



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

工學碩士 學位論文

체계적 해양교통안전관리를 위한 현장
인적자원시스템 설계에 관한 연구

Study on the Design of Field Human Resources system for
systematic Maritime



指導教授 鞠承淇

2016年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海洋警察學科

金 銖 玉

본 논문을 김수옥의 공학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 尹 鍾 輝 (인)

위 원 李 殷 邦 (인)

위 원 鞠 承 淇 (인)



2016년 6월 29일

한국해양대학교 대학원

목 차

표 차례	3
그림 차례	5
Abstract	6
제 1 장 서론	7
1.1 연구배경 및 목적	7
1.2 연구범위 및 방법	8
제 2 장 해양경찰의 연혁 및 현황	9
2.1. 해양경찰의 연혁	9
2.2 해양경찰 현황	9
제 3 장 해양경찰의 주요 임무	16
3.1 해양경찰의 임무	16
3.2 해양경찰 임무의 법적근거	17
3.3 해양경찰 경비함정의 주요 임무	21
3.4 해양경비안전센터의 주요 임무	24
3.5 해양 관련 수사 관할 해외 사례	26

제 4 장 해양치안 및 해양안전 시스템의 문제점	40
4.1 수사관할권 이관으로 인한 수사공백 발생	40
4.2 조직 정체성 확립을 위한 노력 부족	42
4.3 경비함정 상황대응 필요인원 산출 미비	42
4.4 해양경비안전센터 즉시 동원 가능한 구조자원 부족	43
4.5 다중이용선박에 대한 관리권한 이원화	44
4.6 구조역량 강화를 위한 교육·훈련 체계 미흡	45
제 5 장 해양경찰 역할 재정립 방안	47
5.1 해양경찰관 역할 재정립에 관한 인식도 조사	47
5.2 수사관할권 재조정 필요	57
5.3 조직 정체성 확립을 위한 제도정비	59
5.4 경비함정 톤급별 표준 정원 마련 필요	60
5.5 해양경비안전센터 구조자원 확보와 효율적 관리	80
5.6 다중이용선박 안전관리 강화	84
5.7 구조역량 강화를 위한 교육·훈련 체계 개선	85
제 6 장 결 론	90
감사의 글	92
참고문헌	93

표 차례

표 1 해양경찰청 인력현황(2013년)	8
표 2 해양경찰청 인력현황(2015년)	9
표 3 연도별 예산변화 추이	11
표 4 연도별 함정도입 현황	12
표 5 기존 순찰정 및 신형 연안구조정 비교	13
표 6 해양경찰 경비 관할해역별 범위	16
표 7 해양경찰 임무수행 관련 국내외 법적근거	16
표 8 해양경찰 경비함정별 경찰관 정·현원	19
표 9 정박함정 표준 일과표	21
표 10 상황대기관 및 상황대기자 임무	22
표 11 안전센터·출장소 현황	23
표 12 안전센터·출장소 인력 현황('15. 10월 기준)	23
표 13 안전센터장 및 행정팀장, 순찰팀장 임무	24
표 14 일본 해상보안청법 개정(조문 번역문)	30
표 15 USCG 범죄수사요원의 법집행 권한(미 연방법 제14장 95조)	33
표 16 해상치안기관 비교	36
표 17 해양범죄 발생 현황 비교	38
표 18 인권유린사범 검거현황	39
표 19 업무만족도 구성요소	46
표 20 조사대상자의 일반적 특성	47
표 21 구성변인의 신뢰도 검증 결과	48
표 22 직무사향에 대한 평가	48
표 23 업무사향 평가의 조사대상자 특성별 비교	50
표 24 인력에 대한 평가	51

표 25	인력평가의 조사대상자 특성별 비교	52
표 26	근무환경에 대한 평가	53
표 27	근무환경 평가의 조사대상자 특성별 비교	54
표 28	2016년 경비함정 정원 조정 결과	59
표 29	선박 침몰	60
표 30	화재사고	63
표 31	선박좌초	66
표 32	선박침수	69
표 33	해양오염	73
표 34	선박화재사고	75
표 35	해양경비안전센터 추진과제 및 추진내용	79
표 36	해양경비안전센터 임무 재정립 방안	80
표 37	2016년 해양경비안전교육원 교육운영 계획	85
표 38	2016년 해양경비안전교육원 교육과정 비교표	86

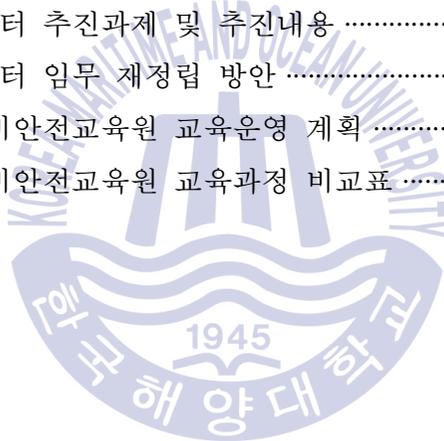


그림 차례

그림 1 국민안전처 조직도 10



Study on the Design of Field Human Resources system for systematic Maritime

Kim, Su Ok

Department of Coast Guards Studies

Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Abstract

After sinking 'sewol' (April, 2014) the Korea Coast Guard, back on the tradition of 60 years, was dismantled and reorganized to the Ministry of Public Safety and Security according to the President declaration (May, 2014) and amendment of the Government Act (November, 2014). For that reason, KCG investigation-jurisdiction is been reduced to incidents of sea. And then unclear definitions of the KCG's incidents jurisdiction, KNPA and KCG conflict of that. Such blank of maritime security orders, the number of maritime crimes arrest showed 75% reduction and Korea-Sea fell placed in the illegal blind spot. Because of KCG dismantling, KCG member's fraud fell to the ground and confused their characteristics and mission neither police nor fire. In this regard, I proceed the Study on the Re-establishment of Roles of Maritime Police adapted by Hansung Univ. Research- results. I want that KCG's professional investigation is secured and to restore the trust of citizens to KCG by strengthen the capabilities of the rescue and emergency at sea.

KEY WORDS: KCG, Maritime security, Rescue and emergency at sea, Illegal blind sopt, Re-establishment of roles of maritime police

제 1 장 서 론

1.1 연구배경 및 목적

우리나라는 남북한 대립으로 북쪽으로 통하는 육로가 차단된 지리적 약점과 수출입의 대 GNI 명목비율이 99.5%¹⁾에 달하는 산업구조의 영향으로 해양의존도는 높은 반면 국민성과 정책기조는 내륙적 성향이 강한 편이다. 해양경찰이 1953년 12월 14일 내무부 치안국 소속의 해양경찰대로 발족한 이후 큰 발전을 이루어 해양수산부 외청으로 승격, 1만 여명의 구성원을 가진 국가중앙행정기관이었지만, 세월호 사고가 나기 전까지 대부분의 국민은 해양경찰과 육상경찰의 구분을 명확히 하지 못했던 것은 이러한 성향의 영향 때문이다.

2014년 4월 16일 세월호 사고²⁾를 계기로 해양경찰청은 그 기능이 대폭 수정되어 정보·수사 기능의 일부를 경찰청에 이관하고 국민안전처 해양경비안전본부로 편입되었다. 하지만 대통령의 해양경찰 해체 발언 직후부터 2014년 11월 19일 정부조직법이 개정되고 현재에 이르기까지 해양경찰의 부재에 대한 우려와 국가조직에 대한 징벌적 해체에 대한 비난여론이 적지 않게 제기되고 있다. 특히 해양경찰의 수사권 이관으로 육상에서 기인한 해양범죄 단속의 사각지대 확대와 해양사고 구조인력의 전문화 부족 문제는 국가경제의 많은 부분을 해양에 의존하는 우리나라에서 무시할 수 없는 부분이다.

또한, 삼면이 바다로 둘러싸여 있는 특수한 상황과 인근 중국, 일본과의 배타적 경제수역 경계획정도 명확히 이루어지지 않은 상태에서 독도의 영유권과 이어도의 관할권에 대한 애매한 분쟁관계를 이어나가고 있다. 뿐만 아니라 서해상 배타적 경제수역과 영해까지 침범 조업하는 중국어선의 불법포획과 국제수로의 역할을 하는 제주북방해협과 대한해협의 통항량 증가에 의한 해양교통안전 확보의 필요성 등은

1) 통계청, 국민계정(http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=301&tblId=DT_102Y002&vw_cd=MT_ZTITLE&list_id=301_A_A05_B01&seqNo=&lang_mode=ko&language=kor&obj_var_id=&itm_id=&conn_path=E1, 2015. 5. 16. 검색).

2) 세월호는 2014. 4. 15. 21시경 승무원 33명을 포함 476명을 승선시켜 목적지인 제주로 향하던 중 전라남도 진도군 병풍도 부근에서 침몰하여 304명이 사망·실종됐다. 선사의 무리한 증개축과 과적, 고박불량 등이 침몰원인으로 밝혀졌다.

해양경찰의 해양영토 수호와 안전 확보는 물론 외교적 차원의 역할까지 점차 강조되고 있다.

따라서 현재 정부 막료기관인 국민안전처 내 해양경비안전본부로서의 해양경찰이 급변하는 해양치안현실에 적극적으로 대응할 수 있는지, 해양안전에 대한 국민의 요구에 부응할 수 있는지 그 역할과 임무에 대한 연구가 필요할 것이라 판단된다. 본 연구는 해양경찰의 현황과 문제점을 살펴보고 바람직한 발전 방향과 역할의 재정립을 제언함에 그 목적이 있다.

1.2 연구범위 및 방법

본 연구는 해양경찰의 기구 변혁 과정과 임무수행 성과를 살펴보고 해양경찰청으로 독립적인 지위에서의 활동과 국민안전처의 해양경비안전본부로 개편 후 활동에 대한 상호비교를 기준으로 발전방안을 모색하기 위해 해양경찰의 발전 방안에 관한 기존 연구와 해양경찰청이 발행한 해양경찰백서, 국민안전처 통계 자료를 기초자료로 삼아 진행하였다.

본 연구는 총 5장으로 구성되어 있으며 I 장에서는 연구의 배경과 목적, 연구범위 및 방법을 기술하였고, II 장에서 해양경찰의 연혁과 현황에 대한 비교적 고찰을 시도하였다. III 장에서는 해양경찰에 의해 수행되는 해양치안 및 해양안전 시스템에 대한 문제점을 분석하고, IV 장에서 해양경찰의 역할 재정립 방안에 제시하여, V 장의 결론에 이르게 된다.

제 2 장 해양경찰의 연혁 및 현황

2.1 해양경찰의 연혁

해양경찰은 위에서 잠시 언급한 바와 같이 1953년 12월 14일 해양경찰대 편성령에 의해 내무부 치안국 경비과 소속 해양경찰대로 신설되었다. 당시는 휴전 후 혼란기를 틈타 일본어선의 불법조업이 심각하던 때이다. 이에 이승만 대통령의 지시로 부산, 인천, 군산, 목포, 포항, 목호, 제주에 7개의 기지대를 설치하고 임무를 개시하였다.

이 후 1955년 6월 26일 상공부 해무청 소속 해양경비대로 변경되었다가 1956년 7월 23일 해양경비대사령부로, 1957년 11월 6일 해양경비대, 1962년 5월 5일 다시 내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경되었다. 1996년 8월 8일 해양수산부 외청으로 독립된 후에도 2008년 2월 29일 국토해양부 외청으로 변경되었다가 2013년 3월 23일 다시 해양수산부 외청으로 변경되었다.³⁾

이처럼 해양경찰은 창설 당시부터 그 소속 및 조직의 명칭이 일관되지 않았고 외청으로 독립된 후에도 행정부의 요구에 따른 정부조직의 개편에 의해 조직 전체가 변경되는 등 변화를 겪어 왔다. 이러한 변화는 임무나 역할의 변화가 아니라 정치적 변혁의 결과로 중·장기적 계획과 추진이 필요한 교육훈련, 조직 발전, 역량향상, 장비도입 및 체계정비 등에 부정적 영향을 미쳤다.

2.2 해양경찰 현황

2.2.1 조직 및 인력현황

해양경찰의 조직 및 인원은 국민안전처로 개편되기 이전인 2013년을 기준으로 해양경찰청장(치안총감)과 차장(치안정감), 6국(2관·4국), 22과(16과·5담당관·1대변인)로

3) 해양경찰 연혁에 대해서는, 해양경찰청, 해양경찰백서, 2014. 11., 304-313면 참조.

이루어져 있었으며 부속기관으로 해양경찰교육원과 해양경찰연구소, 책임운영기관으로 해양경찰정비창을 운영하고 있었다. 또한 관할해역별 해상치안을 담당하는 특별지방행정기관으로 4개의 지방해양경찰청과 16개 해양경찰서가 있으며, 경찰서에는 87개 파출소와 240개 출장소를 두고 최일선 해상치안을 담당하였다.

2013년에는 서해지방해양경찰청 내 안전총괄부를 신설하여 해양사건·사고 대응 및 안전관리 분야의 전문성과 책임성을 제고하는 한편, 24시간 지휘체계유지를 위해 지방청 지휘관 업무대행 역할도 수행할 수 있게 하여 서해 해역의 해양 치안력을 한층 더 강화할 수 있게 하였다. 또한 1개과(경무기획과)로 운영하던 제주지방해양경찰청의 정상적 조직체계 구축을 위해 경비안전과를 신설하여 광활한 제주 치안구역의 효율적 관리와 동중국해 해양분쟁 대응 역량을 향상시켰다. 인력은 경찰관 7,891명(71%)과 의무경찰 2,514(23%), 일반·기능·계약직 654(6%) 등 총 11,059명으로 구성되어 있었다.4) 아래 표는 해양경찰청 인력현황을 나타낸 것이다.5)

표 1 해양경찰청 인력현황(2013년)

구분	계	경찰관	의무경찰	일반직	관리운영직	계약직
계	11,059	7,891	2,514*	374	279	1
본청	544	353	120	52	19	-
교육원	180	111	60	9	-	-
연구소	27	13	-	14	-	-
정비창	223	43	9	30	140	1
지방청	747	691	9	41	6	-
경찰서	9,228	6,680	2,206	228	114	-

* 기초군사교육 110명 포함

4) 해양경찰 조직과 인력현황에 대해서는 해양경찰청, 위 간행물 246-247면.

5) 해양경찰청, 위 간행물, 248면.

국민안전처 개편 후 국민안전처 소속 경찰관 인력은 7,927명으로 2013년 기준 7,891명 보다 36명 증원되었지만 아래 표와 같이 국민안전처 내의 행정 인력으로 73명을 배치하여 실제로 37명이 감소한 것으로 분석할 수 있다. 아래 표는 해양경찰청 인력현황을 나타낸 것이다.6)

표 2 해양경찰청 인력현황(2015년)

구분	합계	치 안 총 감	치 안 정 감	치 안 감	경 무 관	총 경	경 정	경 감	경 위	경 사	경 장	순 경
합계	7,927	1	1	5	5	43	193	490	862	1,636	2,177	2514
국민안전처	73	0	0	0	0	1	16	16	21	17	2	0
해양경비안전 본부	198	1	1	1	1	9	24	25	43	67	26	0
소속기관 (소계)	7,656	0	0	4	4	33	153	449	798	1,552	2,149	2,513
해양경비 안전교육원	162	0	0	1	0	4	9	24	43	47	18	16
중앙해양특수 구조단	34	0	0	0	0	1	3	6	4	6	8	6
지방해양경비 안전본부	819	0	0	3	4	10	34	82	132	227	231	96
지방해양경비 안전서	6,598	0	0	0	0	18	105	334	610	1,255	1,882	2,394
해양경비안전 정비창	43	0	0	0	0	0	2	3	9	17	10	2

현재 국민안전처 내 해양경비안전본부 조직은 본부장(치안총감), 해양경비안전조정관(치안정감), 3국 13과로 구성되어 있으며, 국민안전처 장관의 부속기관 으로 해양경비안전정비창, 해양경비안전교육원, 중앙해양특수구조단 및 5개의 지방해양경비안전본부, 17개의 해양경비안전서, 90개의 해양경비안전센터를 두고 있다. 기존에 해양수산부 소속의 항만교통관제센터(15개소)의 관할을 변경하여 각

6) 국민안전처, 2015 국민안전처 통계연보, 9면.

2.2.2 예산현황

조직 개편이전인 2013년 총예산은 1조 836억원으로 2012년 1조 484억 대비 400억원이 증액되었다. 해양수산부 외청으로 개편된 1996년 2천억원에 불과했던 예산이 2013년에는 1조원 대에 이르게 되었다. 이는 1995년 UN해양법협약 발효에 따른 배타적 경제수역 선포, 1999년 한일 어업협정 및 2001년 한중 어업협정 발효 등 “해양주권수호”와 “해양자원 보호”를 위한 인력확대와 함정, 항공기 장비보강 등 해양경찰 임무의 중요성이 커졌기 때문으로 분석된다.⁹⁾ 아래 표는 연도별 예산변화 추이를 나타낸 것이다.¹⁰⁾

표 3 연도별 예산변화 추이

구분	1996	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
계	2,000	5,311	5,854	6,443	7,488	8,134	8,613	9,559	10,534	10,484	10,836
인건비	833	2,282	2,551	2,907	3,235	3,516	3,750	3,888	4,380	4,716	4,978
기본경비	119	300	334	358	306	328	340	334	353	363	371
주요사업비	1,048	2,729	2,969	3,178	3,947	4,290	4,523	5,337	5,801	5,405	5,487

예산변화 추이를 살펴보면 기본경비의 증가는 미미한 편인 반면 인건비와 주요사업비가 큰 폭으로 증가했음을 알 수 있다. 이로써 조직의 규모가 크게 증가하였다는 것과 대형함정 등 장비확충과 교육훈련에의 투자가 폭 넓게 이루어졌으리라 유추할 수 있다.

9) 해양경찰청, 위 간행물, 249면.

10) 해양경찰청, 위 간행물, 250면.

