바다정화 운동

해양경찰의 바다정화 운동은 전국적으로 매년 2회(5월 바다의 날과 9월 국제 연안 정화의 날)에 걸쳐 시민단체(NGO), 지역주민, 유관기관, 단·업체 등과 함께 실시하고 있다. 2008년에는 16,941명이 참여한 가운데 도서지역, 전국 연안 및 주요 항·포구 등에서 방치된 해양쓰레기 533톤을 수거·처리하여 쾌적한 해양환경조성에 크게 이바지하였다.

아울러 기업 및 지역주민 등 1,371명이 참여하여 소리도, 추자도 등 전국 16개(23회) 섬 지역의 쓰레기 수거활동을 전개하여 46톤을 수거·처리하는 한편, 지방자치단체와의 협조를 통한 주기적 정화활동을 추진하였다.



● 5월 바다의 날



● 9월 국제연안정화의 날



● 섬 쓰레기 정화

표 4-22 해양환경보전활동 추진 실적

(단위 : 회, 톤)

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
실시횟수	5,648	6,070	5,475	5,690	6,690	7,824	7,593	6,972	3,870	3,075
수 거 량	1,894	2,383	3,229	7,431	4,503	3,345	4,064	3,696	2,271	984

## 라. 해양오염신고 보상금 지급제도 운영

해양경찰은 일반시민의 해양오염신고 활성화를 위하여 「범죄신고자 보호 및 보상에 관한 규칙」에 따라 해양오염사고 신고자에 대하여 비밀보장은 물론 피해액 등에 따라 최고 200만원 이하의 신고보상금을 지급하고 있다. 해양경찰서, 파출소 및 출장소의 해양오염신고센터 운영 및 해양긴급신고 전화 122를 통하여 신고를 활성화하고 해양오염 예방 효과를 높이고 있다.

또한, 해양오염신고 보상금 지급에 이르지 못하는 신고사항에 대해서는 적절한 포상금을 지급하는 등 해양환경 훼손 행위에 대한 민간인 신고 활성화로 신고건수는 해마다 증가하고 있다.

표 4-23 해양오염사범 신고자 보상금 지급 현황

(단위 : 건, 천원)

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
건 수	16	35	69	86	75	90	100	105	102	122
지급액	2,300	5,550	9,690	7,960	8,950	8,137	8,710	8,470	8,360	11,930

## 5. 해양환경 보전의식 함양

### 가. 해양오염방지 교육 및 홍보

해양경찰에서는 해양오염사고 예방과 대국민 해양환경 보전의식 고취를 위하여 학생, 일반시민, 해양수산종사자, NGO 등을 대상으로 해양환경의 중요성, 해양오염신고 요령 등 해양환경교육 및 태안 유류오염사고 등 해양오염의 경각심을 심어줄 수 있는 해양환경사진 전시 등을 이용한 홍보를 지속적으로 실시하였다.



● 계몽 홍보



● 태안오염사고 사진전시



● 해양·수산종사자 교육

표 4-24 해양오염방지 교육·사진전시 추진 실적

(단위 : 명, 회)

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
교육	12,919	13,397	14,593	24,733	18,255	16,751	28,421	26,313	28,936	18,605
사진전시	22	326	328	302	481	689	645	591	560	630

## 나. 해양환경 참여공모전

해양환경보전에 대한 국민들의 참여를 활성화하기 위해 어린이 바다사랑 그림그리기 대회, 글짓기 공모전, 대한민국 해양사진대전 및 태안 유류오염사고 방제활동 체험수기 공모전을 실시하였다. 수상작 작품은 책자와 CD로 제작하여 해양관련 유관기관, 단·업체, 각급 학교 등에 배포하고 해양환경보전 홍보자료 활용 및 전시용 액자로 제작하여 전국 순회전시 및 학생 등을 대상으로 교육자료로 지원하였다.



● 그림그리기 대회



● 방제활동 체험수기 공모



● 해양사진 공모

### (1) 어린이 바다사랑 그림그리기 대회

2008년 5월에 실시한 제3회 어린이 바다사랑 그림그리기 대회는 해양경찰청이 주관하고 교육과학기술부가 후원하여 아름다운 바다, 오염된 바다, 바다로의 여행을 주제로 인천 월미도 공원 등 전국 12개 해안지역에서 실시하였다.

전국 초등학생, 학부모, 인솔자 등 8만 7천여 명이 참가한 가운데 38,336점이 접수되어 6,329점을 우수작으로 선정·시상하였다. 본 대회는 5월 가정의 달을 맞아 어린이 참가자뿐만 아니라 온 가족이 함께 하는 바다사랑 체험행사로 새로운 해양문화의 저변확대를 위한 지역 축제행사로 성황리에 실시되었다.





● 그림그리기 대회(인천)



● 그림대회 출품



● 함상 시상식

표 4-25 바다사랑 어린이 그림그리기 대회 추진 실적

구 분	대 회	개최지역	대회기간	출품작	수상작	참가인원
2006년	제1회	13	4.22 ~ 4.29	12,025	2,195	38,700명
2007년	제2회	13	5.12 ~ 5.26	20,808	3,786	60,300명
2008년	제3회	12	5.10 ~ 6. 4	36,338	6,329	87,287명

## (2) 대한민국 해양사진대전

해양환경에 대한 일반인의 관심을 이끌고 해양문화의 저변확대를 위하여 해양문화 재단과 매일경제신문사가 주최하고, 해양경찰청 등 10개 기관·단체에서 후원한 제3회 해양사진대전을 2008년 5월 1일부터 5월 31일까지 개최하였다.

해양의식, 해양관광, 해양환경·오염, 해양레포츠 등을 주제로 아날로그 및 디지털 카메라 촬영작품 2,602점을 접수, 우수작품 70점을 선정하였다. 대상에는 국무총리상 및 상금 500만원 등 총 상금 3,340만원을 시상하였다.



● 금상 "빛이주는 생"



● 은상 "물고기 떼"



● 시상식(세종문화회관)



### (3) 태안 유류오염사고 방제활동 체험수기 공모전



● 방제활동 체험수기집

해양경찰은 태안 Hebei Spirit호 유류오염사고의 국가적 재난상황에서 방제활동에 직접 참여하여 경험한 느낌을 역사의 기록으로 남기고 교훈으로 삼고자 방제활동 체험수기 공모전을 개최하였다. 순수자원봉사자들을 제외한 해상방제, 해안방제 그리고 보급지원 분야에 총 203점이 출품되어 그 중 우수작 41점을 선정 국토해양부장관, 해양경찰청장상 등과 상금을 수여하였다. 우수 수상작품은 수기집으로 제작하여 응모자, 관계기관·단체, 해양경찰서, 각급 학교 등에 배부하여 해양오염방제 및 해양환경보전 교육·홍보자료로 활용하였다.

### 다. 해우리 해양환경교실 웹사이트 구축 운영

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



● 해우리 해양환경교실



● 해우리 UCC 홈페이지

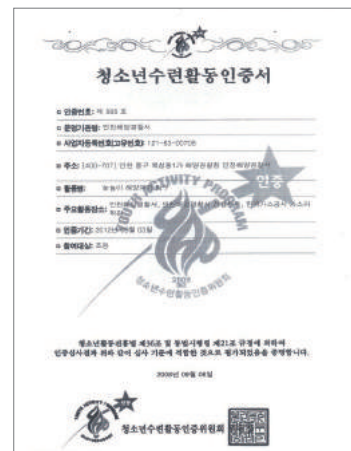
홈페이지는 어린이·청소년을 위한 해우리교실방, 해양환경지킴이를 위한 동호회 블로그, 일반 국민들을 위한 해양경찰 홍보자료 및 동영상 자료를 위한 UCC 등으로 구성

되어 있다. 더욱이 해우리 해양환경교실은 현직 초·중등학교 교사를 사이버교사로 위촉하여 어린이·청소년들의 바다공부방 운영, 질의응답, 해양관련 신지식 등을 제공하고 있으며, 각종 해양환경공모전 등 해양환경보전활동 관련 사이버 홍보·접수를 실시하고 해양관련 정보제공, 이벤트 행사 등 국민의식의 전환을 위한 홍보활동을 벌이고 있다.

## 라. 청소년 여름해양캠프 운영

해양경찰은 청소년·장애우 등을 대상으로 바다를 직접 체험 할 수 있게 여름방학 기간동안 전국YMCA연맹과 공동협력으로 여름해양캠프를 실시하고 있다.

2008년 7월 12일부터 8월 14일까지 전국 13개 해양경찰서 및 전국 해수욕장, 갯벌체험장, 청소년수련원 등 21개 지역에서 실시된 청소년 여름해양캠프는 소년·소녀가장 청소년, 장애우, 초·중·고교생, 학부형 등 2,117명이 참가한 가운데 해양환경 영상물·사진관람, 방제장비 견학, 갯벌체험, 기름제거 실습, 뗏목항해, 인명구조 등 다양한 바다체험을 실시하였다. 참가자의 안전과 원활한 프로그램 운영을 위해서 참가자 전원 여행자 보험 가입, 구명동의 착용 및 사전안전대책 수립과 안전요원 확보 등 안전에 최우선한 진행으로 보건복지부로부터 ‘청소년수련활동인증’을 획득(인천, 동해, 제주, 완도), 참가 학생 및 학부모에 신뢰감을 주는 여름해양캠프로 운영되고 있다.



● 청소년수련활동 인증서



● 방제정 승선 방제 체험



● 해양과학교실 기름제거실습



● 기름제거 등 방제체험

## 마. 해양환경보전협의회 운영

해양환경보전협의회는 2007년 11월 기능과 역할이 유사한 ‘해양환경보호협의회’와 ‘명예해양환경감시원 중앙운영협의회’를 통합하여 운영하게 되었다. 본 협의회는 언론계, 학계, NGO 등 32명으로 구성되어 있으며 민·관 협력네트워크 활성화를 위하여 해양환경보전 정책 자문 및 의견수렴과 국민과 함께하는 민간참여·협력 프로그램 개발 및 운영을 목적으로 하고 있다.

2008년 3월 정기회의는 위원장인 경인일보 사장 등 위원 23명이 참석하여 해양환경보전 정책의견 24건을 제안하는 등 시민환경단체와의 협력사업이 범국민적인 캠페인으로 발전되는 시너지 효과를 거둔 것으로 평가하고 2009년도에는 보다 활발한 협력사업을 추진하는 방안을 모색하기로 하였다.



● 2008년도 협의회 정기회의



● 정책토론 장면

## 6. 해양오염방지를 위한 국제협력 강화

### 가. 해양환경보호위원회(MEPC)

해양환경보호위원회는 1973년 제8차 IMO 총회의결에 의하여 설치되었으며, 전회원국의 대표로 구성되며 선박에 의한 해양오염 방지 및 규제를 위한 문제를 심의하고, 이와 관련한 국제협약의 채택 및 개정에 관한 기능을 수행하고 있으며 산하에 기국준수전문위원회(FSI) 등 9개 전문위원회를 두고 있다.

위원회는 선박으로부터 해양오염방지를 위하여 선박평형수내 수중유해물질과 선박재 활용, 선박으로부터의 대기오염, OPRC 협약 등을 의제로 다루고 있으며, 해양경찰청은 선박해체 과정에서 작업자의 건강을 해치고 해양환경을 오염시키는 문제가 심각해지는 선박 재활용 분야에 대하여 2009년 협약채택을 목표로 아국의 의견을 제시하고 있다.

## 나. 국제해사기구(IMO)

국제해사기구(IMO)는 해상에서 안전, 보안과 선박으로부터의 해양오염방지를 책임지는 UN의 전문기구로서 1948년 IMO협약의 채택으로 영국 런던에 설립되어, 1958년에 첫 회의를 가지게 되었다.

우리나라는 1959년 IMO 가입을 정식으로 신청하였으며, 1961년 12월 31일 가입요건이 충족되어 1962년 4월 10일 부로 가입효력이 발생되었다.

IMO에서는 해사안전 및 해양오염방지와 관련된 58여개의 협약과 의정서를 채택·개정하고 있으며, 이 중 해양환경보전과 관련된 협약으로는 MARPOL(해양오염방지협약), Dumping(폐기물 및 그밖의 물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한 협약), Intervention(유류오염사고시 공해상 개입에 관한 국제협약), OPRC(기름오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약), Anti-fouling(방오도로 규제협약), Ballast water management(밸리스트수 관리협약) 등 6개의 협약이 있다.

## 다. IMO주관 국제회의 참가

해양경찰은 국제적 해양환경 규제에 능동적으로 대처하고, 인접 국가간 해양오염사고 대비·대응체제 구축을 위하여 IMO 주관 해양환경보호위원회(MEPC), 런던협약 당사국회의 등에 대표단의 일원으로 참가하고 있으며 주요의제에 대한 각 회원국의 정보수집, 타국 대표와의 접촉, 실무작업반 등 참여를 통하여 우리나라 의견이 충분히 반영될 수 있도록 최선을 다하고 있다.

표 4-26 해양오염방지업무관련 국제협약 채택 및 발효 현황

번호	협 약 명 칭	국 제		국 내		가입 국수
		채 택	발 효	수 락	발 효	
1	해양오염방지협약 부속서 I/II(기름/산적유해액체) (MARPOL 73/78 Annex I/II)	'78.2.17	'83.10.2	'84.7.23	'84.10.23	151
2	해양오염방지협약 부속서 III(포장유해) (MARPOL 73/78 Annex III)	'78.2.17	'92.7.1	'96.2.28	'96.5.28	134
3	해양오염방지협약 부속서 IV(하수) (MARPOL 73/78 Annex IV)	'78.2.17	'03.9.27	'03.11.28	'04.2.28	126
4	해양오염방지협약 부속서 V(폐기물) (MARPOL 73/78 Annex V)	'78.2.17	'88.12.31	'96.2.28	'96.5.28	140
5	해양오염방지협약 1997의정서부속서VI(대기오염) (MARPOL Protocol 1997 Annex VI)	'97.9.26	'05.5.19	'06.4.20	'06.7.20	55
6	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약 (LC 1972)	'72.11.13	'75.8.30	'93.12.21	'94.12.20	88
7	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약에 대한 1978년개정 (LC1978 amendments)	'78.10.12	'79.3.11	'93.12.21	'94.1.20	20
8	폐기물투기에 의한 해양오염방지협약 1996 의정서 (LC Protocol 1996)	'96.11.7	'06.3.24	미수락	-	37
9	유류오염사고시 공해상 개입에 관한 협약 (INTERVENTION 1969)	'69.11.29	'75.5.6	'75.5.6	-	89
10	유류이외의 물질에 의한 오염사고시 공해상 개입에 관한 1973 의정서 (INTERVENTION Protocol 1973)	'73.11.2	'83.3.30	미수락	-	55
11	기름오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 (OPRC 1990)	'90.11.30	'95.5.13	'99.11.9	'00.2.9	98
12	유독 유해 물질에 의한 오염대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 2000 의정서 (OPRC/HNS 2000)	'00.3.15	미발효	미수락	-	24
13	선박의 유해방오도로 시스템 사용규제 국제협약 (AFS Convention 2001)	'01.10.5	'08.9.17	'08.7.24	'08.10.24	36
14	선박 밸러스트수 관리협약 (BWM Convention 2004)	'04.2.13	미발효	미수락	-	18

## 제 3 절 해양오염사고 대비·대응체제 확립

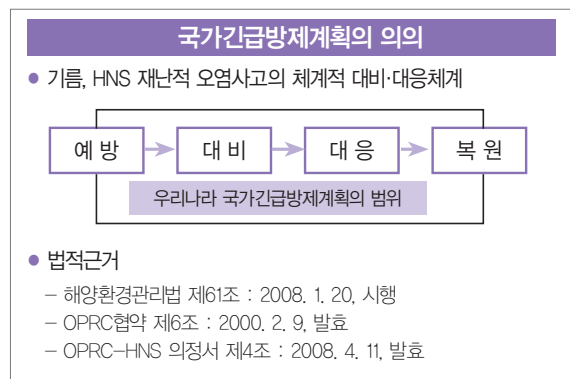
### 1. 국가방제체제 내실화

#### 가. 국가긴급방제계획(National Contingency Plan)

국가긴급방제계획이란 재난적 대형 해양오염사고에 신속하고 효율적으로 대비·대응하기 위한 우리나라의 국가방제체제를 규정하는 법정계획으로서, 1995년 씨프린스호 해양오염사고 이후 수립되었던 국가방제기본계획(2000. 1. 11, 국무회의 심의·확정)이 「해양환경관리법」의 시행(2007. 1. 19제정, 2008. 1. 20시행)에 따라 “국가긴급방제계획”으로 새롭게 재정비 되었다.

본 계획은 국제해사기구(IMO)에서 1990년 11월 채택하여 1995년 5월 발효된 “기름오염 대비·대응 및 협력에 관한 협약”(OPRC협약), 2000년 3월에 채택하여 2007년 6월 발효된 위험·유해물질(HNS)의 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서(OPRC-HNS Protocol)등 국제협약 및 국내 「해양환경관리법」에 근거하고 있다.

계획의 주요내용에는 방제대책본부장(해양경찰청장 또는 지방해양경찰청장)의 방제업무를 총괄·지휘, 중앙사고수습본부장(국토해양부장관)의 부처간 협조와 복구 및 피



● 국가긴급방제계획의 의의





해보상 총괄에 관한사항, 해양오염방제에 관한 지휘·통제 권한을 방제대책본부로 일원화, 관계 중앙행정기관과 지방자치단체의 책임과 의무, 인력 및 장비 등의 긴급동원·지원 및 국제협력체계 구축 등이 포함된다.

또한, 2007년 태안에서 발생한 Hebei Spirit호사고 수습과정에서 나타난 지휘체계 및 관계기관간 임무·역할의 불명확한 부분을 개선한 범국가적인 대비·대응 및 협력이 필요하다는 인식 하에, “위험·유해물질(HNS) 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서”(OPRC-HNS 의정서)가 2008년 4월 국내 발효됨에 따라 기름과 위험·유해물질(HNS) 해양오염사고에 효과적으로 대비·대응하기 위한 국가긴급방제계획(안)을 관계부처 검토 및 협의를 거쳐 2008년 11월 마련하였으며 해양환경관리위원회의 심의로 2009년 상반기에 확정할 예정이다.

#### 참고 1 : OPRC 협약

OPRC(International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation 1990, 기름오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약)는 대형 기름오염사고시 단일국가의 능력만으로 효과적인 대응이 어렵기 때문에 세계적인 대비·대응 및 협력을 통해 해양오염의 효과적 처리를 목적으로 1990년 11월 협약문이 채택되어 1995년 5월 발효되었으며, 주요내용으로는 기름오염비상계획 수립, 기름오염 보고절차 및 조치, 기름오염 대비·대응을 위한 국가적·지역적 제도, 기름오염 대비·대응을 위한 국제협력, 연구개발 및 기술협력 등을 규정하였다. (가입 및 발효 : 가입 1999. 11. 9, 발효 : 2000. 2. 9)

#### 참고 2 : OPRC-HNS 의정서

OPRC-HNS(Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to Pollution Incidents by Hazardous and noxious Substances, 2000, 위험·유해물질의 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서)는 기름오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC 협약 1990)에 관한 범위에 위험·유해물질을 포함하기로 IMO회의에서 결의(1998. 11.) 위험·유해물질(HNS)사고 대비·대응을 위한 국가방제체제를 구축하고 대형 해양오염사고 발생시 국가간 상호 지원을 통해 효율적인 방제로 국민의 인명과 재산을 보호하고 국제협력 증진 등을 규정하였다. (가입 : 2008. 1. 11, 국내발효 : 2008. 4. 11)



## 나. 지역긴급방제실행계획

지역긴급방제실행계획은 국가긴급방제계획의 지역별 실행을 위한 현장 집행계획이며, 국가긴급방제계획에 지역긴급방제실행계획을 수립하고 시행하도록 규정되어 있다. 이에 따라 해양경찰청에서는 전문연구기관(한국해양연구원)의 용역사업으로 1999년부터 2002년까지 전국 13개 해양경찰서를 대상으로 관할 해역별로 수립하여 운영 중에 있다. 지역긴급방제실행계획의 주요내용은 해역특성, 방제기자재 동원, 방제방법 및 방제절차, 방제대책본부 설치·운영, 사고보고 및 통신체계, 방제교육·훈련, 홍보대책 등 해역별 특성을 고려한 해양오염사고 대비·대응 계획이 수립되어 있으며, 해안선 형태 및 연안환경위험정보 등의 방제관련 정보가 데이터베이스화 되어 있다.

2006년~2008년도에는 우리나라 전 해역에 위험·유해물질(HNS)에 대한 사고 대응능력을 확보하기 위해서 기존 기름중심의 지역긴급방제계획에 HNS 사고 대비·대응 부분을 추가한 HNS 지역긴급방제실행계획을 수립하였다.

이로써 지역긴급방제실행계획에는 대상해역에 대한 기름오염사고 뿐만이 아니라 HNS에 대한 위험성 재평가 및 대응전략, 해역특성정보 및 자료, 방제조직 운영 및 방제조치 계획, 방제장비, 자재·약재 등의 동원 및 보급·지원 계획이 포함되어 있다.

또한, 해양자원 및 중요시설 보호를 위한 방제정보 지도를 작성하기 위해 웹상에서 쉽게 확인할 수 있도록 전자문서시스템으로 작성하여 양식장, 해안선 형태, 관광자원 등 민감정보를 다양한 기호·색상으로 전자해도에 표시하였다.

## 다. 방제대책본부 운영

2007년 Hebei Spirit호, 2008년 목포 여명7호 및 부산 일해호 해양오염사고 발생 시 방제대책본부 운영과정에서 도출된 문제점을 개선, 향후 국가 재난적 해양오염사고 발생시 신속 체계적으로 대처하기 위하여 방제대책본부 운영방법을 개선하였다.

대형 해양오염사고 발생시에는 신속하고 체계적인 초동조치로 추가 오염사고를 막고 해역특성에 적합한 방제조치를 위해 해양경찰청장을 본부장으로 총괄조정관, 방제전략팀, 상황관리팀, 행정지원팀, 보급지원팀, 해상방제팀, 해안지도팀, 대책본부 지원 및 사

고수습반 등으로 구성된 방제대책본부를 설치하여 운영하도록 하고 있으며, 방제대책본부의 기능은 방제작업 계획의 수립·집행, 방제작업에 동원된 인력·장비의 지휘·통제, 방제방법의 결정, 그 밖의 방제조치에 필요한 사항 등이다.

중형 해양오염사고 발생시는 지방해양경찰청장을 본부장으로 하며, 그 구성 및 기능은 대형오염사고시를 준용한다.

표 4-27 해양오염사고 규모별 지휘체계

구 분	유 출 량	본 부 장	총괄조정관	현장지휘총괄
대 형	대규모 오염사고	해양경찰청장	해양오염방제국장	지방해양경찰청장
중 형	중규모 오염사고	지방해양경찰청장	-	해양경찰서장

## 라. 지역해양오염 방제대책협의회 운영



● 지역 방제대책 협의회 개최

2008년에는 각 해양경찰서별로 지역방제협의회 정기회의를 개최하여 2007년 12월에 발생한 허베이 스피리트호 오염사고를 거울삼아 대형오염사고 대비 동원되는 장비·자재 지원체제에 대한 보완책과 방제작업 참여자(주민, 자원봉사자)의 안전대책, 작업요령(수칙)매뉴얼에 대한 활발한 의견 개진이 이루어졌다. 또한, 지역 방제실행계획 수정 및 보완, 민·관 합동 방제훈련 계획 및 평가위원 선정, 기타 지역 해양환경 관련 토의 등 주요현안을 중심으로 심도있는 논의가 진행되었다.

2008년도에는 지역방제대책협의회 임시회의 13회, 간담회를 2회 개최하였으며, 유해물질(HNS) 사고 공동 이행을 위한 협조사항, 방제장비 및 자재의 동원협조, 비상연락망 점검 및 기타 해양환경관련 의견 등을 교환하였다.

**참고 : 지역 방제대책협의회**

해양오염사고에 대비한 방제실행계획 및 해양오염 사고시 방제조치에 필요한 지방행정기관 간의 지원에 대한 업무조정 사항 등을 심의하기 위하여 전국 14개 해양경찰서 관할 해역별로 위원장(해양경찰서장)을 포함한 20인 이내의 위원으로 지역방제대책협의회를 구성·운영

**표 4-28 지역해양오염 방제대책협의회 운영 실적**

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	12	12	12	13	14	52	53	17	31	16
정기회	12	12	12	13	13	13	13	13	13	13
임사회	-	-	-	-	1	39	40	-	14	1
간담회	-	-	-	-	-	-	-	4	4	2

**다. 방제기술지원협의회 운영**

2008년 10월 30일 해양오염사고의 과학적이고 효과적인 방제조치 지원을 위한 방제기술지원협의회 정기회의를 개최하였다.

해양환경관리법 시행령 제45조에 의하여 해양오염방제에 필요한 기술적인 지원 및 자문을 받기 위해 비상설조직으로 구성된 방제기술지원협의회는 정부기관·대학교·연



● 방제기술지원협의회 정기회의 개최

구소 소속 해양관련 6개 분야 전문가 28인(방제일반 5명, 방제기술 5명, 오염물질 5명, 선체구난 4명, 보험법률 4명, HNS 5명)으로 구성되어 있으며 2000년부터 2008년까지 56건의 사고 등에 대한 122회의 자문실적을 기록하고 있다. 이와 같은 방제기술지원협의회의 협력속에서 사고현장에서 배출된 기름의 산정, 사고선박의 처리방법, 배출된 기름의 확산예측, 방제방법의 선택 등에 대한 최적기술을 선택하여 오염피해 최소화에 힘쓰고 있다.

이번 정기회의에서는 해양오염방제국의 업무계획 설명과 허베이 스피리트호 방제사례와 HNS 사고대응 연구 관련 발표가 있었으며 토의시간에는 선체구난, HNS 대비·대응, 법률·보험 등 자문분야에 걸친 자문내용과 방법에 관한 활성화 방안에 대하여 심도있는 논의가 진행됐다.

#### 참고 : 방제기술지원협의회

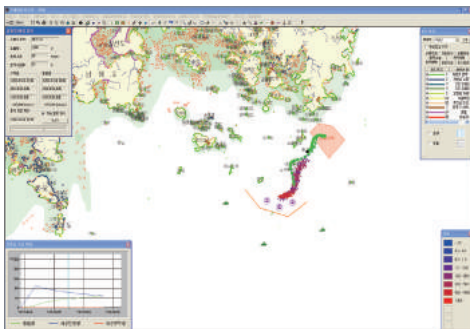
대규모 해양오염사고 발생시 효율적인 방제전략 결정, 신속한 선체구난, 해양오염물질의 특성, 해양오염관련 법률·보험, 위험·유해물질(HNS) 등 6개 분야 대응방안에 대한 자문을 위하여 한국해양연구원 등 관련기관 및 단·업체에 소속된 전문가 28명으로 구성

표 4-29 방제기술지원협의회

(단위 : 명)

계	방제일반	방제기술	오염물질	선체구난	법률보험	HNS분야
28	5	5	5	4	4	5

### 바. 선진 해양오염 방제지원시스템 대상영역 확대



● 시스템 대상영역 확대

해양경찰은 재난적 대형 해양오염사고에 대비하여 과학적인 유출유 확산예측 및 피해 위험평가를 통한 방제 우선순위 등의 방제전략 결정을 지원할 수 있는 해양오염 방제지원시스템을 운영하고 있다. 이 시스템은 2005년 대산-인천해역부터 시작하여 점차적으로 대상영역을 확대, 2008년 울산-속초해역을 마지막으로 우리나라 13개 전 해역에 대해 방제지원시스템 구축이 완료되었다.

2008년도에 추진된 주요사업은 울산·포항·동해·속초해양경찰서 관할해역에 대해

여 해양경찰청에서 보유하고 있는 방제정보지도의 해안선자료 등을 활용하였으며 시스템의 단위계산 격자망을 확대 구성한 GIS 기반의 전자해도 데이터베이스 구축과 함께 대상해역에 대한 해양환경 특성(수심, 수온 등) 및 수치모델을 이용한 해수유동(해류, 조류, 취송류 등), 바람 등의 데이터베이스 구축을 통하여 해역별 해수유동 예측 프로그램을 확대하였다.

또한, 해역별로 해상 유출유의 경시변화 예측을 위하여 유종별 특성을 고려한 풍화작용 예측 프로그램의 대상영역을 확대하고, 이러한 해역별 해양환경 특성 및 해수유동, 유종별 경시변화 등을 반영하여 유출유 확산예측프로그램(역 확산 예측프로그램 포함) 대상해역을 확대하였다. 또한, 지역긴급방제실행계획을 전산화하여 지역별 대비·대응계획 활용과 함께 방제정보지도의 해양환경 민감자원 및 방제자원 정보 등을 이용하여 피해위험 예측이 가능하도록 하였다.

특히, 이 시스템은 2007년 12월 7일 허베이 스피리트호 대형 해양오염사고 발생 당시, 실제와 거의 유사한 유출유 확산예측정보를 신속히 제공함으로써 가로림만 등 어장·양식장의 피해 최소화에 유용하게 활용되었으며, 외국의 전문가들도 이를 긍정적으로 평가한 바 있다.

앞으로도 시스템의 정확도 향상과 함께 효과적인 방제전략 정보를 방제현장에 지원할 수 있도록 프로그램의 성능을 지속적으로 향상시켜 나갈 예정이다.

#### 참고 : 방제지원시스템

재난적 대형 해양오염사고시 신속·효과적인 방제실행 및 해양오염 피해 최소화를 위해 해상유출유 확산예측 및 방제전략 정보등을 지원하는 첨단시스템

- 2005년 : 인천해양경찰서 관할해역 ~ 대산항 해역구축
- 2006년 : 태안, 군산, 목포, 완도, 여수, 제주해양경찰서 관할해역구축
- 2007년 : 통영 부산해양경찰서 관할해역구축
- 2008년 : 울산, 포항, 속초, 동해해양경찰서 관할해역구축 (전해역 완료)



## 2. 국가방제능력 확충

### 가. 방제선 및 방제장비 확보·운용

1995년 씨프린스호 사고 이후 국가방제능력 확보목표를 2만톤으로 설정하고 정부와 민간에서 각각 1만톤씩 분담하여 확보 추진 중에 있다.

해양경찰에서는 300톤급 대형 방제정을 비롯한 방제정 19척과 유회수기 75대 등 6,700톤의 방제능력을 가지고 있으며, 기타 정부기관에서는 400톤의 방제능력을 확보하고 있다. 1997년 11월에 한국해양오염방제조합으로 설립되어 2008년 확대·개편된 해양환경관리공단이 7,500톤의 방제능력을 확보하는 등 민간차원에서는 목표 1만 톤을 확보한 상태로 전체 국가방제능력은 17,100톤을 확보하고 있다.

표 4-30 해양경찰청 방제장비 보유현황 및 확보계획

구 분	확보 계획	보 유	연차별 확보계획			
			소계	2009년	2010년	2011년이후
방 제 선(척)	23	19	4	2	-	2
소형방제선(척)	14	0	14	5	3	6
유회수기(대)	84	75	9	4	2	3
오일펜스(km)	30	23	7	3	2	2

표 4-31 방제장비 보유현황 및 방제능력 (2008년)

구 분	방제정(척)	유회수기(대)	오일펜스(km)	방제능력(톤)
계	123	282	275	17,100
해 경	19	75	23	6,700
해양환경관리공단	60	149	54	7,500
기 타	44	58	198	2,900

## (1) 방제정

각종 오염사고 발생시 신속히 대처하고 해상에서 다목적 임무를 수행할 수 있도록 노후 방제정을 대체 건조하기 위한 2년차 사업을 진행 중이며, 2009년 4월 건조될 방제정의 경우 우선적으로 서귀포 해양경찰서에 배치될 예정이다.



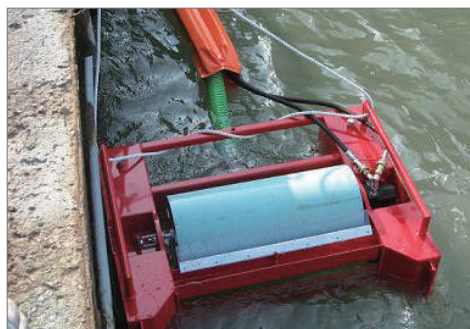
● 방제기능 탑재 훈련함

2007년 12월 태안 해안에서 발생한 허베이 스프리트호 해양오염사고와 같은 대형 해양오염사고와 악천후 및 원해에서 발생한 기름유출사고에 대비하여, 설계 용역 진행 중인 3,000톤급 훈련함에 방제기능을 탑재 하도록 계획하고 있다. 3000톤급 훈련함에는 자항이동식 유회수기(300m<sup>3</sup>/hr) 및 대양용 오일펜스 600m와 작업 보조선 2척 등을 탑재하여 2012년 현장에 배치될 예정이다.

## (2) 유회수기

해상에 유출된 다양한 점도의 기름을 회수하기 위하여 성능이 검증되고 취급이 용이한 유회수기 2대를 확보하여 인천해양경찰서에 추가 배치하였다.

인천해양경찰서에 배치된 유회수기는 다양한 점도의 유출유를 회수 할 수 있도록 회수부를 교환 장착할 수 있는 다기능 유회



● 다기능 유회수기

수기로 취급이 용이하며, 회수능력 또한 매우 우수한 유회수기이다. 회수용량은 20kℓ/hr, 회수부는 0.9×1.25×0.5m 크기로 무게는 45kg이며, 회수부의 회수방식이 디스크·드럼 및 브러시 3종으로 구성되어 있어, 해상 기름 상태에 따라 적절한 카트리지를 선택하여 사용할 수 있는 멀티형이며, 파워팩은 디젤엔진으로 무게는 90kg이며 회수유는 기어펌프로 이송한다.

### (3) 방제 비축기지



● 여수 비축기지 조감도

2007년 태안 허베이 스프리트호 사고와 같은 국가 재난적 해양오염 사고에 대비하기 위하여 정유사 소재 여수·대산·울산지역에 방제 비축기지 설치를 연차적으로 추진하고 있다. 여수 비축기지는 2009년 9월 준공을 목표로 2008년 12월 23일 착공하였으며, 완공시 방제비축기지에는 1만 톤 규모의 해

양오염사고 발생시 초기 대응을 위한 3일분의 방제자재와 장비가 비축될 예정이다. 또한, 대산 비축기지는 2009년, 울산 비축기지는 2010년에 준공할 계획이다.

## 3. 방제전문성 향상을 위한 교육·훈련 강화

2008년도에는 현장중심의 방제교육훈련을 강화하기 위해 해양경찰학교에 해양오염 방제 지휘자 및 실무자과정을 신설 운영하는 등 국내·외 전문기관 위탁교육 과정을 이수토록 하고 HNS 사고에 대한 현장실무 대응능력을 향상시키기 위해 기름·HNS 사고 대응 매뉴얼 경진대회를 개최하였다.

또한, 돌발적인 해양오염사고 상황에 신속·효율적으로 대처하기 위하여 방제훈련을 상황별로 특성화하였으며, 방제관련 관계기관, 단체·업체 관계자가 참여하는 다양한 훈련 실시로 방제 대응능력 향상을 기하였다.

### 가. 방제기술교육

#### (1) 국내·외 전문기관 위탁교육 실시

오염사고 대응 전문가 양성을 위하여 2008년 10월 26일부터 11월 1일까지 7일간 일본 해상재해방지센터(JMDPC) 방재훈련소의 해양오염대응과정에 해양경찰서 방제담

당자 2명이 참가하였다. 이번 교육에서는 기름유출사고 대응관리의 전반적인 지식을 습득하고 현장실습을 통해 효과적으로 이론을 정립하는 한편, 역할극훈련(Role play exercise)을 통한 상황처리, 방제전략결정, 언론대응 요령 등 해양오염 방제교육훈련을 통해 선진 방제기술을 습득하여 국내 실용 방제훈련 계획수립 및 시행에 참고토록 하였다.

**참고 : 해상재해방지센터(Maritime Disaster Prevention Center)**

- 설립근거 : 「해양오염 및 해상재해방지에 관한 법률」에 의거 1976년 설립
  - 조직 : 본부에 총무부, 방재부, 기재부, 방제훈련소 및 4개 지방지소
  - 설립목적 : 유류 또는 유해액체물질의 배출 및 화재 등 해상재해방지 업무수행
  - 주요 업무
    - － 해상보안청장관의 지시 또는 사고선박 요청시 방제조치 및 소화업무
    - － 재해대처지식, 소방, 유류·유해액체물질 방제실습 등 교육훈련
    - － 해난방지기술 및 이에 관련된 기술개발 연구, 관련 정보수집, 관리
    - － 해양재난의 예방과 관련된 국제협력
- ※ JMDPC(Japanese Maritime Disaster Prevention Center)

또한, 한국해양수산연수원에서 실시하는 해양오염방제시뮬레이션 교육을 13개 해양경찰서 해양오염방제 담당자 13명이 2008년 4월 28일부터 5월 2일까지 5일간 교육을 이수하여 기름유출사고에 효율적으로 대처할 수 있는 능력과 자질을 향상시킬 수 있는 계기가 되었다.



● 교육생 오일펜스 전장실습



● 교육 이수증

## (2) 자체 직무교육 실시

2008년 4월 14일부터 18일과 9월 22일부터 26일까지 2회에 걸쳐 해양오염방제 요원과 함정요원들의 현장 방제능력 향상을 위한 자체교육이 해양경찰학교에서 실시되었다. 이번 교육에서는 해양오염방제과 및 함정에 근무하는 직원 60명을 대상으로 HNS 사고 대응에 관한 기본적인 지식 습득, HNS 해상사고시 현장에서 인명구조, 화재진압, 해상방제 등 사고유형별 응급조치 능력 배양 교육을 심도 있게 실시하였다.

## 나. 방제훈련

### (1) 실용 방제훈련(Role Play) 실시

국가 재난적 사고에 대비·대응하기 위한 목적으로 기존의 방제훈련을 기상·양호한 상태에서 진행하던 시범식 훈련에서 돌발적 상황변화에 대처할 수 있는 방제전략 수립·결정, 방제자원 배치, 언론대응 등 실용적 방제훈련으로 개선하여 시행함으로써 실제 사고대응능력 향상에 기여하였다.



● Role Play 훈련 장면



● 유회수기(스크루스키머) 가동

### (2) 자체방제훈련 실시

체계적인 오염사고 방제조치에 필요한 방제전략 수립 능력을 향상시키기 위하여 방제지원시스템을 실시간으로 활용, 유출유 확산을 예측하고 기상 여건 및 유출량 등을 고려하여 방제전략을 수립하는 자체방제훈련을 17개 기관, 업체, 인원 148명이 참가하여 13회(해양경찰서별 연 1회)에 걸쳐 실시하였다.



### (3) 긴급방제훈련 실시

불시에 발생하는 오염사고에 대비·대응하기 위하여 평소 업무 수행상태에서 불시에 훈련 상황 메시지(시나리오)를 지방해양경찰청에서 부여하고 해양경찰서, 해양환경관리공단, 방제업체 등이 참여하여, 상황처리 및 해상훈련을 동시에 실시하는 방제훈련으로 기관, 단·업체 21개, 인원 676명, 선박 59척, 유회수기 20대, 오일펜스 4,588m를 동원하여 연 7회를 실시하였다.



● 파공부 봉쇄훈련 장면



● 사고선 주변 오일펜스 전장

#### 참고 : 방제훈련 참여세력

- 실용방제훈련 : 2008년에는 해양경찰서에서 14회(해양경찰서별 연1회), 관계기관, 단체·업체 114개, 인원 1,232명, 선박 98척, 유회수기 20대, 오일펜스 7,280m 동원 실시
- 자체방제훈련 : 13회(해양경찰서별 연1회), 관계기관, 단체·업체 17개, 인원 148명 동원 도상훈련 실시
- 긴급방제훈련 : 인원 676명, 선박 59척, 유회수기 20대, 오일펜스 4,588m를 동원하여 속초, 동해, 울산, 안동, 군산, 부산, 제주에서 실시

### (4) 위험·유해물질(HNS) 사고 대응 방제훈련 실시

위험·유해물질(HNS) 해상 운송량의 지속적 증가로 사고발생 가능성이 상존하고 위험·유해도가 높아 사고발생시 심각한 재난사고로 확대 가능성이 있어 대국민 경각심 고취 및 재난 대응능력 배양을 위한 HNS 사고 대응 방제훈련이 인천, 여수해양경찰서에서 실시되었다. 2008년도 훈련에서는 HNS 사고 대응조직 운영, 대응반별 임무·조치



절차에 의한 도상훈련, CARIS(화학물질사고대응정보시스템)를 이용한 유출 물질의 특성파악, 확산 및 피해예측 훈련, 오염 확산피해 예상지역 해상통제 및 주민대피 경보 전파훈련, 특수 보호장구를 착용한 구조요원들의 탐지, 인명구조 및 화재진압 훈련, 유출 위험·유해물질 확산 차단 및 회수 등 참가기관, 단·업체 61개, 인원 407명, 선박 22척, 유회수기 8대, 오일펜스 1,400m가 동원되었다.

#### 참고 : HNS(Hazardous and Noxious Substances : 위험·유해물질)

해양환경에 유입되면 인간의 건강 및 해양생물에 해를 주거나 쾌적한 생활환경의 손상 또는 해양이용을 저해하는 물질로써 독성·유해성·폭발성·인화성·발화성이 높은 특성이 있어 사고가 발생되면 중독·질식·폭발·화재 등을 동반하여 환경에 치명적인 위해를 미칠 수 있는 물질



● 보호복 착용 인명구조 장면



● 사고선박 화재진화 장면

#### (5) HNS사고 국가적 대응기반 마련



● HNS 보호복

석유화학공업의 발달에 따라 매년 위험·유해물질(HNS)의 해상운송량이 지속적으로 증가하고 있으며, HNS는 폭발·화재·독성 등 복합적 위해성 내재로 막대한 인명피해와 심각한 환경오염을 초래할 수 있으므로 국제적으로 HNS 사고 대비·대응을 위한 규제와 관리체제를 강화하고 있다. 이에 우리나라는 2008년 4월 11일 「OPRC-HNS(위험·유해물질사고 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약 의정서)」에 가입·발효하

고, 2008년 1월 20일 「해양환경관리법」 개정을 통하여 해양경찰청장은 HNS 사고 예방 및 방제를 위하여 국가긴급방제계획을 수립·시행토록 법제화하여 HNS 사고 국가적 대응기반을 마련하고 있다. 또한, 해상물동량이 많고 유해성이 큰 HNS 68종을 국가긴급방제계획 적용 대상으로 지정·고시(2008. 4. 22)하고 물질별 특성, 방제방법 등 대응 정보를 개발하였으며, HNS사고 현장대응능력 강화를 위하여 화학보호복, 공기호흡기, 가스탐지기, 제독설비 등 대응장비를 2011년까지 연차적으로 확보함으로써 현장대응능력을 강화해 나가고 있다.

## 4. 북서태평양 보전 실천계획(NOWPAP)

북서태평양 해역의 이용, 개발 및 관리를 목적으로 유엔 환경계획(UNEP)의 권고에 따라 1994년 9월 북서태평양지역 4개국이 해양환경 보전실천계획 추진에 관한 결의문을 채택하여 NOWPAP이 출범하였다. 4차 NOWPAP 정부간회의(1999. 4)에서 “해양 오염 대비·대응을 위한 지역협력 개발에 관한 사업”을 주관 및 조정하기 위한 기구로서 한국은 「해양오염 대비·대응을 위한 지역협력 개발」 사업을 맡아 해양경찰에서 추진하고 있으며, 지역활동센터(MERRAC)를 한국 해양연구원 해양시스템안전연구소에 2000년 3월에 설치하여 운영하고 있다.

### NOWPAP 지역활동센터(MERRAC)

- NOWPAP MERRAC 실무당국자 및 NOWPAP 회원국가의 국가/지역/국제 연구기관/기구와의 연락 유지
- NOWPAP 지역긴급계획 및 이행을 위한 양해각서(MOU) 수립 및 보완
- 회원국의 정부간회의에서 수립된 계획에 따라 실무당국자 회의 개최 및 전문가회의 개최지원
- 회원국간 통신훈련 및 도상훈련, 합동방제훈련 등 훈련 지원
- 회원국간 합의된 해양오염 대비·대응을 위한 연구사업 및 업무 추진관리

표 4-32 NOWPAP 지역활동센터 현황

구 분	데이터 및 정보네트워크 (DINRAC)	오염모니터링 (POMRAC)	해양환경 긴급 대비·대응 (MERRAC)	특별모니터링 및 연안 환경평가 (CERRAC)
설립국가	중 국	러시아	한 국	일 본
설립장소	북 경	블라디보스톡	대 전	토야마
운영기관	중국정보센터	태평양지리연구소	한국해양연구원	북서태평양지역 환경협력센터

## 가. NOWPAP 지역방제 긴급계획 보완



● 11차 실무당국자 회의



● Hebei Spirit 사진전시

NOWPAP 지역 해양오염 대비 및 대응에 관한 구체적 지역협력 실천방안, MERRAC의 기본업무와 특정사업, 사업예산 및 향후 추진 일정 등 북서태평양지역 인접국가간 방제협력의 원활한 수행을 위해 매년 각국의 실무당국자 회의를 개최하고 있다. 2008년 6월 10일부터 13일까지 4일간 한국해양연구원 해양시스템안전연구소에서 개최된 제11차 MERRAC 실무당국자 회의에 NOWPAP 지역사무국(RCU), 국제해사기구(IMO), 한·중·일·러 회원국 대표, 동아시아방제회사(EARL) 및 다른 지역활동센터 대표자 등 총 29명이 참가하였다. 이번 회의를 통해 해양경찰은 2007년 12월 7일 발생한 Hebei

Spirit호 사고의 발생개요 및 방제활동내용, 도출된 문제점 및 개선사항에 대한 발표와 함께, 해양오염사고 사진을 전시하여 사고경험을 공유하고 Hebei Spirit호 사고시 방제 자재 지원을 제공한 회원국에 감사를 표하였다.

각 회원국은 토의를 통해 기름오염 대비·대응을 위한 NOWPAP 지역긴급계획을 수정하는 기름 및 HNS 오염 대비·대응을 위한 NOWPAP 지역긴급계획에 합의하여 정부간회의에 승인을 요청하였으며, 이어 개최된 13차 정부간회의(10월, 제주도)에서는 개정된 지역긴급계획을 승인하였다.

지역긴급계획상에 포함될 위험유해물질은 각국 전문가들에 의한 지속적인 특정연구 사업으로 연구하기로 합의하였다. HNS Database 구축을 주도하고 있는 한국은 지역긴급계획상에 정의된 HNS의 범위에 따라, 각국의 관리대상 HNS물질을 포함한 HNS Data(물리·화학적 성질 및 폭발위험성 등 특성)의 지속적인 Update가 필요함을 지적하였다. 또한, 일본이 주도하는 HNS 교육매뉴얼 개발에 관해서는 OPRC-HNS TG에서 개발하는 HNS 교육매뉴얼 등을 참고하여 지속적으로 개발해 나갈 필요성이 제시되었다.

## 나. 합동방제훈련 및 통신훈련 개최

제12차 정부간회의(2007. 10, 중국) 합의에 따라 제2차 NOWPAP 합동방제훈련이 중국 청도에서 한·중 합동으로 9월 2일 개최되었다. 이번 훈련에서 해양경찰은 방제15호와 방제21호 등 방제정 2척과 해양오염방제국장 등 32명이 참가하였으며, 중국은 방제정 25척과 헬기 1대, 비행기 1대 등을 동원하는 대규모 방제훈련으로 실시하였으며, 일본과 러시아는 옵저버로서 훈련을 참관하였다.



● 한·중 합동 해상방제 훈련

대형 해양유류오염사고를 가정한 사고 시나리오에 따라 인명구조, 화재진압 및 양국 합동 해상유출유 제거훈련을 실시하였으며, 금번 훈련을 통한 해양경찰은 해양오염사고에서 얻은 경험을 바탕으로 해경의 방제기술을 중국에 소개하는 계기가 되었으며, 방제훈련과 함께 부대행사로 개최된 한·중 해양오염방제 관련 국장급 회의에서는



● 사전회의(방제21호)

황해에서의 오염사고 발생시 양 국가간 피해발생 가능성이 상존하므로 대규모 오염사고 공동대응 및 협조체제 유지의 필요성을 공감하였다.

또한, 2008년 4월 17일에는 러시아주도로 제1차 NOWPAP 통신훈련이 실시되었다. 본 훈련은 대형 해양오염사고 발생시 상호

협력 및 공동대응절차를 규정한 NOWPAP 지역긴급계획상의 해양오염사고 통보 및 접수·전파, 지원절차를 수행함으로써, 긴급계획 수행능력평가 및 개선사항 도출을 위해 수행되며, 12차 실무당국자회의를 통해 회원국은 매년 지속적인 통신훈련 추진에 합의하였다.

## 제 4 절 폐기물 해양배출 관리

### 1. 국내의 폐기물 해양배출 제도

#### 가. 폐기물 해양배출 제도

현재 우리나라는 폐기물의 해양배출을 원칙적으로 금지하고 있으나, 육상에서 처리하기 곤란한 폐기물을 불가피하게 해양에 배출하는 경우, 해양배출 가능물질과 배출기준, 허가절차, 배출해역 등을 법령으로 정함으로써 해양환경 훼손을 최소화하고 해양생태계를 보전하고자 폐기물 해양배출 제도를 운영하고 있다.

무분별한 폐기물의 해양배출로 인한 해양오염방지를 위하여 국내에서는 해양환경관리법(구. 해양오염방지법)에서, 국제적으로는 런던협약 96의정서에서 세부적인 절차와 방법을 규정하고 있다.

#### (1) 폐기물 해양배출 관련법의 변천

우리나라의 폐기물 해양배출은 1977년 당시 보건사회부에서 12월 31일 법률 제 3079호로 해양오염방지법을 제정하여 1978년 7월 1일부터 지방해운항만청에서 폐기물 운반선 등록제도를 시행하였다.

1987년 8월 31일 해양오염방지법 시행규칙이 개정되어 폐기물 배출해역의 지정제도가 신설되어 관련업무가 환경청으로 이관되었으며, 1988년 5월 25일에는 해양배출 폐기물의 특정유해물질의 함유량 기준(해양배출 처리기준)을 정하였다.

1996년 8월 8일 정부조직법 개정에 따라 해양수산부가 신설되면서 폐기물 배출 업





무가 해양수산물로 이관되어 폐기물 해양배출관련 국가정책 및 제도개선에 관한 업무는 해양수산부 장관이 하고 집행업무인 폐기물배출해역 지정, 폐기물해양배출업 등록, 폐기물 위탁처리 신고 및 해양환경개선부담금 부과·징수 업무는 해양경찰서장에게 위임하였다.

한편 폐기물관리법에서는 2003년부터 하수오니 등 유기성 오니의 육상 직매립을 금지 하였으며 2005년에는 개별법상 음식물류 폐기물의 육상 직매립 금지와 도시 및 공단지역 폐수처리오니를 이용한 퇴비화 금지, 가축분뇨를 해양배출업자에게 전량 위탁처리 하는 경우 축산농가의 가축분뇨처리시설 설치의무를 면제하는 등 육상에서의 환경규제가 강화되어 폐기물 해양배출이 증가하여 왔다.

그러나 국제적인 폐기물 해양배출 규제에 발맞추어 2002년 1월 1일부터는 폐산, 폐알카리의 해양배출이 금지되었고, 2006년 2월 21일 해양오염방지법 시행규칙 개정으로 2006년 5월 22부터 건설 공사오니·하수준설오니가, 2007년 1월 1일부터는 정수오니의 해양배출이 금지되었고, 2015년 1월 1일부터는 수산화알루미늄의 제조공정에서 발생한 광물성폐기물은 해양배출이 금지된다.

2008년 1월 20일부터 해양오염방지법이 폐지되고, 해양환경관리법이 제정·시행되었으며, 2008년 8월 22일부터는 모든 해양배출 폐기물에 대하여 국제 처리기준인 함량법으로 성분검사를 실시하여 처리기준에 적합하지 않은 폐기물은 해양배출을 금지하였다. 향후 2011년부터는 더욱 강화된 처리기준이 적용됨에 따라, 대부분 육상폐기물의 해양배출은 어려워 질것으로 전망된다.

## (2) 폐기물 배출해역 지정현황

1993년 1월 8일 해양오염방지법 시행규칙이 개정되면서 현재와 같은 배출해역이 지정되어, 서해 1개소(서해병), 동해 2개소(동해병 및 동해정) 등 3개 해역을 폐기물 배출해역으로 지정하여 운용하고 있다.

서해병 해역은 군산 서방 200km에 위치한 해역으로 배출 가능한 폐기물은 분뇨, 가축분뇨, 유기성폐수, 폐수·하수오니, 동식물 잔재물, 수저준설토사, 조개껍질류 등의



폐기물이 배출가능하며 1999년 4월부터 2000년 5월까지 군산대학교와 한국해양연구소 공동으로 환경영향평가를 실시하여 최대배출 허용량을 연간 2,429천 $m^3$ 으로 제한하고 있다.

동해병 해역은 포항 동방 125km에 위치한 해역으로 서해병 해역의 배출가능한 폐기물 이외에 광물성폐기물을 배출하고 있으며, 동해정 해역은 울산 남동방 63km에 위치한 해역으로 분뇨, 가축분뇨, 유기성폐수, 수산가공잔재물 및 수저준설토사의 배출이 가능하다. 동해병·정 해역은 2000년 7월부터 2001년 10월까지 부경대학교에서 연구용역을 수행하여 최대배출

허용량으로 동해병 11,720천 $m^3$ /년, 동해정 5,550천 $m^3$ /년을 반영하여 운용하고 있다.

표 4-33 배출해역 지정 현황

구 분	동해병 해역	동해정 해역	서해병 해역
배출위치	포항 동방 약 125km	울산 남동방 약 63km	군산 서방 약 200km
해역면적	3,700 $km^2$	1,616 $km^2$	3,165 $km^2$
평균수심	200~2,000m	150m	80m
최대허용량	11,720천 $m^3$ /년	5,550천 $m^3$ /년	2,429천 $m^3$ /년

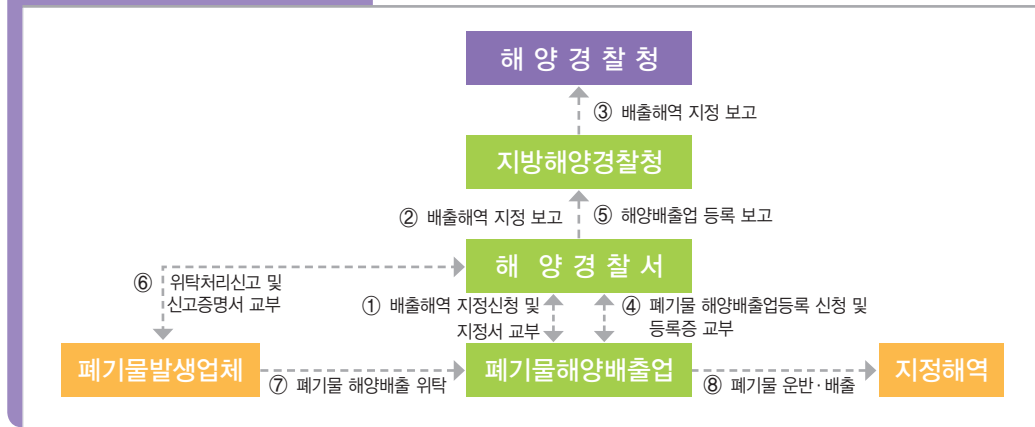
### (3) 폐기물의 해양배출방법

폐기물의 해양배출방법은 확산식 처리방법과 집중식 처리방법으로 구분된다. 확산식 처리방법에 의하여 배출하여야 하는 폐기물은 폐수와오니류로써 대수속도 4노트 이상으로 항해하면서 해면 아래로 배출하여 확산·분해가 잘되도록 해야한다. 집중식 처리방법에 의하여 배출해야 하는 폐기물은 준설토사, 조개껍질류 등 비중이 1.2이상 되는 물질로써 선박이 정지된 상태에서 일시 배출하는 방법이다.

표 4-34 해양배출 가능한 폐기물 종류

구 분	폐기물 종류
현 행(10종)	①분뇨, ②가축분뇨, ③폐수, ④하수처리오니, ⑤폐수처리오니, ⑥분뇨처리오니, ⑦수저준설토사, ⑧원료동식물폐기물, ⑨수산가공잔재물, ⑩광물성폐기물(2016. 1. 1부터 배출금지예정)

그림 4-12 폐기물 해양배출 절차도



## 2. 폐기물 해양배출 현황

### 가. 10년간 폐기물 해양배출 현황

1988년 초기 해양배출물질은 대부분 분뇨였으나 육상에서 처리가 곤란한 폐기물의 해양배출이 허용되면서 1993년에 하수처리오니를 시작으로, 1997년에 가축분뇨, 2004년에 음식물류 폐기물처리폐수 등으로 매년 해양배출량이 급증하여 2005년도 폐기물 해양배출량은 993만 $m^3$ 로 최고 정점을 기록한 이후 해양배출 폐기물 감축정책의 강력한 시행으로 2008년 617만 $m^3$ 를 배출하는 등 지속적으로 배출량이 줄어들고 있다.

