



# 2014 해양경찰백서

Korea Coast Guard 2014 White Paper



406-741 인천광역시 연수구 해돋이로 130 해양경찰청  
Tel\_032.835.2521 Fax\_032.835.3304 www.kcg.go.kr

Korea Coast Guard  
2014 White Paper

2014

해양경찰백서



발 간 등 록 번 호  
11-1530000-000048-10

# 2014 해양경찰백서

Korea Coast Guard 2014 White Paper



해양경찰청  
KOREA COAST GUARD

발 간 등 록 번 호  
11-1530000-000048-10

# 2014 해양경찰백서

Korea Coast Guard 2014 White Paper



해양경찰청  
KOREA COAST GUARD

발간사

# ‘안전한 바다 행복한 국민’ 해양경찰이 함께합니다.

오늘날 바다는 자원의 보고이자, 국가경제의 동맥으로서  
그 중요성이 나날이 높아지고 있습니다. 이러한 바다를 지키고,  
가꾸기 위해 지난해 창설 60주년을 맞은 해양경찰은  
‘안전한 바다, 행복한 국민’이라는 슬로건을 세우고  
끊임없이 노력해왔습니다.



주변국의 치열한 해양 영유권 확보 경쟁 속에서 독도·이어도 해역의 경비세력을 확충하고, 외국어선 불법조업에 대한 강력한 단속으로 우리 바다의 주권을 수호하였습니다.

포항 청루호 좌초, 부산 마리타임 메이지호 충돌 등 각종 해난사고에서는 불굴의 사명감으로 인명구조에 앞장섰고, 캡틴 반젤리스호 원유유출 사고 당시 온몸을 던지는 투혼을 발휘하여 숭고한 해양경찰의 정신을 보여주기도 하였습니다.

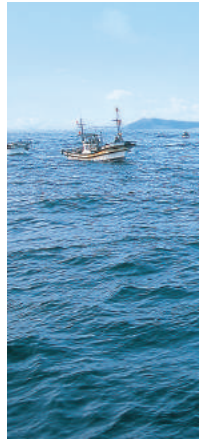
국민의 안전한 먹거리 확보를 위한 유해수산물 근절 등 각종 해상범죄에 대한 엄정한 법 집행으로 치안질서 확립에 앞장서는 한편, 요트를 비롯한 다양한 대회를 개최하여 해양스포츠 저변확대에도 기여했습니다.

이와 함께 보령해경서 신설하여 치안사각지대를 해소하고 해양경찰교육원 신축 이전 통해 교육과정 및 훈련 체계를 전면 개편하는 등 우수인력 양성 기반을 마련한 것은 의미 있는 성과였습니다.

이러한 지난해의 발자취를 정리하여 2014년 해양경찰백서에 담았습니다. 본서가 ‘안전하고 행복한 국민의 바다’를 만들기 위한 정책지침서로 널리 활용되고, 국민들의 바다에 대한 이해와 사랑이 더욱 확산되길 기대합니다.

2014년 11월  
해양경찰청장 치안총감

김석호



# 01

## 해양주권 수호 및 국가안보 강화

### 제1절 독도, 이어도 및 EEZ 해양주권 수호

1. 해상경비 여건분석	12
2. 주요 추진성과	14
3. 불법조업 외국어선 단속강화 및 우리 어민 보호활동	23
4. 해상경비 실적	26

### 제2절 국가위기관리 체계 확립

1. 국가위기관리 정세와 동향	29
2. 위기관리 능력 강화를 위한 노력	29

### 제3절 해상테러 예방 및 대응역량 강화

1. 국내·외 테러정세와 국제 환경 변화	33
2. 해상테러 대응 역량 강화	34
3. 국민과 함께하는 해양경찰특공대	41



## 02

### 국민중심의 해양안전망 구축

#### 제1절 해양재난관리 활동

1. 해양사고 발생 현황	44
2. 체계적인 해양재난 대비·대응체계 구축	52
3. 해양사고 구조대응체계 강화	56
4. 국제적 수색구조 협력	60

#### 제2절 해양사고 예방체계 구축과 연안해역 안전관리

1. 현장중심 예방활동 강화	66
2. 파·출장소 운영	77
3. 신고기관 업무 수행	78
4. 연안해역 대응역량 강화	78
5. 역점 추진과제	80

#### 제3절 해수욕장 안전관리

1. 안전관리 개요	82
2. 해수욕장 안전사고 예방	83

#### 제4절 체계적인 해양교통관리

1. 해상교통 안전관리 강화	85
-----------------	----

#### 제5절 수상레저 안전관리 활동

1. 수상레저활동 환경 및 전망	92
2. 법·제도개선을 통한 안전관리(수상레저안전법)	95
3. 조종면허시험제도	96
4. 수상레저 안전관리	101
5. 수상레저활동 사고현황 분석	106



# 03

## 해양 법질서 확립을 통한 선진 일류국가 구현

### 제1절 해양범죄 단속활동

1. 해양범죄 추세	110
2. 주요범죄 단속활동	114
3. 민생침해 범죄 집중단속	125
4. 기소중지자 검거	129
5. 형사기동정 운용	130

### 제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정 구현

1. 인권중심의 선진 수사행정 실천	131
2. 국민중심의 수사행정 추진	133
3. 선진 과학수사 역량 제고	134

### 제3절 국제성 범죄와 외사경찰

1. 세계화 추세와 치안환경의 변화	139
2. 국제성 범죄 현황	141

### 제4절 정보·보안역량 강화

1. 해상 집단민원 대응 및 정책정보 수집역량 강화	150
2. 해양경찰 정보대응 활동	155
3. 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화	156



# 04

## 깨끗한 바다를 만들기 위한 해양환경 보전활동

### 제1절 해양오염사고 발생 추세

1. 개관	160
2. 유형별 발생현황	161

### 제2절 해양오염 예방활동

1. 해양오염예방 지도·점검	172
2. 국민참여 프로그램 운영	175
3. 해양환경 보전의식 함양	178

### 제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립

1. 국가방제체계 구성·운영	182
2. 방제전문성 향상을 위한 교육·훈련	186
3. 해양오염사고 대비·대응을 위한 국제협력	190

### 제4절 폐기물 해양배출 관리

1. 폐기물 해양배출 제도	194
2. 폐기물 해양배출 현황	196
3. 폐기물 해양투기 감축 및 적법관리	197



# 05

## 창조적이고 선도적인 해양경찰

### 제1절 해양경찰 변화관리

1. 2013년 변화관리 개요	200
2. 해양경찰 변화관리 활동	201
3. 성과주의 조직문화	204

### 제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

1. 국민을 우선하는 민원행정 서비스	208
2. 바다안전 의식 향상을 위한 홍보활동	211
3. 청렴한 조직문화 조성 and 엄정한 공직기강 확립	215
4. 국민행복을 위한 정책의 법제화	218

### 제3절 창의적인 연구개발 활동

1. 해양경찰 업무 지원을 위한 과학적인 연구활동	222
2. 현장 맞춤형 장비 개발	224
3. 과학적 수사지원체제 구축	228
4. 과학적 방제기술 개발 및 해양오염물질 감식기술 고도화	231
5. 과학적인 해양환경 관리	234

### 4절 현장중심의 정보통신 기반 확립

1. 해·육상 통합통신체계 구축	237
2. 변화하는 수색구조 위성 체계 도입	239
3. 스마트한 해양 정보통신환경 구축	240
4. 정부 3.0 취약계층 맞춤형 서비스 지원	242
5. 정보통신 보안 관리체계 강화	242



# 06

## 해양경찰 조직역량 강화

### 제1절 조직 역량 기반 강화

1. 조직 및 인력	246
2. 해양경찰 예산	248

### 제2절 인사교육 및 복리후생

1. 공정하고 투명한 인사를 위한 제도 개선	251
2. 수요자 중심의 인사운영	253
3. 인적자원 양성을 위한 교육훈련	258
4. 채용시험 및 기타 인사제도	261
5. 해양경찰 복지 및 사기관리	264

### 제3절 국제교류 협력 강화

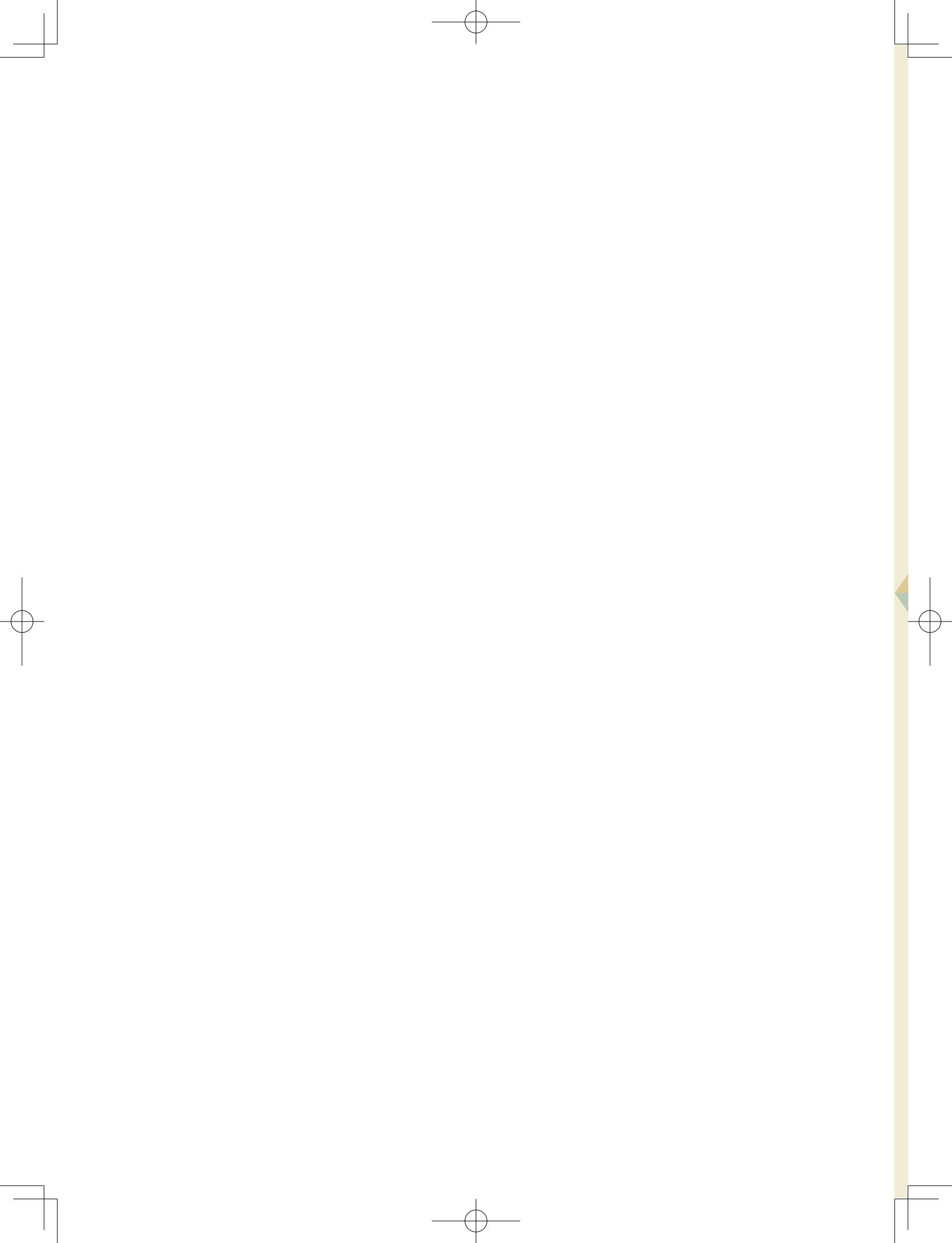
1. 해양경찰의 국제협력 현황	272
2. 다자간 국제협력 활동	273
3. 주변국 해양치안기관 간 교류협력	275
4. 동남아시아·오세아니아·아프리카 지역과의 교류협력 확대	278
5. 재외동포 권익보호를 위한 해외주재관 파견	282
6. 해양경찰 창설 60주년 국제컨퍼런스 개최	283
7. 급변하는 동북아 정세에 대응 정보수집 및 유관기관 협력 강화	285

### 제4절 전력증강 및 장비관리

1. 해양경찰 전력증강	287
2. 효율적인 장비관리 및 지원	292
3. 해양경찰정비창 운영	299

## 부록

1. 해양경찰 연혁	304
2. 해양경찰 조직도	314
3. 표 그림 목차	316



Korea Coast Guard  
2014 White Paper

# 01

## 해양주권 수호 및 국가안보 강화

제1절 독도, 이어도 및 EEZ 해양주권 수호

제2절 국가위기관리 체계 확립

제3절 해상테러 예방 및 대응역량 강화



# 1절

## 독도, 이어도 및 EEZ 해양주권 수호



### 01 해상경비 여건분석



#### 참고

#### 배타적 경제수역 (Exclusive Economic Zone)

영해를 측정하는 기선으로부터 200해리 범위까지의 수역 중 영해를 제외한 수역으로서 연안국의 경제적 목적을 위한 주권적 권리와 관할권이 인정되는 수역으로 UN해양법협약 상 제도화된 개념이다. 우리나라는 1996년 同협약을 비준함에 따라 같은 해 9월 10일 배타적 경제수역법을 시행, EEZ를 선포하였다. 해양경찰은 바다의 중요성을 부각시키고, 해양주권 수호의 강력한 의지를 천명하기 위해 배타적경제수역 선포 일인 9월 10일을 '해양경찰의 날'로 지정하여 기념하고 있다.

#### 가. 해양주권 수호

바다는 예로부터 무역을 통한 경제활동의 중요한 수단인 동시에 국가 세력 팽창의 활로로써 중요한 의미를 가져왔다. 일찍이 강대국들은 해양주권 확보를 통해 경제·문화·국방력을 강화해왔으며, 그렇지 못한 국가는 쇠락의 역사를 겪었다. 근래에는 세계 모든 국가들이 기술력의 발전에 힘입어 자원의 보고인 바다의 잠재력을 새롭게 인식하고, 해양 영토 확장 및 권익보호를 위한 해양정책을 핵심정책으로 추진하는 등 국가해양력 강화를 위해 총력을 기울이고 있다.

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

주변국의 동향을 살펴보면, 일본은 역사교과서 왜곡, 방위백서 발표 등을 통해 독도에 대한 국제 분쟁지역화를 유도하면서 독도 영유권을

주장하고 있고, 영토문제에 보다 적극적으로 대응하기 위해 2013년 2월 전담기구인 “영토·주권 대책 기획조정실”을 내각 관방에 신설하였다.

또한, 중국도 2013년 7월 해상법집행 기능을 강화하고 자국의 해양권익 보호를 위해 해감총대, 어정국, 변방관리국, 해관총서 등 관련 기능을 통합, 해경국으로 조직을 개편하였다.

이러한 여건 하에서 해양경찰은 바다에서 빈틈없는 해양주권 수호를 위해 영해는 물론 배타적 경제수역에서의 불법조업 외국어선 감시·단속, 독도와 이어도를 포함한 광범위한 해역에서 철저한 경비 활동을 펼쳐나가고 있다.

## 나. 외국어선 불법조업 분야

우리나라는 1996년 배타적 경제수역(EEZ)을 선포한 이후 중국 및 일본과 EEZ가 중첩되는 수역에 대해 해양경계 획정을 위한 교섭을 개시하였으나 양국 간 입장 차로 아직까지 경계획정이 이루어지지 못하고 있다. 다만, 국민 생계와 직접적으로 연관되어 있는 어업분야에 있어서는 한·일 어업협정('99.1.22. 발효)과 한·중 어업협정('01.6.30. 발효)을 통하여 잠정적으로 어업질서를 상호 유지해 나가고 있다.

중국해역에서의 무분별한 남획과 급격한 산업화에 따른 연안해역 오염으로 근해 어자원이 고갈되자, 중국어선들은 어족자원이 풍부한 우리 영해 및 배타적경제수역을 침범하여 불법조업을 자행하고 있다. 해양경찰의 강력한 단속에도 불법조업은 근절되지 않고, 오히려 단속을 회피하기 위한 수법이 점차 조직화·집단화·흉포화 되어가는 추세이다.



■ 중국어선들이 집단계류하여 저항하는 모습



■ 중국어선 집단계류 단속

2008년과 2011년 불법조업 외국어선 검거과정에서 단속 경찰관이 순직하는 안타까운 사건도 있었지만, 해양경찰은 우리 어업인의 생활터전인 바다에서 외국어선의 불법조업을 근절하기 위하여 각종 전술을 개발하고 장비 및 인적 역량을 강화하는 한편, 외교적 노력도 병행하고 있다.

## 02 주요 추진성과

### 가. 독도·이어도 주변해역 경비 활동

#### (1) 독도

독도는 역사적으로 신라시대부터 편입되어 실효적으로 지배하고 있는 대한민국 영토이다.

독도는 약 460만 년에서 250만 년 전 신생대에 용암분출로 형성된 화산섬으로 울릉도에서 동남쪽으로 87.4km 거리에 있고, 동도(북위 37도 14분 26.8초, 동경 131도 52분 10.4초)·서도(북위 37도 14분 30.6초, 동경 131도 51분 54.6초)와 89개의 부속 도서로 이루어져 있으며, 총면적은 187,554㎡이다.



독도 전경



독도 위치

일본은 러·일전쟁 시기인 1905년 내각회의 결정으로 시마네현 고시를 통해 독도를 시마네현에 편입시켜 자국의 영토라고 억지주장을 하고 있으며, 독도 주변의 우리나라 영해 외측 수역에 지속적으로 순시선을 보내는 등 국제 분쟁지역화를 기도하고 있다. 2013년에는 총 100회에 걸쳐 일본 순시선이 독도 영해 외측해역에 출현하였다.

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

2006년에는 일본 해상보안청 소속 측량선 2척이 독도 부근 우리 EEZ에서 해양과학조사를 시도하였으나 해양경찰 경비함정의 적극적 퇴거작전으로 실패하였고, 같은 해 7월 우리 해양조사선 해양2000호의 독도 근해 해양과학조사를 일본순시선이 방해하려 하였으나 해양경찰의 대응으로 계획된 해양조사를 차질 없이 수행하였다.



#### 사 례

##### 해양 2000호 사건

2006년 7월 국립해양조사원 소속 「해양2000호」의 동해안 해류조사 중, 일본주장 EEZ(독도~울릉 중간선) 내측 해상에 日순시선이 출현, 무선 통신·확성기를 이용한 조사중지 요구에 대해 우리 측 경비함정의 효율적 대응으로, 계획된 해양조사를 차질 없이 수행하였던 사건



■ 국립해양조사원 소속 해양 2000호

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



#### 사 례

##### 일본 과잉단속에 따른 우리 어선 피해발생 사례

어선명	일시·장소	위반 내용	우리어선 피해
삼진호	'01. 9. 26, 부산 대변 동방 31해리	일본 EEZ침범	일본 순시선 추돌로 침몰
제7 종진호	'03. 2. 12, 일본 EEZ 내측 4해리	임검 불응	일본 순시선 추돌, 선체일부 손상
제339 풍운호	'04. 5. 24, 일본 EEZ 내측 1.5해리	임검 불응	경고투척구 47발, 최루탄 20발 발사, 선장 눈부위 부상

제1절  
독도, 이어도 및  
EEZ 해양주권 강화



■ 독도를 경비하는 함정



## 사례

### 한·일 경비함정 대치사례

관련선박	일시·장소	당시 상황	대치상황
제33 부성호	'01.10.31 포항	조업중 EEZ 경계선까지 조류에 밀림	해경함정과 어업지도선이 보호조치, 조사 후 무혐의 처리
제101 대정호	'02.2.19 포항	어망 일부가 일본 EEZ로 흘러가 찾던 중	해경함정 1척이 입항시까지 근접호송, 일본 순시선 1척 영해외곽까지 추적
큰 영광호	'05.12.3 부산	일본 EEZ 0.4해리 침범 조업	일본 순시선 검문검색에 “큰영광호” 도주, 해경함정과 순시선간 대치, 큰영광호 일본 EEZ 침범사실 확인, 대마도로 나포되어 담보금 납부 후 석방 (해경 3척, 일본 순시선 3척 대치)
97 세진호	'08.5.16 부산	우리 EEZ에서 조업 중	해경함정과 일본순시선이 세진호 양측계류, 8시간 해상 대치 후 일본의 사실관계 오인 인정 (해경 5척, 일본 순시선 5척 대치)
99 만중호	'09.10.31 부산	일본 EEZ 0.5해리 침범 사실은 인정하나, 조업사실은 부인	해경함정과 일본순시선이 만중호 양측계류, 17시간 해상 대치 후 우리 측 인수 조사 (해경 4척, 일본 순시선 6척 대치)

해양경찰은 독도 영해 및 EEZ에 대한 확고한 해양주권 수호를 위해 독도 해역에 헬기 탑재 가능 대형함정 1척을 상시 배치하여 전담 경비하고, 항공순찰을 강화하는 등 해공 입체적 경비를 전개하고 있으며, 독도 인근 울릉 해역과 포항 동방 해역에 대형함정을 배치하여 우발사태 시 신속한 지원태세를 유지하고 있다

또한, 독도와 동해 경계 미확정 수역에서 해양영토주권 및 관할권 강화를 위해 울릉해양경찰서 신설 및 전진기지 확보를 추진하고 있으며, 해군, 경찰 독도경비대 등 유관기관과도 긴밀한 상호협력체계를 구축하여 독도 수호 역량을 강화해나가고 있다.

이와 함께, 독도와 관련한 물리적 충돌사태 등 위기상황 발생 시 범정부 차원의 신속하고 체계적인 대응을 위해 위기대응 매뉴얼을 마련하여 이를 통한 지속적인 훈련을 실시하고 있다.

최근 일본 아베정권의 독도 관련 지속적인 도발과 독도를 둘러싼 한일 갈등이 고조됨에 따라 민족의 자존심 독도에 대한 국민의 관심이 더욱 더 높아졌으며, 울릉도를 운항하는 여객선 증가로 인해 독도를 찾는 관광객은

꾸준히 증가하여 2013년 한 해 독도를 관람한 관광객은 무려 25만여 명에 이르고 있다. 이에 해양경찰은 울릉도와 독도 간 운항 여객선의 안전 호송을 위하여 울릉~독도해역에 중·대형함정을 상시 배치하는 등 독도 관광객의 안전관리에도 최선을 다하고 있다.

## (2) 이어도

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

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

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

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

그러나 중국은 “이어도는 한·중 양국이 주장하는 EEZ 중첩수역 안에 위치하며, 양국 간 EEZ 경계 획정이 이루어지지 않은 상황에서 어느 한 국가가 일방적인 조치를 취하는 것은 바람직하지 않고, 이어도에 대한 한국의 일방적인 행동은 어떠한 법적 효력도 가지지 않는다.”고 주장하면서 해양감시용 선박과 항공기가 이어도 해양과학기지 인근 해상까지 향해 비행하고 있다.

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

해양경찰은 UN해양법에 명시된 EEZ에서의 연안국의 주권적 권리를

제1절  
독도, 이어도 및  
EEZ 해양주권 강화



■ 이어도 위치



■ 이어도 근처에 출현한 중국 관공선

수호하고, 우리의 관할권 범위를 중국 측에 확고하게 인식시킨다는 방침 아래 기존 순찰 경비에서 전담 경비로 경비방법을 전환, 대형함정 1척을 이어도 주변해역에 상시 배치하고 이어도 주변 항공순찰을 주 1회에서 주 3~4회로 강화하였다.

또한, 이어도 해양과학기지 CCTV를 활용하여 24시간 감시 체계를 유지하고, 우발상황에 대비하여 현장 대응능력을 강화하기 위한 훈련을 정기적으로 실시하고 있으며, 유관기관과의 긴밀한 협조를 통해 정보 공유체계를 유지하고 있다.



■ 이어도 전담 경비 중인 해양경찰 함정



■ 이어도 해양과학기지 수호훈련

## 나. 불법 외국어선에 대한 단속활동 및 해상 공권력 강화

### (1) 불법조업 외국어선 단속

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

한·일 어업협정(1999년)과 한·중 어업협정(2001년) 체결 이후 외국어선이 우리 측 허가수역에서 조업하기 위해서는 어획할당량(업종별·어종별), 입어척수 등 조업조건을 구비하고, 입어 및 조업절차에 따라 어업허가증을 발급받아야 한다. 해양경찰은 우리 측 허가수역에서 조업하는 허가어선에 대해서는 체계적인 안전관리를 실시하고, 허가를 받았으나 조업조건을 위반한 어선, 허가를 받지 않고 조업하는 불법어선에 대해서는 엄정하되 안전한 단속을 실시하고 있다. 2013년 우리 해역에서 불법조업 행위로 나포된 중국어선은 487척으로 전년도 467척에 비해 20척(4%)이 늘었다.

표 1-1 불법조업 중국어선 단속 현황

구분	계	나포(척)			비고 (NLL)	구속 인원	담보금 부과액
		배타적 무허가	경제수역 제한조건 위반 등	영해 침범			
2009	381	86	272	23	49	130	55억 3천만원
2010	370	91	226	53	43	56	78억 1,600만원
2011	534	170	332	32	30	72	145억 8,600만원
2012	467	106	330	31	41	173	171억 4,900만원
2013	487	149	304	34	40	183	244억 1750만원

최근 해양경찰의 단속을 피하기 위한 불법조업 중국어선의 수법은 점점 더 교묘해지고 지능화되고 있다. 야간이나 기상악화 시 우리해역을 침범하여 불법조업하거나, 허가증을 위조, 선명을 은폐하는 등 지능화 추세에 있다. 특히, 선단 나포 시도 시 어획물 운반선을 중심으로 극렬히 집단 저항하는가 하면, 높은 파도와 강한 바람 등 해상의 특수성을 역이용하여 10척 이상의 어선들이 집단 계류하여 단속 경찰관의 승선을 방해하기 위해 선박 양측에 그물·쇠창살·철판 등을 설치하거나, 쇠파이프·삼과 같은 흉기를 휘두르는 등 난폭한 행동을 취하고 있다.

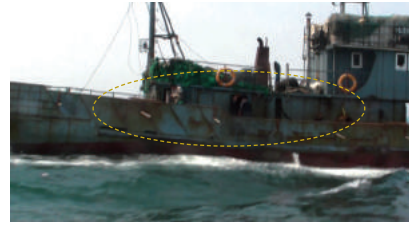
서해 북방한계선(NLL) 부근에서는 중국어선들이 북측 해역에서 조업하다가 야간이나 기상이 불량한 시간을 틈타 기습적으로 우리 해역으로 넘어와 불법조업하다가 다시 북측 해역으로 넘어가는 게릴라식 수법을 사용하고 있다.

2013년 우리 해역에서 불법조업으로 검거된 중국어선 487척의 선적항을 보면 요녕성(226척, 46%)과 산둥성(174척, 36%)이 가장 많은데, 그 이유는 두 지역이 우리나라 수역과 가깝게 위치하고 있어 이동에 소비되는 유류비 등 각종 소모성 비용을 절약할 수 있고, 불법조업으로 잡은 어획물을 신속하게 운송할 수 있기 때문으로 분석된다.

우리 해역에서 중국어선 불법조업이 계속되는 이유는 중국의 경제수준 향상으로 국민들의 수산물 소비가 늘어나고 있는 반면, 무분별한 남획, 급속한 산업화에 따른 환경오염 등으로 어장이 황폐화되었기 때문인 것으로 분석된다.



■ 집단계류, 도주 중인 중국어선



■ 현측에 쇠창살을 설치한 중국어선



■ 현측에 등선방해용 그물을 설치한 중국어선



■ 현측에 등선방해용 철판을 설치한 중국어선

## (2) 외국어선 불법조업 근절 노력

해양경찰은 우리 어업인의 삶의 터전인 바다를 보호하고 소중한 어족자원을 지키기 위하여 우리 해역에서 불법으로 조업하는 외국어선에 대해 단호하고도 강력한 단속을 펼쳐나가고 있다.

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

이러한 노력에도 불구하고, 2011년 12월 12일 인천 소청도 해상에서 불법조업 중국어선 단속 중 경찰관 사상(1명 사망, 1명 부상) 사고가 발생하였고, 범정부적 대응방안을 모색하기 위해 2011년 12월 26일 정부부처 합동으로 외교적 대응강화, 단속역량 확충, 법·제도 개선을 내용으로 하는 「불법조업 근절 종합대책」을 발표하였다. 해양경찰은 대책이행을 위한 「해양경찰 실천계획」을 수립, 불법조업 근절을 위하여 단속함정 증강, 해상특수기동대 인력 및 단속장비 보강, 해상시뮬레이션 사격장 설치, 단정 전술종합역량 평가대회 개최 등을 통해 단속역량을 강화하고, 단속경찰관 안전 확보를 위한 방안을 마련해 나가고 있다.



■ 단정 전술종합역량 평가대회  
(13.9.4 ~ 9.5)



■ 해상특수기동대 시뮬레이션 사격장 (인천)

또한, 외교부, 해양수산부, 해군 등 유관기관과 업무협약(MOU) 체결하여, 상호 교류근무, 협조회의, 워크숍 및 세미나 개최, 합동특별단속 등을 통해 긴밀한 공조체제를 유지하고 있으며, 지난 2007년 서해지방해양경찰청과 중국 황발해구어정국 간 업무협약, 남해지방해양경찰청과 중국 동해어정국 간 업무협약, 2009년 해양경찰청과 중국해감총대 간 업무협약을 체결하였다.

특히, 2013년 6월 한·중 정상회담에서는 “한·중 미래비전 공동성명”을 채택하고 서해안 어업자원 보호와 조업질서 강화를 위해 양국 어업수산 및 유관기관과 공동단속 등 협조체제를 강화하기로 하였으며 수산고위급 회의를 포함한 인적, 기술적 교류도 확대키로 하였다. 이후 후속조치로 진행된 어업 지도단속 실무회의, 어업 공동위원회, 어업문제 협력회의 등 어업협정 관련회의, 현지 어민 간담회 등을 통해 관련국과의 공동해결 방안을 모색하고, 자국 어선의 불법조업 근절을 위한 노력을 촉구하는 등 다각적인 노력을 병행하고 있다.



■ 2013년 한·중 정상회담



■ 2013 중국어선 불법어업 방지 실무회의

### (3) NLL 해역 불법조업 외국어선 단속

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

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



서해 NLL 부근 조업 중인 중국어선



NLL 침범 불법 조업 중인 중국어선 단속

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

NLL 부근 중국어선 조업현황은 2011년 65,000여척을 기점으로 2012년 46,000여척, 2013년 33,000여척으로 지속적으로 줄어들고 있는 추세이며 이는 해양경찰의 강력한 단속과 외교서한 발송 등 외교노력에 기인한 것으로 분석 된다.

한편, 2013년에는 서해 NLL 부근 및 백령·대청·연평도 주변해역에서 40척의 불법조업 중국어선을 나포하여 약 8억 5천만 원의 담보금을 징수하였다.

표 1-2 NLL 부근 중국어선 월별 조업 및 단속 현황

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2012													
조업	46,269	925	515	844	2,280	6,515	7,438	2,797	2,569	1,0286	8,487	2,494	1,119
단속	42	-	-	-	1	8	4	2	1	11	7	6	1
2013													
조업	33,499	495	204	667	3,491	7,570	6,248	1,674	1,135	3,437	4,418	3,079	1,081
단속	40	1	-	-	5	10	5	-	2	6	5	6	-

NLL 부근 해역에서는 안보 특성상 해군과의 정보교환 등 유기적인 협조체계 구축은 물론, 현장에서 긴밀한 협조를 통한 나포 작전을 수행하고 있다.

#### (4) 북한·러시아 수역 이동 중국어선 감시·단속

중국인 북한과 2004년부터 민간 차원의 어업협약을 체결한 이후, 매년 중국어선이 동해 북한·러시아 수역에서 조업하고 있으며, 북한 수역 조업을 위해 6~12월에 우리 수역을 통과하고 있다.

중국어선이 동해연안을 따라 이동하는 과정에서 우리 어업인들의 어구를 손괴하거나, 불법조업을 감행하는 등 어업인 피해가 발생할 가능성에 대비하여 우리 어선 조업상황에 따라 주 조업지 외곽으로 안전 항해를 유도하고 있다.

해군, 어업관리단, 육군 레이더기지 등 유관기관과 협조하여 중국어선 주요 이동경로에 탄력적으로 경비함정을 배치하고, 항공기를 이용한 순찰 등 감시를 강화, 어구손괴 등 불법조업 시에는 관련 법령에 따라 관계기관과

합동으로 강력히 대응하는 등 우리 어업인 피해 최소화 및 어업질서 확립을 위해 최선을 다하고 있다.

2013년에는 총 1,326척의 중국어선이 우리 동해를 따라 북한·러시아 수역으로 이동하였으나, 철저한 감시활동으로 우리 해역 어업인 피해는 단 한건도 없었다.

또한, 우리 어업인들이 러시아 해역에서 정당한 어업행위 중 조업방해 등 피해사항 발생 시 러시아 국경수비대 측에 강력한 단속과 보호대책을 요청하는 등 러시아 수역에서 조업권리 보호를 위해서 다각적인 노력을 강구하고 있다.

## 03 불법조업 외국어선 단속강화 및 우리 어민 보호활동

### (1) 공무집행방해 중국어선에 대한 처벌강화

우리 수역에서 불법조업을 하다 나포되는 중국어선이 매년 증가추세에 있을 뿐만 아니라, 최근에는 해양경찰 경비함정의 단속에 폭력 저항하거나 집단계류하여 도주하는 등 공무집행방해 사례가 빈발하고 있다.

2013년에는 불법조업 중국어선이 단속하던 해양경찰에 극렬하게 저항하여 다수의 부상자가 발생하였다. 해양경찰은 이러한 불법조업 중국어선의 폭력저항 행위에 단호히 대응하기 위해 공무집행을 방해한 중국어선 총 11척을 나포하여 폭력행위 등에 가담한 중국인 선원 등 총 66명을 구속하였다.

또한, 이러한 중국어선 불법조업 문제를 근절하기 위해 관계기관과 협의하여 담보금을 상향(최고 2억 원)하는 등 관련제도 개선에도 노력하고 있다. 2013년 우리수역에서 불법조업 혐의로 나포된 중국어선은 총 487척에 이른다.

제1절  
독도, 이어도 및  
EEZ 해양주권 강화



■ 울릉도 인근 해상에서 피항 중인 중국어선단



■ 동해 북상 중국어선 감시활동



■ 중국선원의 폭력저항



■ 해상으로 추락하는 단속 요원

## (2) 중대위반 중국어선 중국측 직접인계

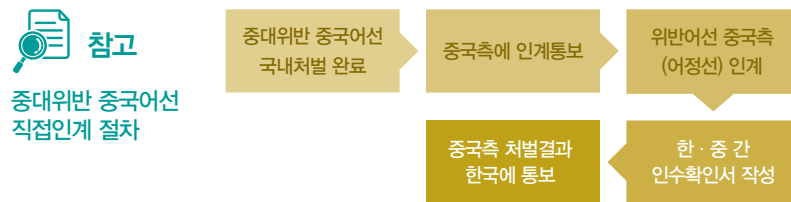
해양경찰은 경비함정 단속과정에 폭력저항 또는 집단계류 도주하는 등 중대한 위반행위를 저지른 중국어선에 대한 처벌효과를 높이기 위하여, 중국어선에 대해 우리측 처벌 후 해상에서 중국측 정부선박에 직접 인계하여 재조사(처벌)를 요구하고 있다.



■ 중국어정선에 불법조업 어선 직접인계



■ 한중 단속공무원 간 인수인계 처리



2013년까지 중대위반 중국어선 22척을 국내처벌한 후 중국측에 인계 하였으며, 중국측에서는 22척의 중국어선에 대해 선박 또는 허가증 몰수, 벌금 등의 처분을 하였다고 통보해 왔다.

## (3) 불법조업 외국어선 현장조사제

현장조사제의 대상은 불법조업 단속활동 중 폭력저항으로 공무집행을 방해 하는 일부 무허가 중국어선들과는 달리, 불법조업 혐의로 나포되고 있는 대부분의 중국어선들은 우리 정부의 정식허가를 얻어 조업활동을 하다 각종 제한조건을 위반하는 경우로 비교적 경미한 위반사례에 해당된다.

제한조건위반과 같이 경미한 위반으로 검거되는 불법조업 중국어선에 대해서는, 무허가조업, 폭력저항 도주 등의 중대위반 중국어선과 달리, 국내로 압송하지 않고 나포현장에서 바로 조사를 실시하고, 담보금을 납부할 경우 즉시 석방하고 있다.

 **참고**  
현장조사를 위한  
간이 수사절차



현장조사제 실시는 기존의 육상 압송조사에 의한 경비공백을 최소화하고, 압송에 따라 발생하는 경비합정의 유류비(2,400ℓ), 통역비(16만원), 조사 시간(48시간 → 5시간) 등을 대폭적으로 절감함으로써 한 척당 약 500만원의 예산을 절감하고 있다. 2013년에 나포된 총 487척 중에서 해상기상 상황 등 제반요건을 감안하여 92척에 대해서는 현장조사로 처리하였다.

#### (4) 외국해역에서 조업하는 우리 어민 보호 활동

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

우리 어선들이 일본측 배타적경제수역에서 나포되는 이유는 무허가 조업인 경우도 있으나, 어획량 축소기재, 조업일지 부실기재 등 경미한 위반으로 나포되는 경우가 대부분이며, 최근에는 일본 단속합정의 정선 명령을 위반하여 도주하다 검거되는 사례도 종종 발생하고 있다. 해양경찰은 해양수산부, 지방자치단체, 수협과 연계하여 외국수역에서의 조업 시 입어 허가조건 확인, 조업일지 기재요령, 외국법령 등에 대한 교육을 실시하고, 어선 출항시에는 나포예방을 위해 서류비치 여부 등 사전점검을 강화하고 있다.

2013년에 외국수역 침범 불법조업 혐의로 나포된 우리어선은 12척이었으며, 위반사항은 모두 일본수역에서 발생하였다.

 **사례**

’13. 1. 17. 22:31경 제주도 성산포 남동 약 82해리(33-17N, 128-32E, 일본 허가수역 내측25해리)에서 00호(한림선적, 29톤, 연승, 승선원9명)가 조업일지에 조업량을 5,914kg을 5,460kg으로 454kg 축소기재한 혐의로 피나포되어 담보금액 75만엔을 1. 18(토) 11시경 보증각서 제출하여 석방됨

표 1-3 우리 어선 외국수역 불법조업 나포현황

(단위 : 척, 만원)

구분		2009	2010	2011	2012	2013
일본 수역	척수	12	13	13	9	12
	벌금	7,587	15,447	19,084	12,407	13,437

※ 최근 5년 간 중국 수역 내 우리 어선 나포 사례 없음

## 04 해상경비 실적

### 가. 해상경비 선진화 노력

해양경찰은 미래의 해상경비 환경 변화에 적극적으로 대응하기 위해 노후 경비함정 교체계획에 따라 30척의 대상함정 중 2013년 7척을 교체 완료하였고, 23척에 대해서는 연차적으로 교체할 예정이다.

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

2013년에는 총 302척의 함정을 운용하여 해상경비, 불법조업 외국선박 단속, 긴급환자 후송, 밀수·밀입국선박 검거, 해양사고 구조 활동, 특정 해역 어로보호, 도서지역 행정지원 등 해상치안 유지 및 해양주권 수호 임무를 수행하였다.

#### (2) 항공기 운용

해양경찰은 효과적인 광역경비 수행과 증가하는 해상치안수요에 대비하고 해상안전 활동을 위해 항공기 총 23대(광역초계용 비행기 6대, 헬기 17대)를 동·서·남해, 제주지방해양경찰청과 인천해양경찰서에 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 2013년에는 308명에 달하는 귀중한 생명을 구조하였다.

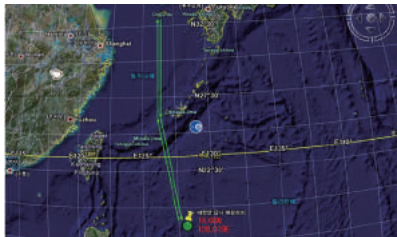
#### 다. 나로호 발사 관련 해상 안전지원 임무 수행

우리나라 첫 우주발사체 나로호(과학기술위성 2호)의 성공적인 발사를 위해 해양경찰은 2009년 8월 1차 발사 시도부터 2013년 1월 30일 3차 발사 성공까지 단계별 해상경계강화(발사체 도착시~발사종료)를 실시하고, 비정상 비행 등 유사시를 대비하여 나로호 발사대 반경 5km 및 위성경로상 해상통제·소개를 통한 완벽한 해상 안전지원 임무를 수행하였다.

3002함은 제주도 남쪽 1700km 해상인 필리핀 동쪽 600km 지점의 태평양 공해상까지 이동, 나로호 발사체 추적 및 비행상태·정보 원격계측 모니터링을 지원하고, 이와 함께 발사체 낙하물에 따른 피해 예방을 위해 태평양 주변 해역을 통제하는 등 해상안전관리 지원 임무를 성공적으로 수행하였다.



■ 함정에 원격자료 수신장비 탑재



■ 3002함 발사체 추적 이동경로

제1절  
독도, 이어도 및  
EEZ 해양주권 강화



■ 조난선박 인명구조



■ 야간 응급환자 이송



경비함정 해외파견 항해 경로

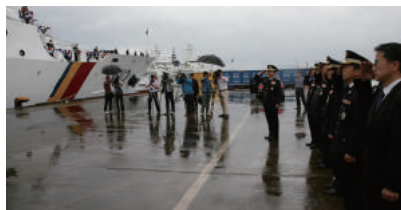
## 라. 경비함정 해외파견

해양경찰은 창설 60주년을 맞아 공해 생물자원 보호, 말라카해협 해적 대응 및 주변국과의 교류·협력 등 글로벌 해양경찰 도약의 계기를 마련하기 위해 2013년 5월 28일부터 7월 4일까지 총 38일간 경비함정을 해외파견하였다.

제주해양경찰서 소속 3012함(제주청 펜더 1대 탑재)과 김인창 총경을 단장으로 항해팀, 정비팀, 특공팀, 항공팀, 행정지원팀 등 모두 68명으로 구성된 파견단은 북태평양을 경유하여 싱가포르, 인도네시아 자카르타, 베트남 땡파우와 호치민을 기항하여 복귀할 때까지 파견기간 중 총 항해거리는 8150마일로 항해기간은 26일이었다.

경비함정 해외파견단은 북태평양 해역에서 해상 및 항공 순찰을 통해 우리 청 최초로 북태평양 소하성 어류<sup>1)</sup> 불법조업 감시·단속을 실시하였다.

또한, 동남아 3개국을 방문, 한국-싱가폴-인도네시아 합동 해적·해상강도 진압 훈련, 한국-인도네시아 대규모 합동 해적 진압 및 해상수색구조 훈련, 한국-베트남 합동 화재선박 진압 및 인명구조 훈련을 실시하여 원해 작전능력을 배양하였고, 이와 함께 친선 체육행사, 기관 방문, 시설견학 및 함정공개행사 등을 통하여 방문국과의 교류·협력을 강화하고 현지 교민들에게 자긍심을 심어주는 계기가 되었다.



경비함정 해외파견 출항신고



3개국 합동 해적 및 해상강도 진압 훈련 사전회의



3개국 합동 해적 및 해상강도 진압 훈련



한국-인도네시아 합동 해적 진압 및 해상수색구조 훈련

① 해양에서 생활을 하다가 산란기가 되면 강을 거슬러 올라가 산란을 하는 어류

## 2절 국가위기관리 체계 확립



### 01 국가위기관리 정세와 동향

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

2013년은 북한 김정은 체제 결속 강화를 위한 지하핵실험 등 변화된 안보 환경 속에서 우리나라 비상대비태세에 대한 전반적 검토를 통해 개념을 재정립을 하였으며, 중국 쓰촨성 대지진, 필리핀 태풍 하이옌 피해 등을 계기로 자연재난에 대한 위기관리 체계에 대한 관심이 고조된 한 해였다.

### 02 위기관리 능력 강화를 위한 노력

#### 가. 선제적 국가위기관리

해양경찰은 선제적 위기관리를 위해 위기가 예상되는 경우 자체 「위기평가 회의」(상황점검회의)를 통해 상황의 심각성·시급성·확대가능성·전개속도 등을 판단하여 위기대응 방향을 결정한다. 또한 해양과 관련된 위기징후

#### 해양경찰이 위기징후 목록을 운용 중인 7가지 위기유형

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

포착을 위해 7개 위기유형에 대한 20개 위기징후 목록을 운영하며 징후 항목들의 활동 상태를 지속적으로 감시하고 있다.

## 나. 안보환경 변화에 따른 계획 수립 및 매뉴얼 제·개정

2013년 북한은 지하핵실험, 정전협정 백지화 발표, 개성공단 운영중단 조치 등 한반도 평화를 위협하는 각종 긴급상황을 유발하였다.

이에 해양경찰은 해상에서 발생할 수 있는 우발상황을 예측하여 대비 계획을 수립하고 검증·숙달을 위해 전국 단위의 도상훈련과 서해5도 작전 태세 점검을 실시하였다.

2013년 들어 복잡·다양해지는 안보분야 위기관리와 함께 환경변화에 따른 이상 기후로 인해 피해 증가가 예상되는 재난분야 위기관리를 위해 각 주관부서 및 현장부서의 의견을 반영하여 국가위기관리매뉴얼을 개정하였다.

해양경찰은 국가위기관리분야를 안보분야, 재난분야로 나누고 재난분야를 자연재난과 사회재난으로 재분류 하였으며, 재난 및 안전관리 기본법 상 ‘해양에서 발생한 유도선 등 수난사고’ 주관기관으로 지정됨에 따라 관련 내용을 반영하였다.



■ 통영 항만방호 훈련('13. 8. 20)



■ 독도 우발사태 위기대응 훈련 ('13. 10. 25)

## 다. 교육·훈련을 통한 국가위기 대응태세 확립

해양경찰은 매뉴얼에 규정된 임무·역할 및 단계별 위기대응체계에 대한 교육·훈련을 통해 우발상황에 대비한 신속한 대처능력을 배양하고 있다.

해군과 해상 대테러 훈련, 항만방호 훈련 등 각종 합동훈련을 주기적으로 실시하여 해상작전 역량을 향상시키고 있으며 해양주권의 상징인 독도에서의 위기관리를 위해 동해지방해양경찰청 및 동해해양경찰서 주관으로 위기대응 훈련을 지속 실시하고 있다.

## 라. 관계기관 협력체계 발전 및 정부연습 주도적 참여

해양경찰은 통합방위역량 강화를 위해 해군과 각종 시스템을 공유하고 연락관을 파견하여 국가위기 관련 정보를 실시간 공유하고 있으며, 업무협조회의('13. 6. 21.)를 통해 통합방위 작전개념 개선 등 상호 업무 협조 필요성 및 해양권의 수호를 위한 공감대를 형성하고 국가 안보 역량을 제고할 수 있는 방안을 모색하였다.

2013년 을지연습에서 전쟁 이전 국지 도발을 비롯한 다양한 위기관리 연습과 전쟁 발발 이후 국가총력전 연습을 실시하였다. 해양경찰은 정부방침에 따라 실질적 연습을 실시하고 안보환경 변화요소를 반영한 실천적인 사건메시지를 통해 전시임무 숙달 능력 향상과 자체 전시대비 계획을 점검·보완하였다.

또한 '2013 재난대응 안전한국 훈련'에서는 407개 기관·단체가 참여하여 유해화학물질 유출, 풍수해, 지진, 화재 등 재난대응 종합훈련을 통해 대규모 재난 대비 범국가적 통합 대응체계를 점검하였다.



■ 2013 재난대응 안전한국훈련('13.5.7)



■ 2013 을지연습, 대테러 실제훈련('13.8.20)

## 마. 위기상황발생에 대한 효율적 대응 및 대비태세 정비

2013년 2월 12일 북한은 자위권 확보 명목으로 지하핵실험을 강행하였다. 해양경찰은 전국 해상경계를 강화하고 상황대책팀을 가동하여 우리 해역과 선박의 안전을 확보하였으며, 유관기관과 구난·구조 공조체제를 강화하여 피해발생을 예방하였다.

4월 20일에는 중국 쓰촨성에서 진도 7의 지진으로 사망 208명, 부상 11,800명이 발생하였고, 같은 날 전남 신안군 앞바다에 진도 4.9 지진이

발생하는 등 우리나라도 더 이상 지진피해로부터 안심할 수 없는 여건이다. 이에 2013년 재난대응 안전한국 훈련 시 지진 및 지진해일 대응 실제 훈련을 개최하여 지진 및 지진해일 대응능력을 제고하였으며, 훈련결과를 토대로 지진 위기관리 매뉴얼을 개정하였다.

또한 11월 8일에는 태풍 하이옌이 필리핀에 상륙하여 약 7,500명의 사망자와 400만 명의 이재민이 발생하였다. 해양경찰은 전혀 없는 슈퍼태풍의 출현을 계기로 위기발령 기준을 탄력적 적용하고 재난 초기 대응절차를 개선하는 등 풍수해 위기관리 매뉴얼을 개정하여 태풍 대비 태세를 강화하였다.

## 3절 해상테러 예방 및 대응역량 강화



### 01 국내·외 테러정세와 국제 환경 변화

9.11 테러 이후 국제사회는 테러에 대항하기 위해 국제적 연대를 강화하는 한편, 국내법과 제도를 재정비하였다. 그럼에도 불구하고 2013년 4월 15일 보스턴 마라톤 폭탄테러와 12월 29일 불고그라드 자폭 등 최근 스포츠 대회를 겨냥한 테러가 지속적으로 발생하고 있다.

“2013년 테러정세(테러정보통합센터)”에 의하면 2012년 테러 발생건수 6천 7백건에 비해 2013년의 경우에는 9천 7백 건이 발생, 전년 대비 43%나 급증한 것으로 나타났다. 2013년 테러로 인한 사망자 수는 1만 7,900명, 부상자는 3만 2,600명이었으며, 납치 또는 감금된 사람 수도 3천여 명에 이르렀다. 희생자 수도 2012년도에 비해 3배 가량 급증한 2,400명에서 6,400명으로 늘어났다.

한국을 둘러싼 테러양상과 테러환경 역시 국제 안보환경에 따라 변화하고 있다. 국제화의 진전에 따라 위험지역에 대한 방문객이 증가했으며 테러전쟁에 따른 국제공조의 일환으로 아프간과 이라크에 대한 파병 사례는 아랍권에서 한국에 대한 적대감의 표출로 이어지고 한국과 한국인에 대한 테러의 직·간접적인 원인으로 작용하고 있는 것이 한국이 직면하고 있는 기본적인 테러환경이다.

## 02 해상테러 대응 역량 강화

### 가. 해상테러 대응 체제

해양경찰특공대는 해양 테러사건에 대한 무력진압 작전 수행과 해양 테러사건과 관련한 폭발물의 탐색 및 처리, 요인경호 및 국가중요행사의 안전 활동에 대한 지원임무를 수행하며 해양테러사건의 예방 및 저지활동, 특수범죄 진압과 해난구조 지원임무도 수행하고 있다.

해양경찰은 바다와 인접해 있는 국가중요시설에 대한 해·육상 감시 활동과 전국의 주요 국제항만과 국제 및 국내를 취항하는 여객선에 대한 대테러예방활동을 펼치고 있다.

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

또한, 주요 여객터미널 등 다중이용 시설에 대해 테러 이상 징후가 포착 되었을 때 이용객의 휴대품에 대하여 검색장비를 이용한 보안검색을 강화하고, 외국인 이용객의 경우 테러용의자·위험인물에 대한 데이터 베이스를 활용하여 대테러 예방활동에 만전을 기하고 있다.

특히, 테러지원국가 선박과 해상테러가 용이한 위험물운반선 등에 대한 감시 및 검문검색 등 보안활동을 더욱 강화하여 만약의 사태에 대비하고 있다.

### 나. 해상 대테러 역량 강화 훈련

#### (1) 2013 Urban Shield 세계전술평가대회 참관

해양경찰특공대는 해상테러의 역량을 강화하기 위해 동일한 조건과 환경에서 훈련이 될 수 있도록 건물, 차량, 선박 등 도시 전체를 훈련 장으로 삼아 진행되는 2014년도 세계전술평가대회(Urban Shield)에 대한 사전 준비차원에서 2013년 대회를 참관하였다.

각국의 경찰특공대원들은 은밀침투 등 부여되는 여러가지 상황 발생에

따라 다양한 작전형태를 펼쳤다. 작전의 성공을 좌우하는 팀장의 지도력과 대원들의 팀워크를 면밀하게 분석하여 선진 대테러 부대의 작전전술·형태, 지휘자의 리더십 등을 체득하는 계기가 되었다.



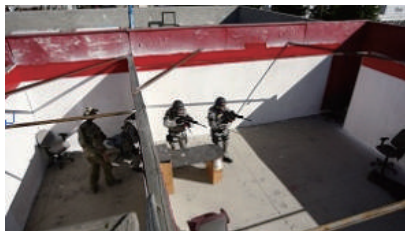
■ 어반실드 대회 소개



■ U.S 코스트가드 함정배치



■ 선박테러 훈련



■ 내부 소탕작전



■ 베이브릿지 테러현장



■ 참가국 소개 및 시상식

## (2) 유관기관 해상 대테러 합동훈련

해양경찰특공대는 2013년 4월 해군특수전여단(UDT), 경찰특공대(SWAT), 특수전사령부(707) 등 6개 기관 250여 명과 합동훈련을 실시하였다. 작전 요원 및 인질의 안전·통로개척 등의 내부소탕훈련(C.Q.B)과 공중 및 해상 전술사격과 저격술, 통로개척 및 사제폭발물처리 기법공유 훈련 등 기관 간 정보·전술기법을 공유하여 대테러 대응 역량을 강화하고 있다.

유관기관 간 여러 차례의 훈련 중 현대삼호중공업의 협조로 11월 12일 전남 신안군 불무지도 앞 해상에서 실시된 이번 훈련은 항해 중인 선박이 무장테러범에 의해 장악당한 상황을 가정해 공중과 해상에서 동시진압하는 내용으로 실시됐다.

이러한 훈련을 통해 해·육상 특공대간 대테러 진압작전 전술 전반에 대한 정보교류와 효과적으로 대테러 진압작전의 수행능력을 향상시키고 상호 협력체계를 강화하는 효과를 거두었다.



■ 공중팀 저격임호



■ 참가 기관 훈련진행 설명



■ 도상훈련



■ 합동훈련 사후강평



■ 해상팀 승선



■ 조타실 장악

### (3) 폭발물처리 훈련

테러 유형을 보면 과거에는 주로 인질테러 양상을 보이다가 현대에는 자살폭탄 테러 등 사제폭탄을 이용한 자생테러가 증가하는 추세이다.

해양경찰특공대는 상·하반기 해군특수전여단(UDT), 육군특전사(707), 경찰특공대(SWAT), 美 8군 EOD중대, 한국공항공사 등 10개 기관 160여 명과 훈련을 실시하였다. 해양경찰특공대에서 직접 개발한 폭발물처리 장비(마이크로웨이브, 액체질소 냉각처리, 폭발물 로봇)를 유관기관과 함께 시연하고 장비에 대한 정보를 공유하였다.

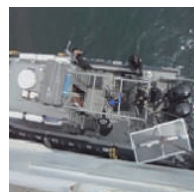
참가세력은 발생 가능한 상황에 대응한 팀별 상호교차 훈련을 실시하였다. 특히, 공해상에서 여객선 내 사제폭발물 발견 시 EOD수송대책과 탑재능력을 획기적으로 개선하는 등 역량강화를 위해 꾸준히 노력하고 있다.



■ 합동훈련 회의



■ EOD장비



■ EOD장비 탑재

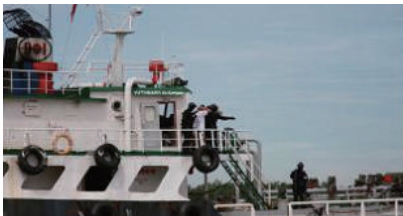


■ 사제폭발물 해체작업

#### (4) 국가 간 해상 대테러 훈련

해양경찰은 2013년 7월 7일부터 13일까지 태국 코스트가드 사령부 방문하여 태국 해양경찰특공대와 테러범 진압을 위한 내부소탕 장애물 극복사격, 해상침투로 구성된 PSI선박검색 합동훈련을 실시하였고, 11월 4일부터 8일까지 싱가포르 해양경찰 특공대팀이 한국을 방문하여 인천특공대와 동해지방청특공대 훈련장 및 동해 인근해상에서 선박검문검색훈련과 육·해상 대테러 합동훈련을 실시하였다.

##### 한-태국 PSI 합동훈련



■ PSI훈련(조타실 진입)



■ PSI훈련(강제승선)



■ 한-태국 합동작전 모의훈련



■ 출입문 개방 진입 훈련

##### 한-싱가포르 선박 검문검색 합동훈련



■ 싱가포르팀 헬기레펠훈련



■ 싱가포르팀 대테러사격



■ 싱가포르팀 집결지이동



■ 연합팀 강제승선

## 해상 대테러 장비연구 개발

해상 대테러 역량강화를 위해 해상작전에 적합한 전술장비 및 폭발물 처리 기법을 2010년부터 특공대별 연구개발과제를 선정. 해상의 특수성을 감안하여 효율적인 대테러 작전 전개를 위한 전술장비 및 폭발물 처리기술에 접목할 수 있는 제품을 선보이며 대테러 역량을 한층 발전시키고 있다.

또한, 대테러장비의 자체개발로 외자장비 의존에서 탈피하여 동일성능을 구현함으로써 예산절감에도 기여하였다.

## 2013년 해양경찰특공대 연구개발 성과

### 전술개발 분야



#### 블루투스 방폭귀마개 [동해청 특공대]

- 엔진실 등 선박의 특수성에 대응할 작전간 무전기
- 기능의 일체로 방폭귀마개를 이용하여 원활한 상호 교신 및 작전전개를 위한 장비



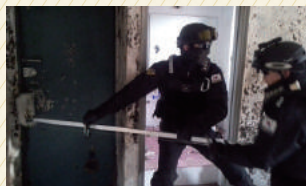
#### 新 자석 등강기 [서해청 특공대]

선박 등선 시 기존 자석등강기는 등선시 발디딤이 자유롭지 않아 균형을 쉽게 잃는 등을 착안하여 두손을 자유롭게 이용할 수 있어 안전 확보 효과



#### 멀티 사격 훈련장비 [남해청 특공대]

헬기와 선박의 움직임과 유사하게 구현하여 기후조건과 관계 없이 해상사격을 대신할 수 있는 장비로 선박이 흔들리는 상황에 사격훈련이 용이



#### 통로개착용 도어개방장치 [인천서 특공대]

섬광폭음탄의 폭발력을 이용하여 출입문을 개방할 수 있는 장비, 건물 출입문 및 중국어선 단속 등 다양한 상황에 이용 가능



#### 휴대용 수중산소 절단기 [인천서 특공대]

침몰선박 내 격실 수색 시 출입문이 봉쇄된 지점의 통로를 개척하기 위한 장비

## 폭발물처리(EOD) 분야



**휴대용 출입문 개방장치  
[동해청 특공대] 특허등록**

원뿔용기에 유체(물)를 넣고 도폭선을 감아 폭발시키면 전방으로 강력한 압력이 작용, 출입문을 개방하는 장비



**전자파를 이용한 폭발물 처리  
[남해청 특공대] 특허등록**

전자레인지의 전자파(마이크로 웨이브)를 이용, 폭발물 회로의 전자 기판을 녹여 무력화시키는 장비



**물포총 무선 격발장치  
[제주청 특공대]**

기존 도폭선 설치방식 대신 주파수를 이용한 무선 격발장치를 개발하여 물포총, 통로개척 장비등을 작동, EOD 요원의 안전 확보



**액체질소를 이용한 폭발물 처리  
장비 [인천서 특공대]**

액체질소의 급속동결 성질을 이용, 폭약 · 배터리 · 스위치 등을 급속 냉각시켜 무력화시키는 장치



**폭발물 처리 로봇  
[서해청 특공대]**

선박 내 자유로운 이동이 가능토록 바퀴 개선, 만능 장착대 설치로 사제폭발물 해체 작업 수행



■ 경비정을 이용한 해상경호작전

## 다. 대통령, 통영학림도 적조피해 현장 방문 경호

남해안에 유례없는 대규모 적조가 4주째 계속되자 가장 큰 피해를 입고 있는 통영어민들을 위로하고자 2013년 8월 13일 대통령의 피해 현장방문이 있었다.

대통령 해상경호 작전은 그간의 해양경찰 해상경호 Know-How를 바탕으로 남해지방해양경찰청장의 총괄지휘 아래 펼쳐졌고 근접해상경호를 위해 특공대가 투입되어 최측근에서 임무를 맡는 등 행사장을 중심으로 귀빈함 호송세력 7척과 적조현장 경호세력 5척, 중앙시장 경호세력 2척 총 14척과 경찰관 175명을 동원하여 해상경호를 수행하였다.

수중검측은 남해지방청 특공대원 등 20여 명이 투입되어 수중 금속탐지기 등 첨단장비를 동원하여 인근포구의 어선 및 함정에 대한 의심물체 등을 검측함으로써 위협요소를 완벽하게 차단하여 행사준비에 만전을 기하였다.

## 라. 해양경찰특공대 전술평가 대회

2013년 10월 2일 인천해양경찰특공대 훈련장에서 각 특공대 간 전술 및 폭발물 처리 능력 향상을 위해 ‘제5회 해양경찰특공대 전술평가 대회’를 개최하였다.

이번 대회는 단체전인 전술경기, 폭발물처리, 경진대회와 개인별 전술 경기를 개최하여 그동안 훈련을 통해 습득한 테러 대응·진압 능력을 선보이며 특공대원 간 팀워크 및 작전운영 능력을 향상시켰다.

한편, 국제테러 양상이 변화됨에 따라 인터넷에 유포된 사제폭발물(IED) 제작기법을 통해 3D프린터를 이용하여 프리스틱권총을 제작하는 사례가 발생한 점을 착안하여 IED해체과정을 추가하여 테러 위협에 대응하고자 노력하였다.

해양경찰은 특공대원 상호 간 우수기량 점검·발전과 전술기법 공유, 집중 훈련과 선의의 경쟁을 통한 해상 대테러 역량 강화, 성적우수자에 대한 포상 및 해외전지훈련 기회 부여 등 특공대원 사기진작을 위하여 매년

정기적으로 전술평가 대회를 개최할 예정이며, 이를 위해 각 특공대는 개인·팀별 전술발전 및 팀워크 향상 훈련에 더욱 정진해 나갈 것이다.



■ 제5회 전술평가 대회 기념사진



■ 전술경기 개인전



■ 폭발물처리 단체전



■ 전술팀 단체전

## 03 국민과 함께하는 해양경찰특공대

### 가. 바다체험 캠프 운영

해양경찰은 국민행복 실현의 일환으로, 국민과의 화합 및 소통의 장을 마련하고자 각 지역별 특공대를 동원하여 총 12회 491명이 전국특공대 훈련장에서 ‘해양경찰 바다체험 캠프’를 실시하였다.

프로그램으로는 장애물 극복, IBS 페달훈련, 특공사격, 스킨스쿠버 교육, 공기부양정 시승, 함정견학, 인명구조, 갯벌훈련, 레펠훈련 및 야간 산악 행군 등 평소에는 체험하기 힘든 해양경찰특공대 업무와 관련된 훈련 종목들로 진행되었다. 바다 체험캠프는 2003년부터 현재까지 총 1,847명이 참가하였으며, 2013년에는 일반인 및 청소년 491명이 참가하여 안전사고 없이 체험활동을 마쳤다.

1 2 3 4 5 6

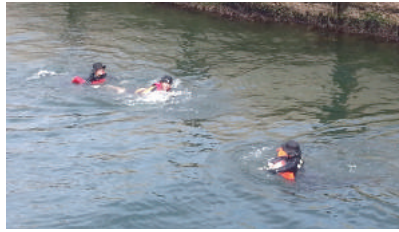
제1장  
해양주권 수호 및 국가안보 강화



■ 헬기장비 견학



■ 챌린지훈련



■ 인명구조훈련



■ IBS보트훈련



■ 고속보트 승선체험



■ 인명구조장비 사용법

## 나. 어린이 물놀이 안전 교실 운영

해양경찰특공대는 피서철 안전한 물놀이 문화 정착을 위해 2006년부터 어린이 물놀이 안전 교실 운영하여 왔으며, 2013년까지 총 132,083명을 대상으로 연간 물놀이 사고 현황, 물놀이 안전수칙, 기본적인 구조방법, 심폐소생술 등에 대해 교육을 실시하여 어린이들이 안전을 우선하는 습관을 기르도록 하였다.



■ 인명구조 도구 활용 수업



■ 물놀이 안전교실 수업



■ 심폐소생술 참여

Korea Coast Guard  
2014 White Paper

# 02

## 국민중심의 해양안전망 구축

제1절 해양재난관리 활동

제2절 해양사고 예방체계 구축과 연안해역 안전관리

제3절 해수욕장 안전관리

제4절 체계적인 해양교통관리

제5절 수상레저 안전관리 활동



# 1절

## 해양재난관리 활동



### 01 해양사고 발생 현황

#### 가. 개요

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

2013년에 발생한 전체 해양사고는 선박 1,052척, 인명 7,963명이며, 이 중 구조된 선박과 인명은 1,014척 7,896명으로 사고선박 중 38척이 침몰·화재 등으로 완전히 소실되었으며, 67명의 인명이 사망·실종되었다.

전체적으로 선박사고는 전년도 대비 35.5%(580척) 감소한 반면, 인명사고는 29.5%(3,339명) 증가하였다. 선박구조율은 전년도 대비 0.2% 증가하였으며, 인명구조율은 전년도와 동일하였다. ‘해양사고 30% 줄이기



■ 선박 좌초사고

계획’을 추진하고, 사고 선박 및 실종자 등에 대한 적극적인 수색구조 활동을 실시한 결과 사고선박이 전년에 대비하여 크게 감소하였다.

## 나. 최근 10년 간 해양사고 발생 현황

지난 10년 간 발생한 해양사고를 보면 기관·조타기 고장 및 추진기 장애와 같은 단순사고가 연평균 610척(50.2%)으로 많은 비율을 차지한다. 그 밖에 좌초·충돌·화재·전복·침수와 같은 대형 인명피해와 해양오염 사고도 연평균 492척(40.5%)이 발생하였다.

지난 10년 간 해양사고를 당한 선박 12,154척 중 구조된 선박은 11,519척으로, 연평균 1,152척의 선박과 7,418명의 인명이 구조된 것으로 나타났다.

표 2-1 10년 간 해양사고 발생 및 구조현황

(단위 : 명)

구분 연도	발생																구조	
	계		단순사고		좌초		충돌		화재		전복		침수		기타		선박	인명
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2004	784	5,401	299	2,076	44	231	201	1,730	57	257	51	149	66	242	66	716	682	5,246
2005	798	4,684	376	2,237	40	216	123	1,128	61	203	52	123	73	214	73	563	691	4,464
2006	845	4,873	585	3,099	37	513	66	591	37	188	23	106	69	248	28	128	794	4,769
2007	978	5,530	638	3,429	57	345	105	1,121	36	124	38	163	82	295	22	53	909	5,460
2008	767	4,976	554	3,307	33	158	64	507	21	130	14	52	43	425	38	397	735	4,927
2009	1,921	11,037	1,107	6,465	95	499	372	3,103	88	307	58	137	167	369	34	157	1,875	10,940
2010	1,627	9,997	739	4,397	123	561	326	2,246	108	296	54	167	212	958	65	1,372	1,569	9,844
2011	1,750	9,503	701	4,288	113	555	263	1,997	94	559	61	182	185	279	333	1,643	1,680	9,418
2012	1,632	11,302	703	6,233	97	373	167	1,541	87	908	49	140	222	450	307	1,657	1,570	11,217
2013	1,052	7,963	399	3,445	73	691	225	1,819	77	670	33	106	76	210	169	1,022	1,014	7,896
계	12,154	75,266	6,101	38,976	712	4,142	1,912	15,783	666	3,642	433	1,325	1,195	3,690	1,135	7,708	11,519	74,181
평균	1,215	7,527	610	3,898	71	414	191	1,578	67	364	43	133	120	369	69	510	1,152	7,418

## 다. 2013년 해양사고 분석

2013년에 발생한 해양사고 중 구조된 선박과 인명은 1,014척 7,896명이며, 이 중 38척은 침몰·화재 등으로 완전히 소실되었다. 또한 해양사고로 인해 67명의 소중한 인명이 사망 또는 실종되었다.

선박사고율은 35.5% 전년도에 비하여 감소하였으며, 인명사고 발생률도 29.5% 감소하였다.

표 2-2 해양사고 발생현황

(단위 : 척/명)

연도	구분	발생		구조		구조불능		인명피해	
		선박	인명	선박	인명	선박	인명	사망	실종
2012		1,632	11,302	1,570	11,217	62	85	64	21
2013		1,052	7,963	1,014	7,896	38	67	48	19
증감		-580	-3,339	-556	-3,321	-24	-18	-16	-2
증감율(%)		▽35.5	▽29.5	▽35.4	▽29.6	▽38.7	▽21.2	▽25	▽9.5

### (1) 원인별

운항 부주의로 인한 사고 선박이 482척(45.8%), 정비 불량으로 인한 경우가 257척(24.4%)으로 사고의 대부분을 차지하였다. 그 밖에 화기취급 부주의로 인한 사고 선박이 24척(2.3%), 선박 재질불량으로 인한 사고가 5척(0.5%), 기상악화로 인한 경우가 39척(3.7%), 연료고갈·관리소홀 등 기타 원인으로 인한 사고 선박이 245척(23.3%) 발생하였다.

선박 운항자의 안전의식 결여로 인한 사고와 운항장비의 고장 등 인적요인에 의한 사고가 81.9%(862척)를 차지하고 있어, 이를 줄이기 위하여 선박운항자에 대한 교육·점검 등을 강화해 왔다.

표 2-3 원인별 사고 현황

(단위 : 척/명)

연도	구분	계		정비불량		운항부주의		화기취급 부주의		재질불량		기타	
		선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012		1,632	11,302	540	4,783	552	3,741	28	143	12	40	500	2,595
2013		1,052	7,963	257	2,326	482	4,015	24	70	5	16	284	1,536
증감		-580	-3,339	-283	-2,457	-70	274	-4	-73	-7	-24	-216	-1,059
증감율(%)		▽35.5	▽29.5	▽52.4	▽51.4	▽12.7	▲7.3	▽14.3	▽51	▽58.3	▽60	▽43.2	▽40.8

## (2) 구조기관별

구조 선박 1,014척을 구조 주체에 따라 분류해보면, 해양경찰이 749척(73.9%)으로 대다수를 차지했다. 그 밖에 자력으로 입항한 선박이 82척(8.1%), 민간자율구조대가 67척(6.6%)척, 어선에 의해 구조된 선박이 79척(7.8%)이며, 기타 세력에 의해 37척(3.6%)이 구조되었다.

해양경찰 및 민간자율구조대에 의한 선박구조율이 전체의 80.5%를 차지하며 민간자율구조대의 적극적인 구조활동 지원은 해양사고 대응에서 큰 역할을 담당하고 있는 것을 알 수 있다.