2.2.3 장비현황

2013년 함정보유 현황을 살펴보면 1,000톤급 이상 대형함정 33척, 250~500톤급 중형함정 39척, 100톤급 이하 130척과 방제정, 소방정, 형사기동정 및 순찰정 등 특수정 100척을 보유하고 있었다.¹¹⁾ 아래 표는 연도별 함정도입 현황을 나타낸 것이다.¹²⁾

표 4 연도별 함정도입 현황

유형별 연도별	합계	경비함정			특수정					
		대형	중형	소형	형기정	방제정	소방정	예인정	순찰정	공기부양정
평균	4.8	14	-	-	-	2.4	-	0.6	-	0.4
합계	24	7	-	-	-	12	-	3	-	2
2010	5	3	-	-	-	2	-	-	-	-
2011	3	1	-	-	-	2	-	-	-	-
2012	9	3	-	-	-	5	-	-	-	1
2013	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-
2014	5	-	-	-	-	1	-	3	-	1

위 표 연도별 함정도입 현황을 보면 2012년까지 배타적 경제수역 및 해양주권 수호를 위한 광역경비에 동원될 대형함정 건조가 지속적으로 이루어지고 있었지만 이후 경비함정 외 방제정 및 예인정, 공기부양정 등 특수정 위주의 함정 도입이 시도되고 있는 것을 확인할 수 있다. 이것은 대형함정의 수요 충족으로 인한 변화라기 보다는 안전관리 중점이 원양에서 연안으로 이동하면서 연안에서 활동이 용이하고 유지비가 적게 드는 소형함정 위주의 함정도입이 요구됨에 따른 변화라고 보아야 할 것이다.

11) 해양경찰청, 위 간행물, 292-293면 참조.

12) 국민안전처, 위 통계연보, 349면.

대형함정 건조비로 운용이 간편하고 기동성이 양호한 소형함정을 더 많이 확보하겠다는 의지로 비춰진다. 반대로 특수정으로 분류된 순찰정은 각 해양경비안전센터에 배치되어 연안사고 예방 및 구조, 해상치안활동 등에 사용되고 있는 함정으로 경비함정의 연안 구조 능력을 보충하기 위해 현재 3톤급에서 10톤급으로 톤수를 오히려 늘려가는 계획을 추진 중이다. 함정 운용의 효율성을 담보하는 차원에서 바람직한 선택이라고 보이지만 광역 구역에서의 경비활동에 부정적 영향을 미치지 않을지 우려되는 부분이다. 아래 표는 기존 순찰정 및 신형 연안구조정을 비교한 것이다.¹³⁾

표 5 기존 순찰정 및 신형 연안구조정 비교

구 분	기존 순찰정	신형 연안구조정	비 고	
외 형				
크 기	길 이	10m	약 14.3m 이상	4.3m ↑
	폭	3.3m	약 4.3m 이상	1m ↑
	톤 수	7톤	약 16톤	9톤 ↑
최대속력	25노트	35노트	10노트 ↑	
주 기 관 (소요마력)	디젤엔진 2대 (185마력 × 2대)	디젤엔진 2대 (750마력 이상 × 2대)	565마력 / 대 ↑	
추 진 기	워터제트 2기	워터제트 2기		
승 조 원	2명(최대 5명)	3명(최대 8명)	1명(3명) ↑	
선체재질	FRP	알루미늄		
사업계획		'15년 4척, '16년 30척, '17년이후 26척		

13) 해양경비안전본부(해양장비기획과), 해상치안장비 도입 종합계획 알림, 내부자료, 2015.1.14.

제 3 장 해양경찰의 주요 임무

3.1 해양경찰의 임무

정부조직법 제22조의 2 제1항은 '안전 및 재난에 관한 정책의 수립·운영 및 총괄·조정, 비상대비, 민방위, 방재, 소방, 해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사에 관한 사무를 관장하기 위하여 국무총리 소속 으로 국민안전처를 둔다.'라고 규정하고 국민안전처와 그 소속기관의 직제 제19조에서 해양경비안전본부, 제20조 내지 제23조에서 해양경비안전조정관, 해양경비안전국, 해양오염방제국, 해양장비기술국의 임무와 역할에 대해 규정하고 있다. 이전 해양경찰청 산하 정보수사국은 해양경비안전국 해상정보수사과로 흡수되었고 대변인, 감사담당관, 운영지원과 등 행정지원업무 조직은 국민안전처로 이관 되었다.

해양경찰은 정부조직법의 규정과 같이 해양에서의 경비, 안전, 오염방제 및 해양범죄 수사를 주요 임무로 하고 있고 특히, 수사에 관해서는 '해상에서 발생한 사건의 수사에 관한 사무'라는 규정으로 그 범위를 한정하고 있다.

해양경찰의 임무를 정부조직법상 국(局)단위로 분석해보면 해양경비안전국에서 해양경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사와 관련된 정책을 수립·조정하고 함정, 항공기 등 경비세력의 운용지도, 유선 및 도선사업 안전관리, 해수욕장 안전관리, 해양사고 재난 대비·대응, 해양에서의 구조·구급업무, 수상 레저 관련 업무, 해양수색구조 관련 국제협력 및 협약 이행 등과 경찰공무원의 인사·교육훈련·복무 및 상훈 제도, 임용·교육훈련 및 복무감독, 전투경찰순경의 운영 및 관리에 관한 업무를 담당하고 있다.

해양오염방제국은 고위공무원단에 속하는 일반직 공무원을 국장으로 해양오염 방제 조치에 관한 사항, 국가긴급방제계획 수립 및 시행, 해양오염 방제자원 확보 및 운영, 방제대책본부의 구성·운영 및 긴급방제 총괄지휘, 기름 및 유해물질 사고 대비·대응에 관한 사항 오염물질 해양배출행위 조사 및 오염물질의 감식·분석에 등에 관한 사항, 해양환경관리공단의 방제사업 중 긴급방제조치에 대한 지도·감독 등의 업무를 관장하고

있다.

해양장비기술국은 해양경비·안전장비의 개선 및 획득, 해양경비안전정비장에 대한 지도·감독, 경찰무기·탄약 관리 및 경찰복제에 관한 사항과 해상교통관제 정책 수립 및 개발, 해상교통관제센터의 설치와 운영에 관한 사항, 해상교통관제 관련 국제 교류 협력에 관한 사항을 담당하고 있다.

이 외에도 세부적으로 낙도 선박 응급환자 수송, 해상화재 진압, 타기관 민간인 행정지원 등 다양한 대국민 행정서비스를 제공하는 등 해상에서의 포괄적이고 복합적인 집행기관의 성격을 가지고 있다. 즉, 한국의 해양경찰은 해양행정을 통합 수행하는 체제로 발전하였고, 이에 따른 경찰행정도 소극적 질서유지 차원에서 해사복리행정을 포함하는 광의의 경찰개념으로 발전하였다¹⁴⁾

세월호 사고 이후 해양경찰은 기존의 해양치안유지, 해양영토수호 등의 임무 보다는 구조역량 강화와 안전사고 예방을 중점으로 모든 행정력을 쏟아 넣고 있다. 부족한 구조인력의 확충과 능력을 함양하는 것은 장기적으로 해양경찰에 대한 국민적 신뢰를 향상시키는 중차대한 업무임은 확실하다. 다만, 병행하여 수행되는 다른 임무에 대한 소홀은 국가 조직의 효율성 유지차원에서 용납되지 않는 것이다.

3.2 해양경찰 임무의 법적근거

3.2.1 해상임무의 법적근거

『정부조직법』 제22조의2 제3항 ‘해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사에 관한 사무를 담당하는 본부장을 둔다’고 규정에 의거 해양임무 수행하고 있다. 이와 관련 세부 임무로는 해양주권수호, 해양재난·안전관리, 해양레저·교통질서 확립, 해상범죄 수사, 해양오염 예방·방제로 크게 분류할 수 있다. 즉 해양에서의 치안·안보·안전·환경 등 종합적이고 복합적인 행정 집행기관의 성격을 가지고 있다.

그 관할구역을 살펴보면, 『해양경비법』 제2조에 ‘해양경비’란 경비수역에서

14) 박주상, 정병수, 하상근, 해양경찰의 발전방안에 관한 탐색적 연구, 사회과학연구 제18권 제2호, 2011. 7. 25., 154면.

해양주권의 수호를 목적으로 행하는 해양안보 및 해양치안의 확보, 해양자원 및 해양시설의 보호를 위한 경찰권의 행사를 말하며, '경비수역'이란 국내·외 법규정에 따라 우리나라의 관할권이 미치는 수역으로서 연안, 근해 및 원해수역을 지칭하고 있다.

표 6 해양경찰 경비 관할해역별 범위

구 분	경비구역의 범위
연안수역 (영 해)	기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 12해리의 선까지 이르는 수역
근해수역 (접속수역)	기선으로부터 측정하여 그 바깥쪽 24해리의 선까지 이르는 수역에서 대한민국 영해를 제외한 수역
원해수역	대한민국의 내수, 영해, 배타적경제수역, 대륙붕 등 대한민국의 주권 주권적 권리 또는 관할권이 미치는 수역 중 연안수역과 근해수역을 제외한 수역

또한, 국내 뿐 아니라 국내에서 발생하는 타국가의 선박·선원 등에 관한 국제적 성격을 가진 임무를 수행하는데 이와 관련 국내외 법규정에 따라 임무 수행하고 있다.

표 7 해양경찰 임무수행 관련 국내외 법적근거

국 내 법	국 제 법
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 헌법, 법률 ◆ 해양경비법 ◆ 영해 및 접속수역법 ◆ EEZ 어업법, 해상교통안전법 ◆ 개항질서법 ◆ 출입국관리법, 관세법 ◆ 마약법, 해양환경관리법 ◆ 선박안전조업규칙 ◆ 한·일 및 한·중 어업협정, 남북해운합의서 ◆ 국제해사기구 등 해상 관련 국제조약을 국내 법으로 수용한 법률 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 유엔해양법 협약 ◆ 1972년 국제해상총돌방지규칙 ◆ 국제해사기구관련 국제협약 ◆ 한·일 및 한·중 어업협정 등 ◆ 국제수색구조협약(SAR협약) ◆ UN안보리제재결의 1718, 1874호 ◆ 항해안전을 위협하는 불법행위의 억제에 대한 협약(SAU 협약) 등

3.2.2 해양치안 임무특성

해양경비는 해상이라는 공간적 특수성과 현장부서(함정)에 비해 관할구역이 광범위하고 기상 등 외부 환경의 영향을 크게 받아 장비의 의존성과 역량에 대한 전문성이 크게 요구된다.

이로 인해 해양경비의 유동성이 강하게 작용하며, 해상에서의 국가안보, 해양주권수호, 해상안전관리, 해양환경보전 등 복합적인 성격을 가지고 있고 경비 대상이 관할구역 내에서 국내·외적인 요소가 잠재되어 있는 외교적 분쟁을 야기할 수 있다.

3.2.3 해양치안 임무근거

해양치안임무는 해양주권수호, 해양치안활동, 각종 해양재난사고 예방, 해양 수색·구조 등 해양안전에 관한 임무, 해양오염 감시·방제 등 해양환경 보호임무, 기타 해상자원의 보호, 해양레저활동에 대한 현장집행 등으로 구분할 수 있다.

3.2.4 해양경비 임무

1994년 UN해양법 조약이 발효되면서 각 국은 해양에서의 경계범위와 법적 지위를 정하고, 이에 따라 해경의 경비활동 관할해역도 과거 영해 12해리에서 배타적 경제수역인 200해리까지 확대, 광역경비체제를 구축하고 영해와 배타적 경제수역에서의 법규위반 외국선박을 단속하여 어족자원 보호와 우리어선의 안전조업을 도모하는 등 해양주권수호 임무를 수행하고 있다.

3.2.5 해양구조임무

1979년 국제해사기구(IMO)의 SAR(해상에 있어서 수색 및 구조에 관한 국제 조약)협약이 체결되어 1985년 6월 발효되었으며 한국은 1995년 10월 발효되어 인접국간 수색구조 협정을 체결, 해경이 해상에서의 조난선박 및 인명에 대한 수색구조 임무를 수행하게 되었다.

선박 및 항공기의 침몰, 좌초, 화재, 충돌 등 해양에서의 각종 해난사고 발생시 경비(함정·항공기)세력에 의한 다양한 구조체계를 구축하여 신속한 구조활동으로 국민의 인명, 재산을 보호하고 있다.

3.2.6 해양안보(대테러) 임무

2001년 9·11테러 이후 미국 및 국제해사기구(IMO)주도의 해양보안 안보 규제 강화의 국제신설규정이 마련되었고, 국내적으로도 북한의 핵개발, 천안함 피격, 연평도 포격 등 대북관계가 악화되면서 해경에서 PSI(대량살상무기 확산 방지 구상)임무에 참여하여 해상테러 위협으로부터 국가와 국민의 안보를 담당 하고 있다.

3.2.7 해양범죄 예방·단속 임무

영해와 배타적경제수역에서의 해상에서 발생하는 살인, 강·절도, 폭력 및 불법조업, 밀입국, 밀수, 테러 등 국제성 범죄에 대해 예방 및 단속활동을 수행하고 있다.

3.2.8 해양안전관리 임무

국민 소득 및 주 5일 근무정착으로 여가시간 증대, 국민의 삶의 수준향상에 따른 수상레저활동객 및 다중이용선박 등을 통한 해상관광 등 이용객이 증가함에 따라 이와 관련 선박에 대한 체계적인 해상교통 안전관리 체계 확립을 통해 국민의 안전서비스를 제공하고 있다.

3.2.9 해양환경 감시·방제임무

2007년 12월 허베이스프리트호 기름오염사고 이후 친수공간 등을 이용한 국민의 생활공간 확대로 해양환경 보존에 대한 전 국민적 관심이 증대하고 있는 가운데 해양 환경오염 관리 및 방제업무를 수행하고 있다.

3.3 해양경찰 경비함정의 주요 임무

3.3.1 경비함정 조직구성

함정의 정원은 함정의 크기와 무장, 그 외 장비의 설치기준을 고려하여 정하며 세부사항은 『해양경찰청 및 소속기관 정원표』와 『함정 기본조직에 관한 규칙』에 따르며, 각 해경서의 여건을 감안 탄력적 인력운영을 하고 있다.

표 8 해양경찰 경비함정별 경찰관 정·현원

구 분		정 원		현 원	
소형 경비정	P 정	6명	항해4,기관2	6명	항해4,기관2
	100톤급	10명	항해6,기관4	10명	항해6,기관4
중형 경비함	300톤급	18명	항해11,기관6,통신1	16명	항해10,기관5,통신1
	500톤급	21명	항해13,기관6,통신2	19명	항해12,기관6,통신1
대형 경비함	1,000톤급	30명	항해12,기관9,통신2, 행정4,잠수3	28명	항해15,기관8,통신1, 행정2,잠수2
	1,500톤급	30명	항해12,기관9,통신2, 행정4,잠수3	28명	항해14,기관8,통신1, 행정3,잠수2
	3,000톤급	35명	항해15,기관11,통신2, 행정4,잠수3, 응급구조1	31명	항해16,기관10,행정1, 통신2,잠수2
	5,000톤급	45명	항해20,기관14,통신3, 행정4,잠수3, 응급구조1	41명	항해21,기관13,행정3, 통신2,잠수2

※ 치안수요·함정장비 등에 따라 경비함정별 정원 및 현원은 차이 있음.

3.3.2 경비함정의 운용

해역별 특성 및 치안수요를 감안하여 함정의 배치·편제를 하고 간첩선 출현 등 적정상황 발생시, 사망·실종 3명이상, 부상 5명이상 여객선, 유·도선, 수상 레저기구, 낚시어선 사고 등 대형해양사고, 집단 해상시위, 그 외 사회적 이목이 집중되는 사고

등이 발생시 지방본부장 또는 서장이 합정 증가 배치할 수 있다. 긴급상황 발생시 1차 초동조치는 인근 출동합정이 먼저 도착하여 현장지휘합(OSC, On Scene Commander) 임무를 수행하고, 상황에 따라 출동·특수·상황 대기합정 등이 대응하도록 한다.

3.3.3 출동경비합정

경비합정의 경비구역, 경비방법 등에 관한 세부지침은 『해양경찰경비규칙』에 따르며, 소형·중형·대형 합정 크기별 연안~광역구역으로 배치, 1박2일 ~ 7박8일로 3교대 출동 경비한다. 또한 출동합정은 해양경찰의 임무를 현장에서 효율적으로 수행코자 관할해역에서의 유동, 표류, 기동 경비 등을 병행 순찰경비활동을 한다.

3.3.4 상황대기합정

각 해경서별로 상황대기합정(특수합정, 전용부두정박합정 포함) 매일 1척씩 09:00시 ~ 다음날 09:00시까지 지정, 관할해역 내 상황발생시 추가 조치를 위한 긴급출동 대비 상황대기합정이 지원 임무수행을 한다. 상황대기합정의 합·정장 및 상황대기자는 제외한 다른 직원은 일과시간 후 긴급출동에 대비하여 자가대기가 원칙이나 해경서장이 자체 조정가능하다.

또한 상황대기합(정)장은 해경전용부두에서 발생하는 상황에 대하여 초동조치를 하여야 하며, 전용부두 전반적인 안전관리 임무를 수행하고 무기탄약고 열쇠관리자 및 의경관리자를 지정한다.

3.3.5 출동 중 근무방법

합정은 출동경비 중 항해·기관·통신부서 등 항해 당직을 편성 운영하고 항해 당직근무는 합·정장을 제외한 총원에 대하여 각 기능별로 00:01시 기준 으로 4시간씩 3직제로 편성 윤번제로 근무를 원칙으로, 항해목적 및 근무인원 등을 고려하여 합정장이 적의 조정할 수 있다.

기상악화 등으로 출동 중 전용부두 이외의 항·포구 또는 연안해역에서 피항 중인 합정은 항해 당직조를 편성하여 배치하여야 한다. 해경서장은 합정이 출동으로 인하여

연일 근무한 경우에는 출동에 따른 피로를 감안하여 출동임무를 종료하고 모항에 입항한 후 정박기간 중 휴무일을 지정 운용한다. 휴무를 실시 하는 함정은 비상소집 체계를 유지하여야 하고 휴무함정은 전체 정박함정의 1/2을 초과할 수 없다.