표 4-35 폐기물 해양배출 현황 (1999년 ~ 2008년)

(단위 : 천 $m^3$ )

연도별	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
투기량	6,444	7,104	7,671	8,475	8,874	9,749	9,929	8,812	7,451	6,173

## 나. 종류별 폐기물 배출 현황

2000년까지는 식·음료폐수와 분뇨의 해양배출량이 많고 증가율도 높았으나 육상의 하수·분뇨처리시설의 설치가 확대되면서 식·음료폐수와 분뇨의 해양배출이 2001년부터 감소한 반면, 가축분뇨, 음식물류폐기물처리폐수, 하수처리오니의 해양배출량이 급격히 증가하였다.

2008년 폐기물 해양배출량은 6,173천 $m^3$ 로 이 중 가축분뇨가 1,460천 $m^3$ (23.7%), 음식물류폐기물처리폐수가 1,484천 $m^3$ (24.0%), 하수처리오니가 1,457천 $m^3$ (23.6%)로 이들 3종의 폐기물이 4,401천 $m^3$ 로 전체 배출량의 약 71%를 차지하고 있다.

표 4-36 폐기물 종류별 해양배출 현황

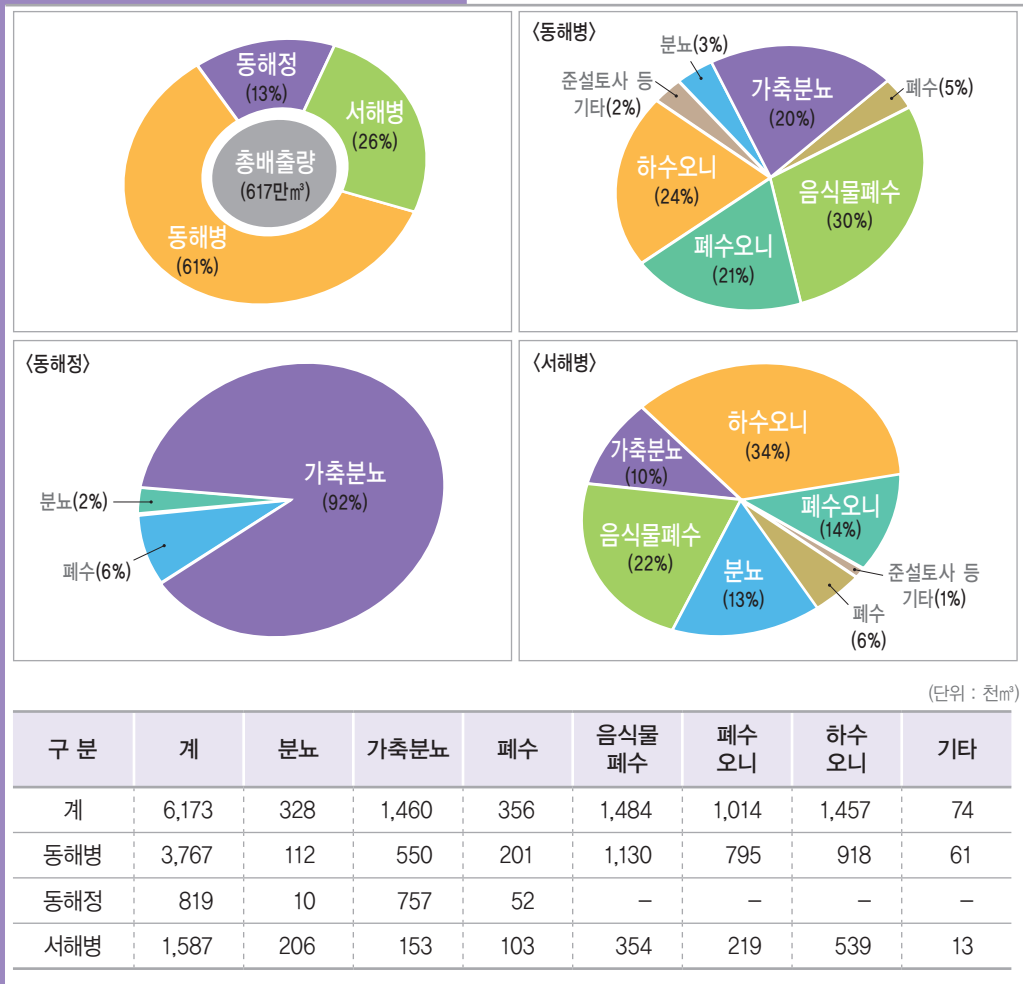
(단위 : 천 $m^3$ )

연도별 종류별	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
투기총량	6,444	7,104	7,671	8,475	8,874	9,749	9,929	8,812	7,451	6,173
가축분뇨	605	765	1,127	1,626	2,006	2,346	2,745	2,607	2,019	1,460
폐수 (음폐수)	1,311 (-)	1,256 (-)	1,416 (-)	1,520 (-)	1,660 (-)	1,956 (699)	2,275 (1,498)	2,219 (1,656)	2,066 (1,710)	1,840 (1,484)
하수오니	658	920	1,145	1,268	1,364	1,547	1,629	1,640	1,609	1,457
폐수오니	1,607	1,837	1,848	1,794	1,674	1,650	1,441	1,352	1,123	1,014
분뇨	1,746	1,667	1,554	1,538	1,593	1,582	807	364	377	328

## 다. 배출해역별 폐기물 배출 현황(2008년)

2008년도 폐기물 해역별 배출량은 동해병 해역에 3,767천 $m^3$ (61%), 서해병 해역에 1,587천 $m^3$ (26%), 동해정 해역에 819천 $m^3$ (13%)으로 배출되었으며, 동해병 해역의 배출량은 2005년도까지 계속 증가하였다. 이는 서해병 해역 배출허용량이 2,429천 $m^3$ 으로 제한되어 매년 증가되는 가축분뇨와 하수오니가 동해병 해역으로 배출된 것이 주요원인이었다. 동해정 해역에 배출 가능한 폐기물은 가축분뇨와 분뇨, 유기성폐수 등으로 배출량이 감소되고 있으며 2005년도부터 부산광역시 분뇨가 육상에서 처리됨에 따라 2004년도를 기점으로 계속 감소한 것으로 나타났다.

표 4-37 배출해역별 폐기물 배출 현황 (2008년)



## 라. 폐기물 위탁처리업체 현황

폐기물을 위탁하여 해양에 처리하는 업체수는 2005년까지 증가하다가, 2006년 해양투기 감축정책 추진에 따라 감소하기 시작하였다. 특히, 해양환경관리법 개정으로 2008년 8월부터 모든 폐기물에 대하여 국제적 처리기준인 함량법 성분검사를 실시, 부적합 폐기물에 대하여 해양배출을 금지함에 따라 2008년에는 1,571개소(전년대비 35%)가 감소하였다.

**참고 : 해양배출 처리기준 변경(용출법→함량법)**

- 용출법 : 폐기물을 증류수로 씻어 나온 세척수만 분석  
※ 육상매립 평가용 분석방법
- 함량법 : 적정용매(염산 등)를 이용하여 폐기물을 완전히 분해시켜 폐기물 자체에 함유되어 있는 물질의 총량을 분석  
※ 런던협약, 96의정서에서 적용하는 해양평가용 분석방법

**표 4-38 폐기물 위탁처리업체 현황**

(단위 : 개소)

구 분	계	제조업	음식물 처리업	수산물	가축분뇨	분뇨	하수	기타
2000년	3,026	1,106	—	361	1,307	20	106	126
2001년	3,468	1,230	—	328	1,589	20	121	180
2002년	4,224	1,265	—	353	2,201	19	151	235
2003년	5,064	1,349	—	370	2,842	16	209	278
2004년	5,362	1,292	—	396	3,100	20	239	315
2005년	5,419	1,165	133	355	3,259	23	265	219
2006년	5,137	1,121	152	341	3,121	24	248	130
2007년	4,520	986	132	264	2,821	20	219	78
2008년	2,949	706	133	219	1,603	13	230	45

### 3. 폐기물 해양투기 감축 및 배출해역 환경관리 강화

#### 가. 폐기물 해양배출에 대한 국제적 동향

폐기물 해양배출 규제를 강화하는 “런던협약 96의정서”가 2006년 3월 24일 발효됨에 따라 육상폐기물은 육상에서 처리함을 원칙으로 하고, 불가피한 경우에만 해양투기를 허용하며 해양투기를 하더라도 위해도 등에 대한 엄격한 사전 평가에 의해서만 해양투기가 가능하게 되었다.

96의정서는 폐기물 해양배출 금지원칙이 적용되고 예외적으로 8개 허용품목에 한





해서만 허용되고 있으며, 해양배출이 허용되더라도 대체방안을 마련해야 하며 불가피한 경우에만 해양환경에 최소한의 피해를 줄 수 있는 기준 내에서 배출을 허용한다. 또한, 해양배출을 허가받은 자는 배출로 인해 초래된 오염을 방지하고 이에 관한 규제조치 시행시 발생하는 모든 비용을 부담한다. 이외 체약 당사국들이 해양배출 폐기물에 대하여 해양배출 허가현황, 배출해역 환경상태 등 모든 사항을 매년 보고토록 하고 있다.

폐기물 해양투기에 의한 해양오염방지에 관한 「런던협약」 사무국은 홈페이지를 (londonconvention.org) 통해 한국을 폐기물 대량 투기 국가로 지목하고 있는 상황에서 유일하게 우리나라만 하수오수를 해양투기하고 있어 오염물질이 주변국 해역 유입시 외교적 마찰이 우려되며, 앞으로도 국제사회의 폐기물 해양배출 규제강화는 지속될 것으로 예상된다. 이에 따라 우리나라도 2009년 1월 22일 런던협약 96의정서에 가입하였으며, 당사국으로서 중국, 일본과의 해양오염문제 발생시 국제사회에서 대등하게 우리나라 입장을 설명할 수 있는 지위를 확보할 수 있게 되었다.

또한, 우리나라는 96의정서 발효에 따라 국내법을 개정하여 2006년에는 배출가능 물질을 축소하였으며, 2008년에는 폐기물 사전평가제를 도입하는 등 96의정서 등 국제적 기준에 맞춰 국내 수용체제를 마련하였다.

#### 참고 : 「런던협약 72」와 「96 의정서」

- ① 런던협약 72 : 특정물질의 해양투기 금지를 통해 해양오염 예방을 위한 국제협약  
(가입국 : 85개국, 우리나라는 1993년 가입)
- ② 런던협약 96의정서(1996년 11월 채택) : 런던협약 72의 실효성 확보 및 해양배출조건 강화(2006년 3월 24일 발효, 가입국 : 37개국)  
※ 우리나라 2009. 1. 22 가입, 2. 21 발효 (일본 2007년, 중국 2006년 가입)

#### 〈96 의정서 주요 내용〉

##### ● 폐기물 해양배출 금지원칙

－ 원칙적으로 해양투기를 금지하고 8개 품목만 예외적으로 투기허용

※ 허용품목 : ①준설물질, ②하수오니, ③생선폐기물, ④천연기원 유기물질, ⑤불활성 무기 지질 물질, ⑥선박, 플랫폼 또는 해상인공 구조물, ⑦강철 콘크리트 재질의 벌크형태 물질, ⑧격리저장 목적의 CO<sub>2</sub> 스트림

- 예방원칙(해양배출 허가제도 도입)
  - 해양배출이 허용되더라도 대체방안을 마련해야하고, 불가피한 경우에만 해양환경에 최소한의 피해를 줄 수 있는 기준 내에서 허용
- 오염자 부담원칙
  - 해양배출을 허가받은 자는 배출로 인해 초래될 오염을 방지하고, 이에 관한 규제조치 시행시 발생하는 모든 비용을 부담
- 가입국의 보고의무 : 해양투기 폐기물에 대한 모든 사항
  - 투기 폐기물에 대한 허가 현황, 투기장 환경상태, 투기관련 법·제도 변경사항 등에 대하여 매년 정기적으로 보고

구 분	72 런던협약	96 의정서
규제방식	해양투기를 허용하되 특정물질만 금지	해양투기를 금지하되 특정물질 허용
일반원칙	사전예방원칙, 오염자부담원칙	사전예방원칙, 오염자부담원칙
적용범위	내수면 적용 배제	해양투기 규제를 내수면에도 적용
목 적	해양투기 통제	모든 오염원(육상오염원 포함)으로부터 해양환경 보호, 해상소각 금지

## 나. 폐기물 해양배출의 문제점

육상폐기물의 해양배출은 산업화·도시화에 따라 발생하는 폐기물을 지역민원(NIMBY)으로 인한 처리시설 설치의 어려움과 유기성 오니 및 음식물 폐기물의 육상 직매립 금지 등 육상 환경보호 위주의 정책으로 인하여 육상에서 다 처리하지 못하고 바다에 투기하면서 시작되었다.

우리나라는 1988년 폐기물 해양배출을 허용한 이후 육상환경 위주의 정책과 저렴한 해양처리 비용 등의 이유로 1990년 100만<sup>m</sup>³ 정도이던 해양배출량이 2005년에는 993만<sup>m</sup>³으로 15년 동안 약 10배 정도로 급격히 증가하였다. 폐기물 해양배출 증가로 인한 해양오염의 심각성은 2005년 11월 배출해역에서 어획된 홍게 및 패류에서 중금속(카드뮴, PCBs) 검출을 보도한 KBS 스페셜 “해양투기 17년 바다는 경고한다.”을 통하여 대두되기 시작하였다.

## 다. 육상폐기물 해양배출의 정책변화

해양수산부에서는 육상폐기물의 해양배출 개선대책으로 “육상폐기물의 해양배출량을 2011년까지 2005년의 절반 수준인 400만 $m^3$  이하로 저감” 하는 정책목표를 수립하였다. 지금까지는 해역의 상태를 고려하여 적정량의 폐기물을 해양배출 하도록 해 왔으나, 앞으로는 폐기물의 육상 처리우선 원칙(감량 → 재활용 → 소각·매립 → 해양배출)에 입각하여 부득이 한 경우에만 해양배출을 허용하도록 육상폐기물의 해양배출에 대한 정부정책이 변화되고 있다.



● 지역별 순회 간담회



● 정책공동협의체 간담회

해양경찰은 폐기물 해양배출을 원칙적으로 금지하는 런던협약 96의정서가 발효된 점 등을 관계기관과 연석회의 및 지역 순회 설명회 등을 통해 해양배출량을 감축토록 협조를 구하면서 배출해역의 오염도 증가 및 국제적인 압력 등으로 폐기물 해양배출이 중단될 수 있음을 고지하는 등 중점관리에 힘쓰고 있다.

## 라. 법·제도 개선을 통한 육상폐기물의 해양배출 억제 강화

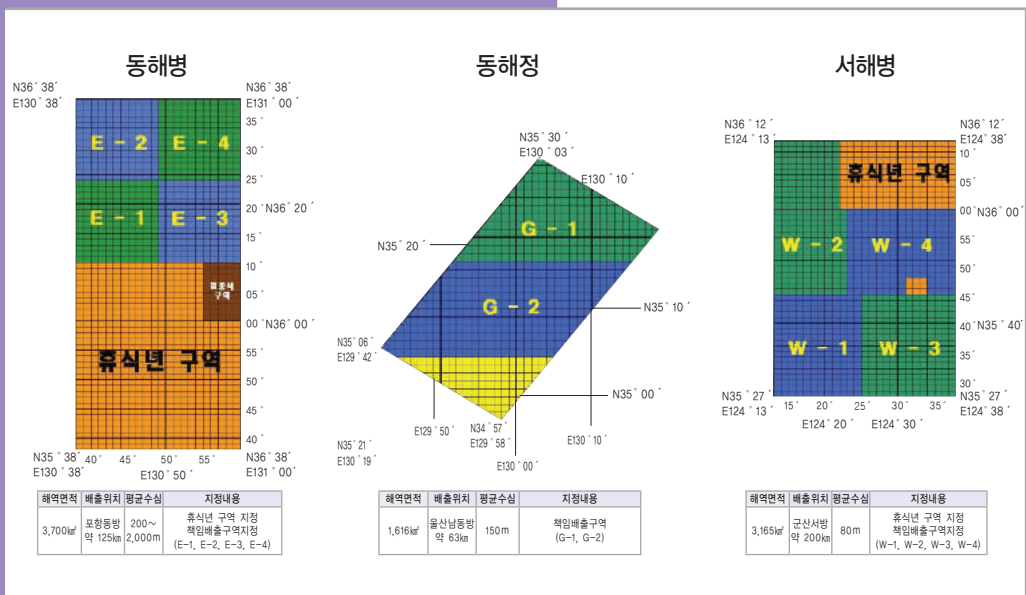
런던협약 96의정서의 국내법 수용체제 마련 및 육상폐기물 해양배출 억제를 위하여 2006년 2월 21일 해양오염방지법 시행규칙을 개정하고, 2006년 5월 22일부터 건설공사오니와 하수준설오니의 해양배출이 금지하였고, 2007년 1월 1일부터는 정수처리오니의 해양배출이 금지하였다.

또한, 2008년 8월 22일부터는 그 동안 처리기준을 적용하지 않던 분뇨, 가축분뇨,

수저준설토사 등을 포함하여 해양배출되는 모든 폐기물에 대하여 함량법 처리기준을 적용하여 시행하였다.

분석항목은 14개에서 25개로 증가되는 등 해양배출 폐기물의 처리기준이 국제기준으로 강화되고 폐기물을 해양에 배출하기 위한 위탁자는 해양경찰청장이 지정한 해양배출폐기물 전문검사기관의 검사성적서를 첨부하여 폐기물위탁처리신고서를 제출하도록 하고 있으며, 해양경찰청장이 사후 처리기준 준수여부를 검사하도록 하는 등 해양배출 폐기물에 대한 관리가 한층 강화되었다.

그림 4-13 배출해역별 휴식년구역 및 책임구역 지정 현황

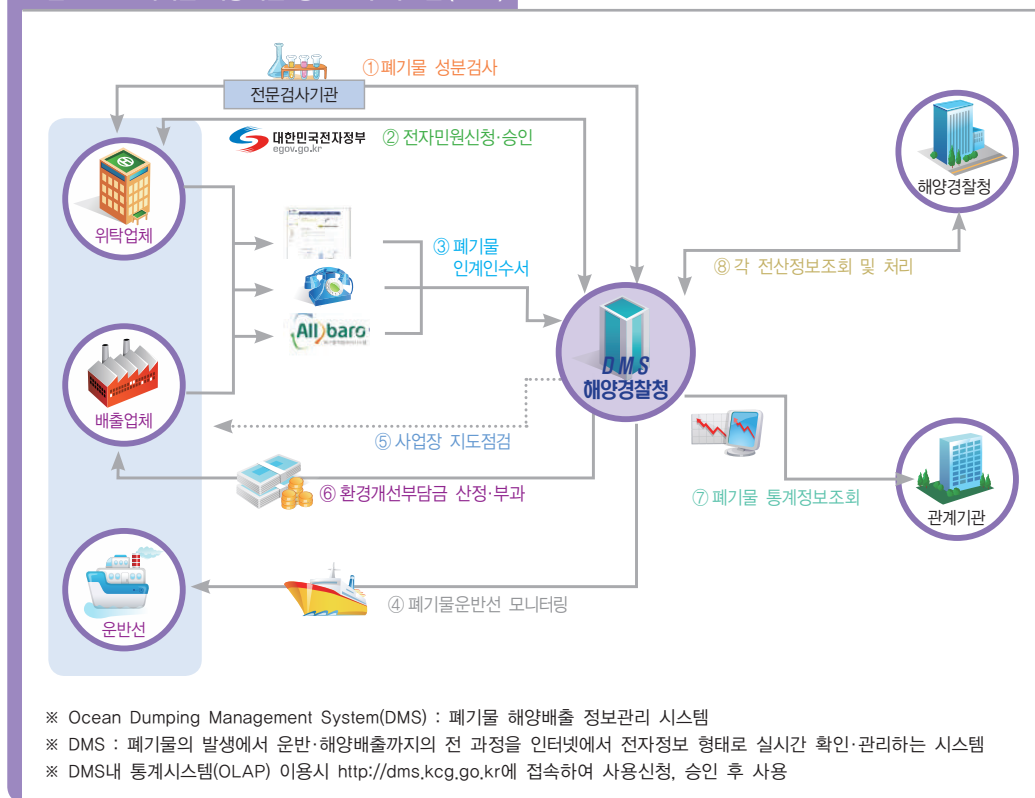


폐기물 배출해역의 환경관리를 강화하기 위하여 육지에서 가까운 일부해역에 폐기물 집중투기로 인한 해양오염을 방지하고 배출업자 스스로 유해성이 높은 폐기물이 투기되지 않도록 책임구역제 및 배출해역의 해양환경오염도가 일정기준 이상이 되는 해역에 일정기간 해양배출을 금지하는 휴식년제를 2006년 6월 도입하여 배출해역을 관리해 오고 있으며, 해역의 이용제한 여부는 전문가의 자문과 배출해역의 오염도 조사결과를 통해 결정한다. 배출해역의 수질(연4회)과 퇴적물(서해병 연1회), 저서생물(연4회) 등

종합적인 해양환경오염도를 매년 조사하여 그 결과를 정책에 반영하는 등 지속적으로 배출해역의 환경관리를 강화함에 따라 2008년도에는 폐기물 해양배출량을 617만<sup>3</sup>으로 억제하였고, 2009년도에는 약 19%가량 감축된 500만<sup>3</sup>이하, 2011년까지 연간 해양배출량을 400만<sup>3</sup> 이하로 감축할 계획이다.

## 마. 폐기물 해양투기 U-IT(유비쿼터스) 관리

그림 4-14 폐기물 해양배출 정보관리 시스템 (DMS)

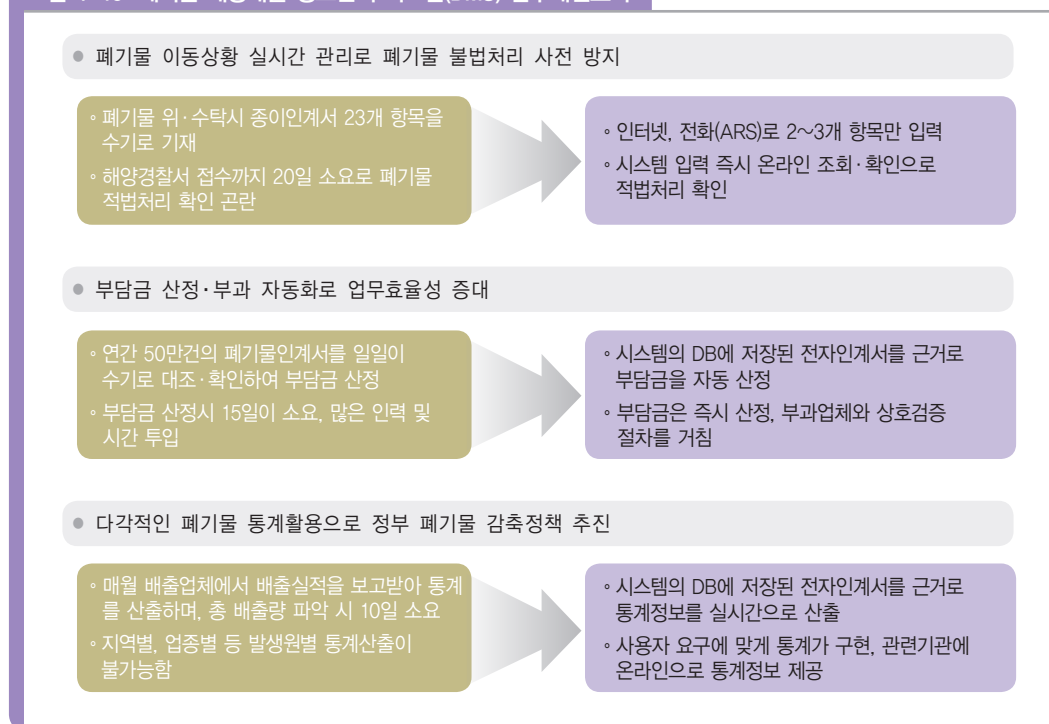


2005년까지는 전국에서 발생한 폐기물의 인계·인수, 이동상황 및 불법처리 여부확인 등이 일일이 수작업으로 진행되어왔다. 그 결과 폐기물이 실제 해양에 배출된 후 20일 가량이 경과되어야 그 내역을 확인할 수밖에 없었으며 배출해역 오염의 사전예방은 불가능하여 사후처리에 급급한 실정이었다.

이를 개선하기 위하여 2006년 12월 “폐기물 해양배출 정보관리 시스템(DMS)”을 구축하여 2007년 상반기에 시범운영을 거쳐 하반기부터 본격 운영을 하고 있다. 폐기물 해양투기 전 과정을 육상이동, 운반선 적재, 해양투기까지 인터넷이나 ARS로 실시간 확인·관리되는 DMS는 환경부와 농림수산식품부, 지방자치단체 관계자들과 업체별·지역별·폐기물종류별·월별 통계자료를 실시간 공유할 수 있는 이른바 U-IT(유비쿼터스 정보기술)를 활용한 시스템이다. 또한, 해상에서 폐기물운반선이 지정된 해역에서 폐기물을 배출하는지의 여부를 폐기물운반선 모니터링시스템 구축(2007 ~ 2008년)을 통해 실시간으로 정보를 확인하는 종합관리체제를 갖추게 되었다.

2006년도 폐기물 해양배출 정보관리 시스템(DMS) 구축 이후 분석된 각종 효과를 살펴보면 폐기물 해양배출 관리업무 개선으로 폐기물 처리의 투명성 확대 및 행정업무 효율성이 크게 증대되었다.

그림 4-15 폐기물 해양배출 정보관리 시스템(DMS) 업무개선효과





## 4. 폐기물 해양배출 적법 관리

### 가. 폐기물운반선의 불법배출 감시·단속



● 폐기물운반선 모니터링 화면

선박의 운항 및 배출정보를 실시간 확인·관리하는 시스템을 운영하고 있다.

폐기물을 지정해역 이외의 해역에 불법으로 배출하는 것을 방지하기 위하여 폐기물운반선의 자동항행기록장치(GPS) 기록지의 항행상황, 폐기물배출상황 등을 정밀 점검하고 항공기와 경비함정을 이용한 추적감시도 병행하여 실시하고 있다. 2008년부터 모든 폐기물운반선에 선박위치발신장치(AIS) 설치로

표 4-39 폐기물 해양배출 점검 실적

(단위 : 척, 회)

구 분	폐기물운반선 점검			업 체 점 검		
	승선점검	경비함정 추적감시	운반선 출입검사	위 탁 업 체		폐기물해양 배출업체
				신규·변경	지도점검	
2004년	18	119	302	857	1,295	124
2005년	19	493	278	693	2,508	142
2006년	89	182	160	353	3,048	251
2007년	58	141	126	219	2,832	149
2008년	—	—	112	274	1,980	132

※ 승선점검 및 추적감시는 2008년부터 폐기물운반선 모니터링으로 대체함.

### 나. 폐기물 해양배출 지도·점검

해양에 유해한 중금속 등 폐기물의 해양배출 방지를 위하여 2,900여개 위탁 처리업체를 특별관리 업체, 중점관리 업체, 일반 업체로 구분하여 관리하고 있으며, 피혁·화학·도시하수오니·공단폐수병합 하수처리오니 등 배출허용 처리기준을 초과할 우려가 높은 업체는 특별관리 업체로 구분하여 연 2회, 섬유염색·의약·식음료·음식물류폐

기물처리폐수·제지·수산물·광물성폐기물 등은 중점관리 업체로 구분하여 연 1회, 가축분뇨 등 일반업체는 연 1회 선별적 점검을 실시하고 있으며 위반업체에 대해서는 형사처벌 및 신고증명서 취소 등의 불이익 처분을 하고 있다.

불법폐기물의 해양배출을 사전에 차단하고 폐기물의 해양배출 억제를 위하여 폐기물 해양배출업체 및 폐기물 운반선에 대해 분기 1회 출입점검을 실시하여 위법사항 적발 시 형사입건 및 영업정지, 운반선 운항정지 등의 행정처분 조치와 폐기물의 불법배출을 방지하고, 지속적으로 증가하고 있는 폐기물과 유해성물질 다량 함유 폐기물에 대해서는 중점적으로 지도·점검을 실시하고 있다.

표 4-40 폐기물 위탁업체 단속 실적

(단위 : 건)

구 분	계	위 반 내 용			조 치 결 과		
		해양배출 처리기준 위반		신고의무 불이행	형사입건	과태료	해양배출 불허
		신규·변경	지도점검				
2004년	41	19	12	10	4	10	31(4)
2005년	56	4	27	25	19	18	31(12)
2006년	44	12	29	3	15	1	41(13)
2007년	128	7	109	12	14	7	117(10)
2008년	55	1	41	13	—	13	42(—)

주) ( )는 형사벌과 행정처분이 병과된 건수임.

표 4-41 폐기물 해양배출업체 단속 실적

(단위 : 건)

구 분	계	위 반 내 용					조 치 결 과		
		투기 해역 위반	오염 사고	신고 의무 불이행	해양배출 방법위반	기타 (행정서류 위반등)	형사 입건	과태료	행정 처분
2004년	13	1	1	—	8	3	4	1	9(1)
2005년	30	4	6	—	11	9	12	10	10(2)
2006년	10	2	3	—	3	2	6	2	6(3)
2007년	6	—	1	—	1	4	1	1	5(1)
2008년	5	—	—	—	1	4	2	2	1

주) ( )는 형사벌과 행정처분이 병과된 건수임.

## 다. 폐기물 저장시설 안전점검 및 해양투기 일제단속



● 저장탱크 안전도 검사

폐기물을 저장하는 탱크의 철판 부식 및 균열 등으로 인한 저장탱크 폭발을 방지하고 하절기 악취발생으로 인한 민원을 예방하기 위하여 매년 하절기(6월 중) 전국 해양배출 업체 폐기물 저장시설 76개소에 대하여 폐기물 저장시설 안전점검매뉴얼에 의한 안전도, 철재시설의 용접부 점검 및 두께측정과 저장

시설의 악취발생 방지실태 등을 점검하였다.

저장시설 안전점검은 2006년 3월 부산 감천항에서 저장탱크 파손으로 축산폐수 등 폐기물 1,760m<sup>3</sup>이 유출되는 사고가 발생을 계기로 해양환경관리법 시행규칙을 개정, 저장시설에 대한 안전기준을 마련하여 2008년부터 시행하고 있다.

2008년 3월 정부의 폐기물 해양투기 감축정책에도 불구하고, 감축이 저조하고 해양배출이 허용되지 않은 음식물류 폐기물을 마쇄하여 해양투기하는 업체에 대하여 일제단속을 실시하였다. 전국 140여 개 음식물류폐기물 처리업체에 대하여 지방자치단체와 합동점검을 실시하여 부적합 폐수를 해양배출하는 13개소를 적발하여 해양투기 금지 조치하였다.

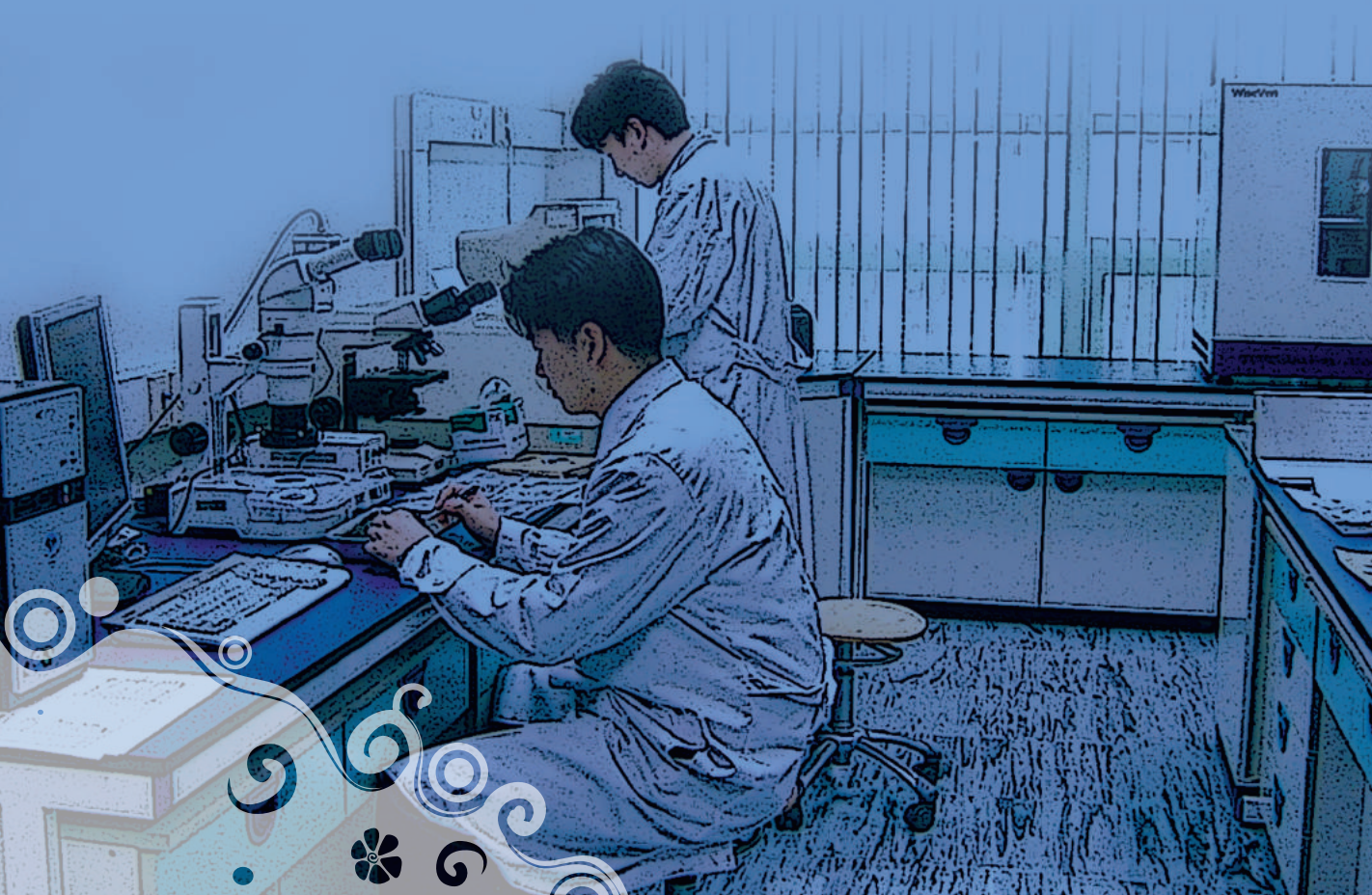
## chapter 05

### 창의적 업무수행으로 선도하는 해양경찰 구현

제1절. 변화관리 활동 —— 316

제2절. 창의적인 연구개발 활동 —— 333

제3절. 정보통신(CT) 체계 고도화 —— 354



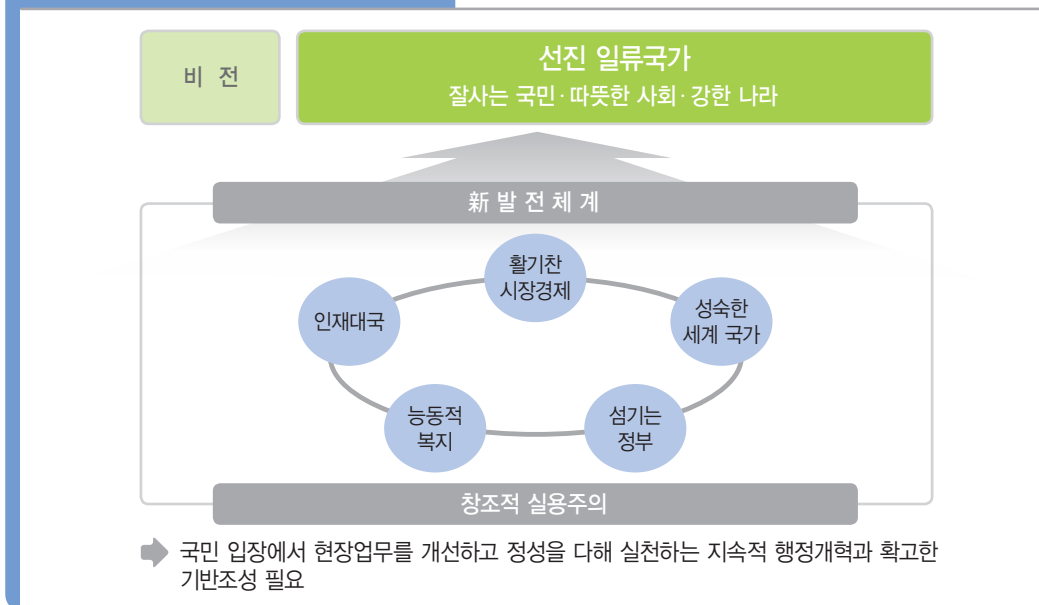
## 제 1 절 변화관리 활동

### 1. 새정부 출범 등 환경변화

#### 가. 참여정부의 변화관리 「혁신」

“일 잘하는 정부, 책임을 다하는 정부”를 구현하기 위해 소통, 협력, 공유·확산을 중심으로 새로운 행정시스템과 업무프로세스를 정착시키는 「혁신의 제도화」, 지속적 학습과 창조적 혁신문화를 조성하는 「혁신의 일상화」, 다양한 혁신기법을 통해 정책품질 향상을 추구하는 「혁신의 과학화」를 추진하였다.

그림 5-1 새로운 국가발전전략 체계의 모습

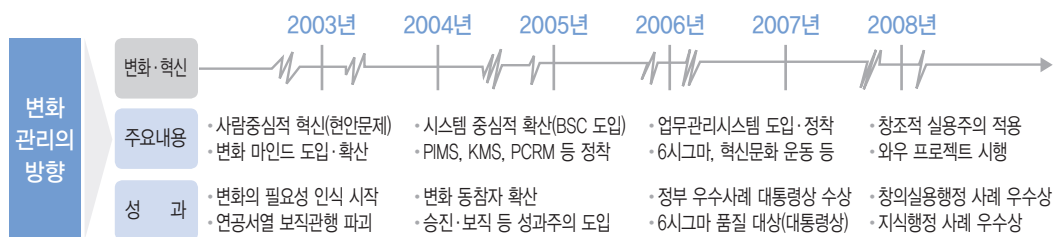


## 나. 새정부의 변화관리 「창조적 실용주의」

새 정부에서는 「선진화를 통한 세계일류국가」라는 국가비전에 따라 삶의 질 선진화 등을 통해 세계에서 인정받는 고품격 국가를 지향하면서 국가비전을 실현하기 위한 실천규범으로 현실에 적합하고 실질적인 성과를 창출하며, 새롭고 입체적으로 문제해결을 모색하는 ‘창조적 실용주의’를 강조하였다.

## 2. 변화관리 추진과정 및 성과

### 가. 그 간의 변화관리 추진현황



- ➡ 2003년 사람·현안문제 중심의 변화관리 시작(혁신 1단계)
- ➡ 2004년 인사쇄신·인력감축 등 과감한 쇄신으로 변화마인드·필요성 인식확산(혁신 4단계)
- ➡ 2005년 중앙부처 최초 BSC·QES 도입 등 혁신의 선도부처로 변화에 대한 자신감과 성과주의 문화풍토 정착 시작(혁신 5단계)
- ➡ 2006년 혁신시스템 통합, 6시그마·혁신문화 “깨유” 도입·개발 등 변화관리(혁신) 내재화 시작(혁신 5단계)
- ➡ 2007년 혁신문화 “Mind-up” 교육, 소속기관 변화관리컨설팅 등을 통한 고객가치 중심 변화관리문화 내재화(혁신 5단계)

### 2008년 새정부 출범 등 행정환경변화에 따른 창조적 실용주의 접목

- ➡ 국가비전을 실현하기 위한 실천규범으로 현실에 적합하고 실질적인 성과 창출을 요구하였다.
- ➡ 과거의 방식이 아닌, 새롭고 입체적으로 문제해결을 모색하고 실천을 강조하는 ‘창조적 실용주의’ 강조하였다.
  - 해양경찰식 실천방안 WOW! 프로젝트 수립·시행



## 나. 변화관리를 통한 주요성과

근무여건 개선으로 변화시스템과 혁신역량을 지속적으로 강화하고 전 직원이 개혁에 동참하도록 유도하였고, 조직 내의 자발적인 혁신 내재화를 위한 “깨유(깨진 유리창)”를 추진하여 정부혁신을 선도하는 기관으로 성장하였으며, 온-나라BPS + KMS + PCRM 등 통합 변화관리시스템을 구축하여 「사람·기능중심」의 정책관리를 「정보화 기반」의 시스템적 변화관리로 전환하였다.

또한, 중앙행정기관 최초로 BSC, QES4u를 구축하여 중앙·지방·민간기업에 전파하였으며, 성과주의 문화를 확산하기 위하여 성과평가와 보상을 인사와 연계하여 성과지향적 해양경찰로 발돋움 하였다.

표 5-1 성과관리를 통한 주요성과

성 과 지 표	지 표 산 식	성 과	
		2004년	2008년
민원서비스 만족도	(국조실 평가점수 + 자체 설문조사) / 2	86.20	87.70
민원처리기간 단축률	(법정 민원처리일수 누계 - 실제 민원처리일수 누계) / 법정 처리일수 누계 × 100	30.00	85.34
불법조업 외국어선 검거율	(검거척수 / EEZ 총 허가척수) × 100	13.40	12.24
해상범죄 검거율	[(금년도 해상범죄 검거건수 - 이월 검거건수) / 금년 해상범죄 발생건수] × 100	96.40	74.00
해양사고 대응시간 단축(분)	총 대응시간 / 총 사고건수	99.00	26.98
해양사고 인명·선박 구조율	(인명·선박 구조자수 / 해양사고 발생인원) × 100	42.78	96.53
1인당 교육시간	연 교육시간 / 전체 인원	68.80	139.28
사회형평적 인적자본 활용률	(해당 채용 현원 / 해당 정원) × 100	73.40	84.10

현장의 문제에 대하여 데이터에 근거한 논리적이고 분석적인 능력을 키움으로써 문제해결역량을 강화하기 위해 민간의 6시그마를 도입하였고, 직원들에 대한 지속적 학

습을 목적으로 6시그마 교육을 해양경찰학교 전문교육과정으로 개설하여 2006년부터 2008년까지 3년간 679명(충원 대비 9.5% 수준)을 교육하였다.

표 5-2 6시그마 교육 및 전문가 양성

(단위 : 명)

연 도	인 원	교 육			전문가 양성	
		과제리더 (BB)	과제팀원 (GB)	기 본	계	BB (Black Belt) GB (Green Belt)
2006년		15명	23명	115명	153명	- -
2007년		37명	63명	169명	269명	4명 2명
2008년		20명	43명	194명	257명	3명 6명
합 계		72명	129명	478명	679명	7명 8명

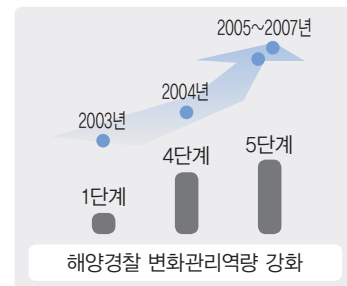
또한, 악천후나 야간에도 조난자의 위치를 정확하게 파악할 수 있는 라이프재킷용 RFID장치(Radio Frequency Identification)를 개발하고, 방파제에서 안전사고 발생 시 신속하게 구조할 수 있도록 신고체계를 구축하였으며, 외국어선 나포 처리절차를 개선하는 등 해상경비작전 효율화 프로젝트를 추진하였다.

사람(마인드)+조직(시스템)+문화(성과주의)가三位一體하는 전략적 변화관리 추진

#### 변화관리 수준변화

##### 해양경찰 변화관리 수준 상승

- 2003년 : 혁신 1단계(혁신 미착수)
- 2004년 : 혁신 4단계(변화노력 착수)
- 2005 ~ 2007년 : 혁신 5단계(혁신문화 정착 시작)
  - ※ 2005년(9위/48개) → 2006년(7위/50개) → 2007년(3위/50개)
- 2005 ~ 2007년 정부혁신지수(GII) 최우수 기관
- 2008년 행정안전부 주관 변화관리평가 우수기관 선정



특히, 새로운 국정철학 및 창조적 실용주의(창의실용)를 효과적으로 실천할 수 있는 추진목표·전략 수립 및 중점과제를 마련하고 실천하였다.

그림 5-2 해양경찰식 실천방안 WOW!<sup>1)</sup> 프로젝트

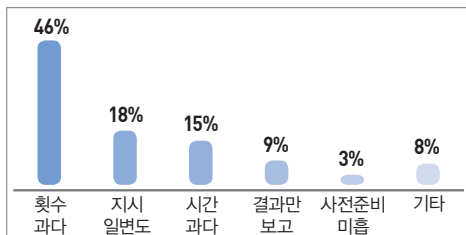
조직의 미션과 비전, 현장중심의 창의실용적인 과제와 가용자원을 하나의 방향으로 정렬하는 전략적 변화관리 체제를 운용하여, 행정안전부 변화관리평가 중 '실용적 공직 문화 조성', '창의역량 개발', '지속적 변화관리' 지표의 우수기관으로 선정되었으며, 현장중심의 고객 수요에 기반하는 해양경찰 행정을 추진하고 학습활동과 창의(제안)활동을 위한 문제해결형 학습CoP 운용하여, 중앙공무원교육원의 교육행정용 창의실용사례 우수상 수상 및 국민권익위원회 주관 「국민제안 운영실적 우수기관」 선정되었고, 창의, 실용, 소통 등 새 정부의 국정철학 및 창조적 실용주의 구현을 위하여 지식의 창출·공유·활용 과정을 체계적으로 관리하여, 행정안전부 주관 지식행정 우수기관으로 선정되어 우수상을 수상하였다.

1) 국민의 입장에서 '와우(Wow)'라는 감탄사가 나올때까지 고객감동을 위해 정성을 다하겠다는 해양경찰의 다짐이자 실천계획이며, 생각하는·프로페셔널한·자랑스러운·생동감 넘치는 조직으로의 전환이 추구하는 주된 내용이다.

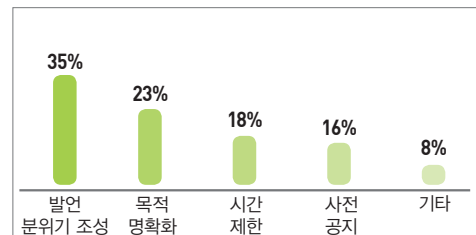
### 3. 변화관리 활동 및 대표사례

#### 가. 실용적 공직문화 조성 – 회의문화 개선

회의는 업무의 상당 부분을 차지하고 필수적인 소통수단임에도, 후진적인 회의문화는 업무효율을 저해한다.



● 가장 큰 문제점



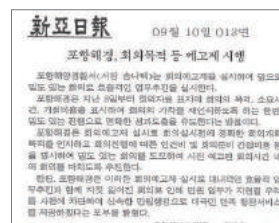
● 효율화 위한 우선과제

이에 회의 감축, 역량 강화, 운영 효율화, 인프라 구축을 중점과제로 선정, 생산성 극대화를 위한 회의문화 개선을 추진하고, 회의없는 요일 운영, 회의비용·시간·목적 예고 등 회의 감축 및 운영효율화 과제를 시행하였다.

또한, 회의관리 매뉴얼 배포, 회의관리시스템 구축(2009년 3월 개통 예정) 등 회의 역량 강화 및 인프라 조성을 위해 노력하였다.



● 개선 회의방식 실천



● 비용·시간·목적 예고



● 회의운영 매뉴얼



● 회의관리시스템

## 나. 창의역량개발 및 활용노력 - 맞춤형 학습CoP

현장직원이 자기 분야에서 창의적으로 업무를 수행할 수 있는 학습환경을 조성하기 위해, 우리 청 근무환경에 가장 적합한 문제해결 중심의 학습CoP 운영하여 신규 아이디어 도출은 물론 협업을 통한 문제해결 과정에서 자연스럽게 업무 노하우를 습득함으로써 구성원의 창의역량을 강화하였다.

특히, 6시그마 CoP는 진행단계별로 전문가의 교육 및 과제 지도와 내·외부 전문가의 성과평가를 실시하고, 우수사례를 확산(환류) 하였으며, 문제해결형 학습CoP는 토론, 현장학습 중심의 액션러닝을 통하여 제도개선, 예산절감 등의 성과를 산출하였으며 성과평가에도 반영하였다.

표 5-3 6시그마 학습단 및 문제해결형 학습동아리 현황

구분	03~04년	2005년	2006년	2007년	2008년	2004년	2005년	2006년	2007~2008년
CoP (수/인원)	16개 / 350명	474개 / 4,976명	480개 / 5,772명	485개 / 6,108명	490개 / 6,253명	비공식 소수 참여자 관리無	공식 온·오프 학습방 BP대회 (포상)	공식 인사반영 CoP 일몰제 학습 지원금	6시그마 학습단 문제해결 형학습동 아리 관리주체 일원화
참여율	6.9%	77.2%	85.3%	88.7%	89.4%				

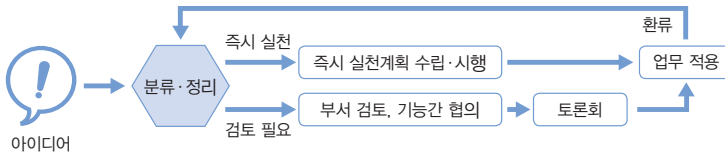


● 맞춤형 학습CoP의 성과

## 다. 업무효율화 노력 – 불필요한 일 버리기

고객을 위해 진정 필요한 일에 역량을 집중하기 위해 불필요하고 비효율적인 업무를 제거하거나 잘못된 관행 등의 개선을 체계적으로 추진하였다.

### ▶ 추진 프로세스



### ▶ 추진 경과

단계	기간	방법	주요 내용
붙임	6.18~29	자문 등	<ul style="list-style-type: none"> <li>추진원칙·과정, 사고방법, 필요·중요성 교육</li> <li>공문, 「해맑은뉴스」 등을 통한 공감대 형성</li> </ul>
수집	~6.29	공문접수	<ul style="list-style-type: none"> <li>아이디어 수집원 : 각 기능·소속기관</li> <li>개선대상 : 폐지, 이관, 표준화, 전산화 등 284건</li> </ul>
분류	7.1~4	회의	<ul style="list-style-type: none"> <li>소관별 : 국·관·소속기관, 협력필요 등</li> <li>시행 가능성별 : 즉시, 단·중기 검토 등</li> </ul>
검토	7.5~18	내부 전문가 검토	<ul style="list-style-type: none"> <li>소관기능 내부 전문가의 현실성, 필요성 검토</li> <li>즉시실천 가능한 과제는 「즉시실천계획서」 작성·시행</li> </ul>
재검토	7.21~8.16	협의	<ul style="list-style-type: none"> <li>연석회의 : 불채택 과제의 개선안 검토 등</li> <li>CM 협의회 : 부서 협력, 개선안, 우수과제 선정</li> </ul>
실행	8.18~	개정·시행	<ul style="list-style-type: none"> <li>총 284건 중 127건 최종 채택, 정책 반영</li> <li>「실행계획서」 작성(추진주체·일정·방안), 시행</li> </ul>
환류	~12.31	성과 취합 KMS 등록	<ul style="list-style-type: none"> <li>「변화관리 서식」에 의한 주요성과지표(KPI)와 목표 달성여부, 성과분석 등 진행사항 관리</li> <li>KMS를 통한 우수사례 공유·확산, 유공자 포상</li> </ul>

### ▶ 주요 개선사항

제 목	세 부 내 용
최일선부서(합정, 파출소 등) 자인서, 시인서 사용 폐지	법적인 효력이 없음에도 편의를 위해 관행적으로 사용해 온 자인서·시인서를 수사역량 강화를 통해 진술서로 대체
고래 흔취시, 검사지휘 폐지	고래 흔취시 고의적인 포획 사실이 없음에도 검사 지휘로 인한 재산상 손해를 최소화하고 파출소 등 업무간소화
디지털예산회계시스템상 수결재 폐지	디지털예산회계시스템(디-브레인) 자체에서 결재자 개인 인증으로 결재, 문서 출력 후 수결재 등 이중 결재 폐지
준설도 운반선 등록·변경시 중복서류 면제·현장검사 완화	1년 이내 신규·변경 등록 준설도운반선의 제출서류 면제 및 간소화(매회 10~12종), 현장검사 완화
사건·선박사고 사실확인원 발급업무의 파출장소 확대	경찰서 민원실에서 발급하는 사건·선박사고 사실확인원을 파·출장소에서 발급토록 범위 확대
소속기관, 파·출장소 통계 월보 간소화	선박출항관리종합정보시스템 등 전산시스템상 관리 가능한 통계는 월보 항목에서 제외하여 업무 경량화
해양환경관리법상 출입검사 결과의 통보방식 변경	출입검사 후 이상 없을 경우는 현장에서 결과통보토록 하여, 문서·이메일·팩스 등 사후 통보업무 폐지

### ● 과제추진 조직

스폰서	창의실용담당관
리더	창의실용팀장
팀원	업무담당자 등 20여명

### ● 불필요한 일버리기 홍보



### ● 적용 대상

- 막연히 반복하는 관행
- 불필요한 규제
- 권위·형식주의
- 권한위임
- 처리과정이 복잡한 업무

### ● 단계별 추진전략

#### 수집 및 분류

총 284건 발굴  
유형·기능별 분류

#### 검토 및 협의

소관기능 검토  
연석회의, Man To Man협의

#### 재검토 및 평가

챔피언매니저 토론회  
우수과제 10건 선정

### ※ 챔피언매니저(CM)

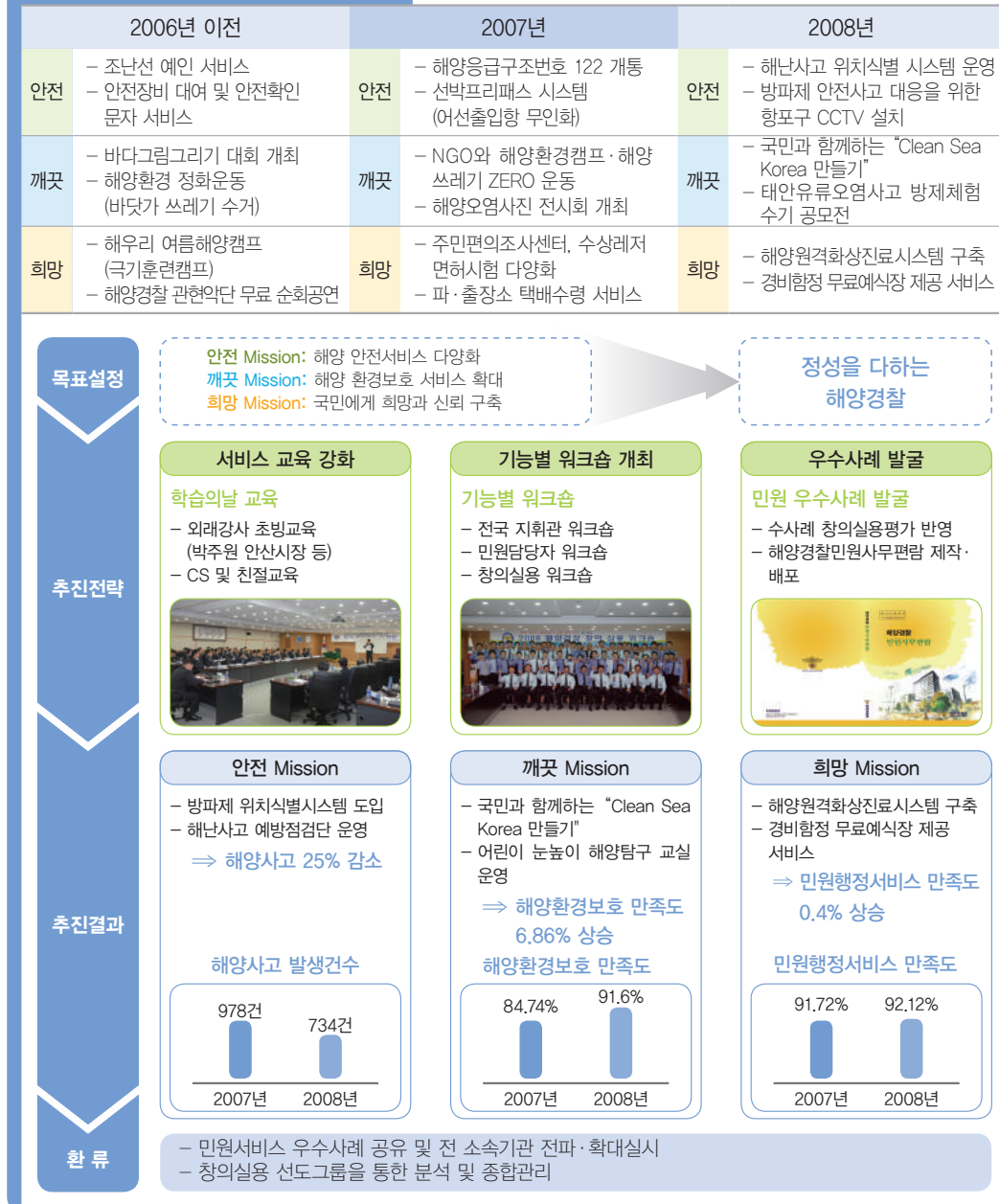
본청 과·담당관실 반장급 이상 중간간부급 협의체



## 라. 행정서비스 개선 – 국민에게 정성을 다하는 서비스 개발

해상·도서지역과 같은 특수한 환경을 고려한 「해양원격화상진료시스템」 구축과 같은 국민이 필요로 하는 행정서비스를 개발하기 위해 노력하였다.