표 2-4 구조기관별 구조 현황

(단위 : 척/명)

구분 연도	계		해양경찰		민간자율 구조대		어 선		자력입항		기타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012	1,570	11,217	1,008	6,500	155	421	97	893	208	2,932	102	471
2013	1,014	7,896	749	6,177	67	323	79	434	82	686	37	276
증감	-556	-3,321	-259	-323	-88	-98	-18	-459	-126	-2,246	-65	-195
증감율(%)	▽35.4	▽29.6	▽25.7	▽5.0	▽56.8	▽23.3	▽18.6	▽51.4	▽60.6	▽76.6	▽63.7	▽41.4

## (3) 선종별

어선 및 낚시어선이 전체 선박 1,052척 중 656척(62.3%)으로 가장 많이 발생하였다. 레저보트·예부선 등의 기타선 사고가 268척(25.5%), 화물선 79척(7.5%), 여객선 17척(1.6%), 유조선 29척(2.8%) 등의 순으로 분석되었다.

표 2-5 선종별 사고 현황

(단위 : 척/명)

구분 연도	계		어선 (낚시어선 포함)		화물선		여객선		유조선		관광선		기타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012	1,632	11,302	1,114	4,818	57	739	25	4,288	10	63	3	28	423	1,366
2013	1,052	7,963	656	3,822	79	1,159	17	1,343	29	278	3	23	268	1,338
증감	-580	-3,339	-458	-996	22	420	-8	2,945	19	215	0	-5	-155	-28
증감율 (%)	▽35.4	▽29.6	▽41.6	▽20.7	▲38.6	▲56.8	▽32	▽68.7	▲190	▲29.3	-	▲17.9	▽36.6	▽2.0

\* 기타선 : 유조선, 예부선, 레저보트 등

#### (4) 해역별

항계내, 협수로 등 영해에서 발생한 사고가 900척(85.5%)으로 대다수를 차지한다. 영해~EEZ해역에서는 124척(11.8%), EEZ외측 해역에서는 28척(2.6%)의 사고가 발생하였다.

연안에서의 교통량이 증가함에 따라 사고 개연성도 높아지고 있으며, 이를 줄이기 위해 사고 다발해역에 대한 해상교통 관제와 경비함정 배치 등을 통한 안전관리를 추진하였다.

표 2-6 거리별 사고 현황

(단위 : 척/명)

구분 연도	계		항계내		협수로		영해		영해~EEZ		EEZ외측	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012	1,632	11,302	523	2,376	92	521	811	5,583	167	1,759	39	1,063
2013	1,052	7,963	204	1,573	134	751	562	3,532	124	1,851	28	256
증감	-580	-3,339	-319	-803	42	230	-249	2,051	-43	92	-11	-807
증감율(%)	▽35.4	▽29.6	▽61	▽33.8	▲45.6	▲44.1	▽30.7	▽36.7	▽25.7	▲5.2	▽28.2	▽75.9

#### (5) 기상별

기상이 양호한 때의 해양사고가 895척(85.1%)으로 가장 큰 비중을 차지하였다. 저시정인 경우 56척(5.3%), 황천 발효시 52척(4.9%), 태풍·풍랑주의보 등 기상특보 발효 시 49척(4.7%)의 순서로 사고가 발생하였다.

기상양호 시 해양사고가 더 많은 것을 감안해 볼 때, 선박 운항자들이 해양교통 및 어로안전수칙 준수 등 항행안전에 대한 각별한 관심과 주의가 요구된다.

표 2-7 기상별 사고 현황

(단위 : 척/명)

구분 연도	계		기상양호		황천		기상특보		저시정	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012	1,632	11,302	1,320	9,398	135	994	142	621	35	289
2013	1,052	7,963	895	6,596	52	524	49	423	56	420
증감	-580	-3,339	-425	-2,802	-83	-470	-93	-198	21	131
증감율(%)	▽35.4	▽29.6	▲2.4	36.5	▲29.7	▲28	18.3	▲6.6	▲58.8	▲49.3

## (6) 시간대별

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

표 2-8 시간대별 사고 현황

(단위 : 척/명)

구분 연도	계		00~03시		03~06시		06~09시		09~12시		12~15시		15~18시		18~21시		21~24시	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012	1,632	11,302	88	737	163	1,286	251	2,627	323	1,767	283	2,200	293	1,527	136	624	95	534
2013	1,052	7,963	68	547	135	991	172	1,228	193	1,409	168	1,302	135	1,347	105	598	76	541
증감	-580	-3,339	-20	-190	-28	-295	-79	-1,399	-130	-358	-115	-898	-158	-180	-31	-26	-19	7
증감율 (%)	▽35.4	▽29.6	▽22.7	▽25.8	▽17.2	▽22.9	▽31.5	▽53.3	▽40.2	▽20.3	▽40.6	▽40.8	▽53.9	▽11.8	▽22.8	▽4.2	▽20.0	▲1.3

## (7) 월별 · 계절별

시기별로는 동절기(10월~2월) 388척(36.9%), 농무기(3월~6월) 362척(34.4%), 태풍내습기(7월~9월) 302척(28.7%) 순으로 발생하였다.

월별 사고현황을 보면 농무기가 시작되는 3월에 선박사고 척수가 가장 많은 반면, 인명피해는 태풍내습기인 8월에 가장 많이 발생하였다. 그러나 매월 90여 척 이상의 선박사고가 발생한 것에서 알 수 있듯이 해양사고를 예방하기 위해서는 언제나 안전조업과 안전운항이 필요하다.

표 2-9 월별 사고 현황

(단위 : 척/명)

구분 월	2013		2012		증감		증감율(%)		
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	
총계		1,052	7,963	1,632	11,302	-580	-3,339	▽35.4	▽29.6
동절기	1월	87	445	115	1,453	-28	-1,008	▽24.3	▽69.4
	2월	89	774	116	1,377	-27	-603	▽23.3	▽43.8
농무기	3월	118	589	143	507	-25	82	▽17.5	△16.2
	4월	91	668	136	1,084	-45	-416	▽33.1	▽38.4
	5월	75	514	127	522	-52	-8	▽40.9	▽1.5
	6월	78	457	119	1,615	-41	-1,158	▽34.5	▽71.7
태풍 내습기	7월	97	783	142	739	-45	44	▽31.7	△6.0
	8월	109	1,394	158	581	-49	813	▽31.0	▽139.9
	9월	96	590	170	680	-74	-90	▽43.5	▽13.2
동절기	10월	84	508	181	1,199	-97	-691	▽53.6	▽57.6
	11월	75	577	108	760	-33	-183	▽30.6	▽24.1
	12월	53	664	117	785	-64	-121	▽54.7	▽15.4

## (8) 관할 해역별

해양사고를 지방청별로 분석해보면 서해지방청 관할 해역 405척(38.5%), 남해지방청 관할 해역 347척(33%), 동해지방청 관할 해역 132척(12.5%), 제주지방청 관할 해역 120척(11.4%) 순으로 발생하였다.

해양경찰서 관할 해역별로는 목포서가 136척(12.9%)으로 가장 많았으며, 태안서 117척(11.1%), 통영서 101척(9.6%)의 순으로 나타났다.

표 2-10 지방해양경찰관서 관할해역별 사고 현황

(단위 : 척/명)

구분		2013		2012		증감		증감율(%)	
		선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
총계		1,052	7,963	1,632	11,302	-580	-3,339	▽35.5	▽29.5
동해청	소계	132	1,501	213	1,688	-81	-187	▽38.0	▽11.1
	속초	21	99	23	85	-2	14	▽8.7	▲16.5
	동해	56	739	113	1,172	-57	-433	▽50.4	▽36.9
	포항	55	663	77	431	-22	232	▽28.6	▲53.8
서해청	소계	405	3,059	530	3,724	-125	-665	▽23.6	▽17.9
	완도	30	174	37	104	-7	70	▽18.9	▲67.3
	목포	136	960	125	521	11	439	▲8.8	▲84.3
	군산	58	607	84	397	-26	210	▽31.0	▲52.9
	태안	117	643	130	1,221	-13	-578	▽10.0	▽47.3
	평택	64	675	154	1,481	-90	-806	▽58.4	▽54.4
남해청	소계	347	2,120	591	3,525	-244	-1,405	▽41.3	▽39.9
	부산	81	542	150	821	-69	-279	▽46.0	▽34.0
	통영	101	578	219	1,259	-118	-681	▽53.9	▽54.1
	여수	72	371	135	930	-63	-559	▽46.7	▽60.1
	울산	65	504	81	506	-16	-2	▽19.8	▽0.4
	창원	28	125	6	9	22	116		
제주청	소계	120	1,053	221	1,525	-101	-472	▽45.7	▽31.0
	제주	56	379	121	935	-65	-556	▽53.7	▽59.5
	서귀포	64	674	100	590	-36	84	▽36.0	▲14.2
인천		48	230	77	840	-29	-610	▽37.7	▽72.6

## (9) 2013년 주요 해양사고 사례

### ① 3005황금호 화재(29톤, 어선, 승선원 9명 / 사망·실종 8명)

2013년 1월 18일 03:40 서귀포 남방 389해리(동중국해) 해상에서 투묘 하여 정박 중인 3005황금호(29톤, 근해연승, FRP, 승선원 9명)에 화재가 발생하여 8명이 사망·실종하였다.

※ 현지기상 : 북서풍 12~14%, 파고 3~4m

### ② 대광호 전복(9.77톤, 어선, 승선원 7명 / 승선원 전원 실종)

2013년 3월 4일 12:38 전남 신안군에서 출항한 어선 대광호(9.77톤, 연안 자망, 승선원 7명)가 전복된 채로 인근에서 항해 중이던 화물선에 의해 발견되었다.

※ 현지기상 : 북서풍, 8~10%, 파고 1~2m

### ③ 현승호 화재(20톤, 어선, 승선원 11명 / 사망·실종 10명)

2013년 3월 9일 05:20 어청도 남서방 13해리 해점에서 201현승호(20톤, 안흥선적, 통발, 승선원 11명) 기관실 원인 미상의 화재가 발생하여 승선원 10명이 사망, 실종하였다.

※ 현지기상 : 북서풍, 6~8%, 파고 1~1.5m

### ④ 태안, 캠프 고교생 사고(사망 5명)

2013년 7월 18일 17:10 충남 태안군 안면읍 백사장항 인근 유스호스텔 후문 바닷가에서 공주소대부고 학생 80명이 구명조끼를 입지 않은 채 해상체험 훈련 중 큰 파도에 휩쓸려 5명이 사망하였다.

※ 현지기상 : 남서풍, 8~10%, 파고 1m

### ⑤ CHENG LU15호 좌초(8,461톤, 화물선, 승선원 19명 / 사망·실종 11명)

2013년 10월 15일 17:46 영일만항 북방파제 인근 해상에서 투묘 중이던 CHENG LU 15호(8,461톤, 파나마 선적, 화물선, 승선원 19명)가 기상 악화로 주요되어 북방파제와 충돌, 좌초되었다.

※ 현지기상 : 북동풍, 20~24%, 파고 5~6m (풍랑경보)

제1절  
해양재난관리 활동



■ 대광호 전복



■ 현승호 화재



■ 태안, 캠프 고교생 사고



■ CHENG LU15호 좌초

## 02 체계적인 해양재난 대비·대응체계 구축

### 가. 해양재난의 정의

#### (1) 재난 및 안전관리기본법

「재난 및 안전관리기본법」에서의 “재난”이란 국민의 생명신체 및 재산과 국가에 피해를 주거나 줄 수 있는 것으로서 태풍·호수·호우·강풍·풍랑·해일·대설·가뭄·지진·황사·적조 그 밖에 이에 준하는 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 유형 중 바다에서 발생하는 재난으로 해석할 수 있다.

#### (2) 수난구호법

「수난구호법」에서 ‘조난사고’란 해수면 또는 내수면에서 선박·항공기 및 수상레저기구 등의 침몰·좌초·전복·충돌·화재·기관고장 및 추락 등으로 인하여 사람의 생명·신체 및 선박 등의 안전이 위협에 처한 상태를 말한다.

### 나. 해양재난 대응체계

우리나라의 해양재난 대응 관련 법 체계는 일반적인 재난 관련법인 「재난 및 안전관리기본법」과 해양재난 관련 특별법인 「수난구호법」으로 나누어진다.

해양재난 종합 대응체계를 보면 안전관리에 관한 중요정책을 심의하고 총괄·조정하기 위한 국무총리 주관의 ‘중앙안전관리 위원회’가 있으며 지역별로 지방자치단체장이 운영하는 ‘지역안전관리 위원회’가 있다.

또한, 실제 대규모 재난에 대한 예방·대비·대응·복구 등 업무를 총괄·

조정하기 위하여 안전행정부에 ‘중앙재난안전대책본부’를 설치·운영 하는데 중앙재난안전대책본부는 재난을 효율적으로 수습하기 위하여 관계 재난대응 책임기관의 장에게 행정 및 재정상의 조치와 소속직원의 파견을 요청할 수 있다. 필요시에는 중앙수습지원단을 구성하여 사고 현장에 파견할 수 있다. 지역에는 지방자치단체장이 주관하는 ‘지역재난 안전대책본부’를 운영하게 되며 해당 관할 구역에서 재난의 예방·대비·대응·복구 등 업무를 총괄·조정하게 된다.

해양경찰은 「재난 및 안전관리기본법」상 재난관리주관기관으로서 해양에서의 긴급구조 업무와 「수난구조법」상 해상에서의 수난구조를 관할하도록 되어 있다. 효율적인 긴급구조를 위하여 필요할 경우 중앙행정기관의 장 또는 소방방재청장에게 구조대의 지원 등을 요구할 수 있다.

해상에서의 수난구조 업무의 효율적인 수행과 수난구조 활동의 국제적인 협력을 위하여 해양경찰청에 ‘중앙구조본부’를 두고 있으며 지방해양경찰청에는 ‘광역구조본부’, 해양경찰서에는 ‘지역구조본부’를 설치·운영 하고 있다.

## 다. 해양재난에 대한 예방·대비 활동

### (1) 수난대비계획 수립 시행

해양경찰은 「수난구조법」에 따라 해상에서 발생하는 모든 수난으로부터 사람의 생명·신체·재산을 보호하고 효율적인 수난구조를 위해 매년 유관기관 간 협력을 증진하고 있다. 또한, 각종 장비·인력 상호지원 및 응급 자재 수급 등을 포함하는 범국가적 수난대비계획을 수립·시행하고 있다.

농무기(3월~6월), 태풍 내습기(6월~9월), 동절기(11월~익년 2월) 등 주요 시기별·지역별 실정에 맞는 세부 수난대비·대응계획을 수립·시행하여 국민의 생명과 재산 보호에도 기여하고 있다.

### (2) 해양재난 관련 수난구조협력기관 간 협력체제 강화

현행 수난구조법 제6조에서는 수난구조협력기관 및 관련 단체 간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구조활동을 위해 ‘중앙해양



■ 2013재난대응 안전 한국훈련

수난구호대책위원회’를 두고 있다. 그 하부에 광역·지역구조본부별로 ‘광역 및 지역 해상수난구호대책위원회’를 두도록 하고 있다.

또한 각 지방해양경찰청과 해양경찰서에서도 각각 ‘광역 및 지역해상 수난구호대책위원회’를 개최하여 대형 해양사고 발생 시 지방자치단체, 소방서, 경찰서, 군부대, 수협 등 지역 수난구호협력기관 간 지원 체제를 굳건히 하고 있다.

## 라. 2013 재난대응 안전한국 훈련 실시

「재난 및 안전관리기본법」 제35조에 따라 범국가적 재난대응역량을 강화하고 각급 재난관리책임기관 간 공조·협력체계 구축을 위해 「재난대응 안전한국훈련」을 2013년 5월 6일부터 3일간 실시하였다.

이번 훈련에는 여름철 자연재해에 대비 및 재난대응 역량 강화를 위해 전국적으로 3곳에서 관할 지방자치단체 자원봉사자 등이 참여하였다. 시나리오에 의한 보여주기식 훈련을 탈피하고 실제와 유사한 상황을 가정하여 실시하였다. 또한 참여기관의 역할분담을 통한 유기적 대응으로 신속하고 효율적인 대응체계를 확립하였다.

표 2-11 2013 재난대응 안전 한국훈련

일자	5. 6	5. 7	5. 8
유형	선박화재	지진해일	선박화재
주관	인천서	동해청(포항서)	서해청(명택서)
훈련	여객선 화재	지진해일 대피	국제여객선 화재

## 마. 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리

### (1) 태풍의 일반적 특징

일반적으로 우리나라에 영향을 미치는 태풍은 7~10월 사이에 많이 발생하며, 적도를 사이에 둔 남북 5° 이내에서는 거의 발생하지 않는다. 열대저기압인 태풍 발생의 특성은 다음과 같다.

- 수온 27°C 이상의 해면에서 발생한다.
- 전향력이 비교적 약한 남·북위 5도 이상인 곳에서 발생한다.
- 중심 부근에 강한 비바람을 동반한다.
- 태풍은 전선(前線)을 동반하지 않는다.
- 중심 부근에 반경이 수m/s ~ 수십 m/s인 바람이 약한 구역이 있는데, 이 부분을 '태풍의 눈'이라고 한다.

태풍은 북태평양 고기압을 오른쪽에 두고 그 고기압의 가장 자리를 따라 이동한다. 열대성 저기압에서 발달한 태풍은 처음에는 천천히 서북방향으로 이동하다가 편서풍 지역에 도달하면 방향을 북동쪽으로 변경한다.

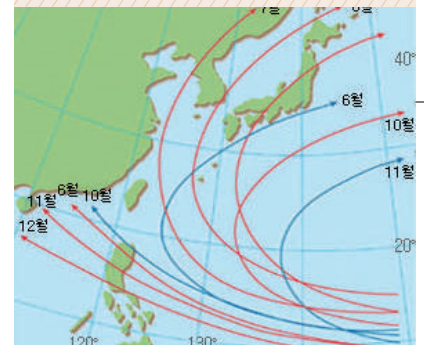
## (2) 최근 10년 간 태풍 발생현황

최근 10년 간 우리나라에 피해를 준 태풍은 한 해에 2.6회 정도 발생하였다. 월별로는 8월 11회(42%), 7월 7회(27%), 9월 6회(23%)로, 7~9월 동안에 전체의 92%의 태풍이 발생했다.

표 2-12 최근 10년 간 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황

구분	계	5월	6월	7월	8월	9월
계	26	0	2	7	11	6
2004	5	-	-	1	3(메기)	1
2005	1	-	-	-	1(나비)	-
2006	3	-	-	1(에위니아)	1(우쿵)	1(산산)
2007	3	-	-	1(마니)	1(우사기)	1(나리)
2008	1	-	-	1(갈매기)	-	-
2009	0	-	-	-	-	-
2010	3	-	-	-	1(덴무)	2(말로곤파스)
2011	3	-	1(메아리)	1(무이파)	1	-
2012	5	-	-	2(카논, 담레이)	2(덴빈, 볼라벤)	1(산바)
2013	2	-	1(리피)	-	1(콩레이)	-

※ ( ) : 피해가 발생한 태풍 이름



## (3) 매뉴얼에 의한 체계적인 태풍 대응

태풍 내습 시에는 태풍 이동 및 세력 변동사항을 지속적으로 확인하는 한편, 태풍 대응매뉴얼에 따라 상황판단회의를 개최하여 태풍의 강도에

따른 위기단계를 설정하고 소속 직원의 비상근무 태세를 강화하였다. 일선 현장에서는 어선, 여객선, 유도선 등 선박운항을 통제하고 출동 경비함정을 안전지대로 피항 조치하여 태풍으로 인한 피해를 최소화하기 노력하였다.

## 03 해양사고 구조대응체계 강화

### 가. 해양사고 구조대응 역량 강화

#### (1) 122해양경찰 구조대 구조역량 강화

해양경찰의 구조세력은 크게 경비함정과 항공기, 파·출장소, 122구조대 등으로 구별할 수 있다. 인명구조 활동을 전문적으로 담당하고 있는 122구조대가 2007년 7월 1일 창설된 이후 연안해역에서의 재난관리 대응력을 높이는데 크게 기여하고 있다.

표 2-13 최근 3년 간 122구조대 활동성과

합계	선박사고		비선박사고						응급환자				기타			
	선박	인원	익수자		고립자		변사체		기타		후송		응급처치		선저검사	
			회	명	회	명	회	구	회	명	회	명	회	명	회	척
계	580	1,031	239	215	61	94	267	286	973	1,083	157	157	313	316	1,679	1,930
2011	153	203	85	95	18	31	73	71	317	129	81	81	255	258	599	703
2012	199	330	84	57	17	21	89	88	358	730	40	40	50	50	582	589
2013	228	498	70	63	26	42	105	127	298	224	36	36	8	8	498	638

특히 2013년 9월 일본에서 출항 당진항으로 이동 중이던 캄보디아 선적 SHENG XIANG(459톤, 화물선, 승선원 11명)호의 2등 항해사가 구토증세 등 병세가 악화되어 헬기에 편승한 122구조대가 구조바스켓을 이용하여 응급환자를 무사히 구조한 사례가 있다. 10월에는 포항항에서 주모되어 침몰한 CHEUNG-LU 15호(8,461톤, 파나마선적, 화물선, 선원 19명)에 고립되었던 선원들을 특수구조단과 포항 122구조대가 합동으로 구조하였다.

이 밖에도 해양경찰은 122구조대 구조역량 강화를 위해 잠수인력 증원, 주기적인 수중적응 직무훈련 프로그램 마련하였으며, 최신 구조장비 및 응급의료장비를 확보하여 구조·구급역량을 강화하고 있다.



■ 응급환자 후송



■ 청루15호 인명구조

## (2) 해양원격응급의료시스템 구축

도서나 선박에서 응급환자가 발생할 경우 해양경찰 경비함정이나 항공기 등을 급파하여 인근 병원으로 후송하고 있다.

표 2-14 최근 5년 간 선박사고 및 인명사고 현황

(단위 : 척/명)

구분	총계	2009	2010	2011	2012	2013	
선박 사고	선박	7,982척	1,921척	1,627척	1,750척	1,632척	1,052척
	승선원	49,802명	11,037명	9,997명	9,503명	11,302명	7,963명
	총계	13,773명	2,927명	2,927명	2,782명	2,858명	2,279명
인명 사고	응급환자	4,908명	859명	859명	917명	1,050명	1,223명
	익수자	4,703명	1,075명	1,075명	942명	1,231명	380명
	고립자	2,579명	594명	594명	650명	349명	392명
	변사체	1,583구	399구	399구	273구	228구	284구

해양경찰은 발생한 환자를 응급처치 없이 내륙으로 후송하는 기존시스템에는 문제가 있다는 의견에 따라, 현장에서 즉시 응급조치를 할 수 있는 시스템을 2008년에 시범구축하여 현재 전국 해양경찰서 소속 함정 139척에 해양원격응급의료시스템을 설치하여 응급의료서비스를 제공하고 있으며 해양경찰교육원을 2급 응급구조사 양성기관으로 지정받아 응급구조사 자체양성 체계도 갖추고 있다.

또한, 2013년부터 함정 건조시에 해양 원격응급의료시스템이 장착될 수 있도록 시스템화하고, 헬기에도 EMS 장비를 매년 2대씩 설치하여 즉시성 있는 응급의료 서비스를 제공하고 있다.

그림 2-1 함정 설치 사진 및 원격 응급 의료시스템 보도자료



■ 함정에 설치된 원격 응급 의료시스템 장비

■ 원격 응급 의료시스템 보도자료

## 나. 민·관 해난구조협력체계 강화

### (1) 민간구조 활동의 메카 “한국해양구조협회” 창립

그간 우리나라는 조선 세계 1위의 해운 위상에 비해 매년 해양사고로 많은 국민의 생명과 재산 피해가 발생하였다. 상대적으로 국민의 해양안전 의식은 여타 선진국들과 비교할 때 저조하였고, 해양사고 사후 처리도 국내 업체의 영세성으로 인해 외국 의존도가 높은 것이 현실이었다.

이에 해양경찰은 수난구조법을 국제 기준에 맞추어 개정하고, 국내 해양구조체계의 선진화를 위해 해양수산관련기관·단체 등이 참석한 가운데 1월 23일 법정 법인인 한국해양구조협회를 창립하였다.

2013년 3월부터 협회 창립을 위한 준비위원회를 만들어 8차에 걸친 회의와 다섯 차례의 전국 순회설명회 개최하였고, 12월에는 발기인 대회를 개최하여 협회 창립의 필요성, 국민적 공감대를 형성하는 등 노력의 결과로 한국해양구조협회가 창립하게 되었다.

그림 2-2 한국해양구조협회 창립식



■ '12.8.23 개정 · 공포

■ '12.12.17 해양경찰청

■ '13.1.23 송도 컨벤시아

■ '13. 3월~5월

## (2) “한국해양구조협회” 16개 지부 창립

모두 16개의 협회 지부를 창립하여 해양안전 문화를 확산시키고 구조 체계 선진화를 위하여 연구개발과 교육·홍보 및 안전 정책에 대한 제안 등의 역할을 수행하고 있다.

구분	세부내용
회원	<ul style="list-style-type: none"> <li>개인 3,024명, 단체 : 277개, 특별 : 39명</li> </ul>
수익사업	<ul style="list-style-type: none"> <li>수상안전부표 : 152개소 / 2,262개</li> <li>인명구조요원 교육 : 55회 / 1,712명</li> </ul>
활동사항	<ul style="list-style-type: none"> <li>해수욕장안전관리(40일) : 7,250명</li> <li>조난선박예인서비스 : 67회</li> <li>구조대 수난구조 : 36회 / 575명</li> <li>구난대 수난구조 : 222회 / 2,075시간</li> <li>물놀이 안전교육 : 203회 / 33,035명</li> </ul>

그림 2-3 한국해양구조협회의 지난 1년 간 성과



■ 현장 인명구조 훈련('13. 4)



■ LIFE SAVING 대회참가('13. 6)



■ 실내 구조훈련('13. 10)



■ 독도 ICC행사 참여('13. 11)

## 04 국제적 수색구조 협력

### 가. 인접국간 교류협력

#### (1) SAR 협약 국내이행기관으로서의 역할

국제 SAR 협약은 해상에서 조난자를 신속하고 효과적으로 구조하기 위해 연안국이 자국 주변의 일정 해역에 대해 수색구조의 책임을 분담하고 국가 간 협력을 증진하기 위해 제정되었다. 1979년 4월 27일 독일 함부르크에서 체결되어 1985년 6월 22일 발효되었으며, 우리나라는 1995년 10월 4일 발효되었다.

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

#### (2) 인접국간 교류 협력 활동

##### ① 한·러 합동훈련

해양경찰은 러시아 연방보안국 국경수비부와 2013년 10월 14일부터 18일까지 러시아 블라디보스토크에서 실종자 수색·구조 및 테러 모의선박 차단 합동훈련을 실시하였다.

우리 측에서는 5,000톤급 함정 1척과 헬기 1대가 참여하였고, 러시아 측에서는 3,000톤급 함정 2척과 헬기 2대가 합동훈련에 참여하였다.

앞으로도 양국은 지속적인 정례훈련을 통해 합동작전 능력을 강화해 나갈 방침이다.



■ 한·러 합동훈련 대표단



■ 한·러 해상 기동훈련

## ② 한·일, 수색·구조 합동훈련(동해·남해 지방청)

동해지방해양경찰청은 2013년 10월 29일 구룡포 동방 66마일 공해상에서 일본 해상보안청 8관구와 수색구조 합동훈련을 실시하였다. 이 훈련은 동해지방해양경찰청 소속 1,500톤급 경비함, 헬기와 일본 해상보안청 소속 3,000톤급 순시선, 헬기가 투입되어 양국 구조조정본부(RCC) 간 정보교환 절차 및 합동 수색구조 조정 능력 등을 점검하였다.

또한, 남해지방해양경찰청은 2013년 11월 26일부터 3일 간 부산 수영만 앞 해상에서 일본 해상보안청 7관구와 합동수색·구조 훈련을 실시하였다. 이번 합동훈련은 양국 사이를 운항하는 국제 고속여객선에서 발생할 수 있는 충돌과 화재상황을 가정하여 실시되었으며, 양국 수색구조 공조체제 강화와 우호 증진의 기회가 되었다.

## ③ 북태평양 해상치안기관(NPCGF) 6개국 합동훈련

해양경찰은 8월 18일부터 6일간 북태평양 해상치안기관(NPCGF) 간 해상안전 증진 및 범집행 공조역량 강화를 위하여 6개 회원국 간의 '정보교환시스템' 이용한 합동 도상훈련 실시하였다.

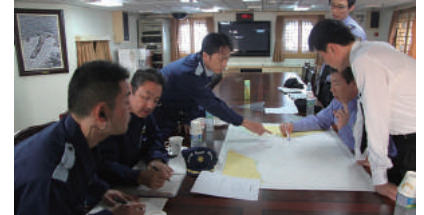
이번 합동 도상훈련은 미국령 괌 북서 250해리에서 용의선박이 소형어선과 계류하는 것을 초계기가 발견하여, 국가별 연계(릴레이식) 추적 검거하는 방식으로 진행되었다. 국가 간 협력방안과 합동작전 시 예상되는 문제점에 대한 개선사항 또한 논의되었다.

## ④ 2013 수색구조 상황대응훈련

해양경찰은 매년 인근 국가와의 도상 상황대응훈련(통신훈련)을 실시하며 국가 간 수색구조 협조 체계를 강화하고 있다. 해양사고 가상 시나리오를 토대로 전화·팩스 등 통신망을 통해 수색구조 협력을 강화하기 위해 매년 실시하고 있다.

해양경찰청은 매년 인접국 수색구조기관과 (일본 해상보안청과 동해·남해 지방해양경찰청, 중국 산둥성 해상수색구조센터와 서해지방해양경찰청, 러시아 블라디보스톡 구조조정본부와 동해지방해양경찰청) 개별 상황대응 훈련을 실시하였다.

제1절  
해양재난관리 활동



■ 훈련진행사항 점검



■ 항공구조 훈련

북태평양  
해상치안기관 회의  
(NPCGF, North Pacific  
Coast Guard Forum)

### 참가국

한국(해양경찰청)  
일본(해상보안청)  
중국(공안부, 교통부)  
러시아(국경수비부)  
미국(코스트가드)  
캐나다(코스트가드)

또한 2013년에는 동남아시아 지역 통항 국적선의 사고 시 신속한 구조를 위해 통항로 주변 국가(필리핀, 인도네시아, 호주) 구조조정본부와 수색구조 상황대응훈련을 실시하였으며, 해마다 훈련대상국을 확대해 나가며 국가 간 수색구조 협력을 강화해 나가고 있다.

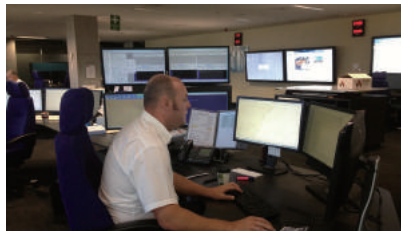
그림 2-4 국가별 상황 대응훈련 모습



■ 해양경찰청



■ 뉴질랜드(New Zealand RCC)



■ 호주(AMSA RCC)



■ 인도네시아(Marine Police)

## 나. 국제해사기구(IMO) 등 수색구조 관련 국제회의 참가

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

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

또한, 국가 간 수색구조 협력증진과 국제동향 파악을 위해 지역별 세미나 및 워크숍에도 참가하여 상호 협력체제 구축하는 등 많은 노력을 기울이고 있다.

주요 수색구조 회의로는 매년 한·중·일·러 4개국이 참가하는 수색구조 실무자 회의가 있다. 2013년에는 12월 2일부터 5일간 일본 요코하마에서

개최되어 각 국가별 수색구조관련 연차보고 및 상호협력 증진방안, 수색구조 합동훈련 실시방안 등을 논의하였다.

표 2-15 2013년도 수색구조관련 국제회의 및 훈련 참석·개최 현황

구분	회의명	기간	장소
1	IMO 제17차 무선통신·수색구조 전문위원회	1. 21~25	영국(런던)
2	한·일 수색구조 통신훈련	1. 25	양국 RCC
3	한·일 수색구조 통신훈련	2. 21	양국 RCC
4	한·일 수색구조 통신훈련	2. 28	양국 RCC
5	원해 수색구조 상황대응 훈련(도상) - 인도네시아·호주·필리핀	3. 4~6	양국 RCC
6	북태평양해상치안전문가회의 (NPCGF)	3. 25~29	러시아 (하바로프스크)
7	ARF 제5차 해양안보회의	4. 18~19	정부서울청사
8	한·중 수색구조 통신훈련	4. 17	양국 RCC
9	제27차 코스파스-살샤프 공동위원회	6. 10~19	키프로스
10	IMO 제92차 해상안전위원회	6. 12~21	영국(런던)
11	NPCGF 6개국 MMEX(도상)	8. 18~23	NPCGAS 정보교환시스템
12	IMRF(국제해양구조협회) 아-태지역 발전회의	9. 5~6	홍 콩
13	북태평양해상치안기관장회의 (NPCGF)	9. 9~13	러시아 (블라디보스톡)
14	한·러 수색구조 합동훈련	10. 14~18	러시아 (블라디보스톡)
15	한·중 수색구조 정례회의	10. 15~18	중국(청도)
16	한·중 수색구조 통신훈련	10. 25	양국 RCC
17	제51차 COSPAS-SARSAT 이사회	10. 28~31	캐나다 (몬트리올)
18	원해 수색구조 상황대응훈련(도상) - 싱가포르·뉴질랜드·인도네시아	10. 30 (싱) 11. 1 (뉴) 11. 6 (인)	양국 RCC
19	한·일 수색구조 합동훈련	10. 29	공해상
20	日 해상보안청 특수구난대 방문	11. 5~7	일본(요코하마)
21	아시아 수색구조 컨퍼런스	11. 11~13	싱가포르
22	한·일 수색구조 합동훈련	11. 26~28	부산
23	한·중·일·러 수색구조 실무자 회의	12. 2~6	일본(요코하마)
24	한·러 수색구조 통신훈련	12. 19	양국 RCC

## 다. 국가 간 해양사고 수색구조 협력 사례

### (1) 동해1호(일본 해상보안청, 한국 선원구조 협력)

- 일시 및 장소 : 2013년 2월 21일 07:04 울릉도 북동방 대화퇴 해역
- 제원 : 동해1호(296톤, 캄보디아 선적, 어획물 운반선, 승선원 12명)
- 개요 : 기상악화로 파도가 선내 유입되면서 침몰, 구명벌 이용 해상탈출
- 결과 : 일본 해상자위대 헬기 2대 이용 승선원 12명 구조(그 중 3명 사망)

### (2) TIAN YUN호(한국이 중국 선원 구조 협력)

- 일시 및 장소 : 2013년 4월 14일 19:31 동해시 강릉 동방 39해리
- 제원 : TIAN YUN호(3,911톤, 파나마 선적, 화물선, 승선원 17명)
- 개요 : 항해 중이던 TIAN YUN호가 기상악화로 적재화물이 기울며 침몰
- 결과 : 동해서 5001함 단정 2척 이용, 중국인 17명 전원구조, 연료탱크 등 봉쇄

### (3) 31 SUN호(러시아가 우리 선원 등 구조 협력)

- 일시 및 장소 : 2013년 9월 18일 07:25 독도 남동 32해리
- 제원 : 31 SUN호(240톤, 부산 선적, 원양어선, 승선원 37명)
- 개요 : 선원 침실에서 화재가 발생하여 조난신호 발신
- 결과 : 러시아선박 ODIN호(냉동화물선) 32명 구조  
동해서 1513함 단정 5명 구조

### (4) CHENGLU 15호(한국이 중국 선원 구조 협력)

- 일시 및 장소 : 2013년 10월 15일 15:40 경북 포항시 영일만 앞 해상
- 제원 : CHENGLU 15호(8,461톤, 파나마 선적, 화물선(공선), 승선원 19명)
- 개요 : 기상악화로 피항 중 투묘한 닻이 강풍에 끌리면서 북방파제 끝단에서 침몰
- 결과 : 포항서 122구조대, 남해청 특수구조단, 부산항공대 출동 총 19명 중  
구조 8명(선내 7, 표류 1), 시신 인양 10구, 실종 1명

표 2-16 국가간 수색구조 협력을 통한 구조사례(2013년)

협력국가	계	중국	일본	러시아	기타 국가
횟수	86	42	2	8	34

## 라. 2013년 국제해사기구(IMO) ‘바다의 의인상’ 수상

UN 산하 전문기구인 국제해사기구(IMO)가 2007년 제정한 ‘바다의 의인상’은 매년 자신의 목숨을 걸고 해상에서 인명을 구조한 개인이나 단체에 수여하는 상으로, 2013년 제110차 IMO 이사회(2013년 7월)에서 해양경찰이 추천한 여수해양경찰서 경비함 317함 등에서 모두 3개의 ‘바다의 의인상’을 수상하였다.

여수해양경찰서 317함은 2012년 11월 여수시 소리도 인근해상에서 기상악화로 침몰 중이던 낚시어선을 풍랑주의보가 발효된 악천후 속에서 고속단정을 이용하여 승선원 16명 전원을 구조하였고 어선 501대양호, 2002명성호, 808우정호는 기관실에 해수가 유입되어 침몰위기에 처한 어선 2008명성호 승선원 9명의 소중한 생명을 구한 공적을 인정받았다.

홍콩 선적의 상선 진푸호는 필리핀 해역에서 해양경찰 항공기 챌린저호의 긴급구조 협조요청을 받고 침몰 직전의 우리 상선 “한 스피랜더호”의 선원 17명을 구조한 공로가 인정되어 수상자로 선정되었다.

우리나라는 지난 2011년 아덴만의 영웅 삼호주얼리호의 석해균 선장과 전복된 화물선 항로페리2호의 승선원 15명을 극적으로 구조하여 ‘크리스마스의 기적’으로 불린 목포해양경찰서 3009함이 수상한 바 있다.



■ 여수해경서 317함



■ IMO ‘바다의 의인상’ 수상

## 2절 해양사고 예방체계 구축과 연안해역 안전관리

### 01 현장중심 예방활동 강화

가. 사전예방 중심의 '해양사고 30% 줄이기' 종합대책 수립

#### (1) 추진 배경

우리나라는 급속한 경제발전에 따른 선박교통량 증가, 연안활동인구 급증 및 안전 불감증 등으로 2010년부터 3년 간 평균 2,092척의 선박 사고와 연안사고로 243명의 인적·물적 피해가 발생하였다.

표 2-17 3년 간 해양사고(선박·연안) 현황

(단위 : 척/명)

구분		발생		구조		구조불능	
		척	명	척	명	척	명
계	선박사고	6,275	31,012	6,051	30,479	224	533
	연안사고	-	5,908	-	5,178	-	730
2010	선박사고	2,006	10,070	1,936	9,844	70	226
	연안사고	-	1,568	-	1,341	-	227
2011	선박사고	2,249	9,582	2,168	9,418	81	164
	연안사고	-	1,937	-	1,621	-	316
2012	선박사고	2,020	11,360	1,947	11,217	73	143
	연안사고	-	2,403	-	2,216	-	187
평균	선박사고	2,092	10,338	2,017	10,160	75	178
	연안사고	-	1,969	-	1,726	-	243

특히, 2013년 3월 4일 전남 진도 남방 18마일 해상에서 조업 중이던 대광호(9.77톤, 어선)가 항해 중인 화물선과 충돌·전복되어 승선원 7명 전원이 실종되는 사고가 발생하였고 7월 18일에는 고등학생 198명이 태안군 안면읍 백사장해수욕장 내 사설 해병대캠프에 입소하여 해상체험훈련 중 파도에 휩쓸려 5명이 사망하는 사고 등 크고 작은 해양사고가 다수 발생하였다.



■ 대광호 전복사고('13.3.4)



■ 태안 체험 캠프사고('13.7.18)

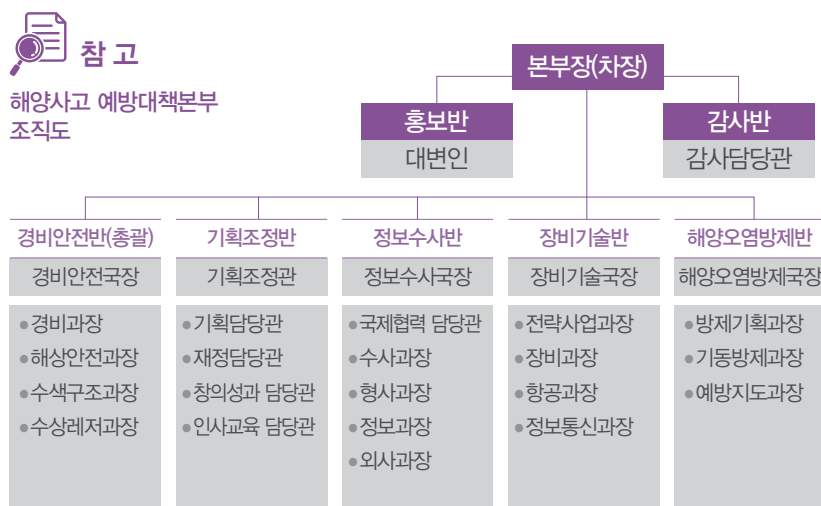


■ 청루15호 침몰사고('13.10.15)

## (2) 해양사고 예방대책본부 출범 등 기반 구축

### ① 해양사고 예방대책본부 출범

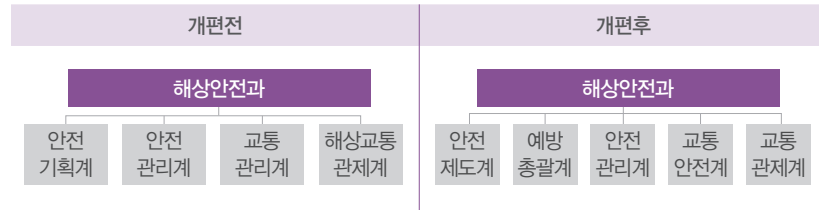
해양경찰은 2013년 3월 5일부터 해양사고 감축을 위하여 차장을 단장으로 하는 해양사고 예방대책본부를 구성하고 소관 기능별 대책 마련에 착수하였다.



※ 지방청은 지방청장을 본부장으로 지역 「해양사고 예방 대책본부」 운영

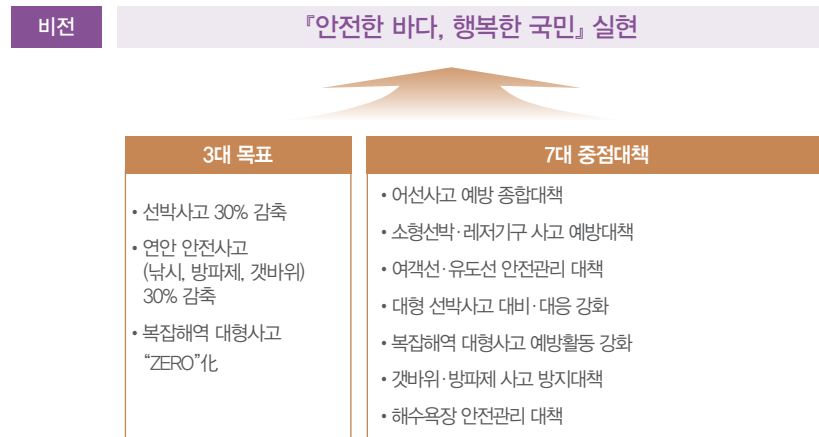
## ② 해양사고 예방 전담 대응부서 신설 등 조직 개편

해양사고 예방업무를 전담하기 위해 2013년 4월 1일 본청 해상안전과장 소속으로 “예방총괄계”를 신설하였으며 ‘안전’과 ‘예방’에 포커스를 맞추어 부서 명칭과 사무를 개편하였다.



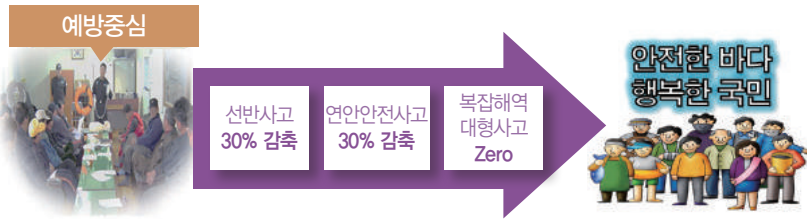
## (3) 사전예방체제로의 전환을 통한 해양사고 감축 추진

해양경찰은 “안전한 바다, 행복한 국민”이라는 비전을 정하여 추진전략으로 3대 목표 7대 중점대책을 선정하고, 7대 중점 대책에 총 30개의 세부 추진과제를 포함시킨 해양사고 30% 줄이기 종합대책을 수립하였다.



## ① 안전사고 관리 강화를 위한 주요정책 목표설정

해양사고를 줄이기 위해 사후대응 방식에서 사전 예방체제로 업무 패러다임을 전환하여 “선박사고 30% 감축”, “연안사고 30% 감축”, “복잡해역 대형사고 Zero”의 3대 목표를 설정하였다.



## ② 선택과 집중을 통한 효율적인 안전관리

현장중심의 사고예방활동 강화를 위해 파·출장소 근무형태를 3교대에서 2교대로 전환하고 선박 통항로 및 주 조업지 등 사고다발해역에 경비함정을 20%를 추가 배치하였으며 주간·월간 상황점검 등 전 방위 예방체제로 조직을 운영하였다.

파·출장소 직원들은 2교대 근무로 인한 극심한 피로에도 불구하고 밤낮 없이 항포구 현장을 구석구석 찾아다니며 해양사고 예방 첨병 역할을 수행하였다. 단속보다는 어민들과의 대화와 계도 등 현장에서의 친밀한 접촉을 통해 안전사고 예방의식을 향상시키고자 하였다.

또한 한정된 경비세력으로 광활한 해역에서 발생하는 모든 사고에 대해 대응하기에는 한계가 있어 시기별 해양사고 다발·취약해역 등을 분석하여 경비함정을 전진 배치하는 등 신속한 대응태세 유지를 위해 노력하였다.



■ 서해권 사고다발해역



■ 사고다발해역 경비함정 순찰

## ③ 현장밀착형 사고예방 활동

어선사고 예방을 위해 어선 안전사고 예방 대책회의 및 자체 추진대책을

제2절  
해양사고 예방체계 구축과  
연안해역 안전관리



■ 파·출장소 현장 안전계도



■ 노후선박 배선교체

수립하여 수협, KST(선박안전기술공단) 등 유관기관과 합동으로 475회 4,458척에 대해 체계적인 안전점검을 실시하였다. 어선원 대상 수협 교육 시 합동교육(34회 2,548명)과 지역별 어민간담회 등을 어선원 안전 교육을 확대 실시하였다.

매월 1일을 “어선안전의 날”로 정하여 지자체, 수협 등과 합동으로 구명조끼 착용 캠페인 및 간단한 수리 등도 병행하여 추진하였다.

또한 행락객·피서객들이 많이 찾는 연안해역의 안전사고 예방을 위하여 갯바위, 방파제 등 2,033개 위험지역에 대해 위험등급(A, B, C)을 부여하여 차등적인 안전관리를 실시했다. 위험구역에 대한 안전경고판 1,135개와 인명구조함 736개를 지자체와 합동으로 설치·관리하여 국민들이 위험에 대비할 수 있도록 하였다.

파출소에서는 지역 어촌계와 합동으로 민·관 합동순찰대(2,499명)를 구성하여 601회에 걸쳐 안전순찰을 실시하였다. 이상파랑 취약지에 대한 안전관리 강화를 위해 예방대책을 수립하고, 위험구역 115개소에 대한 점검을 실시하였으며, 이상파랑 예보정보 공유를 위해 우리 청과 기상청 간 업무협약(13.4.1)를 맺어 예보발령 시 현장 안전관리를 더욱 강화할 수 있도록 하였다.



■ 어민간담회 안전교육



■ 방파제 안전경고판

#### (4) 국민 개개인을 위한 맞춤형 서비스

##### ① 우리어촌 힐링데이

“해양사고 30% 줄이기” 정책순응도 진단결과 정책의 필요성은 인정되나 잦은 어선방문, 소집형 교육·간담회 등은 부담으로 나타났다.

☞ 정책호감도 : 어선정비스서비스 → 홍보팸플렛 → 안전점검 → 간담회 순

어선사고를 분석한 결과 기관고장이 전체사고 대비 86%를 차지하여 “어선정비 서비스”의 활성화가 절실하다는 것이 확인되었다.

이에 매월 1일 수협, KST 등 유관기관 등과 합동으로 어선 정비서비스는 물론, 영세어민을 위한 집수리, 무료진료, 법률상담 및 항포구 정화 봉사활동 등 바다가족 행복구현을 위한 다양한 활동을 추진하였다.



■ 소외계층 자원활동



■ 항포구 쓰레기 수거



■ 어선 경정비 서비스

## ② “선박책임전담제” 시행

파출소별로 관내 어선현황(등록척수 및 선령 등)을 파악하는 등 전담 관리계획을 수립하여 경찰관 1인당 책임선박을 지정 후 순찰 시 대상 선박을 중점 관리하며 선박의 안전 상태를 수시로 점검하는 “선박책임 전담제”를 실시하였다.

특히, 순찰 중 책임전담 선박대상 선원들과의 면담을 통해 선원 개개인의 어려움을 해결해주고자 노력하였다.

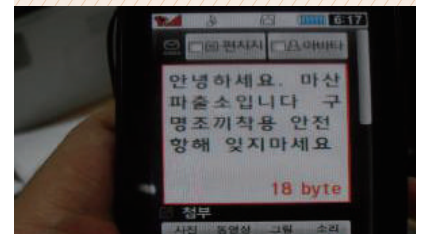
또한 책임선박이 바다에서 조업할 때 수시로 기상정보 및 안전사항을 휴대폰 메시지로 발송하는 등 사고 예방활동을 수행하였다.



■ 소화기 작동상태 확인



■ 책임전담 선당에 대한 애로사항 청취



■ 휴대폰 문자메시지 발송

### ③ 위험해역 “선도호송” 서비스 제공

사고발생 시 대형 피해를 야기할 수 있는 위험물운반선박 등에 대하여 “선도호송” 서비스를 제공하였고 해양사고 취약해역을 운항하는 선박의 안전항해를 위해서 인근 출동합정이 수시 호출하여 위험정보 통보 및 줄임방지 등 안전관리를 강화하였다.

### ④ 현장 체험형 어민 안전교육 및 외국인 선원 안전교육 실시

바다에서 사고 발생 시 어민 스스로의 자력구제 능력을 향상시키기 위해 선원들을 대상으로 직접 해양경찰 대형합정에 승선하여 선박충돌, 기관 고장, 익수 등 각종 사고를 가정하여 체험 위주의 교육을 실시하였다.



■ 체험교육 뉴스보도



■ 어민 익수자 체험교육

또한 외국인 어선원의 문화 차이, 언어소통 부족, 안전의식 부재 등으로 안전사고 증가하고 있는 실정을 감안하여 외국선원 ‘안전교육 교실’을 개설하여 한국어 교육, 구명조끼 착용법, 소화기 사용법 등의 교육을 실시하였다.



■ 한국어 교실 운영



■ 소화기 사용법 실습



■ 심폐소생술 실습

## (5) 국민과 함께하는 해양안전문화 확산

### ① 구명조끼 착용 필요성

최근 3년 간 해양사고로 인한 인명피해는 1,236명(선박사고 533명, 연안 사고 703명)에 달하고 구명조끼 미착용이 인명피해의 주요원인으로 밝혀졌다.

해양경찰에서 2013년 5월부터 선박사고로 인한 해상구조자 구명조끼 착용률 통계를 조사한 바에 따르면 해상구조자 150명 중 61%인 92명이 구명조끼를 착용한 상태였으며 미착용자는 58명으로 이 중 14명이 사망·실종된 것으로 나타났다.

이에, 구명조끼 착용이 해양사고로 인한 인명피해를 예방하는 최우선 과제라고 판단하고 구명조끼 착용 범국민운동 캠페인을 시작하였다.

### ② 구명조끼 착용 범국민 캠페인 전개

국민들이 구명조끼를 더욱 친근하게 느낄 수 있도록 시민 공모를 통한 포스터와 표어를 제작하여 전국 주요시설에 게재하는 등 대국민 홍보를 강화했다. 각종 지역행사, 제품에 문구 삽입, 대중 교통수단·통신망을 통한 홍보를 실시하고 시민·사회단체, 유명인 재능기부 등 협업을 통한 구명조끼 캠페인 운동으로 효과를 극대화 시켰다.



■ 캠페인 포스터



■ 캠페인 스티커



■ 캠페인 팸플릿



■ 구명조끼 착용체험



■ 바다그림 그리기 대회



■ KBS 전국노래자랑 홍보

표 2-18 「구명조끼 착용 생활화」 캠페인 주요 추진일지

- 「구명조끼착용 생활화 범국민캠페인 추진계획」 수립 (4. 18)



- 전국 소속관서별 가두캠페인 실시 (4. 25)



- 어머니 구명조끼 착용 홍보단 구성 (4. 27)



- ON-OFF LINE 100만인 서명운동 (5. 1)



- 해양경찰·한국일보·한국해양안전자원봉사협회 MOU 체결 (6. 14)



- 「재능기부 연예인 구명조끼 홍보단」 구성 (6. 15)



- 「구명조끼 착용 생활화 범국민 운동본부」 발족 (7. 13)



- 「제1회 바다사랑 전국 문·무·예 대전 개최 (8. 17)



- 한국해양문화예술단 창단 (8. 28)

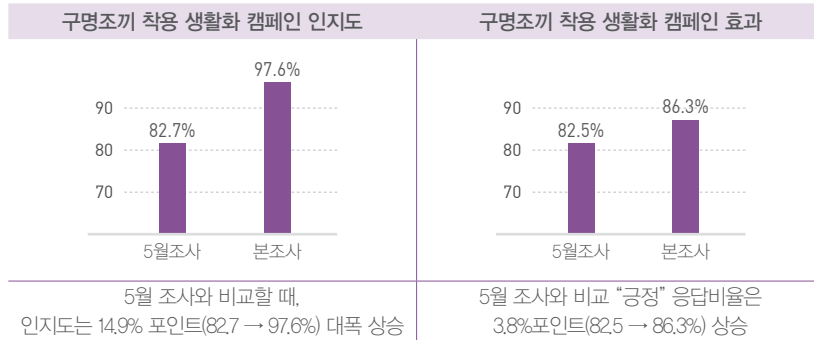


- 낚시채널(FTV) 구명조끼 홍보동영상 촬영 (9. 18)



### ③ 구명조끼 캠페인 효과

캠페인 시행초기인 5월과 여름휴가철 이후 9월 여론조사 분석결과 비교 해양이용객들의 구명조끼 착용 등 안전의식 향상이 크게 향상된 것으로 나타났다.

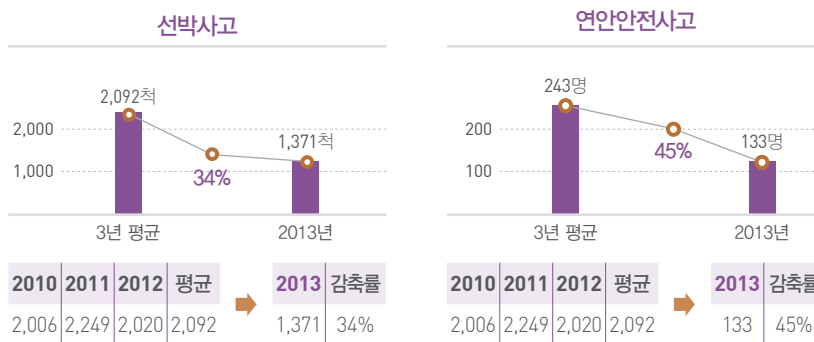


## 나. '해양사고 30% 줄이기' 추진 성과

### (1) 2013년 해양사고 대폭 감소

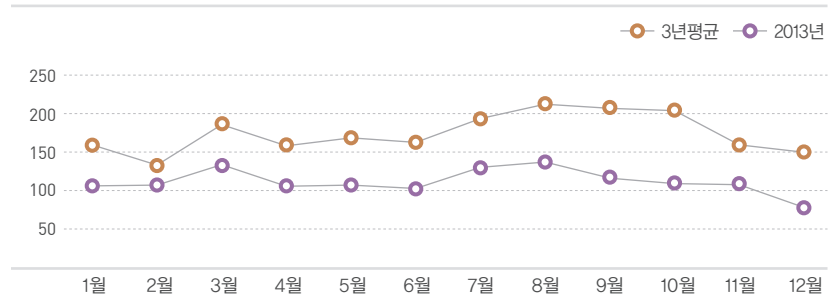
#### ① 총괄

사고 후 대응중심에서 선제적 사전 예방체제로 업무 패러다임을 전환하여 현장중심의 적극적인 예방활동을 펼친 결과 지난 3년('10~'12년) 평균 대비하여 선박사고는 34%(2,092 → 1,371척), 연안인명사고는 45%(243 → 133명) 감소하는 성과를 달성하였다.



## ② 월별 선박사고 감축 현황

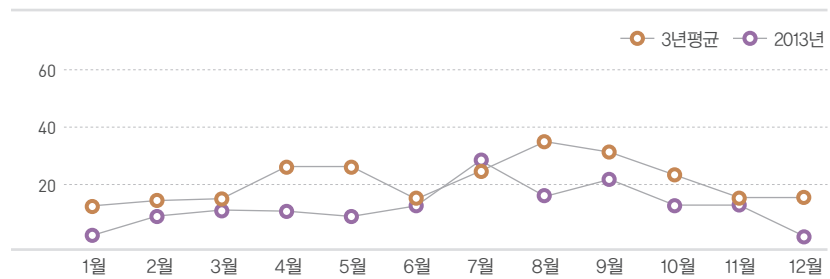
“해양사고 30% 줄이기”가 본격적으로 시작된 4월 이후부터 선박사고가 대폭 감소된 것을 알 수 있다. 해양사고 대부분을 차지하는 어선사고가 감소한 결과 전체적으로 34% 감소하였다.



구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2010~2012 (평균)	152	129	172	156	167	162	199	220	214	209	161	151
2013	107	110	134	111	107	104	127	141	121	112	110	87
감축률 매월	30%	15%	22%	29%	36%	36%	36%	36%	43%	46%	32%	42%
분기별	22%			34%			38%			40%		

## ③ 월별 연안안전사고 감축 현황

태안 사설캠프 사고가 발생한 7월을 제외하고는 연중 내내 인명사고가 크게 감소하여 전체적으로 45% 감소하였다.



구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2010~2012 (평균)	12	15	16	23	23	18	22	32	28	21	16	16
2013	2	7	10	9	7	12	24	17	21	11	11	2
감축률 매월	83%	53%	38%	61%	69%	33%	-8%	47%	25%	48%	31%	87%
분기별	56%			56%			24%			55%		

## 02 파·출장소 운영

해양경찰 파출소는 항·포구 및 연안해역의 범죄예방활동, 다중이용 선박·수상레저활동 안전관리, 사건·사고 초동조치 등의 임무를 수행하고 있으며, 2013년 12월 기준 90개소의 파출소를 설치·운영 중에 있다.

표 2-19 파·출장소 현황(2013년 12월)

(단위 : 개소)

구분	계	동해청			서해청						남해청				제주청		인천		
		속초	동해	포항	완도	목포	군산	보령	태안	평택	울산	부산	창원	통영	여수	제주		서귀	
파출소	90	4	5	9	5	6	3	4	4	5	4	7	3	8	6	3	3	11	
출장소	계	239	16	16	15	20	11	14	15	15	7	9	14	9	30	21	7	7	14
	일반	226	13	15	14	20	11	12	15	15	7	7	14	8	28	20	7	7	14
	직주	13	3	1	1	2						2	1		2	1			

소규모 항·포구에서의 선박 출·입항, 해수욕장 안전관리, 여객선 및 유·도선 안전점검 등의 업무를 수행하기 위해 239개소의 출장소가 운영되고 있다.

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

대행신고소장은 어촌계장, 마을어장, 향토예비군 중대장 또는 책임감이 투철한 국민 중 본인의 동의를 얻어 관할 해양경찰서장이 위촉한다. 별도사무실을 두지 않고 어촌계 사무실, 마을회관 또는 본인의 가옥서 출·입항 신고 업무를 수행하며 매월 일정액의 행정경비가 지원된다.

표 2-20 해양경찰서별 대행신고소 현황

(단위 : 개소)

계	동해청				서해청					남해청					제주청		인천
	속초	동해	포항	완도	목포	군산	태안	보령	평택	울산	부산	창원	통영	여수	제주	서귀	
882	8	11	85	96	104	30	36	26	14	24	7	32	196	118	34	29	32

제2절  
해양사고 예방체계 구축과  
연안해역 안전관리



파출소 신청사



선박 출·입항 안전점검

## 03 신고기관 업무 수행

V-PASS 시스템으로 출·입항 절차가 간소화 되었으나 선원의 변동, 출·입항신고의 최초 접수, 신원확인, 선박임검 등을 위해 선박 출·입항 신고제도의 중요성은 더욱 강조되고 있다.

표 2-21 파 · 출장소 출 · 입항신고 현황

연도	출항척수(척)	출항인원(명)	입항척수(척)	입항인원(명)
2011	2,133,482	6,640,816	2,093,831	6,429,034
2012	2,081,251	6,681,416	2,052,693	6,326,269
2013	2,610,295	7,945,090	2,610,196	7,945,083



■ 낚시어선 출입항 임검



■ 선박 음주측정

## 04 연안해역 대응역량 강화

### 가. 신조 연안구조장비 투입

3~4인이 합동근무를 하는 파출소에서 운용할 수 있는 신형 다목적 인명 구조 장비를 배치하여 해상구조활동이 용이하도록 하였다.

더불어 저수심 등 순찰정 운영이 곤란한 지역에 긴급상황에 대응하기 위해 고무보트를 도입·배치하여 해상에서 안전사각지대를 감소시켰다.

제2절  
해양사고 예방체계 구축과  
연안해역 안전관리

구분	사 진	구입 년도	길이	외폭	최대 속력	승선 정원	추진 체계	배치 장소
보령 군산		2013	4m	1.9m	20노트	5인 이상	선외기 (30마력)	장항 해망 변산
태안		2013	4m	1.9m	20노트	5인 이상	선외기 (25마력)	마검포 방포 파도리
평택		2013	4m	1.9m	20노트	5인 이상	선외기 (25마력)	안산 대부 평택 당진
인천		2013	4m	1.9m	20노트	5인 이상	선외기 (30마력)	하늘바다 영흥



■ 신형 연안순찰정

표 2-22 연안구조장비 구분현황

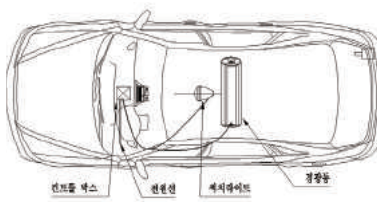
구분	용도
순찰정	레저활동 및 연안해역 안전관리, 항포구 순찰 등 해상방법 활동
고속제트	파출장소 배치 연안해역, 신속한 인명구조와 안전순찰
M정	수상레저안전관리
공기부양정	연안해상사고 발생 시 효율적으로 대처

## 나. 출장소에 소형순찰차 도입으로 사고 대응력 증진

좁은 골목이 많은 어촌지역에서 기동력 향상을 위한 소형 순찰차를 2013년 16대를 도입·배치하였고 중장기적으로 경찰관 상주 출장소 200개소에 모두 배치하는 것을 목표로 추진하고 있다.



■ 도입경차



■ 도입사양

## 다. 총괄관리카드 작성을 통한 취약지역 파악

총괄관리카드를 작성·비치함으로써 비상상황 발생시 유관기관 비상 연락망과 취약개소 파악이 용이토록 하였다. 또한 총괄관리카드 통합 관리를 통해 전국 파·출장소 329개소의 현황 파악을 용이하게 하여 정책 발굴 등에 활용토록 하였다.

※ 온라인 시스템에 업로드가 가능하여 정보 변경 용이

## 라. 경찰관 인명구조자격증 취득교육 통해 개인역량 강화

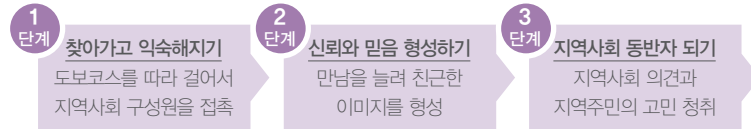
파출소 경찰관 인명구조자격증 취득교육을 통해 개인역량을 강화하였으며, 수상오토바이 등 장비 숙달훈련을 병행하여 해상 긴급상황 대응 능력도 강화하였다.

# 05 역점 추진과제

## 가. 파출소 순찰문화 개선

지역의 크고 작은 변화와 이해관계를 파악하고, 제 역할을 다해 지역사회의 진정한 동반자가 되기 위하여 순찰문화를 획기적으로 개선하였다.

#### 순찰 방향과 요령 방향 \_ 찾아가는 순찰



## 나. 우수파출소 발굴

주민친화형 지역경찰활동 및 연안 생활안전관리에 탁월한 성과를 창출한 우수파출소를 선발하여 포상 등 인센티브를 부여하였다.

※ 총 10개소 선정 → 특진(2명) 및 청장 표창(15매) 수여



## 다. 파출소 외근장비 개선

외근조끼 등 현장직원에게 필요한 임무형 장비를 개선·보급하여 안전하고 원활한 순찰 근무가 되도록 하였다.

## 라. 서북 도서지역 등 비상식량 지급

남·북 군사적 충돌 등 안보적 위해요소가 상존하는 서해 5도, 도서지역 49개소에 비상식량 3일치 지급하여 만약의 사태에 대비토록 조치하였다.

※ 도서지역 파출장소 현황

구분	계	동해청(4)			서해청(27)						남해청(6)					제주청(2)		인천
		속초	동해	포항	완도	목포	군산	보령	태안	평택	부산	창원	통영	여수	울산	제주	서귀	
계	49	0	4	0	9	7	7	-	4	-	-	-	2	4	-	2	1	9
파출소	8	1			1	1					1					1	3	
출장소	41	3			8	6	7	4			2 3					1	1	6

제2절  
해양사고 예방체계 구축과  
연안해역 안전관리



■ 외근조끼 개선



■ 탐조등 소형화 등 휴대장비 개선

# 3절 해수욕장 안전관리

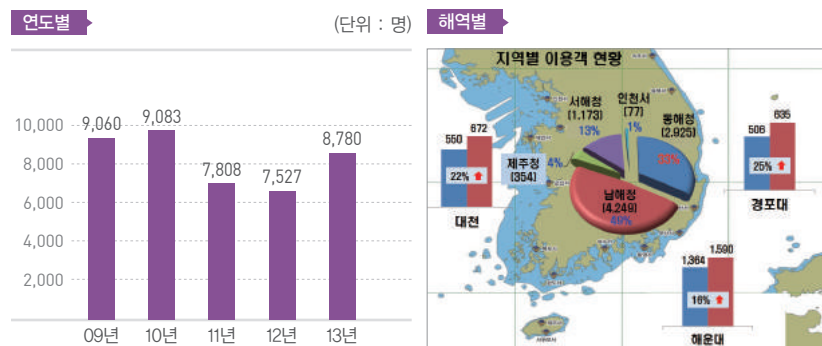
## 01 안전관리 개요

2013년에는 전국 해수욕장 276개소에 인력 1,294명(연인원 50,411명)과 장비 213대를 투입하여 안전관리에 만전을 기하였다.

※ 기간 · 대상 : '13. 6. 1~9, 10(102일간), 276개소

서별	계	속초	동해	포항	울산	부산	통영	여수	제주	서귀	평택	태안	군산	목포	완도	인천
개(개소)	276	51	48	26	7	5	20	14	9	11	7	24	10	15	14	15
상주	129	7	17	9	7	5	9	14	8	9	4	8	10	10	14	5
순찰	140	44	31	17			11		1	2	3	16		5		10
인력	1,296	58	133	75	59	179	75	70	64	39	46	164	70	84	91	47

## 가. 이용객 현황



※ 중부 중심 짧은 장마, 맑은 날씨 및 폭염 지속으로 전년 대비 16.6% 증가

※ 남해상 관내 이용객이 다수 : 49%

## 나. 사고현황

2013년 물놀이 중 구조 인원은 총 2,179명으로 2012년 대비 3.5%(78명) 감소하였고, 대부분이 안전 부주의 및 음주수영에 의해 발생한 것으로 나타났다.

연도별 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고

구분	2010	2011	2012	2013
사망자수	7	4	3	7

원인별 물놀이 인명사고 발생원인별 분석

(단위 : 명)

구분	전체	부주의	음주수영	수영미숙	기상악화	기타
합계	2,179	1,494	37	357	96	195

## 02 해수욕장 안전사고 예방

### 가. 주요실적

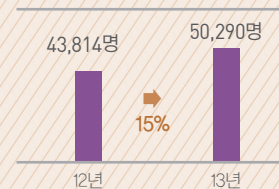
주요실적으로는 인명구조 2,179명, 미아보호 850명, 해파리 치료 1,785명, 이안류 구조 13건 546명, 유리병 캠페인 103회, 구명조끼 대여 400개 등 안전사고 예방활동에 만전을 기하였다. 구조실적은 맨몸구조 1,452명, 구조정구조 455명, 기타구조 272명이었다. 구조인력은 남 1,095명, 여 1,084명을 구조하였으며 대부분 직접수영으로 구조하였다.

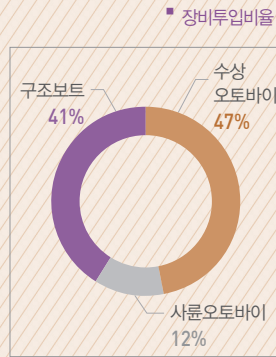
### 나. 안전관리 여건 분석

전국 276개 해수욕장 92일동안 일평균 557명, 최대 984명을 배치하였다. 연 경찰관 50,411(여경 2,992)명, 전경 191명, 민간요원 958명을 투입하였다.

보트류 213척(수상오토 59, 사륜오토 21, 구조보트 등 133)을 배치하였다.

경력증가추이





수상오토바이 4,474대(47%), 사륜오토바이 1,192대(12%) 구조보트 3,954대(41%) 등 연 9,620대를 투입하였다.

※ 2012년 193척(연 8,564대) 투입(금년11% ↑)

개장 전 지자체에서 수영경계선 설치 시 유영구역(성인가슴깊이 140cm)를 경계로 설치하도록 유도하였고, 제주, 서해안 해수욕장에 고정식망루(338개)를 이동식망루(31개)로 교체를 추진하였다.

## 다. 주요역점 추진과제

안전요원 상주 해수욕장에는 “유리병 없는 안전한 해수욕장 만들기” 캠페인 추진(6.1~8.31)하였으며, 여름치안센터 119개소(24시간 근무 64개소)에 상주하여 구조 활동 및 성범죄 단속 등 다양한 치안서비스를 제공 이용객 및 언론으로부터 호평을 받았다.

※ 캠페인 103회 6,658명, 부스 71개소, 대청소 114회 6,935명, 홍보 1,318회(언론74)

안전요원 비상주 해수욕장 관리를 위해 사고위험이 높은 소규모 비지정 해수욕장에 지자체 안전요원을 배치함과 동시에, 파출장소 순찰활동 강화 등 안전관리에 노력하였고 안전관리 전문단체인 적십자사와의 협력체계도 강화하였다.



■ 해양경찰청-적십자사 MOU체결



■ 안전한 해수욕장 슬로건

극적인 구조장면 및 긴박한 구조사례 등 활동상을 반영하여 국민 안전의식 수준 향상을 도모하였으며, 국내 최초 시민참여 라이프세이빙 대회를 개최하였다.

또한, 사회적 약자인 여성 피서객 보호를 위해 여경구조대 및 성범죄 수사대를 운영하였고, 미아찾기 프로그램 등 어린이 보호활동에도 만전을 기하였다.