함정이 정박중일 경우, 함·정장은 일과시 함정 직원을 지휘 감독하고 각 부서장은 함정장을 보좌하여 소관 업무를 관장 집행하며 제반사항을 기록 유지하여야 한다. 정박중인 함정의 전반적 안전관리와 긴급출동 등 긴급상황에 대응하기 위해 토요일, 공휴일, 휴무일 및 정상근무시간 이후에는 상황대기근무를 편성·운용한다. 태풍내습 등 비상시 상황대기 근무인원은 해경서장 또는 함정장의 지시에 따라 편성한다.

표 9 정박함정 표준 일과표

가. 근무하는 날	나. 근무하지 않는 날
06:00 기 상 07:30 식사시작 08:30 식사 끝 09:00 오전 업무시작 12:00 오전업무 끝, 식사시작 13:00 식사끝, 오후 업무시작 18:00 오후업무 끝, 식사시작 19:00 식사끝, 휴식 20:30 취침점호 준비 21:00 점호시작 22:00 점호 끝, 취침	업무사항을 제외하고 근무하는 날과 같음

3.3.6 상황대기 근무방법

함·정장은 토요일, 공휴일, 휴무일 및 정상근무가 종료된 시점부터 다음날 정상근무가 개시될 때까지 상황대기근무를 편성·운용한다. 상황대기근무 중에는 함정내 근무를 원칙으로 하고, 대기근무조를 2조로 편성하여 1조씩 대기실에서 근무한다. 대기실 근무자는 순찰, 출입자 관리, 장비 점검 등 임무를 수행하며, 그 외의 인원은 함정

내에서 자율 복장으로 취침 등 휴식을 취할 수 있다.

표 10 상황대기관 및 상황대기자 임무

상황대기관	상황대기자
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 상황대기근무 관련 긴급상황 초동조치 ◆ 전경관리 및 무기·탄약고 관리 ◆ 상황대기자의 근무지정 및 관리감독 ◆ 일지기록 유지 등 제반 안전관리 ◆ 그 밖의 함·정장이 지시하는 사항 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 출입자 통제 및 함내 보안점검 ◆ 함정 자체경비 및 안전사고 예방순찰 ◆ 통신망 관리 및 계류상태 등 확인 ◆ 발전기, 보일러 운전 및 필요시 배수 펌프 등 보조장비 작동 ◆ 누전, 침수 등 함정 전반에 대한 안전관리 및 기관실 화재 예방 ◆ 그 밖의 상황대기관이 지시하는 사항

3.4 해양경찰 임무의 법적근거

3.4.1 해양경비안전센터 조직구성

해양경비안전센터는 지방본부장이 지역별 인구, 선박, 해수욕장, 해상교통, 범죄, 해양사고 등 치안수요 및 지리적 여건 등을 고려하여 해양경비안전서의 관할구역을 나누어 안전센터(구 파출소) 또는 출장소를 설치, 폐지한다.

안전센터(구 파출소), 출장소 명칭, 위치 및 관할구역은 각 지방본부 및 소속 해양경비안전서 사무규칙에 따르며, 출장소의 관할구역은 안전센터(구 파출소) 관할구역의 일부로 하되 해양경비안전서장이 지정한다.

안전센터에는 행정팀과 상시·교대근무로 운영하는 복수의 순찰팀으로 구성 하고, 순찰팀의 수는 안전센터의 치안수요 및 인력여건 등을 고려하여 서장이 결정한다.

행정팀 및 순찰팀의 인원은 안전관리 등 치안수요 및 인력여건 등을 고려하여 안전센터장이 결정한다.

현재 안전센터별 치안여건 등에 따라 정원(출장소 포함)이 14명~28명 내외이며 실제 현원은 ±3명 정도로 운영되고 있다. 통상 각 센터별로 행정팀은 2명(센터장, 서무), 그 외 인원은 순찰팀 3개조로 운영되고 있다.

표 11 안전센터·출장소 현황

구분	계	동해본부			서해본부				중부본부				남해본부				제주본부	
		속초	동해	포항	완도	목포	군산	여수	보령	태안	평택	인천	울산	부산	창원	통영	제주	서귀
계	330	20	21	24	24	17	17	27	19	19	12	25	13	21	13	38	10	10
안전센터	91	4	5	9	5	6	4	6	4	4	5	11	4	7	3	8	3	3
출장소	239	16	16	14	19	11	13	21	15	15	7	14	9	14	10	31	7	7

표 12 안전센터·출장소 인력 현황('15. 10월 기준)

총 계			안전센터			출 장 소		
정원	현원	비고	정원	현원	비고	정원	현원	비고
1,985	1,858	-127	1,587	1,443	-144	398	415	+17

3.4.2 안전센터 근무체계 및 임무

해양경비안전센터장 및 행정팀은 일근 근무로, 안전센터 순찰팀 및 출장소는 24시간 주기로 교대근무를 원칙으로 한다. 각 안전센터별 근무방법 (근무 교대제, 교대시간, 근무시간 주기 등)은 도서, 원거리, 안전관리 등 치안 수요와 인력운영 여건 등을 고려하여 해양경비안전서장이 정한다.

안전센터 및 출장소 근무는 행정근무, 소내근무, 순찰근무, 대기근무 및 기타근무로 구분한다. ①행정근무는 근무를 지정받은 경찰관이 안전센터 내 또는 인근에서 즉시 대응할 수 있는 태세를 갖추고 업무하는 것이고, ②소내근무는 ▶관내 안전관리 및 치안상황 파악, 전파 ▶속보·보고사항 및 수배사항 전파 ▶민원 및 사건의 접수, 조사, 처리 ▶피보호자 또는 피의자, 수배자에 대한 보호·감시 ▶순찰 근무자와의 무전상황 유지 및 자체 경비 ▶그 밖에 행정팀에서 하지않는 각종 사무를 수행하는 것을 말한다. ③순찰근무는 안전센터 또는 출장소의 관내를 순회하는 근무로, 센터장 및 출장소장은 관내 사건사고 현황 분석, 조치사항 및 사건사고 유형별 처리요령과 관내 지리적·인문적 참고 자료 등을 담은 순찰자료집을 안전센터, 순찰차 및 순찰정 내에 비치하여 순찰근무에 활용한다. 또한 순찰팀은 개인별로 1일 8시간 이상을 순찰하고 동절기(12~3월)는 6시간 이상, 성수기(6~9월)는 9시간 이상을 순찰하되 서장은 2교대 근무로 전환 할 경우의 순찰시간은 원거리 출퇴근, 피로도 등을 고려하여 자율적으로 조정할 수 있다. ④대기근무는 각종 사건사고 또는 신고에 따른 출동 등 안전·치안상황에 대응하기 위하여 일정시간 지정된 장소에서 근무태세를 갖추고 있는 형태의 근무로 대기근무는 안전센터 및 출장소 내에 하며, 통신기기를 청취하며 5분 이내 출동이 가능한 상태를 유지하여야 한다.

3.5 해양 관련 수사 관할 해외 사례

3.5.1 일본 해상보안청 사례

일본해상보안청은 해상에 있어서 인명과 재산의 보호, 법률 위반의 예방, 수사과 진압을 목적으로 하며 그 책임자는 해상보안청 장관이 맡으며 「국토 교통성설치법」 제41조와 「해상보안청법」 제1조에 근거하여 운영

해상보안청의 주요 소관 업무는 해상여행, 해난구조, 해양오염의 방지, 선박 항해의

표 13 안전센터장 및 행정팀장, 순찰팀장 임무

<p>안전센터장</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 관내 해양치안 분석 및 대책수립 ◆ 파출소 및 관할 출장소의 시설, 예산, 무기·탄약 및 장비의 관리 ◆ 해양경찰 주요 정책 홍보 및 치안협력 ◆ 근무지정, 근무요령 및 순찰지시 ◆ 관내 순시 및 중요상황 처리 ◆ 소속 경찰관, 전경 및 대행신고소장의 애로 및 건의사항 해결 ◆ 소속 경찰관 및 전경근무와 관련된 제반사항에 대한 지휘 및 감독 ◆ 그 밖에 해양경찰서장이 지시하는 업무처리 등
<p>행정팀</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 문서의 접수 및 처리 ◆ 파출소 및 출장소 시설, 물품 및 장비의 관리 ◆ 선박출입항 신고 접수 및 처리 ◆ 예산의 집행 ◆ 안전센터, 출장소 및 대행신고소의 행정사무 ◆ 그 밖에 안전센터장 지시사항 처리 등

<p>순찰팀</p>	<p><순찰팀장></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 근무교대 시 주요 취급사항, 무기·탄약 및 장비 등의 인계인수 ◆ 일일 근무편성 ◆ 중요 사건사고 발생시 초동조치 및 현장 상황처리 ◆ 관내 치안 및 안전관리 상황 파악·분석 및 치안·안전관리 활동 ◆ 순찰정, 순찰차, 연안구조장비 및 순찰장비 등 관리감독 ◆ 관내 안전관리 등 지역경찰활동 ◆ 안전센터장 부재 시 업무대행 <p><순찰팀원></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ 관내 안전관리, 순찰 및 지역경찰 활동 ◆ 각종 사건사고 초동조치 및 상황전파 ◆ 순찰정, 순찰차, 연안구조장비 및 순찰장비 등 관리 ◆ 그 밖에 안전센터장 지시사항 처리 및 행정팀에서 하지 않는 사무
<p>출장소장</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 근무지정, 근무요령 및 순찰지시 ◆ 선박 출입항 통제 ◆ 각종 해양사고 예방 및 초동조치 ◆ 해양경찰 정책홍보, 치안상황 파악 및 처리 ◆ 관내 대행신고소에 대한 지도 및 교육 ◆ 관내 순찰 및 지역경찰 활동 ◆ 무기·탄약 및 장비관리와 인계인수 ◆ 소속 경찰관, 전경 및 대행신고소장의 애로 및 건의사항 해결 ◆ 소속 경찰관 및 전경의 근무와 관련된 제반사항에 대한 지휘 감독 ◆ 그 밖의 해양경찰서장 및 안전센터장이 지시한 업무처리 등

질서 유지, 해상 범죄 예방, 해상 범인의 수사 및 체포, 선박 교통에 관한 규제, 수로, 항로 표식에 관한 사무, 기타 해상의 안전의 확보에 관한 사무, 해상의 안전 및 치안의

확보

◎ 해상보안청 임무는 제1조 입법 목적을 근거로 제2조 2항에서 다음과 같이 규정함

- 해상에 있어서 법령의 이행, 해난구조, 해양오염 방지
- 해상에 있어서 범죄의 예방 및 진압
- 해상에 있어서 범인의 수사 및 체포
- 해상에 있어서 선박교통에 관한 규제, 수로, 항로표지에 관한 사무,
- 기타 해상안전의 확보에 관한 사무와 이에 부대한 사항에 관한 사무

◎ 해상보안청의 사무(일본 해상보안청법 제15조)

- 해상에 있어서 법령의 이행
- 해난 시의 인명, 적하와 선박의 구조 및 천재 사변, 기타 구제를 필요로 하는 경우에 있어서 원조에 관한 것
- 조난 선박의 구호 및 표류물과 침몰물에 관련한 것
- 해난의 조사(해난심판청이 행하는 것 제외)에 관한 것
- 선박교통 장애의 제거에 관한 것
- 해상보안청 이외의 사람이 해상에 있어서 인명, 적하 및 선박을 구조 하거나 선박 교통에 대한 장애를 제거하는 행위의 감독
- 여객 또는 화물의 해상운송에 종사하는 사람에 있어서 보안을 위해 필요한 감독에 관한 것
- 항법 및 선박 교통에 관련된 신호에 관한 것
- 항칙에 관한 것
- 해상교통안전법에 기초를 둔 해상보안청에 속하는 사무
- 해양오염 및 해상재해를 방지하기 위한 법률에 기초한 해상보안청에 속하는

사무

- 해상재해방재센터에 관한 것
- 연안수역에 있어서 순시경계에 관한 것
- 해상에 있어서 폭동 및 소란의 진압에 관한 것
- 해상에 있어서 범인의 수사 및 체포에 관한 것
- 국제수사 공조에 관한 것
- 경찰청 및 도도부현 경찰, 세관, 검역소 기타 관계 행정청과의 관계에 있어서 협력, 공조 및 연락에 관한 것
- 국제긴급구조대의 파견에 관한 법률을 기초로 한 국제 긴급원조 활동에 관한 것
- 수로측량 및 해상의 관측에 관한 것
- 수로도지 및 항공도지의 조제 및 공급에 관한 것
- 선박교통의 안전을 위하여 필요한 사항의 통보에 관한 것

(사범경찰로서의 역할) 「해상보안청법」 제16조에 의하면 해상보안관은 고유한 직무를 수행하거나 범인을 체포할 때 또는 비상 사변이 있을 때 부근의 사람과 선박에 대하여 협력을 요구할 수 있음

「해상보안청법」은 해상에 있어서 인명, 재산 보호, 법률의 위반 예방, 수사 및 진압을 목적으로 타 부서와의 협력 관계가 필수적임

이러한 기능을 강화하기 위해 해상보안청, 경찰청, 세관, 기타 관계 행정청이 상호 연락을 유지하고 협력하도록 규정하고 있음. 또한 범죄의 예방 또는 진압, 범인의 수사와 체포를 위하여 필요하다고 인정될 때 상호 협의하여야 하며, 관계 직원의 파견 및 기타 협력을 요구할 수 있음(「해상보안청법」 제27조)

해상활동이 다양한 행정기관과의 상호 협력이 필수적이기 때문에 이를 의무적으로 규정한 것이라 볼 수 있으며, 실제 일본 해상보안관이 「해상보안청법」 제18조에 의거하여 강제적 처분권을 행사하는 경우는 다음과 같음

- 선박의 항행을 정지하거나 출항을 금지
- 항로를 변경시키거나 지정된 항으로 회항
- 승조원, 여객 또는 선내에 있는 사람을 하선시키거나, 하선을 제한하거나, 금지
- 적하를 양륙시키거나, 제한하거나, 금지
- 선박이 검역 또는 조사를 받을 때 억류되거나 인명에 대하여 위험이 있을 경우 당해 선박과 타선 또는 육상과의 교통을 제한하거나 금지

「해상보안청법」 및 국토교통성 장관 지침, 그리고 해상보안청이 발간하는 백서에 나타나 있는 해상보안청의 주요 역할은 다음과 같음

- 영해경비, 외국어선 감시, 해상 범죄, 해상 분쟁 대응, 경비, 경호
- 해난발생 구조, 해난구조체제, 해상교통의 안전
- 해양오염의 현상과 방지대책, 해상재해와 방지대책
- 항로표지와 현황, 항로표지의 정비
- 국제기관과의 협력, 국제관계 업무의 추진, 기술협력

이러한 측면에서 해상보안청 조직은 해상보안관을 집행기관으로 하는 사법경찰기관으로서의 특성과 통상의 행정법상에 나타나는 행정관청의 성격을 동시에 수행

일본에서 경찰의 학문적 정의는 “국가의 일반 통치권에 기초를 둔 사회 공공의 안전과 질서 유지를 위해 권력적으로 사람의 권리와 자유를 제한하는 작용”으로 해석

이는 경찰의 목적이 직접적으로 공공의 질서와 안녕을 유지한다는 소극적 특성을 의미함과 동시에 경찰 작용 수단이 국민들에게 명령하여 강제하는 권력적인 특성도 함께 지님

일본에서의 경찰 개념은 대륙법적 특성을 지니며, “내무행정 가운데 국민의 건강을 유지하거나 복지를 증진하는 행정인 보육행정과 구별되며, 국가 또는 국민에 대하여 해를 제거하는 작용으로서 소극적인 내무행정의 전반을 감찰” 하는 역할을 담당하며,

행정경찰과 사법경찰의 개념으로 구분

영미법상의 경찰 개념은 자위적 경찰로서 범죄를 수사하는 사법경찰을 원래의 경찰 작용으로 간주하는 것과 큰 차이점이며, 해상보안청은 경찰 작용과 관련하여 불가피하게 지리적인 제한을 받을 수밖에 없음

일본 「해상보안청법」 제1조에서도 “해상에 있어서...”라는 문건을 제외 하면 「일본경찰법」 제2조의 규정과 동일하기 때문에 “해상”에 있어서 라는 것은 해상보안청의 소관 사무의 범위를 해상활동에 한정한다는 의미임

다만, 2012년 「해상보안청법」을 개정하여 경찰관이 출동하지 않더라도 해상보안청장관과 경찰청 장관이 고시하는 낙도에서는 해상보안청장관과 경찰청장관이 “협의”하여 해상보안관이 경찰권을 행사하도록 규정하고 있음. 이 규정에 센카쿠 열도, 오키노토리시마, 미나미토리시마, 히젠토리시마 등 19개 낙도가 지정

표 14 일본 해상보안청법 개정(조문 번역문)

<p>○ 제28조의 2 제1항</p> <p>해상보안관 및 해상보안관보는 (일본)본토로부터 원격지 또는 그 밖의 이유에 의해 경찰관이 신속하게 범죄에 대처하기 곤란한 경우에는 해상보안청장관 및 경찰청장관이 고시하는 낙도에서 해상보안청장관이 경찰청 장관과 협의하여 정한 바에 따라 당해 낙도에서의 범죄에 대처할 수 있다</p> <p>○ 제28조의 2 제2항</p> <p>경찰관직무집행법 제2조(질문), 제5조(범죄의 예방 및 제압), 제6조(임검) 제1항, 제3항 및 제4항 규정은 해상보안관 및 해상보안관보의 직무집행에 관하여 준용한다</p>
--

이는 해상에 있어서 범죄행위에 대한 수사와 체포도 해상에서 발생된 것에 한정한다는 의미로 해석할 수 있으며, 육상에서 발생한 범죄 행위는 일반 경찰 기관의 사법경찰 업무로 귀속