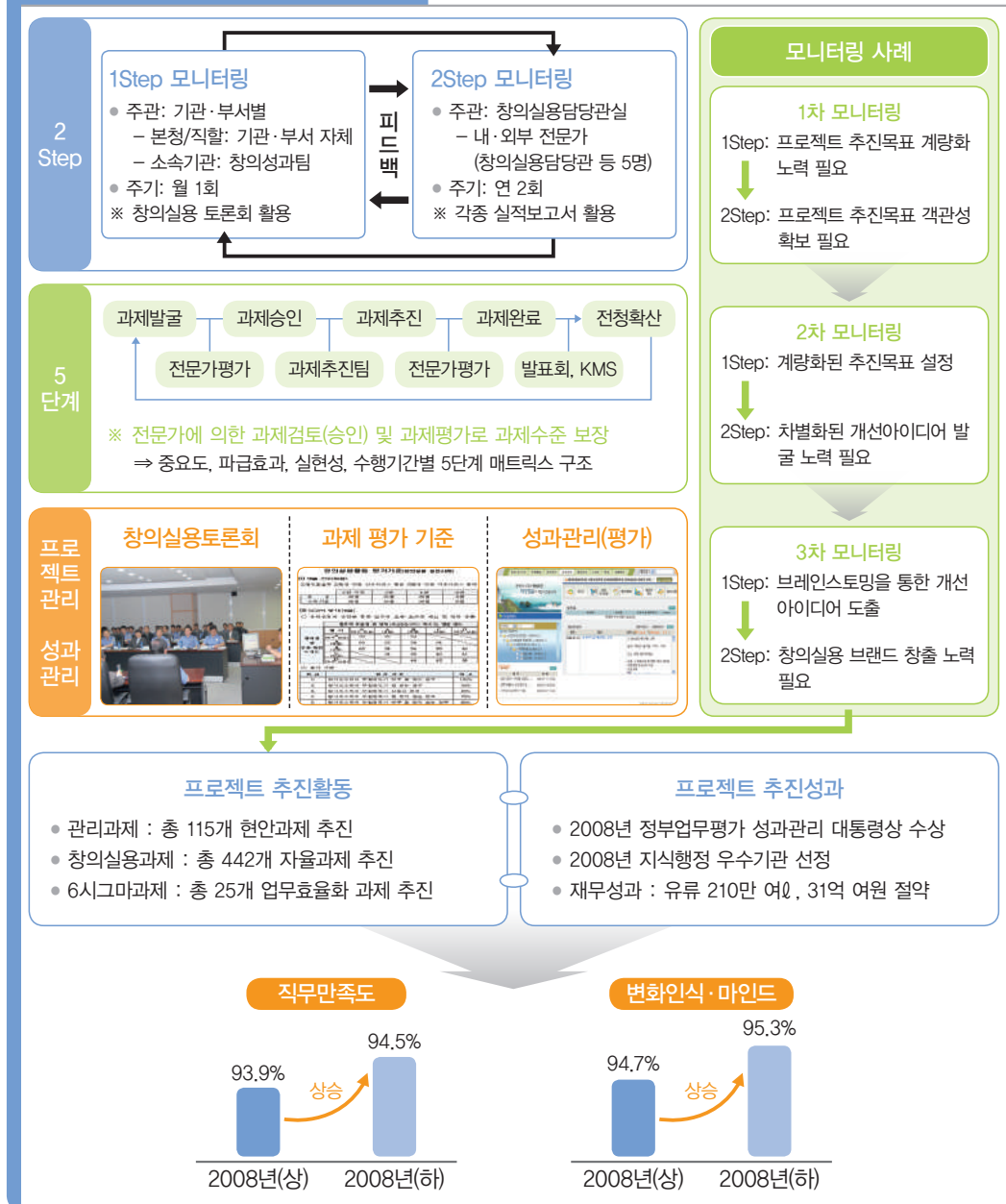
그림 5-3 해양경찰 행정서비스 개발 현황



## 마. 지속적 변화관리 향상 노력 – 국민에게 정성을 다하는 서비스

지속적인 변화관리를 위해 사전·진행·사후단계, 종합관리 등 단계별로 모니터링을 하고, 기관별 창의실용 추진조직의 기관 특성에 맞는 자율적인 변화관리를 추진하였다.

그림 5-4 해양경찰 변화관리 모니터링 체계



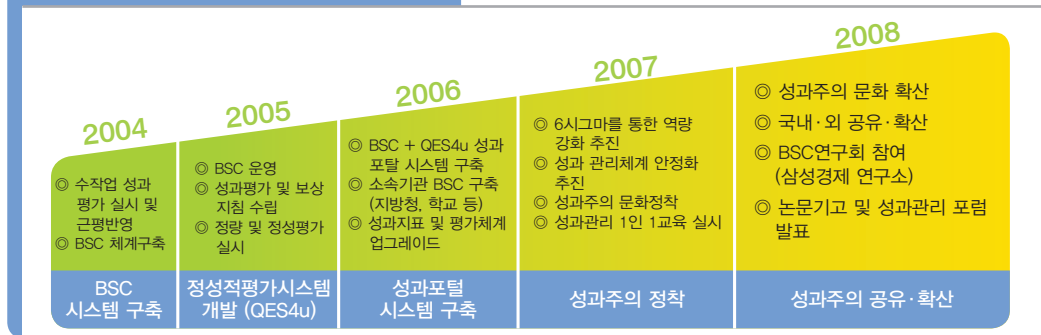
## 4. 성과주의 문화 정착

### 가. 시스템에 의한 성과주의 정착

#### (1) BSC 성과관리시스템 구축

해양경찰은 BSC에 기반한 균형성과관리시스템을 구축하고 성과관리 문화를 조직에 체화시키는 과정을 체계적이고 전략적으로 진행하였다. 2004년은 도입 단계로 BSC 전략적 성과관리시스템 구축을 우리 청 핵심업무 중심으로 성과지표 187개를 개발하여 구축함으로써 정부기관 최초로 BSC<sup>2)</sup> 기반의 균형성과관리시스템을 구축하였다. 2005년 ~ 2006년에는 BSC 중심의 통합성과포털(업무관리, 재정성과, QES4u)시스템을 구축하고 성과평가 환류체제를 정비(근무평정, 성과금, 승진TO, 표창배정)하여, 성과주의 성과평가를 실시하고, 총경급 이상 관리자는 직무성과계약제를 시행하였다. 2007년 ~ 2008년에는 지방청 및 학교·정비창 성과관리시스템 구축과 고도화된 성과평가체계 개선 및 성과지표 정비 등을 추진하였다.

그림 5-5 해양경찰 성과관리시스템 추진경과



#### (2) 해양경찰 미션과 비전

해양경찰은 해양주권수호라는 대전제 아래 해상치안유지, 테러 대처, 해상사고 예방, 조난 수색·구조 등의 철저한 수행으로 국민에게 ‘안전한 바다’를 제공하고 있으며, 해양오염의 감시와 단속을 통해 오염사고를 미리 예방하고 효율적인 해양폐기물을 관리

2) BSC(BalancedScoreCard, 균형성과관리): 성과를 여러 관점에서 균형 있게 평가 하고, 부서·개인의 목표를 기관의 전략에 정렬시켜주는 전략적 성과관리 기법

하는 등 해양환경 보호활동을 통하여 ‘깨끗한 바다’를 유지하며, 자원의 보고이자 문화·레저 공간인 바다에 대한 효율적인 관리로 정부와 국민에게 ‘희망에 바다’ 제공을 해양경찰의 존재의 이유로 정하고 ‘안전하고 깨끗한 희망의 바다를 만들자’를 해양경찰의 미션으로 하였다.

그림 5-6 해양경찰 미션·비전 및 전략체계도



또한, 해양경찰의 비전은 “World-Best Sea, World -Leading Guardian, Faster, Stronger, Kinder”이며, 세계일류 해양안전을 위해 더 신속하게 움직이는 해양경찰, 세계일류의 해양역량을 갖춘 더 뛰어난 해양경찰, 세계일류의 서비스를 제공하는 더 친절한 해양경찰이 되어 세계일류 해양한국의 든든한 동반자로 거듭나고자 하는 미션과 비전을 구축하였다.

### (3) 해양경찰 성과평가 체계

해양경찰의 성과평가 체계는 본청 기능별 업무특성과 소속기관의 치안여건, 장비·인력 등을 반영한 목표값 달성여부를 평가하는 BSC 기반의 기관·부서 평가와 개인의 업적에 대한 기여도 평가로 이루어진다.

성과향상과 개인의 능력발전을 위한 “해양경찰 성과평가 및 보상지침”을 2005년부터 만들어 시행하고 있다. 성과평가 체계는 BSC(정량평가), QES4u(정성평가)를 기반으로 본청 및 소속기관(지방청, 해양경찰서, 해양경찰학교, 정비창)의 조직성과에 대한 정량·정성평가를 실시하여 업무기여도에 따라 개인에게 성과점수 부여 후, 인사·조직·보직·보수 등 보상과 연계하고 있다.

그림 5-7 성과평가 체계 및 보상

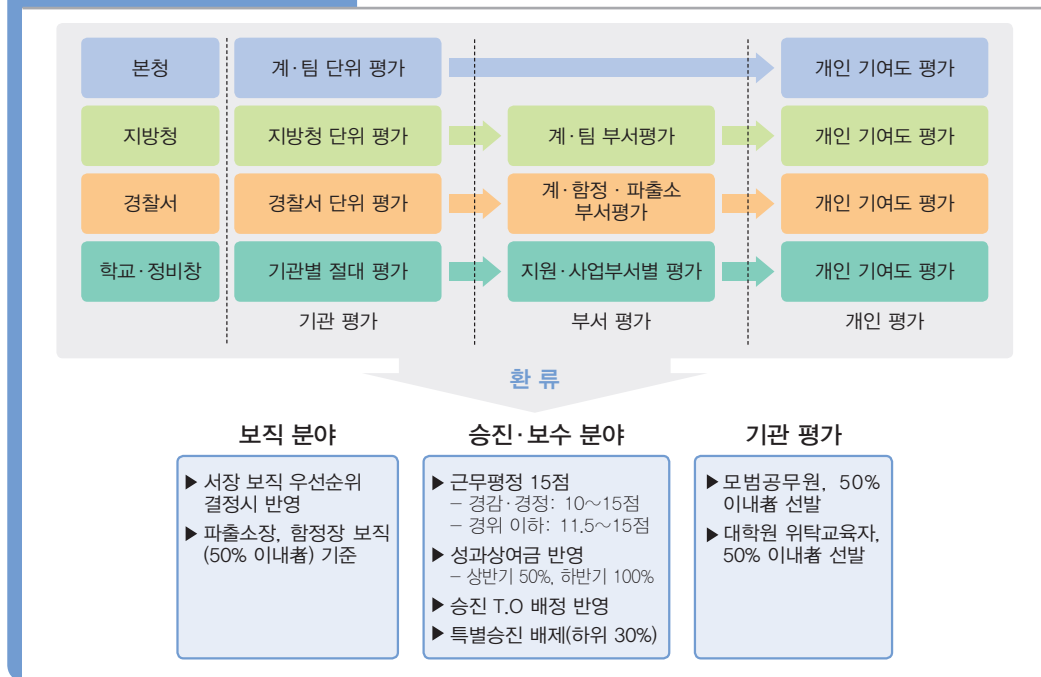


표 5-4 해양경찰 성과평가 지표 현황 (2009년 적용)

(단위 : 건)

구 분	계	이해관계자	임무수행	업무혁신	학습과 성장	자 원
계	199	28	48	28	18	22
청 지표	43	9	13	9	5	7
부서 지표	81	9	13	9	5	7
지방청 지표	24	7	8	3	3	3
학교 지표	14	1	7	1	3	2
정비창 지표	20	2	7	6	2	3
경찰서 지표	17	-	-	-	-	-

#### (4) QES4u 정성적 평가시스템 구축

해양경찰의 성과평가의 객관성 확보를 위하여 전 직원이 능동적으로 평가에 참여 할 수 있는 QES4u가 탄생 되었다. 2005년도에는 비계량적 업무성과에 대하여 다수의 평가인단이 온라인상에서 실시간 평가하여 점수화 할 수 있는 정성적 평가시스템(QES4u)<sup>3)</sup>을 개발하였다.

QES4u는 평가의 공정성 및 수용도 향상을 위하여 시스템에 의한 평가 프로세스를 구현함으로써 관리자 개입을 최소화하였으며 전 직원에게 평가 기회가 공평하게 부여될 수 있도록 평가위원들을 컴퓨터가 자동으로 선정하는 방식을 채택하

였다. 또한, 다면평가의 단점으로 지적되고 있는 평가자들의 관대함의 정도 차이에서 발생하는 오류 등을 포함한 여러가지 문제점들을 해결할 수 있는 통계적 보정방법을 활용하고 있다. QES4u 개발로 직원들이 능동적으로 평가에 참여하게 되어 성숙한 평가문화가 조성되었고 이를 기반으로 직원들간 타부서 업무에 대한 이해의 폭을 넓힐 수 있는 계기가 되었다.



● Qes4U 시스템

### 나. 추진성과

#### (1) 성과지표별 주요성과

해양경찰은 BSC 성과관리시스템을 운용한 결과 민원서비스 만족도는 2004년 86.20%에서 2008년 87.70%로 향상 되었고, 해양사고 인명·선박 구조율은 2004년 42.70%에서 2008년 96.53%로 증가하는 등 BSC 시스템의 효과가 실적으로 나타났으

3) 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.



며 이는 부서 스스로 새로운 업무를 개발하고 프로세스를 개선하려는 노력, 그리고 통계와 기록 관리의 중요성을 인식하는 움직임이 시작된 것이다.

## (2) 전 분야에 걸친 성과창출 : 정부업무평가 4년 연속 우수기관 선정

해양경찰은 제3회 정부혁신 우수사례(BP) 대회에서 폐기물 해양투기 감축률, 폐기물 해양배출 관리업무 전산화 지수로 소통과 협력분야 대통령상을 수상하였고, 장기 전략적 관점의 재정운용으로 2006년 74억원을 절감하고, 연안안전망의 구축 등으로 안전사고예방에 예상 외의 성과를 달성하였다. 2007년에는 항공유류 절감 등 5개 사업관리와 방제정 건조사업 등 6개 집행개선을 통해 100억 이상의 절감을 이루었다. 이러한 성과들은 정부업무평가 주요정책, 재정성과, 인사, 조직관리, 혁신관리, 고객만족도 분야에서 정부업무평가 4년 연속 우수기관으로 선정되는 성과를 거양하였으며, 이 모든 것이 성과주의에 대한 제도와 시스템, 문화가 함께 어우러져 나타난 성과이다.

그림 5-8 정부업무 평가 추진성과

〈 전 분야에 걸친 창조와 도전의 성과창출 : 정부업무평가 결과 우수평가 〉

구분	2007년도
제도	주요정책
시스템	재정성과
문화	인사
	조직
	혁신관리
	고객 만족도

<p>능력위주의 성과평가 제도: 승진, 성과급, 포상, 인사 등 파격적인 인센티브 법제화 R&amp;D 센터 개소, 신개발 연구활성화: 방검·부력조끼, RFID, 침단수사, 감식 등</p> <p>지식재산: 창의적 지식 및 노하우 공유 kash 재정성과시스템: 효율적 재정관리시스템 창안</p> <p>6시그마: 문제해결 역량강화 교육 프로그램 깨유문화 운동: 고정관념을 타파하고 고객지향적 창조와 도전적 대표혁신문화 창조와 도전의 'Mind-Up' 프로그램 변화관리계획 WOW 프로젝트</p>	<p>성과 21.9% ↑ (BSC대상수상) / 장비, 시스템개발 (RFID, 외근조끼 등) 우수사례 발굴 (123건 실무활용) / 불필요한 일 버리기 (127건) 재정관리 우수 (피터드러커상) / 변화관리 프로젝트 (19건)</p>
--	---

## (3) 해양경찰 성과관리로 이룩한 결실

해양경찰은 2008년도에 중앙행정기관, 자치단체, 공기업 및 민간기업을 대상으로

200회 이상 사례발표 및 자료를 제공함으로써, 통합성과관리의 표준모델을 제공하는 가이드 역할을 톡톡히 해내고 있다. 이러한 노력으로 정부혁신우수사례 대통령상 수상(2007. 10), 국제성과관리학회(ISPI) 사례소개



- ① 정부혁신우수사례대회 대통령상 수상 (2007. 10)
- ② 국제성과관리학회 (ISPI) 사례소개 (2007. 5)
- ③ 국가품질 6시그마 대통령상(2007. 11)
- ④ 대한민국 BSC대상 (2007. 5)
- ⑤ 피터 드리터 혁신상 (2007.9)
- ⑥ 정부혁신 대표브랜드 경진대회 국무총리상 (2007. 10)
- ⑦ 정부평가성과관리 최우수기관 선정 (2008. 12)

● 성과관리 관련 수상 실적

(2007.5), 국가품질 6시그마 대통령상 수상(2007. 11), 피터드리커 혁신상(2007. 9), 정부혁신 브랜드 경진대회 국무총리상(2007. 10), 정부평가 성과관리 최우수기관 선정(2008. 12)에 각각 수상하였다. 특히, BSC에 대한 올바른 이해와 저변을 확대하기 위한 목적으로 제정되고 한국을 대표하는 성과관리 시상제도와 할 수 있는 ‘대한민국 BSC’ 대상을 수상함으로써, 명실공히 공공부문 성과관리의 표준모델로 자리매김 할 수 있게 되었다. 이 모든 성과는 2008년 정부평가 성과관리 최우수 기관으로 선정됨으로써 공공부문에서 선도부처로 인정받는 영예를 안게 되었다.

## 다. 2009년 성과관리 추진 방향

### (1) 외부전문가 진단을 통한 「성과관리 선진화 모델」 개발

급변하는 행정환경 속에서도 지속적으로 성과를 창출하고, 불확실한 미래에 대응할 수 있는 조직역량을 강화하고, BSC기반의 성과주의 문화가 뿌리내림에 따른 과도한 경쟁유발과, 조직운영의 장애요인을 제거하는 「선진 성과관리 방안」 마련하기 위하여 실용정부의 국정운영 방향 및 우리 청 변화관리 전략 연계와 현장의 국민 침해적 요소 및 조직운영의 장애요인을 발굴·제시하고 기능별 합리적인 성과평가 모델 및 소속기관의 자율적인 성과관리방안을 도출하기 위하여 외부전문가의 진단을 통해 성과관리 선진화 모델 개발을 추진하고자 한다.



## (2) 성과관리 전문가 양성 과정 운영

성과담당자의 역량 향상을 도모하고 BSC기반의 성과주의 문화가 뿌리내릴 수 있도록 성과관리 전문가(퍼실리테이터)의 지속적 육성 추진을 위한 성과관리 전문가 양성 과정을 개설하고자 한다.

전문가 양성 교육과정은 성과관리 담당자의 역할을 체계적으로 정립하고 일선 직원들에게 성과관리의 전문지식과 참여 유도 등의 교육을 시킬 수 있는 능력을 갖춘 전문화된 인력을 확보하고자 한다.

전문화 교육과정 개발 및 운영은 성과관리 직무교육 교재와 e-learning 및 성과관리 전문도서 교육을 병행한 혼합교육(Blended Learning) 과정을 운영하고 교육의 사전·사후 진단 및 교육대상자의 사후적용을 추적, 관리할 수 있는 교육운영으로 성과관리 전문인력 양성 및 성과문화를 정착 시킬 것이다.

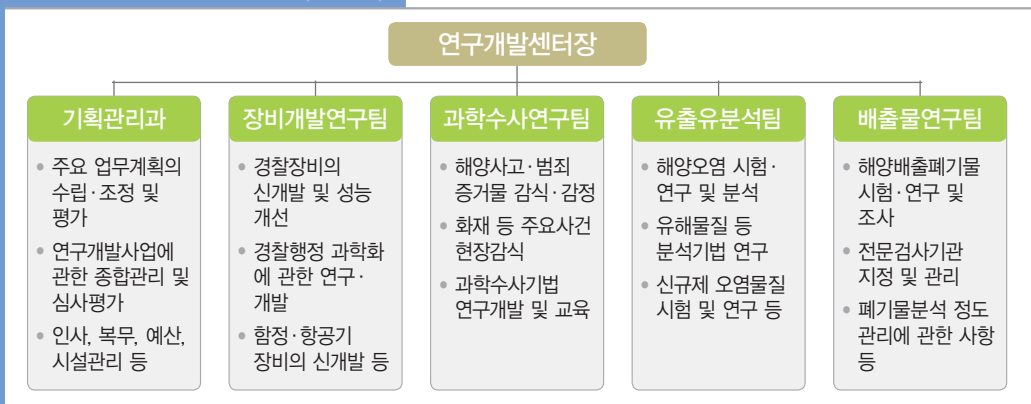
## 제2절 창의적인 연구개발 활동

### 1. 국내 연구기관으로서의 도약, 「연구개발센터」

#### 가. 현황 및 임무

해양경찰의 과학적 의사결정 지원 및 전문 연구기관의 설립 필요성에 의해 2005년 12월 22일 기존의 시험연구 기능을 확대·보강하고 장비개발과 해양과학수사 지원을 위하여 연구개발센터가 출범하였으며, 2007년 3월 22일에 해양경찰청 소속기관으로서 정식 직제화가 되었다. 연구개발센터는 센터장 아래 1과 4개팀 23명으로 구성되어 있으며, 508평의 면적에 법과학 분석실 등 11개의 실험실과 유도결합플라즈마 질량분석기<sup>4)</sup>를 비롯한 30종 33대의 첨단 실험 장비를 갖추고 있다.

그림 5-9 연구개발센터 조직도 (2008년)



4) 유도결합플라즈마 질량분석기(ICP-MS : Inductively Coupled Plasma-Mass Spectrometry) : 유도결합 방법으로 생성된 고온의 플라즈마를 이온원으로 사용하는 질량분석장치로서 해양환경오염도 조사시 ppb(10-9)농도 수준의 해수 중의 미량중금속을 측정하는데 사용하는 장비

주요업무는 해양경찰 임무 수행의 효율성 및 효과성을 제공하기 위한 함정, 항공기 등 치안장비에 관한 연구 개발, 해양관련 범죄 및 사고에 대한 과학적 조사·연구·분석 및 감정업무 수행, 해양오염에 관한 시험·연구·감식·분석 및 방제자재·약제의 성능시험에 관한 사항, 해양환경오염도 조사·연구 및 해양배출 폐기물의 시험·연구 등이다. 향후 국내 연구기관으로서의 입지 구축과 국제인증을 통한 국외에서의 인지도도 높힐 계획이다.

그림 5-10 연구개발센터 임무



## 나. 자체 홈페이지 구축



● 홈페이지 메인 화면

해양경찰연구개발센터에서는 2008년 6월 25일 자체 홈페이지를 개설(<http://rnd.kcg.go.kr>)하였다. 대내·외 홍보강화 및 연구개발을 위한 다양한 의견수렴 창구로의 활용과 사용자 중심의 시스템 설계 및 구축으로 고객서비스 만족도를 높임으로써 해양경

찰연구개발센터의 이미지를 제고하였다. 또한, 폐기물배출해역 오염도 조사 결과 및 신 장비 개발 등 홈페이지를 이용한 폭넓은 정보제공으로 사용자 만족도를 향상시켰으며, 앞으로도 홈페이지 활성화 등을 통하여 국내 최고의 연구기관이 될수 있도록 발판을 마련할 계획이다.

## 2. 선진 해양경찰장비 개발

### 가. 교육·훈련용 조함 시뮬레이터 개발

해양경찰 연구개발센터에서는 2007년 함포 사격 훈련용 시뮬레이터를 개발한데 이어 2008년 7월 해양경찰 실정에 맞는 조함 훈련용 시뮬레이터 개발에 성공하였다. 개발된 시뮬레이터는 교육현장인 해양경찰학교에 설치되어 신입 경찰관 함정운항 교육 장비로 운영 중에 있다. 조함시뮬레이터는 통상적인 상황뿐만 아니라 평상시 경험하기 힘든 비상상황 하에서 함정을 원하는 대로 조함 할 수 있도록 개발되어, 실제 경비함정의 항해 경험이 부족한 경찰관을 대상으로 주·야간 및 악천후 상황에서의 항해 등 다양한 가상훈련을 통해 조함 및 항해 능력을 향상 시킬 수 있게 되었다.



● 조함 시뮬레이터



● 조함 시뮬레이터 실습실

조함시뮬레이터는 해양경찰 함정의 특성, 승조원의 특성, 작전대상 해역의 환경과 항구의 데이터베이스를 변경 할 수 있도록 설계되었다. 특히, 실제 해양경찰 경비함정을



모델링하여 개발하였기 때문에 현장에서 경비함정을 직접 조합하는 것과 유사한 환경을 구현함으로써 교육 효과를 극대화 할 수 있을 것으로 기대된다.

## 나. 해상용 부력 작업복 개발

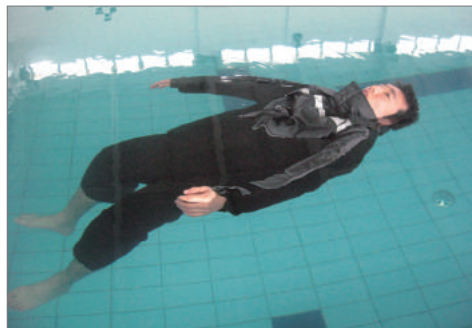
선박의 침몰, 전복 등 해난 사고 발생시 구명동의 미착용으로 인한 실종사고를 예방하기 위한 해상용 부력 작업복을 2008년 11월 자체 개발 하였다. 선박의 화재 및 침수 등 긴급 상황에서 구명동의 미착용으로 실종자가 발생할 수 있으며, 이를 개선하고자 선박에서 어로 활동 및 갑판 작업 등 일상 업무 중 착용 가능한 우의(雨衣) 겸용 해상용 부력 작업복을 개발하게 되었다.

일반적으로 어민들은 조업 활동시 불편 등을 이유로 구명동의를 착용하지 않는 경우가 많다. 개발된 해상용 부력 작업복은 착용 중 해상에 추락하는 사고 발생시 자체 부력유지 기능을 통해 조난자의 구조 및 생존 가능성을 높여 줄 수 있다.

대구, 부산, 용인 소재 원단 가공 전문업체와 우의 제작업체 등을 현장 방문하여 기술 검토를 실시하였다. 특히, 인천해양경찰서 특공대 수영장에서 자체 수중 테스트를 진행하였고, 한국생활환경시험연구원의 부력시험을 통해 완성도를 높였다. 제작된 시제품을 인천해양경찰서 경비함정과 관내 어선에 배포하여 시범운영을 실시하였으며, 그 결과 도출된 개선사항을 수정·보완하여 최종 완성품을 제작하였다. 연구개발센터에서 개발한 해상용 부력 작업복을 어민과 해상종사자가 해상 작업 중 착용할 경우 불의의 해난사고로 인한 안타까운 실종사고를 예방 할 수 있을 것으로 기대된다.



● 해상용 부력 작업복



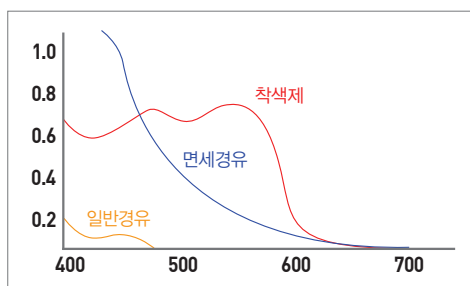
● 시제품 부력시험

### 3. 과학적 수사지원체제 구축

#### 가. 해양사고·범죄 증거물의 법과학 감정분야 확대

대·내외적 수사환경 변화에 대한 최선의 대안은 과학수사에 의한 객관적·과학적인 범죄사실을 입증하는 것이다. 해양과 관련하여 발생하는 각종 사건·사고에 대한 수사는 해양의 특성을 충분히 고려한 과학적 분석과 신중한 판단이 절실히 요구된다.

연구개발센터에서는 법과학 감식기법 적용범위 확대를 위하여 과학수사 관련기관들과 정보공유 및 기술교류를 통하여 다양한 감식·감정 기법을 벤치마킹하고 해양환경에 적합한 과학수사기법을 지속적인 연구개발을 통해, 2008년 5월 어업용 면세유 감정기법을 도입함으로써 그동안 외부 감정기관에 의뢰하던 면세유 및 유사경유 불법유통 사범에 대한 34건 87점의 감정을 실시하였으며 한국법과학회에서 주관하는 학술세미나에서 우수논문상을 수상하는 등 많은 성과를 거양하였다.



● 면세유와 일반경유 스펙트럼



● 유사경유 식별기법 연구 개발

또한, 충돌·도주 및 어장손괴사건 등의 신속한 사건 해결을 위하여 최첨단 분석장비인 열분해기체크로마토그래프 질량분석기(P-GC/MS)<sup>5)</sup>를 2008년 10월에 도입하는 한편 범죄현장 유류된 미세 증거물에 대한 신속·정확한 감식·감정을 수행하기 위하여 첨단 감식장비를 연차적으로 도입하고 있다. 해양범죄 증거물에 대한 감식·감정 및 분석결과의 신뢰도 제고를 위하여 2009년 4월 미국 CTS<sup>6)</sup>에서 주관하는 국제숙련도시험

5) 열분해기체크로마토그래프 질량분석기(P-GC/MS : Pyrolyzer Gas Chromatograph-Mass Spectrometer) : 페인트 등 난분해성 증거물을 열을 가해 특정 성분의 정밀분석 장비

6) CTS(Collaborative Testing Service) INC : 페인트 등 국제숙련도 시험기관(미국)

참가할 예정이다.

## 나. 현장감식·연구 지원을 통한 과학수사 활성화

한국화재조사학회 및 법과학회 등 해양범죄·사고관련 과학수사학회에 참여하여 최신 과학수사 기법을 습득하고 우리 청 발생범죄에 대한 사례발표를 통하여 해양범죄 및 사고 특성에 대한 외부전문가들과의 공감대를 형성하였고, 선박화재·충돌 등 주요현장 감식 대상 사건 발생시 사건원인 분석 및 감식을 통한 현장지원을 실시하였으며, 특히 태안해경서 앞 해상에서 2008년 11월 중순경 충돌 후 도주한 000호 화물선에 대하여 현장감식 및 선체도막 감식으로 적발하였고, 범죄현장에 유류된 잠재지문을 과학적이고 효율적인 방법으로 현출하기 위하여 외부기관 감정기법 벤치마킹을 통한 다양한 지문감식기법에 대한 연구·개발 등 감식능력 제고방안을 마련 중에 있다.



● 선박화재 현장감식



● 지문 현출 실험

## 4. 해양오염물질 감식·분석

### 가. 해상유출유 감식·분석

기름 유출에 의한 해양오염사고는 수출·입 화물선 및 연근해 활동 선박 의한 불법 배출, 좌초 침몰 등 해난사고에 인한 유출로 빈번하게 발생하고 있다. 해상에 유출되는 기름은 원유, 제품유(중질유, 경질유), 윤활유, 폐유, 유성혼합물인 선저폐수 등으로 나

눌 수 있으며 유출형태로는 고의적인 불법 배출, 기계적 결함 및 밸브 오조작 등에 의한 부주의 유출과 충돌, 좌초, 침몰 등 해난 사고에 의한 유출로 구분할 수 있다.

해상유출유 감식·분석의 목적은 행위불명 오염사고 시 해상유출유와 혐의대상 시료와의 동질여부를 밝혀 오염행위 선박을 색출하는 것이며, 또한, 대형 해양오염사고시 기름오염 확산지역을 규명하여 방제비용, 피해사항 등에 대한 과학적 증거자료를 확보하기 위한 것으로, 연구개발센터에서는 신속한 해상유출유 감식·분석업무를 수행하기 위해 서해권(인천), 남해권(부산, 여수), 동해권(포항)의 3개 권역별로 분석실을 운영하고 있다.



● 유출유분석 실험

해양경찰청은 국내 유일의 기름감식분석기관으로 2008년에 발생한 해양오염사고 총 273건 중 259건을 적발하여 적발율 94.9%의 성과를 거뒀으며, 적발율 향상을 위하여 국제공인인증 추진 및 6시그마 도입 등 감식기술의 선진화를 위해 노력하고 있다.

또한, 국제적으로는 태국, 인도네시아 등 APEC 개발도상국 12개국 연수생 12명을 대상으로 우리 청의 선진 기름감식기법을 전수하였으며, 국내적으로 미래해양환경 발전을 위하여 한양대, 인하대 등 우수인력을 대상으로 우리 청의 기름 감식·분석기술 전수함으로써 위상을 제고하였다.



● APEC 개발도상국 기술교류

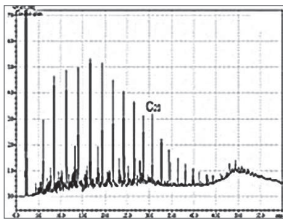
표 5-5 해상유출유 감식·분석 실적

(단위 : 건, 개)

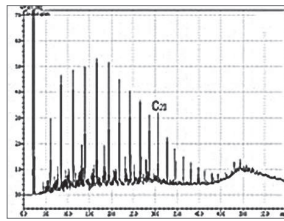
구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
분석건수	189	277	301	286	229	262	327	316	365	273
분석시료수	917	1,348	1,325	947	1,066	1,009	1,543	1,648	1,803	2,511

## 참고 : 유지문기법(油指紋技法, Oil-fingerprint Method)

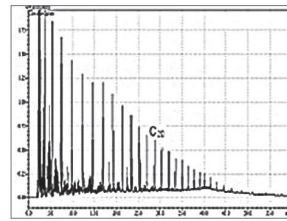
사람마다 지문이 다른 것과 같이 기름도 종류에 따라 각각의 고유한 탄화수소 성분을 가지고 있어 이를 분석하여 그래프로 나타낸 유지문을 작성, 해상유출유와 유출현의가 있는 기름의 유지문을 비교, 동질유 여부를 확인하는 감식기법



해상유출유



동질유



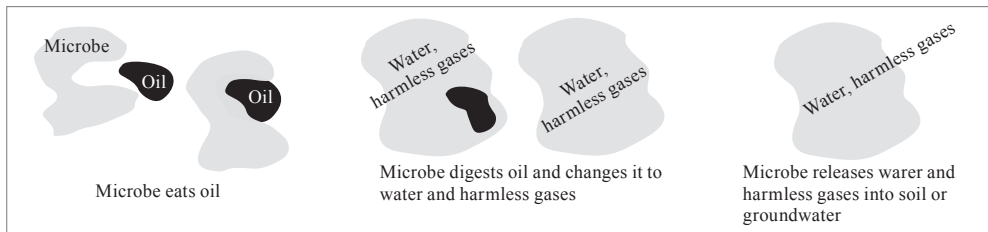
이질유

## 나. 환경친화적 방제기술 개발·연구

해양에 기름이 유출되면 유류 속에 함유되어 있는 다양한 독성물질들에 의하여 해양생태계에 치명적인 영향을 미치게 된다. 유출된 기름은 일반적으로 오일펜스를 전장하여 포위한 후 유회수기와 유흡착재 등을 사용하여 기름을 회수하는 물리적인 방제방법을 선택하거나 유처리제를 살포하여 유화·분산 처리하는 화학적인 방제방법을 사용하고 있다. 이들 물리·화학적 처리방법은 사고초기에는 가장 효과적인 방제방법이나 기름을 완전히 제거하기 어렵고, 유처리제 사용은 2차 오염가능성이 제기되고 있어 습지, 갯벌 등 생물자원이 풍부한 환경 민감지역에서는 생물정화제제를 이용한 환경 친화적인 새로운 방제기술이 필요하다.

해양경찰에서는 생물정화제제를 유류오염현장에 적용하기 위하여 연구용역사업으로 생물정화제제의 유류분해 성능 및 안정성을 평가하여 성능시험 및 검정기준안을 마련하였다. 이러한 연구결과를 토대로 해양 유류오염사고시에 생물 정화제제를 방제작업에 사용할 수 있도록 관계법령을 보완하였으며, 유류오염지역에서 물리·화학·생물 등 복합적인 방제기술을 적용하여 해양오염 피해를 최소화하기 위해 노력하고 있다.





● 미생물에 의한 기름 분해과정

표 5-6 해양오염방지 자재·약재의 형식승인 현황

(단위 : 종)

구 분	계	국내품	수입품	인정품
오일펜스	22개사 93종	51	37	5
유처리제	20개사 28종	20	6	2
유흡착재	53개사 147종	119	28	—
유겔화제	7개사 8종	4	4	—
미생물정화제제	9개사 9종	9	—	—

## 5. 해양환경 과학적 관리

### 가. 폐기물의 화학적 특성검사

폐기물의 해양투기는 기원전으로 거슬러 올라가지만 본격적인 폐기물의 해양투기는 오래되지 않다. 18세기 산업혁명으로 산업이 발전되고 인간의 활동이 다양화되고 삶의 질이 높아지면서 발생하는 부산물 중 사용가치가 적은 폐기물을 버리는 장소로 바다를 이용하면서부터 실질적인 투기가 이루어졌다. 그러나 버려진 폐기물은 해양생태계와 인간에 나쁜 영향을 줄 수 있다는 인식이 확산되고 국제적 규제 분위기가 조성되어 마침내 「72런던협약」을 통하여 규제를 시작하게 되었다. 무분별한 폐기물의 해양배출을 규제하기 위하여 1972년 오슬로 협약을 시작으로 같은 해 12월 런던협약에서는 「폐기물 및 기타물질 등으로 인한 해양오염방지」에 관한 협약이 체결되었으며, 우리나라도 1978년 이후 분뇨와 당밀 폐액의 해양배출이 소량씩 이루어져 1988년도 55만톤 배출을 시점으로 2005년도 993만톤을 배출하였다가 우리 청 등 관련기관의 적극적인 해양투기





● 폐기물의 화학적 특성검사

감소 대책으로 줄어 들고 있는 추세이다.

우리나라의 육상 폐기물 해양배출제도는 1977년 12월 31일 법률 제3079호 「해양오염방지법」이 제정됨으로써 처음으로 도입되었고, 지방해운항만청에서 사무를 관장하였다. 1978년 9월 25일 대통령령 제9175호에 의해 「해양오염방지법 시행령」이 제정되어

폐기물의 처리방법 및 투기가 가능한 지정해역이 규정되었고, 1979년 5월 31일 내무부령 제294호로 「해양오염방지법 시행규칙」이 만들어져 폐기물 운반선의 요건도 갖추어졌다. 또한, 1993년 1월 8일 총리령 417호로 현재의 동해병, 동해정, 서해병 등 배출해역이 지정되었다.

해양배출이 가능한 품목으로는 육지에서 처리가 곤란한 것으로 분뇨·축산폐수·폐수와 같은 액상류, 하수처리오니·폐수처리오니와 같은 유기성 오니류 및 원료동식물폐기물, 수산가공잔재물 등 9개 품목에 한한다. 이렇게 버려지는 폐기물에 대하여 해양환경관리법에 시행규칙에 규정된 26개 항목에 대하여 사전에 화학적인 특성을 검사하여 처리기준에 적합한 경우에 한하여 배출을 허용하고 있다.

국토해양부(2008년 2월 정부조직법 개정)의 독립 외청인 우리 청에서도 1997년 1월부터 환경부로부터 해양배출폐기물에 대한 성분검사 업무를 인수하여 수행하고 있으며 폐기물의 해양배출처리를 하고자 하는 경우 해양배출폐기물 전문검사기관의 분석 결과를 첨부하여 해양경찰서에 제출하면 서류심사와 현장조사를 거쳐 폐기물위탁처리신고증명서를 교부하여 동해병, 동해정, 서해병 등 3개 지정해역 내에서의 해양배출을 허용하고 있다. 해양배출 폐기물 성분검사는 1997년 1월부터 2008년 12월까지 총 16,082개 업체에 대해 실시하였다. 폐기물의 성분검사 업종은 식품제조업 등 7가지 업종으로 분류하였으며, 검사현황은 식품제조업이 6,471개 업체(40.2%)로 가장 많았으며, 섬유·염색업 2,957개 업체(18.4%), 수질오염방지시설업 2,348개 업체(14.6%), 화학약품업 1,960개 업체(12.2%), 기타 1,348개 업체(8.4%), 피혁가공업 586개 업체(3.6%),

종이펄프업 412개 업체(2.6%)순으로 차지하였다.

폐기물위탁업체의 업종별 처리기준 초과 현황은 식품제조업이 257개(초과율 4.0%), 섬유·염색업 110개(초과율 3.7%), 화학약품업 43개(초과율 2.2%), 기타업종(금속제조, 석유정제, 하수준설 등) 37개(초과율 2.7%), 피혁가공업이 34개(초과율 5.8%), 수질오염방지시설 32개(초과율 1.4%) 순으로 나타났으며, 처리기준 초과항목은 총 563항목으로 아연 147업체, 합수올 125업체, 페놀류 103업체, 구리 68업체 등으로 나타났다.

표 5-7 해양배출폐기물 업종별 성분검사 현황

(단위 : 점)

구 분	계	식품제조	섬유염색	방지시설	화학약품	피혁가공	종이펄프	기타
계	16,082 (513)	6,471 (257)	2,957 (110)	2,348 (32)	1,960 (43)	586 (34)	412 (-)	1,348 (37)
1997년	536 (30)	191 (3)	114 (15)	27 (-)	40 (3)	63 (4)	28 (-)	73 (5)
1998년	727 (57)	222 (9)	197 (29)	71 (2)	65 (5)	60 (6)	20 (-)	92 (6)
1999년	1,194 (41)	291 (9)	351 (12)	64 (2)	209 (8)	61 (3)	45 (-)	173 (7)
2000년	1,355 (34)	422 (10)	374 (12)	94 (2)	185 (4)	79 (4)	54 (-)	147 (2)
2001년	1,444 (40)	503 (18)	368 (8)	104 (2)	186 (2)	83 (5)	70 (-)	130 (5)
2002년	1,366 (22)	497 (13)	300 (1)	143 (5)	180 (1)	81 (2)	58 (-)	107 (-)
2003년	1,462 (35)	591 (19)	275 (3)	207 (4)	171 (6)	48 (2)	62 (-)	108 (1)
2004년	1,505 (31)	583 (19)	272 (5)	217 (4)	213 (2)	23 (1)	57 (-)	140 (0)
2005년	2,103 (33)	983 (14)	303 (7)	398 (1)	232 (6)	23 (1)	7 (-)	157 (4)
2006년	1,751 (41)	680 (26)	192 (5)	493 (2)	202 (2)	57 (5)	3 (-)	124 (1)
2007년	1,721 (107)	1,002 (94)	105 (2)	342 (3)	186 (2)	6 (-)	7 (-)	73 (6)
2008년	918 (42)	506 (23)	106 (11)	188 (5)	91 (2)	2 (1)	1 (-)	24 (-)

주) 1. ( )은 처리기준 초과 시료수

아연 초과 147개 업체 중 72개가 섬유·염색업에서 검출되었는데, 이는 아연이 섬유에 안료로 사용되거나 염착성을 양호하게 하는 매염제로 사용되기 때문인 것으로 보인다.

함수올의 경우 125개 업체 중 116개 업체가 식품제조업(음식물폐기물 등)에서 해양배출기준을 초과하였으며 페놀류는 식품제조업과 피혁가공업에서 많이 검출되고 있으며, 이는 페놀류가 방부제, 소독제 등의 원료로 많이 사용되기 때문인 것으로 판단된다. 구리는 식품제조업과 섬유염색에서 많이 검출되었고 또한, 피혁가공업에서는 크롬과 페놀이 허용기준을 초과하였다.

표 5-8 위탁업체 업종별 처리기준 초과항목 현황

(단위 : 점)

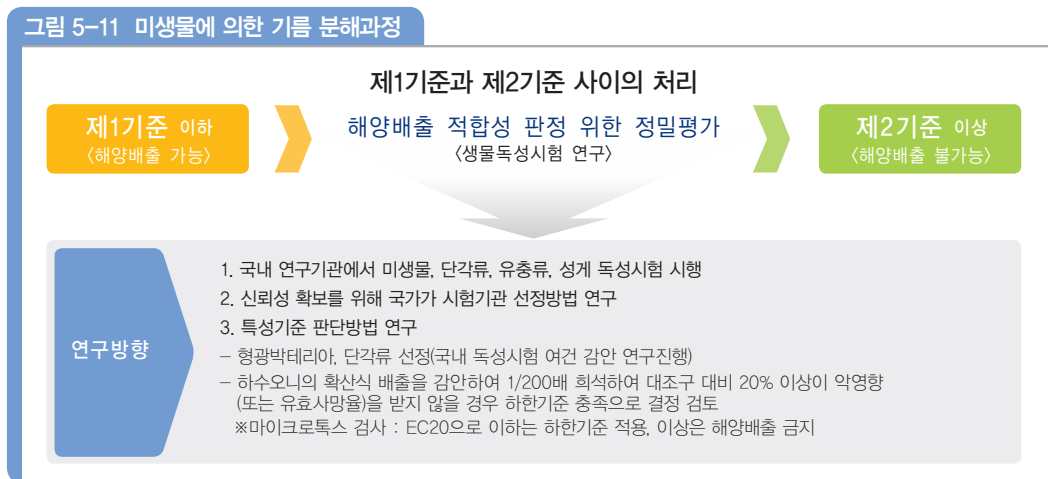
구 분		계	식품 제조	섬유 염색	수질오염 방지시설	화학 약품	피혁 가공	종이 펄프	기 타
분석시료		16,082	6,471	2,957	2,348	1,960	586	412	1,348
초과시료		513	257	110	32	43	34	-	37
초 과 항 목	계	563	274	123	35	51	35	-	45
	시 안	5	-	1	1	3	-	-	-
	크 롬	34	2	8	2	4	15	-	3
	아 연	147	30	72	13	17	-	-	15
	구 리	68	34	17	7	6	-	-	4
	카드뮴	34	25	-	3	2	-	-	4
	수 은	17	6	2	2	5	-	-	2
	비 소	1	-	-	-	1	-	-	-
	납	16	3	8	-	3	-	-	2
	6가크롬	2	-	-	-	2	-	-	-
	불 소	1	-	-	-	-	-	-	1
	페놀류	103	54	6	7	6	19	-	11
	함수올	125	116	4	-	2	-	-	3
	유분	10	4	5	-	-	1	-	-

주) 기타 : 금속제조, 석유정제, 하수준설 등

한편, 해양환경관리법이 새로이 제·개정되면서 2008년 8월 22일부터 함유량 시험 방법으로 검사방법이 변경되었다.

검사항목은 폴리염화비페닐 7개 항목과 다환방향족탄화수소 7개 항목이 추가된 26개 항목으로 대폭 증가되었으며, 또한, 시행 5년 후인 2011년 2월 22일부터는 해양환경관리법 별표 8의 해양배출처리기준(제12조제2항) 중 제1기준 이하이면서 제2기준 이상인 폐기물은 배출적합성을 판정하기 전에 국토해양부장관이 정하는 정밀평가(생물독성평가)를 거쳐 해양에 배출할 수 있도록 하였다.

이는 중금속 및 유기화합물과 같은 오염물질이 화학분석 만으로 오염의 정도와 해양생태계의 위험성을 과학적으로 진단하는데 한계가 있었으며 해양으로 배출되는 폐기물의 유해물질에 의해 나타날 수 있는 생물 영향을 단 26개 항목의 화학분석으로 알아내는 것은 불가능하기 때문이다.



이러한 한계점을 극복하고자 선진국과 같이 이·화학적 분석의 한계를 보완·극복하기 위해 서식 생물을 직접 오염원에 노출시켜 오염물질 영향을 평가하는 기술을 이용하였고, 이는 오염물질의 독성영향 정도를 객관적으로 판단할 수 있는 수단으로 활용하기 위하여 제도권으로 수용한 것이다.

이를 계기로 해양배출 적합성을 판정하기 위한 정밀평가에 대한 연구는 관련 전문 연구기관 별로 재현성 및 신뢰성 확보를 위하여 발광미생물 및 단각류 독성시험을 동시 확인토록 공정시험기준을 개정(2008. 6. 27) 하였다.

특히, 정밀평가에 대한 분석방법으로서 보편성이 크고 생물독성검사의 재현성이 좋은 것으로 연구가 진행 중인 형광 박테리아의 발광저해도 측정(Microtox bioassay)은 배출허용기준의 제1기준과 제2기준 사이의 농도를 갖고 있는 폐기물에 대하여 생물학적인 평가기준을 저해율 10%, 단각류는 저해율 20%로 설정하여 폐기물이 생물에 영향을 미치는 농도를 정하고 있다.

생물학적 독성시험 연구의 특징은 항목별 각각의 성분을 모두 분석해야하는 화학적인 성분검사와 다르게 한번의 시험으로 전체적인 환경의 위험상태를 알 수 있는 최종적인 영향평가를 하는 검사방법으로써 이미 선진 각국에서는 해양배출 폐기물에 대한 최종적인 감시시스템으로 구축하여 활용하고 있으며, 우리나라도 일부 전문연구기관에서 연구하고 있다. 향후 해양배출폐기물 전문검사기관에서 간단하고 보편성 있는 검사방법이 설정되도록 적극적인 기관투자와 재현성 높은 검사결과가 요구되는 검사방법에 대한 개선이 필요한 실정이다.

## 나. 해양배출폐기물 전문검사기관제도 도입



● 전문검사기관 검사능력 평가

2006년 2월 23일 멕시코의 런던협약 96의정서 가입체결(26개국)로 30일이 지난 후 3월 24일부터 96의정서가 국제적으로 자동 발효되었다. 우리나라는 국내법 수용에 대비하기 위해 관련법규를 개정하여 해양경찰청장이 전문검사기관을 지정·관리하도록 하여 우리 청에서는 해양배출폐기물 전문검사기관 지정에 관한 고시를 2차에 거쳐 개정(1차 2006. 11. 23, 2차 2008. 7. 18)하였다.

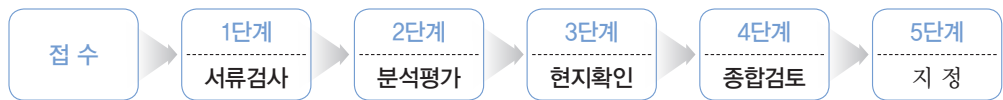
이러한 국제적인 환경변화와 함께 우리나라도 96의정서에 가입하려는 결과적으로 해양환경과 함께 육상환경 또한 개선할 수 있는 효과가 있기 때문이며, 국제사회에서 산업폐기물과 하수오니의 대량 투기 국가로 인식되고 있는 점을 감안하여 해양환경개선

과 보호를 위하여 노력하는 국가로서 국제적 인식전환이 필요하기 때문에 2009년도 가입을 목표로 가입여부를 추진하고 있다.

현재는 부족한 시험·감식인력 및 장비를 가지고서는 개정된 검사방법 및 기준에 대한 분석업무를 완벽히 수행할 수 없기 때문에 전문검사기관제도를 활용하여 제1기준 함유량검사방법 적용을 2008년 8월 22일까지 전국 2,937개의 위탁처리업체가 강화된 분석법에 따라 전문검사기관에서 검사받도록 하였다.

우리 청에서는 폐기물 전문검사기관 지정신청 접수하면 <표5-9>와 같이 단계별 평가과정을 통해 합격한 기관에 대하여 검사기관을 지정하고 있으며,

표 5-9 해양배출폐기물 전문검사기관 지정절차



지금까지 지정된 해양배출폐기물 전문검사기관으로는 <표5-10>와 같이 22개 기관이 지정되어 활동하고 있다.

표 5-10 해양배출폐기물 전문검사기관 지정 현황 (2008년)

검사 지정항목	해양배출폐기물 전문검사기관(22개 기관)
일반항목 지정기관	청광과학기술원(주), (주)한국이앤씨, (주)청룡환경, 태화환경(주), 밀레니엄환경(주), (주)한국종합공해시험연구소, (주)청명기연환경, 부산광역시환경시설공단, 한국염색기술연구소, 케이엔디티앤아이(주)부설기술연구소(10개 기관)
일반·특수항목 지정기관	(주)원일화학엔환경, (주)랩프런티어, (주)해성환경, (주)이화환경, 전북대학교공동실험실습관인증센터, 한국생활환경시험연구원, FIT시험연구원, 한국산업기술시험원, (주)해양연구개발, (주)산업공해연구소, 한국화학시험연구원원남본부(11개 기관)
법정지정기관	한국해양연구원(1개 기관)



한편, 전문검사기관은 매년 정도관리를 통하여 정밀성과 신뢰성을 입증하도록 고시로 정하고 있어 금년도 우리 청에서는 정도관리방법을 기존의 단순한 평가 방식을 탈피하여 국가기관으로서는 최초로 국제적으로 인정받는 평가기관(ISO 17025)의 기술협력을 받아 전문검사기관과 해양경찰서 분석실이 참여하는 「제1회 해양경찰청장배 분석능력 경진대회」를 실시하여 객관적인 분석능력 정도관리 체제를 갖추게 되었으며 신뢰성 높은 분석결과를 도출하였다.



● 분석정확도 경진대회 개최 장면



● 분석정확도 경진대회 시상식 장면

경진대회 기간에는 국제공인기관의 전문가를 초청하는 워크숍(2008. 9. 25)을 개최하여 분석기관의 측정분석결과에 대한 유효성 평가의 필요성과 방법 강연 등 최초로 분석기관들의 평가결과에 대하여 Z값(Z-score)으로 평가하였으며, 평가시료 준비 및 분석결과는 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 한국계량측정협회(심사평가팀)에서 실시하였다.

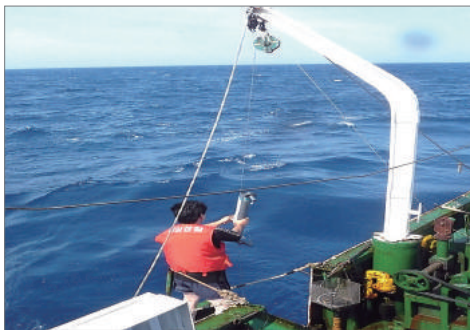
최종 평가결과 일반항목 중금속 분야에서는 인천해경서(1위), 부산해경서(2위), 한국생활환경시험연구원(3위)으로 평가되었으며, 특수항목 폴리염화비페닐, 다환방향족 분야에서는 한국생활환경시험연구원(1위), FITI시험연구원(2위), 랩프런티어(3위)으로 평가되어 우수기관에 대한 시상을 하였다. 전문검사기관에 대한 공인된 신뢰성을 확보하기 위한 분석경진대회의 성공적 마무리로 앞으로도 분석능력 평가방법(정도관리)은 국제공인시험기관 인정기준(ISO 17025)에 따른 실시로 검사결과의 신뢰성을 단계적으로 향상시킬 예정이다.