## 4절 체계적인 해양교통관리



### 01 해상교통 안전관리 강화

#### 가. 해상교통 운항현황

##### (1) 연안 여객선 운항실태

해상여객운송사업은 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 여객선을 이용하여 사람과 물건을 운송하거나 이에 따른 업무를 처리하는 사업을 말한다. 해양경찰은 내항여객선 안전관리 업무를 수행하고 있다. 2013년 말 기준으로 174척의 여객선이 동·서·남해안의 230여개 유인도서, 350여곳의 기항지를 운항하여, 섬지역 주민과 관광객을 수송하고 있다.

우리나라 연안을 운항하는 여객선 등록 척수는 100개 항로 174척으로 이중 일반항로에 취항하고 있는 선박은 74개 항로 148척, 정부의 지원을 받아 운항하고 있는 낙도 보조항로에 취항하고 있는 선박은 26개 항로 26척이다.

연안여객선은 주로 섬이 많은 서해와 남해 도서지역에 대부분 운영 중이며, 그 중에서도 목포(45척), 완도(23척), 여수(24척), 통영(22척) 지역의 여객선이 65%를 차지한다.

선박 톤수별로는 200톤 미만의 여객선이 87척으로 전체 연안 여객선의 48%를 차지하고 있다. 200~500톤 미만 선박이 64척, 500~1,000톤

1 2 3 4 5 6

## 제2장 국민중심의 해양안전망 구축



■ 목포-제주 운항 여객선(씨스타크루즈)



■ 인천-백령도 운항 여객선(하모니플라워호)

미만 선박이 9척, 2,000톤 이상 선박은 17척이며 이중 가장 큰 여객선은 목포~제주 항로를 운항하는 씨스타크루즈(15,089톤, 길이 174m)로 450대의 자동차(승용차 기준)와 1,935여명의 여객을 운송할 수 있다.

연안 여객선 시속 15노트 이하로 운항하는 선박이 대부분이며, 시속 35노트 이상으로 운항하는 초쾌속여객선도 20척이 있다. 또한 차량을 수송할 수 있는 카페리선박은 116척이 된다.

표 2-23 해양경찰서별 여객선 관리 현황(2013년)

구분	계	동해	포항	완도	목포	군산	태안	평택	부산	창원	통영	여수	제주	서귀포	인천
항로수	100개	3	2	14	21	5	6	2	2	1	11	17	2	1	13
여객선	174척	6	4	23	45	9	8	3	3	1	22	24	4	3	19

표 2-24 톤수별 여객선 관리 현황(2013년)

계	100톤 미만	100~200톤	200~500톤	500~1,000톤	1,000톤 이상
174척	36	48	64	9	17

## (2) 유선 및 도선 운항실태

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

해수면 사업면허를 발급받은 유선은 총 553척으로 5톤 미만의 소형선이 260척으로 47%를 차지하고 있다.

그림 2-5 유선 운항도 및 도선 사진



■ 유람선 운항도(인천)



■ 사람과 차량을 싣고 있는 도선

표 2-25 지역별 유·도선 현황(2013년)

구분	계	속초	동해	포항	울산	완도	목포	군산	태안	평택	부산	창원	통영	여수	제주	서귀포	인천
계	660	5	3	0	0	4	22	10	15	32	18	253	99	55	6	28	110
유선(척)	553	3	1	0	0	0	14	10	13	27	18	245	75	26	5	21	95
도선(척)	107	2	2	0	0	4	8	0	2	5	0	8	24	29	1	7	15

### (3) 여객선 및 유·도선 이용객 현황

바다나 섬지역에서 해양레저활동이나 관광을 즐기는 국민들이 꾸준히 증가하고 도서지역을 홍보하는 예능프로그램, 축제 등으로 여객선 이용객은 2013년에 최초로 1,600만여 명을 넘어섰다. 유람선 및 도선은 2009년 이후부터 이용객이 감소 추세였으나, 2013년에는 유람선 이용객이 전년보다 11.8% 증가한 502만여 명이 이용하였으며, 도선 이용객은 전년보다 14.3% 증가한 791만여 명이 이용하였다.

표 2-26 여객선, 유·도선 이용객

(단위 : 천명)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
계	28,604	26,332	25,988	25,954	28,997
여객선	14,868	14,308	14,266	14,537	16,062
유람선	5,378	5,229	4,973	4,491	5,022
도선	8,358	6,795	6,749	6,926	7,913

## 나. 해상교통 안전관리 활동

### (1) 여객선, 유·도선 안전관리

해양경찰은 선박시설의 점검, 선박종사자에 대한 안전의식 고취, 터미널·선착장 안전관리 등 현장중심의 맞춤형 안전관리를 추진하였다.

특히 성수기 기간 중 기상 불량 시에는 관련 규정에 따라 선박출항을 통제하고, 사고요인을 사전에 제거하기 위해 항해·기관·통신장비와 인명구조용·소화장비의 비치 및 관리실태 등을 점검하였다.

그림 2-6 여객선 안전관리 활동



■ 여객선 소화장비 점검



■ 기관실 장비관리 상태 점검

표 2-27 다중이용선박 위반행위 단속 현황(건)

	구분	계	무면허(미신고)	과적과승	영업구역/시간위반	관계법령위반
	계	2,145	309	210	175	1,451
2009	여객선	12	-	1	-	11
	유도선	51	19	4	3	25
	낚시어선	569	68	39	30	432
2010	여객선	13	-	3	-	10
	유도선	75	20	4	6	45
	낚시어선	510	74	42	47	347
2011	여객선	14	-	9	-	5
	유도선	25	8	5	2	10
	낚시어선	333	32	24	27	250
2012	여객선	14	-	6	-	8
	유도선	59	24	3	5	27
	낚시어선	275	36	34	24	181
2013	여객선	8	0	3	0	5
	유도선	21	5	6	3	7
	낚시어선	166	23	27	28	88

## (2) 정부합동 특별교통 안전대책

정부합동 특별교통 기간(설 5일, 여름 피서철 18일, 추석 6일)에 ‘특별교통 대책본부’를 운영하여 373만여 명의 이용객을 안전하게 수송하였다.

특별교통 기간에는 이용객이 증가하는 여객선터미널, 도선장 등에 안전 관리요원을 추가 배치하여 이용객의 편의를 도모하고 승선질서를 유지하였다. 기상특보 발효 시에는 운항을 통제하고, 기상호전 시에는 운항 재개 결정을 통하여 원활한 수송에 주력하는 등 탄력적인 안전관리를 수행하였다.

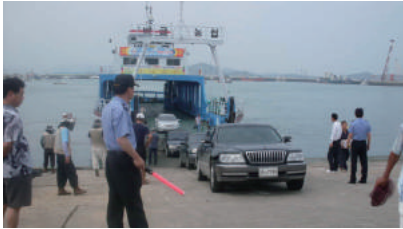
또한 경비함정, 항공대, 특공대 등 가용경력의 긴급 출동태세를 유지하여 만일의 상황에 대비하는 등 다중이용선박 안전관리에 노력하였다.

표 2-28 성수기 특별교통 이용객

(단위 : 명)

구분	전체 이용객	설 연휴	여름 피서철	추석 연휴
2009	5,013,629	326,245	4,225,452	461,932
2010	3,924,381	340,072	2,764,180	820,129
2011	3,085,945	380,522	2,265,669	439,754
2012	3,480,294	277,027	2,620,402	582,865
2013	3,734,190	267,362	2,701,745	765,083

그림 2-7 특별교통 안전관리 활동



■ 여객선선착장 승·하선 질서유지

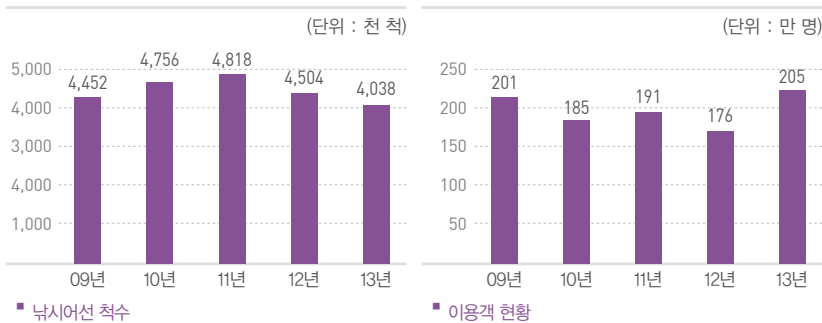


■ 안전의식 고취를 위한 캠페인

### (3) 바다낚시 안전관리

국민소득 향상, 여가시간 증대로 바다에서 낚시어선에 승선하는 낚시객이 연간 200만 명에 이르고 있다. 2013년 낚시어선 신고척수는 4,038척으로 2012년 4,504척 대비 10.3% 감소하였으나, 이용객은 2012년 176만여 명에서 205만여 명으로 16.5% 증가하였다.

그림 2-8 낚시어선 척수 및 이용객 현황



■ 낚시어선 척수

■ 이용객 현황

수산자원 남획 및 환경오염 및 낚시인의 안전사고 방지 등을 위하여 낚시 어선업자 및 승객을 대상으로 안전교육을 적극적으로 실시하였다. 해양 사고의 원인이 되는 정원초과, 영업질서 문란행위 등에 대한 봄, 가을철 특별단속을 통하여 건전한 낚시문화가 정착되도록 노력하였다.

그림 2-9 낚시어선 안전관리 활동



■ 낚시어선 출항 전 점검

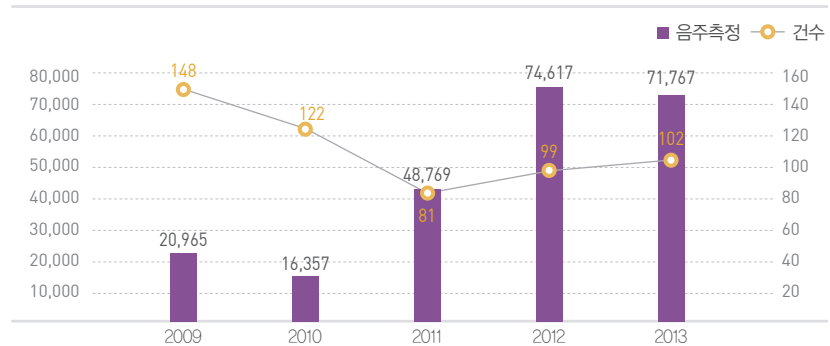


■ 낚시어선 장비점검

#### (4) 해상 주취운항 단속 활동

한편 2013년 주취운항으로 적발된 선박 중 어선이 71%를 차지하는 것으로 볼 때 어로작업 전·후의 음주관행이 여전히 사라지지 않고 있음을 알 수 있다. 이에, 어민을 대상으로 주취운항의 위험성 및 단속기준 강화(혈중 알코올농도 0.08% → 0.05%)에 대하여 지속적으로 홍보하였으며, 주취운항 근절을 위해 해·육상 합동단속 등을 지속적으로 펼치고 있다.

그림 2-10 음주단속 실적(2009년 ~ 2013년)



■ 음주운항 단속 중인 경찰관

표 2-29 선종별 음주운행 단속 현황

(단위 : 건)

구분	계	어선	화물선	예부선	여객선	유도선	유조선	기타
2009	148	98	2	11	1	1	3	32
2010	122	94	4	9	0	0	0	15
2011	81	63	2	-	-	-	-	16
2012	99	72	3	8	1	3	-	12
2013	102	73	5	9	1	-	-	14

#### (5) 해양교통방송 실시로 해양안전 문화 선도

해양경찰은 도로교통공단(TBN 한국교통방송사)과 업무협약을 체결('13. 9. 16)하여 지역별로 신속하고 정확한 해양안전정보를 제공하고 있다.

특히 시기와 테마에 맞는 해양교통방송을 매주 생방송으로 진행하여 하계 피서철 해수욕장 물놀이 안전수칙, 가을철 낚시활동, 봄철농무기 및 설·추석절 특별교통 기간 유익한 해양교통 안전정보를 제공하고 있다. 2013년 111회 방송을 실시하였다.

그림 2-11 해양경찰청, 도로교통공단 간 업무협약 및 해양경찰청장 인터뷰



■ 해양경찰청, 도로교통공단 MOU체결



■ 해양경찰청장 TBN 인터뷰

# 5절 수상레저 안전관리 활동

## 01 수상레저활동 환경 및 전망

### 가. 수상레저기구

수상레저안전법 제2조 제3호에서 정의하는 ‘수상레저기구’는 ‘수상레저 활동에 이용되는 선박이나 기구’로서 같은 법 시행령 제2조와 시행규칙 제1조의2에서 다음과 같이 나열하고 있다. 그 밖에 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것도 수상레저기구로 보고 있다.

그림 2-12 수상레저기구의 종류



■ 모터보트(Motor Boat)



■ 스쿠터(Scooter)



■ 조정(Rowing Boat)



■ 동력요트(Cruiser)



■ 호버크래프트(Hovercraft)



■ 카약(Kayak)



■ 수상오토바이(Personal Watercraft)



■ 수상스키(Water Ski)



■ 카누(Canoe)



■ 고무보트(Rubber Boat)



■ 패러세일(Parasail)



■ 수상자전거(Pedal Boat)



■ 워터슬레드(Water Sled)



■ 서프보드(Surf Board)



■ 노보트(Paddle Boat)



■ 무동력요트(Dinghy)



■ 윈드서핑(windsurfing)



■ 웨이크 보드(Wake board)



■ 카이트 서핑(Kite surfing)



■ 케이블 수상스키(Cable water ski)



■ 케이블 웨이크보드(Cable wake board)



■ 수면비행선박(WIG)



■ 수륙양용기구  
(Amphibious watercraft)



■ 래프팅(Rafting)

\* **래프팅(rafting)** : 무동력 수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동

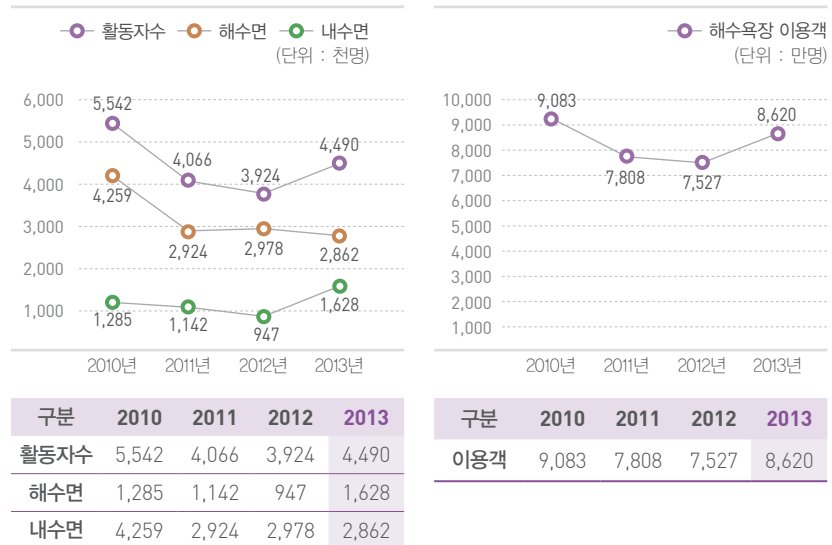
\* **수면비행선박, 호버크래프트** : 선박법에 의한 등록, 선박안전법에 의한 검사, 선박직원법에 의한 면허관련 규정이 있으며, 수상레저사업장에서의 이용 등 수상레저 관련 행위에 대해서만 수상레저안전법의 적용을 받음

## 나. 수상레저환경

수상레저 활동자는 2013년에 약 450만 명으로 전년도 392만명 대비 14.4% 증가되었다. 지난 2011~2012년도 집중호우와 가뭄의 영향으로 활동자수가 다소 감소한 것에 비해 2013년에는 소폭 증가하였다.

사업장 등록개소는 해수면 5.7%(21개소) 증가, 내수면 5.1%(27개소) 감소하여 전체적으로는 전년도와 비슷한 수준이다. 내수면 사업장의 감소는 최근 2년 간의 기상불량에 따른 사업성 하향평가에 기인한 것으로 분석된다.

표 2-30 수상레저 활동자 및 해수욕장 이용객 비교



2011~2012년도는 수상레저 성수기인 6~8월에 가뭄과 집중호우로 인해 수상레저활동자 수가 대폭 감소하였다.

- 2011년 여름철(6~8월)은 1973년 이래 강수량(1048.1mm)과 강수일수(48.3)가 최대
- 2012년 5, 6월의 강수량은 36.2, 74.7mm로 평년(101.7, 158.6mm)의 36.4, 50%로 가뭄. 8월의 강수량은 408.5mm로 평년보다 133.6mm 많아 1973년 이후 다섯 번째(자료 : 기상청)

2013년의 경우 성수기 기간 중 기상이변이나 경제악화 등의 대규모 감소 요인은 없었으나, 지난 7월 태안 캠프체험 사망사고로 인하여 학교 등의 청소년단체 다중 수상레저체험활동이 축소·일부 중단 등의 사유로 수상

레저활동 이용자는 449만명으로 전년대비 14.4% 수준에서 소폭 증가되었다.

## 02 법·제도개선을 통한 안전관리 (수상레저안전법)

해양경찰은 동력수상레저기구 사용에 대한 면허제도의 도입, 안전 의무 강화 등을 주요 내용으로 하는 수상레저안전법을 2000년부터 시행하고 있다.

### 수상레저안전법 제·개정 경과

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

#### (주요내용)

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

수상레저안전법의 2013년도 개정사항은 다음과 같다.

- 2013. 12. 17 시행령(대통령령 제25013호) 일부개정  
면제대상교육기관의 교육수료자는 안전교육 수료 인정  
면제대상교육기관 강사요건 추가 (교육기관 자체강사로 5년 이상 경력자)  
주취운항 기준 조정(0.08 → 0.05%) \*해사안전법상 기준 적용  
안전검사대행기관의 인적기준 조정 : 5명 → 3명
- 2013.12.19 시행규칙(해양수산부령 제58호) 일부개정  
수상레저사업자가 공유수면의 점용 또는 사용허가 기간 만료 이후에도 사업을 계속하는 경우 등록취소  
고의로 사람을 사상한 경우 등록취소 (과실로 인한 사상의 경우 사업자 또는 그 종사자와 피해자가 손해배상에 관하여 합의한 경우는 제외)

## 03 조종면허시험제도

### 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 있다. 상시 필기시험을 위한 PC시험장 3개소(서울시험장 및 동해·태안해양경찰서)를 운영하고 있다. 수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적으로 노력한 결과, 면허제도 시행 이후 13년 간 470,599명(필기 292,118명, 실기 178,481명)이 조종면허시험에 접수하여 140,137명(1급 47,909명, 2급 85,320명, 요트 6,908명)이 조종면허를 취득하였다. 면허보유자는 신규 발급일로부터 7년이 지나면 3시간의 수상안전교육을 수료한 후 조종면허를 갱신하여야 한다.

한편, '수상레저종합정보시스템'을 통해 수상레저활동 관련 정보를 제공하고 있으며, 조종면허시험접수 및 지역별 시험장 확인, 관련법령, 원거리 활동신고 등을 인터넷으로 처리할 수 있다.



■ 조종면허 출장필기시험



■ 수상레저종합정보 홈페이지  
(wms.kcg.go.kr)

## 나. 조종면허시험 집행

2000년 조종면허제도의 시행 이후 2005년부터는 매년 1만여 명의 조종면허취득자가 발생하고 있다. 2013년은 13,973명이 취득하였고, 전년도 14,233명 대비 약 1.7%정도 감소하였다. 하지만 2012년 대비 요트조종면허 취득자는 면제교육의 실시 등으로 다소 증가(12%) 하였다.

표 2-31 연도별 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수

연도별 면허종별	계	일반 1급	일반 2급	요트
2009	12,055	4,134	7,170	751
2010	11,500	3,933	6,814	753
2011	13,413	4,243	7,707	1,463
2012	14,233	4,884	8,108	1,241
2013	13,973	4,587	7,984	1,402

표 2-32 지역별 교부현황

(단위 : 명)

시도 연도	계	서울	인천	부산	대구	광주	대전	울산	강원	경기	경남	경북	전남	전북	충남	충북	제주
계	65,174	6,564	3,209	6,013	1,814	1,279	989	2,164	2,611	9,463	8,522	4,631	9,425	1,720	3,454	1,244	2,072
2009	12,055	1,217	717	1,030	392	212	197	546	508	1,718	1,688	860	1,379	308	702	219	362
2010	11,500	1,238	528	1,004	342	239	150	415	488	1,733	1,498	862	1,494	290	601	176	442
2011	13,413	1,318	678	1,226	309	243	209	388	433	1,858	1,582	861	2,595	319	681	297	416
2012	14,233	1,387	667	1,291	341	302	201	357	579	2,216	1,815	1,013	2,225	380	775	278	406
2013	13,973	1,404	619	1,462	430	283	232	458	603	1,938	1,939	1,035	1,732	423	695	274	446

표 2-33 필기시험 시행결과

(단위 : 명)

구분 연도	면허종별	접수	응시	합격	불합격	합격률
2013	1급	10,585	8,991	5,778	3,213	64%
	2급	11,585	10,000	7,531	2,469	75%
	요트	2,394	2,057	1,308	749	64%
	소계	24,564	21,048	14,617	6,431	69%

표 2-34 실기시험 시행결과

(단위 : 명)

구분 연도	면허종별	접수	응시	합격	불합격	합격률
2013	1급	6,204	6,081	4,594	1,487	76%
	2급	8,250	8,068	6,920	1,148	86%
	요트	1,394	1,324	1,171	153	88%
	소계	15,848	15,473	12,685	2,788	82%



통영 요트 조종면허 시험장

## 다. 조종면허시험 대행기관

해양경찰은 관(官) 주도의 경직성을 탈피하여 레포츠동호인의 자율성과 전문성을 활용하고자 수상레저안전법에 동력수상레저기구 조종면허시험 업무를 민간단체로 하여금 대행하게 할 수 있도록 하여 2013년 현재 요트시험 대행기관을 포함하여 전국 23곳의 조종면허시험 대행기관을 두고 있다.

표 2-35 조종면허시험 대행기관 현황

(단위 : 명)

연번	대행기관 명칭	지정 기관	실시시험장	지정일
1	서울 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 서울지부	한강공원 난지지구	'01.1.15
2	경기 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경기지부	가평군 청평호	"
3	강원 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 강원지부	춘천시 의암호	"
4	충남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 충남지부	아산시신성호	"
5	충북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 충북지부	충주시 충주호	"
6	경북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경북지부	영덕군 오십천	"
7	경남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경남지부	마산시 광암해수욕장	"
8	경북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 경북제2지부	안동시 안동호	"
9	울산 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회울산지부	남구 태화강하류	"
10	부산 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 부산지부	수영구 수영강하류	"
11	전북 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 전북 김제지부	김제시 능제저수지	'05.6.17
12	전남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 전남서부지부	해남군금호호	'01.7.23
13	전남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 전남 여수지부	전남 여수시 화양면 나진리	"
14	제주 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 제주 제주시지부	제주시 이호해수욕장	"
15	서부경남 조종면허시험장	(사)한국수상레저안전연합회 서부경남지부	경상남도 합천군 봉산면 김봉리	'13.2.6
16	서울요트 조종면허시험장	(사)한국외양요트협회 서울지부	한강공원 난지지구	'07.7.18
17	강원요트 조종면허시험장	강원대학교삼척캠퍼스 해양관광레저스포츠센터	삼척시 덕산항	'08.9.16
18	경북요트 조종면허시험장	(사)한국외양요트협회 경북지부	영덕군 강구항	"
19	경남통영요트 조종면허시험장	통영요트학교	통영시 도남관광단지	"
20	경남고성요트 조종면허시험장	(사)한국외양요트협회 경남서부지부	고성군 당항포관광지	"
21	부산요트 조종면허시험장	한국해양대학교 평생교육원	부산광역시 영도구 동삼동	'10.10.28
22	전남요트 조종면허시험장	목포해양대학교 산학협력단	전남 목포시 죽교동	'10.10.28
23	제주요트 조종면허시험장	제주한라대학 산학협력단	제주특별자치도 제주시 노형동	'10.10.28

## 수상레저조종면허 이렇게 취득한다

### 가. 필기시험 응시원서 접수

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

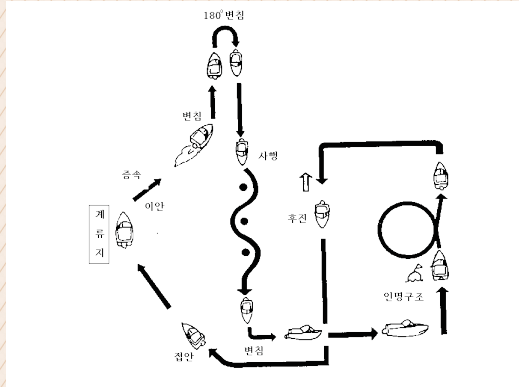
구분	내용	비고
구비서류	응시원서(해양경찰 소정양식) 1통 / 증명사진 2매(3cm×4cm) 시험면제사유에 해당하는 사람은 해당 증빙서류(해양경찰서 방문접수만 가능) 주민등록증 또는 국가발행 신분증(여권, 자동차 운전면허증 등) • 사진 첨부 된 것(미 발급자 학생증)	원서접수 후에는 수수료가 반환되지 않음
수수료	일반조종면허 1급, 2급, 요트 4,000원(인터넷 접수 시 처리비용 별도)	
대리접수	응시원서 응시자 신분증, 대리인 신분증 지참 접수가능	
시험방법	4지선다형으로 50문제 출제	
시험내용	• 일반조종면허 : 수상레저안전(20%),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

### 나. 실기시험 접수 및 응시

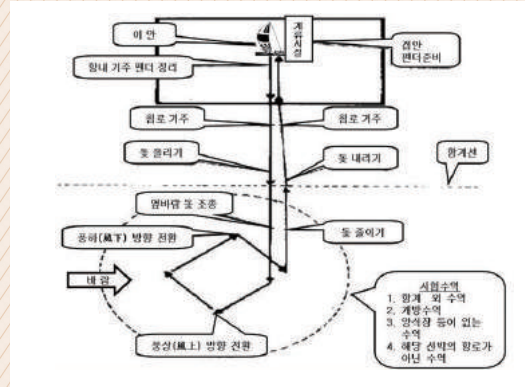
- 필기시험에 합격한 자 또는 필기시험을 면제 받은 자가 실기시험에 응시하거나, 실기시험에 불합격하여 실기시험에 재응시 하기 위해 접수
- 필기시험에 합격한 날로부터 1년 간 재 접수 가능
- 필기시험 합격 후 시험장에서 바로 접수할 수 있으며, 그렇지 않은 경우에는 인터넷 또는, 우편으로 접수가 가능하며, 응시일정 중 희망일자 및 장소를 선택할 수 있으나 선착순으로 접수됨

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

● 실시시험 코스



■ 일반조종면허



■ 요트조종면허

● 합격점수

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

다. 수상안전교육

● 교육대상 : 조종면허를 받으려는 자(최초 또는 갱신시)

● 교육시기

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

● 교육내용 : 영상교육을 포함하여 3시간, 50분 교육후 10분간 휴식

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

※ 수상안전교육의 면제

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

## 04 수상레저 안전관리

### (1) 수상레저사업장 현황

사업장 개소(908개소)는 전년도(914개소) 대비 소폭 감소하였다. 이는 2011년, 2012년 잇따른 기상불량에 따른 내수면 사업장의 수지악화에 따른 것으로 보인다.

수상레저사업장은 연평균 4.39% 증가하고 있으며, 등록기구는 연평균 16.33%로 꾸준히 증가하고 있다. 지속적인 인프라 확충이 필요한 것으로 분석된다.



■ 내수면 수상레저사업장



■ 해수면 수상레저사업장

표 2-36 수상레저사업장 및 기구 현황

(단위 : 명)

구분	사업장 등록수			사업장 수상레저기구		
	합계	해수면	내수면	합계	동력	무동력
2010	864	353	511	9,719	1,831	7,888
2011	862	350	512	9,862	1,822	8,040
2012	914	368	546	10,598	1,771	8,827
2013	908	389	519	11,048	1,773	9,275

### (2) 동력수상레저기구 등록현황

동력수상레저기구 등록제도는 레저기구의 재산권 보호, 도난방지 안전 관리 필요에 따라 2006년 4월부터 도입되었다.

현황과악 및 관리가 필요한 등록대상 기구로는 20톤 미만의 모터보트(선, 내외기 모두 포함), 20톤 미만의 동력요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 수상오토바이(마력구분 없음)가 있다.



■ 수상오토바이



■ 고무보트(30마력 이상)



■ 모터보트(20톤 미만)



■ 세일링요트(20톤 미만)

\* **모터보트** : 선외기/선내기/선내외기/마력에 관계없이 20톤미만 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 기등록된 기구** : 안전검사(선박검사의 유효기간이 남았을 경우 면제) 및 보험가입 후 주소지 관할 시·군·구에 등록

표 2-37 동력수상레저기구 등록현황(5년 간)

연도	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트
총계	10,058	9,520	1,753	3,737	275
2009	1,361	841	160	360	
2010	1,392	867	174	351	
2011	1,624	1,004	223	396	1
2012	2,571	1,645	261	566	99
2013	3,110	1,971	338	626	175

※ 기구 말소 및 소유권 이전에 따라 연도별 등록현황 변동

### (3) 성수기 수상레저 안전관리(6~8월)

성수기 수상레저 안전관리를 위해 내수면 지자체 대상 지도방문, 사업장 특별안전점검, 지속적 홍보 및 지도, 4대 안전저해 위반사범(무등록, 무면허, 주취조종, 안전장비 미착용) 단속을 실시하였다. 총 298건의 위반사범(해수면)을 단속했다. 이는 전년대비 19%(48건) 증가된 것으로 레저활동자 증가와 함께 태안 해병대체험캠프 사고발생 이후 단속강화에 따른 결과로 분석된다.

2013년 9월 기준 수상레저 안전사고 건수는 총 300건으로 전년도 259건 대비 15.8% 증가한 것으로 나타났다. 기관고장, 연료부족 등에 따른 단순 표류가 대부분(226건, 75%)인 것으로 나타났다.

9월말 기준 35명의 인명 피해가 발생하였으며 대부분 운항부주의에 의한 전복, 충돌에 기인하였다.



■ 수상레저사업장 비상구조선 점검



■ 안전장비(구명조끼) 점검

#### (4) 수상레저활동 금지구역 지정현황

수상레저활동자와 해수욕장 개장기간 중 물놀이 이용자 간의 사고예방을 위하여 해수욕장을 비롯한 전국 해수면 182개소(유원지, 다중이용 수로, 수문 등 18개소를 포함)를 수상레저활동 금지구역으로 지정하고 있다.

수상레저안전법에 따른 금지구역 지정 시에는 현지 실태파악과 함께 지방자치단체, 수상레저 관련단체 등의 의견 청취 후, 합리적이고 타당하게 금지구역을 지정하고, 당해구역에 금지구역 공고판을 설치하여 운영하고 있다.

표 2-38 금지구역 지정현황

전국 해수면 : 182개소

(단위 : 개소)

구분		장소	금지기간	금지구역 지정 세부구역		
합계		182	해수욕장 164개소, 기타지역 18개소(유원지 6, 수로 2, 수문 4, NLL 3, 수중암초 2, 기타 1)			
인 천 서 (9)	기타 지역	해수 욕장	6	울왕, 왕산, 이일래, 서포리, 장경리, 삼리포	해수욕장 개장기간	수영경계선 기준 내측 해상 및 외측 20m이내 해상(수영금지선이 설치되지 아니한 해수욕장은 해안선으로부터 50m이내 해상) ※ 동력
		1	무의~잠진도 도선항로 (잠진선착장)	연중	잠진~대무의도 선착장 양끝단을 잇는 직선을 기준으로 좌·우측 0.1마일 해상 ※ 모든 수상레저기구	
		(1)	시화호 배수갑문 앞 해상 (평택과 관할 경계구역)	연중	제1호 배수갑문부터 방아머리 선착장 방향 육상 500m 지점 및 제방방향 육상 340m 지점과 직선으로 37°17'54.0"N-126°34'40.0"E 해점을 연결한 내측해역 ※ 모든 수상레저기구	
		1	강화도 주변해역 (대명포구, 동막포구) (NLL-1)	연중	김포-강화도간 초지대교 북쪽해역 및 강화도 최서단 측도에서 석모도 최남단 연결한 북쪽해역 ※ 모든 수상레저기구	
		1	영종도 서쪽해역 (덕교선착장) (NLL-2)	연중	① 주문도 최남단에서 ② 석모도 최남단 ③ 37-30.10.07N 126-15.52.67E 동경측지계 37-30N 126-16E ④ 37-20.00.40N 125-59.52.77E 동경측지계 37-20N 126-00E ⑤ 37-30.10.07N 125-59.52.76E 동경측지계 37-30N 126-00E ⑥ 37-31.31.06N 126-02.52.74E (동경측지계 37-31-21N 126-03E) ⑦ 37-34.40.04N 126-02.52.74E (동경측지계 37-34-30N 126-03E) ⑧ 37-34.40.04N 126-09.31.70E (동경측지계 37-34-30N 126-09-39E)를 연결한 내측 해역 ※ 모든 수상레저기구	

제2장  
국민중심의 해양안전망 구축

구분		장소	금지기간	금지구역 지정 세부구역
동해청 (73)	속초시	해수욕장 29	화진포, 공현진리, 송지호, 봉수대, 삼포, 백도, 아미진, 청간, 천진, 봉포, 캔싱턴 (하일라), 등대, 외옹치, 정암, 설악, 오산, 동호, 진교리, 북문, 동산, 남매3리, 지경, 영진, 기사문(삼팔)	해수욕장 개장기간 * 수영경계선 외곽 10m 이내 해상 ※ 동력
		삼포코스코스, 속초, 낙산, 하조대, 주문진해수욕장 (소돌 포함)	6.20 ~ 9.20	* 해수욕장 개장기간 내 : 수영경계선 외곽 10m 내측 해상 (해수욕장 개장 이외기간 : 해안으로부터 20m 이내 해역) ※ 동력
	기타 지역	1	화진포 해수욕장 이북해역 (NLL-3)	* 화진포해수욕장 이북해역 (북위 38-29-03N 금구도) / 초도리, 대진리, 대진 5리, 마차진, 명파리해수욕장 포함 /군 작전 및 안보상 원칙적 금지구역 ※ 동력
	동해시	해수욕장 17	경포, 강문, 정동, 망상 연곡, 사천진 사근진, 송정, 안목, 옥계, 대진, 추암, 증산, 삼척, 명방, 덕산, 용화해수욕장	6.10 ~ 9.20 *해수욕장 개장기간 : 수영경계선 외곽 10m안쪽해역(해수욕장 개장기간 이외기간 : 해안으로부터 20m이내 진출입로 제외) ※ 동력, 수상스키, 워터슬레드
서해청 (45)	포항시	해수욕장 26	나곡, 후정, 봉평, 망양정, 기성망양, 구산, 후포, 고래불, 대진, 경정, 장사, 남호, 하저, 오보, 화진, 월포, 칠포, 영일대, 도구, 구룡포, 오류, 전촌, 나정, 봉길, 관성, 진리	" 수영경계선 외곽 10m 안쪽 해역 ※ 모든 수상레저기구
	완도시	해수욕장 7	명사십리, 중리, 예송리, 송호리, 사구미, 가사리, 해당화	" 수영금지선 내측, 또는 금지선 미설치시 해안선으로부터 50~150M ※ 모든 수상레저기구
	기타 지역	1	정도리 유원지(1)	수영금지선 내측, 또는 금지선 미설치시 해안선으로부터 70M ※ 모든 수상레저기구
	목포시	해수욕장 9	외달도(1), 가미미(1), 대광(1), 우전(1), 홀통(1), 툼머리(1), 가계(1), 금갑(1), 관매도(1)	해수욕장 개장기간 수영금지선 외측 20m 해상까지(가미미 해수욕장은 영광원전 방파제측면 50m 포함), 또는 금지선 미설치시 (툼머리 해안으로부터 70m까지 / 외달도, 금갑, 관매도, 가계해안선으로부터 80m까지 / 우전 해안으로부터 100m까지 / 홀통 해안으로부터 120m까지 / 가미미 해안으로부터 220m까지 / 대광 해안으로부터 500m까지) ※ 동력
군산시	기타 지역	1	진도대교 수로(1)	연중 진도대교를 기준으로 좌·우 300m 이내 해상 ※ 모든 수상레저기구
	해수욕장 9	변산, 격포, 선유도, 고사포, 모항, 상록, 위도, 동호, 구시포	해수욕장 개장기간	수영경계선 기준 내측해상 및 외측 20m이내 ※ 동력
	기타 지역	2	신시도 배수갑문, 가력도 배수갑문	연중 〈신시도 배수갑문〉 기준점 A(35-48-56.47N 126-28-38.06E), 기준점 B(35-48-43.61N 126-28-55.43E), 기점A(35-48-39.13N 126-28-23.85E), 기점B(35-48-41.83N 126-28-04.10E), 기점C(35-48-11.67N 126-28-19.80E), 기점D(35-48-13.93N 126-29-11.15E)의 각 지점 연결선 내측해역 〈가력도 배수갑문〉 기준점 A(35-43-53.61N 126-31-25.97E), 기준점 B(35-43-32.93N 126-31-56.77E), 기점A(35-44-13.08N 126-30-53.97E), 기점B(35-43-46.33N 126-31-31.63E), 기점C(35-43-07.05N 126-31-35.95E), 기점D(35-43-20.08N 126-32-08.98E)의 각 지점 연결선 내측해역 ※ 모든 수상레저기구
	기타 지역	1	변산 대명리조트 앞 해상	연중 35-38-10N 126-27-80E 35-37-80N 126-28-20E의 각 지점을 연결한 내측수역 ※ 모든 수상레저기구
태안시	해수욕장 7	꽃지, 상봉, 백사장, 동산포, 연포, 만리포, 학암포	해수욕장 개장기간	수영경계선 기준 내측해상 및 외측 20m이내 ※ 동력
보령시	해수욕장 3	춘장대, 대천, 무창포	"	수영경계선 기준 내측해상 및 외측 20m이내 ※ 동력
	기타 지역	1	서천군 서울시 공무원연수원 앞 해상	연중 36-08.15N 136-33.30E, 36.08.00N 126-33.15E, 36-07.70N 126-34.40E의 각 지점을 연결한 내측 수역 ※ 모든 수상레저기구

구분		장소	금지기간	금지구역 지정 세부구역
서해청 (45)	평택 서	해수욕장	2	난지도, 제부도
	기타 지역	2	연중	수경금지선 내측 및 외측으로 20m 이내 구역 ※ 동력 방아머리 배수갑문(300*400m), 조력발전소 수문(1200*300m) ※ 모든 수상레저기구
남해청 (42)	부산 서	해수욕장	5	송정·해운대·광안리·송도·다대포
	통영 서	해수욕장	18	남일대, 비진도, 통영공설(도남), 봉암, 대항, 학동, 외현, 구조라, 명사, 송정, 상주, 두곡·월포, 덕포, 사촌, 죽림, 농소, 물안염개, 흥남
	기타 지역	3	7.1 ~ 8.31	사곡만유원지, 하이면재전 마을유원지, 일운면망치마을유원지
		2	연중	상죽암유원지, 당항포유원지
	여수 서	해수욕장	10	만성리, 방죽포, 장동, 발포, 니로도, 월포, 익금, 대전, 덕흥, 남열
	울산 서	해수욕장	4	일산(1), 진해(1), 일광(1), 임랑(1)
제주청 (13)	제주 서	해수욕장	7	김녕·함덕·삼양·이호·괭지·협재·금능해수욕장
	서귀	해수욕장	5	중문, 화순, 표선, 신양, 하호
	기타 지역	1	2012.4.13 ~ 2015.12.31	강정 민군복합항 건설해역

## (5) 수상레저안전법 위반자 단속현황

2013년 단속실적을 살펴보면 안전장비 미착용 위반자는 387건으로 전년 대비 3.3%(13건)로 감소하였다. 활동지역의 다양화 및 성수기 무등록 사업의 증가로 전체 건수는 전년대비 6.2%(45건) 증가한 769건이 집계되었다.

표 2-39 수상레저안전법 위반자 단속현황(5년 간)

(단위 : 건)

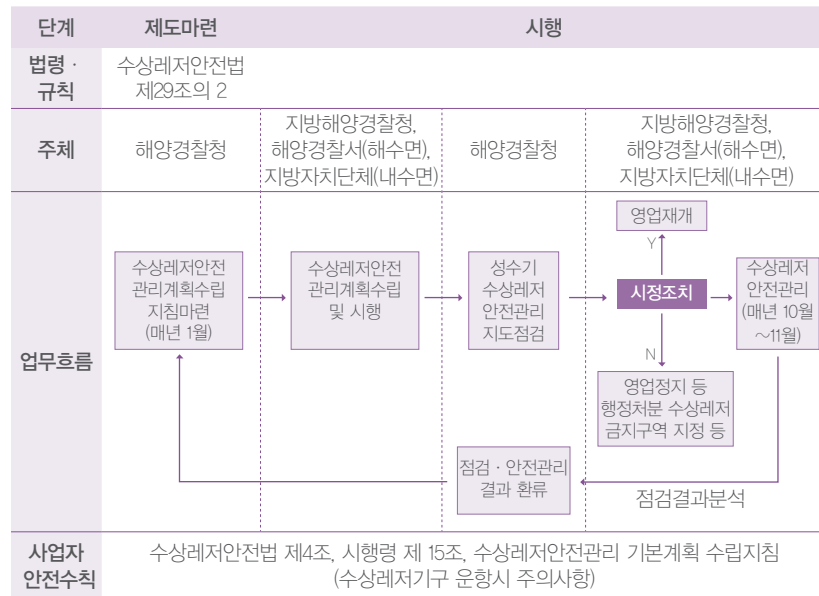
구분 연도별	계 (건)	무면허 조종	주최·조종 측정거부	무등록 사업	안전검사 미필	안전장비 미착용	운항규칙 미준수	금지구역 (영업구역) 위반	수상레저 활동시간 (영업시간)위반	지시·시정 명령위반	원거리 수상레저 활동 미신고	정원 초과	기타
2009	318	123	5	6		60	11		21		17	3	72
2010	671	200	5	14	1	256	29	2	33	10	38		83
2011	751	198	4	7		371	17	4	35		45	7	63
2012	724	161	4	4	2	400	12	4	45		7	9	76
2013	769	165	4	17	2	387	8	6	61	15	25	7	72

## (6) 수상레저안전관리 체계

해양경찰은 매년 초 전년도 사고유형을 분석하고 대책을 마련하여 ‘수상레저안전관리계획’을 추진하고 있다.

지방해양경찰청과 지방자치단체는 이를 근거로 지역실적에 맞는 ‘수상레저안전관리 기본계획’을 수립하고, 해양경찰청에서는 본 기본계획에 따라 안전관리가 이루어지고 있는지 점검을 실시하고 있다.

표 2-40 수상레저안전관리 기본 체계도



## 05 수상레저활동 사고현황 분석

### (1) 수상레저기구·인명피해별 사고발생현황

2013년 인명 또는 재산피해를 동반한 수상레저사고는 총 32건으로 전년대비 2건 증가하였다. 사고를 방지하기 위해서는 지속적인 홍보 활동과 현장위주의 안전관리 및 활동자 위주의 법·제도 개선이 필요한 것으로 분석된다.

표 2-41 기구별 사고현황(인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건/명)

연도별	기구별		계		모터 보트		고무 보트		래프팅 고무보트		수상 오토바이		요트		워터 슬래드		수상 스키		기타	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
2009	20	20	7	7	-	-	2	2	-	-	4	2	6	8	-	-	1	1		
2010	32	32	9	6	3	2	-	-	4	7	1	0	11	14	-	-	4	3		
2011	23	26	6	5	3	5	-	-	3	4	2	0	4	7	-	-	5	5		
2012	30	35	10	13	6	5	-	-	3	5	1	0	8	11	-	-	2	1		
2013	32	44	16	24	3	3	-	-	2	2	-	-	6	9	-	-	5	6		

## (2) 원인별 · 유형별 사고 현황

2013년의 수상레저사고를 원인별로 분석해보면 운항부주의와 조종미숙으로 인한 사고가 전체사고의 65%(21건)를 차지하였다.

인명피해로는 총 35명으로 이중 6명이 사망하였고, 동력수상레저 기구 충돌사고도 매년 지속적으로 발생하고 있다. 조종면허시험 시 수상안전 교육 및 현장 안전지도의 강화 필요성이 제기되고 있다.

표 2-42 원인별 사고현황(인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건)

연도별	원인별	운항 부주의	무리한 운항	기관정비 불량	선체 결함	조종 미숙	확인 안됨	해당항목 없음	기타
2009		13		3		4			
2010		23	5	1	1	2			
2011		6	8	2		7			
2012		9	8	1		12			
2013		19	1			2	8	2	

표 2-43 유형별 사고현황(인명 또는 재산피해 동반)

(단위 : 건)

연도별	유형별	계	침몰	화재	전복	좌초	표류	충돌	단순 추락	기타
2009		20	2		7	1	3	3		4
2010		32	1		15			10		6
2011		23		1	7			11		4
2012		30		2	10		2	10		6
2013		32		1	3		2	17	8	1

표 2-44 인명피해별 사고현황

구분 연도별	총계	사망	실종	중상	경상
2009	20	6	1	5	8
2010	32	5		4	23
2011	26	6		5	15
2012	35	6		8	21
2013	44	5	1	5	33



## 사 고 사 례

구분(유형)	내용	비고
표류 (단순시동 불량)	'13.6.6. 05:00경 전남 목포시 마리나항 출항하여 같은날 16:39경 경기 화성 전곡항으로 항해중 전북 부안군 위도 남동방 약 60m일 해상에서 기관정지 후 시동을 하였으나 단순시동 불량으로 표류(피해없음, 단순표류)	
전복 (조종미숙)	'13.7.13. 14:00경 서귀포시 하효항에서 배락2호 모터보트가 탑승객 11명을 탑승하여 출항 14:15경 하효항 동방파제 동방 50m 지점에서 너울성 파도에 휩쓸려 전복(승객 1명 약 2주간의 안정가료를 요하는 부상)	
충돌 (운항부주의)	'13.8.4. 16:15경 부산 수영구 광안동 소재 광안리 해수욕장 제6망루 앞 약 150미터 해상에서 동력수상레저기구인 수상오토바이와 SS모터보트가 충돌(부상)	
전복 (피 견인기구)	'13.8.6. 08:50경 OO레저사업장 종사자 최OO(42세)는 주문진해변 3번 망루 앞 40m 해상에서 플라이피쉬에 승객 2명(여)을 태우고 수상오토바이로 견인 중 플라이피쉬 전복되어 승객 2명이 해상으로 추락(부상 2명)	
충돌 (심한 농무)	'13.8.10. 08:15 진도군 서망항 남방 약 1.3해리 해상에서 레저보트(○○○호, 2.5톤)가 목포 북향선착장 출항, 제주도로 항해 중 심한 농무로 인해 파장 금고속페리호(여객선)와 충돌(모터보트 일부파손, 인명피해 없음)	
침수 (정비불량)	'13.8.17. 13:00경 한탄강 래프팅사업장에서 래프팅 승선 전 안전교육 및 운동을 실시하고 안전장비를 착용한 후 래프팅을 하던 중 보트 1척에서 바람이 새어나와 래프팅 체험객 13명이 물에 빠졌으나, 구명조끼 등 안전장구 착용 및 신속한 조치로 전원 구조 (인명피해 없음)	내수면
충돌 (조종미숙)	'13.8.18. 12:30경 부산 해운대구 송정동 소재 송정해수욕장 행정실 앞 레저기구 진출입로 약 50~60미터 해상에서 윈드서핑을 조종하여 해수욕장 백사장 레저기구 진입통로 현수로를 따라 저속으로 외해로 나가던 중 서핑보드와 충돌(부상)	
전복 (운항부주의)	'13.8.24. 15:00경 산청군 경호강 어천교에서 경호 5교 사이 래프팅보트(1인승, 각 2대)에 가족동반 20명이 탑승, 급류에 내려오다가 앞 배가 바위에 걸려 뒷배와 충격(충돌)하여 전복(인적·물적 피해없음)	내수면

Korea Coast Guard  
2014 White Paper

# 03

## 해양 법질서 확립을 통한 선진 일류국가 구현

제1절 해양범죄 단속활동

제2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정 구현

제3절 국제성 범죄와 외사경찰

제4절 정보·보안역량 강화



# 1절

## 해양범죄 단속활동



### 01 해양범죄 추세

2013년 해양경찰은 새 정부 출범 등 변화하는 해상치안 환경에 능동적 대응을 목표로 국정과제와 연계한 국민안전 중심의 치안활동에 중점을 두어 유해수산물 제조·유통행위 특별단속 등을 펼쳐나갔으며, 어구·어획물 절도, 선용금 사기, 면세유 불법유통 등 유형별 테마를 선정하여 취약해역 및 우범 항·포구별 치안수요를 분석, 현장중심의 맞춤형 수사 활동을 강화하였다.

최근 10년 간 범죄발생 추이를 살펴보면, 범죄 발생건수는 2006년을 정점으로 감소세를 띄다가 2013년에는 증가했으며, 형법범 비중이 줄고 특별법범이 증가하였다.

표 3-1 최근 10년 간 범죄발생 현황

(단위 : 건, %)

구분 \ 연도	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	37,060	42,661	52,763	52,082	51,560	49,882	48,594	47,075	45,822	51,441
형법범	9,747	10,419	15,147	16,686	18,828	25,236	28,775	16,893	12,860	11,628
특별법범	27,313	32,242	37,616	35,396	32,732	24,646	19,819	30,182	32,962	39,813
총범죄 증감률(%)	6.7	15.1	23.7	▽1.3	▽1.0	▽3.3	▽2.6	▽3.1	▽2.7	▲12.3

## 가. 총 범죄

2013년 해상범죄는 총 51,441건이 발생하여 2012년 45,822건 대비 약 12.3% (5,619건) 증가하였으며, 검거건수는 50,718건, 검거율은 98.6%로 전년대비 약 0.2% 감소하였다.

표 3-2 총범죄 발생·검거 현황

(단위 : 건, %)

구분	발생	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
총범죄	45,822	45,277	12,934	98.8	360	12,574
2012 형법범	12,860	12,459	3,987	96.9	156	3,831
특별법범	32,962	32,818	8,947	99.6	204	8,743
2013 총범죄	51,441	50,718	12,811	98.6	382	12,429
2013 형법범	11,628	11,228	3,478	96.6	144	3,334
특별법범	39,813	39,490	9,333	99.2	238	9,095
증감률(%)	12.3	12.0	-1.0	-0.2	6.1	-1.2

2013년 형법범은 총 11,628건 발생하여 전체 해양범죄의 약 22.6%로 2012년 대비 9.6%가 감소하였다. 세부내용을 살펴보면 절도가 57.2% 증가한 반면, 폭력 13.0%, 사기 27.7%, 재물손괴 51.8%, 업무상 과실범 10.8%, 횡령·배임 18.0%로 각각 감소하였다.

한편, 특별법범은 총 39,813건이 발생하여 전체 해양범죄의 약 77.4%로 2012년 32,962건 대비 20.8% 증가하였고 세부내용은 환경사범 60.1%, 안전사범 23.7%, 수산사범 20.2%, 국제사범 0.4%로 각각 증가하였다.

## 나. 관서별 범죄발생 현황

범죄 발생건수는 부산해양경찰서가 가장 많은 7,269건으로 총 발생 범죄 51,441건의 14.1%를 차지하였고, 그 다음으로 여수해양경찰서 6,477건 (12.6%), 군산해양경찰서 5,639건(11.0%), 인천해양경찰서 4,337건(8.4%) 순으로 나타났다. 치안수요 현황을 보면 해상교통량과 해·수산 경제활동이 활발하고 어업종사자 비율이 높은 서·남해 관할의 범죄발생률이 높고, 상대적으로 동해안 관할은 낮은 것으로 나타났다.

표 3-3 관서별 범죄발생 현황

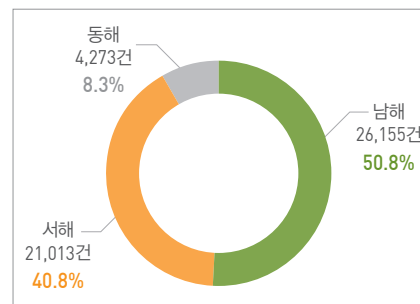
(단위 : 건, %)

구분	계	본 청	인 천	동해지방청				서해지방청				남해지방청				제주지방청						
				청	속 초	동 해	포 항	청	완 도	목 포	군 산	태 안	평 택	청	울 산	부 산	창 원	통 영	여 수	청	제 주	서 귀 포
계	51,441	46	4,337	948	764	820	1,741	1,681	2,655	3,854	5,639	1,415	1,386	2,057	1,133	7,269	1,020	4,155	6,477	402	2,087	1,555
형법범	11,628	28	1,220	704	54	186	136	346	1,102	464	3,906	149	112	283	59	1,596	196	317	504	42	126	98
특별법범	39,813	18	3,117	244	710	634	1,605	1,335	1,553	3,390	1,733	1,266	1,274	1,774	1,074	5,673	824	3,838	5,973	360	1,961	1,457
발생비율 (%)	100.0	0.1	8.4	1.8	1.5	1.6	3.4	3.3	5.2	7.5	11.0	2.8	2.7	4.0	2.2	14.1	2.0	8.1	12.6	0.8	4.1	3.0

## 다. 해역별 범죄발생 현황

해역별로는 남해 해역 26,155건 (50.8%), 서해 해역 21,013건 (40.8%), 동해 해역 4,273건 (8.3%) 순으로 대부분 서·남해의 치안수요가 많은 것으로 나타났다.

그림 3-1 해역별 발생현황

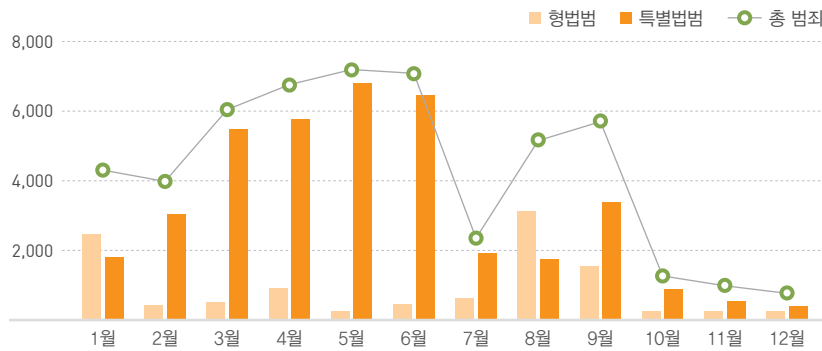


## 라. 월별·시간대별 범죄 발생현황

다수 어종이 금어기인 6~8월, 성어기인 9~10월이 연간 총 범죄발생 건수의 약 43%를 차지하고 있으며, 대부분 어족자원 고갈로 인한 어업 채산성 악화로 일부 해역에서의 무허가 불법조업 등 수산관련 법령위반 사건이다.

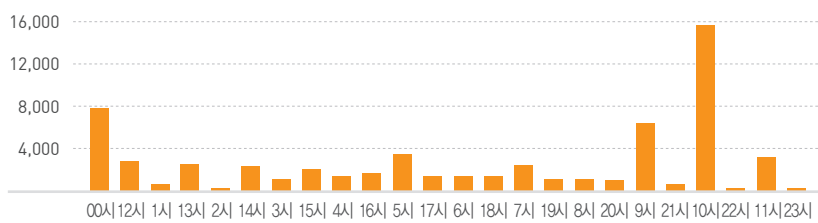
5월 발생건수가 높은 이유는 유해 수산물 및 면세유 불법유통 단속 결과에 따른 것이다. 또한, 범죄발생률이 가장 낮은 달은 1월로 겨울 혹한기 및 해상기상 불량 등으로 어업생산 활동이 위축된 결과로 분석된다.

그림 3-2 월별 범죄 발생현황



구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
계(건)	51,441	4,178	3,753	6,101	6,845	7,115	6,949	3,028	5,437	5,770	951	726	588
형법범	12,860	260	355	3,410	338	1,190	3,222	1,964	414	482	229	737	259
특별법범	11,628	2,428	424	494	928	252	405	715	3,383	1,940	231	227	201
증감률(%)	-9.6	833.8	19.4	-85.5	174.6	-78.8	-87.4	-63.6	717.1	302.5	0.9	-69.2	-22.4
특법범	32,962	828	773	5,681	1,503	7,536	3,261	4,225	1,682	2,582	1,159	1,078	2,654
특별법범	39,813	1,750	3,329	5,607	5,917	6,863	6,544	2,311	2,056	3,830	720	499	387
증감률(%)	20.8	111.4	330.7	-1.3	293.7	-8.9	100.7	-45.3	22.2	48.3	-37.9	-53.7	-87.4

그림 3-3 발생시간대별 범죄 발생현황



범죄 발생 시간대별로는 오전 시간대인 10시경과 자정 시간대에 주로 발생하는 것으로 나타났고 새벽이나 저녁 시간대에는 상대적으로 발생빈도가 낮은 것으로 나타났다.

## 02 주요범죄 단속활동

### 가. 개요

2013년은 세계 경제위기에 따른 국내 경제의 침체로 해·수산 종사자의 소득이 감소됨에 따라 새 정부는 현장 중심의 민생범죄 단속을 강화하였다. 이에 해양경찰은 권력·토착형 비리 척결 등으로 법과 질서를 존중하는 신뢰사회를 구현하는 한편, 생계형 경미사범 11종을 선정해 획일적 단속에 앞서 계도장 발부를 통한 반성의 기회를 제공하는 등 사회적 약자 배려 및 서민경제 보호에 노력하였다.

그림 3-4 수사활동 추진목표

희망과 행복의 바다 국민 속의 해양경찰				
전략	수사활동 인프라 구축	인권마인드 제고	현장위주 형사활동	과학수사 시스템 구축
중점 과제	<ul style="list-style-type: none"> <li>수사연수소 설립 추진</li> <li>현장집행력 강화 법령 개정</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>범죄피해자 보호</li> <li>인권교육 강화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>국정과제 연계한 치안활동전개</li> <li>권력형 토착비리 기획수사 활성화</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>과수요원 인력증원</li> <li>과학수사장비 개발</li> </ul>

### 나. 형법범

형법범은 전년도 대비 9.6% 감소한 11,628건이 발생하였고 전체 해양 범죄의 약 22.6%를 차지하였다. 형법범 중 절도는 증가한 반면, 폭력, 사기, 재물손괴, 횡령·배임, 업무상 과실범 등은 감소하였다.

표 3-4 형법범 발생·검거 현황 비교

(단위 : 건, 명, %)

구분	2012			2013			발생 대비 (%)
	발생	검거	검거율(%)	발생	검거	검거율(%)	
계	12,860	12,459	96.9	11,628	11,228	96.6	-9.6
살인	7	7	100.0	7	6	85.7	-
절도	409	314	76.8	643	511	79.5	57.2
폭력	492	444	90.2	428	419	97.9	-13.0
사기	8,213	8,022	97.7	5,936	5,786	97.5	-27.7
재물손괴	197	137	69.5	95	64	67.4	-51.8
횡령·배임	2,016	2,002	99.3	1,654	1,591	96.2	-18.0
업무상과실범	446	443	99.3	398	390	98.0	-10.8
기타	1,080	1,090	100.9	2,467	2,461	99.8	128.4

※ 기타 : 장물 취득·알선·운반, 공기호부정사용·문서위조 등

## 다. 죄명별

### (1) 살인

2013년의 경우 살인사건은 총 7건으로 과거 자신의 절도사실을 고발한 것으로 오인해 앙심을 품고 이웃 할머니를 무참히 살해한 사건 등이 발생하였고, 그 외 선원 간 살인 4건, 보험금을 노린 살인 2건 등이 발생하였다.

표 3-5 살인사건 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명, %)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건 수	인 원		구 속	불구속
2012	7	7	7	100.0	3	4
2013	7	6	9	85.7	8	1
증감률(%)	-	-14.3	28.6	-14.3	166.7	-75.0

표 3-6 유형별 검거 현황

(단위 : 건, 명)

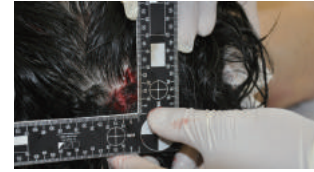
구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	7	6	9	85.7	8	1
동료 선원간 앙심	4	3	3	75.0	3	-
상·하급자간 불화	-	-	-	-	-	-
기타	3	3	6	-	5	1

## 사례

2013. 5. 7. 22시 45분경 절도 혐의로 구속 수감된 전력이 있는 피의자가 자신을 수사기관에 고발한 것이 피해자(임OO, 여, 68세)라고 오인해 양심을 품고 자신의 집으로 피해자를 유인한 뒤 무참히 살해한 사건



■ 어선과 부두 사이 번사체



■ 사체 검안에서 발견된 머리 타박상

## (2) 절도

절도 품목은 주로 어패류 및 선용품, 유류, 어구 등이 대부분을 차지하고 있으며, 총 643건이 발생하여 전년대비 57.2% 증가하였다. 절도사건이 증가한 이유는 경기침체에 따른 생계형 절도가 증가한 것으로 보여진다.

표 3-7 해상절도 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	409	314	344	76.8	8	336
2013	643	511	274	79.5	21	253
증감률(%)	57.2	62.7	-20.3	2.7	162.5	-24.7

표 3-8 유형별 선상절도 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	643	511	274	79.5	21	253
어·패류 절취	67	44	109	65.7	11	98
선용품, 선외기 절취	28	11	13	39.3	1	12
선박불법 사용	11	8	24	72.7	1	23
어구절도	45	21	34	46.7	1	33
유류 절도	397	389	10	98.0	1	9
기타(현금 등)	95	38	84	40.0	6	78



## 사례

2013. 9. 11. 14:00경 OO소재 요트경기장 7번 계류장에 정박 중인 모터보트 OO호에 침입하여 갑판 중앙에 놓여 진 시가 400만원 상당의 선박 부품(유압펌프모터)을 손수레에 싣고 계류장을 나오는 방법으로 절취



■ 선박부품 들고 나오는 모습



■ 손수레에 싣고 나가는 모습

### (3) 폭력

2013년 총 428건이 발생하여 2012년 대비 13% 감소하였고 원인은 작업 미숙이나 작업지시에 대한 불만 등 상·하급 선원간의 사소한 시비가 대부분이다.

표 3-9 폭력 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	492	444	587	90.2	9	578
2013	428	419	616	97.9	6	610
증감률(%)	-13.0	-5.6	4.9	-	-33.3	5.5

표 3-10 유형별 폭력사건 발생 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	428	419	616	97.9	6	610
작업미숙불만(상급자 → 하급자)	60	57	63	95.0	-	63
작업지시불만(하급자 → 상급자)	5	7	6	140.0	-	6
상호 언쟁시비	269	265	415	98.5	4	412
기타	94	90	132	95.7	2	129

## 사 례

2013.11.20. 01:00경 OO항에 정박중인 OO호(8,000TEU, 컨테이너선)선내에서 외국인 피해자에게 “니 내 무시하냐!”라고 말하며 피해자의 좌측 후두 부 등을 가격



■ 얼굴 부위 상처



■ 머리 부위 상처

### (4) 사기

2013년 총 5,936건이 발생하여 2012년 대비 27.7% 감소하였고 어려운 경제 상황을 반영하듯 선용금 편취, 면세유 부정수급 등이 대부분을 차지하였다.

표 3-11 사기사범 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	8,213	8,022	1,430	97.7	29	1,401
2013	5,936	5,786	1,206	97.5	10	1,196
증감률(%)	-27.7	-27.9	-15.7	-0.2	-65.5	-14.6

표 3-12 유형별 사기사범 현황

(단위 : 건)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	5,936	5,786	1,206	97.5	10	1,196
선용금 편취	3,324	3,178	699	95.6	6	693
면세유 불법수급	862	929	165	107.8	-	165
어대금 편취	5	4	10	80.0	-	10
국고보조금 편취	7	7	20	100.0	-	20
기타	1,738	1,668	312	96.0	4	308



## 사례

2013.2.8. 14:00경 피해자 A로부터 선불금을 주면 00시 선적 00호에 선원으로 승선하겠다고 거짓말을 한 후 선불금 2,700만원을 편취 후 도주



■ 선원의 조업활동



■ 피의자 검거 후 조사장면

### (5) 재물손괴

2013년에는 총 95건이 발생하여 2012년 대비 51.8%가 감소하였다. 재물손괴 사건은 주로 선박·어구·어망에 대한 손괴가 대부분으로 항해 시 견시 부주의 등으로 양식장이나 어선이 투망한 어구를 발견치 못하여 손괴하거나 어선 간 상호 접촉·충돌한 경우가 주 요인으로 분석된다.

표 3-13 재물손괴 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	197	137	162	69.5	-	162
2013	95	64	89	67.4	-	89
증감률(%)	-51.8	-53.3	-45.1	-2.1	-	-45.1

표 3-14 재물손괴 유형별 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	95	64	89	67.4	-	89
선박·어구·어망 손괴	59	45	58	76.3	-	58
어장·양식장 손괴등	36	19	31	52.8	-	31



## 사례

2012년부터 2013년 6월까지 00시 인근 해상에서 다른 어선이 없는 것을 확인한 뒤 타인의 통발어구를 갈로 잘라 손괴한 사범 검거



■ 손괴된 통발어구

## (6) 횡령·배임

횡령·배임사범은 2013년 총 1,654건이 발생하여 2012년 대비 18%가 감소하였으며 유형별로는 면세유류, 어촌계금, 어획물 등 순으로 나타났다.

표 3-15 횡령·배임 발생·검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	2,016	2,002	287	99.3	16	271
2013	1,654	1,591	217	96.2	7	210
증감률(%)	-18.0	-20.5	-24.4	-3.1	-56.3	-22.5

표 3-16 횡령·배임 유형별 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	1,654	1,591	217	96.2	7	210
면세유류	1,166	896	14	76.8	-	14
어촌계금	69	72	25	104.3	1	24
특정업체특혜제공	126	139	14	110.3	-	14
기타	293	484	164	165.2	6	158



### 사 례

2009년 1월부터 2013년 4월까지 마른말치 주문내역을 조작해 회사공금 189억을 횡령한 혐의로 OO수협 직원 검거



■ TV조선 뉴스보도 자료



■ KBS 뉴스보도 자료

## (7) 충돌·도주

2013년 충돌사고는 충돌 151건, 충돌도주가 6건이며, 인명피해는 70명으로 안전운행 관련 주의 및 계도활동을 연중 실시하고 있음에도 불구하고 항해당직자의 당직근무 소홀 등 부주의로 인한 업무상 과실이 주 원인으로 나타났다.

표 3-17 총돌·도주 현황

(단위 : 건, 명)

구분 연도	총돌	도주	검거		인명피해			재산피해		처리결과	
			총돌	도주	사망	실종	부상	침몰	파손	구속	불구속
2012	182	11	174	7	7	5	86	15	148	2	72
2013	151	6	119	6	9	12	49	9	128	8	103
증감률(%)	-17.0	-45.4	-31.6	-14.2	28.5	140	-43.0	-40.0	-13.5	300	43.0



## 사례

2013년 3월 6일 9.77톤 어선 00호를 총돌 후 구조하지 않고 도주한 00시선적 LPG 운반선 00호 선장 및 선원 업무상과실치사 혐의로 검거(어선원 7명 사망)



■ 전복된 00호 선수사진



■ 00호 조타실 확인

## 라. 특별법범

특별법 범죄는 전년도 대비 20.8% 증가한 39,813건이 발생하였고 수산사범, 안전사범, 환경사범, 국제사범이 증가한 것으로 나타났다.

표 3-18 특별법범 발생·검거 현황

구분	2012			2013			발생대비 (%)
	발생	검거	검거율(%)	발생	검거	검거율(%)	
계	32,962	32,818	99.6	39,813	39,490	99.2	20.8
수산사범	7,389	7,345	99.4	8,884	8,848	99.6	20.2
안전사범	4,120	4,108	99.7	5,096	5,171	101.5	23.7
환경사범	1,187	1,185	99.8	1,900	1,899	99.9	60.1
국제사범	280	276	98.6	281	280	99.6	0.4
기타	19,986	19,904	99.6	23,652	23,292	98.5	18.3

※ 기타 : 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 석유 및 석유대체연료사업법 등

## (1) 수산사범

수산사범은 2013년 총 8,884건이 발생하여 2012년 7,389건 대비 20.2% 증가한 것으로 나타났다. 최근 해·수산 경기 악화 등으로 경제적 어려움을 해소하기 위해 불법조업을 하는 것으로 분석된다.

표 3-19 수산사범 발생·검거 현황

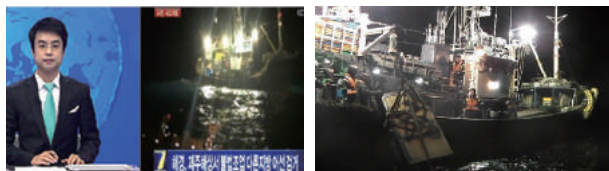
구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	7,389	7,345	2,237	99.4	7	2,230
2013	8,884	8,848	1,895	99.6	24	1,871
증감률(%)	20.2	20.5	-15.3	0.2	242.9	-16.1

표 3-20 유형별 수산사범 현황

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	8,884	8,848	1,895	99.6	24	1,871
무면허·무허가조업	1,616	1,618	637	100.1	9	628
금지어획물 불법포획·판매	162	159	216	98.1	8	208
어선표지판 미표시	307	308	44	100.3	-	44
불법어구 적재	1,756	1,750	334	99.7	5	329
기타	5,043	5,013	664	99.4	2	662

 사례

2013년 1월 제주시 근해 해상에서 불법어구인 전개판을 선박에 숨겨 놓고 조업한 혐의로 다른 행정구역 선적 외끌이대형기선 저인망 00호 검거



■ 언론보도 자료

■ 전개판 이용 불법조업 어선

## (2) 안전사범

2013년에는 총 5,096건이 발생하였고 그 중 무면허 선박 운항, 선박 승선 정원초과로 검거된 경우가 대부분이다. 해양사고 발생 시 대형인명사고로 이어질 개연성이 있어 예방위주의 제도활동과 병행하여 사업자 및 종사자를 대상으로 홍보활동을 강화하는 등 안전사고 예방에 힘썼다.

표 3-21 안전사범 발생·검거 현황

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	4,120	4,108	1,984	99.7	-	1,984
2013	5,096	5,171	1,844	101.5	-	1,844
증감률(%)	23.7	25.9	-7.1	1.8	-	-7.1

표 3-22 유형별 안전사범 현황

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	5,096	5,171	1,844	101.5	-	1,833
무면허 운항, 면허 미비치	2,588	2,588	380	100.0	-	380
출입항 신고미필	88	84	49	95.5	-	49
과적·과승	435	441	356	101.4	-	345
항계내 어로	260	344	224	132.3	-	224
무허가 유선행위	63	64	65	101.6	-	65
항행구역 위반등 기타	1,662	1,650	770	99.3	-	770



### 사례

2013. 11. 25. 00시 앞 해상 2.5km 지점에서 파나마 선적 7,675톤급 석유 제품운반선(승선원 18명)이 강풍과 파도에 밀려 연안에 좌초



■ 좌초된 선박 구조장면

### (3) 해양환경사범

해양오염은 선박에서의 고의 또는 중대한 과실에 의한 유류의 배출을 원인으로 하는 해양오염이 대부분이었으나, 최근에는 선박의 사고로 인한 유류 유출과 육지로부터의 해양오염도 문제가 되고 있다. 2013년에는 총 1,900건이 발생하여 2012년 1,187건 대비 60.1%가 증가하였다.

