발 간 등 록 번 호
11-1532000-000015-10

해양경찰백서

Korea Coast Guard 2018 Annual Report

해양경찰청
KOREA COAST GUARD

국민에게 신뢰받는 세계 최고의

해양경찰을 꿈꾸며

우리나라는 3면이 바다로 둘러싸여 있고 배타적 경제수역이 국토면적의 4.5배에 달하는 해양국가입니다. 물동량의 99% 이상을 해상운송에 의존하고 있으며 최근에는 해양자원 및 해양산업 개발, 해양관광과 레저산업 발달 등으로 바다 가치가 높아지면서 바다에 대한 국민들의 관심과 활동도 더욱 증가하고 있습니다.

이러한 변화의 흐름 속에 2017년은 해양경찰이 해양수산부 독립 외청으로 재출범하여 새로운 도약을 다짐하는 뜻 깊은 한 해였습니다.

재출범 이후 '혁신 100일 프로젝트'를 추진하면서 조직을 신속히 정상화하였고, '재조해경' 즉 '해양경찰을 새롭게 만든다'는 마음가짐으로 근본적인 체질을 개선하는데 모든 역량을 집중하였습니다.

무엇보다도 바다에서 국민의 안전을 확보하고자 연안해역 안전관리 강화, 수색구조 인프라 확충 등 구조역량을 강화하면서 해양 수사·정보 기능을 경찰로부터 환원 받아 해양안전·민생침해범죄 단속 등 해양치안 질서를 더욱 견고히 하였습니다. 이와 더불어 해양영토 수호와 불법외국어선 단속, 해양오염 예방 등 해양경찰 본연의 임무에 충실하였습니다.

이러한 2017년의 발자취와 더불어 국민과 소통하고 공감하는 해양경찰이 되고자 「2018년 해양경찰 백서」에는 다양한 읽을거리를 새롭게 추가하였습니다. 2014년 이후 중단되었던 백서를 재발간하는 만큼 지난 4년간의 기록을 알기 쉽게 특집기사화 하였고, 해양경찰의 60년간의 기록을 요약해서 담아봤습니다. 특히, 해양경찰 소관 법률과 더불어 다양한 분야에서 활동 중인 해양경찰관의 임무와 역할을 소개하고자 '해양경찰을 말하다'라는 코너도 추가하였습니다.

앞으로 이 백서가 바다가족의 정책지침서로서 다방면으로 활용되어 많은 국민들이 해양경찰 뿐만 아니라 바다에 관심을 갖고 응원하는 계기가 되었으면 합니다.

감사합니다.

2018. 12.

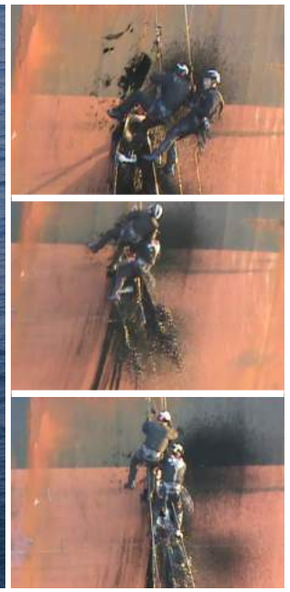
해양경찰청장 조현배

01

부산, 화물선 캡틴반젤리스엘호 기름유출

2014. 2. 15

화물선 캡틴반젤리스엘호에 벙커-C유를 급유하던 그린플러스호가 충돌하여 연료탱크가 파공되었다.
사고 직후 남해지방해양경찰청 소속 특수구조단이 신속히 사고현장에 도착하여 파공된 좌현 연료탱크를 봉쇄하였다.



02

세월호 침몰 사고

2014. 4. 16

인천을 출항하여 제주로 향하던 로로여객선 세월호가 전라남도 진도군 병풍도 인근 해상에서 전복·침몰되어 172명을 구조하였으나 304명이 사망·실종되는 대형 인명피해가 발생하였다.

03

국민안전처 산하 해양경비안전본부로 개편

2014. 11. 19

재난안전 총괄·조정기구로서 국민안전처가 신설되고 해양경찰청은 국민안전처 소속 해양경비안전본부로 개편되었다.

04

오룡호 침몰과 실종자 수색

2014. 12. 1

러시아 베링해에서 조업 중이던 501 오룡호가 침몰하여 승선원 60명 중 27명이 사망하고 26명이 실종되는 사고가 발생하였다.
실종자 수색을 위해 5001함과 해군초계기 2대가 현지에 파견되어 38일간 수색활동을 실시하였으나 실종자를 추가로 발견하지 못했다.

중앙 해양특수구조단 창단

2014. 12. 23

대형해양사고가 발생했을 때 신속히 출동하여 심해잠수 등 특수구조활동을 위해 부산에 '중앙해양특수구조단'을 창설하였고, 이어서 다음 해 12월 2일 강원도 동해와 전남 목포에 '동해·서해 해양특수구조대'를 설치하였다.

제3회 박람회 개최

2016. 6. 22 ~ 24

민관 협업을 통해 해양안전의식 저변 확대 및 해양·안전산업 육성 발전 등을 위한 제3회 국제 해양·안전장비 박람회를 개최하였다.

이청호함 진수식

2015. 12. 3

5,000톤 급 경비함인 이청호함은 불법 조업하던 중국어선을 단속하다 흉기에 찔려 순직한 故 이청호 경사의 희생을 기리기 위해 명명되었다.

서해5도 특별경비단 신설

2017. 4. 4

연평도와 백령도 등 최북단 서해5도 인근 해상에서 불법조업 중국어선 단속 전담을 위해 중부지방해양경찰청 소속으로 서해5도 특별경비단을 신설하였다.

09

해양경찰청 재출범

2017. 7. 26

2017년 7월 26일 「정부조직법」이 개정되면서 해양수산부 독립 외청으로 재출범하여 수사·정보 기능이 정상화되었다.
다음 날 박경민 치안총감이 15대 해양경찰청장으로 취임하였다.

11

대형헬기(S-92) 취항

2017. 11. 10

첨단 항법장비와 수색 레이다 및 광학 열상장비가 탑재된 최신예 수색구조 헬기(S-92)가 취항하여 해양사고 현장 대응능력이 향상되었다.

10

제64회 해양경찰의 날 행사

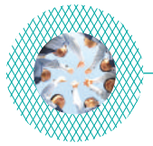
2017. 9. 13

인천해양경찰서 전용부두에서 대통령을 포함한 해·수산인 주요인사 1,000여 명을 모시고 '제64주년 해양경찰의 날' 기념식을 개최하였다.

CONTENTS

해양경찰백서

Korea Coast Guard 2018 Annual Report



12

1장 「해경 소개」

해양경찰을 말하다

Chapter 1. 해양경찰관 임무와 역할 · · · · · · · · · · 14

(참고) 해양경찰 채용기준이 궁금해요 · · · · · · 42

Chapter 2. 해양경찰 소관 법률 · · · · · · · · · · · · 44

58

2장 「해경 역사」

해양경찰 64년간의 기록

Chapter 1. 해양경찰 60년사 · · · · · · · · · · · · · 60

Chapter 2. 지난 4년간의 기록 · · · · · · · · · · · · 92

100

3장 「해경 정책」

해양경찰 주요정책

Chapter 1. 당당한 주권 · · · · · · · · · · · · · · · · 102

Chapter 2. 든든한 안전 · · · · · · · · · · · · · · · · 142

Chapter 3. 공정한 치안 · · · · · · · · · · · · · · · · 185

Chapter 4. 깨끗한 바다 · · · · · · · · · · · · · · · · 231

Chapter 5. 탄탄한 해경 · · · · · · · · · · · · · · · · 264

330

「부록」

1. 통계연보 · 332

2. 해양경찰 연혁 · · · · · · · · · · · · · · · · · · · 413

3. 해양경찰 조직도 & 복제 · · · · · · · · · · · · · · 426

4. 대표함정 & 항공기 · · · · · · · · · · · · · · · · · 430

해양경찰백서 길라잡이

다양한 분야에서 활동하고 있는 해양경찰관과
해양경찰이 되는 길
그리고 해양경찰 소관 법률에 대해
소개합니다.

해양경찰의 지난 64년간의 역사를 돌이켜 보면서
해양경찰의 성장 과정과 주요 사건 등을
알아봅니다.

해양경찰의 주요정책인
해양경비·안전·치안·환경·조직운영(지원)을
소개하면서
중점추진 업무와 정책, 국민에게 알릴 사항 등을
「FOCUS」로 담았습니다.

해양경찰 연혁과 조직도, 주요장비 뿐만 아니라
체계적인 통계관리를 위해
통계연보를 별도로 작성하였습니다.

1장

「해경 소개」

해양경찰을 말하다

Chapter 1. 해양경찰관 임무와 역할

(참고) 해양경찰 채용기준이 궁금해요

Chapter 2. 해양경찰 소관 법률

CHAPTER

01

해양경찰관 임무와 역할

(참고) 해양경찰 채용기준이 궁금해요

본청·경찰서·파출소 및 함정·항공기 등
국내 육·해상 다양한 장소뿐만 아니라
해외 주재관 및 남극기지 등
전 세계를 무대로 활약 중인 해양경찰 동료들을 소개합니다.

018
해양경찰관의 무대

028
전문가집단

040
특임(구조·구급·특공)요원 활약상

"해양경찰관 임무와 역할"

해양경찰관의 무대

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

1 경비함정

▶ 경비함정은 총 328척으로, 해상경비 등 해상에서 전반적인 업무를 수행하는 경비함정 184척과 항내 예인 및 오염사고 대응 등을 위한 특수함정 144척이 있음

대형함정 35척 (1,000톤 이상)

중형함정 39척 (1,000톤급 미만 250톤 이상)

소형함정 110척 (250톤 미만)

특수정* 144척

* 방제정, 잠수지원함, 공기부양정, 예인정 등

2 항공기

▶ 총 24대의 항공기가 지방청별 배치·운용 중으로 광역해역 초계를 위한 비행기 6대와 인명구조 및 환자후송을 위한 헬기 18대가 있음

챌린저 1대

C-212 1대

CN-235 4대

AS-565MB 5대

KA-32C 8대

BELL-412SP 1대

AW-139 2대

S-92 2대

3 파출소·출장소

▶ 해양사고 예방과 구조, 치안을 담당하는 파·출장소는 전국적으로 파출소 95개와 출장소 236개가 있음

4 다양한 분야 활약상

▶ 주재관, 장기국외훈련, 남극기지, 훈련함 국외훈련, 타 기관 파견 등 국내·외 다양한 장소에서 활약 중임

전문가 집단

VTS, 연구센터, 정비창, 교육원 등 스페셜리스트 집단을 소개합니다.

전문지식과 기술을 겸비한 해양경찰

1 해상교통 관제센터

▶ 선박 안전정보를 제공하는 VTS는 등 총 20개 VTS가 설치되어 있음

지방청 소속으로 15개 항만 및 5개 연안

2 해양경찰 연구센터

▶ 해양전문성을 확보하기 위해 경찰 연구 등을 수행하는 독자적인

장비와 장구 개발, 해양사고 조사 및 연구기관임

3 해양경찰 정비창

▶ 경비함정의 수리를 전담하며, 함정 해군 위탁수리 및 교류협력 등의

정비와 장비운용, 정비기술 교육 지도, 임무를 수행

4 해양경찰 교육원

▶ 강하고 믿음직한 해양경찰인을 직원들을 대상으로 다양한 교육

양성하기 위해 신임직원 및 기존 과정을 실시 중임

특임(구조·구급·특공)요원 활약상

중앙해양특수구조단과 해경구조대 및 항공구조팀, 함정구난팀, 해경특공대 등 다양한 현장조직에서 국민의 안전과 생명을 지키기 위해 특임요원이 활동 중에 있습니다.

1 중앙해양특수구조단

▶ 대형·특수해양사고, 심해 해양사고 등의 대응을 전담하며, 대응시간 단축을 위해 동·서해 지역대를 신설함

2 해경구조대

▶ 전국의 해양경찰서에 전문잠수요원과 응급구조요원 등 구조전문인력을 배치하여 연안해역 사고에 대응

3 항공구조팀

▶ 헬기에서 신속하게 해상조난자를 구조하는 항공구조사와 응급환자를 담당하는 응급구조사가 있음

4 함정구난팀

▶ 함정에서 해난구조 및 불법조업 외국어선 단속 등 해상특수기동대 임무를 수행

5 해경특공대

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

1 해양경찰관의 무대

1-1. 경비함정 활약상

대한민국 최남단 이어도 과학기지를 지키는 이청호함(5002함)

▸ **(현황)** 서귀포해경서 해역(제주도 면적의 10배, 18,000㎢)을 경비 중으로, 함장을 포함하여 승선원 50여명이 근무 중

▸ **(연혁)** '12년 12월 설계를 시작으로
'14년 11월 착공,
'16년 04월 준공되어
'16년 5월 서귀포 해경서에 배치

▸ **(명칭)** 이청호함, '11년 12월 불법중국어선 단속 과정에서 순직한 故 이청호 경사를 추모

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

▸ **(분야별 임무)**
항해 : 조타 및 전탐 등 항해업무 전반
기관 : 추진기 및 발전기 등 정비 및 관리
통신 : 통신망 유지 및 전산장비 보안관리
특공(구조) : 해난구조 및 해상특수기동대 임무수행
조리사 : 주부식 관리 및 조리업무

고속단정
총 4대를 탑재, 불법외국어선 단속 및 응급환자 후송 등에 활용

함교
함장을 비롯한 항해·통신부서 직원들이 운항·통신 등을 담당하고 있음

장비
레이더 2대(선박 등 탐지), 야간 탐지 카메라, 에코사운더(해저탐색), 코스넷(위성통신망), 기상관측장비 등 다양한 항해 · 통신장비가 있음

의료실
응급환자를 위한 구급장비와 병원과 즉시 연락하여 환자의 상태를 확인할 수 있는 원격응급의료시스템을 갖춤

헬기갑판·격납고
헬기 이·착륙을 위한 갑판과 격납고가 있음

(제원) 높이 33.3m, 길이 150.5m, 넓이 16.5m

기관실
기관장·기관 직원이 함정의 심장부인 엔진을 비롯한 각종 장비를 정비 및 관리함

장비
엔진(7,400㎾) 4기, 발전기(1,200㎾) 등

현장목소리

5002함장 총경 정영진(2016년 베스트 캡틴)

5002함은 불법 외국어선 단속, 이어도 해양 과학기지 경비 등 해양주권수호와 국제해협인 제주에서 외국적 선박 충돌, 화재, 응급환자 발생 시 우호적 조치를 취하고, 태풍 접근 시 미처 대피하지 못한 어선 안전관리와 화재진압, 응급환자 이송, 조난선 구조, 인명 구조 등 국민이 원하는 곳에 늘 함께하고 있습니다.
앞으로도 5002함은 안전하고 깨끗한 바다를 만들기 위해 최선을 다하겠습니다.

주요 업무 실적

(불법 중국어선 단속)
무허가, 신분증 위조 등 총 24척을 검거

(조난선박 및 인명구조)
해상 충돌, 기관고장 및 화재발생 국내·외 선박 등 15척을 구조 및 안전조치 하였으며 원격의료 시스템을 이용 응급환자처치 및 긴급후송으로 26명을 구조

(해상종합훈련)
'17년도 대형함정 부문 종합 우수함정으로 선정

'17.05.31.
응급환자 이송

'17.10.27.
불법조업단속

'17.06.04.
이어도 위기 대응훈련

1-2. 항공기 활약상

서해 5도와 우리 어민을 지키는 중부청 항공단

▸ **(현황)** 중부청 항공단은 '06년 4월 1일 인천지방해양경찰본부 항공단으로 신설되어 '14년 11월 19일 중부해양경비안전본부 항공단으로 직제개편을 거쳐 '17년 7월 26일 중부지방해양경찰청 항공단으로 개편되었음. 항공단장 예하 행정팀, 고정익·회전익 항공대, 항공정비대 등 총 70여 명으로 운영 중

고정익 항공대

어업협정수역 내 외국어선 조업 감시, 독도 주변 일본 탐사선 및 불법조업선감시, 국가중요시설 및 해양오염 감시 등의 임무를 수행하고 있음

회전익 항공대

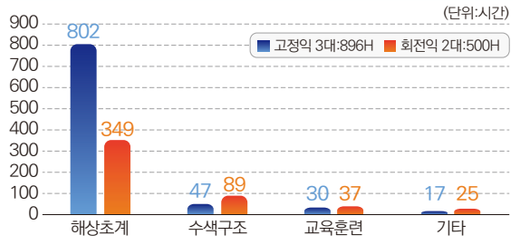
주로 연안해역이나 도서지역의 해상순찰비행을 통해 불법조업 단속, 수색/구조, 응급환자 이송, 항공오염예찰 등의 다양한 임무를 수행하고 있음

항공정비대

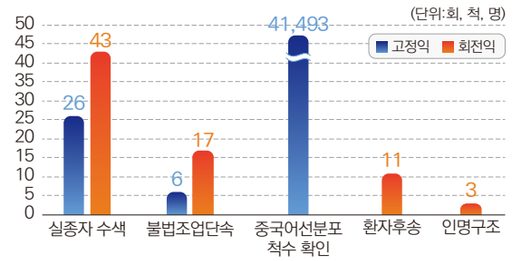
2001년 1월 7명 인원으로 출발하여 전국에 있는 헬기를 정비하고 지속적인 기술연구와 교육을 통한 선진 정비체계 구축으로 항공기 안전운항에 기여하고 있음

주요 업무 실적

임무별 운항실적



주요임무 실적



▸ 주요 정비 실적

정비실적				기술회보 검토	부품지원 실적
계획정비	감항검사	정비일수	정비인시		
28회	16회	398일	7,479시간	14회	99종 552점

'17.07.31. 고정익 순찰

'17.10.19. 헬기 구조훈련

'17.07.27. 환자구조

정비사진

▸ (항공기 보유 현황)

CL-604(1대)

최대항속시간/거리 : 8시간, 6,043km
최대속도 : 450노트(833km/h)
탑승인원 : 12명(조종2, 전탐2, 승객8)

CN-235(2대)

최대항속시간/거리 : 7시간, 2,037km
최대속도 : 240노트(444km/h)
탑승인원 : 14명(조종2, 전탐2, 승객10)

AW139(2대)

최대항속시간/거리 : 3시간, 818km
최대속도 : 150노트(280km/h)
탑승인원 : 10명

현장목소리 부기장 경위 정길영

지난 2011년 처음 해양경찰에서 자체양성 조종사를 선발한다는 공고를 접하고 2년 동안 지원을 할지 고민을 했습니다. 긴 시간 자체양성 조종사의 길에 대한 아쉬움이 머리 속을 떠나지 않았고 2013년 결국 선발 과정에 지원하게 되었습니다. 조종사 과정에 선발은 됐지만, 진정한 조종사가 되는 길은 험난했습니다. 14개월의 조종사 양성 기간은 내가 겪은 모든 교육과정을 통틀어 가장 힘들었던 과정이었다 해도 과언이 아닙니다. 어려운 교육과정을 끝내고 2015년부터 김포공항에 위치한 중부청 항공단 고정익 항공대에 근무 중 지난 2016년 3월 25일 B703호기(CN-235) 부기장으로 동해 해상순찰 비행을 하다 울릉 북방 60해리 해상에서 우연히 용골이 보이는 상태로 표류중인 전복 선박을 최초로 발견하게 되었습니다. 동해청 헬기 B514호기(펜더)가 현장에 급파되어 선내 수색 끝에 사람이 없다는 것이 밝혀지기 까지 긴박했던 그 순간을 아직도 잊을 수 없습니다. 해양경찰 항공세력이 할 수 있는 촌각을 다투는 임무였고 그 중심에 해양경찰 조종사가 된 내가 있었다는 사실만으로도 가슴이 뜨거워지는 일이었습니다.

1-3. 파·출장소 활약상

2017년 최우수 통영해양경찰서 사천파출소

▸ **(현황)** 1993년 1월 4일 통영해양경찰서 소속으로 개서하여, 지금은 팔포·맥전포·사량·창선·삼천포 출장소 등에서 총 40여 명 경찰관 및 의경들이 근무 중

▸ **(장비)** 육·해상 신속한 현장 출동을 위한 순찰차·연안구조정·수상오토바이 및 오일펜스·유처리제·유흡착제 등 방제장비를 보유

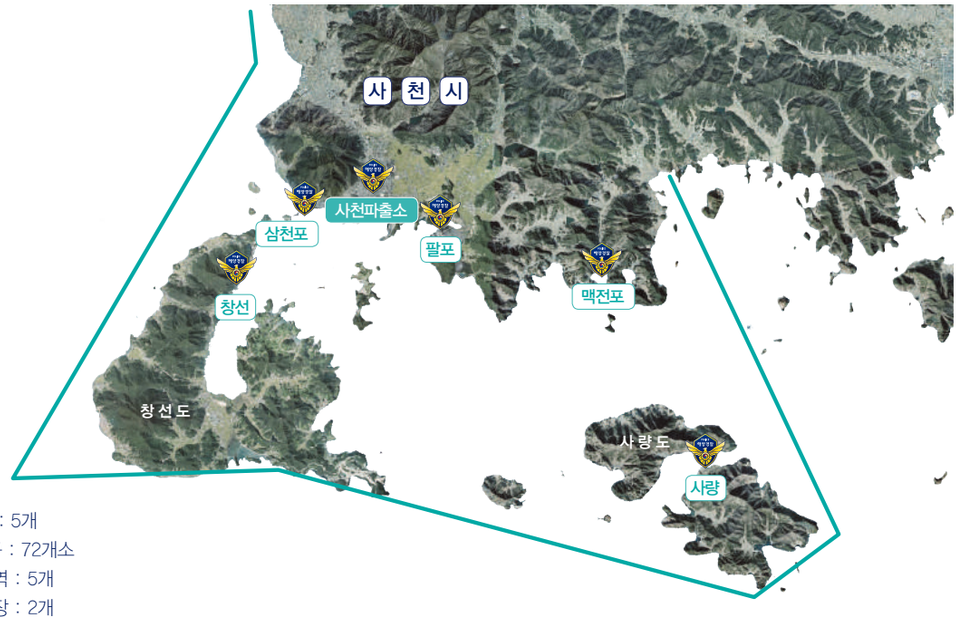
연안구조정(S-88정)

순찰차

수상오토바이

방제자재

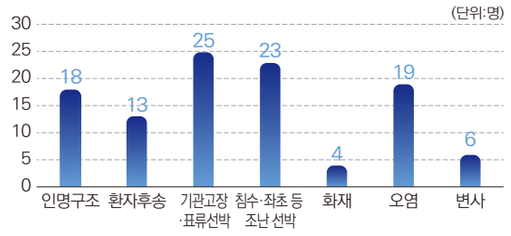
▸ **(관할구역 및 치안수요)** 해안선 길이 305.8㎞, 면적: 258.4㎢



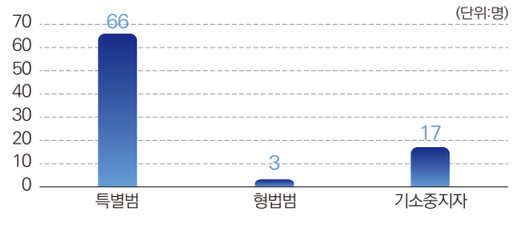
- 출장소 : 5개
- 항·포구 : 72개소
- 도서지역 : 5개
- 해수욕장 : 2개
- 선박 현황 : 총 2,702척, 일반어선 2,644척, 유도선 14척, 레저사업장 6개소 44척
- 양식장 현황 : 가두리 3개소, 마을어장 35개소, 정치망 21개소

주요 업무 실적

해난구조(108명)



위반사범 검거(86명)



▸ **(주요임무)**

– **해난구조** 익수자 구조 및 사고선박 구조·예인 등

– **낚시어선 관리** V-PASS 모니터링, 현장임검을 통한 안전교육 등 낚시어선 안전관리

– **유도선 안전관리** 성수기 대비 안전점검 강화, 안전관리요원 상주 등 유도선 안전관리 강화

– **치안 유지** 해상 주취운항자 적발, 무허가 어선표지판 제작·부착어선 검거 등 해양법 질서 확립

'17.10.13. 익수자구조(창작 레스큐튜브)

'17.10.05. 차량추락

'17.07.28. 좌초선박

현장목소리 해상구조반 경사 문병국

입사 후 구조분야만 10년 근무하다 사천파출소로 전입하였고, 파출소 민원업무와 다양한 형태의 신고들은 저를 당황케 하였습니다. 훈련 시에는 팀 4~5명이 동시에 움직여야 하는데 많은 신고와 출동으로 지쳐 있는 팀원들에게 선뜻 훈련을 하자고 말하기가 힘들었습니다. 하지만 우려하였던 것과는 달리 파출소 직원들의 참여율은 대단하였습니다. 수면과 지상이 최간조시 3미터 이상되는 항내에 추락 익수사고가 많다는 이야기를 듣고, 인양레스큐 튜브를 창작 개조하였고, 삼천포 신항에서의 익수자 신고를 받고 출동하여 인양용 레스큐 튜브로 신속 구조하였습니다. 우리는 항상 모든 상황을 대비하여 준비하고 있으며, 시간이 지날수록 동료 간 팀워크과 신뢰가 한층 더 견고해지는 것을 느낄 수 있습니다. 더 나아가 앞으로는 구조분야뿐만 아니라 단속, 수사에서까지 역량을 넓혀 특임분야로서 지금보다 더 멋진 해양경찰이 되겠다고 다짐합니다.

1-4. 다양한 분야 활약상

국내·외 다양한 장소에서 활약 중인 해양경찰관

주재관

- **(업무분야)** 경찰 분야 영사 직위로 총경 또는 경정·경감 직급에서 선발
- **(선발)** 근무 경력·외국어 요건 등을 갖춘 자 중에서 외국어·일반면접을 실시하여 선발
  * 외교부 주관, 매년 상·하반기 정기·수시모집 실시
- **(기간/임무)** 3년간 / 외교부 소속 재외공관 주재관으로서, 범죄 예방 및 사건처리 등 재외국민 보호, 국제수사 공조, 주재국 경찰자료 수집 등의 업무를 수행
- **(파견현황)** 15년간 중국·예멘·터키 등 8개국에 총 18명이 주재관 임무를 수행하였고, 현재는 중국·일본·필리핀 6개국에 8명이 파견 중('17. 12월 기준)

해외도피 범죄인 국내송환 관련 장관 표창(중국)

인터폴 수배사범 검거 브리핑(태국)

국외장기훈련

- **(개요)** 조직경쟁력 강화 및 선진 지식·제도의 체계적 연구와 핵심인재 양성을 위해 우리 청의 필요한 훈련 분야를 선정하고 그 과제를 수행하기 적합한 훈련대상자와 기관을 선발하여 국외훈련 실시
- **(기간/훈련국)** 2년 이내 / 미국·영국·캐나다·호주 등 영어권과 영어권 분류 국가 외 지역*
  * 독일, 프랑스, 스페인 등 유럽권 및 중국·일본, 동서남아, 중동·아프리카, 중남미 국가 등
- **(선발)** 근무경력 3년 이상 등 자격 요건·어학요건을 갖춘 자 중에서 선발
- **(훈련현황)** 24년 간 미국·영국·중국·일본·러시아 등 9국에 총 90명이 훈련을 다녀왔고, 현재는 미국·영국·중국·일본·러시아·칠레 6개국 11명이 참가 중('17. 12월 기준)

훈련 수행 중인 모습

학위수여식

현장목소리 주필리핀대사관 권건아 영사

2017년 6월 필리핀 북부 산악지역에서 조난당한 최모씨는 나에게 '살려주세요' 라는 마지막 문자를 남기고 연락이 끊겼고, 현장으로 가 직접 무언가를 해야된다는 생각에 반군들이 자주 출몰한다는 북부 산악지역으로 무작정 향했습니다. 위험한 필리핀에 주재관으로 발령난 것이 걱정되셨던 포항해경 당시 오서장님께서 선물해 주신 방탄조끼를 챙겨 들고, 13시간을 쉬지 않고 깊고 깊은 산악지역으로 들어갔습니다. 그리고 주민 100여 명이 사는 아주 작은 산골 마을 판자집에서 6박 7일 동안 필 군·경, 산안구조팀과 현지 산악가이드, 마을 주민 등 500여 명이 넘는 현지 수색팀과 밤낮으로 인근 산을 샅샅이 수색한 끝에, 조난된 지 12일 만에 기적처럼 최모씨를 무사히 구조하게 되었습니다. 무엇보다 살아 돌아와 주셔서 감사했고 짧지 않은 6박 7일 동안 필리핀인들이 보여준 진심과 열정, 구조 순간의 감동과 환희는 정말이지 잊지 못할 추억이 되었습니다. 그렇게, 끊이지 않는 필리핀의 사건·사고들 사이에서 힘겨움과 감사함이 교차하는 하루하루를 보내고 있습니다.

현장목소리 러시아 국립인문대 경위 장기익

2006년 외국어(러시아어) 특채로 임용되어 근무한지 10년이 지날 즈음, 나에게도 국외 장기훈련이라는 작다면 작고 크다면 큰 목표가 하나 보였습니다. 물론 쉽지 않은 기회이기는 하였지만, 3번의 도전 끝에 러시아 모스크바로 떠날 수 있게 되었습니다. 2년이라는 기간 동안 해양경찰이라는 자부심을 가슴에 새기고 모스크바에서 "러시아 수난구호 조직체계 및 북극권 국가와 협력방안"이라는 연구주제로 석사과정을 무사히 마치고 돌아왔고, 지금 이렇게 글로 표현하려고 앉아보니 지난 시간들이 언제였었는가 싶을 정도로 벌써 아련한 기억으로 남아 있습니다. 2년이라는 훈련기간을 뒤돌아보면 이렇게 짧은 글로는 모두 다 설명할 수 없는 가슴 벅참과 타국에서의 녹록치 않은 가족들과의 생활에 만감이 교차합니다. 다시금 되뇌어 볼 때, 아쉬운 점도 많지만 살아가면서 쉽게 경험해보지 못한 것들을 경험할 수 있게 해준 국가와 해양경찰에 깊은 감사를 느끼며, 조직에 조금이나마 보탬이 되고 자랑스러운 해양경찰인이 되고자 합니다.

훈련함 국외훈련

- **(훈련 목적)** 외국 해상치안기관과 합동훈련 등을 통한 교류협력 강화, 해양경찰 조직원 대양항해 능력 함양과 국제업무 역량 강화를 통해 글로벌 해양경찰로서 자긍심 고취
- **(그간 성과)** '04년 최초로 경비함정 국외파견(순항 훈련) 이후 총 5회, 9여개국 방문('17년 기준)
- **('17년 국외훈련)** 8월 18일부터 9월 12일까지 26일간 국외훈련단 총 145명이 교육원 훈련함에 편승하여 인도 첸나이를 방문하여 해상 합동훈련, 친선교류 및 함정 공개 행사, 기관방문 및 학술 교류 등을 통해 교류·협력을 강화

'17.08.18. 출항환송식

'17.08.29. 테러 합동훈련

'17.08.30. 한-싱 합동훈련

'17.08.31. 함상 만찬

'17.09.04. 교류행사

'17.09.05. 학술교류

남극 과학기지

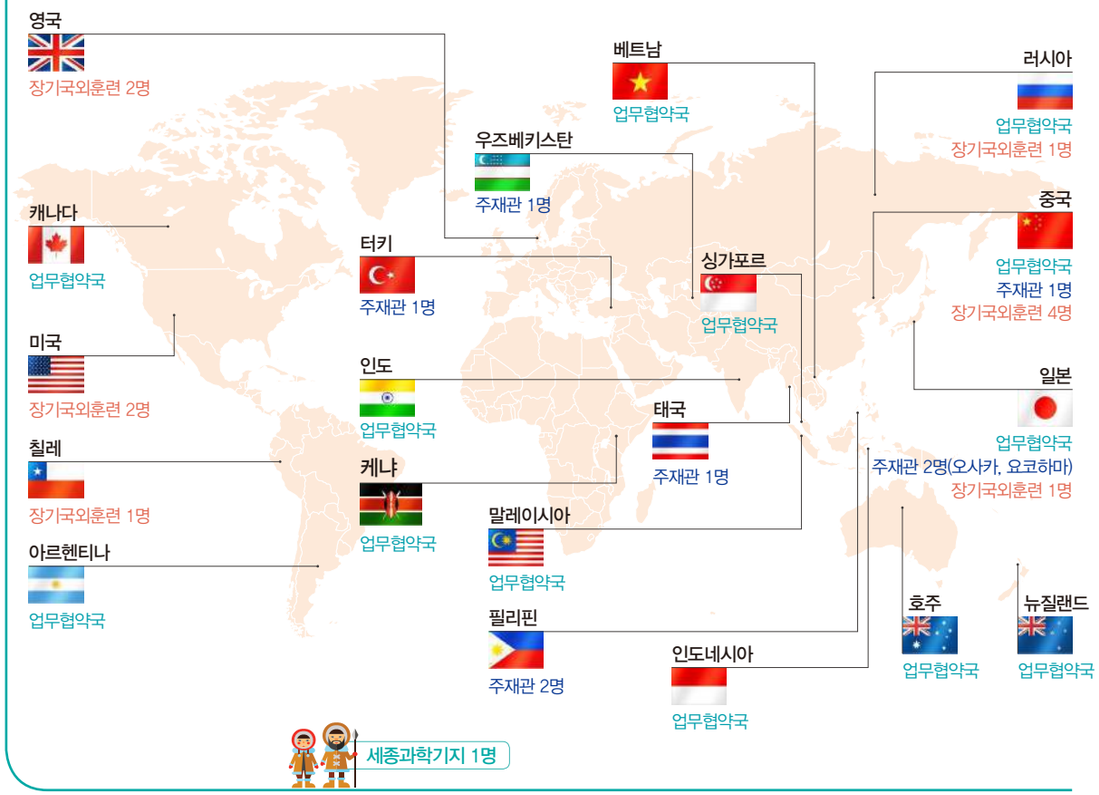
- **(개요)** 세종·장보고 남극과학기지에서 약 1년간 해상치안 및 발전 업무를 수행 중
  * 세종 과학기지(남쉐틀랜드군도 킹조지섬) / 장보고 과학기지(동남극 빅토리아섬)
- **(요건·선발)** 함정 기관 분야 5년 이상 경력 등 자격요건을 갖춘 자 중에서 위원회를 거쳐 선발
- **(업무)** 해상치안 유지 및 발전기관 운용·정비 및 유지관리, 기지 운영 및 연구지원 등

남극 과학기지 위치

세종 과학기지

장보고 과학기지

세계지도를 통해 바라본 해양경찰의 활동상



기관과의 교류·협력('17년 기준)

- **(개요)** 광범위한 바다를 관할하는 해양경찰의 업무 특성상 타기관과 업무협약, 타부처 및 주재관 파견등 국내·외 다양한 관계기관과 교류·협력 중임

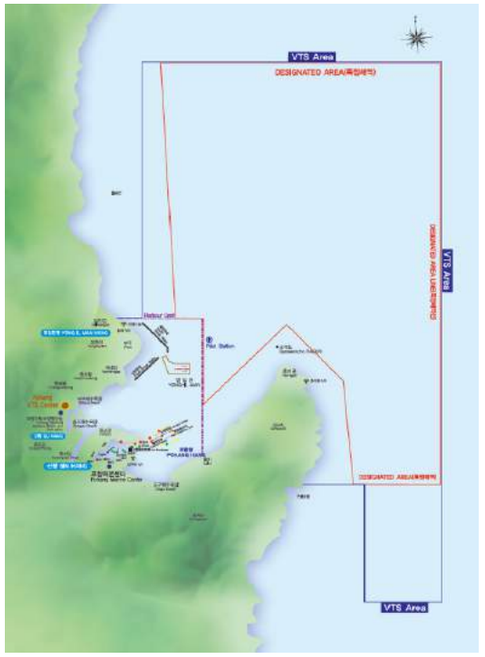
업무협약	국외	캐나다, 아르헨티나, 호주 등 13개국
	국내	해수부, 행안부, 국방부, 경찰청 등 64개 기관
타부처 파견		해수부, 행안부, 법무부 등 12개 기관 33명
주재관 파견		중국, 일본, 필리핀, 태국 등 6개국 8명
장기훈련	국외	미국, 영국, 중국, 일본, 러시아 등 6개국 11명
	국내	국방대학교, 경찰 대학 등 4개 기관 4명

2 전문가 집단

2-1. 해상교통관제센터

해상 선박교통관제를 책임지는 포항 VTS(Vessel Traffic Service)

※ VTS(Vessel Traffic Service) :
해상교통의 안전과 효율성을 증진하기 위해 선박을 탐지하고 통신할 수 있는 장비를 설치·운영하여 선박에 안전정보를 제공



▸ **(현황)** 전국 최초로 VTS 업무를 시작한 포항항 VTS는 동해지방해경청 소속으로 센터장 예하 관제 3개팀과 시설·행정팀 등 18명이 연중 휴무 없이 24시간 포항 해상교통안전을 책임지고 있음

▸ **(관제구역 특성)** 전국 항만 VTS와 비교하여 관할 구역(1,062㎢)이 넓고, 북동으로 열린 항만 구조상 북동계열 바람과 너울 유입 시 주묘사고 우려가 있음

1973년 8월 14일 — 교통부 포항항무통신운영 업무 개시

1985년 9월 17일 — 포항항만 관제실 확대 개관

1993년 1월 1일 — 전국 최초 VTS 운영

2010년 6월 21일 — VTS센터 포항지방해수청으로 이전

2014년 11월 19일 — 해양경찰청 소속 이관

▸ **(시설·장비)** 관제센터와 선박 위치 확인 등을 위한 레이다(RADAR), 선박자동식별장치(AIS), 초단파 무선전화(VHF), 기상장비 등이 있음

레이다

선박자동식별장치(AIS)

초단파 무선전화(VHF)

주요 업무 실적

▸ **(주요임무)** 항행안전정보제공으로 관제구역 내 해상교통안전 확보, 체계적인 선박 입출항 관리를 통한 효율적인 항만 운영, 사고 발생시 초기 대응으로 해양사고 피해 최소화

▸ **(연간 운영실적)**

선박통항량	교신량	기상특보현황(발효횟수)	
		풍랑주의보	풍랑경보
44,570	195,435	32	4

▸ **(주묘 및 항행안전정보 제공)**

주묘	항행안전정보 제공			
	기상	어선	위험	기타
18	2,489	15,351	908	1,192

어업인 안전교육

유관기관 업무협의

도선 체험

현장목소리 관제사 해양수산서기 김이슬

2016년 9월 포항항 VTS로 발령을 받아 관제업무가 아직은 익숙치 않을 때였다. "포항 VTS, 00호입니다. 감도있습니까?" 짧은 문장이었지만 어딘지 모르게 말투가 남달랐다.

약간 의아해하며 교신을 받았는데, 선박에서는 답이 없었다. 옆에서 듣고 있던 선임관제사께서는 북한선원인것 같다며 말씀을 해주셨다. 신기한 마음에 그 선박을 계속 불러보았지만 계속 답이 없었다. 한 참 뒤, 북한선원이 있었던 00호에서 또 다시 포항 VTS를 호출했다. 목적지가 제주인데 제주날씨는 어떠냐는 질문이었다. 얼른 기상정보를 검색하여 정보를 제공해주었더니 "정보 감사합니다"라고 말을 끝으로 더 이상의 교신을 할 수는 없었다. 북한사람이랑 처음 대화를 해보는 신기하고 웬지 모르게 뭉클했던 경험을 하였다.

2-2. 해양경찰정비창

경비함정을 전담 수리하고 있는 해양경찰정비창

▸ **(현황)** 해양경찰 경비함정을 전담 수리하고 있는 책임운영기관*으로써 연간 140여 척의 함정을 수리하고 있음. 53년 해양경찰대 정비참모산하 함정계 '영선반'으로 출발하여, 지금은 정비청장 예하 6과 13계 13팀 약 200여 명으로 운영 중

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

연혁

- '53. 12. 23. 해양경찰대 발대시 영선반으로 출범
- '84. 1. 1. 해양경찰대 정비보급과 수리창으로 개편
- '94. 5. 12. 정비창 신축준공 이전(現위치)
- '95. 9. 22. 해양경찰정비창, 경찰독립기관으로 승격(대통령령 제14,770호)
- 책임운영기관으로 개편(대통령령 제16,490호)
- '00~'18. 책임운영기관 종합평가결과 9차례 최우수·우수기관 선정

▸ **(주요임무)** 해상경비 역량을 극대화하기 위해 최고의 기술력으로 완벽한 함정정비와 장비운용, 정비기술 교육 지도, 대형함 해군 위탁수리 및 기술교류 등 임무를 수행

▸ **('17년 중점 추진업무)**

- 함정 수리기간 준수를 위한 공정관리 강화
- 노후시설 교체, 안전관리 종합규칙 제정 등 자체 안전관리 강화
- 품질개선활동, 유관기관(해군) 간 기술교류 등 정비창 정비기술 고도화
- 품질보증 서비스센터 운영, 원격정비시스템 도입 등 함정수리 품질보증 강화
- 감속기 총분해 수리 기술 확보 등 정비기술 자체 확보를 통한 정비역량 강화
- 고객만족도 설문조사, 수리함정 간담회 개최 등 수리함정과 소통강화

주요 업무 실적

- 감속기 총분해 수리 기술 확보(자체수리 전환에 따른 예산 절감 → 연간 1억원 예산 절감)
- 한국표준협회 "안전보건경영시스템(OHSAS 18001) 인증"획득(함정정비 분야)
- 함정 원격 화상 정비시스템 구축(출동 중 함정의 긴급고장 발생 시 고장부위를 파악하여 정비방법 전달)
- 한국표준협회 주관 제41회 국가생산성 대회 출전, 금상 수상
- 매월 수리함정과 간담회 실시에 따른 고객과 소통 강화로 고객의 불만족 최소화

'17.07.27. 감속기 총분해 수리기술 확보

'17.09.01. 원격 화상 정비시스템 구축

'17.10.18. 국가생산성 대회 금상 수상

현장목소리 선체과 선거팀장 서서철

정비창 선거팀은 경비함정 상가수리 시 함정 톤수에 맞춰 반목작업 등을 하여 함정이 해상에서 육상 도크로 안전하게 상가 완료되면 외판에 있는 불순물 등을 고압세척기를 이용, 깨끗이 세척함과 동시에 외판 파공 여부 등을 검사하여 함정에 새 옷을 입히는 도장 작업을 하게 됩니다. 이러한 작업공정은 분진 등의 발생으로 힘들고 험한 작업이지만, 상가대에서 깨끗하게 도장을 하고 하가하는 경비함정을 보면 보람을 느낍니다. 대한민국 바다를 누비는 경비함정이 더욱 깨끗하고 안전하게 임무를 수행할 수 있도록 정비창 선거팀은 오늘도 최선을 다하겠습니다.

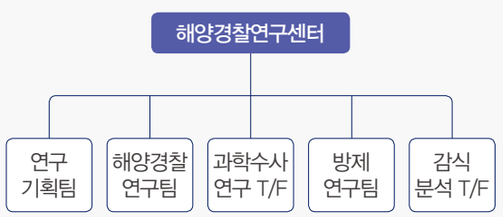
2-3. 해양경찰연구센터

최점단 기술·장비 개발을 담당하는 해양경찰연구센터

▸ (현황) 해양경찰 업무지원 및 해양경비·안전장비 개발, 해양환경 개선을 위한 연구, 해양오염 시험연구, 해양범죄·사고의 과학수사 감식 및 감정 등을 수행하고 있는 종합연구기관임

1978년 8월 9일	2005년 12월 12일	2007년 3월 22일	2010년 5월 14일	2014년 11월 19일	2017년 7월 26일
해양오염관리관 소속 「시험연구 담당」 신설	해양경찰연구 개발센터 개소(비직제)	해양경찰청 소속 「해양경찰 연구개발 센터」로 직제 개정	해양경찰청 「해양경찰연구소」 승격	국민안전처 해양경찰교육원 소속 해양경찰 연구센터로 변경	해양경찰청 해양경찰교육원 해양경찰연구센터

조직 ▸



임무 ▸

과학기술에 기반한 해양에서의 재난안전 사회 구현

√ 해양재난 현장에서의 구조 구난·대응임무
√ 해양경찰 장비 개발 및 성능개선
√ 해양오염 예방 및 방제장비 개발
√ 해양범죄 증거물 및 오염물질 감식·분석

연구시설

증거물 분석실

▸ 해양범죄 증거물 감식·분석
어업용 면세유 불법 사용 여부, 선박충돌 시 페인트 충돌흔 및 무기산 적합성 여부 감정

기기 분석실

▸ 해양오염물질 감식·분석
해양오염사고 시 유류 및 유해 화학물질 정밀분석

▸ 윤활유 및 연료유 성능검사
경비함정 유류 물성분석

방제 실험실

▸ 해양오염방제 자재 및 약제 성능시험
유흡착제 및 유처리제 등 시험

유류 분석실

▸ 유류의 물리화학적 성분분석
윤활유, 연료유 등 유류 성능 시험

DNA 분석실

▸ 해양특화 DNA 감정
DNA이용 신원확인 및 해양착생 생물 연구, 불법 고래포획 감식

인체유래물 분석실

▸ 인체유래물 보관사업
해경근무자 순직·실종 대비 신원확인

ICT 실험실

▸ 디지털분야 감식 및 분석 연구
각종 해양항해 전자장비 데이터 증거분석을 위한 해양 디지털 포렌식 기법 개발 등

장비실험실

▸ 해양경비안전 장비개발
해양안전 확보를 위한 해양경찰 장비 성능개선 연구개발

연구장비

유류 분석장비

기체 크로마토 그래프 질량 분석기
– 유기오염물질 분석

2D 기체 크로마토 그래프
– 해상 유출유 3차원 정밀분석

증거물 분석장비

현미경 적외선 분광 광도계
– 페인트 등 미세증거물 특성분석

DNA 분석장비

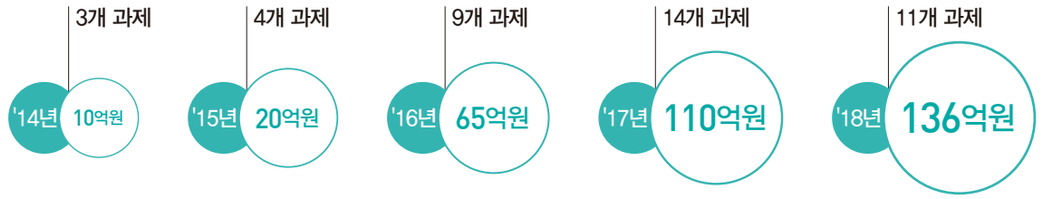
자동 염기서열 분석기
– 인체 및 비인체 시료 DNA분석

자동화 DNA 추출기
– 인체 및 비인체 시료 DNA분석

국가연구개발사업

▸ **(연구목표)** 해양사고 발생시 인명·재산·환경피해 최소화에 필요한 현장중심 실용화 기술·장비 개발

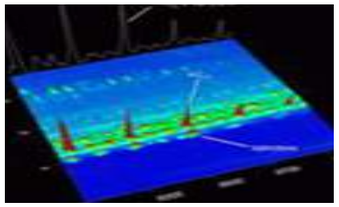
▸ **(사업비)** '18년 11개 과제 136억 원 확보



해경임무 현장지원을 위한 감식·분석

▸ 해양유출유 감식·분석, 해양사고 증거물 감식·분석

이화학분야 감식·분석


유지문의 3차원 활용기법

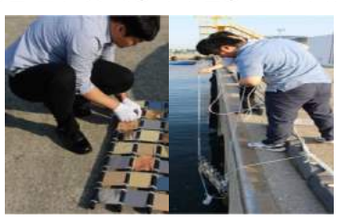
무기산 불법유통 감정

※ '17년 『이화학분야』 감식·분석실적

구 분	방제약제	경비함정		해상범죄 증거물		
	유처리제	윤활유	연료유	무기산	페인트	면세유
2017	6건 55점	91건 207점	26건 92점	27건 64점	1건 4점	16건 32점
2016	9건 59점	42건 138점	5건 15점	8건 18점	1건 2점	5건 8점
2015	4건 46점	17건 39점	1건 1점	4건 10점	3건 14점	6건 24점

▸ 해양생물 DB구축을 위한 DNA분석방법 연구 및 해양특화 실종·변사자 유전자 분석

혈액 DNA 식별


해양생물 착생연구

불법 고래포획 감식

해양안전 확보를 위한 현장 실용화 중심 장비개발

▸ **(자체 연구개발)** 기술·장비개발 45건, 지식재산권 보유 82건, 국유특허사업 8건(7억)

※ 특허 70건, 실용신안 1건, 디자인 7건, 프로그램 4건

연안 안전 방송기기

다기능 이동로봇

경비함정 유흡착붐대

차량 구조용 부력가방

▸ **(국민안전 발명챌린지)** 현장에서 재난·치안 분야 적용 가능 아이디어 발굴

: 기존 해경발명대전('16~'17년 2회 개최)을 다부처(해경·경찰·소방·특허청) 발명챌린지로 확대 추진

※ '17년 추진사항 공무원 부문 107건, 일반부문 295건 접수 → 최종 각각 10건 선정

현장목소리 해양경찰연구센터 일동

국민의 목소리에 귀 기울이는 연구개발!

우리 해양경찰연구센터에서는 과학기술에 기반한 해양에서의 재난안전 사회 구현을 실천하고자 국민과 현장 목소리를 반영한 해경임무 지원 기술·장비개발을 위하여 '16년 「제1회 해양경찰 발명대전」, '17년 「제2회 해양경찰 발명대전」을 성공적 개최하였으며, 이를 토대로 해경·경찰·소방청 다부처 공동 「제1회 국민안전 발명챌린지」를 개최하였습니다. 발명대전 개최의 해가 거듭될수록 해양안전을 위해 최일선에서 현장직원들이 그 누구보다 해양안전을 위해 고뇌하고 있다는 것을 느끼며 현장실무에서 터득한 다양한 경험들을 토대로 해양안전 기술·장비개발에 열정적인 모습을 보여주는 해경청 소속 공무원들의 모습에 연구센터 전직원이 연구개발에 임하는 자세를 다지게 되었습니다. 앞으로도 우리 연구센터는 이를 본받아 해양안전 기술이 과학적 기초 위에서 발전할 수 있도록 최선을 다하겠습니다!

2-4. 해양경찰교육원

해양경찰의 미래를 책임지는 해양경찰교육원

▸ **(소개)** 세계 최고 수준의 해양종합훈련기관으로서 해양강국 백년대계를 지향함. 강하고 믿음직한 해양경찰을 양성하는 것을 목표로 투철한 공직관과 드높은 자긍심을 함양하면서 현장중심 대응역량을 강화하기 위해 다양한 교육훈련을 실시 중

▸ **(운영현황)** 전라남도 여수시에 위치한 교육원은 인재개발과·교육훈련과 등 4개과 및 천안 소재 종합훈련 지원단(전국 함정 훈련을 집행·평가)과 해양경찰연구센터(해양경찰 장비 개발·연구 등 담당)으로 구성되며, 약 250명의 직원이 교수요원·연구요원 등으로 근무 중임

1971년 7월 14일 — 해양경찰대 교육대 창설

2004년 5월 6일 — 해양경찰학교 개교(영종도)

2007년 12월 28일 — 천안캠퍼스 이전

2013년 11월 5일 — 여수교육원 신축·이전

2014년 11월 19일 — 국민안전처 해경교육원

2017년 7월 26일 — 해양경찰청 해양경찰교육원

▸ **(교육과정)** 신임·기존 직원 대상 연간 약 90개 과정으로 8천여 명 교육

신임교육 ➔ 간부후보생, 항공경위, 신임순경·일반직·의경 등 신임교육

기본교육 ➔ 치안정책, 경정·경감·경위·경사 기본 등 직원 대상 기본교육

전문교육 ➔ 지휘역량, 직무역량, 현장역량, 소양과정 등 전문성 강화교육

※ 신임경찰 교육과정 소개 〈기간 39주 / 인원 300~500명 / 연간횟수 3회〉 * 교과목(시간)

적응교육(3주)	기초체력·제식교육(46), 핵심가치 및 인성교육(23), 산악등반(8), 기타(28)
기초교육(9주)	형사법(13), 해양법(8), 근접제압술(13), 수색구조(6), 응급처치(10), 스쿠버(14), 시뮬레이션 실습(37), 재난대응훈련(5), 수상인명구조(24), 해상사격(16), 기타(169)
직무역량(10주)	훈련함(70), 시뮬레이션 실습(20), 수상인명구조(19), 장비이용 인명구조술(13), 해양경비(8), 해양범죄수사(13), 과학수사(8), 해양오염방제(16), 기타(183)
소양교육(2주)	핵심가치(5), 인성교육(6), 사회봉사활동(5), 현장학습(8), 생활체육(5), 기타(41)
관서실습(13주)	함정(339), 파출소(70), 경찰서 사무실(35)
평가(2주)	1차 평가(13주차), 2차 평가(24주차)

교육생 하루 일과

06:00	기상(점호, 조식, 청소)
08:30	오전학과 출장
08:40	오전수업
11:50	중식 및 휴식
12:50	오후학과 출장
13:00	오후수업
17:50	석식
19:00	자율시간(점호준비 포함)
21:30	일석점호
22:00	소등 및 취침

▸ **(생활규칙)**

(학과출장) 기본·전문과정은 자율, 신임과정은 단체출장

(외출) 수요일 / (외박) 금요일, 공휴일 전일

(점호) 일과표에 따라 실시

▸ **(간부학생 선발 및 임명)**

(총학생장) 2개반 이상 과정

(학생장) 반별 1명

▸ **(상벌)**

상·벌점 부여로 자율에 책임지는 풍토 조성

교수목소리 응급구조교수 경장 문희영

해양경찰 응급구조대원으로 최일선 현장에서 4년 넘게 경험을 쌓았고, 다양한 해양사고 구조경력을 바탕으로 해양경찰교육원 교수요원으로 근무 중에 있습니다. 교수요원으로 외상처치와 환경 응급이란 과목을 교육한지 8개월 동안 1,000명이 넘는 신임경찰 교육생을 만났고, 딱딱한 교수가 아닌 해경 선배로써 공감과 소통을 하려고 노력하고 있습니다. 출동 현장의 사례분석과 응급장비를 다루는 노하우 등 실질적으로 신임경찰 교육생들의 눈높이에 맞는 교육을 통하여 신뢰를 얻고 있으며, 이를 토대로 해양사고 응급환자의 생존율을 높이도록 교수요원으로 더욱 정진하겠습니다.

교육생목소리 신임순경 서상남

합격의 기쁨을 안고, 해양경찰교육 백년대계의 요람인 교육원에 입교하여 당당한 해양경찰인으로 거듭나고 있습니다. 『명예·용기·헌신』이라는 가치 아래 경찰관으로서 갖추어야 할 바른 인성과 현장에서 특히, 바다라는 만만치 않은 조건에서 수행해야 할 실무능력을 경험이 풍부한 교수님들과 최첨단 모의시스템을 통해 실력과 자신감을 배양해 나가고 있습니다.

현재는 비록 교육생의 신분이지만, 졸업 후 현장에 설 때, 이곳에서 배운 자긍심과 전문성을 활용하여 국민에 봉사하는 믿음직한 해양경찰이 되겠습니다.

1. 본관동	2. 대강당	3. 중강당	4. 대운동장	5. 숙영관	6. 클럽하우스	7. 수상레저훈련장
8. 모의선박훈련장	9. 재난대응훈련장	10. 골프장	11. 강의동	12. 도서관	13. 학생회관	14. 구내식당
15. 체육관	16. 생활관	17. 소운동장	18. 충혼탑	19. 시뮬레이션훈련장	20. 기관정비훈련장	21. 수영잠수훈련장
22.구조훈련장	23. 방제훈련장	24. 실내사격훈련장	25. 소화방수훈련장	26. 차량정비소	27. 정문출입통제소	28. 훈련함 바다로

11 강의동

신임과정 및 전문과정 이론 수업과 과학수사, 응급구조 실습을 진행

강의동

강의실

과학 수사 실습장

응급구조 실습장

19 시뮬레이션 훈련장

해상에서 각종 상황을 가상현실로 구현하여 실제 현장에서의 조치 방법을 훈련

함정 조함

함정기관

함포사격

선박교통관제

해안경계

해양오염방제

직무훈련장

실무 중심의 훈련 전문 시설

⑦ 수상레저

⑧ 모의선박

㉑ 수영잠수

㉒ 구조

⑳ 기관정비

㉓ 해양오염방제

㉔ 실내사격

㉕ 소화방수

3 특임(구조·구급·특공)요원 활약상

중앙해양특수구조단

준비하고, 구조하라! 해양경찰 중앙해양특수구조단

▸ **(현황)** 대형·특수 해양사고가 발생했을 때 신속히 출동하여 국민의 생명을 구조하기 위한 본청 부속기관으로 행정·지원팀, 특수구조팀, 전술훈련팀, 긴급방제팀, 잠수지원함과 동·서해해양특수구조대로 구성되어 총 145명의 대원이 연중 휴무 없이 24시간 대기근무 중

서해지역특수구조대(목포시)

동해지역특수구조대(동해시)

중앙해양특수구조단(부산시)

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

수중수색

해상구조

항공구조

긴급방제

▸ **(보유장비)** 특수구조장비와 긴급방제장비, 잠수지원함 등 다양한 첨단장비들 보유

구조장비

표면공기공급식 잠수장비

수중탐색장비(ROV 등)

방제장비

기름포집펜스

HNS장비

잠수지원함

현장목소리 특수구조대원 경사 양철중

저는 특수구조대원 경사 양철중입니다. 그날도 여느 때와 같이 예사롭지 않은 날씨에 긴장하고 있었는데 통영 매물도 갯바위에서 4명의 고립자가 발생하여 긴급구조가 필요하다는 신고 접수를 받고 대형헬기(S-92) 구조사로 탑승하여 현장으로 향하게 되었습니다.

현장은 20m/s의 풍속과 2~3m를 넘나드는 너울성 파도로 인근 경비함정, 구조대, 파출소 연안구조정 등의 접근이 힘들었고 고립자 네분은 극심한 불안과 공포에 떨며 고통을 호소하고 있었습니다. 무엇보다 대형헬기가 가까이 접근할 수 없어 50m상공에서 구조작업을 할 수밖에 없는 실정이었습니다. 이러한 어려운 여건에서 수차례 시도 끝에 드디어 고립자분들께 접근 할 수 있었고, 아슬아슬하게 현장을 빠져나온 뒤 헬기에서 구조된 분들의 건강상태를 확인했을 때 비로소 안도의 한숨을 쉴 수 있었습니다. 이번 기회에 다시 한 번 국민의 소중한 생명을 보호할 수 있어 특수구조대원으로서 자긍심을 느낄 수 있었던 구조작전이었습니다.

주요 업무 실적

(선박사고) 선박 전복·충돌·화재·좌초 등 선박사고 71건 대응

(인명구조·응급환자) 낚시객 추락자, 해상익수자, 고립자 등 29건 34명 구조 및 선박·도서지역에서 발생한 응급환자를 응급처치 후 헬기 및 구조정을 통해 후송하여 29건 32명을 구조

(기타사고 대응) 해양오염, 익수자, 자살의심자 등 133건의 사고에 대해 긴급대응

'17.2.20. 목포 좌초선박(해안호)

'17.8.30. 포항 전복선박(광제호)

'17.6.1. 부산 충돌선박(유일호)

해양경찰 채용기준이 궁금해요

최종합격자 결정

▸ 최종합격자 결정은 채용분야에 따라 조금씩 차이가 있으나, 다수의 인원을 선발하는 공채 위주의 최종합격자 결정은 아래와 같다

필기·실기 (50%) → 체력 (25%) → 적성 (10%) → 면접 (10%) → 자격증 (5%) → 최종합격

신체조건

▸ 해양경찰이 되기 위해서는 일정한 신체조건이 필요하며, 그 기준은 아래와 같이 적용된다.

- 시 력 : 교정시력 포함, 각각 0.8 이상
- 색 신 : 정상 또는 색약(약도)인 자, 단 , 항해·항공은 정상이어야 함
- 문 신 : 시술동기, 의미 및 크기에 비추어 볼 때, 해양경찰공무원의 명예를 훼손할 수 있다고 판단되는 문신에 해당하지 아니하여야 한다.
- 기 타 : 청력과 체격이 정상, 사지가 완전하고 난치질환이 없고 혈압이 정상인 사람 (확장기 90~60㎜Hg, 수축기 145㎜Hg)

응시연령

▸ 해양경찰 응시분야에 따라 응시연령은 각각 다르며, 분야별 연령은 다음과 같다.

분야별		응시연령
간부후보		21세 이상 ~ 40세 이하
순경공채		18세 이상 ~ 40세 이하
함정요원	해양경찰 의무경찰	20세 이상 ~ 30세 이하
	해기사	18세 이상 ~ 40세 이하
	해군전역자	18세 이상 ~ 40세 이하
해경학과, 정보통신, 외국어, 특임, 항공정비(전탐) 등		21세 이상 ~ 40세 이하
항공조종		21세 이상 ~ 40세 이하

분야별 세부 자격요건

▸ 해양경찰에서는 매년 다양한 분야에서 자격요건을 두어 선발하고 있으며, 그에 대한 요건은 다음과 같다.

분야		자격요건
간부후보 순경공채		대한민국 국적을 가지고, 관련법령의 결격사유가 없는 자
함정요원	의무경찰	해양경찰청 소속 의무경찰 전역자 또는 전역 예정자
	해기사	5급 이상 해기사(항해·기관) 면허를 소지한 사람
	해군전역자	부사관 이상 함정(항해 또는 기관분야) 근무 경력이 3년 이상인 자로 종전의 재직기관에서 퇴직한 날로부터 3년이 경과되지 아니한 사람
해경학과		2년제 이상 대학의 해양경찰 관련 전공 졸업자
특임	특공	특수부대 18개월 이상 근무자로서 잠수에 능통한자 ※ 공고일 기준 전역 3년 이내인 자
	구조	21세 이상 ~ 40세 이하

※ 정보통신·항공·외국어 등 기타분야 및 자격오견 상세사항은 채용 공고에 의함

필기시험 과목

▸ 필기시험은 크게 간부후보생과 공채, 경채(함정요원) 위주로 실시하고 있으며 그 시험과목은 다음과 같다.

분야	시험방법	과목(수)	자격요건
간부 후보	객관식	필수(5)	한국사, 영어, 형법, 형사소송법, 해양경찰학개론
	주관식	필수(1)	행정법
		필수(1)	**(일반)** 국제법 / **(해양)** 해양학·기관학 중 택 1
공채 순경	객관식	필수(2)	한국사, 영어
		선택(3)	형법, 형사소송법, 해사법규, 해양경찰학개론, 국어, 수학, 사회, 과학 중 3과목
함정 요원	객관식	필수(3)	해사영어, 해사법규, 해양경찰학개론
		선택(1)	항해분야(항해술), 기관분야(기관술) 중 택 1

※ 특임·항공 등 일부 경력경쟁의 경우 실기시험으로 실시(채용공고에 의함)

CHAPTER

02 해양경찰 소관법률

해양경찰은 크게 해양에서
경비·안전·치안·환경 임무를 담당하고 있으며,
현재 해양경찰 임무를 포괄적으로 규정하는 법이 없는 상황으로
정부조직법 및 개별 수권법률 등에 의거하여 임무를 수행하고 있습니다.
해양에서의 작용법령(해양경찰 소관 단독법령)을 소개하면서
'해양경찰법' 제정이 왜 필요한지 소개하고자 합니다.

048
수상구조법

050
수상레저안전법

052
해양경비법

054
연안사고예방법

056
해양경찰법 제정

Korea Coast Guard 2018
Annual Report

소통과 공감으로 바다를 안전하게

해양경찰청

해양경찰
소관법률
1
수상
구조법
2
수상레저
안전법
3
해양
경비법
4
연안사고
예방법
5
공동법령
밀항단속법
경찰공무원법
경범죄처벌법
해양경찰법 제정

1. 수상구조법

수색구조과 경사 **이치만**

수상에서 조난된 사람과 선박 등을 신속히 구조하기 위한 수상구조법

제정이유 및 주요 개정사항

▸ **(법률제정)** '61년 11월 1일 조난선박과 인명의 구호 및 표류물·침몰품 등의 인양과 이에 수반한 업무처리에 관한 사항을 규정하여 수난구호업무에 신속·적절한 처리를 기하며 인명·재산을 보전에 기여하기 위하여 '수난구호법'을 제정되었다.

▸ **(전문개정)** 이후, 경제규모의 확대와 국제화로 해상교통량이 급격히 증가하고 있고 이에 따라 해난사고가 빈발하고 대형화하는 추세에 있으므로, 이에 적극 대처하기 위하여 범국가적인 수난구호체제를 구축함으로써 조난된 사람과 선박 등을 신속히 구조하여 인명과 재산의 보호에 기여하도록 하고, 해운선진국으로서 우리나라의 국제적 위상에 상응하는 국제적 역할을 수행하고 범세계적인 수난구호체제에 동참하기 위하여 1979년 국제해사기구에서 채택한 해상에서의 수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR)에의 가입에 필요한 사항을 이 법에 수용하기 위해 '94년 12월 22일 전문개정 되었다.

▸ **(제명변경)** '14년 4월 16일 세월호 사고 이후 조난사고로부터 국민의 생명과 신체 및 재산을 보호하기 위하여 사고의 재발방지를 위한 안전관리의 강화, 사고 발생 시 신속한 구호조치 실시, 사고에 대응하기 위한 시스템 개선 등 대책 마련의 필요성이 강조되었다. 이에, 구조본부장의 안전조치에 대한 권한을 확대하고, 조난된 선박의 선장과 승무원에 대한 구조의무를 명시 하였으며 해수면과 내수면을 포함하는 용어로 "수상"에 대한 정의를 신설하고 법률 제명을 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」로 변경하였다.

주요내용

▸ 용어의 정의

① 수상 : 해수면과 내수면을 말한다

– 해수면 : 바다의 수류나 수면

– 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면

② 수난구호 : 수상에서 조난된 사람 및 선박, 항공기, 수상레저 기구 등의 수색·구조·구난과 구조된 사람·선박 등 및 물건의 보호·관리·사후처리에 관한 업무

③ 조난사고 : 사람의 익수·추락·고립 등의 사고와 선박의 침몰·좌초·전복·충돌 등으로 사람의 생명·신체 또는 선박등의 안전이 위험에 처한 상태

④ 수색 : 인원 및 장비를 사용하여 조난 당한 사람 또는 사람이 탑승하였을 것으로 추정되는 선박 등을 찾는 활동

⑤ 구조 : 조난을 당한 사람을 구출하여 응급조치 등 필요한 것을 제공하고 안전한 장소로 인도

▸ 해양재난에 대한 해양경찰의 역할

① 중앙구조본부 : 해수면 수난구호에 관한 사항의 총괄 · 조정, 수난구호협력기관·민간단체* 등의 수난구호활동의 역할조정과 지휘·통제 및 수난구호활동의 국제적인 협력(제5조)

② 광역·지역구조본부 : 해역별 수난구호에 관한 사항의 총괄·조정, 해당지역에 수난구호활동의 역할조정과 지휘·통제

③ 수난대비기본계획 : 해양경찰은 해수면에서 자연적·인위적 원인으로 발생하는 조난사고로부터 사람의 생명과 신체 및 재산을 보호하고 효율적인 수난구호를 위하여 수난대비기본계획 수립

▸ 수난구호

① 수난구호의 관할 : 해수면에서의 수난구호는 구조본부의 장(해경)이 수행하고 내수면에서는 소방관서의 장이 수행

② 구조본부 등의 조치 : 조난사실을 신고 또는 통보받거나 인지한 관할 구조본부의 장이나 소방관서의 장은 구조대에 구조를 지시 또는 요청하거나 조난현장의 부근에 있는 선박 등에게 구조를 요청하는 등 수난구호에 필요한 조치를 취하여야 한다.

③ 현장지휘 : 조난현장에서의 수난구호활동의 지휘는 지역구조본부장 또는 소방서장이 행한다.

④ 구난작업 : 누구든지 조난된 선박 등을 구난하려는 자는 구난작업을 하기전에 구조본부의 장 또는 소방관서의 장에게 신고하여야 한다.

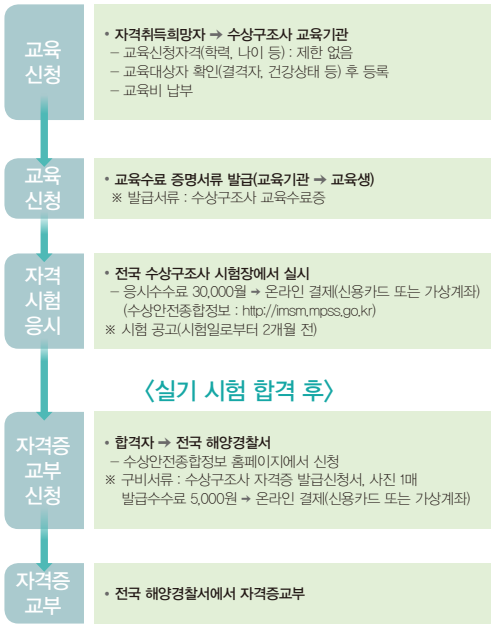
▸ 민간구조활동의 지원

① 수난구호를 위한 종사명령 : 수난구호를 위하여 부득이 하다고 인정할 때에는 사람 또는 단체를 수난구호에 종사하게 하거나 선박, 자동차 토지 건물을 일시적으로 사용할 수 있다.

② 민간해양구조대원 : 해양경찰의 해상구조 및 조난사고 예방·대응 활동을 지원

③ 수상구조사 : 수상에서 조난된 사람을 구조하기 위한 전문적인 능력을 갖추었다고 인정되는 사람에 자격 부여

〈수상구조사 자격취득절차〉



▸ 사후처리

① 구조된 사람·선박·물건 : 구조본부장은 그 신원을 확인하고 보호자 또는 유적에게 인계하고, 선박 물건등 소유자가 확인된 경우 소유자에게 인계

② 구조된 사람의 보호 : 구조된 사람은 특별자치도지사, 시장·군수 등에게 신속히 숙소·급식·의류의 제공과 치료 등 보호조치를 취하여야 하며, 사망자에 대하여는 영안실에 안치하는 등의 조치

2. 수상레저안전법

수상레저과 경위 **우원식**

수상레저 활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저 사업의 발전을 도모하기 위한 수상레저안전법

제정이유 및 주요 개정사항

▸ **(법률제정)** 국민소득수준의 향상과 수상레저 활동의 다양화로 수상레저 인구가 급속히 증대됨에 따라 수상레저 기구 조종자에 대한 면허제도, 수상레저 활동자의 안전준수의무, 수상레저 사업자의 등록제도 등을 도입함으로써 수상레저 활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저 사업의 건전한 발전을 도모하려는 위해 제정되었다.

▸ **(전문개정)** 이후, 주 5일 근무제의 확대시행과 더불어 수상레저 활동의 대중화로 수상레저 기구와 수상레저 활동자는 급속도로 늘어가고 있으나, 개인소유의 수상레저 기구의 경우에 있어서는 관리체계가 전혀 없어 안전한 수상레저 활동을 저해하고 있으므로, 수상레저 기구에 대하여 등록 및 검사제도를 도입하여 수상레저 활동의 안전성을 확보하는 한편, 수상레저기구 산업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 형식승인제를 도입하는 등 기존 제도의 일부 미비점을 보완하기 위해 '05년 3월 31일 전문개정 되었다.

주요내용

▸ 용어의 정의

① 수상레저 활동 : 수상에서 수상레저 기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동

② 수상레저 기구 : 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것으로서 모터보트, 세일링요트, 수상스키, 카약, 카누 등 25종 규정

③ 동력 수상레저 기구 : 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저 기구로서 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크레프트를 규정

수상오토바이

고무보트

모터보트

세일링 요트

④ 수상 : 해수면과 내수면

⑤ 해수면 : 바다의 수류나 수명

⑥ 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면

▸ 수상레저 활동자의 안전준수의무

① 안전장비착용 : 수상레저 활동 시 구명조끼를 착용하고, 워터슬레드 및 레프팅의 경우 구명조끼에 안전모까지 착용해야 함

② 원거리 수상레저 활동 신고 : 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저 활동을 하고자 할 경우 해양경찰관서 등에 신고해야 함

③ 야간 수상레저 활동의 금지 : 누구든지 해진 후 30분부터 해뜨기 전 30분까지 수상레저 활동을 금지한다. 다만, 야간항해장비(10종)을 비치할 경우는 가능함

④ 주취운항금지 : 혈중알콜농도 0.03% 이상은 동력수상레저 기구를 조종해서는 아니됨

⑤ 정원초과금지 : 안전검사 시 산정된 정원을 초과하여 사람을 태우는 것은 금지함

▸ 조종면허

① 면허대상 : 5마력 이상 동력 수상레저 기구

② 종별구분 : 일반 1·2급면허, 요트면허

③ 취득방법 : 필기·실기시험, 조종면허 시험 면제교육 (36~40시간)

▸ 수상레저 활동 안전관리

① 안전관리계획 수립 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시·도지사

② 레저활동금지구역 지정 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시·도지사

③ 시정명령 : 수상레저 활동자의 안전을 위한 일시정지, 수상레저기구 개선·교체요구

④ 관계행정기관 협조 : 시장·군수·구청장의 요청에 따라 해양경찰서장이 내수면 안전관리 지원

⑤ 수상레저 안전활동 협의회 구성 : 시·도지사–지방해양경찰청간 수상레저 안전관리를 위한 유기적 협조체제 구축

▸ 동력 수상레저 기구 안전검사 및 등록

① 검사·등록대상 : 모터보트 · 세일링요트(20톤 미만), 고무보트(30마력 이상), 수상오토바이

② 검사주체 : 개인용의 경우 해양경찰청장, 사업용의 경우 해수면은 해양경찰청장, 내수면의 경우 시·도지사

③ 검사내용 : 기구의 크기 측정, 승선정원 산정 및 안정성 등 확인(신규·정기·임시검사)

④ 검사주기 : 개인용(5년), 사업용(1년)

▸ 수상레저 사업

① 등록절차 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시장·군수·구청장에게 등록

② 안전점검 : 해경서장 및 시장·군수·구청장은 수상레저 기구 및 시설에 대한 안전성 확인

③ 안전준수 의무부과 : 사업자에 대한 사업장 기구, 시설 및 수상상태 점검 등

3. 해양경비법

경비과 경감 **여형주**

해양에서의 국민의 안전과 공공질서 유지를 도모하기 위한 해양경비법

제정이유 및 목적

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

주요내용

▸ 해양경비 활동에 필요한 권한 명문화

해양경비법은 해양범죄에 대한 예방, 해양오염 및 해양자원 보호에 관한 조치, 해양경호·대테러 및 대간첩작전 수행, 해양시설의 보호에 관한 조치, 해상항행 보호에 관한조치, 그 외의 공공의 안녕과 질서유지를 해양경찰관의 직무로 규정하였다.

▸ 해상에서의 선박검문검색제도 도입

법령이나 조약을 위반한 사실이 의심되는 선박 등에 대하여 주위의 사정을 합리적으로 판단하여 상당한 이유가 있는 경우 해상검문검색을 실시할 수 있도록 하고, 해상검문검색 시에 선장에게 담당 해양경찰관의 신분과 검문검색의 목적과 이류를 고지하도록 해상검문검색의 대상, 요건 및 절차를 규정하였다.

① 다른 선박의 항행안전에 지장을 주거나 진로 등 항행상태가 일정하지 아니하고 정상적인 항법을 일탈하여 운항되는 선박 등

② 대량파괴무기나 그 밖의 무기류 또는 관련 물자의 수송에 사용되고 있다고 의심되는 선박 등

③ 국내법령 및 대한민국이 체결·비준한 조약을 위반하거나 위반행위가 발생하려 하고 있다고 의심되는 선박 등

▸ 선박등에 대한 추적 및 나포

해양경찰에게 추적, 나포에 대한 권한을 부여함과 동시에 추적, 나포의 대상을 명확하게 규정하였고, 아울러 「해양법에 의한 국제연합」(이하 「유엔해양법협약」이라 한다)을 준수케하여 국제적인 분쟁에도 대비하였다.

▸ 해상항해 보호조치에 대한 제재 수단 신설

해상항행 보호 및 안전사고 예방을 위해 항·포구, 임해중요시설 1km 이내 등에서 해상집단행위를 하는 선박 등의 선장들에 대해 경고, 이동·해산명령 등 해상항행 보호조치를 취할 수 있도록 하였습니다.

▸ 무기 사용에 대한 요건 등 법적 근거 마련

해양경비 활동 중 선박 나포와 범인의 체포, 선박과 범인의 도주방지 등을 위해 무기를 사용할 수 있도록 하고 그 사용기준은 「경찰관직무집행법」을 따르도록 하였으며, 특히, 선박 등이 선체나 무기·흉기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격할 경우와 대간첩·대테러 작전을 수행할 때에는 공용화기도 사용할 수 있도록 규정하였습니다.

개인화기 사용요건

① 선박 등의 나포와 범인을 체포하기 위한 경우

② 선박 등과 범인의 도주를 방지하기 위한 경우

③ 자기 또는 다른 사람의 생명·신체에 대한 위해(危害)를 방지하기 위한 경우

④ 공무집행에 대한 저항을 억제하기 위한 경우

개인화기 외에 공용화기 사용요건

① 대간첩·대테러 작전 등 국가안보와 관련되는 작전을 수행하는 경우

② 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 선박등과 범인이 선체나 무기·흉기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격하거나 공격하려는 경우

③ 선박등이 3회 이상 정선 또는 이동 명령에 따르지 아니하고 경비세력에게 집단으로 위해를 끼치거나 끼치려는 경우 선박 등의 나포와 범인을 체포하기 위한 경우

대테러 훈련

불법조업 중국어선 단속

▸ 위반행위에 대한 벌칙(벌금)

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

4. 연안사고 예방법

해양안전과 경위 **원세광**

체계적인 안전관리를 통해 연안사고를 예방하기 위한 연안사고 예방법

제정이유 및 목적

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

주요내용

▸ 연안사고 등 용어의 정의

① 연안해역 : 해안가, 방파제 등 연안관리법 제2조 제2호의 지역(무인도서 포함)

② 연안사고 : 연안해역에서 익수·추락·고립 등 사고 및 연안체험활동 중 발생한 사고

③ 연안체험활동 : 스노클링, 스킨스쿠버 등 연안해역에서 이루어지는 체험활동

수상형 수중형 일반형

〈유형별 연안체험활동〉

▸ 연안사고 예방 기본계획 수립 등

연안사고예방법 제5조에 따라 해양경찰청장은 관계 중앙부처 및 광역시·도 고위공무원이 참여하는 "중앙연안사고예방협의회(제8조)"의 의견을 들어 연안사고예방 정책 기본방향·체계·대책 등을 포함한 「제1차 연안사고예방기본계획(2015~2019년)」을 수립하여 추진하고 있다. 또한 기본계획에 따라 매년 「연안 사고 예방시행계획」을 수립·시행하고 있다.

▸ 연안사고 안전관리규정

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

▸ 연안체험활동 안전관리

안전하고 즐거운 연안체험활동을 위해 연안체험활동 운영자 등에게 다음과 같은 안전관리 준수의무를 규정하고 있다. ①안전교육 이수(운영자, 안전관리요원) ②안전요원 및 안전장비 배치 기준 등 준수 ③연안체험활동 신고 및 보험 등을 가입하여야 하며, 해경은 연안체험활동 장소의 안전점검 및 연안체험활동 참가자의 안전에 위해를 끼칠 우려가 있는 경우(자연재해예·경보 발령 등) 연안체험활동의 전부 또는 일부를 금지하거나 제한할 수 있다.

안전한 연안활동을 위한 준수사항

▸ 연안체험활동 안전교육 이수

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

▸ 연안체험활동의 신고

연안체험활동 운영자는 연안체험활동 안전관리계획서를 작성하여 연안체험활동 종합시스템 또는 문서로 해양경찰서장에게 신고(기간제, 건별)하여야 한다. 단, ① 수중레저법 등 다른 법률에서 지도·감독 등을 받는 법인 또는 단체가 운영하는 경우 ②종교단체가 운영하는 경우(연안사고예방법 시행규칙 제8조에서 정하는 위험도가 높은 연안체험활동 제외) ③연안체험활동 참가자 수가 연안사고예방법 시행규칙 제9조에서 정하는 규모 이하인 경우에는 제외한다.

▸ 안전관리요원 및 안전장비 배치 등 안전 수칙 준수

연안체험활동 운영자는 연안사고예방법 시행규칙 별표 3의 기준에 따라 안전관리요원 및 안전장비를 배치하여야 한다.

▸ 보험 등의 가입

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

▸ 출입통제장소 출입금지

연안사고예방법 제10조에 따라 출입통제장소로 지정된 연안해역에는 출입하지 말아야 한다.

벌칙 및 과태료

위반행위	벌칙(과태료)
법 제11조제2항을 위반하여 안전수칙을 준수하지 아니한 자	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
법 제12조제1항에 따른 계획서를 신고하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 신고하고 연안체험활동을 실시한 연안체험활동 운영자	
법 제14조제1항에 따른 연안체험활동 금지 등의 조치를 따르지 아니한 자	
법 제11조제항에 따른 안전교육에 응하지 아니한 자	300만원 이하의 과태료
법 제12조제1항에 따른 계획서를 신고하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 신고한 자	
법 제12조제3항을 위반하여 모집을 한 자	
법 제13조를 위반하여 보험등에 가입하지 아니한 자	
법 제15조제2항에 따른 시정명 령 등의 조치에 따르지 아니한 자	
출입통제장소에 출입한 자	100만원 이하의 과태료

5. 해양경찰법 제정

행정법무담당관실 경위 **김지현**

민주적인 조직체계 구현을 위한 '해양경찰법' 제정 추진

해양경찰 법체계의 문제점

해양경찰은 1996년 외청으로 독립되기 전까지 경찰청에 소속된 조직이었으며, 조직과 작용에 대한 법령을 공동으로 사용하였다.

1996년 외청 독립

외청으로 독립한 이후에도 경찰공무원법, 경찰관직무집행법 등 인사 및 육상 작용법령은 공동소관이거나 공동사용 중이다. 경찰과 공동으로 사용할 수 없는 독자적인 해양에서의 작용법령은 따로 제정을 통해 완비하였으나, 23년이 지난 아직까지도 조직에 관한 법은 제정하지 못한 상태이다.

해양에서의 작용법령

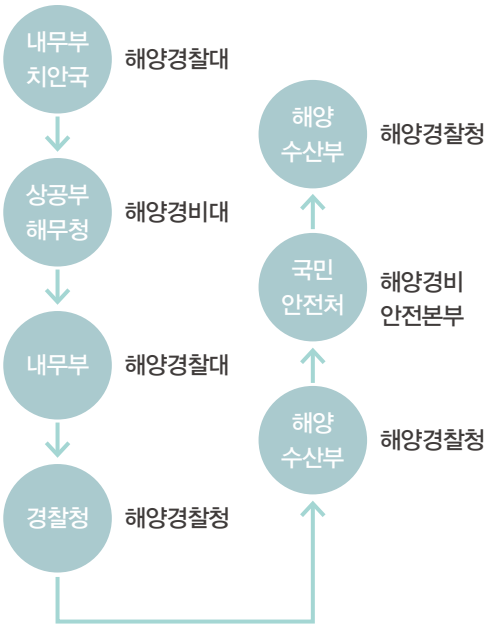
1. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률('61)
2. 수상레저안전법('00)
3. 해양경비법('12)
4. 연안사고 예방에 관한 법률('14)

경찰청에만 적용되는 조직법인 경찰법은 외청 독립 이후 해양경찰청에 적용되지 않으며, 해양경찰 조직의 근거는 정부조직법 제43조와 대통령령인 해양경찰청과 그 소속기관 직제에서 규정하고 있다.

구분	해양경찰청	경찰청
조직 (직무)	정부조직법	
	해양경찰법	경찰법
신분	경찰공무원법	
작용	경찰관직무집행법	
복지	경찰공무원 보건안전 및 복지기본법	

따라서 해양에서의 사법권·무기사용·재난대응 등 경찰, 준군사, 바다에서의 소방 역할을 하는 해양경찰 조직의 정체성, 직무 등은 현행 법령체계에서 포괄적인 법률에 반영하기 곤란하였다. 이로 인해 창설 이후 빈번한 조직개편으로 정체성의 혼돈과 사기 저하 등 영향을 미쳐 많은 어려움을 겪었다.

해양경찰 조직 변천과정



'해양경찰법' 제정의 필요성

해양경찰은 예측 불가능한 악천후와 위험한 바다환경에서 복잡한 임무를 수행하고 있어 구체적인 법률에 근거한 전문화된 조직운영 체계가 필요하며, 해양재난 재발을 방지하기 위해 해양경찰청이 국민안전과 구조책임을 다하도록 법률로 명시할 필요가 있다.

위험한 바다환경

또한, 국민의 기본권을 제한하는 경찰권행사는 법률유보 원칙에 따라 반드시 법률에 근거하여야 하나, 해양경찰은 해양의 특수성을 반영한 조직과 직무범위에 대한 명확한 법적근거가 없어 국민에게 법적안정성을 담보하기 위한 법이 필요하다.

해양주권 관점에서도 국제 해양경쟁과 해양영토 보전이라는 비군사적 저강도 분쟁에서 국익과 해양수호의 막중한 임무를 다하도록 해양경찰의 조직과 임무를 법률에 명시할 필요가 있다. 바다를 지켜온 해양경찰의 역사와 독도 수호로 이어진 해양주권 정신을 계승하여 국가 해양관리 차원에서 입법이 필요하다.

'해양경찰법' 제정 추진경과 및 제정방향

'96년 해양경찰청이 외청으로 독립한 이후 내부적으로 제정하려는 노력이 있었으나 무산되었고, '07년과 '11년 2차례 의원입법이 있었으나 부처협의가 되지 않아 국회 임기만료로 폐기되었다.

'17년 하반기에 해양경찰청이 부활함과 동시에 제정이 재추진되었고, '18년 정부입법계획에 포함되어 정부입법을 추진 중이다.

해양경찰법은 바다가 보다 더 안전해야 한다는 국민의 요구와 바람에 부응하기 위한 법률적 기반이 될 것이며, 복잡·다양한 해양경찰 정책에 국민이 참여할 수 있는 근거가 될 것이다. 또한, 전문적이고 안정적인 조직운영의 기반이 될 것이고, 향후 수사권 조정의 결과를 반영할 수 있는 법적 토대가 될 것이다.

해양경찰청은 해양경찰법 제정을 통해 세월호 사고 이후 해양경찰이 그 어떤 임무보다 안전을 우선하도록 하며, 경쟁·능력 우선의 조직으로 변화시켜 직무수행의 전문성을 확보하는 조직이 되고자 노력하고 있다.

해양영토(독도) 수호

장

「해경 역사」

해양경찰 64년간의 기록

Chapter 1. 해양경찰 60년사

Chapter 2. 지난 4년간의 기록

Chapter 1
해양경찰 60년사

60 years
Korea Coast Guard

60

국민행복을 위해 걸어온 60년의 기록

1953~1968년
Ⅰ. 해양경찰대, 해양주권 수호의 첫발을 딛다

1969~1983년
Ⅱ. 해상치안 역량을 획기적으로 강화하다

1984~1995년
Ⅲ. 해양경찰의 자주적 발전기반을 구축하다

1996~2004년
Ⅳ. 해양영토 지키는 독립 외청으로 발전하다

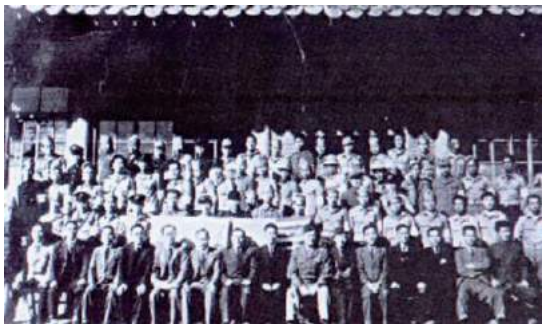
2005~2013년
Ⅴ. 진정한 해양주권의 수호자로 도약하다

1953~1968년
Ⅰ. 해양경찰대, 해양주권 수호의 첫발을 딛다

'해방병단'과 해양수호 역사의 시작

1945년 해방을 맞이한 직후 국내에서 손원일 등 해군 창설에 뜻을 같이 하는 일단의 인사들이 모여 '해사협회(海事協會)'를 결성하였고, 1945년 11월 11일 미 군정청의 인가를 받아 서울 관훈동의 표훈전에서 결단식을 갖고 '해방병단(海防兵團)'을 창단하였다.

발대식과 함께 손원일을 초대 단장으로 선출하고 단원과 사관후보생을 모집하면서 국방사령부로 편입함과 함께 진해에 총사령부와 해군병학교를 조직하는 등 해안경비대를 창설하는 일을 추진하였다.



▶ 해방병단 창설 기념(1945. 11. 11)

해양경찰 기능 수행한 '조선해양경비대' 창설

1946년 6월 15일 해방병단은 미 군정청의 승인을 얻어 기존의 조직을 계승한 '조선해양경비대(Korea Coast Guard)'를 정식으로 창설하면서 대원 전체를 계급체계로 조직화하고 목포·묵호·부산·진해·군산·포항 등에 잇따라 기지를 설치하면서 조직을 정비하였다.

9월에는 조선해양경비대의 운영을 지원하기 위해 방한한 코스트가드(USCG) 자문단의 조언을 참고하여 조선해양경비대의 운영관리 전반을 체계적으로 정비하였다. 이 때 자문단 지원활동과 관련된 〈The Coast Guardsman's Manual〉이라는 책자를 보면 "1946년 Korea Coast Guard를 조직·관리하고 훈련하기 위하여 코스트가드 팀을 서울로 보냈다. 이 조직이 해양경찰이 되었다."고 기술되어 있다. 이는 조선해양경비대가 한국해군의 전신이기도 하지만, 한편으로는 해양경찰의 뿌리이기도 하다는 점을 보여주는 대목이다.

조선해양경비대는 1948년 대한민국 정부 수립과 동시에 국방부 훈령 제1호에 따라 '해군'으로 개칭되었고, 국방의 임무를 띤 명실상부한 해양군사조직으로 탈바꿈하였다. 이에 따라 해군은 군사작전을 주 임무로 수행하면서, 해양주권 경비 임무도 동시에 담당하는 해상치안 활동의 주체로 활동하였다.

▶ 조선해양경비대(1948)

1953년 12월 23일 '해양경찰대' 창설

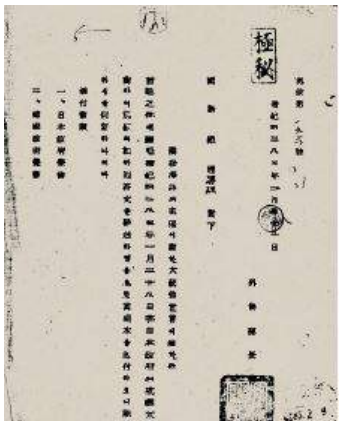
1948년 정부 수립과 함께 해군이 창설되었지만 창군 초기 해군의 전력은 극히 취약하였고 일본어선들은 기존의 맥아더라인을 넘나들며 우리 해역의 어장에서 불법어로행위를 일삼았다. 특히 1950년 한국전쟁이 발발하고 1951년에는 미국과 일본이 평화조약을 체결함에 따라 맥아더 라인이 철폐될 것이라는 전망이 나오자 일본어선들의 불법행위는 극에 달하였다.

이에 정부는 우리 해양의 천연자원 개발과 어업자원 보호가 매우 시급한 현안이라고 인식하고, 1952년 1월 18일 국무원 고시 제14호로 '인접해양 주권에 관한 대통령 선언'을 선포하고 이날 60마일의 해역을 대한민국의 주권선으로 설정하였는데 이것이 바로 '평화선'이다.

평화선은 우리 해역의 광물과 수산자원을 보존하기 위하여 설정한 해양주권선으로, 어업기술이 월등한 일본과의 어업분쟁 가능성을 사전에 봉쇄하고 공산세력의 연안침투를 방지하며, 세계 각국의 영해 확장에 대처하기 위한 정책적인 선언이었다.

평화선 선언 이후 정부는 평화선을 법적으로 뒷받침하기 위해 1953년 「어업자원보호법」을 제정하고, 평화선 수역 내 외국선박의 불법어로 행위를 엄격히 단속하였다.

평화선이 설정되고 3개월이 지난 1952년 4월 25일 맥아더라인이 철폐되었고, 1953년 7월 27일 한국전쟁이 휴전상태로 접어든 이후 8월 30일 북방한계선(NLL)이 설정되었다.


極秘

▸ 인접해양의 주권에 관한 대통령 선언(1952. 1. 18)

이로써, 우리나라가 지켜야 할 영해의 범위가 평화선과 북방한계선으로 명확해졌으나 아직까지 해상치안 문제가 해결되지 않았다. 특히, 일본어선들은 전쟁 직후 해상치안이 불안정하다는 점을 이용하여 우리 영해를 침범하여 무단으로 불법어로행위를 일삼았고, 이 때문에 일본어선들을 축출 및 나포하고 적색불순분자들의 침입을 예방하는 등의 해상경비를 강화할 필요성이 절실해졌다.

그러나, 전쟁이 완전히 종식되지 않은 일시적 휴전상황에서는 현 해군병력만으로 전투작전과 해양주권선 수호라는 두 가지 임무를 동시에 수행하는 데는 어려움이 많았다.

또한 군대가 민간 어선을 직접 나포하는 것은 군본연의 임무에서 벗어난 것으로써 국제법상의 질서에도 위배된다는 논란을 불러올 수 있었다.

이러한 문제를 해결하기 위해 이승만 대통령은 해양주권선 경비임무는 경찰이 담당하여 수행하라는 지시를 하였고, 이에 따라 1953년 10월 5일 정부는 해양경찰대 설치계획을 수립하였다. 12월 12일에는 평화선을 침범하는 외국어선을 단속하고 어업자원을 보호하기 위한 「어업자원보호법」을 제정

하였고, 12월 14일에는 「해양경찰대 편성령」(대통령령 제844호)을, 16일에는 「해양경찰대 편성령 시행규칙」(내무부 훈령 제11호)을 공포하여 해양경찰대의 설치를 명문화하였다.

이에 따라 1953년 12월 23일 부산항 해양경찰대 기지에서 발대식을 갖고 해양경찰대가 창설되었고, 해군이 사용하던 181톤급 AMC 소해정 6척을 인수하여 본격적인 해양경비 활동을 시작하였다. 이로써 해방병단에서부터 시작된 해양경비업무는 조선해양경비대와 해군을 거쳐 새로 창설된 해양경찰대로 이관되었다.

▸ 해양경찰대 발대식(1953. 12. 23)

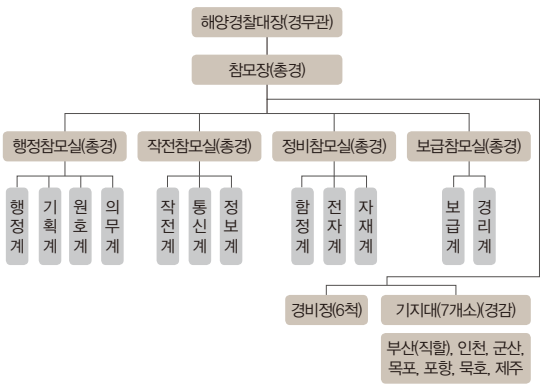
창설초기 조직체제의 변동

1953년 12월 23일 창설 당시 해양경찰대는 정원 658명에 181톤급 소규모 경비정 6척을 가진 작은 조직이었다. 초대 대장에는 해군 대령 예편과 동시에 경무관으로 임명된 이상열 대장이 보임되었고, 군의 조직 체계를 준용하여 대장 산하에 총경급의 참모장과 행정참모·작전참모·정비참모·보급참모 등 4개 참모조직을 두었다.

현장조직으로는 부산을 비롯하여 인천, 원산, 군산, 목포, 포항, 묵호, 제주 등 7개소에 경감급의 '기지감'을 책임자로 하는 해양경찰기지대와 해양순찰반을 각각 편성하였다.

이에 따라 최초의 기구조직은 해양경찰대장, 참모장, 4참모실, 12계, 7기지대로 편성돼 운영을 시작하였다.

1955년 2월 7일 정부는 해양업무가 여러 부처에 흩어져 있어 효과적인 관리가 어렵다고 판단하고 해양 관련 업무를 일원화하기 위해 전담조직으로 '해무청'을 신설하였고, 해무청 내에 수산국, 해운국, 시설국을 두고 '수산, 해양경비, 조선, 항만공사에 관한 사무와 일반항만 및 해운행정 등 해양관련 업무'를 일괄 관장토록 하였다.



▸ 창설 당시 해양경찰대 기구조직(1953. 12. 23)

이에 따라 해양경찰대는 창설 1년여 만에 소속부처가 상공부 산하 해무청으로 이관되고, 조직 명칭도 '해양경비대'로 개칭되는 큰 변화를 맞게 되었다.

대장은 3급 갑(甲) 직급인 서기관급의 해양경비과장이 겸임토록 하였고, 해양경찰의 계급도 총경·경감·경위는 경령·경정·경위로, 경사는 경조장·일등경조·이등경조로, 순경은 해군의 사병계급과 유사한 삼등경조·일등경수·이등경수로 새로 정비하였다.

하지만, 1955년 12월 흑산도 서남쪽 근해에서 경비업무를 수행하던 181톤급 866정이 중공어선단과 교전을 벌이다 대원 4명이 피랍되는 사건이 발생하였다. 이를 계기로 해양경찰대의 전력을 강화하고자 1956년 7월 23일 해무청 훈령 제12호에 의거

하여 '해양경비대사령부'로 조직개편을 단행하였다. 참모장 제도를 다시 부활하고 참모조직을 재구성하였으며 본부사령실과 본부통신대를 신설하는 한편, 현장조직도 개편하였다. 군과 경찰의 조직체계 및 운영방식을 혼용하여 운영해 오던 해양경찰은 이를 계기로 사실상 군 조직과 유사한 조직형태로 바뀌게 되었고, 기존의 7개 기지 가운데 부산기지대를 폐지하고 나머지 6개 기지는 '기지사령'으로 개칭하였다.

하지만, 1957년 재정이 부족해진 정부가 예산 절감 시책을 전개함에 따라, 해양경비대사령부는 1957년 11월 6일 '해양경비대' 체제로 복귀하였고, 기지사령도 원래의 기지대장으로 복원하되 인천, 군산, 포항, 묵호 등 4개 기지대를 추가로 폐지하여 목포, 제주 등 2곳에만 기지대를 남겨두었다.