「해상보안청법」 제31조는 “해상보안관과 해상보안관보는 해상에 있어서 범죄에

대하여 해상보안청 장관이 정한 바에 따라서 형사소송법 규정에 의한 사법경찰직원으로서 직무를 행한다”고 규정

따라서 해상보안관은 「해상보안청법」 제31조에 의거, 해상에서 발생한 범죄에 한정적으로 사법경찰관의 지위를 지니는 것으로 해석할 수 있으며, 해상보안청의 관할 범위는 「해상보안청법」 제1조 제2항에서 “하천 입구에 있는 항구와 하천과의 경계는 「항칙법」 제2조의 규정에 근거한 정령에서 정하는 바에 따른다”고 규정되어 있어, 일반적인 해상보안청 관할권 행사는 해상에만 국한된다고 볼 수 있음

다만, 동법 제2조 1항의 본문에서 “해상보안청은 법령의 해상에서의 시행, 해상에서의 선박의 항행질서 유지, 해상에서의 범죄예방 및 진압, 해상에서의 범인수사 및 체포, 해상에서의 선박 교통에 관한 규제, 그 밖에 기타 해상에서의 안전확보에 관한 사무를 관장하면서 해상안전 및 치안 확보를 위한 대책 수립”을 임무로 하도록 함(손영태, 2015)

이 규정을 근거로 손영태(2015)는 “해상에서의”라는 구분을 최초 행위의 실행 장소와 결과 발생 장소가 상이하더라도 상호 연관성이 있는 경우를 하나의 사건으로 간주하여 최초 발생지 관할 수사기관이 담당할 수 있다고 보고 있으며, “범행의 최초 발생이 해상에서 시작된 것이라면 비록 해당 관할 수역을 벗어난 경우에도 해상과 관련한 각각의 범죄에 대해 육상의 어떠한 장소에서도 해상 보안청의 경찰권이 미치는 것으로 볼 수 있다”고 해석하고 있음

그러나 이와는 달리 「해상보안청법」은 우리나라 「해양경비법」 등과는 달리 관할 수역에 대한 명확한 규정이 없는데다, 해상보안청의 범집행 사무 관할이 해상으로 제한되어 있고, 육상에서의 경찰권 행사는 불가능하다는 견해가 있음

3.5.2 미국 해안경비대 사례

3.5.2.1 임무

U.S. Code §468은 미국 해안경비대가 수행해야 할 임무를 비국토안보 임무(non-homeland security mission)과 국토안보 임무(homeland security mission)으로

구분하여 규정

- 비국토안보 임무

- ① 해상안전(Marine safety)
- ② 수색과 구조(Search and rescue)
- ③ 항해지원(Aid to navigation)
- ④ 어업법 관련 해양생물자원(Living marine resources(fisheries law enforcement))
- ⑤ 해상환경보호(Marine environmental protection)
- ⑥ 쇄빙작업(Ice operations)

- 국토안부 임무

- ① 항만, 수로 및 연안경비(Ports, waterways and coastal security)
- ② 마약 차단(Drug interdiction)
- ③ 밀입국 차단(Migrant interdiction)
- ④ 국가방어 준비(Defense readiness)
- ⑤ 외국인의 어업에 대한 기타 법집행(Other law enforcement(foreign fisheries))

3.5.2.2 권한

U.S. Code §89(a)는 미국 해안경비대(Coast Guard)의 권한을 규정하고 있음, 이에 따르면, 해안경비대는 미국법 위반을 방지, 발견, 억제하기 위해 미국관할권 내의 공해와 수역 상에서의(upon the high seas and waters) 심문(inquiries), 조사(examination), 수사(inspection), 수색(searches), 압류(seizures), 체포(arrests) 권한을 행사할 수 있음

표 15 USCG 범죄수사요원의 법집행 권한(미 연방법 제14장 95조)

- 범죄수사요원(CGIS)은 다음과 같은 권한을 가진다. ①총기휴대 ②영장의 집행 ③영장 없이 체포 ④범죄수사요원의 근무중 범죄 실행자 ⑤중대범죄를 행하였거나 행하려고 하는 당사자에 대한 체포가 가능하며, ⑥내부 감찰의 권한이 주어진다.
- 위에 나열된 권한 행사시, 국토안보부 장관, 법무부 장관, USCG 사령관의 사전 승인이 필요로 한다.

권한을 부여받은 하사관들은 미국 관할권에 속하거나 미국법의 적용을 받는 어떤 선박이든 언제든지 승선(go on board)하여, 승선해 있는 사람들(those on board)을 심문하고, 선박의 문서와 서류를 조사하며, 선박을 조사, 수사, 수색하고, 순응을 위한 가용한 권한을 모두 사용할 수 있음

나아가 심문, 조사, 수사, 수색의 결과 미국법을 위반한 사람이 있을 경우 체포할 수 있고, 위반자가 해안(shore)으로 도주할 경우 즉시 추격하여 해안에서(on shore) 체포할 수 있으며, 다른 법적인 적절한 조치를 취할 수 있음

또한 선박 혹은 그 선박이 운반하거나 실은 상품 혹은 상품의 일부가 미국법을 위반하여 몰수, 벌금, 벌칙 대상일 경우, 선박 혹은 상품을 압류할 수 있음

3.5.3 해양 관련 수사 관할 범위

앞선 권한에서 보듯, 미국 해안경비대의 해양 관련 수사 관할 범위는 기본적으로 '공해와 수역 상(upon the high seas and waters)' 즉 '해상'임

장소적 의미에서 바닷물 위에 부상해 있는 선박을 의미하며, 이러한 선박에 대해서는 '승선(on board)'해 있는 사람들에 대한 수사를 할 수 있음

범죄자가 해상으로부터 육상으로 도망칠 경우, '해안(on shore)에서' 추격, 체포할 수 있으며, 미국 해안경비대의 수사가 실제로 어떻게 이루어지고 있는지는 하위조직인

Coast Guard Investigative Services를 조사할 필요가 있음

미국 해안경비대는 수사를 전담하는 하위조직으로 “Coast Guard Investigative Services”(이하 CGIS)를 설치·운영하고 있으며, CGIS은 특수요원(special agent)을 두고 있으며, 이들은 다음과 같은 법집행 권한을 가짐(14 U.S. Code §95(a)(1))

- 총기 휴대
- 영장 집행 및 발부
- 다음 사항에 대해서는 영장없이 체포
 - ① 특수요원의 있는 현장에서의 범죄를 저지른 경우
 - ② 중범죄자로 특수요원이 체포하려는 사람이 중범죄를 행했거나 행하고 있다고 믿을만한 개연성 있는 이유가 있을 경우

이러한 권한은 해안경비대가 법집행 권한을 가진 법률의 집행이나 위급한 경우에만 사용되며(14 U.S. Code §95(a)(2)), 해안경비대 사령관이 정하고 검찰총장(Attorney General)이 승인한 가이드라인과 국토안보부 장관 혹은 검찰총장이 정한 가이드라인에 따라서만 행사됨(14 U.S. Code §95(c))

해안경비대 사령관이 CGIS 특수요원을 임명하며, 이들의 임무는 해안 경비대의 프로그램과 운영상에 있어서의 범법행위에 대한 수사를 행하고, 감독 하며, 조정하는 것임(14 U.S. Code §95(b))

이에 따르면, 해안경비대의 수사권한은 “해안경비대의 프로그램과 운영상에 있어서의 범법행위에 대한 수사(investigation in criminal activity in programs and operations of the United States Coast Guard)”로 제한되어 있음을 알 수 있음

이 점은 해안경비대 사령관 지침(Commandant Instruction)에서 보다 구체적으로 제시되어 있음(United States Coast Guard, 2011). 이 지침에 따르면, CGIS의 수사관할권(jurisdiction)은 대부분 해안경비대 포괄대상(covered person)이며, 구체적으로 다음과 같음(Commandant Instruction 5520.5F의 5(b))

- 포괄대상(covered person)에 의한 Uniform Code of Military Justice(UCMJ) 위반

혐의, 의심, 실행 관련 사건

- 포괄대상(covered person)에 의한 주 혹은 지역 법률과 규칙 위반 혐의 의심, 실행 관련 사건이나 해안경비대 혹은 해안경비대 구성원을 가해한 사건
- 해안경비대가 법집행 권한을 가진 연방법률 및 규칙의 위반 의심, 실행 관련 사건

여기서 포괄대상(covered person)은 다음과 같이 대부분 해안경비대 내부구성원임

- 임무수행 중인 해안경비대원
- 임무수행 중인 예비 해안경비대원
- 임무에 투입된 보조 해안경비대원
- 해양경비대 소속 민간 피고용자
- 해안경비대에 배치된 공중보건서비스 인력
- 해안경비대에 배치된 국방부 군사 인력과 일반 국방정보 프로그램의 민간 인력
- 해안경비대 시설 방문객

이처럼 CGIS의 수사권한은 해안경비대 내부구성원의 범죄에 대한 수사가 중심이 되지만, 해안경비대가 법집행 권한을 가진 법률 및 규칙 위반에 대한 수사도 가능함

CGIS는 해안경비대 내에 중범죄에 관한 수사권한을 가진 유일한 하부 조직이며, 해안경비대의 다른 수사에도 참여하며, 대표적으로 해상 선박사고에 대한 수사와 해양오염 사건에 대한 수사임

CGIS의 특수요원 이외에 해안경비대의 수사관(investigating officers)은 해안경비대 관할 법률 및 규칙 위반에 대한 광범위한 수사권한을 가지고 있으며, 수사의 수준과 노력 정도는 내부에서 결정하고 있으며¹⁵⁾ 예를 들어, 선박사고 관련 수사를 규정하고 있는 46 U.S. Code §6301은 해안경비대에 수사 권한을 부여하고 있으며, 이를 실행하기 위한 규칙인 46 CFR §4는 해안경비대가 수사의 수준과 노력 정도는 내부에서 결정할

15) 해안경비대의 수사관할을 보다 명확히 조사하기 위해서는 사령관 지침 가운데 하나인 Coast Guard Investigations Manual을 참조하여야 하지만 비공개 문서이기 때문에 조사가 불가능함.

수 있음을 규정함(United States Coast Guard, 2008)

3.5.4 시사점

일본의 해상보안청, 미국 해안경비대, 우리나라의 해양경비본부는 출범 당시부터 목적을 달리하고 있으며, 소속, 지위, 권한, 임무에 있어 각기 다른 양태를 보이고 있음

표 16 해상치안기관 비교

구분	해양경비안전본부	일본해상보안청	미국해안경비대
소속	국민안전처	국토교통성	국토안보부
지위	불명확	외국(외청)	외청급
신분	경찰관	공안직	군인
사법권	일반사법경찰권	특별사법경찰권	특별사법경찰권
업 무 권 한	법집행	○	○
	수색구조	○	○
	해양오염	○	○
	수사정보	○	○
	항로표지	×	○
	수로조사	×	○
	수상레저	○	○
	선박검사	×	○
	사고조사	×	○
	VTS	△	○

출처: 대한민국, 일본, 미국 국가별 해상치안기관 비교¹⁶⁾

16) 순길태, 2015, 해양경비안전본부 지위 재정립에 관한 연구, 한국경찰연구 14(2): 181~210

일본 해상보안청은 운수성 산하로 출범하여 이후 개편된 국토교통부 소속으로 되어 있고, 미국 해양경비대는 9.11 테러 이후 국토안보부 산하로 편제되었으며, 우리나라의 해양경비안전본부는 1953년 창설 이후 7번이나 소속이 변경 되었으며, 일본과 미국의 경우 외청급의 지위를 유지하고 있음

세부 규정에는 차이가 있으나 한국과 일본의 경우 해양오염을 제외하면 '해상'으로 관할 구역을 정의하고 있고, 미국의 경우 수역 위아래 상공까지 포괄하며, 일본의 경우, 해상보안청의 장소관할 범위는 '해양'보다 좁은 의미의 '해상'임. 수사권한과 관련하여, 해상보안청은 '해상'에서 원인행위가 발생한 사건에 대하여 수사권한을 가지지만, 육상으로 결과행위가 발생할 경우 육경과 반드시 수사 협력함

미국의 경우도 해안경비대의 장소관할 범위도 좁은 의미로의 '해상'에 한정됨. 수사권한과 관련하여, 해안경비대에 속하는 구성원과 시설 관련 범법 행위에 대한 수사 권한은 해안경비대가 가지고 있지만, 다른 범법행위에 대한 수사권한과 수준은 뚜렷하지 않음

두 국가의 사례는 「정부조직법」상 '해상'의 의미가 기존 '해양'보다 협소한 범위임을 시사하며 아울러, 일본 해상보안청 사례와 같이 해상사건이지만, 육상에서의 수사가 필요할 경우 육경과 반드시 협조하는 것이 수사활동이 보다 효율적이고 효과적으로 이루어지도록 한다는 점을 시사함

제 4 장 해양치안 및 해양안전 시스템의 문제점

4.1 수사관할권 이관으로 인한 수사공백 발생

현 정부는 2014년 4월 16일 발생한 ‘세월호 사고’와 같은 대형 해양사고의 예방과 국가 구조체계 발전을 위해 해양경찰청을 해체하고 국민안전처를 신설하도록 정부조직법을 개정하여 2014. 11. 19.부로 시행 중이다. 이는 해양경찰청이 수사업무에 치중하여 구조업무를 소홀히 했다는 비판에 따른 것으로 해양경찰청의 수사 전문 인력 200여명을 경찰청으로 이관하는 조치로 이어졌다. 이러한 조치는 해양범죄 예방 및 관리에 대한 공백으로 이어질 가능성이 크다는 지적이 제기되고 있다.¹⁷⁾ 아래 표는 해양범죄 발생 현황을 비교한 것이다.¹⁸⁾

표 17 해양범죄 발생 현황 비교

구분	발생 건수	검 거		검거율 (%)	조 치	
		건 수	인 원		구속	불구속
2013	51,441	50,178	12,811	98.6	382	12,429
2014	13,408	12,535	7,814	93.5	197	7,617
증감률(%)	-73.9	-75.0	-39.0	-5.1	-48.4	-38.7

위 해양범죄 발생 현황 비교에 대한 표를 살펴 보면 2013년부터 2014년 까지 너무 급격하게 해양범죄의 발생건수가 감소했다는 것을 알 수 있다. 이러한 통계는 실제 발생건수에 따른 통계라고 하기보다는 해양경찰의 수사권 이관과 수사인력의 축소, 함정 및 안전센터의 구조업무 비중 증가에서 그 원인을 찾을 수 있을 것이다. 실제

17) 박성환, 해양범죄 처리절차 개선방안 연구, 경상대학교 대학원 석사학위 논문, 2016. 2., 44면 참조.

18) 국민안전처, 위 통계연보, 324면.

해양범죄는 합정 또는 파출소의 치안활동 중 인지되는 경우가 대부분이었지만 해양경비안전본부로의 개편 이 후 이러한 치안유지 활동이 급격히 줄어들게 되었다.¹⁹⁾ 아래 표는 인권유린사범 검거현황을 나타낸 것이다.²⁰⁾

표 18 인권유린사범 검거현황

구분	검 거		조 치		
	건 수	인 원	구 속	불구속	이 척
2014	100	113	4	109	-
2013	308	345	10	335	3
2012	315	239	17	222	1
2011	342	224	11	213	-
2010	560	181	3	178	-

위 인권 유린사범 검거 현황을 보면 그 문제가 심각하다는 것을 알 수 있다. 인권유린 사범은 납치, 인신매매, 장애인의 노동력 착취행위 등의 유형으로 나타나는 반인륜적 행위로 2011년부터 약 300여건 이상이 발생하던 것이 2014년에 들어 100건으로 급격히 줄어들었다. 인권의식이 향상되었다거나 인권사각지대에 대한 행정력의 영향이 커졌다고 하기에는 너무 짧은 기간이다. 결국 이러한 현상은 담당기관의 단속역량의 한계 또는 방임적 포기로 보여진다. 결국 정부조직 개편의 실패가 인권사각지대에 미치는 경찰권의 한계를 가져왔다고 할 수 밖에 없는 부분이다.

또한 해양경찰의 수사관할을 ‘해상에서 발생한 사건의 수사’에 한정하여 선박 내에서 발생하는 사건만 처리하도록 한 것으로 인해 선박 또는 해양과 불가분적으로 연계되어 있는 범죄들이 무방비 상태로 방치되고 있다. 육상에서 기인한 해양오염 사건, 수협 또는 어촌계 비리사건, 어업권의 무단 양도·임대, 선급금 사기, 선원을 대상으로 한 불법 직업소개업 및 인신매매 등의 범죄는 이러한 이유로 관리가 소홀해 지고 있는 실정이다.²¹⁾

19) 박성환, 위 논문, 47면.

20) 국민안전처, 통계연보, 2015, 325면.

21) 박성환, 위 논문, 49면.

4.2 조직 정체성 확립을 위한 노력 부족

해양경찰은 제2장의 연혁에서 살펴본 바와 같이 조직의 정체성이 제도적으로 확립되어 있지 않고 정치적 변혁에 따른 정부조직 개편에 따라 그 소속과 명칭이 지속적으로 바뀌어져 왔다. 특히, 노무현 정부에서 이명박 정부로 전환 되는 시기에서는 해양경찰의 역할과 임무에 대한 이해부족으로 농림수산식품부로의 소속 전환이 논의 되는 등 모호한 정체성으로 혼란을 야기하고 있다.

이와 같이 정권 교체시마다 해양경찰의 소속이 변경됨으로 인하여 지속적인 조직 발전 및 정책 실현에 많은 어려움이 있을 뿐만 아니라 조직구성원의 사기저하에도 많은 영향을 주고 있다.²²⁾ 치안유지와 수사업무의 비중을 줄이고 구조업무 비중이 높아지면서 경찰관인지 소방관인지의 구분 자체가 모호해졌고 신규 채용 단계 및 교육·훈련 커리큘럼이 구조역량 강화로 전환되었다.

대형 해양사고로 인한 대국민적 기대에 부응하기 위한 조치라고는 하나 지금까지 수행해온 조직의 정체성을 부정하고 변혁적인 업무영역의 전환은 스스로 과거를 부정하는 것이라 하지 않을 수 없다. 정부조직 개편에 따른 임무의 전환이고 명칭의 변경이라고는 하지만 해양경찰조직으로서의 기본적인 정체성을 확립하려는 노력이 필요할 것이다.