표 3-23 환경사범 발생·검거현황

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2012	1,187	1,185	1,168	99.8	-	1,168
2013	1,900	1,899	1,116	99.9	1	1,115
증감률(%)	60.1	60.3	-4.5	0.1	-	-4.5

표 3-24 유형별 환경사범 현황(2013년)

구분	발생 건수	검거		검거율 (%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
계	1,900	1,899	1,116	99.9	1	1,115
폐기물 불법처리	1,265	1,266	196	100.1	-	196
공장폐수 등 불법배출	13	13	27	100.0	-	27
무허가도장·비산먼지 발생	73	72	137	98.6	-	137
선저빌지·선내 유류 유출	312	319	504	102.2	-	504
선내 쓰레기·분뇨 불법배출	111	111	50	100.0	-	50
기 타	126	118	202	93.7	1	201

#### 사 례

2013.11.9. 02:10경 OO항에서 파나마 선적 원유운반선 OO호(160,619톤, 원유적재량 196만배럴)가 원유 이송작업 중 우현 원유이송관이 원인미상 파손으로 원유 약 550ℓ 해상에 유출



파손된 원유부이 호스



유출유 방제작업

## 03 민생침해 범죄 집중단속

해양생태 변화로 인한 어족자원 고갈과 내수 경제 어려움으로 해·수산업 관련 생계형 민생침해 사범이 증가할 것으로 예상되어 각 지방청 및 경찰서에 민생침해 범죄 단속을 위해 첩보수집·형사활동 강화와 유관기관 간 합동단속을 지속적으로 실시하는 한편, 취약해역과 우범향·포구별 범죄예방 순찰 및 검거활동에 수사역량을 집중하였다.

또한 국민의 먹거리 안전을 위해 수입산 수산물을 국내산으로 둔갑하거나 유해성분이 첨가된 음식물 판매 사범 검거에 주력하기 위해 관세청, 식품의약품안전처 등 협력기관과 공조체계를 구축하여 부정유해식품 적결에도 노력하였다.

표 3-25 중요범죄 단속활동(2013년)

구분	검거		조치		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
면세유 불법 유통사범 단속	5,098	326	-	326	-
인권 유린 사범 단속	308	345	10	335	3
어구·어획물 등 해상절도	511	274	21	253	-
무기산 불법사용 단속	66	70	-	70	-
유해수산물식품 단속	9,322	1,231	9	1,222	-
계	15,305	2,246	40	2,206	3

### 가. 면세유 불법 유통 사범 단속

2013년 면세유 불법 유통사범에 대한 검거실적은 총 5,098건으로 전년 4,916건대비 3.7%증가하였고, 검거인원은 326명으로 2012년 308명에 비해 5.8%가 증가하였다.

해양경찰은 근절되지 않는 면세유 부정 유통사범 단속을 위해 취약지 첩보수집 및 형사활동을 강화하는 한편, 출어시기인 4~5월에 특별 단속을 실시하고, 관계기관인 해양수산부, 수협 등과 주기적인 회의를

통해 단속정보를 공유하고 면세유 근절 정책을 논의하는 등 면세유 불법유통 근절을 위해 지속적으로 노력하였다.

표 3-26 면세유 불법유통 단속 실적

연도	구분		조치	
	건수	인원	구속	불구속
2012	4,916	308	4	304
2013	5,098	326	-	326
증감률(%)	3.7	5.8	-	7.2

### 사 례

2012년 7월부터 2013년 5월까지 피의자 소유 선외기 어선 2척을 허위 출입항 신고 후 수협직영 주유소에서 매일 400ℓ 씩 총 26,800ℓ (5천만원 상당) 면세 휘발유를 공급받아 친분이 있는 지인들에게 200ℓ 당 면세원가와 웃돈 5만원씩 받고 불법 판매한 피의자(여, 52세) 검거



■ 피의자가 수협 직영주유소에서 면세유를 구입하는 장면

## 나. 약취유인 등 인권유린사범 단속

해양경찰은 일거리 부족에 따른 해상 구직자, 여성, 노약자, 장애인 등 사회적 약자를 상대로 한 무허가 직업소개, 임금갈취, 폭행, 감금, 윤락 행위 알선 등 인권유린 행위를 근절하고 인권사각지대 해소를 위해 항포구 주변 취업개소 대상 매년 특별단속을 실시하였다.

2013년은 총 308건을 검거하여 2012년 315건 대비 2.2% 감소하였고 검거인원은 345명으로 2012년 239명에 비해 44.3% 증가하였다.

해양경찰은 해상인권유린사범 근절을 위해 인권침해 위험요소에 대한 일제점검 등 첩보수집·관리를 강화하고 각 지방청 및 경찰서 인권유린 단속전담반을 편성, 항포구 주변 숙박시설과 다방, 주점, 양식장, 염전 등 해양종사자가 많은 지역 대상으로 형사활동 및 특별단속을 지속적으로 실시할 계획이다.

표 3-27 인권유린 사범 단속실적

연도별	구분		처리		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
2012	315	239	17	222	1
2013	308	345	10	335	3
증감률(%)	-2.2	44.3	-41.1	50.9	200



#### 사 례

2011년부터 일정한 주거가 없는 장애인 이OO(59세, 지체장애 3급) 등 50명을 상대로 OO시 여관, 모텔 등 숙박업소에서 숙박제공, 성매매 알선 등으로 고액의 채무를 지게한 뒤 장부를 부풀려 기재하는 방법으로 총 25억 원 상당의 임금(선불금)을 편취한 피의자(여, 57세, 윤락행위방지법위반 등 9범) 검거



■ 선원 숙식 제공 및  
성매매를 알선한 OO시 소재 모텔

## 다. 무기산 불법사용 등 단속

김을 생산하기 위해서는 매년 10월부터 다음해 3월까지 잡태 제거 및 병충해 방지를 위해 김망에 산(酸, 초산)처리제를 사용하고 있으며, 정부에서 공급하는 유기산의 효능 미흡, 공급량 부족, 비싼 가격 등을 이유로 일부 어가에서 공업용 무기산(폐염산)을 불법 사용하고 있다.

해양경찰은 무기산 불법 사용행위를 근절하기 위해 군산, 태안, 목포 등 서해안과 여수, 통영, 부산 등 남해안 지역에 관내에 집중된 김 양식장을 대상으로 무기산 불법 제조·판매 및 불법 사용, 사용목적 외 무기산 보관·운반, 무허가 김 양식행위, 제조품에 대한 중·도매인 등 불법 유통행위에 대해서 형사활동 강화하고 해양수산부, 식품의약품안전처, 지자체 등 유관기관과 정보공유 및 강력한 합동단속을 실시하였다.

2013년 무기산 불법사용 검거건수는 총 66건으로 2012년 대비 340% 증가하였고 검거인원은 70명으로 전년도에 비해 180% 증가하였다.

표 3-28 무기산 불법사용 단속실적

연도별	구분		조치		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
2012	15	25	-	25	-
2013	66	70	-	70	-
증감률(%)	340	180	-	180	-

### 사 례

2013. 2. 14. 김 양식에 사용이 금지된 무기산 450통(20ℓ 플라스틱 용기)을 6.5톤 트럭에 유독물 판매와 운반업 등록 없이 김양식장에 판매·공급하려한 피의자(남, 35세, 운전기사) 3명 검거



무기산 불법운송 화물차

## 라. 유해수산물 사범 단속

2013년 새 정부의 국정과제인 「4대 사회약」 근절을 위해 해양경찰은 본청, 지방청, 경찰서에 “4대약 근절대책본부”를 설치하였다. 수산물 먹거리에 대한 불신을 조장하고 국민건강을 침해 하는 유해수산물 불법 가공·유통행위 척결을 위해 유관기관과 긴밀히 협업하는 한편, 유해수산물 차단 및 위반사범 검거를 위해 강력한 단속을 전개하였다.

2013년 부정유해 수산물 검거건수는 총 9,322건으로 2012년 대비 190.8% 증가하였고 검거인원은 1,231명으로 전년도에 비해 101.1% 증가하였다.

표 3-29 유해수산물 사범 단속실적

연도별	구분		조치		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
2012	3,205	612	6	608	-
2013	9,322	1,231	9	1,222	-
증감률(%)	190.8	101.1	50.0	100.9	-

## 사 례

2013.2.24 ~ 2013.7.10까지 포장갈이(바꿔치기)한 중국산 옥돔 15톤을 구입, 10톤(4억원 상당)을 제주산 옥돔으로 원산지를 거짓 표시하고, 3톤(1억 2천만 원 상당)을 홈쇼핑에서, 4톤(1억 4천만 원 상당)을 직매장·인터넷 등에 제주산옥돔으로 판매한 옥돔가공 명인 피의자(여, 61세) 등 5명 검거



■ 중국산으로 표기된 옥돔을 인적이 드문 산에서 포장갈이(바꿔치기)하여 홈쇼핑, 직매장 등에 판매

## 사 례

2009 ~ 2013. 6월까지 중국 등에서 얼음막을 입혀 중량을 부풀린 냉동 흰다리새우 240만kg(500억 원 상당)와 동물성 성장촉진제(니트로푸란-발암성분) 성분이 함유된 삶은 흰다리새우 17,400kg(1억7천만 원)을 수입, 시중에 유통하고 통관을 쉽게하기 위해 수입 검사공무원 8명에게 2억 5,560만 원의 뇌물을 제공한 수산물 수입업자 6명 검거



■ 흰다리 새우(납수 증거물)

■ 언론보도 자료

## 04 기소중지자 검거

기소중지자란 피의자의 소재불명 등의 이유로 수사를 종결할 수 없는 경우에 그 사유가 해소될 때까지 기소를 중지하는 것으로 2013년 251명이 기소중지되어 이중 188명을 검거하였으며, 타 기관 수배자 697명을 검거 처리하였다.



■ 단속 중인 형사기동정



■ 해상 검문검색 활동

표 3-30 기소중지 발생·검거현황

(단위 : 건, 명)

연도	구분	검거 총계	해경수배자		타기관 수배자 검거	조치		
			발생	검거		구속	불구속	이첩
2012		1,421	331	173	1,248	11	162	1,248
2013		885	251	188	697	13	175	697
증감율(%)		-37.7	-24.1	8.6	-44.1	18.1	8.0	-44.1

## 05 형사기동정 운용

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

해양경찰은 해양범죄를 분석하여 해난사고와 불법조업·절도 등 해상 범죄가 많이 발생하는 전국 55개 해역과 85개소의 항포구를 중심으로, 예방순찰과 불법행위에 대한 엄정한 단속활동을 전개하는 등 형사 기동정을 합리적이고 효율적으로 운영하고 있다.

2013년 형사기동정에 의한 검거건수는 614건 725명으로 2012년 621건 797과 비교하여 소폭 감소하였으며, 감소원인으로는 경기침체에 따른 서민경제 생활 보호를 위해 생계형 경미사범에 대해서는 계도장 발부 등 계도 활동에 주력한 결과로 분석된다.

표 3-31 형사기동정 배치 현황(2013년)

(단위 : 척, 명)

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

표 3-32 형사기동정 운영실적

구분	출동일수		검거		처리		
	총계	월평균	건수	인원	구속	불구속	과태료 등
2012	3,887	323.9	621	797	-	781	16
2013	3918	326.5	614	725	1	576	148

## 2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정 구현

### 01 인권중심의 선진 수사행정 실천

#### 가. 국민중심 인권보호 경찰활동 모델화

모든 사람들에게 인권은 동등하게 보호받고 존중되어야 하며, 성숙해진 시민의식과 모든 것이 공개되는 사회 환경에서는 수사 전 과정에 수사 경찰관의 올바른 인권의식을 확립하는 것이 중요하다. 이를 위해 ‘해양경찰청 인권수호위원회’ 정기회의를 개최하고 지방청, 경찰서별로 ‘시민 인권보호단’을 구성하여 인권활동에 대한 진단을 시행하였으며, 수사 경찰관을 ‘피해자 서포터’로 지정하여 구제절차 안내 및 각종 상담 등 피해자 보호업무를 담당하게 하였다.

또한, 지방청별 ‘범죄피해자 지원 네트워크’를 구축하여 법률상담 및 의료지원 등 지역 연계망을 활용한 피해자 지원을 추진하였고 2012년에는 인권보호 선도 시범관서(인권 해양경찰서)를 선정, 인권 친화적 제도·시설 기반을 마련하는 등 내실있는 인권보호 정책 추진을 위해 노력하였다.



■ 시민인권보호단 정기회의



■ 정기회의 진행

## 나. 인권 친화적 유치장 시설 개선

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

또한 2013년 11월에 준공된 포항해양경찰서 유치장에 “힐링벽화”를 제작하는 등 사회로부터 격리된 유치인들이 불안감을 해소하도록 시설을 개선하였다.



■ 자원봉사자 벽화제작



■ 유치장 벽화제작 후 모습

## 다. 피의자·참고인 조사환경 개선

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

## 02 국민중심의 수사행정 추진

### 가. 현장즉시 조사제

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

이 제도는 2008년 10월부터 본격적으로 시행한 현장즉시 조사제 정착을 위하여 현장즉시조사 운영요원인 경비합정, 파·출장소 수사전담요원 471명(경비합정 214명, 파·출장소 257명)을 재지정하였으며, 지방청 및 본청주관 수사전담요원 경진대회를 개최하여 수사전담요원들의 수사 능력향상을 도모하였다.

표 3-33 수사전담요원 현황(2013년)

(단위 : 명)

총계	인천	속초	동해	포항	안동	목포	군산	태안	평택	울산	부산	창원	통영	여수	제주	서귀포
471	52	23	27	48	25	41	27	27	25	26	30	18	37	30	19	16

### 나. 출장조사 제도

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

2013년 출장조사 인원은 총 1,003명으로 대상별로 보면 피의자가 686명(68.3%)으로 가장 많았고 피해자가 136명(13.6%), 참고인이 133명(13.3%), 고소·고발 등 민원인이 48명(4.8%)으로 나타났다.

표 3-34 출장조사 이용자 현황(2013년)

(단위 : 명)

계	대상별				사유별			
	피의자	피해자	참고인	민원인	원거리	거동불편	신청	기타
1,003	686	136	133	48	431	146	171	255

## 다. 법률상담 서비스

법률 지식과 행정절차에 대해 생소한 어업종사자를 지원하기 위해 해양경찰서별로 자문변호사를 위촉하고 수사경험과 법률적 지식이 풍부한 수사관을 법률상담원으로 지정하여 낙도·오지 어민 등을 대상으로 각종 사건·사고에 대한 민원·법률상담 및 고충청취 등을 수행하게 함으로써 권익보호와 피해구제를 위해 노력하였다. 2013년에는 어민간담회나 이동민원실 등을 통해 총 963명을 대상으로 법률상담을 실시하였다.

표 3-35 법률상담 현황(2013년)

(단위 : 건, 명)

건수	인원	조치			
		사건접수		기타(법률상담·고충청취)	
		건수	인원	건수	인원
856	963	479	494	377	469

## 03 선진 과학수사 역량 제고

### 가. 지방청 중심의 광역과학수사체제 구축

#### (1) 제주지방청·5개 경찰서 과학수사 기능 정식출범

갈수록 지능화·다양화되고 있는 해양범죄와 급변하는 수사환경에 능동적으로 대처하기 위하여 그간 비직제로 운영하던 제주지방해양경찰청에 과학수사팀을 정식 직제화하여 해양경찰 전국 4개 지방청에 과학수사 기능이 자리 잡게 되었다. 최근 증거위주의 공판중심주의가 강화됨에 따라 효율적으로 대응하기 위한 지방청 중심의 광역 과학수사 지원체제를 구축하였다는데 의의가 있다고 할 것이다.

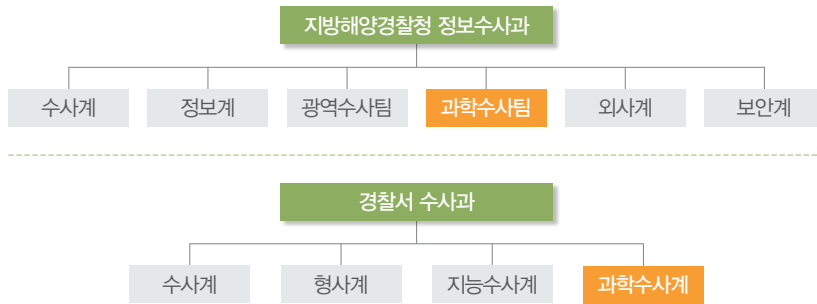
또한 지리적 위치상 지방청의 현장지원이 어려운 포항·여수 2개 경찰서와 타 경찰서와 인접하여 즉시 지원이 가능한 인천·군산·통영 등 3개 경찰서에 과학수사계를 신설하여 해양경찰의 광활한 관할 사건 현장에 즉시 대응할 수 있는 과학수사 지원체제를 마련하였다.



■ 해양경찰 과학수사 기능 위치도



■ 해양경찰 과학수사 관할구역



■ 지방청 중심의 광역 과학수사체제 조직도

## (2) 증거물 증거능력 및 증명력 확보를 위한 증거물 관리시스템 구축

형사소송법상 증거위주의 공판중심주의의 핵심은 증거의 무결성이다. 해양경찰은 범죄현장의 증거물의 수집부터 감정·송치까지 원형을 그대로 보존하기 위해 2012년 서해지방청에 증거물관리시스템을 구축하였으며, 2014년 하반기에 동해지방청에도 구축할 예정이다.

증거물관리시스템은 증거물을 투명한 관리로 최적의 상태로 효율적으로 보관할 수 있는 보관함, 모바일랙, 향온·향습기를 설치함과 동시에 바코드 시스템을 통해 증거물·입출고를 관리할 수 있도록 구성되어 있다. 연차적으로 전 경찰서까지 확대 구축할 수 있도록 할 계획이다.

## 나. 해양경찰 과학수사 전문성 강화를 위한 노력

### (1) 해양 특화분야 개척을 위한 수중과학수사대 운영

2012년 울산 석정 36호 전복사고와 2013년 목포 대광호 충돌사고와 같은 다수 인명사고 그리고 매년 900여 건의 변사사건이 국내 바다에서 발생하고 있어 사건 초기 수중 범죄현장에서의 체계적 증거수집 능력의 중요성이 증대되고 있다.

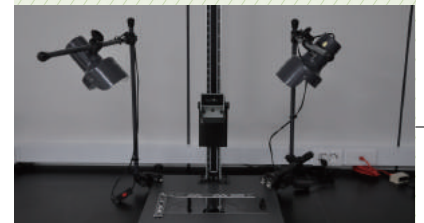
제2절  
인권과 국민편의 중심의  
수사행정 구현



■ 현장증거 분석실



■ 분석실 전경



■ 분석 장비



■ UV 조명등



수중과학수사대



미국 FBI USERT



수중과학수사 교육장면

이에 해양경찰은 수중 유기시체 및 증거물이 발견된 장소가 범죄현장으로 인식하는 기본개념부터 재정립할 필요성이 있어 2014년 상반기에 수중에서 현장감식을 전담하는 수중과학수사대 창설을 추진하고 있다.

해양경찰은 해양경찰교육원의 훈련시설과 우수한 잠수인력 및 그간 해양에서의 다양한 경험을 바탕으로 차별화된 수중과학수사 교육을 신설·운영하고 있으며, 2014년에는 미국 연방수사국(FBI : Federal Bureau of Investigation) 수중증거검색대응팀(USERT : Underwater Search & Evidence Response Team)에 국외단기훈련도 추진 중에 있다.

또한 수중과학수사대를 체계적으로 시행·운영하기 위하여 내부적으로 ‘수중과학수사대 운영규칙’을 제정하고 내외부 전문가들도 구성된 ‘수중과학수사 연구모임’을 운영하여 현장적용성과 대외적 공신력을 겸비한 매뉴얼 제작 등 특화된 과학수사 역량을 확보할 계획이다.

## (2) 해양경찰관 순직·실종 등 대비 신원확인용 유전자은행 구축

해양경찰은 고위험군 업무를 수행하는 항공단, 특공대 및 함정승조원을 대상으로 순직·실종 등 발생 시 신속한 신원확인 체계 구축을 위하여 ‘신원확인용 유전자은행 사업’을 추진하고 있으며, 체계적인 유전자 정보를 보관·관리하는 근거마련을 위하여 규칙도 제정하였다.

지금까지는 바다에서 실종된 해양경찰관의 시신이 발견되어도 해양 특성상 신원확인이 쉽지 않았으나 유전자 정보를 통해 더욱 신속하고 정확하게 신원확인이 가능하게 되었다.

채취한 유전자 시료의 보관·관리는 전문성이 요구되어 2012년 7월 해양경찰청과 업무협약을 체결한 서울대 법의학연구소에서 이를 수행하고 있으나 2015년에는 보다 체계적인 유전자은행 관리시스템을 구축하여 해양경찰연구소에서 유전자 시료채취부터 보관까지 관리·운영할 계획이다.



■ 유전자은행 운영 흐름도

### (3) 사이버범죄 대응을 위한 포렌식 장비 도입

최근 해양관련 범죄에서도 PC를 이용한 인터넷 사이버범죄가 증가함에 따라 디지털포렌식 수요가 급증하여 본청 및 지방청에 디지털포렌식 장비를 도입, 동·서·남해 전체를 아우르는 지원체제를 구축하였다.

지금은 이를 통해 지방청에서 사이버증거 수집 후 2~3일 내 증거분석 결과가 도출되어 신속한 사건해결이 가능하게 되었다.

또한 국내 스마트폰을 이용한 각종 범죄가 증가 추세에 있어 본청에 이어 2014년 상반기에는 남해지방청에 모바일포렌식 장비를 도입할 예정으로 갈수록 증가하는 사이버범죄에 적극적으로 대응하고 있다.



■ 디지털포렌식 장비



■ 모바일포렌식 장비

#### (4) 과학수사 전문성 향상을 위한 교육확대

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

## 3절 국제성 범죄와 외사경찰



### 01 세계화 추세와 치안환경의 변화

적극적인 시장 개방정책과 관광·교류 활성화를 위한 지속적인 사증<sup>1)</sup> 면제협정 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.

이러한 범죄의 국제화 추세와 더불어 국내외 연계망을 갖춘 조직화된 밀입국·밀항사범, 불법 외국환거래(일명 ‘환치기’)를 이용한 관세포탈, 위해·금지물품의 밀수, 지식재산권침해, 밀수출, 해양수산종사 외국인

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

범죄 등 일찍이 국제화되었던 해양범죄는 경제성장과 정보통신(IT) 산업의 발달로 더욱 규모화·지능화되어 가며 수사망을 회피하고 있다.

표 3-36 내외국인 출입국 현황(출입국·외국인정책본부 통계)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
출입국자	35,206,504	42,988,101	45,422,910	50,322,102	48,888,699

표 3-37 체류외국인 현황(출입국·외국인정책본부 통계)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
체류외국인	1,168,477	1,261,415	1,395,077	1,445,103	1,576,034

표 3-38 외국인 선원현황(고용노동부, 수협, 해운조합 등)

구분		2011	2012	2013
계		22,626명	30,351명	32,763명
어선	20톤 미만 어선(양식장)	3,195	5,608	6,803
	20톤 이상 연근해어선	5,409	9,618	11,456
	원양어선	4,540	4,647	4,298
상선	내항상선	540	789	684
	외항상선	8,912	17	23
	크루즈선	30	9,672	9,499

※ E-9 : 비전문취업-어업(고용허가제) / E-10 : 선원취업

표 3-39 외국인 선원 이탈현황(고용노동부, 수협)

구분		총체류자	합법체류자	이탈자	이탈율
20톤 미만 연근해, 양식장	2011	4,601	3,195	1,406	30.1%
	2012	5,608	3,808	1,800	32.1%
	2013	6,803	4,496	2,307	34.0%
20톤 이상 연근해	2011	8,982	5,409	3,573	39.8%
	2012	9,618	5,735	3,883	40.4%
	2013	11,456	6,984	4,472	39.0%

※ 원양어선 및 상선은 무단이탈 사례 없음

## 02 국제성 범죄 현황

### 가. 국제성 범죄 단속활동

#### (1) 국제성 범죄 대응 강화

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

표 3-40 권역별 기획수사 테마

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

또한, 다양화·지능화되는 국제성 범죄에 대응하기 위하여 외사경찰별 특기제도를 도입, 전문수사 능력을 배양함으로써 국제성 범죄에 대한 대응 역량을 강화하고 있으며, 국제성 범죄의 탈국경화와 복합적인 범죄특성을 고려하여 대내·외적인 공조능력을 강화하고자 법무부, 국가정보원, 경찰청, 관세청 등 유관기관 및 중국·러시아·일본 등 외국해상치안기관과 긴밀한 협조체제를 유지하고 있다.

표 3-41 외사범죄 분야별 5개분야 전문특기

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

이와 같이 권역별 특성을 달리하는 국제성 범죄에 대하여 차별화된 대응과 특기제도를 활용한 전문수사 능력의 배양 및 유관기관간 긴밀한 공조를 통하여 2013년 국제성범죄 총 943건 1,146명(구속 56, 불구속 967, 이첩 123)을 검거하였다.

표 3-42 국제성 범죄 처리 현황

구분	처리 건수	검거 인원			
		계	구속	불구속	이첩
2009	1,769	2,180	60	1,195	925
2010	1,475	2,017	55	1,097	865
2011	763	1,268	102	1,000	166
2012	685	1,284	123	822	399
2013	943	1,146	56	967	123

※ 2010년 정부기조 「공정사회구현 및 친서민 정책」의거 영세상인이나 단순 불법체류자에 대한 단속 지양으로 검거실적 급감

표 3-43 범죄유형별 현황

구분	총계		구속 (명)	불구속 (명)	이첩 (명)	2012년	증감율 (%)
	건	명					
총계	943	1,146	56	967	123	685	110
밀수	7	9	1	3	5	6	14.2
밀입국	1	5	-	5	-	-	100
밀출국	7	19	2	17	-	4	33.3
출입국관리법	26	55		46	9	148	-725
농·수산물 원산지 표시위반	120	158	1	150	7	82	58.5
외국인근로자 고용 등에 관한 법률	53	76	-	75	1	57	-
식품위생법	124	197	-	196	1	96	141.4
상표법	37	84	13	69	2	42	-17
외국환거래법	86	95	-	-	95	49	168
기타사범	482	448	39	406	3	201	141.8

## (2) 해상 밀입·출국 단속현황

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

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

또한, 밀입국의 새로운 형태로 제주 무사증제도를 악용한 불법이동 사례가 증가하고 있다. 제주 무사증 입국은 매년 50% 가까이 급증하고 있으며, 2013년 제주 무사증 입국자 429,211명 중 731명이 불법 이탈하였고, 검거인원의 26%인 37명이 해양경찰에 검거되었다. 이들은 이탈 후 주로 차량 등에 은거하여 내륙으로 이동하는 선박을 이용하는 수법을 보이고 있다. 앞으로 출입국 규제완화와 더불어 선박을 이용한 해상밀입국 보다는 무사증제도 등을 악용하는 사례가 더욱 빈번해질 것으로 전망된다.

표 3-44 제주 무사증 무단이탈 현황(법무부, 해경청 통계자료)

구분	무사증 입국자			불법이동·불법체류			도내 전체 검거인원 (불법이동· 불법체류)	제주해경 검거인원 ('13.11.27 기준)		
	계	중국	기타	계	중국	기타		계	불법 이동	알선책 (운반책)
계	816,014	805,937	7,605	1,384	1,297	87	350	127	81	46
2011	153,874	149,968	1,424	282	232	50	62	58	36	22
2012	232,929	229,954	2,975	371	350	21	147	32	23	9
2013	429,211	426,015	3,206	731	715	16	141	37	22	15

또한, 체류외국인의 증가로 중국, 베트남, 필리핀, 방글라데시 등 외국인 폭력조직이 형성되면서 완화된 출입국 규제를 악용하여 이들 조직원 등과 연계한 각종 범죄자의 밀입출국 기도가 예상된다.

해양경찰은 밀입국방지를 위하여 각 해양경찰관서별 밀입국 전담팀을 편성하여 밀입국 동향파악과 취약요소에 대한 관리를 강화하고 있으며, 특히 제주 무사증 입국자의 불법이동에 대비, 제주 출입항 선박에 대하여



■ 한·일 국제공조 밀항기도자 검거



■ 제주 무사증 불법이동 검거



■ 제주 무사증 불법이동 검거



■ 인천항 밀항기도자 검거

검문검색을 강화하고, 밀입국 차단에 필요한 첩보 수집과 신속한 대응을 위하여 국정원, 법무부 등 유관기관과 공조협력을 강화하는 한편, 주변국인 중국(공안부)·일본(해상보안청)과의 활발한 정보교류를 통해 밀입국 방지에 최선을 다하고 있다.

## 사례

- ① 2013년 5월 일본에서 추방된 한국인(4인)을 일본 시모노세키 해안으로 밀항시키고, 동선박을 이용 불법체류 중인 한국인(5인)을 다시 부산으로 밀입국시키려다 한·일 공조로 전원 검거 (10명 검거)
- ② 제주 무사증 입국 중국인 5명을 화물차에 은신시켜 '13.3.25. 16:40경 제주 → 목포 정기여객선 "씨스타 크루즈"를 이용 불법이동 시도하는 것을 검거하는 등 알선총책 등 무사증 범죄조직 검거 (구속 10명, 불구속 3명)
- ③ 해삼양식에 대한 전문기술 등이 전혀 없는 중국인 15명의 경력증명서 등을 위조하여 해수부에 제출하고, 해삼양식 기술자로 위장하여 허위 초청한 출입국 관리공무원 등 구속(7명 검거, 3명 구속)
- ④ 여권 등 없이 대한민국 외의 지역으로 밀항할 목적으로 '13.3.27 새벽 인천항 항만보안 울타리를 몰래 타고 넘어가 외항화물선 트랜스 오세아 신호에 잠입한 밀항사범 검거(구속 1명)

표 3-45 밀입국 사범 단속현황

(단위 : 건, 명)

구분	계	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
밀입국(건)	60	6	9	7	8	7	7	8	7	-	1
계(명)	532	30	46	67	166	67	59	71	21	-	5
중국	조선족	72	12	34	3	15	-	4	3	1	-
	한족	428	15	12	63	150	67	38	63	20	-
기타	32	3	-	1	1	-	17	5	-	-	5

## (3) 밀수 등 무역범죄 단속

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 후 겉에 물품을 쌓는 수법을 사용(일명 '커튼치기')하거나 국제 여객선을 이용한 보따리 상인들이 금괴를 비롯한 고가의 물품을 밀수하는 사례가 늘고 있다.

밀수사범은 2013년 총 7건 9명을 검거하여 지속적으로 감소추세를 보이고 있으나, 이는 밀수행위가 감소했다기 보다는 범죄수법이 지능화되어 수사망을 회피하고 있고, 보따리상인 등 생계형 범죄에 대하여 단속을 지양한 결과라고 할 수 있다. 밀수범죄의 특성상 사전정보 없이 검거하기가 곤란하다는 점을 감안, 범죄정보 수집의 활성화와 유관기관 공조를 지속적으로 강화해가고 있다.

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

표 3-46 ▶ 해상 밀수사범 검거현황

구분	처리건수	검거 인원				압수 가액
		계	구속	불구속	이첩	
2009	134	141	-	2	139	17억 9,818만 원
2010	20	36	3	16	17	34억 9,617만 원
2011	9	23	-	20	3	5억 1,904만 원
2012	6	25	1	24	-	85억 9,660만 원
2013	7	9	1	3	5	4,026억 3,600만 원

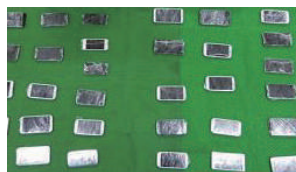


## 사 례

- ① 2013.3.8 중국 브로커를 통해 ‘프랑크푸르트’ 등 해외 모조 명품시계 약 64,800여 점(시가 4,000억 원)을 정상 수입신고되는 에나멜 코일에 은닉, 밀수입하여 일산 소재 비밀창고에서 분리작업 및 포장 후 퀵서비스를 이용 전국적으로 유통시킨 사범 3명 검거
- ② 국제여객선 승무원 신분이용 중국 위해를 왕래하며, 3,000여만 원 상당의 도난·분실된 고가 스마트폰 33대를 중국으로 밀반출하고 재차 스마트폰 32개를 중국으로 밀반출 시도한 사범 3명 검거



■ 밀수출 일당 검거장면



■ 압수한 휴대폰

#### (4) 지식재산권 침해범죄

해양경찰은 과거 주요 명품브랜드 가방·의류·의약품의 위조품(일명 짝퉁)을 수입하여 판매하는 유형의 상표법 위반사범 단속에서부터 최근 고부가 가치의 선박 설제도를 경쟁국으로 유출한 산업기술유출사범을 검거하는 등 그 수사대상을 넓혀가고 있다.

2013년에는 지식재산권 침해범죄 등에 대한 기획수사 활동을 통하여 해외 명품가방·시계·의약품 등을 불법제조·유통시켜 지식재산권을 침해한 상표법 위반사범 37건 84명을 검거하였고, 263억 원 상당을 압수하였다.

표 3-47 지식재산권 침해범죄(상표법) 검거현황

(단위 : 건, 명, 원)

구분	검거 건수	검거 인원				압수 금액
		계	구속	불구속	이첩	
2009	39	62	8	54	-	500억
2010	38	60	7	53	-	247억
2011	52	73	6	67	-	82억
2012	42	62	3	59	-	547억
2013	37	84	13	69	2	263억

#### 사 례

서울 암사동 소재 비밀 제조공장 및 보관창고 4곳과 성남 등 주택가에 비밀제조공장에서 해외 유명상표 위조 원단과 금속 부자재를 외국에서 선박 등을 이용해 들여와 위조 명품을 제조, 보관한 뒤 서울 동대문시장 등을 통해 전국에 불법 유통시킨 일당 4명 검거(2013.1.25)



■ 압수된 위조명품 가방



■ 위조품 제조 기계

#### (5) 외국환 범죄

외국환범죄의 대표적인 유형으로는 외국환 업무 취급기관(은행)을 통하지 아니하고 거래 당사자가 아닌 자들 간의 지급 또는 수령을 일컫는 일명 “환치기” 범죄가 주를 이루고 있다. 이러한 환치기범죄의 수요는 관세포탈 목적의 저가수입신고(일명 ‘언더밸류’) 후 차액을 환치기 수법으로

수출자에게 지급, 금융사기범죄(보이스피싱) 수익금의 전달, 인터넷 도박 자금의 이동 등 범죄자금 뿐만 아니라, 국내 외국인 근로자의 본국송금, 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 2013년 관세포탈 목적의 무역업체 불법외국환 거래를 위주로 단속을 펼쳐 86건 95명을 검거하였다.

표 3-48 외환거래법 위반사범 검거현황

(단위 : 건, 명)

구분	검거 건수	검거 인원			
		계	구속	불구속	이첩
2009	46	51	1	13	37
2010	44	50	1	17	32
2011	77	95	3	17	75
2012	49	53	-	4	49
2013	86	95	-	-	95



## 사 례

중국 연태시 보따리상인을 이용 참기름을 국내로 수출하는 조선족이 국내에 은행계좌 2개를 개설하여 한·중간 외국환 송금을 희망하는 807명으로 부터 1,800회에 걸쳐 약 30억 원을 환치기 한 무등록 환전업무행위자 1명(구속) 검거



■ 압수한 외국통화



■ 불법 일반출 압수통화

## 나. 국제성 범죄 대응역량 강화

### (1) 전문교육 강화 및 외국인 인권보호활동 전개

해양경찰은 불법조업 중국어선의 폭력저항 등 공무집행방해 범죄와 날로 지능화·다양화·조직화되어가는 국제성 범죄에 효과적으로 대응하기 위한 전문인력 양성을 위해 2009년부터 해양경찰교육원에 외사실무 및 외사전문화 과정을 개설하여 국제성범죄 수사기법 등에 대한 교육을 시행하였으며, 국가정보대학원과 국가정보원 및 경찰교육원 등 유관기관에 위탁하여 다양한 범죄수법에 대한 교육이수의 기회를 가져오고 있다.

해양경찰은 외국인의 인권보호와 범죄사각지대에 놓인 이들을 보호하기 위해 전국 해양경찰관서에 외국인 인권보호센터와 외국인 인권자문 위원단을 운영하고 있다. 현재 외국인 인권보호센터는 지방청 이하 관서에 설치되었으며, 외국인 인권자문위원단은 전국 16개 경찰서, 총 78명으로 경찰서별 5~7명 구성되어 있으며 이중 외국인 자문단은 13개국 49명으로 구성되어 있다.

※ 중국인 16명, 베트남인 10명, 필리핀인 4명, 인도네시아인 3명, 스리랑카인 3명 등

표 3-49 > 외국인 인권보호센터 운영실적

(단위 : 건)

연도	총계		고소		고발		진정		탄원		신고		인지		기타*	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
2013	59	96	1	1	-	-	-	-	-	-	3	3	11	12	17	40

\* 2010년 정부기조 「공정사회구현 및 친서민 정책」의거 영세상인이나 단순 불법체류자에 대한 단속 지양으로 검거실적 급감

### (2) 국제성 범죄 예방활동

해양경찰은 은밀하고 음성적으로 이루어지는 밀입국 등 국제성 범죄에 대한 국민들의 신고의식을 고취하기 위해 매년 밀수·밀입국 등 홍보활동을 강화하고 있으며, 2013년에는 다양한 밀입국 신고 홍보물품 2,650개를 제작·배포하였고, 밀입국 신고자에게 신고포상금으로 3,300만원을 지급하였다.

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

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

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

## 4절

# 정보·보안역량 강화



### 01 해상 집단민원 대응 및 정책정보 수집역량 강화

#### 가. 해양·수산업계 치안 여건

해상에서의 치안수요는 해상교통량 및 항만 물동량 증대로 지속적인 증가세를 보이고 있으며 어촌개발, 항만재개발, 해양리조트 및 친수공간 개발 정책 등 점차 다양화되고 있다.

수산업 분야는 생계형 어업인들의 유류비 부담 및 어획고 감소로 인한 국내외 경기 둔화에 따라 어업인들의 출어경비 부담이 가중되고 있는 실정이다. 최근 남북 경색국면이 장기화 되면서 조업통제에 따른 소득감소 등을 우려하는 분위기가 확산되고, 세계 환율전쟁의 여파로 급속한 어가 하락에 수익률이 지속적으로 감소하고 있다. EEZ내 불법외국어선의 무분별한 남획으로 인해 어족자원이 갈수록 고갈되고, 기후변화 및 이상수온 등으로 수산물 가격이 급등하면서 경쟁적인 불법조업이 자행되기도 하여, 최근에는 과거보다 지역 간, 업종 간 분쟁이 잦아지고 있는 실정이다.

## 나. 권역별 해·수산 상황분석

### (1) 서해권역 현안상황

정부가 국가전력수급계획을 수립하여 에너지 확보에 총력을 기울이고 있는 가운데 보령화력, 가로림 조력발전, 서남해안 풍력발전 등 전력생산 시설로 인한 해양생태계 파괴가 어민생계에 영향을 미치게 되자 인근 어민들이 생계권 확보를 위해 어업피해보상을 요구 중이며, 도선 취항관련 주민 간 분쟁, 댐 건설 관련 피해 보상 등 갈등이 복잡·다양화 되고 있는 추세이다.

또한, 태안 해병대 캠프 사망사고 및 대광호 선박 충돌 도주 사망사고와 같이 안전수칙을 지키지 않는 안전 불감증에서 발생한 인재들이 지속 발생하고 있으며, 행정기관의 어업권 제한조치에 집단 시위를 진행하고 있다.

### (2) 남해권역 현안상황

수산자원관리법 등 해·수산 관련 법령의 개정에 따른 조업금지구역 및 금어기 설정, 어구에 혼획 저감장치 부착 의무화 등 업종별 어업권 제한에 대한 민원이 지속적으로 발생하고 있다.

또한, 통영시 광도면 안정리 일원 ‘천연가스발전소’ 건설을 위한 공유수면 매립 공사에 대해 직접 피해당사자인 어민들과는 아무런 협의없이 어업환경을 무시한 채 발전소 유치를 추진하였다며 건설 철회를 요구하는 집회를 개최하였다. 이 밖에 신고리 원전 5, 6호기 건설 관련 인근 주민들의 집단 이주요구 반발, 방사능 폐기물 해상운송 반대 등 고리원전 주변 주민들의 반발도 지속되고 있다.

### (3) 동해권역 현안상황

국방부 강원시설사업단에서 제18전투비행단 소속 軍항공기의 원활한 이·착륙을 위해 강릉시 강릉항 인근 연안에 활주로 진입등화 시설공사 중인 가운데, 어민들은 부유사 유입에 따른 생태계 오염과 항공기 소음 및 진동에 따른 어업피해를 주장하며 대책마련을 촉구하였다.

#### (4) 제주권역 현안상황

제주 민·군복합항 건설 관련 강정마을회·기독교·천주교계 반대단체들의 공사차량 출입방해 및 선외기 선박과 ‘카약’을 이용한 공사현장 진입을 시도 등의 반대활동이 지속적으로 진행되고 있다.

또한 화순항 내 해양경찰 경비함정 전용부두 건설에 따른 지역발전 시설 등 보상요구 민원이 제기되고 있다.

#### 다. 주요 집회 및 시위 발생현황

해안가를 중심으로 발전소 건설 등 각종 국책사업이 추진되면서 피해보상 및 환경파괴 등을 주장하며 2013년 발생한 해상 집단행동은 총 57건이었으며, 이중 56건이 제주 민·군 복합항 건설 반대를 위한 해상진출로 인해 발생하였다.

표 3-50 유형별 해상집단행동

(단위 : 회, 명, 척)

구분 년도	총계			어업권 보장			어업피해 보상			기타			사법처리
	횡수	인원	선박	횡수	인원	선박	횡수	인원	선박	횡수	인원	선박	
누계	125	2,365	1,177	5	567	449	6	678	274	114	1,120	454	구속 3 불구속 98
2010	3	470	371	3	470	371	-	-	-	-	-	-	-
2011	10	242	147	2	97	78	2	41	30	6	104	39	불구속 75
2012	55	1,013	394				3	355	158	52	658	236	구속 1 불구속 23
2013	57	640	265	-	-	-	1	282	86	56	358	179	구속 2

#### 라. 주요 집회 및 시위사례

##### (1) 고창어민, 서·남해안 해상풍력발전단지 조성 본격 추진 반발

(주)OO해상풍력은 2013년부터 2020년까지 전남 영광 안마도~전북 부안 위도 해상에 5MW급 500기 「서·남해안 해상풍력발전단지」 건설을 추진 중이다.

고창군 수협에서는 지난 2013년 4월 30일 해상풍력단지 건설로 인해 연안 조업구역 축소, 어장 황폐화 등의 이유로 사업 백지화를 요구하며 고창군 상하면에서 해상풍력발전 단지개발 반대 고창어민 결의대회를 개최하는 등 집단으로 반발행동을 하였다.



■ 고창어민, 서·남해안 해상풍력발전단지 조성 반대 집회



## (2) 부안어민, 해양수산부 수산자원관리법 일부 개정 추진 반발

해양수산부는 근해어선의 연안 근접 조업금지를 통한 수산자원보호 등을 위해 수산자원관리법 일부 개정을 추진 중인 가운데 경기, 충청, 전라 등 서해 연안 5.5km 이내 멸치, 전어조업을 금지하는 정부안을 2013년 6월 30일까지 입법예고하는 등 각 지역 어민들의 의견을 수렴하였다.

이에 부안 어민들은 해양수산부가 마련한 근해선망어선에 대한 조업금지 구역(연안 5.5km 이내) 개정안을 받아들일 수 없다며 집단 반발하였다.



■ 부안 연안어민 해양수산부 수산자원관리법 개정 반대 집회



## (3) 해군기지 건설 반대단체, 환경단체 등 해상 집단행동

제주 해군기지사업단이 제주남방 해역 경비거점 마련을 위해 서귀포 강정 마을에 민·군복합형 관광미항 건설을 추진 중인 가운데, 반대단체는 「강정평화학교」를 통해 해군기지건설에 대하여 반대입장을 알리고 있으며,

선외기 선박과 카약 등을 이용하여 공사현장 진입을 지속적으로 시도하는 등 해상 반대활동을 전개 중이다.



■ 수영진입



■ 구럼비호(선외기) 및 카약 진입

이에 제주지방 및 서귀포해양경찰서는 경비함정·고속보트 및 122 구조대를 동원하여 안전사고 예방 조치와 반대단체들을 대상으로 자진해산을 유도하는 한편, 불법행위에 대해서는 엄중히 대처하여 업무방해 등 혐의로 2012년 24명 입건(구속 1, 불구속 23), 2013년 2명 입건(구속) 하였다.

#### (4) 통영 주·어민 안정산업단지 ‘가스발전소’ 건설 철회 요구 집회

통영시에서는 침체된 지역경제 활성화 및 안정적 전력수급을 위해 광도면 안정일반산업단지에 ‘천연가스발전소’를 유치하고 기반 공사를 추진중인 가운데 2013년 3월 16일에 인근 주·어민들은 직접 피해당사자인 어민들과 아무런 협의가 없었다며 ‘가스발전소’ 건설 철회를 요구하는 집회를 개최하였다.



■ 안전일반산업단지 가스발전소 건설 철회 요구 집회



## 마. 정책정보 수집활동 강화

### (1) 정책정보 수집 및 활용 현황

해양경찰은 새 정부 정책 기조를 반영하고 수산 분야 종사자 및 해운·항만근로자 등 소외되기 쉬운 바다가족의 불편과 불합리한 규제를 개선하고자 모든 정보역량을 발휘하고 있으며, 2013년에는 정책 자료 301건을 발굴하여 해양수산부 등 관계기관에 배포함으로써 국가주요 정책에 반영토록 하였다.

표 3-51 2013년 분야별 정책 참고자료 발굴현황

구분	계	수산	항만	해운	환경	기타
생산(건)	301	133	55	75	35	3
분포율(%)	100	44.2	18.3	24.9	11.6	1

### (2) 정책정보 수집역량 강화 및 활용률 제고

해양경찰은 양질의 정책정보 생산을 위해서 수산·해운·항만·환경 등 각 분야별 전문정보관을 선발하여 민생치안 현장의 애로 및 건의사항을 적극 수렴하고 있으며, 특히, 지방해양경찰청·해양경찰서에서는 관련분야 종사자들로 구성된 136명의 정책도우미 및 전문가 집단인 정책자문위원을 위촉하여 의견을 반영하고 있다.

## 02 해양경찰 정보대응 활동

### 가. 집단민원 상황 대응능력 강화

지역별 주요 집단민원에 대한 전담정보관을 지정하여 지역에서 발생하는 소규모 집단민원에 대해 지역적 특성에 맞게 현장 중심으로 대응체제를 구축하고, 사회적 관심이 높은 주요 해상집단민원에 대해서는 본청에서 실시시간으로 대응하는 등 상황 대응능력을 더욱 강화하였다.

또한 소속기관과 본청 간 실시간 현안정보 공유 체계에서 한걸음 더 나아가 관계기관과의 공조를 통한 대응활동으로 각종 상황발생 시 신속하게 대처하고 있으며, 집단민원을 실시간 모니터링하는 등 상황 대응능력 향상을 위해 노력하고 있다.

### 나. 안전하고 평온한 해상치안 확립

최근 해상 집단민원은 각종 국책사업으로 인한 어업피해보상 요구 및 해양생태환경 보존 등 요구사항이 다양해지면서 사회 여러 분야의 NGO들과 연계하여 다양한 방법으로 그들의 요구사항을 지속적으로 주장하고 있으나 해상여건의 특성상 대응에 어려움이 많은 실정이다.

이에 해양경찰은 불법 집단민원에 대해 갈등관리 차원에서 사전 예방·설득을 강화하는 한편, 해·수산 종사자들의 사소한 의견도 소중하게 수렴하되 불법행동에 대해서는 엄정하게 대처하고 있다.

## 03 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화

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

### 가. 안보상황 발생 시 신속 대응

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

2013년도에는 북한 무인전마선, 의아선박·거동수상자 발견, 총기·탄약 발견 등 총 105건의 안보상황이 발생하였으며, 사안에 따라 관계기관 합동조사 등을 통해 신속 대응하여 빈틈없는 해양 안보태세 확립을 위해 노력하였다. 특히, 기관고장 및 기상악화 등으로 표류하다 발견되어 북한으로 송환된 사례도 3척 9명에 이르고 있다.

## 나. 국가 안보 확립을 위한 보안수사 활동

자체 집체교육, 보안수사 전문교육을 실시하여 첩보 수집, 수사기법 습득 및 수사사례를 공유함으로써 보안수사 역량을 한층 향상시켰다.

천안함 폭침에 따른 남북교역 중단 5·24조치 이후 북한산 물품을 국내에 위장 반입한 무역업자, 군사무기 제조 등에 사용 가능한 전략물자를 해외로 불법 수출한 업체 대표 및 우리 정부의 승인 없이 북한으로 불법 기항한 외국선박 업체 관련자 등 총 53건 113명을 검거하였다.

## 다. 현장 중심의 맞춤형 안보 홍보활동 전개

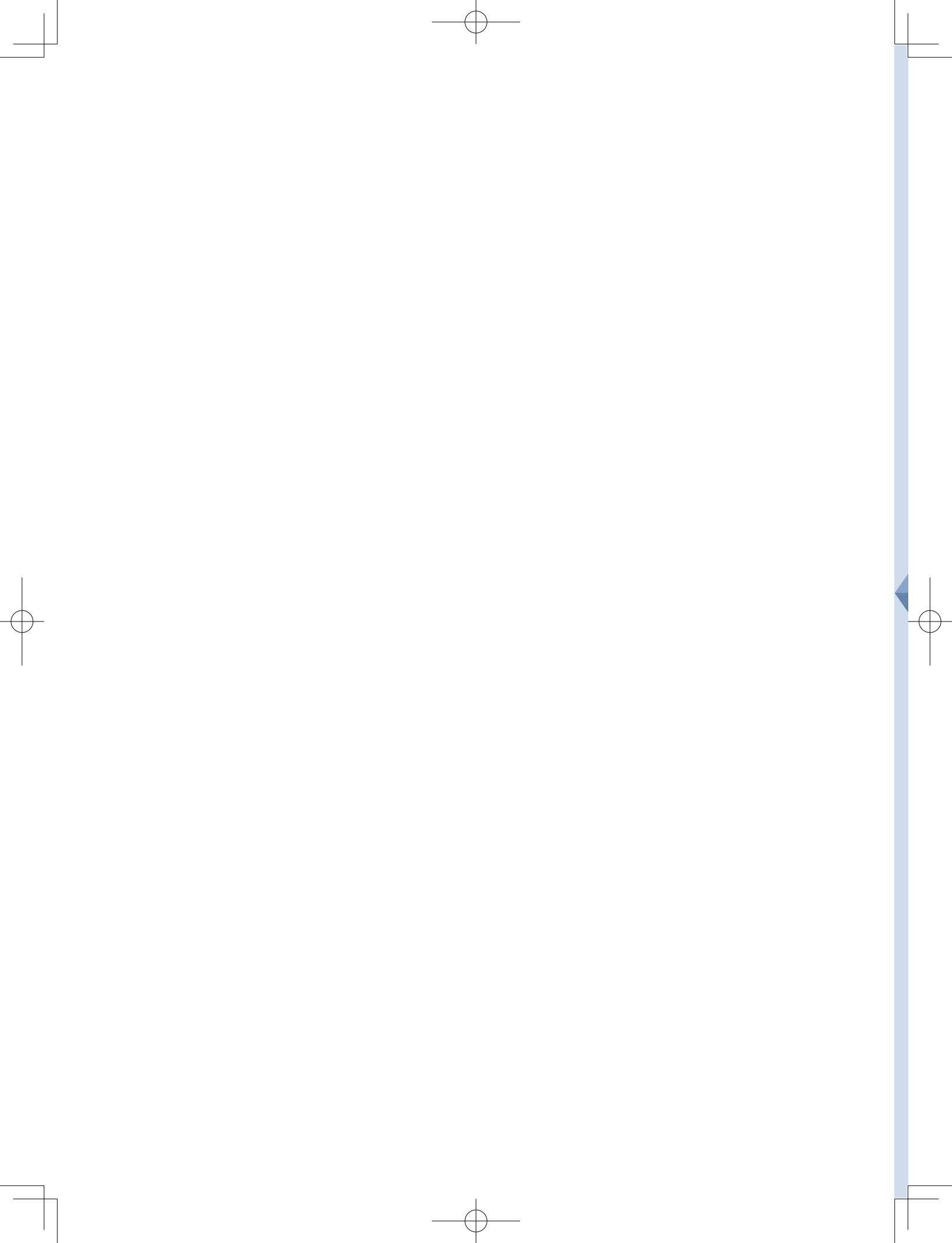
북한의 실상에 대해 모두가 쉽게 이해하고 공감할 수 있도록 북한 이탈주민·북한 전문가 등을 초청, 지역별 대공신고요원 등을 대상으로 찾아가는 안보교육을 실시하였으며, 어민·도서지역 주민 등을 대상으로 북한 잠수함(정)·간첩선 및 의아선박 발견 시 신속한 신고요령 등 안보 홍보활동을 적극 실시하였다.



■ 대공신고요원 안보교육



■ 도서지역학생 안보교육



Korea Coast Guard  
2014 White Paper

# 04

## 깨끗한 바다를 만들기 위한 해양환경 보전활동

제1절 해양오염사고 발생 추세

제2절 해양오염 예방활동

제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립

제4절 폐기물 해양배출 관리



# 1절

## 해양오염사고 발생 추세



### 01 개관



#### 참고

2007년 12월 7일 충남 태안에서 허베이 스피리트호(Hebei spirit)의 충돌사고로 원유 12,547kl가 유출된 것이 국내 사고의 대표적인 사례이며, 외국의 최근 사례로는 2010년 4월 미국 멕시코만 원유시추선 딥워터 호라이즌(Depwater horizons) 폭발사고, 2011년 6월 중국 보하이(渤海)만 유전 원유유출사고, 2011년 10월 뉴질랜드 대형 컨테이너 선박 레나호(Rena, 47,230톤) 좌초 사고 등 전 세계적으로 예기치 못한 대형 해양오염사고가 발생하고 있다.

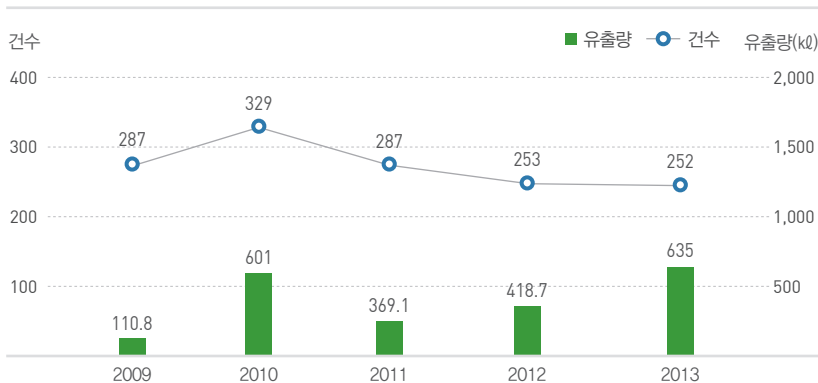
우리나라 연안에서는 일일 평균 약 240여척의 유조선이 86만 톤의 기름을 운송하고 있으며, 화물선, 예인선, 여객선 등의 입·출항이 빈번하여 선박 및 해양시설에 의한 해양오염사고 발생 가능성이 상존하고 있는 실정이다.

해양오염사고는 2000년대에 접어들면서 국민의 해양환경 보전의식 향상과 사고 예방활동 강화 등으로 점차 감소추세에 있으며, 최근 5년 간 평균 발생건수는 약 280여 건이다.

2013년에 발생한 해양오염사고는 건수 및 유출량은 총 252건에 635kl로 전년대비 사고건수는 1건이 감소한 반면 유출량은 216kl가 증가하였다. 이는 포항 청루15호 및 동해 티안운호 등 대형 해양오염사고에 의해 유출량 증가에 기인한다.

침몰, 좌초 등에 의한 해양오염사고 건수는 46건(18%)이나 유출량이 463kl로 전체 유출량의 73%를 차지하고 있고, 전년대비 166kl 증가하는 등 해난에 의한 사고가 전체 유출량 증가의 주요 원인으로 분석된다.

그림 4-1 최근 5년간 해양오염사고 발생현황



## 02 유형별 발생현황

### 가. 규모별

2013년에 발생한 해양오염사고는 전년 보다 1건 감소한 252건으로, 그 중 어선 등 소형선박으로부터 발생하는 1kℓ 미만의 소량 오염사고가 230건으로 전체 사고 건수의 91%를 차지했으며, 10kℓ 이상 유출된 중·대형 오염사고는 전체의 4%인 9건이었다. 반면 10kℓ 이상 사고 9건의 총 유출량은 581kℓ로 전체 유출량 635kℓ 대비 91%에 해당하는 수치이다.

그림 4-2 사고 규모별 사고 건수 비교

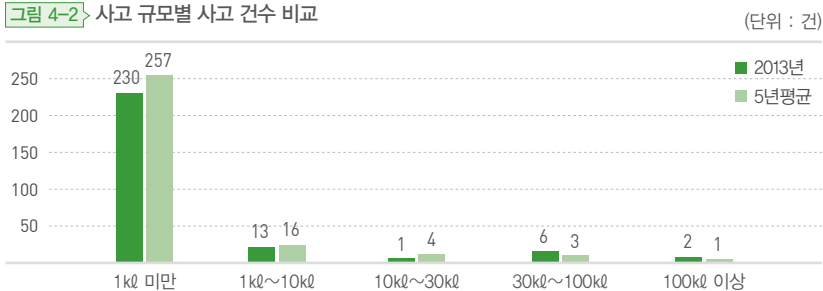


그림 4-3 사고 규모별 유출량 비교

(단위 : kℓ)

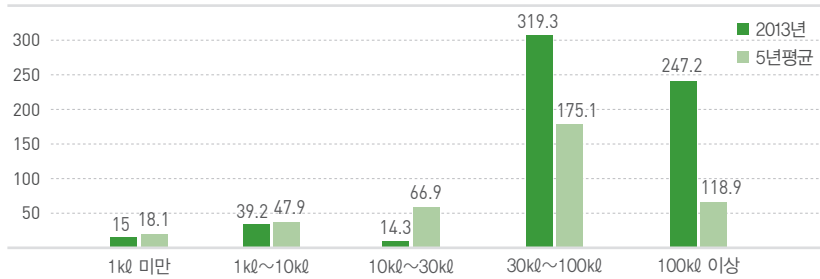


표 4-1 사고 규모별 현황

	구분	계	1kℓ 미만	1kℓ 이상 10kℓ 미만	10kℓ 이상 30kℓ 미만	30kℓ 이상 100kℓ 미만	100kℓ 이상
2009	건수	287	269	17	0	1	0
	유출량(kℓ)	110.8	19.3	51.5	0	40.0	0
2010	건수	329	295	21	8	4	1
	유출량(kℓ)	601.0	15.6	61.9	131.1	260.4	132
2011	건수	287	266	13	5	2	1
	유출량(kℓ)	369.1	22.4	32.9	98.5	115.3	100
2012	건수	253	226	17	6	3	1
	유출량(kℓ)	418.7	18.3	54.0	90.6	140.6	115.2
2013	건수	252	230	13	1	6	2
	유출량(kℓ)	635.0	15.0	39.2	14.3	319.3	247.2
5년 평균	건수	282	257	16	4	3	1
	유출량(kℓ)	426.9	18.1	47.9	66.9	175.1	118.9

## 나. 원인별

사고 원인으로는 취급 부주의 158건(63%), 해난(충돌, 침몰, 좌초) 46건(18%), 파손 30건(12%), 고의 10건(4%), 기타 8건(3%) 순으로 나타났으며, 유출량은 해난에 의한 유출량이 463kℓ(73%), 부주의 164kℓ(26%), 파손 6kℓ(1%), 고의 및 기타 2kℓ(0.3%) 순으로 나타났다.

유류 공·수급 및 이송 등 취급 소홀에 기인한 부주의 사고는 158건이며, 이중 유류 이송 부주의가 63건(40%)으로 가장 많은 부분을 차지하였고, 작업부주의 과실 48건(30%), 유지관리소홀 29건(18%), 장비조작미숙 18건(12%) 순으로 나타났다.

그림 4-4 원인별 사고 건수 비교

(단위 : 건)

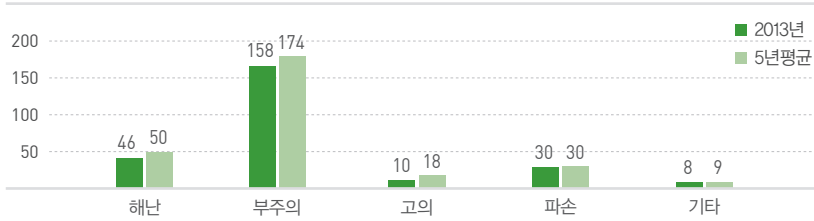


그림 4-5 원인별 유출량 비교

(단위 : kℓ)

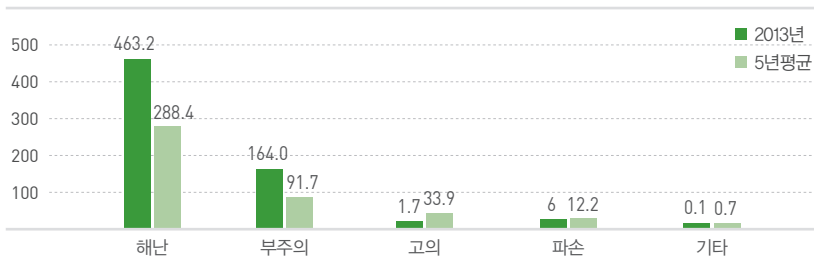


표 4-2 원인별 현황

구분		계	해난	부주의	고의	파손	기타
2009	건수	287	57	159	25	39	7
	유출량(kℓ)	110.8	41.5	19.4	45.8	3.4	0.7
2010	건수	329	67	195	26	34	7
	유출량(kℓ)	601.0	464	94.4	17.4	23.8	1.4
2011	건수	287	47	189	16	21	14
	유출량(kℓ)	369.1	175.8	87.4	103.9	1.4	0.6
2012	건수	253	33	171	12	27	10
	유출량(kℓ)	418.7	297.7	93.2	0.6	26.3	0.9
2013	건수	252	46	158	10	30	8
	유출량(kℓ)	635.0	463.2	164.0	1.7	6.0	0.1
5년 평균	건수	282	50	174	18	30	9
	유출량(kℓ)	426.9	288.4	91.7	33.9	12.2	0.7



## 사례

### 화물선 좌초 후 선수 완전 침몰 사고(부산)

2013년 7월 2일 21:30경, 화물선 FU SHENG HA(화물선, 31,643톤, 파나마)호가 부산 생도 인근 해역에서 좌현 선체 중앙부분이 암초에 좌초된 후 3, 4번 화물창 중간부분(선수로부터 약 100m)이 절단, 선수 부분은 완전 침몰되었고, 선미부분은 4, 7번 화물창 2개소가 암초 위에 얹혔다.

이후 부산시, 영도구청, 해양환경관리공단, 방제업체 등 관계기관간 상호 협조체제를 유지하면서, 부산해양경찰서장의 현장지휘 하에 사고선의 에어 벤트 봉쇄, 기름유출 방지조치를 하는 한편, 방제기자재를 해경서 전용부두 임시보급소에 전진 배치하여 기름유출에 대비하였다.

유류이적 조치사항으로 해경서 방제바지1, 공단 방제1002호를 예인, 사고선에 접안 후 사고선 연료유 이적작업을 시도하였으나 기상악화로 바지선은 철수하였고, 7월 3일(16:10) ~ 7월 6일(22:50)까지 선주측에서 유조선 대림호를 동원하여 적재 유류 총 924kℓ(벵커C 745kℓ, 경유 86kℓ, 잔존유 78kℓ, 발지 15kℓ)를 이적 완료하였다.



■ 좌초 후 선수 침몰



■ 오일펜스 전장 모습

## 다. 오염원별

해양오염사고의 주요 오염원으로는 선종별 큰 차이는 없으나 기타선에 의한 사고 건수가 87건(35%)으로 가장 높게 나타나며 어선 77건(31%), 화물선 26건(10%), 유조선 12건(5%)순이며, 유출량은 화물선 사고로 인한 유출량이 439kℓ로 전체 유출량의 69%를 차지하여 가장 높게 나타났다.

또한, 최근 5년간 평균 건수는 등록 척수 및 통항량이 가장 많은 어선에 의한 오염사고가 101건(36%)으로 가장 많이 발생하였으며, 특히 화물선에 의한 사고 건수는 13% 정도이나 유출량은 전체의 38%를 차지하여 단 한건의 화물선 오염사고라도 심각한 피해를 초래할 수 있다는 것을 알 수 있다.

그림 4-6 오염원별 사고 건수 비교

(단위 : 건)

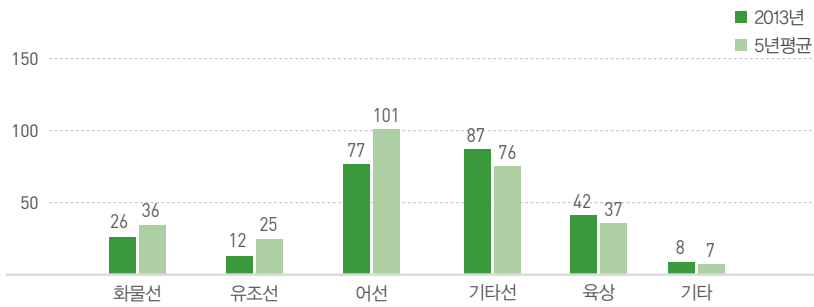


그림 4-7 오염원별 유출량 비교

(단위 : kℓ)

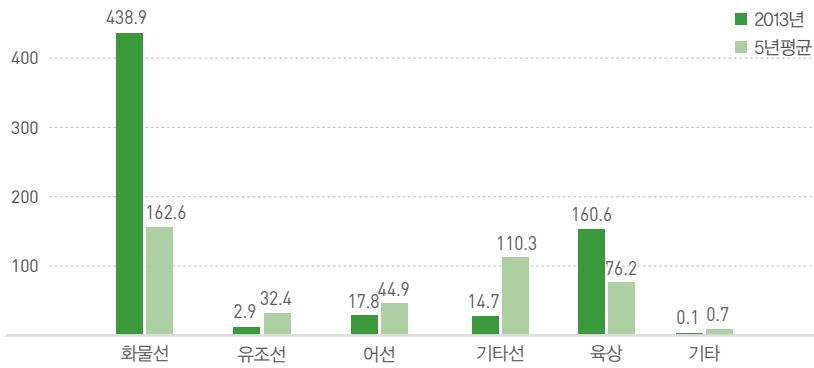


표 4-3 오염원별 현황

구분	계	선박					육상	기타
		소계	화물선	유조선	어선	기타선		
2009	건수	287	249	36	18	125	70	31
	유출량(kℓ)	110.8	104.9	9.8	7.9	18.4	68.8	5.2
2010	건수	329	285	33	37	140	75	40
	유출량(kℓ)	601.0	585.6	82.1	148.6	130.5	224.4	14.2
2011	건수	287	231	39	25	97	70	46
	유출량(kℓ)	369.1	202.4	60.3	1.4	52	88.7	166.2
2012	건수	253	222	48	32	66	76	26
	유출량(kℓ)	418.7	383.3	221.9	1.0	5.6	154.8	34.6
2013	건수	252	202	26	12	77	87	42
	유출량(kℓ)	635.0	474.3	438.9	2.9	17.8	14.7	160.6
5년 평균	건수	282	238	36	25	101	76	37
	유출량(kℓ)	426.9	350.1	162.6	32.4	44.9	110.3	76.2



### 사례 대형 화물선 침몰사고(포항)

2013년 10월 15일 15시 40분경 화물선 CHENG LU 15호(8,641톤, 파나마 선적)는 포항시 영일만항 묘박지에 투묘 중, 기상악화(풍속 20~25m/s, 파고 6~8m, 풍랑경보 발효)로 주요<sup>1)</sup>되어 북방파제에 충돌·침몰하였다. 선체에 균열이 발생하고 일부 절단되면서 중질유(B-C유), 경유 129kℓ가 유출되어 주변 해상 및 입암리, 흥한리 등 해안가를 오염시켰다.

방제조치로는 민·관합동으로 인원 1,043명, 방제선 79척, 함정 80척, 선박 26척, 오일펜스 1.9km, 유흡착재 3.3톤, 고압세척기 75대를 동원, 14일 동안 기름이적 등 해상방제를 완료하였으며, 북방파제 부착 기름 제거 등 51일 만에 해상·해안방제를 모두 마무리하였다.

CHENG LU 15호 사고 당시, 구조선박이 접근하지 못할 정도로 기상이 매우 불량하였고, 발생 3일 후에야 기상특보가 해제되었다. 일주일 후에는 태풍 '프란시스코'가 상륙하여 사고대응에 어려움을 겪었다. 그러나 방제 초기단계부터 본청, 지방청 소속 기동방제지원팀의 신속지원과 대책본부 운영, 그리고 유관기관 대책회의를 통한 유기적 협력으로 조기에 사고를 수습하여 2차 오염피해를 최소화할 수 있었다.



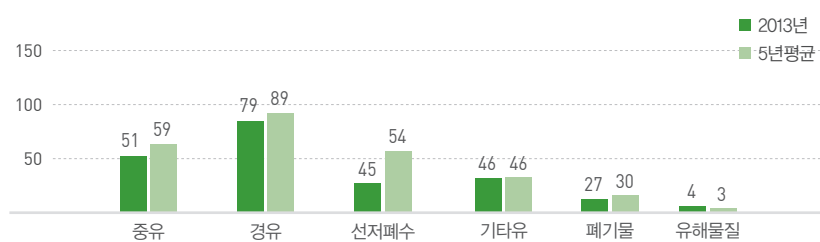
■ 청루15호 침몰 모습

## 라. 물질별

물질별 사고 건수는 기름(중유, 경유, 선저폐수, 기타유)에 의한 오염사고가 221건으로 전체 오염사고의 88%를 차지하였으며 사고 건수는 경유가 79건, 31%로 가장 많으며 유출량은 주로 중·대형 선박의 연료유로 사용되는 중유가 51건, 383kℓ로 전체 유출량의 절반 이상(60%)을 차지하였다.