표 5-11 전문검사기관 연락처

검사기관명	대표자	주 소	전화번호	지정항목
한국해양연구원	강정극	경기도 안산시 상록구 사2동 1270 (폐기물해양 배출 연구사업단)	031)400-6182	일반, 특수
(주)이화환경	권택웅	대구시 서구 이현동 42-292	053)555-2126	일반, 특수
(주)해성환경	장공례	경기도 안양시 만안구 석수2동 317-18	031)473-3413	일반, 특수
(주)원일화학엔환경	김영신	경기도 시흥시 정왕동 시화공단 2바215	031)498-3390	일반, 특수
(주)랩프런티어	이덕희	경기도 안양시 동안구 호계2동 899-6	031)460-9111	일반, 특수
(주)산업공해연구소	이기채	서울시 금천구 가산동 345-30 남성프라자(에이스9차)1008호	02)2026-1250	일반, 특수
한국생활환경시험연구원	김창로	서울시 금천구 가산동 459-28	02)2102-2590	일반, 특수
전북대학교 공동실험실습관 인증센터	박기인	전북 전주시 덕진구 금암2동	063)270-3769	일반, 특수
(재)FIT시험연구원	정우영	서울시 동대문구 제기동 892-64	02)3299-8081	일반, 특수
한국산업기술시험원	이유종	서울시 구로구 구로동 222-13	02)860-1392	일반, 특수
(재)한국화학시험연구원 (영남본부)	박종인	울산시 중구 다운동 411	052)220-3121	일반, 특수
(주)해양연구개발	조현서	전남 여수시 둔덕동 산96-1 (전남대 산학연구관 501호)	061)654-6300	일반, 특수
청광과학기술원(주)	김철웅	경기도 과천시 과천동 148-1	02)507-7508	일반
(주)한국이앤씨	장영철	대구시 서구 평리동 567	053)564-6806	일반
(주)청룡환경	윤정섭	서울시 구로구 구로3동 197-22	02)851-3811	일반
태화환경(주)	정왕석	울산시 남구 선암동 592-9	052)273-3154	일반
(주)밀레니엄 숲	엄도섭	울산시 남구 야음1동 372-8	052)258-3741	일반
(주)한국종합공해 시험연구소	박태현	서울시 구로구 개봉동 170-33	02)2614-7875	일반
(주)청명기연환경	김상우	서울시 송파구 석촌동 235-18	02)424-2007	일반
부산광역시 환경시설공단	김윤곤	부산시 동래구 안락2동 1108	051)760-3250	일반
한국염색기술연구소	함정웅	대구시 서구 평리6동 404-7	053-350-3700	일반
케이엔디티앤아이(주) 부설 기술연구소	이의종	서울시 구로구 구로동 197-5 삼성IT밸리 806호, 807호	02-2028-2163	일반

## 다. 해양환경오염도 조사

육상의 환경오염을 줄이고 폐기물의 처리비용을 절감하는 목적에서 오염도가 비교적 낮은 물질을 해양에 배출하는 정책의 출발점이 폐기물해양배출제도이다. 경제성장에 우선 순위를 두었던 우리나라는 1988년부터 서해안 55만톤 배출을 시작으로 해마다 배출량이 급격히 증가하여 2005년도에는 약 993만톤으로 1988년 배출량의 약 18배까지 증가하였다. 이후 배출량 감축정책 추진으로 2008년에는 617만톤까지 점차적인 감



● 폐기물배출해역 환경오염도 조사

소를 기록하고 있다. 폐기물 배출해역에 대한 환경오염도 조사는 1998년 연 3회(4, 9, 11월) 실시하였고, 1999년 이후에는 해양 환경의 특성을 고려하여 계절별로 연 4회(2, 5, 8, 11월) 조사하고 있다. 조사방법으로는 2월, 8월에는 국립수산과학원 해양조사선을 이용하여 3개 배출해역(서해병, 동해병·정)

에 대한 공동현장조사를 실시하고 있으며 5월, 11월은 관할 해역 해양경찰서의 방제정 혹은 경비함정을 이용하여 자체조사를 실시하고 있다. 폐기물 배출해역에 대한 환경오염도 조사결과를 바탕으로 배출해역의 해양오염 실태와 해양환경의 변화추세를 파악하고, 해양에 배출된 폐기물로 인하여 해양환경에 미치는 영향 등을 판단하기 위한 기초자료 제공뿐만 아니라 해양배출제도의 정책수행에 있어서도 중요한 부분을 차지하고 있다.

조사지점은 배출해역의 대표성을 나타낼 수 있게 폐기물이 많이 배출되는 해역을 중심으로 배출해역 내에서 31개 정점(서해병 13, 동해병 12, 동해정 6)을 선정하였으며, 인근해역과의 오염도를 비교하기 위하여 폐기물 배출해역 밖의 비교정점 6개(3개 해역별 2정점)를 선정하여 총 37개 정점에서 조사를 실시하고 있다. 현장조사에서는 수온, 수소이온농도(pH), 수심, 용존산소 등을 측정하고, 조사해역의 조석·조류, 기상 상태 등을 고려하여 표층과 저층(약50~80m)의 해수를 채취하여 화학적 산소요구량(COD), 총질소(T-N), 총인(T-P) 등 해양수질 19항목, 해양생물 (클로로필-a) 1항목과

해저퇴적물(서해병) 23개 항목으로 총 43항목을 시험(분석)하고 있다.

2008년도 조사결과를 살펴보면 <표5-12>와 같이 해양오염의 대표적인 지표로 사용하고 있는 화학적 산소요구량(COD)은 조사해역의 평균범위가 0.8 ~ 1.0mg/L로 나타나고 있으며, 배출해역과 인근 비교해역간의 농도차도 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 또한, 영양염류인 총질소는 평균범위가 0.102 ~ 0.146mg/L로 해역환경기준 I등급(0.3mg/L 이하)을 유지하고 있으며, 이는 최근 3년간 변화에서 알 수 있듯이 2005년도에 0.228mg/L로 가장 높은 농도를 보인 이후 2006년도 0.193mg/L, 2007년도 0.097mg/L로 점차 감소하는 경향을 보여주고 있으며, 총인은 별다른 변화 없이 평균범위가 0.014 ~ 0.019mg/L로 3개 배출해역 모두 해역환경기준 I등급(0.03mg/L 이하) 수준으로 측정되었다. 또한, 구리, 아연 등 중금속은 환경기준의 수십 배 내지 수백 배 낮은 농도를 유지하고 있는 것으로 나타났다.

표 5-12 폐기물 배출해역 오염도 (2008년)

(단위 : mg/L)

구 분		화학적 산소요구량	총질소	총 인	구 리	아 연
평 균		0.9 (0.8)	0.125 (0.115)	0.016 (0.016)	0.0055 (0.0047)	0.0004 (0.0004)
서해병		1.0 (1.0)	0.146 (0.123)	0.019 (0.019)	0.0056 (0.0032)	0.0005 (0.0004)
동해병		0.8 (0.7)	0.126 (0.126)	0.014 (0.015)	0.0056 (0.0044)	0.0005 (0.0003)
동해정		0.8 (0.7)	0.102 (0.095)	0.015 (0.013)	0.0052 (0.0066)	0.0003 (0.0004)
환경 기준	I등급	1 이하	0.3 이하	0.03 이하	전수역 0.02이하	전수역 0.1이하
	II등급	2 이하	0.6 이하	0.05 이하		
	III등급	4 이하	1.0 이하	0.09 이하		

( ) 비교해역 평균농도

환경기준 I등급 : 참돔·방어 및 미역 등 수산생물의 서식, 양식 및 해수욕에 적합한 수질

II등급 : 해양에서의 관광 및 여가선용과 송어 및 김 등 I등급의 해역에서 서식·양식에 적합한 수산물 외의 수산생물의 서식·양식에 적합한 수질

III등급 : 공업용 냉각수, 선박의 정박 등 기타 용도로 이용되는 수질

## 6. 해양환경 연구 활성화

### 가. 「산·학(연)·관」 공동연구협의회 운영

해양경찰에서는 21세기 급변하는 국제해양질서 변화에 능동적 대응과 제한된 자원의 효율적 활용하기 위하여 전문연구기관과 공동연구협의회를 구성·운영하여 부족한 연구분야를 상호보완하고 기술교류 협력을 강화하고 있다.



● 「산·학(연)·관」 공동연구협의회

「산·학(연)·관」 공동연구협의회는 해양경찰청을 중심으로 한국해양연구원, 인하대학교, 국립과학수사연구소 등 5개 분야 10개 기관으로 구성·운영되고 있다. 공동연구과제 발표 및 연구결과를 공유하는 2008년 공동연구심포지움은 해양환경분야 및 과학수사분야 등에 51개 관계기관·단체 79

명이 참석한 가운데 기름의 물리·화학적 특성 및 유처리제 효용성 연구, 라이프자켓 RFID 시스템 개발 현황 및 활용방안 등 총 10개 과제를 발표·토의하여 상호이해의 증진과 심도있는 전문지식을 습득할 수 있었으며, 앞으로 더욱 공동연구협의회가 활성화될 수 있도록 협력을 강화해 나갈 것이다.

### 나. 2008년 연구보고서 발간



● 연구보고서 발간

불법조업에 대한 공권력 강화 등 이에 대응할 장비개발이 필요하고, 나아가 깨끗한 해양환경보전체제 확립 등의 주요 정책을 적극적이고 효율적으로 추진하기 위하여 해양경찰 업무지원 및 해양환경 보전을 위하여 연구·개발이 시급한 실정이다. 이러한 국내·외적 환경수요의 변화에 발맞추어 통합항해장비 개발에 관한 연구, 불법유통 면세유 법과학적 감정기법도입 및 사례분석, 선박화재 특성과 수사지원 사례, 기름



의 물리·화학적 특성변화 및 유처리제 효용성 연구, 해양환경 분야의 국제기준 적용사례 비교 연구 등 그 간의 연구개발 성과를 종합하여 관계기관, 교육기관, 연구소 등과 자료를 공유하기 위한 2008년 연구보고서 3권을 발간하였다.



## 제 3 절 정보통신(ICT)체계 고도화

### 1. 정보통신(ICT) 환경

최근의 정보통신 패러다임은 융합, 소통, 창의, 신뢰로 가고 있으며, 유·무선 정보통신의 통합, 전화·인터넷·게임·음악 등 단말의 융·복합, 통신과 방송의 경계 붕괴 등 새로운 기술 환경으로 빠르게 변화하고 있다.

이러한 변화에 따라 전자정부, 정보통신 인프라, 정보통신 산업 등 국가정보통신 정책 간 시너지를 위해 민관 간은 물론 정부부처 간에도 긴밀한 소통을 요구하고 있다.

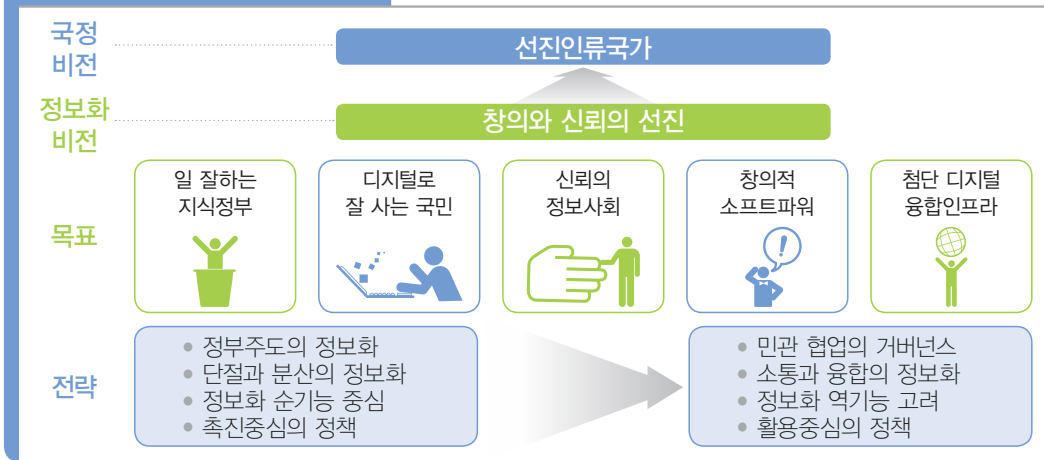
또한, 정보의 생산 및 축적 단계를 벗어나 지식의 활용 및 가치창출을 요구하고 있으며, 개인정보 침해, 해킹 등 정보화 역기능을 해소하여 건전한 정보문화, 신뢰할 수 있는 정보사회 구현을 요구하고 있다.

정부는 이러한 새로운 패러다임을 수용하여 그 간의 정보화 성과를 기반으로 실용과 창의에 기반을 둔 국가정보화기본계획을 2008년도에 수립하였다.

정부는 국가정보화기본계획에서 ‘창의와 신뢰의 선진 지식정보사회’를 새로운 국가정보화 비전으로 제시하였다.

아울러 ‘창의와 신뢰의 선진지식정보사회’를 실현하기 위한 추진전략으로 ‘촉진중심’에서 ‘활용중심’의 정보화, ‘단절과 분산’에서 ‘통합과 연계를 통한 소통과 융합’의 정보화, ‘역기능 방지와 배려’ 등 ‘성숙된 정보문화’에 중점을 두는 정보화, 그리고 ‘정부주도의 추진’에서 ‘민관협업의 거버넌스’를 통한 추진체계로의 전환을 수립하였다.

그림 5-12 국가 정보화 비전 및 전략



또한, 사회전반의 지식창출 및 활용체계를 혁신하기 위한 ‘창의적 소프트파워’, 디지털 컨버전스 시대에 적합한 ‘첨단 디지털 융합인프라’ 구축, 안전하고 성숙된 ‘신뢰의 정보사회’, 국민과 소통하고 협업하는 ‘일 잘하는 지식정부’, 첨단 ICT기술과 서비스를 활용, 편리하고 윤택하게 생활하는 ‘잘사는 국민’이라는 국가정보화 5대 목표를 세웠다. 해양경찰 또한 이러한 시대 흐름과 정부정책에 발맞춰 광역위성통신망, 해양안전관리시스템, 122 상황관제시스템, 수상레저종합정보시스템, 폐기물 해양배출 정보관리 시스템 등 현장중심의 정보통신시스템을 구축하여 해양주권수호, 해상치안유지, 해양안전관리, 수색구조, 해양환경보호 등 해양경찰 임무를 완벽하게 수행하기 위해 노력하고 있다.

## 2. 정보통신 역량 강화

### 가. 정보통신 수준 제고

해양경찰은 조직 구성원들의 정보화능력 향상을 위해 정보화능력 경진대회, 정보화 전문교육, 정보활용능력진단 등을 실시하고 있다.



● 2008년 정보화능력 경진대회

정보화능력 경진대회는 지난 1993년부터 매년 개최하고 있으며 2008년도에는 해양경찰학교(충남 천안소재)에서 실시되었다. 2008년 정보화능력 경진대회에는 컴퓨터진단시스템(CBT, Computer Based Test)을 이용해 검정을 실시하여 객관적이고 정확한 성적 평가가 될 수 있도록 하였으며, 평가항목을 실무활용 빈도가 높은 항목 중심으로 구성하여 실질적인 정보화능력 평가가 될 수 있도록 하였다.

또한, 해양경찰은 자체 강사진을 구성하여 본청 직원 대상으로 정보화 교육을 실시하여 304명이 이수하였다. 그동안 정보화 교육은 직원 개개인의 정보화능력을 고려하지 않고 일률적으로 교육과정을 개설·운영하여 수준에 맞는 교육이 이루어지지 못한 점에 착안하여 지난 2007년부터는 정보활용능력을 사전에 진단하여 교육과정 및 내용에 반영하여 맞춤형 교육을 제공하고 있다.

해양경찰은 지난 1997년부터 2008년까지 총 183명의 정보통신 전문가를 신규 채용하여 정보통신 부서는 물론 전문지식을 필요로 하는 각 부서에 배치하여 해양경찰 정보통신 선진화에 앞장서는 첨병역할을 하도록 하고 있다.

표 5-13 정보통신 전문가 신규 채용 현황

(단위 : 명)

연 도	계	1997년	1998년	1999년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	183	11	5	5	2	30	52	48	25	5
정보화	107	10	5	5	2	20	27	20	15	3
통 신	76	1	-	-	-	10	25	28	10	2

※ 2000 ~ 2002년도는 신규 채용 실적 없음

앞으로도 정보통신 전문가를 지속적으로 충원하여 급변하는 IT기술 발전에 대응함은 물론 해양경찰업무 전반에 도입되고 있는 최첨단 정보통신시스템의 운영 및 활용 수준을 진일보 시켜 업무 생산성을 향상하고 대국민 서비스 수준을 제고할 계획이다.

## 나. 전화교환 업무 통합

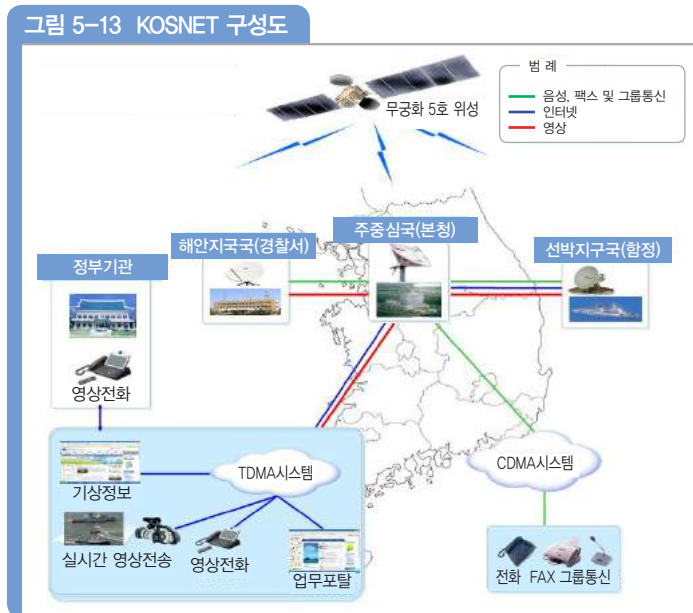
해양경찰은 2008년 8월 그동안 각 기관별로 수행하던 전화교환 업무를 본청에서 일괄 수행하는 체제로 개선하였다. 통합 전에는 전문교환 인력 부족으로 기관별로 전문 교환원 1명이 업무를 전담하였으며, 이로 인하여 야간이나 공휴일에는 전문 교환원이 아닌 당직자나 전투경찰 순경이 교환업무를 수행하게 되어 업무 미숙에 따른 응답지연이나 불친절한 응대 사례가 발생하는 경우도 있었다.

해양경찰은 이러한 문제점을 개선하기 위하여 소속기관의 모든 전화교환 업무를 본청에서 처리할 수 있도록 시스템을 개선하였으며 이를 통해 보다 더 친절하고 신속·정확한 전화교환 서비스를 제공하여 내·외부 고객의 만족도를 향상시킬 수 있는 기반을 조성하였다.

## 3. 현장중심의 정보통신체계 구축

### 가. 광역위성통신망(KOSNET) 구축

해양경찰은 해상경비, 해상치안, 해양안전, 해양수색구조, 해양환경 보존 등의 임무를 수행하는 만큼 통신망의 업무 의존도가 매우 높다. 그래서 해양경찰은 VHF 방식의 지휘통신망, SSB 방식의 부지휘통신망, 구난통신망, 군경합동통신망 등 다양한 통신망을 운용하고 있다.



하지만, 해양경찰의 주 통신망인 VHF 방식의 지휘 통신망은 통신거리가 80마일 가량으로 짧아 배타적경제수역(EEZ, 200마일)을 효율적으로 경비하는데 장애가 되었다. 또한, 기존 지휘통신망이 갖고 있는 해양환경 및 전파특성으로 인한 통신음역 지역 발생, 아날로그 통신 및 장비 노후화로 인한 통화 품질 저하, 한정된 주파수로 인한 통화 채널의 수 제한 등의 문제점도 갖고 있었다. 해양경찰은 이러한 문제점을 해소하여 광역 해상경비 역량을 강화하고 각종 해양사고에 신속·정확히 대응하기 위하여 기존 VHF 방식의 해양경찰 지휘통신망을 무궁화 위성을 이용한 광역위성통신망(KOSNET)으로 개선하는 사업을 2005년 부터 추진 중에 있다.

2005년도 1차 사업에서는 총 50억원의 예산으로 중심국(해양경찰청), 해안지구국(1), 선박지구국(14) 등 총 16개소를 구축하였으며, 2006년도에 추진한 2차 사업에서는 총 24억원의 예산을 투입하여 해안지구국(1), 선박지구국(6) 등 총 7개소를 완료하였으며, 2007년도 3차 사업은 총 86억원의 예산을 투입하여 해안지구국(8), 선박지구국(22) 등 총 30개소를 구축하였다.

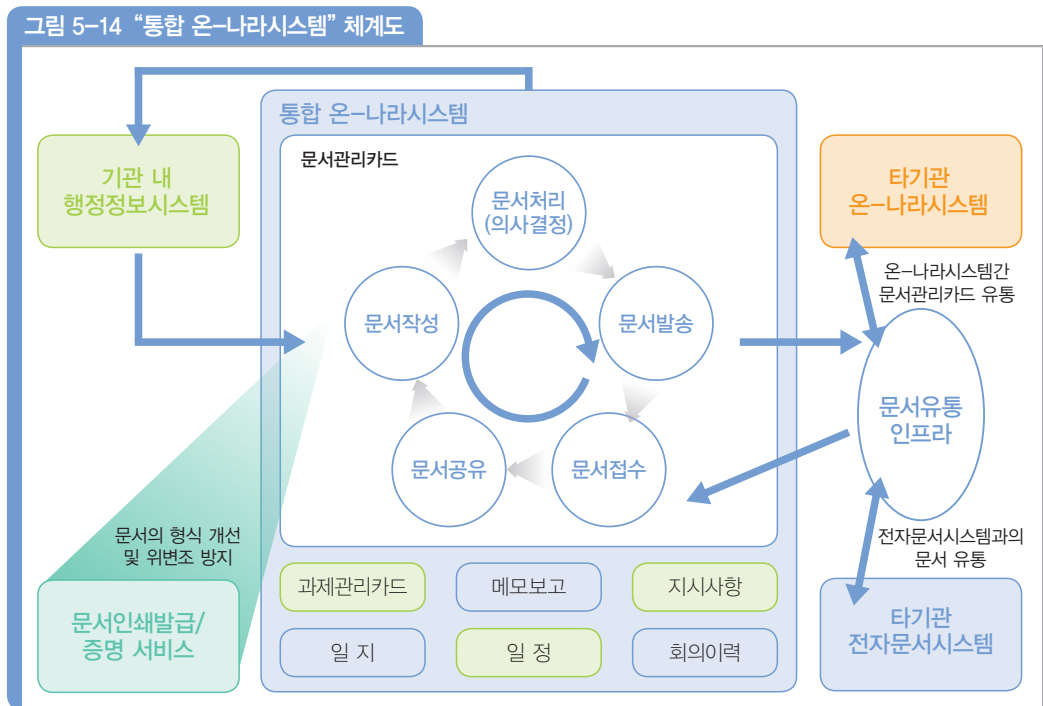
또한, 2008년에는 34억원의 예산으로 해안지구국(2), 선박지구국(12) 등 총 14개소에 대하여 광역위성통신망을 활용 할 수 있는 체제를 구축하였다.

향후 2011년까지 해안지구국(5), 선박지구국(17) 등 22개소에 광역위성통신망을 구축할 예정이다. 광역위성통신망을 이용하면 경비함정에서 전화는 물론 팩스, 영상, 인터넷 등을 활용할 수 있으며, 특히, 바다에서 항해중인 경비함정에서도 해양경찰 행정 전산망과 연결하여 다양한 정보시스템을 활용할 수 있다.

## 나. 행정기관 최초 ‘통합 온-나라 시스템’ 구축

해양경찰은 2008년 7월 행정기관 최초로 ‘통합 온-나라 시스템’을 구축하였다. 그동안 해양경찰청을 비롯한 중앙행정기관에서 사용하던 온-나라 시스템은 문서 기안 기능만 구현되어 있어 외부로부터 수신되는 전자문서를 처리하지 못했다. 문서 발송, 수신 문서의 접수·공람 등은 전자결재시스템을 이용하는 등 전자문서 처리과정이 이원화 되어 있어 효율성이 떨어졌다.

정부에서도 이러한 비효율성을 인식하여 행정안전부 주관으로 전자결재시스템과 온-나라시스템의 기능을 통합한 ‘통합 온-나라시스템’ 구축사업이 추진하였다. 정부는 전 중앙행정기관 및 지방자치단체에 ‘통합 온-나라시스템’ 적용에 앞서 발생할 수 있는 문제점에 대한 사전 보완을 위하여 시범 운영기관으로 해양경찰청을 비롯한 5개 중앙행정기관(해양경찰청, 행정안전부, 지식경제부, 국가인권위원회, 경찰청)을 선정하였다. 5개 시범기관 중에서도 해양경찰청은 1차 시범운영기관으로 선정되어 2008년 7월에 본격적으로 ‘통합 온-나라시스템’을 운영하기 시작하였다.



해양경찰은 ‘통합 온-나라시스템’을 행정기관 최초로 구축함으로써 전자적 문서 처리에 있어서 명실상부한 선도기관으로서 자리를 굳혔으며, 본청, 지방청 및 해양경찰서는 물론 전국 해안가 오지에 있는 파·출장소까지 문서생산, 발송, 접수를 전자적으로 처리하게 되었고 바다에 떠 있는 경비함정과도 전자문서 유통은 물론 메시지를 이용한 업무연락을 할 수 있는 체제를 구축하였다.



또한, 본청의 중앙서버에서 ‘통합 온-나라시스템’을 사용할 수 있도록 개선하여 전국 해양경찰서에 산재되어 있던 전자결재시스템의 관리 및 유지보수 비용을 절약할 수 있게 되었다. 앞으로 전자결재시스템에서 생산된 전자문서가 기록관의 기록물관리시스템으로 이관 되면 전자결재시스템 장비는 다른 업무 시스템으로 재활용할 계획이며, ‘통합 온-나라시스템’과 기록물관리시스템의 연계 처리가 성공적으로 추진되면 문서 생산부터 보존·폐기 까지 문서의 전 처리과정이 전자화가 될 것으로 보인다.

## 다. 해양경찰 지휘통신체계 발전연구용역

해양경찰은 무선 지휘통신망 발전 전략 도출을 위한 연구용역을 2008년 10월부터 12월까지 실시하였다.

동 사업을 통해 급속도로 발전하고 있는 국내·외 정보통신기술의 환경을 분석하여 해양경찰에 도입할 수 있는 방안을 연구하였으며, 해양경찰 무선 통신망의 운영실태를 면밀히 분석하여 문제점을 도출한 후 이에 대한 개선방안 및 추진전략을 수립 하였다.

향후 동 연구 결과를 토대로 다양한 형태로 운용되고 있는 각 무선통신망을 통합하는 한편 육상과 해상은 물론 항공기까지 연계되는 전국 통합 무선지휘통신망을 도입할 계획이다. 해양경찰 통합 무선지휘통신망이 도입되면 본청, 지방청, 해양경찰서, 파출소, 경비함정, 항공기 등 육·해·공이 입체적으로 연계되어 효율적으로 해양경찰 임무를 수행할 수 있을 것으로 기대된다.

## 라. 선박자동식별장치(AIS) 도입

해양경찰은 경비함정에 선박자동식별장치(AIS)를 도입하는 사업을 지난 2006년부터 추진하고 있다.

AIS(Automatic Identification System)는 선박의 제원·운항정보를 선박과 선박간(Ship to Ship), 선박과 육상간(Ship to Shore) 자동 송수신하는 장치로서 해양경찰 경비함정에 도입함에 따라 주위의 선박에 대한 정보를 사전에 파악할 수 있어 해상 경비, 해상치안, 수색·구조 등 임무 수행을 효율적으로 수행할 수 있게 되었다.

연도별 도입현황을 보면, 2006년에 1,000톤 이상 경비함정 21척, 2007년에 250톤 이상 경비함정 41척에 설치 완료하였고 2008년에는 100톤 이하 경비함정 60척에 설치 하였다. 향후 2009년에는 경비함정 50척에 설치 예정으로 있다.

#### 참고 : AIS(Automatic Identification System)

AIS(Automatic Identification System)는 선박의 제원·운항정보를 선박과 선박간(Ship to Ship), 선박과 육상간(Ship to Shore) 자동 송수신하는 장치이다.

본래 항공용으로 개발되었으며 1993년도 영국 연안에서 유조선 Braer호 좌초사건을 계기로 선박에 도입이 논의되기 시작하였다. 이는 선박의 충돌방지 및 VTS 관제를 목적으로 하며 선명, 톤수, 국적, 위치, 항로 등 항행정보의 송·수신이 가능하다. 즉 동일한 하나의 무선주파수 채널을 통하여 여러 가입자 간에 상호위치 보고 등의 데이터 통신이 가능하게 하는 장비로서, 동일채널을 2,250개 Time Slot(시간간격)으로 나누어 각 선박에 할당하여 주어진 시간간격으로 정보를 송신하면 다른 가입자들이 동시에 이를 수신한다. 또한, GPS 수신기를 통하여 수신되는 시간을 이용하여 정확한 동기를 유지한다.

### 마. 해상 공권력 강화를 위한 정보통신·안전장비 확충

해양경찰은 해상에서 불법선박 단속 중 경비함정과 단속 경찰관 간 원활한 통신체제를 구축하는 한편 현장증거를 확보할 수 있는 시스템을 2008년 12월에 도입하였다. 휴대용 헤드셋, 휴대용 위키토키, 고정형 VHF 통신기 등을 도입하여 경찰관이 불법선박 단속을 위하여 리브(RIB)보트를 타고 불법선박에 접근·승선·진압하거나 조사하는 전 과정에서의 작전 지휘 및 현장상황 보고 등을 효율적으로 수행할 수 있는 통신체계를 구축하였다.

아울러, 단속 전 과정을 동영상으로 촬영 저장할 수 있는 헬멧장착용 현장 채증 장비를 도입하여 불법협의에 대한 증거 확보를 자동화 하였다.

또한, 경찰관이 불법선박 단속을 위한 작전 중 해상에 추락하는 상황 발생시 신속한 구조를 위하여 위치 추적이 가능한 RFID 송·수신기를 경비함정에 보급하였다.

## 4. 정보통신 보안 강화

### 가. 보조기억매체관리시스템 구축

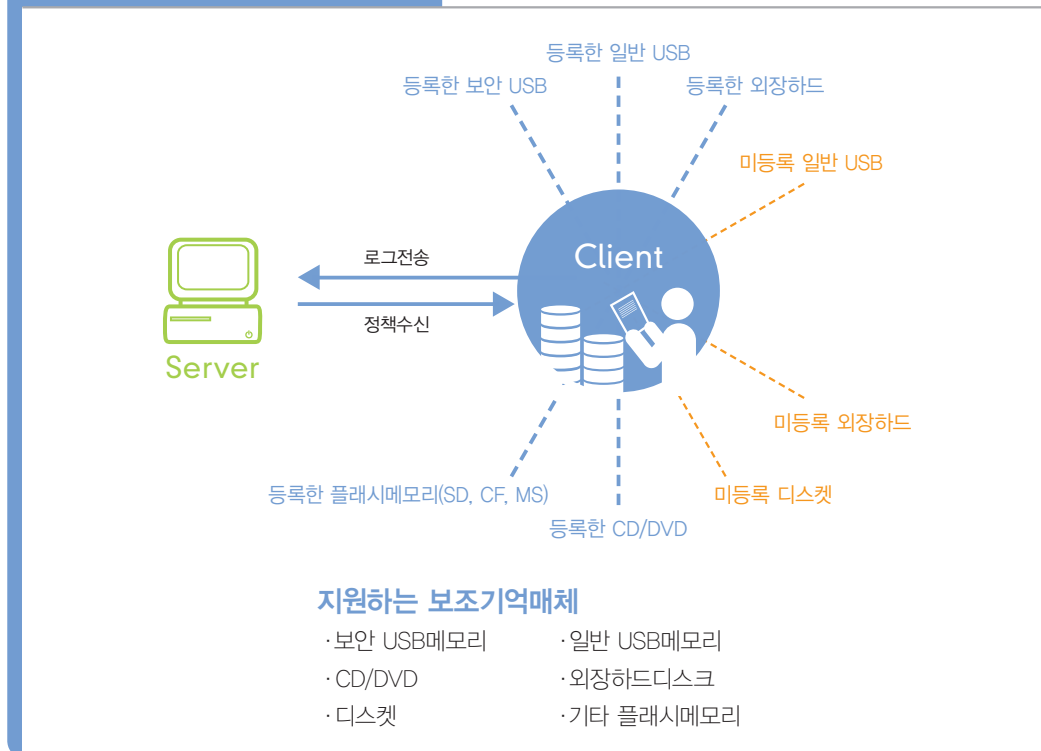
우리나라는 그동안 세계 최고 수준의 전자정부 및 인터넷 인프라를 구축하여 IT 강국으로서의 위상을 과시해 오고 있다.

하지만, 이러한 정보통신 인프라의 발전과 더불어 개인정보 노출, 국가기밀정보 유출 등 보안사고 또한 끊이지 않고 있는 실정이다.

특히, 휴대용 저장매체가 다양화, 소형화, 대용량화 됨에 따라 그 사용 또한 일상화, 보편화 되면서 이를 통한 자료 유출 가능성이 상존하고 있다.

이에 따라 해양경찰은 USB 메모리, 외장형 HDD, CD-RW, PDA, MP3 등 이동형 저장매체에 의한 자료유출을 사전에 예방하기 위해 2008년 12월에 보조기억매체 관리 시스템을 도입하였다.

그림 5-15 보조기억매체관리시스템 개념도



보조기억매체관리시스템을 구축함으로써 USB 메모리와 같은 휴대용 저장매체에 대한 비인가자의 무단 사용을 통제할 뿐 아니라, 무분별한 휴대용 저장매체의 사용에 따른 바이러스 유입·전파를 방지할 수 있게 되었다.

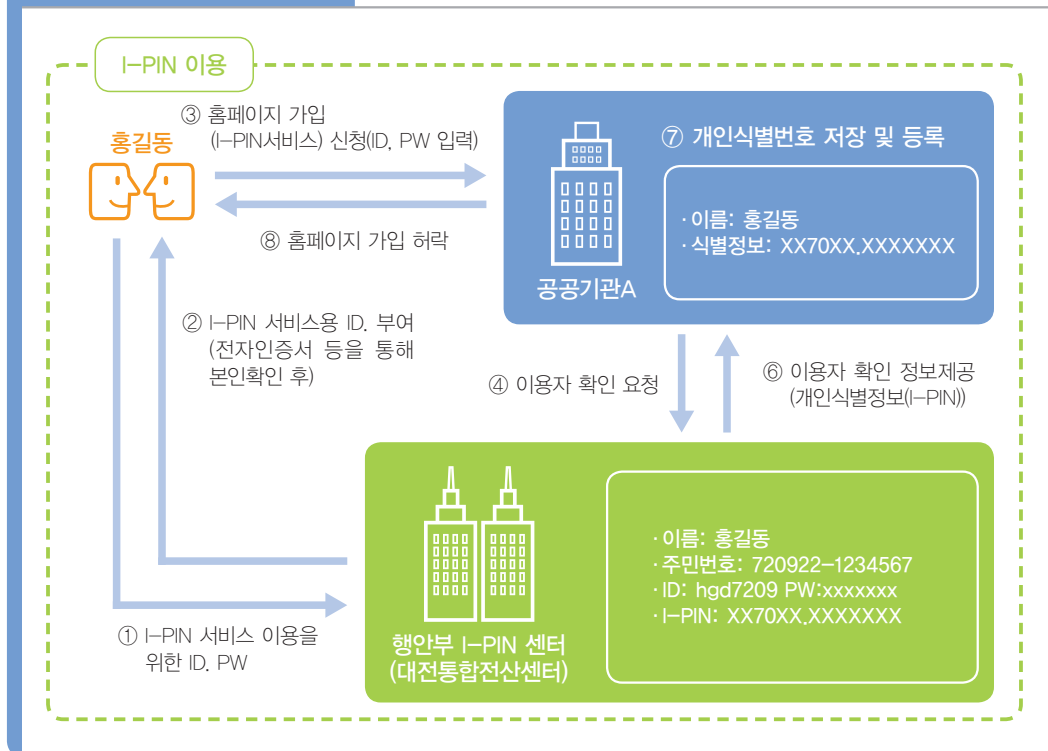
또한, 모든 휴대용 저장매체에 자료를 저장할 때는 암호화하여 저장되도록 하여 사용자의 부주의로 휴대용 저장매체를 분실한 경우에도 자료가 유출되는 것을 예방할 수 있게 되었다.

## 나. 해양경찰 홈페이지 보안강화

해양경찰은 날로 지능화, 다양화 되고 있는 해킹 등 사이버 테러에 대비하기 위하여 해양경찰 홈페이지의 보안강화에 심혈을 기울이고 있다.

2008년도에는 주민번호 대체 수단인 공공 I-PIN을 해양경찰청 홈페이지와 전국의 소속기관 홈페이지에 적용하였다.

그림 5-16 공공 I-PIN 이용 절차



공공 I-PIN은 인터넷 상에서 주민번호 제공을 원치않는 이용자가 주민번호 대신 사용할 수 있는 13자리의 가상 숫자로 구성된 인터넷상 주민번호 대체수단이며 행정안전부에서 지난 2007년 12월에 개발하여 공공기관에 보급하고 있다.

공공 I-PIN 서비스를 적용함으로써 인터넷 상에서 발생하는 주민번호 오·남용 위험을 줄이는 한편, 실존하는 이용자들에 대해서만 서비스를 제공하여 개인정보 유출에 따른 피해를 예방할 수 있다. 아울러, 2008년에는 소속기관 홈페이지에 SSL 기술을 적용하여 홈페이지 이용 시 해킹에 의한 패스워드, 주민번호 등의 중요 정보 유출을 사전 예방하는 사업도 추진하였다.

또한, 해양경찰은 2006년부터 개인정보 노출 모니터링 프로그램을 도입하여 홈페이지 상의 주민등록번호 노출 여부를 매일 점검하는 등 개인정보 노출 방지에 적극 노력하고 있다.

## 다. 정보보안 의식제고



● 2008 해양경찰 정보통신 담당자 워크숍

정보통신기술의 급속한 발전과 더불어 국가 행정업무는 물론 일상생활에서도 정보통신시스템의 이용이 보편화됨에 따라 정보화 역기능 또한 심각한 수준에 이르고 있다. 웹·바이러스 감염, 홈페이지 변조, 해킹에 의한 자료유출 등과 같은 침해사고가 지속적으로 발생하고 있다.

해양경찰은 이러한 정보화의 역기능에 효과적으로 대응하기 위해 2004년도부터 정보보안 전담팀을 구성하여 운영하고 있으며 사이버 테러에 대응할 수 있는 필수 정보보호시스템을 구축하여 사이버 공간에 대한 안전성과 정보보호 문제를 해결하고 있다.

아울러, 유·무선 정보통신망을 통해 기밀사항이 누설되는 것을 방지하기 위해 지휘통신망 전파감시 활동, 대도청 활동, 암호자재 제작, 암호장비 구축사업 등 통신망 보호 활동을 수행하고 있다.



또한, 보안의식 강화 및 보안 취약요소 제거를 위하여 매년 정보보안 점검을 실시하고 있으며 정기적으로 보안 워크숍을 개최하고 있다.

2008년 5월에는 정보통신보안 워크숍을 전국의 해양경찰관서 정보통신담당자 55명이 참석한 가운데 정보보안기술 동향, 사이버침해 대응, 정보보안의식 제고 등을 주제로 개최하였다. 그리고 2008년 11월에 개최된 개인정보보호 워크숍에서는 개인정보보호 담당자와 개인정보를 처리하는 정보시스템을 운영하는 담당자 75명이 참석하여 개인정보 침해사례, 공공기관 개인정보보호법, 개인정보 관리 방안 등을 내용으로 교육과 분임토의가 진행되었다.





## chapter 06

### 효율적 운영지원으로 해양경찰 역량 강화

제1절. 조직 및 자원관리 — 368

제2절. 인사교육 및 복리후생 — 375

제3절. 국민만족 봉사활동, 신뢰받는 해양경찰 구현 — 399

제4절. 장비관리 및 보급지원 — 417



## 제 1 절 조직 및 자원관리

### 1. 해양경찰 조직관리

해양경찰청은 2008년 12월말 현재 본청에 1차장 6국(2관·4국), 23과(16과·5담당관·1인·1팀)를 두고, 소속기관으로 부속기관인 해양경찰학교와 해양경찰 연구개발센터, 책임운영기관인 해양경찰정비창을 두고 있다. 그리고 특별지방행정기관으로 전국에 3개 지방청, 1개 직할서, 13개 해양경찰서, 74개 파출소, 246개 출장소를 두고 있으며 주요 장비로는 경비함정 278척, 항공기 17대를 보유하고 있다.

2008년 출범한 새정부에서는 급변하는 국내·외 환경에 신속하고 능동적으로 대처할 수 있는 작고 유능한 정부로의 조직개편을 추진하고 있다. 공공부문의 효율성을 높이기 위하여 부처 통폐합 등 대대적인 조직개편을 추진하였으며, 이 과정에서 해양경찰청은 해양수산부 소속 외청에서 국토해양부 소속으로 변경되었다.

해양경찰청은 정부 조직개편 방향에 맞게 급변하는 환경에 유연하게 대처할 수 있는 효율성 높은 조직으로 거듭날 수 있도록 조직개편을 단행하였다. 대국대과제와 인력 감축이라는 정부의 조직개편 기준에 맞게 조직을 운용하고자 2008년 2월 전 조직에 대한 자체 조직진단을 통해 유사·중복 기능을 통폐합하는 한편, 현장과 상대적으로 취약했던 기능을 대폭 보강하였다.

조직개편의 주요내용을 살펴보면, 먼저 대형함정 등 많은 예산이 소요되는 장비관리의 효율성을 강화하고자 「함정, 항공기, 통신」 등 장비중심으로 편제되었던 장비기술국 조직을 「장비도입, 정비, 보급」 등 기능중심으로 재편하였다. 그리고 2007년 대

규모 환경재난을 초래하였던 Hebei Spirit호 사건을 계기로 국가 방제역량을 강화하는 한편, 해양오염사고 발생시 신속하고 효과적으로 대응할 수 있도록 해양오염관리국을 해양오염방제국으로 개편하고 기동방제과 신설 등 해양오염 신속 대응체계를 구축하였다.

또한, 국민들의 안전확보를 위한 해양경찰의 정책과 해상상황 등을 효과적으로 전달할 수 있도록 대변인을 신설하였으며, 장기적 관점에서 우수 인재를 전략적 육성할 수 있도록 교육기능을 강화하였다.

2008년 5월에는 국제민간항공협약(ICAO)따라 선박 또는 항공기 등의 해양 조난사고 발생에 따른 수색구조 업무 등에 대한 체계적인 관리·감독 업무를 수행할 수 있도록 경비구난국에 구난관리팀을 신설하였다.

또한, 해양경찰청에서 관할하는 제주해역은 국가 관할해역의 1/4에 이르며 동북아 해상교통의 길목으로서 해양치안수요가 급증하고 있는 제주해역의 안정적이고 효율적인 치안서비스를 제공을 위하여 서귀포해양경찰서를 신설하였다. 서귀포해양경찰서 신설에 따라 제주남부해역에서의 신속하고 효율적 사건·사고 처리와 대국민서비스 향상은 물론 이어도 해양종합과학기지과 배타적경제수역에 대한 해양주권 수호 등 한·중·일 3국간 해양분쟁에 대비한 신속 대응체제를 갖추게 되었다.

## 2. 해양경찰 인력

해양경찰 인력은 2008년 12월말 현재 10,977명으로 경찰관 6,716명(61.2%), 전경 3,592명(32.7%), 일반직 293명(2.7%), 기능직 375명(3.4%), 계약직 1명으로 구성되어 있다.

2008년 해양경찰청은 작은 정부를 지향하는 정부의 인력운영 방침에 따라 조직진단과 업무조정을 통하여 인력을 전환·재배치함으로써 신규 행정수요에 따른 인력증원을 최소화하고 조직의 효율성을 높였다. 서귀포해양경찰서 신설에 따른 소요인력을 1명

도 증원하지 않고 자체 인력을 재배치하거나 직급을 조정(경찰관  $\pm 7$ 명, 일반직  $\pm 1$ 명)하여 충당하였다. 그러나 신규로 도입된 대형함정의 최소 운영인력과 해양경찰 전투경찰 제 폐지에 따른 함정·파출장소 전경 대체인력 등 219명(장비도입 110명, 전경대체 109명)은 증원되었다.

표 6-1 해양경찰청 인력 현황 (2008년)

(단위 : 명)

구 분	계	경 찰 관											전 경	일 반 직	기 능 직	계 약 직	
		소 계	치안총감	치안정감	치안감	경무관	총 경	경 정	경 감	경 위	경 사	경 장					순 경
계	10,977	6,716	1	1	3	6	39	159	296	762	1,445	1,999	2,005	3,592	293	375	1
본 청	492	334	1	1	2	3	15	45	35	99	90	43	—	90	40	28	—
학 교	76	56	—	—	1	—	1	5	15	17	12	5	—	15	3	2	—
정비창	235	43	—	—	—	—	—	2	3	9	17	10	2	21	25	145	1
연구개발센터	23	9	—	—	—	—	—	1	2	1	3	2	—	—	14	—	—
지방청	550	492	—	—	—	3	9	23	32	62	161	178	24	23	26	9	—
경찰서	9,601	5,782	—	—	—	—	14	83	209	574	1,162	1,761	1,979	3,443	185	191	—

표 6-2 1996년 외청 승격이후 인력변화 추이

(단위 : 명)

구 분	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	7,498	7,692	8,219	8,224	8,514	8,587	8,767	9,155	9,844	10,034	10,528	10,758	10,977
경찰관	3,988	4,149	4,362	4,366	4,458	4,531	4,704	4,787	5,201	5,830	6,271	6,497	6,716
일반·기능직	483	516	550	551	551	551	558	563	588	612	665	669	669
전 경	3,027	3,027	3,307	3,307	3,505	3,505	3,505	3,805	4,055	3,592	3,592	3,592	3,592
증감(%)	-	194 (2.6)	527 (6.8)	5 (0.1)	290 (3.5)	73 (0.9)	180 (2.1)	388 (4.4)	686 (7.5)	193 (2.0)	494 (4.7)	230 (2.2)	219 (2.0)

표 6-3 해양경찰공무원의 계급별 보직 현황

구 분	치안 정감	치안 총감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장· 순경
해양경찰청	청장	차장	국장		과장	계장	실무자			
해양경찰학교			교장		과장		실무자			
					계장					
지방 해양경찰청			청장	과장	계장	실무자				
해양경찰서				서장	과장	계장	실무자			
합 정	대형				함장	실무자				
	중형					함장	실무자			
	소형						정장	실무자		
파출소							소장	부소장	실무자	

### 3. 해양경찰 예산

#### 가. 예산현황

##### (1) 개 요

해양경찰청의 2009년 총예산은 8,613억원으로 2008년 8,134억원 대비 5.9% 증가하였다. 예산의 주요현황을 살펴보면 대형함정 건조 사업을 비롯한 주요사업비가 4,523억원으로 전체 예산의 53%를 차지하고 있으며 다음으로 인건비 3,750억원(43%), 기본운영비 340억원(4%)순이다.

그림 6-1 성질별 예산 현황

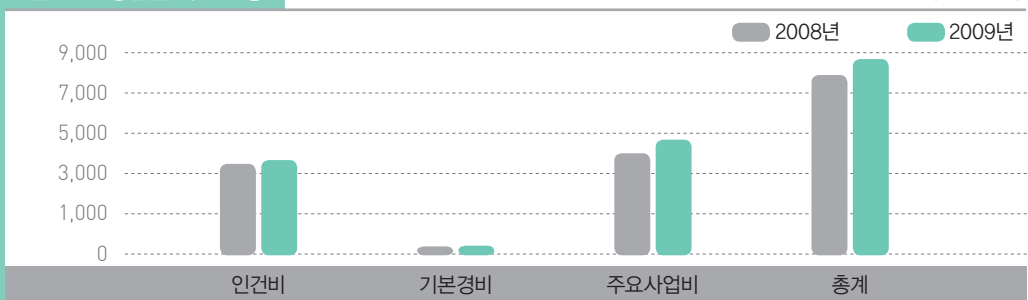




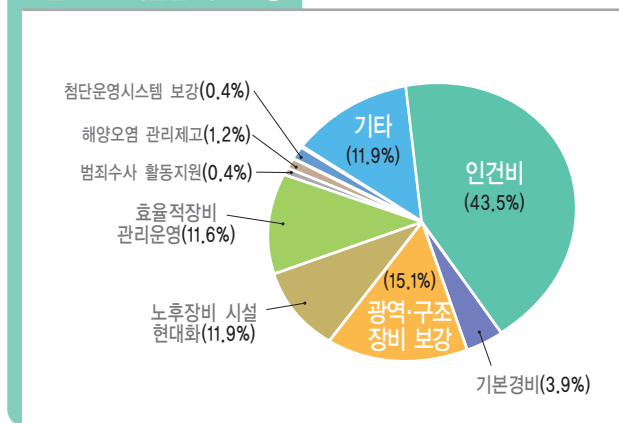
표 6-4 성질별 예산 현황

(단위 : 억원)

구 분	2008년(A)	2009년(B)	증(△)감 (B-A)	비율(%)
합 계	8,134	8,613	479	5.9
인 건 비	3,516	3,750	234	6.7
기 본 사 업 비	328	340	12	3.7
주 요 사 업 비	4,290	4,523	233	5.4

## (2) 재정운용의 기본방향

그림 6-2 사업별 예산 현황



해양경찰청은 현 경제위기를 조기에 극복하기 위한 범정부차원의 상반기 예산 조기집행에 적극 동참하고자 상반기 예산 집행율을 60.4%로 수립 조기집행에 박차를 가하고 있다. 해양경찰 주요사업비는 「해양주권수호」, 「해상치안확보」, 「해양환경보전」이라는 해

양경찰의 정책목표를 중심으로 편성하였으며 2009년도에는 노후장비·시설 현대화와 수리비 증액에 역점을 두고 근무환경 개선에 주력하고 있다.

표 6-5 사업별 예산 현황

(단위 : 억원)

총 계	인건비	기 본 경 비	주 요 사 업 비(4,523)						
			광 역 장비보강	노후장비 시설현대화	효율적장비 관리운영	범죄수사 활동지원	해양오염 관리제고	운 영 시스템개선	기타
8,613	3,750	340	1,300	1,026	999	34	106	36	1,022

## 나. 예산의 변천

1996년 외청 발족 당시 2,000억원이던 총예산은 2009년 8,613억원으로 규모면

에서 4배 이상 증가하였다. 지난 13년간의 평균 증가율은 12%로써 이를 성질별로 살펴보면 인건비가 4.5배(833→3,750억원), 주요사업비가 4.3배(1,048→4,523억원), 기본경비가 2.8배(119→340억원)증가하였다. 이는 1995년 UN해양법 협약 발효에 따른 EEZ(배타적경제수역)선포, 1999년 한·일 어업협정, 2001년 한·중 어업협정 발효 등으로 「해양주권 수호」와 「해양자원 보호」라는 국가전략을 실현시키기 위한 재원투자의 결과로 분석된다.

그림 6-3 연도별 예산변화 추이

(단위 : 억원)

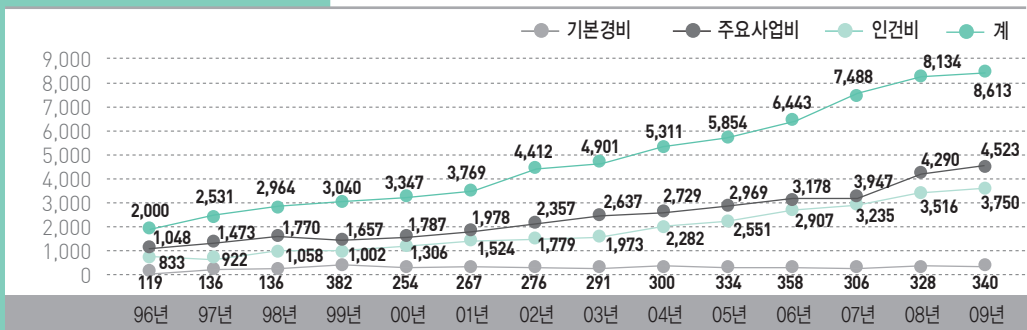


표 6-6 연도별 예산변화 추이

(단위 : 억원)

구 분	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년
계	2,000	2,531	2,964	3,040	3,347	3,769	4,412	4,901	5,311	5,854	6,443	7,488	8,134	8,613
인건비	833	922	1,058	1,002	1,306	1,524	1,779	1,973	2,282	2,551	2,907	3,235	3,516	3,750
주요사업비	1,048	1,473	1,770	1,657	1,787	1,978	2,357	2,637	2,729	2,969	3,178	3,947	4,290	4,523
기본경비	119	136	136	382	254	267	276	291	300	334	358	306	328	340

## 다. 향후 재정투자 계획

해양경찰의 향후 재정운영 방향은 먼저 세계적 해양안보 상황변화에 따른 대응역량 강화를 위해 대형함정 건조와 광역위성통신망 구축에 힘쓰며, 동북아 해양교역 증가 관련 해양안전·치안 수요 대비 122긴급신고전화와 해양구조대 활성화, 고소득시대 해양레저 안전확보를 위한 수상레저면허시험 활성화 등 안전한 수상레저 활동기반 조성, 마

지막으로 국제 해양환경 정책변화에 따른 대응력 제고의 목표 달성을 위해 방제 능력 확보와 재난적 해양오염사고 국가 대응역량 제고를 위한 자원확보를 위해 노력할 계획이다.

표 6-7 해양경찰청 향후 5년간 재정운용계획

(단위 : 억원)

구 분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
계	8,613	9,306	9,827	9,976	9,190
공공질서 및 안전분야	8,466	9,178	9,695	9,855	9,097
환경분야	147	128	132	121	93

## 제2절 인사교육 및 복리후생

### 1. 체계적인 인사시스템 확립

불합리한 인사제도 개선을 위해 일선 직원의 다양한 여론을 수렴하고, 의견수렴 결과를 토대로 인사제도 개선에 반영하고자 노력하였다. 우선 성과평가 결과를 근무성적 평정에 일정비율로 반영하고, 성과상여금 지급비율을 조정하는 등 성과에 따른 보상시스템을 확립하는 한편, 인사관리 우수기관으로서 비정규직 처우개선, 장애우·여성공무원 채용 확대 등 사회형평적 인재등용을 적극 추진하였으며 근무희망지 지원제, 직위공모제, 다면평가제 등을 적극 활용함으로써 인사의 투명성 제고를 위해 노력하였다. 이러한 인사제도 개선 추진 결과, 대내적으로는 조직원의 인사정책 만족도를 제고하였으며, 정부업무평가 인사관리 분야에서는 2006년, 2007년도에 이어 3년 연속 우수기관으로 선정되었다.

그림 6-4 인사분야 정부업무평가





## 가. 성과중심의 인사보상시스템 강화

성과중심의 인사보상시스템 강화와 효율적인 업무추진, 그리고 업무성과에 따른 보상시스템 확립을 위해 성과평가 결과를 승진 및 보직, 성과상여금 지급 보수, 포상 등에 대한 반영 비율을 확대하였다. 이러한 노력의 결과로 주관적인 평가 요소는 감소되었고 보다 객관적인 업무성과가 인사에 반영되어 조직 내에 스스로 열심히 일하는 자발적인 분위기가 조성되었다. 무엇보다도 성과중심의 인사보상시스템을 통해 대국민 정책품질 향상을 도모할 수 있었다.

### (1) 주요 내용

성과중심의 인사시스템은 그 결과를 근무성적평정에 주관적 평가요소와 동일한 편차비율로 결과를 반영하였고, 경위 이하 승진 T·O 배정시에도 성과평가 결과를 50% 반영하였으며, 특히 성과평가 1위·2위 경찰서에는 각 1명, 1위 파출소 1명, 1위 합정 2명을 특별승진 시켰다. 반면 성과평가 하위 30%이내로 성과가 미흡한 자에 대하여는 특별승진에서 배제토록 함으로써 성과중심의 조직문화를 조성하였다. 각 계급별 주요 보직의 인사기준에 있어서도 주요 5개서 해양경찰서장과 파출소장을 주요경력과 함께 성과평가 결과 50% 이내인 자로 보직하였고, 합·정장의 경우 하위 20%이내 자는 원칙적으로 보직을 금지토록 하여 주요보직에 대한 인사기준을 확립하였다.

또한, 직원들의 승진에 대한 적극적인 참여와 동기부여를 위해, 성과상여금 지급에도 성과평가 결과를 반영하였다.(상반기100%, 하반기50%반영) 아울러 성과평가 결과를 계급별 성과평가 2년 연속 상위 5%이내인 자 중 4명은 심사를 거쳐 특별승급 대상자로 선발하였고, 모범공무원, 각종 산업시찰 대상자 선발에서도 성과평가 상위자를 우대하여 선발하도록 하는 등 객관적인 성과평가 결과를 두루 반영하였다.

### (2) 추진 성과

업무성과 결과에 따른 인사측면의 체계적인 환류로 직원들의 근무행태가 능동적이고 적극적으로 전환되었으며 성과평가 결과가 승진, 보직, 보수, 복지 등 인사 전 분야

에 대해 영향을 미치게 됨으로써 대국민 효과성, 업무성과 위주로 업무를 수행하게 되었다. 이러한 결과로 각 분야에서 업무성과가 가시적으로 향상되었으며, 그간 연공서열 위주의 인사에서 객관적인 성과중심의 인사문화로 변화하였고 조직 내에 체계적인 인사시스템이 확립되었다.

## 나. 인사제도 개선과제 발굴·추진

인사정책 개선을 위해 일선현장 직원의 다양한 의견을 수렴하여 이를 반영함으로써 수요자 중심의 인사행정 구현을 노력하였다. 뿐만 아니라, 정부의 인사혁신 방안을 폭넓게 수용하면서도 내부적으로 내실 있는 인사개선을 추진하여 내부 직원의 인사 만족도 제고와 더불어, 해상치안정책의 효율적 집행에 만전을 기할 수 있었다.

