



2020 해양경찰 백서

2020 KOREA COAST GUARD ANNUAL REPORT



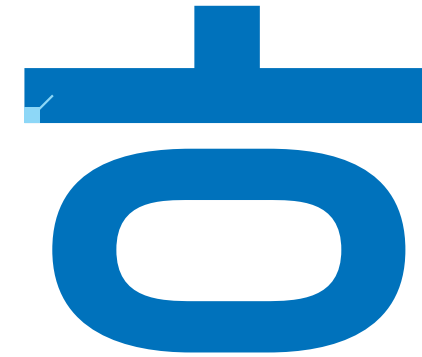
2020 해양경찰 백서는
해양경찰청 홈페이지(<http://www.kcg.go.kr>)와
아래 QR코드 인식을 통한 e-book에서
확인하실 수 있습니다.



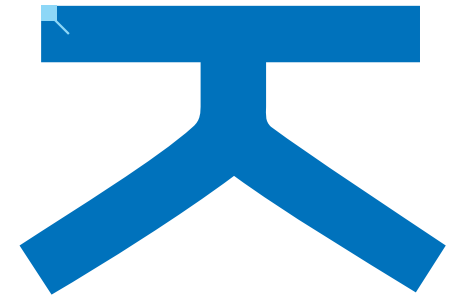
발 간 등 록 번 호
11-1532000-000015-10

2020 해양경찰 백서

2020 KOREA COAST GUARD ANNUAL REPORT

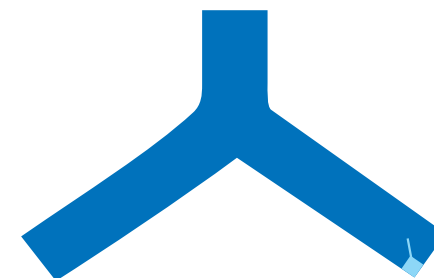


2020
KOREA COAST GUARD
ANNUAL REPORT



2020 해양경찰 백서

현장에 강한,
신뢰받는 해양경찰



현 장

2020
KOREA COAST GUARD
ANNUAL REPORT

2020 해양경찰 백서

현장에 강한,
신뢰받는 해양경찰



신뢰



해양경찰의 확실한 변화, “국민과 함께”

발간사



해양경찰은 1953년 12월 창설되어 국민의 곁에서 지난 67년간 대한민국의 해양주권과 안전을 지켜온 국내 유일의 해양 종합 법집행기관입니다. 특히, 올해 2월 21일에는 해양경찰의 직무 범위를 명확하게 규정하고, 민주적 소통을 강조하는 내용의 「해양경찰법」이 시행되어, 국민과 함께 새로운 도약을 준비하고 있습니다.

「기록의 쓸모(저자, 이승희)」라는 책에서는 ‘기록을 통해 경험을 찾고, 경험을 통해 쓸모를 만들어 가며, 생각의 도구가 되고, 나를 성장시키는 자산이 된다.’라고 기록의 중요성을 말합니다. 역사의 기록은 현재 우리의 상황을 객관적으로 진단하는 거울이자, 미래로 나아가야 할 길을 알려주는 나침반입니다.

2003년부터 만들어진 「해양경찰 백서」는 국민의 염원인 “안전하고 깨끗한 희망의 바다”를 위한 해양경찰의 도전과 발자취를 기록해 온 역사이며, 앞으로의 향로를 결정하는데 소중한 사용될 향해 일지로서의 역할을 할 것입니다. 이번에 발행하는 「2020 해양경찰 백서」는 지난 1년 동안 해양경찰이 추진해 온 각종 정책성과들을 국민들께 제출하는 보고서입니다. 특히, 중심 가치로 설정한 “현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰”이라는 주제에 맞춰, 현장의 목소리를 최대한 반영하고자 하였습니다.



이번 백서 발간이 해양경찰의 새로운 전통을 세우는 초석이 되고, 그간 추진해 온 성과들이 국민들에게 공유되기를 기대합니다. 앞으로도 매년 정책추진에 대한 성과와 반성을 통해 해양경찰이 계속 발전해가는 모습을 기록하는 「해양경찰 백서」가 되기를 바랍니다.

우리 민족에게는 동아시아의 바다를 호령하던 장보고 대사와 국난의 위기에서 나라를 구했던 충무공 이순신 장군의 기상이 살아있습니다. 자랑스러운 조상들의 얼을 물려받은 우리 해양경찰은 세계 최고의 해양경찰이 될 것입니다. 해양경찰을 향한 국민 여러분의 관심과 성원을 기대하며, 항상 “국민과 함께”할 것을 1만 3천여 해양경찰 가족과 함께 약속드립니다. 감사합니다.

2020년 10월

해양경찰청장

김종희

해양경찰 정책 추진체계도



대표정책

현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰을 구현으로
『국민과 함께, 안전한 바다를!』 대표정책으로 삼아 민·관 협력 거버넌스를
통해 해양안전을 획기적으로 강화하겠습니다.



목차

Contents

1장 「특집기사」 현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰

Chapter 01. 그간의 성과와 변화	12
(참고) 추모, 영웅 소개, 어린이 동화책 출간 등	30
Chapter 02. 해양경찰위원회 출범	32
Chapter 03. 코로나19 대응 활약상	39

2장 「해양경찰 소개」 해양경찰을 말하다

Chapter 01. 해양경찰관 임무와 역할	57
(참고 1) 해양경찰 경과·직별이 궁금해요	90
(참고 2) 해양경찰 채용기준이 궁금해요	92
Chapter 02. 해양경찰 소관 법률	95
Chapter 03. 해양경찰 공모전 수상작	108

3장 「주요 정책」 국민과 함께하는 해양경찰

Chapter 01. 경비	112
Chapter 02. 안전	138
Chapter 03. 치안	177
Chapter 04. 환경	213
Chapter 05. 내부역량 강화	236

FOCUS

01 국외 미세먼지, 해상조기 탐지체계 구축을 통한 국민건강 보호	119	15 국민을 위한 수사개혁 추진	192
02 광역 해양정보·상황인식 추진을 위한 기반 조성	120	16 과학수사 정보 공유를 위한 과학수사 저널 the scene 창간	195
03 2019 한-아세안 특별정상회의 해상경호	126	17 국내·외 공조를 통한 국내 최대 코카인 밀반입 검거 사례	205
04 지방해양경찰청 종합상황실 근무체계 개선	130	18 新남방정책, 해양오염사고 대응 국제협력 강화	221
05 바다 위의 음주운항, 이젠 시기술로 잡는다	134	19 고의·부주의 해양오염사고 줄이기 추진	228
06 구조거점파출소 알아보기	145	20 울산, 화학물질운반선 Stolt Groenland호 폭발·화재 사고	235
07 파출소 신형 연안구조정 배치 및 전용 계류시설 설치	148	21 해양경찰의 독자적 인사법령 체계 구축	247
08 2019년도 주요 해양조난사고 처리 사례	155	22 해양경찰 교육훈련 체계 고도화	256
09 현장에서 해양경찰은 모두가 초동 구조요원	161	23 제66주년 해양경찰의 날 행사	264
10 수난구조 민관협력 강화	164	24 선진 해양치안기관과의 수색구조 사례 공유	273
11 내수면 수상레저 안전관리	174	25 함정 첨단 공기조화기 시스템 개발	278
12 제18회 해양경찰청장배 전국 요트대회	175	26 클릭 한번으로 함정 소모품 주문서에서 배송까지 원스톱	282
13 표류사고 예방, 수상레저 안전의식 고취	176	27 고정익항공대의 변신은 무죄	284
14 2019년 5대 해양부조리 주요 추진 성과	183	28 해양경찰 재난안전통신망 구축	288

4장 부 록

Chapter 01. 통계연보	290
Chapter 02. 해양경찰 연혁	372
Chapter 03. 조직도 & 복제	385
Chapter 04. 대표함정 & 항공기	391

백서 길라잡이

Guide

2020 해양경찰 백서는 지난 2019년 해양경찰에 있었던
주요 변화와 성과, 실적 등을 기록으로 담았습니다.

다만, '그간의 성과와 변화'와
'해양경찰법' 시행'에 따른 해양경찰위원회 출범,
해양경찰 '코로나19 대응 활약상'을 대내·외에 널리 알리고자
특집기사로 작성하였습니다.

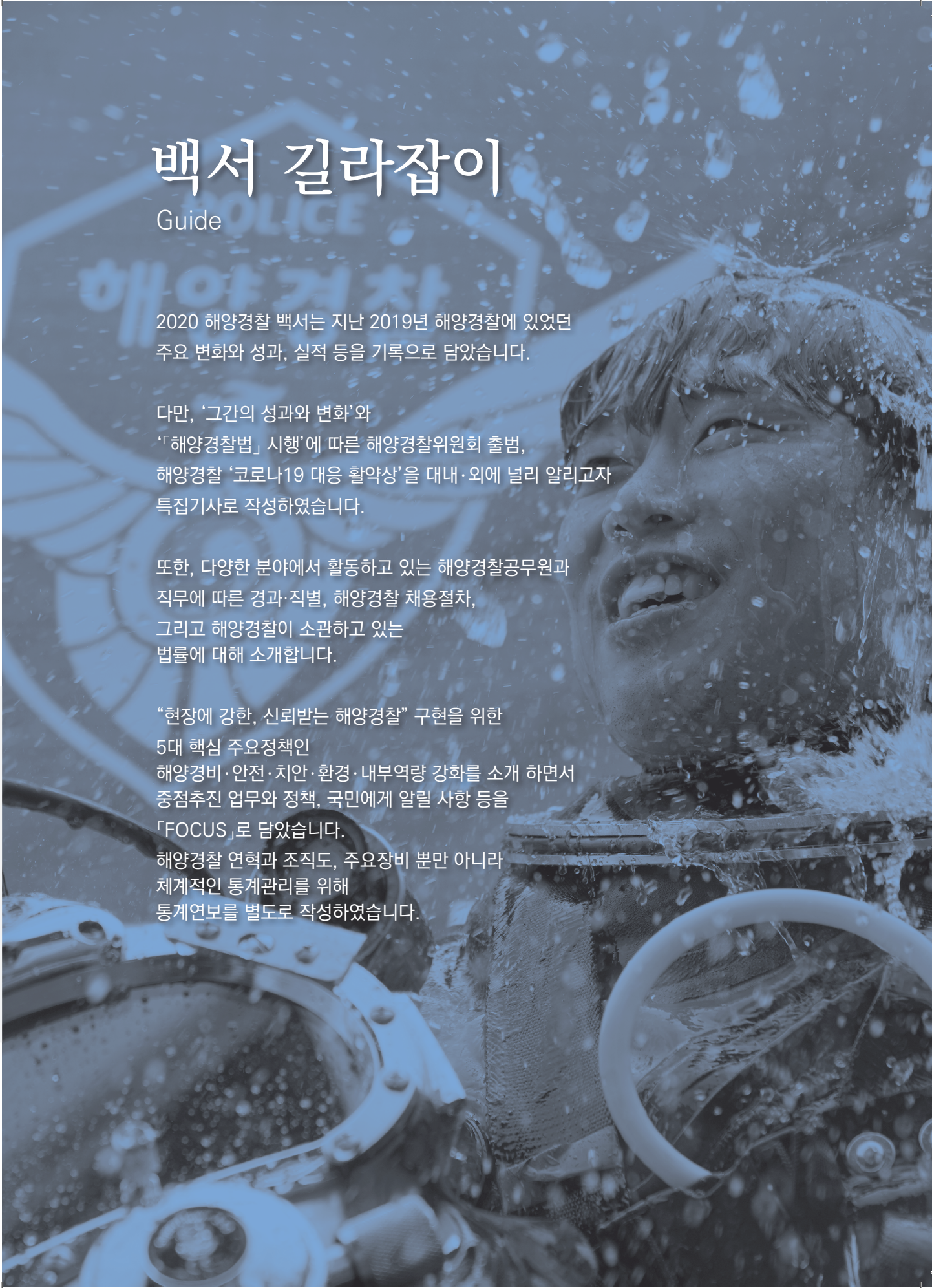
또한, 다양한 분야에서 활동하고 있는 해양경찰공무원과
직무에 따른 경과·직별, 해양경찰 채용절차,
그리고 해양경찰이 소관하고 있는
법률에 대해 소개합니다.

“현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰” 구현을 위한

5대 핵심 주요정책인

해양경비·안전·치안·환경·내부역량 강화를 소개 하면서
중점추진 업무와 정책, 국민에게 알릴 사항 등을
「FOCUS」로 담았습니다.

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



빈틈없는 해양 주권·안보 수호

해양주권 위협에 대해 독도·이어도 등 해양영토를 빈틈없이 수호하고, 불법 외국어선으로부터 우리 바다와 어민을 보호하는 선제적인 대비체계를 구축하겠습니다.



깨끗한 해양 환경 보호

대규모 환경피해로 직결되는 해양 유류, 화학물질 유출사고 대응역량을 강화하고, 깨끗한 바다를 후손에게 물려주기 위한 예방 관리활동을 확대하겠습니다.



▲ 유출 기름과 사투, 가거도 해양경찰 대원들('20년 7월 전남 신안군 가거도)

국민과 함께

“현장에 강한, 신뢰받는
신뢰를 바탕으로 대한민국 해양
나아가 ‘세계 일류의 해양’
달려



선박교통 해상질서

- 선박교통관제
출·입항 관리
- 유·도선 안전
안전위반행위
- 유조선, 유해
운반선 등 위험

해양 수색·구조 및 연안안전관리

- 각종 선박사고 및 연안해역
안전사고 발생시 구조 대응
- 태풍, 지진해일 등 해양재난에
대한 대비·대응
- 해양사고 예방 및 해양레저
활동에 대한 안전관리

해양주권 수호

- 독도, 이어도 등 해양 영토주권
수호를 위한 경비활동
- 국가 권익과 수산자원 보호를
위한 불법조업 외국어선 단속
- 해양대테러 및 대량살상무기
확산 방지 활동

현장에
신뢰
능력이

하는 해양경찰

해양경찰" 구현으로 국민의 경찰이 '국민을 위한 해양경찰'이자 경찰'이 되는 그날까지 멈추지 않고 가겠습니다.



관제 등 유지

(VTS) 및 선박 관리 및 낚시어선 단속 물질(NHS) 선박 안전관리

해양관련 범죄 예방·진압·수사

- 해양범죄에 대한 수사·정보 활동
- 해양·수산 관련 민생침해범죄 수사
- 밀입출국, 밀수, 해적 등 국제성 범죄 단속

해양오염 예방·방제

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

공정한 해양 치안 질서 확립

해양 전문성 기반의 인권 중심 수사·정보활동을 통해 국민의 안전한 삶을 보호하고, 사회적 공정성을 확보하는 치안활동을 전개하겠습니다.



바다에서의 국민 생명·안전 보호

해양사고 시 신속한 수색구조체계 구축과 유관기관 및 민간과의 협력네트워크를 통해 국민이 보다 안심할 수 있는 해양안전체계를 구축하겠습니다.



에
강한,
비는
정치를



2020
KOREA COAST GUARD
ANNUAL REPORT

2020 해양경찰 백서

한지

ANNUAL

1. 특집기사

현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰

REPORT

시리

Chapter 01

그간의 성과와 변화

Chapter 02

해양경찰위원회 출범

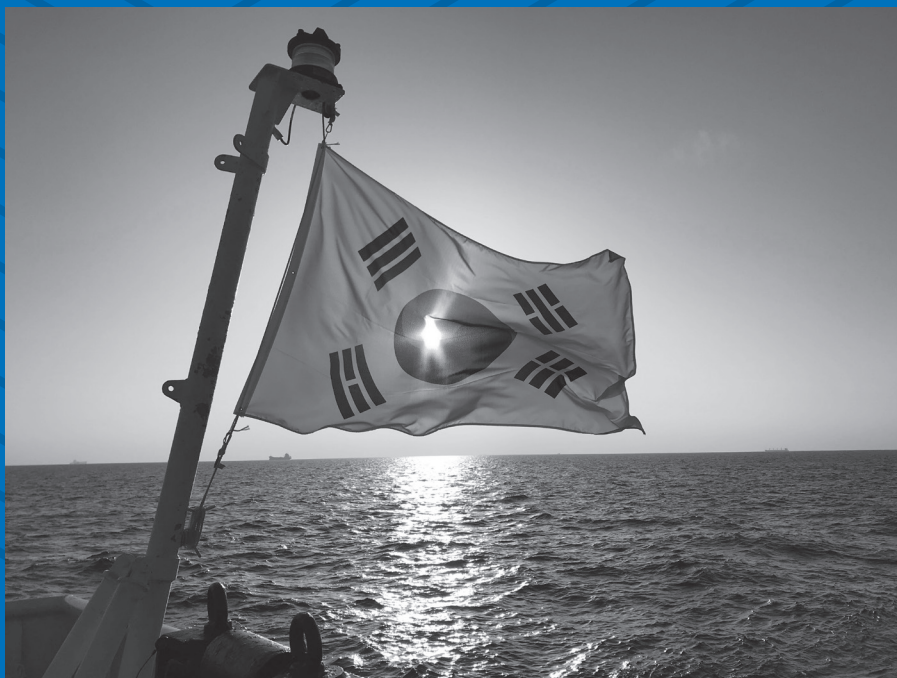
Chapter 03

코로나19 대응 활약상

Chapter 01

그간의 성과와 변화

해양경찰청은 지난 1년여 간 ‘국민의 해양경찰’로 거듭나기 위해 부단히 노력해 왔습니다.
이러한 해양경찰의 노력과 변화를 특집기사로 담았습니다.



국민과 함께한
해양경찰 66년
그리고 다짐



광복절 잊지
않겠습니다.

1. 변화를 위한 기반 구축
2. 미래형 조직으로 도약 준비

1. 변화를 위한 기반 구축 2019년 1월 ~ 2020년 1월

해양경찰은 국민이 체감하는 성과를 창출한다는 목표와 함께 4차 산업혁명 기술을 기반으로, 시대적 변화를 선도하는 미래지향형 조직으로의 도약을 꿈꾸고 있다.

새로운 성과관리 경영방식 도입



2019년에는 해양경찰 본연의 임무수행이 국민이 원하는 성과로 이어지도록 하기 위해 새로운 성과 경영방식을 도입하였다. 우선, 객관적인 평가를 위해 계량화된 지표를 새롭게 설정하였고, 목표 달성을 위해 직원 개개인이 자기주도적으로 업무를 수행하고 그 결과를 평가받도록 하였다. 크게 '기관 성과지표'와 '부서 MBO'과제를 도입하였고, 추진결과를 국민들이 직접 평가하는 '국민만족도 조사'도 새롭게 도입·운영하고 있다. 새로운 성과관리 제도가 신속히 정착될 수 있도록 소속기관 순회 교육과 맞춤형 컨설팅 등을 실시하고 있으며, 앞으로도 지표들을 지속적으로 보완해 나갈 방침이다.

해상교통관제 국제회의 국내 개최

지난 2019년 2월 19일부터 3월 1일까지 부산에서 국제항로표지협회(IALA)⁰¹⁾ VTS 국제워크숍 및 제46차 해상교통관제(VTS) 국제회의를 성공적으로 개최하였다. 우선, 2월 19일부터 22일까지 VTS 워크숍에 IALA 15개 회원국 78명이 참석하여 'VTS 음성통신 표준화'에 대한 연구내용을 발표하고 그룹별 논의를 실시하였다.

해양경찰청은 해상교통관제사와 선박 간 음성통신에 국제표준지침과 비영어권 관제사의 통신영어 교육훈련 과정 등을 발표하여 참석국가로부터 큰 호응을 얻었다.

이어서 2월 22일부터 3월 1일까지 개최된 제46차 VTS 위원회에는 전 세계 25개국, 151명의 회원이 참여하여 VTS 운영·기술·교육훈련 분야 국제표준 제·개정을 위해 열띤 토론을 벌였다. 우리나라는 이번 국제회의에서 협력관계 강화와 함께 VTS 정보 네트워크 구축 및 VTS 운영·교육 관련 정보 교환 등을 위한 아시아권 다자간 (중국·홍콩·싱가포르 등) VTS협약체를 구성하는 방안을 협의하는 성과도 거두었다.



⁰¹⁾ 국제항로표지협회(IALA, International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) 해상교통관제 및 항로표지 등에 대한 기술개발 및 기술 표준화를 위해 83개 항로표지 당국으로 구성된 국제기구

국민과의 다양한 소통의 장 마련

해양경찰청은 현장 국민들의 목소리를 듣고 정책에 반영하기 위해 다양한 소통의 장을 만들고 있다. 2019년 4월 18일 비영리 시민·사회단체, 해양종사자, 일반국민 등 총 21명을 국민소통위원으로 위촉하여 '제1회 국민소통위원회'를 개최하였다. 위촉식에 이어 토론회에서 다양한 국민들의 의견을 수렴 받아 정책에 반영하였고, 위원들이 해양경찰의 업무를 파악하는데 도움이 되도록 현장견학 및 체험도 실시하였다. 지금은 지방해양경찰청, 경찰서 등 소속기관에서도 국민소통위원회를 확대 시행하고 있다.

이와 더불어, 2019년 5월 15일에는 '해양경찰 정책자문위원회'를 개최하였다. 자문위원은 내부역량, 해양주권·안전·치안·환경 등 5개 분야 최고 전문가 35명으로 구성되어 있다. 이날 '브랜드 정책', '미래발전 전략' 등 해양경찰의 주요정책에 대해 의견수렴을 하고 정책자문을 실시한 이후, 구명조끼를 직접 착용하여 '범국민 구명조끼 입기 캠페인'을 펼치기도 하였다. 지금도 각종 정책 워크숍, 세미나 및 행사 등에 정책자문위원과 국민소통위원을 초청하여 소통을 하고 있다.



헝가리 유람선 침몰사고 구조대 파견

2019년 5월 29일 21시 05분경(현지시간) 헝가리 다뉴브강에서 우리국민 33명과 헝가리 승무원 2명이 탑승한 유람선 허블레아니호가 크루즈선과 충돌하여 침몰하는 사고가 발생하였다. 사고 직후 7명만 구조되어 침몰사고 구조작업을 위해 신속 대응팀과 긴급구조대가 급파되었다. 긴급구조대는 해양경찰·해군·소방 등으로 구성되었고, 해양경찰은 다양한 수중구조 경험과 역량을 갖춘 중앙특수구조단 소속 경정 정홍관 등 6명을 구조대원 6명을 파견하였다. 현장에 도착한 이후 대원들은 수중 수색과 선체 인양 활동 지원, 수상·항공수색 등 구조작업에 최선을 다하였다. 이 사고로 한국이 33명과 현지인 승무원 2명 중 7명은 구조됐으나, 27명이 사망하고 1명이 실종되었다.

일자	주요활동
5/31	현지 도착 및 지휘소 구축
6/1	수중검측, 수상수색
6/2	도상훈련(수중수색팀), 수상수색, 항공수색
6/3	항공수색, 수중수색(실종자 1구 인양)
6/4	수중수색, 항공수색(실종자 1구 수습)
6/5	항공수색, 수상수색, 인양준비
6/6 ~ 6/10	수상수색(차량이동), 수중탐색(이동), 항공수색, 인양준비
6/11	수상수색(차량이동), 항공수색, 선체 인양
6/12 ~ 6/15	수상수색(차량이동)
6/16	장비정리 및 복귀준비



해양안전문화대전 개최

2019년 6월 8일 서울독서한강공원과 인근 야외수영장에서 ‘해양안전 문화대전’을 개최하였다. 이날 행사는 국민의 해양안전의식 향상하고 안전문화를 확산을 위한 것으로, 생존수영, 구명조끼 입고 걷기 대회, 해양 안전 문·무·예와 같이 국민들이 직접 참여하여 체험할 수 있는 다양한 행사로 구성되었다. 이와 함께 구명조끼 패션쇼, 드론 구조 시연, 안전 낚시 체험 등 다양한 부대행사도 마련되었다.

특히, 이번행사는 생존수영, 심폐소생술 교육도 병행하여, 국민들의 해양 기초 지식과 안전의식을 높이는 데도 기여하였으며, 앞으로도 다양한 행사를 확대할 방침이다.



스마트 해양경찰로 도약 준비

해양경찰은 2019년 스마트 해양경찰로 도약하기 위한 혁신 기반을 구축하는데 조직의 역량을 집중하고 있다. 우선, 1월에는 내부적으로 자체 미래 발전전략을 수립하였고, 전문가의 의견을 반영하기 위해 외부 연구용역도 추진하였다. 6월에는 행정안전부 주관으로 개최된 벤처형 조직 아이디어 경진대회에서 ‘현장에 필요한 맞춤형 장비 개발(Smart Ocean Lab)’과제가 최종 선정되어 벤처형 조직을 신설할 수 있게 되었다. 이러한 준비기간을 거쳐 2019년 8월 18일 정식으로 ‘스마트 해양경찰 추진단’을 신설하여, 인공지능, 사물인터넷, 빅데이터 등 4차 산업혁명의 첨단기술을 해양경찰의 업무에 접목시켜 나가고 있다. 앞으로는 첨단 기술을 활용한 현장 맞춤형 장비개발과 미래산업 연구개발, 발전전략 수립 등을 중점적으로 추진할 계획이다.



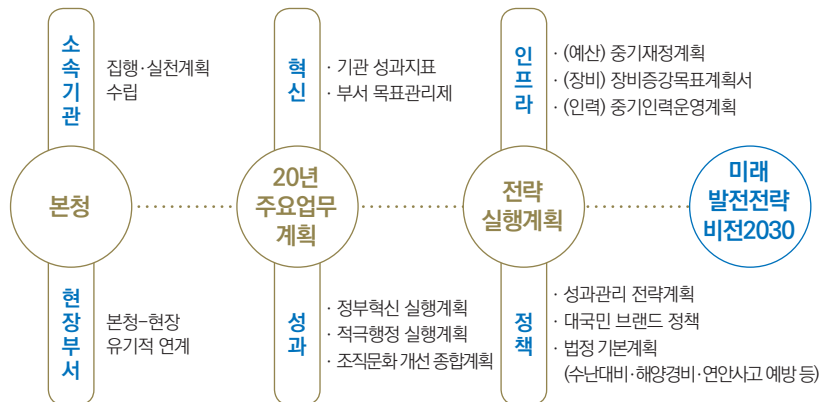
「해양경찰법」 제정으로 조직 발전의 기반 마련

1953년 12월 해양경찰대로 창설된 이후 해양관련 종합적인 법 집행기관으로 수색구조 및 안전, 해양치안질서 유지, 해양오염방제 등 다양한 임무를 수행해 왔다. 하지만, 그간 해양경찰의 사무를 관할하는 독립적인 법률이 없이, 「정부조직법」상 해양경찰의 직무가 ‘해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무’로만 규정되었을 뿐이어서 국가 공권력을 직접 행사하고 다양한 임무를 수행하고 있는 해양경찰의

직무에 대한 법적근거가 되기는 부족한 상황이었다. 이와 더불어, 조직 구성원의 전문성을 강화하기 위해서는 해양경찰 출신 자체 청장 임명과 더불어 전문 인재 양성·채용, 체계적인 장비 도입과 연구개발 등을 구축할 수 있는 입법적 기반도 요구되었다. 이를 위해 2017년 외청 재출범 이후 「해양경찰법」 제정을 추진하였고, 그간 행정안전부, 해양수산부 등 관계부처와 협의 및 당·정·청 협의회, 지역 토론회 등을 거치면서 주요쟁점을 해소하고 국민 공감대를 형성하였다. 2019년 1월 11일 오영훈 의원 대표로 발의되어 8월 2일 임시국회 본회의, 8월 9일 국무회의와 대통령 재가를 거쳐 8월 20일 법률 제16,515호로 공포되었다. 이로써 해양경찰은 독자적인 법령을 기반으로 책임과 임무를 수행할 수 있게 되었다.

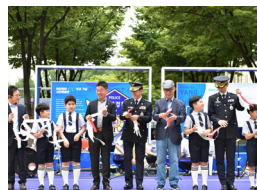
미래 발전전략 「비전2030」 추진 첫 해

2019년 9월 해양경찰청은 해양경찰 미래 발전전략 「비전2030」을 수립한 데 이어 2020년 2월 실행력 강화를 위해 5년 단위의 중기 목표를 설정한 후 구체적으로 과제화하는 전략 실행계획을 수립하였다.



서울 중심에서 해양경찰과 바다를 느낀다

해양경찰청은 한국사진학회, 한국시인협회와 함께 서울광장에서 '바다 그리고 해양경찰'이라는 주제로 문화행사를 2019년 8월 31일부터 9월 3일까지(4일간) 개최하였다. 이번 문화행사는 제66주년 해양경찰의 날(9월 10일)을 기념하여 보다 많은 국민들에게 해양경찰의 역할을 알리고, 소통하고자 하는 차원에서 마련됐다. 문화행사는 사진, 시(詩) 전시회와 함께 해양경찰 관현악단의 연주회, 의장대 공연, 해양경찰 노래 공모전 수상자인 어린이합창단의 축하 무대 등 다양한 행사로 구성하였다.



바다 의인상 수여식 개최



2019년 9월 2일 '2019 국제해사기구(IMO) 바다의 의인상'(장려상)에 선정된 군산해양경찰서 3010함에 대해 전수식을 개최했다. 군산해양경찰 3010함은 지난해 9월 19일 오전 2시45분께 전북 군산시 어청도 남서쪽 137km 해상에 위치한 중국어선에 불이 났다는 무전을 듣고 현장으로

신속하게 이동해 화재 진압에 나섰다. 이어 폭발 위험에도 불구하고 3010함 소속 해양경찰관은 직접 사고 선박에 올라가 선장을 포함한 선원 8명 전원을 구조했다. 구조활동 이후 군산해양경찰은 중국 절강성 태주어업협회로부터 “相救之恩重如山, 救火之情深似海(도움의 은혜는 태산과 같이 무겁고, 불 속에서 구해준 정은 바다와 같이 깊다)” 글귀가 적힌 금기를 받기도 했다. 이 같은 공적을 인정받아 3010함은 해양인에게는 매우 영광스럽게 여겨지는 'IMO 바다의 의인상'을 수상하게 됐다.

해양경찰청· 해양수산부·해군 정책협의회

해양경찰청, 해양수산부, 해군은 2019년 9월 10일 해양수산부 5동 대회의실에서 '범 해양 기관 정책협의회'를 개최하였다. 이번 협의회는 급변하는 국제 해양질서에 대응하고, 4차 산업 혁명 시대에 걸맞은 첨단 해양과학기술 개발을 위한 정책 공조와 상호협력을 강화하기 위해 처음 개최되었다. 3개 기관은 한반도 주변해역에서 유사 시 신속하게 대응하기 위한 상시 협의체를 구성·운영하고, 국가 해양 관측망 개선과 주변해역 해양과학조사, 무인도서 관리 확대 등을 위해 협력함으로써 해양영토 관리를 강화해 나갈 계획이다.



제66주년 해양경찰의 날 기념식

2019년 9월 27일 해양경찰청 대강당에서 해수부장관을 비롯한 주요인사 400여 명이 참석한 가운데 제66주년 해양경찰의 날 행사를 개최하였다. 이날 행사는 악대 공연과 의장대 공연과 같은 식전행사와 주빈치사 등 공식행사, 그리고 장비전시 관람의 식후행사로 이어졌다. 행사에 참석한 해양수산부장관은 「해양경찰법」 제정을 축하하면서 해양주권수호, 해양 안전과 질서유지라는 해양경찰의 임무와 책임에 대해 새로운 각오로 임해 줄 것을 당부하였다.



제20차 북태평양 해양경찰 치안 기관장 회의

2019년 9월 30일부터 10월 4일까지 러시아 블라디보스톡에서 '제20차 북태평양 해양경찰기관 회의(NPCGF, North Pacific Coast Guard Forum)'가 열렸다. 회원국은 우리나라를 비롯한 미국, 중국, 일본, 러시아, 캐나다 6개국이며, 이번 회의는 각 국 해양경찰 대표단 130여 명이 참석하였다. 북태평양 해역에서의 수색구조, 해양테러, 불법어로, 마약·밀입국 단속 등을 주요내용으로 7개 실무그룹 별로 세부 협력사항과 향후 발전방향에 대하여 논의하였다. 6개국 기관장이 참석하는 총회에서는 7개 실무그룹에서 마련한 그룹별 미래 발전계획과 공동성명서 및 내년 실시할 '다자간 다목적 연합훈련(MMEX, Multi-lateral Multi-mission EXercise)' 주제도 채택한다.

골든레이호 선원 구조, 美해양경찰 지휘관 구조전략 공유



2019년 9월 8일 미국 동부 해안에서 옆으로 넘어진 골든레이호 선원 전원을 구조한 미국 해양경찰(USCG) 현장 지휘관들이 한국 해양경찰청을 방문했다. 해양경찰청은 2019년 10월 21일 미국 해양경찰 찰스턴 지부대장인 존 월터 리드(John Walter Reed) 대령 등 2명을 초청해 '골든레이호' 구조 우수사례 발표회를 개최하였다.

존 월터 리드 대령은 '골든레이호' 선박사고 발생 초기부터 구조작전 등을 현장에서 총괄 지휘했으며, 우리 측에 구조상황 등 신속한 정보를 공유하는 역할을 했다. 우리 선원 4명을 구조한 전문구조업체의 대표이자 수색구조

대원인 더글라스 스티븐 마틴(Douglas Steven Martin)씨도 함께 했다. 이들은 사고 당시 급박했던 현장 상황과 동원된 장비·세력, 미국 해양경찰의 수색구조 작전 지침·전략에 대해 발표했다. 또 긴박한 사고 현장에서 발생했던 문제점과 이를 해결해 나가는 과정에 대해서도 설명했다.

2019 국민안전 발명챌린지 시상식

국민의 안전을 위해 해양경찰관, 경찰관, 소방관 등이 공모한 재난·치안현장 기술 아이디어에 대한 시상식이 열렸다. 2019년 10월 23일 인천 송도 컨벤시아에서 해양경찰청·경찰청·소방청·특허청이 공동 주최하는 '2019 국민안전 발명챌린지' 시상식이 개최되었다. '국민안전 발명챌린지'는 태풍, 선박 폭발사고 등 잦은 자연·사회재난으로 국민의 불안감이 고조됨에 따라 해양경찰청, 경찰청, 소방청 소속



공무원을 대상으로 재난·치안 현장의 창의적인 아이디어를 발굴하는 사업이다. 올해로 두 번째 열리는 이번 사업에는 총 725건의 현장 아이디어가 접수됐으며, 이 중 24건의 아이디어가 수상작으로 선정됐다. 해양경찰에서는 상황별로 장비를 따로 구비할 필요 없이 항공·육상·선박·수상·잠수구조 시 모두 사용할 수 있는 ‘다기능 구조 하네스(가슴줄)’를 발명한 서귀포해양경찰서 장세일 경장이 금상(행정안전부장상)을 수상하는 등 총 8명이 상을 받았다. 또한 해양경찰교육원이 기초심사에서 아이디어가 가장 많이 통과된 기관으로 선정돼 단체상을 수상하는 영예를 안았다.

해양경찰청-해수부, 해상교통관제 인력 일원화

해양경찰청과 해양수산부는 2019년 10월 29일 양 기관으로 이원화된 해상교통관제 운영인력의 소속을 해양경찰청으로 일원화하였다. 해양경찰청은 인천항 등 15개 항만과 진도 등 5개 연안 해역에서 총 20개 해상교통관제센터를 운영 중이다. 지난 8월 9일, 관제운영인력 이원화 문제점을 해소하고 효율적인 해상교통관제센터 운영을 위하여 이원화된 관제사 소속을 해양경찰청으로 일원화하기로 양 기관 간 협약서를 체결하였다. 이에 따라, 「해양경찰청과 그 소속기관 직제(대통령령 제29,593호)」를 개정하고 해양수산부 소속 파견관제사 130명을 해양경찰청으로 전원 일원화하였다.

중앙연안사고예방 협의회 개최



국민이 공감할 수 있는 안전한 연안환경을 조성하기 위해 2019년 12월 17일 중앙연안사고예방협의회 개최했다. 6회를 맞는 이번 협의회는 연안 해역 안전관리시설물 관리주체인 9개 정부부처, 11개 광역시·도 지자체 담당자로 구성된 위원 20여 명이 한 자리에 모여 연안 안전관리 현장 정보를 공유하고 협업 강화 방안을 모색했다. 특히, 올해는 2015년부터 진행된 ‘제1차 연안사고예방 기본계획’ 시행의 마지막 해로 지난 5년간의 연안안전관리 성과와 문제점을 논의하고 2020년부터 5년간 시행되는 ‘제2차 연안사고예방 기본계획’ 중점 추진 방향에 대해 의견을 나누었다.

국민소통위원회 개최

2019년 12월 18일 국민과 함께 2019년 성과를 되짚어보고 2020년 정책방향을 논의하고자 국민소통위원회를 개최했다. 국민소통위원회는 지난 4월 ‘정부혁신’의 일환으로, ‘국민체감 성과창출’을 위해 비영리 시민·사회단체, 해양종사자 등 일반 국민의 목소리를 정책에 적극 반영하고자 출범하였다. 현재, 전국 20여개 해양경찰관서에서 시행하고 있다. 이번 회의에서는 2019년 해양경찰 주요 성과와 내년 정책 방향을 국민과 함께 살피고 서로의 의견을 공유하는 시간을 가졌다.



국민과 함께 특별한 연말, 2019 해양경찰 소통한마당

2019년 12월 23일 해양경찰청 1층 대강당에서 '2019년 국민과 함께하는 해양경찰 소통한마당' 행사를 개최하였다. 해양경찰 관현악단의 연주회와 시낭송·노래 공연으로 진행된 행사는 문화로 소통하며 국민 앞에 한발 더 다가서기 위한 해양경찰청의 노력이다.



해양경찰청- 대한변호사협회 업무협약



경찰 수사과정에서 국민의 인권보호를 위해 해양경찰청과 대한변호사협회가 손을 잡았다. 2019년 11월 27일 대한변호사협회 대회의실에서 대한변호사협회와 변호인 조력권 강화 등을 골자로 하는 업무협약을 체결했다. 이번 업무협약은 변호인 참여권의 실질화 방안을 모색하고, 피의자의 방어권을 보장하는데 협업하기 위해 마련됐다. 또 해양범죄 관련 법률 및 판례 공동연구, 해양법 관련 협의회 개최 등 해양 법체계 발전과 협력 체계의 활성화를 위한 교류를 강화할 방침이다. 특히 해양경찰청이 피의자가 조사과정에서 활용할 수 있는 '자기변호노트 제도' 시행을 준비하고 있는 가운데 제도 활성화를 위해 대한변호사협회와 적극 협력할 계획이다.

해양경찰청 정책자문위원회 전체회의 개최

2019년 12월 24일 청장 등 지휘부와 정책자문위원 60여 명이 참석한 가운데 「2019년 하반기 해양경찰청 정책자문위원회 전체회의」를 개최했다. 정책자문위원회는 해양경찰의 주요업무에 해당하는 해양주권·해양안전·해양치안·해양환경·내부역량 등 5개 분야별로 대학교수, 해양연구원 등 각계 각층의 전문가 총 35명으로 구성되어 있다. 해양경찰의 주요정책, 중장기 발전방향, 새로운 정책 등에 대한 전문적인 의견을 제시하는 역할을 수행하고 있다. 이날 회의에서는 올 한해를 마무리하고 내년을 준비하는 중요한 시기임을 감안하여 2019년 해양경찰 주요 성과와 내년 정책방향을 정책자문위원들과 함께 살피고 서로의 의견을 공유하는 시간을 가졌다.



신규 도입 중형헬기 '흰수리'로 명명

해양경찰청은 2019년 12월말에 도입한 신형 중형헬기 2대의 고유 애칭을 전 직원 공모를 통해 '흰수리'로 선정하였다. '흰수리(White Eagle)'는 해양경찰청의 상징인 '흰꼬리 수리(White-tailed Sea Eagle)'의 줄임말로, 각 기관에서 사용 중인 애칭인 '참수리', '한라매', '마린온' 같이 해양경찰 고유의 상징성을 내포하고 있다.



참고1

우수성과
창출

해양경찰청은 정부조직관리 최우수기관(대통령 표창), 정보 분야 최우수기관 대통령 표창, 성희롱·성교육 예방교육 우수기관 장관상, 국유재산 건축상 우수상 장관상, 후생복지사업사례 공모 우수기관 표창을 받았다.

1 성폭력 예방 우수기관 선정

2019년 11월 25일 여성가족부가 폭력예방교육 의무대상 공공기관 등을 대상으로 실시한 '성폭력 예방교육 평가'에서 중앙행정기관 중 유일하게 우수기관으로 선정되어 여성가족부장관 표창을 받았다.

3 정부 조직발전 최우수기관 선정

해양경찰청이 2019년 12월 20일 세종 컨벤션센터에서 개최된 행정안전부 주관 '정부 조직발전 정부포상 시상식'에서 최 우수기관으로 선정되어 대통령 표창을 수상하였다. 해양경찰청은 지난 2017년 재출범한 이후 바다에서 국민의 안전을 책임지는 현장중심의 조직으로 거듭나기 위해 국민들이 체감할 수 있는 변화와 혁신에 주력해왔다. 지속적으로 경비함정, 파출소, 구조대, 상황실 등 일선 현장에 최우선으로 인력을 배치하여 현장 근무자 비율을 늘려 왔다.

2 2019년 국유재산 건축상
소형부문 우수상 수상

기획재정부가 주관하는 '2019년 국유재산 건축상'에 서귀포해양경찰서 우도출장소가 소형 부문 우수상을 수상하였다. 서귀포해양경찰서 우도출장소 청사는 해양경찰 함정 뱃머리 곡선과 조타실을 형상화하여 해양경찰의 역동성과 우도항의 조화에 힘썼다. 또한, 청사 앞에 자연친화적 화단을 조성하고, 관광객을 위한 편의 공간과 업무 공간을 분리하는 등 공간 활용을 극대화한 점 등이 높게 평가받았다.

4 인사혁신처 주관, 사회공헌사업 3년 연속 선정

2019년 인사혁신처 주관 퇴직공무원 사회공헌사업(Know-how+)으로 참여하고 있는 「해안방제기술과 영세선박 해양오염예방」 사업이 3년 연속으로 선정됐다. 해양오염방제 전문성과 경력을 갖춘 해양경찰 퇴직공무원이 바다종사자와 영세선박 소유주를 대상으로 해안방제기술 지도 및 오염물질 관리요령 등을 교육하는 사업으로 효과가 우수한 것으로 나타나 사업을 지속 추진한다. 특히, 해안방제기술 지도사업은 2018년 6월 강릉항내 선박 침수사고 현장에서 방제기술을 조언하여 큰 호응을 얻었다.

5 2020년도 예산 역대 최대 규모 확정(1조 4,904억 원)

지난 1년간 해양경찰이 국민의 해양경찰로 거듭나기 위한 혁신과 변화의 노력은 2020년 예산 증액으로 이어졌다. '20년도 예산은 전년 예산(1조 3,732억 원)보다 8.5%(1,172억 원) 늘어난 해양경찰청 역대 최대 규모로 특히, 국회 예산심사에서 경비함정 위성통신망 개선 26억, 노후 부산정비창 시설보수 11억, 경비함정 승조원 급식비 현실화(1일 7,432→8,012원) 6억 원, 외상 후 스트레스 장애(PTSD) 치료확대 1억 원, 전 국민 구명조끼 착용 교육영상 제작 2억 원 등 현장 지원과 국민 해양안전 예산 46억 원을 증액하였다. 해양경찰청은 2020년 ▲해상 사망사고 반으로 줄이기(1,088억 원) ▲외국어선 조업질서 확립(3,645억 원) ▲5대 해양 부조리 근절(535억 원) ▲국민과 함께하는 깨끗한 바다 만들기(55억 원) 등 '해양경찰 4대 브랜드 정책'에 중점 투자할 계획이다.

참고2

해양경찰
주요성과

경비

대한민국 바다, 주권수호

- 불법조업 나포 '15~'17년 평균 대비 79% 감소
- NLL해역 불법 조업 감소 '15~'17년 평균 대비 101척→41척
- 시기별 특별단속 '17년 8회, '18년 7회, '19년 총 15회

안전

안전한 대한민국의 바다

- 해양인명피해 '15~'17년 평균 대비 45% 감소
- 출동시간단축 구조대 출동시간 1분26초 감소
- 구조전문인력 전년대비 179명 충원 채용, 937명 증가

치안

범죄없는 대한민국의 바다

- 해양범죄 검거율 99.5% 달성
- 범죄검거 건수 32,740건
- 국민 밀착형 형사활동 강화 5대부조리 근절

환경

깨끗한 대한민국의 바다

- 오염물질 유출량 '15~'17년 평균 대비 324kl→108kl
- 해양부주의 사고율 30.2% 감소
- 대응능력 강화 '18년 8월, 9월 500톤급 도입 (화학방제함 2척)

내부

변화와 혁신

- 해양경찰법 제정 66년만에 2020년 적용
- 해양경찰 재출범 2017년 7월 26일



2. 미래형 조직으로 도약 준비 2020년 2월 ~ 2020년 8월

「해양경찰법」 시행(20.2.21.)으로 해양경찰위원회가 출범하였고, 김홍희 치안총감이 제17대 해양경찰청장으로 취임한 이후 “현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰”로 거듭나겠다는 일념으로 비전을 새롭게 설정하고 국민의 해양경찰로의 개혁에 혁신을 시작하였다.

해양경찰위원회 출범



2020년 2월 21일 해양경찰법 시행에 따른 해양경찰위원회가 출범하여 위원 임명식과 현판식을 개최했다. 해양경찰 정책의 민주성과 투명성을 제고하기 위해 국민의 의사를 반영하는 역할로 기대를 모으고 있는 해양경찰위원회는 위원장을 포함한 7명의 민간 위원으로 구성된다. 이들 위원은 법조계·학계·언론계·시민단체 등 사회 각 분야의 최고 전문가로 구성되어, 국민의 눈높이에 맞는 요구사항을 제시하며 해양경찰 업무 발전 및 운영 개선에 힘을 쏟는다. 해양경찰위원회는 해양수산부 소속으로 해양경찰청 소관 법령 또는 행정규칙의 제·개정, 인권보호와 부패방지 및 주요 정책사항에 대한 심의·의결, 해양경찰청장 임명 동의권을 행사한다.

제17대 해양경찰청장 취임, “현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰”

2020년 3월 5일 김홍희 치안총감이 제17대 해양경찰청장으로 취임하였다. 취임사에서 문재인 대통령이 당부한 ‘안전한 우리 바다 수호’와 ‘해양경찰 개혁’을 속도감 있게 추진해나가겠다고 밝히고 “국민에게 신뢰와 사랑받는 조직으로 거듭나, 국민들이 편안하게 바다 활동을 즐길 수 있는 여건 조성에 주력하겠다.”는 포부를 밝혔다. 이어 1만 3,000여 해양경찰 한 명 한 명이 현장에서 최고의 전문성과 역량을 발휘하여 우리 해역을 빈틈없이 지켜야 한다고 강조하였다.



대한민국 공무원상 수상자 배출



2020년 5월 4일 국민을 위해 헌신하고 적극적으로 업무를 수행해 탁월한 공적을 세운 올해의 대한민국 공무원상 수상자 중 해양경찰관이 3명 선정됐다. ‘제6회 대한민국 공무원상’에 울산해양경찰서 경사 박철수가 대통령 표창을, 제주지방해양경찰청 경감 박병환과 서귀포해양경찰서 경사 송승민이 국무총리 표창을 받았다.

해양경찰구조대, 헝가리 내무부장관 표창 수상

해양경찰청은 2019년 5월 헝가리 유람선 사고 발생 당시 정부합동 긴급구조대로 파견된 해양경찰 구조대원 6명이 2020년 5월 29일 헝가리 내무부장관 표창을 수상했다. 당시, 해양경찰청, 국방부, 소방청 등 총 38명으로 구성된 정부합동 긴급구조팀이 현장으로 급파됐다. 해양경찰은 헝가리 사고 현장에서 20일간 실종자 수색과 선박 인양을 지원했다. 이에, 헝가리 정부는 구조팀의 노고를 격려하고 감사를 표하며 내무부장관 표창을 수여키로 했다.



바다야! 사랑해! 캠페인 추진

바다를 사랑하는 3개 기관과 단체, 해양경찰청, 수협은행, W재단이 한자리에 모여 지속가능한 해양환경 보전활동을 위해 업무협약을 2020년 5월 29일 체결했다. 이 협약을 바탕으로 바다를 사랑하는 국민이 취미활동과 함께 쉽게 참여할 수 있는 해양환경 보전 운동인 '바다야! 사랑해! 캠페인'을 추진한다. '바다야! 사랑해! 캠페인'은 ①스킨스쿠버 활동과 함께 '수중쓰레기 수거하기' ②해변을 산책하며 쓰레기 줍기(비치코밍, beachcombing) ③달리기하면서 쓰레기 줍기(플로깅, plogging) ④ 바다 낚시를 즐긴 후 쓰레기 되가져가기 등 네 가지 실천 운동이다.



국민 공감 수사개혁을 위해 국민 의견 청취

2020년 6월 17일, 국민이 공감할 수 있는 수사개혁 달성을 위해 제8차 수사개혁위원회 정기회의를 개최했다. 이 날 정기회의에서는 해양경찰청 관계자와 학계·법조계 민간전문위원 8명 등 20여 명이 참석한 가운데 진행됐다. 해양경찰 수사개혁위원회는 법조계·학계 등 13명의 민간전문위원으로 구성되어 있다. 지난 2019년 6월 수사권 개혁 정부합의문 발표와 관련하여, 해양경찰청 수사개혁 33개 과제에 대해 국민의 의견 반영을 위해 노력하고 있다. 2019년 2월부터 총 7회에 걸친 정기회의를 통해 그 동안 진행해 온 수사개혁 과제를 점검하고, 올바른 개혁 방안을 제시하여 21개 개혁 과제를 완성하는데 많은 영향력을 끼쳤다. 이번 8차 정기회의에서는 국민의 인권보장을 위해 진술·영상녹음제 확대, 유치장 환경 개선, 전문성 강화를 위한 수사지휘 역량평가 제도 등 12개 과제에 대한 문제점과 개선방안을 집중 논의하였으며, 인권 중심 수사기관으로 거듭날 수 있는 방향을 제시하였다.



해양경찰청- 합동참모본부 간 협력방안

박한기 합참의장이 2020년 6월 12일 해양경찰청을 방문하여 해양안전 및 해상치안 현황을 청취하고, 김홍희 해양경찰청장과 통합 방위 경계 태세를 더욱 공고히 하기 위한 해양경비 등 양 기관의 협력강화 방안을 논의했다.



해양경찰 독자적 인사법령체계 마련



「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정」 전부개정 및 「동 시행규칙」 제정·공포(6.25.)로 임무수행에 필요한 전문성을 확보하는 인사운영 기반 구축 및 근무 환경과 특성에 맞는 독자적인 인사혁신 제도 추진하였다. 이번 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정」 전부개정과 「동 시행규칙」 제정으로, 전국 1만 여 해양 경찰관을 위한 독자적인 인사법령 체계로 재정비 되었다.

8개 민간단체와 '청렴해 출항식' 개최



청렴한 해양문화로 안전한 바다를 만든다는 주제로 8개 민간단체와 손잡고 '청렴해 출항식'을 개최했다. 출항식은 2020년 7월 7일 해양경찰청에서 김홍희 해양경찰청장, 감사담당관 등 해양경찰 직원과 바다를 문화의 공간으로, 삶의 터전이자, 사업의 장으로 이용하고 있는 8개 단체장이 참석한 가운데 열렸다. 참가 단체는 노사 분야인 한국선주협회, 전국해상선원노동조합연맹, 한국수산업경영인중앙연합회, 바다가족의 안전을 담당하고 있는 한국선급, 한국해운조합, 한국해양구조협회, 한국수상레저협회, 바다의 꿈을 그리는 미래세대인 한국해양소년단연맹이다. 해양경찰청과 8개 민간단체는 이날 행사를 시작으로 반부패 청렴문화 조성을 위해 다양한 활동에 적극 참여할 예정이다.

과학수사 자문위원회 정기회의 개최

해양경찰청은 2020년 7월 9일 2020년도 과학수사 자문위원회 정기회의를 개최하였다. 회의에 앞서 국립과학수사연구원장으로 재임 중인 박남규 위원장을 비롯한 각계 전문가 11명을 신규위원으로 위촉했다. 본 회의에서는 과학수사 관련 주요 이슈 보고, 경·검 수사권 조정에 따른 해양경찰의 추진 내용, 과학수사 발전 방안 등을 논의했다. 과학수사 자문위원회는 해양경찰 과학수사의 주요 정책 및 기술·학문 분야에 대한 전문지식을 자문하고, 중요사건에 대한 합동감식을 목적으로 2019년 5월에 조직 되었고, 수중감식, 선박화재, 선체구조 등 해양특화 중심 9개 분야, 26명의 전문가로 구성되어 있다.



해양범죄 피해자 인권보호 업무협약



해양경찰청은 2020년 7월 14일 사단법인 전국범죄피해자지원연합회(이하 연합회)와 범죄 피해자 지원을 위한 업무협약을 체결했다. 해양경찰청은 인권 친화적 수사기관으로 거듭나려 노력 중이며, 특히, 자기변호 노트제도, 진술녹음제, 인권친화적 조사실 마련, 수사 민원 담당관 지정 등 국민 눈높이에 맞는 수사개혁을 추진 중이다. 연합회는 범죄 피해자의 회복, 정당한 권리행사, 복리증진에 기여하고 보호·지원활동을 촉진하는 것을 목적으로 「범죄피해자보호법」 제33조에 따라 설립되어 전국 59개의 센터를 운영 중에 있다. 이러한 두 기관이 해양범죄 피해자의 권익보호 및 인권향상, 법적권리구제 절차 지원 강화, 원활한 사법절차 안내 및 경제적 지원 등에 상호 협력키로 했다.

해양경찰청 감사자문위원회 출범



해양경찰청은 경찰사무의 적법성과 엄정한 규율을 확보하고 국민이익과 가치를 최우선으로 하는 업무를 수행하기 위해 2020년 7월 16일 감사자문위원회를 출범했다. 해양경찰청 감사자문위원회는 법률·회계·감사·장비기술·조직관리 5개 분야로 운영되며, 위원장을 포함한 7명의 민간위원으로 구성된다. 이들 위원은 국민의 눈높이에 맞는 감사정책 및 활동 평가, 감사제도 개선 등 전문적인 자문을 통하여 해양경찰청의 감사 과정과 결과의 품질 향상을 위해 힘을 쏟을 것으로 기대된다. 위촉된 위원은 △법률 분야 홍승기 인하대학교 법학전문대학원장과 조현욱 전 한국여성변호사회 회장 △회계 분야 신문철 삼정회계법인 이사 △감사 분야 정길영 전 감사원 감사위원 △장비기술 분야 성우제 서울대학교 해양시스템공학연구소장, 김중수 한국해양대학교 기관시스템공학부 교수 △조직관리 분야는 주창범 동국대학교 행정학과 교수 등 7명이다.

적극행정 우수공무원 8명 특별승진

해양경찰청은 2020년 7월 16일 범정부 차원에서 추진 중인 적극행정 분위기 확산과 국민을 위해 일하는 공직문화 조성을 위해 탁월한 성과를 창출한 우수 공무원 39명을 선발했다. 이 중 특별승진 8명, 특별승급 25명, 청장 표창 6명을 정해 인사 우대 조치했다. 특히, 중부지방해양경찰청 소속 이호준 경장(37세)과 이태현 순경(30세)은 지난 6월 5일 인천 하나개해수욕장 인근 갯벌에서 조개를 캐다가 밀물에 고립된 8살 어린이 등 5명의 소중한 생명을 구조한 공로로 1계급 특별승진 하였다. 또한, 현장에서 자기주도 업무 수행, 행정 효율 향상 등 조직과행정적인 발전에 기여한 직원은 특별승급과 표창 대상자로 선발하였다. 해양경찰청은 앞으로도 적극행정 우수사례를 적극 발굴하고 포상하여 국민의 해양안전을 위해 뚜렷한 성과를 낸 우수 공무원에게는 특별승진, 특별승급, 표창 등 인사상 우대 혜택을 부여할 방침이다.

‘해양경비기획단’, ‘선박교통관제기술 개발단’ 신설



해양경찰청은 2020년 7월 21일 벤처형 조직인 해양경비기획단을 신설하고 ‘해양정보상황센터’를 열어 위성과 인공지능(AI) 등 첨단기술을 활용한 광역 해양감시망 구축에 나선다. 광역 해양감시망이란 육지의 약 4.5배 되는 광활한 우리 해역에서 발생하는 이상 징후를 감시, 예측하여, 선제적으로 대응하기 위한 해양 관찰 체계를 의미한다. 이에 해양경찰청은 해양경비기획단을 신설하고 해양정보 상황센터를 개소하여, 향후 2년간 인공위성·항공기 등을 활용하여 경비 함정의 감시가 어려운 해역까지 빈틈없이 24시간 관찰하며 정보를 수집한다. 또한, 빅데이터와 인공지능 기술을 활용하여 바다 위에서 일어나는 음주운항 사고를 예방하기 위해 ‘선박교통관제기술개발단’을 7월 21일 신설하였다. 신설된 선박교통관제기술개발단은 이러한 문제점을 해결하기 위해 VTS 시스템에 수집되는 선박항적 등으로 빅데이터를 구축하고, 지그재그 항해 등 음주운항에서 나타나는 패턴과 과속, 항로이탈 등을 인공지능이 분석·탐지할 수 있는 시스템을 2022년 5월까지 개발할 예정이다.

홍보대사 승진 임용 및 배우 3명 신규 위촉식

배우 최송현, 백성현, 양정원이 바다의 안전 확보와 환경보호를 위해 해양경찰과 함께 된다. 해양경찰청은 2020년 7월 29일 오전 해양경찰청 2층 대회의실에서 위촉식을 열고 최송현, 백성현, 양정원을 해양경찰청 명예 홍보대사로 임명했다. 해양경찰은 여름철을 맞아 해양 사고가 많이 발생하고 있는 시점에서 국민에 친근하고 긍정적인 이미지를 가진 3명의 배우가 안전수칙을 알림으로써 해양사고를 줄이고자 홍보대사직을 의뢰했다. 또한, 명예 홍보대사 양종훈 상명대학교 디지털이미지학과 교수는 그동안의 해양경찰 발전에 대한 공로를 인정받아 명예 총경으로 승진 임용됐다. 양종훈 교수는 자신의 사진 촬영 전문성을 활용해 해양경찰의 진솔한 모습을 국민에 알리고 싶 다며, 해양경찰 활동상을 직접 촬영해 2019년 서울시청에서 사진 전시회를 개최하는 등 지속적인 활동을 벌이고 있다. 행사에 이어, 김홍희 해양경찰청장과 명예 홍보대사 4명은 국민 안전운동인 “구명조끼 해(海)주세요~!”에 참여했다. 이들은 앞으로 3년 간 명예 홍보대사로서 해양안전과 청렴문화 확산, 해양환경보전을 위한 공익 활동을 하게 된다.



최초 헬기 「벨」 퇴역, 해양경찰교육원 전시

해양경찰청은 2020년 7월 29일 전남 여수 해양경찰교육원에서 해양경찰 최초 헬기 'B-501' 호기(모델명 BELL-412SP, 이하 '벨') 퇴역식 및 전시 준공식을 개최했다. 이번에 퇴역하는 '벨'은 해양경찰이 1989년 9월 최초로 도입한 헬기다. 당시 인천에 항공대를 창설하고, 헬기 1대, 인력 4명을 배치해 수색구조, 해양경비 및 오염방제활동 등 다목적 임무를 수행했다. '벨'은 지난 31년간 총 5,525시간, 지구 30바퀴에 해당하는 약 123만km의 거리를 사고 없이 임무를 수행했으며, 연평균 순찰 62회, 인명구조 6회, 수색 8회의 실적을 달성했다. 특히, 1993년 전북 해상에서 일어난 서해훼리호 침몰사고 수색 현장과 1995년 전남 해상에서 발생한 씨프린스호 해양오염사고 방제작업에 투입되는 등 해양경찰 역사와 함께했다. 이에 따라, 해양경찰청은 해양경찰 최초 헬기라는 상징성을 고려해, 퇴역 후 해양경찰교육원에 전시한다. 전시장 준공이 완료되면, 교육원 방문객이 직접 만져보고 조종석에 앉아 내부도 볼 수 있으며, 기념사진을 찍을 공간도 마련한다. 또한, 교육을 받고 있는 예비 해양경찰관이 해양경찰의 산 역사와 함께하며 미래를 꿈꿀 수 있도록 도움을 줄 것으로 기대된다.



제2기 정책자문 위원회 위촉식 및 전체회의 개최

해양경찰청의 제2기 정책자문위원회가 2020년 8월 4일 공식 출범했다. 지난 2년 동안 활동한 자문위원을 재위촉하거나, 전문가를 신규로 위촉하고 전체회의를 개최해 새로운 2기 정책자문위원회 시작을 알렸다. 2018년 구성된 정책자문위원회는 해양경찰 기본정책, 발전방향, 행정제도 개선 등에 관한 전문가 자문 활동을 펼치며, 임기는 2년이다. 위촉된 정책자문위원은 자문위원장이자 내부역량 분과장인 이기우 전 인천 재능대 총장을 비롯한 5개 분과 총 36명이다. 분과별 장으로는 △해양주권 분과장 이윤철 한국해양대 해사대학장 △해양안전 분과장 송창영 한양대 특임교수 △해양치안 분과장 최응렬 동국대 교수 △해양환경 분과장 이문진 선박해양플랜트연구소 책임연구원이다. 이 날 열린 2기 정책자문위 첫 회의에선 업무현황과 그간의 성과를 청취하고, 향후 해양경찰 정책 방향에 대한 논의가 진행되었다. 특히 「해양경찰법」 제정과 해양경찰 미래발전전략 수립 등의 성과와 의의를 높이 평가하면서, 「해양경찰법」 시행 이후 해양경찰 개혁과 해양경비체계고도화 등이 충실히 추진되도록 의견을 냈었다.



해양경찰 어린이 홍보대사 위촉

해양경찰청은 2020년 8월 5일 오전 해양경찰청 2층 대회의실에서 위촉식을 열고 샘 해밍턴, 윌리엄, 벤틀리, 임도형, 거제시 소년소녀합창단(40명)을 2020년 해양경찰청 명예 홍보대사로 위촉했다. 해양경찰은 여름철을 맞아 아이들과 함께 바다를 찾는 가족 단위 나들이객이 많아지고 있어 국민에 친근하고 긍정적인 이미지를 가진 어린이 홍보대사와 함께 해양 안전문화를 더욱 확산할 계획이다. 이날 열린 위촉식에서 홍보대사 전원에게 위촉장과 홍보 대사증을 전달했다. 샘 해밍턴은 해양경찰 명예 홍보대사 경위로 임명됐다. 이어, 어린이 홍보대사에 직접 구명조끼를 입혀주며 올바른 구명조끼 착용법을 설명하고, 함께 전 국민 구명조끼 입기 운동인 “구명조끼 해(海)주세요~!”에도 참여했다. 특히, 이번 행사에서 임도형과 거제시 소년소녀합창단이 더운 날씨에 바다를 지키는 해양경찰을 위해 2019년 해양경찰 노래 공모전 수상곡 “바다지킴이”와 TV조선 방송에서 임도형 군이 불려 화제가 된 노래 “아침의 나라에서”를 직접 불러 큰 호응을 얻었다. 또한, 임도형이 모델로 활동하고 있는 치킨업체(또봉이 통닭)에서 복무 중인 의무경찰을 격려하기 위해 치킨 100마리를 기부해 그 뜻을 더했다. 이날 위촉된 어린이 홍보대사는 앞으로 3년 간 해양안전 문화 확산 및 해양환경보전을 위한 공익 활동을 하게 된다.



홍보대사 뒷 이야기



故 정호중 경장 추모, 우리는 당신을 잊지 않습니다.

2020년 6월 6일 현충일, 통영 흥도 인근 해상 동굴에 고립된 2명의
다이버를 구조하다 안타깝게 순직한 故 정호중 경장을 추모합니다.

2020년 6월 6일 통영 흥도 해상 동굴에 갇힌 다이버들을 구조하다
안타깝게 순직한 통영해양경찰서 故정호중 경장의 영결식이 6월 9일
오전 10시 30분 통영서울병원 장례식장에서 엄수됐다. 남해지방해양
경찰청장(葬)으로 치러진 영결식에는 김홍희 해양경찰청장과 구자영 남해
지방해양경찰청장, 해양경찰 동료 및 유가족 등이 참석해 고인의 마지막
가는 길을 눈물로 함께했다.

2019년 1월 입직해 장승포 구조거점파출소에서 근무하며 위험한 구조
현장을 마다하지 않고 임무를 수행해 온 故정호중 경장은 작년 12월 낚시
어선 특별단속 업무유공자로 선정돼 통영해양경찰서장 표창을 받는 등
타고난 모범 해양경찰이었다. 이날 영결식은 개식사, 임명장 및 훈장 추서,
조사, 고별사, 헌화 및 분향 등의 순으로 진행되었으며, 훈장 추서에 앞서
교육생 시절 고인이 작성했던 “해양경찰의 다짐”이 올려 퍼져 추모의
열기를 더했다. 영결식을 마친 운구행렬은 통영시립화장장으로 이동했다.
故정호중 경장의 유골함은 거제추모공원에 임시 안치했다가 대전국립
현충원에 안장된다.

김홍희 해양경찰청장은 본인을 희생해 위험에 처한 국민에게 마지막
손길을 내민 故 정호중 경장이 꿈꾸던 ‘국민에게 기적이 되어줄 수 있는
해양경찰’이 되기 위해 앞으로도 최선의 노력을 다할 것을 약속드리며,
해양경찰은 바다에서의 어떤 재난과 재해에서도 국민들의 생명과
안전을 지키며, 소중한 우리 바다를 빈틈없이 수호할 수 있도록 끊임없이
혁신하고 변화하는데 모든 역량을 집중할 것이다.



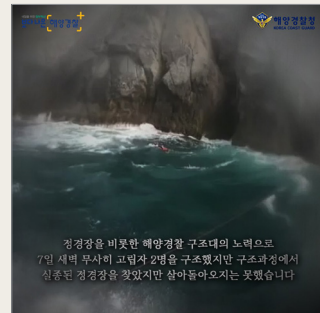
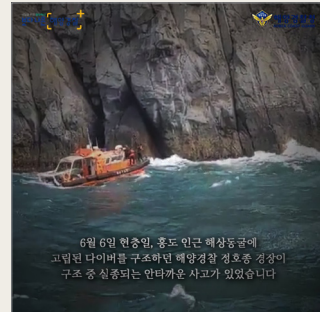
故 정호중 경장
영상



영결식



해양경찰 추모관



밀물에 휩쓸린 일가족 8명 구한 바다 위 영웅들

2020년 6월 5일 인천 하나개해수욕장 밀물에 휩쓸려
고립된 일가족 8명을 구한 바다 위 영웅을 소개합니다.

중부지방해양경철청 소속 이호준 경장(37세)과 이태현 순경(30세)은 지난 6월 5일 인천 하나개해수욕장 인근 갯벌에서 조개를 캐다가 밀물에 고립된 8살 어린이 등 5명의 소중한 생명을 구조한 공로로 1계급 특별승진 하였다.



하나개해수욕장
고립 구조



연합뉴스 사건의 재구성



해양 안전 주제 동화책 3권 출간, 아이들 눈높이 맞춰 스토리 구성

경남신문
**“어린이 해양사고 분쇄 가슴 아파
 해양 안전 쉽게 알려주고 싶어요”**

해양안전 홍보로 일선에 앞장서
 해양 안전을 쉽게 알려주고 싶은
 어린이 해양안전 홍보대사 김은아

어린이 해양안전 홍보대사 김은아는
 어린이 해양안전 홍보대사로 활동하고
 있다. 김은아는 “해양 안전을 쉽게 알려주고
 싶어요. 어린이들이 해양 안전을 알면
 사고 예방에 도움이 될 거예요.”라고
 말했다.

김은아는 “해양 안전을 쉽게 알려주고
 싶어요. 어린이들이 해양 안전을 알면
 사고 예방에 도움이 될 거예요.”라고
 말했다.

김은아는 “해양 안전을 쉽게 알려주고
 싶어요. 어린이들이 해양 안전을 알면
 사고 예방에 도움이 될 거예요.”라고
 말했다.

2020년 8월 5일 목요일 09:00

① 갯골의 위험성 및 탈출방법 (제목 : 갯벌이 된 요정과 마귀)

* 갯골을 마귀로 표현, 마귀에게 벗어나는 방법(소리 질러 사람들에게 알리고, 드러누워 발을 동동 구르기 등)을 재미있게 설명

② 이안류의 이해 및 탈출방법 (제목 : 괴물 이안을 물리친 로가)





* 이안류를 괴물로 표현, 이안류의 특징(협소한 지역의 바닷물을 쭉 빨아 당김 등) 및 탈출법(해안선과 평행하게 옆으로 수영)을 재미있게 표현

③ 구멍조끼의 필요성 (제목 : 바다 속 전설의 갑옷)

* 마귀의 계략에 빠져 섬에 갇힌 공주를 구멍조끼라는 전설의 갑옷을 입은 마루 왕자가 마귀와 싸워 공주를 구출하는 이야기에서 구멍조끼의 필요성을 재미있게 표현

2020-08-05
 2020-08-05 목요일 기자

2020-08-05 목요일 기자

Chapter 02

해양경찰위원회 출범

해양경찰위원회를 통해
국민의 해양경찰로 거듭나겠습니다.



해양경찰위원회
홈페이지



궁금해? 안심해
해양경찰위원회
그게 뭐하는
곳이죠?

1. 해양경찰위원회 준비
2. 해양경찰위원회 출범
3. 해양경찰위원회 위원장 인터뷰

제1절 해양경찰위원회 준비

CHAPTER 02

KOREA COAST GUARD COMMISSION

1. 해양경찰위원회 설치 근거인 「해양경찰법」의 시행('20.2.21.)

해양경찰위원회는 「해양경찰법」 제5조에 근거하여 해양수산부 소속으로 설치되었다. 「해양경찰법」이 지난 2019년 8월 2일 국회 본회의에서 의결되고, 같은 해 8월 20일 공포된 후 2020년 2월 21일 시행되었다.

가. 해양경찰위원회의 설치 및 심의·의결 사항

제5조(해양경찰위원회의 설치 등) ① 해양경찰행정에 관하여 다음 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 해양수산부에 해양경찰위원회를 둔다.

1. 해양경찰청 소관 법령 또는 행정규칙의 제정·개정·폐지, 소관 법령에 따른 기본계획·관리계획 등의 수립 및 이와 관련된 사항
2. 인권보호와 부패방지 및 청렴도 향상에 관한 주요 정책사항
3. 해양경찰청 소속 공무원의 채용·승진 등 인사운영 기준과 교육 및 복지증진에 관한 사항
4. 해양경찰장비·시설의 도입·운영에 관한 사항
5. 그 밖에 주요 정책과 제도 개선 및 업무발전에 관하여 필요하다고 인정되어 위원회 의결로 회의에 부치는 사항

나. 해양경찰위원회의 구성 및 위원의 임명

제6조(위원회의 구성 및 위원의 임명) ① 위원회는 위원장 1명을 포함한 7명의 위원으로 구성하되, 위원장 및 위원은 비상임으로 한다.

- ② 위원 중 2명은 법관의 자격이 있는 사람이어야 한다.
- ③ 위원은 해양수산부장관의 제청으로 국무총리를 거쳐 대통령이 임명한다.
- ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 위원이 될 수 없다.
 1. 당적을 이탈한 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 2. 선거에 의하여 취임하는 공직에서 퇴직한 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 3. 경찰, 검찰, 국가정보원 직원 또는 군인의 직에서 퇴직한 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 4. 「국가공무원법」 제33조 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람

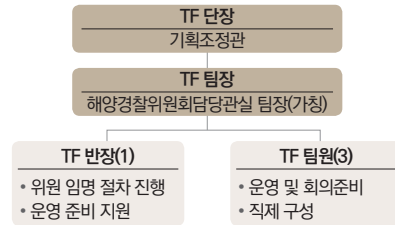
다. 실질적 운영을 위한 자료 보고 또는 제출·청취권

제9조(의견 청취 등) ① 위원장은 위원회의 심의를 위하여 필요한 경우에는 관계 공무원에게 필요한 사항의 보고 또는 자료의 제출을 요구하거나 관계 전문가로부터 의견을 청취할 수 있다.
② 제1항에 따라 보고 또는 자료의 제출을 요구받은 관계 공무원은 성실히 이에 응하여야 한다.

2. 해양경찰위원회 출범을 위한 본격적인 준비

2019년 8월 16일 본청 기획조정관을 단장으로 하는 「해양경찰법」 시행준비 T/F를 신설하여 본격적인 해양경찰위원회 출범을 준비하였다.

T/F 조직도 및 주요임무

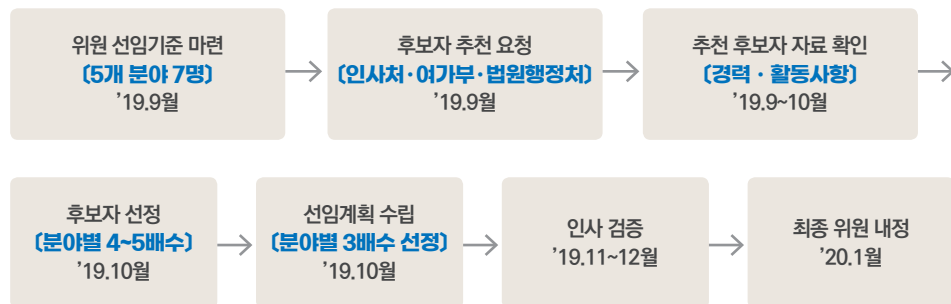


▶ T/F팀 주요 임무

- ① 위원회 위원 임명을 위한 절차 진행(약 5개월 소요)
- ② 위원회 운영에 필요한 회의실·사무실 마련
- ③ 위원회 운영 계획 수립

가. 위원 선임절차 진행

위원 선임을 위해 경찰위원회 및 타 부처 위원회의 위원 선임기준을 참고하여 해양경찰위원 선임기준을 마련하였고, 후보자 선정을 위해 국가인재 DB와 여성인재 DB 등에 있는 후보자를 추천 받아 후보자들의 경력·활동사항 등을 확인하여 3배수 후보자에 대한 인사검증 실시하였다. 2020년 1월 최종 위원 내정자가 확정되었다.



나. 회의실 등 사무공간 마련

해양경찰위원회의 독립성을 확보하기 위해 본청 별관 4층 전부를 위원회의 회의실을 비롯하여 각종 사무공간으로 구성하였다.



▲ 회의실



▲ 위원장실



▲ 총무위원실

제2절 해양경찰위원회 출범

CHAPTER 02

KOREA COARD GUARD COMMISSION

1. 해양경찰위원회 출범

2020년 2월 21일 「해양경찰법」 시행에 따라 해양경찰위원 임명식과 현판제막식을 개최하였다. 해양경찰위원회는 위원장을 포함한 7명의 민간위원으로 국민을 대표하여 해양경찰 정책을 심의·의결하기 위해 법조계, 학계, 언론계, 시민단체 등 사회 각 분야의 최고 전문가로 구성되었다. 이날, 제1차 임시 회의를 개최하고 위원장, 총무위원 선출과 위원회 운영에 필요한 사항을 의결하였으며 주요업무계획 및 수사 구조개혁에 따른 추진경과에 대해 논의하였다.



▲ 임명식



▲ 현판제막식



▲ 제1회 임시회의

2. 해양경찰위원회 출범의 의미

해양경찰위원회는 해양경찰의 주요정책에 관한 심의·의결기구로서 국민의 권익을 보호하는 독립적인 외부 통제장치의 역할을 수행함으로써, 해양경찰이 ‘국민의 해양경찰’로 거듭나는 데 이바지 할 것이다. 해양경찰위원회를 통해 해양경찰 행정의 민주적 통제와 함께 투명성·공정성 등이 확보될 것이며, 위원회 심의·의결을 통해 해양경찰 정책이 수정·보완될 수 있어 국민의 눈높이에서 해양경찰 행정이 추진될 것으로 기대된다.

3. 해양경찰위원회 운영

해양경찰위원회는 해양경찰 행정에 국민의 시각과 요구를 반영하고 「해양경찰법」에 부여된 역할을 완수할 수 있도록 중추적이고 실질적인 위원회가 되도록 운영될 것이다. 위원회 회의는 정기회의와 임시회의로 구분된다. 정기회의는 매월 첫째, 셋째 주 월요일에 개최되며 위원장은 필요한 경우 임시회의를 소집할 수 있고 3명 이상의 위원, 해양수산부장관 또는 해양경찰청장은 위원장에게 임시회의의 소집을 요구할 수 있다.



▲ 청장 임명제청 동의를 위한 임시회의 개최(20. 3. 3.)

추진 방향

- ▶ 국민의 권익을 보호하는 독립적 외부 통제장치 역할 수행
→ ‘국민의 해양경찰’로 거듭나는데 이바지
- ▶ 위원회 심의·의결을 통해 해양경찰 정책을 수정·보완
→ ‘국민의 눈높이’에서 해양경찰 행정 추진

위원회 운영 목표

‘중추적이고, 실질적인 위원회’ 운영 추진

해양경찰 행정에 **국민의 시각과 요구를 반영**
『해양경찰법』에 부여된 역할 완수

4. 해양경찰위원회 현장방문

해양경찰위원회 위원장 및 위원은 해양경찰 업무를 파악하고 현장 직원과의 소통으로 다양한 의견을 수용하여 위원회의 심도 있는 심의·의결을 위한 제1회 현장방문을 실시하였다. 중부청·함정·파출소 등 해상치안 현장을 방문하여 직원들과의 소통을 통해 정책의 현장 수용성과 다양한 의견을 확인하였다. 향후에도 각 지방해양경찰청별로 방문하여 해역별 특성과 치안수요·대응방안 등을 확인하여 해양경찰 관련 업무전문성을 함양할 예정이다.



▲ 현장부서 현황 청취 및 직원 간담회 (20. 6. 26.)



▲ 3005함 방문



▲ 인항파출소 방문



▲ 공기부양정 승선 체험

해양경찰위원회 초대 위원

사 진	성 명	직 책	주 요 경 력	임 기
	사공영진	위원장	▶ 현 법무법인 삼일 고문변호사 ▶ 대구고법원장 ▶ 청주지법원장	
	남상욱	총무 위원	▶ 현 한국선급 함정사업단 전문위원 ▶ 목포해양대 객원교수 ▶ 해양경비안전국장(前)	
	박찬호	위원	▶ 현 부산대 법학전문대학원 교수 ▶ 현 부산지방노동위원회 공익위원 ▶ 해양경찰청 국제해양법위원회 위원	‘20.2.21.
	함혜리	위원	▶ 현 램프커뮤니케이션 대표 ▶ 서울신문 편집국 문화부 선임기자 ▶ 한국저작권위원회 위원	~ ‘23.2.20.
	김효선	위원	▶ 현 여성신문 발행인 ▶ 현 한국여성재단 이사 ▶ 경찰청 경찰개혁위원회 위원	
	이은방	위원	▶ 현 한국해양대 해양경찰학과 교수 ▶ 현 한국해양안전진흥협회(사) 이사 ▶ 해양경찰청 정책자문위원회 분과위원장	
	윤석희	위원	▶ 현 법률사무소 우창 대표 변호사 ▶ 현 한국여성변호사회 회장 ▶ 현 콘텐츠분쟁조정위원회 위원	

【2020년】 해양경찰위원회 활동 연표

일 시	내 용
2. 21.	제1회 해양경찰위원회 임시회의(위원장·총무위원 선출, 운영세칙 제정, 보고 3건)
3. 3.	제2회 해양경찰위원회 임시회의(해양경찰청장 임명제청 동의안 심의·의결)
3. 16.	제3회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 4건)
3. 26.	서면 심의·의결(심의·의결 1건)
4. 6.	제4회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 4건, 보고 3건)
4. 20.	제5회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 2건, 보고 2건)
5. 4.	제6회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 3건, 보고 3건)
5. 18.	제7회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 2건)
6. 1.	제8회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건, 보고 2건)
6. 26.	제9회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 5건)
6.26.~27.	2020년 제1차 해양경찰위원회 현장방문(중부청 관할 현장부서 7개소)
7. 6.	제10회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 1건, 보고 5건)
7. 20.	제11회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 3건, 보고 2건)
8. 3.	제12회 해양경찰위원회 정기회의(심의·의결 2건, 보고 4건)

제3절 해양경찰위원회 위원장 인터뷰

CHAPTER 02

KOREA COAST GUARD COMMISSION

“위원회 존재 이유를 항상 가슴속 깊이 되새기며,
국민의 눈높이에서 듣고 말하는 위원회가 되도록 노력하겠습니다.”

해양경찰위원회 위원으로 선정되었다는 것을 처음 듣고 어떠셨나요?

○ 처음 위원 후보자로 선정되었다는 소식을 접한 것은 작년 10월이었습니다. 해양경찰과 관련된 업무를 한 적이 없었기에 후보자임을 들었을 때 조금 놀랐습니다.

○ 국민을 위한 조직으로 거듭나려고 노력하고 있는 해양경찰을 위해 해양경찰위원으로 힘을 실어달라는 말에 진정성이 느껴졌고, 이에 흔쾌히 수락 하였습니다.

지금까지 제일 기억에 남는 회의가 있나요?

○ 지난 3월 3일 밤 8시에 해양경찰 청장 임명제청 동의를 위해 개최했던 임시회의가 가장 기억납니다.

○ 위원님들의 질문에 대한 청장님의 답변에서 해양경찰의 조직 발전을 위해 수많은 고뇌와 고민을 하고 있다는 것이 느껴졌고, 조직을 사랑하는 진솔한 마음을 확인할 수 있어서 믿음직스러웠습니다.

○ 최초로 위원회의 동의를 거쳐 청장에 임명된 것은 큰 의미가 있고, 앞으로 청장님의 활약이 기대됩니다.

지난 6월 말 1박 2일 동안 첫 해상치안 현장을 방문하셨던데 소감을 한 말씀 해주세요.

○ ‘현장을 보면 정책이 보인다’는 말이 있듯이 해상치안현장을 확인하는 것은 해양경찰 정책을 심의·의결 하는데 정말 필요한 부분이라고 생각합니다.

○ ‘백문이 불여일견’이라고 해양경찰의 다양한 현장부서를 방문하여 직접 보고 경험해 보니, 정책이 현장에서 어떻게 실행되고 있는지 확인할 수 있었고, 심의·의결 시 고려하거나 검토해야할 방향에 대한 고민을 일정부분 해소할 수 있었습니다.

○ 또한, 현장직원과의 소통을 통해 현장의 어려움을 간접적으로 알 수 있었고, 이와 관련된 개선방안 등을 본청 각 부서로부터 보고 받기도 하였습니다.

향후 위원회를 어떻게 이끌어나가실 것 인지 마무리 말씀 해주시기 바랍니다.

○ 위원장을 맡겨 주신데 대해 막중한 사명감과 무거운 책임감을 느끼며 해양경찰의 기대에 부응하도록 하겠습니다.

○ 국민을 생각하고 위원회의 존재 이유를 항상 가슴속 깊이 되새기며, 국민의 눈높이에서 듣고 말하는 위원회가 되도록 노력하겠습니다.



Chapter 03

코로나19 대응 활약상

코로나19를 극복하기 위해 추진한
정책과 활동 사항을 소개합니다.



힘내라 대한민국!



우리 힘내요. 코로나
극복 희망에세지



코로나 극복
아리랑TV



해양경찰 코로나19
(영문판)

1. 코로나19 대응 해양경찰청 종합상황대책반 운영
2. 외국어선 단속 해상차단 및 나포처리 매뉴얼 마련
3. 코로나19 관련 해상범죄 특별단속
4. 코로나19 의심환자 해상 및 도서 긴급이송 대책
5. 국가자격시험 연기 및 의무경찰 야외시험 실시
6. 외국인 및 외국적 선박 대상 특별 방역활동
7. 다중이용선박, 영세어민 대상 특별 방역활동 지원
8. 고통분담 차원 대국민 지원 서비스
9. 코로나19 자체 방역 노력

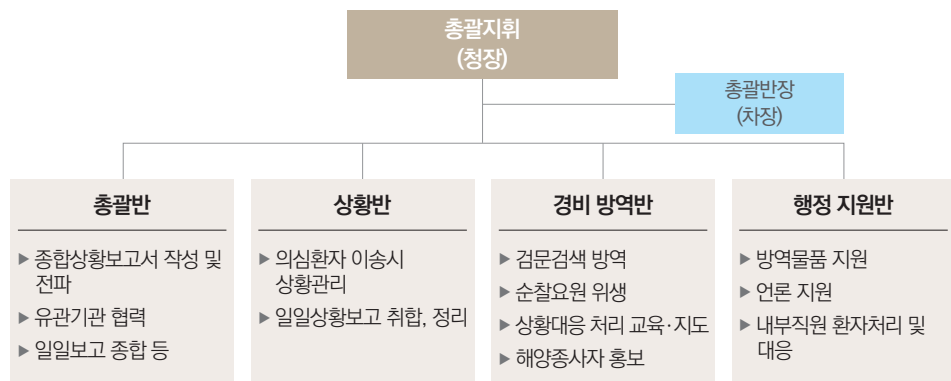
제1절 코로나19 대응 해양경찰청 종합상황대책반 운영

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Operation of the Korea Coast Guard's Comprehensive Emergency Response Team against COVID-19

2020년 1월 29일부터 해양경찰청 및 전국 28개 소속기관에 코로나19 대응 종합상황대책반을 설치, 24시간 상황실 근무체제를 통해 해수면·도에서의 코로나19 의심환자 발생 상황 및 우리 직원 의심 환자 발생 등 실시간 파악 관리하고 있다.



제2절 외국어선 단속 해상차단 및 나포처리 매뉴얼 마련

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Manual on Crackdown, Maritime Interdiction and Seizure of Foreign Fishing Vessels

1. 나포 대신 퇴거작전 실시

코로나19로 당분간 중국어선에 대해 퇴거 위주의 단속을 실시하되, 중대한 혐의가 발견되는 등 불가피할 경우에는 단계별 행동수칙에 따라 나포작전을 실시할 방침이다.

2. 외국어선 단속 및 나포 시 처리 매뉴얼 수립

검문검색 전 준비사항, 검문검색 및 나포 시 주의사항, 부두로 압송 및 조사과정, 사후 소독처리까지 전 과정에 대한 코로나19 대응 특별 매뉴얼 제작 및 배포하였다.

3. 지휘관 현장 방문 및 점검체계 확립

현장 매뉴얼대로 작동하는지 지휘관 및 참모가 경비함정·파출소·항공대·구조대 등을 방문하여 현장부서 방역태세 점검 실시하였다.

4. 코로나19로 인해 달라진 외국어선 단속훈련

코로나19 우려로 외국어선 단속훈련도 제작된 특별 매뉴얼이 현장에서 제대로 작동이 되도록 전반적으로 개편, 검문검색 전 방역물품을 모두 구비하고 검역소와 사전에 교신하는 등 방역 조치가 한층 강화되었다. 불법 어선과 맞설 고속단정에 오르기 전에 마스크와 체온계, 각종 소독제, 방역복 까지 빠질 수 없으며, 어선을 나포하면 상대 선원들에 대한 발열 검사도 필수이다. 작전을 마친 고속단정 요원들은 나포된 선원들과 함께 소독을 마친 방역매트 위에 선채 전신 방역조치를 받고, 고속단정도 선수와 선미 모두 빈틈없이 소독하였다.



▲지휘관 현장 방문 점검



▲달라진 외국어선 단속

제3절 코로나19 관련 해상범죄 특별단속

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Special Crackdown on Maritime Crimes Related to COVID-19

1. 마스크 등 방역물품 밀수입·수출 특별단속

(1) 특별단속 계획

해양경찰청은 2월 11일부터 코로나19 대응 방역물품의 해상 밀수출 등 반입금지 동물·식품류의 밀수입차단을 위한 특별단속을 시행하였다. 이번 특별단속은 최근 국산 마스크, 손세정제 등 개인 방역물품의 매점매석 행위와 연계한 국외로 불법 반출하는 행위를 차단하고 코로나19의 추가 확산방지를 위해 실시함. 주요 단속 대상으로는 보건용 마스크, 손 소독제의 매점매석행위와 해상을 통한 불법반출 행위, 코로나19 숙주 의심 야생동물과 그 가공품의 밀반입 행위이다. 특히, 개인 방역물품의 밀반출 행위는 국내·외로 긴밀하게 연결된 전문 중개인의 범행에 초점을 두고 시장경제 질서 교란행위를 원천 차단하고 있다. 아울러, 코로나19의 국내 추가 확산 방지를 위해 수입이 금지되거나 정당한 수입절차를 거쳐야 하는 야생동물 및 가공품과 이를 원료로 사용,

제조한 의약품의 해상밀수 행위도 단속 대상이다. 지방해양경찰청별 특별 단속반을 편성하고 관련 범죄행위에 대한 첩보수집과 단속활동에 집중력을 더하였으며, 관세청, 식약처 등 관계기관과 공조하여 해상 검역망을 더욱 강화하였다.

(2) 주요사례 : 가짜 손 소독제 9만 여개 제조수출 일당 적발

중부지방해양경찰청 서해5도 특별경비단에서 해양경찰 관계자들이 무허가 손소독제를 만들어 일부를 외국에 수출한 일당을 검거하였다. 무허가 손 소독제 제조업자 등 3명은 2월 15~21일 주방용 도마 제조 공장에서 이산화염소를 이용해 만든 무허가 손 소독제 9만 4천개(한화 15억 원 상당)를 외국에 불법 수출한 혐의로 해양경찰에 불구속 입건되었다.



▲ 가짜 손 소독제 제조수출 일당 적발

2. 외국인 선원 자가격리 위반자 특별단속

(1) 특별단속 계획

해양경찰청은 4월 8일 코로나19 관련 외국인 선원의 자가 격리 위반자에 대한 특별단속에 돌입하였다. 2018년도 국내 외국인 선원 고용 현황에 따르면 약 2만 6천여 명으로, 이들이 입국해 자가 격리 의무기간을 어기고 조업활동에 나갈 우려가 있어 특별감시체계에 돌입한 것이다. 어선의 경우 공간이 협소하고 선원들이 밀집해 있어 감염병이 발생할 경우 이로 인한 피해가 클 수밖에 없어, 전국 해양경찰서에 특별단속반을 꾸려 지방자치단체와 협력해 자가 격리 위반 사례가 발생하지 않도록 홍보활동을 벌이는 한편, 격리 장소를 이탈해 적발될 시 강력하게 법적 조치할 방침이다. 한편, 자가 격리 조치를 위반한 자와 고용선주에 대해서는 1년 이하의 징역 또는 1,000만 원 이하의 벌금에 처해진다.

(2) 주요사례 : 무단이탈 외국인 선원 검거

4월 1일부터 모든 입국자에 대한 14일간 자가 격리 의무화 조치가 시행중인 가운데, 자가 격리를 위반한 3명의 외국적 선원 등을 선주와 함께 검거하였다.(4.1, 4.2, 4.7.)

제4절 코로나19 의심환자 해상 및 도서 긴급이송 대책

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Measures for Emergency Transportation of Any Suspected COVID-19 Patient Discovered on the Sea or in an Island Area

1. 코로나19 의심환자 이송 표준 SOP 마련 및 해상이송 준비태세 점검

해상이나 도시지역에서 코로나19 의심환자가 발생했을 경우 이송 준비단계에서부터 이송, 환자추적에 이르는 전 과정에 대한 표준 SOP 구축하였다. 현장에서 코로나19 의심환자 이송 표준 SOP대로 작동될 수 있도록 지방해양경찰청 주관으로 지휘관이 직접 현장 점검을 실시하였다.



▲개인보호구세트

2. 주요사례 : 동해지방해양경찰청, 울릉도 코로나19 의심환자(폐렴) 긴급 이송

동해지방해양경찰청은 3월 20일 울릉의료원에 입원한 폐렴환자 박모(86, 여)씨를 헬기를 이용해 육지로 긴급 이송했다. 울릉의료원 전문의는 코로나19 의심증상이 없다고 하나 정확한 진료를 위해 육지 병원으로 긴급이송 실시. 헬기 이륙 전, 표준 SOP에 따라 전 승무원에 감염방지복 D형 마스크, 보호장갑을 착용 후 울릉도에 급파해 환자 등 3명을 탑승시켜 포항 형산강에 착륙해 대기 중이던 구급차에 인계, 포항성모병원으로 이송했다. 한편, 환자 양성판정 대비해 강릉항공대 헬기는 착륙 직후 헬기 및 운용요원 자체 방역을 실시하고, 해당 폐렴환자는 이날 정확한 진료결과 일반 폐렴 환자로 판명되어 일반 병실로 옮겨졌다.



▲의심환자(폐렴) 긴급 이송



제5절 해양경찰청 주관 국가자격 시험 연기 및 의무경찰 야외시험 실시

KOREA COARD GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Postponement of National Qualification Tests and Implementation of Outdoor Auxiliary Police Recruitment Test

1. 선제적 시험 일정 연기

코로나19 위기경보가 ‘심각’ 단계로 유지됨에 따라 해양경찰청이 주관하는 2개의 국가자격시험과 채용시험 일정을 무기한 연기하였다. 2월 29일부터 시행 예정이었던 2020년도 수상구조사 국가자격 11개 시험장의 모든 시험일정을 잠정 연기하였고, 3월 동력수상레저조종면허 PC 시험장 운영을 잠정 중단하였으며, 4월 11일 토요일 시행 예정이었던 2020년 제1차 해양경찰청 소속 경찰공무원 및 일반직공무원 채용 필기시험 등 모든 전형 일정을 무기한 연기하였다.

2020년 제1차 해양경찰 채용시험 일정 연기

※ PC시험장은 동력수상레저 조종면허를 취득하고자 할 경우 필
기시험을 치를 수 있는 곳(전국 18개소), 2019년도에는 2만
1,379명이 응시, 시험이 실시된 '00년도부터 누적된 응시인원수
374,049명

**2020년 제1차 경찰관 및
일반직공무원 채용 일정변경 안내**

www.kcg.go.kr

※ 변경된 일정표 요약

구분	1차 시험	2차 시험	3차 시험	4차 시험
일	7.2(화)	7.13(월)~7.15(수)	7.28(수)~7.30(금)	8.4(화)~8.7(토)
면접지역	서울지역	충청지역, 호남지역	경상지역, 제주지역	전남지역, (8.31.토)

※ 특별공직 2차 시험(8.20.~8.26.)도, 합격자출발 2차 시험(8.27.~8.30.)도
 ※ 1차 시험 합격자 1차 시험, 일반직공무원 2차 시험 2차 시험
 ※ 2차 시험은 출제지역, 출제 시간 및 2차 시험 합격자 발표 시간과 면접장 소를 변경할 수 있음
 ※ 시험장소 및 교통, 숙박, 식사 등 지원에 필요한 사항은 별도 공고로 안내
 ※ 채용 예정 인원: 1,000명

합격자출발 장소는 코로니아 1차 및 시험장 및 면접会場에 변경될 수 있음

2. 의무경찰 필기시험 야외서 실시

코로나19 감염병 예방을 위해 의무경찰 선발 필기시험을 전국 5개 지방해양경찰청에서 처음으로 야외에서 실시하였다. 선발 시험장은 청사 외부와 운동장에 천막을 설치하고 응시생 사이의 접촉을 최대한 피하기 위해 개인 간격을 2m이상 유지하여 공간을 확보해 호흡기를 통한 전파(비말감염)를 차단. 각 시험장에는 방역 전반을 책임질 방역담당관을 지정해 응시생의 마스크 착용과 입실 전 발열체크, 시험장 소독 등으로 철저한 방역 관리를 실시했다. 응시생의 코로나19 확진 여부와 감염의심자, 대구·경북 지역 응시자 건강 상태 등을 확인해 감염 위험을 사전에 차단하였다. 2020년 3월~4월 야외에서 2회에 걸쳐 실시된 의무경찰 선발 시험에서는 지원자 772명 중 261명을 선발하였다.



▲ 의무경찰 선발시험 야외 시행

제6절 외국인 및 외국적 선박 대상 특별 방역활동

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Special Disinfection and Quarantine Activities for Foreigners and Foreign Vessels

1. 외국적 입항선박 코로나19 예방활동 주력

외국인 및 외국적 선박 입출항이 잦은 취약개소를 대상으로 특별 방역 활동을 실시하였다. 외국인 선원을 대상으로 발열체크 및 코로나 의심 증상 발생 시 신고 등 코로나19 감염증 예방활동을 실시하였으며, 특히 해운선사 등 유관기관과 협업체계를 구축해 외국적 선박 기항유무를 항사 확인하고, 아울러 외국인을 통한 방역물품 밀수출 및 반입금지 물품 확인 등도 병행하였다.



▲ 외국인 선원 대상 특별 방역활동 실시

2. 주요사례 : 완도 및 포항해양경찰서

완도서는 외사 취약지 10개소와 외국적 선박 기항 불개항장 2곳을 대상으로 코로나19 대응 현장 점검을 실시하였으며, 특히 3월 19일 노화도 광산 부두에 기항한 MING YANG호(파나마 선적, 1,997톤) 등 3척의 외국인 36명을 대상으로 코로나19 감염증 예방활동으로 방역을 실시하였다. 포항서는 지난 2월 4일부터 해상에서 유입되는 코로나19를 예방하기 위해 포항신항 및 영일만항에 입항하는 외국적 선박을 대상으로 마스크 등 개인 방역물품 착용을 적극 홍보 중이다. 또한 코로나19 예방 수칙 교육, 개인위생관리 철저 및 상륙 자제 등 당부사항을 전달했고 밀입국 등 밀항 대비 예방활동을 강화하고 있다.



▲ 외국적 선박 대상 대응 현장 점검

제7절 다중이용선박, 영세어민 대상 특별 방역활동 지원

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Support for Special Disinfection Activities for Vessels Used by Many People and Poorly-Equipped Fishermen

1. 다중이용선박(낚시어선) 등 방역 실시

코로나19 확산 초기 다중이 이동하는 기차역이나 공항 등의 검역이 강화되었다. 이에 해상에서는 많은 사람들에게 이용되며, 검역의 사각지대가 될 수도 있는 다중이용선박인 낚시어선에 대해서 해양경찰청

이 특별방역을 실시하였다. 이번 방역활동은 전국적으로 코로나19 확진자가 계속해 증가하는 추세로 낚시어선은 특성상 각지에서 사람들이 모이게 되므로 감염우려가 높아 방역이 반드시 필요하다는 여론이 높았다. 해양경찰서에서 직접 방역작업을 지원하였으며, 방역작업과 동시에 감염예방을 위한 안내수칙 등도 교육하였다. 특히, 승선자에 대해 감염 의심사례가 발견되는 즉시 신고, 입항토록 하여 감염병이 확산되지 않도록 조치하였다.



▲ 낚시어선과 수협 위판장 등 방역 실시

2. 주요사례 : 지역 해양경찰서

(1) 포항서는 3월 3일 오후 2시부터 관내 낚시 어선(다중이용선박), 위판장 등에 대해 코로나19 감염확산 방지를 위해 포항서 소속 각 파출소(영일만, 포항, 호미곶, 구룡포, 감포)와 한국해양구조협회 경북지부, 관내 수협, 낚시어선업자 등과 합동으로 다수가 이용하는 선박인 낚시어선과 수협 위판장 등에 대한 방역을 실시하였다.

(2) 통영서 통영파출소는 관내 다중이용선박 중점관리지역 2개소(통영시 산양면 풍화리, 마동) 사업장 및 60여 척의 선박을 대상으로 방역을 실시하였다. 관내를 찾는 레저, 낚시객의 60~70%가 타 지역민이지만, 사업장은 생계유지를 위하여 영업을 할 수 밖에 없는 실정이라 불가피하게 방역을 지원하기로 하고 방역작업을 실시하였다. 통영해양경찰은 방문객이 많은 주말 전후의 월요일과 목요일 방역을 지속 실시해 왔다.



▲ 다중이용선박 사업장, 선박 대상 방역활동 실시

(3) 제주서는 감성돔 철을 맞아 추자도에 많은 낚시객들이 입도함에 따라 낚시객들을 상대로 구명조끼 착용 등 안전관리에 주력하는 한편, 여객선을 이용해 들어오는 낚시객을 상대로 일일이 발열체크를 하는 등 코로나19 안전수칙 홍보에 만전을 기하였다. 감성돔은 맛이 좋고 가격이 비싸 대한민국에서 낚시객들 사이에 가장 인기가 많은 어종 중 하나이다. 늦가을부터 이듬해 초봄까지 주로 잡히는데, 최근 제주 추자도에서 감성돔이 많아졌다는 소문이 나면서 낚시객들이 성황을 이루었다.

(4) 완도서 땅끝파출소는 코로나19 감염병 확산 방지를 위해 관할 다중이용선박(여객선, 낚시어선, 도선)과 어선 대상으로 찾아가는 방역·코로나19 감염 예방수칙 홍보 서비스를 실시하였다. 봄철을 맞아 행락객이 증가함에 따라 불특정 다수가 이용하는 다중이용선박과 어선 대상으로 코로나19 예방을 위한 방역을 실시하고, 마스크 착용과 손 소독제 비치, 승선원 체온 측정 등 예방활동을 실시하였다.



▲ 낚시어선 승선원 체온 측정

(5) 창원서는 지역어민 불안감 해소와 감염예방을 위해 지역 영세 어민을 대상으로 무료 살균 소독 서비스를 제공하였다. 3월 6일 광암항 내 해양자율방제대 선박과 항내에 계류되어 있는 소형선박 30여 척을 대상으로 방역을 실시했으며, 지역 내 파출소 직원들도 소형어선과 다중이용선박 등을 대상으로 방역서비스를 제공하였다. 한편, 해양자율방제대(광암, 행암, 잠도, 진동·구산면, 동선)와 희망 항포구 영세어민 뿐만 아니라 낚시어선, 유람선까지 확대해 코로나19가 잦아들 때까지 지속적인 방역서비스를 확대하였다.



▲ 다중이용선박 대상 방역서비스 제공

제8절 고통분담 차원 해양경찰 대국민 지원 서비스

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

Public Support Services in Terms of Pain Sharing



▲ 방제비축기지, 개인 보호장구 반출 모습

1. 대구시에 비상비축용 방제물품 긴급 지원 나서

대구·경북지역 코로나19 대응을 위한 범정부 총력 지원에 따라 해양경찰청이 보유 중인 개인보호장구 1만 세트를 긴급히 지원하였다. 김홍희 해양경찰청장은 남해지방해양경찰청장으로 재임 하던 지난 2월 27일 대구·경북 지역에 마스크 등 개인보호장구 5,000세트를 1차 지원한데 이어 해양오염사고 뿐 아니라 감염병 방역 현장에서도 사용이 가능한 물품을 2차로 지원하였다. 해양경찰청이 지원하는 개인보호 장구는 대규모 해양오염사고 발생을 대비해 대산·울산·광양 등 전국 3개소의 방제비축기지에 보관하는 비상용 물자로, 긴급 필요 물량을 제외한 비축분 1만 세트를 대구시 재난안전대책본부에 긴급 지원하였다.

2. 코로나19 도서지역 취약계층 맞춤형 방역 서비스 제공

해양경찰은 코로나19 감염병 확산 방지를 위해 관내 도서지역 독거노인 취약계층 12가구와 마을 회관, 공공도서관 대상으로 대민 맞춤형 방역 서비스를 제공하였다. 완도서에 따르면, 자체 긴급 방역추진단 3개 반을 편성하여 완도군 노화, 보길도 등 코로나19 방역 사각지대에 놓인 도서지역 독거노인 취약계층 가구를 방문해 곳곳을 방역소독, 감염증 확산 예방을 돕고 개인별 마스크 증정과 예방수칙 홍보활동을 펼쳤다.

3. 사회복지시설 격려품 전달

인천서는 4월 8일 사회복지시설 '성언의 집'에 격려품을 전달하였다. 그동안 인천해양경찰은 정기적으로 독거노인, 사회복지시설, 요양병원을 방문해 해온 봉사활동을 코로나19로 잠시 중단했으나, 독거노인 등 사회적 약자에게 나눔 실천이 절실하다는 판단에서 기념품을 전달하게 되었다. 격려품은 코로나19로 침체된 지역 경제에 조금이나마 보탬이 될 수 있도록 격려품은 인근 전통시장에서 구매하였다.

4. 사랑의 헌혈 운동

코로나19 감염증 여파로 지역사회 헌혈자가 감소하고 있어 헌혈 운동에 동참하고자 팔을 걷었다. 2월 12일 오전 10시 해양경찰청에 도착한 대한적십자사 헌혈버스에는 직원과 의무경찰들이 줄지어 헌혈을 하는 따뜻한 시간을 가졌다. 특히, 최근 혈액 보유량이 적정 보유량인 5일분에도 못 미치는 3일분 아래로 떨어질 것이 우려된다는 대한적십자사 혈액관리본부의 호소에 따라 동참하게 되었다. 또한 해양경찰청에서는 전국 지방해양경찰청 등 소속기관에 헌혈을 독려하는 등 지역별 단체 헌혈도 추진해 혈액수급 위기를 극복하는데 힘을 보탬 계획이다.



▲ 단체 헌혈



5. 해양경찰 악단 대한민국 위로 콘서트

전국민 코로나19 위기극복 프로그램의 일환으로 위로 콘서트를 실시하였다. 해양경찰청 지하 연습실에서 개최된 이번 음악 연주회는 음악 메시지를 통해 국민들이 조금이나마 치유가 됐으면 하는 취지에서 기획되었으며, 코로나19 우려로 공연은 온라인으로만 진행되었다. 특히 이 날 연주회는 해양경찰에서 군으로 복무중인 의무경찰들이 직접 아이디어를 냈다.



▲ 위로 콘서트 실시

6. 지역 수산물 소비운동 진행, 수산물 기부 및 급식 챌린지 동참

(1) 해양경찰청은 코로나19로 어려움을 겪고 있는 소상공인에게 힘이 되기 위해 해양수산부와 함께 수산물소비운동을 진행하였다. 코로나19 장기화로 어려움을 겪고 있는 어업인과 관련 업계 등을 돕고, 지역경제 활성화에 기여하기 위해 3월 27일부터 4월 10일까지 경비함정 주부식용으로 5,400만 원 상당의 수산물 1,269세트를 구매하였다. 이번 행사는 제주어류양식수협, 서남해수어류 양식 수협, 통영 멍게수협, 완도 금일수협 등 전국 수협이 참여한 가운데 진행되었다.

(2) 해양경찰청은 수산물 소비 촉진 운동, 수협중앙회와 손잡고 어업인 돕기 나선다. 수협중앙회 주관 '수산물 급식 챌린지' 동참(6.3), 직원 및 의무경찰 350여 명 수산물 단체 급식(전복, 주꾸미 등 다양한 수산물로 구성된 점심식사) 실시하였고, 코로나19로 어려운 어업인에 힘이 될 수 있게 노력하였다.



▲수산물 구입 장면



▲수산물 기부



▲수산물 급식 챌린지 동참

7. 해양경찰청 성금 전달

해양경찰청이 코로나19 감염증 확산으로 어려움을 겪고 있는 대구·경북지역의 저소득층과 취약 계층에 써달라고 5,900만 원의 성금을 전달했다. 해양경찰청은 3월 20일 코로나19 감염증 확산 장기화로 어려움을 겪는 대구·경북지역 주민들을 위해 방역물품·위생용품을 지원해달라고 '사회복지 공동모금회' 측에 요청했다. 성금은 3월 12일부터 1주일 가량 모금 운동을 벌였고, 해양경찰청 뿐만 아니라 전국 해양경찰관들도 동참하였다.

8. 해양경찰청장 인천종합어시장에서 오찬간담회 개최 등

해양경찰청은 코로나19 여파로 인해 소비심리가 얼어붙어 어려움을 호소하는 인천종합어시장을 둘러본 뒤 직원들과 오찬 간담회를 가졌다. 해양경찰은 코로나19로 인한 사회적 거리두기로 소비가 침체되었으며, 지역 상권까지 경제적 어려움을 겪게 되어 지역 상권 활성화를 위해 1일 500명이 이용하는 구내식당 휴무를 실시하여 외부 식당을 적극 이용할 수 있도록 하였다.



▲수산물 구입 장면



▲오찬 간담회 사진



▲구내식당 휴무실시

9. 화훼농가 살리기(플라워 버킷 챌린지, 1사무실 1꽃병 놓기, 기념일 꽃 선물 등) 및 덕분에 캠페인



▲기념일 꽃 선물, 플라워 버킷 챌린지



▲의료진 덕분에 캠페인



제9절 코로나19 자체 방역 노력

CHAPTER 03

KOREA COAST GUARD RESPONSE PERFORMANCE

COVID-19 Self-Disinfection Efforts

1. 코로나19 예방 경비함정 방역 및 승조원 교육

울진서는 2월 20일 경북 울진군 후포항 해양경찰 전용부두 및 경비함정 대상으로 코로나19 감염 예방 방역작업과 승조원 교육을 실시하였다. 경비함정 전 구역에 방역약품을 이용하여 소독 방역 작업에 나섰으며, 육상 및 해상을 통한 유입·감염·확산에 대비하여 현장 근무자들이 대응토록 승조원 교육을 실시하였다.



▲ 승조원 교육

2. 코로나19 방역 드론 날려 스마트하게

동해지방해양경찰청은 3월 28일 청사와 진입도로 상공에 드론을 날려 코로나19 감염 예방을 위한 스마트 방역을 실시하였다. 이날 방역은 코로나19의 확산 및 지역 사회 전파 방지를 위해 고강도 '사회적 거리두기'에 적극 동참하기 위해 방역 인력을 최소화하여 직원들의 활동이 많은 본관과 산책로, 청사 진입로 일대를 중심으로 진행하였다. 한편, 동해지방해양경찰청은 4차 산업혁명 시대에 발맞춰 직원들을 대상으로 드론경진대회도 계획하고 있으며, 재택근무도 활성화하는 등 스마트 업무를 지속 추진 중이다.