4.3 경비합정 상황대응 필요인원 산출 미비

해상에서 상황발생은 특히 기상불량시가 대부분으로 합정은 예측 불가한 해상 상황에서 임무수행하기 위해 지속적으로 기동 운항해야 하므로 합정장, 기관장, 조타사, 견시·전탐의 4명은 조합임무, 상황보고 등 기본임무를 수행하고 나머지 인원으로 현장 구조 등 임무 수행에 제한이 있다.

소형정 P정의 경우 총 6명의 경찰관과 의경 2~3명이 있으나 의경은 책임 등의 문제로 현장에서 지원 보조 역할 뿐 적극적으로 임무 수행하기에 어려움이 있어 경찰관 중심으로 상황조치가 진행된다.

22) 박주상, 정병수, 하상군, 위 논문, 165-166면.

그러나 해상에서 각종 사건사고에 대한 초동조치를 수행하는데 있어 함정 근무 직원이 부족하여 국민의 요구와 기대에 부응하는데 많은 어려움이 있는 건 사실이다. 특히 소형정의 경우 대형함정과 달리 구조 구난 특수임무 직별 직원도 거의 전무하고 현장부서의 직원이 40대 이상이 절반이상을 차지하고 있는 점도 현장임무 수행에 어려움이 있다.

해상에서 1명의 요구조자를 인양하기 위해 최소 2~3명이 필요하는 등 기본 소요인원 등을 고려, 함정에서는 기본적으로 지휘, 조타, 기관엔진사용, 견사·레이더전탐, 통신·교신·채증, 응급조치·현장 대응요원 2~3명 등으로 최소 8명 이상이 있어야 적절한 초동조치가 가능하다. 100톤급 이상의 경비함정은 10명 이상이 승선하고 있어 최소한의 조치는 가능하나 P정은 임무를 수행하기에 많은 문제가 있다.

각 경비안전서별 치안 경비지침이 다소 차이가 있을 수 있으나 100톤급과 P정이 교대경비하는 경우 이에 대한 P정의 초동대응 공백이 있을수 있다. 해상에서의 초동조치는 완벽하지 않으면 대형 인명 재산피해상황으로 이어질 수 있으므로 이에 대한 보완이 시급한 실정이다.

4.4 해양경비안전센터 즉시 동원 가능한 구조자원 부족

해양경찰은 조직 모든 역량을 구조업무에 집중하면서 일선 해양경비안전 센터 출장소의 인력을 안전센터로 집중하여 운영하고 있다. 기존 출장소는 일근교대형, 순찰형 등 변형된 근무형태로 유지하고 조난사고 발생시 현장인력을 충분히 투입하기 위한 조치이다. 하지만 인원만 집중되고 이동 수단이나 구조 장비 등 장비보장은 지원되지 않아 기존 출장소 인근에서 연안사고 발생시 즉각 대응하지 못하는 상황이 발생될 우려가 있다. 기존 체계에서는 1인 근무자가 구조에 직접 대응하지 못하더라도 상황을 유지하고 전파하는 역할을 수행하였으나, 현재 체계로는 상황관리도 소홀하게 될 뿐만 아니라 즉각 대응할 구조자원이 부족하여 모든 구조인원이 즉각 대응할 수 없다.

또한 인력이 집중되었다고는 하나 구조가능 인력은 아직도 부족한 실정이다. 해양경비안전센터의 수영구조 가능인원 확보 목표는 총원 대비 30%이나 대부분의

해양경비안전센터가 목표치를 넘어섰고 수상인명구조 자격증 취득자가 90%를 넘는 안전센터도 있으나 대상자의 연령, 수영실력, 구조능력 등을 고려할 때 근무조의 1/3을 넘지 못하고 있으며, 그 중 잠수구조 가능 인력은 거의 없다고 보아도 무방하다.

구조자원을 확보하기 위해서는 예산의 확보가 필수적이다. 세월호 사고 직후 해양경찰 조직이 국민의 안전보다는 자신들의 이익을 추구하는데 예산을 편성 했다는 논란이 일어난 것은 해상경비 및 안전활동과 관련된 예산이 337억원을 사용하였으나 그 예산의 40%가 넘는 예산을 해양경비안전교육원의 골프장 건설에 사용하였다는 비난이 그 것이다.²³⁾ 사실 관계를 떠나 구조장비의 확충이 절실함을 보여주는 사례이다.

4.5 다중이용선박에 대한 관리권한 이원화

대표적인 다중이용선박으로 여객선, 유람선, 도선, 낚시어선 등을 예로 들 수 있다. 이 중 여객선은 해운법 제4조에 의해 해양수산부장관의 면허²⁴⁾ 를 받아야 하며, 유·도선의 경우 유선 및 도선 사업법 제3조에 따라 선박의 규모 또는 영업구역에 따라 관할 관청의 면허를 받거나 신고를 하여야 한다.²⁵⁾ 낚시어선의 경우는 낚시 관리 및

23) 박종승, 최응렬, 해양경찰 예산편성의 문제점 및 개선방안, 한국경찰학회보 제16권 제3호, 2014., 27면 참조.

24) 해운법 제4조 제1항 해상여객운송사업을 경영하려는 자는 제3조에 따른 사업의 종류별로 항로마다 해양수산부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 제3조제2호에 따른 내항 부정기 여객운송사업의 경우에는 둘 이상의 항로를 포함하여 면허를 받을 수 있으며, 같은 조 제4호부터 제6호까지의 규정에 따른 외항 부정기 여객운송사업, 순항 여객운송사업 및 복합 해상여객운송사업(제2호 또는 제4호와 제5호의 사업을 함께 수행하는 경우만으로 한정한다)의 경우에는 항로와 관계없이 면허를 받을 수 있다.

25) 유선 및 도선 사업법 제3조 제1항 유선사업 및 도선사업(이하 "유·도선사업"이라 한다)을 하려는 자는 대통령령으로 정하는 유·도선의 규모 또는 영업구역에 따라 다음 각 호의 구분에 따른 관할관청의 면허를 받거나 관할관청에 신고하여야 한다. 면허 또는 신고사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. <개정 2012.2.22., 2014.11.19.>

1. 유선장 및 도선장(이하 "유·도선장"이라 한다) 또는 영업구역이 내수면과 해수면에 걸쳐 있거나 둘 이상의 특별시·광역시·특별자치시·도 또는 특별자치도(이하 "시·도"라 한다)에 걸쳐 있는 경우: 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다) 또는 지방해양경비안전본부장
2. 영업구역이 내수면인 경우: 특별자치도지사·시장·군수·구청장(구청장은 자치구의 구청장을 말하며, 이하 "시장·군수·구청장"이라 한다). 다만, 영업구역이 둘 이상의 특별자치도·시·군·구(구는 자치구를 말하며, 이하 "시·군·구"라 한다)의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 시·도지사, 운항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 시장·군수·구청장
3. 영업구역이 해수면인 경우: 해양경비안전서장. 다만, 영업구역이 둘 이상의 해양경비안전서의 관할구역에 걸쳐 있고 운항거리가 5해리 이상인 경우에는 지방해양경비안전본부장, 운

육성법 제16조에 따라 시장·군수·구청장에서 등록 하여야 한다.²⁶⁾ 안전관리에 대해서도 허가 또는 등록관청에 따라 달라지나 여객선의 경우 해양수산부 장관이 운항관리자를 통해 안전관리를 수행하고 유선 및 도선 또는 낚시어선의 경우 관할 해양경비안전서장 또는 시장·군수·구청장이 통제한다.

유사항로에서 운항하는 여객선과 도선의 경우 관리권한의 이원화로 상이한 통제결과가 나타나 이용객의 불편을 가중한다. 이용객에게 선박의 형태나 규모, 안전관리 체계의 완전성에 대한 명확한 이해를 요구하고 어떤 선박은 출항하고 어떤 선박은 출항하지 못하는데 대한 설명을 하기란 어려운 일이다. 관리권한의 이원화는 사고발생시 보고체계의 이원화를 의미하는 것이기도 하여 긴급상황 발생시 보고단계가 확대되어 구조세력의 현장도착을 지연시키는 원인이 되기도 한다.

4.6 구조역량 강화를 위한 교육·훈련 체계 미흡

앞서 살펴보았듯이 해양경찰은 해양사고 발생 시 최 일선 구조기관이고 국제협약과 그 이행법에 의해 수색구조를 실시하는 재난구조본부이다. 하지만 세월호 사고 이후 분석단계에서 교육훈련 체계에서 미흡한 점들이 지적된바 있다. 현재 해양경비안전교육원의 설립으로 교육훈련 환경이 획기적으로 개선된 것이 사실이나 훈련대상인원의 선발, 책임자의 배치 등 인원운용, 보직인사 등에 많은 문제점이 해결되지 않고 있다.

일선 함정 및 안전센터에 부과되는 자체훈련 의무를 살펴보면, 함정은 연간 170시간의 자체교육훈련을 실시하여야 하며, 상·하반기로 나누어 지방해양경비안전본부 주관으로 3일간의 해상종합훈련을 실시한다. 안전센터는 3대 연안사고구조훈련, 순찰정 운용교육 훈련 등 자체훈련을 실시하고 부정기적으로 상급관서 주관으로 연안사고

항거리가 5해리 미만인 경우에는 해당 유·도선을 주로 매어두는 장소를 관할하는 해양경비 안전서장

4. 서울특별시의 한강에서 운항하는 유·도선의 경우: 서울특별시의 한강 관리에 관한 업무 중 유·도선에 관한 업무를 관장하는 기관의 장

26) 낚시 관리 및 육성법 제16조 제3조제5호의 수면에서 낚시터업을 하려는 자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해당 수면을 관할하는 시장·군수·구청장에게 등록하여야 한다. 낚시터의 위치와 구역, 낚시터의 명칭 등 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에도 같다.

구조훈련을 실시한다. 이러한 자체교육(OJT)은 계획에 유연성을 가지고 직원들간 상호 교류를 통해 교육훈련의 성과를 높일 수 있는 반면 계획된 시간에 적절히 수행될 수 없고 훈련 효과를 담보할 수 없다는 단점이 있다. 또한 자체교육훈련의 교관 또는 교수요원의 자질을 적절한 수준으로 유지할 수 없다는 것도 하나의 문제점으로 나타나고 있다.

신입경찰순경의 경우 해양경비안전교육원 교육으로 기본적인 구조능력과 응급처치 능력을 함양할 수 있지만 기존 근무자의 경우 기본근무를 행하면서 또는 계급별 기본교육의 기회에 충분한 능력향상을 기대하기 힘들다. 전반적으로 교육훈련 체계의 개선이 필요한 실정이다.



제 5 장 해양경찰 역할 재정립 방안

해양이라는 환경은 기상, 지리적 여건, 선박이라는 이용수단의 특수성에 따라 접근성에 수많은 변수가 존재한다. 가령 해양범죄의 발생지 또는 해양사고로 인한 요구조 선박의 사고위치에 구조자가 도착하기 위해서는 선박이라는 이동 수단이 필요하고 육상에서 이동보다 3-4배 이상의 시간이 소요된다. 또한 기상상황에 따라 범치지 또는 사고현장에 접근 할 수 없는 경우도 발생한다.

이러한 해양의 특수성에 따라 해양범죄의 수사와 긴급구조를 담당하는 해양 경찰의 역할은 육상경찰과 소방관서의 역할과 달리 정립되어야 한다.

5.1 해양경찰관 역할 재정립에 관한 인식도 조사

5.1.1 변인의 구성

세월호 사고 이 후 정부조직 개편에 따른 해양경찰관의 역할 재정립을 위한 문제 인식도 조사를 위해 업무만족에 대한 실태분석과 업무특성을 통해 변수를 설정하였다. 구체적으로 아래 표에서 보는 바와 같이 업무만족의 구성요소를 업무사항, 인력, 근무환경으로 구분하였으며, 인구사회학적 특성으로 성별, 연령, 계급, 부서 등을 포함하였다.

표 19 업무만족도 구성요소

구성요소	설문내용
업무사항	해양경찰에 대한 사회적 평가
	해양경찰 조직구성원으로서 자부심
	해양경찰의 국가사회 기여
	수사관할권 축소 및 해양안전 분야 강화
인력	근무부서의 인원수 적정
	해양경찰 조직의 인원 증원
근무환경	근무 중 각종 사고의 불안감
	현재 근무시간의 적절성

5.1.2 조사대상자의 일반적 특성

설문조사는 2016년 2월 20일부터 2월 29일까지 10일 동안 통영해양경찰서 경찰관을 대상으로 실시하였다. 설문조사 조사대상은 연구결과 타당성과 일반성을 확보하기 위하여 무작위추출방법을 이용하였으며, 자기평가 기입법을 통해 실시하였다. 설문지는 460부를 배부하여 398부를 회수하였으며, 회수된 설문지 중 불성실하게 응답한 설문지 24부를 제외하고 374부를 최종 분석에 활용하였다. 그 결과 조사대상자의 특성은 아래 표와 같다. 성별로는 남자가 95.19%로 대부분을 차지하였으며, 여자는 4.81%이었다. 연령별로는 30대가 36.36%로 가장 많았으며, 다음으로 50대 31.02%, 40대 28.07%, 20대 4.55% 순으로 나타났다. 계급별로는 경위가 43.05%로 가장 많았으며, 다음으로 경사 22.46%, 경장 21.12%, 순경 8.56%, 경감이상 4.81% 순으로 나타났다. 부서별로는 안전센터가 45.72%로 가장 많았으며, 다음으로 중·대형함정 21.92%, 경찰서 20.05%, 소형함정·특수정 12.31% 순으로 나타났다.

표 20 조사대상자의 일반적 특성

구분		빈도(명)	백분율(%)
성별	남	356	95.19
	여	18	4.81
연령	20대	17	4.55
	30대	136	36.36
	40대	105	28.07
	50대	116	31.02
계급	순경	32	8.56
	경장	79	21.12
	경사	84	22.46
	경위	161	43.05
	경감 이상	18	4.81
부서	경찰서	75	20.05
	중·대형합정	82	21.92
	소형합정·특수정	46	12.31
	안전센터	171	45.72
계		374	100

5.1.3 업무만족도 구성요소별 평가

조사결과에 대한 분석에 앞서 업무만족의 하위차원인 3가지 변인의 신뢰도 검증결과를 제시하면 아래 표와 같다.

표 21 구성변인의 신뢰도 검증 결과

변인의 구성	문항수	Cronbach Alpha
업무사항	4	.7448
인력	2	.6565
근무환경	2	.5458

위 표를 통해 알 수 있듯이 Cronbach Alpha 값은 업무사항의 경우 .7448로 가장 높게 나타났으며, 근무환경이 최저 .5458로 나타났다. 통상적으로 .60이상이며 변인을 구성하는데 큰 무리가 없다고 볼 수 있는데, 근무환경의 경우 다소 낮게 나타났다. 그러나 전반적으로 볼 때 업무만족도를 구성하는 3가지 하위차원이 일정수준 이상의 신뢰도를 확보하고 있음을 알 수 있다.

5.1.4 업무사항에 대한 평가

업무사항에 대한 평가를 구체적으로 살펴보면 다음 표와 같다.

표 22 직무사항에 대한 평가

항목	① 매우불만	② 불만	③ 보통	④ 만족	⑤ 매우만족	평균
해양경찰에 대한 사회적 평가	28	145	89	75	37	2.86
해양경찰 조직구성원으로서 자부심	8	34	142	128	62	3.54
해양경찰의 국가사회기여	7	21	68	178	100	3.91
수사관할권 축소 및 해양안전 분야 강화	38	143	79	77	37	2.81
						3.28

위 표를 통해 알 수 있듯이 업무사항에 대한 만족도 평가점수는 3.28이며 응답자들은

조직개편 이 후에도 해양경찰이 국가사회에 기여하는 측면에 대해서는 매우 높게 평가하고 있었다. 반면 해양경찰에 대한 사회적 평가와 해양경찰 조직 구성원으로서의 자부심에 대해서는 비교적 낮게 나타났으며 수사관할권 축소 및 해양안전 분야 강화에 대해서는 불만이상이 절반 가까이나 되었다. 즉 경찰관 스스로 자신의 노력과 업무의 중요성에 비해서 국민들로부터 제대로 평가받지 못함으로 인하여 사기가 저하되지 않도록 할 필요가 있으며 경찰관으로서의 수사업무를 해오다가 해상에서의 발생범죄 수사권을 제외한 수사권을 박탈당하고 안전·구조 업무에 매진하게 된 것에 대한 정체성의 혼란을 막을 필요가 있다.

다음으로 업무사항에 대한 평가를 조사대상자 특성별로 비교하면 아래 표와 같다.



표 23 업무사항 평가의 조사대상자 특성별 비교

구분		사례	평균	표준편차	t값/F값	유의도
성별	남	356	3.28	.47	2.27	.825
	여	18	3.29	.45		
연령	20대	17	3.30	.51	1.1528	.208
	30대	136	3.27	.45		
	40대	105	3.28	.50		
	50대	116	3.29	.47		
계급	순경	32	3.34	.47	3.002	.031
	경장	79	3.25	.49		
	경사	84	3.23	.48		
	경위	161	3.31	.47		
	경감 이상	18	3.08	.46		
부서	경찰서	75	3.33	.45	8.172	.005
	중·대형합정	82	3.31	.42		
	소형합정·특수정	46	3.29	.49		
	안전센터	171	3.27	.47		
계		374	3.28	.47		

먼저 남녀별로 비교하면 남자의 평가점수는 3.28, 여자의 평가점수 3.29로 거의 차이가 없었으며, 연령별로는 20대와 50대가 비교적 높게 평가하고 있고 30대와 40대가 다소 낮게 평가하고 있으나 통계적으로 유의미한 정도를 보이지는 않는다.