### (1) 추진내용

2008년 7월에는 전 직원을 대상으로 성과상여금 지급방법 개선에 대한 설문조사를 실시하여 성과평가 결과 반영 비율을 조정하는 한편, 성과상여금 운영지침 한도 내에서 성과금 지급율을 제고하고자 노력하였다. 또한, 일반직 승진심사시 근무성적 점수를 하향하고 성과평가 결과 반영 비율을 10%에서 30%로 상향함으로써 능력과 성과 위주의 인사문화 조성에 노력하였다.

또한, 성과우수자에 대한 특별승진을 활성화 하였으며, 특히 수시 특별승진 시행으로 성과에 대한 보상을 실시함으로써 성과거양에 대한 동기부여를 강화하였다. 아울러 성과평가 결과 인사반영제도를 개선하여 근무평정 반영점수 7점 편차를 경위 이하 3.5점, 경감 이상 5점으로 축소 조정함으로써 내부수용도 제고에 노력하였다. 이외에도 일반직 승진심사 기준 개선, 정부인사정책을 반영한 장애인 고용 확대, 청년실업 해소를 위한 「행정인턴제」 운용 등 체계적인 인사제도 개선에 만전을 기하였다.

### (2) 추진효과

성과중심의 인사문화 정착을 통해 이뤄낸 성과는 첫째, 조직 경쟁력이 향상되었다.



둘째, 내부적으로 열심히 일하는 분위기가 조성되었으며, 셋째, 무엇보다 정책품질 향상이 이루어짐으로써 대국민 만족도가 제고되었다. 넷째, 일선 직원의 의견수렴 결과를 인사제도에 반영함으로써 새로운 인사제도에 대한 수용도가 증대되었으며, 다섯째, 대외적으로 2008년도 정부업무평가 인사관리분야에서 우수기관으로 선정되는 영예를 안게 되었다.

## 2. 합리적 인사운영

### 가. 인사운영의 전문성 및 투명성 제고

#### (1) 직위공모제 및 인사 참관인제 실시

정기 전보인사를 앞두고 인사의 공정성·투명성을 제고하고 조직 내에 유능한 인재를 발탁해 경쟁력을 높이기 위하여 직위공모제 및 인사내신제를 실시하였다. 이를 통해 총경·경정급 주요직위에 대한 유능한 인재를 발굴하고 적재적소에 보직함으로써 능력과 적성에 따라 공정한 경쟁을 통해 주요 직위에 보직될 수 있는 경쟁적 인사시스템을 구축하였다. 또한, 특별승진, 포상, 모범공무원 선발 등에 인사 참관인제를 운영하여 각종 인사위원회의 객관성과 공정성을 제고하고 있다. 그 뿐만 아니라, 참관인 선정에서도 공정성을 기하도록 계급별·기능별·성별 등을 두루 안배하여 경위(7급)이하 공무원 3~5명으로 구성하였다.

표 6-8 인사 참관인제 위원회별 운영 현황

연도별	계	특별승진	모범공무원	포 상
계	72회 223명	23회 75명	10회 30명	39회 118명
2004년	13회 41명	5회 17명	2회 6명	6회 18명
2005년	14회 47명	4회 16명	2회 6명	8회 25명
2006년	15회 45명	4회 12명	2회 6명	9회 27명
2007년	15회 45명	5회 15명	2회 6명	8회 24명
2008년	15회 45명	5회 15명	2회 6명	8회 24명

표 6-9 인사 참관인제 계급별 참관인 운영 현황

(단위 : 명)

연도별	계	경찰공무원					일반·기능직공무원			
		소계	경위	경사	경장	순경	소계	7급	8급	9급
계	232	207	-	103	58	44	25	5	9	11
2004년	41	37	-	16	9	12	4	-	2	2
2005년	47	40	-	22	12	6	7	2	2	3
2006년	45	40	-	18	15	7	5	1	2	2
2007년	51	45	-	25	10	10	6	1	2	3
2008년	48	45	2	22	12	9	3	1	1	1

## (2) 인사기준 사전공개

인사기준의 비공개는 조직내 불신감을 심어주고 정실인사라는 비난을 받을 수도 있으며, 위화감 조성 등의 많은 문제점들을 야기할 수 있다.

따라서 문제해결을 위해 정기 전보 시는 사전에 전보 원칙을 공개하여 알권리를 신장하고 전보 후에도 그 기준을 공개함으로써 투명한 인사행정에 노력하였으며 승진심사 후에도 심사기준을 공개함으로써 인사의 투명성을 조직원 모두에게 공개하였다.

특히, 승진 T·O 및 승진심사 기준은 사전에 공개하고 자체 인사운영 규정에 의한 인사기준을 마련하여 관련 규정을 정비하였으며, 이로써 예측 가능한 인사를 실시하여 한층 투명하고 객관적인 인사를 실시하고자 노력하였다.

## 나. 열린 인사제도 실현

### (1) 사회 형평적 인재등용

해양경찰의 근무특성상 해양경찰은 그동안 금녀(禁女)의 기관으로 인식되어 왔었다. 하지만 1986년 최초의 여성 경찰관 2명 채용을 시작으로 1999년부터 본격적인 여성채용이 이루어졌고, 2008년 말 현재 383명의 여성 경찰관이 수사·정보, 함정, 파출소 등 다양한 분야에 진출하여 소임을 다하고 있다.



● 여성능력 개발교육

아울러 여성채용 목표제를 도입하여 2014년까지 여성경찰관 비율을 정원대비 10%까지 끌어 올린다는 목표를 세우고, 이를 현실화하기 위해, 2008년에는 19명을 신규 임용하였으며 또한, 그동안 행정안전부 등으로부터 권고 받아온 4급 이상 여성관리직 부재를 해소하기 위하여 2011년까지 여

성관리직 10% 도달을 목표로 하고 있다.

또한, 사회적 약자인 장애인·국가유공자 등 사회적으로 소외받는 계층의 공직임용을 확대하여 처우를 개선하는 등 사회형평적 인재등용을 추진하였다. 그 결과 장애인 1명(총 19명, 2.89%), 국가유공자 3명(총 35명, 10%)을 채용하여 발 빠르게 정부시책에 맞춰 나가고 있다.

표 6-10 여성경찰관 채용 현황

(단위 : 명)

연도별	계	1986년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
채 용	429 (26)	2	28	12	10	10	12	123	88	69	56	19

※ ( ) : 퇴직자

## (2) 다면평가

해양경찰청은 공직사회의 연공서열 문화 개선과 객관적이고 공정한 평가를 통한 능력과 실적 위주의 인사를 실현하기 위해 다면평가 제도를 지속적으로 실시하고 있다.

다면평가는 상사뿐만 아니라 동료, 부하직원 등으로부터 다양한 성과평가 정보(Multiple Information)를 획득하여 개인의 반성과 성장, 나아가 조직의 경쟁력 향상에 기여할 수 있는 제도이다.

따라서 해양경찰청에서는 2004년부터 다면평가를 적극 활용하여 업무실적에 대한 합리적인 평가가 이루어지도록 하고 있으며, 그 결과를 승진·전보·성과평가·성과급 지급 등 다양한 인사에 반영하여 활용하고 있다.



### 3. 채용·승진 및 포상

#### 가. 채용제도

##### (1) 신규채용

해양경찰공무원은 경력직공무원 중 특정직공무원으로 퇴직과 승진 등으로 인한 결원보충과 부족한 분야의 인력확충을 위해 신규채용을 실시하고 있으며, 선발과정은 공개경쟁채용시험과 특별채용시험으로 구분된다.

시험방법은 필기시험, 신체검사, 체력검사, 종합적성검사, 면접시험 등이 있으며, 계급별로 채용시험의 수준과 기준을 다르게 마련하여 경찰업무수행에 필요한 전문적 능력·지식을 검정하고 이를 통해 채용하고 있다. 또한, 경찰관 자체사고 방지를 위해 채용 과정에 있어 적성검사의 비중을 확대하고, 검사 방법을 세밀하게 개선할 계획이다.

앞으로도 해양환경 변화와 해양경찰 발전 양상에 따라 해양경찰공무원시험 응시율은 계속 높아질 것으로 보인다.

##### (2) 인터넷 채용관리시스템 운영

해양경찰은 기존의 방문 및 우편접수에 따른 수험생의 시간적·재정적 부담을 해소하기 위하여 인터넷 채용관리시스템을 구축·운영하여 장거리 방문접수 및 불필요한 서류 제출로 인한 수험생 불편을 해소하였다. 또한, 합격자 명단 및 응시율, 1차 합격자 커트라인 등을 홈페이지에 공개함으로써 국민의 알권리 충족과 수험생의 예측가능성 확보에 일조하고 있다.

아울러 소모적이던 수작업 처리절차를(필기접수 정보 공개요구시 그 절차가 10일 소요) 개선하여 인터넷상에 주민등록번호와 성명만 입력하면 실시간으로 개인점수를 조회할 수 있는 개인별 필기접수 조회시스템을 마련하여 민원처리기간의 단축과 업무량 감소 및 민원처리기간의 단축으로 국민을 위한 고품질 행정서비스를 구현하였다.

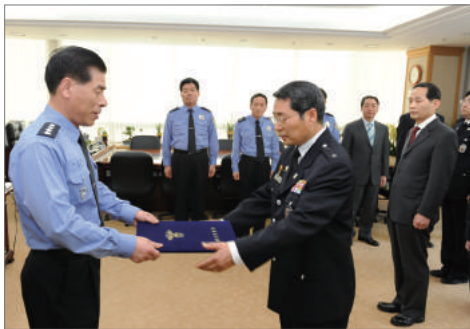
표 6-11 연도별 채용 현황

(단위 : 명)

구 분	1995년	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	84	341	239	285	186	190	204	264	147	883	446	614	527	208
경 찰 관	경 정	-	1	2	4	3	-	1	-	1	2	2	2	2
	경 감	-	-	5	-	-	1	1	-	-	1	10	5	6
	경 위	6	5	12	6	4	-	4	3	3	6	8	9	6
	경 사	14	-	14	3	1	3	7	5	3	3	3	6	3
	경 장	-	-	2	24	23	24	3	1	8	8	16	38	15
	순 경	59	327	142	238	142	148	178	242	109	821	378	492	477
	간부 후보	5	5	5	10	10	10	10	5	5	8	10	10	10
일 반 직 (계약·기능직 포함)	-	3	57	-	3	4	-	8	18	30	28	47	9	-

## 나. 승진제도

### (1) 개 관



● 승진 임용식

경찰관의 승진은 크게 심사승진과 시험승진, 특별승진, 근속승진으로 나뉘어진다. 특별한 유공자에 대한 승진인 특별승진과 일정기간 당해계급 근속자에 대한 근속승진을 제외하면 순경에서 경정까지는 심사승진과 시험승진을 각 50%의 비율로 반영하여 실시하고 있다.

또한, 하위직 사기진작을 위하여 경위 근속 승진제도 도입으로 2008년 130명이 간부로 승진하였다. 2008년도 승진자 총 887명 중 경찰관이 876명, 일반직이 11명이며, 승진내용별로는 심사승진 366명, 시험승진 334명, 특별승진 22명, 근속승진 165명이었다.

표 6-12 승진 현황 (2008년)

(단위 : 명)

구 분	계	경무관이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
계	887	8	10	33	62	234	227	302	11
심사승진	366	8	10	17	31	51	93	146	10
시험승진	334	-	-	16	30	50	92	145	1
특별승진	22	-	-	-	1	3	11	7	-
근속승진	165	-	-	-	-	130	31	4	-

## (2) 시험승진

시험승진 제도는 근무성과와 시험성적을 조화롭게 반영하여 전문적·기술적 능력을 갖춘 유능한 인재를 승진시키기 위한 객관적이고 능력 중심적 제도이다.

표 6-13 정기승진시험 현황

(단위 : 명)

구 분		계	경정	경감	경위	경사	경장
2002년	선발인원	146	11	16	22	46	51
	응시인원	1,799	43	180	471	645	460
2003년	선발인원	126	7	11	16	43	49
	응시인원	1,804	56	179	505	609	455
2004년	선발인원	171	6	10	37	47	71
	응시인원	1,604	47	148	534	477	398
	경쟁률	10.7	7.8	14.8	14.4	10.1	5.6
2005년	선발인원	362	9	16	56	127	154
	응시인원	1,445	29	152	491	399	374
	경쟁률	4	3.2	9.5	8.8	3.1	2.4
2006년	선발인원	466	14	30	56	135	231
	응시인원	1,539	37	148	385	482	487
	경쟁률	3.3	2.6	4.9	6.9	3.6	2.1
2007년	선발인원	326	17	35	48	85	141
	응시인원	3,235	108	409	921	850	947
	경쟁률	5.9	2.4	4.7	5.9	7.0	6.0
2008년	선발인원	327	10	30	50	92	145
	응시인원	2,522	35	173	455	910	949
	경쟁률	7.6	2.7	5.8	9	9.9	6.5
2009년	선발인원	158	5	8	26	50	69
	응시인원	2,301	26	165	426	840	844
	경쟁률	7.6	5.2	20.6	16.4	16.8	12.2



이러한 시험승진제도의 합목적성과 형평성을 제고하기 위해 2004년부터 법률과목 중심의 승진시험 과목에서 탈피하여 직접 업무와 연계된 실무과목의 비율을 확대하였고 법률과목의 경우 실무 관련성을 감안·출제토록 하여 시험승진 준비가 직원들의 전문성과 실무능력의 향상으로 이어질 수 있도록 하였다.

### (3) 특별승진



● 특별승진임용식

특별승진제도는 해양주권 수호·중요범인 검거·인명구조·예산절감 등에서 조직발전에 탁월한 공적을 세운 우수공무원을 발굴하여 승진시키는 제도로써 직원들의 사기진작과 성과를 거양하고자 하는 동기부여에 매우 중요한 역할을 하고 있다. 또한, 해양경찰업무를 창의적이고 능동적인 자세로 수행하여 탁

월한 업무성과를 달성한 공무원에게 주어지는 즉시 보상제도이다.

2008년도 특별승진은 군산해양경찰서 100억원대 마약밀수 사범 검거 유공자를 비롯한 마약, 밀수, 인신매매 등 중요 범인 검거자에 대한 수시특별승진을 시행하였으며, 승진소요 최저연수에 관계없이 업무실적이 탁월한 자를 선발 가능토록 하여 즉시보상 효과를 더욱 극대화 시켰다. 또한, 특별승진 심사시 계급별 전체 성과평가 결과 하위 30%를 배제하던 방식에서 기관별 30% 배제방식으로 전환하여 소속기관별 형평성을 고려한 선진화된 성과주의 인사문화가 되도록 하였다.

표 6-14 계급별 특별승진 현황

(단위 : 인원)

연도별 \ 계급별	계	경 감	경 위	경 사	경 장	일반직
계	188	2	23	76	79	8
2004년	32	-	3	15	13	1
2005년	44	-	5	16	21	2
2006년	49	1	5	19	20	4
2007년	41	-	7	15	18	1
2008년	22	1	3	11	7	-

표 6-15 공적별 특별승진 현황

(단위 : 인원)

연도별 공적별	계	업무유공	해난구조	성과우수	훈련우수	불법외국 선박나포	중요범죄 검 거
계	188	91	15	23	11	20	28
2004년	32	13	—	4	2	7	6
2005년	44	17	6	5	2	7	7
2006년	49	28	5	5	2	4	5
2007년	41	23	3	5	3	2	5
2008년	22	10	1	4	2	—	5

## 다. 포상제도

### (1) 포 상

포상은 해양경찰 업무발전에 뚜렷한 공적을 세운 자를 발굴하여 이를 치하함으로써 성과에 따른 보상을 확립하는 제도이다.

정기포상은 12월 23일 해양경찰의 날에 시상하고 있으며, 소속기관별 정기포상의 인원 배정은 2008년 성과평가 결과 50%를 반영하여 하고 있다. 정기포상은 성과 우수 기관은 승진인원 뿐만 아니라 정부포상 인원배정에서도 혜택을 받아 성과거양의 동력장치 역할을 수행하였다.

표 6-16 포상 현황(2008년)

(단위 : 명)

구 분	계	정 기 표 창	수 시 표 창
계	1,199	622	577
경 찰 관	946	486	460
일 반 직	24	12	12
계 약 직	1	—	1
기 능 직	36	23	13
전 투 경 찰	137	101	36
타기관, 민간인	55	—	55

또한, 2008년도에는 표창규정에 의한 재포상 금지기간 등 포상의 제한사유를 엄격히 심사하여 부서의 업무성격에 따른 편중된 포상을 지양하고 계급별·기능별 각계각층에서 고르게 선발하여, 포상에서 소외되는 분야나 계층이 없도록 하였다. 특히, 연중 수시포장을 실시하여 공개추천을 받아 대상자를 폭넓게 발굴·포상함으로써 기능별 고른 성과거양에 동력장치로 일조하였다.

표 6-17 연도별 포상 현황

(단위 : 명)

구 분	계	정 부 포 상						장 관	청 장
		소개	훈장	포장	대통령	총리	모범		
2004년	2,596	110	4	6	21	28	51	245	2,241
2005년	2,988	111	3	6	19	24	59	306	2,571
2006년	2,747	134	4	8	21	28	73	246	2,367
2007년	1,507	117	3	6	13	16	79	260	1,390
2008년	1,498	119	3	6	14	17	79	180	1,199

## (2) 모범공무원 제도

모범공무원 제도는 공무원이 자신의 직무를 성실히 수행하여 타 공무원에게 모범이 되는 공무원을 선발하는 제도이다. 모범공무원으로 선발되면 3년간 매월 5만원의 모범공무원수당과 심사승진시 포상점수 만점(10점)으로 평정하는 등 인사상의 특전이 부여된다. 선발대상자는 경감 이하 경찰공무원과 6급 이하 일반직·기능직공무원으로 5년 이상 재직한 자로하고 있다. 2008년 모범공무원 선발은 2008년도 정부포상지침의 엄중한 심사제도에도 불구하고 혁신성과 우수부처의 성과를 인정받아 전년도와 동일한 79명이 선발되었다.

표 6-18 모범공무원 선발 현황

(단위 : 명)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
인 원	51	59	73	79	79

## 라. 명예퇴직

명예퇴직은 연금법상 20년 이상 근속하고 정년 잔여기간이 1년 이상 남은 치안정감 이하의 경찰공무원, 일반직 및 기능직 공무원을 대상으로 시행하고 있는 제도이다. 명예퇴직은 장기근속 공무원에게 경제적 보상을 하여 명예롭게 사회로 진출 할 기회를 부여함으로써 공직사회의 신진대사 촉진 및 조직 활성화를 위해 시행되고 있는 제도라고 할 수 있다.

표 6-19 명예퇴직 현황

(단위 : 명)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
인 원	4	10	10	25	36

## 4. 조직의 인재를 양성하는 교육훈련

경찰조직의 가장 큰 자산이자 원천은 우수한 인재라는 사명으로 지식·정보 위주의 최신 환경에 부합하는 세계일류 해양경찰관 양성을 위해 2008년도는 「역량향상 및 경쟁력 강화를 위한 선진교육훈련 시스템 구축」을 교육훈련 목표로 삼아 함정·항공기 교육훈련 강화, 해양경찰학교 경쟁력 제고, 경찰관 상시학습 운영 등을 통해 조직 내 상시적 학습문화 활성화를 위해 노력하였다.

### 가. 단계별 역량향상을 위한 교육훈련체계 마련

조직에서 자신이 맡은 역할을 충분히 수행할 수 있도록 계층별로 필요한 역량과 표준모형을 선정하여 여기에 알맞은 교육훈련을 편성하고 운영함으로써 실무자에서부터 관리자까지 최상의 역량을 발휘 할 수 있도록 교육을 실시하였다.

또한, 기존의 주입식·지식전달 중심의 교육방식에서 벗어나기 위해 수사교육과정, 변화관리과정, 해양환경관리과정 등에 액션러닝, 참여형 교육기법을 도입하였다.

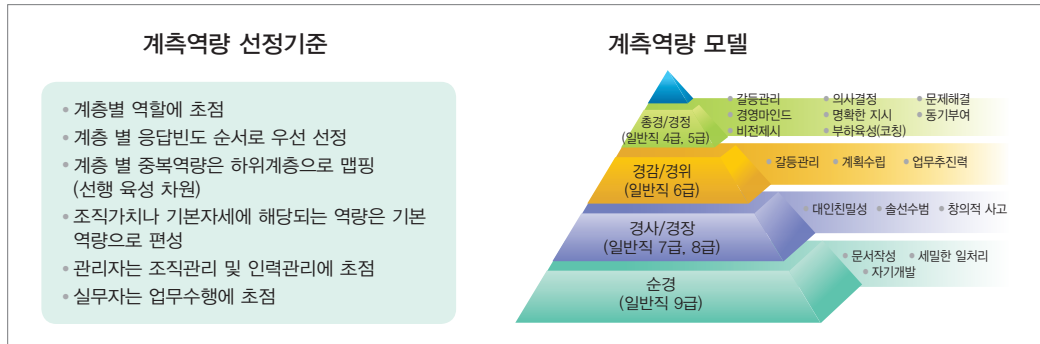


표 6-20 교육훈련 실적

(단위 : 과정, 명)

구 분		2004년		2005년		2006년		2007년		2008년	
		과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원
계		163	4,254	205	4,905	243	5,384	251	5,901	291	6,292
자 체	해양경찰학교	12	1,903	22	2,748	78	3,980	42	4,460	43	4,445
교 육	(직 무 교 육 장)	(6)	(179)								
위 탁	경찰교육기관	36	1,682	39	1,071	39	240	39	238	48	328
교 육	일반교육기관	109	490	144	1,086	126	1,164	170	1,203	200	1,519

## 나. 국내·외 위탁교육 활성화

국내·외 위탁교육의 효율적 운영을 위하여 인력관리 계획과 연계한 운영시스템을 구축하였고 장기과정 과제선정방법을 개인에서 기능별 핵심과제 선정으로 개선하였으며 국외훈련 성과보고회 개최 등을 통해 국외훈련자 관리를 강화하였고 성과물을 KMS에 게재하여 성과물 활용도를 높였다. 2008년도에는 해양경찰 특성에 맞는 해양 사고 상황대응실무자 과정 등 5개 과정을 신설하고 맞춤형 수요조사를 통해 과정 전반을 수정·보완하였으며 해양경찰 자체교육만으로는 부족한 전문교육을 보충하기 위해 국·내외 우수교육기관에 위탁교육을 실시하였다.

### (1) 우수인재 양성을 위한 국내교육훈련

해양경찰 전문인력 양성을 위해 인하대학교와 MOU를 맺어 매년 2~3명의 석·박사과정에 입학할 수 있도록 고급교육을 확대하였고, 채용경로의 다양화에 따라 증가하

는 경위 이상 특별채용자에 대한 교육과정 신설 및 SAR 요원의 구조전문교육을 위해 항공기수색구조과정 및 해양수색구조과정 신설 등에 따라 2008년에는 총 209개 과정 1,441명 교육을 실시하여 전년대비 174명이 증가하였다.

## (2) 국제경찰을 향한 국외교육훈련

해양선진국의 해상안보 치안정책·제도 및 해상치안 기관의 조직·기능 등을 직접 체험하고 연구하기 위해 미국·캐나다·러시아·일본 등에 외국어 능력이 우수한 해양경찰 직원을 파견하여, 국제적 감각을 갖춘 전문가로 양성된 직원들은 다양한 분야에 배치되어 업무수행의 질을 높여나가고 있다. 특히, 캐나다 코스트가드와 교육훈련 및 국제협력 강화를 위해 MOU를 체결하고 과장급 직무교육훈련을 실시하였다.

### 다. 매월 명강사와의 만남과 학습

매월 1회 이상 우수강사 등을 초빙하여 학습의 날을 운영함으로써 내부강사 위주의 형식적인 전달교육 체계를 개선하고 직원들의 직장교육을 내실화하였으며, 2008년도에는 김두영 국제해양법재판소 사무차장, 정복기 삼성증권 상무, 윤은기 서울종합과학대학원 총장 등 각계 인사들을 초청하여 직원들의 소양 함양을 위해 최선을 다하였다.



● 학습의날 명강사 초빙특강

### 라. 고난이도 상황에 맞는 함정훈련 강화

태안 앞바다 허베이 스피리트호 원유유출사고, 속초 어선화재 등 대형 해양사고에 신속하고 정확하게 대응하기 위해 현장중심의 경비함정 훈련을 강화하였다. 특히, 훈련 점수가 낮은 함정은 숙달될 때까지 반복 훈련하여 팀워크를 향상하도록 하였고, 상황대응과 현장지휘관의 지휘역량을 강화하는 방향으로 함정훈련 평가체계를 개선하여 함장



및 모든 경찰관이 일사분란하게 대응할 수 있도록 하였다. 또한, 기상악화 상황에서도 조난선에 대한 예인구조 및 야간 상황발생에도 대비한 함정훈련을 실시하였다.

표 6-21 함정훈련 평가 개선

(단위 : %)

구 분	계	정박훈련	상황대응	해상사격	시험평가	지휘능력	장비점검
현 행	100	30	30	5	5	5	25
개 선	100	10	45	5	5	15	20

표 6-22 함정훈련 실적

(단위 : 척, 명)

구 분	2004년		2005년		2006년		2007년		2008년	
	함정	인원	함정	인원	함정	인원	함정	인원	함정	인원
계	243	4,431	254	4,637	243	3,967	230	3,881	228	4,289
해 상 증 합 훈 련	201	3,662	206	3,871	207	3,510	211	3,580	215	3,928
직 무 훈 련	28	460	26	430	18	233	9	128	8	167
취 역 훈 련	14	309	22	336	18	224	10	173	5	194

## 마. 우수교육기관으로의 해양경찰학교 도약



● 해양경찰학교

해양경찰학교는 차관급 외청에 걸맞는 교육 인프라를 구축하고 미래지향적 해양경찰학교 설립의 기반 조성을 위해 2007년 말에는 천안시 병천면 구 한나라당 천안연수원으로 학교를 이전하였다.

21세기를 선도하고 대한민국 미래의 중추적 역할을 수행할 해양경찰 전문인력을

양성하기 위해 선진 교육기관 벤치마킹과 교수능력 향상을 위한 국내·외 연수 및 제도 개선 등 지속적인 교육혁신을 추진한 결과 “2005년 공무원 교육훈련기관 평가에서 5위 수상”, 다음해 “2006년도 공무원 교육훈련 종합평가”에서 4위 및 “공무원 교육훈

련 우수기관”에 선정, “2008년 공무원 교육훈련기관 평가에서 국무총리표창 수상(2위권)” 하는 등 우수교육기관의 모습을 보여주었다.

또한, 우수 교수요원 확보를 위해 교수요원 공모제를 시행하고, 교수요원 워크숍, 여행강의, 연구논문집 발간, 교수요원 평가제를 실시하여 교수요원 능력개발 및 경쟁력 강화에 주력하였다.

해양경찰학교는 「미래를 여는 해양경찰 교육의 요람」이라는 교육목표 아래 직원들의 실무능력 향상을 위한 전문교육, 경정·경감·경위·경사 기본교육, 신규채용 경찰관을 대상으로 한 신입교육 및 신입전경교육 등을 실시하고 있으며 2008년 교육인원은 당초 계획 대비 222명 증가한 4,460명(50과정 105회)이 수료하는 실적을 거양하였다.

전문교육과정은 해상경비 및 안전, 범죄단속, 오염방제 등 실무위주 교육을 실시함으로써 실질적인 현장중심의 직무교육이 되도록 하였고 현장 견학, 사회봉사활동, 직무사례·분임토의 등 주입식 교육에서 직접 참여하여 문제를 해결해 나가는 현장중심 및 문제해결 기법을 도입하였으며, 경정·경감·경위·경사 기본교육은 기본소양과 지휘능력 배양에 중점을 두었으며 지식정보화 사회에 부응하는 창의력을 향상하고 일선현장의 사례를 중심으로 연구·분석·토론하는 참여식 수업을 실시하여 직무수행 능력을 제고하였다.

또한, 신입교육은 투철한 국가관과 공직윤리관 등 경찰관으로서의 기본소양을 함양하는데 주안점을 두고 기초체력, 무도 및 수상인명구조 훈련을 통한 강인한 해양경찰 양성을 위해 노력하였다. 아울러 정체성 교육을 강화하여 조직의 혼을 심어주고 미션과 비전을 제시하고 있다. 신입전경교육은 해양



● 교육중인 신입경찰

경찰업무에 필요한 기초지식을 습득한 후 해양치안업무의 보조자로서 역할을 충실히 수행할 수 있도록 해양경찰정신과 실무적응력 향상에 초점을 두었으며 국민의 봉사자로서 보람과 긍지를 가질 수 있도록 소양교육을 병행하고 있다.

## 5. 해양경찰 복지 및 사기관리

### 가. 해양경찰 수련원 운영



● 제주 수련원 전경

해상경비수색·구조 및 치안확보에 전념하는 경찰관의 여가선용 및 사기진작을 위하여 제주특별자치도 서귀포시에 마련한 해양경찰 수련원은 2003년 6월 1일 개원한 이후 해양경찰 전·현직 직원 및 가족뿐만 아니라 경찰청, 국토해양부와 협약을 맺어 경찰청 직원 및 국토해양부 직원들도 공동으로 사용

할 수 있도록 하고 있다.

해양경찰 수련원은 부지 169,167㎡, 연건평 3,755㎡(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 있으며, 1회 2박3일 이용을 원칙으로 2008년도 이용인원은 14,218명으로 가족들과 함께 할 수 있는 공간을 제공하여 조직 사기 증진에 기여하고 있다.

표 6-23 해양경찰수련원 이용 현황 (2008년)

(단위 : 명)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
인원	14,218	1,524	1,223	1,047	1,104	1,217	911	1,194	1,723	888	1,291	1,157	939

#### 참고 : 해양경찰 수련원 이용 안내

- 위치 : 제주특별자치도 서귀포시 표선면 성읍리 1332번지
- 예약 : 경찰복지후생관 ipodori 사이트 (<http://www.ipodori.go.kr/>)  
☎ 064-787-7861~7

## 나. 관사 및 직원아파트 지원

해양경찰청은 전국 단위 발령으로 인해 새로운 지역에 전입하여 근무하는 직원들의 안정적인 생활이 가능하도록 전국에 총 1,650세대(신축·매입 1,409세대, 임차 241세대)의 관사를 확보하고 있다. 비연고 무주택 직원들을 위한 관사를 연차적으로 확보하여 혜택을 받을 수 있도록 지속적으로 예산을 확보해 나갈 방침이다. 2008년도에는 동해·서해·남해지방청 및 비선호지역을 중심으로 부족한 관사를 확보하는데 주력하였다.

표 6-24 관사·임차주택 현황 (2008년)

(단위 : 세대)

구 분	계	본 청	동해지방청					서해지방청					남해지방청						인 천	정 비 창	학 교
			동 해 청	속 초	동 해	포 항	울 산	서 해 청	완 도	목 포	군 산	태 안	남 해 청	부 산	통 영	여 수	제 주	서 귀 포			
계	1,650	110	21	143	101	96	70	19	128	117	72	159	12	84	105	106	115	36	105	18	33
관사	1,409	95	-	142	68	95	60	-	116	104	72	152	-	65	95	96	104	17	89	18	21
임차	241	15	21	1	33	1	10	19	12	13	-	7	12	19	10	10	11	19	16	-	12

## 다. 순직자 관리

해양경비 및 경찰업무를 수행하다 순직한 경찰관의 숭고한 넋을 위로하고 유가족들이 영예와 긍지를 갖고 살아갈 수 있도록 국립묘지 안장과 국가보훈처에 국가유공자로 등록하여 국가를 위하여 희생한 순직자 예우에 최선을 다하고 있다. 또한, 매년 현충일이 되면 서울과 대전 국립묘지에 헌화하고 참배하는 한편 속초에 위치한 해양경찰 충혼탑에 유가족을 초청하여 추모제를 지내고 있다. 그리고 해양경찰청 홈페이지에서도 사이버 추모관을 운영하고 있어 언제든지 고인을 위해 추모할 수 있도록 하고 있다.

표 6-25 전사·순직자 현황

(단위 : 명)

구 분	계	전사	순직	국립묘지 안장			국립묘지 위패봉안	가족 묘지
				소계	서울	대전		
계	150	26	124	79	15	64	21	50
경찰관	95	13	82	49	6	43	21	25
전 경	54	12	42	30	9	21	-	24
일용직	1	1	-	-	-	-	-	1

주) 전사자 : 1974. 6. 28 863함(180톤급)이 동해 접적해역에서 적과 교전 중 침몰

## 라. 장학재단·상부상조회 운영

### (1) 장학재단

1985년 11월 1일 기본 자산 5,600만원으로 해성장학재단을 설립한 이후 10여 차례 증자를 거쳐 현재 기본자산 19억 4천만원까지 확대 운영하여 연 1회 이상 직원들의 대학생 자녀들에게 소정의 장학금을 지급하고 있다. 2008년도에는 대학 신입생 자녀 298명에 대하여 8천 9백 4십만원의 장학금을 지급하는 등 총 5,438명에게 11억 6백 82만원의 장학금을 수여하였다. 보다 많은 학생들에게 장학금을 주기 위해 기본자산을 30억원 증액 목표로 하여 2005년 6월부터 계급별 모금을 통한 기금 확보로 수혜 폭을 넓히고 있다.

표 6-26 해성장학회 운영 현황

(단위 : 명, 천원)

연도	구분	회수	계		상 반 기		하 반기		지급대상
			인 원	금 액	인 원	금 액	인 원	금 액	
계		29회	5,438	1,106,820	4,927	965,170	521	141,650	
1986년 ~ 1990년	연2회		378	94,500	178	44,500	200	50,000	경사이하 자 녀
1991년	연2회		189	47,250	96	24,000	93	23,250	전직원자녀 1인 1명
1992년	연1회		228	68,400	—	—	228	68,400	"
1993년	"		238	71,400	238	71,400	—	—	"
1994년	"		259	64,750	259	64,750	—	—	"
1995년	"		258	64,500	258	64,500	—	—	"
1996년	"		289	72,250	289	72,250	—	—	"
1997년	"		309	71,070	309	71,070	—	—	"
1998년	"		354	70,800	354	70,800	—	—	"
1999년	"		381	76,200	381	76,200	—	—	"
2000년	"		107	21,400	107	21,400	—	—	B학점이상
2001년	"		282	56,400	282	56,400	—	—	신입생자녀
2002년	"		318	47,700	318	47,700	—	—	"
2003년	"		281	28,100	281	28,100	—	—	"
2004년	"		289	37,570	289	37,570	—	—	"
2005년	"		311	40,430	311	40,430	—	—	"
2006년	"		313	31,300	313	31,300	—	—	"
2007년	"		356	53,400	356	53,400	—	—	"
2008년	"		298	89,400	298	89,400	—	—	"

## (2) 상부상조회

1985년 6월 해양경찰 직원 상호간의 친목 및 상부상조의 협동정신을 도모하고 조직원의 일체감 및 소속감을 부여하기 위하여 상부상조회를 설립하여 운영함으로써 해상이라는 특수한 근무조건으로 인해 업무수행 중 부상 및 사망사고가 발생한 경우 서로 도움으로써 조직 단합에도 중요한 역할을 하고 있다. 2008년에는 퇴직자 및 장기와 병자 등 총 163명에게 상부상조 위로금 5억 3,850만원을 지급하였으며 설립 후 현재까지 총 1,820명에 대하여 40억 3,286만원의 혜택을 주었다.

표 6-27 상부상조회 운영 현황

지 급 액	지 급 유 형
40억 3,286만원	총 1,820명 - 사망(140명) : 500~1,500만원 - 퇴직(1,429명)·전출(31명) : 10만~500만원 - 공상(115명)·장기와병(105명) : 30만~100만원

※ 2004년 하반기부터 공상, 전출 삭제, 순직·사망 동일처리

## 마. 모범직원 문화탐방

모범직원을 선발하여 부부동반으로 국내 주요명소를 탐방하여 조직에 대한 소속감과 아울러 근무의욕을 고취시켰다. 전 직원 대상으로 문화탐방 선호도 조사결과 제주도(제주지역은 영·호남코스)가 선정되었으며 2008년도 모범직원 123명(부부동반 246명)을 선발하여 실시했다. 이번 탐방에는 제



● 2008년 제주도 문화탐방

주도 한라산 등반도 실시하여 문화탐방과 체력단련도 함께하는 좋은 기회를 가졌다. 제주도, 동해안 등 명소를 탐방하게 하여 폭넓은 견문을 습득할 수 있는 기회를 부여하고 직원 상호간의 동료애는 물론 부부동반으로 가족애를 돈독히 하는 중요한 시간을 갖는 계기가 되었다.



## 6. 전투경찰순경 사기관리

### 가. 합동 생일연



● 합동 생일연

써 전경 사기진작에 기여하고 있다.

합동 생일연은 소속 단위부서별로 월 1회씩 개최하고 있으며, 2008년에는 1,078회의 생일연을 부서 실정에 맞게 실시함으로써 전경생활에 대한 보람과 기쁨을 줄 수 있는 좋은 계기가 되었다.

### 나. 한마음 체육대회



● 한마음 체육대회

해소를 통하여 업무능률을 향상과 전경 사기진작에 기여하고 있으며, 2008년에는 154회의 “한마음 체육대회”를 실시하여 단결력 및 협동심을 고취하고, 동료애를 느낄 수 있도록 하였다.

생일을 맞은 전경들에 대하여 사랑하는 부모님, 친구, 애인 등을 대신하여 동료들이 정성으로 음식을 준비하고, 함께 먹으며, 준비한 선물을 건네는 시간을 만들어 생일을 맞은 전경들이 가족애를 느낄 수 있도록 하여 고향에 대한 향수와 사랑하는 사람들에 대한 그리운 마음을 조금이나마 덜어줌으로

매월 1회 전경들의 건강한 체력과 단결력 및 협동심 등 건전한 정신 함양을 위해 가까운 체육공원 등을 이용하여 다수의 인원이 동참할 수 있는 축구, 족구, 농구, 배구와 같은 구기종목과 산악등반 등의 ‘한마음 체육대회’를 개최함으로써 체력증진과 건전한 정서함양은 물론 업무에서 오는 피로의

## 다. 모범전경 산업시찰

해상치안의 최일선에서 묵묵히 근무하는 전경들을 격려하고, 해양경찰에 대한 자부심과 긍지를 심어 주고자, 매년 업무유공자 및 선행자를 모범전경으로 선발하여 산업시찰을 실시하고 있으며, 2008년에는 43명을 선발 2박 3일 일정으로 통일전망대→설악산국립공원→원자력발전소→석류굴→백암온천



● 모범전경 산업시찰

→소백산 등 명승지를 순회 답사하여 살아있는 현장체험을 경험하도록 함으로써 업무에 지친 심신을 재충전할 수 있게 하여 근무의욕을 고취, 열심히 근무하는 분위기를 조성하였다.

## 라. 자기계발기회 부여

사회생활의 연속인 26개월 간의 복무기간동안 전역 후 사회 적응 및 진로선택에 도움을 줄 수 있는 ‘전경 자기계발 활성화 계획’을 수립·시행하고 있으며, 그 방법의 일환으로 ‘1인 1기 자격증 갖기 운동’을 실시하고 있다. 그 결과 2008년도에는 워드프로세서 775명, 수상레저 117명, 사무자동화 2



● 1인 1기 자격증 갖기 운동

명, 컴퓨터 활용 334명, 해기면허 499명, 외국어 149명, 운전면허, 205명 기타 (단증 등) 1,627명 총 3,708명이 자격증을 취득하였으며, 자격증 취득자에게는 포상휴가 등 인센티브를 부여하고 있다.

표 6-28 전경 자격증 취득현황 (2008년)

(단위 : 명)

계	워드 프로세스	수상레저	사 무 자동화	컴퓨터 활 용	해기면허	외국어	운전면허	기 타
3,708	775	117	2	334	499	149	205	1,627

## 마. 전역자 앨범(CD) 제작



● 전역자 앨범(CD)

에 크게 기여 하고 있다.

해양경찰을 위해 헌신한 전경들이 전역 후 해양경찰근무에 대한 자긍심과 추억을 만들어 주고자 2004년 2월 이후 전역하는 전경들에게 동기생 총원의 사진과 복무 중의 일들을 고스란히 담아 영원히 잊지 않고 간직 할 수 있는 활동사진 및 연락처를 수록하여 제작 배포, 근무중인 전경들의 사기진작

## 바. 성격유형 검사(MBTI)



● 성격유형 검사(MBTI)

전문강사에 의해 개인별 성격유형을 파악하고 각 성격유형별로 집단을 구성 집단별 성격특성에 대하여 토론하도록 하여, 자신의 성격유형을 파악하고 상대방의 성격유형을 이해함으로써 단체생활에 쉽게 적응토록 신입전경에 대하여 총 12회 1,448명의 성격유형검사(MBTI)를 실시하였다.

## 제 3 절 국민만족 봉사활동, 신뢰받는 해양경찰 구현

### 1. 국민과 함께하는 민원행정 서비스

#### 가. ONE STOP-SERVICE 실현

해양경찰은 국민의 입장에서 신속하고 편의지향적 행정서비스를 제공하기 위하여 해양경찰청, 각 지방해양경찰청 및 해양경찰서에 민원봉사실을 설치하여 민원인 방문시 안내와 상담을 하고, 24시간 민원접수체제 유지, 민원의 접수 및 결과통지를 휴대폰 알림메시지로 전송하여 민원 1회방문 처리제를 확립함으로써 불필요한 사유로 인해 민원인이 다시 방문하지 않도록 ONE STOP-SERVICE를 실현하고 있다.

표 6-29 연간 민원접수·처리 건수

(단위 : 건)

구 분	계	고소·고발	진정·탄원	건의·질의	인·허가	제 증명	기 타
1998년	25,379	592	135	48	9,964	14,582	58
1999년	29,881	548	192	42	10,625	18,403	71
2000년	25,772	441	221	73	5,265	19,727	45
2001년	22,497	699	279	59	6,011	15,404	45
2002년	27,281	758	240	34	6,122	20,090	37
2003년	30,027	746	241	379	10,271	18,352	38
2004년	36,987	863	334	377	7,991	27,354	68
2005년	38,120	890	429	863	9,844	25,850	244
2006년	43,821	782	332	586	8,741	33,308	72
2007년	45,629	747	248	124	8,477	36,010	23
2008년	51,319	621	211	45	15,793	34,640	9

2008년 한해동안 해양경찰청 및 소속기관 민원봉사실을 통해 총 51,319건의 각종 민원사항을 접수·처리하였으며, 접수된 민원사항은 제 증명, 인·허가, 고소·고발 순으로 나타났다.

## 나. 민원처리 마일리지 제도 도입으로 신속한 서비스 제공

2008년 8월부터 법정 민원처리기간이 2일 이상인 민원을 대상으로 민원처리 마일리지 제도를 운영하여 민원처리기간 단축 정도에 따라 담당 공무원에게 마일리지를 부여하고 민원처리기간 단축에 기여한 숨은 일꾼을 발굴, 포상하여 담당자간 자율경쟁을 유도하는 한편, 국민에게 보다 향상된 서비스를 제공함과 동시에 민원업무에 대한 단축을 자연스럽게 독려하는 효과를 거두었다.

또한, 민원처리기간 단축률 성과지표를 운영하여 모든 민원업무에 대하여 70%대의 단축을 통해 신속하고 정확한 서비스를 제공하고, 인터넷 민원의 접근성 향상을 위한 방안을 마련하여 정보화시대에 맞는 제도를 정착되게 하였다.

## 다. 해양경찰 민원사무편람 제작 비치



● 해양경찰 민원사무편람

민원사무의 종류별로 처리주무과, 처리기간, 처리과정 기타 민원인에게 편리한 안내사항을 알기 쉽게 설명한 「해양경찰 민원사무편람」을 신규 제작하여 민원 신청시 편의를 도모하고, 민원업무 담당자의 업무처리절차 등 실무역량 제고 및 전문성을 강화하였다. 편람은 해양경찰청 및 소속기관 민원실에 상시 비치되어 있으며 홈페이지 게시와 동시에 국가기록원, 국토해양부, 국회도서관 등 유관기관에 배부하였다.



## 라. 고객만족 향상을 위한 대민 봉사활동

### (1) 찾아가는 서비스, 대국민 봉사행정의 활성화

해양경찰은 서비스 혜택을 받기 어려운 원거리 소재 어촌계, 낙도 주민 또는 사회 소외계층 등을 직접 찾아가 맞춤형 서비스를 제공하는 이동봉사실을 운영하여 고충상담 및 민원업무 접수·처리 등을 하고 있다.

뿐만 아니라 소속기관마다 특색 있는 사회봉사활동을 병행하고 있어 이웃에게 더욱



● 이동봉사실 운영

친근하고 신뢰받는 해양의 이미지 구현과 국민감동 행정서비스를 제공하고 있다.

현재 소속기관별 유관기관과 연계하여 무료진료 지원 및 이·미용 봉사, 선박 안전검사 및 가훈씨주기 등 좋은 반응을 얻고 있다.

		
무료진료 지원	이·미용 봉사	선박 안전검사
		
가훈 전달식	중국어 공부방 운영	해기사 면허 교육

● 해양경찰의 다양한 대국민 봉사활동



표 6-30 대민봉사활동 내역

(단위 : 건/명)

봉 사 내 용		1997년	1998년	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
계	횟수	3,104	2,291	3,236	8,799	5,642	4,692	5,767	6,408	8,850	27,641	8,722	2,431
	인원	38,070	42,278	48,365	88,479	115,187	110,218	141,943	102,618	142,027	183,735	130,397	41,696
이동민원 상담	횟수	144	123	142	144	144	105	52	54	62	93	86	67
	인원	2,837	2,578	470	539	439	287	265	210	296	1,340	3,110	540
진료지원	횟수	8	33	14	18	24	21	11	59	33	63	34	234
	인원	771	732	1,231	2,822	1,999	1,201	730	1,274	1,973	3,297	1,808	755
해기사 면허교육	횟수	1,588	705	393	2,186	799	368	335	214	164	222	13	53
	인원	5,810	3,378	1,213	6,247	2,411	1,593	1,074	687	879	1,706	61	446
경찰서 및 함정견학	횟수	258	288	261	330	336	339	558	523	724	1,567	712	360
	인원	25,491	31,896	41,710	70,956	84,121	67,493	104,286	83,580	110,229	107,144	82,903	32,402
1일 명예교사제	횟수	-	-	-	-	49	85	71	27	91	320	862	313
	인원	-	-	-	-	20,582	32,332	26,141	5,668	10,617	5,742	10,039	1,509
농어촌 일손돕기	횟수	85	241	492	1,157	737	945	2,314	2,576	3,759	21,806	7,015	1,404
	인원	1,860	2,522	1,485	2,712	1,540	4,216	6,826	7,898	13,479	60,848	32,476	6,044

## (2) 경비함정 공개행사 활성화



● 어린이 날 기념 함정공개 행사

많은 인원이 방문하기도 하였다.

이에 해양경찰 전 직원은 국민들이 해양경찰에 대한 아름다운 추억을 만들고 갈 수 있다는 것에 긍지와 보람을 느끼며 공개 행사 시 보여 주기식의 일방적인 프로그램이 아닌 구명동의 착용, 구명보트 시승 등 국민들이 직접 참여하는 쌍방향 프로그램으로 전

해양경찰은 국민에게 바다의 중요성 및 해양경찰의 역할과 활동상을 홍보하고 함정 체험의 기회를 제공하기 위하여 경비함정 공개행사를 가지고 있다. 특히, 각종 교육기관·단체에서 해양경찰서 홈페이지 및 전화를 통하여 경비함정 공개행사에 많이 참가하고 있으며, 5월 가정의 달에는 가족단위로



환하여 함정을 찾은 한 사람 한 사람의 발걸음이 헛되지 않고 보다 많은 것을 체험 할 수 있도록 최선을 다하며, 항상 준비된 마음으로 국민과 더욱 가까워지고 국민들이 부담 없이 찾을 수 있는 친근한 관공서 이미지 정착을 위해 노력하고 있다.

## 마. 민원행정서비스 우수기관 선정

해양경찰청은 국민권익위원회가 주관하는 2008년도 국민신문고 민원처리실태 평가에서 2회 연속 종합우수기관으로 선정되었다.

범정부 온라인 국민참여포털인 국민신문고를 통해 처리된 민원처리실태 평가는 39개 중앙행정기관(부단위 19, 청단위 20)을 대상으로 하고 있으며, 기관 상호간 선의의 경쟁으로 민원만족도 향상 및 민원처리 우수사례를 발굴·전파하여 민원서비스의 질적 개선을 도모하고 있다.

만족률·불만족율, 민원처리 예정기간 준수정도, 민원답변 성실도, 민원감축 노력도 등의 지표별 평가결과를 종합하여 그룹별로 우수(30%), 보통(50%), 미흡(20%) 기관으로 서비스 수준을 비교하는 평가에서 해양경찰청은 답변 성실도 등 2개 분야에서 높은 평가를 받아 우수그룹에 속하는 성과를 거두었다.

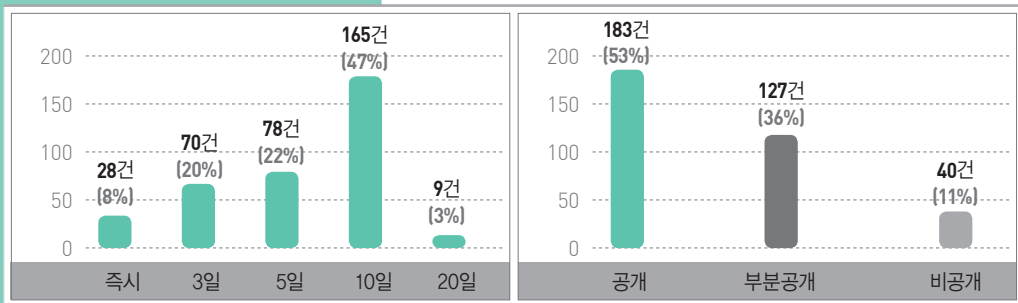
한편, 2008년도 국무조정실 주관 민원행정서비스만족도 분야에서도 21개 외청 중 종합 3위를 차지하는 등 우수한 성과를 거두고 있으며, 고충민원 만족도 증대와 참신하고 유용한 의견에 귀를 기울이는 국민에게 신뢰받는 기관으로 자리매김하였다.

## 2. 행정정보 공개 확대

정보공개는 정부와 시민들이 만나는 통로이다. 정보공개제도가 1998년 시행된 이후 제도가 완전한 정착 단계에 접어들면서 국민들의 알권리 보장과 국정에 대한 국민의 참여, 국정운영의 투명성 확보와 부정부패 방지, 국민의 권리와 이익이 보호되어 국민주권주의가 실질적으로 보장되었다.

특히, 해양경찰은 국민의 알 권리를 확보하고 행정 투명성을 확보하기 위하여 정보 목록 및 사전문서공표를 적극적으로 실시하여 정부업무평가에서 우수기관으로 선정되었으며 아울러 각 소속기관의 정보공개 업무 담당자들의 정보공개업무 처리의 능동성을 확보하기 위하여 정보공개제도 운영편람 책자를 제작 배포하여 정보공개제도 운영에 적극 활용하였으며, 홈페이지 상시 모니터링 체제를 구축하여 기간 단축을 통한 대국민 서비스를 향상하였다. 또한, 보유정보에 대하여 국민이 쉽게 접근할 수 있도록 홈페이지를 개편하고 사전공표대상 정보기준을 수립하여 공개하고, 사전문서공표 확인점검의 날 지정 운영하여 국민에게 신속한 정보공개 서비스를 제공하고 있다.

그림 6-5 행정정보 공개 현황 (2008년)



해양경찰은 정보공개제도를 다른 부처보다 적극적으로 시행하여 2007년도에는 235건, 2008년도에는 350건을 처리하였으며, 이런 추세로 볼때 해양경찰 업무관련 정보 공개 건수는 매년 증가할 것으로 판단되며 정보공개 청구 건에 대한 비공개결정 처분시 처분근거와 그 사유를 표준화하여 적용함으로써 대국민 신뢰도 제고와 행정의 일관성을 확보하였다. 또한, 정보공개 관련 행정심판 및 소송사례 판례를 수집하여 업무자료로 활용함으로써 업무담당자의 자의적 판단에 의해 동일사안에 대하여 공개결정 여부가 상이해지는 경우를 방지하고 정보공개 여부에 대한 예측가능성을 제공함으로써 비공개결정에 따른 청구인의 이의신청 최소화하였고 비공개 결정 사항에 대하여는 적극적인 정보공개를 심의하기 위하여 정보공개심의위원회를 개최하여 판단함으로써 국민만족도를 극대화하였다.

### 3. 정책홍보활동 적극 추진

#### 가. 온라인으로 국민들과 소통하는 홍보 강화

해양경찰청은 2008년 기존 내부매체를 이용하여 국민들에게 일방적으로 정책을 전달하는 방식에서 탈피, 새로운 정책홍보 수단으로 떠오르고 있는 민간 및 정부 포털사이트 등을 통해 국민들에게 필요한 생활공감형 정책중심의 온라인 소통 홍보기법을 도입하는 정책홍보를 추진하였다.

먼저 네이버·다음 등 6개 민간 포털에 검색어 정보창을 개설하여 정책정보 전달 통로를 다양화하였고, 일반언론에서 다루지 않는 다양한 정책정보까지 연계 표출하여 국민들의 알권리를 충족시켰다.

온라인 홍보매체의 질적 수준 제고를 위해 외부 홍보전문가로 구성된 「정책홍보 자



● 네이버 검색어 정보창

문위원회」도 구성하였다. 국민여론수렴을 위해 언론인 및 교수 6명을 선정하여 자문을 통한 국민 체감형 홍보방향을 정립하였으며 본청 직원 16명을 추가 위원으로 선정, 기존 내부 홍보매체 개편을 통해 수요자 눈높이에 맞는 정보전달 채널을 구축하였다.

그 결과 전자신문 「해맑은 뉴스」, 종합자료관 「e-자료바다」, PCRM 등을 활용하여 다양한 정책정보와 실시간 뉴스, 동영상, 사진 등을 신속하게 제공 할 수 있었다.

더불어 국민들의 독도에 대한 관심을 반영하여 「독도바다지킴이」 사이트를 고객중심으로 개선하고 차별화하여 민간포털(네이버 등) 및 학계·출판계 등에 독도 관련 자료 배포하는 등 “독도는 곧 해양경찰”이라는 이미지를 확산시켰다.

대한민국 정책포털 뿐만 아니라 포털 사이트 다음과 네이버 등에 대표 블로그를 개설하여 국민과 소통할 수 있는 공간도 마련하였다.



## 나. 언론홍보 강화로 정책이해도 제고



● 122 홍보음악회 개최 (인천 월미도)

국정홍보 방향을 우리 청 홍보업무 계획에 반영하고, 2007년 부족한 사항을 보강하여 해양경찰 인지도 및 이미지 제고를 위한 전방위 홍보활동을 전개하였으며, 외부자문위원, 중앙·지방 출입기자, 일선 홍보담당자 등 다양한 전문가 및 이해관계자 의견을 수렴, 반영하여 홍보업무의 효율성을 제고하였다.

또한, 정책부서와 홍보부서간 협력 강화로 주요정책의 입안·계획수립·집행 등 단계에 걸쳐 체계적인 사전·사후 홍보 전개하여 홍보 역량 강화를 통한 부정성 보도를 최소화하기 위해 정책홍보실무과정 내실화 및 전국 홍보담당자 워크숍 등을 실시, 중앙방송과 주요언론 등의 오보 최소화에 전력을 다하였다.

브리핑 전 주요내용과 시기 등을 대변인실과 사전협의하는 등의 사전예고제도 적극 시행, 대언론 창구와 보고체계를 일원화하여 국민들의 알권리 충족과 해양경찰 주요정책에 대한 올바른 정보도 제공하였다.

더불어 기존 PCRM 고객을 전문 컨설팅 기업에 의뢰하여 고객을 세분화하고 고객의 욕구를 파악하여 정책기획부터 집행까지 정책담당자와 국민이 쌍방향으로 커뮤니케이션하여 정책이해도와 신뢰도를 높여 나가고 있다.

이와 함께 9월 25일 불법 중국어선 검거 과정 중 순직한 故 박경조 경위 사건 발생 시 해양경찰의 현안과 국민적 관심사항, 중요사건 사고를 시기 적절하게 홍보하여 그 동안의 열악한 근무환경과 부족한 인원을 대폭 보강할 수 있는 예산과 장비·인원지원의 성과를 이끌어 냈다.

## 다. 국민에게 정성을 다하는 홍보활동 추진

### (1) 국민과 함께하는 문화활동 전개

해양경찰 관현악단은 1986년 10월 경찰악대로 창단하여 1년에 100회 이상의 활발한 연주활동을 펼치며 국민에게 친근하게 다가가는 해양경찰로서의 역할을 다하고 있으며 러시아·중국 등 해외연주 및 국내 복지단체와 장애인 시설, 학교축제, 문화행사를 지원함으로써 다양한 문화활동을 전개해 나가고 있다.