▲ 드론 이용 스마트 방역 실시

3. 의무경찰 휴가 등 제한

코로나19 감염병 경보를 최고 수준인 심각 단계로 상향함과 동시에 평택서 소속 의무경찰 중 코로나19 확진자가 발생하였으며, 해양경찰청은 의무경찰의 안전을 위해 2월 26일부터 휴가와 면회를 제한하는 복귀관리 강화 대책을 시행하였다. 또한, 휴가자는 복귀 시 별도 공간에 예방적 격리 조치를 취하여 타 의무경찰과 접촉을 줄이는 등 추가 코로나19 감염 확진자가 발생하지 않도록 하였다.

4. 유치장 등 형사시설 코로나19 방역 강화

전국 상황대책반 화상회의의 결과에 따라 관내 보건의소와 긴밀한 협조를 추진해 경찰서 유치장, 조사실 등 형사시설 소독방역을 집중 실시하고 수사절차 중 의심환자 발견 시 연계 진료로 이어질 수 있도록 하였다.



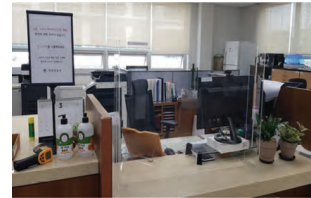
▲ 형사시설 방역

5. 코로나19 확산 예방을 위해 민원서비스 개선

코로나19 감염병이 심각 단계로 격상됨에 따라 지역 내 감염과 확산 예방을 위해 경찰서 청사와 파출소를 찾아오는 방문객을 대상으로 민원서비스를 개선하기로 하였다. '사회적 거리두기' 캠페인의 일환으로 직접방문을 최소화하는 온라인(인터넷, 전화, 팩스 등) 민원처리 활성화로 '코로나19' 감염·확산을 예방하고 민원만족도를 향상시키는 노력을 하였으며, 또한, 청사를 출입하는 방문객은 별도의 공간인 민원대기실을 마련하여 체온 체크 등 감염여부를 확인 후 업무를 처리하도록 하였고, 민원실에 비말확산 가능성을 차단하는 민원창구 투명 가림막을 설치하였다. 이어 최일선 대민부서인 파출소 입구에는 '출입 벨'을 설치하여 찾아오는 어업인 또는 민원인을 대상으로 실외에서 마스크 착용, 체온체크, 손소독 등을 실시하였다. 주1회 이상 청사 및 인명구조장비 방역을 실시하고 관내 어업인들에게는 파출소 방문을 자제해 줄 것을 강조하는 한편, 선원승선확인서, 출입항확인서 등 민원 신청을 전화나 팩스로 처리해 어업인의 불편함이 없도록 노력하였다.



▲ 민원서비스



▲ 민원실 가림판 설치

6. 서해5도특별경비단, 코로나19 사전검사제 전격 시행

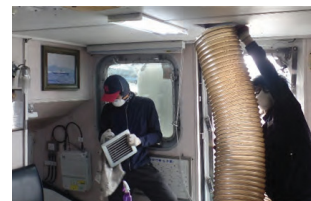


▲ 사전검사제 시행

중부지방해양경찰청은 3월 9일부터 밀접 접촉빈도가 높은 경비함정 승조원들의 코로나19 감염을 사전에 차단하기 위해 함정 전용부두 입구에서 사전 검사제를 운영하였다. 현재까지 해양경찰에서는 코로나19 감염 방지를 위해 출근하는 경찰관이나 외부 출입자 등 함정에 승선하는 인원에게 체온 측정과 건강 상태에 대한 문진을 경비함정에서 자체적으로 진행해 왔다. 이 경우 감염 의심 증상을 보이는 승조원이 이미 함정에 탑승한 상황이라면, 좁은 선박 내에서 집단 감염의 위험성이 높아, 경비함정 배치·운영에 차질이 생길 수밖에 없다. 서해5도 특별경비단은 이러한 위험에 따라 모든 외부 출입자에 대해 경비함정에 승선하기 전 발열검사와 문진을 진행하도록 별도 공간을 마련하여 체온 측정과 함께 건강상태를 확인 할 수 있는 "사전검사제"를 실시해 감염 의심자가 함정에 접촉하는 것을 사전에 차단하였다.

7. 경비함정 공기통풍관 전면 소제

태안서는 3월 15일부터 3월 25일까지 소속 경비함정에 대한 공기정화기 및 통풍관 소제 및 소독을 실시하였다. 민간 계약을 통해 3월 15일부터 진행한 이번 경정비 작업은 쾌적하고 청결한 근무 환경 유지로 경비함정 승조원의 감염병 차단, 경비공백 예방의 목적은 물론 경기침체에 따른 관련 예산 조기집행 방침에 따라 추진되었다.



▲ 공기통풍관 전면 소제

8. 코로나19 확산 방지 관련 재택근무

코로나19 확산 방지를 위해 사무실 근무자를 대상으로 재택근무, 시차출퇴근제 등 유연 근무를 확대 시행하고 있다. 코로나19 확진자가 발생될 경우 해상치안업무 공백이 발생하는 것을 우려한 이번 조치는 3.20부터 4.30일까지 총 7,813명, 일일평균 약 275명(12.2%)가 참여하였다.



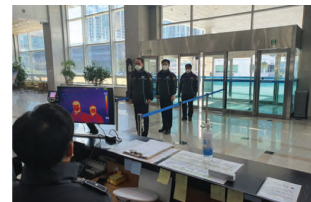
▲ 재택근무

9. 함정 교차근무 실시

코로나19 확산 방지를 위해 '사회적 거리두기' 일환으로 사무실 재택근무 뿐만 아니라 함정 교차 근무제를 시행하고 있다. 함정 교차근무제는 경비함정 특성상 좁은 공간에서 많은 인원이 상주하는 만큼 코로나19 예방을 위해 정박기간 중 총원을 2개 팀으로 나눠 교차로 근무하는 것으로 승조원간 물리적 접촉을 최소화하기 위한 조치이다. 또한, 교차근무로 인한 함정 임무수행에 지장을 주지 않도록 계급, 경력 및 담당업무 등을 감안 근무를 편성해 긴급 상황에 대비하고, 출항 전일은 총원이 출근하여 출동준비에 철저를 기하도록 하였다. 아울러, 경비함정 직원들을 대상으로 시차출퇴근 및 점심시간 시차 운영도 함께 시행중이다.

10. 열화상 카메라 설치 코로나 대응 만전

해양경찰청은 청사 현관 입구에 열화상카메라를 설치하여 출근하는 경찰관 및 민원인들의 체온을 체크하고 있다. 코로나19 확산 우려로 사회적 거리두기를 시행하고 있는 상태에서 더 이상의 확진과 확대를 방지하기 위해 열화상 카메라를 설치하여 감염증 예방을 위해 선제적으로 대응중이다. 청사 1층 출입구에 설치한 열화상 카메라는 카메라 앞을 지나는 사람의 체온이 37.5도를 넘길 경우 경보음을 통해 알려주며, 2차로 경찰관이 직접 체온을 체크하여 발열을 동반한 호흡기 감염병을 확인할 수 있다.



▲ 열화상카메라 설치

11. 종합상황실 가림막 설치

코로나19 확산에 따라 해양경찰의 컨트롤 타워인 종합상황실 요원의 감염 예방을 위해서 근무 환경을 개선하고 만일의 사태에 대비해 임시 상황실을 마련하였다. 종합상황실은 24시간 범죄 신고를 접수해 일선 해양경찰에 출동을 지령하는 등 피의자 검거와 구조의 상황 컨트롤 타워로 자칫 감염자가 발생하면 해양경찰의 업무가 마비될 수 있다. 집단 감염이 발생한 콜센터와 근무 여건이 유사한 종합상황실은 범죄신고 접수 및 구조 요청 시 신고자와 대화를 나눠야 해 침방울이 주변으로 튈 수 있는 구조이기 때문에 종합상황실내 사무용 책상에 투명 가림막을 높게 설치하여 업무환경을 개선하였다.



▲ 종합상황실 가림막 설치

12. 구내식당 마주보며 식사 금지 및 시차별 식사인원 분산

코로나19 확산을 차단하고, 위기 상황에 보다 선제적으로 대응하기 위하여 구내식당 의자배치를 조정하고, 가림판을 설치하였다. 청사 내 식당의 좌석배치를 마주보고 앉는 방식에서 한쪽 방향으로 조정하는 한편, 식사 중 밀접접촉에 의한 비말확산을 원천적으로 차단하기 위해 가림판을 설치한 것이다. 또한 식사 시간 인원이 몰리는 것을 방지하기 위해 시차별(1차 11:30, 2차 12:00)로 부서를 구분해서 식사를 실시하고 있다.



▲ 구내식당 의자배치 조정, 가림판 설치

13. 사이버 보안 강화

코로나19 사태를 틈타 악성코드 유포 등 사이버 공격과 피해가 우려됨에 따라 전산망 사이버 보안 관리 강화에 나섰다. 태안서는 업무포탈 내·외부망을 비롯해 연안체험활동·수상레저·수상구조사 등 3개 분야 수상안전 종합정보와 선박출입항신고, 퇴직경찰관 취업지원센터, 온라인 누리집 등 대국민 온라인 서비스 시스템과 각종 SNS 플랫폼 운영에 대한 사이버 보안 점검을 수시로 실시해 위협요소 차단에 주력하고 있다.



▲ 전산망 사이버 보안 관리

14. 해양경찰 코로나19 방역체계, 해외에 알리다

(1) 코로나19를 극복하기 위해 추진한 정책과 활동사항을 영문 안내서로 제작해 해외 유관기관에 전파하였다. 코로나19 대응 자료의 주요 내용은 ① 코로나19로 인해 달라진 해상 불법행위 단속 방법과 대응 절차 ② 코로나19로 기인한 불법 행위와 단속 사례 ③ 다중이용선박, 어선 방역 등 대국민 지원 활동 ④ 코로나19 의심환자 이송 대책 마련 ⑤ 의무경찰 선발 시험 야외 실시 등이다. 안내서는 약 30장 분량으로 80여 개 세계 해양치안기관 등에 배포해 전 세계 코로나19 극복에 힘을 보탬 예정이다.

(2) 해양경찰청은 우리나라 주변 4개국의 해양치안 담당 영사를 초청해 간담회를 개최하였다. 이날 간담회에서는 한국 해양경찰의 주요 협력국인 미국, 러시아, 일본, 중국 영사가 참석해 국가 간 해양안전 협력 체계를 점검하였다. 참가국들은 올해 코로나19로 인해 주요 국제회의와 국가 간 합동훈련이 연기되고 있는 상황에서 상호 정보 공유와 신속한 지원 체계 유지 필요성에 공감하고, 최근 80여 개 국 해양치안기관에 배포한 '해양경찰 코로나19 방역체계' 영문 책자를 소개하고, 앞으로 도움을 요청하는 국가에 정보제공, 방역 방법을 전수하는 등 적극적으로 지원할 방침이다.



▲ 코로나19 대응 활약상(영문)



▲ 주재관 간담회





2020
KOREA COAST GUARD
ANNUAL REPORT

2020 해양경찰 백서

한지

ANNUAL

2. 해양경찰 소개

해양경찰을 말하다

REPORT

서

Chapter 01

해양경찰관 임무와 역할

Chapter 02

해양경찰 소관 법률

Chapter 03

해양경찰 공모전 수상작



2020
KOREA COAST GUARD
ANNUAL REPORT

2020 해양경찰 백서

Chapter 01

해양경찰관 임무와 역할

1. 한눈에 보는 해양경찰
2. 해양경찰관 무대
3. 전문가 집단
4. 특임(구조·구급·특공) 요원 활약상



제67주년 해양경찰의 날



우리의 일상은
멈추었지만 우리의
안전은 멈출 수
없기에



대한민국 또 하나의
영토, 바다 / 해양경찰의
바다는 잠들지
않습니다.



해양경찰의 날
축하영상

해양경찰청 소개 (20년 8월 기준)

알기 쉬운
해양경찰

해양경찰 역사
(64년간의 기록)



지방청
(5개)

보청

본청은 청장, 차장 및 2관 5국
28과(22과·5담당관·1대변인)로
이루어져 있으며, 해양주권 수호
및 바다 안전관리, 해상 교통질서
확립, 치안질서 유지, 해양오염
예방·방제 등의 업무를
총괄하고 있음

부속
기관

해양경찰교육원 소속 공무원 교육 및
훈련을 담당하며, 해양경찰 업무에
관한 연구·분석·장비개발 등을 위해
소속기관으로 해양 경찰연구센터를 둠

중앙해양특수구조단 대형·특수
해양사고 대응 및 잠수·구조
교육·훈련, 중·대형 해양오염사고
대응 및 오염물질에 대한 방제 기술
습득·훈련 실시 등의 업무를 담당

해양경찰정비창 함정의 정비 및 수리를 담당

경찰서
(19개)

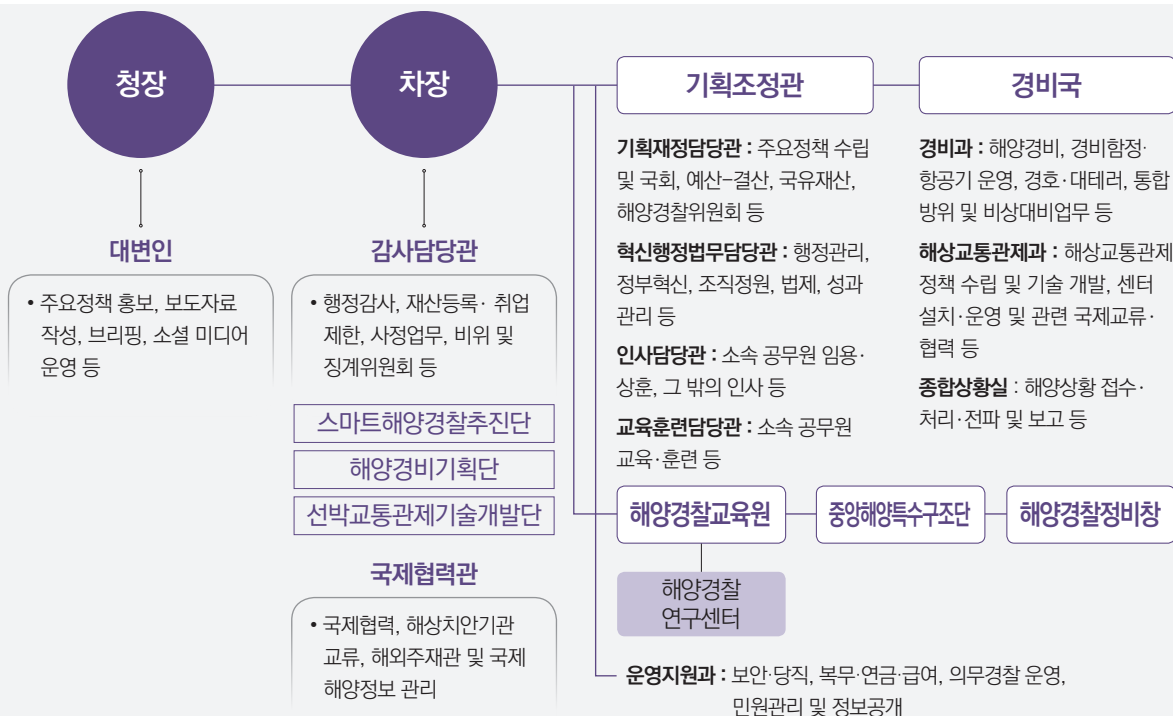
5개 지방청 소속으로 19개
해양경찰서가 있으며, 관할 해역
안전 관리를 위한 파·출장소와
경비함정, 연안해역 사고
대응을 위한 해양경찰구조대가
설치되어 있음

관할 해양에서의 경찰 및 오염방제에
관한 사무를 담당하며, 소속으로
항공단과 특공대, 해상교통관제센터가
있음

항공단 5개 지방청 항공단에 고정익·회전익 항공대를 두고, 중부 지방청에는 항공정비대를 둬

특공대 해양테러 예방·진압, 해양경호
및 안전활동 지원 등의 임무를 수행

해상교통관제센터 해양사고 예방을 위한 선박교통관제 및 항만 운영 지원 임무를 수행하며, 15개 항만과 5개 연안 등 총 20개 해상교통관제센터가 설치되어 있음



1. 한눈에 보는 해양경찰

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

부속기관

- 해양경찰교육원
- 중앙해양특수구조단
- 해양경찰정비창

지방청

- 중부지방해양경찰청
 - 인천, 평택, 태안, 보령해양경찰서 (서해5도 특별경비단)
- 서해지방해양경찰청
 - 군산, 부안, 목포, 완도, 여수해양경찰서
- 남해지방해양경찰청
 - 통영, 창원, 부산, 울산해양경찰서
- 동해지방해양경찰청
 - 포항, 울진, 동해, 속초해양경찰서
- 제주지방해양경찰청
 - 제주, 서귀포해양경찰서



구조안전국

해양안전과 : 연안해역 안전 관리, 파·출장소 운영, 유선 및 도선 안전관리 등
수색구조과 : 해양사고 재난 대비·대응, 해양 구조·구급, 민·관·군 구조협력 등
수상레저과 : 수상레저 안전 관리 정책 수립, 제도 개선, 조종 면허 및 기구 등록 등

수사정보국

수사과 : 수사업무 및 범죄통계 등
형사과 : 해양범죄 단속, 지능형 범죄 및 강력범죄, 마약범죄 등 수사
정보과 : 정보 수집·분석 및 배포, 보안경찰 업무
외사과 : 밀수·밀입국 등 국제범죄 수사, 국제구조, 방첩업무 등
과학수사팀 : 해양과학수사

해양오염방제국

방제기획과 : 방제기획 및 방제 자원 관리, 대외협력 등
기동방제과 : 국가기근방제 등 방제 대비·대응, 특수방제·방제 지원 등
해양오염예방과 : 예방관리 및 예방점검, 조사분석 등

장비기술국

장비기획과 : 사업기획, 함정 및 항공사업 등
장비관리과 : 함정정비 및 물품·무기·탄약·복제 관리 등
항공과 : 해양항공 업무 수립·조정, 해양항공기 사고 조사 및 원인분석 등
정보통신과 : 정보통신 업무 수립·조정 및 보안업무

중부지방청

인천, 평택, 태안, 보령서
 서해5도 특별경비단

서해지방청

군산, 부안, 목포, 완도, 여수서

남해지방청

통영, 창원, 부산, 울산서

동해지방청

포항, 울진, 동해, 속초서

제주지방청

제주, 서귀포서

해양경찰관 활약상

해양경찰관 무대



경비함정



- 경비함정은 총 351척으로, 해상경비 등 해상에서 전 반적인 업무를 수행하는 경비함정 186척과 항내 예인 및 오염사고 대응 등을 위한 특수함정 165척이 있음



▲ 대형함정 35척(1,000톤이상) ▲ 중형함정 41척(200~500톤)



▲ 소형함정 110척(200톤 미만) ▲ 특수정* 165척



* (특수정) 방제정, 잠수지원함, 순찰정, 공기부양정, 예인정 등

항공대



- 총 24대의 항공기가 지방청별 배치·운영 중으로 광역해역 초계를 위한 비행기 6대와 인명구조 및 환자 후송을 위한 헬기 18대가 있음



▲ 챌린저1대



▲ C-212 1대



▲ CN-235 4대



▲ AS-565MB 5대



▲ KA-32C 8대



▲ BELL-412SP 1대



▲ AW-139 2대



▲ S-92 2대

파·출장소



- 해양사고 예방과 구조, 치안을 담당하는 파·출장소는 전국적으로 파출소 95개와 출장소 235개가 있음



다양한 분야 활약상



- 주재관, 장기국외훈련, 남 극기지, 훈련함 국외훈련, 타 기관 파견 등 대내·외 다양한 장소에서 활약 중임



1. 한눈에 보는 해양경찰

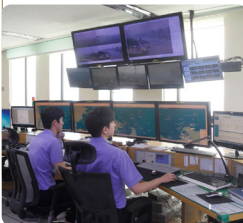
해양경찰관은 본청이나 경찰서 등 사무실뿐만 아니라 파·출장소, 함정, 항공기 등 육·해상 다양한 장소에서 활동 중에 있습니다.

전문가 집단



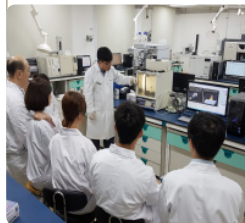
VTS, 연구센터, 정비창, 교육원 등 전문지식과 기술을 겸비한 해양경찰 스페셜리스트 집단을 소개합니다.

해상교통관제센터



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

해양경찰연구센터



- 해양전문성을 확보 하기 위해 경찰장비와 장구 개발, 해양사고 조사 및 연구 등을 수행하는 독자적인 연구기관임

해양경찰정비창



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

해양경찰교육원



- 강하고 믿음직한 해양경찰인을 양성하기 위해 신입직원 및 기존 직원들을 대상으로 다양한 교육과정을 실시 중임

특임(구조·구급·특공) 요원 활약상



중앙해양특수구조단과 해양경찰 구조대 및 항공구조팀, 함정구난팀, 해양경찰 특공대 등 다양한 현장조직에서 국민의 안전과 생명을 지키기 위해 활동 중에 있습니다.

중앙해양특수구조단



- 대형·특수해양사고, 심해 해양사고 등을 전담하고 있으며, 대응시간 단축을 위해 동·서해 지역대가 배치되어 있음

해양경찰 구조대



- 전국의 해양경찰서에 전문잠수요원과 응급구조요원 등 구조전문인력을 배치하여 연안해역 사고에 대응

항공 구조팀



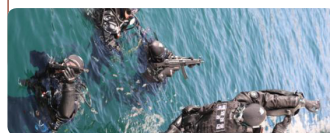
- 헬기에서 신속하게 해상조난자를 구조하는 항공구조사와 응급환자를 담당하는 응급구조사가 있음

함정 구난팀



- 함정에서 해난구조 및 불법조업 외국어선 단속 등 해상특수기동대 임무를 수행

해양경찰 특공대



- 지방청 소속으로 총기·폭발물 사건 등 해상 특수범죄의 진압 및 인질구출, 해상테러 예방 및 진압 임무

함정장비
고정사레집

2-1. 경비함정 활약상

2019년 우수 경비함정, 대한민국 해양주권을 지키는 태평양10호(3010함)

현황 서해광역 1구역을 경비 중으로, 함장을 포함하여 승선원 45여 명이 근무 중임

연혁 '07년 12월 착공을 시작으로 '10년 4월 진수, '10년 7월 준공되어 군산해양경찰서에 배치됨

명칭 태평양 10호

※ 함정 명명

1. 5000톤급 : 역사적 지명, 인물
2. 3000톤급 : 태평양 1호, 2호,
3. 1500톤급 : 제민 1호, 2호, ...
4. 1000톤급 : 한강 1호, 2호,
5. 500톤급 : 태극 1호, 2호,

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

① 무장



- 사격통제장비를 통해 40mm 함포와 20mm 발칸포를 제어, 사격할 수 있음



해양주권 수호 전담 함정 3010함

중국해역의 무분별한 남획과 연안해역의 오염으로 근해 어자원이 고갈되자, 중국어선들은 어족자원이 풍부한 우리 영해 및 배타적경제수역을 침범하여 불법조업을 자행하고 있습니다. 3010함은 서해광역구역에서 불법 조업 중국어선을 단속하기 위해 새롭게 건조된 최신에 경비함정으로써 지난 2019년 불법조업 외국어선을 정밀 검문검색하여 3척을 검거 나포하였으며, 야간 기상악화를 틈타 집단 침범하여 고의충돌도 불사하며 격렬히 저항하는 불법조업 중국어선들을 안전사고 없이 신속히 퇴거하였으며, 7척에 경고장을 발부하여 어족자원 및 해양권익을 확보하였습니다. 또한 한 치 양보 없는 해상경비로 매 출동 시 경계미확정해역(EEZ) 순찰을 통해 中 公관선 9척 및 北 연계선박 7척을 정밀 감시하는 등 서해바다 최일선에서 우리 해양주권을 수호하고 있습니다.



2. 해양경찰관의 무대

2 함교



- 함장을 비롯한 항해·통신 부서 직원들이 운항·통신 등을 담당하고 있음

3 장비

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

4 고속단정



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

5 기관실/장비



주기관



- 함정의 심장부인 엔진을 비롯한 각종 장비를 정비 및 관리함
- 엔진(마력 9,916 HP) 각 4기, 발전기(마력 1,300 HP, 900KW) 4기

6 원격응급의료시스템



- 응급환자 이송 시 육상에 있는 병원과 연계하여 진료



현장 목소리

‘우리의 바다는 우리가 지킨다!’

광범위한 해역에서 빈틈없는 해양주권 수호와 국민의 생명 보호, 소중한 어업자원을 지키기 위하여 불법조업 외국어선 감시·단속, 해양사고 대응 및 인명구조, 해양오염사고 방제 임무 등 3010함 승조원은 우리라는 단어로 하나 되어 바다의 안전하고 평온한 해상치안 확립과 해양영토 확장 및 권익보호를 위하여 일선에서 언제나 최선을 다하겠습니다.



2-2. 항공기 활약상

동해해역 안전지킴이 ‘동해청 항공단’ 날개를 펴다

현황 동해청 항공단은 2006년 12월 1일 동해지방해양경찰청이 개청되면서 신설되어 2014년 11월 19일 동해해양경비안전본부 항공단으로 직제개편을 거쳐 2017년 7월 26일 동해지방해양경찰청 항공단으로 개편되었음. 항공단장 이하 행정팀, 회전익(양양·포항)항공대 총 72명으로 운영 중임

양양회전익 항공대



- 양양항공대는 강릉에서 양양으로 기지이전에 따라 '20.6.18 강릉항공대에서 양양항공대로 직제명칭을 변경 하였고 양양항공대는 양양국제공항 內 위치하고 있으며, 팬더헬기 2대, 흰수리헬기 1대 총 3대 운용 중이다. 인력 현황은 조종사, 정비사, 전탐사, 관제사, 항공구조사, 응급 구조사 등 38명이 근무 중이며 연안·광역해상순찰, 응급환자 후송, 해양오염감시, 불법조업어선 단속 등 다양한 임무를 수행하고 있다.

포항회전익 항공대



- 포항항공대는 1997.12.30. 창설 이래 카모프 헬기 2대 운용중이며, 포항서 관할 해역을 중심으로 해상순찰, 불법조업어선 단속, 해양오염감시, 응급환자 후송 임무를 수행하고 있다. 인력현황은 조종사, 정비사, 전탐사, 항공구조사, 응급구조사 등 31명이 근무 중이며, 국민의 생명과 재산을 최우선으로 현장에서 안전한 임무수행이 이루어 질 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있다.

임무별 운항실적('19년 기준)

구분	계	해상순찰	수색구조	교육훈련	기타	비고
양 양	824H	495	108	123	98	3대
포 항	286H	124	84	32	46	2대

주요임무 실적('19년 기준)

구분	긴급출동	실종자 수색	환자후송	함정 이·착함
회전익	66회	122회	25명	135회

주요 정비 실적('19년 기준)

계획 정비	감항 검사	정비 일수	정비 인시
25회	6회	559일	5,890시간

* 기술회보검토(34회)



▲ 해상 추락자 발견



▲ 헬기 인명구조훈련



▲ 울릉도 응급환자 이송



▲ 헬기 검사정비

2. 해양경찰관의 무대

항공기 보유 현황



AS-565MB(2대)



- 최대체공시간 : 3.3시간
- 최대항속거리 : 430마일(796km)
- 최대속도 : 160노트(296km/h)
- 탑승인원 : 8명

KA-32C(2대)



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

흰수리(1대)



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

동해 해상치안의 파수꾼



- 동해청 항공단은 확고한 동해안 해상주권 수호를 위한 항공 경비역량 강화에 노력하고 있다. 해양영토 및 어업·자원 보호 관련 각국의 관심 중요도가 증가된 울릉도·독도 해역의 해난사고와 경비를 위한 헬기 울릉도 전진 배치, 함정탐재 운용으로 우리어선 보호와 중어선 불법조업 차단 및 해상 보안청 함정 감시 대응을 강화하고 있다.



▲ 독도해역 해상순찰



▲ 독도 헬기장 착륙



현장 목소리

교관 경위 윤광일



푸른 꿈을 가지고 하늘을 동경하던 청년이 헬기 조종사의 길을 시작한지 28년... 그리고 2020년 여름, 그때 그 청년은 지금 독도를 바라보며 국민을 위한 해양경찰의 이름으로 대한민국에서 최초로 만든 흰수리 헬기(KUH-1CG)와 함께 우리 동해바다를 날고 있습니다. 군(軍) 복무 시절 헬기조종사로서 국가안보를 위해 헌신했다면, 지금 해양경찰 헬기조종사로서 인명구조, 실종자수색, 응급환자이송, 해상오염순찰 등 해양경찰 최일선에서 우리 바다와 국민들의 소중한 재산과 생명을 지키는 큰일을 하고 있다는 자부심을 갖게 되었습니다. 지금도 해상순찰 비행임무를 수행 중에 먼 바다에서 홀로 조업하는 어선들을 만날 때면 '아무도 없는 망망대해에서 혹시 사고라도 나면 어쩌나, 선원들이 아프면 어쩌나'하는 걱정이 먼저 앞서곤 합니다. 해양경찰의 가장 중요한 신속대응 세력인 헬기의 중요성이 점점 커져가고 있는 현실에서 해양주권 수호와 안전한 바다, 깨끗한 바다를 만드는데 항공대가 큰 기여를 하고 있다고 자부합니다. 동해지방해양경찰청 항공단 직원들은 조종사, 정비사, 전담사, 관제사, 항공구조사, 응급구조사가 완벽한 팀워크로 각종 해상사고를 대비한 훈련을 통하여 어떠한 임무도 완벽히 수행할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다.

2-3. 파·출장소 활약상

2019년 우수파출소 ‘부산해양경찰서 남항파출소’

현황 1991년 1월 1일 부산지구 해양경찰대 남항지서 소속으로 개서하여, 지금은 부산·송도출장소를 포함하여 총 28명의 경찰관 및 의무경찰들이 근무 중임

지역특성 국내 최대 어항 부산항의 중심에 위치하며 외국적 선박 및 중대형 어선의 입출항이 빈번함. 남외항 묘박지를 비롯 수십 여 척의 내·외국적 선박이 위판 및 수리를 위해 정박하고 있어 출입국사범, 외사사범 등 국제성 범죄 관리 및 응급환자 후송 등 구난업무에 집중함

장비 해·육상 신속한 현장 출동을 위한 연안구조정·순찰차·수상오토바이를 보유하고 있음



▲ 부산해양경찰서 남항파출소



▲ 연안구조정(S-93정)



▲ 순찰차(2대)



▲ 수상오토바이(부산14호, 20호)

(관할구역 및 치안수요) 해안선 길이 22km, 면적 : 76km²



2. 해양경찰관의 무대

주요실적



구조 실적						치안활동			민원처리	비고
선박사고	예인	고립자	추락자	익수자	응급환자	변사체	지명수배	위법단속	2,938건	-
14건	9건	4명	2명	29명	10명	10건	2건	57건		

주요임무

- **해난구조** 익수자·고립자 구조, 응급환자 이송 및 기관 고장선박 구조·예인 등
- **낙시어선** V-PASS 모니터링, 현장임검을 통한 안전교육 및 계도 등 낙시어선 안전관리 강화
- **유도선 안전관리** V-PASS 모니터링 및 전략적 해·육상 순찰 실시로 안전관리 강화
- **치안유지** 「수산업법」, 「해양환경관리법」 등 위반사범 검거를 통한 해상 치안질서 확립 및 자기주도적 근무 일한 자자체간 협의를 통한 자체 긴급구조벨 제작 설치로 해양 안전 확보



▲ 익수자 구조(19.4.19.)



▲ 갯바위 고립자 구조(19.5.6.)



▲ 기관고장선박 예인(19.5.2.)



▲ 긴급구조벨(8개소) 설치(19.7.31.)



현장 목소리

B팀 구조(양성)요원 경사 하지윤



2011년 공채로 입사하여 P정, 500톤, 1000톤급 함정 및 경찰서 근무를 통해 해양경찰 생활에 익숙해지고 제 스스로는 해양경찰 업무를 잘 이해하고 있었다고 생각하였으나, 첫 남항파출소로의 정식발령으로 처음해보는 출입항 신고, 민원인 방문에 따른 다양한 대민업무 처리 등을 통해 그간 몰랐던 일선 업무에 대해 알게 됨과 동시에 자만했던 마음을 들킨 것 같아 부끄러움이 함께 하였습니다. 해양경찰 최일선 민원부서로서 밝고 친절한 분위기를 중요시하지만, 업무에 있어서만큼은 정말 진지하게 임하시는 팀원 분들의 도움으로 처음으로 진술서 "단속경찰관"란에 제 이름 석자를 적어 넣어 봤으며, 파출소 발령 받은 지 얼마 되지 않아 파출소

앞 익수자를 구하는 것을 시작으로 남항파출소 관내 일어나는 익수, 화재, 절도, 음주단속, 침수, 전복사고 등 개인적으로는 9년 해양경찰 생활이 무색할 만큼 이곳에서 처음 겪어보는 일들을 직원들의 도움과 응원으로 잘 헤쳐 나갈 수 있었습니다. 그 중 개인적으로 가장 기억에 남는 일은 2019년 4월 17일 21:28경 찬바람이 불던 밤, 어느 때와 같은 일과로 팀원들과 연안구조정을 이용 관내 아간순찰 중 구조정 안에서 갑작스레 귀를 때리는 현장정보시스템의 알람소리와 다급하게 들리는 TRS 무전에서 "익수자 발생"이라는 단어가 제 귀에 들어왔을 때, 입고 있던 옷을 벗어던지며 정신없이 슈트로 갈아입고 다급하게 구조장비를 챙겨 구조정 갑판상으로 뛰쳐나와 선박에서 추락해 허우적대고 있는 익수자를 발견하고는 자체 없이 바다로 입수 구조하여 상해를 입으신 부위를 응급처치해가며 전속력으로 파출소로 복귀해 119구급차에 인계해 드린 기억이 납니다. 직접 인명구조를 하면서 해양경찰로서 굉장한 자부심을 갖게 된 계기가 되었고, 앞으로도 대한민국 바다를 지키는 파수꾼이자 국민과 가까이 있고, 든든한 존재로서, 이 마음 변함없이 제 몫을 해내는 해양경찰이 되겠다고 다짐하게 되었습니다.

2-4. 다양한 분야 활약상

국내·외 다양한 장소에서 활약 중인 해양경찰

주 재 관

- 업무분야** 경찰 분야 영사 직위로 총경 또는 경정·경감 직급에서 선발
- 선발** 근무 경력·외국어 요건 등을 갖춘 자 중에서 외국어·일반면접을 실시하여 선발
* 외교부 주관, 매년 상·하반기 정기·수시모집 실시
- 기간/임무** 3년간 / 외교부 소속 재외공관 주재관으로서, 범죄 예방 및 사건처리 등 재외국민 보호, 국제수사 공조, 주재국 경찰자료 수집 등의 업무를 수행
- 파견현황** 15년간 중국·일본·캐나다 등 9개국에 총 20명이 주재관 임무를 수행하였고, 현재는 중국·일본·필리핀 8개국에 9명이 파견 중('19. 12월 기준)

한글날 기념 초청행사(일본)



재외국민 귀국지원(파라과이)



한·중 관계기관 회의지원(중국)



현장 목소리

주파라과이대사관 영사 황윤하



2017년 3월 31일 우루과이 SAR 해역에서 스텔라데이지호가 침몰했다. 스텔라데이지호 사고는 광활한 태평양과 대서양을 아우르는 남미 대륙에 내가 해양경찰 주재관으로 꼭 나가야겠다는 결심을 하게 된 계기였다. 실제로 남미 대륙 인근 해역은 많은 우리나라의 상선과 원양어선이 항행 중이다. 전 지구 육지면적의 12%에 달하는 남미대륙 전체에는 경찰주재관은 3명인데, 그 중 2명이 해양경찰청 소속이다. 주상파울루총영사관의 채수준 총경과 나다. 최근 남미의 코로나 19 확산세가 심각한 탓에 각국의 국경이 폐쇄되고, 한국으로 귀국에 어려움을 겪는 우리 국민이 많다. 브라질로 육로입국을 통해 한국 귀국을 희망하는 우리 국민을

많이 귀국시켜 드렸는데, 나는 파라과이 내무부에서 통행허가증을 받고, 주상파울루총영사관의 채수준 영사는 브라질 연방경찰의 입국허가를 받아서 원활한 귀국을 지원해 드렸다. 남미에서 해양경찰관의 공조가 우리 국민의 무사 귀국을 기여하고 있는 셈이다. 경찰영사로서 우리 국민에게 영사조력을 제공하는 물론, 경찰 주재관으로서 대한민국 경찰을 대표하는 역할도 수행하고 있다. 한국의 치안시스템 전수사업 시행 및 파라과이에 파견된 각국의 경찰 주재관들과 교류를 통해 남미의 범죄조직 동향, 코카인과 마리화나 같은 마약범죄 정보들을 수집하는 것 또한 중요한 업무이다. 파라과이를 비롯한 아르헨티나, 칠레, 에콰도르, 페루 등 많은 남미 국가들은 우리 해양경찰청의 선진역량을 배우고 싶어 한다. 많은 해양경찰관들이 광활한 남미대륙에도 관심을 갖길 바란다.

2. 해양경찰관의 무대

국외훈련

개요

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

기간/훈련국

2년 이내 / 미국·영국 등 영어권과 중국어·일본어 등 비영어권

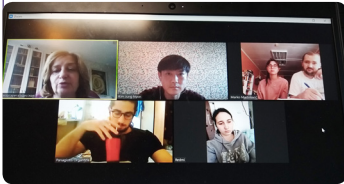
선발

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

훈련현황

우리청 장기 훈련은 '94년 이후 105명, 단기 훈련은 '04년 이후 188명 국외 훈련 실시 중('19. 12월 기준)

코로나19로 인한 온라인 수업



자체 국외 훈련(미국)



현장 학습



현장 목소리

러시아 국립인문대학교 경사 김중년



대학교 전공을 살려 러시아어 경채로 해양경찰에 입사하여, 입사 초기부터 러시아어 관련 업무에 조금이나마 도움이 되고자 관심을 가지고 있던 국외 장기훈련 과정에 지원하게 되었습니다. 열심히 노력하던 중 '국외 훈련'이라는 행운을 잡게 되어, 고대하던 꿈을 이루게 되었습니다. 2019년 가족들과 함께 러시아로 출국, 현재는 모스크바에서 국제관계학을 전공하면서 「러시아 해양 정책 연구를 통한 통일대비 해양 정책 수립」이라는 연구 과제로 훈련을 수행 중입니다. 설레임을 가지고 시작된 유학 생활은 어느새 현실이 되어 힘들게 다가온 때도 있었지만, 현지 친구들의 도움으로 짧은 시간에 적응할 수 있었습니다. 그러나 2020년 3월부터 모

스크바에도 본격적으로 코로나19가 확산되어 격리제도가 도입되면서 생활 전반에 어려움이 생겼을 뿐 아니라 학교 수업도 온라인 방식으로 변경되었습니다. 하지만 어렵게 얻은 기회이니 만큼 남은 훈련 과정을 성실히 수행하여 직무 능력과 역량을 향상시키는 기회로 삼고 싶습니다.

2-4. 다양한 분야 활약상

국내·외 다양한 장소에서 활약 중인 해양경찰

남극 과학기지

개요

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

요건·선발

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

업무

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

장보고 과학기지



장보고봉 등반



발전기관 운용·정비



현장 목소리

남극 장보고과학기지 경장 이창범



총 18명이 상주하는 우리나라의 두 번째 과학기지인 장보고 과학기지는 남극대륙 로스해 테라노바만 연안에 위치해 있다. 킹조지섬에 위치한 세종과학기지와는 달리 이곳은 해가 지지 않는 백야기간 3개월, 해가 뜨지 않는 극야기간 3개월이 존재하며 체감온도 영하60도 까지 떨어지는 극지이다. 또한 주변 외국기지 인력과 헬기 파일럿이 철수 하는 3월부터 복귀하는 10월까지의 해상, 항공 등 문명사회로부터 어떤 원조도 받을 수 없는 이곳에 우리 해양경찰에서 파견되어 현재 발전대원으로 근무 중이다.

함정의 심장은 기관이듯 여기서 발전은 기지의 심장이며 생명으로 통한다.

주 업무는 1. 발전기의 운영 및 정비 2. 기지의 난방과 온수를 공급하는 열병합시스템의 관리 3. 유류관리 및 오염사고 방제, 즉 발전기가 정지되면 기지의 유지 및 체류가 불가능하기에 많은 부담이 되는 건 사실이다. 한국과 남극은 여름, 겨울이 반대이다. 한국에서 가장 더운 여름이 남극에선 가장 춥다. 특히 장보고 기지에서의 7월은 해가 뜨지 않는 극야 기간이기에 더욱 춥다. 그러나 말로만 듣던 지구 온난화의 심각성을 여기서 몸소 체험중이다.

남극의 여름인 올해 2월엔 한 번도 무너지 적 없던 기지 앞의 빙벽이 무너지더니, 비록 하루지만 7월엔 5년 평균 최초로 영상 기온을 기록한 적이 있다. 후세에게 물려줄 지구! 바다와 밀접한 우리 해양경찰이 지구 온난화 예방 캠페인을 실시하면 좋지 않을까 하는 생각을 해본다. 워낙 고립된 곳이기에 경찰관의 기본 업무인 치안유지 업무는 다소 적지만 국민에게 헌신하고 봉사하는 공직자로서의 기본 마음가짐과 남극 연구에 있어 대한민국 위상을 높인 이곳 장보고 과학기지에 해양경찰을 대표한다는 자긍심과 자부심을 되새기며 최선을 다해 근무하고 있다.

2. 해양경찰관의 무대



현장 목소리

남극 세종과학기지 경사 함광태



우선 남극에서 해양경찰의 역할을 설명하기 앞서 세상의 끝에서 미래를 꿈꾸는 남극 세종과학기지가 다소 생소 할 수 있으니 몇 가지 간단하게 소개를 하여 이해를 돕고자 한다. 남극세종과학기지는 지리적으로 남셰틀랜드군도 킹조지섬에 위치하며, 서울에서 17,240km 떨어진 곳이다. 인천공항을 출발하여 파리 → 산티아고 → 푼타아레나스 → 칠레필데스 기지를 경유하여 세종과학기지에 입남을 하면 월동대원은(17~18명) 공공기관 3곳(해양경찰, 해군, 기상청) 및 각 분야의 전문가 팀으로 구성되어 1년 동안 연구지원, 기지운영, 유지보수 등을 책임지며 모두가 가족처럼 생활을 한다.

특히, 하계기간 중(12월~2월) 국내, 국외 연구원들이 오면 업무지원을 잘하여 최고의 연구를 할 수 있게 지원 업무를 한다. 그중에서도 제일 막중한 업무인 해양경찰의 역할은 발전(전기공급) 및 열병합시스템(난방, 온수공급)으로 기지운영의 심장을 책임지고 있다. 어떻게 생각해보면 해양경찰이 왜 그런 일을 담당하는지 의문을 가질 수도 있는데 심장이 안 뛰면 죽는 것과 같이 발전이 안 되면 기지운영 자체를 못한다. 그래서 제일 믿고 맡길 수 있는 기관인 해양경찰에 업무가 주어진다고 생각을 하며 자부심을 느끼고 있다.

참고로 해군에서는 특수 부대원이 (UDT, SSU) 조디악 고무보트와 해상안전의 업무를 한다.

업무 수행에 있어 인상 깊었던 것은 펭귄 뇌에 전자 장치를 달아서 한 연구와 남극의 지질조사, 마리안 소만(점점 사라지고 있는 빙벽위치)에서 수심에 따른 바닷물 채취, 해표마을 비상대피소 설치 등이 있으며, 연구원들의 연구논문 성과 만족도가 높다고 들으니 더욱 뿌듯한 기분이 들었다. 남극의 날씨는 정말로 예측하기도 힘들지만 세종기지는 추운 날씨보다는 블리자드(눈보라 동반 15m/s 이상 강풍)가 정말 힘들다. 그 때는 야외활동을 할 수도 없고 그 담날은 제설작업(2M이상의 눈 언덕)을 한다. 그 덕분에 다들 제설작업의 달인이 되었다. 세상의 끝에서 미래를 열어가는 이곳 남극 세종기지에서 심장을 담당하며 새로운 경험을 쌓는 일은 정말 보람차고 의미 있는 일이라고 생각하며, 전차대 해양경찰 월동대원 선배님들이 자료를 잘 활용하고 해양경찰에서 배운 것을 바탕으로 열심히 근무하고 있다.

세종기지 앞 (해양경찰응원 동영상시)



해표마을 비상대피소 설치

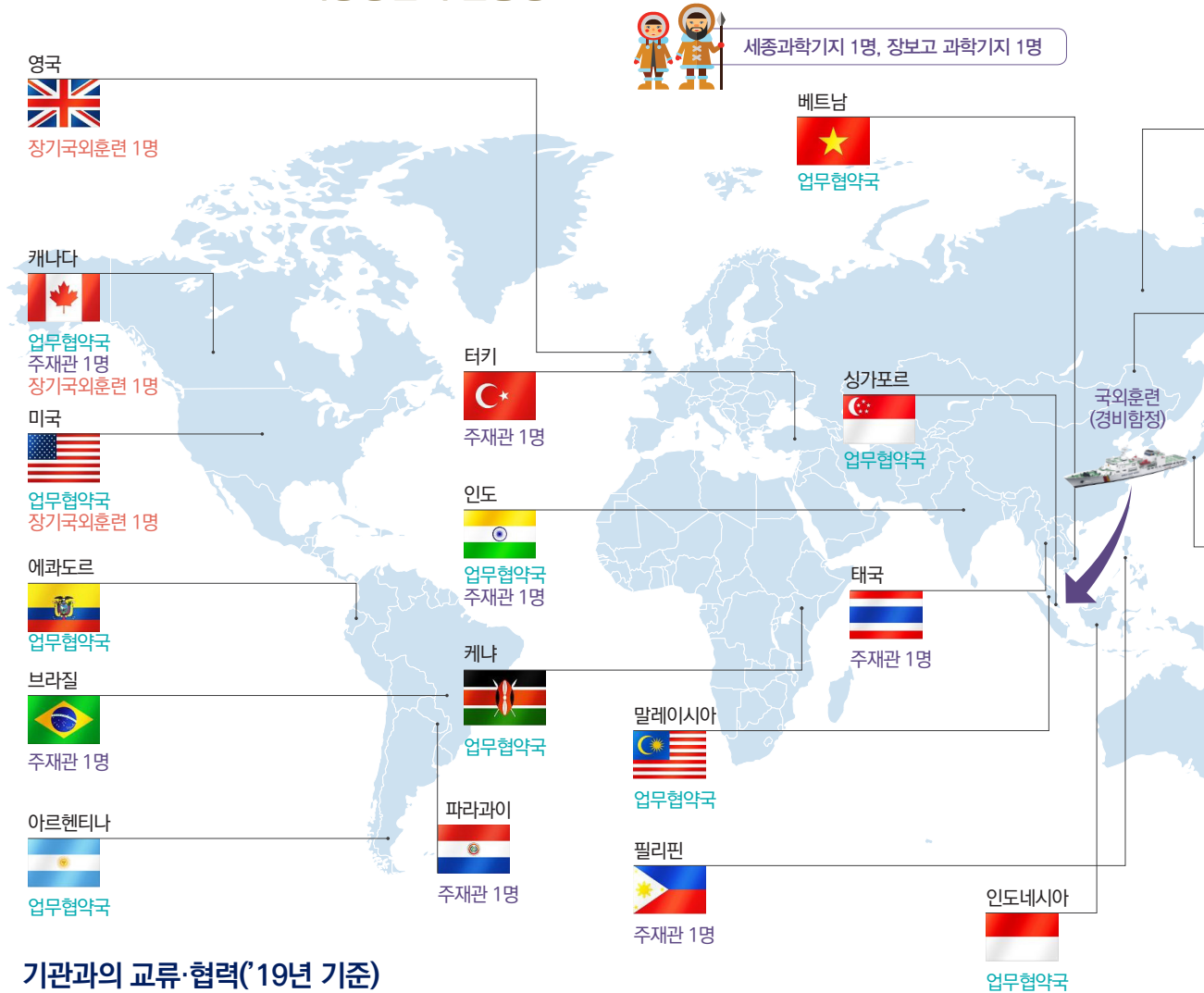


마리안소만과 유빙



2-4. 다양한 분야 활약상

세계지도를 통해 바라본 해양경찰의 활동상



기관과의 교류·협력('19년 기준)

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

업무협약	국외	캐나다, 아르헨티나, 호주 등 15개국
	국내	해수부, 행안부, 국방부, 경찰청 등 88개 기관
타부처 파견	해수부, 행안부, 법무부 등 12개 기관 37명	
주재관 전출	중국, 일본, 필리핀, 태국 등 8개국 9명	
장기훈련	국외	미국, 캐나다, 중국 등 5개국 8명
	국내	인재개발원, 국립외교원, 세종연구소, 경찰대학 4개 기관 5명

2. 해양경찰관의 무대

바다로함 국외훈련

훈련 목적 외국 해상치안기관과 합동훈련 등을 통한 교류협력 강화, 해양경찰 조직원 대양항해 능력 함양과 국제 업무 역량 강화를 통해 글로벌 해양경찰로서 자긍심 고취함

그간 성과 '04년 최초로 경비함정 국외파견(순항 훈련) 이후 총 7회, 10여 개국 방문함

'19년 국외훈련 2월 28일부터 4월 1일까지 33일간 국외훈련단 총 107명이 교육원 바다로함에 편승하여 인도네시아(자카르타)와 말레이시아(포트클랑) 방문하였고 해상 합동훈련 및 친선교류, 함정 공개 행사, 기관방문 및 학술 교류 등을 통해 교류·협력을 강화하였음



▲ 입항환영식('19. 3. 11.)



▲ 함정공개행사('19. 3. 11.)



▲ 친선교류행사('19. 3. 12.)



▲ 함상만찬('19. 3. 14.)



▲ 테러진압훈련('19. 3. 14.)



▲ 함정공개행사('19. 3. 14.)

이동 항로도 [여수-인도네시아(자카르타)-말레이시아(포트클랑)]



3-1. 해상교통관제센터

여수항
VTS의 하루전국
VTS 센터

“해상교통안전의 파수꾼” 여수항VTS

현황 국내 종합 항만인 여수·광양항을 통항하는 선박들의 안전을 책임지고 있는 여수항VTS는 서해지방해양경 찰청 소속으로 해상교통안전의 파수꾼으로서 1년 365 일 쉼 없이 관제를 함으로써 해양사고 예방에 만전을 기하고 있다.

관제구역 여수항VTS는 전국 VTS 중에서 선박 입출항 척수가 높 고, 위험화물 운반선이 60% 이상인 항만으로 여수항, 광양항, 교통안전특정해역, 정박지 등의 구역으로 나 누어진다. 또한, 여수·광양항은 하루에도 5백여 척의 다양한 선종의 선박들이 통항하는 복잡한 항만이다.

주요임무 첨단 관제시스템을 이용하여 관제구역내 선박의 이동 상황을 실시간으로 모니터링하여 필요한 항행정보를 제공하고, 선박의 안전한 교통흐름을 유도하여 해상교 통안전 및 항만의 효율성 향상에 만전을 기하고 있다. 또한 해양사고 발생 시 신속한 상황전파 및 구조지원 등 해양사고 예방에 주된 역할을 담당하고 있다.



'19년 운영실적 선박 통항량 및 교신·항행 안전정보 제공 건수

선박통항량(194,642척)			교신량	정보제공 실적
입 항	출 항	이동·통과		
30,325척	31,480척	132,837척	419,245건	338,372건



▲ VTS 이용자 간담회('19.3.21.)



▲ 예부선 종사자 현장교육('19.4.19.)



▲ 여수 해상교통통제센터 간담회('19.5.23.)

3. 전문가 집단

2020년 VTS
안내지선박운항자
교육교재

연혁

- 1965.11. 여수 항무통신운영 업무 개시
- 1996.4. R/D 및 VTS 시스템을 도입, VTS 운영시작
- 2007.7.25. 現 관제센터로 통합 운용
- 2017.7.26. 해양경찰청 소속 이관



시설·장비

선박관제를 위한 레이더(RADAR), 선박자동식별장치(AIS), 초단파 무선전화(VHF), CCTV, 기상장비 등의 장비가 5개의 레이더 사이트와 1개의 중계소에 설치 운영되고 있다.

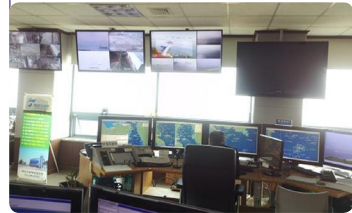
오동도 레이더(RADAR)



낙포 중계소



관제운영실 CCTV



현장 목소리

여수항VTS 관제사 김현철



여수·광양항은 전국에서 2번째로 물동량이 많은 선진항만으로서 거대선, 위험물운반선, 고속여객선, LNG선 등 다양한 선종의 선박이 입출항하며, 광양항 부두증설을 위한 공사 예부선의 운항증가로 예부선의 충돌사고 및 좌주사고 등 해상교통 여건이 크게 악화되고 있는 실정이다. 2019년 9월 18일 23:35경 야간당직 때의 일이다. 부두를 이안하여 이동하는 예인선 301조양호(134톤, 5명 승선)가 지그재그로 항해하며 광양항을 입출항 하는 선박과 위험한 상황이 발생하는 것을 확인하고 음주운항 선박임을 의심하게 되었다. 즉시 여수서 상황실에 음주의심선박을 통보하였고, 선박을 가까운 K2정박지로 유도하여

투묘하도록 지시하였다. 경비함정은 선박에 도착하여 음주측정을 실시하였고 측정결과 선장의 혈중알콜농도는 0.130%(기준치 0.03%의 약 5배)로 측정되었다. 광양항의 경우 단 한건의 선박 사고가 심각한 피해로 이어질 수 있는 곳이다. 음주운항선박을 사전에 적발함으로써 해양사고를 예방하고 선박의 안전을 확보할 수 있는 사례이다. 이러한 상황을 자주 경험하고 관제능력이 향상될수록 관제에 자신감을 가지게 되었고, 현재는 여수항 VTS에서 근무한다는 것에 자부심을 가지게 되었다. 선박에게 양질의 선박·기상정보를 제공하는 관제사로서 그리고 대한민국 공무원으로서 사명감을 가지고 오늘도 관제석에 앉아 선박과 교신을 하고 있다.



3-2. 해양경찰정비창

경비함정을 전담 수리하고 있는 해양경찰정비창

현황 해양경찰 경비함정을 전담 수리하고 있는 책임운영기관*으로서 연간 160여 척의 함정을 수리하고 있음. 1953년 해양경찰대 정비참모산하 함정계 '영선반'으로 출발하여, 지금은 정비청장 예하 6과 13계 13팀 약 220여 명으로 운영 중에 있음

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



연혁

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

- 위치 : 부산광역시 사하구 다대로605번길 93
- 시설 : 대지 58,972㎡(17,870평), 건물 17,014㎡(5,155평), 도크(1000톤급 기계식 1, 500톤급 부선거1), 방파제 411m 등

주요임무

해상경비 역량을 극대화하기 위해 최고의 기술력으로 완벽한 함정정비와 장비운용, 정비기술 교육 지도, 대형함 해군 위탁수리 및 기술교류 등 임무를 수행 중임



2020년 중점 추진업무

- 정비기술 고도화로 함정성능 향상 및 중요장비 자체정비능력 확보
- 함정수리 품질 보증 강화 및 맞춤형 함정정비로 신속성 향상
- 함정 계획정비 적기수리 강화
- 정비·수리 기반 조성을 위한 안전관리 강화
- 고객감동 실천을 통한 고객만족도 향상 및 불시공률 최소화

3. 전문가 집단

주요 업무 실적

그간 함정수리 척수

구분	'16년	'17년	'18년	'19년
수리척수	160	152	168	168

주요성과

- 중형함정(300~500톤) 주기관(MTU 16V4000) 총 분해 수리 능력 확보(적당 1.5억 원 예산 절감)
- 수리함정 선체도장 지원범위 확대(하우스, 수선 상부, 갑판, 선체마킹 등)
- HRD(인적자원개발) 우수기관 인증 획득
- 지역상생 활성화를 위한 협력 체계 구축(대학/지역민/어선/초등학교)
- 제66주년 해양경찰의 날 대통령 단체 표창 수상



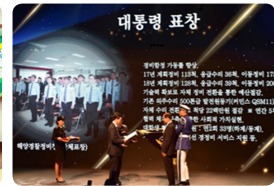
▲ 중형함정 주기관 총분해수리 능력 확보



▲ HRD(인적자원개발) 우수기관 인증서



▲ 초등학교 연안안전교실



▲ 대통령표창 수여



현장 목소리

선체과 일동



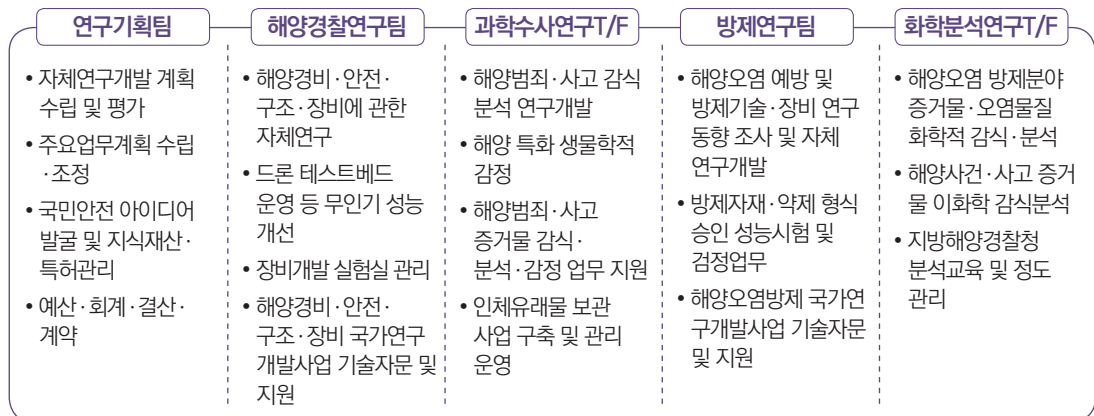
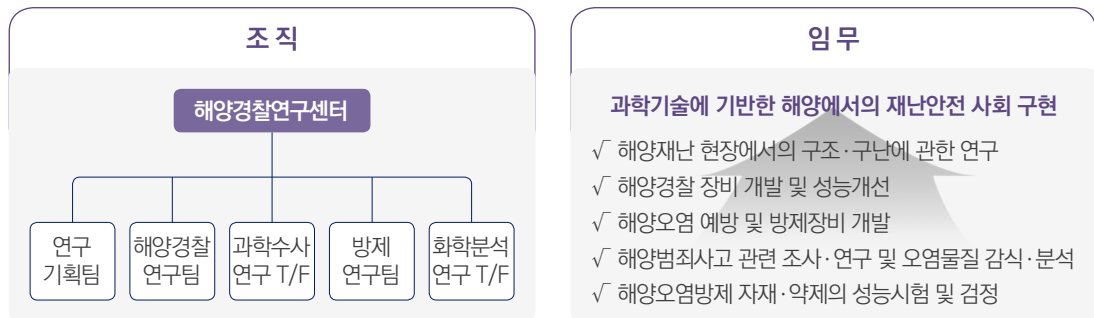
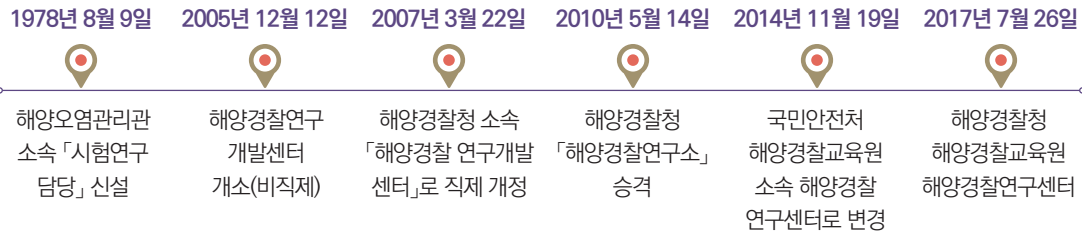
선체과는 해양경찰정비창 수리현장 3개 부서 중 1개 부서로 1계 3팀[선체계, 선체팀(舊용접팀), 선거팀, 의장팀]으로 구성되어 있고 경비함정의 선체(철판, 파이프) 관련 용접, 함정 상가 및 하가, 선체 도장, 승조원 편의도구(목재품 등) 제작, 구명장비 검사 등 함정 안전에 직접적으로 연관되는 수리 및 승조원 편의와 관련이 깊은 임무를 수행하고 있어 그 중요도가 큼니다. 우리과는 고객(경비함정 승조원)만족을 위해 계절·주야불문 수리 업무를 추진함에 항상 힘쓰고 있으며, 수리품질 혁신을 위하여 현재 KSA(한국표준협회) ISO22301 『함정 상가시설 운용』분야 기술 품질인증 획득을 추진 중에 있고 2015년도에는 동 협회 ISO9001 『팽창식 구명뗏목의 검사 및 정비』분야 기술 품질인증을 획득하였으며 또한 2019년도에 함정 용접 수리 시 체계적 기준(재료 및 작업방법 등) 마련을 위한 WPS(용접절차지시방서) 품질 인증을 획득, 수리품질 향상을 통한 경비함정 해상치안공백이 없도록 가동을 향상에 기여하고 있습니다.



3-3. 해양경찰연구센터

최첨단 기술·장비 개발을 담당하는 해양경찰연구센터

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



3. 전문가 집단

연구시설



증거물 분석실

해양범죄 증거물 감식·분석

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



기기 분석실

해양오염물질 감식·분석

해양오염사고 시 유류 및
유해화학물질 정밀분석



방제 연구실

해양오염방제 자재·약제
성능시험 및 검정

오일펜스, 유흡착재, 유처리제 등
방제장비·기자재연구개발
해양오염사고 예방·대응을 위한
방제장비·자재 성능개선 연구



DNA 분석실

해양특화 DNA 감정

DNA이용 신원확인 및
해양착생생물·수중증거물 연구



유출유 연구실

유류 이화학 분석 및 유출유
연구

윤활유, 연료유 등 물리화학적
특성분석



인체유래물 보관실

인체유래물 보관사업

해양경찰근무자 순직·실종 대비
신원확인



장비실험실

해양경찰안전 장비개발

해양안전 확보를 위한 해양경찰
장비 성능개선 연구개발



해양생물실험실

해양착생생물 연구·분석

우리나라 해역별, 수심별
착생생물을 분석, 번사자 등의
투기시간 분석

연구장비



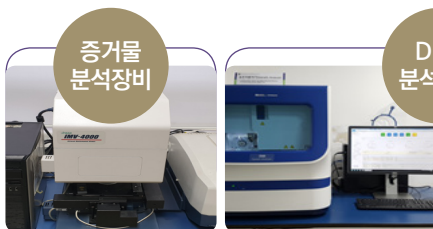
유류
분석장비

기체크로마토
그래프질량분석기
유기오염물질 분석



증거물
분석장비

이온크로마토그래프
무기산 성분분석



DNA
분석장비

현미경 적외선 분광
광도계
페인트 등 미세증거물
특성분석



자동 염기서열 분석기
인체 및 비인체 시료
DNA분석

자동화 DNA 추출기
인체 및 비인체 시료
DNA분석

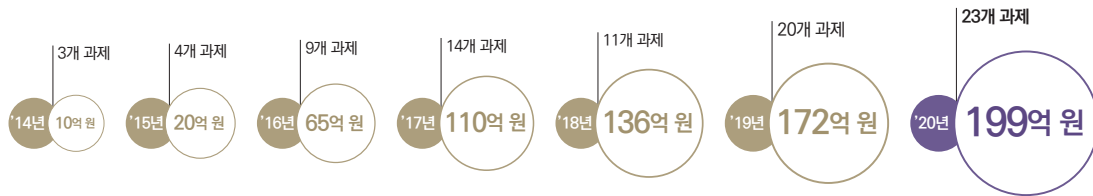
3-3. 해양경찰연구센터

국가연구개발사업



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

사업비 '20년 7개 사업, 23개 과제(계속 18개, 신규 5개) 199억 원 확보



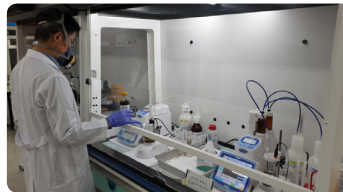
해양경찰임무 현장지원을 위한 감식·분석



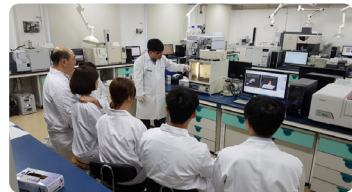
해양사건·사고 증거물 및 유류 이화학 분석



▲ 면세유·무기산·선박충돌흔 페인트 감식

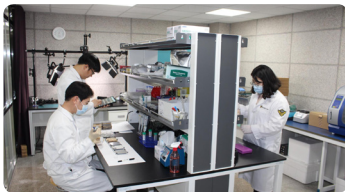


▲ 유류의 물리화학적 특성 연구



▲ 해양오염물질 분석 전문가 양성교육

해양에 특화된 DNA분석기법을 이용한 해양생물 및 증거물 분석



▲ DNA 감식·분석 연구



▲ 수중증거물 감식 연구



▲ 현장감식 지원

※ 최근 3년간 『이화학·DNA』 감식·분석실적

년 도	총 계	해상범죄 증거물					방제자재	경비함정 지원		DNA분석	
		오염물질	연료유	무기산	페인트	면세유	유처리제	윤활유	연료유	신원확인	생물감식
'17년	166건 487점	3건 38점	19건 82점	26건 60점	1건 4점	15건 32점	6건 55점	88건 201점	7건 10점	1건 5점	-
'18년	218건 845점	25건 162점	46건 147점	18건 44점	4건 22점	16건 61점	7건 35점	78건 201점	15건 52점	6건 48점	3건 73점
'19년	204건 670점	27건 131점	61건 214점	22건 27점	10건 43점	19건 39점	7건 40점	45건 113점	9건 21점	3건 14점	1건 28점

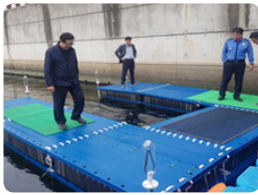
3. 전문가 집단

해양안전 확보를 위한 현장 실용화 중심 장비개발



자체연구개발 해양경찰 현업 적용 등을 위하여 연구센터에서 직접 수행하는 과제

【'19년도 추진성과】 특허출원 2건, 현장적용 2건, 2차년도 고도화 1건



▲ LED 태양광 멀티셀 분톤



▲ 2차 갯벌구조 오토바이 개발



▲ 반연구 에어벤트 봉쇄장치



▲ 반연구적 에어벤트 봉쇄장치 개발

국민안전 발명챌린지 현장에서 재난·치안 분야 적용 가능 아이디어 발굴

: 기존 해양경찰발명대전('16~'17년 2회 개최)을 2018년부터 다부처(해양경찰·경찰·소방·특허청) 발명챌린지로 확대 추진

※ '20년 공모현황 총 763건 중 해양경찰 공무원 171건 접수 → 최종 24건 중 해양경찰 8건 선정



현장 목소리

해양경찰연구센터 방제연구팀

2020년 7월부터 해양오염 방제자재·약제 성능시험 및 검정업무 수행!!

우리 해양경찰연구센터에서는 1996년 이후 민간시험연구기관에서 대행해오던 “해양오염 방제자재·약제 성능시험 및 검정”을 직접 수행하게 되었습니다. 「해양환경관리법」상 해양오염 방제자재·약제를 제작·제조 및 수입하려는 자는 성능시험을 받고 형식승인 및 검정 규정에 적합한 제품만 생산 및 유통이 가능합니다.

그 동안 민간시험연구기관의 시험 성적서를 근거로 하였지만, 이제는 해양경찰연구센터가 각 품목별 성능시험*을 직접 수행함으로써 국민의 시각에서 민원업무를 수행하겠습니다.

* 품목: 유처리제, 유흡착제, 오일펜스, 유겔화제, 생물정화제 / 시험항목: 동점도, 인화점 등 총 53항목

이번 성능시험을 수행하게 됨에 따라 방제연구팀에서는 해양오염 방제자재·약제에 대한 연구 인력의 전문성이 더욱 강화될 것으로 기대되며, 방제자재 성능 시험의 기초데이터를 기반으로 방제자재·약제 개선 및 연구개발에 기여할 수 있도록 노력하겠습니다.



▲ 유처리제 유효율 시험



▲ 유흡착제 흡유량 시험



▲ 오일펜스 등 인장강도 시험



▲ 유처리제 등 생물영양시험

3-4. 해양경찰교육원

해양경찰교육원
홈페이지



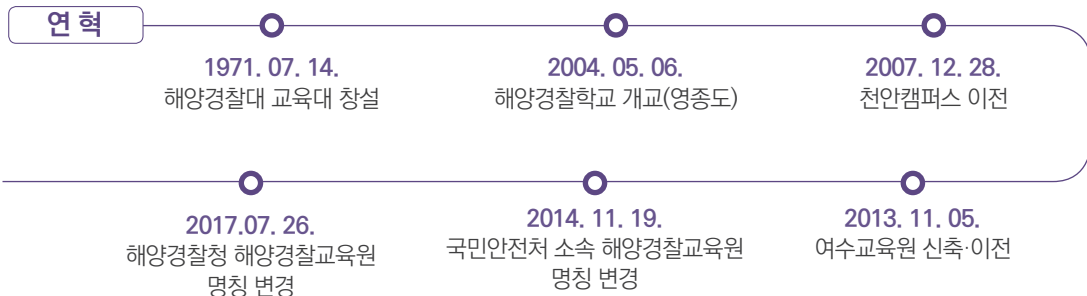
바다로
캠프



해양경찰의 미래를 책임지는 해양경찰교육원

소개 세계 최고 수준의 해양종합훈련기관으로서 해양강국 백년대계를 지향함. 강하고 믿음직한 해양경찰을 양성하는 것을 목표로 투철한 공직관과 드높은 자긍심을 함양하면서 현장중심 대응역량을 강화하기 위해 다양한 교육훈련을 실시하고 있음

운영현황 전라남도 여수시에 위치한 교육원은 운영지원과, 교무과, 교수과 등 4개과 천안 소재 직무교육훈련센터(재직자, 기본·전문과정 교육)과 해양경찰연구센터(해양경찰 장비 개발·연구 등 담당)에서 약 250명의 직원이 교수요원·연구요원 등으로 근무 중임



교육과정

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



- (신임교육) 변호사경감, 간부후보생, 항공경위, 신임순경·일반직·의무경찰 등 신임교육
- (기본교육) 치안정책(총경), 경정·경감·경위·경사 등 진급자 대상 기본 교육
- (전문교육) 지휘역량, 직무역량, 현장역량, 소양과정 등 직원들의 전문성 강화 교육

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

적응교육	<ul style="list-style-type: none"> - 체력, 제식교육 및 산악등반 등 건강한 신체 구축 - 오리엔테이션, 해양경찰 소개, 정신교육 등 건전한 정신 배양
교육원 교육훈련	<ul style="list-style-type: none"> - 기본공통 : 해양경찰 필수 소양과목(20개 과목 496HR) - 전문특화 : 채용분야별 특성화 교육 실시(16개 과목 220HR) - 수상구조사, 수상인명구조, 해기사면허, 동력수상레저면허 등 자격증 취득 - 바다로합 실습, 평가, 방학 등
관서실습	<ul style="list-style-type: none"> - 적응교육, 교육원 교육훈련 종료 후 일선 경찰서 관서실습 12주실시 ※ 실습관서는 채용분야의 특성에 따라 배정 (예, 특임은 구조대, 수사는 수사과 등)

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

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

3. 전문가 집단



🕒 교육생 하루 일과

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

생활규칙

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

간부학생 선발 및 임명

(총학생장) 2개반 이상 과정
(학생장) 반별 1명

상벌

상·벌점 부여로 자율에 책임지는 풍토
조성



학생 목소리

제69기 간부후보생 손병수



3년이란 결코 짧지 않은 세월을 거쳐 해양경찰 간부후보생에 입직했습니다. 그 날을 생각하면 항상 마음이 뒹뒹합니다. 아침부터 합격자 발표가 나오길 기다렸습니다. 합격자 발표 공지가 올

라오자 쿵광거리는 심장을 주체하기 힘들었습니다. '이번이 마지막이다.'라는 생각에 더욱 떨렸습니다. 저의 수험번호가 적혀있었습니다, 기뻐했습니다. 길을 가면서도 지나가는 사람들에게 자랑하고 싶었습니다. 그때의 일을 생각하면 가슴이 떨리고 흐뭇해집니다. 3년간의 피와 땀으로 뭉쳐진 노력의 결과였기 때문입니다. 현재는 교육원에서 필요한 소양과 지식을 쌓고 있습니다. 해양경찰이 되는 일은 결코 쉽지 않은 것을 느낍니다. 우리는 국민을 항상 생각하고 국민에게 헌신해야 합니다. 비록 힘들 때도 있겠지만, 수험기간의 마침표를 찍은 그 날을 생각하면 '반드시 이겨낼 수 있으리라' 생각합니다. 해양경찰이라는 인생의 제2막이 시작되었습니다.



교수 목소리

인명구조분야 교수 경사 배대한



인명구조담당 교수요원 경사 배대한입니다.

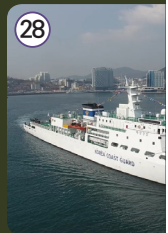
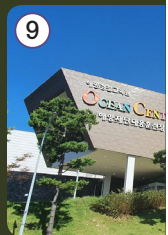
해양경찰은 해상에서 국민들의 안전을 지켜야하는 사명감을 가져야합니다. 해양경찰의 구조만을 기다리는 국민들에게 더욱 완벽한 구

조가 이루어져야 안전한 바다가 만들어지기 때문에 저는 생존수영 주제로 2019년 제37회 공공HRD 콘테스트 수상 및 국내 최초 수상구조사 표준 가이드북을 제작 등 노력을 하였습니다.

앞으로도 인명구조 분야에서 더욱 열심히 연구개발을 할 것이며, 해양경찰의 미래를 이끌어가는 학생들의 교육을 위해 끊임없이 노력하는 해양경찰이 되겠습니다.

3-4. 해양경찰교육원

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





7. 수상레저실습장

14. 구내식당

21. 기초수영실습장

28. 바다로함



11 강의동

신임과정 및 전문과정 이론 수업과 과학수사, 응급구조 실습을 이곳에서 진행하고 있음



▲ 강의동



▲ 강의실



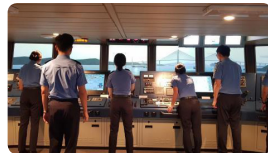
▲ 과학수사 실습장



▲ 응급구조 실습장

19 시뮬레이션 실습장

해상에서 각종 상황을 가상현실로 구현하여 실제 현장에서의 조치 방법을 훈련하고 있음



▲ 함정조함



▲ 함정기관



▲ 함포사격



▲ 선박교통관제



▲ 해안경계



▲ 해양오염방제

직무실습장

강하고 믿음직한 해양경찰 인재 양성을 위한 실무 중심의 훈련 전문 시설



▲ 수상레저



▲ 모의선박



▲ 기초수영



▲ 해양구조



▲ 기관정비



▲ 해양오염방제



▲ 실내사격



▲ 소화방수

3-4. 해양경찰교육원

다큐3일
푸른 심장이 된다



해양경찰교육원
파도몰 수영훈련



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

1. 적응교육(1~2주)

해양경찰로서 강한 정신력과 체력증진을 위해 제식·체력훈련, 산악등반 실시



▲ 제식훈련



▲ 체력훈련



▲ 산악등반훈련



▲ 경찰제복 개인별 지급

2. 교육훈련(3~26주)

기본공통 : 해양의 역사, 각종 법규, 핵심가치, 행정실무 등 해양경찰 공무원의 기본 소양 확립



▲ 입교식



▲ 핵심가치 및 실무교육



▲ 무도훈련

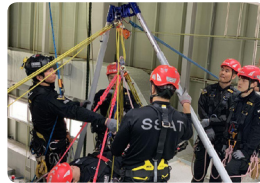


▲ 대국민 봉사활동

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



▲ 수영인명구조



▲ 로프구조술



▲ 비상탈출



▲ 함정운항



▲ 병기교육(모의함포)



▲ 전문 과학수사



▲ 수상구조사 양성



▲ 항공구조훈련

3. 전문가 집단

항해실습(2주) : 함정실습을 통한 장비작동 등 체계적이고 전문적인 현장 실무중심 교육훈련 실시

국외훈련(원양항해) : 원양항해능력 배양과 국제교류협력 강화 일환으로 매년 2차례 실시



해양경찰 최초 다목적 훈련함으로 항해. 기관, 해상사격 등 신임 과정에 필요한 다양한 실습을 진행

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



▲ 항해실습



▲ 기관실습



▲ 해상 실제사격



▲ 국외 원양항해



▲ 국외 합동훈련



▲ 교민초청행사

3. 관서실습(27~38주)

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



▲ 실습관서 배치



▲ 파출소실습(인명구조)



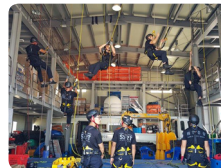
▲ 항공대 실습



▲ 체력단련



▲ 함정실습(단정양하강)



▲ 중앙특수구조단 교육

졸업식(39주)



복무선서

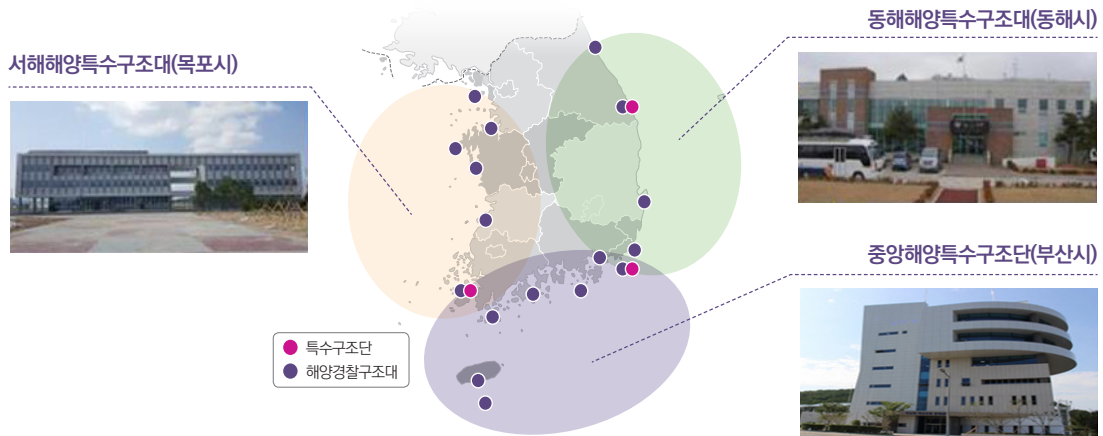


축사

중앙해양특수구조단

준비하고, 구조하라! 해양경찰 중앙해양특수구조단

현황 대형·특수 해양사고가 발생했을 때 신속히 출동하여 국민의 생명을 구조하기 위한 본청 부속기관으로 행정·지원팀, 특수구조팀, 교육·훈련팀, 긴급방제팀, 잠수지원함과 동해·서해해양특수구조대로 구성되어 총 143명의 대원이 연중 휴무 없이 24시간 대기근무 중



현장 목소리

중앙해양특수구조단 경장 현익수



2019년 10월 31일 23시 26분경 독도 인근 해상 어선에서 소방 구조헬기로 환자를 이송 하던 중 독도 남방 600m 해상으로 추락하는 사고가 발생하였다. 당시 비번이었지만 전 직 원 비상소집으로 당시 만삭인 아내가 걱정했지만 안전하게 다녀오겠다는 말로 안심시킨 후 회사로 긴급히 이동하였다. 긴급하게 출동장비를 준비하고 헬기를 타고 신속하게 현장에 도 도착하여 상황을 파악하고 수색을 준비하였다. 테크니컬 경험이 많은 3명에 선발되어 사 전 브리핑과 장비를 점검한 후 침몰예상 해상에 투입되었다. 구조 단정으로 이동 중 사고지 점이 너울과 파도가 높고 대심도 80m라는 수심에 긴장을 하고 다시 한번 안전 장비를 상호

체크를 하였고, 위치가 표시되어있는 예상 지점에 들어가게 되었다. 생각보다 물속에도 조류가 있었고 다행인 건 시야가 잘나와 마음을 굳게 먹고 깊은 수심으로 내려갔다. 주 임무는 촬영 담당으로, 보이는 것은 모두 담아 실종자 가족들과 수 색 팀에게 공유를 해야겠다는 생각으로 수색 하던 중 바닥이 보이면서 헬기 잔해로 보이는 물체들이 눈에 보이기 시작했 다. 헬기 창문과 여러 파편들을 확인하고 주변 수색을 이어가던 중 멀리서 동체로 보이는 큰 물체가 확인되어 촬영을 하고 수심 78m에서 유류품을 수거하였다. 동체로 보이는 곳까지 수색을 하려고 했으나 계획했던 수색 시간이 완료되어 수색 을 종료하고 상승을 하였다. 동체 촬영 자료와 유류품을 가지고 해면으로 가까워지면서 긴장을 조금 풀리니, 많은 생각들 중에 걱정을 하고 있을 만삭인 아내 생각이 많이 났다. 지난 6월 헝가리 파견과 이번 수색활동 경험을 통하여 해양경찰 구 조요원의 자부심을 가지고 임무에 성실히 수행할 것이다. 중앙해양특수구조단의 특성화반 운영과 테크니컬 교관 교육을 진행했던 경험을 기반으로 향후에도 안전을 최우선으로 구조 활동을 해야겠다는 다짐을 하게 되었다.

4. 특임(구조·구급·특공)요원 활약상

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



▲ 수중수색



▲ 해상구조



▲ 항공구조



▲ 긴급방제

보유장비 특수구조장비와 긴급방제장비, 잠수지원함 등 다양한 첨단장비를 보유



▲ 표면공급식 잠수장비



▲ 수중탐색장비(ROV 등)



▲ 기름포집펜스



▲ HNS 장비



주요 업무 실적



선박사고 선박 충돌·화재·전복·좌초 등 선박사고 247건 대응

인명구조·응급환자 낚시객 추락자, 해상익수자, 자살의심자 등 279건 및 구조 및 선박·도서지역에서 발생한 응급환자를 응급처치 후 헬기 및 구조정을 통한 후송 17건

기타사고 대응 해양오염 등 111건의 사고에 대한 긴급대응



▲ 통영 전복선박 선원 구조('19.1.11.)



▲ 강릉 해상 추락차량 구조('19.3.26.)



▲ 신안 전복선박 선원 구조('19.6.15.)



해양경찰 경과·직별이 궁금해요



④ 경과·직별의 분류

- 해양경찰은 직무의 종류에 따라 5개 경과(해양, 수사, 항공, 정보통신, 특임)를 운영하며, 경과별 세부 직무에 따라 15개 직별을 운영하고 있다. 경과 및 직별별 직무와 인원은 다음과 같다.

〈'19. 12월 기준 / 명〉

경과	직별	직무	인원
해양	항해	홍보·기획·국제협력·감사·운영지원·경비·해상안전·수색구조·수상레저·정보·장비기술·해양오염방제 또는 그 밖의 직무로서 수사경과, 항공경과, 정보통신경과 및 특임경과에 속하지 아니하는 직무	7,392
	기관		
	행정		
수사	-	범죄수사에 관한 직무	1,153
항공	조종	경찰항공기의 운영·관리에 관한 직무	258
	정비		
	관제		
	전탐		
정보통신	통신	경찰정보통신의 운영·관리에 관한 직무	343
	전산		
특임	구조	잠수·특공대 또는 응급구조에 관한 직무	1,043
	특공		
	구급		

* (규정) 총경이하만 경과구분(특임경과는 경정이하 부여) / 경무관 이상은 기존경과 참고자료로 작성

④ 경과·직별의 부여

- 해양경과는 총경이하 해양경찰청 소속 경찰공무원에게 부여하며, 수사·항공·정보통신·특임경과는 경정이하 해양경찰청 소속 경찰공무원에게 부여한다.
- 경과는 채용구분에 따라 부여하며, 직별은 다음 기준에 따라서 부여한다.

직별부여 기준

- | | |
|------------------------|----------------------|
| ① 채용분야 | ④ 관련 분야 경력 유무 |
| ② 관련 분야 자격증 소지 유무 | ⑤ 신임교육과정에서 수료한 직별 교육 |
| ③ 관련 분야 학교의 졸업·수료 등 여부 | |

④ 경과·직별의 변경

- 경과와 변경(전과)
 - 전과는 해양경과에서 수사·항공·정보통신·특임경과로 전과만 인정하며, 정원감축 등 해양경찰청장이 정하는 사유가 있는 경우 수사·항공·정보통신·특임경과에서 해양경과로의 전과를 인정한다.
 - 전과는 현재 경과보다 다른 경과에서 더욱 발전할 수 있다고 인정되거나, 변경하려는 경과와 직무교육 이수자·자격증 소지자·시험(국가에서 시행하는 시험만 해당)에 합격한 사람에 대해서만 인정한다.

전과의 제한

- ① 경과를 부여받고 1년이 지나지 아니한 사람
- ② 특정한 직무분야에 근무할 것을 조건으로 채용된 경찰관으로 채용 후 5년이 지나지 아니한 사람

- 직별의 변경
 - 해당 경과에서의 직별 변경은 인력수급 사정을 고려하여 변경신청, 방법 및 절차 등에 관한 세부계획을 수립하여 시행하며,
 - 직별 변경은 자격 및 변경될 직별의 직무수행 능력 등을 종합적으로 검토하여 인사위원회의 심의·의결을 거쳐 결정한다.

해양경찰 채용기준이 궁금해요



④ 최종합격자 결정

- 최종합격자 결정은 채용분야별 차이가 있으나, 순경 공채 및 간부후보 선발 시험 등 일반적인 채용분야의 최종합격자 결정은 아래와 같다.



※ 특임(특공·구조), 항공조종 분야의 경우 실기시험(75%)→적성(10%)→면접(10%)→자격증(5%)

④ 신체조건

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

- 시력: 교정시력 포함, 각각 0.8이상
- 색신: 정상 또는 색약(약도)인 자, 단, 항해·항공은 정상이어야 함
- 문신: 시술동기, 의미 및 크기에 비추어 볼 때, 해양경찰공무원의 명예를 훼손할 수 있다고 판단되는 문신에 해당하지 아니하여야 한다.
- 기타: 청력과 체격이 정상. 사지가 완전하고 난치질환이 없고 혈압이 정상인 사람
(확장기 90~60mmHg, 수축기 145~90mmHg)

④ 응시연령

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

분야별		응시연령
간부후보		21세 이상 ~ 40세 이하
순경공채		18세 이상 ~ 40세 이하
합정요원	해양경찰 의무경찰	20세 이상 ~ 30세 이하
	해기사	18세 이상 ~ 40세 이하
	해군전역자	18세 이상 ~ 40세 이하
해양경찰학과, 정보통신, 외국어, 특임, 항공정비(전탐) 등		20세 이상 ~ 40세 이하
항공조종		23세 이상 ~ 45세 이하

채용 홈페이지

'20년 1차 채용 특집

'20년 2차 채용 특집

체력(실기)시험

④ 분야별 세부 자격요건

- 해양경찰에서는 공채(간부후보, 순경)와 다양한 분야의 경력채용을 시행하고 있으며, 중요 채용분야의 자격 요건은 다음과 같다.

분 야		자격요건
간부후보/순경공채		대한민국 국적을 가지고, 관련법령의 결격사유가 없는 자
함정요원	의무경찰	해양경찰청 소속 의무경찰 전역자 또는 전역 예정자
	해기사	5급 이상 해기사(항해·기관) 면허를 소지한 사람
	해군전역자	부사관 이상 함정(항해 또는 기관분야) 근무 경력이 3년 이상인 자로 종전의 재직기관에서 퇴직한 날로부터 3년이 경과되지 아니한 사람
해양경찰학과		2년제 이상 대학의 해양경찰 관련 전공 졸업자
특임	특공	특수부대 18개월 이상 근무자로서 잠수에 능통한 사람 * 공고일 기준 전역 3년 이내인 자
	구조	다음 중 하나 이상의 요건에 적합하고 잠수에 능통한 사람 1. 수상구조사 또는 잠수기능사 이상 자격증을 소지한 사람 2. 국민체육진흥법에 따른 체육지도자 자격 중 아래 종목의 전문스포츠지도사(2급) 또는 생활스포츠지도사(1급) 자격증을 소지한 사람 ※ 종목 : 수영, 스킨스쿠버, 철인3종(트라이애슬론), 근대5종 3. 특수부대『해군(SSU, UDT, UDU, 해병수색대, 헌병특임반) 육군(특전사, 수방사35특공대, 헌병특수임무대, 정보사, 화생방방호사령부), 공군(탐색구조전대, 공정통제사, 헌병특임반)』에서 해당부대의 고유 업무에 18개월 이상 근무한 경력이 있는 사람 4. 체육 관련학과 학사학위 이상 취득한 사람 ※ 관련학과 : 체육, 무도, 경호학
	구급	응급구조사 1급 자격증 취득 후 관련분야 근무경력이 1년 이상인 사람 ※ 관련분야 ① 「의료법」제3조에서 규정한 의료기관 중(종합병원·병원만 해당)에서 응급의료센터 또는 응급실에 근무한 경력 ② 소방관련 교육기관(응급구조학과)에서 조교·교수로 근무한 경력 ③ 소방기관에서 구급대원 또는 구급대원 대체인력으로 근무한 경력 ④ 소방기관에서 의무소방원 또는 사회복무요원으로 복무 중 구급대원 보조로 근무한 경력 ⑤ 국가(공공)기관·사업체 구급대에서 근무한 경력 ⑥ 「응급의료에 관한 법률」제2조와 제51조에 의한 이송업체에 상주하여 근무한 경력

※ 2020년 6월 기준임. 변경될 수 있으니 반드시 채용 공고문 확인 필요

※ 정보통신·항공·외국어 등 기타분야의 자격요건 상세사항은 채용 공고문 확인 필요

채용이 공금해 1탄

채용이 공금해 2탄

채용이 공금해 3탄



④ 시험 과목

- 필기시험은 크게 공채(간부후보, 순경) 및 경력채용 분야 중 함정요원을 위주로 실시하고 있으며, 시험과목은 다음과 같다.

분야	시험방법	과목(수)	시 험 과 목
간부후보	객관식	필수(5)	한국사, 영어*, 형법, 형사소송법, 해양경찰학개론 * 영어능력 검정시험으로 대체
	주관식	필수(1)	행정법
		선택(1)	(일반) 국제법, (해양) 항해학·기관학 중 택 1
공채순경	객관식	필수(2)	한국사, 영어
		선택(3)	형법, 형사소송법, 해사법규, 해양경찰학개론, 국어, 수학, 사회, 과학 중 3과목
함정요원	객관식	필수(3)	해사영어, 해사법규, 해양경찰학개론
		선택(1)	항해분야(항해술), 기관분야(기관술) 중 택 1

- 실기시험 및 실기평가는 경력채용 분야에 있어서 관련분야 직무 수행에 필요한 전문지식 및 실무능력을 측정하기 위해 실시하고 있으며, 채용 분야별 시험방법은 다음과 같다.

경채분야	평가방법		평가내용	
수사 특임(구급) 항공전탐(정비) 홍보	실기 시험	서술형1 약술형2	관련분야 직무 수행에 필요한 전문지식 및 실무능력	
항공조종 (비행기, 헬리콥터)	실기평가	운항조종능력(시뮬레이션) 및 항공실무지식(구술)		
특임 (구조, 특공)		육상(3)	택걸이, 100m허들(왕복), 2Km 달리기	
		잠수(2)	수중 잠수장비 탈·부착 정밀 중성부력 트림자세 유지	
		구조(3)	입영(중량 4kg착용), 구조수영(42m), 수영능력(100m)	

※ 실기시험 평가방법 및 내용은 변경될 수 있으니, 채용 공고문 확인 필요

CHAPTER 02

해양경찰 소관 법률

법률 (총 12개*)

* 단독 소관 해양경찰법 등 6개, 공동 소관
경찰공무원법 등 6개

해양경찰은 크게 해양주권 수호,
해양 안전 및 치안 확립 등의
임무를 수행하고 있으며, 이러한
임무와 책임을 명확히 하고자 최근
해양경찰법을 시행하고 있습니다.

해양경찰법을 포함하여 해양
경비법, 수상에서의 수색·구조
등에 관한 법률, 수상레저안전법,
연안사고 예방에 관한 법률,
선박교통관제에 관한 법률 등
해양경찰 소관 단독법률을
소개하고자 합니다.

1961.11.1. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

1999.2.8. 수상레저 안전법

2012.2.22. 해양경비법

2014.5.21. 연안사고 예방에 관한 법률

2020.2.21. 해양경찰법

2020.6.4. 선박교통관제에 관한 법률

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

01

혁신행정법무담당관실 경위 박정식

해양경찰법



해양경찰법 해설서

1. 제정배경 및 목적

해양경찰은 1996년 경찰청으로부터 독립해 해양수산부 외청이 되면서 「경찰법」에 규정된 조직의 근거 조항이 삭제되었다. 해양에서 일반사법경찰권을 행사하는 기관으로서 조직과 직무에 대한 독자적인 법률이 필요하였으나 제정하지 못하였다.

이로 인해 해양경찰청은 「정부조직법」 제43조에서 규정한 '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'라는 추상적이고 최소한의 임무를 근거로 활동하여 왔다.

해양치안 수요가 지속적으로 증가하고 있는 현 시점에서, 해양안전이 더욱 강화하기를 바라는 국민의 눈높이에 맞춘 정책을 실현하기 위해서는 조직과 직무범위를 명확하게 규정하는 법적근거 마련이 절실하였다.

이에 해양경찰청에서는 「해양경찰법」 제정을 추진하였으며, 2019년 8월 2일 국회를 통과하여, 8월 20일 공포되었으며, 2020년 2월 21일부터 시행되었다.

2. 주요 내용

(1) 해양경찰위원회 신설

국민으로 구성된 '해양경찰위원회'를 신설하여 해양경찰의 주요 정책과 제도개선에 관해 심의·의결하도록 하였다. 이는 해양경찰 정책의 민주적 통제를 강화하기 위한 것으로, 심의·의결과정에서 국민의 의견을 적극적으로 반영할 수 있을 것이다.

또한 그동안 해양경찰의 정책은 잦은 조직개편과 지휘부의 변화로 인해 일관성을 유지하기 어려웠으나, 위원회가 신설됨으로써 중·장기적 틀 안에서 정책기조를 유지할 수 있을 것이다.

더불어, 위원회는 해양경찰 정책을 상시적으로 평가할 뿐만 아니라 환류체계를 구축함으로써, 해양경찰 정책의 대국민 신뢰도를 한층 높여줄 것이다.

(2) 자체청장 임명 규정 마련

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

종전 해양경찰청장의 임명자격은 '경찰공무원'이었다. 따라서, 대부분의 청장은 해양경찰보다 인력풀이 많은 경찰청 출신으로 임명되었다.

이로 인해 해양사고가 발생할 때마다 지휘부의 전문성에 대한 문제제기가 끊이지 않았고, 해양에

국민의 해양경찰로 거듭나기 위한 초석 ‘해양경찰법’에 대해 알아보기

서의 실전 경험과 전문적 지식을 갖춘 자체청장 임명이 절실하였다. 이 법을 통해 해양경찰청장은 해양경찰청 출신으로 임명하게 되면서, 국가적 재난 시 신속·정확한 판단력으로 국민의 안전을 확보할 것이며, 조직원들에게도 청장에 대한 꿈을 이룰 수 있게 함으로써 직원들의 사기도 한층 제고될 것이다.

(3) 해양경찰 고유의 직무 정립

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

해양경찰은 해양에서 복잡하고 다양한 임무를 수행함에에도 불구하고, 「정부조직법」의 추상적인 직무 근거만을 두고 있었다. 이로 인해 국민들이 해양경찰의 직무가 무엇인지 명확히 알 수 없었다.

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

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

(4) 해양안전 확보

해양경찰은 국내 유일한 해양종합 치안기관으로, 해양사고가 발생할 경우 국민의 생명을 지켜야 하는 막중한 구조책임을 갖고 있다. 최근 국민의 안전에 대한 눈높이는 높아져가고 있으며, 해양경찰은 이러한 국민눈높이에 맞는 해양안전 정책을 추진하기 위해, 이 법에 해

양안전 확보를 위한 노력에 대해 규정하였다.

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

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

해양경찰은 해양안전 확보를 위한 규정을 통해 해양안전 인프라를 적극적으로 보강할 수 있을 것이며, 이로 인해 우리의 바다는 더욱 안전해 질 것으로 기대된다.

(5) 연구개발의 지원

해양경찰은 창설 당시 어업자원 보호업무로 시작하였으나, 직무가 점차 확장되어 해양종합치안기관으로 발전하였다.

앞으로 미래산업이 발전함에 따라, 해양경찰의 업무수요는 지속적으로 늘어날 것으로 예상된다.

이에 선제적으로 대응하기 위하여, 연구개발을 지원할 수 있도록 법에 규정하였다. 이로 인해 해양경찰의 미래 직무영역을 장기적으로 발전시킬 것이며, 빈틈없이 해양주권과 안전을 수호하는 해양경찰로 거듭날 수 있을 것이다.

수색구조과 경위 이준택

02

수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

1. 제정이유 및 주요 개정사항

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

(전문개정) 이후, 경제규모의 확대와 국제화로 해상교통량이 급격히 증가하고 있고 이에 따라 해난사고가 빈발하고 대형화하는 추세에 있으므로, 이에 적극 대처하기 위하여 범국가적인 수난구조체제를 구축함으로써 조난된 사람과 선박 등을 신속히 구조하여 인명과 재산의 보호에 기여하도록 하고, 해운선 진국으로서 우리나라의 국제적 위상에 상응하는 국제적 역할을 수행하고 범세계적인 수난구조체제에 동참하기 위하여 1979년 국제해사기구에서 채택한 해상에서의 수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR)에의 가입에 필요한 사항을 이 법에 수용하기 위해 1994년 12월 22일 전문개정 되었다.

(제명변경) 2014년 4월 16일 세월호 참사 이후 조난사고로부터 국민의 생명과 신체 및 재산을 보호하기 위하여 사고의 재발방지를 위한 안전관리의 강화, 사고 발생 시 신속한 구조조치 실시, 사고에 대응하기 위한 시스템 개선 등 대책 마련의 필요성이 강조되었다.

이에, 구조본부장의 안전조치에 대한 권한을 확대하고, 조난된 선박의 선장과 승무원에 대한 구조 의무를 명시 하였으며 해수면과 내수면을 포함하는 용어로 “수상”에 대한 정의를 신설하고 법률 제명을 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」로 변경하였다.

2. 주요내용

(1) 용어의 정의

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

수상에서 조난된 사람과 선박 등을 신속히 구조하기 위한 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

(2) 해양재난에 대한 해양경찰의 역할

- ① 중앙구조본부 : 해수면 수난구조에 관한 사항의 총괄·조정, 수난구조협력기관·민간단체 등의 수난구조활동의 역할조정과 지휘·통제 및 수난구조활동의 국제적인 협력(제5조)
- ② 광역·지역구조본부 : 해역별 수난구조에 관한 사항의 총괄·조정, 해당지역에 수난구조활동의 역할 조정과 지휘·통제
- ③ 수난대비기본계획 : 해양경찰은 해수면에서 자연적·인위적 원인으로 발생하는 조난사고로부터 사람의 생명과 신체 및 재산을 보호하고 효율적인 수난구조를 위하여 수난대비기본계획 수립

(3) 수난구조

- ① 수난구조의 관할 : 해수면에서의 수난구조는 구조본부의 장(해양경찰)이 수행하고 내수면에서는 소방관서의 장이 수행
- ② 구조본부 등의 조치 : 조난사실을 신고 또는 통보받거나 인지한 관할 구조본부의 장이나 소방관서의 장은 구조대에 구조를 지시 또는 요청하거나 조난현장의 부근에 있는 선박 등에게 구조를 요청하는 등 수난구조에 필요한 조치를 취하여야 한다.
- ③ 현장지휘 : 조난현장에서의 수난구조활동의 지휘는 지역구조본부장 또는 소방서장이 행한다.
- ④ 구난작업 : 누구든지 조난된 선박 등을 구난하려는 자는 구난작업을 하기 전에 구조본부의 장 또는 소방관서의 장에게 신고하여야 한다.

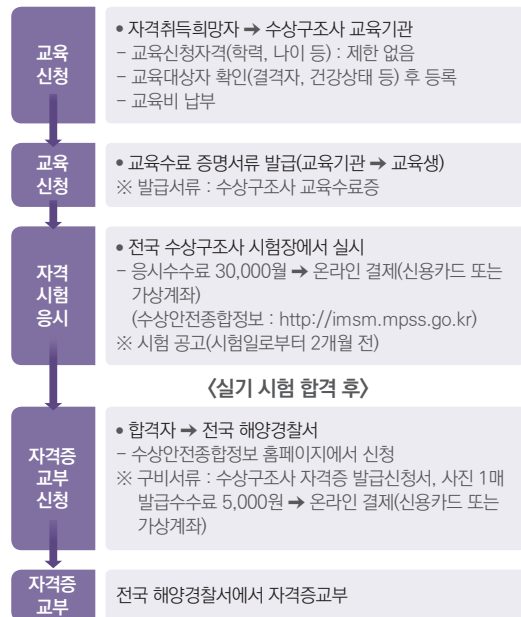
(4) 민간구조활동의 지원

- ① 수난구조를 위한 종사명령 : 수난구조를 위하여 부득이하다고 인정할 때에는 사람 또는 단체를 수난구조에 종

사하게 하거나 선박, 자동차 토지 건물을 일시적으로 사용할 수 있다.

- ② 민간해양구조대원 : 해양경찰의 해상구조 및 조난사고 예방·대응 활동을 지원
- ③ 수상구조사 : 수상에서 조난된 사람을 구조하기 위한 전문적인 능력을 갖추었다고 인정되는 사람에 자격 부여

〈수상구조사 자격취득절차〉



(5) 사후처리

- ① 구조된 사람·선박·물건 : 구조본부장은 그 신원을 확인하고 보호자 또는 유족에게 인계하고, 선박 물건 등 소유자가 확인된 경우 소유자에게 인계
- ② 구조된 사람의 보호 : 구조된 사람은 특별자치도지사, 시장군수 등에게 신속히 숙소·급식·의류의 제공과 치료 등 보호조치를 취하여야 하며, 사망자에 대하여는 영안실에 안치하는 등의 조치

03

수상레저과 경위 이재진

수상레저안전법

1. 제정이유 및 주요 개정사항

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

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

2. 주요내용

(1) 용어의 정의

- ① 수상레저활동 : 수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동
- ② 수상레저기구 : 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말하며, 모터보트, 세일링요트, 수상스키, 카약, 카누 등을 규정
- ③ 동력수상레저기구 : 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크레프트 등을 규정
- ④ 수상 : 해수면과 내수면
- ⑤ 해수면 : 바다의 수류나 수면
- ⑥ 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그 밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면



수상오토바이



고무보트



모터보트



세일링 요트

(2) 조종면허

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

수상레저 활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 도모하기 위한 수상레저안전법



(3) 수상레저활동자의 안전준수의무

- ① 안전장비착용: 수상레저활동시 구명조끼를 착용하고, 워터슬레드 및 레프팅의 경우 구명조끼에 안전모까지 착용해야 함
- ② 원거리 수상레저활동 신고: 출발항으로부터 10해리 이상 떨어진 곳에서 수상레저활동을 하고자 할 경우 해양경찰관서 등에 신고해야 함
- ③ 야간수상레저활동의 금지: 누구든지 해진 후 30분부터 해뜨기 전 30분까지 수상레저활동을 금지한다. 다만, 야간항해장비(10종)를 비치할 경우는 가능함
- ④ 주취운항금지: 혈중알콜농도 0.03% 이상은 동력

수상레저기구를 조종해서는 아니됨

- ⑤ 정원초과금지: 안전검사시 산정된 정원을 초과하여 사람을 태우는 것은 금지함

(4) 수상레저활동 안전관리

- ① 안전관리계획 수립: 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시·도지사
- ② 레저활동금지구역 지정: 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시장·군수·구청장
- ③ 시정명령: 수상레저활동자의 안전을 위한 일시정지, 수상레저기구 개선·교체요구
- ④ 관계행정기관 협조: 시장·군수·구청장의 요청에 따라 해양경찰서장이 내수면 안전관리 지원
- ⑤ 수상레저안전활동협의회 구성: 시·도지사·지방해양경찰청간 수상레저 안전관리를 위한 유기적 협조체제 구축

(5) 동력수상레저기구 안전검사 및 등록

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

(6) 수상레저사업

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

04

경비과 경감 김기태

해양경비법

1. 제정배경 및 목적

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

2. 주요 내용

(1) 해양경비 활동에 필요한 권한 명문화

「해양경비법」은 해양범죄에 대한 예방, 해양오염 및 해양자원 보호에 관한 조치, 해양경호·대테러 및 대간첩작전 수행, 해양시설의 보호에 관한 조치, 해상항행 보호에 관한 조치, 그 외의 공공의 안녕과 질서 유지를 해양경찰관의 직무로 규정하였다.

(2) 해상에서의 선박검문검색제도 도입

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

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

(3) 선박 등에 대한 추적 및 나포

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

해양에서의 국민의 안전과 공공질서 유지를 도모하기 위한 해양경비법

(4) 해상항행 보호조치에 대한 제재 수단 신설

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

(5) 무기 사용에 대한 요건 등 법적 근거 마련

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

개인화기 사용요건

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

개인화기 외에 공용화기 사용요건

- ① 대간첩·대테러 작전 등 국가안보와 관련되는 작전을 수행하는 경우
- ② 「해양경비법」 제17조 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우로서 선박등과 범인이 선체나 무기·흉기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격하거나 공격하려는 경우
- ③ 선박등이 3회 이상 정선 또는 이동 명령에 따르지 아니하고 경비세력에게 집단으로 위해를 끼치거나 끼치려는 경우

3. 위반행위에 대한 벌칙(벌금)

위반행위	벌칙(벌금)
제12조 제1항에 따른 해상검문검색을 정당한 사유 없이 거부, 방해 또는 기피한 자	1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금
제14조에 따른 이동·해산·피난 명령 또는 이동·피난 조치를 거부, 방해 또는 기피한 자	6개월 이하의 징역 또는 500만 원 이하의 벌금



대테러 훈련



불법조업 중국어선 단속

05

해양안전과 경감 오명용

연안사고 예방에 관한 법률

1. 제정배경 및 목적

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

2. 주요 내용

(1) 연안사고 등 용어의 정의

- ① 연안해역 : 해안가, 방파제 등 연안관리법 제2조제2호의 지역(무인도서 포함)
- ② 연안사고 : 연안해역에서 익수·추락·고립 등 사고 및 연안체험활동 중 발생한 사고
- ③ 연안체험활동 : 스노클링, 스킨스쿠버 등 연안해역에서 이루어지는 체험활동



수상형



수중형



일반형

(2) 연안사고 예방 기본계획 수립 등

「연안사고예방법」 제5조에 따라 해양경찰청장은 관계 중앙부처 및 광역·시·도 고위공무원이 참여하는 “중앙연안사고예방협의회(제8조)”의 의견을 들어 연안사고예방 정책 기본방향·체계·대책 등을 포함한 「제2차 연안사고예방기본계획(2020~2024년)」을 수립하여 추진하고 있다. 또한 기본계획에 따라 매년 「연안사고예방시행계획」을 수립·시행하고 있다.

(3) 연안사고 안전관리규정

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

체계적인 안전관리를 통해 연안사고를 예방하기 위한 연안사고 예방에 관한 법률

(4) 연안체험활동 안전관리

안전하고 즐거운 연안체험활동을 위해 연안체험활동 운영자는 ① 안전교육 이수(운영자, 안전관리요원) ② 안전요원 및 안전장비 배치기준 등 준수 ③ 연안체험활동 신고 및 보험 등의 가입 등 안전수칙을 반드시 준수하여야 한다. 해양경찰은 연안체험활동 장소의 안전점검 및 연안체험활동 참가자의 안전에 위해를 끼칠 우려가 있는 경우(자연재해 예·경보 발령 등) 연안체험활동의 전부 또는 일부를 금지하거나 제한할 수 있다.

3. 안전한 연안활동을 위한 준수사항

(1) 연안체험활동 안전교육 이수

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

(2) 연안체험활동의 신고

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

(3) 안전관리요원 및 안전장비 배치 등 안전수칙 준수

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

(4) 보험 등의 가입

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

(5) 출입통제장소 출입금지

「연안사고예방법」 제10조에 따라 출입통제장소로 지정된 연안해역에는 출입하지 말아야 한다.

4. 벌칙 및 과태료

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

06

해상교통관제과 7급 이상호

선박교통관제에 관한 법률

1. 제정배경 및 목적

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

해양경찰청은 이러한 업무를 수행하기 위해 2020년 기준, 부산 등 15개 항만과 경인연안 등 5개 연안해역, 총 20곳에 해상교통관제센터를 설치·운영하고 있다.

이러한 선박교통관제와 관련된 과거 법 체계를 보면 「해사안전법」과 「선박입출항법」에 시행근거 등 최소 사항만을 규정하고 세부 운영규정은 행정규칙에 의존하고 있었다. 또한, 선박교통관제와 관련된 법률 소관 기관은 해양수산부, 그리고 집행기관은 해양경찰청으로 서로 달라 국내 관제 환경변화에 맞도록 적기에 법률 개정과 시행이 어려운 실정이었다.