해양경찰대설치법의 제정과 내무부로의 소속복귀

1961년 10월 2일 행정간소화 및 합리화 정책의 일환으로 조직을 개편하였고, 이때 해무청이 해체되면서 해양경비대는 원래의 내무부 치안국 소속으로 이관되어 '해양경찰대'로 복원되었다.

이후, 해상치안 수요가 증가함에 따라 1962년 4월 3일 「해양경찰대설치법」을 제정하여 해양경찰대의 사법권을 강화하면서 장비와 인력을 보강하였다.

이 법에는 해양경찰대가 "「어업자원보호법」에 의한 관할수역 내의 범죄수사와 기타 해양에 있어서의 경찰에 관한 사무를 관장"하도록 규정하여, 어업 자원 보호에 한정하여 제한된 사법권이 부여되었던 종전과는 달리, 어족자원 보호는 물론 간첩의 해상침투 방지, 밀수·밀항자 단속 등 거의 모든 해상사법권이 부여되었다. 더불어, 대장은 행정부이사관, 부대장은 경무관으로 격상하여 보임하도록 하는 한편, 해양경찰대 하부조직의 직제와 소속 공무원의 직종 및 정원에 관한 사항은 각령으로 정하게 하였다.

「해양경찰대설치법」은 창설 이후 10년 가까이 불비한 시설과 장비를 가지고 소속기관마저 오락가락하며 열악하게 운영되던 해양경찰대가 비로소 뿌리를 내리고 안정적으로 임무를 수행하는 계기가 되었다.

1962년 5월 1일 발대식을 갖고 보다 의욕적으로 해양경찰업무를 수행하기 시작한 해양경찰대는 군대식 직제에서 벗어나 경찰식 직제로 재편하였다. 즉, 참모장 제도를 폐지하고 대장 휘하에 경무관급의 부대장을 두도록 하였으며, 산하에는 참모실 대신 경무과, 경비과, 정비과, 통신과 등 4개 과를 설치하였다. 이와 함께 폐지되었던 5개 기지대를 복원하여 원래대로 총 7개 기지대를 재가동하였다.

해양경찰대가 군대식 편제와 계급체계에서 벗어나 경찰직제로 전환하였다는 것은, 해양경찰이 한층 더 성숙한 경찰조직으로 나아가고 있음을 보여주는 것이라는 점에서 매우 의미 있는 변화였다.

▶ 법률 제1048호「해양경찰대설치법안」국무회의 자료(1962. 4. 3)

1969~1983년
Ⅱ. 해상치안 역량을 획기적으로 강화하다

1970년대 전후의 해상치안 상황

정부가 핵심정책으로 추진하는 '경제개발 5개년 계획'에 따라 전국적으로 산업화·도시화가 급속도로 진행되고 해상물동량이 늘어나면서 해양에서 밀항과 밀수, 사기, 해상폭력, 살인 등 각종 범죄와 사고가 급증하였다.

1965년 6월 22일 한·일 국교 정상화를 위한 한 · 일 기본조약과 더불어 한·일 어업협정이 체결되어 외교적으로 일본과의 해양분쟁이 일단락된 이후에도, 일본어선들은 대규모로 우리 해역을 침범하여 불법 조업을 일삼았다.

무엇보다도 심각한 것은 해상을 통한 북한의 도발이 급증하였다는 점이다. 특히 1960년대 후반들어 북한은 동·서해의 어로한계선을 남하하여 월선조업을 하는 것은 물론, 은밀하게 간첩선을 침투시키거나 우리 어선을 압류하고 어부들을 납치한 후 세뇌교육을 시켜 귀향시키는 등 다양한 방법으로 우리 어선들의 평화로운 조업과 국가안보를 위협하였다.

이러한 해상치안수요 급증에 따라 1960년대 중반 무렵에는 경비정을 확충하기 위한 '경비정 건조비 모금운동'이 범국민운동으로 확산되기도 하였고, 정부도 1969년 들어 해양경찰대의 기능을 대폭 확장하고, 함정세력을 증강하는 등 경비능력을 강화하기 시작하면서 진정한 해양주권 수호자로서 면모를 갖춰가기 시작하였다.

警備艇을 만들자
募金運動메아리
中央女中高生들誠金4萬餘원
"釋放與否는
法의審判에"
朴治安局長談
요구
名聲討大會

▶ 경비정 모금운동 보도(1964. 10. 27, 동아일보)

어로보호본부 설치 및 속초기지대 신설

1960년대 들어 동·서해의 어로한계선을 조업하는 어선들의 수가 늘어나면서 북한 경비정에 의한 우리 어선의 피랍사건이 빈발하였고, 우리 어선의 피랍사태를 방지하는 일이 매우 중요한 현안으로 대두되었다.

특히, 동해의 어로한계선 부근 명태어장에는 성어기 때 집중적으로 우리 어선들이 월선하면서 우리 어민들의 안전에 큰 위협이 되었다.

이에 따라 우리 어선들의 월선 조업을 방지하기 위해 1968년 11월 5일에는 동해해역의 강원도 고성군 거진리에 묵호기지대 소관인 '거진전방지휘소'를 설치하였다. 이는 전방어업기지인 거진항을 중심으로 강력한 어로보호 활동을 전개하겠다는 의지의 표현이었다.

서해해역에는 이듬해인 1969년 3월 15일 경기

도 부천군(현 웅진군) 덕적도에 '서해어로보호본부'를 설치하여 어로보호활동을 전개하였다.

▸ 서해어로보호본부 개소식(1969. 3. 15)

이때부터 해양경찰대가 공식적으로 어로보호업무를 관장하게 되었고 '서해어로보호본부'는 국방부(해군), 농림부(수산청) 등 관계기관간 협조체제가 원활하게 이루어지도록 통제하는 구심점 역할을 하게 되었다.

그해 7월 18일 내무부령 제40호에 의거하여 해양경찰대 기지대의 명칭, 위치 및 관할구역을 개정하면서 '속초기지대'와 '연평기지대'를 신설하였고, 이에 따라 1969년 11월 1일자로 속초기지대는 발대식을 갖고 기존의 '거진전방지휘소'를 흡수·통합하여 임무를 시작하였고, 이에 맞춰 동해해역에도 '동해어로보호본부'가 발족하였다.

하지만 '연평기지대'는 지리적인 여건 등의 사정으로 발대하지 못하고 폐지되어 기지대는 8개소로 운영되었다.

▸ 동해어로보호본부 개소식(1969. 11. 1)

그후 1972년 4월 17일 정부 4개 부처 합동부령으로 「선박안전조업규칙」이 제정되면서 '동해어로보호본부'는 속초지구해양경찰대에, '서해어로보호본부'는 인천지구해양경찰대에 상설조직으로 운영되었다.

이때부터 어로본부의 본부장은 해당 지구대장(기지대가 추후 지구대로 변경)이 겸임하게 되었다.

정보수사과 신설–정보수사 기능의 확장

서해와 동해에 어로보호본부가 발족하여 해양경찰대의 임무가 확대되던 그 시기에, 해양경찰대의 역할을 확대하는 또 한 차례의 직제 개편이 이루어졌다. 경무과, 경비과, 정비과, 통신과 등 4개과 체제로 운영되던 기존 조직에 정보수사과를 신설하여 5개과 체제로 조직을 확대·개편한 것이다.

이로써 해양경찰대가 해안경비임무와 더불어 정보와 범죄수사 등 본격적인 경찰기능을 강화함으로써 해상치안업무를 포괄적으로 수행할 수 있는 제도적인 기반을 갖추게 되었다.

이에 따라 1969년 9월 20일 해양경찰대는 「해양경찰대 직제 개정령」(대통령령 제4065호)에 따라 기구조직을 일부 개편하면서 정보수사과를 신설하고, 그동안 경비과에 속해 있던 정보수사 업무를 확대·독립하여 정보수사과로 이관하였다.

전투경찰순경 제도의 시행과 인력의 증원

1970년 12월 31일 「전투경찰설치법」에 따라 1971년 역사상 처음으로 '전투경찰순경'을 모집하여 현장에 배치하였다.

전투경찰순경제도는 병역의무자가 경찰기관에서 일정기간 근무하면서 병역의무를 이행한 것으로 간주하는 일종의 대체근무제도로, 제도 시행 첫 해에 해양경찰대는 공무원 정원 외에 총 244명의 전투

경찰순경을 배정받았다.

1971년 3월 공개경쟁 채용시험을 실시하여 244명을 모집하고, 4개월간 해군신병훈련 및 자체 직무교육을 이수토록 한 후 그해 10월 13일 실무 배치하였다.

또한 해양경찰대는 늘어난 경찰인력과 전투경찰순경에 대한 교육을 효과적으로 실시하기 위하여 1971년 7월 14일 '해양경찰대교육대'를 신설하여 운영하였다.

▶ 전투경찰순경 1기 수료기념(1971. 9. 18)

지구해양경찰대 중심으로 운영체제 개편

해양경찰대는 해상경비와 해상범죄단속, 어로보호, 해난구조 등 다양한 임무를 광범위하게 수행했는데, 이를 본대에서 일괄적으로 통제하고 관리하기가 어려워졌다.

이 같은 문제점을 해결하기 위해 1972년 5월 6일 정부는 「해양경찰대 직제」(대통령령 제6162호)를 일부 개정하여, 기존의 기지대를 '지구해양경찰대'로 개칭하고, 각 지구대가 독자적인 지휘권을 가지고 관할구역의 책임경비를 수행할 수 있도록 조치하였다.

1972년 6월 2일 「지구해양경찰대의 조직과 명칭, 위치 그리고 관할구역에 관한 규정」(내무부령 제111호)을 제정하여 각 지구대에 하부조직으로 경무과, 경비통신과, 정보수사과를 두었고, 이와 함께 부산에도 '부산지구해양경찰대'를 신설하여 부산지역의 치안업무를 수행토록 하였다.

이에 따라 해양경찰대는 본대에 5개 과를 두고 하부조직으로는 9개 지구해양경찰대를 편제하여 조직을 운영하게 되었다.

863정 피격 사건과 해양경찰대 전력 증강 계획

1970년을 전후한 시기는 북한의 도발이 더욱 빈번하게 일어난 시기로 북한은 수시로 간첩선을 내려보내고 우리 어선을 납치하는 등 다양한 방식으로 우리 안보를 위협하였다.

급기야 1974년 6월 28일에는 해양경찰 863정(181톤)이 북한 함정과 교전하다 피격되어 침몰하는 사건이 발생하였고, 863정에 탑승하고 있던 28명의 승조원 전원이 사망 또는 실종되어 정부는 물론 전 국민이 큰 충격에 빠졌다.

863정 피격사건이 있은 직후 박정희 대통령은 해양경찰대의 현주소를 명확히 파악한 후 전력 증강 대책을 세우기 위해 군특명검열단으로 하여금 해양경찰대의 체제와 업무 전반에 대해 면밀하게 검열을 실시하라고 지시하였다.

군특명검열단의 검열 결과 해양경찰이 안고 있는 각종 취약점이 여실히 드러났고 이는 곧바로 대통령에게 보고되어 해양경찰대의 전략을 증강하고 조직체질을 개선하기 위한 노력이 시작되었다.

▶ 863정 전사자 위령제(1974)

먼저 지구대의 근무환경을 개선하기 위한 지구대 청사 신축과 더불어 해양경찰대원의 정신전력과 작전 및 임무수행능력을 높이기 위해 1974년 8월 16일부터 11월 23일까지 100일 동안 '정신력 강화 100일 훈련'을 실시하는 한편, 작전예규와 전시대비지침서, 직능별 학습지침서 등 각종 매뉴얼도 작성하여 배포하였다.

이는 추후 1977년 '해양경찰대 전력화 계획'으로 이어져 해양경찰대의 체질을 개선하고 전력을 획기적으로 향상시키는 계기가 되었다.

확정된 계획안에 따라 함정장비의 증강을 위한 건조계획이 추진되고 통신장비가 순차적으로 보완되었고, 1978년 1월부터 해군교육단 내에 '해양경찰교육대'가 신설돼 위탁교육이 실시되었다.

▶ '정신력 강화 100일 훈련' 중 인명구조훈련(1974)

해양경찰 인력의 증원 및 치안본부 발족

863정 피격사건 이후 해양경찰의 전력을 증강하기 위한 방안의 하나로 해양경찰대의 전체 정원이 큰폭으로 증원되었다.

1975년 5월 30일 시행한 직제 개정에서는 정비과를 정비보급과로 개칭하고 경무과에 있던 물품관리 및 무기탄약관리 업무를 개칭된 정비보급과로 이관하는 한편, 경비과 업무에 전비태세훈련의 지도감독 업무를 추가하였다.

한편, 해양경찰대의 상급기관인 내무부 치안국은 1974년 8월 15일 영부인 육영사 여사 피격사건을 계기로 그해 12월 31일 '치안본부'로 개편되어 새롭게 재구성되었다.

이 사건을 계기로 내무부 치안국을 치안본부로 재발족하여 치안본부장을 차관급(치안총감)으로 승격시키고, 각 지방에는 지방경찰국을 두어 각 지방경찰국장도 치안감으로 격상하는 등 경찰조직을 전반적으로 확대·강화하였다.

새로운 도전 '인천청사시대'의 개막

해양경찰대는 창설 이후 부산에 본대를 부고 임무를 수행해 왔으나, 해양경찰대의 운영체제가 본대 중심 체제에서 지구해양경찰대 중심 체제로 전환함에 따라 해양경찰대 본대가 수도권이 아닌 부산에 있는 것이 비효율적이라는 지적이 잇따랐다. 중앙정부 또는 내무부 치안본부와 행정적으로 소통하면서 각종 현안을 통합·조정하여 지휘하기 위해서 본대 청사를 중앙으로 이전하는 문제가 심각하게 논의되었다.

향후, 정부는 본대 청사를 인천으로 이전하기로 확정하였고 1977년 8월 10일 기공식에 이어 1979년 10월 4일 신축청사의 준공식을 가진 후 10월 12일 인천으로 이전함으로써 해양경찰대는 26년간의 부산청사 시대를 마감하고 새로운 '인천청사시대'를 개막하게 되었다.

인천청사로 본대를 이전한 이후 지구대 조직을 정비하고 권한을 확대하는 동시에 지구대 활동에 대한 지원을 강화하였다.

1980년 1월 13일 강원도 명주군 묵호읍이 정부의 행정구역 개편에 의거하여 동해시로 승격함에 따라 묵호지구해양경찰대를 '동해지구해양경찰대'로 개칭하였다.

1982년 5월 1일에는 해상경비 강화 취지에서 기존에 국가나 지방 관청에서 운영하던 관공선에 대

한 평상시 작전통제권이 해당지역 지구대로 이관되어 각 지구대장이 관공선 통제소장을 겸임하게 되었고, 1982년 5월 3일에는 경남 충무시에 '충무지구해양경찰대'를 신설하였다.

한편, 1983년 6월 4일에는 출동함정에 기상예보를 조기 전달하여 기상변화에 대한 사전 대비태세를 갖추도록 하기 위해 본대 상황실에 '기상예보실'을 신설하였고, 해상의 함정들은 함정 자체의 안전을 도모하고 보다 효율적으로 해상경비 및 어로보호 업무를 수행할 수 있게 되었다.

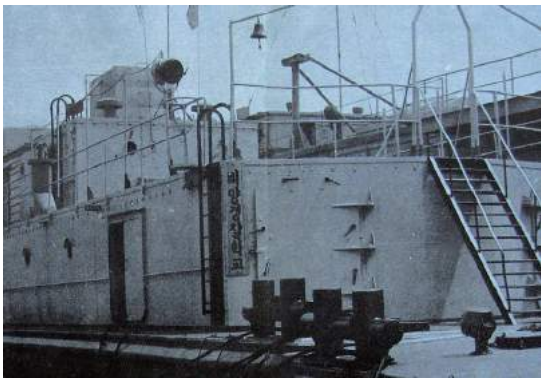
▸ 해양경찰대 인천 청사(1979)

해양경찰 전문요원 양성을 통한 전력 강화

해양경찰대는 해양경찰요원의 전문성을 제고하고 직무능력을 향상시키기 위해 1971년 7월 14일 해양경찰교육대를 발족하였다. 교육대에서는 주로 직무수행에 필요한 전문교육과 보수교육, 신규 채용하는 순경들의 직무교육을 담당하였다.

그러나 863정 피격사건을 계기로 해양경찰대에 대한 군특명검열을 실시한 결과 전반적인 교육시스템이 강인한 해양경찰 대원을 양성하기에는 부족하다는 지적이 제기되었다. 곧바로 박정희 대통령의 지시로 '해양경찰대 100일 훈련'으로 이어졌고, 교육대 내에 훈련단을 신설하게 되었다.

하지만, 1977년 해양경찰 전력화 계획이 수립될 무렵 실시한 군특명검열 결과에서도 여전히 해양경찰대의 교육훈련체계가 매우 미흡한 수준임이 지적되었다. 이에 따라 1978년 1월 1일부터 해군위탁교육이 시작되었고, 1978년 7월 20일에는 해군교육단 종합기술학교 부지 내 '해양경찰대 교육대'가 설치되었다.



▸ 해양경찰교육대(1971)

해양오염방지법 제정 및 해양오염관리관실 신설

급속한 경제발전으로 생활하수나 산업폐수는 물론, 선박과 각종 해양시설에서 유출되는 기름 등으로 해양환경이 파괴되는 해양오염 문제가 심각하게 대두되었고, 정부는 보다 체계적으로 이에 대처하고자 1977년 12월 31일 「해양오염방지법」을 제정하였다.

이 법에는 해양경찰대가 해양오염 감시 및 방제업무를 담당한다는 점을 명문화하여 해양경찰대의 임무가 해양환경 영역으로까지 공식적으로 확대되었다.

해양환경보전 임무를 맡게 된 해양경찰대는 1978년 8월 9일 직제 개정에서 '해양오염관리관실'을 신설하여 해양오염예방 및 방제 업무를 담당토록 하였다.

1984~1995년
Ⅲ. 해양경찰의 자주적 발전기반을 구축하다

해양경찰청 시대 개막을 위한 지지기반 마련

정부는 1980년대 급증하는 해양치안수요에 대응할 수 있도록 해양경찰대의 조직역량을 강화하는데 역점을 두었다. 정부의 지원에 힘입어 1986년 1월 11일 동해, 군산, 포항, 충무 지구대장의 직급이 경정에서 총경으로 상향조정되었으며, 1월 28일에는 해양경찰대장의 직급이 치안감에서 치안정감으로 격상되었다.

1985년 10월 1일에는 육상경찰이 담당해 오던 선박출입항 통제업무를 해양경찰대로 이관하기로 하였다. 이는 선박의 출입항 통제와 해상조업 통제에 관한 업무관장기능을 일원화하여 선박 출입항 관리업무를 효율화하는 한편, 해양경찰대의 기능을 강화하고 대원들의 사기를 진작하는 계기가 되었다.

1986년부터 1989년 1월까지 총 3차례에 걸쳐 전국의 371개 어선통제소와 출입항신고소를 인수하였고 선박의 출입항과 해상조업에 관한 사항을 해난구조 및 해양환경보존 업무와 연계하여 운영함으로써 효과적으로 해양관리 임무를 수행할 수 있게 되었다.

▸ 안흥지구대 발대식(1988. 12. 20)

1988년 12월 20일에는 해양경찰대의 11번째 지구대인 안흥지구해양경찰대를 신설하여 현장의 치안조직을 보강하였다.

안흥지구대 신설 이후 해양경찰대 업무의 전문성과 업무수행의 효율성을 높이기 위해 1989년 9월 26일 본대와 각 지구대의 계 단위 조직에 대한 업무조정을 실시하였다.

1990년 7월 19일 먼저, 해양오염관리관을 '해양오염관리부'로 개칭하였고, 경비부의 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과하여 전문화하였으며, '해난구조대'를 신설하여 구조, 특수구조, 국제협력, 항공 등의 업무를 관장토록 하였다.

관리부 산하에는 경비함정의 정비, 장비기술교육 등 정비·수리와 관련된 제반 업무를 수행하기 위해 '정비창'을 신설하였다.

정비창은 해양경찰대 창설 당시 정비참모 산하의 함정계 영선반으로 출발하여 1975년 5월 30일에는 정비보급과 소속의 수리소로, 1984년에는 수리창으로 명칭을 변경하였고, 해양경찰 직제를 대폭 개편하면서 그 기능과 규모를 확대하여 정비창으로 재출범하였다.

함정정비의 급격한 증가에 맞춰 1994년 5월 12일 부산시 사하구에 새 정비창을 준공하여 이전하였고, 8월 13일 준공식 행사를 갖고 본격적인 운영에 들어갔다.

1986년 5월 1일에는 여성에게도 해양경찰로서의 직무를 수행할 수 있도록 문호를 개방하여 박경순, 조숙영 등 2명을 해양경찰대 창설 이래 최초의 여순경으로 임용하였다.

1987년 9월에는 해상에서 활동하는 해양경찰의 특수성에 부합하는 전문인력을 자체적으로 양성하기 위하여 경찰종합학교에 해양경찰학과를 신설하여, 그동안 진행해 오던 해군위탁교육을 경찰자체 교육으로 전환하게 되었다.

1994년에는 우수한 능력을 갖춘 해양경찰 간부를 육성하기 위해 한국해양대학교와 협조하여 해양경찰학과를 신설하였고, 교육부의 정식 승인을 받아 해양경찰 간부를 육성할 수 있는 기반을 마련하였다.

▸ 최초의 여순경 임명식(1986. 5. 1)

새로운 해양경찰문화의 구축

해양주권을 수호하고 해상치안을 확립하며 해양환경을 보전하는 등 해양전문기관으로서 폭넓은 역할을 수행하게 된 해양경찰대는 해양경찰대원 모두가 공유하는 공통의 가치관을 정립하고 이를 바탕으로 고유의 조직문화를 구축하기 위하여 '해양경찰대훈'과 '해양경찰대가'를 제정하였다.

해양경찰대훈은 1985년 5월 13일 해양경찰대원들 모두가 공유해야 할 공유가치로 제정·공포되었으며, 이는 해양경찰대원들의 사고와 행동의 기준이 될 통일된 가치관을 상징하는 것으로, "굳센 체력과 강인한 정신력으로 조국수호에 신명을 다하는 역사적인 해양경찰이 되자"로 설정되었다.

이와 함께 해양경찰대는 대원들의 자부심을 높이고 일체감을 고양하기 위해 '해양경찰대가'도 함께 제정하였는데, 밝고 역동적인 음률이 대원들의 사기를 북돋우고 해양경찰의 역동성을 부각하는 역할을 하였다.

▸ 해양경찰대훈(1985. 5. 13)

해양경찰 악대·의장대 창설 및 충혼탑 건립

1986년 10월 10일 해양경찰대는 34인조로 구성된 악대와 33인조로 구성된 의장대를 창설하여 각종 의전행사 등에 활용하였다.

창설 이후 악대와 의장대는 각종 의전행사 및 기념행사에서 해양경찰대의 위용을 과시하고 행사의 가치를 높이는 지원활동을 수행하였다.

한편, 그해 연말 12월 30일에는 해양주권 수호와 해상치안 임무를 수행하다 순직한 대원들의 넋을 기리기 위한 '충혼탑'을 건립하였다.

▸ 충혼탑 제막식(1987. 5. 26)

해양경찰청 체제의 출범

해양경찰의 역할에 대한 기대감이 높아지던 1991년 5월 31일, 정부는 법률 제4369호「경찰법」을 제정하였다.

새로 제정된 경찰법은 기존의 내무부 치안본부를 폐지하고 내무부장관 소속 외청으로 경찰청을 독립하였으며, 지방경찰국은 지방경찰청으로 개편되었다.

한편 경찰법은 경찰청장 소속하에 해양경찰청을 해양경찰청 산하에는 해양경찰서를 둔다고 규정하였다. 기존 내무부장관 소속의 해양경찰대는 경찰청장 소속의 해양경찰청으로 지구해양경찰대는 해양경찰서로, 지대는 해양경찰지서로 승격되었고, 이때 안흥지구해양경찰대는 태안해양경찰서로 개칭되었다.

해양경찰청으로의 전환을 계기로 본청의 기구조직은 4부 11과 33계 1창 1담당관 체제로 개편되었고 현장조직은 5과 16계 1실 1단을 기본구성으로 하는 11개 해양경찰서와 368개의 선박출입항신고기관, 1개의 해양검문소, 6개의 지서, 그리고 159척의 함정으로 구성되었다.

1992년 10월 17일에는 다시 직제를 개정하여 울산해양경찰서를 신설하였고, 10월 19일 경남 울산시 일반부두에서 개서식을 갖고 경남 북부지역의 해상치안과 어민들의 안전조업에 기여하게 되었다.

이로써 해양경찰서는 기존의 부산, 인천, 속초, 동해, 태안, 군산, 목포, 여수, 포항, 충무, 제주를 포함하여 12개로 늘어났다.

다만, 충무해양경찰서는 1995년 1월 27일 직제개정에서 '통영해양경찰서'로 명칭이 변경되었다.

1992년 12월 2일 해양경찰청은 '독도 입도 승인 업무 관장사무 조정'에 따라 그동안 경찰청에서 관장하던 독도 입도 관련 업무를 이관받아 담당하게 되었고, 1994년 1월 1일부터는「유선 및 도선사업법」이 개정됨에 따라 그동안 각 시·도에서 담당하던 유·도선 안전관리 업무를 인수하여 담당하였다.

민생치안 중심으로의 임무전환

해양경찰의 전력이 강화된 이후 북한의 공작선 침투와 남북 접점해역에서의 무차별적인 도발이 크게 줄어 들었고, 불법조업을 일삼던 일본어선들도 그 수가 큰 폭으로 줄어들었다.

그런데도 각종 해양사고와 환경오염사고, 해상에서의 각종 범죄 등이 급격히 증가하면서 해양경찰이 수행해야 할 임무는 더욱 늘어났다.

결국 해양주권선 경비와 불법어로 외국어선 단속을 주임무로 출범한 해양경찰은 1980년대 들어 민생 치안 분야로 업무비중을 대폭 넓혀나갔다.

1993년 여수 금동호 해양오염사고와 서해훼리호 침몰 사고를 계기로 민생업무에 대한 해양경찰의 역할이 중요하게 부각되자, 그동안 대간첩작전 위주로 운용하던 경비함정을 해난구조, 해양오염 방제, 해상범죄 단속 등 민생치안 위주로 운용하면서 민생치안을 해양경찰 임무의 최우선순위로 상정하였다.

▶ 여수 '금동호' 해양오염사고(1993. 9. 2)

해상범죄 단속과 치안질서 확립

1980년대 중반을 넘어서면서 육상뿐만 아니라 해상에서도 각종 범죄가 급증하고 범죄의 유형도 다양해졌다. 급기야 노태우 대통령은 1990년 10월 13일 '범죄와 폭력에 대한 전쟁'을 선포하고, 범죄가 근절될 수 있도록 범정부 차원의 행정력을 동원하겠다는 메시지를 발표하였다.

이 같은 정부 시책에 부응하고자 해양경찰은 수사정보 기능을 확대하고 경찰력을 집중하는 한편 다양한 특별수사조직을 가동하여 급증하는 해상범죄에 대응하였다.

먼저, 1990년 10월 30일 356명의 인력과 28척의 경비정으로 구성된 '해상형사기동대' 발대식을 갖고 범죄근절을 위하여 강도 높은 단속활동을 시작하였다.

1991년 9월 28일에는 선상폭력 근절을 위한 관계기관 대책회의를 열고, 선상폭력을 근절하기 위해 전국의 370개 어선신고소에 '선상폭력신고소'를 설치하였고, 전국 11개 해양경찰서에 선원의 실종·변사 사건을 맡을 수사전담반을 편성하여 운영하였다.

이와 더불어 해상범죄 근절을 위해 다각적인 대책을 세우며 강력한 단속을 벌였다. 수시로 해상일제 검문검색을 벌이거나 각 사안별로 불법행위에 대한 특별단속을 실시하였고, 그 결과 1994년에 이르러서는 총 5755건의 해상범죄 가운데 5568건을 검거하여 96.7%의 높은 검거율을 보일 만큼 범죄단속능력이 크게 향상되었다.

▶ 해상형사기동대 발대식(1990. 10. 30)

해난구조체제 강화 및 구조장비의 보강

1980년 후반 우리나라는 수출입 물동량의 90%가 해상운송에 의존하고 있고, 10만 톤급 이상의 대형 선박부터 연안을 항해하는 소형 선박에 이르기까지 약 9만여 척의 선박이 해상활동에 종사하고 있었다.

이처럼 많은 선박이 우리나라 연근해를 운항함에 따라 악천후에 의한 전복사고, 선박 간의 충돌 등의 해양사고가 수시로 발생하였다. 이로 인한 인명 손실 및 재산피해가 대형화되었고 기름 유출에 의해 해양환경이 심각하게 파괴되는 결과를 초래하였다.

이 때문에 해양경찰은 국가 해난구조체계 확립에 많은 공을 들였다. 1988년 5월 1500톤급 경비구난 전용함을 건조 도입한 이후 1994년에는 고성능의 3000톤급 대형 최신예 구난함을 취역시키는가 하면, 구난헬기와 예인선 등 각종 구난장비를 집중적으로 확충하며 해난구조역량을 강화해 왔다.

1991년 6월 28일에는 악천후의 사고나 화재, 폭발, 전복 등 위험성이 높은 사고 발생 시 구조를 전담하기 위하여 잠수요원 29명으로 구성된 '특수해난구조단'을 발대하였다.

▶ 특수해난구조대 발대식(1991. 6. 28)

서해훼리호 침몰사고와 실종자 수색활동

1993년 10월 10일 오전 10시경에 전북 부안군 위도면 파장금항을 출항하여 격포항으로 항해 중이던 여객선 서해훼리호(110톤, 정원221명)가 위도 동쪽 해상에서 전복 침몰하여 292명이 사망하는 최악의 해양사고가 발생하였다.

사고가 발생하자 해양경찰청은 구조대책본부를 설치하고, 해군과 공군, 민간 어업종사자들과 합동수색체제로 광범위한 수색 및 구조작업을 전개하여 108구의 사체를 인양하였다.

특히 해양경찰특수구조단 21명은 해군의 해난구조대원들과 함께 침몰선 내에서 사체 124구를 인양하고 선체 인양에도 적극 참여하였다.

해양경찰·해군 구조단의 활약은 대형 해양사고로 인해 악화된 국민여론을 긍정적인 방향으로 바꾸는 원동력이 되었고, 정부로 하여금 해양경찰청을 중심으로 수난구호체계를 재정립하게 하는 계기가 되었다.

▸ 서해훼리호 인양 후 선체 수색(1993. 10)

수난구호법 개정 및 SAR 협약 발효

* SAR(International Convention on Maritime Search and Rescue)협약 :
「해상에 있어서의 수색 및 구조에 관한 국제협약」으로 불리며, 해난사고가 어디에서 발생하든 조난한 인명의 구조작업이 SAR에 가입한 기관 상호간의 협력에 의하여 이루어지도록 함

1994년 「수난구호법」이 개정되면서 해양경찰청의 해난구조활동은 일대 전환기를 맞게 되었다.

수난구호란 '해수면 또는 내수면에서 조난된 사람과 선박, 항공기, 수상레저기구 등의 수색, 구조, 구난과 구조된 사람, 선박 및 물건의 보호, 관리, 사후처리에 관한 업무'를 말하는 것으로, 「수난구호법」은 수난에 처한 사람과 선박의 구조 및 보호에 관한 사항을 규정한 법률이다.

1994년 12월 22일 범국가적인 차원의 수난구호 체계를 구축하고 동시에 SAR협약의 이행에 필요한 사항을 반영하기 위해 전문이 개정되었고, 1995년 6월 24일 그 시행령도 개정되었다. 여기에는 '해상에서의 수난구호는 관할 해양경찰서장이 행하고, 하천에서의 수난구호는 관할 소방서장이 행한다'고 규정하여 모든 해양사고에 대한 구호활동의 책임기관을 해양경찰로 일원화하였다.

이에 따라 1995년 10월 31일 각종 선박사고로 인한 해양사고 시 인명구조와 수색활동을 효율적으로 수행하기 위해 본청에는 중앙구조조정본부가, 5개 해양경찰서에 구조조정본부가 발족하였다.

이와 더불어 정부는 효과적인 해난구조를 위해서 정부 차원의 국제협력이 긴요하다는 판단 아래, UN 산하 기구인 국제해사기구(IMO)가 주관하여 시행하는 'SAR협약'에 가입하고자 하였다.

SAR협약은 통상 「해상에 있어서의 수색 및 구조에 관한 국제협약」으로 불리며, 해난사고가 어디에서 발

생하든 조난한 인명의 구조작업이 SAR에 가입한 기관 또는 SAR 기관 상호간의 협력에 의하여 이루어지도록 하는 데 그 목적을 두고 있다.

1995년 10월 4일 국내에서도 SAR 협약이 발효됨에 따라 우리나라가 담당해야 할 책임구조해역은 최대 200해리까지 확대되었고, 국적에 관계없이 조난선박에 대해서는 수색 및 구조를 실시하고, 필요시 타국의 해역에도 진입하여 구조활동을 펼칠 수 있게 되었다.

급증하는 해양오염사고와 해양오염방지법 개정

1980년대 들어 바다에서의 해양오염 문제는 날로 심각해졌다. 정부는 해양경찰을 중심으로 수산청, 해운항만청 등 해양관계기관과의 협력체제를 구축하였고, 1977년 12월 「해양오염방지법」을 제정한 이후 수차례 이 법을 개정하면서 해양오염 상황에 대처하고자 하였다.

1984년 7월 3일 정부는 해양오염사고 후 방제에 관한 국제협약인 73/78 MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto)에 가입하고, 이 협약에서 정한 해양오염방지에 대한 국제기준을 준수하기 위해 1986년 7월 23일 해양오염방지법을 개정하여 해양오염물질 규제를 한층 강화하였다.

개정된 「해양오염방지법」에서는 기름의 범위를 원유, 중유, 윤활유 등 중질유로 국한하던 것을 휘발유, 경유, 등유 등 경질유까지 추가하여 규제대상을 확대하고, 선박으로부터의 기름배출 규제를 강화하였다. 1991년 3월 8일에도 「해양오염방지법」을 추가로 개정하여 유해 액체물질의 해양배출을 금지하고 이를 운반하는 선박에는 유해액체물질 오염방지설비를 의무적으로 설치하도록 하였다.

이와 더불어 시프린스호 대형 해양오염사고와 같은 해양오염사고가 빈발하는 데다 연안해역의 적조현상 등으로 해양오염이 사회적인 문제로 대두됨에 따라 보다 신속하고 체계적인 방제를 위하여 1995년 12월 29일에는 「해양오염방지법」을 개정하여 해양오염 방제업무의 책임기관을 해양경찰청으로 일원화하였다.

이는 수산청, 해운항만청 및 각 시·도에 분담되어 있던 방제기능을 해양전문기관인 해양경찰청으로 통합함으로써 보다 강력하게 해양환경을 관리하고자 한 것이다.

해양오염 관리조직의 지속적 보강

해양환경보전에 관한 역할이 증대되는데 맞춰 해양경찰은 주어진 임무를 보다 효과적으로 완수하고자 다각도의 노력을 전개하였다. 해양오염관리 기능을 해양경찰이 수행해야 할 핵심적인 민생업무로 상정하고 조직의 역량을 해양환경보전활동에 집중하였다.

이와 함께, 지속적으로 전문인력을 증원하고 지원조직을 확대 개편하였다. 1990년 7월 해양오염관리관을 '해양오염관리부'로 확대개편하고 산하조직을 감시과, 방제과, 시험연구과 등 과체제로 편제하여 조직역량을 크게 보강하였다.

1991년 해양경찰청 체제로 전환된 이후 7월 21일에는 해양경찰서 산하의 해상공해과를 해양오염관리과로 변경하고, 부산, 인천, 충무, 여수 등 4개 해양경찰서의 해양오염관리과 산하에 계 단위의 '해양오염기동방제단'을 신설하여 해양오염 방제업무를 전담하도록 하였다.

▶ 좌초된 '시프린스호'(1995. 7. 23)

1996~2004년
Ⅳ. 해양영토 지키는 독립 외청으로 발전하다

배타적 경제수역 선포와 관할해역의 광대역화

1990년대 들어 국내외 정세가 급변하는 가운데 해양경찰의 활동영역인 해상에서의 치안환경도 급격히 변화하였는데 그중에서 가장 큰 변화는 'UN 해양법협약'이었다. UN해양법협약은 제3차 UN 해양법회의에 따라 1982년 12월 10일 채택되고 1994년 11월 16일 발효된 이른바 '바다의 헌장'으로, 바다의 이용에 관한 평시 국제법을 집대성한 국제협약으로 평가되고 있다.

우리나라도 1996년 2월 28일자로 UN해양법협약을 정식으로 발효하였는데 UN해양법협약이 중요한 의미를 갖는 이유는 이 협약에 따라 우리나라도 200해리 배타적 경제수역을 선포하게 되었다는 점이다. 배타적 경제수역은 자국 연안으로부터 200해리까지의 수역에 대해 천연 자원의 탐사·개발 및 보존, 해양환경의 보존과 과학적 조사활동 등 모든 주권적 권리를 인정한다는 것이다.

따라서 타국 어선이 배타적 경제수역 안에서 조업을 하기 위해서는 연안국의 허가를 받아야 하며, 이를 위반했을 때는 나포되어 처벌을 받게 된다. 따라서 1970년대부터 세계 각국이 앞을 다퉈 베타적 경제수역을 선포하였고, 이러한 경향이 확산되자 1982년 5월 UN 해양법 회의에서 공식적으로 해양법 협약을 채택함으로써 배타적 경제수역이 국제법적으로 인정받게 되었다.

유엔海洋法 오늘 발효
協約채택 12년만에 햇빛
12·12 空轉 지속
與野 다각접촉

▶ UN해양법 관련 보도(1994. 11. 16, 매일경제)

각국이 본격적으로 배타적 경제수역에 대한 권리 행사를 하는 사실상 '신 해양주권시대'가 도래함으로써 우리나라도 1995년 12월 국회의 비준을 얻어 「배타적 경제수역에 관한 법률」을 제정하고 이듬해 배타적 경제수역을 선포하였다.

하지만 동해·서해·동중국해 수역의 폭이 좁아 연안국이 200해리를 획정할 경우 인접국인 일본 및 중국의 영해는 물론 육지까지 포함되는 문제가 발생하였고, 따라서 각국 상호간 어업협정 체결을 서두르게 되었다.

우리 정부도 우리 해역에서 자행되는 외국어선의 불법조업을 방지하고 단속을 강화하기 위해서는 서둘러 어업협정을 체결할 필요가 있다고 판단하고, 일본·중국과 어업협정 협상에 들어갔다.

일본과는 1998년 10월 9일 기존의 한·일 어업협정을 개정하여 1999년 1월 22일 '신 한·일 어업협

정'을 발효하였고, 같은 방식으로 중국과도 2001년 4월 '한·중 어업협정'을 체결하고 그해 6월 30일부터 발효하였다.

중앙행정기관으로의 승격

200해리 배타적 경제수역 선포로 해양경찰이 해양주권 수호 차원에서 관할해야 할 해역의 범위가 어업자원보호선 내측에서 배타적 경제수역으로 확대됨으로써 기존보다 약 5.2배 넓어지게 되었다.

이 시기에 정부도 21세기 해양경쟁시대가 본격적으로 도래하고 있다고 판단하여 16개 부처에 산재해 있는 해양행정체제를 일원화하여 해양관리의 효율성을 높이기로 하였다.

1996년 8월 8일 제 5153호로 「정부조직법」(법률 제5153호)을 개정하여 해양수산부를 신설하고, 해양경찰청을 해양수산부 소속의 외청으로 독립하도록 하였다.

이에 따라 해양경찰청은 1953년 창설 이후 43년 만에 독립적 지위를 가진 중앙행정기관으로 그 위상이 격상되었다.

8월 8일 외청 독립과 동시에 해양경찰청 개청 및 현판식을 갖고 새로운 출발을 대내외에 선언하였고, 8월 13일에는 초대 해양경찰청장으로 조성빈 치안정감이 취임하였다.

▸ 조성빈 초대 해양경찰청장 취임식(1996. 8. 14)

독립 외청으로 승격한 해양경찰청은 달라진 위상에 걸맞도록 조직을 재정비하였다.

기존의 부에서 국체제로 전환하였고, 기동방제관·감사담당관·해상안전과·외사과를 신설하는 등 기존의 4부 1담당관 11과로 구성되어 있던 기구조직을 4국 1관 3담당관 13과로 확대 개편하였고, 동시에 해양경찰서는 6~8과 17계 1실 체제로, 정비창은 7과 1단 8계 체제로 확대 개편하였다.

업무영역의 확장 및 차장제 신설

독립된 중앙행정기관으로 승격한 이후 관할해역이 광역화한 것은 물론, 수상레저, 교통문자방송 등이 신설되고 선박 입·출항 업무 등을 인수하면서 업무영역이 크게 확장되었다.

1997년 5월 6일에는 오염관리국 감시과에 폐기물 배출해역 승인업무를, 해양경찰서 오염관리과에 폐기물 배출해역 지정 및 지정사항 변경 업무를 추가하였고, 7월에는 경비구난과에 해상 대테러 및 경호업무를 신설하였다. 이어 1999년 1월에는 부산, 인천, 동해, 목포, 제주, 군산 등 6개 해양경찰서에 '특수기동대'를 창설하였다.

특히 1996년 5월 24일 직제 개정 시 청장의 업무대행체제를 확립하기 위하여 '차장'제가 신설되었다. 한편, 해양경찰청과 경찰청으로 이원화하여 운영되어 오던 출입항 신고기관도 1996년 8월 해양경찰청으로 일원화하였다.

2002년 7월 8일에는 직제 개정을 통해 '완도해양경찰서'가 신설되었고, 7월 12일 개서식을 갖고 업무를 시작하였다. 이날의 직제 개정에서는 해양경찰지서의 명칭을 '파출소'로 변경하고 출장소의 설치근거를 마련하는 규정도 만들어져 이때부터 모든 해양경찰지서는 파출소로 변경되었다.

인력의 자원화를 통한 조직역량 강화

해양경찰청은 경찰관이 직무수행상 필요한 지식과 기술을 습득하고 가치관과 태도를 발전적으로 형성하여 주어진 책무를 보다 민주적이고 능률적으로 수행함으로써 궁극적으로 최상의 치안서비스를 제공할 수 있도록 한다는 인재육성목표를 수립하고 다양한 방식의 교육훈련을 실시하였다.

한동안 해양경찰관 교육의 중심적인 역할을 한 것은 경찰종합학교 해양경찰학과였다.

신임순경 교육, 경위·경사에 대한 기본교육 등 연간 4개 과정에서 2,000여명을 교육하여 해양경찰관의 직무능력을 배양하는데 큰 역할을 하였다.

그러나 UN해양법 발효 이후 늘어나는 치안수요에 효과적으로 대처하기 위하여 해양경찰 인력을 체계적으로 양성하기 위한 전문교육기관이 절실하게 필요하였고, 이에 따라 1997년 인천해양경찰서 전용부두에 '직무교육장'을 마련하였다.

직무교육장에는 강의실과 전산실, 숙소 등을 구비하고, 다른 교육기관에서 위탁교육으로 시행하기 어려운 해상경비, 수상레저관리, 해양오염방제 등 14~18개의 해양경찰 전문화 교육과정을 개설하여 운영하였다. 매년 500~900명을 교육하였는데 이는 해양경찰관의 해상치안역량을 강화하는 토대가 되었다.

▸ 해양경찰청 직무교육장 설치(1997. 3. 29)

한편, 체계적인 함정훈련을 실시하기 위하여 2000년 2월 10일에는「해양경찰청 사무분장 규칙」을 개정하여 교육과에 '훈련단'을 신설하고 보다 체계적이고 전문화된 함정훈련을 실시하였다.

하지만, 해양경찰학과와 직무교육장을 중심으로 하는 교육훈련체계는 우수한 전문인력을 양성하기에는 여전히 부족함이 많았다.

이 같은 문제를 해결하기 위하여 해양경찰청은 끊임없이 학교 설립을 추진하였고, 2003년 12월 23일 해양경찰 창설 50주년 기념식에 참석한 노무현 대통령이 이른 시일 내에 학교를 설립하겠다고 밝히면서 급진전되었다.

대통령 언급 이후 정부는 2004년 1월 29일「해양경찰청과 그 소속기관 직제」를 개정하여 공포하고, 2월 5일에는 초대 해양경찰학교장으로 최광현 치안감을 발령하는 한편, 2월 16일에는 해양경찰청 내에 해양경찰 학교 신설 준비단을 발족하였다.

그해 5월 6일 인천시 중구 운북동(영종도) 정부기관단지 내 해양경찰학교를 개교하였고, 연간 3000여 명의 교육생을 수용하여 경찰관 직무과정, 전투경찰순경 기본교육 등의 교육과정을 운영하며 이론과 실습을 겸한 교육을 교육을 실시함으로써 우수 해양전문인력 양성의 산실로 자리 잡게 되었다.

▸ 해양경찰학교 개교(2004. 5. 6)

해양주권 수호를 위한 경비활동 강화

1996년 이후 UN해양법협약의 발효와 함께 배타적 경제수역이 선포되고, 이어서 한·일, 한·중 어업협정이 체결되는 등 국제해양질서가 크게 변화하였다. 해양경찰은 이러한 변화에 적극적으로 대응하여 확대된 우리 수역에 대한 관할권을 확보하는데 총력을 경주하였다.

먼저, 전 해역을 66개 경비구역으로 구분하여 경비함정을 효과적으로 배치하고, 우리 어선의 월선 및 피랍방지를 목적으로 설정한 동·서해특정해역을 비롯한 광역해역에 일일 15~20척, 영해 및 접속수역에 10여 척, 해양경찰 책임항만을 비롯한 연안구역에 30여 척의 경비함정을 3선 개념으로 배치하여 체계적인 경비활동을 전개하였다.

또한 일일 40여 척의 형사기동정, 순찰정, 방제정 등 특수함정을 투입하여 취약해역에 대한 순찰경비도 강화하였다.

해양경찰은 경비함정을 증강하는 것은 물론 광역초계용 비행기 1대를 김포에 위치한 인천해양경찰서 항공단에, 구조·구난용 헬기를 인천·부산·목포·동해·제주해양경찰서에 각각 1~2대씩 배치하여 날로 증가하는 해상치안 수요에 대비하였고 비행기는 주2~3회, 헬기는 일일 2~3대가 출동하여 함정과 연계한 입체적인 경비작전으로 해상범죄 단속 및 외국어선의 불법조업 방지, 해양오염 감시 등 다양한 활동을 전개하였다.

우리나라는 남과 북이 대치하고 있는 특수한 환경이어서 동해와 서해에 각각 '특정해역'을 설정하여 두고 있다. 특정해역이란 남·북 간 접경해역의 어로한계선 이남 해역 중 일정한 조건을 갖춘 어선에 한해 조업할 수 있도록 지정된 해역을 말한다.

일반해역에서 어민들의 안전조업을 위한 어로보호 업무는 해양수산부 및 지방자치단체에서 주관하여 수행하지만, 동·서해의 남·북 간 접경해역에서의 어로보호는 그 특성상 국방부와 해양경찰청이 협조하여 수행하였다.

어업인들이 자칫 월선조업을 시도하다 피랍되는 사례도 있고, 경우에 따라서는 군사적 긴장을 불러올 수도 있기 때문에 특정해역에서의 어로보호를 위하여 동해에 3척, 서해에 4척의 경비함정을 상시 배치하여 운용하였다.

독도와 주변해역에는 5000톤급 경비함정인 5001함을 비롯하여 500톤급 이상 중·대형함정을 상시 배치하고, 초계비행기와 헬기를 이용한 항공순찰도 실시하는 등 감시활동을 강화하였다. 또한, 매년 10회 이상에 걸쳐 독도경비대의 교대경력 및 보급품의 수송도 적극 지원하여 독도에 대한 실효적 지배에 큰 역할을 담당하였다.

▶ 어로보호 중인 해양경찰

테러위협으로부터의 안전 확보

국제사회에서의 테러가 날로 증가하고, 우리나라도 테러에 대한 위협이 증가하자 정부에서는 테러에 대한 대비를 강조하였고, 해양경찰은 해양에서의 테러위협에 대처하기 위하여 다각적인 대응책을 마련하였다.

먼저, 1998년 10월 1일 「국가 대테러 활동지침」(대통령 훈령 제47호)에 따라, 해상에서 긴급상황 발생 시 초동타격하기 위하여 그동안 인명구조활동

위주로 운영돼 왔던 40명 규모의 특수구조단을 67명 규모의 '해상특수기동대'로 확대 개편하였고, 해양 사건사고에 대한 초동조치와 해양사고 시 인명구조 임무뿐만 아니라, 총기·폭발물 사건 등 해상 특수범죄의 진압 및 인질 구축, 해상테러사건 예방 및 진압 등의 임무를 부여하였다.

2002년 1월 9일에는 한·일 월드컵과 부산아시안게임 등 국제행사에 대비한 해상 대테러 역량을 강화하기 위하여 해양경찰 특수기동대를 새롭게 재편하고 본청 소속의 '해양경찰특공대'를 신설하였다. 이에 따라 본청에는 해양경찰특공대가, 각 해양경찰서에서는 특수기동대가 운영되었다.

▸ 대테러 종합훈련을 실시하는 해양경찰특공대(2004. 3. 26)

구난구조와 해상안전 업무의 확대

1995년 9월 4일 가입한 「국제수색구조협약」과 이 협약을 국내법으로 수용한 「수난구호법」에 따라, 해상에서의 수난 및 구호업무를 효율적으로 수행하고 수난구호활동의 국제적인 협력을 위하여 해양경찰청에 중앙구조본부를, 5개 지방해양경찰청에 구조조정본부를, 그리고 8개 해양경찰서에 구조지부를 설치하였다.

2010년 10월 23일에는 인천국제공항 개항에 맞춰 공항이 입주해 있는 영종도 주변 해상에서 항공기 사고 발생 시 인명구조 활동과 기체 탐색, 해상에서 대테러 방지 등의 활동을 펼치기 위하여 '해양경찰 특수구조단'을 창단하였다.

또한, 해양경찰청은 서해훼리호 침몰사건을 계기로 1996년 10월 9일 해운항만청으로부터 여객선 운항에 대한 안전관리업무를 이관받아 여객선 안전운항 지도 및 감독 업무를 수행하였다. 2001년 12월 13일부터는 경찰청의 여객선 임검업무가 해양경찰청으로 이관되어 기존의 안전관리업무와 병행하게 됨에 따라 사실상 연안해역에서의 선박안전관리 업무를 종합적으로 관장하게 되었다.

▸ 해양경찰 특수구조단 현판식(2001. 10. 23)

이와 더불어 1999년 2월 제정된 「수상레저안전법」이 2000년 2월 시행됨에 따라 수상레저업무도 맡게 되었다. 이 법은 모터보트, 수상오토바이, 요트 등을 조종하고자 하는 자는 해양경찰청으로부터 조종면허를 받도록 하고, 수상레저활동자의 안전준수 의무를 규정하는 동시에, 수상레저활동의 안전을 위하여 수상레저활동 금지구역을 지정할 수 있도록 하는 등의 내용을 담고 있다.

또한 2000년 이후에는 매년 7월 전국 해수욕장 개장시기에 맞춰 수상레저활동 집중지역에 순찰정, 경비정 등을 배치하여 안전관리에 만전을 기하였다. 더불어 2001년부터 안전을 저해하는 사범에 대한 단속도 지속적으로 실시하여, 2004년까지 419건의 수상레저안전법 위반사범을 적발하였다.

▸ 해수욕장 안전순찰 활동

해상범죄의 증가 및 단속활동

1995년 6706건, 1996년 7015건 등으로 완만하게 증가하던 해양범죄가 IMF 외환위기가 시작된 1997년에는 무려 2만 4680건, 1998년에는 3만 6335건으로 급증하였다.

해양경찰청은 이러한 해상범죄에 적극적으로 대응하기 위하여 계절별·시기별 특별단속을 실시하고, 상습·고질사업에 대해서는 기획수사를 실시하여 범죄를 근절하기 위해 노력하였다.

각 해양경찰서별로 치안수요 및 범죄발생 빈도를 분석하여 최악 해역 58개소와 우범항·포구 107개소를 지정하고 '형사활동 책임지역제'를 시행하여 단속 회피선박 및 항·포구 주변의 오폐수 배출사범을 최대한 단속하는 한편, 인접국에 대한 첩보수집 활동을 강화하여 밀수 등 국제성 범죄 단속에도 경찰력을 집중하였다.

특히 서민생활의 안정을 위협하는 강·절도, 폭력, 약취 유인 등 민생침해 강력범죄에 대해 특별단속을 주기적으로 실시하고, 폭력전담반 13개반 28명, 강·절도 전담반 13개반 31명, 마약전담반 15개반 33명 등 각 범죄유형별로 전담반을 편성하여 운영하였다.

이와 함께 형사계, 상황실, 파출소·출장소에 24시간 피해신고 접수처를 운영하여 사건·사고 발생시 형사기동정 및 경비함정을 즉각 출동할 수 있도록 즉응태세를 강화하였다.

2000년대에 들어서는 마약 밀반입 사범이 급증하는 추세를 보임에 따라 마약사범 검거에 총력을 경주하고자 마약계를 신설하였고, 전국 13개 해양경찰서에 마약전담반을 지정하여 정보수집 및 검거에 주력하였다.

불법조업 단속 강화

해양경찰의 관할구역이 배타적 경제수역으로 확대됨에 따라 불법으로 조업하는 외국어선의 수가 크게 증가하게 되었다. 일본어선의 수는 과거에 비해 큰 폭으로 줄어든 반면 중국어선은 한·중 어업협정 이후 급격히 늘어났다.

특히, 중국어선들이 선단을 이뤄 대규모로 몰려다니면서 어족자원을 싹쓸이 할 뿐만 아니라, 각종 흉기를 소지하여 우리어선을 위협하거나 해양경찰의 단속에 대해서도 극렬히 저항하는 사례가 빈번하였다.

이에 해양경찰청은 해상상황별 검문검색지침을 보강하고 해상 진압·단속장비를 보강하여 배치하였으며 함정요원에 대한 교육훈련을 강화하는 등 흉폭화하는 중국어선에 대한 대비를 강화하였다.

▸ 해양경찰에 검거된 중국어선

국제교류 및 협력의 증진

해양경찰청은 주변국과의 독자적인 교류협력의 필요성이 증가함에 따라 우선 러시아, 중국, 일본과 협조체제를 구축하는 데 각별한 노력을 하였다. 1998년 9월 11일 러시아 국경수비부와 최초로 교류협력약정(MOU)을 체결한 이후 1998년 12월 8일 중국공안부 변방관리국, 1999년 4월 29일 일본 해상보안청과도 약정을 체결하였다.

2000년대에 들어서부터는 해적이 빈번하게 출몰하는 말라카 해협 등에서 우리 어선에 대한 해적행위 방지와 해상테러 대응역량을 강화하기 위하여 동남아시아 국가들과도 교류협력을 추진하였다. 2001년 9월 26일 말레이시아 해양경찰에 이어 2003년 11월 28일 필리핀 코스트가드, 2004년 8월 31일 싱가포르 코스트가드와 협력약정을 체결하였다.

또한, 2000년 12월에는 해상범죄, 보안, 어로보호, 밀수·밀입국 문제 등을 논의하기 위하여 한국, 일본, 러시아, 미국, 중국, 러시아 등 6개국이 참석한 가운데 북태평양해상치안기관장 회의(North Pacific Coast Guard Forum)가 결성되었고 이후 캐나다(2002. 7) 및 중국(2004. 10)이 가입하였다.

회의는 회원국 간 순번제로 개최국을 정하여 실시하고 있으며 우리나라에서는 2004년 제4차 회의를 개최하였다.

▶ 제1회 아시아해상치안기관장 회의(2004. 6. 17)

해양오염 예방과 방제기본계획 수립

해양오염사고는 1995년 299건을 기록한 이후 해마다 증가세를 보이며 1998년에는 479건, 2000년대는 483건으로 증가하였다. 따라서 해양경찰청은 이처럼 증가하는 해양오염사고를 사전에 예방하고 효율적인 방제조치를 취하기 위한 대비·대응태세를 강화하였다.

1997년 7월부터 '해양환경모범선박(GREEN SHIP) 제도'를 도입하여 해양오염방지 의무를 성실히 이행하는 선박을 인증하는 한편, 1998년 4월에는 '명예해양오염감시원 제도'를 부활하여 운영하는 등 해양오염사고에 대한 다각적인 예방조치를 취하였다.

또 2002년 9월에는 「해양오염방지법 시행령 및 시행규칙」을 개정하여, 폐기물 해양배출 행위를 방지하기 위하여 해양환경에 현저한 영향을 미치는 행위를 한 자에 대해 해양환경개선부담금을 부과 징수하는 '해양환경개선부담금 제도'를 시행하였다.

해양경찰청은 외청 독립을 계기로 확대 개편된 해양오염관리국을 중심으로 본청에는 감시과·방제과·분석과를 두고, 각 해양경찰서에는 감시계·방제계·기동방제단으로 구성된 해양오염관리과를 두어 해양환경보전 업무에 만전을 기하였다. 동시에 해양경찰서의 해양오염 감시 인력을 초창기 36명에서 92명으로 증원하는 등 인력을 대폭 보강하여 연간 7,000~8,000여 건의 오염물질 배출행위를 적발하는 성과를 거두기도 하였다.

▶ 해양경찰 기동방제팀 창단식(2004. 4. 9)

1989년 미국 알래스카에서 발생한 Exxon Valdez호 사고 이후 대형 유류오염사고에 대한 공동대응 등 국제적인 협력의 필요성이 대두되었다. 이에 따라 1990년 '유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약(OPRC협약)'이 체결되고 1995년부터 발효됨에 따라 우리 나라도 1997년 11월 OPRC 협약 가입서를 기탁하여 2000년 2월 9일 국내에서도 협약이 발효하였다.

협약가입국은 기름오염사고에 신속하고 효과적인 대비·대응을 위한 국가긴급계획을 마련해야 함에 따라 우리나라도 2000년 1월 17일 '국가방제기본계획'을 확정하였다.

국가방제기본계획은 정부차원의 방제조직 및 지휘체계, 관계기관의 임무와 역할 및 협조사항 등을 체계적으로 규정한 우리나라 최초의 국가계획이다. 이 계획에 따라 해양경찰청은 해역별로 구체적인 집행계획을 마련하고자 1999년부터 2002년까지 4년에 걸쳐 전국 해양경찰서의 지역방제 실행계획을 수립하였고, 이 계획들을 근간으로 해양오염사고에 대응하는 방제임무를 수행하고 있다.

해양폐기물 관리 업무의 시작

해양경찰청은 1996년 8월 신설된 해양수산부 소속으로 이동하면서 환경부에서 수행하던 해양배출 폐기물에 관한 사무도 관장하게 되었다.

해양폐기물 정책부분은 해양수산부가 맡되 집행업무는 해양경찰이 담당하게 되어, 해양오염관리국 감시과에서 해양폐기물 배출해역 승인업무를, 해양경찰서 해양오염관리과에서 해양폐기물 위탁자의 신고 및 변경업무를 관장하였다.

1998년 초기 해양배출 물질은 대부분 분뇨였으나 1993년 하수처리오니의 해양배출이 시작되고 1997년 축산폐수에 이어 2004년 음식물류폐기물 처리폐수 해양배출 허용 등으로 폐기물 해양배출량이 급격히 증가하였다.

그 결과 해양배출 폐기물이 급증하자 정부는 2001년 9월 12일 「해양오염방지법」을 개정하여 폐기물 해양배출업자의 폐기물 해양배출 행위에 대한 '해양환경개선 부담금 제도'를 신설하여 해양배출 폐기물의 양을 줄이기 위한 노력을 시작하였다.

이에 부응하여 해양경찰청은 불법 배출행위를 감시 단속하기 위하여 폐기물 운반선 점검을 강화하고 항공기 및 경비함정을 이용한 추적감시를 확대하는 등 불법 폐기물로 인해 해양환경이 오염되는 것을 방지하고자 노력하였다.

▶ 해양폐기물 수거 작업 중인 해양경찰

2005~2013년
Ⅴ. 진정한 해양주권의 수호자로 도약하다

차관급 조직 승격과 청사 송도 이전

1996년 배타적 경제수역 선포를 계기로 정부는 지속적으로 해양관리정책을 강화하였고, 해양관리의 첨병 역할을 하고 있는 해양경찰의 역할과 기능을 확대하였는데 2005년 들어 해양 경찰의 위상은 한층 강화되었다.

2005년 7월 22일 대통령령 「'해양경찰청 직제 개정안」이 국무회의를 거쳐 공포·시행됨으로써 마침내 해양경찰청장의 직급이 차관급인 치안총감으로 격상되고, 해양경찰청은 차관급 기관으로 승격되었다.

해양경찰청이 차관급 조직으로 격상됨으로써 경찰청, 소방방재청 등 국내 치안·재난안전 관리 기관과 대등한 위치에서 바다안전망 구축을 위한 교류와 협력이 가능하게 되었고, 나아가 미국, 일본 등 주요 외국의 해상치안기관장들과도 동일한 위상을 가지고 원활한 국제협력 업무를 수행할 수 있게 되었다.

뿐만 아니라 정책홍보관리관 및 국제협력관, 광역수사단 등을 신설하고 인력도 대거 증원하면서 해양경찰청 조직체계도 크게 변화하였다. 그 결과 2005년 말 해양경찰청의 정원은 경찰 5,803명, 전경 3,592명, 일반직 250명, 기능직 361명, 계약직 1명 등 총 1만 34명으로 늘어나, 창설 이래 최초로 전체 정원이 1만 명을 넘어서게 되었다.

2005년 12월 인천광역시 송도국제도시에 신청사를 이전하면서 새로운 '송도청사시대'를 개막하였다. 12월 23일 제52주년 해양경찰의 날을 맞이하여 이해찬 국무총리를 비롯한 내빈과 직원 500여 명이 참석한 가운데 해양경찰의 날 기념식을 겸한 신청사 준공식을 거행하였다.

▸ 해양경찰청 송도 신청사(2005. 12. 1)

지방해양경찰청 신설

2006년 들어 해양경찰청은 해상에서 급박하게 진행되는 상황에 체계적으로 대응하기 위하여 본청에 치안상황담당관을 신설하였고, 4월에는 해역별 특성에 맞는 치안서비스를 제공하고 국내외 유관기관과 상호 대등한 교류협력을 위하여 인천·목포·부산·동해 등 4개 지역에 '지방해양경찰본부'를 신설하였다.

2006년 12월 1일에는 6월에 발생한 일본의 도고 수로측량사건을 계기로 광역해상경비를 한층 강화하기 위하여 동해·목포·부산지역본부를 동·서·남해 해역을 담당하는 3개 '지방해양경찰청'으로 개편하고, 1개의 직할서 '인천해양경찰서'를 두었다.

이에 따라 동해지방해양경찰청은 속초·동해·포항·울산해양경찰서를, 서해지방해양경찰청은 완도·목포·울산 해양경찰서를, 그리고 남해지방해양

경찰청은 부산·여수·통영·제주해양경찰서를 소속기관으로 관장하였다.

▶ 남해지방해양경찰청' 개청식(2006. 12. 4)

2008년 출범한 이명박 정부에서는 부처 통폐합 등 정부조직을 대대적으로 개편하였고, 이 과정에서 해양수산부가 폐지되고 그 기능이 신설되는 국토해양부로 통합되면서 해양경찰청도 국토해양부 소속으로 변경되었다.

해양경찰청은 보다 신속하고 효율적인 사건·사고 처리와 향상된 대국민 서비스를 제공하고자 2008년 8월 7일 '서귀포해양경찰서'를, 2011년 4월 1일에는 '평택해양경찰서'를 신설하였다. 이와 더불어 2012년 6월 1일에는 '제주지방해양경찰청'을 개청하여 제주·서귀포해양경찰서가 소속기관으로 조정되었다.

추가적으로 2012년 12월에는 남해지방해양경찰청 소속으로 '창원해양경찰서'를 신설하여 전국 지방해양경찰청은 4개, 해양경찰서는 16개로 늘어나게 되었다.

해양경찰학교 교육체계 내실화 및 훈련함 건조

해양경찰학교는 차관급 외청에 걸맞는 교육 인프라를 구축하고 미래지향적인 해양경찰학교 설립의 기반조성을 위하여, 2006년 2월 23일 인천시 중구 운서동(영종도)에 제2캠퍼스를 개관하였고, 2007년 12월 28일에는 충남 천안 동남구에 새 캠퍼스를 마련하여 이전하였다.

2012년 해양경찰학교에 함정훈련학과를 신설하여 체계적인 현장위주의 실습교육을 총괄하도록 하였고 2013년 11월 전남여수에 최신시설을 갖춘 '해양경찰교육원'을 개원하여 해양경찰학교를 이전하기로 하였다. 이에 따라 '교육발전기획단'을 운영하여 해양경찰교육원의 미션·비전 전략체계를 수립하는 동시에 전문교육시설에 적합한 교육과정, 인력 등을 검토하였다.

이와 더불어 바다라는 특수한 환경으로 인해 신임경찰관 교육 등을 위해서 해양에 특화된 전문인력을 양성하는 교육훈련이 매우 중요했다. 이러한 필요성에 따라 2012년 4200톤급 훈련함을 건조하여 해양경찰학교에 배치하였고, 함정명칭을 '훈련함 바다로'로 선정하여 7월 3일 인천해양경찰서 전용부두에서 취역식을 거행하였다.

이후 훈련함 바다로는 체계적인 실무중심 실습과 훈련을 통한 전문 해양경찰 육성을 목표로 함정 직무수행에 필요한 실무지식 및 상황대응능력 배양을 위한 장비 운용술 습득 등 표준화·구체화된 '실습교재'로서의 역할을 수행하고 있다.

▶ 첫 훈련함 '바다로' 취역식(2012. 7. 3)

첨단 기술역량과 통신인프라 구축

해양경찰청은 21세기 새로운 해양국가시대를 맞아 해양전문기관으로서의 역량과 전문성을 확보하기 위해서는 독자적인 연구기관이 필요하다고 생각해 왔다. 이에 따라 2005년 12월 22일 '연구개발(KCG R&D Center)'를 설립하여 우수한 연구인력과 첨단장비를 확보하면서 연구개발 역량을 강화하였다.

2007년 3월 해양경찰청 소속기관으로 정식 직제화되었고, 새로운 기술과 장비를 개발하고 과학적인 분석·감식기법으로 과학수사를 지원하는 등 다양한 노력에 힘입어 2010년 '해양경찰연구소'로 승격되었다.

또한, 2005년에는 본청에 최첨단 시설의 종합상황관제시스템을 갖춘 '해상치안종합상황실'을 구축하였다. 종합상황관제시스템은 한반도 주변 해역의 선박 위치, 이동상황 등을 실시간으로 감시하고, 상황발생 시 신속하고 정확한 분석·판단·대응을 할 수 있도록 지원하는 종합상황시스템으로 해양수산부의 선박위치추적시스템과 해군의 전술지휘자료체계 등 내·외부 해양안전정보와 연계하여 정보를 공유함으로써 정보의 활용가치를 극대화하였다.

이와 더불어 해양경찰은 해상치안환경의 변화와 더불어 육지에서 멀리 떨어진 광역 해역에 있는 경비함정과 원활하게 통신하고 제반 업무수행을 지원할 수 있도록 디지털 방식으로 통신환경을 고도화하기 위하여 노력하였다.

2005년부터 '광역위성 지휘통신망(KOSNET)' 구축사업을 시작하여 2012년 말 경비함정 72척에 구축 완료하였다. 이로써 그동안 원해 경비 시 발생하던 통신망 소통 장애를 개선하여, 통신거리를 한반도 전 해역으로 확장하고 위성을 통한 인터넷 및 영상전화 등으로 해상치안정보를 실시간 공유하고 조난 및 재난상황에 더욱 신속히 대응할 수 있게 되었다.

▸ 해양경찰청 해상치안종합상황실

독도·이어도의 해양주권 수호

해양경찰은 독도 영해 및 우리 배타적 경제수역에 대한 확고한 해양주권 수호를 위해 5000톤급을 비롯한 대형함정을 배치하여 독도 주변해역 경비를 강화하고, 경계 미획정 수역에서의 우발상황 발생에 대비하여 함정 무장도 보강하였다.

또 실제상황 발생 시 신속한 대응을 위해 강릉과 울릉도에 헬기와 광역초계기를 전진 배치하여 철저한 감시활동을 벌였다. 이와 함께 해군, 독도경비대 등 유관기관과 상호협력체계를 구축하여 독도 수호 역량을 강화하는 동시에, 위기상황 발생 시 범정부 차원에서 효과적으로 위기대응을 할 수 있도록 체계적인 대응매뉴얼을 마련하여 지속적으로 훈련을 실시하였다.

수중암초인 이어도는 우리나라 대륙붕의 일부로서 제주도 부속도서인 마라도에서 서남쪽으로 149km 거리에 있으며 수중암초의 최정상이 해수면으로부터 4.6m 아래에 잠겨 있어 파도가 심할 때에만 모습을 드러내고 있는데, 이 때문에 이어도는 예로부터 '전설 속 환상의 섬' 또는 '피안의 섬'으로 일컬어지고 있다.

우리 정부는 2003년 이어도에 해양구조물을 설치하여 범국가적 차원에서 해양·기상·환경정보 등을 관측하는 종합해양과학기지로 활용하고 있으며, 해양경찰청은 UN해양법에 명시된 규정에 따라 배타적 경제수역에서의 연안국의 주권적 권리를 수호하고 우리의 관할권 범위를 중국 측에 확고하게 인식시킨다는 방침 아래 순찰 함정을 증강 배치하고 주기적으로 항공 초계활동을 펼치고 있다.

▸ 이어도를 경비 중인 해양경찰

'안전한 바다 만들기'로 바다안전망 구축

해양경찰청은 '안전한 바다 만들기'를 실현하기 위하여 연안해역을 중심으로 해양사고 방지를 위한 안전관리에 만전을 기하였다.

2007년에는 해양긴급번호 122를 개통하였고 2007년 7월 1일에는 전문적인 해양구조 활동 및 응급구조서비스를 제공하기 위해 전국의 해양경찰서에 전문잠수요원 및 응급구조요원으로 구성된 '122해양경찰구조대'를 설치하여 연안 해역에서의 사고에 대응하였다.

2012년 2월에는 경찰서 단위 122구조대가 대응하기 힘든 수심 40~80m에 이르는 중수심대의 사고에 대응하기 위하여 남해지방해양경찰청 특공대를 확대·개편하여 '특수구조팀'을 신설하였다.

특수구조팀은 전국 해역을 관할로 하여 화재선박, 항공, 수상(수중) 인명구조 등 특수구조업무를 총괄하고 있으며, 해양경찰서별 122구조대에 근무하는 경찰관과 파출소·출장소 직원을 대상으로 인명구조 전문훈련 보습교육과정을 운영하는 등 해양경찰 구조역량을 강화하며 활동을 시작하였다.

2009년 3월부터는 경찰관 개인의 휴대전화를 이용하는 '이동형 치안방송 서비스'를 본격적으로 시행하였다. 이에 따라 해수욕장 등 연안 주변의 방송범위가 확대됨으로써 효율적인 연안 해역 안전관리서비스를 제공할 수 있게 되었다.

5월에는 해양사고로 인한 응급환자를 이송하면서 실시간 영상으로 의사가 환자를 살필 수 있도록 보건복지부와 '해양응급의료체계 구축 및 업무협약서'를 체결하고 함정에 해양원격의료시스템을 설치하였다.

한편, 2012년에는 급변하는 IT흐름에 맞춰 출입항 신고 절차를 기존 방문신고 방식에서 자동화 방식인 V-pass 시스템으로서의 개선을 추진하였다. 이 시스템은 전국 연근해 어선에 GPS신호를 이용한 단말기를 설치하여 해양경찰서 및 파출소·출장소, 경비함정에서 실시간 어선 위치 등을 확인할 수 있는 시스템이다.

▸ 이동형 치안방송 서비스' 안내 사진

정부는 2007년 12월 태안에서 발생한 허베이스피리트호 기름유출 사고를 계기로 유사사고 재발

방지를 위한 연안 해역의 해상교통관제 업무를 해양수산부에서 해양경찰청으로 이관하기로 결정하였다. 이에 따라 2010년 7월 진도연안 해상교통관제시스템을 인수하였고, 2012년 11월에는 여수연안 해상교통관제시스템을 개국하여 운영을 시작하였다.

▸ 여수 연안 해상교통관제센터(VTS) 개국식(2012. 11. 1)

과학과 인권 본위의 수사체계 정착

해양경찰청은 변화하는 해상치안 환경에 대응하고자 특별법 단속 위주에서 벗어나 연중 기획수사 및 특별 단속활동을 전개하면서 새로운 유형의 범죄에 대한 단속활동을 강화하였다. 어구·어획물 절도, 선용금 사기 등 유형별 테마를 선정하고 취약해역 및 우범 항·포구별 치안수요를 분석하여 현장중심의 맞춤형 수사활동을 강화하였다.

특히, 2008년에는 수사역량을 획기적으로 제고하여 국민편익 위주의 수사를 미션으로 하는 선진 해양경찰로 거듭나기 위해 '선진 해양수사 마스터 플랜 2008'을 수립하여 추진하였다.

2008년 12월 23일에는 '해양과학수사센터'를 개소하여 과학수사계, 증거분석계 등 2계의 하부조직을 구성하는 한편, 현장대응능력 강화, 범죄분석 능력 확대 등 두 가지의 목표를 수립하고 21세기를 향한 해양경찰 과학수사의 토대를 마련하는데 노력하였다. 해양과학수사센터는 실험실 2개소를 갖추고 유류와 폐기물 감식은 물론 거짓말탐지기, 디지털 증거분석, AFIS 신원확인 등을 담당하였다.

그리고 2012년에는 지방청 중심의 광역 과학수사체계를 구축하기 위하여 동·서·남해지방해양경찰청에 과학수사팀을 정식 직제화하여 출범하였다.

▸ 연구 중인 '해양과학수사센터' 직원들

2012년 12월 11일에는 금융정보분석원(FIU) 정보를 제공받고 관련 정보의 제공을 요구할 수 있는 「특정금융거래보고법」상 법집행기관으로 추가되어 해양 관련 금융범죄 수사의 새로운 전기를 맞이할 수 있게 되었다.

해상치안을 위한 국제협력의 증진

2000년에 '북태평양해상치안기관회의(NPCGF)'가 결성된 이후 해양경찰청은 다자간 국제협력을 더욱 공고히 하였다.

북태평양해상치안기관과의 다자협력뿐만 아니라 동남아시아 국가 등 아시아권 전체의 해상치안기관과의 국제협력 증진의 필요성에 따라 2005년 4월 한국, 중국, 일본 등 아시아 20개국과 국제해사국 해적신고센터(IMB-PRC), 해적정보공유센터(ISC) 등 국제기구가 참여하는 '아시아해상치안기관장 회의'가 결성되었다.

2000년대 중반 이후 해양경찰청은 세계 각 국 해상치안기관들과의 협력약정 체결대상을 더욱 확대

하였다.

이미 교류협약약정을 체결한 말레이사아(2001년), 필리핀(2003년), 인도네시아(2003년) 등 뿐만 아니라 2006년에는 인도 코스트가드와 2007년에는 베트남 해양경찰과도 교류협력약정을 체결하여 대부분의 동남아시아 국가들과 협력약정을 체결하였다.

글로벌 국제협력 네트워크를 구축하기 위해 2008년 캐나다 코스트가드와 2010년에는 아르헨티나 해양경찰과도 교류협력약정을 2012년에는 삼호주얼리호 피랍사건과 같은 해적에 의한 피해방지 및 협력을 위하여 케냐 해경청과 2012년 호주 해사안전청 및 뉴질랜드 해양청과도 교류 협력을 체결하였다.

▸ 인도 코스트 가드'와 교류협력 약정(2006. 3. 13)

주변국 및 동남아시아 국가들과의 교류협력이 활발해지면서 각국 간의 해상에서의 경비함정 합동훈련의 필요성이 제기됨에 따라 지방청을 중심으로 주변국의 지방조직과 함정합동훈련을 주기적으로 실시하고 있다.

동해지방해양경찰청은 연해주사령부와 동해에서, 남해지방해양경찰청은 일본해상보안청 제7관구와 한·일 중간해역에서 함정합동훈련을 지속적으로 실시하였다

이밖에도 해양경찰청은 우리나라 선박 및 재외동포 권익보호를 위해 2002년 중국상해총영사관에 경정 주재관 1명을 파견하기 시작한 이래로 주재관 파견자를 지속적으로 확대하고 있으며, 2006년부터는 남극지역 안전관리를 위해 해양경찰관을 해상안전요원 자격으로 월동연구대에 포함하여 매년 1~2명씩 파견하고 있다.

선진 방제 시스템 구축

2009년 정부는 2007년 1월 19일 제정되어 2008년부터 시행되는 「해양환경관리법」에 따라 2000년 1월부터 시행돼 온 국가방제기본계획을 전면 개정하여 '국가긴급방제계획(NCP, National Contingency Plan)'으로 새롭게 정비하였다.

국가방제기본계획의 시행에 따라 해양경찰청은 2007년 허베이스피리트 해양오염사고와 2008년 목포 여명7호 및 부산 일해호 해양오염사고 발생 시 방제대책본부 운영과정에서 노출된 문제점을 검토하여 향후 신속하고 체계적으로 대처하기 위해 방제대책본부 운영방법을 개선하였다.

동시에 관할 해양경찰서별로 지역방제대책협의회를 열어 관할 해역의 특성에 적합한 대책이 마련될 수 있도록 지역긴급방제실행계획을 자체적으로 수정하여 국가긴급방제계획의 실질적인 시행매뉴얼을 확립하였다.

또한, 2007년 허베이스피리트호 기름유출 사고를 계기로 국가차원에서 1만㎘ 이상의 대형 해양오염사고 발생시 초기 대응에 필요한 방제물자를 비축하는 체제가 절실히 요구되었다.

이에 따라 국책과제사업으로 총 75억 원을 들여 동·서·남해에 각각 2000㎡ 내외의 방제비축기지를 건설하기로 하였고, 2009년 광양항 방제비축기지와 대산항 방제비축기지를, 2001년에는 울산방제비축기지를 완공하였다.

방제비축기지가 완공됨에 따라 해양오염사고 발생 시 방제작업을 신속하고 효과적으로 지원하는 국가방제대비태세가 크게 강화되었다.

▸ 울산 방제비축기지 준공식(2011. 6. 21)

재난적 대형 해양오염사고에 대비하여 신속하고 효과적으로 방제를 실행하고 해양오염 피해를 최소화하기 위하여 과학적인 유출유 확산 예측 및 피해 위험평가를 통한 방제우선순위 등의 방제전략결정을 지원할 수 있는 첨단 기능의 '해양오염방제지원시스템'을 구축하여 운영하였고, 2008년 우리나라 13개 전 해역에 대해 시스템 구축을 완료하였다.

2011년에는 복잡하고 다변하는 해안선 주변 환경의 데이터를 공유하고 일사불란한 방제조치를 취할 수 있도록 정보를 제공하는 '해안방제지원시스템'을 구축하였다.

폐기물 해양배출 제도의 정비

해양오염이 심각한 사회문제로 대두됨에 따라 정부는 2006년 3월 해양배출 폐기물 감축을 위한 '육상폐기물 해양투기 관리종합대책'을 수립 · 시행하여 2011년까지 2005년 폐기물 해양배출량 993만 m^3의 절반인 400만m^3로 감축하였다.

2008년 1월 20일에는 「해양오염방지법」을 폐지하고 「해양환경관리법」을 제정·시행하였으며, 그해 8월과 2011년 2월 두 차례에 걸쳐 폐기물 해양배출 처리기준을 강화하였다.

이에 따라 해양경찰청은 2005년 4월 해양배출물관리과를 신설하였고, 폐기물 운반선에 대한 감시·단속과 지도점검 활동을 강화하는 한편, 해양환경 전문가, 환경단체 및 폐기물 해양배출업체가 참여하는 정책네트워크를 구축하여 폐기물 해양배출량 감소에 노력하고 있다.

창설 60주년 새로운 변화의 모색

2013년 박근혜 정부 출범을 계기로 정부조직법이 개정되면서 해양수산부가 부활됨에 따라 국토해양부 소속이었던 해양경찰청은 다시 해양수산부 소속기관으로 변경되었다.

같은 시기인 3월 18일에 취임한 김석균 해양경찰청장은 '세계 일류 종합해양집행기관으로 도약한다'는 목표를 수립하고, 이러한 목표를 달성하기 위한 노력의 일환으로 각 기능조직별 실현해야 할 주요 사업과제를 도출하여 '100대 실천과제'를 집대성하는 한편, 2012년 사업계획에도 반영하여 추진하기 시작하였다.

2013년 창설 60주년을 맞아 3월부터 슬로건 및 엠블럼 제작을 시작으로 해양경찰 학술대제전, 대규모 방제훈련 및 주권수호 릴레이훈련 등 다양한 기념행사를 진행하였다.

5월에는 조정·카누·요트·트라이애슬론·핀수영 등 해양스포츠 분야의 선수 30명으로 '해양경찰체육단'을 창단하는 동시에, 해양경찰 에피소드 수기 공모전, 바다사랑 그림그리기 대회, 대규모 연안정화 활동 등 국민이 참여하는 다양한 체험행사와 공모행사·봉사활동을 전개하여 해양경찰 대국민 이미지를 제고하였다.

▶ 해양경찰 창설 60주년 기념 '한강여의나루 요트대회'(2013. 6. 15)

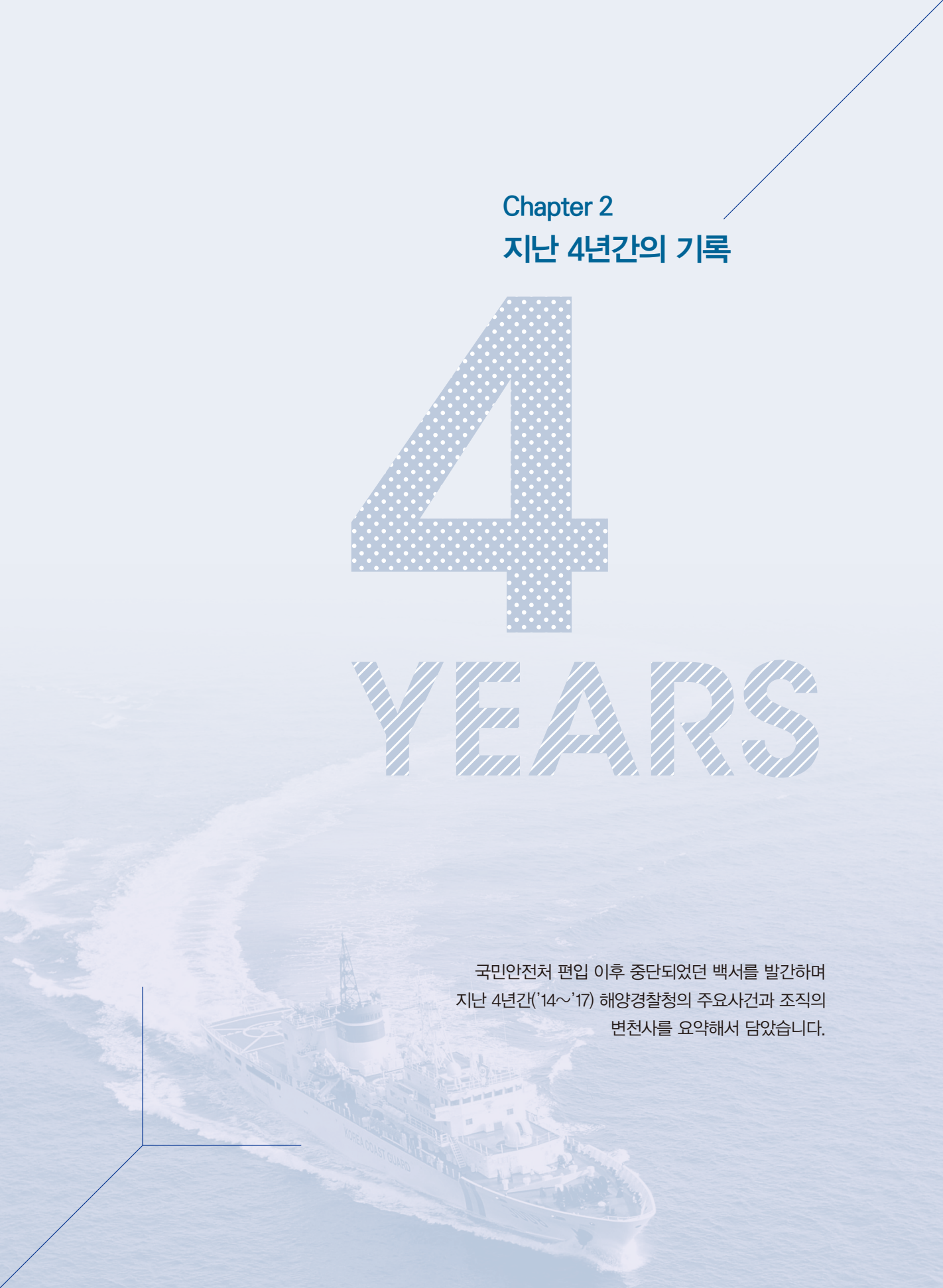
Chapter 2

지난 4년간의 기록

4

YEARS

국민안전처 편입 이후 중단되었던 백서를 발간하며
지난 4년간('14~'17) 해양경찰청의 주요사건과 조직의
변천사를 요약해서 담았습니다.



01 세월호 참사 그리고 수색구조 활동

시간대별 선체상태 및 수색·구조 활동 모습

1 세월호 참사

2014년 4월 15일 인천을 출항하여 제주로 항해하던 로로여객선 세월호(6,825톤, 탑승객 476명)가 2014년 4월 16일 08시 49분경 전라남도 진도군 병풍도 인근 해상에서 빠르게 우선회하면서 선체가 좌현 측으로 급속히 기울어졌고 같은 날 10시 31분경 선수 구상선수만 남긴 채 선체가 수면 밑으로 가라앉았다.

사고신고를 접수한 해양경찰은 관공선, 어선 등과 합동으로 172명을 구조하였으나 304명의 승객이 사망·실종하는 대형 인명피해가 발생하였고, 사고 발생 이후 11월 11일까지 210일 동안 수중· 해상·해안가 등을 수색하여 총 295명의 희생자를 수습하였다.

이 사고는 해양경찰의 구조·안전 분야 전문성을 강화하는 계기가 되었다.

헬기 도착 (4.16 09:26경)

세월호 전복 (4.16 10:31경)

수색·구조 활동 모습

세월호 사고 현장

헬기 항공구조사 구조

해경 123정 구조

구조세력 접근

구명벌 구조

우현 합동 구조

세월호 전복 후 수색활동

야간 수색구조 활동

수중 수색 구조(민간잠수사 입수)

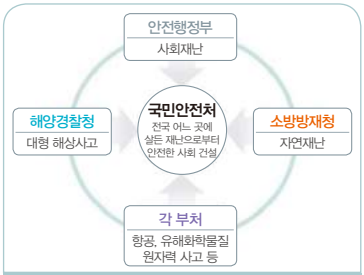
02 국민안전처 신설, 해양경비안전본부로 개편

세월호 사고 이후 분산된 재난안전기능을 통합하고 기구 개편 및 기능 이관

1 국민안전처 출범

세월호 사고 이후 각 부처에 분산된 재난안전 기능을 통합하고 육·해상에서 일어나는 모든 유형의 재난을 총괄·조정하기 위해 안전행정부 안전관리본부와 소방방재청, 해양경찰청을 통폐합

대통령 대국민담화('14.5.19)



국민안전처 출범

2 기구 개편

구 해양경찰청이 국민안전처 소속 해양경비안전본부로 개편되면서 3개 국(局) 단위 기구(기획조정관, 국제협력관, 정보수사국)와 9개 과(課) 단위 기구(대변인, 감사담당관, 운영지원과, 재정담당관, 창조성과담당관, 인사담당관, 형사과, 정보과, 외사과)가 폐지되었고, 해상교통관제과가 신설되면서 과거 '2관 4국 22과' 체제에서 '3국 14과'로 축소되었다.

소속기관의 경우 경기·충청권 해역의 해양경비안전 역량을 강화하기 위해 중부해양경비안전본부(現 중부지방해양경찰청)를 신설하고, 전국 단위의 대형·특수 해양사고를 전담하기 위해 중앙해양특수구조단을 창단하였다.

또한, 본청 직할서였던 인천해양경찰서를 중부해양경비안전본부 소속 해양경비안전서로 전환하고, 본청 직속기관이었던 해양경찰연구소를 해양경비안전교육원(現 해양경찰교육원) 소속 해양경비안전연구센터로 재편함에 따라 기존 '7개 1차 소속기관, 16개 해양경찰서, 1개 직할 해양경찰서'에서 '8개 1차 소속기관, 17개 해양경비안전서'로 재편되었다.

수사 및 정보기능 축소로 서해·남해·동해 3개 지방해양경찰청의 정보수사과 및 인천해양경찰서를 포함한 17개 해양경찰서의 정보과가 폐지되었고, 훈련기능 강화를 위해 해양경비안전교육원 소속으로 종합훈련지원단을 신설하였다.

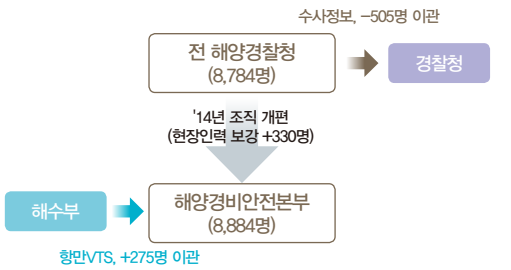
3 기능 이관

해경의 업무를 구조·안전 중심으로 재편하기 위해 수사·정보기능 일부와 해당 인력 505명을 경찰청으로 이체 하였으며, 그 동안 해경과 해양수산부가 분리 운영해오던 해상교통관제업무(VTS)를 해경 사무로 일원화하면서 해양수산부 해상교통관제사 정원 275명을 해경으로 이체하였다.

4 정원 변동

'14년 조직개편 전 해양경찰청 총 정원은 8,784명이었나, 수사·정보 인력을 경찰청으로 이체함에 따라 505명이 감축되었고, 해양수산부 소속 항만교통관제사(VTS) 275명 이관 및 중부해양경비안전본부, 중앙해양특수구조단 신설 등 현장 구조안전 인력 보강으로 330명이 증원됨에 따라 개편 이후 해양경비안전본부는 총 100명이 증원된 8,884명으로 출범하였다.

조직개편에 따른 정원 변동 현황



03 해양경찰 역량 고도화

3-1 해양재난 대응역량 강화

1 해양재난 대응역량 강화

'14년 11월 기능별 훈련 집행으로 분산된 훈련효과를 집중하기 위해 교육원 종합훈련지원단을 신설하고 여객선 안전관리를 해수부로 일원화 하는 한편 '15년 3월에는 체계적인 유도선 안전관리를 위해 해상안전 기동점검단을 신설하였다.

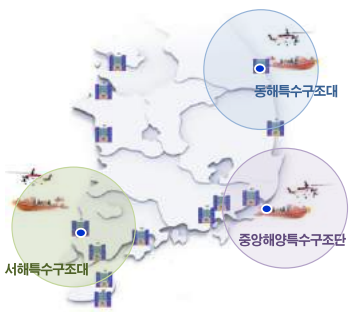
'16년 1월에는 신속한 현장대응을 위해 육·해상 분산되어 있던 긴급신고번호를 119로 통합하고 '17년 2월 해양에서의 구조·안전임무를 강화하기 위하여 구조안전국을 신설하셨다.

이와더불어 현장지휘권 강화 등 수상구조법을 개정하고 선박사고 위기대응 실무매뉴얼, 수색구조매뉴얼 등 관련 각종 매뉴얼을 새롭게 제·개정하였다.

2 특수·대형사고 전담 구조팀 신설

해양에서 각종 선박의 충돌 등 대형·특수사고가 발생했을 때 신속하게 현장에 투입하여 특수구조 임무를 수행하기 위해 2014년 12월 23일 '중앙해양특수 구조단'을 창설하였고, 2015년 11월 30일에는 동·서해 해양특수구조대를 추가로 설치하였다.

이와 더불어, 오염사고시 신속한 초동대응을 위해 중특단 소속으로 긴급방제팀을 신설하였다.



3 교육훈련 강화

민·관·군 합동 인명구조훈련·국민참여형 훈련 등 합동훈련을 대폭 확대하였고, 해상종합훈련 종목을 구조 중심으로 통·폐합하고 인명구조훈련을 강화하였다.

또한, 현장 분야별 교육을 강화하여 현장근무자 역량을 극대화하였다. 수중수색·구조요원 대상 심해잠수 위탁교육(해군 SSU)을 확대하고, 현장 경찰관 대상 구조전문화 과정을 운영하면서, 서장·함정장·안전센터장 등 현장지휘관 대상 상황지휘 역량강화 교육을 실시하였다.

4 인력·장비 등 구조 인프라 확충

사무실 인력을 함정·안전센터 등 현장으로 재배치하여 현장역량을 강화하면서 구조·구급 전문 구조인력을 채용하고 구조대원 자체 양성교육을 통해 심해잠수 등 전문구조인력을 확충하였다.

이와 더불어, 대형헬기, 잠수지원정·무인잠수정(ROV), 헬기 투하용구명벌 등 필수 구조 장비를 보강하였다.

잠수지원정

대형헬기

수중탐색장비(ROV)

헬기투하용 구명벌

5 수상구조사 도입

세월호 사고 이후 해상 안전관리 강화 및 민간 자격증의 국가자격증 필요에 따라 2015년 7월 24일 수상구조법을 개정하여 수상구조사 제도를 신설하였다.

기존 민간자격증과 달리 선박·수상레저·해수욕장 등 수상에서 발생하는 인명 사고까지 포함하는 종합적 자격제도로서 시스템구축 및 교육기관 지정 등 준비기간을 거쳐 2017년 5월 27일 제1회 시험을 집행하였다.

사전교육

영법교육

종합구조교육

응급처치 교육

03 해양경찰 역량 고도화

3-2 연안해역 안전관리 고도화

1 예방·구조 중심 안전센터로 전환

기존 치안·선박통제에서 구조·안전 중심의 안전센터(현 파출소)로 재편하여 체력단련과 연안 3대 안전사고 대응 훈련, 단계별 인명구조 교육 등 교육·훈련을 보강하고 구조장비를 보강하면서 현장 대응능력을 한층 더 강화하였다.

신형 연안구조정

안전관리용 드론

2 연안사고 예방법 제정 등 안전관리 강화

2013년 7월 18일 태안 사설 해병대 캠프 사고를 계기로 2014년 5월 21일 「연안사고 예방에 관한 법률」이 제정되었고, 이 법은 연안사고 예방 계획 수립, 연안 위험구역 지정·관리, 연안체험활동 안전관리 등을 담고 있다.

안전문화 확산을 위해 '연안안전의 날(7.18)' 및 '해양안전의 날(매월 1일)'을 운영하면서 대국민 안전의식 함양을 위해 '찾아가는 연안안전교실'과 '생존수영교실'을 실시하고 있다.

단계별 인명구조 교육 과정

(1단계) 기초구조 과정

(2단계) 인명구조자격 과정

(3단계) 구조전문화 과정

안전시설물 점검

연안안전교실

생존수영교실

3 해상교통관제(VTS) 업무 일원화

2014년 11월 「정부조직법」 개편 시 해상교통 안전을 강화하기 위해 해수부의 항만 해상교통 관제센터(VTS)를 해경본부로 이관하여 항만과 연안 VTS 기능을 일원화하고, 전담부서로 해상교통관제과를 신설하였다.

또한, 관제사 인력을 증원하고 전문교육을 4주에서 10주로 강화하면서 전 항만의 관제구역을 대폭 확대하고, 다중이용선박 통항량이 많은 해역(경인·태안)에 연안 VTS를 추가 구축하였다.

제주항만 VTS

여수연안 VTS

4 지자체 해수욕장 안전관리 지원

2014년 12월 「해수욕장의 이용 및 관리에 관한 법률」이 시행됨에 따라 해수욕장 안전관리 주체가 해양경찰청에서 지자체로 변경되었다.

이에 따라 우리청은 해상구조대와 안전지원반을 운영하면서 지자체가 주도적으로 해수욕장 안전관리를 수행할 수 있도록 교육훈련 및 안전관리 컨설팅 등 아낌없는 지원을 하고 있다.

해수욕장 지도점검

지자체 교육훈련 지원

인명구조 합동훈련

03 해양경찰 역량 고도화

3-3 불법외국 어선 단속역량 고도화

1 기동전단 운영

우리수역 집단침범 조업 등 중국어선 불법조업 형태가 점차 폭력화·집단화되었다. 이에 따라 2014년 11월 총경급을 전단장으로 대형함정 8척 등으로 구성된 기동전단을 처음으로 운영하였고, 지금까지 중국어선이 집중되는 성어기 기간에 전국 관할해역을 돌며 불법중국어선을 나포하고 차단·퇴거하는 등 상당한 실적을 거두고 있다.

무리지은 중국어선

집단계류 중국어선 합동단속

기동전단 운영

2 고속단정 침몰

2016년 10월 7일 13시 10분경 소청도 남서방 40해리 해상에서 집단침범하는 불법 중국어선 40척을 발견하고 3005함과 1002함이 합동으로 나포작전을 실시하던 중 선명미상의 중국어선이 3005함 NO.1 단정을 고의로 충돌하여 단정이 침몰하는 사건이 발생하였다. 향후 해양경비법을 개정하고 서해5도 특별경비단을 창단하는 계기가 되었다.

고속단정 침몰상황 재구성

3 해양경비법 개정

2017년 4월 불법 외국어선의 저항에 실효적으로 대응하고자 해양경비법을 개정하여 공용화기 사용 요건을 추가하고 해상 검문검색에 불응하는 선박에 대한 처벌을 강화하였다.

불법조업 외국어선 강력 대응

4 서해5도 특별경비단 창단

2017년 4월 4일에는 서해 5도 해역의 불법 중국어선 단속 전담을 위해 중부지방 해양경찰청 소속으로 서해5도 특별경비단을 신설하여 NLL 해역 단속을 강화하였다.

서해 5도 특별경비단 선제적 대응

04 해양경찰청 재출범, 새로운 시작

해양수산부 외청으로 재출범 / 조직역량 강화 / 제 64주년 해양경찰의 날 행사 / 울진해양경찰서 신설

1 독립 외청으로 재출범

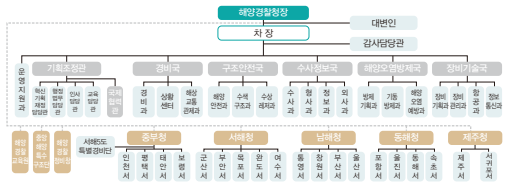
해경본부로 개편되면서 수사기능이 축소됨에 따라 우려했던 해양 치안공백이 현실화되었다. 또한, 중국·일본 등 주변국 해양세력 강화에 맞서 해양주권을 수호하고 해양안전을 강화하기 위해 해양경찰의 역할을 재정립해야 된다는 목소리가 높아졌다.