계급에 따라서는 통계적으로 유의미한 차이를 보이고 있다. 즉, 순경과 경위 이상의 경찰관은 업무의 중요성에 대해서 상대적으로 높게 평가하고 있으나 경장과 경사계급의 경찰관은 자신의 업무의 중요성을 상대적으로 낮게 평가하고 있다. 경위 이상의

지휘관에 해당하는 경찰관이 업무의 중요성을 높게 평가하고 있는 것은 비교적 다행스러운 일이나 경장과 경사와 같이 일정기간 이상 근무하여 온 경력자들이 자신의 업무에 대하여 상대적으로 덜 중요하게 평가하고 있다는 것을 업무수행에 있어서 자칫 무사 안일한 자세를 초래할 수 있다는 점에서 관심이 요망되는 대목이다. 역량강화를 위한 교육 훈련 등을 통하여 보완이 필요한 부분이라 하겠다.

부서별로는 통계적으로 유의미한 차이를 보이고 있는데, 경찰서 근무자의 업무중요성 평가점수가 높은 반면에 합정이나 안전센터 근무자의 업무중요성 평가 점수가 낮게 나타났다. 합정이나 안전센터는 대민 접촉 업무 또는 현장업무와 밀접하게 관련되어 있다. 이 점에서 볼 때 이들이 업무의 중요성을 낮게 생각하는 것은 문제가 아닐 수 없다. 이에 대한 인식의 전환과 교육의 필요성이 제기된다.

5.1.5 인력에 대한 평가

조직 개편 후 해양경찰의 인력규모나 인력배치 및 근무부서의 인력 적정 등에 대한 평가결과를 보면 인력에 대한 평가결과는 업무사항에 대한 평가와는 다른 양상을 보이고 있다. 우선 평가점수가 2.92로 상대적으로 낮고 구성 항목간의 평가점수 차이도 크게 나타나고 있다. 인력에 대한 평가는 아래 표와 같다.

표 24 인력에 대한 평가

항목	① 매우불만	② 불만	③ 보통	④ 만족	⑤ 매우만족	평균	
근무부서의 인원 수 적정	30	89	103	115	37	3.10	2.92
해양경찰 조직의 인원 증원	94	52	111	91	26	2.74	

인력에 관련된 만족도가 낮은 가운데 특히 ‘해양경찰 조직의 인력 증원’에 대한 불만이 가장 많은 것으로 나타났다. 따라서 해양 경찰의 인력에 대한 불만은 근본적으로 인력의 부족에서 기인하고 있다는 것을 알 수 있다. 해양경찰의 증원이 절실하다는 것을 알 수 있다. 인력에 대한 평가결과를 응답자의 특성별로 비교하면 아래 표와 같다.

표 25 인력평가의 조사대상자 특성별 비교

구분		사례	평균	표준편차	t값/F값	유의도
성별	남	356	2.92	.76	.024	.021
	여	18	2.92	.78		
연령	20대	17	2.91	.79	1.432	.233
	30대	136	2.78	.76		
	40대	105	2.99	.75		
	50대	116	3.05	.69		
계급	순경	32	2.98	.78	1.857	.135
	경장	79	2.84	.77		
	경사	84	2.92	.79		
	경위	161	2.95	.79		
	경감 이상	18	2.99	.67		
부서	경찰서	75	2.89	.85	8.142	.005
	중·대형합정	82	2.91	.71		
	소형합정·특수정	46	2.87	.91		
	안전센터	171	2.97	.76		
계		374	2.92	.75		

먼저 성별, 연령, 계급에 따라서는 크게 차이를 보이고 있지 않지만, 자신의 근무분야에 따라서 상대적으로 차이가 높게 나타났다. 소형합정 근무자의 만족도가 상대적으로 낮은 것으로 볼 때, 인력증원이 제일 시급할 것으로 보인다. 이상에서 전체 인력규모의 증원이 필요하다는 의견이 강한 가운데, 부서별로 차이가 있다는 점을 고려하면 일차적으로 전반적인 증원이 필요하며, 부서별로 적정 인원을 배치하는 것도 필요하다는 것을 인식할 수 있다.

5.1.6 근무환경에 대한 평가

조직 개편 후 해양경찰의 근무환경에 대한 만족도는 아래 표와 같다.

표 26 근무환경에 대한 평가

항목	① 매우불만	② 불만	③ 보통	④ 만족	⑤ 매우만족	평균	
근무 중 각종사 고의 불안감	62	168	91	29	24	2.42	2.90
현재 근무시간의 적절성	23	41	116	156	38	3.38	

근무환경에 대한 만족도는 2.90으로 아래 표를 통해서도 알 수 있듯이 만족도 구성요소 3개 중에서 가장 낮게 나타났다. 보다 구체적으로 두 개 항목별 만족도를 살펴보면 다른 구성요소와 달리 항목간 상당한 격차를 보이고 있다. 즉 근무시간의 적절성은 3.38로 낮은 편이 아니지만, 근무 중 각종사고의 발생에 대한 불안감에 대해서 불만이 매우 높은 것으로 나타났다. 앞서 살펴 본 다음 항목에 비추어서 상당히 이례적인 결과이다. 이는 해양경찰의 업무만족도를 떨어뜨리는 대표적인 요소라고 할 수 있다. 따라서 근무 중 각종사고의 불안감을 줄일 수 있는 획기적인 대책 마련에 보다 관심을 기울여야 할 것으로 보인다.

다음으로 근무환경에 대한 평가를 응답자 특성별로 비교하면 아래 표와 같다.

표 27 근무환경 평가의 조사대상자 특성별 비교

구분		사례	평균	표준편차	t값/F값	유의도
성별	남	356	2.89	.61	2.743	.007
	여	18	2.91	.48		
연령	20대	17	2.93	.66	1.156	.326
	30대	136	2.88	.62		
	40대	105	2.90	.61		
	50대	116	2.94	.75		
계급	순경	32	3.12	.65	2.965	.031
	경장	79	2.94	.67		
	경사	84	2.92	.60		
	경위	161	2.85	.67		
	경감 이상	18	2.90	.72		
부서	경찰서	75	2.91	.58	17.599	.000
	중·대형합정	82	2.94	.62		
	소형합정·특수정	46	2.81	.77		
	안전센터	171	2.92	.60		
계		374	2.90	.69		

근무환경에 대한 만족도를 남녀별로 비교하면, 남자의 만족도는 2.89이고 여자의 만족도는 2.91로서 여성 경찰관의 근무환경에 대한 만족도가 상대적으로 높게 나타났다. 만족도를 구성하는 여러 요소들 가운데 대부분의 경우 남녀간에는 유의미한 차이를 보이지 않았는데, 근무환경에 있어서는 차이를 보이고 있다. 이는 남성경찰관과 여성경찰관의 직급차이나 근무환경의 차이에서 비롯된 것으로, 사고의 위험이 높은 업무와 책임을 지는 위치에서 근무하는 여성경찰관은 상대적으로 적기 때문으로 풀이된다.

계급에 따라서는 의미있는 차이를 보이고 있는데, 경위 계급의 만족도가 가장낮고

순경 계급의 만족도가 가장 높은 것으로 나타났다. 한편 부서별로는 다른 만족도와 유사하게 소형합정 근무자의 만족도가 매우 낮게 나타나고 있다.

5.1.7 종합분석

지금까지 조직개편 이후 해양경찰의 역할 재정립을 위한 문제점 인식도 파악을 위해 업무만족도를 각 차원별 분석결과와 인구사회학적 특성 및 조직관련 특성 요인 등에 따른 차이를 중심으로 살펴보았는데 조사결과를 요약 정리하면 다음과 같다.

해양경찰관의 전체 업무만족도는 5점 만점에 3.03로 나타났으며 이를 3개 구성요소별로 살펴보면, 업무사항에 대한 만족도는 상대적으로 높은 반면, 인력, 근무환경에 대한 만족도는 상대적으로 낮게 나타났다. 특히 근무환경에 대한 만족도는 다른 2개 항목에 비해서 매우 큰 차이를 보이고 있었다.

그리고 향후 해양경찰의 역할 재정립을 위해서 관심을 기울여야 할 항목으로 해양경찰의 사회적 평가, 수사관할권 재조정, 해양경찰조직의 인력 증원, 각종 역량강화를 위한 교육·훈련 체계 개선을 위한 대책의 마련 등이 시급할 것으로 보인다.

5.2 수사관할권 재조정 필요

정부조직법 제22조의 2 제1항은 ‘안전 및 재난에 관한 정책의 수립·운영 및 총괄·조정, 비상대비, 민방위, 방재, 소방, 해양에서의 경비·안전·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사에 관한 사무를 관장하기 위하여 국무총리 소속으로 국민안전처를 둔다.’라고 규정하고 국민안전처와 그 소속기관의 직제 제21조 (해양경비안전국)에서 ‘해양경비·안전(해양안전 업무 중 해양수산부의 소관 사항은 제외한다. 이하 같다)·오염방제 및 해상에서 발생한 사건의 수사 관련 정책의 수립 및 조정’을 업무로 분장하여 해양경찰의 수사권을 ‘해상에서 발생한 사건의 수사’에 한정하고 있다. 이는 해양경찰청이 수사업무에 치중하여 구조업무를 소홀히 했다는 비판에 따른 것으로 해양경찰청의 수사전문인력 200여명을 경찰청으로 이관하는 조치로 이어졌다. 이러한 조치는 해양범죄 예방 및 관리에 대한 공백으로 이어질 가능성이 크다는 지적이 제기되고 있다.²⁷⁾

앞서 살펴본 바와 같이 해양범죄 발생건수는 2011년 47,075건, 2012년 45,822건, 2013년 51,441건으로 증가추세에 있었으나, 2014년 11월 30일 기준 해양범죄 발생건수는 13,408건으로 2013년에 비해 73.9%나 감소했다.²⁸⁾ 이러한 감소수치가 해양범죄의 예방활동에 기인한 것이라고 보기는 힘들다. 최일선의 예방·단속 인력이 구조인력으로 전환되고 육상기인 해양범죄의 단속이 육상경찰에 의해 제대로 이루어지지 않는 것이 이유일 것이다.

현재의 수사사무관할로 보면 해상에서 발생해서 육상으로 이어지는 범죄에 대해서는 해양경비안전관서에서 수사할 수 있지만, 육상에서 발생해서 해상으로 이어지는 범죄에 대해서는 해양경비안전관서의 관할사무로 인정될지에 대한 의문이 있으며, 수사 수단상의 문제로 경찰관서에서 해양경비안전관서에 협조를 요청할 수밖에 없다.²⁹⁾ 따라서 해양경찰의 수사관할권을 현실적으로 개정할 필요가 있다. 일부 학자는 국무총리 산하에 치안(공안)위원회를 두고 그 산하에 경찰위원회와 같은 해양경찰행정에 관한 사무를 심의·의결하기 위하여 해양경찰 전문가, 해양수산 전문가, 공공 및 시민단체 등을 포괄하는 해양경찰위원회를 두고 경찰청과 해양경찰청을 병립하는 방안을 제시하기도 한다.³⁰⁾ 하지만 해양경찰의 전문성과 해양범죄의 특수성을 고려할 때 수사관할권을 재조정하여 경찰청과 상호의존적 관계를 유지하도록 하는 방안이 옳을 것으로 판단된다.

또한 국민이 체감하는 해상안전 수사역량과 현장감식 전문성 강화를 위해 수중과학수사 교육과정을 개설하고 수중카메라, 하우지 등 영상장비와 개인슈트·공기통 등 잠수장비 지원이 절실하다. 조직해체 이후 밀수, 밀입국 등 해경 고유의 수사영역이 붕괴된 점을 감안 각 지방본부별 '국제범죄수사대'를 신설·운영 하여 갈수록 지능화되어 가는 해양국제범죄에 대응할 수 있는 전문인력을 미리 확보하여야 할 것이다.

해상에서 발생한 범죄의 현장 초동조치 역량을 키우기 위해 형사기동정 요원의 현장감식, 검문·검색, 현행점 체포, 수사서류 작성 능력 등 특화된 교육이 절실하며, 형사기동정장 보직기준을 강화하고 임무수행방식과 수사장비를 확충 하여 해상과

27) 박성환, 위 논문, 44면.

28) 박성환, 위 논문, 47면.

29) 박성환, 위 논문, 49면.

30) 박주상, 정병수, 하상군, 위 논문, 166면 참조.

육상의 긴밀한 협조체제 구축으로 해상범죄 수사능력을 극대화하기 위한 시스템을 구축하여야 할 것이다.

5.3 조직 정체성 확립을 위한 제도정비

해양경찰 조직 창설 이 후 조직내에서 자체 승진으로 수장을 지닌 사람은 2명에 불과하다. 이는 장기적으로 볼 때 조직의 정체성과 전문성 확립에 부정적 영향을 미친다. 조직의 하부에서 필요로 하는 정책적 지원이 미비해 질 뿐 아니라 정치적 영향에 의해 제대로된 조직문화를 형성하기 어려워진다. 세월호 사고를 수습하면서 조직 수뇌부의 전문성에 대한 비난 여론이 들끓는 가운데에서도 초대 해양경비안전본부장은 육상경찰에서 승진한 치안총감이 차지했다.

이것은 조직내부 승진으로 치안총감을 배출할 수 없는 구조에서 기인한다. 이러한 낙하산식 인사 관행과 낙후된 조직체계를 그대로 유지한 상태로 중앙 행정기관에 맞는 역할과 위상을 찾지 못하고 있으며, 해양경찰 조직의 사기저하는 물론, 해양경찰 발전 및 정책에도 부정적인 영향을 줄 것이다. 따라서 해양경찰공무원 출신이 해양경찰의 수장이 될 수 있도록 하기 위해 해양경비안전조정관과 더불어 해양경비안전교육원장을 치안정감으로 보하고, 해양경비안전본부의 국장은 치안감으로, 인천, 부산 등과 같은 국제적 항구를 관할하는 해양경비안전서장을 경무관으로 보하는 등 해양경찰의 직급 확대가 이루어져야 할 것이다.³¹⁾

또한 해양경비안전교육원 소속으로 해양경비안전대학교를 신설하여 우수한 간부를 양성하고 조직문화를 정립을 위한 정신적 토대를 마련해야 할 것이다. US코스트 가드의 코스트가드 아카데미는 미국의 4대 사관학교 중 가장 높은 경쟁률을 자랑하고 있고 캐나다 코스트 가드도 코스트가드 컬리지를 통해 수준 높은 간부를 양성하고 있다. 해양경찰도 2년제 대학 신설을 통해 20대 초반의 경사 또는 경위급 초급 간부를 양성하고 조직 저변에서부터 조직에 대한 정체성을 확립하고 애착심을 가질 수 있도록 준비해야 할 것이다.

31) 박주상, 정병수, 하상군, 위 논문, 169면 참조.

5.4 경비합정 톤급별 표준 정원 마련 필요

경비합정은 상황발생시 합정크기별 조합능력, 탑재 장비, 승선 인원수 차이 등으로 현장 임무수행에 있어 임무와 역할이 다소 차이가 있다. 그러나 상황발생시 초동조치는 소형합정과 중대형 합정은 동일한 업무를 수행하기 때문에 소형합정에서는 상대적으로 구조인력 확보에 실패할 위험성이 크다. 특히 교육훈련, 해수욕장 파견 등 소형합정에서 인력 차출이 될 경우 남아있는 승조원들이 느끼는 부담은 중대형 합정에 비해 훨씬 크다 할 수 있을 것이다. 따라서 합정 적정 정원에 대한 연구용역을 실시하여 합정별 필요 정원을 산정하고 부족인력은 행자부 등 협의를 통해 적극 확보하는 것이 무엇보다 중요하다.

조직 개편 이후 전 부서의 인력난이 심화됨에 따라 인력 운영 여건이 상대적으로 나은 대형합정의 정원을 조정하여 중소형 합정의 인력 우선 배병을 통해 조직 전체 인력운영의 효율성을 향상할 필요가 있다. 또한, 합정 도입시마다 정원이 각각 책정됨에 따라 동일해역 동중합정의 경우에도 정원차이가 발생하는 경우가 많으므로 합정저원 불균형을 완화하는 것이 시급하다할 것이다.

현재 근무중인 경비합정의 현원 및 해역별 치안여건을 감안하여 톤급별 표준 저원을 마련하고 이를 통해 대형합정의 정원을 조정하여 중대형 합정의 결원을 우선 해결하는 방안을 강구해야 한다. 5000톤급 정원을 동일하게 43명으로 책정하고 현원이 가장 많은 목포 3009함(46명), 인천 3005·3008함(44명)의 평균값인 45명으로 표준정원 책정이 필요하다. 1500톤급 정원은 현원이 가장 많은 태안 1507(40명)을 기준으로 책정하고, 1000톤급은 현원이 가장 많은 1010함(37명)을 기준으로 표준정원 37명으로 책정해야 한다. 동해 및 남해 해역은 당해해역 합정 중 현원이 가장 많은 합정을 기준으로 전체적인 통일된 표준정원을 산정 해야 한다.