그림 4-8 물질별 사고 건수 비교

(단위 : 건)



① 주요 : 닻이 외력의 영향으로 해저에서 끌리는 현상

그림 4-9 물질별 유출량 비교

(단위 : kℓ)

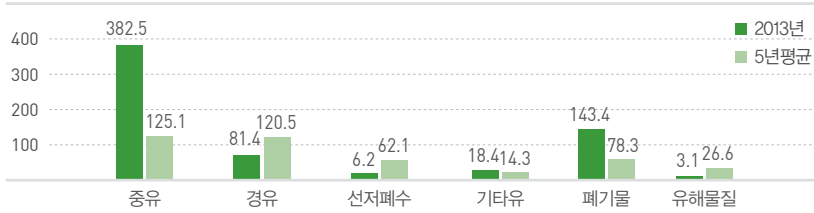


표 4-4 오염 물질별 현황

구분	계	기름					폐수/ 폐기물 (건/톤)	유해 물질
		소계	중유	경유	선저폐수	기타유		
2009	건수	287	269	74	89	61	45	17
	유출량(kℓ)	110.8	66.5	25.7	19.1	6.9	14.8	4.3
2010	건수	329	292	57	120	63	52	35
	유출량(kℓ)	601.0	568.3	121.7	357.5	81.3	7.8	19.1
2011	건수	287	239	50	92	60	37	44
	유출량(kℓ)	369.1	122.0	28.8	80.7	10.4	2.1	171.5
2012	건수	253	224	64	66	43	51	27
	유출량(kℓ)	418.7	365.0	66.6	64.0	205.8	28.6	53.0
2013	건수	252	221	51	79	45	46	27
	유출량(kℓ)	635.0	488.5	382.5	81.4	6.2	18.4	143.4
5년 평균	건수	282	249	59	89	54	46	30
	유출량(kℓ)	426.9	322.1	125.1	120.5	62.1	14.3	78.3



## 사 례

### 동시다발적 좌초 사고(울산)

2013년 11월 25일 01시 47분 울산 동구 방어진 화암추 등대 남방 0.5마일 해상에서 모박 중이던 ZHOU HANG 2호(화물선, 4,675톤, 중국)가 기상악화(풍속 18~20%, 파고3~4m, 시정0.5M, 풍랑주의보 발효)로 좌초가 임박하다고 관제실을 경유 울산해양경찰서로 긴급구조를 요청하였다. 추가로, 5범진호(케미칼선, 2,302톤, 한국), CS CRANE호(유조선, 7,625톤, 파나마)가 주요<sup>1)</sup>되어 방어진 연안에 좌초되면서 동시다발적으로 사고가 발생하였다. 울산해양경찰서에서는 11월 25일부터 12월 11일까지 인원 1,852명, 선박 52척, 유화수기 3대, 오일펜스 1,260m, 유처리제 2,808ℓ, 고압세척기 5대를 동원 적극적으로 해상 및 해안 방제작업을 실시하였다. 또한, 적재유 총 254kℓ(해수포함)을 이적 및 선체이초 작업을 신속히 진행하여 자칫 장기적으로 확대될 수 있는 사고를 비교적 짧은 시일(17일)내에 방제작업을 완료할 수 있었다.



CS CRANE호



ZHOU HANG 2호



5범진호 유류 이송

## 마. 해역별

해역별 발생현황을 보면 해상교통량, 물동량 및 어업활동 등이 비교적 많고 지리적 특성상 태풍의 주요 이동경로에 위치한 부산, 통영, 여수, 제주해역을 포함한 남해 해역이 151건으로, 전체 오염사고의 60%가 이 해역에서 발생했다. 동해 해역과 서해 해역은 36건, 65건으로 각각 14%, 26%를 차지했다.

해역별 사고발생 건수는 부산이 66건으로 가장 많았고, 여수·목포 각 25건, 울산 21건, 포항 14건 순으로 나타났다.

그림 4-10 해역별 사고건수 비교

(단위: 건)

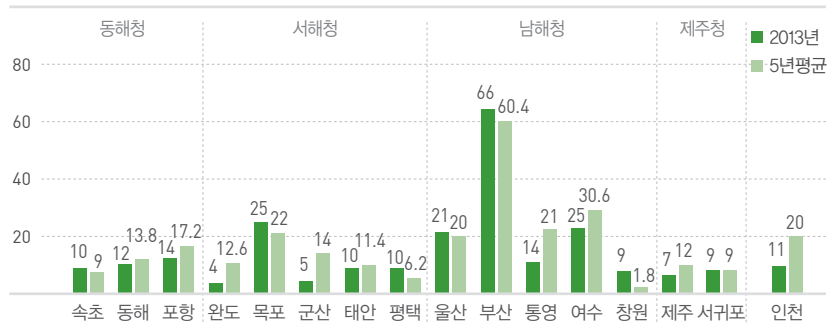


그림 4-11 해역별 유출량 비교

(단위: kℓ)

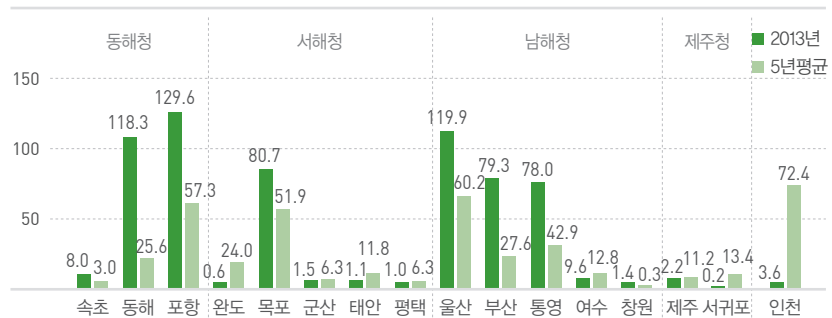


표 4-5 해역별 사고발생 현황

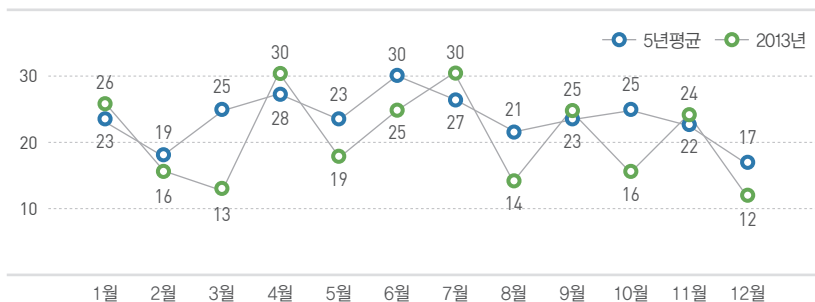
구분	계	동해청			서해청					남해청					제주청		인천	
		속초	동해	포항	완도	목포	군산	태안	평택	울산	부산	통영	여수	창원	제주	서귀포		
2009	건수	287	5	12	29	16	12	16	19	-	18	56	29	21	-	14	7	33
	유출량(kℓ)	110.8	0.2	0.9	6.9	1.4	1.0	1.5	47.1	-	1.9	6.9	6.0	5.2	-	14.8	0.1	16.9
2010	건수	329	12	23	8	13	29	15	17	-	19	62	24	42	-	22	15	28
	유출량(kℓ)	601.0	0.9	5.6	3.7	0.5	4.7	2	7.5	-	85.3	3.3	127.5	40.8	-	23.2	56.2	239.8
2011	건수	287	10	12	23	17	19	13	9	7	27	52	25	36	-	13	8	16
	유출량(kℓ)	369.1	0.8	1.9	29.6	78.0	148.0	2.1	3.0	28.9	31.2	23.4	1.7	6.9	-	0.6	0.9	12.1
2012	건수	253	8	10	12	13	23	22	2	14	17	66	14	29	-	5	6	12
	유출량(kℓ)	418.7	5.2	1.5	116.7	39.6	25.0	24.5	0.1	1.5	62.5	25.3	1.1	1.4	-	15.2	9.6	89.5
2013	건수	252	10	12	14	4	25	5	10	10	21	66	14	25	9	7	9	11
	유출량(kℓ)	635.0	8.0	118.3	129.6	0.6	80.7	1.5	1.1	1.0	119.9	79.3	78.0	9.6	1.4	2.2	0.2	3.6
5년 평균	건수	282	9	13.8	17.2	12.6	22	14	11.4	6.2	20	60.4	21	30.6	1.8	12	9	20
	유출량(kℓ)	426.9	3.0	25.6	57.3	24.0	51.9	6.3	11.8	6.3	60.2	27.6	42.9	12.8	0.3	11.2	13.4	72.4

## 바. 월별·시간대별

### (1) 월별 비교

최근 5년간 월 평균 24건의 해양오염사고가 발생하였으며, 봄철 농무기 및 어업활동이 활발한 3~7월에 비교적 사고가 많았고, 동계인 12~2월에는 사고빈도가 대체적으로 낮게 나타났다.

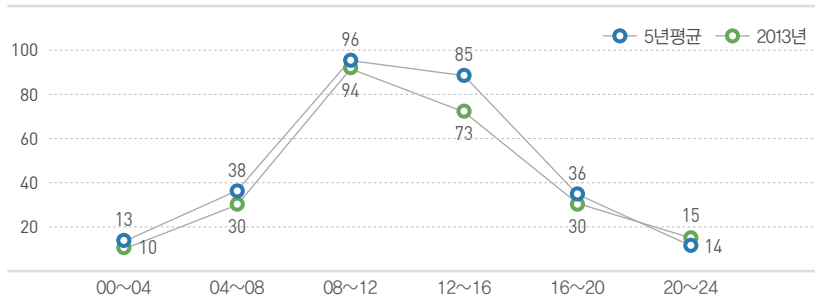
그림 4-12 월별 사고건수 비교



## (2) 시간대별 비교

최근 5년간 시간대별 사고발생 건수는 해상활동이 활발한 08~16시가 181건(64%)로 가장 많았고, 해난사고 및 부주의에 의한 사고 또한 해상 활동이 빈번한 08~16시에 가장 많이 발생한 것으로 나타났다.

그림 4-13 > 시간대별 사고건수 비교



### 사 례

충돌로 인한  
케미컬 선박  
화재사고(부산)

2013년 12월 29일 02시 06분경 태종대 남동방 약 9.2마일 해상을 향해 중이던 MARITIME MAISIE호(케미컬선, 29,211톤, 홍콩)가 전방 4척의 의아 선박을 피하기 위하여 우현으로 급격히 선회하던 중 우현 선미방향에서 뒤 따라오던 GRAVITY HIGHWAY호(자동차운반선, 58,767톤, 바하마)와 충돌하였다. 이로 인하여 MARITIME MAISIE호 좌현 화물창 4번과 5번 탱크가 파손되고 케미컬을 적재한 4번 화물창을 덮는 화재가 발생, 화물창내 적재 케미컬(아크릴로니트릴, 3,357톤)은 화재로 소실되었다.

충돌 후 12월 29일 19시 30분까지 약 17시간 동안 경비함정과 예인선이 동원되어 화재를 진압하였으나 적재된 케미컬에 의해 불꽃은 더욱 치솟았다. 사고 당일 19시 30분 해류에 밀려 일본측 영해(대마도)에 진입하였고 일본측 예인선에 이끌려 대마도 남서방 30마일 해역에서 표류하다 1월 14일 네덜란드 소방전문가 4명을 투입하여 사고발생 후 18일 10시간, 총 442시간 만에 완전 진화되었다.

화재진압 후 대마도 남서방 30마일에 표류중인 MARITIME MAISIE호는 2014년 4월 2일, 선주측에서 제출한 "마리타임메이지호 예인 및 화물이적 작업 계획서"를 해양수산부에서 승인함으로써 울산항으로 입항이 결정되었다. 동 선박은 예인선 5척에 이끌려 4월 9일 대마도를 출발, 4월 11일 12시 20분에 울산신항 남방파제 TS부두에 접안하였다.



■ 충돌 후 소화품 소화작업



■ 해경 소방정 소화 작업

## 사. 선적별

### (1) 국내·외 선적별 현황

선적별로는 국내 선박에 의한 오염사고가 159건으로 전체 발생률의 63%를 차지했으며, 외국적 선박에 의한 오염사고는 총 43건으로 전체의 17%를 차지하며 전년도와 비슷한 수치로 나타났다. 유출량은 국내 선박이 32.6kℓ, 외국선박이 441.7kℓ로 각각 전체유출량의 5%, 70%를 차지했다.

특히 전년대비 내국적선의 사고발생과 유출량은 감소한 반면, 외국적선 및 육상시설 등의 유출량이 각각 크게 증가(120%, 353%)하였다.

표 4-6 국내·외 선적별 현황

구분	계		내국적선		외국적선		육상시설 등	
	건수	유출량(kℓ)	건수	유출량(kℓ)	건수	유출량(kℓ)	건수	유출량(kℓ)
5년 평균	282	426.9	193	169.4	45	180.7	44	76.8
2013	252	635	159	32.6	43	441.7	50	160.7
증감(%)	-10.6	48.7	-17.6	-80.8	-4.4	144.4	13.6	109.2

### (2) 외국적 선박별 현황

외국적 선박에 의한 오염사고 중 파나마, 중국, 러시아 선박이 27건으로 외국적 선박 전체 사고의 63%로 가장 많으며 유출량은 파나마 선박에 의해 315kℓ가 유출되어 가장 많은 유출량을 나타냈다.

표 4-7 외국적 선박별 현황

	구분	계	파나마	중국	러시아	벨리제	리베리아	말타	기타
5년 평균	건수	44.4	9.0	5.2	11.0	0.6	0.8	0.2	17.6
	유출량(kℓ)	180.7	86.9	30.8	0.7	0.1	3.3	0.1	58.8
2013	건수	43	6	10	11	1	0	0	15
	유출량(kℓ)	441.7	315.2	48.0	0.3	0.1	0	0	78.1
증감(%)	건수	-3.2	-33.3	92.3	0.0	66.7	-	-	-14.8
	유출량	144.4	262.7	55.8	-57.1	0.0	-	-	32.8

## 2절 해양오염 예방활동

### 01 해양오염예방 지도·점검

#### 가. 출입검사

해양경찰은 해양오염 방지 및 해양환경 보전을 위해 사업장(선박·해양 시설)에 출입하여 오염물질 배출감시와 각종 기록부의 비치·기록·보존 상태, 오염방지설비의 설치 및 정상작동 여부 확인, 폐유·폐기물의 적정 처리, 방제자재·약제 비치량 및 오염방지관리인 임명 여부 등을 검사하고 있다.

2013년에는 유조선 630척, 화물선 292척, 어선 425척, 기타 선박 1,044척과 시설 786개소를 검사하였으며, 총 3,177회의 출입검사 결과 1,032건의 불법행위를 적발하였다.

표 4-8 출입검사 중점 점검대상(2013년)

(단위 : 척, 개소)

계	선박*	해양시설	방제·청소업	해양배출업
5,481	4,710	674	88	9

\*선박 : 유조선 50톤 이상, 일반선박 100톤 이상

출입검사 실적은 전년대비 약 25%인 628회가 증가하였으나 적발건수는 『해양오염 예방 가이드』책자 제작·배부 등 적극적인 해양오염 예방활동의 결과로 소폭 감소 하였다.



■ 혐의선박 정밀검사



■ 기름·유해물질 해양시설 특별점검

표 4-9 출입검사 실적

(단위 : 척, 개소, 건)

구분	출입검사실적										적발 실적
	계	선박					시설				
		소계	유조선	화물선	어선	기타선	소계	해양 시설	방제· 청소업	기타	
2009	2,814	2,180	273	396	583	928	634	403	145	86	1,708
2010	2,865	2,127	532	309	428	858	738	491	155	92	2,135
2011	2,604	1,898	394	353	344	807	706	479	164	63	1,287
2012	2,549	1,876	290	278	347	961	673	522	100	51	1,037
2013	3,177	2,391	630	292	425	1,044	786	546	166	74	1,032

## 나. 선박·시설의 자율점검제도

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



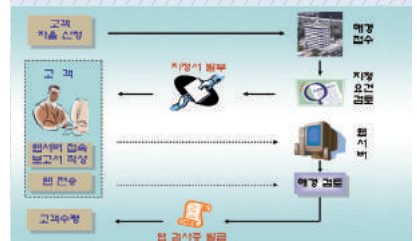
■ 선박·시설 자율점검제도



■ 해양환경 모범선박 제도

자율점검 제도에 참여하고자 하는 선박이 자율점검 신청서를 관할 해양경찰서에 제출하면, 해양경찰서 해양환경감시원이 해양오염 위반 전력 등 자격요건을 검토한 후 자율점검증서를 교부하게 된다.

이 제도에 참여한 선박 및 해양시설은 해양오염방지설비 등의 관리를 자율적으로 시행하고, 연 1회 자율점검 결과보고서를 관할 해양경찰서에 제출하고 있다. 또한 각 해양경찰서는 자율점검선박의 관리 및 해양오염컨설팅을 위해 2년에 한 번 해양환경감시원이 선박에 승선 방문하도록 하고 있다. 2013년에는 선박 245척, 시설 53개소로 확대하여 지정·운영 중에 있다.



■ 자율점검 제도 추진 절차도

## 다. 해양오염 예방 순찰활동

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

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

2013년에는 해양환경사범 집중단속 등을 통해 1,032건의 해양환경 관련 법령 위반사항을 적발하여 형사처벌 288건, 과태료 부과 117건을 의법 조치하고, 경미한 사안에 대하여는 경고 249건, 행정지도 등 378건을 조치하였다.

표 4-10 해양오염사범 단속 및 조치현황

(단위 : 건)

구분	계	위반내용				조치내용			
		오염행위	의무규정	행정질서	경미사항	형사처벌	과태료	경고	기타
2009	1,708	349	323	172	864	351	163	377	817
2010	2,135	702	135	149	1,149	706	196	590	643
2011	1,287	408	74	138	667	401	159	299	428
2012	1,037	337	111	126	463	391	117	201	328
2013	1,032	338	70	116	508	288	117	249	378

표 4-11 해양오염행위 대상별 단속현황

(단위 : 건)

구분	계	선박(척)					시설	불명
		소계	유조선	화물선	어선	기타선		
2009	1,708	1,020	91	111	468	350	681	7
2010	2,135	1,214	223	163	443	385	912	9
2011	1,287	691	83	131	225	252	589	7
2012	1,037	646	124	112	147	263	389	2
2013	1,032	639	163	89	159	228	391	2

## 02 국민참여 프로그램 운영

### 가. 해양환경지킴이 제도 활성화

해양경찰은 해양환경보전 활동에 관심이 많은 일반시민을 해양환경 지킴이로 위촉하여 운영하고 있으며, 주요 임무로는 기름, 폐기물 유해 액체물질 등 불법 투기행위에 대한 감시와 신고, 대국민 해양오염 예방을 위한 홍보활동 등을 수행하고 있다.

해양환경지킴이는 1998년 627명으로 출발하여, 2013년 현재 실질적으로 활동할 수 있는 해양·수산종사자 위주로 1,029명이 위촉되어 전국에서 활동 중에 있으며, 매년 해안가 대청소 운동, 해양환경보전프로그램, 해양환경지킴이 간담회 등 해양오염 예방활동과 바다사랑 실천운동에 적극 참여하고 있다. 해양환경지킴이의 해양오염 신고 접수는 매년 전체 신고접수의 11% 정도를 차지하고 있다.

표 4-12 해양환경지킴이 구성현황

(단위 : 명)

구분	계	NGO	유관기관	단체	업체	일반시민
2013	1,029	308	198	47	204	272

표 4-13 해양오염신고 실적

(단위 : 건)

구분	신고실적						신고적발
	계	해양환경지킴이				기타	
		계	유관기관	단체	업체 등		
2013	1,144	142	-	-	142	1,002	235

### 나. 청소년 해양환경보호도우미 제도

해양경찰은 전국 중·고등학교에서 시행하고 있는 청소년 봉사활동과 연계하여 청소년들에게 바다의 소중함을 알려주고 해양환경 보전활동에 동참할 수 있는 청소년 '해양환경보호도우미 제도' 및 '해양환경보호 자율 시범학교'를 지정·운영하고 있다.

청소년 개인 봉사활동으로는 '바닷가 쓰레기 수거활동', '바닷가 쓰레기 분포 조사', '해양환경 감시활동', '해양환경보호 캠페인 활동', '어린이 그림그리기', '여름해양캠프' 등 해양환경보전 프로그램 행사 도우미 등이 있다.



■ 해양환경지킴이 순회 간담회

1 2 3 4 5 6

제4장  
깨끗한 바다를 만들기 위한  
해양환경 보전활동



■ 청소년 단체봉사활동



■ 해양환경보전 캠페인



■ 공모전 도우미 활동

표 4-14 ▶ 청소년 해양환경보호도우미 참여현황

구분	참여인원 (명)				쓰레기수거량 (톤)
	계	정화활동	쓰레기 분포조사	캠페인 등	
2013	16,868	16,482	180	206	172

## 다. 해양쓰레기 Zero 운동

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

### (1) 깨끗한 어촌 만들기 사업

소형어선에서 발생하는 오염물질(어선 쓰레기, 선저폐수)은 수거처리 체계가 미흡하여 부두에 방치되거나 바다에 버려지고 있다. 이에 따라 해양경찰은 해양수산부, 해양환경관리공단, 수협중앙회, 어촌어항협회 등 관계기관과 업무협약을 통해 2006년부터 조업 중에 발생한 어선 생활쓰레기 되가져오기 운동과 2010년부터 선저폐수 수거운동을 추진하여 자율적 수거관리 기반을 마련하였다.

그리고 2012년부터 깨끗한 어촌 참여마을 43개소를 선정하여 어선쓰레기 되가져오기 운동과 선저폐수 수거운동을 통합 운영하고 있다. 2013년에는 어선생활쓰레기 분리수거대를 전국 134개소에 설치하여 쓰레기 1,493톤을 수거하였으며, 111개소에 10톤 미만 소형어선 선저폐수 저장용기를 설치하여 215톤을 수거 처리하였다.



■ 오염물질(쓰레기·선저폐수) 수거

연말에는 쓰레기 및 선저폐수 수거 실적이 높은 마을을 우수마을로 지정하여 포상하고 있다. 2013년도 우수마을은 속초 장사어촌계, 목포 접도어촌체험마을, 제주 김녕선주회 등 16개 마을을 선정하였다.

표 4-15 깨끗한 어촌만들기 사업 추진실적

년도	참여 마을	녹색도우미(명)	쓰레기 수거		선저폐수 수거		우수마을 포상	
			수거대(개소)	수거량(톤)	수거용기(개소)	수거량(톤)	마을(개소)	포상금(만원)
2009	-	86	85	825	-	-	-	-
2010	-	100	100	1,063	32	10	-	-
2011	-	100	100	1,470	53	111	-	-
2012	43	100	128	1,372	77	128	8	2,000
2013	117	100	134	1,493	111	215	16	3,000



■ 깨끗한 어촌마을



■ 우수마을 선정·포상

## (2) 바다정화 운동

바다정화 운동은 매년 5월 '바다의 날'과 9월 '국제 연안정화의 날'에 전국적으로 시민단체(NGO), 지역주민, 유관기관, 단·업체 등이 참여한 가운데 이루어지고 있다. 2013년에는 22,125명이 참여하여 도서지역, 전국 연안 및 주요 항·포구 등에 방치된 994톤의 해양쓰레기를 수거·처리하였다.

또한, 지방자치단체와의 협조를 통해 기업 및 지역주민 등 1,605명이 참여하여 목도·비진도·우도·주도 등 전국 21개 섬 지역의 쓰레기 수거활동을 펼쳐 92톤을 수거·처리하는 등 주기적으로 정화활동을 추진하고 있다.

1 2 3 4 5 6

제4장  
깨끗한 바다를 만들기 위한  
해양환경 보전활동



■ 연안정화 활동



■ 수중정화 활동



■ 섬 쓰레기 정화

표 4-16 ▶ 바다정화활동 추진실적

(단위 : 회, 톤)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
실시 횟수	7,824	7,593	6,972	3,870	3,075	2,889	1,916	1,631	857	574
수거량	3,345	4,064	3,696	2,271	984	1,176	1,529	2,074	2,302	1,545

## 03 해양환경 보전의식 함양

### 가. 해양오염방지 교육 및 홍보

해양경찰은 해양오염사고 예방과 대국민 해양환경 보전의식 고취를 위하여 학생, 일반시민, 해양수산종사자 및 NGO 등을 대상으로 해양 환경의 중요성, 해양오염 신고 요령 등 해양환경 교육과 대규모 유류오염 사고에서 나타난 해양오염의 심각성 등을 보여줄 수 있는 해양환경사진 전시를 통하여 지속적으로 해양오염방지 교육 및 홍보에 힘쓰고 있다. 또한 초·중·고 교사를 대상으로 해양오염 직무연수과정 교육을 운영하여 청소년에게 해양환경의 중요성을 직접적으로 전달하는 메신저로 교육 파급효과를 높이고 있다.



■ 해양·수산종사자 교육



■ 해양환경 보호 계몽 홍보



■ 해양환경 사진전시회

표 4-17 해양오염방지 교육·사진전시 추진실적

(단위 : 명, 일)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
교육	16,751	28,421	26,313	28,936	18,605	14,526	14,366	10,316	12,346	7,137
사진 전시	689	645	591	560	630	340	454	571	395	274

## 나. 해양환경 참여공모전

해양환경 보전에 대한 국민들의 참여를 활성화하기 위해 어린이 바다사랑 그림그리기 대회, 글짓기 공모전, 대한민국 해양사진 공모전을 개최하고 있다. 수상작품은 책자와 CD로 제작하여 해양 관련 유관기관, 각급 학교 등에 배포하고 해양환경보전 홍보자료 및 전시용 액자로 제작하여 전국 순회 전시와 학생 등을 대상으로 하는 교육자료로 활용하고 있다.

### (1) 어린이 바다사랑 그림그리기 대회

2013년 5월에는 해양경찰청이 주관하고 교육부가 후원하는 제8회 어린이 바다사랑 그림그리기 대회를 개최하였다. 아름다운 바다, 오염된 바다, 바다로의 여행을 주제로 한 이 대회는 전국 16개 해안지역에서 전국 초등학생, 학부모, 등 10만여 명이 참가하였고, 31,980점이 응모되어 그중 4,291점을 우수작으로 선정하여 시상했다.

표 4-18 어린이 바다사랑 그림그리기 대회 추진실적(최근 5년)

(단위 : 개소, 일, 점, 명)

구분	대회	개최지역	대회기간	출품작	수상작	참가인원
2009	제4회	14	5.5~6.10	28,220	4,145	76,074
2010	제5회	14	5.1~6.19	12,372	3,759	42,711
2011	제6회	14	5.1~6.22	13,876	3,624	47,520
2012	제7회	15	4.28~6.2	15,810	3,444	70,016
2013	제8회	16	4.1~7.12	31,980	4,291	106,657

### (2) 대한민국 해양사진대전

해양환경에 대한 범국민적 관심을 유도하고 해양문화의 저변확대를 위하여 한국해양재단이 주최하고 해양경찰청과 해양수산부가 후원한 제8회 해양사진대전이 2013년 5월 16일부터 7월 19일까지 65일간 열렸다.



■ 어린이 바다사랑 그림그리기 대회



■ 출품작 심사



■ 우수작 시상식

제4장  
깨끗한 바다를 만들기 위한  
해양환경 보전활동



대한민국 해양사진대전 포스터



해양사진대전 시상식

이 사진전에서는 해양의식, 해양관광, 해양환경오염, 해양레포츠 등을 주제로 한 아날로그 및 디지털카메라 촬영작품 3,022점이 접수되어 우수 작품 49점을 선정하여 시상하였다.



김성철 \_ 군무(대상)



정영길 \_ 해양영토 수호(동상)

## 다. 해우리 해양환경교실 웹사이트 운영

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

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



해우리 해양환경교실 웹사이트

## 라. 청소년 여름해양캠프 운영

해양경찰은 여름방학 기간 중 어린이·청소년·장애인 등을 대상으로 미래 해양 프론티어의 꿈을 심어주고 바다를 직접 체험할 수 있는 여름해양 캠프를 전국 YMCA연맹과 공동 협력하여 개최하고 있다.

2013년 7월 13일부터 8월 28일까지 약 1개월간 11개 해양경찰서 주관으로 16회에 걸쳐 전국 해수욕장, 갯벌 체험장, 청소년수련원 등에서 초·중·고등학생 866명이 참가한 가운데 해양환경 퀴즈대회, 해양환경 영상물·사진관람, 방제장비 견학, 갯벌체험, 기름제거 실습, 항해체험, 인명 구조 등 27종의 다양한 바다체험을 실시하였다.



■ 여름 해양캠프



■ 기름제거 실습



■ 물놀이 안전교육

표 4-19 청소년 해양환경교실 운영 실적

(단위 : 회, 명)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
회수	20	14	17	17	16
참가인원	1,653	765	1,023	1,283	866

### 3절

# 해양오염사고 대비·대응체계 확립

## 01 국가방제체계 구성·운영

### 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, 2008년 「해양환경관리법」에 따라 ‘국가긴급방제계획’으로 새롭게 정비되었다.

또한 기름 중심의 OPRC협약을 위험·유해물질(HNS)까지 확대하는 ‘위험·유해물질 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서(OPRC-HNS 의정서)’가 발효되는 한편, 허베이 스피리트호 사고 이후 재난적인 해양오염사고 수습과정에서 나타난 지휘체계 및 관계기관 간 임무·역할 등을 개선한 국가긴급방제계획 전면 개정안이 2009년 4월 해양환경관리위원회에서 심의·통과되어 시행 중에 있다.

국가긴급방제계획은 국가방제체제 및 대응조직, 지역방제실행계획의 수립·시행, 방제자원의 확보·유지, 방제방법 결정 및 관계기관의 임무와 역할 등 해양오염 방제에 관한 사항을 체계적으로 규정하고 있다.

## 나. 지역긴급방제실행계획

해양경찰은 전문 연구기관(한국해양과학기술원)을 통해 1999년부터 2002년까지 13개 해양경찰서를 대상으로 용역사업을 추진하여 2013년 기준 16개 해양경찰서에서 수립·운영 중에 있다.

지역긴급방제실행계획은 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 방제 관련 정보가 데이터베이스화 되어 있다.

## 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 100kl 이상이 유출되거나 비지속성 기름 및 위험·유해물질 300kl 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, 인접국가 간 방제지원 및 협력, 오염물질 유출 및 확산의 방지, 방제인력·장비 등 동원범위 결정과 현장 지휘·통제, 방제전략의 수립 및 방제방법 결정의 임무가 주어진다. 2013년에는 청루15호(화물선, 8,461톤) 오염사고와 주황2호(화물선, 4,675톤) 오염사고 긴급방제를 위하여 방제대책본부를 설치·운영하였다.



### 참고

#### 방제대책협의회

해양오염사고에 대비한 방제 실행계획 및 해양오염 사고 시 방제조치에 필요한 지방 행정기관 간의 지원에 대한 업무조정 사항 등을 심의하기 위하여 전국 16개 해양경찰서 관할 해역별로 위원장(해양경찰서장)을 포함한 20인 이내의 위원으로 지역방제대책협의회를 구성·운영

## 라. 지역방제대책협의회 운영

2013년에는 지역방제대책협의회 정기회 및 임시회를 총 16회 개최하였으며, 지자체 해안긴급방제실행계획 체제 정착을 위한 협조사항, 방제장비 및 자재의 동원협조, 비상연락망 점검 등 해양환경 관련 의견을 교환하였다.

표 4-20 지역해양오염 방제대책협의회 운영 실적

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	52	53	17	31	16	14	14	15	18	16
정기회	13	13	13	13	13	13	14	15	15	16
임시회	39	40	-	14	1	1	-	-	3	-
간담회	-	-	4	4	2	-	-	-	-	-

## 마. 방제기술지원협의회 운영

방제기술지원협의회는 「해양환경관리법 시행령」 제45조에 따라 해양 오염방제에 필요한 기술적인 지원 및 자문을 받기 위한 비상설 조직으로 정부기관·대학교·연구소 등 해양 관련 6개 분야 전문가 30명으로 구성되어 있으며, 해양오염사고 발생 시 각 분야별 전문가로부터 지식과 경험에 기초한 설명이나 의견 등 자문 역할을 수행하고 있다.

표 4-21 방제기술지원협의회 구성현황

(단위 : 명)

계	방제일반	유출유확산예측	환경안전보건	선체구난	보험법률	HNS분야
30	6	5	5	4	3	7

## 바. 어촌계 자율방제대 운영

해양경찰은 2010년부터 어민이 중심이 되는 어촌계 자율방제대를 구축·운영하여 민간 방제기반 조성하고 어민의 방제역량을 강화하고 있다.

2013년 말 현재 전국 42개 지역 어촌계에서 선박 224척, 인원 571명으로 구성되어 있다. 해경·수협·지자체에서 오일펜스 및 유흡착재 등의 방제 자재를 지원하여 자율방제대별로 오일펜스 40~600m, 유흡착재 30~300kg을 보유하고 있으며, 전국적으로 방제작업(5회 5척 20명), 방제교육(46회 482명), 방제훈련(44회 55척 350명), 정화운동(54회 780명) 등 총 149회 1,632명이 활동하였다.



■ 오일펜스 전장작업



■ 연안 방제작업



■ 방제 이론교육



■ 오일펜스 전장훈련

## 사. 해안방제통합포털시스템 구축

해양경찰은 해안방제에 필요한 해안오염평가, 방제자원 및 방제상황 관리 등을 체계적으로 지원하는 해안방제통합포털시스템을 구축하였다.

해안방제통합포털시스템은 우리나라 해안의 복잡한 구조와 어장·양식장 현황, 산업시설, 생태학적 및 경제적 가치 등의 해안정보를 DB화 시켜 기관별 방제자원을 관리하고 해양오염발생 시 방제상황을 신속하게 전파함으로써 해양환경 피해 및 경제적 손실을 최소화할 수 있도록 하였다.

2013년까지 울산·부산·통영·여수·평택·인천해양경찰서 관할 해안의 데이터베이스 입력이 완료된 상태이며, 연차적으로 전국 해안에 대한 정보를 조사·입력해 나갈 예정이다.



■ 해안방제통합포털시스템 메인화면



■ 해안오염평가 조회화면

## 02 방제전문성 향상을 위한 교육·훈련

### 가. 방제 전문교육

#### (1) 국내 전문기관 교육

2013년 7월 한국해양수산연수원에서 실시하는 ‘대형선박 오염 대비대응 과정’에 방제요원 22명이 참가하여 해양오염사고 시 긴급하게 대처할 수 있는 역량을 배양하였고, 5월에는 방제요원 29명이 해양경찰교육원 방제 실무과정에 참가하여 오염사고 현장에 필요한 기본지식과 해상·해안 방제기술을 습득했다.

5월, 11월에는 지자체 공무원 대상 해안방제실무자과정(62명)을 통해 해안오염 방제방법·평가 등에 대한 교육을 실시하였으며, 위험유해물질(HNS) 사고 대비·대응의 전문성 확보를 위해 국립환경인력개발원에 1회 2명, 해양경찰교육원에 2회 49명이 HNS 교육을 이수하였다.

#### (2) 해양오염방제능력 경진대회 개최

2013년 12월 3일부터 4일까지 양일에 걸쳐 해양경찰교육원에서 제3회 해양오염방제대응 경진대회를 개최하였다. 이번 경진대회에는 고위공무원, 대기업 임원 등을 대상으로 주로 실시하는 역량평가기법(Group In-Basket)을 해양오염사고처리 전 과정에 접목시켜 관서별 객관적 업무수준을 평가하였다.

4개 지방청과 16개 해양경찰서에서 총 56명의 해양오염방제 요원이 참가하였으며, 금번 경진대회에 새로 도입한 역량평가기법은 향후 전문성 향상에 많은 도움이 될 것으로 기대된다.



■ 제3회 해양오염 방제능력 경진대회



■ 제3회 해양오염 방제능력 경진대회 참가자

## 나. 방제훈련

### (1) 방제전략수립 도상훈련

2013년 3~4월 전국 16개 해양경찰서는 가상의 해양오염사고 상황에 대한 선박상태·기름특성·민감자원 등 위험성을 고려하여 사고 초기 및 사고 2~3일차에 대한 방제조치계획을 수립하는 훈련을 실시하였다. 이번 훈련에는 전국 64개 기관·단체 256명이 참여했다.



■ 오염사고 설명



■ 방제전략 수립 논의

### (2) 방제대책본부 운영 도상훈련

2013년 11월에 16개 해양경찰서에서 130개 기관·단체 등 778명이 참가한 가운데 가상의 해양오염사고 시나리오를 설정하여 지역긴급방제 실행계획 및 해양오염 방제훈련매뉴얼에 의한 상황처리와 보고·지시·전파 등 대응능력 숙달, 언론 인터뷰 및 브리핑 능력 향상, 훈련팀 편성 등에 대한 방제대책본부 운영훈련을 실시하였다.



■ 방제전략 토의



■ 모의 언론브리핑

### (3) HNS(위험유해물질) 사고 대응 현장훈련

2013년 3월부터 4월에 걸쳐 전국 16개 해양경찰서에서 HNS 민관합동을 실시하였다. HNS훈련에는 150개 기관, 단·업체에서 인력 1,129명, 선박

1 2 3 4 5 6

제4장  
깨끗한 바다를 만들기 위한  
해양환경 보전활동



■ 현장지휘소 설치

73척, 오일펜스 2,380m, 개인보호장구 326세트, 탐지기 43대, 제독기 22세트, 차량 62척이 동원되어 국내 HNS 훈련 사상 최고로 많은 기관 및 단·업체가 동원되었다.

금번 HNS 훈련은 사고현장 및 통제, 사고물질 탐지 측정 및 대응정보 확인, 피해예측 및 경계구역 선정, 수거 및 제독, 사후관리 및 폐기물처리의 6단계 훈련으로 진행되었다.



■ HNS 탐지 활동



■ 현장 제독 실시

#### (4) 해상방제합동훈련

2013년 5월~6월에 16개 해양경찰서에서 203개 기관·단체·업체 2,409명과 헬기 7대, 선박 303척, 유회수기 69대, 오일펜스 15,114m 등을 동원하여 사고선박 오일펜스 포위전장, 파공부위 봉쇄 및 적재유 이적, 유회수시스템을 이용한 유출유 회수 등 훈련을 실시하였다. 해양경찰서 자체 실정에 맞는 차별화된 훈련을 발굴하여 현장에 적용하고자 노력을 기울였다.



■ 해상 유출유 회수



■ 사고선박 포위전장



■ 오일펜스내 유출유 회수

#### (5) 해안방제합동훈련

2013년 9~10월에 지자체에 해안방제기술 지원 마련을 위하여 해안방제합동훈련을 실시하였다. 16개 해양경찰서 관할 해안가에서 157개 기관·단체·업체 1,297명과 세척기 39대, 유회수기 22대, 차량 등 93대, 비치클리너 18대, 오일펜스 1,440m, 흡착재 등 1,798kg을 동원하였다.

주요훈련으로 방제기자재 동원, 방제지휘소 및 현장보급소 설치, 방제요령 및 주의사항 게시판 설치, 해안오염조사 및 평가, 모래·자갈 해안방제작업, 폐기물 운반 등을 실시했다. 지자체 직원과 자원봉사자가 해안형태별 작업방법 및 방제장비작동 등 방제기술을 습득하고, 지자체에서는 지원 장비와 자원봉사자를 직접 동원해 보는 경험을 쌓는 등, 해안방제 책임 기관으로서 인식을 전환하는 계기가 되었다.



■ 헬기를 이용한 방제기자재 동원



■ 해안용 유회수기

## (6) 불시 방제훈련

기존의 사전 준비된 보여주기식 방제훈련은 현장방제능력 향상을 기대할 수 없어 2013년에 처음으로 불시훈련을 도입하여 6월 여수해양경찰서, 10월 울산해양경찰서, 11월 평택해양경찰서에서 실시하였다.

불시 방제훈련의 주요내용은 불시에 가상사고 발생 메시지를 받은 해양경찰서의 관내 방제세력을 사고해역에 신속하게 출동시키고, 방제비축기지의 방제기자재를 임시보급소(광양, 온산, 대산)로 운반하며 기동방제지원팀이 방제장비를 운용하는 것으로, 훈련에는 37개 단·업체, 인원 666명, 헬기 3대, 선박 46척, 차량 52대가 참여하였다.



■ 방제기자재 동원



■ 기동팀 방제장비 작동

## 제3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립



■ 흡착제 이용 기름 제거



■ 본청 상황대책팀

### (7) 대규모 해양오염 방제훈련

해양오염 방제역량을 강화하고자 대규모 해양오염 합동훈련을 실시하였다.

해양경찰청장과 지방자치단체장 등 100여 명이 참관한 가운데 5월 15일 충남 대산항 앞 해상에서 화물선 “GUOPA”호와 유조선 “FRONTIER EXPRESS”호가 충돌하여 적재유 약 2,000kl가 유출되는 상황을 설정하고 인원 288명, 헬기 2대, 선박 26척, 유회수기 5대, 오일펜스 3,300m 등을 동원하여 인명구조, 방제훈련, 해상퍼레이드를 펼쳤다.

- 인명구조 : 경비함정 · 헬기 및 단정(RIB) 동원, 익수자 구조
- 방제훈련 : 오일펜스 전장, 유출유 확산방지, 유출구 봉쇄 및 이적
- 해상퍼레이드 : 훈련 참가함정 종열진 및 대함예절 등

## 03 해양오염사고 대비·대응을 위한 국제협력

### 가. 인접국가간 해양오염방제 협력체계 구축

해양경찰은 우리나라 주변해역에서 해양오염사고 발생 시 인접국(한·중·일·러) 간 공동 대응체계 구축을 위하여 북서태평양보전실천계획(NOWPAP : Northwest Pacific Action Plan)의 실무당국자 간 회의에 적극 참가하고 있다.

NOWPAP은 북서태평양 해역의 이용, 개발 및 관리를 목적으로 유엔 환경계획(UNEP)의 권고에 따라 1994년 9월에 북서태평양지역 4개국이 해양환경 보전실천계획 추진에 관한 결의문을 채택하여 출범하게 되었다. 우리나라는 1999년 4월에 열린 4차 NOWPAP 정부간 회의에서 「해양오염 대비·대응을 위한 지역협력 개발」 사업을 맡아 해양경찰이 추진하고 있다. 한편, 2000년 3월부터 한국해양과학기술원 해양시스템안전연구소에 지역방제활동센터(MERRAC)를 설치하여 운영하고 있다.

표 4-22 NOWPAP 지역방제활동센터 현황

구분	데이터 및 정보네트워크 (DINRAC)	오염모니터링 (POMRAC)	해양환경 긴급 대비·대응 (MERRAC)	특별모니터링 및 연안 환경평가 (CERRAC)
설립국가	중국	러시아	한국	일본
설립장소	북경	블라디보스톡	대전	토야마
운영기관	중국정보센터	태평양지리연구소	한국해양과학기술원	북서태평양지역 환경협력센터

#### (1) NOWPAP 지역 해양오염방제 실무당국자 회의 참석

2013년 6월 17일부터 6월 21일까지 인천에서 해양경찰 창설 60주년을 기념하고 NOWPAP 지역의 해양오염 대비·대응 및 지역협력체계 발전을 위해 한·중·일·러 4개국 해양오염방제 책임기관들과 전문가들이 한자리에 모인 가운데 해양오염 방제전문가 국제회의를 개최하였다. 이 회의에는 해양경찰청, 일본 해상보안청, 중국 해사국, 러시아 운송부 등 각 국의 방제실무자들과 국제해사기구, NOWPAP 사무국 등 40여 명의 관계자들이 참가했다.

특히 이번 회의에서는 우리 청에서 제안한 NOWPAP 지역 긴급방제 계획(RCP) 개정안에 대해 4개국(한·중·일·러) 이 문제의식을 공유하는 등 NOWPAP지역 기름 및 HNS 유출사고에 대비한 긴급계획의 원활한 이행을 위한 방안을 논의하였고 NOWPAP 훈련 및 교육 수행에 대한 최근 동향 발표와 토론을 실시하였다.

#### (2) NOWPAP 합동 통신훈련 개최

NOWPAP 회원국은 지역긴급계획상의 해양오염사고 통보 및 접수·전파, 지원절차에 대한 통신훈련을 실시하고 있다.

통신훈련은 주최국이 설정한 가상 시나리오에 따라 대형 해양오염사고에 대한 최초보고, 중간보고, 긴급계획의 발동 및 방제지원·자재요청 등을 팩스 및 이메일 등 다양한 메시지를 통해 이루어진다.



실무 당국자 회의

표 4-23 인접국가 간 방제훈련 실적

훈련	기간(주최국)	참가국	훈련내용
통신훈련	2013. 5(한국)	4개국	지역긴급계획상의 통신절차 훈련
	2013.12(중국)		
도상훈련	2013. 6(공동)	4개국	시나리오에 따른 공동 방제전략도의 수색구조 및 화재진압, 해상방제
	2006. 5(러시아)		
합동 방제훈련	2008. 9(중국)	중국/한국	인명구조, 파공부 봉쇄, 확산방지 · 회수 ※ 해양경찰청 방제정 2척 참가
	2010. 9(일본)	일본/러시아	합동 방제 및 인명구조 훈련 실시
	2012. 5(한국)	한국/러시아	인명구조, 대테러훈련 및 방제훈련 ※ 중국(방제정 1척), 12개 기관, 단 · 업체 449명 참가

## 나. 선진 방제기술·정보 국내 전파

### (1) 국제방제정보 공유회의 개최

각종 국제회의 및 국내연구를 통해 수집한 최신 동향에 비추어 국내 방제 정책 방향의 적정성 점검이 필요하다는 공감대를 기반으로 12월 13일 해양경찰청에서 70여 명의 대내외 방제전문가들이 모여 국제정보 공유 회의를 개최하였다.

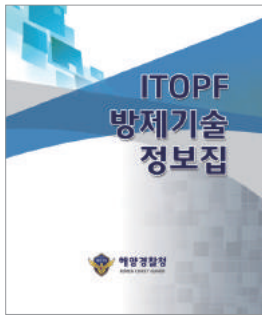
동 회의에서는 IMO 방제기술그룹(OPRC-HNS TG) 회의, 호주 국제기름 오염학회, NOWPAP 지역 방제전문가 회의와 같이 국제학회 및 전문가 회의에서 수집한 최신 정보, 국제유조선주오염연맹(ITOPF) 방제기술 정보집 주요내용, 멕시코만 오염사고에서 적용된 최신 방제기술 및 정책 등을 발표하였다.

### (2) 국제유조선주오염연맹(ITOPF) 방제기술매뉴얼 한국어 서비스 개시

해양오염사고에 대해 많은 경험과 기술을 축적하고 있는 국제기구인 국제 유조선주오염연맹(ITOPF) 인터넷 홈페이지([www.itopf.org](http://www.itopf.org))를 통해서 방제기술정보집 17종에 대한 한국어 서비스의 제공을 개시하였다.

ITOPF의 기술팀이 50여년 동안 전 세계 700여 건의 해양사고에 대응한 경험을 바탕으로 제작된 ITOPF 방제기술정보집을 국민들의 해양오염 방제에 대한 이해를 높이고자 한국어로 번역하게 되었다.

특히, 해양경찰은 ITOPF와 본 방제기술정보집의 저작권에 대해서 수차례의 협상을 통해서 우리나라 국민들이라면 누구나 자유롭게 방제기술 정보집을 활용하고 인쇄·배포할 수 있도록 하였다.



■ ITOPF 방제기술정보집



■ ITOPF 인터넷 홈페이지 한국어 서비스

## 4절

# 폐기물 해양배출 관리



### 01 폐기물 해양배출 제도

#### 가. 폐기물 해양배출 관련 법률의 변천

우리나라 폐기물 해양배출 제도는 1987년 8월 해양오염방지법 시행규칙의 개정으로 폐기물 배출해역 지정제도가 신설되면서 환경청에서 관련 업무를 수행하기 시작하여 현재는 폐기물 해양배출관련 국가정책 및 제도개선에 관한 업무는 해양수산부 장관이 담당하고 집행업무인 폐기물배출해역 지정, 폐기물 해양배출업 등록, 폐기물 위탁처리 신고 및 해양환경개선부담금 부과·징수 업무는 해양경찰서장이 위임받아 담당하고 있다.

폐기물관리법에서는 2003년부터 하수 오니<sup>2)</sup> 등 유기성 오니의 육상 직매립을 금지했으며, 2005년에는 개별법상 음식물류 폐기물의 육상 직매립 금지와 도시 및 공단지역 폐수처리오니를 이용한 퇴비화 등이 금지되면서 육상에서의 환경규제가 강화되어 폐기물 해양배출이 증가하여 왔다.

그러나 국제적인 폐기물 해양배출 규제에 발맞추어 관련 법률이 개정되어 온 결과 2016년부터는 육상기인 폐기물의 해양배출이 전면 금지될 예정이다.



#### 참고

##### 육상폐기물 해양배출규제 추이

- 2001 폐산·폐알카리 해양 배출 금지
- 2006 건설 공사오니·하수 준설오니 배출 금지
- 2007 정수오니 배출금지
- 2012 하수오니, 가축분뇨 배출금지
- 2013 음식물 폐수, 분뇨, 분뇨 오니 배출금지
- 2014 한시적 허용업체를 제외한 폐수, 폐수처리 오니 배출금지

<sup>2)</sup> 오니 : 수중의 오탁 물질이 침전해서 생긴 진흙 상태의 물질

또한, 2008년 1월 20일부터는 해양오염방지법이 폐지되고, 해양환경 관리법이 제정·시행되었으며, 2008년 8월 22일부터는 모든 해양배출 폐기물에 대하여 국제 처리기준인 함량법으로 성분검사를 실시하여 처리기준에 적합하지 않은 폐기물은 해양배출을 금지했다. 2011년 2월 22일부터는 더욱 강화된 처리기준인 제2기준이 적용됨에 따라 육상폐기물의 해양배출은 더욱 엄격해졌다.

## 나. 폐기물 배출해역 지정현황

1993년 1월 해양오염방지법 시행규칙이 개정되면서 현재와 같은 배출 해역이 지정되어, 서해 1개소(서해병), 동해 2개소(동해병 및 동해정) 등 3개 해역을 폐기물 배출해역으로 지정되었다.

서해병 해역은 군산 서방 200km에 위치한 해역으로 배출 가능한 폐기물은 분뇨, 가축분뇨, 유기성폐수, 폐수·하수오니, 동식물 잔재물, 수저준설토사, 조개 껍질류 등으로 최대배출 허용량을 연간 2,429천m<sup>3</sup>로 제한하고 있다.

동해병 해역은 포항 동방 125km에 위치한 해역으로 서해병 해역의 배출 가능한 폐기물 이외에 광물성폐기물을 배출하고 있으며, 동해정 해역은 울산 남동방 63km에 위치한 해역으로 분뇨, 가축분뇨, 유기성폐수, 수산 가공 잔재물 및 수저준설토사의 배출이 가능하다.

표 4-24 배출해역 지정현황

구분	동해병 해역	동해정 해역	서해병 해역
배출위치	포항 동방 약 125km	울산 남동방 약 63km	군산 서방 약 200km
해역면적	2,609km <sup>2</sup>	1,107km <sup>2</sup>	3,165km <sup>2</sup>
평균수심	200~2,000m	150m	80m



폐기물 배출해역도

## 02 폐기물 해양배출 현황

1988년 초기 해양배출물질은 대부분 분뇨였으나, 육상에서 처리가 곤란한 폐기물의 해양배출이 허용되면서 1993년에 하수처리오니를 시작으로, 가축분뇨, 음식물류 폐기물처리폐수 등 매년 해양 배출량이 급증하여 2005년도 폐기물 해양배출량은 9,929천 $m^3$ 로 최고 정점을 기록한 이후, 2006년 3월 정부의 폐기물 해양배출 감축정책과 2012년 7월 육상폐기물 해양투기 제로화 정책에 따라 육상폐기물의 해양배출량 감축을 추진하여 온 결과 2013년 배출량은 1,160천 $m^3$ 으로 급격히 줄어들었다.

그림 4-14 10년 간 폐기물 해양배출현황

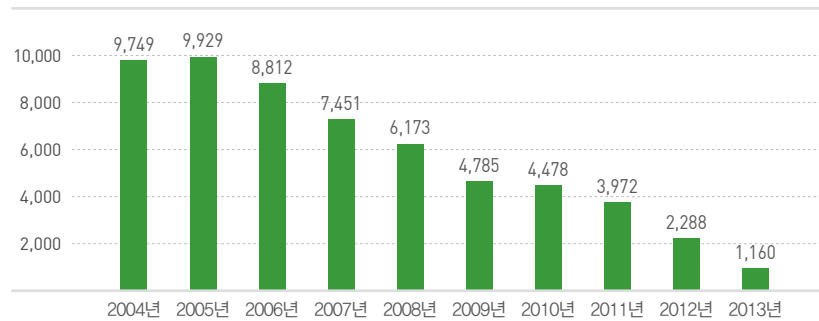


표 4-25 폐기물 종류별 해양배출 현황

(단위 : 천 $m^3$ )

연도별 종류별	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
투기총량	9,749	9,929	8,812	7,451	6,173	4,785	4,478	3,972	2,288	1,160
가축분뇨	2,346	2,745	2,607	2,019	1,460	1,171	1,039	795	-	-
폐수 (음폐수)	1,956 (699)	2,275 (1,498)	2,220 (1,656)	2,066 (1,710)	1,840 (1,484)	1,435 (1,203)	1,409 (1,100)	1,431 (1,070)	1,458 (1,192)	253 (-)
하수오니	1,547	1,629	1,640	1,609	1,457	1,161	1,093	887	-	-
폐수오니	1,650	1,441	1,352	1,124	1,014	836	866	813	802	900
분뇨	1,582	807	364	377	328	128	15	5	-	-
기타	668	1,032	629	256	74	54	56	41	28	7

이와 더불어 폐기물을 위탁하여 해양에 처리하는 업체의 수도 2005년까지 증가하다가, 2006년 해양투기 감축정책 추진에 따라 현재까지 감소 추세에 있다.

표 4-26 폐기물 위탁처리업체 현황

(단위 : 개소)

구분	계	제조업	음식물 처리업	수산물	가축분뇨	분뇨	하수	기타
2004	5,362	1,292	-	396	3,100	20	239	315
2005	5,419	1,165	133	355	3,259	23	265	219
2006	5,137	1,121	152	341	3,121	24	248	130
2007	4,520	986	132	264	2,821	20	219	78
2008	2,949	706	133	219	1,603	13	230	45
2009	2,892	685	131	220	1,575	14	229	38
2010	2,810	670	133	237	1,493	15	232	30
2011	1,011	569	130	241	-	10	29	32
2012	995	574	116	233	-	8	35	29
2013	813	549	-	210	-	-	31	23

## 03 폐기물 해양투기 감축 및 적법관리

### 가. 육상폐기물 해양배출의 정책변화

해양수산부는 2016년 이후부터 해양투기를 전면금지하기 위한 육상폐기물 해양투기 제로화 정책을 수립하여 추진하고 있다. 이에 따라 폐기물의 육상 처리우선 원칙(감량 → 재활용 → 소각·매립 → 해양 배출)에 입각하여 부득이 한 경우에만 해양배출을 허용하도록 하는 등 해양으로의 폐기물 배출억제 정책은 점차 강화되고 있다.

해양경찰은 2013년 금지품목인 음식물류 폐기물 처리폐수에 대한 관계기관 합동점검을 지속적으로 실시하는 한편, 해양배출 폐기물 감축이 부진한 1,500m<sup>3</sup> 이상 대량 위탁업체에 대하여는 해양수산부, 환경부 및 지방 시·도 지방자치단체 등과 합동으로 현장의견을 수렴하는 등 관계기관과의 협조를 통하여 감축정책을 추진해나가고 있다.

## 나. 폐기물 해양배출 지도·점검

위탁 처리업체 813개 중 피혁·화학·공단폐수 등 배출허용 처리기준을 초과할 우려가 높은 업체는 특별관리 업체로 구분하고, 섬유염색·의약·식음료·제지·수산물·광물성폐기물 등에 대해서는 중점관리 업체로 구분하는 등 관리대상에 맞게 연간 1~2회 주기적인 점검을 실시하고 위반업체에 대해서는 형사처벌 및 신고증명서 취소 등의 불이익 처분을 하고 있다.

폐기물 해양배출업체 및 폐기물 운반선에 대해서는 연 1회 이상의 출입점검을 실시하여 위반사항이 있을 경우에는 형사입건 및 영업정지 등의 행정처분을 통해 폐기물의 불법배출을 방지하였고 유해성물질 다량 함유 폐기물에 대해 중점적으로 지도·점검을 실시함으로써 불법폐기물의 해양배출을 억제하여 육상처리를 유도하고 있다.

표 4-27 폐기물 위탁업체 단속실적

(단위 : 건)

구분	계	위반내용			조치결과		
		해양배출 처리기준 위반		신고의무 불이행	형사입건	과태료	해양배출 불허
		신규·변경	지도점검				
2009	184	0	122	62	5	57	122
2010	55	36	19	0	0	35	20
2011	44	0	11	33	0	38	12(6)
2012	43	0	39	4	2	38	16(13)
2013	15	0	14	1	-	14	7(6)

※ ( )는 형사벌과 행정처분이 병과된 건수

# 05

## 창조적이고 선도적인 해양경찰

제1절 해양경찰 변화관리

제2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

제3절 창의적인 연구개발 활동

제4절 현장중심의 정보통신 기반 확립



# 1절 해양경찰 변화관리

## 01 2013년 변화관리 개요

2013년 해양경찰은 국민행복 실현을 위해 정책추진 역량을 결집한 ‘국민 행복 100일 프로젝트’를 추진하였고 모든 공공기관이 참여한 행정제도 개선 우수사례 경진대회에서 대상(대통령상)을 수상하였다.

또한 불합리한 제도 및 행정절차 개선을 지속적으로 추진하였으며 소통과 참여를 통한 활기찬 조직문화 조성을 위하여 노력했다.

해양경찰 창설 60주년으로 박근혜 대통령과 내외 귀빈이 참석한 가운데 60주년 해양경찰의 날 기념식을 개최하였으며, 해양경찰의 날이 법정기념일(9월 10일)로 제정되었고, 조정·카누·요트·핀수영·트라이애슬론 등 5개 종목의 수상종목 선수로 구성된 해양경찰 체육단을 창설하는 등 의미있는 한 해였다.

## 02 해양경찰 변화관리 활동

### 가. 국민과 현장 중심의 선진 조직문화 조성

#### (1) 국민행복 100일 프로젝트 추진

새 정부 출범에 따른 국정철학을 성실히 이행하고자 2013년 3월부터 전담 TF를 구성하여 ‘국민행복 100일 프로젝트’를 추진하였다. 국민이 체감할 수 있는 성과를 도출하기 위해 국정운영 원칙인 ‘국민중심 행정, 부처 간 칸막이 철폐, 현장 중심 환류 시스템’ 3대 분야에서 국민편의, 행정업무 개선 가능성 등을 고려해 총 100건의 과제를 선정하였다. 예산·법령·조직 정비 등 부서 간 협조를 기반으로 해양경찰 역량을 총 투입한 결과, 선박 안전점검, 구명조끼 착용 생활화 캠페인, 타 기관과의 업무협약, 찾아가는 취업컨설팅 등 현장우선의 정책들이 발굴되어 국민체감 만족도를 높였다.



■ 국민행복 100일 프로젝트 추진보고회

#### (2) 2013년 행정제도개선 우수사례 경진대회 대통령상 대상 수상

해양경찰은 그동안 중점적으로 추진해온 행정제도 개선사례가 2013년 행정제도개선 우수사례 경진대회에서 대통령상(최우수상)을 수상하였다.

해양경찰은 V-PASS(실시간 어선위치정보 시스템)로 “안전과 행복을 국민에게”라는 주제로 사례를 발표하였으며 현장 평가단 200명으로 부터 99점이라는 점수를 획득, 대상(대통령상)을 수상했다.

V-PASS(실시간 어선위치 정보시스템)는 선박에서의 ‘하이패스’, ‘내비게이션’, ‘블랙박스’를 기본으로 충돌·침몰 사고 시 실시간 위치정보 송신하는 안전관리 시스템이다. 특히 선박의 기울기까지 감지하여 특정 각도 이상으로 선박이 기울게 되면 즉시 해양경찰에게 신호가 전파되는 혁신적인 해상안전 시스템으로 전 세계에서 해양경찰이 처음 개발·시행하는 제도이다.

앞으로도 해양경찰은 국민을 위한 것이 무엇인지를 더욱 고민하여 모든 국민이 안전하게 바다를 이용할 수 있도록 노력할 것이다.



■ V-PASS 시스템 발표장면



■ 행정제도개선 우수사례 경진대회 대상 수상

## (2) 국민과 함께하는 친근한 해양경찰像 구현 - 트라이애슬론 대회

2013년 9월 1일 제2회 해양경찰청장배 전국트라이애슬론 선수권대회를 인천 송도 센트럴파크 일대에서 개최하였다.

이번 제2회 대회는 올림픽코스를 기준으로 수영 1.5km, 사이클 40km, 마라톤 1.5km로 진행되었으며, 엘리트부·고등부·중등부·초등부 선수들과 동호인 포함 1,030여 명의 참가자가 그간 갈고 닦은 기량을 겨루었다.



■ 국기에 대한 경례



■ 출발 신호탄



■ 수영경기 모습

지난 제1회 대회에 이어 제2회 대회도 접근성과 환경이 우수한 송도 신도시에서 수도권 최대규모(전국 3위)의 대회로 치뤄져 선수·동호인들의 만족도도 높은 것으로 나타났다. 앞으로도 대한 트라이애슬론연맹 등 관계기관과 협력하여 대회를 내실있게 발전시킬 계획이다.

## 나. 해양경찰 창설 60주년 기념식

### (1) 해양경찰의 날 60주년 행사

해양경찰의 날 기념행사는 지난 1953년 12월 23일 창설 기념일부터 시작되어 제57회까지 개최되었으나, 연말 국가행사와 각종 현안으로 많은 제약이 있다는 다양한 의견을 수렴, 제58회 행사부터 “해양주권을 더욱

굳건히 수호하겠다는 해양경찰의 의지를 표명”하기 위하여 배타적 경제수역(EEZ) 발효일인 9월 10일로 변경하여 시행하고 있다. 제60주년 행사는 박근혜 대통령을 비롯한 정부인사, 외교사절, 일반국민 등 약 2,000여 명이 참석한 가운데 인천해양경찰서 함정부두에서 개최하였다.

박근혜 대통령은 치사에서 3면이 바다인 대한민국에서의 바다의 중요성을 역설하고, 바다를 통한 국가번영의 길을 열어가기 위해 해양경찰이 해양주권수호에 최선을 다해 줄 것을 당부했다. 기념식에 이어 식후 행사로 박근혜 대통령이 독도 남방해역을 수호 할 1천 톤급 대형함정인 해경 1003함(청룡함) 취역식 행사를 가졌다.

더불어 해상인명구조 훈련과 해상사열을 통하여 국민의 해양안전을 책임지는 든직한 해양경찰의 모습을 보여주었다.



■ 대통령 · 직원대표 입장



■ 대통령 축사



■ 청룡함 취역식



■ 해양인명구조훈련 및 해상사열

## 다. 해양경찰 캐릭터 리뉴얼

해양경찰은 창설 60주년을 맞아 기존 캐릭터 ‘해우리’의 활용성을 보완한 새로운 캐릭터를 선보였다. 새롭게 탄생한 ‘해우리’는 다양한 캐릭터형 디자인으로 파도형태 머리, 강인함이 살아있는 표정과 해양경찰의 역동적인 모습을 강조했다.

특히 동그란 얼굴로 부드럽고 친근한 이미지와 입체적인 색감과 디자인을 적용했다. 또 캐릭터를 밝고 건강한 어린이 이미지를 반영해 창의적인 마인드와 진취적인 기상을 가진 해양경찰의 모습을 표현했다.



■ 캐릭터 리뉴얼 (SD형)



■ 캐릭터 리뉴얼 (기본형)

## 03 성과주의 조직문화

### 가. 해양경찰 성과관리 활동

#### (1) 개요

해양경찰 성과관리는 정부기관 최초로 2004년 BSC<sup>1)</sup>기반의 성과관리 시스템을 구축한 이래로 성과보상제도(근무평정, 성과급 등)와 연계·운영함으로써, 기존 연공서열 중심에서 업무실적으로 평가받는 토대를 마련하였으며, 공정하고 객관적인 성과평가를 할 수 있도록 매년 일선 직원들의 의견 수렴을 통해 평가 제도를 수정·보완하여 성과지표의 고도화를 추진해 왔다.



특히, 2013년은 창설 60주년을 맞아 해양경찰의 변화된 조직 임무와 미래 비전에 부응한 전략 체계도 개선, 주요 정책에 대한 국민과 현장의 목소리

① BSC(Balanced Scorecard, 균형 성과표) : 성과를 여러 관점에서 균형 있게 평가하고, 부서·개인의 목표를 기관 전략에 효과적으로 정렬시켜주는 성과관리기법

반영 등 해양경찰이 새롭게 나아갈 방향에 대해서 큰 틀에서의 개선을 시도하였다.

#### ① 새로운 도약을 위한 「해양경찰 전략체계도」 개선

해양경찰은 창설 60주년을 맞아 향후 새로운 도약을 준비하기 위해 해양경찰 전략 체계도를 개선하였다.

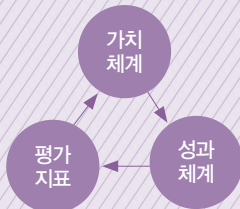
해양경찰이 지향하는 미래 모습을 그리는 가치체계 개선인 만큼 대내외 이미지 조사, 전문가 검토 등을 거쳐 기존 가치체계에 대한 타당성 검토, 환경분석, 선호도 조사 등을 수행하였으며, 조직 구성원들이 해양경찰 임무(Mission)를 수행하기 위한 새로운 비전(Vision)과 핵심가치를 최종 확정하였다.

비전	세계 일류 해양한국의 든든한 동반자	▶	행복한 국민의 바다, 강인한 해양경찰
핵심가치	신속, 정확, 책임	▶	안전, 헌신, 신뢰, 창조, 명예

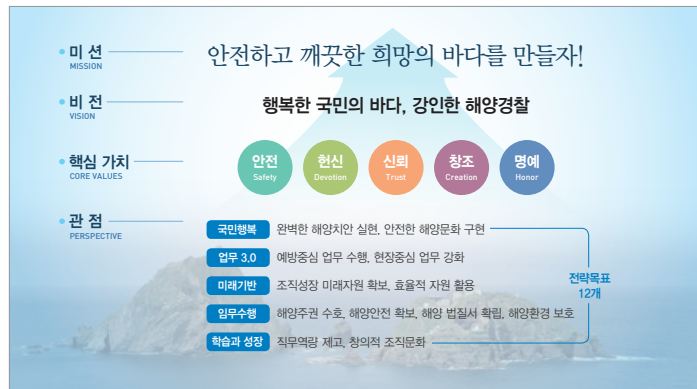
이에 따라 해양경찰의 관점과 전략목표는 새정부 국정비전을 반영하여 개선하였으며, 이는 향후 해양경찰이 나아가야 할 방향이 ‘국민’과 ‘현장 중심’의 능동적인 가치 변화에 향한 것이라 하겠다.



■ 개선 전



■ 성과관리 3가지 축



■ 개선 후

## ② 현장 중심, 핵심업무 위주의 「성과지표 개선·보완」

2013년 성과관리 지표 개선은 본청과 소속기관으로 나누어 본청 지표는 新 전략체계와 연계한 핵심업무 중심의 대표성을 강화하고, 소속기관 지표는 결과중심의 지표에서 예방·계도 중심으로 전환하여 현장직원의 기본업무에 충실할 수 있도록 하는데 역점을 두었다.

그 결과, 본청지표는 계단위 57개 지표를 국정과제와 주요정책 과제를 고려한 과단위 대표직무 24개로 단순화하여 역량을 집중하게 하였고, 소속기관은 해양 안전문화가 정착할 수 있도록 구명조끼 착용 캠페인 실적 등을 신규지표로 선정하고, 위반 선박 검거 및 현장 즉시조사 지표를 없앴으로써 파·출장소의 과도한 성과경쟁을 방지하게 하는 등 총 53개의 지표를 개선하였다.

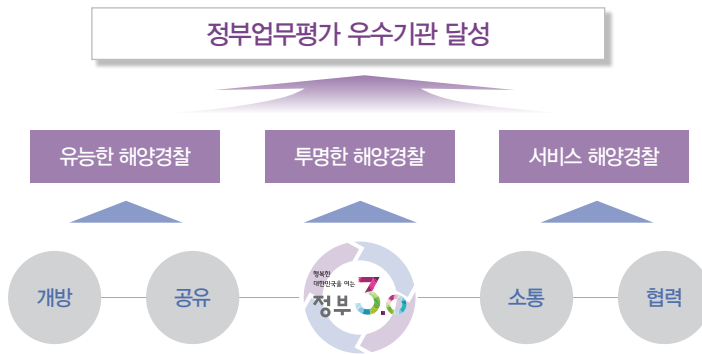


성과지표는 매년 기능별 테마토론, 만족도 조사 등을 거쳐, 운영상 문제점을 면밀히 파악하고 수정·보완하여 왔으며, 앞으로도 끊임없이 정책 방향에 맞게 변화시켜 나갈 예정이다.

## 나. 추진성과

2013년 정부업무평가에서 협업부문 ‘최우수기관’, 주요정책 및 특정시책 이행 부문 ‘우수기관’을 달성하는 성과를 거두었다.

또한 전국 60여개 정부기관 및 지자체가 출전한 성과관리 BP대회에서 안전행정부장관상을 수상하였다.



제1절  
해양경찰 변화관리



2013년 성과관리 우수  
안전행정부 장관상 수상

## 2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

### 01 국민을 우선하는 민원행정 서비스

#### 가. 원스톱 민원서비스 제도

해양경찰관서에 설치된 민원봉사실을 통하여 방문 민원 안내와 상담, 민원 접수사항과 결과를 휴대폰 알림메시지로 전송하는 등 24시간 민원 접수체제를 마련하여 원스톱 서비스를 실현해나가고 있다.

2013년 한 해 동안 해양경찰청 및 소속기관 민원봉사실을 통해 총 72,131건의 각종 민원사항을 접수·처리하였다.

표 5-1 민원접수·처리 건수

(단위 : 건)

구분	계	고소·고발	진정·탄원	건의·질의	인·허가	제·증명	기타
2009	57,380	599	266	102	6,585	49,804	24
2010	65,204	590	246	51	6,926	57,372	19
2011	69,426	588	275	93	9,452	58,997	21
2012	73,633	554	261	649	8,844	57,372	-
2013	72,131	662	309	67	7,206	63,887	-

## 나. 고객만족 실현을 위한 대민 봉사활동

### (1) 찾아가는 서비스, 대국민 봉사행정의 활성화

서비스 혜택을 받기 어려운 원거리 소재 어촌계, 낙도 주민 또는 사회 소외 계층 등을 직접 찾아가는 이동봉사실을 운영하여 고충상담과 민원업무를 현장에서 직접 접수·처리하고 있다. 또한, 소속기관별로 유관기관과 연계하여 무료 진료, 이·미용 봉사, 선박 안전검사 등을 지원하여 지역 주민들에게 좋은 반응을 얻고 있다.



■ 무료진료 지원



■ 이·미용 봉사



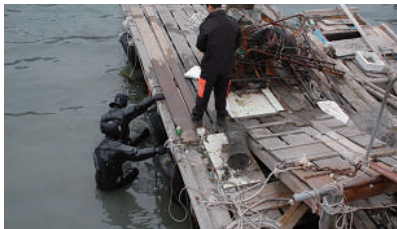
■ 무료 컴퓨터 점검



■ 무료 방충망 교체



■ 바닷가 대청소 운동



■ 수중 폐기물 정화

표 5-2 대민봉사활동 내역

(단위 : 회/명)

구분	계	이동민원상담	진료지원	1일 명예교사제	농어촌 일손돕기
횟수 (인원)	163 (9,768)	33 (1,988)	26 (1,350)	84 (5,932)	20 (498)



■ 이동봉사실 운영

## (2) 경비함정 공개행사

국민에게 해양경찰의 역할 및 활동상을 홍보하고 함정체험의 기회를 제공하기 위하여 연중 경비함정 공개행사를 실시하고 있다. 이 행사에는 주로 교육기관이나 민간단체가 참여하고 있으며 특히, 5월 가정의 달에는 어린이날을 전후하여 가족 단위의 관람객이 많이 찾고 있다.