해양경찰청은 이러한 문제점을 해결하고 선박교통관제의 해양사고 예방 기능 강화와 체계적인 정책 수립 등을 위해 「선박교통관제에 관한 법률(약칭 선박교통관제법)」 제정하여 시행 중이다.(‘20.6.4.)

2. 주요내용

(1) 선박교통관제 발전 기본계획 및 시행계획의 수립·시행

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

(2) 선박교통관제 시행과 관제대상선박 등

선박교통관제의 시행 주체를 해양경찰청장으로 명시하고 선박교통관제업무를 수행하는 관제사의 업무와 그 관제에 따라야 하는 선박과 선장의 의무를 정하고 있다.

관제사의 업무

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

안전한 해상교통을 확립하기 위한 선박교통관제에 관한 법률

관제대상선박

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

관제대상선박 선장의 의무

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

(3) 선박교통관제사의 자격 및 교육

선박교통관제는 항만 및 연안해역의 선박교통 환경, 선박의 조종특성, 해상통신영어, 해양기상 등 전문적인 지식이 필요한 업무이다. 따라서 본 법에서는 관제사의 전문성을 확보하기 위해 해양경찰청장이 시행하는 교육을 이수하고 평가를 통과한 사람만이 관제업무를 수행할 수 있도록 하고, 정기적인 교육과 평가를 받도록 하는 한편, 관제사 육성을 위하여 해양경찰청장이 전문 교육기관을 지정하도록 하였다.

(4) 관제시설의 설치·관리 및 기술기준

선박교통관제 업무를 수행하기 위해서는 관제사의 논의 역할을 하는 레이더, 입과 귀의 기능을 하는 무선전화 등 다양한 시설이 필요하다. 따라서 본 법에서는 안

정적인 관제업무 수행을 위해 해양경찰청장으로 하여금 국내법과 국제규격 및 기준에 적합한 관제 시설을 설치하고 관리하도록 정하고 있다.

(5) 선박교통관제 연구개발 지원 및 산업육성을 위한 제도 마련

선박교통관제는 본 법에서 정하는 바와 같이 국가(해양경찰청)가 수행하는 업무로서 민간에서의 수요가 많지 않고 관련 산업의 시장규모가 작아 국가 주도의 연구개발과 관련 산업 육성이 필요하다. 따라서 본 법에서는 해양경찰청장이 관제시설의 기술개발을 추진하고 이에 필요한 지원을 할 수 있도록 정하고 있으며, 「한국선박교통관제협회」를 설립하고 관제업무, 관제사의 교육훈련·평가, 사고예방, 관제 관련 제도 개선 등 해양경찰청 등의 행정기관이 위탁하는 업무를 수행하도록 하여 선박교통관제 산업 육성을 위한 제도적 기반을 마련하였다.

4. 벌칙 및 과태료

위반행위	벌칙(과태료)
법 제14조 제1항에 따른 선박교통관제에 정당한 사유 없이 따르지 아니한 사람	1년 이하 징역 또는 1천만 원 이하 벌금
법 제14조 제3항에 따른 신고를 하지 않거나 거짓 신고한 경우	300만 원 이하 과태료
법 제14조 제4항을 위반하여 무선설비를 갖추지 않은 경우	
법 제14조 제4항을 위반하여 관제통신을 청취·응답하지 않은 경우	200만 원 이하 과태료
법 제14조 제5항에 따라 신고를 하지 않거나 거짓 신고한 경우	
법 제14조 제6항에 따라 관제대상선박의 신고절차를 따르지 않은 경우	300만 원 이하 과태료
법 제15조 제1항을 위반하여 관제통신을 녹음하여 보존하지 않은 경우	

국민과 함께하는 공모전

연안안전
포스터연안안전
웨투연안안전
UCC

2019년 연안안전 공모전 당선작



2019년 해양경찰 창작노래 공모전 수상작



‘해양경찰 노래 공모전’ 대상에 ‘안전한 바다를 지키는 해양경찰과 함께라면 어디든 갈수 있다’는 희망의 메시지를 담은 이혜림(28)씨의 ‘함께 떠나자 바다로!’ 선정하였다.



함께 떠나자 바다로!

2019 해양경찰
노래 응원

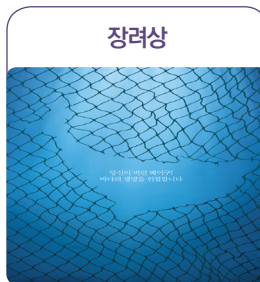


2019년 깨끗한 해양환경 만들기 포스터 공모전 당선작



'깨끗한 해양환경 만들기 포스터 공모전' 대상에 양주성 (23)씨의 작품 '오염물질 불법배출 STOP'이 선정됐다. 최우수상 김유진(97년생)씨의 '魚? 어? 어디갔지?', 우수상 이현웅(93년생)·이하림(99년생)씨의 'NO 쓰지 않습니다. 버리지 않습니다.', 장려상은 권예지(90년생)씨의 '당신이 버린 페어구! 바다의 생명을 위협합니다.'와 장세웅(92년생)·이의상(94년생)씨의 '낚시할 때 버린 쓰레기 우리가 다시 낚습니다.'가 각각 선정되었다.

대상 「오염물질 불법배출 STOP」



청렴해야~안전해요! 수상작



국민의 공감을 바탕으로 반칙과 특권이 없는 투명한 세상을 만들겠다는 공동의 인식을 끌어내기 위한 청렴 공모전을 개최하였다.



- ① 지푸라기라도 잡고 싶은 위급한 순간 연상함, 구명조끼가 곧 생명조끼라는 것 비유
- ② 물놀이 안전수칙 실천, 물놀이를 재미있게 즐기고 왔다는 내용, 아이의 시선에서 일기 형식 제작
- ③ 피서로 떠난 10명의 친구들 중, 안전수칙을 어긴 친구들이 사고로 한 명씩 사라지는 과정 무채색 표현, 해양안전수칙 준수에 대한 경각심

2020년 해양안전·연안안전 통합 공모전 수상작



대국민 해양안전문화 확산과 해양안전의식 제고를 위하여 우리청과 해양수산부가 공동으로 2020년 해양안전·연안안전 통합 공모전' 시행하였다.



▲ ① 포스터 부문

▲ ② UCC 부문

▲ ③ 웹툰 부문



2020
KOREA COAST GUARD
ANNUAL REPORT

2020 해양경찰 백서

한지

ANNUAL

3. 주요 정책

국민과 함께하는 해양경찰

REPORT

시리

- Chapter 01 경 비
- Chapter 02 안 전
- Chapter 03 치 안
- Chapter 04 환 경
- Chapter 05 내부역량 강화

Chapter 01

경비

빈틈없는 해양 영토·주권 수호



- 제1절. 독도·이어도 및 EEZ 해양주권수호
- 제2절. 변화하는 안보환경 속 확고한 위기대응 태세 확립
- 제3절. 해양대테러 예방 및 대응역량 강화
- 제4절. 상황대응역량 강화
- 제5절. 해상교통관제 선진화

제1절. 독도·이어도 및 EEZ 해양주권수호

01. 한반도 해양경비 가. 해양안보 환경의 변화 여건분석

경비과 경감 김기태

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

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

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

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

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

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

또한 주변국과의 해양갈등과 동·남중국해에서 인접 국가 간 해양 분쟁의 가능성이 높아짐에 따라, 우리나라의 해상교통로 보호의 중요성이 더욱 커지고 있다.

대한민국은 대륙과 해양이 교차하는 국가로, 삼면이 바다로 둘러싸여 있고 주변 해양국과 한반도 주변 바다를 공유해야 하는 지정학적 상황에 놓여 있는 것이 현실이다. 무수한 해양자원 확보 및 해양주권을 수호하기 위해 우리는 주변국과의 해양경계획정 협의, 경계미획정 중첩 해역에서의 해양과학 조사 및 탐사, 새로운



▲ 해양영토 수호 역할 수행



▲ 해양영토 작전 임무 수행

유형의 불법조업, 중국어선의 저항 유형변화 등 해양경비 임무 수행 여건 변화에 능동적으로 대비·대응 할 수 있는 해양경비의 고도화가 요구된다.

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

나. 외국어선 불법조업 분야

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

특히, 중국해역에서의 무분별한 남획과 급격한 상업화에 따른 연안해역 오염으로 근해 어자원이 고갈 되자, 중국어선들이 우리 영해 및 배타적경제수역을 침범하여 불법조업을 자행하고 있다.



▲ 불법외국어선 승선 방해물

해양경찰의 강력한 단속에도 불법조업은 근절되지 않고, 오히려 게릴라식 폭력집단 저항 유형인 속칭 '꾼'이라는 집단 불법 유형이 생겨나고, 한중 어업협정 절차에 의한 수정방법이 아닌 온도나 마찰열로 지워 지는 펜을 이용하여 조업일자를 수정, 선장 선주가 공모하여 허가증 분실을 이유로 재발급 후 다른 어선 선체로 위장하여 허가 어선인 것처럼 하는 불법 조업 등이 나타났다.



▲ 무허가 집단침범 단속(18.1.4)

나아가 불법조업 서해 NLL해역에서는 단속 회피를 위하여 본선은 북한 해역 대기 하고 고속어선이 신속하게 NLL해역 남하하여 조업 후 이동하는 유형의 남북 관계를 이용한 줄타기식 불법조업들이 생겨나기 시작하였다.

이에 해양경찰청은 지방해양경찰청별 정보분석 공유를 통해 강력한 단속 기반을 확립해 나아가고 있으며, 합법 조업어선에게는 홍보 물품(생수, 전단지) 배부 및 경미 위반 경고 등 불법과 합법 분리 대응 정책을 지속 추진하여 대응하고 있다.

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



▲ 집단계류 불법외국어선 합동단속

가. 독도·이어도 주변해역 경비활동

(1) 독도

독도는 역사적으로 신라시대부터 편입되어 실효적으로 지배하고 있는 대한민국 영토이다. 독섬이라고도 하며, 면적은 18만 7,554m²이다. 울릉도에서 동남쪽으로

02. 주요 추진성과

경비과 경감 민은희

87.4km 떨어진 해상에 있으며 동도·서도 및 그 주변에 흩어져 있는 89개의 바위섬으로 이루어진 화산섬이다.



▲ 독도 전담 경비함



▲ 독도의 위치

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

일본은 ‘국제분쟁화’를 위해 약 주2회 간격으로 독도 인근에 순시선을 지속 출현 시키고 있어 해양경찰은 독도 영해 및 EEZ에 대한 확고한 해양주권 수호를 위해 독도 해역에 헬기 탑재 가능 대형함정 1척을 상시 배치하여 전담 경비하고, 항공순찰을 강화하는 등 입체적 경비 활동을 실시하며, 우발 사태 대비 신속한 지원태세를 향시 유지하고 있다. 또한 독도와 동해 경계미확정 수역에 해양영토주권 및 관할권 강화를 위해 2020년 하반기 준공 목표로 울릉도에 전진기지 확보를 추진하고 있으며, 해군 독도경비대 등 유관기관과 긴밀한 상호협력 체제를 구축하고 있다.

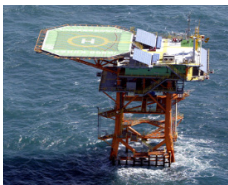
(2) 이어도

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

수중 암초의 최정상이 해수면으로부터 4.6m 아래에 잠겨 있어 파도가 심할 때에만 모습을 드러내며, 암초의 정상부를 기준으로 동쪽과 남쪽은 급경사를 이루고, 서쪽과 북쪽은 완만한 경사를 이룬다. 이 때문에 예로부터 이어도는 전설 속 환상의 섬 또는 피안의 섬으로 일컬어 지고 있다.

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

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



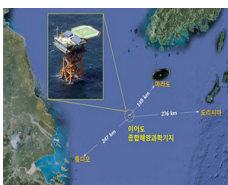
▲ 이어도 과학기지

이에 우리 해양경찰은 이어도를 수색 및 구난기지로 활용하고 있으며, 우리의 관할권을 확보하기 위해 대형함정 1척을 이어도 주변해역에 상시 배치하고 이어도 주변 항공순찰을 강화하고 있다

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

▼ 타국 국가세력 출현현황

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
독도(일본)	100회	93회	80회	84회	100회
이어도(중국)	33회	28회	8회	1회	6회



▲ 이어도 과학기지 위치



▲ 독도 위기대응 훈련



▲ 이어도 위기대응 훈련



▲ 경계미확정 해역 순찰

나. 해양 경계미확정 해역 전략 순찰

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

한반도 주변수역에서 해양경계 획정이 완전하게 체결된 곳은 북한과 러시아가 유일하며, 동해, 서해, 동중국해 수역에서의 기타 해양경계선은 현재까지 미확정되어 있다.

우리나라는 1974년 일본과 북부 대륙붕 경계확정을 체결하고, 이후 어업협정을 통해 사실상 해당선을 EEZ선으로 보는 데에 묵시적 합의를 하고 있으나, 여전히 경계확정 협정에 이르지 않고 있다.

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

각국들은 자국 어선에 대한 안전관리라는 명분으로 순시선을 지속 출현시키며 국제 분쟁 지역화를 유도하고 있으며, 이외에 한·중 잠정수역과 서해특정해역 등 경계미확정 해역에 지속적으로 국가세력을 출현시켜 자국 관할권을 주장하고 있는 실정이다.

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

이에 주변국의 해양 경계미확정 해역 선점을 위한 해양활동 대응 및 대한민국 해양 영토 수호와 권익 보호를 위해 해양경찰의 적극적·능동적 활동의 중요성이 커지고 있어 경계미확정 해역 전략순찰을 강화하고 있으며, 타국 해양 과학조사선들의 불법 조사활동에 적극적 대응하는 한편, 우리수역 과학조사 활동, 선박 보호, 유관기관 협력 강화를 통해 해양주권 수호에 이바지 하고 있다.

03. 불법조업 외국어선 단속

경비과 경사 신종윤

가. 불법조업 외국어선 단속활동 강화

한·중 어업협정(2000. 6월 발효) 이후 우리해역에서 조업하는 중국어선 조업질서 확립을 위한 다양한 노력으로 최근에는 해양경찰의 해상 검문검색에 협조하고, 무허가 조업이나 단속에 폭력으로 저항하는 사례도 감소하는 등 우리해역에서 중국 어선 조업질서는 점차 개선되는 방향으로 가고 있다.

▼ 최근 5년간 공무집행 방해 현황

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
발생건수	4건	6건	-	4건	3건



▲ '18년 집단침범 중국어선

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

이에 해양경찰은 '폭력을 행사하며 저항하는 외국어선은 강력히 대응하고, 합법적으로 조업하는 어선은 안전 조업을 보장한다' 라는 방침 하에 다양한 단속 활동을 추진하고 있다.

또한 2019년 1월 단속전용 특수기동정(2척)을 서해 5도 해역에 배치하였으며, 지속적으로 단속에 최적화된 전용 함정 건조와 새로운 단속장비 및 전술 개발을 추진하고 있다.



▲ 불법 중국어선 단속

나. 유관기관 협업 및 외교적 노력

불법조업 중국어선 대응을 위하여 외교부·해수부·해군 등 유관기관 간 정기적인 협조회의를 개최하여 각 기관 간 정보를 공유하고 단속대책을 협의하고 있으며, 한·중 어업관련 외교회의에서 외교부, 해양수산부와 함께 중국어선 불법조업 문제에 대한 심각성을 중국 측에 주지시키고, 자국어선 불법조업 근절을 위한 효과적인 대책 마련을 촉구하고 있다.

또한 현장에서 기상악화 등으로 직접 단속이 곤란한 경우에는 무허가, 집단침범, 폭력 저항 등 불법행위를 채증하여 중국 정부에 통보 및 처벌을 요청하고, 향후에는 우리 함정과 중국 해경함이 불법조업 근절을 위해 한·중 간 해상공조 단속활동도 추진할 예정이다.

다. 우리어민 보호활동

주변국과의 어업협정 체결 및 발효(한·일 : 1999년, 한·중 : 2001년)이후, 매년 우리어선이 불법조업 혐의로 외국에 나포되고 있으며, 주로 일본과 바다를 접하고 있는 남해 또는 제주해역 등에서 발생하고 있으며, 2017년부터 일본과 어업 협상이 결렬되어 일본 측 배타적경제수역에서 우리 어선들이 조업을 못하게 됨에 따라 우리어선들이 일본 정부에 무허가 조업으로 단속되지 않도록 해양수산부, 지방자치단체, 수협과 연계하여 홍보 및 교육을 강화하였다.

또한 2018년부터는 한·중 잠정조치수역 및 한·일 중간수역 등 우리 주변국간의 경계 미확정 해역에 대한 전략적 순찰 활동을 통해 위 해역에서 조업하는 우리 어선에 대한 안전관리를 강화하고 있다.

해양경찰은 불법외국어선의 불법조업 근절을 통해 해양주권 수호와 어민의 안전 조업을 보장하고 전 해역 어획고 향상에 최선을 다할 것이다.

04. 함정운영 시스템 등 근무체계 개선

경비과 경위 서정남

<사고의 전환>

기존

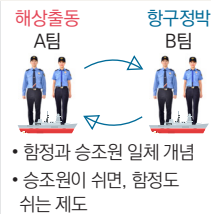
- 정박시 기본 근무
- 1함정 1승조원(단일승조원)

전 환

- 정박시 기본 휴무
- 1함정 2승조원(복수승조원)

<복수승조원제>

(기존) 함정 인력 동시 교대



(개선) 함정은 두고 인력만 교대



가. 복수승조원제 개선을 통한 현장대응력 강화

해양경찰은 한반도 면적의 4.5배에 이르는 광활한 해역을 일일 평균 60여 척의 경비 함정만으로 임무를 수행하고 있어 촘촘한 감시에는 한계가 있는 실정이다.

특히 경비함정 1척이 서울면적(605km²)의 12배가 넘는 면적의 해상을 경비하고 있어 해양위기상황 대응력에 한계가 있는 것이 현실이다.

따라서, 2017년부터 중·대형함 1척에 2팀을 운영하여 2척의 효과를 내는 복수 승조원제를 본격적으로 운영한 결과 함정 가동률이 40%대에서 70%대까지 상승하는 등 한정된 국가자원의 효율적 운영에 기여한 것으로 평가되었다.

모델	순환형	혼합형
내용	<ul style="list-style-type: none"> • 함정 2척을 3개팀이 순환하여 교대근무 	<ul style="list-style-type: none"> • 1척은 고정팀 • 1척은 2개의 운영팀 교대

2019년에는 연안해역 경비세력 강화가 필요하고 3교대가 안 되거나 통합경비중인 해양경찰서를 대상으로 소형정 까지 확대함으로서 연안대응력 강화, 치안수요 증가에 적극 대응하는 기반을 마련하게 되었다.

해양경찰청은 국가의 소중한 자산인 경비함정을 효율적 운용하여 국가해양력 및 안전 확보에 최선을 다할 것이다.

FOCUS

01

경비과 경위 서정남

국외 미세먼지 해상조기 탐지체계 구축을 통한 국민건강 확보

1. 추진배경

초미세먼지는 발암물질로 분류될 만큼 국민의 건강에 큰 위협이 되고 있어, 국외 미세먼지 대책의 일환으로 환경부 등 중앙부처에서는 미세먼지 대응을 위한 추경 확보 등 총력 대응을 하고 있다.

【VIP 특별지시 사항】

미세먼지 영향 최소화를 위해 중국정부와 협의 하여 긴급대책 마련 및 추경을 편성해서라도 미세먼지를 줄이는데 온 정부 기관 역량 집중할 것

하지만 기존 국외 미세먼지 확인을 위한 측정 장비가 국내영토 및 일부 부속 도서에만 설치되어 있어 해양상공을 통해 한반도에 도달하기 전까지 정확한 농도 측정이 곤란하며, 특히 화력발전소가 밀집되어 있는 중국 산둥 반도와 국내 백령도 간 상공(약 120해리)을 이동하는 국외 미세먼지에 대해서는 조기탐지가 불가능했다.

따라서 해양경찰청의 제안에 의해 환경부와 협업, 한·중 잠정조치 구역 등 원해 경비중인 해양경찰 대형함에 미세먼지 측정장비를 설치 운용하여 국외 유입 미세먼지의 해상측정 체계 구축을 추진하게 되었다.

2. 함정용 미세먼지 측정기 설치

2019년 9월부터 10월까지 1000톤급 이상 대형함 35척에 INMARSAT 위성송수신기가 탑재된 미세먼지 측정기를 설치하기 위해 경비함정 톤급별 실사를 진행하였으며, 현장 직원 대상 의견수렴을 통해 함 안전 및 작전 능력에 영향을 미치지 않도록 함정별 맞춤형 설계를 진행하였다.



그 후 한국선급(KR)을 통한 안정성 검사 결과 문제없음을 확인하고 2020년 8월까지 대형함 35척 전체에 미세먼지 측정장비 설치를 추진 중이다.

3. 기대효과

기존 백령도 등 동·서·남해 도서 외곽 해역 미세먼지 농도 탐지 불가로 위성 등에 의존한 미세먼지 경보 발령을 이제는 원해 경비함정을 이용하여 해상에서 미세먼지 농도를 실시간으로 측정하고, 이를 기상청 등 유관 기관에 제공함으로써, 미세먼지 경보 조기 발령 등 대응시간 확보가 가능해진다. 이를 통해 미세먼지로부터 국민건강을 보호할 수 있는 기반을 마련하게 될 것이다.

FOCUS

02

해양경비기획단
경위 안철호광역 해양정보·상황인식 추진을
위한 기반 조성

2020년 5월 행정안전부에서 주관 선발하는 「2020 벤처형조직」에 해양경찰청 경비과에서 제안한 '광역 해양감시망' 구축 과제가 최종 선정되었다. 이로 인해 기존 경비과 내에서 추진하던 과제를 과 단위로 확대 운영하면서 성과달성을 위하여 2년간 집중적으로 추진할 수 있는 기반을 마련하게 되었다.

【벤처형 조직】

행정수요 예측이나 성과 달성 여부는 다소 불명확해도 달성될 경우 국민편의와 안전이 증대되는 도전적 과제를 추진하는 조직

광역 해양감시망이란 육지의 약 4.5배 되는 광활한 우리 관할해역에서 발생하는 이상징후를 감시, 예측하여 선제적으로 대응하기 위한 '해양상황 인식 체계'를 의미한다.

그동안 외국어선 불법조업 단속 및 해양안전관리 등을 위해 해양경찰이 365일 바다를 지키고 있었지만, 한정된 경비세력으로 대한민국 전 해역의 실시간 감시는 사실상 어려운 실정이었다. 이러한 문제점을 해결하기 위하여 2020.7.21 신설한 해양경비기획단은 오는 2022년 상반기까지 인공위성 영상과 인공지능(AI) 분석결과 등을 활용하여 경비함정의 감시가 어려운 해역까지 24시간 관찰할 수 있는 체계를 구축하기 위해 노력할 예정이다.

해양경비기획단과 함께 개소한 해양정보상황센터는 각종 해양정보를 분석하여 경비세력을 효율적으로 배치함으로써 선제적·전략적인 해양경비 활동의 지원을 위하여, 대내·외 해양

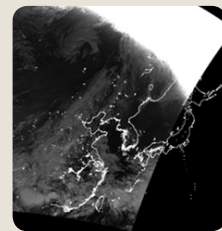
정보의 연계·분석을 통해 생산한 정보의 신뢰도 검증과 시각화, 관련 부서로의 전파 등을 담당하고 있다.



특히, 해양정보상황센터는 한국해양 과학기술원과 미국 해양대기국(NOAA) 등에서 촬영한 위성영상을 분석하고 광역해역 내 선박분포 정보를 경비과, 종합상황실 등과 공유하여 해양 경비임무에 활용 중이다.



▲ 천리안위성(주간)



▲ VIIRS위성(야간)

제2절. 변화하는 안보환경 속 확고한 위기대응 태세 확립

01. 변화하는 안보 환경에 맞는 위기대응 태세 및 대응역량 강화

경비과 경위 김민국



▲ 6.30 판문점 남북미 정상회담 (언론보도)



▲ 북한 미사일 발사(언론보도)

가. 안보환경

(1) 비핵화 협상 교착 및 남북관계 경색 장기화

2019년 2월 28일 베트남 하노이에서 열린 북미 정상회담이 아무런 성과 없이 끝나자 북한은 안보-경제 교환에서 안보-안보 교환으로 협상의제를 전환하였고, 이후 6월 30일 판문점 남북미 정상회담, 스톡홀름 실무회담 등 협상을 이어갔으나, 실질적인 성과는 없었다.

남북관계는 북미 간 직접협상이 진행됨에 따라 북한의 관심이 미국과의 양자관계에 집중되고, 남한의 중재자·촉진자 역할 및 남북합의 이행에 대한 북한의 불만이 원인이 되어 장기간 경색되었다. 북한은 금강산지구 시설 철거 요구 등 남한 의존형 남북협력방식에서 탈피하여 자급형 사업방식으로 전환을 시사하고, 단거리미사일·초대형방사포 시험발사에 이어 접경해역에서 해안포 사격훈련을 함으로써 9.19 남북군사합의를 위반하는 등 대미·대남 압박을 위해 군사적 긴장감을 지속적으로 조성하였다.

(2) 전통적 안보에서 포괄적 안보개념으로 변화

과거에는 국가안보의 영역이 전쟁, 무력도발, 국경분쟁 등과 같은 전통적 안보 개념에 국한되다가 2001년 미국 9.11 테러 이후 전통적 안보 위협요소 뿐만 아니라 국민의 안전을 위해하는 재난위기(자연, 인적), 국가핵심기반위기, 국민생활안전 위기를 포함한 포괄적 안보 개념으로 정착되고 있다.

나. 위기대응 태세 및 대응역량 강화

(1) 위기대응태세 확립

해양경찰청은 해양에서 해양안전과 안보 기능을 수행하는 기관으로, 해양 안보, 주권 수호와 해상에서의 수색구조, 밀입국대응, 불법외국어선 단속, 오염방제 등 해양 경찰의 고유임무 수행분야를 포함한 종합적인 평·전시 해상작전수행을 통해 위기 대응태세를 확립하고 있다.

(2) 대응 역량 강화

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



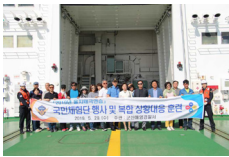
▲ 인천서, 도서주민 이송훈련



▲군산서, 책임항만 방호훈련

또한 접경해역, 서북도서의 위기대응 역량을 강화하기 위해 해양경찰은 군, 유관기관 및 민간이 참여하는 민·관·군 합동 훈련을 주기적으로 실시하여 대응력을 높이고 있으며, 전국 주요 항만 가운데 9개의 해양경찰 책임항만에 대한 통합항만방호계획을 수립하여 주기적으로 다양한 형태의 테러 및 도발상황 발생 시 적을 차단·방호하기 위한 훈련을 군, 유관기관과 합동으로 실시하고 있다.

더불어 포괄적 안보개념에 맞는 훈련 상황을 가정하여 다양성을 높이고 대응력 향상을 위해 관련 매뉴얼, 작전계획 등을 보완하고 각 상황에 맞게 반복 숙달 훈련을 함으로써 대응능력 향상에 만전을 기하고 있다.



▲을지태극연습, 국민체험단

(3) 포괄적 안보개념의 정부 을지태극연습 실시

정부방침에 따라 변화된 안보환경 고려 범국가적 대형복합위기 관리역량 강화를 위한 국가위기대응연습과 한국군 단독연습인 태극연습과 연계한 전시대비연습을 실시하여 국가위기관리 및 전쟁수행능력을 향상하였다.

특히, 을지태극연습 기간 중 해상인명구조 실제훈련 시 국민체험단을 운영하여 위기 현장에서 국민과 소통하는 계기를 마련하였다.



▲해양경찰청-해군 협조회의

(4) 유관기관 간 유기적 협력체제 구축

해양경찰청은 대한민국의 해양안전과 해양안보 역량 강화를 위해 해군과 정기적으로 정책·작전회의, 지휘부 간 정책간담회 등을 실시하는 등 활발한 교류를 통해 실질적인 협력을 추진 중이다. 관할지역 내 유관기관 및 군과 업무협약, 경계협정 등을 체결 하고, 상호 연락체계 구축 및 교환방문, 협조회의 등을 통해 통합방위 협력태세를 강화 하고 있다.

02. 접경해역 우리어선·북 선박 월선방지 및 대응강화

경비과 경위 김인국



▲속초서, 우리어선 월선 차단훈련

가. 접경해역 우리어선 월선 방지 및 대응

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

해양경찰청은 우리어선의 조업한계선 및 북방한계선 월선 방지를 위해서 해군과 군 레이더기지, 어업지도선 등과 협조하여 어로보호 경비를 실시하고 있으며, 접경 해역에 출어하는 우리어선의 조업질서 유지 및 우리어선 월선·나포 방지를 위해 관계 기관과 노력하고 있다.

나. 북 선박 월선방지 및 대응 강화

북한당국의 수산업 증산 요구 및 중국어선의 북한해역 조업에 따른 어획량 감소로 노후화된 북한 소형어선이 동해 접경해역 일대, 대화퇴 해역에 오징어 어장이



▲북 소형어선 대응

03. UN 안보리· 우리정부의 대북 해운제재 이행 지원

경비과 경위 김인국

▲북한산 석탄 국내반입
(언론보도)▲공해상 불법유류환적
(언론보도)

형성되는 시기에 원거리 조업을 하고 있으며 그 수도 매년 증가하고 있다.

노후화된 북한 소형어선은 장비가 열악하여 엔진 및 항해장비의 고장으로 표류하다 우리해역으로 남하하여 해양경찰에 구조되거나, 조업 할당량을 채우기 위해 NLL 인근에서 조업하다 해류·바람의 영향 등으로 월선하는 것으로 추정하고 있으며, 이에 대비하여 해군과 함정·항공기를 이용한 합동경비 및 주기적인 순찰을 강화하고 있다.

가. 대북제재

국제사회는 북한의 핵무기 및 탄도미사일 저지를 위해 대북제재 결의를 채택해 왔으며, 이렇게 채택된 결의에 의한 대북제재 노력은 지속적으로 시행되고 있다.

특히 북한 기국 선박의 불법적인 해상교역을 차단하기 위해 국제사회의 대북 유류환적 등에 대한 감시를 강화하고 있다. 그러나 북한은 선박정보 조작·은폐, 화물서류 조작, 중개선박을 이용한 환적, 선박자동식별장치(AIS) 조작·파손 등 다양한 방법을 통해 북한산 석탄 수출 및 유류 해상 밀수 등 국제사회의 대북제재를 회피하고 있다.

해양경찰은 유엔 안보리 결의 및 우리정부의 독자제재가 충실히 이행될 수 있도록 외교부, 해수부 등 대북제재 관계기관과 긴밀한 업무협조 및 정보공유 체계를 확립하고 있다. 또한 유엔 제재선박, 우리정부의 독자제재선박, 북한의 제3국 편의치적 선박, 유엔안보리 결의 위반 의심 선박 등 북 관련선박이 우리해역 진입 시 시스템에 의한 감시체계를 구축하고, 필요시 해군과 함정·항공기를 통한 입체적 감시를 하는 등 적극 대응하고 있다.

참고 북한 소형목선 삼척항 입항 사건

2019년 6월 8일 북한주민 4명이 탄 소형목선(1.8톤)이 함경북도 경성에서 출항하여 6.13.경 동해 NLL을 넘어 남하한 후 6. 14.경 야간에 삼척항 인근에서 머물다 6. 15. 06:22경 삼척항에 입항하였다.

북한 소형목선은 당시 삼척항에서 산책 중이던 주민의 112신고로 확인되었고 이후 북한주민 4명은 합동조사를 거쳐 선장 등 2명은 구순, 나머지 2명은 판문점을 통해 송환한 사건이다.

해양경찰과 군은 이번 사건을 엄중히 받아들이고 재발 방지를 위해, 육군 해안경계사단 및 해군 함대사령부와 지방해양경찰청 등 유관기관 간 신속한 상황전파체계를 구축하고 함정·항공기·레이더기지 등 기관별 작전요소 간 정보공유 강화 및 긴밀한 협조체계를 유지 등 빈틈없는 통합방위태세 확립을 위해 노력하고 있다.

▲삼척항 입항 북 소형목선
(언론보도)

제3절. 해양대테러 예방 및 대응역량 강화

01. 국내·외 테러 정세와 환경 변화

경비과 경위 위성휴

*강제퇴거 증가
(‘17년 17명 → ‘18년 21명 →
‘19년 29명)

**「테러자금금지법」최초 위반사례
(‘20.1.8.), 주한(駐韓)공관 차량
돌진사건(‘19.6.7.) 등



▲ 여객선 공중 강습 후 통로개척
및 선내진입



▲ 특공대 공중 강습

가. 대한민국에서 테러가 일어날까?

중동 테러단체는 지난 「호르무즈 청해부대 파견 결정(‘20.1.21)」 등을 미국의 대테러 활동에 대한 지원으로 인식하여, 국내외 우리 국민과 시설 등이 테러의 직간접적인 대상이 될 가능성을 배제할 수 없으며, 게다가 최근 ISIS의 온라인상 선전강화 등과 맞물려, 극단주의 성향의 무슬림들의 테러단체를 지지하거나 가담을 부추기는 선동 행위가 점차 증가하고 있는 추세이다.

한편, 국내 강제퇴거 외국인의 지속증가* 및 정치·경제 등 개인적인 상황에 기인한 사회 불만자의 유사 테러 형태의 범죄** 발생 가능성 역시 상존하고 있다.

나. 더 이상 해양테러 청정지대가 아닌 한반도

우리는 해양테러를 그저 유럽이나 아랍권의 먼 나라 이야기로만 여긴다. 그러나 2019년 2월 발생한 부산 광안대교 충돌사고와 2020년 4월 발생한 부산 신항 크레인 충돌사고는, 대한민국 바다가 언제나 고요하고 평화롭지만은 않다는 사실을 여실히 보여주었다.

상상조차 하기 싫지만, 전 세계를 혼란에 빠뜨린 코로나19 바이러스가 테러에 악용 된다면?, 그리고 그 대상이 선박이라면?, 제한된 공간 안에서의 바이러스 확산은 끔찍한 결과를 초래할 것이다. 실제로 일본 크루즈선 내 집단 감염과 미국 핵추진 항공 모함 내 집단 감염 사태를 미루어 볼 때 불가능한 상상은 아니다.

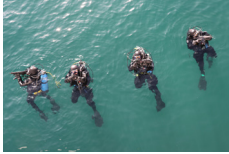
02. 해양테러 대응역량 강화

경비과 경위 위성휴

가. 해양테러 대응 주관기관 해양경찰

해양테러 대응 주관기관으로서 해양경찰청은 해양에서의 테러 등 위기상황으로부터 국민의 안전을 지키기 위해 확고한 예방 및 대응체계 구축에 모든 역량을 집중하고 있다.

해상에서 발생할 수 있는 모든 유형의 테러 등 위기상황에 대하여 철저히 분석하고, 어떠한 상황에도 유연한 대처가 가능하도록 강도 높은 교육·훈련을 지속해 나갈 것이다. 이와 함께, 4차 산업혁명시대 「드론, 자율운항선박」 등 첨단장비를 악용한



▲ 특공대 수중침투를 통한 선박 등선



▲ 선박등선

03. 국민과 함께 하는 해양경찰 특공대

경비과 경위 위성휴



▲ 해양경찰 특공대



▲ 특공대 특수기동정 이용 해상 강습

새로운 유형 테러 대응전술 개발, 첨단장비 도입 등 전문성 확보에 주력하는 한편, 해양수산부, 질병관리본부 등 관계부처와 협력을 바탕으로 통합예방·대응체계를 고도화하여 국민의 소중한 생명과 재산을 보호하는데 앞장 설 것이다.

나. 예방중심의 해양테러대응체계 전환

테러대상시설 조건에 충족하지 않는 시설·선박 중에서 중요도와 위험성을 고려, 다중 이용선박·해상교량 등을 테러취약시설로 별도 지정하여 관할 특공대가 고속단정을 이용하여 시설 진출입 항로 등 테러에 취약한 해역을 주기적으로 순찰하고 있으며, 이와 함께 2020년 부터는 지방해양경찰청 경비부서 중심으로 함정·항공기·파출소, 유관기관(軍R/S, TOD 등)과 통합 실시하는 예방활동 체계를 구축 및 강화하기 위해 「예방중심의 해양테러대응활동 추진계획」을 수립·시행하고 관련 법령을 정비중에 있다.

가. 바다의 어벤저스 해양경찰 특공대

해양테러 대응 최일선 현장의 해양경찰 특공대는 "Always Be Ready"라는 구호 아래, 어떠한 유형의 해양테러 상황이 발생하더라도 완벽한 대응이 가능하도록 세계최고 수준의 대테러 역량을 유지하고 있으며, 뿐만 아니라 매 순간을 예측할 수 없는 험난한 바다, 그 가운데서도 가장 위험천만한 해양사고 구조 활동과 불법 외국어선 단속현장 등에는 언제나 해양경찰 특공대가 있었고, 맡은 바 임무를 완벽하게 수행했다.

나. 국민에게 신뢰받는 특공대

본연의 해양대테러 임무는 물론, 국민의 안전과 직결되는 부족한 구조 인프라를 보완하기 위해 해양경찰 구조대, 중특단과 함께 특공대가 구조활동의 한 축을 담당할 수 있도록 특공대원의 수중임무역량 강화에 주력하고 있다. 이와 함께 어민들의 삶의 터전인 우리바다를 마치 자기네 앞바다인 양 불법조업을 일삼고, 심지어는 이를 단속하려는 경찰관에게 집단으로 극렬 저항하는 위험천만한 불법외국어선 단속 현장에서도 특공대는 탁월한 작전수행 역량을 바탕으로 안전하고 엄정한 법집행에 앞장서 왔다.

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

FOCUS

03

경비과
경위 위성휴2019년 한·아세안 특별정상회의
해상경호

1. 국가중요행사 성공개최 지원

2019년 11월 25일~27일까지 아세안 10개국(필리핀·브루나이·싱가포르·말레이시아·인도네시아·태국·베트남·캄보디아·라오스·미얀마)이 참여하는 「2019 한·아세안 특별정상회의」시 각 국 정상외 안전을 보장하고 만에 하나 발생할 수 있는 해양테러 예방을 위해 「드론·화생방 등 첨단장비 배치», 「행사장 인근 해상의 빈틈없는 경호활동», 「과학적 수중 검측을 통한 위해세력 침투 등 우발상황 발생 가능성 사전차단», 국가적인 중요행사의 성공개최를 완벽하게 지원하였다.



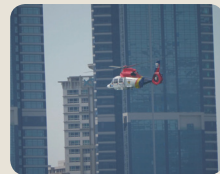
과 과거 경호사례에 대한 장·단점을 면밀하게 분석, 과도한 세력투입을 지양한 합리적인 해상 경호 구역을 설정하고, 2014년 한·아세안 정상 회의에 비해 30% 감축(함정 9척, 경력 379명)

된 해상경호 세력을 동원하고도 완벽한 안전관리 임무를 수행하였으며 특히, 해상 폴리스라인(설치비용 약 1억 원) 설치 대신, 고속기동이 가능한 수상 오토바이 배치로 전환하고, 전략적 경호환경 분석을 통해 수

중 검측구역을 필요 최소한으로 축소하는 등 대내·외로부터 과거 어느 때 보다 합리적이고 효율적인 해상경호였다는 평가를 받았다.

2. 선제적인 예방활동

행사개최 10일 전 11월15일부터 전 해역 해상 경계를 강화하는 한편, 해양경찰 경호 작전본부를 24시간 운영, 대통령 경호처 및 해양경찰청, 국가정보원, 경찰청, 소방청 등이 참여하는 경호안전통제단과 유기적인 협조체제를 구축하여 행사장 주변해역 뿐 아니라 인근 항포구까지 광범위한 예방 체계를 구축하였으며, 행사에 앞선 11월 19일에는 남해지방해양경찰청 주관으로 3개 기관, 함정 20척 200여 명이 참가한 가운데 강도 높은 해상 경호훈련을 실시하는 등 선제적인 예방활동을 전개하였다.



3. 합리적인 해상경호활동 전개

이번 정상회담 안전 활동에는 변화된 경호 환경

4. 4차산업시대, 경호체계 고도화

한편, 4차 산업시대 드론·자율운항선박 등을 이용한 새로운 테러유형에 대비, 안티드론장비(드론 재밍건 2대)를 신규 도입·배치하고, 395종의 유해화학물질을 실시간 탐지·분석할 수 있는 화학방제함을 행사장 인근 해상으로 전진 배치하여 해상경호 체계를 한층 더 고도화하였다.

제4절. 상황대응역량 강화

01. 상황관리 전문가 양성

종합상황실 경사 이치만

가. 상황대응훈련 유형 확대 시행

해양사고 위주 상황대응훈련에서 안보·주권·치안 관련 상황 등 해역별 치안특성에 따른 다양한 유형의 훈련으로 확대 시행했다.

2019년도 본청 주관 상황대응훈련 횟수는 485회로 월평균 40회를 실시하였으며, 그 중 안전(해양사고 등)관련 훈련 264회(54.4%), 해역별 특성화 훈련은 221회(45.6%) 시행하였다.

기존 선박 충돌·좌초·침몰 등 6대 해양사고 위주 훈련에서 해양주권 등 5개 유형(주권, 안보, 안전, 치안, 오염)별 중요상황을 목록화 하여 해역별 치안특성에 따른 훈련 상황을 부여하여 유형을 다양화하였다.

또한, 2개 유형 이상의 사건·사고를 복합적으로 구성하여 인접 관서와 공동대응토록 훈련을 진행하는 복합상황 대응훈련을 실시하였고, 훈련 진행 중 표준 SOP 등 상황처리 절차 준수여부 모니터링을 강화하여 훈련의 내실화를 기하였다.

나. 상황요원·접수요원 직무교육

상황·접수요원 상황대응역량 강화를 위하여 해양경찰교육원에 「상황요원 역량강화 Lv.1, Lv.2」 및 「신고접수 담당자 역량강화 과정」교육에 추가하여 「신고접수 담당자 양성과정」을 신설하여 운영하였다.

2019년 상황요원 직무교육은 초급자에게 필요한 기본역량 향상 교육인 상황요원 역량강화(Lv.1) 과정을 총 2회 81명을 대상으로 실시하였으며, 상황실장·팀장급 교육인 상황요원 역량강화(Lv.2) 과정은 1회 34명이 수료했다.

접수요원 직무교육은 신고 응대방법·상황유형별 접수역량 향상 교육인 신고접수 담당자 역량강화 과정을 1회 34명을 대상으로 실시하였고, 신설 과정인 신고접수 담당자 양성과정은 1회 22명이 수료하였다.



▲ 직무능력평가제

다. 상황요원 직무능력평가제 시행

상황근무자 개인별 상황처리 능력개발 동기부여 및 상황·접수요원 상황처리 역량 강화를 위하여 전국 상황요원 「직무능력평가제」를 시행했다.

직무능력평가제를 위해 본청 경비·구조·방제 등 상황관련 부서와 외부전문가로 T/F를 구성하여 해양사고 발생시 신속하고 효율적인 상황처리를 위해 상황요원에게 필요

한 필수 직무능력을 분석·도출할 수 있는 평가방법을 마련한 제도이며 지난 2018년 첫 시행 이후 2019년 2회 차 시행했다.

필기시험과 훈련·실기시험으로 구성된 직무능력평가는 2019년 9월 16일부터 9월 27일까지 관서별 자체 평가단을 구성하여 지방해양경찰청 접수요원을 포함한 전국 상황요원 407명을 대상으로 실시하였으며, 평가 결과 평균 96.5점을 획득하고 391명(96%)이 90점 이상을 획득하는 등 직무역량을 향상하는 성과를 거양하였으며, 성적 우수자에게는 표창을 수여하여 사기를 진작시켰다.

02. 상황관리 체계 강화

종합상황실 경감 권태국

가. 상황보고서 작성 개선지침 마련

상황보고서 작성 시 상황처리 핵심 조치사항 및 대외기관 협조 요청 사항 위주로 간결하게 작성하여 상황보고·전파의 신속성·정확성을 제고할 수 있도록 개선지침을 마련하였다.

문자망·LTE 교신내용 등 모든 사항을 정리하여 전파하던 기존 방식에서 핵심 조치사항 및 외부기관 조치·협조 등 필요사항만 정리하여 전파하도록 하여 신속성을 제고하였으며, 중간보고 단계에서 상황관리팀(실)장 검토를 강화하여 내용의 정확성을 향상하였다. 또한 既 발송된 상황보고서의 내용 정리에 지나지 않았던 최종보고서를 핵심 조치사항 위주로 진행사항을 정리한 종료보고로 작성하도록 개선했다.

나. 문자를 통한 신고자 위치확인 서비스 시행

해양사고 발생 시 신속하고 정확한 신고자의 위치확인을 위하여 웹 기반 앱 서비스인 PWA(Progressive Web App : 앱 설치 없이 앱 기능을 제공하는 웹 기반 서비스)를 적용하여 활용하였다.

2019년 1월 PWA 개발 및 서비스 적용 방안에 대한 해양경찰청과 행정안전부 간 협의를 시작으로 같은 해 5~6월 서버 구성, 정보보호 점검, 기반시설 구축 및 최종테스트를 거쳐 사용자 교육 후 2019년 9월 17일부터 본격적인 위치확인 서비스를 시행했다.

다. 상황실 근무체계 개선

8대 현업부서 근무체계 정상화 계획에 따라 상황실은 실시간 상황대응을 위한 24시간 근무가 필요한 곳으로 체력적 한계로 인한 야간시간대 집중도 저하 등을 방지하고 상황대응에 있어 전문성과 역량을 갖춘 현장조직으로 거듭날 수 있도록 ‘당-비-휴’ 24시간 근무체계에서 1일 2교대 방식으로 개선했다.

2018년 11월부터 2019년 1월까지 근무체계 시범운영 및 전국 상황요원 대상 설문 조사를 실시하여 선호도 현황을 조사하였으며, 2019년 2월 7일부터 소속기관 상황실 개선 근무체계 시행 및 전국 상황요원 워크숍(19.2.20.~2.22.) 시 건의사항 및 토론을 통하여 4가지 방안(3주기, 6주기, 9주기, 21주기)을 마련하였고 소속기관별 특성에 맞추어 근무체계 원칙(주-야-비) 내에서 2019년 5월 8일부로 전면 시행했다.

<위치확인 서비스 모식도>



라. 소속기관 상황실 지도점검

상황관리체계 안정화 및 신속·정확한 초동조치 등 상황대응 역량을 강화하고자 소속 기관 상황실에 대한 지도점검을 실시했다.

상반기('19.6.10.~6.14.) 및 하반기('19.12.6.~12.11.) 총 2회에 걸친 상황실 지도 점검은 상황·접수요원의 교육 및 상황대응훈련 실태와 상황관련 시스템 활용능력, 주요 해양사고 상황분석 및 화상회의 등 정보 공유 등을 중점적으로 확인하였다.

또한 소속기관별 특성에 맞는 자체 추진사항을 들어보고 잘된 사례를 공유하였으며, 상황실 근무자와의 소통을 통하여 향후 상황관리업무에 반영하기 위한 건의사항 수렴, 지도점검 결과 상황관리 우수 관서에 표창을 수여하여 사기를 진작시켰다.



▲ 지방해양경찰청 상황실 지도점검

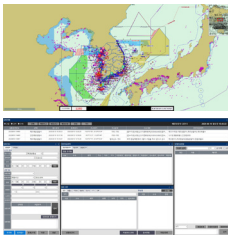
03. 상황처리 시스템 개선

종합상황실 경사 김현국

가. 통합상황관리시스템 정식 운용

각종 상황관련 개별 시스템의 통합과 연계, 종합상황실과 현장세력 간 대응상황에 대한 실시간 공유 등을 위해 2018년 3월~11월까지 신규 통합상황관리시스템을 구축하게 되었고 2019년 4월 정식으로 운영하게 되었다.

통합상황관리시스템은 본청·지방해양경찰청·경찰서 종합상황실 26개소에 프로그램 배포 설치되었고 이와 연계된 현장·모바일상황관리시스템은 함정·파출소·구조대·항공단 등 665개소에 배포 설치되었다. 시스템 사용방법 등 지방해양경찰청 순회교육('18.11.30.~12.10.)을 실시하였고 통합상황관리시스템 활용 상황대응 훈련을 본청 주관 10회, 지방해양경찰청 주관 해양경찰서별 주 1회 이상 실시하였으며 이에 도출된 미비점 286건을 개선 반영하였고 효율적인 상황처리를 위해 지속적으로 추진할 예정이다.



▲ 통합상황관리시스템

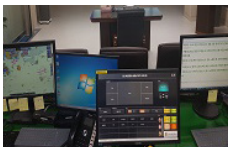
나. 소속기관 종합상황실 고도화

종합상황실은 신속한 상황처리를 위해 전국 해양경찰관서(26개소)에 상황 정보를 전파·표시하는 상황관제시스템을 구축 및 운영하고 있다.

‘미나마타조약’으로 수은이 함유된 램프의 생산·수출입이 2020년 2월 중단될 예정으로 현재 노후 수은 램프방식의 완도해양경찰서와 제주해양경찰서를 고도화 개선하였으며, 남은 노후 램프방식의 7개소(속초·태안·통영·울산·군산서, 동해·서해청)에 대해 순차적으로 고도화 추진 예정이다. 24시간 중단 없이 운영되는 종합상황실의 업무 효율성을 높여주기 위한 사무환경 조성 및 각종 정보를 실시간 확인하고 신속하게 대처 가능하도록 쾌적하고 효율적인 상황관리 환경을 조성했다.



▲ 대응상황 실시간 공유



▲ 종합상황실 고도화 개선

FOCUS

04

종합상황실 경감
권태국

지방해양경찰청 종합상황실 근무체계 개선

1. 추진배경 및 방향

2017년 12월 3일 영흥도 낚시어선 사고 후속 대책으로 경찰서 신고접수요원을 지방해양경찰청으로 이관하여 통합운영 중이나, 상황요원 대비 접수요원의 업무량 불균형에 따른 내부 갈등 및 신고접수 경험부족으로 인한 전문성 저하 등의 문제점이 대두되었다.

또한 3교대 근무로 인한 피로도 증가, 교육·훈련 기회 부족으로 우수인력 유입 및 상황실 역량강화에 한계로 상황처리 효율성 및 집중도 향상을 위한 근무체계 개선이 필요하게 되었다.

▼ 유관기관 근무체계 현황

구분	근무체계 현황
소방본부	19개 중 5개소 4교대
경찰청	전 상황실 4교대
해군	1·2·3함대 4교대

이에 근무체계 개선(4교대, 교대주기 변경)을 위해 인력/시스템(접수체계) 조정 및 시스템 운영 미숙·접수지연 우려 등의 부작용 방지를 위한 보완책(사전 교육·훈련, 예비접수요원 지정 등)을 마련하게 되었다.

2. 지방해양경찰청 종합상황실 4교대 전환

2020년 7월 30일 4개 지방해양경찰청(중부·서해·남해·동해)은 접수요원 인원 조정을 통해 4교대 근무체제로 전환하였고 제주청은 현 여건을 감안하여 업무 피로도 해소 및 집중도 향상을 위해 교대주기를 개선하게 되었다.

▼ 5개 지방해양경찰청 종합상황실 근무체계 개선

구분	개선내용
중부·서해청	(상황4+접수5)×3개조 = 27명 ▼ (상황4+접수3)×4개조 = 28명
남해·동해청	(상황4+접수4)×3개조 = 24명 ▼ (상황4+접수2)×4개조 = 24명
제주청	(교대주기) 주-주-야-야-비-비 ▼ (교대주기) 주-당-비-비-야-비

3. 안정된 4교대 근무체계 정착

각 지방해양경찰청 접수요원 1명이 2개 경찰서를 담당할 수 있도록 긴급신고 공동관리센터 협조 및 사전테스트를 통해 접수요원 및 접수대 배치를 조정하였고, 3~4건 이상의 동시 신고접수 발생 시 접수지연 방지를 위해 상황요원 중 예비접수요원(접수대와 근접배치)을 1~2명 지정 운영토록 하였으며 필요시 접수요원 보강근무를 통해 연휴 및 치안수요 집중시기에 대비하고 있다.

▼ 동해청 접수대 배치 개선



특히, 접수요원, 임무 변경요원, 전임요원에 대한 사전 교육 및 합동근무를 실시하였고, 임무 변경·팀 재구성에 따른 팀워크 훈련 및 신고접수 훈련 집중 실시로 안정된 4교대 근무체계가 정착되게 하였다.

제5절. 해상교통관제 선진화

01. 국내·외 선박교통관제 환경 변화

해상교통관제과 7급 이상호



▲ 초기 VTS(1948, 롯데르담)



▲ 제46차 VTS위원회(2019, 부산)



▲ 선박 관제용 레이더

가. VTS의 역사

선박교통관제(VTS: Vessel Traffic service)란 선박교통의 안전과 효율성을 증진시키기 위하여 선박을 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박에 안전정보를 제공하는 것으로 초기 VTS는 유럽에서 시작되어, 대형 해난사고가 발생함에 따라 선박 교통안전의 중요성이 증가하여 점차 세계 각국에서 VTS를 실시하게 되었다.

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

▼ 전국 해상교통관제(VTS)센터 현황

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

우리나라 VTS는 2019년 2월 부산에서 25개국 151명이 참여한 제46차 VTS위원회 및 국제워크숍을 성공적으로 개최하여 전 세계에 우리나라 VTS의 우수성을 알리게 되었다.

나. 선박교통관제의 장비

VTS의 주요장비로는 선박을 탐지하는 레이더(RADAR), 선박자동식별장치(AIS), 선박과 통신을 할 수 있는 초단파 무선전화(VHF) 등 총 11종 1,554대를 운용하고 있다. 또한 레이더 탐지성능 개선, VTS운영 시스템 및 통신기 등 노후 시설 개량 사업으로 고품질의 선박교통관제를 제공하고 있다.

▼ VTS 주요장비 현황

합계	레이더	AIS	VHF	운영 콘솔	모니터	VHF- DSC	안내 방송	VHF- DF	M/W	SSB	CCTV
1,554	81	105	253	77	243	59	51	37	148	44	456

다. 「선박교통관제에 관한 법률」의 시행

과거의 선박교통관제는 「해사안전법」 및 「선박입출항법」 두 개의 법에 시행근거 등 최소 사항만을 규정하고 있었고, 법률 소관은 해양수산부, 실제 업무는 해양경찰청으로 서로 상이하여 관제 환경 변화에 맞춰 적기에 법률 개정 등이 곤란하였다. 이에 따



▲ 관제법 시행 카드뉴스

라 2019년 12월 3일 「선박교통관제에 관한 법률」이 공포, 2020년 6월 4일 시행됨으로써 전문화된 법률로 통합, 법체계를 간소화하여 국민의 편의성과 이해도가 증진되었고 선박교통 안전이 강화되는 계기가 되었다.

라. VTS의 중요성 증가

선박의 대형화로 선박사고 발생 시 국가적 재난으로 이어질 수 있는 대형사고 발생의 위험성이 높아지고 있으며, 수상레저 인구의 증가로 이들 소형선박과 상선과의 사고는 매년 증가 추세에 있다. 이에 따라 선박교통관제사의 업무도 기존 선박통항관리에 더하여 사고 발생 시 상황처리까지 더욱 복잡·다양해지고 있다. 따라서 대형 선박사고를 예방하고, 사고 발생 시 신속한 초동 조치를 위해 VTS의 중요성은 나날이 부각되고 있다.

02. VTS 시스템 확충 및 장비 최적화

해상교통관제과 7급 이상호

가. 관제구역 확대

선박교통관제(VTS: Vessel Traffic service)가 시행되는 관제구역은 해양사고 예방에 대한 높아진 국민의 요구와 맞물려 지속적으로 확대되어지고 있는 추세이다.

이에 따라, 해양사고 위험성이 높은 연안해역의 선박 안전관리 강화를 위해 목포·군산 연안 및 제주연안VTS를 신규 구축 중이며, 앞으로도 사고 위험성이 높은 해역에 지속적으로 연안VTS를 확대해 나갈 예정이다.

또한, 새로 건설되는 울산 신항과 사고 취약 지역인 영흥수도 등에 레이더를 추가 설치하여 관제구역을 확대하는 등 안전한 바다를 만들기 위해 노력하고 있다.

우리나라 선박교통관제 면적은 28,425km²로 우리나라 영해 면적의 32.7%이다. 이처럼 선박교통관제를 항만에서 연안으로 점점 확대하여 더 넓은 바다에서 선박교통 관제 서비스를 제공 할 것이다.

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



▲ 영흥수도 부근 확대 관제구역



▲ 목포연안VTS 조감도



▲ 부산 해상교통관제센터

선박교통관제(VTS) 면적						단위 : km ²	
구분	면적	구분	면적	구분	면적	구분	면적
경인연안	4,746	경 인	48	목 포	376	부산신항	543
태안연안	2,237	진도연안	3,941	군 산	536	마 산	541
대 산	990	여수연안	3,887	통영연안	2,992	동 해	1,032
평택	488	여 수	769	울 산	652	포 항	1,062
인 천	603	완 도	1,361	부 산	725	제 주	896

나. 노후 시설 개량

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



▲ 경인연안 해상교통관제센터

2018년부터 2020년까지 대산VTS(1998년 설치)·완도VTS(2004년 설치)·진도연안VTS 레이더(2005년 설치)를 순차적으로 개량하여 최신의 VTS 장비로 양질의 선박교통관제 서비스를 제공할 예정이다.

다. VTS 확대 구축

해양경찰청은 증가하는 선박 통항량 및 교신량에 맞추어 2025년까지 동·서·남해 및 제주연안 해역의 선박안전관리를 위해 VTS를 지속적으로 확대 구축해 나가고 있다.

현재 부산 등 15개 항만과 경인·태안·진도·여수·통영연안 해역에 VTS를 운영 중이며, 2025년까지 군산·목포·제주·서귀포·동해·포항연안 6개의 VTS를 신설하고, 영흥수도·울산신항 등 사고 발생 위험성이 높거나 선박 안전관리가 필요한 해역에 레이더를 설치하여 관제구역을 확대해 나갈 예정이다.

관제구역 내 선박 통항량 및 교신량 추이					
구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
통항량(척)	1,513,415	1,800,845	1,781,040	1,833,686	2,161,612
교신량(회)	3,104,846	3,740,299	4,159,324	4,968,700	5,184,415

해상교통관제(VTS) 확대 구축 계획						
연도	연안VTS 신설			레이더 확충		
	'18~'22년	'20~'23년	'21~'25년	'18~'20년	'19~'21년	'20~'22년
VTS	목포·군산 연안	제주, 서귀포	동해, 포항연안	영흥수도, 울산신항	포항구항	속초항, 새만금신항

라. 최첨단 시스템 도입

해양경찰청은 기존 사용 중인 마그네트론 레이더보다 선박 탐지력이 뛰어나고, 유지 관리 비용이 낮은 최첨단 SSPA⁰¹⁾ 레이더 도입을 추진하고 있다.

마그네트론 레이더보다 주파수 사용량이 많은 SSPA 레이더를 국내 VTS에 활용하기 위해 2017년 1월부터 과학기술정보통신부와 2년간 지속적으로 협의하여 2018년 12월 VTS SSPA 레이더 전용 주파수를 추가로 확보하였다.

2019년부터 군산·목포연안 VTS 등 5개소를 시작으로 모든 연안VTS에 SSPA 레이더를 설치·운영하여 선박교통의 안전과 효율성 증진을 위해 노력하고 있다.

마그네트론 레이더(기존)와 SSPA레이더(개선) 비교		
구분	마그네트론 레이더	SSPA 레이더
최대 탐지거리 (거친 날씨)	최대 10NM	최대 16NM
평균 무고장시간	3,000시간	30,000시간
사용 주파수	1개	1~6개



▲ 디지털 SSPA 레이더



▲ 디지털 SSPA 레이더 예정지

⁰¹⁾SSPA(Solid State Power Amplifier)는 반도체 소자로 전력을 증폭시키는 디지털화된 전파 발생기

FOCUS

05

선박교통관제기술
개발단 7급
박현지바다 위의 음주운항, 이젠 AI
기술로 잡는다

1. 만취 선박, 광안대교와 충돌하다

2019년 2월 부산항에 러시아의 6,000톤급 화물선 ‘씨그랜드호’가 광안대교와 충돌하는 사고가 발생했다. 당시 선장의 혈중 알코올농도는 0.086%의 만취상태였고 28억 원의 재산피해가 발생하였으며, 두 달 가까이 차량이 통제되어 시민들의 불편이 이어졌다.



▲ 광안대교 충돌사고('19.2.28.)

2. 음주운항 처벌강화에도 불구하고 지속 발생

넓은 바다에서 운항하는 선박의 특성상 자동차 음주측정과 같은 단속방식을 적용하기는 어려우며, VTS센터에서 수집되는 단순 레이더 정보만으로 음주운항을 가려내기에도 어려운 실정이다. 음주운항에 따른 피해를 줄이고자 「해사안전법」이 개정되어 처벌기준이 강화(징역3년 → 징역5년) 되었음에도 불구하고, 최근 5년간 음주운항 적발건수는 567건으로 매년 100건 가량 지속적으로 발생하는 추세이다.

3. 선박교통관제기술개발단 출범

이러한 음주운항을 조기에 발견, 사고 예방을 위해 해양경찰청은 「선박교통관제기술개발단」을 출범시켰다. 「선박교통관제기술개발단」은 빅데이터와 인공지능 기술을 활용, 지그재그 항해 등 음주운항 선박에서 나타나는 운항패턴을 분석, 탐지하여 음주의심 선박에 대한 경보를 관제사에 제공하는 시스템을 개발할 예정이다.



▲ 선박교통관제기술개발단 출범('20.7.21.)

4. 바다는 더욱 스마트해집니다.

이 시스템이 개발되면 관제사들이 자동으로 음주운항 의심선박을 식별하여 경비함정에 단속을 요청함으로써 보다 효율적인 단속체계가 구축될 것으로 기대된다. 또한 A.I. 기반 시스템은 음주운항 의심선박 탐지뿐만 아니라 항로이탈, 과속 등 해양사고 위험요소를 분석하여 찾아냄으로써 우리 바다 위에서의 안전도가 전반적으로 높아질 것으로 예상된다.

03. VTS 운영 제도 개선

해상교통관제과 7급 이상호



▲ 관제법 홍보 포스터



▲ 관제법 홍보 현수막

가. 「선박교통관제에 관한 법률」 시행

「선박교통관제법」 시행으로 선박교통관제가 전문화된 법률로 통합되었고, 법체계 간소화를 통해 국민의 이해도를 증진하고 선박교통안전의 기틀을 마련하게 되었다.

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

법률이 시행됨에 국민의 알권리 보장 및 안정적인 법집행을 위해 홍보포스터 및 현수막, 운항자 대상 문자, 항행안전방송 등 다양한 방식을 이용하여 적극적으로 대국민 홍보를 실시하였다.

나. VTS 교육 훈련 체계 개선

VTS 센터는 1년 365일 쉬지 않고 항만과 연안해역의 선박통행 안전을 책임지는 최일선 현장 부서인 만큼 해양사고와 같은 긴급 상황이 수시로 발생한다.

지금까지는 긴급 상황에 적절히 대응하기 위한 통일된 교육훈련 지침이 없어 센터마다 교육훈련 방법이 상이하였다. 이러한 문제점을 개선하기 위해 선박충돌, 좌초, 화재, 해양오염 등 긴급 상황 발생 시 신속한 초기대응 역량을 강화하고 유사 사례 재발을 방지하기 위한 '선박교통관제 교육훈련 표준지침'을 마련하였다.

2019년 전국 VTS 센터를 대상으로 전면 시행되어, 효과적인 상황 대응 훈련 실시, 사고분석훈련을 통한 사고 원인분석 등이 체계적으로 이루어 질 수 있었다.

다. VTS 교육훈련센터 구축

선박교통관제 인력 전문성 강화 및 연안VTS 확대 구축에 따라 향후 교육수요 증가에 대비하여 전문 교육훈련센터를 구축 중에 있다.

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

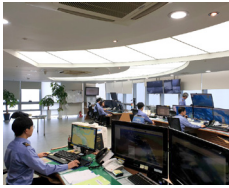


▲ 교육훈련센터 장비실습실(안)



▲ 교육훈련센터 운영실습실(안)

라. 국민의 안전을 위한 VTS로의 변화



▲ 관제센터 내부 사진



▲ 음주선박 단속 지원

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

해양경찰은 VTS를 통해 기존의 상황관리, 수색구조, 위법선박 단속 등 사후 처리 업무에 더하여 선제적으로 위험성을 예측하고 사전에 사고를 예방하는 업무를 수행할 수 있게 되었다. 사고예방-상황관리-수색구조-법 위반 단속에 이르기 까지 해상에서 일어날 수 있는 전반적인 상황을 관리 할 수 있게 되어 국민의 생명과 재산 보호에 더욱 적극적으로 임할 수 있게 되었다.

(단위 : 건, 척)

	음주선박 단속지원	수사자료 제공	응급환자 이송지원	북기항선박 관리
2017년	4	272	192	1,861
2018년	4	299	154	1,624
2019년	7	309	261	399

특히 해상에서 음주운항 선박 적발을 위하여 '선박교통관제기술개발단'이 신설('20.7.21.)되었고, 개발단은 음성인식 및 AI 기술을 접목하여 운항자의 음주운항 사실 및 각종 항행법규 위반 선박 들을 사전 발견하여, 초기에 조치함으로써 해양 사고를 예방할 것이다.

또한 VTS센터에는 관제구역 내를 통항하는 관제대상선박^{별표2)} 등의 위치와 속력을 포함한 AIS와 레이더 신호, 교신음성 등이 실시간으로 저장 되어 지고 있으며, 이렇게 저장되어진 자료는 불법조업 선박 적발 및 사고 발생 후 수사 업무 및 해양안전 심판 등에 중요한 자료로 활용되어 지고 있다.

관제대상 선박 (선박교통관제에 관한 규정 별표 2)

- ▶ 국제항해에 종사하는 선박 ▶ 총톤수 300톤 이상의 선박(내항어선 제외)
- ▶ 위험화물운반선, ▶ AIS를 설치한 예인선, ▶ 여객선
- ▶ 총톤수 2톤 이상의 AIS를 설치한 유선
- ▶ 총톤수 300톤 미만의 AIS를 설치한 다음 어느 하나에 해당하는 선박
 - 예선, 급수선·급유선·도선선·통선(항만VTS만 해당)
 - 공사 또는 작업에 종사하는 선박
 - 해양조사선·순찰선·표지선·측량선·어업지도선·시험조사선 등 행정목적으로 운영하는 관공선

이에 그치지 않고 관제구역을 통항하는 북기항선박¹⁾, 북 편의치적 선박 등 북 관련 선박에 대한 실시간 선박 동정 감시 및 선제적 관리로 우리나라 바다의 안보체계 구축에 일조하고 있다. 이렇듯 선박교통관제(VTS)는 더 이상 항만의 눈에 머무르지 않고 우리나라 해역을 지키는 파수꾼의 역할도 하고 있다.

북기항선박	최근 6개월 이내에 북한의 항구를 기항한 선박
북편의치적선박	선주가 각종 과세 및 규제 등의 편의를 위해 북한에 선적을 등록한 선박

04. 국민과 소통하고, 국민이 만족하는 VTS

해상교통관제과 7급 이상호



▲ VTS 이용자 간담회

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

주요 성과로는 간담회 등을 통해 여객수, 화물량 등 동일 내용을 관제구역 진입 시마다 여러 VTS에 중복 보고 해야 한다는 지적에 따라 센터 간 정보공유를 통해 민원을 해소하였다.

또한 선박 사고예방을 위해 항로 상 집단조업 등 불법조업 어선 단속 및 어선 VHF 청취율 향상 대책이 필요하다는 도선사와 여객선사의 의견을 반영하여, 어민 대상 항법 교육 및 어민 눈높이에 맞춘 홍보자료를 제작·배부하는 등 현장의견을 반영한 정책 집행으로 사고예방을 위해 노력하고 있다.

이러한 노력의 결과 2019년도 고객 만족도 조사결과는 88.2점으로, 3년 연속 “우수 등급(80점 이상)”을 유지하고 있으며, 설문조사 항목 중 기상악화 시 VTS의 충돌방지 효과는 88.8점으로 나타나 사고예방에 도움이 되는 것으로 나타났다.

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



▲ VTS 홍보물(책받침 형태)



▲ 선박운항자 교육자료

Chapter 02

안전

바다에서의 국민 생명·안전 보호

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



해양경찰청과
함께하는 생존수영



오늘부터 생존수영
시작하세요



앞세뜨기 생존수영

제1절. 연안해역 안전관리



구명조끼 해주세요

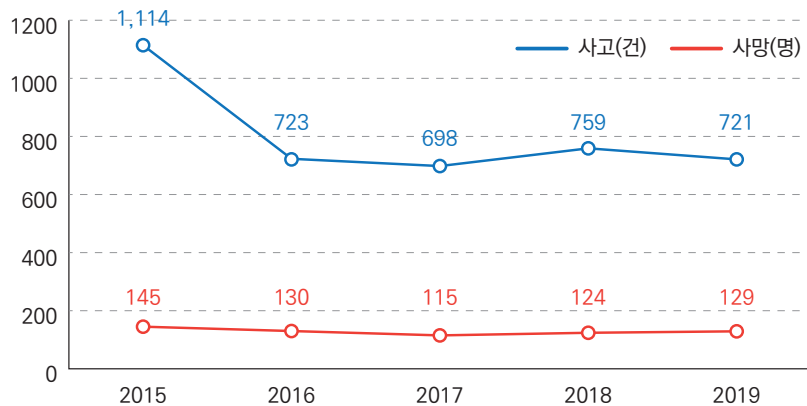
01. 연안사고 현황과 안전관리

해양안전과 경위 홍영호

(1) 환경분석

바다낚시 활동을 다룬 TV 예능프로그램의 인기 상승 및 해안가를 관광명소로 만들어 관광객을 유치하기 위한 지자체의 꾸준한 노력으로 해양레저활동객이 증가하였고, 바다에서의 색다른 체험과 액티브한 활동을 즐기려는 사람들 또한 증가하여 이로 인한 해양레저활동 안전사고 위험성이 높아진 것도 사실이다.

▼ 최근 5년간 연안사고 발생 현황



▲ 수중레저활동



▲ 갯벌 해루질 활동

(2) 2019년 연안해역 인명사고 현황

2019년 연안해역 발생 사고는 721건, 사망자는 129명으로 전년 대비 사고는 5% (38건) 감소, 인명피해는 4%(5명) 상승하였으며, 이는 여가활동의 다변화와 맞물려 연안해역의 관광명소를 찾아오는 방문객의 꾸준한 증가와 비례하는 것으로 사료된다.

유형별로 살펴보면 물놀이, 수중레저활동, 해녀사고 등 익수로 인한 사망자는 68명 (52%)로 가장 많았으며, 방파제·갯바위 실족 등 추락 57명(44%), 고립 2명(1%) 순으로 사망사고가 발생하였다.

특히, 추락사고는 부주의에 기인한 테트라포드 낚시객 실족과 항포구 차량추락이 대표적이며, 낚시채널·유튜브 등 방송매체의 영향과 야외 활동 증가로 연안해역을 찾는 인구가 늘면서 사망자는 전년 대비 16명(39%)이 증가하였다.

장소별로는 해안가에서 42명(32%)으로 가장 많이 발생하였으며, 항포구 23명(17%), 해상 18명(13%), 갯바위 14명(10%) 순으로 나타났다.

연령별로는 사회활동이 가장 왕성한 4·50대, 기대수명 연장과 다양한 여가생활을 즐기려는 6·70대 비율이 사망자 중 85명(79%)으로 나타나 성인을 대상으로 한 다양한 연안안전 홍보 정책 추진에 노력하고 있다. 시기별로는 물놀이·해양레저활동이 활발한 여름철(6~8월)에 사망자가 59명(45%)으로 절반 이상 차지하였으며, 낚시객과 행락객이 많은 가을철이 41명(31%)이 뒤를 따랐다.

▼ 시기별 인명사고 현황

(단위 : 명)

구분	계절	봄철			여름철			가을철			겨울철		
	총계	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월	1월	2월
'17년	115	4	4	14	8	18	27	8	11	8	3	5	5
'18년	124	3	9	9	7	21	30	16	4	7	5	3	10
'19년	129	10	4	6	10	21	28	15	13	13	2	4	3

나. 연안해역 안전관리 강화

(1) 연안 위험성 조사를 통한 안전관리



▲ 연안해역 합동 안전점검

연안해역에서 인명에 위해를 끼치는 사고가 발생한 장소 및 발생할 우려가 높은 장소를 대상으로 해양경찰서별 위험성 조사를 실시하고 있다. 위험성 조사는 최근 사고이력, 환경적 위험요인 등을 토대로 A-B-C 등급으로 위험도를 구분하고, 그 결과를 바탕으로 연안사고 위험구역으로 지정·관리하는 것을 말한다. 그와 함께 체계적인 안전관리를 위해 매년 상·하반기 지자체 등 관계기관과 합동으로 연안해역 안전점검도 실시한다. 2019년 합동조사를 통해 위험구역 1,036개소를 지정·관리하였다.

▼ 해양경찰서별 위험구역 지정 현황

(단위 : 개소)

해양 경찰서	위험구역				해양 경찰서	위험구역			
	A	B	C	계		A	B	C	계
합계	117	383	536	1,036	통영서	6	28	47	81
인천서	14	32	44	90	창원서	4	12	11	27
평택서	11	27	30	68	부산서	3	22	30	55
태안서	16	18	23	57	울산서	3	28	3	34
보령서	20	45	16	81	포항서	2	7	79	88
군산서	5	4	8	17	울진서	0	14	50	64
부안서	4	14	5	23	동해서	1	21	65	87
목포서	3	5	22	30	속초서	4	44	36	84
완도서	1	8	14	23	제주서	3	15	9	27
여수서	3	11	16	30	서귀포서	14	28	28	70



▲ 연안해역 합동 안전점검

(2) 연안해역 안전점검 실시

연안사고의 대부분은 위험정보 미인지 및 안전의식 결여 등 개인 부주의로 인해 발생하고 있는 실정으로 해양경찰서 파출소에서 일상적인 치안활동을 통해 연안해역 안전관리 실태에 대해 수시 순찰하며, 연안사고 예방에 힘쓰고 있다. 또한, 관할 지자체 등 유관기관과 합동으로 위험구역을 중심으로 정기점검을 실시하며, 사고방지 및 신속한 인명구조를 위해 위험구역 내 안전관리시설물(위험표지판, 위험알림판, 인명구조장비함) 설치를 확충하였다.



▲ 연안안전지킴이 시범운영

(3) 연안안전지킴이 시범운영

지역사정에 밝은 지역주민을 연안안전지킴이로 채용하여 연안사고 예방 및 민·관협업 안전관리 체계 구축을 위한 연안안전지킴이(19개 해양경찰서, 48명)를 시범운영하였다. 사고발생 위험구역에서 순찰지원, 안전시설물 점검 등 임무를 주 3회, 매일 2시간 도보순찰 형태로 운영하였으며 지역 주민으로 구성되어 연안사고 예방 계도활동 시 국민들이 거부감이 없었고 순찰 지원 뿐 아니라 대국민 홍보에도 좋은 성과를 보였다. 또한 지역 주민의 연안안전지킴이 적극 참여 및 긍정적 반응으로 정식도입의 가능성을 확인하여 앞으로도 연안사고 예방을 위해 연안안전지킴이를 확대할 계획이다.



▲ 연안사고예방협의회 개최

(4) 소통을 통한 연안사고 예방활동 강화

연안안전관리 정책 공유 및 연안사고 예방활동의 활성화를 위해 무엇보다도 유관기관과의 긴밀한 협조체계 구축이 중요하여 본청 및 지방해양경찰청별 연안사고 예방협의회를 개최하여 연안사고 예방 대책에 대해 함께 논의하였다. 해안가 등 육상과 인접한 연안해역 뿐만 아니라 수중에서 즐기는 레저활동이 활성화 되면서 안전사고 예방과 위반행위 근절을 위하여, 여름 성수기 동안 특별단속을 실시하여 안전위반 등 총 41건 단속한 결과 전년 동기간 대비 3건의 사고가 감소하였다. 또한, 낚시·행락객이 많은 봄·가을철에는 구명조끼 착용 캠페인을, 여름철에는 해수욕장 안전관리 지원 및 연안체험활동 점검을, 설·추석 명절에는 유도선 등 다중이용선박 특별 안전관리 대책을 시행하였다.



▲ 수중레저활동 안전관리 강화

다. 해양안전문화 확산

(1) 국민과 함께하는 연안안전문화 확산

여름철 물놀이 성수기 전 어린이·부모를 대상으로 올바른 해양안전의식을 함양하고자 구명조끼 입고 걷기대회 등 「해양안전 문화대전」을 개최하여, 평소 어렵게 느껴지는 구명조끼 착용, 안전 수칙 준수 등 안전한 해양문화 확산에 기여하였고, 「대국민 연안안전 공모전」 개최로 포스터·카드뉴스 등 홍보 콘텐츠, 기발한 아이디어를 발굴·활용하여 안전에 대한 관심 유도 및 국민 공감의 정책메시지를 전달하여 연안 안전 문화 확산에 노력하였다.

▼ 연안안전 공모전



▲ 해양안전 문화대전 개최



▲ 찾아가는 연안안전교실



▲ 생존수영 교실

(2) 실효적인 연안안전교육 시행

해양에 대한 이해도를 높이고 생활 속 안전문화 정착을 위해 「찾아가는 연안안전 교실」을 운영하여, 전국 해양경찰서별 초·중·고등학생 65,326명을 대상으로 물놀이 안전수칙, 방파제·갯바위·갯벌 사고예방요령, 심폐소생술 및 응급처치법 등 안전교육을 실시하였다.

또한, 16개 해양경찰서에서 서울(한강)을 비롯한 전국지역에서 「생존수영 교실」을 운영하여, 학생 및 시민 12,367명을 대상으로 해양사고 시 생존율을 높일 수 있는 생존수영 교육을 실시하여 국민들로부터 큰 호응을 얻었다.

(3) 연안사고 예방 대국민 홍보 강화

대국민 안전의식 제고를 위해 교통방송(TBN) 라디오를 통한 해양경찰청장의 해양안전 캠페인, 희망칼럼 등 전국 방송을 실시하여, 전 국민의 연안사고 예방을 위한 교육·홍보 확산에 노력하였고, 이와 더불어, 민·관 협업으로 생필품(우유), 대형마트, 고속도로 전광판 등 전 국민이 쉽게 접할 수 있는 매체를 활용하여 생활밀착형 홍보활동을 추진 하였다.



▲ 다양한 매체 활용 홍보

02. 해수욕장 안전관리 지원

해양안전과 경사 임재형

가. 지자체 중심의 해수욕장 안전관리

(1) 「해수욕장 이용 및 관리에 관한 법률」 제정·시행

「해수욕장법」 제정 이전에는 해수욕장 관련 규정들이 개별법에 산재되어 법체계가 복잡하고 관계기관 간 권한중첩 등 체계적 관리가 어려웠다. 이에 국회·정부·민간 전문가의 논의를 거쳐 해수욕장 안전관리를 총괄하는 관리청을 지자체로 규정하는 「해수욕장법」을 2014년 6월에 제정하였고 같은 해 12월에 시행 하였다.

(2) 해수욕장 이용객 및 안전관리 현황

해수욕장 이용객은 폭염과 워터파크, 호캉스, 몰캉스 등 실내에서 여름휴가를 보내는 풍속도의 변화로 전년 대비 약 13% 감소하였다. 해수욕장을 찾는 국민들의 안전을 위하여 지자체는 해수욕장을 지정·고시하여(271개소, '19년 기준) 안전시설물을 설치 하고 안전관리요원 및 구조장비를 배치하는 등 해수욕장을 찾는 국민들이 안전 하고 편안하게 즐길 수 있는 환경을 조성하도록 노력하고 있다.



물놀이 안전 수칙



▲ 해수욕장 안전관리 지원

해양경찰은 지자체의 해수욕장 안전관리 역량 강화를 위해 해양경찰서별 안전지원반을 운영하여 민간안전요원 대상 견시 요령, 응급조치 교육 및 합동훈련을 실시하고, 안전취약 해수욕장에 구조인력·장비 지원, 지자체·소방 등 유관기관 간 공용통신망·SNS를 활용하여 안전정보를 공유하는 등 사고예방 및 대응을 위한 협업을 강화하고 있다.

▼ 최근 3년간 해수욕장 이용객, 안전관리 인력 및 구조장비

(단위: 명, 대)

구분	이용객	안전관리 인력	구조장비
'17년	1억 30만명	2,618	306
'18년	8,250만명	2,651	326
'19년	7,160만명	2,899	166



▲ 구조장비 및 안전펜스 설치

나. 2019년 해수욕장 안전관리 지원 결과

(1) 해수욕장 안전관리 지원 현황

124개소 주요 해수욕장에 인력 445명(일 평균)과 구조장비 166대를 투입하였으며, 지자체의 안전관리 역량 강화를 위해 해양경찰서별 안전지원반을 운영하여 민간 안전관리요원 교육 118회, 합동훈련 47회를 실시하였으며, 다수인명 구조장비와 안전펜스를 해운대 해수욕장에 설치하여 이안류 사고에 대비하였다.

(2) 해수욕장 안전관리 결과 및 분석

익수·표류 등 물놀이 사고자 구조 인원은 51명으로 2018년(76명) 대비 32% 감소하였고, 물놀이 사망자는 8명*으로 전년 대비 2명 증가하였다.

* (사망원인) 부주의 4명, 음주 3명, 기타 1명

유형별로 보면 표류 35명(68%), 익수 6명(12%), 고립 6명(12%), 기타 4명(8%) 순으로 튜브 및 구명조끼를 착용한 경우 단순표류 사고에 그쳤으나, 구명조끼 등 안전장구를 착용하지 않은 경우 위험성이 높은 익수사고로 이어졌다.

* 해수욕장 물놀이 사망자 8명 전원이 구명조끼 미착용

03. 실질적 교육·훈련 강화로 현장 전문가 양성원

해양안전과 경위 김민규

파출소 경찰관들의 구조역량 강화를 위해 체계적인 구조 전문화 교육을 실시하였다. 먼저 파출소 경찰관 194명이 인명구조 자격증 취득하여 기초 수영능력 및 구조 역량을 높여 구조·안전 중심의 기반을 조성하였다. 또한, 구조거점 파출소 잠수구조 인력풀을 확보하기 위해 교육원 전문 과정 「파출소 잠수지원요원 양성」을 개설하여 48명이 수료하였다.

▼ 파출소 인명구조 자격증 보유율

(단위 : 개, 소)

구분	'17년	'18년	'19년
인원(보유자/현원)	1,415/1,859	1,443/1,834	1,653/2,132
보유율(%)	76	78	83

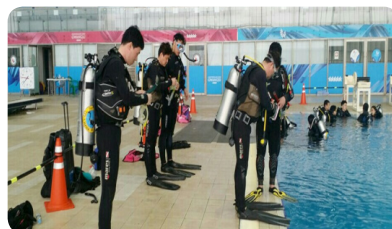
2016년 4월 신설된 교육훈련지원팀은 경찰서별 2~5명으로 구성되어 파출소 경찰관의 체계적인 교육·훈련을 전담하고 있다.

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

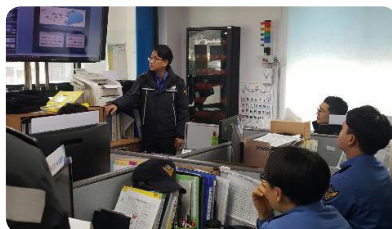
이러한 체계적이고 지속적인 교육·훈련으로 해양안전에 대해 높아진 국민적 기대감에 부응하는 구조전문가(rescue expert) 양성이 기대되며, 각종 사건사고에 대한 초동 조치 역량이 강화되어 대국민 해양안전 서비스를 제공할 수 있게 되었다.



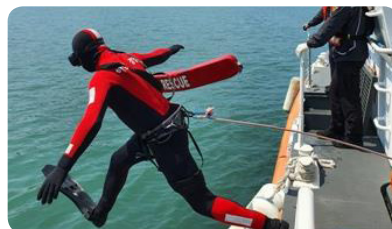
▲ 인명구조자격 취득과정



▲ 잠수교육 과정



▲ 시스템 교육



▲ 인명구조 훈련

FOCUS

06

해양안전과 경위
김민규

구조거점 파출소 알아보기!

1. 추진배경

2017년 12월 영흥도 낚시어선 사고대응 과정에서 나타 난 파출소의 구조대응 문제 전반을 검토하여 국민의 눈높이에 맞는 근본적인 변화가 필요하였다.

'17. 12. 3(일) 06:30경 인천 영흥도 진두선착장 남쪽 약 0.6해리 해상에서 낚시어선과 급유선 충돌, 낚시객 등 22명이 승선한 낚시어선 전복, 인명피해(사망 15명) 발생

2. 운영 현황

구조거점 파출소는 초동 잠수 대응이 가능한 구조세력으로 19개 경찰서 구조대와 이격거리 및 사고발생빈도, 다중이용선박, 해상교통량 등 치안여건을 종합적으로 고려하여 25개소('18년 : 12개소, '19년 : 13개소)를 지정하여 운영하고 있다.

이로 인해 잠수구조가 가능한 구조세력 간의 해상 이동거리가 기존 84.6km에서 38.7km로 약 54%가 단축됨으로써 신속한 사고 대응이 가능하게 되었다.

▼ 구조거점 파출소 현황

구분	중부청	서해청	남해청	남해청	제주청
경찰서 (18개소)	인평대보군부 천택안령산안	목포 완도 여수	통영 창원 포항 울진 속초	제주 서귀포	
파출소 (25개소)	영대모항 홍산항원	새마을 창도도산화동	남포영천 장승항 신기항 구룡포 강남구 주문림자	추성 한자	

2019년 12월 기준, 구조거점 파출소 잠수구조 인력은 관련 자격증 보유 등 특임직별 전문구조 인력 161명과 해양경찰 교육원 및 해군(SSU) 잠수교육을 통해 자체 양성한 잠수보조 인원 60명이 근무 중에 있으며, 신형 연안구조정 배치와 전용 계류시설을 설치하여 해양사고발생시 출동시간을 단축하였고, 잠수장비(공기통, 슈트 등), 대기시설 등을 보강함으로써 초동 잠수구조에 대한 인프라를 확충하였다.



▲ 신형 연안구조정 ▲ 전용 계류시설 ▲ 잠수장비

또한, 잠수구조 역량강화를 위해 경찰서 구조대, 함정 등의 구조세력과 분기 1회 합동훈련을 실시하고 있다.



▲ 잠수 훈련 사진

3. 운영 성과

익수자 구조, 차량추락 등 2018년~2019년 총 1,540건의 해양사고를 처리하였고 이 중 132건은 초동 잠수구조 대응으로 국민의 인명과 재산을 보호하였다.

▼ 구조거점 파출소 사고대응 현황

구분	계	추락사고		익수자	고립자	응급환자	침수	안전	선박	수중	기타
		차량	방파제								
전체	1,540	27	25	80	78	457	39	36	404	22	345
잠수대응	132	27		3			39	36		27	

04. 다중이용선박 안전관리

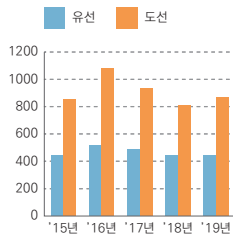
해양안전과 경장 권형준



▲ 유람선



▲ 도선



▲ 최근 5년간 유선 및 도선 이용객 현황 (단위 : 만명)

<해양안전 기동점검단 활동>



▲ 구명장비 점검



▲ 기관실 점검

가. 현장 중심의 다중이용선박 안전관리 체계 강화

(1) 유선·도선 운항 현황

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

▼ 지역별 유·도선 현황

(단위 : 척)

구분	계	인천	평택	태안	보령	속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부산	울산	부산	창원	통영	제주	서귀포
계	332	76	16	7	7	5	2	0	0	37	6	16	8	1	2	17	10	86	10	26
유선	236	70	7	5	5	3	1	-	-	21	-	8	7	1	2	17	4	60	7	18
도선	96	6	9	2	2	2	1	-	-	16	6	8	1	-	-	-	6	26	3	8

(2) 이용객 현황

바다나 섬 지역에서 해양레저 활동이나 관광을 즐기는 국민들이 꾸준히 증가하였으나, 2017년 이후 유선 감소 및 연육교 준공으로 일부 도선 항로가 폐업하여 2019년에는 1,241만명(전년대비 △0.6%)으로 감소하였다.

(3) 안전관리

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

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

▼ 유·도선 위법행위 단속 현황

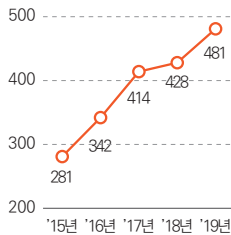
(단위 : 건)

구분	계	무면허 (미신고)	음주운항	과적과승	영업구역 /시간위반	관계법령 위반
계	300	63	2	29	23	183
'15년	48	11	1	9	5	22
'16년	74	21	-	3	3	47
'17년	89	14	1	2	11	61
'18년	34	9	-	5	1	19
'19년	55	8	-	10	3	34

* 관계법령 : 선박안전법, 선박법, 선박직원법, 해상안전법 등



▲ 낚시어선 단속



▲ 최근 5년간 낚시어선 이용객 현황 (단위: 만명)



▲ 음주단속 현장

나. 낚시어선

(1) 운항 현황

낚시어선업은 10톤 미만의 어선 가운데 일정한 요건을 갖추고 낚시인을 승선시켜 낚시터로 안내하거나 낚시어선에서 낚시를 할 수 있도록 하는 영업을 말한다. 낚시어선업으로 신고 된 척수는 총 4,593척('19.12월기준)으로 남해권 1,464척, 중부권 1,270척, 서해권 1,182척, 동해권 448척, 제주권 229척 순으로 많다.

(2) 이용객 현황

국민소득 향상 및 여가시간 증대, 낚시를 주제로 한 대중매체의 영향으로 낚시어선 이용객은 지속적으로 증가하고 있다. 2019년 낚시어선 이용객은 481만 명으로 2015년 281만 명 대비, 약 58% 증가하였다.

다. 음주운항 단속

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

특히, 2019년 2월 발생한 화물선 광안대교 충돌사건 이후, 상대적으로 음주단속 사각 지대에 있던 화물선 대상 적극적으로 음주운항 단속을 하고 있다.

※ 음주운항 사고 시 대형피해로 이어질 수 있는 선박임에도 단속 관심이 낮았음

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

▼ 선종별 음주운항 단속 현황

(단위: 건)

구분	계	유·도선	화물선	여객선	낚시어선	어선	예부선	기타
계	567	3	16	3	23	342	52	128
'15년	131	1	4	-	8	82	16	20
'16년	117	-	4	2	4	70	11	26
'17년	122	1	-	-	2	84	8	27
'18년	82	-	1	-	1	48	7	25
'19년	115	1	7	1	8	58	10	30

※ 기타: 수상레저기구, 통선 등

FOCUS

07

해양안전과 경사
장악성파출소 신형 연안구조정 배치 및 전용
계류시설 설치

1. 추진 목적

신형 연안구조정 통합모형을 개발하여 연안해역의 안전관리와 수색구조역량을 강화하고 해양 사고 발생 시 신속한 출동을 위해 연안구조정 정박 항·포구에 전용 계류시설을 설치하여 구조·안전역량을 강화하였다.



▲ 신형 연안구조정



▲ 전용 계류시설

2. 신형 연안구조정 제원 및 도입현황

(1) 주요 성능 및 제원

신형 연안구조정은 18톤급으로 임무수행 중 뒤집어 지더라도 스스로 바로 설수 있는 자가복원 기능이 있으며, 항해능력(내파성)을 향상시켜 기존 7톤급 보다 안전성을 강화하였다. 구조설비 및 조종성능도 보강하여 높은 파도(2M)와 강풍 등의 기상불량에도 안정적인 임무수행이 가능하게 되었으며, 도입 시 64척을 동시에 일괄 발주하여 연안구조정의 표준화를 이루었다. 또한 신형 연안구조정은 운용과정에서 같은 규격의 장비와 부품을 사용할 수 있어 장비관리와 운용 측면에서 혁신적으로 개선되었다.

▼ 신형 연안구조정 주요 제원

길이×폭	톤수	흘수	속력
14.3×4.2m	18톤	0.9m	35노트
200마일	워터제트 750마력×2	알루미늄	자가복원



▲ 신형 연안구조정 자가복원 시험모습

(2) 도입 및 배치현황

연안구조정은 다양한 종류가 혼재되어 있어 동일 유형의 표준화된 신형 연안구조정 필요성이 대두되어, 2014년에 개발하여 1년여의 제작기간을 거쳐 2016년부터 본격적으로 배치하기 시작하였다. 2019년까지 총 56척의 신형 연안구조정이 건조 되어 전국 파출소에서 운용 중이며 2020년에 8척이 추가 배치된다. 앞으로 95개 모든 파출소에서 신형 연안구조정을 운용할 수 있도록 확보해 나갈 예정이다.

▼ 신형 연안구조정 도입 현황

연도	계	'16년	'17년	'18년	'19년	'20년 (예정)
척수	64	8	10	22	16	8

3. 전용 계류시설 설치

연안구조정 전용 계류시설이 없는 파출소는 어선 및 관공선 부두, 안벽 등에서 다수의 선박과 함께 정박하고 있어 긴급 출동에 지장이 있었다. 이를 해결하기 위해 2018년부터 2019년까지 연안구조정이 단독으로 정박할 수 있는 52개의 전용 계류시설을 설치하여 95개 파출소 중 전용계류시설 85개소를 확보 하였으며, 항·포구 협소 등으로 전용계류시설을 설치하지 못한 10개 파출소도 상시 출동이 가능하도록 정박선박 가장 외곽에 계류하여 긴급출동태세를 유지하고 있다.

▼ 계류시설 설치 현황

연도별	'17년	'19년
전용(단독)	23개소	85개소
공동사용	72개소	10개소

또한, 향후 전용 계류시설이 미설치 된 곳과 노후 된 계류시설 43개소를 추가 설치·교체할 계획이다.

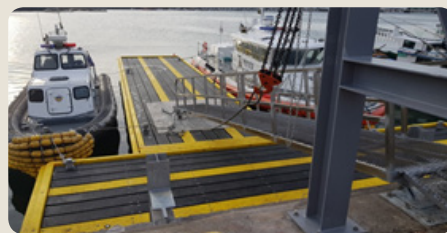
▼ 전용 계류시설 연도별 설치 현황 및 계획

연도별	계	'18년	'19년	'20년~
설치개소	95	13	39	43

전용 계류시설 종류



▲ 일자형



▲ T자형



▲ U자형



▲ L자형

제2절. 해양재난 관리 활동

01. 해상조난사고 발생 현황

수색구조과 경위 우제삼



▲ 어선 화재사고

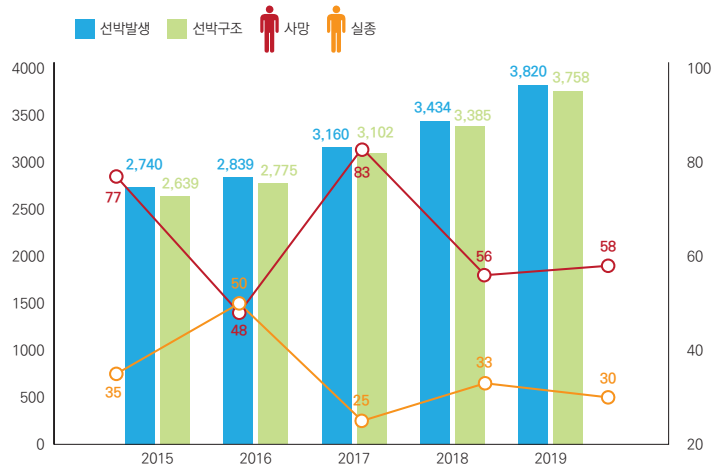
가. 해상조난사고 발생 현황

(1) 최근 5년 간 해상조난사고 발생 현황

수상에서 좌초·전복·충돌·화재·기관손상 등 선박의 운용과 관련하여 발생한 사고를 해상조난사고 라고 한다. 최근 바다 낚시객과 수상레저 인구가 꾸준히 증가하고 해양시설과 선박의 통항량이 지속적으로 늘어남에 따라 해상조난사고는 점차 증가하는 추세이다. 최근 5년 간 발생한 해상조난사고를 살펴보면 단순기관고장, 추진기 및 키손상, 부유물 감김과 같은 단순사고가 연평균 2,037척(63.7%)으로 대부분을 차지하고 있으며, 인적·물적 및 해양오염 피해가 수반되는 좌초·충돌·화재·전복·침몰·침수사고는 연평균 974척(30.5%)이 발생했다.

▼ 최근 5년 간 해상조난사고 발생 현황

(단위 : 척)



(2) 2019년 해상조난사고 현황



▲ 어선 전복사고

2019년 발생한 해상조난사고는 3,820척(20,422명)으로 전년에 비해 386척(11.2%)이 증가하였고, 해상조난사고에 의한 사망 및 실종 등 인명피해는 88명으로 전년 대비 1.1%(1명) 감소하였다.

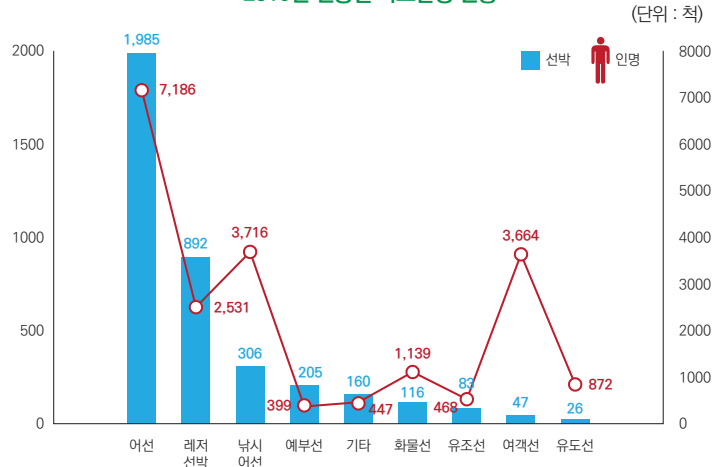
▼ 2019년 해상조난사고 발생 현황(단위: 척, 명)

발생		구조		인명피해	
선박	인명	선박	인명	사망	실종
3,820	20,422	3,758	20,334	58	30

① 선종별

선종별로 살펴보면, 어선이 1,985척(52%)으로 가장 많았고, 레저선박이 892척(23.3%), 낚시어선이 306척(8%) 발생하여 이들 선박이 전체 사고의 83.3%를 차지하였다. 해양레저산업이 점차 발달하고 해양활동 인구가 증가하면서 레저선박 사고가 전년대비 159척(21.7%) 증가한 것으로 나타나, 사고예방을 위한 지속적인 안전교육과 홍보가 필요할 것으로 보인다.

▼ 2019년 선종별 사고발생 현황



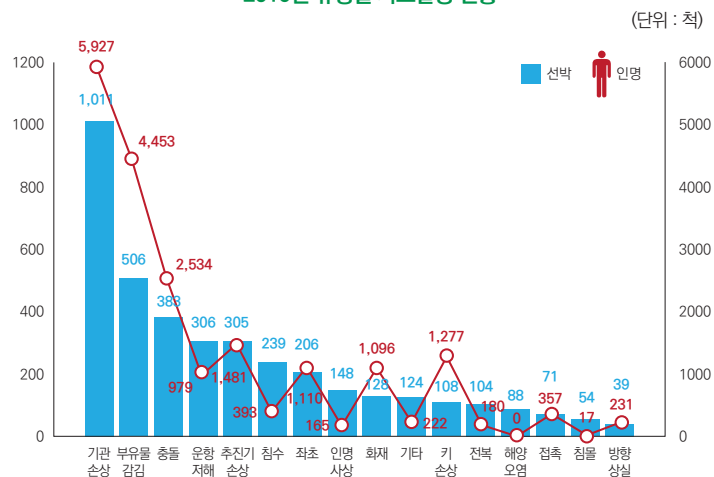
② 유형별



▲ 낚시어선 화재사고

유형별로는 기관손상이 1,011척(26.5%)으로 가장 많이 발생하였고, 다음으로 부유물감김 506척(13.2%), 충돌이 383척(10%) 순으로 발생하였다. 기관·추진기·키손상, 부유물감김 등 단순사고가 2,487척(65.1%)으로 대부분을 차지하였고, 충돌·좌초·화재·전복·침수·침몰 사고는 1,114척(29.2%)이 발생하였다.

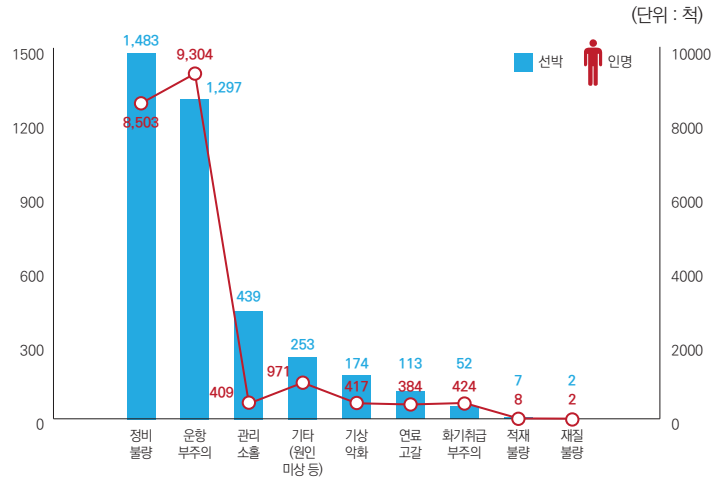
▼ 2019년 유형별 사고발생 현황



③ 원인별

사고 발생 원인을 보면 정비불량 1,483척(38.8%)으로 대부분을 차지하였고, 운항 부주의 1,297척(33.9%), 관리소홀 439척(11.5%) 등 대부분의 사고가 인적요인에 의해 발생하였다.

▼ 2019년 원인별 사고발생 현황



④ 해역별

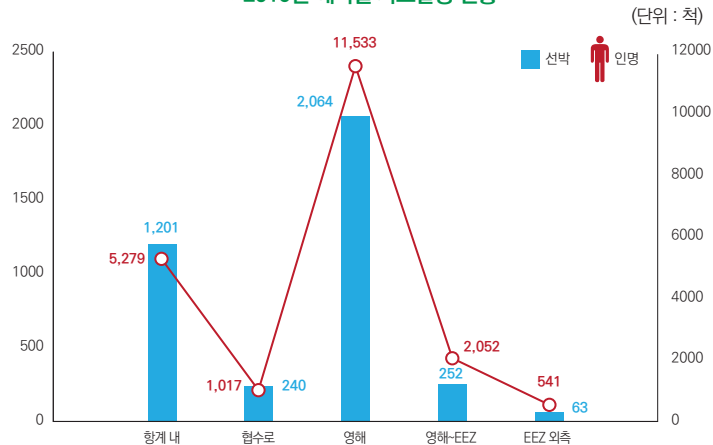


▲ 유조선-화물선 충돌사고

해역별로는 항계 내, 협수로 등 영해 내에서 발생한 사고가 3,505척(91.7%)으로, 선박사고의 대부분이 육지와 가까운 연안해역에서 발생하였고, 영해~EEZ 해역에서는 252척(6.6%), EEZ 외측해역에서 63척(1.7%)의 사고가 발생하였다.

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

▼ 2019년 해역별 사고발생 현황

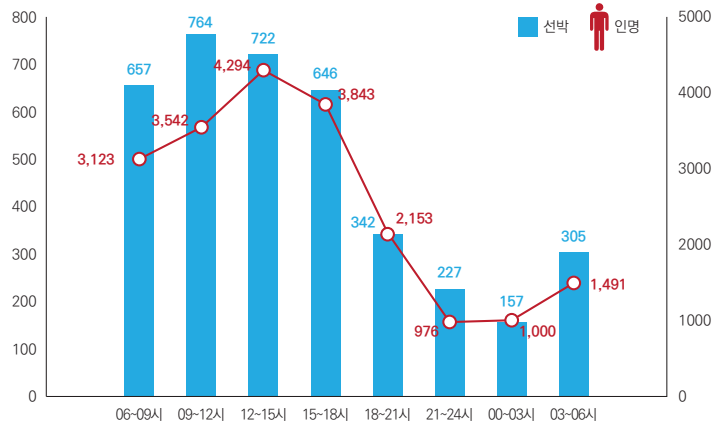


⑤ 시간대별

시간대별로는 선박의 통항 및 조업활동이 집중되는 주간(06:00~18:00)에 2,789척(73%)이 발생하였고, 야간(18:00~06:00)에는 1,031척(27%)이 발생하였다.

▼ 2019년 시간대별 사고발생 현황

(단위 : 척)



⑥ 월별

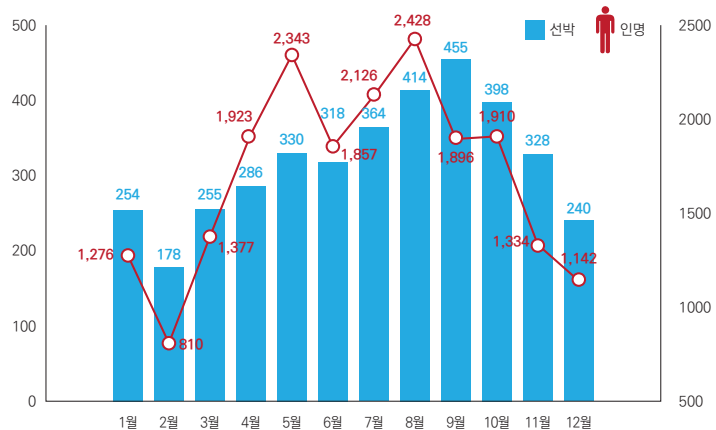


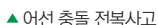
▲ 유조선-화물선 충돌사고

월별로는 9월에 455척으로 가장 많이 발생하였고, 7월 364척, 8월 414척, 10월 398척 등 주로 가을철과 여름철에 사고가 많이 발생하였다.

▼ 2019년 월별 사고발생 현황

(단위 : 척)

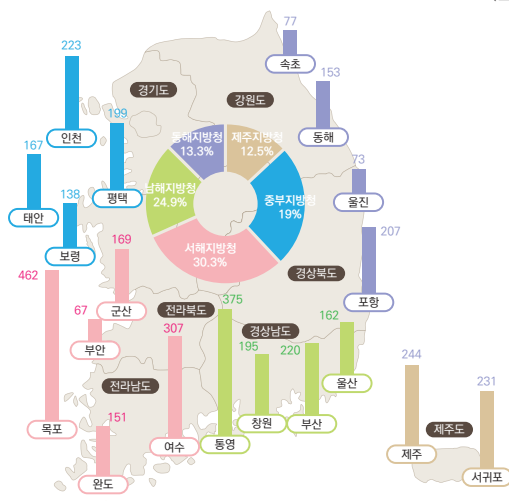




지방해양경찰청별로는 섬이 많고 선박 통항량이 많은 서·남해권 해역에서 특히 많이 발생하는 것으로 나타났다. 서해지방해양경찰청 관할 해역에서 1,156척(30.3%)으로 가장 많았고, 남해지방해양경찰청 952척(24.9%), 중부지방해양경찰청 727척(19%) 순으로 발생하였다.

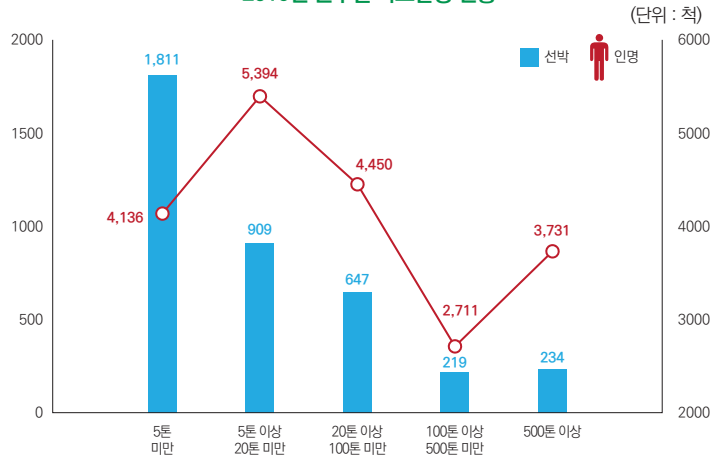
관서별로는 목포서가 462척(12.1%)으로 가장 많았으며, 통영서 375척(9.8%), 여수서 307척(8%), 제주서 244척(6.4%), 서귀포서 231척(6.1%), 인천서 223척(5.8%) 순으로 사고가 발생하였다.

(단위 : 척)



톤수별로는 5톤 미만의선박이 1,811척(47.4%)으로 가장 많이 발생하였고, 5톤 이상 20톤 미만 선박이 909척(23.8%), 20톤 이상 100톤 미만의 선박이 647척(16.9%) 순으로 발생하여 20톤 미만의 소형 선박이 전체의 71.2%로 대부분을 차지하였다.