50톤급 소형합정의 경우 6명의 승조원으로 5000톤급(승선원 43명)의 업무와 동일한 업무를 수행하는데 커다란 부담이 크므로 상황대응에 꼭 필요한 구조 중심의 업무분석을 통한 사무분장 재조정이 필요할 것이다. 또한 적은 인원으로 수중 등 특수직별 직원이 없어 경찰관이 현장의 다양한 업무를 겸하면서 협소한 근무환경으로 업무 피로도가 높은 부분에 대한 보상도 개선되어야 할 것이다. 아래 표는 경비합정

정원 조정 결과를 나타낸 것이다.³²⁾

표 28 2016년 경비합정 정원 조정 결과

합정	소속	정원 조정 前		정원조정 後		
		정원	현원	변경 정원	정원증감	
5001합	동해본부(동해)	45	41	43	-2	
3005	중부분부(인천)	49	44	45	-4	
3008	중부분부(인천)	49	43	45	-4	
3003	제주본부(서귀포)	49	41	45	-4	
3006	제주본부(서귀포)	49	43	45	-4	
3009	서해본부(목포)	49	46	45	-4	
3002	제주본부(제주)	46	41	45	-1	
3010	서해본부(군산)	46	42	45	-1	
3012	제주본부(제주)	46	41	45	-1	
3013	서해본부(군산)	46	0	45	-1	
3015	서해본부(목포)	46	0	45	-1	
3001	남해본부(부산)	40	38	38	-2	
3007	동해본부(동해)	36	35	38	2	
1506	중부분부(서귀포)	42	37	40	-2	
1508	서해본부(목포)	42	39	40	-2	
1509	서해본부(목포)	42	39	40	-2	
1507	중부분부(태안)	41	40	40	-1	
1505	제주본부(제주)	39	37	40	1	
1502	중부분부(제주→태안)	38	35	40	2	
1510	동해본부(포항)	36	31	33	-3	
1501	남해본부(부산)	34	30	33	-1	
1503	남해본부(부산)	33	32	33	-	
1511	동해본부(동해)	30	28	33	3	
1512	동해본부(동해)	30	28	33	3	
1513	동해본부(동해)	30	27	33	3	
1002	중부분부(인천)	41	35	37	-4	
1007	서해본부(목포)	40	36	37	-3	
1010	서해본부(목포)	40	37	37	-3	
1001	서해본부(군산)	39	35	37	-2	
1003	동해본부(포항)	33	29	31	-2	
1008	동해본부(포항)	33	30	31	-2	
1005	남해본부(통영)	32	28	31	-1	
1006	남해본부(목포→통영)	40	36	31	-9	
1009	남해본부(울산)	32	29	31	-1	
총 정원		1,363명		→	1,310명	53명 감소

32) 해양경비안전본부, '16년도 정원 조정 종합계획 보고, 내부자료, 2016.1.14.

5.4.1 해양사고 유형별 OSC 초기대응 실무 매뉴얼

1) 선박 침몰

표 29 선박 침몰

단 계	행 동 준 칙	임무(임의 지정) *P정-총6명
사전 준비	현장 총괄지휘	정장
	조타 및 기관운영	항해-1 (or 부장), 기관장
	긴급 출동보고 • 일시 / 현위치 / 침로-속력 / 침몰선박 구조차 / ETA / 기상	항해-2
	사고위치 기점 : 해도, R/D, V-PASS, GPS프로터	부장
	TRS 청취 및 구두 보고 • KCG 메신저(회의실, 상황센터) 접속	부장, 항해-2
	상황발생 함내 방송	정장 (or 부장)
	사고선박 간 VHF(ch16 / 지정ch) 또는 SSB 등 교신 설정 • 상선 : VHF 채널 16 또는 해당 VTS별 특정 채널 • 어선 : 해당 어업정보통신국 교신 → 선단선 및 주변 조업선 SSB(2183.4 또는 2116.4)로 교신설정 요청 • 승선인원(남 0명, 여 0명, 유아구분) 파악 • 승선원 구명조끼 착용 및 체온보존을 위한 의류착용 지시 - 필요시 구명벌 등 구명장비 작동 지시 • 대각도 경사시 외부 갑판상 대기 또는 여객 우선 퇴선	부장

	<p>지시</p> <ul style="list-style-type: none"> • 사고선박 현 상태(경사도, 침수량 등) 및 선박제원 등 파악 • 적재 유종 및 적재량, 오염상황 파악/ 해양오염 대비 유류·빌지저장탱크 및 에어벤트 등 차단·폐쇄 지시 • 기관사용여부, 육지와 거리 등 감안 필요시 임의좌주 등 권고 	
	<p>통신기 이용 인근 항행·조업 선박 대상 구조지원 요청 (지시)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 상선 : VHF 16, 해당 VTS 지정채널 • 어선 : SSB로 해당 수협 호출 → 위치 및 해구 통보 조업선 동원 요청 	정장
	<p>단정 하강준비 및 안전교육 실시(단정요원 지참물 확인)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 구조장비 단정적재 및 현측 인명구조 준비 • 등선대비, 파쇄용구 및 로프 등 선내 진입장비 준비·단정적재 	부장, 항해-2, 기관-1,
	<p>견시자 증강 배치(함수, 상감관) : 해상 표류(익수)자 탐색 지시</p> <ul style="list-style-type: none"> • 야간 : 탐조등 등 실외조명 점등, 항공기 조명탄 요청 	부장
	<p>ENG 카메라 및 채증장비, 탐조등(야간) 준비</p>	부장
	<p>해양원격응급의료시스템 가동 및 접속 TEST</p>	부장
	<p>상황센터 및 인근 작전요소 간 지속적인 정보교환</p>	정장
초기 대응	<p>도착보고(사고현장 도착 약 1 마일 前)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 일시/위치/충돌선박 상태/인명구조 현황/본함 행동사항/구조세력/수심·기상 	항해-2
	<p>해상 표류(익수)자 발생시</p> <ul style="list-style-type: none"> • 경광등 및 대공방송 이용 구조 알림 • 현측 및 단정 인명구조 요원 배치 • 단정하강 : 인명구조, 사고선박 승선(내부확인 및 사고조사) 	항해-1 * 조 타 - 부장

	<ul style="list-style-type: none"> • 선미로 접근 원칙 / 요구조자가 다수 모인 장소 또는 탈출이 용이한 장소로 접근하여 구조 • 준비물 : 빠루, 구명환·불, 모포, 메가폰, 호각, 탐조등(야간) • 훗줄 전장 등 다수 해상 표류자 구조 방안 강구 	
	<p>사고선박 대각도 경사 時 구조요원 사고선박 등선</p> <ul style="list-style-type: none"> • 승선인원 신속·정확히 파악, 추가 구조세력에 전파 • 선내 잔류인원 확인 및 대피방송 반복 실시(메가폰, 호각) • 선내 구조자 이송(선체접촉, 단정 등 이용) • 해상 표류(익수)자 현측 인명구조(구명환, 구명불) • 긴박 시는 사고선박 및 함정 구명장비(구명벌 등) 투하 	<p>항해-2, 기관-1</p>
	<p>해양원격응급의료시스템, 산소소생기, 심실제세동기 이용 응급처치</p>	<p>항해-2</p>



2) 화재사고

표 30 화재사고

단 계	행 동 준 칙	임무 (P정-총6명)
	긴급 출동보고 • 일시/현위치/침로-속력/화재선박 구조차/ETA/기상	항해-1 (or 부장), 기관장
	레이다 및 V-PASS, GPS 등에 사고위치 기점	항해-2
	TRS 청취 및 구두 보고 • KCG 메신저(회의실, 상황센터) 접속	부장
	상황발생 함내 방송	정장 (or 부장)
	타선소화 및 자함 냉각요원 배치	항해-2, 기관-1
사전 준비	사고선박 간 VHF(ch16 / 지정ch) 또는 SSB 교신설정 • 사고선박으로부터 정보 파악 • 인근 통항·조업선 대상 구조(또는 우회항해) 협조 방송 - 상선 : 해당 VTS 특정ch - 어선 : 해당 어업정보통신국 교신 → 선단선 및 주변 조업선 SSB(2183.4 또는 2116.4)로 교신설정 요청 • 승선원(남 0명, 여 0명, 유아 구분) 및 부상자(잔류장소) 파악 • 승선원 구명조끼 착용 및 체온보존을 위한 의류착용 지시 - 필요시 구명벌 등 구명장비 작동 지시, 퇴선여부 파악 • 화재 종류 및 최초 화재발생 장소, 진행상태 파악 • 사고선박 피해현황 및 적재물 등 파악(폭발 위험성 등) • 적재유종, 적재량, 오염상황/ 해양오염 대비 유류·빌지 저장 탱크 및 에어벤트 등 차단·폐쇄 지시 • 주기관 사용여부, 육지와 거리 등 감안 임의좌주 등 권고 • 현지 유향·유속, 기상 파악	부장

	단정하강 준비 및 안전교육 실시 <ul style="list-style-type: none"> • 구조장비 단정적재 및 현측 인명구조 준비 • 등선대비, 파쇄용구 및 로프 등 선내 진입장비준비·단정적재 	부장, 항해-2, 기관-1,
	ENG 카메라 및 채증장비, 탐조등(야간) 준비	부장
	해양원격응급의료시스템 가동 및 접속 TEST	부장
	화재진압·방수 장구 준비 및 안전교육 실시(부장
	소화포 가동 및 소화호스 준비(압력 최대)	기관-1
	상황센터 및 인근 작전 요소간 정보교환	정장
초기 대응	도착보고(사고현장 도착 약 1마일 前) <ul style="list-style-type: none"> • 일시/위치/화재선박 현황/행동사항/동원세력/수심·기상 	항해-1
	경광등 및 대공방송 이용 구조 및 화재진압선 도착 알림	정장
	인명구조(최우선) <ul style="list-style-type: none"> • 인명구조 우선 - 부상자 先 구조(후송)조치 • 상황감안 외부방송으로 퇴선유도 반복 실시 • 구조자 및 탐색조로부터 상세정보 입수 	항해-2
	현측 인명구조 및 소화·방수요원 배치 <ul style="list-style-type: none"> • 다수 해상표류자 구조를 위한 그물 설치, 홋줄 전장 등 • 준비물 : 구명환·불, 해상 담가(들것), 모포, 온수, 수영자 밴드, 사다리, 보드후크 • 야간 : 탐조등 등 실외조명 점등, 항공기 조명탄 요청 	항해-2, 기 관-1
	단정하강(A 또는 B조)	*P정은 직

	<ul style="list-style-type: none"> • 풍상측으로 접근하는 것을 원칙 / 인명구조시는 요구조자가 다수 모인 장소 또는 탈출이 용이한 장소로 접근 구조 ※ 준비물 : 빠루, 구명환·볼, 모포, 망치, 도끼, 메가폰, 호각, 탐조등(야간) 	접접근 항해-2, 기 관-1				
	<p>타선소화</p> <ul style="list-style-type: none"> • 풍상측에서 풍하측으로 접근, 타선 소화요원 배치 • 소화포 작동, 외부소화 및 자함냉각(함수, 함미) 실시 • 내부진화 ⇒ 소화포 중지 / 자함냉각 계속 실시 <table border="1" data-bbox="289 653 1030 884"> <tr> <td data-bbox="289 653 395 797">계류 가능시</td> <td data-bbox="395 653 1030 797"> <ul style="list-style-type: none"> ○ 진입요원 : ABA2, NO1, 2 소화호스, 가스탐지기, 손전등, 도끼, 필요시 CO2·분말소화기 지참 ○ 함 자체 준비물 : 배수·잠수펌프, 배풍기 등 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="289 797 395 884">계류 불가시</td> <td data-bbox="395 797 1030 884"> <ul style="list-style-type: none"> ○ 단정이용 내부 진입시도 인명구조 실시 </td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> • 가능한 통풍통 폐쇄로 공기 유통 차단 • 화재선박 내부진입시 로프를 매고, 손전등 지참 • 화재진압 후 밀폐구역은 충분한 시간을 두고 개방 	계류 가능시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 진입요원 : ABA2, NO1, 2 소화호스, 가스탐지기, 손전등, 도끼, 필요시 CO2·분말소화기 지참 ○ 함 자체 준비물 : 배수·잠수펌프, 배풍기 등 	계류 불가시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 단정이용 내부 진입시도 인명구조 실시 	항해-2, 기 관-1
계류 가능시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 진입요원 : ABA2, NO1, 2 소화호스, 가스탐지기, 손전등, 도끼, 필요시 CO2·분말소화기 지참 ○ 함 자체 준비물 : 배수·잠수펌프, 배풍기 등 					
계류 불가시	<ul style="list-style-type: none"> ○ 단정이용 내부 진입시도 인명구조 실시 					
	해양원격응급의료시스템, 산소소생기, 심실제세동기 이용 응급처치	항해-1				
	상황 감안 운항자 상대 음주측정	항해-2				

3) 선박좌초

표 31 선박좌초

단 계	행 동 준 칙	임무 (P정-총6명)
사전 준비	긴급 출동보고 <ul style="list-style-type: none"> 일시/현위치/침로-속력/화재선박 구조차/ETA/기상 	항해 - 1 (or 부장), 기관장
	레이다 및 V-PASS, GPS 등에 사고위치 기점	항해-2
	TRS 청취 및 구두 보고 <ul style="list-style-type: none"> KCG 메신저(회의실, 상황센터) 접속 	부장
	상황발생 함내 방송	정장 (or 부장)
	타선소화 및 자함 냉각요원 배치	항해-2, 기관-1
	사고선박 간 VHF(ch16 / 지정ch) 또는 SSB 교신설정 <ul style="list-style-type: none"> 사고선박으로부터 정보 파악 인근 통항·조업선 대상 구조(또는 우회항해) 협조 방송 <ul style="list-style-type: none"> 상선 : 해당 VTS 특정ch 어선 : 해당 어업정보통신국 교신 → 선단선 및 주변 조업선 <p style="text-align: center;">SSB(2183.4 또는 2116.4)로 교신설정 요청</p> <ul style="list-style-type: none"> 해저저질 및 선저파공 확인 前 엔진사용 자제 요청 승선 인원(남 0명, 여 0명, 유아 구분) 파악 승선 전원 구명조끼 착용 및 체온보존을 위한 의류착용 지시 <ul style="list-style-type: none"> 요시 구명벌 등 구명장비 작동 지시 대각도 경사시 외부 갑판상 대기 또는 (여객 우선) 퇴선지시 <ul style="list-style-type: none"> 사고선박 현 상태(선저파공 및 침수량 등) 및 선박제원 파악 적재 유종, 적재량, 오염상황 파악/ 해양오염 대비 유류·빌지 탱크 및 에어벤트 등 차단·폐쇄 지시 	부장

	<ul style="list-style-type: none"> • 현지기상 상태 및 만조시간대 확인 • 해상으로 기름 유출 현황 파악 → 경비세력(상황센터/방제정) 전파 • 선체의 제자리 고정을 위해 투묘 지시(앵카 부이) • 화물 및 선내 중량물 고박과 빈 탱크를 해수로 채워 해저 밀착 지시 • 주기관 사용여부, 육지와의 거리 등 감안 필요시 임의좌주 등 권고 	
	단정하강 준비 및 안전교육 실시 <ul style="list-style-type: none"> • 등선대비, 파쇄용구 및 로프 등 선내 진입장비준비·단정적재 	부장, 항해-2, 기관-1,
	견시자 증강 배치(함수, 상갑판) : 해상 표류(익수)자 탐색	부장
	ENG 카메라 및 채증장비, 탐조등(야간) 준비	부장
	해양원격응급의료시스템 가동 및 접속 TEST	부장
	상황센터 및 인근 작전 요소간 정보교환	부장
초기 대응	도착보고(사고현장 도착 약 1마일 前) <ul style="list-style-type: none"> • 일시/위치/화재선박 현황/행동사항/동원세력/수심·기상 	항해-1
	VHF16 및 SSB로 항행(조업)선 구조협조 또는 우회항행 방송	정장
	사고선박 상태(자력이초 가능 여부, 침수 여부 등) 확인	항해-2
	경광음 및 대공방송 이용 구조선 도착 알림 <ul style="list-style-type: none"> • 승선 승객, 부상자 등 신속·정확히 파악 ⇒ 구조세력에 전파 	항해-2, 기관-1
	유항·유속 등 세부 해상기상 파악 전파 <ul style="list-style-type: none"> • 헬기이용 인명구조 및 경비함정 접근가능 여부 확인 → 상황센터 보고 	정장 (or 부장)
	【침몰 및 전복 위험 無】 사고선박 內 질서 유지(무질서에 의한 2차 인명피해 방지)	* P 정은 직 접 접근

	<p>단정하강(A 또는 B조) 및 사고선박 승선원 본함으로 편승</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선미측으로 접근하는 것을 원칙/요구조자가 다수 모인 장소 또는 탈출이 용이한 장소로 접근구조 - 준비물 : 구명환· 불, 모포, 망치, 도끼, 메가폰, 호각 - 야간 : 탐조등 등 실외조명 점등, 항공기 조명탄 요청 <p>팽창식 구명뗏목 투하 및 필요시 구명뗏목 탑승 탈출 지시 본함 및 동원세력별 구조현황 파악 보고 전원 구조완료 후 경찰관 사고선박 투입 선박 상태 재확인 보고</p>	<p>항해-2, 기관-1</p>
	<p>【침몰 및 전복 우려 時】</p> <p>단정하강(A 또는 B조) 및 사고선박 승선원 본함으로 편승 구명조끼 착용 후 해상 탈출 및 팽창식 구명뗏목 투하 지시 현측 인명구조요원 배치</p> <ul style="list-style-type: none"> • 다수 인명구조를 위한 그물 설치, 훗줄 전장 - 준비물 : 구명환· 불, 해상 담가, 현측그물, 모포, 수영자벤드, 사다리, 보드후크 - 긴박시는 사고선박 및 본함 구명장비(구명벌) 투하 - 외부 퇴선방송 반복실시 <p>원격의료시스템, 산소소생기, 심실제세동기 이용 응급처치 대각도 경사 時 구조요원 사고선박 등선 ⇒ 경찰관</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선내진입, 잔류인원 확인 및 대피방송(메가폰, 호각, 망치) • 선내 구조자 이송(선체접촉, 단정 등 이용) • 해상 표류자 현측 인명구조(구명환, 구명불, 훗줄, 보드후크) <p>전복시 사고선박 선저 위 승선, 망치 등으로 두드려 생존자 반응 확인 구조현황 상세 파악 보고 및 필요시 운항자 상대 음주측정</p>	<p>* P 정 은 직 접 접 근 항해-2, 기관-1</p>