해양경찰은 방문객에게 실질적인 안전체험을 제공하고자 구명동의 착용, 구명보트 시승 등 국민들이 직접 참여하는 프로그램을 마련하여 함정을 찾은 모든 사람들에게 유익한 경험을 제공하고 있다.

표 5-3 경찰서 및 함정견학 내역

(단위 : 회/명)

내용		2009	2010	2011	2012	2013
경찰서 및 함정견학	횟수	301	222	273	256	223
	인원	20,665	34,690	45,882	142,548	26,875

그림 5-1 어린이 날 기념 함정공개 행사



## 다. 행정정보 공개 확대

해양사고 및 안전업무에 대한 국민의 관심이 높아짐에 따라 2013년 해양경찰에 접수되어 처리한 정보공개 청구건수는 1,666건으로 2012년보다 646건이 증가하였다.

그림 5-2 정보공개 처리현황

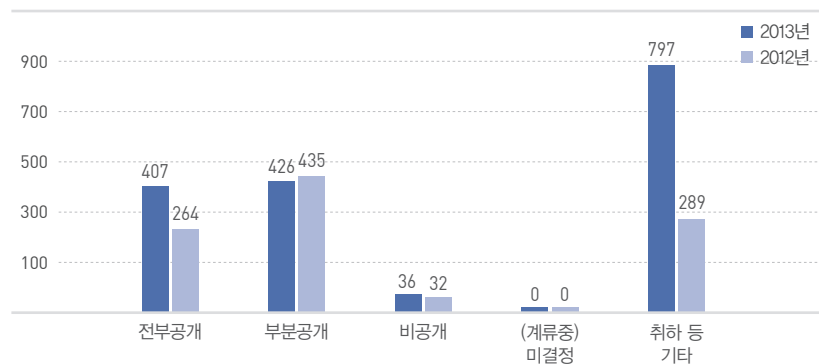


그림 5-3 공개여부 결정기간별 현황

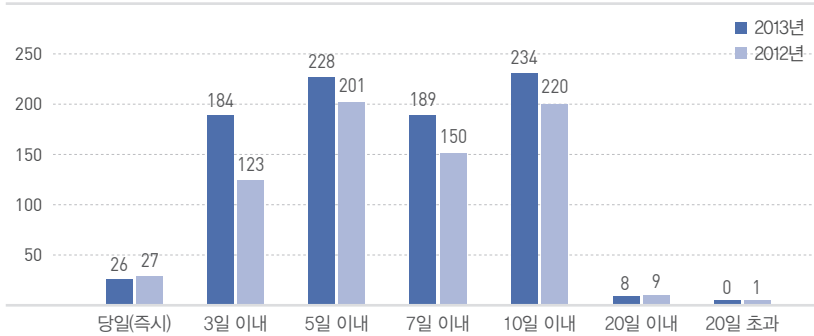
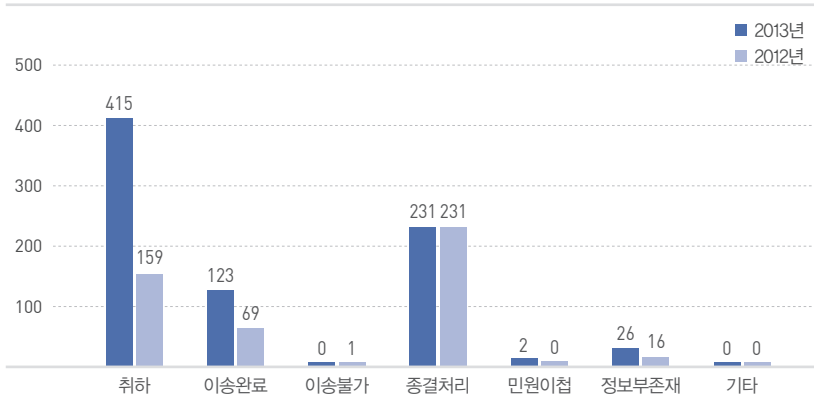


그림 5-4 기타처리 현황



## 02 바다안전 의식 향상을 위한 홍보활동

### (1) 해양주권 수호와 국민안전 활동상 홍보

2013년에는 해양주권 수호의 첨병으로서 해양경찰의 활동상과 국민의 해양활동 증대에 따른 안전의식함양에 주안점을 두고 홍보활동을 펼쳤다.

점점 공포해지는 불법조업 외국어선들의 공무수행 방해 행위속에서 목숨을 걸고 단속활동을 펼치는 해양경찰의 활동상에 대한 적극적인 홍보를 통하여 우리의 어업자원과 어업인의 생존권 보호를 위한 해양경찰의 노력을 알렸다.

TV시사·예능프로 등을 통해 불법조업 외국어선들이 이른바 ‘연환계’를 이용하여 우리 해양경찰의 단속활동을 방해하는 것과 이러한 방해에도 불구하고 단속활동에 매진하고 있는 해양경찰의 무용담을 홍보하기도 하였다.



■ 불법조업 외국어선 계류 영상



■ 불법조업 외국어선 검거 훈련 영상

또한 우리 청 역점정책 중 해양사고 30% 줄이기, 해수욕장 성범죄 수사대 운영, 구명조끼 착용 캠페인 등 적시성 있는 정책홍보를 통해 국민의 해양안전 의식 향상을 위해 노력하였다.



■ 포토존 사진촬영



■ 구명조끼 착용법 교육

## (2) 지역사회와 연계한 국민밀착 홍보활동

국민에게 더욱 가까이 다가가는 해양경찰을 홍보하기 위하여 인천교통공사와 협력하여 5월부터 10월까지 6개월 동안 인천지하철 1호선에 ‘해양 테마열차’를 운행하였다.

해양경찰청이 소재하고 있는 인천 송도 신도시 ‘캠퍼스타운역’의 역명을 수정하여 ‘해양경찰청역’으로 병기하고, 역사 내에 해양경찰을 알리는 각종 홍보물을 비치하였으며, 해양경찰청까지 ‘스탬프 랠리’ 행사를 통하여 지역민에게 해양경찰을 적극적으로 홍보하였다. 또한, 다양한 기획홍보활동을 통해 국민들의 해양경찰에 대한 친밀감을 높였다.



■ (팜투어) 소셜, 만화 작가 초청



■ 명예홍보대사 위촉



■ (어린이 완구 제작) 옥스포드사 협약

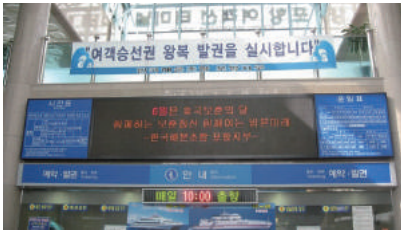


■ (생활매체홍보)카카오톡, 음료병,우유팩



■ 해양테마열차 운행, 해양경찰청영명 병기

각 지방의 소속기관에서는 하계 휴가철에 ‘해양긴급신고 122’를 집중 홍보하기 위해 타 기관과 협력을 통해 많은 사람들이 이용하는 대중교통, 도로·여객선터미널·경기장·건물 옥상 전광판, 주류·음료 등의 광고 판매체를 활용하기도 하였다.



■ 여객선터미널 전광판 안내



■ 경기장 스크린 홍보



■ 도심 전광판 홍보영상 송출

### (3) 뉴미디어를 통한 대국민 양방향 소통채널 확대

온라인을 중심으로 사회여론이 형성되고 있는 추세에 발맞추어 인터넷 공간 속에서 기존 매체와의 적절한 융합을 통해 국민과의 원활한 의사 소통 및 소셜미디어를 활용한 입체적 홍보활동을 펼쳤다.



■ 카카오톡 스토리



■ 페이스북



■ 트위터



■ 블로그

또한, 교육부와 협력하여 전국 유치원 교재, 전국 초·중고생 교수학습 지도안 및 학습지에 해양경찰 활동사진을 수록하기도 하였다.

표지	이미지	내용
		<p>(예시) 〈활동평가〉</p> <p>1) 바다와 하늘에서 일하는 교통기관의 종류와 역할에 대해 알고 있는지 평가한다</p> <p>가) 바다에서 일하는 교통기관의 이름과 하는 일을 알고 있는가</p>

#### (4) 해양경찰 KCG-NEWS 송출 및 간행물 『포세이돈』 발행

해양경찰의 최근 핫이슈를 심층취재하고 지역별 해양경찰 활약상을 영상물로 제작하여 KCG-NEWS로 송출하는 한편, 정기(반기) 간행물인 ‘포세이돈’을 제작하여 정부기관 및 해양관련 교육기관, 민간기업 등에 배포하는 등 기존과 차별화 된 테마를 발굴하여 홍보활동을 펼쳤다.



#### (5) 해양경찰 홍보관 운영

2009년 12월 22일에 개관한 ‘해양경찰 홍보관’은 본관 1층(353.28㎡, 106.87평)에 복층 구조로 마련되어, 1층에는 해양경찰 복제와 경비함정 및 항공기 모형, 122관, 미래관 등을 전시하고 있으며, 2층에는 수상레저 체험관을 운영중이다. 2013년 한 해 동안 내국인 4,233명, 외국인 56명 등 총 4,289명이 관람하였다.

해양경찰 홍보관을 통하여 내부적으로는 조직의 정체성 확립과 자긍심을 높이고 국민에게는 “깨끗한 바다, 안전한 바다, 희망의 바다”의 중요성을 알리는데 크게 기여하고 있다.



#### 참고

##### 해양경찰 홍보관 이용 안내

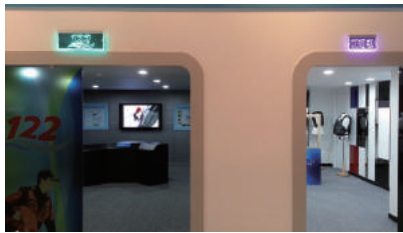
- 위치 : 인천광역시 연수구  
해돋이로 130,  
해양경찰청 본관 1층
- 예약 : 해양경찰청  
운영지원과 민원실  
(☎ 032-835-3416)



■ 홍보관



■ 중앙홀



■ 122관 및 미래관



■ 장비 및 장구류

제2절  
민원서비스 및 정책 이해도 제고



■ 해양경찰 복제



■ 수상레저 체험관

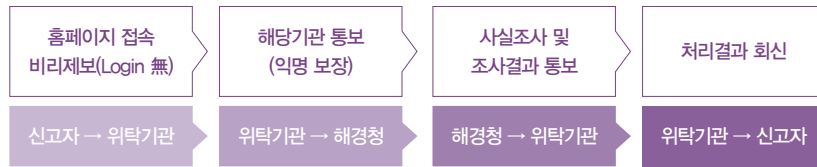
## 03 청렴한 조직문화 조성 and 엄정한 공직기강 확립

### 가. 반부패 시스템 구축을 통한 청렴 문화 확산

해양경찰은 조직 내 청탁 관행이 공직자의 청렴하고 공정한 업무수행을 저해하는 구조적 부패요인으로 판단하여 2012년 7월부터 부패 사전 예방 장치로써 감찰업무 종합관리시스템과 연계한 청탁등록시스템을 운영하고 있다.

청탁등록시스템은 등록 대상범위를 구체적으로 규정하여 공직자에게 심리적 부담을 주는 예방적 효과와 공직자가 청탁내용을 등록한 경우에는 청탁거부로 간주하여 면책하는 이중 효과가 있는 프로그램이다.

또한, 공직사회에서 반드시 근절되어야 할 부정·부패 제보를 활성화하고 내부 신고자 노출에 대한 부담감이 없도록 민간이 관리·운영하는 익명 보장형 내부비리 신고시스템(Help-Line)을 도입하여 청렴한 조직문화 조성에 기여하고 있다.



■ 내부비리 신고시스템 절차

부패를 미연에 방지하기 위한 시스템을 적극 활용함과 동시에 청렴동아리 3기를 구성하고(2013년 5월), 해양경찰교육원의 각종 교육과정에 부패방지 교육을 의무 반영(2시간)하였다.

그 결과, 2013년 국민권익위원회 주관 반부패 경쟁력 평가 및 국무총리실 주관 공직기강 확립 평가부문에서 우수한 성적을 거두었다.

## 나. 자체 사정활동 강화로 엄정한 공직기강 확립

정부의 강력한 사정의지에 따라 공직기강 확립을 위한 공직복무 관리(2013년 2월)와 반부패 청렴정책을(2013년 4월)을 추진하기 위해 복무 기강 특별점검반을 구성하고, 대통령 해외순방, 연말연시, 휴가철 및 선거철 등 사회분위기에 편승해 기강해이 가능성이 높은 취약시기를 선정하여 감찰역량을 집중하였다.

※ '13년도 본청·소속기관 특별 감찰활동(13회 111일 실시)

그 결과 2013년 징계처분을 받은 직원은 총 91명으로 전년 대비 12명(11.7%)이 감소하였다. 주요 비리유형으로는 규율위반, 금품수수가 전체의 74.7%를 차지하였으며 그 중 위신실추는 25%가 증가한 것으로 나타났다.

특히, 징계처분자를 계급별로 분석해 보면 경장이 전년 대비 80%(8명)로 크게 증가하고, 경감은 2명(28.6%), 순경은 2명(22.2%)이 증가하였다. 특히 경정 이상은 징계자가 없고 경위·경사·일반직은 전년 대비 모두 감소하였다.

전체 징계가 전년도에 비해 감소한 것은 부정·비리 취약분야의 구조적이고 반복적인 비리에 대한 예방활동과 비위 적발 시, 일벌백계 차원의 무관용 처벌에 따른 것으로 분석된다.

표 5-4 유형별 징계 현황

연도 \ 구분	계	규율위반	금품수수	직무태만	위신실추
2012	103	42	40	5	16
2013	91	30	38	3	20
증감률(%)	-11.7	-28.6	-5	40	25

표 5-5 계급별 징계 현황

(단위 : 명, %)

연도 \ 구분	계	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경	일반직 등
2012	103	-	4	7	34	27	10	9	12
2013	91	-	0	9	23	24	18	11	6
증감률(%)	-11.7	-	-400	28.6	-32.4	-11.1	80	22.2	-50

이와 같이 해양경찰은 국민의 청렴 기대수준 변화에 둔감한 일부 직원들의 금품수수, 공금횡령·유용, 음주운전 등 위반사례를 지속적으로 차단하기 위해 징계양정기준을 강화하였다. 적발된 비리행위에 대하여는 제식구 감싸기식의 온정주의를 타파하고 엄중히 처벌하는 한편 지휘관이 솔선수범하여 공직윤리 교육을 이수하고 직원들의 청렴교육을 강화하여 직무수범 공무원 621명을 발굴 포상·장려하는 등 사기진작과 함께 활기찬 공직분위기가 조성되도록 노력을 한층 더 강화하고 있다.

## 다. 환경 변화에 따른 감사역량 전문화와 일상감사 강화

2010년 7월 1일부터 「공공감사에 관한 법률」 시행으로 자체감사활동에 의한 심사가 강화됨에 따라 사전자료수집 및 예비감사를 통해 현장의견을 충분히 반영하여 감사를 실시하였고, 대내외적 여건 변화에 능동적으로 대처하고 감사행정의 투명성과 전문성을 기하기 위해 감사담당관을 외부전문가로 채용한 일반계약직 공무원으로 임용하고 있다.

내부적으로는 열심히 일한 사람이 집중 감사대상이 되고, 지적 위주의 감사리는 일부 여론을 감사운영 방향에 적극 반영하여 기존의 ‘한 일에 대한 점검’ 위주의 감사행태를 ‘사전예방 및 업무 개선사항 발굴’ 위주로 감사활동을 전개하였고, ‘감사 사각지대’가 발생하지 않도록 선택과 집중에 의한 기획·특별감사 활동을 강화하고 있다.

그 결과, 일하는 분위기 조성을 위하여 열심히 일하는 과정에서 발생하는 사소한 과오에 대해서는 현지시정 및 교육을 통해 현장 근무자의 사기를 고취시키고, 초과근무수당 부당수령 및 이전운송비 부당청구 사례 등 감사반복 지적사항 및 고의적 비위자에 대하여는 신분상 처분과 재무상 환수조치를 병행하는 등 깨끗한 조직문화를 조성해 나가고 있다.

## 04 국민행복을 위한 정책의 법제화

### 가. 「연안사고 예방에 관한 법률」 제정안 마련

국민소득 증가와 주 5일 근무제의 정착 등 사회적 여건 변화에 따라 연안을 중심으로 체험캠프 활동, 관광, 해양스포츠 등 국민들의 관심이 높아지고 있으나, 크고 작은 연안사고가 해양사고의 90% 이상을 차지하고 있으며 매년 증가하고 있는 추세이다.

이에 반해, 연안 체험캠프 활동에 대한 현장 안전관리 부재와 갯골 등 연안 위험요소에 대한 체계적 관리가 이루어지지 않아 태안 사설 해병대 캠프 사고와 같은 다수의 인명사고가 발생하고 있고, 새로운 해양관광 산업으로 자리 잡은 스킨스쿠버 체험활동 중에도 인명피해가 빈번히 발생하고 있으나 이에 대한 안전규정 등 사고 예방을 위한 법률적 기반이 미흡한 실정이다.

이에 연안에서 발생하는 인명사고를 사전에 예방하여 국민의 생명과 재산을 보호하고 공공의 안전을 확보하기 위해 연안사고 예방에 관한 법률안을 2013년 11월 7일에 경대수 의원 등 10인이 발의하였다.

### 중전

- 연안 체험캠프 활동 및 스킨스쿠버 체험활동 중에 대한 안전규정 등 사고 예방을 위한 법률적 기반이 미흡
- 조종면허 면제대상 교육기관의 강사가 되려면 조종면허증과 인명구조자격의 보유 경력 또는 관련 기관의 근무경력 필요
- 동력수상레저기구 안전검사 대행기관을 지정 받으려면 검사원 5명 이상을 보유해야 함
- 수상레저사업장에서 인명사고 발생시 피해자 또는 가족과 보상 등으로 합의가

이뤄지더라도 행정처분을 피할 수 없고, 이로 인해 의도적으로 사고 관련 신고기관에 신고를 기피하는 사례 발생

- 동력수상레저기구 조종면허 취득시 필기·실기시험 후 안전교육을 이수하면 조종면허증 발급, 조종면허시험을 치르지 않고 일정 교육기관에서 교육 수료 시 필기·실기시험을 면제해 주지만, 교육프로그램에 안전교육 내용이 담겨 있어도 교육 수료 후 별도의 안전교육을 받아야 함
- 술에 취한 상태(혈중알콜농도 0.08%)에서 동력수상레저기구를 조종하여서는 아니됨
- 밀항을 교사하거나 방조한 사람을 동일하게 처벌
- 밀항 단순 알선한 자와 영리목적 알선자 동일하게 처벌
- 누범 처벌 시 재검 시기에 관계없이 2회 이상 범할 때 2배까지 가중

### 개선

- 연안에서 발생하는 인명사고를 사전에 예방하여 국민의 생명과 재산을 보고하고 공공의 안전을 확보하기 위해 연안사고 예방에 관한 법률을 제정함
- 면제대상 교육기관 자체의 강사경력자도 인정
- 검사원을 3명 이상으로 조정하여 지역별 수요에 맞는 안전검사 대행기관 운용
- 수상레저사업장에서 인명사고 발생 시 피해자 또는 그 가족과 합의된 경우는 행정처분 제외
- 면제대상 교육기관의 교육내용에 안전교육내용이 포함되므로 안전교육을 면제대상에 추가
- 술에 취한 상태(혈중 알콜 농도 0.05%)에서 동력수상레저기구를 조종하여서는 아니됨
- 밀항을 교사한 자는 정범에 준하여 처벌하고, 단순 방조범에 대해서는 정범의 형보다 감경
- 밀항 등을 단순 알선한 자와 영리 목적으로 알선한 자의 처벌을 차등화
- 누범 가중 기산점을 규정

## 나. 국민부담 경감 및 생활불편 해소를 위한 행정규제 정비

해양경찰은 신설 규제 법령을 합리적으로 억제하기 위한 자체 규제심사를 시행하였으며, 국민생활에 불편을 초래하는 기존 규제를 일제히 점검하여 2009년부터 2013년까지 총 52건을 현실에 맞게 완화하거나 합리화하는 등 국민부담 및 불편 초래 규제를 발굴·정비하였다.

표 5-6 분야별 규제개혁 과제 발굴 및 추진현황(2009년~2013년)

분야 연도별	건수	수상레저 안전법	수난 구호법	해양환경 관리법	유류오염 손해배상보장법	밀항 단속법	연안사고예방에 관한 법률	행정 규칙
2009	6	4	2	-	-	-	-	-
2010	17	10	2	5	-	-	-	-
2011	12	5	-	2	1	-	-	4
2012	8	4	2	2	-	-	-	-
2013	9	5	-	-	-	3	1	-

## 다. 행정입법 활동

해양경찰은 소관법령 및 국민에게 알려야 할 행정규칙 제·개정 시에 관보 및 홈페이지를 이용한 입법·행정예고로 국민들의 입법 참여를 활성화하여 다양한 의견을 제시할 수 있도록 하였다.

### 소관 법령 현황

분야별	계	법률	대통령령	부령
계	22	5	6	11
안전관리	7	2	2	3
경찰작용	4	2	1	1
경찰행정일반	11	1	3	7

분야	법률(5)	대통령령(6)	부령(11)	소관
안전 관리	수난구호법	수난구호법시행령	수난구호법 시행규칙	수색구조과
	수상레저안전법	수상레저안전법시행령	수상레저안전법 시행규칙	수상레저과
			유선 및 도선사업법 시행규칙 (안행부 공동)	해상안전과
경찰 작용	밀항단속법(법무부 공동)			외사과
	해양경비법	해양경비법 시행령	해양경비법 시행규칙	경비과
경찰 행정 일반	경찰공무원 보건 안전 및 복지 기본법 (안행부 공동)	경찰공무원 보건 안전 및 복지 기본법 시행령 (안행부 공동)		운영지원과
		해양경찰청과 그 소속 기관 직제	해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙	기획담당관실
			해양경찰청소속 경찰공무원 특수지근무수당 지급규칙	운영지원과

분야	법률(5)	대통령령(6)	부령(11)	소관
경찰 행정 일반		해양경찰청 소속 경찰 공무원 임용에 관한 규정		인사교육 담당관실
			해양경찰청소속 경찰공무원 임용령 시행규칙	인사교육 담당관실
			해양경찰청소속 경찰공무원 승진임용규정 시행규칙	인사교육 담당관실
			해양경찰공무원 복제에 관한 규칙	장비과
			경찰공무원 급여품 및 대여품 규칙 (안행부 공동)	장비과
			경범죄처벌법 시행규칙 (안행부 공동)	해상안전과

한편, 행정규칙 일제 정비로 사문화된 규정 폐지, 집행사무 중 재량성과 효율성이 떨어지는 규정 정비로 제도와 현실사이의 괴리를 없애고, 「알기 쉬운 법령 정비기준」을 적용하여 어려운 한자 및 법령 용어의 한글 순화로 국민 이해력을 높였다.

#### 행정규칙 현황

행정규칙			
소계	훈령	예규	고시
224	136	69	19

# 3절 창의적인 연구개발 활동



## 01 해양경찰 업무 지원을 위한 과학적인 연구활동

### 가. 현황 및 임무

해양경찰연구소는 2005년 12월 22일 해양에서의 치안활동에 대한 특수성을 고려한 독자적인 경찰장비와 장구 개발, 해양사고 조사 및 연구를 위해 연구개발센터로 설립되어 다양한 연구활동을 수행하여 왔으며, 2010년 5월 14일 해양경찰연구소로 승격하였다.

연구소는 총 508평 규모에 독성 실험실, 해양수질 연구실, 클린룸 등 11개의 실험·분석실과 기체크로마토그래프 질량분석기<sup>2</sup>를 비롯한 45종 58대의 첨단 실험 장비를 갖추고 있다.



<sup>2</sup> 기체크로마토그래프 질량분석기(GC : Gas Chromatograph-Mass spectrometer) : 혼합된 물질을 분리해 화학성분이 무엇인지를 정확히 확인할 수 있는 감정 장비로 기름, 위험유해물질 등 유기오염물질을 분석하는데 사용

주요임무로 해양의 특수성을 고려한 해상치안장비 및 시스템 개발, 해양 범죄·사고에 관한 과학적 감정, 해양오염 및 환경에 관한 시험·연구업무를 수행하고 있으며, 특히 2010년 3월 14일 해양오염물질 시험·감정 분야에 국제공인(ISO 17025) 인증을 취득한데 이어 2012년 12월 20일 국내기관 최초 해양법과학 분야 국제공인인증 취득하였다.

## 나. 공동연구 네트워크 강화

2013년 8월 29일 경찰청 치안정책 연구소와 양해각서를 체결하여 치안 정책 연구 강화를 위한 협력체를 구축하고 9월 13일에는 한국해양과학기술원 등 41개 기관·단체 약 170명이 참석한 산·학(연)·관 공동연구 심포지엄을 개최하여 연구소의 발전방안과 향후 공동 연구 지원 협력사업 등을 논의하였다.

## 다. 해양경찰 성장동력 지원을 위한 종합연구기관 기반 마련

연구소는 21세기 해양경찰의 미래발전을 선도하는 종합연구기관으로 거듭나기 위해 독립청사 확보 및 예산·인력 보강을 추진하고 있다.

천안 舊 해양경찰학교 부지(대지 41만㎡, 건물 4만 5천㎡)를 확보하여 연구소 이전 사업을 추진하고 있으며, 불법 외국어선 퇴치제 개발 등 창의적 국가연구개발(R&D) 3개 과제 예산(4개년 총 69억 3천만 원) 및 전문인력을 확보하여 2014년부터 추진할 예정이다.



해양경찰연구소 천안 부지

- 위치 : 충남 천안시 병천면 충절로 1687
- 규모 : 대지 41만㎡(12만평),  
건물 4,5만㎡(1.4만평)
- 본관 : 1~2층

## 02 현장 맞춤형 장비 개발

### 가. 구조 기동성 향상을 외근 부력 조끼 개발

파·출장소 등 현장에서 근무하는 경찰관들의 최소한의 안전을 보장할 수 있도록 기존 외근 조끼에 부력기능을 결합한 외근 부력 조끼를 개발하였다.

외근 부력 조끼는 평상시에 외근 조끼로 착용하다가 익수자 등을 긴급하게 구조하여야 하는 상황이 발생하면 익수자는 물론 구조자 자신의 생명을 지켜주는 역할을 한다.

자동 팽창식 부력 튜브가 외근 조끼 허리 라인을 따라 삽입되어 있어 물에 닿으면 자동으로 팽창하며, 긴급 시 착용자가 수동으로 작동시킬 수도 있다. 현재 파·출장소를 대상으로 보급하였으며 지속적으로 확대 보급할 예정이다.



■ 외근 부력 조끼



■ 부력 조끼 성능 시험

### 나. 해수욕장 안전관리요원 레스큐 백 개발

안전관리요원들의 근무여건 개선과 더불어 구조역량을 강화할 수 있는 다목적 레스큐 백을 개발하였다.

레스큐 백은 평상시 여러 가지 물품 등을 수납할 수 있는 백팩형태의 가방으로 사용하다가 위급상황 발생 시 구조장비로도 활용할 수 있는 장비이다. PVC소재의 외피와 독일 TIZIP사에서 개발된 방수지퍼를 활용하여 완전 수밀은 물론 가방 안쪽에 자동 팽창장치와 오랄 튜브를 작동시켜 구명환보다 월등한 부력(230N) 기능을 갖춰 구명용으로도 활용할 수 있다.



■ 레스큐 백 시범 운용



■ 연구 성과에 대한 언론 보도

이러한 레스큐백의 우수성은 「2013년 대한민국 발명특허대전(KINPEX)」에서 동상을 수상함으로써 다시 한 번 입증되었다.

품명	권리구분	기능
레스큐 백	 특허출원 10-2013-007885	해수욕장 안전관리요원의 물품 장비 휴대성 강화 및 인명 구조 장비로 활용

## 다. 해양 감식활동 지원, 선박 고정 장비 개발

선박충돌, 화재 등 해양에서 각종 사건·사고 발생 시 현장 증거물(페인트 시료 등)을 확보하기 위해 거센 조류와 파도, 너울 등으로부터 선박과 일정거리를 유지시킬 수 있는 장비 개발의 필요성이 커졌다.

이에 자성을 조절하여 평상시에는 보통의 철 형태이나 간단한 스위치 조작만으로 자석의 성질을 띠는 ‘매그스위치’를 검토하게 되었고, 이를 이용한 선박 고정장비 개발을 추진하였다.

선박 고정 장비는 약 250kgf의 자력을 가지는 자석을 줄로 연결하여 대상선박에 접촉시켜 시료를 채취하는 동안 선박 간 벌어짐 등을 방지하도록 지원하는 것이다. 또 휴대와 보관, 이동의 편의를 위해 세트 구성하여 언제 어디서든 활용할 수 있도록 하였다.



■ 선박고정 장비 현장 테스트



■ 선박 고정 장비 세트

## 라. 해수욕장 안전관리 타워, 동력 이동식 망루 개발

물놀이 인명사고는 조석간만의 차가 큰 서해안을 중심으로 집중 발생하고 있어 물때에 따라 이동하면서 물놀이객과 가장 근접한 위치에서 안전관리를 할 수 있도록 동력이동식 망루를 개발하였다.

동력 이동식 망루는 태양광모듈로 자체 전력을 생산, D/C모터를 이용한 동력으로 구동이 가능하고 방송장비, LED전광판 등을 활용하여 실시간으로 정보를 제공할 수 있다.

향후 해수욕장에서 안전관리 타워로 활용할 수 있도록 동력 및 규격 개선 등 연구를 지속하고 있다.



■ 해양안전장비박람회 출품



■ 만리포 해수욕장 시연

## 마. 구매조건부 사업을 활용한 수요중심 장비 개발

주종 장비 확충을 통해 치안역량 강화에 적극적으로 노력하고 있으나, 현장 의견이 반영된 장비가 부족하고 외국산 장비·부품들이 많아 현장의 업무 효율성 및 장비 유지·보수에 어려움이 많은 실정이다.

이와 같은 문제점을 해결하고자 해양경찰연구소는 중소기업청이 주관하는 구매조건부 사업을 활용하여 최신 기술과 안전성이 검증된 신제품 개발

및 부품 국산화를 통해 해상치안역량을 강화하고, 중소기업 육성을 위한 국가정책에 적극 동참하고 있다.

표 5-7 중소기업청 구매조건부 사업 추진 현황

연번	과제명	예산	기간	수요부서	주관기업
1	음성·영상 통합 전송헬멧	4.9억	2년 (‘13.06~’15.05)	정보통신과	이셀전자
2	방검·부력 조끼	2.4억	1년 (‘13.06~’14.05)	전략사업과	웰크론
3	대용량 진공 배수펌프	5.3억	2년 (‘13.07~’15.06)	장비과	우성유압상사
4	다목적 휴대용 인양기	6.3천	1년 (‘13.12~’13.11)	수색구조과	매그스위치

## 바. 구매조건부사업 신규과제 발굴을 위한 기술연구회 운영

구매조건부 사업의 과제 발굴 단계에서부터 수요처(구매부서)와 산·학·연 전문가들의 의견을 적극 반영함으로써 해양경찰 맞춤형 연구과제 발굴부터 구매조건부 사업 RFP 생산까지 체계적 관리시스템을 구축하기 위한 ‘2013년 해양경찰청 구매조건부 사업 신규과제 발굴을 위한 기술연구회’를 운영하였다.



■ 기술연구회 워크숍 참가자



■ 중소기업청 기술연구회 워크숍

기술연구회는 5개 분과, 32명으로 편성된 소모임을 중심으로 신규과제 아이디어 도출 및 개선사항 청취, 관련 제작업체와 전문가들의 기술자문 협조를 받아 현장부서의 의견을 반영한 과제제안서를 작성하는 방식으로, 2013년 해양경찰 맞춤형 구매조건부 사업 신규과제 총 6건을 발굴하여 중소기업청이 인정하는 최우수 운영기관으로 선정되었다.

## 03 과학적 수사지원체제 구축

### 가. 법과학 증거물 감정을 통한 수사지원체제 구축

해양경찰연구소 과학수사연구팀에서는 2007년 페인트 감정을 시작으로 면세유 불법유통, 양식장 무기산 불법 사용 등과 관련된 감정법을 도입하였으며, 금년에는 수산식품에 대한 국민의 먹거리 안전 확보 및 식품류 단속 증가에 따른 수사 업무 지원을 위해 유해수산식품 감정법을 도입하였다.

전체 감정 현황을 살펴보면 면세유가 936점(69%)으로 가장 많이 차지하고 있으며 다음으로는 페인트 193점(14%), 무기산 186점(14%), 수산식품 22점(2%), 기타 25점(2%) 순으로 나타나고 있다.

2013년 감정 건수는 309점 1,139항으로 2012년도 172점 790건 대비 80% 증가하였으며, 품목별로는 면세유 147점(48%), 페인트 72점(23%), 무기산 67점(22%), 수산식품 22점(7%) 순이었으며, 지방청별로는 서해청 186점(60%), 남해청 112점(36%) 순의 분포를 보였다.

표 5-8 법과학 증거물 감정 현황

구분	총계	면세유	페인트	무기산	식품	기타
2009	174(점)	117	34	23	-	-
	653(항)	482	102	69	-	-
2010	254(점)	165	28	33	-	28
	1,110(항)	897	60	99	-	54
2011	355(점)	286	30	35	-	4
	1,796(항)	1,599	72	111	-	14
2012	172(점)	134	5	28	-	5
	790(항)	675	10	92	-	13
2013	309(점)	147	72	67	22	1
	1,139(항)	733	144	217	44	1

특히 2013년에는 페인트, 면세유, 로프 등 3개 해양 법과학 분야 국제 공인인증(ISO)을 획득하였고, 진도 대광호 전복사고 등 중요 사건의 선박 충돌흔 감정에 대해 연구원이 직접 현장에서 시료를 채취하여 국제성적서를 발급하는 등 수사에 대한 공신력을 높였다.



■ 국제공인 인증 및  
중요사건 감정  
언론보도

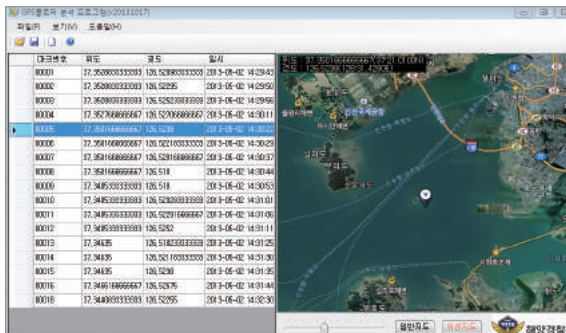
## 나. 해양특화 과학수사 연구 개발

### (1) 과학수사용 선박 GPS플로터 프로그램 자체 개발

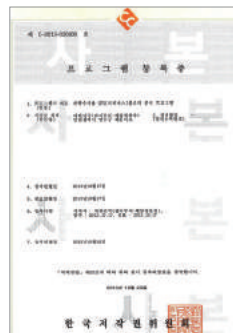
어선 등의 선박 충돌사고가 발생했을 경우 육상의 자동차에서 사용하는 내비게이션과 유사한 기능을 수행하는 장비가 선박 GPS플로터인데, 그동안 이 장비 내부의 증거자료를 추출하고 분석할 수 있는 디지털포렌식 기술이 없었다. 이에 해양경찰연구소에서 해양사고의 과학적인 규명을 위한 「과학수사용 GPS플로터 분석 프로그램」을 자체 기술로 개발하였다.

개발된 프로그램에 대한 소프트웨어 저작권을 2013년 10월 한국저작권 위원회에 등록하였다. GPS플로터 내부에는 선박의 항행경로인 항적 자료가 저장되어 있는데 이러한 프로그램 개발로 사고경위를 재구성하고 과학적으로 원인을 규명할 수 있게 된 것이다.

앞으로 이 프로그램은 국내·외 다양한 GPS플로터 기종을 추가하고 기능을 향상시킬 계획이다.



■ GPS플로터 분석 프로그램



■ 프로그램 등록증

## (2) 해양변사체에서 검출된 생물시료에 대한 DNA 기초 연구

해양경찰연구소에서는 해양변사체와 발견 해역에서 채취한 해양생물의 DNA 분석 결과를 비교하여 사인 규명, 사고 위치, 사망경과시간 추정 기법 개발에 필요한 기초 연구를 실시하였다.

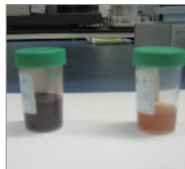
본 연구는 기초 자료 조사부터 해양변사체 검출 생물시료 DNA 시험분석의 과정을 거쳐 진행되었으며, 인하대 생명과학과 및 서울대 유전체분석센터와 공동으로 시행하였다. 해양경찰연구소는 생물시료(위(胃)내용물, 해수) 채취, 인하대 생명과학과는 PCR Product 생산, 서울대 유전체분석센터는 DNA 염기서열분석 및 판독을 각각 분담하여 진행하였으며, DNA 염기서열분석은 Pyro-sequencing 기법을 사용하였다.

해양변사체 위(胃)내용물과 발견 해수에서 검출된 해양생물의 DNA 분석 결과를 비교하여 사고발생 해점과 발견 해점의 동이성 여부를 추정할 수 있었으나, 사망경과시간 추정은 불가능하였다.

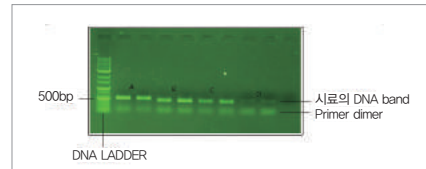
본 연구는 해양생물의 DNA 분석을 활용한 최초의 과학 수사기법 연구 시도였다는 점에서 의의가 있었으며, 향후 일선 현장에 실질적으로 도움이 될 수 있도록 DNA연구를 지속적으로 수행해 나갈 예정이다.



■ 해수 채취



■ 위내용물



■ 전기영동

## 04 과학적 방제기술 개발 및 해양오염물질 감식기술 고도화

### 가. 방제역량 강화를 위한 연구개발 추진

방제훈련의 실행력을 향상시키고 효과를 극대화하기 위하여 기름유출 사고 방제훈련에 적합한 환경 친화적인 가상 오염물질을 고상과 액상으로 개발하였다.

고상 물질은 기름성분이 많은 바다 생선의 기름을 짠 찌꺼기인 어분을 이용하였고 액상 물질은 원유와 비슷한 비중과 점도를 가진 오징어 간유를 기반으로 하여 개발하였다.

가상오염물질은 기름과 유사한 특성(비중, 점도, 유동점 등)을 지니면서 방제 훈련 시간을 고려하여 최소 2시간 이상 수면에 뜰 수 있는 부유성, 해상훈련에서 쉽게 알아볼 수 있는 뛰어난 식별성, 방제 훈련 기자재를 통해 수거가 가능한 회수성, 쉽게 제조 및 구입하여 이용할 수 있는 공급성 및 환경 친화성을 갖도록 개발되었다.

이번에 개발된 물질은 한국과학기술원(KAIST) 건설 및 환경공학과 한종인 교수 연구팀과 공동으로 7개월간의 연구실험과 현장테스트를 거쳤으며 해외에서도 유례가 없는 획기적인 연구 성과라 할 수 있다.

또한 방제작업 효율성 향상을 위하여 공기주입식 및 FRP 형태의 간이 유회수 장치도 개발하였으며, 고도화 및 실용성 평가 후 현장에 보급할 예정이다.



■ 가상오염물질(고상)



■ 가상오염물질(액상)



■ 간이형 유회수 장치



■ 국제 분석숙련도 최우수 인증서

## 나. 해상유출유 분석기술역량의 국제화

해상유출유의 감식·분석은 국제적인 성격을 지니고 있어 적합한 분석역량을 지니고 있어야만 다양한 오염원에 대한 과학적인 증거를 확보할 수 있다. 해양경찰연구소는 황분, 인화점 및 가스크로마토그래프를 활용한 유지문 분석 등 3개 항목에 대하여 국제공인시험기관으로 인정받는 등 국제적인 연구 수준을 갖추기 위해 노력하였다.

2013년 1월에서 2월에 걸쳐 유럽 EA시험소 주관, 네덜란드 IIS 시험 연구소에서 주최하고 미국, 프랑스 등 78개국 국내·외 212개 주요 분석 기관이 참가한 국제 분석숙련도 대회에서 최우수 등급을 받아 4년 연속 최고 등급 평가를 받게 되었다.



■ 유류 황농도 측정 숙련도 시험



■ 유류 인화점 숙련도 시험

## 다. 공정하고 믿음직한 해양경찰을 위한 분석지원체제 강화

해양경찰은 동·서·남해 지방해양경찰청 및 인천해양경찰서에 분석계를 설치하여 신속하고 정확한 감식 업무를 수행하고 있다. 감식결과와 신뢰성 확보를 위해서 해양경찰연구소에서 지방관서 분석계의 분석요원을 대상으로 주기적인 전문교육과 숙련도평가를 실시하고 있다.

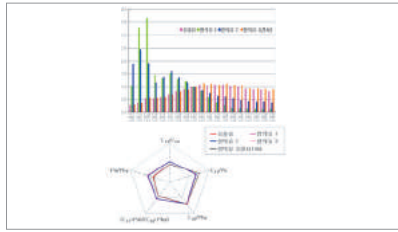
시료 취급에서부터 시험결과 산출까지의 전 과정과 인력·장비, 시약 및 환경 등 모든 요소에 대한 평가를 위해 정도관리 방식을 도입하였으며, 평가분야는 크게 기름시료의 동질성여부 판단, 황분의 농도, 미지의 위험·유해액체물질의 규명 등 3개 분야로 나뉘고, 세부적으로 분석기기의 관리상태 및 운용능력, 유출유와 혐의유의 동질성 여부 판단능력 등 8개 항목에 대하여 평가했다.

아울러 해양경찰연구소에서는 연구소-지방관서 감식인력의 전문성 강화

및 업무 효율성 증대를 위하여 유출유와 혐의유의 유지문 판별 특성·감식내용 및 최신 감식장비를 활용한 정밀분석과 관련된 내용의 국외 연구 논문 5편을 수록한 국외 감식기술서를 번역하여 단행본으로 발간하였다.



■ 전문가 초청 감식기술 세미나



■ 정도관리 검정자료 분석·비교

## 라. 한·일 해상치안 시험연구기관 간 실무교류 추진

2013년 5월 27일부터 6월 1일까지 일주일 간 일본 다치카와시 해상보안 시험연구센터에서 일본 해상보안청 해상보안시험연구센터와 실무자 교류<sup>3)</sup>를 추진하였다.

해양환경 증거물(유류, 해수 등 증거자료) 취급방법부터 주요한 감식·분석 방법을 교류함으로써, 해상유출유 등 증거물 감식에 관한 Know-how를 공유하고 실무자 간 이해도를 높였다. 또한 과학수사 분야의 충돌선박 선체도막 감식, 항해계기 복원기법, 해사신분증 진위감정 등 양국 연구기관의 관심 연구분야 및 추진업무에 대한 공유의 기회도 가졌다.

이어, 요코하마에 위치한 3관구 해상보안본부 형사와 분석실(지방 관서 분석실)을 방문하여 해상보안시험연구센터(중앙)와 지방 분석실 간의 업무 분장 및 업무체계 등을 확인할 수 있었으며, 해상방재기지 기동방재팀을 방문하여 유류사고 등 재난사고에 대한 임무, 대비·대응 방법, 기자재 등을 견학함으로써 국외 방재대응팀 운영사례를 비교·분석할 수 있는 계기가 되었다.



■ 해상보안시험연구센터 방문



■ 해상유출유 감식실습 및 토의



■ 해상보안청 해상방재기지

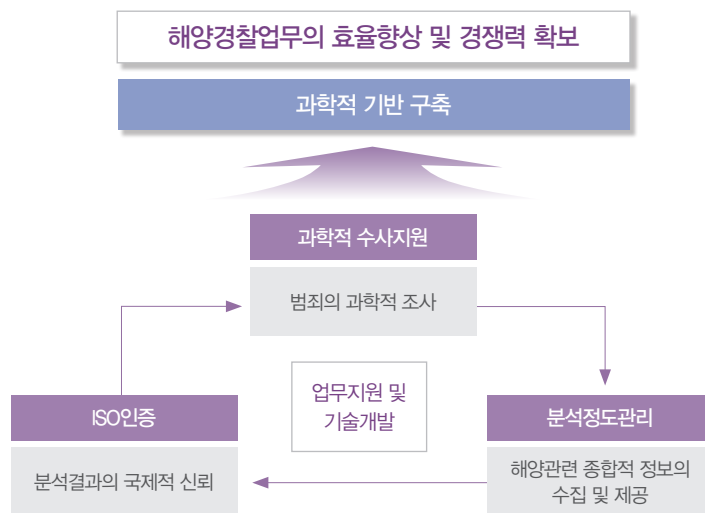
③ 이는 제13차 한·일 해상치안기관장 정례회의('11년 7월) 후속조치 및 '12년도 제2회 한·일 해상치안 연구기관 공동세미나 시 합의사항 이행에 따른 것이다.

## 05 과학적인 해양환경 관리

### 가. 국제적 공인 분석능력 확보 및 일선 해경서 증거분석 지원

해양경찰연구소는 해수 및 폐기물분야 국제공인인증(ISO)을 획득하여 국제적 분석신뢰도를 확보하고 있으며, 분석 장비 검·교정 및 운영회의를 통한 국제공인 분석기관으로서 위상 제고를 위해 노력하고 있다.

또한, 국제적수준의 해양배출폐기물 성분검사를 위해 저서성 단각류 배양시스템을 구축하여 일선 해양경찰서의 해양배출폐기물 생태독성 성분 검사를 지원하고 있다.



### 나. 독성해파리 쓰임 피해 최소화를 위한 매뉴얼 제작 배포

국립수산과학원, 경상대학교의 전문가와 업무협의를 통해 해파리 분포 및 한국연안 유입·이동경로 및 쓰임 시 증상, 응급대처법을 조사하였다. 해파리 피해예방을 위한 국민홍보용 포스터 700여부와 해수욕장 안전요원 포켓매뉴얼 2,500부를 제작하여 전국 300여개 해수욕장에 배포함으로써 전년 대비 해파리 쓰임 피해가 254건이 감소하였다.



■ 해파리 쓰임  
응급대처 매뉴얼

## 다. 해양배출폐기물 전문검사기관 제도

「72런던 협약」을 대체하는 「런던협약 96의정서」가 2006년 3월 24일 발효되면서 국내의 폐기물 투기 정책에도 많은 변화가 생겼다. 해양폐기물 사전평가원칙이 도입되었으며, 해양경찰청장이 해양환경관리법 제23조 4항 및 동법 시행령 제35조에 따라 해양배출폐기물 전문검사기관을 지정하고 있다.

현재 전문검사기관 지정을 받고자 하는 자는 해양경찰청에 전문검사기관 지정신청서를 제출하고 절차에 따라 단계별로 평가를 받은 후 최종 종합 검토 과정을 거치게 된다.



■ 해양배출 폐기물 전문검사기관 지정절차



■ 서류검사



■ 분석장비 점검



■ 분석능력 평가

표 5-9 2013년 해양배출폐기물 전문검사기관 지정현황('13.12.31 기준)

검사 지정항목	해양배출폐기물 전문검사기관(19개 기관)
일반항목 지정기관 (8개 기관)	(주)한국이앤씨, (주)정릉환경, (주)밀레니엄썬, (주)한국종합공해시험연구소, (주)청명기연환경, 부산환경공단, 한국염색기술연구소, 오르비텍
일반·특수항목지정기관 (9개 기관)	(주)원일화학엔vironment, (주)해성환경, (주)이화환경, (주)대현환경, (재)FTI시험연구원, 한국산업기술시험원, (주)해양수산연구개발, (주)산업공해연구소, (재)한국화학융합시험연구원영남본부
생태독성항목지정기관 (5개 기관)	(주)네오엔비즈, 한국해양생태환경연구소, (주)해성환경, (주)원일화학엔vironment, (주)해양수산연구개발, (3개 기관 중복)

해양배출폐기물 전문검사기관으로는 표 5-9와 같이 19개 전문검사기관이 지정되어 있으며, 해양경찰연구소에서는 매년 해양배출폐기물 전문검사기관을 대상으로 숙련도평가를 실시하여 전문검사기관의 신뢰도를 유지하도록 하고 있다.



■ 우수기관 시상식 모습



■ 시상자 및 참석자 단체 사진

## 라. 경비함정 먹는 물 정기 수질검사로 함정 먹는물 안전 확보

「함정 먹는물 관리규칙」에 따라 전 함정을 대상으로 분기 1회 먹는 물 수질검사를 7개 항목(기존 5개 → 7개)으로 실시하여, 일선현장 직원들의 위생관리 측면에서 만족도를 높였다.



※ 7개 항목 : 일반세균, 총대장균군, 분원성대장균군, 질산성질소, 탁도, 색도, 철

또한 300여 척의 해양경찰 함정 먹는물 자체 검사를 통해 연간 3,000여 만원의 예산을 절감하는 경제적 효과를 창출하였다.

## 4절 현장중심의 정보통신 기반 확립

### 01 해·육상 통합통신체계 구축

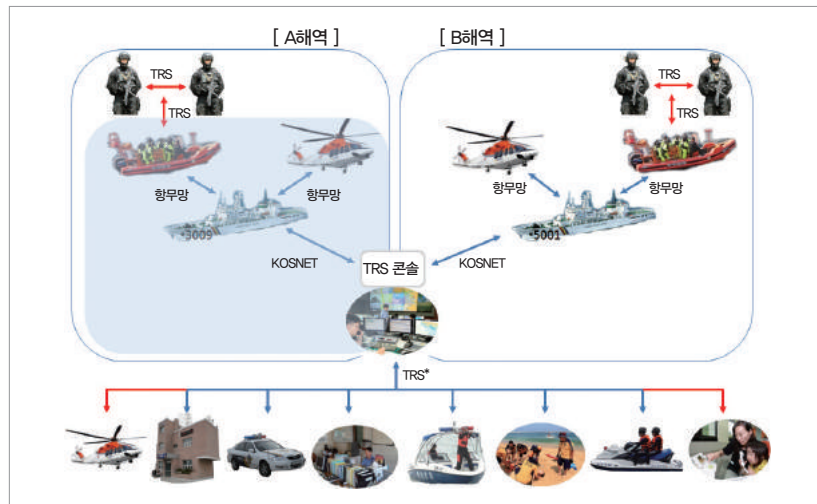
#### 가. 원스톱 통합통신망 구축

해양경찰은 대형 재난사고와 각종 해양사건·사고 발생 시 신속한 상황 파악 및 조치를 위하여 2008년부터 2011년까지 TRS<sup>4)</sup>방식의 일원화된 지휘통신망 도입을 연차적으로 추진하여 왔다.

TRS통신 방식은 TRS 하나의 단말기에 이동전화는 물론, 무선데이터, 양방향호출과 위키토기 무전기 기능 등 다수의 통신장비 기능을 포함하고 있어 휴대의 불편함을 해소하고, 전국광역통화권 확보와 동시 그룹통화 기능으로 각 요소별 실시간 상황전파 및 정보공유 등의 지원이 가능하다.

2013년에는 각 기능별 분산운영 중인 지휘망·항무통신망·위성망 등을 TRS 통신망으로 통합하여 상황실에서 동·서·남해 최대 8해역에서 동시 다발적 사고발생 시 모든 현장 상황을 동시에 지휘·청취할 수 있으며, 경비함정에 위성중계기를 설치하여 해상통화권을 3마일에서 8마일로 대폭 확대하고, 권역 내의 항공기, 경비함정 등 모든 작전요소 간의 원활한 통신환경을 지원하는 통합지휘통신체계 기반을 마련하였다.

<sup>4)</sup> TRS(Trunk Radio System) : 주파수공용통신, 각 사용자가 하나의 주파수만 사용하던 기존 통신과 달리 무선중계국의 많은 주파수를 다수의 가입자가 공동으로 사용하는 무선이동통신으로 사용하지 않은 빈 채널을 탐색해 다수의 사용자가 공용하는 통신체계



■ 각기 분산운영 중인 통신망을 상황실 TRS콘솔로 통합한 지휘통신체계 구성도

또한 현장 단속요원들의 통신 편리성 향상과 임무수행의 효율성 극대화를 위해 초경량 TRS 장착한 무선 양방향 헬멧형 헤드셋을 개발하여 단속요원-함정-상황실 간 실시간 현장상황공유가 가능토록 하였다.

해상 통화권 확대를 위해 가거도에 TRS기지국 설치하였고, 향후 지속적인 성능 개선 등을 통해 선진형 통합지휘통신체계를 완성해 나갈 계획이다.

## 나. 위성통신망 부중심국 구축

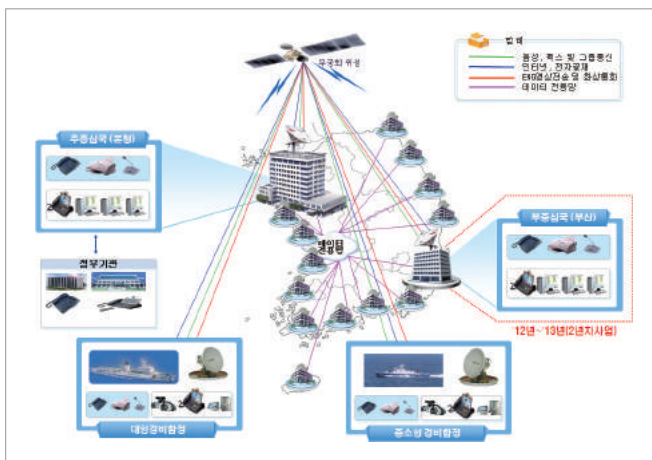
해양경찰은 2005년부터 2012년까지 무궁화 5호 위성을 이용한 디지털 환경을 위성통신망으로 개선 추진하였고, 해양경찰을 대표하는 코스넷 (KOSNET)망으로 지속적인 발전을 거듭하여 왔다.

코스넷망은 항해 중인 경비함정에서도 전화는 물론 FAX, 영상, 인터넷 등 디지털 업무 환경을 지원하며, 특히 한반도 전해역의 각종 상황을 실시간으로 영상 전송하여 해난사고의 신속한 대응과 광역구역의 해상 경비 역량 향상에 크게 기여하였다.

해양경찰은 8년간 경비함정의 핵심기반 통신망인 코스넷망의 안정성 확보와 무중단 통신서비스를 지원하기 위해 부산해양경찰서에 부중심국 구축사업을 본격 추진하였다.

부중심국은 중심국이 시스템 오작동으로 인한 서비스 중단 발생 시 곧바로 부산해양경찰서 부중심으로 위성시스템이 전환이 되어 신속한 복구가 가능하도록 하고, 위성통신망 단절시간 최소화하여 안정적인 통신소통권을 확보하는 기능을 한다.

향후 완벽한 해상작전 임무수행과 경비함정 업무환경 개선을 위해 250톤 이상 경비함정을 대상으로 통신속도 증속 및 고화질(HD급) 영상을 지원할 수 있도록 지속적으로 고도화 사업을 추진할 계획이다.



■ 위성통신망  
(코스넷) 구성도

## 02 변화하는 수색구조 위성 체계 도입

### 가. COSPAS-SARSAT 국제회의 참석

해양경찰은 6월 10일부터 6월 19일까지 키프러스 리마솔에서 개최된 수색구조 국제위성을 이용한 국가간 국제회의인 ‘제27차 코스파스-살샤프트<sup>5)</sup> 공동위원회’에 한국 대표로 참석했다.

매년 개최되는 코스파스-살샤프트 공동위원회는 국제적인 수색구조 위성 시스템인 코스파스-살샤프트 위성의 운용에 관한 국제적인 사안을 토의하는



■ 세계 수색구조 위성 국제회의 참가

<sup>5)</sup> COSPAS-SARSAT(수색구조를 위한 국제 위성시스템) : 정부 간 국제기구(우리나라는 '95년 가입)

자리로, 2013년에는 주최국 키프러스를 포함해 33개 회원국 대표단과, IMO 국제기구 161여 명이 참석한 가운데 진행되었다.

현재 운용중인 '저궤도위성 조난통신 방식'에서 문제점으로 지적된 '조난자의 위치오차(5Km), 탐지시간 지연(1시간), 탐지지역 한계' 등을 개선하기 위해 2010년부터 미국·EC·캐나다·러시아를 중심으로 '중궤도위성<sup>6)</sup> 방식' 개발에 착수, 현재는 시범운용 및 평가단계에 있으며 2016년 이후 본격 시행될 예정이다.

해양경찰은 2016년 중궤도 위성시스템 상용화에 대비해 기술 축적과 주변국 간의 정보교환 등 수색구조위성 체계의 국제적 흐름에 맞추어 국제 조난안전통신체계를 구축해 나갈 계획이다.

## 03 스마트한 해양 정보통신환경 구축

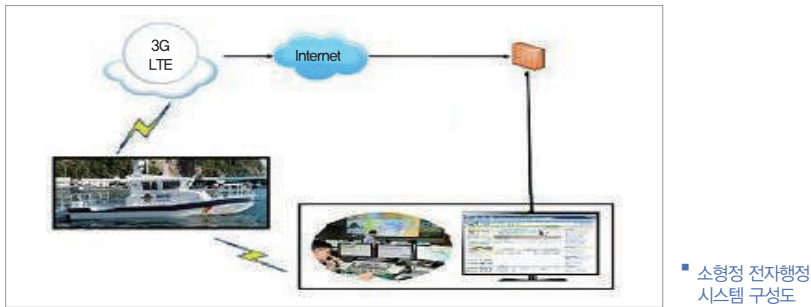
### 가. 4세대 무선통신(LTE) 기반 소형정(艇) 전자행정시스템 구축

해양경찰은 2005년부터 무궁화 5호 위성을 이용하여 250톤급 이상 경비함정에 위성통신망을 설치하여 출항 중에도 FAX, 영상, 인터넷 등 디지털 업무환경을 지원하고 있다.

위성통신서비스를 수신하기 위해서는 위성 안테나, 모뎀, 영상전송 장비 등 많은 장비가 구성되어야 하지만, 60톤 이하 소형 경비함정의 경우 함내 공간이 협소하여 위성통신장비를 설치할 수 없어 전화, VHF 등 음성위주의 통신망을 이용하여 왔다.

이에 2012년 최신 IT기술인 4세대 무선통신(LTE) 기술을 이용하여 연안해역이 경비구역인 60톤급 소형정 123척에 모바일 기술 기반 전자행정시스템 구축을 추진하여 항해 중에도 내부 행정망 접속과 실시간 현장 영상을 전송할 수 있게 되었다.

⑥ 중궤도위성 MEOSAR (Medium Earth Orbit SAR System) : 중궤도위성체를 이용한 수색구조 시스템, 중궤도(지상 약 20,000km)



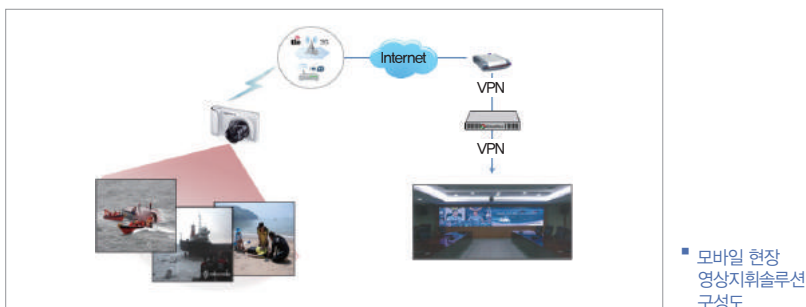
2014년도에는 경비함정 위성통신망 장비 소형화 기술을 개발하여 100톤급 경비함정 30척에 모두 위성통신망을 구축하여 전 해상 영상지휘통신 체계를 완성할 계획이다.

## 나. 파출소 모바일 현장 영상지휘 솔루션 구축

해양경찰은 파출소에서 발생하는 각종 사건·사고 발생 시 신속·정확한 현장상황 파악과 효과적인 대응을 위하여 모바일 기술을 이용한 영상지휘 솔루션을 구축하였다.

이를 통해 현장에서 스마트 카메라, 스마트폰을 이용하여 촬영한 영상을 LTE 무선통신망을 이용하여 상황실과 실시간으로 음성·영상을 공유할 뿐만 아니라, 양방향 영상대화도 신속·정확한 상황지휘가 가능하게 되었다.

향후, 지방청 및 경찰서 상황실까지 확대하고 일반국민의 사건·사고 신고, 제보 기능 추가 등 시스템 확장 방안도 마련할 계획이다



## 04 정부 3.0 취약계층 맞춤형 서비스 지원

### 가. 정보화 지식나눔 추진

해양경찰은 스마트기기 확산과 모바일 기술의 급격한 발전 속에서도 정보화 혜택을 받지 못하는 도서·오지 주민들을 대상으로 2012년부터 보유하고 있는 정보화 전문지식을 활용하여 ‘정보화 지식 나눔’ 봉사 활동을 추진하였다.

도서·벽지 등 지리적 특성으로 인해 수리가 힘든 각종 전자제품, 어선 통신장비 등 무료점검 및 수리지원과 정보화 소외·취약 계층을 대상으로 스마트폰 사용법 및 SNS 활용법 등 생활에 유용하게 사용할 수 있는 교육을 지원하였다.

정보화 지식나눔은 울산 방어진·동진항 어촌마을 주민 및 인천 연평도 도서지역 주민 등 총 64회 885명에게 봉사활동을 실시하였고, 초등학교에 중고 컴퓨터를 수리하여 증정하는 등 다양한 봉사활동을 실시하였다.



■ 2013년 정보지식나눔 봉사활동 장면



■ 스마트 기기 활용법 교육지원

## 05 정보통신 보안 관리체계 강화

### 가. 개인정보보호 활동 강화

최근 인터넷 및 정보통신기술의 급속한 발전으로 예상치 못한 보안 취약점이 발견되고 이를 악용한 공격이 지속적으로 발생하고 있다.

해양경찰은 개인정보 유출 등 불법적인 사이버 침해방지를 위한 3중 보안

시스템을 운영 중이며, 내·외부망 네트워크를 분리하여 물리적인 보안성을 강화하였다. 또한, ‘사이버보안진단의 날’을 지정하여 전 직원이 스스로 PC를 점검하여 취약요소를 제거하는 작업을 월 1회 실시하고 있다.

최근 사이버범죄 및 개인정보유출 사례가 사회적 이슈가 되고 있는 만큼 정보보호 모니터링을 강화하고 있다.



■ 2013년 정보통신보안 워크숍 참가자



■ 개인정보보호 선서

## 나. 사이버보안관제센터 구축

2013년 3월 20일 언론, 금융기관 대상 무차별 사이버공격으로 사회적 혼란과 피해를 야기하였으며, 북한 소행의 사이버 공격이 증가함에 따라 국가 안보차원의 정보보호에 대한 중요성이 더욱 고조되고 있다.

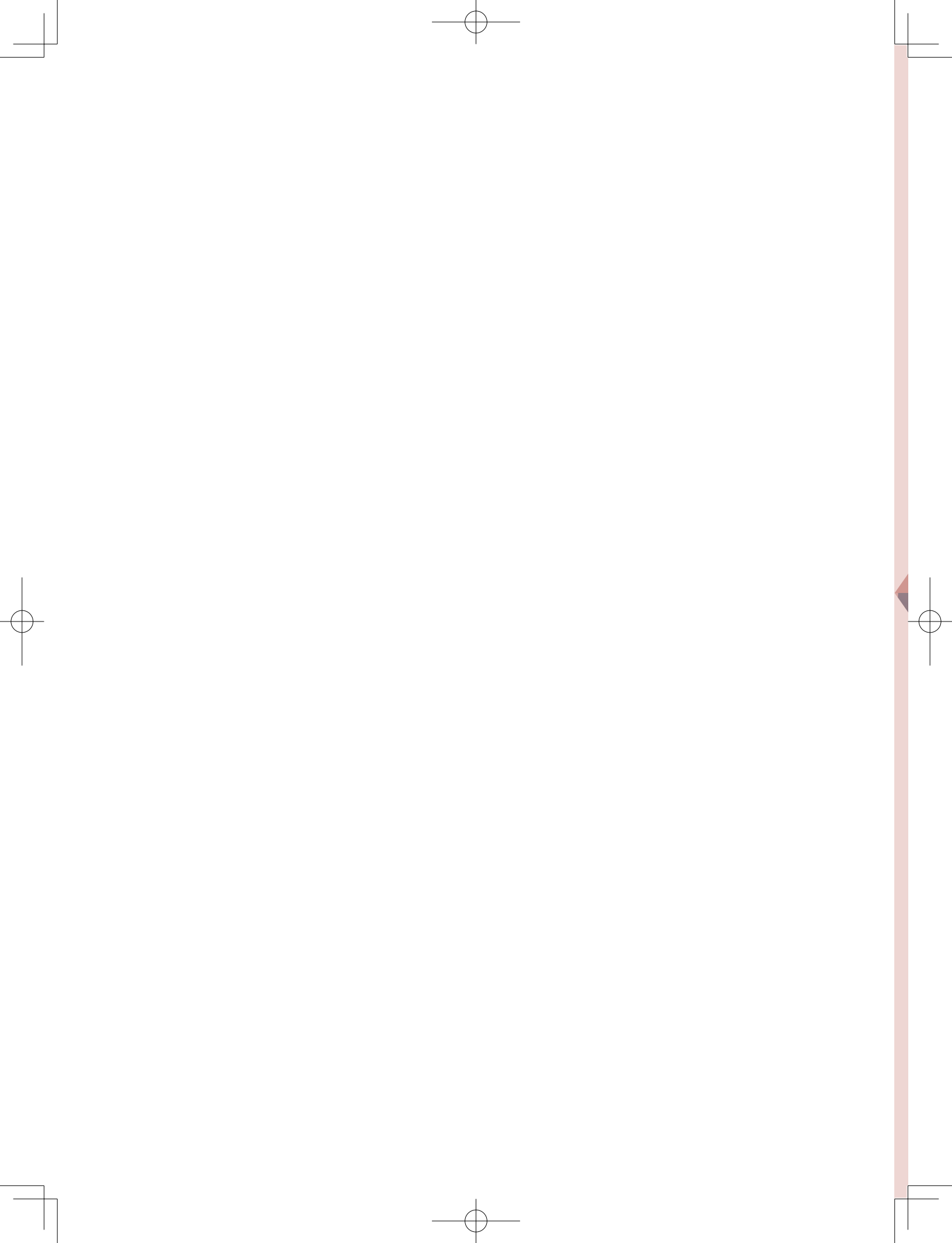
해양경찰이 보유 중인 해상경비·해양범죄수사 등 중요자료 외부 유출 시 국가적인 위협으로 확산될 가능성이 농후한 만큼 사이버공격에 대한 능동적 대응을 위해 사이버보안 관제센터 구축을 추진하였다.

체계적인 보안환경 기반 구축을 위한 적합한 모델 설계와 효과적인 대응체계 마련을 위해 별도의 전담조직 신설과 전문 인력 확보로 해양경찰의 정보자원을 보호할 완벽한 컨트롤타워를 구축하였다.

2013년 8월 사이버보안 관제센터가 구축 완료됨에 따라 해양경찰은 보안관제기능을 독립적으로 수행할 수 있는 기관으로서 기반을 마련하게 되었고, 사이버테러 공격에 대한 대응 능력을 확보하게 됨으로써 내부 정보자산에 대한 안정적인 보안서비스를 지원하게 될 것이다.



■ 사이버보안관제센터 내부



Korea Coast Guard  
2014 White Paper

# 06

## 해양경찰 조직역량 강화

제1절 조직 역량 기반 강화

제2절 인사교육 및 복리후생

제3절 국제교류 협력 강화

제4절 전력증강 및 장비관리



# 1절

## 조직 역량 기반 강화



### 01 조직 및 인력

#### 가. 조직현황

해양경찰청은 해양수산부의 외청으로 설치되어 있으며, 본청(인천 소재)을 중심으로 전국에 지방해양경찰청, 해양경찰서, 파출소 등을 설치하여 해양치안과 해양오염방제 등 업무를 담당하고 있다.

해양경찰청 조직은 2013년 기준 해양경찰청장(치안총감)과 차장(치안정감), 6국(2관·4국), 22과(16과·5담당관·1대변인)로 이루어져 있다. 부속기관으로는 해양경찰교육원과 해양경찰연구소가 있으며, 책임운영기관으로 해양경찰정비창을 운영하고 있다. 또한, 관할해역별 해상치안을 담당하는 특별지방행정기관으로 4개 지방해양경찰청과 16개 해양경찰서가 있으며, 경찰서에는 87개 파출소와 240개 출장소를 두고 최일선 해상치안을 담당하고 있다.

2013년 11월 서해지방해양경찰청 내 안전총괄부를 신설하여 해양사건·사고 대응 및 안전관리 분야의 전문성과 책임성을 제고하는 한편, 24시간 지휘체계유지를 위해 지방청 지휘관 업무대행 역할도 수행할 수 있게 하여 서해 해역의 해양치안력을 한층 더 강화할 수 있게 하였다. 또한 1개과(경무기획과)로 운영하던 제주지방해양경찰청의 내 정상적

조직체계 구축을 위해 경비안전과를 신설하여 광활한 제주 치안구역의 효율적 관리와 동중국해 해양분쟁 대응 역량을 향상시켰다.

새 정부의 ‘안전한 사회 건설’ 구현을 위한 해양사고 예방대책 추진과 관련하여 해상안전과에 “예방총괄계”를 신설하고 해양재난 대응 강화를 위해 수색구조과의 사무를 조정하는 등 해양재난 및 사고예방에 대한 체계적 관리기능을 강화하였다.

하부조직으로는 ‘구난무선국’을 ‘해양안전통신국’으로 변경하여 GMDSS(전세계해상조난안전제도)관련 업무를 일원화하는 한편, 백령·대포출장소를 파출소로 승격하고 용기포 출장소를 신설하는 등 치안 환경·수요 변화에 능동적으로 대처하였다.

## 나. 인력 현황

해양경찰 인력은 2013년 말 기준 경찰관 7,891명(71%)과 의무경찰 2,514명(23%), 일반·기능·계약직 654명(6%) 등 총 11,059명으로 구성되어 있다.

2013년 11월 해상치안 역량기반 강화를 위해 필요한 파·출장소, 구조대 등 3교대 운영인력, 응급구조사 등 부족한 현장 인력도 증원하였으며, 신규로 도입된 대형함정·다목적 대형헬기·연안VTS 운영인력과 항공기 장비보강인력 등으로 289명을 확보하였다.

또한 현장부서에 배치된 한시정원(207명)의 소멸에 따라, 일시 대규모 인력감축에 따른 파·출장소 업무공백 방지를 위해 유동정원을 배치하는 등 정부의 유동정원제 도입 방침에 의거, 유동정원(본청 63명, 소속기관 65명)을 지정하여 주요 정책과제 수행을 위한 인력 등으로 투입하였다.

한편, 주요 국가항만 시설 등 치안수요가 집중된 남해권역 치안역량 강화를 위해 2013년 소요정원으로 남해지방청장의 직급을 상향하였으며 유관기관에 비해 직급이 낮은 소속기관 중 일부 경감 과장 직급을 경정으로 상향하였다.