(단위 : 척)





FOCUS

08



수색구조과 경위
이준택

2019년도 주요 해상조난사고 처리 사례


1. 통영, 낚시어선(무적호) 전복사고

사고 개요		<ul style="list-style-type: none">· '19. 1. 11.(금) 04:57경 통영 욕지도 남방 43해리에서 낚시배(무적호)가 상선(KOETA호)과 충돌·전복	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none">· 무적호(여수, 낚시어선, 9.77톤, 승선원 14명)· KOETA(LPG 운반선, 3,381톤, 파나마 선적)	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none">· 북서풍 8~10%, 파고 2m, 시정 1마일, 수온 18℃	
피해 사항	인적 물적	<ul style="list-style-type: none">· 승선원 14명 중 13명 구조(9명 생존, 4명 사망), 1명 실종· 선제 전복	
사고 원인		<ul style="list-style-type: none">· 야간운항부주의로 인한 충돌	
시사점		<ul style="list-style-type: none">· 구조세력의 신속한 현장 대응 및 전복선박 에어포켓 내 5명 구조(2명 생존)	

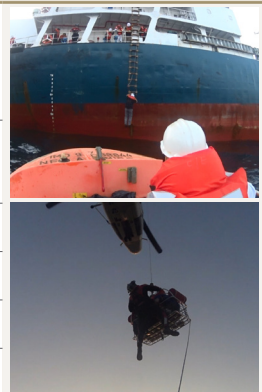
2. 서귀포, 어선(707창진호) 침수·전복사고

사고 개요		<ul style="list-style-type: none">· '19. 11. 25.(월) 06:05경 서귀포 남서방 47해리 해상에서 양망 작업 중 파도에 의해 우현 어창이 침수, 이후 파도를 맞아 선체 전복	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none">· 707 창진호 : 24톤, 통영선적, 장어연승, 승선원 14명(한국 8, 인도네시아 6)	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none">· 북서풍 19%. 파고 4~5m, 시정 0.5마일, 수온 21℃, 수심 95m, 제주 남쪽 먼바다 풍랑경보	
피해 사항	인적 물적	<ul style="list-style-type: none">· 승선원 14명 중 13명 구조(사망3, 생존10), 1명 실종· 선체 침몰	
사고 원인		<ul style="list-style-type: none">· 기상악화로 인한 침수·전복	
시사점		<ul style="list-style-type: none">· 악 기상(풍랑경보) 속에서 3006·5002함 단정 이용 표류자 13명 구조, 구조자 대상 담요 등 이용 체온유지, 심폐소생술 등 지속 응급처치· 3006함에서 구명뗏목 내 요구구조자 발견에도 불구하고, 구조 우선순위에 따른 자체 판단 하에 해상 표류자 우선 구조(수색구조 지침서 상 권고사항)	

3. 인천, 화객선(XIN YU JIN XIANG) 화재사고

사고 개요		<ul style="list-style-type: none"> '19. 7.16. 00:55경 인천 자월도 인근해상에서 인천에서 중국으로 향하던 국제여객선(XIN YU JIN XIANG) 기관실 화재 발생 	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none"> 12,304톤, 중국선적, 화객선(길이149m, 너비22.7m), 승선원 200명(승객148, 선원52) 	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none"> 북서풍 2~4%, 파고 0.5m, 시정 1M, 80% 흐림 	
피해 사항	인적	<ul style="list-style-type: none"> 승객 200명(승객 148명·선원 52명) 전원구조 ※ 승객 148명 경비함정 편승·이동, 선원 52명 선내 잔류 화재진화 등 조치 	
	물적	<ul style="list-style-type: none"> 기관실 내 화재 	
시사점		<ul style="list-style-type: none"> 신속한 상황전파 및 현장대응/가용세력을 총동원하여 전력대응(B/H주관, 유관기관 긴급합동회의로 통합재난대응체계 가동) 칠곡 같은 어둠 속에서 함정 경찰관 등 총 15명을 신속히 등선 후, 승선원 동요 및 화재확산 방지 조치로 승선원 안전 확보 	



4. 이어도, 원거리 화재·침수 위험물 운반선

사고 개요		<ul style="list-style-type: none"> '19.8.16.(금) 16:32경 이어도 북서방 6해리 해상에서 SKYMIH호가 원인미상 화재발생 진화하였으나, 침수로 구조 요청 	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none"> SKYMIH호 : 1,833톤, 케미칼운반선, 승선원 13명, 한국 국적 	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none"> 북서풍 12~14%, 파고 2~3m, 시정 3마일 	
피해 사항	인적	<ul style="list-style-type: none"> 승선원 13명 전원구조(한국인 8명, 미얀마인 5명) 	
	물적	<ul style="list-style-type: none"> 선체 전소 후 침몰 	
사고 원인		<ul style="list-style-type: none"> 원인 미상 	
시사점		<ul style="list-style-type: none"> 해·공 입체적 합동 구조작전으로 신속·효율적 사고대응 <ul style="list-style-type: none"> - 원거리(82해리) 사고 대응을 위해 항공기와 함정을 동시 활용, 전략적 대처 신속하고 정밀한 상황분석(좌현 15~20도 정도 기울어져 표류 중) 후, 최악의 사태를 대비하여 선원대상 구명별 등 이용 퇴선 준비지시 항공기(제주 헬기 1대, 목포 헬기 1대) 현장 도착 즉시, 전문 항공구조사가 구조바스켓·호이스트를 이용하여 선원 10명을 신속하게 구조 함정(제주3012함)은 구명별로 해상표류 중인 선원 3명을 구조 완료 	





5. 울산, 케미컬운반선(GROENLAND호) 폭발사고

사고 개요		<ul style="list-style-type: none"> '19. 9.28. 10:51경 울산대교 인근 염포부두에서 STOLT GROENLAND호에 폭발사고 발생, 폭발선박에 계류 중인 BOW DALIAN호에 화재확산 	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none"> STOLT GROENLAND: 25,881톤, 케이맨제도 국적, 케미컬선, 선원 25명(러시아10, 필리핀15) BOW DALIAN : 4,500톤, 싱가포르 국적, 케미컬선, 선원 21명(필리핀15, 인도5, 미얀마1) 	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none"> 북서풍 19%, 파고 4~5m, 시정 0.5마일, 흐리고 비 	
피해 상황	인적	<ul style="list-style-type: none"> 폭발선박 및 화재선박 승선원 총 46명 전원구조 폭발선박 2명, 계류선박 1명, 울산세관 1명, 작업자 7명, 해양경찰 5명, 소방 2명 등 18명 부상 	
	물적	<ul style="list-style-type: none"> 선박 1척 폭발 및 1척 화재 	
시사점		<ul style="list-style-type: none"> 유관기관(BH·행안부·지자체 등) 상황 전파 및 함정·구조대 등 구조세력의 신속한 현장 출동·대응으로 인명피해 최소화 폭발 및 화재로 예측불허의 매우 위험한 상황에서 해양경찰대원들의 긴박한 구조작전 전개 및 헌신적 임무수행(5명 부상) 	



6. 제주, 어선(대성호) 화재사고

사고 개요		<ul style="list-style-type: none"> '19. 11. 19.(화) 07:05경 제주 차귀도 서방 41해리 해상에서 화재 발생 	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none"> 대성호(통영, 어선, 29톤, 승선원 12명) 	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none"> 북서풍 12~14%, 파고 2~3m, 시정 3마일 	
피해 상황	인적	<ul style="list-style-type: none"> 대성호 승선원 12명 중 3명 구조(사망3), 9명 실종 	
	물적	<ul style="list-style-type: none"> 선체 전소 후 침몰 	
사고 원인		<ul style="list-style-type: none"> 원인 미상 	
시사점		<ul style="list-style-type: none"> 민·관과 유기적인 협조로 사고 상황 파악 및 익수자 발견 사고발생 조기 인지 중요성 확인(상당한 화재 진행 후 인근선박에서 신고) 	

7. 독도, 소방구조헬기 수색

사고 개요		<ul style="list-style-type: none"> '19. 10. 31.(목) 독도 인근 조업어선의 응급환자 이송을 위해 23:25경 환자 편승 후 이륙·이동하던 119 소방구조헬기가 23:23~27경 독도 남방 600m 해상에서 추락 	
수색 기간		<ul style="list-style-type: none"> 10.31.(목) ~ 12. 8.(목) / 39일 간 	
동원 세력·장비		<ul style="list-style-type: none"> 세력 : 함·선 726척, 항공기 232대, 잠수요원 3,723명 등 인원 28,000여 명 장비 : ROV 4대, 사이드스캔소나 8대, 멀티빔에코사운드 6대, 수중 CCTV 14대 등 	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none"> 남서풍 10~12%. 파고 1.5~2m, 시정 1마일, 수온 18.7℃, 수심 78m 	
피해 사항	인적 물적	<ul style="list-style-type: none"> 탑승자 7명(소방 5, 대왕호 2) 중 4명 사망·3명 실종 헬기 침몰 후 동체 및 꼬리날개 인양 	
시사점		<ul style="list-style-type: none"> 해양경찰의 테크니컬 잠수기법은 해군의 포화잠수와 달리 잠수사의 신속한 심해 투입이 가능하여 사고초기 테크니컬 잠수를 활용, 헬기 동체 육안 확인 사고 초기부터 표층·중층 표류예측결과와 민간전문가 자문을 지속 반영한 수색구역 변경(10회)으로 체계적이고 과학적인 수색 전개 해양에서의 긴급구조 책임기관으로서 최초로 관계기관 합동회의를 총괄 주관하여 수난구조협력 기관에 대한 지휘·동체 역할 강화 행안부는 수습본부 부재에 따라, 법령상 존재하지 않는 조직인 「범정부 현장수습지원단」을 임시 구성·구성하여 체계적인 사고수습 및 가족지원 	

8. 목포, 예인선(광양호) 침수·침몰사고

사고 개요		<ul style="list-style-type: none"> '19. 3. 15. 17:44경 영광군 송이도 서방 0.8해리 해상에서 광양호 침수 발생 	
선박 제원		<ul style="list-style-type: none"> 광양호 : 부산, 예인선, 44톤, 승선원 3명 영빈 5005호 : 부산, 910톤, 승선원 1명 	
당시 기상		<ul style="list-style-type: none"> 북서풍 16~18%, 파고 3~4m(풍랑주의보), 시정 2마일 	
피해 사항	인적 물적	<ul style="list-style-type: none"> 승선원 4명 중 3명 구조(1명 생존, 2명 사망), 1명 실종 예인선 광양호 침몰 	
사고 원인		<ul style="list-style-type: none"> 기상이 불량한 상황에서 항해 중 침수 발생 	
시사점		<ul style="list-style-type: none"> 기상특보(풍랑주의보) 상황에서 무리한 운항으로 인한 사고발생 기상이 불량한 상황에서도 신속한 대응 및 조치로 1명 구조 	

02. 해양재난 대비·대응 체계 구축

수색구조과 경위 이준택

가. 해양재난의 정의

(1) 재난 및 안전관리 기본법

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

(2) 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

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

나. 해양재난에 대한 대비·대응 활동

(1) 수난대비계획 수립 시행

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

2019년 집행계획 주요추진과제는 모두 6가지로 ‘구조구급 인력 확충 및 인적역량 강화 기반 조성’, ‘수색·구조기술의 발전 및 장비 선진화’, ‘수색구조 관계 법령·제도·정책의 정비 및 고도화’, ‘해양사고의 심층적 분석 및 선제적 대비책 마련’, ‘민간 해양 수색구조 협력 강화 및 역량 확보’, ‘수색구조 국제협력 확대’를 포함한다.

(2) 수난구호협력기관 간 협력체계 강화

현행 「수상구조법」 제6조에서는 수난구호협력기관 및 관련 단체 간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 ‘중앙해양수난구호대책위원회’를 두고 있으며, 각 지방해양경찰청과 해양경찰서에서도 각각 ‘광역 및 지역 해상수난구호대책위원회’를 운영하여 대형해양 사고발생시 지방자치단체, 소방서, 경찰서, 군부대, 수협 등 지역 수난구호협력기관 간 지원 체제를 굳건히 하고 있다.



▲ 중앙해양수난구호대책위원회



▲ 민·관·군 합동 훈련



▲ 국민참여형 교육·훈련

(3) 민·관·군 합동 수난대비 기본훈련 집행

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

여객선 침몰 및 항공기 해상추락 등 대형 해양사고 발생을 가정하고 군, 소방, 지자체 등 유관기관과 민간구조대 어선 등을 참여시켜 민·관·군이 합동으로 훈련을 함으로써 해양사고 대응역량을 지속적으로 강화해 나가고 있다. 훈련과정에는 일반 시민 등 국민들을 참여시키고, 심폐소생술 실습 등 안전교육도 병행하여 해양사고에 대한 안전의식도 향상시키고 있다.

▼ 수난대비기본훈련 실적

연도	횟수	기관·단체	함선	인원
'17년	96회	954개소	1,002척	16,032명
'18년	101회	769개소	1,075척	16,176명
'19년	99회	849개소	1,005척	16,032명

(4) 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리

연간 해양사고 발생 환경의 특성에 따라 시기를 농무기, 태풍 내습기, 동절기 등 3단계로 구분하여 사전 대비하고 있으며, 소속관서별 관할 해역의 특성을 고려한 자체 해양사고 대비·대응 계획 수립, 선제적 예방활동 전개하고 해양사고 시 신속 대응할 수 있도록 태세를 갖추고 있다.

▼ 시기별 설정 단계

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

최근 10년간 국내에 영향을 준 태풍은 총 39회로 연 평균 약 3.9회가 내습하였으며, 월별로는 8월 12개(31%), 7월 11개(28%), 9월 9회(23%)로 7~9월 기간 중 32회 발생하여 전체의 82%를 차지하고 있다.

▼ 최근 10년간 국내 영향 태풍 현황

(단위 : 년, 회)

구분	계	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
계	39	3	3	5	3	4	4	2	3	5	7
6월	4		1		1		1			1	
7월	11		1	2		3	2		2		1
8월	12	2	1	2	1		1			2	3
9월	10	1		1				2	1	2	3
10월	2				1	1					

2019년 태풍은 총 29회 발생하였으며 국내에 영향을 준 태풍은 8월 프란시스코(8호), 9월 미탁(18호) 등 7회로, 선박 93척 경미 피해가 발생하였으며 해상사고로 인한 인명피해는 無

FOCUS

09

수색구조과 경감
신승용

현장에서 해양경찰은 모두가 초동 구조요원!!!

1. 영흥도 낚시배 사고

2017년 12월 3일 인천 영흥도 낚시배 전복사고로 15명의 귀중한 생명을 잃었고, 해양경찰의 현장 초동조치 능력에 대한 문제점이 지적되었고, 이를 계기로 '수중구조'능력 확보 필요성이 부각되었다.



▲ 영흥도 낚시배 사고('17.12.3.)

2. 문재인 대통령 지시사항

12월 19일 대통령은 국무회의에서 “해양경찰 전문구조팀의 비율을 높이고, 나머지 해양경찰 요원들도 기초 스쿠버 역량을 갖추는 것”을 지시하셨다.

3. 수중구조 역량강화를 위한 노력

해양경찰은 2018년에 수중구조 역량강화를 위해 신입 경찰관의 수상인명구조요원 취득의무화 및 기존 경찰관을 대상으로 스쿠버잠수 교육을 도입하여 민간 자격증 취득하는 노력을 기울였지만, 실제 구조상황과 다른 교육내용으로 실질적인 구조능력 배양에는 한계가 있었다.

4. 현장 맞춤형 구조훈련으로 개선

이러한, 한계점을 극복하기 위해 2019년현장에 근무하는 일반경찰관들을 대상으로 실제 상황을 반영하여, 전복선박 및 해상추락차량 등을 도입하고 현장 맞춤형 교육으로 전면 개편하여 현장요원의 초동 구조능력을 배양하는 긴급구조 과정을 추진하게 되었다.

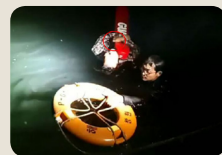
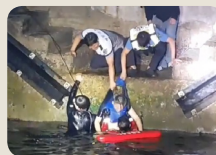


▲ 실제 차량-선박을 이용한 훈련실시

교육이후, 전체 해양사고의 약 80%가 발생하는 연안 해역에 긴급구조요원이 배치(파출소 70개소 420명, 중·소형함정 172개소 244명)되어 신속한 구조서비스 제공이 가능하게 되었다.

5. 현장 초동구조는 우리가 맡는다.

이러한, 노력의 결실로 현장에 강한 해양경찰로 탈바꿈되어 신속한 초동구조 활동이 이루어지고 있다.



▲ 현장 초동구조 실제 사례

03. 해양사고 구조대응체계 강화

수색구조과 경위 박인호



▲ 해상투입

가. 해양사고 구조대응 역량 강화

(1) 중앙해양특수구조단 구조역량 강화

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

중앙해양특수구조단에는 최첨단 구조장비와 전문 구조훈련으로 무장된 최정예 구조대원을 배치하고 있으며 전국 해역에서 발생하는 수심 40m 이상 수중수색, 여객선 등 다중이용선박 전복·침몰선박 사고, 선박화재 및 유해화학물질사고 등 대형·특수해양사고에 투입하여 국민들의 소중한 생명을 구하기 위해 항공기와 구조보트 함정 등을 이용한 24시간 출동태세를 유지하고 있으며 스쿠버잠수·로프구조교육 등을 통한 해양경찰 구조역량 향상에 기여하고 있다.

중앙해양특수구조단의 구조역량 강화를 위해 구조대원이 고도의 잠수기술을 숙달할 수 있는 잠수구조훈련장(수심 15m)을 비롯해 악천후 재연설비를 갖춘 항공·로프구조 시설 등 복합훈련시설을 건립 중(2020년 완공)에 있다.

(2) 해양경찰구조대 구조역량 강화

연안에서 해양사고가 발생했을 때 신속하게 현장에 투입, 해양에서의 구조·구급임무를 전문적으로 담당하고 있는 해양경찰구조대는 2007년 7월 창설된 이후 각 해양경찰서에 배치되어 관할해역의 해양사고에 대응하고 있다.

해양경찰구조대 구조역량 강화를 위해 전문구조인력을 확보, 최신 구조·구급장비를 확충하고 해양사고대비 구조훈련을 반복·숙달하여 해양 인명구조 능력을 갖추고 있다.

2019년에는 구조인력 102명을 신규 채용하였으며, 전국 항공구조사를 대상으로 항공구조사 기본과정(2회, 57명) 교육, 신임구조직별 경찰관으로 대상으로 구조전문화 초급과정(2회, 164명) 교육을 통해 전문구조기법을 습득 및 기본 구조역량을 확보하였다.

2016년부터 항해·기관·구급 등 전문지식을 가진 특임(구조)직별이 아닌 경찰관을 대상으로 '구조대원 자체양성과정'을 실시하여 올해까지 54명의 인재를 양성하였으며, 2019년 함정, 파출소 일반경찰관을 대상으로 긴급구조과정을 운영하여 835명을 교육, 해양경찰의 초기 현장 구조능력을 강화하였다. 또한, 잠수지원함·ROV·수중드론·간이 SSDS·수중절단기·리프트백 등 수색구조 장비를 확충하여 중특단 및 구조대 역량강화를 위해 노력하고 있다.



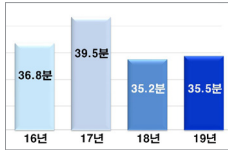
▲ 전복선박 대비 훈련시설



▲ 차량 추락대비 훈련시설



▲출동시간 단축



▲해양사고 평균 대응시간



▲실전형 현장훈련



▲응급구조사 교육

(3) 현장 대응세력 역량강화

시간을 다투는 해양구조 상황에서 국민의 인명피해를 최소화하기 위해서는 구조 세력의 신속한 현장 도착은 매우 중요하다. 해양경찰에서는 2018년 3월부터 「출동 시간 목표제·도착시간 관리제」를 도입하여 구조세력의 신속한 사고현장 도착을 위해 노력하고 있다. 각 구조세력별로 <출동지시 → 장비준비 및 이동 → 출동>까지의 소요시간을 계량화하여 출동목표시간을 설정·관리하고 있으며, 각 해양경찰서별로 해양사고 다발해역 총 82개소를 설정, 최단경로를 확보하는 등 해양사고 대응시간을 단축하고 있다.

또한, 수색구조 훈련 방식을 기존 시나리오형 훈련에서 실전과 유사한 훈련환경을 조성한 실전형 현장훈련(FTX)으로 개선하였다. 실전형 현장훈련은 불시에 출동 및 임무를 지시하여 현장에서 실제와 같이 실행하는 훈련방식으로 구조세력들이 당면한 문제를 스스로 판단·해결하면서 보다 실질적인 구조역량 배양이 가능해졌다.

(4) 해양에서의 구급역량 강화

해상이나 도서지역에서 응급환자가 발생하였을 때 대부분의 환자들을 해양경찰의 경비함정과 항공기 등을 이용하여 육상 또는 병원으로 이송하고 있으며, 의료 사각 지대에 있는 해양종사자와 도서민에게 전문 의료서비스를 제공하기 위해 경비 함정·항공기에 구급장비 및 의료시스템을 설치하여 '바다 앰불런스' 역할을 하고 있다.

특히, 함정에서 운영하는 해양원격응급의료시스템은 전문의사가 영상을 통해 환자의 상태를 보고 경찰관에게 의료지도를 하는 시스템으로 신속한 응급처치를 제공하여 국민들의 의료지원에 큰 역할을 하고 있다.

2019년에는 구급인력 21명을 신규 채용하였으며, 전국 구급 직별 경찰관을 대상으로 전문심장소생술(ACLS)과정 교육(1차 : '20.1.20.~21, 2차 : '20.1.29.~30.)과 특별 강연을 통해 다양한 응급상황에 대한 지식 습득 및 국내·외 현장 사례 공유를 통하여 응급처치 역량을 확보하였다.

▼해양경찰 구급인력 채용 현황

계	'07년	'09년	'11년	'13년	'14년	'15년	'17년	'18년	'19년
131	15	6	15	8	10	19	22	15	21

FOCUS

10

수색구조과 경장
이종민수난구조 민·관협력 강화
(민간해양구조대원과 한국해양구조협회)

1. 민간해양구조대원의 연혁

해양경찰청의 해양관할 면적은 대한민국 면적의 약 4.5배로 정부의 세력만으로는 모든 대응에 한계가 있다. 따라서 민관과의 구조협력을 통한 신속한 구조체계 구축이 필요하다. 1994년 통영해양경찰서는 해양구조에 뜻이 있는 어민 등 관내 해양종사자와 함께 민간자율구조대를 설립하였고 바다안전지킴이, 블루가드 봉사대를 비롯하여 전국에 소규모 민간해양구조자원이 자율적 또는 해양경찰의 주도로 설립되었다. 이후 해양경찰청은 다양한 이름으로 존재하던 단체를 민간자율구조대로 통합하였고 2012년에 「수난구조법」(現 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」, 이하 수상구조법)을 개정하여 「민간해양구조대원」을 명문화하였고 현재에 이르고 있다.

2. 한국해양구조협회의 설립

2012년 「수상구조법」 개정을 통해 민간해양구조대원(제30조)과 더불어 한국해양구조협회(제26조)를 설립하였다. 한국해양구조협회(이하 구조협회)는 해수면에서의 수색·구조에 관한 기술, 제도, 문화 등의 연구개발 및 교육훈련, 그 밖에 행정기관이 위탁하는 업무의 수행을 목적으로 하고 있다. 설립 이후 꾸준한 발전을 거쳐 2020년 5월 현재 1만 8천여 명의 개인·단체 회원이 활동 중이며 3개 본부, 19개의 지부를 두고 전국적인 조직으로 활동 중에 있다.

3. 민간해양구조자원의 통합

민간해양구조대원은 수난구조에 있어서 중요한 임무와 역할을 수행함에도 전국·지역단위의 조직과 네트워크가 구축되어 있지 않고, 관련 교육훈련도 제대로 진행되지 않아 체계적인 수색·구조 활동에 어려움이 많았다. 대원들이 체감할 만한 실질적인 보상 없이 대원들의 책임감과 자긍심으로 유지되고 있으나 이러한 운영형태가 지속된다면 민간해양구조 활성화는 기대하기 어려운 실정이었다. 또한 구조협회는 전국 조직단위를 갖춘 반면 손발이 될 수 있는 구조대원이 부족하였다. 이를 개선하기 위해 2019년 두 세력을 통합하기로 결정하고 우선 전국 순회간담회를 개최하여 공감대를 형성하였다. 지방해양경찰청과 해양경찰서는 세부적으로 추진계획을 설정하여 통합을 진행하였고 이로써 전국 단위 조직을 갖춘 구조협회를 중심으로 민간해양구조대원이 통합된 조직을 만들어 체계적인 관리의 기반을 구축했다.



▲ 민간구조자원 통합 선포식
(좌) 중부지방해양경찰청 (우) 동해지방해양경찰청

4. 민간해양구조대원 지원제도

민간해양구조대원이 출동한 경우 수당이 지급되며 자신의 선박을 이용하여 활동에 참여한 경우에는 유류비도 지원된다. 수당은 8시간 이내의 경우 활동 시간에 관계 없이 순경 3호봉 봉급 월액을 30으로 나눈 금액('20년 기준 58,900원)이 지급되며 8시간 이상 활동한 경우 초과근무수당이 추가로 지급된다. 유류비는 실비가 지급되며 면세유를 공급받아 운항하는 어선의 경우 면세유가에 따라, 면세유를 지급받지 않은 선박은 한국석유공사가 공시하는 정유사 공급가에 따라 유류비가 지원된다. 과거에는 민간해양구조대원에게만 수당이 지급되었으나 2018년 「수상구조법」 개정을 통해 민간해양구조대원이 아닌 민간인이 구조활동에 참여한 경우에도 동일한 수당이 지급되고 있다. 다만 모든 민간인에게 지급되는 것이 아니라 각급 해양경찰관서의 장이 지원을 요청한 경우에 한정된다. 이처럼 해양경찰은 다양한 민간구조자원 지원제도를 발굴하여 민간의 자발적인 참여를 유도하고 있다. 수당 이외에도 활동 중 대원 안전을 확보하고 소속감을 고취하기 위해 단체 기동복을 올해부터 지급 중이며 안전사고에 대비하여 단체 상해보험을 가입하여 치료비 등을 지원 중이다. 특히 단체 기동복은 민간 구조자원 통합의 상징성을 부여하기 위해 한국해양구조협회 기동복과 동일한 디자인을 지급 중이다. 이 외에도 전문교육훈련, 피복품목 확대(안전화, 방한복) 등 해양구조민·관협력력을 강화하기 위한 다양한 지원제도를 지속적으로 발굴하고 있다.

5. 민간구조 우수사례(2019년)

통영서, 화재어선 구조



'19. 2. 1. 11:39경
통영 국도 남서방
40해리 해상에서
어선화재발생, 인
근조업 어선 1척이
승선원 전원 이선, 안전해역 이동, **승선원 7명 전원 구조**

제주서, 레저보트 전복 구조



'19.2.18.11:37경
제주도 애월읍 하귀
앞 방파제 북방 1해
리 해상에서 레저보
트가 전복하여 익수
자 발생, 인근 조업 선박이 해양경찰의 지원
요청을 받고 이동하여 **익수자 4명 전원 구조**

제주, 미출수 다이버 구조



'19. 9. 10. 14:15
경 추자도 청도 남
서방 0.5해리 해상
에서 해조류 군락
지 조사차 입수한
다이버가 출수하지 않았다는 신고 접수,
추자파출소 민간구조선 2척 섭외하여 수
덕도 인근 도착 **다이버 3명 전원 구조**

평택서, 전복 낚시어선 구조



'19.10. 8. 10:10
경 경기도 안산 풍
도 인근 해상에서
기상 불량으로 낚
시어선 전복, 민간
해양구조대 최태선 대원이 현장 이동하여
승선원 5명 전원 구조

04. 국제적 수색구조 협력

수색구조과 경사 송은아

가. 인접국간 교류협력

(1) SAR 협약 국내 이행 기관으로서의 역할

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

해양경찰청은 국제 SAR 협약의 국내 이행 기관으로서, 해상에서의 조난 선박 및 인명에 대한 수색구조 업무를 수행하고 있으며, 1990년 5월 25일 「대한민국 정부와 일본국 정부 간의 해상에서의 수색, 구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정」과 2007년 4월 10일 「대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정」, 그리고 2016년 9월 3일 「한-러 해상수색 및 구조 협력 협정」을 체결하는 등 한반도 주변국과 수색구조 협력 활동을 강화해 나가고 있다.

(2) 인접국간 교류 협력 활동

① 북태평양 해양치안기관(NPCGF) 등 국제 연합훈련

북태평양에서 국제범죄 예방, 수색구조, 해양환경오염 방지 협력을 위해 2000년 한·중·일·러·미·캐 6개국으로 구성된 북태평양 해양치안기관회의(NPCGF)가 창립되었고, 한국 측의 제안으로 2006년 이후 매년 회원국 간 연합훈련을 실시하고 있다. 2019년에는 일본 해상보안청 주관으로 6월 10일부터 6월 14일까지 해상테러대응 및 수색구조 협력이라는 주제로 NPCGF 연합훈련을 실시하였다.



▲ 2019년 일본 도쿄, NPCGF 연합훈련

② 인접국, 수색구조 연합훈련

남해지방해양경찰청은 2019년 10월 16일 부산 태종대 동방 20해리 공해상에서 일본 해상보안청 7관구와 선박충돌·침몰사고를 가정하여 수색구조 훈련을 실시하였다. 또한, 동해지방해양경찰청은 10월 15일부터 3일 간 강원도 속초에서 러시아 국경수비부 연해주 사령부와 해상표류자 구조, 화재 진화 등의 상황을 가정하여 훈련이 진행되었으며 매년 연합훈련을 실시하여 인접국간 협력체계를 구축하고 있다.



▲ 인접국 간 수색구조 연합훈련

③ 수색구조 국제 통신훈련

신속한 사고처리능력 향상을 위하여 인접국가 구조조정본부(RCC : Rescue Coordination Center)와 해양사고를 가정한 시나리오를 토대로 전화·팩스 등 통신망을 이용해 매년 통신훈련을 실시하고 있다. 2019년에는 일본, 중국, 인도, 러시아 등 각국 구조조정본부와 협력하여 통신훈련을 실시하였다.



▲ 한·중·일·러 수색구조 실무자 정례회의

나. 국제해사기구(IMO) 등 수색구조 국제회의 참가

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

국제해사기구(IMO)에서 해상안전 발전방안을 협의하는 해사안전위원회(MSC)와 산하의 전문위원회인 항해통신수색구조 전문 위원회(NCSR)에 매년 참석하여 최신수색구조 동향을 파악하고 바람직한 수색구조 국제 표준화방향을 논의하고 있다.

또한, 국가 간 수색구조 협력증진과 국제동향 파악을 위해 매년 한·중·일·러 4개국이 참가하는 ‘수색구조 실무자 정례회의’에 참석하고 있다. 동 회의는 각 국가별로 순차적으로 개최되고 있으며, 2019년 10월 러시아 블라디보스토크에서 각국의 수색구조 체계, 민관수색구조 협력, 수색구조 교육훈련 정책에 대해 공유하였다.

그 외에도 ‘해양구조연맹(IMRF) 아태지역회의’, ‘동아시아 수색구조 워크숍’ 등 지역별 세미나 및 워크숍에 참가하여 해상에서의 각종 사고대응 사례를 공유하고 벤치마킹의 기회로 삼고 있으며, 국가 간 상호 협력체제 구축에 많은 노력을 기울이고 있다.

다. 국가 간 해양사고 수색구조 협력 사례

(1) 헝가리 다뉴브강, 유람선 충돌·침몰 사고



▲ 헝가리 유람선 사고 대응을 위한 해양경찰 국제구조대 파견

- 일시·장소** 2019.5.29. 21:05, 헝가리 다뉴브강
- 선박제원** 허블레니아호(27m, 최대승선인원 60명)
- 사고개요** 허블레니아호(유람선)가 바이킹리버크루즈(크루즈선)과 충돌하여 침몰, 한국인 33명 중 7명 구조, 25명 사망, 1명 실종
- 수색결과** 해양경찰은 국제구조대로 사고현장에 파견되어 해군, 소방과 함께 수색업무에 투입 후 국내 복귀(5.30~6.18)

(2) 미국 동부, 자동차 운반선 전도 사고

- 일시·장소** 2019.9.8. 01:04 미국 조지아주 브런즈윅 항
- 선박제원** 골든레이호(자동차 운반선, 71,178톤, 23명, 마샬)
- 사고개요** 브런즈윅 내항에서 외항으로 현지 도선사 인도에 따라 운항 중 원인미상으로 좌현으로 전도되는 사고 발생
- 수색결과** 미국 해안경비대(USCG)와 협력 체계 구축을 통한 사고 대응으로 승선원 23명(한국인 10명, 필리핀 13명) 전원 구조

제3절. 수상레저 안전관리 활동



수상레저 안전수칙

01. 수상레저 정의 및 전망

수상레저과 경위 김태준



▲수상레저 활동

가. 수상레저 정의

(1) 수상레저활동

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

(2) 수상레저기구

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

나. 수상레저 전망

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

원거리 수상레저활동 인구 및 수상레저사업장 등은 매년 꾸준히 증가 하고 있으며, 앞으로도 지자체별 해양관광·레저 활성화 정책 등으로 인하여 수상레저활동에 대한 국민의 관심은 지속 될 것으로 전망된다.

▼원거리 수상레저활동 인구 및 사업장 현황

구분	원거리 활동 인구(명)	사업장(개소)
'17년	18,914	1,035
'18년	22,461	1,024
'19년	29,709	1,046

02. 법·제도 개선을 통한 안전강화

수상레저과 경위 이재진

해양경찰청은 동력수상레저기구 사용에 대한 면허제도의 도입, 수상레저 활동자 안전 준수 의무강화 및 수상레저사업자의 자격요건과 안전의무 부과 등을 주요내용으로 하는 「수상레저안전법」을 지난 2000년부터 시행하고 있다.

「수상레저안전법」 제·개정 경과

- ▶ 1999. 2. 8. 「수상레저안전법」 제정·공포

- ▶ 1999. 2.~2000. 2. 「수상레저안전법」 시행령·시행규칙 제정
- ▶ 2000. 2. 9. 「수상레저안전법」 시행
- ▶ 2005. 3. 31. 전부개정 공포
- ▶ 2006. 9. 27. 일부개정 공포
- ▶ 2008. 3. 28. 일부개정 공포
- ▶ 2011. 6. 15. 일부개정 공포
- ▶ 2016. 1. 7. 일부개정 공포
- ▶ 2017. 10. 31. 일부개정 공포
- ▶ 2018. 12. 31. 일부개정 공포
- ▶ 2019. 8. 27. 일부개정 공포
- ▶ 2020. 5. 26. 일부개정 공포

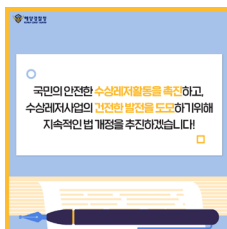
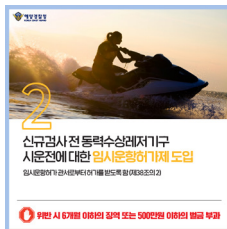
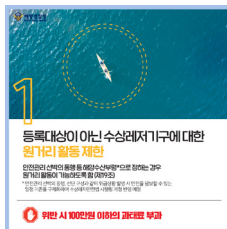
〈주요내용〉

- ▶ 법 적용 장소적 범위를 내·해수면으로 하고 대상을 수상레저기구로 함
- ▶ 5마력 이상의 동력수상레저기구를 조종하는 자는 조종면허를 받아야 함
- ▶ 수상레저활동자의 안전준수 의무로서 구명동의 등 안전장비 착용, 무면허조종·주취 조종 금지 등을 규정함
- ▶ 수상레저기구를 대여하는 등 사업을 하고자 하는 자는 영업구역이 해수면인 경우에는 해양경찰서장에게, 내수면인 경우에는 시장·군수·구청장에게 등록하도록 함
- ▶ 레저활동자의 안전과 위해방지를 위해 레저활동자에 대하여 승선정원의 제한 또는 조종자의 교체, 일시정지, 레저기구의 개선 및 교체 등을 명할 수 있도록 함

해양경찰청에서는 수상레저활동의 안전과 질서를 확보하고 수상레저사업의 건전한 발전을 위한 법·제도를 마련하고 있으며, 2017년부터 약 3년간 정부입법을 통한 개정 노력 끝에 2020년 2월 28일 시행(2019년 8월 27일 공포)된 「수상레저안전법」은 상당수의 조문(법률 26개·시행령 25개·시행규칙 29개)변화가 있었는데, 주요 개정사항은 다음과 같다.

- ▶ 면허 갱신기간 경과 후 1년이 경과되면 조종면허의 효력이 상실되도록 규정하고 있으나, 효력 상실 조문을 삭제하여 안전교육을 받으면 효력이 다시 발생하도록 함
- ▶ 현행 시정명령 대상인 ‘수상레저활동을 하는 자’에서는 사전에 위험이 예견되는 경우에는 시정명령을 할 수 없는 한계가 있어 ‘수상레저활동을 하는 사람 또는 하려는 사람으로 범위를 확대’
- ▶ 주취 및 약물복용 상태에서 동력수상레저기구 조종금지 대상을 ‘수상레저활동을 하는 자’에서 ‘누구든지’로 확대
- ▶ 동력수상레저기구 말소등록 사유에 더 이상 수상레저활동에 이용되지 않는 경우가 포함되어 있지 않아, ‘수상레저활동 이외의 목적으로 사용하게 된 경우’를 말소등록 사유로 추가
- ▶ 수상레저사업자의 안전점검 등 조치의무에 비상구조선 배치 준수여부를 추가하고, 지정된 비상구조선을 인명구조 외 목적으로 사용금지함

이 밖에도 2020년 5월 26일 공포(11월 27일 시행 예정)된 아래의 3개 조문에 대해서는 하위법령을 마련 중이다.



▲ 「수상레저안전법」 이렇게 달라집니다.

- ▶ 등록 대상이 아닌 수상레저기구의 원거리(10해리) 활동을 제한하며, 안전관리선박의 동행 또는 선단의 구성 등의 경우 예외적으로 허용함
- ▶ 신규검사 전 동력수상레저기구의 시험운전을 할 수 있는 임시운항허가제도 도입
- ▶ 고위험 수상레저기구인 공기주입형 고정식튜브(블롭점프, 워터파크 등)를 운영하는 사업자의 준수사항 마련

03. 동력수상 레저기구 조종 면허 시험제도

수상레저과 경사(승) 이양희



▲ 조종면허 필기(PC)시험

가. 개요

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

해양경찰은 전국 32개 조종면허시험장(일반시험장 24개소, 요트시험장 8개소)에서 연평균 500여 회의 조종면허시험을 집행하고 있으며, 상시 필기시험을 위한 PC시험장 20개소(서울 한강파출소, 인천·평택·태안·보령·목포·여수·완도·군산·부산·울산·통영·창원·포항·속초·동해·제주해양경찰서 등)를 운영하고 있다.

수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적으로 노력한 결과, 면허제도 시행 이후 20년간 700,585명(필기 436,452명, 실기 264,133명)이 조종면허시험에 접수하여 245,788명(1급 76,602명, 2급 154,643명, 요트 14,543명)이 조종면허를 취득하였다.

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

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



▲ 조종면허 필기시험



▲ 조종면허 실기시험

나. 조종면허시험 집행

2000년 조종면허제도의 시행 이후 2005년부터는 매년 1만여 명이 조종면허를 취득하고 있다. 최근 5년간 92,229명, 연 평균 18,000여 명이 면허를 취득하였다.

▼ 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수

(단위 : 명)

구분	계	일반1급	일반2급	요트
'15년	15,059	4,759	9,250	1,050
'16년	16,511	5,070	10,251	1,190
'17년	21,596	5,545	14,311	1,740
'18년	21,241	5,401	14,308	1,532
'19년	17,822	3,898	12,794	1,130

▼ 동력수상레저기구 조종면허 필기시험 응시 현황

(단위 : 명)

구분	응시	합격	불합격	합격률
'15년	23,444	15,799	7,645	67.4%
'16년	24,575	16,809	7,766	68.4%
'17년	25,156	16,475	8,681	65.5%
'18년	23,245	14,944	8,301	64.3%
'19년	21,379	11,229	10,150	52.5%

▼ 동력수상레저기구 조종면허 실기시험 응시 현황

(단위 : 명)

구분	응시	합격	불합격	합격률
'15년	16,404	13,592	2,812	82.9%
'16년	17,402	14,174	3,228	81.5%
'17년	17,073	13,971	3,102	81.8%
'18년	16,060	13,280	2,780	82.7%
'19년	12,479	10,283	2,196	82.4%



▲ 조종면허 시험장

다. 조종면허 대행기관

해양경찰은 관(官) 주도의 경직성을 탈피하고 민간의 자율성과 전문성을 활용하고자 「수상레저안전법」에 동력수상레저기구 조종면허시험·교육업무를 민간단체로 하여금 대행하게 할 수 있도록 하여 2019년 현재 전국 23개 기관에 114개의 조종면허 대행기관을 두고 있다.

▼ 조종면허 대행기관 현황

(단위 : 개소)

계	시험장	면제교육장	안전교육장
114	32	49	33

▼ 조종면허시험 기관 세부 현황

(단위 : 개소)

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

▼ 면제교육기관별 면제교육 이수현황

(단위 : 명)

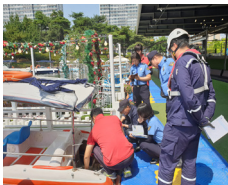
연도	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
이수현황	1,553	2,351	7,616	7,850	7,565

04. 예방중심 수상레저 안전관리

수상레저과 경위 최대승



▲ 수상레저사업장 안전점검



▲ 민·관 합동 국가안전대진단



▲ 안전교육 프로그램 운영

가. 수상레저사업장 현황

수상레저 활성화 등에 힘입어 수상레저사업장은 매년 꾸준히 증가하여 2016년 (1,014개소) 처음 1,000개소를 넘었으며, 2019년에는 성수기 기준 1,046개소 (해수면 517개소 / 내수면 529개소)에 이르고 있다.

수상·다중이용·고속운항 등 수상레저활동의 특성을 고려하여, 해양경찰서와 지자체에서는 매년 안전관리 계획을 수립·시행하고 있으며, 아울러 수상레저사업장 시설·기구·인명구조요원 등 전반에 대한 안전점검 및 민·관 합동 수상레저사업장 국가 안전대진단을 실시하여 사고예방 및 안전관리에 최선을 다하고 있다.

나. 동력수상레저기구 등록 현황

동력수상레저기구 등록제도는 개인소유 수상레저기구의 증가에 따른 고가 레저 기구의 재산권 보호, 도난방지, 안전검사 등 체계적인 안전관리 필요에 따라 2006년 4월부터 「수상레저안전법」 전부개정을 통해 도입되었다.

재산적 가치와 안전관리 시책 상 현황파악 및 관리가 필요한 등록대상 기구로는 선박법상의 등록대상에 포함되지 않는 동력수상레저기구로서 20톤 미만의 모터보트(선, 내외기 모두 포함), 20톤 미만의 세일링요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 수상오토바이(마력구분 없음)가 있다.

※ 모터보트 : 선외기/선내기/선내외기/마력에 관계없이 20톤 미만 대상

※ 세일링요트 : 돛과 엔진이 설치된 것

※ 등록절차 : 안전검사 신청 및 검사증 발부(대행기관) ⇒ 책임보험 가입 ⇒ 등록(주소지 관할 시·군·구, 등록번호판 교부)

※ 선박법에 따라 수산청에 기 등록된 기구 : 안전검사(선박검사의 유효기간이 남았을 경우 면제) 및 보험가입 후 주소지 관할 시·군·구에 등록

다. 인적·물적 피해별 사고발생 현황

2019년도 인적·물적 피해가 발생한 수상레저사고는 총 34건으로 전년도 대비 11건이 감소하였다. 지속적으로 사고를 예방하기 위해서는 구명조끼 착용 및 운항 규칙 준수 등 지속적인 홍보활동과 현장중심의 안전관리가 필요한 것으로 판단된다. 이에 해양경찰청에서는 개인 활동자를 대상으로 상황대처요령 등 해역 특성을 고려한 맞춤형 안전교육 프로그램을 운영하고 있으며 대국민 안전의식 향상을 위해 노력하고 있다.

월별 사고현황을 살펴보면, 수상레저 성수기(5~10월)에 사고가 많이 발생하고 있어, 성수기 전인 4월부터 수상안전 교육 및 현장 안전지도 강화하고, 성수기 안전관리 대책을 수립·시행하여 안전관리에 최선을 다하고 있다.

기구별·원인별 사고현황을 살펴보면, 운항부주의로 인한 모터보트 사고가 많이 발생하고 있으며, 특히 연료고갈 등 표류사고가 전체사고의 약 80%를 차지하고 있어, 출항 전 장비(엔진·연료·배터리) 점검, 무리한 운항 금지 등 안전수칙을 반드시 지켜줄 것을 당부하고 있다.

해수면 수상레저 사고 분석

- ▶ (월별) 최근 3년간 488건 중 5-10월에 347건 발생(71%)
- ▶ (기구별) 모터보트(57%), 고무보트(24%), 카약(8%)順 발생
- ▶ (원인별) 부주의(49%), 정비불량(14%), 선체결함(13%)順 발생
- ▶ (거리별) 연안-1해리(93%), 1-2해리(4%), 2-4해리(2%)順 발생

FOCUS

11

수상레저과 경위
최대승

내수면 수상레저 안전관리

1. 내수면 수상레저 안전관리 강화

해양경찰청은 수상레저 안전관리 총괄 기관으로서 내수면 안전관리를 위한 연간 안전관리 지침을 수립하고 있으며, 매년 수상레저 성수기 기간 중 내수면 수상레저 합동점검(단속) 등 업무 지원을 통해 체계적인 내수면 안전관리 업무를 수행하고 있다.



2. 「내수면 안전관리 교육 과정」 신설

지자체 공무원의 수상레저 업무역량 향상과 내수면 안전관리 강화를 위해 「내수면 수상레저 안전관리 교육」 과정을 2020년 신설하여 운영 중이다. 2020년 7월에 전국 지자체 담당자 24명이 교육을 이수하였고, 습득한 지식을 업무에 적극 활용 중이다.



3. 「수상안전 지원센터」 운영

한강 및 수도권 일원 내수면 수상레저활동의 효율적 안전관리 지원을 위해 2020년 7월부터 인천해양경찰서 한강파출소를 「수상안전 지원센터」로 지정하여 상시운영 중이며, 한강·북한강 수역의 수상레저 안전관리 지원 및 지도·단속을 적극 수행하고 있다.



4. 「내수면 수상레저활동 안전관리 지원 규칙」 제정 발령

안전한 내수면 수상레저 여건 조성을 도모하고, 내수면 안전관리 지원 임무의 효율적 운영 방안에 대해 필요한 사항을 규정하기 위한 「내수면 수상레저활동 안전관리 지원 규칙」을 2020년 7월에 제정 발령 하였고, 주요 내용은 다음과 같다.

- ▶ 해양경찰청장은 '내수면 지원반'을 구성하여, 일정한 기간 또는 상시 지원 할 수 있다.
- ▶ 내수면 지원반은 활동지 순찰, 안전저해사범 계도·단속, 홍보 등의 임무를 수행한다.
- ▶ 해양경찰청은 지자체 공무원 대상 수상레저 안전관리 교육과정을 운영 할 수 있다.

FOCUS

12

수상레저과 경사(승)
이양희

제18회 해양경찰청장배 전국 요트대회

1. 요트대회 의미

해양경찰청장배 전국 요트대회는 해양경찰청과 대한요트협회가 해양스포츠의 진흥을 위해 2001년부터 개최해 온 대회로, 국가대표선발전 겸하는 오늘날 명실상부 대한민국 제1의 요트대회로 발전해 왔으며, 이 대회를 통해 많은 국민들이 요트를 비롯한 해양스포츠에 친숙해질 수 있었다.



▲ 요트대회 전경

2. 요트대회 개최 현황

2019년 “제18회 해양경찰청장배 전국요트대회”를 한동해의 중심도시 포항 영일대 해수욕장 일원에서 3. 28. ~ 4. 1.까지 5일간, 국가대표 선발전 겸 치러졌으며 이번 대회에는 전국 각지에서 참가신청을 한 210여 명 (10개 종목, 35개 부)의 선수들이 참가하여 기량을 뽐냈다.



▲ 요트대회 개회식

3. 요트대회 내용

이번 대회는 요트대회 뿐만 아니라 다채로운 부대행사도 함께 진행하였다. 해양경찰 관현악단 공연과 함께 해양경찰 홍보부스 운영, 해양경찰 제복체험, 포항시 특산물 홍보 등 다양한 부대행사가 준비되어 포항시민들 및 요트대회를 위해 방문하는 많은 국민들을 즐겁게 하였다.



▲ 해양경찰 홍보

4. 요트대회 운영결과

5일간의 열정적인 대회진행 결과 35개부 1, 2, 3위 총 84명을 시상하였으며, 대회기간 중 관람객 9천여 명이 해양경찰 홍보관 등을 관람하여 지역경제 발전 및 국민에게 친근한 해양경찰의 모습을 보여주었다. 또한, 철저한 안전관리를 통하여 한건의 안전사고 없이 성황리에 요트대회를 종료 하였다.



▲ 시상식

FOCUS

13

수상레저과 경위
최대승

표류사고 예방, 수상레저 안전의식 고취

1. 수상레저 기구 무상점검 서비스



단순 표류사고가 매년 수상레저 사고신고의 80%이상을 차지하고 있으며, 이러한 사고가 충돌·좌초 등 대형사고로 이어질 개연성이 항상 상존하기 때문에 국민의 실질적 안전 확보를 위한 정부 차원의 정책이 필요했다. 따라서, 이러한 잠재적 위험성이 큰 단순표류사고를 예방하기 위해 해양경찰청에서는 수상레저기구 무상점검 서비스라는 창의적인 대국민 안전관리 서비스를 추진하고 있다.



수상레저기구 무상점검 서비스는 해양경찰서 주관으로 한국해양교통안전공단, 전문 수리업체와 합동으로 매년 실시 될 예정이며, 2020년 5월 처음 실시결과 수상레저 활동자들의 높은 참여 호응이 있었으며, 단순 표류사고 감소효과도 보이고 있다.



2. 수상레저 안전 모바일 콘텐츠

해양경찰청에서는 기존 인쇄물 홍보로는 수상레저 활동자에 대한 실질적 안전홍보에 한계가 있다고 판단하여 모바일 및 QR 코드를 활용하여 시간과 장소에 무관하며 손쉽게 접근할 수 있는 안전수칙 홍보를 추진하고 있다.


<http://adplay.co.kr/RxRBzXx>

3. 근거리 수상레저 활동 자율 신고제

매년 수상레저 사고는 연안으로부터 1해리 이내에서 주로 발생하고 있다. 또한, 10해리 이상 원거리 수상레저 활동자와 달리, 신고 의무가 없는 근거리 수상레저 활동자에 대한 안전체계 마련이 필요하여 2020년 6월부터 수상레저종합정보시스템에 「근거리 수상레저활동 신고」를 신설하여 운영 중이다.



Chapter 03

치안

공정한 해양 치안 질서 확립



- 제1절. 해양범죄 단속 활동
- 제2절. 국민에게 신뢰받는 해양범죄 수사
- 제3절. 국민을 위한 해양경찰 수사개혁
- 제4절. 과학수사 미래발전 작업
- 제5절. 외사치안활동 강화를 통한 해양 국제범죄 대응
- 제6절. 정보·보안 역량강화

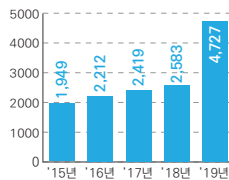
제1절. 해양범죄 단속 활동

01. 2019년 추진 성과

형사과 경사 박정훈



▲ 5대 해양 부조리 근절 추진



▲ 5대 해양부조리 연도별 검거 현황

가. 추진배경

2018년 11월 20일 대통령 주재 제3차 반부패정책협의회에서 반칙과 특권 없는 공정한 사회 구현을 위한 생활적폐 근절 9대 과제를 중점 추진하기로 결정하였다.

9대 과제에는 1)학사비리 근절 및 유치원 공공성 확보 2)공공기관 채용비리 근절 3)공공기관 갑질 근절 4)보조금 부정수급 점검·개선 5)지역 토착비리 개선 6)탈세행위 7)요양병원 비리 근절 8)재건축·재개발 비리 근절 9)안전 분야 부패방지이다.

이에 해양경찰청에서는 ‘생활적폐 청산’이라는 대통령의 국정철학에 맞춰 9대 생활적폐 과제 중 해양경찰에서 추진할 “5대 해양 부조리” 근절 과제를 선정하여 2019년年初부터 적극적으로 대응하였다.

5대 해양 부조리는 1)국민안전 저해행위 2)해·수산 국고 보조금 등 부정 수급행위 3)기업형·토착형 해양비리 4)사회적 약자에 대한 갑질행위 5)부정채용·선거비리이다.

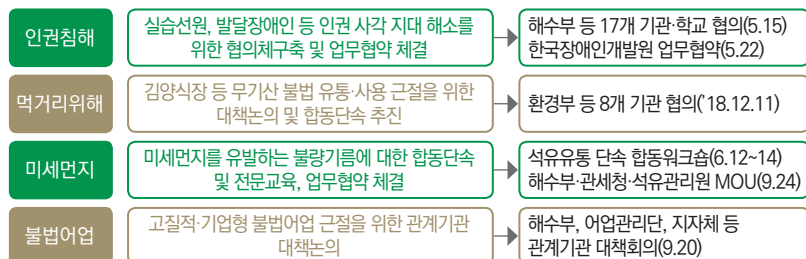
5가지 해양 부조리 근절 과제는 각 과제마다 세부적으로 분류한 뒤 특별단속 및 기획수사와 연계하여 유기적으로 추진하였다.

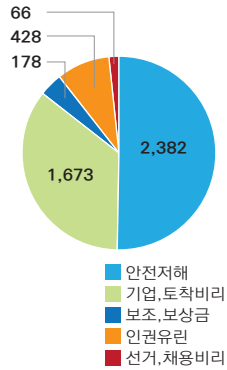
나. 추진현황 총괄

2019년 5대 해양부조리 근절을 위해 중점 단속을 추진한 결과 총 3,366건/4,727명을 검거(구속61명)하였다. 이는 前年대비 검거건수 51%증가, 검거인원 82% 증가 수치를 보였고, 2015년부터 2018년까지 4년 평균 검거인원인 2,290명보다 2배 많은 수치를 보여 2019년 5대 해양부조리 근절을 위한 해양경찰의 강한 의지를 확인할 수 있었다.

* 2018년 검거실적 → 2,231건/2,583명(구속23명)

또한 해양경찰은 인권, 먹거리, 미세먼지, 불법어업 등 현안에 대해서도 근본적인 해법 모색을 위해 관계기관과의 적극적인 협업체계를 구축하였다.





▲ 5대 해양부조리 유형별
검거 현황 (2019년)

다. 유형별 검거현황

유형별로 살펴보면 안전저해 사범이 1,819건/2,382명(50.4%)으로 가장 많았고, 이어 기업·토착형 범죄 1,028건/1,673명(35.4%), 인권침해사범 366건/428명(9.1%), 보조금·보상금 비리 사범 133건/178명(3.7%), 선거·채용 비리 20건/66명(1.4%) 순으로 나타났다.

전체 검거 현황의 85%를 차지하는 안전저해 사범과 기업·토착형 범죄의 경우 예년보다 강도 높은 해양안전저해사범 특별단속 및 불법어업 특별단속을 추진하였다.

또한 상대적으로 검거 비율은 낮으나 보상금 비리사범인 가짜해녀 사건 및 선거·채용 비리사범인 수협조합장 선거사범 검거 등 사회적 이목이 집중된 사건 해결로 해양경찰 수사위상을 드높인 것은 높이 평가할 만한 것이었다.

라. 분야별 세부 추진현황

(1) 국민안전 저해행위 근절



▲ 음주상태(0.086%)로 요트3척
과 광안대교 교각을 충돌한 외
국적 화물선 선장 검거



▲ 비밀창고 보관하고 있던 무기
산을 어민들에게 판매한 일당
검거

국민안전권을 위협하는 선박 불법개조 및 과적·과승, 음주·무면허 운항, 선박 충돌사고와 불량기를 사용·유통행위 등 해양안전 저해사범에 대한 전방위 단속을 실시 하였으며, 김양식장 불법 무기산 사용 등 먹거리 안전 위해행위 원천차단을 위하여 관계기관 대책회의 개최 및 합동단속을 추진한 결과 해양안전 저해행위로 1,705건/2,221명(구속4명)을 검거하였고, 먹거리 안전 위해행위로 114건/161명(구속5명)을 검거하였다. 이는 前年대비 검거인원 2배에 해당하는 성과였다.

* 2018년 검거실적 → 921건/1,177명

(2019년)

해양안전	합계					
	1,705건 / 2,221명					
선박증개축	과적과승	음주운항	불량기름	미수검	기타	
64건/ 72명	301건/ 396명	106건/ 130명	90건/ 194명	153건/ 164명	991건/ 1,265명	

먹거리안전	합계			
	114건 / 161명			
원산지	무기산	불량식품	기타	
35건 / 44명	40건 / 59명	15건 / 24명	24건 / 34명	

(2) 해·수산 국고보조금 및 보상금 부정 수급행위 근절



▲ 조업실적을 허위 작성 후 보상금 지급기관에 제출, 나잠어업 피해보상금 부정 수급한 어촌계장 등 검거

국가(지자체)에서 해·수산 산업육성을 위해 지급하는 각종 보조금 부정 수급행위에 대한 기획수사를 실시하였으며, 허위로 어업인으로 등록하여 해양공사 등으로 인해 지급하는 어업 피해보상금 부정수급행위에 대한 기획수사를 추진한 결과 해·수산 국고보조금 편취행위 8건/37명을 검거하였고, 어업 피해보상금 부정수급행위 125건/141명(구속5명)을 검거하였다. 이는 前年대비 검거인원 3.6배에 해당하는 성과였다.

* 2018년 검거실적 → 8건/49명

(2019년)

해·수산 국고보조금, 보상금 부정수급	합계	보조금 부정수급	보상금 부정수급
	133건 / 178명	8건 / 37명	125건 / 141명

(3) 기업형·토착형 해양비리 근절



▲ 트롤-채낚기 불법공조조업으로 오징어를 포획한 선주 등 검거

수산자원 감소로 인해 어획량을 높이기 위해 한탕주의식 불법 공조조업 및 조업금지 구역 불법조업 등 자원남획형 불법어업과 지역별로 이루어지는 고질적인 기업형 불법어업에 대한 상시단속을 추진하였으며, 해양과 관련된 대형국책사업 및 항만공사 등에서 특혜제공(뇌물수수) 및 부실공사 등 민·관 유착 비리에 대한 기획수사를 실시한 결과 기업형 불법조업으로 997건/1,471건(구속28명)을 검거하였고, 토착형 해양사업 비리로 51건/202명(구속4명)을 검거하였다. 이는 前年대비 검거인원 1.5배에 해당하는 성과였다.

* 2018년 검거실적 → 763건/1,088명

(2019년)

불법조업	합계						
	977건 / 1,471명						
잠수기	공조 조업	대게	저인망	낚시 어선	실 뱀장어	고래	기타
81건 / 231명	18건 / 28명	45건 / 73명	20건 / 44명	66건 / 81명	28건 / 28명	9건 / 38명	710건 / 948명

해양사업 비리	합계	항만공사 비리	해·수산 사업 비리	기타
	51건 / 202명	9건 / 72명	14건 / 96명	28건 / 34명



▲ 마린나항 건설공사를 무면허 업체에 불법하도급하고 금품을 수수한 前현장소장 등 검거



▲ 노동력 착취 목적으로 지적장애 3급 피해자를 유인하여 약 10년 간 어선과 양식장에 일을 시키고 임금을 착취한 일당 검거

(4) 사회적 약자에 대한 갑질행위 근절

해양인권 사각지대 해소를 위한 해수부, 병무청, 장애인개발원 등과 업무협약을 맺어 최근 인권 사각지대로 부각된 실습선원 및 승선근무예비역과 염전, 양식장, 어선 등에서 고용·피고용 관계를 이용한 폭언·폭행, 강요행위 등 갑질 행위에 대한 특별단속을 추진할 결과 366건/428명(구속5명)을 검거하였다. 이는 前年대비 검거인원 1.7배에 해당하는 성과이며, 이 중 사회적 약자 대상으로 한 외국인 선원 상대 범죄가 24건/31명, 장애인 상대 범죄가 1건/3명, 승선근무예비역 상대 범죄가 5건/5명으로 총 30건/39명이었다.

* 2018년 검거실적 → 537건/246명

(2019년)

갑질행위	합계			
	366건 / 428명			
폭언·폭행	임금갈취	약취유인	윤락알선	기타
132명/ 173명	22건/ 21명	3건/ 5명	6건/ 10명	203건/ 219명

(5) 해·수산 공공기관 부정선거·채용비리 근절



▲ 선거운동원을 동원, 조합원들에게 금품을 살포한 수협 선거당선자 등 검거

어업인들의 이익을 대변하는 수협장 선거에서 금품살포 및 허위사실 유포, 부당선거 개입 등 선거사범에 대한 집중 단속을 실시하였고, 수협 등 해·수산 공공기관에서 인맥 또는 금품수수를 대가로 부정 채용시키는 비리사범에 대한 기획 수사를 추진한 결과 해·수산 공공기관 부정선거 19건/65명(구속9명) 및 채용비리 1건/1명(구속1명)을 검거하였다. 이는 前年대비 검거인원 2.8배에 해당하는 성과였다. 또한 해양경찰 수사가 새로운 분야에서의 역량을 보여준 좋은 성과였다.

* 2018년 검거실적 → 2건/23명

(2019년)

해·수산 공공기관 채용·부정선거 비리	합계	부정채용	부정선거
	20건 / 66명	1건 / 1명	19건 / 65명



▲ "항운노조에 취업을 시켜주겠다"고 속여 취업 알선금 명목으로 금품을 편취한 前 항운노조 반장 검거

02. 형사 주요 추진 정책

형사과 경사 박정훈



▲ 무기산 관련 관계기관 대책회의



▲ 불법 석유유통 방지 MOU

가. 먹거리 안전 위해 근절을 위한 협의체 구성

2018년 12월 11일 해양경찰 주관으로 해수부, 환경부, 식품의약품안전처, 국립수산물과학원, 전라남도, 수협중앙회, 국민권익위원회 등 8개 관계기관과 무기산 불법사용 근절을 위한 관계기관 합동 대책회의를 가졌다.

대책회의에서 무기산 불법사용 근절을 위한 유해화학물질 유통관리 강화, 불법사용 어민에 대한 행정지도 및 교육강화를 논의하였으며 관계기관 간 협의체를 구성하기로 하고 지속적으로 정보를 공유하기로 하였다.

나. 해양경찰청·해양수산부·관세청·석유관리원 MOU

2019년 9월 24일 한국석유관리원에서 해양경찰청·해수부·관세청·석유관리원 4개 기관이 모여 유류세보조금 부정수급 및 불법 석유유통 방지를 위한 협업체계 구축 업무협약(MOU)을 체결했다. 협약의 목적은 불법 석유유통을 근절시키고, 투명한 해상유유통환경을 조성하기 위해 4개 기관이 합동 단속·조사체계를 구축하는 등 협력을 강화하는 것이다.

4개 기관은 협의체를 구성하여 운영하고, 불법 석유유통 및 유류세보조금 부정수급 여부를 조사하기 위해 불시에 합동 단속을 실시하여 관련정보를 공유하기로 하였다. 또한 단속범위를 기존 내항선사에서 유류공급업체까지 확대하는 등 단속을 강화하고, 유류세보조금 제도는 지속적으로 개선해 나갈 계획이다. 해양경찰청은 업무협약이 체결된 만큼 각 기관과 긴밀한 협조체제를 유지하여 유류세보조금 부정수급이나 불법 석유유통 행위에 대해서는 법과 원칙에 따라 강력하게 처벌하여 단속 관리의 사각지대가 발생하지 않도록 할 것이다.

FOCUS

14

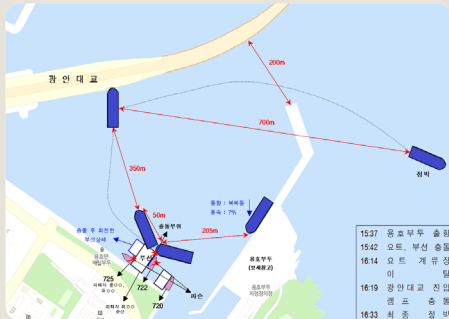
형사과
경사 박정훈2019년 5대 해양부조리 주요 추진 성과
- 광안대교 충돌 사건

1. 사건 개요

(1) 사건 발생

2019년 2월 28일 15시 37분경 부산에서 러시아 블라디보스톡으로 항해하려 했던 씨그랜드호(SEAGRAN, 러시아선적, 5,998톤, 승선원 15명, 일반화물선)가 부산 용호항 화물부두에서 출항 직후, 15:42경 인근 요트 계류장에 계류되어 있던 요트 3척과 충돌 후, 다시 16:19경 광안대교와 충돌한 사건임

(2) 사고 개요도



(3) 피해 상황

요트 계류장 피해사항으로는 요트 계류 바지선 및 요트의 승선원 3명 각각 전치 2~6주의 상해를 입었으며, 광안대교 피해사항으로는 교각과 교각 상단을 잇는 박스 형태의 철구조물 12㎡가 파공 및 주변부분이 변형 균열을 일으켜 사고당일 2월 28일 18시부터 3월 2일 22시까지 3일간 광안대교 진입통로 2개 차로가 전면 통제되었음



▲ 씨그랜드호와 요트 바지선 충돌('19.2.28. 15:42)



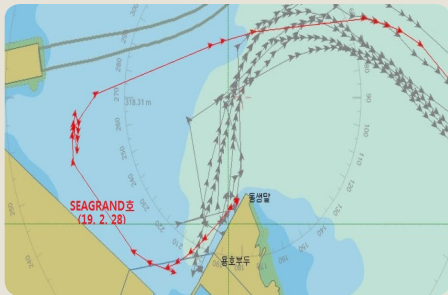
▲ 씨그랜드호와 광안대교 충돌('19.2.28. 16:19)

2. 수사결과

(1) 음주 상태에서 비정상적인 운항 확인

사고 후 도주하려는 씨그랜드호 선장을 검거 후 18시5분경 선장에 대한 음주측정 결과 혈중알콜농도 0.086% 측정되었고, 압수수색으로 확보한 선원들의 휴대폰 포렌식 결과를 종합한 결과 출항당시 선장은 이미 음주한 상태였음

또한 출항당시의 비정상적인 운항 행태 및 요트 충돌 후 재차 비상식적인 운항으로 광안대교를 충돌한 상황 역시 음주로 인하여 정상적인 판단력이 상실된 상태였음을 단적으로 보여주는 것임



▲ 씨그랜도 사건 당일 출항 항적도(빨간색)
다른 선박 항적들과 확연히 구분됨(검은색)

(2) 요트 충돌 후 구호조치 없이 도주

요트 충돌 당시 씨그랜도측은 사고 신고를 하거나 요트에 있던 피해자 구조 등 제반 안전조치를 취한 사실이 전혀 없었음

오히려 부산 VTS(해상교통관제센터)에서 요트 충돌 여부를 확인하자, 충돌이 없었다며 허위 답변('No problem', 'No collision')을 한 후 요트 계류선의 앵커와 영킨 씨그랜드호의 앵커를 풀고 바로 현장을 이탈하여 광안대교 방향으로 진행하였음

(3) 선박교통사고도주

「특정범죄가중처벌등에관한법률위반」(선박교통사고도주)죄는 사고 원인을 제공한 선박의 선장 등이 필요한 조치를 하지 않고 도주한 경우를 처벌하고 있으며, 법정형이 1년 이상의 징역에 해당하는 중한 범죄임

요트 충돌사고 야기 후 피해 확인 시도조차 하지 않은 채 충돌 사실이 없다고 범행을 부인하였던 점, 요트 계류장 이탈 후 정지하려던 것이 아니라 아예 항구 밖으로 나가려 했다는 점 등을 고려하여 선박교통사고도주죄가 성립됨

(4) 업무상과실일반교통방해

씨그랜도호 선장의 업무상 과실 운항으로 인한 광안대교 충돌·파손으로 교량 위 차량 교통을 방해한 사실이 인정되어 교통방해죄가 성립됨

(5) 적용법조

러시아인 선장에 대하여 「특정범죄가중처벌등에관한법률」위반(선박교통사고도주), 업무상과실선박파괴, 업무상과실일반교통방해, 「해사안전법」위반(음주운항), 「선박의입항및출항등에관한법률」위반을 적용하여 구속하였고, 해당 선사 법인에 대하여는 「해사안전법」위반 등을 적용하여 불구속 송치하였음

3. 시사점

선박음주운항의 경우 사고 시 인명피해가 크고 해양오염 등의 우려도 상존하고 있어 그 위험성이 높다는 사실을 여실히 보여준 사건이었음

FOCUS

14

형사과
경사 박정훈2019년 5대 해양부조리 주요 추진 성과
- 해상용 벙커C유(면세유) 불법유통 사건

1. 사건 개요

부산·여수·인천항에서 선원들이 몰래 빼돌린 해상용 벙커C유(면세유)를 시중의 1/3가격으로 매입한 후 단속기관의 적발을 피할 목적으로 소량을 물을 첨가하여 폐유로 위장, 경기도 일원의 섬유공장 및 화훼단지의 보일러 연료로 불법 유통시킨 사건

2. 수사결과

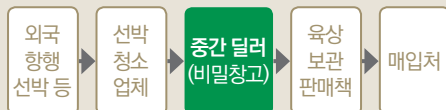
(1) 단속결과 총괄

급유·유창청소업체가 여수·부산·인천항에서 대형 선박 연료인 해상용 벙커C유를 빼돌려 전국 섬유업체 등의 보일러 연료로 총 2천8백만 리터(시가 180억 원)를 불법 유통하였음

* 해상면세유 공급책, 수집책, 운반책, 판매책, 매입처 등 25명 검거

(2) 불법유통 수법

빼돌린 면세유를 정품인양 위장 판매하기 위해 수집, 보관, 운송, 판매, 사용 등 업무를 세분화하여 점조직 형태로 유통함



▲ 해상용 벙커C유 불법유통 조직도

(가) 폐유로 위장 후 밀반출

- 1) 유창청소선이 외국항행선박 등에 접근하여 폐유 수거를 빙자 면세유를 불법으로 거래함
- 2) 확보한 면세유를 유창청소선에 저장 후 육상 판매 딜러에게 폐유배출 형태로 탱크로리에 환적함

* 해양경찰 및 세관의 단속을 피할 목적으로 선박 및 차량에 미리 바닷물 혼합장치를 설치하여 적발 시 바닷물을 섞어 폐유라고 속임



▲ 유창청소선→폐기물운반차량 환적장면



▲ 분리작업(물짜기) → 물과 기름의 비중차로 인해 시간이 경과하면서 자연스럽게 분리

(나) 정부등록 폐기물 운반차량(노랑차)

- 1) 유창청소선으로부터 이적작업 및 차량운송 시 해상면세유를 폐기물 수거 하는 것처럼 대낮에 버젓이 부두나 도로를 누비며 활개하였고, 차량 운송 후 화물주차장에서 또 다른 폐기물운반차량에 이적(차치기)하였음



▲ 폐기물운반차량 비밀유류창고 이송 추적

(다) 육상판매책 가짜세금계산서 발행

(주)○○에너지 등은 불법으로 취득한 면세유를 경유, 등유 등으로 가짜 세금계산서를 발행함 (세금탈루)

(3) 불법유통 문제점

정상 취급하는 C중유 대비 초저가 판매로 정상 석유시장 질서에 혼란을 초래하며, 해상용 벙커 C유는 외국항행선박 등에 사용할 목적으로 부가가치세법 등에 따라 약50% 면세되는 유류로 정부 보조금을 탈루함.

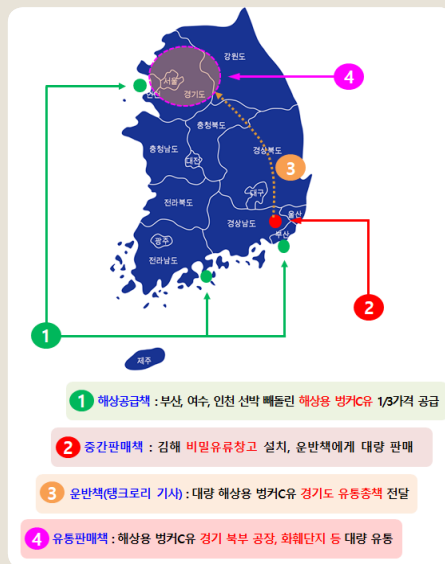
* C중유(1,000원) 대비 해상면세유 C중유는 약 300~400원 거래

또한, 육상에서 정상 유통되는 보일러 연료유 대비 최대 7~8배 많은 황분함유로 연소산화물에 의한 대기오염물질 증가(미세먼지) 및 토양산성화를 유발함



▲ 해상용 벙커C유 사용업체 매연 배출 장면

(4) 범죄 흐름도



3. 수사의의

외국항행선박 등에서 유창청소선·폐기물수거차량·비밀유류창고를 거쳐 최종 판매처까지 전 과정의 끈질긴 잠복 및 추적수사를 통해 범죄사실 관계를 구증하였으며, 이 사건을 계기로 해양경찰청-관세청-해수부-석유관리원이 업무협약(MOU)을 체결하여 향후 유사사건 발생 시 공조체제를 강화하기로 하였음

제2절. 국민에게 신뢰받는 해양범죄 수사

01. 국민 인권 보호를 위한 수사환경 조성

수사과 경장 김병조



▲ 인권친화적 수사환경 마련

가. 인권친화적 수사환경 개선

그동안 해양경찰은 여러 수사관이 동시에 피의자 등 사건관계인의 조사와 일반 사무를 병행하는 '개방형 수사 공간'으로 사무실을 운영하였다.

그러나, 사무공간과 조사공간이 분리되어 있지 않아 사생활 보호에 취약하다는 지적이 있었고, 해양경찰청 수사개혁위원회에서 피조사자 인권을 위해 사무 공간과 조사 공간 분리를 권고함에 따라, 전국 수사부서에 독립 조사실을 설치, 경찰관 '사무 공간'과 '조사 공간'을 완전히 분리하여 수사과정에서의 피조사자 개인 사생활보호 등 인권 침해 방지를 위한 구조로 전면 개선하였다.

2019년도에는 전국 수사부서의 수사 공간과 조사 공간 분리를 통해 독립조사실 총 77개소를 구축하였으며, 2020년도에는 보안·외사부서의 수사공간과 조사 공간 분리를 추진하고 있으며, 향후 더욱 효과적인 인권 친화적 수사 환경 조성을 위해 지속적으로 개선해 나갈 예정이다.

나. 해양경찰청-대한변호사협회와 업무협약 체결

2019년 11월 해양경찰 수사과정에서 피의자의 변호인 참여권의 실질화를 통해 방어권 보장 등 국민인권보호와 편익 증진을 도모하기 위해 해양경찰청과 대한변호사협회간 업무협약을 체결하였다.

대한변호사협회와 업무협약을 통해 경찰 수사과정에서 변호인 조력권 및 인권보호 강화 등 필요한 사항과 해양관련 법률·판례의 공동연구를 통해 해양 법체계의 발전에 도모하기로 하는 등 협력체계를 구축하였다.



▲ 대한변호사협회 업무협약 체결

다. 영장심사관 제도 도입·시행

국민의 인권을 침해하는 구속·압수수색검증영장 등 모든 영장에 대한 신청 前 사전심사를 통한 영장신청의 필요성, 절차 준수여부 등을 종합적으로 검토하는 등 사전통제 강화를 통해 영장신청의 무분별한 오·남용 방지로 인권침해 요소를 사전에 차단함으로써 국민의 인권을 존중하고 보호하기 위한 '영장심사관 제도'를 도입·시행하였다.

영장심사관들은 변호사 자격증 소지자를 선발(경감)하여 각 지방해양경찰청 수사부서 소속으로 배치, 영장심사관 역할을 독립적으로 수행하여 수사기관의 영장신청에 대하여 보다 세밀하고 꼼꼼한 검토와 동시에, 법률전문가로서 법령자문 지원, 송치 사건 결과 분석 등의 업무도 함께 수행하고 있으며, 향후 지속적인 영장심사관 채용을 통해 전국 해양경찰서 수사부서에 확대 배치할 계획이다.



▲ 영장심사관 제도 시행

라. 인권친화적 해양경찰 수사구현 다짐



▲ 인권보호 다짐대회

수사과정에서 국민 인권침해를 방지하고, 공정하고 투명한 해양범죄 수사를 위해 관련 규정과 원칙을 준수하고, 국민 개인의 정보보호에 최선을 다하며, 모든 직무수행 과정에서 국민의 입장에서 생각하고, 국민을 위한 인권보호를 최우선 과제로 실천할 것을 다짐하는 '인권보호 다짐대회'를 실시하였다.

인권보호 다짐대회를 계기로, 향후 지속적으로 국민 인권보호를 위한 수사제도·환경을 지속적으로 개선·보완해나갈 예정이며, 국민을 위한 인권친화적 해양경찰 수사구현을 위해 최선을 다할 것이다.

마. 인권보호 만족도 설문조사 실시



▲ 인권보호만족도 설문조사

국민인권 중심 수사개혁을 위한 인권보호 만족도 설문조사를 실시하였다. 이를 통해 수사과정에서 인권침해 요소를 사전에 차단하고 개선방안을 마련하는 등 수사 인권실태 파악 및 수사관에 대한 인권교육 자료로 활용하였으며, 향후 수사과정에서 인권침해 여부와 건의사항 등 현장에서 바로 국민과 소통하기 위한 수사민원 제도개선 등 국민을 위한 수사 환경 조성을 위해 각종 인권보호 제도를 지속적으로 개선해 나갈 예정이다.

02. 해양경찰 수사 전문역량 강화

수사과 경장 김병조



▲ 수사경과 선발 및 교육

가. 수사경과제 시행

해양경찰 수사개혁에 따른 수사경찰의 수사 전문성 강화의 필요성이 지속적으로 강조되고 있음에 따라, 수사경찰의 수사역량 강화를 위해 '수사경과제'를 도입·시행하였다.

수사경과제는 2018년 8월 「수사경찰 인사운영 규칙」 제정과 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용령」 개정을 통해 최초 도입되었으며, 2019년 1월을 시작으로 총 2회에 걸쳐 총 1,160명의 경찰관이 수사경과를 부여 받았다.

▼ 수사경찰 선발 현황

구분	계	경정	경감	경위	경사	경장	순경
'19년(1차)	951	39	93	282	193	248	96
'19년(2차)	203	10	6	63	56	52	16
경력채용	21	-	-	2	-	4	15

또한, 수사 전문인력 확보 등 전문성 강화를 위한 수사경찰 경력자 21명을 채용하여 전국 수사부서에 배치하였으며, 향후 수사부서 근무희망자를 대상으로 절차에 따라 수사경과로 선발·관리를 통한 수사경찰의 수사부서 장기근무 유도 등 수사경찰 전문성 향상에 기여할 전망이며, 지속적인 수사경과 선발·해제, 경력채용을 통해 체계적으로 수사인력을 구성·관리할 예정이다.

나. 수사연수소 개소



▲ 수사연수소 개소식

해양범죄 전문수사역량 제고를 위한 교육·훈련 강화 관련, 조직적(하드웨어) 측면에서 해양경찰교육원 산하 해양경찰 수사연수소를 신설(19.7월)하여, 중·장기적으로 명실상부한 국내 최고의 해양범죄 전문 수사교육기관으로 발전해 나갈 발판을 마련하였다.

해양경찰 수사연수소는 해양경찰교육원 소속 기관으로, 연수소장 산하 2개팀으로 운영(총 8명)하고 있으며, 2019년도에 총 16개 과정 690명을 대상으로 수사전문교육을 실시하였고, 향후에도 수사경찰의 수사역량 강화를 위해 수사 전문교육 과정을 지속적으로 확대·운영할 예정이다.

다. 수사 LAW 시스템 운영



▲ 수사 LAW 게시판

일선 현장의 수사경찰관에 대한 법률적 지원을 위해 「수사 LAW 게시판」을 개설하였다. 수사법령의 해석은 기소·불기소 여부 판단 등 피의자 인권보호와 직결된 중요한 요소이며, 해양범죄 사건에 대한 명확한 법령해석과 법집행 근거를 마련하여 치안 사각지대 해소를 위해 도입하였다.

「수사 LAW 게시판」은 해양경찰청 내 변호사 자격을 가진 영장심사관을 전담경찰관으로 지정하여, 전국 수사 및 현장부서 경찰관의 법령질의 내용을 신속·정확하게 답변하는 방식으로 운영하고 있다.

또한, 최근 3년간 타 부처 법령질의 핵심내용, 수사LAW 주요 문답사항, 최신판례를 종합한 「수사 LAW 200」책자를 발간하여 전국 현장부서에 배포하였으며, 향후 일선 수사부서장의 수사지휘역량 강화, 수사 및 현장부서 경찰관의 수사역량 강화를 위한 가이드라인도 추가 제작하는 등 수사 및 현장부서 경찰관의 올바른 법집행을 위해 지속적으로 개선해 나갈 예정이다.



▲ 수사 LAW 200

라. 수사경찰 워크숍(Expert, Smart) 개최



▲ 수사간부 Expert 워크숍

수사개혁에 따른 해양경찰 수사간부의 수사지휘능력 향상을 위해 전국 수사부서장 39명을 대상으로 '수사간부 Expert 워크숍(19.3월)'을 개최하였다.

수사간부 Expert 워크숍을 통해 국민의 눈높이에 부합하는 해양경찰 전문 수사역량 확보를 위한 수사부서장의 전문성과 수사지휘 역량강화 등 수사업무 발전방향에 대한 논의와 리더십 향상을 위한 특별강의도 함께 이루어졌다.

또한, 전국 수사경찰 약 190명을 대상으로 수사경찰의 수사 전문능력 향상을 위한 '수사부서 Smart 워크숍(19.10월)'을 개최하였다.



▲ 수사부서 Smart 워크숍

수사부서 Smart 워크숍을 통해 수사경찰의 수사역량 강화와 국민 인권보호를 위한 인권·수사전문성·협업능력 향상교육을 실시하였으며, 향후에도 수사경찰의 소통과 화합의 장을 마련하고, 수사경찰의 수사역량 강화를 위해 수사경찰워크숍을 지속적으로 실시할 예정이다.

제3절. 국민을 위한 해양경찰 수사개혁

01. 수사개혁을 위한 다양한 활동

수사과 경사 배대성



해양경찰 수사개혁



▲ 수사구조개혁위원회

가. 해양경찰 수사구조개혁 추진

수사권 조정 관련 정부합의문 발표('18.6.21.) 및 「형사소송법」이 개정('19.12.31.) 됨에 따라 새로운 사법 환경에 신속히 적응할 수 있도록 후속조치를 추진 중이다.

특히, 경찰과 검찰의 수사권이 대등협력 관계로 전환되어 검찰의 수사지휘권 폐지, 경찰의 수사종결권 신설 등으로 해양경찰수사의 독립성·책임성·공정성·전문성을 강화하고자 노력하고 있다.

(1) 수사구조개혁위원회 신규위원 위촉 및 개최

해양경찰은 2018년부터 국민의 시각에서 수사구조개혁을 추진하기 위해 학계·법조계·인권계 등 민간전문가 11인으로 구성된 수사개혁위원회를 발족·운영 하여 왔으며, 현재는 더욱 보강된 13인의 위원이 해양경찰 수사구조 및 인권시스템을 진단하고 수사정책 방향을 논의하고 있다.

(2) 국민을 위한 수사개혁 기획홍보 추진

국민을 위해 추진하는 수사개혁을 수혜 대상자인 국민 모두에게 효과적으로 알리고자 온·오프라인 기획홍보를 추진, 국민이 공감할 수 있는 수사개혁을 홍보하고 있다.

02. 수사역량 및 인권강화를 위한 해양경찰의 노력

수사과 경사 배대성

가. 수사의 독립성 공정성 확보를 위한 노력

해양경찰수사의 독립성과 공정성을 확보하기 위한 9개 개혁과제를 발굴해 6개 과제를 완료, 나머지 3개 과제를 차질 없이 추진 중에 있다.

(1) 수사관 제척·기피·회피제도 도입

수사관에 대한 제척·기피 적용으로 특정한 사건의 당사자 또는 사건의 내용과 특수한 관계를 가진 수사관을 그 직무의 집행에서 배제하여 수사의 공정성을 확보하려 노력했다.



▲ 차세대 형사사법정보시스템

(2) 독자적 차세대 형사사법정보시스템 구축 추진

인공지능에 기반을 두고 현장중심 업무처리가 가능한 모바일 체계 마련 등 해양경찰의 특수한 수사환경을 구현한 「독자적 차세대 KICS 구축사업」을 추진하고 있다.

나. 인권중심의 수사제도 개선

국민을 위한 수사개혁은 결국 국민의 인권보장을 위한 개혁이므로 국민인권 보장을 위한 다양한 과제를 선정하고 업무협약 및 예산 투입 등 지속적인 노력을 하고 있다.

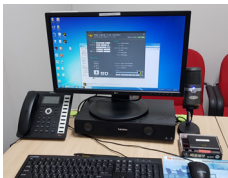
(1) 자기번호노트 도입

국민의 인권보호 및 방어권 신장, 공정·투명한 수사 환경 조성을 위해 경찰 수사 과정에서 피의자가 조사내용 등을 메모할 수 있는 제도를 도입하였다.

디지털 시대에서 수사과정 중 불합리한 일을 겪을 시 손쉽게 신고가 가능하도록 자기번호노트 표지에 「해양경찰 청렴신문고 QR코드」 삽입으로 접근성을 강화하였다.



▲ 청렴신문고 QR코드



▲ 진술녹음장비

(2) 진술녹음제도

수사과정의 투명성 제고 및 인권보호를 위한 진술녹음제도를 18개관서 대상 3차에 걸쳐 시범 운영해 신문 관행의 쇄신 및 수사대상자의 인권보호 강화를 위해 노력하였다.

FOCUS

15

수사과
경사 배대성

국민을 위한 수사개혁 추진

수사개혁 기본 방침

① 수사의
독립성·공정성 확보② 인권중심의
수사제도 개선③ 수사경찰의
전문성 강화

구분	주요 내용	
수사의 독립성· 공정성 확보	완료 (6)	① 서면수사지휘 원칙('18.12월~) ② 수사관 제척·기피·회피 도입('18.2월~) ③ 장기 기획(인자) 수사 일몰제('18.2월~) ④ 영장 미발부 사안 분석 환류('18.5월~) ⑤ 영장심사관제('18.11월 변호사자격 소지자 3명 배치 → '22년까지 총 25명 채용 후 관서 배치 추진) ⑥ 영장 유형별 신청기준 체크리스트 제작
	진행 (3)	① 독립된 수사전담 조직으로 개편, ② 관서장의 구체적 수사지휘 폐지(형소법 개정 시행시) ③ 수사관여자 실명·의견 명시(경찰청 공동 추진) * 同 3개 과제는 수사권 조정 형소법 개정 시행과 연계 추진
인권중심의 수사제도 개선	완료 (9)	① 진술 영상녹화·녹음 확대('18.7월~) ② 변호인 참여권 실질화('18.5월~) ③ 자기변호 노트(메모장) 도입('18.4월) ④ 유치인 접견교통권 보장('18.5월~) ⑤ 외국인 권리안내(NAVER 와 협약) 강화('18.10월~) ⑥ 인권준수 기본지침 마련('18.5월~) ⑦ 인권교육과정 신설('18.5월~) ⑧ 수사서류 열람 등 안내 강화('18.2월 훈령제정) ⑨ 인권친화적 수사공간 조성을 위한 『조사공간·사무공간 분리』('19.2월~)
	진행 (2)	① 유치장 환경 종합개선 추진 ② 유치장 관리팀 도입
수사경찰의 전문성 강화	완료 (7)	① 수사경과제 도입('19.1월 951명 선발 / 수사정원 744명의 1.5배에서 → 2배수 이내까지 확대 추진) ② 수사LAW 법률지원시스템 개설('19.4월~) ③ 수사오류사례 분석 및 환류 도입('18.5월~) ④ 수사전문교육 강화('18년 662명 → '19년 690명) ⑤ 해양경찰 수사연구소 신설 출범('19.7월~) ⑥ 수사 전문인력 확보('19년 26명 채용) ⑦ 전문수사관제 확대 운영(5개 분야 → 18개 인증분야로 특화 및 확대)
	진행 (3)	① 수사역량평가제 도입 ② 표준수사교육이력관리제 도입 ③ 수사지침 단권화 추진

제4절. 과학수사 미래발전 작업

01. 해양과학수사 특성화 전략

과학수사과 경사 김성곤



가. 대내외 수사 환경 변화

과거의 수사서류 위주의 조서재판에서 과학적 증거자료 위주의 공판중심주의로 변화함에 따라 객관적인 증거능력과 함께 법정에서 판사의 범죄행위에 대한 심증을 굳힐 수 있는 증명력이 높은 증거 수집에 대한 필요성이 강조되고 있다.

특히, 해양범죄를 다루는 해양경찰의 경우 특성화된 해양과학수사의 전문성 역시 함께 중요하게 여겨지고 있다.

나. 해양과학수사 전문화 필요

최근 해양사고가 증가하면서 국민의 소중한 생명과 재산 피해도 함께 증가하고 있어 사고의 실체를 밝히는 해양과학수사 전문성 향상 역시 필요하며, 교육수준 향상 및 인터넷 발전 등으로 국민이 요구하는 과학수사 수준은 과거에 비해서 매우 앞서 있어 향후 국민 눈높이에 맞는 해양과학수사의 기술뿐만 아니라 장비 분야에서도 다양한 개발이 진행 중에 있다.

▼ 해양과학수사 감정·감식 현황

(단위: 건)



민·관합동(김병민)
수중과학수사

분 야 \ 년 도	'17년	'18년	'19년	지속 증가 ▲
디지털포렌식	433	673	921	
지문감정	299	326	360	
폴리그래프	39	62	193	
화재감식	14	55	77	
수중감식	13	9	24	
현장감식	24	79	144	

다. 주요 연구 개발 사업



과학수사과에서 현재 진행하고 있는 주요 연구 개발 사업은 항해장비 디지털포렌식과 선박충돌 시뮬레이션이다.

(항해장비 디지털포렌식) 해양사고 현장디지털 증거물 무결성 및 증거능력 확보를 위한 항해장비 디지털 포렌식 기법 연구 진행('19년~'22년)

- 데이터 수집환경 설계 및 구축, 자료수집, 기반기술 연구
- 항적 복원·브리핑 프로그램 설계, 해양사고 분석

'19년	'20년	'21년	'22년
항해 장비 데이터 수집 환경 구축	항해 장비 데이터 추출 및 항적 복원	증거자료 데이터 추출 고도화 기술 개발	항해장비 데이터 복구용 플랫폼 제작



(선박충돌 시뮬레이션) 선박충돌사고의 궤적을 추정함으로써 효과적인 원인 분석 및 사고재현을 통한 증거 수집 능력 기술 개발('19년~'22년)

- AIS, V-PASS 자료 활용, 육상레이더 기반 선박 충돌 재현 기술 개발
- 소형선 충돌사고의 통항선 레이더 데이터 이용 선박충돌 재현기술 개발
- 소형선 궤적추정기반 충돌위험도 및 회피 가능성 평가기술 개발

'19년	'20년	'21년	'22년
선박충돌사고 재현 프로토콜 설계	사고 재현 3차원 프로그램 설계	시뮬레이션 시스템, 운항정보 동기화	선박충돌재현 시스템 구현



해양과학수사저널
Vol.1



해양과학수사저널
Vol.2

라. 과학수사저널 발부

과학수사과는 미래지향적 해양과학수사 발전을 위하여 끊임없이 노력하고 있으며, 그 동안의 해양과학수사의 최신 학술 교류 및 현장 사례를 분석하고 다양한 기술, 새로운 비전을 전달하기 위한 정기 간행물 '과학수사저널'을 창간하였다. ('19년 10월 30일)

* 과학수사 외부 기관 및 학계 등 500부 발부 완료

FOCUS

16

과학수사와
경사 김성곤과학수사 정보 공유를 위한 과학수사 저널
‘the scene’창간

1. 과학수사 저널 ‘the scene’창간의 첫걸음

2019년 10월 30일 해양 과학수사의 지식을 공유하고 전문성 강화를 위해 저널 발간의 첫 걸음을 내딛게 되었다.

과학수사 저널의 목적은 현장 요원들 각자 습득한 기법을 공유하여 지식을 나누고, 활약상을 소개하여 이를 통해 간접적으로 수사 기법에 대한 학습이 가능하도록 하며, 선진화된 외국의 과학수사 동향과 기법을 선보여 수사관들의 전문 역량을 높여 나갈 수 있도록 하는 것이다.

the scene은 과학수사 분야에 종사하거나 관심이 있는 사람이라면 필요할 때 어디서나 과학수사 정보를 쉽게 얻을 수 있는 역할을 할 것으로 기대한다.



the scene 창간호 표지는 프랑스 범죄학자 에드몽 로카르 “모든 접촉은 흔적을 남긴다”라는 내용을 배경으로 현장에서 수사와 감식, 분석하는 해양과학수사 요원들의 모습을 담았다.

2. 콘텐츠 구성

MOTIF, FOCUS, ZOOM IN로 각 콘텐츠별 테마를 설정하여 구성하였으며, 현장 중심 사례 및 연구로 독자 스스로 수사관이 된 것 같은 몰입감을 갖도록 제작되었다.



▲ MOTIF

▲ FOCUS

▲ ZOOM IN

MOTIF 해양경찰 과학수사요원들의 현장감 넘치는 열정적인 이야기와 각자의 업무와 포부 등이 수록되어 있고 폴리그래프, 선체검사 등 분야별 전문가 교수들의 연구 실적 내용이 담겨 있다.

FOCUS 현장 사례를 중심으로 선박충돌, 화재 선박 등 해양사고가 발생한 곳에서 해양경찰과 과학수사 요원들의 활약상 및 구체적인 조사 기법과 노하우가 기록되어 있다.

ZOOM IN 외국 과학수사의 동향에 대한 연구와 함께 국내 최신 연구개발 내용 소개, 해양과학수사의 주요 뉴스, 그리고 역사 속에 배우는 조선시대 과학수사에 대해 설명하고 있다.

3. 앞으로의 계획

the scene은 관계기관, 연구시설 등 50여 곳에 배포되며 2020년 6월 16일자로 ISSN(국제표준연속간행물)에 인정 받아 국제기준 공식 연속간행물로 기재되었고 ISSN 등록번호는 2733-6204이다. 이후로도 과학수사 저널 the scene은 해양 특화 분야인 해양경찰 과학수사 활약상을 현장사례 중심으로 국민에게 알리고, 관련 분야 최신 학술 정보를 공유하여 해양경찰의 수사역량을 강화하기 위해 매년 2회에 걸쳐 발간될 예정이다.

제5절. 외사치안활동 강화를 통한 해양 국제범죄 대응

01. 세계화와 외사경찰

외사과 경위 이재영



가. 국제화 시대에 따른 치안수요 증가

21세기에 들어 교통·정보통신의 발달과 국가 간 인적·물적 교류의 확대 등 글로벌화에 따라 범죄의 장소나 대상이 국가의 경계에 한정되지 않는 ‘국제성 범죄’가 점차 증가하고 있다.

‘국제성 범죄’는 광역화·조직화·대형화의 특징을 가진 범죄로 외국인 관련 범죄, 산업 정보 유출, 불법 입·출국 등이 이에 해당한다.

우리나라는 해양을 통한 교역량이 전체 99% 이상을 차지하는 세계11위 규모의 무역 국가이며, 점차 고령화되는 어가의 부족한 노동력 확보를 위한 외국인 근로자의 수입 등 환경이 국제범죄의 수요를 급격히 증가시키고 있다.

이에 따라 해양과 관련된 국제성 범죄 예방과 단속을 위한 외사경찰의 역할이 점차 중요시 되고 있다.

나. 출·입국자 현황

2019년 말 기준 우리나라 총 출입국자는 93,548,093명으로 사상최고치를 이어갔으며 전년대비 5.2% 증가하였다. 이는 국민의 해외여행 선호도 증가 및 신속한 출입국 심사서비스 제공 등에 의한 결과로 판단되고 있다.

▼ 내·외국인 출·입국자 현황

(출처 : 법무부)

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
인원	66,372,908	79,987,974	80,407,702	88,908,420	93,548,093

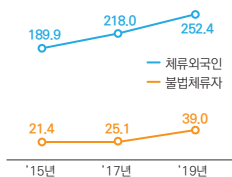
다. 국내 체류 외국인 현황

2019년 말 기준 국내 체류 중인 외국인은 2,524,656명으로, 2015년 대비 32.9% 증가하였고, 최근 5년간 평균 7.4%의 증가율을 보이고 있다.

▼ 체류 외국인 현황

(출처 : 법무부)

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
인원	1,899,519	2,049,441	2,180,498	2,367,607	2,524,656



▲ 연도별 국내 체류외국인 및 불법체류자 현황 (단위:만명)

국적별로는 중국(110만명/43.6%), 베트남(22만4천명/8.9%), 태국(21만명/8.3%), 미국(15만7천명/6.2%), 일본(8만6천명/3.4%), 우즈베크(7만5천명/3%)등의 순으로 나타나고 있다.

국내 고용된 외국인 선원은 2019년 말 기준 26,331명으로 전년(26,321명)과 큰 변동은 없으나 중국인 선원 감소(13.1% ↓) 및 인도네시아(4.5% ↑)·베트남(1.8% ↑) 선원 증가 추세이며, 외항선(11,461명/43.5%), 연근해어선(10,032명/38%), 원양어선(3,869명/14.7%), 내항선(923명/3.5%), 외항여객선(46명/0.2%) 순으로 나타나고 있다.

국적별로는 인도네시아(9,498명/36%), 필리핀(5,557명/21.1%), 베트남(5,452명/20.7%), 미얀마(4,306명/16.3%), 중국(1,304명/5%), 기타(214명/0.8%)로 분포되었다.

▼ 국적별 외국인 선원 현황

(출처 : 해수부)

구분	'16년	'17년	'18년	'19년
계	23,307	25,301	26,321	26,331
중국	1,737	1,669	1,501	1,304
인도네시아	6,991	8,275	9,084	9,498
베트남	4,642	4,720	5,355	5,452
미얀마	4,235	4,512	4,346	4,306
필리핀	5,503	5,903	5,779	5,557
기타	199	222	256	214

02. 국제 해양범죄 현황

외사과 경위 이재영



가. 국제범죄 단속 활동

해양경찰청은 2019년 한 해 총 408건 검거하였고, 검거 인원은 720명으로 구속 31명, 불구속 476명, 이첩 186명, 불기소 27명으로 처리하였다. 전년 대비하여 검거 건수는 164명(67.2%) 증가하였고, 검거인원 또한 229명(46.6%) 증가하였다.

국제 해양범죄는 밀수·밀입국 등 ①국경관리 분야, 불량 식·용품 판매 등 ②국민안전 분야, 산업기밀 유출 등 ③국익·산업보호 분야, 외국인근로자 인권침해 등 ④인권보호 분야로 구분하여 살펴볼 수 있다.

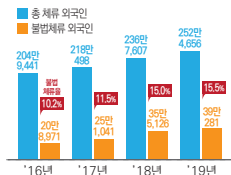
나. 국경관리 분야

국경관리 분야에는 국제 해양범죄는 밀입국, 밀출국(밀항), 불법체류·취업 등 출입국 문란 범죄와 밀수 등 범죄가 해당된다.

(1) 출입국 문란(밀입국, 불법체류 등)



▲ 밀항사범 검거



▲ 국내 불법체류 외국인 증감 추이(단위: 명)

최근 외국인 근로자에 고용허가제 도입, 사증면제 제도 확대 등 출입국 절차 간소화로 합법적인 입국이 쉬워짐에 따라, 해상을 통한 집단 밀입국 시도는 최근 감소추세이다.

다만, 관광 및 취업을 목적으로 합법적 입국을 한 후 불법체류하는 외국인이 점차 증가하고 있다. 외국인 불법체류자는 2014년도 약 21만 명에서 2019년도 약 39만 명으로 5년만에 약 18만명(86.9%)이 급격하게 증가하였고, 전년 대비 약 3만5천명(9.9%)이 증가하는 등 최근에도 꾸준히 증가추세에 있다.

▼ 불법체류 외국인 현황

(출처: 법무부)

구분	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
불법체류자	208,778	214,168	208,971	251,041	355,126	390,281

특히, 제주도 무사증제도를 악용하여 제주 입도 후 육지로 도외이탈을 시도하는 사례가 꾸준히 발생하고 있다. 제주 무사증 입국은 올해 813,477명으로 전년 대비 56.4% 증가하였고, 또한 무사증 불법체류자는 8,756명으로 전년 대비 34.8% 감소하였다.

▼ 제주 무사증 불법체류 및 검거

(출처: 법무부)

구분	무사증입국자	불법체류자	검거인원
'16년	918,683명	7,788명	1,158명
'17년	357,590명	9,846명	1,445명
'18년	519,945명	13,450명	2,112명
'19년	813,477명	8,765명	2,017명

지속 증가하는 외국인 불법체류가 검거를 위해 법무부 주관으로 실시하는 불법체류자 정부합동단속(연 5회)에 적극 참여하여 2019년 불법체류자 2,335명 및 고용주 412명을 검거하는데 기여하였다.

또한, 제주 무사증 무단 이탈자 등 19명을 포함하여 총 353명의 밀입국 및 불법체류 사범을 검거함으로써 체류질서 확립에 기여하고 있다.

▼ 밀입국·불법체류자 검거 현황

(출처: 법무부)

구분	직접 밀입국	제주 무사증 무단 이탈	불법체류·취업
'16년	6명	24명	234명
'17년	5명	34명	59명
'18년	6명	50명	185명
'19년	1명	19명	333명

우수사례

제주청 국제범죄수사대

- ☑ 제주 무사증 제도를 악용하여 밀입국 기도자를 모집, 제주도에 입국하게 한 후 도의 불법이동을 알선한 중국 알선조직 5명 검거

(2) 밀수(불법 수출 및 수입)

밀수는 세관을 통한 적법한 통관절차를 거치지 않고 국내로 물건을 들여오거나 해외로 판매하는 유형의 범죄로써 과거에는 공해상에서 밀수품을 선박에 옮겨 실어 국내로 들여오는 것이 보편적이었다.



▲ 밀입국 알선조직 이동

반면 최근에는 정상적으로 수입되는 컨테이너나 소포장 안에 밀수품을 은닉한 뒤 겉에 물품을 쌓는 수법(일명 '커튼치기')을 사용하거나, 밀수품을 해상에 투기한 뒤 되찾아 오는 방법(일명 '던지기 수법'), 국제여객선을 이용한 보따리 상인들의 밀수 등 다양화·지능화·조직화 된 밀수 수법이 지속적으로 발생하고 있다.

해양경찰청은 2019년 총 82건(총 60명 / 구속 3명, 불구속 55명, 이첩·불기소 2명)의 밀수범죄를 단속하였으며, 전년도(17건 / 26명) 대비하여 단속건수 65건(382%), 단속인원 34명(130%)이 증가하였다.

▼ 최근 5년 밀수사범 검거 실적(해양경찰청)

구분	검거		처리		
	건수	인원	구속	불구속	이첩·불기소
'16년	12	42	1	40	1
'17년	17	27	2	23	2
'18년	17	26	1	24	1
'19년	82	60	3	55	2

세부 품목별로는 농·수·축산물 22건(25,683만 원), 의약품 38건(3,180,000만 원), 담배 15건(338,725만 원), 의류·가방 3건(54,380만 원), 식품류 3건(370만 원)이 적발 되었다.

▼ 최근 5년 세부 품목별 검거 실적(해양경찰청)

구분	농·수·축산물	의약품	담배	의류·가방	주류	식품류	기타
'16년	3	3	2	-	-	3	1
'17년	6	2	2	1	1	2	3
'18년	11	2	1	-	2	1	-
'19년	22	38	15	3	-	3	1



▲ 가짜 성 기능 치료제

우수사례

중국산 가짜 비아그라 밀수 사범 검거 - 본청 외사과 -

- ☑ 중국으로부터 가짜 발기부전치료제(비아그라) 약 200만정(시가 294억 원)을 전자제품으로 위장하여 화물 톨서비스로 운송, 국내 유통한 사범 4명 검거

다. 국민안전 분야



▲ 불량 해양안전용품(공기통)

국민의 안전한 먹거리 제공과 생활안전 위협요소를 차단하기 위해 그간 상대적으로 소홀했던 국민·사회안전 위해 분야에 대한 적극적 단속활동을 시행하여 2019년도 120건(276명)을 검거하여 전년대비 102건(253명)이 증가하였다.

세부 사항으로는 원산지 위반 29건(34명), 불량 식품(제작·유통) 범죄 48건(67명), 마약(향정)류 범죄 13건(20명), 기타 안전침해 범죄 30건(55명)을 단속하였다.

우수사례

불량 공기통 유통사범 검거 - 창원서 외사계 -

- ☑ 안전검사를 받지 않은 불량 수중 비상탈출용 공기통을 중국에서 싼값에 수입 (10만 원)하여 국내에 비싸게 유통(4~50만 원)한 수입업자 7명 검거

라. 국익·산업보호 분야



▲ 신소재 그래핀 필름

21세기에 들어서면서 과학과 산업기술의 발달로 각종 기술 특허 및 영업비밀 등 지적재산권이 중요 가치로 자리매김한 가운데, 이를 불법 도용하거나 유출시켜 국내 산업과 국가에 중대한 손해를 끼치는 사건이 지속적으로 발생하고 있다.

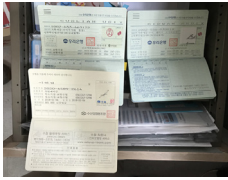
이에 따라, 해양경찰청은 해양산업기술 보호 수사 전담반을 구성·운영하여 산업기술 유출, 불법 외국환 밀반출, 지적재산 침해 등을 집중 단속한 결과 2019년 6건(7명)을 검거하였다.

우수사례

첨단기술 도용 및 물품제작·유통업자 검거 - 중부청 국제범죄수사대 -

- ☑ 신소재 그래핀필름 제조 특허기술 영업비밀을 무단으로 침해하고, 해외 안전 인증 표시를 무단 도용하여 검증된 제품인 것처럼 해외에 불법 유통한 업체 및 대표 검거

마. 인권보호 분야



▲ 수수료 착복 차명계좌 통장

최근 어업분야의 일손부족으로 인해 외국인선원의 노동력을 수입함에 따라 상대적으로 취약한 사회적 지위를 악용하여 고용보험 미가입, 수수료 착취 등 경제적 침해를 가하거나, 갑질행위·폭행·협박 등 인권침해 행위가 발생하고 있다.

해양경찰청은 이러한 외국인 인권보호 분야에 대한 단속활동 결과 2019년 총 16건 (19명)의 사범을 검거하였다.

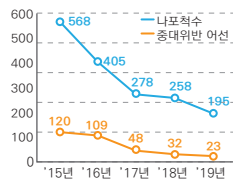
우수사례

외국인 선원 모집·채용 대가 착복 - 동해서 외사계 -

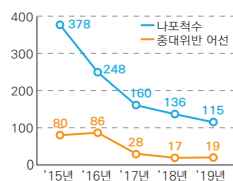
- ✓ '15년부터 '17년까지 약 3년간 인도네시아 현지 송출회사로부터 송입한 외국인선원 400여 명 대상 총 4억 원의 송출비용(취업수수료)을 차명계좌로 착복·횡령한 사범 2명 검거

03. 불법조업 외국어선 사범처리 현황

외사과 경위 이재영



▲ 최근 5년 나포 현황
(해양경찰·해양수산부)



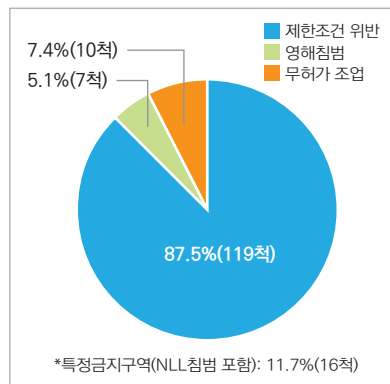
▲ 최근 5년 나포 현황
(해양경찰청)

가. 불법조업 외국어선 사범처리 현황

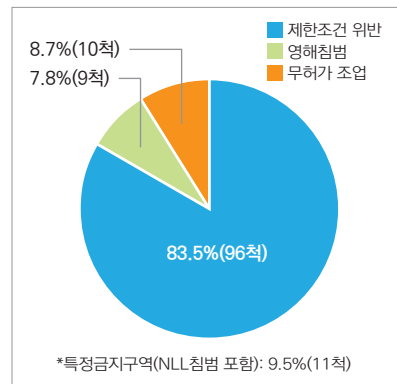
(1) 중국어선 나포 현황

2019년도 해양경찰청 및 해양수산부의 총 불법조업 중국어선 단속 건수는 195건으로 전년 258척 대비 24.4% 감소하였으며, 매년 그 척수가 감소세에 있다. 또한 영해침범·무허가 조업 등 중대위반 어선 또한 급격한 감소 추세이다.

불법조업 혐의로 해양경찰청이 나포한 중국어선은 올해 총 115척으로 2018년 136척 대비 15.4%가 감소하였으며, 영해침범·무허가 등 중대위반 어선은 19척으로 전년(17척) 대비 10.5% 증가하였다.(최근 5년 중대위반으로 나포된 어선은 평균 46척)



▲ '18년 위반유형별 단속 현황



▲ '19년 위반유형별 단속 현황

(2) 사법처리 현황

2019년에는 불법조업 중국어선 선장 등 선원 총 26명을 구속하였고 담보금은 91억 6,900만 원을 부과하였다. 이중 77억 6,900만 원이 납부(납부율 93.3%)되어 국고에 귀속하였다. 또한 담보금 미납 및 영해침범 어선에 대해서는 선박 압수를 원칙으로 확정 판결 전까지 압수·위탁을 실시하고 있다. 2019년도에는 중국어선 15척을 몰수하여 전체 폐선하였고 그 중 5척을 폐선조건부 공매처리 하였다.

나. 불법조업 외국어선 단속 사례

2019년 특수공무집행방해로 단속된 중국어선은 3척으로 2018년 6척 대비 50% 감소하였으나, 경찰관이 부상당하는 등 국가 공권력에 대항하는 폭력저항 중국어선에 대하여는 엄정한 사법처리를 진행하고 있다.

(1) 경찰관 상해 특수공무집행방해 중국어선 단속

2019년 7월, 삼지창 형태의 등선방해물을 현측에 설치하고 철망으로 선체를 둘러싼 채 공해상으로 도주하는 중국어선을 나포하는 과정에서 선장이 조타실로 진입하려는 경찰관을 향해 몽키스패너를 휘두르는 등 폭력저항을 하자, 해양경찰은 추적권을 발동하여 2시간이 넘는 사투를 벌인 끝에 공해상에서 해당 선장 및 항해사 등 간부 선원을 전원 검거하여 구속조치 하였다.