또한, 2008년에는 소외된 계층을 찾아가 사랑·나눔음악회를 개최하여 친근한 해양경찰 이미지를 심어주었다. 사랑·나눔음악회는 고아원, 장애인보호시설, 양로원 등을 방문하여 실내·야외무대에 알맞게 현악 5중주, 금관 5중주, 재즈 앙상블 등 다양한 장르로 그들에게 희망과 용기를 심어주었다.



● 제55주년 해양경찰의 날 기념 자선음악회

더불어 대한민국 건국60주년을 기념하며 합상음악회를 독도 앞바다에서 개최하였으며, 특히, 제55주년 해양경찰의 날을 기념하여 자선음악회를 열어 아름다운 하모니를 연주하고 복지단체에 기부금을 전달하는 등 국민과 함께하는 따뜻한 해양경찰 이미지를 심어주었다.

### (2) 국민과 함께하는 해양경찰의 날 55주년

해양경찰청은 12월 23일 제55주년 해양경찰의 날을 기념하여 12월 15일부터 26일까지 해양경찰의 날 주간으로 정하고 국민과 함께하는 다채로운 행사를 진행하였다.



먼저 12월 15일부터 23일까지 7일간 전국적으로 사랑의 헌혈 릴레이가 펼쳐져 전국의 해양경찰과 전투경찰순경 등 1,540여 명이 참가하여 혈액을 애타게 기다리는 환자들에게 붉은 사랑 나누기 운동을 전개하였으며 해양경찰청장도 함께 참여하여 사랑나눔을 실천하였다. 자매결연(강화도 선두리)마을 농수산물 팔아주기 운동도 진행되었다. 어획량 감소로 큰 어려움을 겪고 있는 어민들을 위해 조기말림, 건 우럭, 새우젓 등을 직거래 장터를 통해 구입하게 하여 일석이조의 효과를 얻었다.



● 해양경찰의 날 행사



● 사랑나눔 행사

또한, 12월 22일부터 26일까지 해양경찰청 1층 로비에는 해양경찰 활동상을 담은 사진들이 전시돼 1953년 해양경찰대로 창설하여 오늘의 해양경찰청이 있기까지의 변화 발전 상을 볼 수 있었으며 12월 22일에는 사랑을 담은 연탄 1,500장도 배달되어 독거 노인들의 겨울나기를 도왔다.

뿐만 아니라 기념식이 거행 된 후 23일 17시부터 우리네 이웃들과 가족들을 위한 자선음악회도 개최하였다. 자발적인 성금 모금으로 불우한 이웃을 돕고 가족들에게 감사의 마음을 전하여 자선이라는 의미 아래 개최된 음악회는 해양경찰 관현악대와 S-OIL이 함께하였으며, 격조 높은 클래식과 함께 편안하게 들을 수 있는 대중음악, 크리스마스 캐롤 등 폭넓고 다채로운 레퍼토리로 구성하여 아름다운 선율속에 이웃과 가족이 서로 소통하고 느끼면서 가슴으로 사랑을 나눌 수 있는 자리로 마련하였다.

해양경찰청장이 간부들과 함께 덕적도를 방문하여 독거노인 및 소년·소녀가장 등 50세대를 찾아 따뜻한 마음을 전하는 사랑의 쌀을 배달하고 위문공연도 실시하였다.

### (3) 대한민국 60주년 기념 합상 음악회

2008년 8월 15일 서울 여의도 KBS 홀과 해양경찰 5001함에서 2원 연결하는 특별생방송 ‘대한민국 60년 경축음악회’가 성대히 개최되었다. 5001함 함상에 무대를 설치해 독도를 배경으로 진행된 음악회는 해양경찰 관현악단의 반주에 맞춰 뮤지컬 배우 이소정씨와 팝페라 가수 임태경의 아름다운 강산, 내나라 내겨레 등의 노래가 독도 전역에 울려 퍼지며 감동을 더했다.



● 5001함에서 펼쳐진 경축음악회

### (4) 해양경찰청배 전국 요트대회 개최

해양경찰은 21세기 국가 해양세력의 선도기관으로서 대한요트협회와 공동으로 범국민적 바다체육행사인 요트대회를 개최하여 건전한 스포츠 문화 창달에 기여하고 해양레저 스포츠의 저변확대를 통해 여가생활의 질적 향상을 도모하고 있다.

2008년 4월 16일부터 4월 20일까지 통영시 도남관광단지 요트경기장에서 개최된 제8회 해양경찰청배 전국요트대회는 대회경기 종목인 옵티미스트 등 15개 종목 26개부에 요트 170여 척 200여 명이 참가하여 90명이 입상하였으며 대회기간동안 경기장을 찾는 시민·관광객들에게 요트 경기를 홍보하기 위해 편리하게 관람할 수 있는 관람장을 운항하였다.



● 제8회 해양경찰청장배 전국 요트대회



● 제8회 해양경찰청장배 전국 요트대회 개최식

### (5) 제55주년 해양경찰의 날 기념식

2008년 12월 23일 제55주년 해양경찰의 날을 맞이한 해양경찰은 한승수 국무총리를 비롯한 내빈 및 직원 500여 명이 참석하는 기념식을 거행하고 국민경제의 어려움을 감안, 어려운 이웃과 함께한다는 취지에서 다과회 등의 소비성 행사를 지양하고 본청·지방청·해경서별 봉사활동으로 대체하여 사랑나눔 행사로 진행되었으며, 연말연시 독거노인·소년소녀가장 방문 등 소외된 이웃에게 훈훈한 정을 나눠주는 봉사기관으로 자리매김하는 기회가 되었다.

## 라. 결어

정책홍보는 부처 능력의 바로미터다. 효과적인 정책홍보를 수행할 능력을 가진 부처만이 국민의 자발적인 동참을 유도하고 지지를 받으며 여러가지 정책을 대내·외로 제대로 실행하여 발전을 이뤄 나갈수 있기 때문이다.

정보통신기술의 발달로 다매체 다채널 시대가 열리면서 수많은 매체의 등장과 보편화 된 인터넷을 통해 카페나 블로그를 이용한 쌍방향적 의사소통이 가능해졌다.

이런 다매체 다채널 시대에서의 홍보정책은 신문과 방송 등 주류매체 위주였던 과거의 정책과는 달라질 수밖에 없다. 과거에는 신문과 방송을 대상으로 홍보하고 이들을 통해 국민과 소통했으나 이제는 다양한 매체를 활용하는 기법으로 변화했다.

이에 해양경찰청은 정책수립 후 일방적으로 전달하는 사후적 홍보가 아니라 정책을 소통할 수 있는 온라인 소통 홍보기법을 도입하여 국민들에게 필요한 생활공감형 정책을 알리는데 주력하였다.

## 4. 청렴해경 이미지 구축과 공직기강 의식 제고

### 가. 「Clean Call Center」 운영

해양경찰은 깨끗한 공직문화 조성을 위해 전국 해양경찰서에 방문하는 민원인들을

대상으로 경찰서 방문 후 48시간 이내에 담당 직원의 청렴도와 불편사항을 모니터링 하고 있다. 모니터링 중 혹시라도 민원인의 불편사항이 접수될 경우 즉시 민원해결을 함으로써 해양경찰의 청렴한 이미지 구축에 노력하고 있으며, 클린콜 면접 결과를 데이터베이스화하여 매월 분석·관리함으로써 내부 공직기강 확립에 유용한 자료로 활용하고 있다.

클린콜 대상 민원인은 해양경찰의 업무 중 부패 유발 가능성이 있다고 평가되는 유도선·수상레저사업자 관리, 계약관리, 선박·해양시설검사, 폐기물 위탁처리 신고, 불법어업 지도점검의 5가지 분야로 구성되어 있으며, 민원인으로부터 금품·향응을 수수·요구·약속하는 등 비위·부조리 행위를 발견하였을 때에는 처리지침에 규정된 절차에 따라 엄정 조치하고, 결과를 분석하여 문제점 등 제도개선사항을 발굴·개선함으로써 기관 청렴도를 향상시키고 있다.

표 6-31 클린콜 업무별 운영 실적

(단위 : 건)

구 분		계	유도선 수상레저	계약관리	선박 해양시설	불법어업 지도	폐기물 위탁처리
2008년	응답자수	8,097	490	3,609	2,531	698	769
	만족건수 (만족율)	8,024 (99.10%)	487 (99.39%)	3,543 (98.17%)	2,528 (99.88%)	697 (99.86%)	769 (100%)
2007년	응답자수	6,612	427	5,053	392	370	370
	만족건수 (만족율)	6,604 (99.88%)	427 (100%)	5,053 (100%)	388 (98.98%)	366 (98.92%)	370 (100%)
2006년	응답자수	7,830	459	4,001	1,383	679	1,308
	만족건수 (만족율)	7,676 (98.03%)	438 (95.42%)	3,995 (99.85%)	1,354 (97.90%)	606 (89.25%)	1,283 (98.09%)

클린콜 전화면접 결과는 위 표에서 나타난 것처럼 3년 연속 방문민원인의 높은 만족도를 유지하고 있다. 이것은 2006년 2월부터 꾸준히 운영해 온 「클린콜 센터」의 정착으로 현장에서 근무하는 직원들이 규정과 절차를 준수하고, 청렴한 마인드와 자세로 민원인의 입장에서 업무처리를 하는 문화가 조성되어 민원인들의 불편함이 많이 해소되었기 때문이다.

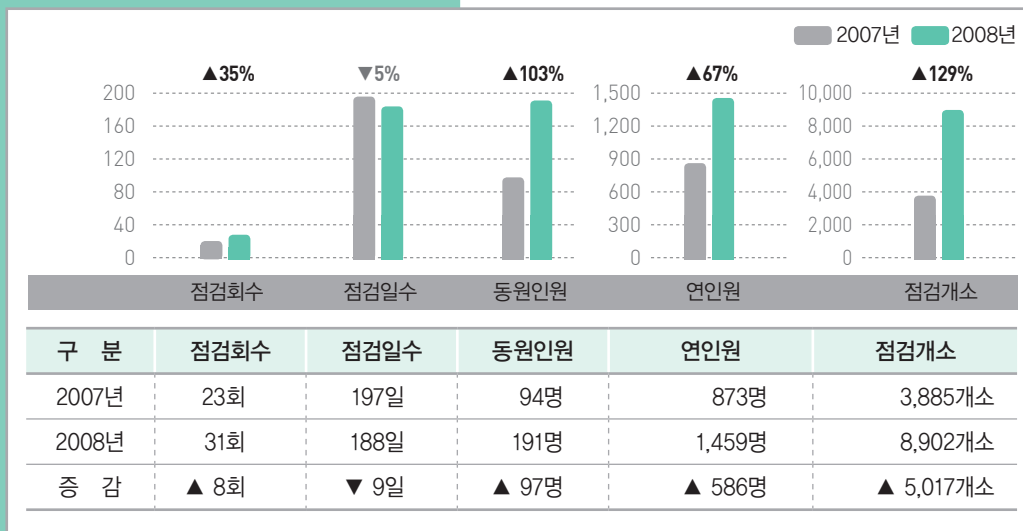
## 나. 교류감찰 활동으로 엄정한 공직기강 확립

해양경찰에서는 감찰관의 활동방법을 전면적으로 개선하였다. 이것은 매년 꾸준한 감찰활동에도 불구하고 자체사고가 감소하지 않는 근원적 요인이 소속부서원에 대한 보호감찰 활동에서 유발된다는 분석에 따른 것이었다.

감찰관의 학연, 지연, 혈연등 각종 연고 때문에 소신있는 감찰활동에 한계가 있다는 의견을 수렴하여 본청, 지방청, 해양경찰서 등 감찰요원들의 합동교류 감찰을 실시하였다. 감찰관은 자신의 연고지역에서 탈피하여 강도 높은 감찰활동을 전개하였고, 감찰기간 중 각 개소마다 1회성으로 활동하던 답습형 활동방법을 과감히 개선하여 필요시 반복·집중적 감찰활동을 함으로써 엄정한 공직기강을 확립하였다.

활동지역에서 형성되고 있는 비난성 여론 수집 등의 감찰활동 뿐만 아니라 부조리 등에 대한 기획 감찰활동을 전개하여 현재 시행되고 있는 업무 중 비위가 발생할 우려가 있는 제도를 개선하여 부패 발생가능성을 사전에 차단하였다. 대표적인 사례로 디지털예산회계시스템을 통한 정보공유 시스템을 구축하여 공공기관 법인카드의 사용실태를 지속적으로 관리하게 함으로써 법인카드 사용의 투명성을 제고하였다.

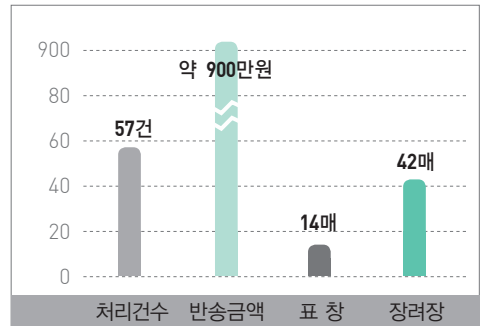
표 6-32 2007년·2008년 감찰활동 현황 비교



## 다. 법정부적 반부패대책 확산과 자율적인 실천노력 강화

해양경찰에서는 클린신고센터를 설치·운영하여 소속 공무원이 직무를 수행함에 있어 직무관련자 또는 직무관련공무원으로부터 불가피하게 금품 등을 받게 된 경우 제공자에게 반환취지를 설명하고 감사의 서한문과 함께 반환함으로써 해양경찰 조직의 청렴성과 신뢰성을 확보하고 선의의 공직자를 보호하고 있다.

특히, 2008년에는 새 정부 출범에 따른 정책방향의 변화 및 지방청 개청 등 환경변화에 적극적으로 대응하기 위해 클린신고센터의 운영방법을 개선하였다. 클린신고센터 제도의 내실화를 통해 운영실적을 체계적으로 관리하고 신고된 금품수수 유형을 분석하여 부패방지 대책을 수립·시행함으로써



● 2008년 클린신고센터 운영실적

해양경찰에 공정하고 깨끗한 청렴문화가 정착되어가고 있다. 그리고 새정부의 국정철학 및 정부사정 활동방향에 대하여 전국의 청문감사관들과 공감대를 형성하고 중점 추진 방향을 모색하기 위한 워크숍을 실시하였다. 워크숍에서는 지방청 조기 정착 방안 및 사각·취약지역의 효과적 감찰활동 방안에 대하여 분임토의와 의견수렴을 하였으며, 외래강사 초빙교육으로 청문감사관의 전문성과 청렴의식을 향상하였다.

그리고 전 직원을 대상으로 “금품 안받기, 접대 안받기, 사건청탁 안하기” 등 경찰관이 지켜야 할 「3禁 운동」을 스티커로 제작하여 개인책상 등 잘 보이는 곳에 부착하고 청렴명함 및 청렴메시지 발송 등을 통해 청렴 마인드를 제고하였다.



● 3禁 운동 스티커

## 라. 새로운 감사역할의 확대

新정부 출범에 따른 「국민을 섬기는 해양경찰」과 「엄격한 도덕성 및 법집행」에 중





● 감사·감찰 전략 컨설팅 워크숍

도 개선에 초점을 두는 한편 조직의 현안사항과 수감기관 취약분야에 감사역량을 집중할 수 있도록 「테마식 감사」를 실시하였고, 재정운영의 계획성 및 투명성·효과성 제고를 높이기 위하여 디지털예산회계시스템을 상시 모니터링하는 시스템 감사를 추진하였다.

또한, 지방청의 실용적이고 능동적인 업무 정착을 유도하기 위하여 지방청에 관서운 영경비 감사를 위임하였고 「감사·감찰 전략 컨설팅 워크숍」을 통하여 지방청 감사관 의 역량을 강화하였다. 무사안일과 적당·보신주의는 엄중문책하고, 창의적이고 실용적 인 업무수행은 발굴하여 포상한 결과 종합감사 시 방사성폐기물 해상운반 대책 등 64 건을 발굴하여 개선하도록 조치하였으며, 형사신고 민원처리 절차 미준수 등 117건에 대하여는 감사처분심의회를 개최하는 등 감사의 민주화에 기여하였다.

점 기반을 둔 행정감사 실시로 행정업무의 투명성과 효율성을 제고하였고 이로 말미암 아 예산절감 기여 및 대내외 부패요인 사전 차단하여 「국민의 해양경찰」로 자리매김하 는 감사활동을 전개하였다.

특히, 경비함정, 파·출장소 등 현장중심 의 확인·점검을 통하여 제반 행정업무 및 제

## 5. 고객중심의 법제개혁 추진

### 가. 변화에 부응하는 행정규제정비

해양경찰은 「수난구호법」, 「수상레저안전법」, 「선박안전법」, 「해상교통안전법」, 「해양환경관리법」 등 법령 중 총 38건의 불합리한 규제 폐지를 적극 추진하여 국민의 불편을 해소하고 국민편의 중심으로 바꾸기 위해 노력하였다.

표 6-33 규제 현황 (2008년)

(단위 : 건)

계	법령	수난구호법	수상레저안전법	선박안전법	해상교통안전법	해양환경관리법
38		4	9	1	4	20

수상레저안전법 개정을 통해 그 동안 군복무 등 부득이한 사유가 있는 경우에도 조종면허 갱신기간을 연기할 수 없어 불편함을 겪던 불합리함을 해소하기 위하여 갱신기간 내 갱신할 수 없는 사람에게는 갱신기간을 연기하거나 미리 받을 수 있도록 하였으며, 효율적인 수상레저활동의 안전관리를 위한 시정명령 및 일시정지명령을 이행하지 않거나 거부한 수상레저활동자를 과태료 부과대상으로 신설하여 안전관리의 실효성을 확보하였다.

또한, 래프팅기구별로 1명 이상 가이드가 탑승하도록 한 규정으로 인하여 1~2인승 래프팅기구(카약, 카누) 등을 사업에 이용할 수 없다는 민원사항을 반영, 1~2인승 래프팅기구의 경우에는 래프팅가이드가 다른 래프팅기구에 탑승하여, 근접운항을 하면서 탑승객의 안전상태를 확인하도록 하였으며 1명의 가이드가 같이 근접운항 할 수 있는 1~2인승 래프팅기구의 수는 시장·군수·구청장이 운항수역의 유속, 급류의 세기, 안정성 등을 고려하여 2~5대까지의 범위에서 정하도록 하였다. 그리고 수상레저사업 변경등록을 하지 않았거나 안전검사·안전점검을 받지 않은 수상레저기구를 영업에 이용하는 행위에 대한 행정처분과 형사처벌 규정을 신설하여 그 동안 처벌 근거가 없어 실효성을 확보 할 수 없었던 일부 문제점을 개선하여 수상레저활동의 안전을 더욱 강화하였다.

표 6-34 자체 규제개혁위원 명단

구 분		직 위	성 명	비 고
위 원 장		한국해양대 해양경찰학 교수	윤 종 휘	
민 간	위 원	차 장	윤 혁 수	
	"	목포해양대 해상운송시스템학교수	김 형 근	
	"	부경대 수산경영학 교수	김 병 호	
	"	한국해양수산개발원 연구위원	최 동 현	
	"	민홍석 법률 사무소 변호사	민 홍 석	
	"	다래 법무법인 변호사	하 상 현	
간 사		법 무 팀 장	김 현	

앞으로 국민에게 불편을 주는 규제를 적극 발굴하여 지속적으로 개선함과 동시에 규제의 품질개선에도 최선의 노력을 기울여 경쟁력을 높여 나갈 계획이다.

## 나. 행정입법 활동

소관법령을 포함한 현행 법령의 제·개정시, PCRМ, 공청회, 워크숍 등 다각도의 홍보활동과 국민들의 입법참여를 활성화하기 위하여 홈페이지 법령정보란의 입법예고항목을 마련하여 국민들이 의견을 제시 할 수 있도록 하고 있다.

표 6-35 법령 현황 (2008년)

(단위 : 개)

분 야 별	계	법 률	대 통 령 령	부 령
계	15	2	3	10
안 전 관 리	7	2	2	3
경 찰	8	-	1	7

표 6-36 행정규칙 현황 (2008년)

(단위 : 개)

총 계	행 정 규 칙				업무지침
	소 계	훈 령	예 규	고 시	
275	188	110	66	12	87

표 6-37 소관 법령 현황 (2008년)

분야	법 률(2)	대통령령(3)	부 령(10)	소 관
안전 관리	수난구호법	수난구호법 시행령	수난구호법 시행규칙	수색구조과
	수상레저안전법	수상레저안전법 시행령	수상레저안전법 시행규칙	수상레저과
			유선 및 도선사업법 시행규칙	해상안전과
경 찰		해양경찰청과 그 소속기관 직제	해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙	기획담당관
			해양경찰청소속 경찰공무원 특수지근무수당 지급규칙	인사교육담당관
			해양경찰청 소속 경찰공무원 임용령 시행규칙	인사교육담당관
			해양경찰청 소속 경찰공무원 승진임용규정 시행규칙	인사교육담당관
			해양경찰공무원 복제에 관한 규칙	보급과
			경찰공무원 급여품 및 대여품 규칙 (행정자치부 공동)	보급과
			경범죄처벌법 시행규칙(행정자치부 공동)	해상안전과

## 제 4 절 장비관리 및 보급지원

### 1. 철저한 장비관리로 해상치안능력 제고

최근 해양자원 개발과 해상교통로 확보 등 바다에서 자국의 이익을 지키려는 경쟁이 전 세계적으로 치열하게 전개되고 있는 가운데 해양경찰은 278척의 함정과 항공기 2대, 헬기 15대 등 다양한 장비를 운용·관리하면서 해양주권 수호와 바다의 안전확보, 해양환경 보전 등의 임무를 수행하고 있다.

특히, 해양경찰은 노후 함정이 최상의 운용조건을 갖도록 체계적으로 장비를 유지 관리하고 있으며, 지속적인 노후대체와 보유장비의 성능 극대화를 위해 철저히 장비를 관리하고 있다.

#### 가. 함정운용 및 장비관리

##### (1) 함정운용

독도 주변해역의 일본 순시선 출연, 중학교 학습해설서에 독도의 자국영토 명기 등 지속적 영유권 분쟁 중심에 있는 독도에 5,000톤급 경비함을 전담 배치하고, EEZ 등 광역수역에는 1,000톤급 이상 대형함정을 배치하고 있다. 특히, 외국어선 불법조업 단속활동 강화에도 불구하고 불법행위는 근절되지 않고 오히려 조직화·흉포화 양상이 심화됨에 따라 대형함정 및 중형함정은 국가의 해양자원과 이익을 보호하기 위한 전략적 경비활동에 주력하고 있다.

또한, 연안에서의 각종 해상범죄 수사 및 밀수·밀입국 단속 등을 위해 중·소형 함

정을 적절히 배치, 운용하고 있다.

특수함정에는 함정운용 목적에 따라 형사기동정, 방제정, 순찰정, 공기부양정, 소방정, 예인정으로 구분하고 있다. 형사기동정은 연·근해 어업질서 확립과 해상범죄 단속을 목적으로 배치하고 있으며, 순찰정은 파·출장소 주변의 항·포구 순찰 등을 위해 운용하고 있다. 방제정은 사고 발생시 신속하게 대처할 수 있도록 해양오염발생 우려가 높은 해역에 배치하고, 화재 위험성이 높은 산업단지 부근에는 소방정을, 조수간만의 차가 큰 서해안 등에는 공기부양정을 운용하여 활용도를 극대화하고 있다.

해양경찰은 1,000톤급 이상 대형함정 26척을 보유하고 있으며, 중형함정 39척, 소형함정 102척, 특수정 111척을 운용중이다. 이 중 대형함정은 광역해역에서의 해양주권 수호 강화를 위해 2013년까지 총 33척 목표로 건조 추진 중에 있다.

표 6-38 해양경찰 함정 현황 (2008년)

구 분	톤급별 함정	보유함정	
대형 함정 (5,000~ 1,000톤)		26척 (9%)	5000톤급 1척
			3000톤급 7척
			1500톤급 10척
			1000톤급 8척
중형 함정 (500~ 250톤)		39척 (14%)	500톤급 9척
			300톤급 11척
			250톤급 19척
소형함정 (100톤 이하)		102척 (37%)	100톤급 28척
			50톤급 70척
			30톤급 4척
특수정		111척 (40%)	형사기동정 28척
			방제정 19척
			순찰정(3톤급) 53척
			공기부양정 6척
			예인정 4척
			소방정 1척

한편 내구연한 20년 이상의 노후 중·대형함정 31척 대체건조를 위해 매년 7~8척씩 건조 추진하여 총 3척을 대체하였고, 20척은 건조진행 중이며 잔여 8척은 2010년까지 건조 계약 할 것이다.

## (2) 계획정비

주요장비 운전시간 및 제작사 권고규정에 의거 2008년 한해동안 총 511회의 계획정비를 차질없이 시행하였으며 금어기 등 출어선 감소시기, 피서철 순찰정 소요 등을 고려 탄력적으로 수리계획을 집행하여 함정 가동율이 최대가 되도록 노력하였고, 고장장비를 신속하고 완벽하게 복구하여 해상치안 임무수행에 차질이 없도록 적극 지원하였다.

표 6-39 함정수리 실적(2008년)

(단위 : 척)

시공처별	종류별	계	정기수리	상가수리	중간정비
계		511	21	296	194
정비창		208	15	106	87
경찰서 외주		167	5	139	23
해 군		136	1	51	84

표 6-40 함정수리 실적(1999년~2008년)

(단위 : 척)

수리종류	연도별	2008년	2007년	2006년	2005년	2004년	2003년	2002년	2001년	2000년	1999년
계		511	467	419	437	453	460	422	422	345	322
정기수리		21	23	44	26	30	43	42	51	47	41
상가수리		296	295	238	260	275	255	240	195	155	153
중간정비		194	149	137	151	148	162	140	176	143	128



### (3) 정성을 다한 업무개선

부산해양경찰서 1005함 침실격벽 내장재, 전기시설 교체 등 거주공간 개선공사를 지원하여 승조원 복지에 기여하였고, 100톤급 이하 소형경비정 22척 좌·우현 라이프라인 개선하여 함정 안전도를 향상하였다.



● 개선前 1005함 침실



● 개선後 1005함 침실

그리고 불법조업 중국어선 단속장비인 고속단정을 해역 특성에 맞게 조정 배치하고, 피단속 선박과 접촉시 튜브파손 및 절손을 방지하기 위해 튜브식 방현대를 충진폼식 방현대로 교체하는 등 장비 성능개선으로 단속역량을 강화하였다.



● 튜브식 방현대

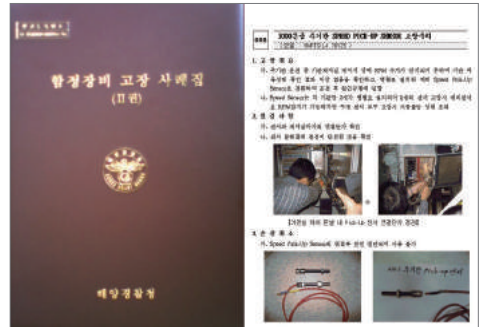


● 충진폼식 방현대

또한, 원거리 수리에 따른 유류 소모와 승조원 부담 경감을 위해 해군 수리장소를 해양경찰서 근거리로 변경 조치하여, 이동에 따른 연간 유류비 9억5천만원 절감과 함정 승조원 복지 향상에 기여하는 등 정성을 다하는 업무개선이 이루어졌다.

#### (4) 정비역량 강화

함정운용 중 발생한 장비별 고장 사례에 대해 원인을 분석하고, 정비방법 습득과 기술공유를 위해 2008년 주요고장사례 100건에 대한 분석과 재발방지책을 수록한 고장사례집을 발간하였다. 그리고 우리 청 정비함정의 주력엔진인 MTU 엔진의 제작 및 정비 전문업체인 STX에 4회에 걸쳐 32명을 보내 엔진 정비의 이론 및 실습교육을 통해 장비관리 능력을 향상시켰다.



● 고장사례집

해양경찰서 자체 정비역량 강화를 위해 설치·운영 중인 함정정비반의 기능확대를 위해 전기전자분야 전문가 4명과 기계기관분야 전문가 3명을 특별채용, 일선에 배치하여 경찰서 자체 수리범위 확대는 물론 첨단화 되고 있는 전자장비의 관리역량을 크게 확대하였으며, 최근 생산중단에 따라 부속 확보 및 A/S 등 사후관리체계에 문제가 발생된 펠스틱 엔진에 대해 관련 업체와 안정적 부속공급 및 정비지원에 대해 수차례 회의를 통해 원만히 문제를 해결하였다.



● 냉각수 관리지침

주기관, 발전기관 및 보일러의 물관리 미숙으로 인한 사고가 자주 발생되어 전문업체의 도움으로 냉각수 처리법 및 첨가제의 정확한 사용법 등을 정리·배포하여 냉각계통의 부식예방에 크게 기여하는 등 정비역량을 강화하였다.

#### (5) 공용차량 관리

해양경찰 차량은 총 483대로 차량 344대, 이륜차 139대를 보유 운용하고 있다. 신설 서귀포 해양경찰서 및 특수용도로 9대를 증차하였으며, 내구연수를 초과한 노후차량 42대를 적기에 대차하여 해상치안 임무수행 지원에 차질 없도록 하였다.

표 6-41 해양경찰청 차량 보유 현황 (2008년)

(단위 : 대)

계	차 량					이륜차
	소계	승 용	승 합	화 물	특 수	
483	344	197	63	34	50	139

또한, 초 고유가 대비 정부 에너지절약 정책에 동참하기 위해 2008년 7월 15일부터 공용차량 2부제를 시행하고 있으며, 7월부터 11월까지 직원 거주지 및 이용자가 많은 지역으로 통근버스를 지원·운행하여 직원들의 출·퇴근 편익을 도모하였다.

## (6) 원활한 보급지원 체제 구축

### ① 경비함정 유류지원

국제유가는 중국 및 동남아 등 신흥 개발도상국가의 공업화로 인한 공급부족 우려 감으로 연일 고공행진을 이어가면서 지난 1년 사이 유가는 약 2배 가까이 급등하였다. 또한, 인접 일본과의 독도 영유권 문제와 주변 배타적 경제수역(EEZ) 관할권을 놓고 수 년째 마찰을 빚고 있는 상황에서 수시로 우리 해역을 침범하는 일본 탐사선의 독도 근해 측량저지를 위한 임무수행, 악천후 속에서도 불법을 자행하는 중국어선에 대한 퇴거 조치에 따른 유동경비 등 해상치안 수요증가로 인하여 유류비는 전년도 대비 32% 증가 되었다.

표 6-42 연도별 유류비 집행 현황

(단위 : 백만원)

연 도	예산액	예비비	이 용	예산현액	집행액	불용액	비고
2006	48,725	11,100	-	59,825	56,824	3,001	-
2007	53,100	3,840	-	56,940	56,938	2	-
2008	59,921	9,992	5,399	75,312	75,307	5	-

※2006년도 불용액은 정부절감액

특히, 2007년에는 허베이 스피리트호 원유 유출사고로 인하여 경비함정이 무기한 방제지원활동을 함으로써 2006년 대비 4.8%의 추가 예산이 투입된 반면, 2008년에는

특별한 해상치안수요 증가요인이 없었음에도 전년대비 유류비 1,539천만원 추가 발생한 것은 세계 신흥 경제개발도상국의 고도성장에 따른 기초 원자재 부족현상에 기인한 원유가 동반 상승과 미국 달러화 약세가 주원인이었다.

## ② 초 간편 방수기구 개선보급

해양경찰청은 실용성이 뛰어난 방수기구를 개발하여 동·서·남해 대형함정에 우선 보급함으로써 위기 대처능력 등 즉응성을 한층 더 강화하였다. 기존의 방수작업은 지주목, 방수함, 부판 등 총 11종 1세트로 5~6명이 한 팀이 되어 설치하는 관계로 많은 인원과 기구가 투입되어, 지속적인 훈련과 고도의 숙련이 요구되는 작업이라 할 수 있었다.



● 기존 방수기구 세트

뒤틀림과 균열, 많은 인원과 시간이 소요되는 목재지주의 단점을 보완하고자 개선한 철재 지주 또한 무게 25kg 이상으로 설치와 보관에 많은 어려움이 있었으나 이번에 개선한 신형지주는 고강도 특수 알루미늄 재질로 무게를 13kg으로 대폭 줄였으며 설치 인원도 1~2명이 신속하게 설치 가능하다는 장점과 이동 및 장기보관이 용이하고 초임자도 쉽게 설치할 수 있어 일석이조의 효과를 거둘 수 있는 획기적인 방수지주이다.



● 직접지주 설치



● 삼각지주 설치

## 나. 항공기 운용 및 관리

### (1) 항공기 현황

해양경찰청은 1989년 미국제 BELL-412 헬기 1대를 최초로 도입하였으며 2008년 말 현재 비행기 2대와 헬기 15대를 포함하여 17대를 보유하고 있다. 대러경협차관 상환 관련 러시아제 구조구난용 카모프헬기가 1995년 3대, 1997년 2대, 1998년 2대, 1999년 1대 등 총 8대가 도입되었고, 독도 및 이어도 등 EEZ 광역해상치안용 항공세력을 강화하고자 캐나다제 챌린저비행기가 해양경찰청 최초로 도입되었다.

또한, 1,500톤급이상 대형함정에 헬기를 탑재하여 수색구조 및 불법 중국어선 단속을 강화하고자 프랑스제 함정탑재헬기를 2003년 2대, 2005년 2대, 2006년 1대, 2008년 1대 등 총 6대를 도입하였고, 함정과 연계한 입체적 수색구조 임무를 수행하기 위해 스페인제 카사비행기가 2008년 도입되어 동·서·남해지방청별로 증가하는 해상치안 수요에 대비하고 있다.



● 광역초계용 비행기 (CL-604)



● 수색구조용 비행기 (C-212)



● 함정탑재헬기(AS-565MB)



● 구난헬기(KA-32C)



● 구난헬기 (BELL-412SP)



표 6-43 항공단별 항공기 보유 현황

(단위 : 대)

구 분	계	동해지방청	서해지방청	남해지방청	인천
대 수	17	4	5	5	3
기 종	-	KA-32C 2대 AS-565MB 2대	KA-32C 4대 AS-565MB 1대	KA-32C 2대 AS-565MB 2대 C-212 1대	BELL-412SP 1대 AS-565MB 1대 CL-604 1대

표 6-44 비행기 종류

기 종	제 원	순항속도	비행시간	임무거리	탑승인원
CL-604	길이 20.9m, 폭 19.6m 높이 6.3m,	450KTS (833km/h)	최대 8시간	3,600NM (6,660km)	11명
C-212	길이 16.2m, 폭 20.3m 높이 6.7m,	200KTS (370km/h)	최대 5시간	800NM (1,482km)	7명

표 6-45 헬기 종류

기 종	제 원	속 도	비행시간	임무거리	탑승인원
AS-565MB	길이 13.7m 폭 3.3m 높이 4.1m	160KTS (296km/h)	최대 3.3시간	430NM (796km)	12명
BELL-412SP	길이 17.1m 폭 4.6m 높이 2.8m	120KTS (218km/h)	최대 3.5시간	390NM (710km)	12명
KA-32C	길이 15.9m 폭 3.5m 높이 5.4m	116KTS (211km/h)	최대 4시간	460NM (839km)	16명

## (2) 항공기 정비관리

2008년 2월 정부조직법(법률 제8852호) 시행에 의거 본청 기획부서의 유사기능 통합폐합추진으로 장비기술국 장비위주에서 기능위주로 개편됨에 따라 항공과 정비관리기능이 정비과 및 보급과로 개편되었다. 항공기 17대에 대한 안전한 비행과 감항성을 확보하고자 주기검사를 총 46회 수행하였으며 주요정비사항으로 카모프헬기 기체 10년 오버홀 검사, 팬더헬기 5년 주기검사 등이 있다.



또한, 급변하는 국제유가 및 환율상승에 효율적으로 대처하고 예산절감 추진에 적극적으로 참여하고자 그동안 외주업체 의존하였던 항공기 엔진검사 등을 특수장비 및 공구등을 확보하여 분야별 결함사항을 정밀분석하고 현지에서 즉각 해소하는 등 항공기 가동율을 향상하고자 항공정비관리 시스템을 한층 더 강화하였다.



● 정비수행 전 업무회의



● 팬더헬기 3년 주기검사

항공기의 정비품질을 향상하고자 제작사 전문기술진(팬더헬기 유로콥타사, 적외선 열상장비 플레어사)이 전국을 순회점검하면서 관련 정비교범과 기술회보에 의거 중요한 정비를 함께 수행하여 그 동안 해결하지 못한 애로사항이 완전히 해소되었다.



● 구명장구류 누출검사



● 카모프헬기 로타마스트 교환

예하 항공대 자체정비 수행능력을 향상하고자 각종 항공운용규칙을 개정하여 그 동안 인천해양경찰서 항공정비대에서 수행하던 100시간 주기검사정비를 예하 항공대로 이관함으로써 정비입고를 위한 장거리 비행부담을 말끔히 해소하게 되었다.

최근 5년간 항공기 도입대수가 증가하고 기령이 노후화하여 비행 또는 정비 중 결함 회수가 급속도로 증가하고 있으며 이를 단기간 해소하고 신속히 해상경비세력을 강화하고자 국내 동 기종 운용 정부기관간 MOU체결(산림항공관리본부 및 공군 군수사령부) 하여 중요부품 긴급 상호지원 등 협조체제를 강화하고 있다.

표 6-46 항공기 기령

(단위 : 대)

구 분	CL-604	C -212	BELL-412SP	KA-32C	AS-565MB
대 수	1	1	1	8	6
기 령	10년	1년	20년	16년~10년	6년~1년

표 6-47 항공기(카모프) 주요 검사정비 실적

호기별	960	961	962	963	964	965	966	967
기체 8년	2000년	2003년	2003년	2005년	2005년	-	-	-
기체 10년	-	-	-	-	-	2007년	2008년	2009년 (예정)

## 2. 해양경찰 전력 증강

UN 해양법협약 발효 이후 한반도를 둘러싼 안보환경이 급격히 변화하고 있으며, 주 5일제 정착으로 국민의 바다에 대한 관심증대로 해양에서의 주권수호와 치안유지 및 안전관리 체제의 확립이 절실하게 되었다.

특히, 일본, 중국 등 주변국간 해양영유권 확보를 위한 분쟁과 동북아 해상교역 확대 등 해양안보 및 해상치안 수요가 증가하고 있으며, 해양경찰은 함정 및 항공기 등 주요장비에 대한 전력증강 및 개선사업을 추진하고 있다.

### 가. 효율적인 사업추진을 위한 시스템 정비

함정 및 항공기 등 주요장비 도입시 체계적인 사업관리 및 전문적인 구매수행능력 부족으로 인해 해상치안여건에 맞는 장비도입에 한계가 발생하였다.



● 함정·항공기 등 획득사업 매뉴얼

이에 따라 해양경찰청 함정 및 항공기 등 주요장비의 획득업무에 대한 효율성과 전문성을 제고하기 위해 분리되어 있던 조함단과 항공과를 통합하여 전략사업과를 신설하였다. 또한, 규정에 따른 획득업무 관리와 부정·부패 발생환경 차단을 통한 투명한 획득행정 수행을 위해 관련 규정 제정 및 개선

과 「함정·항공기 등 획득사업 매뉴얼」을 발간하였다.

매뉴얼은 함정, 항공기 등 해양경찰 핵심장비 획득사업의 중요성이 날로 더해짐에 따라 국가계약법 등 관련 규정과 해양경찰 특수성을 반영하였으며, 단순 나열식 형태를 지양하고 함정, 항공기 등 주요장비 획득사업 초기부터 현장배치단계까지 관련 규정을 중심으로 예시, 해설과 함께 사업별 세부업무 수행절차를 누구나 쉽게 이해할 수 있도록 체계적으로 정리하였다.

## 나. 함정건조

해양경찰은 관할해역 확대 및 해양분쟁의 위험성 고조에 따라 적정수준의 해양경비 세력 확보를 위해 무장과 속력이 강화된 고속·고기능 함정건조에 주력하고 있다.

특히, 대형함정 고속·고기능화를 위해 2007년부터 2013년까지 추진하는 「해양경찰 전력증강 사업」은 주변국과 대등한 수준으로 함정전력을 강화하는 사업으로써 2008년에는 대형함정 3척 건조 및 분쟁지역 전담함정 5척 무장 보강공사를 위한 설계를 완료하였다.

2006년부터 추진하고 있는 노후함정 대체건조 사업은 노후 중·대형함정 31척 중 23척을 추진하였고 잔여 8척 중 4척은 2009년에, 4척은 2010년에 대체 건조 할 예정이다. 고속화된 500톤·300톤급 노후대체 경비함은 해양사고 대응 목표시간 단축과 장비 고기능화를 통해 국민에게 양질의 해상치안 서비스를 제공할 것이다.



● 노후대체 500톤급 경비함



● 노후대체 300톤급 경비함

2008년에는 대형경비함 2척 및 중형경비함 4척을 건조하여 서귀포 및 속초해양경찰서 등에 배치하였다.

표 6-48 함정준공 실적(2008년)

(단위 : 척)

구 분	계	1500톤급 경비함	1000톤급 경비함	500톤급 경비함	300톤급 경비함
준공함정	6	1	1	3	1

### (1) 신규 대형함정 건조 사업

대형함정 33척을 목표로 추진하고 있는 대형함정 신규 건조사업은 2008년도에 훈련함 1척 및 1,500톤 1척, 1,000톤 1척 건조사업을 추진하였다. 향후 2013년에는 목표 척수 건조가 모두 완료되어 관할 해역별 경비세력이 갖추질 전망이다.



● 신형 훈련함 모형도

2008년 주요 역점사업의 하나인 신형

훈련함 건조사업은 미래 해양환경변화와 해양경찰 핵심인력 양성을 위하여 추진된 사업이다. 현재 2012년 4월 준공을 목표로 건조 중인 훈련함은 각 기능별 의견수렴 및 기술자문위원회를 거쳐 최첨단 교육시설과 개인학습 및 그룹별 연구토의를 위한 세미나실, 독서실이 완비되어 있고, 함정운용능력 향상을 위한 분야별 전문화 교육장비 및 시

물레이션 시설이 설치 될 예정이다. 또한, 효과적인 교육생 지도 감독을 위해 개방형 격실 배치와 인체공학적 인테리어 설계 등을 적용하여 쾌적한 내부시설을 구비할 예정이다. 아울러, 대한조선학회에서 주관하는 「선박설계 콘테스트」에 해양경찰 훈련함을 자유 과제로 공모하여 함정설계와 관련된 신선한 아이디어 발굴과 국민적 관심을 유도하였다.

## (2) 노후함정 교체사업



● 선박펀드사업 계약 서명식

사용한계(20년)를 초과하여 운용 중에 있는 노후 중·대형함정 31척은 2005년 선박투자회사법 개정을 통해 관공선 최초 선박펀드 방식을 활용하여 2006년에 7척, 2007년에 8척 대체건조에 이어 2008년 12월 19일에 노후함정 8척 대체건조사업(거북선 4호) 계약 체결을 완료하였다. 노후함정 교체

사업은 향후 2010년까지 총 31척을 모두 민간자본을 활용하여 건조 추진 할 예정이다.

민간자본을 활용하여 노후함정 교체를 추진하게 된 이유는 제한된 국가예산의 효율적 활용과 함께, 치열한 해양경쟁시대에 대응하여 우리의 해양주권을 수호하고 국민들의 생명과 안전을 보호할 수 있는 국가의 해양관리 시스템 구축이 시급했기 때문이다.

민간자본으로 건조되는 최신예 경비함정은 국가경제 동맥인 해상 교통로의 안전을 확보하고, 영해 및 배타적 경제수역에서 우리의 해양주권과 국익을 보호하는데 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

표 6-49 민간자본을 활용한 함정건조 실적

(단위 : 척)

구 분	소 계	2006년	2007년	2008년
노후함정 대체건조 (펀드명)	23척	7척 (거북선1호)	8척 (거북선2호)	8척 (거북선4호)
대형함정 신규건조 (펀드명)	2척	-	1척 (거북선3호)	1척 (거북선4호)



## 다. 항공기 도입

### (1) 비행기 도입 및 계약체결

#### ① 터보프롭 비행기(C-212) 1호기 도입

주변국간 EEZ 발효와 SAR 협약 가입 등 새로운 해양 치안환경 변화에 대응하고, 광역해역 경비 및 함정과 연계한 입체적 수색구조임무를 수행하기 위하여 터보프롭 비행기가 도입 되었으며, 해양경찰에서 운용



● 터보프롭 비행기 C-212

중인 C-212 비행기는 스페인 카사사에서 제작된 터보프롭 비행기로써 스페인 공군 등 전 세계적으로 해상 수색 및 탐색구조용으로 널리 사용되고 있는 기종으로서 2005년 12월에 스페인 카사사와 계약체결 후 2년 10개월의 제작기간을 거쳐 2008년 11월 16일 남해지방해양경찰청 항공단에 배치되었으며, 주·야간 수색구조임무를 수행할 수 있도록 수색용 레이더, 열상장비, 자동비행장치, 항법 컴퓨터 및 디지털 엔진 제어장치 등 다양한 첨단장치가 탑재 되어 있다. 그 동안 헬기의 항속거리 및 체공시간 제한으로 수색 및 탐색구조 범위가 제약을 받고 있었는데 C-212 터보프롭 비행기는 최대 항속거리가 800마일, 최대 속도가 200노트, 최대 5시간 체공 운용할 수 있어 남해안 지역 해상 수색구조 임무 등에 활용하고 있다.

#### ② 터보프롭 비행기(CN-235) 4대 계약 체결

200해리 배타적 경제 수역 선포, 한·중·일 어업협정 체결 등 과 같이 광역 경비 구역확대에 따라 경비함정 전담 경비체제에서 경비함정과 항공기를 연계한 해·공 입체적 경비체제 구축을 위해 CN-235 비행기 4



● 터보프롭 비행기 CN-235

대를 도입 추진 중이며, 2008년 12월 30일에 인도네시아 PTDI사와 터보프롭 비행기 (CN-235) 4대를 계약·체결하였고, 2010년에 2대, 2011년에 2대를 도입할 예정이다.



배치는 동·서·남해에 각각 배치하여 주·야간 수색구조임무를 수행할 수 있도록 레이더, 열상장비, 자동비행장치, 항법 컴퓨터 및 디지털 엔진 제어장치 등 다양한 첨단장치가 탑재되어 있다. 또한 야간 수색구조 활동이 가능하도록 조명탄 발사장치를 설치하였다. 2008년말 계약한 터보프롭 비행기는 최대 항속거리가 1,100마일, 최대 속도가 213노트로 한번 비행에 7시간을 운용할 수 있어 동·서·남해에서 장시간 해상감시, 수색구조 임무 등 항공기 활용도가 대폭 증대될 것이다.

### ③ 함정탐재 헬기 팬더(AS565MB) 6호기 도입



● 함정탐재 헬기 팬더(AS565MB)

주변국간 EEZ 발효와 SAR 협약 가입 등 새로운 해양 치안환경 변화에 대응하고, 광역해역 경비 및 함정과 연계한 입체적 수색구조 임무를 수행하기 위하여 함정 탐재 헬기를 도입하여 운용하고 있으며, 해양경찰에서 운용 중인 탐재용 헬기는 프랑스 유로콥타사에서 제작된 팬더 헬기로써 프랑스 해군 등 전 세계적으로 해상 수색구조임무용으로 널리 사용되고 있는 기종으로 2003년 1, 2호기 2대가 도입된 것을 시작으로 2005년에 2대, 2006년에 1대, 2008년에 1대가 추가 도입되어 총 6대가 운용되고 있으며 대형함정 출동 시 탑재하여 긴급 상황 발생시 헬기의 신속한 기동성으로 대형함정의 느린 기동력을 보완하여 보다 효과적인 임무 수행에 기여하고 있다. 한편 최신형 함정 탐재헬기(6호기)는 2006년 12월에 프랑스 유로콥타사와 계약체결 1년 10개월의 제작기간을 거쳐 2008년 10월 30일 인천해양경찰서 항공단에 배치되었으며, 악천후 속에서도 수색구조임무를 수행할 수 있도록 자동비행장치, 항법 컴퓨터 및 디지털 엔진 제어장치 등 다양한 첨단장치가 탑재되어 있다.

아울러 최대 항속거리가 450마일, 최대 속도가 155노트로 대형함정의 수색, 구조 가능범위 밖에서 발생하는 긴급 상황에도 헬기의 첨단장비와 신속한 기동성을 이용하여 단독으로 인명을 구조할 수 있는 임무수행능력을 발휘할 것이다.

### 3. 해양경찰복제 종합개선

#### 가. 추진배경

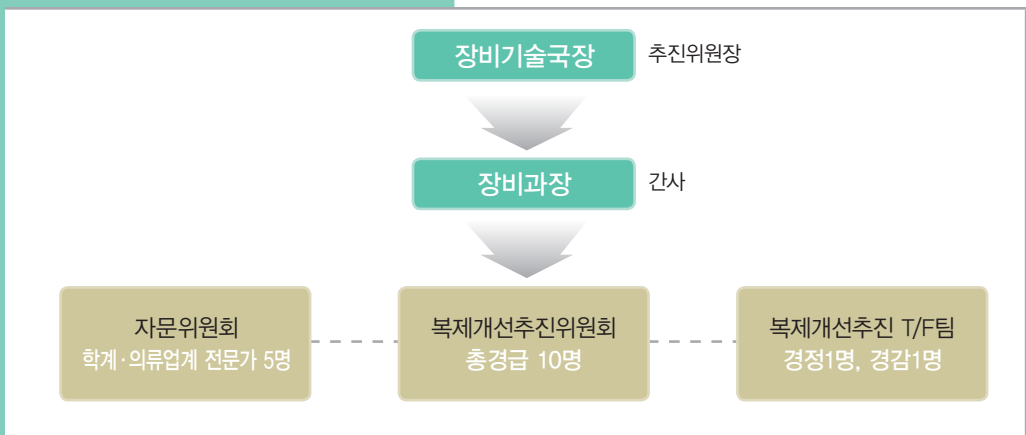
해양경찰은 1953년 창설이후 잦은 소속기관 변동을 거치면서 1996년 해양수산부 외청으로 독립을 하였다. 그동안 경찰청 소속기관으로 있으면서 경찰청과 동일한 복제를 사용하여 왔으나 외청 독립이후 해상치안기관으로서의 업무특성과 근무환경에 맞는 해양경찰의 고유복제가 필요하여 해양경찰 창설 55주년인 2008년도를 맞이하여 조직의 정체성과 독자성을 확립하고 국민에게 친근한 바다 봉사자로서의 이미지 개선을 추구하고자 복제개선을 추진하게 되었다.

#### 나. 디자인 개발을 위한 추진체계 구성

##### (1) 해양경찰 복제개선 추진위원회 구성(2007. 2. 6)

복제개선팀의 연구성과를 점검하고 추진과정에서의 중요사항을 협의하는 등 복제개선의 내실있는 추진을 위해 장비기술국장을 위원장으로하는 「해양경찰 복제개선추진위원회」를 구성하였다. 추진위원회는 디자인에 대한 전문적인 자문을 위해 학계·의류업계 등 민간전문가로 구성된 자문회를 두었다.

그림 6-6 해양경찰 복제개선 추진위원회 구성



## (2) 연구용역기관 선정

연구용역기관으로 국민대학교 산학협력단(교수 이재정)을 선정하고 계약을 체결(2007. 3. 16~12. 31)하여 제복·제모·부속물 등 41개 품목의 디자인 개발을 의뢰하였다.

## 다. 추진경과

2007년 2월 6일 해양경찰복제 종합개선 계획을 수립하고 5차에 걸친 설문조사를 실시하여 복제에 대한 직원들의 의견을 반영하기 위해서 최선을 다하였다.

표 6-50 해양경찰복제 설문조사

(단위 : 척)

회 차	설문기간	설문내용	비 고
1차	1. 9 ~ 1. 18	근무복표지장 부착여부	
2차	4. 9 ~ 4. 20	현행복제 의견	
3차	6. 12 ~ 6. 19	디자인 선호도(1차)	
4차	8. 28 ~ 9. 10	디자인 선호도(2차)	
5차	12. 10 ~ 12. 13	기타복제 디자인선호도	

복제개선을 위한 자료 수집을 위해 국내 50여개 군·경·공공기관의 복제류 및 모자, 부속물 등의 자료수집은 물론 미국, 일본, 중국, 캐나다, 인도, 필리핀, 인도네시아, 러시아, 싱가포르 등 9개국의 외국해상치안기관의 자료를 수집하기도 하였다.

### (1) 복제개선 연구용역 착수보고회 개최(2007. 4. 4)



해양경찰복제개선 연구용역기관으로 선정된 국민대학교 연구용역팀(교수 이재정)과 청장님, 차장님을 비롯한 44명의 경찰관이 참석한 연구용역 착수 보고회를 개최하였다.

## (2) 외국 해상치안기관복제 전시(2007. 4. 9 ~ 4. 11)

미국, 일본, 중국, 캐나다, 인도, 필리핀, 인도네시아, 러시아, 싱가포르 등 9개국의 외국해상치안기관의 복제를 수집하여 전시하였다.



## (3) 전국 순회품평회 개최(2007. 9. 3 ~ 9. 11)

본청과 동해·서해·남해 등 전국 3개 지방청을 순회하며 1,000여 명을 대상으로 정복 및 근무복 시안에 대하여 12명의 모델을 선발하여 패션쇼를 개최하여 직원들의 여론을 수렴하였다.



## (4) 개선복제 시범착용(2007. 11. 5 ~ 11. 30)

까지 본청을 비롯한 동해·서해·남해지방청 등 3개 지방청과 울산, 군산, 통영 등 3개해양경찰서 경찰관 210명을 대상으로 겨울정복과 근무복을 제작하여 시범 착용 하였다.

## (5) 기동복 등 기타복제 품평회 개최(2007. 12. 14)

기동복, 점퍼 등 기타복제 디자인안에 대한 의견수렴 및 결정을 위하여 청장님을 비롯한 72명의 경찰관이 참석한 가운데 품평회를 개최하였다.





## 라. 해양경찰복제 개선

제 복					
현행정복			개선정복		
					
현행근무복			개선근무복		
성하	춘추	기동복	성하	춘추	기동복
					
현행점퍼			개선점퍼		
춘추	겨울	파카	춘추	겨울	파카
					

## 모자 및 부착물 등

현행모자			개선모자		
남자정모	여자정모	근무모	남자정모	여자정모	근무모
					

## 기타 개선부착물

넥타이	넥타이핀	계급장	혁대버클	단추	표지장
					

## 122해양경찰구조대 및 해수욕장 안전요원 근무복

122해양경찰구조대			해수욕장 안전요원		
근무모	근무복		근무모	근무복	
					

## 마. 보급계획

개선복제는 별도 예산이 확보되지 않아 연간피복비 예산 범위내에서 2008년도 부터 4년간에 걸쳐 연차적으로 보급할 계획이다.



## 4. 해양경찰정비창 운영

### 가. 운영현황

해양경찰 소속 경비함정의 수리를 전담하고 있는 해양경찰정비창은 1953년 해양경찰대 발대 시 소규모 영선반으로 출발하였으며, 1994년 현재의 위치인 부산 다대포항 18,000여평의 대지에 함정 상가시설인 도크장 2기와 방파제, 계류시설, 수리공장 등 함정수리 전반에 필요한 제반시설을 갖추고 해양경찰 경비함정의 원활한 해상경비를 지원하고 있다.



● 해양경찰정비창 전경



● 함정 상가시설

2000년부터는 책임운영기관으로 지정되어 운영되고 있으며, “최고의 기술과 책임운영으로 해상경비역량을 극대화” 한다는 미션 하에 3S(전문화, 과학화, 고객만족) 실천을 통한 함정가동률 제고, 예산관리의 효율성 향상, 과감한 경영혁신, 고객만족 서비스 향상을 책임운영기관 사업목표로 설정하여 함정수리 업무에 만전을 기하고 있다.

민간기업의 우수 경영기법을 도입, 함정수리 업무에 접목시키는 등 행정운영의 효율성 제고를 위하여 노력한 점을 인정받아 책임운영기관 사업평가에서 4회에 걸쳐 우수기관으로 선정됨으로써 대내·외적으로 명실공히 최고의 책임운영기관으로 평가받고 있다.

### 나. 함정 가동률 제고

정비창에서는 매년 200여 척 이상의 경비함정을 정기수리, 상가수리, 중간정비 등

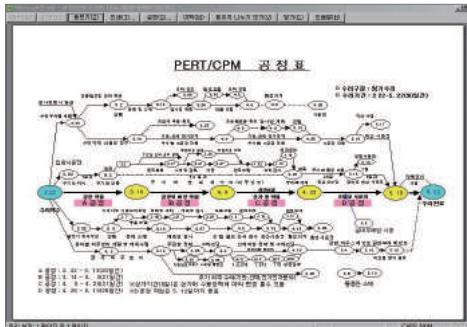
으로 구분하여 정비하고 있으며, 최근 독도·NLL 및 EEZ 등 해양주권 수호를 위한 경비함정의 증강과 해양집행 업무의 다양화로 신속한 정비지원에 의한 함정가동률 향상이 요구되고 있다.