2017년 7월 26일 「정부조직법」이 개정되면서 해양수산부 독립 외청으로 재출범하였고, 수사·정보 기능이 정상화되고 기획 조정관실, 운영지원과 등 지원부서가 신설되면서 조직이 4국 13과에서 **2관 5국 24과로 확대** 개편하였다.

7월 27일에는 박경민 치안총감이 15대 해양경찰청장으로 취임하였고, 조직혁신에 박차를 가하였다.

7.27 해양경찰청 제막식

[해양경찰청] 2관 5국 24과



2 조직역량 강화

해양경찰 재출범 직후 조직을 신속히 안정화하면서 조직역량을 강화하기 위해 2017년 11월까지 '해양경찰 혁신 100일 프로젝트'를 추진하였고, 이와 연계한 중장기 혁신 계획도 수립 중에 있다.

무엇보다도 수사·정보 기능을 정상화하기 위해 부족한 인력을 단계적으로 충원하였고, 해양범죄 수사관할을 명확히 하고자 2017년 9월 경찰청과 업무협약을 체결 하였다.

흉상헌화

VIP 치사

3 제64주년 해양경찰의 날 행사

2017년 9월 13일에는 문재인 대통령을 비롯한 주요인사 및 해·수산인 약 1,000여 명을 모시고 제64주년 해양경찰의 날 행사를 개최하였다.

이날 행사는 악대 공연 등 식전행사와 유공자포상 및 주빈 치사 등 공식행사로 구성되었으며, 특히 해상사열과 장비전시 등 다채롭고 역동적인 행사를 통해 우리청의 특징을 외부에 효과적으로 홍보하는 계기가 되었다.

수치 수여

출항신고식

4 울진해양경찰서 신설

2017년 11월 28일에는 동해 해역의 해양 치안역량을 강화하기 위해 동해지방해양경찰청 소속으로 울진해양경찰서를 신설하였고 이로써 총 19개의 해양경찰서를 두게 되었다.

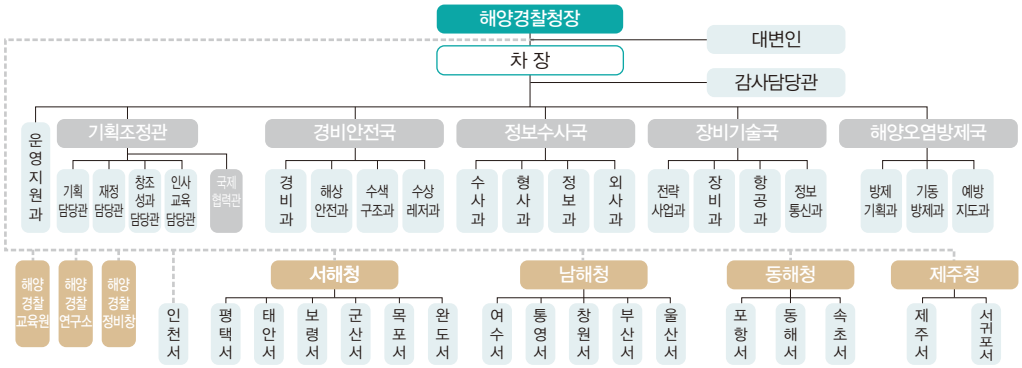
울진해경서 신설

참고

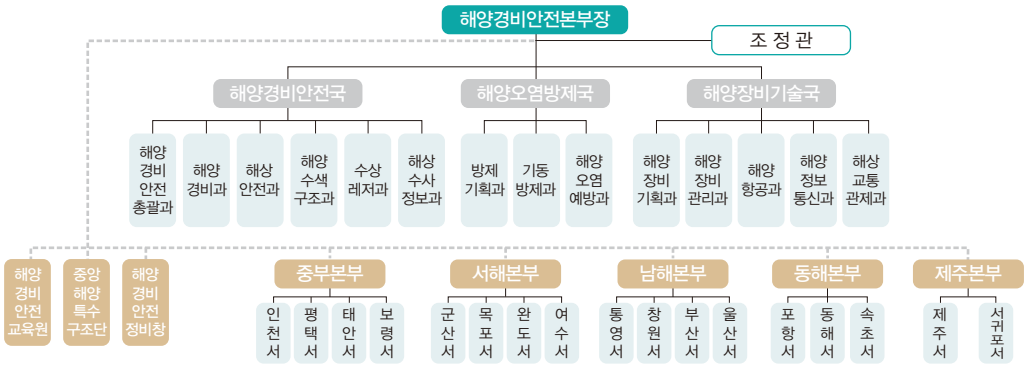
해양경찰 조직도 변천사

해양경찰청 * 2관 5국 24과/8소속, 19해경서 / 정원 10,016명

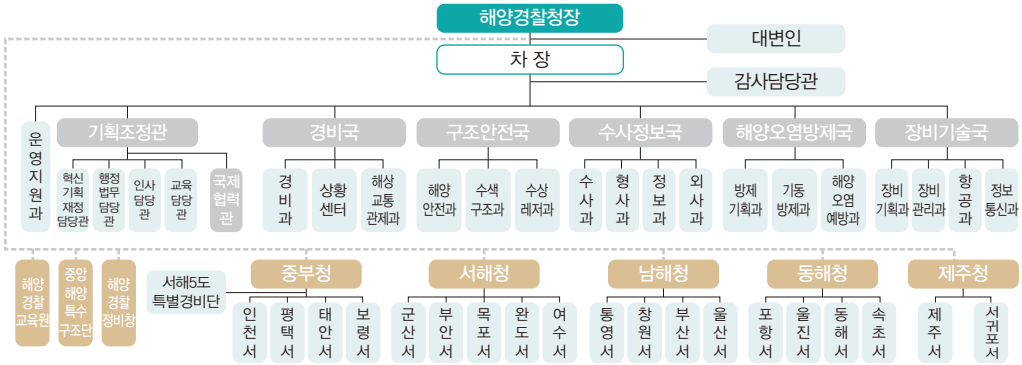
('14.10月) 舊 해양경찰청 * 2관 4국 22과/ 7소속, 16해경서, 1직할서 / 정원 8,784명



('14.11月) 해양경비안전본부 * 3국 14과 / 8소속 17해경서 / 정원 8,884명



('17.12月) 해양경찰청 * 2관 5국 24과/8소속, 19해경서 / 정원 10,016명



3장

「해경 정책」

해양경찰 주요정책

Chapter 01. 당당한 주권
Chapter 02. 든든한 안전
Chapter 03. 공정한 치안
Chapter 04. 깨끗한 바다
Chapter 05. 탄탄한 해경

CHAPTER

01 당당한 주권

효율적이고 전략적인 해양경비로 믿음직한 해양주권 수호

104
제1절.
독도·이어도·EEZ 해양주권 수호

120
제2절.
위기대응태세 확립

126
제3절.
해양대테러 예방 및 대응역량 강화

130
제4절.
해상상황 대응역량 강화

135
제5절.
해상교통관제 선진화

1절
독도·이어도 및 EEZ 해양주권수호

01. 한반도 해양경비 여건분석

경비과 경감 **여형주**

가. 해양안보 환경의 변화

'해양주권'이란 해양에 대한 국가의 주권, 영해의 관할은 물론, 연안 해역·해상·해저의 자원을 지배하는 권리를 말한다.

바다는 예로부터 무역을 통한 경제활동의 중요한 수단인 동시에 국가세력 팽창의 활로로써 중요한 의미를 가져왔다. 일찍이 강대국들은 해양주권 확보를 통해 경제·문화·국방력을 강화시켜 왔으며, 그렇지 못한 국가는 쇠락의 역사를 겪었다.

1994년 UN해양법 발효로 해양활동의 무대가 12해리 영해를 넘어 200해리 배타적 경제수역(EEZ : Exclusive Economic Zone)과 대륙붕까지 확장됨에 따라, 해양 국가들은 국가이익 보호 차원에서 해상에서의 영향력을 확대하기 위해 지속적으로 관할 해역의 환경, 생태, 자원보호 등 해양 경비 업무의 폭이 넓어지고 있다.

근래에는 국제사회의 해양 주도권 확보를 위한 총성 없는 전쟁과 미래 국부 창출의 원천이 될 해양자원 선점 경쟁이 갈수록 격화되어 가고 있다.

해양 국가들은 바다의 중요성이 높아짐에 따라서 해양 자원의 확보·개발에 많은 노력을 기울이고 있다. 중국의 외교·경제·군사적 능력 부상에 따른 해양 팽창정책이 강화되고 있으며, 일본은 독도 및 7광구 개발문제와 관련하여 자국 이익을 확보하기 위해 무력시위 및 순시선을 의도적으로 파견하여 영향력을 확대해 나가고 있으며 다른 동아시아 국가들도 자국의 경제 및 인구성장 등에 따라 해양자원 확보·개발에 많은 노력을 기울이고 있다.

해양영토 수호 역할 수행

주변 해양국의 해상 경계분쟁은 대부분 천연가스, 해저광물자원 및 해양 생물자원을 확보하기 위해 에너지 확보 경쟁차원에서도 해양에서의 분쟁 가능성이 높아지고 관계 해양국과의 이해관계는 더욱 복잡해지고 있는 실정이다. 주변 국가들은 해양가치에 대한 깊은 이해를 바탕으로 공세적인 해양활동을 전개함으로써 자국의 해양관할권 확대와 해양경비안전 강화에 전력을 다하고 있으며 그 활동 범위를 확대시켜가는 추세에 있다. 따라서 한반도 주변국 해양관할권 및 도서 영유권에 대한 갈등은 더욱 고조되고 있는 실정이다.

또한 주변국과의 해양갈등과 동·남중국해에서 인접 국가간 해양분쟁의 가능성이 높아짐에 따라, 우리나라의 생명선인 해상교통로 보호의 중요성이 더욱 커지고 있다.

대한민국은 대륙과 해양이 교차하는 국가로, 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 주변 해양국과 한반도 주변 바다를 공유해야 하는 지정학적 상황에 놓여 있는 것이 현실이다. 무수한 해양자원 확보 및 해양주권을 수호하기 위해 우리는 주변국과의 해양경계획정 협의, 경계미획정 중첩 해역에서의 해양과학 조사 및 탐사, 새로운 유형의 불법조업, 중국어선의 저항 유형변화 등 해양경비 임무 수행 여건 변화에 능동적으로 대비·대응 할 수 있는 해양경비의 고도화가 요구되어 있다.

경계미획정해역 경비활동

이러한 여건 속에서 우리 해양경찰은 바다에서 빈틈없는 해양주권 수호를 위해 주변국의 해양경계 미획정 해역에서의 해양활동 대응뿐만 아니라 적극적·능동적 경비 활동을 통해 영해는 물론 배타적 경제수역에서의 불법조업 외국어선 감시·단속, 독도와 이어도를 포함한 광범위한 해역에서 철저한 경비 활동을 펼쳐나가고 있다.

나. 외국어선 불법조업의 변화

세계 각국은 1994년 유엔해양법협약(United Nastions Covention on the Law of the Sea ; UNCLOS)의 발효를 계기로 국가생존권 확보를 위하여 해양을 영토화 하는 해양경쟁시대를 맞이하고 있다.

무허가 집단침범 중국어선

新 불법수법(서해 NLL해역 소형 고속어선)

합법어선 인센티브

유관기관 합동단속

과거 바다는 포용 평화의 상징'海納百川 有容 乃大'(해납백천 유용내대) 바다는 청탁을 가리지 않고 모든 물을 받아들이기에 그 너그러움으로도 드넓다고 하지만 현대에 이르러서 날로 치열한 생존의 바다로 이루어져있다. 특히, 중국해역에서의 무분별한 남획과 급격한 상업화에 따른 연안해역 오염으로 근해 어자원이 고갈 되자, 중국어선들이 '영해 및 배타적경제수역을 침범하여 불법조업을 자행하고 있다.

해양경찰의 강력한 단속에도 불구하고, 서해 NLL해역에서는 단속 회피를 위해서 소형 고속어선으로 신속하게 불법조업 후 도주하고, 한중어업협정 절차에 의한 조업일지 수정방법이 아닌 온도나 마찰열로 지워지는 펜을 이용하여 조업량을 속이는 등의 신종 불법 수법이 출현하고, 나아가, 기상불량 및 야간을 틈타 선명은폐 및 쇠창살 등을 설치하고 단속에 집단 저항(속칭 '꾼')하며, 게릴라식으로 불법조업하는 등 중국어선의 불법조업은 근절되지 않고 있다.

이에 해양경찰청은 해역별 외국어선 조업정보 및 불법동향을 파악하여 지방청별 정보 분석 공유를 통한 지방청 중심으로 기동단대 운영 등 신속한 단속활동을 실시하고, 합법 조업어선에게는 홍보 물품(생수, 전단지) 배부 및 경미 위반 경고 등 불법과 합법 분리 대응 정책을 지속 추진하여 대응하고 있다.

또한, 불법 외국어선 조업이 활발한 시기에 해군 등 유관기관과 협업강화 및 수시로 특별단속을 실시하여 해양주권과 바다 생태계를 위협하는 외국어선 불법조업 근절을 통해 해양영토를 보호하고 국민이 안심하고 이용할 수 있는 바다환경을 조성하는데 더욱 노력을 기울이고 있다.

02. 주요 추진성과

경비과 경감 **여형주**

가. 독도·이어도 주변해역 경비활동

(1) 독도

독도는 역사적으로 신라시대부터 편입되어 실효적으로 지배하고 있는 대한민국 영토이다.

독섬이라고도 하며, 면적은 18만 7,554m²이다 울릉도에서 동남쪽으로 87.4km 떨어진 해상에 있으며 동도 서도 및 그 주변에 흩어져 있는 89개의 바위섬으로 이루어진 화산섬이다.

동도 서도간 거리는 151m로 좁은 수도를 이루며, 동도는 해발고도 98.6m, 면적 73,297m²이고, 서도는 해발고도 168.5m, 면적 88,740m²이다.

일본 정부가 독도를 일본영토로 편입한 것은 1905년 시마네 현은 우리의 독도를 다케시마로 명명, 오키도시의 소관으로 둔다고 공시하였다.

독도 전담 경비함정

이에 해양경찰은 독도 영해 및 EEZ에 대한 확고한 해양주권 수호를 위해 독도해역에 헬기 탑재 가능 대형함정 1척을 상시 배치하여 전담 경비하고, 항공순찰을 강화하는 등 입체적 경비 활동을 실시하며, 우발사태 대비 신속한 지원태세를 항시 유지하고 있다.

또한 독도와 동해 경계 미획정 수역에 해양영토주권 및 권할권 강화를 위해 울릉도에 전진기지 확보를 추진하고 있으며, 해군 독도경비대 등 유관기관과 긴밀한 상호협력 체제를 구축하고 있다.

독도 위치

(2) 이어도

이어도는 수중암초로써 제주도 마라도에서 서남쪽으로 149km, 중국 동부 장쑤성 앞바다 가장 동쪽의 퉁다오로부터 247km 떨어져 있는 수중 암초로서 한국과 중국이 주장하는 배타적 경제수역(EEZ)이 중첩되는 곳이다.

이어도 과학기지

수중암초의 최정상이 해수면으로부터 4.6m 아래에 잠겨 있어 파도가 심할때에만 모습을 드러내며, 암초의 정상부를 기준으로 동쪽과 남쪽은

급경사를 이루고, 서쪽과 북쪽은 완만한 경사를 이룬다. 이 때문에 예로부터 이어도는 전설 속 환상의 섬 또는 피안의 섬으로 일컫어지고 있다.

해양수산부는 해양연구 기상관측 어업활동 등을 위한 이어도 해양과학기지 설치를 목표로 1995년부터 해저지형 파악과 조류 관측 등 현장조사를 실시했다. 이후 2001년 공사가 착수되었으며 2003년 완공되었다. 이어도의 해양과학기지는 최첨단 관측 장비를 통해 해양기상 관련 자료를 수집한다.

타국 해양과학조사선

타국 관공선

한편 중국은 이어도를 자국 영토로 편입시키기 위한 영유권 주장을 해오면서 우리나라와 마찰을 빚고 있다.

중국은 이어도는 한중 양국이 주장하는 EEZ 중첩수역안에 위치하며, 양국 간 EEZ 경계획정이 이루어지지 않은 상황에서 어느 한 국가가 일방적인 조취를 취할수 없다는 입장으로 해양감시용 선박, 항공기가 이어도 해양과학기지 인근 해상까지 항해 비행하고 있다.

타 국 국가세력 국가세력 출연현황

구분	13년	14년	15년	16년	17년
독도(일본)	100회	101회	100회	93회	80회
이어도(중국)	50회	48회	33회	28회	8회

이에 우리 해양경찰은 이어도를 수색 및 구난기지로 활용하고 있으며, 우리의 관할권을 확보하기 위해 대형함정 1척을 이어도 주변해역에 상시 배치하고 이어도 주변 항공순찰을 주 1회에서 주 3~4회로 강화하였다.

또한, 이어도 해양과학기지를 실시간 감시 유지하고, 우발상황 대비하여 상·하반기 유관기관과 긴밀한 협조를 통해 현장 대응능력을 강화하고 있다.

나. 독도·이어도 위기대응 훈련

독도 위기대응 훈련

이어도 위기대응 훈련

한·중·일 3국은 배타적경제수역이 중첩되어 해양경계가 미획정된 상태이며, 각국은 해양영토 확장을 위해 활발한 해양활동을 하고 있다.

일본은 국제분쟁화를 위해 독도 인근에 순시선 지속 출현을 시키며, 중국은 해양경계 획정시 유리한 입장 선점을 위해 이어도 해역 및 중첩수역 내에서 해양조사 등 국가세력 지속 활동 중이다.

해양영토 분쟁 사례

남중국해 영토분쟁 관련 상설중재재판소 판결

상설중재재판소가(PCA)* 필리핀이 제기한('13.1.22.) 남중국해 영유권 중재 청구에 대해, 중국이 주장해온 남중국해 영유권은 법적 근거가 없다는 판결('16.7.12.)

* PCA : Permanent Court of Arbitration(UN해양법협약 제7부속서에 따라 구성)

▸ 이 판결에 대해 중국은 '중재재판을 수용할 수 없고 그렇다 하더라도 이를 강제할 수단이 없다'라고 발표하고, 남중국해에서 대규모 군사훈련 실시('16.7월)하고, 1만톤급 해경함정 2척 남·동중국해 배치('15~'16년)

이에 해양경찰은 해군, 경찰청 등 유관기관 합동으로 위기대응 합동 작전능력 및 항공 세력을 이용한 입체적 훈련을 통한 우발사태 위기대응 태세를 확립하고 해양주권을 수호하고 있다.

해양영토 주권에 대해 한치의 양보 없는 타협을 통해 든든한 바다 지킴이 역할을 수행하고 있다.

나. 해양경계미획정해역 전략순찰

新 해양시대의 등장으로 동북아 해상교역량이 늘어나고 한중 교역의 확대 및 한·중·러·일 의 새로운 관계 개선 등 새로운 모든 국가들의 새로운 움직임이 일어나고 있으며, 남북한 역시 새로운 화해와 협력의 시대로 나아가고 있는 실정이다.

한반도 주변수역에서 해양경계 획정이 완전(영해-EEZ-CS)하게 체결된 곳은 북한과 러시아가 유일하며, 동해, 서해, 동중국해 수역에서의 기타 해양경계선은 없는 실정이다.

경계미획정해역 경비활동

우리나라는 1974년 일본과 북부대륙붕 경계획정을 체결하고, 이후 어업협정을 통해 사실상 해당 선을 EEZ 선으로 보는데에 묵시적 합의를 하고 있으나, 여전히 EEZ와 CS 경계획정 협정에 이르지 않고 있다.

중·일 센카구, 러·일간 북방 4개 도서에 대한 영유권 등 해양에서는 타국 국가세력 출현 증가 및 관할권 주장 등 경계미획정 해역에 대한 주변국의 해양활동이 증가 하는 추세이다.

각 국들은 자국 어선에 대한 안전관리라는 명분으로 순시선을 지속 출현시키며 국제분쟁 지역화를 유도 있으며, 이외에 한중잠정수역과 서해특정해역 등 경계 미획정 해역에 지속적으로 국가세력을 출현시켜 자국 관할권을 주장 하고 있는 실정이다.

자국들은 국가이익 보호 차원에서 해상에서의 영향력을 확대하기 위해 지속적으로 해양 집행력을 강화해 나가고 있다.

이에 해양경찰은 기본임무를 적극적인 순찰로 전환, 전략순찰을 지방청별 월 2회의 의무화 하여 타국 해양과학조자선등을 적극적 대응 하고 있으며, 우리 內과학 조사 활동 선박보호, 유관기관 협력강화를 통해 해양주권 수호에 이바지 하고 있다.

03. 불법조업 외국어선 단속 : 불법조업선과 합법 조업선에 대한 분리 대응 전략

경비과 경사 **임도현**

한중 어업협정(2000. 6월 발효) 이후 우리해역에서 조업하는 중국어선 조업질서 확립을 위한 다양한 노력으로 최근에는 해양경찰의 해상검문검색에 협조하고, 무허가 조업이나 단속에 폭력으로 저항하는 사례도 감소하여 '17년에는 정당한 법집행에 저항하여 '공무집행 방해죄'로 검거된 사례가 없는 등 우리해역에서 중국어선 조업질서는 점차 개선되는 방향 으로 가고 있다.

최근 5년간 공무집행 방해현황

구분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
발생건수	10건	1건	4건	4건	–

'17년 집단침범 중국어선

하지만, 여전히 서해 NLL해역에는 南北간 대치상황 등을 악용하여 중국어선이 불법으로 조업하고 있으며, 배타적경제수역(EEZ)에서는 야간 또는 기상이 나쁠 때 고의로 어선의 선명을 은폐하고, 어선 현측에 쇠창살·철망 등 등선방해물을 설치한 무허가 중국어선이 우리 해역을 집단으로 침범하여 조업하는 등 불법조업은 근절되지 못하고 있다.

이에 해양경찰은'폭력을 행사하며 저항하는 중국어선은 강력히 대응하고, 합법적으로 조업하는 어선은 안전 조업을 보장한다'라는 방침하에 다양한 단속활동을 추진하였다.

해경청, 중점 대응 방침

- (무허가 집단저항 어선 중점 단속) 쇠창살 등을 설치하고 무허가·집단조업하며 폭력 저항 불법 중국어선 강력 대응
- (합법 어선 안전조업 보장) 검문검색에 순응하는 허가어선에 인센티브 제공 및 안전조업 보장

가. 불법 외국어선 강력 단속

불법 중국어선 단속

우리나라의 입어허가를 받지 않은 무허가 어선들이 수십척씩 선단을 이루어 우리해역을 침범하여 불법 조업하며, 해양경찰의 정당한 단속에 폭력을 행사하며 집단으로 저항하는 중국어선에 대하여 강력히 대응하고 있다.

1,000톤급 이상의 대형함정 4척으로 구성 된 '단속전담 기동전단'을 운영하여 경비세력을 우범해역에 사전 배치하여 불법조업을 선제적으로 차단하고, 집단 폭력저항에는 무기사용 등 가용수단을 최대한 활용하여 제압함으로서 해상 공권력을 확립하였다.

단속전담 기동전단 운영실적

년도	운영기간	나포	검문검색	퇴거	차단
2017년	3일간	1척	24척	100척	643척
2016년	123일간	65척	419척	6,587척	23,801척
2015년	101일간	157척	587척	5,326척	7,888척
2014년	37일간	74척	279척	4,460척	7,740척

나. 불법 외국어선 강력 단속

'불법조업 외국어선 사법처리 강화 방안'(2015년)에 따라 불법조업으로 나포된 선박이 담보금을 납부하지 않을 경우 어선을 몰수할 수 있는 유형을 기존 2개→5개로 확대하였고, 불법조업에 사용 된 어구나 어획물은 압수하는 것을 원칙으로 하였으며, 영해내 어로행위는 구속 수사와 선박·어구·어획물을 원칙적으로 압수하고, 징역 및 벌금형을 병과 하도록 하였다.

담보금 미납 시, 선박 몰수유형 확대

- 기존 2개) ① 무허가+특공방치사상, ② 무허가+재범
- 확대 3개) ③ 영해침범, ④ 특공방(쇠창살), ⑤ 특공방(다중위력)

또한 담보금을 납부하지 않는 어선은 법원 확정선고가 있을 때까지 최장 18개월까지 '억류' 또는 '압수'를 추진함으로서 불법조업 어선 반환시기를 늦춰 불법조업으로 인한 '경제적 제재'가 부과되도록 하였다.(2016.3.4)

다. 단속역량 강화

불법 중국어선에 의한 해경 고속단정 침몰사건(16. 10. 7.) 이후 해상 공권력 확보를 위해 현장 무기사용 결정을 신속하게 할 수 있도록 무기사용 매뉴얼을 개선하고 공용화기 사용요건을 확대를 내용으로 해양경비법을 개정(2017. 4월) 하는 등 법과 제도를 정비하였다.

또한, 현장에서 단속임무을 수행하는 해상특수 기동대 교육훈련을 강화화기 위해 '15년 해군 UDT 파견 훈련을 시작으로 매년 정기적으로 교육·훈련을 실시하고, 중국어선 휴어기(6~8월) 기간에 全지방청 해상특수기동대원들이 모여 단속역량과 노하우를 교류하는 '불법외국어선 단속역량 경연대회'를 개최하여 단속 전술 개발 및 단속역량 강화를 추진하고 있다.

'17년 단정운용 역량 경연대회

해상 특수기동대 교육

- ('15년) 비특임경과 특수기동대 146명(4회) 해군UDT 전지훈련
- ('16년) 서해권 특수기동대 101명 해군UDT 전지훈련(2회)
  동·남해 특수기동대 126명 해경 특공대 전지훈련(3회)
- ('17년) 특수기동대 전입자 등 165명 교육원 주관 소집교육(7회)

라. 단속장비 보강

예인정 직접계류('16년 시범운용)

불법 중국어선 저항이 흉포화되고, 어선도 대형화됨에 따라 이를 직접 단속하는 경찰관의 부상('02년 이후, 경찰관 2명 사망 및 99명 부상)이 지속적으로 발생되어 안전을 위한 장비개선 및 보강을 위한 노력을 실시하고 있다.

단속요원 안전을 위하여 진압복·진압화·방검부력조끼 등 에 대한 지속적인 성능 개선을 추진하고, 총기야간 작전 중 단속요원 해상추락 시를 대비하여 케미라이트 등 조난위치표시 장치 도입을 검토하였으며, 불법외국어선 단속장비 예산을 확보하여 단속요원에게 가슴 부착형 채증장비를 보급하고 있다.

진압복('12년)

개선 진압복('15년)

10m급 고속단정

또한 효과적 단속과 인명구조를 위해 대형함정에 탑재된 노후한 7m급 단정을 성능이 개량된 10m급 고속단정으로 교체('12년부터 총 42대 교체)를 추진하고, 불법 중국어선 현측에 설치된 쇠창살의 안전한 대응을 위하여 고속단정 콘솔에 보강대 설치를 검토하고, 중국어선과 비슷한 규모(300~500톤급)에 직접계류 및 충돌 시 견딜 수 있는 단속전용 함정을 추진 중에 있다.

단속 전용함정 주요제원 및 특징(안)

구분	경비함정	단속전용함정	비고
길이/폭	57m/8.5m	58.0m/10.5m	내파성, 안전성감안 길이1m, 폭2m증가
건현	2.2m	1.3 ~ 2.3m (등선계단설치)	중국어선 평균높이(1.4~2.4m) 반영
최대속력	35노트	27노트 이상	중국어선속력(12노트) 2배 이상 반영

마. 합법조업 어선 안전조업 보장

합법어선 홍보물품 배포

'17년부터는 해상검문검색에 협조하는 어선들을 대상으로 홍보전단지 및 홍보물품 등을 배포하고, 경미한 위반에 대하여는 나포 대신 경고제를 활성화하는 등 중국 어민에게 합법조업 어선과 불법 어선을 분리하여 대응하는 우리 정부의 단속 정책을 이해시키고 있다.

이를 통해 허가 어선이 중국에 돌아가 무허가 어선의 단속 강화를 정부에 요구하도록 유도하고, 나포 선원에 대하여도 처우를 지속적으로 개선함으로써 한국 해양경찰의 정당한 법집행에 대한 중국 어민에게 우호적인 여론을 형성하도록 하고 있다.

'17년 홍보물품 운영성과

- 어선 594척 대상으로 전단지 2,236장, 생수 7630개 배부
- 홍보물품을 제공받은 어선에서는 긍정적인 반응이었으며, 일부는 전단지를 조타실에 부착하는 등의 태도를 나타냄

바. 유관기관 협업 및 외교적 노력

'17년 한중 해경 실무회의

불법조업 중국어선 대응을 위하여 외교부·해수부·해군 등 유관기관간 정기적인 협조회의를 개최하여 각 기관간 정보를 공유하고 단속대책을 협의하고 있으며, 한·중 어업관련 외교회의에서 외교부, 해양수산부와 함께 중국어선 불법조업 문제에 대한 심각성을 중국측에 주지시키고, 자국 어선 불법조업 근절을 위한 효과적인 대책 마련을 촉구하고 있다.

또한 현장에서 기상악화 등으로 직접 단속이 곤란한 경우에는 무허가, 집단침범, 폭력저항 등 불법행위를 채증하여 중국 정부에 통보 및 처벌을 요청하고, 향후에는 우리 함정과 중국 해경선과 불법조업 근절을 위해 한중간 해상공조 활동도 추진할 예정이다.

사. 우리어민 보호활동

주변국과의 어업협정 체결 및 발효(한·일 : 1999년, 한·중 : 2001년) 이후, 매년 우리어선이 불법조업 혐의로 외국에 나포되고 있으며, 주로 일본과 바다를 접하고 있는 남해 또는 제주해역 등에서 발생하고 있으며, '17년부터 일본과 어업협상이 결렬되어 일본측 배타적경제수역에서 우리 어선들이 조업을 못하게 됨에 따라 우리어선들이 일본 정부에 무허가 조업으로 단속되지 않도록 해양수산부, 지방자치단체, 수협과 연계하여 홍보 및 교육을 강화하였다.

또한 '17년부터는 한·중 잠정조치수역 및 한·일 중간수역 등 우리 주변국간의 경계미획정 해역에 대한 전략적 순찰 활동으로 동 해역에서 조업하는 우리 어선에 대한 안전관리를 실시하였다.

01 FOCUS

경비과 경사 **임도현**

불법 외국어선 단속 시, 저항 변화

한중 어업협정 초기, 중국어선은 우리의 검문검색에 순응하였으나, 점차 단속 회피를 목적으로 검문검색에 불응하며, 단순 도주하거나, 물리적 저항을 하였고, 또한 어선을 이용하여 집단 위력을 과시하는 등 중국어선 저항 형태는 갈수록 발전하며, 집단화·폭력화되는 경향을 나타내고 있다.

'09년까지 중국어선은 단속 시, 삽 등을 휘두르고, 그물추 등 물건을 투척하거나, 화염이 치솟는 LPG가스통으로 위협하는 등 단정 또는 단속요원 대상으로 물리적 저항을 하였으며, '09년부터 해상에서 수척의 중국어선이 집단계류, 단속함정에 위력을 과시하고, 단속요원보다 많은 중국선원이 단속에 저항하였고, '11년부터는 단정이 중국어선에 접근을 못하도록 현측에 쇠창살 또는 철판, 철망 등을 설치하거나, 중국선원이 조타실 또는 기관실에 도망 후 출입문을 폐쇄시켜 단속요원과 접촉을 차단, 검문검색 활동을 못하도록 방해하였으며, 최근에는 상기 저항행위 등을 복합적으로 적용시켜 야간이나 기상불량 시, 선명을 은폐하고, 어선 현측에 철망 및 쇠창살을 설치한 무허가 중국어선 20~40여척이 집단을 구성, 게릴라식으로 불법조업하며, 단속 시, 단속 함정을 충돌 위협하거나 포위하는 등으로 중국어선 불법유형은 집단화·폭력화되었다.

이러한 중국어선의 폭력행위로 단속중인 경찰관 2명이 순직('08년 故박경조 경위 / '11년 故이청호경사)하고, 고속단정('16. 10. 7)을 충돌·침몰시키는 사건 등이 발생되는 등 중국어선의 폭력행위는 근절되지 않음에 따라 해양경찰에서는 서해 NLL해역 단속전담인 서해5도 특별경비단 창단('17. 4. 4), 성어기 기간 기동전단 운영, 유관기관 간 합동 특별단속 등 강력한 단속을 실시하고, 중국정부에 외교적으로 자정노력을 지속 촉구하는 등 다양한 단속 대책을 추진하고 있다.)

시기별 중국어선 저항 변화

폭력·흉기사용
('02~09년)

집단계류 저항·도주
(2009년~)

쇠창살·철판 설치
(2011년~)

조타실 폐쇄·도주
(2012년~)

저항형태 변화에 따라 단속장비 및 전술을 보완·대응 중이나 저항행태는 지속 발전

02 FOCUS

불법조업 단속전담 기동전단과 서해 5도 특별경비단

1. 기동전단 운영

2014년부터 우리수역 집단침범 조업 등 중국어선 불법조업 행태가 점차 집단화·지능화되어 해역별로 출동중인 함정만으로 단속에 많은 애로사항이 나타났다.

이에 총경급을 전단장으로 대형함정 8척·헬기 2대·특공대로 2개 전단을 구성하여 2교대 24시간 상시적으로 관할 구분없이 중국어선 동향에 따라 감시·단속 활동을 전개하였다.

이렇게 운영된 기동전단은 2014년 11월 6일부터 2015년 1월 1일까지 임시 운영되었으며, 기간 중 74척을 단속하고 12,200척의 불법 어선을 퇴거 및 차단하는 등 그 효과를 증명하였으며, 이후 '15년부터는 상·하반기 중국어선이 집중되는 성어기 기간에 전국 대형 경비함정을 동원, 관할구분없는 단속전담 기동전단을 운영하여 불법 중국어선에 대한 상당한 실적을 거양하였고, 특히 기상 불량시, 집단침범 중국어선에 대하여 차단 또는 퇴거 등에 위력을 과시하며 불법조업을 예방하는 효과를 거두었다.

2. 서해5도 특별경비단

2017년 4월 4일 서해 5도 해역의 불법 중국어선 단속 전담을 위해 중부지방해양경찰청 소속으로 서해5도 특별경비단을 신설하였다.

조직 구성은 단장(총경)을 중심으로 2과 6계 1실 1대로 구성하였고, 관할은 NLL과 서북도서 일대 해역이다.

경비세력은 인천해경서 대형함정 3척(3005·3008·1002함), 중형함정 4척(501·502·503·511함), 목포·창원해경서 중형 각 1척(513·515함), 중부·서해·남해지방청 소형방탄정 각 1척씩 편제 조정하여 함정 9척, 고속방탄보트 3척을 배치하였으며, 서해5도 불법 중국어선 단속 강화를 위해 중형함정에 복수 승조원제를 도입하였다.

인력은 수시직제로 인력 150명과 경비함정 편제 및 자체 조정 인력을 확보하여 362명으로 출범하였다.

04. 해상경비 선진화를 위한 노력

경비과 경위 **조성훈**

가. 장비증강 첨단장비

해양경찰은 미래의 해상경비 환경 변화에 적극적으로 대응하기 위해 노후 경비함정 5척을 기존보다 크기를 증톤하여 교체하였으며, 해양에서 유조선 사고 등 유류오염에 대한 대응역량을 강화하기 위해 방제정 2척을 신조 배치하였다. 또한 연안해역 안전관리 강화를 위해 기존의 노후화된 연안구조정을 개선한 신형 연안구조정 11척을 현장에 배치하였다.

201정 (100→200 증톤)

길이/폭	42m / 6.8m
속력	27Kts 이상
만재톤수	220톤
건조비	118.4억원
무장	20mm발칸1문등

방제25호정 (신조)

길이/폭	34.7m / 10.8m
속력	13Kts 이상
만재톤수	190톤
건조비	53.4억원
무장	유회수기 2대 오일펜시 300m 등

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

나. 해상경비 활동

(1) 함정 운용

신형연안구조정

2017년에는 총 324척의 함정을 운용하여 해상경비, 불법조업 외국선박 단속, 긴급환자 후송, 밀수·밀입국선박 검거, 해양사고 구조 활동, 특정해역 어로보호, 도서지역 행정지원 등 해상치안 유지 및 해양주권 수호 임무를 수행하였다.

(2) 항공기 운용

해상초계 중인 CN-235

불법외국어선 단속 합동작전 중인 헬기(카모프)

해양경찰은 효과적인 광역경비 수행과 증가하는 해상치안수요에 대비하고 해상안전 활동을 위해 항공기 총 24대(광역초계용 비행기 6대, 헬기 18대)를 중부·동해·서해·남해·제주지방해양경찰청에 배치·운용하고 있다.

비행기는 우리나라 전역을 주 4~5회, 헬기는 일일 4~6대를 운용하여 경비함정과 연계한 해상 범죄단속, 외국어선 불법조업 방지 및 해양오염 감시 등 다양한 해·공 입체 경비활동을 펼치는 한편, 지속적인 해상안전 활동을 전개하여 2017년에는 117명에 달하는 귀중한 생명을 구조하였다.

다. 경비함정 해외파견

한국↔인도 간 이동경로

함정 공개행사 및 만찬

합동 훈련

해양경찰은 싱가폴해협 해적대응 및 주변국과의 교류·협력 등 글로벌 해양경찰 도약의 계기를 마련하기 위해 2017년 8월 18일부터 9월 12일까지 총 26일간 경비함정을 해외파견하였다.

이는 2004년 말레이시아와 인도네시아 방문을 시작으로 6회째로 해양경찰교육원 소속 훈련함 3011함(바다로)과 김동진 총경을 단장으로 항해팀, 정비팀, 훈련팀, 행정지원팀 등 모두 145명으로 구성된 파견단은 싱가폴과 베트남 다낭에 기항하고 복귀할 때 까지 총 5,200해리를 항해하였다.

또한, 한국-싱가폴 합동 해적·해상강도 진압, 인질 구출 훈련 및 한국-베트남 화재선박 소화, 해상수색구조 훈련을 실시하여 원해 작전 능력을 배양하였고, 이와 함께 친선 체육행사, 기관방문, 시설견학 및 함정공개행사 등을 통하여 방문국과의 교류협력을 강화하고 현지 교민들에게 자긍심을 심어주는 계기가 되었다.

2절
위기대응태세 확립

01. 변화하는 안보환경에 맞는 위기대응태세 확립 및 대응역량 강화

경비과 경감 **김상봉**

가. 안보환경

2017년 북한은 국제적인 대북제재 강화속에 내부 결속을 다지고 미국 등 국제사회와 협상에서 우위를 차지하기 위하여 장거리 탄도미사일 발사 실험을 지속하였고 9월에는 6차 핵실험을 강행하였다.

북한은 핵 및 미사일을 체제 생존수단으로 인식하고 있어 국제사회의 고강도 대북제재에도 아랑곳하지 않고 '핵무력 완성'을 위한 길을 계속 가겠다는 의지를 대내외적으로 과시하는 한편, 각종 제재로 인해 내부 사정이 악화된 상황에서 내부결속을 도모하기 위해 계속적인 도발을 강행하였다.

2017년 11월 29일 북한은'핵무력 완성'을 선언하면서 2018년 평창올림픽 참가 발표, 대남 대화 제의 등 유화 공세도 취하고 있어 안보환경 변화에 맞는 위기대응태세 확립 및 대응역량 강화가 필요하다.

북한 미사일 종류

나. 위기대응 태세 확립

해양경찰청은 해양에서 해양안전과 안보 기능을 수행하는 기관으로, 평시 및 전시 해상작전수행을 위한 해양경찰 작전계획을 수립하여 안보태세를 확립하고 있다.

'14년 11월 국민안전처 소속 해양경비안전본부로 개편되었다가 '17년 7월 해양수산부 외청 해양경찰청으로 독립하였으며 안보상황 변화에 따라 해양경찰 작전계획을 전면 개정하였다.

도서주민이송 훈련

이번에 개정한 해양경찰 작전계획은 해군과 여러 차례 실무협의를 거치고 을지연습을 통한 시험적용을 거쳐 해군작전과 연계성을 높였다.

또한, 밀입국대응, 불법외국어선 단속, 해상수색구조, 오염방제지침 등을 추가하여 전·평시 해양 안보분야와 해양경찰의 고유임무 수행 분야를 포함한 종합적인 해상작전 지침으로 작성하여 활용도를 높였다.

해양경찰청은 각종 대북 위기상황 시 조업어선과 이동선박에 대한 안전관리 및 해군작전 지원임무를 수행하기 위해 각종 관련 매뉴얼을 작성하여 활용하고 있으며, 실제 대북 우발상황이 발생하면 즉시 사용 가능하도록 예상되는 상황에 따른 조치계획을 체계적으로 정리하였다.

다. 대응역량 강화

월선 차단 훈련

책임항만 방호훈련

북한의 어뢰·미사일·해안포 공격 등 도발에 대하여 경비함정 자체적으로 안전을 유지하고 대응할 수 있도록 회피전술에 대한 교육은 물론 해상조업선 및 선박의 안전조치, 보호를 위한 교육도 강화하였다.

'10년 11월 연평도 포격도발과 같이 서북도서는 북한의 도발에 항상 노출되어 있으므로 실제 상황이 발생할 경우 주민들의 안전한 이송과 선박보호를 위해 관련 매뉴얼에 따른 실전과 같은 주민이송 및 여객선 호송훈련을 실시하였다.

이러한 훈련은 실질적인 접적해역의 대북 위기대응 역량을 강화하기 위한 것으로 해양경찰은 물론 지자체, 해군 및 민간여객선사 등이 참여하는 민·관·군 합동으로 진행되었다.

전국의 17개 중·대형 항만에 대해 해경과 해군은 각각 책임항만을 지정하여 방어하고 있으며, 이러한 책임항만에 대한 차단·방호훈련도 주기적으로 실시하고 있다.

해양경찰청은 책임항만에서 발생 가능한 다양한 형태의 테러 및 도발 상황 대응은 물론 유사시 항만으로 진입하는 적을 차단·방호하기 위해 관련 유관기관과 다양한 맞춤형 훈련을 실시하였다.

02. 접경해역 우리어선·북 선박 월선방지 및 대응강화

경비과 경감 **김상봉**

가. 접경해역 우리어선 월선 방지 및 대응

우리어선의 어로한계선 및 북방한계선 월선은 저시정 등 기상불량, 항해장비 고장으로 인한 항로 착오, 다획 목적, GPS 등 전자장비의 교란전파로 인한 선박 위치정보 오류 등의 사유로 주로 발생되었다.

해양경찰청은 우리어선의 월선 방지를 위해서 해군과 연안R/S, 어업지도선 등과 협조하여 어로보호 경비를 실시하고 있으며, 접경해역에 출어하는 우리어선의 조업질서 유지 및 우리어선 월선·나포 방지를 위해 노력하고 있다.

표류 북 어선

나. 북 선박 월선방지 및 대응 강화

2013년부터 북한당국의 수산업 증산 요구로 할당량 충족을 위해 소형 어선의 원거리 조업이 매년 증가하고 있다. 북한 어선은 대부분 소형의 노후된 어선으로 엔진 및 항해장비의 고장으로 표류하다 우리해역으로 남하하여 해경에 구조되는 사례도 종종 발생하고 있다.

항해장비가 열악하여 위치파악 오류로 월선하는 경우도 있으나 조업할당량을 위해 고의로 월선하는 경우도 있을 것으로 추정하고, 해군과 합동으로 함정·항공기를 이용한 합동경비 및 주기적인 순찰을 강화하고 있다.

북어선 나포, 퇴거

03 FOCUS

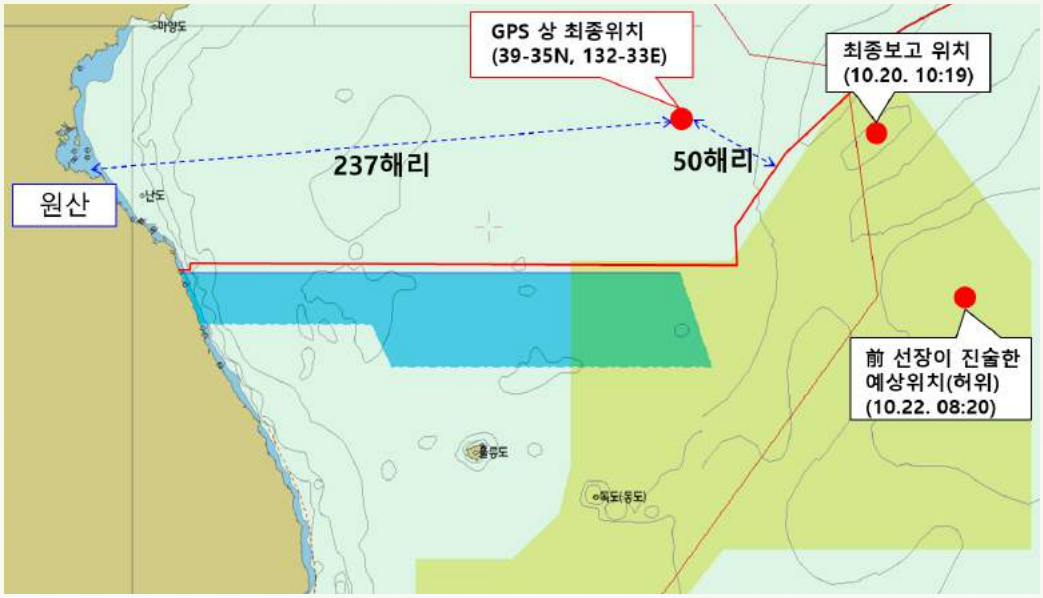
경비과 경감 **김상봉**

북한 피랍어선 301흥진호

'17.10.21. 391흥진호가 위치발신장치를 끄고 허위로 위치보고를 한 후 북한수역 내 월선조업을 하다 북한 경비정에 나포된 사건이 발생하였다.

북한에서 나포사실을 발표하기 전까지 나포사실조차 파악하지 못하는 등 원거리 조업어선의 안전관리 문제 발생하였다.

원거리 조업어선의 경우, 어선관리를 위치보고에만 의존하고 있어 관리체계를 전반적으로 재점검하고 해상통신 환경과 운영체계를 획기적으로 개선하여 실효성있는 어선 안전관리대책 마련이 필요하여, 해양경찰청에서는 해양수산부, 해군 등 관계기관과 협력하여 301흥진호와 같은 사례가 재발하지 않도록 대화퇴 해역 순찰 강화, 관련 대응매뉴얼 개정 등 후속대책을 시행하고 있다.



03. UN안보리·우리정부의 대북 해운제재 이행 지원

경비과 경감 **김상봉**

2017년 북한은 국제적인 대북제재 강화속에 내부 결속을 다지고 미국 등 국제사회와 협상 우위를 차지하기 위하여 장거리 탄도미사일 발사 실험을 지속하였고 9월에는 6차 핵실험을 강행하는 등 계속되는 도발로 국제사회에서는 고강도 대북제재를 시행하고 있다.

2017년에만 UN안보리 대북제재 결의안이 4차례나 결의 되었으며, 국제사회는 북한의 핵실험과 장거리 탄도미사일 개발 자금을 차단하는데 주력하고 있다.

하지만 북한은 안보리 결의안의 사각지대를 이용한 석탄 수출 및 유류 해상 밀수 등 다양한 방법을 통해 국제사회의 대북제재를 회피하고 있다.

UN안보리 대북제재 결의 결정

동결선박 감시 중인 해경함정

해양경찰청은 외교부 등 대북제재 관계기관과 긴밀한 업무협조 및 정보공유 체계를 확립하고, UN안보리가 지정한 제재선박과 우리정부의 독자제재선박, 북한의 제3국 편의치적 선박 등 북 관련 선박의 우리해역 진입 시 시스템에 의한 감시체계를 구축하고, 필요시 함정에 의한 근접감시를 하는 등 UN안보리 결의 및 우리정부의 독자제재 이행을 적극지원하고 있다.

불법유류환적 선박채증

04. 국제 해양력 강화를 위한 해경·해군 협력 강화

경비과 경감 **김상봉**

해양경찰청과 해군은 대한민국의 해양안전과 해양안보 역량 강화를 위해양 기관간 협력이 중요하다는 데 인식을 같이하고, 양 기관간 유기적인 협력체계를 구축하고 교류를 활성화함으로써 실질적인 협력을 추진 중이다.

해양경찰청은 해군본부와 국가 해양력 강화를 위한 정책협약서를 체결하고 미래대비분야, 인사·교육훈련 분야, 작전 분야, 군수분야, 정보화 분야, 그 외 상호 관심사항에 대한 정책을 발전시키고, 원활히 추진될 수 있도록 적극 협력하기로 하였으며, 이를 위해 매년 양 기관이 공동주관하는 "해경 대 해군회의"를 개최하기로 하였다.

해경–해군간 업무협조 회의

해군 등 관계자 상황실 방문

또한, 해군작전사령부와는 해상에서의 원활한 합동작전 수행을 위해 연 2회 정례적인 협조회의를 통해 전시 작전계획의 상호보완 및 발전을 위한 연구, 합동교범 발간, 위탁교육 협력과 지휘통제체계 개선 등 다양한 방면의 과제를 발굴하여 개선하고 있다.

이러한 해경·해군간 협력 강화 노력은 본청 뿐만 아니라 지방해양경찰청 – 해군 함대사령부간에도 연계되어 양해각서를 체결하고 상호 연락관 파견, 해군 출신 전문인력 채용, 독도·이어도 방어훈련 등 합동훈련 강화, 전술정보체계 상호제공 및 정보공유 확대, 정비·보급분야, 기지사용 협력 등 교류협력을 강화하고 있다.

해군–해경 정책서 발간

3절
해양테러 예방 및 대응역량 강화

01. 국내외 테러정세와 국제환경 변화

경비과 경감 **김기태**

2001년 9.11 테러 이후 국제사회는 테러리즘 근절을 위한 연대를 강화한 결과 알카에다 등 기존 테러단체의 세력은 약화되었으나 2014년 6월, 자칭 칼리프 국가를 선포한 수니파 급진 무장단체 이슬람국가(ISIS)등 신종테러단체에 의한 무차별적 테러가 본격적으로 시작되었다.

ISIS는 우리나라와 국민들에게 테러를 가하겠다고 공개적으로 위협하는 가운데, 우리 국민의 해외여행 및 기업의 해외진출 증가 등으로 재외국민에 대한 테러위협이 증대되고 있다.

특히 동남·중앙아시아 외국인테러 전투원이 근로자로 위장 잠입하여 ISIS 자금·조직책으로 활동할 우려가 있어 2017년 법무부는 국내 체류중인 테러위험인물 17명(5개국)을 강제 추방하기도 하였다.

따라서 우리나라의 지정학적 특성상 외·내부 해양테러에 노출되어 있고, 국제 안보환경의 변화에 따라 급진적으로 다양화되는 테러 정세에 대응하기 위해 2016년 3월 테러로부터 국민의 생명과 재산을 보호하고 국가 및 공공의 안전을 확보하는 것을 목적으로 한 「국민보호와 공공안전을 위한 테러방지법」에 따라 국무총리 산하 대테러센터가 컨트롤타워가 되어 새로운 신종테러 위협에 효과적으로 대처하는 체계를 구축하였으며, 이에 따라 해양경찰청은 해양 테러 예방대책 수립·시행 및 임해중요시설 인근해역 예방순찰 및 보호활동을 실시하고 있다.

17년 뉴욕 테러(차량돌진)
– 10월 31일 ISIS 추종자인 우즈벡 출신 남성이 미국 뉴욕시 로어 맨허튼에서 트럭돌진 테러 감행, 8명 사망, 12명 부상

연세대 폭발물 테러('17.6월)

02. 해양테러 대응 역량 강화

경비과 경감 **김기태**

해양경찰청은 정부조직법 개편('17년7월) 및 테러방지법 제정('16년 6월) 등 새로운 국가 대테러 환경변화에 맞는 해양테러 대비·대응 체계를 강화하기 위해 국무조정실 대테러센터와 긴밀한 협조체제 유지 및 관련 매뉴얼을 전면 개정하고 변화된 테러대응 기본체계에 대해 지속적인 교육·훈련을 실시 하는 등 해양테러 대응 주관기관으로서의 역할정립을 위해 노력하고 있다.

주요 임무는 해양테러사건에 대한 무력진압 작전수행과 해양테러 사건과 관련한 폭발물의 탐색 및 처리, 요인경호 및 국가 중요행사의 안전활동에 대한 지원임무를 수행하고 있으며 특수범죄 진압작전을 수행하고 있다.

따라서 2017년에는 바다와 인접해 있는 항만 및 국가중요시설에 대한 해상 감시활동과 국제 및 국내를 취항하는 여객선, 위험물 운반선 등에 대한 선제적 대테러 예방활동을 599회 실시 하였다.

특히 U-20월드컵 기간에는 全 해역 해상경계를 강화(5.17.~6.13.)하고 北 6차 핵실험 시 테러 대응 상황관리 체계를 즉각 가동하는 등 해양테러 대비태세 유지 및 선제적 대테러활동을 강화하였다.

또한 해양테러 대응 능력을 강화하고 PSI 해상 선박·화물 차단 검색 주도기관으로서의 역량을 강화하기 위해 2017년 9월 아시안·태평양 6개국(한국·미국·일본·호주·싱가폴·뉴질랜드) 합동훈련을 실시하는 등 국내·외 대테러 유관기관과 협조체제를 강화하고 있다.

대테러 합동훈련

아·태 6개국 합동훈련
- '17년 9월 5일~11일
- 해상차단 및 검문검색 훈련

03. 국민과 함께하는 해양경찰 특공대

경비과 경감 **김기태**

임해중요시설 등 해상순찰

인명구조 역량 강화

해양경찰청 특공대는 테러방지법 제8조(전담조직의설치)에 따라 해양대테러 전담조직으로 운영되고 있으며 해양 테러사건 예방·진압작전, 폭발물 탐색 및 처리, 해양경호 및 국가중요행사 안전 활동 지원, 해난구조등 업무지원, 마약·밀수·범죄 등 특수범죄 진압 지원 및 해양사고 발생시 구조 임무 등 특수임무를 수행하고 있다.

그리고 바다와 접해 있는 발전소, 가스·유류저장소, 항만, 여객선 등은 테러범의 공격 대상이 될 수 있으므로, 해양경찰 특공대는 고속방탄 보트를 이용하여 해상순찰을 강화하고 있다.

또한 해외 선진 대테러 전술 습득을 위해 해외 전술교관 초청 교육을 실시하고 해·육상 특공대간 대테러 진압작전 전술 전반에 대한 정보 교류를 통해 효관적인 대테러 진압작전 수행능력을 향상시키고 상호 협력체계를 강화하는데 주력하고 있다.

특히 해양대테러 임무 수행에 따른 신뢰성·안전성 확보를 위해 특공대 대테러 전술매뉴얼(작전계획,사격방법)을 신규 발간, 지속적인 해양 테러 대응 능력 강화 및 유관기관 특공대와 통일된 전술 구현을 위해 노력하고 있다.

해양경찰 특공대는 해양테러 대응 주관기관인 해양경찰청의 마지막 보루임을 인식하고 전문성 향상을 위해 노력하는 한편 테러범으로부터 국민의 소중한 생명과 재산을 보호하는데 앞장설 것이다.

04 FOCUS

경비과 경감 **김기태**

'17년 해양경찰 특공대 연구개발 성과(MULTI-방폭블럭)

1. 추진배경

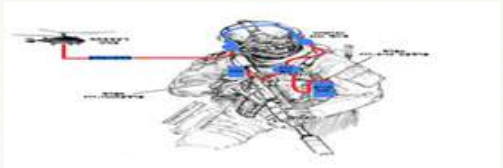
해양경찰 특공대는 해상작전에 적합한 전술장비 및 폭발물 처리 기법 발굴을 위해 2010년부터 각 특공대 별 연구개발과제를 선정, 해상의 특수성을 감안하여 효율적인 대테러 작전 전개가 가능한 전술장비 및 폭발물처리 기술을 적용한 대테러 진압장비를 선보이며 대테러 역량을 한층 발전시키고 있다.

또한 주로 외자장비에 의존해야만 했던 고가의 대테러장비를 해양경찰 특공대 작전 운용에 적합하도록 자체 개발하여 효율성에서 우수할 뿐만 아니라 외국 기성 제품 대비 저렴한 비용으로 개발할 수 있어 예산 절감 효과도 있다.

2. 그간 연구개발 성과

해상사격 훈련장비(중부특공대,16년)

– 롤링·피칭 가능, 실제보트와 유사한 환경에서 사격훈련 가능(실제보트와 유사)



작전용 통신변환기(남해특공대,16년)

– 헬기, TRS, VHF와 동시에 통신이 가능한 일체형 변환기 개발

3. MULTI-방폭블럭(서해특공대)

선박 등 다중이용시설에 설치된 폭발물에 대해 피해를 최소화하고 효율적인 처리를 위해 방폭블록을 프랑스 등에서 판매하고 있으나 고가의 가격으로 도입이 어려운 문제점이 있었다.

따라서 서해특공대에서는 강철 대비 동일 밀도당 강도가 10배 우수한 신소재(UHMWPE)를 사용하여 가격 경쟁력 향상과 안전성을 확보한 방폭 불럭을 개발, 크기 제한·형태의 한계를 극복하고 외산제품에 비해 성능과 기능은 우수하면서 가격은 1/5에 불과한 MULTI-방폭 블록을 개발하여 특허 획득과 양산계약이라는 두 마리 토끼를 동시에 잡는 쾌거를 이루었다.

- 개발기간('17년 3월~9월) / 개발비 2,000만원
- 특허번호(제10-1810983호, '17.12.14.)
- 특허사용료(9,999만원 / 1000세트 양산)
- 기능 및 장점
  ① 신소재 사용, 가격경쟁력 및 안전성 확보
  ② 벽, 구석 등 다양한 설치, 크기 조정 가능
  ③ 방폭담요형태로, 간편하게 체결 분리가능

앞으로 해양경찰 특공대는 경제성·실용성을 갖춘 해양첨단 대테러 장비 개발 및 특허획득에 주력하여 대테러 역량 및 해양경찰 위상을 강화할 것이다.

4절
해양상황 대응역량 강화

01. 상황관리 전문가 양성

상황센터 경감 **오병훈**

가. 전국 상황요원 워크숍 개최

정기발령 이후 상황근무 체계 조기 안정화를 위해 2월 22일부터 24일까지 3차에 걸쳐 전국 상황요원 330여명을 대상으로 천안 해양경찰연구센터에서 워크숍을 개최했다.

지휘부 특강 및 해양상황 대응역량 강화 방안, 중요 상황별 대응실태 사례 분석, 해양사고 시 초동조치 요령, 효율적인 상황대응 요령 등 2017년도 주요정책 추진 방향 및 주요업무에 대한 교육을 실시하는 등 상황 근무의 중요성 인식과 현장에서 경험한 업무노하우를 공유하는 뜻깊은 자리가 됐다.

상황요원 워크숍

나. 상황대응훈련 강화

전국 상황요원 상황대응역량 강화를 위하여 해양경찰청 및 지방해양경찰청 주관으로 해양경찰서 상황실에 불시 상황대응훈련을 실시하고 있으며, 2017년에는 해양경찰청 주관 훈련은 주 5회에서 주·야간 10회

이상으로, 지방해양경찰청 주관 훈련은 주 3회에서 관할 해양 경찰서별 주 1회 이상으로 훈련을 강화했다.

2017년도 해양경찰청 주관 상황대응 훈련 횟수는 471회로 월평균 39회를 실시하였으며, 전년도 훈련 실적 278회 대비 69%가 증가 했다.

상황대응훈련을 통해 유형별 상황관리 역량 및 상황보고서 작성 능력 등이 향상되었으며, 신속한 보고체계가 이루어졌다.

다. 상황요원 직무교육 내실화

통합선박모니터링 시스템

상황요원 직무교육과정을 초급자에게 필요한 기본역량과 경력자에게 필요한 심화역량을 구분하여 단계별 전문성을 강화할 수 있도록 했다.

상황요원 역량강화(레벨1) 과정은 신규 전입자 등을 대상으로 주요상황에 따른 팀별 대응능력, 초동조치 개념의 이해와 조치방법, 주요 매뉴얼 등에 대한 이해도 향상 등에 대하여 1주 과정으로 총 4회 119명이 이수했다.

상황요원 역량강화(레벨2) 과정은 상황팀장·실장 등을 대상으로 해양영토에 대한 국제법적 이해, 주요상황별 대응능력 강화, 주요법령 및 매뉴얼에 대한 이해도 제고를 교육목표로 1주 과정 총 2회 44명이 이수했다.

라. 일상교육 체계 마련

해양오염방제지원시스템

상황요원 상황처리 역량 강화를 위하여 근무시간 중에 진행 중인 상황이 없는 경우 매일 일정시간 동안 일상교육을 실시하도록 체계를 마련했다.

상황실에서 운용중인 시스템에 대하여 개인별 2~3개를 전담하여 시스템 사용법을 주기적으로 교육하여 모든 상황요원을 시스템 운용 전문가로 양성할 수 있도록 했다.

또한 상황처리 관련 주요 법령 및 매뉴얼을 지정하여 근무 중 관련 법령 및 매뉴얼을 반복 학습하고 매일 상황팀장·실장 주관 상황요원 대상 상황처리 노하우를 전수하고 공유할 수 있도록 했다.

02. 지방해양경찰청 상황관리 역할 강화

상황센터 경감 **오병훈**

가. 조직체계 개선

해양사고 발생시 신속하고 체계적인 상황관리 업무유지를 위하여 지방해양경찰청 경비안전과 內 계단위 조직의 상황실을 경정급 과단위 상황실로 직제화(2017.2.28) 했다.

상황관리를 전담하는 상황실장 근무로 효율적이고 신속한 현장세력 운용과 유관기관과 협의시 신속한 의사결정, 24시간 교대 운용되는 상황관리 업무의 연속성 유지 및 공백방지 등 상황지휘·통제권이 강화 됐다.

나. 지방해양경찰청 중심 보고 · 전파체계 정착

지방해양경찰청 주도의 상황관리 체계 강화를 위하여 지방해양 경찰청은 상황발생 시 자체 확인 및 조치사항, 소속 해양경찰서에서 보고된 내용을 신속·정확하게 상황보고서로 작성하여 해양경찰청 등에 보고·전파하고 해양경찰청은 지방해양경찰청 상황보고서를 기준으로 종합적으로 판단·분석하여 외부기관 등에 보고·전파하는 등 지방해양경찰청 중심의 신속·정확한 상황체계를 구축했다.

상황분석 화상회의

다. 상황분석 · 환류 정례화

지방해양경찰청 상황실에서는 매월 2회 이상 지방해양경찰청 상황 실장 주관 소속 해양경찰서 상황실이 참여하는 상황대응 분석 화상 회의를 개최하여 소속 해양경찰서 상황실의 상황대응 과정에 대한 분석·공유로 상황대응력을 강화하고 상황실의 업무처리 능력이 향상 될 수 있도록 했다.

03. 상황처리시스템 개선

상황센터 경감 **오병훈**

가. 상황실 운영규칙 제정

정부조직 개편(2017.7.26.)에 따라 해양경찰청 상황센터 및 지방해양경찰관서 상황실 설치 및 운영 등에 필요한 제반 사항을 규정하기 위하여 해양경찰청 상황센터 및 지방해양경찰관서 상황실 운영 규칙(해양경찰청 예규 제11호, 2017.10.20)을 제정했다.

상황요원 선발기준, 직무·일상교육, 상황대응훈련 및 상황분석 정례화, 초동조치 대응반 등을 신설하고 상황실 근무인원과 담당자별 임무 규정, 보직 기준, 상황대책팀 소집 및 임무 등을 보완하여 7장 42조로 세분화 했다.

나. 상황보고 전파처 개선

조직개편 이후 효율적인 상황전파를 위하여 상황보고서 전파처를 안보·주권·안전 분야 등 총 6개 분야로 정리하여 상황관리시스템 전파처 그룹체계를 개선했다.

해양상황관리시스템

해양에서 발생되는 상황별로 가장 유사한 그룹을 선택하고 상황에 따라 전파처를 추가·삭제할 수 있도록 했으며, 1개 기관 1개 연락창구 원칙(관계기관 상황실 등으로 일원화)으로 전파처를 지정했다.

해양사고 상황 전파처(예시)	
해양경찰청	청와대, 총리실 및 관계부처
지방해양경찰청	해군함대사, 지방경찰청, 지방소방본부 등
해양경찰서	경찰서, 소방서, 지자체 등

다. 신고 접수시간 특정

제주지방해양경찰청 청사 신축(2017.5.24)

영흥도 낚시어선 사고(2017.12.3.)관련 신고 접수시간 정정 등 문제가 발생하여 신고 접수시간 특정방법을 재정립했다.

신고 접수시간은 접수방법에 관계없이 최초 통화·교신 시작 시간으로 하고 상황실 접수시간이 아닌 해양경찰조직에 최초 접수된 시간을 신고 접수시간으로 특정했다.

라. 소속기관 상황실 구축

평택해양경찰서 상황실(2017.4.21)

제주지방해양경찰청과 평택해양경찰서 청사 신축에 따라 체계적이고 능동적인 상황처리를 위한 첨단 상황관제시스템을 구축했다.

24시간 운영되는 상황실 근무자의 업무 효율성을 높여주기 위한 사무환경 조성, 각종 정보를 실시간 확인하고 신속하게 대처 가능하도록 쾌적하고 효율적인 상황관리 환경을 조성했다.

5절
해상교통관제 선진화

01. 국내·외 해상교통 관제 환경 변화

해상교통관제과 경사 **김종진**

가. VTS의 역사

해상교통관제(VTS:Vessel Traffic service)란 선박교통의 안전과 효율성을 증진시키기 위하여 선박을 탐지하거나 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로서 선박에 안전정보를 제공하는 것을 말한다.

우리나라 VTS는 1993년 포항VTS를 시작으로 전국의 주요 항만과 연안에 순차적으로 VTS를 설치하였고, 20개소(항만 15개소, 연안 5개소)의 VTS센터를 운영하고 있다.

초기 VTS(1948, 로테르담)

선박 관제용 레이더

관제운영 화면

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

주요장비로는 레이더(RADAR), 선박자동식별장치(AIS), 초단파 무선전화(VHF) 등 총 11종 1,412대를 운용하고 있으며, 레이더 탐지성능을 개선하고 VTS운영 시스템 및 통신기 등 노후 시설 개량 사업으로 고품질의 해상교통관제를 제공하고 있다.

VTS 주요장비 현황

합계	레이더	AIS	VHF	운영 콘솔	모니터	VHF -DSC	안내 방송	VHF -DF	M/W	SSB	CCTV
1,412	80	80	240	88	268	43	31	37	72	43	430

나. VTS 일원화

제주 VTS 전경

선박 충돌 사고

2007년 태안연안 해역에 기름유출로 인한 극심한 해양오염 피해를 입힌 허베이스프리트호 사고를 계기로 연안VTS는 해양경찰청으로 이관되었다. 이에 따라 연안VTS는 해양경찰청, 항만VTS는 해양수산부에서 운영하는 이원화 체제가 시작 되었다.

2014년 세월호 사고를 계기로 VTS의 소속 이원화로 인해 정보전달 체계에 문제가 있다는 지적으로 정부조직 개편(2014.11월)시 해양수산부의 항만 VTS 15개소를 해양경찰청으로 일원화하여(20개소:항만15, 연안5) 운영하고 있으며, '해상교통관제과'를 신설하여 VTS의 통합관리 및 체계적인 지원 업무를 수행하고 있다.

다. 선박통항량 및 교신량 증가

선박의 대형화로 인해 선박사고 발생시 국가적 재난으로 이어질 수 있는 대형 선박사고 발생의 개연성은 높아지고 있으며, 낚시 등 수상레저 인구의 증가로 이들 소형선박과 상선과의 사고는 매년 증가 추세에 있다.

관제구역 내 선박 통항량 및 교신량 추이

구 분	13년	14년	15년	16년	17년
통항량(척)	1,263,201	1,342,850	1,513,415	1,800,845	1,781,040
교신량(회)	2,568,827	2,944,403	3,104,846	3,740,299	4,159,324

이에 따라 해상교통관제사의 업무도 기존 선박통항관리에 더하여 사고발생 시 상황처리까지 더욱 복잡·다양해지고 있으며, 대형 선박사고를 예방하고, 해양주권 수호와 항만 효율성을 제고를 위해 VTS의 중요성은 나날이 부각되고 있다.

02. VTS 시스템 확충 및 장비 최적화

해상교통관제과 경사 **김종진**

가. 관제구역 확대

해상교통관제(VTS:Vessel Traffic service)를 실시하는 관제구역은 해양사고 예방을 위한 국민의 기대감 상승과 맞물려 지속적으로 확대되어지고 있는 추세이다.

보령항, 강정항 부두 신설에 따른 입·출항 선박 안전관리와 목포·완도 VTS 레이더 음영구역 해소를 위한 레이더 추가 설치에 따라 관제구역을 확대하여 빈틈없는 해상교통관제를 제공하기 위해 노력하고 있다.

그리고 해양사고 위험성이 높은 연안해역의 선박 안전관리 강화를 위해 경인연안·태안연안 VTS를 신규 구축하였으며, 앞으로도 사고 위험성이 높은 해역에 지속적으로 연안VTS를 확대해 나갈 예정이다.

우리나라 해상교통관제 면적은 28,179㎢로 우리나라 영해 면적*의 32.4%이다. 이처럼 해상교통관제를 항만에서 연안으로 점점 확대하여 더 많은 국민에게, 더 넓은 바다에서 해상교통관제를 제공 할 수 있도록 해 나갈 것이다.

* 우리나라 영해 면적 : 86,891㎢(출처:해양수산부 해양영토과)

제주 강정항(민·군복합항) 조감도

경인연안 해상교통관제센터

해상교통관제(VTS) 면적

(단위: ㎢)

구분	면적	구분	면적	구분	면적	구분	면적
대산	990	태안연안	2,237	목포	376	부산신항	544
평택	488	진도연안	3,941	군산	536	마산	541
인천	603	여수연안	3,887	통영연안	2,931	동해	1,064
경인	45	여수	769	울산	652	포항	1,062
경인연안	4,746	완도	1,361	부산	725	제주	678

나. 노후 시설 개량

해상교통관제(VTS) 센터는 중단 없는 관제서비스 제공을 위하여 노후 시설 개량을 추진하고 있다.

2017년에는 부산 조도 정상에 위치해있던 부산VTS 센터(1998년 건축)

부산 해상교통관제센터

를 영도 동삼동 혁신도시로 신축 이전(2017년)하였고, 마산·포항항 VTS에서 운영해오던 레이더(1998년 설치)를 신규 장비로 개량 완료하였다.

2018년부터 2020년까지 대산VTS(1998년 설치)·완도VTS (2004년 설치)·진도연안VTS 레이더(2005년 설치)를 순차적으로 개량 하여 최신의 VTS장비로 양질의 해상교통관제를 제공할 예정이다.

통영연안 해상교통관제센터

다. VTS 확대 구축

해양경찰청은 2022년까지 동·서·남해 및 제주연안 해역의 선박안전 관리를 위해 VTS를 지속적으로 구축해 나가고 있다.

2018년 1월 현재 부산 등 15개 항만과 경인·태안·진도·여수·통영연안 등 5개 연안에 VTS를 운영 중이며, 2022년까지 군산·목포·제주·서귀포·동해·포항연안까지 VTS를 신설하고, 영흥수도·울산신항 등 사고 발생 위험성이 높거나 선박 안전관리가 필요한 해역에 레이더를 설치하여 관제구역을 확대해 나갈 예정이다.

해상교통관제(VTS) 확대 구축 계획

연도	연안VTS 신설		레이더 확충		
	'18~'22	'20~'22	'18~'20	'19~'21	'20~'22
VTS	군산, 목포연안	제주, 서귀포, 동해, 포항연안	영흥수도, 울산신항	포항구항	속초항, 새만금신항

03. VTS 운영 제도 개선

해상교통관제과 경사 **김종진**

가. 관제사 교육·훈련 강화

해양경찰은 관제구역을 통항하는 선박교통의 안전과 해양환경 및 시설을 보호하기 위해 해상교통관제(VTS) 서비스를 제공하고 있다. 이러한 관제업무를 적절히 수행하기 위해 국내외 기준에 맞는 높은 수준의 관제사 자격인증교육과 전문교육을 시행하고 있다.

관제사 상황 대응 훈련

해상교통관제사 교육 종류

교육종류		기간	교육기관
관제사 자격인증 교육	기본교육	10주	해경교육원·연수원
	보수교육	2주	해양수산연수원
	선임관제사교육	2주	해양수산연수원
	OJT강사교육	1주	해양수산연수원
관제사 전문 교육	센터장 전문교육	1주	해양경찰교육원
	VTS 상황처리협업	1주	해양경찰교육원
	선박조종시뮬레이션	1주	해양경찰교육원
	시설관리자 전문교육	1주	해양수산연수원
	VTS 상황대응영어	1주	해양수산연수원

또한 VTS 센터에서는 충돌, 좌초, 화재 등 다양한 사고 유형별 상황관제훈련을 반복 실시하여 상황별 관제사 대응역량을 강화하고 팀워크를 향상시키고 있다.

나. VTS 사고 대응 체계 개선

VTS 센터는 1년 365일 쉬지 않고 항만과 연안해역의 선박통항 안전을 책임지는 최일선 현장 부서인 만큼 해양사고와 같은 긴급상황이 수시로 발생한다. 지금까지는 긴급상황에 적절히 대응하기 위한 통일된 교육훈련 지침이 없어 VTS 센터마다 교육훈련 방법이 상이하였다.

이러한 문제점을 개선하기 위해 선박충돌, 좌초, 화재, 해양오염 등 긴급상황 발생 시 신속한 초기대응 역량을 강화하고 유사사례 재발을 방지하기 위한 '해상교통관제(VTS) 교육훈련 표준지침(안)'을 마련하였다.

2018년에 3개월간의 시험운영 및 현장의견 수렴을 거쳐 2019년 전국 VTS 센터를 대상으로 전면 시행될 경우 상황 발생 시 신속한 상황전파로 사고피해 최소화 및 2차 사고 예방 등 VTS 사고 대응 체계가 크게 개선될 것으로 기대된다.

다. 해상교통관제 교육용 교재 집필

해양안전에 대한 국민적 관심과 VTS의 중요성이 커져감에 따라 관제사들이 업무를 수행하는데 요구되는 지식과 기술을 효과적으로 습득하기 위하여 '해상교통관제 교육용 교재'집필을 진행 중이다.

해상교통관제 교과목 및 주요내용

교과목	주요 내용
교통관리학	해상교통의 기본요소, 구성요소, 위험관리
언어학	각 상황별 언어구조, 정보수집, 표준문장
관제설비학	VTS시스템 구성과 주요장비, 운영, 장애복구
항해학	항법규정 및 법령, 선박조종, 각 VTS별 관제 특성
해상통신	전파의 특성, 관련 법규, 무선통신이론, 해양사고 대응
인간학	관제와 인간, 휴먼에러, 해양안전의식, 팀워크, 상황대응
비상관제	해양사고 대응, 수색구조 지원, 기상에 따른 선박통제

VTS 교육용 교재

VTS 25년의 기술(know-how)을 반영하기 위해 풍부한 관제 경험과 지식을 보유한 현직 관제사 19명이 집필에 참여하였다. 교재 집필이 완료 되면 관제 기술 전수를 통한 관제 역량 강화 및 해양사고 예방 효과가 기대된다.

04. 국민과 소통하고, 국민이 만족하는 VTS

해상교통관제과 경사 **김종진**

VTS는 서비스 개선과 선박운항자 등 이용자 편의증대를 위해 지속적으로 노력하고 있으며, 현장의견 청취를 위해 VTS센터별로 선박운항자, 도선사 등 VTS이용자와 정기적으로 간담회를 개최하고 있다.

주요성과로는 간담회 시 VTS별 보고체계가 달라 이용자 불편을 초래한다는 의견이 있어, 이를 개선하기 위해 항만VTS마다 상이하였던 보고 절차를 "진입→입항→이동→출항→진출" 로 통일하였다.

또한 선박 사고예방을 위해 항로 상 집단 조업 등 불법조업 어선 단속 및 어선 VHF 청취율 향상 대책이 필요하다는 도선사와 여객선사의 의견을 반영하여, 어민 대상 항법 교육 및 어민 눈높이에 맞춘 홍보자료

VTS 이용자 간담회

를 제작·배부하였고, 상황실·경비함정 및 지자체와 협력하여 항로 상 불법 양식장 합동점검을 실시하는 등 현장의견을 반영한 정책 집행으로 사고예방을 위해 노력하고 있다.

이러한 노력의 결과 고객 만족도는 87.4점으로, 3년 연속 "우수등급(80점 이상)"을 유지하고 있으며, 설문조사 항목 중 VTS의 충돌방지 효과는 86.7점으로 나타나 사고예방에 도움이 되는 것으로 나타났다.

앞으로도 VTS는 선박, 유관기관, 업·단체 등 VTS 이용자와의 소통을 강화해 나가고, 국가 간 정보 공유 및 연계의 표준화를 통하여 해양사고 예방, 선박통항 효율성 제고, 해양환경 보호는 물론 해양주권 수호를 위한 중추기관으로서 핵심적인 역할을 수행해 나갈 것이다.

VTS 홍보물(책받침 형태)

CHAPTER

02 든든한 안전

현장 전문성을 중심으로 국민이 체감하는 해양안전 실현

144
제1절.
연안해역 안전관리

158
제2절.
해양재난 관리활동

177
제3절.
수상레저 안전 관리활동

1절
연안해역 안전관리

01. 연안사고 현황 및 안전관리

해양안전과 경위 **안지현**

가. 연안사고 현황

(1) 환경분석

주5일제 정착과 다양한 여가활동 증가로 연안해역을 찾는 국민은 해마다 증가하고 있다. 특히 낚시나 스쿠버 활동을 담은 TV예능프로그램의 시청률이 높아지면서 색다른 체험과 액티브한 활동을 즐기려는 사람들이 크게 늘었고 이로 인해 안전사고 위험성이 높아진 것도 사실이다.

최근 3년간 연안사고 발생 현황

구 분	계	
	발생건수	사망
'17년	698	115
'16년	723	130
'15년	1,114	145

(2) 2017년 연안해역 인명사고 현황

2017년 연안해역 발생사고는 698건으로, 전년과 비슷한 수준으로 인명피해는 11%(15명) 감소한 115명이 사망하였다.

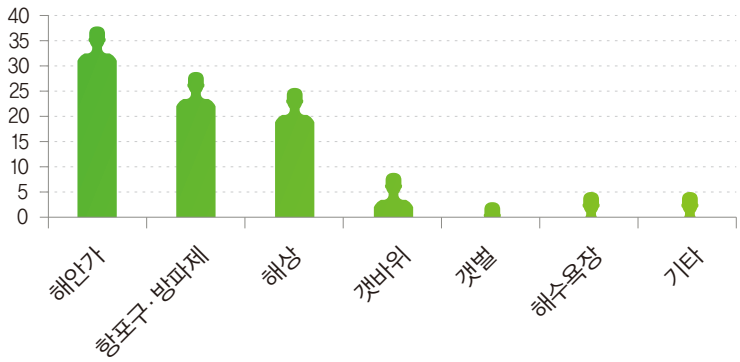
유형별로 살펴보면 해안가 물놀이, 스쿠버활동 등으로 인한 익수사고가 106명(92%), 방파제·갯바위 실족 등 추락사고가 9명(8%)으로 익수·추락으로 인한 사망사고가 대부분을 차지하였다.

전체 사망사고를 보면 전년도에 비해 11% 감소하였으나, 물놀이·수중산업활동(해녀)·스킨스쿠버 활동 중 익수사고는 61% 증가하였고 매년 연안사망사고 중 가장 많은 부분을 차지하는 것으로 나타났다.

장소별로는 해안가에서 38명(33%)으로 가장 많이 발생하였으며, 항포구·방파제 29명(25.2%), 해상 26명(22.6%), 갯바위 9명(7.8%), 해수욕장 5명(4.3%), 갯벌 3명(2.6%), 기타 5명(4.3%) 순으로 나타났다.

장소별 인명사고 현황

(단위 : 명)



시기별로는 물놀이·해양레저활동이 활발한 여름철(6~8월)에 53명(46.1%)이 사망하였으며, 낚시객과 행락객이 많은 가을철이 27명(23.5%)으로 뒤를 이었다.

시기별 인명사고 현황

(단위 : 명)

구분	계절	봄철			여름철			가을철			겨울철		
	총계	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월
'15	145	12	11	15	14	13	24	5	18	8	11	9	5
'16	130	9	4	5	14	14	32	13	6	10	1	15	7
'17	115	4	4	14	8	18	27	8	11	8	3	5	5

나. 연안해역 안전관리 강화

(1) 위험구역 안전관리 실시

매년 상·하반기 지자체 등 관계기관과 합동으로 연안해역 위험성 조사를 통해 최근 사고이력, 안전시설물 설치현황, 환경적 위험요인 등을 분석하여 위험도에 따라 A-B-C 등급으로 구분하여 위험구역 1,177개소를 지정·관리하고 있다.

안전관리시설물

해경서 별 위험구역 지정 현황

(단위 : 개소)

해경서	위험구역				해경서	위험구역			
	계	A	B	C		개	A	B	C
인천서	75	12	21	42	통영서	153	19	50	84
평택서	88	23	16	49	창원서	40	2	17	21
태안서	59	15	14	30	부산서	59	2	24	33
보령서	92	13	29	50	울산서	34	8	5	21
군산서	11	4	4	3	포항서	157	1	7	149
부안서	22	6	8	8	동해서	107	7	22	78
목포서	30	4	2	24	속초서	49	3	10	36
여수서	72	4	6	62	제주서	25	3	10	12
완도서	34	0	9	25	서귀포서	73	13	22	38

(2) 지자체 · 유관기관 협업 강화

관계기관 합동점검

연안사고의 대부분은 위험정보 미인지 및 안전수칙 미준수 등 개인 부주의로 인해 발생하고 있다. 위험구역 내 안전관리시설물 설치를 통해 연안위험정보 및 안전수칙 정보를 제공하여 연안사고 예방에 힘쓰고 있다.

또한, 해경서 별 관할 지자체 등 유관기관과 함께 정기적으로 위험구역 중심으로 합동점검 및 수시순찰을 통해 위험알림판, 위험표지판, 인명구조장비함 등 안전관리시설물을 확충하였다.

(3) 해역별·시기별 맞춤형 안전관리 실시

위험예보

관할 해역·시기별로 위험요소를 파악·분석하여 사고유형에 따른 맞춤형 정책을 추진하였다.

낚시·행락객이 많은 봄·가을철에는 구명조끼 미착용, 출입통제 위반 등 안전저해행위 합동단속 및 갯벌·갯바위 고립사고 예방 안전준수 캠페인을 실시하였으며, 여름철에는 해수욕장 안전관리 지원 및 연안 체험활동 위반 행위 집중 점검·단속을 실시하였고, 설·추석 명절에는 유도선 등 다중이용선박 특별 안전관리 대책을 적극 시행하는 등 시기별 주요사고 예방을 위한 노력을 기울였다.

또한, 시기별 주요사고 위험정보 및 안전수칙을 언론, 지자체 전광판·재난예경보시스템 등을 활용한 선제적 위험예보제 실시로 연안을 찾는 국민들의 해양안전의식 제고에 노력하였다.

국민안전의 날 행사

다. 해양안전문화 확산

(1) 국민과 함께하는 연안안전문화 확산

국민안전의 날(4.16.)을 맞아 서울 보라매공원에서 해양안전체험관을 운영하여 약 7,500여 명의 국민을 대상으로 구명벌 체험, 구명조끼 착용, 구명환 던지기 등 연안안전에 대한 흥미유발 체험콘텐츠를 구성하여 차별화된 안전체험 기회를 마련하였다.

연안안전 공모전

또한, 「대국민 연안안전 공모전」개최로 홍보 콘텐츠, 기발한 아이디어를 발굴·활용하여 안전에 대한 관심 유도 및 국민 공감의 정책메시지를 전달하여 연안안전문화 확산에 노력하였다.

(2) 실효적인 연안안전교육 시행

찾아가는 연안안전교실

해양에 대한 이해도를 높이고 생활 속 안전문화 정착을 위해 「찾아가는 연안안전교실」을 운영하여, 전국 해경서 별 초·중·고등학생 67,203명을 대상으로 물놀이 안전수칙, 방파제·갯바위·갯벌 사고예방요령, 심폐소생술 및 응급처치법 등 안전교육을 실시하였다.

생존수영 교실

교육·홍보 콘텐츠 제작

여름철(7월~8월) 서울(한강)과 제주 등 5개 지역에서 교육청(지원청)·지자체와 연계한 「생존수영 교실」을 운영, 학생과 교사, 일반인 등 4,652명을 대상으로 해양사고 시 생존율을 높일 수 있는 생존수영 교육을 실시하여 국민들로부터 큰 호응을 얻기도 하였다.

(3) 연안사고 예방 대국민 홍보 강화

또한, 연안사고 예방 홍보영상·생존수영 교육영상 및 물놀이 안전교육 자료(PPT) 등 다양한 콘텐츠를 제작, 홈페이지, SNS 및 온·오프라인 매체를 활용하여 전 국민의 연안사고 예방을 위한 교육·홍보 확산에 노력하였다. 특히 CU 편의점, 은행 대기화면, 교통 전광판, 버스정류장 등에서 연안안전 홍보영상을 송출하여 전 국민이 쉽게 접할 수 있도록 생활밀착형 홍보를 추진하였다.

02. 해수욕장 안전관리 지원

해양안전과 경위 **원세광**

가. 지자체 중심의 해수욕장 안전관리

(1) 해수욕장 이용 및 관리에 관한 법률 제정·시행

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

(2) 해수욕장 안전관리

해수욕장법에 근거하여 지자체는 해수욕장 지정·고시하여(260개소, '17년 기준) 안전시설물을 설치하고 매년 안전관리요원 및 구조장비를 증가 배치하는 등 해수욕장을 찾는 국민들이 안전하고 편안하게 즐길 수 있는 환경을 조성하도록 노력하고 있다.

최근 3년간 해수욕장 이용객, 안전관리 인력 및 구조장비

(단위: 명, 대)

구분	이용객	안전관리 인력	구조장비
'17년	1억 30만명	3,781	306
'16년	1억 500만명	3,416	328
'15년	9,986만명	3,110	347

교육지원 및 컨설팅

해경은 지자체의 해수욕장 안전관리 역량 강화를 위해 해경서 별 안전지원반을 운영하여 민간안전요원 대상 견시 요령, 응급조치 교육 및 합동훈련 실시하고 안전취약 해수욕장에 구조인력·장비를 지원하고 있다.

나. 2017년 해수욕장 안전관리 지원 결과

(1) 해수욕장 안전관리 지원 현황

주요 해수욕장 127개소에 일일 인력 304명과 구조장비 180대를 투입하였으며, 지자체의 안전관리 역량 강화를 위해 해경서 별 안전지원반을 운영하여 민간 안전관리요원 교육 91회, 합동훈련 88회 및 지자체 안전관리 컨설팅 76회를 실시하였다.

해수욕장 안전관리

(2) 해수욕장 안전관리 결과 및 분석

익수·표류 등 물놀이 사고자 구조 인원은 79명으로 '16년(55명) 대비 43% 증가하였고, 원조(스스로 위험에서 탈피)는 240명으로 전년(291명) 대비 17% 감소하였으나 물놀이 사망자는 5명으로 전년 대비 1명 증가하였다.

유형별로 보면 표류 214명(67%), 익수 63명(20%), 기타 43명(13%)으로 튜브 및 구명조끼를 착용한 경우 단순표류 사고에 그쳤으나, 구명조끼 등 안전장구를 착용하지 않은 경우 위험성이 높은 익수사고로 이어졌다. 특히 해수욕장 물놀이 사망자 5명 전원이 구명 조끼 미착용인 것으로 나타났다.

03. 실질적 교육·훈련 강화로 현장 전문가 양성

해양안전과 경위 **박미진**

가. 파출소 및 출장소 단계별 인명구조 교육

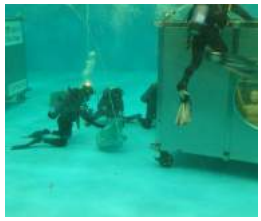
(1) 인명구조자격증 보유율 향상, 구조역량 강화에 기여

파출소 및 출장소 경찰관들의 구조능력 향상 및 인명구조자격증 보유율(49%) 상승을 위해 단계별 인명구조 교육을 실시하였다.

[1단계] 기초구조과정

[2단계] 인명구조자격취득과정

[3단계] 구조전문화과정



총 3단계로 기초 구조과정, 인명구조 자격증 취득과정, 인명구조 전문화 과정으로 나눠, 개인별 구조역량에 따라 맞춤형 교육을 전문교육기관의 체계적 프로그램에 맞춰 실시, 인명구조장비 사용법 및 구조영법 숙달을 통해 파출소 및 출장소 경찰관의 인명구조자격증 보유율 상승과 구조능력 향상에 기여 하였다.

인명구조자격 교육 및 보유현황

연도별	'15년	'16년	'17년
교육인원(명)	1,003명	810명	656명
보유율(%)	67%	70%	76%

나. 교육·훈련 지원팀 운영

(1) 파출소 초동조치 역량 강화, 해양안전서비스 제공

익수자 구조훈련

파출소 및 출장소는 항·포구 및 연안 해역의 범죄예방활동, 다중이용 선박·수상레저활동 안전관리, 사건·사고 초동조치 등의 임무를 수행하는 최일선 현장부서로, 전국 331개 파출소 및 출장소에 2,000여 명의 인원이 배치되어 연안안전 확보에 매우 중요한 역할을 담당하고 있다.

익수자 구조훈련

그럼에도 불구하고 그간 파출소 경찰관들의 체계적인 교육·훈련을 전담하는 전문 인력 및 담당 부서가 없어 파출소 자체적으로만 훈련이 진행되는 등 구조 전문성 강화에 한계가 있었다.

이러한 지속적인 필요성 제기에 따라, 인명구조자격증을 보유하고 구조 전문화 과정을 이수한 다년간의 파출소 근무경력 등을 두루 갖춘 전문 인력을 선발하여 2016년 4월 교육훈련지원팀을 신설하였다.

해양경찰서별 3~5명으로 구성된 교육훈련지원팀은 연안구조정 운용술, 연안사고 훈련 등 상황별 인명구조 훈련과 V-Pass, 선박출입항 종합정보시스템 등 파출소 및 출장소에서 운용하고 있는 시스템 교육을 실시하고 있다.

교육훈련지원팀이 신설되면서 해양안전에 대해 높아진 국민적 기대감에 부합하는 구조전문가 양성이 기대되며, 각종 사건사고에 대한 초동조치 역량이 강화되어 안정적인 해양구조 서비스를 제공할 수 있게 되었다.

04. 신형 장비 도입으로 연안사고 대응역량 강화

해양안전과 경위 **박미진**

가. 신형 연안구조정 일괄 도입

(1) 연안해역 안전관리 임무 수행

기존 연안구조정은 노후되고, 소형(4톤급)으로 기상불량 시 임무수행에 제약이 따라 기상 불량 시에도 임무수행이 가능하고, 운용 숙달 및 유지·보수에 용이한 표준화된 연안구조정 도입을 추진하였다.

구형 연안구조정(4톤급)

신형 연안구조정(18톤급)

연안구조정 비교표

구분		기존 연안구조정	신형 연안구조정
톤 급		4톤	18톤
크기	길 이	10~11m	약14.4m
	폭	3.0m	약4.3m
최대속력		10노트(20km/h)	35노트(65km/h)
주 기 관 (소요마력)		디젤엔진 2대 (310마력×2대)	디젤엔진 2대 (750마력×2대)
발 전 기		–	12kW x 1대
보 강 시 설		–	▸ 내파성 강화 ▸ 함 조종성 및 갯바위 접근성 향상 ▸ 구조설비보강 – 구조크래들, 예인비트 등
선체재질		FRP	알루미늄

일괄 대량 발주를 통해서 연안구조정의 표준화를 이루었으며 운용과정에서 같은 규격의 장비와 부품을 사용할 수 있어 장비관리와 운용측면에서 혁신적으로 개선되었다.

'16년도부터 '20년도까지 총 64척을 도입 중에 있으며, '16년 8척, '17년 13척 총 21척의 신형 연안구조정이 파출소에 배치되어 임무를 수행 중에 있다.

사업현황

연도별	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년
64척 (756.8억)	8척× 13.25억 (106억)	8척× 13.25억 (106억)	12척× 11.35억 (136.2억)	12척× 11.35억 (136.2억)	12척× 11.35억 (136.2억)	12척× 11.35억 (136.2억)
		〈 일 괄 계 약 〉				

※ 도입척수(34척) : '16년 8척, '17년 11척

나. 무인기(드론) 시범 운영

(1) 갯벌 및 항포구 안전관리에 활용

실종자 수색

드론 경진대회(평택)

육상 및 해상으로의 접근이 어려운 해안절벽, 갯벌, 테트라포드의 상황 파악 및 채증, 실종자 수색 등을 위해 16년 파출소에 무인기(6대)*를 최초 도입 활용하게 되었고,

* 목포, 평택, 울산, 통영, 목포, 부안

'16년 12월 2일 평택해양경찰서에서는 경찰관과 의경 총 17명이 참가하는 드론 경진대회를 개최하여 드론에 대한 관심도 제고의 계기를 마련하였다.

'17년에는 4대를 추가 도입*하여 총 9개서 10대의 드론을 실종자 수색, 갯벌 및 항포구 안전관리 등에 활용하고 있다.

* 완도, 창원, 보령, 포항

05. 다중이용선박 현황과 안전관리

해양안전과 경장 **이도병**

가. 유선 및 도선

(1) 운항 현황

유선사업은 유선 및 유선장을 갖추고 수상에서 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락을 위하여 선박을 대여하거나 유락하는 사람을 승선시키는 것을 영업으로 하는 것을 말하며, 도선사업은 도선 및 도선장을 갖추고 내수면 또는 내수면과 해수면이 접하는 하구나 만(灣)의 형태를 갖춘 곳으로 해안간의 해상거리가 2해리 이내인 해역, 육지와 도서(島嶼)간 및 도서와 도서 간의 거리가 비교적 가까운 거리에서 사람과 물건을 운송하는 것을 영업으로 하는 사업을 말한다.

관광유선

차량을 싣고 있는 도선

잠수유선

무동력 도선

지역별 유·도선 현황

(단위 : 척)

구분	계	인천	평택	태안	보령	속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	제주	서귀포
계	418	84	17	7	5	4	3	–	1	46	6	18	7	1	2	17	77	90	8	25
유선	318	75	8	5	5	2	1	–	1	25	–	11	7	1	2	17	71	63	7	17
도선	100	9	9	2	–	2	2	–	–	21	6	7	–	–	–	–	6	27	1	8

유선은 인천 아라뱃길을 운항 중인 현대크루즈호(999톤), 도선은 인천 잠진도와 무의도를 사람과 차량을 탑재하여 운항하는 무룡5호(978톤)가 가장 크다.

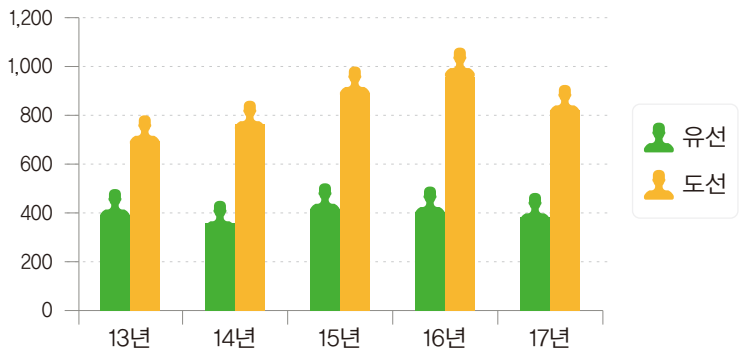
제주도의 경우 수중을 운항하는 잠수유선, 속초 청초호에는 항구와 항구사이를 연결한 줄을 사람의 힘으로 끌어당겨 운항하는 뗏목형태의 무동력 도선(일명 갯배) 등 다양한 형태의 유·도선이 있다.

(2) 이용객 현황

바다나 섬 지역에서 해양레저 활동이나 관광을 즐기는 국민들이 꾸준히 증가하고 도서지역을 홍보하는 TV 예능프로그램, 지방자치단체의 축제 개최 등으로 2016년 유·도선 이용객은 1,592만명으로 최대치를 기록했지만, 2017년 유선 척수 감소 및 연육교 연결로 도선 일부 항로가 폐업함에 따라 1,421만명(전년대비 10% 감소)으로 감소 추세에 있다.

최근 5년간 유선 및 도선 이용객 현황

(단위:만명)



구명설비 점검

기관실 점검

(3) 안전관리

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

특히 2015년부터는 매년 범정부 차원의 유·도선 국가안전대진단을 실시하면서 선박안전기술공단 등 내·외부 인력으로 구성된 민관합동 기동점검단을 운영하여 선박서류, 각종 장비 비치·관리실태 및 사고취약요인을 점검하고, 나타난 문제점은 행정지도 및 시정조치 하는 등 해양사고 예방을 위하여 최선의 노력을 다하였다.

유선 및 도선 위법행위 단속 현황

(단위 : 건)

구분	계	무면허 (미신고)	음주운항	과적과승	영업구역 /시간위반	관계법령 위반
계	267	54	3	25	23	162
'17년	89	14	1	2	11	61
'16년	74	21	–	3	3	47
'15년	48	11	1	9	5	22
'14년	35	3	1	5	1	25
'13년	21	5	–	6	3	7

* 관계법령 : 선박안전법, 선박법, 선박직원법, 해사안전법 등

나. 낚시어선

안전캠페인

(1) 운항 현황

낚시어선업은 10톤 미만의 어선 가운데 일정한 요건을 갖추고 낚시인을 승선시켜 낚시터로 안내하거나 낚시어선에서 낚시를 할 수 있도록 하는 영업을 말한다. 낚시어선업으로 신고된 척수는 총 4,487척('17.12월기준, 해양수산부)으로 충남 1,130척, 경남 1,116척, 전남 763척 순으로 많다.