▲삼지창-철망 설치 중국어선



▲이중철문, 쇠창살로 조타실 폐쇄

(2) 영해 내 마약투약 및 불법조업 중국어선 단속

2019년 5월, 서해 NLL해역에서 해양경찰의 단속을 회피하기 위해 선외기형 고속 보트를 이용하여 불법조업을 감행하던 중국어선에 대하여 나포작전을 진행 하였다.

선장은 해양경찰의 단속을 피하기 위해 선박을 갯벌에 좌주시킨 채 도주를 시도 하였으나, 해양경찰의 촘촘한 수색 끝에 해상에서 선장을 검거하였고, 조사를 통해 대한민국 영해 내 마약(필로폰)을 투약한 혐의까지 밝혀 구속 송치 하였다.



▲ 우리 영해 내 마약을 투약 후 불법조업 감행, 도주한 중국 고속보트

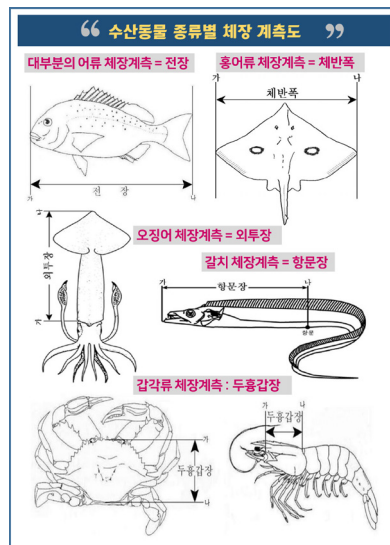
다. 사법처리 강화 노력

(1) 포획금지기간·체장규정 도입·적용

해양경찰청은 불법조업 중국어선 단속 강화를 위해 현재 국내법에 설정된 포획금지기간·체장규정을 2016년 한·중 어업공동위원회를 통해 중국어선에도 적용할 것을 합의하여 2019년 7월 도입·시행하여 제주·서귀포·목포서에서 이를 적용하여 총 4척의 중국어선을 단속하였다.

포획금지기간·체장규정

중국어선의 주 포획 6종(고등어, 참조기, 갈치, 문치가자미, 살오징어, 꽃게)을 포함한 총 36종의 어종 대상 포획금지 기간 및 체장·체중을 설정하여 위반 시 단속



▲ 수산물 체장 계측도

품종	포획 금지기간	포획 금지체장
대구	3.1~3.31	30cm 이하
살오징어	4.1~5.31	외투장 12cm 이하
갈치	7.1~7.31	항문장 18cm 이하
고등어	(음력) 3.15~4.15	21cm 이하
꽃게	6.21~8.20	포란암컷 또는 6.4cm 이하
참조기	4.22~8.10	15cm 이하

▲ 포획 채취 금지기간 및 체장 기준

(2) 기관출력 변경 미신고 담보금 부과기준 신설

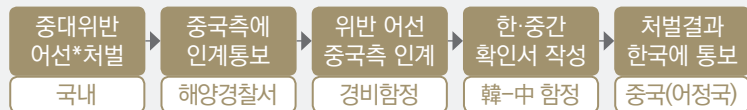
우리수역에 입어하는 중국어선은 ‘대한민국 배타적경제수역에서의 중화인민공화국 어선의 입어에 관한 절차규칙’에 따라 기관 출력을 변경 시 해수부에 신청서를 제출하도록 규정되어 있다.

그러나 이를 위반한 중국어선에 대한 담보금 부과기준의 부재로 기존 ‘조업일지’ 및 ‘승선원 명부’ 기재 위반으로 혼용 적용하여 상이하게 담보금을 부과했던 문제점을 개선하고자 2019년 10월, ‘기관출력변경 미신고’ 부과기준을 신설하고 담보금 부과액을 최고액으로 신설하였고, 2019년 목포서에서 2척의 중국어선을 단속하여 담보금을 부과하였다.

효율적 위반선박 단속을 위한 제도 마련

☑ 중대위반 중국어선 직접인계제도

해양경찰청은 우리해역에서의 중국어선 불법조업 행위를 근절하기 위한 사법 제재 강화 방안으로 2010년부터 경비함정 단속과정에서 폭력저항, 집단계류 도주, 무허가조업 등 중대한 위반행위를 저지른 중국어선에 대하여, 나포하여 우리 측 처벌 후에 해상에서 중국 측 정부선박과 접선하여 중국어선을 직접 인계함으로써 중국 측의 재조사를 통한 이중처벌을 요구하고 있다.



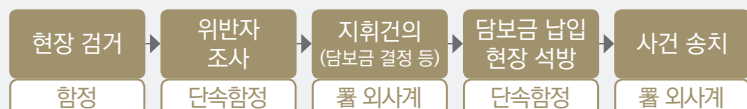
* 중대위반어선 : 폭력저항, 영해·특정금지구역 침범, 무허가

직접인계제도를 통해 2019년도 까지 중대위반행위 선박 100척을 직접인계하여 95척이 중국 당국에 의해 선박몰수(8척), 벌금(87척) 등의 이중처벌을 받았다.

인수인계 실패의 주요인으로는 기상불량에 따른 인수지연, 중국측 함정 부재에 따른 인수거부 등이며, 2018년 1월 중국 측의 일방적 통보로 전면 중지되었으나, 한·중간 지속적 외교협력(어업문제 협력회의, 실무단속회의, 어공위)을 통해 2019년 12월 재개되었다.

☑ 불법조업 외국어선 현장조사제

현장조사제는 제한조건 위반과 같은 경미 사범에 대하여 국내로 압송하지 않고 나포현장에서 바로 조사를 실시, 담보금을 납부할 경우 즉시 석방하는 제도로, 경비구역 공백의 최소화 및 압송에 따라 발생하는 유류비 및 조사시간(48시간 → 5시간)을 대폭 절감하는 등의 긍정적 효과가 있다.



FOCUS

17

외사과 경위 이재영

국내·외 공조를 통한 국내 최대 규모 코카인 밀반입 검거 사례

1. 사건 개요

2019년 8월 25일 02:10경, 콜롬비아에서 출항('19.7.7.)하여 태안항 묘박지에 정박한 홍콩 선적 골든 사바나호(필리핀 선원 20명 승선) 선내 창고에서 코카인 약 101kg(3천억 원 상당)이 적발됨

국적	총톤수	건조년도	크기	적재화물
홍콩	94,528톤	'17년	292×42m	벌크(석탄)/16.5만



▲ 골든사바나호 제원 및 이동 경로

2. 사건 진행

(첩보입수) 2019년 8월 17일, 화물선이 콜롬비아에서 마약을 은닉하여 한국 태안항으로 출항중이라는 첩보를 美 수사기관과 공유

(선박 등선검색) 2019년 8월 25일 02:10경, 태안항 인근 묘박지에 투묘 중인 골든사바나호 대상 경비정 이용 등선, 마약 탐색 실시



▲ 경비함정 접근, 등선

▲ 선내 마약 탐색

(코카인 발견) 선박 선수창고 내 더블백에 담긴 98개의 포장된 코카인 봉지 발견

(본부설치/압수수색) 선원 대상 조사·검증 등 수사진행을 위한 수사본부 설치(본청·중부청·

인천서 등 43명)하여 코카인(101kg), 휴대전화·통신기기 등 압수, 선원 마약투약 여부 간이검사 실시



▲ 창고에 은닉된 더블백

▲ 포장된 코카인 봉지

3. 사건 수사 실시

(과학수사) 승선원 전원 DNA 채취, 마약성분 검출 여부 검사(국과수) 실시, 거짓말탐지 및 휴대전화·노트북·저장장치 등 디지털포렌식 등 과학수사 실시

4. 사건 종결

(구속 송치) 선원 간 범행과 관련하여 대화한 내용이 기록된 VDR자료를 주요 증거로 하여 1등항해사 구속 송치

【VDR】

선박항해기록장치(Voyage Data Recorder)

선박의 위치·속도·침로, 음성, 레이더 자료 등 운항과 관련된 자료를 저장하는 장치

(평가) 해양경찰 최초 韓·美 공조 및 국내 해양전문기관(관세청·한국선급 등) 간 우수협업 사례로 평가(100건 이상 언론보도)



▲ 지상·공중파 언론(뉴스)보도

제6절. 정보·보안 역량강화

01. 해상 집단민원 대응 및 정책정보 수집역량 강화

정보과 경위 김동혁



▲ 독도해역 경비



▲ 해상풍력 발전

가. 치안 여건

최근 동아시아 지역에서 「자유롭고 열린 인도-태평양 전략(미국)」, 「일대일로(중국)」, 「도쿄전략 2018(일본)」 등 강대국들이 해양교통로 확보를 위한 주도권 경쟁을 벌이며, 동맹국이나 주변국들의 동참을 유도하는 상황에서, 일본은 우리나라를 화이트리스트(우대국) 대상에서 제외하는 수출무역관리령 개정안 처리를 강행하였고, 우리나라는 한일군사정보보호협정(GSOMIA) 연장에 응하지 않는 등 한·일간 외교 분쟁이 그 어느 때보다도 심화되고 있어 독도·이어도 등 해양주권수호에 대한 관심이 높아지고 있다.

또한, 국내에서는 최근 후쿠시마 원전사고 이후 방사능 오염수의 해상 배출로 인한 우리나라 해역 내 영향을 우려하고, 해양쓰레기 관리에 대한 정부의 실질적 정책 대안을 요구하는 등 해양환경에 대한 관심도 늘어나고 있다.

한편, 정부는 재생에너지 공급량을 총 에너지 생산량 전체 20%로 확대하기 위한 방안의 일환으로 해상풍력단지 건설을 추진하고 있으나, 어업인들은 권역별 대응 방안을 마련하는 등 반대활동이 조직적·체계적으로 발전하는 가운데, 현장의 목소리를 듣고 가교역할을 해야 하는 해양경찰 역할의 중요성도 점점 커지고 있다.

나. 해상 집회·시위의 체계적 안전관리 추진

(1) 해양경찰 정보기능의 역할

국책사업에 대한 반발, 어업권 분쟁 등 해양 관련 집단민원이 지속적으로 발생하고 있는 가운데, 해상집회·시위 등 집단행동 시 평화적 의사표현을 유도하여 자유 민주주의에 부합하는 정당한 의사표현과 더불어 국민의 권익과 안전을 최대한 보장 하고 있으며, 평화적 의사표현 수단이 아닌 폭력행위·업무방해·항로점거·집단계류 등 올바른 국정활동의 저해와 사회적 갈등을 조장하는 불법 집단행동에 대해서는 엄정한 법 집행으로 국가의 안정적 국정운영을 지원하고 있다.

(2) 권역별 상황분석

〈중부권역〉

중부지방해양경찰청이 관할하는 수도권과 충청지역은 우리나라 총 인구의 56%인 2,940만 명이 거주하여 인구밀도가 매우 높고 여객선, 뱃시어선 등 다중이용선박



▲ 해상 진출 모습



▲ 인천항



▲ 서해5도 어장확대



▲ 고래 불법포획 사범 검거



▲ 근해안강망 어선



▲ 연안선망 해상퍼레이드

소요가 많아 사고 개연성이 높으며, 태안과 보령해역은 근해어업인과 연안어업인 간 조업구역 침범 등에 관한 이해 갈등이 여전히 상존하고 있다.

특히, 서해 NLL 해역은 북한경비정, 북한어선, 중국어선 등과 대치하고 있어 해상 치안활동에 주의가 요구되는 상황이나 지난해 남북화해와 협력 분위기에 따라 정부는 서해 5도 인근해역에 대해 2019년 2월 20일 여의도 면적의 84배에 이르는 244.86km² 규모의 어장 확장 및 조업시간을 1시간(일출·일몰전후 각 30분) 연장한 바 있으나 지역 어민들은 이에 만족하지 못하고 추가적인 어장 확장을 요구하고 있는 실정이다.

〈동해권역〉

불법 대게·고래 포획 및 트롤·채낚기 공조조업 등 지역 토착형 범죄에 대한 대대적 단속으로 점차 감소추세에 있으나, 범죄수법이 날로 지능화·기업화됨에 따라 어족자원 보호를 위해 지속적인 예방·단속이 요구되고 있다.

대외적으로는 동해 NLL을 접하고 있어 북한선박의 남하상황이 지속 발생하고 있고, 일본과의 외교관계 경색으로 독도주변 우리 해양영토를 둘러싼 긴장감이 점차 고조되고 있는 실정이다.

또한, 정부의 「제6차 국가전력 수급계획」에 따라, 강릉 안인진리 일원에 화력 발전소를 건설 중인 가운데, 지역어민과 시공업체 간 피해보상 문제로 인한 갈등이 지속되고 있다.

〈서해권역〉

정부의 신 재생에너지 정책기조로 해상풍력 발전 사업이 각광받고 있는 가운데, 인근 어업인들은 조업구역 축소와 어장 황폐화로 인한 직·간접 피해를 주장하며 반대하고 있다.

특히, 고창 구시포 앞 해상은 2017년부터 해상풍력개발공사를 시작, 2019년 8월 실증단계 공사가 마무리 되어 해상풍력 터빈 20여 기가 가동되고 있으나 피해보상 없는 해상풍력단지 건설 백지화를 주장하며 2차례의 해상시위를 개최하는 등 정부와 어민 간 갈등은 계속될 전망이다.

정부는 골재수급을 위해 서해 EEZ 바다모래채취 신규단지 지정을 추진중에 있으나 전북 어민들은 생태계 파괴로 인한 어장 황폐화를 우려하며 서해 EEZ 신규 골재채취 단지 지정 공청회 저지 및 육상집회 등을 개최하는 등 신규단지 지정에 반대하고 이와 관련 해역이용평가서 협의에 갈등이 지속되고 있다.

〈남해권역〉

부산을 중심으로 대형선망·트롤, 대형쌍끌이·외끌이, 중형쌍끌이·외끌이 등 중·대형 어선 수백 여 척이 조업을 하며 우리나라 수산물 생산량에 상당한 비중을 차지하고 있다.



▲ 부산항 북항 재개발지역



▲ 부유식해상풍력발전



▲ 해녀들 해상풍력발전소 반대 시위

그러나 한·일 어업협정 지연에 따른 부산 지역 대형선망업계의 조업부진, 국내·외 어업여건 변화에 따른 어획량 감소, 정부의 어선 감척사업 등으로 어려움이 가중되고 있어 사회·경제적 문제로 대두되고 있다.

해양공간적인 측면에서 살펴보면 부산 북항 재개발 사업, 부산신항 추가개발사업 등 굵직한 해양항만 국책사업이 추진 중에 있으나 소형선박 대체 계류지 미확보, 신항 개발에 따른 피해보상, 신항 명칭선정을 두고 지자체간 마찰이 빚어지는 등 복합적인 갈등양상을 보이고 있다.

아울러, 지난 2019년 7월부터 재개된 남해 EEZ 바다모래 채취와 관련, 산란기 채취 중단 등 재개이행조건 준수여부를 놓고 골재채취업체와 어민들 간의 팽팽한 긴장감과 더불어 울산 고리 및 신고리 원자력 발전소 인근 어민들의 어업피해 보상을 놓고 반대 목소리가 높아 원활한 국책사업추진 및 국경운동을 위한 갈등해소가 필요한 실정이다.

〈제주권역〉

제주특별자치도의 '탄소 없는 섬' 정책 추진에 따라 대정, 한림, 평대, 월정, 표선 등 해상풍력 발전시설 5개소건설이 추진 중이나 지역주민들의 피해보상, 환경파괴·생태계 보호 등을 주장하는 환경·시민단체들의 반대에 부딪혀 난항을 겪고 있다.

외국함정의 해군제주기지 입항 시, 해군기지 반대활동가들이 카약 등을 이용한 해상 시위 등 해상진출이 빈번하게 발생하며 긴장관계를 고조시키고 있다.

(3) 주요 집회 및 시위 발생현황

해안을 중심으로 발전소 건설, 항계 확장 등 각종 국책사업이 추진되면서 피해보상 및 사업 백지화 등을 주장하며 최근 5년간 해·수산 관련 해상 집단행동은 총 89건 발생 하였으나 실제 사법처리 건수는 2017년 1건으로 비교적 불법 해상 집회시위 비중은 낮은 편이다.

▼ 해상집단행동 발생현황

구분 년도	총계 횟수	어업권 보장 횟수	피해 보상 횟수	기타 횟수	사법처리
누계	89	19	6	64	불구속 1
'15년	15	1	2	12	
'16년	24	3	-	21	
'17년	27	9	1	17	불구속 1
'18년	13	1	-	12	
'19년	10	5	3	2	

다. 주요 집회 및 시위 사례

(1) 울산 서생어민, 신고리원전 관련 피해보상요구



▲ 서생어민, 해상집단행동

(2) 서해5도 어민, 어장확대 및 조업시간 연장요구



▲ 인천, 서해5도 어장확대 및 조업시간 연장요구

(3) 충남 연·근해 선망, 세목망 금지기간 변경 요구



▲ 보령, 세목망 금지기간 변경 요구 해상 퍼레이드

(4) 팽목항 석탄재 매립 반대, 해상을 통한 집단행동



▲ 진도항 배후지 석탄재 매립 반대 요구

(5) 용호부두 폐쇄 요구 해상 집단행동



▲ 용호부두 폐쇄 요구

울산 서생어민, 신고리원전 5·6호기 취·배수구 해상공사로 인해 백화현상이 발생 했으며, 어선 12척을 동원한 해상집단 행동을 통해 피해보상을 요구하는 민원을 제기 하였다.

서해5도 어민들은 19년 2월 확장된 D어장은 거리가 멀고(왕복50마일) 해저지형이 꽃게어장으로 부적합하여 형식적인 어장이라 평가하며, 추가확장 또는 D어장 우측 해역의 꽃게 성어기(3~6월, 9~11월) 한시적 개방을 요구하고 있다.

충남 연·근해선망협회는 최근 수온상승 등 어업환경변화로 멸치 산란기가 5~6월로 당겨졌음에도 7월까지 멸치잡이 세목망 어업을 금지한 것은 현실과 맞지 않다며 금지 기간을 6월까지로 변경 해줄 것을 요구하며 어선 45척이 참여한 해상퍼레이드를 개최 하는 등 강력한 반발이 있다.

진도항 배후지 석탄재 매립 추진에 지역주민(팽목·서망·마사 마을) 및 시민단체는 「팽목항 석탄재 매립 반대대책위」를 구성하고, “팽목항에 석탄재를 매립할 경우 인체 유해성 및 해양생태계 파괴 등이 우려 된다”며 해상퍼레이드 1회, 육상집회 2회를 개최하는 등 강력한 반대 입장을 표명하였다.

부산 용호어민은 러시아 선박(SEA GRAND) 광안대교 충돌 사고로 인한 용호부두를 폐쇄하고 친수공간을 조성해달라는 요구와 함께 어선 10척이 참여하는 해상 퍼레이드를 개최하는 등 지역어민 반발이 있다.

라. 국민안전과 민생현장을 지원하는 해양정보

그간 지속적으로 논란이 되어온 정보경찰에 대한 개혁목소리가 높아짐에 따라 해양경찰 정보활동 또한 개혁방안을 충실히 이행하기 위해 지난해부터 정보업무 진단과 더불어 국민들과 공감할 수 있는 방향으로의 변화를 모색해 왔으며, 구체적인 실행방안을 수립해 시행 중이다.



▲ 정보경찰에 대한 사회적 시각

(1) 민생현장 최우선 정보수집 체계 마련

정부정책 수혜자인 국민과 현장의 목소리가 국가정책에 반영될 수 있도록 현장 정보 활동 활성화를 위해 정보수집 활동범위를 명확하게 재정립함으로써 문제가 될 수 있는 불필요한 정보수집활동을 차단하였다.

특히, 해양 전문성을 바탕으로 국민과 해양·수산 종사자들의 잠재인원 및 고충을 정부에 전달하고 해양 정책에 있어 시대적 흐름에 맞지 않는 법·제도 및 현장실태와 불합리한 행정에 대한 개선을 위해 주력하고 있다.

(2) 전문 해양정보 확립을 위한 인재양성 및 역량강화

해양경찰청 부활 이후 조속한 정보기능의 정상화를 위해 체계적인 교육훈련을 통한 전문정보관 육성을 추진하고 있다.

지역별 특성에 맞는 맞춤형 교육 및 상설 정보아카데미 운영으로 다양한 전문가 초빙, 토론중심의 교육을 통해 인권 중심 정보활동의 발판을 마련함과 동시에 경력 1년 미만의 초임 정보관을 대상으로 2회에 걸친 Change-up 교육을 실시하여 변화된 정보활동 목표 및 기본소양을 갖출 수 있도록 하였다.

또한 예비정보관 제도를 도입하여 기본실무교육 사전 이수, 1년여 간의 부서실습 및 평가 등 모니터링 기간을 거치도록 하여 그 결과를 토대로 정식 정보관이 될 수 있는지에 대한 검증을 거치도록 하였다.



▲ 지역별 상설 정보 아카데미



▲ 초임정보관 Change-up 교육

(3) 내부적 통제장치 마련 등 정보활동 제도보완

그간 인적역량 및 환경적 요소 등에 좌우되던 정보수집활동에 대해 국민적 요구가 반영된 명확한 행동준칙 마련으로 정보활동 기준에 대한 규범화에 앞장섰다.

직무범위와 기본원칙, 활동한계 등을 규정한 「해양경찰청 정보경찰 활동규칙」(‘19.7.1.) 제정을 통해 현장 정보활동에 대한 정당한 근거 부여와 동시에 내부적 통제 장치 마련으로 국민들이 공감할 수 있도록 하였다.

특히, 인권 중심 정보활동, 정치관여 금지, 부당지시 금지와 부당한 지시거부에 따른 불이익 금지 등 정보경찰이 ‘해야 할 일’과 ‘하지 말아야 할 일’을 구체적으로 규정함으로써 정보경찰의 ‘잘못된 관행’을 원천적으로 차단하게 되었다.

마. 해·수산 정책·제도 개선 및 민생 가교 역할 수행

(1) 정부의 해·수산 관련 정책판단·제도개선 지원

정부의 역점 추진 정책과 관련한 정보수집에 역량을 집중하고, 4차 미래 정보·국제 동향 등 新 정보 영역 발굴·확대를 통해 국가 해·수산 정책 방향에 부합하는 맞춤형 정보의 수집 제공을 위해 집중하고 있다.

▼ 주요 제도개선 사례

구분	내용	반영
법령	낙시어선 영업구역 제한	「낙시관리법」 개정 시행
법령	유아용 구명조끼 비치	「선박설비기준」 개정 시행
안전	낙시어선 도면 전자화	2톤 이상 도면 전자화 완료
환경	해양환경 캠페인 추진	대국민 캠페인 추진



▲ 제도개선 관련 사진

(2) 국민신뢰 회복을 위한 현장여론 수집 강화

‘오피니언 리더’에서부터 ‘현업’까지 현장 전반의 균형감 있는 여론이 즉시성 있게 정부 정책 수립과 추진 과정에서 반영될 수 있도록 현장과의 정보 소통창구 역할에 노력하고 있다.

02. 국가 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화 및 인프라 구축

정보과 경사 김재학

가. 해양경찰 보안기능의 역할

해양경찰은 국가 통합방위기관 및 방첩기관으로 해양에서의 보안수사 및 첩보수집, 대북상황처리, 취약요소 관리 등 삼면이 바다인 우리나라의 해양 안보업무를 전담 하는 유일한 국가기관이다.

최근에는 해상에서 남북 군사적 충돌 우려보다는 북한 어선이 우리나라 영해를 침범 하는 사례가 증가하는 등 해양경찰 보안기능의 역할이 증가하고 있다.

또한, 장거리 미사일 발사 등 북한의 일방적인 해양안보위협이 지속되고 있어 관계 기관과 신속 대응태세를 확립하고 원거리 도서 항·포구 등 안보 취약요소를 대상으로 안보교육 등 보안 활동을 강화하고 있다.

나. 안보상황 대응역량 강화를 위한 인프라 구축

동·서해 접경해역 관할 해양경찰서(인천·동해) 업무분석을 통해 보안과를 신설, 서해 5도 등 접경해역 안보상황 대응역량 강화로 국가 해양안보를 공고히 하는 기틀을 마련 하였다.

또한 보안상황(사건)에 대한 과학적 분석을 위하여 사이버수사 인력을 특별 채용하고, 전략물자관리원(KOSTI)과 업무협약을 통해 전략물자수사 전문교육을 신설하는 등 해양 안보전문가를 양성하여 해양안보 전문기관으로 도약하기 위하여 힘쓰고 있다.



▲ 접경해역 어업인 안보교육



▲ 전략물자관리원 업무협약



▲ 하노이 북·미 정상회담



▲ 대북제재 위반선박 검거

다. UN대북제재 결의 이행을 위한 선박 수사

2019년 2월 제2차 북·미 정상회담(하노이회담), 6월에는 역사적인 남·북·미 정상 판문점 회동이 이루어졌으나 가시적인 성과를 도출하진 못하였다. 이후 비핵화 실무 협상 또한 결렬되어 북·미관계는 얼어붙고 남·북 관계는 경색되었다.

관련국의 대북제재가 지속됨에도 UN안보리 대북제재 위원회(1718 위원회) 2019년도 보고서에는 북한이 원유, 정유제품, 석탄 등을 해상에서 선박 간 이전(Ship to Ship) 방식을 통해 지속적으로 대북제재를 회피하고 있으며, 선박위치발신 장치(AIS)의 조작 등 국제 해양법 위반사례도 지속적으로 발생하였다.

해상에서 벌어지는 대북제재 위반행위 대부분 영해에서 멀리 떨어진 공해 또는 北 해상에서 발생하여 인지가 어렵고 위반자의 신병을 확보하기 어렵다.

하지만 해양경찰청은 국제 공조수사를 통해 대북제재 위반선박을 검거하였으며 북한산 물품 위장 반입 의심 업체 및 선박, 그리고 전략물자의 불법수출입에 대한 수사 활동을 전개하였다.

Chapter 04

환경

깨끗한 해양환경 보전



제1절. 해양오염사고 발생 현황

제2절. 해양오염 예방체계 확립

제3절. 해양오염사고 대비·대응 강화

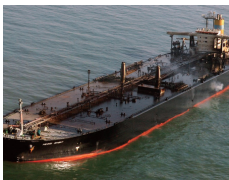
제1절. 해양오염사고 발생 현황

01. 우리나라 해양오염사고 발생 현황

기동방제과 7급 이미향



▲ 여수 씨프린스호(1995)



▲ 태안 허베이스피리트호(2007)



▲ 여수 GS칼텍스부두 우이산호(2014)

가. 우리나라 주요 대규모 해양오염사고

1995년 7월 23일, 태풍 ‘페이’내습으로 피항 중이던 씨프린스호(유조선, 144,567톤)가 여수시 소리도 해안에서 좌초되면서 적재 중인 원유 및 연료유 총 5,035kℓ가 유출되어 부산·울산·포항 및 일본 대마도 앞 해상까지 기름이 확산되는 등 상당한 피해가 발생했고 재난적 해양오염사고의 위험성을 일깨워준 계기가 되었다.

2007년 12월 7일, 태안에서 허베이스피리트호(유조선, 146,848톤)가 크레인부선과 충돌하여 원유 12,547kℓ가 유출되었다. 이는 씨프린스호 유출량의 2배에 해당하는 양으로 당시 서해안 지역을 뒤덮은 검은 기름은 막대한 경제적 피해를 끼쳤다. 이 사고는 국내에서 발생한 가장 대규모의 오염사고였으며, 123만 명에 이르는 자원 봉사자가 기름 제거에 동참해서 ‘서해의 기적’으로 불리기도 했다.

2014년 1월 31일, 여수 GS칼텍스 부두에 접안 중이던 원유 운반선 우이산호가 송유관과 충돌하여 원유 및 납사 등 기름 약 899kℓ가 해상에 유출되었다. 이는 기존의 선박에 의해 발생한 사고와는 달리 해양시설에서 발생한 사고로 해양시설의 방제 대비·대응을 위한 안전 관리가 필요함을 일깨워주었다.

이러한 재난형 대규모 해양오염사고는 발생 시 천문학적 환경피해가 발생할 수 있으며, 공공환경 및 국민의 건강과 재산에 막대한 피해를 유발한다. 우리나라의 최근 10년간 해양오염사고는 연평균 271건이 발생하였으며, 오염물질 유출량으로 보면 연평균 537kℓ가 매년 바다로 유출되었다.

나. 2019년 해양오염 발생현황

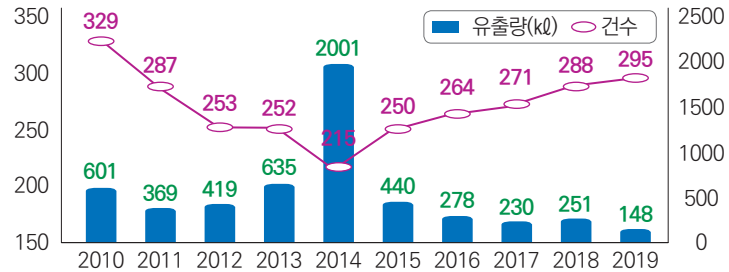
2019년에 총 296건의 해양오염사고가 발생하였으며, 기름 및 유해화학물질, 폐기물 등이 147.9kℓ 유출되었다. 2018년에 비하여 사고건수는 약 3%(8건) 소폭 증가한대 비해 해양오염사고 초기 적극적 사전 유출방지 조치(유류이적, 파공봉쇄 등)의 결과로 유출량은 약 41%(103kℓ)가 감소하였다.

최근 10년간 오염사고 추세를 살펴보면 2010년~2014년 사이에 해양오염사고 건수가 감소하다가 2015년부터 소폭 증가하는 추세이며, 2014년 1월 여수에서 발생한 우이산호(유조선, 164,169 톤) 충돌사고(원유 등 899kℓ 유출)와 2014년 12월 부산에서 발생한 현대브릿지호(화물선, 21,611톤) 충돌사고(벙커C유 335.2kℓ 유출)로 인해 유출량이 급등하였지만, 2014년을 제외하고 유출량은 꾸준히 감소하는 추세이다.

100kℓ 이상이 대규모 해양오염사고는 2016년 이후는 발생하지 않았다. 이는

사고선에 적재된 기름을 선제적으로 외부 이적하고 파공 부위를 봉쇄하여 대량 유출을 사전에 방지하는 등 적극적인 사전 방지조치로 대규모 해양 오염사고가 발생되지 않은 것으로 보인다.

▼ 최근 10년간 해양오염발생 현황

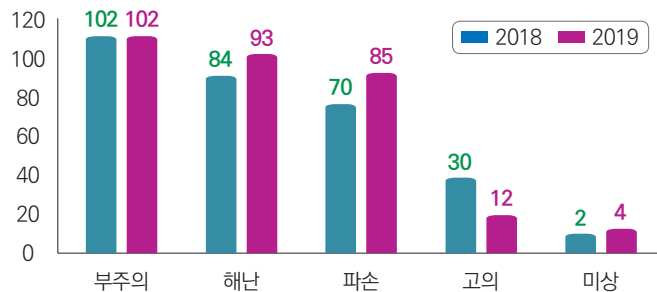


(1) 원인별

해양오염사고의 원인은 다섯 가지로 ①충돌·좌초·침수·침몰 등에 의한 해양사고에 기인한 '해난', ②기름을 바다로 불법으로 배출하는 '고의', ③중사자의 작업 중 과실 등에 의한 '부주의', ④선체나 기기의 손상, 화재 등으로 인한 '파손', 그리고 ⑤오염행위자를 알 수 없는 '미상'으로 나뉜다.

2019년에는 부주의에 의한 사고가 102건(34.5%)으로 가장 많이 발생하고, 해난(93건, 31.4%)>파손(85건, 28.7%)>고의(12건, 4.0%)>미상(4건, 1.4%) 순이다. 유출량은 해난이 100.5kℓ로 68.0%를 차지하고, 파손(32.2kℓ, 21.7%)>부주의(7.7kℓ, 5.2%)>고의(7.1kℓ, 4.8%)>미상(0.4kℓ, 0.3%) 순이다.

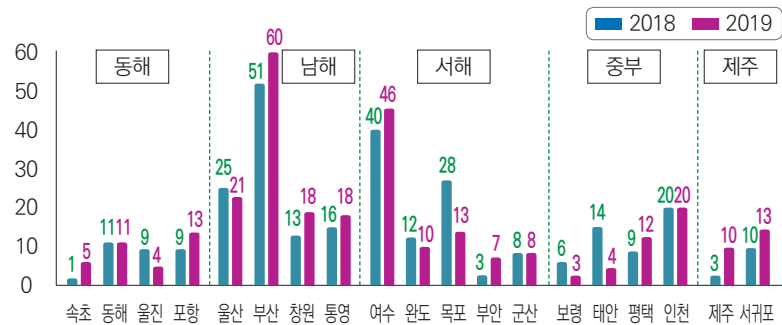
▼ 원인별 사고건수



(2) 해역별

2019년 우리나라의 해역별로 분석을 해보면 부산항, 울산항 등 대규모 항만이 밀집한 남해청 관할 해역에서 해양오염사고가 가장 많이 발생하고, 유출량은 남해청, 서해청 관할해역 유출량이 높은 것으로 나타났다. 사고건수의 경우 남해청(117건, 39.5%)>서해청(84건, 28%)>중부청(39건, 13.2%)>동해청(33건, 11.1%)>제주청(23건, 7.8%), 유출량의 경우 남해청(56.2kℓ, 38.0%)>서해청(40.8kℓ, 27.6%)>동해청(28.2kℓ, 19.0%)>제주청(17.9kℓ, 12.1%)>중부청(4.8kℓ, 3.2%) 순이다.

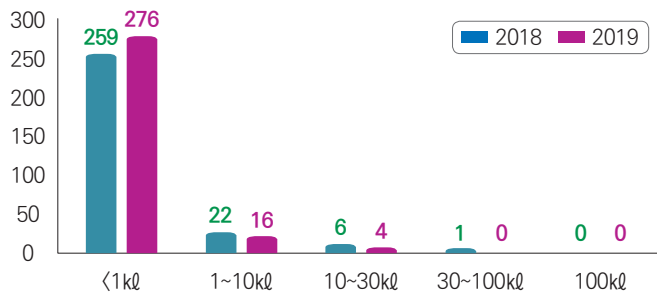
▼해역별 사고건수



(3) 사고규모별

1kℓ 미만의 소형 사고가 276건으로 전체의 93% 차지하였고, 1kℓ 이상 30kℓ 미만 사고는 20건이 발생, 전체 7%를 차지하였다. 1kℓ 미만의 소형 사고건수는 2018년도 259건 대비 1.1% 소폭 증가한 수준인 276건의 사고가 발생하였고, 유출량은 선제적 유출 방지조치 적극 실시로 전년 대비 유출량이 약 40%(103kℓ) 감소하였다.

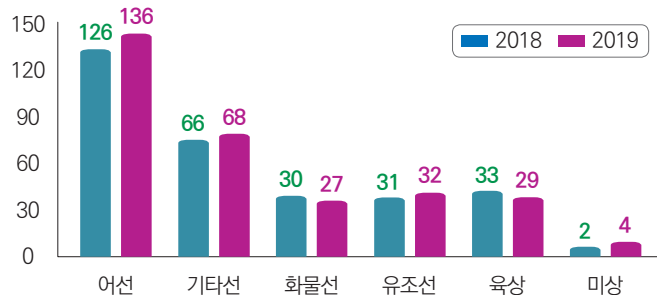
▼사고규모별 사고건수



(4) 오염원별

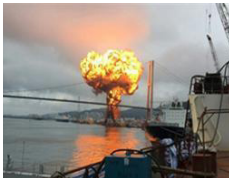
어선(136건, 45.9%)>기타선(68건, 23.0%)>유조선(32건, 10.8%)>육상(29건, 9.8%)>화물선(27건, 9.1%)>미상(4건, 0.7%) 순이고, 유출량은 기타선(53.6kℓ, 36.2%)>어선(49.8kℓ, 33.7%)>육상(22.9kℓ, 15.5%)>유조선(13.2kℓ, 8.9%)>화물선 (8.0kℓ, 5.4%)>미상(0.4 kℓ, 0.3%) 순으로 나타났다.

▼오염원별 사고건수

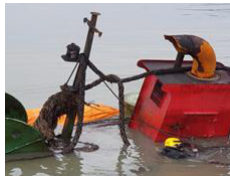


02. 해양오염사고의 위험성, 현재와 미래

방제계획과 7급 여영화



▲ STOLT GROENLAND호



▲ 광양호 오염사고

* 연료유 황함유량 3.5% → 0.5%이하
① 국제항해선박('20.1.1~)
② 국내항해선박('21.01.01. 이후 정기검사 신청일 또는 '21.12.31 중 먼저 도래한 날 부터 적용)
** 연료유 황함유량 0.1%이하('20.9.1~) ①인천 ②평택·당진 ③여수·광양 ④부산 ⑤울산

우리나라는 동북아 물류중심지로 국제교역규모가 세계 6위로 매년 40만 척 이상의 선박이 입·출항한다. 또한 우리나라의 정유 산업은 국가 핵심 산업으로 기름물동량이 세계 최상위에 해당한다. 일단 대형 해양오염사고가 발생하면 천문학적 환경피해가 발생할 수 있으며, 공공환경 및 국민의 건강과 재산에 막대한 피해를 유발한다. 해양경찰이 해양오염사고에 대비·대응하는 이유는 이러한 해양오염사고가 국민의 생활과 밀접하게 연관되어 있기 때문이다.

허베이스피리트호 사고 이후 해양오염 긴급방제 총괄 지휘권을 해양경찰청으로 일원화하여 일사 분란한 방제조치를 할 수 있도록 하였고, 대규모 해양오염사고 시 긴급 해양오염방제 초동조치를 위하여 여수, 울산, 대산지역에 방제비축기지를 운영, 초기 사용할 방제물자를 비축하고 있다. 특히 향후에는 우리나라 대표적인 도서 관광 자원이나 해상물류의 길목인 제주지역에 방제비축기지를 신설하고 1시간 이내에 동원 가능한 공백 없는 전국적 방제보급 체계를 갖추고자 한다. 더불어 최근 재난·복합형 해양오염사고의 위험성이 대두되고 있다. '마리타임메이지호'사고('13.12)이후 해상 화학사고 대응 역량강화를 위해 관계기관(환경부, 소방, 화학방재센터 등)과 협업을 강화하고 화학방제함을 확보하는 등 대응 시스템을 개선하였다.

가. 울산, 케미컬운반선 폭발·화재 사고

2019년 8월 28일 울산 염포부두에서 계류 중인 STOLT GROENLAND호(25,881톤, 케미컬운반선)의 화물탱크에서 원인 미상의 폭발, 화재가 발생하였다. 당시 추가 선박 폭발 등 사고 확산 가능성 우려에 따라, 해양경찰과 소방이 협력하여 적극적 긴급 초동 조치로 해·육상 합동 대응하였으며, 조기에 화재진압을 완료하였다. 조기에 화재진화가 되지 않았다면, 선박 내 화학물질 14종 27,600톤이 실려 있어 추가 폭발 등으로 국가 재난적 사태로 확산될 위험성이 높았다. 또한 그간 해양경찰에서는 해양 오염사고 시 사전방지 조치로 더 큰 오염사고를 미연에 방지하는 데 힘썼다. 유류이적, 파공봉쇄 등 사전 유출방지 중심의 방제조치를 이행함에 따라 더 큰 피해 없이 마무리 할 수 있었다.

나. 예인선 광양호 침몰 사고

2019년 3월 15일 17시 50분경 전남 영광군 송이도 남서 쪽 해안에서 광양호(44톤, 예인선)가 좌주, 침수·침몰되어 연료유(B-A) 약 6kℓ가 유출되는 사고가 발생하였다. 신속한 사고수습을 위해 지역방제대책본부를 설치하였으며, 에어벤트 7개소 봉쇄 및 잔존유 19kℓ를 이적 완료하였다. 악천후에도 유류이적 및 유출유 확산 방지로 큰 피해가 없었으며, 방제대응과정에서도 민간 전문가와 선주 측 참여로 신속한 의사결정 및 합리적 방제조치를 이행할 수 있었다.

국제해사기구(IMO)에서는 전 세계적으로 문제가 되고 있는 선박으로 부터의 대기 오염 문제를 해결하기 위해 황산화물(SOx) 배출 규제를 강화하고 있으며, 국내 해양 환경관리법에 반영되어 2020년부터는 선박연료유 황 함유량 기준이 강화된다.

특히 항만대기질법에 따라 지정된 국내 5개 배출규제해역은 더 강화된 배출기준을 준수해야 한다.

더불어 국제해사기구(IMO)에서는 해상교통 온실가스 규제를 강화하고 있으며, (2050년까지 50%감축) GHG배출 및 탄소가 없는 무탄소 연료(수소, 암모니아, 전기연료 등)를 대형 선박들의 에너지원으로 사용하는 연료유의 전환이 예측됨에 따라 30년 이내에 급격한 세계 해상교통 에너지 변화가 예상되고 있다. 이에 따라, 해양오염방제에 대한 패러다임 변화가 예상되며, 신재생에너지, 친환경에너지 등에 대한 방제정책 및 방제방법의 다변화가 필요할 것으로 보인다. 앞으로 해양경찰은 기름에 의한 해양오염사고 예방, 대비, 대응 뿐 아니라 신기술에너지에 대한 대비를 철저히 하고 미세먼지, 해양쓰레기 등 국민 생활에 밀접한 해양환경 관리를 통해 국민이 체감할 수 있는 해양환경 보호활동을 전개해 나갈 것이다.

03. 해양오염사고 대비·대응을 위한 협력 강화

방제기획과 7급 여영화



▲ 국가 방제책임기관 회의

가. 인접 국가간 해양오염방제 협력체계 구축

해양경찰청에서는 우리나라 주변 해역에서 발생하는 해양오염사고 시 인접국(한·중·일·러) 간 공동 대응체계 구축을 위하여 북서태평양보전실천계획(NOWPAP : Northwest Pacific Action Plan)의 실무 당국자 간 회의에 적극 참여하고 있다.

NOWPAP은 북서태평양 해역의 이용, 개발 및 관리를 목적으로 유엔 환경계획(UNEP)의 권고에 따라 1994년 9월에 북서태평양지역 4개국이 해양 환경보전실천계획 추진에 관한 결의문을 채택하여 출범하게 되었다. 한편 우리나라는 1999년 4월에 열린 4차 NOWPAP 정부 간 회의에서 「해양오염 대비·대응에 관한 사업」을 주관하기 위한 지역방제활동센터(MERRAC)를 유치하였고, 2000년 3월부터 한국해양과학기술원 해양시스템안전연구소(現 선박해양플랜트연구소)에 설치하여 운영하고 있다.

▼ NOWPAP 지역방제활동센터 현황

구분	데이터 및 정보네트워크 (DINRAC)	오염모니터링 (POMRAC)	해양환경긴급 대비·대응 (MERRAC)	특별모니터링 및 연안환경평가 (CERRAC)
설립국가	중 국	러시아	한 국	일 본
설립장소	북 경	블라디보스톡	대 전	토아마
운영기관	중 국	태평양	선박해양	북서태평양지역

NOWPAP MERRAC에서는 국가방제책임기관 정기회의 및 전문가 회의, 회원국 간 통신훈련 및 도상훈련, 합동방제훈련 등을 통하여 4개국 간에 수립한 NOWPAP 지역긴급계획의 이행 및 지속적인 보완·발전을 추진하고 있으며, 해양경찰은 우리나라에 설치된 MERRAC에 대한 운영지원과 긴밀한 업무협조를 통해 북서태평양 지역의 방제대응역량을 지속적으로 강화하고 있다.

(1) NOWPAP 지역 국가방제책임기관 회의 참석

해양오염방제국에서는 매년 NOWPAP 지역의 해양오염 대비·대응 및 지역협력체계 발전을 위해서 한국·일본·중국·러시아 4개국 해양오염방제 책임기관이 모여 논의하는 실무당국자 회의에 참석하고 있다.

이 회의에는 한국 해양경찰청(해양오염방제국), 일본 해상보안청, 중국 해사국, 러시아 운송부 등 각국의 방제실무자들과 국제해사기구, NOWPAP 사무국 등 40여 명의 관계자들이 참가하여 기름 및 HNS 유출사고에 대비한 긴급계획의 원활한 이행 방안을 논의하고, NOWPAP 훈련 및 교육 수행에 대한 최근 동향에 대한 발표와 토론을 실시한다.



▲ 전문가 회의



▲ NOWPAP 합동훈련

(2) NOWPAP 방제활동센터 전문가회의 참석

NOWPAP 회원국 간 북서태평양지역의 해양환경 보호 및 인접국가간 방제지원·협력 체계 강화를 위하여 매 2년마다 방제책임기관 전문가회의를 개최하고 있다. 2001년 제6차 NOWPAP 정부간 회의 시 전문가 회의 개최를 최종 합의·결정하였으며, 2002년부터 한·중·일·러가 순차적으로 전문가회의를 개최하고 있다. 지난 2019년 12월에는 일본 해상보안청 주관으로 전문가회의를 개최하였으며, 국가방제책임기관(정부)과 준공공기관(공단 등)의 역할을 비교하고 협력방안을 모색하였다.

(3) NOWPAP 방제훈련 실시

지역 긴급계획 상의 해양오염사고 통보 및 접수·전파, 지원 절차에 대한 훈련 및 보안을 위한 통신훈련을 실시하고 있다. 통신 훈련은 주최국이 설정한 가상 시나리오에 따라 대형 해양오염사고에 대한 최초보고, 중간보고, 긴급 계획의 발동 및 방제지원·자재 요청 등을 팩스 및 이메일 등 다양한 경로를 통해 이루어진다. 그리고 매 2년마다 한국-중국, 러시아-일본의 순서로 개최국가에서 방제 선, 방제인력 등 방제자원을 실제로 동원하는 합동방제훈련을 실시하고 있으며, 이를 통해 국가 간 방제 대응 실행력을 확보하고 있다.

구분	기간	장소	비고
국가 방제책임기관 회의	'19.8.27.~30.	한국 서울	
전문가 회의	'19.12.18.~19.	일본 도쿄	

나. 해양오염사고 대비·대응 위한 협력체계 강화

(1) 신(新) 남방정책에 부합하는 한-베 간 협력 강화

신남방정책은 문재인 대통령이 2017년 11월 공식 천명한 정책으로, 베트남, 태국, 미얀마, 라오스 등 아세안 10개 국가들과의 협력 수준을 높여 미국·중국·러시아 등 주변 강국 수준으로 끌어올린다는 정책이다.



▲ 한국-베트남 간 정례회의



▲ 방제협력 논의

베트남은 최근 고속 성장에 따라 해상물동량 증가에 따른 해양오염사고 발생 위험성이 높아짐에 따라 종합적인 해양 환경보호 관리의 필요성을 인식하고 해양오염사고 대응 대비를 위한 방제 역량 강화 지원을 한국 정부에 요청하였다.

이에 해양경찰청과 해양수산부는 「베트남 해양 환경관리 기반 구축을 위한 역량강화 사업」을 제안하여 한국 국제협력단(KOICA) 주관 공적개발 원조사업으로 선정되었고, 2019년부터 3년간 사업 추진 중에 있다. 해양경찰청은 베트남의 해양오염 방제역량 강화를 위한 현지교육 및 초청연수, 기술협력을 지원하고 있으며, 이 사업을 통하여 베트남의 해양 환경관리 담당 공무원 및 전문가들에게 해양오염방제에 대한 기초 지식을 전달하고 역량을 강화하여 해양 환경관리 정책업무 발전에 기여할 것이다.

(2) 해양오염 관련 세계3대 학회 참석, 최신 방제정책 공유

해양오염방제업무는 특성상 인접 국가 및 국제기구와의 긴밀한 협력이 요구되며, 국내 방제업무 발전을 위한 최신 국제경향 파악이 중요하다.

이에 해양오염 관련, 2019.5.20.(화)~5.24.(금) 4일 간 아시아-태평양(호주) 지역에 개최되는 세계3대 국제학회 「Spillcon」에 참석하여 해외 정부기관 및 전문기관과의 교류 및 최신 방제정책·기술·장비 정보를 파악하여 국내에 환류·공유하고자 하였다.



▲ 컨퍼런스 전경

학술발표는 국가별 방제정책, 해양 사고 경향에 대한 분석 및 드론·IT 기술 등 최신 방제기술의 현장 적용 결과에 대한 연구·발표가 주류를 이루었다.

유조선 이중선체 강화에 따라 대규모 기름오염 유출 해양오염사고 발생률은 다소 감소가 되었을지라도 해양 폭발사고 등 재난형 해양오염사고의 발생 위험은 여전히 상존하고 있다.



▲ 장비전시 관람

또한 급변하는 해양 환경정책은 각국 관계정부와 전문가들의 합의와 논의를 거쳐 결정된 후 국제해사기구(IMO)의 가이드라인과 규칙에 의해 수용되기 때문에 해양오염방제 정책 또한 국제적 동향을 파악하는 일은 선제적인 국가 방제체계 및 제도수립을 위해 필수적이다.

앞으로도 방제관련 주요 세계학회 및 국제기구와의 교류를 통해 선진 방제정책을 수용하고 국제협력 강화해 나갈 것이다.

FOCUS

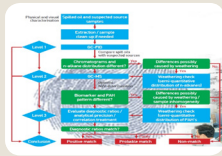
18

방제계획과
7급 여영화

新남방정책, 해양오염사고 대응 국제협력 강화

1. 한국(해양경찰청)-베트남(해양도서청)간
방제분야 협력 개시

2006년 12월 베트남 중남부에서 발생한 해양 오염관련 유출유 분석을 지원계기로 해양경찰청과 베트남 해양도서청 간 업무협약을 체결하였으며('08년) 이후 해양오염방제분야 업무협력을 강화해 오고 있다.



▲ 유출유 분석지원('06년)



▲ 한-베 MOU 체결('08년)

2. 공적개발원조(ODA) 본격 추진

베트남 해양도서청(VASI)과 한국 해양경찰청 간 지속적인 상호교류를 통해 베트남 내 해양오염사고 대비 대응을 지원해왔으며, 특히 산유국으로서 베트남 내 해양환경에 대한 관심이 급증하는 가운데, 2015년 한국 해양경찰청을 방문하여 방제정책 기술 교류 워크숍 및 현장방문으로 한국의 선진 방제기술의 베트남 이전에 관하여 상호 합의하였다.



▲ 한-베 정책워크숍('15년)



▲ 방제훈련 참관('15년)



▲ 방제인프라 견학('15년)

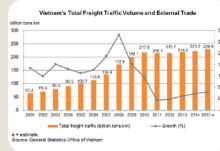
3. 베트남 내 해양환경관심 급증

베트남 지역은 해상통항량 증가 및 석유시추 사업 등으로 해양오염의 위험성이 크게 증가하고

있으며, 특히 최근 발생한 포모사사의 해양 오염사고로 인해 관광 산업 및 어업자원 등에 큰 피해를 입혔다.



▲ 베트남 Oil & Gas 개발현황



▲ 베트남 해상물동량



▲ 베트남 유류수송 현황

4. 부처 간 협업으로 사업
추진

베트남 해양도서청의 공식적인 사업 추진 요청에 따라 ODA사업 총괄기관인 외교부에서 베트남 해양환경 부처협업(해양수산부-해양경찰청) 사업으로 채택, 정부합동(외교부-해양수산부-해양경찰청) ODA사업 현지 타당성 조사('17년 6월) 및 심층 기획조사('17년 11월)를 시행하였으며, 예산 확보 후 최종 사업추진을 확정하였다('17년 12월).



▲ 수원요청서



▲ 현지 타당성 조사('17년)



▲ 추진절차 논의('17년)



▲ 심층 기획조사('17년)



▲ 현지 조사('17년)

5. 베트남 해양환경관리 역량강화 사업 시행 ('19~'21년)

KOICA 주관의 「베트남 해양환경관리 역량강화」 사업 수행기관 최종선정 ('18년 12월)으로 사업이 본격 시행되었다.



- ▶ 과제명 : 「베트남 해양환경관리 기반구축을 위한 역량 강화」
- ▶ 사업부처 : 해양수산부(연안관리), 해양경찰청(해양오염방제)
- ※ 사업 주관기관 : KOICA (한국국제협력단)
사업 수행기관 : 해양환경공단(연안관리) / 환경정책·평가연구원(오염방제)
- ▶ 기간/예산 : '19~'21년(만36개월) / 총 350만불
- ▶ 수원기관 : 베트남 해양도서청(VASI)
- ▶ 사업내용 : ① 역량강화(초청연수 및 현지연수)
② 기술협력 (환경민감지도 작성, 해양오염 사고 위해도 평가)

지난 11월 관리자 및 실무자급 베트남 해양도서청 공무원 초청교육을 통해 해양오염방제 역량강화를 위한 한국의 방제정책, 사고사례, 유지문 분석, 위해도 평가 등 맞춤교육을 실시하였다.



▲ 방제정책, 주요사고사례('19년)



▲ 방제장비 교육('19년)



▲ 화학방제2함 현장실습('19년)



▲ 해양오염방제훈련장('19년)

6. 정부의 신남방정책에 부합하는 한-베 간 지속적 방제협력 강화

한국 해양경찰청과 베트남 해양도서청 간 국장급 방제협력 정례회의를 개최하였다.('19년 4월) 또한 베트남 해양도서청 부국장 등 관계 공무원 7명이 한국 해양경찰청을 방문('19년 10월), 베트남 방제체제의 미비점 및 보완 사항을 토의하였으며, 한국 해양경찰청에 방제 협력의 지속 추진을 요청하였다.

※ 베트남은 현재 국가 방제체계의 선진화를 위한 제도적, 법률적 검토가 필요하며, 특히 해양오염 방제총괄기관의 부재, 국가긴급계획(NCP)의 미비, 불명오염사고처리 역량 부족, 방제비용 보상체계 미흡 등 기름 및 위험유해 물질 해양오염사고 대응에 어려움이 있음을 언급.



▲ 국장급 정례회의('19년)



▲ 정례회의 주제발표('19년)



▲ 베트남 측, 방제체계 소개('19년)



▲ 해양경찰연구센터 방문, 논의('19년)

신남방정책은 문재인 대통령이 2017년 11월 공식 천명한 정책으로, 베트남, 태국, 미얀마, 라오스 등 아세안 10개 국가들과의 협력수준을 높여 미국, 중국, 러시아 등 주변 강국 수준으로 끌어올린다는 정책이며, 앞으로도 정부의 신남방정책 기조에 부응하는 국정과제를 수행하고 베트남 해양도서청과의 방제협력을 지속적으로 강화할 예정이다.

제2절. 해양오염 예방체계 확립



해양 대기오염
가이드



민원인을 위한 선박해체
해양오염예방 안내서

01. 현장 맞춤형 예방점검 및 단속

해양오염예방과 8급 목지원



▲ 선박 지도점검



▲ 고정익 무인비행기 도입



▲ 해양시설 국가안전대진단



▲ 선박 연료유 황함유량 리플릿

가. 해양오염 예방활동

해양경찰은 깨끗한 해양환경을 만들기 위해 선박·해양시설에 대한 지도점검, 항·포구 순찰, 연안 해역 해상순찰 및 항공기를 이용한 광역해역 감시활동 등 입체적인 예방활동을 수행하고 있다.

육상에서는 해양환경감시원이 선박이나 해양시설 등을 점검하는 지도점검과 항만·부두 순찰을 통한 오염물질 불법배출, 선박 침수·침몰로 인한 오염물질의 유출 등을 감시하고 있으며, 예방 순찰활동을 강화하기 위해 부두와 해안에 인접한 해양시설 및 임해 지역에 대하여 순찰구역을 지정, 정기적인 예방활동을 실시하고 있다.

해상감시는 경비함정의 기본업무인 경비임무와 병행하여 연안해역 감시활동을 실시하고, 취약항로 및 취약지역에는 방제정과 무인비행기를 배치하여 해상에서의 불법배출 행위에 대한 감시활동을 수행하고 있다.

나. 선박·해양시설 지도점검 강화

쾌적한 해양환경을 국민들에게 제공하고 고의·상습적인 해양오염행위 근절을 위하여 해양오염물질 불법배출 행위에 대하여 지속적으로 특별점검을 실시하고 있다.

2019년에는 일상적인 선박·해양시설 점검에서 탈피하여, 국민의 관심과 우려가 높은 대기오염, 해양쓰레기 등 테마점검을 강화하여 해양오염 사각지대를 해소하였다.

(1) 해양시설 국가안전대진단

대규모 해양오염사고 위험성이 높은 기름·유해액체물질 저장 해양시설과 하역시설의 해양오염사고 사전예방을 위하여 전국 481개 해양시설에 대한 점검을 실시하였다. 국가안전대진단을 통해 723건의 해양시설의 안전결함 및 위험요인을 발굴·개선하여 해양오염사고 예방 및 사업장 자체 안전관리체계를 강화하였다.

(2) 선박 연료유 황함유량 실태조사

미세먼지 등 대기오염물질에 대한 관리 필요성이 부각됨에 따라, 선박 발생 대기오염 물질 조사 및 오염규제 준수여부 관리강화를 위한 선박 연료유 황함유량 실태조사를 실시하였다. 국내 영해 안에서 운항하는 선박 141척 대상 연료유 시료 167점을 채취하여 분석하였으며, 15척(15점)이 황함유량 기준을 초과하여 적발하였다.



▲ 예인선 및 유조부선 일제점검

(3) 예인선 및 유조부선 일제점검

중질유 오염사고 32% 이상을 차지하고 있는 예인선과 노후 유조부선에 대한 관리실태를 점검하고 자체 오염사고 예방관리를 강화하기 위한 일제점검을 추진하였다.

* 최근 3년 1천이상 중질유 오염사고 24건 중 예인선·유조부선에 의한 오염사고가 58%를 차지
총 804척에 대한 오염방지설비 및 오염물질 적법처리 등 확인하였으며, 해양오염 사
각지대에 있던 예인선 및 유조부선에 대한 점검을 통해 예방관리를 강화하였다.

(4) 인터폴 주관 해양오염 특별단속

인터폴 주관으로 국가간 협력을 통한 해양환경 범죄행위 근절 추진에 따라 해양수산
부 및 해양경찰청 합동으로 선박 해양오염물질 불법배출 특별 단속을 추진하였다.

* 전 세계 58개국 동시 해양오염 특별단속(한국, 해양경찰청 주관)



해양수산부와 해양경찰청간 업무 협조를 통해 육·해·공 입체적으로 단속을 전개하여
국제항해 대형선박의 기름 등 고의적 불법배출행위를 중점 단속하였다.

선박 486척을 점검하였으며, 세정수 불법배출 등 222건을 단속하였으며, 국가 간 해
양오염정보 연락망 확보 및 협력 강화 계기를 마련하였다.

02. 해양오염예방 교육·홍보

해양오염예방과 8급 목지원

가. 해양쓰레기 줄이기 실천운동

미세플라스틱 등 해양쓰레기 관리 필요성 증가에 따라, 국민의 적극적인 참여와 인식
개선을 위해 선박 기인 해양쓰레기 감시·단속, 교육·홍보 및 수거활동 업무를 추진하
였다.

해양쓰레기 관리 체계 구축을 위한 해양수산부-해양경찰-해군 업무협약(MOU)을 체
결('19.9월)하여, 체계적인 해양쓰레기 수거활동 추진 기반을 마련하였고, 전국 연안
정화 활동을 추진하여 총 349.6톤의 해양쓰레기를 수거하였다.

▼ 해양쓰레기 수거 실적

(단위: 톤, 명)

구분	횟수	수거량	참여인원
'18년	23회	27.1톤	934명
'19년	72회	349.6톤	7,336명



▲ 수중 침적 쓰레기 수거



▲ 홍보물품 배부



▲ 해양오염예방 컨설팅



▲ 선저폐수 무상수거

또한, 해양쓰레기 인식개선과 적법처리 유도를 위해 포스터 공모전, 해양환경보전 사진전시, 해양쓰레기 적법처리 간담회 등 다양한 홍보활동을 추진하였다.

나. 어선 발생 해양오염물질 예방관리

해상의 좁은 유막에 의한 해양오염 민원신고가 지속적으로 증가하고, 수협 윤활유 판매량 대비 적법한 폐윤활유 수거율이 약 16.6%로 저조하여 어선에 의한 오염물질 불법배출 가능성이 증가함에 따라 어선 발생 해양오염물질 예방관리 대책을 수립하였다.

어선에서 발생하는 오염물질의 수거율 향상을 위하여, 공단, 수협 등 관계기관과의 협업·분담하여 체계적으로 과제를 추진하였다. 어선 오염물질 적법처리 캠페인 등 현장 중심의 홍보활동과 해양오염 예방컨설팅, 간담회 등 해양종사자 대상 맞춤형 예방교육을 통해 폐유 수거율 20%를 달성하였으며, 어선 오염물질 무단배출로 인한 오염사고를 저감 하였다.

* 폐유수거율 : 15.5%(17년) → 19.6%(18년) → 20.0%(19년)

▼ 어선 오염물질 예방관리 추진대책

사고발생 사전 억제

- ① 장기계류어선 실태조사 및 잔존유 관리
- ② 수급유소 유류 공급장치 자동 차단설비 교체
- ③ 어창 발생 선저폐수의 처리 개선

캠페인·단속·컨설팅

- ④ 어선 선저폐수 적법처리 캠페인 추진
- ⑤ 어선 대상 해양오염 예방 테마점검
- ⑥ 해양오염 예방 컨설팅, 간담회 및 홍보

자율 참여의식 강화

- ⑦ 선저폐수 수거용기 설치 확대 및 참여 유도
- ⑧ 윤활유 용기 실명제로 폐유 수거 활성화



▲ 자원봉사자 리더교육



▲ 우수사례 경진대회

다. 해양오염방제 자원봉사자 육성·관리

대규모 해양오염사고 시 자원봉사자에 대한 체계적인 운영·관리를 통해 방제조치의 효율성 향상 및 작업자의 안전사고 방지를 도모하기 위하여 『해양오염방제 자원봉사자』를 육성·관리하였다.

전국 19개 해양경찰서에서 해양오염방제 자원봉사자를 1,877명 모집하였으며, 해양오염사고 시 방제교육·훈련을 받지 않은 자원봉사자가 동원됨에 따라 체계적인 안전관리를 위한 자원봉사 리더 168명을 지정하였다.

또한, 자원봉사자의 방제 및 안전관리 역량 강화를 위해 『해양오염방제 자원봉사 리더양성 교육』을 해양경찰교육원(여수)에서 6.27.~6.28.(1박2일) 진행하였다.

라. 해양오염예방 우수사례 경진대회

일선 해양경찰서별로 추진 중인 해양오염 예방활동 중 우수사례를 발굴하고 전국에 공유·전파하기 위한 「제5회 해양오염예방 우수사례 경진대회」를 해양환경공단과 공동으로 개최하였다.



해양오염사고 예방홍보



해양쓰레기
줄이기 홍보

▼ 제5회 우수사례 경진대회 결과

기관	순위	관서명	기관	순위	지사명
해양경찰	1등	여수서	공단	1등	부산지사
	2등	통영서		2등	여수지사
	3등	포항서		3등	목포지사

특히, 우수사례로 선정된 사례는 해양경찰교육원의 직무 교육과정 자료로 활용하고, 2020년 연간업무계획에 반영하는 등 우수사례를 적극 공유해 타 소속기관으로 확대 시행될 수 있도록 하였다.

03. 체계적인 해양오염원 조사·분석

해양오염예방과 8급 목지원

가. 해양오염사고 원인조사 및 현장 환류

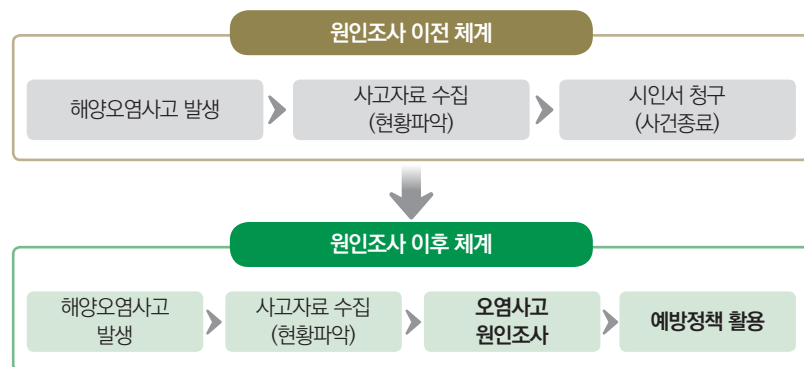
연중 발생하는 해양오염사고를 원인별로 분류해 보면 부주의로 인한 오염사고가 가장 많이 발생하고 다음으로 해난, 파손, 고의 순으로 이런 경향은 대체로 큰 변화 없이 유지되고 있다.

해양오염사고 발생 형태는 유사한 사고가 반복적으로 발생하는 경우가 많은 것으로 분석 가능하다. 반복적으로 발생하는 해양오염사고를 줄이고자 다양한 현장 홍보 및 예방활동을 하고 있지만 사후적발 위주의 점검으로는 사고를 미리 예방하기에는 한계가 있다.

이런 반복적인 해양오염사고 발생을 줄이기 위해 기존에 해왔던 단순 사후적발 조치 방식을 바꿔 구체적인 원인조사(인적·제도적 요인, 장비결함 등) 및 분석을 통해 원인별 예방대책을 마련하고 업무 현장에 환류하여 공유하도록 추진하고 있다.

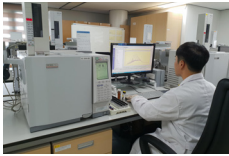
그리고 일선 현장에서는 원인조사 분석 및 예방대책을 해양오염사고 예방활동에 활용을 할 수 있도록 하고 있다. 그럼으로써 사고를 방지하고 예방점검의 실효성을 높이고 있다.

▼ 원인조사 전·후의 업무체계 변화

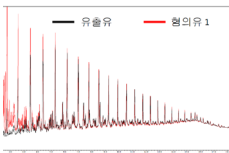




▲ 시료채취



▲ 시료분석



▲ 유사도 판정

해양오염사고 원인조사 추진실적을 보면 2015년부터 추진한 이래 총 31건을 완료하였다.

* '15년 8건, '16년 9건, '17년 6건, '18년 5건, '19년 3건

또한, 원인조사 분석결과를 현장 해양오염 예방업무에 활용하고자 지방해양경찰청 및 해양경찰서에 공유하였으며, 원인조사 사례를 모아 파일형태로 제작하여 현장에서 쉽게 볼 수 있도록 배포하였다.

나. 신속한 행위자 조사지원을 위한 감식·분석역량 향상

기름유출로 인한 해양오염사고 시 신속한 현장조사를 지원하기 위해 과학적인 유지문 기법을 활용, 행위자를 적발하는데 기여하고 있다.

유지문(油指紋, Oil Fingerprint)기법은 수천종의 화학물질로 구성된 기름이 원유의 산지 및 생성조건에 따라 조성을 달리하는 것이 사람의 지문과 비슷하다는 데서 유래 되었으며 특히, 석유제품유의 경우 같은 유종이라도 그 원료가 되는 원유의 특성, 생산 공정 등에서 차이를 이용하여 기름을 유출한 선박 등 오염원 적발에 활용한다.

국제적으로 유럽에서는 2005년부터 15개 이상 국가가 모인 「유지문 감식 국제 전문가 회의(OSINet)」를 통해 국제 유지문 감식·분석 표준화 작업을 진행하고 있으며, 최신기법은 공동 개발·공유하고 있다.

이에 따라, 2016년부터 해양경찰연구센터는 OSINet 회의를 통해 국제교류하고 있으며, 국내 유지문 감식 기술의 국제적 품질 인증 테스트를 통해 감식·분석 수준을 높이고 있다. 또한, 지방해양경찰청에서는 최근 5년 평균 264건, 2,129점의 오염 사고 증거물을 감식·분석하여 오염 행위자 적발에 일조하는 등 불명오염사고 해결에 결정적으로 기여하고 있다.

FOCUS

19

해양오염예방과
8급 목지원

고의·부주의 해양오염사고 줄이기 추진

1. 추진배경

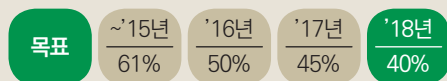
2011년~2015년까지 해양오염사고는 연평균 251건이 발생하였고, 주요 원인은 부주의에 의한 경우가 154건(61%)으로 가장 높은 비율을 차지하였다.

* 사고원인 : 부주의(61%)>해난(18%)>파손(11%)>고의(5%)>기타(5%)

또한, 반복적으로 발생하는 기름 이송작업 중 해양오염사고 증가에 따라 정부와 기업이 함께하는 해양오염사고 예방대책을 수립하였다.

2. 해양오염 사고 줄이기 목표관리제

빈번하게 발생하는 부주의 사고를 일본 등 선진국 수준인 40% 이내로 관리하기 위해 해양오염 사고 줄이기 목표관리제를 2016년부터 시행하였다.

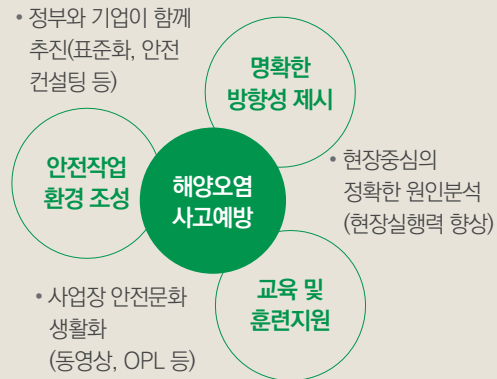


▲ 해양오염사고 줄이기 목표관리제('16년~)

하지만, 2016년부터 부주의사고 줄이기 목표관리제 시행에 따른 부주의 사고는 매년 감소하였으나, 고의 사고는 계속 증가 추세에 따라 2019년도에 관리대상을 고의·부주의 사고로 확대하여 2019년도 고의·부주의 사고율 목표를 45%로 설정하였다.

3. 추진전략

부주의 오염사고를 줄이기 위해 자체이송 중 넘침사고 예방, 연료수급 중 넘침사고 예방, 국민 공감형 예방문화의 확산 등 크게 3가지 추진전략을 목표로 세우고, 9가지의 세부추진과제를 추진하였다.



고의·부주의 사고 재발방지를 위해 현장과 소통을 강화하고, 자동차단주유건을 보급하는 등 대상별 맞춤형 서비스를 제공하여 2019년도 고의·부주의 사고율을 38%까지 감축하였다.

자체이송 중 넘침사고 예방

- ① 넘침방지설비 일제 실태 조사
- ② 보조탱크에 넘침 방지설비 설치 유도
- ③ 방비설비 관련 법 사각지대 해소

연료수급 중 넘침사고 예방

- ① 넘침방지용 비닐팩 제작 활용
- ② 기름이송작업 현장 지도 강화
- ③ 유조차량 부주의 해양오염사고 예방

국민 공감형 예방문화의 확산

- ① 재발방지 프로그램 제도 도입
- ② 해양오염사고 예방 우수사례 발굴
- ③ 해양오염 예방문화 확산 및 전파

제3절. 해양오염사고 대비·대응 강화

01. 국가방제체계 구성·운영

기동방제과 6급 차수영

가. 국가긴급방제계획 (NCP : National Contingency Plan)

국가긴급방제계획은 해양환경관리법, 유류오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약, 위험·유해물질 오염사고 대비·대응 및 협력에 관한 의정서 근거하여 국가 방제체계·조직, 관계기관의 임무와 역할, 국제협력 등 해양오염사고 대비·대응에 관한 기본틀을 규정한 법정계획이다.

지난 1995년 씨프린스호 사고 이후 재난적 대형 해양오염사고에 대비하기 위해 우리나라의 국가방제체계를 규정하는 국가방제기본계획('00.1.11, 국무회의 심의·확정)이 수립·시행되었고, 2007년 태안에서 발생한 허베이 스피리트호 사고 이후 재난적인 해양오염사고 수습과정에서 나타난 지휘체계 및 관계기관 간 임무·역할의 불명확한 부분 등을 2009년 4월 1일에 1차 개정하고 2018년 4월 30일에 그 후 운영과정에서 드러난 문제점을 개선하는 2차 개정을 시행하였다.

주요내용을 보면 해양오염사고 시 해양경찰청, 해양수산부, 지방자치단체 등 20개 관계기관의 역할·임무가 규정되어있고, 국내·외 인력이나 장비 등의 긴급동원·지원 등 재난적 대형오염 발생 시 범 국가차원에서 신속하고 효율적으로 대비·대응하기 위한 사항들을 체계적으로 규정한 종합적인 집행계획이다.

나. 지역긴급방제실행계획(RCP : Region Contingency Plan)

지역긴급방제실행계획은 국가긴급방제계획의 지역별 실행을 위한 현장 집행계획으로, 해양환경관리법에서 근거를 둔 법정계획이다. 이에 따라 해양경찰청은 전문 연구기관(당시 한국해양연구원)을 통해 1999년부터 2002년까지 13개 해양경찰서를 대상으로 용역사업을 추진하여 현재 전국 19개 해양경찰서에서 수립·운영 중에 있다.

지역긴급방제실행계획의 주요내용을 보면 해역특성, 방제기자재 동원, 방제방법 및 절차, 방제대책본부 설치·운영, 사고보고 및 통신체계, 방제교육·훈련, 홍보대책 등 해역별 특성을 고려한 해양오염사고 대비·대응 계획이 수록되어 있으며, 해안선 형태 및 연안환경 위험정보 등의 방제관련 정보가 데이터베이스화 되어있다. 또한 이 계획에는 대상해역에 대한 기름 오염사고뿐만 아니라 유해화학물질에 대한 위험성 평가 및 대응전략, 해역특성정보 및 자료, 방제조직 운영 및 방제조치 계획, 방제 자원의 동원 및 보급·지원 계획 등이 포함되어 체계적인 대응조치 구축 및 방제조치가 실행가능하게 되었다.

다. 방제대책본부 운영

「해양환경관리법」 제62조에 따라 해양경찰청장은 해양오염사고로 인한 긴급방제를 총괄지휘하며, 이를 위하여 해양경찰청장 소속으로 방제대책본부를 설치할 수 있다.

‘방제대책본부 운영 규칙’(해양경찰청 훈령)에는 지속성 기름 10kℓ이상이 유출되거나 비지속성 기름 및 위험·유해물질 100kℓ이상이 유출된 해양오염사고 시 방제대책본부를 설치하도록 규정하고 있으며, 대응계획부, 현장대응부, 자원지원부, 긴급복구부, 공보관 등으로 방제대책본부를 구성하도록 하고 있다. 방제대책본부장은 오염사고 분석·평가 및 방제총괄 지휘, 인접국가간 방제지원 및 협력, 오염물질 유출 및 확산의 방지, 방제인력·장비 등 동원범위 결정과 현장 지휘·통제, 방제전략의 수립 및 방제방법 결정의 임무가 주어진다. 1995년 이후 2019년까지 총 29회의 방제대책본부를 운영하였다.

02. 현장대응 실행력 강화를 위한 방제훈련 실시

기동방제과 6급 차수영



▲ 방제전략 수립



▲ 파공부위 응급봉쇄



▲ 화재선박 선체온도 측정



▲ 오일펜스 설치

가. 방제대책본부 운영 도상훈련

방제대책본부 운영 도상훈련은 19개 해양경찰서에서 주관하여 192개 기관·단체·업체 등에서 840명이 참가, 지역긴급방제실행계획에 의한 관련기관의 임무와 역할을 점검하는 훈련을 실시하였다. 2019년도는 지방해양경찰청별 1개 경찰서를 지정하여 해양오염사고 발생부터 사고처리 단계별 비공개 메시지를 3~4차례 부여하여 대응반별 동시다발적인 임무 수행 등 실시간 사고대응 훈련을 실시하였다. 그 외 경찰서에서는 가상의 해양오염사고 시나리오를 설정하여 지역긴급방제실행계획과 해양오염 방제훈련 규칙에 의한 상황처리, 보고·지시·전파 및 방제전략 수립, 언론 인터뷰, 훈련팀 편성 등의 방제대책본부 운영 훈련을 실시하였다.

나. 해상화학사고대응 훈련

해상화학사고대응 훈련에는 174개 기관 및 단·업체에서 인력 1,928명이 참가하여 사고현장 및 통제, 사고물질 탐지 측정과 대응정보 확인, 피해예측과 경계구역 선정, 회수 수거와 제독, 사후관리 및 폐기물처리의 6단계 훈련으로 진행하고 있으며 육상에서 사용하던 화학사고대응정보시스템(CARIS)을 활용하여 해상뿐만 아니라 대기확산까지 고려함으로써 전문성을 높여가고 있다. 2015년에 환경부와와 ‘해상화학사고 협력에 관한 양해각서’를 체결함에 따라 환경부·화학재난합동방재센터 등과의 협업에 의한 합동대응훈련을 집중 실시하고 있다.

다. 해상방제합동훈련

민·관 합동 해상방제훈련은 19개 해양경찰서에서 141개 기관·단체·업체 2,215명이 참가하여 사고선박 주변 오일펜스 설치, 파공부위 봉쇄 및 적재유 이적, 유회수 시스템



▲ 사고선박 적재기름 이적

을 이용한 유출유 회수 등의 훈련을 실시하였다. 2019년도에는 지방해양경찰청별 1개 경찰서를 지정, 해역별 특성을 고려한 중점훈련 종목 선정하고 비공개 사고 상황 메시지를 부여하여 실시간 대응훈련을 전개하는 훈련을 시범 도입하였다. 그 결과 현장에서 즉시 방제전략 수립, 가용 방제세력 신속 동원, 선단구성 및 임무부여 등 방제지휘자의 역량 제고에 기여하였다. 그 외 경찰서는 해양오염방지를 위한 긴급구난업무를 정책적으로 추진함에 따라 파공부위 봉쇄, 적재유 이적 등의 긴급구난 훈련을 병행 실시하였다.



▲ 해안오염 조사



▲ 릴레이 폐유 운반

라. 해안방제합동훈련

해안방제 책임기관인 지자체의 해안방제역량 제고를 위해 19개 해양경찰서 관할 해안가에서 208개 기관·단체·업체 2,224명이 참여하는 민관 합동 해안방제훈련을 19회 실시하였다. 주요훈련은 방제자재 동원, 방제지휘소와 현장보급소 설치, 작업자 안전교육, 해안오염조사·평가, 모래·자갈 해안방제작업, 폐기물 운반 등을 실시했다. 또한, 훈련을 통해 해양경찰의 전문 해안방제기술을 지원함으로써 지자체 직원과 자원봉사자들은 해안 형태별 작업방법 및 방제장비작동 등 방제기술을 습득하는 기회가 되었다. 초기 해양경찰서 주관으로 실시하던 것을 지자체와 공동주관으로 전환함에 따라 지자체에서는 굴삭기, 트랙터 등 일반장비와 자원봉사자를 직접 동원하는 등 해안방제 책임기관으로서의 임무와 역할을 이행하는 계기가 되었다.

03. 해상화학사고 대응능력 강화

기동방제과 6급 도제반



▲ 열화상카메라



▲ 내알콜포



▲ 화학마스크

가. 화학사고 전문기관과의 협업

2015년 6월 환경부와 해상화학사고 및 내수면 기름오염사고 대응 협력을 위한 MOU를 체결한데 이어 2019년도에는 동 협약 유효기간을 2022년 6월까지 연장 체결하였다.

또한 화학물질안전원에서 운영하는 화학물질사고대응시스템 사고상황 공유앱(CARIS App) 사용권한을 부여받아 전국 해양경찰서(상황센터, 해양오염방제과)에 아이디를 배포하고 이를 활용한 유해화학물질 유출상황을 가정하여 화학물질안전원 간 합동 도상훈련을 4회 실시하였다.

2019년 7월 한국위험물학회에서 주관하는 정기학술대회 발표와 정기총회(4.12) 참석 등 산·학·연 교류·협력의 발판을 마련하였다.

나. 화학사고 대응능력 향상

(1) 화학사고 대응 기자재 확보

2019년 HNS사고대응역량강화 사업예산을 5억 2천만 원 확보하여 경비함정 등 현



▲ 공기호흡기



▲ 화학보호복

장대응요원 대상으로 화학마스크 430개를 보급하였고, 선내진입 전 안전절차 확보를 위해 선내 열 온도 측정을 위한 적외선열화상카메라 2대, 선박에서 활동이 용이한 화학 보호복 36벌 및 공기호흡기 29대, 화학물질 화재 진압을 위해 성능이 우수한 내알콜포 소화약제 20톤 등 5종의 기자재를 구매하여 사고위험성이 높은 해역을 관할하는 해양경찰서(여수·울산·태안)를 중심으로 배정하였다.

(2) 화학사고 대응 전문교육 실시

해상화학사고 대응 역량을 강화하기 위해 해상화학사고 대응 전문교육과정을 여수 해양경찰교육원에서 방제요원, 해양환경공단, 중앙해양특수구조단, 경비함정요원 등 대상으로 운영(5월)하였고, 외부 교육기관인 화학물질안전원에서 실시하는 3개 전문교육과정에 9명을 위탁하여 이수하도록 하였다.

구분	총계		해양경찰 교육원		화학물질 안전원		인제대학교		중앙119 구조단		한국해사 위험물 검사원	
	회수 (회)	인원 (명)	회수 (회)	인원 (명)	회수 (회)	인원 (명)	회수 (회)	인원 (명)	회수 (회)	인원 (명)	회수 (회)	인원 (명)
총 계	42	506	16	420	20	66	2	6	2	7	2	7
'10년	4	76	2	70	1	1	-	-	1	5	-	-
'11년	7	79	2	64	2	7	2	6	1	2	-	-
'12년	5	60	2	52	1	1	-	-	-	-	2	7
'13년	3	51	2	49	1	2	-	-	-	-	-	-
'14년	2	18	1	16	1	2	-	-	-	-	-	-
'15년	4	52	2	42	2	10	-	-	-	-	-	-
'16년	5	56	2	46	3	10	-	-	-	-	-	-
'17년	4	40	1	29	3	11	-	-	-	-	-	-
'18년	4	37	1	26	3	11	-	-	-	-	-	-
'19년	5	37	1	26	3	9	-	-	1	2	-	-



▲ (화학사고) 화학보호복 착용



▲ (긴급구난) 파공봉쇄



▲ 경진대회 우수해양경찰서 시상

(3) 해양오염 방제대응 능력 경진대회 운영

2019년 11월 14일 ~ 11월 15일 양일간에 걸쳐 여수 해양경찰교육원에서 제8회 방제대응 능력 경진대회를 개최하였다. 이번 대회는 과거 본청 주도의 해상 화학사고 대응능력과 중앙특수구조단 주도의 해양오염방지 긴급대응 경진대회를 통합·시행하여 복합사고 대응 능력 향상을 유도하였다. 5개 지방해양경찰청과 18개 해양경찰서에서 총 72명의 직원이 참가하였으며, 내·외부 평가위원의 공정한 심사 하에 해상 화학사고 대응, 해양오염방지 긴급구난 역량 강화 등 2개 분야로 나누어 경연을 벌였다.

이번 대회에서는 목포해양경찰서가 해상화학사고 대응 및 긴급구난 역량강화 분야 모두 1위를 차지하였으며, 참가자들은 경진대회를 통해 실제 해양오염사고에 대비하여 신속하고 전문적인 방제대응 능력을 향상시켰다고 평가하였다.

04. 민간 방제세력 대응능력 강화

기동방제과 6급 임승혁



▲ 방제작업



▲ 방제훈련(해상)



▲ 방제훈련(해안)

가. 국민방제대 운영

해양오염사고 발생 시 원거리·도서 등에서 신속한 방제대응을 위해 지역의 민간 방제 역량을 강화하고 있다. 이를 위해 2010년 '어촌계자율방제대'를 시작으로 2014년에는 어촌계와 자원봉사단체계를 포함한 '국민방제대'로 확대·개편하였으며 현재까지 전국 110개 국민방제대에서 선박 853척, 인원 1,638명이 활동하고 있다.

국민방제대에는 사고대응을 위해 해양경찰청·수협·해양환경공단에서 오일펜스와 유흡착재 등을 지원하여 방제대별오일펜스 20~100m, 유흡착재 20~130kg을 보유하고 있다.

국민방제대는 방제작업(36회 139명), 방제교육·훈련(206회 2,326명), 정화운동(35회 519명) 등을 실시하였으며 특히 방제작업의 경우 2017년 12회, 2018년 17회, 2019년 36회로 꾸준히 증가하고 있어 해양경찰을 지원하는 민간세력으로서의 역할을 충실히 이행하고 있다.

해양경찰은 「해양환경관리법」을 개정하여 교육·훈련과 경비지급 추진 등 국민방제대 지원을 위한 노력을 계속하고 있다.

나. 관계기관과 협업

2019년 1월 해양경찰청-해양환경공단과 실무협의체를 구성, 긴급구난 공동대응 체계마련 및 오염사고 저감을 위한 장기계류선박 및 어촌계 선저폐수 관리 등 12개 협업 과제를 선정하였다. 협업과제 추진 및 점검을 위해 분기별로 실무협의체 회의를 실시하는 등 방제업무 상호 시너지를 창출하기 위해 노력하였다. 특히 선제적 유류이적을 위해 경찰서-공단 간 긴급구난 공동대응팀(19개팀, 220명)을 구성·운영하여 15건, 336㎏ 유류이적을 실시하였다.

05. 해양오염사고 대응을 위한 방제자원 확보·배치

방제기획과 7급 여영화



▲ 유회수기

해양경찰청은 해상에서 유출된 기름을 수거할 수 있는 방제정 42척을 보유하고 있으며, 유출된 기름을 회수하는 장비인 유회수기, 기름의 확산방지 및 포집을 위한 오일펜스, 기름을 흡착·회수하는 유흡착재, 유출된 기름을 분해하고 자연분산을 촉진하는 유처리제 등을 다음과 같이 보유하고 있다.

▼ 방제장비 및 자재·약제 현황

방제정(척)	유회수기(대)	오일펜스(km)	유흡착재(톤)	유처리제(kℓ)
43	89	43	211	116

특히, 화학방제함은 화학물질로부터 승조원을 보호하고 사고선박에 접근하여 비상예인, 화재진압, 화학물질탐지 및 모니터링할 수 있는 특수함정이다.



▲ 오일펜스



▲ 유흡착재

그 외에도 해안가에 부착된 기름을 제거하기 위한 장비로 비치크리너, 고압 세척기 등을 보유하고 있으며, 해안가 오염사고 시 관할 지방자치단체의 해안방제 작업을 적극 지원하고 있다.

또한, 재난적 해양오염사고 발생 시 방제조치에 필요한 장비와 자재의 신속하고 안정적 지원을 위하여 전국에 방제비축기지 3개소를 구축하여 운영하고 있다.

▼ 방제비축기지 현황(3개소)

대산비축기지 (중부청)

대 산 항



광양비축기지 (서해청)

광 양 항



울산비축기지 (남해청)

온 산 항



FOCUS

20

기동방제과
8급 신해미울산, 화학물질운반선 Stolt Greenland호
폭발·화재 사고

1. 사고개요

2019년 9월 18일 10:51경 울산대교 인근 염포 부두에 접안중인 Stolt Greenland호(케미컬운반선, 25,881톤)에서 원인미상 폭발발생, 계류 중인 Bow Dalian호(케미컬운반선, 6,583톤)까지 화재가 확산되는 사고가 발생 하였다.

2. 주요조치사항

신고접수 즉시 화학방제1함, 3001함, 소방1호, 방제16호 등 15척, 전국 내알콜포 29톤 동원하여 18시간 만에 화재 완전 진화하였다. 또한 함정 소화포를 지속 살포해 선체를 냉각하여 추가 폭발을 방지, 열화상카메라 이용하여 주기적으로 선체온도 확인 및 현장대응세력에게 위험성 정보를 제공하였고, 사고선 주변 오일펜스 600m를 이중 포위설치로 오염물질 유출·확산 방지에 힘썼다.



▲ 화학방제1함 소화작업

3. 사고특성

울산항은 세계 4위(국내 1위) 액체화물 처리 항만으로 유류 및 HNS 사고의 위험성이 매우 높은 지역이며, 이번사고는 연안에서 HNS로 인해 발생한 국내 최대 선박 폭발사고로 기록된다. 폭발선박 내 화학물질 14종 27,600톤, 연료유 총 774.5kg가 적재되어있어 초기에 화재진화가 되지 않았다면, 화학물질의 추가 폭발·화재, 적재 유 누출로 국가 재난적 사태로 확산될 수 있는 사고였다.



▲ 언론본보

4. 시사점

사고선에 적재된 14종의 화물 중 울산항에 하역된 8종만 선박입출항시스템에 신고 되었다. 사고당시 시스템에 신고 되지 않은 물질(스티렌모노머)을 적재한 탱크에서 화재가 발생하였고, 방제과 직원이 대리점을 방문하여 Stowage Plan(화물적부도) 확보하는 등 물질파악에만 약 2시간이 소요되었다. 이 사고를 계기로 선박에서 위험물 반입신고 시 하역물질만 신고하는 것을 선내 적재된 모든 위험물을 신고하도록 관련 법 개정의 필요성이 대두되었다.

Chapter 05

내부역량 강화

현장 중심 조직역량 강화



- 제1절. 조직역량 기반강화
- 제2절. 해양경찰 맞춤형 인재선발·관리
- 제3절. 내실있는 조직운영
- 제4절. 국제교류 협력강화
- 제5절. 현장중심 전력증강 및 지원체계 구축

제1절. 조직역량 기반강화

01. 현장에 강한 조직체제 마련

혁신행정법무담당관실
경위 박문수

가. 조직 현황

해양경찰청은 해양경찰청장을 정점으로 차장 및 2관 5국 25과(벤처형조직 1과 포함)으로 이루어져 있다. 청장의 정책결정을 보좌하기 위해 기획조정관·대변인·감사담당관이 있으며, 하부조직으로는 운영지원과·경비국·구조안전국·수사정보국·해양오염방제국·장비기술국으로 구분할 수 있다.

부속기관으로는 해양경찰교육원과 중앙해양특수구조단 및 책임운영기관인 해양경찰 정비창이 있다.

또한 해양경찰 업무를 지역적으로 분담하여 수행하기 위해 전국에 5개 지방해양경찰청을 두고 있으며, 지방해양경찰청 소속 하에 19개 해양경찰서와 20개 해상교통관제센터, 해양경찰서 소속으로 95개 파출소를 운영하고 있다.



▲ 해양경찰청



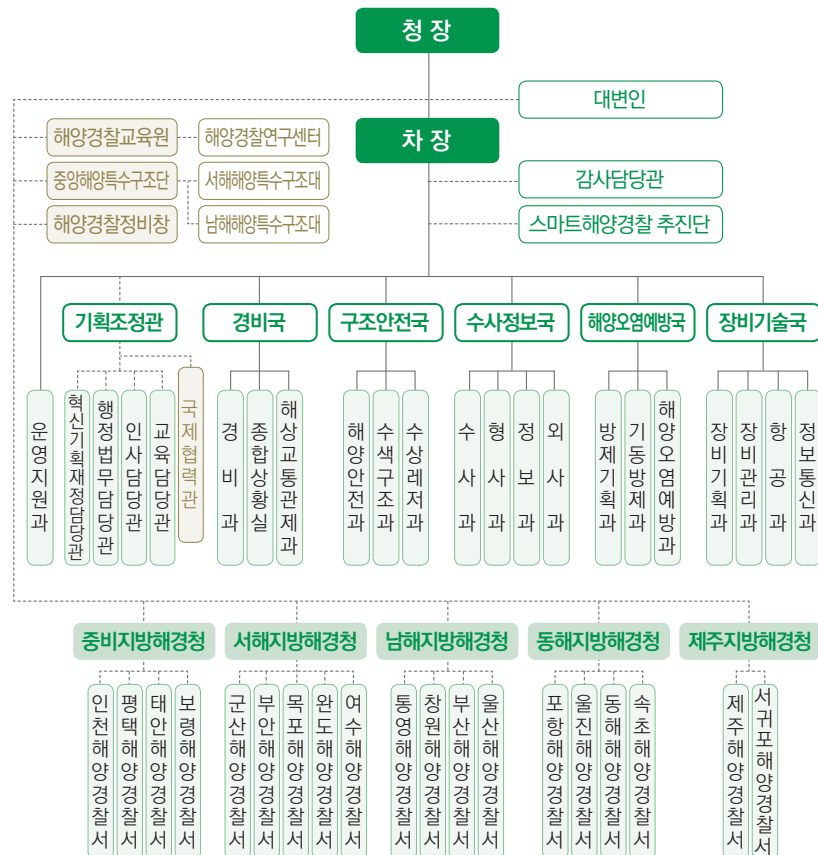
▲ 지방해양경찰청(제주청)



▲ 해양경찰서(평택서)



▲ 파출소





▲ 불법조업 단속요원 보강



▲ 신형 연안구조정 도입



▲ 경인연안VTS 신설

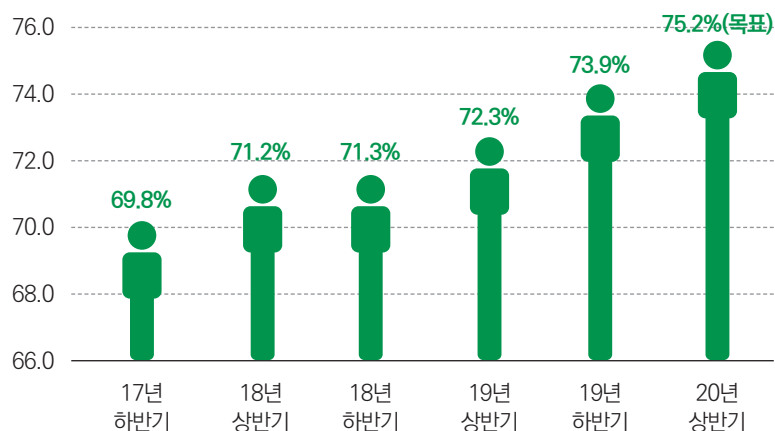
나. 대국민 현장 중심의 인력 충원

‘국민안전과 생명을 지키는 안전사회’라는 현 정부의 국정전략에 맞춰, 최일선 민생 접점에서 해양안전 확보를 위한 인력운영 기반 마련을 위해 경비함정, 파출장소, 해상 교통관제센터 등 현장부서에 인력을 대폭 증원하였다.

▼ 2019년도 현장인력 증원 현황

분야	증원내역	증원규모
함 정	복수승조원제 도입	74명
	중형 특수기동정 신규 도입	8명
	형사기동정 건조	2명
파출장소	신형 연안구조정 도입	60명
	구조거점파출소 운영	30명
	파출소 3교대 인력 보강	36명
해상교통관제센터	삼천포항 관제구역 확대	6명
항공대	3교대 인력확보	49명
	회전익 항공대 구조사 보강	60명
	중형 헬기 신규 도입	33명
상황실	긴급신고 접수요원	60명
구조대	구조대 인력 보강	17명
증원 계		435명

충원에 따른 현장인력 비율은 지난 2017년 해양경찰청 재출범 초기 69.8%에서 4.1%p 상승한 73.9%로 대폭 개선되었으며, 향후 2020년까지 현장인력 비율 75.2% 이상을 목표로 인력 조정을 추진 중이다.



다. 현장 지휘체계 확립을 위한 직급구조 개선

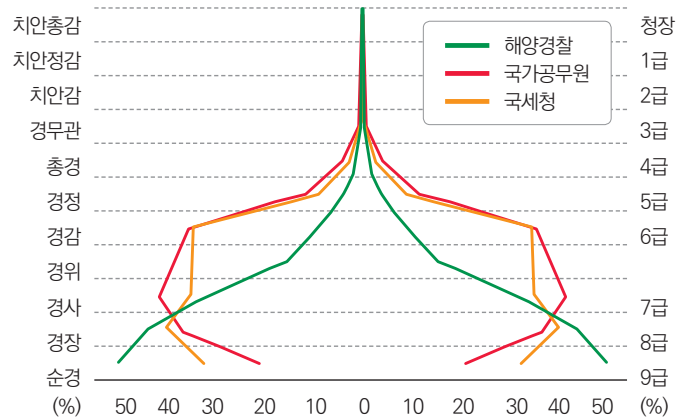
해양경찰은 국가공무원 중 특정직 공무원으로 분류되며, 청장인 치안총감에서 순경까지 11계급 체계로 이루어져 있다.

▼해양경찰청 계급별 정원

총 계	치안 총감	치안 정감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경
9,823	1	2	5	7	61	225	593	972	1,989	2,795	3,173

그 중 실무를 담당하는 경위 이하 경찰관이 전체인력의 약 90.89%를 차지하는 등 타 기관에 비해 하위직 비율이 크게 높은 첨탑형 구조를 가지고 있다.

▼계급(직급)별 인력분포 비교



구 분	4급 이상(총경)	5~6급(경정, 경감)	7~9급(경위 이하)
해양경찰청	0.69%	7.97%	91.33%
국세청	1.81%	28.17%	70.02%
관세청	2.69%	25.94%	71.36%
경찰청	0.52%	9.56%	89.92%

특히, 2005년 경찰공무원 경위 근속 승진제도 도입으로 경위 현원이 큰 폭으로 증가하여 일선지휘관과 실무자가 혼재하고 정·현원 간 격차가 크게 벌어짐에 따라 효율적인 지휘체계를 확립하는 동시에 타 조직에 비해 심화된 승진 적체를 해소하기 위해 직급구조 개선이 필요하다.

이에, 2019년에는 소형정장의 지휘체계 확립을 위해 소형정장 10명의 직급을 각각 경위에서 경감으로 상향 조정하였다.

앞으로도 현장지휘체계 확립과 조직에 활력을 불어 놓기 위해 중·상위직을 확대하는 등 적정 수준의 직급조정을 추진해 나갈 계획이다.

02. 국민을 위한 해양경찰 정책의 법제화

혁신행정법무담당관실
경위 박정식

가. 법령 및 행정규칙 제·개정

해양경찰청은 급변하는 해양환경과 현실에 맞춰 정책을 수정·운용하고 있으며, 이를 뒷받침하기 위해 법령·행정규칙을 신속하게 제·개정하고 있다. 2019년에는 1건의 법률안 제정, 7건의 법률안을 제때 개정함으로써, 정책을 운용함에 있어 법률이 걸림돌이 되지 않도록 노력하였다.

법률 개정 사례

「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」(1건)

- ☑ 신속하고 효율적인 수난구조활동 지휘를 위해 중앙·광역·지역구조본부의 장의 수난구조활동 지휘 장소를 주변여건, 이동거리 등을 감안하여 대통령령으로 별도로 정하도록 함

「해양경비법」(1건)

- ☑ 개발도상국과의 국제협력 증진을 위해, 용도 폐지된 함정을 개발도상국에 무상으로 양여할 수 있는 근거 마련

「수상레저안전법」(5건)

- ☑ 동력수상레저기구 효력 정지 후 갱신기간의 제한이 없도록 함
- ☑ 면허시험 면제교육기관, 안전교육 위탁기관 및 안전검사 대행 기관 등에서 시험·교육·검사 업무에 종사하는 자 등도 해양경찰청장이 실시하는 교육을 받도록 함
- ☑ 주취 중 또는 양목복용 등의 상태에서 동력수상레저기구의 조정이 금지되는 자의 범위를 명확히 규정함
- ☑ 수상레저활동의 안전을 위해 수상레저사업장에 비상구조선을 배치하도록 함
- ☑ 면허시험 면제교육기관 등에 행하는 업무정지처분이 그 기관을 이용하는 자에게 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 경우, 업무정지처분에 갈음하여 과징금을 부과할 수 있도록 함

나. 국민불편 해소를 위한 합리적인 규제개혁

해양경찰청은 국민생활에 불편을 초래하는 기존 규제를 점검하여, 정비를 추진 하였다. 또한, 법령에 신설되거나 강화되는 규제를 합리적으로 억제하기 위해 자체 규제심사를 실시하는 등 규제개혁을 위해 지속적으로 노력하였다.

주요 규제개혁 추진 사례

- ☑ 종전 법령의 동력수상레저기구의 종류를 명시적·한정적으로 열거한 포지티브 규정을 포괄적 네거티브 방식으로 전환
- ☑ 수상레저사업자가 수상레저활동을 하려는 사람을 대상으로 교육사업을 하려면 관할 지자체장에게 신고를 하여야 했으나, 별도의 신고 없이 사업이 가능하도록 개선

다. 소송지원 및 법률자문

해양경찰청은 나날이 복잡하고 다양해지는 송무 환경에 대응하고자 국가를 당사자로 하는 소송 등 관련 총괄적 관리와 지원 체계를 구축하여, 국민의 권익보호와 국익 증진을 위한 적극행정의 토대를 마련하였다.

또한, 「해양경찰청 소송사무 처리규칙」개정을 통해 고문변호사 11명을 위촉 하여 소송사무 뿐만 아니라 각종 해양경찰청 사무에 대해 법률자문 서비스를 시작함으로써 전문성이 강화된 공정한 법 집행에 기반을 확립하였다.

03. 국민체감 성과 창출을 위한 평가제도 운영

혁신행정법무담당관실
경위 허태준

가. 성과평가제도

해양경찰 미션(사명)인 “안전하고 깨끗한 희망의 바다”를 만들기 위해 기본업무를 성실히 수행함으로써 정책의 최종 수혜자인 국민이 원하는 성과 창출에 기여하고자 2019년 새로운 성과평가제도를 도입하였다.

이에 따라, 사전에 명확한 목표를 설정하여 자기주도적인 기본업무 수행이 가능하도록 ①기관성과지표와 ②부서 MBO 과제를 마련하고, 국민이 원하는 해양치안 서비스를 구축하고자 ③국민만족도 조사를 시행하였다.

(1) 기관성과지표

우리청 주요업무계획 등 대표적인 기본업무가 반영된 결과 중심의 기관성과지표는 총 30개이며, ‘3대 핵심분야’ 23개, ‘특성화 분야’ 7개로 구성되어 있다.

대상	항목	비율
본청	정부 업무 평가	자체평가 40
		특정평가 10
	부서 평가	MBO 40
		지시사항 10
		MBO가점 +2
	가점	+3

대상	항목	비율
교육원 중특단 서특단	기관 평가	성과지표 50
	부서 평가	MBO 50
		MBO가점 +2
	가점	+3

대상	항목	비율
지방청 경찰서	기관 평가	성과지표 40
		국민만족도 10
	부서 평가	MBO 50
		MBO가점 +2
	가점	+3

대상	항목	비율
함정 파출소	현장 평가	특수평가 40
		국민만족도 10
	부서 평가	MBO 50
		MBO가점 +2
	가점	+3

▲ 성과평가체계 요약도

전 소속기관(지방해양경찰청, 경찰서, 교육원, 중특단, 서특단)을 대상으로 운영되며, 지방해양경찰청 22개, 경찰서 17개, 교육원 8개, 중특단 7개, 서특단 8개로 구성되어 있다.

(2) 부서 MBO 과제

주요업무계획, 기관성과지표 목표 달성을 위해 기관장이 지정하는 '전략과제'와 해당부서의 기본업무나 발생한 문제점 등으로 개선이 필요한 업무를 부서장이 지정하는 '자율과제'로 구성되어 있다.

'과 단위'부서 대상으로 운영되며, 사무실은 전략 2개·자율 1개, 현장부서인 함정·파출소는 전략·자율 각 1개로 구성되어 있다.

(3) 국민만족도 조사(2020년)

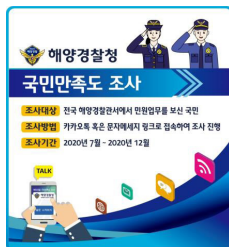
각 경찰서별로 접촉고객과 일반국민으로 구분하고, 접촉고객은 자체 모바일 조사 시스템을 이용하여 실시하고 일반국민은 컨설팅 전문기관에 위탁하여 진행한다.

접촉고객은 해양경찰과 접촉한 고객(각종 민원업무, 신고자 등)이 대상이며, 카카오톡·문자메시지를 발송하여 해양치안서비스에 대한 만족도를 측정·평가·환류한다.

일반국민은 관할지역에 거주하는 국민을 대상으로 컨설팅 전문기관에서 전화조사를 진행하여 해양경찰의 전반적 만족도를 측정·평가·환류한다.

나. 통합성과관리시스템 구축(2020년)

2020년 통합성과관리시스템을 구축함으로써 기존 공문, 수기로 진행해오던 성과 평가 업무를 시스템을 통한 전산처리방식으로 바꾸어 성과업무에 대한 부담을 크게 줄이고 또한 수많은 소속기관 부서의 평가결과를 취합·정리하는 과정에서 발생하던 평가의 오류를 최소화할 수 있게 되었다.



▲ 국민만족도 모바일 설문조사



▲ 통합성과관리시스템

제2절. 해양경찰 맞춤형 인재선발·관리

01. 현장중심의 인사운영 체계 확립

인사담당관실 경감 채수용



인사실무 길라잡이

가. 지방해양경찰청 인사권한 위임과 원소속 제도 운영

해양경찰청은 현장중심의 인사운영 체계 확립을 위해 인사 관련 규정상 위임이 가능하거나, 현재 소속기관에서 실무적으로 처리 중인 인사업무와 권한 등을 지속적으로 소속기관에 위임하고 있다.

2019년도 위임 업무는 총 9개이며, 소속기관의 급격한 업무과중 및 업무공백을 방지하기 위해 충분한 의견수렴과 교육을 거쳐 단계적으로 인사업무를 위임했다.

연번	소속기관 업무명
1	경감 근속승진 심사·임용
2	경감 이하 승진후보자 승진임용(경사 이하 승진임용)
3	일반직 6급 이하 임용권(6급 이하 타기관과 인사교류)
4	정부포상(퇴직) 분과위원회
5	신임경찰 시보임용(경위 이하)
6	신임경찰 초임호봉 확정
7	경감 특별승진 심사(경위 이하 특별승진 심사)
8	중특단 경위 승진심사
9	명예퇴직 특별승진(경위·7급 이하)

또한, 해양경찰청은 전보 인사의 투명성과 예측가능성을 제고하고 장기근무를 통한 생활안정을 위해 2010년도부터 경위 이하 경찰관을 대상으로 원소속 제도를 운영하고 있다.

원소속 제도란 개인별 장기근무를 희망하는 지역에 대하여 1개의 원소속서를 부여하고, 부여된 원소속에서의 근무를 기본원칙으로 한다.

또한, 차출 등 사유로 원소속 지역 외 근무를 하게 되는 경우에도 복귀 시에는 개인별 부여된 원소속서로 복귀하게 된다.

본인에게 부여된 원소속서를 바꾸고자 하는 경우 교류인사를 신청하여 원소속 변경이 가능하며, 교류인사는 6개 항목에 대하여 배점제로 운영되고 있다.

교류인사 배점 (100±10점)

- ① 現 관서 근무기간(40점) ② 대기기간(40점) ③ 가감점(±10점)
④ 연령(10점) ⑤ 재직기간(5점) ⑥ 부양가족(5)

또한, 본인 원소속 외 근무중인 경우에는 원소속 복귀희망을 신청하여 5개 항목에 대한 고득점순으로 원소속 관서로 복귀하게 된다.

원소속 복귀 배점 (100점)

- ① 전입조건 충족여부(40점) ② 복귀 초과기간(35점) ③ 연령(10점)
④ 재직기간(10점) ⑤ 부양가족(5)

이처럼 원소속 제도는 배점제도에 의해 운영됨으로써 인사의 투명성 확보가 가능하며, 개인별 인사예측 또한 가능하다. 이러한 순기능을 고려하여 2020년부터 원소속 대상을 경감·특임경과·방제분야 일반직 공무원까지 확대 운영 할 예정이다.



▲ 항공구조 훈련 중인 구조대

나. 전문분야 경력채용 인력운영 효율화

해양경찰 경찰관의 약 75%는 경력경쟁채용자로 이루어져 있으며 그 중 특수전문분야 경력채용자는 12개 분야 2천여 명에 달한다. 이러한 특수분야의 전문인력에 대하여 매년 단기적인 필요수요에 따라 채용하다 보니 전문인력에 대한 중·장기적인 인력 운영체계가 마련되지 않아 체계적인 인사운영에 어려움이 있었다.

이와 같은 문제를 해결하기 위해 각 전문분야 경력채용자의 직무수행 환경과 인사 관리 전반에 대하여 진단하고, 관련기능과 개선방법에 대한 협의를 거쳐 체계적인 관리방안을 마련하였다.

그 결과 12개 특수분야 인력에 대한 중·장기적인 인력관리로 인력운영의 효율성을 제고하고, 채용시험방식도 직무현장에 필요한 전문성을 객관적으로 평가 할 수 있도록 개선하였다. 또한 전문분야별 교육훈련 체계를 마련하여 전문성을 확보하고 체계적인 보직관리를 통한 실전 역량을 제고하여 전문분야 인력운영의 효율성을 확보해 나가고 있다.

02. 수요자 중심의 인사운영

인사담당관실 경사 유재상

가. 공정하고 투명한 승진제도 운영

(1) 승진제도 개요

승진은 구성원의 사기진작과 직결되며, 효과적인 인력운영에 있어서 핵심적인 요소인 바, 개인별 성과와 업무능력, 상위직 수행역량 등을 종합적으로 고려하여 합리적이고 공정하게 운영하여야 한다. 이에 해양경찰청은 다양한 승진제도(심사, 시험, 특별, 근속)를 통해 개인역량과 특성에 따라 다양한 승진의 기회를 부여하고 있다.



▲ 승진시험 응시 중인 경찰관

(2) 심사·시험승진

심사승진은 근무성적·경력·가점 등으로 산출되는 승진대상자 명부의 5배수를 대상으로 하고, 승진심사위원회를 통해 선발한다.

시험승진은 시험성적(6할)과 근무성적평정(4할)의 합산점수로 합격자를 선정하고 있으며, 승진계급에 걸맞는 지식·소양을 평가하기 위해 실시하고 있다.