표 6-51 경비함정 수리실적(1999년~2008년)

(단위 : 척)

연 도 별	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
수리척수	228	240	234	239	245	219	218	211	213	233

이에 정비창에서는 함정수리 로드맵 작성에 의한 체계적이고 효율적인 수리 정보 관리, 장비상태의 정확한 진단을 위한 분야별 전문가로 구성된 시운전팀 구성운영, PERT/CPM 기법을 활용한 공정관리 실시로 수리기간 단축, 해상 경비업무 수행 중 발생할 수 있는 장비고장에 대비한 함정요원 현장 기술교육 실시, 함정의 경미한 고장에 대한 신속한 이동정비실시로 함정가동률 향상에 힘쓰고 있다.



● PERT/CPM 공정표



● 신속한 이동정비 실시

#### 다. 예산관리 효율성 향상

외주수리에 의존하고 있던 고부가 첨단장비인 고속 특수엔진(MTU, WARTSILA 엔진 등)과 MCS(감시제어장치), CPP(가변피치 프로펠러), Water Jet 등 전기전자 및 특수장비에 대한 자체수리 전환을 통하여 정비창에서는 수십억원 대의 예산을 절감해 나가고 있다. 1~2년내 실용화 가능한 기술에 대하여 기술 우수자를 선발하여 전문업체

현장 실습교육, 전문기술자 초빙교육, 해군정비창 위탁교육, 신조함정 탑재장비 교육을 통하여 자체 기술력 확보에 주력을 다하고 있다.

또한, 외자부품 국산화, 수리공구 자체 제작 및 함정정비 후 발생한 교체부품을 재생하여 재활용하는 등 투입재료비 절감에도 앞장서고 있다.



● 가변피치 프로펠러 수리



● 고속특수엔진 수리

정비창의 이러한 노력의 결과로 2008년도에 속초272함 외 10척 5기종에 대한 고속특수엔진 자체수리 전환, 외자부속 10기종 국산화 등을 통하여 20억원 이상의 예산을 절감하였다.

뿐만 아니라 3,000마력 이상 엔진에 대한 육상 시운전이 가능토록 개선함으로써 2009년부터는 MTU16V2000 엔진 등에 대한 자체 정비실시로 향후 연간 10억원 이상의 추가 예산절감이 가능토록 하였다.

표 6-52 연도별 예산절감 현황

(단위 : 백만원)

연 도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
절감액	334	471	509	530	507	1,142	1,590	1,382	2,055

## 라. 경영혁신 추진

기술과 경험을 바탕으로 관행이었던 사무·기술·작업에 대한 절차와 기준을 정리하여 정비업무 표준서를 발간하였으며, e-book으로도 제작하여 온라인상에 제공함으로써

써 정비함정을 운용하고 있는 일선 현장에서 편리하게 활용할 수 있도록 하였다.

또한, 신조함정을 대상으로 수리이력, 엔진 운전시간, 정비범위 등을 종합적으로 고려하여 현장에서 수리 가능한 함정을 사전에 선별, 함정의 이동없이 정비창 기술진이 직접 함정으로 찾아가는 출장정비 서비스를 실시함으로써, 함정유류비 절감과 함께 수리기간 단축, 함정승조원 사기진작 등 효율적인 함정정비가 가능토록 하였다.



● 품질개선(QI) 활동 실시

2008년에는 수리작업, 시험 및 검사, 사무처리 등 업무수행과정에 있어서의 일하는 방식 개선을 통하여 업무추진의 효율성을 꾀하고자 품질개선(QI) 활동을 추진하였다. 250톤 소화포 개선팀 등 7개팀으로 구성하여 전직원의 동참하에 전개된 품질개선 활동에서 예산절감과 함께 업무능률, 수리품질, 고객만족에 있어 상승효과를 가져왔다.

## 마. 고객만족 서비스 향상

함정수리에 대한 신뢰도 향상을 위하여 엔진 등 주요장비 수리시 담당자 실명제 실시, 물품 및 함정수리 검사에 있어 검사단 구성강화, 수리공정별 품질관리 활동 등을 강화함으로써 함정수리 후 재수리 발생을 최소화하여 함정에서 안심하고 경비업무에 전념토록하고 있다.

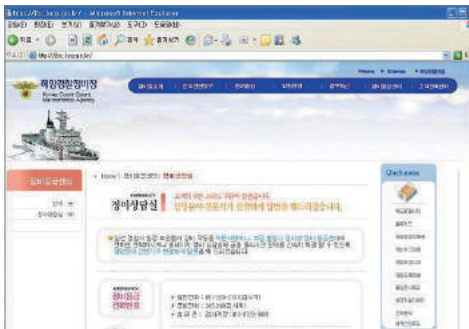
표 6-53 재수리 발생률

(단위 : %)

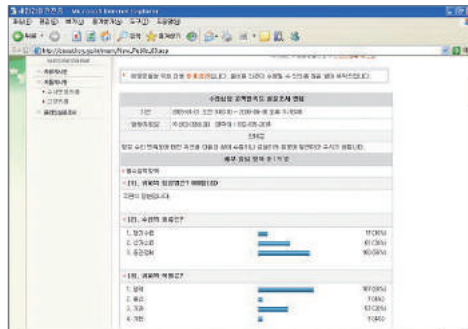
연 도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
발생률	1.1	0.88	1.75	1.03	0.49	0.40	0.39	0.41	0.26

또한, 2008년도에는 함정에서 수리신청이 없더라도 장비취약 부분을 찾아내서 수리토록하는 「찾아내는 정비서비스」를 신설하여 201척의 수리함정에 1,672건을 실시하였다. 기존 수동적 정비개념에서 탈피하여 적극적으로 찾아내어 정비토록 함으로써 수리

함정 직원의 좋은 반응을 얻고 있으며, 수리함정의 요구사항을 청취하여 즉시 시정토록 하는 한편, 온라인 정비 응급센터에 유사장비 고장사례 등을 제시하여 동일개소 고장 재발생 방지와 수리함정 직원들의 불편해소에 최선을 다하고 있다.



● 온라인 정비응급센터 운영



● 고객만족도 온라인 설문조사 실시

이러한 정비창의 고객만족 향상을 위한 노력은 함정직원을 대상으로 실시하는 고객만족도 설문조사 결과에 나타나고 있으며, 8년 연속 지속적으로 점수가 향상되고 있다.

표 6-54 고객만족도 설문조사 결과

연 도	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
점 수	62.6점	65.0점	66.6점	69.7점	70.2점	75.97점	81.29점	82.63점	83.33점



# 부 록

1. 2008년 해양치안 일지 — 444
2. 해양경찰 조직연혁 — 456
3. 해양경찰 조직도 — 465
4. 역대 해양경찰청장 — 468
5. 사진으로 보는 해양경찰사 — 470
6. 2009년 주요업무계획 — 479
7. 표 · 그림 목차 — 487







## 1. 2008년 해양치안 일지

1월

일 자	주요 내용
1. 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2008년 시무식</li> <li>• 자체 신년 인사회</li> </ul>
1. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제17대 대통령 인수위원회 업무 보고(극동문제 연구소)</li> <li>• 해양수산업 신년인사회(해양수산업부)</li> </ul>
1. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1월 확대간부회의</li> </ul>
1. 14	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 감사원 주관 2007년 결산감사 (~ 1. 22)</li> </ul>
1. 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항공기 사고 수색구조 협력 지역별 협정 체결 협의</li> </ul>
1. 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 정부혁신 기획관 오찬 간담회(BH 영빈관)</li> </ul>
1. 17	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중앙행정기관 재난 관리평가 수검</li> </ul>
1. 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양오염방제관련 공무원·국민 제안사항 예비심사</li> <li>• 2008년 해양경찰공무원 승진시험 실시</li> </ul>
1. 22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰 홍보영상물 시연회</li> </ul>
1. 23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제41차 통합방위 중앙회의(정부중앙청사)</li> </ul>
1. 28	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제271회 임시국회</li> </ul>
1. 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국회 상임위원회</li> <li>– 정부조직법안 개정 관련 논의 등</li> </ul>
1. 30	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 102소양호 침몰선박 발생 및 조치(제주 마라도)</li> </ul>



2월	
일 자	주요 내용
2. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>2월 확대간부회의</li> </ul>
2. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>우림호 충돌·전복선박 발생 및 조치(제주 표선항)</li> </ul>
2. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>88금영호 충돌·전복선박 발생 및 조치(인천 북항)</li> </ul>
2. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>설연휴 해상치안 현장 순시(서해)</li> </ul>
2. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>태안오염지역 항공순시</li> <li>태안해양경찰서 방문</li> </ul>
2. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>서해안 유류오염 사고대책 특별위원회(국회)</li> </ul>
2. 15	<ul style="list-style-type: none"> <li>농림해양수산위 법률안심사소위 활동</li> </ul>
2. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>3세원호 침몰선박 발생 및 조치 (군산 6부두)</li> </ul>
2. 18	<ul style="list-style-type: none"> <li>고시특채자 신규 임용식 (2명)</li> <li>제271회 임시국회 수상레저안전법안 소위심사</li> </ul>
2. 20	<ul style="list-style-type: none"> <li>본청 개선근무복 착용</li> </ul>
2. 22	<ul style="list-style-type: none"> <li>제17대 대통령 취임식 관련 비상근무</li> <li>정비창 운영심의회 개최</li> </ul>
2. 25	<ul style="list-style-type: none"> <li>제17대 대통령 취임식 참석</li> <li>미국 코스트가드(USCG) 직원 우리청 방문</li> </ul>
2. 27	<ul style="list-style-type: none"> <li>2007년도 청렴 우수사례 경진대회 우수상 수상</li> <li>기름오염방제 국제워크숍               <ul style="list-style-type: none"> <li>HEBEI SPIRIT 오염사고 대응방안 발표</li> </ul> </li> </ul>
2. 28	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양부장관 후보자 인사청문회 대응</li> </ul>
2. 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>총리, 장관 이·취임식 참석               <ul style="list-style-type: none"> <li>한덕수 국무총리, 강무현 해양수산부장관 이임식</li> <li>한승수 국무총리, 정종환 국토해양부장관 취임식</li> </ul> </li> </ul>



## 3월

일 자	주요 내용
3. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양오염사고 방제조치 개선·추진사항 토론회 개최</li> </ul>
3. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 선박자율점검제도 학습단 회의 및 예방점검시스템 설명회</li> </ul>
3. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 제 42대 해양경찰청장 취임식(치안총감 강희락)</li> </ul>
3. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 청장 태안방제현장 순시</li> </ul>
3. 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양오염사고 발생 및 방제조치(여수 소리도)</li> </ul>
3. 12	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양오염사고 방제조치 개선·추진사항 토론회 개최</li> </ul>
3. 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 한국도선사협회 우리청 방문</li> </ul>
3. 20	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 재난·안전관리 관계부처 차관회의 참석 (국무총리실)</li> <li>● 해양환경보전협의회 정기회의 개최</li> </ul>
3. 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 청장 치안현장 방문 (인천해경서)</li> </ul>
3. 24	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 국토해양부 업무보고 참석 (부산항만공사)</li> <li>● 청장 남해청, 부산해양경찰서 순시</li> <li>● 제9차 북태평양 해상치안기관 전문가회의 참가</li> </ul>
3. 26	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 제2회 해양환경관리공단 이사회 참석</li> <li>● 폐용기 일본연안 표류관련 관계부처 회의</li> </ul>
3. 27	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 지방언론사 기자간담회 개최</li> </ul>
3. 28	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 욱지도 근해 좌초 뉘시어선 발생 및 조치(통영 욱지도)</li> </ul>
3. 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 중앙부처 실·국장(급) 워크숍 참석</li> </ul>
3. 31	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 국토해양부 4월 월간회의</li> </ul>



4월	
일 자	주요 내용
4. 1	● 총리실, 태안 유류오염사고 현장점검 대응
4. 2	● 청장 동해경비해역 현장방문
4. 3	● 해양첨단산업 육성을 위한 공동세미나 참석
4. 4	● 훈련함 설계관련(해군 원산함) 현지실사 방문
4. 5	● 중앙부처 과장(급) 워크숍 참석 ● 식목일 행사실시-「1인 1그루 나무심기 운동」 ● 침몰선박 발생 및 조치 (제주 마라도)
4. 6	● 청장 강화도 주변해역 현장점검
4. 10	● 국토해양부장관(정종환) 현장방문 ● 해양오염 유출유 확산 예측시스템 모니터링 워크숍 참석
4. 11	● 제56기 경찰간부후보생 졸업 및 신규임용(10명) ● 홍보 담당자 워크숍 실시
4. 12	● 중앙부처 과장(급) 워크숍 참석
4. 14	● 주한 해상보안청 신임영사 우리청 방문 ● 일본, EEZ법 위반 우리어선 석방 및 조치
4. 15	● 국회 건교위 수석전문위원 방문
4. 16	● 청장 1511함 진수식 참석 및 치안현장방문(울산)
4. 17	● 제8회 해양경찰청장배 전국요트대회 개회식(통영) ● 청장 치안현장방문(통영해경서)
4. 18	● 총리실 주관 「갈등관리 워크숍」 참석 ● 안전사고 예방 종합 대책 추진설명회 참석 ● 일본, EEZ법 위반 우리어선 피랍관련 조치(조연호)
4. 19	● 청장 태안 치안현장 방문
4. 20	● 제8회 해양경찰청배 요트대회 폐회식(통영)
4. 21	● 경찰공무원 승진임용식(184명) ● 일본, EEZ법 위반 우리어선 나포 및 조치(217 한길호)
4. 22	● 청장 해군본부 초청방문 ● 청장 치안현장 방문(해양경찰학교)
4. 23	● 청장 치안현장 방문 (서해청, 목포해경서) ● 태평양8호(3008함) 취역식 참석(목포) ● 해양과학기술포럼 토론회 참석
4. 24	● 싱가포르 해군 대표단 본청 방문
4. 25	● 해양재난관리 개선방안 수립관련 관계부처 회의 ● 정보보안경찰 워크숍 개최
4. 29	● 제11차 한·러 해상치안기관장 정례회의
4. 30	● 해안경계임무 인수 관계기관 회의 ● 제3회 해양환경관리공단 이사회



## 5월

일 자	주요 내용
5. 1	● 충돌·전복선박(203만성호) 관련 조치
5. 2	● 총리실 주관 관계부처 회의
5. 3	● 제주 형사기동정(P-136정)좌초·침몰사건 발생 및 조치
5. 4	● 보령 죽도 방파제 해일사고 발생 및 조치
5. 6	● 국회 예결위 2007 회계연도 결산 예비검토
5. 7	● 훈련함 방제기능 보강관련 기술자문회의
5. 8	● 제273회 임시국회 대정부질문 대응
5. 9	● 해양오염방제요원 워크숍
5. 12	● EEZ 어업법 위반 중국어선 나포 조치(노성어0857호)
5. 14	● 청장 치안현장 방문(백령도 접적해역등) ● 해양환경관리공단 임원추천위원회
5. 15	● 국회바다포럼 운영위원 회의
5. 16	● 창의실용 담당자 워크숍 ● 상임위 2007 회계연도 결산 예비검토
5. 19	● 함정건조사업 추진관련 관계자회의
5. 20	● ICAO 항공안전평가 평가단 접견
5. 21	● 제10차 한·일 해상치안기관장 정례회의 ● 캐나다 태평양함 대사령관 방문
5. 22	● 해양환경안전학회 춘계학술대회
5. 26	● 동남아 해상치안기관 공무원 연수실시(~ 6.6) ● 2008 재난대응 안전한국훈련 평가반 방문
5. 27	● 정부법무공단 이사장 방문 ● 제2회 서울국제 해사포럼 참석
5. 28	● 해양오염 방제훈련 실시(통영)
5. 29	● 해양과학기술협의회 공동학술대회 ● 청장 치안현장 방문(완도,여수해경서)
5. 30	● 제13회 바다의 날 기념식 ● 청장 치안현장 방문(완도,여수해경서)



6월	
일 자	주요 내용
6. 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>6월 확대간부회의</li> </ul>
6. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>민간 방제비용 보상관련 관계기관 회의</li> </ul>
6. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>VTS 업무관련 차관회의</li> </ul>
6. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>중앙부처 실장급 고위공무원과 “대화의 시간” (BH 영빈관)</li> </ul>
6. 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>현충일 행사 참석(국립현충원)</li> </ul>
6. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 치안현장 방문(포항해경서)</li> <li>제22차 코스파스 살세트 공동위원회</li> </ul>
6. 10	<ul style="list-style-type: none"> <li>제11차 NOWPAP 실무당국자 및 관계기관 회의</li> </ul>
6. 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008년 을지연습 「전국 통제부장 회의」</li> </ul>
6. 13	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 치안현장 방문(군산해경서)</li> <li>전국 파출소장 워크숍</li> </ul>
6. 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 치안현장 방문(태안해경서)</li> </ul>
6. 17	<ul style="list-style-type: none"> <li>우리청-인하대 업무협약 체결</li> <li>제5차 한·싱 해상치안기관 정례회의</li> </ul>
6. 19	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009년도 예산편성 쟁점사업 자체심의</li> </ul>
6. 20	<ul style="list-style-type: none"> <li>일본, EEZ 어업법 위반 우리어선 나포 조치(천일호)</li> </ul>
6. 23	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 치안현장 방문(동해청, 속초·동해해경서)</li> </ul>
6. 25	<ul style="list-style-type: none"> <li>6월중 국정과제 점검회의</li> <li>해양오염 방제조치 분석·평가토론회 개최</li> </ul>
6. 26	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009년도 예산편성 심의회 개최</li> <li>대통령경호안전 대책실무위원회 참석</li> <li>선진국형 방제훈련 소집교육 실시</li> <li>2009년도 소요정원 관련, 행안부 대상 설명회 개최</li> <li>지방청·일선서 청문감사계장 소집교육</li> </ul>
6. 29	<ul style="list-style-type: none"> <li>제2연평해전 6주년 기념식 참석</li> </ul>





## 7월

일 자	주요 내용
7. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 해양경찰학교 특별강연</li> <li>경찰관 승진임용식(3명)</li> </ul>
7. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 서남해 EEZ해역 점검</li> </ul>
7. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>국제범죄 업무간담회</li> <li>제3회 대한민국 해양사진대전 시상식 참석(세종문화회관)</li> </ul>
7. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>차장 한나라당 제4정책조정위원회 업무보고</li> </ul>
7. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>고유가 대응 유류절약대책회의</li> </ul>
7.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>함정건조 감독관·감리자 소집교육</li> <li>제3회 어린이 그림그리기대회 시상식(인천예술회관)</li> </ul>
7.12	<ul style="list-style-type: none"> <li>제4회 국토해양부장관배 태안국제바다 수영대회 참석(만리포)</li> </ul>
7.15	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 독도해역 경비상황 점검</li> </ul>
7.16	<ul style="list-style-type: none"> <li>전반기 통합방위 실무위원회(국방부)</li> </ul>
7.17	<ul style="list-style-type: none"> <li>일반직 공무원 승진임용식(10명)</li> </ul>
7.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>전국 수사·정보과장 연석회의 개최</li> </ul>
7.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>원격응급의료시스템구축 협약서 체결</li> <li>상반기 재정집행 점검회의</li> <li>제2회 NOWPAP 한·중 합동방제훈련대비 사전회의 참석</li> </ul>
7.22	<ul style="list-style-type: none"> <li>한·중 수색구조협정 이행합의서 체결식</li> <li>7월 국정과제 점검회의</li> <li>육군수도군단장 방문</li> </ul>
7.24	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양경찰학교 특별강연(차장)</li> </ul>
7.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>연안의 효과적인 수색구조방안 연구용역 최종보고회</li> </ul>
7.29	<ul style="list-style-type: none"> <li>전경관리 및 에너지절약 실천을 위한 전국 경무계장·전경지도관 교육</li> </ul>
7.30	<ul style="list-style-type: none"> <li>정비창·부산해경서 치안현장 방문</li> </ul>
7.31	<ul style="list-style-type: none"> <li>울산 1009함 진수식(현대중공업)</li> </ul>



8월	
일 자	주요 내용
8. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 확대간부회의</li> </ul>
8. 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2008 을지연습 정부준비보고 참석</li> <li>• 일선 수사부서 현장 방문</li> </ul>
8. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상교통관제센터(VTS) 인수관련 업무 협의</li> </ul>
8.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 경찰공무원 승진임용식(12명)</li> </ul>
8.12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2008년도 국무총리실 주관 에너지절약 점검 수검</li> </ul>
8.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 수사역량 강화 「최종 전체회의」</li> <li>• 2008년 성과관리워크숍 실시</li> <li>• 방제대책본부 구성·운영(안) 검토 토론회</li> </ul>
8.14	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방관서 예방지도계장 워크숍 개최</li> </ul>
8.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2008 을지연습(~8.21)</li> </ul>
8.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국가정책조정회의(정부종합청사)</li> </ul>
8.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 서귀포 해양경찰서 개서식</li> </ul>
8.26	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8월중 국정과제 점검회의</li> </ul>
8.27	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 국토해양위원회 방문인사</li> <li>• 형사사법통합정보체계 구축관련 관계기관 회의</li> </ul>



9월	
일 자	주요 내용
9. 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>제2회 NOWPAP 한·중 합동방제 훈련</li> <li>제278회 정기국회 국토해양위원회 전체회의 출석</li> </ul>
9. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>제5차 국가정책 조정회의(정부중앙청사)</li> </ul>
9. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>재난대응 관계기관 협조회의(국방부)</li> <li>부산, 일본 EEZ 어업법 위반 우리어선 나포 조치(2선남호)</li> </ul>
9. 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>추석명절 사회복지시설위문 및 봉사활동 실시</li> </ul>
9. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>제9차 북태평양 해상치안기관장회의</li> </ul>
9.10	<ul style="list-style-type: none"> <li>과장급 「대화의 시간」 참석(정부중앙청사)</li> </ul>
9.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양위원회 상임위 2009 예산안 전문위원 예비검토</li> <li>육상폐기물 해양투기량 감축을 위한 대책회의</li> </ul>
9.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>제주 P-136정 복구관련 대책회의</li> </ul>
9.17	<ul style="list-style-type: none"> <li>국회 상임위 2007 회계연도 결산</li> </ul>
9.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>독도영토관리대책단 5차 회의(정부중앙청사)</li> </ul>
9.19	<ul style="list-style-type: none"> <li>바다사랑실천 정화운동 실시</li> </ul>
9.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 영흥·영종도 해상치안현장 점검</li> </ul>
9.23	<ul style="list-style-type: none"> <li>국회(정보위원회) 결산심사</li> <li>경찰대학 제18기 치안정책과정(총경)해경청 및 경비합정 견학</li> </ul>
9.24	<ul style="list-style-type: none"> <li>항공기 가동률 향상 워크숍</li> <li>정부업무평가 자체평가위원회</li> </ul>
9.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>태국 국가안보위 사무차장 해경청 방문</li> <li>제1회 해양경찰청장배 분석정확도 경진대회 및 워크숍</li> </ul>
9.26	<ul style="list-style-type: none"> <li>물놀이 안전사고 개선대책 관계부처 회의(국무총리실)</li> </ul>
9.29	<ul style="list-style-type: none"> <li>태안오염사고의 정책적 대응방안마련을 위한 워크숍</li> <li>인천지방법원 법관 일행 방문</li> <li>311함 진수식(한진중공업) 및 정비창 현장방문</li> <li>목포해경서 순직경찰관(고 박경조 경위) 영결식</li> </ul>
9.30	<ul style="list-style-type: none"> <li>전문정보관 워크숍</li> </ul>



10월	
일 자	주요 내용
10. 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>전국 일선지휘관 회의 개최</li> </ul>
10. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양위원회 예결위 2009 예산안 전문위원 예비검토</li> <li>2008 대한민국 해군 국제관함식 참석(해군작전사)</li> <li>연안구조장비 도입 마스트플랜심의회</li> <li>제4차 아시아 해상치안기관장회의</li> </ul>
10. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>연말 폐기물 배출허용량 부족사태 해소방안 대책회의(국토해양부)</li> <li>제13차 한·중·일·러 수색구조 실무자 정례회의</li> <li>해양공권력 강화를 위한 경비 관계자 워크숍</li> <li>주한 중국대사관 부대사 예방</li> </ul>
10. 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>합참, 육군·해군 R/D 통합운용방안 회의</li> <li>2008 을지연습 중양종합강령 회의(정부중앙청사)</li> </ul>
10.10	<ul style="list-style-type: none"> <li>해상특수기동대 발대식</li> </ul>
10.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>제278회 정기국회 국정감사 수감</li> </ul>
10.14	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008년도 정보사업 예산 국정원 정기감사</li> </ul>
10.16	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장 해상치안현장 방문(통영해경서)</li> <li>하반기 실용적 방제훈련(인천해경서)</li> </ul>
10.17	<ul style="list-style-type: none"> <li>통영해경서 청사준공식</li> </ul>
10.20	<ul style="list-style-type: none"> <li>일선 치안현장 점검 및 현장 체험(여수해경서)</li> </ul>
10.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>터보프롭비행기 위탁구매 추진관련 방위사업청 방문</li> <li>2008년도 총무훈련 관련 「대규모 해양오염 방제훈련」 실시</li> </ul>
10.22	<ul style="list-style-type: none"> <li>KOICA해양조사업 해양조사기술과정 연수참가자 방문</li> <li>경비함정 진압·안전장비 규격심의</li> </ul>
10.24	<ul style="list-style-type: none"> <li>제278회 국토해양위원회 종합감사</li> </ul>
10.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양위원회 독도 경비상황 점검</li> <li>국가긴급방제계획 전부개정 관련 관계부처 회의 개최</li> </ul>
10.29	<ul style="list-style-type: none"> <li>제2회 해상치안 컨퍼런스(제주 서귀포)</li> <li>한나라당 재해대책위원회 방문</li> </ul>
10.30	<ul style="list-style-type: none"> <li>서귀포해경서 1511함 취역식</li> <li>방제기술지원협의회 정기회 및 HNS 연구사례 발표회</li> </ul>



11월	
일 자	주요 내용
11. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>임명장 수여식(경비국장 김승수, 정수국장 이정근)</li> </ul>
11. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>제4회 해양환경관리공단 이사회(해양환경관리공단)</li> </ul>
11. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>함정 장비관리자 워크숍</li> <li>2008 하반기 대통령경호 안전대책위원회의</li> </ul>
11. 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>청장님과의 대화의 시간</li> </ul>
11. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>정부업무평가 추진실적 점검회의</li> </ul>
11.12	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양위원회 전체회의(국회 회의실)</li> <li>아세안 대표단 방문(29명)</li> </ul>
11.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>제10차 한·중 해상치안기관장 정례회의</li> <li>국토해양위원회 예결소위(~11.13)</li> <li>베트남 국방부 대표단 우리청 방문(11명)</li> </ul>
11.14	<ul style="list-style-type: none"> <li>독도영토특위 독도 경비상황 점검</li> <li>해양오염사고 방제 및 법적문제에 관한 심포지엄(한국해양대)</li> </ul>
11.17	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양위원회 전체회의</li> <li>- 2009년 회계연도 세출예산</li> </ul>
11.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>국회(정보위) 정보사업예산 심의대응</li> <li>중국 국가해양국 등 대표단 방문(12명)</li> </ul>
11.19	<ul style="list-style-type: none"> <li>예결위원회 전체회의(~11.21)</li> <li>반부패 정책 심포지엄</li> </ul>
11.21	<ul style="list-style-type: none"> <li>제45주년 경주의 날 기념행사</li> </ul>
11.24	<ul style="list-style-type: none"> <li>제4회 조난통신운용체제 개선 민·관·학 전문가회의</li> </ul>
11.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>예결위원회 부별심사(~11.26)</li> </ul>
11.26	<ul style="list-style-type: none"> <li>수사 우수사례(BP) 발표대회</li> </ul>
11.27	<ul style="list-style-type: none"> <li>허베이스피리트호 사고 1주년 국제심포지움(국회헌정기념관)</li> <li>제6차 한·필리핀 해상치안기관 정례회의</li> <li>2008년 하반기 통합방위 실무(소)위원회의(합참회의실)</li> <li>창의실용 선도그룹 워크숍</li> </ul>



12월	
일 자	주요 내용
12. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>유공경찰관 특별승진 임용식 참석 및 군산해경서 현장방문</li> <li>주요업무 추진실적 점검을 위한 토론회</li> <li>한·인니 해상치안기관 정례회의</li> </ul>
12. 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008년도 인권수호위원회 개최</li> <li>폐기물 정보관리 협력 관계기관 간담회</li> </ul>
12. 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>허베이 스피리트호 오염사고 1주년 국회토론회(위원회관)</li> <li>국가위기상황체계 설명회 참석(BH)</li> </ul>
12. 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>국정원 중앙합동신문센터 개소식 참석</li> </ul>
12. 8	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008년 태안 국제환경포럼(~12.9)</li> </ul>
12.10	<ul style="list-style-type: none"> <li>한·일 경비분야 과장급 정례회의</li> <li>2009년 폐기물 해양투기 허용량 지정 간담회</li> </ul>
12.11	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008 전국 새마을지도자 대회(인천 삼산월드체육관)</li> <li>2008년 하반기 통합방위 실무위원회의(합참 회의실)</li> </ul>
12.15	<ul style="list-style-type: none"> <li>한·인도, 한·말련 해상치안기관 정례회의(~12.19)</li> <li>감사관계관 회의(감사원)</li> </ul>
12.16	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양오염 방제지원시스템 구축 최종보고회</li> </ul>
12.18	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양범죄 과학수사 세미나</li> <li>제2차 한·베트남 해상치안기관 정례회의(~12.19)</li> <li>태안오염사고 이후 정책적 대응방안 마련 토론회</li> <li>주요 현안사항 정책토론회</li> </ul>
12.19	<ul style="list-style-type: none"> <li>국회 사무총장 해상치안현장 방문(20명)</li> <li>차장(조인현) 명예퇴임식</li> </ul>
12.22	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009년도 대통령 연두업무보고(BH)</li> </ul>
12.23	<ul style="list-style-type: none"> <li>해양과학수사센터 개소식</li> <li>제55주년 해양경찰의 날 기념식</li> </ul>
12.24	<ul style="list-style-type: none"> <li>국토해양부 긴급 확대간부회의(국토해양부)</li> <li>어려운 이웃과 함께하는 사랑의 쌀 나누기 및 위문공연</li> </ul>
12.26	<ul style="list-style-type: none"> <li>지휘통신체계발전 용역완료보고회</li> <li>해양오염예방 종합관리시스템 개선사업 최종보고회</li> <li>정부업무평가 우수기관 포상행사 참석(국무차장실)</li> </ul>
12.31	<ul style="list-style-type: none"> <li>2008년 종무식</li> </ul>



## 2. 해양경찰 조직연혁

창설 ~ 외청 독립 전	
● 1953. 12. 14	내무부 치안국소속 해양경찰대 신설 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 - 기지대 7
● 1953. 12. 16	해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치 ※ 12, 23 해양경찰대 창설(부산시 중구 중앙동)
● 1953. 12. 23	해양경찰대 창설시 정비참모산하 함정계 “영선반” 설치
● 1954. 6. 26	참모장 폐지, 통신참모 신설
● 1955. 2. 7	상공부 해무청소속 해양경비대로 변경
● 1956. 7. 23	해양경비대사령부로 변경, 참모장·감찰관 신설 부산기지대 폐지 - 기지대 6
● 1957. 11. 6	해양경비대로 변경 인천·군산·포항·목호기지대 폐지 - 기지대 2
● 1962. 5. 5	내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경, 경무과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설 - 4과 1대
● 1962. 10. 15	인천·군산·포항·목호·여수기지대 설치 - 기지대 7
● 1963. 2. 5	항공대 폐지
● 1964. 2. 22	해양경찰대 청사를 부산시 동구 대청동으로 신축이전
● 1969. 7. 18	속초·연평기지대 설치 - 기지대 9
● 1969. 9. 20	해양경찰대 정보수사과 신설 - 5과
● 1971. 7. 14	해양경찰대 교육대 신설 - 5과 1대
● 1972. 5. 6	해양경찰대 기지대를 지구해양경찰대로 변경
● 1972. 6. 2	지구해양경찰대 경무과·경비통신과·정보수사과 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구 해양경찰대 폐지
● 1974. 12. 24	내무부 치안국을 치안본부로 변경
● 1975. 5. 30	정비과를 정비보급과로 변경 해양경찰대 정비보급과·수리소로 개칭
● 1978. 8. 9	내무부 해양경찰대로 변경, 관리부·경비부·해양오염관리관 신설, 기획감사과 신설, 부대장·교육대 폐지 - 2부 1관 6과 지구해양경찰대에 해상공해과 신설
● 1979. 10. 12	해양경찰대 청사를 인천시 중구 북성동으로 신축이전



● 1980. 11. 14	목호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 명칭 변경
● 1982. 5. 14	충무지구해양경찰대 신설 - 지구해양경찰대 10
● 1984. 1. 1	해양경찰대 정비보급과 “수리창” 설치
● 1984. 1. 21	부산·인천·속초·목포지구해양경찰대에 정비보급과 신설
● 1988. 12. 20	안흥지구해양경찰대 신설, 거진·울산·서귀포·마산지대 신설 - 지구해양경찰대 11, 지대 4
● 1990. 7. 19	해양오염관리관을 해양오염관리부로 변경, 감시과·방제과·시험연구과 신설, 정비창 신설, 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과, 해난구조대 신설 - 3부 10과 1창 1대 해양경찰대 관리부 “수리창”으로 변경
● 1991. 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
● 1991. 7. 31	완도지서 신설 - 지서 6
● 1992. 10. 17	울산해양경찰서 신설 - 해경서 12
● 1992. 12. 4	삼천포·거문도·대천지서 신설 - 지서 9
● 1995. 1. 1	해양경찰지서 32개소 신설 - 지서 41
● 1995. 9. 22	공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경 - 4부 11과 2담당관 정비창을 해양경찰청 부속기관으로 변경, 창장밑에 총무과·공무과·기관과·선체과·전기전자과·선거과·보급과 설치 - 7과
● 1996. 1. 3	해양경찰지서 11개소 신설 - 지서 52

### 외청 독립 후

● 1996. 8. 8	해양수산부 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 52
● 1997. 6. 25	예산담당관, 교육담당관 신설 - 4국 1관 12과 5담당관
● 1998. 2. 20	해양경찰지서 10개소 신설 - 지서 62
● 1998. 2. 28	장비과를 장비1과, 장비2과로 분과, 전산담당관(폐지)·통신과를 통합 전산통신과로 변경 - 4국 1관 13과 4담당관
● 1998. 12. 31	7개 해경서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해경서 전산통신과를 경비구난과 통합, 4개 해경서 정보수사과를 수사과·정보과 분리 - 해경서 12, 과 73, 지서 62



외청 독립 후	
● 1999. 5. 24	차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비1과를 장비과로, 장비2과를 조함과로, 예산담당관을 예산과로, 교육담당관을 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경 - 차장 4국 15과 2담당관 정비창 7과에서 5과로 감축(총무·공무·기관·선체·전기전자과)
● 1999. 10. 22	평택지서 신설 - 해경서 12, 과 73, 지서 63
● 2000. 1. 1	정비창 책임운영기관 시행
● 2001. 6. 1	해양경찰지서 6개소 신설 - 해경서 12, 과 73, 지서 69
● 2002. 7. 8	완도해양경찰서 신설(5개과) - 해경서 13, 과 78, 파출소 69, 지서를 파출소로 변경하고 직제상 출장소 설치근거 마련
● 2002. 7. 9	감시1계를 감시기획계로, 감시2계를 감시지도계로 변경, 폐기물 관리계 신설
● 2003. 7. 25	감사1담당을 감사담당으로, 감사2담당을 감찰담당으로 변경 경비구난과내 항공대 신설 - 차장 4국 15과 2담당관 해양경찰지서 2개소 신설 - 해경서 13, 과 78, 파출소 71, 특수구조단을 서장직속에서 경비통신과로 조정
● 2004. 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
● 2004. 3. 22	경무기획국에 혁신업무 추가, 기획과를 혁신기획과로 변경
● 2004. 5. 24	경비구난과를 구난과로, 항공통신과를 구난통신과로 변경
● 2004. 12. 31	해양경찰청 정보화담당관 신설, 구난통신과 업무중 정보화관련 사무를 삭제함 - 차장 4국 14과 3담당관
● 2005. 3. 31	공보담당관을 정책홍보담당관으로, 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편하고, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설 - 차장 4국 16과 3담당관 1단
● 2005. 7. 22	해양경찰청장 직급을 치안정감에서 치안총감으로, 차장의 직급을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정하고, 정책홍보관리관 및 국제협력관을 신설하며, 경무기획국을 장비기술국으로 개편 - 차장 6국(관) 16과 3담당관 1단
● 2005. 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



2006년 조직개편	
● 2006. 2. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19,350호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 인천·목포·부산·동해지방해양경찰본부 신설</li> <li>● 2006년도 소요정원 423명(총경 1, 경정 4, 경감 17, 경위 31, 경사 104, 경장 98, 순경 118, 5급 5, 6급 16, 7급 13, 연구사 1, 기능6급 5, 기능8급 5, 기능9급 5) 증원</li> <li>● 직급조정 147명(경정 2, 경감 8, 경위 31, 경사 14, 경장 84, 경장 -6, 순경 -133, 5급 3, 9급 -3, 기능6급 3, 기능7급 2, 기능10급 -5)</li> </ul>
● 2006. 3. 28	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 334호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양경찰청 치안상황담당관 신설 - 차장 6국(관) 14과 7담당관 3단</li> <li>● 지방해양경찰본부 하부조직(3과 2단 1대)으로 혁신경무과, 경비안전과, 정보수사과, 항공단, 특공대 및 기동방제단을 둬 - 4개 지방본부, 24과(단·대)</li> </ul>
● 2006. 4. 3	<p>해양경찰청 사무분장 규칙 개정(훈령 제454호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 정보화담당관에 정보화보안팀을 신설</li> <li>● 혁신단에 정책품질관리팀을 신설하고 시스템관리팀을 폐지함</li> <li>● 경비과에 경호계를 신설하고, 경비과 치안종합상황실을 신설하는 치안상황담당관실로 이관하며, 담당관실에 상황기획팀을 신설함</li> <li>● 정보과에 정보3계를 신설</li> <li>● 해양배출물관리과의 폐기물관리계를 폐기물기획계로 명칭을 변경하고, 폐기물지도계를 신설함.</li> </ul>
	<p>지방해양경찰관서 사무분장 규칙 개정(훈령 제475호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 지방본부 혁신경무과 소속하에 혁신경무계, 청문감사계를, 경비안전과 소속하에 경비계, 해상안전계를, 정보수사과 소속하에 수사계, 정보계, 광역수사팀(동해지방본부 제외)을, 항공단 소속하에 회전익항공대(인천지방본부는 고정익항공대, 항공정비대 운용)를, 특공대 소속하에 행정팀, 전술팀, 폭발물처리팀(인천지방본부는 교육훈련팀 운용)을, 기동방제단 소속하에 감시팀, 기동방제팀(인천·부산지방본부는 분석팀 운용)을 신설함</li> <li>● 인천해양경찰서 특공대 및 항공단을 인천지방해양경찰본부로 이관</li> <li>● 완도·동해·속초해양경찰서 정보수사과에 형사계 신설</li> <li>● 군산·완도·울산·동해·속초해양경찰서 해상안전과 해상교통계를 교통레저계로 확대·개편</li> <li>● 파출소 3개소(제주 한림, 목포 북항, 완도 노화) 신설 - 해경서 13, 과 78, 파출소 74</li> </ul>
	<p>해양경찰학교 사무분장 규칙 개정(훈령 제476호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 교무과에 교수계를 신설</li> <li>● 교무과에 실무학과 및 해경학과를 폐지하고, 경비안전학과, 정보수사학과, 함정운용학과 및 교양학과 4개 학과체제로 확대·개편</li> </ul>



2006년 조직개편	
● 2006. 6. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,596호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>고위공무원단제도의 도입에 따라 해양오염관리국장 직급을 변경 (2급 또는 3급 → 고위공무원단)</li> </ul>
● 2006. 11. 9	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,729호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>동해·목포·부산지방해양경찰본부를 각각 동해·서해·남해지방해양경찰청으로 확대·개편 하고, 인천지방해양경찰본부를 폐지하며, 인천해양경찰서를 본청 직할서로 개편</li> <li>지방청 신설에 필요한 소요인력 확보를 위해 본청 인력 25인(총경2, 경정4, 경감6, 경위4, 경장5, 순경4)을 소속기관으로 이체</li> <li>지방청 신설 및 연안인명구조장비 도입 등에 따른 운용인력 71인(경무관3, 총경7, 경정4, 경감19, 경사28, 경장4, 순경3, 4급2, 5급1)을 소속기관에 증원함</li> </ul>
● 2006. 11. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(해양수산부령 제347호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>해양경찰청 치안상황담당관 폐지 - 차장 6국(관) 14과 6담당관 3단</li> <li>지방해양경찰청 하부조직(4과 1단 1대)으로 경무기획과, 경비구난과, 정보수사과, 해양오염 관리과, 항공단 및 특공대를 둬 - 3개 지방청, 18과(단·대)</li> <li>속초·동해·포항·완도·태안해양경찰서 정보수사과를 정보과 및 수사과로 분과 - 해경서 13, 과 83, 파출소 74</li> </ul>
	<p>해양경찰청 사무분장 규칙 개정(훈령 제530호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>치안상황담당관의 폐지에 따라 상황기획팀을 폐지하고, 치안종합상황실을 경비과 소속으로 이관</li> </ul>
	<p>지방해양경찰관서 사무분장 규칙 개정(훈령 제532호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>지방청 경무기획과 소속하에 경무계, 기획예산계(신설), 장비관리계(신설), 청문감사계를, 경비구난과 소속하에 경비통신계, 해상안전계, 수색구조계(신설), 해상치안상황실(신설)을, 정보수사과 소속하에 수사계, 정보계, 광역수사팀(동해지방청 신설), 외사계(신설)를, 해양오염관리과 소속하에 감시계, 방제계를, 항공단 소속하에 행정팀(신설), 항공대를, 특공대 소속하에 행정팀, 전술팀, 폭발물처리팀을 둬</li> <li>부산·인천지방본부 분석계를 부산·인천해양경찰서로 이관하고, 여수해양경찰서 분석계를 폐지함</li> <li>인천지방해양경찰본부 폐지에 따라 소속 항공단 및 특공대를 인천해양경찰서 소속으로 이관</li> </ul>
	<p>해양경찰기관의 조직 및 정원에 관한 규칙 개정(훈령 제534호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>지방청 신설에 필요한 소요인력 확보를 위해 18개 출장소(화수, 구로, 초전, 용무지, 하제, 중동, 사촌, 저두, 소영, 용주, 염해, 덕동, 하촌, 지족, 남촌, 구산, 신남, 문암1)를 민간대행 신고소로 전환</li> </ul>



2007년 조직개편	
● 2007. 3. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19,940호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양경찰청 부속기관으로 해양경찰연구개발센터(長 : 4급) 신설</li> <li>● 2007년 소요정원 101명 증원(경정1, 경감3, 경위5, 경사28, 경장27, 순경32, 7급 3, 8급 2)</li> </ul>
	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 368호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양경찰연구개발센터에 기획관리과, 장비개발연구팀, 과학수사연구팀, 유출유분석팀 및 배출물연구팀을 둠 - 1과 4팀</li> </ul>
● 2007. 4. 24	<p>해양경찰청 사무분장규칙개정(훈령 제573호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 장비과 함정정비계를 정비계로 변경함</li> <li>● 수사과 마약계를 마약수사팀으로 변경하여 광역수사단으로 이관하고, 광역수사단 강력수사팀을 광역수사1팀으로, 지능수사팀을 광역수사2팀으로, 행정팀을 광역수사3팀으로 변경함</li> <li>● 감시과 감시지도계를 환경감시계로, 해양배출물관리과 폐기물지도계 및 유해물질관리계를 폐기물관리계 및 폐기물운영계로, 방제과 방제지도계 및 기동방제계를 방제대책계 및 HNS관리계로 변경</li> <li>● 시험연구과 폐지 - 차장 6국(관) 13과 6담당관 3단</li> </ul>
	<p>지방해양경찰관서 사무분장 규칙 개정(훈령 제575호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 속초·동해·제주·완도해양경찰서 해양오염관리과에 해양오염지도계 신설</li> <li>● 해양경찰서 해양오염관리과 감시계 및 폐기물관리계를 해양오염관리계 및 해양오염지도계로 변경</li> </ul>
	<p>해양경찰연구개발센터 사무분장규칙 제정(훈령 제577호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 연구개발센터 기획관리과의 하부조직으로 관리계 및 기획계 신설</li> </ul>
	<p>해양경찰정비창 기본운영규칙 개정(훈령 제579호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 공무과 정보화계를 전기전자과로 이관</li> </ul>
	<p>해양경찰기관의 조직 및 정원에 관한 규칙 개정(훈령 제580호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 해양경찰연구개발센터를 신설하기 위해 필요한 소요인력 확보를 위해 본청 인력 14인(일반직 4급1, 5급4, 6급4, 7급4, 8급1)과 소속기관 9인(경정1, 경감2, 경위1, 경사1, 경장2, 순경2)을 해양경찰연구개발센터로 이체</li> </ul>
● 2007. 5. 4	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 371호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 8개 해경서(속초·포항·울산·완도·군산·태안·통영·여수) 장비관리과 신설 - 13개 해경서(91개과) 74개 파출소</li> </ul>





2007년 조직개편	
● 2007. 5. 7	<p>지방해양경찰관서 사무분장규칙 개정(훈령 제590호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>8개 해경서(속초·태안·군산·완도·여수·포항·울산·통영)의 정비계, 보급계 소속을 혁신 경무과에서 장비관리과로 변경</li> </ul>
● 2007. 7. 1	<p>지방해양경찰관서 사무분장규칙 개정(훈령 제594호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>속초·포항·울산·통영·여수·제주·완도·군산·태안해경서 특수기동대를 122해양경찰 구조대로 변경</li> <li>동해·부산·목포·인천해경서에 122해양경찰구조대 신설</li> <li>태안해경서 만리포파출소를 출장소로, 모항출장소를 파출소로, 인천해경서 덕적파출소를 출장소로, 영흥출장소를 파출소로 개편</li> </ul>
● 2007. 8. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,236호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>대변인제도 도입에 따라 정책홍보관리관이 대변인을 겸임</li> </ul>
● 2007. 9. 14	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20,274호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2007년 소요정원 93명 및 수사직제 증원 인력 38명 증원(경정2, 경감7, 경위16, 경사37, 경장41, 순경28)</li> </ul>
	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행 규칙 개정(해수부령 385호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>광역수사단을 형사과로 명칭 변경</li> </ul>
	<p>해양경찰청 사무분장 규칙 개정(훈령 608호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>수사과에 기획수사계 및 과학수사계 신설하고, 형사계를 형사과로 이관</li> <li>광역수사단 마약수사팀 및 광역수사1·2·3팀을 폐지하고, 형사과에 지능수사1계 및 지능 수사2계 신설</li> </ul>
	<p>지방해양경찰관서 사무분장 규칙 개정(훈령 제610호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5개 해경서(부산·통영·여수·목포·인천) 수사과에 지능수사계 신설</li> </ul>
	<p>해양경찰청정비창 기본운영규칙 개정(훈령 제613호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>공무과 공정계를 검사계로 명칭을 변경</li> <li>기관과에 추진기팀, 전기전자과에 MCS팀 신설</li> </ul>
● 2007. 11. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20,424호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>광주 정부통합전산센터 설치에 따라 우리청 시스템 관리인력 2인(경장1, 기능 10급1)을 정보통신부로 이체</li> </ul>



2008년 조직개편	
	<p>정부조직법 전부개정(법률 제8852호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>해양경찰청 소속이 해양수산부에서 국토해양부 외청으로 변경</li> </ul>
● 2008. 2. 29	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 전부개정(대통령령 제20699호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>기획조정관 신설, 정책홍보관리관 및 정보화담당관 폐지</li> <li>정책홍보담당관의 기능은 대변인으로, 정보화담당관의 기능은 장비기술국으로 이관</li> <li>해양오염관리국을 해양오염방제국으로, 총무과를 운영지원과로 개편</li> </ul>
● 2008. 3. 10	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 전부개정(국토해양부령 제3호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창의혁신담당관으로, 인사교육담당관을 인력개발담당관으로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편</li> <li>외사과·전략사업과·정비과·보급과 신설 및 장비과·조함단·항공과 폐지</li> <li>방제과를 방제기획과·기동방제과로 확대 개편하고, 감시과와 해양배출물관리과를 예방지도과로, 정보화담당관과 통신과를 정보통신과로 통합</li> </ul>
	<p>해양경찰청사무분장규칙 전부개정(훈령 642호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>대변인의 정책홍보1·2팀을 각각 홍보1·2팀으로 개편, 인력개발담당관 교육팀을 교육기획팀 및 능력개발팀으로 확대 개편하고, 인력개발담당관의 인사팀을 운영지원과로 이관</li> <li>기획담당관 조직관리팀을 창의혁신담당관으로, 창의혁신담당관 평가관리팀을 기획담당관으로 이관하며, 창의혁신담당관의 혁신관리팀을 창의혁신팀으로 개편</li> <li>경비과 작전계·경호계를 작전경호계로 통합 개편, 항공운영팀 신설</li> <li>전략사업과에 사업총괄계·함정사업계·항공사업계를, 정비과에 함정정비계·특장정비계를, 보급과에 보급1·2계를, 정보통신과에 정보통신기획계·정보통신운영계·정보통신보안계를, 방제기획과에 방제기획계·방제대책계·방제협력계를, 기동방제과에 기동방제계·방제지도계·방제지원계를, 예방지도과에 환경지도계·환경협력계·배출물관리계를 신설</li> </ul>
● 2008. 3. 6	<p>지방해양경찰관서사무분장규칙 개정(훈령 646호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4개 해경서(동해·목포·부산·제주) 구난무선국을 지방청 경비구난과로 이관</li> <li>지방청 해양오염방제과의 감시계를 예방지도계로, 해경서 해양오염방제과의 해양오염관리계와 해양오염지도계를 예방지도계로 통합 개편하고, 3개 해경서(울산·여수·인천)에 기동방제계 신설</li> <li>해경서 경비통신과의 전산통신계와 통신운영계를 통합하여 정보통신계로 개편하고, 그 소속을 경비통신과에서 장비관리과로 이관</li> <li>해경서 혁신경무과를 경무기획과로, 혁신경무계를 경무기획계로, 경비통신과를 경비구난과로 개편</li> </ul>
	<p>해양경찰학교 사무분장규칙 개정(훈령 648호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>훈련단의 훈련기획팀과 훈련평가팀을 통합</li> </ul>

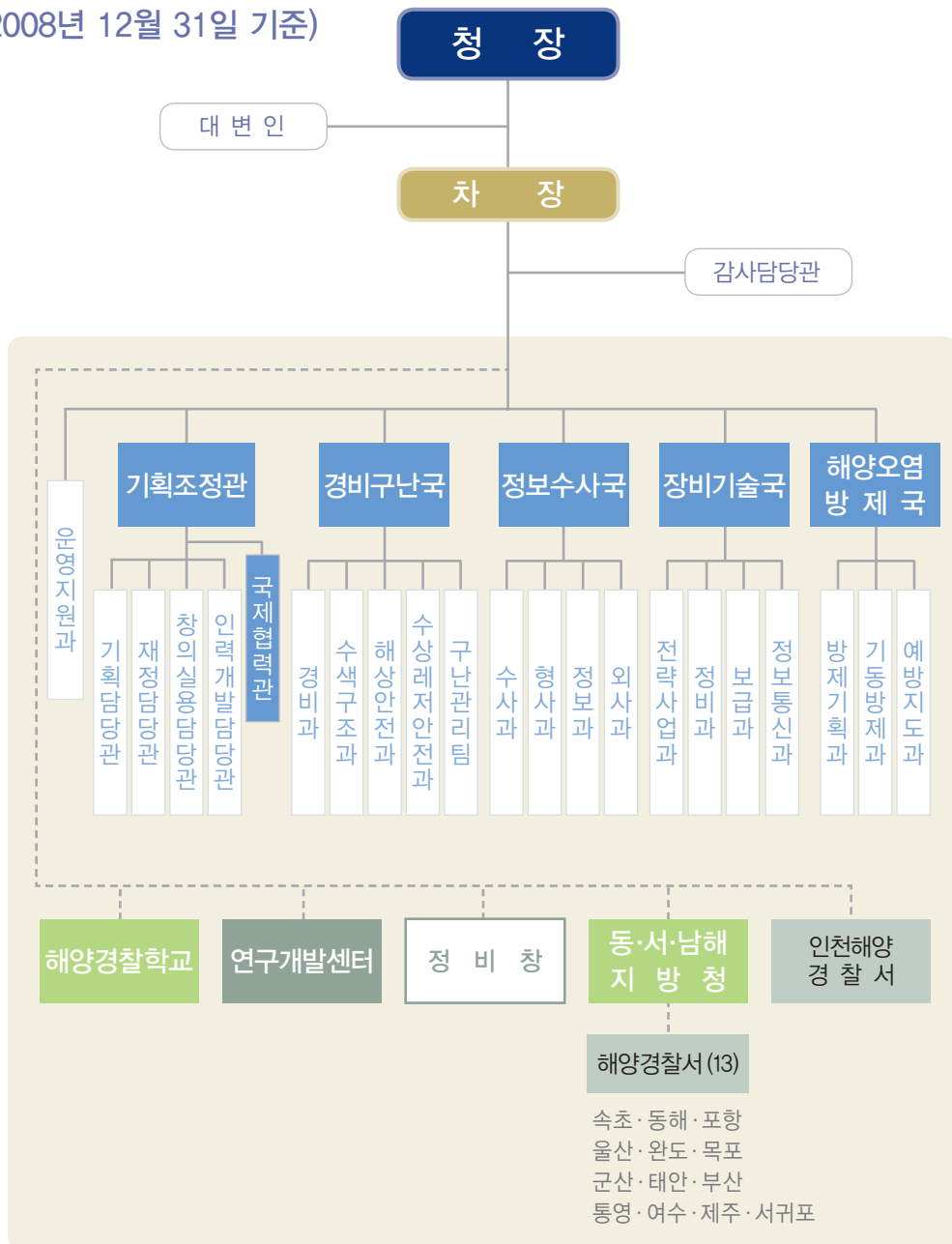


2008년 조직개편	
● 2008. 5. 9	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제11호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>경비국난국에 구난관리팀(과단위) 신설</li> </ul>
	<p>해양경찰청 사무분장규칙 개정(훈령 660호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>경비과의 항공운영업무를 구난관리팀에 이관</li> </ul>
● 2008. 8. 7	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20963호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>남해지방해양경찰청 소속으로 서귀포해양경찰서 신설</li> <li>2008년 소요정원 및 전경대체인력 219명(경정6, 경감12, 경위25, 경사57, 경장75, 순경44) 증원 및 서귀포해양경찰서 신설에 따른 직급조정 8명(총경1, 경정6, 순경-7, 5급1, 9급-1) 반영</li> </ul>
	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제40호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 명칭 변경</li> </ul>
	<p>해양경찰청 사무분장규칙 개정(훈령 682호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>창의실용담당관의 창의혁신팀을 창의실용팀으로 명칭 변경하고, 인력개발담당관의 교육기획팀과 능력개발팀을 통합하여 인재개발팀으로 개편</li> <li>운영지원과 인사계를 인력개발담당관으로 이관</li> </ul>
	<p>지방해양경찰관서 사무분장규칙 개정(훈령 681호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>서귀포해경서 신설에 따라 하부조직으로 경무기획과, 경비구난과, 해상안전과, 장비관리과, 수사과, 정보과, 해양오염방제과 신설 - 7과 18계</li> <li>제주해경서 해상안전과 해상교통계와 수상레저계를 교통레저계로 통합</li> </ul>
	<p>해양경찰학교 사무분장규칙 개정(훈령 684호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>교무과 학과업무에 해양환경학과 신설</li> </ul>
● 2008. 12. 31	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(국토해양부령 제82호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>해양오염방제국장 직위의 직무등급 변경(다등급→나등급)</li> </ul>