언론 홍보

낚시어선업자 안전교육

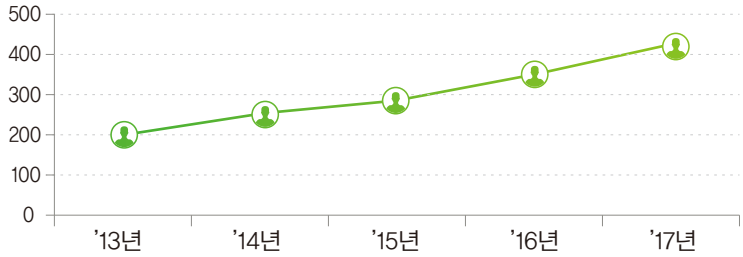
특별단속

(2) 이용객 현황

국민소득 향상 및 여가시간 증대, 낚시를 주제로 한 대중매체의 영향으로 낚시어선 이용객은 지속적으로 증가하고 있다. 2017년 낚시어선 이용객은 414만명으로 2013년 205만명 대비, 약 2배 증가하였다.

〈그림 4〉최근 5년간 낚시어선 이용객 현황

(단위:만명)



* 구조안전국 통계 13. 다중이용객 현황 참고

(3) 안전관리

해양경찰은 낚시어선의 출·입항 신고를 받고, 현장 안전관리와 사고발생 시 구조임무를 수행하고 있다. 또한, 낚시어선업자 및 승객을 대상으로 안전의식 고취를 위한 홍보·계도 활동을 적극적으로 실시하고 정원초과, 구명조끼 미착용 등 안전저해행위에 대하여 봄, 가을철 낚시 성수기에 특별단속 활동을 전개하여 안전한 낚시문화가 정착되도록 힘쓰고 있다.

다. 음주운항

(1) 단속 현황

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

음주단속

최근 5년간 음주운항으로 적발된 선박 중 어선이 65%, 시기별로는 가을철(9~11월)이 가장 많은 168건(31%)을 차지하고 있어, 음주운항 근절을 위한 유관기관 합동단속 등을 지속적으로 펼치고 있다.

〈표 9〉 선종별 음주운항 단속 현황

(단위 : 건)

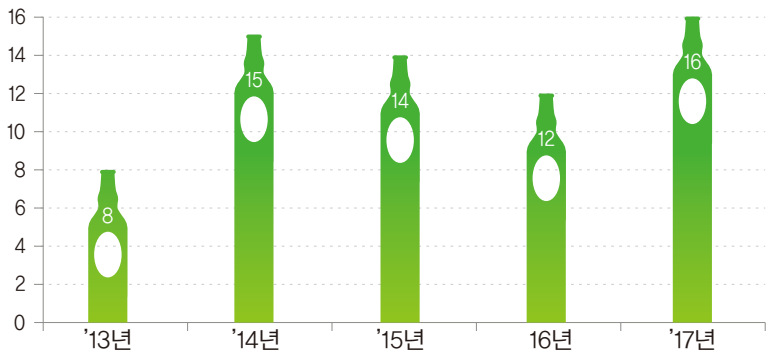
구 분	계	유·도선	화물선	여객선	낚시어선	어선	예부선	기타
계	550	3	13	4	23	361	50	96
'17년	122	1	–	–	2	84	8	27
'16년	117	–	4	2	4	70	11	26
'15년	131	1	4	–	8	82	16	20
'14년	78	1	–	1	4	57	6	9
'13년	102	–	5	1	5	68	9	14

※ 기타 : 수상레저기구, 통선 등

(2) 사고 현황

최근 5년간 음주로 인한 사고는 총 65건으로 음주운항 시 대형사고로 이어질 수 있는 개연성이 높아 해양종사자를 대상으로 음주운항 위험성에 대한 홍보 활동으로 사회적 인식 전환 및 해양안전문화 정착을 위하여 노력하고 있다.

〈그림 5〉최근 5년간 음주사고 발생 현황



2절
해양재난 관리활동

01. 해상조난사고 발생 현황

수색구조과 경장 **장용민**

해상조난사고(전복사고)

가. 해상조난사고 발생 현황

(1) 최근 5년 간 해상조난사고 발생 현황

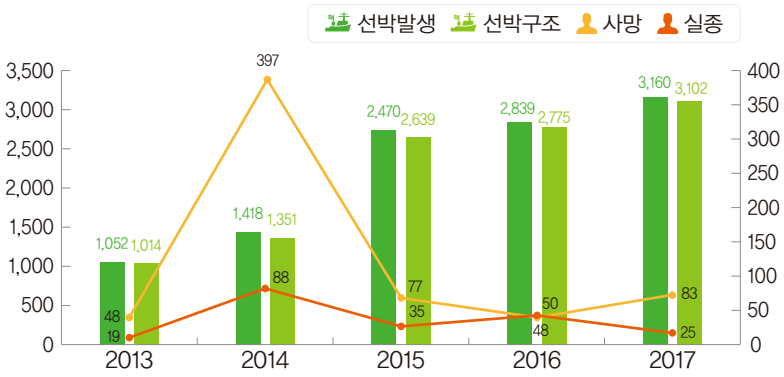
수상에서 좌초·전복·충돌·화재·기관손상 등 선박의 운용과 관련하여 발생한 사고를 해상조난사고라 한다

최근 바다 낚시객과 수상레저 인구가 꾸준히 증가하고 해양시설과 선박의 통항량이 지속적으로 늘어남에 따라 해상조난사고는 점차 증가하는 추세이다.

최근 5년 간 발생한 해상조난사고를 살펴보면 단순기관고장, 추진기 및 키손상, 부유물 감김과 같이 인명피해가 없는 단순사고가 연평균 1,282척(57%)으로 대부분을 차지하고 있으며, 인적·물적 및 해양오염 피해가 수반되는 좌초·충돌·화재·전복·침수사고는 연평균 786척(35%)이 발생했다.

최근 5년 간 해상조난사고 발생 현황

(단위 : 척, 명)



전복선박 내 고립자 구조

(2) 2017년 해상조난사고 현황

2017년 발생한 해상조난사고는 3,160척(17,338명)으로전년에 비해 321척(11.3%)이 증가하였고, 해상조난사고에 의한 사망 및 실종 등 인명피해는 108명으로 전년 대비 10.2%(10명) 증가하였다.

〈표 1– 1〉2017년 해상조난사고 발생 현황

(단위: 척, 명)

발 생		구 조		인명피해	
선 박	인 명	선 박	인 명	사 망	실 종
3,160	17,336	3,102	17,228	83	25

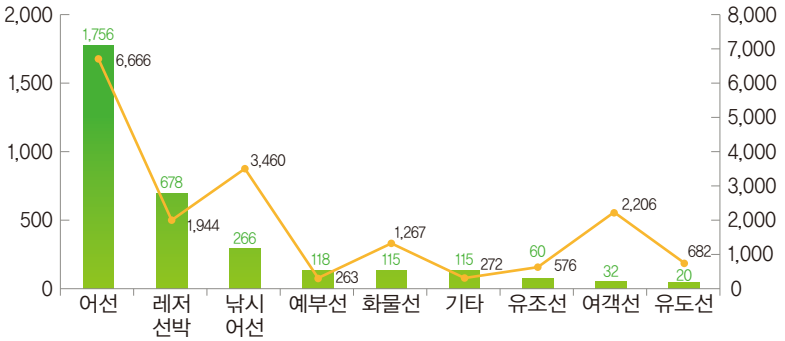
1) 선종별

선종별로 살펴보면, 어선이 1,756척(55.6%)으로 가장 많았고, 레저선박이 678척(21.4%), 낚시어선이 266척(8.4%) 발생하여 이들 선박이 전체 사고의 85%를 차지하였다.

해양레저산업이 점차 발달하고 바다낚시가 보편화되면서 해양활동 인구가 증가하여 레저선박과 낚시어선에 의한 사고가 전년대비 각각 24.9%, 27.3% 증가한 것으로 나타나, 사고예방을 위한 지속적인 안전교육과 홍보가 필요하다.

2017년 선종별 사고발생 현황

(단위 : 척, 명)

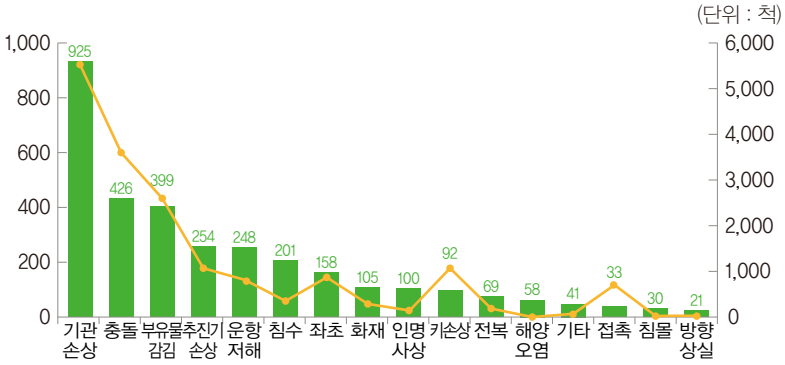


실종자 수색

2) 유형별

유형별로는 기관손상이 925척(29.3%) 으로 가장 많이 발생하였고, 다음으로 충돌이 426척(13.5%), 부유물감김 399척(12.6%) 순으로 발생하였다. 기관·추진기·키손상, 부유물감김 등 단순사고가 1,959척(62%) 으로 대부분을 차지하였고, 충돌·좌초·화재·전복·침수 사고는 959척(30%)으로 집계되었다.

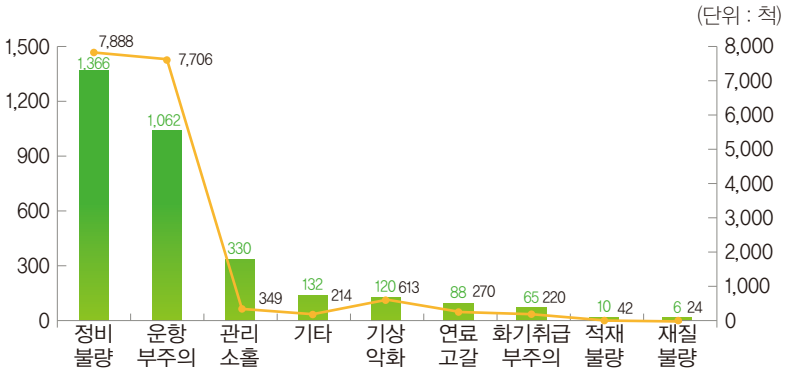
2017년 유형별 사고발생 현황



3) 원인별

사고 발생원인을 보면 정비불량이 1,366척(43.2%)으로 대부분을 차지하였고, 운항부주의 1,042척(33%), 관리소홀 330척(10.4%) 순으로 대부분 인적요인에 의한 사고가 큰 비중을 차지하는 것으로 나타났다.

2017년 원인별 사고발생 현황



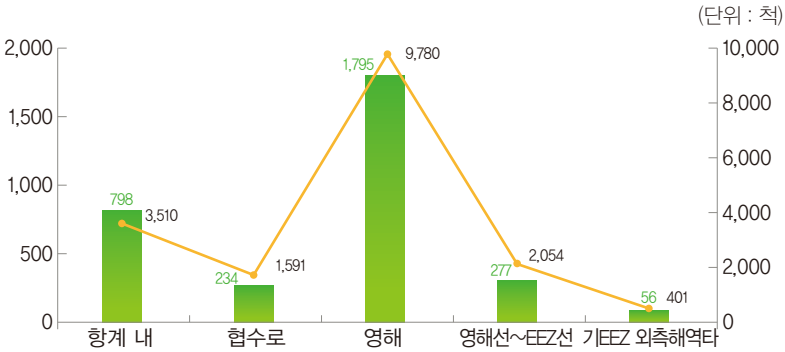
S-92 중특단 해상투입

4) 해역별

해역별로는 항계 내, 협수로 등 영해 내에서 발생한 사고가 2,827척(89.5%) 으로, 선박사고의 대부분이 육지와 가까운 연안해역에서 발생하였고, 영해~EEZ 해역에서는 277척(8.8%), EEZ 외측해역에서 56척(1.8%) 의 사고가 발생하였다.

선박 통항이 잦은 교통항로상에서 어선의 정박·조업과 대형화물선, 여객선, 유·도선 및 레저선박 등 선박의 교통량 증가로 인해 연안해역에서의 사고개연성은 갈수록 증가하고 있어, 연안해역에 대한 집중적인 안전관리가 필요하다.

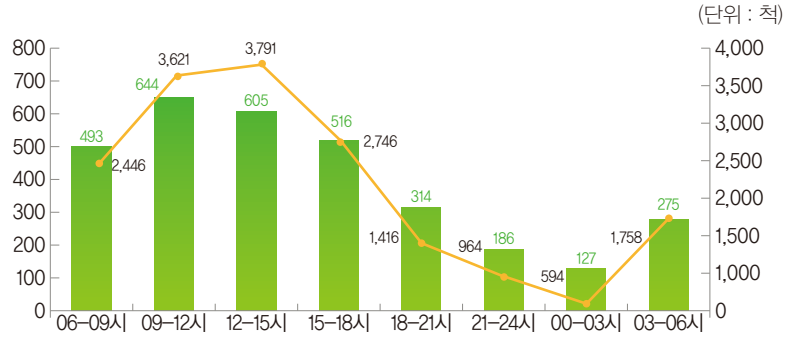
2017년 해역별 사고발생 현황



5) 시간대별

시간대별로는 선박의 통항 및 조업활동이 집중되는 주간(06:00~18:00)에 2,258척(71.4%)이 발생하였고, 야간(18:00~06:00)에는 902척(28.6%)이 발생하는 것으로 나타났다.

2017년 시간대별 사고발생 현황

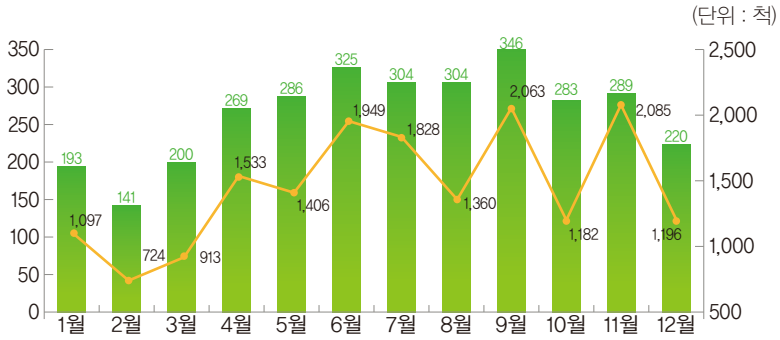


6) 월 별

월별로는 9월에 346척으로 가장 많이 발생하였고, 6월 325척, 7·8월 각각 304척 등 주로 여름철과 가을철에 사고가 많이 발생하였다.

영흥도 낚시어선 충돌사고

2017년 월별 사고발생 현황

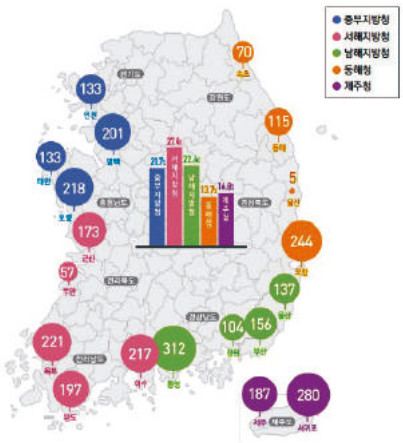


7) 관서별

지방청별로는 섬이 많고 선박 통항량이 많은 서·남해권 해역에서 특히 많이 발생하는 것으로 나타났다. 서해지방청 868척(27.4%)으로 가장 많았고, 남해지방청 709척(22.4%), 중부지방청 685척(21.7%) 순으로 발생하였다.

관서별로는 통영서가 312척(9.9%)으로 가장 많았으며, 서귀포서 280척(8.9%), 포항서 244척(7.7%), 목포서 221척(7%) 순으로 사고가 발생하였다.

2017년 관서별 사고발생 현황



05 FOCUS

수색구조과 경위 **이치만**

2017년 주요 해양사고 사례

1. 포항, 209 주영호 충돌·전복 사고

사고 개요		2017.1.10.(화) 14:00경, 포항 호미곶 동방 22해리, 항해중이던 화물선 ㅇㅇ호와 표류 중이던 어선 209주영호가 충돌하여 어선전복
선박 제원		• ㅇㅇ호(23,269톤, 화물선, 홍콩국적) • 209주영호(74톤, 어선, 구룡포선적, 7명)
피해 사항	인적	• 209주영호 승선원 7명 중 구조 1, 사망 2, 실종 4
	물적	• 209주영호 선체 파공 및 전복
사고 특징		• 견시소홀 등의 운항 부주의와 해묘(sea anchor) 중인 어선이 충돌

전복선박 사진

2. 서귀포 가파도, 방명호 전복사고

사고 개요		2017.1.16.(월) 10:42경, 서귀포 가파도 북서 0.3해리에서 어선 박명호가 전복 표류 중인 것을 방파제 낚시객이 발견 신고
선박 제원		• 박명호(3.37톤, 어선, 모슬포 선적, 2명)
피해 사항	인적	• 승선원 2명 중 구조 1, 사망 1
	물적	• 선체 전복
사고 특징		• 헬기(B-508호)에 항공 구조사 2명을 편승하여 현장 출동, 전복선박 진입하여 우현선수 어선창고에 고립된 있는 선원 1명을 구조

전복선박 사진 | 헬기 구조

3. 신안 병풍도, 큰 영광호 화재

사고 개요		2017.2.22.(수) 03:11경 진도군 병풍도 남서방 12해리 항해 중 원인미상의 화재 발생으로 구조요청
선박 제원		• 큰영광호(24톤, 어선, 사천 선적, 7명) • 707현진호(29톤, 어선, 흑산 선적, 12명)
피해 사항	인적	• 승선원 7명 전원 구조
	물적	• 선체 전소
사고 특징		• (안전조치) 상황실 선장 상대"구명동의 착용지시 및 비상시 퇴선 권고" • (민간구조세력 동원) 인근 조업어선 707현진호에 연락 인명구조 협조 요청 – 해경의 구조협조 요청을 받은 707현진호는 조업 중 올리던 그물을 절단하고 사고현장에 신속하게 이동하여 표류 중인 선원 7명을 전원 구조 ※ 707현진호 선장, 구조유공에 대한 바다 의인상 및 LG 의인상(3천만원) 수상

전복화재 사진

4. 동중국해 침몰 중국어선 수색·구조 지원

사고 개요		2017.2.24.(금) 08:00경 동중국해(서귀포 남방 176해리)에 중국어선이 침몰하여 중국 MRCC에서 수색지원 요청
선박 제원		• 선명미상(305톤, 어선, 중국국적, 20명)
피해 사항	인적	• 승선원 20명 중 7명 구조(인근 중국어선) 13명 실종
	물적	• 선체 침몰
사고 특징		• 제주 항공대 CN-212 급파 현지 수색 지원 • 중국 MRCC와 합동 수색을 통해 실효적인 국제 수색구조 협력 체계 가동

C-212 호기

5. 울산, 대성호 연락두절(충돌 후 침몰) 사고

사고 개요		2017.4.16.(일) 03:10경 울산 동암항에서 출항한 대성호가 입항하지 않자 같은날 12:10경 신고접수
선박 제원		• 대성호(2.76톤, 어선, 기장 선적, 2명) • 한유 엠파이어호(4,387톤, 유조선, 한국 국적)
피해 사항	인적	• 대성호 승선원 2명 실종
	물적	• 선체 침몰(미발견)
사고 특징		• 대성호의 V-PASS항적을 확인하여 충돌·도주 의심선박을 특정하여 조기 가해선박을 신속하게 검거

충돌선박 항적조회

6. 보령, 낚시어선 뉴라이브호 좌초

사고 개요		2017.6.18.(일) 11:29경 대길산도 북방 0.2해리 낚시어선 뉴라이브호가 낚시영업 중 인근 암초에 좌초
선박 제원		• 뉴라이브호(9.77톤, 낚시어선, 홍원 선적, 22명)
피해 사항	인적	• 피해 없음
	물적	• 선체 좌초(선저부 파공)
사고 특징		• 당시 짙은 안개(저시정 2급)로 시정이 좋지 않은 상황에서 무리한 운항 및 전방주시 소홀로 좌초

선박 좌초 사진

7. 포항, 어선 제803광제호 전복 사고

			선박 전복 사진
사고 개요		2017.8.30(수) 12:14경, 구룡포 북동방 20해리에서 선박이 전복되어있다며, 인근 선박이 신고	
선박 제원		• 제803광제호(27톤, 통발, 구룡포, 승선원 9명)	
피해사항	인적	• 승선원 9명중 구조3, 사망4, 실종2	
	물적	• 선체 전복 및 파손	
사고 특징		• 기상불량 및 어구 적재 등으로 인해 선박 복원력 상실로 인해 어선 전복	

8. 울릉도, 낚시어선 태광호 침수·전복

			선박 전복 사진
사고 개요		2017.10.16(월) 22:30경 울릉도 북방 3.5해리에서 항해중인 태광호가 원인 미상의 침수로 인해 전복	
선박 제원		• 태광호(9.77톤, 어선, 구룡포 선적, 5명)	
피해사항	인적	• 피해 없음	
	물적	• 선체 침수 및 전복	
사고 특징		• 조업종료 후 선박 운항 시 안전점검 가능성과 확인을 하지 않는 등 안전의식 결여로 인한 침수사고가 발생	

9. 인천 영흥도, 낚시어선 선창1호 충돌·전복

			선박 전복 사진
사고 개요		2017.12.03(일) 06:30경 인천 영흥대교 남방에서 급유선과 낚시어선이 충돌하여 낚시어선 전복	
선박 제원		• 선창1호(9.77톤, 낚시어선, 인천 영흥선적, 22명) • 명ㅇㅇ호(336톤, 급유선, 6명)	
피해사항	인적	• 선창 1호 승선원 22명 중 구조 7, 사망 15	
	물적	• 선체 전복	
사고 특징		• 두 선박은 충돌 가능성이 있었음에도 속력을 낮추거나 침로를 변경하는 등 주의의무를 다하지 못해 충돌 • 연안 해양사고 대응체계 개선에 대한 필요성 대두	

02. 해양재난 대비·대응 체계 구축

수색구조과 경사 **이치만**

가. 해양재난의 정의

(1) 재난 및 안전관리 기본법

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

(2) 수상에서의 수색·구조등에 관한 법률

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

나. 해양재난에 대한 대비 · 대응 활동

(1) 수난대비계획 수립 시행

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

'17년 집행계획의 주요내용으로 현장에서의 교육·훈련 강화, 해양재난 관련 매뉴얼 정비, 구조본부 운영규정 마련, 수상구조사 제도 시행 등이 포함되어 있다.

(2) 수난구호협력기관 간 협력체계 강화

중앙해상수난구호대책위원회

현행 수상구조법 제6조에서는 수난구호협력기관 및 관련 단체간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 '중앙해상수난구호대책위원회'를 두고 있으며, 광역·지역구조본부별로 '광역 및 지역 해상수난구호대책위원회'를 두도록 하고 있다.

또한 각 지방해양경찰청과 해양경찰서에서도 각각 '광역 및 지역해상수난구호대책위원회'를 운영하여 대형해양사고발생시 지방자치단체, 소방서, 경찰서, 군부대, 수협 등 지역 수난구호협력기관 간 지원 체제를 굳건히 하고 있다.

(3) 민·관·군 합동 수난대비 기본훈련 집행

민·관·군 합동 훈련

수난대비기본훈련은 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」에 따라 해양경찰청 및 소속기관에서 실시하는 해양재난 대비훈련으로 수난구호협력기관 및 민간단체와의 공조 협력체계 구축을 위해 2016년부터 해양경찰청은 연 1회, 소속기관(지방청 및 해경서)은 분기 1회 이상 실시하고 있다.

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

국민참여형 교육·훈련

훈련과정에는 일반 시민 등 국민들을 참여시키고, 심폐소생술 실습 등 안전교육도 병행하여 해양사고에 대한 안전의식도 향상시키고 있다.

〈표 2-1〉수난대비기본훈련 실적

연도	횟수	기관·단체	함선	인원
2016년	94회	792개소	1,026척	17,732명
2017년	96회	954개소	1,002척	16,032명

(4) 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리

연간 해양사고 발생 환경의 특성에 따라 시기를 농무기, 태풍 내습기, 동절기 등 3단계로 구분하여 사전 대비하고 있으며, 소속관서별 관할 해역의 특성을 고려한 자체 해양사고 대비·대응 계획 수립, 선제적 예방활동 전개하고 해양사고 시 신속 대응할 수 있도록 태세를 갖추고 있다.

〈표 2-2〉시기별 설정 단계

구분	3月~7月	6月~10月	11月~2月
시기	농무기	태풍내습기	동절기
특징	▸ 해상에 짙은 농무 발생 ▸ 충돌·좌초 사고 발생↑	▸ 태풍이 해·육상에 영향 ▸ 장기계류선박 대피 必	▸ 수온저하로 사망률↑ ▸ 전열기로 화재발생↑
대비, 대응	▸ 레이다·기관·조타기 등 사전 안전점검 ▸ VTS 모니터링 강화 ▸ 긴급구조대응태세 유지	▸ 장기계류, 감수보존 비상사태 대비 ▸ 지자체 등 협력 강화 ▸ 긴급구조대응태세 유지	▸ 구조장비 점검 및 화재 예방 교육 ▸ 긴급구조대응태세 유지

최근 10년간 국내에 영향을 준 태풍은 총 28개로 연 평균 약 2.8개가 내습하였으며, 월별로는 7월 11개(39%), 8월 7개(25%), 9월 5개(18%)로 7~9월 기간 중 23개 발생하여 전체의 82%를 차지하고 있다.

〈표 2-3〉최근 10년간 국내 영향 태풍 현황

(단위: 년, 회)

구분	계	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18
계	30	0	3	3	5	3	4	4	2	3	3
6월	4			1		1		1			1
7월	10			1	2		3	2		2	
8월	9		2	1	2	1		1			2
9월	5		1		1				2	1	
10월	2					1	1				

2017년 태풍은 총 27회 발생하였으며 국내에 영향을 준 태풍은 7월 난마돌(3호), 노루(5호)와 9월 탈림(18호) 등 3회가 있었다. 경미한 해양사고 2건(항내침수, 기관고장)을 제외하고 인명피해를 동반한 해양사고는 발생하지 않았다.

03. 해양사고 구조대응체계 강화

수색구조과 경사 **이치만**

전복선박 탐색

가. 해양사고 구조대응 역량 강화

(1) 중앙해양특수구조단 구조역량 강화

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

중앙해양특수구조단에는 최첨단 구조장비와 전문 구조훈련으로 무장된 최정예 구조대원을 배치하고 있으며 전국 해역에서 발생하는 수심 40m 이상 수중수색, 여객선 등 다중이용선박 전복·침몰선박 사고, 선박화재 및 유해화학물질사고 등 대형·특수해양사고에 투입하여 국민들의 소중한 생명을 구하기 위해 항공기와 구조보트·함정 등을 이용한 24시간 출동태세를 유지하고 있으며 스쿠버잠수·로프구조교육 등을 통한 해양경찰 구조역량 향상에 기여하고 있다.

중앙해양특수구조단의 구조역량 강화를 위해 구조대원이 고도의 잠수기술을 숙달할 수 있는 잠수구조훈련장(수심 15m)을 비롯해 악천후 재연설비를 갖춘 항공·로프구조 시설 등 복합훈련시설을 건립 중(2020년 완공)에 있다.

(2) 해양경찰구조대 구조역량 강화

연안에서 해양사고가 발생했을 때 신속하게 현장에 투입, 해양에서의 구조·구급임무를 전문적으로 담당하고 있는 해양경찰구조대는 07년 7

월 창설된 이후 각 해경서에 배치되어 관할해역의 해양사고에 대응하고 있다.

신형 구조보트

해양경찰구조대 구조역량 강화를 위해 전문구조인력을 확보, 최신 구조·구급장비를 확충하고 해양사고대비 구조훈련을 반복·숙달하여 해양 인명구조 능력을 갖추고 있다.

'16년부터 시행한 자체 구조대원 양성과정을 통해 올해 7명의 구조대원을 양성하여 현장부서에 배치했고, 신형구조보트 10척과 특장구조차량 3대를 도입하였다.

(3) 해양에서의 구급역량 강화

응급구조사 교육

해상이나 도서지역에서 응급환자가 발생하였을 때 대부분의 환자들을 해양경찰의 경비함정이나 항공기 등을 이용하여 육상 또는 병원으로 이송하고 있으며, 의료 사각지대에 있는 해양종사자·도서민에게 전문의료서비스를 제공하기 위해 경비함정·항공기에 구급장비 및 의료시스템을 설치하여 '바다 앰뷸런스' 역할을 하고 있다.

특히, 함정에서 운용하는 해양원격응급의료시스템은 전문의사가 영상을 통해 환자의 상태를 보고 경찰관에게 의료지도를 하는 시스템으로 신속한 응급처치를 제공하여 국민들의 의료지원에 큰 역할을 하고 있다.

2017년에는 22명의 구급인력을 신규 채용하였으며, 전국 구급직별 경찰관을 대상으로 국가재난 응급의료 교육(1차: 11.21~24, 2차: 11.28~12.1)을 실시하였으며 임무수행에 필요한 검진장비인 응급처치 가방과 구급대원 시인성 강화를 위한 조끼 및 표지장을 지급하여 구조 역량을 강화 하였다.

〈표 3-1〉해양경찰 구급인력 채용 현황

(단위: 명)

계	07	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'17
86	15	5	8	7	3	7	10	9	22

나. 민·관 해난구조협력체계 강화

(1) 민간해양구조대원 운영

민간해양구조대원

해양경찰의 해양관할면적은 대한민국 면적의 약 4.5배로 해양경찰 세력만으로는 대응에 한계가 있다. 따라서 어선 등 민간과의 구조협력을 통한 신속한 구조체계 구축이 중요하다. 때문에 1997년 경남 통영에서 시행하고 있는 '민간자율구조대'를 전국적으로 확대 시행하고, 2012년 수난구호법에 '민간해양구조대원'을 정식 명문화하였다.

이로 인해 예측 불가한 해양사고에 신속히 대응할 수 있었고 다양한 상황에 적합한 민간구조세력이 정부의 공공기능을 보조하고 지원함으로써 해양사고의 사각지대를 해소할 수 있었다.

민간해양구조대원은 매년 증가 추세로 2017년말 기준 3,671명, 선박 3,087척이 등록되어 활동 중이며, 2017년도 전체 해상사고 3,160척 중 416척(13%)을 구조하였다. 민간 구조세력의 구조 비율도 매년 증가하는 추세이며 이에 따라 민간해양구조대원을 더욱 체계화 하고 대원에 대한 복리후생 등 각종 지원을 강화할 계획이다.

〈표 3-2〉민간해양구조대 현황

구분		'15년	'16년	'17년
인원	척	2,271	2,896	3,087
	명	2,334	3,305	3,671
구조 실적	척	167	323	416
	몇	826	1,329	1,835

(2) 한국해양구조협회의 발전

해양구조협회 활동

한국해양구조협회(이하 '협회')는 해수면에서의 수색구조·구난에 관한 기술, 제도, 문화 등의 연구개발·홍보 및 교육훈련, 기타 행정기관이 위탁하는 업무의 수행과 해양구조·구난 업계의 건전한 발전 및 종사자들의 기술향상을 위하여 수난구조법 제26조에 근거하여 설립된 비영리 사단법인이다.

완도지부 장보고호 진수

협회는 2013년 설립된 이래로 꾸준한 발전을 거쳐 2017년 말 기준 회원 15,290여 명이 활동 중이며, 3개의 본부, 19개의 지부, 51개의 구조대 등 전국적인 조직으로 활동하고 있으며, 해양안전 교육, 해양환경 정화활동, 인명구조 자격증 교육 등 다양한 분야로 업무를 확장하고 있다.

2017년에는 인명구조선 '장보고호'를 진수하였고 서울 강북·송파, 경북 울진, 부산 해운대, 경북 특수구조대를 창설하여 그 세력을 더욱 공고히 하였다. 특히 영흥도 낚시어선 충돌사고 실종자 수색 지원 등 크고 작은 해양사고에서 해양경찰의 든든한 조력자로의 입지를 더욱 다지고 있는 중이다.

(3) 바다 의인상 수여

바다 의인상 수여

'바다 의인상'은 자신의 위협을 무릅쓰고 해양에서 발생한 사고로 위험에 빠진 사람이나 선박을 구조한 공적을 기리기 위해 제정한 상이다. 해양의 특수성으로 인해 갈수록 해양구조분야에서 민간의 역할이 증가하고 있는 반면 해양구조 공로자를 위한 포상체계가 미흡하여 '바다 의인상'을 수여하게 되었다.

2017년에는 3개의 수범사례(개인2, 단체1)를 발굴하여 상패와 포상금을 시상하였다. 수상자로 선정된 ▲ 김국관 씨는 '17. 2. 22. 새벽 3시경 전남 진도 인근 해상에서 발생한 화재선박의 구조요청을 듣고 신속히 현장으로 이동하여 7명을 구조하였고 ▲ '17. 2. 5. 오후 3시경 이상권 씨는 제주도 인근 해상에서 갑작스런 기상악화에 해녀 3명이 바다에서 나오지 못하자 본인의 어선을 이용하여 모두 구조하였으며 ▲ 대천민간해양구조대는 충남 보령 인근 해상에서 발생한 화재선박의 구조요청을 듣고 현장으로 이동하여 선원을 구조하였고 이외에도 실종자 수색, 항포구 정화활동 등 지역의 해양안전을 위해 적극적으로 참여하였다.

(4) 수상구조사 자격제도 시행

세월호 사고 이후 해상 안전관리 강화 및 민간자격증의 국가자격증 필요에 따라 수상구조법 제30조의 2에 근거를 마련했다.

자격제도 홍보 만화제작

수상구조사 국가자격시험

그간 인명구조 분야 자격증을 발급 중인 전국 69개의 민간 단체 중 '수상레저안전법' 상 인정된 기관은 16개로, 각각 별도의 교육과정·시험 절차에 따라 자격증을 발급하여왔다.

이에 해양경찰은 '자격기본법'에 따라 "국민의 안전에 직결되는 분야는 국가자격으로 신설"되어야 한다는 대·내외 요구에 따라 '수상구조사' 국가자격제도의 법적 근거를 마련하고 그 시행을 준비했고, 수상구조사 국가자격제도의 시행으로 실내수영장·워터파크 등에서 주로 통용되는 기존 민간자격증과 달리 선박·수상레저·해수욕장 등 수상에서 발생하는 인명 사고까지 포함하는 종합적 자격제도체계를 구축하였다.

'17년에는 자격제도가 신설된 이후 최초로 총 2회(5월, 9월)에 걸쳐 국가자격 시험을 실시하여 총 443명 응시, 272명(61%) 수상구조사 자격자를 배출했다.

04. 국제적 수색구조 협력

수색구조과 경위 **배지영**

가. 입접국간 교류협력

(1) SAR 협약 국내 이행 기관으로서의 역할

국제 SAR 협약(International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979)은 해상에서 조난자를 신속하고 효과적으로 구조하기 위해 연안국간 수색구조 협력 체제를 구축하는 것을 목표로 제정되었다. 1979년 4월 27일 독일 함부르크에서 체결되어 1985년 6월 22일 발효되었으며, 우리나라는 1995년 10월 4일 발효되었다.

해양경찰청은 국제 SAR 협약의 국내 이행 기관으로서, 해상에서의 조난 선박 및 인명에 대한 수색구조 업무를 수행하고 있으며, 1990년 5월 25일 「대한민국 정부와 일본국 정부간의 해상에서의 수색, 구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정」과 2007년 4월 10일 「대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정」, 그리고 2016년 9월 3일 「한-러 해상수색 및 구조 협력 협정」을 체결하는 등 한반도 주변국과 수색구조 협력 활동을 강화해 나가고 있다.

(2) 인접국간 교류 협력 활동

1) 한·러, 수색구조 연합 훈련(동해 지방청)

한-러 연합훈련

동해지방해양경찰청은 2017년 9월 13일 묵호항 동방 5해리에서 러시아 국경수비부 블라디보스톡 사령부와 수색구조 연합훈련을 실시하였다. 연합훈련은 러시아선박이 우리 해상에서 기관고장 및 화재발생 상황을 가정하여 실시하였다.

2) 한·일, 수색·구조 연합훈련(동해 지방청)

동해지방해양경찰청은 2017년 11월 9일 구룡포 동방 66해리 공해상에서 일본 해상보안청 8관구와 수색구조 연합훈련을 실시하였다. 연합훈련은 양국 사이 공해상에서 인명사고상황을 가정하여 실시하였다.

* 남해청 – 일본 8관구간 연합훈련은 태풍으로 취소되어 통신훈련 실시

3) 북태평양 해양경찰(NPCGF) 연합훈련

북태평양에서 국제범죄 예방, 수색구조, 해양환경오염 방지 협력을 위해 2000년 한·중·일·러·미·캐 6개국으로 구성된 북태평양 해양경찰 회의(NPCGF)가 창립되었고, 한국측의 제안으로 '06년 이후 매년 회원국 간 연합훈련을 실시하고 있다. 2017년에는 미국 주관으로 6월 19일부터 23일까지 5일간 기름유출 대비 훈련으로 실시되었다.

나. 국제해사기구(IMO) 등 수색구조 국제회의 참가

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

국제해사기구(IMO)에서 해상안전 발전방안을 협의하는 해사안전위원회(MSC)와 산하의 전문위원회인 항해통신수색구조 전문 위원회(NCSR)에 매년 참석하여 최신수색구조 동향을 파악하고 바람직한 수색구조 국제 표준화방향을 논의하고 있다.

국제해사기구 회의참석

또한, 국가 간 수색구조 협력증진과 국제동향 파악을 위해 매년 한·중·일·러 4개국이 참가하는 '수색구조 실무자 정례회의'에 참석하고 있다. 동 회의는 각 국가별로 순차적으로 개최되고 있으며, 2017년 11월 일본 도쿄에서 각국의 수색구조 체계, 국가별 수색구조 역량강화를 위한 역점 추진 정책에 대해 공유하였고, 2018년에는 한국에서 개최될 예정이다.

그 외에도 '해양구조연맹(IMRF) 아태지역회의', '동아시아 수색구조 워크숍' 등 지역별 세미나 및 워크숍에 참가하여 해상에서의 각종 사고대응 사례를 공유하고 벤치마킹의 기회로 삼고 있으며, 국가간 상호 협력체제 구축에 많은 노력을 기울이고 있다.

다. 국가 간 해양사고 수색구조 협력 사례

(1) 남대서양 화물선 침몰사고

- (일시·장소) '17.3.31. 23:20, 우루과이 남동방 1715해리
- (선박제원) 스텔라데이지호*(화물선, 148,431톤, 마샬군도)

  * 국취부나용선으로 한국 선사소속, 선장 등 한국인 선원 8명 탑승

- (사고개요) 브라질에서 중국으로 항해 중 남대서양 해상에서 침수가 발생하였다고 선사에 통보 후 연락 두절
- (수색결과) 우루과이 MRCC와 브라질, 미국 및 인근 통항선박 등 수색세력 동원하여 '17.4.1.~5.10.(1차), 6.11.~7.11.(2차) 총 56일간 체류수색, 지속적인 통항수색, 위성촬영 등 실시

(2) 대마도 인근 상선 기관고장 사고

- (일시·장소) '17.4.9. 16:18 대마도 북동방 13해리
- (선박제원) NO.7 SJ GAS(2,993톤, 탱커선, 한국)
- (사고개요) 엔진 고장으로 표류하며 자체수리 시도하였으나 수리가 불가능하여 일본7관구에 구조요청
- (처리결과) 일본 7관구에서 1000톤급 순시선 긴급파견하여 대마도 인근 안전해역까지 예인 실시

(3) 서귀포 인근 항행 국제여객선 응급환자 이송

- (일시·장소) '17.10.28. 20:45 서귀포 표선
- (선박제원) COSTA SERENA호(114, 147톤, 크루즈, 이탈리아)
- (사고개요) 국제크루즈선 항해 중 심장마비환자(중국인)발생하여 서귀포 해경에 구조요청
- (처리결과) 서귀포 구조대 긴급 파견하여 환자 인수 및 서귀포항 입항하여 119 인계

3절
수상레저 안전 관리활동

01. 수상레저 활동 환경 및 전망

수상레저과 경감 **이재성**

수상레저 활동

가. 수상레저기구

수상레저안전법 제2조제3호에서 정의하는 「수상레저기구」는 「수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구」로서 같은 법 시행령 제2조와 시행규칙 제1조의2에서 다음과 같이 나열하고 있으며, 그 밖에 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것도 수상레저기구로 보고 있다.

나. 수상레저 환경

(활 동 자) 최근 5년 동안 수상레저 이용객은 꾸준히 증가하고 있으며, 특히 금년도의 경우 약 430만명을 넘음

(사 업 장) 전체 사업장 개소는 최근 5년 중 최다 등록이 이뤄졌으며, 수상레저에 대한 관심증가로 앞으로도 꾸준히 늘어날 것으로 예상됨

〈표 1-1〉수상레저활동인구, 사업장 현황

(단위: 명)

구분	활동인구(만명)	사업장(개소)
'13	440	908
'14	320	893
'15	440	974
'16	450	1,014
'17	430	1,035

02. 법·제도개선을 통한 안전관리

수상레저과 경감 **이재성**

해양경찰청은 동력수상레저기구 사용에 대한 면허제도의 도입, 레저활동자의 안전준수 의무강화 및 수상레저사업자의 자격요건과 안전의무를 부과 등을 주요내용으로 하는 수상레저안전법을 지난 2000년부터 시행하고 있다.

수상레저안전법 제·개정경과

- 1999. 2. 8 : 수상레저안전법 제정 · 공포
- 1999. 2.~2000. 2. : 수상레저안전법시행령 · 시행규칙 제정
- 2000. 2. 9 : 수상레저안전법령 시행
- 2005. 3. 31. 전부개정 공포
- 2006. 9. 27 일부개정 공포
- 2008. 3. 28 일부개정 공포
- 2011. 6. 15 일부개정 공포
- 2016. 1. 7 일부개정 공포
- 2017. 10. 31 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 하는자는 영업구역이 해수면인 경우에는 해양경찰서장에게, 내수면인 경우에는 시장·군수·구청장에게 등록
- 레저활동자의 안전과 위해방지를 위해 레저활동자에 대하여 승선정원의 제한 또는 조종자의 교체, 일시정지, 레저기구의 개선 및 교체 등을 명할 수 있도록 함
- 원거리 수상레저활동 신고개선(팩스, 인터넷 가능)

수상레저 안전관리

해양경찰청에서는 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 위한 법·제도를 마련하고 있으며 2017년도의 법령개정 사항은 다음과 같다.

- 약물복용 상태에서의 동력수상레저기구 조종행위에 대한 처벌 수준을 '술에 취한 상태'에서의 조종행위에 대한 처벌과 동일한 수준으로 상향
- 벌금액을 인권위 권고안 및 국회사무처 법제예규 기준인 징역 1년당 1천만원의 비율로 조정(제56조 1년이하 징역 또는 1,000만원이하 벌금, 제58조 6월 이하 징역 또는 500만원 이하 벌금으로 상향 조정)
- 독학이나 학점인정 제도에 의한 학위취득자도 조종면허 시험에 응시하는 경우 정규대학 졸업자와 동등하게 시험과목의 전부 또는 일부 면제

03. 조종면허시험제도

수상레저과 경감 **이재성**

조종면허 PC필기시험

가. 개요

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

해양경찰은 전국 23개 조종면허시험장(일반시험장 15개소, 요트시험장 8개소)에서 연평균 400여 회의 조종면허시험을 집행하고 있으며, 상시 필기시험을 위한 PC시험장 9개소(서울 한강파출소, 평택·태안·목포·여수·통영·부산·포항·동해해양경찰서)를 운영하고 있다.

수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적으로 노력한 결과, 면허제도 시행 이후 18년간 624,992명(필기 389,772명, 실기 235,220명)이 조종면허시험에 접수하여 206,725명 (1급 67,303명, 2급 127,541명, 요트 11,881명)이 조종면허를 취득하였다.

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

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

나. 조종면허시험 집행

2000년 조종면허제도의 시행 이후 2005년부터는 매년 1만여명의 조종면허취득자가 발생하고 있다.

조종면허필기시험 집행

2017년은 21,596명이 취득하였고, 전년도 16,511명 대비 약 30.7% 증가하였다.

〈표 1-2〉동력수상레저기구 조종면허 취득자 수

(단위: 명)

구분	계	일반1급	일반2급	요트
'13	13,973	4,587	7,984	1,402
'14	13,422	4,020	8,409	993
'15	15,059	4,759	9,250	1,050
'16	16,511	5,070	10,251	1,190
'17	21,596	5,545	14,311	1,740

〈표 1-3〉동력수상레저기구 조종면허 필기시험 응시 현황

(단위: 명)

구분	응시	합격	불합격	합격률
'13	21,036	14,612	6,424	63.7%
'14	22,931	13,525	9,406	67.4%
'15	23,444	15,799	7,645	67.4%
'16	24,575	16,809	7,766	68.4%
'17	25,156	16,475	8,681	65.5%

〈표 1-4〉동력수상레저기구 조종면허 실기시험 응시 현황

(단위: 명)

구분	응시	합격	불합격	합격률
'13	15,473	12,685	2,788	82.9%
'14	14,694	11,863	2,831	80.7%
'15	16,404	13,592	2,812	82.9%
'16	17,402	14,174	3,228	81.5%
'17	17,073	13,971	3,102	81.8%

다. 조종면허시험 대행기관

조종면허 실기시험장

해양경찰은 관(官) 주도의 경직성을 탈피하여 레포츠동호인의 자율성과 전문성을 활용하고자 수상레저안전법에 동력수상레저기구 조종면허시험업무를 민간단체로 하여금 대행하게 할 수 있도록 하여 2017년 현재 요트시험 대행기관을 포함하여 전국 23곳의 조종면허시험 대행기관을 두고 있다.

〈표 1-5〉조종면허 대행기관 현황

(단위: 개소)

계	시험장	면제교육장	안전교육장
123	23	67	33

〈표 1-6〉조종면허시험 기관 세부 현황

(단위: 개소)

총계	서울 경기	강원	충북	대전 충남	대구 경북	부산 경남	전북	광주 전남	제주
23	3	1	1	1	3	7	1	3	1

〈표 1-7〉면제교육기관별 면제교육 이수현황

(단위: 명)

연도	'13	'14	'15	'16	'17
–	1,381	1,521	1,553	2,351	7,616

04. 수상레저 안전관리

수상레저과 경감 **이재성**

가. 수상레저사업장 현황

사업장 개소(1,035개소)는 전년도(1,014개소) 대비 2.1% 증가 하였으며, 수상레저사업장 기구는 사업장 수의 변화와 함께 연평균 6.9%로 매년 꾸준히 증가하고 있음. 이는 정부의 활성화 정책과 국민들의 소득수준 향상, 여가활동 증가에 기인한 것으로 향후 관련 인프라 구축과 함께 지속적 증가가 예상되고 있다.

나. 동력수상레저기구 등록현황

동력수상레저기구 등록제도는 개인소유 수상레저기구의 증가에 따른 고가 레저기구의 재산권 보호, 도난방지 및 검사 및 체계적인 안전관리 필요에 따라 2006년 4월부터 수상레저안전법 전부개정을 통해 도입되었다.

수상레저사업장 점검

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

※ 모터보트 : 선외기/선내기/선내외기/마력에 관계없이 20톤 미만 대상

※ 세일링요트 : 돛과 엔진이 설치된 것

※ 등록절차 : 안전검사 신청 및 검사증 발부(대행기관) ⇒ 책임보험 가입 ⇒ 등록(주소지 관할 시·군·구, 등록번호판 교부)

※ 선박법에 따라 항만청에 기 등록된 기구 : 안전검사(선박검사의 유효기간이 남았을 경우 면제) 및 보험가입 후 주소지 관할 시·군·구에 등록

05. 수상레저 사고현황 분석

수상레저과 경감 **이재성**

안전교육프로그램 운영

가. 수상레저기구·인명피해별 사고발생 현황

2017년 인명 또는 재산피해를 동반한 수상레저사고는 총 36건으로 전년대비 11건이 증가하였다. 사고를 방지하기 위해서는 구명조끼 착용 및 운항규칙 준수 등 지속적인 홍보활동과 현장중심의 안전관리가 필요한 것으로 분석된다. 이에 해양경찰청에서는 개인활동자를 대상으로 상황대처요령 등 해역 특성을 고려한 맞춤형 안전교육프로그램을 올해부터 운영하고 있으며 국민 안전의식 향상을 위해 노력하고 있다.

유형별 사고현황을 살펴보면, 충돌 및 전복 사고가 매년 지속적으로 발생하고 있어, 수상안전 교육 및 현장 안전지도 강화 필요성이 제기되고 있다.

기구별 사고현황을 살펴보면, 동력수상레저기구에 의한 사고가 많이 발생하고, 특히, 피견인 기구에 의한 사고가 지속적으로 발생하고 있어, 이에 대한 중점 대책이 필요할 것으로 보인다.

나. 해수면 수상레저사고 신고접수건수 분석

- (월 별) 연간 수상레저사고는 5~10월에 집중되나 연중 발생
- (용도별) 개인용 기구 사고 98%, 사업용 기구 사고 2% 차지
- (거리별) 전체사고 중 91%는 연안 2마일권내에서 발생
- (유형별) 기관고장 및 표류사고 신고가 연간 사고신고의 82% 이상 차지

  * 기관정비불량 (29%), 관리소홀 등 (12%) 〉 시동불량 (10%)

06 FOCUS

수상레저과 경감 **이재성**

해양경찰청장배 전국 요트대회

1. 요트대회 의미

해양경찰청장배 전국 요트대회는 해양경찰청과 대한요트협회가 해양스포츠의 진흥을 위해 2001년부터 개최해 온 대회로, 오늘날 명실상부 대한민국 제1의 요트대회로 발전해 왔으며, 이 대회를 통해 많은 국민들이 요트를 비롯한 해양스포츠에 친숙해 질 수 있었다.

요트대회 사진

2. 요트대회 개최 현황

올해'제16회 해양경찰청장배 전국 요트대'를 경상북도 동부권의 중심도시 포항 영일대 해수욕장 일원에서 8. 31 ~ 9. 4일 까지 5일 간 국가대표 선발전을 겸해 치러졌으며 이번 대회에는 전국 각지에서 참가신청을 한 210여 명(11개 종목 36개 부)의 선수들이 참가하여 기량을 뽐냈다.

요트대회 사진

3. 요트대회 내용

이번 대회는 다양한 부대행사도 함께 진행하였으며 해양경찰 악대공연과 함께 해양경찰 홍보부스, 범장요트 전시, 포항시 특산품 홍보 등 다양한 부대행사가 준비되어 포항시민들 및 요트대회를 위해 방문하는 많은 국민들을 즐겁게 하였다.

요트대회 사진

4. 요트대회 운영결과

5일간의 열정적인 대회진행 결과 35개부 1, 2, 3위 총 93명 시상하였으며, 그 중 해양경찰청 해양체육단소속 김창윤 선수 등 3명이 포함되어 있다. 또한 대회기간 중 관람객 3천여명이 해양경찰 홍보관 등을 관람하여 국민에게 친근한 해양경찰의 모습을 보여줬다는 평가다.

요트대회 사진

CHAPTER

03 공정한 치안

인권수사 구현과 전문성 강화를 위한 해양수사 발전 방향 추진

187
제1절.
해양 법질서 확립을 통한 선진 일류국가 구현

205
제2절.
인권과 국민편익 중심의 수사행정

211
제3절.
국제범죄와 외사경찰

224
제4절.
정보보안 역량강화

1절
해양 법질서 확립을 통한 선진 일류국가 구현

01. 해양범죄 단속활동

형사과 경위 **김정호**

가. 해양범죄 추세

(1) 개요

해마다 해양환경이 빠르게 변화하고 바다를 이용하는 인구가 해마다 증가함에 따라 안전한 해양환경 조성과 각종 해양사건·사고방지를 위한 국민들의 요구 또한 증가하고 있다.

2017년 해양경찰은 해상치안에 능동적 대응을 목표로 국정과제와 연계한 안전중심의 치안활동에 중점을 두고 선박불법 증·개축 등 안전저해 사범 척결을 위한 특별단속을 펼쳐나갔으며, 어구·어획물 절도, 선용금 사기, 면세유 불법유통, 선박검사 미필 등의 범죄유형을 선정 취약해역 및 항·포구별 치안수요를 분석하여 현장중심 수사활동을 강화하였다.

최근 5년간 총 범죄발생 동향을 살펴보면, 발생건수는 2013년을 정점으로 2014년부터 감소하다 2015년부터는 다시 증가하는 추세이다.

〈표 1-1〉최근 5년간 총 범죄발생 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분		발생건수	검거		검거율	조치	
			건수	인원		구속	불구속
'17년	총범죄	26,215	26,035	7,236	99.3	158	7,078
	형법범	3,301	3,182	1,716	96.3	48	1,668
	특별법법	22,914	22,853	5,520	99.7	110	5,410

'16년	총범죄	30,415	30,040	6,706	98.8	177	6,529
	형법범	5,435	5,379	1,515	99.0	37	1,478
	특별법법	24,980	24,661	5,191	98.7	140	5,051
'15년	총범죄	27,087	27,031	5,866	99.8	205	5,661
	형법범	4,530	4,515	1,670	99.7	81	1,589
	특별법법	22,557	22,516	4,196	99.8	124	4,072
'14년	총범죄	13,408	12,535	7,814	93.5	204	7,610
	형법범	2,314	2,176	2,526	94.0	98	2,428
	특별법법	11,094	10,359	5,288	93.4	106	5,182
'13년	총범죄	51,441	50,718	12,811	98.6	382	12,429
	형법범	11,628	11,228	3,478	96.6	144	3,334
	특별법법	39,813	39,490	9,333	99.2	238	9,095

(2) 총 범죄

2017년 총 26,215건이 발생하여 2016년 30,415건 대비 14%(4,200건) 감소하였으며, 검거건수는 26,305건, 검거율은 99.3%로 전년대비 0.5% 증가하였다.

〈표 1-2〉총 범죄 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분		발생건수	검거		검거율	조치	
			건수	인원		구속	불구속
'17년	총범죄	26,215	26,035	7,236	99.3	158	7,078
	형법범	3,301	3,182	1,716	96.3	48	1,668
	특별법법	22,914	22,853	5,520	99.7	110	5,410
'16년	총범죄	30,415	30,040	6,706	98.8	177	6,529
	형법범	5,435	5,379	1,515	99.0	37	1,478
	특별법법	24,980	24,661	5,191	98.7	140	5,051

2017년 형법범은 총 3,301건 발생하여 전체 해양범죄의 12.5%로 2016년 대비 39.2%가 감소하였다. 세부내용을 살펴보면 사기 85%, 횡령·배임 53%, 재물손괴 27%가 감소하였고, 반면 절도 14%, 폭력은 7%로 증가하였고, 특별법범은 총 22,914건이 발생하여 전체 해양범죄의 87.4%로 전년 24,980건 대비 5.7% 감소하였고 국제사범

80%, 환경사범이 1%로 감소한 반면, 안전사범은 41%, 수산사범은 1%로 증가하였다.

(3) 해역별·장소별 범죄발생 현황

해역별로는 남해 해역 10,091건(38.4%), 동해 해역 9,932건(37.8%), 서해 해역 4,064건(15.5%)순으로 남·동해의 치안수요가 많은 것으로 나타났고 장소별로 연안 11,239건(42.8%), 육상 8,933건(34%), 항내 5,143건(19.6%), 원·근해 900건(3.4%) 순으로 나타났다.

〈표 1-3〉총 범죄 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분		총괄		형법범		특별법범	
		발생	검거	발생	검거	발생	검거
서해	'17년	4,064	4,033	221	207	3,843	3,826
	'16년	3,302	3,238	353	347	2,949	2,891
남해	'17년	10,091	9,932	1,069	1,059	9,022	8,873
	'16년	12,936	12,652	3,005	3,010	9,931	9,642
동해	'17년	9,932	9,986	1,039	968	8,893	9,018
	'16년	12,282	12,270	1,576	1,522	10,706	10,748
제주	'17년	2,128	2,084	972	948	1,156	1,136
	'16년	1,895	1,880	501	500	1,394	1,380

〈표 1-4〉장소별 발생 현황

(단위 : 건, 명)

구분		총괄		형법범		특별법범	
		발생	검거	발생	검거	발생	검거
육상	'17년	8,933	9,670	1,378	1,440	7,555	8,230
	'16년	5,790	9,126	2,458	2,588	3,332	6,538
항내	'17년	5,143	5,826	691	631	4,452	5,195
	'16년	11,276	9,315	1,582	1,578	9,694	7,737
연안	'17년	11,239	9,702	1,134	1,040	10,105	8,662
	'16년	13,052	11,317	1,337	1,168	11,715	10,149
원근해	'17년	900	837	98	71	802	766
	'16년	297	282	58	45	239	237

(4) 월별 범죄 발생현황

연간 범죄발생 59%가 조업 준비철인 4~5월과 성어기인 7~9월에 발생하였으며, 대부분 어족자원 고갈로 인한 어업채산성 악화로 일부 해역에서의 무허가 불법조업 등 수산관련 법령위반 사건이다.

9월 발생건수가 높은 것은 불법어업 및 안전저해 사범 단속결과에 따른 것이다. 또한, 범죄발생률이 가장 낮은 달은 11월로 겨울 혹한기 및 해상의 기상불량 등으로 어업생산 활동이 위축된 결과로 분석된다.

〈표 1-5〉월별 발생 현황

(단위: 건)

구분		계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
계(건)		26,215	1,296	1,863	401	2,245	3,769	1,443	4,101	1,448	4,102	1,128	895	3,524
형법범	'17년	3,301	169	404	87	83	107	134	918	128	819	111	157	184
	'16년	5,435	93	808	195	660	322	607	1,121	176	1,000	138	191	124
	증감률	-39.2	81.7	-50	-55.3	-87.4	-66.7	-77.9	-18.1	-27.2	-18.1	-19.5	-18.2	48.3
특별법	'17년	22,914	1,127	1,459	314	2,162	3,662	1,309	3,183	1,320	3,283	1,017	738	3,340
	'16년	24,980	624	1,606	2,100	880	2,635	3,596	5,596	2,137	3,235	419	694	1,458
	증감률	-8.2	80.6	9.1	-85.4	145.6	38.9	-63.5	-42.2	-38.2	1.4	142.7	6.3	129

나. 주요범죄 단속활동

(1) 개요

2017년은 장기적인 경제위기에 따른 국내경제의 침체로 해·수산종사자의 소득이 감소되었으며, 안전을 최우선 하는 새 정부 출범으로 현장중심의 민생침해 범죄 단속을 강화하였고, 권력·토착형 비리척결 등으로 법과 질서를 존중하는 사회를 구현하는 한편, 생계형·경미사범은 획일적 단속에 앞서 계도장 발부를 통한 반성의 기회를 제공하는 등 사회적 약자 배려 및 서민경제 보호에도 기여하였다.

(2) 형법범

2017년 형법범은 전년 대비 39% 감소한 총 3,301건이 발생하였고 전체 해양범죄의 12.5%를 차지하였다. 절도, 폭력은 증가한 반면, 사기, 재물손괴, 횡령·배임, 업무상 과실범 등은 각각 감소하였다.

〈표 1-6〉수상레저활동인구, 사업장 현황

(단위: 건, %)

구분	'16년			'17년		
	발생	검거	검거율(%)	발생	검거	검거율(%)
계	5,435	5,379	98.9	3,301	3,182	96.3
살인	6	7	100	6	7	100
절도	169	124	73.3	193	146	75.6
폭력	142	264	185	152	286	188
사기	3,642	3,664	100	534	502	94
재물손괴	84	57	67.8	61	36	59
횡령·배임	366	367	100	173	173	100
업무상과실범	322	321	99.6	364	360	98.9
기타	704	575	81.6	1,818	1,672	91.9

(3) 죄명별

1) 살인

현장검증(살해 후 사체유기 방법)

2017년 살인사건은 6건으로, 알고 지내던 노래방 도우미가 전세금 1억원을 받은 사실을 알고 살해 후 예금계좌에서 334만원을 인출하고 시신은 이불에 감싸 해상에 유기하여 강도살인 및 사체유기로 2명을 검거하는 한편, 보험금을 편취 할 목적으로 친부를 살해하여 존속살인 등으로 3명을 검거하였다.

〈표 1-7〉살인사건 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	5	5	8	100	7	1
'16년	6	6	7	100	7	–
증감률(%)	–17	–17	14	100	0	–

〈표 1-8〉유형별·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	5	5	8	100	7	1
동료 선원간 앙심	3	3	3	100	3	0
상·하급자간 불화	0	0	0	0	0	0
기타	2	2	5	100	4	1

보령서 형사계장 수사결과 브리핑

사 례

2017. 6월 충남 서천군 장포리 해변에서 친부를 살해(익사)후 보험금 13억을 청구 한 사건 관련 공모한 피해자의 前 처와 아들, 이에 가담한 보험설계사를 검거(보령서)

2) 절도

절도는 주로 어패류 및 선용품, 유류, 어구 등이 대부분을 차지하고 있으며, 2017년 총 193건이 발생하여 전년대비 14% 증가하였다. 절도 사건이 증가한 이유는 최근 어려운 경제여건을 반영하듯 생계형 절도가 증가한 것으로 보여진다.

〈표 1-9〉해상절도 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	193	146	186	76.1	11	175
'16년	169	124	182	73.3	5	177
증감률(%)	14	18	2	4	120	0

〈표 1-10〉유형별 검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	193	146	186	76.1	11	175
어·패류 절취	52	43	65	82.6	3	62
선용품, 선외기 절취	23	13	22	56.5	1	21
선박불법 사용	17	9	13	52.9	–	13

어구절도	24	17	33	70.8	3	30
유류 절도	19	17	20	89.4	–	20
기타(현금 등)	58	47	33	82.7	4	29

사 례

2017. 1. 19 ~ 2. 10까지 속초항, 교동, 청호동 부두일원 야간에 정박 중인 어선 7척의 경첩을 뜯고 들어가 조타실에서 물품을 절취하여 특수절도 및 야간선박 침입절도 등으로 검거(속초서)

경첩 손괴로 침입방법의 동일성 파악

3) 폭력

2017년 152건이 발생하여 2016년 대비 7% 증가하였고, 원인은 사소한 시비로 상호 언쟁시비와 선원간 다툼이 대부분이다.

〈표 1-11〉폭력발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	152	286	363	100	2	361
'16년	142	264	395	100	1	394
증감률(%)	7	5	–8	–	50	–8

〈표 1-12〉유형별 폭력사건 발생현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	152	286	363		2	361
작업미숙불만 (상급자 → 하급자)	28	24	24	85.7	–	24
작업지시불만 (하급자 → 상급자)	2	2	3	100	–	3
상호 언쟁시비	111	114	158	102	1	157
기타	11	146	178	72.7	1	177

4) 사기

2017년 534건이 발생하여 2016년 대비 85% 감소하였다. 어려운 경제상황을 반영하듯 선용금 편취, 면세유 부정수급 등이 대부분을 차지하였다.

〈표 1-13〉사기사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	534	502	297	94	6	291
'16년	3,642	3,664	233	100	2	231
증감률(%)	-85	-86	27	-6	200	26

〈표 1-14〉유형별 사기사범 발생현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	534	502	297	94	6	291
선용금 편취	145	108	157	74.4	4	153
면세유 불법수급	302	303	32	100	-	32
어대금 편취	6	6	5	100	-	5
국고보조금 편취	9	9	12	100	1	11
기타	72	76	91	105	1	90

5) 재물손괴

2017년 61건으로 2016년 대비 27%가 감소하였다. 재물손괴 사건은 주로 선박·어구·어망에 대한 손괴가 대부분으로, 항해 견시 부주의 등으로 양식장이나 어선이 투망한 어구를 발견치 못하여 손괴하거나 어선 간 상호접촉·경미 충돌한 경우가 주된 요인으로 분석된다.

〈표 1-15〉재물손괴 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	61	36	63	59	-	63
'16년	84	57	106	67.8	-	106
증감률(%)	-27	-37	-41	-13	-	-41

〈표 1-16〉재물손괴 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	61	36	63	59	–	63
선박·어구·어망 손괴	39	29	40	74.3	–	40
어장·양식장 손괴 등	22	7	23	31.8	–	23

연료 주입구를 통해 냉각수 주입

사 례

2017. 3. 7. 15:00 피의자는 선원으로 선주와 임금문제로 불만을 품고 거제시 지세포항에 정박 중인 ㅇㅇ호(4.9톤)의 연료주입구를 통해 냉각수를 주입, 엔진을 손괴한 혐의로 검거(창원서)

6) 횡령·배임

횡령·배임사범은 2017년 총 173건이 발생하여 2016년 336건 대비 53%가 감소하였으며 유형별로는 면세유류, 어촌계금, 어획물 횡령 등 순으로 나타났다.

〈표 1-17〉횡령·배임 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	173	173	84	100	1	83
'16년	366	367	72	100	3	69
증감률(%)	–53	–53	17	100	–67	20

〈표 1-18〉횡령·배임 유형별 검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	173	173	84	100	1	83
면세유류	92	92	13	100	–	13
어촌계금	6	6	9	100	–	9
특정업체특혜제공	1	1	10	100	–	10
기타	74	74	52	100	1	51

사 례

2017. 10. 18 선박연료 공급업체 대표가 운반, 영업담당과 함께 새만금준설공사 현장에 선박기름을 납품하면서 기름을 적게주는 방법으로 약 51만리터(시가 3억7천만원)를 횡령한 것을 검거(군산서)

7) 충돌·도주

2017년 충돌사고는 133건, 충돌사고 후 도주가 5건으로 60명이 사망하거나 실종되는 등 인명피해가 나타났다. 안전운항 관련 주의 및 계도 활동을 연중 실시하고 있음에도 불구하고 항해 당직자의 당직근무 소홀 등 부주의로 인한 충돌사건이 주된 원인으로 분석된다.

〈표 1-19〉충돌·도주 현황

(단위 : 건, 명)

구분 / 년도	충돌	도주	인명피해			재산피해		처리결과	
			사망	실종	부상	침몰	파손	구속	불구속
'17년	133	5	9	3	48	8	81	6	58
'16년	95	3	6	2	31	5	57	–	42
증감률(%)	40	67	50	50	55	60	42	–	38

사고현장 실종자 수색

사 례

2017. 4. 16. 03:36경 기장군 동암항 남동 6.5해리에서 어선 ㅇㅇ호(2.7톤, 2명, 父子)를 충돌 후 구조하지 않고 도주 한 유조선 ㅇㅇ엠파이어호(4,387톤) 1항사를 긴급체포(부산서)

(4) 특별법

2017년 특별법 범죄는 2016년 대비 8% 감소한 22,914건으로 안전사범이 증가한 것 외 수산사범, 환경사범, 국제사범은 감소 한 것으로 나타났다.

〈표 1-20〉특별법 발생·검거 현황

(단위: 건, 명)

구분	2016년			2017년			발생대비 (%)
	발생	검거	검거율(%)	발생	검거	검거율(%)	
계	24,980	24,661	98.7	22,914	22,853	99.7	-8
수산사범	4,767	4,768	100	4,652	4,630	99.5	-2
안전사범	8,340	8,076	96.8	11,801	11,710	99.2	41
환경사범	1,819	1,818	99.9	1,789	1,786	99.8	-2
국제사범	1,150	1,147	99.7	231	227	98.2	-80
기타	8,904	8,852	99.4	4,441	4,500	101	-50

※ 기타 : 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 석유 및 석유대체연료사업법 등

1) 수산사범

수산사범은 2017년 4,652건이 발생하여 2016년 4,767건 대비 2% 감소한 것으로 나타났다. 최근 해·수산 경기 악화 등으로 경제적 어려움의 해소를 위해 불법조업을 하는 것으로 분석된다.

〈표 1-21〉수산사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	4,652	4,630	1,374	99.5	6	1,368
'16년	4,767	4,768	1,364	100	26	1,338
증감률(%)	-2	-3	1	-1	-77	2

〈표 1-22〉유형별 수산사범 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수	검거		검거율(%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	4,652	4,630	1,374	99.5	6	1,368
무면허·무허가조업	2,323	2,307	530	99.3	0	530
금지어획물 불법포획·판매	133	121	136	90.9	6	138
어선표지판 미표시	1,027	1,027	19	100	0	19
불법어구 적재	166	172	141	103.6	0	141
기타	1,003	1,003	548	100	0	540

사 례

2017. 3 ~ 6월까지 포획선 ○○호(9.77톤)와 운반선 ○○호(4톤) 이용 밍크고래 4마리(시가 2억8천만원)를 불법 포획, 유통 시킨 점조직 15명을 검거(포항서)

2) 안전사범

2017년 총 11,801건이 발생하여 2016년 대비 41%가 증가한 것으로 나타났다. 선박 안전검사 미수검, 과적·과승으로 검거된 경우가 큰 비중을 차지하여 해양사고 발생 시 대형인명사고로 이어질 개연성이 있어 예방위주의 계도활동과 병행하여 사업자·종사자를 대상으로 홍보활동을 강화하여 안전사고 예방에 힘썼다.

검거당시 고래 고기 해체 작업장

〈표 1-23〉안전사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	11,801	11,710	1,974	99.2	–	1,974
'16년	8,340	8,076	1,916	96.8	1	1,915
증감률(%)	41	45	3	2	–100	22

〈표 1-24〉유형별 안전사범 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생건수	검거		검거율(%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	11,801	11,710	1,974	99.2	–	1,974
무면허 운항, 면허 미비치	565	569	184	100	–	184
출입항 신고미필	276	201	202	72.8	–	202
과적·과승	2,051	2,054	289	100	–	289
항계내 어로	286	286	199	100	–	199
무허가 유선행위	42	43	17	102	–	17
항행구역 위반 등 기타	8,581	8,558	1,083	99.7	–	1,083

사 례

2017. 6 ~ 2017. 6월까지 선박안전기술공단으로부터 건조검사를 받은 후 선미 부력부 등 무단증축 한 선주 16명과 조선소 대표 4명 등 총 20명을 검거(동해청)

3) 해양환경사범

해양오염은 선박에서의 고의 또는 중대한 과실에 의한 유류의 배출을 원인으로 하는 해양오염이 주를 이루고, 최근 선박의 사고로 인한 유류유출과 육상에서 폐기물 불법처리가 문제가 되고 있다. 2017년에는 총 1,789건이 발생하여 2016년 1,819건 대비 2%가 감소하였다.

조타실, 선원실 불법 증개축 어선

〈표 1-25〉해양환경사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
'17년	1,789	1,786	738	99.8	–	738
'16년	1,819	1,818	657	99.8	1	656
증감률(%)	–2	–2	12	0	–100	13

〈표 1-26〉유형별 해양환경사범 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생건수	검거		검거율(%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	1,789	1,786	738	99.8	0	738
폐기물 불법처리	66	69	75	104.5	0	75
공장폐수 등 불법배출	4	3	8	75	0	8
무허가도장·비산먼지 발생	48	48	25	100	0	25
선저빌지·선내 유류 유출	246	244	395	99.1	0	395
선내 쓰레기·분뇨 불법배출	2	2	3	100	0	3
기 타	1,423	1,420	232	99.7	0	232

다. 민생침해범죄 집중단속

(1) 개요

해양생태 변화로 인한 어족자원 고갈과 내수 경제 어려움으로 해·수산계 관련 생계형 민생침해 사범이 증가 할 것으로 예상되어 각 지방청, 경찰서에 민생침해 범죄 단속을 위해 첩보수집 및 형사활동 강화와 유관기관 간 합동단속을 지속적으로 실시하는 한편, 취약해역과 우범 항·포구별 범죄예방 순찰 및 검거활동에 수사역량을 집중하였다.

1) 면세유 불법유통사범 단속

2017년 면세유 불법 유통사범에 대한 검거실적은 총 47건으로 전년 2,201건 대비 98% 감소하였고, 검거인원은 30명으로 2016년 99명에 비해 70%가 감소하였다.

해양경찰은 근절되지 않는 면세유 부정유통 사범단속을 위해 첩보수집 및 형사활동을 강화하는 한편, 출어시기인 4~5월에 특별단속을 실시하고, 해양수산부, 수협 등 관계기관과 협력을 통해 단속 정보를 공유하는 등 면세유 불법유통 근절을 위해 지속적으로 노력하였다.

〈표 1-27〉면세유 불법유통 단속현황

(단위 : 건, 명, %)

구분 / 연도	검거		조치	
	건수	인원	구속	불구속
'17년	47	30	0	30
'16년	2,201	99	4	95
증감률(%)	-98	-70	-100	-68

사 례

2016. 1 ~ 17. 3월까지 석유판매업체 대표와 영업직원이 선박용 기름 540,000리터(시가 3억9천만원)를 빼돌려 판매, 유종이 다른 기름을 자체 혼합한 4,150,000리터(시가 22억원)를 판매한 16명 검거(군산서)

빼돌린 기름을 선박에 보관

2) 마약류 사범 단속

2017년 마약류 사범 단속실적은 총 38명을 검거하여 2016년 30명 대비 27% 증가하였다.

해양경찰은 해·육상 불문 마약사범 단속으로 관할권 분쟁의 소지가 있었으나 해상을 통해 반입되는 마약류 및 해양종사자들에게 유통되는 마약류에 대한 집중적 단속을 실시하고 있다.

〈표 1-28〉마약류 사범 단속현황

(단위 : 건, 명)

구분 / 연도	검거		조치	
	건수	인원	구속	불구속
'17년	60	38	7	31
'16년	56	30	7	23
증감률(%)	7	27	0	35

마리화나가 담긴 검정색 가방

사 례

2017. 11. 25. 부산 신항 PNC부두에 정박중인 컨테이너선 ㅇㅇJIN호(114,044톤)의 선미 씨체스트에서 마리화나 약 150㎏(약 30억원)가 담긴 검정색 가방 4개를 발견(창원서)

3) 인권침해 사범 단속

해양경찰은 노약자, 장애인 등 사회적 약자를 상대로 한 무허가 직업소개, 임금갈취, 폭행, 감금, 윤락행위 알선 등 인권침해 행위를 근절하고 인권사각지대 해소를 위해 항·포구 주변 취업소개소 대상 매년 특별단속을 실시하였다.

2017년 검거인원은 269명으로 2016년 283명에 비해 5% 감소하였다. 해양경찰은 해양종사자 인권침해사범 근절을 위해 위험요소에 대한 일제점검 등 첩보수집·관리를 강화하고 어선, 염전 등 해양종사자가 많은 지역 대상으로 형사활동 및 특별단속을 지속적으로 실시할 계획이다.

〈표 1-29〉인권침해 사범 단속현황

(단위 : 건, 명)

구분 / 연도	검거		조치	
	건수	인원	구속	불구속
'17년	215	269	1	268
'16년	199	283	4	279
증감률(%)	8	-5	-75	-4

사 례

2017.12.1. 숙박업소와 무허가 직업소개소를 운영하면서 선원에게 숙식과 술을 제공하고, 성매매를 알선하여 채무를 과다계상 뒤 선용금과 임금을 착취 한 피의자 2명(구속) 검거(서해청)

라. 기소중지자 검거

기소중지자란 피의자의 소재불명 등의 이유로 수사를 종결할 수 없는 경우에 그 사유가 해소될 때까지 기소를 중지하는 것으로 2017년 986명을 검거, 16년 485명 대비 103% 증가하였다.

해양경찰의 기소중지 사건은 선원들이 선불금을 받은 후 승선하지 않고 도주하는 경우가 많다. 이러한 경우 선박 소유자는 경제적인 피해와 선원을 구하지 못해 출어를 포기해야하는 이중의 고통에 시달리는 경우가 많다.

〈표 1-30〉기소중지자 검거현황

(단위 : 건, 명)

구분 / 연도	검거 총계	해경수배자		조치		타 기관 수배자 검거
		발생	검거	구속	불구속	
'17년	986	31	76	5	71	910
'16년	485	56	70	9	61	415
증감률(%)	103	-45	9	-44	16	119

마. 형사기동정 운용

해상치안·질서유지를 위해 전국 19개 해양경찰서에 총 20척의 형사기동정을 운용하고 있으며, 각종 해상범죄에 신속하게 대응하기 위해 수사경찰관이 탑승하고 있다.

100톤급 형사기동정(부산서)

형사기동정은 해양범죄를 분석하여 해난사고와 불법조업·절도 등 해상범죄가 많이 발생하는 전국 55개 해역과 85개소의 항·포구를 중심으로, 예방순찰과 불법행위에 대한 엄정한 단속활동을 전개하는 등 합리적이고 효율적으로 운영하고 있다.

2017년 형사기동정에 의한 검거건수는 879건 994명으로 2016년 648건 798명과 비교하여 36% 증가하였다.

형사기동정은 예방·순찰활동과 범죄신고에 신속한 대응으로, 악의적인 해상 범죄행위에 대한 엄정한 단속활동을 통해 국민의 소중한 생명과 재산보호에 최선을 다할 방침이다.

〈표 1-31〉형사기동정 배치현황

(단위: 척, 명)

구분	계	인천	평택	태안	보령	군산	부안	목포	완도	여수	통영	창원	부산	울산	포항	울진	동해	속초	제주	서귀포
척수	20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
인원	156	5	8	8	6	8	7	8	8	10	8	5	22	8	7	7	7	8	8	8

〈표 1-32〉형사기동정 배치현황

(단위 : 건, 명)

구분	출동일수		검거		조치	
	총계	월평균	건수	인원	구속	불구속
'17년	3,014	251.1	879	994	–	994
'16년	3,320	276.6	648	798	–	798

07 FOCUS

형사과 경위 **김정호**

해상 살인사건 변화 동향

1. 부산, 광현803호 선상 살인사건

광현803호는 부산선적의 138톤급 원양참치연승어선으로 동 선박에는 피해자인 선장 양ㅇㅇ등 한국선원 3명과 인니선원 8명, 베트남선원 7명 등 총 18명이 승선하였다. 2016년 6월 9일 06시 30분경 세이셸공화국 빅토리항에 어획물을 하역 후 선단선 광현801·802호와 조업 차 출항하여 인도양 소말리아 동쪽 조업지로 이동 중 선장과 선원들이 갑판에서 술을 마시다 베트남 선원 2명이 선장의 하선지시에 불만을 품고 만취상태에서 한국인 선장과 기관장을 칼로 찔러 살해한 사건이다.

셰이셸 빅토리아항에 입항한 광현803호

2. 보령, 보험금을 노린 존속살해

13억의 보험금을 수령할 목적으로 아버지 김ㅇㅇ(58세)를 살해한 혐의로 피해자의 전처(53세)와 아들(26세), 이에 가담한 보험설계사(55세,女)를 보령서에서 검거하였다. 피의자들은 17년 6월 22일 충남 서천군 비인면 장포리 해변 갯바위에서 피해자의 전처와 아들은 피해자를 바닷물속으로 유인한 후 목덜미를 수면 아래로 넣어 익사시키는 방법으로 살해하였다. 평소 전처와 아들은 피해자의 경제적 무능력에 불만을 품고 살해한 것으로, 갯바위에서 미끄러져 해상으로 추락·사망한 것으로 위장해 고액의 보험금을 청구하였으나, 수사팀은 수심을 고려하여 조석이 같은 날 수회의 실험을 거친 결과 익사가 불가능하다는 판단을 내려 이들을 검거하게 된 것이다.

언론보도(MBC 등 다수 중앙언론 보도)

3. 해상 살인사건의 변화 동향

해양경찰에서 검거 한 살인사건은 광현803호 선상 살인사건과 같이 동료선원 간 상호시비 또는 다툼이 살인으로 번지는 경우가 많았으나, 최근 들어 보험금을 노린 존속살해(보령서), 강도살인 후 해상 시체유기(부산서), 프로포롤 과다투여 사망환자 해상 시체유기(통영서) 등 육상, 해안가에서 범행 또는 범행 후 증거인멸을 위해 해상에 시체를 유기하는 사건이 늘고있는 추세이다.

2절
인권과 국민편익 중심의 수사행정

01. 인권중심의 선진 수사행정 실천

수사과 경위 **김영준**

가. 해양경찰 수사구조개혁 추진

경·검 수사권 조정 등 급변하는 사법환경에 대비하여, 국민이 신뢰할 수 있도록 해양경찰 수사권의 독립성과 공정성을 확보하고 전문성을 강화하기 위한 수사구조개혁을 추진하고 수사권 조정의 필수적 전제로 인권 친화적 경찰로의 도약하기 위해 인권중심 수사구조 개혁과제를 발굴하여 추진하고 있다.

(1) 피의자·사회적 약자 등에 대한 수사절차상 권리보호 강화

첫째, 일반 국민들이 평소 알기 쉽지 않은 수사 과정상 인정되는 '알 권리'를 제공하고 피의자 등 수사대상자의 실질적인 방어권을 보장할 수 있도록 '법률적 구제 제도'를 개선하였다.

둘째, 유치인 접견교통권을 보장하고자 유치장 내 질서유지 등 특별한 경우를 제외하고 규정시간 이외에도 변호인 접견권을 적극적으로 최대한 보장하고, 가족 등 비변호인 접견 제한 최소화하여 무죄추정의 원칙에 따라 피의자 인권보장을 강화하였다.

셋째, 해양범죄 특성상 국제성 범죄 및 외국인 연관 범죄가 다수 발생하여 외국인에게도 인권에 관하여 정확한 안내가 필요하여 외국인 유치인에 대한 명확한 권리 고지와 안내를 위한 '유치장 인권보장 안내문'외국어 번역문을 제작하여 비치하였다.

유치장 인권보장 안내문

(2) 피의자 방어권 보장 강화 등 인권친화적 수사제도 개선

첫째, 피의자의 실질적인 방어권을 보장하기 위하여 변호인의 정당한 참여가 제한되지 않도록 변호인 조력권 등의 실질적 보장을 위하여 신문 과정에서 변호인의 조언·상담권을 보장하고, 장시간 신문시 피의자의 휴식을 변호인이 요청할 수 있는 등 세밀한 기준을 마련하여 개선하였다.

둘째, 피의자 조사과정에서 방어권 침해와 허위진술 강요를 방지하기 위해 피의자가 수사절차와 자신의 답변 내용을 스스로 기록하여 피의자의 방어권 보장을 위해 자기변호 노트제를 인천해양경찰서를 시범 운영관서로 지정하여 운영하였다.

셋째, 죄종에 상관없이 피의자가 진술녹화를 요청할 경우 실시하고 의무녹화 대상범죄를 확대하여 경찰 수사과정에서 인권을 보호하기 위한 제도를 마련하였다.

나. 유치장 환경 개선 작업

유치장 환경 개선

유치장 내 자해를 할 수 있는 부분과 노후시설 등으로 유치인의 인권을 침해할 수 있는 개소를 점검하여 개선하였다.

다. 수사경찰관의 인권감수성 제고

수사대상자의 인권을 보호하고 권리를 강화할 수 있는 구체적 방안을 마련하여 수사경찰관의 인권 의식을 내재화 할 수 있는 인권기본지침을 수립하였다.

또한, 피의자 등 경찰서에 출석하여 조사를 받는 수사대상자의 권리를 신문 전 미리 공지하여 권리를 행사할 수 있도록 안내 홍보물을 제작하였다.

02. 국민중심의 수사행정 추진

수상과 경위 **신문수**

가. 현장즉시 조사제

현장즉시 조사제는 경비함정 및 파출소 경찰관에게 적발된 경미한 사건의 경우, 피의자의 동의를 받아 현장에서 조사하는 제도로 어업 종사자들이 조사를 받기 위해 원거리인 경찰서에 출석해야 하는 시간적 · 경제적인 어려움을 덜어주기 위한 국민편의 조사제도이다.

이 제도는 2008년 10월부터 본격적으로 시행하였으며 수사 전문성을 갖춘 수사전담요원 595명(경비함정 303명, 파출소 292명)을 지정하여 조사시 불편함이 발생하지 않도록 운영 중에 있다. 또한 수사전담요원을 대상으로 분기별 전문 교육을 실시하여 수사전담요원들의 수사능력향상을 도모하였다.

〈표 1-1〉수사전담요원 운영 현황

(단위: 명)

구 분	서해청	동해청	남해청	중부청	제주청
인 원	153	120	120	161	41

나. 영장심사관 제도

현장즉시 조사

영장심사관 제도란 변호사 자격증을 소지한 수사전문가를 선발·배치하여 피의자에 대한 체포·구속·압수수색영장 신청 전에 영장 오·남용 방지 및 인권침해 사례가 없도록 사전에 영장을 심사하는 제도이다.

이 제도는 2018년부터 시범 운영 중에 있으며 향후 확대 운영하여 인권 친화적 수사에 기여 할 방침이다.

03. 해양과학수사 역량 제고

수사과 경사 **장국천**

가. 해양과학수사 발전 기반조성

(1) 해양과학수사 기능 정상화

2017년 7월 26일 조직개편에 따라 5개 지방청, 5개 경찰서에 과학수사계를 복원하여 해양 전문수사기관으로서 해양 전문 감식·감정 체계를 구축하였다. 최근 수사구조개혁과 맞물려 증거위주의 해양과학수사 지원체계가 복원되었다는데 남다른 의미가 있다고 할 것이다.

(2) 지방청 중심의 광역과학수사체제 기반구축

과학수사계가 직제화되었으나, 갈수록 지능화·다양화되고 있는 해양범죄와 수사구조개혁에 능동적으로 대처하기 위해 전문화된 과학수사 요원을 지방청으로 모아 집중운영하는 광역과학수사체제로의 전환을 시작하였으며, 전환의 1단계로 치안수요가 가장 많은 남해지방해양경찰청을 시범운영관서로 지정하여 1년간 운영함으로써 장단점을 파악하고 시행착오를 최소화할 수 있도록 하였으며, 내년 2월부터 시범운영 결과를 토대로 전국 지방청으로 확대하여 시행할 예정이다.

선박충돌사건 감식현장

국과원 간 업무협약 체결

해군 헌병단 간 업무협약 체결

나. 해양과학수사 전문성 강화를 위한 노력

그간 정체되었던 해양경찰 과학수사의 전문성 강화를 위해 대외 교류협력, 전문 인력 보강, 첨단 장비를 도입하고, 전문성 향상을 위한 교육·훈련을 실시하였다.

(1) 전문기관과의 교류협력

전문화된 해양과학수사 기법을 연구·발전시키기 위해 국립과학수사연구원과 해양 항해 장비 복구, 해양 디지털포렌식 기술연구에 관한 업무협약을, 해군 헌병단과 수중과학수사 합동 훈련 및 수중감식기법 연구를 위한 업무협약을 체결하였다.

해양경찰 수중과학수사

(2) 전문 인력 배치 및 첨단 장비 도입

5개 지방청 및 경찰서 과학수사계에 전문인력과 경력자를 배치하여 범죄현장에서의 감식·감정업무를 수행하였으며 해양에 특화된 선박충돌·화재 분야 전문가 채용을 추진하였다. 또한 침수 모바일 물리복구 장비 등 해양에 전문화된 첨단 과학수사 장비를 도입하여 지능화되어 가고 있는 범죄에 대응토록 전문성을 강화하였다.

(3) 전문성 향상을 위한 교육·훈련

과학수사요원의 전문성 강화를 위해 경찰수사연수원 등 외부 전문기관 위탁교육을 확대하였으며, 특히 민·관·군이 함께하는 수중과학수사 훈련을 정기적으로 실시함으로써 해양에서의 과학수사 전문성 강화를 위해 노력하였다.

08 FOCUS

수사과 경위 **신문수**, 경사 **장국천**

인권수사 구현 및 해양과학수사

1. 네이버 「파파고」 해양경찰 회화

네이버 파파고 해양경찰 회화란 수사과정상 사회적 소수자인 외국인의 인권을 보장하기 위하여 파파고(PAPAGO APP) 어플 내 총 11개 테마, 305개 상용구 해양경찰 수사관련 내용을 영어·중국어·일본어·베트남어·러시아어·인니어로 수록하여 통역 가능하도록 만든 시·청각 어플을 말한다. 파파고 어플을 활용, 수사상 외국인의 인권보장을 통해 해양경찰의인권수사 구현에 기여하였다.

2. 해양경찰 수중과학수사대

2015년 6월 5일 해양경찰청은 수중감식 전문 자격을 가진 20명의 인원으로 수중과학수사대를 창설하였으며, 현재 자격증을 취득한 전문요원이 43명이며, 60명을 목표로 지속적으로 전문요원을 양성중에 있다. 현재 수중과학수사대는 비상설 조직으로 운영되며, 사건 발생 시 지방해양경찰청 단위로 배치된 요원들이 팀을 구성하여 현장에 출동하는 체계로 구성되어 있다.

수중과학수사 자격취득 훈련

3. 수중과학수사 합동훈련

해양경찰청은 해군, 경찰청과 매년 수중에서의 감식과 잠수기법, 증거물 보존, 채취 훈련을 합동으로 실시하고 있으며, 수중과학수사 발전을 위한 세미나, 학술교류에도 힘쓰고 있다.

유관기관 수중과학수사 합동훈련

4. 수중과학수사 활동

영흥도 낚시어선 침몰 사건 등 대규모의 인명피해가 발생한 중요 사건과 단순 해상 선박충돌 사건 등 다양한 현장에 투입되어 사고원인 규명을 위한 감식활동을 수행하고 있다.

낚시어선 충돌사건 수중감식

3절
국제범죄와 외사경찰

01. 세계화 추세와 치안 환경의 변화

외사과 경위 **김상인**

가. 국제범죄 치안수요 증가

오늘날 지구촌은 과학기술과 통신수단의 발달로 국경을 넘는 인적·물적 교류가 활발하게 이루어지고 있다. 이러한 국제사회로의 변화는 정치·경제면에서 많은 긍정적 영향을 주고 있으나 사회적 면에서는 범죄현상이 국제적, 초국가적으로 확대되는 부정적인 영향을 미치고 있다.

우리나라의 경우도 적극적인 시장개방 정책과 관광·교류 활성화를 위한 지속적인 사증면제협정 대상국가의 확대로 출입국 규제가 크게 완화되었고, 부족한 노동력 확보를 위한 고용허가제 등으로 외국인 노동자의 국내유입도 꾸준히 증가하고 있다. 이러한 글로벌화·국제화 추세에 따라 일부 국가나 지역에 국한되어 발생하던 외국인 조직범죄가 국제적인 연계망을 통해 우리나라까지 그 영역을 확대하고 있다.

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

〈표 3-1〉내외국인 출입국 현황(출입국·외국인정책본부)

구 분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
인 원	54,966,229	61,652,158	66,372,908	79,987,974	80,407,702

〈표 3-2〉체류 외국인 현황(출입국·외국인정책본부)

구 분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
인 원	1,576,034	1,797,618	1,899,519	2,049,441	2,180,498

나. 국내 체류 외국인 현황

2017년 말 기준 국내 체류 외국인은 2,180,498명으로 2016년 2,049,411명 대비 6.4%가 증가하는 등 지속적인 증가 추세에 있으며, 방문목적도 과거 방문취업 등 근로목적 체류에서 국제결혼이주자, 유학생, 투자자 등으로 다양화 되고 있다.

국적별로는 중국(101만8천명/46.7%), 베트남(16만9천명/7.8%), 태국(15만3천명/7%), 미국(14만3천명/6.6%), 우즈베키스탄(6만2천명/2.8%), 필리핀(5만8천명/2.7%)으로 나타나고 있다.

이와 같은 체류외국인 증가는 재외동포 자격 및 영주자격 부여 대상 확대에 따른 중국동포의 유입, 산업연수 및 고용허가제로 인한 단순기능인력(근로자) 대량 입국, 결혼 이민자 및 유학생의 증가 등에 기인한 것으로 보인다.

또한, 국내 고용된 외국인 선원은 2017년 말 기준 25,301명으로 전년(23,307명) 대비 8.6%가 증가하였으며, 외항선(12,109명/47.9%), 연근해어선(8,484명/33.5%), 원양어선(3,810명/15%), 내항선(823명/3.3%), 외항여객선(75명/0.3%) 순으로 나타나고 있다.

국적별로는 인도네시아(8,275명/32.7%), 필리핀(5,903명/23.2%), 베트남(4,720명/18.7%), 미얀마(4,512명/17.8%), 중국(1,669명/6.6%), 기타(222명/0.9%)로 분포되었다.

〈표 3-3〉업종별 외국인 선원 현황(해양수산부)

구 분	'15년	'16년	'17년
계	24,624	23,307	25,301
외항선	12,066	11,141	12,109
내항선	673	791	823
원양어선	3,374	2,991	3,810
외항여객선	70	70	75
연근해어선	8,441	8,314	8,484

〈표 3-4〉국적별 외국인 선원 현황(해양수산부)

구 분	'15년	'16년	'17년
계	24,624	23,307	25,301
중국	2,000	1,737	1,669
인도네시아	6,895	6,991	8,275
베트남	4,697	4,642	4,720
미얀마	4,619	4,235	4,512
필리핀	6,321	5,503	5,903
기타	92	199	222

02. 국제범죄 현황

외사과 경위 **김상인**

가. 국제범죄 단속 활동

(1) 개요

해양경찰은 2017년 국제범죄를 총 188건 검거하였으며, 검거 인원 299명은 구속 41명, 불구속 214명, 이첩·불기소 44명으로 처리하였다. 전년에 비해 검거건수는 28건(17.5%) 증가하였고, 검거인원은 203명(40.4%) 감소하였으나 구속률은 7.2%에서 13.7%로 상승하였다.

세부적으로 밀수, 밀입국 등 다양한 범죄가 있으나, 크게 밀수사범, 출입국 질서문란 사범, 사회·국민안전 위해 사범, 산업·국익침해 사범 등으로 분류할 수 있다.

(2) 밀수

밀수는 세관을 거치지 않고 국내로 물건을 들여오는 유형의 범죄로 과거의 해상 밀수는 주로 공해상에서 뱀, 녹용, 어획물 등을 위장 조업선 등에 옮겨 싣는 방법으로 이루어지는 것이 보편적이었으나, 최근에는 정상적으로 수입되는 컨테이너나 소포장 안에 밀수품을 은닉한 뒤 겉에 물품을 쌓는 수법(일명 '커튼치기')을 사용하거나, 밀수품을 해상에 투기한 뒤 되찾아 오는 방법(일명 '던지기 수법'), 국제 여객선을 이용한 보따리 상인들의 밀수 방법이 성행하고 있다.

해양경찰은 2017년 총 17건(총 27명/구속 2명, 불구속 23명, 이첩 불기소 2명)의 밀수범죄를 단속하였으며, 전년에 비해서는 5건(41.7%)이 증가하였다.

세부 품목별로는 농·수·축산물 6건(5,510만원), 담배 2건(846만원), 의류·가방 1건(110만원), 주류 1건(3,882만원), 식품류 2건(1,323만원), 기타 5건(1억 6,515만원)이 적발되었다.

밀수 필로폰

사 례

2017. 7. 25. 소무역상(일명, 보따리상)이 중국(위해) ↔ 한국(인천)간 국제여객선을 통해 국내로 밀반입한 필로폰(30.4g,시가 1억원)을 국내 유통·판매하려던 중간판매책 조선족 1명을 검거

마리화나가 든 가방

사 례

2017. 11. 25. 부산 신항 정박 중인 TIANJIN호(라이베리아국적, 컨테이너선, 114,044톤) 선미 씨체스트에서 마리화나*가 든 검정색 가방 4개 발견

* 약 1kg 단위 개별포장 마리화나 149개(약 150kg, 싯가 약 30억 원)

(3) 출입국 질서 문란

외국인 근로자에 대한 고용허가제 도입, 사증 면제 등 정부의 개방화 정책 및 출입국 절차 간소화로 입국규제가 완화되어 중국, 동남아 등 외국인의 합법적인 입국이 쉬워짐에 따라, 해상을 통한 집단 밀입국 시도는 올해 단 한건도 발생하지 않았다.

다만, 취업 목적 등으로 국내에 입국한 후 불법 체류하는 외국인들은 증가하고 있다. 외국인 불법체류자는 2012년 이후 고용허가제 만기 도래자의 불법체류자화 등으로 증가세로 전환되어, 2017년 말 기준 251,041명으로 전년 대비 20.1% 상승하였다.

〈표 3-7〉불법체류 외국인 현황(법무부)

구 분	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
불법체류자	183,106	208,778	214,168	208,971	251,041

특히, 밀입국의 새로운 형태로 제주 무사증제도를 악용한 불법체류 사례가 지속되고 있다. 제주 무사증 입국은 2016년까지 급증하였으나 올해 입국자 수는(357,590명) 전년 대비 61% 감소하였다. 그러나 2017년 무사증 불법체류자는 9,846명으로 전년 대비 26.4% 증가하였다.

〈표 3-8〉재주 무사증 불법체류 및 검거(법무부)

구 분	무사증입국자	불법체류자	검거인원
'17년	357,590명	9,846명	1,445명
'16년	918,683명	7,788명	1,158명
'15년	629,725명	4,913명	603명

해양경찰은 법무부 주관으로 실시하는 불법체류자 정부합동단속(연 2회)에 적극 참여하는 한편, 해양종사 외국인 등을 대상으로 선별적 검문검색을 실시하고, 2017년 말 기준 제주 무사증 불법 이탈자 등 34명을 검거(구속 31명)하는 등 체류질서 확립에 기여하고 있다.

또한, 체류 외국인의 증가로 중국, 베트남, 필리핀, 방글라데시 등 외국인 불법조직이 형성되고, 이와 관련된 각종 범죄자의 밀입출국 기도가 예상되어, 국정원, 법무부 등 유관기관과 공조협력을 확대·강화하

는 한편, 주변국인 중국·일본과의 활발한 정보교류를 통해 밀입국 방지에 최선을 다하고 있다.

무사증 무단이탈자 검거

사 례

2017.11.25. 무사증 입국 중국인 2명이 제주 성산읍 어선(9.77톤)을 이용하여 경남 남해항으로 밀입국 시도한 사건 관련 현행범 4명 체포 및 알선책 2명 긴급체포

(4) 사회·국민안전

해양경찰은 안전한 먹거리 제공과 민생 안전을 위해 원산지 위반과 식품위생법 위반에 대해서도 단속을 강화하고 있다. '14년 수사·정보 기능 축소 이후 '15년에 단속실적이 없었던 사회·국민안전 범죄 행위에 대해 2017년에는 원산지 위반 6건, 식품위생법 5건을 단속하였다. 다만, 사회·국민안전 범죄는 영세 및 생계형 사범이 많아 자정적인 기회 제공을 통해 무리한 단속을 방지하고 있다.