▲ 적극행정 등 우수공무원 특별승진 임용식

(3) 특별·근속승진

특별승진은 재난 시 인명을 구조하거나 행정 발전에 크게 기여한 자를 대상으로 실시하고 있다. 특히, 2019년도에는 적극행정 등 우수공무원을 발굴하여 적극행정 추진 분위기 확산과 일 중심의 조직문화 조성을 위해 적시성 있는 특별승진 제도를 운영했다.

근속승진은 순경~경위 계급자 중 성실하게 장기 재직한 자를 대상으로 상위직 직무수행 능력이 있다고 인정되는 자를 승진시킴으로써 근무의욕 고취를 하고 있으며, 2013년부터 2018년까지 총 2,876명, 2019년에는 559명을 근속승진 임용 하였고, 2020년부터는 인사권한 위임에 따라 각 지방해양경찰청에서 경감 근속승진자를 선발하게 된다.

나. 일한 만큼 보상받는 포상체계 확립



▲ 해양경찰의 날 정부포상 수여

(1) 정부포상 및 모범공무원

정부포상은 재직자 포상과 퇴직자 포상으로 구분한다. 재직자 포상은 「해양경찰의 날(9.10.) 유공」으로 연 1회 수여되며, 맡은 바 임무를 성실히 수행하여 해양경찰 업무 발전에 기여한 공무원을 대상으로 하고 공개검증 및 공적확인 등의 엄격한 절차를 거쳐 선발된다.

정부포상의 종류에는 근정훈장을 비롯하여, 근정포장, 대통령표창, 국무총리표창이 있다. 퇴직자 포상은 장기간(25년 이상) 해양경찰 업무를 성실히 수행하여 국가발전에 기여하고 공사 생활에 흠결 없이 퇴직하는 공무원을 대상으로 수여하며, 연 평균 120명 정도가 포상을 받으며 영예로운 퇴임을 맞이한다.

근정훈장					근정포장	대통령 표창	국무총리 표창
청조 (장관급)	황조 (치안총감)	홍조 (치안정감·경무관)	녹조 (총경·경정)	옥조 (경감 이하)			
33년 이상					30년 이상 33년 미만	28년 이상 30년 미만	25년 이상 28년 미만

모범공무원 제도는 5년 이상 재직한 경감(6급) 이하 공무원 중 성실하고 창의적인 자세로 솔선수범하는 자를 대상으로 매년 약 68여 명을 선발하고 있다.

(2) 특별승급

특별승급 제도는 국정과제 등 주요업무 추진 및 상시 업무를 성실히 수행하여 업무 실적과 성과가 우수한 공무원에게 1호봉 승급을 실시함으로써 조직의 활력과 경쟁력 제고를 위해 적극적으로 운영하고 있다.

특히, 「공무원보수규정」 및 「공무원보수 등의 업무지침」에 따라 자체 계획을 수립하여 현장대응 분야 및 업무실적 우수자를 적극 발굴하고 있으며, 추천자에 대한 사전 공적공개 뿐만 아니라 이익제기 등을 통해 엄정하고 객관적인 심사를 실시하였으며, 2018년 최초 14명, 2019년 12월 기준 69명 선발, 향후에도 지속적으로 선발예정이다.



▲ 해양경찰청장 표창 수여

(3) 해양경찰청장 표창

해양경찰청장 표창은 표창장·상장·감사장으로 나뉘며, 표창장은 해양경찰 직무 유공자, 상장은 교육성적 우수자 및 각종대회 수상자, 감사장은 해양경찰 업무에 적극적으로 협조한 일반 국민에게 수여한다.

03. 비정규직의 정규직 전환

인사담당관실 경위 진수환



▲ 공무원 근로자와 소통간담회

가. 비정규직 ZERO화를 위한 정규직 전환

(1) 추진방향

고용노동부 「공공부문 비정규직 근로자 정규직 전환 가이드라인(‘17.7.20.)」과 자체 계획 및 고용노동부 추가지침 등을 준수하여 일관성 있는 정규직 전환을 추진 중이다.

정규직 전환은 고용안정에 중점을 두며, 전환에 따른 고용 불안을 최소화하고 동일노동-동일임금을 최대한 준수하기 위해 전환 세부기준을 자체 마련하여 적극 활용하였다.

(2) 전환절차

현 근로자 전환을 원칙으로 하고, 고용 기관별로 노·사 및 전문가로 이루어진 「정규직 전환 협의기구」를 구성하여, 정규직 전환 여부를 결정하고 있다.

(3) 연도별 근로자 현황

연도별	고용형태	총 계	정규직	비정규직	
				기간제	용역
2016		186	18	168	11
2017		193	19	174	16
2018		190	145	45	15
2019		201	162	39	16

* 비정규직 → 정규직 전환(138명) : '16년 1명, '17년 1명, '18년 127명, '19년 9명

FOCUS

21

인사담당관실
경감 오준성

해양경찰의 독자적 인사법령 체계 구축

1. 개정 전 인사법령 체계는?

해양경찰청 소속 경찰공무원의 임용·승진 등 인사에 관하여 경찰청 소관 「경찰공무원 임용령」과 「경찰공무원 승진임용 규정」이 적용 될 뿐만 아니라 경과·임용권자 등 일부 사항은 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정」에 적용되고 있다. 이러한 복잡한 법령체계로 인하여 국민뿐만 아니라 직원들도 인사관계 법령을 정확히 이해하기 어렵고, 경찰청과는 다른 직무환경에 부합한 인사제도 개정이 필요할 때에 경찰청과 상호협약이 이루어져야 하는 어려움이 있었다.

2. 개선된 인사법령 체계 구성은?

경찰청 소관 대통령령에서 독립하여 「경찰공무원법」에서 위임된 사항을 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정」으로 정하고 상위 법령의 집행에 필요한 세부적인 내용은 「해양경

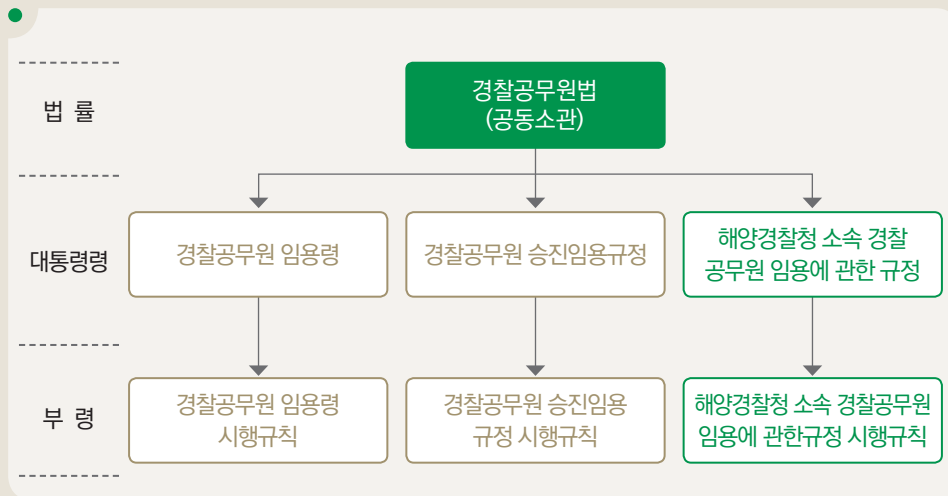
찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정 시행규칙」 제정안을 마련하여 「법률 - 대통령령 - 부령」의 체계적인 인사법령으로 정비하였다.

3. 진행사항은?

우선 인사법령의 근간이 되는 「경찰공무원법」을 해양경찰청과 경찰청의 공동 소관으로 지정하였고('18.5.), 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정」 전부개정 및 「해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정 시행규칙」을 제정하여 공포('20.6.)하였다.

4. 기대되는 효과는?

해양경찰 특성에 맞는 독자적인 인사제도개선을 추진할 수 있는 기반을 구축하게 되고 누구나 알기 쉬운 인사관계 법령을 갖게 된다.



04. 역량있는 우수인재 선발

교육훈련담당관실
경사 김경호



▲ 해양경찰 신규 임용

가. 신규채용

(1) 채용현황

대국민 해양 안전서비스 확대와 외국어선 불법조업 대응 등 해양경비 소요 증가, 독도 및 이어도에 대한 국민적 관심의 증대에 따른 현장대응 전문인력 총원 소요제기가 증가함에 따라 채용인원이 대폭 증가하였다.

▼ 연도별 채용현황

(단위: 년, 명)

구 분		2015	2016	2017	2018	2019
계		496	528	778	965	1,177
경찰관	경 정					
	경 감				3	3
	경 위	26	14	14	18	39
	경 사					
	경 장					4
	순 경	372	386	696	879	1,086
일 반 직		98	128	68	65	45

(2) 중요 내용

2019년 채용은 대국민 해양안전서비스 향상을 위해 함정의 복수승조원제 도입운영 인력, 파·출장소, 구조대, 항공대 등 현장 최일선 구조세력의 인력부족 해소 및 인력 보강을 중심으로 이루어졌다.

또한, 검·경 수사권 조정 대응, 영장 오남용 방지 및 수사법률 지원 등을 위해 변호사 실무 경험을 보유한 법률 전문가의 채용(3명)이 이루어졌으며, 해양사고 관련 과학수사 역량을 강화시키기 위해 디지털포렌식·선박충돌 감식 분야 등 전문가 경력 채용을 실시하였다.

이외에도 현장 전문 인력 부족 문제를 해결하기 위해 수사요원 채용인원 확대, 해양 경찰학과 통합선발 등 전문 경력채용 인원을 확대하였다.



▲ 채용설명회



▲ 함정견학 실시



▲ 온라인 홍보

(3) 채용홍보

채용인원 증가에 따라 인사혁신처에서 주관 「공직박람회」, 국방부 주관 「전역예정장병 취업박람회」 등 유관기관과 공동으로 채용 설명회를 개최하여, 취업을 준비하는 수험생들에게 해양경찰청의 역할과 임무, 직업으로서의 해양경찰을 소개하였으며, 해양경찰 전문학원 등 수험가를 직접 방문 「찾아가는 채용설명회」를 실시하여 해양경찰을 준비하는 수험생들에게 변경되는 채용제도를 적극 홍보하여 수험생들의 혼란을 미연에 방지할 수 있도록 선제적으로 조치하였다.

또한, 채용설명회 등 참석하여 해양수산 분야의 청년고용 창출 및 해양경찰에 대한 채용정보를 전달할 뿐 아니라 업무소개 등을 병행하여 바다 안전에 대한 인식을 높이는데 기여하였다.

이외에도 전문 경력분야 우수 인재 영입을 위해 연구기관, 자격증협회, 軍 부대를 중심으로 전문 경력자 헤드헌팅 홍보를 강화하고, 채용 경쟁률 제고를 위한 채용 분야별 서포터즈 운영, 채용정보 알림 서비스, 유튜브·Instagram 등 온라인 플랫폼을 적극 활용하는 등 국민 맞춤형 홍보를 실시하였다.

▼ 채용 안내 리플렛

나. 채용제도 정비

(1) 달라진 채용제도

업무 전문성을 갖춘 해양경찰 맞춤형 인재선발의 필요성이 더욱 강조됨에 따라, 법 지식과 인권 의식을 갖춘 경찰관을 채용하기 위한 채용시험 과목 개편을 추진하여 2022년 1월 이후 시행되는 「간부후보생, 순경 공채」 채용 필기시험 과목을 개편하였고, 시험과목 개편에 따라 영어·한국사 검정제 세부 기준을 마련하였다.



▲ 100m달리기



▲ 팔굽혀펴기



▲ 윗몸일으키기



▲ 50m 수영



▲ 종합적성검사



▲ 면접시험

▼ 시험과목 개편

구분		시 험 과 목	
간부 후보	분 야	해 양	일 반(여경 포함)
	객관식(필수)	해양경찰학개론, 한국사(검정), 영어(검정), 해사법규, 형법, 형사소송법	해양경찰학개론, 한국사(검정), 영어(검정), 형법, 형사소송법
	선택 ※ 주관식 폐지	항해학, 기관학 中 1과목	헌법, 범죄학, 행정법, 행정학 中 2과목
순경 공채	객관식	필수	해양경찰학개론, 한국사(검정), 영어(검정), 형사법
		선택	해사법규, 헌법 중 1과목

▼ 검정제 기준

구분		간부후보	경사 이하
영어 * 유효 기간 3년	토플(TOEFL)	PBT 490점 이상 IBT 58점 이상	PBT 470점 이상 IBT 52점 이상
	토익(TOEIC)	625점 이상	550점 이상
	텡스(TEPS)	280점 이상	241점 이상
	지텔프(G-TELP)	Level 2의 50점 이상	Level 2의 43점 이상
	플렉스(FLEX)	520점 이상	457점 이상
	토셀(TOSEL)	Advanced 550점 이상	Advanced 510점 이상
한국사 * 유효 기간 4년		2급 이상	3급 이상

또한, 해양경찰 고유 업무인 현장구조에 요구되는 지식 및 기술을 갖춘 전문 인력 유입을 위한 수상구조사, 인명구조요원 강사, 잠수산업기사 자격증 가점을 상향하였으며, 해상치안·안전확보의 필수 장비로 부상한 드론 전문 인력 유입을 위한 '초경량 비행장치 조종자' 자격증 배점을 신설하였다.

그리고 전역예정증명 확인 절차 개선을 통한 현역 지원자의 전역 부담감 해소로 전문 경력자의 유입을 도모하였으며, 업무 전문성 및 인성·성인지 검증을 위한 객관적인 면접평가체계를 마련·시행하였다.

이외에도 경력채용 분야의 전문성 검증 및 공정성 확보를 위해 항공조종 실기 평가 항목별 배점기준을 구체화하였으며, 실기 선발 분야 대상으로 필기시험을 도입할 예정이다.(22년 예정)

05. 교육재설계로 유능한 인재 양성

교육훈련담당관실
경위 박현진



▲ 사이버 콘텐츠 제작

가. 해양경찰 교육체계 고도화

해양에서 발생하는 각종 사고의 신속한 대응과 현장 역량 및 직무 전문성 강화를 위하여, 교육 체계를 개선하고 현장에 강한 전문가를 지속적으로 육성·관리할 수 있는 체계를 구축하였다.

(1) 표준교과서 및 사이버콘텐츠 제작 등 교육 기준 마련

교육(신임·기본·전문), 현장 OJT, 사이버 교육 등 해양경찰 교육의 기준이 되는 기본 체계(해양경찰학개론, 표준교과서)를 마련하였으며, 현장에서 꼭 필요한 핵심 콘텐츠로 구성된 마이크로 러닝방식의 사이버 학습자료 구축으로 자기주도 학습체계를 구현하였다.



▲ 역량평가 도입관련 연구회 개최

(2) 현장 관리자 직무역량평가 시행

역량이 검증된 경찰관을 보직에 배치함으로써 역량-교육-평가-인사가 연계하는 역량 중심 인적자원관리 도모를 위하여, 현장 관리자 대상 직무역량평가 제도를 도입하였다.

(3) 직무 전문성 강화를 위한 국내·외 위탁교육 체계 개선

현장에서 꼭 필요한 교육과정을 구성하고, 그에 적합한 대상자 선정을 위한 국내·외 위탁교육 체계를 개선하였다.

국내교육	타기관 위탁교육 현황 분석, 필수 교육 선별 등 연간 운영 계획 마련
국외교육	국외 훈련 인력풀 구성 및 의무 복무화 등 관리 방안 마련



▲ 구조역량 평가



▲ 자격훈련 실시

(4) 경찰관 능력개발을 위한 교육 평가 개선 추진

경찰관 체력증진 및 공정성 확보를 위해 '국민체력100' 프로그램을 도입, 6개 검정 종목으로 확대 측정 하였으며, 경찰관 구조 역량 평가를 위하여, 기존의 바다 수영에서 수상인명구조요원 측정 종목을 준용하여, 실내 수영으로 전환하는 등 평가 체계를 개선하였다.

또한, 해상근무자 뿐만 아니라, 육상경찰 근무자 대상 정례사격 확대로 경찰관 치안 역량을 제고하였다.



▲ 해양경찰교육원 교육

나. 국내·외 교육 훈련 실시

국내 교육은 해양경찰교육원을 중심으로 신입·기본·각종 전문 교육을 중점적으로 실시하고, 지방교육센터 및 국내 외부 위탁교육 중심으로 해양경찰 핵심 역량과 전문성을 갖춘 인재 양성을 위한 교육 훈련을 실시하였다.

▼ 국내 교육훈련 현황

구 분	'18년	'19년
총계	476과정 8,314명	343과정 10,950명
교육원	158과정 5,492명	117과정 8,275명
위탁교육	318과정 2,822명	226과정 2,675명



▲ 공동학술세미나개최

(1) 유관기관 협업 체계 구축으로 해양분야 학술적 성장 토대 마련

해양분야 교육업무 발전을 위한 우리청-해양경찰학회-해양교통안전공단 공동 학술 세미나 개최(12월)로 해양분야 연구의 학술적 성장 토대를 마련하였다.

이날 세미나에서는 해양경찰 조난통신체계 역량강화와 낚시어선 사고 예방을 위한 제도적 개선 방안 등의 주제로 토론을 펼쳤다.

또한, 해양경찰 교육 정책 전문성 제고 및 인재 채용 활성화를 위하여 해양경찰학과 보유 8개 대학과 MOU를 맺고, 교육정책협의회를 발족하였다.



▲ 해양경찰-대학 업무협약 체결

(2) 현장 전문성 강화를 위한 신입 교육 수상구조사 자격 교육 도입

안전을 최우선으로 하는 정부의 국정철학 및 해양안전에 대한 국민적 기대에 부응하고자 신입 교육생 66명 대상 수상구조사 자격교육을 도입하여, 교육과정을 이수 하였다.

고난이도 구조훈련과정 운영을 통하여, 신입교육과정의 구조훈련 분야 교육 방향성을 설정하여, 구조업무의 현업 적용도 향상의 획기적인 전환점을 마련하는 계기가 되었다.

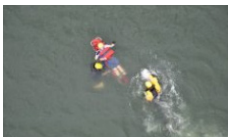


▲ 수상구조 교육

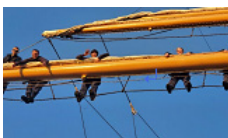
(3) 미국 해안경비대 등 국외 교육 활성화

선진 해양경찰의 기능별 교육·훈련 체험 기회 제공을 위하여, USCG, TEEX(미 재난대응 훈련기관), 美 아태안보연구소 등 7개 기관 30여 명 대상으로 교육을 실시 하였다.

외국의 다양한 훈련기관을 활용한 역대 최대 인원·과정을 개설, 교육 참여로 해양경찰 전문성을 향상시켰다.



▲ TEEX 훈련



▲ USCG 장교전환 과정

06. 훈련체계 고도화로 현장전문성 제고

교육훈련담당관실
경위 문제현

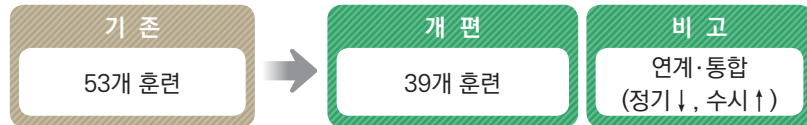


▲ 복합재난 사고

최근 해양에서 발생하는 복합 재난 사고 대비에 대한 국민의 요구가 증가함에 따라 현장 대응 역량 강화를 위한 교육훈련의 중요성이 대두되었다. 또한 「해양경찰법」 시행(’20.2월)으로 직무수행 전문성을 확보하기 위한 교육훈련체계 마련의 필요성이 강조됨에 따라 훈련체계의 전면적인 개편을 검토하였다. 타기관(행안부·소방청)도 국민이 체감 가능한 수준의 현장 역량 강화를 위해 정기평가를 수시평가로 대체하고 불시훈련 등을 확대하고 있었으며 특히, 훈련 내용의 충실성이 보장되지 않은 상태에서 현장부서에 훈련 실시를 강요하는 수동적인 상황에서는 훈련 효과를 기대하기 어려운 만큼 훈련에 대해 총괄적으로 관리·운영하는 체계를 갖추는 것을 최우선적으로 검토했다.

가. 훈련체계 개편

이번 훈련개편은 단순히 훈련의 개수와 시간을 감소시키는 것이 아니라 실전형 현장훈련과 연계하여 훈련의 내용을 유지하되 중복되는 훈련은 통합하는 것이었다. 소화방수훈련, 심폐소생술 등 단순한 기능 중심의 훈련은 현장직무훈련(OJT)으로 분리·운영함으로써 현장부서 인원의 훈련 시간에 대한 부담을 경감하고 실질적인 훈련(Exercise)은 강화하여 성과를 유지하는 것을 개편 방향으로 잡았다.



(1) 선택과 집중

산재되어 있는 훈련을 Exercise(실전훈련)와 OJT(현장직무훈련)로 구분하여 훈련은 상급기관의 평가를 필수로 체계적으로 관리하고, OJT는 사이버 교육을 기반으로 실시하도록 설계하였다. 개편된 체계에 대해서는 현장의 수용성 제고를 위해 시범운영, 보완·개선을 통해 단계적으로 시행할 계획이다.

▼ OJT 교재·Exercise 도입 추진 계획(연도별)

OJT	(’20년) 표준교재 → (’21년) 단위부서별(함정 톤급·파출소 등급별) → (’22년) 맞춤형 교재
Exercise	(’20년) 지방청 시범운영 → (’21년) 전면 시행

(2) 불시훈련 강화

경찰서 경비, 방제, 수색 등 기능 중심으로 실시한 불시훈련에 대해 주관을 지방청으로 이관하고 불시훈련의 상황 부여를 6대 해양사고 중심의 복합 상황으로 전환하여 함정, 파출소, 구조대 등 모든 기능이 참여하도록 강화했다.(반기 1회→분기 1회)



▲ 불시훈련



▲도상훈련 실무집

(3) 도상훈련 신설

6대 해양사고 중심의 상황(필요시 지역 특성화)을 부여하고 상황에 대한 대응 방안 등을 논의하는 토의형 훈련을 신설하였다(월 1회). 이를 통해 구조본부-현장세력간의 문제 해결방안 모색, 정보 공유 등을 활성화하여 참여자들의 의사 결정, 의사소통, 상황판단(해석, 이해) 등을 제고할 계획이다.

나. 훈련조직 설계

훈련의 중요성이 지속 증대되고 있으나 그간 본청에 훈련전담 부서가 없었다. 이에 '20년 본청 교육담당관실에 훈련 총괄 기능이 신설되었고 '20년 7월에는 본청 교육담당관실이 교육훈련담당관실로 개편되었다.

(1) 훈련지휘체계 개선

그간 교육원 종합훈련단에서 실시한 훈련 기획·정책 기능을 본청으로 이관하여 모든 현장 부서 훈련에 대해 본청 중심의 총괄체계를 강화하였고, 교육원 종합훈련단을 폐지하고 기구 변경·정원 조정을 통해 직무교육훈련센터로 변경·출범 되었다.('20.10월)

(2) 소속기관 기능 재배치

지방청의 역량 강화를 위해 함정·파출소 훈련을 통합하고 지방청·경찰서 교육 기능과의 효과적으로 연계하기 위해 기획운영과 소속으로 지방청 훈련단을 교육훈련계로 개편, 경찰서 소속으로 교육훈련계를 신설·배치할 계획이다.('20.12월)

▼ 교육훈련기능 재배치

본청	지방청	경찰서
기획조정관(교육훈련담당관)	경비과(훈련단)	해양안전과(교육훈련지원팀)

↓

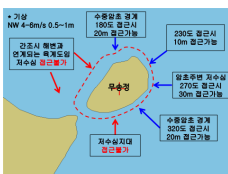
본청	지방청	경찰서
기획조정관(교육훈련담당관)	기획운영과(교육훈련계)	기획운영과(교육훈련계)



▲ 자체 OJT 교재

다. 현장직무훈련(OJT) 추진

훈련체계 개편에 따라 OJT가 도입되었고, OJT는 경찰관 개인의 역량에 중점을 둔 교육훈련으로 기초적이고 기본적인 수준의 기술, 행동과 관련된 내용으로 구성 하였다. 이외에도 지형지물 위험 등급을 설정, 위험등급별 숙달훈련을 실시하고 GPS·전자해도·해도 소개정을 공유하여 자료집 제작을 추진할 계획이다. 교재로는 2020년에는 현장부서에 맞는 OJT 표준교재를 마련하고 2022년까지 함정·파출소별 맞춤형 교재 제작을 추진할 계획이다.



▲ 지형지물 숙달훈련

▼ 훈련체계 고도화 주요내용



▲ 익수자 구조 훈련



▲ 갯벌 고립자 구조 훈련



▲ 구조·접근 훈련



▲ 구조·접근 훈련



▲ 갯바위 고립자 구조훈련

구 분	AS-IS (‘20년)	TO-BE (‘21년)
조 직	<ul style="list-style-type: none"> • 지방청 훈련단 * 경비·경비안전과 	<ul style="list-style-type: none"> • 지방청 교육훈련계 * 기획운영과
	<p>(신설)</p> <ul style="list-style-type: none"> * 경찰서 훈련전담조직 	<ul style="list-style-type: none"> • 경찰서 교육훈련계 * 기획운영과
함 정	<ul style="list-style-type: none"> • 해상종합훈련 * 인명구조 등 23개 종목 	<ul style="list-style-type: none"> • 해상종합훈련 * 인명구조 등 12개 종목
	<ul style="list-style-type: none"> • 함정 자체훈련 * 해상수색 등 41개 종목 	<ul style="list-style-type: none"> • 함정 자체훈련 * 해상수색 등 24개 종목
파출소	<ul style="list-style-type: none"> • 교육훈련팀 훈련 * 전복사고 대응 등 12종 	<ul style="list-style-type: none"> • 교육훈련팀 훈련 * 전복사고 대응 등 5종
	<ul style="list-style-type: none"> • 파출소 자체훈련 * 장비나라 등 10종 	<ul style="list-style-type: none"> • 파출소 자체훈련 * 연안구조정 긴급출동 등 3종
불시 훈련	<ul style="list-style-type: none"> • 경찰서 자체, 방제, 홍보 등 기능별 산재(수시) 	<ul style="list-style-type: none"> • 지방청 주관 통합 실시(분기 1회)
도상 훈련	<p>(신설)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 6대 해양사고, 지역 특성화 등 토의형 훈련(월 1회)
O J T	<ul style="list-style-type: none"> • 지형지물 숙달훈련 시범운영* * 지방청 별 1개소 시범운영 	<ul style="list-style-type: none"> • 지형지물 숙달훈련 전면시행 * 전면시행→자료집 제작
	<ul style="list-style-type: none"> • 현장부서 표준교재 개발 * 함정(중·대형, 소형), 파출소(구조거점·일반) 	<ul style="list-style-type: none"> • 단위부서별 표준교재 개발 * 톤급·등급별 교재

FOCUS

22

교육훈련담당관실
경위 박현진

해양경찰 교육훈련 체계 고도화

☑ 대내·외 환경 변화에 따라 교육체계 혁신과 현장 직무 전문성 강화를 위한 기반 구축

1. 역량 있는 우수 인재 선발

공채
경쟁률제고

- 국민과 함께하는 전략적 채용홍보로 경쟁률 제고
- 채용분야별 채용정보 영상 제작, 온라인 플랫폼활용, 맞춤 홍보

경채
전문성강화

- 경력채용분야 대상 연구기관, 협회, 군부대 등 중심, 전문경력자 헤드헌팅
- 현장 전문성 강화를 위한 전문 경력 채용 인원 채용 확대

평가체계·
제도개선

- 실기 선발 경채 분야의 전문성 검증 필기과목 지정으로 공정성 확보
- 전문성 및 인성·성인지 검증을 위한 객관적인 면접평가체계 마련

2. 교육 재설계로 유능한 인재 양성

현장
역량강화

- 현장 직무 역량 강화를 위한 주요 직위자 종합 직무역량 평가 신설
- 해양경찰 교육의 기초가 되는 표준교과서 및 사이버 콘텐츠 제작

교육체계
개편

- 체력검정 개편, 사격훈련 도입, 구조역량강화 평가 등 직장훈련 개선
- 국내·외 위탁 교육 선발 체계 개편을 통한 직무 전문성 강화

교육인프라
구축

- 열정 및 경력을 갖춘 우수 교수요원 인력풀 및 관리 방안 마련
- 기본·전문 과정 이관 등 직무교육훈련센터(천안)를 운영 활성화

3. 훈련 강화로 현장 전문성 제고

훈련체계
개편

- 본청·지방해양경찰청간 기능별 산재되어 있는 현장훈련 진단·조정
- 훈련 연간 계획 수립 및 매뉴얼 단권화, 반복적 매뉴얼 숙달 훈련 강화

훈련조직
개편

- 훈련 정책을 총괄하는 기능 신설, 종합훈련단·지방해양경찰청 훈련 업무 범위 확대
- 훈련 전담 소속부서 신설 및 인력 증대 등 조직 체계 구축

평가체계
개편

- 자기주도형 훈련 평가 도입, 평가자 위주 평가에서 자율적 평가 체계로 전환
- 정기훈련 외 불시·실제 훈련(FTX 연계)으로 현장 대응력 강화

제3절. 내실있는 조직운영

01. 해양경찰 복지 및 사기관리

운영지원과 경위 방성호



▲ 제주수련원



▲ 동해 특공대 숙영관



▲ 서해 특공대 숙영관

가. 복지시설

(1) 해양경찰 수련원

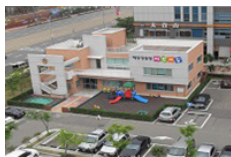
해상경비, 수색·구조 및 치안확보에 전념하는 해양경찰 직원·가족들의 여가선용 및 사기진작을 위하여 제주수련원(03.6월), 동해청특공대 숙영관(14.7월), 서해청특공대 숙영관(17.3월) 등 3개소를 개원하여 운영하고 있다.

제주수련원은 연면적 4,262㎡(지하1층 지상3층) 규모로 콘도형 숙박시설 32실(49.5㎡ 25실, 66㎡ 5실, 82.5㎡ 2실)을 비롯하여 세미나실, 체력단련장, 목욕탕, 노래방, 운동장, 잔디광장, 주차장 등의 부대시설을 갖추고 있다.

동해·서해청특공대 숙영관은 특공대 교육·훈련 목적으로 만들어진 숙영관 일부 객실을 직원들에게 개방하여 수련원 형태로 운영 중이며, 동해청특공대 숙영관은 연면적 5,817㎡(지하1층, 지상4층) 규모로 숙박시설 26실(56㎡ 25실, 66㎡ 1실), 서해청특공대 숙영관은 연면적 3,298㎡(지상3층) 규모로 숙박시설 18실(41㎡ 14실, 66㎡ 4실)을 갖추고 있으며, 세미나실, 체력단련장, 운동장, 주차장 등의 부대시설도 갖추고 있다.

개원 이래 많은 직원들이 수련원을 이용하였으며 앞으로도 가족 친화적 조직문화에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

(2) 해양경찰청 어린이집 운영



▲ 해양경찰청 어린이집



▲ 서해지방해양경찰청 어린이집

최근 핵가족화와 여성의 경제활동이 높아짐에 따라 육아는 개인의 책임이 아닌 사회가 공동으로 책임져야 할 사안이 되고 있다. 이에 해양경찰청은 2010년 3월 2일 본청에 75명을 수용할 수 있는 어린이집 개원을 시작으로, 2013년 3월 서해지방해양경찰청 70명, 2014년 3월에는 동해지방해양경찰청 60명, 2015년 9월 제주지방해양경찰청 75명, 2016년 3월 남해지방해양경찰청 70명을 수용하는 어린이집을 개원하였다.

해양경찰청 직원의 취학 전 자녀들을 대상으로 운영되고 있는 어린이집은 각 연령별 놀이실, 유희실, 양호실, 실외 놀이터 등 영·유아들이 즐겁고 안전하게 지낼 수 있는 공간으로 조성되었다.

특히, 아동중심 교육관에 따라 연령별 특성과 개인적 특성을 고려한 놀이(활동) 중심 프로그램 운영을 통해 전인적인 발달을 도모하고 몸과 마음이 건강한 아이로 자랄 수 있도록 정성을 기울이고 있다.



▲ 동해지방해양경찰청 어린이집



▲ 제주지방해양경찰청 어린이집



▲ 남해지방해양경찰청 어린이집

무엇보다 진정성과 전문성을 가지고 아이들을 보육하는 우수한 교사진과 친환경 급식은 해양경찰청 어린이집의 자랑거리라 할 수 있다.

앞으로도 미취학 아동을 둔 직원들이 마음 놓고 자녀를 맡기고 일할 수 있도록 보다 양질의 보육환경을 조성해 나갈 예정이다.

▼ 해양경찰 보육시설 현황

구 분	규모/정원	개원일
본청	지상 2층, 137평 / 75명 · 1층 : 보육실(3), 교사실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교구실, 화장실 등	'10.3.2.
서해청	지상 2층, 160평 / 70명 · 1층 : 보육실(4), 양호실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교구실, 화장실 등	'13.3.4.
동해청	지상 2층, 154평 / 60명 · 1층 : 보육실(3), 양호실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교구실, 화장실 등	'14.3.3.
제주청	지상 1층, 173평 / 75명 · 1층 : 보육실(6), 양호실, 조리실, 교사실 등	'15.9.1.
남해청	지상 2층, 179평 / 70명 · 1층 : 보육실(3), 교사실, 조리실, 화장실 등 · 2층 : 보육실(3), 유희실, 교재실, 화장실 등	'16.3.1.

(3) 직원숙소

해양경찰청은 조직의 특성상 전국 단위의 발령으로 인해 연고지를 떠나 낮은 지역에서 근무하는 직원들이 많다. 이에 직원들이 안정적인 주거생활을 통해 업무에 전념할 수 있도록 전국에 총 1,614세대(소유 1,359세대, 임차 255대)의 직원숙소를 운영 중이다.

▼ 본청 및 소속기관별 직원숙소 현황

구 분	계	본청	중부청	동해청	서해청	남해청	제주청	교육원	중특단	정비창
계	1,614	84	330	319	430	246	157	22	8	18
소유	1,359	71	269	259	401	214	124	-	3	18
임차	255	13	61	60	29	32	33	22	5	0

나. 직원복지제도(사기관리)

(1) 장학재단 운영

1985년 11월 자체적으로 설립한 해성장학재단의 자본을 지속적으로 증자하여 기본 자산을 46억 6천만 원('19년 12월기준)까지 확대하였으며, 이를 통하여 직원 대학생 자녀들에게 소정의 장학금을 지급하고 있다. 2019년에는 대학 신입생 자녀 249명에게 6천9백2십5만 원의 장학금을 지급하는 등 설립 이후 현재까지 총 8,737명에게 20억 9천여 만 원의 장학금 혜택을 주었다. 또한, 외부장학재단의 지원을 통해 2014년 이후 총 681명에게 13억5천9백여 만 원을 지급하였다.

▼ 장학금 지급 현황

(단위: 원)

구 분	계	내부	외부
'14년	452,700,000	103,200,000	349,500,000
'15년	259,000,000	94,000,000	165,000,000
'16년	273,470,000	73,470,000	200,000,000
'17년	201,800,000	63,800,000	138,000,000
'18년	262,600,000	64,600,000	198,000,000
'19년	378,250,000	69,250,000	309,000,000

(2) 해양경찰청 상부상조회



▲ 순직자 참배



▲ 속초 충혼탑



▲ 사이버 추모관

해양경찰청 상부상조회는 해상이라는 특수한 근무 조건으로 인해 업무수행 중의 부상이나 사망, 퇴직 및 장기와병 직원이 있을 때 소속 직원들이 공동 모금을 통해 서로 도움을 나눔으로써 조직원으로서의 연대감과 소속감을 가질 수 있도록 하는 취지에서 1985년에 설립되어 운영 중에 있다.

2009년 5월부터는 유가족에게 실질적인 도움이 되도록 사망조의금을 1억 원으로 상향 조정하여 지급하였다가 맞춤형복지에 의한 보험금이 최대 3억 원까지 보장 되면서 현재는 순직자 1억 원, 일반사망자 5천만 원으로 축소되었다. 2019년에는 7명의 사망자를 포함하여 퇴직자, 장기와병 직원 305명에게 상부상조 위로금 12억 7천만 원이 지급되었다.

(3) 순직자 관리

해양경비 등 경찰업무를 수행하다 순직한 경찰관의 숭고한 넋을 위로하고 유가족들이 명예와 긍지를 갖고 살아갈 수 있도록 순직자의 국립묘지 안장과 국가보훈처에 국가유공자로 등록함으로써 국가를 위하여 희생한 순직자 예우에 최선을 다하고 있다.

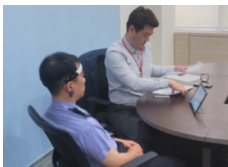
매년 현충일에 서울과 대전 국립묘지에 헌화와 참배를 하였으나 금년 코로나19로 국립현충원 폐쇄에 따라 인천 내 전몰 군·경을 참배하기 위해 설치된 수봉공원 현충탑에서 추념행사를 거행하였고, 속초와 여수 교육원에서도 해양경찰 충혼탑에 유가족을 초청하여 추모제를 지냈다.

2012년도에는 2008년 및 2011년에 순직한故 박경조 경위, 이청호 경사의 흉상을 직원들의 성금과 신안군·인천시의 협조로 제작하였으며, 해양경찰청 홈페이지에 사이버 추모관을 운영하여 언제든지 고인을 위하여 추모할 수 있도록 하였다.

▼ 전사순직자 현황

(단위: 명)

구분	계	전사	순직
계	190	26	164
경찰관	127	13	114
의무경찰	62	12	50
일용직	1	1	



▲ 뇌파를 통한 정신건강 측정



▲ 힐링캠프



▲ 찾아가는 상담

(4) 마음 돌봄 프로그램 도입

해양경찰공무원이 직무 수행 중 발생하는 충격적 사건 또는 스트레스 등에 의한 PTSD(외상후스트레스장애)의 치료를 위해 찾아가는 심리상담, 집단상담, 힐링 캠프 등 다양한 마음 돌봄 프로그램을 제공하는 사업으로 2014년부터 진행 중에 있다.

* 불법 중국어선 단속, 변사체 처리, 항공 및 수중 인명구조, 경비함정 근무에 따른 스트레스 등에 따른 심리상담 프로그램 제공

2019년까지 13,382명이 이용하였고, 쏘 직원대상으로 4년 주기로 상담 실시 중에 있으나, 현장 직원들을 적시에 PTSD 진단·치료를 위하여 상담 기회 확대(상담주기 4년 → 2년)를 위해 예산 증액(3억 → 9억)을 재정당국과 협의하고 있다.

▼ 마음돌봄 프로그램 이용현황

(단위: 명)

연도	사업비 (단위: 백만 원)	대상자	이용인원
'14년	248	희망자	1,386
'15년	483	가거도 헬기사고, 항공대원 우선대상자 및 희망자	2,570
'16년	303	우선대상자 및 희망자	1,758
'17년	303	우선대상자 및 희망자	2,277
'18년	303	우선대상자 및 희망자	2,702
'19년	306	우선대상자 및 희망자	2,689



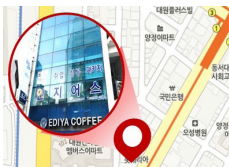
▲ 퇴직자 상담



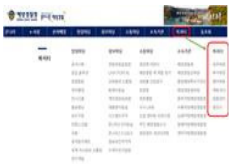
▲ 퇴직자 교육



▲ 퇴직지원센터(인천)



▲ 퇴직지원센터(부산)



▲ 「복지터」 개설·운영

(5) 퇴직자 취업지원센터 운영

퇴직 해양경찰공무원의 공직경험과 전문성을 활용하여 퇴직 후 사회기여 및 성공적 사회정착 지원을 위해 지난 2014년부터 취업지원 사업을 시작하였으며, 1년 단위로 사업자를 선정하여 운영 중이다.

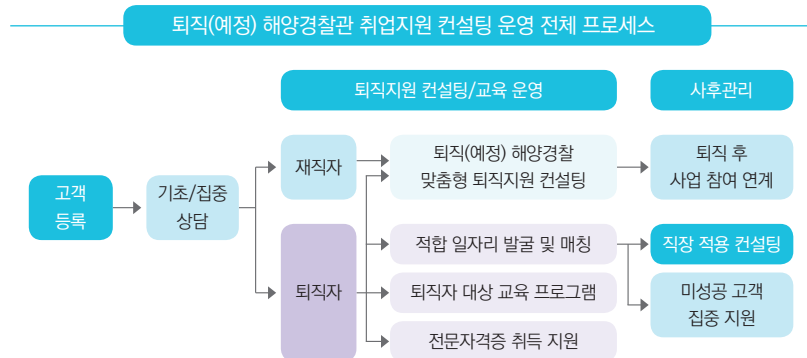
퇴직지원센터는 인천과 부산에 위치하고 있으며 상담사가 상주하여 퇴직 예정자 및 퇴직자 상대로 상담을 진행하고 있다. 또한 효과적인 구인처 발굴을 위해 중부권·남부권에 자문관을 1명씩 운영 중이다. 사업내용은 컨설팅(상담), 취업교육, 취업알선, 사후관리, 자격증비용 지원 등으로 구성되어 있으며, 퇴직 전 3년부터 퇴직 후 5년까지 이용이 가능하다.

▼ 연도별 퇴직자 및 취업인원

(단위: 명)

구분	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
상담건수	180	238	231	755	983
취업인원	40	45	46	114	100

▼ 해양경찰퇴직지원 사업 이용 절차



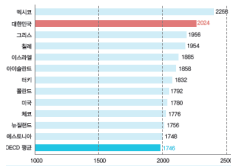
(6) 업무포털 내 「복지터」 개설·운영

업무포털 내 분산되어 있던 복지 관련 정보(경조사, 제휴코너 등)를 담은 「복지터」를 개설하여 통합하고, 복지 관련 업무(공상·연금 신청절차 등)와 한국관광 100선 이용 자료를 제공하여 복지 향상에 노력하고 있다.

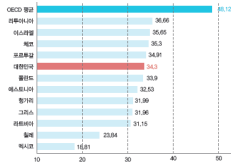
*6개부문(공무, 복지, 협약, 제휴, 알뜰장터, 경조사) 운용

(7) 해양경찰 근무혁신

2017년 OECD 통계에 따르면 우리나라의 근로자 1인의 연평균 노동시간은 2,024시간으로, OECD 36개 국가들과 비교하였을 때 멕시코(2,258시간) 다음으로 세계에서 노동시간이 긴 국가이며, OECD 국가들의 연간 평균 노동시간인 1,746시간보다 278



▲ <OECD 국가 연평균
노동시간(2017년)>



▲ <OECD 국가 시간당
노동생산성(USD/2017년)>

시간이나 더 일하는 것으로 집계됐으나, 이에 반해 시간당 노동생산성은 36개 국가 중
에서 29위로 낮은 수준으로 나타났다.

이는 과도한 일 중심의 문화, 만성적인 초과근무 및 휴식시간 부족이 원인으로 지적됨에 따라, 해양경찰청은 근무혁신을 추진하여 업무효율성을 높이고 “일할 때 집중적으로 일하고, 쉴 때 제대로 쉬는” 생산적인 근무문화 정착을 통해 직원들이 일과 가정의 조화를 이루어나갈 수 있도록 노력하고 있다.

특히, 2022년까지 연가 100% 사용을 목표로 자유롭게 사용할 수 있도록 권장하고, 유연근무를 활용한 개인별 계획적인 근무시간 관리와 근무체계 개선을 통해 불필요한 초과근무를 줄이는 한편, 가정친화적 복무제도를 적극 장려하여 출산과 육아를 병행할 수 있는 직장만들기에 앞장서고 있다.

다. 의무경찰 관리 및 운영

(1) 복무 및 사기관리

의무경찰은 해양경찰 조직의 일원으로서 치안업무의 보조를 그 주된 임무로 하며, 공공의 안녕과 질서를 해하는 범죄의 예방과 진압 업무를 지원하고 있다. 2019년에는 9회에 걸쳐 1,300명을 선발하며 해군 기초군사교육단과 해양경찰 교육원에서 교육 후 경찰서, 함정, 파출장소에 배치하여 20개월간(교육기간 포함) 복무한다.

의무경찰이 보다 활기차고 보람된 군 복무 생활을 할 수 있도록 모범의무경찰 문화 탐방과 한마음 체육대회를 통하여 의무경찰들의 사기진작 및 단결심을 키워나가고 있으며, 의무경찰에게 군복무에 대한 스트레스 해소와 심신안정을 취할 수 있는 산림치유회복 프로그램 참여를 통해 복무적응 및 사기진작 향상으로 복무만족도 향상에 적극적으로 노력하고 있다.

▼ 모범의무경찰 문화탐방 현황

(단위: 명)

구분	'16년	'17년	'18년	'19년
참가인원	50	50	137	82
문화탐방 명소 (2박3일)	하회마을 비슬산 불국사 통일전망대	위트파크 서바이벌게임 양떼목장 명성황후기념관	평창동계올림픽 문경새재 영월 청령포 통영 케이블카 거제 해금강 남해 보리암	동강래프팅 영월장릉 정동진, 오죽헌 통일전망대 설악산 케이블카 대관령 양떼목장

또한, 복무 중 의무경찰의 복지혜택 향상을 위해 KTX 운임 및 놀이동산 할인 등을 시행하고 있으며, 전역 후 사회진출에 대한 직업선택의 확대를 위해 자격증 취득을 활성화 하고 있다.

(2) 특기의무경찰 운영

체육단·의장대·악단·소리 등 해양경찰 실정에 맞는 특기의무경찰을 선발·운영하고 있으며 특히 해양에 특화된 체육단을 운영함으로써 해양스포츠 발전에 기여하고 있다.



▲ 모범의무경찰 문화탐방



▲ 의무경찰 한마음 체육대회



▲ 의무경찰 산림 치유회복 프로그램



▲ 의장대 시범

02. 현장중심 소통으로 열린 해양경찰 실현

운영지원과 경위 윤명수

가. 전국 순회 찾아가는 현장소통 강연회 개최

국민과 함께하는 열린 정책을 펼쳐야 한다는 기치아래 해양경찰 정책 전 과정에 국민의 목소리를 반영하기 위해 해양경찰청장이 전국 순회 찾아가는 현장소통 간담회를 개최하였다. 이는 해양경찰청장이 직접 전국 소속관서를 방문하여 현장에 직원들과 가감 없는 대화를 나누고, 각계각층의 바다가족과 함께 해양경찰이 나가야 할 방향을 고민 하고 소통하는 자리로 이루어졌다.

2019년 2월 제주청을 시작으로 권역별로 목포, 부산, 인천 등 외부 바다가족을 찾아가는 현장간담회를 통해 총 13회에 걸쳐 20개의 소속기관 887명이 참가하여 성황리에 간담회가 이루어졌다.

특히, 이번 찾아가는 현장소통 강연회에서는 예년과 달리 청장이 직접 참석자에게 강연을 통해 해양경찰이 나아가야 하는 방향에 대해 설명하고, 국민들의 의견을 듣는 자리로 마련되었다.

또한 지방해양경찰청 현장소통 강연회와 더불어 현장직원들의 소통의 자리를 위해 15개의 소속기관을 방문하여 직원들의 노고를 격려하고 현장의 애로사항을 청취 하기도 하였다.

앞으로도 해양경찰청은 이와 같이 국민과 함께하고 현장의 목소리를 청취할 수 있는 다양한 자리를 마련해 나갈 생각이다.

나. 전국 순회 현장소통 강연회 개최 현황

(총 13회 / 20개 소속기관 / 887명 참가)

구분	일시	참석 현황	비고
제주청	2.11.(월)~12.(화)	총 140명(직원124, 외부16)	제주
목포	2.19.(화) 10:40~12:20	총 42명(직원 42)	서해
서해청	2.19.(화) 14:00~18:00	총 74명(직원53, 외부21)	서해
남해청 (부산)	2.25.(월) 10:10~11:30	총 40명(직원 40)	남해
	2.25.(월) 14:50~16:50	총 35명(직원16,외부 19)	남해
중부청	3.6.(수) 09:00~11:10	총 50명(직원50)	중부
인천	3.6.(수) 14:00~18:20	총 60명(직원40, 외부20)	중부
태안	3.20.(수) 15:00~17:10	총 40명(직원 40)	중부
울산	3.28.(목) 14:30~17:30	총 80명(직원 80)	남해
포항	3.29.(금) 14:20~16:00	총 71명(직원 71)	동해
동해청	6.4.(화) 14:30~16:50	총 58명(직원 58)	동해
군산	6.14.(금) 10:00~12:20	총 47명(직원 47)	서해
여수	8.30.(금) 14:00~15:45	총 80명(직원 80)	서해
창원	12.19.(목) 09:40~11:30	총 70명(직원 70)	남해

※ 교육원은 졸업식 참석 대체



▲ 간담회 개최



▲ 간담회 단체 촬영

FOCUS

23

운영지원과
경위 윤명수

제66주년 해양경찰의 날 행사

제66주년 해양경찰의 날 행사는 2019년 “해양경찰의 날”을 맞이하여 「소통과 공감으로 바다를 안전하게」라는 슬로건 아래 해양주권과 국민안전을 지키겠다는 의지를 다지는 행사로 개최되었다.

해양경찰의 날 행사는 1953년 12월 23일 창설 이래 제57회까지 개최해 왔으나, 2011년 제58회부터는 해양주권을 더욱 굳건히 수호하겠다는 해양경찰의 의지를 표명하기 위하여 배타적 경제수역(EEZ) 발효일인 9월 10일로 변경하여 시행하고 있다.

제66주년 행사에는 해양수산부 장관을 비롯한 주요 인사 및 해·수산인 등 바다가족을 포함하여 약 700여 명이 참석한 가운데 해양경찰청 대강당에서 개최되었으며 특히 “아버지의 바다(희생과 헌신)”라는 주제로 2012년 불법 외국어선 단속 중 순직한故 이청호 경사의 유가족(딸)이 어린 시절 아버지를 보내야 했던 딸의 화상하는 장면이 눈길을 끌었으며, 해양수산부 장관 치사에서 「해양경찰법」 제정을 축하하면서 해양주권수호, 해양안전과 해양질서 유지라는 해양경찰의 임무와 책임에 대해 새로운 각오로 임해 줄 것을 당부하였다.

기념식 후반부에는 해양경찰의에 대한 국민의 바람, 해양경찰이 다짐이 하나가 되는 마음으로 인명구조 활동 영상과 노래 합창이 이루어지면서 우리의 바다를 더욱 더 안전하게 만들겠다는 확고한 의지를 나타냈다.



03. 바다안전을 위한 국민 소통

대변인실 경위 전강석



▲ '하나개 해수욕장' 고립객 구조 (연합뉴스 유튜브/ 조회수160만명)



▲ 유튜브 (YouTube) 라이브방송 「궁금해? 안심해!」

가. 소통을 바탕으로 국민 눈높이 정책 추진

(1) 신속하고 정확한 정보 전달로 국민 신뢰 확보

해양경찰 정책을 국민이 쉽게 이해할 수 있도록 보도자료 배포 시 그림, 그래프를 적극 활용 하였으며, 해양사고 발생 시 빠른 시간 내 현장 사진, 영상을 제공하여 생생하고 정확한 정보를 국민이 알 수 있도록 노력하였다. 또한, 미답사례를 적극 발굴하여 보이지 않는 곳에서 묵묵히 국민을 위해 임무를 수행하는 해양경찰의 모습을 통해 구조과정의 어려움과 활약을 국민이 공감 할 수 있도록 제공하였다.

▼ 해양경찰청 보도자료 배포 현황

(단위: 건)

구분	'17년	'18년	'19년
본청	116	210	288
소속기관	4,678	4,762	5,328
전체	4,794	4,972	5,616

(2) 쌍방향 국민 소통을 위한 콘텐츠 기획·송출

온라인 소통 채널(SNS)의 이용 환경 분석을 토대로 국민과의 쌍방향 소통을 위해 기관 운영 채널들을 특성화 하여 운영하고 있다. 국민 중심의 시각에서 국민이 궁금해 하는 정보와 기관 안팎의 소식 등을 특성화 한 채널 유형에 따라 다양한 형태의 콘텐츠를 통해 전달한다. 특히 유튜브를 통해 사건사고 및 주요정책을 생생한 영상으로 국민들께 전달하여 열린 소통 채널로서 역할을 하고 있다.

▼ 해양경찰청 공식 SNS 팔로워 수

(단위: 명)

페이스북	트위터	인스타그램	유튜브
13,037	9,558	6,657	2,950

※ 2019.12.31. 기준

나. '국민과 소통하는 해양경찰'대외홍보 강화

(1) 해양안전문화 확산을 위한 구명조끼 입기 운동

한국방송광고진흥공사(KOBACO) 협업하여 구명조끼의 중요성을 공익광고로 송출하는 등 전파력이 높은 방송매체를 활용하여 국민의 해양안전의식 체감도를 높였다. 또한, 한강 뚝섬 공원에서 '국민과 함께하는 구명조끼 입고 걷기대회' 행사를 진행하여 국민과 함께하는 정책으로 해양안전문화를 확산하였다.



▲ 구명조끼 입고 걷기 대회

(2) 국민과 함께하는 ‘문화로 소통하는 해양경찰’

어린이들에게 해양안전문화를 확산하기 위해 애니메이션 캐릭터 ‘호보트’를 홍보대사로 위촉하고, 물놀이 안전수칙 등 해양안전 애니메이션을 제작보급 하였다. 또한, 해양경찰 노래 공모전을 실시하고, 서울시청 광장에서 해양경찰 사진전과 노래공연을 하는 등 국민들과 함께하는 다양한 해양경찰 문화행사를 통해 국민공감대를 형성하였다.



▲ 호보트 홍보대사 위촉



▲ 노래 공모전 발표회



▲ 서울광장 문화행사

04. 공정하고 청렴한 해양경찰

감사담당관실 경위 조호연

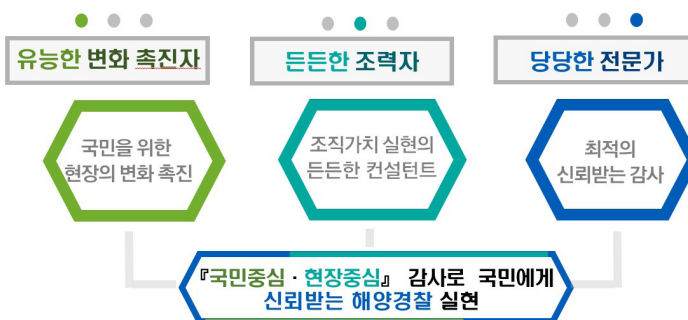
가. 국민·현장 중심의 감사

해양경찰청 감사는 국민에게 도움 되는 행정 구현을 궁극적인 목표로 삼고 있다. 이를 위해 국민의 시각에서 기존의 제도·절차·관행을 원점에서 재검토함으로써 근원적인 문제 해결 방안을 발굴해왔다. 또한 「현장의 문제는 현장에 답이 있다」는 가치 아래, 현장 직원과의 부단한 소통을 통해 적극행정을 장려함으로써 국민이 체감할 수 있는 감사 성과를 창출해왔다.

이와 관련, 「유·도선 안전관리 특정감사(‘19.6월)」 및 「국민 불편 제도개선 특정감사(‘19.8월)」를 실시함으로써 관련 법령 개정을 통한 안전 제도 개선의 발판을 마련하였고, 채용·단속·수사·민원처리 등 업무 과정에서 국민에게 불편을 주는 제도와 행태를 적극 개선하였다.

더 나아가 「조직의 방향타」 역할로 감사 패러다임을 전환, 조직 경쟁력을 제고함으로써 국민에게 신뢰받는 해양경찰을 만들어 가기 위해 끊임없이 노력하고 있다.

▼ 해양경찰청 감사운영 방향



▲ 국민과의 인터뷰



▲ 현장 의견 청취



▲ 유아용 구명조끼 구분

나. 엄정한 공직복무 관리

(1) 공직기강 확립

공직 사회의 도덕성 및 청렴성에 대한 요구는 나날이 향상되고 있다. 특히, 해양경찰은 법을 집행하는 조직 특성상 더욱 엄정한 공직기강 확립이 필요하다.

이에 소속 공무원의 자체사고 예방 및 공직기강 확립을 위해 매년 강도 높은 공직복무 계획을 수립하고 있으며, 조직 내 부조리 행위, 국민 눈높이에 맞는 해양경찰상 구현을 위해 공직기강 확립에 최선을 다하고 있다.

(2) 고비난성 4대비위 근절을 위한 노력

해양경찰청은 공직기강 확립을 위해 “해양경찰 기강 확립 종합대책 개선방안”을 수립·시행했다.

해양경찰 기강확립을 위해 국민으로부터 크게 비난을 받을 수 있는 사고를 고비난성 4대 비위(음주운전, 성 비위, 금품수수 등, 갑질)로 지정, 해당 비위에 대해서는 특단의 조치를 취하고, 사안에 따라 엄중문책을 하였다.

또한, 사고 예방을 위해 ▲ 비위예방 캠페인 전개, ▲ 전문강사 초빙 교육, ▲ 사례 공유로 경각심 제고, ▲ 특별·상시 신고체계 운영 등 자정노력을 강화하였다.

제4절. 국제교류 협력강화

01. 다자간 국제협력 활동

국제협력관 경사 나용욱



▲ 회원국간 전체회의



▲ 회원국 간 양자회의



▲ NPCGF 총회



▲ 6개국 공동성명

가. 제15차 아시아 해양치안기관장회의

(HACGAM, Heads Of Asian Coast Guard Agencies Meeting)

아시아해양치안기관장회의는 아시아 해양에서의 국제 범죄(해적·해양테러) 공동대응 및 수색구조 협력을 위해 2004년 결성된 해양치안기관 간 협력 협의체이다.

이번 제15차 회의는 스리랑카 콜롬보에서 개최되었으며 한국, 중국, 일본을 비롯하여 인도, 호주, 필리핀, 인도네시아 등 18개국 100여 명과 아시아 해적퇴치협정 공유 센터(ReCAAP)가 참가하였다. 회원국들 간 전문적인 논의를 위해 4개 전문가 그룹(수색구조·해양범죄예방·환경보호·역량강화)이 편성되어 다양한 실무과제 논의를 통해 다자간 우호 협력을 강화했다.

아시아해적퇴치협정 정보공유센터 보고를 통해서도 HACGAM 회원국과 관계 법집행기관들의 노력으로 아시아 해역에서 해적과 무장 강도 발생 상황이 나아졌음을 확인했다. 회의 마지막 날 참가국 간 합동선언문을 통해 아시아 해역에서 안전한 바다와 해양운송을 확보하고 촉진시키기 위한 회원국 간의 노력이 효과가 있음을 확인하고, 아시아 해양치안기관장회의를 지속·발전시켜 안전하고 깨끗한 바다를 확보해 나가는 것에 동의했다.

나. 제20차 북태평양해양치안기관장회의

(NPCGF, North Pacific Coast Guard Forum)

북태평양해양치안기관장회의(North Pacific Coast Guard Forum, NPCGF)는 회원국 간 우호·협력 증진을 다지겠다는 목적으로 최초 2000년 일본 도쿄에서 개최되었다.

이번 「제20차 북태평양해양치안기관회의」는 2019년 9월30일부터 10월4일까지 러시아 블라디보스톡에서 러시아 국경수비부 주관으로 개최되었다. 본 회의는 6개국(미국 해양경비대, 캐나다 해양경비청, 중국 해경국, 러시아 국경수비부, 일본 해상보안청) 해양치안기관 100여 명이 참석, 7개 전문가 그룹(위기대응, 해상안보, 합동작전, 밀입국·마약, 정보교환, 불법어로, 사무국)으로 나뉘어 심도있는 논의를 실시하였다.

또한 참가국 간의 양자회의를 통해서 인적교류 및 정보교환 등에 관한 협력을 더욱 강화하였다. 본 회의 총회에서는 각 국 기관장들이 북태평양 해양안전 확보를 위한 협력방안에 대하여 공동 성명서를 채택하였다.

▼북태평양해상치안기관회의 전문가 그룹 및 의장국

그룹 (WG)	위기 대응	해상 보안	합동 작전	밀입국 마약	정보 교환	불법 어로	사무국
의장국	한국	일본	미국	중국	러시아	캐나다	주최국

02. 주변국 해양치안기관 간 교류협력

국제협력관 경사 나용욱



▲ 한·일 정례회의 합의안



▲ 한·일 정례회의 의제토의



▲ 한·중 정례회의 의제토의



▲ 한·중 정례회의 합의안

가. 제18차 한·일 정례회의

한·일 양 기관은 1999년 해상치안기관 간 협력약정을 처음 체결한 이후 경비·외사·해양오염 등 다양한 분야에서 교류 협력을 유지해 왔다.

지금까지 총 18회의 기관장 정례회의와 25회의 지방해양경찰청 간 수색구조 합동훈련을 실시하여 해양재난에도 효율적으로 합동 대응하며 오랜 협력 관계를 구축해 왔다.

이번 「제18차 한·일 기관장 정례회의」는 12월 24일과 25일 양 이틀간 일본 도쿄에서 개최되었다.

이 자리에서 올 한해 양 기관 교류협력을 평가하고 다양한 분야에서 서로의 업무 노하우와 정보를 공유하기로 하였다. 또한 지방해양경찰청 간 우호협력 관계를 더욱 활성화 해 나가고 미래바다의 안전을 책임질 신임 해양경찰 양성을 위해 양국 간 우수 교육·훈련 시스템 등 교류 협력을 확대하기로 하였다.

특히 이번 회의에서는 양 기관 뿐 아니라 더 나아가 아시아·북태평양·세계해양치안기관장 회의 등 다자간의 틀 안에서도 공조·협력해 나가는 것에 대해 의견을 같이하며 바다를 사이에 둔 가장 가까운 인접국가로서 협력의 중요성을 다시 한번 확인했다.

나. 제3차 한·중 정례회의

한·중 양 기관은 해양에서의 국제범죄, 해양치안 및 어업 질서수호, 해양오염방지 등을 위해 2015년 MOU를 체결하고 정보교환, 밀입국 단속 등 다방면에서 협력을 강화해 왔다.

2019년 8월 12일부터 16일까지 인천에서 개최된 제3차 한·중 해양치안기관장 정례회의는 한국 해양경찰청장과 중국 해경국 부국장이 참석하여 양국의 조업질서 확립을 위한 협력 강화와 해상 국제범죄 공동대응 및 인적교류 활성화 등에 대해 논의했다.

올해로 세번째 정례회의를 맞아 양 기관은 조직개편 관련 정보를 교환하였으며 서해 조업질서가 점차 개선되어 가고 있음을 확인하고 향후 조업질서 확립을 위한 구체적 협력 강화방안에 합의했다. 향후에도 변함없는 우호협력 관계를 유지하고 상호 협력을 확대해 나가기로 하였다.



▲ 한-싱가포르 정례회의 단체사진

다. 제14차 한·싱가포르 정례회의

전 세계 해상 운송량의 약 25%가 통과하는 말라카 해협에서 해적·해상강도가 빈번히 발생함에 따라 우리 선박의 안전을 위해 해양경찰청은 말라카 해협 길목에 위치한 싱가포르 해양경찰과 긴밀하게 협력하고 있다.

양 기관은 2004년 협력에 관한 MOU 체결 이후 매년 기관장 정례 회의를 실시하고 있으며 올해 2월 싱가포르 해양경찰 사령관이 인천을 방문하여 제14차 한·싱가포르 정례회의를 개최하였다.

양 기관은 해양테러 진압작전 수행을 위해 특화된 전술 및 훈련을 공유하고 실무 직원간의 전문성 향상과 소통을 위해 인적교류를 활성화 하는 것에 의견을 같이 했다.

또한 상호 핫라인 재구축을 통해 양 기관 간 협력분야를 확대·강화해 나가기로 했다.



▲ 한-인도 정례회의 합의안

라. 제10차 한·인도 정례회의

해양경찰청과 인도 해양경비대는 2006년 12월 인도 뉴델리에서 「제1차 한·인도 해양치안기관장 정례회의」를 시작으로 국제성 범죄 대응, 해양안전 및 수색구조 협력 강화 등을 위한 교류·협력 관계를 유지해 오고 있다.

올해는 인천에서 제10차 한·인도 해양치안기관장 정례회의를 개최하였다.

양 기관은 도서지역 안전관리 방안을 공유하고 양국의 선박이 각국의 바다를 통항 하는 경우나 수색구조 도움을 필요로 할 경우 적극 지원하기로 합의하였다.

또한 인도 해양경비대에서 해양경찰청 내 함정과 특공대, 항공대 등 현장부서를 방문 하여 인적교류 활성화 및 실무자간 직무교류 활동의 발판을 마련하였다.

해양경찰청과 인도 해양경비대는 이번 회의를 통해서 양 기관의 우호적 협력 관계를 확인하며 긴밀한 협조관계를 계속하여 나갈 것을 약속했다.



▲ 한-러 정례회의 의제토의

마. 제19차 한·러시아 정례회의

한국 해양경찰청과 러시아 국경수비부는 1998년 처음 협력약정을 체결하고 이에 근거하여 총 19회 양 기관 정례회의를 실시해 왔다.

이번 제19차 한·러시아 정례회의는 2019년 12월 러시아 모스크바에서 열렸으며 수색구조를 포함한 해양안전 및 해양질서 확립을 위한 협력방안을 논의하였다.

특히 이번회의에서는 양 기관 간 협력 증진을 위하여 양국 해역에서의 수색구조지원 등 해양안전 협력 및 인적교류 활성화에 대해 논의하며 굳건한 우호협력 관계를 재 확인했다. 또한 양 기관은 매년 함정이 상호 방문하여 연합훈련을 실시, 인명구조, 화재진압 등 해상 상황에 공동대처하며 공조체제를 강화해 나가고 있다.

03. 외국 해양치안 기관과의 교육훈련

국제협력관 경사 나용욱



▲ 외국 연수생들의 기관방문



▲ 해양 구조기술 전파

세계 해양치안공무원 해양경찰청 초청 연수

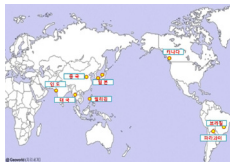
해양경찰청과 MOU 체결 및 국제공조관계에 있는 외국 해양 치안기관 등을 대상으로 2019년 8월 29일부터 9월 6일까지 9일간 세계 해양 치안공무원 초청연수 과정을 진행했다.

2005년부터 매년 '동남아 및 중서부 아프리카 외국 해양 경찰관 등 親韓화 사업인 초청 연수 프로그램'을 실시하여, 우리나라의 선진화된 해양치안시스템 전수를 통한 협력을 강화함으로써 해외에서 우리 국민과 선박 보호 기반을 구축하고 장기적으로는 한국형 해양치안 인프라를 각국에 보급 하는 것을 목표로 하고 있다. 이번 연수과정은 국제협력 네트워크 강화 및 기술·정보공유 일환으로 추진되어 미국, 캐나다, 필리핀 등 15개국 15명의 해양치안 공무원이 참가했다. 특히 이번 프로그램은 나이지리아, 프랑스, 칠레가 처음 참가하여 남미아메리카, 유럽, 아프리카와의 새로운 협력관계를 더욱 돈독히 하는 기회가 되었다. 연수생들은 교육원에서 소화·방수 훈련, 인명 구조 훈련 및 선박위기대응 훈련 등 체계적인 교육 프로그램을 체험했다.

또한 광양제철 및 대우해양조선 등 기관방문을 통해 우리나라의 전문화된 산업 시스템을 배우는 등 참가자들은 9일간 새롭고 다양한 체험으로 대한민국 해양경찰에 대한 이해의 폭을 넓히는 기회가 되었다.

04. 재외국민 권익보호를 위한 해외 주재관 파견

국제협력관 경사 나용욱



▲ 해외주재관 파견국(9개국)



▲ 해외주재관 활동상(일본)

해외주재관 파견

해외에서 범죄예방, 사건처리 등 재외국민을 보호하고 국제수사 공조, 주재국 정보수집 등을 위해 중국, 일본, 브라질, 캐나다 등 8개국에 주재관을 파견하고 있다.

파견공관	인원	파견기간
주중국 칭다오총영사관	경감급 1명	'19.02.~'21.02.
주필리핀대사관	경감급 1명	'17.04.~'20.04.
주일본 오사카총영사관	경감급 1명	'19.02.~'22.02.
주태국대사관	총경급 1명	'17.02.~'20.02.
주일본 요코하마총영사관	경감급 1명	'17.09.~'20.09.
주브라질 상파울루 총영사관	총경급 1명	'18.04.~'21.04.
주인도 뭄바이 총영사관	경감급 1명	'18.08.~'21.08.
주캐나다 밴쿠버 총영사관	총경급 1명	'18.08.~'21.08.
주파라과이 대사관	경감급 1명	'19.08.~'21.08.

주재관은 외교관 신분으로서 3년 동안 국제해양경찰로서의 역할을 파견국에서 수행하며, 재외국민보호 뿐 아니라 지진 쓰나미 등 해양재난 대응, 마약·테러·해적 등 국제성 범죄 대응, 해양 사고 발생에 따른 수색구조와 후속조치 등 다양한 업무를 수행하게 된다.

해양경찰 해외주재관은 2002년 중국 상해총영사관에 1명을 파견한 것을 시작으로 점차 파견규모가 확대되어, 현재는 8개국 9명을 파견하여 글로벌 해양경찰 네트워크 구축에 기틀을 마련하였다.

앞으로도 해양경찰은 우리나라 선박의 통항량이 많고, 해적을 비롯한 해난사고가 빈번하게 발생하는 남미 및 동남아시아 등 다양한 해양요충 국가에 주재관 파견을 확대해 나갈 계획이다.

FOCUS

24

국제협력관
경사 나용욱

선진 해양치안기관과의 수색구조 사례 공유

1. 추진 배경

2019.9.8. 새벽 미국 조지아주 브런즈윅 항구로 부터 약 12.6km 떨어진 해상에서 골든레이호 (자동차운반선, 71,178톤, 승선원 24명)가 전도 되었으나, 미국 코스트가드에 의해 승선원 24명 (韓10, 필13, 美도선사1) 전원 무사히 구조



2. 구조과정

美 코스트가드는 '911'로부터 신고 접수 후 브론즈윅 Station 구조보트와 항공구조대 소속 헬기를 투입하여 사고 발생 10시간만에 승선원 24명 중 20명 구조, 다음날 오전 선체에 지름 3인치(7.6cm)구멍을 뚫은 후 음식, 물, 공기를 주입하여 탈진 방지 조치, 사고 발생 41시간 후 인양업체 대원들이 드릴을 이용하여 선체 절단 (가로 60cm×세로 91cm), 그 통로를 통해 생존자 4명 전원 구조



3. 美 현장지휘관 초청 발표회 개최

해양경찰청은 '골든레이호' 선원들을 모두 구조한 현장에서 직접 지휘를 한 미국 해안경비대 찰스턴 지부대장 등 2명을 초청, 해양경찰 직원들을 대상으로 골든레이호 사고 처리 발표회를 가졌다.



이번 발표회는 급박했던 현장 상황, 동원된 장비와 세력, 美 수색구조 작전 매뉴얼 및 지휘통제 상황에서 내린 지휘관의 판단 등을 종합적으로 분석할 수 있는 자리였다.

본 발표회를 통해 양 기관과의 국제협력은 물론 위기 대응 역량을 더욱 강화할 수 있는 계기가 되었다. 해양경찰청은 이번 기회를 통해 획득한 노하우와 전략을 종합적으로 분석 및 평가하여 현재 수색구조 역량과 세력의 장·단점을 판단, 향후 전문 구조 역량을 더욱 강화해 나갈 방침이다.



제5절. 현장중심 전력증강 및 지원체계 구축

01. 해양경찰 전력증강

장비기획과 경사 임원진



▲ 5000톤급 경비함정



▲ 회전익 항공기



▲ 연안구조정

1953년 6척의 함정으로 시작한 우리 해양경찰은 오늘날 국제적인 해상치안 기관으로 성장하였고, 주력장비 352척의 함정과 항공기 6대, 헬기 19대를 비롯하여 다양한 장비를 도입·운용·관리하고 있으며 해양주권 수호와 바다의 안전 확보 등 '국민에게 사랑받는 조직'이 되기 위해 끊임없는 노력을 해왔다. 오늘날 세계 각국의 해양영토 확장 경쟁과 해양사고의 위협 속에서 바다의 주권과 안전을 책임지는 해양경찰의 역할은 더욱 중요해지고 있다.

해양경찰은 국토면적의 4.5배에 달하는 광활한 경비해역에서의 해양영토·주권 수호, 범죄예방·단속, 안전관리, 오염방제 등 '안전하고 깨끗한 희망의 바다'라는 슬로건 아래 안전을 중시하는 정부의 국정철학과 국민의 높아진 안전 서비스 요구를 앞장서서 실현하고 만들기 위해 장비전력증강을 추진하고 있다.

가. 함정 건조

독도에서 이어도, 서해5도까지 NLL·EEZ 해역 광역경비체제 구축, 해양영토 수호에 혼신의 노력을 기울이는 한편 불법조업 외국어선 강력단속을 위해 단속전용함정과 대형함정을 지속적으로 신규 건조하고, 노후함정 대체, 다양한 임무를 수행할 수 있는 특수함정 도입 사업을 꾸준히 진행하는 등 국민이 원하는 사항에 대하여 충실히 수행하고 있다. 함정 건조 시 신속하고 효율적인 현장 대응을 위한 성능 개선 및 현장중심의 완벽한 해양치안확보, 서비스를 제공하기 위해 힘쓰고 있으며 신형 연안구조정, 잠수지원함, 화학방제함 등 해역과 임무별 특성에 적합한 다양한 특수함정을 도입하였다.

▼ 함정준공 현황

(단위: 척)

준공	계	경비함정						특수함정					
		5000	3000	1000	500	200	50	연안 구조정 (순찰정)	방 제 정	형 기 정	특수 기동	잠수 지원	화학 방제
'15년	4		2	1					1				
'16년	11	1					2	8					
'17년	21					2	3	13	3				
'18년	23							19	1			1	2
'19년	31				6			16	4	3	2		



▲ 화학방제함



▲ 3000톤급 경비함



▲ 1500톤급 경비함

(1) 경비함정 건조

해양경찰은 해양관할권 강화 및 필요시 공해상까지 경비함정을 파견하고 대한민국의 해양주권을 넓혀나가기 위해 2025년까지 대형함정 40척 확보를 목표로 하고 있다. 현재 35척의 대형함정을 보유하고 있으며, 3000톤급 경비함 1척과 1500톤급 함정 1척을 추가로 건조 중에 있다.

대형함정 건조계약 시 분야별 전문가와 내부직원 의견을 수렴하여 원양항해 작전능력 강화, 불법조업 단속 장비 보강 등 여러 개선사항을 반영하였다.

현재 경비함정(대형, 중형, 소형) 및 특수함정 보유척수는 352척이며, 현장 대응 능력을 강화하기 위하여 경비함정 대형화와 고속화를 통해 신속히 출동할 수 있도록 경비함정을 건조하고 있다.

(2) 노후함정 교체

경비함정 내구연한(강선 20년, 알루미늄·FRP선 15년)을 초과하여 운용 중에 있는 노후함정 교체를 위하여 2018년까지 총 60척(대형 8척, 중형 33척, 소형 19척)의 대체건조 사업을 추진하였으며, 특히 노후함정 교체를 통해 선체 안정성과 운용편의성 등 성능개선을 추진하였고, 기존대비 성능이 강화된 신형함정 개발로 작전능력 향상, 내파성 강화 등 현장대응능력을 향상시켰다.

또한 노후함정 교체사업은 신장비 교체를 통해 함 운용 성능의 신뢰성을 확보하였고, 정비유지비 상승 차단 등(최근 10년간 정비비 상승 : 1억 ⇒ 3억) 정비효율성 향상에 크게 기여하였다.

노후 25톤급 형사기동정



신형 50톤급 형사기동정



노후 500톤급 경비정



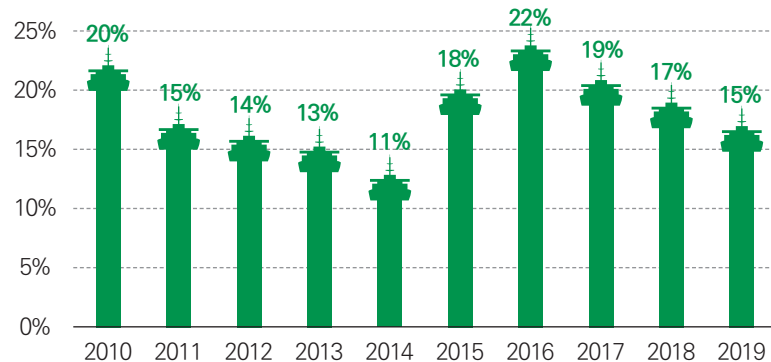
신형 500톤급 경비함



경비함정 노후화율은 2010년 20%에서 2014년 기준 11%로 개선되었으나, 2015년부터 내구연한을 초과하는 함정 척수가 증가하여 노후화율이 다시 증가하였다.

하지만 2016년부터 진행된 추경사업으로 노후함정 대체건조가 지속적으로 추진되었으며, 경비함정 노후화율은 2018년 기준 17%에서 2019년 15%로 2% 개선되었다.

▼ 경비함정 노후화율 현황



(3) 특수함정 건조

연안에서의 각종 해양사고 및 해상범죄 수사·단속을 위한 다목적 특수함정을 운용하고 있다. 해수욕장 인명구조 및 구급활동에 필요한 고속제트보트, 기상악화 해상치안 환경변화에 대응할 수 있는 자가 복원형 신형 연안구조정, 화학사고를 동반한 해상 유류오염 사고 시 대응할 수 있는 화학방제함, 저수심 오염사고발생시 방제작업을 할 수 있는 소형방제정, 수중 수색구조를 위한 잠수지원함, 해상대테러 진압용 중형 특수기동정 등을 신규 건조 도입했다. 각 임무 특성에 적합한 특수함정은 19년 현재 방제정, 순찰정, 공기부양정, 예인정, 소방정 등 총 166척이다.



▲ 특수기동정



▲ 화학방제함



▲ 방제정



▲ 잠수지원함

나. 항공기 도입

우리해역에서의 중국어선 불법조업 행위와 주변국간 해양 영유권 확보를 위한 경쟁, 대북관계 긴장, 해상 운송량 증가에 따른 각종 해난사고의 빈발, 해양 환경오염의 급증 등 변화하는 해양치안 환경에 능동적으로 대응하고 예방 중심적인 해양 항공치안체계 구축을 위해 2035년까지 총 45대의 항공기 도입을 추진할 계획이다.

▼ 항공기 도입 계획

(단위: 대)

구분	총 소요	현 보유	도입진행	~ 25년
계	45	25	3	9
비행기	11	6	-	5
헬 기	34	19	3	4

특히, 해양에서 골든타임 확보를 위해 2020년 9월 현재 대형헬기 2대, 노후헬기 대체 1대 도입진행 중이며, 총 4대의 대형헬기를 확보 하였다. 2016년 중형헬기 2대, 2018년 노후헬기 대체(중형헬기) 1대 총 3대를 현수리로 계약하여 2019년 12월 2대가 현장에 배치되었다.



▲ 크기:

20.9×5.3×5.5m

▲ 최대속력/탑승인원:

262km/h / 21명

▲ 체공시간/항속거리:

5.7시간 / 1,027km

▲ 임무장비:

레이다, 열상장비 등

(1) 다목적용 대형헬기(S-92)

대규모 해난 사고 발생 시 다수의 인명을 동시에 구조하고, PSI(대량살상무기확산방지) 등 대테러 대응과 주·야간, 악천후에서도 광역해역 수색구조 임무를 완벽히 수행하기 위해 미국 시콜스키社의 다목적용 대형헬기(S-92) 2대를 구매 도입하였고 현재 2대 도입 진행 중('22년, '23년 배치예정) 이다.

S-92 대형헬기는 최대 속력 262km/h, 최대 항속거리 1,027km에 이르고 최대 체공 시간 5.7시간 장기체공이 가능하므로 원해해역에서의 대규모 해양사고 발생 시 다양한 임무를 완벽히 수행할 것이다.

(2) 중형헬기(현수리)

연안 및 내해구역에서 해양사고 발생 시 긴급구조와 구난임무를 수행하기 위해 2016년 12월 2대, 2018년 11월 1대, 총 3대를 한국항공우주산업(KAI)과 중형헬기(현수리)을 구매 계약 체결하였다.

2대 배치중인 현수리 중형헬기는 최대 속력 246km/h, 최대 항속거리 669km, 최대 3.8시간 체공이 가능하므로 2021년 10월, 1대 인수가 완료되면, 주·야간 상관없이 연안 및 내해에서의 해양사고 골든타임 확보가 가능해 질것이다.



▲ 크기:

19.0×5.0×3.0m

▲ 최대속력/탑승인원:

246 km/h / 13명

▲ 체공시간/항속거리:

3.8시간 / 669km

▲ 임무장비:

레이다, 열상장비 등

FOCUS

25

장비기획과
경사 임원진

함정 첨단 공기조화기 시스템 개발

1. 민·관 협업 및 기술개발

미세먼지 사회이슈에 따른 함정 공기질 관심 및 개선 요구에 따라 LG전자와 선박용 첨단 공기조화시스템 개발지원 합의를 통해 전문 기술 검토 및 개발



▲ LG전자 지원협의 ▲ 함정 기술세미나 ▲ 민·官 공동세미나

2. 개선 시스템 시범운용

LG전자와 협업으로 개발한 공조시스템을 인천 119정('97. 준공, 현대중공업 건조 / 선령 22년)의 제한적 환기로 공기질이 열악하며 다중이용공간인 선수 침실구역에 설치하여 시범운용

함정운항 시 실내·외 공기질 변화 등을 고려한 공조시스템 설치 전·후를 비교 측정한 결과 함정 내 미세먼지 농도는 외부기준과 유사하였으나 엔진 가동 후 내부에서 발생하는 초미세먼지로 인하여 급격히 높아지나 공기청정기 가동 후 미세먼지가 효과적으로 감소, 함정 고유 악취 및 실내 세균 등 제거 효과 입증

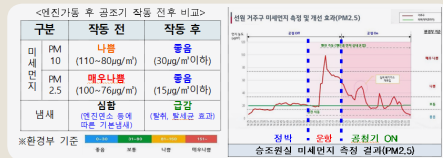


▲ [대상함정] 119함

▲ [적용구역] 침실구역

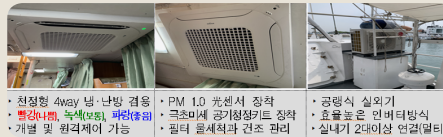
함정운항 시 실내·외 공기질 변화 등을 고려한 공조시스템 설치 전·후를 비교 측정한 결과 함정 내 미세먼지 농도는 외부기준과 유사하였

나 엔진 가동 후 내부에서 발생하는 초미세먼지로 인하여 급격히 높아지나 공기청정기 가동 후 미세먼지가 효과적으로 감소, 함정 고유 악취 및 실내 세균 등 제거 효과 입증



3. 첨단 공기조화시스템 확대 적용

개선된 시스템 만족도가 높고 편리한 냉·난방기 관리 운용 방식과 냄새제거 등으로 거주공간이 쾌적해졌다는 운전자 의견



향후 500톤급 이하 중소형 경비함정 건조 및 기존 함정 공조기 교체수리 대상함정에 첨단 공기조화시스템 탑재



02. 효율적인 장비관리 지원

장비관리과 경위 선희

가. 계획정비 및 장비관리

해양경찰은 해상임무수행의 근간이 되는 경비함정의 성능유지를 위해 최선을 다하고 있으며, 운전시간 및 제작사 권고를 기본으로 어선들의 입어시기 및 피서철 해상치안 수요 등을 고려하여 2019년 한 해 동안 총 342척의 함정 계획정비를 차질 없이 시행하였다. 또한 돌발적인 함정고장발생에 대비하여 경찰서 자체 외주수리 등 신속한 수리체계를 통해 해상치안 임무수행에 차질이 없도록 적극 지원하고 있다.

▼ 함정수리 실적(2019)

(단위: 척)

시공처별	종류	계	정기수리	상가수리	단계별정비
계		290	34	239	17
정비창		109	27	66	16
경찰서 외주		113	7	106	
해 군		68		67	1

▼ 함정수리 현황

(단위: 척)

종류	연도	'09년	'10년	'11년	'12년	'13년	'14년	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
계		524	521	502	295	312	318	307	310	286	300	290
정기수리		23	27	33	27	26	35	21	19	20	39	34
상가수리		306	265	231	263	277	273	277	288	261	255	239
중간정비 (단계별 정비)		195	229	238	5	9	10	9	3	5	6	17

한편 해양경찰이 보유 운용중인 함정, 항공기, 차량, 연안구조장비 등 각종 장비의 주요 부품의 D/B화 및 수리이력의 체계적인 관리를 위해 통합장비관리시스템을 운용하고 있다.

나. 함정정비 전문화

해양경찰 경비함정은 기술의 발달에 따라 운영상 편리 및 성능이 크게 증가한 반면, 정비의 전문성 및 복잡성 또한 크게 증가하여 정비요원의 전문화 필요성이 제기되고 있다. 이에 따라, 2019년 일선 해양경찰서에 배치되어 있는 함정 정비반 요원 및 함정기관요원을 대상으로 함정엔진 정비능력 향상 교육(STX엔진, 총 5회), 단정엔진 정비능력 향상교육(대양마린, 총 5회), 위생처리장치 정비능력 향상교육(제트코리아, 총 5회)을 실시하여 총100명의 정비 실무자들의 정비능력 향상 및 전문성 강화 훈련을 수료했다. 또한 효율적인 장비관리를 위해 7개 제작사 전문기술진이 각 소속별 현장 순회 점검을 연간 144척 실시하였다. 제작사 순회점검은 주기관 및 보기관 시운전 등 전반적인 운용상태를 점검하고, 워터제트 운용 및 사용설명서, 선체 절연저항 점검하는 등 매년 진행해 왔다.



▲ 신형 구조형 사륜구동 순찰차



▲ 구조장비 적재에 적합한 공간

다. 공용차량 관리

해양경찰 공용차량은 총 727대로 차량 657대, 이륜차 47대, 지게차 23대를 보유·운용 중에 있다. 특히 2015년 이후 해상치안 및 구조임무 수행 향상을 위해 기존 승용 순찰차를 구조장비 적재에 적합한 사륜구동 소형화물 순찰차량으로 순차적 교체·도입하는 등 국민들의 안전과 밀접한 일선현장의 차량지원에 최선을 다하고 있다.

또한 정부시책에 따라 업무용 차량 구매 시 친환경 차량(하이브리드, 전기차 등)을 도입하면서 에너지 절약 및 대기환경 보호를 위한 노력에 앞장서고 있다.

▼ 해양경찰청 차량 보유현황 (2019)

(단위: 대)

계	차 량						이륜차	건설 기계
	소계	승용	승합	화물	특수	순찰		
727	657	198	94	50	139	176	47	23

라. 경비함정 유류지원

불법조업 외국어선 단속, 해양 레저활동 등 해상치안 수요 증가에 따라 고속화·대형화된 함정 및 신형연구구조정이 건조되어 운영되면서 유류사용량이 증가하고 있는 추세이나 국제유가의 지속적인 고공행진으로 경비함정 유류의 효율적인 사용이 절실한 상황이다.

이에 따라 해양경찰은 경비함정의 기본임무에 지장이 없는 범위 내에서 입·출항 시 경제속력 운항, 함정 경량화, 중국어선 휴어기 치안수요 감안 경비구역 조정, 함정과 항공기를 연계한 해·공 입체 경비 활동으로 기본 경비업무는 충실히 수행하면서 그 외의 비효율적인 부분의 개선을 통해 효율적인 유류사용을 위해 최선을 다하고 있다.

▼ 연도별 유류비 집행 현황

(단위: 백만 원)

연도	예산액	이(전)용	예비비	예산 현액	집행액	불용액
'16년	82,462	-	-	82,462	81,886	576
'17년	75,651	-	-	75,651	75,514	137
'18년	83,673	-	-	83,673	83,671	2
'19년	95,558	9,091	-	104,649	104,649	0

마. 경찰관 착용 단속장비 및 장비개발 역량 개선

우리해역에서 불법조업을 자행하고 단속 시 집단 저항하는 불법조업 외국어선 단속요원들의 안전 확보를 위해 지난 2012년부터 진압장비 개선 T/F를 운영하여 방검부력조끼·해상진압복 등 진압 및 보호장구 22종을 개선하여 보급하였다. 또한 방검면적 보강 및 착·탈의가 용이한 방검부력조끼를 2015년 개선 보급하여 단속 시 활용하고 있다.



한편 사격 시 그림감 향상을 위한 사격용 장갑을 개발 하였으며, 어두운 어선 내부 검색 시 안전시야 확보를 위한 후방 LED등이 장착된 진압헬멧을 지금 완료 하였고, 기존에 보급된 비살상무기(40mm, 20mm 발사기) 성능을 개선 경비함정에 지급하여 개인 신체보호 강화와 작전능력을 향상시켰다. 이 밖에 2013년 한 해 동안 불법조업 외국어선 단속요원의 안전 확보를 위한 방호장갑, 진압헬멧 및 헤드렌턴등선용 사다리, 40mm 페인트 탄환, 섬광폭음탄, 단발섬광폭음탄 3연발, 40mm 스폰지탄, 20mm 발사기, 20mm 고무탄, 최루가스탄 등 총 11종을 개선하여 단속역량을 강화하였다.

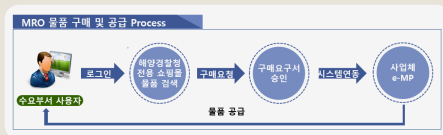
FOCUS

26

장비관리과
경감 고명철클릭 한번으로 함정 소모품 주문서에서
배송까지 원스톱!

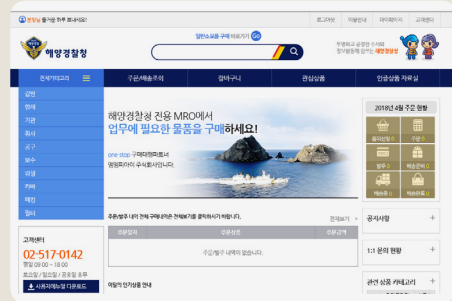
해양경찰청은 경비함정 등 일선 현장에서 필요한 다양한 소모성 물품을 적기에 공급하고, 구매 절차를 간소화하여 함정 승조원들이 좀 더 쉽게 사용할 수 있도록 소모성 물품(MRO*) 구매 온라인·모바일 전용시스템을 구축하여 운영하고 있다.

* MRO(Maintenance, Repair and Operation) : 제품생산과 직접 관련된 원자재를 제외한 소모성 자재



이 시스템은 인터넷 쇼핑과 같은 개념으로 시간과 장소에 구애받지 않고 필요한 물품을 컴퓨터나 휴대폰에서 실시간 주문하여 물건을 받아보는 것으로 2018년도 물품 110종에서 시작하여 2020년 823종까지 확대하였다. 시스템 구축 전에는 현장에서 필요한 물품을 분기별로 경찰서에서 취합하여 일괄구매 한 후 다시 현장으로 공급하였기 때문에 함정에서 실제로 사용하는 데 많은 시간이 소모되어 승조원들의 불편이 많았다. 또한 함정의 대형화 및 파출소 연안구조정 등 다양한 종류의 소모성 물품이 증가함에 따라 물품 정수 및 규격화에 어려움이 있었다. 해양경찰청은 매년 내·외부위원들로 구성된 기술평가위원회를 개최하여 엄격한 심사 기준에 의해 구매대행사업자를 선정하고 있으며, MRO 대행사업체가 소속기관을 방문하여 함정 승조원 대상 모바일·온라인시스템 사용방법 순회교육을 실시하고 있다.

특히 2020년에는 소모성물품 823종에 대하여 구입 전 제품에 대한 실물사진, 규격 등 상세정보를 게시하여 물품 선택이 용이하도록 개선하고, 온라인구매사이트 내 게시판을 생성하여 사용 후기 또는 현장직원의 건의사항을 실시간으로 등록하여 개선의견을 수렴하도록 하며, 함정에서 자주 구매하는 목록 BEST 30, 인기검색어를 사이트 내 표출하여 물품 구매 시 편의성을 제공하였다.



소모성 물품 온라인·모바일 전용 구매시스템을 이용한 직원들의 만족도는 높아졌고 실제로 전문업체에 의뢰한 설문조사 결과 98.5%가 만족의견을 나타내었다. 또한 기존 분기별 구매하고 있는 소모성 물품을 가격변동에 관계없이 계약 당시의 단가로 산정하기 때문에 예산절감 효과도 기대할 수 있다.

해양경찰청은 소모성 물품의 종류를 지속적으로 확대하여 현장 직원들의 물품선택의 다양성을 제공하고, 품질을 보장할 수 있도록 보다 나은 구매대행업체 선정에 최선을 다한다는 방침이다.

03. 항공기 자체 정비 역량강화

항공과 경위 노진국

가. 항공기 가동률 향상을 위한 고정익정비대 신설

해양경찰은 항공기 가동률 향상을 통해 대 국민서비스에 최선을 다하고자 고정익 항공기의 정비전담 부서인 고정익정비대를 신설하였다. 해양경찰은 6대의 고정익 항공기(챌린저 1대, CN-235 4대, C-212 1대)를 보유하고 있으며, 비행 시 레이다를 통해 한번에 1,000개의 목표물을 탐색 할 수 있어 불법조업 중인 중국어선 조업 현황을 파악하여 함정과 공유 입체적인 단속에 큰 기여를 하고 있다.

해양경찰 고정익항공기의 주력 항공기인 CN-235 비행기의 경우 공군 및 외주업체 위탁정비 80%, 자체정비 20%의 비율로 정비수행 중이며, 금번 신설되는 고정익 정비대는 공군과 합동정비를 통해 기술이전을 받은 후 연간 발생하는 계획정비를 단계적으로 자체정비로 전환(70%)하기로 했다.

▼ 항공기 제원

기종	챌린저(1대)	CN-235(4대)	C-212(1대)
사진			
제작국	캐나다	인도네시아	스페인
기장	20.8m	21.4m	16.2m
기폭	19.6m	25.8m	20.3m
기고	6.3m	8.2m	6.6m
엔진마력	6,983hp(8,729×2대)	3,500hp(1,750×2대)	1,850hp(925×2대)
임무가능 시간	7시간	6시간	4시간
임무 속도	463km/h (250노트)	314km/h (170노트)	277km/h (150노트)
최대이륙 중량	21,690kg	14,400kg	7,700kg
탑승인원	12명 (조종2, 전탐2, 승객8)	14명 (조종2, 전탐2, 승객10)	12명 (조종2, 전탐2, 승객8)
화물탑재 능력	9,368kg	4,160kg	1,930kg

FOCUS

27

고정익항공대
경감 박배식고정익항공대의 변신은 무죄
- 중부청 고정익항공대

1. 고정익항공대 현황

중부청 김포 고정익항공대는 2009년도 해양경찰 고정익 1호기 챌린저(CL604)호 도입에 맞춰 발대하여 그 간 해양경찰청 고정익항공대의 만형이자 중심으로 활약하였다. 챌린저는 제트기의 빠른 속도와 항속거리를 활용하여 동서남해 광역 순찰과 원양 수색('12년도 필리핀 해역에서 침수 중인 한스플랜더호 수색)에 활약하였으며, 이후 추가배치 된 2대의 CN-235(터보프롭)는 저공정밀수색과 각종 인명구조장비(조명탄, 구명벌) 투하가 가능하여 주야간 전천후 순찰 및 인명구조작전에 활약하여 왔다.

2. 주변 치안환경의 변화

1999년 한일어업협정, 2000년 한중어업협정 체결 이후 해양경찰 고정익항공기는 우리나라의 배타적경제수역(EEZ) 경계를 따라 중국어선의 분포 및 불법행위 단속에 모든 역량을 집중하여 임무를 수행하였다. 하지만 중국어선의 우리 EEZ 입어규모는 한중어업협정 체결이후로 지속적으로 감소되어왔으며 단속실적도 꾸준히 감소되어 2019년도 불법중국어선 단속실적은 195척으로 2015년도 568척에 비해 34%수준으로 줄어들었다. 그에 반해 최근 해양 레저·관광 이용객수의 증가로 불법 낚시어선의 활동이 증가하여 해양환경오염 및 안전사고발생이 빈번해졌으며, 코로나19의 확산으로 중국으로부터 해상을 이용한 불법 밀입국사례도 증가하였다. 또한 2014년~2018년 5년간 우리 해역에서

사람들에 손에 불법으로 잡힌 고래는 총 53마리로, 무분별한 포획 행위가 지속되고 있는 실정이며 특히 동해 울산 인근에서 주로 이루어지던 불법 포획행위가 서해안까지 번지는 등 강력한 단속이 요구되고 있다. 이에 고정익항공대는 변화된 치안환경에 맞추어 단순한 패턴의 광역순찰 및 정보수집 활동에서 벗어나 적극적이고 다양한 임무를 수행하는 진정한 전천후 임무항공대로의 변화가 필요해졌다.

항공대 일반현황



▲ 중부청 고정익항공대 조직 및 현황



▲ 중부청 고정익항공대 항공기 현황

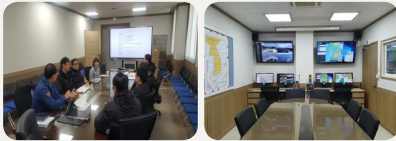


▲ 고정익의 해역별 순찰코스

임무 능력 향상을 위한 노력



▲ 크로스미팅(상황실, 경비함정, 파출소)



▲ 치안정보 분석회의

▲ 종합운항 정보실

시뮬레이터 구축

- 소요예산: 2000만 원(비슷한 비행기 시뮬레이터 제작 시 비용 약 2억 원 소요)
- 제작기간: 약 6개월
- 계기패널: Solo Airliner RS
- 조종간: 요크,쓰로틀, 페달
- 高 사양 컴퓨터
- 운영프로그램: Flight Simulator X



3. 고정익항공대의 변신 (보조적, 수동적 → 주도적, 능동적)

중부청 고정익항공대는 변화된 치안환경에 맞춰 2019년부터 자기 주도적 테마형 항공순찰 방식을 도입하여 불법조업 중국어선, 불법고래포획, 해양환경, 기타 특별법저촉 행위 등으로 카테고리를 나누어 적극적인 단속활동을 진행하고 있다. 테마형 항공순찰을 위해서 우선 관할 경찰서별 치안정보를 수집하기 위해 고정익항공대는 함정·상황실등 유관부서 직원들과 상호 크로스미팅(19년도 10회 / 30명 방문)을 추진하여 상호 업무이해 및 치안소요를 파악하였으며, 위에서 수집된 치안정보, 기상환경 및 운항정보 등을 종합하여 분석할 수 있는 종합운항정보실을 구축하여 매일 아침 모든 직원들이 모여 치안정보 분석회의를 실시하고 있다. 그리고

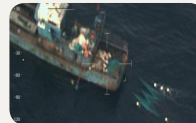
비행 시 중국어선 퇴거 및 정밀 채증을 위한 저고도 위력비행 등 고난이도 비행임무를 수행하기 위해 임무 맞춤형 비행 시뮬레이터를 구축하여 조종사 훈련 등에 적극 활용하고 있다. 특히 이러한 자기 주도적 테마 순찰을 통해 중부청 고정익항공대는 해양경찰 최초로 항공기를 활용하여 중국어선의 해양오염 행위를 적발하여 함정과 합동으로 단속하는데 성공하였고, 서해에서 기승을 부리던 불법고래포획 선박을 단속(3회 5척)을 성공하는 성과를 거양하였다. 특히 불법고래포획 의심선박의 출항에서 항적분석, 항공단속에 이르는 전 단속과정을 주도적으로 실시하여 항공대의 업무영역을 크게 확장했다는 평가를 받고 있다. 그 외에도 선박안전법 위반선박 및 낚시어선의 불법행위 등을 단속하여 해상에서 만연한 안전 불감증을 불식시키는데 큰 공헌을 하였다.

고래포획 항공단속 사례

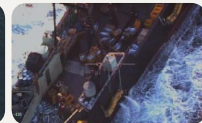
- '19. 2월 군산 여청도 남서 36해리에서 청명호·성수호가 밍크고래 1마리를 포획 한 것을 중부청 B-703호기가 항공순찰 중 발견·채증, 315함·3012함에서 검거
- * (청명호) 5명 중 구속 4, 기소중지 1 / (성수호) 5명 입건, 불구속 송치



'19년 그 외 항공단속 사례



▲ 불법 중국어선 13건 148척



▲ 국내어선 조업구역 위반 7회 10척



▲ 선박안전법 위반 2회 2척



▲ 해양오염 중국어선 1회 1척

4. 항공단속의 어려움 극복

물론 자기 주도적 테마형 항공순찰이 처음부터 잘 시행되었던 건 아니다. 우선 항공대 직원들의 관심을 유도하고 반발을 없애는 것이 무엇보다 중요하였다. 아무래도 직원들의 적극적인 관심과 능동적인 업무수행을 강조하다 보니 직원들의 피로도가 쌓이고 불만이 생기는 건 어쩔 수 없었다. 하지만 직원들의 무관심과 불만은 순찰 및 단속실적이 실제 거양되어 언론에 보도되는 등 국민과 타부서 직원들의 관심을 받게 되고 필요성을 공감하게 되자 점차 바뀌었다. 그리고 해공합동단속을 위해서 함정과와의 유기적인 협력 체계 구축도 중요과제였다. 처음에는 함정과 항공기간 합동작전에 대한 어색함과 상호불신으로 불협화음이 나오기도 하였으나 고정익항공대와 타부서(함정, 상황실 등)와의 꾸준한 크로스미팅으로 해공 합동단속의 필요성과 미흡한 점을 보완해 나갈 수 있었다.

5. 향후계획

자기 주도적 테마형 항공순찰을 통해 고정익항공대는 수동적 광역순찰 위주의 업무에서 목적지향적 적극순찰업무로 그 외연이 확장되었고 직원들의 업무 자신감도 눈이 띄게 높아졌다. 그동안 항공대가 해상 단속업무에서는 단순한 보조자적 위치에 있었다면 이제 주연으로 나설 때가 된 것이다. 이를 위해서 우선 항공기에서 채증한 정보를 함정에 실시간으로 전달하는 방안을 지속적으로 연구하여야 한다.

현재 중부청 고정익항공대는 「메신저튜브(가칭)」를 활용하여 채증 정보를 함정에 신속하게 공유하는 방식을 개발 및 적용하고 있으나 궁극적으로는 위성이나 전파통신으로 함정이나 상

황실간 자료공유가 이뤄져야 할 것이다. 다음으로 치안정보의 데이터베이스화가 필요하다. 현재 중국어선 분포현황은 초보적인 형태의 데이터베이스가 구축되어 있으나 기타 국내어선 및 상선 등에 대해서는 집적된 데이터가 없어 단속시 활용을 할 수가 없는 실정으로, 장기적으로는 해상치안 빅데이터와 A.I.등을 활용하여 조업시간 및 경로 등을 도출하여 효율적인 항공단속이 이뤄지도록 노력할 계획이다.

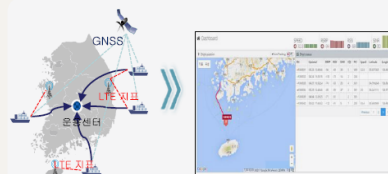
메신저튜브(가칭) 신속 정보 공유



▲ 조명탄 투하구 이용

▲ 함정 회수

해상통신망(LTE-M) 성능검토



▲ 데이터 수집/전송

▲ 원격지에서 데이터 표출



▲ 성능검토회의

▲ LTE-M구성품

04. 첨단 정보통신 체계 구축

정보통신과 경감 신중호

가. 업무효율성 증대를 위한 『현장업무포털시스템』구축

해양경찰청은 현장의 활동사항을 통합 관리하여 업무 효율성을 높이기 위해 현장업무 포털시스템을 구축하였다. 현장업무포털시스템은 파출소, 경비함정 등 현장부서에서 근무일지, 부채를 전산·관리하고, 각종 현황을 자동 통계화한 시스템이다.

2019년 5월에 도입 및 시범 운영하여, 8월부터는 전국 파출소와 경비함정, 해상교통 관제센터에서 정식으로 운영하고 있다. 그동안 파출소, 경비함정 등에서는 순찰이나 인명구조 등 현장 활동 사항을 종이 문서로 작성하여 관리해 왔다.

현장업무포털시스템 도입·운영으로 순찰, 구조, 경비 등 현장 활동을 전산화하여 자료 관리가 효율적이고, 실시간으로 자료 및 통계를 확인할 수 있다.

스마트폰과 태블릿컴퓨터를 이용한 영상 전송과 순찰일지 작성도 가능하고, 해양오염 지도점검 기능을 추가해 현장에서 모든 업무 처리가 가능하도록 했다.

파출소 등 현장 직원 대상 만족도 조사 결과 전산화로 현장 직원의 업무 편의성이 개선되고, 자료 통합·연계·표준화로 업무 효율성이 증가한 것으로 조사되었다.

또한, 종이 문서로 관리하던 방식에서 전산화 및 현장업무포털시스템으로 통합 관리하여 매년 5천여만 원의 예산 절감 효과도 있는 것으로 나타났다.

향후 현장업무포털시스템 운영으로 현장 활동의 정보화를 구현함으로써 축적된 빅데이터를 활용한 다양한 정책 수립에도 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.



▲ 현장업무포털시스템 기능

FOCUS

28

정보통신과
경감 신중호

해양경찰 재난안전통신망 구축

1. 세월호 여객선 참사

2014년 4월 19일 세월호 참사로 많은 학생들이 귀중한 생명을 잃었고, 사회 전반에 재난사고에 대한 경각심이 급속히 높아지면서 국가 재난안전관리 시스템 전면적 혁신이 필요하다는 공감대가 형성되었다.



2. 국가재난안전통신망 구축

세월호 참사는 재난대응기관들의 다른 무선통신망 사용으로 사고 초동대처가 늦어져 문제를 키웠다.

이에 행정안전부는 재난 발생 시 국민 안전·보호, 국가 피해 최소화 등을 위해 해경·소방·경찰·지자체 등 재난관련 기관 무선통신망을 하나로 통합하는 전국 단일 통신망인 공공안전 룬팀 예벌루션(PS-LTE)망을 2020년까지 구축하고 있다.

※ PS-LTE망: 음성과 사진, 영상 등 이용이 가능한 재난관리 전용 4세대 무선통신기술 국제표준

이로 인해 중복 투자를 해소하고 통합지휘통신으로 재난대응 능력을 높이고 멀티미디어를 활용, 재난 상황을 정확히 전달할 수 있게 됐다.



3. 해상 재난안전통신망 구축

해상에서도 음영지역 없이 재난안전통신망 이용을 위해 함정 238대에 선박형 이동기지국과 중계기를 구축한다. 무궁화 위성을 이용한 위성통신망(KOSNET), 해양수산부가 구축한 초고속 해양무선통신망(LTE-M)을 연계하여 영해는 물론 배타적경제수역과 공해상에 있는 해경과 해군 함정, 관공선 등에서 재난망 기반 통화서비스 이용이 가능해 진다.

해양경찰청은 2022년까지 전국 상항실, 함정, 파출소, VTS 등에 재난망용 단말기를 지급하고 지령대·영상전송·녹취시스템 등을 마련하여 해상 재난 발생 시 인명구조의 골든타임이 허비되지 않도록 신속하고 정확한 통신체계를 구축할 계획이다.