표 6-1 해양경찰청 인력현황(2013년)

(단위 : 명)

구분	계	경찰관												의무경찰	일반직	관리·운영직	계약직
		소계	치안총감	치안정감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경				
계	11,059	7,891	1	1	5	6	48	195	408	851	1,644	2,199	2,533	2,514*	374	279	1
본청	544	353	1	1	2	3	18	45	35	72	128	48	-	120	52	19	-
교육원	180	111	-	-	1	-	3	5	20	24	24	18	16	60	9	-	-
연구소	27	13	-	-	-	-	-	1	2	1	5	4	-	-	14	-	-
정비창	223	43	-	-	-	-	-	2	3	9	17	10	2	9	30	140	1
지방청	747	691	-	-	2	3	11	32	76	112	199	201	55	9	41	6	-
경찰서	9,228	6,680	-	-	-	-	16	110	272	633	1,271	1,918	2,460	2,206	228	114	-

\*기초군사교육 110명 포함

## 02 해양경찰 예산

### 가. 예산현황

#### (1) 개요

2013년 총예산은 1조 836억원으로 2012년 1조 484억원 대비 3.3% 증가하였다. 예산의 주요현황을 살펴보면 대형함정 건조사업을 비롯한 주요사업비가 5,487억원으로 전체예산의 50.6%를 차지하였고, 인건비 4,978억원(45.9%), 기본경비 371억원(3.5%) 순으로 편성되었다.

그림 6-1 2012, 2013년 예산비교

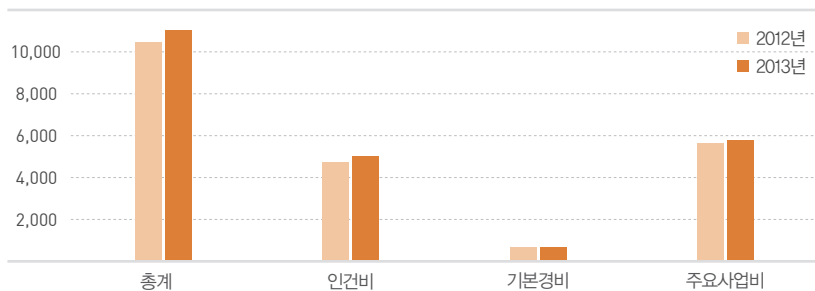


표 6-2 2012, 2013년 예산비교

(단위 : 억원)

구분		2012(A)	2013(B)	증가(B-A)	비율(%)
합계		10,484	10,836	352	3.3
인건비		4,716	4,978	262	5.5
기본경비		363	371	8	2.2
주요 사업비	일반회계	5,035	5,223	188	3.7
	특별회계	370	264	△106	△28.7

## (2) 재정운용 기본방향

해양경찰 예산은 광역해역 치안소요에 효과적으로 대응하기 위하여 함정·항공기 등 경비 인프라를 지속적으로 확충하고, 연안해역 해상교통 관제시스템(VTS), 구조장비 도입 등 해양사고 대응능력 향상에 중점을 두었다.

또한, 방제정 건조, 방제장비 확충 등 재난적 해양오염사고에 대비한 방제역량을 강화할 수 있는 여건을 마련하였다.

표 6-3 사업별 예산현황(2013년)

(단위 : 억원)

총계	인건비	기본경비	주요사업비(5,487)						
			해양경비 역량강화	해양재난 구조 인프라 확충	효율적 장비 관리	범죄대응 능력강화	해양오염 관리 역량제고	기타 경상경비	혁신도시 건설특별 회계
10,836	4,978	371	2,269	167	1,503	46	107	1,131	264

## 나. 예산의 변천

1996년 해양수산부 독립 외청으로 개편되었을 당시 해양경찰청 예산은 2,000억원에 불과했지만, 2013년 총예산은 1조 836억원에 이르게 되었다.

이는 1995년 UN해양법협약 발효에 따른 배타적 경제수역 선포, 1999년 한·일 어업협정 및 2001년 한·중 어업협정 발효 등으로 “해양주권 수호”와 “해양자원 보호”를 위한 인력 확대와 함정·항공기 장비보강 등 해양경찰 임무의 중요성이 커졌기 때문으로 분석된다.

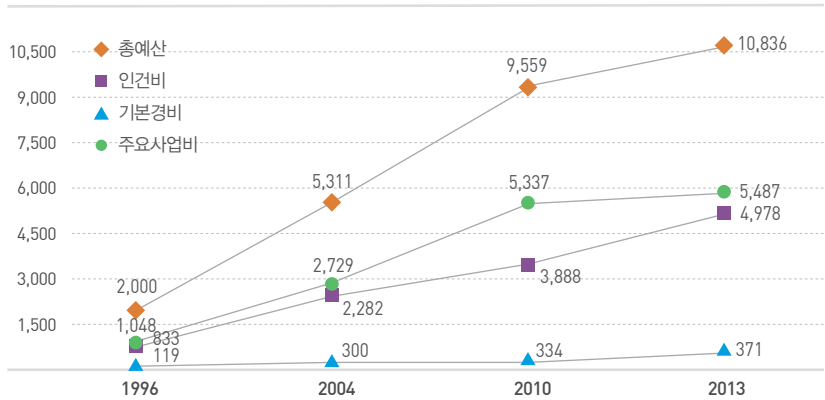
표 6-4 연도별 예산변화 추이

(단위 : 억원)

구분	1996	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	2,000	5,311	5,854	6,443	7,488	8,134	8,613	9,559	10,534	10,484	10,836
인건비	833	2,282	2,551	2,907	3,235	3,516	3,750	3,888	4,380	4,716	4,978
기본경비	119	300	334	358	306	328	340	334	353	363	371
주요사업비	1,048	2,729	2,969	3,178	3,947	4,290	4,523	5,337	5,801	5,405	5,487

그림 6-2 연도별 예산변화 추이

(단위 : 억원)



## 다. 향후 재정투자 계획

해양경찰은 향후 EEZ·NLL주권수호, 독도 경비 강화 등 광역경비 체제 구축을 위한 함정·항공기 도입, 연안해역 안전관리를 위한 해상교통 관제시스템(VTS)·선박패스(V-PASS) 확대구축 등 수색구조역량 강화를 비롯하여, 재난적 해양오염사고에 대비한 방제정 건조 및 방제장비 확충 등 현장 대응능력 강화를 위한 자원확보를 위해 노력해 나갈 계획이다.

표 6-5 중기재정계획(2013~2017년)

(단위 : 억원)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
합계	10,836	10,768	11,255	11,808	12,419
일반회계	10,572	10,768	11,255	11,808	12,419
혁신도시건설특별회계	264	-	-	-	-

## 2절 인사교육 및 복리후생



### 01 공정하고 투명한 인사를 위한 제도 개선

#### 가. 승진제도 개선

2013년에는 「경찰공무원 승진임용규정」(대통령령 제24134호, 2012. 10. 9. 시행) 개정으로 심사승진 경력평정 기준이 조정됨에 따라 초과경력평정 세부기준을 재조정하고, 근무평정에서 해양관련 자격증 가점 점수를 상향하여 해양분야의 전문성을 갖춘 사람이 우선 승진할 수 있도록 「해양경찰 소속 경찰공무원 승진임용규정 시행규칙」을 개정하였다.

먼저, 바다 DNA 함양을 위해 해양관련 자격증 취득자에 대한 가점을 조정·추가하였으며, 업무와 관련성이 적은 변호사, 변리사, 공인회계사, 노무사, 세무사, 법무사, 행정사, 공인중개사, 6시그마, 교통분야(산업)기사 자격증 등은 삭제하였다.

현행	개정	가산점
공인중개사, 기계·전기·해양·안전관리·잠수·통신·전자·교통·환경·항공·조선·화공·정보처리분야의 산업기사, 해기사 5급, 응급구조사 2급, 워드프로세서 2급, 컴퓨터활용능력 2급, 6시그마BB	기계·전기·해양·안전관리·잠수·통신·전자·환경·항공·조선·화공·정보처리분야의 산업기사, 해기사 5급, 응급구조사 2급, 워드프로세서, 컴퓨터 활용능력 2급, 동력수상레저기구 조종면허, 잠수기능사, 인명구조요원	0.2
동력수상레저기구 조종면허, 잠수기능사, 인명구조요원, 6시그마GB	해상교통관제사 증서	0.1

또한, 경사 이하 초과경력평정 산정기간 단축에 따른 월별 점수표를 조정하여 인사운영상 나타난 미비점을 개선하였다.

구분	경사	경장	순경
현행	月 0.084점(3년)	月 0.084점(3년)	月 0.125점(2년)
개정(안)	月 0.1점(2.5년)	月 0.125점(2년)	月 0.25점(1년)

## 나. 자체 개발 인사시스템, 정부 인사운영 최우수 대통령상 수상

매년 근무평정 시 복잡한 수식 계산과 데이터 정리를 위해 외주업체에 용역을 주었고, 전보 등 각종 인사업무도 엑셀 프로그램을 통해 담당자의 수작업으로 진행하였다.

이러한 업무 비효율을 개선하기 위해, 2012년에 자체 IT 기술력을 바탕으로 ‘근무성적 평정 시스템’과 ‘교류인사 시스템’을 개발·활용하게 되었다.

자체 개발 인사 시스템 2건 모두 문화체육관광부 산하 한국저작권위원회에서 인증하는 저작권을 획득함으로써 더 이상 외주용역에 의존하지 않고 업무를 자체적으로 수행하여 국가 예산절감 효과를 가져왔다.

아울러 2013년 연말 중앙 및 지방정부 인사담당관 연찬회에서 진행된 정부 인사운영 우수사례 발표대회에서는 최우수 사례로 선정되어 대통령상을 수상하였다.



■ 인사시스템 저작권 획득



■ 정부 인사운영 최우수 대통령상 수상

### 다. 현장 전문인력 양성을 위해 “해양경찰대학 설립” 추진

현재 해양경찰의 인력 충원시스템은 양성이 아닌 다양한 분야의 경력자 채용에 의존하고 있어 입직연령의 고령화와 전문지식이 부족한 공채출신의 함정근무 부적응 등과 같은 현상이 나타났다.

이를 해결하기 위해 미국·일본·중국 등 자체 대학을 보유한 외국의 해양 치안기관과 같이 강인한 체력과 정신력은 물론이고, 해상에서의 임무 수행에 필요한 함정운용·해양구조·국제법 등 특화된 교육훈련 과정을 수행할 수 있는 해양경찰대학 설립의 필요성이 요구되어 타당성 검토와 정·관계 및 학계 등 사회적 공감대 형성을 추진하였다.

## 02 수요자 중심의 인사운영

### 가. 승진제도

#### (1) 개관

승진제도는 심사승진, 시험승진, 근속승진, 특별승진으로 나누어지며, 심사와 시험 인원은 매년 각 50%의 비율로 배정하고 있다. 다만 일반직 공무원의 승진은 심사방식으로만 운영된다.

표 6-6 승진현황

(단위 : 명)

구분 연도	계	경무관 이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2009	487	-	5	11	23	143	124	156	25
2010	407	1	3	19	29	49	113	165	28
2011	559	3	7	25	53	67	173	209	22
2012	747	2	17	33	89	93	210	274	29
2013	749	3	12	33	89	105	214	254	39

## (2) 승진심사

승진심사 절차는 크게 세 단계로 이루어진다. 우선 근무성적·경력·교육 성적 등의 요소로 작성되는 승진대상자 명부에서 임용예정인원의 5배수에 해당하는 자를 별도의 기준에 따라 부적격자를 배제한다.

그 다음 경험한 직책·승진기록·교육성적·근무성적·상벌·지휘관 추천·적성 등으로 이루어진 승진심사 7개 항목 평가 결과에 따라 2배수에 해당하는 인원으로 압축한다.

최종적으로 승진심사위원회에서 참여위원 전원합의로 승진후보자를 선발하게 되며, 합의에 이르지 못 할 경우에는 무기명 투표로 최종 선발 하게 된다.

표 6-7 승진심사 현황

(단위 : 명)

구분 연도	계	경무관 이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2009	443	8	10	14	23	111	117	146	14
2010	258	-	5	6	12	72	62	78	23
2011	221	1	3	10	15	25	57	83	27
2012	348	2	17	17	44	41	90	115	22
2013	359	3	12	17	44	47	92	105	39

## (3) 시험·특별·근속승진

시험승진제도는 경찰관이 업무분야에 전문지식을 가지고 올바른 법집행과 직무를 수행할 수 있도록 하고 계급사회의 경직성을 완화하는 목적으로 시행되고 있다.

그러나 현행 승진시험 과목이 계급별로 요구되는 역량을 측정하기에 부족한 측면이 있고, 과목 수가 많다는 지적에 따라 계급별 필요 역량과 입직경로에 따른 형평성을 고려하여 2013년부터 시험과목을 개편하였다.

표 6-8 승진시험 개편 현황

현행					개편안	
경과계급		해양	보안, 운전	정보통신	항공항공	공통(항공예외)
경정	필수	행정학(주), 형소법(주)				행정학(주)
	선택 (택2)	형법, 행정법, 국제법, 해사영어				행정법
		해사법규	무선공학	항공법규	국제법	
경감	필수	행정학, 형법, 실무종합(5개분야)				행정학
	선택 (택1)	형소법, 국제법, 해사영어				해사법규
		해사법규	무선공학	항공법규	실무 종합 (Ⅱ,Ⅲ,Ⅳ)	
경위	필수	행정법, 실무(택3)				형소법
	선택 (택1)	형소법, 국제법, 해사영어				형법
		항해학, 기관학	해사법규	무선공학	항공법규	실무 택2 (Ⅱ,Ⅲ,Ⅳ)
경사	필수	형법, 실무(택2)				형법
	선택 (택1)	형소법, 해사법규				해사법규
		항해학, 기관학	무선공학	항공실무	실무 택1 (Ⅱ,Ⅲ,Ⅳ)	
경장	필수	형법, 실무(택2)				형소법
	선택 (택1)	형소법, 해사법규				해사법규
		항해학, 기관학	무선공학	항공실무	실무 I	

표 6-9 승진현황

(단위 : 명)

연도	구분	계	경정	경감	경위	경사	경장
2009	시험	160	5	10	26	50	69
	특별	18	-	-	3	6	9
	근속	110	-	-	82	19	9
2010	시험	185	9	14	24	56	82
	특별	39	-	-	4	12	23
	근속	136	-	-	68	34	34
2011	시험	302	16	43	40	89	114
	특별	90	-	1	11	30	38
	근속	210	-	-	53	53	104
2012	시험	302	16	43	40	89	114
	특별	80	-	1	11	30	38
	근속	210	-	-	53	53	104
2013	시험	300	16	43	46	91	104
	특별	112	-	3	23	44	42
	근속	1,147	-	15	434	502	196

## 나. 상훈

## (1) 포상

포상은 국가관·사명감·공직관이 투철한 공무원 중 성실하고 창의적인 자세로 업무 발전에 뚜렷한 공적을 세워 조직발전에 기여한 자를 발굴·포상함으로써 조직원 사기를 진작시키고 성과와 보상이라는 선순환이 지속적으로 이루어지도록 하는 제도이다.

정기포상은 ‘해양경찰의 날’에 실시하며 수시포상은 특별한 업무유공자 발생 시 부정기적으로 실시한다. 일선현장에서 발생하는 공적에 대한 포상을 위해 수시포상을 확대해 나가고 있다.

표 6-10 ▶ 연간 표창현황

(단위 : 명)

	구분	계	경찰관	일반직	의무경찰	민간인 등
2009	정기표창	362	275	28	57	2
	수시표창	1,108	954	67	33	54
2010	정기표창	359	282	27	50	-
	수시표창	1,055	898	56	46	55
2011	정기표창	476	391	35	50	-
	수시표창	876	623	40	38	175
2012	정기표창	320	235	10	65	-
	수시표창	815	547	24	153	70
2013	정기표창	471	402	48	13	8
	수시표창	1,077	906	55	23	93

표 6-11 ▶ 연도별 포상현황

(단위 : 명)

구분 연도	계	정부포상						장관	청장
		소계	훈장	포장	대통령	총리	모범		
2009	1,589	122	3	6	16	18	79	199	1,268
2010	1,667	117	3	5	13	16	80	208	1,342
2011	1,852	120	3	6	14	17	80	180	1,432
2012	1,442	127	3	6	13	17	88	180	1,135
2013	1,851	123	3	6	14	17	83	180	1,548

## (2) 모범공무원

직무를 성실히 수행하고 출선수범하여 다른 공무원의 모범이 되는 공직자를 선발하여 인사상의 특전을 부여함으로써 공직사회의 활성화와 사기진작을 도모하고자 하는 제도이다.

경감(6급)이하 5년 이상 재직한 자 중에서 선발하고 있으며, 선발된 자는 일정기간 모범공무원 수당을 지급받게 된다.

표 6-12 모범공무원 선발 현황

(단위 : 명)

구분	2009	2010	2011	2012	2013
인원	79	80	80	88	83

## (3) 독자적인 해양경찰 기장 제작·활용

창설 60주년을 맞아 ‘조직의 표상’이자 ‘개인의 명예’인 기장을 해양경찰만의 독자성을 반영하여 새로이 제작하였다. 이번에 제작한 기장은 기존의 경찰장(章) 등을 대체하여 해양경찰장(章), G20 정상회의, 여수 EXPO 및 창설 60주년 기념장 등이 추가되었다. 또한 신규 기장의 바탕을 남색 계열로 통일되게 디자인함으로써 해양경찰의 주요 무대인 바다의 이미지를 함축적으로 표현했다.

앞으로도 우리 청의 기념할 만한 중요 행사나 업무를 기장으로 제작하여 해양경찰 역사를 제복에 담아내는 등 직원들이 자긍심을 가질 수 있도록 할 예정이다.

기 존		개 선	
			
내무부장관	경찰청장	장관	해양경찰청장
			
경찰대개혁 100일	경찰 60주년	G20	해양경찰 60주년

## 03 인적자원 양성을 위한 교육훈련

### 가. 국내·외 교육훈련

#### (1) 국내 교육훈련

2013년 교육훈련제도의 주요 개선사항으로, 『바다 DNA』와 『조직자극심』 함양을 위한 특화교육을 대폭 확대하였으며, 해상구조 역량 배양을 위해 ‘바다수영평가(500m)’를 처음으로 시행하였다.

그리고 전문과정의 운용 효율성 및 책임성 강화를 위해 본청 기능과 대학 관련학과를 공동책임제로 운영하였다. 본청 기능은 수요 파악·과정 설계·외래강사 지원 및 성과분석을 담당하고, 대학 관련학과는 과정의 효율적 운영에 주력하였다.

표 6-13 연도별 교육현황

(단위 : 명)

구분		2009		2010		2011		2012		2013	
		과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원
	계	289	5,911	396	7,808	304	6,783	316	7,294	587	7,150
자체 교육	해양경찰 학교	47	4,306	128	6,659	82	5,221	92	5,724	87	5,800
	경찰교육 기관	49	228	49	129	41	413	44	500	40	158
위탁 교육	일반교육 기관	193	1,377	219	1,020	181	1,149	180	1,070	460	1,192

#### (2) 국외훈련 및 위탁교육

2013년 외부 위탁교육은 분야별 전문과정 및 직무전문교육 등 총 500 과정 1,350명이 이수하였으며, 국외훈련은 미국, 영국, 중국, 일본, 러시아 등 총 5개국에 7명의 인원이 선발되어 선진국의 다양한 지식과 문화를 접하고 실무사례를 분석하여 조직의 발전과 국제협력 증진에 기여하였다.

## 나. 해양경찰교육원 개원기반 마련

### (1) 교육원 이전

2013년 11월 5일 해양경찰은 해양경찰학교를 전라남도 여수로 이전하고 ‘해양경찰교육원’으로 명칭을 변경하였다. 해양경찰교육원은 국내·외 최대 규모의 첨단 「해양종합훈련센터」 구축을 통해 시뮬레이션<sup>1)</sup>과 훈련장<sup>2)</sup>으로 구성·운용하여 해양 전문인력을 양성할 수 있는 교육훈련 기반을 마련하였다.



■ 해양경찰교육원  
조감도

### (2) 해기사 양성기관 지정

세계 최고 수준의 해양종합훈련 시설을 갖춘 해양경찰교육원은 해양수산부와의 지속적인 업무협의를 통해 2013년 12월 「해기사 양성 교육 기관」으로 지정되었다. 이를 통해 해양경찰은 누구든지 경비함정의 이해도 증가를 통한 전문성 향상과, 전문해기인력으로서 꿈을 실현시킬 수 있게 되었다.

앞으로 신입교육(9개월)을 수료한 신입경찰관들에게 5급 해기사 면허 취득 자격이 부여될 것이다. 향후 일반 국민들을 대상으로 하는 해기사 양성과정 추가 개설을 통해 해양경찰교육원을 명실상부한 국내 최고의 해양 전문 교육기관으로 거듭나도록 할 계획이다.

① 조함, 기관실습, 교통관제, 해안경계, 해양오염, 함포 등 6종

② 수상레저, 기관정비, 소화방수, 해상구조, 선박재난, 해양오염, 실내사격 등 7개 분야



정부 교육훈련 종합평가  
최우수 기관 선정

### (3) 공무원 교육훈련기관 종합평가 결과 대통령상 수상

안전행정부가 31개 정부기관을 대상으로 교육훈련 전반에 대하여 종합 평가를 실시한 결과 해양경찰교육원이 대통령상을 수상하였다.

※ 종합평가는 교육인프라 · 교육프로그램 · 교육실적 3개 분야 22개 지표로 구성

2004년 영종도에서 개교한 해양경찰교육원(구. 해양경찰학교)은 2008년 부문별 국무총리상과 2010년 부문별 장관상을 수상한데 이어 2013년에는 종합평가에서 최우수 기관으로 선정되었다.

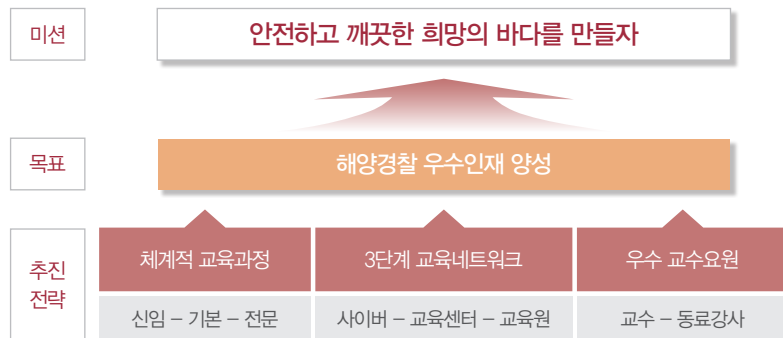
앞으로도 교수요원과 교육훈련담당자의 전문성을 강화하고 모바일 러닝 · e-러닝 등 최신교육기법을 개발하여 교육의 질을 향상시킬 계획이다.

## 다. 교육개혁 추진

### (1) 교육과정 전면 개편

해양치안 패러다임의 변화와 함께 해양경찰의 임무가 고도화되면서 인력과 첨단장비가 급격히 증가함에 따라 현장인력의 역량 향상이 요구 되었다. 날로 흉포해지는 중국선원들의 폭력저항, 악천후 해상선박전복 등 어떠한 상황에서도 완벽하게 임무를 수행할 수 있는 현장전문가 양성이 필요하기 때문이다.

창의적 태도와 해양경찰혼을 지닌 경찰관을 양성하기 위한 교육 개혁이 필요함에 따라 신입·기본·전문 과정 전 분야에 걸쳐 교육과정을 전면 개편하게 되었다.



## (2) 지방교육시대 기반마련

지금까지 해양경찰은 직원들의 역량강화를 위한 전문교육을 해양경찰 교육원에만 의존해 왔었다. 그러나 늘어나는 인원과 이에 따른 교육 수요를 충족하기에는 교육원만으로는 역부족이었다.

2013년 해양경찰은 교육개혁을 단행하였으며, 이러한 문제점들에 대한 방안으로 지방청별(동해·서해·남해·제주) 교육센터 운영을 추진하였다.

교육센터는 소속기관의 동료교수들이 사례중심의 현장교육으로 운영되며, 단기과정 중심으로 구성된다.

교육센터 도입으로 직원들의 직무역량을 한층 더 강화하고, 교대근무 등으로 교육기회가 적은 일선 경찰관의 교육기회를 확대하는 등 원거리에 위치한 교육원의 지리적 한계를 극복할 수 있을 것으로 기대된다.

## 라. 수도권 대학과 업무협약(MOU) 체결, 글로벌 인재양성

해양경찰은 한양사이버대학교(2013.5.10.), 동국대학교(2013.10.17.), 덕성여자대학교(2013.12.5.)와 창의적 전문인재 양성과 해양 분야 학술연구의 상호 교류·협력 증진을 위해 업무협약을 체결하였다.

업무협약 체결로 기관 간 해양분야 학술연구 및 인적교류와 첨단 시설의 공동 활용으로 우리나라 해양주권수호를 위한 관련 분야의 전문 인력 양성과 공동 학술연구를 적극 추진하기로 하였다.

# 04 채용시험 및 기타 인사제도

## 가. 신규채용

현재 독도, 이어도 등 해양영토 분쟁 증가와 외국어선 불법조업 등 해양자원 보존에 대한 국민적 관심이 증대되면서 해양경찰공무원에 응시하고자 하는 수험생도 증가하는 추세이다.

채용시험은 자격요건에 적합한 인적자원 중 공정한 선발과정을 통하여 직무수행능력을 갖춘 인재를 선발하는 과정으로 신체검사·체력검사·필기시험·종합적성검사·면접시험 또는 실기시험과 서류전형 등으로 이루어지고, 채용분야에 따라 시험항목 또는 순서가 변경될 수 있다.

표 6-14 연도별 채용현황

(단위 : 명)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	883	446	614	528	208	509	500	339	326	683
경찰관	경정	2	2	2	2	-	-	1	-	2
	경감	-	1	10	5	6	2	4		2
	경위	6	8	9	6	11	18	21	6	14
	경사	3	3	6	3	1	-	1	-	-
	경장	8	16	38	15	17	3	5	3	7
	순경	821	378	492	477	162	469	447	287	620
	간부후보	8	10	10	10	7	7	10	10	10
일반직	30	28	47	10	-	11	20	10	39	28

## 나. 공직채용 박람회 참가

2013년 6월 7일 ~ 6월 14일간 서울 코엑스 등 4곳에서 개최된 공직채용 박람회에 참가하여 약 6,000명을 대상으로 함정근무자 및 특공대원과 함께 채용관련 상담을 실시하였다.

표 6-15 2013년 안전행정부 주관 공직박람회 참가

(단위 : 명)

권역	서울	부산	대전	광주
일시	6. 7(금)~6. 8(토)	6. 12(수)	6. 13(목)	6. 14(금)
장소	코엑스	부산시청	대전시청	광주시청
비고	본청	남해청	본청	서해청

해양경찰 부스에서는 해양경찰 소개와 조직발전 전망, 채용 및 인사제도 설명, 취업전략, 1:1 멘토링을 통해 미래 공직자에게 비전을 제시하였고, 비상하는 오픈형 부스 및 독도배경의 포토존이 관광객들의 관심을 끌었다.



■ 독도배경 포토존



■ 해양경찰 오픈형 부스

## 다. 미래인재 지원을 위한 찾아가는 취업컨설팅

해양경찰 60주년에 걸맞는 미래 해양인재 확보방안으로 취업정보에 취약한 낙도·오지의 해·수산계 고교·대학교 재학생들의 취업을 지원하고, 국내 수산·해양산업의 발전을 위해 해양경찰청의 채용담당자들이 직접 해당 학교를 방문하여 성공적인 취업을 위한 전략과 정보를 제공하였다.

표 6-16 2013년 해양경찰청 취업컨설팅

연번	일시	학교	인원
1	2013. 5. 15	부경대학교 해양대학(부산)	100명
2	2013. 6. 25	울릉고등학교 해양생산학과(경북 울릉군)	37명
3	2013. 6. 27	충남해양과학고등학교 해양생산학과(충남 보령시)	56명
4	2013. 7. 16	성산고등학교 해양산업학과(제주 서귀포시)	52명
5	2013. 9. 10	도초고등학교(전남 신안군)	180명
6	2013. 12. 18	부천북중학교(경기 부천시)	100명

## 라. 법학전문대학원 취업 박람회 참가

2013년 4월 8일부터 4월 9일까지 서울 코엑스에서 개최된 교육부·법학전문대학원협의회 주관 법학전문대학원 취업박람회에 참가하여 약 1,000명을 대상으로 변호사 특별채용관련 상담을 실시하였다.

변호사를 대상으로 한 법제전문가 특별전형 결과 33:1의 뜨거운 관심을 보였고, 채용 후 전문성 있는 법령검토를 통해 법무역량을 강화하고 있다.

 사업개요



■ 해양경찰 창설 기념비

- 위치 : 부산 중구 중앙동  
소재 수미르 공원에
- 내용 : 해양경찰 창설  
역사홍보기념  
부조물 1점

 참고

해양경찰 수련원 이용 안내



■ 제주수련원 전경

- 위치 : 제주특별자치도  
서귀포시 표선면  
성읍리 중산간도로  
4821(1332-2번지)
- 문의 : 제주수련원  
☎ 064-787-7861~7



■ 취업 박람회 해양경찰 부스



■ 법학전문대학원 취업 상담

## 마. 해양경찰 60주년 기념, 최초 창설지에 기념물 설립

해양경찰 60주년을 맞아 최초 창설지인 부산 수미르 공원에 창설 기념비를 건립(13. 7. 26)하여 해양경찰의 역사와 전통을 알리는 계기를 마련하였다.

엄격한 고증을 위해 국가기록원, 퇴직자 증언을 토대로 창설지를 검증 하였으며, 창설의 숭고한 뜻을 대·내외에 알리고 자긍심을 고취시킨 역사적인 기념비로 평가되고 있다.

## 05 해양경찰 복지 및 사기관리

### 가. 복지시설

#### (1) 해양경찰 수련원

해상경비, 수색·구조 및 치안확보에 전념하는 해양경찰 직원·가족들의 여가선용 및 사기진작을 위하여 2003년 6월 1일 제주특별자치도 서귀포시에 해양경찰청 제주수련원(이하 '수련원')을 개원하여 운영하고 있다.

수련원은 부지 169,465㎡, 연면적 4,274㎡(지하1층, 지상3층) 규모로 콘도형 숙박시설 32실(49.5㎡ 25실, 66㎡ 5실, 82.5㎡ 2실)을 비롯하여 세미나실, 체력단련장, 목욕탕, 노래방, 운동장, 잔디광장, 주차장 등의 부대시설을 갖추고 있다.

2008년 10월부터는 이용자의 편의를 도모하고자 인터넷 예약제를 실시하고 있으며 경찰청 직원들도 함께 사용할 수 있도록 협약을 체결하여 공동으로 이용하고 있다.

개원 이래 총 16만 7,500여 명이 수련원을 이용하였으며 앞으로도 가족 친화적 조직문화에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

## (2) 해양경찰청 어린이집 운영

최근 핵가족화와 여성의 경제활동이 높아짐에 따라 육아는 개인의 책임이 아닌 사회가 공동으로 책임져야 할 사안이 되고 있다. 이에 해양경찰청은 2010년 3월 2일 본청에 60명을 수용할 수 있는 어린이집을 개원하였고, 2013년 3월 서해지방해양경찰청에 70명을 수용할 수 있는 어린이집을 개원을 시작으로 2014년 3월에는 동해지방해양경찰청에 수용인원 60명의 어린이집을 개원할 예정이다.

표 6-17 해양경찰청 어린이집 개원 계획

(단위 : 명)

2015	2016	2017	2018
제주청	남해청	통영서	포항서

해양경찰 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.

## (3) 관사 및 직원아파트

해양경찰은 조직의 특성상 전국 단위의 발령으로 인해 연고지를 떠나 낮은 지역에서 근무하는 직원들이 많다. 이에 직원들이 안정적으로 주거생활을 할 수 있도록 전국에 총 1,675세대(소유 1,389세대, 임차 286대)의 관사를 확보하여 직원들에게 편의를 제공하고 있다.

향후 보령해양경찰서 등 신설관서와 비 선호관서를 중심으로 부족한 관사를 확보하고 오래된 관사를 리모델링하여 생활여건 개선에 주력할 예정이다

제2절  
인사교육 및 복리후생



참고

해양경찰청 어린이집  
이용 안내



■ 해양경찰청 어린이집



■ 놀이활동 중심의 프로그램 운영

- 위치 : 인천 연수구  
해돋이로 130  
해양경찰청  
본관 뒷편
- 원아모집 : 푸른보육경영  
해양경찰청  
어린이집  
페이지  
(<http://www.puruni.com>)
- 문의 : ☎ 032-851-7711~2
- 운영시간 : 평일 07:30~  
19:30 (연장보육  
22:30분까지)

265

2014 White Paper

표 6-18 관사·임차주택

(단위 : 세대)

구 분	계	본 청	동해지방 해양경찰청				서해지방 해양경찰청				남해지방 해양경찰청				제주지방 해양경찰청				인 천 서	교 육 원	연 구 소	정 비 창				
			동 해 청	속 초 서	동 해 서	포 항 서	서 해 청	완 도 서	목 포 서	군 산 서	보 령 서	태 안 서	평 택 서	남 해 청	울 산 서	부 산 서	창 원 서	통 영 서					여 수 서	제 주 청	제 주 서	서 귀 포 서
계	1,675	114	31	98	100	97	29	138	113	96	10	152	17	26	61	57	14	98	95	28	84	54	89	38	17	19
소 유	1,389	100	-	97	68	95	6	117	105	96	1	151	-	12	60	51	1	93	92	16	76	33	84	-	17	18
임 차	286	14	31	1	32	2	23	21	8	-	9	1	17	14	1	6	13	5	3	12	8	21	5	38	-	1

## 나. 직원복지제도

### (1) 장학재단 운영

1985년 11월 자체적으로 설립한 해성장학재단의 자본을 지속적으로 증자하여 기본자산을 36억 3천 만원까지 확대하였으며, 이를 통하여 직원들의 대학생 자녀들에게 소정의 장학금을 지급하고 있다. 2013년에는 대학 신입생 자녀 239명에게 1억3천여 만원의 장학금을 지급하는 등 설립 이후 현재까지 총 6,954명에게 16억 2천여 만원의 장학금 혜택이 돌아갔다. 또한, 외부장학재단의 지원을 통해 2013년에는 172명에게 약 3억 6천여 만원의 장학금을 지급하였다.

표 6-19 해성장학금 지급현황

(인원/1인당 장학금)

구분 년도	선발인원			지급액	선발기준	비고
	계	상반기	하반기			
2009	285	285	-	85,500,000	신입생 (1인 30만원)	"
2010	322	322	-	80,500,000	신입생 (1인 25만원)	"
2011	336	336	-	100,800,000	신입생 (1인 30만원)	"
	1	1	-	3,000,000	순직자 자녀 (300만원)	"
2012	331	331	-	115,850,000	신입생 (1인 35만원)	"
	2	2	-	2,000,000	순직자 자녀 (1인 100만원)	"
2013	238	238	-	130,900,000	신입생 (1인 55만원)	"
	1	1	-	1,000,000	순직자 자녀 (1인 100만원)	"

표 6-20 외부장학금 지급현황

(인원/1인당 장학금)

구분	2010	2011	2012	2013
지급액	1억 7,130만 원	2억 1,300만 원	3억 900만 원	3억 6,500만 원
인원	72명	103명	146명	172명
	우양 21/230 수당 1/800 STX 40/250 아산 10/150	우양 24/200 수당 1/900 STX 50/200 아산 10/300 청계 10/100 선광 8/200	우양 24/200 수당 1/900 STX 50/200 아산 30/300 청계 10/100 경우 6/100 선광 8/200 현대 17/ (대학생 300, 중·고생 150)	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)
재단				

## (2) 해양경찰청 상부상조회

해양경찰 상부상조회는 해상이라는 특수한 근무 조건으로 인한 업무수행 중의 부상이나 사망, 퇴직 및 장기와병 직원이 있을 때 소속 직원들이 공동 모금을 통해 서로 도움을 나누고자 하는 취지에서 1985년에 설립되어 운영 중에 있다.

2009년 5월부터는 유가족에게 실질적인 도움이 되도록 사망조위금을 1억 원으로 상향 조정하여 지급하였다가 맞춤형복지에 의한 보험금이 최대 3억 원까지 보장되면서 현재는 5천만 원으로 축소되었다. 2013년에는 8명의 사망자를 포함하여 퇴직자, 장기와병 직원 162명에게 상부상조 위로금 8억 2천만 원이 지급되었다.

## (3) 순직자 관리

해상에서 경찰업무를 수행하다 순직한 경찰관의 숭고한 넋을 위로하고 유가족들이 명예와 긍지를 갖고 살아갈 수 있도록 순직자를 국립묘지에 안장하고 국가보훈처에 국가유공자로 등록하는 등 예우에 최선을 다하고 있다.

매년 현충일에는 서울과 대전 국립묘지에 헌화하고 참배하는 한편, 속초에 위치한 해양경찰 충혼탑에 유가족을 초청하여 추모제를 지내고 있으며, 2012년에는 2008년 및 2011년에 순직한 故 박경조 경위·이청호 경사의 흉상을 직원들의 성금과 신안군·인천시의 협조로 제작하였으며, 해양

경찰청 홈페이지에 사이버 추모관을 운영하여 언제든지 고인을 추모할 수 있도록 하였다.

표 6-21 전사·순직자 현황

(단위 : 명)

구분	계	전사	순직	국립묘지 안장			국립묘지 위패봉안	가족 묘지
				소계	서울	대전		
계	168	26	142	95	15	80	21	52
경찰관	109	13	96	61	6	55	21	27
전경	58	12	46	34	9	25	-	24
일용직	1	1	-	-	-	-	-	1

※ 전사자 : 1974. 6. 28. 863함(180톤급)이 동해 접적해역에서 적과 교전 중 침몰



■ 순직자 참배



■ 해양경찰 충혼탑



■故 박경조 경위 흉상



■故 이정호 경사 흉상

#### (4) 해양경찰 복지포털 구축

해양경찰은 직원들에게 보다 많은 복지 수혜와 편의를 제공하고 중·장기적 복지정책 인프라 기반을 마련하고자 2012년 10월부터 사업을 추진하여 주요 복지업무를 하나의 웹 사이트에 담은 종합복지포털을 운영하고 있다.

종합복지포털 시스템은 내부망과 외부망으로 구성되어 있으며, 내부망에는 장학금·상부상조·관사·어린이집·경목·경승·경신 관리 등을 담당 주요 복지정보 제공과 함께 종합적이고 효율적인 업무 추진을 할 수

있게 되었을 뿐만 아니라 공무원연금·맞춤형 복지·경찰공제회 등 주요 외부포털에 대한 안내 기능도 있어 해양경찰 전반적인 복지 정보를 한눈에 파악할 수 있도록 하였다.

외부망(<http://kcgbokji.ezwel.com>)에는 향우 퇴직자를 위한 취업지원센터와 체력단련장 예약시스템이 연동되어 운영될 예정이며, 퇴직자 취업지원센터는 퇴직 후 일자리가 보장되지 않는 현실을 극복하고 체계적인 퇴직자 관리를 통한 중·장기 재취업 여건 조성에 기여할 것으로 기대된다.

체력단련장 예약시스템으로 해양경찰교육원 체력 단련장의 예약, 접수, 코스 안내 등을 온라인상으로 처리할 수 있어, 시설을 편리하고 간편하게 이용할 수 있게 되었다.



■ 복지포털시스템 내부망



■ 복지포털시스템 외부망(취업지원센터)

## 다. 의무경찰 관리 및 운영

### (1) 복무 및 사기 관리

의무경찰은 해양경찰 조직의 일원으로서 치안업무의 보조를 그 주된 임무로 하며, 공공의 안녕과 질서를 현저히 해하는 범죄의 예방과 진압 업무를 지원하고 있다. 이러한 의무경찰이 보다 활기차고 보람된 군 복무 생활을 할 수 있도록 ‘합동생일연’과 ‘한마음 체육대회’를 통하여 대원들 간 동료애와 단결심을 키워나가고 있다.

또한, 매년 모범 의무경찰을 선발하여 명승지 탐방 및 주요 산업시설을 시찰할 수 있는 기회를 가짐으로써 심신을 재충전하고 있으며, 복무 중 의무경찰의 자질향상과 전역 후 직업선택의 기회 마련을 위해 자격증 취득을 활성화하고 있다. 성년의 날엔 만 20세가 된 의무경찰을 축하하고 성인으로서의 사회적 책무를 일깨워 주기 위한 의식인 ‘성년레’ 행사를 열고 있다.

표 6-22 모범의경 산업시찰 현황

(단위 : 명)

구분	2011	2012	2013
참가인원	35	80	80
문화탐방 코스 (2박3일)	인천 → 변산반도 → 천만 → 해양박물관	천안 → 백제유적지 → 여수박물관 → 광양제철소	천안 → 새만금간척지 → 국제정원박람회 → 광양제철소



합동생일연



성년의 날 행사



모범의경 산업시찰



의무경찰 추계 한마음 체육대회

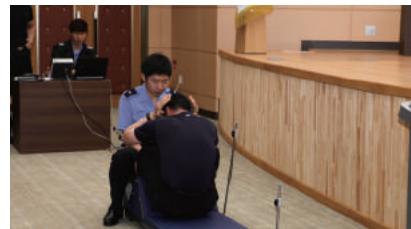
## (2) 의경 자체 모집업무 시행

병무청에서 위탁·선발 중인 의경 모집업무가 해양경찰로 이관됨에 따라 체육단·의장대·악대 등 해양경찰 실정에 맞는 특기경 선발제도를 마련하게 되었다.

자체선발 기준에 따라 인성이 우수한 의경을 선발할 수 있게 되었으며, 특히 해양에 특화된 체육단 창단 기반 마련으로 해양스포츠 발전에 기여할 수 있게 되었다.



의경 적성검사



의경 체력검정



■ 해양경찰 의장대



■ 해양경찰 체육단

## 라. 해양경찰 여경의 날 제정·선포식

해양경찰 여경의 역사는 1986년 5월 1일 2명(박경순, 조숙영)의 여성이 해양경찰의 문을 두드리면서 시작되었다. 이후 26년 동안 다양한 분야로 활동영역을 넓혀 약 480여 명의 여경이 경비함정, 파출소, 특공대, 정보 수사분야 등 남성의 고유영역으로 인식되던 분야에서도 뛰어난 활약을 펼치고 있다. 이에 해양경찰 창설 60주년을 맞아 해양경찰 발전의 한 축으로 성장한 여경들의 정체성을 확립하고 사기를 진작하기 위해 여경 최초 임용일인 5월 1일을 공식 기념일로 제정하고, 이를 선포하는 기념식 행사를 2013년 9월 27일 본청 대강당에서 가졌다. 이날 선포식에는 여경대표 100여 명이 참석한 가운데 여성가족부장관의 축하 메시지를 시작으로 해양경찰 업무발전에 지대한 공헌을 한 여경에 대한 특진임용(4명)과 표창 수여 및 축하 공연 등이 진행되었다.



■ 특진 및 표창의 영예를 안은 여경

표 6-23 해양경찰 여경 계급별 현황(2013년)

(단위 : 명)

구분	계	경정	경감	경위	경사	경장	순경
인원	479	2	6	24	178	191	78
비율	100	0.42	1.25	5.01	37.16	39.88	16.28



■ 해양경찰 여경의 날 선포식



■ 여경의 날 기념 떡 커팅식

### 3절

# 국제교류 협력 강화



## 01 해양경찰의 국제협력 현황

해상교통 및 정보통신의 발달로 우리나라는 외국과의 무역활동 대부분이 해상을 통하여 이루어지고 있는 상황에서 해상교통의 안전 확보는 해양경찰의 중요한 과제로 대두되었다. 이에 따라 해양경찰은 해양 치안·경비·수색구조·해양오염방제 등 다양한 분야에서 주변국과의 협력을 넓혀왔다. 1998년에 러시아(국경수비부) 및 중국(변방관리국)과 MOU를 체결한데 이어 1999년에는 일본(해상보안청)과 MOU를 체결하였으며 2000년대에 이후에는 말레이시아, 필리핀, 인도네시아, 싱가포르, 인도, 베트남 등 동남아시아 해양치안기관과도 MOU를 체결하였다. 현재는 캐나다, 아르헨티나, 케냐, 호주, 뉴질랜드 등 북·남미, 아프리카, 오세아니아 국가들과도 MOU를 체결하여 14개국 15개 외국 해양치안기관과의 협력관계를 유지하고 있으며 교류를 점차 확대하고 있다.

또한, 해양경찰은 북태평양해역에서의 다국가 협력관계 강화를 위하여 2000년에 창설된 '북태평양 해양치안기관회의(NPCGF)'의 회원국으로 활동하고 있으며, 2004년도에는 아시아의 해양치안기관들이 모여 협력을 논의하기 시작한 '아시아 해양치안기관회의(HACGAM)'에도 참석하는 등 다자간 협력체에 참여하여 협력관계를 강화하고 있다.

특히, 1994년 유엔해양법 협약이 발효되면서 해역을 둘러싼 주변국가

간 해양영토분쟁은 더욱 심화되었다. 특히 우리나라의 주요 무역항로대(해상교통로) 주변 해역에 위치한 다오위다오(센카쿠)를 둘러싼 중·일 갈등, 남중국해에서의 중·동남아시아 국가들 간의 해양영토에 대한 대결 구도는 해당 국가 간의 총력전 양상을 보이고 있다. 이에 따라 해양경찰은 주변국 해양정보 수집을 더욱 강화하여 우리나라의 독도·이어도, EEZ, 해상교통로 등에서의 해양주권 수호 및 국익보호 활동에 활용하고 있다. 또한 위기상황 발생에 대비하여 국내 전문가들이 참여하는 ‘해양경찰청 국제해양법위원회’를 구성하여 정기적인 자문회의와 수시자문활동을 하고 있으며, 매년 독도와 관련된 유관기관들과 ‘해양영토 수호를 위한 유관기관 워크숍’을 개최하고 있다.



■ 국제해양법위원회 정기회의



■ 제14차 한·러시아 정례회의

## 02 다자간 국제협력 활동

### 가. 북태평양 해양치안기관 회의(NPCGF: North Pacific Coast Guard Forum)

북태평양 해양치안기관 회의는 지난 2000년 마약, 밀입국, 해양보안 문제 등을 논의하기 위하여 한국·중국·일본·러시아·미국·캐나다 등 북태평양 6개국 해양치안기관 대표로 결성되었으며 7개 실무그룹의 전문가 회의(위기대응·불법어로·밀수밀입국·해양보안·합동작전·정보교환·사무국)와 6개국 해양치안기관 회원국 대표로 구성된 기관장회의로 구성되어 있다.

2013년 제14차 북태평양 해양치안기관 기관장회의는 러시아 블라디보스톡에서 2013년 9월 7일부터 13일까지 6개 회원국 해양치안기관장을

포함한 100여 명이 참석한 가운데 진행되었으며 특히, 해양경찰은 북태평양 해양치안기관회의 창립 이래 최초로 2013년 5월 31일부터 6월 9일까지 북태평양에 해양경찰 경비함정(3012함)을 파견함으로써 회원국 간 교류·협력 강화, 북태평양 해역에서의 우리나라 선박·선원의 안전 확보 및 해양경찰 승조원의 원양작전능력 함양하는 기회가 되었다.

2012년 제13차 북태평양 해양치안기관 전문가 회의 때부터 신설된 “위기대응그룹”의 의장국인 우리나라는 자연재난, 해양오염사고, 이와 관련된 응급사고 대응기준을 제시하였다.



■ 본회의장 회의전경



■ 회원국간 공동선언문 서명식

## 나. 아시아 해양치안기관 회의(HACGAM, Heads of Asian Coast Guard Agencies Meeting)

해양에서의 해적·무장강도 등 초국가적인 국제성 범죄를 공동대응하기 위해 2004년 ASEAN 회원국 및 한·중·일 등 아시아 17개국과 국제해사국 해적신고센터(IMB-PRC), 해적정보공유센터(ISC) 등이 ‘아시아 해양치안기관장 회의(HACGAM)’를 발족시켜 연 1회 회의를 개최하고 있으며, 제9차 회의는 2013년 10월 28일부터 30일까지 20여 개 회원국이 참석하여 태국 파타야에서 개최되었다.

이번 제9차 회의에서 각국의 대표단장들은 해양치안기관의 자발적인 참여 원칙과 상호존중의 틀 속에서 제8차 회의에서 선정한 “수색구조(Search & Rescue)·환경보호(Environment Protection)·자연재해(Natural Disaster)·해양범죄(Unlawful Acts At Sea)·역량강화(Capacity Building)” 등 5개 분야에서 회원국들이 적극적으로 공조하기로 합의한 것을 상기하고, 각 분야에서 구체적인 협력사례를 공유하였다.



■ 제9차 아시아해양치안기관장 회의



■ 본회의장 회의전경

해양경찰은 본회의에 앞서 개최된 ‘자연재해 대응세미나’에서 ‘해양사고 30% 줄이기’ 관련 정책사례를 발표하였다.

## 03 주변국 해양치안기관 간 교류협력

### 가. 미국 해안경비대(USCG) 사령관 및 제14지역 사령관 방문

한·미 연합 독수리훈련(FE)<sup>3)</sup>의 일환인 해안양륙군수지원훈련(CJLOTS)에 참가하기 위해 우리나라를 방문한 미국 해안경비대(USCG) 제14지역 사령관 찰스 레이 소장은 2013년 4월 18일 해양경찰청을 방문하여 해양경찰청장과 환담하고 북태평양 해양치안기관 회의의 중요성에 대하여 공동의 인식을 같이 하였다. 이 자리에서 김석균 청장은 해양경찰 창설 60주년 행사 및 국제컨퍼런스 개최 관련 미국 해안경비대의 참석과 해양경찰교육원 개원에 맞춰 적극적으로 추진하고 있는 선진 교육체계 마련을 위해 미국 해안경비대 교육기관 방문에 대한 협조를 요청하였다.

이에 대해 미국 해안경비대(USCG) 창설(1790년)이래 최초로 미국 해안경비대 사령관 로버트 팝 대장은 해양경찰 창설 60주년 행사기간에 맞추어 2013년 9월 13일 해양경찰청을 방문하여 해양경찰 창설 60주년을 축하하였다. 이 자리에서 로버트 팝 대장은 해양경찰청 경비함정의 북태평양 해역에 대한 불법조업 감시활동에 대하여 깊은 감사의 뜻을 전달<sup>4)</sup>하는 등 양 기관 간 해양치안업무를 수행함에 있어 해양경찰청과의 공동의 인식을 함께 하였다. 각 기관 교수요원의 교차방문 실시, 미국 해안경비대의 검증된 교육시스템의 해양경찰청 도입 논의 등 양 기관간 교육체계 활성화 및 국제협력 업무의 확대 방안에 대해 심도있게 논의하였다.

③ 한미연합 독수리훈련(Foal Eagle)은 2013년 3월 1일부터 4월 30일까지 실시하였으며, 해안양륙군수지원훈련(combined joint logistics over the shore)은 2013년 4월 18일부터 28일까지 실시하였다.

④ 해양경찰청 경비함정(3012함)은 2013년 5월 31일부터 6월 9일까지 10일간 북태평양 및 북서태평양 해역에서 해양순찰 및 경비활동을 진행하였으며 같은 기간 7.5시간의 항공순찰도 병행하였다.



■ USCG 제14지역 사령관 방문



■ USCG 사령관 방문

## 나. 제16차 한·러(국경수비부) 기관장 정례회의

2013년 12월 9일부터 12월 12일까지 러시아 모스크바에서 개최될 예정이었던 제16차 한·러 해양치안기관장 정례회의는 2014년도 예산편성을 위한 국회 일정으로 우리 대표단이 참석하지 못하게 되었다.

이에 대해 러시아 국경수비부 측은 제16차 한·러 정례회의는 2013년 9월 러시아 블라디보스톡에서 열린 제14차 북태평양 해양치안기관장 회의에서 양 기관이 제시한 해양안전·국제범죄 대응 등 공동협력 방안 협력으로 대체하고 2014년 제17차 정례회의는 해양경찰(KCG) 주관하에 우리나라에서 개최하기로 동의하였다.

## 다. 제15차 한·일(해상보안청) 기관장 정례회의

2013년 2월 13일 일본 해상보안청 이와오 마사유키 경비구난감이 해양경찰청을 방문하여 해양안전·수색구조 협력 등 공동의 협력사항에 대하여 논의하였으나 우리나라에서 개최예정이었던 제15차 한·일 해양치안기관장 정례회의는 일본 아베정부의 신사참배·위안부 발언 등 우경화 정책에 따른 한·일 관계 경색으로 실시되지 못하였다.

이에 대해 양 기관은 긴밀한 교류협력 관계를 바탕으로 한·일 정례회의가 지속적으로 실시될 수 있기를 희망한다고 밝혔다.



■ 러시아 대표단장 면담



■ 일본 해상보안청 경비구난감 방문

## 라. 중국해경국의 신설과 한·중 해양치안기관 교류협력



■ 산둥성 해상수색구조센터 정례회의

해양경찰은 1998년 중국의 공안부(변방 관리국), 2009년 국토자원부(해감총대)와 각각 MOU를 체결하여 매년 정례회의를 실시하고 있다. 중국정부는 2013년 3월 14일 ‘전국인민대표자대회’에서 중국 해경국을 신설<sup>5)</sup>하기로 결정하였지만, 하부조직, 인력, 세력 등 통합이 완료되지 않아 2013년에는 신설된 중국해경국과의 정례회의는 연기되었고, 서해지방해양경찰청과 산둥성 해양수색구조센터간 등 지방조직 단위의 정례회의를 통하여 수색구조, 조업질서 수호 등 협력관계를 유지하였다.

## 마. 한·중 정상회담 관련 한·중 간 불법조업 방지대책 등 논의

박근혜 대통령의 중국 국빈방문(6.27.~6.30.)에 앞서 한·중 양국 간 현안 문제인 불법조업 방지관련 의제를 논의하기 위하여 6월 26일부터 28일까지 중국 북경을 공식 방문하였다.

대표단은 6월 26일 중국 북경에 위치한 국가해양국(국장 : 리우 츠 꾸이)을 방문하여 해양경찰이 불법조업 외국어선을 단속 시 자발적인 준법조업을 유도하고 있으며 경미한 위반사항은 현장에서 계도하고 있다는 내용을 전달하였다. 또한 27일 농업부(부장 : 한창후)를 방문하여 서해에서의 조업질서 확립과 관련하여 중국어선 모범선박 지정제도 추진, 중국어선 해상 긴급서비스 제공, 한·중 단속공무원 간 교류근무 등을 제안하였다. 또한 교통운수부(부장 : 양 추안 탕) 및 국가해양예보센터(센터장 : 왕 후이)를 방문하여 한·중 교류협력 방안 등에 대해 논의하였다.



■ 중국 국가해양국 방문

⑤ 공안부 변방관리국(해경), 국토자원부 국가해양국(해감총대), 농업부 어정국, 국무원 직속 해관총서(일수·밀입국) 등 4개 기관을 통합

## 04 동남아시아·오세아니아· 아프리카 지역과의 교류협력 확대

해적과 해상테러가 빈번하게 발생하는 말라카해협 등에서 우리 선박·선원 보호 활동, 태평양 남서부 해역에서의 우리 원양어선의 안전한 조업활동 보호를 위해 동남아시아 및 오세아니아 국가들과의 교류협력의 필요성이 대두되었다. 이에 따라 해양경찰은 말라카해협 주변 국가인 말레이시아(2001년), 필리핀(2003년), 인도네시아(2003년), 싱가포르(2004년), 인도(2006년), 베트남(2007년) 등 동남아시아 해양치안기관 등과 MOU를 체결하여 긴밀한 협력관계를 유지하였고 남태평양 지역의 피지, 솔로몬 등 해양치안기관을 초청하여 상호 이해 증진을 위해 노력하고 있다.

### 가. 제10차 한·싱가포르 정례회의

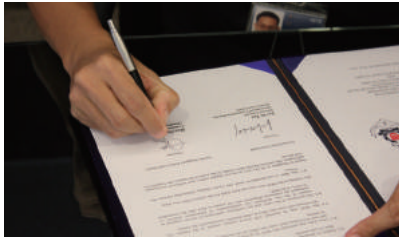
제10차 한·싱가포르 정례회의는 2013년 7월 29일부터 31일까지 싱가포르에서 개최되었다. 양 기관은 2004년 협력약정을 체결한 이후에 각종 해양범죄행위 및 해양안전에 대한 공동의 노력으로 매년 정례회의와 정보교환 등 교류활동을 강화하고 있다. 이번 정례회의에서 양 기관은 국제해양교통로인 말라카 해협을 통항하는 선박의 안전 확보를 위한 협력 및 역량강화를 위한 양 기관 특공대 합동훈련을 11월 중에 실시하기로 합의하였다.<sup>6)</sup> 또한, 3년마다 갱신하던 양 기관간 협력약정서의 유효기간을 자동 연장하기로 했다.

특히, 2013년 6월 13일 해양경찰 3012함 해외파견 기간 중 실시한 한·인도네시아·싱가포르 3개국 합동훈련, 11월 대한민국에서 실시한 싱가포르 해양경찰 특공대와 동해지방해양경찰 특공대 훈련 등은 양 기관 간 국제 교류·협력 활성화의 가시적인 성과로 평가되었다.

<sup>6)</sup> 해양경찰청 특공대(30명)와 싱가포르 특공대(5명)는 2013년 11월 대한민국(동해지방해양경찰청 특공대 훈련장)에서 대테러합동훈련을 실시하였다.



■ 한·싱가포르 정례회의 대표단



■ 한·싱가포르 협력약정서 체결식

## 나. 제10차 한·인도네시아 정례회의

2013년 9월 12일 인천에서 제10차 한·인도네시아 해양치안기관 정례회의를 개최하였다. 해양경찰청의 경비함정(3012함)이 인도네시아를 방문하여(6.18. ~ 6.21.) 함정 합동훈련을 실시함으로써 양 기관의 교류협력관계를 공고히하였다. 양 기관은 해양에서의 공동대응력 강화를 위해 2014년도 도상훈련 추진 및 신속한 정보교환에 합의였다. 인도네시아 해양경찰은 경비함정 세력증강을 계획 중으로 인적자원 개발을 중시하고 있어 직원들의 역량강화를 위한 교육훈련, 특공대 훈련, 초청연수 등의 교육훈련 기회의 필요성에 대해 언급하였다. 이에 대해 해양경찰청은 아시아·아프리카 해양치안기관 초청연수 프로그램에 인도네시아를 지속적으로 초청할 것과 해양경찰교육원의 최첨단 시설인 시뮬레이션센터 개방을 제안하였다.



■ 한·인도네시아 정례회의 대표단



■ 한·인도네시아 정례회의 토의기록 서명

## 다. 제6차 한·베트남 정례회의

2013년 6월 26일 베트남 하노이에서 제7차 한·베트남 정례회의를 개최하였다. 이번 정례회의에서 베트남은 2012년 8월 해양경찰청 경비함정 3척 인수에 대한 감사의 표시와 함께 향후 해양경찰 퇴역함정 해외매각 시에도 베트남을 우선적으로 고려해 줄 것을 요청하였다. 해양경찰은 베트남 해역에서 우리나라 선박 및 선원의 수색구조 상황 발생 시 해양경찰청 소속 항공기가 베트남에 진입하여 구조활동을 할 수 있도록 원활한 협조를 요청하였다.

이번 정례회의는 해양경찰 경비함정 해외파견 기간 중 베트남(붕마우, 호치민 항) 입항시기(6.24.~6.28.)에 맞추어 개최되어 입항 환영식과 베트남 해양경찰과의 합동훈련에 참관하는 등 양 기관의 우호관계가 더욱 증진되었다. 또한 2012년 8월에 베트남에 매각한 퇴역함정 3척의 취역식에 참석하여 해양경찰청 대표단장(경무관 고명석)이 축사를 하였고, 베트남 해양경찰은 대한민국 해양경찰로부터 매각하여 인수한 함정이 한국과 베트남의 우호협력의 상징이 될 수 있도록 경비함정 내부에 한국 관련 자료 등을 전시하였다. 정례회의 이후 베트남 국방부를 방문하여 국방장관(퐁 팡 타잉 대장)과 환담을 나눴으며 해양경찰 경비함정의 지속적인 방문과 고위간부급 교류 확대, 해양경찰교육원 개원시 베트남 해양경찰 직원의 파견교육 등을 요청하였다.

이러한 한-베 교류협력 활동의 연장선이자 박근혜 대통령의 베트남 방문 시 베트남 쓰엉편상 주석과의 정상회담(13. 9. 9)에서 언급된 퇴역 경비함정 추가지원 요청에 대한 후속조치로서 베트남 국방차관(응웬 치 빙 중장)은 2013년 11월 13일 해양경찰청을 방문하였다. 양측은 대한민국과 베트남이 전략적 협력 동반자 관계임에 동의하였으며 퇴역 경비함정의 추가지원, 인적교류 확대 및 교육훈련 지원방안에 대해 논의하였다.



■ 해양경찰청 대표단의 베트남 국방부 방문



■ 해양경찰청 매각함정의 베트남 현지 취역식

## 라. 피지공화국 총리 일행 해양경찰청 방문

퇴역 경비함정의 인수에 대한 적극적인 협조를 요청하기 위해 2013년 2월 9일 해양경찰청을 방문한 남서부 태평양에 위치한 피지공화국 조사이아 보레카 베이니마라마 총리는 해양경찰청장(치안총감 이강덕)과 면담의 시간을 가졌다.

피지공화국 총리는 250톤 미만의 해양경찰청 퇴역 경비함정 매각을 요청하였다. 해양경찰청은 피지의 경비함정 필요성에는 적극 동의하나 퇴역 경비함정 매각은 유관 부처와의 협의가 필요한 사항이라고 밝혔으며, 우리나라가 국가차원에서 추진하고 있는 피지 EEZ 내 해저열수광상 개발, 교민·유학생·관광객 보호 및 피지해역 원양어선 쿼터량 협상 등 교류협력에서의 피지공화국 총리의 관심과 협조를 요청하였다.



■ 피지공화국 총리 방문

표 6-24 외국기관과의 MOU 체결현황

순번	체결당사자	외국기관	체결일자	비고
1		러시아 국경수비부	1998.09.11.	정례회의
2		중국 공안부(변방관리국)	1998.12.08.	정례회의
3		일본 해상보안청	1999.04.29.	정례회의
4		말레이시아 해양경찰	2001.09.26.	정례회의
5		필리핀 해양경찰	2003.11.28.	정례회의
6		인도네시아 해양경찰	2003.12.02.	정례회의
7	해양경찰청 (14개국 15개기관)	싱가폴 해양경찰	2004.08.31.	정례회의
8		인도 해양경찰	2006.03.13.	정례회의
9		베트남 해양경찰	2007.10.02.	정례회의
10		캐나다 해양경찰	2008.12.18.	
11		중국 해감총대	2009.12.05.	정례회의
12		아르헨티나 해양경찰	2010.06.29.	
13		케냐 해양청	2012.07.12.	정례회의
14		호주 해사안전청	2012.12.10.	
15		뉴질랜드 해양청	2012.12.13.	정례회의
16	동해지방청	일본 해상보안청(제8관구)	2007.08.30.	정례회의
17		러시아 국경수비부(연해주사령부)	2010.11.25.	정례회의
18	서해지방청	중국 황발해구어정국	2007.11.07.	정례회의
19		중국 산둥성 수색구조센터	2011.03.23.	정례회의
20	남해지방청	일본 해상보안청(제7관구)	2007.08.30.	정례회의
21		중국 동해구어정국	2007.10.09.	정례회의



■ 초청연수단 환영 오리엔테이션



■ 해양경찰 창설60주년 국제컨퍼런스 참석

## 마. 아시아·아프리카 해양치안기관 공무원 초청연수

해양경찰은 2005년부터 매년 ‘동남아시아 및 중서부 아프리카 외국 해양경찰관 초청 연수 프로그램’을 실시하여, 우리나라의 해양치안 및 안전관리시스템 전수를 통해 초청국가 간 상호협력을 강화하고 있다.

2013년 8월 26일부터 9월 13일까지 3주간 아시아·아프리카·남태평양 등 11개국 11명을 초청하여 우리나라 해양경찰의 해양치안 및 안전관리의 축적된 경험과 지식을 전수하였다. 특히, 2013년에는 기존 아시아·아프리카 지역위주 초청연수에서 오세아니아 지역의 솔로몬까지 확대하였으며 초청대상자도 실무자 위주에서 관리자급인 총경(대령급)으로 상향 조정하여 실질적인 교류·협력 네트워크 강화를 하였다.

금년도 초청연수는 강의·이론·체험·실습에 중점을 둔 수색구조 시스템, 해양오염 대응 체계, 특공대체험, 훈련함(바다로) 승선, 파출장소 체험으로 이루어져 해양경찰의 업무 이해를 높였다.

## 05 재외동포 권익보호를 위한 해외주재관 파견

해양경찰은 해적 등 각종 해양범죄로부터 우리 선박과 선원을 보호하는 한편, 외국의 해양관련 정보수집 능력과 현장대응능력을 증진하기 위하여 2002년 4월 중국 상해총영사관에 경정 주재관 1명을 파견하기 시작한 이래 주재관을 지속적으로 확대 파견하였다.

2012년 8월에 중국 선양총영사관에 해양경찰 직원 1명을 파견하여 총 5개 공관에 5명을 파견하였으나, 2013년 8월 일본대사관 파견자가 복귀하여 2013년 현재 4개 공관에 주재관 4명을 파견중에 있다.

표 6-25 주재관 파견 현황

파견공관	인원	파견기간	비고
주상해 총영사관	경정급 1명	2011.02.14.~'15.02.13.	최초파견(2002.4.)
주말련 대사관	경감급 1명	2010.11.10.~'14.01.29.	최초파견(2007.10.)
주에멘 대사관	경정급 1명	2010.12.10.~'14.01.22.	최초파견
주선양 총영사관	경감급 1명	2012.08.23.~'15.08.22.	최초파견

해외주재관은 3년 동안 파견국에서 활동하면서, 밀입국 예방 및 단속, 정보수집, 마약·테러 및 해적 등 국제성 범죄 대응, 해양사고 발생에 따른 수색구조 지원, 재외국민 권익보호 활동 등 외교관과 국제 해양경찰로서 역할을 동시에 수행하고 있다.

## 06 해양경찰 창설 60주년 국제컨퍼런스 개최

해양경찰은 창설 60주년을 맞이하여 해양법집행 종합기관으로서 위상을 정립하고, 세계 일류 해양경찰을 구현하기 위해 2013년 9월 인천 송도 컨벤시아에서 창설 60주년 컨퍼런스를 개최하였다.

이번 컨퍼런스는 9월 11일 ‘해양에서의 안전확보를 위한 각 국 코스트 가드의 역할’이라는 주제의 「국제 컨퍼런스」와 9월 12일 ‘해양경찰 60년과 앞으로 나아가야 할 방향’을 주제로 한 「국내 컨퍼런스」로 양일 간 진행하였다.

그림 6-3 해양경찰 창설 60주년 기념 컨퍼런스 '13.9.11~9.12, 인천 송도



■ 국제 컨퍼런스 개회사



■ 국제컨퍼런스 기념촬영



■ 국제컨퍼런스 회의장 전경



■ 국내컨퍼런스 기념촬영

국제컨퍼런스는 IMO(국제해사기구)의 해사안전부국장 Gurpreet Singhota, 세계해사대학 교수 Jens-Uwe Schröder-Hinrichs, 이탈리아 코스트가드의 Vincenzo Vitale 등 해외의 해양관련 전문가들이 해양에서의 안전확보에 대해 각각 주제발표를 하고 토론하는 순으로 진행되었다.

국내 컨퍼런스는 심덕섭 안전행정부 전자정부국장, 서중석 국립과학수사연구원장, 옥동석 한국조세재정연구원장 등 각 분야의 전문가이 해양경찰의 지난 60년에 대한 평가와 향후 앞으로의 발전방향에 대해 논하는 뜻깊은 자리가 되었다.

### 〈해양경찰 창설 60주년 기념 컨퍼런스 발표주제〉

#### • 국제 컨퍼런스 : 해양에서의 안전확보를 위한 각국 코스트가드의 역할

##### 1세션 : 항행안전 확보를 위한 활동

- 항행안전을 위한 국제해사기구 활동 현황  
- Gurpreet Singhota(IMO 해사안전위원회 부국장)
- 선박항행안전을 위한 러시아 연안경비대의 활동과 추진방향  
- Vladimir Belkov(러시아 국경수비부 연안경비대학장)
- 북극해에서의 항행안전과 코스트가드의 역할  
- Ted McDorman(캐나다 빅토리아대 교수)
- 해양에서의 안전확보 및 환경보호를 위한 중국 해사국의 역할  
- Dongli(중국 해사국 부국장)

##### 2세션 : 해양사고 감소를 위한 노력

- 해양사고조사와 코스트가드의 관련기능  
- Jens-Uwe Schröder-Hinrichs(세계해사대학 교수)
- 해양사고 30% 줄이기를 위한 대한민국 해양경찰의 노력  
- 오상권(해양경찰청 해상안전과장)
- 미국 해안경비대의 해양에서의 사고 예방 및 대응  
- Erin Williams(USCG소속 세계해사대학 파견 강사)

##### 3세션 : 해양사고 사례연구

- 이탈리아 코스트가드의 코스타 콩코르디아호 사고 사례 연구  
- Vincenzo Vitale(이탈리아 해양사고조사국 부국장) 등 2명
- 동일본 대지진의 대응 기록  
- 요코바야시 야스히로(일본 해상보안청 국제협력연구관)
- 무장승선요원의 해양 안전/안보에 미치는 영향  
- Clive Schofield(호주 올란공대 교수)

• 국내 컨퍼런스 : 해양경찰 60년과 앞으로 나아가야 할 방향

제1세션	발표자
• 해양경찰 중장기 발전방안	김광준(해양경찰청 기획조정관)
• 해양영토주권수호와 해양경찰	이석용(한남대 교수)
• 해양환경, 무엇이 문제인가?	이시재(환경운동연합대표)
제2세션	
• 60년 해양경찰과 과학수사	서중석(국립과학수사연구원장)
• 정부 3.0과 해양경찰	심덕섭(안전행정부 전자정부국장)
• 해양경찰청의 현재와 미래	하종대(동아일보 국제부장)

## 07 급변하는 동북아 정세에 대응 정보수집 및 유관기관 협력 강화

### 가. 국제 해양 정세 분석

센카쿠(중·일), 쿠릴열도·남중국해 등 해양주권에 둘러싼 주변국 간 분쟁이 지속될 전망이다. 급변하는 동북아 정세에 신속하게 대응하기 위해 주변국 정세를 실시간으로 모니터링하여 해양영토 주권수호에 뒷받침될 수 있도록 주변국 국제 해양정세를 수집하여 대응 전략을 다각화하고 있다.

‘해양사고 30% 줄이기’라는 해양경찰 정책 수립을 위해 주변국 해양사고 방지 대책, 안전관련 규정 등 선진 해양정책 정보를 수집·분석하여 정책방향을 제시하고 있으며, 우리 어민의 생활터전인 서해바다에서의 어족자원 보호를 위해 우리 EEZ 內 불법조업 중국어선에 대한 조업 성어기, 불법조업 추세, 중국 정부의 불법조업 관리 정책 등 적시적기에 관련 동향을 분석하여 불법조업 단속에 활용될 수 있도록 정보를 제공하고 있다.