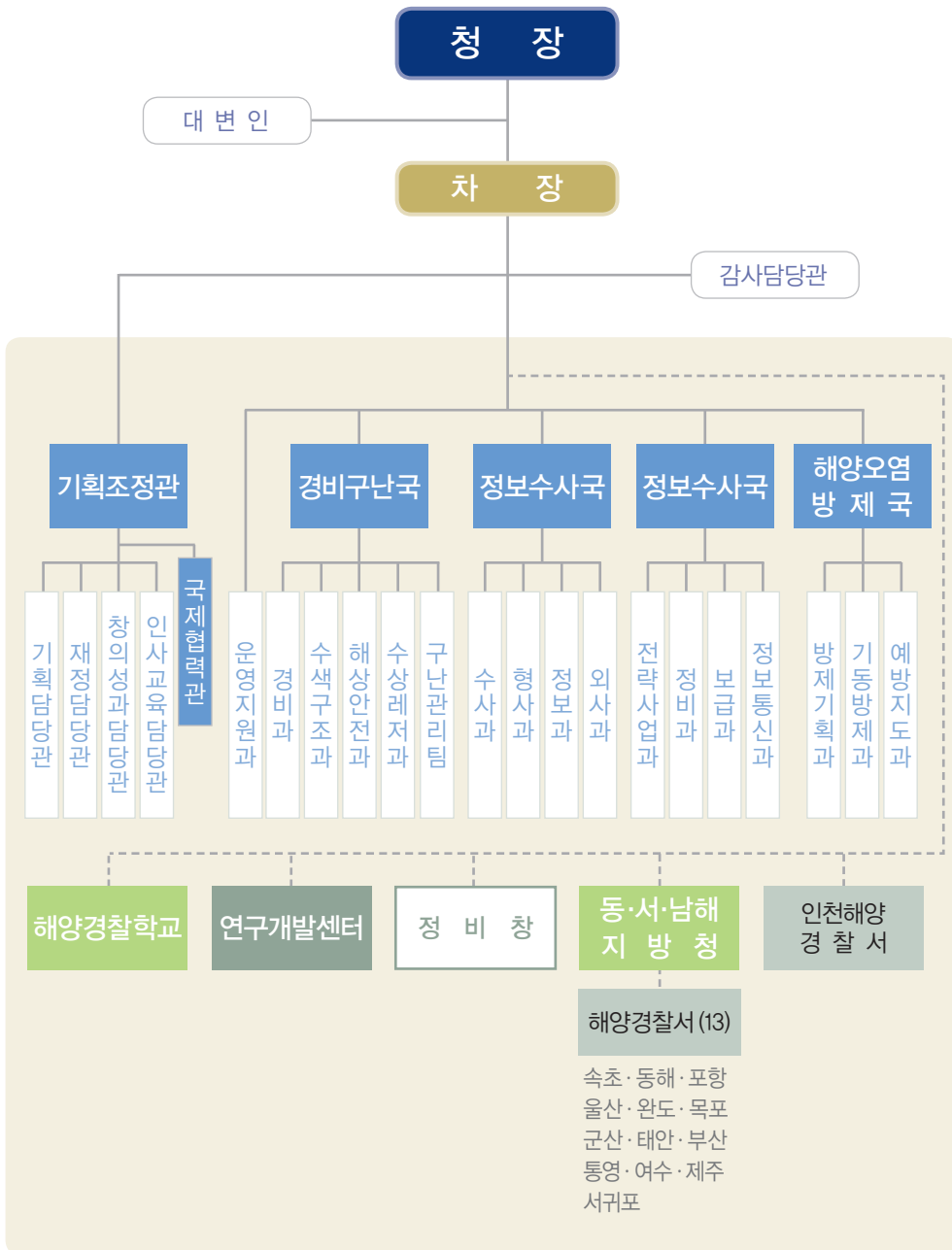


### 3. 해양경찰 조직도

(2008년 12월 31일 기준)

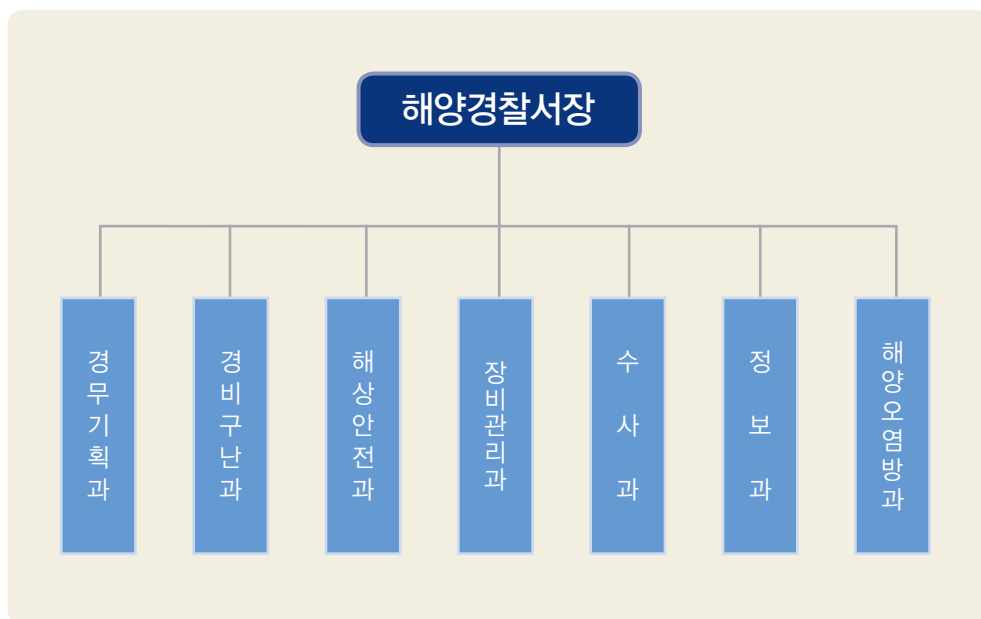
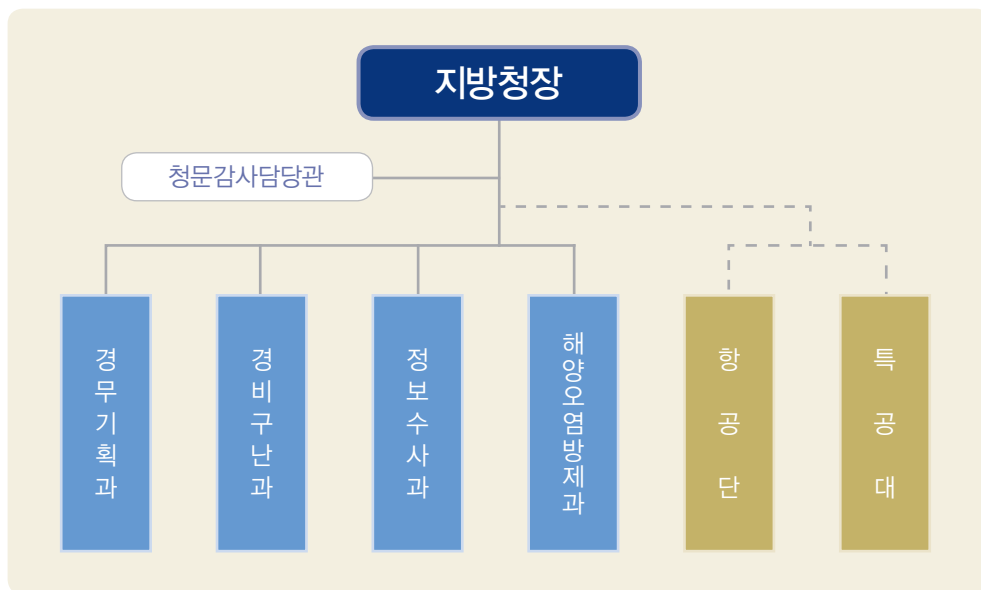


(2009년 8월 1일 기준)





### 지방해양경찰관서 조직도(2009년 8월 1일 기준)





## 4. 역대 해양경찰청장

해양경찰대장						
역대순	계 급	성 명	취임년월일	이임년월일	재임기간	비 고
1	경 무 관	이 상 열	1953. 12. 21	1955. 6. 14	1년 6월	
2	서 기 관	김 옥 경	1955. 8. 4	1956. 6. 7	10월	
3	이 사 관	최 효 용	1956. 6. 28	1957. 9. 11	1년 2월	
4	"	김 석 응	1957. 9. 12	1960. 5. 25	2년 9월	
5	"	민 흥 기	1960. 5. 30	1961. 6. 19	1년 1월	
6	해군대령	김 순 일	1961. 10. 30	1963. 12. 16	2년 1월	
7	"	신 광 영	1963. 12. 17	1964. 2. 2	1월	
8	부이사관	신 영 철	1964. 2. 3	1966. 10. 12	2년 8월	
9	치 안 감	신 용 관	1966. 10. 13	1971. 6. 20	4년 8월	
10	"	이 종 학	1971. 6. 21	1973. 5. 19	1년 11월	
11	경 무 관	하 삼 식	1973. 5. 20	1973. 12. 8	6월	직무대리
12	치 안 감	박 용 전	1973. 12. 17	1974. 7. 11	7월	
13	"	장 일 훈	1974. 7. 12	1975. 5. 25	10월	
14	"	박 병 훈	1975. 6. 3	1976. 7. 27	1년 2월	
15	"	염 보 현	1976. 7. 28	1979. 2. 19	2년 6월	
16	"	이 광 수	1979. 2. 20	1980. 7. 8	1년 4월	
17	"	안 응 모	1980. 7. 23	1981. 3. 8	7월	
18	"	이 균 범	1981. 3. 9	1982. 1. 4	10월	
19	"	강 민 창	1982. 1. 5	1983. 4. 7	1년 3월	
20	"	홍 세 기	1983. 4. 8	1983. 12. 12	8월	
21	"	최 영 덕	1983. 12. 13	1985. 1. 17	1년 1월	
22	경 무 관	안 규 학	1985. 1. 18	1985. 2. 27	1월	직무대리
23	치 안 감	조 종 석	1985. 2. 28	1986. 1. 16	11월	
24	치안정감	김 상 조	1986. 1. 17	1986. 10. 26	10월	
25	"	권 복 경	1986. 10. 27	1987. 1. 21	3월	
26	"	주 병 덕	1987. 1. 22	1988. 5. 31	1년 4월	
27	"	정 용 득	1988. 6. 1	1990. 6. 25	2년 1월	
28	"	허 진 원	1990. 6. 26	1991. 7. 30	1년 1월	



해양경찰청장						
역대순	계 급	성 명	취임년월일	이임년월일	재임기간	비 고
1	치안정감	이 강 년	1991. 7. 31	1993. 3. 3	1년 7월	
2	"	최 재 삼	1993. 3. 15	1993. 9. 22	6월	
3	"	박 일 용	1993. 9. 23	1994. 7. 18	10월	
4	"	정 진 규	1994. 7. 19	1994. 12. 26	5월	
5	"	유 상 식	1994. 12. 27	1996. 8. 12	1년 8월	

해양경찰청장(독립외청)						
역대순	계 급	성 명	취임년월일	이임년월일	재임기간	비 고
1	치안정감	조 성 빈	1996. 8. 13	1998. 3. 13	1년 7월	
2	치안정감	김 대 원	1998. 3. 14	1999. 12. 2	1년 9월	
3	치안정감	김 종 우	1999. 12. 3	2000. 12. 6	1년	
4	치안정감	이 규 식	2000. 12. 7	2001. 11. 11	11월	
5	치안정감	박 봉 태	2001. 11. 12	2003. 3. 28	1년 4월	
6	치안정감	서 재 관	2003. 3. 29	2004. 1. 11	10월	
7	치안정감	이 승 재	2004. 1. 12	2005. 7. 27	1년 6월	

해양경찰청장(차관급 승격)						
역대순	계 급	성 명	취임년월일	이임년월일	재임기간	비 고
1	치안총감	이 승 재	2005. 7. 28	2006. 8. 8	1년 1월	
2	치안총감	권 동 옥	2006. 8. 9	2008. 3. 7	1년 7월	
3	치안총감	강 희 락	2008. 3. 8	2009. 3. 9	1년	
4	치안총감	이 길 범	2009. 3. 9			

## 5. 사진으로 보는 해양경찰사



▲ 해양경찰대 발대식(1953. 12. 23)



▲ 고난과 역경의 시대, 초기함정



▲ 출동준비 완료! 300톤급 경비함정(1960. 3)



▲ 최초의 초계기(1961)



▲ 초기의 지구대(현재 경찰서) 모습(1963)



▲ 독도경비대 보급품 지원(1965. 11. 30)



▲ 15톤급 목선경비정(1965. 12. 5)



▲ 12년만에 귀환(1967. 4. 22)



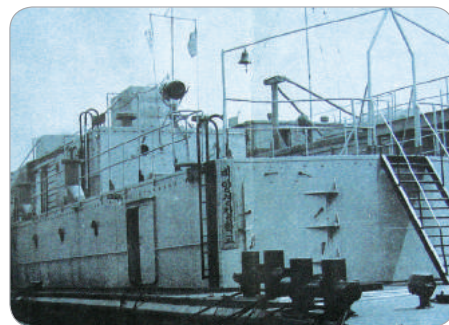
▲ 100톤급 경비정 취역식(1968. 8. 14)



▲ 동·서해 어로보호본부설치(1969)



▲ 간첩 소탕작전 출동(1969)



▲ 바다위 개교, 해양경찰학교(1971. 7. 14)





▲ 해상전투력 강화훈련(1971)



▲ 소방정 취역(1971. 9. 6)



▲ 863함의 마지막 기념촬영(1974. 6. 28)



▲ 100일 훈련(1974. 8)



▲ 해상 경비능력 강화(1979. 2. 16)



▲ 격렬비열도 간첩선 인양(1980. 6. 20)



▲ 해양경찰 최초의 대형함정(1982. 2. 16)



▲ 한중 국교수립의 가교(1985. 3. 28)



▲ 해양경찰 최초 여경 임용(1986. 5. 1)



▲ 보트피플 구조(1987. 7. 1)



▲ 특수해난구조단 창설(1991. 6. 28)



▲ 서해 웨리호 침몰사고(1993. 10. 10)





▲ 정비창 준공식(1994. 6. 7)



▲ 씨프린스호 좌초·오염사고(1995. 7. 23)



▲ 독립 외청 승격(1996. 8. 24)



▲ 해양경찰청 직무교육장 설치(1997. 3. 29)



▲ KA32-C 헬기 2대 배치(1998. 1. 5)



▲ 해상교통문자방송(NAVTEX) 방송개시  
(1999. 4. 19)



▲ 제1회 해양경찰청장배 요트대회  
(2001. 3. 30 ~ 4. 4)



▲ 특수구조단 창단(2001. 10. 23)



▲ 광역초계비행기(CL-604)도입(2001. 12. 27)



▲ 독도경비함 5001함(삼봉호) 취역(2002. 4. 23)



▲ 완도해양경찰서 개서(2002. 7. 8)



▲ 제주수련원 개원식(2003. 5. 27)



▲ 해양경찰학교 개교(2004. 5. 6)



▲ 말라카해협 합동훈련(2004. 10. 12)



▲ 한·일 경비정 대치(2005. 6. 1)



▲ 차관급 기관으로 승격(2005. 7. 22)



▲ 송도 신청사 이전(2005. 12. 1)



▲ 일본 독도탐사 저지(2006. 4. 20)





▲ 동·서·남해지방청 개청(2006. 12. 4)



▲ 정부업무평가 3년 연속 종합우수기관 선정 (2007. 2. 28)



▲ 제주 집단 해상밀입국 검거(2007. 6. 4)



▲ 「해양긴급번호122」 서비스 개시(2007. 7. 1)



▲ 허베이 스피리트로 오염사고(2007. 12. 7)



▲ 해양경찰학교 천안캠퍼스 이전(2007. 12. 28)



▲ 해양경찰 개선복제 착용(2008. 5. 26)



▲ 서귀포해양경찰서 개서(2008. 8. 25)



▲ 해양특수기동대 발대식(2008. 10. 10)



▲ 해양과학수사센터 개소(2008. 12. 23)



## 6. 2009년 주요업무계획

### 1. 2008년 주요성과와 반성

#### 주요 성과

##### ■ EEZ에서의 확고한 해양주권 수호

- 日本의 ‘중학교 사회교과서 학습지도요령 해설서’ (2008. 7) 및 ‘방위백서’ (2008. 9)에 독도영유권 주장하는 등의 도발에 강력 대응
  - － 독도 경비함정을 1척→2척으로 증가 배치, 해군 등 유관기관 합동 독도수호 훈련 실시(2회)로 확고한 주권수호 의지 대내·외 과시
- 불법조업 중국어선의 격렬한 저항과 인해전술식 집단 방해에 대응하여 강력한 해상공권력 확보방안 마련
- 인접국 EEZ에서 입어하는 우리어선 피랍방지를 위해 경계선 부근 해역에 경비함정을 집중 배치하는 등 안전조업 보호

##### ■ 국민편의 위주의 해양 안전관리체계 강화

- 해양긴급 신고전화(122) 활성화, ‘현장 대응시간 목표관리제’ 시행, 연안구조장비 보강 등으로 해양사고 구조율 제고
- 해양안전 총괄기관으로서 능동적인 수상레저활동 안전관리 추진
- 해양사고 공동대응 위한 범세계적 해상 수색구조협력 체제 구축
  - － ‘韓·日 항공기 수색구조협력’ 약정(2008. 4) 및 ‘韓·中 해상 수색구조협정 이행합의서’ 체결(2008. 7)로 원활한 국제협력체계 구축
- 방파제 낚시객·다중이용선박 이용객에 대한 안전관리 및 주요교통항로상 위험선박에 대한 안전관리 강화





## ▣ 법질서 확립으로 평온한 해양치안 확립

- 국민생활과 밀접한 생계위협형 해상범죄와 먹거리사범 집중 단속으로 법질서 확립 및 서민경제 안정에 기여
  - － 영세어민들 생계보장을 위한 기업형 대형어선들의 불법조업 강력단속과 경제범죄 단속 강화로 교통질서 및 법질서 확립
- 밀수·밀입국 등 국제성 범죄에 대한 단속활동 강화로 유통질서 확립 및 노동력 창출
- 국책사업 원활한 지원 및 해상 수출입 화물들의 안전 확보
  - － 해상시위 등 불법집단 행동에 대한 관리 및 예방활동 강화로 대규모 항만 건설 등 국책 사업 지원
- 외국 해상치안기관과 공조체제 강화로 국제성 범죄의 예방 및 재외국민의 안전과 경제활동 지원

## ▣ 체계적인 해양오염 관리로 청정해양 보전

- Hebei Spirit호 사고(2007. 12) 발생 직후, 신속하고 효율적인 방제대책본부 운영으로 유류오염지역 조기에 방제 완료(2008. 10)
  - － 民·官·軍 방제세력을 효율적으로 지휘, 해상·해안 및 도서지역 방제에 총력 집중하여 신속한 방제조치 완료
- 해양오염예방 점검체제 개선과 ‘Clean Sea Korea만들기’ 운동 전개
  - － ‘Clean Sea Korea만들기’ 운동에 자발적 국민참여 확대로 해양환경보전 공감대 확산 및 고의·부주의에 의한 해양오염행위 감소
- 관계기관 간 긴밀한 협력으로 육상폐기물 해양투기량 감축
  - － 육상 폐기물 해양배출에 대한 민·관·업체가 참여하는 정책 공동협의회 구성, 이해당사자 간 갈등관리 조정으로 연차적 감축 추진

## II. 정책 추진방향





### Ⅲ. 2009년 중점 추진과제

#### 1. 확고한 해양주권 수호 및 안보인프라 확충

##### ▣ 위기상황 관리역량 확보로 완벽한 해양주권 수호

- 독도·이어도해역에 대한 빈틈없는 입체적 경비체제 구축
  - － 독도·이어도 해역에 대한 지속적인 조기경보·차단체제 강화와 분쟁발생시 접근성 확보를 통한 해양영토 안정적 확보
  - － 유관기관과의 정기합동훈련을 통해 현장 대응력 강화
  - － 지속적인 전력증강 추진을 통해 해양주권 수호역량 고도화
- 국제해양분쟁 관련 정보수집 등 사전 대응능력 강화
  - － 실시간 주변국 정세 모니터링 시스템 운용을 통해 적시성 있는 정보수집·분석역량 강화
  - － 유관기관 협력 네트워크 구축으로 공동 대응기반 조성
- 우리어민 생업보호 차원의 중국어선 불법조업 단속강화
  - － 바다가족이 안심하고 생업에 종사할 수 있는 환경조성
  - － 불법조업 단속에 따른 격렬한 저항을 안전하고 효과적으로 대처
- 우리어선 나포방지를 위한 효율적 대응체제 구축
  - － 주변국 해상치안기관 간 교류협력 확대
  - － 조업선의 피랍을 방지하여 우리어선의 권익보호

##### ▣ 안보활동 강화로 해양테러 대응역량 제고

- 테러 위협요소에 대한 해양 대테러활동 강화
  - － 해양테러 위협요소에 대한 체계적·안정적 관리
  - － 안보위협을 제거하기 위한 선박 감시·추적·검색능력 강화
- 위기관리체제 확립으로 국가 위기관리능력 제고
  - － 관계기관 간 매뉴얼 훈련·연습 및 교육 강화
- 작전수행능력 제고를 위한 첨단 대응시스템 구축
  - － 부산 신항, 옥포, 완도, 삼척 등 4개 항만 테러대응시스템

## 2. 해양안전망 구축으로 국민생활 안전 보장

### ■ 국민생명 최우선 보호를 위한 해양재난·안전관리 강화

- 수난구조법 개정을 통한 수난구조체계 선진화
  - 국내·외 해양환경변화에 적극적인 대응을 위해 법령·제도 개선 추진
- 국제수색구조 협력 및 海·空 입체적인 수색구조체제 구축
  - 한반도 주변해역 국가간 수색·구조 협력체계 강화

### ■ 국제수색구조 협력증진 및 광역수색구조체제 구축

- 국민생명 최우선 보호를 위한 연안해역 수색구조역량 강화
  - ‘원격응급의료시스템’ 구축 및 해역별 특성에 적합한 인명구조정 확보
- 예방위주의 안전관리 강화로 바다안전망 구축
  - 적극적인 예방활동과 고객중심의 능동적 관리로 전환
- 민간자원을 활용한 선진국형 해양사고 대응체제 구축

### ■ 과학적 해상교통 안전대책 추진으로 해양사고 감축

- 과학적 안전관리로 여객선, 유·도선에 대한 불필요한 규제 축소
  - 과학적인 해양사고·안전정보 관리 및 신속한 대응체제 확립
- 연안 VTS 인수를 통한 서·남해 해양교통안전체제 구축
  - 연안 VTS 운영 관련 법령 개정 추진
- 바다 낚시어선 행락질서 확립으로 인명사고 최소화
  - 해역·시기별 체계적인 안전관리 시행으로 해양사고 감소 유도

### ■ 수상레저 사고예방을 위한 레저활동 기반 조성

- 국민이 만족하는 수상레저활동 안전관리 강화
  - 레저사업장·안전시설에 대한 점검·보완 및 홍보활동 강화
- 수상레저활동 제도적 기반 조성을 통해 레저사업 활성화 유도
  - 수상레저문화의 건전한 발전을 위한 법·제도 개선 추진
- 民-官 협력체제를 강화한 현장중심 피서철 해수욕장 안전관리



### 3. 해양 법질서 확립으로 서민경제활동 지원

#### ▣ 생계 침해형 민생범죄 강력 단속

- 서민경제를 침해하는 경제사범에 대한 강력 대응
  - － 경제질서 교란범죄 척결을 위해 특별단속 연중 전개
- 해양경제 활성화 기반 마련을 위한 기획수사 강화

#### ▣ 인권보호 및 과학수사를 위한 인프라 확충

- 수사 전 과정에 걸친 인권보호 활동 강화
  - － 조사과정의 공정성·투명성 확보로 인권침해 방지
- 국민편의 수사활동 전개를 통한 민원만족도 향상
  - － 경비합정 및 파·출장소 인지사건 ‘현장 즉시조사제’ 정착
- 증거수사를 선도하는 과학수사 기반 조성
  - － 과학수사역량 강화로 대국민 신뢰성 확보

#### ▣ 해양을 통한 국제성 범죄에 적극 대응

- 경제 불황을 틈탄 국제성 범죄 단속강화
  - － 국제성 범죄유형별 테마를 선정, 기획수사 적극 추진
- 외사첩보 수집 역량 강화로 국제범죄 단속 역량 제고
  - － 국내·외 유관기관과 유기적인 범죄정보 Network 구축
- 외국기관과 긴밀한 Network 구축 및 해외주재관 파견 확대
  - － 다자·양자간 국제 교류·협력 내실화
  - － 주변국에서의 현지 대응력을 강화하기 위해 해양경찰 주재관 파견 확대 추진

#### ▣ 국가 중요정책 지원을 위한 정보역량 강화

- 국책사업 저해 집단민원 발굴로 사회 안정화에 기여
  - － 잠복·진행 중인 집단민원에 대한 예고 정보활동 강화
- 경제 살리기 등 정부시책에 발맞춘 정보경찰 전문교육 실시
  - － 전문 정보관에 대한 맞춤형 전문화 교육 실시 및 신임 정보관에 대한 직무적응 프로그램 운영

#### 4. 오염사고 대응체계 선진화로 해양환경 보전

##### ■ 예방중심의 자율적 해양환경 관리체제 구축

- 자율적 해양오염 예방·감시체제 강화로 녹색성장 촉진
  - － 폐유·폐기물의 재활용·자원화 유도로 녹색환경 조성
- 民·官협력 강화로 녹색환경 인식 증진
  - － 해양오염사고 방지를 위한 民·官협력 Network 구축·운영
  - － 해양환경 보전에 대한 대국민 인식 제고를 위한 국민참여 프로그램 개발

##### ■ 대형 해양오염사고 방제대응체제 지속 개선

- 재난적 해양오염사고 대비 국가방제 역량 강화
  - － 국가재난적 오염사고에 대한 법적·제도적 개선대책 지속 추진
- 기름·HNS 오염사고 대응기반 조성
  - － 기름·HNS(위험유해물질) 국가/지역긴급계획에 의한 방제실행력 확보
  - － 4대강 정비사업 지원을 위한 환경보전 협력체제 구축
- 해양오염사고 신속 대응체제 구축 및 방제능력 확충
  - － 방제기자재 비축기지 건설 등 국가 방제능력 지속 확충
  - － 방제자원 긴급 동원·출동태세 유지
  - － IT를 활용한 방제지원시스템 고도화로 과학적인 사고 대응 지원
- 친환경적인 방제방법 개선 위한 폐기물 저감대책 마련
  - － 폐기물 재활용을 통해 환경 친화적인 방제방법으로 개선

##### ■ 폐기물 배출량 지속 감축으로 해양환경 보전

- 해양 투기 폐기물의 적정관리 및 자원화 확대
  - － 해양투기 폐기물의 적정 관리로 해양오염 부하량 최소화
  - － 해양투기 폐기물 육상처리 계획의 차질 없는 추진 점검
- 폐기물 불법투기 예방으로 배출해역 환경 개선
  - － 폐기물 발생에서 해양투기까지 전과정의 전산관리체제 확립



## 5. 예산 조기집행 및 지속적인 조직역량 강화

### ▣ 경제위기 극복을 위한 재정 조기집행 및 행정인턴 채용

- 경기부양을 위한 2009년도 예산 상반기 조기집행
  - － 장비도입·시설개선 등의 사업예산 조기집행을 통해 경제회복 적극 동참
- 청년실업 해소를 위한 행정인턴 선발 및 충원인력 조기 채용
  - － 행정인턴으로 선발·근무 및 신규 충원인력 조기채용 추진

### ▣ 국가적 위기 극복에 앞장서는 인적자원 관리

- 정부시책 및 ‘현안문제 해결형’ 학습활동 강화
  - － 경제위기 조기 극복을 위한 조직원 교육 강화
- 중장기 인력수급계획 수립 및 최적의 우수인재 확보
  - － 분야별 해양경찰 특성에 맞는 전문인력 확보

### ▣ 녹색성장에 적극 참여하는 성과창출형 조직문화 구현

- ‘녹색성장’을 선도하는 ‘Green Ocean 프로젝트’ 추진
  - － ‘녹색성장 기반·행정·문화’ 조성
- 창의·성과문화와 생동감 넘치는 공직 분위기 조성
  - － 업무 효율성 및 창의성 제고 추진으로 일 잘하는 조직문화 정착
- 지속적인 성과창출 기반 구축 및 체계적 조직관리
  - － 성과관리 재설계 및 환류로 ‘고객과 미래’ 중심의 패러다임 전환
- 에너지 절약형 청사 관리 및 공용차량 확보·운용
  - － ‘저탄소 녹색성장’ 정책 및 에너지 절감형 청사 운영 및 물품 구매

### ▣ 엄정한 복무기강 확립 및 정성을 다하는 민원행정 구현

- 엄정한 직무감찰을 통한 복무기강 확립
  - － ‘현장 중심’, ‘기본과 원칙’에 충실한 합리적인 선진감사
- 정성을 다하는 고객 중심의 맞춤형 민원 행정서비스 제공
  - － 국민이 체감 할 수 있는 One-stop Service 제공



## 7. 표·그림 목차

### 제1장 해양주권 수호와 해양자원 보호

#### 표

#### 제1절 독도·이어도 및 EEZ 해양주권 수호 활동

〈표 1-1〉 독도 근해 일본순시선 출현 현황	39
〈표 1-2〉 독도 관광객 현황	40
〈표 1-3〉 일본 과잉단속에 따른 우리어선 피해발생 사례	41
〈표 1-4〉 한·일 경비함정간 대치 사례	41
〈표 1-5〉 불법조업 중국어선 나포 현황	44
〈표 1-6〉 중국어선 단속시 과격 저항 사례	47
〈표 1-7〉 NLL 부근 중국어선 월별 조업 및 단속 현황	50
〈표 1-8〉 특정해역 어로보호 실적	51
〈표 1-9〉 연도별 경비시간 및 경비거리	52
〈표 1-10〉 월별 경비시간 (2008년)	52
〈표 1-11〉 연도별 항공기 운용 현황	53
〈표 1-12〉 연도별 항공운용 실적	53
〈표 1-13〉 외국선박 긴급피난 현황	54
〈표 1-14〉 국적별·해역별 외국선박 긴급피난 현황	55
〈표 1-15〉 북한선박 운항 현황	55

#### 제3절 해상테러 예방 및 대응역량 강화

〈표 1-16〉 해상테러 경계·안전활동 실적 (2008년)	63
〈표 1-17〉 테러지원국가 선박 감시 실적 (2008년)	65
〈표 1-18〉 특공대 활동 실적 (2008년)	66
〈표 1-19〉 특공대 바다 체험캠프 참가 현황	68

#### 그림

#### 제1절 독도·이어도 및 EEZ 해양자원 수호

〈그림 1-1〉 중국어선 조업 분포도 (2008년 11월)	37
〈그림 1-2〉 목포 해양경찰관 사망사건 관련 당시 상황도 및 사고 사진	46
〈그림 1-3〉 NLL 부근 중국어선 월별 조업 현황	49

### 제2장 해상안전망 개선으로 안전한 해양활동 강화

#### 표

#### 제1절 해양재난관리 활동

〈표 2-1〉 해양사고 발생 및 구조 현황 (1999년~2008년)	71
〈표 2-2〉 해양사고 발생 현황	72
〈표 2-3〉 원인별 사고 현황	73
〈표 2-4〉 구조기관별 구조 현황	74
〈표 2-5〉 선종별 사고 현황	74
〈표 2-6〉 거리별 사고 현황	75
〈표 2-7〉 기상별 사고 현황	76
〈표 2-8〉 시간대별 사고 현황	76
〈표 2-9〉 월별 사고 현황	77
〈표 2-10〉 지방해양경찰관서별 사고 현황 (2008년)	78
〈표 2-11〉 해양경찰청 훈련내용	86
〈표 2-12〉 우리나라에 영향을 미친 태풍 발생 현황 (1999년~2008년)	87
〈표 2-13〉 인명사고 현황 (2004년~2008년)	90
〈표 2-14〉 민간자율구조대 지역별 구성 현황 (2008년)	92
〈표 2-15〉 민간자율구조대 활동 현황	93
〈표 2-16〉 조난선박 예인서비스 실적	94
〈표 2-17〉 수색구조관련 국제회의 및 훈련 참석·개최 현황 (2008년)	102

#### 제2절 현장중심의 해양안전 활동

〈표 2-18〉 파·출장소 현황 (2008년)	109
〈표 2-19〉 파·출장소 신축 현황 (2008년)	111
〈표 2-20〉 기초질서 위반사범 단속 현황	112
〈표 2-21〉 유형별 기초질서 위반사범 단속 현황	112
〈표 2-22〉 신고기관 현황 (2008년)	113
〈표 2-23〉 선박등록 현황 (2008년)	113
〈표 2-24〉 파출소 및 출장소 통수별 출·입항신고 현황	113

〈표 2-25〉 신호포판 보유 현황 (2008년) . . . . .	114	〈표 2-58〉 출장 필기시험 현황 . . . . .	149
〈표 2-26〉 해양경찰서별 대행신고소 현황 (2008년) . . . . .	115	〈표 2-59〉 시험장별 요트 조종면허 응시자 현황 . . . . .	150
〈표 2-27〉 순찰정 배치 현황 (2008년) . . . . .	116	〈표 2-60〉 영어·구술시험 현황 . . . . .	150
〈표 2-28〉 주요 해수욕장 이용객 현황 (2008년) . . . . .	118	〈표 2-61〉 조종면허 교부 현황 . . . . .	151
〈표 2-29〉 해수욕장 사고 현황 . . . . .	118	〈표 2-62〉 연령대별 조종면허 취득 현황 . . . . .	152
〈표 2-30〉 원인별 물놀이 사망자 현황 . . . . .	118	〈표 2-63〉 시·도별 면허취득 현황 . . . . .	153
<b>제3절 해상교통 안전강화로 국가산업 경쟁력 지원</b>		〈표 2-64〉 외국인 면허취득 현황 . . . . .	154
〈표 2-31〉 위험물 운반선 및 거대선 선도호송 실적 . . . . .	119	〈표 2-65〉 조종면허시험 대행기관 현황 . . . . .	155
〈표 2-32〉 주요항로 안전순찰 실적 . . . . .	120	〈표 2-66〉 래프팅 사업장 현황 (2008년) . . . . .	156
〈표 2-33〉 해상교통관제센터 합동근무 실적 . . . . .	121	〈표 2-67〉 수상레저사업장 현황 . . . . .	160
〈표 2-34〉 지역별 여객선 현황 (2008년) . . . . .	122	〈표 2-68〉 수상레저사업장 레저기구 현황 . . . . .	160
〈표 2-35〉 톤수별 여객선 현황 (2008년) . . . . .	122	〈표 2-69〉 기구별 수상레저기구 등록 현황 . . . . .	161
〈표 2-36〉 지역별 유·도선 현황 (2008년) . . . . .	123	〈표 2-70〉 지역별 수상레저기구 등록 현황 . . . . .	162
〈표 2-37〉 여객선, 유·도선 이용객 . . . . .	123	〈표 2-71〉 기구별 사고 현황 (인명 또는 재산피해 동반) . . . . .	162
〈표 2-38〉 여객선 유·도선 사고 . . . . .	124	〈표 2-72〉 원인별 사고 현황 (인명 또는 재산피해 동반) . . . . .	163
〈표 2-39〉 여객선, 유·도선 인명사고 . . . . .	124	〈표 2-73〉 유형별 사고 현황 (인명 또는 재산피해 동반) . . . . .	163
〈표 2-40〉 안전점검 및 홍보활동 . . . . .	126	〈표 2-74〉 안전관리 경력배치 현황 (2008년) . . . . .	164
〈표 2-41〉 여객선 검문소 범법자 검거 . . . . .	126	〈표 2-75〉 안전관리 장비배치 현황 (2008년) . . . . .	165
〈표 2-42〉 여객선 임검장비 보유 현황 . . . . .	126	〈표 2-76〉 금지구역 지정 현황 . . . . .	165
〈표 2-43〉 해상교통질서위반 단속 실적 . . . . .	127	〈표 2-77〉 내수면 안전관리 대책회의 현황 . . . . .	166
〈표 2-44〉 선종별 음주운항 단속 현황 . . . . .	128	〈표 2-78〉 수상레저안전법 위반자 단속 현황 . . . . .	167
〈표 2-45〉 성수기 특별수송 이용객 . . . . .	128	<b>그림</b>	
〈표 2-46〉 낚시어선 이용객 안전사고 현황 . . . . .	129	<b>제1절 해양재난관리 활동</b>	
〈표 2-47〉 낚시어선 불법행위 단속 실적 . . . . .	129	〈그림 2-1〉 국가 간 수색구조 협력을 통한 구조 사례 (2008년) . . . . .	104
<b>제4절 안전한 수상레저활동 기반 마련</b>		〈그림 2-2〉 KT(한국통신) 해안국과 통신 연계 시스템 . . . . .	106
〈표 2-48〉 수상레저기구의 종류 . . . . .	134	<b>제2절 현장중심의 해양안전 활동</b>	
〈표 2-49〉 수상레저활동자 및 레저기구 현황 (2008년) . . . . .	137	〈그림 2-3〉 선박 프리패스 시스템 체계도 . . . . .	115
〈표 2-50〉 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수 (2008년) . . . . .	137	〈그림 2-4〉 연도별 해수욕장 이용객 현황 . . . . .	117
〈표 2-51〉 신종 수상레저기구 . . . . .	138	<b>제3절 해상교통 안전강화로 국가산업 경쟁력 지원</b>	
〈표 2-52〉 조종면허 필기시험 접수 현황 . . . . .	145	〈그림 2-5〉 음주측정 및 단속 실적 . . . . .	127
〈표 2-53〉 필기시험 집행결과 (합격율) . . . . .	146	〈그림 2-6〉 바다낚시 안전 길라잡이 구축 사례 . . . . .	130
〈표 2-54〉 PC 시험 현황 . . . . .	146	<b>제4절 안전한 수상레저활동 기반 마련</b>	
〈표 2-55〉 월별 필기시험 응시 현황 . . . . .	147	〈그림 2-7〉 수상레저 연도별 활동자 변화 추이 . . . . .	137
〈표 2-56〉 실기시험 집행결과 (합격율) . . . . .	148		
〈표 2-57〉 시험장별 실기시험 응시 현황 . . . . .	149		



〈그림 2-8〉 월별 필기시험 응시 현황	147
〈그림 2-9〉 시험장별 실기시험 응시 현황	148
〈그림 2-10〉 연령대별 조종면허 취득률	152
〈그림 2-11〉 시·도별 면허취득 현황	153

### 제3장 범죄없는 바다를 위한 해양치안 확보

#### 표

#### 제1절 해양범죄 추세

〈표 3-1〉 범죄발생 현황 (1999년~2008년)	171
〈표 3-2〉 총범죄 발생·검거 현황	171
〈표 3-3〉 지방청 및 해양경찰서 범죄발생 현황 (2008년)	172
〈표 3-4〉 월별 범죄발생 현황	174
〈표 3-5〉 형법범 발생·검거 현황	175
〈표 3-6〉 살인사건 발생·검거 현황	176
〈표 3-7〉 유형별 검거 현황	176
〈표 3-8〉 해상절도 발생·검거 현황	177
〈표 3-9〉 유형별 선상절도 현황 (2008년)	177
〈표 3-10〉 폭력 발생·검거 현황	178
〈표 3-11〉 유형별 선상폭력 현황 (2008년)	178
〈표 3-12〉 사기사범 발생·검거 현황	179
〈표 3-13〉 유형별 사기사범 현황	179
〈표 3-14〉 재물손괴 발생·검거 현황	180
〈표 3-15〉 재물손괴 유형별 현황	180
〈표 3-16〉 횡령·배임 발생·검거 현황	180
〈표 3-17〉 횡령·배임 유형별 현황	181
〈표 3-18〉 충돌·도주 현황	182

#### 제2절 주요범죄 단속 및 검거

〈표 3-19〉 특별법범 발생·검거 현황	183
〈표 3-20〉 수산사범 발생·검거 현황	184
〈표 3-21〉 유형별 수산사범 현황 (2008년)	184
〈표 3-22〉 안전사범 발생·검거 현황	185
〈표 3-23〉 유형별 안전사범 현황 (2008년)	186
〈표 3-24〉 환경사범 발생·검거 현황	187
〈표 3-25〉 유형별 환경사범 현황 (2008년)	187

〈표 3-26〉 중요범죄 단속 활동	188
〈표 3-27〉 면세유 불법유통 단속 실적	189
〈표 3-28〉 인권유린 사범 단속 실적	190
〈표 3-29〉 유형별 인권유린 사범 단속 실적	191
〈표 3-30〉 해상절도 단속 실적	191
〈표 3-31〉 해상절도 품목별 단속 실적	192
〈표 3-32〉 부정유해식품 단속 실적	193
〈표 3-33〉 부정유해식품 죄명별 단속 실적	193
〈표 3-34〉 무기산 불법사용 단속 실적	194
〈표 3-35〉 기소중지자 발생·검거 현황	195
〈표 3-36〉 형사기동정 각 서별 보유 현황	196
〈표 3-37〉 형사기동정 운영 실적	196
〈표 3-38〉 형사민원 접수·처리 현황	197
〈표 3-39〉 형사민원 월별 접수 현황	197
〈표 3-40〉 실종·변사 발생 현황	199

#### 제3절 수사역량 강화로 국민편의 수사행정 구현

〈표 3-41〉 5개 분야별 전문교육 과목	206
〈표 3-42〉 모범수사서식으로 매뉴얼화한 18개 유형 범죄	209
〈표 3-43〉 주민편의 조사센터 및 출장조사 이용자 현황	210
〈표 3-44〉 법률상담 현황	211
〈표 3-45〉 사건이첩 현황	211

#### 제4절 국제성 범죄와 국제협력 강화

〈표 3-46〉 지역별 집중단속 대상	213
〈표 3-47〉 외국인 관련 범죄 및 마약류 관리위반 단속 현황	214
〈표 3-48〉 외국인 관련 범죄 처리 현황	214
〈표 3-49〉 밀입국사범 단속 현황	216
〈표 3-50〉 해상 밀수사범 검거 현황 (2005년~2008년)	217
〈표 3-51〉 밀수품목별 검거 현황	217
〈표 3-52〉 마약류사범 검거 현황	219
〈표 3-53〉 양귀비 지역별 단속 현황	219
〈표 3-54〉 상표법 위반사범 검거 현황	220
〈표 3-55〉 불법 외국환 거래사범 검거 현황	221
〈표 3-56〉 통역센터 운영 실적	222
〈표 3-57〉 우리어선 외국수역 불법조업 나포 현황	225
〈표 3-58〉 주변국 해상치안기관 간 협력 현황 (2008년)	233

〈표 3-59〉 다자간 국제회의	234
-------------------	-----

#### 제5절 정보·보안활동 강화

〈표 3-60〉 해상 집단행동 발생 현황 (2006년~2008년)	240
〈표 3-61〉 주요 집회 및 시위 현황 (2008년)	241
〈표 3-62〉 집단행동 발생 현황 (1999년~2008년)	244
〈표 3-63〉 대어민 안보교육 현황	246
〈표 3-64〉 홍보유인물 및 LED 전광판 제작 배부 현황	246

#### 그림

#### 제1절 해양범죄 추세

〈그림 3-1〉 총범죄 발생·검거 현황	171
〈그림 3-2〉 해역별·장소별 발생 현황	173
〈그림 3-3〉 월별 범죄발생 현황	173
〈그림 3-4〉 발생시간대별 범죄발생 현황	174
〈그림 3-5〉 형사활동 목표	175

#### 제2절 주요범죄 단속 및 검거

〈그림 3-6〉 형사민원 월별 접수 현황	197
〈그림 3-7〉 유형별·접수형태별 접수 현황	198
〈그림 3-8〉 해양경찰서별 형사민원 접수 현황	198
〈그림 3-9〉 실종·변사 선종별 분석 현황	199
〈그림 3-10〉 해양경찰서별 실종·변사 발생 현황	200

### 제4장 깨끗한 바다를 위한 해양보호활동

#### 표

#### 제1절 해양오염사고 추세

〈표 4-1〉 연도별 해양오염사고 발생 현황	249
〈표 4-2〉 사고 규모별 현황	250
〈표 4-3〉 원인별 유출 현황	251
〈표 4-4〉 10kt 이상 해양오염사고 발생 현황 (2008년)	251
〈표 4-5〉 오염원별 현황	253
〈표 4-6〉 오염 물질별 현황	254
〈표 4-7〉 해역별 사고발생 현황	255
〈표 4-8〉 월별 현황	256
〈표 4-9〉 시간대별 현황	257

〈표 4-10〉 국내·외 선적별 현황	257
〈표 4-11〉 외국적 선박별 현황	258
〈표 4-12〉 방제조치 현황	259
〈표 4-13〉 방제세력 동원 현황	260
〈표 4-14〉 해양경찰서별 방제조치 현황 (2008년)	262

#### 제2절 해양오염 예방 활동

〈표 4-15〉 출입검사 중점 점검대상 (2008년)	263
〈표 4-16〉 출입검사 실적	264
〈표 4-17〉 해양오염사범 단속 및 조치 현황	267
〈표 4-18〉 해양오염행위 대상별 단속 현황	268
〈표 4-19〉 해양환경지킴이 구성 현황	269
〈표 4-20〉 해양오염사고 실적	269
〈표 4-21〉 청소년 해양환경보호도우미 참여 현황	270
〈표 4-22〉 해양환경보전활동 추진 실적	272
〈표 4-23〉 해양오염사범 신고자 보상금 지급 현황	273
〈표 4-24〉 해양오염방지 교육·사진전시 추진 실적	273
〈표 4-25〉 바다사랑 어린이 그림그리기 대회 추진 실적	275
〈표 4-26〉 해양오염방지업무 관련 국제협약 채택 및 발효 현황	280

#### 제3절 해양오염사고 대비·대응체제 확립

〈표 4-27〉 해양오염사고 규모별 지휘체계	284
〈표 4-28〉 지역해양오염 방제대책협의회 운영 실적	285
〈표 4-29〉 방제기술지원협의회	286
〈표 4-30〉 해양경찰청 방제장비 보유 현황 및 확보 계획	288
〈표 4-31〉 방제장비 보유 현황 및 방제능력 (2008년)	288
〈표 4-32〉 NOWPAP 지역활동센터 현황	296

#### 제4절 폐기물 해양배출 관리

〈표 4-33〉 배출해역 지정 현황	301
〈표 4-34〉 해양배출 가능한 폐기물 종류	302
〈표 4-35〉 폐기물 해양배출 현황 (1999년~2008년)	302
〈표 4-36〉 폐기물 종류별 해양배출 현황	303
〈표 4-37〉 배출해역별 폐기물 배출 현황 (2008년)	304
〈표 4-38〉 폐기물 위탁처리업체 현황	305
〈표 4-39〉 폐기물 해양배출 점검 실적	312
〈표 4-40〉 폐기물 위탁업체 단속 실적	313



〈표 4-41〉 폐기물 해양배출업체 단속 실적	313
---------------------------	-----

## 그림

### 제1절 해양오염사고 추세

〈그림 4-1〉 해양오염사고 발생 현황 (2004년~2008년)	249
〈그림 4-2〉 원인별 사고건수 비교	251
〈그림 4-3〉 원인별 유출 비교	251
〈그림 4-4〉 오염원별 사고건수 비교	253
〈그림 4-5〉 오염원별 유출량 비교	253
〈그림 4-6〉 물질별 사고건수 비교	254
〈그림 4-7〉 물질별 유출량 비교	254
〈그림 4-8〉 해역별 사고건수 비교	255
〈그림 4-9〉 해역별 유출량 비교	255
〈그림 4-10〉 월별 사고건수 비교	256
〈그림 4-11〉 시간대별 사고건수 비교	256

### 제4절 폐기물 해양배출 관리

〈그림 4-12〉 폐기물 해양배출 절차도	302
〈그림 4-13〉 배출해역별 휴식년구역 및 책임구역 지정 현황	309
〈그림 4-14〉 폐기물 해양배출 정보관리 시스템 (DMS)	310
〈그림 4-15〉 폐기물 해양배출 정보관리 시스템 (DMS) 업무개선효과	311

## 제5장 창의적 업무수행으로 선도하는 해양경찰 구현

## 표

### 제1절 변화관리 활동

〈표 5-1〉 성과관리를 통한 주요성과	318
〈표 5-2〉 6시그마 교육 및 전문가 양성	319
〈표 5-3〉 6시그마 학습단 및 문제해결형 학습동아리 현황	322
〈표 5-4〉 해양경찰 성과평가 지표 현황 (2009년도 적용)	328

### 제2절 창의적인 연구개발 활동

〈표 5-5〉 해상유출유 감식·분석 실적	339
〈표 5-6〉 해양오염방지 자재·약재의 형식승인 현황	341
〈표 5-7〉 해양배출폐기물 업종별 성분검사 현황	343
〈표 5-8〉 위탁업체 업종별 처리기준 초과항목 현황	344

〈표 5-9〉 해양배출폐기물 전문검사기관 지정절차	347
-----------------------------	-----

〈표 5-10〉 해양배출폐기물 전문검사기관 지정 현황 (2008년)	347
---------------------------------------	-----

〈표 5-11〉 전문검사기관 연락처	349
---------------------	-----

〈표 5-12〉 폐기물 배출해역 오염도 (2008년)	351
-------------------------------	-----

### 제3절 정보통신(CT) 체계 고도화

〈표 5-13〉 정보통신 전문가 신규 채용 현황	356
----------------------------	-----

## 그림

### 제1절 변화관리 활동

〈그림 5-1〉 새로운 국가발전전략 체계의 모습	316
〈그림 5-2〉 해양경찰식 실천방안 WOW 프로젝트	320
〈그림 5-3〉 해양경찰 행정서비스 개발 현황	324
〈그림 5-4〉 해양경찰 변화관리 모니터링 체계	325
〈그림 5-5〉 해양경찰 성과관리시스템 추진경과	326
〈그림 5-6〉 해양경찰 미션·비전 및 전략체계도	327
〈그림 5-7〉 성과평가 체계 및 보상	328
〈그림 5-8〉 정부업무 평가 추진성과	330

### 제2절 창의적인 연구개발 활동

〈그림 5-9〉 연구개발센터 조직도 (2008년)	333
〈그림 5-10〉 연구개발센터 임무	334
〈그림 5-11〉 미생물에 의한 기름 분해과정	345

### 제3절 정보통신(CT) 체계 고도화

〈그림 5-12〉 국가 정보화 비전 및 전략	355
〈그림 5-13〉 KOSNET 구성도	357
〈그림 5-14〉 “통합 온-나라시스템” 체계도	359
〈그림 5-15〉 보조기억매체관리시스템 개념도	362
〈그림 5-16〉 공공 I-PIN 이용 절차	363

## 제6장 효율적 운영지원으로 해양경찰 역량 강화

## 표

### 제1절 조직 및 자원관리

〈표 6-1〉 해양경찰청 인력 현황 (2008년)	370
〈표 6-2〉 1996년 외청 승격이후 인력변화 추이	370



〈표 6-3〉 해양경찰공무원이 계급별 보직 현황	371
〈표 6-4〉 성질별 예산 현황	372
〈표 6-5〉 사업별 예산 현황	372
〈표 6-6〉 연도별 예산변화 추이	373
〈표 6-7〉 해양경찰청 향후 5년간 재정운영계획	374

#### 제2절 인사교육 및 복리후생

〈표 6-8〉 인사 참관인제 위원회별 운영 현황	378
〈표 6-9〉 인사 참관인제 계급별 참관인 운영 현황	379
〈표 6-10〉 여성경찰관 채용 현황	380
〈표 6-11〉 연도별 채용 현황	382
〈표 6-12〉 승진 현황 (2008년)	383
〈표 6-13〉 정기승진시험 현황	383
〈표 6-14〉 계급별 특별승진 현황	384
〈표 6-15〉 공적별 특별승진 현황	385
〈표 6-16〉 포상 현황 (2008년)	385
〈표 6-17〉 연도별 포상 현황	386
〈표 6-18〉 모범공무원 선발 현황	386
〈표 6-19〉 명예퇴직 현황	387
〈표 6-20〉 교육훈련 실적	388
〈표 6-21〉 함정훈련 평가 개선	390
〈표 6-22〉 함정훈련 실적	390
〈표 6-23〉 해양경찰수련원 이용 현황 (2008년)	392
〈표 6-24〉 관사·임차주택 현황 (2008년)	393
〈표 6-25〉 전사·순직자 현황	393
〈표 6-26〉 해성장학회 운영 현황	394
〈표 6-27〉 상부상조회 운영 현황	395
〈표 6-28〉 전경 자격증 취득 현황 (2008년)	397

#### 제3절 국민만족 봉사활동, 신뢰받는 해양경찰 구현

〈표 6-29〉 연간 민원접수·처리 건수	399
〈표 6-30〉 대민봉사활동 내역	402
〈표 6-31〉 클린콜 업무별 운영 실적	411
〈표 6-32〉 2007년·2008년 감찰활동 현황 비교	412
〈표 6-33〉 규제 현황 (2008년)	414
〈표 6-34〉 자체 규제개혁위원 명단	415

〈표 6-35〉 법령 현황 (2008년)	416
〈표 6-36〉 행정규칙 현황 (2008년)	416
〈표 6-37〉 소관 법령 현황 (2008년)	416

#### 제4절 장비관리 및 보급지원

〈표 6-38〉 해양경찰 함정 현황 (2008년)	418
〈표 6-39〉 함정수리 실적 (2008년)	419
〈표 6-40〉 함정수리 실적 (1999년~2008년)	419
〈표 6-41〉 해양경찰청 차량 보유 현황 (2008년)	422
〈표 6-42〉 연도별 유류비 집행 현황	422
〈표 6-43〉 항공단별 항공기 보유 현황	425
〈표 6-44〉 비행기 종류	425
〈표 6-45〉 헬기 종류	425
〈표 6-46〉 항공기 기령	427
〈표 6-47〉 항공기(카모프) 주요 검사정비 실적	427
〈표 6-48〉 함정준공 실적 (2008년)	429
〈표 6-49〉 민간자본을 활용한 함정건조 실적	430
〈표 6-50〉 해양경찰복제 설문조사	434
〈표 6-51〉 경비함정 수리 실적 (1999년~2008년)	439
〈표 6-52〉 연도별 예산절감 현황	440
〈표 6-53〉 재수리 발생률	441
〈표 6-54〉 고객만족도 설문조사 결과	442

#### 그림

##### 제1절 조직 및 자원관리

〈그림 6-1〉 성질별 예산 현황	371
〈그림 6-2〉 사업별 예산 현황	372
〈그림 6-3〉 연도별 예산변화 추이	373

##### 제2절 인사교육 및 복리후생

〈그림 6-4〉 인사분야 정부업무평가	375
----------------------	-----

##### 제3절 국민만족 봉사활동, 신뢰받는 해양경찰 구현

〈그림 6-5〉 행정정보 공개 현황 (2008년)	404
-----------------------------	-----

##### 제4절 장비관리 및 보급지원

〈그림 6-6〉 해양경찰 복제개선 추진위원회 구성	433
-----------------------------	-----



## 2009년도 해양경찰백서 집필진

발 간 위 원 장 : 기 획 조 정 관

치안감 임 창 수

담당부서		발간위원	집필위원
대변인실		총경 구 자 영	경감 한 철 웅
운영지원과		총경 최 남 용	경정 장 인 식
감사담당관		총경 이 성 형	경정 김 두 형
기획조정관	기획담당관	기획담당관 총경 고 명 석	경정 맹 주 한
	재정담당관		경정 김 도 준
	창의성과담당관		경정 김 성 종
	인사교육담당관		경정 이 원 희
	국제협력담당관		경정 이 승 일
경구난비국	경비과	경비과장 총경 이 병 일	경정 김 홍 희
	수색구조과		경정 손 경 호
	해상안전과		경정 채 광 철
	수상레저과		경감 김 영 철
정수보국	수사과	수사과장 총경 남 상 욱	경정 여 인 태
	형사과		경정 황 준 현
	정보과		경감 한 상 철
	외사과		경감 김 형 민
장기술비국	전략사업과	전략사업과장 총경 김 명 환	경정 김 기 환
	정비과		경정 공 상 근
	보급과		경감 이 득 영
	정보통신과		경감 구 영 훈
해양오염방제국	방제기획과	방제기획과장 부이사관 김 상 운	사무관 양 희 만
	기동방제과		사무관 채 홍 기
	예방지도과		사무관 신 영 수
연구개발센터		서기관 강 대 위	경정 김 태 호
편집위원		총경 고명석, 경정 맹주한, 경위 김병수	



## 안 내

---

본 백서의 내용과 관련하여 문의사항이나 개선의견이 있으면  
해양경찰청 기획담당관실로 연락하여 주시기 바랍니다.

주 소 : 406-741 인천광역시 연수구 가천길(송도동 3-8번지)  
해양경찰청 기획담당관실 해양경찰백서 담당자

전 화 : (032)835-2721 팩 스 : (032)835-3304  
홈페이지 : [www.kcg.go.kr](http://www.kcg.go.kr)

## 2009 해양경찰백서

발 행 2009년 9월

발 행 인 해양경찰청장

발 행 처 기획담당관실  
(032)835-2721

기획·디자인 아미고디자인 (02)2277-5043  
[www.amigodesign.co.kr](http://www.amigodesign.co.kr)

인 쇄 제이에스 프린팅

---