한진

ANNUAL

4. 부록

REPORT

서지

Chapter 01 통계연보

Chapter 02 해양경찰 연혁

Chapter 03 조직도 & 복제

Chapter 04 대표함정 & 항공기

Chapter 01

통계연보



제1절. 한눈에 볼 수 있는 해양경찰 통계 총괄

제2절. 국·관별 주요 통계

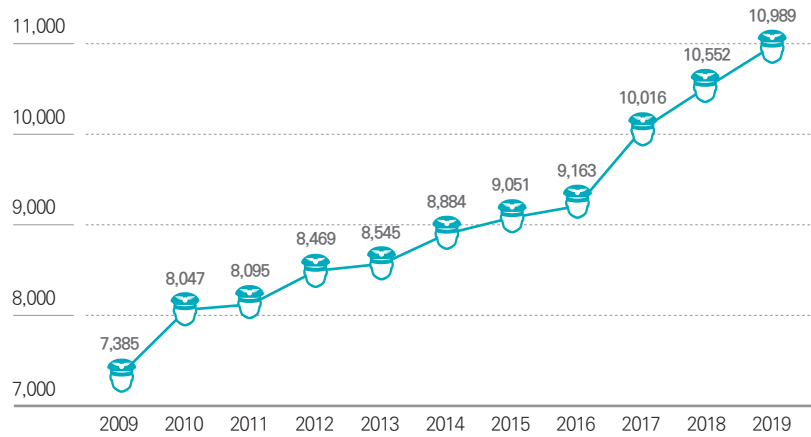
1

총괄

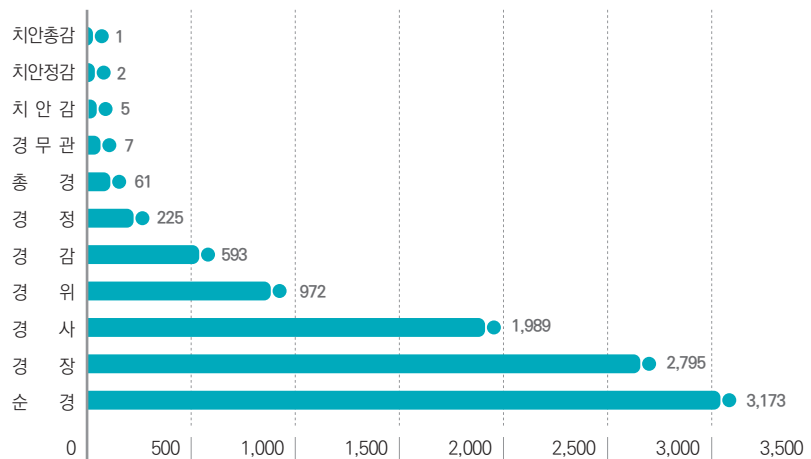
인력 현황
예산 현황
채용 현황
중국어선 조업 현황
독도, 이어도 초계 현황
연안안전사고 인명피해 현황
파·출장소 현황
다중이용선박 현황
해상조난사고 발생 현황
수상레저 조종면허 취득 현황
동력수상레저기구 등록 현황
수상레저사업장 등록 현황
수상레저안전법 위반(단속) 현황
수상레저 인적·물적 피해 사고 현황
해상범죄 현황
마약사범 단속 현황
해상집단행동 발생 현황
해양오염사고 발생 현황
선박·해양시설 지도점검
함정보유 현황

인력 현황

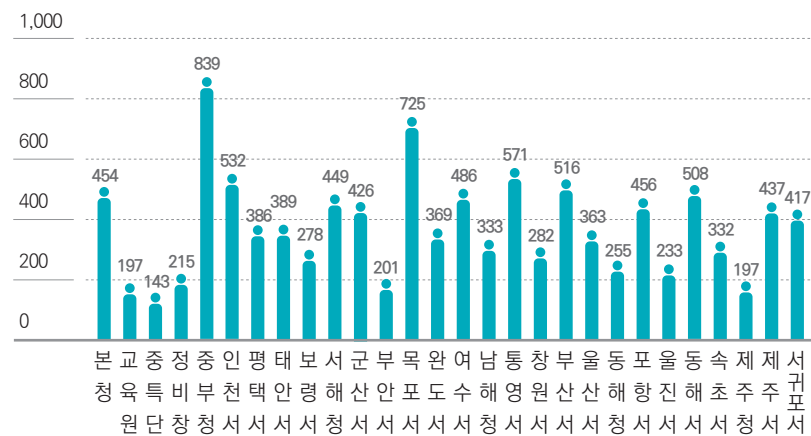
연도별 정원 현황
(단위: 명)



경찰관
계급별 정원
(2019년 기준)
(단위: 명)



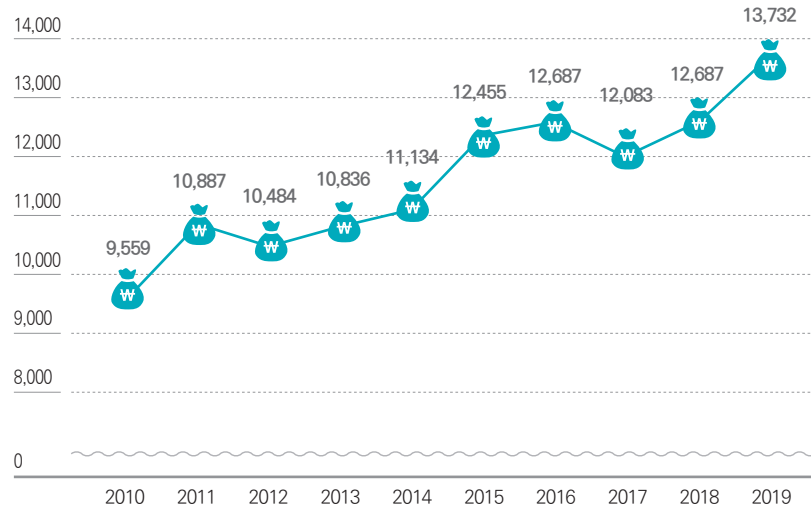
관서별 정원
(2019년 기준)
(단위: 명)



예산 현황

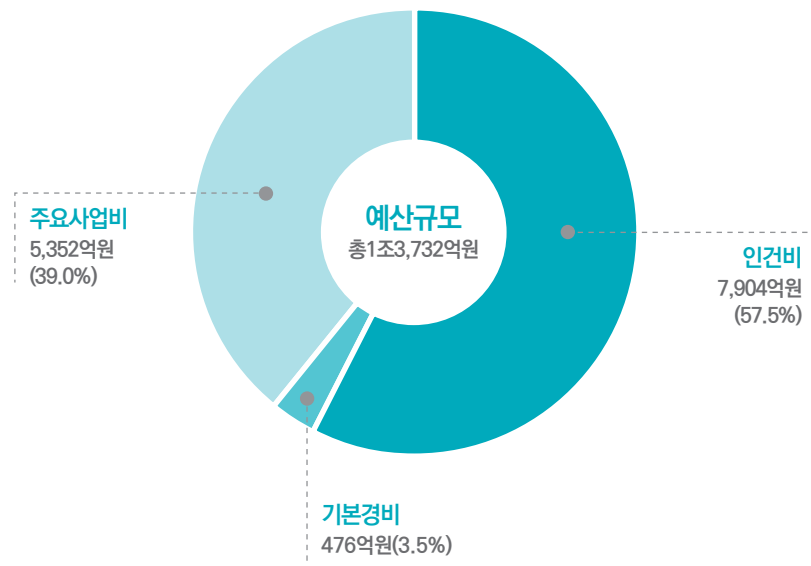
연도별 예산

(단위: 억원)



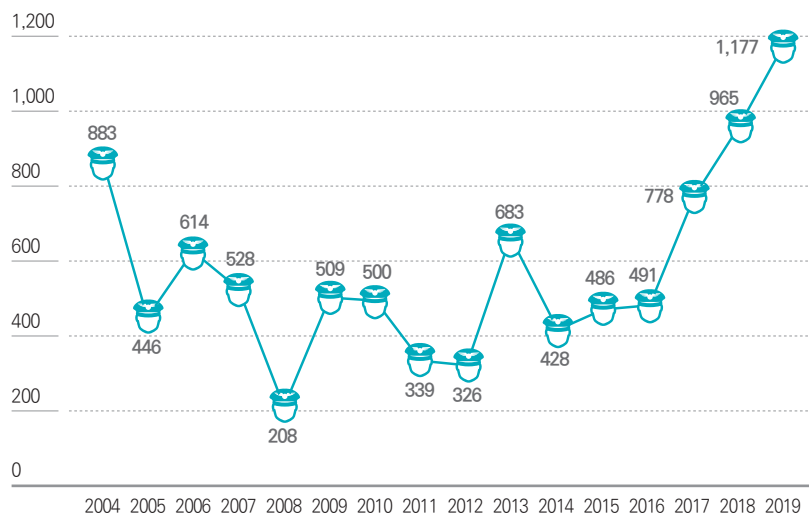
성질별 예산 (2019년 기준)

(단위: 억원)

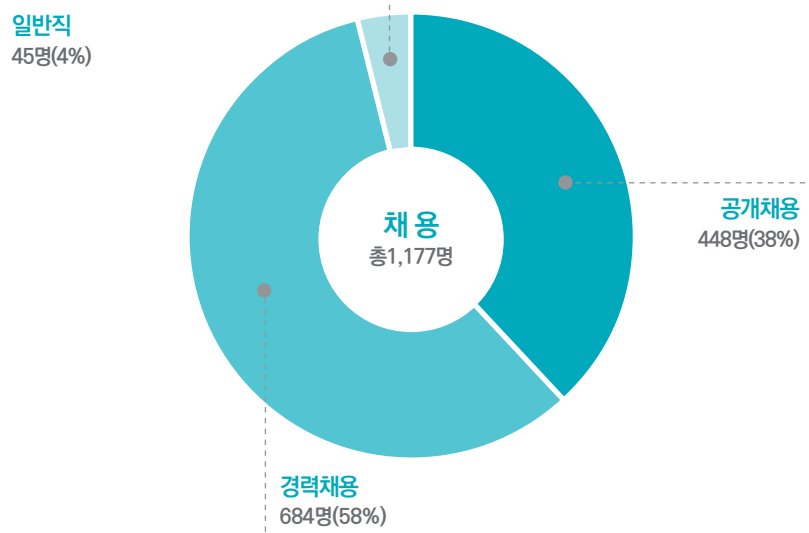


채용 현황

연도별 채용 현황
(단위: 명)

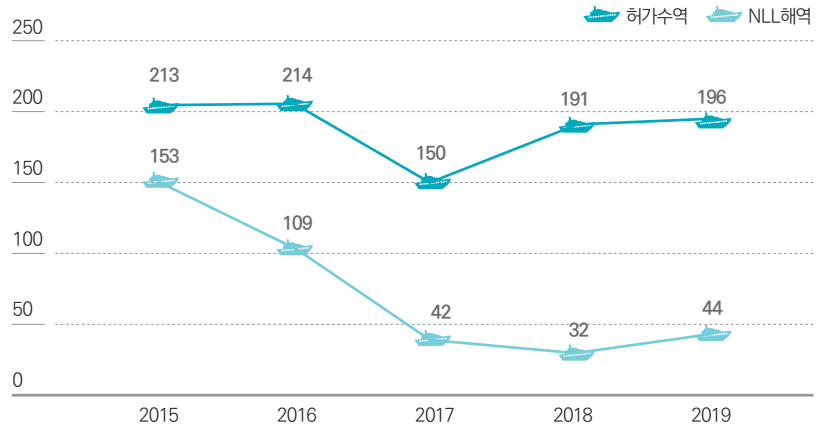


입직경로별
채용 현황
(2019년 기준)
(단위: 명)



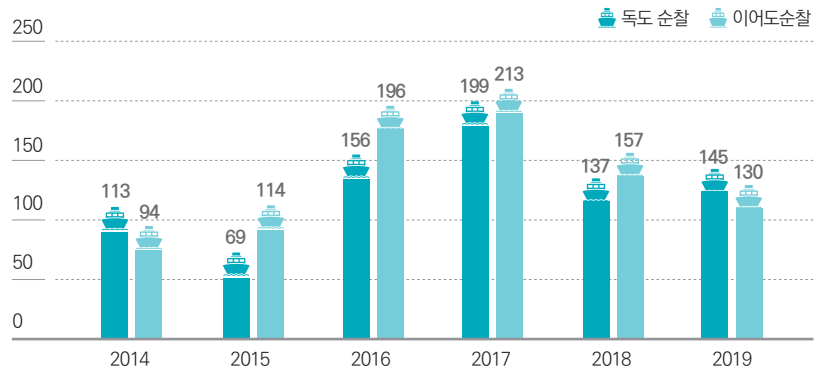
중국어선 조업 현황

중국어선
조업 현황
(단위: 척수)

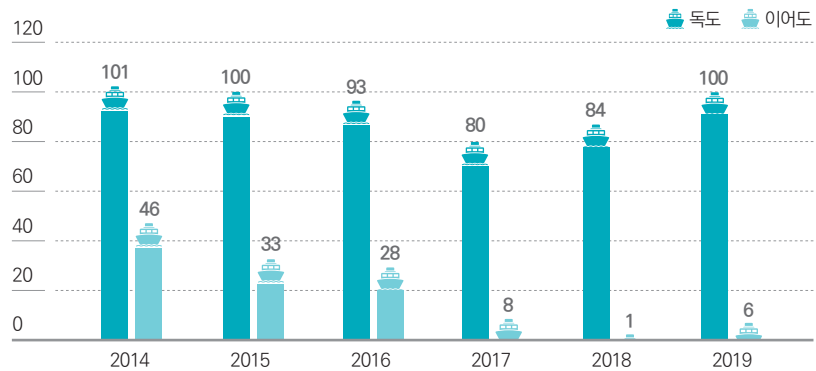


독도, 이어도 초계 현황

독도, 이어도
항공기 초계 현황
(단위: 횡수)

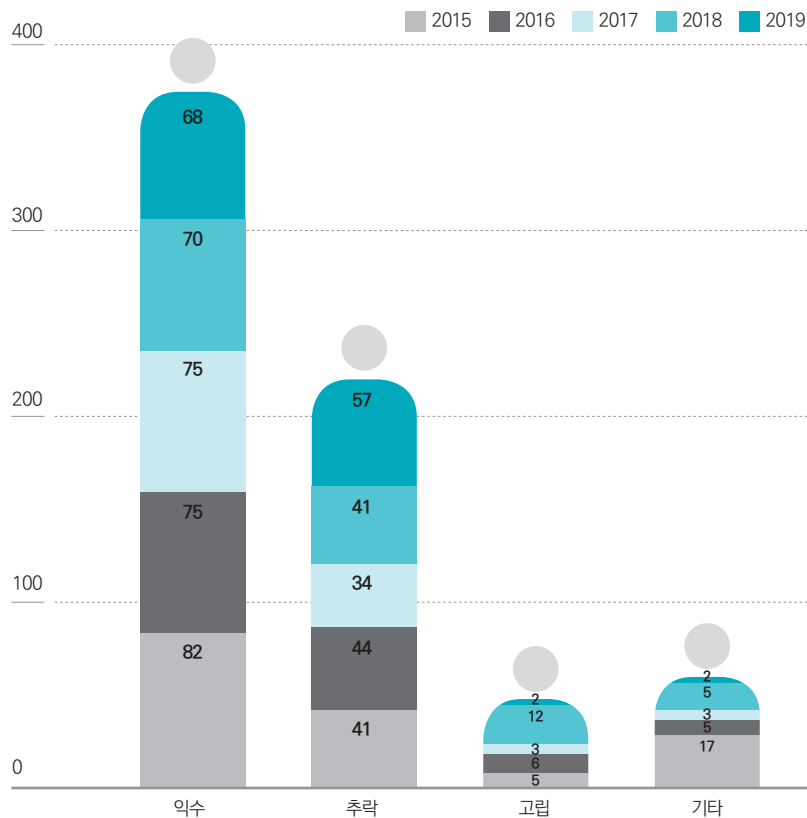


대한민국 해역
타 국가세력 출현 현황
(단위: 횡수)

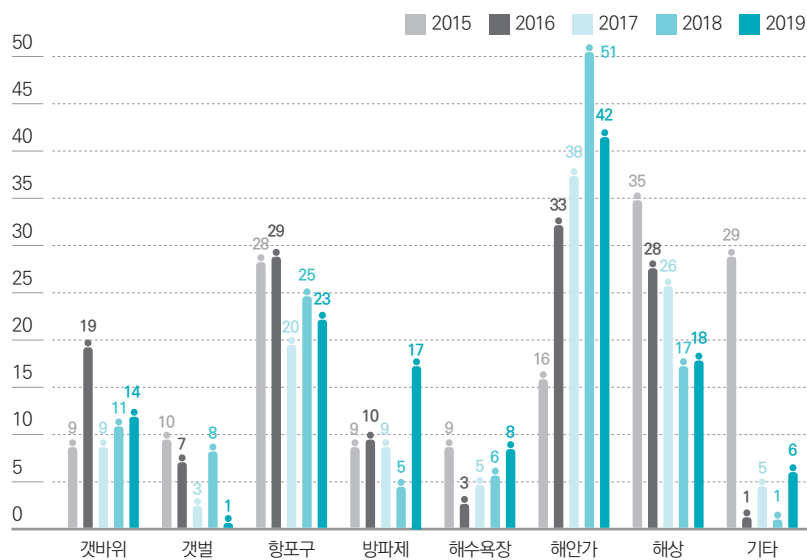


연안안전사고 인명피해 현황

유형별
인명피해 현황
(단위: 명)

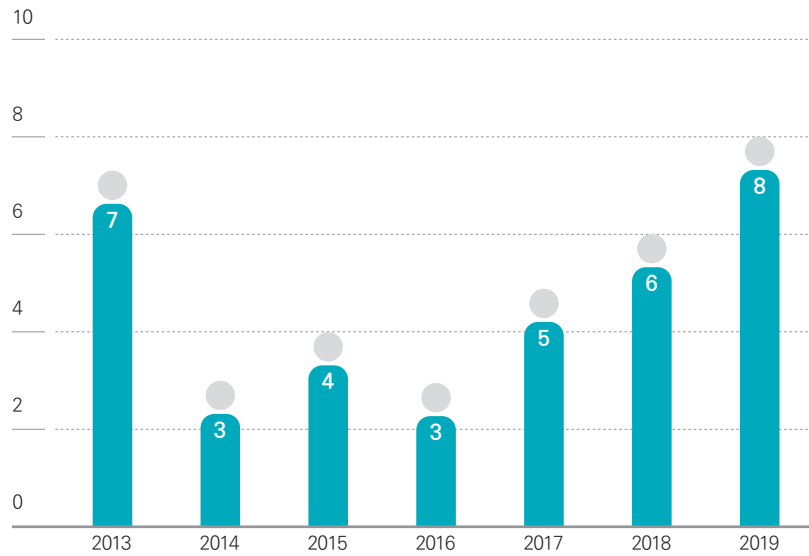


장소별
인명피해 현황
(단위: 명)



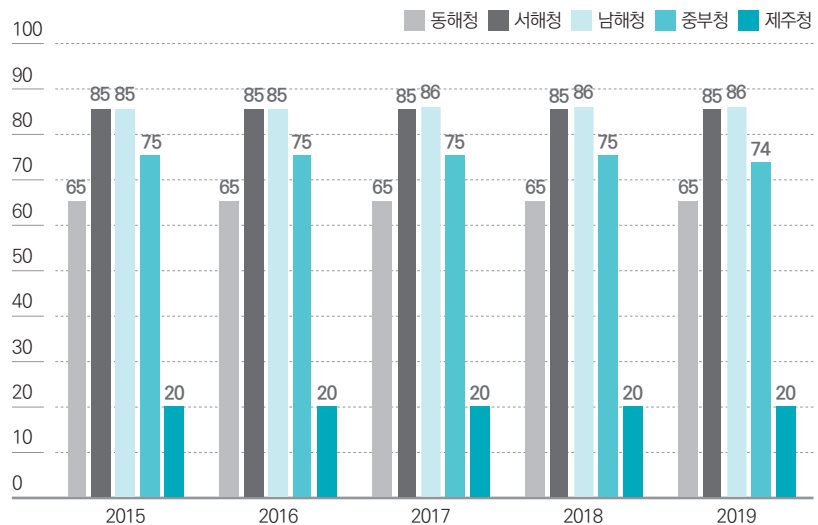
연안안전사고 인명피해 현황

해수욕장
개장기간 중
물놀이
사망사고 현황
(단위: 명)



파·출장소 현황

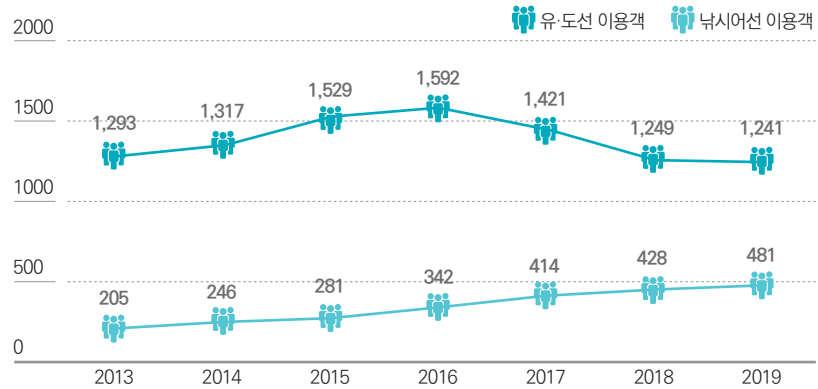
파·출장소
설치 현황
(단위: 개소)



다중이용선박 현황

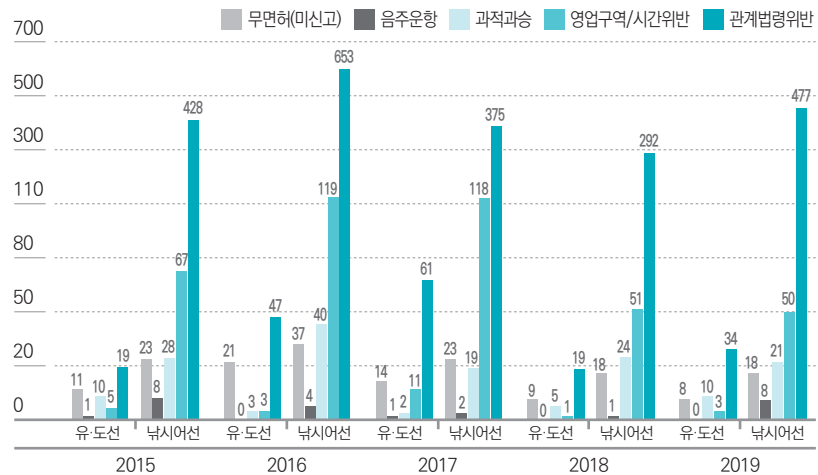
다중이용선박 이용객 현황

(단위: 만명)



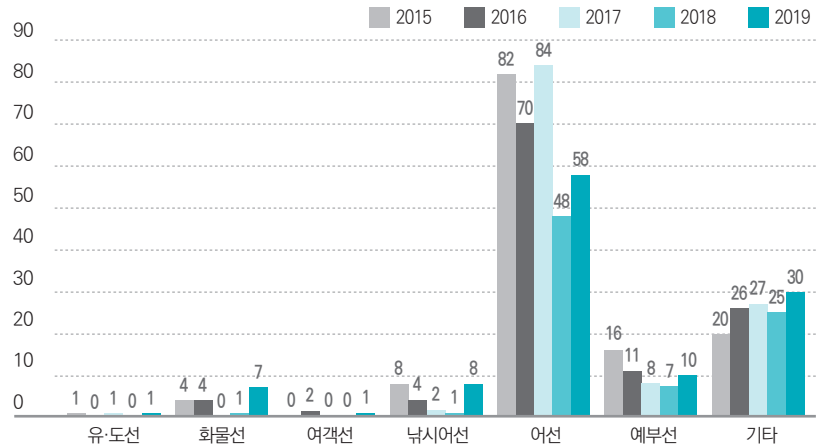
다중이용선박 위반행위 단속 현황

(단위: 건)



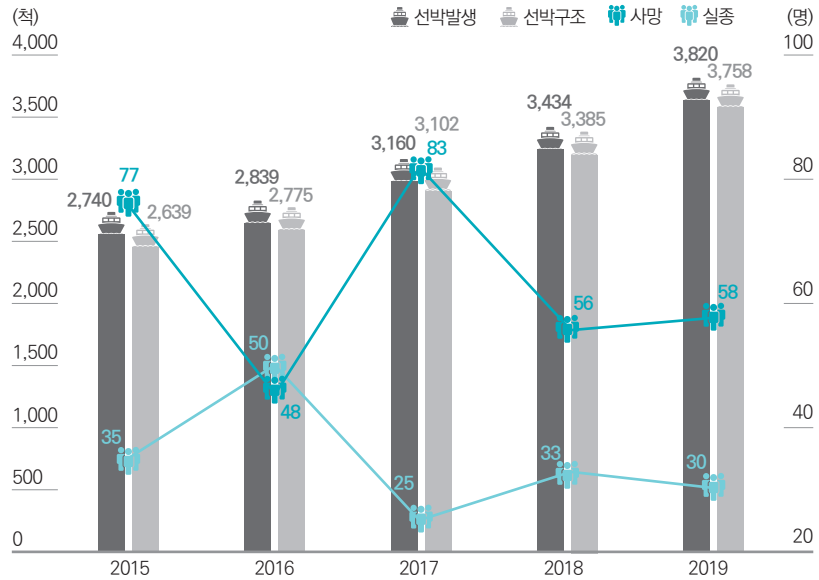
선종별 주취운항 단속 현황

(단위: 건)

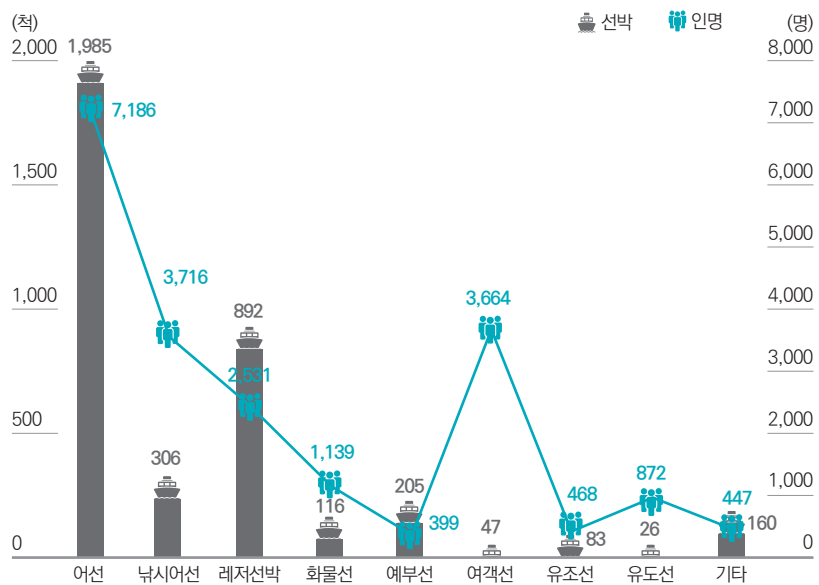


해상조난사고 발생 현황

해상조난사고
발생 현황
(발생 및 구조 총괄)
(단위: 척/명)



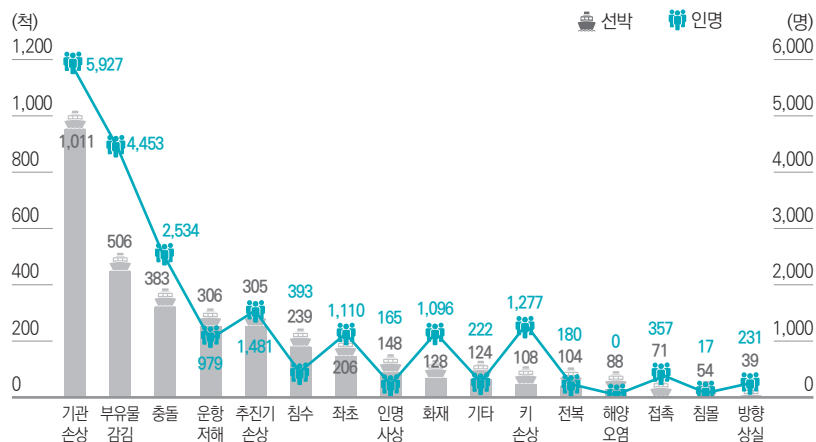
선종별 현황
(2019년 기준)
(단위: 척/명)



해상조난사고 발생 현황

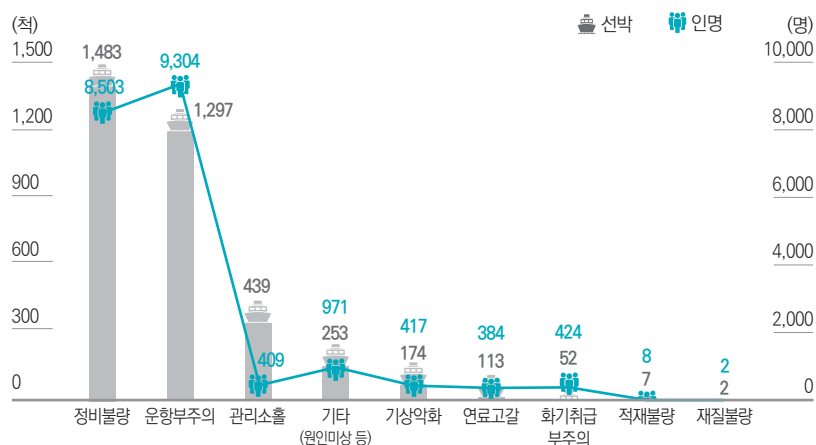
사고유형별 현황 (2019년 기준)

(단위: 척/명)



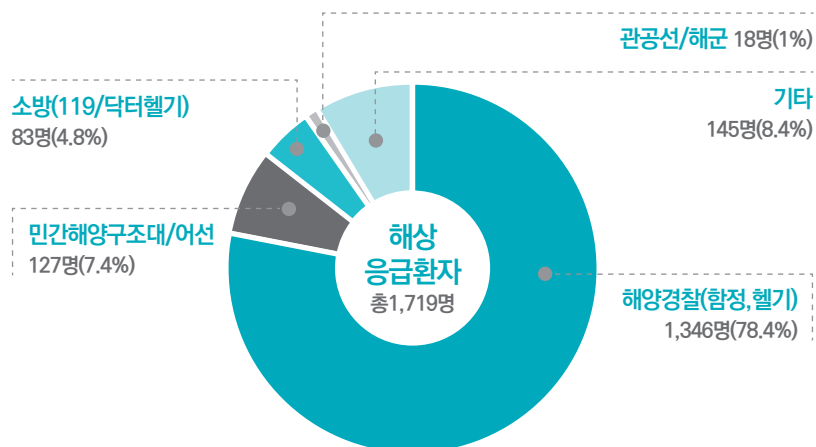
사고원인별 현황 (2019년 기준)

(단위: 척/명)



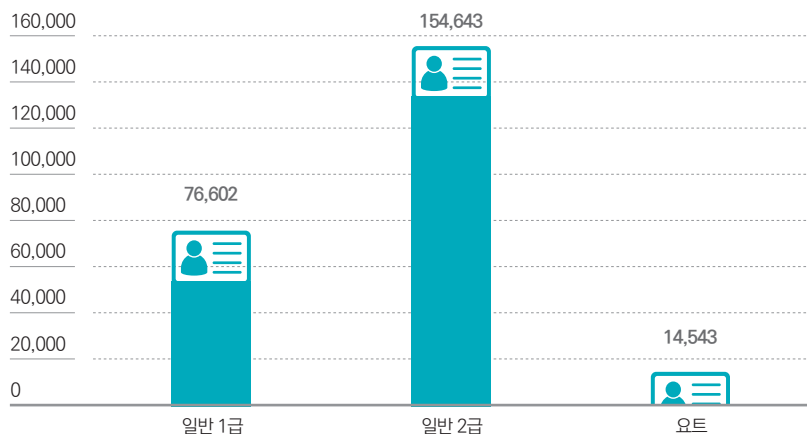
해상 응급환자 발생 및 이송 현황 (2019년 기준)

(단위: 명)

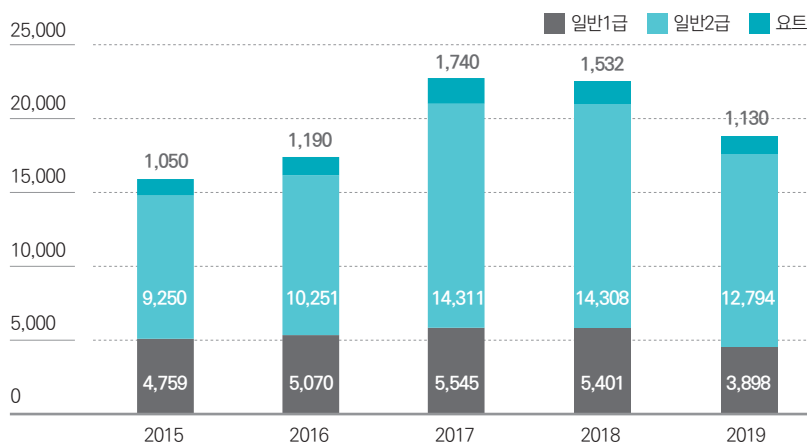


수상레저 조종면허 취득 현황

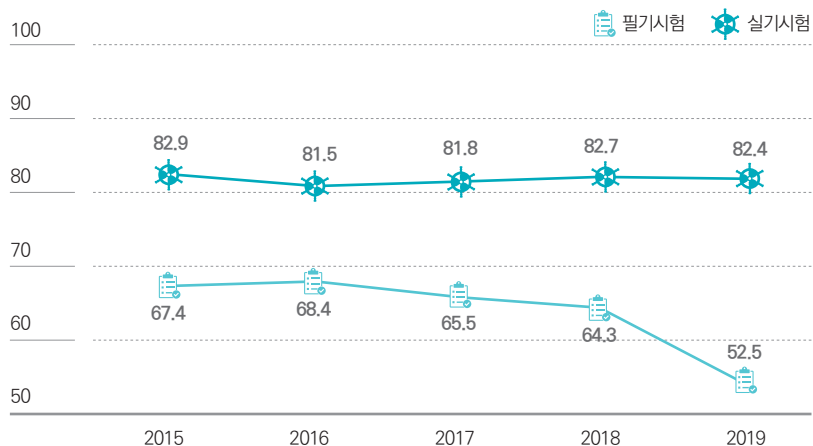
총괄 현황
(2019년 기준)
(단위: 명)



연도별 취득 현황
(단위: 명)

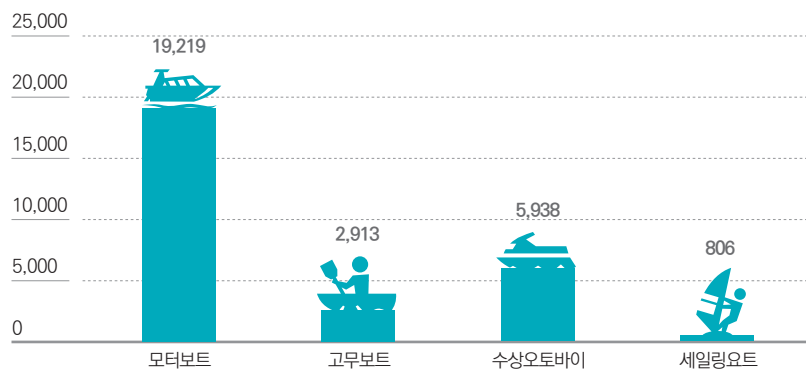


**필기/실기시험
합격률(응시대비)**
(단위: %)

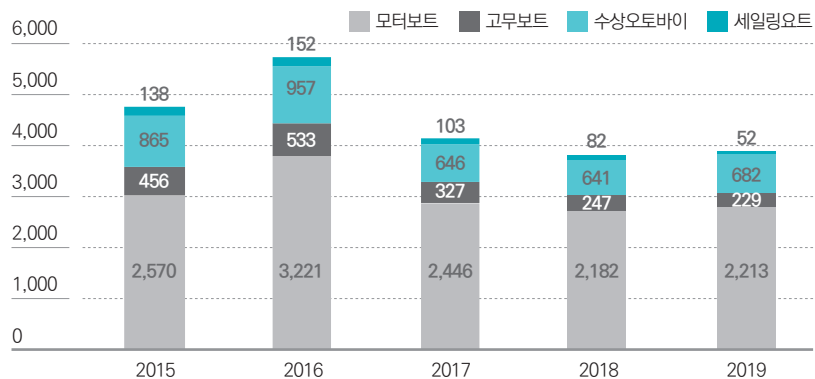


동력수상레저기구 등록 현황

총괄 현황
(2019년 기준)
(단위: 대)

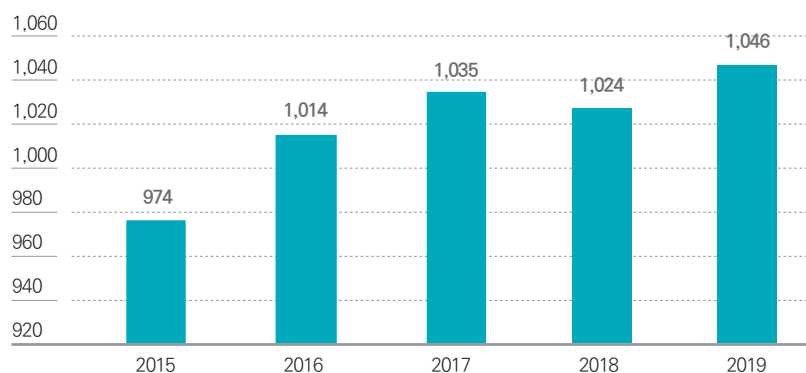


연도별 신규
등록 대수
(단위: 대)



수상레저사업장 등록 현황

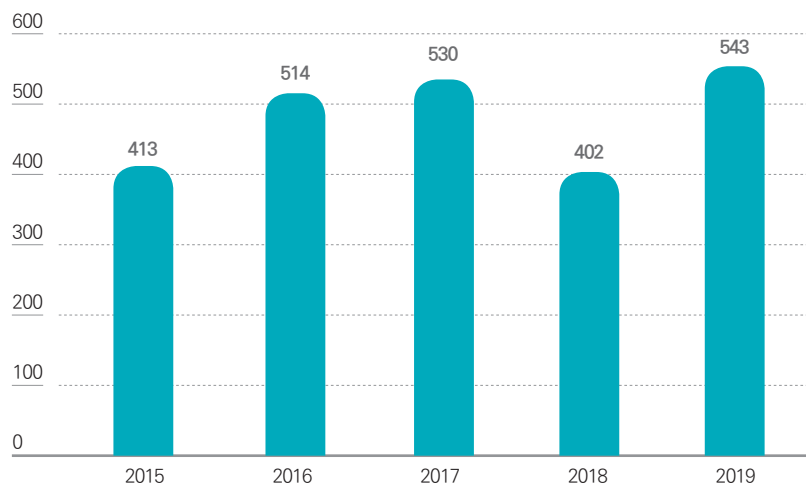
등록 현황
(단위: 개소)



수상레저안전법 위반(단속) 현황

위반(단속) 현황

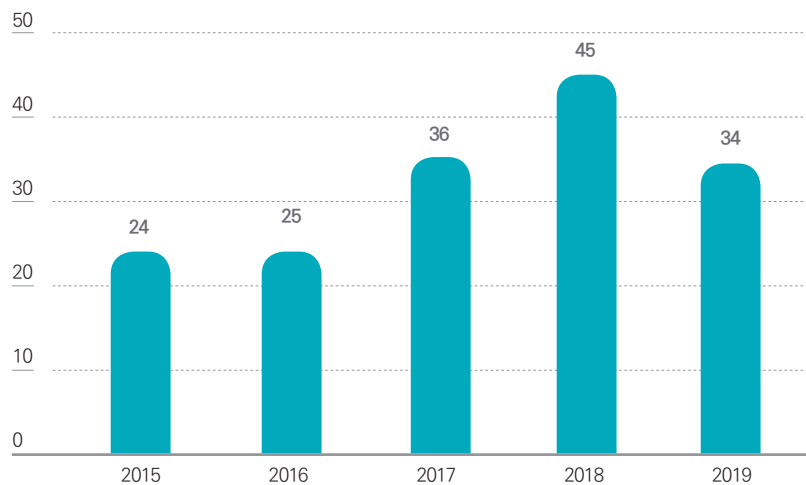
(단위: 건)



수상레저 인적·물적 피해 사고 현황

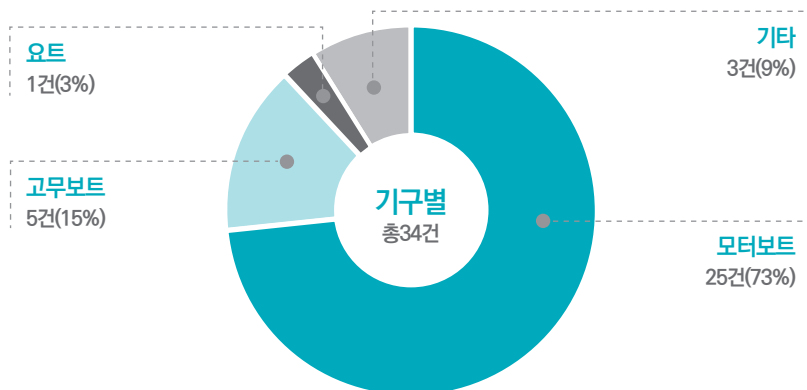
사고 현황

(단위: 건)

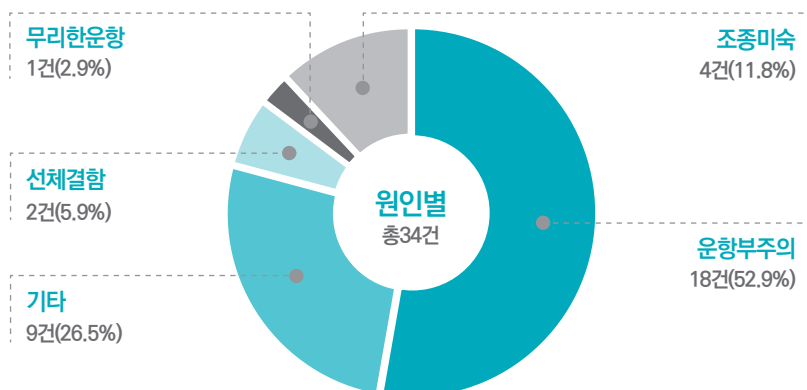


수상레저 인적·물적 피해 사고 현황

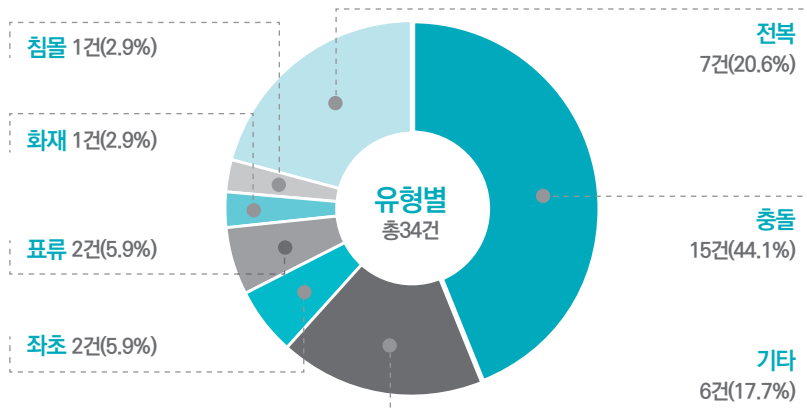
기구별 사고 현황
(2019년 기준)
(단위 : 건)



원인별 사고 현황
(2019년 기준)
(단위 : 건)



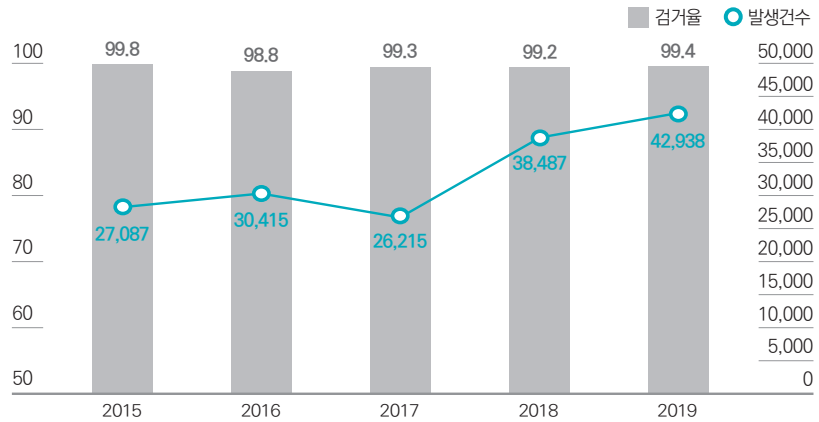
유형별 사고 현황
(2019년 기준)
(단위 : 건)



해상범죄 현황

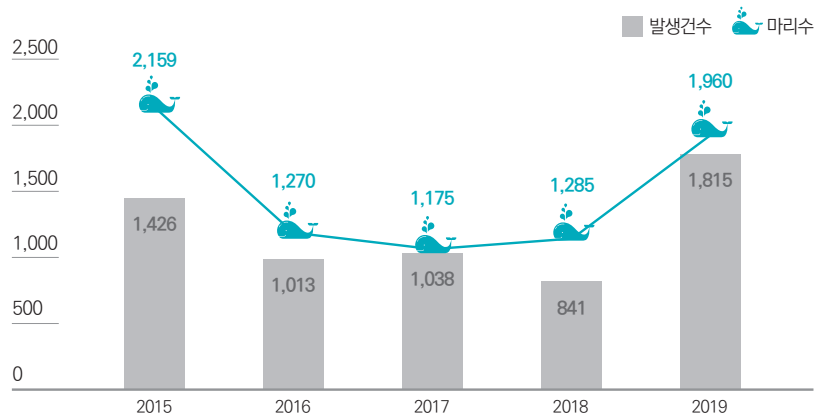
해상범죄 현황

(단위: 건/%)



고래흔획 현황

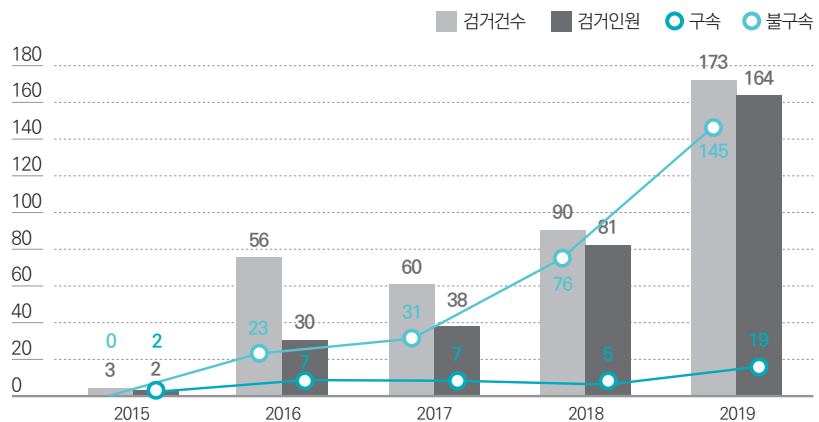
(단위: 건/마리)



마약사범 단속 현황

마약사범 단속 현황

(단위: 건/명)



해상집단행동 발생 현황

해상집단행동 발생 현황

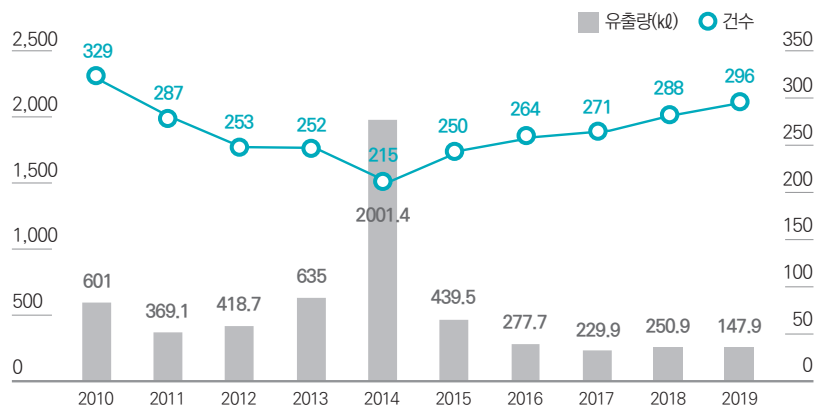
(단위: 건/척)



해양오염사고 발생 현황

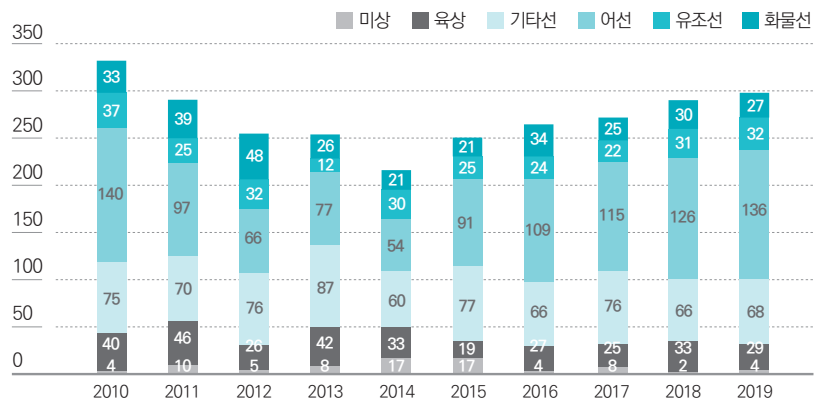
연도별 해양오염사고 발생 현황

(단위: 량/건)



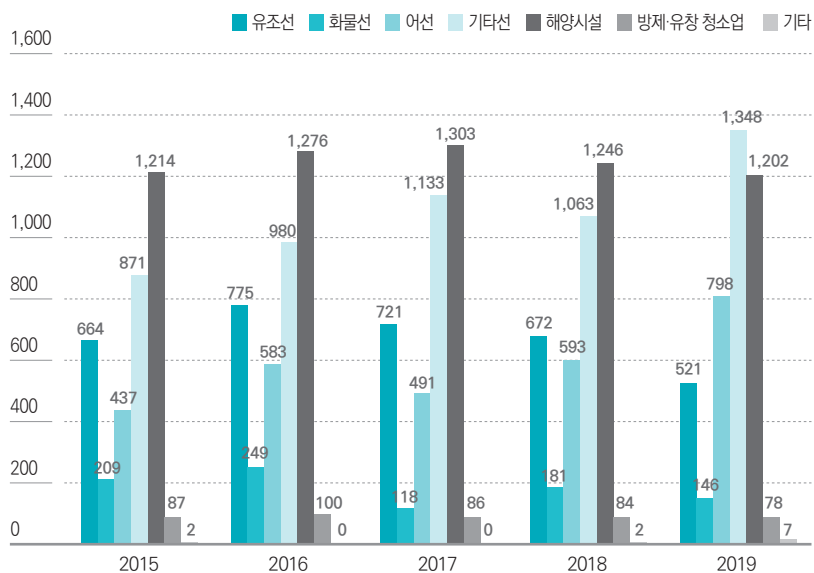
연도별 해양오염원별 현황

(단위: 건)



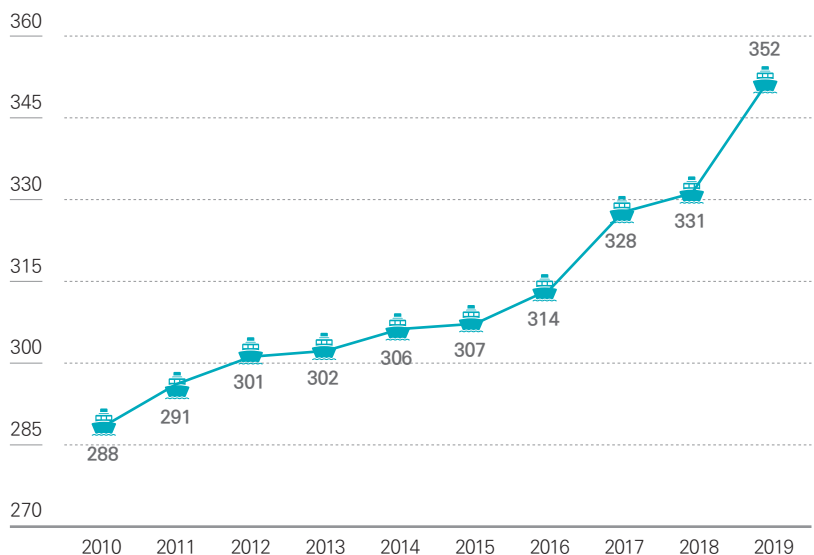
선박·해양시설 지도점검

연도별
지도점검 현황
(단위: 회)



함정보유 현황

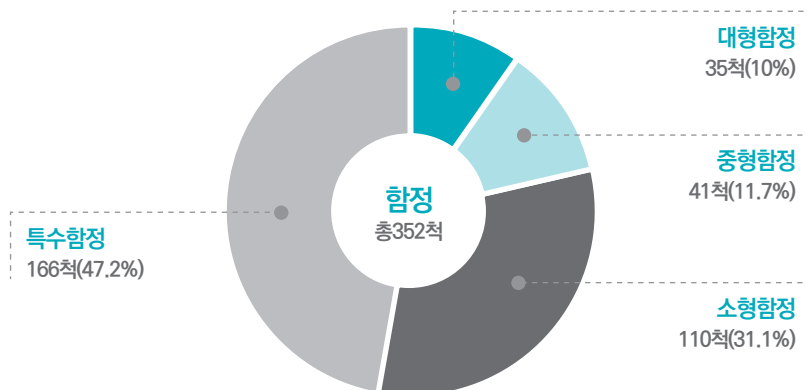
연도별
보유 현황
(단위: 척)



함정보유 현황

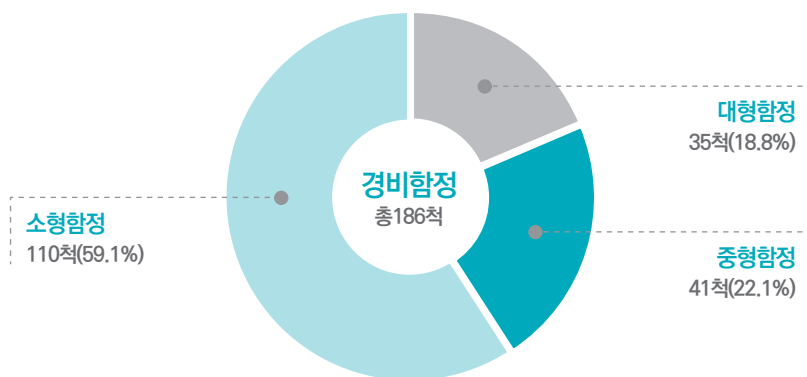
함정보유 현황 (2019년 기준)

(단위: 척)



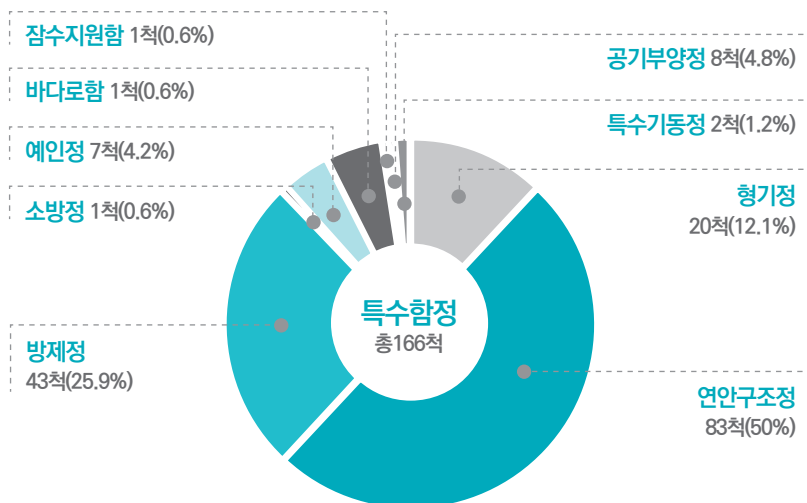
경비함정 보유 현황 (2019년 기준)

(단위: 척)



특수함정 보유 현황 (2019년 기준)

(단위: 척)



2

국·관별 주요통계

1. 기획조정관 직속부서
2. 경비국
3. 구조안전국
4. 수사정보국
5. 해양오염방제국
6. 장비기술국

기획조정관·직속기관

01. 연도별 경찰관서 현황
02. 연도별 정원 현황
03. 관서별 정원 현황
04. 해양경찰청 소관법령 현황
05. 국가소송, 행정소송 현황
06. 연도별 예산 현황
07. 부서별 예산 현황
08. 승진현황
09. 승진심사현황
10. 시험·특별·근속승진 현황
11. 표창 및 포상 현황
12. 연도별 채용 현황
13. 교육 현황
14. 해양경찰교육원 교육 현황
15. 국내 위탁교육 현황
16. 국외 위탁교육 현황
17. 민원접수·처리 건수 현황
18. 의무경찰 정·현원 현황
19. 의무경찰 사고 현황
20. 직원 공사상자 현황
21. 전사·순직자 현황
22. 관사·임차주택 현황
23. 해양경찰수련원 이용 현황
24. 해성장학금 지급 현황
25. 외부장학금 지급 현황
26. 주재관 파견 현황
27. 국제 협력 현황
28. 2019년 국회 대응 현황

01. 연도별 경찰관서 현황

(단위: 개)

구 분	지방해양 경찰청	해양 경찰서	파출소	출장소	구 분	지방해양 경찰청	해양 경찰서	파출소	출장소
2009	3	14	74	246	2015	5	17	91	239
2010	3	14	75	244	2016	5	18	95	235
2011	3	15	80	242	2017	5	19	95	236
2012	4	15	86	243	2018	5	19	95	236
2013	4	16	88	241	2019	5	19	95	235
2014	4	17	90	241					

02. 연도별 정원 현황

(단위: 명)

연도	계급 총계	경찰관												일반직
		소계	치안 총감	치안 정감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경	
2009	7,385	6,716	1	1	3	6	39	159	296	762	1,445	1,999	2,005	669
2010	8,047	7,377	1	1	3	6	39	171	324	814	1,514	2,083	2,421	670
2011	8,095	7,419	1	1	3	6	40	179	330	825	1,520	2,087	2,427	676
2012	8,469	7,817	1	1	4	6	47	181	396	840	1,666	2,127	2,548	652
2013	8,545	7,891	1	1	5	6	48	191	374	852	1,645	2,201	2,567	654
2014	8,884	7,927	1	1	5	5	43	189	456	862	1,636	2,180	2,549	957
2015	9,051	8,077	1	1	5	5	43	192	463	891	1,667	2,216	2,593	974
2016	9,163	8,096	1	2	4	5	45	196	492	868	1,678	2,232	2,573	1,067
2017	10,016	8,893	1	2	5	7	61	221	545	939	1,872	2,486	2,754	1,123
2018	10,552	9,388	1	2	5	7	61	225	573	947	1,904	2,675	2,988	1,164
2019	10,989	9,823	1	2	5	7	61	225	593	972	1,989	2,795	3,173	1,166

03. 관서별 정원 현황

(단위: 명)

기관(소속)별	연도별										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
총 계	7,385	8,047	8,095	8,469	8,545	8,884	9,051	9,163	10,016	10,552	10,989
해양경찰청	402	422	421	428	424	330	330	345	449	452	454
해양경찰교육원	85	85	85	144	147	186	186	186	197	197	197
중앙해양특수구조단	-	-	-	-	-	43	101	128	128	143	143
해양경찰정비창	214	214	214	214	214	214	214	214	215	215	215
중부지방해양경찰청	-	-	-	-	-	289	280	286	748	814	839
인천해양경찰서	720	766	743	800	836	711	720	704	496	531	532
평택해양경찰서	-	-	247	295	294	300	301	299	331	374	386
태안해양경찰서	461	559	414	414	413	323	325	406	419	386	389
보령해양경찰서	-	-	-	-	-	247	249	244	255	274	278
서해지방해양경찰청	171	186	194	195	194	302	304	323	343	352	449
군산해양경찰서	404	464	459	456	456	397	447	357	376	399	426
부안해양경찰서	-	-	-	-	-	-	-	169	179	184	201
목포해양경찰서	586	666	649	647	641	647	690	634	659	693	725
완도해양경찰서	339	346	342	340	339	326	325	314	333	363	369
여수해양경찰서	421	441	443	439	436	418	418	404	432	479	486
남해지방해양경찰청	200	213	203	214	232	251	260	267	292	296	333
통영해양경찰서	475	522	527	470	450	453	453	485	512	557	571
창원해양경찰서	-	-	-	219	246	249	249	245	260	277	282
부산해양경찰서	549	568	575	478	482	465	466	457	496	511	516
울산해양경찰서	330	351	364	354	356	330	330	323	353	352	363
동해지방해양경찰청	165	173	171	165	170	178	182	196	213	219	255
포항해양경찰서	455	509	510	507	506	520	519	505	406	433	456
울진해양경찰서	-	-	-	-	-	-	-	-	206	219	233
동해해양경찰서	455	512	488	474	474	464	455	462	459	507	508
속초해양경찰서	314	327	335	325	326	318	317	311	316	328	332
제주지방해양경찰청	-	-	-	127	142	149	149	165	181	184	197
제주해양경찰서	337	384	380	409	411	415	419	376	395	418	437
서귀포해양경찰서	302	339	331	355	356	359	362	358	367	395	417

04. 해양경찰청 소관법령 현황 (제정기준)

구분	법률	대통령령	부령	계
단독소관	6	6	10	22
공동소관	6	4	3	13
계	12	10	13	35

(단독소관)

법률(6)	대통령령(6)	부령(10)	소관
해양경찰법 (혁신행정법무담당관) (제정 : '19.8.20.) (시행 : '20.02.21.)	해양경찰위원회 규정 (기획재정담당관) ('20.02.제정 예정) 해양경찰 분야 과학기술 진흥에 관한 규정 ('20.02.제정 예정)		혁신행정법무담당관
수상레저안전법	수상레저안전법 시행령	수상레저안전법 시행규칙	수상레저과
수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률	수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 시행령	수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률 시행규칙	수색구조과
연안사고 예방에 관한 법률	연안사고 예방에 관한 법률 시행령	연안사고 예방에 관한 법률 시행규칙	해양안전과
해양경비법	해양경비법 시행령	해양경비법 시행규칙	경비과
선박교통관제에 관한 법률 (제정 : '19.12.03.) (시행 : '20.06.04.)	선박교통관제에 관한 법률 시행령 ('20.06 제정 예정)	선박교통관제에 관한 법률 시행규칙 ('20.06 제정 예정)	해상교통관제과
		선박교통관제 시행 등에 관한 규칙	
	해양경찰청 소속 경찰공무원 임용에 관한 규정	해양경찰청 소속 경찰공무원 임용령 시행규칙	인사담당관실
		해양경찰청 소속 경찰공무원 승진임용규정 시행규칙	
	해양경찰청과 그 소속기관 직제	해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙	혁신행정법무 담당관실
		해양경찰청 소속 경찰공무원 복제에 관한 규칙	장비과
		해양경찰청 소속 경찰공무원 특수지 근무수당 지급규칙	운영지원과

(공동소관)

법률(6)	대통령령(4)	부령(3)	소관
밀항단속법 (법무부 공동)			외사과
경범죄처벌법 (경찰청 공동)	경범죄처벌법 시행령 (경찰청 공동)	경범죄처벌법 시행규칙 (경찰청 공동)	해양안전과
자동차 등 특정동산 저당법 (국토부, 법무부, 해수부 공동)	자동차 등 특정동산 저당법 시행령 (국토부, 법무부, 해수부 공동)		수상레저과
경찰공무원 보건안전 및 복지기본법 (경찰청 공동)	경찰공무원 보건안전 및 복지기본법 시행령 (경찰청 공동)		운영지원과
재난 및 안전관리 기본법 (행안부, 소방청 공동)	재난 및 안전관리 기본법 시행령 (행안부, 소방청 공동)	재난 및 안전관리 기본법 시행규칙 (행안부, 소방청 공동)	수색구조과
경찰공무원법 (경찰청 공동)			인사담당관실
		경찰공무원 지급품에 관한 규칙 (경찰청 공동)	장비관리과

05. 국가소송, 행정소송 현황(신청사건 포함)

구분	건수	국가소송	행정소송
2011	12	5	7
2012	7	5	2
2013	29	19	10
2014	21	15	6
2015	21	13	8
2016	17	5	12
2017	16	9	7
2018	28	14	14
2019	20	11	9
합 계	171	96	75

06. 연도별 예산 현황

(단위: 억원)

구 분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계(①+②+③)	9,559 (11.0%)	10,887 (13.9%)	10,484 (△3.7%)	10,836 (3.4%)	11,134 (2.8%)	12,455 (11.9%)	12,687 (1.9%)	12,083 (△4.8%)	12,687 (5.0%)	13,732 (8.0%)
① 인건비	3,888	4,380	4,716	4,978	5,358	5,863	6,251	6,348	7,043	7,904
② 기본경비	334	353	363	371	380	396	411	433	464	476
③ 주요사업비 (A+B+C+D+E)	5,337 (18.0%)	6,154 (15.3%)	5,405 (△12.2%)	5,487 (1.5%)	5,396 (△1.7%)	6,196 (14.8%)	6,025 (△2.8%)	5,302 (△12.0%)	5,180 (△2.3%)	5,352 (3.0%)
(A) 구조·안전역량(A)	93	254	228	223	232	688	750	786	562	693
· 연안구조장비도입	25	54	44	23	36	80	141	198	156	195
· VTS구축운영	-	69	76	48	59	256	314	269	154	211
· 연안안전사고예방활동	27	72	64	96	86	199	44	43	42	67
· 수색구조역량강화	23	23	20	17	27	37	117	131	55	51
· 통신위성장비관리	11	29	17	28	13	106	123	135	146	160
· 수상레저관리	7	7	7	11	11	10	10	9	9	9
· 유도선안전관리강화	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(B) 정보·수사	38	45	44	46	50	34	45	43	63	66
· 범죄수사활동	35	42	41	43	45	28	27	27	45	49
· 국제외사활동	3	3	3	3	5	6	18	16	18	17
(C) 장비 도입	2,394	2,280	2,174	2,308	2,255	2,697	2,663	1,840	1,625	1,507
· 함정건조	2,015	1,860	2,011	2,094	2,082	2,519	2,273	1,259	1,260	1,215
· 항공기도입	350	365	143	175	170	144	273	379	210	218
· 방제정건조	29	55	20	39	3	34	117	202	155	74
(D) 해양오염예방	74	108	109	68	63	67	67	61	64	60
· 해양오염예방활동	69	105	106	65	61	62	62	55	59	55
· 화학사고대응역량강화	5	3	3	3	2	5	5	6	5	5
(E) 장비 유지·관리	1,100	1,316	1,467	1,496	1,630	1,635	1,445	1,444	1,601	1,682
· 함정유류구입	673	736	846	895	1,004	1,016	825	757	837	956
· 함정정비유지	78	100	95	102	108	106	100	144	110	119
· 항공기정비유지	145	213	254	265	265	272	273	283	313	268
· 함정계획정비	165	212	201	189	204	189	187	198	283	283
· 함정보급관리	39	55	71	45	49	52	60	62	58	56
(F) 기 타	1,638	2,151	1,383	1,346	1,166	1,075	1,055	1,128	1,265	1,344

07. 부서별 예산 현황

(단위: 백만 원)

국	과	세부사업	내역사업	'19년	'20년		증감 (B-A)	%
				예산(A)	예산(B)	추경		
직속 부서	대변인실	총무활동	- 정책소통활동	928	1,328	1,328	400	43.1
	감사담당관	총무활동	- 감사활동지원	348	338	338	△10	△2.9
		총무활동	- 총무활동지원	755	947	947	192	25.4
	운영 지원과	복지역량강화	계	4,812	5,646	5,646	834	17.3
			- 직원복지 지원	1,720	2,087	2,087	367	21.3
			- 직원숙소 관리	1,342	1,726	1,726	384	28.6
			- 보육시설 지원	1,750	1,833	1,833	83	4.7
			계	8,964	8,344	8,344	△620	△6.9
		의무경찰관리	- 의무경찰급식비	6,183	5,773	5,773	△410	6.6
			- 건강보험 예약금	825	666	666	△159	19.3
			- 의경관리 및 복지	1,524	1,444	1,444	△80	5.2
			- 보급품 및 건강관리	432	461	461	29	6.7
			계	1,610	4,668	4,668	3,058	189.9
	스마트 해양경찰 추진단	골든타임 사수를 위한 수색구조 기술개발 (R&D)	- 전천후 수색구조 및 생존성 향상 기술개발	400	1,676	1,676	1,276	319.0
			- 해양수색구조 정보 지원 기술 개발	400	519	519	119	29.8
			- 연안해역 사고예방 및 신속 한 구조활동 지원기술 개발	810	2,473	2,473	1,663	205.3
			- 기획평가 관리비	62	182	182	120	193.5
			계	2,266	4,091	4,091	1,825	80.5
		불법선박 대응을 위한 장비선진화 기술개발 (R&D)	- 현장대응 장비 선진화 기술	440	2,109	2,109	1,669	379.3
			- 해양범죄 혐의입증을 위한 법과학 감식분석 지원 기술	1,750	1,837	1,837	87	5.0
			- 기획평가 관리비	76	145	145	69	90.8
		방제단계별 대응역량 강화기술 개발(R&D)	계	1,100	3,311	3,311	2,211	201.0
			- 의사결정 지원 및 오염 현황 파악기술 개발	480	1,058	1,058	578	120.4
			- 해양오염물질 처리·조치 기술 개발	576	2,125	2,125	1,549	268.9
			- 기획평가 관리비	44	128	128	84	190.9
		무인항공기 기반 해양 안전 및 불법어업· 수산생태계 관리 기술 개발 (R&D)	계	3,283	2,647	2,647	△636	△19.4
			- 무인항공기 기반 해양 안전 및 불법 어업·해양 생태계 관리기술 개발	3,155	2,545	2,545	△610	19.3
			- 기획평가 관리비	128	102	102	△26	△20.3
		해양오염 및 해양 경비지원기술개발	계	7,248	3,962	3,962	△3,286	△45.3
			- 해양오염 현장기술 대응기술	4,440	1,417	1,417	△3,023	68.1
			- 선제적 해양경비 안전지원 기술	2,590	2,436	2,436	△154	△5.9
			- 기획평가 관리비	218	109	109	△109	50.0
		해양구조기술개발	계	680	680	680	-	-
			- 생존 실종자 수색구조 기술	660	660	660	-	-
			- 기획평가 관리비	20	20	20	-	-
		국민안전감시 및 대응 무인항공기 융합시스템 구축 및 운용	계	1,261	982	982	△279	△22.1
			- 무인기용 해경특화 임무 장비 개발	1,201	943	943	△258	21.5
			- 기획평가 관리비	60	39	39	△21	△35.0

국	과	세부사업	내역사업	'19년	'20년		증감 (B-A)	%
				예산(A)	예산(B)	추경		
기획 조정관	기획재정 담당관	기획특수활동지원	- 기획특수활동지원	8,237	8,418	8,418	181	2.2
		총무활동	- 기획활동지원	73	63	63	△10	△13.7
		치안 및 외근활동 지원	계	35,563	37,822	37,822	2,259	6.4
			- 치안활동비지원	19,460	20,275	20,275	815	4.2
			- 외근활동비지원	17,385	18,345	18,345	960	5.5
			- 결원을 조정	1,382	1,453	1,453	71	5.1
			- 익년 소요정원	-	555	555	555	순증
			- 행정지원	100	100	100	-	-
		정책연구개발 R&D	- 정책연구개발 R&D	184	193	193	9	4.9
		재정관리활동	계	4,508	5,641	5,637	1,133	25.1
			- 소속기관지원	3,574	4,459	4,459	885	24.8
			- 예결산업무지원	486	478	478	△8	△1.6
			- 예산운영지원	348	604	600	256	73.6
			- 연구용역지원	100	100	100	-	-
		본부기본경비(총액)	- 본부기본경비(총액)	8,604	8,954	8,954	350	4.1
		지방관서기본경비(총액)	- 지방관서기본경비(총액)	6,332	6,332	6,332	-	-
		지방관서운영(총액)	- 지방관서운영(총액)	1,302	1,414	1,414	112	8.6
		본부기본경비	- 본부기본경비	2,654	3,069	2,993	415	15.6
		지방관서기본경비	- 지방관서기본경비	26,732	28,503	28,176	1,771	6.6
		인건비	계	775,230	806,837	792,092	31,607	4.1
			- 본부인건비	67,037	69,038	68,597	2,001	3.0
			- 지방관서인건비	708,193	737,799	723,495	29,606	4.2
		청사관리	계	5,912	4,805	4,805	△1,107	△18.7
			- 청사 개보수 등	2,713	1,468	1,468	△1,245	45.9
			- 청사부지 임차료	1,305	1,355	1,355	50	3.8
			- 청사 환경미화 등	1,604	1,692	1,692	88	5.5
			- 청사 집기류 구입	290	290	290	-	-
	혁신행정 법무담당관	총무활동	- 행정법무지원	113	103	103	△10	△8.8
	인사 담당관	인재선발양성지원	계	135	278	278	143	105.9
			- 채용훈련승진지원	112	117	117	5	4.5
			- 인적자원관리시스템 유지보수	23	21	21	△2	△8.7
			- 인사운영시스템 구축	-	140	140	140	순증
	교육훈련 담당관	인재선발양성지원	계	1,044	1,198	1,198	154	14.8
			- 직무교육지원	636	650	650	14	2.2
			- 채용훈련승진지원	408	468	468	60	14.7
			- 이러닝콘텐츠 유지개발	-	80	80	80	순증
국제 협력관	국제협력팀	국제협력강화	계	197	203	203	6	3.0
			- 국제협력지원	192	190	190	△2	△1.0
			- 해외주재관 지원	5	13	13	8	160.0

국	과	세부사업	내역사업	'19년	'20년		증감 (B-A)	%
				예산(A)	예산(B)	추경		
경비국	경비과	경비대테러 역량강화	계	4,040	4,375	4,275	335	8.3
			- 해상경비활동지원	1,895	2,230	2,130	335	17.7
			- 특공대활동지원	2,145	2,145	2,145	-	-
	해상교통 관제과	VTS구축운영	계	21,140	30,331	24,611	9,191	43.5
			- VTS구축	2,487	10,105	7,985	7,618	306.3
			- VTS확충	1,818	3,390	3,390	1,572	86.5
			- VTS개량	7,648	7,558	3,958	△90	△1.2
			- VTS유지관리	9,187	9,278	9,278	91	1.0
	종합상황실	경비대테러 역량강화	- 상황실 운영	1,926	1,926	1,926	-	-
구조 안전국	해양안전과	연안안전사고 예방활동	계	4,202	4,649	4,649	447	10.6
			- 연안안전활동지원	3,966	4,133	4,133	167	4.2
			- 연안교통안전관리	178	178	178	-	-
			- 연안안전관리	58	58	58	-	-
			- 스마트해양경찰단운영	-	280	280	280	순증
		연안구조 장비도입	계	19,470	13,765	15,985	△5,705	△29.3
			- 연안구조정	13,620	11,965	14,185	△1,655	12.2
			- 계류시설	5,850	1,800	1,800	△4,050	△69.2
		유도선안전관리강화	- 유도선안전관리강화	-	611	611	611	순증
	수색구조과	수색구조 역량강화	계	5,065	8,627	8,627	3,562	70.3
			- 구조장비 확충	1,773	1,383	1,383	△390	22.0
			- 구조역량 강화	1,247	1,284	1,284	37	3.0
			- 연안 초동 구조훈련	-	2,861	2,861	2,861	순증
			- 민간구조 협력	693	1,747	1,747	1,054	152.1
			- 수색구조 운영	1,352	1,352	1,352	-	-
	수상레저과	수상레저관리	계	924	969	969	45	4.9
			- 수상레저면허시험	321	366	366	45	14.0
			- 수상레저안전관리	543	543	543	-	-
			- 체육단 운영지원	60	60	60	-	-
		총무활동	- 총무활동지원	27	27	27	-	-
수사 정보국	수사과	범죄수사활동	계	4,915	5,455	5,393	540	11.0
			- 범죄수사지원	3,516	3,525	3,463	9	0.3
			- 장비시설확보 및 유지	1,366	1,885	1,885	519	38.0
			- 무기계약직인건비	33	45	45	12	36.4
	외사과	국제외사활동	계	1,543	1,760	1,760	217	14.1
			- 불법외국어선사법처리	1,059	1,175	1,175	116	11.0
			- 외사활동지원	484	585	585	101	20.9

국	과	세부사업	내역사업	'19년	'20년		증감 (B-A)	%
				예산(A)	예산(B)	추경		
해양 오염 방제국	방제기획과	해양오염예방활동	계	4,542	3,830	3,799	△712	△15.7
			- 방제장비 및 물품확보	2,512	1,633	1,603	△879	35.0
			- 방제 및 예방활동 지원	1,550	1,614	1,613	64	4.1
			- 방제역량 강화	480	583	583	103	21.5
		방제정건조	- 유류방제정(LNG) 1척 대체 건조(20년~23년)	7,441	180	180	△7,261	△97.6
	기동방제과	해양화확사고대응 역량강화	계	520	520	520	-	-
			- 사고대응장비-자재확보	479	479	479	-	-
			- 현장대응요원활동지원	41	41	41	-	-
		해양오염예방활동	계	760	760	760	-	-
			- 방제역량강화	10	750	650	740	7,400.0
			- 방제 및 예방활동 지원	750	10	10	△740	△98.7
	해양오염 예방과	해양오염예방활동	계	192	192	192	-	-
			- 방제 및 예방활동 지원	45	45	45	-	-
			- 방제역량 강화	147	147	147	-	-
장비 기술국	장비기획과	함정건조	계	121,459	165,400	155,400	43,941	36.2
			- 3000톤 경비함 1척	10,000	35,400	30,400	25,400	254.0
			- 500톤 경비함 3척	28,500	28,530	28,530	30	0.1
			- 중형방탄정 2척	2,430	-	-	△2,430	순감
			- 1500톤 경비함 1척	10,000	40,600	35,600	30,600	306.0
			- 500톤 경비함 5척	44,700	37,675	37,675	-7,025	-15.7
			- 100톤 형기정 2척	5,000	7,180	7,180	2,180	43.6
			- 100톤 형기정 3척	5,500	9,250	9,250	3,750	68.2
			- 50톤 형기정 2척	5,200	-	-	△5,200	순감
			- 600톤 유류바지 4척	6,600	-	-	△6,600	순감
			- 함정건조 지원	149	149	149	-	-
			- 100톤 경비정 4척	680	3,400	3,400	2,720	400.0
			- 고속단정 교체(9대)	2,700	-	-	△2,700	순감
			- 3000톤 경비함 1척	-	900	900	900	순증
			- 100톤 경비정 4척	-	680	680	680	순증
			- 100톤 형기정 4척	-	400	400	400	순증
			- 예인정 2척	-	160	160	160	순증
			- 고속단정(18대)	-	1,076	1,076	1,076	순증
		항공기도입	계	21,807	31,464	31,464	9,657	44.3
			- 노후헬기 대체 1대(벨)	5,600	7,000	7,000	1,400	25.0
			- 중형헬기 2대	12,825	-	-	△12,825	△100.0
			- 대형헬기 3호기	3,157	21,277	21,277	18,120	574.0
			- 대형헬기 4호기	-	3,157	3,157	3,157	순증
			- 항공기 도입지원	225	30	30	△195	△86.7
	장비관리과	함정정비유지	계	11,928	12,028	12,028	100	0.8
			- 함정 등 정비	11,123	11,223	11,223	100	0.9
			- 전용부두 시설지원	515	515	515	-	-
			- 통합장비관리시스템 유지보수	144	144	144	-	-
			- 정비업무지원	146	146	146	-	-

국	과	세부사업	내역사업	'19년	'20년		증감 (B-A)	%
				예산(A)	예산(B)	추경		
장비 기술국	장비관리과	함정보급관리	계	5,624	5,624	5,624	-	-
			- 함정 보급지원	2,741	2,741	2,741	-	-
			- 기관부속품	1,322	1,322	1,322	-	-
			- 구조안전장비	970	970	970	-	-
			- 함정 먹는물 관리	420	420	420	-	-
			- 공기청정기 렌탈	82	82	82	-	-
			- 보급업무 지원	89	89	89	-	-
		함정유류관리	계	104,649	97,150	86,730	△7,499	△7.2
			- 함정경유	102,604	93,810	83,390	△8,794	△8.6
			- 함정 윤활유	2,102	3,307	3,307	1,205	57.3
			- 환경책임보험	33	33	33	-	-
		진압 및 전투장비관리	계	1,183	1,124	1,124	△59	△5.0
			- 탄약구입비	1,000	1,000	1,000	-	-
			- 병기유지물품구입	92	60	60	△32	△34.8
			- 사격통제장비정비	45	45	45	-	-
			- 무기탄약점검여비	6	6	6	-	-
			- 노후상비상자교체	15	7	7	△8	53.3
			- 자산취득비	25	6	6	△19	△76.0
		차량정비유지	계	2,614	2,224	2,224	△390	△14.9
			- 차량구입비	813	687	687	△126	△15.5
			- 차량유지운영비	1,801	1,537	1,537	△264	△14.7
		급대여품관리	계	5,201	6,005	6,005	804	15.5
			- 신임경찰피복비	1,787	1,895	1,895	108	6.0
			- 기존경찰피복비	2,787	3,440	3,440	653	23.4
			- 특수직경찰관	177	220	220	43	24.3
			- 경찰장구	450	450	450	-	-
		해양경찰 서부정비창 신설	계	2,818	8,169	4,169	5,351	189.9
			- 기본조사설계비	2,818	3,857	3,857	1,039	36.9
			- 실시설계비	-	4,312	312	4,312	순증
	항공과	항공기정비유지	계	26,845	30,745	30,644	3,900	14.5
			- 정비비	18,452	16,871	16,871	△1,581	△8.6
			- 고정익10년수리	-	1,600	1,600	1,600	순증
			- 항공유	2,626	2,808	2,808	182	6.9
			- 항공보험	2,344	4,644	4,644	2,300	98.1
			- 운영장비	760	2,960	2,960	2,200	289.5
			- 업무지원	2,663	1,862	1,761	△801	△30.1
정보통신과	통신위성장비관리	통신위성장비관리	계	15,960	18,416	18,416	2,456	15.4
			- 운영비	12,710	13,338	13,338	628	4.9
			- 장비교체구입	3,250	5,078	5,078	1,828	56.2
	정보통신보안활동	정보통신보안활동	계	586	946	946	360	61.4
			- 정보통신보안활동	586	514	514	△72	12.3
			- 통신암호장비유지관리	-	432	432	432	순증
	해양경찰정보화관리	해양경찰정보화관리	계	13,337	16,691	16,691	3,354	25.1
			- 정보화구축강화	1,381	3,899	3,899	2,518	182.3
			- 정보화유지보수	2,963	3,996	3,996	1,033	34.9
			- 정보화관리지원	8,993	8,796	8,796	△197	△2.2

국	과	세부사업	내역사업	'19년	'20년		증감 (B-A)	%
				예산(A)	예산(B)	추경		
교육원	운영지원과	교육원지원	계	11,104	12,661	12,473	1,557	14.0
			- 운영및시설관리	4,515	4,673	4,673	158	3.5
			- 교육훈련시설유지	834	850	850	16	1.9
			- 부대시설지원	1,266	959	944	△307	△24.2
			- 교육훈련지원	4,489	6,179	6,006	1,690	37.6
		교육원 기본경비(총액)	- 교육원기본경비(총액)	472	490	490	18	3.8
		교육원기본경비	- 교육원기본경비	1,013	1,013	1,013	-	-
정비창	기획운영과	함정계획정비	계	28,300	33,960	33,960	5,660	20.0
			- 주기관정비	20,969	25,488	25,488	4,519	21.6
			- 기본정비	7,331	8,472	8,472	1,141	15.6
		정비창관리	계	1,638	3,066	3,066	1,428	87.2
			- 정비창운영경비	1,437	1,445	1,445	8	0.6
			- 수리시설정비	41	1,461	1,461	1,420	3,463.4
			- 수리장비 및 공구구입	160	160	160	-	-
		정비창인건비	- 보수	15,201	14,484	14,332	△717	△4.7
		정비창 기본경비(총액)	계	452	452	452	-	-
			- 기본경비	268	268	268	-	-
			- 복리후생비	184	184	184	-	-
		정비창 기본경비	- 사무비품구입	11	11	11	-	-

08. 승진 현황

(단위: 명)

구 분	계	경무관 이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2013	1,426	7	12	33	105	451	374	405	39
2014	1,132	1	8	35	120	344	317	298	9
2015	1,212	5		19	91	223	253	462	159
2016	1,048	4	11	31	113	200	276	351	62
2017	1,396	7	17	31	99	250	459	374	159
2018	1,875	4	13	62	161	566	303	616	150
2019	1,694	4	10	27	140	356	459	581	117

09. 승진심사 현황

(단위: 명)

구 분	계	경무관 이상	총경	경정	경감	경위	경사	경장	일반직
2013	363	7	12	17	44	47	92	105	39
2014	382	1	8	18	54	62	106	124	9
2015	507	5		10	41	44	94	154	159
2016	368	4	11	16	45	49	84	97	62
2017	480	7	17	16	42	47	88	104	159
2018	643	4	13	37	62	76	44	257	150
2019	669	4	10	17	51	54	138	288	107

10. 시험·특별·근속승진 현황

(단위: 명)

구 분		계	경정	경감	경위	경사	경장
2013	시험	300	16	43	46	91	104
	특별	112		3	23	44	42
	근속	651		15	335	147	154
2014	시험	359	17	53	61	105	123
	특별	4			2	1	1
	근속	387		13	219	105	50
2015	시험	340	9	40	43	94	154
	특별	81			17	31	33
	근속	284		10	119	34	121
2016	시험	288	15	45	48	84	96
	특별	155		8	24	56	67
	근속	237		15	79	52	91
2017	시험	296	15	42	47	88	104
	특별	114		4	10	31	69
	근속	506		11	146	252	97
2018	시험	335	25	46	64	29	171
	특별	86		6	10	17	53
	근속	811		47	416	213	135
2019	시험	362	10	33	36	92	191
	특별	94		5	10	26	53
	근속	559		51	256	203	49

11. 표창 및 포상 현황

(단위: 명)

연도	정부포상					모범공무원	기관장표창
	소계	훈장	포장	대통령	총리		
2013	49	3	6	18	22	83	2,011
2014	-	-	-	-	-	77	1,596
2015	49	3	6	18	22	66	1,528
2016	49	3	3	21	22	67	1,774
2017	40	3	3	17	17	66	1,613
2018	39	2	3	17	17	67	2,338
2019	38	2	3	16	17	68	2,349

12. 연도별 채용 현황

(단위: 명)

구분	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계	883	446	614	528	208	509	500	339	326	683	428	486	491	778	965	1,177
경 찰 관	경정	2	2	2	2	-	-	1		2	-	-	-	-	-	-
	경감	-	1	10	5	6	-	2	4	2	-	-	-	-	3	3
	경위	6	8	9	6	11	18	18	21	6	14	12	16	4	8	29
	경사	3	3	6	3	-	1	-	1		-	-	-	-	-	-
	경장	8	16	38	15	17	3	6	5	3	7	3	-	-	-	4
	순경	821	378	492	477	162	469	447	287	268	620	378	372	386	696	1086
	간부후보	8	10	10	10	10	7	7	10	10	10	13	10	10	10	10
일반직	30	28	47	10	-	11	20	10	39	28	22	88	91	68	65	45

13. 교육 현황

구분		2016		2017		2018		2019	
		과정	인원	과정	인원	과정	인원	과정	인원
계		410	7,860	429	8,598	476	8,314	343	10,950
자체 교육	해양경찰 교육원	184	6,256	210	6,848	158	5,492	117	8,275
위탁 교육	경찰교육 기관	10	232	15	25	23	68	13	29
	일반교육 기관	216	1,372	204	1,725	295	2,754	213	2,646

14. 해양경찰교육원 교육 현황

(단위: 명)

구분	계	2016	2017	2018	2019	비고
계	26,871	6,256	6,848	5,492	8,275	-
신임과정	7,408	1,759	1,874	1,730	2,045	간후, 순경, 일반직, 의무경찰
기본과정	2,624	810	586	565	663	치안정책(총경), 경정, 경감, 경위, 경사
전문과정	16,839	3,687	4,388	3,197	5,567	경찰관 직무 관련 과정

15. 국내 위탁교육 현황

(단위: 명)

구분	계	2016	2017	2018	2019	비고
계	96	25	24	27	20	
학사과정	23	7	9	4	3	
석사과정	61	15	12	20	14	
고위·과장급	12	3	3	3	3	

16. 국외 위탁교육 현황

(단위: 과정)

구분	계	2016	2017	2018	2019	비고
계	85	18	10	22	35	
영어권	11	2	2	4	3	미국, 영국
비영어권	15	5	2	4	4	중국, 일본, 러시아, 캐나다 등
단기 및 자체과정	59	11	6	14	28	USCG

17. 민원접수·처리 건수 현황

(단위: 건)

구분	계	고소·고발	진정·탄원	건의·질의	인·허가	제 증명	기타
2014	86,042	433	244	1,493	2,209	81,577	86
2015	93,507	140	133	554	2,104	90,576	0
2016	108,880	132	108	683	1,992	105,965	0
2017	109,184	278	140	816	2,171	105,720	59
2018	87,122	622	230	835	615	84,789	31
2019	124,944	374	122	1,278	4,189	118,833	148

18. 의무경찰 정·현원 현황

(단위: 명)

구분	계	2014	2015	2016	2017	2018	2019
총계	28,128	4,839	4,654	4,631	4,799	4,721	4,484
정원	15,084	2,514	2,514	2,514	2,514	2,514	2,514
현원	13,044	2,325	2,140	2,117	2,285	2,207	1,970

19. 의무경찰 사고 현황

구분	계		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
계	130	181	23	38	20	35	26	30	26	30	27	40	8	8
사망	2	2	1	1			1	1						
구타·가혹	71	109	18	33	16	29	14	18	14	17	8	11	1	1
기타사고	57	70	4	4	4	6	11	11	12	13	19	29	7	7

20. 직원 공사상자 현황

(단위: 명)

구 분	계	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계	618	92	111	107	100	56	71	81
공사자* (위험직무순직)	17 (8)	1	-	7 (5)	3 (2)	4	1 (1)	1
공상자	601	91	111	100	97	52	70	80

21. 전사·순직자 현황

(단위: 명)

구 분	계	전사	순직	국립묘지 안장			국립묘지 위패봉안	가족 묘지
				소계	서울	대전		
계	190	26	164	109	15	94	21	60
경찰관	127	13	114	73	6	67	21	33
의무경찰	62	12	50	36	9	27		26
일용직	1	1						1

22. 관사·임차주택 현황

(단위: 세대)

구 분	계	본청	중부지방 해양경찰청						동해지방 해양경찰청					서해지방 해양경찰청						남해지방 해양경찰청					제주지방 해양경찰청				교육원	중특단	정비창
			중부청	인천서	평택서	태안서	보령서	동해청	속초서	동해서	포항서	울진서	서해청	완도서	목포서	군산서	부안서	여수서	남해청	울산서	부산서	창원서	통영서	제주청	제주서	서귀포서					
계	1,614	84	78	48	35	155	14	26	100	92	92	9	32	117	103	76	8	94	35	60	38	15	98	11	108	38	22	8	18		
소유	1,359	71	67	48	-	154	-	-	97	67	91	4	12	117	103	76	-	93	24	60	36	1	93	-	103	21	-	3	18		
임차	255	13	11	-	35	1	14	26	3	25	1	5	20	-	-	-	8	1	11	-	2	14	5	11	5	17	22	5	0		

23. 해양경찰수련원 이용 현황

(단위: 건)

구분	계	2015	2016	2017	2018	2019
예약건수	57,797	9,333	10,353	14,396	14,816	8,899

24. 해성장학금 지급 현황

(인원/1인당 장학금)

연도	선발인원			지급액	선발기준	비 고
	계	상반기	하반기			
2015	339	339		94,000,000	신입생(1인 25만 원) 수능우수장학생(1인 300만 원) 순직자유자녀(1인 100만 원)	(수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 5명 포함)
2016	292	292		73,470,000	신입생(1인 23만 원) 수능우수장학생(1인 300만 원) 순직자유자녀(1인 100만 원)	(수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 1명 포함)
2017	287	287		63,800,000	신입생(1인 20만 원) 수능우수장학생(1인 300만 원) 순직자유자녀(1인 100만 원)	(대학신입생 284명 포함) (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 1명 포함)
2018	293	293		64,600,000	신입생(1인 20만 원) 수능우수장학생(1인 300만 원)	(대학신입생 293명 포함) (수능우수학생 2명 포함)
2019	249	249		69,250,000	신입생(1인 25만 원) 수능우수장학생(1인 300만 원) 순직자유자녀(1인 100만 원)	(대학신입생 245명 포함) (수능우수학생 2명 포함) (순직유자녀 2명 포함)

25. 외부장학금 지급 현황

(인원/1인당 장학금)

구분	2015	2016	2017	2018	2019
지급액	1억6,500만 원	2억 원	1억3천8백만 원	1억9천8백만 원	3억9백만 원
인원	70명	89명	48명	81명	124명
재단	아산 30/300 수당 1/800 청계 4/100 선광 8/200 현대 17 (대학생 300/ 중·고생 150) KB 10/ (고200, 중150)	아산 30/300 수당 1/800 선광 8/200 우양 5/100 현대 10 (대학생 300/ 중·고생 150) S-OIL 21/200 KB 14 (고200, 중150)	수당 1/900 아산 30/300 선광 5/200 신한 3/600 KB 9 (고200, 중150) S-OIL 25/200	수당 1/900 아산 30/300 선광 5/200 신한 2/600 KB 11 (고200, 중150) S-OIL 22명 (중 200, 경 100) 건설 10/200	수당 1/900 아산 30/300 선광 5/200 신한 4/600 KB 19 (고200, 중150) S-OIL 21명 (중 200, 경 100) 건설 28/200 참수리 16 (순 500, 공 250)

26. 주재관 파견 현황

파견공관	인원	파견기간
주중국 칭다오총영사관	경감급 1명	'19.02.~'21.02.
주필리핀대사관	경감급 1명	'17.04.~'20.04.
주일본 오사카총영사관	경감급 1명	'19.02.~'22.02.
주태국대사관	총경급 1명	'17.02.~'20.02.
주일본 요코하마총영사관	경감급 1명	'17.09.~'20.09.
주브라질 상파울루 총영사관	총경급 1명	'18.04.~'21.04.
주인도 뭄바이 총영사관	경감급 1명	'18.08.~'21.08.
주캐나다 밴쿠버 총영사관	총경급 1명	'18.08.~'21.08.
주파라과이 대사관	경감급 1명	'19.08.~'21.08.

27. 국제 협력 현황

가. 협정체결 현황 : 3건

구분	협정명	서명자	체결일
1	대한민국 정부와 일본국 정부간의 해상에서의 수색, 구조 및 선박의 긴급피난에 관한 협정	외무장관(최호중)/ 외무대신(나까야마 타로)	'90.5.25. / 도쿄
2	대한민국 정부와 중화인민공화국 정부 간의 해상 수색 및 구조에 관한 협정	외교통상부장관(송민순)/ 교통부장(리성린)	'07.4.10. / 서울
3	대한민국 정부와 러시아연방 정부 간의 해상 수색 및 구조 분야에서의 협력에 관한 협정	외교부장관(윤병세)/ 교통부장관(막심 소콜로프)	'16.9.3. / 블라디보스톡

나. 국제 MOU 현황 : 23건

연번	관리부서	상대 기관	만료기간 갱신여부	체결일자
1	국제협력관	러시아 국경수비부	자동(5년)	'98.09.11.
2	국제협력관	일본 해상보안청	없음	'99.04.29.
3	국제협력관	말레이시아 해양경찰	없음	'01.09.26.
4	국제협력관	인도네시아 해양경찰	없음	'03.12.02.
5	국제협력관	싱가포르 코스트가드	합의(3년)	'94.08.31.
6	국제협력관	인도 코스트가드	자동(5년)	'96.03.13.
7	국제협력관	베트남 코스트가드	합의(2년)	'07.10.02.
8	수색구조과	일본 국토교통성	없음	'08.04.30.
9	수색구조과	중국 해상수색구조센터	없음	'08.07.22.
10	국제협력관	캐나다 코스트가드	사전통보	'08.12.05.
11	수색구조과	일본 해상보안청	없음	'09.10.22.
12	국제협력관	아르헨티나 해양경찰	없음	'10.06.29.
13	국제협력관	케냐 해양청	자동(5년)	'12.07.11.
14	수색구조과	호주 해사안전청	자동(5년)	'12.12.10.
15	수색구조과	뉴질랜드 해양청	자동(5년)	'12.12.13.
16	국제협력관	중국 해양경찰국	자동(5년)	'15.12.17.
17	국제협력관	인도네시아 코스트가드	합의(3년)	'18.09.10.
18	국제협력관	미국 코스트가드	없음	'18.12.20.
19	국제협력관	에과도르 해군	자동(5년)	'19.05.07.
20	동해청	일본 해보청 (제8관구)	없음	'07.08.30.
21	남해청	일본 해보청 (제7관구)	없음	'07.08.30.
22	동해청	국경수비부 연해주사령부	자동(5년)	'10.11.25.
23	서해청	산동성 해상수색구조센터	자동(3년)	'11.03.23.

28. 2019년 국회 대응 현황

가. 주요 일정

구분	일 정	주요 내용
임사회(3월)	3.25.~4.5.	농해수위 전체회의(업무보고, 법안심사)
임사회(7월)	7.11.~7.15.	농해수위 전체회의(업무보고, 추경예산, 법안)
상임위(8월)	8.2.~8.29.	2018회계연도 결산심사(상임위, 예결위)
국정감사	9.2.~12.10.(100일간)	단독감사(10.11.), 종합감사(10.21.)

나. 예산 국회

(1) 주요 일정

(가) 상임위 : 예비검토(9.30.) → 전체회의(11.5.) → 예산소위(11.7.) → 의결(11.7.)

(나) 예결위 : 예비검토(9.9.) → 종합정책질의(10.27.~28.) → 부별심사(11.4.) → 예산소위(11.13.) → 의결(11.29.)

(2) '20년도 총지출 규모 : 1조 4,904억 원 : 전년(1조 3,732억 원) 대비 1,172억 원(8.5%)증액

〈일반회계〉

(단위: 억 원)

구분	'19년 예산	'20년 예산	증 감	%
계	13,732	14,904	1,172	8.5
주요사업비	5,352	6,189	837	15.6
인건비	7,904	8,213	309	3.9
기본경비	476	502	26	5.5

다. 법안 국회

(1) 소관 법률 제·개정 현황

법률명	발의자 (발의일)	제·개정 여부	농해수위			법사위 전체회의	본회의 의결	시행일
			전체회의	소위	전체회의			
해양경찰법	오영훈 (‘19.1.11.)	제정	‘19.3.25.	‘19.4.2.	‘19.4.5.	‘19.7.31.	‘19.8.2	‘20.2.21.
선박교통관제에 관한 법률	황주홍 (‘18.10.19.)	제정	‘19.3.25.	‘19.7.9.	‘19.7.15.	‘19.10.24.	‘19.10.31.	‘20.6.4.
수상레저안전법	박완주 (‘19.1.30.)	개정	‘19.4.5.	-	‘19.4.5.	‘19.7.31.	‘19.8.2.	‘20.2.28.
수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률	황주홍 (‘18.9.17.)	개정	‘18.11.19.	‘19.4.2.	‘19.4.5.	‘19.7.31.	‘19.8.2.	‘19.11.21.
해양경비법	윤주호 (‘19.2.26.)	개정	‘19.3.25.	‘19.7.9.	‘19.7.15.	‘19.10.24.	‘19.10.31.	‘20.3.4.