사 례

2017. 5월 ~ 8월 인천항 제2국제여객터미널 수화물 탁송장에서 보따리상 포섭 후 수십 차례에 걸쳐 수량 미상의 중국산 수육가공품(소시지류)를 자신이 운영하는 식품점에서 다수의 중국음식점에 판매한 밀수책 및 유통책 검거

사 례

2017. 8월 평택 당진항을 통해 수입한 식용 뱀장어 약 23톤(시가 6억원)을 수산물품질관리원의 이식승인 검사 없이 무단으로 낚시터에 방류하는 등 생태계를 교란한 낚시터업자 4명 검거

(5) 산업·국익보호

해양경찰은 지식재산권 침해범죄 등에 대한 기획수사 활동을 통하여 해외 명품가방·위조 부품·의약품 등을 불법제조·유통시켜 지식재산권을 침해한 상표법 위반사범 3건 9명을 검거하였다.

외국환범죄는 외국환 업무 취급기관(은행)을 통하지 아니하고 거래 당

사자가 아닌 자들간의 지급 또는 수령을 일컫는 일명 “환치기”범죄가 주를 이루고 있다. 이러한환치기범죄 수요는 관세포탈 목적의 저가수입신고(일명 ‘언더밸류’) 후 차액을 환치기 수법으로 수출자에게 지급, 금융사기범죄(보이스피싱) 수익금의 전달, 인터넷 도박 자금의 이동 등 범죄자금 뿐만 아니라, 국내 외국인 근로자의 본국 송금, 탈북자들의 대북 송금, 해외 유학경비 등 일상에까지 다양한 분야에 걸쳐서 만연되고 있는 것이 현실이다. 이러한 ‘환치기’가 성행하는 원인으로는 자금추적 회피가 용이하고, 신속한 지급·수령, 은행대비 수수료가 저렴한 점을 들 수 있다. 해양경찰은 2017년 외국환거래법 위반 사범 3건 5명을 검거하였다.

위조 선박엔진 부품

사 례

2017. 3월 00엔진(주) 부품유통 관리시스템의 아이디와 비밀번호를 해킹하여 영업비밀을 부정취득 후, 이를 이용하여 ’11.2월 ~ ’16.12월까지 세계유명 선박엔진부품 회사의 제품에 정품과 동일한 레이저 각인·포장 등의 방법으로 위조부품을 완성하여 판매한 선박부품업체 대표 등 7명 검거

나. 국제범죄 대응 역량 강화

(1) 외사기능 정상화

2014년 11월 19일 정부조직 개편에 따라 외사정원은 기존 123명에서 65명으로 축소되어, 국제범죄 단속 건수는 2015년 123건, 2016년 160건으로 과거에 비해 크게 위축되었으나, 2017.7.25. 해양경찰청 환원 이후 정원이 130명으로 보강되어(12월 말 기준 현원 122명) 국제범죄 단속 건수가 188건으로 증가하는 등 외사기능이 점차 정상화되고 있다.

특히, 조직 개편 이후 외사기능 조기 정상화를 위해 외사범죄 단속·협력망 구축·유관기관 공조에 중점을 두고, 전국 외사요원 워크숍을 개최하고, 밀수·밀입국 대책협의회 참여 기관·단체를 기존 128개에서 190개로 확대하였으며, 집중단속(11~12월)을 통해 45건 76명을 검거하였다.

밀수밀입국 대책협의회

(2) 국제범죄 예방활동

해양경찰은 은밀하고 음성적으로 이루어지는 밀입국 등 국제범죄에 대한 국제범죄 예방 및 단속을 위해 대국민 홍보활동을 강화하고 있으며, 2017년에는 다양한 신고 홍보물품 1,210개를 제작·배포하였고, 밀입국 신고자에게 신고포상금으로 2,000만원을 지급하였다.

또한, 인권보호 사각지대에 놓이기 쉬운 해·수산 외국인 종사자의 인권침해 범죄를 예방하기 위해 각 해양경찰서별 통역인 간담회를 연 2회 실시하고 있다.

03. 불법조업 외국어선 사법처리

외사과 경위 **김상인**

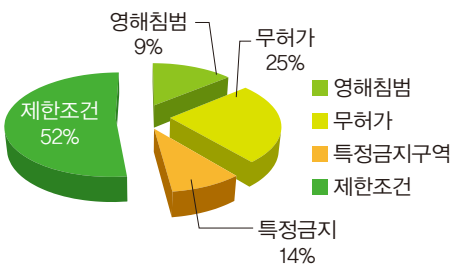
가. 불법조업 외국어선 사법처리 현황

(1) 중국어선 나포 현황

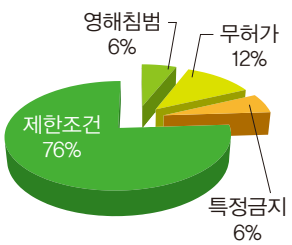
최근 불법 조업 중국어선 단속은 2015년 568건으로 증가한 후 감소 추세에 있다. 특히 무허가 어업의 경우 2014년을 기점으로 확연히 줄어들고 있다.

2017년 해양경찰이 나포한 중국어선은 160척으로 2016년 248척 대비 35.5%가 감소하였다. 특히 영해침범·무허가 등 중대위반 어선은 38척으로 전년(120척) 대비 68.3% 감소하였다.

'16년 위반유형별 단속 현황



'17년 위반유형별 단속 현황



(2) 사법처리 현황

2017년에는 불법조업 중국어선 선장 등 선원 48명을 구속하였다. 담보금은 130억 6,800만원을 부과하였고, 이중 85억 6,800만원이 납부되어 국고에 귀속하였다. 또한 담보금 미납 및 영해침범 어선에 대해서는 선박 압수를 원칙으로 확정 판결 전까지 압수·위탁을 실시하고 있다. 올해는 중국어선 24척을 몰수하여 9척을 폐선하고, 15척을 위탁보관 하였다. 위탁보관 중인 선박들은 향후 폐선조건부 공매에 따라 폐선될 예정이다.

나. 중대위반 중국어선 중국측 직접인계

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

중대위반어선* 처벌	중국측에 인계통보	위반 어선 중국측 인계	한·중간 확인서 작성	처벌결과 한국에 통보
국내	해경서	경비함정	韓-中 함정	중국(어정국)

* 중대위반어선 : 폭력저항, 영해 · 특정금지구역 침범, 무허가

2017년에는 중대위반 중국어선 24척을 국내 처벌한 후 중국측에 인계통보 하였으나, 4척에 대해 인계 성공하여 벌금 처분을 하였다고 통보받았다. 한편, 2010년부터 현재까지 직접인계 누적 척수는 100척에 이른다.

다. 불법조업 외국어선 현장조사제

현장조사제의 대상은 불법조업 단속활동 중 폭력저항으로 공무집행을 방해하는 일부 무허가 중국어선과는 달리, 우리 정부의 정식허가를 얻어 조업활동을 하다 각종 제한조건을 위반하는 경우로 비교적 경미한 위반사례에 해당된다.

이러한 제한조건위반과 같은 경미한 위반에 대해서는 국내로 압송하지 않고 나포현장에서 바로 조사를 실시하고, 담보금을 납부할 경우 즉시 석방하고 있다.

현장 검거	위반자 조사	지휘건의 (담보금 결정 등)	담보금 납입 현장 석방	사건 송치
함정	단속함정	署 외사계	단속함정	署 외사계

현장조사제는 경비공백을 최소화하고, 압송에 따라 발생하는 유류비, 조사시간(48시간→5시간) 등을 대폭적으로 절감한다. 2017년에는 나포된 중국어선 총 160척 중 해상기상 등 감안 70척에 대해서 현장조사로 처리하였다.

라. 신종 불법조업 단속

2017년 영해 침범·무허가 등 중대위반어선은 38척으로 2016년 120척 대비 68.3% 감소하였으나, 기존의 불법유형과 다른 지능화된 신종 범죄유형이 출현하였다.

한·중 어업협정 절차에 의한 수정방법이 아닌 온도나 마찰열로 지워지는 펜을 이용하여 조업일지 수정한 중국어선 9척을 나포하였다.

지워지는 수성펜

글씨를 라이터로 지우는 모습

또한, 선장과 선주가 공모, 허가증이 발급된 선주의 친인척으로 가장하여 허가증 분실을 이유로 허가증 재발급 후 다른 어선 선체를 위장하여 허가어선인 것처럼 조업한 중국어선 2척을 나포하였다.

재발급 받은 어업허가증

분실신고 한 어업허가증(무효)

서해 NLL해역에서 단속을 회피하기 위해서 본선은 북한해역에 대기하고 속력 30kts 이상의 고속어선이 신속하게 NLL 해역에 남하하여 조업 후 이동하는 신종수법 중국어선 2척을 나포하였다.

서해 NLL해역 고속어선

마. 사법처리 강화 노력

(1) 담보금·벌금 상향

불법조업 중국어선의 어획량 축소기재에 대해 기존에는 축소량에 관계없이 최대 2천만원의 담보금을 부과하였다. 중국어선은 담보금을 납부하면 현장에서 풀려나 축소 기재 어획물 판매로 더 큰 이익을 볼 수 있는 가능성이 있었다. 이에 해양경찰은 대검찰청에 담보금 상향을 건의하였으며, 대검찰청은 '17.11월 조업일지 부실기재 담보금을 최

대 4천만원으로 톤급별 2배 상향하였다.

또한 국제법상 영해는 연안국의 관할권이 EEZ보다 더욱 강하게 적용되는 수역임에도 불구하고 불법 영해 조업 벌금은 최대 1억원, 정선명령 위반도 최대 1천만원에 불과하여, 경제수역업주권법의 각각 3억원과 1억원에 비해 턱없이 낮다. 이에 문희상 의원은 2017년 9월, 영해 내 무허가 어로행위에 대한 벌금형을 2억에서 3억으로 상향 조정하고, 정선명령 위반에 대해서도 벌금 1천만원에서 1억원으로 하는「영해 및 접속수역법」일부개정법률안을 발의하였다.

(2) 몰수 선고 중국어선 전부 폐선 시행

해양경찰은 몰수 된 중국어선이 공매를 통해 중국선주가 낙찰 받을 경우 새로운 불법조업으로 이어질 가능성이 있어 대검찰청에 몰수 중국어선 전부 폐선을 건의하였다. 대검찰청은 관련 규정 등을 검토하여 '16.11월 국고수익을 올리면서도 폐선을 할 수 있는 '폐선조건부 공매' 처분을 활용할 것을 결정하였다. 이에 따라 2017년 몰수된 24척의 중국어선은 모두 폐선(9척) 또는 위탁보관(15척) 되었다.

(3) 외교적 노력

해양경찰은 2010년 어업지도단속회의 합의 이후 EEZ내에서 검문불응 도주 어선에 대해 불법행위 채증자료를 외교부를 통해 중국해경국에 통보하고 있다. 2017년에는 중국당국의 처벌 및 재발방지 촉구를 위해 전년보다 18건 증가한 20건의 채증자료를 통보하였다.

09 FOCUS

외사과 경위 **김상인**

지방청 국제범죄수사대

1. 해양 국제범죄 검거 급감

'15년 국제범죄 검거는 총 115건(중국어선 제외)으로 전년(367건)대비 1/6수준으로 급감하였으며, 특히 중요 국제범죄인 밀수, 마약, 밀항 단속실적이 0건으로 나타났다. 관서별로 전국 22개 관서 중에 1건의 사건도 처리하지 못한 관서가 7곳, 1~3건인 관서도 10곳에 이르는 등 해양 국제범죄 치안 공백이 심각한 수준으로 나타났다.

국제범죄 단속실적 비교

구 분	최근 3년 ('12~'14) 평균		2015년
마약·밀수	56건 49명	▶	0건
밀항·밀입국	4건 10명		0건
무사증 단속	23건 26명		10건 43명
총계	83건 85명		10건 43명

'15년 관서별 사건처리 현황

0건	1~3건	4~10건	10건 초과
7개소	10개소	3개소	2개소

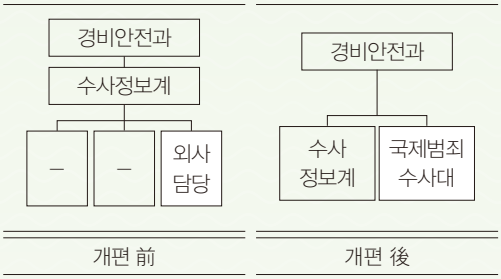
※ 10건 초과는 창원 13건, 부산 61건임

2. 국제범죄수사대 신설

소수의 외사정원을 22개 관서에 분산배치하고, 정보와의 통합 등으로 고유의 국제범죄 단속 영역이 수축됨에 따라 해양경찰은 '16년 1월 18일 전국 5개 지방본부(現 지방해경청)에 국제범죄수사대를 신설하였다.

국제범죄 수사영역을 다각화하고, 해경 고유수사영역을 확립하기 위해 국제범죄수사대는 지방본부 내 계단위로 운영하며, 지방본부는 기획·광역수사, 해경서는 중국어선 등 발생사건 및 외사정보 수집 업무에 집중하도록 하였다.

국제범죄 단속실적 비교



3. 주요업무(직제 시행규칙)

가. 해상치안 관련 국제교류·협력에 관한 사항

나. 국제적 범죄 또는 외국인 관련 범죄의 수사지도

다. 국제적 범죄 또는 외국인 관련 범죄의 정보 수집 및 분석

해상치안 관련 국제교류·협력

4절
정보보안 역량강화

01. 해상 집단민원 대응 및 정책정보 수집역량 강화

정보과 경사 **김동욱**

한·중 해양경계획정 회담

가. 치안여건

동해(East Sea) 표기와 관련한 IHO(국제수로기구) 총회, 한·중 해양경계획정 협상 등을 계기로 해양영토에 대한 국민적 관심은 한 층 높아지고 있으며, 기존 사업의 대체 산업으로서 해양관광·레저산업에 대한 관심이 늘어나고, 섬·갯벌체험 등 해양생태관광 수요가 증가하는 추세이다.

수산업 분야의 경우 참치, 연어 양식기술 개발 등 첨단 양식 발전과 어촌관광 활성화로 어가소득이 증가하였으나 어법과 어선의 발전에도 불구, 수온 변화에 따른 어족자원 감소와 어촌 인구 고령화로 인해 연근해 어업의 생산량이 감소하여 과거보다 지역·업종간 분쟁은 잦아지고 있는 추세이다.

어족자원을 고갈 시키는 EEZ 내 중국어선의 무분별한 불법조업은 차츰 개선되고 있으나, 일부 어선의 흉포화 된 집단·폭력 저항에 대비한 강력한 단속 활동이 요구되고 있으며, 정부의 국가전력 수급계획에 따라 해상풍력단지 조성, 발전소 건설 등으로 인한 어업인의 어업피해 보상 요구 역시 지속되고 있는 실정이다.

또한 기존 도시와 항만 간의 조화를 위한 항만재개발 및 크루즈·마리나 등 해양관광 인프라 수요가 지속적으로 증가함에 따라 연안 안전관리 수요가 증가하는 등 우리 해양경찰의 역할이 한 층 중요해지고 있다.

나. 해상 집회·시위의 체계적 안전관리 추진

(1) 해양경찰 정보기능의 역할

국책사업 반발, 어업권 분쟁 등 해상에서의 집단민원이 지속적으로 발생하고 있는 가운데, 해상 집회·시위시 평화적 의사표현을 유도하는 등 민주사회에 부합하는 정당한 의사표현은 최대한 보장하고 있으며, 올바른 국정활동의 저해와 사회적 갈등을 조장하는 불법 집단행동에 대해서는 엄정한 법 집행으로 국가의 안정적 국정운영을 지원하고 있다.

(2) 권역별 상황분석

1) 서해권역

해상시위 대기 중인 어선

정부의 국가전력수급계획에 따라 에너지 확보에 총력을 기울이고 있는 가운데, 서해안 해상풍력단지, 보령화력, 조력발전 등 시설로 인한 해양생태계 파괴 우려가 커지자 인근 어민들은 생계 확보를 위한 어업피해보상을 지속 요구하고 있다.

특히, 부안·고창지역 어민들은 서해안 해상풍력단지 건설과 관련하여 어업피해 보상 없는 해상풍력단지 건설의 백지화를 주장하며 해상시위를 개최, 정부와 시민의 관심과 지지를 호소하고 있다.

2) 남해권역

어업피해 보상 촉구

경남과 전남 지역은 해상의 불분명한 道 경계로 지역 간 분쟁이 지속되고 있으며, 250여 척의 어선이 해상으로 진출해 대규모 해상퍼레이드를 실시한 바 있다.

또한 LNG 통영기지 냉각수 배출 및 운반선 이동 소음과 관련해 어업피해를 요구하는 어민들의 목소리가 커지고 있으며, '17년 1월 15일자로 남해 EEZ 골재채취가 종료됨에 따라 남해 EEZ 대책위는 바다모래 채취 연장을 반대하고 있는 반면, 레미콘 업계와 전국바다골재협의회는 채취사업 재개를 주장하고 있어 남해 EEZ 모래채취를 두고 갈등이 지속되고 있다.

3) 동해권역

어민과 낚시업자 간 대립

북한과의 경색국면이 지속되던 중 '16년 4월 북한의 GPS 교란으로 인해 동해안에서 조업 중이던 우리 어민들이 조업을 중단하고 긴급히 입항하는 등 남북 간 긴장감이 고조되는 상황이 발생하였으며, 또한 대진·거진 연승 어민들은 문어 값 폭락에 더하여 자신들의 조업구역 내에서 공현진 선적 낚시어선의 문어 포획에 대한 불만이 가중되자 해상시위를 벌이는 등 어업인과 낚시업자 간 문어조업구역을 둔 갈등이 지속되고 있다.

4) 제주권역

카약 이용 입항 저지

제주 민·군 복합항 건설 관련 강정마을회·기독교·천주교계 반대단체들은 복합항 건설 완료('16년 2월)에 따라 당초 건설공사 방해 위주의 활동에서 외국함정의 해군기지 입항 시 카약을 이용한 입항 저지와 육상에서의 반대 기자회견 개최 등 방식을 변경한 집회·시위를 이어가고 있다.

(3) 주요 집회 및 시위 발생현황

해안가를 중심으로 발전소 건설, 항계 확장 등 각종 국책사업이 추진되면서 피해보상 및 사업 백지화 등을 주장하며 '14년부터 '17년까지 발생된 해양·수산 관련 해상 집단행동은 총 91건 발생하였으나 실제 사법처리 건수는 '17년 1건으로(불구속) 불법 해상집회 시위 비중은 낮은 편이다.

〈표 1-1〉해상집단행동 발생현황

구분 / 연도	총계	어업권 보장	피해 보상	기타	사법처리
	횟수	횟수	횟수	횟수	
누계	91	13	5	73	불구속 1
2014년	25		2	23	
2015년	15	1	2	12	
2016년	24	3		21	
2017년	27	9	1	17	불구속 1

다. 주요 집회 및 시위 사례

(1) 부안·고창 어민, 서남해 해상풍력단지 개발 반대

풍력단지 반대 해상시위

부안·고창 어민들은 해상풍력단지 개발에 따른 조업구역 축소 및 인근 해역 해류·조류 변화에 따른 피해보상을 요구하며 비상대책위원회를 출범('17.3.23.), 해상집회 2회, 상경집회 1회를 개최하는 등 강력한 반대 입장을 표명하였다.

이에 서해지방해양경찰청과 부안해양경찰서에서는 해상집회시 해상 교통방해와 안전사고에 대비하여 경비함정과 고속단정 등 경비세력을 배치하여 안전하고 평화적인 집회를 유도하였다.

(2) 남해 EEZ 모래채취 반대 어업피해대책위, 해상퍼레이드 등 집단행동

바다모래 채취 반대 집회

남해 EEZ 골재채취단지 지정기간 만료('17.1.15.) 이후, 국토부와 해수부 간 바다모래 채취기간 연장 협의가 진행되자, 이에 부산지역 각 수산단체들은 모래채취에 따른 어획량 감소로 어민들의 생존권이 위협받고 있다고 주장하며, 바다모래채취 반대 어업피해대책위는 바다모래 채취사업 재개 금지 기자 회견과 정책토론회를 개최하고 어선을 동원한 해상퍼레이드와 해수부를 항의 방문하는 등 다각적인 방법으로 집단행동을 보이고 있다.

(3) 강원 대진·거진 연승 어업인과 공현진 낚시어선업자 간 문어 조업구역 관련 갈등

낚시어선 북상 저지

강원도 대진·거진 연승 어업인들은 '17년 3월 문어 금어기 종료 후 4월 1일부터 조업을 재개 하였으나 문어 위판가 폭락으로 고통이 가중되는 상황에서 공현진 선적 낚시어선들이 문어어획을 목적으로 어로한계선 인근해역(대진연안)까지 조업을 하자 이에 반발, 연승어선을 동원하여 공현진 선적 낚시어선의 북상 이동을 저지하기 위한 집단행동을 실시하는 등 충돌이 발생하였다.

라. 정책정보 수집 역량 강화

(1) 해경청 부활에 따른 정보기능 조기 정상화 추진

전국 초임정보관 교육 실시

해양경찰청 부활 이후 조속한 정보기능의 정상화를 위해 전국 정보·보안 경찰관 160여명을 대상으로 정보활동 방향 등 주요 정책 공유와 소통 강화를 위한 워크숍('17.10.13.)을 개최하였으며, 신규 충원된 초임 정보 경찰관 70여명을 대상으로 직무역량 강화를 위한 교육과 정보보고서 작성 경진대회를 개최하였다.('17.12.20.~21.)

(2) 국민신뢰 회복을 위한 「국민곁해(海)」 프로젝트 추진진

소통을 위한 현장 간담회

과거 기관·인물·행사 등 일반정보 위주의 정보활동에서 탈피하고, 국민과 소통을 중시하는 정부의 정책 기조에 따라 해양인의 목소리를 생생하게 전달할 수 있도록 민생대변 중심의 정보역할 정립을 위해 노력하였다.

특히 국민의 안전과 직결되거나 해·수산 제도 개선에 필요한 사항에 대하여 정책정보 생산을 통해 국가 해·수산 정책에 반영될 수 있도록 하였으며, 지역별 소통정보관을 지정, 해·수산 종사자의 고충·애로사항을 수렴하여 안정적 국정운영을 지원하는 등 국민의 신뢰 회복을 위한 정보활동에 노력하였다.

02. 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화

정보과 경위 **이동훈**

천안함 견학, 대국민 안보활동

가. 해양경찰 보안기능의 역할

해양경찰은 국가 통합방위기관 및 방첩기관으로 해양에서의 보안수사 및 첩보수집, 대북상황처리, 취약요소 관리 등 해양 안보업무를 전담하는 유일한 국가기관이다.

또한, 북한의 핵실험과 탄도미사일 도발 등 안보위협과 관련하여 관계기관과 합동으로 신속 대응태세를 확립하고 항·포구 등 안보 취약요소를 대상으로 보안수사 활동을 강화하는 한편, 우리 국민들의 건전한 국가관 및 안보의식 확립을 위해 다각적인 안보활동을 실시하고 있다.

북한 무인선 합동정보조사

나. 안보상황 발생 시 신속 대응

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

'17년도에는 북한 무인전마선, 의아선박·거동수상자 발견, 총기·탄약 발견 등 총 100여건의 안보상황이 발생하였으며, 사안에 따라 관계기관 합동조사 등을 통해 신속 대응하여 빈틈없는 해양 안보태세 확립을 위해 노력하였다.

대공신고요원 안보교육

다. 국가 안보 확립을 위한 보안수사 활동

북한기항선박 등 입항시 관계기관 합동 승선 점검 실시로 유엔제재 대북 압박 효과 극대화를 위해 노력하였으며, 매년 1,000여명 이상 입국하여 현재 31,827명에 이르는 북한이탈주민 중 해양수산 종사자 등에 대한 안보 홍보 및 지원 활동 등을 전개하였다.

〈표 1-2〉북한이탈주민 입국현황

연도	~09년	…	15년	16년	17년	총 입국자
인원	947명	…	1,275명	1,418명	1,127명	31,827명

또한, 자체 집체교육·보안수사 전문교육을 실시하여 첩보 수집, 수사기법 습득 및 수사사례를 공유함으로써 보안수사 역량을 한층 향상시켰다.

라. 현장 중심의 맞춤형 안보 홍보활동 전개

북한의 실상에 대해 모두가 쉽게 이해하고 공감할 수 있도록 북한 이탈주민·북한 전문가 등을 초청, 지역별 대공신고요원 등을 대상으로 찾아가는 안보교육을 실시하였으며, 어민·도서지역 주민(학생) 등을 대상으로 북한 잠수함(정)·간첩선 및 의아선박 발견시 신속한 신고요령 등 안보 홍보 활동을 적극 실시하였다.

도서지역학생 안보교육

〈표 1-3〉대공신고요원 및 도서학생 안보교육 현황

안보교육	2015년	2016년	2017년	합 계
대공신고요원	598명	629명	712명	1,939명
도서학생	1,601명	1,533명	1,324명	4,458명

CHAPTER

04 깨끗한 바다

방제체계 고도화로 국민이 체감하는 깨끗한 해양환경 구현

233
제1절.
해양오염사고 발생현황

242
제2절.
해양오염 예방활동

252
제3절.
해양오염사고 대비·대응체계 확립

1절
해양오염사고 발생현황

01. 연이은 해양오염 사고 발생

기동방제과 8급 **이미향**

마리타임메이지호 사고위치

- 파라자일렌(20,221톤)
  의약품, 살충제 제작, 발화성 높음
- 아크릴로니트릴(4,004톤)
  접착제, 코팅제 제작, 발화성 높음
- 스틸렌모노머(5,152톤)
  합성고무, 절연제 제작, 발화성 높음

마리타임메이지호 적재 화물의 특성

방제18호정 화재진압 장면

가. 케미컬선 마리타임메이지호 충돌 사고

2013년 12월 28일 21시 45분경 울산광역시 소재 현대중공업에서 출항한 자동차운반선 그라비티하이웨이(GRAVITY HIGHWAY, 55,000톤)호는 거제도에서 홍도 쪽(210° 방향)으로 시운전 중이었다. 한편, 미국에서 파라자이렌 등 3종 총 39,000톤을 적재한 케미컬운반선 마리타임메이지(MARITIME MAISIE, 29,211톤)호는 12월 27일 9시 50분 울산항 소재 정일스톨트헤븐(주) 부두에 접안하여 아크릴로니트릴 9,663톤을 하역하고 12월 28일 23시 출항하여 중국 닝보항으로 항해 중이었다.

2013년 12월 29일 2시 6분경 마리타임메이지호가 전방 횡단관계에 있는 4척의 선박을 피하기 위하여 우현으로 급격히 선회하였다. 이로 인해 마리타임메이지호 우현 선미로부터 4마일 해상에서 같은 방향으로 항해중인 그라비티하이웨이호 우현 선수부와 마리타임메이지호의 좌현 화물창부위가 충돌하여 적재된 화물이 발화하며 엄청난 화염이 발생하였다.

유해화학물질로 인한 국내 최대의 대형선박 화재사고로 해양오염피해는 없었으나 기름유출 방지를 위한 긴급구난조치가 전혀 없어 사고선박이 연안으로 이동, 좌초하거나, 선체 폭발시 국가 재난적 사태로 발전할 수 있는 사고였다. 화재는 442시간 동안 지속 되다 2014년 1월 16일 완전히 진압하였다.

나. 설날 아침의 대재앙, 우이산호 충돌 사고

여수 GS칼텍스부두 기름유출 사진

2013년 12월 9일 오후 5시 36분경 영국 하운드포인트항에서 출항한 우이산호(WUYISAN, 164,169톤, 싱가포르)는 초대형 원유운반선으로 원유 약 278,584톤을 적재하고 여수시 낙포동에 소재한 GS칼텍스 원유2부두에 하역하기 위해 2014년 1월 30일 오전 6시 30분경 여수 외항에 도착하였다. 경남 남해군 대도 서방 약 2.8km 해상에서 도선사 2명을 태우고 주도선사의 도선 지시에 따라 항행하였다. 그리고 9시 22분경 GS칼텍스 원유2부두로부터 남동방 약 3.7km 떨어진 해상에서 예인선 6척과 접선하여 GS칼텍스 원유2부두로 접안을 시도하였다.

도선사는 우이산호의 조종특성을 제대로 파악하지 못하고, 현저히 빠른 속력으로 부두 방향으로 진입하고 있었다. 예인선의 예인줄조차 연결하지 못한 상태에서 무리하게 부두 접안을 시도하였으며, 결국 9시 35분경 우이산호가 선수방위 301°의 좌회두 상태에서 약 6.7노트(12.4km)의 속력으로 GS칼텍스 여수공장 원유2부두와 원유1부두 사이에 설치된 돌핀부두 시설물을 들이받게 되었다. 그 충격으로 원유2부두와 연결된 3개의 송유관이 파손되었으며, 원유 약 483.9㎘, 납사 284.1㎘, 유성혼합물 약 32~131㎘ 등 합계 800~899㎘의 기름이 해양에 유출되었다.

항공순찰 오염분포도('14.2.1 15:30)

오염범위가 해상으로는 사고지점에서 북쪽 남해대교까지 7마일(13km), 남쪽 돌산대교까지 7.5마일(14km) 및 남해도 연안까지 검은색·무지개빛 유막이 확산되었고, 해안으로는 사고당일 여수 신덕해안을 시작으로, 사고 4일차부터 남해도에도 기름이 부착되기 시작하여 4개 시·군 59개 지역으로 확산되었다. 총 76일 동안 해양경찰, 해양환경관리공단, 방제업체, 지역주민, 자원봉사자 등 일일평균 1,610명의 인력, 총인원 122,363명과 선박 5,109척을 동원하여 방제작업을 완료하였다.

자원봉사자 갯닦이 작업

다. 화물선 캡틴반젤리스엘호 충돌 사고

좌현선미 파공부 기름유출

2014년 2월 15일 14시경 부산 태종대 남서방 3마일 해상(남외항 N-5묘지)에서 화물선 캡틴반젤리스엘호(CAPTAIN VANGEIIS L, 88,420톤, 라이베리아)에 급유 중 그린플러스(460톤, 급유선)가 기름 공급 중 기상불량으로 급유작업이 더 이상 불가하여 선박간 이탈하는 과정에서 높은 너울에 의해 캡틴반젤리스엘호와 충돌, 좌현탱크가 파공되어 벙커C유 237㎘가 해상에 유출하는 사고가 발생하였다.

사고발생 1시간 30분 후인 15시 30분경 부산서에서 상황대책팀을 설치·운영, 사고 초기 상황 파악과 조치에 나섰다. 같은 날 18시 해경청장을 본부장으로 하는 방제대책본부를 설치하여 방제에 필요한 전략 수립과 더불어 필요한 사항을 조정 통제 하였다.

특수구조단 파공봉쇄 장면

사고초기 선박 충돌에 따른 좌현선미 연료탱크 기름 유출을 확인한 캡틴반젤리스엘호 선장은 선미좌현탱크에 있는 연료유 693㎘를 우현 탱크로 이송, 해경에서는 파공부위에서 기름 유출을 막기 위해 오일펜스를 사고선 주변 750m, 인근해상 300m 설치하였다. 해상방제가 긴급하게 이루어지는 사이 남해지방해양경찰청 특수구조단이 헬기를 이용하여 사고선내에 진입, 파공된 좌현 연료탱크를 봉쇄할 수 있었다.

울산 대왕암 공원입구 방제작업

오염범위는 사고선으로부터 남서 방향 5km×40m, 북동(동백섬)방향 8마일 해상까지 100m×25m 정도로 검은색 유막이 분포, 사고선을 중심으로 4개 편대를 구성하여 선박 278척을 집중 배치하여 유회수기로 해상 유출유를 회수하였으며, 남·북여도~거제도 인근 해상 방제정 등 582척을 동원하여 에멀전·타르형태의 기름을 제거하였다. 해안으로는 통영, 거제에서부터 기장, 울산, 포항 순으로 타르형태의 기름이 발견, 고압세척, 자갈세척기 등 방제장비 및 인력 5,329명을 동원하여 제거작업을 하였으며, 자갈사이로 침투된 기름은 포크레인, 자갈세척기 등을 사용하여 제거하였다.

10 FOCUS

기동방제과 8급 **이미향**

부산, 케미컬선 마리타임메이지호 충돌사고

1. 사고개요

2013년 12월 29일 2시 6분경 부산 태종대 남동방 9.2마일 해상에서 시운전중인 자동차 운반선 GRAVITY HIGHWAY호(58,767톤, 바하마)와 케미컬선 MARITIME MAISIE호(29,211톤, 홍콩)가 충돌하여 MARITIME MAISIE호의 화물창에 화재가 발생하였다.

표 1. 마리타임메이지호에 적재된 화물의 특성

구 분	파라자일렌	아크릴로 니트릴	스틸렌 모노머
적재량(㎘)	20,317	4,011	5,192
해양환경관리법	Y류	Y류	Y류
인화점(℃)	27	−1.1	31.1
위험성	화재, 폭발 위험	화재, 폭발 위험	화재, 폭발 위험
화재 시 대피거리	800m	800m	800m

2. 주요 조치사항

신고 접수한지 1시간 23분 만에 122구조대 및 경비함정으로 선원 27명을 전원 구조하였다. 사고당일 선체가 해류에 밀려 일본측 영해(대마도)로 진입하여 경비함정 접근이 어려워졌고, 우리측 화재진압을 중단했다. 선주측은 네덜란드 SMIT사와 구난업체로 계약을 체결, 전문가를 투입하여 사고 발생 19일째인 2014년 1월 16일 화재 진압 완료하였다.

표 1. 마리타임메이지호에 적재된 화물의 특성

구 분	남해청	부산서	울산서	공단
동원세력 (1대, 5척)	1대	3척	1척	1척
	B-504	001, 1503 방제18호	소방1호	502해룡호
소화폼사용량 (21.1톤)	–	10톤	8.1톤	3톤
	–	1503(9톤), 방제18호(1톤)	소방1호 (8.1톤)	502해룡호 (3톤)
총 동원세력	선박 24척, 헬기 4대			

3. 시사점

유독물질 운반선 충돌 해양오염 비상

그림 1. 사고 관련 언론보도

선체 폭발시 국가재난으로 확대 가능성이 농후했으나, 해상에서 화학물질사고에 대한 우리의 인력, 장비에 대한 대응능력이 부족함을 여실히 보여준 사고이다. 이후 유독물 대량 유출과 선체침몰에 대한 지침 및 대응책 마련이 요구되었다.

4. 화학방제함 건조

이 사고를 계기로 국내 유해화학물질 전문 방제함 도입의 필요성이 대두되었다. 이후 2016년 화학방제함 2척이 건조가 추진, 2018년 울산과 여수에 현장 배치할 예정이다.

그림 2. 건조중인 화학방제함

02. 대형 해양오염사고의 현재와 미래

방제기획과 7급 **김민재**

가. 우리나라 주요 대규모 해양오염사고

2007년 태안에서 발생한 유조선 허베이스피리트호 해양오염사고를 겪으며 우리 국민들은 해양오염 방제활동이 해양환경 보존의 의미를 뛰어넘어 사회경제적 피해를 최소화함으로써 국민의 삶을 지키는 일임을 공감하게 되었다.

2017년 기준으로 석유제품은 우리나라의 5대 수출품목 중 하나로 석유제품 수출량은 74,747,520㎘이며, 연간 원유수입량은 158,200,895㎘로 세계 5위의 원유수입국이다. 다른 의미로는 30만㎘을 적재하는 대형 유조선이 하루에 약 2척 꼴로 우리나라 연안을 통항하고 있다는 뜻으로, 이는 우리가 기억하고 있는 2007년 허베이스피리트호나 1995년 씨프린스호와 같은 원유에 의한 대규모 오염사고 발생위험이 상당히 높음을 말해준다.

태안 허베이스피리트호(2007)

뿐만 아니라, 2014년 여수 GS칼텍스 원유부두에서 발생한 우이산호 해양오염사고는 우리나라 최초로 해양시설에서 발생한 대규모 해양오염사고이다. 우리나라 인구의 40%가 해안에 거주하고 있음을 생각해 볼 때, 국민의 삶의 공간과 인접한 해양시설에서 발생한 오염사고는 어업, 관광업 등의 경제적 피해에서 그치는 것이 아니라 주민의 건강과 안전에 심각한 영향을 끼칠 수 있다.

여수 GS칼텍스부두 우이산호(2014)

또한 선박이 취급하는 다양한 화물 중에는 우리가 사용하는 살충제, 도료, 의약품 등 각종 화학제품의 원료가 있다. 시중에 판매되는 화학제품의 원료성분으로 강한 독성, 위험성을 지닌 제품이 대부분이다.

우리나라에서도 2013년 부산에서 발생한 마리타임메이지호는 접착제의 원료인 아크릴로 니트릴 등 3종의 화학물질을 운반하던 중 시운전하던 선박과 충돌하여 화재가 발생하여, 18일간 지속되었다. 만약 화재가 진압되지 않고 부산연안으로 떠밀려 왔을 경우 위험한 상황이 연출되었을 것이다.

나. 바다를 둘러싼 미래 위험요인

당분간 전 세계적으로는 대형유조선, 화물선들이 증가할 것이다. 이는 규모의 경제, 즉 초대형선박이 한 번에 움직여 많은 양을 수송할 때 가장 비용절감의 효과가 크기 때문이다. 대형 유조선, 화물선들이 싣고 다니는 기름으로부터 대규모 사고가 발생할 수 있다는 의미이기도 하다. 또한 인접국가 중국이 세계 최대의 원유 수입국임을 감안하면 우리나라 주변을 통항하는 선박에 의한 사고위험성을 배제할 수 없을 것이다.

2011년 3월 일본 후쿠시마 현에서는 리히터 규모 9.0 이상의 대형지진이 일어났다. 쓰나미로 인한 대형 파도가 해안가를 크게 덮쳤고, 2만여 명의 사상자와 실종자를 낸 초대형 자연재난이었다. 시작은 자연에 의한 재난이었지만, 쓰나미가 도쿄전력의 원전을 덮치며 사회재난이 되었다. 원자로가 파괴되면서 전력공급 중단으로 인한 경제적 손실도 발생했지만, 이보다 더욱 문제인 것은 6년이 지난 지금도 원자로를 폐쇄하지 못해 이 순간에도 방사능유출은 계속되고 있다는 점이다.

우리도 이러한 자연재난에서 자유로울 수 없다. 2016년 9월 12일, 경주 5.8규모의 지진이 발생하고 4개월 간(2016.12월 기준) 556회의 여진이 계속 되었다. 경주와 멀지않은 포항, 울진 뿐만 아니라 부산까지도 체감할 수 있는 규모의 지진이었다. 우리나라도 지진으로부터 안전한 나라가 아님을 깨닫게 된 순간이었다. 바다에 인접한 해양시설인 저유소, 발전소 등에서도 충분히 대규모 해양오염사고가 발생할 수 있다는 것이다.

앞으로 2020년, 유럽의 대기규제가 강화됨(선박 황함유량 기존 3.5% → 0.5%)에 따라 선주들은 저황유를 사용해야하는 경제적 부담이 증가하게 되었다. 이에 기존선박을 개조하여 탈황장치를 보강하거나, 중유와 LNG를 겸하여 사용 할 수 있는 추진선박을 도입하는 등 다양한 자구책을 마련하고 있다. 따라서 연료유의 다변화로 인한 새로운 형태의 해양오염사고에 대비하여 사고대응 프레임의 변화를 준비해야 할 것이다.

03. 해양오염사고 발생현황

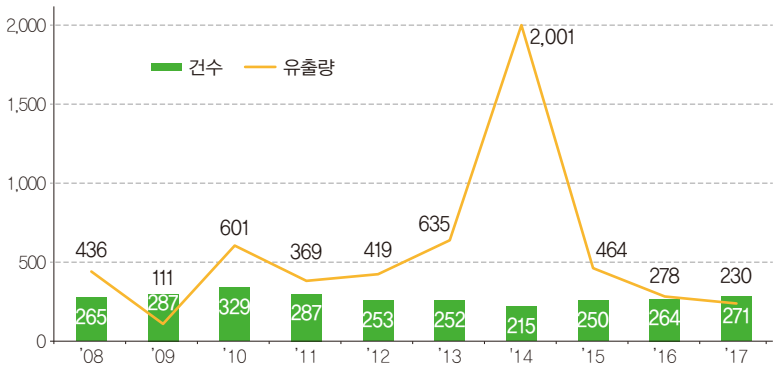
기동방제과 8급 **이미향**

가. 2017년 해양오염 발생현황

2017년에는 총 271건의 해양오염사고가 발생하였으며, 기름 및 유해화학물질, 폐기물 등이 230kℓ 유출되었다. 2016년에 비하여 사고 건수는 약 3%(7건) 증가하였으나, 유출량은 약 17%(48kℓ) 감소하였다.

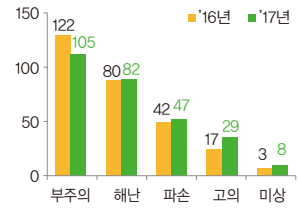
또한, 100kℓ 이상이 대규모 해양오염사고는 2016년 이후는 발생하지 않았다. 이는 해양경찰 내부적으로 중앙해양특수구조단 긴급방제팀 운영, 해양오염방지를 위한 긴급구난 업무 강화 등 현장중심의 긴급대응체제 구축하였고, 외부적으로 국민의 높아진 안전의식 영향으로 대규모 유출 위험성이 크게 줄어든 것으로 보인다.

〈표 4-1〉최근 10년간 해양오염발생 현황



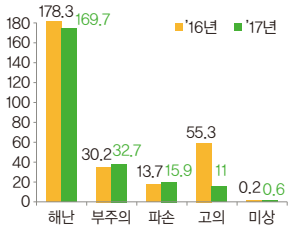
나. 해양오염 유형별 분석

(1) 원인별



사고건수

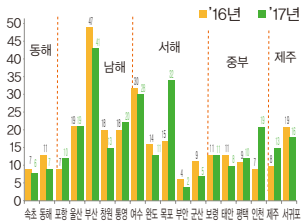
해양오염사고의 원인으로는 크게 다섯 가지의 원인으로 분류한다. 충돌, 좌초, 침수, 침몰 등에 의한 해양사고에 기인한 '해난', 기름을 바다로 불법으로 배출하는 '고의', 종사자의 작업 중 과실 등에 의한 '부주의', 선체나 기기의 손상, 화재 등으로 인한 '파손', 그리고 오염행위자를 알 수 없는 '미상'으로 나뉜다.



유출량(kℓ)

2017년에는 부주의에 의한 사고가 105건(38.7%)으로 가장 많이 발생하고, 해난(82건, 30.3%)〉파손(47건, 15.9%)〉고의(29건, 11%)〉미상(8건, 3%) 순이다. 유출양은 해난이 169.7kℓ로 73.8%를 차지하고, 부주의(32.7kℓ, 14.2%)>파손(15.9kℓ, 6.9%)>고의(11kℓ, 4.8%)>미상(0.6kℓ, 0.3%) 순이다.

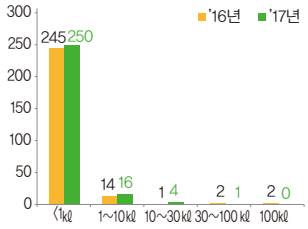
(2) 해역별



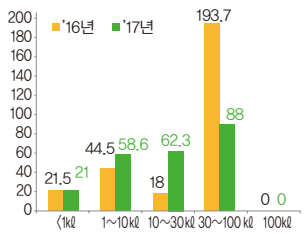
유출량(kℓ)

2017년 우리나라의 해역별로 분석을 해보면 대규모 항만이 밀집한 남해청 관할 해역에서 해양오염사고가 가장 많이 발생하고, 유출량도 가장 많은 것으로 나타났다. 전통적으로 부산항, 울산항 등 대형 항구가 밀집하여 해상물동량이 많고 어업활동이 활발한 해역이므로 다른 해역에 비해 사고가 많이 발행하는 것을 분석된다. 사고 건수의 경우 남해청(93건, 34.3%)>서해청(78건, 28.8%)>중부청(48건, 17.7%)>제주청(29건, 10.7%)>동해청(23건, 8.5%), 유출량의 경우 남해청(116.5kℓ, 50.7%)>서해청(72.4kℓ, 31.5%)>중부청(20.3kℓ, 8.8%)>동해청(13.3kℓ, 5.8%)>제주청(7.2kℓ, 3.2%) 순이다.

다. 사고규모별



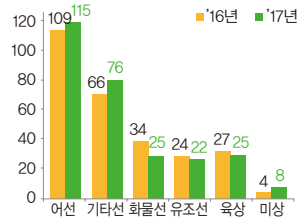
사고건수



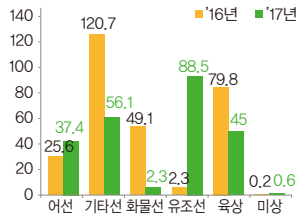
유출량(kℓ)

2017년은 1kℓ 미만의 소형 사고가 250건으로 전체의 92.3% 차지하였고, 100kℓ이상 대규모 해양오염사고는 16년 이후 발생하지 않았다. 30kℓ 이상 중규모 사고 건수는 1건(0.4%), 전체 유출량의 약 38%(88kℓ)를 차지하는 것으로 나타난다. 1kℓ 미만의 소형 사고 건수는 2016년도 대비 2% 소폭 증가한 수준인 250건의 사고가 발생하였고, 유출량도 2016년과 비슷한 수준인 21kℓ가 해상으로 유출되었다. 해난사고 발생 시 다량의 오염물질이 유출될 개연성이 높으므로 적극적인 초동대응과 유류이적, 파공봉쇄 등 유출 예방 조치를 적극 실시하여 오염피해 최소화에 최선을 다하고 있다.

라. 오염원별



사고건수



유출량(㎘)

우리나라의 해양오염사고의 대부분은 소형어선, 기타선에서 발생하는 것으로 나타났다. 사고 건수는 어선(115건, 42.4%)>기타선(76건, 28%)>화물선(25건, 9.2%), 육상(25건, 9.2%)>유조선(22건, 8.1%)>미상(8건, 3%)순이고, 유출량은 유조선(88.5㎘, 38.5%)>기타선(56.1㎘, 24.4%)>육상(45㎘, 19.6%)>어선(37.4㎘, 16.3%)>화물선(2.3㎘, 1%)>미상(0.6㎘, 0.3%) 순으로 나타났다. 대형 해양오염사고의 위험성이 높은 유조선, 화물선의 경우는 안전관리를 위한 오염비상계획서 비치 등 제도적 장치와 선원들의 교육, 안전의식이 높아 발생 건수는 낮은데 비해 유출량은 88㎘ 1건의 사고로 인해 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 소형어선이나 예인선, 부선 등 기타선의 경우는 안전관리가 상대적으로 취약한 실정으로 전체 사고 건수의 약 70%를 차지하고 있다. 특히 어선들의 좌초, 충돌, 침몰 등으로 인한 오염사고 빈도가 높아 어선종사자에 대한 안전교육을 더욱 더 강화가 필요할 것으로 보인다.

2절
해양오염 예방활동

01. 해양오염예방 지도·점검

해양오염예방과 8급 **목지원**

선박 정밀검사

가. 해양오염원에 대한 예방·점검활동

해양경찰은 해양오염방지를 위하여 선박·해양시설에 대한 항·포구 순찰 및 연안 해역 해상순찰, 항공기를 이용한 광역해역 감시활동 등 입체적인 예방활동을 수행하고 있다.

육상에서는 선박이나 해양시설 등을 해양환경감시원이 점검하는 지도점검과 항만·부두 순찰을 통한 오염물질 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 취약지역에는 방제정을 배치하여 해상에서의 불법배출 행위에 대한 감시활동을 수행하고 있다. 또한, EEZ 등 광역해역에 대해서는 헬기와 고정익 항공기를 이용하여 해양오염 예방활동을 펼치고 있다.

나. 해양오염 특별점검

기름·유해물질 해양시설 특별점검

쾌적한 해양환경을 국민들에게 제공하고 고의·상습적인 해양오염행위 근절을 위하여 해양오염물질 불법배출 행위에 대하여 지속적으로 특별점검을 실시하고 있다.

2017년은 시멘트·석탄 등 하역시설 현장 실태점검(1~2월), 「국가안전대진단」 해양시설 특별점검(3~4월) 및 예부선 해양오염예방을 위한 일제점검(6월) 및 유조선 해양오염예방 특별강조기간 해수부 합동점검(9월)을 운영하였다.

시멘트 등 하역시설 실태점검

시멘트·석탄 등 하역과정에서 이송 부주의 및 설비 노후화 등 원인으로 해상 유출 해양오염사고를 예방하고 깨끗한 해양환경을 조성하기 위해 해양시설에 대한 실태조사를 추진(17.1.9~17.2.3, 4주간)하였다.

점검결과·현장의견 등을 통해 하역 해양시설 미신고, 현장 종사자 안전교육 미흡 등 개선 필요사항을 발굴하였으며 관계부처 협력을 통해 하역시설의 범위에 대한 법 개정을 추진하였다.

국가안전대진단 특별점검

재난적 해양오염사고 위험성이 높은 기름·유해액체물질 저장 해양시설의 해양오염사고 사전예방을 위하여 전국 391개 시설에 대하여 관리주체 자체점검 및 민·관 합동점검을 실시('17.2.6~'17.3.31, 8주간) 하였다.

점검결과 274개 해양시설에 대하여 685건의 현장조치 및 유출방지를 위한 보수·보강 개선조치를 지적하고 지적사항에 대해서는 이행실태를 확인('17.10.16~'17.10.27, 2주간)함으로써 기름·유해액체물질 저장 해양시설의 해양오염사고 대비·대응 능력을 강화하였다.

예부선 해양오염예방 일제점검

관리 사각지대에 놓여있는 국내항해 내국적 예·부선의 해양오염예방 역량을 강화하기 위해 해양오염방지설비 작동상태 및 오염물질 적법처리 등을 점검을 실시(17.6.12~17.6.30, 3주간) 하였다.

펌프준설선 그라브준설선 디퍼준설선 버킷준설선

예·부선 해양오염예방 일제점검 중 총 471척(예인선 194척, 부선 227척)을 점검하였으며, 총 241건의 법령 위반사항을 적발하였다.

유조선 해양오염예방 특별강조기간

유조선에 의한 대규모 해양오염사고를 미연에 예방하고, 오염사고 발생 시 스스로 신속한 초동조치를 향상할 수 있도록 대비·대응 태세를 점검하기 위해 유조선 해양오염예방 특별강조기간을 실시(17.9.4~17.9.22, 3주간)하였다.

1단계 현황조사	2단계 사전홍보	3단계 현장점검	4단계 피드백
국내등록 유조선 현황 및 기초자료	언론매체 및 업체 등 홍보	해양오염 예방을 위한 현장점검	점검에 따른 효과 분석 및 법제도 개선

해양오염예방 특별강조기간 중 유조선 222척을 점검하였으며, 총 228건을 지도·적발하였으며, 유조선 스스로 오염사고 예방·대비능력을 향상시켰다.

아래와 같이 2017년 해양오염 특별점검 등을 통해 총 1,223건의 해양환경 관련 법령 위반사항을 적발하였다.

해양오염 위반현황

(단위: 건)

구 분	계	위반내용			
		오염행위	의무규정	행정질서	경미사항
2013년	1,032	338	70	116	508
2014년	500	229	15	38	218
2015년	1,308	284	20	87	917
2016년	1,574	303	39	89	1,143
2017년	1,223	322	83	113	705

02. 해양오염 원인조사 및 분석 역량 향상

해양오염예방과 8급 **목지원**

가. 해양오염사고 원인조사 및 현장 환류

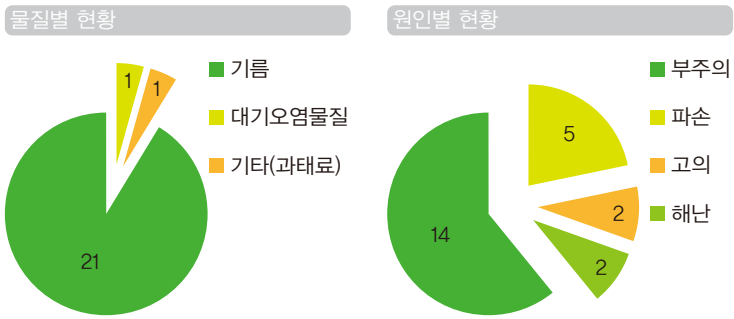
연중 발생하는 해양오염사고를 원인별로 분류해 보면 부주의로 인한 오염사고가 가장 많이 발생하고 다음으로 해난, 파손, 고의 순으로 이런 경향은 대체로 큰 변화 없이 유지되고 있다. 해양오염사고 발생 형태는 유사한 사고가 반복적으로 발생하는 경우가 많은 것으로 분석 가능하다. 반복적으로 발생하는 해양오염사고를 줄이고자 다양한 현장 홍보 및 예방활동을 하고 있지만 사후적발 위주의 점검으로는 사고를 미리 예방하기에는 한계가 있다. 이런 반복적인 해양오염사고 발생을 줄이기 위해 기존에 해왔던 단순 사후적발 조치방식을 바꿔 구체적인 원인조사(인적·제도적 요인, 장비결함 등) 및 분석을 통해 원인별 예방대책을 마련하고 업무 현장에 환류하여 공유하도록 추진하고 있다. 그리고 일선 현장에서는 원인조사 분석 및 예방대책을 해양오염사고 예방활동에 활용을 할 수 있도록 하고 있다. 그럼으로써 사고를 방지하고 예방점검의 실효성을 높이고 있다.

원인조사 전후의 업무체계 변화

이에 따라 우선 해양오염사고의 원인조사 업무를 추진하기 위해 현장에서 활용할 기본적인 원인조사 업무 안내서를 참고서 형태로 작성하여 현장에서 활용할 수 있도록 배포하였다. 이 안내서에는 해양오염사고 원인조사의 정의, 실시과정, 조사내용, 관계기관 협조, 조사 종료, 보고서 작성 등 6장으로 구성되어 있고 이외에 해양오염사고 통계 분류 방법, 유출유 산정방법, 인터뷰 요령 등을 포함하여 망라하고 있다.

주요 해양오염사고 원인조사 추진실적을 보면 2015년부터 추진한 이래 15년 8건, 16년 9건, 17년 6건 등 총 23건을 완료하였다. 23건 중 기름유출사고가 21건으로 대부분을 차지하고 있고 오존층파괴물질 배출로 1건, 오존층 파괴물질 설비 부적합으로 과태료 처리 1건 등이었다. 또한 조사 사례를 원인별로 분석한 결과 부주의가 14건, 파손 5건, 고의 2, 해난 2건이었다.

주요 오염사고 원인조사 추진실적 분석



그리고 원인조사 분석결과를 현장 해양오염 예방업무에 활용하고자 지방청 및 해경서에 배포, 공유하였으며, 원인조사 사례를 모아 파일 형태로 제작하여 현장에서 쉽게 볼 수 있도록 배포하였다.

나. 시기별 해양오염사고 분석을 통한 예방활동

해양오염사고는 반복적인 사고가 자주 발생하여 과거 08년부터 최근 10년간 발생한 해양오염사고 2,673건(유출량 5,544㎘)을 시기별, 원인별, 선종별 등으로 분석하여 해양오염 예방활동에 활용하도록 추진하였다.

월별로 보면 7월이 270건으로 가장 많았고 다음으로 6월, 4월, 5월 등의 순으로 나타났으며, 원인별로는 부주의 1,491건, 해난 570건, 파손 326건으로 순이었다. 유출량별로는 해난으로 인한 사고로 4,305㎘로 유출되어 전체 유출량의 78%를 차지하고 있다.

지난 10년간(2008년~2017년) 해양오염사고 발생 현황

- 건 수 : 부주의 1,491건(56%), 해난 570건(22%), 파손 326건(12%), 고의 168건(6%), 기타 118건(4%)
- 유출량 : 해난 4,305kℓ(78%), 부주의 608kℓ(10%), 파손 330kℓ(6%), 고의 292kℓ(5.3%), 기타 9kℓ(0.7%)

10년간 해양오염사고 통계분석을 통해 봄철, 장마철, 동절기 등 시기별로 현장 해양오염 예방활동에 활용하는 한편, 부주의 오염사고 예방을 위한 특별강조기간을 운영하고 어업인 대상으로 간담회를 펼치는 홍보활동도 벌였으며, 가을철에는 태풍 내습에 대비하여 시설물에 대한 안전관리 지도와 홍보, 정보공유를 추진하였다.

겨울철에 접어들어서는 월별 유류이송에 의한 부주의 사고 발생 비율이 높아 선박 기름 공·수급 작업에 대한 현장 지도·교육 및 홍보를 추진하고 화물선, 예인선 등 선박에 대한 자체 기름이송 안전작업을 지도하는 등 해양오염사고를 예방에 활용하였다.

다. 신속한 행위자 조사지원을 위한 감식·분석역량 향상

기름시료 분석

기름유출로 인한 해양오염사고시 신속한 현장조사를 지원하기 위해 과학적인 유지문기법을 활용, 행위자를 적발하는데 기여하고 있다.

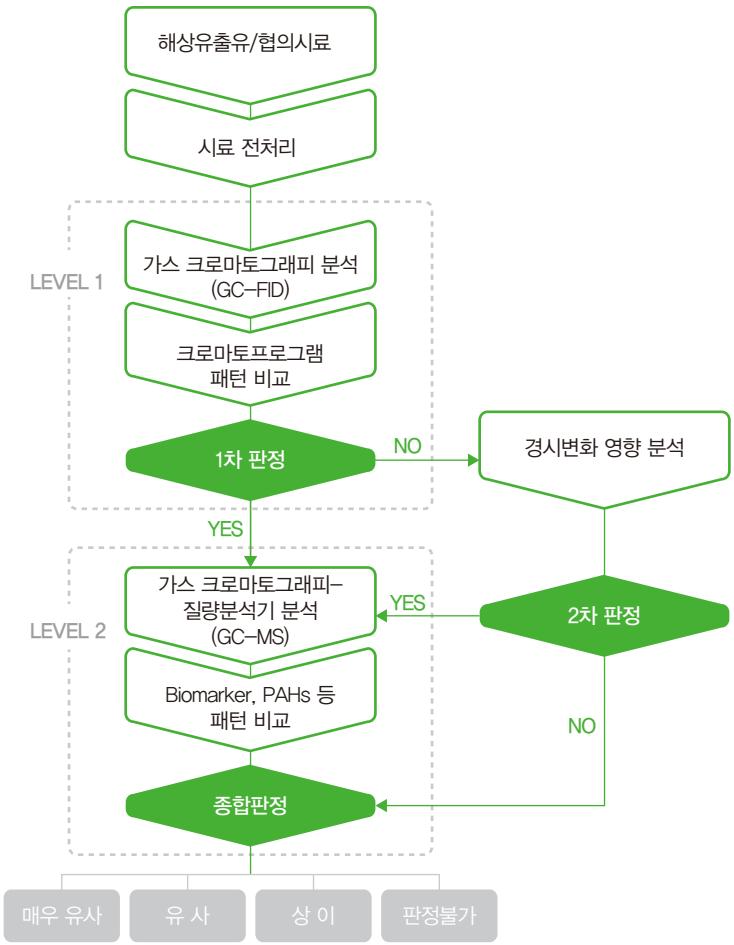
유지문(油指紋, Oil Fingerprint)기법은 수천종의 화학물질로 구성된 기름이 원유의 산지 및 생성조건에 따라 조성을 달리하는 것이 사람의 지문과 비슷하다는 데서 유래되었으며 특히, 석유제품유의 경우 같은 유종이라도 그 원료가 되는 원유의 특성, 생산공정 등에서 차이를 이용하여 기름을 유출한 선박 등 오염원 적발에 활용한다.

국제적으로 유럽에서는 2005년부터 15개 이상 국가가 모인 「유지문 감식 국제 전문가 회의(OSINet)」를 통해 국제 유지문 감식·분석 표준화 작업을 진행하고 있으며, 최신기법은 공동 개발·공유하고 있다.

OSINet 회의

이에 따라, 2016년부터 해양경찰연구센터는 OSINet 회의를 통해 국제 교류하고 있으며, 국내 유지문 감식 기술의 국제적 품질 인증 테스트를 통해 감식·분석 수준을 높이고 있다. 또한, 지방청에서는 최근 5년 평균 199건, 1,741점의 오염사고 증거물을 감식·분석하여 오염 행위자 적발에 일조하는 등 불명오염사고 해결에 결정적으로 기여하고 있다.

유지문 감식·분석 절차



03. 해양오염예방 역량 강화

해양오염예방과 8급 **목지원**

자원봉사 운영길잡이 발간

자원봉사자용 조끼 제작

포스터 제작

해안방제훈련 참가

가. 해양오염방제 자원봉사자 육성·관리

대규모 해양오염사고시 자원봉사자에 대한 체계적인 운영·관리를 통해 방제조치의 효율성 향상 및 작업자의 안전사고 방지를 도모하기 위하여 「해양오염방제 자원봉사자」를 육성·관리하였다.

지자체·사업체 종사자, 자원봉사 희망자 등을 대상으로 전국 19개 해양경찰서에서 1,793명 모집하였으며, 해양오염사고 시 방제교육·훈련을 받지 않은 자원봉사자가 동원됨에 따라 봉사자를 체계적으로 안전관리하기 위한 자원봉사 리더 149명을 지정하였다.

'17년 해양오염방제 자원봉사자 모집 현황

구 분	계	동해	남해	서해	중부	제주
자원봉사자	1,793	496	496	460	476	129
자원봉사 리더	149	16	35	35	23	9

해양오염방제 자원봉사자를 희망하는 사람들을 위해 방제 일반지식, 자원봉사자 운영절차·내용 등을 쉽고 자세히 설명하는 「해양오염방제 자원봉사자 운영길잡이」 책자·PDF 파일을 지방자치단체(260개소) 및 자원봉사센터(245개소)에 배포하였으며, 방제자원봉사자에 대한 효율적인 인력배치 및 안전관리 역량제고를 위해 조끼 2,000벌 및 안전교육 포스터를 제작·보급하였다.

해안방제훈련 참가, 온·오프라인 교육, 간담회 등을 통해 자원봉사자의 방제 및 안전관리 역량을 향상시켰다.

또한, 대규모 해양오염사고 시 방제조치의 효율성 향상 및 작업자 안전사고 예방을 위하여 「해양오염방제 자원봉사 리더」 교육을 개설하여 기름의 위해성, 작업지역의 다양성 등을 고려한 교육을 실시하였으며, 해안방제훈련 참가, 온·오프라인 교육, 간담회 등을 통해 자원봉사자의 방제 및 안전관리 역량을 향상시켰다.

방제현장 안전관리 교육

자원봉사자 리더 교육

'17년 해양오염방제 자원봉사자 운영 실적

구 분	방제작업 동원	방제 훈련	간담회·교육	정화활동
실 적	2회/8명	37회/564명	21회/505명	24회/523명

앞으로도 자원봉사자가 방제 및 안전관리 능력을 배양할 수 있도록 다양한 참여프로그램을 운영하며, 온라인 등을 통해 방제 및 안전관리 교육·홍보를 추진하며, 지자체, 자원봉사센터 등 관계기관과 자원봉사자 운영 활성화를 위한 실무회의를 개최하여 정보를 공유하여 대규모 해양오염사고시 자원봉사자를 방제·안전관리에 동원할 수 있도록 추진할 예정이다.

나. 해양오염예방 우수사례 경진대회 개최

일선 해양경찰서별로 추진 중인 해양오염 예방활동 중 우수사례를 발굴하고 전국에 공유·전파하기 위한 「2017년 해양오염예방 우수사례 경진대회」를 최초로 해양환경공단과 공동으로 개최하였다.

우수사례 발표장면

입상자 기념촬영

'17년 해양오염예방 우수사례 경진대회 결과

기 관	시 상	상 장	관서명	기 관	시 상	상 장	수상자
해 경	1등	해경청장	제주청	공 단	최우수상	해경청장	평택지사
	2등	해경청장	울산서		우수상	공단이사장	여수지사
	3등	해경청장	여수서		장려상	공단이사장	포항지사
	장려상	해경청장	인천서		특별상	공단이사장	대산지사
	특별상	공단이사장	속초서				

특히 우수사례로 선발된 5건에 대해서는 주요 활약상 및 성과물을 해양경찰교육원의 직무 교육과정에 교육자료로 활용하는 등 우수사례를 적극 공유해 타 소속기관으로 확대 시행될 수 있도록 하였다.

11 FOCUS

해양오염예방과 8급 **목지원**

부주의 해양오염사고 예방 종합대책 수립

해양오염사고 원인 중 가장 빈번하게 발생하는 부주의에 의한 오염사고를 선진국 수준(일본 40%)으로 단계적으로 추진하기 위해 2016년도에 부주의에 의한 오염사고 줄이기 목표관리제를 도입하였다. 연도별 추진목표는 최근 5년간 부주의 사고 61%('11~'15년)를 시작으로 '16년도 50%, '17년도 45%, '18년도 40%, 이후엔 40%를 지속적으로 유지할 계획이다.

부주의에 오염사고를 줄이기 위해 자체이송 중 넘침사고 예방, 연료수급 중 넘침사고 예방, 국민공감형 예방문화의 확산 등 크게 3가지 추진전략을 목표로 세우고, 9가지의 세부추진과제를 추진하기로 하였다.

정책 목표

해양오염으로부터
국민의 재산 및 해양환경을 보호

추진 과제

선진국 수준으로 부주의 해양오염사고율 감축

추진 내용

자체이송 중 넘침사고 예방	연료수급 중 넘침사고 예방	국민 공감형 예방문화의 확산
1 넘침방지설비 일제 실태 조사	1 넘침방지용 비닐팩 제작 활용	1 後 재발방지 프로그램 제도 도입
2 보조탱크에 넘침 방지설비 설치 유도	2 기름이송작업 현장 지도 강화	2 해양오염사고 예방 우수사례 발굴
3 방지설비 관련 법 사각지대 해소	3 유조차량 부주의 해양오염사고 예방	3 해양오염 예방문화 확산 및 전파

3절
해양오염사고 대비·대응체계 확립

01. 국가방제체계 구성·운영

기동방제과 8급 **이미향**

가. 국가긴급방제계획 (NCP : National Contingency Plan)

지난 1995년 씨프린스호 사고 이후 재난적 대형 해양오염사고에 대비하기 위해 우리나라의 국가방제체계를 규정하는 국가방제기본계획(2000.1.11, 국무회의 심의·확정)이 수립·시행되었고, 2007년 태안에서 발생한 허베이 스피리트호 사고 이후 재난적인 해양오염사고 수습과정에서 나타난 지휘체계 및 관계기관간 임무·역할의 불명확한 부분 등을 2009년 4월 1일에 1차 개정하고 그 후 운영과정에서 드러난 문제점을 개선하는 2차 개정을 추진 중에 있다.

이 계획은 방제대책본부장(해양경찰청장)이 방제업무를 총괄·지휘하고, 중앙사고수습본부장(해양수산부장관)은 부처간 협조와 복구 및 피해보상 등을 총괄하며, 해양오염방제에 관한 지휘·통제 권한을 방제대책본부로 일원화하고 관계 중앙행정기관과 지방자치단체에 책임과 의무를 부여함으로써 상호 협조하는 긴급 대응체제를 구축하고, 국내·외 인력이나 장비 등의 긴급동원·지원 및 국제협력을 강화하는 등 재난적 대형 해양오염사고 발생시 범 국가차원에서 신속하고 효율적으로 대비·대응하기 위한 사항들을 체계적으로 규정한 종합적인 집행계획이다.

나. 지역긴급방제실행계획

지역긴급방제실행계획은 국가긴급방제계획의 지역별 실행을 위한 현장 집행계획으로, 해양환경관리법에서 수립하도록 규정되어 있다. 이에 따라 해양경찰청은 전문 연구기관(당시 한국해양연구원)을 통해 1999년부터 2002년까지 13개 해양경찰서를 대상으로 용역사업을 추진하여 현재 전국 19개 해양경찰서에서 수립·운영 중에 있다.

지역긴급방제실행계획의 주요내용을 보면 해역특성, 방제기자재 동원, 방제방법 및 절차, 방제대책본부 설치·운영, 사고보고 및 통신체계, 방제교육·훈련, 홍보대책 등 해역별 특성을 고려한 해양오염사고 대비·대응 계획이 수립되어 있으며, 해안선 형태 및 연안환경 위험정보 등의 방제관련 정보가 데이터베이스화 되어 있다.

또한 이 계획에는 대상해역에 대한 기름 오염사고뿐만 아니라 유해화학물질에 대한 위험성 재평가 및 대응전략, 해역특성정보 및 자료, 방제조직 운영 및 방제조치 계획, 방제 자원의 동원 및 보급·지원 계획 등이 포함되어 체계적인 대응조치 구축 및 방제조치가 실행가능하게 되었다.

다. 방제대책본부 운영

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

'방제대책본부 운영 규칙'(해경청 훈령)에는 해양경찰청장을 본부장으로 지속성 기름 100㎘ 이상이 유출되거나 비지속성 기름 및 위험·유해물질 300㎘ 이상이 유출된 해양오염사고 시 방제대책본부를 설치하도록 규정하고 있으며 총괄조정관, 전략기획팀, 행정예산팀, 보급지원팀, 방제작업팀 등으로 방제대책본부를 구성하도록 하고 있다.

방제대책본부장은 오염사고 분석·평가 및 방제총괄 지휘, 인접국가간 방제지원 및 협력, 오염물질 유출 및 확산의 방지, 방제인력·장비 등 동원범위 결정과 현장 지휘·통제, 방제전략의 수립 및 방제방법 결정의 임무가 주어진다. 1995년 이후 2017년까지 총 24회의 방제대책본부를 운영하였다.

라. 지역방제대책협의회 운영

2017년에는 지역방제대책협의회 정기회 및 임시회를 총 18회 개최하였으며, 지자체 해안긴급방제실행계획 체제 정착을 위한 협조사항, 방제장비 및 자재의 동원협조, 비상연락망 점검과 그 밖에 해양환경관련 의견을 교환하였다.

[참고] 지역방제대책협의회

해양오염사고에 대비한 방제실행계획 및 해양오염사고 시 방제조치에 필요한 지방행정기관 간의 지원에 대한 업무조정 사항 등을 심의하기 위하여 전국 19개 해양경찰서 관할 해역별로 위원장(해양경찰서장)을 포함하여 지역방제대책협의회를 구성·운영

지역해양오염 방제대책협의회 운영 실적

구 분	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17
계	17	31	16	14	14	15	18	16	50	17	19	18
정기회	13	13	13	13	14	15	15	16	15	17	18	18
임시회	–	14	1	1	–	–	3	–	35	–	1	–
간담회	4	4	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–

마. 방제기술지원협의회 운영

방제기술지원협의회는 「해양환경관리법 시행령」 제45조에 따라 해양오염방제에 필요한 기술적인 지원 및 자문을 받기 위한 비상설 조직으로, 정부기관·대학교·연구소 등 해양관련 6개 분야 전문가 35명으로 구성되어 있으며, 해양오염사고 발생시 각 분야별 전문가로부터 지식과 경험에 기초한 설명이나 의견을 자문 받아 문제해결에 많은 도움을 받고 있다.

방제기술지원협의회 구성현황

(단위: 명)

계	방제일반	유출유 확산예측	환경안전보건	선체구난	보험법률	HNS분야
35	7	5	7	6	5	5

바. 국민방제대 운영

국민방제대 방제훈련

국민방제대 방제작업

2010년 7월에 운영을 시작한 어촌계 자율방제대를 2014년부터 어촌계와 자원봉사단체계를 포함한 국민방제대로 확대·개편하여 민간의 방제 역량을 강화하고 있다. 현재 전국 67개 지역어촌계와 9개 자원봉사단체가 등록하여 선박 435척, 인원 1,099명으로 구성되어 있다. 해경·수협·지자체에서 오일펜스와 유흡착재 등의 방제자재를 지원하여 국민방제대별로 오일펜스 20~100m, 유흡착재 20~130kg을 보유하고 있으며, 전국적으로 방제작업(12회 68명), 방제교육(98회 971명), 방제훈련(74회 740명) 등 활동을 하였다.

사. 해안방제통합포털시스템 강화

해안방제통합포털시스템 메인화면

해양경찰청에서는 해안방제에 필요한 해안오염평가, 방제자원 및 방제상황관리 등을 체계적으로 지원하는 해안방제 통합포털시스템을 구축하였다. 이는 우리나라 해안의 복잡한 구조와 어장·양식장 현황, 산업시설, 생태학적 및 경제적 가치 등의 해안정보를 DB화시켜 기관별

해안오염평가 조회화면

방제자원을 관리하고 해양오염사고 시 해양환경 피해 및 경제적 손실을 최소화할 수 있도록 하였다.

2016년까지 전국 해안에 대한 기초자료와 2017년 남·서해안 주요 유인도서(20개)에 대한 조사가 완료되어 시스템 구축이 완료되었다.

02. 현장대응 실행력 강화를 위한 방제훈련 실시

기동방제과 8급 **이미향**

가. 방제대책본부 운영 도상훈련

2017년 3월에는 가상의 해양오염사고 시나리오를 설정하여 지역긴급방제실행계획과 해양오염 방제훈련 매뉴얼에 의한 상황처리, 보고·지시·전파 및 방제전략 수립, 언론 인터뷰, 훈련팀 편성 등의 방제대책본부 운영 훈련을 18회 실시하였다. 이 훈련은 18개 해양경찰서에서 주관하고 173개 기관·단체·업체 등에서 1,301명이 참가하여 지역긴급방제실행계획에 의한 관련기관의 임무와 역할을 점검하고 정립하는 성과가 있었다. 한편, 최근의 정부시책에 맞도록 해양오염에 대한 원인자의 책임의식을 강화하기 위하여 2015년부터 방제대책본부에 오염원인자가 참여하도록 방제대책본부 운영규칙을 개정하면서부터 2016년부터는 선사(선주) 또는 선박대리점 등이 훈련에 참여하고 있다.

방제전략 수립

상황보고서 작성·전파

해상화학사고대응훈련

나. 해상화학사고대응 훈련

해상화학사고대응 훈련에는 195개 기관 및 단·업체에서 인력 1,782명이 참여해서 사고현장 및 통제, 사고물질 탐지 측정과 대응정보 확인, 피해예측과 경계구역 선정, 회수 수거와 제독, 사후관리 및 폐기물처리의 6단계 훈련으로 진행하고 있으며 육상에서 사용하던 화학사고대응정보시스템(CARIS)을 활용하여 해상뿐만 아니라 대기확산까지 고려함으로서 전문성을 높여가고 있다. 2015년에 환경부와의 '해상화학사고 협력에 관한 양해각서'를 체결함에 따라 환경부·화학재난합동방재센터 등과의 협업에 의한 공동대응훈련을 집중 실시하고 있다.

환경부 등 협업대응

다.해상방제합동훈련

2017년 6월에 18개 해양경찰서에서 269개 기관·단체·업체 3,592명이 참여하는 민·관합동 해상방제훈련을 22회 실시하였다. 훈련에서는 사고선박 주변 오일펜스 설치, 파공부위 봉쇄 및 적재유 이적, 유회수 시스템을 이용한 유출유 회수 등의 훈련을 실시하였고 일선 해양경찰서장이 지휘함정에 승선하여 현장에 있는 방제세력을 지휘하였다. 방제업체가 없는 지역은 해군, 국민방제대를 동원하는 등 실정에 맞는 차별화된 훈련을 실시하였다. 국가 R&D 사업 추진과 자체 방제장비 연구개발이 활발히 진행됨에 따라 「유흡착붐대」, 「전개판」 등 다양한 장비를 현장에서 사용해보고 실효성을 검증하였다. 또한 해양오염방지를 위한 긴급구난업무를 정책적으로 추진함에 따라 방제훈련에 파공부위 봉쇄, 적재유 이적 등의 긴급구난훈련을 강화하였다.

유출유 회수훈련

파공부 봉쇄훈련

라. 해안방제합동훈련

2017년 10월, 지자체에 대한 해안방제기술 지원을 위하여 18개 해양경찰서 관할 해안가에서 255개 기관·단체·업체 3,195명이 참여하는 해안방제 합동훈련을 22회 실시하였다. 주요훈련은 방제자재 동원, 방제지휘소와 현장보급소 설치, 방제요령 및 주의사항 게시판 설치, 해안오염조사·평가, 모래·자갈 해안방제작업, 폐기물 운반 등을 실시 하였다. 해안방제훈련을 실시함으로써 지자체 직원과 자원봉사자들이 해안형태별 작업방법 및 방제장비작동 등 방제기술을 습득하였다. 초기 해양경찰서 주관으로 실시하던 것을 지자체와 공동주관으로 전환하여 지자체에서는 굴삭기, 트랙터 등 일반장비와 자원봉사자를 직접 동원하는 등 해안방제 책임기관이라는 인식으로 전환하는 계기가 되었다.

오염지역 진입로 확보

릴레이 폐기물 운반

03. 해상화학사고 대응능력 강화

기동방제과 8급 **이미향**

가. 화학사고 전문기관과의 협업

2015년 6월 환경부와 해상화학사고 및 내수면 기름오염사고 대응 협력을 위한 MOU를 체결한데 이어 2016년도에는 동 협약 유효기간을 2019년 6월까지 연장 체결하였다. 그리고 전국 화학재난합동방재센터의 해상 화학사고 지원근거 마련을 위해 운영위원회와 협의하여 '화학재난합동방재센터 설치 및 운영에 관한 규정(훈령)' 개정하는데 합의를 이끌어냈다. 또한 화학물질안전원에서 운용하는 화학물질사고대응시스템 사고상황 공유앱(CARIS App) 사용권한을 부여받아 전국 해경서(상황센터, 해경서)에 아이디를 배포하고 이를 활용한 유해화학물질 유출상황을 가정하여 화학물질안전원 간 합동 도상훈련을 8회 실시하였다.

2016년 10월에는 평시 물질정보 공유와 체계적인 대응을 위해 사고대응·물질 분석·교육훈련·정책분야별 총 8명의 화학 실무전문가를 구성하는 한편, 2017년 8월 한국위험물학회에서 주관하는 정기학술대회 논문발표(5편)와 세미나 참가, 정기총회 참석(12.26) 등 산·학·연 교류·협력의 발판을 마련하였다.

환경부 간 화학사고 공동대응 업무협약서

환경부 간 화학사고 공동대응 업무협약서

나. 화학사고 대응능력 향상

(1) 화학사고 대응 기자재 확보

2017년 HNS사고대응역량강화 사업예산을 5억 5천만원 확보하여 경비함정 등 현장대응요원 대상으로 화학마스크 1,000개를 보급하였고, 선내진입 전 안전절차 확보를 위해 선내 열온도 측정을 위한 적외선열화상카메라 4대, 선박에서 활동이 용이한 화학보호복 36벌, 화학물질 화재 진압을 위해 성능이 우수한 내알콜포 소화약제 20톤 등 5종의 기자재를 구매하여 사고위험성이 높은 해역을 관할하는 해경서(여수·울산·태안)를 중심으로 배정하였다.

열화상카메라

내알콜포

화학마스크

공기호흡기

화학보호복

(2) 화학사고 대응 전문교육과정 이수

해상화학사고 대응 역량을 강화하기 위해 여수 해양경찰교육원에서 운영하는 해상화학사고 대응 과정에 방제요원, 해양환경관리공단, 중앙해양특수구조단, 경비함정요원 등 대상으로 1회(5월, 29명) 운영하였고, 외부 교육기관인 화학물질안전원에서 실시하는 3개 전문교육과정에 11명을 위탁하여 이수하도록 하였다.

화학사고 대응 전문교육과정 이수 현황

구 분	총계		해양경비안전교육원		국립환경인력개발원		인제대학교		중앙119구조단		한국해사위험물검사원	
	회수(회)	인원(명)	회수(회)	인원(명)	회수(회)	인원(명)	회수(회)	인원(명)	회수(회)	인원(명)	회수(회)	인원(명)
총계	41	545	18	478	16	46	3	7	2	7	2	7
'08년	2	59	2	59	–	–	–	–	–	–	–	–
'09년	5	54	2	51	2	2	1	1	–	–	–	–
'10년	4	76	2	70	1	1	–	–	1	5	–	–
'11년	7	79	2	64	2	7	2	6	1	2	–	–
'12년	5	60	2	52	1	1	–	–	–	–	2	7
'13년	3	51	2	49	1	2	–	–	–	–	–	–
'14년	2	18	1	16	1	2	–	–	–	–	–	–
'15년	4	52	2	42	2	10	–	–	–	–	–	–
'16년	5	56	2	46	3	10	–	–	–	–	–	–
'17년	4	40	1	29	3	11	–	–	–	–	–	–

(3) 해양오염 대응능력 경진대회 운영

2017년 11월 3일, 12월 1일 양일간에 걸쳐 여수 해양경찰교육원에서 제6회 해양오염 대응능력 경진대회를 개최하였다. 5개 지방청과 18개 해양경찰서에서 총 54명의 해양오염방제 요원이 참가하였으며, 내·외부 평가위원의 공정한 심사하에 해양오염 방제지원시스템 구동전략 분야와 장비운용분야, 현장초동조치 등 3개 분야로 나누어 각축을 벌렸다.

화학보호복 착용 및 가스탐지 평가

경진대회 참가자 단체사진

이번 대회에서는 울산해양경찰서가 종합 1위를 차지하였으며, 참가자들은 경진대회를 통해 실제 해양오염사고 대비 신속하고 전문적인 방제대응 능력을 향상시켰다고 평가하였다.

(4) 외국 화학사고 대응 지침서 번역·발간

유해화학물질에 대한 특성 이해와 사고대응 능력을 제고하기 위하여 프랑스 국영 방제연구 기관인 CEDRE에서 발간한 '유해화학물질 대응 지침서'를 2015년부터 물질별 대응지침서를 번역·발간하고 있다. 2015년도 '자일렌', 2016년도 '황산'에 이어 2017년도에는 '벤젠' 물질에 대한 대응지침서를 번역하여 일선 해경서에 100부 배부하였다.

04. 해양오염사고 대비·대응을 위한 국제협력

방제기획과 7급 **김민재**

가. 인접국가간 해양오염방제 협력체계 구축

해양경찰청에서는 우리나라 주변해역에서 발생하는 해양오염사고시 인접국(한·중·일·러) 간 공동 대응체계 구축을 위하여 북서태평양보전실천계획(NOWPAP:Northwest Pacific Action Plan)의 실무당국자간 회의에 적극 참여하고 있다.

NOWPAP은 북서태평양 해역의 이용, 개발 및 관리를 목적으로 유엔 환경계획(UNEP)의 권고에 따라 1994년 9월에 북서태평양지역 4개국이 해양환경 보전실천계획 추진에 관한 결의문을 채택하여 출범하게 되었다. 한편 우리나라는 1999년 4월에 열린 4차 NOWPAP 정부간 회의에서 「해양오염 대비·대응에 관한 사업」을 주관하기 위한 지역방제활동센터(MERRAC)를 유치하였고, 2000년 3월부터 한국해양과학기술원 해양시스템안전연구소(現 선박해양플랜트연구소)에 설치하여 운영하고 있다.

NOWPAP 지역방제활동센터 현황

구 분	데이터 및 정보네트워크 (DINRAC)	오염모니터링 (POMRAC)	해양환경 긴급 대비·대응 (MERRAC)	특별모니터링 및 연안 환경평가 (CERRAC)
설립국가	중국	러시아	한국	일본
설립장소	북경	블라디보스톡	대전	토야마
운영기관	중국 정보센터	태평양 지리연구소	선박해양 플랜트연구소	북서태평양지역 환경협력센터

NOWPAP MERRAC에서는 해양오염방제 실무당국자간 정기회의 및 전문가 회의, 회원국간 통신훈련 및 도상훈련, 합동방제훈련 등을 통하여 4개국간에 수립한 NOWPAP 지역긴급계획의 이행 및 지속적인 보완·발전을 추진하고 있으며, 해양경찰은 우리나라에 설치된 MERRAC에 대한 운영지원과 긴밀한 업무협조를 통해 북서태평양 지역의 방제대응역량을 강화하기 위하여 지속적으로 노력하고 있다.

(1) NOWPAP 지역 해양오염방제 실무당국자 회의 참석

실무당국자 회의

실무당국자 회의

해양오염방제국에서는 매년 NOWPAP 지역의 해양오염 대비·대응 및 지역협력체계 발전을 위해서 한국·일본·중국·러시아 4개국 해양오염방제 책임기관의 전문가들이 함께하는 실무당국자회의에 참석하고 있다.

이 회의에는 한국 해양경찰청(해양오염방제국), 일본 해상보안청, 중국 해사국, 러시아 운송부 등 각국의 방제실무자들과 국제해사기구, NOWPAP 사무국 등 40여명의 관계자들이 참가하여 기름 및 HNS 유출사고에 대비한 긴급계획의 원활한 이행방안을 논의하고, NOWPAP 훈련 및 교육 수행에 대한 최근 동향에 대한 발표와 토론을 실시한다.

(2) NOWPAP 합동 통신훈련 개최

합동 방제훈련

NOWPAP 회원국간 지역긴급계획상의 해양오염사고 통보 및 접수·전파, 지원절차에 대한 훈련 및 보완을 위한 통신훈련을 실시하고 있다. 통신훈련은 주최국이 설정한 가상 시나리오에 따라 대형 해양오염사고에 대한 최초보고, 중간보고, 긴급계획의 발동 및 방제지원·자재 요청 등을 팩스 및 이메일 등 다양한 경로를 통해 이루어진다.

합동 방제훈련

그리고 매 2년마다 한국-중국, 러시아-일본의 순서로 개최국가에서 방제선, 방제인력 등 방제자원을 실제로 동원하는 합동방제훈련을 실시하고 있으며, 이를 통해 국가간 방제 대응 실행력을 확보하고 있다.

나. 해양오염사고 대비·대응 위한 협력체계 강화

(1) 해양오염사고 대응 지원기관 협력 강화

해상에서 기름이나 유해화학물질 유출사고는 돌이킬 수 없는 바다오염도 문제가 되지만 그 외 수거된 폐기물의 처리, 방제작업자 및 야생동물의 구호·치료 또한 중요한 문제이다.

실제 지난 2014년 1월 여수 우이산호 사고시 발생된 유해가스로 지역주민 341명이 구토와 어지럼증, 호흡기 이상 증상을 일으켜 병원 진료를 받았고, 2012년 부산 캡틴반젤리스호 오염사고시 거제 앞바다에서 일부 야생동물들이 폐사하는 사례가 발견됐다. 이에 방제총괄기관(해경청)의 사고대응체계와 환경부의 대기모니터링, 야생동물분야 대응 및 지정 폐기물처리 절차에 대한 이해의 장 마련하고자 지난 11월 7일 워크숍을 개최하였다.

환경부, 국방부, 화학물질안전원, 국립생태원 등 관련기관 및 연구기관이 참여하여 국가재난형 해양오염사고시 협업대응의 당위성과 필요성을 모두 공감며, 향후 실질적인 협업체계를 마련하여 평시 해경청-환경부 간 해양오염사고 대비 대응을 강화할 예정이다.

(2) 해양경찰청-충청남도 「해양생태환경 보전」 업무협약 체결

해양경찰청(방제기획과)과 충청남도(해양정책과)는 업무협약을 통해 해양환경 보호·관리사업의 연계 및 효율을 극대화 하고자 한다. 주요 추진과제는 2가지로 아래와 같다.

1) 「서해안 유류피해 극복 10주년 기념관」을 해양환경교육 및 체험메카로 조성하고자 해양오염방제 실무교육을 실시하고 방제장비 전시·시연 등의 기술을 지원한다.

2) 해안오염사고에 대한 협업체계를 강화하여 사고 발생 시 방제장비, 기술, 인력 등 적극 지원·협력 한다.

해양오염방제 총괄기관인 해양경찰청은 평시 유관기관과의 협력을 강화하여 해양오염사고 발생시 신속한 대응체계를 구축하고자 한다.

(3) 방제기술지원협의회 활성화

과학적인 방제조치 수행을 위하여 각계 전문가를 해양오염방제기술지원협의회 위원으로 위촉하여 유출유의 산정 및 확산예측, 방제방법 선택, 사고선박의 처리방법 등에 대한 기술지원으로 오염피해를 최소화하기 위하여 방제기술지원협의회를 운영하고 있다. 방제기술지원협의회 구성 운영에 대한 사항은 해양환경관리법 제45조(방제대책본부의 구성·운용 등) 및 해양경찰청훈령 제78호에 규정되어 있으며 총 7개 분야로 35명의 전문위원을 위촉하고 있다.

방제전략 수립 및 방제방법 선택에 관한 사항, 사고선박의 선체안전 및 처리, 사고 진행예측, 기름·유해액체물질의 특성 규명, 피해감소 방안, 안전조치, 유출유 이동확산 예측에 관한 사항 등에 관한 분야로 구성되어 있으며 최근 5년간 평균 30건 이상의 기술지원 및 자문을 받은 바 있다.

05. 해양오염사고 대응을 위한 방제자원 확보·배치

방제기획과 7급 **김민재**

해양경찰청은 해양오염사고 발생시 방제작업을 위한 방제선과 유출된 기름을 수거하는 유회수기가 있으며, 기름의 확산방지와 포집을 위한 오일펜스, 기름을 흡착·회수하는 유흡착재 등을 다음 표와 같이 보유하고 있다.

방제선 현황(톤수별)

(단위: 척)

계	50톤 미만	100~300톤	300~1,000톤급
39	17(소형방제정)	16	6

방제장비 및 자재·약제 현황

유회수기(대)	오일펜스(㎞)	유흡착재(톤)	유처리제(㎘)
150(90) (육상 이동용)	42	213	119

그 외에도 해안가에 부착된 기름 제거를 위한 비치크리너, 고압세척기 등을 보유하고 있으며, 해안오염시 관할 지방자치단체의 해안방제 작업을 적극 지원하고 있다.

해안방제 장비 현황

(단위: 대)

계	해안 운반차	비치 크리너	고압 세척기	저압 세척기	동력 분무기	이송 펌프
213	30	6	50	49	30	48

재난적 해양오염사고에 대비하여 방제조치에 필요한 방제장비, 자재의 신속한 지원과 안정적 보급체계 유지를 위하여 전국에 방제비축기지 3개소를 구축 운영하고 있다. 방제비축기지에는 방제작업자 보호를 위한 개인보호구 약 5만 세트, 방제작업도구 약 1천 세트, 기름 등 폐기물 수거포대 5만장 등 대규모 해양오염사고 발생 초기 약 7일간 사용 가능한 방제작업 물품을 비축하고 있다.

방제비축기지 현황(3개소)

구 분	대산비축기지(중부청)	광양비축기지(서해청)	울산비축기지(남해청)
위 치	대산항	광양항	온산항
준 공	'09. 11월	'09. 9월	'11. 4월
연면적	1,731㎡	2,424㎡	1,767㎡
시설형태	단층 철골구조	3층 철골구조	2층 철골구조
사 진			

CHAPTER

탄탄한 해경

국민이 체감하는 조직혁신과 지속가능한 변화 추진

267
제1절.
조직역량 기반 강화

280
제2절.
해양경찰 맞춤형 인재 선발·관리

289
제3절.
내실있는 조직운영

300
제4절.
국제교류 협력강화

307
제5절.
현장중심 전력증강 및
지원체계 구축

1절
조직역량 기반 강화

01.
조직 및 인력('17년)

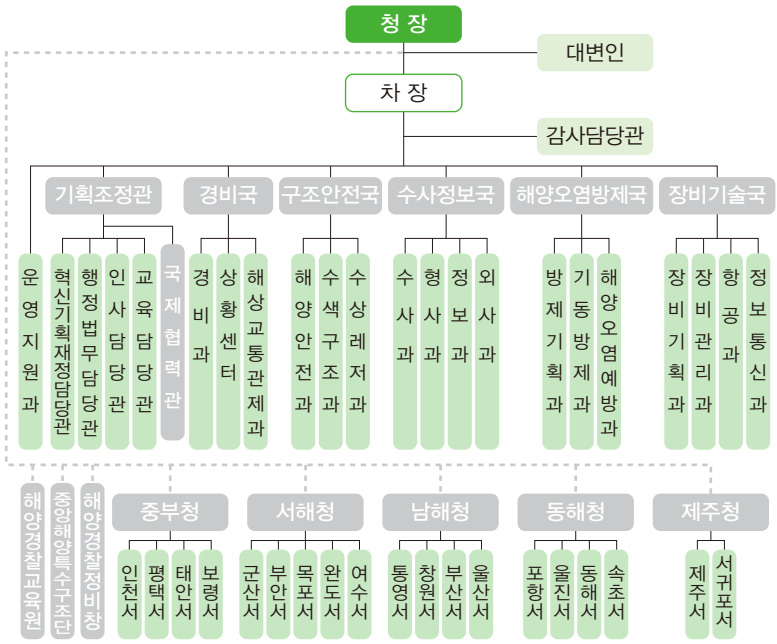
행정법무담당관실 경위 **박병운**

가. 조직 현황

'14년 11월 19일 세월호 참사 이후 국민안전처로 통폐합된 해양경찰청은 해양안전 강화를 위해 '17년 7월 26일 해양수산부 소속 외청으로 재출범하였다.

'17년 해양경찰청 제막식

재출범한 해양경찰청 조직은 해양경찰청장(치안총감), 차장(치안정감) 및 2관 5국 24과(18과·5담당관·1대변인)로 이루어져 있으며, 소속기관으로 해양경찰교육원, 중앙해양특수구조단 및 해양경찰정비창(책임운영기관) 등 3개의 부속기관과 지방해양경찰청(5개) 및 해양경찰서(19개) 등 24개의 특별지방행정기관을 두고 있다.



'17년 2월 해양에서의 구조·안전 업무의 전문성 강화를 위해 본청 구조안전국과 중부·서해·남해지방해양경찰청에 구조안전과를 신설하였으며, 5개 지방해양경찰청에 상황실을 신설하여 해양사고 초동대응 역량을 강화하였다.

'17년 4월 서해5도 해역에서의 불법조업 외국어선 단속을 전담하기 위해 중부지방해양경찰청 소속으로 서해5도 특별경비단을 신설하여 NLL 주변해역의 불법조업 외국어선을 선제적으로 차단 등 해양주권 수호 및 해양 법질서를 확립하였으며, '17년 11월 경북 동해안 해역(울진·영덕)의 해양사고·범죄 등 증가하는 치안수요에 선제적으로 대응하기 위해 동해지방해양경찰청 소속으로 울진해양경찰서를 신설하여 동해 해역의 해양 치안력을 한층 더 강화하였다.

'17년 기구 신설 등 주요 현황

2.28	4.4	7.26	11.28
구조안전국 신설	서해5도 특별경비단 창단	해양경찰청 재출범	울진해양경찰서 개서

나. 정원 현황

'17년 말 기준 해양경찰청 정원은 경찰관 8,893명(89%)과 일반직 1,123명(11%) 총 10,016명으로 구성되어 있다.

'17년 상반기 불법외국 어선단속을 위해 서해 5도 특별경비단 신설 및 서해·제주권역 대형함정에 필요한 인력 210명과, 연안구조정·소형정 운영 등에 필요한 인력 40명을 증원하였다.

해양경찰청 재출범 이전('17.7월) 해양경비안전본부 정원(국민안전처 공통부서 정원 포함)은 9,413명이었으나 '육지에서의 해양 관련 수사 및 정보 기능' 이관에 따라 경찰청으로부터 505명 정원 이체와 함께 기획조정관, 행정법무담당관, 인사담당관, 대변인, 운영지원과 등 공통 지원부서와 수사정보국 신설 등으로 42명을 증원하여 9,960명으로 출범하였다.

이후 '17.11월 울진해양경찰서 개서, 신형 연안구조정 운영인력 및 신조 방제정 도입으로 56명을 증원하였다.

'17년 정원변동 현황

(단위: 명)

1.1	2.28	7.26	7.26	11.28
9,163	9,203(+40) 정시	9,413(+210) 수시	9,960(+547) 개편	10,016(+56) 정시

12 FOCUS

행정법무담당관실 경위 **박병운**

기구 신설('15~'17년)

1. 부안해양경찰서 신설

'16년 4월 21일 서남 해역의 해양경비 및 안전 강화를 위해 서해지방해양경찰청 소속으로 부안해양경찰서를 신설하였다.

조직 구성은 서장(총경)을 중심으로 5과 14계(실·대 포함)로 구성하였고, 관할은 부안·고창 등 전라북도 일대 및 인접해역이다.

경비세력은 군산해양경찰서 함정 4척(315함·103정·111정·112정)과 목포해양경찰서 형사기동정 1척(P-120정)을 편제 조정하여 배치하였고

파출소는 군산해양경찰서 2개(변산·위도) 파출소와 구시포출장소를 고창파출소로 승격하여 부안해양경찰서 소속으로 변경하였다.

인력은 '17년 소요정원으로 6명을 확보하고, 인접서 함정 및 파출소 등 기존 인력을 자체 조정하여 169명으로 출범하였다.

2. 울진해양경찰서 신설

'17년 11월 28일 동해 해역의 해양 치안력을 강화하기 위해 동해지방해양경찰청 소속으로 울진해양경찰서를 신설하였다.

조직 구성은 서장(총경)을 중심으로 5과 14계(실·대 포함)로 구성하였고, 관할은 울진·영덕 등 경상북도 일대 및 인접해역이다.

경비세력은 포항해양경찰서 함정 4척(507함·P-80,83,95정)과 여수해양경찰서 형사기동정 1척(P-121정)을 편제 조정하였고, 파출소는 포항해양경찰서 소속 4개(죽변·후포·축산·강구) 파출소를 울진해양경찰서 소속으로 변경하였다.

인력은 '16년 소요정원으로 6명을 확보, 인접서 함정 및 파출소 등 기존 인력을 자체 조정하여 206명으로 출범하였다.

02. 해양경찰 변화관리

혁신기획재정담당관실 경위 **장도선**

가. "혁신 100일 프로젝트"수립 및 추진

(1) 추진경과와 이행관리

1) '해양경찰 혁신 100일 프로젝트' 수립 추진

해양경찰 혁신 100일 프로젝트는 해양경찰 재출범이후 조직을 최대한 빠른 시일내에 정상화하기 위해 추진된 종합계획으로, 지난날 대형 재난사고를 계기로 해양경찰의 부족하고 잘못된 모습을 반성하여 변화의 계기로 삼고자 시행되었다. 즉, 지금 변화하지 않으면 다시는 일어설 수 없다는 절박한 심정으로 재도약을 위하여 프로젝트를 추진하였으며, '내일보다 오늘이 더 안전한 바다'라는 비전 아래 '깊이 있는 변화', '끊임없는 노력'이라는 핵심가치를 가지고 5대 전략목표 26개 실천과제 81개 세부과제를 수립하였다. ('17. 8.)