또한, 국제 해양정세, 외국해양치안기관 현황 등 수집된 국제정보는 국제해양 정보시스템을 통해 실시간으로 제공하고 있다.

## 나. 유관기관 워크숍을 통한 협력네트워크 강화



■ 해양영토 수호를 위한 유관기관 워크숍



■ 유관기관별 정책소개

독도·이어도 수호와 관련하여 2013년 12월 5일부터 6일까지 유관기관 전문가들을 초청하여 경기 파주에서 「해양영토 수호를 위한 유관기관 워크숍」을 개최하였다. 이 자리에서 서울시립대 이창위 교수는 ‘센카쿠 및 남중국해 사례를 통한 영유권 분쟁 대응’에 대한 발표를 통해 향후 우리나라의 이어도·독도 문제 발생 시 대처방안에 대한 의견을 공유하였고, 한국해양과학기술원 책임연구원 양희철 박사는 ‘중국 방공식별 구역 설정의 법적의미와 동북아란 주제로 강연하는 등 해양영토 수호를 위한 각 기관별 정책 소개 및 토론의 시간을 통해 유관기관 간 협력 네트워크를 강화하였다.

## 4절 전력증강 및 장비관리



### 01 해양경찰 전력강화

1953년 6척의 함정으로 시작한 해양경찰은 오늘날 국제적인 해상치안 기관으로 성장하였고, 302척의 함정과 항공기 6대 헬기 18대 등 다양한 장비를 운용·관리하면서 해양주권 수호와 바다의 안전확보 등 ‘국민에게 사랑받는 조직’이 되기 위해 끊임없이 노력해왔다. 오늘날 세계 각국의 해양영토 확장 경쟁과 해양사고의 위협 속에서 바다의 주권과 안전을 책임지는 해양경찰의 역할이 더욱 중요해지는 가운데 장비전력 강화의 필요성도 높아지고 있다.

#### 가. 선진 해상치안장비 도입 · 노력

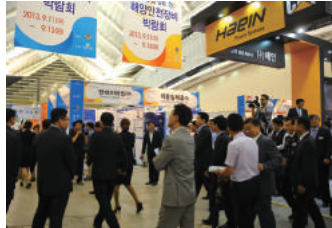
##### (1) 국제 해양안전장비 박람회 개최

해양산업(특수선, 선박장비 등)의 공동 마케팅을 통한 정부기관, 중소기업 동반성장과 효율적이고 목적에 맞는 선진 해상치안장비 도입을 위해 국제해양안전장비 박람회를 개최하였다.

국제해양안전장비 박람회는 세계적해양안전장비 관련업체들의 각종 신규 장비 소개, 치안장비 정보공유를 위한 세미나 개최 및 국제컨퍼런스와 연계하는 등 세계시장의 선진장비 동향조사, 최신 장비의 다양한 활용에

관한 허브로서의 역할을 하였다.

또한 해양안전·안보 국민의식 확산과 수요가 예상되는 수상레저장비·안전장비 전시 등으로 일반 국민의 해양에 대한 이해를 높였다.



#### 제1회 국제해양안전장비 박람회

- 일시·장소 : '13.9.11 ~ 13 / 송도컨벤시아  
\* 실내 4,208㎡, 실외 6,930㎡
- 주최·주관 : 해양경찰청, 인천도시공사
- 참가업체 : 110개 업체 (해외18개국 25개)
- 부대행사 : 민·관합동 토론회, 세미나, 워크숍  
공기부양정 승선체험, 포토존 운영
- 방문객 : 총 2만여 명

#### (2) 민·관 협업 정보공유 협의체 구성

민간기관, 정부기관 사업 전반에 걸쳐 국민의 참여 기회를 확대하여 사회적 공감대를 형성하고 대규모 장비 도입 사업에 대한 투명성을 높였다.

해양경찰이 보유하고 있는 선박건조기술 및 항공기, 해양장비 도입·개발에 관한 공유를 통해 새 정부가 지향하는 융합행정을 실현하였고, 타 부처 장비도입에 필요한 자문과 인력을 지원하며 신기술 도입 및 예산절감의 효과도 창출하였다.

#### 나. 함정 건조

독도에서 이어도까지 NLL·EEZ 해역 광역경비체제 구축, 해양영토 수호에 혼신의 노력을 기울이는 한편 불법조업 외국어선 강력단속 등에 적합한 대형함정을 신규 건조하고, 노후함정 대체, 다양한 임무를 수행할 수 있는 특수정 도입 사업을 꾸준히 진행하였다.

함정 건조 시 신속하고 효율적인 현장 대응을 위한 성능 개선에 힘쓰고 있으며 예인정, 대형 공기부양정, 방제작업정 등 해역과 임무별 특성에 적합한 특수함정을 도입하고 있다.

표 6-26 함정준공 현황 (2013년)

(단위 : 척)

구분	계	경비함정				특수함정		
		1,000톤급	500톤급	300톤급	50톤급	순찰정	방제정	방제작업정
준공함정	10	1	5	2	3	2	1	2

### (1) 경비함정 건조

현재 해양경찰이 보유하고 있는 경비함정은 302척이며, 현장 대응능력을 강화하기 위하여 경비함정 대형화와 고속화를 추진하고있다.

원양에서의 해양관할권을 강화하기 위해 2020년까지 대형함정 43척 확보를 목표로 하고 있다. 현재 대형함정 33척을 보유 중이며 추가로 5,000톤급 1척과 3,000톤급 2척, 1,000톤급 경비함 등을 건조 진행중에 있다.

대형함정 건조계약 시 분야별 전문가와 내부직원 의견을 수렴하여 개선 사항을 지속 반영할 예정이다.

### (2) 노후함정 교체

경비함정 내구연한(20년)을 초과하여 운용 중에 있는 노후함정 교체를 위하여 2013년까지 노후함정 47척(대형 7척, 중형 29척, 소형 11척)의 대체건조 사업을 추진하였다.

2006년부터 2010년까지 5년에 걸쳐 민간자본을 펀드방식으로 활용하여 31척의 경비함정을 교체하였으며 2013년 마지막 1,000톤급 노후함정 교체가 완료되었다. 민간자본을 활용한 「선박펀드」 사업은 제한된 국가재정의 효율적인 활용과 더불어 국가재정 방식으로 추진할 경우 최소 10년 이상이 소요되는 노후함정 대체건조 사업기간을 5년으로 단축함에 따라 성능이 우수한 신형 함정을 조기에 치안현장에 투입하는 성과를 거두었다.

노후 1,000톤급 경비함



편드를 활용한 신형 경비함



노후 250톤급 경비정

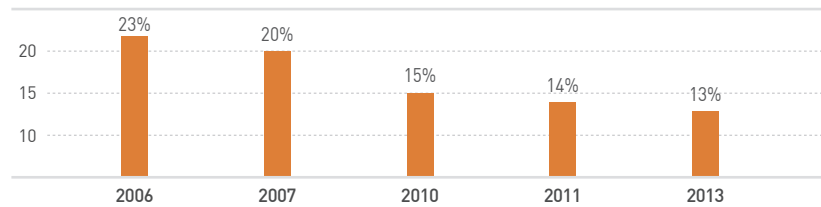


편드를 활용한 신형 경비함



노후함정 대체건조 사업의 지속적인 추진으로 경비함정 노후화율은 2006년 23%에서 2013년 기준 13%로 개선되었다.

그림 6-4 경비함정 노후화율 현황



### (3) 특수함정 건조

연안에서의 각종 해양사고 및 해상범죄 수사 및 단속을 위해 다목적 특수정을 운용하고 있다. 해수욕장 인명구조 및 구급활동에 필요한 연안 구조장비(수상오토바이, 고속제트보트), 기상악화 등 해상치안 환경변화에 대응할 수 있는 자가복원형 순찰정, 저수심 오염사고 발생 시 방제작업을 할 수 있는 소형 방제작업정, 해상대테러 진압용 방탄 고속보트 등을 신규 건조 도입하고 있다. 해양경찰은 각 임무 특성에 적합한 방제정, 순찰정, 공기부양정, 예인정, 소방정 등 특수 함정을 현재 총 100척을 보유하고 있다.

2012년부터 기상악화 시 인명을 구조할 수 있는 122구조대 전용 구조 보트를 매년 1척씩 건조하여 각 해역별 구조대에 배치하고 있다. 또한, 평시는 예인정으로 운용하고 해양오염 발생 시 방제정으로 활용가능한 다목적 예인정을 건조 중에 있다.



■ 122 구조보트



■ 다목적 예인정

연평도 포격사건과 계속되는 북한의 도발을 대비하여 서해 5도 해역 안보상황 발생 시 도서주민의 대피와 대응인력·물자의 적시 이송을 위해 국내최초로 도입되는 200인승 대형 공기부양정을 2014년 하반기를 목표로 현재 건조 진행중에 있다.



속력	추진장치	탑승인원
40노트 이상	디젤엔진 4대 프로펠러 2기 부양 팬 2기	200명

## 다. 항공기 도입

우리 해역에서의 중국어선의 불법조업 행위와 주변국 간 해양 영유권 확보를 위한 경쟁, 각종 해난사고의 빈발, 해양환경오염의 급증 등 변화하는 해양치안 환경에 능동적으로 대응하고 예방 중심적인 해양 항공치안체계 구축을 위해 2020년까지 총 38대의 항공기 도입을 추진할 계획이다.

표 6-27 항공기 도입 계획

(단위 : 대)

구분	총소요	현보유	도입진행	2020년
계	38	23	1	14
비행기	10	6	-	4
헬기	28	17	1	10

### (1) 다목적용 대형헬기(S-92)

원해에서 대규모 해난사고 등 비상상황 발생 시 신속하고 다양한 임무수행을 위해 2011년 미국 시콜스키社와 다목적용 대형헬기(S-92) 1대에 대한 구매 계약을 체결하여 2014년 3월 현장에 배치할 예정이다.



#### 대형헬기 주요제원 및 성능

- 크기 : 20,9×5,3×5,5m
- 최대속력 : 305 km/h
- 탑승인원 : 20명
- 체공시간 : 5.8시간
- 항속거리 : 1074 km
- 임무장비 : 레이다, 열상장비 등

## 02 효율적인 장비관리 및 지원

### 가. 함정 운용 및 관리

#### (1) 함정운용

표 6-28 해양경찰 함정 현황(2013년)

구분	톤급별 함정		보유 척수	
	총계		302척	
대형 함정 (5,000 ~1,000톤)			5000톤급	1척
			3000톤급	11척
			1500톤급	12척
			1000톤급	9척

구분	톤급별 함정		보유 척수		
	총계		302척		
중형함정 (500 ~250톤)		39척	500톤급	15척	
			300톤급	21척	
			250톤급	3척	
소형함정 (100톤 이하)		130척	100톤급	28척	
			50톤급	75척	
			30톤급	7척	
			형사기동정	20척	
특수정		100척	방제정	35척	
			예인정	4척	
			순찰정(3톤급)	53척	
			공기부양정	7척	
			소방정	1척	

## (2) 계획정비 및 장비관리

해양경찰은 해상임무수행의 근간이 되는 경비함정의 성능유지를 위해 최선을 다하고 있으며, 제작사의 권고에 따른 기기별 상태와 어선들의 입어시기 및 피서철 해상치안 수요 등을 고려하여 2013년 한 해 동안 총 312회의 계획정비를 차질 없이 시행하였다. 또한 보유 운용중인 함정, 항공기, 차량, 연안구조장비 등 각종 장비 주요부품의 D/B와 및 수리이력의 체계적인 관리를 위해 2012년부터 '장비나라' 시스템을 운영하고 있으며, 돌발적인 함정고장발생에 대비하여 경찰서 자체 외주수리를 강화하였다.

표 6-29 함정수리 실적 (2013년)

(단위 : 척)

종류별 시공처별	계	정기수리	상가수리	단계별 정비
계	312	26	277	9
정비창	112	22	82	8
경찰서 외주	142	3	139	
해군	58	1	56	1

표 6-30 함정수리 현황

(단위 : 척)

연도별 수리종류	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	422	460	453	437	419	467	511	524	521	502	295	312
정기수리	42	43	30	26	44	23	21	23	27	33	27	26
상가수리	240	255	275	260	238	295	296	306	265	231	263	277
중간정비 (단계별 정비)	140	162	148	151	137	149	194	195	229	238	5	9

## 나. 항공기 운영 및 관리

### (1) 항공기 운용

1989년 벨-412 1대를 시작으로 2000년 광역해역 항공순찰 및 경비강화를 위한 비행기인 CL-604(챌린저) 1대, 2010년 야간수색구조 임무를 수행할 수 있는 AW-139 2대를 도입하였으며, 2011년에는 중국어선 불법조업 단속 및 이어도 수호를 위한 CN-235 4대를 도입하여 2013년 12월 현재 총 23대의 항공기를 보유중이다.

총 23대의 항공기와 약 200여 명의 항공인력은 5개 항공단(인천, 동·서·남해, 제주)에 배치·운영되고 있다. 이들은 대한민국 주권이 미치는 전 해역에서 우리의 소중한 바다를 지키기 위해 주·야 해상초계 비행, 수색 및 인명구조, 응급환자 후송, 불법 내·외국어선 감시 및 단속, 오염방제 지원, 대형함정 탑재운용, 대테러작전 등 주요 임무를 수행하고 있다.

표 6-31 항공기 현황

구분	계	동해지방청	서해지방청	남해지방청	제주지방청	인천해경서
대수	23	4	5	6	3	5
기종	7	KA-32C 2대 AS-565MB 2대	KA-32C 3대 AS-565MB 2대	CN-235 2대 KA-32C 2대 AS-565MB 1대 BELL-412 1대	C-212 1대 KA-32C 1대 AS-565MB 1대	CL-604 1대 CN-235 2대 AW-139 2대



■ 광역초계용 비행기(CL-604)



■ 수색구조용 비행기(CN-235)



■ 수색구조용 비행기(C-212)



■ 구난헬기(BELL-412)



■ 구난헬기(KA-32C)



■ 함정탐재 · 구난헬기(AS-565MB)



■ 구난헬기(AW-139)



■ 대형 구난헬기(S-92A)

표 6-32 항공기 일반제원

기종	크기(m) (길이×폭×높이)	순항속도 (KTS)	비행시간 (최대)	임무거리 (NM)	탑승인원 (명)
비행기	CL-604 (챌린저)	450 (833km/h)	8	3,600 (6,667km)	11
	C-212	150 (370km/h)	5	800 (1,482km)	12
	CN-235	213 (394km/h)	7	1,100 (2,037km)	12
헬리콥터	BELL-412SP	120KTS (218km/h)	3.5	390 (722km)	9
	KA-32C (카모프)	116KTS (211km/h)	4	460 (852km)	12
	AW-139	165KTS (305km/h)	3.9	442 (819km)	10
	AS-565MB (팬더)	160KTS (296km/h)	3.3	430 (796km)	8
	S-92A	165KTS (305km/h)	4.5	469 (868km)	21

## (2) 항공기 정비관리

해양경찰에서 보유하고 있는 항공기는 자체 전문인력을 통해 총괄 기획·조정·정비수리를 하고 있으며, 특히 영종도에 위치한 해양경찰 항공정비대는 2011년 4월 「항공기 제조·수리공장」으로 지정·승인받았다.

2013년에는 항공기 23대에 대해 자체적으로 총 120회 검사정비를 실시하였고, 체계화된 정비지원으로 항공기 운용능력 향상에 박차를 가할 계획이다.

표 6-33 항공기 주요 정비실적

연도 구분	정비명	2003	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BELL-412 기체 5년		-	B501	-	-	B501	-	-	-	-
KA-32C 기체10년	B503 B504	B505 B506	B507	B508	B509	B502	B502	B504	B503	
CL-604 기체10년	-	-	-	-	B701	-	-	-	-	-

표 6-34 항공기 운용 기령

기종별	BELL-412	KA-32C	CL-604	AS-565MB	C-212	AW-139	CN-235
대수	1	8	1	6	1	2	4
기령(년)	25	15~21	15	15	6	4~5	3~4



■ CN-235 비행기 정비 작업



■ CN-235 비행기 엔진세척

### (3) 항공기 임무장비 보강

해·공 입체적 경비·구조작전 수행 시, 헬기·경비함정간 원활한 교신을 위해 헬기 15대(KA-32C, AS-565MB, BELL-412)에 지휘통신기(TRS)를 설치 완료하였고, 야간비행이 가능한 헬기 8대(AS-565MB, AW-139)와 비행기 5대(CN-235, C-212)에 조명탄 투하장치를 장착하여 야간 수색구조 역량을 강화하는 등 임무수행능력을 향상시키고 있다.



■ 헬기 지휘통신용 TRS



■ 헬기 조명탄 투하장치

## 다. 기타장비

### (1) 공용차량 관리

해양경찰 공용차량은 총 620대로 차량 502대, 이륜차 108대, 지게차 10대를 보유하여 운용 중에 있으며, 내구연수를 초과한 노후차량 33대를 적기에 교체하고, 창원해양경찰서 개서 등에 따른 공용차량 수요충족을 위해 57대를 증차하는 등 임무수행에 차질이 없도록 관리하고 있다.

또한, 고유가 시대 에너지절약을 위해 공용차량 5부제를 실시하고, 공공조달유류구매카드를 적극 활용하고 있으며, 경차 및 하이브리드 차량 구매 확대 등으로 에너지 절약에 앞장서고 있다.



■ 신형 순찰차



■ 신형 경순찰차

표 6-35 해양경찰청 차량 보유현황 (2013년)

(단위 : 대)

계	차량					이륜차	지게차
	소계	승용	승합	화물	특수		
620	502	285	74	38	105	108	10

## (2) 경찰관 착용 단속장비 및 장비개발 역량 개선

우리 해역에서 불법조업을 자행하고 단속시 집단 저항하는 불법조업 외국어선으로부터 해양경찰 단속요원들의 안전 확보를 위해 2012년부터 진압장비 개선 T/F를 운영하여 방검부력조끼·해상진압복 등 진압 및 보호장구 22종을 개선하여 보급하였다. 방검면적을 보강하고 착탈의가 용이한 방검부력조끼를 중소기업청 주관 구매조건부 사업으로 진행 중에 있으며, 2014년까지 보급할 예정이다.

그 외에도 사격 시 그립감 향상을 위한 사격용 장갑을 개발하고, 어두운 어선 내부 검색 시 안전시야 확보를 위한 후방 LED등이 장착된 진압헬멧을 지급하였으며, 기존에 보급된 비살상무기(40mm, 20mm 발사기) 성능을 개선하여 개인 신체보호를 강화하고 작전능력을 향상시켰다. 또한 2013년 한 해 동안 불법조업 외국어선 단속요원의 안전확보를 위한 방호장갑, 진압헬멧 및 헤드렌턴, 등선용 사다리, 40mm 페인트탄, 섬광폭음탄, 단발섬광폭음탄, 3연발 40mm 스폰지탄, 20mm 발사기, 20mm 고무탄, 최루가스탄 등 총 10종을 개선하여 단속역량을 강화하였다.



6연발  
단발

40mm발사기



20mm발사기

20mm발사기



섬광폭음탄

섬광폭음탄



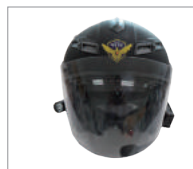
전자충격총

전자충격총



방호장갑

방호장갑



진압헬멧

진압헬멧



등선용 사다리

등선용 사다리



최루탄

최루탄

## 03 해양경찰정비창 운영

### 가. 운영현황

해양경찰정비창은 1953년 12월 23일 해양경찰대 창설과 함께 정비참모 산하 함정계 “영선반”으로 출발하여 1994년 5월 12일 부산 다대포항으로 신축·이전하였다. 58,972㎡의 대지와 411m 방파제에 본관, 수리공장, 보급창고, 복지시설 등의 건축물과 함정수리를 위한 상가시설 2기, 계류시설과 각종 장비를 갖추고 있다.



■ 해양경찰정비창 전경

지난 2000년 책임운영기관으로 지정된 후 책임운영기관제도 취지에 맞게 새로운 모습으로 행정효율성 극대화를 추진하고 있으며, 2012년도 사업성과평가에서 우수기관으로 선정되었고, 2013년도에는 39개 책임운영기관 중 “최우수기관”으로 선정되어 대통령 표창을 수여받았다.

이에 국방부 소속 군 책임운영기관의 벤치마킹이 늘고있으며, 책임운영 기관으로서의 앞선 경험과 노하우를 전수하는 등 협업을 통한 대내외 기술력 향상에 이바지 하고 있다.

### 나. 경비함정 가동률 향상

해양경찰정비창은 매년 함정을 210척 이상 정비함으로써 최상의 성능을 발휘할 수 있도록 노력하고 있다. 함정 가동률 향상을 위하여 수리기간 단축, 기능별 투입인력 분석, 부하율 분석에 의한 공정관리 실시, 함정수리 예고제, 예비엔진 사전 정비, 재수리율 최소화 등 경비함정 공백을 최소화하기 위하여 노력하고 있다.

특히, 자체 공정관리(PERT/CPM)기법으로 사용하여 자재수급 계획과

품질관리 계획을 연계하여 수리일정을 관리하고 있으며, 특히 해양 주권을 둘러싼 주변국과의 대립이 심했던 2013년에는 중국어선 불법조업에 최우선으로 경비 함정을 투입하기 위하여 함정 수리 지연 척수를 전년보다 50% 감축(2012년, 18척 → 2013년, 9척)함으로써 경비함정의 해상치안 공백을 최소화 하였다.

표 6-36 최근 10년 간 해양경찰 함정 수리실적

(단위 : 척)

연도	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
수리척수	219	218	211	213	233	235	244	235	142	134

※ 창정비(응급수리) 실적 포함

## 다. 예산관리의 효율성 제고

대형함정 증가와 고부가가치 장비의 탑재 등으로 해마다 수리비용이 증가하고 있으나 수리예산은 크게 변화가 없는 것이 현실이다. 이에 2013년 4월 기술개발과를 신설하여 주요 장비의 수리기술을 개발하고 외자부품 국산화를 통해 효율적인 예산관리가 가능하도록 하였다.

반복적인 수리가 발생하고 있는 500톤급 워터제트 샤프트의 해수 누수 현상을 개선하고자 기존의 Lip Seal 구조에서 Mechanical Seal 구조로 변경하여 함정 양현에 설치되어 있는 추진장치의 누수를 방지함으로써 연간 137,500천원의 예산 절감효과를 가져왔다.

표 6-37 10년 간 연도별 예산절감 현황

(단위 : 백만원)

연도	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
예산절감	507	1,142	1,590	1,382	2,055	2,765	3,569	5,929	4,869	6,587



■ Sleeve Lip Seal (변경전)



■ Mechanical Seal (변경 후)

## 라. 진취적인 경영 혁신 추진

2013년 품질개선활동은 6시그마 2건, PAIR 17건의 개선활동을 추진하여 함정수리 시간 단축, 작업방법 개선, 장비관리 개선, 안전사고 예방, 긴급 상황 대응능력 향상 등의 성과를 이루어 책임운영기관 운영위원회와 한국표준협회로부터 모범사례로 평가받았다.

또한, 고질적인 함정 수리 소요부품의 재고 관리 및 보관 문제를 보급창고 신축, IT기반의 물품관리시스템과 함정수리 종합처리시스템(장비나라)과 연계하고, 부품의 크기, 중량, 부피를 고려한 창고 운용 등을 통해 재고관리 및 수리부품의 입·출고 업무 처리절차를 개선하였다.



■ 신축 보급창고 전경



■ 신축 보급 창고 내부

## 마. 고객서비스 만족도 제고

“고객은 왕이다”라는 민간서비스기업의 슬로건을 공공기관인 정비창에 도입하여 최고의 품질을 제공하는 수리는 물론, 편의시설, 업무지원에 이르기까지 정비함정 승조원의 불편함이 발생하지 않도록 최선을 다하고 있다.

입창 당일 사전간담회 실시, 중간검사제도, 함정행정실 제공, 고객불편 신고함 설치 등 수리함정 승조원이 쾌적한 환경에서 최고 품질의 수리를 받고 해상치안현장에 복귀할 수 있도록 기반 시설을 확보해 나가고 있다. 또한 고객만족도 온라인 평가 방법을 “장비나라 게시판”에 연계하여 퇴창 직원들이 언제든지 함정에서 쉽게 만족도 평가를 할 수 있도록 개선하였다. 그 결과 평가 참여도가 크게 개선되었다.

표 6-38 10년 간 고객만족도 설문조사 결과

(단위 : 점)

연도	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
점수	70.2	75.97	81.29	82.63	83.33	85.77	86.18	85.24	87.31	92.77

직원의 친절교육과 고객중심 마인드 함양 교육을 실시하고 우수 직원에게 인센티브를 제공한 결과, 2013년 자체 고객만족도 조사에서 처음으로 90점대를 돌파하여 평균 92.77점을 받았으며, 안전행정부에서 주관하고 한국능률협회에서 실시한 책임운영기관 고객만족도 조사에서 시설관리형 책임운영기관 중 최고점을 득하였다.

또한, 경비함정 승조원의 입장에서 장비고장 수리와 예방정비는 물론 장비취약 부분을 찾아내어 수리하는 “찾아가는 정비서비스”를 지속적으로 실시하고 있다. 2012년 2,628건 (22.26건/척) 대비 2013년에는 4,127건 (30.8건/척)으로 전년보다 평균 7.3건이 증가하여 함정 탑재장비의 고장을 사전 예방함과 동시에 함정성능을 향상시켜 함정 승조원으로부터 많은 호응을 얻고 있다.

## 바. 국민과 함께하는 정비창

해양경찰정비창은 국민에게 먼저 다가가기 위해 노력하고 있다. 전통시장 활성화를 위해 전 직원이 장보기에 동참하고 있으며, 관내 복지시설과 장애시설을 방문하여 봉사활동을 지속적으로 시행하고 있다.

특히, 영세어민의 노후한 어선선체 설비 수리를 위해 ‘행복드림봉사단’을 구성하고 어선의 안전점검 및 수리지원을 통해 국민과 함께하는 정비창으로 거듭나고 있다.



■ 드림봉사단 재능기부 활동



■ 전통시장 방문 봉사활동

Korea Coast Guard  
2014 White Paper

# Appendix

## 부록

- 01 해양경찰 연혁
- 02 해양경찰 조직도
- 03 표·그림 목차



## 해양경찰 연혁

### 창설~외청독립 전

'53. 12. 1	내무부 치안국 소속 해양경찰대 신설 해양경찰대장 소속 하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 - 기지대 7
'53. 12. 14	「해양경찰대편성령」 제정 내무부 치안국 소속 해양경찰대 설치
'53. 12. 16	「해양경찰대편성령시행규칙」 제정 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치 해양경찰대장 소속하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 - 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·목호기지대 폐지 - 기지대 2
'62. 5. 5	내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경, 경무과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설 - 4과 1대
'62. 10. 15	인천·군산·포항·목호·여수기지대 설치 - 기지대 7
'63. 2. 5	항공대 폐지
'64. 2. 22	해양경찰대 청사를 부산시 동구 대청동으로 신축 이전
'69. 7. 18	속초·연평기지대 설치 - 기지대 9
'69. 9. 20	해양경찰대 정보수사과 신설 - 5과
'71. 7. 14	해양경찰대 교육대 신설 - 5과 1대
'72. 5. 6	해양경찰대 기지대를 지구해양경찰대로 변경
'72. 6. 2	지구해양경찰대 경무과·경비통신과·정보수사과 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지
'74. 12. 24	내무부 치안국을 치안본부로 변경
'75. 5. 30	정비과를 정비보급과로 변경 해양경찰대 정비보급과 "수리소"로 개칭
'78. 8. 9	내무부 해양경찰대로 변경, 관리부·경비부·해양오염관리관 신설, 기획감사과 신설, 부대장·교육대 폐지 - 2부 1관 6과 지구해양경찰대에 해상공해과 신설
'79. 10. 12	해양경찰대 청사를 인천시 중구 북성동으로 신축 이전

'80. 11. 14	목호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 명칭 변경
'82. 5. 14	충무지구해양경찰대 신설 - 지구해양경찰대 10
'84. 1. 1	해양경찰대 정비보급과 "수리창" 설치
'84. 1. 21	부산·인천·속초·목포지구해양경찰대에 정비보급과 신설
'88. 12. 20	안흥지구해양경찰대 신설, 거진·울산·서귀포·마산지대 신설 - 지구해양경찰대 11, 지대 4
'90. 7. 19	해양오염관리관을 해양오염관리부로 변경, 감시과·방제과·시험 연구과 신설, 정비창 신설, 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과, 해난구조대 신설 - 3부 10과 1창 1대 해양경찰대 관리부 "정비창"으로 변경
'91. 7. 23	경찰청소속 해양경찰청으로 변경, 정보수사부 신설, 관리부를 경무부로 변경, 전산담당관 신설, 해난구조대를 구난과로 변경, 정비창을 청장 보좌기관으로 변경 - 4부 11과 1창 1담당관 지구해양경찰대를 해양경찰서로, 지대를 해양경찰지서로 변경
'91. 7. 31	완도지서 신설 - 지서 6
'92. 10. 17	울산해양경찰서 신설 - 해경서 12
'92. 12. 4	삼천포·거문도·대천지서 신설 - 지서 9
'95. 1. 1	해양경찰지서 32개소 신설 - 지서 41
'95. 9. 22	공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경 - 4부 11과 2담당관 정비창을 해양경찰청 부속기관으로 변경, 창장밑에 총무과·공무과·기관과
'96. 1. 3	해양경찰지서 11개소 신설 - 지서 52

#### 외청독립 후

'96. 8. 8	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	예산담당관, 교육담당관 신설 - 4국 1관 12과 5담당관
'98. 2. 20	해양경찰지서 10개소 신설 - 지서 62
'98. 2. 28	장비과를 장비1과, 장비2과로 분과, 전산담당관(폐지)·통신과를 통합 전산통신과로 변경 - 4국 1관 13과 4담당관
'98. 12. 31	7개 해경서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해경서 전산통신과와 경비구난과 통합, 4개 해경서 정보수사과를 수사과·정보과 분리 - 해경서 12, 과 73, 지서 62
'99. 5. 24	차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비1과를 장비과로, 장비2과를 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	정비창 책임운영기관 시행
'01. 6. 1	해양경찰지서 6개소 신설 - 해경서 12, 과 73, 지서 69
'02. 7. 8	완도해양경찰서 신설(5개과) - 해경서 13, 과 78, 파출소 69, 지서를 파출소로 변경하고 직제상 출장소 설치근거 마련
'02. 7. 9	감시1계를 감시기획계로, 감시2계를 감시지도계로 변경 폐기물 관리계 신설
'03. 7. 25	감시1담당을 감사담당으로, 감사2담당을 감찰담당으로 변경 경비구난과내 항공대 신설 - 차장 4국 15과 2담당관 해양경찰지서 2개소 신설 - 해경서 13, 과 78, 파출소 71, 특수구조단을 서장직속에서 경비통신과로 조정
'04. 1. 29	해양경찰청의 소속기관으로 해양경찰학교를 신설, 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경하고, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관, 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및 조합과는 조합장비과로 통합 - 차장 4국 14과 2담당관
'04. 3. 22	경무기획국에 혁신업무 추가, 기획과를 혁신기획과로 변경
'04. 5. 24	경비구난과를 구난과로, 항공통신과를 구난통신과로 변경
'04. 12. 31	정보화담당관 신설, 구난통신과 업무중 정보화관련 사무를 삭제함 - 차장 4국 14과 3담당관
'05. 3. 31	공보담당관을 정책홍보담당관으로, 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편하고, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설 - 차장 4국 16과 3담당관 1단
'05. 7. 22	해양경찰청장 직급을 치안정감에서 치안총감으로, 차장의 직급을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정하고, 정책홍보관리과 및 국제협력관을 신설하며, 경무기획국을 장비기술국으로 개편 - 차장 6국(관) 16과 3담당관 1단
'05. 8. 16	기획과를 기획담당관으로, 인사교육과를 인사교육담당관으로, 재정기획과를 재정기획담당관으로, 조합장비과를 장비과로, 구난과를 수색구조과로 개편하고, 조합단, 항공과, 수상레저안전과, 광역수사단 신설, 국제과 폐지 - 차장 6국(관) 14과 6담당관 3단
'06. 2. 22	<b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19,350호)</b> • 인천·목포·부산·동해지방해양경찰본부 신설
'06. 3. 28	<b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 334호)</b> • 해양경찰청 치안상황담당관 신설 - 차장 6국(관) 14과 7담당관 3단 • 지방해양경찰본부 하부조직(3과 2단 1대)으로 혁신경무과, 경비안전과, 정보수사과, 항공단, 특공대 및 기동방제단을 둬 - 4개 지방본부, 24과(단·대)
'06. 6. 30	<b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,596호)</b> • 고위공무원단제도의 도입에 따라 해양오염관리국장 직급을 변경(2급 또는 3급 → 고위공무원단)
'06. 11. 9	<b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,729호)</b> • 동해·목포·부산지방해양경찰본부를 각각 동해·서해·남해지방해양경찰청으로 확대·개편하고, 인천지방해양경찰본부를 폐지하며, 인천해양경찰서를 본청 직할해경서로 개편

'06. 11. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(해양수산부령 제347호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰청 치안상황담당관 폐지 - 차장 6국(관) 14과 6담당관 3단</li> <li>• 지방해양경찰청 하부조직(4과 1단 1대)으로 경무기획과, 경비구난과, 정보수사과, 해양오염관리과, 항공단 및 특공대를 둠 - 3개 지방청, 18과(단·대)</li> <li>• 속초·동해·포항·완도·태안해양경찰서 정보수사과를 정보과 및 수사과로 분과 - 해경서 13, 과 83, 파출소 74</li> </ul>
'07. 3. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19,940호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰청 부속기관으로 해양경찰연구개발센터(長 : 4급) 신설</li> <li>• '07년 소요정원 101명 증원(경정1, 경감3, 경위5, 경사28, 경장27, 순경32, 7급 3, 8급 2)</li> </ul> <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 제368호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 시험연구과 폐지 - 차장 6국(관) 13과 6담당관 3단</li> <li>• 해양경찰연구개발센터에 기획관리과, 장비개발연구팀, 과학수사연구팀, 유출유분분석팀 및 배출물연구팀을 둠 - 1과 4팀</li> </ul>
'07. 5. 4	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제371호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 총액인건비제도의 시행에 따라 8개 해경서(속초·포항·울산·완도·군산·태안·통영·여수) 장비관리과 신설 - 13개 해경서, 91과 74개 파출소</li> </ul>
'07. 8. 22	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,236호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 대변인제도 도입에 따라 정책홍보관리관이 대변인을 겸임</li> </ul>
'07. 9. 14	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,274호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• '07년 소요정원 93명 및 수시직제 증원 인력 38명 증원(경정2, 경감7, 경위16, 경사37, 경장41, 순경28)</li> </ul> <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 제385호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 광역수사단을 형사과로 명칭 변경</li> </ul>
'07. 11. 30	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,424호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 광주정부통합전산센터를 설치에 따라 우리청 시스템 관리인력 2인(경장1, 기능 10급1)을 정보통신부로 이체</li> </ul>
'08. 2. 29	<p>정부조직법 전부개정(법률 제8,852호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰청 소속이 해양수산부에서 국토해양부 외청으로 변경</li> </ul> <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 전부개정(대통령령 제20,699호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 기획조정관 신설, 정책홍보관리관 및 정보화담당관 폐지</li> <li>• 정책홍보담당관의 기능은 대변인으로, 정보화담당관의 기능은 장비기술국으로 이관</li> <li>• 해양오염관리국을 해양오염방제국으로, 총무과를 운영지원과로 개편</li> </ul>
'08. 3. 10	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 전부개정(국토해양부령 제3호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창의혁신담당관으로, 인사교육담당관을 인력개발담당관으로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편</li> <li>• 외사과·전략사업과·장비과·보급과 신설 및 장비과·조함단·항공과 폐지</li> <li>• 방제과를 방제기획과·기동방제과로 확대 개편하고, 감시과와 해양배출물관리과를 예방지도과로, 정보화담당관과 통신과를 정보통신과로 통합</li> </ul>
'08. 5. 9	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제11호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 경비국난국에 구난관리팀(과단위) 신설</li> </ul>

'08. 8. 7	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,963호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>남해지방해양경찰청 소속으로 서귀포해양경찰서 신설</li> <li>'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</li> </ul>
'08. 8. 7	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제40호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 명칭 변경</li> </ul>
'08. 12. 31	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(국토해양부령 제82호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>해양오염방제국장 직위의 직무등급 변경(다등급 → 나등급)</li> </ul>
'09. 2. 9	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제97호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>창의실용담당관실을 창의성과담당관실로, 인력개발담당관실을 인사교육담당관실로 명칭 변경</li> </ul> <p><b>해양경찰청 국제협력·정보·보안 및 외사기능 사무분장 규칙 일부개정(훈령 제698호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>국제협력담당관실 국제협력1·2·3팀을 국제기획·국제협력·국제정보팀으로, 외사과 외사1·2계를 외사기획·외사수사계로 각각 명칭변경</li> </ul>
'09. 2. 9	<p><b>해양경찰청 사무분장규칙 일부개정(훈령 제697호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>기획담당관실 평가관리팀을 창의실용담당관실로, 창의실용담당관실 조직관리팀을 기획담당관실로 각각 이관하고, 창의실용담당관을 창의성과담당관으로, 평가관리팀을 정책평가팀으로 명칭 변경</li> <li>인사교육담당관실 인재개발팀 및 시험관리팀을 각각 교육팀 및 고시팀으로 명칭 변경</li> <li>형사과 지능수사1·2계를 각각 광역수사1·2계로 명칭 변경</li> <li>정비과내 함정정비계 및 특장정비계를 정비계 및 항공관리계로 명칭 변경</li> <li>방제기획과 방제대책계를 기동방제과로, 기동방제과 방제지원계를 방제기획과로 각각 이관</li> </ul> <p><b>지방해양경찰관서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제699호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>지방청 경무기획과 경리계, 경비구난과 정보통신계를 신설하고, 경비통신계를 경비계로 명칭 변경</li> </ul> <p><b>해양경찰학교 사무분장규칙 일부개정(훈령 제700호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>교무과 학과업무에 체육학과 신설</li> </ul>
'09. 4. 1	<p><b>지방해양경찰관서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제705호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>인천해양경찰서 영종출장소를 영종파출소로, 월미파출소를 월미출장소로 전환</li> </ul>
'09. 5. 20	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제130호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>지방해양경찰청에 청문감사담당관 신설</li> </ul> <p><b>지방해양경찰관서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제713호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>지방해양경찰청 경무기획과 청문감사계를 청문감사담당관으로 확대 개편</li> </ul>
'09. 10. 30	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제177호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>기능직 공무원의 직급명칭 변경 <ul style="list-style-type: none"> <li>※ 선장 → 선박항해장, 선원 → 선박항해원, 기관원 → 선박기관원, 교환원 → 전화상담원, 사무원 → 사무실무원, 난방원 → 열관리원</li> </ul> </li> <li>해양경찰청과 그 소속기관 사무직렬 기능직 공무원 12명(기능9급 1, 기능10급 11)을 일반직공무원 12명(행정서기 9, 행정서기보 3)으로 특별채용 근거 마련</li> </ul> <p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제21,908호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>본청 경비구난국 명칭을 경비안전국으로 변경</li> <li>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</li> </ul>

<p>'10. 1. 15</p>	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제214호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방청 경비구난과를 경비안전과로 명칭 변경</li> <li>• 지방청 항공단을 폐지하고, 경비안전과 소속 항공계 · 회전익항공단 · 고정익항공단으로 이관</li> </ul> <p><b>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장규칙 일부개정(훈령 제765호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 본청 기획담당관 조직관리팀을 조직팀으로, 재정담당관 관재팀을 국유재산팀으로, 형사와 형사계를 형사மாக계로 명칭변경</li> <li>• 방제기획과 방제지원계를 방제보급계로, 방제협력계를 대외협력계로, 기동방제과 방제지도계를 방제대응계로, 방제대책계를 긴급계획계로, 예방지도과 환경협력계를 예방계로, 환경지도계를 지도계로, 배출물관리계를 해양배출계로 명칭 변경</li> <li>• 인천해양경찰서 논현파출소를 안산파출소로 명칭 변경</li> </ul> <p><b>해양경찰기관의 조직 및 정원에 관한 규칙 전부개정(훈령 제769호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방청 경무기획과에 정책홍보계를 신설하고, 경비안전과의 정보통신계를 경무기획과로 이관</li> <li>• 동·서·남해 지방청 해양오염방제과 분석계 신설(포항·부산해양경찰서 분석계 폐지)</li> </ul> <p><b>동해지방해양경찰청과 그 소속기관 해양경찰서 사무분장 규칙 개정(동해청 훈령 제15호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 포항해양경찰서 영일만 파출소 신설(파출소 74개 → 75개)</li> </ul> <p><b>해양경찰청비행 기본운영 규칙 일부개정(훈령 제770호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 함정의장품 증가에 따라 선체과내 선거의장팀을 선거팀과 의장팀으로 개편</li> <li>• 총무과 혁신총무계를 총무계로 명칭 변경</li> </ul>
<p>'10. 5. 14</p>	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,161호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰연구개발센터를 해양경찰연구소로 명칭 변경</li> <li>• 신규 도입 장비운영 인력 68명 증원(경정7, 경감 11, 경위 10, 경사 12, 경장 15, 순경 13)</li> <li>• 파·출장소의 명칭·위치와 관할구역 조정권을 지방해양경찰청장에게 위임</li> </ul>
<p>'10. 7. 1</p>	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제245호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 장비기술과 정비과, 보급과를 장비과로 통합하고, 항공과 신설</li> </ul> <p><b>해양경찰청 및 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정(훈령 제784호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 정비과와 보급과를 장비과로 통합에 따라 보급1계는 보급계로, 보급2계는 장비계로 재편</li> <li>• 항공과에 항공기획계, 항공정비계, 항공안전계를 신설하고, 인천해양경찰서 항공정비대를 본청으로 이관</li> </ul>
<p>'10. 9. 1</p>	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,364호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 국토해양부로부터 연안 해상교통관제업무 수행 인력 7명(경감 4, 경위3) 이체</li> <li>• 신규 도입 장비운영 인력 60명과 전경대체인력 215명 증원(경정3, 경감 4, 경위 20, 경사 16, 경장 53, 순경 179)</li> </ul> <p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제284호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰청 감사담당관을 개방형 직위로 지정</li> <li>• 사무직렬 기능직 14명 일반직으로 전환(기능9급 1명, 기능10급 13명 → 8급 12명, 9급 2명)</li> </ul>

'11. 3. 29	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제(대통령령 제22,756호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 평택해양경찰서 신설</li> <li>• 11년도 소요정원 확보인력 48명(총경1, 경정10, 경감6, 경위11, 경사6, 경장4, 순경4, 5급1, 7급3, 8급2) 증원</li> <li>• 파출소 신설권한 지방청장 위임</li> </ul> <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙(국토부령 제343호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방청 항공단 신설</li> <li>• 총액인건비제 운영정원 일부 반납(경정-2, 순경+2)</li> </ul>
'11. 4. 7	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙(훈령 제835호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 평택해경서 신설에 따른 인천해경서의 파출장소 조정(대부·안산파출소를 평택서로 소속 변경 및 오이·연평출장소를 각각 신항만·연평파출소로 승격)</li> </ul> <p>해양경찰기관의 조직 및 정원에 관한 규칙(훈령 제834호, 2011)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방청 청장직속으로 항공단을 신설하여 경비안전과의 고정익항공대·회전익항공대를 이관, 경비계의 항공운항 담당 1명을 항공단 행정으로 이관</li> <li>• 지방청 계단위 신설 개수 제한 해제(기존 2개만 신설 가능)</li> <li>• 지방청장에게 파출소 신설·폐지 권한 및 조직진단·정원감사 권한 부여</li> </ul>
'11. 12. 16	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제894호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천 아라뱃길 해양경찰대 파출소 신설(김포, 여의, 청라)</li> <li>• 김포파출소장이 청라파출소장 및 여의파출소장을 지휘 감독</li> </ul> <p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23403호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 본청 항공 안전관리 기능강화 인력 2명(경위1, 경사1)증원</li> <li>• 소속기관 신규도입 합정, 헬기 운영인력 84명 증원</li> <li>• 전경대체인력 215명(경감14, 경위14, 경사56, 순경131) 증원</li> <li>• 소속기관 전화상담 기능직 29명(10급29) 감축 및 5명(9급2, 10급3) 본청 이체</li> </ul>

## 2012년 조직개편 현황

'12. 1. 18	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제435호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 소요정원 272명 반영</li> <li>• 파출소장 직급조정 경감 54, 경위-54</li> <li>• 태안·평택해양경찰서 관할구역 일부 조정</li> <li>• 총액인건비 일부 상계 : 경감-2, 순경2</li> </ul> <p>남해지방해양경찰청과 그 소속해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정(남해청 훈령 제36호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 특공대 심해대응팀 신설(정원 11명 : 경감1, 경위2, 경사3, 경장3, 순경2)</li> </ul>
'12. 1. 26	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23556호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상특수기동대 인력 102명 증원 : 경위24, 경사24, 순경54</li> </ul>

'12. 2. 6	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제440호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해상특수기동대 인력 102명 증원(수시) : 경위24, 경사24, 순경54</li> <li>• 서해권 대형함정별 4명 증원, 인천 300~500톤급 함정별 5명 증원</li> </ul>
'12. 6. 1	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23823호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정</li> <li>• 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원</li> <li>• 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축</li> </ul> <p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제469호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정</li> <li>• 해양경찰학교 함정훈련학과 신설</li> <li>• 해양경찰청 수색구조과장·수상레저과장·형사과장·외사과장·장비과장·항공과장과 학교 총무과장 및 함정훈련과장의 보임을 총경으로 함</li> <li>• 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원</li> <li>• 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축</li> <li>• 본청 및 소속기관 중간관리자 9명 직급상향(총경+5, 경정-5, 5급+4, 6급-4)</li> <li>• 해양경찰학교 경사 3명을 제주청 신설인력으로 이체</li> <li>• 사무기능직 공무원 일반직 전환(일반직 +13, 기능직-13)</li> <li>• 총액인건비 반납(경정2, 경감13)</li> <li>• 기능직 10급 폐지에 따른 기능직 정원 조정(10급⇒9급으로 전환)</li> </ul>
'12. 6. 25	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23877호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 차안감으로 조정</li> <li>• 지휘체계확립을 위한 본청 4·5급과 남해청 4급 상호이체</li> </ul>
'12. 6. 27	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제489호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 차안감으로 조정</li> <li>• 방제분야의 원활한 업무조정을 위하여 해양경찰청 4·5급과 남해지방해양경찰청 4급 상호이체</li> </ul>
'12. 12. 4	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24217호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 남해지방청 소속으로 창원해양경찰서 신설</li> <li>• 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축</li> </ul>
'12. 12. 5	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제547호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 남해지방청 소속으로 창원해양경찰서 신설</li> <li>• 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축</li> <li>• 본청 경위-18, 경사+15, 지방관서 경사-18, 경위+18</li> <li>• 총액인건비 반영(본청 경감+3, 경장-3, 지방관서 경감+31, 순경-31)</li> </ul>

## 2013년 조직개편 현황

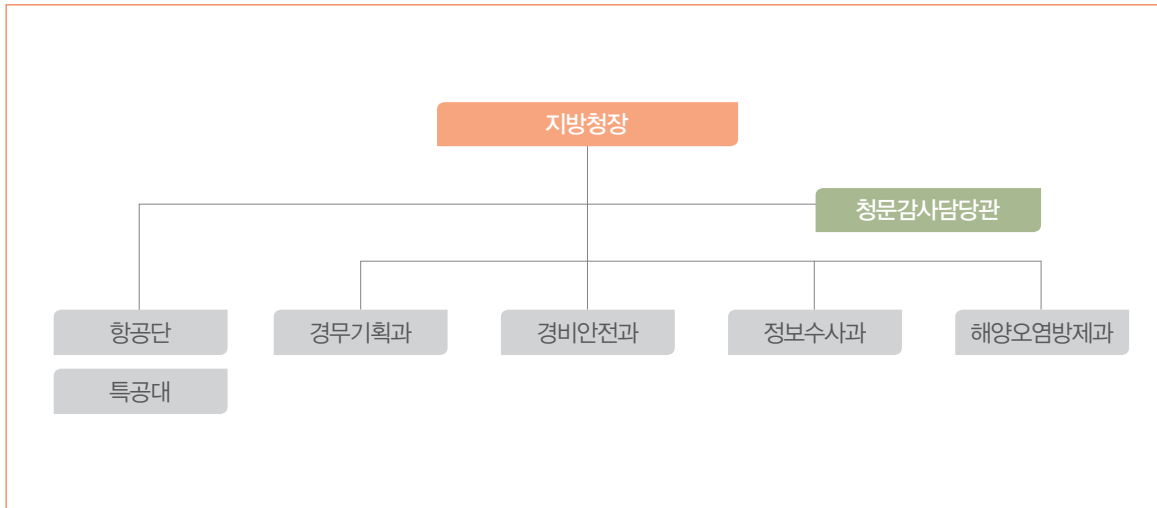
'13.1.24	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제956호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 운영지원과 소속으로 복지계 신설</li> <li>• 경비안전국 해상안전과 소속으로 해상교통관제계 신설</li> <li>• 장비기술국 전략사업과 소속으로 특수장비사업계 신설</li> </ul>
'13.3.12	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제962호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 정보수사국 형사와 소속으로 국제형사계 신설</li> </ul>
'13.3.23	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24457호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지방해양경찰청장과 직할해양경찰서장 밑에 두고 있는 직할단(항공단 및 특수구조단)과 직할대(특공대)의 근거 규정을 신설</li> <li>• 공통 · 지원부서 정원 6명(총경 이하 5명, 3급 또는 4급 이하 및 기능직 1명)을 감축</li> </ul>
'13.3.24	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제2호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 공통 · 지원부서 정원 6명(총경 이하 5명, 3급 또는 4급 이하 및 기능직 1명)을 감축</li> </ul>
'13.3.28	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제964호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 경비안전국 해상안전과 소속으로 예방총괄계 신설</li> <li>• 안전기획→안전제도, 교통관리→교통안전, 해상교통관제→교통관제로 명칭변경</li> </ul>
'13.6.14	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제972호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GMDSS(구난통신) 관련 사무를 '정보통신과'로 이관</li> <li>• 수색구조→재난대비, 국제해사→재난대응으로 명칭변경</li> </ul>
'13.6.26	<p>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제31호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰청과 그 소속기관의 사무직렬 기능직공무원 정원 18명(기능9급 18명)을 일반직공무원 정원 18명(행정주사보 5명, 행정서기 13명) 전환, 사무실무원(비서요원) 생성</li> </ul>
'13.7.18	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제986호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천해양경찰서 소속 구난무선국을 해양안전통신국으로 명칭변경</li> </ul>
'13.10.4	<p>해양경찰청과 인천해양경찰서 사무분장 규칙 일부개정 (훈령 제1008호)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 인천해양경찰서 소속 백령출장소를 파출소로 승격, 예하에 용기포 출장소 신설, 관할구역 조정 등</li> <li>• 연안파출소 명칭변경(연안→인항)</li> <li>• 정보통신운영계 업무 중 "위성통신망 운용에 관한 사항"을 정보통신기획계로 조정</li> </ul>

'13.11.5	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24831호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰학교의 명칭을 해양경찰교육원으로 변경</li> <li>• 남해지방해양경찰청장의 직급을 경무관에서 치안감으로 상향 조정</li> <li>• 서해지방해양경찰청에 안전총괄부(경무관) 신설</li> <li>• 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</li> <li>• 한시정원 207명(경감 14명, 경위 14명, 경사 56명, 순경 123명) 감축</li> </ul>
'13.11.5	<p><b>해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제53호)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 해양경찰학교의 명칭을 해양경찰교육원으로 명칭 변경</li> <li>• 창의성과담당관을 창조성과담당관으로 명칭 변경</li> <li>• 남해지방해양경찰청장의 직급을 경무관에서 치안감으로 상향 조정</li> <li>• 서해지방해양경찰청에 안전총괄부(경무관) 신설</li> <li>• 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</li> <li>• 한시정원 207명(경감 14명, 경위 14명, 경사 56명, 순경 123명) 감축</li> </ul>

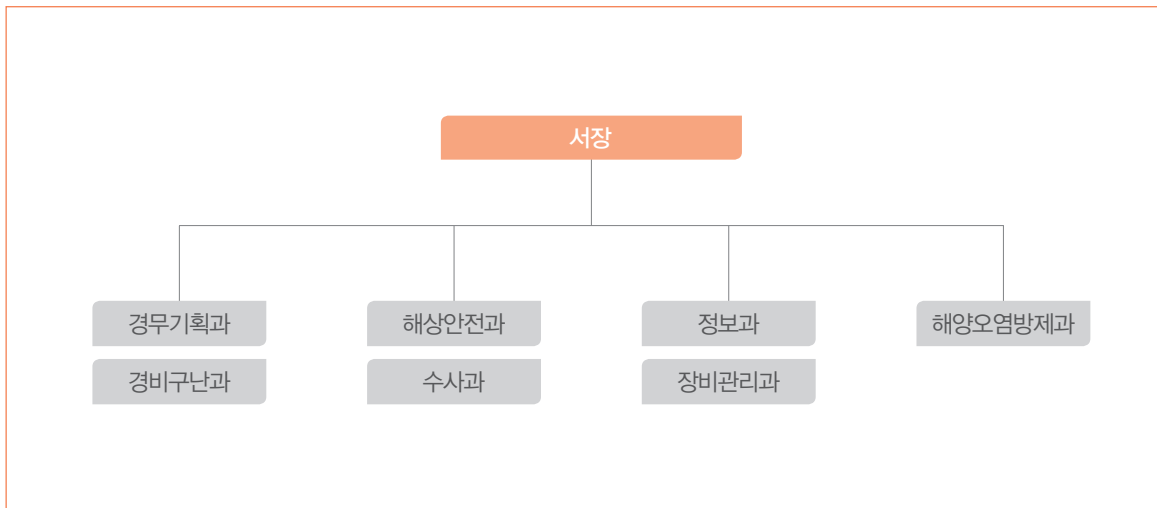


## (2) 지방해양경찰관서

### 지방해양경찰청



### 해양경찰서



## 표 그림 목차

### 제1장 해양주권 수호 및 국가안보 강화

#### 표

#### 1절 독도, 이어도 및 EEZ 해양주권 수호

[표 1-1] 불법조업 중국어선 단속 현황	19
[표 1-2] NLL 부근 중국어선 월별 조업 및 단속 현황	22
[표 1-3] 우리 어선 외국수역 불법조업 나포현황	26

### 제2장 국민중심 해양안전망 구축

#### 표

#### 1절 해양재난관리 활동

[표 2-1] 10년간 해양사고 발생 및 구조현황	45
[표 2-2] 해양사고 발생현황	46
[표 2-3] 원인별 사고 현황	46
[표 2-4] 구조기관별 구조 현황	47
[표 2-5] 선종별 사고 현황	47
[표 2-6] 거리별 사고 현황	48
[표 2-7] 기상별 사고 현황	48
[표 2-8] 시간대별 사고 현황	49
[표 2-9] 월별 사고 현황	49
[표 2-10] 지방해양경찰관서 관할해역별 사고 현황	50
[표 2-11] 2013 재난대응 안전 한국훈련	54
[표 2-12] 최근 10년간 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황	55
[표 2-13] 최근 3년간 122구조대 활동성과	56
[표 2-14] 최근 5년간 선박사고 및 인명사고 현황	57
[표 2-15] 2013년도 수색구조관련 국제회의 및 훈련 참석·개최 현황	63
[표 2-16] 국가간 수색구조 협력을 통한 구조사례(2013)	64

#### 2절 해양사고 예방체계 구축과 연안해역 안전관리

[표 2-17] 최근 3년간 해양사고(선박·연안) 현황	66
[표 2-18] 「구명조끼 착용 생활화」 캠페인 주요 추진일지	74
[표 2-19] 파·출장소 현황(2013년 12월)	77
[표 2-20] 해양경찰서별 대항신고소 현황	77
[표 2-21] 파·출장소 출·입항신고 현황	78
[표 2-22] 연안구조장비 구분현황	79

#### 4절 체계적인 해양교통관리

[표 2-23] 해양경찰서별 여객선 관리 현황(2013)	86
[표 2-24] 톤수별 여객선 관리 현황(2013)	86
[표 2-25] 지역별 유·도선 현황(2013)	87
[표 2-26] 여객선, 유·도선 이용객	87
[표 2-27] 다중이용선박 위반행위 단속 현황(건)	88
[표 2-28] 성수기 특별교통 이용객 (명)	89
[표 2-29] 선종별 음주운항 단속 현황	91

#### 5절 수상레저 안전관리 활동

[표 2-30] 수상레저 활동자 및 해수욕장 이용객 비교	94
[표 2-31] 연도별 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수	97
[표 2-32] 지역별 교부현황	97
[표 2-33] 필기시험 시행결과	97
[표 2-34] 실기시험 시행결과	97
[표 2-35] 조종면허시험 대항기관 현황	98
[표 2-36] 수상레저사업장 및 기구 현황	101
[표 2-37] 동력수상레저기구 등록현황(5년간)	102
[표 2-38] 금지구역 지정현황	103
[표 2-39] 수상레저안전법 위반자 단속현황(5년간)	105
[표 2-40] 수상레저안전안전관리 기본 체계도	106
[표 2-41] 기구별 사고현황(인명 또는 재산피해 동반)	107
[표 2-42] 원인별 사고현황(인명 또는 재산피해 동반)	107
[표 2-43] 유형별 사고현황(인명 또는 재산피해 동반)	107
[표 2-44] 인명피해별 사고현황	108

## 그림

### 1절 해양재난관리 활동

〈그림 2-1〉 함정 설치 사진 및 원격 응급 의료시스템 보도자료	58
〈그림 2-2〉 한국해양구조협회 창립식	59
〈그림 2-3〉 한국해양구조협회의 지난 1년 간 성과	59
〈그림 2-4〉 국가별 상황 대응훈련 모습	62

### 4절 체계적인 해양교통관리

〈그림 2-5〉 유선 운항도 및 도선 사진	86
〈그림 2-6〉 여객선 안전관리 활동	88
〈그림 2-7〉 특별교통 안전관리 활동	89
〈그림 2-8〉 낚시어선 척수 및 이용객 현황	89
〈그림 2-9〉 낚시어선 안전관리 활동	90
〈그림 2-10〉 음주단속 실적(2009년 ~ 2013년)	90
〈그림 2-11〉 해양경찰청, 도로교통공단 간 업무협약 및 해양경찰청장 인터뷰	91

### 5절 수상레저 안전관리 활동

〈그림 2-12〉 수상레저기구의 종류	92
----------------------	----

## 제3장 해양 법질서 확립을 통한 선진일류국가 구현

## 표

### 1절 해양오염 단속활동

[표 3-1] 최근 10년 간 범죄발생 현황	110
[표 3-2] 총범죄 발생·검거 현황	111
[표 3-3] 관서별 범죄발생 현황	112
[표 3-4] 형법범 발생·검거 현황 비교	115
[표 3-5] 살인사건 발생·검거 현황	115
[표 3-6] 유형별 검거 현황	115
[표 3-7] 해상절도 발생·검거 현황	116
[표 3-8] 유형별 선상절도 현황	116
[표 3-9] 폭력 발생·검거 현황	117
[표 3-10] 유형별 폭력사건 발생 현황	117
[표 3-11] 사기사범 발생·검거 현황	118

[표 3-12] 유형별 사기사범 현황	118
[표 3-13] 재물손괴 발생·검거 현황	119
[표 3-14] 재물손괴 유형별 현황	119
[표 3-15] 횡령·배임 발생·검거 현황	120
[표 3-16] 횡령·배임 유형별 현황	120
[표 3-17] 충돌·도주 현황	121
[표 3-18] 특별법범 발생·검거 현황	121
[표 3-19] 수산사범 발생·검거 현황	122
[표 3-20] 유형별 수산사범 현황	122
[표 3-21] 안전사범 발생·검거 현황	123
[표 3-22] 유형별 안전사범 현황	123
[표 3-23] 환경사범 발생·검거현황	124
[표 3-24] 유형별 환경사범 현황	124
[표 3-25] 중요범죄 단속활동	125
[표 3-26] 면세유 불법유통 단속 실적	126
[표 3-27] 인권유린 사범 단속실적	127
[표 3-28] 무기산 불법사용 단속실적	128
[표 3-29] 유해수산 사범 단속실적	128
[표 3-30] 기소중지 발생·검거현황	130
[표 3-31] 형사기동정 배치 현황(2013년)	130
[표 3-32] 형사기동정 운영실적	130

### 2절 인권과 국민편익 중심의 수사행정 구현

[표 3-33] 수사전담요원 현황(2013년)	133
[표 3-34] 출장조사 이용자 현황(2013년)	133
[표 3-35] 법률상담 현황	134

### 3절 국제성 범죄와 외사경찰

[표 3-36] 내외국인 출입국 현황 (출입국·외국인정책본부 통계)	140
[표 3-37] 체류외국인 현황 (출입국·외국인정책본부 통계)	140
[표 3-38] 외국인 선원현황 (고용노동부, 수협, 해운조합 등)	140
[표 3-39] 외국인 선원 이탈현황 (고용노동부, 수협)	140
[표 3-40] 권역별 기획수사 테마	141
[표 3-41] 외사범죄 분야별 5개분야 전문특기	141
[표 3-42] 국제성 범죄 처리 현황	142

[표 3-43] 범죄유형별	142
[표 3-44] 제주 무사증 무단이탈 현황 (법무부, 해경청 통계자료)	143
[표 3-45] 밀입국 사범 단속현황	144
[표 3-46] 해상 밀수사범 검거현황	145
[표 3-47] 지식재산권 침해범죄(상표법) 검거현황	146
[표 3-48] 외환거래법 위반사범 검거현황	147
[표 3-49] 외국인 인권보호센터 운영실적	148

#### 4절 정보·보안역량 강화

[표 3-50] 유형별 해상집단행동	152
[표 3-51] 2013년 분야별 정책 참고자료 발굴현황	155

#### 그림

##### 1절 해양범죄 단속활동

〈그림 3-1〉 해역별 발생현황	112
〈그림 3-2〉 월별 범죄 발생현황	113
〈그림 3-3〉 발생시간대별 범죄 발생현황	113
〈그림 3-4〉 수사활동 추진목표	114

### 제4장 깨끗한 바다를 만들기 위한 해양환경 보전활동

#### 표

##### 1절 해양오염사고 발생 추세

[표 4-1] 사고 규모별 현황	162
[표 4-2] 원인별 현황	163
[표 4-3] 오염원별 현황	165
[표 4-4] 오염 물질별 현황	167
[표 4-5] 해역별 사고발생 현황	169
[표 4-6] 국내·외 선적별 현황	171
[표 4-7] 외국적 선박별 현황	171

##### 2절 해양오염 예방활동

[표 4-8] 출입검사 중점 점검대상(2013년)	172
[표 4-9] 출입검사 실적	173

[표 4-10] 해양오염사범 단속 및 조치현황	174
[표 4-11] 해양오염행위 대상별 단속현황	174
[표 4-12] 해양환경지킴이 구성현황	175
[표 4-13] 해양오염신고 실적	175
[표 4-14] 청소년 해양환경보호도우미 참여현황	176
[표 4-15] 깨끗한 어촌만들기 사업 추진실적	177
[표 4-16] 바다정화활동 추진실적	178
[표 4-17] 해양오염방지 교육·사진전시 추진실적	179
[표 4-18] 어린이 바다사랑 그림그리기 대회 추진실적 (최근 5년간)	179
[표 4-19] 청소년 해양환경교실 운영 실적	181

#### 3절 해양오염사고 대비·대응체계 확립

[표 4-20] 지역해양오염 방제대책협의회 운영 실적	184
[표 4-21] 방제기술지원협의회 구성현황	184
[표 4-22] NOWPAP 지역방제활동센터 현황	191
[표 4-23] 인접국가 간 방제훈련 실적	192

#### 4절 폐기물 해양배출 관리

[표 4-24] 배출해역 지정현황	195
[표 4-25] 폐기물 종류별 해양배출 현황	196
[표 4-26] 폐기물 위탁처리업체 현황	197
[표 4-27] 폐기물 위탁업체 단속실적	198

#### 그림

##### 1절 해양오염사고 발생 추세

〈그림 4-1〉 최근 5년간 해양오염사고 발생현황	161
〈그림 4-2〉 사고규모별 사고건수 비교	161
〈그림 4-3〉 사고규모별 유출량 비교	162
〈그림 4-4〉 원인별 사고건수 비교	163
〈그림 4-5〉 원인별 유출량 비교	163
〈그림 4-6〉 오염원별 사고건수 비교	165
〈그림 4-7〉 오염원별 유출량 비교	165
〈그림 4-8〉 물질별 사고건수 비교	166
〈그림 4-9〉 물질별 유출량 비교	167
〈그림 4-10〉 해역별 사고건수 비교	168
〈그림 4-11〉 해역별 유출량 비교	168
〈그림 4-12〉 월별 사고건수 비교	169

〈그림 4-13〉 시간대별 사고건수 비교	170
------------------------	-----

#### 4절 폐기물 해양배출 관리

〈그림 4-14〉 10년간 폐기물 해양배출현황	196
---------------------------	-----

## 제5장 창조적이고 선도적인 해양경찰

### 표

#### 2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

[표 5-1] 민원접수·처리 건수	208
[표 5-2] 대민봉사활동 내역	209
[표 5-3] 경찰서 및 함정견학 내역	210
[표 5-4] 유형별 징계 현황	217
[표 5-5] 계급별 징계 현황	217
[표 5-6] 분야별 규제개혁 과제 발굴 및 추진현황(2009 ~ 2013)	220

#### 3절 창의적인 연구개발 활동

[표 5-7] 중소기업청 구매조건부 사업 추진 현황	227
[표 5-8] 법과학 증거물 감정 현황	228
[표 5-9] 2013년도 해양배출폐기물 전문검사기관 지정현황('13. 12. 31 기준)	236

### 그림

#### 2절 민원서비스 및 정책 이해도 제고

〈그림 5-1〉 어린이날 기념 함정공개 행사	210
〈그림 5-2〉 정보공개 처리현황	210
〈그림 5-3〉 공개여부 결정기간별 현황	211
〈그림 5-4〉 기타처리 현황	211

## 제6장 해양경찰 조직역량 강화

### 표

#### 1절 조직 역량 기반 강화

[표 6-1] 해양경찰청 인력현황(2013년)	248
[표 6-2] 2012, 2013년 예산비교	249
[표 6-3] 사업별 예산현황(2013년)	249
[표 6-4] 연도별 예산변화 추이	250
[표 6-5] 중기재정계획(2013~2017년)	250

#### 2절 인사교육 및 복리후생

[표 6-6] 승진현황	253
[표 6-7] 승진심사 현황	254
[표 6-8] 승진시험 개편 현황	255
[표 6-9] 승진현황	255
[표 6-10] 연간 표창현황	256
[표 6-11] 연도별 포상현황	256
[표 6-12] 모범공무원 선발 현황	257
[표 6-13] 연도별 교육현황	258
[표 6-14] 연도별 채용현황	262
[표 6-15] 2013년 안전행정부 주관 공직박람회 참가	262
[표 6-16] 2013년 해양경찰청 취업컨설팅	263
[표 6-17] 해양경찰청 어린이집 개원 계획	265
[표 6-18] 관사·임차주택	266
[표 6-19] 해성장학금 지급현황	266
[표 6-20] 외부장학금 지급현황	267
[표 6-21] 전사·순직자 현황	268
[표 6-22] 모범의경 산업시찰 현황	270
[표 6-23] 해양경찰 여경 계급별 현황(2013년)	271

#### 3절 국제교류 협력 강화

[표 6-24] 외국기관과의 MOU 체결현황	281
[표 6-25] 주재관 파견 현황	282

#### 4절 전력증강 및 장비관리

[표 6-26] 함정준공 현황 (2013년)	289
[표 6-27] 항공기 도입 계획	292

## 부 록

[표 6-28] 해양경찰 함정 현황(2013년)	292
[표 6-29] 함정수리 실적 (2013년)	294
[표 6-30] 함정수리 현황	294
[표 6-31] 항공기 현황	295
[표 6-32] 항공기 일반제원	296
[표 6-33] 항공기 주요 정비실적	296
[표 6-34] 항공기 운용 기령	296
[표 6-35] 해양경찰청 차량 보유현황(2013년)	298
[표 6-36] 최근 10년 간 해양경찰 함정 수리실적	300
[표 6-37] 10년 간 연도별 예산절감 현황	300
[표 6-38] 10년 간 고객만족도 설문조사 결과	301

## 그림

### 1절 조직 역량 기반 강화

〈그림 6-1〉 2012, 2013년 예산비교	248
〈그림 6-2〉 연도별 예산변화 추이	250

### 3절 국제교류 협력 강화

〈그림 6-3〉 해양경찰 창설 60주년 기념 컨퍼런스 '13. 9. 11~9. 12, 인천 송도	283
--	-----

### 4절 전력증강 및 장비관리

〈그림 6-4〉 경비함정 노후화율 현황	290
-----------------------	-----

## 2014 해양경찰백서 집필진

발간위원장 : 기획조정관  
치안감 김광준

담당부서		발간위원	집필위원	실무위원
대변인실		총경 성기주	경정 함혜현	경위 옥영삼
운영지원과		총경 이원희	경정 이종욱	경감 김재성
감사담당관실		4급 이성형	경정 김평한	경감 성윤창
기획 조정관실	기획담당관	기획담당관 총경 김홍희	경정 하태영	경위 박현탁
	재정담당관		경정 백학선	경장 주효경
	창의성과담당관		경정 정육한	경장 이성계
	인사교육담당관		경정 서정원	경감 김지한
국제협력관실			경정 김해철	경감 연홍석
경비 안전국	경비과	경비과장 총경 여인태	경정 윤태연	경위 위성휴
	해상안전과		경정 손경호	경위 박광호
	수색구조과		경정 김대식	경위 남혜성
	수상레저과		경정 김태환	경감 홍현도
정보 수사국	수사과	수사과장 총경 양동신	경정 강봉석	경감 김기용
	형사과		경정 안성식	경위 이상민
	정보과		경감 여성수	경사 이재우
	외사과		경정 강성기	경사 송성현
장비 기술국	전략사업과	전략사업과장 총경 윤성현	경정 박상식	경장 고영수
	장비과		경감 박준영	경감 정세희
	항공과		경정 임재수	경장 박선미
	정보통신과		경정 김철환	경사 김주화
해양오염 방제국	방제기획과	방제기획과장 3급 김형만	5급 신영수	7급 차수영
	기동방제과		5급 서정목	7급 서웅기
	예방지도과		5급 천명철	7급 강병용
해양경찰연구소		4급 김창균	경감 박재호	경위 배명지

## [안 내]

- 백서의 내용과 관련하여 문의사항이나 개선의견이 있으면  
해양경찰청 기획담당관실로 연락하여 주시기 바랍니다.
- 주 소 : 406-741 인천광역시 연수구 해돋이로 130  
해양경찰청 기획담당관실 해양경찰백서 담당자  
전 화 : (032)835-2521 팩 스 : (032)835-3304  
홈페이지 : [www.kcg.go.kr](http://www.kcg.go.kr)

## 2014 해양경찰백서

발행	2014년 11월
발행인	김 석 균
발행처	해양경찰청
디자인·인쇄	아미고디자인
정가	10,000원