(2) 제·개정 주요 내용

법률명(제·개정 일자)	주요 내용
해양경찰법('19.8.20.)	• 해양경찰의 책무, 권한남용의 금지, 해양경찰위원회의 설치, 해양경찰청장 임명자격, 직무범위, 해양안전 확보, 직무수행의 기반 조성 등
선박교통관제에 관한 법률('19.12.3.)	• 선박소유자 책무, 선장의 의무, 관제사의 권한, 기본계획의 수립 및 시행, 전문교육기관의 지정, 관제협회 설립·지원 등
수상레저안전법('19.8.27.)	• 조종면허증 갱신 받지 않아 효력 정지된 경우 갱신기간 제한 폐지, 의무교육 대상에 시험·교육·검사 업무에 종사자 추가, 주취, 약물복용, 정원초과 상태 동력수상레저기구 조종·운항 안되는 자의 범위 등
수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률('19.8.20.)	• 구조본부의 장의 수난구조활동 지휘 장소 대통령령으로 정하도록 함
해양경비법('19.12.3.)	• 개발도상국과 국제협력 증진 위하여 해양경찰청장이 용도 폐지된 함정을 개발도상국에 무상 양여

〈참고〉 해양경찰법 제정 주요 추진 일정



2

경비국

- 01. 중국어선 조업 현황
- 02. 단속전담 기동전단 운영 실적
- 03. 대한민국 해역 타 국가세력 출현 현황
- 04. 독도, 이어도 위기대응 훈련 실적
- 05. 독도, 이어도 항공기 초계 현황
- 06. 해양테러 예방활동 실적
- 07. 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량 실적
- 08. 2019년 경비함정 편제발령 현황

01. 중국어선 조업 현황

(日평균 조업척수)

해역	연도	년평균	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
허가 수역	2015	213	435	141	43	119	81	0	0	23	225	349	540	593
	2016	214	358	46	67	119	137	0	0	31	200	405	533	661
	2017	150	224	110	122	174	1	0	0	2	161	148	386	470
	2018	191	396	110	75	187	86	-	-	1	93	307	547	492
	2019	196	375	108	203	191	84	-	-	117	58	200	480	527
NLL 해역	2015	153	27	13	70	276	340	320	92	29	223	231	145	67
	2016	109	27	26	81	216	277	196	63	39	118	124	62	77
	2017	42	26	28	82	81	58	45	34	29	47	28	29	17
	2018	32	12	2	4	19	51	64	52	16	62	40	37	27
	2019	44	16	11	35	59	81	52	33	36	47	56	51	50

02. 단속전담 기동전단 운영 실적 ('17년까지 운영)

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

03. 대한민국 해역 타 국가세력 출현 현황

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
독도	101회	100회	93회	80회	84회	100회
이어도	46회	33회	28회	8회	1회	6회

04. 독도, 이어도 위기대응 훈련 실적

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
독도 훈련	2회	4회	4회	4회	4회	5회
이어도 훈련	6회	4회	4회	4회	5회	4회

05. 독도, 이어도 항공기 초계 현황

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
독도 순찰	113회	69회	156회	199회	137회	145회
이어도 순찰	94회	114회	196회	213회	157회	130회

06. 해양테러 예방활동 실적

구분	예방순찰활동	관속훈련	시설방문
2015	350회	75회	87회
2016	624회	65회	116회
2017	465회	73회	61회
2018	563회	101회	42회
2019	241회	78회	38회

07. 관제구역 내 선박 통항량 및 교신량 실적

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
통항량(척)	1,263,201	1,342,850	1,513,415	1,800,845	1,781,040	1,833,686	2,161,612
교신량(회)	2,568,827	2,944,403	3,104,846	3,740,299	4,159,324	4,968,700	5,184,415

08. 2019년 경비함정 편제발령 현황

연번	일 자	종 전(~에서)		발 령(~으로)		비고
		함정명	경찰서	함정명	경찰서	
1	'19.5.18.	278	완도			운항정지
2	'19.6.25.	309	창원	309	포항	편제
3	'19.6.26.			518	서특단	신조
4	'19.6.27.	301	포항			운항정지
5	'19.6.28.	515	서특단	515	창원	편제
6	'19.7.16.			519	완도	신조
7	'19.9.18.			520	포항	신조
8	'19.9.30.			523	서특단	신조
9	'19.10.9.	279	완도			운항정지
10	'19.10.11.	302	제주			운항정지
11	'19.10.23.			521	제주	신조
12	'19.12.18.			522	완도	신조

※ 신조 6척, 편제 2척, 운항정지 4척

01. 파 · 출장소 설치 현황
02. 연안구조장비 현황
03. 우수파출소 현황
04. 출 · 입항 신고 현황
05. 위험구역 지정 현황
06. 위험구역 내 안전시설물 현황
07. 연안안전사고 인명피해 현황
08. 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고 현황
09. V-PASS 사업 현황
10. V-PASS 구조건수 현황
11. 유·도선현황
12. 낚시어선 현황
13. 다중이용선박 이용객 현황
14. 다중이용선박 위반행위 현황
15. 주취운항 단속 현황
16. 해상조난사고 발생 현황
17. 해상응급환자 발생 및 이송 현황
18. 해양경찰구조대 운영 실적 현황
19. 국제 해상수색구조 협력 현황
20. 수상구조사 국가자격 시험 시행 현황
21. 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황
22. 2019년 해상조난 주요 사고 현황
23. 수상레저 조종면허 취득 현황
24. 동력수상레저기구 등록 현황
25. 연도별 수상레저사업장 등록 현황
26. 수상레저안전법 위반(단속) 현황
27. 수상레저 인적·물적 피해 사고 현황

01. 파·출장소 설치 현황

가. 총괄

(단위: 개소)

구 분	계	동해청	서해청	남해청	중부청	제주청
2015	330	65	85	85	75	20
2016	330	65	85	85	75	20
2017	331	65	85	86	75	20
2018	331	65	85	86	75	20
2019	330	65	85	86	74	20

나. 세부 현황 <'19년>

(단위: 개소)

구분	계	동해청				서해청					남해청				중부청				제주청	
		속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	보령	태안	평택	인천	제주	서귀포
계	1,186	32	30	32	67	140	125	121	22	21	39	25	44	240	40	53	25	54	42	34
파출소	95	4	5	4	5	6	5	6	3	3	5	7	3	8	5	4	5	11	3	3
출장소	235	16	17	5	9	21	19	11	7	4	8	14	9	32	14	14	7	14	7	7
대행 신고소	856	12	8	23	53	113	101	104	12	14	26	4	32	200	21	35	13	29	32	24

다. 도서지역 파·출장소 현황

(단위: 개소)

구분	계	동해청				서해청					남해청				중부청				제주청	
		속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	보령	태안	평택	인천	제주	서귀포
계	50		5			4	9	7	4	2				3	4			8	2	2
파출소	9		1			1	1	1		1								3	1	
출장소	41		4			3	8	6	4	1				3	4			5	1	2

02. 연안구조장비 현황

(단위: 대)

구분	계	동해청				서해청					남해청				중부청				제주청	
		속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부안	울산	부산	창원	통영	보령	태안	평택	인천	제주	서귀포
계	248	10	12	7	10	8	10	11	16	14	19	5	24	17	24	12	11	17	11	10
순찰정	83	2	3	3	5	3	3	5	6	8	9	4	5	5	4	3	4	3	3	5
보트류	47	1	2	1	1	3	2	1	3	-	1	-	3	2	12	5	1	6	1	2
수상 오토바이	118	7	7	3	4	2	5	5	7	6	9	1	16	10	8	4	6	8	7	3

03. 우수파출소 현황

순 위	2015	2016	2017	2018	2019
1위	(부산) 남항	(부산) 광안리	(통영) 사천	(통영) 사천	(부산) 남항
2위	(제주) 제주	(포항) 구룡포	(인천) 인항	(평택) 대부	(목포) 서산
3위	(동해) 임원	(여수) 봉산	(군산) 비응	(울진) 축산	(제주) 한림

04. 출·입항 신고 현황

(단위: 건)

구 분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계	8,285,570	9,321,155	9,893,760	10,761,403	10,804,327	11,165,796
출항	4,142,219	4,661,284	4,947,114	5,379,697	5,402,597	5,581,108
입항	4,143,351	4,659,871	4,946,646	5,381,706	5,401,730	5,584,688

05. 위험구역 지정 현황

(단위: 개소)

해양경찰서	위험구역				해양경찰서	위험구역			
	A	B	C	계		A	B	C	계
합 계	117	383	536	1,036	통영서	6	28	47	81
인천서	14	32	44	90	창원서	4	12	11	27
평택서	11	27	30	68	부산서	3	22	30	55
태안서	16	18	23	57	울산서	3	28	3	34
보령서	20	45	16	81	포항서	2	7	79	88
군산서	5	4	8	17	울진서	0	14	50	64
부안서	4	14	5	23	동해서	1	21	65	87
목포서	3	5	22	30	속초서	4	44	36	84
여수서	1	8	14	23	제주서	3	15	9	27
완도서	3	11	16	30	서귀포서	14	28	28	70

06. 위험구역 내 안전시설물 현황

(단위: 개소)

구 분	위험 표지판	위험 알림판	인명구조 장비함	차량 스톱퍼	안전 펜스	재난방송
총계	5,844	990	1,819	1,951	346	295
인천서	543	85	234	153	20	16
평택서	517	64	207	186	8	23
태안서	326	75	107	92	9	36
보령서	366	28	119	146	30	22
군산서	291	13	112	103	33	10
부안서	197	34	84	55	4	12
목포서	321	72	79	99	29	15
완도서	79	26	10	20	12	3
여수서	177	22	49	71	16	7
통영서	298	67	64	105	27	15
창원서	177	31	35	72	14	13
부산서	383	55	182	93	12	22
울산서	303	83	98	72	6	21
포항서	310	15	133	105	3	22
동해서	434	36	167	180	4	1
속초서	417	117	24	151	62	4
울진서	307	54	49	121	10	48
제주서	185	80	26	50	18	5
서귀포서	213	33	40	77	29	0

07. 연안안전사고 인명피해 현황

가. 유형별

(단위: 명)

구분	계	익수	추락	고립	기타
2015	145	82	41	5	17
2016	130	75	44	6	5
2017	115	75	34	3	3
2018	124	70	41	12	1
2019	129	68	57	2	2

나. 장소별

(단위: 명)

구분	계	갯바위	갯벌	항포구	방파제	해수욕장	해안가	해상	기타
2015	145	9	10	28	9	9	16	35	29
2016	130	19	7	29	10	3	33	28	1
2017	115	9	3	20	9	5	38	26	5
2018	124	11	8	25	5	6	51	17	1
2019	129	14	1	23	17	8	42	18	6

08. 해수욕장 개장기간 중 물놀이 사망사고 현황

(단위: 명)

구분	계	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
사망사고	36	7	3	4	3	5	6	8

09. V-PASS 사업 현황

(단위: 대)

구분	총계	1차	2차	3차	4차
		2011~2012	2013	2014	2015~2016
설치	61,682	9,647	20,613	10,000	21,422

10. V-PASS 구조건수 현황

(단위: 건)

구분	총계	2014	2015	2016	2017	2018	2019
총 계	352	44	56	81	59	66	46
기관고장	165	25	36	37	27	22	18
긴급구조	6	3	1	1		1	
사고신고	1	1					
유류부족	11	2	2	2	3	2	
응급환자	10	4	1	2		3	
전복	7	1	1	1	2	1	1
좌초	28	2	2	7	3	11	3
충돌	51	2	6	6	7	14	16
침몰	6		1	2	1	2	
침수	19	2	1	5	4	5	2
화재	13	2	2	4	4	1	
기타	35		3	14	8	4	6

11. 유도선 현황 <'19년>

(단위: 척)

구분	계	중부청				동해청				서해청					남해청				제주청	
		인천	평택	태안	보령	속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부산	울산	부산	창원	통영	제주	서귀포
계	332	76	16	7	7	5	2	0	0	37	6	16	8	1	2	17	10	86	10	26
유선	236	70	7	5	5	3	1	-	-	21	-	8	7	1	2	17	4	60	7	18
도선	96	6	9	2	2	2	1	-	-	16	6	8	1	-	-	-	6	26	3	8

12. 낚시어선 현황 <'19년>

(단위: 척)

계	중부청				동해청				서해청				남해청				제주청		
	인천	평택	태안	보령	속초	동해	울진	포항	여수	완도	목포	군산	부산	울산	부산	창원	통영	제주	서귀포
4,593	241	228	417	384	216	115	48	69	453	192	261	73	203	70	131	255	1,008	136	93

13. 다중이용선박 이용객 현황

(단위: 만명)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계	1,498	1,563	1,810	1,934	1,835	1,677	1,722
유·도선	1,293	1,317	1,529	1,592	1,421	1,249	1,241
낚시어선	205	246	281	342	414	428	481

14. 다중이용선박 위반행위 현황

(단위: 건)

구분	계	무면허/미신고	음주운항	과적과승	영업구역/시간위반	관계법령 위반
계	3,567	217	35	219	496	2,600
2013	유도선	21	5	-	6	7
	낚시어선	166	23	5	27	83
2014	유도선	35	3	1	5	25
	낚시어선	143	4	4	19	80
2015	유도선	46	11	1	10	19
	낚시어선	554	23	8	28	428
2016	유도선	74	21	-	3	47
	낚시어선	853	37	4	40	653
2017	유도선	89	14	1	2	61
	낚시어선	537	23	2	19	375
2018	유도선	34	9	-	5	19
	낚시어선	386	18	1	24	292
2019	유도선	55	8	-	10	34
	낚시어선	574	18	8	21	477

15. 주취운항 단속 현황

(단위: 건)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계	102	78	131	117	122	82	115
유·도선	-	1	1	-	1	-	1
화물선	5	-	4	4	-	1	7
여객선	1	1	-	2	-	-	1
낚시어선	5	4	8	4	2	1	8
어선	68	57	82	70	84	48	58
예선·부선	9	6	16	11	8	7	10
기타	14	9	20	26	27	25	30

16. 해상조난사고 발생 현황

가. 발생 및 구조 총괄

(단위: 척, 명)

구분	발 생		구 조		인명피해		
	선 박	인 명	선 박	인 명	계	사 망	실 종
계	15,993	96,334	15,659	95,839	495	322	173
2015	2,740	18,835	2,639	18,723	112	77	35
2016	2,839	20,145	2,775	20,047	98	48	50
2017	3,160	17,336	3,102	17,228	108	83	25
2018	3,434	19,596	3,385	19,507	89	56	33
2019	3,820	20,422	3,758	20,334	88	58	30

나. 선종별

(단위: 척)

구분	계	어 선	낚시어선	레저선박	예부선	화물선	여객선	유조선	유도선	기 타
계	15,993	8,751	1,233	3,299	738	617	229	308	114	704
2015	2,740	1,467	207	453	145	124	56	49	21	218
2016	2,839	1,615	209	543	123	127	60	46	24	92
2017	3,160	1,756	266	678	118	115	32	60	20	115
2018	3,434	1,928	245	733	147	135	34	70	23	119
2019	3,820	1,985	306	892	205	116	47	83	26	160

다. 유형별

(단위: 척)

구분	계	기관 손상	부유물 감김	추진기 손상	키손상	운항 저해	충돌	침수	화재	좌초/ 좌주	전복	침몰	기타
계	15,993	4,369	2,038	1,371	492	1,033	1,790	1,099	602	795	348	202	1,854
2015	2,740	751	308	240	69	89	298	193	128	83	45	38	498
2016	2,839	759	422	282	94	118	311	204	109	166	67	43	264
2017	3,160	925	399	254	92	248	426	201	105	158	69	30	253
2018	3,434	923	403	290	129	272	372	262	132	182	63	37	369
2019	3,820	1,011	506	305	108	306	383	239	128	206	104	54	470

라. 원인별

(단위: 척)

구분	계	정비 불량	운항 부주의	관리 소홀	기상 악화	연료 고갈	화기취급 부주의	적재 불량	재질 불량	기타
계	15,993	6,473	5,203	1,585	719	417	328	50	37	1,181
2015	2,740	1,010	853	228	65	47	46	12	6	473
2016	2,839	1,208	915	174	240	74	108	14	5	101
2017	3,160	1,366	1,042	330	120	88	65	10	7	132
2018	3,434	1,406	1,096	414	120	95	57	7	17	222
2019	3,820	1,483	1,297	439	174	113	52	7	2	253

마. 해역별

(단위: 척)

구분	계	항계내	협수로	영해	영해선-EEZ선	EEZ선 외측해상
계	15,993	4,478	821	9,013	1,371	310
2015	2,740	650	139	1,640	255	56
2016	2,839	816	113	1,553	280	77
2017	3,160	798	234	1,795	277	56
2018	3,434	1,013	95	1,961	307	58
2019	3,820	1,201	240	2,064	252	63

바. 시간대별

(단위: 척)

구분	계	00:00- 03:00	03:00- 06:00	06:00- 09:00	09:00- 12:00	12:00- 15:00	15:00- 18:00	18:00- 21:00	21:00- 24:00
계	15,993	747	1,301	2,700	3,181	2,898	2,661	1,541	964
2015	2,740	150	236	481	497	455	469	284	168
2016	2,839	143	227	489	576	498	444	282	180
2017	3,160	127	275	493	644	605	516	314	186
2018	3,434	170	258	580	700	618	586	319	203
2019	3,820	157	305	657	764	722	646	342	227

사. 월별

(단위: 척)

구분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
계	15,993	1,043	793	1,092	1,235	1,362	1,370	1,465	1,578	1,788	1,723	1,374	1,170
2015	2,740	166	120	188	203	258	224	248	291	295	286	223	238
2016	2,839	195	177	198	220	239	217	250	266	277	337	240	223
2017	3,160	193	141	200	269	286	325	304	304	346	283	289	220
2018	3,434	235	177	251	257	249	286	299	303	415	419	294	249
2019	3,820	254	178	255	286	330	318	364	414	455	398	328	240

아. 관서별

(단위: 척)

구분	계	인천	평택	태안	보령	군산	부안	목포	완도	여수
계	15,993	867	1,095	691	692	797	214	1,446	767	1,180
2015	2,740	137	244	107	83	116	-	257	93	283
2016	2,839	142	217	131	111	157	42	168	185	154
2017	3,160	133	201	133	218	173	57	221	197	217
2018	3,434	232	234	153	142	182	48	338	141	219
2019	3,820	223	199	167	138	169	67	462	151	307

구분	통영	창원	부산	울산	포항	울진	동해	속초	제주	서귀포
계	1,390	696	912	683	1,087	221	681	334	1,069	1,171
2015	200	122	179	155	199	-	134	69	184	178
2016	193	156	164	96	236	-	140	56	254	237
2017	312	104	156	137	244	5	115	70	187	280
2018	310	119	193	133	201	143	139	62	200	245
2019	375	195	220	162	207	73	153	77	244	231

17. 해상응급환자 발생 및 이송 현황

가. 연도별 해상응급환자 발생 현황

(단위: 명)

구 분	계	2015	2016	2017	2018	2019
발 생	7,232	1,246	1,137	1,452	1,678	1,719

나. 월별

(단위: 명)

구 분	계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
계	7,232	445	375	471	587	697	639	724	808	677	567	525	585
2015	1,246	83	77	95	100	118	120	114	157	119	95	79	89
2016	1,137	73	66	75	103	92	93	133	136	107	105	67	87
2017	1,452	90	59	86	130	133	126	154	166	139	117	124	128
2018	1,678	105	90	104	128	177	142	170	177	188	137	124	136
2019	1,719	102	99	111	130	183	168	163	184	148	133	145	153

다. 관서별

(단위: 명)

구 분	계	인천	평택	태안	보령	군산	부안	목포	완도	여수
계	7,232	521	333	127	261	291	145	1,632	1,040	635
2015	1,246	116	63	26	41	78	-	285	182	135
2016	1,137	60	50	18	46	50	24	271	176	98
2017	1,452	70	80	23	73	66	33	322	172	151
2018	1,678	134	70	29	59	52	43	372	232	131
2019	1,719	141	70	31	42	45	45	382	278	120

구 분	통영	창원	부산	울산	포항	울진	동해	속초	제주	서귀포
계	688	121	143	76	74	18	175	56	456	440
2015	108	22	32	5	7	-	26	6	55	59
2016	86	26	25	7	12	-	24	9	87	68
2017	136	31	23	27	9	4	27	11	72	122
2018	166	27	39	26	27	10	54	12	108	87
2019	192	15	24	11	19	4	44	18	134	104

18. 해양경찰구조대 운영실적 <'19년>

구분	선박사고		비선박사고				응급환자		출동 횟수	기 타	
	척수	인원	익수자	고립자	변사체	기타	후송	응급처치		선저검사	수증정화
			명	명	구	회	명	명		척	회
인천	29	211	8	4	4	9	4	3	104	42	1
평택	44	93	7	7	5	14	12	4	97	10	1
태안	29	24	9	18	1	15	8	2	0	50	0
보령	24	39	8	9	5	17	2	1	94	44	2
군산	48	0	0	5	4	24	6	1	89	30	1
부안	30	52	0	29	1	32	1	2	92	17	3
완도	28	28	17	4	28	38	3	0	78	52	5
여수	46	71	14	4	4	17	0	0	49	54	5
통영	78	74	36	1	3	50	7	0	175	58	1
창원	26	96	8	2	5	32	1	2	136	62	3
울산	46	74	16	1	4	76	1	1	127	38	5
속초	8	15	25	0	2	36	1	1	34	21	0
울진	9	21	15	1	0	9	1	1	46	31	1
포항	9	40	8	7	5	53	0	0	108	144	3
제주	26	35	17	3	3	53	6	1	149	39	2
서귀포	34	42	15	8	6	37	11	10	154	25	10
중특단	91	39	40	6	6	93	5	3	237	18	1
서특대	113	110	8	8	3	111	10	0	262	32	2
동특대	43	12	50	0	2	59	3	0	155	12	0
인천항공	6	3	6	6	2	27	20	8	61	0	0
군산항공	0	0	0	1	0	2	11	11	35	0	0
목포항공	17	13	0	7	0	17	21	0	57	0	0
여수항공	12	36	1	0	0	7	10	5	21	0	0
부산항공	12	0	2	0	0	33	11	1	69	0	0
강릉항공	1	3	3	0	0	0	22	5	40	0	0
포항항공	0	0	1	0	0	0	5	5	28	0	0
제주항공	7	19	11	0	0	1	0	49	31	0	0
계	816	1,150	325	131	93	862	182	116	2,528	779	46

19. 국제 해상수색구조 협력 현황

가. 실제훈련(68회)

일본(25회)	러시아(16회)	인도(6회)	미국(3회)	다자간(12회)	
'99년 부산	'01년 블라디보스톡	'05년 부산 '06년 첸나이 '07년 제주 '15년 부산 '16년 첸나이 '18년 첸나이	'05년 인천 '07년 제주 '19년 제주	한중일('05.7, 중국) 한중일러('05.10, 일본) MMEX('06.6 부산) MMEX('09.8, 시애틀) MMEX('10.8, 블라디보스톡) MMEX('11.8, 하와이) MMEX('12.8, 제주) MMEX('15.7, 대련) MMEX('16.8, 블라디보스톡) MMEX('17.6, 시애틀) MMEX('18.6, 부산) MMEX('19.6, 도쿄)	
'00년 모지	'02년 부산		중국(2회)		'15년 연태 '16년 제주
'05년 공해상	'03년 블라디보스톡				
'06년 제주남방	'04년 부산		베트남(1회)		인도네시아(1회)
'07년 공해상(2회)	'05년 블라디보스톡				
'08년 공해상(1회)	'07년 블라디보스톡		'17년 다낭		'19년 자카르타
'09년 공해상(2회)	'08년 제주				
'10년 공해상(2회)	'09년 코르사코프		말련(1회)		필리핀(1회)
'11년 공해 부산(2회)	'10년 동해	'16년 포트클랑		'15년 마닐라	
'12년 공해 모지(2회)	'11년 블라디보스톡				
'13년 공해 부산(2회)	'12년 포항				
'15년 공해상(2회)	'13년 블라디보스톡				
'16년 공해상(2회)	'15년 동해				
'17년 공해상(1회)	('16년 MMEX와 병행)				
'18년 공해상(1회)	'17년 동해				
('18년 남해청 MMEX와 병행)	'18년 블라디보스톡				
'19년 공해상(2회)	'19년 속초				

나. 통신훈련(94회)

일본(36회)	러시아(11회)	중국(19회)	기타국(28회)	
'06~'14년(19회)	'09~'13년(5회)	'08~'13년(9회)	필리핀 - '10,'12,'13년(3회)	호주 - '13,'15,'17년(3회)
'15년(3회)	'15년(1회)	'15년(3회)	인니 - '12~'13년(3회)	뉴질랜드 - '13,'15,'16년(3회)
'16년(4회)	'16년(1회)	'16년(2회)	베트남 - '12,'15,'17년(3회)	싱가포르 - '13년(1회)
'17년(4회)	'17년(2회)	'18년(1회)	캐나다 - '15,'16년(2회)	인도 - '16,'17,'18,'19년(4회)
'18년(3회)	'18년(1회)	'19년(3회)	미국 - '15,'16년(3회)	MMEX - '08,'13년(2회)
'19년(3회)	'19년(1회)	'20년(1회)		NPCGF국 - '17년(1회)

다. SAR 협력

구 분	계	중 국	일 본	러시아	기 타
2014	93	36	7	9	41
2015	82	36	3	3	40
2016	86	31	6	5	44
2017	76	23	3	5	45
2018	89	32	4	6	47
2019	47	18	4	5	20

※ 우리나라 해역에서 외국 선박(사람)의 사고가 발생하여 아국이 구조한 경우, 외국 해역에서 우리나라 선박(사람)에 긴급사태가 발생하여 아국 구조본부와 긴밀한 협조를 통한 구조 등

20. 수상구조사 국가자격 시험 시행 현황

가. 수상구조사 자격취득 현황 : 시험 94회 개최, 자격자 1,766명 배출

연번	연도	시행	시험장	시험 기간	응시자수	합격자수 (합격률)
1	2017	17회	7개 (서울, 경기, 대전, 경남, 부산, 대구, 광주)	'17. 5. 27. ~9. 30.	443명	272명 (60.4%)
2	2018	35회	11개 (서울, 경기, 인천, 충남, 대전, 경남, 부산, 대구, 울산, 전북, 광주)	'18. 3. 25. ~11. 18.	858명	622명 (71.4%)
3	2019	42회	9개 (서울, 경기, 충남, 대전, 경남, 부산, 대구, 울산, 전북)	'19. 3. 23. ~11. 24.	1,229명	872명 (71.1%)
합계		94회	-	-	2,530명	1,766명 (69.8%)

나. 수상구조사 사전 교육기관 : 32개소

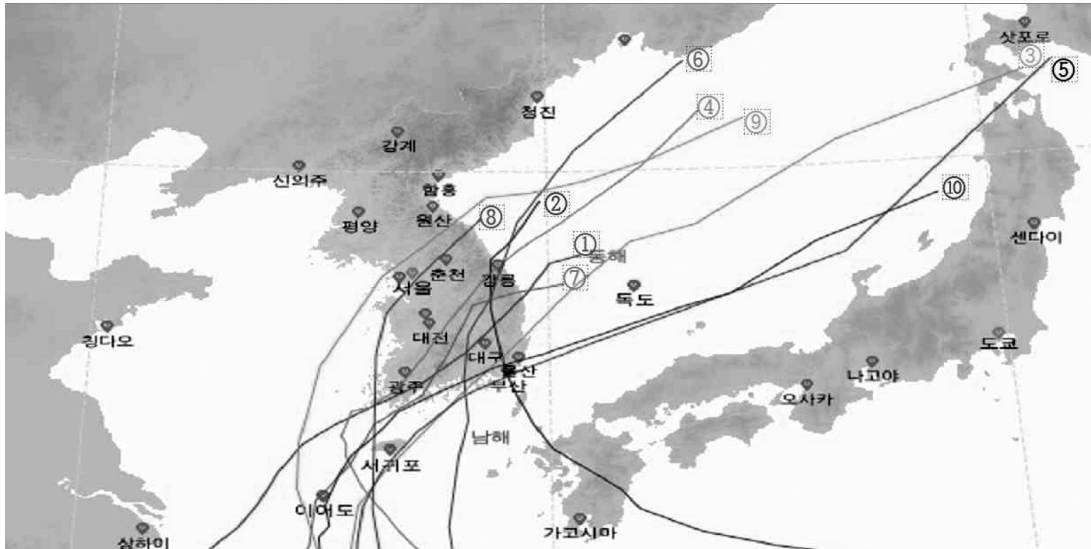
중부(18)			
서울(8)	경기(5)	충남·대전(5)	
·대한수중·핀수영협회 ·대한적십자사 ·서울YMCA ·한국해양안전교육협회 ·한국수상레저안전연합회 ·대한인명구조협회 ·NASE KOREA ·한국라이프세이빙소사이어티	·대한잠수협회 ·한국해양구조협회 ·경기도 소방학교 ·대한적십자사 ·한국해양안전협회	·국민안전교육진흥회 ·대한수상안전교육협회 ·한국수상안전협회 ·대한적십자사 ·한서대학교	
서해(5)	남해(6)	동해(2)	제주(1)
광주·전남(5)	부산·경남(6)	대구·경북(2)	제주(1)
·대한적십자사 ·대한안전연합 ·수상구조대 ·해양경찰교육원 ·한국해양구조협회	·부산소방학교 ·한국해양구조협회 ·한국해양대학교 ·한국수상레저안전협회 ·대한적십자사 ·수상인명구조교육협회	·대한적십자사 ·대한구조협회	·제주 YMCA

21. 우리나라에 영향을 미친 태풍 현황

● 최근 10년간 국내 영향을 준 태풍 현황 : 총 39회

연 평균 약 3.9회 내습하였으며, 월별로는 8월 12회(31%), 7월 11회(28%), 9월 9회(23%)로 7~9월 기간 중 32회 발생하여 전체 82%를 차지

최근 10년('10~'19년)간 우리나라에 상륙한 태풍 현황



- ① '19년 제18호 태풍 '미탁'(9.28.)
- ② '19년 제8호 태풍 '프란시스코'(8.2.)
- ③ '18년 제25호 태풍 '콩레이'(9.29.)
- ④ '18년 제19호 태풍 '솔릭'(8.16.)
- ⑤ '18년 제18호 태풍 '차바'(9.28.)

- ⑥ '12년 제16호 태풍 '산바'(9.11.)
- ⑦ '12년 제14호 태풍 '덴빈'(8.19.)
- ⑧ '12년 제07호 태풍 '카눈'(7.16.)
- ⑨ '10년 제07호 태풍 '곤파스'(8.29.)
- ⑩ '10년 제04호 태풍 '덴무'(8.8.)

구분	계	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
계	39	3	3	5	3	4	4	2	3	5	7
6월	4		1 (메아리)		1 (리피)		1 (찬홈)			1 (브라비론)	
7월	11		1 (무이파)	2 (카눈, 담레이)		3 (너구리, 할롱, 나크리)	2 (낭카, 할롤라)		2 (난마돌, 노루)		1 (다나스)
8월	12	2 (곤파스, 덴무)	1 (탈라스)	2 (덴빈, 볼라벤)	1 (콩레이)		1 (고니)			2 (룸비아, 솔릭)	3 (프란시스코, 레끼마, 크로사)
9월	9	1 (말로)		1 (산바)				2 (말라카스, 차바)	1 (탈림)	1 (짜미)	3 (링링, 크로사, 미탁)
10월	3				1 (다나스)	1 (봉풍)				1 (콩레이)	

* 최근 10년간 국내에 상륙한 태풍은 총 10개(빨간색)로, 국내 영향을 준 태풍의 25.6%

22. 2019년 해상조난 주요 사고 현황

연번	발생일시	사고위치	기상	사고유형	선박제원	인명피해	
						사망	실종
1	1.08. 10:32경	영덕군 강구면 하저항 방파제 주변	양호	작업 중 인명사상	대한호 *영덕, 어선, 1.98톤	1	
2	1.11. 04:57경	통영 옥지도 남방 43해리	양호	충돌	무적호 *여수, 낚시어선, 9.77톤	5	
3	1.12. 08:28경	경북 포항시 북구 구룡포 남동 44해리	황천5급	화재, 침몰	장성호 *포항, 어선, 9.77톤	2	1
4	1.17. 08:26경	전라남도 여수시 화정면 제도리 76	양호	화재	제927영창호 * 여수, 어선, 85톤	1	1
5	1.18. 07:30경	해남군 황산항 선착장	양호	작업 중 인명사상	수성티 15호 * 목포, 예부선, 101톤	1	
6	1.18. 12:37경	신안군 압해면 송공 남방 2.8해리	양호	작업 중 인명사상	동희호 * 어선, 1.43톤	1	
7	2.13. 03:50경	독도 동방 16.5해리	풍랑주의보	작업 중 인명사상	제33영신호 * 동해, 어선, 89톤		1
8	2.13. 05:00경	서귀포 남동방 207해리	황천4급	전복, 침몰	66풍성호 * 서귀포, 어선, 29톤	1	
9	2.18. 10:44경	토도 남방 0.05마일 해상	양호	작업 중 인명사상	강승페리호 * 부산, 화물선, 101톤	1	
10	3.05. 07:55경	여수시 소라면 섬달천 인근	양호	기 타	경현호 * 여수, 어선, 2.34톤	1	
11	3.05. 20:40경	차귀도 남서방 70해리	양호	작업 중 인명사상	제9009만구호 * 여수, 어선, 89톤		1
12	3.15. 17:44경	영광군 송이도 서방 0.8해리	풍랑주의보	침몰, 해양오염	광양호 * 부산, 예부선, 44톤	3	
13	3.20. 05:34경	여수시 돌산읍 동방 2.1해리(여수항 W정박지)	양호	화재	태화1호 * 부산, 유조선, 494톤	2	
14	3.23. 11:31경	전라남도 진도군 고군면 금계리	양호	작업 중 인명사상	희망호 * 어선, 2.53톤	1	
15	3.24. 11:15경	축산 북동 1.1해리	황천6급	작업 중 인명사상	진성호 * 어선, 2.16톤	1	
16	4.11. 04:34경	영광군 안마도항 방파제 밖 약 400m	양호	작업 중 인명사상	210동성호 * 부산, 예부선, 24톤		1
17	4.11. 19:50경	송정 남동방 2.5해리	양호	전복	제8창성호 * 울산, 어선, 9.77톤		1
18	4.16. 10:24경	임원 동방 3.7해리	양호	작업 중 인명사상	인덕호 * 동해, 어선, 1.02톤, 승선원 1명	1	
19	4.19. 19:04경	진도군 가사도 서방 1.2해리	양호	전복	모터보트		1

연번	발생일시	사고위치	기상	사고유형	선박제원	인명피해	
						사망	실종
20	4.20. 03:25경	영광군 계마항 북서 3해리	양호	작업 중 인명사상	만복호 *어선, 9.77톤, 승선원 8명		1
21	4.20. 20:30경	소령도 북서방 약 6.4해리	양호	작업 중 인명사상	동남1호 * 인천, 어선, 9.16톤		1
22	5.06. 09:30경	서귀포 남서방 223해리	풍랑주의보	작업 중 인명사상	107수복호 * 제주, 어선, 51톤		1
23	5.15. 12:30경	인천시 옹진군 덕적도 북서방 18해리	저시정	작업 중 인명사상	태양3호 * 인천, 어선, 9.77톤	1	
24	5.17. 19:38경	전남 완도군 약산면 화가리 선착장 앞	황천5급	기타	만수호 *완도, 어선, 1톤, 승선원 1명	1	
25	5.27. 12:31경	송도 안남공원 앞	풍랑주의보	전복, 침몰	7항운호 * 부산, 어선, 22톤		2
26	5.31. 05:55경	전북 부안군 위도 북방 5해리	양호	전복	덕진호 * 군산, 어선, 7.93톤	3	
27	6.22. 23:04경	고흥군 과역면 여자만 진지도 북서방 2.2해리	양호	작업 중 인명사상	금성호 * 어선, 10톤	1	
28	6.24. 05:15경	경북 포항시 남구 구룡포읍 병포 1리항	황천6급	작업 중 인명사상	선명 없음 *포항, 어선, 0.5톤	1	
29	6.28. 19:04경	해남군 어불도 북서방 1.8해리	양호	기 타	정운호 * 완도, 어선, 2.37톤	1	
30	7.02. 23:20경	울릉 서방 34해리	양호	작업 중 인명사상	501수정호 * 어선, 29톤	1	
31	7.09. 03:42경	통영시 매물도 남동방 12해리	양호	전복	2014민성호 * 통영, 어선, 8.55톤, 승선원 6명	1	
32	7.09. 06:45경	영광군 낙월면 대각씨도 북방 0.9해리	양호	작업 중 인명사상	금광호 * 어선, 2.99톤	1	
33	7.09. 10:27경	신안군 평사도 북동방 0.7해리	양호	작업 중 인명사상	제3001광진호 * 여수, 69톤, 예부선		1
34	7.22. 09:57경	대송항 등대 앞 TTP	양호	좌초, 좌주	바다호 * 울산, 어선, 1.31톤	1	
35	8.03. 04:40경	표선 남동방 3해리	양호	작업 중 인명사상	31금영호 * 부산, 어선, 1.29톤		1
36	8.06. 21:30경	신안군 태도 서방 8해리	양호	작업 중 인명사상	ZIM ROTTERDAM *외국적, 화물선, 114,044톤		1
37	8.10. 05:21경	부산광역시 서구 압남동 압남공원	양호	전복	성경호 * 부산, 어선, 1.09톤		1
38	8.11. 09:05경	서천군 장항신항 북서 0.5해리	풍랑주의보	전복	덕성호 * 어선, 1.32톤	1	

연번	발생일시	사고위치	기상	사고유형	선박제원	인명피해	
						사망	실종
39	8.27. 22:21경	태안군 거야도 남동방 3해리	양호	충돌, 전복	원양호 * 태안, 어선, 1.99톤	1	
40	9.08. 10:30경	대항항 항내 빨간등대 인근	양호	작업 중 인명사상	반야호 * 창원, 어선, 1.83톤	1	
41	10.08. 07:31경	간절곶 동방 0.3해리	양호	작업 중 인명사상	신생호 * 울산, 어선, 1.65톤	1	
42	10.16. 19:10경	통영시 욕지면 남도 서방 0.3해리	양호	좌초, 좌주	알바트로스 * 통영,모터보트,4.13톤	1	
43	10.26 09:16경	방어진 동방 6해리	양호	작업 중 인명사상	성광호 * 울산, 어선, 6.67톤	1	
44	10.29. 13:30경	영광군 낙월도 남방 0.3해리	양호	작업 중 인명사상	2길성호 * 어선, 9.77톤	1	
45	10.31. 20:13경	거제시 가조도 북서방 2.7해리	양호	작업 중 인명사상	엔젤 1호 * 부산,유조선,1,683톤	1	
46	10.31. 22:07경	독도(동도) 선착장	양호	침수	제88대왕호 * 어선, 9.77톤	1	1
47	11.02. 03:59경	경주시 감포 동방 2해리	양호	충돌, 전복	대왕호 * 포항, 어선, 4.43톤		1
48	11.09. 15:30경	차귀도 남서방 47해리	풍랑주의보	작업 중 인명사상	'15영신호 * 여수, 어선, 153톤	1	
49	11.19. 07:05경	제주 차귀도 서방 41해리	풍랑주의보	화재, 침몰	대성호 * 통영, 어선, 29톤	3	9
50	11.24. 23:09경	전라북도 군산시 옥도면 무녀도리	풍랑주의보	전복	선명 미상 * 어선, 9.77톤	2	1
51	11.25. 06:05경	서귀포 남서방 47해리	풍랑경보	침수, 전복, 침몰	707창진호 * 통영, 어선, 24톤	3	1
52	11.27. 13:20경	제주항 북방 8해리	풍랑주의보	작업 중 인명사상	505협신호 * 목포, 어선, 72톤	1	
53	11.30. 21:13경	부산 기장군 고리 동방 22해리	양호	작업 중 인명사상	제1대영호 * 부산, 어선, 79.9톤	1	
54	12.03. 11:36경	고성군 거진 11리 명태산 웹홍보진흥센터 앞	양호	작업 중 인명사상	성심호 * 속초, 어선, 1.7톤	1	
55	12.05. 12:31경	고흥군 도양읍 소록도 남방 0.25해리	양호	충돌	재현호 * 여수, 어선, 1.09톤	1	
56	12.08. 18:30경	군산시 해신동 금란도 서방 0.4해리	양호	충돌, 침수	평화호 * 군산, 어선, 1.98톤	1	
57	12.15. 10:30경	거제 서이말 북동방 0.2해리	양호	침몰	제비호 * 통영, 어선, 1.53톤	1	1

23. 수상레저 조종면허 취득 현황

가. 총괄 <'19년>

(단위: 명)

구 분	계	일반 1급	일반 2급	요트
총 취득 현황	245,788	76,602	154,643	14,543

나. 연도별 취득 현황

(단위: 명)

구 분	계	일반 1급	일반 2급	요트
2015	15,059	4,759	9,250	1,050
2016	16,511	5,070	10,251	1,190
2017	21,596	5,545	14,311	1,740
2018	21,241	5,401	14,308	1,532
2019	17,822	3,898	12,794	1,130

다. 필기시험 합격 현황

(단위: 명)

구 분	응시	합격	불합격	합격률(응시대비)
2015	23,444	15,799	7,645	67.4%
2016	24,575	16,809	7,766	68.4%
2017	25,156	16,475	8,681	65.5%
2018	23,245	14,944	8,301	64.3%
2019	21,379	11,229	10,150	52.5%

라. 실기시험 합격 현황

(단위: 명)

구 분	응시	합격	불합격	합격률(응시대비)
2015	16,404	13,592	2,812	82.9%
2016	17,402	14,174	3,228	81.5%
2017	17,073	13,971	3,102	81.8%
2018	16,060	13,280	2,780	82.7%
2019	12,479	10,283	2,196	82.4%

24. 동력수상레저기구 등록 현황

가. 총괄 <'19년>

(단위: 대)

구 분	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트
등록대수	19,219	2,913	5,938	806

나. 연도별 신규등록 대수

(단위: 대)

구 분	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트
2015	4,029	2,570	456	865	138
2016	4,863	3,221	533	957	152
2017	3,522	2,446	327	646	103
2018	3,152	2,182	247	641	82
2019	3,176	2,213	229	682	52

25. 연도별 수상레저사업장 등록 현황

구분	사업장 (개소)	수상레저기구 (대)															
		계	모터보트	요트	수상오토바이	고무보트	수상스키	패러세일	조정	카약	카누	워터슬레드	수상자전거	서프보드	노보트	레프팅보트	기타
2015	974	13,480	1,601	78	276	131	929	13	0	1,207	777	1,586	616	1,289	960	2,561	1,430
2016	1,014	13,708	1,614	66	306	132	905	21	5	1,037	612	1,835	622	1,978	812	2,127	1,495
2017	1,035	16,011	2,758	66	418	317	637	10	6	1,228	726	1,830	472	2,810	766	2,180	1,787
2018	1,024	15,964	1,772	131	284	85	522	8	163	1,509	653	1,912	516	3,784	771	2,064	1,790
2019	1,046	16,500	1,742	133	297	191	563	8	-	1,254	526	1,864	543	4,605	587	2,028	2,159

26. 수상레저안전법 위반(단속) 현황

(단위: 건)

구분	계	무면허조종	주취조종, 측정거부	무등록사업	안전검사미필	안전장비미착용	운항규칙미준수	금지구역(영업구역)위반	수상레저활동시간미준수	안전질서명령위반	원거리활동미신고	정원초과	미등록기구활동	기타
2015	413	76	11	11	7	115	24	3	43	7	31	13		72
2016	514	75	17	6	1	172	26	1	49	4	35	13		115
2017	530	52	16	8	23	155	40	2	58	4	48	15		109
2018	402	42	16	2	4	134	46	4	70	0	23	13		48
2019	543	68	14	2	6	151	49	0	77	12	48	14	28	74

※ 기타 : 면허 미반납, 미등록 레저기구 운항, 레저기구 변경등록 미실시 등

27. 수상레저 인적·물적 피해 사고 현황

가. 기구별

(단위: 건)

구분	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	요트	워터슬레드	기타
2015	24	6	4	1	2	10	1
2016	25	8	5	4	0	5	3
2017	36	18	5	4	0	2	7
2018	45	27	4	4	4	2	4
2019	34	25	5	0	1	0	3

나. 원인별

(단위: 건)

구분	계	운항부주의	무리한운항	기관정비불량	선체결함	조종미숙	기타
2015	24	14	2	1	0	3	4
2016	25	11	3	1	1	0	9
2017	36	13	5	2	0	3	13
2018	45	21	5	5	7	4	3
2019	34	18	1	0	2	4	9

다. 유형별

(단위: 건)

구분	계	침몰	화재	전복	좌초	표류	충돌	기타
2015	24	0	2	4	0	2	7	9
2016	25	1	0	3	0	1	11	9
2017	36	0	2	8	0	2	16	8
2018	45	4	0	5	4	3	18	11
2019	34	1	1	7	2	2	15	6

4

수사정보국

- 01. 해상범죄 현황
- 02. 살인사건 단속 현황
- 03. 절도사건 단속 현황
- 04. 폭행·상해 단속 현황
- 05. 사기·횡령·배임사건 단속 현황
- 06. 우리어선 불법어업 단속 현황
- 07. 고래흔획·불법포획 단속 현황
- 08. 변사자 현황
- 09. 기소중지자(수배자) 검거 현황
- 10. 마약사범 단속 현황
- 11. 불법조업 중국어선 단속 현황
- 12. 중국어선 단속 중 해양경찰 인명피해 현황
- 13. 밀수사범 검거 실적
- 14. 밀입국 검거 실적
- 15. 밀항사범 검거 실적
- 16. 해상집단행동 발생 현황

1. 해상범죄 현황

(단위: 건)

구분	발생건수	검거		검거율(%)	조치	
		건수	인원		구속	불구속
2015	총범죄	27,087	27,031	99.8	205	5,661
	형법범	4,530	4,515	99.7	81	1,589
	특별법범	22,557	22,516	99.8	124	4,072
2016	총범죄	30,415	30,040	98.8	177	6,529
	형법범	5,435	5,379	99.0	37	1,478
	특별법범	24,980	24,661	98.7	140	5,051
2017	총범죄	26,215	26,035	99.3	158	7,078
	형법범	3,301	3,182	96.3	48	1,668
	특별법범	22,914	22,853	99.7	110	5,410
2018	총범죄	38,487	38,168	99.2	156	7,726
	형법범	7,395	7,217	97.6	59	2,409
	특별법범	31,092	30,951	99.5	97	5,317
2019	총범죄	42,938	42,699	99.4	159	7,998
	형법범	4,042	3,865	95.6	47	2,380
	특별법범	38,896	38,834	99.8	112	5,618

2. 살인사건 단속 현황

(단위: 건)

구분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2015	5	4	11	9	2
2016	7	6	6	6	-
2017	4	4	5	4	1
2018	6	5	6	3	3
2019	2	2	2	1	1

3. 절도사건 단속 현황

(단위: 건)

구분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2015	731	665	171	17	154
2016	169	124	182	5	177
2017	193	147	188	11	177
2018	200	133	199	4	195
2019	310	248	202	12	190

4. 폭행·상해 단속 현황

(단위: 건)

구분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2015	286	285	369	8	361
2016	213	211	290	2	288
2017	243	237	281	1	280
2018	635	627	377	4	373
2019	275	263	337	2	335

5. 사기 및 횡령·배임 단속 현황

가. 사기 단속 현황

(단위: 건)

구분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2015	1,653	1,745	273	5	268
2016	3,642	3,664	233	2	231
2017	534	502	297	6	291
2018	1,632	1,613	638	18	620
2019	1,150	1,100	755	14	741

나. 횡령·배임 단속 현황

(단위: 건)

구분	발생건수	검거		조치	
		건수	인원	구속	불구속
2015	150	149	64	1	63
2016	366	367	72	3	69
2017	173	173	84	1	83
2018	1,317	1,313	158	4	154
2019	662	658	154	3	151

6. 우리어선 불법어업 단속 현황

(단위: 건)

구분	검거		조치	
	건수	인원	구속	불구속
2015	3,127	1,045	6	1,039
2016	3,853	1,069	28	1,041
2017	2,920	1,103	6	1,097
2018	2,372	1,046	15	1,031
2019	4,147	1,280	23	1,257

7. 고래훈획·불법포획 단속 현황

(단위: 건)

구분		발생		검거		처리	
		건	고래(마리)	건	피의자(명)	구속	불구속
2015	계	1,436	2,199	10	19	6	13
	훈획	1,426	2,159				
	포획	10	40	10	19	6	13
2016	계	1,014	1,271	1	4	-	4
	훈획	1,013	1,270				
	포획	1	1	1	4	-	4
2017	계	1,040	1,177	2	24	5	19
	훈획	1,038	1,175				
	포획	2	2	2	24	5	19
2018	계	844	1,290	3	14	7	7
	훈획	841	1,285				
	포획	3	5	3	14	7	7
2019	계	1,821	1,966	9	38	12	26
	훈획	1,815	1,960				
	포획	9	7	9	38	12	26

8. 변사자 현황

(단위: 건)

구분	계	해난사고			본인 과실	자살	타살	병사	원인불명		기타	수사 중
		충돌 침몰 전복 등	자연 재해	안전 사고					신원 확인 불가	사인 불명		
2015	633	46	3	122	216	89	6	48	14	89	-	-
2016	673	18	-	157	268	85	8	50	17	70	-	-
2017	636	43	1	118	260	102	3	76	12	21	-	-
2018	665	21	6	113	277	115	6	66	26	26	9	-
2019	623	31	3	104	193	100	-	57	13	82	40	-

9. 기소중지자(수배자) 검거 현황

(단위: 건)

연도	구분	검거 총계	해양경찰 수배자		조치		타 기관 수배자검거(이첩)
			발생	검거	구속	불구속	
2015		807	45	111	16	95	696
2016		485	56	70	9	61	415
2017		986	31	76	5	71	910
2018		752	121	92	16	75	660
2019		627	140	107	20	87	520

10. 마약사범 단속 현황

(단위: 건)

구분	검거		조치	
	건수	인원	구속	불구속
2015	3	2	2	0
2016	56	30	7	23
2017	60	38	7	31
2018	90	81	5	76
2019	173	164	19	145

11. 불법조업 중국어선 단속 현황

구분	나포(척)				비고 (NLL)	구속 인원 (명)	담보금 부과액 (원)
	계	배타적 경제수역		영해 침범			
		무허가	제한조건 위반 등				
2015	378	69	298	11	25	86	238억5,900만
2016	248	63	162	23	50	87	250억2,900만
2017	160	19	132	9	17	48	130억6,800만
2018	136	10	119	7	16	26	126억3,500만
2019	115	10	96	9	11	26	91억6,900만

12. 중국어선 단속 중 해양경찰 인명피해 현황

(단위: 명)

구분	2015	2016	2017	2018	2019
총 계	4	2	0	2	3
사 망	-	-	-	-	-
부 상	4	2	-	2	3

13. 밀수사범 검거실적

가. 총괄

구분	검거		처리		
	건수	인원	구속	불구속	이첩
계	128	155	7	142	6
2015	-	-	-	-	-
2016	12	42	1	40	1
2017	17	27	2	23	2
2018	17	26	1	24	1
2019	82	60	3	55	2

나. 품목별

구분	농·수 축산물	의약품	담배	의류·가방	주류	식품류	기타
계	42	45	20	4	3	9	5
2015	-	-	-	-	-	-	-
2016	3	3	2	-	-	3	1
2017	6	2	2	1	1	2	3
2018	11	2	1	-	2	1	-
2019	22	38	15	3	-	3	1

14. 밀입국 검거

구분	총계		처리		
	건	명	구속	불구속	이첩
계	74	188	134	33	21
2015	10	43	29	3	11
2016	14	30	25	5	-
2017	20	39	33	5	1
2018	20	56	34	15	7
2019	10	20	13	5	2

15. 밀항사범 검거 실적

구분	총계		처리		
	건	명	구속	불구속	이첩
계	10	23	3	9	11
2015	3	10	-	2	8
2016	4	4	-	2	2
2017	-	-	-	-	-
2018	1	4	1	3	-
2019	2	5	2	2	1

16. 해상집단행동 발생 현황

구분	총 계			어업권 보장			어업피해 보상			기타			사법처리
	횡수	인원	선박	횡수	인원	선박	횡수	인원	선박	횡수	인원	선박	
2015	15	521	293	1	440	254	2	28	18	12	53	21	
2016	24	221	119	3	3	3	-	-	-	21	218	116	
2017	27	3,741	916	8	3,409	703	2	248	162	17	84	51	불구속 1
2018	13	1,491	177	1	1,300	70	-	-	-	12	191	107	
2019	10	1,135	250	5	633	192	3	37	27	2	465	31	

5

해양오염방제국

- 01. 방제 장비·자재 보유 현황
- 02. 해양오염사고 발생 현황
- 03. 방제조치 현황
- 04. 해양오염신고 실적
- 05. 해양오염행위 위반 현황
- 06. 선박·해양시설 지도점검
- 07. 해양오염비상계획서 검인 실적
- 08. 해양오염물질 감식·분석
- 09. 2019년 해양오염사고 통계 분석 총괄

1. 방제 장비·자재 보유 현황

구분	방제선(척)	회수기(대)	오일펜스(km)	유흡착재(톤)	유처리제(kℓ)
해양경찰	43	89	43	211	116

2. 해양오염사고 발생 현황

가. 오염원별

구분		계	선박					육상	미상
			소계	화물선	유조선	어선	기타선		
총계	건 수	2,705	2,306	304	270	1,011	721	320	79
	유출량(kℓ)	5,371.1	3,893.5	1,791.1	313.6	455.5	1,333.3	1,471.9	5.7
2010	건 수	329	285	33	37	140	75	40	4
	유출량(kℓ)	601	585.6	82.1	148.6	130.5	224.4	14.2	1.2
2011	건 수	287	231	39	25	97	70	46	10
	유출량(kℓ)	369.1	202.4	60.3	1.4	52.0	88.7	166.2	0.5
2012	건 수	253	222	48	32	66	76	26	5
	유출량(kℓ)	418.7	383.3	221.9	1.0	5.6	154.8	34.6	0.8
2013	건 수	252	202	26	12	77	87	42	8
	유출량(kℓ)	635.0	474.3	438.9	2.9	17.8	14.7	160.6	0.1
2014	건 수	215	165	21	30	54	60	33	17
	유출량(kℓ)	2,001.4	1,095.8	785.7	38.4	41.3	230.4	904.8	0.8
2015	건 수	250	214	21	25	91	77	19	17
	유출량(kℓ)	439.5	433.8	96.8	9.8	21.8	305.4	4.7	1.0
2016	건 수	264	233	34	24	109	66	27	4
	유출량(kℓ)	277.7	197.7	49.1	2.3	25.6	120.7	79.8	0.2
2017	건 수	271	238	25	22	115	76	25	8
	유출량(kℓ)	229.9	184.3	2.3	88.5	37.4	56.1	45	0.6
2018	건 수	288	253	30	31	126	66	33	2
	유출량(kℓ)	250.9	211.7	46.0	7.5	73.7	84.5	39.1	0.1
2019	건 수	296	263	27	32	136	68	29	4
	유출량(kℓ)	147.9	124.6	8	13.2	49.8	53.6	22.9	0.4

나. 원인별

구분		계	해난	부주의	고의	파손	미상
총계	건수	2,705	628	1,394	172	420	91
	유출량(kℓ)	5,371.1	4,162.7	607.3	249.6	367	6.4
2010	건수	329	67	195	26	34	7
	유출량(kℓ)	601	464.0	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
2014	건수	215	35	124	10	29	17
	유출량(kℓ)	2,001.4	1,939.6	22.0	2.3	36.7	0.8
2015	건수	250	61	127	10	35	17
	유출량(kℓ)	439.5	208.7	26.6	1.7	201.5	1.0
2016	건수	264	80	121	17	42	4
	유출량(kℓ)	277.7	178.3	30.2	55.3	13.7	0.2
2017	건수	271	82	105	29	47	8
	유출량(kℓ)	229.9	169.7	32.7	11	15.9	0.6
2018	건수	288	84	102	30	70	2
	유출량(kℓ)	250.9	165.2	37.4	9.9	38.3	0.1
2019	건수	296	93	102	12	85	4
	유출량(kℓ)	147.9	100.5	7.7	7.1	32.2	0.4

다. 해역별

구분		계	중부				동해				서해					남해				제주	
			인천	평택	태안	보령	속초	동해	포항	울진	여수	완도	목포	군산	부산	울산	부산	통영	창원	제주	서귀
계	건수	2,705	166	88	84	39	69	105	111	13	330	107	216	100	16	224	547	183	97	96	114
	유출량(kd)	5,371.1	379.5	54.8	75.0	70.8	48.25	136.6	301.3	1.8	1,218.1	122.6	600.7	63.9	2.4	740.4	884.0	288.4	72.1	49.2	261.2
2010	건수	329	28	-	17	-	12	23	8	-	42	13	29	15	-	19	62	24	-	22	15
	유출량(kd)	601	239.8	-	7.5	-	0.9	5.6	3.7	-	40.8	0.5	4.7	2.0	-	85.3	3.3	127.5	-	23.2	56.2
2011	건수	287	16	7	9	-	10	12	23	-	36	17	19	13	-	27	52	25	-	13	8
	유출량(kd)	369.1	12.1	28.9	3.0	-	0.8	1.9	29.6	-	6.9	78.0	148.0	2.1	-	31.2	23.4	1.7	-	0.6	0.9
2012	건수	253	12	14	2	-	8	10	12	-	29	13	23	22	-	17	66	14	-	5	6
	유출량(kd)	418.7	89.5	1.5	0.1	-	5.2	1.5	116.7	-	1.4	39.6	25.0	24.5	-	62.5	25.3	1.1	-	15.2	9.6
2013	건수	252	11	10	10	-	10	12	14	-	25	4	25	5	-	21	66	14	9	7	9
	유출량(kd)	635.0	3.6	1.0	1.1	-	8.0	118.3	129.6	-	9.6	0.6	80.7	1.5	-	119.9	79.3	78.0	1.4	2.2	0.2
2014	건수	215	11	6	5	4	6	4	9	-	30	8	13	5	-	27	51	12	11	8	5
	유출량(kd)	2,001.4	3.9	0.5	3.9	0.4	0.05	0.3	0.7	-	1,114.1	1.1	223.3	1.1	-	5.2	610.8	33.9	0.4	1.1	0.6
2015	건수	250	22	11	4	4	4	4	6	-	24	5	19	10	-	29	51	22	15	7	13
	유출량(kd)	439.5	5.1	10.0	8.3	0.2	1.6	0.1	2.4	-	6.6	0.1	13.9	26.1	-	203.7	7.1	3.4	53.9	2.2	94.8
2016	건수	264	7	9	11	11	7	11	7	-	30	14	15	9	4	19	47	18	18	8	19
	유출량(kd)	277.7	0.2	0.7	3.6	20.6	8.6	0.4	5.4	-	5.4	0.4	4.6	3.1	0.3	126.6	45.3	3.5	1.9	0.6	46.5
2017	건수	271	19	10	8	11	6	7	10	-	28	11	32	5	2	19	41	20	13	13	16
	유출량(kd)	229.9	6.9	10.2	2.6	0.6	0.9	4.9	7.5	-	3.6	1.2	67	0.6	0.1	89.6	24.9	1	1	0.3	7
2018	건수	288	20	9	14	6	1	11	9	9	40	12	28	8	3	25	51	16	13	3	10
	유출량(kd)	250.9	14.9	1.3	44.7	48.7	0.1	1.3	1.9	1.7	5.9	0.5	20.3	1.6	0.1	11.9	25.2	29.4	10.1	3.6	27.7
2019	건수	296	20	12	4	3	5	11	13	4	46	10	13	8	7	21	60	18	18	10	13
	유출량(kd)	147.9	3.5	0.7	0.2	0.3	22.1	2.3	3.8	0.1	23.8	0.6	13.2	1.3	1.9	4.5	39.4	8.9	3.4	0.2	17.7

라. 유출량별

구분		계	1kℓ미만	1kℓ이상 10kℓ미만	10kℓ이상 30kℓ미만	30kℓ이상 100kℓ미만	100kℓ이상
계	건 수	2,705	2,474	157	37	26	11
	유출량(kℓ)	5,371.1	199.6	480.2	657.8	1,404.9	2,628.6
2010	건 수	329	295	21	8	4	1
	유출량(kℓ)	601.0	15.6	61.9	131.1	260.4	132
2011	건 수	287	266	13	5	2	1
	유출량(kℓ)	369.1	22.4	32.9	98.5	115.3	100
2012	건 수	253	226	17	6	3	1
	유출량(kℓ)	418.7	18.3	54.0	90.6	140.6	115.2
2013	건 수	252	230	13	1	6	2
	유출량(kℓ)	635.0	15.0	39.2	14.3	319.3	247.2
2014	건 수	215	196	10	1	3	5
	유출량(kℓ)	2,001.4	15.0	24.4	25.0	100.8	1,836.2
2015	건 수	250	231	15	1	2	1
	유출량(kℓ)	439.5	21.6	48.3	25.3	146.3	198.0
2016	건 수	264	245	14	1	4	0
	유출량(kℓ)	277.7	21.5	44.5	18.0	193.7	0
2017	건 수	271	250	16	4	1	0
	유출량(kℓ)	229.9	21	58.6	62.3	88	0
2018	건 수	288	259	22	6	1	0
	유출량(kℓ)	250.9	25.5	61.7	123.2	40.5	0
2019	건 수	296	276	16	4	0	0
	유출량(kℓ)	147.9	23.7	54.7	69.5	0	0

3. 방제조치 현황

구분	방제조치		유화수기 (대)	오일펜스 (km)	유흡착재 (kg)	유처리제 (kℓ)
	건수	유출량(kℓ)				
총계	2,065	4,549.5	506	188.9	555,453	68.3
2010	247	538.7	45	15.5	23,489	8.5
2011	225	170.3	28	9.7	12,460	6.0
2012	194	365.0	53	16	24,022	11.6
2013	205	496.4	20	12.2	25,148	12.8
2014	176	1,997.4	207	58.1	208,085	9.6
2015	175	394.3	17	17.5	69,534	6.4
2016	195	95.0	23	13.1	54,129	3.5
2017	191	183.7	42	14.3	38,772	2.5
2018	214	184.6	47	13.3	52,612	4.2
2019	243	124.1	24	19.2	47,202	3.2

4. 해양오염신고 실적

구분		계	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
동해	속초	235	33	60	47	42	53
	동해	264	39	59	48	43	75
	울진	54	-	-	3	35	16
	포항	234	41	35	71	46	41
남해	울산	411	77	68	85	73	108
	부산	871	149	146	113	258	205
	창원	536	101	106	87	95	147
	통영	441	54	63	88	127	109
서해	여수	762	125	142	143	164	188
	완도	198	29	30	45	46	48
	목포	521	96	89	102	105	129
	부안	48	-	8	4	12	24
	군산	149	29	31	28	28	33
중부	보령	144	18	32	47	32	15
	태안	161	23	41	23	44	30
	평택	245	60	43	36	45	61
	인천	309	49	45	69	62	84
제주	제주	418	64	78	89	100	87
	서귀포	350	46	59	88	82	75
계		6,351	1,033	1,135	1,216	1,439	1,528

5. 해양오염행위 위반 현황

가. 대상별

(단위: 건)

구분	계	선박(척)					시설	미상
		소계	유조선	화물선	어선	기타선		
총계	7,063	3,817	645	392	1,054	1,726	3,212	34
2015	1,308	517	104	55	127	231	774	17
2016	1,574	877	139	112	234	392	694	3
2017	1,223	760	169	54	154	383	455	8
2018	1,392	803	140	95	234	334	587	2
2019	1,566	860	93	76	305	386	702	4

나. 유형별

(단위: 건)

구분	계	오염행위	의무규정 위반	행정질서법	경고(행정지도)
총계	7,063	1,608	267	507	4,681
2015	1,308	284	20	87	917
2016	1,574	303	39	89	1,143
2017	1,223	322	83	113	705
2018	1,392	346	66	124	856
2019	1,566	353	59	94	1,060

6. 선박·해양시설 지도점검

구분	계	선박(척)					시설(개소)			
		소계	유조선	화물선	어선	기타선	소계	해양시설	방제·청소업	기타
총계	19,195	12,508	3,308	903	2,902	5,395	6,687	6,241	435	11
2015	3,484	2,181	664	209	437	871	1,303	1,214	87	2
2016	3,963	2,587	775	249	583	980	1,376	1,276	100	-
2017	3,852	2,463	721	118	491	1,133	1,389	1,303	86	-
2018	3,796	2,464	627	181	593	1,063	1,332	1,246	84	2
2019	4,100	2,813	521	146	798	1,348	1,287	1,202	78	7

7. 해양오염비상계획서 검인 실적

구분	선박안전기술공단			(사)한국선급			뷰로베리타스			해양경찰청
	소계	신규	변경	소계	신규	변경	소계	신규	변경	해양시설
총계	161	118	43	695	539	156	8	8	0	426
2015	44	36	8	220	170	50	-	-	-	52
2016	39	28	11	221	170	51	-	-	-	83
2017	37	29	8	79	62	17	-	-	-	136
2018	29	15	14	91	68	23	4	4	-	83
2019	12	10	2	84	69	15	4	4	-	72

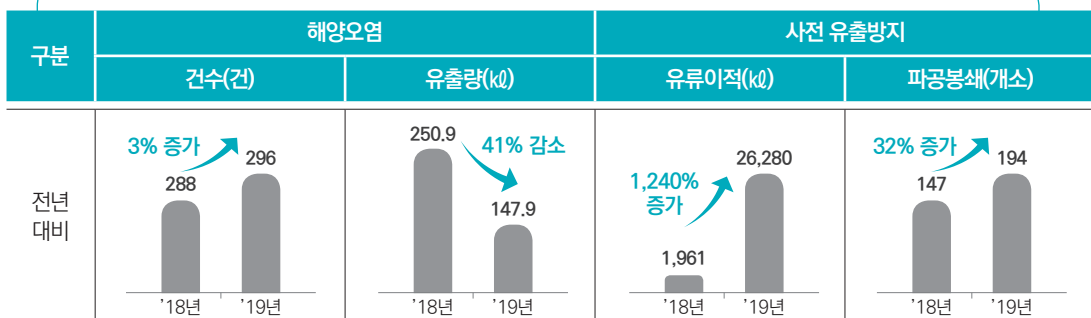
8. 해양오염물질 감식·분석

(단위: 건)

구분	건수(건)	시료수(점)
총계	1,318	10,646
2015	178	1,969
2016	225	1,499
2017	281	2,579
2018	331	2,346
2019	303	2,253

9. 2019년 해양오염사고 통계 분석 총괄

총 296건의 해양오염사고 발생, 기름 등 오염물질 147.9kℓ 유출



6

장비기술국

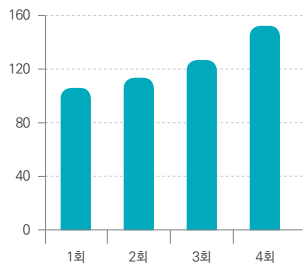
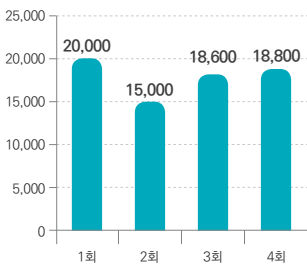
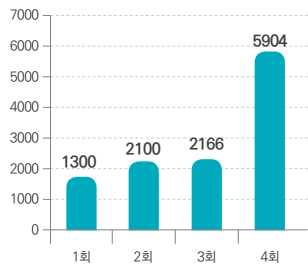
1. 함정 보유 현황
2. 박람회 추진성과
3. 유류 사용량
4. 유류바지 현황
5. 항공기 보유 현황
6. 항공기 정비 현황
7. 항공 인력 현황
8. 중계도 위성조난시스템 구축 현황

1. 함정 보유 현황

(단위: 척)

구분	계	경비함정										특수함정 ※ 바다로함(3011), 잠수지원함(D-01) 포함									
		대형				중형			소형			형기 정	연안 구조 정	방제 정	소방 정	예인 정	공기 부양 정	바다 로 함	잠수 지원 함	특수 기동 정	
		5000	3000	1500	1000	500	300	250	100 200	50											
2009	283	1	7	10	8	10	12	17	28	82	20	53	24	1	4	6	-	-	-		
2010	288	1	9	11	8	13	14	12	28	82	20	53	26	1	4	6	-	-	-		
2011	291	1	9	12	8	14	17	8	28	82	20	53	27	1	4	7	-	-	-		
2012	301	1	10	12	9	15	19	5	28	82	20	53	33	1	4	8	1	-	-		
2013	302	1	10	12	9	15	21	3	28	82	20	53	35	1	4	7	1	-	-		
2014	306	1	10	12	9	15	22	2	28	82	20	52	36	1	7	8	1	-	-		
2015	307	1	12	12	9	15	22	2	28	82	20	50	37	1	7	8	1	-	-		
2016	314	2	12	12	9	15	22	2	28	82	20	56	37	1	7	8	1	-	-		
2017	328	2	12	12	9	15	22	2	28	82	20	68	39	1	7	8	1	-	-		
2018	331	2	12	12	9	15	22	2	28	82	18	69	42	1	7	8	1	1	-		
2019	352	2	12	12	9	21	20	-	28	82	20	83	43	1	7	8	1	1	2		

2. 박람회 추진성과

구분	참가 업체	참관 인원	수출 상담
내용	 <p>1회 개최 이후 매회 참여업체 수 증가</p> <p>· 4회 개최시 참가업체 큰폭 증가 (전회 대비 22% 상승)</p>	 <p>· 2회 박람회시 메르스 영향으로 감소</p> <p>· B2B 박람회 추구, 일반시민 등 참관, 증가 둔화</p>	 <p>· 해외바이어, 국내조선소 등 상담참여, 전회 대비 2.5배 이상 수출상담 실적 증가</p>

3. 유류 사용량

가. 총괄

(단위: kℓ)

구분	2014	2015	2016	2017	2018	2019
사용량	64,858	73,152	67,583	66,368	71,719	80,551

나. 유류사용량 세부 현황('19년)

(집행단가 : 1,213원)

구분	тон급별	월간		연간	
		물량(kℓ)	금액(백만원)	물량(kℓ)	금액(백만원)
대형	5000톤급	351	426	4,217	5,115
	3000톤급	1,394	1,691	16,727	20,290
	1500톤급	1,132	1,373	13,581	16,474
	1000톤급	631	765	7,570	9,182
중형	500톤급	802	972	9,620	11,669
	300톤급	668	810	8,014	9,721
	250톤급	35	42	416	505
	200톤급	25	31	304	369
소형	100톤	253	307	3,038	3,685
	50톤	723	877	8,680	10,529
	형사기동정	85	103	1,021	1,238
특수정	방제정	187	227	2,241	2,718
	순찰정	170	207	2,043	2,478
	예인정	12	14	142	172
	소방정	6	8	76	92
	공기부양정	10	12	115	140
	훈련함	102	124	1,228	1,490
	잠수지원정	18	22	213	258
	연안구조정	109	132	1,305	1,583

다. 유류예산 집행 현황

(단위: 백만원)

구분	예산액	이·전용	예비비	예산현액	집행액	불용액	불용율(%)
2016	82,462	-	-	82,462	81,886	576	0.7
2017	75,651	-	-	75,651	75,514	137	0.1
2018	83,673	-	-	83,673	83,671	2	0.01
2019	95,558	9,091	-	104,649	104,649	0	0

4. 유류배지 현황

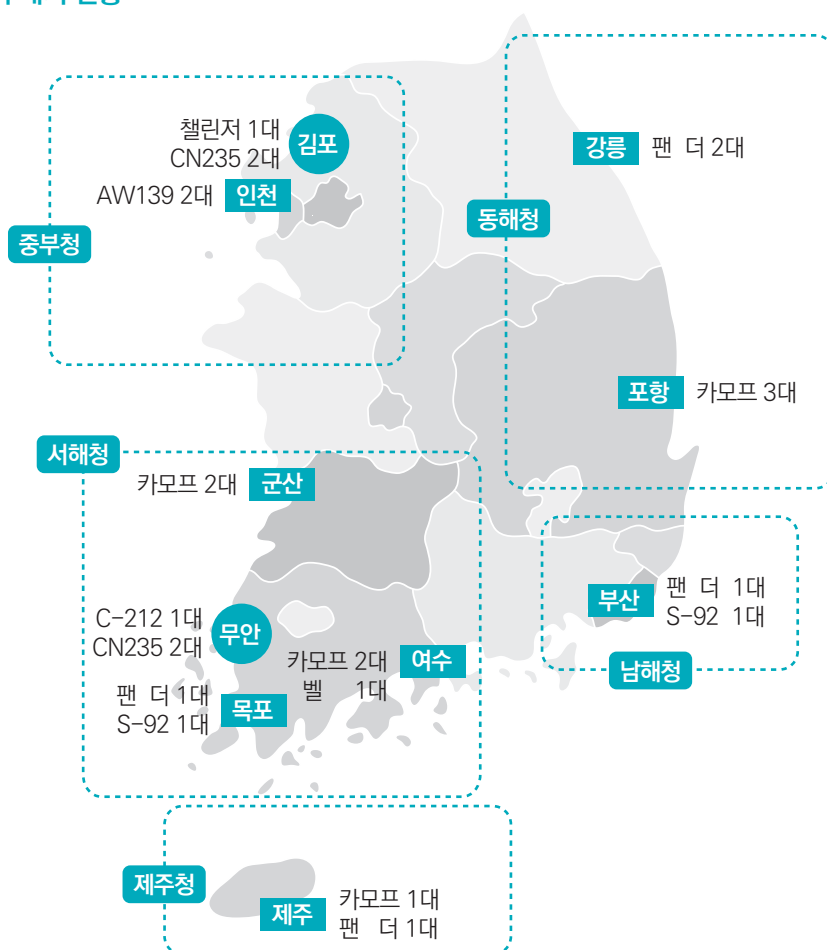
해양경찰서별	선명	배치지역	톤수	병참	
				경유(ℓ)	청수(톤)
계	19척		12,360톤	10,811,000	3,050
부산	바지 33	전용부두	600톤	533,000	174
인천	바지 20	전용부두	600톤	597,000	174
속초	바지 36	전용부두	480톤	440,000	150
동해	바지 17	전용부두	1,000톤	850,000	220
태안	바지 23	전용부두	1,000톤	850,000	220
보령	바지 30	전용부두	100톤	81,000	35
군산	바지 35	전용부두	1,000톤	880,000	220
목포	바지 39	전용부두	1,000톤	850,000	220
완도	바지 37	전용부두	480톤	440,000	150
여수	바지 32	전용부두	1,000톤	886,000	220
울진	바지 27	전용부두	600톤	525,000	174
포항	바지 22	전용부두	1,000톤	850,000	210
울산	바지 16	전용부두	1,000톤	850,000	220
	바지 29	전용부두	100톤	81,000	30
통영	바지 18	전용부두	1,000톤	886,000	220
부안	바지 26	전용부두	100톤	81,000	30
창원	바지 21	전용부두	600톤	525,000	174
제주	바지 28	전용부두	100톤	81,000	35
서귀포	바지 31	전용부두	600톤	525,000	174

5. 항공기 보유 현황

가. 항공기 보유 : 24대(고정익 6대, 회전익 18대)

구분	중부청 (5)		서해청 (10)				남해청 (2)	동해청 (5)		제주청 (2)
	김포	인천	무안	목포	군산	여수	부산	강릉	포항	제주
고정익 (6대)	챌린저 1 CN235 2		C-212 1 CN235 2							
회전익 (18대)		AW139 2		S-92 1 팬더 1	카모프 2	카모프 2 벨 1	S-92 1 팬더 1	팬더 1 카모프 1	카모프 3	팬더 1 카모프 1

나. 항공기 배치 현황



6. 항공기 정비 현황

가. 연도별 항공기 정비 현황

(단위: 회)

연도별	합계	비행기(6대)			헬기(18대)				
		CN-235 (4대)	C-212 (1대)	챌린저 (1대)	카모프 (8대)	팬더 (5대)	AW-139 (2대)	벨-412 (1대)	S-92 (2대)
2015	134	19	5	5	39	36	18	7	5
2016	140	25	8	5	32	36	15	11	8
2017	143	25	5	5	45	37	9	8	9
2018	216	30	4	6	51	64	19	10	32
2019	260	111	36	7	24	38	13	4	27

나. 최근 5년간 헬기 고장 현황

(단위: 회)

연번	기종	대수	고장현황				
			'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
1	BELL-412	1	-	1	1	0	0
2	카모프	8	5	6	8	9	4
3	팬더	5	5	4	5	5	6
4	AW-139	2	2	1	2	1	1
5	S-92	2	1	-	2	1	5

다. 최근 5년간 헬기 수리비 현황

(단위: 백만원)

연도	BELL-412	카모프	팬더	AW-139	S-92
2015	1,584	5,243	2,994	1,338	116
2016	397	7,004	1,861	782	743
2017	300	5,914	3,975	1,042	140
2018	50	4,584	5,476	526	521
2019	780	6,818	3,749	874	1,216

7. 항공 인력 현황

구분		계	본청	중부				서해				남해		동해				제주			
				항공 단	김 포 (고)	인 천 (회)	정 비 대	항공 단	여 수 (고)	여 수 (회)	목 포 (회)	군 산 (회)	항공 단	부 산 (회)	항공 단	양 양 (고)	강 릉 (회)	포 항 (회)	항공 단	제 주 (고)	제 주 (회)
계	현원	401	20	5	47	33	13	3	46	30	36	25	2	35	3	39	26	3	35	16	27
	정원	472	19	2	46	50	16	3	46	31	48	29	2	48	2	49	29	2	50	16	29
조종사	현원	116	4	1	17	9		1	21	8	9	7	1	9	1	10	7	1	10	6	8
	정원	140	0	0	19	15	0	0	19	11	13	11	0	13	0	13	11	0	15	7	9
정비사	현원	116	9		17	8	13		16	7	8	6		7		10	6		9	6	7
	정원	134	0	0	18	14	16	0	18	6	12	6	0	12	0	12	6	0	14	6	8
전탐사	현원	66	2		13	6			9	3	6	3		6		7	4		6	4	3
	정원	57	0	0	9	6	0	0	9	3	6	3	0	6	0	6	3	0	6	3	3
관제사	현원	7	1							3						3					
	정원	5	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0		
운항 관리사	현원	1	1																		
	정원	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
응급 구조사	현원	25				4				3	3	3		3		3	3		3		3
	정원	34	0	0	0	9	0	0	0	3	3	3	0	3	0	3	3	0	3		3
항공 구조사	현원	57				6				6	6	6		6		6	6		7		6
	정원	72	0	0	0	6	0	0	0	6	6	6	0	12	0	12	6	0	12		6
행정	정원	13	4	3				2					1		2			1			
	현원	30	19	2	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	2	0	0	2	0		

8. 중계도 위성조난시스템 구축 현황

가. 개요

- 해상에서의 신속한 수색·구조 활동을 위해 중계도 위성조난시스템 구축

중계도 위성조난신호 처리기	중계도 위성조난신호 수신기 안테나
<ul style="list-style-type: none"> • 사업기간 - '15. 11. 26. ~ 12. 29.(35일간) • 계약금액 - 233백만원 • 사업 내용 - 중계도 위성조난신호 처리기 (MEOMCC) 구매 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 사업기간 - 1차 : '16. 7. 7. ~ 10. 5.(90일간) 2차 : '19. 9. 14. ~ '20. 1. 31.(150일간) • 계약금액 - 1차 : 3,357백만원(임차 사업) 2차 : 2,199백만원 • 사업 내용 - 중계도 위성조난신호 수신 안테나 6기 설치 <ul style="list-style-type: none"> - 중계도 위성조난신호 처리기 간 시스템 연동 - 지역본부단말기(RCC) 시스템 1식 설치

나. 위성조난시스템 구축 현황

단위 \ 구분	위성 조난신호 수신기	위성 조난신호처리기	지역본부 단말기
대	6	2	4

다. 위성조난신호기 조난 접수 현황(최근 5년간)

- 연도별

구분	계	2015	2016	2017	2018	2019
계(건)	761	140	172	162	129	158
실제조난(건)	32	5	7	10	5	5
오발신 (건/백분율)	729	135 (96.4%)	165 (95.9%)	152 (93.8%)	124 (96.1%)	153 (96.8%)

Chapter 02

해양경찰 연혁



해양경찰대/ 해양경비대

【내무부/상공부】
(1953~1991)

- '53. 12. 1. • 내무부 치안국 소속 해양경찰대 신설
• 해양경찰대장 소속 하에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대 설치 (7개 기지대)
- '53. 12. 14. • 「해양경찰대편성령」 제정
• 내무부 치안국 소속 해양경찰대 설치
- '53. 12. 16. • 「해양경찰대편성령시행규칙」 제정
• 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치
• 해양경찰대장 소속하에 부산·인천·군산·목포·포항·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 기지대 명칭을 지구해양경찰대로 변경
- '72. 6. 2. • 지구해양경찰대 경무과·경비통신과·정보수사과 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지
- '74. 12. 24. • 내무부 치안국을 치안본부로 변경
- '75. 5. 30. • 정비과를 정비보급과로 변경
• 해양경찰대 정비보급과 "수리소"로 개칭

해양경찰청

【경찰청】

(1991~1996)

- '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. • 원도지서 신설(지서 6)
- '92. 10. 17. • 울산해양경찰서 신설(해양경찰서 12)
- '92. 12. 4. • 삼천포·거문도·대천지서 신설(지서 9)
- '95. 1. 1. • 해양경찰지서 32개소 신설(지서 41)
- '95. 9. 22. • 공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경(4부 11과 2담당관)
 • 정비창을 해양경찰청 부속기관으로 변경, 창장밑에 총무과·공무과·기관과
- '96. 1. 3. • 해양경찰지서 11개소 신설(지서 52)

해양경찰청

【해양수산부】

(1996~2008)

- '96. 8. 8. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 제정(대통령령 제15136호)**
 - 해양수산부 외청으로 독립, 기동방제관·감사담당관·해상안전과·외사과 신설, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비구난국으로, 정보 수사부를 정보수사국으로, 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경, 정비보급과를 장비관리과로, 시험연구과를 분석과로, 경비과와 구난과를 통합하여 경비구난과로, 기획감사과를 기획과로 변경(4국 1관 12과 3담당관)
 - 12개 해양경찰서 해상안전과 신설(해양경찰서 12, 과 79, 지서 52)
- '97. 6. 25. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제15401호)**
 - 예산담당관, 교육담당관 신설(4국 1관 12과 5담당관)
- '98. 2. 28. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제50호)**
 - 장비과를 장비1과, 장비2과로 분과, 전산담당관(폐지) 통신과를 통합 전산통신과로 변경 (4국 1관 13과 4담당관)
- '98. 12. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 제87호)**
 - 7개 해양경찰서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해양경찰서 전산통신과와 경비구난과 통합, 4개 해양경찰서 정보수사과를 수사과·정보과 분리(해양경찰서 12, 과 73, 지서 62)
- '99. 5. 24. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16363호)**
 - 차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비1과를 장비과로, 장비2과를 조함과로, 예산담당관을 예산과로, 교육담당관을 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경(차장 4국 15과 2담당관)
 - 정비창 7과에서 5과로 감축(총무·공무·기관·선체·전기전자과)
- '99. 10. 22. • 평택지서 신설(해양경찰서 12, 과 73, 지서 63)
- '00. 1. 1. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제16640호)**
 - 정비창 책임운영기관 시행
- '01. 6. 1. • 해양경찰지서 6개소 신설(해양경찰서 12, 과 73, 지서 69)
- '02. 7. 8. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제17661호)**
 - 완도해양경찰서 신설(해양경찰서 13, 과 78, 파출소 69)
 - 지서를 파출소로 변경하고 직제상 출장소 설치근거 마련
- '04. 1. 29. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18260호)**
 - 해양경찰청의 소속기관으로 해양경찰학교를 신설, 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경하고, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관, 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및 조함과는 조함장비과로 통합(차장 4국 14과 2담당관)
- '04. 12. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18657호)**
 - 정보화담당관 신설, 구난통신과 업무중 정보화관련 사무를 삭제함 (차장 4국 14과 3담당관)
- '05. 3. 31. **해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18774호)**
 - 공보담당관을 정책홍보담당관으로, 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편하고, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설 (차장 4국 16과 3담당관 1단)

'05. 7. 22. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제18962호)

- 해양경찰청장 직급을 치안정감에서 치안총감으로, 차장의 직급을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정하고, 정책홍보관리관 및 국제협력관을 신설하며, 경무기획국을 장비기술국으로 개편(차장 6국<관> 16과 3담당관 1단)

'06. 2. 22. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19350호)

- 인천·목포·부산·동해지방해양경찰본부 신설(4개 지방본부)

'06. 3. 28. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 334호)

- 해양경찰청 치안상황담당관 신설 - 차장 6국<관> 14과 7담당관 3단
- 지방해양경찰본부 하부조직(3과 2단 1대)으로 혁신경무과, 경비 안전과, 정보수사과, 항공단, 특공대 및 기동방제단을 둠(4개 지방 본부, 24과<단·대>)

'06. 6. 30. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19596호)

- 고위공무원단체도의 도입에 따라 해양오염관리국장 직급을 변경 (2급 또는 3급 → 고위공무원단)

'06. 11. 9. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제19729호)

- 동해·목포·부산지방해양경찰본부를 각각 동해·서해·남해지방해양경찰청으로 확대·개편하고, 인천지방해양 경찰본부를 폐지하며, 인천해양경찰서를 본청 직할해양경찰서로 개편

06. 11. 30. 해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(해양수산부령 제347호)

- 해양경찰청 치안상황담당관 폐지(차장 6국<관> 14과 6담당관 3단)
- 지방해양경찰청 하부조직(4과 1단 1대)으로 경무기획과, 경비구난과, 정보수사과, 해양오염관리과, 항공단 및 특공대를 둠(3개 지방해양경찰청, 18과<단·대>)
- 속초·동해·포항·완도·태안해양경찰서 정보수사과를 정보과 및 수사과로 분과 (해양경찰서13, 과83, 파출소74)

'07. 3. 22. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 19940호)

- 해양경찰청 부속기관으로 해양경찰연구개발센터(長 : 4급) 신설
- '07년 소요정원 101명 증원(경정1, 경감3, 경위5, 경사28, 경장27, 순경32, 7급 3, 8급 2) 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해수부령 368호)
- 시험연구과 폐지(차장 6국<관> 13과 6담당관 3단)
- 해양경찰연구개발센터에 기획관리과, 장비개발연구팀, 과학수사 연구팀, 유출유분석팀 및 배출물연구팀을 둠(1과 4팀)

'07. 5. 4. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(해양수산부령 371호)

- 총액인건비제도의 시행에 따라 8개 해양경찰서(속초·포항·울산·완도·군산·태안·통영·여수) 장비관리과 신설(13개 해양경찰서, 91과 74개 파출소)

'07. 8. 22. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20236호)

- 대변인제도 도입에 따라 정책홍보관리관이 대변인을 겸임

'07. 9. 14. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 20274호)

- '07년 소요정원 93명 및 수시직제 증원 인력 38명 증원(경정2, 경감7, 경위16, 경사37, 경장41, 순경28)

해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행 규칙 개정(해수부령 385호)

- 광역수사단을 형사과로 명칭 변경

해양경찰청

【국토해양부】
(2008~2013)

'07. 11. 30. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20424호)

- 광주정부통합전산센터를 설치에 따라 우리청 시스템 관리인력 2인(경장1, 기능10급1)을 정보통신부로 이체

'08. 2. 29. 정부조직법 전부개정(법률 제8852호)

- 해양수산부에서 국토해양부 외청으로 소속 변경

해양경찰청과 그 소속기관 직제 전부개정(대통령령 제20699호)

- 기획조정관 신설, 정책홍보관리관 및 정보화담당관 폐지
- 정책홍보담당관의 기능은 대변인으로, 정보화담당관의 기능은 장비기술국으로 이관
- 해양오염관리국을 해양오염방제국으로, 총무과를 운영지원과로 개편

'08. 3. 10. 해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 전부개정(국토해양부령 제3호)

- 재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창의혁신담당관으로, 인사교육담당관을 인력개발담당관으로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편
- 외사과·전략사업과·정비과·보급과 신설 및 장비과·조함단·항공과 폐지
- 방제과를 방제기획과·기동방제과로 확대 개편하고, 감시과와 해양배출물관리과를 예방지도과로, 정보화담당관과 통신과를 정보통신과로 통합

'08. 5. 9. 해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제11호)

- 경비구난국에 구난관리팀(과단위) 신설

'08. 8. 7. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 개정(대통령령 제20,963호)

- 남해지방해양경찰청 소속으로 서귀포해양경찰서 신설
- '08년 소요정원 및 전경대체인력 219명(경정6, 경감12, 경위25, 경사57, 경장75, 순경 44) 증원 및 서귀포해양경찰서 신설에 따른 직급조정 8명(총경1, 경정6, 순경-7, 5급1, 9급-1) 반영

'08. 8. 7. 해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 개정(국토해양부령 제40호)

- 창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 명칭 변경

'08. 12. 31. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 개정(국토해양부령 제82호)

- 해양오염방제국장 직위의 직무등급 변경(다등급 → 나등급)

'09. 2. 9. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제97호)

- 창의실용담당관실을 창의성과담당관실로, 인력개발담당관실을 인사교육담당관실로 명칭 변경

'09. 5. 20. 해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제130호)

- 지방해양경찰청에 청문감사담당관 신설

’09. 10. 30. 해양경찰청과 그 소속기관 직제시행규칙 일부개정(국토해양부령 제177호)

- 기능직 공무원의 직급명칭 변경
※ 선장 → 선박항해장, 선원 → 선박항해원, 기관원 → 선박기관원, 교환원 → 전화상담원,
사무원 → 사무실무원, 난방원 → 열관리원
- 해양경찰청과 그 소속기관 사무직렬 기능직 공무원 12명
(기능9급 1, 기능10급 11)을
일반직공무원 12명(행정서기 9, 행정서기보 3)으로 특별채용 근거 마련

해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제21,908호)

- 본청 경비구난국 명칭을 경비안전국으로 변경
- 신규장비 운영인력 90명(경정2, 경감9, 경위19, 경사37, 경장13, 순경9, 7급5, 8급5, 기능직 10급-9) 및 해상교통관제센터 근무인력 7명(경사4, 경장3), 전경대체인력 215명(순경215)명 증원

’10. 1. 15. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제214호)

- 지방해양경찰청 경비구난과를 경비안전과로 명칭 변경
- 지방해양경찰청 항공단을 폐지하고, 경비안전과 소속 항공계·회전익 공단·고정익항공단으로 이관

’10. 5. 14. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,161호)

- 해양경찰연구개발센터를 해양경찰연구소로 명칭 변경
- 신규 도입 장비운영 인력 68명 증원
(경정7, 경감 11, 경위 10, 경사 12, 경장 15, 순경 13)
- 파출장소의 명칭 위치와 관할구역 조정권을 지방해양경찰청장에게 위임

’10. 7. 1. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제245호)

- 장비기술국 정비과, 보급과를 장비과로 통합하고, 항공과 신설

’10. 9. 1. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정(대통령령 제22,364호)

- 국토해양부로부터 연안 해상교통관제업무 수행 인력 7명(경감 4, 경위3) 이체
- 신규 도입 장비운영 인력 60명과 전경대체인력 215명 증원(경정3, 경감 4, 경위 20, 경사 16, 경장 53, 순경 179)

해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정(국토해양부령 제284호)

- 해양경찰청 감사담당관을 개방형 직위로 지정
- 사무직렬 기능직 14명 일반직으로 전환
(기능9급 1명, 기능10급 13명 → 8급 12명, 9급 2명)

’11. 3. 29. 해양경찰청과 그 소속기관 직제(대통령령 제22756호)

- 평택해양경찰서 신설
- 11년도 소요정원 확보인력 48명(총경1, 경정10, 경감6, 경위11, 경사6, 경장4, 순경4, 5급1, 7급3, 8급2) 증원
- 파출소 신설권한 지방해양경찰청장 위임

해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙(국토부령 제343호)

- 지방해양경찰청 항공단 신설
- 총액인건비제 운영정원 일부 반납(경정-2, 순경+2)

'11. 12. 16. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23403호)

- 본청 항공 안전관리 기능강화 인력 2명(경위1, 경사1)증원
- 소속기관 신규도입 함정, 헬기 운영인력 84명 증원
- 전경대체인력 215명(경감14, 경위14, 경사56, 순경131) 증원
- 소속기관 전화상담 기능직 29명(10급29) 감축 및 5명(9급2, 10급3) 본청 이체

'12. 1. 18. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제435호)

- 소요정원 272명 반영
- 파출소장 직급조정 경감 54, 경위-54
- 태안·평택해양경찰서 관할구역 일부 조정
- 총액인건비 일부 상계 : 경감-2, 순경2

'12. 1. 26. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23556호)

- 해상특수기동대 인력 102명 증원 : 경위24, 경사24, 순경54

'12. 2. 6. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제440호)

- 해상특수기동대 인력 102명 증원(수시) : 경위24, 경사24, 순경54
- 서해권 대형함정별 4명 증원, 인천 300~500톤급 함정별 5명 증원

'12. 6. 1. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23823호)

- 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정
- 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원
- 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축
해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제469호)
- 제주지방해양경찰청 신설하여, 동해청 소속의 울산서를 남해청으로 편입 및 남해청 소속 제주서와 서귀포서를 제주청 소속으로 조정
- 해양경찰학교 함정훈련학과 신설
- 해양경찰청 수색구조과장·수상레저과장·형사과장·외사과장·장비과장·항공과장과 학교 총무과장 및 함정훈련과장의 보임을 총경으로 함
- 12년도 소요정원 146명(경무관1, 총경1, 경정7, 경감8, 경위18, 경사48, 경장35, 순경24, 4·5급1, 7급3) 증원
- 전경대체인력 146명(경감2, 경위7, 경사15, 경장15, 순경107) 감축
- 본청 및 소속기관 중간관리자 9명 직급상향(총경+5, 경정-5, 5급+4, 6급-4)
- 해양경찰학교 경사 3명을 제주청 신설인력으로 이체
- 사무기능직 공무원 일반직 전환(일반직 +13, 기능직-13)
- 총액인건비 반납(경정2, 경감13)
- 기능직 10급 폐지에 따른 기능직 정원 조정(10급 ⇒ 9급으로 전환)

'12. 6. 25. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제23877호)

- 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 조정
- 지휘체계확립을 위한 본청 4·5급과 남해청 4급 상호이체

해양경찰청

【해양수산부】

(2013~2014)

'12. 6. 27. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제489호)

- 서해지방해양경찰청장 직급을 경무관에서 치안감으로 조정
- 방제분야의 원활한 업무조정을 위하여 해양경찰청 4·5급과 남해지방해양경찰청 4급 상호이체

'12. 12. 4. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24217호)

- 남해지방해양경찰청 소속으로 창원해양경찰서 신설
- 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축

'12. 12. 5. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (국토부령 제547호)

- 남해지방해양경찰청 소속으로 창원해양경찰서 신설
- 8명(총경1, 경정6, 5급1) 증원, 한시정원 8명(순경8) 감축
- 본청 경위-18, 경사+15, 지방관서 경사-18, 경위+18
- 총액인건비 반영(본청 경감+3, 경장-3, 지방관서 경감+31, 순경-31)

'13. 3. 24. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제2호)

- 공통 지원부서 정원 6명
(경감 1명, 경위 1명, 경사 3명 및 기능9급 사무실무원 1명) 감축

'13. 6. 26. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제31호)

- 해양경찰청과 그 소속기관의 사무직렬 기능직공무원 정원 18명(기능9급 18명)을 일반직공무원 정원 18명(행정주사보 5명, 행정서기 13명) 전환, 사무실무원(비서요원) 생성

'13. 11. 5. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제53호)

- 해양경찰학교의 명칭을 해양경찰교육원으로 변경
- 창의성과담당관을 창조성과담당관으로 명칭 변경
- 남해지방해양경찰청장의 직급을 경무관에서 치안감으로 상향 조정
- 서해지방해양경찰청에 안전총괄부(경무관) 신설
- 해양긴급구조대 및 해양원격응급의료시스템 운영 등에 필요한 인력 289명(경무관 1명, 총경 1명, 경감 3명, 경위 27명, 경사 38명, 경장 74명, 순경 142명, 6급 1명, 8급 2명)을 증원
- 한시정원 207명(경감 14명, 경위 14명, 경사 56명, 순경 123명) 감축

'13. 12. 12. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제24982호)

- 국가공무원법 개정(법률 제11530호, '12. 12. 11. 공포, '13. 12. 12. 시행)에 따라 기능직과 계약직을 폐지하고, 기능직공무원 139명 정원을 일반직공무원 정원으로 전환

해양경비 안전본부

【국민안전처】
(2014~2017)

'14. 3. 11. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제25244호)

- 보령해양경찰서 신설, 이에 필요한 인력 43명(총경 1명, 경정 4명, 경감 6명, 경위 14명, 경사 3명, 경장 6명, 순경 6명, 5급 1명, 6급 2명)을 증원
- 해양경찰교육원의 종합훈련시설 도입 및 파출소 업무 수요 증가 등에 대응하기 위하여 필요한 인력 96명(경위 15명, 경사 29명, 경장 15명, 순경 36명, 7급 1명)을 증원

'14. 11. 4. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제25690호)

- 남해지방해양경찰청에 안전총괄부를 신설
- 인명구조함정운용 등 해상치안역량 강화를 위하여 필요한 인력 100명(경무관 1명, 경감 3명, 경위 6명, 경사 24명, 경장 27명, 순경 35명, 7급 2명, 연구사 2명)을 증원
- 동해청 오염방제과장 직급조정(45급 1명, 5급 -1명)
- 독도경비 강화를 위하여 5001함 함장의 직급을 경정에서 총경으로 상향 조정(총경 1명, 경정 -1명)
- 현장 지휘체계 확립을 위해 일부 소형정장 및 파출소장 직급 조정(소형정장 경감 43명, 파출소장 경감 36명)

'14. 11. 19. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 폐지 (대통령령 제25753호)

'14. 11. 19. 정부조직법 일부개정 (법률 제12844호)

국민안전처와 그 소속기관 직제 제정 (대통령령 제25753호)

- 국가적 재난관리를 위한 재난안전 총괄부서로서 국무총리 소속으로 '국민안전처'를 신설, 해양경찰청의 업무를 조정·개편하여 국민안전처의 차관급 해양경비안전본부로 설치
- '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'에서 '해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사'로 사무 조정
- 중부지방해양경비안전본부, 중앙해양특수구조단 신설
- 1관, 3국, 14과, 8소속, 17개 해양경비안전서

1관 : 해양경비안전조정관

3국 : 해양경비안전국, 해양오염방제국, 해양장비기술국

14과 : 해양경비안전총괄과, 해양경비과, 해상안전과, 해양수색구조과, 수상레저과,

해상수사정보과, 방제기획과, 기동방제과, 해양오염방제과,

해양장비기획과,

해양장비관리과, 해양항공과, 해양정보통신과, 해상교통관제과

8소속 : 해양경비안전교육원, 중앙해양특수구조단, 해양경비안전정비창, 중부·서해·남해·동해·제주해양경비안전본부

17개 해양경비안전서 : 인천, 평택, 태안, 보령, 군산, 목포, 완도, 여수, 통영, 창원, 부산, 울산, 포항, 동해, 속초, 제주, 서귀포

***15. 5. 26. 국민안전처와 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제26285호)**

- 지방해양경비안전본부에 불법조업 외국어선 단속강화·인명구조·합정운용·오염방제 등 해양경비안전 역량 강화를 위하여 필요한 인력 132명(7급 2명, 8급 4명, 9급 2명, 연구사 2명, 경정 2명, 경감 4명, 경위 26명, 경사 26명, 경장 27명, 순경 37명)을 증원

***15. 11. 30. 국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1213호)**

- 중앙해양특수구조단에 서해해양특수구조대 및 동해해양특수 구조대 신설, 이에 필요한 인력 37명 (경정 1명, 경감 3명, 경위 3명, 경사 5명, 경장 9명, 순경 7명, 7급 3명, 8급 3명, 9급 3명) 증원

***16. 1. 25. 국민안전처와 그 소속기관 직제 일부개정 (대통령령 제26659호)**

- 전투경찰대 설치법 시행령이 의무경찰대 설치 및 운영에 관한 법률 시행령으로 개정됨에 따라 국민안전처와 그 소속기관 직제 내용 중 전투경찰순경을 의무경찰로 개정

***16. 2. 11. 국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1256호)**

- 해양경비안전본부의 5급 정원 1명을 4·5급 정원 1명으로 조정

***16. 4. 21. 국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1256호)**

- 서해해양경비안전본부 소속으로 부안해양경비안전서를 신설, 이에 필요한 정원 2명(총경 1명, 경정 1명) 및 한시정원 4명(경정 3명, 5급 1명)을 증원
- 지방해양경비안전본부에 합정운용·해상교통관제시스템운영·오염 방제 등 해양경비안전 역량 강화를 위하여 필요한 인력 98명(7급 37명, 8급 19명, 9급 1명, 총경 1명, 경감 2명, 경위 3명, 경사 9명, 경장 14명, 순경 12명)을 증원
- 중부해양경비안전본부장을 치안감에서 치안정감으로 상향 조정

***16. 12. 30. 국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1348호)**

- 서해해양경비안전본부에 신규 도입된 구조헬기의 운용을 위한 인력 10명(경감 2명, 경위 2명, 경사 2명, 경장 2명, 순경 2명)을 증원
- 지방해양경비안전본부에서 운영하던 국제조난 및 안전통신 업무가 해양경비안전본부로 이관됨에 따라 이에 따른 인력 15명(경위 5명, 경사 2명, 경장 8명) 재배정
- 통합정원제 운영 계획에 따라 지방해양경비안전본부 인력 2명(7급 1명, 8급 1명) 감축

해양경찰청

【해양수산부】
(2017~)

'17. 2. 28. 국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1374호)

- 해양경비안전본부 등 소속기관에 한시조직으로 해양구조안전국 등을 신설
- 한시조직으로 지방해양경비안전본부에 해양경비안전상황실, 중부·서해·남해 해양경비안전본부에 해양구조안전과, 군산·여수·통영해양경비안전서에 장비관리과 및 해양경비안전 교육원에 학생과 신설
- 연안구조정 및 소형정 운영, 해양오염방제 등에 필요한 인력 40명(경정 1명, 경감 2명, 경위 1명, 경장 8명, 순경 20명, 5급 1명, 6급 5명, 7급 2명) 증원
- 5001함 부장·기관장의 직급을 경감에서 경정으로 상향(경정 2명, 경감 2명)
- 소형정장 등 직급 조정(경감 18명, 경위 18명)

'17. 4. 4. 국민안전처와 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (총리령 제1385호)

- 중부해양경비안전본부에 직할단인 서해5도 특별경비단 신설, 이에 필요한 한시정원 150명(총경 1명, 경정 1명, 경감 4명, 경위 14명, 경사 29명, 경장 42명, 순경 59명) 증원
- 서해·제주권 대형합정 인력 60명(경장 15명, 순경 45명) 증원

'17. 7. 26. 국민안전처와 그 소속기관 직제 폐지 (대통령령 제28211호)

정부조직법 일부개정 (법률 제14839호)

해양경찰청과 그 소속기관 직제 제정 (대통령령 제28217호)

- 해양경찰의 역할을 재정립하여 해양안전을 확보하고, 해양주권 수호 역량을 강화하기 위하여 해양수산부장관 소속으로 해양경찰청을 신설
- '해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사' 사무에서 '해양에서의 경찰 및 오염방제에 관한 사무'로 조정
- 기획조정관, 국제협력관, 대변인, 행정법무담당관, 인사담당관, 교육담당관, 운영지원과 및 수사정보국, 수사과, 형사과, 정보과, 외사과 신설
- 2관, 5국, 24과·담당관, 8소속, 18개 해양경찰서

2관 : 기획조정관, 국제협력관

5국 : 경비국, 구조안전국, 수사정보국, 해양오염방제국, 장비기술국

24과·담당관 : 감사담당관, 대변인, 운영지원과, 혁신기획재정담당관,

행정법무담당관, 인사담당관, 교육담당관, 경비과, 상황센터,

해상교통관제과, 해양안전과, 수색구조과, 수상레저과, 수사과,

형사과, 정보과, 외사과, 방제기획과,

기동방제과, 해양오염예방과, 장비기획과, 장비관리과, 항공과,

정보통신과

8소속 : 해양경찰교육원, 중앙해양특수구조단, 해양경찰정비창, 중부·서해·남해·동해·제주지방해양경찰청

18개 해양경찰서 : 인천, 평택, 태안, 보령, 군산, 부안, 목포, 완도, 여수, 통영, 창원, 부산, 울산, 포항, 동해, 속초, 제주, 서귀포

***17. 11. 28. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제266호)**

- 동해지방해양경찰청 소속으로 울진해양경찰서 신설, 이에 필요한 정원 2명(총경 1명, 경감 1명) 및 한시정원 4명(경감 3명, 5급 1명)을 증원
- 연안구조정 및 해양오염방제정 운영에 필요한 인력 50명(경장 8명, 순경 16명, 5급 1명, 6급 4명, 7급 11명, 8급 10명) 증원
- 감식·분석 업무의 전문성을 강화하기 위하여 해양경찰청 및 지방해양경찰청 정원 4명(5급 1명, 7급 3명)을 해양경찰교육원으로 이체
- 방제업무의 효율성을 강화하기 위하여 해양경찰청의 정원 2명(5급 2명)은 지방해양경찰청으로, 지방해양경찰청의 정원 3명(6급 3명)은 해양경찰청으로 각각 이체

***18. 3. 30. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제280호)**

- 경인, 태안연안교통관제센터 신설, 이에 필요한 인력 44명(경정 2명, 경감 2명, 경위 8명, 경사 12명, 경장 16명, 순경 4명) 증원
- 복수승조원제, 파출장소 등 현장인력 및 연안구조정 도입 등 시설장비 운영에 필요한 인력 449명(경정 2명, 경감 6명, 경위 19명, 경사 21명, 경장 164명, 순경 215명, 6급 6명, 7급 9명, 8급 6명, 9급 1명) 증원
- 소형정장 및 파출소장 직급 조정 (소형정장 경감 17명, 파출소장 경감 3명)

***18. 9. 5. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제300호)**

- 연안구조정 및 해양오염방제정 운영에 필요한 인력 43명(경장 8명, 순경 16명, 5급 1명, 6급 2명, 7급 7명, 8급 9명) 증원, 해양수산부 소속 공무원으로 충원하여야 하는 해양경찰청 소속기관의 정원 중 관리운영직군 8급 1명을 기술직군 8급 1명으로 전환
- 해양경찰교육원에 총액인건비를 활용하여 인력 2명(임기제 8급 2명) 증원

***19. 2. 26. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제330호)**

- 파출소, 상황실, 복수승조원제, 항공대 구조대 등 현장부서 교대인력 및 연안구조정 도입 등 시설장비 운영에 필요한 인력 387명(경감 10명, 경위 35명, 경사 82명, 경장 105명, 순경 155명) 증원
- 해양경찰청 본청에 공공데이터 전담, 해양오염사고 협력인력 2명(5급 2명) 증원

***19. 10. 29. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제369호)**

- 신형연안구조정과 서해5도특별경비단 특수기동정 도입 등 장비운영에 필요한 인력 35명(경사 3명, 경장 12명, 순경 20명) 증원

***19. 11. 26. 해양경찰청과 그 소속기관 직제 시행규칙 일부개정 (해양수산부령 제375호)**

- 본청 및 소속기관 상황기능 명칭 '종합상황실'로 통일
- 해양경찰교육원 임기제공무원 임용 가능 정원 4명(5급 또는 연구관 1명, 7급 1명, 9급 2명)으로 변경
- 울진서 하부조직 4개 과(경비구조, 해양안전, 수사정보, 해양오염방제) 신설기구 평가대상에서 제외
- 총액인건비로 운영중인 태안·완도·울산·포항·속초해양경찰서 장비관리과 존속기한 '21년12월31일까지 연장

Chapter 03

조직도 & 복제

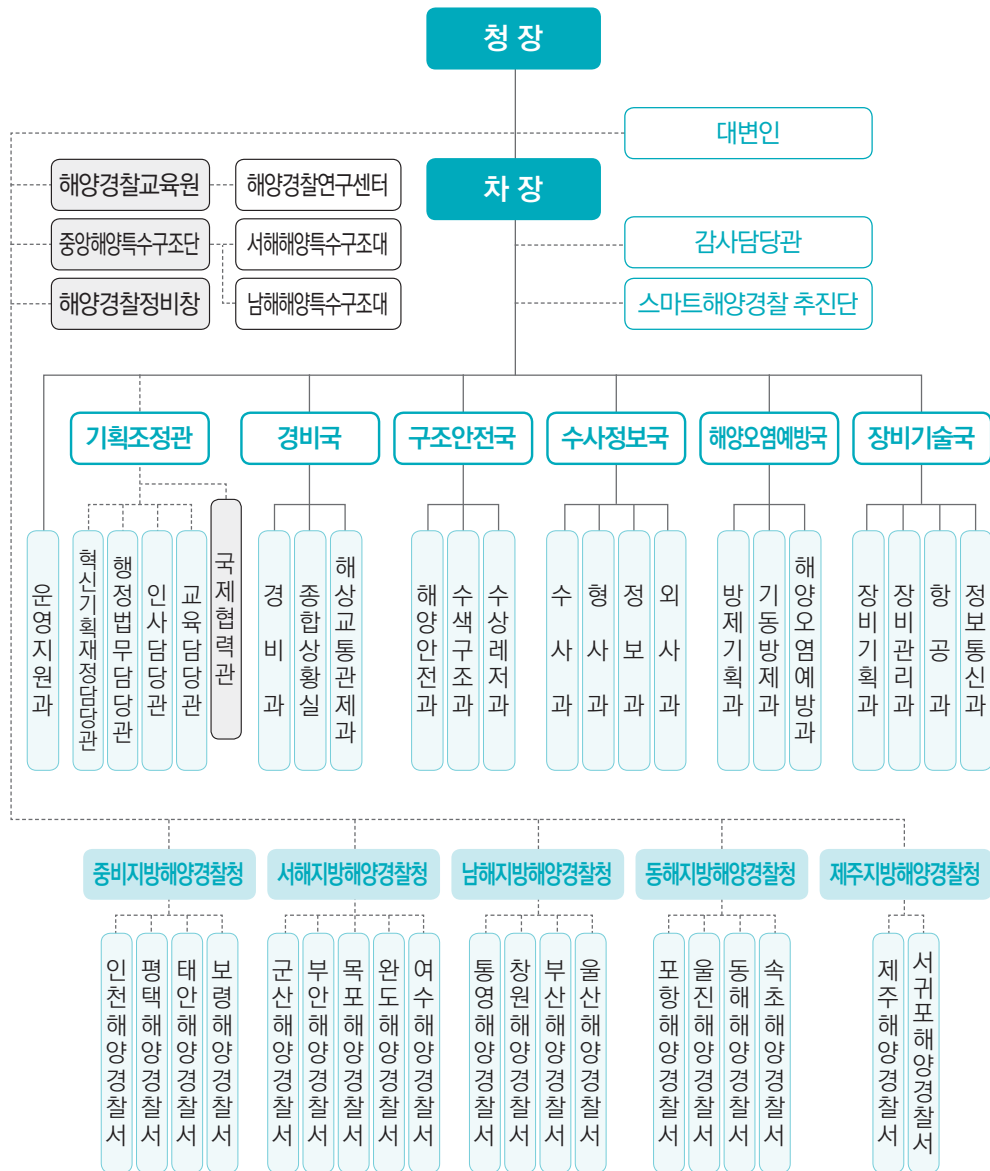


(1) 해양경찰청('19년 12월 기준)

본청 : 청장, 차장, 2관 5국, 25과(담당관 포함)

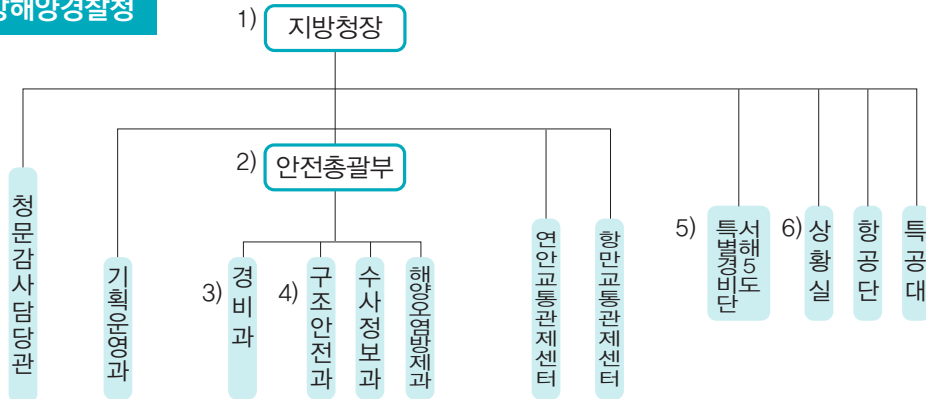
소속기관 : 1차 8개, 2차 42개

* 【1차】지방해양경찰청(5) · 부속기관(3) / 【2차】소속서(19) · 연구센터(1) · 특구대(2) · VTS(20)



(2) 지방해양경찰관서

지방해양경찰청



1) 5개지방해양경찰청 - 중부(치안정감), 서해, 남해(치안감), 동해, 제주(경무관)

2) 안전총괄부(서해, 남해)

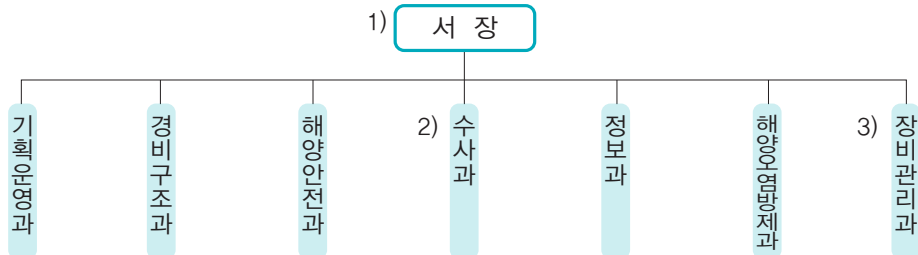
3) 경비과 (중부, 서해, 남해) / 경비안전과 (동해, 제주)

4) 구조안전과(중부, 서해, 남해)

5) 서해5도특별경비단(중부)

6) 상황실(서해, 남해-안전총괄부하부조직)

해양경찰서



1) 19개해양경찰서 - 중부(인천, 평택, 태안, 보령), 서해(군산, 부안, 목포, 완도, 여수), 남해(통영, 창원, 부산, 울산), 동해(포항, 울진, 동해, 속초), 제주(제주, 서귀포)

2) 울진서제외(수사정보과로 둠)

3) 보령, 부안, 울진제외(기획운영과 소관)

※ 태안, 완도, 울산, 포항, 속초 5개 해양경찰서 장비관리과는 총액인건비제로 운영

해양경찰 복제

1984 ~ 1995



동정복



동근무복



하근무복



성하복

1996 ~ 2005



정복



여경 정복



근무복



하근무복

2006 ~ 2007 독자적 복제(2006~)



정복



근무복

2008 ~ 2018



근무복



기동복



점퍼



정복

2019 ~ 현재



근무복

기동복



점퍼

정복

Chapter 04

대표함정 & 항공기



대표함정 & 항공기

대형함정



1. 5000톤급 함정 5001함(삼봉호)

- 주요제원 : 145.5×16.5×5.5m
- 무장 : 40mm 자동포, 20mm 벌컨포
- 헬기 탑재형



2. 3000톤급 함정 3001함(태평양1호)

- ※ 3009, 3010, 3012함 : 하이브리드함/
3011함 : 훈련함
- 주요제원 : 104.7×15.0×5.4m
- 무장 : 20mm 벌컨포 2기
- 헬기 탑재형



3. 1500톤급 함정 1501함(제민1호)

- 주요제원 : 77.6×13.5×4.3m
- 무장 : 20mm 벌컨포, M60 4정



4. 1000톤급 함정 1001함(한강1호)

- 주요제원 : 91.0×11.9×3.3m
- 무장 : 40mm 자동포, 20mm 벌컨포

중형함정



1. 500톤급 함정 501함

- 주요제원 : 62.2×9.1×2.6m
- 무장 : 20mm 별컨포, 50중기, M60 2정



2. 300톤급 함정 316함

- 주요제원 : 57×8.5×2.3m
- 무장 : 20mm 별컨포, 50중기, M60 2정



3. 250톤급 함정 278함

- 주요제원 : 53.1×7.3×2.15m
- 무장 : 50중기, M-60 2정



4. 200톤급 함정 202함

- 주요제원 : 42×6.8m
- 무장 : 20mm 별컨포, 50중기, M60 2정

소형함정



1. 100톤급 함정 131정

- 주요제원 : 35×6×2.0m
- 무장 : 50중기, M-60 2정



2. 50톤급 이상 P-02정

- 주요제원 : 28.7×5.4×1.2m
- 무장 : M-60 2정

특수정



1. 형사기동정 P-135정

- 주요제원 : 30.3×6.1×1.3m
- 무장 : 50중기, M-60



2. 순찰정 S-03정

- 주요제원 : 12.2×3.72×0.55m



3. 소방정 소방1호(300톤)

- 주요제원 : 40.8×8.5×1.8m
- 소화설비 : 소화펌프(20000ℓ/분) 2대.
소화포(5000ℓ/분, 7000ℓ/분, 7000ℓ/분) 각 2대, 화학소화 폼 3000ℓ 2세트, 화학소화 분말 2000kg 1세트, 집합 방수구 8구 2세트 · 4구 1세트
- 유출유 살포장치 : 유처리 탱크 400ℓ, 유처리 살포 모니터 200ℓ/분 2대



4. 방제정 방제6호(150톤)

- 주요제원 : 41.0×9.4×3.0m



5. 예인정 예인5호(T-05, 50톤)

- 주요제원 : 21.7×6.1×1.9m



6. 공기부양정 H-08정(28톤)

- 주요제원 : 21.15×8.7m
- 최대속도 : 45노트
- 등판능력 : 6°
- 선체재질 : 알루미늄



잠수지원함 (1220톤)

- 주요제원 : 51 × 12m
- 최대속도 : 14노트
- 추진체계 : 1810마력×2대
- 기 타 : 감압챔버, 무인원격조종로봇



화학방제함 1함(960톤)

- 주요제원 : 44 × 10.7m
- 최대속도 : 13노트
- 추진체계 : 1810마력×2대
- 기 타 : 유해감지센서, 화학물질분석기



연안구조정 S-73정(18톤)

- 주요제원 : 14.3 × 4.3m
- 최대속도 : 35노트
- 주기관 : 디젤엔진 2대(700마력 × 2)
- 기 타 : 마우스형 조종설비, 전복시 자가복원



특수기동정 SM-01정(55톤)

- 주요제원 : 25 × 5.2m
- 최대속도 : 40노트
- 주기관 : 디젤엔진 2대 (1800마력 × 2)
- 기 타 : 정내 · 외 무선통신장치, 소화포, 자동트림 조정 장비, 고무보트(5m), 야간감시카메라

기타 함정



1. 방탄고속보트(8.6톤)

- 주요제원 : 11.8×3.48×0.7m
- 정원 : 10명
- 최대속도 : 40노트
- 선체재질 : 알루미늄, 조타구역 방탄



2. 구조보트(7.5톤)

- 주요제원 : 12.2×3.72×0.9m
- 정원 : 10명
- 최대속도 : 40노트

항공기



1. 터보팬 비행기 챌린저2

- 주요제원 : 20.8×19.6×6.3m
- 최대속도 : 450노트
- 최대 체공시간 : 8시간
- 탑승인원 : 11명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비



2. 터보프롭 비행기 C-212

- 주요제원 : 16.2×20.3×6.6m
- 최대속도 : 190노트
- 최대 체공시간 : 5시간
- 탑승인원 : 7명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 구명벌 투하장치, 조명탄 투하장치



3. 터보프롭 비행기 CN-235

- 주요제원 : 21.4×25.8×8.2m
- 최대속도 : 213노트
- 최대 체공시간 : 7시간
- 탑승인원 : 16명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 구명벌 투하장치, 조명탄 투하장치, 위성전화



4. 연안용 수색구조헬기 BELL-412

- 크기 : 17.1×4.6×2.8m
- 최대 체공시간 : 3.5시간
- 탑승인원 : 9명
- 장비 : 호이스트



5. 연안용 수색구조헬기 KA-32C

- 주요제원 : 15.9×3.5×5.4m
- 최대속도 : 116노트
- 최대 체공시간 : 3.5시간
- 탑승인원 : 9명
- 장비 : 호이스트



6. 연안용 수색구조헬기 AW-139

- 주요제원 : 16.7×3.4×4.9m
- 최대속도 : 165노트
- 최대 체공시간 : 3.9시간
- 탑승인원 : 10명
- 장비 : 탐색레이더, 열상장비, 탐조등, 확성기, 헬기 응급의료시스템, 호이스트



7. 함정 탑재 헬기 팬더 B510

- 주요제원 : 13.7×3.3×4.1m
- 최대속도 : 160노트
- 최대 체공시간 : 3.3시간
- 탑승인원 : 8명
- 장비 : 열상장비, 탐조등, 헬기 응급의료시스템, 호이스트



8. 연안용 수색구조헬기 흰수리 B521·522

- 주요제원 : 19×5.0×3.0m
- 최대속도 : 246km/h
- 최대 체공시간 : 3.9시간
- 탑승인원 : 13명
- 장비 : 레이더, 열상장비 등



9. 다목적용 수색구조헬기 S-92

- 주요제원 : 20.9×5.3×5.5m
- 최대속도 : 262km/h
- 최대 체공시간 : 5.7시간
- 탑승인원 : 21명
- 장비 : 레이더, 열상장비, 호이스트 등

[안내]

- 백서의 내용과 관련하여 문의사항이나 개선의견이 있으면
해양경찰청 기획재정담당관실로 연락하여 주시기 바랍니다.
- 주 소 : 21995 인천광역시 연수구 해돋이로 130
해양경찰청 기획재정담당관실 해양경찰 백서 담당자
전 화 : (032)835-2418 팩 스 : (032)835-2818
홈페이지 : www.kcg.go.kr
- 해양경찰 백서는 인터넷 정부간행물 판매센터에서 판매하고 있습니다.

발 행 2020년 10월

발 행 인 치안총감 김홍희

발 행 처 해양경찰청

디 자 인 / 제 작 (주)아미고디자인 02)517-5043

정 가 10,000원