2) "해양경찰 혁신 100일 프로젝트" 이행관리

'해양경찰 혁신 100일 프로젝트'의 차질 없는 이행관리를 위해 '17년 8월 25일 차장을 추진단장으로 하는 혁신 추진단을 구성하여 정책방향을 제시하였고, 기획조정관을 팀장으로 과제 진행상황 및 애로사항 등을 공유하여 해결책을 함께 모색하였다. 특히, 소통·모니터링반을 중심으로 세부 추진과제가 실제 현장에서 제대로 집행되는지 여부를 확인하고 외적으로는 정책 수요자인 전문가, 일반 국민들을 대상으로 자문 등을 진행하여 일방적이 아닌 상호 교감하는 혁신을 추진하고자 하였다.

(2) 주요 성과

생존수영 교육 및 우수사례('17.8)

수상레저 안전프로그램('17. 하반기)

해양경찰 혁신 100일 프로젝트를 추진하면서 국민이 체감할 수 있었던 주요 성과는 특히 생존수영의 경우 교육 대상이 작년대비 약 2,000여명이 증가하였고, 찾아가는 연안안전교실을 운영하여 521회 교육을 추진하였다. 이에 따른 적극적인 안전문화 확산으로 일반 국민들의 해양안전의식도 점차 높아져 연안인명사고의 감소로 이어졌다. 또한 수사 기능이 정상화됨에 따라 불법조업, 해양안전, 해양형사사건, 해양오염 등 전문 수사영역이 강화됨에 따라 원활한 해양치안서비스를 제공하여 대국민 신뢰도가 향상되었다.

그 외 해양사고 대응 SOP마련, 지자체 협업을 통한 도서지역 헬기 착륙장 안전확보, 연안 위험구역 지정 및 안전시설물 확충 등 특히 해양안전 관련 국민이 체감할 수 있는 다양한 성과를 이뤄낼 수 있었다.

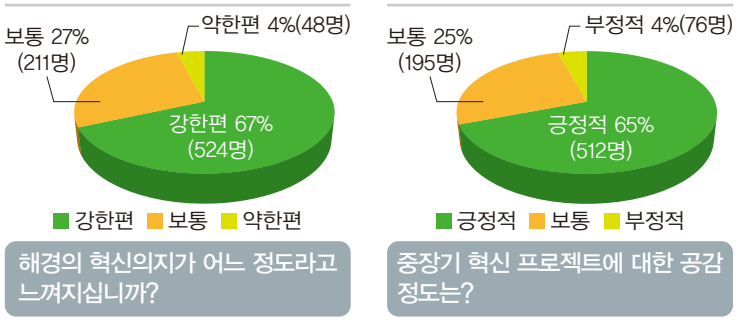
그리고 조직 재출범('17.7.26.)이후 100일이 되던 때인 11월 2일을 기준으로 총81개의 세부과제 중 단기과제인 35건을 완료하였고 나머지 중·장기 과제는 향후 추진되는'재조해경 5개년 계획'에 포함시켜 추진하기로 하였다.

나. "혁신 100일 프로젝트"에서 해경 중장기 계획으로 전환

혁신 100일 프로젝트의 세부과제는 단기과제 중심이 아니라 중장기 과제도 포함하고 있었으며, '17년 9월 13일 제64회 해경의 날 기념식에 참석한 대통령께서 '국민의 명령'에 해당하는 내용의 메시지를 전달하였다. 따라서 해양경찰의 근본적인 체질 개선을 위하여 중장기 발전 방안인 '재조해경 5개년 계획'수립을 추진하기 시작하였다.

「혁신 100일 프로젝트」
내부고객 만족도 조사('17.10)

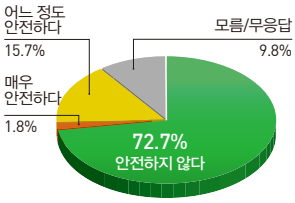
직원 대상 온라인 설문조사(10.16 ~ 10.18. / 783명 참여)



다. 재조해경 5개년 계획 수립 및 추진

(1) 추진배경

국민들은 우리나라 바다를 이용하는데 있어 안전한가? 라는 물음에 여전히 불안해하고 있었으며, 재출범한 해양경찰이 새로운 모습으로 거듭나서 안전한 바다를 만들어 줄 것을 염원하고 있었다.



해양안전 체감도 설문조사('17.4.6)

국민대상 해양안전체감도 설문조사

- ▸ 조사기관 : 한국갤럽('17.4.6.)
- ▸ 조사내용 : "우리의 바다는 안전한가?"
- ▸ 설문결과 : 국민 72.7%는 "우리바다가 안전하지 않다"고 응답

이런 국민의 우려를 불식시키고자 그간 발생한 해양 주요 사고를 분석하였고, 해양사고의 복잡하고 예측하기 어려운 특성상 각각의 사고에 단편적인 개선방안 마련만으로는 모든 해양재난사고에 완벽하게 대비·대응하기 어렵다는 결론을 도출하였다. 이를 위해 현시점에서 다소 시간이 걸릴지라도 근본적 체질개선을 위한 중·장기 대책마련이 필요하였으며, 그 결과 '재조해경 5개년 계획' 수립을 추진하게 되었다.

(2) 추진경과와 향후계획

1) '재조해경(再造海警) 5개년 계획' 수립 추진

'재조(再造)'란 '조직을 다시 만듦'을 뜻하며 '변화'를 의미하는 '혁신'이나'패러다임 전환'보다 크고 근본적인 개념으로 목적을 달성하기 위해서는 장기적인 관점에서 접근이 필요하였다. 따라서 우선 2030년을 목표로 단계별 비전 실현방향을 제시하였는데, 1단계로 2022년까지 現정부 內 혁신동력을 확보하여 해양경찰의 체질 개선을 위한 토대를 마련, 2단계로 2026년까지 미래지향적 해양경찰 조직기반을 구축, 마지막으로 2030년까지 세계일류 해양경찰 도약을 위한 비전방향을 설정하는 총 3단계의 발전단계를 설정하였다.

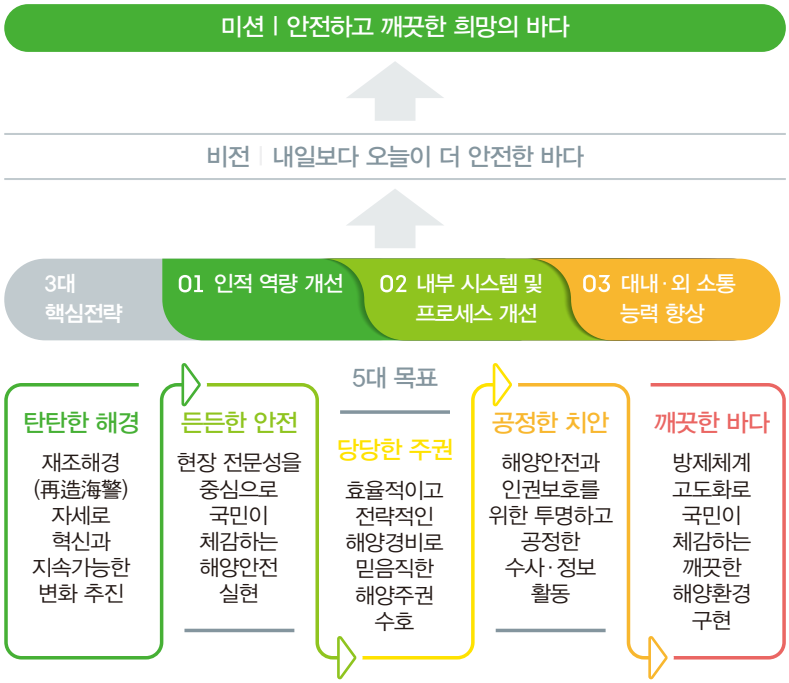
「재조해경 5개년 계획」 3대 핵심전략

단계별 비전 실현방향

- ▸ 1단계('18 ~ '22년) : 근본적인 체질 개선을 통한 성장 동력 확보
- ▸ 2단계('23 ~ '26년) : 미래지향적 해양경찰 조직기반 구축
- ▸ 3단계('27 ~ '30년) : 세계일류 해양경찰 도약

'재조해경 5개년 계획'은 1단계에 해당하며 '안전하고 깨끗한 희망의 바다' 비전아래 '탄탄한 해경, 든든한 안전, 당당한 주권, 공정한 치안, 깨끗한 바다' 5대 목표를 설정하였고 계획 추진시 효율적인 목표달성을 위한 선택과 집중요소인 3대 핵심전략을 고려하였다. 특히, 첫째 '인적역량 개선' 관련 과제에는 '바다 DNA가 풍부한 맞춤형 인재 충원', '경찰관 직급구조 개선' 등을 통해 재난현장에서 핵심역량을 수행하는 유능한 현장지휘관을 양성하고, 중간관리자급 핵심계급을 확대하는 확대하는 내용 등이 포함되었으며, '내부 시스템·프로세스 개선' 관련해서는 '종합 통계정보시스템 구축', '무인항공기 교육센터 추진' 등 4차 산업혁명 관련 핵심기술을 활용한 과학적 업무환경 조성내용이 포함되어 있다.

재조해경 5개년 계획 추진체계



그리고 '재조해경 5개년 계획'의 5대 목표에 맞춰 해양경찰의 각 분야별 전략과제와 세부이행과제를 수립하고자 차장을 단장으로 하는 3개 분과(혁신·소통·구조역량)로 구성된 재조해경T/F에서 지속적인 협업과 노력을 하고 있다.

2) 향후계획

「재조해경 5개년 계획」 최종보고회('18.3.15)

'재조해경 5개년 계획'은 해양의 특수한 상황에서 발생할지 모르는 해양재난사고에 완벽하게 대비·대응하기위한 해양경찰 중장기 종합계획이다. 따라서 당초 계획을 수립할 당시와는 정책여건, 사회환경 등의 변화로 추진이 어려운 과제나 계획변경이나 조정이 필요한 과제도 있다. 따라서 계획변경이나 조정이 필요한 과제는 전문가의 자문을 받고, 관계부처의 의견을 수렴하여 보완하거나 수정하여 당초 목표를 달성할 계획이다. 또한 계획수립 당시 외부 전문가의 참여가 이뤄지지 않은 부분은 향후 '미래발전전략 연구용역'을 통해 외부 시각에서의 해양경찰이 나아가야할 방향과 모습 등을 연구하여 보완해나갈 예정이다.

03. 국민을 위한 해양경찰 정책의 법제화

행정법무담당관실 경위 **김지현**

가. 국민불편 해소를 위한 합리적인 규제개혁

해양경찰청은 신설·강화 규제 법령에 대해 합리적 억제를 위한 자체 규제심사를 실시하였으며, 국민생활에 불편을 초래하는 기존 규제를 점검하여, 2017년 총 4건을 현실에 맞게 합리화하는 등, 규제개혁 과제를 발굴하여 정비하였다.

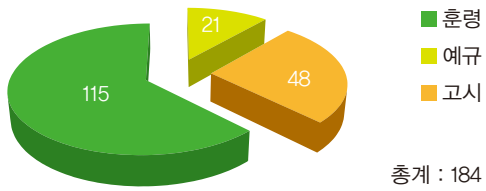
주요 규제개혁 추진 사례

- ▸ 래프팅가이드가 함께 탑승하지 아니하여도 되는 래프팅기구의 범위를 2명 이하의 래프팅기구에서 4명 이하의 래프팅 기구로 확대
- ▸ 연안체험활동 신고시 서면 제출만 가능하였으나 신고자의 편의를 위해 서면 제출뿐만 아니라 전자문서의 신고도 가능하도록 함

나. 행정입법 활동

해양경찰청은 소관법령 및 국민에게 알려야 할 행정규칙 제·개정시에 관보 및 홈페이지를 이용한 입법·행정 예고로 국민들의 입법 참여를 활성화하여 다양한 의견을 제시할 수 있도록 하였다.

해양경찰청 행정규칙 현황



04. 해양경찰의 성과체계 기반마련

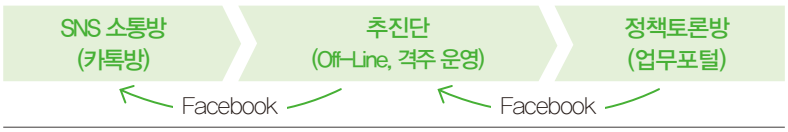
행정법무담당관실 경사 **이은섭**

가. 새로운 성과체계 방향설정

(1) 성과관리 개선 추진단 운영

새로 태어난 해양경찰의 성과체계 방향성 정립을 위해 내·외부 전문가 7인으로 구성된 '성과관리 개선 추진단'을 운영하였다. 조직 구성원 대다수가 공감하는 성과체계를 위해 SNS 소통방을 개설, 200여 명에 이르는 참여자의 다양한 의견을 수렴하고 피드백을 실시하였다.

성과관리 개선 추진단 운영



(2) '관리중심'의 성과체계로 전환

SNS 소통방, 정책토론방, 워크숍을 통해 수렴한 내·외부 의견을 바탕으로, 「관리중심의 절대평가」 기반의 성과체계 개선방안을 마련하였다. 다만, 절대평가로 발생할 수 있는 변별력 문제는 부서별 주요정책, 현안업무 등을 상급자가 정성평가를 실시하는 것으로 보완하였다.

성과관리 개선 워크숍 실시

나. '17년 성과평가 : 기존체계 유지

업무의 연속성을 유지하기 위해 舊.국민안전처 평가체계 대부분을 유지하여 2017년 성과평가를 실시하였다.

2017년 해양경찰청 성과평가 체계 요약

본청 「부서 업무실적 정성평가」+「정부업무평가」

부서 성과평가 추진방안

안전처 업무실적평가(20%)	자체평가(35%) | 특정(5%)	고객관리(10%)	정책홍보(15%)	정책수행 개선(15%)	장관가점(+3)
평가활용		평가제외			
해경 활용(40%)	활용(60%)	기타 부서평가 항목은 제외			

소속기관 「부서 업무실적 정성평가」+「특수평가(함정훈련 · 우수파출소)」

사 무 실	업무실적 정성평가(100%)
경비함정	업무실적 정성평가(50%) + 해상종합훈련(50%)
파 출 소	업무실적 정성평가(50%) + 우수파출소 평가(50%)

다. 「'18년 성과평가 개선방안」 마련

관리중심 성과체계의 시행초기임을 감안, 2018년도 성과평가는 내부 직원 의견수렴 결과를 최대한 반영하였다. 2017년도 평가체계를 유지하되, 지방청과 경찰서에 「기관평가」항목을 신설, 기관 위상제고와 업무 추동력을 확보하도록 하였다.

2018년 성과평가 개선안

구 분	현 행	'18년 개선안(현행+기관평가)
지방청	▸ 상위자평가(100%)	▸ 상위자평가(80%) ▸ 기관평가*(20%) : 신설 * 1차 차장(30%) + 2차 청장(70%)
해경서	▸ 상위자평가(100%)	▸ 상위자평가(80%) ▸ 기관평가*(20%) : 신설 * 1차 부장(30%) + 2차 지방청장(70%)
본 청	▸ 상위자(40%) ▸ 정부업무평가(60%)	▸ 현행과 동일
함정 파출소	▸ 상위자(50%) ▸ 특수평가(50%) * 특수평가 함정 : 해상종합훈련 파출소 : 우수파출소	▸ 현행과 동일

라. 향후 계획

해양경찰의 성과평가는 현행 100% 정성평가 체계를지속적으로 개선·보완해 나갈 것이다.

기관평가(지방청·署)는 대표업무가 담긴 핵심성과지표(KPI)를 활용하여 목표달성을 위한 평가를 실시하고, 부서평가(課, 함정, 파출소)는 주요정책 관련 과제에 목표관리제(MBO)를 적용, 과제에 대해 평가를 도입·실시할 예정이다.

또한, 국민을 대상으로 우리청 업무에 대해 만족도 조사를 실시하고 의견을 적극 수렴하여 국민이 공감하고 신뢰하는 해양치안 서비스 구현을 위해 노력할 것이다.

평가체계 개선 추진방안

현 행					개 선 (안)		
대상	항목		유형	비율	단위	항목	유형
본청	업무실적 평가	자율과제	정성	40	부서평가	과제 평가 (목표관리제)	정량
	정부업무 평가	특정평가	정량 + 정상	60		정부업무평가	
		자체평가					
부속 기관	업무실적	자율과제	정성	100	부서평가	과제 평가 (목표관리제)	정량
					기관평가	지표 평가 (KPI Dashboard)	
지방청 · 경찰서	업무실적 평가	자율과제	정성	80	부서평가	과제 평가 (목표관리제)	정량
	기관 평가	우수성과	정성	20	기관평가	지표 평가 (KPI Dashboard)	
						국민 만족도	–
함정 · 파출소	업무실적 평가	자율과제	정성	50	부서평가	과제평가 (목표관리제)	정량
	특수 평가	훈련결과 반영	정량	50	특수평가	함정) 해상종합훈련	
						파출소) 우수파출소	

2절
해양경찰 맞춤형 인재 선발·관리

01. 공정하고 투명한 인사를 위한 제도 개선

인사담당관실 경위 **이명준**

가. 공정·투명한 인사를 위한 제도개선

해양경찰청 재출범 이후, 공정하고 투명한 인사제도를 위한 정책들이 다양하게 시도되고 있다. 그간 인사관련 업무는 그 특성상 비공개 정보가 많고 다소 보수적이었으나, 조직개편과 더불어 폐쇄적 결정과정을 탈피하여, 절차의 투명성을 제고하고자 하였다.

그 중 대표적인 사례가 정기전보 결과공개 제도 도입이다. 조직개편 후 첫 정기전보에서 단기발령, 고충, 정년임박 등 인사규칙의 적용 예외사유를 해당 여부를 각 기관별 내부망 게시판에 공개하도록 한 것이다.

또한 특별승진 시 추천자의 공적공개, 외부 전문가의 평가위원 섭외, 참관인 제도 등을 도입하는 등 공정한 기준을 정립하고 내·외부의 참여를 확대하였다. 아울러 사전에 특진인원 배정을 축소하고 주요공적 발생 시 수시로 심사하는 등 제도의 취지를 살릴 수 있는 방안을 모색하였다.

이에 대한 연장선상에서 해양경찰청은 인사혁신 10대과제를 선정, 향후에도 소통을 근간으로 한 다양한 인사혁신과 제도개선을 통해 「소통과 공감」의 인사행정을 구현하고자 한다.

인사혁신 우수사례 대통령표창

인사혁신 10대 과제(案)

① 심사승진 5배수 및 승진후보자 명부 공개 ② 정기전보 결과공개 ③ 지원근무 적정성 검토 ④ 인사규칙 정비 ⑤ 심사승진 비율조정 ⑥ 심사승진 승진기록 평가 기간 조정 ⑦ 시험권한 지방청 위임 ⑧ 경감이하 지방청 중심 인력운영 체계 구축 ⑨ 특별승급 제도 운용 ⑩ 장기근속자 사기진작방안 마련

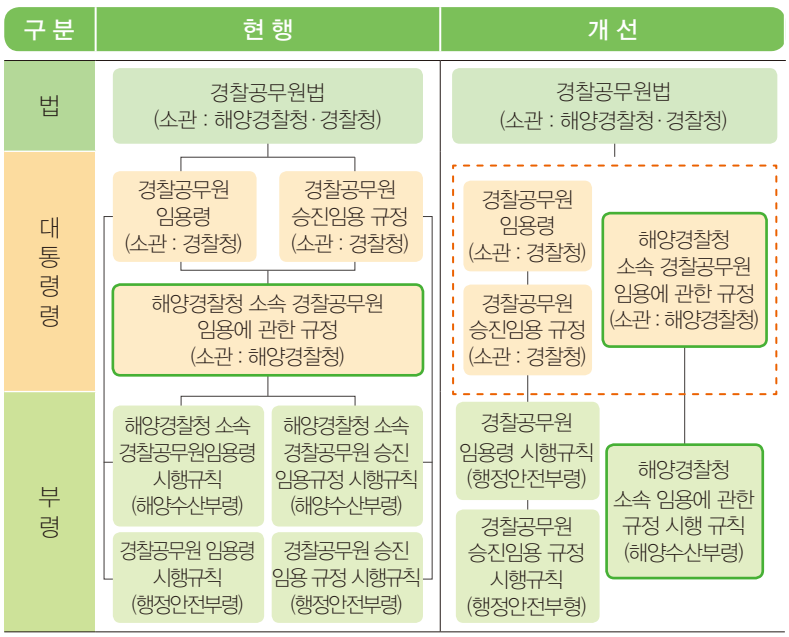
나. 현장역량 강화를 위한 법령 정비

해양경찰의 업무특성 상 경력채용자의 비율이 높으며, 이는 신규채용자가 순환근무를 충실히 이행하기보다는 특정 부서에 장기근무하게 되는 구조로 이어지게 되었다.

이에 해양경찰청은 「해양경찰청 소속 경찰공무원 인사규칙」 개정을 통해 신규 임용되는 경찰공무원의 순환근무 기간을 부서별(함정·파출소·사무실)로 세부지정하여 이행기준을 명확화하였다(제20조 제2항, 제3항). 아울러 순환근무 중인 자의 사무실 지원근무 및 본청 전입을 제한하여, 장기적으로는 현장경력을 토대로 정책을 기획할 수 있는 제도적 기반을 마련하였다(동조 제5항).

또한 재직경찰관에 대한 원활한 순환전보를 위해 해·육상 연속 근무 가능기간을 재설정하였고, 타관서 전보 시에도 해·육상 근무의 연속성을 인정하게끔 기준을 구체화하였다.

해양경찰청은 이와 더불어 자체 인사법령 체계를 정비하고 있다. 기존 경찰청 소관 임용령에서 위임받는 형태를 벗어나, 별도로 자체 대령과 부령을 구비하도록 하여 우리청의 업무실정을 반영한 고유의 인사정책 수립을 위한 환경을 조성하고자 한다.



02. 수요자 중심의 인사운영

인사담당관실 경위 **이명준**

가. 승진제도

(1) 승진제도 개요

승진은 구성원의 사기진작과 직결되며, 효과적인 인력운영에 있어서 핵심적인 요소인 바, 개인별 성과와 업무능력, 상위직 수행역량 등을 종합적으로 고려하여 합리적이고 공정하게 운영하여야 한다. 이에 해양경찰청은 다양한 승진제도(심사, 시험, 특별, 근속)를 통해 개인역량과 특성에 따라 다양한 승진의 기회를 부여하고 있다.

(2) 심사·시험승진

심사승진은 근무성적·경력·가점 등으로 산출되는 승진대상자 명부의 5배수를 대상으로 하고, 이후 승진심사 6개 항목 평가 결과에 따라 2배수로 압축한다. 마지막으로 승진심사위원회에서 위원합의 또는 투표로 후보자를 선발한다.

승진시험 응시 중인 경찰관

시험승진은 시험성적(6할)과 근무성적평정(4할)의 합산점수로 합격자를 선정하고 있으며, 승진계급에 걸맞는 지식·소양을 함양하고 평가하기 위해 실시하고 있다.

(3) 특별·근속승진

집단침범 외국어선 단속 특진임용식

특별승진은 주요 재난 시 인명을 구조하거나 행정 발전에 크게 기여한 경우 실시하고 있다. 특히 심사승진과의 차별성을 확보하고 특진 본연의 취지를 살리기 위해 수시특진을 확대, 적시성 있는 특진임용을 하고자 하였다.

근속승진과 관련하여서 소요기간에 있어 일반직 공무원과의 형평성 문제가 꾸준히 제기되어 왔다. 17년 9월 경찰공무원법 개정으로 소요기간이 대폭 단축되어, 기존 순경에서 경감까지의 소요기간이 30년 6월에서 25년 6월로 줄어들었다.

순경 → 경장	경장 → 경사	경사 → 경위	경위 → 경감
5년 → 4년 (1년 단축)	6년 → 5년 (1년 단축)	7년6월 → 6년6월 (1년 단축)	12년 → 10년 (2년 단축)

나. 표창 제도

(1) 정부포상

해양경찰의 날 정부포상 수여

정부포상은 공무원포상과 퇴직자포상으로 구분된다.

공무원포상은 「해양경찰의 날(9.10.) 유공」으로 연 1회 수여되며, 해양경찰 업무를 통해 대한민국에 공로가 뚜렷한 자를 그 대상으로 한다. 최고영예인 근정훈장을 비롯하여, 근정포장, 대통령표창, 국무총리표창으로 구성된다. 수상자 중 일부에 대해서는 해양경찰의 날 기념식 시 주민으로부터 서훈을 친수토록 하는 등 수상자에 대한 예우를 통해 자긍심을 고취하고 있으며, 공개검증 및 공적확인 등의 엄격한 절차를 거쳐서 대상자를 추천하고 있다.

퇴직자 포상은 장기간(25년 이상) 해양경찰 업무를 성실히 수행하여 국가발전에 기여하고 공사 생활에 흠결 없이 퇴직하는 공무원을 대상으로 수여하고 있다.

33년 이상 재직	30년 이상 33년 미만	28년 이상 30년 미만	25년 이상 28년 미만
근정훈장	근정포장	대통령표창	국무총리표창

(2) 해양경찰청장 표창

해양경찰청장 표창 수여

해양경찰청장 표창은 표창장·감사장·상장으로 나뉘며, 공적에 대해서는 표창장이, 협조에 대해서는 감사장이, 성적에 대해서는 상장이 수여된다.

정기표창은 「해양경찰의 날」에 실시하며, 수시표창은 특별한 업무유공자 발생 시 수시로 발급하여 업무유공자에 대해 수여한다.

03. 교육훈련체계 선진화를 통한 핵심인재 양성

교육담당관실 경위 **이선경**

가. 교육훈련 개요

해양경찰 조직개편 이후, '현장 대응역량을 갖춘 조직 핵심인재 양성'을 위해 교육훈련체계 선진화를 통한 맞춤형 교육훈련을 실시하였다.

정규교육은 해양경찰교육원을 중심으로 신임·보수교육 및 각종 전문화 교육을 실시하고, 기능별 특성화 훈련으로 현장에서 근무 공백없이 교육훈련이 가능한 환경을 조성하였으며, 지방청 교육센터에서는 소속관서의 근무여건 및 해역별 특성, 지역별 현안 등을 고려한 직무교육 과정을 설계하였다.

전문교육 과정

신임교육 과정

이와 더불어 국내·외 위탁교육을 통해 전문분야에 대한 지식을 습득하고 연구 개발해 나가고 있으며, 또한 현장에서의 구조능력과 체력향상을 위해 바다수영을 포함한 체력검정과 사격훈련(경비함정 소속 경찰관 대상)을 매년 실시하고 있다.

국내교육 현황

구 분	교육인원	교육과정수	교육횟수
교육원	8,088	103	244
지방교육센터	7,757	116	281
위탁교육	1,750	219	470

나. 국내 교육훈련

(1) 현장 임무수행 맞춤형 교육운영

신임경찰관 기본교육의 내실화를 위해 관서실습 및 핵심실무·법령 등을 중심으로 교육기간을 22주에서 39주로 확대하고 현장 실무중심의 교과목으로 커리큘럼을 재설계하였다. 업무 수행 역량 강화를 위해 동력수상레저기구조종면허, 인명구조자격증, 해기사 면허 등 3종 자격 증취득 교육과정을 포함하여 운영하고 있다.

현장훈련(소화방수)

현장훈련(인명구조)

신임서장, 함·정장, 파출소장, 상황실장 등 현장지휘관 보직(예정)자에 대하여 특화된 교육으로 재난현장 지휘능력과 상황지휘역량을 강화하는데 주력하였다.

또한 현장 근무자의 역량강화를 위해 현장 위주의 전문과정을 개설·확대하였으며, 경찰청 전입경찰관 대상 신규 전입자 교육, OJT, 함정 실무교육단계별 적응교육을 실시한 바 있다.

(2) 기능별 특성화 교육훈련으로 직무전문성 제고

대규모 재난대응을 위한 수난대비구호훈련, 불법외국어선 단속 경연대회, 해상대테러 신종테러 대응신규과정 설계, 관제 자격인증교육 등 각 분야별 특성화 교육훈련을 실시하여 현장 기능의 전문성을 향상하고 재난상황별 현장 대응능력을 강화하였다.

(3) 외부과정 운영으로 사회적 가치 실현

국민을 대상으로 해양재난대응 실습체험교육을 통해 사회 안전의식 제고하는데 이바지하였으며 KOICA 글로벌 교육과정 운영을 통해 해양경찰 국제협력의 네트워크를 강화하였다.

* 대국민과정(1,168명), 교원 등 유관기관(152명), 국제협력과정(14명)

(4) 지방교육센터

지방청별로 지역특성에 맞는 현장 중심의 실무교육을 강화하기 위해 5개의 지방교육센터를 설치·운영하고 있으며, 2017년에는 116개 과정을 운영하여 7,757명을 교육하였다.

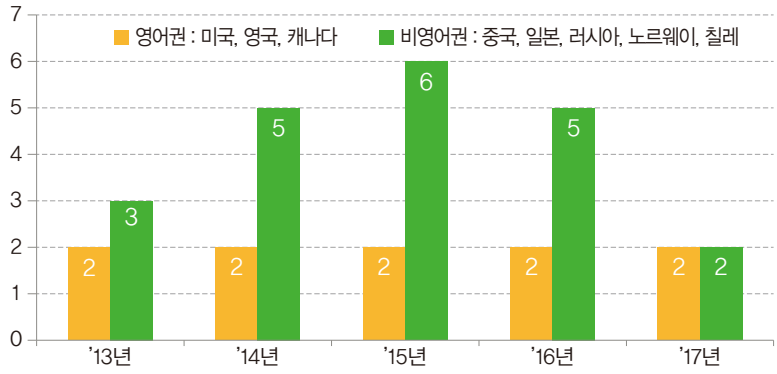
국외훈련(학위과정)

다. 국외 교육훈련

(1) 전략적인 글로벌 인재양성

중장기적 관점에서 해양경찰 업무와 연계한 국외훈련 실시로 조직 경쟁력을 강화하였으며, 선진 해양국가의 해양지식과 정책·제도의 체계적인 연구 진행을 통해 해양경찰 미래 성장동력의 확보 기반을 마련하였다.

국외훈련 현황



04. 해양경찰 맞춤형 채용제도 정비

교육담당관실 경감 **음진경**

가. 신규채용

(1) 채용현황

해양에서의 안전과 더불어 독도, 이어도 등 해양영토 분쟁 증가와 외국어선 불법조업 등 해양자원 보존에 대한 국민적 관심이 증대되면서 해양경찰공무원에 응시하고자 하는 수험생도 증가하는 추세이다.

채용박람회 현장

채용시험은 자격요건에 적합한 인적자원을 공정한 선발과정을 통하여 직무수행능력을 갖춘 인재를 선발하는 과정이며, 절차는 신체검사·체력검사·필기시험·종합적성검사·면접시험 또는 실기시험과 서류전형 등으로 이루어지고, 채용분야에 따라 시험항목 또는 순서가 변경될 수 있다.

연도별 채용현황

(단위: 척, 명)

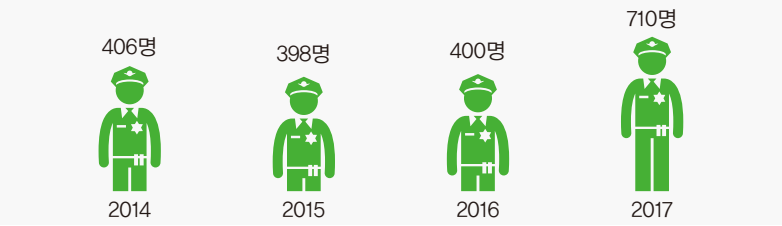
구 분		2013	2014	2015	2016	2017
계		683	454	496	528	778
경찰관	경 정	2				
	경 감	2				
	경 위	24	25	26	14	14
	경 사					
	경 장	7	3			
	순 경	620	378	372	386	696
일 반 직		28	48	98	128	68

나. 채용 관련 활동

2017년 7월 정부 조직 개편에 따라 국민안전처가 폐지되면서 산하의 해양경비안전본부 업무를 이양해 해양경찰청이 신설되었다.

이로써 해양안전 강화를 위한 현장인력 채용 및 경찰청으로 이관된 수사정보 기능과 인력 역시 인수받아 채용인력이 전년 대비 2배 가까이 대폭 늘게 되었다.

경찰관 채용 현황



특히 특임(잠수)분야는 특공과 구조로 구분됨에 따라 채용시험도 각각 나누어 특공분야는 단속 위주, 구조는 구조 위주의 중점을 두어 인력을 선발하였다.

또한, 해양경찰청에서 일괄 모집하던 공채 및 함정요원 신임순경 채용을 지방청별 근무조건부로 변경하여 응시자가 근무하고자 하는 지역을 선택할 수 있도록 하였다.

이외에도 채용설명회 등 참석하여 해양수산 분야의 청년고용 창출 및 해양경찰에 대한 채용정보를 전달 할 뿐 아니라 업무소개 등을 병행하여 바다 안전에 대한 인식을 높이는데 기여하였다.

채용 안내 리플렛(앞면)

채용 안내 리플렛(뒷면)

3절
내실있는 조직운영

01. 해양경찰 복지 및 사기관리

운영지원과 경위 **윤명수**

가. 복지시설

(1) 해양경찰 수련원

해상경비, 수색·구조 및 치안확보에 전념하는 해양경찰 직원·가족들의 여가선용 및 사기진작을 위하여 제주수련원('03.6월), 동해청특공대 숙영관('14.7월), 서해청특공대 숙영관('17.3월) 등 3개소를 개원하여 운영하고 있다.

제주수련원은 연면적 4,274㎡(지하1층, 지상3층) 규모로 콘도형 숙박시설 32실(49.5㎡ 25실, 66㎡ 5실, 82.5㎡ 2실)을 비롯하여 세미나실, 체력단련장, 목욕탕, 노래방, 운동장, 잔디광장, 주차장 등의 부대시설을 갖추고 있다.

동해·서해특공대 숙영관은 특공대 교육·훈련 목적으로 만들어진 숙영관 일부 객실을 직원들에게 개방하여 수련원 형태로 운영 중이며, 동해청특공대 숙영관은 연면적 5,817㎡(지하1층, 지상4층) 규모로 숙박시설 26실(56㎡ 25실, 66㎡ 1실), 서해청특공대 숙영관은 연면적 3,298㎡(지상3층) 규모로 숙박시설 18실(41㎡ 14실, 66㎡ 4실)을 갖추고 있으며, 세미나실, 체력단련장, 운동장, 주차장 등의 부대시설도 갖추고 있다.

개원 이래 많은 직원들이수련원을 이용하였으며 앞으로도 가족 친화적 조직문화에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

제주수련원

동해 특공대 숙영관

서해 특공대 숙영관

중부지방청 어린이집

서해지방청 어린이집

동해지방청 어린이집

제주지방청 어린이집

남해지방청 어린이집

(2) 해양경찰청 어린이집 운영

최근 핵가족화와 여성의 경제활동이 높아짐에 따라 육아는 개인의 책임이 아닌 사회가 공동으로 책임져야 할 사안이 되고 있다. 이에 해양경찰청은 2010년 3월 2일 본청에 75명을 수용할 수 있는 어린이집을 개원을 시작으로, 2013년 3월 서해지방해양경찰청 70명, 2014년 3월에는 동해지방해양경찰청 60명, 2015년 9월 제주청 80명, 2016년 3월 남해청 70명을 수용하는 어린이집을 개원하였다.

해양경찰청 직원의 취학 전 자녀들을 대상으로 운영되고 있는 어린이집은 각 연령별 놀이실, 유희실, 양호실, 실외 놀이터 등 영·유아들이 즐겁고 안전하게 지낼 수 있는 공간으로 조성되었다.

특히, 아동중심 교육관에 따라 연령별 특성과 개인적 특성을 고려한 놀이(활동) 중심 프로그램 운영을 통해 전인적인 발달을 도모하고 몸과 마음이 건강한 아이로 자랄 수 있도록 정성을 기울이고 있다.

무엇보다 진정성과 전문성을 가지고 아이들을 보육하는 우수한 교사진과 친환경 급식은 해양경찰청 어린이집의 자랑거리라 할 수 있다.

앞으로도 미취학 아동을 둔 직원들이 마음 놓고 자녀를 맡기고 일할 수 있도록 보다 양질의 보육환경을 조성해 나갈 예정이다.

해양경찰 보육시설 현황

구 분	규 모 / 정 원	개원일
중부청	지상 2층, 137평 / 75명 · 1층 : 보육실(3), 교사실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교구실, 화장실 등	'10.3.2
서해청	지상 2층, 160평 / 70명 · 1층 : 보육실(4), 양호실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교구실, 화장실 등	'13.3.4
동해청	지상 2층, 154평 / 60명 · 1층 : 보육실(3), 양호실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교구실, 화장실 등	'14.3.3
제주청	지상 1층, 173평 / 80명 · 1층 : 보육실(6), 양호실, 조리실, 교사실 등	'15.9.1
남해청	지상 2층, 179평 / 70명 · 1층 : 보육실(3), 교사실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교재실, 화장실 등	'16.3.1

(3) 관사 및 직원아파트

해양경찰청은 조직의 특성상 전국 단위의 발령으로 인해 연고지를 떠나 낯선 지역에서 근무하는 직원들이 많다. 이에 직원들이 안정적인 주거생활을 통해 업무에 전념할 수 있도록 전국에 총 1,622세대(소유 1383세대, 임차 239대)의 관사를 운영 중이다.

지방해양경찰청별 관사현황

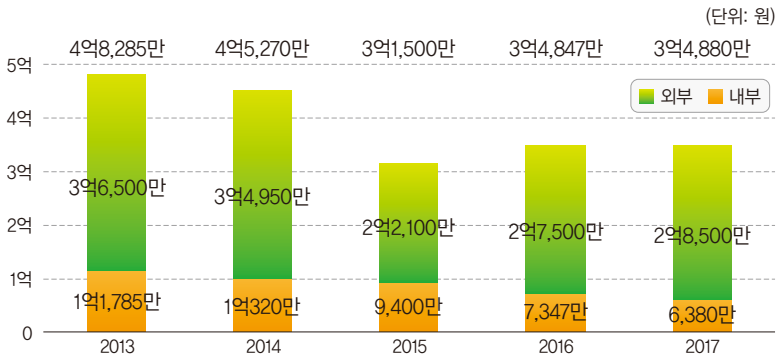
구 분	계	본청 및 소속	중부청	동해청	서해청	남해청	제주청
계	1,622	91	373	323	430	249	156
소유	1,383	37	342	264	401	215	124
임차	239	54	31	59	29	34	32

나. 직원복지제도

(1) 장학재단 운영

1985년 11월 자체적으로 설립한 해성장학재단의 자본을 지속적으로 증자하여 기본자산을 41억 6천 9백만 원('17년 12월기준)까지 확대하였으며, 이를 통하여 직원 대학생 자녀들에게 소정의 장학금을 지급하고 있다. 2017년에는 대학 신입생 자녀 287명에게 6천3백8십만 원의 장학금을 지급하는 등 설립 이후 현재까지 총 8,201명에게 19억 6천여만원의 장학금 혜택을 주었다. 또한, 외부장학재단의 지원을 통해 2014년 이후 총 342명에게 8억 4천 9백여만 원을 지급하였다.

장학금 지급 현황



(2) 장학재단 운영

해양경찰청 상부상조회는 해상이라는 특수한 근무 조건으로 인해 업무수행 중의 부상이나 사망, 퇴직 및 장기와병 직원이 있을 때 소속 직원들이 공동 모금을 통해 서로 도움을 나눔으로써 조직원으로서의 연대감과 소속감을 가질 수 있도록 하는 취지에서 1985년에 설립되어 운영 중에 있다.

2009년 5월부터는 유가족에게 실질적인 도움이 되도록 사망조위금을 1억원으로 상향 조정하여 지급하였다가 맞춤형복지에 의한 보험금이 최대 3억원까지 보장되면서 현재는 순직자 1억원, 일반사망자 5천만 원으로 축소되었다. 2017년에는 9명의 사망자를 포함하여 퇴직자, 장기와병 직원 284명에게 상부상조 위로금 15억 8천만 원이 지급되었다.

(3) 순직자 관리

순직자 참배

속초 충혼탑

사이버 추모관

해양경비 등 경찰업무를 수행하다 순직한 경찰관의 숭고한 넋을 위로하고 유가족들이 명예와 긍지를 갖고 살아갈 수 있도록 순직자의 국립묘지 안장과 국가보훈처에 국가유공자로 등록함으로써 국가를 위하여 희생한 순직자 예우에 최선을 다하고 있다.

매년 현충일에는 서울과 대전 국립묘지에 헌화하고 참배하는 한편, 속초에 위치한 해양경찰 충혼탑에 유가족을 초청하여 추모제를 지내고 있다.

2012년도에는 2008년 및 2011년에 순직한 故 박경조 경위·이청호 경사의 흉상을 직원들의 성금과 신안군·인천시의 협조로 제작하였으며, 해양경찰청 홈페이지에 사이버 추모관을 운영하여 언제든지 고인을 위하여 추모할 수 있도록 하였다.

전사순직자 현황

구분	계	전사	순직
계	186	26	160
경찰관	125	13	112
전경	60	12	48
일용직	1	1	

13 FOCUS

운영지원과 경장 **한상호**

해양경찰 순직자 추모

해양경찰청은 1953년 해상주권수호를 위해 창설된 이후 대간첩작전, 해난사고, 인명구조, 불법외국어선 단속 등 수 많은 사고현장에서 국가와 국민을 위해 자신의 목숨을 아끼지 않고 헌신적으로 해양경찰 임무를 수행하다 순직한 경찰관 및 전경은 186명에 달한다.

순직한 경찰관 및 전경 186명은 국립 서울현충원 37위(위패봉안 21위, 안장묘비 16위)와 대전현충원 93위(안장묘비 93위) 각각 봉안되어 있고, 매년 신년 및 현충일 등 기념일에 순직자의 업적을 기리기 위해 참배와 현화를 하고 있다. 또한 순직자 유가족 생활안정을 위해 국가유공자로 등록하여 순직연금, 학자금 등을 지원이 있으며, (재)해양경찰청 해성장학회 및 민간 장학재단을 통해 매년 장학금을 지원하고 있다.

1974년 강원도 고성 앞바다에서 북한경비정과 교전중 침몰한 863함 순직자 18명(경찰관 11명, 전경 6명, 일용직 1명)과 1980년 속초 거진 앞바다에서 임무 수행 중 충돌 침몰한 72정 순직자 17명(경찰관 9명, 전경 8명) 등 순직자 167명의 넋을 위로하기 위해 1986년 속초시 장사동에 해양경찰충혼탑을 건립하여 매년 유가족을 모시고 추모행사를 진행하고 있다. 또한 2013년 여수 해양경찰 교육원에 추가로 충혼탑을 건립하여 흉상(6위)과 위패(속초충혼탑 위패를 포함하여 181위)를 모시고 매년 추모행사를 진행하고 있다.

시간과 공간의 제약없이 자유로운 순직자 추모를 위하여 사이버 추모관을 운영하고 있으며, 2018년도에는 순직자 현충원 묘역확인 및 헌화 등 추모관련 기능 등을 개선 예정이다. 아울러, 체계적인 순직자 예우 등을 위해서 관련 규정을 제정할 예정이다.

여수 충혼탑

속초 충혼탑

사이버 추모관

(4) 심리상담프로그램 도입

해양경찰공무원이 직무 수행 중 발생하는 충격적 사건 또는 스트레스 등에 의한 PTSD(외상후스트레스장애)의 치유를 위해 찾아가는 심리상담, 집단상담, 힐링캠프 등 다양한 심리상담프로그램을 제공하는 사업으로 '14년부터 진행 중에 있다.

* 불법 중국어선 단속, 변사체 처리, 항공 및 수중 수색구조, 경비함정 근무에 따른 스트레스 등에 따른 심리상담 프로그램 제공

'17년까지 7,991명이 이용하였고, 全 직원대상으로 4년주기로 상담 실시중에 있으나, 현장 직원들의 외상후스트레스 최소화를 위하여 2년 주기로 全 직원 상담 가능하도록 예산 증액(3억→6억)을 재정당국과 협의하고 있다.

심리상담 프로그램 이용현황

(단위: 명)

연도	사업비(단위 : 백만원)	대상자	이용인원
'14	248	희망자	1,386
'15	483	가거도 헬기사고, 항공대원 우선대상자 및 희망자	2,570
'16	303	우선대상자 및 희망자	1,758
'17	303	우선대상자 및 희망자	2,277

(5) 퇴직자 취업지원센터 운영

퇴직 해양경찰공무원의 공직경험과 전문성을 활용하여 퇴직 후 사회기여 및 성공적 사회정착 지원을 위해 지난 '14년부터 취업지원사업을 시작하였으며, 1년 단위로 사업자를 선정하여 운영 중이다.

취업지원센터는 인천과 부산에 위치하고 있으며 상담사가 상주하여 퇴직 예정자 및 퇴직자 상대로 상담을 진행하고 있다. 또한 효과적인 구인처 발굴을 위해 중부권·남부권에 자문관을 1명씩 운영 중이다.

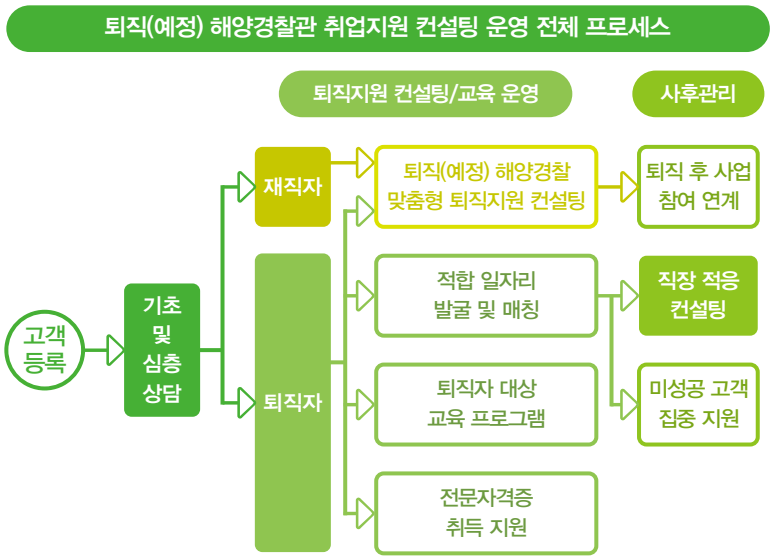
사업내용은 컨설팅(상담), 취업교육, 취업알선, 사후관리, 자격증비용 지원 등으로 구성되어 있으며, 퇴직전 3년부터 퇴직후 5년까지 이용이 가능하다.

연도별 퇴직자 및 취업인원

(단위: 명)

구 분	'14	'15	'16	'17
상담건수	246	182	238	231
취업인원	35	40	45	40

해양경찰퇴직지원 사업 운영 절차



다. 의무경찰 관리 및 운영

(1) 복무 및 사기관리

모범의경 문화탐방

의무경찰 한마음 체육대회

의무경찰은 해양경찰 조직의 일원으로서 치안업무의 보조를 그 주된 임무로 하며, 연간 1,300명을 선발하여 해군 기초군사교육단과 여수해양경찰교육원에서 교육 후 경찰서, 함정, 파출장소에 배치하여 23개월간(교육기간 포함) 복무한다.

의무경찰이 보다 활기차고 보람된 군 복무 생활을 할 수 있도록 모범의경 문화탐방과 한마음 체육대회를 통하여 의경들의 사기를 진작하며 단결심을 키워나가고 있다.

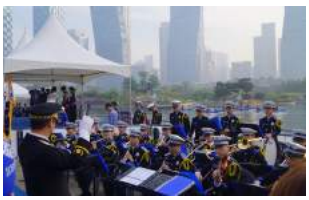
지방해양경찰청별 관사현황

(단위: 명)

구 분	'15년	'16년	'17년
참가인원	49	50	54
문화탐방 명소 (2박3일)	도담삼봉 통일공원 설악산 통일전망대	하회마을 비슬산 불국사 통일전망대	워터파크 서바이벌게임 양떼목장 명성황후기념관

또한, 상경 진급 후 3개월 내 혈액검사, 요단백 검사 등 건강검진을 실시하고 있으며 국민건강보험법에 따라 의무경찰에 대한 건강보험비를 납부하여 보건 향상 및 건강 증진에 힘쓰고 있다.

(2) 특기의경 운영


행사 지원 중인 악단

의장대 시범

체육단·의장대·악단·조리 등 해양경찰 실정에 맞는 특기의경을 운용하고 있으며 특히 해양에 특화된 체육단을 운영함으로서 해양스포츠 발전에 기여하고 있다.

14 FOCUS

운영지원과 경위 **윤명수**

제64주년 해양경찰의 날 행사

제64주년 해양경찰의 날 행사는 해양경찰청이 새롭게 출범한 후 처음 맞이하는 "해양경찰의 날"로 「지금 이 순간이 가장 안전한 바다, 해양경찰이 만들겠습니다.」라는 슬로건 아래 안전한 바다를 지키는 국민의 해양경찰로 거듭나겠다는 국민과의 약속을 다짐하는 행사로 개최되었다.

해양경찰의 날 행사는 1953년 12월 23일 창설 이래 제57회까지 개최해 왔으나, 2011년 제58회부터는 해양주권을 더욱 굳건히 수호하겠다는 해양경찰의 의지를 표명하기 위하여 배타적 경제수역(EEZ) 발효일인 9월 10일로 변경하여 시행하고 있다.

제64주년 행사에는 대통령을 비롯한 주요 인사 및 해·수산인 등 바다가족을 포함하여 약 1,000여 명이 참석한 가운데 해양경찰 최초 여성 총경인 박경순 총경과 3대째 불법외국어선 단속임무를 수행하고 있는 주영민 순경 등 일선에서 해양안전 및 주권수호에 앞장서고 있는 해양경찰관 등 8명이 동반 입장하여 눈길을 끌었으며, 대통령은 치사에서 오직 국민의 생명과 안전만 생각하는 '국민의 해경'으로 거듭날 것을 강조하면서, 바다 영토·주권 수호와 안전사고에 대한 예방체계 강화를 당부하였다.

기념식 후반부에는 수상오토바이, 고속단정, 연안구조정, 공기부양정 등 실제 해상에서 국민 안전을 위해 활약하는 장비들의 해상사열이 이어졌으며, 마지막 순서로 NLL 경비임무를 부여받은 경비함정의 출항과 함께 다시 태어나는 해양경찰을 표현하는 「재조해경(再造海警), 안전한 국민, 안전한 바다」라는 문구를 선보여 안전한 우리 바다를 만들겠다는 결연한 의지를 나타냈다.

02. 바다안전을 위한 국민 소통

대변인실 경위 **김창겸**

가. 소통을 바탕으로 국민 눈높이 정책 추진

(1) 투명한 정책 추진으로 국민 신뢰 확보

모든 정책을 언론과 국민에 알리고 그에 따른 비판과 의견을 적극 수용하여 국민 눈높이에 맞춘 해양안전정책이 추진될 수 있도록 하였다. 모든 보도자료는 해양경찰청 공식 누리집(www.kcg.go.kr)에도 게시하여 누구든 궁금한 정책을 쉽게 찾아볼 수 있다.

해양경찰청 보도자료 배포 현황

(단위: 건)

구 분	'15	'16	'17
본 청	89	104	116
소속기관	3,462	4,784	4,678
전 체	3,551	4,888	4,794

(2) 쌍방향 국민 소통이 가능한 디지털소통 매체 개설

홈페이지 '보도자료' 란

해양경찰청 공식 페이스북
(www.facebook.com/kcgnmpa)

2017년 7월 26일 개청과 동시에 해양경찰청 공식 누리소통망(SNS: Social Network Service)을 개설하여 국민과의 실시간 쌍방향 소통이 가능하게 하였다. 또한 주요정책을 인포그래픽, 카드뉴스, 영상 등으로 제작하여 게시함으로써 국민들이 정책을 보다 쉽게 이해할 수 있도록 소개하였다. 아울러 현장 영상·사진 등을 공개함으로써 해양사고 대응 과정에 대한 국민 신뢰를 확보하고 있다.

해양경찰청 공식 SNS 팔로워 수

※ 2017.12.31. 기준 (단위: 명)

페이스북	트위터	인스타그램	네이버 블로그
9,499	9,457	1,089	2,929

나. 국민 공감을 바탕으로 해양안전문화 확산

(1) 라이브 드로잉 영상 제작

라이브 드로잉 영상 中

개청 직후 '제64주년 해양경찰의 날'을 맞아 라이브 드로잉 기법을 활용한 해양경찰 다짐 영상 '국민과 함께 그리는 바다'를 제작하였다. 1만 3천 해양경찰의 해양안전에 대한 다짐을 담은 이 영상은 해양경찰청 공식 페이스북을 통해 70만 명 이상이 시청하였으며, 새롭게 출발한 해양경찰청에 대한 국민의 기대를 가져옴과 동시에 전 해양경찰 구성원에게 사명감을 불러 일으킨 것으로 평가되고 있다. 2018년 「아시아-태평양 홍보대상」에 출품하여 공공정책 커뮤니케이션 부문 은상을 수상하기도 하였다.

(2) 해양안전 콘텐츠 확산

해양사고 예방을 위한 안전수칙·행동요령을 비롯한 각종 해양안전정보를 제공하고 국민 해양안전의식을 높이기 위해 다양한 콘텐츠를 제작하였다. 또한 제작된 콘텐츠를 누리소통망(SNS), 공익광고를 비롯해 달력 등 각종 생활접점 매체를 활용해 폭넓게 홍보함으로써 생활 속에서 쉽게 접할 수 있도록 하여 해양안전문화 확산의 초석을 마련하였다.

안전수칙 카드뉴스

연안안전 공익광고

안전수칙 달력

4절
국제교류 협력강화

01. 다자간 국제협력 활동

국제협력관실 경사 **나용욱**

가. 제13차 아시아 해양치안기관장회의 (HACGAM, Heads Of Asian Coast Guard Agencies Meeting)

아시아 해양치안기관 간 협력방안 및 국제범죄 대응 논의를 위해 2017년 10월 23일부터 26일까지 파키스탄 이슬라마바드 에서 제13차 아시아 해양치안기관장회의가 개최되었다.

아시아 해양치안기관장회의는 2004년부터 아시아 20여개국 해양치안기관 및 유관단체가 참가하는 정례회의로서 상반기에는 전문가회의, 하반기에는 기관장회의가 개최된다.

이번 제13차 회의에서는 한국, 중국, 일본을 비롯하여 필리핀, 태국, 싱가포르, 인도네시아, 인도 등 17개국 100여명 및 아시아 해적퇴치 협정 공유센터가 참가하였다.

파키스탄에서는 이번 아시아 해양치안기관장회의에 국무총리, 국방부 장관 등이 참석한 국가행사 규모로 진행하여 그 의미를 더했다.

회의 기간 동안 주로 아시아 해역에서의 해적·해상테러 공동대응을 위한 역량 구축 및 지역협력을 통한 국제 범죄 등 초국가적 위해요소 대응에 주안점을 두고 국가간 수색구조, 환경보호, 재해대응 사례분석을 통한 지식을 공유하였다.

이번 회의로 한국과 아시아 해양치안기관간 공동대응기반 구축 및 우리 국적 선원·선박에 대한 안전확보, 해적피해 방지를 위한 다자간 협력 및 연락창구를 재확인 하였다.

회원국 대표단장

HACGAM 전체회의

나. 제18차 북태평양해양치안기관장회의 (NPCGF, North Pacific Coast Guard Forum)

6개국 대표단 기념촬영

북태평양해양치안기관장회의(North Pacific Coast Guard Forum, NPCGF)는 회원국가 간 우호·협력 증진을 다지겠다는 목적으로 2000년 12월 일본 도쿄에서 개최되었다. 한국, 일본, 미국과 러시아 4개국이 회원국으로 최초 참여 하였으며 참관 자격이었던 캐나다와 중국도 이후에 정식으로 회원국으로 가입하였다.

본 회의는 6개 회원국의 해양치안기관(미국 해양경비대, 캐나다 해양경비청, 중국 해경국, 러시아 국경수비부, 일본 해상보안청) 간 긴밀한 협력이 요구되는 위기대응, 해상 보안, 불법어로, 밀입국·마약, 합동작전, 정보교환 및 사무국 으로 구성되었다. 각국의 해양치안기관장은 지역 공동현안 및 협력사항 등 주요 의사결정을 실시하며 매년 6개국이 순차적으로 회의를 개최한다.

이번 「제18차 북태평양해양치안기관회의」는 다자간 협의체를 구성한 지 17년여 만에 최초 개최지였던 일본 도쿄에서 3월과 9월에 각각 전문가 회의와 기관장회의를 개최하였다.

일본 해상보안청은 본 회의를 진행하면서 일본재단과 공동주관으로 「제1차세계해양치안기관장회의(Coast Guard Global Summit, CGGS)」를 병행 추진하였다.

세계해양치안기관장회의에는 프랑스, 호주, 인도 등 총 38개국과 국제기구가 참여하였으며 아베 신조 일본 총리가 주빈으로 참석하여 환영사를 낭독하는 등 향후 더욱 많은 국가의 참여를 독려하겠다는 일본의 강한 포부와 의지가 남달랐다.

그러나, 본 회의가 가장 의미가 컸던 이유 중의 하나는 2017년 7월 26일 해양경찰청이 재출범한 이후 기관장이 직접 참여하는 최초의 다자회의로 본청장이 독립 외청의 기관장 으로 당당하게 참여하였다는데 그 의미를 더했다.

기관장 회의에서는 회원국별 추진 중인 교육훈련에 대해 발표하고 2018년 북태평양 6개국 해양경찰 연합훈련(MMEX) 한국 개최를 앞

6개국 공동성명서

두고 회원국에 훈련에 대한 홍보와 참여를 유도하기도 하였다.

각 회원국별 기관장과의 양자회의를 통해서는 인적교류 및 협력 사업에 대하여 다양하고 심도 있는 논의를 하였다. 또한, 전문가 그룹별 실무논의를 통해 북태평양 해역 내에서의 수색구조 협력, 위기 대응 방안 공유 등에 대한 정보 교환 및 강화 방안을 논의하고 공동 성명서를 채택하였다.

회의 전문가 그룹 및 의장국

(단위: 명)

그룹(WG)	위기 대응	해상 보안	합동 작전	밀입국 마약	정보 교환	불법 어로	사무국
의장국	한국	일본	미국	중국	러시아	캐나다	주최국

02. 주변국 해양치안 기관 간 교류협력

국제협력관실 경사 **나용욱**

가. 제16차 한·일 기관장 정례회의

한·일 양 기관은 1999년 해양치안기관 간 협력약정을 처음 체결한 이후 총 15회의 기관장 정례회의와 21회에 걸친 수색구조 합동훈련을 실시해 오는 등 해양재난에 효율적 으로 대응하기 위한 오랜 파트너 관계를 유지하여 왔다.

이번 「제16차 한·일 기관장 정례회의」는 9월 11일 일본동경에서 개최되었다.

한·일 정례회의 합의안 (9.11)

한·일 정례회의 의제토의

2017년 7월 26일 해양경찰청 재출범 이후 처음으로 실시된 기관장급 회의인 만큼 수색구조 및교육·훈련 등 인적교류분야에서 양국 간 더욱 발전된 미래관계를 구축해 나가기로 합의했다.

특히 이번 회의에서는 최근 아시아 지역의 지진이 잦아지면서 대규모 인명피해를 유발할 수 있는 쓰나미(Tsunami, 지진해일)에 대한 신속한 정보 공유의 중요성이 높아짐에 따라서 한·일 해양치안 당국이 해양에서의 자연재해에 신속하게 대응하기 위한 정보와 매뉴얼 공유에 합의하고 해양안전분야 협력을 확대하기로 하였다.

또한 해양경찰청의 수사기능 강화에 따라 해상을 통한 마약·총기류 밀수, 밀입국 등 국제범죄에 효율적으로 대처하기 위한 담당 부서간 합동수사 추진에도 합의하였다.

한·인도 정례회의 합의안(4.2)

한·인도 정례회의 의제토의

나. 제8차 한·인도 해양치안기관장 정례회의

올해 8회째를 맞는 「한·인도 해양치안기관장 정례회의」는 한국의 해양경찰청과 인도 해양경비대 간 국제성 범죄 대응, 해양안전 및 수색구조 협력 증진 등을 도모하기 위해 매년 실시하는 회의로 2006년 12월 인도 뉴델리에서 제1차 회의가 개최되었다.

양 기관은 정례회의와 더불어 매년 합동훈련을 함께 실시 하며 협력관계를 더욱 긴밀히 구축해 오고 있다.

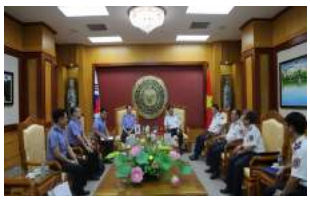
2024년 세계 3대 경제대국으로 부상할 가능성이 높은 인도는 거대 단일 소비시장과 풍부한 고급 인적자원을 보유하고 있으며 제4차 산업혁명의 추진 동반자라는 점에서 우리나라와의 협력 잠재력이 높은 국가이다.

2017년 10월 한·인도 실무자 회의를 최초로 개최하였으며 12월에는 「제8차 한·인도 해양치안기관장회의」를 서울에서 개최하였다.

아쉽게도 한-인도 합동훈련은 인천 해역에서 발생한 갑작스런 사고 대응을 위해 취소할 수밖에 없었으나 오랜 협력관계는 이해를 넘어 공감하는 관계로 발전하였다.

이번 회의에서는 양국 간 교류·협력 평가, 해양사고 및 국제성 범죄 등에 대한 해양치안협력, 인적교류 활성화 방안 등이 주요 의제로 논의되었으며 회의를 통해서 인도양 에서의 한국선박 안전 확보 및 수색구조 협력기반을 더욱 강화하는 계기가 되었다.

한·베트남 대표단 기념촬영


한·베트남 대표단 환담

다. 제10차 한·베트남 정례회의

한·베트남은 2007년 양 기관 MOU체결 이후, 해적 등 각종 해상범죄 대응 및 해상안전 확보를 위해 매년 정례회의와 인적교류를 실시해 왔다.

2017년 MOU체결 10주년을 맞이하는 양 기관은 9월 5일 베트남 하노

이에서 「제10차 한·베트남 정례회의」를 개최하며 그 의의를 더했다.

양 기관은 국제범죄 및 상대국 관련 해양사건·사고 발생시 신속한 정보교환으로 상대국 국민보호에 협조하는 한편, 동남아시아 해안의 안전에 있어 수색구조 훈련의 중요성을 인식하고 항공기를 사용한 합동훈련 및 직원교류 등 다양한 분야에서 상호 협력을 강화하는 데 합의하였다.

한·싱가포르 정례회의 의제토의

한·싱가포르 합동훈련

라. 제13차 한·싱가포르 정례회의의

동남아 해역은 우리 선박이 유럽이나 중동을 가기 위해 반드시 거쳐야 하는 곳이다. 이 해역은 해적사건이 자주 발생하여 우리 선박안전에 위협이 되어왔지만 거리상 제약으로 우리 해양경찰 경비함이 출동하는데 한계가 있었다.

이에 8.29일 「제13차 한·싱가포르 정례회의」를 통해 인근의 말라카 해협 해적사고 발생시 싱가포르 해양경찰 및 싱가포르에 위치한 해적퇴치기구를 통해 신속히 정보를 공유하고 선원 등의 안전을 확보하기 위한 초동조치에 대한 협조에 합의하였다.

이번 정례회의를 통해 동남아시아 지역의 우리선박 및 국민들의 해양안전 확보를 위한 협력체계가 구축되었다.

한·필리핀 대표단 기념촬영

마. 제11차 한 · 필리핀 정례회의

2017년 4월 25일에서 4월 27일까지 정부세종청사 해양경비안전본부에서 제 11차 한·필리핀 정례회의를 개최하여 해적 등 국제범죄 정보교환 및 공동대응 방안을 논의했다.

양국은 경비함정방문, 초청연수 등 지속적 교류를 통한 우호협력 강화에 공감하며, 필리핀 해역 수색구조 상황발생 등 우리 항공기가 필리핀 항공기지·사용요청시 적극 지원하는 것에 관한 의견을 같이했다.

또한 한·필리핀 간 인적교류 확대를 위해 해양경찰청 주관 세계 해양

치안공무원 초청 연수시 필리핀 코스트가드를 초청하는 등 인적교류를 확대해 나가기로 합의했다.

03. 외국 해양치안 기관과의 교육훈련

국제협력관실 경사 **나용욱**

세계 해양치안공무원 해양경찰청 초청 연수

해양경찰청과 MOU 체결 및 국제공조관계에 있는 외국 해양치안기관 등을 대상으로 11월 25일부터 12월 5일까지 10박 11일 일정으로 세계 해양 치안공무원 초청연수 과정을 진행했다.

2005년부터 매년 '동남아 및 중서부 아프리카 외국 해양경찰관 등 초청 연수 프로그램'을 실시하여, 우리나라의 선진화된 해양치안시스템 전수를 통해 협력을 강화함으로써 해외에서 우리 국민과 선박보호 기반을 구축하고 장기적으로는 한국형 해양치안 인프라를 각국에 보급하는 것을 목표로 하고 있다.

이번 연수과정은 국제협력 네트워크 강화 및 기술·정보공유 일환으로 추진되어 미국, 중국, 필리핀 등 14개국 17명의 해양치안 공무원이 참가했다.

연수생들은 교육원에서 전복·침몰선박 탈출훈련, 소화·방수 훈련, 인명 구조 훈련 및 3011함(훈련함) 견학 등 체계적인 교육 프로그램을 체험했다.

또한, 여수해양경찰서와 여수연안VTS(선박교통관제) 등 현장에서 해양 안전을 담당하는 기관을 방문하여 각 국의 안전한 해양치안환경 조성을 위한 배경 지식을 습득했다.

마지막 날에는 여수시청을 방문하여 해양도시의 지역적 특성을 배우는 등 참가자들은 11일 간 새롭고 다양한 체험으로 대한민국 해양경찰에 대한 이해의 폭을 넓히는 기회가 되었다.

14개국 참가자 기념촬영

항해 시뮬레이션 체험

외국 연수생들의 기관방문

04. 재외국민 권익보호를 위한 해외주재관 파견

국제협력관실 경사 **나용욱**

해외주재관 파견

2017년 3월 31일 우루과이 해역에서 발생한 스텔라 데이지호 침몰 사고와 같이 해외에서 발생하는 해상사고와 범죄 및 재난 대응과 각국 해양경찰기관과의 교류 협력 증진을 위해 중국, 필리핀, 태국, 일본 등 6개국에 주재관을 파견하고 있다.

파견공관	인원	파견기간
주중국 칭다오총영사관	경감급 1명	'15.02.~'19.02.
주터키 이스탄불총영사관	경감급 1명	'15.02.~'19.02.
주우즈베키스탄대사관	경정급 1명	'15.08.~'19.08.
주필리핀대사관	총경급 1명 경감급 1명	'16.02.~'19.02. '17.04.~'20.04.
주일본 오사카총영사관	경감급 1명	'16.02.~'19.02.
주태국대사관	총경급 1명	'17.02.~'20.02.
주일본 요코하마총영사관	경감급 1명	'17.09~'20.09.

주재관은 외교관 신분으로서 3년 동안 국제해양경찰로서의 역할을 수행 파견국에서 활동하며, 재외국민보호, 지진 쓰나미 등 해양재난 대응, 마약·테러·해적 등 국제성 범죄 대응, 해양 사고 발생에 따른 수색구조와 후속조치 등 다양한 업무를 수행하게 된다.

해양경찰 해외주재관은 2002년 중국 상해총영사관에 1명을 파견한 것을 시작으로 매년 파견규모가 확대되어, 현재는 6개국 8명을 파견하여 글로벌 해양경찰 네트워크 구축에 기틀을 마련하였다.

앞으로도 해양경찰은 우리나라 선박의 통항량이 많고, 해적을 비롯한 해난사고가 빈번하게 발생하는 나이지리아, 인도네시아, 파나마 등 다양한 해양요충 국가에 주재관 파견을 확대해 나갈 계획이다.

해외주재관 파견국(6개국)

해외주재관 활동상(태국)

5절
현장중심 전력증강 및 지원체계 구축

01. 정보공유 및 신기술 습득을 위한 박람회 개최

장비기획과 경사 **이세훈**

해양경찰청은 창설 60주년을 맞이하여 대국민 해양안전문화를 확산하고, 조선산업·해양안전·수상레저 등 첨단 해양장비 정보공유 및 신기술 습득을 위한 박람회를 개최하였다. 2013년 제1회 박람회를 시작으로 2016년 3회까지 개최된 국제 해양안전장비 박람회는 각종 신규장비 소개, 장비 정보공유를 위한 세미나와 국제컨퍼런스 개최 등을 통하여 최신 장비의 다양한 활용방안과 해양국가로 발전할 수 있는 허브로서의 역할을 하였으며, 차기 박람회는 격년재(짝수년)로 2018년 개최될 예정이다.

박람회 추진 현황

구분	주최·주관	개최일시	업 체	방문객	상담액
1회	해양경찰청 인천도시공사	'13.09.11~13	92개사	2만여명	1,300억
2회	국민안전처, 인천광역시 인천도시공사	'15.06.17~19	116개사	1.5만여명	2,100억
3회	국민안전처, 인천광역시 인천관광공사	'16.06.22~24	125개사	1.8만여명	2,166억

가. 제1회 국제 해양안전장비 박람회

제1회 국제 해양안전장비 박람회는 2013년 9월 인천 송도 컨벤시아에서 개최되었다. 기업·단체, 정부기관이 참여하는 국내 유일의 해양안전장비 박람회로 정부의 '국민안전'과 '중소기업 중심'의 정책기조에 맞추어 해양산업 종합전시 및 마케팅의 장을 열었으며, 해양경찰 60주년 기념 컨퍼런스, 장비전시 등 다양한 학술행사와 부대행사를 통하여 해

양관련 전시회의 대표 브랜드로 자리매김하였다.

해외 코스트가드 수출상담

나. 제2회 국제 해양안전장비 박람회

정부조직 개편 이후 개최된 제2회 박람회는 국민안전처와 인천광역시가 공동 주최하였으며, 개최시기를 6월로 변경하고, 전시장 규모를 2배로 확장시켰다. 메르스 등의 여파로 일반 참관객수는 감소하였으나, 전시장 규모·업체유치 확대, 상담예약제 실시로 참가업체 수와 구매상담액은 크게 증가하였다. 또한 처음으로 해외 코스트가드 및 바이어를 초청하여 구매상담을 추진하고 수상레저체험 등 다양한 부대행사를 실시하여 수도권 유일의 해양·안전장비분야 대표 박람회로서의 입지를 강화하였다.

다. 제3회 국제 해양안전장비 박람회

해양안전 도전골든벨

국민안전처, 인천광역시, 인천관광공사는 제3회 박람회의 성공적 개최 및 원활한 준비를 위해 공동추진단을 운영, 전문적이고 내실 있는 행사를 추진하였다. 국내외 바이어와의 수출상담, 전시장비 시연회, 장비구매단 운영 등 참관기업과 수요자 중심의 다양한 콘텐츠 개발은 민·관 협업형 전문박람회 추진을 완성시켰고, 産·學·硏·軍 기술 세미나와 국제심포지엄 동시개최로 선진기술정보 공유를 확산시켰다.

또한 청소년을 대상으로 한 해양안전 도전골든벨 등 다양한 계층이 참가·체험 가능한 부대행사를 통해 대국민 해양안전문화 의식을 확산시켰으며, 참가업체 증가 등 행사규모의 지속적 확대는 공신력 있는 해양 전문 전시회로 발돋움하는 계기를 마련하였다.

02. 해양경찰 전력증강

장비기획과 경사 **이세훈**

1953년 6척의 함정으로 시작한 우리 해양경찰은 오늘날 국제적인 해상치안 기관으로 성장하였고, 328척의 함정과 항공기 6대 헬기 18대 등 다양한 장비를 운용·관리하면서 해양주권 수호와 바다의 안전 확보 등 '국민에게 사랑받는 조직'이 되기 위해 끊임없는 노력을 해왔다. 오늘날 세계 각국의 해양영토 확장 경쟁과 해양사고의 위협 속에서 바다의 주권과 안전을 책임지는 해양경찰의 역할은 더욱 중요해지고 있다.

해양경찰은 국토면적의 4.5배에 달하는 광활한 경비해역에서의 해양영토·주권 수호, 범죄예방·단속, 안전관리, 오염방제 등 '안전하고 깨끗한 희망의 바다' 라는 슬로건 아래 안전을 중시하는 정부의 국정철학과 국민의 높아진 안전 서비스 요구를 앞장서서 실현하고 만들기 위해 장비전력증강을 추진하고 있다.

5000톤급 경비함

가. 함정건조

독도에서 이어도까지 NLL·EEZ 해역 광역경비체제 구축, 해양영토 수호에 혼신의 노력을 기울이는 한편 불법조업 외국어선 강력단속을 위해 단속전용함정과 대형함정을 지속적으로 신규 건조하고, 노후함정 대체, 다양한 임무를 수행할 수 있는 특수함정 도입 사업을 꾸준히 진행하는 등 국민이 원하는 사항에 대하여 충실히 수행하고 있다.

함정 건조 시 신속하고 효율적인 현장 대응을 위한 성능 개선 및 현장 중심의 완벽한 해양치안확보, 서비스를 제공하기 위해 힘쓰고 있으며 신형 연안구조정, 잠수지원함, 화학방제함 등 해역과 임무별 특성에 적합한 다양한 특수함정을 도입을 추진하고 있다.

함정준공 현황

(단위: 척)

준공	계	경비함정						특수함정				
		5000	3000	1000	500	300	200	50	연안 구조정 (순찰정)	방제정	예인정	공기 부양정
'13	12			1	1	2		3	2	3		
'14	15					1		3	6	1	3	1
'15	4		2	1						1		
'16	11	1						2	8			
'17	21						2	3	13	3		

3000톤급 경비함

(1) 경비함정 건조

해양경찰은 해양관할권 강화 및 필요시 공해상까지 경비함정을 파견하고 대한민국의 해양주권을 넓혀나가기 위해 2020년까지 대형함정 37척 확보를 목표로 하고 있다. 현재 35척의 대형함정을 보유하고 있으며, 3000톤급 경비함 1척을 추가로 건조 중에 있다.

대형함정 건조계약 시 분야별 전문가와 내부직원 의견을 수렴하여 원양항해 작전능력 강화, 불법조업 단속장비 보강 등 여러 개선사항을 반영하였다.

현재 경비함정(대형, 중형, 소형함정) 및 특수함정 보유척수는 328척이며, 현장 대응능력을 강화하기 위하여 경비함정 대형화와 고속화를 통해 신속히 출동할 수 있도록 경비함정을 건조하고 있다.

(2) 노후함정 교체

경비함정 내구연한(강선 20년, 알루미늄·FRP선 15년)을 초과하여 운용 중에 있는 노후함정 교체를 위하여 2017년까지 총 60척(대형 8척, 중형 33척, 소형 19척)의 대체건조 사업을 추진하였으며, 특히 노후함정 교체를 통해 선체 안정성과 운용편의성 등 성능개선을 추진하였고, 기존대비 성능이 강화된 신형함정 개발로 작전능력 향상, 내파성 강화 등 현장대응능력을 향상시켰다.

또한 노후함정 교체사업은 新장비 교체를 통해 함 운용 성능의 신뢰성을 확보하였고, 정비유지비 상승 차단 등(최근 10년간 정비비 상승 : 1억 ⇨ 3억) 정비효율성 향상에 크게 기여하였다.

노후 25톤급 경비함

신형 50톤급 경비함

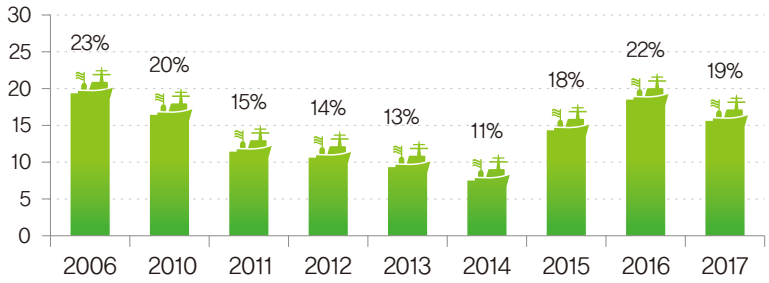
노후 1000톤급 경비정

신형 1000톤급 경비함

경비함정 노후화율은 2006년 23%에서 2014년 기준 11%로 개선되었으나, 2015년부터 내구연한을 초과하는 함정 척수가 증가하여 노후화율이 다시 증가하였다.

하지만 16년부터 진행된 추경사업으로 노후함정 대체건조가 지속적으로 추진되었으며, 경비함정 노후화율은 2016년 기준 22%에서 2017년 19%로 3% 개선되었다.

경비함정 노후화율 현황



(3) 특수함정 건조

연안에서의 각종 해양사고 및 해상범죄 수사·단속을 위한 다목적 특수함정을 운용하고 있다. 해수욕장 인명구조 및 구급활동에 필요한 고속제트보트, 기상악화 해상치안 환경변화에 대응할 수 있는 자가 복원형 신형 연안구조정, 화학사고를 동반한 해상 유류오염 사고시 대응할 수 있는 화학방제함, 저수심 오염사고발생시 방제작업을 할 수 있는 소형방제정, 수중 수색구조를 위한 잠수지원함, 해상대테러 진압용 중형 방탄정 등을 신규 건조 도입하고 있다. 각 임무 특성에 적합한 특수함정은 17년 현재 방제정, 순찰정, 공기부양정, 예인정, 소방정 등 총 144척이다.

연안구조정

중형 방탄정

공기부양정

방제정

나. 항공기 도입

우리해역에서의 중국어선 불법조업 행위와 주변국간 해양 영유권 확보를 위한 경쟁, 대북관계 긴장, 해상운송량 증가에 따른 각종 해난사고의 빈발, 해양 환경오염의 급증 등 변화하는 해양치안 환경에 능동적으로 대응하고 예방 중심적인 해양 항공치안체계 구축을 위해 2020년까지 총 30대의 항공기 도입을 추진할 계획이다.

항공기 도입 계획

(단위: 대)

구 분	총 소요	現 보유	도입진행	~20년
계	30	24	3	3
비행기	6	6	–	–
헬 기	24	18	3	3

특히, 해양에서 골든타임 확보를 위해 '17년 대형헬기 1대를 도입·배치하였으며, '16년에 계약한 중형헬기 2대는 사업이 계속 진행 중으로, '19년 12월 현장에 배치될 예정이다.

(1) 다목적용 대형헬기(S-92)

대규모 해난 사고 발생시 다수의 인명을 동시에 구조하고, PSI(대량살상무기확산방지) 등 대테러 대응과 주·야간, 악천후에서도 광역해역 수색구조 임무를 완벽히 수행하기 위해 2017년 11월 미국 시콜스키社의 다목적용 대형헬기(S-92) 1대를 구매 도입하였다.

S-92 대형헬기는 최대 속력 262km/h, 최대 항속거리 1,027km에 이르고 최대 체공시간 5.7시간 장기체공이 가능하므로 원해해역에서의 대규모 해양사고 발생시 다양한 임무를 완벽히 수행할 것이다.

- 크기 : 20.9×5.3×5.5m
- 최대속력/탑승인원 : 262km/h / 21명
- 체공시간/항속거리 : 5.7시간 / 1027km
- 임무장비 : 레이다, 열상장비 등

(2) 중형헬기(수리온)

연안 및 내해구역에서 해양사고 발생 시 긴급구조와 구난임무를 수행하기 위해 2016년 12월 한국항공우주산업(KAI)과 중형헬기(수리온) 2대를 구매 계약 체결하였다.

도입 진행 중인 수리온 중형헬기는 최대 속력 246km/h, 최대 항속거리 669km, 최대 3.8시간 체공이 가능하므로 2019년 12월 인수가 완료되면, 주·야간 상관없이 연안 및 내해에서의 해양사고 골든타임 확보가 가능해 질 것이다.

- 크기 : 19.0×5.0×3.0m
- 최대속력/탑승인원 : 246 km/h / 13명
- 체공시간/항속거리 : 3.8시간 / 669km
- 임무장비 : 레이다, 열상장비 등

15 FOCUS

장비기획과 경사 **이세훈**

현장 업무에 최적화된 新장비 적기도입

1. 국내 최대규모 경비함(5002함) 취역

2016년 6월 23일 국내 최대 5천톤급 해경 경비함인 '이청호함'이 본격적인 해상경비임무에 돌입했다. '이청호함'은 2011년 12월 인천 소청도 인근 해상에서 불법조업 단속중 이청호 경사가 순직한 일을 계기로 불법조업 근절 종합대책에 따라 도입했다.

- 크기 : 150.5x16.5x33.3m
- 최대속력/항속거리 : 26노트 / 9000마일(45일간)
- 추진체계/탑승정원 : 디젤엔진4, 전기모터추진2 / 104명
- 기타장비 : 76/40/20mm 각1문 무장, 단정 4대 탑재

2. 신형 연안구조정 건조 및 배치

세월호 사고 이후 연안해역의 효율적 안전관리와 수색구조역량 강화를 위해 신형 연안구조정을 개발·도입하였다. 선체크기와 선형을 개선하여 내파성을 향상하고 트림조정장치, 마우스형 조타기 등 신기술을 반영하였으며, 자가복원·엔진재시동 기능을 탑재하여 신속한 현장대응을 가능하게 하였다.

- 크기 : 14.4x4.3m
- 최대속력 / 승선인원 : 35노트 / 8명
- 추진체계 / 선체재질 : 워터젯트 2기 / 알루미늄

3. 200톤 건조로 작전 운용능력 증대

노후된 100톤 함정에 비해 속력과 직원근무 여건을 향상하여 200톤급으로 증톤건조하였다. 내파성 (파도에서의 안전항해 능력) 향상을 통해 함정의 피항능력이 개선됨으로써 연평균피항일수(106일→39일)가 감소하였으며, 신속한 현장대응과 안전운항을 통해 작전운용능력이 크게 향상되었다.

기 존

- 톤급 : 100톤
- 길이 : 35m
- 속도 : 25노트

개 선

- 톤급 : 200톤 (100톤↑)
- 길이 : 42m(7m↑)
- 속도 : 27노트(2노트↑)

4. 임무에 맞는 특수함정 건조 추진

해양경찰은 2016년 임무에 최적화된 특수함정 건조를 추진하였다. 유해 화학물질이 바다로 유출되는 사고에 대응하기 위한 화학방제함(2척)과 침몰, 좌초, 화재 등 해양사고시 수중구조임무와 함께 현장지휘함의 임무를 수행하는 잠수지원함(1척)으로 2018년 준공 및 배치예정이다.

잠수지원함

- 톤급/크기 : 1220톤/51x12m
- 속력/탑승인원 : 14노트/15명
- 감압챔버, 무인원격조종로봇

화학방제함

- 톤급/크기 : 960톤/44x10m
- 속력/탑승인원 : 13노트/30명
- 유해감지센서, 화학물질분석기

03. 효율적 장비관리 지원

장비관리과 경사 **선희**

가. 계획정비 및 장비관리

해양경찰은 해상임무수행의 근간이 되는 경비함정의 성능유지를 위해 최선을 다하고 있으며, 운전시간 및 제작사 권고를 기본으로 어선들의 입어시기 및 피서철 해상치안 수요 등을 고려하여 2017년 한 해 동안 총 286척의 함정 계획정비를 차질없이 시행하였다. 또한 돌발적인 함정고장발생에 대비하여 경찰서 자체 외주수리 등 신속한 수리체계를 통해 해상치안 임무수행에 차질이 없도록 적극 지원하고 있다.

함정수리 실적(2017)

(단위: 척)

종류 / 시공처별	계	정기수리	상가수리	단계별 정비
계	300	39	255	6
정비창	122	33	83	6
경찰서 외주	106	6	100	
해 군	72		72	

함정수리현황

(단위: 척)

연도 / 종류	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
계	300	286	310	307	318	312	295	502	521	524	511	467
정기수리	39	20	19	21	35	26	27	33	27	23	21	23
상가수리	255	261	288	277	273	277	263	231	265	306	296	295
중간정비 (단계별 정비)	6	5	3	9	10	9	5	238	229	195	194	149

한편 해양경찰이 보유 운용중인 함정, 항공기, 차량, 연안구조장비 등 각종 장비의 주요 부품의 D/B화 및 수리이력의 체계적인 관리를 위해 '장비나라' 시스템을 운용하고 있다.

나. 함정정비 전문화

해양경찰 경비함정은 기술의 발달에 따라 운영상 편리 및 성능이 크게 증가한 반면, 정비의 전문성 및 복잡성 또한 크게 증가하여 정비요원의 전문화 필요성이 제기되고 있다. 이에 따라, 2018년 일선 해양경찰서에 배치되어 있는 함정 정비반 요원 및 함정기관요원을 대상으로 함정엔진 정비능력 향상 교육(STX엔진, 총 5회), 단정엔진 정비능력 향상교육(대양마린, 총 5회), 위생처리장치 정비능력 향상교육(제트코리아, 총 4회)을 실시하여 정비 실무자들의 정비능력 향상 및 전문성을 강화했다. 또한 함정 엔진제어계통의 정비능력 강화를 위해 해양경찰교육원에서 전문강사 초빙을 통한 기관제어 전문교육을 실시했고, 교육생간 함정운용 중 발생되었던 문제점을 토론하고 정보를 교환하는 등 각종 정비이론 및 실습교육을 통해 함정 장비관리능력을 향상시키고 있다.

다. 공용차량 관리

해양경찰 공용차량은 총 726대로 차량 647대, 이륜차 57대, 지게차 22대를 보유·운용 중에 있다. 특히 15년 이후 해상치안 및 구조임무 수행 향상을 위해 기존 승용 순찰차를 구조장비 적재에 적합한 사륜구동 소형화물 순찰차량으로 순차적 교체·도입하는 등 국민들의 안전과 밀접한 일선현장의 차량지원에 최선을 다하고 있다.

신형 구조형 사륜구동 순찰차

구조장비 적재에 적합한 공간

또한 2019년 이후 업무용 차량 구매 시 친환경 차량(하이브리드, 전기차 등) 구매확대 계획으로 에너지 절약 및 대기환경 보호를 위한 노력에 앞장서고 있다.

해양경찰청 차량 보유현황 (2018)

(단위: 대)

계	차 량						이륜차	지게차
	소계	승용	승합	화물	특수	순찰		
726	647	198	97	57	121	174	57	22

라. 경비함정 유류지원

불법조업 외국어선 단속, 해양 레저활동 등 해상치안 수요 증가에 따라 고속화·대형화된 함정 및 신형연안구조정이 건조되어 운영되면서 유류사용량이 증가하고 있는 추세이나 국제유가의 지속적인 고공행진으로 경비함정 유류의 효율적인 사용이 절실한 상황이다.

이에 따라 해양경찰은 경비함정의 기본임무에 지장이 없는 범위 내에서 입·출항시 경제속력 운항, 함정 경량화, 중국어선 휴어기 치안수요 감안 경비구역 조정, 함정과 항공기를 연계한 해·공 입체 경비활동로 기본 경비업무는 충실히 수행하면서 그 외의 비효율적인 부분의 개선을 통해 효율적인 유류사용을 위해 최선을 다하고 있다.

연도별 유류비 집행 현황

(단위: 백만원)

구분 / 연도	예산액	이(전)용	예비비	예산현액	집행액	불용액
'17	75,651	–	–	75,651	75,514	137
'16	82,462	–	–	82,462	81,886	576
'15	101,581	–	–	101,581	95,302	6,279
'14	100,419	4,832	16,218	111,805	111,805	–

마. 경찰관 착용 단속장비 및 장비개발 역량 개선

우리 해역에서 불법조업을 자행하고 단속시 집단 저항하는 불법조업 외국어선 단속요원들의 안전 확보를 위해 지난 2012년부터 진압장비 개선 T/F를 운영하여 방검부력조끼·해상진압복 등 진압 및 보호장구 22종을 개선하여 보급하였다. 또한 방검면적 보강 및 착탈의가 용이한 방검부력조끼를 2015년 개선 보급하여 단속시 활용하고 있다.

40mm발사기

6연발

단발

20mm발사기

섬광폭음탄

전자충격총

방호장갑

진압헬멧

등선용 사다리

최루탄

한편 사격시 그립감 향상을 위한 사격용 장갑을 개발하였으며, 어두운 어선 내부 검색시 안전시야 확보를 위한 후방 LED등이 장착된 진압헬멧을 지급 완료하였고, 기존에 보급된 비살상무기(40mm, 20mm 발사기) 성능을 개선 경비함정에 지급하여 개인 신체보호 강화와 작전능력을 향상시켰다. 이 밖에 2013년 한 해 동안 불법조업 외국어선 단속요원의 안전확보를 위한 방호장갑, 진압헬멧 및 헤드렌턴등선용 사다리, 40mm 페인트 탄환,섬광폭음탄, 단발·3연발섬광폭음탄, 40mm 스폰지탄, 20mm 발사기, 20mm 고무탄, 최루가스탄 등 총 11종을 개선하여 단속역량을 강화하였다.

또한 지속적인 불법조업 외국어선의 단속장비인 K-5권총 및 40mm 발사기의 살상력에 의한 위험성이 대두되어 2017년 17mm발사기(기관단총형, 권총형)와 17mm 최루탄, 캡사이신탄, 임팩트탄을 도입하기 위해 시험운용 중에 있다.

04. 항공임무 수행능력 강화

항공과 경위 **박배진**

가. 항공기 임무장비 보강 및 현대화

해양경찰 항공기는 해상 사고현장에 가장 빨리 도달할 수 있는 신속하고도 효과적인 수단으로 그 역할이 날로 중요해지고 있다 이에 항공기 임무장비를 보강하고 성능을 현대화하고 있다.

이에, 해양경찰에서는 '15년도부터 「해양항공 비행안전 마스터플랜」을 마련하고 제도개선 및 항공기 임무장비 보강 등을 통해 항공업무 개선 및 사고재발 방지의 기틀을 마련하였다.

항공기와 상황센터에서 실시간 운항정보 공유 및 선박정보 확인이 가능한 자동위치정보시스템(AIS)을 설치하였고, 비행정보 분석을 통한 조종사 조종능력 증대 및 사고 재발 방지를 위해 팬더 헬기에 비행기록장치(일명:블랙박스/FDR) 장착, 인명구조시 조종사가 직접 현장을 볼수 있도록 호이스트 카메라 설치 등 임무장비 보강을 통해 항공기 안전성 확보 및 수색구조 역량을 높이고 있다.

AIS 장착

블랙박스 장착

호이스트 카메라 장착

CN-235 영상전송 시스템

나. 항공구조능력 향상을 위한 교육훈련 강화

항공기의 신속성과 뛰어난 구조능력 향상을 위하여 항공교육훈련을 강화하고 있다.

특히 최근 사고가 자주 발생하는 야간 및 새벽 등 취약시간대의 긴급상황대응 및 구조능력 향상을 위하여 해군과 협조 야간 이착함 훈련을 실시하였다.

해군에는 YHE라는 이·착함 훈련 전용 바지선을 보유하고 있어 상시 훈련이 가능하여 인명구조 핵심 세력인 S-92 대형헬기와 AW-139 중형헬기에 대하여 야간 이·착함을 훈련을 실시하였다.

S-92 주간 이·착함

S-92 야간 이·착함

AW-139 주간 이·착함

AW-139 야간 이·착함

대형 해양재난 사고를 대비하여 헬기운용 국가기관간 상호 협력을 위한 국가기관 헬기 통한 훈련을 2015년부터 매년 실시 중에 있다. 국가기관 헬기 통합 훈련을 통하여 국가기관별 운용 중인 항공세력을 대규모 해양 사고시 체계적으로 통합 운용함으로서 실제 상황 대처능력을 향상하고 있다.

2018년에는 해양경찰청, 경찰청, 소방청, 산림청 및 국방부 5개 기관이 참여한 가운데 서해청 목포 관할 송공항에서 유관기관 항공기가 총 7대가 참여한 가운데 여객선 전복 침몰 상황을 가정하여 인명구조, 환자후송 및 항공기 공역통제, 현장지휘 등 대응절차를 숙달하였다.

구명벌 투입(S-92)

인명구조(S-92)

또한 북태평양 해양치안기관 연합훈련(MMEX)시 국외 기관간 항공임무 수행과 상호 발전방안 모색을 위하여 훈련에 참가한 참가국 항공승무원과 별도의 회의 진행으로 항공기 운영 노하우를 공유하였다. 이 자리에는 러시아, 일본의 항공기 조종사 및 정비사 등 항공승무원 8명이 참가하여 조종·정비·구조 등 다양한 분야에서 상호 운용방안에 대한 정보를 공유하고 향후 업무개선 및 협조 체제를 구축하기로 했다.

국외 항공승무원 업무 회의

MMEX 항공기 훈련(S-92)

2011년 제주 AW-139 헬기 사고 이후 항공기 사고예방과 임무수행 능력 향상을 위한 국외 제작사교육을 지속적으로 실시 중에 있다. 국외 제작사 교육은 야간 항공기 사고예방을 목적으로 악기상 조우 및 항공기 고장 등 비상조치를 위한 시뮬레이터 훈련으로 진행하고 있다.

AW-139 비상절차훈련

AW-139 야간 해상비행 훈련

정비사 교육은 2016년 팬더 헬기 제작사 교관을 국내에 초빙 기체 12년 중정비 교육을 이수함으로서 팬더 헬기 자체정비 능력을 확보하였

다. 특히, 팬더 헬기 중정비 기술 보유로 중앙119구조대에서 외주정비 업체로 입고가 불가하여 애로를 격고 있던 헬기 정비지원을 수행함으로서 국가기관 협력에 이바지하였다.

고정익은 2017년 기장 인력의 부족으로 기장 양성에 필요한 자격획득을 중심으로 교육을 추진하여 미국 챌린저 교육센터로 2명을 파견하여 기종 교육과정을 이수하였다.

팬더헬기 자체정비능력 확보

챌린저 시뮬레이터 교육

다. 항공기 가동률 향상을 위한 정비지원

항공기의 검사정비 적기수행을 통한 가동률 향상과 안전비행 보장을 위해 매년 정기 검사정비 및 특별검사 등 선제적 예방정비 수행하고 있다.

그 결과 최근 5년간 항공기 가동률이 꾸준히 상승하고 있다.

최근 5년간 가동률 분석「평균 73%」

구 분	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	평균
전체(%)	72	72	71	73	75	73%

항공기 가동률 향상을 위해 해경에서는 자체정비 능력 강화와 국가기관 간 상호 정비분야 협력체계를 구축하여 합동 정비수행 및 주요부품 상호 긴급지원 등 다각적인 정비 효율화 방법을 적용하고 있다.

해양경찰 자체 정비능력 현황

구 분	회전익(평균 60%)					고정익(평균 30%)		
	팬더	AW-139	S-92	카모프	벨	C-212	챌린저	CN-235
정비수준	100%	70%	50%	50%	30%	40%	30%	20%

항공기 운영기관간 상호 부품지원 실적황

구 분	산림청	공군	경찰	소방	국립공원
계	13종 79점	15종 30점	2종 2점	7종 7점	1종 1점
'15년	2종 7점	6종 13점			
'16년	6종 58점	4종 4점			1종 1점
'17년	5종 14점	5종 13점	2종 2점	7종 7점	

라. 항공기 사고예방을 위한 안전관리 강화

해양경찰은 선제적으로 항공기 안전사고 예방을 위하여 환경적, 인적, 규정·절차 등 다양한 부문에서 항공안전관리업무를 수행하고 있다.

환경적인 측면에서는 매년 상·하반기 실시하는 일선항공대(12개항공대 및 항공정비대) 항공안전지도 방문을 통하여 안전, 운항, 정비 등 총괄적인 점검을 통해 위험요소를 분석하고 개선하고 있으며, 조종사의 비행능력 향상을 위한 조종사 표준화 평가와 공중근무에 적합한 신체유지를 위한 항공종사자 항공신체검사 등 인적요소 안전관리를 강화하고 있다.

또한, 항공기 임무 및 항공업무 중 안전에 저해될 위험요소에 대하여 항공안전자율 보고 제도를 통해 위험분석 및 해당정보를 공유함으로써 안전사고예방을 위해 제도개선 및 안전관리를 위해 노력하고 있다.

항공안전지도방문 (안전교육)

항공안전지도방문 (분야별 점검)

항공안전자율보고 분석 관리

16 FOCUS

항공과 경위 **박배진**

조종사 자체양성 교육

1. 자체양성 배경

해경의 고정익 조종사는 공군 또는 민간항공사에서 근무하다 공개채용 과정을 거쳐 해경에 몸담게 되는 게 대부분이다. 그러나 민간항공사의 보수와 근무환경이 더 낳아 이직하는 경우가 많았다. 이러한 조종사의 잦은 이직으로 항공기 인력 운용에 어려움을 겪어 2011년부터 조종사 자체양성 프로그램을 운용하여 한국항공대(2011년), 한서대학교(2013년)와 고정익 조종사 양성을 위한 업무협약을 체결하고 매년 3~4명씩 조종사를 양성하고 있다.

2. 교육과정

자체양성 조종사는 자가용조종사(PPL), 사업용조종사(CPL), 계기비행면허 과정과 기량향상과정을 통해 등 항공종사자 자격증명을 획득 후 조종사로 탄생하게 된다.

자가용조종사(PPL)과정은 비행이론, 항공기시스템, 공역이론, 항공기상 등 이론교육을 이수하고, 비행교육으로 공중기동, 유동력 및 무동력 실속, 급경사 선회 등 비행교육훈련 후 항공안전법에서 요구하는 소정의 자격시험을 통해서 자가용조종사가 된다.

계기비행과정은 자가용비행과정 수료후 단계로 오직 항공기 내부에 장착된 계기만을 이용한 비행훈련으로 시야가 확보되지 않는 날씨에도 비행이 가능토록 훈련하는 단계이다.

사업용조종사(CPL)는 본격적으로 조종을 통해서 보수를 받는 직업 조종사가 되기 위한 훈련을 진행하게 된다. 총 비행시간이 250시간이 되면 사업용조종사 자격을 획득할 수 있다.

교육과정	교육시간	비행교육	교육기간	교육장소
자가용조종사	180	70	5개월	한국 (태안)
계기비행증명	120	80	5개월	
사업용조종사	190	100	4개월	
기량향상	20	150	3개월	미국

3. 자체양성 현황

2011년부터 현재까지 자체양성조종사는 총 20명을 양성하여 전국 4개 고정익항공대에서 임무를 충실히 수행 중에 있으며, 2017년에는 기장을 2명 배출하여 고정익 항공대의 중추적인 역할을 하고 있다.

계	1기 ('11년)	2기 ('12년)	3기 ('13년)	4기 ('14년)	5기 ('15년)	6기 ('16년)	7기 ('17년)
20	4	2	2	3	3	3	3

4. 향후계획

앞으로는 안정적인 고정익 항공기 운용을 위하여 지속적으로 자체 조종사 양성을 확대할 계획으로 매년 3~4명 양성에서 2019년에는 6명까지 확대할 계획이다.

자체양성 조종사 6기 수료식(17.12월)

05. 첨단 정보통신체계 구축

정보통신과 경감 **윤명관**

가. 해상 조난체계 선진화를 위한 국제안전통신센터 및 중궤도 위성조난시스템 구축 운영

해양경찰청은 조난당한 선박의 위치 등 정보를 자동으로 수집하고 제공하는 국제안전통신센터 구축 사업이 '16년 7월에 개통하였다. 이 사업은 기존 5개 해양안전통신국과 해상교통문자방송 시스템의 통신장비를 모두 바꾸고 무인 원격운영시스템을 구축하는 것으로 사업비 54억원이 투자되었다. 종전에는 지방청 별로 조난·안전 통신장비를 운영했지만, 현재는 본청 국제안전통신센터에서 통합 운영 중이다. 또, 조난신호를 접수하면 조난선박의 위치와 수색구조에 필요한 선박 제원, 연락처, 주변 선박 정보 등을 자동으로 수집하고 제공해 해상 조난 사고에 신속하게 대응할 수 있다. 선박사고의 구조는 정보를 신속하고 정확하게 수집해 전파하는 것이 관건으로 센터 구축에 따라 수색구조 활동 역량이 한 층 강화되었다.

국제안전통신센터 구성도

또한 '16년 8월에는 사업비 40억원을 투입해 차세대 중계도 위성조난 시스템을 구축하였다. 금년부터 '20년까지 시범운용 기간을 거쳐 '20년부터 본격 운영할 예정이다. 이 중궤도 위성조난안전시스템(MEO SAR)은 국제해상 조난안전제도(GMDSS)의 기존 저궤도 위성 조난안전 시스템(LEO SAR)를 대체하는 것으로 저궤도 위성시스템보다 위성 수가 증가되고, 위성 1개가 파악하는 반경이 넓어서 조난신호를 보낸 선박의 위치를 더 정확하게 파악할 수 있게 되었다. 중궤도 위성시

스템을 운영함에 따라 조난 선박 위치 오차는 기존 5km에서 몇 백미터 수준으로 줄일 수 있고, 조난 신호를 실시간으로 감지하고 있다. 향후에는 중궤도 위성조난신호 수신 안테나 2기를 추가 설치하여 조난 신호 위치 정확도 및 수신율 향상을 추진할 계획이다.

위성조난신호 처리절차

◇ 설치 대상 : 24m 이상 어선, 연안으로부터 20해리 이상 항해 선박

나. 모바일 오피스 고도화

'16년 모바일 오피스 앱(APP) 구축 이후, 현장에서 신속한 민원대응과 업무처리를 위한 신규 서비스(사고정보, 선박위치, 기상정보 등)의 수요가 증가됨에 따라 '17년 모바일 오피스 고도화를 추진하였다.

단말기는 카메라 및 GPS 등 스마트폰 최신기술을 활용한 사진·동영상 미디어 등록, 필기메모, 순찰위치 등록 등의 서비스를 추가하여 업무 효율성과 사용 편의성을 제고하였다. 또한 잔여 구형 단말기 461대를 최신 스마트폰 단말기로 교체하여 현장에서 최신화된 서비스를 활용할 수 있도록 개선하였다.

현장에서는 신속한 업무를 처리를 위해 선원면허조회, 출입항현황, 선박위치정보, 선박지도점검 등의 정보를 추가 제공하였으며, 경찰청 및 법무부 등 외부기관 시스템 연계로 수배자정보, 운전면허정보, 차량조회 등의 정보를 제공하여 현장업무를 효율적으로 대처할 수 있도록 하였다.

해양경찰청은 모바일 오피스 시스템을 통해 시간과 장소의 제약없는 업무처리 환경을 구축하고, 1,041대의 모든 모바일 단말기를 LTE 스마트폰 기반으로 전환함에 따라 상황 발생 시 확인, 전파, 습득, 대응 시간을 현저히 단축할 것으로 기대하고 있다.

'18년도에는 모바일 오피스 시스템의 운영 안정성 제고를 위해 전산서버를 G-클라우드 기반으로 이관하고, 기존 사용중인 모바일 전자정부 공통기반을 해양경찰청 자체 모바일 보안 인프라로 전환할 계획이다.

스마트 모바일 오피스 앱

다. 사이버보안관제센터 개소 및 전담인력 확충

해양경찰은 외청 독립(7.26.) 이후 (구)국민안전처 정보통계담당관실로부터 정보보호시스템과 관련 예산을 이관받아 사이버보안관제센터를 개소하여 24시간 365일 체계적인 보안관제 업무를 수행하며, 각종 사이버 공격에 신속히 대응하고 내부 정보유출 방지를 위해 노력하고 있다.

특히, 금년에는 지능적이고 대규모화 되고 있는 사이버 위협에 보다 능동적 대응의 필요성과 해양경찰의 주요정보통신기반시설과 정보시스템의 중요성 인식에 따라 자체 정보보안 전담인력 3명의 정원이 추가 반영되어 외부 위탁업체 의존도가 높았던 침해사고 조사 및 분석 분야를 자체적으로 수행할 수 있는 기반을 마련하였다.

향후 노후화 된 정보보호시스템 교체사업을 추진하여 통합보안관제시스템(ESM), 침입차단시스템(IPS)의 탐지·분석능력을 증강하는 등 고도화하고 네트워크 접근제어 시스템(NAC)을 신규 도입하여 비인가자의 내부 네트워크 접근을 원천적으로 차단할 예정이다.

사이버보안관제센터

Ⅳ장

부록

1. 통계연보 · · · · · · · · · · · 332
2. 해양경찰 연혁 · · · · · · · · · 413
3. 해양경찰 조직도 & 복제 · · · · 426
4. 대표함정 & 항공기 · · · · · · · 430

1. 통계연보

CHAPTER Ⅰ
기획조정관·직속기관

CHAPTER Ⅱ
경비국

CHAPTER Ⅲ
구조안전국

CHAPTER Ⅳ
수사정보국

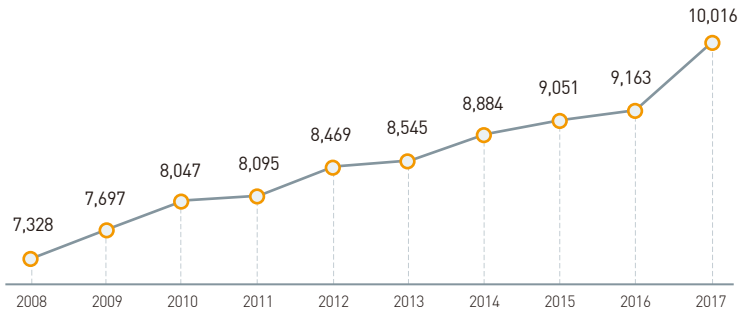
CHAPTER Ⅴ
해양오염 방제국

CHAPTER Ⅵ
장비기술국

인력 현황

연도별 정원현황

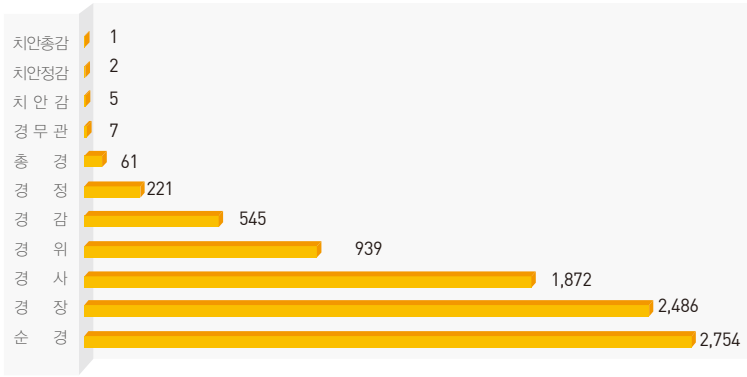
(단위: 명)



경찰관 계급별 정원

〈2017년 기준〉

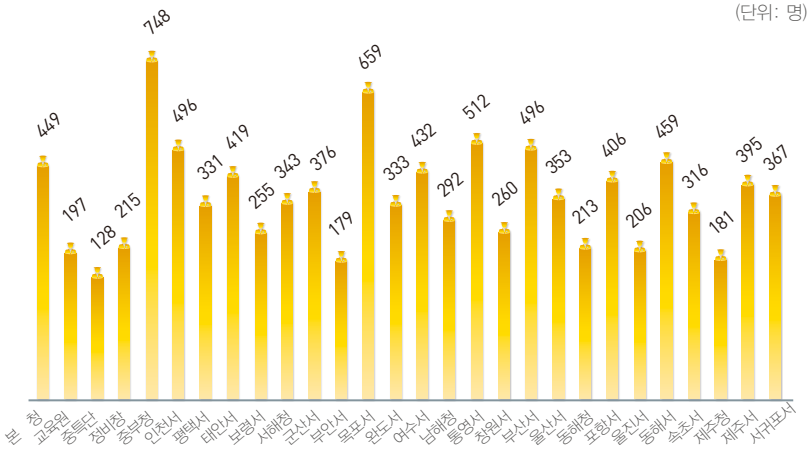
(단위: 명)



관서별 정원

〈2017년 기준〉

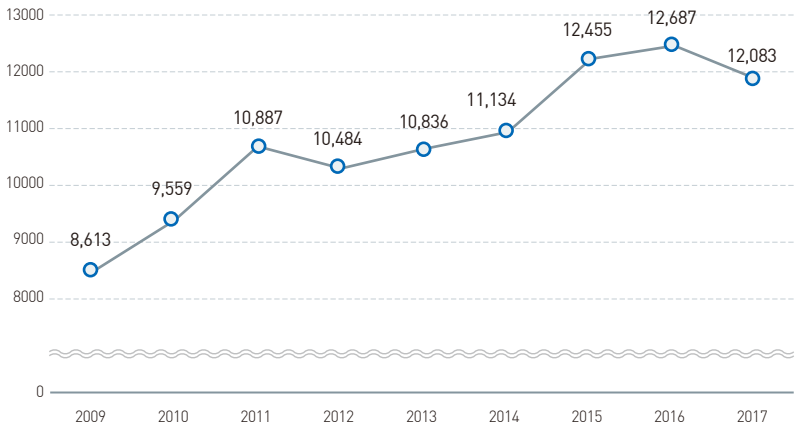
(단위: 명)



예산 현황

연도별 예산

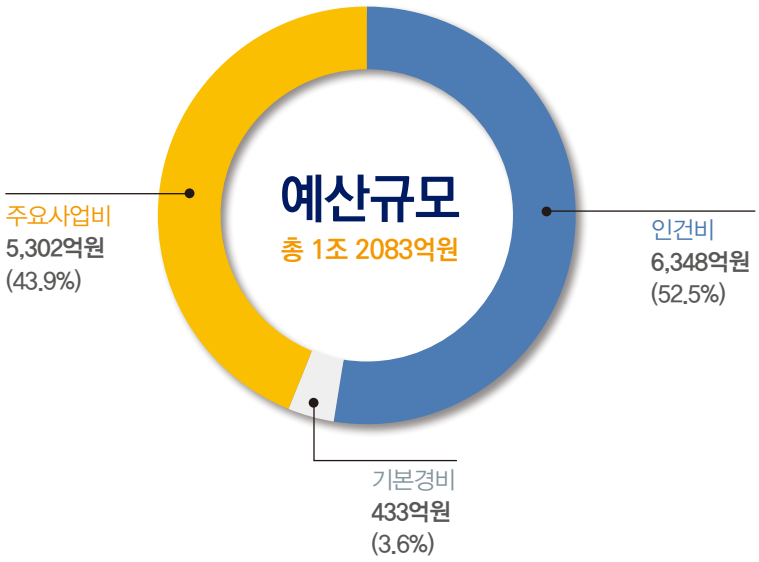
(단위: 억원)



성질별 예산

〈2017년 기준〉

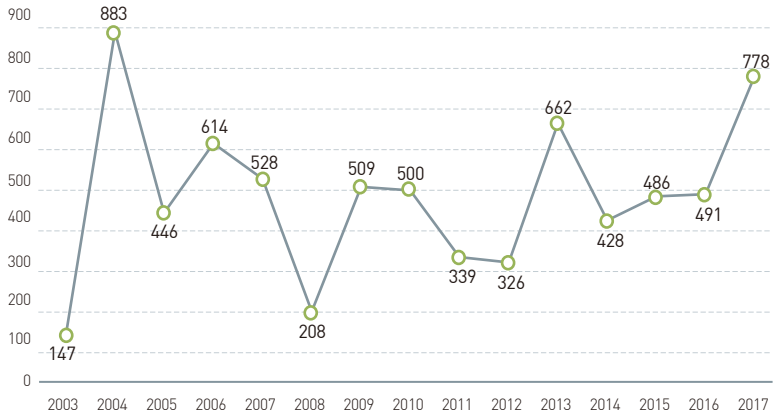
(단위: 억원)



채용 현황

연도별 채용현황

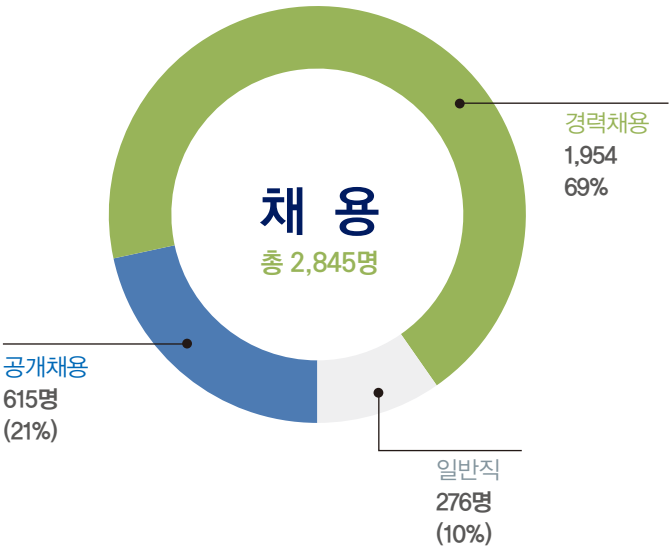
(단위: 명)



입직경로별 채용현황

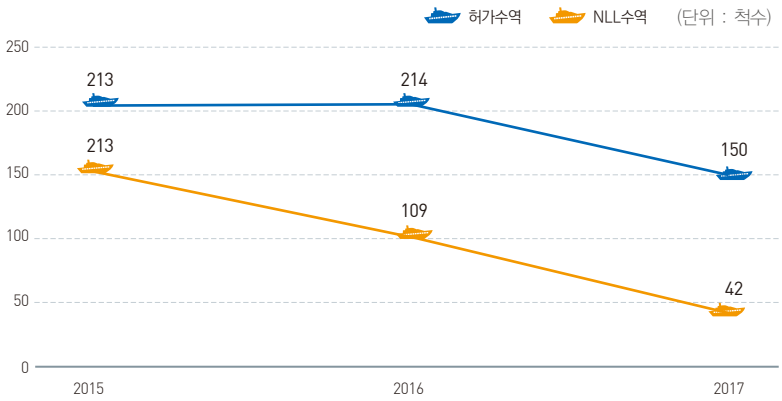
〈2017년 기준〉

(단위: 명)



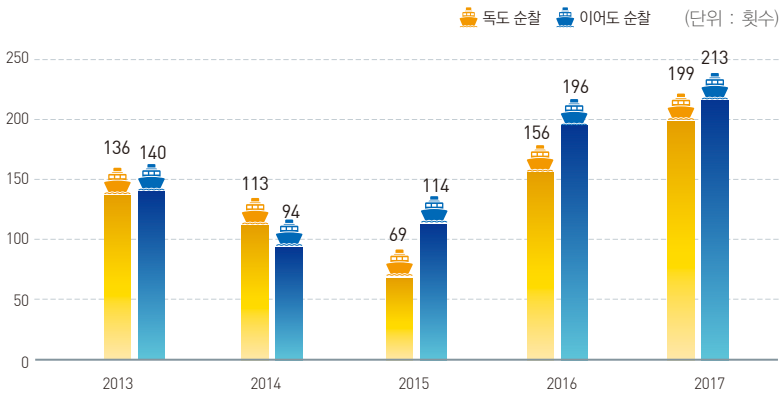
중국어선 조업현황

중국어선 조업 현황

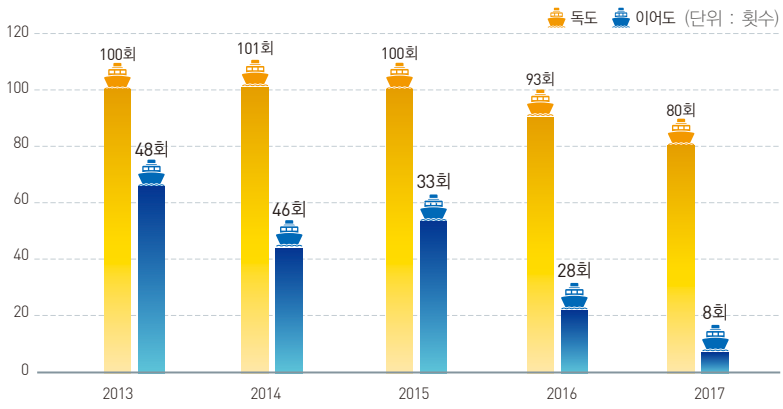


독도, 이어도

독도, 이어도 항공기 초계 현황

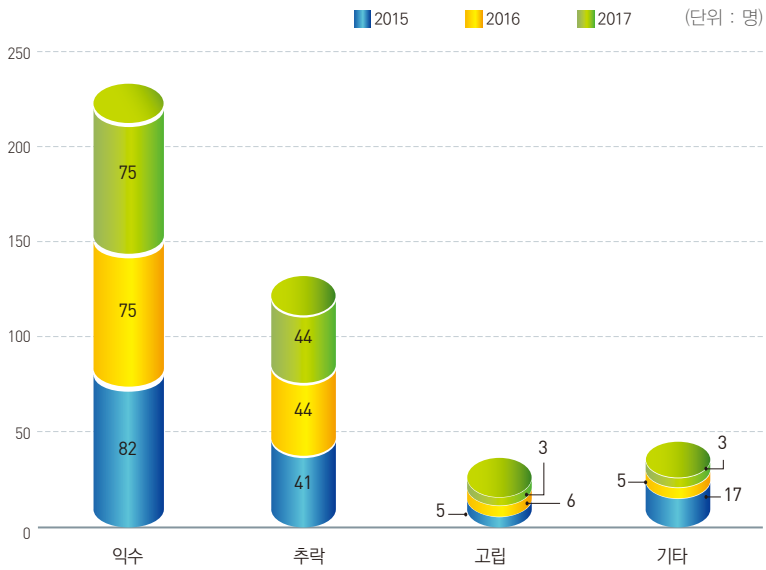


대한민국 타 국가세력 출현형황

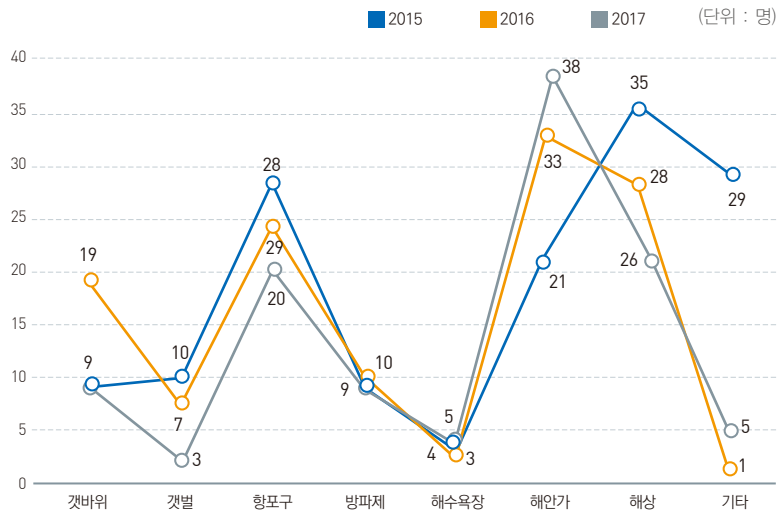


연안안전사고 인명피해 현황

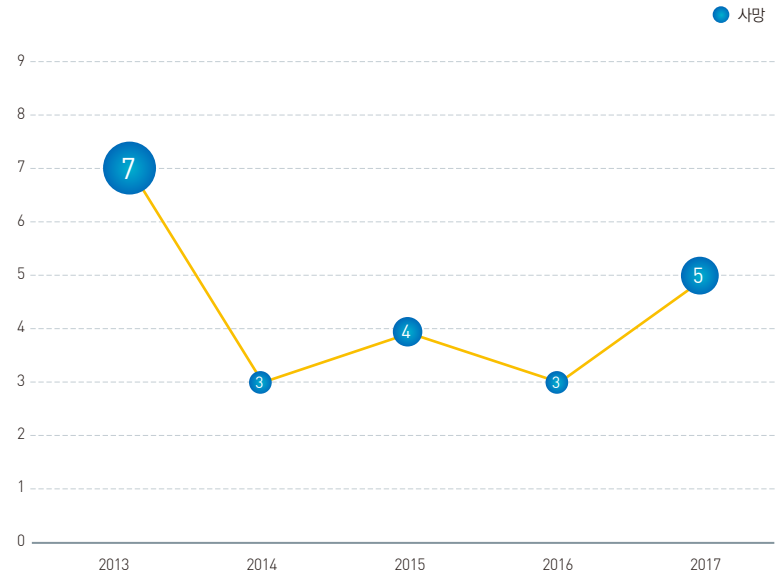
유형별 인명피해 현황



장소별 인명피해 현황

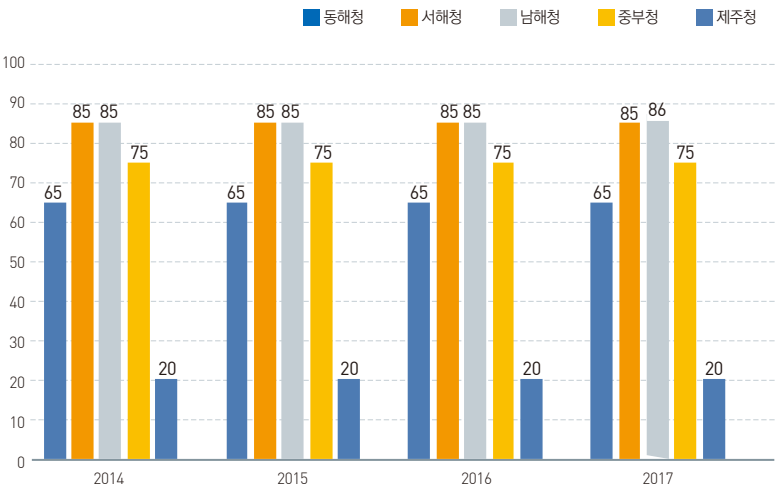


해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고 현황



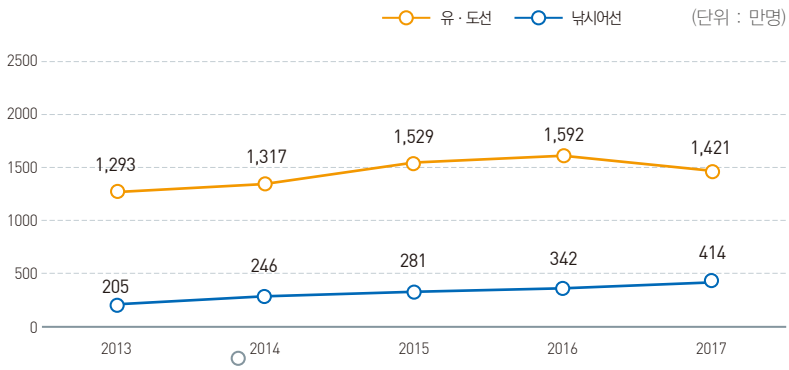
파·출장소 현황

파·출장소 설치 현황

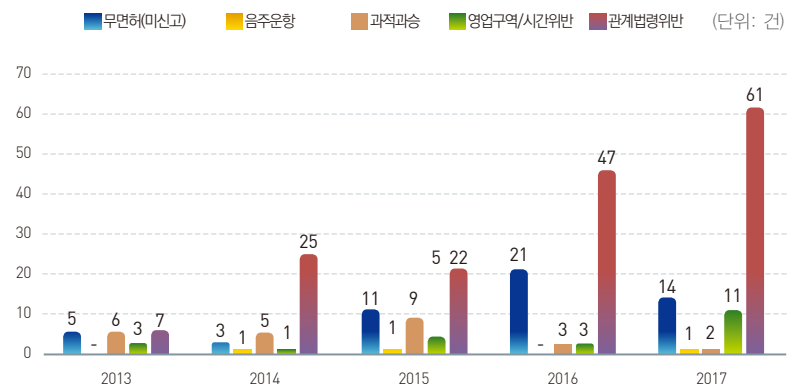


다중이용선박 현황

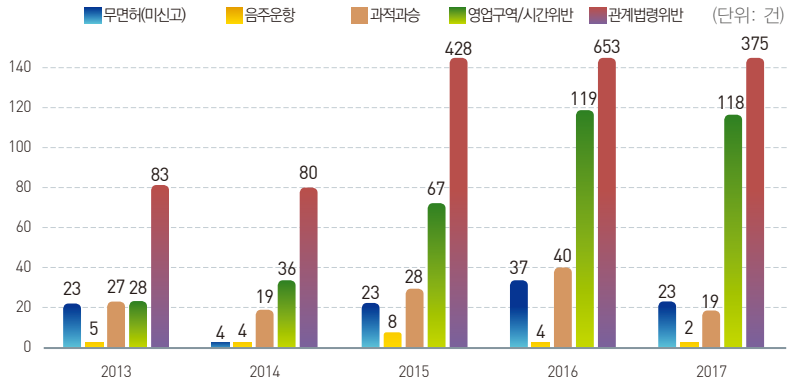
이용객 현황



유·도선 위반행위 단속현황



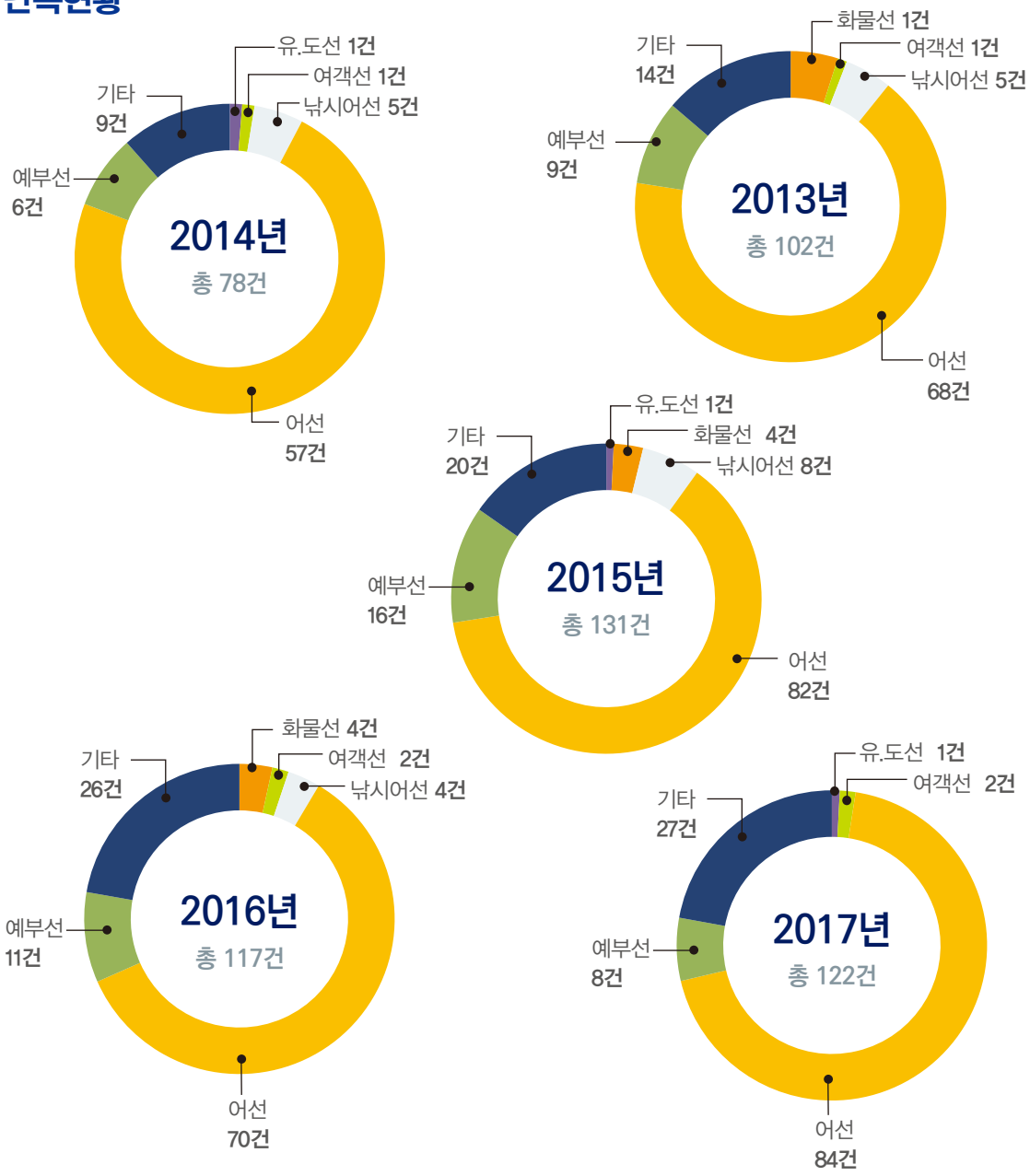
낚시어선 위반행위 단속현황



선종별 주취운항 단속 현황

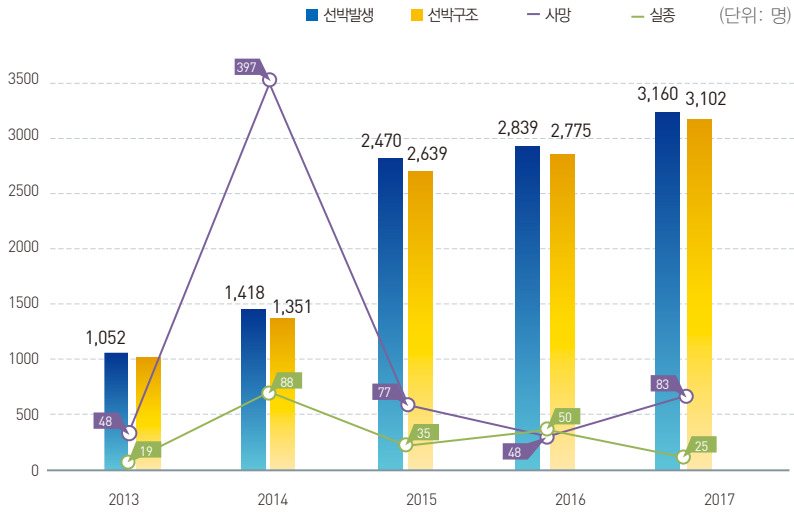
어선 예부선 낚시어선 여객선 화물선 유·도선 기타 (단위 : 건)

연도별 단속현황



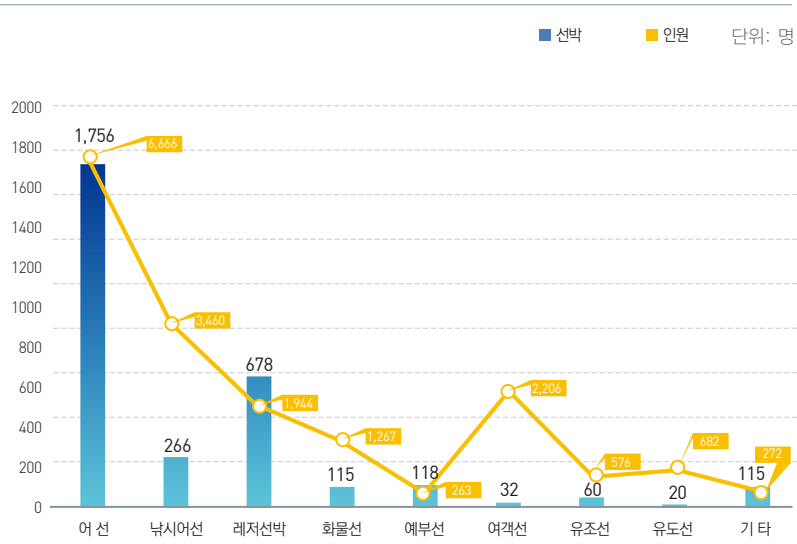
해상조난사고 발생현황

연도별 발생현황

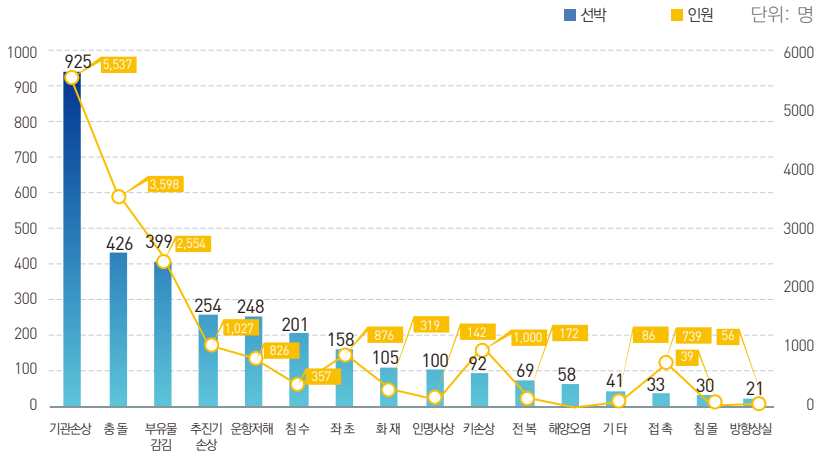


선종별 현황

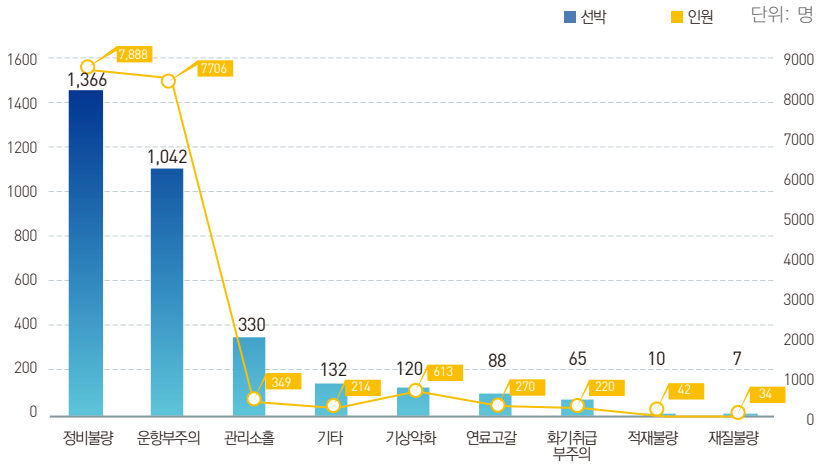
〈2017년 기준〉



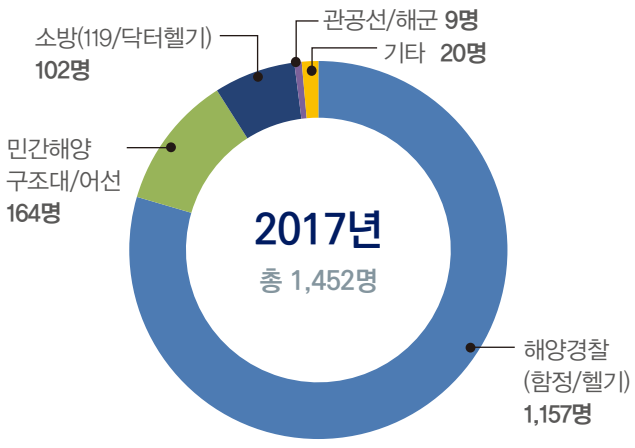
사고유형별 현황
〈2017년 기준〉



사고원인별 현황
〈2017년 기준〉



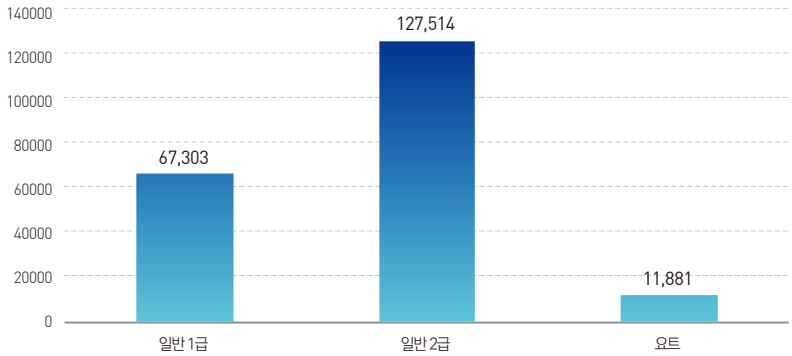
해상 응급환자 발생 및 이송 현황
〈2017년 기준〉



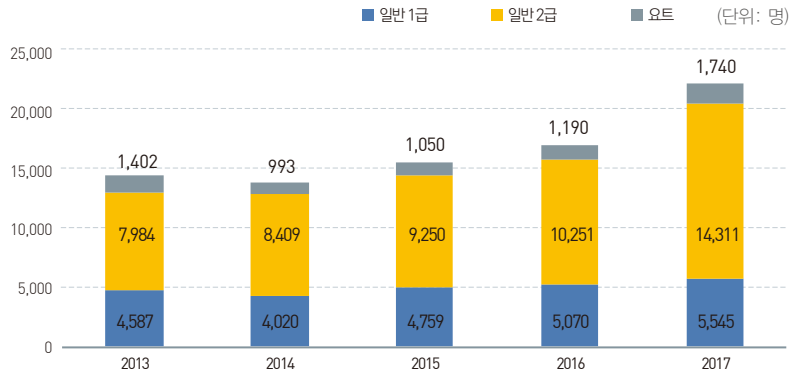
수상레저 조정면허 취득 현황

총괄 취득 현황

(단위: 명)

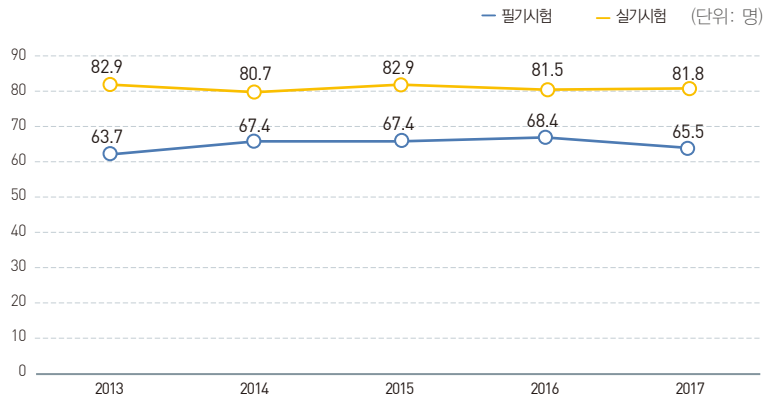


연도별 취득현황



필기/실기시험 합격현황

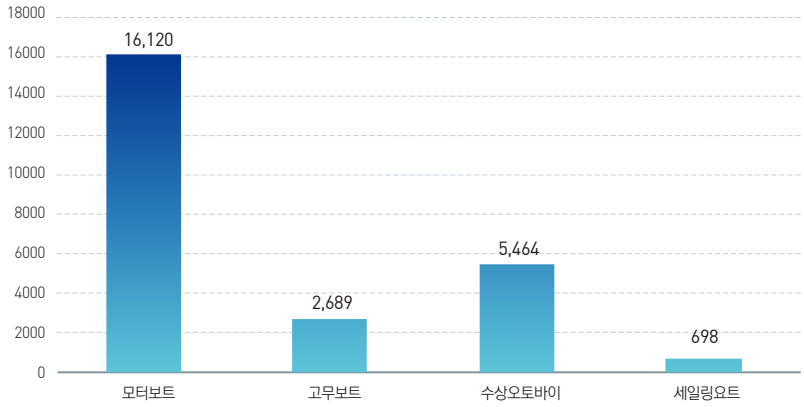
(응시대비)



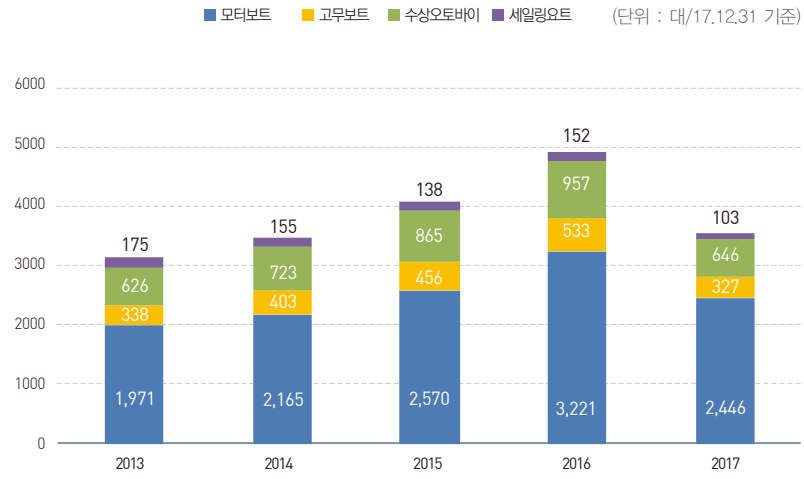
동력수상레저기구

총괄 등록 현황

(단위 : 대/17.12.31 기준)



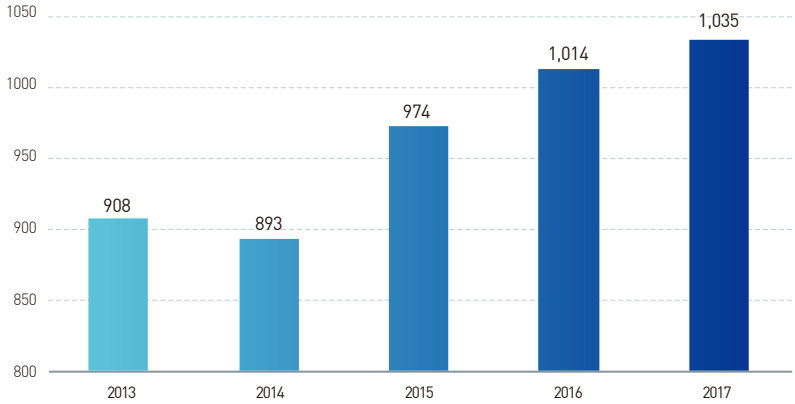
연도별 신규 등록 대수



연도별 수상레저사업장

등록현황

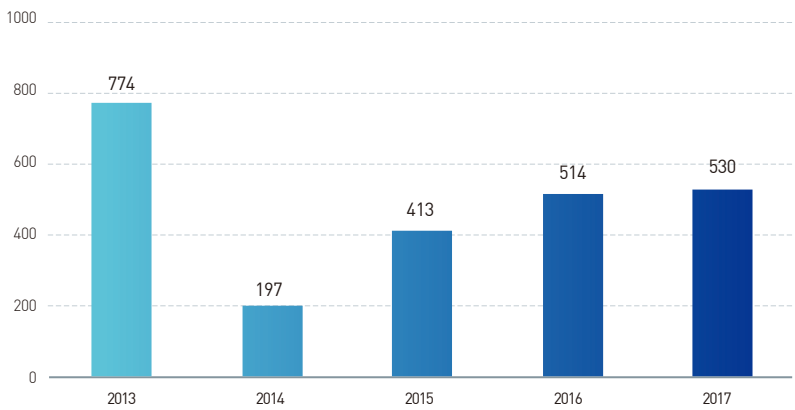
(단위 : 건/17.12.31 기준)



수상레저안전법

위반(단속)현황

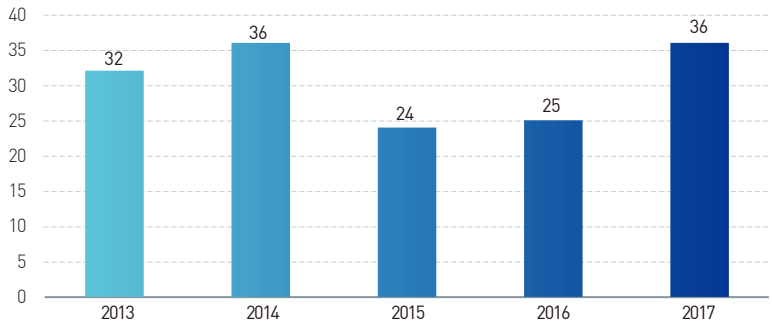
(단위 : 건/17.12.31 기준)



수상레저 인명피해 사고 현황

연도별 현황

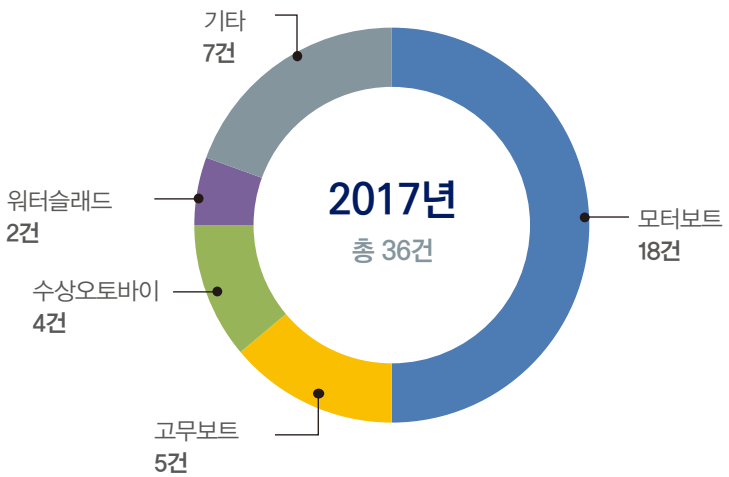
단위: 건



기구별 사고 현황

〈2017년 기준〉

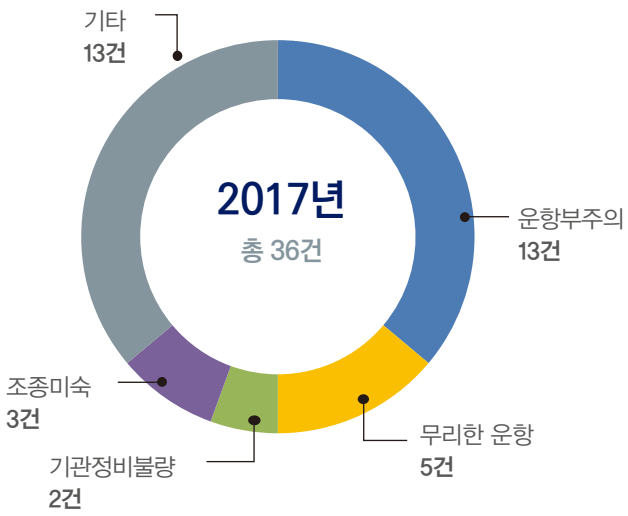
단위: 건



단위: 건

원인별 인명피해 사고 현황

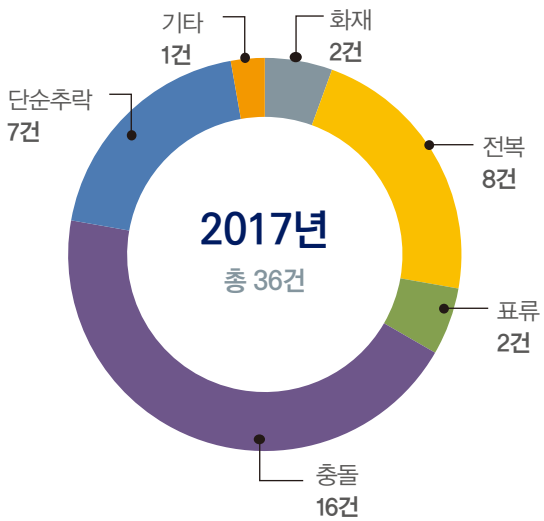
〈2017년 기준〉



단위: 건

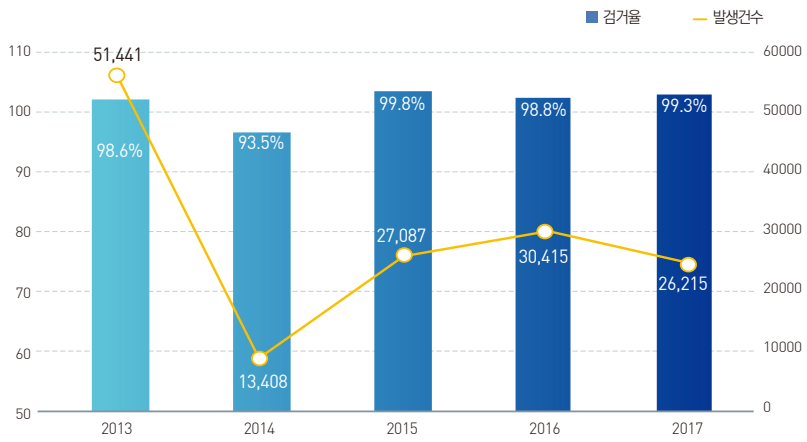
유형별 인명피해 사고 현황

〈2017년 기준〉

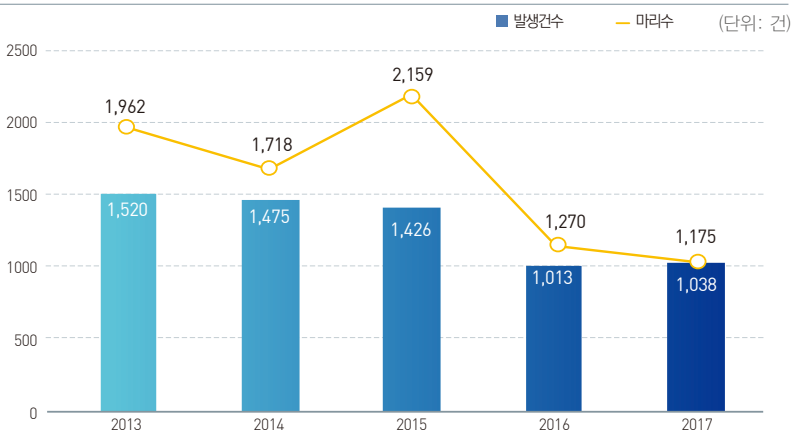


해상범죄 현황

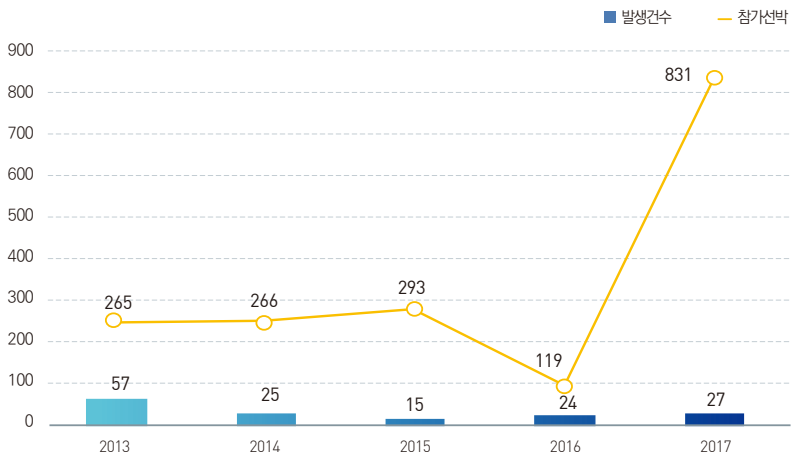
범죄현황



고래 혼획 현황

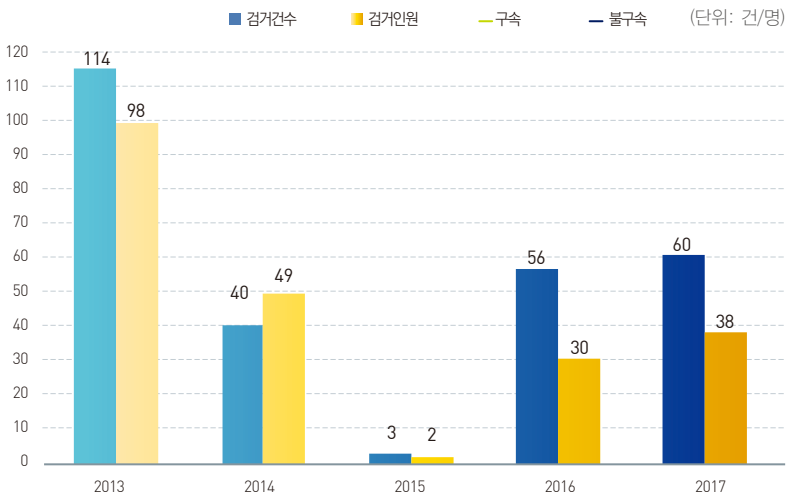


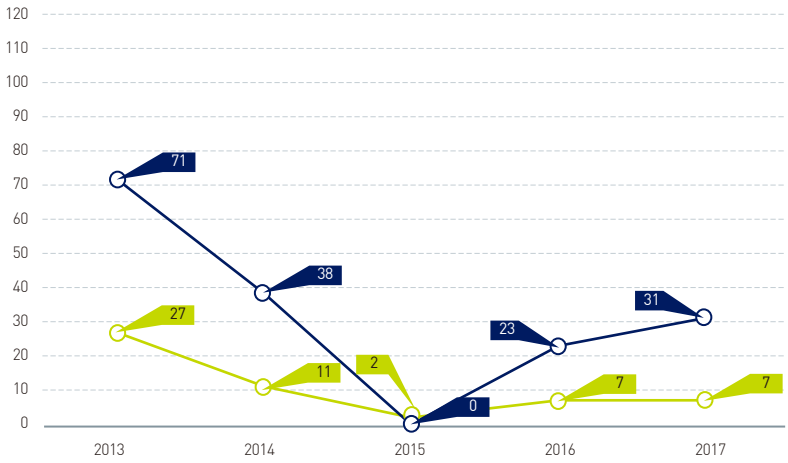
해상집단 행동 발생 현황



마약사범 단속 현황

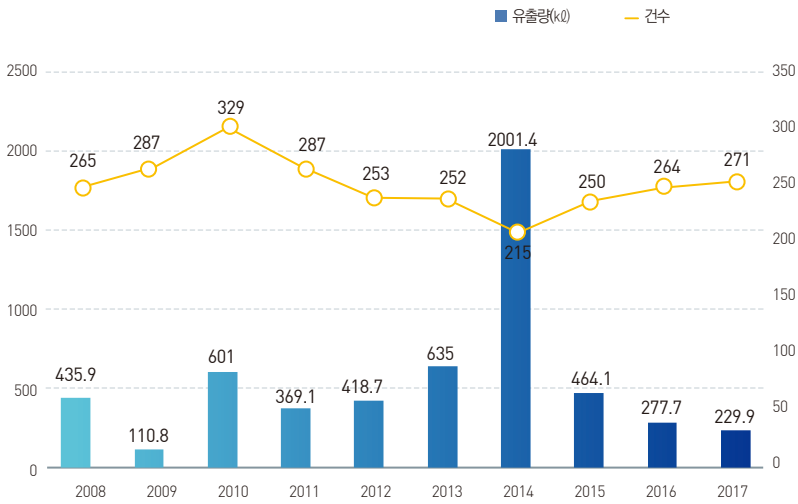
검거/구속 현황



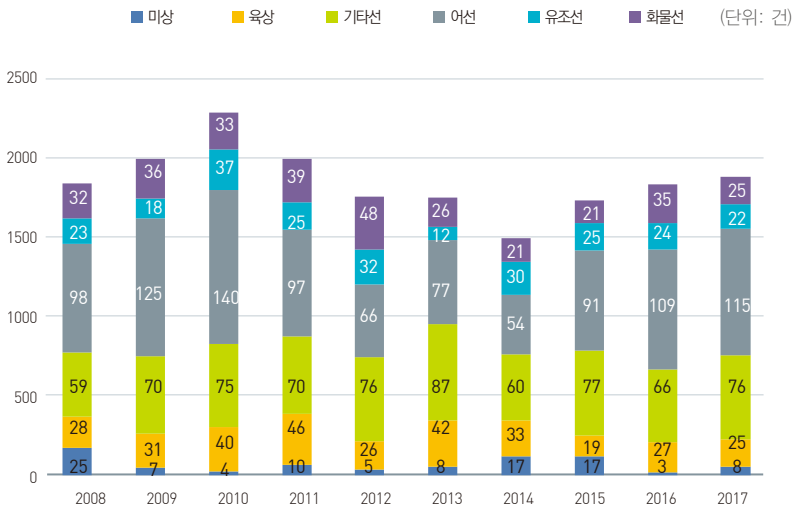


해양오염사고 발생 현황

연도별 오염사고 발생 현황



오염원별 현황



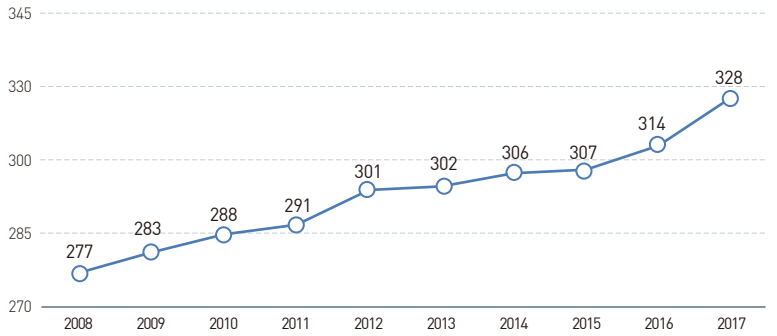
선박·해양시설 지도점검

연도별 지도점검 현황

함정 보유 현황

연도별 보유현황

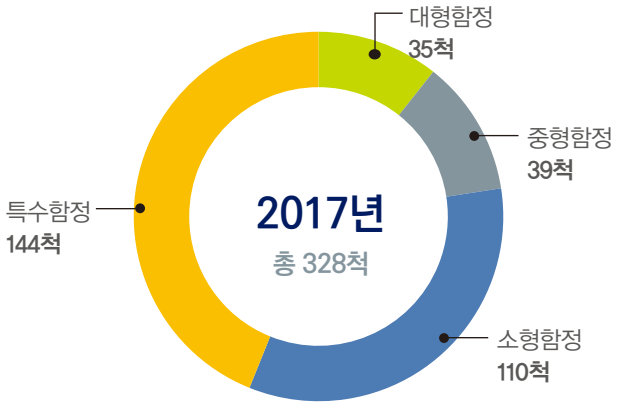
(단위: 척)



함정 현황

〈2017년 기준〉

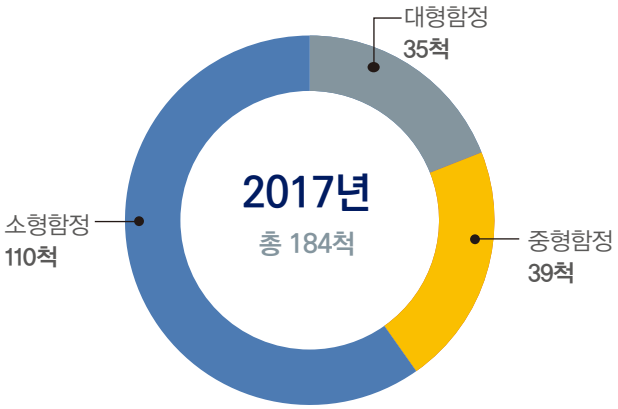
단위: 척



단위: 명

경비함정 보유현황

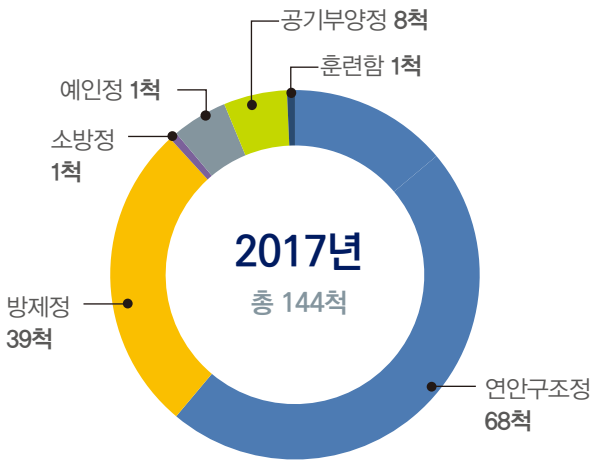
〈2017년 기준〉



단위: 명

특수함정 보유현황

〈2017년 기준〉



CHAPTER 1

기획조정관 · 직속기관

01. 경찰관서

02. 정원현황

03. 관서별 정원

04. 소관법령 현황

05. 국가소송, 행정소송 현황

06. 예산현황

07. 승진현황

08. 승진심사현황

09. 시험 · 특별 · 근속승진 현황

10. 표창 및 포상 현황

11. 채용현황

12. 교육현황

13. 해양경찰교육원 교육현황

14. 국내 위탁교육현황

15. 국외 위탁교육현황

16. 민원접수 · 처리 건수

17. 의무경찰 정 · 현원현황

18. 의무경찰 사고현황

19. 직원 공사상자현황

20. 전사 · 순직자현황

21. 관사 · 임사주택현황

22. 해양경찰수련원 이용현황

23. 해성장학금 지급현황

24. 외부장학금 지급현황

25. 주재관 파견 현황

1. 연도별 경찰관서

단위: 개

구 분	지방청	해경서	파출소	출장소	구 분	지방청	해경서	파출소	출장소
2008	3	14	74	245	2013	4	16	88	241
2009	3	14	74	246	2014	4	17	90	241
2010	3	14	75	244	2015	5	17	91	239
2011	3	15	80	242	2016	5	18	95	235
2012	4	15	86	243	2017	5	19	95	236

2. 연도별 정원

단위: 명

계급 / 연도	총계	경찰관												일반직
		소계	치안 총감	치안 정감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경	
2008	7,328	6,659	1	1	3	6	39	156	289	748	1,430	1,981	2,005	669
2009	7,385	6,716	1	1	3	6	39	159	296	762	1,445	1,999	2,005	669
2010	8,047	7,377	1	1	3	6	39	171	324	814	1,514	2,083	2,421	670
2011	8,095	7,419	1	1	3	6	40	179	330	825	1,520	2,087	2,427	676
2012	8,469	7,817	1	1	4	6	47	181	396	840	1,666	2,127	2,548	652
2013	8,545	7,891	1	1	5	6	48	191	374	852	1,645	2,201	2,567	654
2014	8,884	7,927	1	1	5	5	43	189	456	862	1,636	2,180	2,549	957
2015	9,051	8,077	1	1	5	5	43	192	463	891	1,667	2,216	2,593	974
2016	9,163	8,096	1	2	4	5	45	196	492	868	1,678	2,232	2,573	1,067
2017	10,016	8,893	1	2	5	7	61	221	545	939	1,872	2,486	2,754	1,123

3. 관서별 정원

단위: 명

기관(소속)별 \ 연도별		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
총 계		7,328	7,385	8,047	8,095	8,469	8,545	8,884	9,051	9,163	10,016
해양경찰청		402	402	422	421	428	424	330	330	345	449
소속기관	해양경찰교육원	82	85	85	85	144	147	186	186	186	197
	중앙해양특수구조단	–	–	–	–	–	–	43	101	128	128
	해양경찰정비창	214	214	214	214	214	214	214	214	214	215
	중부지방해양경찰청	–	–	–	–	–	–	289	280	286	748
	인천해경서	724	720	766	743	800	836	711	720	704	496
	평택해경서	–	–	–	247	295	294	300	301	299	331
	태안해경서	462	461	559	414	414	413	323	325	406	419
	보령해경서	–	–	–	–	–	–	247	249	244	255
	서해지방해양경찰청	167	171	186	194	195	194	302	304	323	343
	군산해경서	404	404	464	459	456	456	397	447	357	376
	부안해경서	–	–	–	–	–	–	–	–	169	179
	목포해경서	584	586	666	649	647	641	647	690	634	659
	완도해경서	339	339	346	342	340	339	326	325	314	333
	여수해경서	429	421	441	443	439	436	418	418	404	432
	남해지방해양경찰청	186	200	213	203	214	232	251	260	267	292
	통영해경서	475	475	522	527	470	450	453	453	485	512
	창원해경서	–	–	–	–	219	246	249	249	245	260
	부산해경서	548	549	568	575	478	482	465	466	457	496
	울산해경서	302	330	351	364	354	356	330	330	323	353
	동해지방해양경찰청	162	165	173	171	165	170	178	182	196	213
	포항해경서	455	455	509	510	507	506	520	519	505	406
	울진해경서	–	–	–	–	–	–	–	–	–	206
	동해해경서	416	455	512	488	474	474	464	455	462	459
	속초해경서	351	314	327	335	325	326	318	317	311	316
	제주지방해양경찰청	–	–	–	–	127	142	149	149	165	181
	제주해경서	344	337	384	380	409	411	415	419	376	395
	서귀포해경서	282	302	339	331	355	356	359	362	358	367

4. 소관법령 현황

구분	법률	대통령령	부령	계
단독소관	4	6	10	20
공동소관	5	3	1	9
계	9	9	11	29

(단독소관)

법률(4)	시행령(6)	시행규칙(10)	소관
수상에서의 수색 · 구조 등에 관한 법률	수상에서의 수색 · 구조 등에 관한 법률 시행령	수상에서의 수색 · 구조 등에 관한 법률 시행규칙	수색구조과
연안사고 예방에 관한 법률	연안사고 예방에 관한 법률 시행령	연안사고 예방에 관한 법률 시행규칙	해양안전과
수상레저안전법	수상레저안전법 시행령	수상레저안전법 시행규칙	수상레저과
해양경비법	해양경비법 시행령	해양경비법 시행규칙	경비과
	해양경찰청과 그 소속기관 직제	해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙	행정법무담당관실
	해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정	해양경찰청 소속 경찰공무원 임용령 시행규칙	인사담당관실
		해양경찰청 소속 경찰공무원 승진임용규정 시행규칙	인사담당관실
		해양경찰청 소속 경찰공무원 복제에 관한 규칙	장비관리과
		해양경찰청 소속 경찰공무원 특수지 근무수당 지급규칙	운영지원과
		선박교통관제의 시행 등에 관한 규칙	해상교통관제과

(공동소관)

법률(5)	시행령(3)	시행규칙(1)	소관
밀항단속법 (법무부 공동)			외사과
경범죄처벌법 (경찰청 공동)	경범죄처벌법 시행령 (경찰청 공동)	경범죄처벌법 시행규칙 (경찰청 공동)	해양안전과
자동차 등 특정동산 저당법 (국토부, 법무부, 해수부 공동)	자동차 등 특정동산 저당법 시행령 (국토부, 법무부, 해수부 공동)		수상레저과
경찰공무원 보건안전 및 복지기본법(경찰청 공동)	경찰공무원 보건안전 및 복지기본법 시행령 (경찰청 공동)		운영지원과
경찰공무원법 (경찰청 공동)			인사담당관실

5. 국가소송, 행정소송 현황(신청사건 포함)

구분	건수	국가소송	행정소송
2009	3	1	2
2010	10	5	5
2011	12	5	7
2012	7	5	2
2013	22	13	9
2014	20	14	6
2015	21	13	8
2016	17	5	12
2017	17	10	7
합 계	129	71	58

6. 예산현황(예산)

(단위 : 억원)

구 분	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년
계(①+②+③)	8,613	9,559 (11.0%)	10,887 (13.9%)	10,484 (△3.7%)	10,836 (3.4%)	11,134 (2.8%)	12,455 (11.9%)	12,687 (1.9%)	12,083 (△4.8%)
① 인건비	3,750	3,888	4,380	4,716	4,978	5,358	5,863	6,250	6,348
② 기본경비	340	334	353	363	371	380	396	411	433
③ 주요사업비 (A+B+C+D+E)	4,523	5,337 (18.0%)	6,154 (15.3%)	5,405 (△12.2%)	5,487 (1.5%)	5,396 (△1.7%)	6,196 (14.8%)	6,025 (△2.8%)	5,302 (△12.0%)
(A) 장비도입	1,862	2,394	2,280	2,174	2,308	2,255	2,697	2,663	1,840
· 함정건조	1,082	1,130	761	501	569	739	1,080	1,361	409
· 노후함정대체건조	522	885	1,099	1,510	1,525	1,343	1,439	911	850
· 항공기도입	218	350	365	143	175	170	144	273	379
· 방제정건조	40	29	55	20	39	3	34	117	202
(B) 안전·구조역량	91	93	254	228	223	232	688	750	786
· 연안구조장비도입	35	25	54	44	23	36	80	141	198
· VTS구축운영	–	–	69	76	48	59	256	314	270
· 해양사고예방활동	15	27	72	64	96	86	199	44	43
· 수색구조역량강화	21	23	23	20	17	27	37	117	131
· 통신위성장비관리 (舊 위성통신망관리)	13 (13)	11 (11)	29 (29)	17 (17)	28 (28)	13 (13)	106 (20)	123 (33)	135 (36)

· 수상레저관리	7	7	7	7	11	11	10	10	9
(C) 해양오염예방	107	74	108	109	68	63	67	67	61
· 해양오염예방활동	104	69	105	106	65	61	62	62	55
· HNS대응역량강화	3	5	3	3	3	2	5	5	6
(D) 장비 유지관리	1,039	1,100	1,316	1,467	1,496	1,630	1,635	1,445	1,444
· 함정유류구입	620	673	736	846	895	1,004	1,016	825	757
· 함정정비유지	88	78	100	95	102	108	106	100	144
· 항공기정비유지	113	145	213	254	265	265	272	273	283
· 함정계획정비	168	165	212	201	189	204	189	187	198
· 함정보급관리	50	39	55	71	45	49	52	60	62
(E) 기 타	1,424	1,676	2,196	1,427	1,392	1,216	1,109	1,100	1,171

7. 승진 현황

단위 : 명

구 분	계	경무관 이 상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2013	1,426	7	12	33	105	451	374	405	39
2014	1,132	1	8	35	120	344	317	298	9
2015	1,212	5	0	19	91	223	253	462	159
2016	1,048	4	11	31	113	200	276	351	62
2017	1,396	7	17	31	99	250	459	374	159

8. 승진심사 현황

단위: 명

구 분	계	경무관 이 상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2013	363	7	12	17	44	47	92	105	39
2014	382	1	8	18	54	62	106	124	9
2015	507	5		10	41	44	94	154	159
2016	368	4	11	16	45	49	84	97	62
2017	480	7	17	16	42	47	88	104	159

9. 시험·특별·근속승진 현황

단위: 명

구 분		계	경정	경감	경위	경사	경장
2013	시험	300	16	43	46	91	104
	특별	112		3	23	44	42
	근속	651		15	335	147	154
2014	시험	359	17	53	61	105	123
	특별	4			2	1	1
	근속	387		13	219	105	50
2015	시험	340	9	40	43	94	154
	특별	81			17	31	33
	근속	284		10	119	34	121
2016	시험	288	15	45	48	84	96
	특별	155		8	24	56	67
	근속	237		15	79	52	91
2017	시험	296	15	42	47	88	104
	특별	114		4	10	31	69
	근속	506		11	146	252	97

10. 표창 및 포상 현황

단위: 명

연도	정부포상					모범공무원	기관장표창
	소계	훈장	포장	대통령	총리		
2013	49	3	6	18	22	83	2,011
2014	–	–	–	–	–	77	1,596
2015	49	3	6	18	22	66	1,528
2016	49	3	3	21	22	67	1,774
2017	40	3	3	17	17	66	1,613

11. 채용 현황

단위 : 명

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
계		147	883	446	614	528	208	509	500	339	326	683	428	486	491	815
경찰관	경정	1	2	2	2	2	2	–	–	1		2	–	–	–	–
	경감	–	–	1	10	5	6	–	2	4		2	–	–	–	–
	경위	3	6	8	9	6	11	18	18	21	6	14	12	16	4	4
	경사	3	3	3	6	3	–	1	–	1			–	–	–	–
	경장	8	8	16	38	15	17	3	6	5	3	7	3	–	–	–
	순경	109	821	378	492	477	162	469	447	287	268	620	378	372	386	732
	간부후보	5	8	10	10	10	10	7	7	10	10	10	13	10	10	10
일반직		18	30	28	47	10	–	11	20	10	39	28	22	88	91	69

12. 교육현황

구 분		2014		2015		2016		2017	
		과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원
계									
자체교육	해양경찰교육원	107	4,556	178	5,785	184	6,256	210	6,848
위탁교육	경찰교육기관	15	31	5	8	10	23	15	25
	일반교육기관	236	745	212	878	216	1,372	204	1,725

13. 해양경찰교육원 교육현황

단위 : 과정

구 분	계	2014	2015	2016	2017	비 고
계	23,593	4,537	5,952	6,256	6,848	–
신임과정	7,390	1,901	1,856	1,759	1,874	간후, 순경, 일반직, 의경
기본과정	3,007	796	815	810	586	치안정책(총경), 경정, 경감, 경위, 경사
전문과정	13,196	1,840	3,281	3,687	4,388	경찰관 직무 관련 과정

14. 국내 위탁교육 현황

단위 : 과정

구 분	계	2014	2015	2016	2017	비 고
계	88	16	23	25	24	
학사과정	20	–	4	7	9	
석사과정	56	13	16	15	12	
고위·과장급	12	3	3	3	3	

15. 국외 위탁교육 현황

단위 : 과정

구 분	계	2014	2015	2016	2017	비 고
계	28	7	8	7	6	
영어권	8	2	2	2	2	미국, 영국
비영어권	18	5	6	5	2	중국, 일본, 러시아, 칠레 등
자체과정	2	–	–	–	2	USCG

16. 민원접수·처리 건수

단위 : 건

구 분	계	고소 · 고발	진정 · 탄원	건의 · 질의	인 · 허가	제증명	기 타
2013	72,131	662	309	67	7,206	63,887	–
2014	86,042	433	244	1,493	2,209	81,577	86
2015	93,507	140	133	554	2,104	90,576	–
2016	108,880	132	108	683	1,992	105,965	–
2017	109,184	278	140	816	2,171	105,720	59

17. 의무경찰 정·현원 현황

단위: 명

구 분	계	2012	2013	2014	2015	2016	2017
총 계	27,743	4,042	4,778	4,839	4,654	4,631	4,799
정 원	14,753	2,183	2,514	2,514	2,514	2,514	2,514
현 원	12,990	1,859	2,264	2,325	2,140	2,117	2,285

18. 의무경찰 사고현황

구 분	계		2012		2013		2014		2015		2016		2017	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
계	150	209	26	36	30	39	23	38	20	35	24	27	27	34
사망(실종)	4	4	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	0	0
복무이탈	24	31	4	7	4	5	2	2	3	5	4	4	7	8
구타·가혹행위	95	144	18	25	17	25	18	33	16	29	13	16	13	16
대민, 기타사고	27	30	3	3	8	8	2	2	1	1	6	6	7	10

19. 직원 공사상자 현황

단위: 명

구 분	계	2012	2013	2014	2015	2016	2017
계	535	86	90	111	107	97	44
공사자* (위험직무순직)	19 (7)	4	1	–	7 (5)	3 (2)	4
공상자	516	82	89	111	100	94	40

20. 전사·순직자 현황

단위 : 명

구 분	계	전사	순직	국립묘지 안장			국립묘지 위패봉안	가족 묘지
				소계	서울	대전		
계	186	26	160	108	15	93	21	57
경찰관	125	13	112	72	6	66	21	32
전경	60	12	48	36	9	27		24
일용직	1	1						1

21. 관사·임차주택

단위 : 세대

구분	계	본청	중부지방 해양경찰청					동해지방 해양경찰청						서해지방 해양경찰청							남해지방 해양경찰청					제주지방 해양경찰청			교육원교육원	중특단중특단	정비창정비창
			중부청	인천서	평택서	태안서	보령서	동해청	속초서	동해서	포항서	울진서	서해청	완도서	목포서	군산서	부안서	여수서	남해청	울산서	부산서	창원서	통영서	제주청	제주서	서귀포서			
계	1,622	17	85	104	17	152	15	27	98	95	96	7	32	118	103	76	7	94	27	61	49	14	98	26	75	55	48	7	19
소유	1,383	–	84	104	2	151	1	–	97	68	95	4	12	117	103	76	–	93	14	60	47	1	93	16	70	38	17	2	18
임차	239	17	1	–	15	1	14	27	1	27	1	3	20	1	–	–	7	1	13	1	2	13	5	10	5	17	31	5	1

22. 해양경찰수련원 이용현황

단위 : 건

구분	계	2013	2014	2015	2016	2017
예약건수	41,351	–	7,269	9,333	10,353	14,396

23. 해성장학금 지급현황

인원/1인당 장학금

구분 / 년도	선발인원			지급액	선발기준	비 고
	계	상반기	하반기			
2011	337	337		103,800,000	신입생 (1인 30만원) 순직자유자녀(1인 300만원)	〃 (순직유자녀 1명 포함)
2012	333	333		117,850,000	신입생(1인 35만원) 순직자유자녀(1인 100만원)	〃 (순직유자녀 2명 포함)
2013	239	239		131,900,000	신입생(1인 55만원) 순직자유자녀(1인 100만원)	〃 (순직유자녀 1명 포함)
2014	326	326		103,200,000	신입생(1인 30만원) 수능우수장학생(1인 300만원)	〃 (수능우수학생 2명 포함)
2015	339	339		94,000,000	신입생(1인 25만원) 수능우수장학생(1인 300만원) 순직자유자녀(1인 100만원)	〃 (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 5명 포함)
2016	292	292		73,470,000	신입생(1인 23만원) 수능우수장학생(1인 300만원) 순직자유자녀(1인 100만원)	〃 (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 1명 포함)
2017	287	287		63,800,000	신입생(1인 20만원) 수능우수장학생(1인 300만원) 순직자유자녀(1인 100만원)	(대학신입생284명 포함) (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 1명 포함)

24. 외부장학금 지급현황

인원/1인당 장학금

구 분	2013	2014	2015	2016	2017
지급액	3억6,500만원	3억4,950만원	2억2,100만원	2억7,500만원	2억8천5백만원
인 원	172명	136명	70명	89명	117명
재 단	우양 24/200 수당 1/900 STX 50/200 아산 30/300 청계 13/100 경우 4/100 선광 8/200 현대 17/ (대학생 300, 중·고생 150) S-OIL 25/(초100, 중·고200,대400)	아산 30/300 수당 1/800 우양 24/200 경우 6/100 선광 8/200 현대 17/ (대학생 300/ 중 · 고생 150) 신한 14/600 S-OIL 18/200 KB 19/ (고200, 중150)	아산 30/300 수당 1/800 청계 4/100 선광 8/200 현대 17 (대학생 300/ 중 · 고생 150) KB 10/ (고200, 중150)	아산 30/300 수당 1/800 선광 8/200 우양 5/100 현대 10 (대학생 300/ 중 · 고생 150) S-OIL 21/200 KB 14 (고200, 중150)	수당 1/900 아산 30/300 선광 5/200 신한 2/600 KB 54 (고200, 중150) S-OIL 25/200

25. 주재관 파견 현황

파견공관	인원	파견기간
주중국 칭다오총영사관	경감급 1명	'15.02.~'19.02.
주터키 이스탄불총영사관	경감급 1명	'15.02.~'19.02.
주우즈베키스탄대사관	경정급 1명	'15.08.~'19.08.
주필리핀대사관	총경급 1명, 경감급 1명	'16.02.~'19.02. '17.04.~'20.04.
주일본 오사카총영사관	경감급 1명	'16.02.~'19.02.
주태국대사관	총경급 1명	'17.02.~'20.02.
주일본 요코하마총영사관	경감급 1명	'17.09~'20.09.

CHAPTER 2
경비국

01. 중국어선 조업 현황

02. 단속전담 기동전단 운영 실적

03. 대한민국 해역 타 국가세력 출현 현황

04. 독도, 이어도 위기대응 훈련

05. 독도, 이어도 항공기 초계 현황

06. 해양테러 예방활동 실적(특공대)

07. 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량

1. 중국어선 조업현황

(日평균 조업척수)

해역	연도	년평균	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
허가 수역	2015	213	435	141	43	119	81	0	0	23	225	349	540	593
	2016	214	358	46	67	119	137	0	0	31	200	405	533	661
	2017	150	224	110	122	174	1	0	0	2	161	148	386	470
NLL 해역	2015	153	27	13	70	276	340	320	92	29	223	231	145	67
	2016	109	27	26	81	216	277	196	63	39	118	124	62	77
	2017	42	26	28	82	81	58	45	34	29	47	28	29	17

2. 단속전담 기동전단 운영 실적

(단위 : 척)

년도	운영기간	나포	검문검색	퇴 거	차 단
2014	37일간	74척	279척	4,460	7,740척
2015	101일간	157척	587척	5,326척	7,888척
2016	123일간	65척	419척	6,587척	23,801척
2017	3일간	1척	24척	100척	643척

3. 대한민국 해역 타 국가세력 출현 현황

(단위 : 회)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017
독 도	100회	101회	100회	93회	80회
이어도	48회	46회	33회	28회	8회

4. 독도, 이어도 위기대응 훈련

(단위 : 회)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017
독도 훈련	4회	2회	4회	4회	4회
이어도 훈련	6회	6회	6회	6회	6회

5. 독도, 이어도 항공기 초계 현황

(단위 : 회)

구 분	2013	2014	2015	2016	2017
독도 순찰	136회	113회	69회	156회	199회
이어도 순찰	140회	94회	114회	196회	213회

6. 해양테러 예방활동 실적(특공대)

구 분	예방순찰활동	관숙훈련	시설방문	비고
'15년	350회	75회	87회	
'16년	624회	62회	116회	
'16년	465회	73회	61회	

7. 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량

구 분	2013	2014	2015	2016	2017
통항량(척)	1,263,201	1,342,850	1,513,415	1,800,845	1,781,040
교신량(회)	2,568,827	2,944,403	3,104,846	3,740,299	4,159,324

CHAPTER 3

구조안전국

01. 파·출장소 현황

02. 연안구조장비 현황

03. 우수파출소 현황

04. 출·입항 신고 현황

05. 위험구역 지정 현황

06. 위험구역 내 안전시설물 현황

07. 연안안전사고 인명피해 현황

08. 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고

09. V-PASS 사업현황

10. V-PASS 구조건수

11. 유·도선현황

12. 낚시어선 현황

13. 다중이용선박 이용객 현황

14. 다중이용선박 위반행위 현황

15. 주취운항 단속 현황

16. 해상조난사고 발생 현황

17. 해상조난사고 대응 현황

18. 응급환자 발생 및 이송현황

19. 해경구조대 활동 성과

20. 국제 해상수색구조 협력 현황

21. 수상구조사 자격 운영 현황

22. 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황

23. 수상레저 조종면허 취득현황

24. 동력수상레저기구 등록대수

25. 수상레저사업장 등록현황

26. 수상레저안전법 위반자 단속현황

27. 수상레저 사고현황

1. 파·출장소 설치 현황

가. 총 괄

구 분	계	동해청	서해청	남해청	중부청	제주청
2014	330	65	85	85	75	20
2015	330	65	85	85	75	20
2016	330	65	85	85	75	20
2017	331	65	85	86	75	20

나. 관서별 현황

단위: 개소

구 분	계	동해청				서해청					남해청				중부청				제주청	
		속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	보령	태안	평택	인천	제주	서귀
계	1,192	32	30	32	67	138	117	117	19	38	45	26	43	222	36	55	26	73	42	34
파출소	95	4	5	4	5	6	5	6	3	3	5	7	3	8	5	5	4	11	3	3
출장소	236	16	17	5	9	19	11	7	4	21	14	15	7	14	8	14	9	32	7	7
대행 신고소	861	12	8	23	53	113	101	104	12	14	26	4	33	200	23	36	13	30	32	24

다. 도서지역 파·출장소 현황

단위: 개소

구분	계	동해청				서해청					중부청				남해청				제주청	
		속초	동해	울진	포항	완도	목포	군산	부안	여수	보령	태안	평택	인천	울산	부산	창원	통영	제주	서귀
계	50		5			9	7	4	2	4	4			8				3	2	2
파출소	9		1			1	1	0	1	1				3					1	
출장소	41		4			8	6	4	1	3	4			5				3	1	2

2. 연안구조장비 현황

단위 : 대

구 분	계	동해청				서해청					남해청				중부청				제주청	
		속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	보령	태안	평택	인천	제주	서귀
계	266	13	12	7	14	16	16	19	7	8	16	5	25	20	16	11	12	23	16	10
순찰정	63	2	1	2	3	8	4	7	2	1	3	2	4	8	3	3	3	3	2	2
보트류	78	4	4	2	4	2	6	5	3	2	3	2	7	3	4	2	5	11	6	3
수상 오토바이	125	7	7	3	7	6	6	7	2	5	10	1	14	9	9	6	4	9	8	5

3. 우수파출소 현황

순 위	2013	2015	2016	2017
1위	(평택) 대부	(부산) 남항	(부산) 광안리	(통영) 사천
2위	(동해) 묵호	(제주) 제주	(포항) 구룡포	(인천) 인항
3위	(제주) 한림	(동해) 임원	(여수) 봉산	(군산) 비응

4. 출 · 입항 신고현황

단위 : 건

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
계	5,294,681	5,698,508	8,323,821	9,322,442	9,894,010	10,756,806
출항	2,647,520	2,854,138	4,164,067	4,661,225	4,947,007	5,378,417
입항	2,647,161	2,844,370	4,159,754	4,661,217	4,947,003	5,378,389

5. 위험구역 지정 현황

단위 : 개소

해경서	위험구역				해경서	위험구역			
	계	A	B	C		개	A	B	C
인천서	75	12	21	42	통영서	153	19	50	84
평택서	88	23	16	49	창원서	40	2	17	21
태안서	59	15	14	30	부산서	59	2	24	33
보령서	92	13	29	50	울산서	34	8	5	21

군산서	11	4	4	3	포항서	157	1	7	149
부안서	22	6	8	8	동해서	107	7	22	78
목포서	30	4	2	24	속초서	49	3	10	36
여수서	72	4	6	62	제주서	25	3	10	12
완도서	34	0	9	25	서귀포서	73	13	22	38

6. 위험구역 내 안전시설물 현황

단위 : 개소

구 분		위험 표지판	위험 알림판	인명구조 장비함	차량 스토퍼	안전 펜스	재난방송
총계	5,250	873	1,743	1,683	316	388	247
인천서	449	48	221	129	15	20	16
평택서	513	58	246	152	6	32	19
태안서	316	72	98	96	5	2	43
보령서	291	47	108	93	14	15	14
군산서	290	19	111	112	11	28	9
부안서	166	18	95	43	4	5	1
목포서	270	47	80	91	30	20	2
완도서	73	19	23	10	11	10	0
여수서	168	26	57	68	6	10	1
통영서	386	81	90	152	22	18	23
창원서	179	10	48	72	21	19	9
부산서	274	65	116	44	20	18	11
울산서	250	60	62	59	22	25	22
포항서	626	45	188	244	48	50	51
동해서	392	71	106	131	16	53	15
속초서	290	77	44	80	36	49	4
제주서	136	62	18	47	2	0	7
서귀포서	181	48	32	60	27	14	0

7. 연안안전사고 인명피해 현황

가. 유형별

단위: 명

구 분	계	익수	추락	고립	기타
2015	145	82	41	5	17
2016	130	75	44	6	5
2017	115	75	34	3	3

나. 장소별

단위: 명

구 분	계	갯바위	갯벌	항포구	방파제	해수욕장	해안가	해상	기타
2015	145	9	10	28	9	4	21	35	29
2016	130	19	7	29	10	3	33	28	1
2017	115	9	3	20	9	5	38	26	5

8. 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고 현황

단위: 명

구 분	계	2013	2014	2015	2016	2017
사망사고	22	7	3	4	3	5

9. V-PASS 사업현황

단위: 대

구 분	총계	1차	2차	3차	4차
		'11~'12년	'13년	'14년	'15~'16년
설치	61,682	9,647	20,613	10,000	21,422

10. V-PASS 구조건수

단위 : 건

구 분	총계	2013	2014	2015	2016	2017
총 계	245	5	44	56	81	59
기관고장	126	1	25	36	37	27

긴급구조	5	0	3	1	1	
사고신고	2	1	1		0	
유류부족	9	0	2	2	2	3
응급환자	7	0	4	1	2	
전복	5	0	1	1	1	2
좌초	15	1	2	2	7	3
충돌	22	1	2	6	6	7
침몰	4	0		1	2	1
침수	13	1	2	1	5	4
화재	12	0	2	2	4	4
기타	25	0		3	14	8

11. 유 · 도선 현황(2017)

단위 : 척

구 분	계	중부청				동해청				서해청					남해청				제주청	
		인천	평택	태안	보령	속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	제주	서귀포
계	418	84	17	7	5	4	3	0	1	46	6	18	7	1	2	17	77	90	8	25
유선	318	75	8	5	5	2	1	–	1	25	–	11	7	1	2	17	71	63	7	17
도선	100	9	9	2	–	2	2	–	–	21	6	7	–	–	–	–	6	27	1	8

12. 낚시어선 현황

단위 : 척

계	중부청				동해청				서해청					남해청				제주청	
	인천	평택	태안	보령	속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	제주	서귀포
4,393	249	215	461	471	219	119	51	65	341	228	221	189	64	68	114	263	841	118	96

13. 다중이용선박 이용객 현황

단위 : 만명

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
계	1,317	1,498	1,563	1,810	1,934	1,835
유 · 도선	1,141	1,293	1,317	1,529	1,592	1,421
낚시어선	176	205	246	281	342	414

14. 다중이용선박 위반행위 현황

단위 : 건

구 분		계	무면허 /미신고	음주운항	과적과승	영업구역 /시간위반	관계법령 위반
계		2,854	224	34	195	420	1,981
2012	유도선	59	24	3	3	5	24
	낚시어선	275	36	5	34	24	176
2013	유도선	21	5	–	6	3	7
	낚시어선	166	23	5	27	28	83
2014	유도선	35	3	1	5	1	25
	낚시어선	143	4	4	19	36	80
2015	유도선	48	11	1	9	5	22
	낚시어선	554	23	8	28	67	428
2016	유도선	74	21	–	3	3	47
	낚시어선	853	37	4	40	119	653
2017	유도선	89	14	1	2	11	61
	낚시어선	537	23	2	19	118	375

15. 주취운항 단속 현황

단위 : 건

구 분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
계	99	102	78	131	117	122
유·도선	3	–	1	1	–	1
화물선	3	5	–	4	4	–
여객선	1	1	1	–	2	–
낚시어선	5	5	4	8	4	2
어선	72	68	57	82	70	84
예선·부선	8	9	6	16	11	8
기타	7	14	9	20	26	27

16. 해상조난사고 발생현황

가. 발생 및 구조 총괄

(단위: 척, 명)

구분	발 생		구 조		인명피해		
	선박	인명	선박	인명	계	사망	실종
계	11,209	75,459	10,881	74,589	870	653	217
2013	1,052	7,963	1,014	7,896	67	48	19
2014	1,418	11,180	1,351	10,695	485**	397	88
2015	2,740	18,835	2,639	18,723	112	77	35
2016	2,839	20,145	2,775	20,047	98	48	50
2017	3,160	17,336	3,102	17,228	108	83	25

**2014년 세월호 사고 사망·실종자(304명) 포함

나. 선종별

(단위: 척)

구분	계	어선	낚시어선	레저선박	예부선	화물선	여객선	유조선	유도선	기타
계	11,209	6,239	848	1,991	561	526	199	214	81	550
2013	1,052	577	79	149	67	79	17	29	5	50
2014	1,418	824	87	168	108	81	34	30	11	75
2015	2,740	1,467	207	453	145	124	56	49	21	218
2016	2,839	1,615	209	543	123	127	60	46	24	92
2017	3,160	1,756	266	678	118	115	32	60	20	115

다. 유형별

(단위: 척)

구분	계	기관손상	충돌	부유물감김	추진기손상	침수	화재	좌초	키손상	전복	침몰	운항저해	기타
계	11,209	3,021	1,490	1,232	953	749	515	559	334	257	152	512	1,435
2013	1,052	256	225	–	115	66	77	73	28	33	19	–	160
2014	1,418	330	230	103	62	85	96	79	51	43	22	57	260
2015	2,740	751	298	308	240	193	128	83	69	45	38	89	498
2016	2,839	759	311	422	282	204	109	166	94	67	43	118	264
2017	3,160	925	426	399	254	201	105	158	92	69	30	248	253

라. 원 인 별

(단위: 척)

구분	계	정비 불량	운 항 부주의	관리 소홀	연료 고갈	화기취급 부주의	적재 불량	기상 악화	재질 불량	기 타
계	11,209	4,220	3,826	911	248	273	44	505	27	1,155
2013	1,052	257	482	73	20	24	6	39	5	146
2014	1,418	379	534	106	19	30	2	41	4	303
2015	2,740	1,010	853	228	47	46	12	65	6	473
2016	2,839	1,208	915	174	74	108	14	240	5	101
2017	3,160	1,366	1,042	330	88	65	10	120	7	132

마. 해 역 별

(단위: 척)

구분	계	항 계 내	협 수 로	영 해	영해선-EEZ선	EEZ선 외측해상
계	11,209	2,809	852	6,213	1,073	262
2013	1,052	204	134	562	124	28
2014	1,418	341	232	663	137	45
2015	2,740	650	139	1,640	255	56
2016	2,839	816	113	1,553	280	77
2017	3,160	798	234	1,795	277	56

바. 시간대별

(단위: 척)

구분	계	00:00-03:00	03:00-06:00	06:00-09:00	09:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00	21:00-24:00
계	11,209	574	1,034	1,867	2,046	1,959	1,799	1,135	695
2013	1,052	68	135	172	193	168	135	105	76
2014	1,418	86	161	232	236	233	235	150	85
2015	2,740	150	236	481	497	455	469	284	168
2016	2,839	143	227	489	476	498	444	282	180
2017	3,160	127	275	493	644	605	516	314	186

사. 월 별

(단위: 척)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
계	11,209	750	593	798	836	967	968	1,031	1,116	1,149	1,126	983	892
2013	1,052	87	89	118	91	75	78	97	109	96	84	75	53
2014	1,418	109	66	94	53	109	124	132	146	135	136	156	158
2015	2,740	166	120	188	203	258	224	248	291	295	286	223	238
2016	2,839	195	177	198	220	239	217	250	266	277	337	240	223
2017	3,160	193	141	200	269	286	325	304	304	346	283	289	220

아. 관 서 별

(단위: 척)

구분	계	인천	평택	태안	보령	군산	부안	목포	완도	여수
계	11,209	550	797	548	462	548	99	985	578	836
2013	1,052	48	64	117	–	58	–	136	30	72
2014	1,418	90	71	60	50	44	–	203	73	110
2015	2,740	137	244	107	83	116	–	257	93	283
2016	2,839	142	217	131	111	157	42	168	185	154
2017	3,160	133	201	133	218	173	57	221	197	217

구분	통영	창원	부산	울산	포항	울진	동해	속초	제주	서귀포
계	903	448	690	542	807	5	473	253	806	879
2013	101	28	81	65	55	–	56	21	56	64
2014	97	38	110	89	73	–	28	37	125	120
2015	200	122	179	155	199	–	134	69	184	178
2016	193	156	164	96	236	–	140	56	254	237
2017	312	104	156	137	244	5	115	70	187	280

17. 해상응급환자 발생 및 이송현황

가. 연도별 해상응급환자 발생현황

(단위: 명)

구분	계	2013	2014	2015	2016	2017
발생	6,221	1,224	1,162	1,246	1,137	1,452

나. 월 별

(단위: 명)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
계	6,221	383	319	436	471	575	561	652	802	612	534	434	452
2013	1,224	63	59	87	71	117	130	127	191	112	107	86	74
2014	1,162	73	59	92	66	114	91	123	151	134	109	77	73
2015	1,246	83	77	95	100	118	120	114	157	119	95	79	89
2016	1,137	73	66	75	103	92	93	133	136	107	105	67	87
2017	1,452	91	58	87	131	134	127	155	167	140	118	125	129

다. 관 서 별

(단위: 명)

구분	계	인천	평택	태안	보령	군산	부안	목포	완도	여수
계	6,221	601	274	206	222	302	57	1,413	782	574
2013	1,224	210	56	109	–	65	–	217	124	99
2014	1,162	145	25	30	62	43	–	318	128	91
2015	1,246	116	63	26	41	78	–	285	182	135
2016	1,137	60	50	18	46	50	24	271	176	98
2017	1,452	70	80	23	73	66	33	322	172	151

구분	통영	창원	부산	울산	포항	울진	동해	속초	제주	서귀포
계	491	99	129	61	42	4	131	72	362	380
2013	81	5	20	16	8	–	55	36	57	66
2014	80	15	29	6	6	–	18	10	91	65
2015	108	22	32	5	7	–	7	6	55	59
2016	86	26	25	7	12	–	24	9	87	68
2017	136	31	23	27	9	4	27	11	72	122

18. 해경구조대 운영실적

구분	선박사고		비선박사고				응급환자		수색 훈련	기 타	
	척수	인원	익수자	고립자	변사체	기타	후송	응급 처치		선저 검사	수중 정화
			명	명	구	회	명	명		척	회
인천	22	56	17	14	13	41	0	0	284	19	7
평택	18	36	2	3	3	4	15	1	242	3	2
태안	14	10	2	13	4	14	7	0	168	20	3
보령	33	52	8	22	4	23	0	1	275	19	2
군산	27	4	2	0	1	7	0	0	303	35	2
부안	23	20	4	20	4	14	4	1	260	35	2
완도	17	9	4	2	4	14	0	0	350	88	1
여수	52	228	64	3	5	24	4	4	315	55	0
통영	80	85	12	6	8	37	4	3	196	39	3
창원	5	7	6	0	8	18	0	0	244	55	0
부산	22	24	31	6	13	54	3	3	180	34	0
울산	15	12	11	1	3	26	12	12	229	32	5
속초	11	18	3	10	1	17	4	1	220	24	1
동해	4	0	9	1	1	20	0	0	315	21	0
울진	1	0	1	0	0	0	2	2	11	5	0
포항	30	33	11	1	4	18	5	5	143	126	1
제주	36	52	24	10	2	55	3	0	220	47	1
서귀포	29	87	18	8	2	16	5	0	262	23	0
중특단	30	72	5	0	2	19	14	4	138	0	0
서특대	52	75	11	13	8	38	12	8	147	65	0
동특대	8	35	13	0	0	20	1	1	237	2	1
계	529	915	258	133	90	479	95	46	4,739	747	31

19. 국제 해상수색구조 협력 현황

가. 협정체결 현황 : 3건

구분	협정명	서명자	체결일
1	대한민국 정부와 일본국 정부간의 해상에서의 수색, 구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정	외무장관(최호중)/ 외무대신(나까야마 타로)	'90.5.25 / 도쿄
2	대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정	외교통상부장관(송민순)/ 교통부장(리성린)	'07.4.10 / 서울
3	대한민국 정부와 러시아연방 정부 간의 해상 수색 및 구조 분야에서의 협력에 관한 협정	외교부장관(윤병세)/ 교통부장관(막심 소콜로프)	'16.9.3 / 블라디보스톡

나. 국제 MOU 현황 : 24건

연번	관리부서	상대 기관	만료기간 갱신여부	체결일자
1	국제협력관	러시아 국경수비부	자동(5년)	'98.09.11
2	국제협력관	일본 해상보안청	없 음	'99.04.29
3	국제협력관	말레이시아 해양경찰	없 음	'01.09.26
4	국제협력관	인도네시아 해양경찰	없 음	'03.12.02
5	국제협력관	싱가포르 코스트가드	합의(3년)	'04.08.31
6	국제협력관	인도 코스트가드	자동(5년)	'06.03.13
7	국제협력관	베트남 코스트가드	합의(2년)	'07.10.02
8	국제협력관	캐나다 코스트가드	사전통보	'08.12.05
9	국제협력관	아르헨티나 해양경찰	없 음	'10.06.29
10	국제협력관	케냐 해양청	자동(5년)	'12.07.11
11	수색구조과	호주 해사안전청	자동(5년)	'12.12.10
12	수색구조과	뉴질랜드 해양청	자동(5년)	'12.12.13
13	국제협력관	중국 해경국	자동(5년)	'15.12.17
14	동해청	일본 해보청 (제8관구)	없 음	'07.08.30
15	남해청	일본 해보청 (제7관구)	없 음	'07.08.30
16	제주청 (남해청–)제주청)	중국 동해구어정국	없 음	'07.10.09
17	서해청	중국 황발해구어정국	자동(5년)	'07.11.07
18	동해청	국경수비부 연해주사령부	자동(5년)	'10.11.25
19	서해청	산동성 해상수색구조센터	자동(3년)	'11.03.23

□ 연합훈련(58회)

<table>
<tr><th>일본(22회)</th><th>러시아(14회)</th><th>인도(5회)</th><th>미국(2회)</th><th>다자간(10회)</th></tr>
<tr><td rowspan="2">'99년 부산
'00년 모지
'05년 공해상
'06년 제주남방
'07년 공해상(2회)
'08년 공해상(1회)
'09년 공해상(2회)
'10년 공해상(2회)
'11년 공해 · 부산(2회)
'12년 공해 · 모지(2회)
'13년 공해 · 부산(2회)
'15년 공해상(2회)
'16년 공해상(2회)
'17년 공해상(1회)</td><td rowspan="2">'01년 블라디보스톡
'02년 부산
'03년 블라디보스톡
'04년 부산
'05년 블라디보스톡
'07년 블라디보스톡
'08년 제주
'09년 코르사코프
'10년 동해
'11년 블라디보스톡
'12년 포항
'13년 블라디보스톡
'15년 동해
('16년 MMEX와 병행)
'17년 동해</td><td>'05년 부산
'06년 첸나이
'07년 제주
'15년 부산
'16년 첸나이</td><td>'05년 인천
'07년 제주</td><td rowspan="2">한중일('05.7, 중국)
한중일러('05.10, 일본)
MMEX('06.6 부산)
MMEX('09.8, 시애틀)
MMEX('10.8, 블라디보스톡)
MMEX('11.8, 하와이)
MMEX('12.8, 제주)
MMEX('15.7, 대련)
MMEX('16.8, 블라디보스톡)
MMEX('17.6, 시애틀)</td></tr>
<tr><td>베트남(1회)</td><td>중국(2회)</td></tr>
<tr><td></td><td>'17년 다낭</td><td>'15년 연태
'16년 제주</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td>말련(1회)</td><td>필리핀(1회)</td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>'16년 포트클랑</td><td>'15년 마닐라</td><td></td></tr>
</table>

□ 통신훈련(82회)

<table>
<tr><th>일본(30회)</th><th>러시아(9회)</th><th>중국(14회)</th><th colspan="2">기타국(27회)</th></tr>
<tr><td>'06～'14년(19회)
'15년(3회)
'16년(4회)
'17년(4회)</td><td>'09～'13년(5회)
'15년(1회)
'16년(1회)
'17년(2회)</td><td>'08～'13년(9회)
'15년(3회)
'16년(2회)</td><td>필리핀 : '10,'12',13년(3회)
인 니 : '12～'13년(3회)
베트남 :'12,'15,'17년(3회)
캐나다 : '15,'16년(2회)
미국 : '15,'16년(3회)</td><td>호주 :'13,'15,'17년(3회)
뉴질랜드:'13,'15,'16년(3회)
싱가포르:'13년(1회)
인도 : '16,'17,'(3회)
MMEX : '08,'13(2회)
NPCGF국: '17년(1회)</td></tr>
</table>

□ SAR 협력

구 분	계	중 국	일 본	러시아	기 타
2012	74	32	6	5	31
2013	86	42	2	8	34
2014	93	36	7	9	41
2015	82	36	3	3	40
2016	86	31	6	5	44
2017	75	23	3	5	45

※우리나라 해역에서 외국 선박(사람)의 사고가 발생하여 아국이 구조한 경우, 외국 해역에서 우리나라 선박(사람)에 긴급사태가 발생하여 아국 구조본부와 긴밀한 협조를 통한 구조 등

20. 수상구조사 자격 시험 현황

가. 2017년 1차 시험(17. 5. 27)

지역	장소	관할서	응시자			합격자		
			계	男	女	계	男	女
계	7개소	7개서	233	205	28	134	124	10
서울	종로YMCA	인천	35	31	4	25	23	2
경기	경기체고	평택	35	31	4	20	17	3
대전	용운수영장	보령	36	32	4	17	16	1
광주	남부대	목포	35	29	6	22	19	3
부산	한국해양대	부산	23	22	1	18	18	0
경남	창원수영장	창원	36	30	6	14	14	0
대구	두류수영장	포항	33	30	3	18	17	1

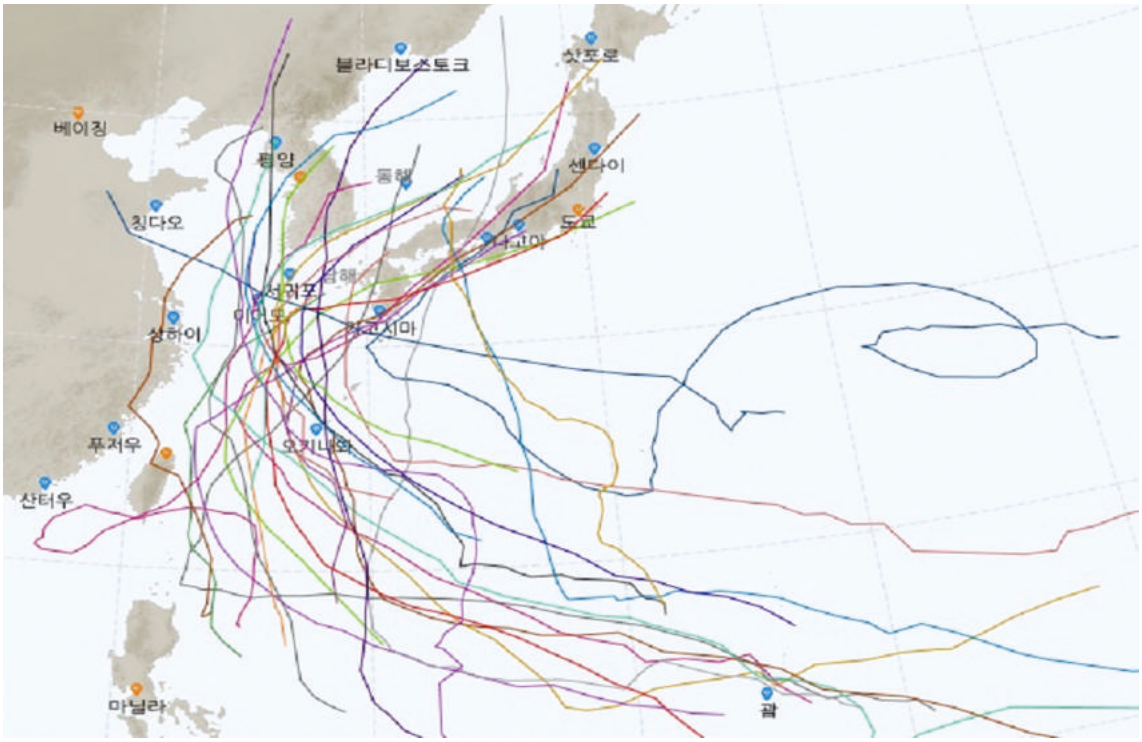
나. 2017년 2차 시험(17. 9. 2)

지역	장소	관할서	응시자			합격자		
			계	男	女	계	男	女
계	9개소	8개서	210	169	41	138	121	17
서울	종로YMCA	인천	30	19	11	16	13	3
경기	성남스포츠	인천	11	11	0	8	8	0
	수원월드컵	평택	32	27	5	24	21	3
대전	용운수영장	보령	30	23	7	20	16	4
광주	남부대	목포	28	20	8	17	13	4
부산	한국해양대	부산	42	36	6	30	28	2
경남	창원수영장	창원	15	14	1	12	11	1
대구	두류수영장	포항	12	10	2	5	5	0
울산	문수수영장	울산	10	9	1	6	6	0

21 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황

○ 최근 10년 국내영향 태풍 발생 현황 : 총 28회

– 연 평균 약 2.8회 내습하였으며, 월별로는 7월 11회(39%), 8월 7회(25%), 9월 5회(18%)로 7~9월 기간 중 23회 발생하여 전체 82%를 차지



구분	계	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
계	28	1	0	3	3	5	3	4	4	2	3
6월	3				1 메아리		1 리피		1 찬홈		
7월	11	1 갈매기			1 무이파	2 카눈 담레이		3 너구리 할롱 나크리	2 낭카 할롤라		2 난마돌 노루
8월	7			2 곤파스 뎬무	1 탈라스	2 덴빈 볼라벤	1 콩레이		1 고니		
9월	5			1 말로		1 산바				2 말라카스 차바	1 탈림
10월	2						1 다나스	1 봉퐁			

22. 수상레저 조종면허 취득 현황

가. 총 괄〈2017.12.31. 기준〉

단위: 명

구 분	계	일반 1급	일반 2급	요트
총 취득현황	206,725	67,303	127,514	11,881

나. 연도별 취득 현황

단위: 명

구 분	계	일반 1급	일반 2급	요트
2015	15,059	4,759	9,250	1,050
2016	16,511	5,070	10,251	1,190
2017	21,596	5,545	14,311	1,740

다. 필기시험 합격 현황

단위: 명

구 분	응시	합격	불합격	합격률(응시대비)
2015	23,444	15,799	7,645	67.4%
2016	24,575	16,809	7,766	68.4%
2017	25,156	16,475	8,681	65.5%

라. 실기시험 합격 현황

단위: 명

구 분	응시	합격	불합격	합격률(응시대비)
2015	16,404	13,592	2,812	82.9%
2016	17,402	14,174	3,228	81.5%
2017	17,073	13,971	3,102	81.8%

23. 동력수상레저기구 등록 현황

가. 총 괄〈2017.12.31. 기준〉

단위: 대

구 분	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트
등록대수	16,120	2,689	5,464	698

나. 연도별 신규등록 대수

단위: 대

구 분	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트
2015	4,029	2,570	456	865	138
2016	4,863	3,221	533	957	152
2017	3,522	2,446	327	646	103

24. 연도별 수상레저사업장 등록 현황

구분	사업장(개소)	수상레저기구(대)															
		계	모터보트	요트	수상오토바이	고무보트	수상스키	패러세일	조정	카약	카누	워터슬래드	수상자전거	서프보드	노보트	레프팅보트	기타
2015	974	13,480	1601	78	276	131	929	13	0	1207	777	1586	616	1289	960	2561	1,430
2016	1,014	13,708	1,614	66	306	132	905	21	5	1,037	612	1,835	622	1,978	812	2,127	1,495
2017	1,035	16,011	2,758	66	418	317	637	10	6	1,228	726	1,830	472	2,810	766	2,180	1,787

25. 수상레저안전법 위반(단속) 현황

단위: 건

구분	계	무면허 조종	주취 조종, 측정 거부	무등록 사업	안전검사 미필	안전장비 미착용	운항규칙 미준수	금지구역 (영업구역) 위반	수상레저 활동시간 미준수	시정명령 미이행	원거리 활동 미신고	정원 초과	기타
2015	413	76	11	11	7	115	24	3	43	7	31	13	72
2016	514	75	17	6	1	172	26	1	49	4	35	13	115
2017	530	52	16	8	23	155	40	2	58	4	48	15	109

※ 기타 : 면허 미반납, 미등록 레저기구 운항, 레저기구 변경등록 미실시 등

26. 수상레저 인명피해 사고현황

가. 기구별

해수면, 단위: 건

구분	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	요트	워터슬레드	기타
2015	24	6	4	1	2	10	1
2016	25	8	5	4	0	5	3
2017	36	18	5	4	0	2	7

나. 원인별

해수면, 단위: 건

구분	계	운항부주의	무리한운항	엔진정비불량	선체결함	조종미숙	기타
2015	24	14	2	1	0	3	4
2016	25	11	3	1	1	0	9
2017	36	13	5	2	0	3	13

다. 유형별

해수면, 단위: 건

구분	계	침몰	화재	전복	좌초	표류	충돌	기타
2015	24	0	2	4	0	2	7	9
2016	25	1	0	3	0	1	11	9
2017	36	0	2	8	0	2	16	8

CHAPTER 4

수사정보국

01. 해상범죄 현황

02. 살인사건 단속현황

03. 절도사건 단속현황

04. 폭행 · 상해 단속현황

05. 사기 · 횡령 · 배임사건 단속현황

06. 우리어선 불법어업 단속현황

07. 고래 혼획 · 불법포획 처리 현황

08. 변사자 현황

09. 기소중지자(수배자) 현황

10. 마약사범 단속현황

11. 불법조업 중국어선 단속현황

12. 중국어선 단속 중 해경 인명피해현황

13. 밀수사범 검거실적

14. 밀입국 검거 실적

15. 밀항사범 검거 실적

16. 해상집단행동 발생현황

1. 해상범죄 현황

단위: 건

구 분		발생건수	검 거		검거율(%)	조 치	
			건 수	인 원		구 속	불구속
2013	총범죄	51,441	50,718	12,811	98.6	382	12,429
	형법범	11,628	11,228	3,478	96.6	144	3,334
	특별법범	39,813	39,490	9,333	99.2	238	9,095
2014	총범죄	13,408	12,535	7,814	93.5	204	7,610
	형법범	2,314	2,176	2,526	94.0	98	2,428
	특별법범	11,094	10,359	5,288	93.4	106	5,182
2015	총범죄	27,087	27,031	5,866	99.8	205	5,661
	형법범	4,530	4,515	1,670	99.7	81	1,589
	특별법범	22,557	22,516	4,196	99.8	124	4,072
2016	총범죄	30,415	30,040	6,706	98.8	177	6,529
	형법범	5,435	5,379	1515	99.0	37	1,478
	특별법범	24,980	24,661	5,191	98.7	140	5,051
2017	총범죄	26,215	26,035	7,236	99.3	158	7,078
	형법범	3,301	3,182	1,716	96.3	48	1,668
	특별법범	22,914	22,853	5,520	99.7	110	5,410

2. 살인사건 단속현황

단위: 건

구 분	발생건수	검 거		조 치	
		건 수	인 원	구 속	불구속
2013	7	6	9	8	1
2014	1	1	1	1	–
2015	5	4	11	9	2
2016	6	6	7	7	–
2017	5	5	8	7	1

3. 절도사건 단속현황

단위: 건

구 분	발생건수	검 거		조 치	
		건수	인원	구속	불구속
2013	643	511	274	21	253
2014	178	111	221	8	213
2015	731	665	171	17	154
2016	169	124	182	5	177
2017	193	146	186	11	175

4. 폭행 · 상해 단속현황

단위: 건

구 분	발생건수	검 거		조 치	
		건수	인원	구속	불구속
2013	428	419	616	6	610
2014	311	307	430	11	419
2015	286	285	369	8	361
2016	213	211	290	2	288
2017	223	216	271	1	270

5. 사기 및 횡령 · 배임 단속현황

가. 사기 단속현황

단위: 건

구 분	발생건수	검 거		조 치	
		건수	인원	구속	불구속
2013	5,936	5,786	1,206	10	1,196
2014	640	600	690	19	671
2015	1,653	1,745	273	5	268
2016	3,642	3,664	233	2	231
2017	534	502	297	6	291

나. 횡령 · 배임 단속현황

단위: 건

구 분	발생건수	검 거		조 치	
		건수	인원	구속	불구속
2013	1,654	1,591	217	7	210
2014	449	353	154	6	148
2015	150	149	64	1	63
2016	366	367	72	3	69
2017	173	173	84	1	83

6. 우리어선 불법어업 단속현황

단위: 건

구 분	검 거		조 치	
	건수	인원	구속	불구속
2013	6,390	1,995	20	1,975
2014	1,293	1,257	13	1,244
2015	3,127	1,045	6	1,039
2016	3,853	1,069	28	1,041
2017	2,920	1,103	6	1,097

7. 고래 혼획 · 불법포획 검거현황

단위: 건

구 분		발 생		검 거		처 리	
		건	고래(마리)	건	피의자(명)	구속	불구속
2013	계	1,528	1,973	7	22	5	17
	혼획	1,520	1,962	–	–	–	–
	포획	8	11	7	22	5	17
2014	계	1,486	1,729	8	17	5	12
	혼획	1,475	1,718	–	–	–	–
	포획	11	11	8	17	5	12

2015	계	1,436	2,199	10	19	6	13
	혼획	1,426	2,159	–	–	–	–
	포획	10	40	10	19	6	13
2016	계	1,014	1,271	1	4	–	4
	혼획	1,013	1,270	–	–	–	–
	포획	1	1	1	4	–	4
2017	계	1,040	1,177	2	24	5	19
	혼획	1,038	1,175	–	–	–	–
	포획	2	2	2	24	5	19

8. 변사자 현황

단위: 건

구 분	계	해난사고			본인 과실	자 살	타 살	병 사	원인불명		기타	수사중
		충돌 침몰 전복 등	자연 재해	안전 사고					신원 확인 불가	사인 불명		
2013	833	58	–	171	262	110	3	61	35	67	66	
2014	887	336	1	111	247	67	6	26	29	26	38	–
2015	633	46	3	122	216	89	6	48	14	89	–	–
2016	673	18	–	157	268	85	8	50	17	70	–	–
2017	636	43	1	118	260	102	3	76	12	21	–	–

9. 기소중지자(수배자) 검거현황

단위: 건

구분 / 연도	검거 총계	해경수배자		조치		타 기관 수배자검거(이첩)
		발생	검거	구속	불구속	
2013	885	249	187	17	170	698
2014	714	166	120	13	107	594
2015	807	45	111	16	95	696
2016	485	56	70	9	61	415
2017	986	31	76	5	71	910

10. 마약사범 단속현황

단위: 건

구 분	검 거		조 치	
	건 수	인 원	구 속	불구속
2013	114	98	27	71
2014	40	49	11	38
2015	3	2	2	0
2016	56	30	7	23
2017	60	38	7	31

11. 불법조업 중국어선 단속현황

구 분	나포(척)				비고 (NLL)	구속 인원 (명)	담보금 부과액 (원)
	계	배타적 경제수역		영해 침범			
		무허가	제한조건 위반 등				
2013	300	115	151	34	40	164	244억1,750만
2014	245	77	144	24	25	70	188억3,750만
2015	378	69	298	11	25	86	238억5,900만
2016	248	63	162	23	50	87	250억2,900만
2017	160	19	132	9	17	48	130억6,800만

12. 중국어선 단속 중 해경 인명피해현황

단위: 명

구분	2013	2014	2015	2016	2017
총계	20	10	4	2	0
사망	–	–	–	–	–
부상	20	10	4	2	–

13. 밀수사범 검거실적

가. 총 괄

구분	검 거		처 리		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
계	36	81	4	74	3
2013	7	12	1	11	–
2014	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–
2016	12	42	1	40	1
2017	17	27	2	23	2

나. 품목별

단위 : 건

구분	농 · 수 축산물	의약품	담배	의류 · 가방	주류	식품류	기타
계	14	6	4	1	1	6	4
2013	5	1	–	–	–	1	–
2014	–	–	–	–	–	–	–
2015	–	–	–	–	–	–	–
2016	3	3	2	–	–	3	1
2017	6	2	2	1	1	2	3

14. 밀입국 검거 실적

구분	총 계		처 리		
	건	명	구 속	불구속	이 첩
계	50	162	128	17	17
2013	5	42	33	4	5
2014	1	8	8	–	–
2015	10	43	29	3	11
2016	14	30	25	5	–
2017	20	39	33	5	1

15. 밀항사범 검거 실적

구분	총계		처리		
	건	명	구속	불구속	이첩
계	14	33	2	21	10
2013	7	19	2	17	–
2014	–	–	–	–	–
2015	3	10	–	2	8
2016	4	4	–	2	2
2017	–	–	–	–	–

16. 해상집단행동 발생현황

구분	총 계			어업권 보장			어업피해 보상			기 타			사법처리
	횟수	인원	선박	횟수	인원	선박	횟수	인원	선박	횟수	인원	선박	
2013	57	640	265	–	–	–	1	282	86	56	358	179	구 속 2
2014	25	583	266				2	366	167	23	217	99	
2015	15	521	293	1	440	254	2	28	18	12	53	21	
2016	24	221	119	3	3	3				21	218	116	
2017	27	3,690	831	9	3,409	631	1	200	149	17	81	51	불구속 1

CHAPTER 5

해양오염 방제국

01. 방재 장비 · 자재 보유현황

02. 해양오염사고 발생현황

03. 방제조치 현황

04. 해양오염신고 실적

05. 해양오염행위 위반현황

06. 선박 · 해양시설 지도점검

07. 해양오염비상계획서 검인실적

08. 해양오염물질 감식 · 분석

1. 방재 장비 · 자재 보유현황

구 분	방제선(척)	회수기(대)	오일펜스(㎞)	유흡착재(톤)	유처리제(㎘)
전국	153	443	320	548	503
해양경찰	39(17) (소형방제정)	150(90) (육상 이동용)	42	213	119

1-1. 해안방제장비 보유 현황

단위 : 대

구 분	계	해안운반차	비치크리너	고압세척기	저압세척기	동력분무기	이송펌프
전국	590	30	24	205	77	89	165
해양경찰	213	30	6	50	49	30	48

2. 해양오염사고 발생현황

가. 오염원별

구 분		계	선박					육상	미상
			소 계	화물선	유조선	어 선	기타선		
총계	건 수	2,673	2,251	315	248	972	716	317	105
	유출량(㎘)	5,543.6	4,056.2	1,775	601.9	384.1	1,295.2	1,478.8	8.6
2008	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
2009	건 수	287	249	36	18	125	70	31	7
	유출량(㎘)	110.8	104.9	9.8	7.9	18.4	68.8	5.2	0.7
2010	건 수	329	285	33	37	140	75	40	4
	유출량(㎘)	601	585.6	82.1	148.6	130.5	224.4	14.2	1.2
2011	건 수	287	231	39	25	97	70	46	10
	유출량(㎘)	369.1	202.4	60.3	1.4	52.0	88.7	166.2	0.5
2012	건 수	253	222	48	32	66	76	26	5
	유출량(㎘)	418.7	383.3	221.9	1.0	5.6	154.8	34.6	0.8
2013	건 수	252	202	26	12	77	87	42	8
	유출량(㎘)	635.0	474.3	438.9	2.9	17.8	14.7	160.6	0.1
2014	건 수	215	165	21	30	54	60	33	17
	유출량(㎘)	2,001.4	1,095.8	785.7	38.4	41.3	230.4	904.8	0.8

2015	건 수	250	214	21	25	91	77	19	17
	유출량(kℓ)	464.1	458.40	121.4	9.8	21.8	305.4	4.7	1.0
2016	건 수	264	233	34	24	109	66	27	4
	유출량(kℓ)	277.7	197.7	49.1	2.3	25.6	120.7	79.8	0.2
2017	건 수	271	238	25	22	115	76	25	8
	유출량(kℓ)	229.9	184.3	2.3	88.5	37.4	56.1	45	0.6

나. 원인별

구 분		계	해 난	부주의	고 의	파 손	미 상
총계	건 수	2,673	570	1,490	168	326	119
	유출량(kℓ)	5,543.6	4,305.1	608.4	291.2	329.6	9.3
2008	건 수	265	62	141	13	22	27
	유출량(kℓ)	435.9	342	38.5	51.5	0.9	3.0
2009	건 수	287	57	159	25	39	7
	유출량(kℓ)	110.8	41.5	19.4	45.8	3.4	0.7
2010	건 수	329	67	195	26	34	7
	유출량(kℓ)	601	464.0	94.4	17.4	23.8	1.4
2011	건 수	287	47	189	16	21	14
	유출량(kℓ)	369.1	175.8	87.4	103.9	1.4	0.6
2012	건 수	253	33	171	12	27	10
	유출량(kℓ)	418.7	297.7	93.2	0.6	26.3	0.9
2013	건 수	252	46	158	10	30	8
	유출량(kℓ)	635.0	463.2	164.0	1.7	6.0	0.1
2014	건 수	215	35	124	10	29	17
	유출량(kℓ)	2,001.4	1,939.6	22.0	2.3	36.7	0.8
2015	건 수	250	61	127	10	35	17
	유출량(kℓ)	464.1	233.3	26.6	1.7	201.5	1.0
2016	건 수	264	80	121	17	42	4
	유출량(kℓ)	277.7	178.3	30.2	55.3	13.7	0.2
2017	건 수	271	82	105	29	47	8
	유출량(kℓ)	229.9	169.7	32.7	11	15.9	0.6

다. 해역별

구 분		계	중부				동해			서해					남해				제주	
			인천	평택	태안	보령	속초	동해	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	통영	창원	제주	서귀포
계	건 수	2,673	185	67	90	30	75	97	136	297	113	197	112	6	209	581	207	66	105	100
	유출량(kℓ)	5,543.55	388.7	52.8	78.4	21.8	27.05	134	306.7	1,454	125.3	580.4	64.1	0.4	726.5	936.7	265.3	58.6	82.3	240.54
2008	건 수	265	26	–	5	–	7	2	18	32	12	10	12	–	13	89	29	–	8	2
	유출량(kℓ)	435.9	10.7	–	1.2	–	0.8	0.1	4.2	260.4	2.4	12.2	1.6	–	0.6	110.4	9.2	–	22.1	0.04
2009	건 수	287	33	–	19	–	5	12	29	21	16	12	16	–	18	56	29	–	14	7
	유출량(kℓ)	110.8	16.9	–	47.1	–	0.2	0.9	6.9	5.2	1.4	1.0	1.5	–	1.9	6.9	6.0	–	14.8	0.1
2010	건 수	329	28	–	17	–	12	23	8	42	13	29	15	–	19	62	24	–	22	15
	유출량(kℓ)	601	239.8	–	7.5	–	0.9	5.6	3.7	40.8	0.5	4.7	2.0	–	85.3	3.3	127.5	–	23.2	56.2
2011	건 수	287	16	7	9	–	10	12	23	36	17	19	13	–	27	52	25	–	13	8
	유출량(kℓ)	369.1	12.1	28.9	3.0	–	0.8	1.9	29.6	6.9	78.0	148.0	2.1	–	31.2	23.4	1.7	–	0.6	0.9
2012	건 수	253	12	14	2	–	8	10	12	29	13	23	22	–	17	66	14	–	5	6
	유출량(kℓ)	418.7	89.5	1.5	0.1	–	5.2	1.5	116.7	1.4	39.6	25.0	24.5	–	62.5	25.3	1.1	–	15.2	9.6
2013	건 수	252	11	10	10	–	10	12	14	25	4	25	5	–	21	66	14	9	7	9
	유출량(kℓ)	635.0	3.6	1.0	1.1	–	8.0	118.3	129.6	9.6	0.6	80.7	1.5	–	119.9	79.3	78.0	1.4	2.2	0.2
2014	건 수	215	11	6	5	4	6	4	9	30	8	13	5	–	27	51	12	11	8	5
	유출량(kℓ)	2,001.4	3.9	0.5	3.9	0.4	0.05	0.3	0.7	1,114.1	1.1	223.3	1.1	–	5.2	610.8	33.9	0.4	1.1	0.6
2015	건 수	250	22	11	4	4	4	4	6	24	5	19	10	–	29	51	22	15	7	13
	유출량(kℓ)	464.1	5.1	10.0	8.3	0.2	1.6	0.1	2.4	6.6	0.1	13.9	26.1	–	203.7	7.1	3.4	53.9	2.2	119.4
2016	건 수	264	7	9	11	11	7	11	7	30	14	15	9	4	19	47	18	18	8	19
	유출량(kℓ)	277.7	0.2	0.7	3.6	20.6	8.6	0.4	5.4	5.4	0.4	4.6	3.1	0.3	126.6	45.3	3.5	1.9	0.6	46.5
2017	건 수	271	19	10	8	11	6	7	10	28	11	32	5	2	19	41	20	13	13	16
	유출량(kℓ)	229.9	6.9	10.2	2.6	0.6	0.9	4.9	7.5	3.6	1.2	67	0.6	0.1	89.6	24.9	1	1	0.3	7

라. 유출량별

구 분		계	1㎘미만	1㎘이상 10㎘미만	10㎘이상 30㎘미만	30㎘이상 100㎘미만	100㎘이상
계	건 수	2,673	2,458	146	29	27	13
	유출량(㎘)	5,543.6	192	454.8	492.6	1,404.7	2,999.5
2008	건 수	265	250	10	2	2	1
	유출량(㎘)	435.9	22.3	39.5	27.5	93.7	252.9
2009	건 수	287	269	17	0	1	0
	유출량(㎘)	110.8	19.3	51.5	0	40.0	0
2010	건 수	329	295	21	8	4	1
	유출량(㎘)	601.0	15.6	61.9	131.1	260.4	132
2011	건 수	287	266	13	5	2	1
	유출량(㎘)	369.1	22.4	32.9	98.5	115.3	100
2012	건 수	253	226	17	6	3	1
	유출량(㎘)	418.7	18.3	54.0	90.6	140.6	115.2
2013	건 수	252	230	13	1	6	2
	유출량(㎘)	635.0	15.0	39.2	14.3	319.3	247.2
2014	건 수	215	196	10	1	3	5
	유출량(㎘)	2,001.4	15.0	24.4	25.0	100.8	1,836.2
2015	건 수	250	231	15	1	1	2
	유출량(㎘)	464.1	21.6	48.3	25.3	52.9	316.0
2016	건 수	264	245	14	1	4	0
	유출량(㎘)	277.7	21.5	44.5	18.0	193.7	0
2017	건 수	271	250	16	4	1	0
	유출량(㎘)	229.9	21	58.6	62.3	88	0

3. 방제조치 현황

구 분	방제조치		유회수기 (대)	오일펜스 (㎞)	유흡착재 (㎏)	유처리제 (㎘)
	건수	유출량(㎘)				
총계	1,988	4,691.5	541	182.1	531,012	84.2
2008	181	355.7	61	16.4	53,930	12.8
2009	199	95.0	45	9.3	21,443	10.5
2010	247	538.7	45	15.5	23,489	8.5
2011	225	170.3	28	9.7	12,460	6.0
2012	194	365.0	53	16	24,022	11.6
2013	205	496.4	20	12.2	25,148	12.8
2014	176	1,997.4	207	58.1	208,085	9.6
2015	175	394.3	17	17.5	69,534	6.4
2016	195	95.0	23	13.1	54,129	3.5
2017	191	183.7	42	14.3	38,772	2.5

4. 해양오염신고 실적

구 분		계(2013~2017)	2013	2014	2015	2016	2017
동해	속 초	253	60	53	33	60	47
	동 해	258	77	35	39	59	48
	울 진	3	–	–	–	–	3
	포 항	247	47	53	41	35	71
남해	울 산	450	95	125	77	68	85
	부 산	791	175	208	149	146	113
	창 원	388	30	64	101	106	87
	통 영	333	50	78	54	63	88
서해	여 수	705	147	148	125	142	143
	완 도	173	30	39	29	30	45
	목 포	510	117	106	96	89	102
	부 안	12	–	–	–	8	4
	군 산	162	43	31	29	31	28

	보 령	116	–	19	18	32	47
	태 안	115	16	12	23	41	23
	평 택	216	33	44	60	43	36
	인 천	349	90	96	49	45	69
제주	제 주	331	56	44	64	78	89
	서귀포	329	90	46	46	59	88
계		5,741	1,156	1,201	1,033	1,135	1,216

5. 해양오염행위 위반현황

가. 대상별

단위: 건

구 분	계	선 박(척)					시 설	미 상
		소 계	유조선	화물선	어 선	기타선*		
총계	6,674	3,777	772	448	868	1,689	2,860	37
2012	1,037	648	126	114	147	261	387	2
2013	1,032	639	167	89	159	224	391	2
2014	500	336	67	24	47	198	159	5
2015	1,308	517	104	55	127	231	774	17
2016	1,574	877	139	112	234	392	694	3
2017	1,223	760	169	54	154	383	455	8

나. 유형별

단위: 건

구 분	계	오염행위*	의무규정 위반	행정질서벌	경 고 (행정지도)
총계	6,674	1,815	338	568	3,953
2012	1,037	339	111	125	462
2013	1,032	338	70	116	508
2014	500	229	15	38	218
2015	1,308	284	20	87	917
2016	1,574	303	39	89	1,143
2017	1,223	322	83	113	705

6. 선박 · 해양시설 지도점검

구분	계	선박(척)					시설(개소)			
		소계	유조선	화물선	어선	기타선	소계	해양시설	방제·청소업	기타
총계	17,367	13,872	3,713	1,354	2,738	6,067	6,295	5,529	637	129
2012	2,550	1,877	290	279	347	961	673	522	100	51
2013	3,77	2,391	630	292	425	1,044	786	546	166	74
2014	3,141	2,373	633	207	455	1,078	768	668	98	2
2015	3,484	2,181	664	209	437	871	1,303	1,214	87	2
2016	3,963	2,587	775	249	583	980	1,376	1,276	100	–
2017	3,852	2,463	721	118	491	1,133	1,389	1,303	86	–

7. 해양오염비상계획서 검인실적

단위 : 건

구분	선박안전기술공단			(사)한국선급			뷰로베리타스			해경청
	소계	신규	변경	소계	신규	변경	소계	신규	변경	해양시설
총계	240	169	71	1,321	951	370	0	0	0	537
2012	49	25	24	323	215	108	–	–	–	42
2013	39	29	10	240	175	65	–	–	–	122
2014	32	22	10	238	159	79	–	–	–	102
2015	44	36	8	220	170	50	–	–	–	52
2016	39	28	11	221	170	51	–	–	–	83
2017	37	29	8	79	62	17	–	–	–	136

8. 해양오염물질 감식 · 분석

구분	건수(건)	시료수(점)
총계	1,151	9,631
2012	158	927
2013	150	903
2014	159	1,754
2015	178	1,969
2016	225	1,499
2017	281	2,579

CHAPTER 6

장비기술국

01. 함정 보유현황

02. 유류사용량

03. 유류바지 현황

04. 진압장비 및 보호장구 현황

05. 항공기 보유현황

06. 항공기 정비현황

07. 항공 인력현황

08. 중계도 위성조난시스템 구축 현황

1. 함정 보유현황

단위 : 척

구분	총계	경비함정									특수함정 ※ 훈련함(3011), 잠수지원함(D-01) 포함						
		대형				중형			소형								
		5000	3000	1500	1000	500	300	250	100 200	50	형기정	순찰정	방제정	소방정	예인정	부양정	훈련함
2008	277	1	7	10	7	9	11	19	28	74	28	53	19	1	4	6	–
2009	283	1	7	10	8	10	12	17	28	82	20	53	24	1	4	6	–
2010	288	1	9	11	8	13	14	12	28	82	20	53	26	1	4	6	–
2011	291	1	9	12	8	14	17	8	28	82	20	53	27	1	4	7	–
2012	301	1	10	12	9	15	19	5	28	82	20	53	33	1	4	8	1
2013	302	1	10	12	9	15	21	3	28	82	20	53	35	1	4	7	1
2014	306	1	10	12	9	15	22	2	28	82	20	52	36	1	7	8	1
2015	307	1	12	12	9	15	22	2	28	82	20	50	37	1	7	8	1
2016	314	2	12	12	9	15	22	2	28	82	20	56	37	1	7	8	1
2017	328	2	12	12	9	15	22	2	28	82	20	68	39	1	7	8	1

2. 유류 사용량

가. 총괄

단위 : kℓ

구분	2012	2013	2014	2015	2016	2017
사용량	75,503	46,822	64,858	73,152	67,583	66,368

나. 유류사용량 세부 현황

집행단가 : 1,129원

구분	톤급별	월 간		연 간	
		물량(kℓ)	금액(백만원)	물량(kℓ)	금액(백만원)
대 형	5000톤급	276	313	2,986	3,371
	3000톤급	1092	1,233	14,986	16,915
	1500톤급	955	1,079	10,407	11,749
	1000톤급	598	675	7,399	8,353
중 형	500톤급	582	658	8,302	9,373
	300톤급	493	557	6,644	7,501
	250톤급	40	45	630	712
소 형	100톤	208	236	2,880	3,251
	50톤	497	562	7,524	8,494
	30톤	70	80	925	1,045
	형사기동정	69	79	1,149	1,298
특수정	방 제 정	100	114	1,484	1,676
	순 찰 정	19	23	346	390
	예 인 정	11	13	193	218
	소 방 정	9	11	102	115
	공기부양정	3	3	77	87
	연안구조정	18	21	326	368

다. 유류예산 집행현황

단위: 백만원

구분	예산액	이 · 전용	예비비	예산현액	집행액	불용액	불용율(%)
2013	89,517	818	–	90,335	90,335	–	–
2014	100,419	△4,832	16,218	111,805	111,805	–	–
2015	101,581	–	–	101,581	95,302	6,279	6.2
2016	82,462	–	–	82,462	81,886	576	0.7
2017	75,651	–	–	75,651	75,514	137	0.1

3. 유류바지 현황

해경서별	선 명	배치지역	톤 수	병 참	
				경 유(ℓ)	청수(톤)
계	19척		11,500톤	10,197,000	2,779
부 산	바지 33	전용부두	600톤	533,000	174
인 천	바지 20	전용부두	480톤	429,000	130
속 초	바지 36	전용부두	480톤	440,000	150
동 해	바지 17	전용부두	1000톤	886,000	220
태 안	바지 23	전용부두	1000톤	850,000	220
보 령	바지 30	전용부두	100톤	81,000	35
군 산	바지 35	전용부두	1,000톤	886,000	220
목 포	바지 39	전용부두	1000톤	886,000	220
완 도	바지 37	전용부두	480톤	440,000	150
여 수	바지 32	전용부두	1,000톤	886,000	220
울 진	바지 27	전용부두	480톤	466,000	130
포 항	바지 22	전용부두	1000톤	886,000	210
울 산	바지 16	전용부두	1000톤	850,000	220
	바지 29	전용부두	100톤	81,000	30
통 영	바지 18	전용부두	1000톤	886,000	220
부 안	바지 26	전용부두	100톤	81,000	30
창 원	바지 21	전용부두	480톤	468,000	130
제 주	바지 28	전용부두	100톤	81,000	35
서귀포	바지 31	전용부두	100톤	81,000	35

4. 진압장비 및 보호장구 현황

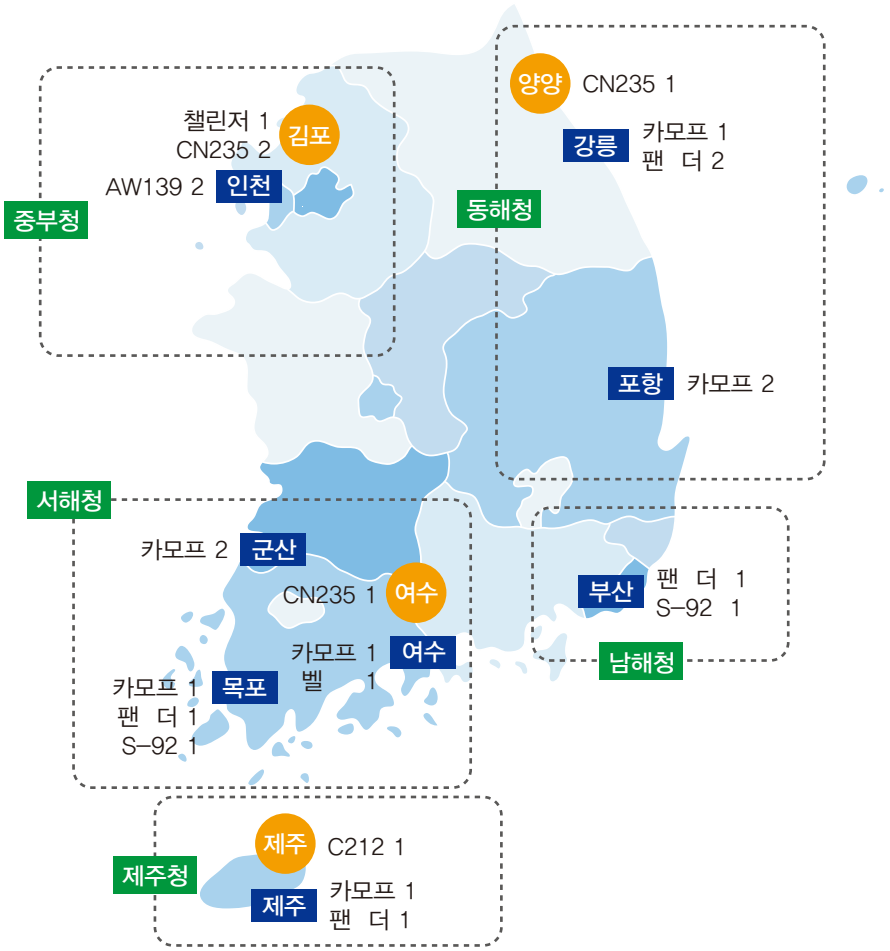
품목별 톤급별			단위	보유량				지급기준			
				전 체		불법어선단속 경비함(49척)		1000톤 이 상	500 ~ 250톤	100톤 이하	단위
				보유량	정수량	보유량	정수량				
진압장비	K-5 권총		정	1187	1,053	565	565	16	8	1	척당
	40mm 발사기	6연발	정	191	183	151	151	4	1		척당
		단발	정	114	111	77	77	2	1		척당
	20mm발사기		개	319	195	180	180	5	2		척당
	전자충격총		개	111	111	86	86	2	1		척당
	가스발사총		정	1,939	1,642	504	504	12	6		척당
	4 단 봉		개	2,889	1,110	852	840	20	10		척당
	장 봉		개	1,280	1,110	852	840	20	10		척당
	“ㅏ” 자 봉		개	1,784	1,110	852	840	20	10		척당
보호장구	해상진압복		벌	2,522	1,110	1,753	840	20	10		척당
	방검부력조끼		개	1,549	1,110	958	840	20	10		척당
	진압헬멧		개	1,821	1,760	984	840	20	10	5	척당
	헤드랜턴		개	1,354	1,110	984	840	20	10		척당
	진압용 안전화		족	5,752	1,994	1,792	924	20	16	5	척당
	방호장갑		조	3,486	2,870	2,952	2,800	40	20	5	척당
	보호대	무 릎	조	2,698	1,700	942	840	20	10	5	척당
		팔꿈치	조	2,698	1,700	942	840	20	10	5	척당
	방패		개	3,728	3,026	1,727	1,592	40	24	5	척당

5. 항공기 보유현황

가. 항공기 보유 : 24대(고정익 6대, 회전익 18대)

구 분	중부청(5)		서해청(7)			남해청(2)	동해청(6)			제주청(3)
	김포	인천	목포	군산	여수	부산	양양	강릉	포항	제주
고정익 (6대)	챌릴저 1 CN235 2				CN235 1		CN235 1			C-212 1
회전익 (18대)		AW139 2	S-92 1 팬더 1 카모프 1	카모프 2	벨412 1 카모프 1	팬더 1 S-92 1		팬더 2 카모프 1	카모프 2	팬더 1 카모프 1

나. 항공기 배치현황



6. 항공기 정비현황

가. 연도별 항공기 정비 현황

(단위 : 회)

연도별	합계	비 행 기(6대)			헬 기(18대)				
		CN-235 (4대)	C-212 (1대)	챌린저 (1대)	카모프 (8대)	팬더 (5대)	AW-139 (2대)	벨-412 (1대)	S-92 (2대)
2014	137	19	6	3	35	49	9	8	8
2015	134	19	5	5	39	36	18	7	5
2016	140	25	8	5	32	36	15	11	8
2017	143	25	5	5	45	37	9	8	9

나. 최근 5년간 헬기 고장 현황

(단위 : 회)

연 번	기 종	대수	고 장 현 황			
			14년	15년	16년	17년
1	BELL-412	1	1	-	1	1
2	카모프	8	11	5	6	8
3	팬더	5	5	5	4	5
4	AW-139	2	1	2	1	2
5	S-92	2	1	1	-	2

다. 최근 5년간 헬기 수리비 현황

(단위 : 백만원)

연도	BELL-412	카모프	팬더	AW-139	S-92
'17	300	5,914	3,975	1,042	140
'16	397	7,004	1,861	782	743
'15	1,584	5,243	2,994	1,338	116
'14	999	8,771	3,188	681	27
'13	697	5,717	4,877	528	-

7. 항공 인력현황

구분		계	고정익				회전익								정비대	본청	항공단
			김포	여수	양양	제주	인천	군산	목포	여수	부산	강릉	포항	제주			
계	정원	330	46	16	16	16	32	13	30	18	29	28	13	29	14	19	11
	현원	300	32	18	18	16	29	16	24	16	23	22	17	28	13	19	9
조종사	정원	128	19	7	7	7	9	7	13	7	11	11	7	9		8	6
	현원	104	12	8	8	6	9	7	10	6	8	9	7	9		4	1
정비사	정원	131	18	6	6	6	8	6	12	6	10	10	6	8	14	10	5
	현원	108	10	6	6	6	7	6	9	6	9	8	6	7	13	9	0
전탐사	정원	38	9	3	3	3	3		5		5	4		3			0
	현원	44	9	4	4	4	4		5		6	4		3		1	0
응급구조	정원	15					6			3	3			3			0
	현원	12					3	3		2			1	3			0
항공구조	정원	12					6							6			0
	현원	15					6						3	6			0
관제사	정원	5								2		3					0
	현원	4								2		1				1	0
기타	정원	1														1	0
	현원	13	1													4	8

8. 중계도 위성조난시스템 구축 현황

가. 개요

○ 해상에서의 신속한 수색 · 구조 활동을 위해 중계도 위성조난시스템 구축

중계도 위성조난신호 처리기	중계도 위성조난신호 수신기 안테나
■ (사업기간) '15. 11. 26. ~ 12. 29.(35일간) ■ (계약금액) 233백만원 ■ (사업 내용) – 중계도 위성조난신호 처리기(MEOMCC) 구매 설치	■ (사업기간) '16. 7. 7. ~ 10. 5.(90일간) ■ (계약금액) 3,357백만원(임차 사업) ■ (사업 내용) – 중계도 위성조난신호 수신 안테나 4기 설치 – 중계도 위성조난신호 처리기 간 시스템 연동 – 지역본부단말기(RCC) 시스템 1식 설치

나. 위성조난시스템 구축 현황

구분 / 단위	위성 조난신호 수신기	위성 조난신호처리기	지역본부 단말기
대	2	2	4

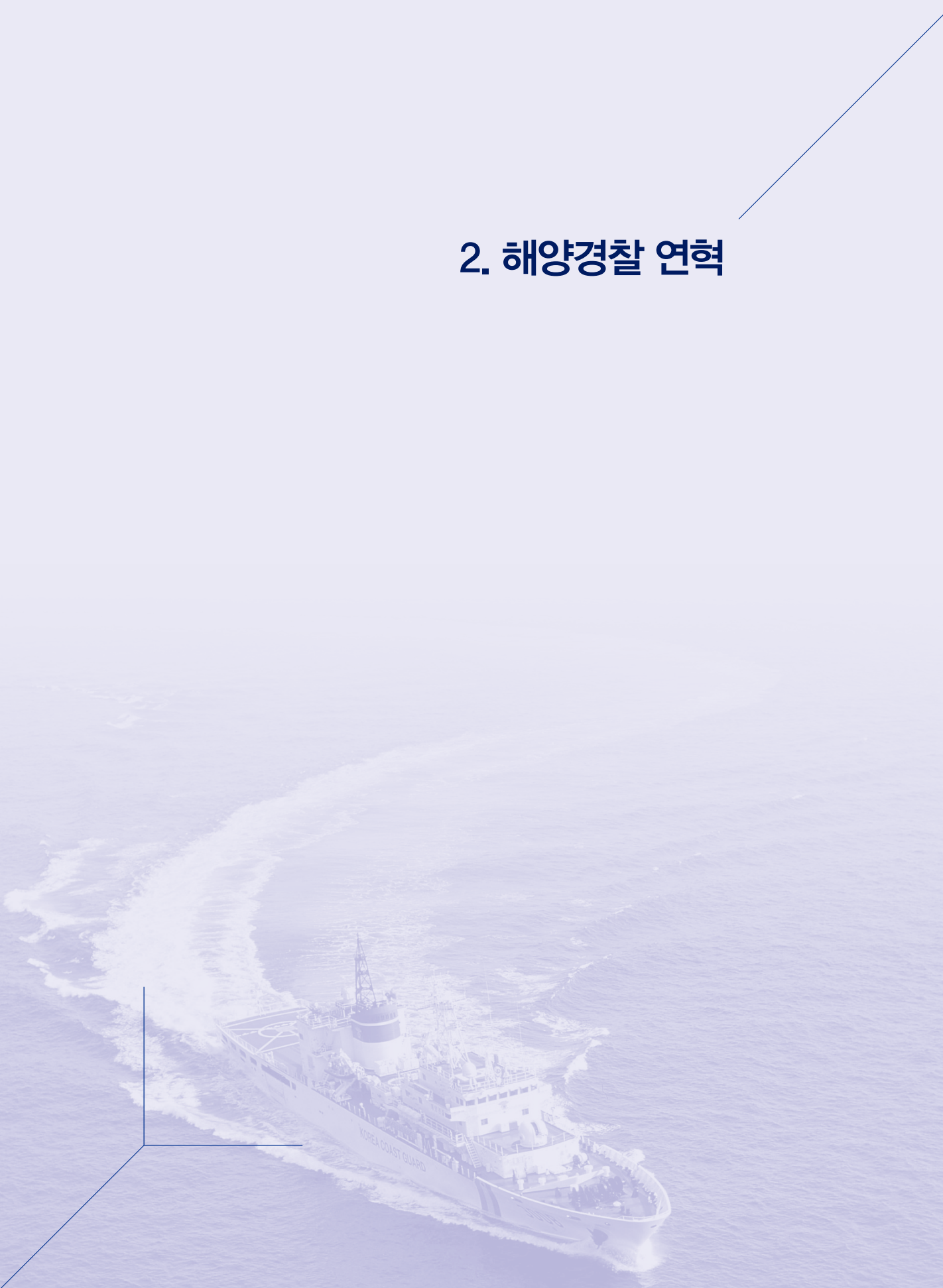
다. 위성조난신호기 조난 접수 현황(최근 5년간)

ㅇ 연도별

단위 : 건

구 분	계	'18년 8월	'17년	'16년	'15년	'14년
계(건)	712	89	162	172	140	149
실제조난(건)	31	4	10	7	5	5
오발신 (건/백분율)	681	85 (2.1%)	152 (3.7%)	165 (4.0%)	135 (3.3%)	144 (3.5%)

2. 해양경찰 연혁



해양경찰대/ 해양경비대
【내무부/상공부】
(1953~1991)

'53. 12. 1	• 내무부 치안국 소속 해양경찰대 신설 • 해양경찰대장 소속 하에 부산·인천·군산·목포·포항·묵호·제주기지대 설치(7개 기지대)
'53. 12. 14	• 「해양경찰대편성령」 제정 • 내무부 치안국 소속 해양경찰대 설치
'53. 12. 16	• 「해양경찰대편성령시행규칙」 제정 • 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치 • 해양경찰대장 소속하에 부산·인천·군산·목포·포항·묵호·제주기지대 설치(기지대 7)
'53. 12. 23	• 해양경찰대 창설(발대식) / 부산시 중구 중앙동
'54. 6. 26	• 참모장 폐지, 통신참모 신설
'55. 2. 7	• 상공부 해무청 소속 해양경비대로 변경
'56. 7. 23	• 해양경비대사령부로 변경, 참모장 · 감찰관 신설 • 부산기지대 폐지(기지대 6)
'57. 11. 6	• 해양경비대로 변경 • 인천·군산·포항·묵호기지대 폐지(기지대 2)
'62. 5. 5	• 내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경, • 경무과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설(4과 1대)
'62. 10. 15	• 인천·군산·포항·묵호·여수기지대 설치(기지대 7)
'63. 2. 5	• 항공대 폐지
'64. 2. 22	• 해양경찰대 청사를 부산시 동구 대청동으로 신축 이전
'69. 7. 18	• 속초 · 연평기지대 설치(기지대 9)
'69. 9. 20	• 해양경찰대 정보수사과 신설 – 5과
'71. 7. 14	• 해양경찰대 교육대 신설 – 5과 1대
'72. 5. 6	• 해양경찰대 기지대 명칭을 지구해양경찰대로 변경
'72. 6. 2	• 지구해양경찰대 경무과 · 경비통신과 · 정보수사과 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지
'74. 12. 24	• 내무부 치안국을 치안본부로 변경
'75. 5. 30	• 정비과를 정비보급과로 변경 • 해양경찰대 정비보급과 "수리소"로 개칭
'78. 8. 9	• 내무부 해양경찰대로 변경, 관리부·경비부·해양오염관리관 신설 • 기획감사과 신설, 부대장·교육대 폐지(2부 1관 6과) • 지구해양경찰대에 해상공해과 신설
'79. 10. 12	• 해양경찰대 청사를 인천시 중구 북성동으로 신축 이전
'80. 11. 14	• 묵호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 명칭 변경
'82. 5. 14	• 충무지구해양경찰대 신설(지구해양경찰대 10)
'84. 1. 1	• 해양경찰대 정비보급과 "수리창" 설치

'84. 1. 21	• 부산·인천·속초·목포지구해양경찰대에 정비보급과 신설
'88. 12. 20	• 안흥지구해양경찰대 신설, 거진·울산·서귀포·마산지대 신설(지구해양경찰대 11, 지대 4)
'90. 7. 19	• 해양오염관리관을 해양오염관리부로 변경, 감시과·방제과·시험연구과 신설, 정비창 신설, 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과, 해난구조대 신설 – 3부 10과 1창 1대 • 해양경찰대 관리부 "정비창"으로 변경

해양경찰청 【경찰청】 (1991~1996)

'91. 7. 23	• 경찰청소속 해양경찰청으로 변경, 정보수사부 신설, 관리부를 경무부로 변경, 전산담당관 신설, 해난구조대를 구난과로 변경, 정비창을 청장 보좌기관으로 변경(4부 11과 1창 1담당관) • 지구해양경찰대를 해양경찰서로, 지대를 해양경찰지서로 변경
'91. 7. 31	• 완도지서 신설(지서 6)
'92. 10. 17	• 울산해양경찰서 신설(해경서 12)
'92. 12. 4	• 삼천포·거문도·대천지서 신설(지서 9)
'95. 1. 1	• 해양경찰지서 32개소 신설(지서 41)
'95. 9. 22	• 공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경(4부 11과 2담당관) • 정비창을 해양경찰청 부속기관으로 변경, 창장밑에 총무과·공무과·기관과
'96. 1. 3	• 해양경찰지서 11개소 신설(지서 52)

해양경찰청 【해양수산부】 (1996~2008)

'96. 8. 8	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 제정(대통령령 제15136호)** • 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)
'97. 6. 25	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제15401호)** • 예산담당관, 교육담당관 신설(4국 1관 12과 5담당관)
'98. 2. 28	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제50호)** • 장비과를 장비1과, 장비2과로 분과, 전산담당관(폐지)·통신과를 통합 전산통신과로 변경 (4국 1관 13과 4담당관)

'98. 12. 31	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제87호)** • 7개 해경서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해경서 전산통신과와 경비구난과 통합, 4개 해경서 정보수사과를 수사과·정보과 분리(해경서 12, 과 73, 지서 62)
'99. 5. 24	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16363호)** • 차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비1과를 장비과로, 장비2과를 조함과로, 예산담당관을 예산과로, 교육담당관을 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경(차장 4국 15과 2담당관) • 정비창 7과에서 5과로 감축(총무·공무·기관·선체·전기전자과)
'99. 10. 22	• 평택지서 신설(해경서 12, 과 73, 지서 63)
'00. 1. 1	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16640호)** • 정비창 책임운영기관 시행
'01. 6. 1	• 해양경찰지서 6개소 신설(해경서 12, 과 73, 지서 69)
'02. 7. 8	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제17661호)** • 완도해양경찰서 신설(해경서 13, 과 78, 파출소 69) • 지서를 파출소로 변경하고 직제상 출장소 설치근거 마련
'04. 1. 29	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18260호)** • 해양경찰청의 소속기관으로 해양경찰학교를 신설, 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경하고, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관, 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및 조함과는 조함장비과로 통합(차장 4국 14과 2담당관)
'04. 12. 31	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18657호)** • 정보화담당관 신설, 구난통신과 업무중 정보화관련 사무를 삭제함(차장 4국 14과 3담당관)
'05. 3. 31	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18774호)** • 공보담당관을 정책홍보담당관으로, 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편하고, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설(차장 4국 16과 3담당관 1단)
'05. 7. 22	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18962호)** • 해양경찰청장 직급을 치안정감에서 치안총감으로, 차장의 직급을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정하고, 정책홍보관리관 및 국제협력관을 신설하며, 경무기획국을 장비기술국으로 개편(차장 6국〈관〉 16과 3담당관 1단)
'06. 2. 22	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19350호)** • 인천·목포·부산·동해지방해양경찰본부 신설(4개 지방본부)
'06. 3. 28	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 334호)** • 해양경찰청 치안상황담당관 신설 – 차장 6국(관) 14과 7담당관 3단 • 지방해양경찰본부 하부조직(3과 2단 1대)으로 혁신경무과, 경비안전과, 정보수사과, 항공단, 특공대 및 기동방제단을 둠(4개 지방본부, 24과〈단·대〉)

'06. 6. 30	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19596호)** • 고위공무원단제도의 도입에 따라 해양오염관리국장 직급을 변경(2급 또는 3급 → 고위공무원단)
'06. 11. 9	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19729호)** • 동해·목포·부산지방해양경찰본부를 각각 동해·서해·남해지방해양경찰청으로 확대·개편하고, 인천지방해양경찰본부를 폐지하며, 인천해양경찰서를 본청 직할해경서로 개편
'06. 11. 30	**해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(해양수산부령 제347호)** • 해양경찰청 치안상황담당관 폐지(차장 6국〈관〉 14과 6담당관 3단) • 지방해양경찰청 하부조직(4과 1단 1대)으로 경무기획과, 경비구난과, 정보수사과, 해양오염관리과, 항공단 및 특공대를 둠(3개 지방청, 18과〈단·대〉) • 속초·동해·포항·완도·태안해양경찰서 정보수사과를 정보과 및 수사과로 분과(해경서13, 과83, 파출소74)
'07. 3. 22	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19940호)** • 해양경찰청 부속기관으로 해양경찰연구개발센터(長 : 4급) 신설 • '07년 소요정원 101명 증원(경정1, 경감3, 경위5, 경사28, 경장27, 순경32, 7급 3, 8급 2) 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 368호) • 시험연구과 폐지(차장 6국〈관〉 13과 6담당관 3단) • 해양경찰연구개발센터에 기획관리과, 장비개발연구팀, 과학수사연구팀, 유출유분석팀 및 배출물연구팀을 둠(1과 4팀)
'07. 5. 4	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 371호)** • 총액인건비제도의 시행에 따라 8개 해경서(속초·포항·울산·완도·군산·태안·통영·여수) 장비관리과 신설(13개 해경서, 91과 74개 파출소)
'07. 8. 22	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20236호)** • 대변인제도 도입에 따라 정책홍보관리관이 대변인을 겸임
'07. 9. 14	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20274호)** • '07년 소요정원 93명 및 수시직제 증원 인력 38명 증원(경정2, 경감7, 경위16, 경사37, 경장41, 순경28) **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행 규칙 개정(해수부령 385호)** • 광역수사단을 형사과로 명칭 변경
'07. 11. 30	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20424호)** • 광주정부통합전산센터를 설치에 따라 우리청 시스템 관리인력 2인(경장1, 기능 10급1)을 정보통신부로 이체

해양경찰청
【국토해양부】
(2008~2013)

'08. 2. 29 **정부조직법 전부개정(법률 제8852호)**
- 해양수산부에서 국토해양부 외청으로 소속 변경

해양경찰청과 그 소속기관 직제 전부개정(대통령령 제20699호)
- 기획조정관 신설, 정책홍보관리관 및 정보화담당관 폐지
- 정책홍보담당관의 기능은 대변인으로, 정보화담당관의 기능은 장비기술국으로 이관
- 해양오염관리국을 해양오염방제국으로, 총무과를 운영지원과로 개편

'08. 3. 10 **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 전부개정(국토해양부령 제3호)**
- 재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창의혁신담당관으로, 인사교육담당관을 인력개발담당관으로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편
- 외사과·전략사업과·정비과·보급과 신설 및 장비과·조함단·항공과 폐지
- 방제과를 방제기획과·기동방제과로 확대 개편하고, 감시과와 해양배출물관리과를 예방지도과로, 정보화담당관과 통신과를 정보통신과로 통합

'08. 5. 9 **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제11호)**
- 경비구난국에 구난관리팀(과단위) 신설

'08. 8. 7 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,963호)**
- 남해지방해양경찰청 소속으로 서귀포해양경찰서 신설
- '08년 소요정원 및 전경대체인력 219명(경정6, 경감12, 경위25, 경사57, 경장75, 순경 44) 증원 및 서귀포해양경찰서 신설에 따른 직급조정 8명(총경1, 경정6, 순경-7, 5급1, 9급-1) 반영

'08. 8. 7 **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제40호)**
- 창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 명칭 변경

'08. 12. 31 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(국토해양부령 제82호)**
- 해양오염방제국장 직위의 직무등급 변경(다등급 → 나등급)

'09. 2. 9 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제97호)**
- 창의실용담당관실을 창의성과담당관실로, 인력개발담당관실을 인사교육담당관실로 명칭 변경

'09. 5. 20 **해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제130호)**
- 지방해양경찰청에 청문감사담당관 신설

'09. 10. 30	**해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제177호)** • 기능직 공무원의 직급명칭 변경 ※ 선장 → 선박항해장,선원 → 선박항해원, 기관원 → 선박기관원, 교환원→ 전화상담원, 사무원 → 사무실무원, 난방원 → 열관리원 • 해양경찰청과 그 소속기관 사무직렬 기능직 공무원 12명(기능9급 1, 기능10급 11)을 일반직공무원 12명(행정서기 9, 행정서기보 3)으로 특별채용 근거 마련 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제21,908호)** • 본청 경비구난국 명칭을 경비안전국으로 변경 • 신규장비 운영인력 90명(경정2, 경감9, 경위19, 경사37, 경장13, 순경9, 7급5, 8급5, 기능직 10급-9) 및 해상교통관제센터 근무인력 7명(경사4, 경장3), 전경대체인력 215명(순경215)명 증원
'10. 1. 15	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제214호)** • 지방청 경비구난과를 경비안전과로 명칭 변경 • 지방청 항공단을 폐지하고, 경비안전과 소속 항공계·회전익 항공단·고정익항공단으로 이관
'10. 5. 14	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,161호)** • 해양경찰연구개발센터를 해양경찰연구소로 명칭 변경 • 신규 도입 장비운영 인력 68명 증원(경정7, 경감 11, 경위 10, 경사 12, 경장 15, 순경 13) • 파·출장소의 명칭·위치와 관할구역 조정권을 지방해양경찰청장에게 위임
'10. 7. 1	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제245호)** • 장비기술국 정비과, 보급과를 장비과로 통합하고, 항공과 신설
'10. 9. 1	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,364호)** • 국토해양부로부터 연안 해상교통관제업무 수행 인력 7명(경감 4, 경위3) 이체 • 신규 도입 장비운영 인력 60명과 전경대체인력 215명 증원 (경정3, 경감 4, 경위 20, 경사 16, 경장 53, 순경 179) **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제284호)** • 해양경찰청 감사담당관을 개방형 직위로 지정 • 사무직렬 기능직 14명 일반직으로 전환(기능9급 1명, 기능10급 13명 → 8급 12명, 9급 2명
'11. 3. 29	**해양경찰청과 그 소속기관 직제(대통령령 제22756호)** • 평택해양경찰서 신설 • 11년도 소요정원 확보인력 48명(총경1, 경정10, 경감6, 경위11, 경사6, 경장4, 순경4, 5급1, 7급3, 8급2) 증원 • 파출소 신설권한 지방청장 위임 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙(국토부령 제343호)** • 지방청 항공단 신설 • 총액인건비제 운영정원 일부 반납(경정-2, 순경+2)

'11. 12. 16	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23403호)** • 본청 항공 안전관리 기능강화 인력 2명(경위1, 경사1)증원 • 소속기관 신규도입 함정, 헬기 운영인력 84명 증원 • 전경대체인력 215명(경감14, 경위14, 경사56, 순경131) 증원 • 소속기관 전화상담 기능직 29명(10급29) 감축 및 5명(9급2, 10급3) 본청 이체
'12. 1. 18	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제435호)** • 소요정원 272명 반영 • 파출소장 직급조정 경감 54, 경위–54 • 태안·평택해양경찰서 관할구역 일부 조정 • 총액인건비 일부 상계 : 경감–2, 순경2
'12. 1. 26	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23556호)** • 해상특수기동대 인력 102명 증원 : 경위24, 경사24, 순경54
'12. 6. 1	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23823호)** • 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정 • 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4 · 5급1, 7급3) 증원 • 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제469호) • 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정 • 해양경찰학교 함정훈련학과 신설 • 해양경찰청 수색구조과장·수상레저과장·형사과장·외사과장·장비과장·항공과장과 학교 총무과장 및 함정훈련과장의 보임을 총경으로 함 • 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원 • 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축 • 본청 및 소속기관 중간관리자 9명 직급상향(총경+5, 경정–5, 5급+4, 6급–4) • 해양경찰학교 경사 3명을 제주청 신설인력으로 이체 • 사무기능직 공무원 일반직 전환(일반직 +13, 기능직–13) • 총액인건비 반납(경정2, 경감13) • 기능직 10급 폐지에 따른 기능직 정원 조정(10급 ⇒ 9급으로 전환)

'12. 6. 25	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23877호)** • 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 조정 • 지휘체계확립을 위한 본청 4·5급과 남해청 4급 상호이체
'12. 6. 27	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제489호)** • 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 조정 • 방제분야의 원활한 업무조정을 위하여 해양경찰청 4 · 5급과 남해지방해양경찰청 4급 상호이체
'12. 12. 4	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24217호)** • 남해지방청 소속으로 창원해양경찰서 신설 • 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축
'12. 12. 5	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제547호)** • 남해지방청 소속으로 창원해양경찰서 신설 • 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축 • 본청 경위–18, 경사+15, 지방관서 경사–18, 경위+18 • 총액인건비 반영(본청 경감+3, 경장–3, 지방관서 경감+31, 순경–31)

해양경찰청
【해양수산부】
(2013~2014)

'13. 3. 24	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제2호)** • 공통·지원부서 정원 6명(경감 1명, 경위 1명, 경사 3명 및 기능9급 사무실무원 1명) 감축
'13. 6. 26	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제31호)** • 해양경찰청과 그 소속기관의 사무직렬 기능직공무원 정원 18명(기능9급 18명)을 일반직공무원 정원 18명(행정주사보 5명, 행정서기 13명) 전환, 사무실무원(비서요원) 생성
'13 11. 5	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제53호)** • 해양경찰학교의 명칭을 해양경찰교육원으로 변경 • 창의성과담당관을 창조성과담당관으로 명칭 변경 • 남해지방해양경찰청장의 직급을 경무관에서 치안감으로 상향 조정 • 서해지방해양경찰청에 안전총괄부(경무관) 신설 • 해양긴급구조대 및 해양원격응급의료시스템 운영 등에 필요한 인력 289명(경무관 1명, 총경 1명, 경감 3명, 경위 27명, 경사 38명, 경장 74명, 순경 142명, 6급 1명, 8급 2명)을 증원 • 한시정원 207명(경감 14명, 경위 14명, 경사 56명, 순경 123명) 감축
'13. 12. 12	**해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24982호)** • 국가공무원법 개정(법률 제11530호, 2012. 12. 11. 공포, 2013. 12. 12. 시행)에 따라 기능직과 계약직을 폐지하고, 기능직공무원 139명 정원을 일반직공무원 정원으로 전환

'14. 3. 11 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제25244호)**

- 보령해양경찰서 신설, 이에 필요한 인력 43명(총경 1명, 경정 4명, 경감 6명, 경위 14명, 경사 3명, 경장 6명, 순경 6명, 5급 1명, 6급 2명)을 증원
- 해양경찰교육원의 종합훈련시설 도입 및 파출소 업무 수요 증가 등에 대응하기 위하여 필요한 인력 96명(경위 15명, 경사 29명, 경장 15명, 순경 36명, 7급 1명)을 증원

'14. 11. 4 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제25690호)**

- 남해지방해양경찰청에 안전총괄부를 신설
- 인명구조·함정운용 등 해상치안역량 강화를 위하여 필요한 인력 100명(경무관 1명, 경감 3명, 경위 6명, 경사 24명, 경장 27명, 순경 35명, 7급 2명, 연구사 2명)을 증원
- 동해청 오염방제과장 직급조정(4·5급 1명, 5급 −1명)
- 독도경비 강화를 위하여 5001함 함장의 직급을 경정에서 총경으로 상향 조정(총경 1명, 경정 −1명)
- 현장 지휘체계 확립을 위해 일부 소형정장 및 파출소장 직급 조정 (소형정장 경감 43명, 파출소장 경감 36명)

'14. 11. 19 **해양경찰청과 그 소속기관 직제 폐지 (대통령령 제25753호)**

해양경비안전본부
【국민안전처】
(2014~2017)

'14. 11. 19 **정부조직법 일부개정 (법률 제12844호)**
국민안전처와 그 소속기관 직제 제정 (대통령령 제25753호)

- 국가적 재난관리를 위한 재난안전 총괄부서로서 국무총리 소속으로 '국민안전처'를 신설, 해양경찰청의 업무를 조정·개편하여 국민안전처의 차관급 해양경비안전본부로 설치
- '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'에서 '해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사'로 사무 조정
- 중부지방해양경비안전본부, 중앙해양특수구조단 신설
- 1관, 3국, 14과, 8소속, 17개 해양경비안전서

1관 : 해양경비안전조정관
3국 : 해양경비안전국, 해양오염방제국, 해양장비기술국
14과 : 해양경비안전총괄과, 해양경비과, 해상안전과, 해양수색구조과, 수상레저과, 해상수사정보과, 방제기획과, 기동방제과, 해양오염방제과, 해양장비기획과, 해양장비관리과, 해양항공과, 해양정보통신과, 해상교통관제과
8소속 : 해양경비안전교육원, 중앙해양특수구조단, 해양경비안전정비창, 중부·서해·남해·동해·제주해양경비안전본부
17개 해양경비안전서 : 인천, 평택, 태안, 보령, 군산, 목포, 완도, 여수, 통영, 창원, 부산, 울산, 포항, 동해, 속초, 제주, 서귀포

'15. 5. 26	**국민안전처와 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제26285호)** • 지방해양경비안전본부에 불법조업 외국어선 단속강화·인명구조·함정운용·오염방제 등 해양경비안전 역량 강화를 위하여 필요한 인력 132명(7급 2명, 8급 4명, 9급 2명, 연구사 2명, 경정 2명, 경감 4명, 경위 26명, 경사 26명, 경장 27명, 순경 37명)을 증원
'15. 11. 30	**국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1213호)** • 중앙해양특수구조단에 서해해양특수구조대 및 동해해양특수구조대 신설, 이에 필요한 인력 37명 (경정 1명, 경감 3명, 경위 3명, 경사 5명, 경장 9명, 순경 7명, 7급 3명, 8급 3명, 9급 3명) 증원
'16. 1. 25	**국민안전처와 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제26659호)** • 전투경찰대 설치법 시행령이 의무경찰대 설치 및 운영에 관한 법률 시행령으로 개정됨에 따라 국민안전처와 그 소속기관 직제 내용 중 전투경찰순경을 의무경찰로 개정
'16. 2. 11	**국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1256호)** • 해양경비안전본부의 5급 정원 1명을 4·5급 정원 1명으로 조정
'16. 4. 21	**국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1256호)** • 서해해양경비안전본부 소속으로 부안해양경비안전서를 신설, 이에 필요한 정원 2명(총경 1명, 경정 1명) 및 한시정원 4명(경정 3명, 5급 1명)을 증원 • 지방해양경비안전본부에 함정운용·해상교통관제시스템운영·오염방제 등 해양경비안전 역량 강화를 위하여 필요한 인력 98명(7급 37명, 8급 19명, 9급 1명, 총경 1명, 경감 2명, 경위 3명, 경사 9명, 경장 14명, 순경 12명)을 증원 • 중부해양경비안전본부장을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정
'16. 12. 30	**국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1348호)** • 서해해양경비안전본부에 신규 도입된 구조헬기의 운용을 위한 인력 10명(경감 2명, 경위 2명, 경사 2명, 경장 2명, 순경 2명)을 증원 • 지방해양경비안전본부에서 운영하던 국제조난 및 안전통신 업무가 해양경비안전본부로 이관됨에 따라 이에 따른 인력 15명(경위 5명, 경사 2명, 경장 8명) 재배정 • 통합정원제 운영 계획에 따라 지방해양경비안전본부 인력 2명(7급 1명, 8급 1명) 감축

'17. 2. 28 **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1374호)**

- 해양경비안전본부 등 소속기관에 한시조직으로 해양구조안전국 등을 신설
- 한시조직으로 지방해양경비안전본부에 해양경비안전상황실, 중부·서해·남해해양경비안전본부에 해양구조안전과, 군산·여수·통영해양경비안전서에 장비관리과 및 해양경비안전교육원에 학생과 신설
- 연안구조정 및 소형정 운영, 해양오염방제 등에 필요한 인력 40명(경정 1명, 경감 2명, 경위1명, 경장 8명, 순경 20명, 5급 1명, 6급 5명, 7급 2명) 증원
- 5001함 부장·기관장의 직급을 경감에서 경정으로 상향(경정 2명, 경감 -2명)
- 소형정장 등 직급 조정(경감 18명, 경위 18명)

'17. 4. 4 **국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1385호)**

- 중부해양경비안전본부에 직할단인 서해5도 특별경비단 신설, 이에 필요한 한시정원 150명 (총경 1명, 경정 1명, 경감 4명, 경위 14명, 경사 29명, 경장 42명, 순경 59명) 증원
- 서해·제주권 대형함정 인력 60명(경장 15명, 순경 45명) 증원

해양경찰청
【해양수산부】 (2017. 7.~)

'17. 7. 26 **국민안전처와 그 소속기관 직제 폐지 (대통령령 제28211호)**
정부조직법 일부개정 (법률 제14839호)
해양경찰청과 그 소속기관 직제 제정 (대통령령 제28217호)

- 해양경찰의 역할을 재정립하여 해양안전을 확보하고, 해양주권 수호 역량을 강화하기 위하여 해양수산부장관 소속으로 해양경찰청을 신설
- '해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사' 사무에서 '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'로 조정
- 기획조정관, 국제협력관, 대변인, 행정법무담당관, 인사담당관, 교육담당관, 운영지원과 상황센터 및 수사정보국, 수사과, 형사과, 정보과, 외사과 신설

• 2관, 5국, 24과·담당관, 8소속, 18개 해양경찰서

2관 : 기획조정관, 국제협력관
5국 : 경비국, 구조안전국, 수사정보국, 해양오염방제국, 장비기술국
24과·담당관 : 감사담당관,대변인,운영지원과,혁신기획재정담당관,행정법무담당관,인사담당관, 교육담당관,경비과,상황센터,해상교통관제과,해양안전과,수색구조과,수상레저과, 수사과,형사과,정보과,외사과,방제기획과,기동방제과,해양오염예방과, 장비기획과,장비관리과,항공과,정보통신과
8소속 : 해양경찰교육원, 중앙해양특수구조단, 해양경찰정비창, 중부·서해·남해·동해·제주지방해양경찰청
18개 해양경찰서 : 인천, 평택, 태안, 보령, 군산, 부안, 목포, 완도, 여수, 통영, 창원, 부산, 울산, 포항, 동해, 속초, 제주, 서귀포

'17. 11. 28 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제266호)

- 동해지방해양경찰청 소속으로 울진해양경찰서 신설, 이에 필요한 정원 2명(총경 1명, 경감 1명) 및 한시정원 4명(경감 3명, 5급 1명)을 증원
- 연안구조정 및 해양오염방제정 운영에 필요한 인력 50명(경장 8명, 순경 16명, 5급 1명, 6급 4명, 7급 11명, 8급 10명) 증원
- 감식·분석 업무의 전문성을 강화하기 위하여 해양경찰청 및 지방해양경찰청 정원 4명(5급 1명, 7급 3명)을 해양경찰교육원으로 이체
- 방제업무의 효율성을 강화하기 위하여 해양경찰청의 정원 2명(5급 2명)은 지방해양경찰청으로, 지방해양경찰청의 정원 3명(6급 3명)은 해양경찰청으로 각각 이체

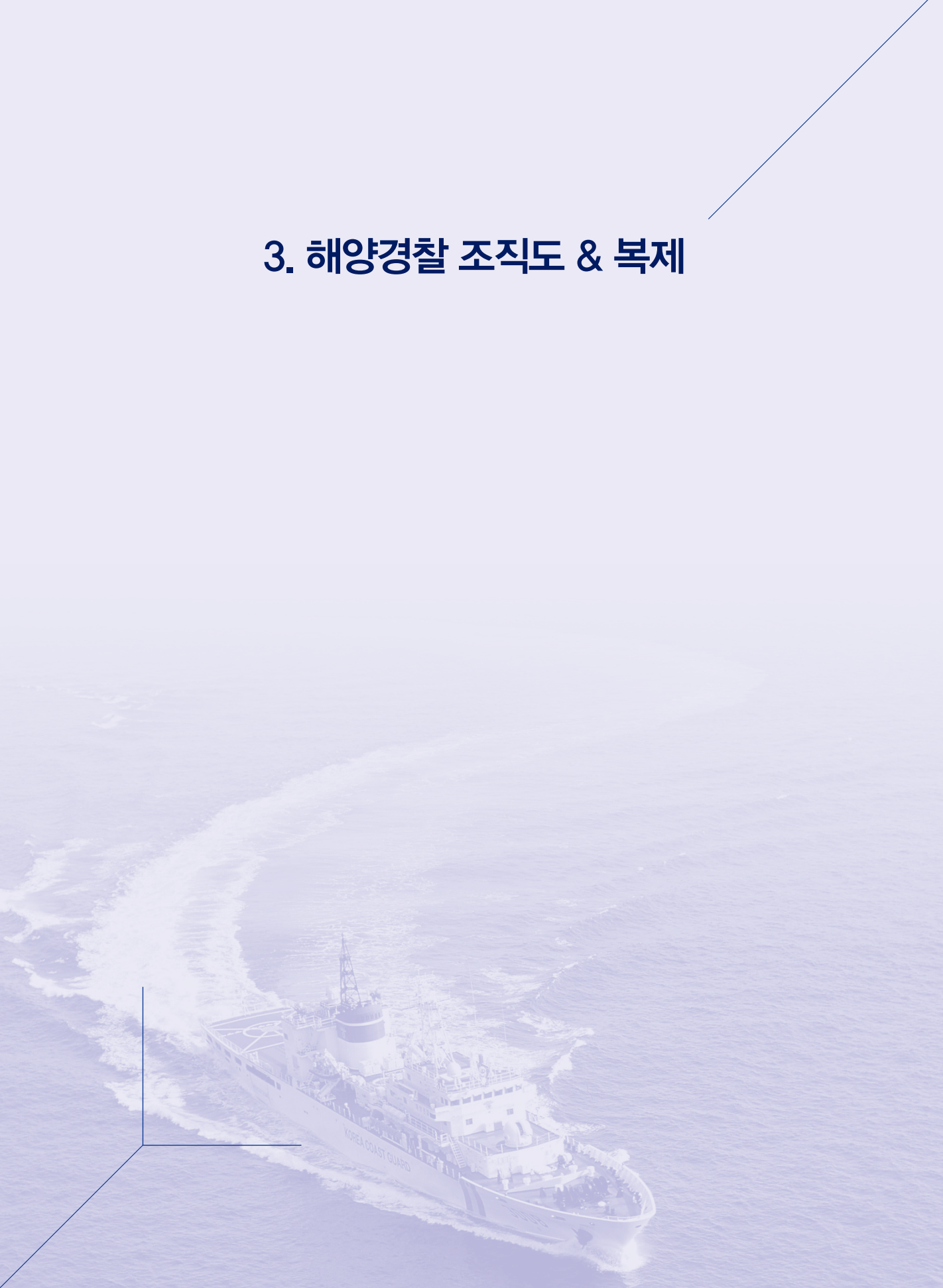
'18. 3. 30 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제280호)

- 경인, 태안연안교통관제센터 신설, 이에 필요한 인력 44명(경정 2명, 경감 2명, 경위 8명, 경사 12명, 경장 16명, 순경 4명) 증원
- 복수승조원제, 파출장소 등 현장인력 및 연안구조정 도입 등 시설장비 운영에 필요한 인력 449명(경정 2명, 경감 6명, 경위 19명, 경사 21명, 경장 164명, 순경 215명, 6급 6명, 7급 9명, 8급 6명, 9급 1명) 증원
- 소형정장 및 파출소장 직급 조정 (소형정장 경감 17명, 파출소장 경감 3명)

'18. 9. 5 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제300호)

- 연안구조정 및 해양오염방제정 운영에 필요한 인력 43명(경장 8명, 순경 16명, 5급 1명, 6급 2명, 7급 7명, 8급 9명) 증원, 해양수산부 소속 공무원으로 충원하여야 하는 해양경찰청 소속기관의 정원 중 관리운영직군 8급 1명을 기술직군 8급 1명으로 전환
- 해양경찰교육원에 총액인건비를 활용하여 인력 2명(임기제 8급 2명) 증원

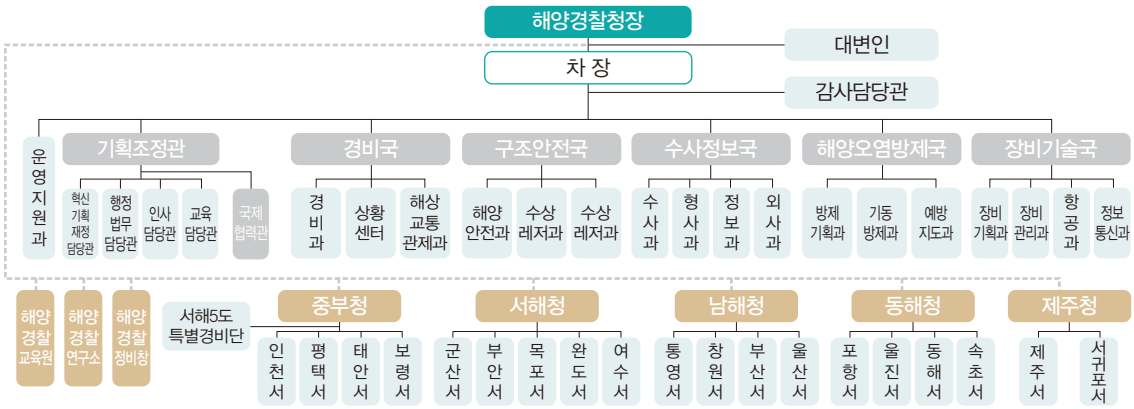
3. 해양경찰 조직도 & 복제



해양경찰 조직도

해양경찰청
(2018년 9월 기준)

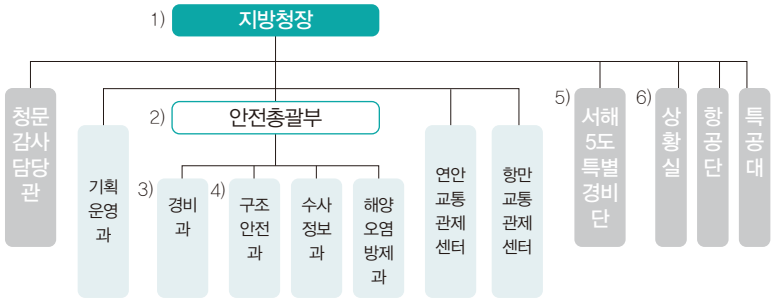
- 본청 : 청장, 차장, 2관 5국, 24과(담당관·센터 포함)
- 소속기관(27개소)
  지방청(5)/해경서(19)/교육원(1)/중앙해양특수구조단(1)/정비창(1)



지방해양경찰관서

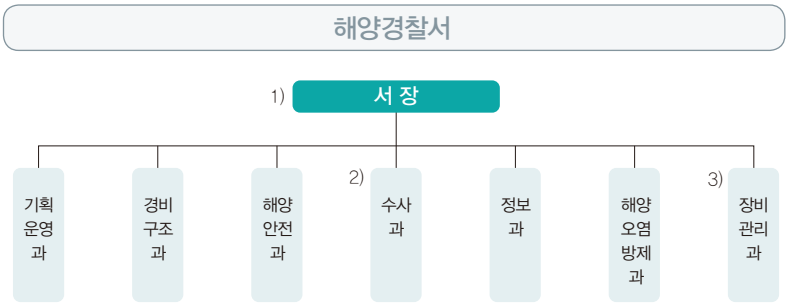
1) 5개지방청
   중부(치안정감)
   서해,남해(치안감)
   동해,제주(경무관)
2) 안전총괄부(서해,남해)
3) 경비과(중부,서해,남해)
   경비안전과(동해,제주)
4) 구조안전과(중부,서해,남해)
5) 서해5도특별경비단(중부)
6) 상황실(서해,남해-안전총괄부하부조직)

지방해양경찰청



1) 19개해경서
   중부(인천,평택,태안,보령)
   서해(군산,부안,목포,완도,여수)
   남해(통영,창원,부산,울산)
   동해(포항,울진,동해,속초)
   제주(제주,서귀포)
2) 울진서제외(수사정보과로 둠)
3) 보령,부안,울진제외(기획운영과 소관)
   ※태안,완도,울산,포항,속초 5개 해경서 장비관리과는 총액인건비제로 운영

해양경찰서



해양경찰 복제

1984~1995

동정복 | 동근무복 | 하근무복 | 성하복

1996~2005

정복 | 여경정복 | 근무복 | 하근무복

2006~2007
독자적 복제(2006~)

정복

근무복

2008~현재

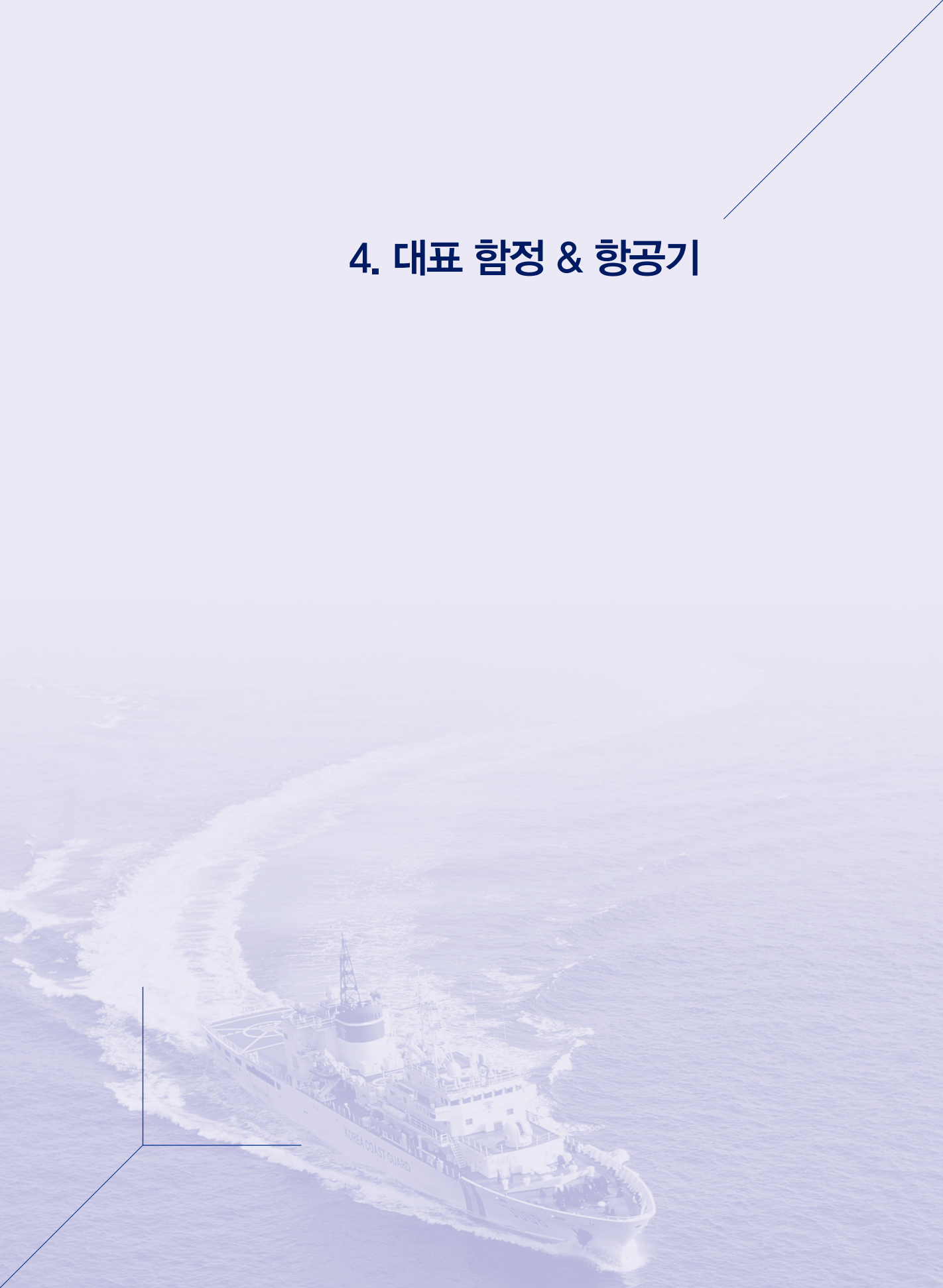
근무복

기동복

점퍼

정복

4. 대표 함정 & 항공기



대형함정

1. 5000톤급 함정
5001함(삼봉호)
- 주요제원 : 145.5×16.5×5.5m
- 무장 : 40mm 자동포, 20mm 벌컨포
- 헬기 탑재형

2. 3000톤급 함정
3001함(태평양1호)
※ 3009, 3010, 3012함 : 하이브리드함 / 3011함 : 훈련함
- 주요제원 : 104.7×15.0×5.4m
- 무장 : 20mm 벌컨포 2기
- 헬기 탑재형

3. 1500톤급 함정
1501함(제민1호)
- 주요제원 : 77.6×13.5×4.3m
- 무장 : 20mm 벌컨포, M60 4정

4. 1000톤급 함정
1001함(한강1호)
- 주요제원 : 91.0×11.9×3.3m
- 무장 : 40mm 자동포, 20mm 벌컨포

중형함정

1. 500톤급 함정 501함
- 주요제원 : 62.2×9.1×2.6m
- 무장 : 20mm 벌컨포, 50중기, M60 2정

2. 300톤급 함정 316함
- 주요제원 : 57×8.5×2.3m
- 무장 : 20mm 벌컨포, 50중기, M60 2정

3. 250톤급 함정 278함
- 주요제원 : 53.1×7.3×2.15m
- 무장 : 50중기, M-60 2정

4. 200톤급 함정 202함
- 주요제원 : 42×6.8m
- 무장 : 20mm 벌컨포, 50중기, M60 2정

소형함정

1. 100톤급 함정 131정
- 주요제원 : 35×6×2.0m
- 무장 : 50중기, M-60 2정

2. 50톤급 이상 P-02정
- 주요제원 : 28.7×5.4×1.2m
- 무장 : M-60 2정

3. 30톤급 P-105정
- 주요제원 : 18.7×4.4×1.2m
- 무장 : M60, 유탄발사기

특수정

1. 형사기동정 P-135정
- 주요제원 : 30.3×6.1×1.3m
- 무장 : 50중기, M-60

2. 순찰정 S-03정
- 주요제원 : 12.2×3.72×0.55m

3. 소방정 소방1호(300톤)
- 주요제원 : 40.8×8.5×1.8m
- 소화설비 : 소화펌프 (20000ℓ/분) 2대, 소화포 (5000ℓ/분, 7000ℓ/분, 7000ℓ/분) 각 2대, 화학소화 폼 3000ℓ 2세트, 화학소화 분말 2000kg 1세트, 집합 방수구 8구 2세트 · 4구 1세트
- 유출유 살포장치 : 유처리 탱크 400ℓ, 유처리 살포 모니터 200ℓ/분 2대

4. 방제정 방제6호(150톤)
- 주요제원 : 41.0×9.4×3.0m

특수정

5. 예인정
예인5호(T-05, 50톤)
- 주요제원 : 21.7×6.1×1.9m

6. 공기부양정
H-08정(28톤)
- 주요제원 : 21.15×8.7m
- 최대속도 : 45노트
- 등판능력 : 6°
- 선체재질 : 알루미늄

7. 잠수지원함 (1220톤)
- 주요제원 : 51×12m
- 최대속도 : 14노트
- 추진체계 : 1810마력x2대
- 기 타 : 감압챔버, 무인원격조종로봇

8. 화학방제함 1함(960톤)
- 주요제원 : 44×10.7m
- 최대속도 : 13노트
- 추진체계 : 1810마력x2대
- 기 타 : 유해감지센서, 화학물질분석기

9. 연안구조정
S-73정(18톤)
- 주요제원 : 14.3×4.3m
- 최대속도 : 35노트
- 주기관 : 디젤엔진 2대 (700마력×2)
- 기 타 : 마우스형 조종설비, 전복시 자가복원

기타 함정

1. 부선거 부선거1호 (700톤)
- 주요제원 : 70×20×8.5m(전고)
- 최대흘수 : 7m
- 평균흘수 : 1.5m
- 선체재질 : 강선

2. 고속 제트보트 태안-05정(8.4톤)
- 주요제원 : 9.5×3.2m
- 정원 : 8명
- 최대속도 : 35노트
- 선체재질 : 알루미늄

3. 모터보트 M-08정(1.2톤)
- 주요제원 : 5.6×2.2m
- 정원 : 5명
- 선체재질 : FRP

4. 수상오토바이 부산-08정(1.2톤)
- 주요제원 : 3.67×1.42m
- 정원 : 3명
- 최대속도 : 40노트
- 선체재질 : FRP

기타 함정

5. 방탄고속보트(7톤)
- 주요제원 : 11.8×3.48×0.7m
- 정원 : 10명
- 최대속도 : 40노트
- 선체재질 : 알루미늄, 조타구역 방탄

6. 122구조보트(7.5톤)
- 주요제원 : 12.2×3.72×0.9m
- 정원 : 10명
- 최대속도 : 40노트

항공기

1. 터보팬 비행기
CL-604(챌린저호)
- 주요제원 : 20.8×19.6×6.3m
- 최대속도 : 450노트
- 최대 체공시간 : 8시간
- 탑승인원 : 11명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비

2. 터보프롭 비행기 C-212
- 주요제원 : 16.2×20.3×6.6m
- 최대속도 : 190노트
- 최대 체공시간 : 5시간
- 탑승인원 : 7명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 구명벌 투하장치, 조명탄 투하장치

3. 터보프롭 비행기 CN-235
- 주요제원 : 21.4×25.8×8.2m
- 최대속도 : 213노트
- 최대 체공시간 : 7시간
- 탑승인원 : 16명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 구명벌 투하장치, 조명탄 투하장치, 위성전화

4. 연안용 수색구조헬기
BELL-412SP
- 크기 : 17.1×4.6×2.8m
- 최대 체공시간 : 3.5시간
- 탑승인원 : 9명
- 장비 : 호이스트

항공기

5. 연안용 수색구조헬기
KA-32C
- 주요제원 : 15.9×3.5×5.4m
- 최대속도 : 116노트
- 최대 체공시간 : 3.5시간
- 탑승인원 : 9명
- 장비 : 호이스트

6. 연안용 수색구조헬기
AW-139
- 주요제원 : 16.7×3.4×4.9m
- 최대속도 : 165노트
- 최대 체공시간 : 3.9시간
- 탑승인원 : 10명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 탐조등, 확성기, 헬기 응급의료시스템, 호이스트

7. 함정 탑재 헬기
AS-565MB
- 주요제원 : 13.7×3.3×4.1m
- 최대속도 : 160노트
- 최대 체공시간 : 3.3시간
- 탑승인원 : 8명
- 장비 : 열상장비, 탐조등, 헬기 응급의료시스템, 호이스트

해양경찰백서

Korea Coast Guard 2018 Annual Report

[안내]

- 백서의 내용과 관련하여 문의사항이나 개선의견이 있으면 해양경찰청 혁신기획재정담당관실로 연락하여 주시기 바랍니다.
- 주 소 : 21995 인천광역시 연수구 해돋이로 130
  해양경찰청 혁신기획재정담당관실 해양경찰백서 담당자
  전 화 : (032)835-2718 팩 스 : (032)835-2818
  홈페이지 : www.kcg.go.kr
- 해양경찰백서는 인터넷 정부간행물 판매센터에서 판매하고 있습니다.

발 행	2018년 12월
발 행 인	치안총감 조현배
발 행 처	해양경찰청
디자인/제작	(주)아미고디자인 02)517-5043
정 가	10,000원

해양경찰백서

Korea Coast Guard 2018 Annual Report

해양경찰청
KOREA COAST GUARD

21995 인천광역시 연수구 해돋이로 130 (송도동 3-8)