4) 선박침수

표 32 선박침수

단 계	행 동 준 칙	임무 (P정-총6명)
사전 준비	긴급 출동보고 • 일시/현위치/침로-속력/침수선박 구조차/ETA/기상	항해-1 (or 부장), 기관장
	레이다 및 V-PASS, GPS 등에 사고위치 기점	항해-2
	TRS 청취 및 구두 보고 • KCG 메신저(회의실, 상황센터) 접속	부장
	상황발생 함내 방송	정장 (or 부장)
	타선소화 및 자함 냉각요원 배치	항해-2, 기 관-1
	사고선박 간 VHF(ch16 / 지정ch) 또는 SSB 교신설정 • 사고선박으로부터 정보 파악 • 인근 통항·조업선 대상 구조(또는 우회항해) 협조 방송 - 상선 : 해당 VTS 특정ch - 어선 : 해당 어업정보통신국 교신 → 선단선 및 주변 조 업선 SSB(2183.4 또는 2116.4)로 교신설정 요청 • 해저저질 및 선저파공 확인 前 엔진사용 자제 요청 • 승선 인원(남 0명, 여 0명, 유아 구분) 파악 • 승선 전원 구명조끼 착용 및 체온보존을 위한 의류착용 지시 - 요시 구명벌 등 구명장비 작동 지시 • 대각도 경사시 외부 갑판상 대기 또는 (여객 우선) 퇴선지 시 • 사고선박 현 상태(선저파공 및 침수량 등) 및 선박제원 파 악 • 적재 유종, 적재량, 오염상황 파악/ 해양오염 대비 유류·	부장

	<ul style="list-style-type: none"> · 빌지 탱크 및 에어벤트 등 차단·폐쇄 지시 · 현지기상 상태 및 만조시간대 확인 · 해상으로 기름 유출 현황 파악 → 경비세력(상황센터/방제정) 전파 · 선체의 제자리 고정을 위해 투묘 지시(앵카 부이) · 화물 및 선내 중량물 고박과 빈 탱크를 해수로 채워 해저 밀착 지시 · 주기관 사용여부, 육지와와의 거리 등 감안 필요시 임의좌주 등 권고 	
	단정하강 준비 및 안전교육 실시(부장) <ul style="list-style-type: none"> · 등선대비, 파쇄용구 및 로프 등 선내 진입장비준비·단정적재 	부장, 항해-2, 기관-1,
	견시자 증강 배치(함수, 상갑판) : 해상 표류(익수)자 탐색	부장
	ENG 카메라 및 채증장비, 탐조등(야간) 준비	부장
	해양원격응급의료시스템 가동 및 접속 TEST	부장
	상황센터 및 인근 작전 요소간 정보교환	부장
초기 대응	도착보고(사고현장 도착 약 1마일 前) <ul style="list-style-type: none"> · 일시/위치/화재선박 현황/행동사항/동원세력/수심·기상 	항해-1
	VHF16 및 SSB로 항행(조업)선 구조협조 또는 우회항행 방송	정장
	사고선박 상태(경사도, 침수량 등) 확인	항해-2
	견시자 주변해역 해상 표류(익수)자 확인	부장
	경광음 및 대공방송 이용 구조선 도착 알림 <ul style="list-style-type: none"> · 승선 승객, 부상자 등 신속·정확히 파악 ⇒ 구조세력에 전파 	정장 (or 부장)
	유향·유속 등 세부 해상기상 파악 전파 <ul style="list-style-type: none"> · 헬기이용 인명구조 및 경비함정 접근가능 여부 확인 → 상황센터 보고 	부장

	<p>상황 감안 운항자 상대 음주측정</p>	<p>항해-2, 기관-1</p>
	<p>【방수 가능 時】</p> <p>단정 하강요원 배치 및 하강(A 또는 B조)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선미로 접근하는 것을 원칙 / 요구조자가 다수 모인 장소 또는 탈출이 용이한 장소로 접근구조 - 준비물 : 방수함, 방수매트, 뿌라그, 망치, 지주목, 배수·잠수펌프 <p>경찰관 침수선박 탑승 방수·배수작업 실시</p> <p>사고선박 승선원 본함 편승(방수작업 인원 제외), 2차 사고 예방</p> <p>방수작업 완료 후 예인색 연결 안전해역 및 정박지로 이동 조치</p>	<p>*P정은 직접접근 항해-2, 기관-1</p>
	<p>【침몰 및 전복 가능 時】</p> <p>단정하강(A 또는 B조) 및 사고선박 승선원 본함으로 편승</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선미로 접근하는 것을 원칙 / 탈출이 용이한 장소로 접근 - 준비물 : 구명환·불, 모포, 망치, 도끼, 메가폰, 호각, 탐조등(야간) <p>구명조끼 착용 후 해상 탈출 및 팽창식 구명뗏목 투하 지시</p> <p>현측 다수 인명구조요원 배치</p> <ul style="list-style-type: none"> • 다수 인명구조 그물망 설치 및 훗줄 전장 - 준비물 : 구명환·불, 해상담가, 현측그물, 모포, 수영자밴드, 빠루, 사다리, 보드후크 	<p>*P정은 직접접근 항해-2, 기관-1</p>

	<p>- 긴박시는 사고선박 및 본함 구명장비(구명벌) 투하 해양원격응급의료시스템, 산소소생기, 심실제세동기 이용 응급처치</p> <p>사고선박 대각도 경사 時 구조요원 사고선박 등선 ⇒ 경 찰관</p> <ul style="list-style-type: none"> • 선내진입, 잔류인원 확인 및 대피방송(메가폰, 호각, 망치) • 선내 구조자 이송(선체접촉, 단정 등 이용) • 해상표류자 현측 인명구조(구명환, 구명볼, 훗줄, 보드후 크) <p>전복시 사고선박 선저 위 승선, 망치 등으로 두드려 생존 자 반응 확인</p> <p>본함 및 동원세력 구조현황 및 구조자 인원 파악 보고</p>	
--	---	--



5) 해양오염

표 33 해양오염

단 계	행 동 준 칙	임무 (P정-총6명)
사전 준비	긴급 출동보고 <ul style="list-style-type: none"> 일시/현위치/침로-속력/해양오염 방제작업 지원차/ETA/기상 	항해-1 (or 부장), 기관장
	레이다 및 V-PASS, GPS 등에 사고위치 기점	항해-2
	TRS 청취 및 구두 보고 <ul style="list-style-type: none"> KCG 메신저(회의실, 상황센터) 접속 	부장
	상황발생 함내 방송	정장 (or 부장)
	방제요원 배치 및 방제장비 준비 <ul style="list-style-type: none"> 준비물 : 유흡착재, 갈고리, 틀채, 갑판 오염방지 카바, 폐기물 수거통, 이중마대, 시료채취 장구 등 	항해-2, 기관-1
	사고선박 간 VHF(ch16 / 지정ch) 또는 SSB 교신 설정 <ul style="list-style-type: none"> 통신 설정 요령 <ul style="list-style-type: none"> 상선 : 해당 VHF 특정ch 어선 : 해당 어업정보통신국 호출 → 선단선 및 주변 조업선과 SSB(2183.4 또는 2116.4)로 교신설정 요청 승선인원 파악, 침몰대비 구명조끼 착용 및 체온보존 조치 사고선박 피해현황(선체 상태 및 파공개소) 파악 적재유종, 적재량, 오염상황 파악/ 침몰 대비 유류·빌지 탱크 및 에어벤트 등 차단·폐쇄 지시 주변해역 민감자원 존재 여부, 유향·유속 파악 	부장
ENG 카메라 및 채증장비, 탐조등(야간) 준비	부장, 항해-2,	

		기관-1,
	상황센터 및 인근 작전 요소간 정보교환	부장
초기 대응	도착보고(사고현장 도착 약 1마일 前) <ul style="list-style-type: none"> • 일시/위치/현장 오염상황/본함 행동사항/동원세력/기상 	항해-1
	항행(조업) 선박 현황 파악 및 우회항행 조치 <ul style="list-style-type: none"> • 지능형해상교통관리시스템 이용 주변해역 항행선박 파악 • VHF(CH16) 및 SSB 이용 사고사실 통보 및 접근금지 유도 	부장
	초등 방제 작업(방제정 외 경비함정) <ul style="list-style-type: none"> • 오일팬스 전장예인 중질유 포집, 흡착재 투하, 갈고리로 교반작업 및 폐흡착재 수거 ※ 경질유는 스크류 등으로 방산 또는 흡착재로 처리 • 뜰채 이용 기름 묻은 해상쓰레기 수거 • 기름시료 채취 → 해양오염방제과 제출 • 수거한 폐흡착재 이중마대에 20kg 단위로 보관 	항해-2, 기관-1,

6) 선박화재사고

표 34 선박화재사고

단 계	행 동 준 칙	임무 (P정-총6명)
사전 준비	긴급 출동보고 <ul style="list-style-type: none"> 일시/현위치/침로-속력/HNS 화재선박 구조차/ETA/기상 	항해-1 (or 부장), 기관장
	레이다 및 V-PASS, GPS 등에 사고위치 기점	항해-2
	TRS 청취 및 구두 보고 <ul style="list-style-type: none"> KCG 메신저(회의실, 상황센터) 접속 	부장
	상황발생 함내 방송	정장 (or 부장)
	상황센터와 실시간 정보교환 <ul style="list-style-type: none"> 사고 개요(일시, 장소, 사고원인) HNS 물질의 종류, 적재량 화학물질정보시스템(CARIS) 이용 물질 검색 HNS 사고대응 상황판단 자문위원회 자문 등 	항해-2, 기관-1
	사고선박과 교신 설정 및 수시 현황 파악 <ul style="list-style-type: none"> VHF, 위성전화, 신고자 휴대폰 등 	부장
	사전회의 실시, 상황분석 및 대응방법 결정 <ul style="list-style-type: none"> 사고 물질의 위험성 등 획득한 정보로 보호장비 결정 현지기상 파악, 현장접근 방법 및 안전 이격거리 설정 인명피해 현황파악 및 구조(구급) 장비 준비 유효한 소화장비 결정 	상황센터
장비점검 및 안전교육 실시 <ul style="list-style-type: none"> 체크리스트에 의한 개인보호 장비 및 응급처치 장비전반 점검 - 안전팀 : 화학보호복, 공기호흡기, 방독면, HNS 탐지장비 - 구조팀 : 제독제(치아염소산염 용액, 비눗물, 식염수 등)준 	부장	

	비	
	<ul style="list-style-type: none"> 현장진입 시 위험징후 포착 및 긴급탈출 방법 교육 	
	ENG 카메라 및 채증장비, 탐조등(야간) 준비	부장
	해양원격응급의료시스템 가동 및 접속 TEST	부장
	화재진압 장구 준비 <ul style="list-style-type: none"> 준비물 : ABA 2명, 소화포, 소화호스, 도끼, 배풍기, 가스탐지기, 손전등 	부장
	FOAM 소화포 가동 준비(중·대형합, 방제정, 소방정)	기관장
	인근 작전 요소간 수시 정보교환	부장
초기 대응	도착보고(사고현장 도착 약 1마일 前) <ul style="list-style-type: none"> 일시/위치/화재선박 현황/본함 행동사항/동원세력/기상 	항해-1
	경광등 및 대공방송 이용 인명구조 및 화재진압선 도착 알림	정장
	사고 주변해역 선박 및 조업선 안전해역 대피조치 <ul style="list-style-type: none"> 지능형해상교통관리시스템 이용 주변해역 항행선박 현황 파악 VHF(CH16) 및 SSB 이용 우회항행 유도 	부장
	사고선박 총상측에서 이격거리 유지하며 접근 <ul style="list-style-type: none"> 항상 바람을 등지고 사고발생 지점으로 이동 발열, 스파크 및 가연성 물질에 접촉되지 않도록 유의 사고위치에서 풍상측으로 최소 150m 이상 이격거리 유지 	부장
	현장상황 판단결과 보고서 작성 상황센터 보고 <ul style="list-style-type: none"> 선체상태(연기, 불꽃, 폭발가능 여부 등) 사고해역 기상(풍향, 풍속, 조류, 시정 등) 형성된 안개나 구름의 이동방향 및 속도 환자 발생 수, 위치 및 환자들의 증상 선원 또는 목격자의 조언 및 관찰내용 	정장 (or 부장)

위험성, 경계구역 설정 및 현장 대응요령 전파 <ul style="list-style-type: none"> • 물질특성 및 위험성 판단 후 경계구역 시달 • 접근가능성 판단, 현장 구조작업 시 안전지침 하달 	정장 (or 부장)
화재진압을 위한 기재태세 Z(제1태세) 설정지시 <ul style="list-style-type: none"> • 각 격실 폐쇄, 현장요원 외 전 직원 방독면 착용 	정장
HNS 대응요원, 구조요원, 타선소화 요원 배치 화재진압	항해-2, 기관-1
기적 취명 및 퇴선유도 경고방송 실시	부장
HNS 대응팀(등선팀) 단정이용 사고선박 등선 인명구조 <ul style="list-style-type: none"> • 사고선박 풍상측에서 서서히 접근 후 등선 	항해-2, 기관-1
다수 인명구조장비 이용 해상탈출자 구조	항해-2, 기관-1
인명구조 후 즉시 안전지역으로 이동 환자구호 및 제독 실시	항해-2, 기관-1
헬기 요청 긴급환자 후송 및 부상자 응급처치 <ul style="list-style-type: none"> • 인근부두 119 구급차 준비 및 전문병원 수배 요청 	항해-2, 기관-1
HNS 대응요원 제독 실시 <ul style="list-style-type: none"> • 인원 제독 : 따뜻한 비눗물 또는 0.5% 차아염소산염 용액 • 장비 제독 : 5% 차아염소산염 용액(외부), 알코올(내부) 	항해-2, 기관-1
기재태세 전환 및 현장 종합상황보고	정장 (or 부장)

5.5 해양경비안전센터 구조자원 확보와 효율적 관리

해양경비안전센터는 민원인의 출입과 해상인명사고와 접할 기회가 가장 많은 최일선 부서로 2015년부터 구조·안전중심의 업무비중이 급격히 확대되었으나 그 과정에서 정확한 업무 기준과 명확성이 결여되어 '치안'과 '구조' 어느 하나에도 집중할 수 없는 정체성의 혼란이 가중되고 있어 정확한 재정립이 절실하다.

기존의 치안중심의 업무와 새로 추가된 구조·안전 중심의 업무 중에서 꼭 해야 할 일과 과감히 버려야 할 일을 구분하여 국민적 요구에 맞는 명확한 임무 설정이 선행되어야 하며, 상황보고절차 등의 간소화를 통해 집행업무에 주력할 수 있는 환경 조성이 시급하다.

조직 개편 이후 치안·선박통제에서 구조·안전중심으로 업무중심이 전환하였으나 그와 연계된 교육과 훈련이 미비하여 현장임무 수행을 매뉴얼 중심의 자체 교육훈련 체계 확립이 절실하다. 이를 위해 해양경비안전교육원의 구조정 운용, 해상인명구조 전문화 전문교육과 안전서의 인명구조교육(1,2단계), 안전센터의 자체 일일·주간·월간 훈련의 지속 시행발전 가능한 교육·훈련시스템 마련과 연계를 통해 모든 현장직원의 업무역량 극대화를 도모해야 할 것이다.

전국 출장소의 업무특성을 면밀히 분석하여 안전센터로 지속적으로 통합하여 현장 인력을 확보하고 역할에 한계가 있는 출장소에 대해서는 과감하게 고강도 인력 조정·집중 대책도 검토가 필요한 시기이다. 현재 보유중인 연안구조정은 노후화 및 다양한 선종 구성으로 해상구조를 위한 효과적인 운용이 취약하므로 이를 개선하기 위해 향후 2017년까지 신형 연안구조정 64척을 도입하는 정책에 맞춘 내실있는 준비를 진행해야 할 것이다. 출장소 일일 근무인력은 1~2명에 불과해 직접적인 구조임무 수행이 곤란하여 출장소의 실질적인 임무수행을 위한 인력·장비 지원은 단기간에 해결이 곤란하지만 새로운 운영체계 모색이 절실하다. 따라서 지역별 수요, 사고예방·대응 측면에 대한 고려 없이 직원 선호도에 따른 일률적인 근무체계(24시간 3교대)로는 업무집중도와 유연성이 저하되므로 근무방법에 대한 새로운 검토가 추진되어야 한다.

기존의 선박통제·치안에 중점을 둔 육상활동에서 해상구조·안전사범 단속 위주의 해상활동 확대로 임무를 조정하기 위해 해상중심의 역할 강화가 무엇보다 우선되어야 한다. 따라서 육상임무는 안전협조세력 구축 및 연안 안전시설 점검에 주력하고 순찰정을 이용한 해상중심의 순찰강화 역할 변화가 필요하다. 아래 표는 해양경비안전센터 추진과제 및 추진내용³³⁾과 해양경비안전센터 임무 재정립 방안³⁴⁾을 나타낸 것이다.

표 35 해양경비안전센터 추진과제 및 추진내용

분 야	추진과제	추진내용
패러다임 전환	① 해상 중심의 임무 강화	○ (육상) 안전협조세력 구축 및 연안 안전시설 점검 주력 ○ (해상) 순찰 강화, 불시단속으로 범질서 확립
	② 안전센터 근무체계 개편	○ 지역별 수요를 반영한 탄력적 형태로 개편
	③ 신형 연안구조정 도입	○ ~'20년까지 64척 도입에 따른 운용능력 배양
조직·행정 효율화	④ 출장소 통합 운영	○ 안전센터에서 수요에 맞게 근무 지정
	⑤ 행정사무 폐지 및 개인별 임무 분담·지정	○ 기존 행정사무 업무 → 개인별 임무 분담 및 신설되는 교육·훈련·지원반으로 일부 이관
	⑥ 근무일지 폐지 및 안전센터관리시스템(가칭) 개발	○ 비효율적 종이문서 폐지, 전자시스템을 활용한 근무내역 간소·명확화
⑦ 상황보고체계 개선	○ 상황보고는 TRS로 일원화, 상황종료 후 결과 보고서 작성, 상황처리에 주력	
교육·훈련·평가 체계	⑧ 교육·훈련·지원반 신설	○ 폐지한 행정사무 인력으로 별도 교육·훈련 전담 인력 배치, 통합 행정지원 병행
	⑨ 정례적 교육·훈련 체계 구축 및 평가 연계	○ 쉰 직원 대상, 상황대응·구조훈련 및 구조정 운용술·센터 시스템 교육 등 정례적 집행
	⑩ 주기적인 이행실태 점검	○ 월/분기/반기 이행실태 점검 및 피드백

33) 해양경비안전본부, 해경안전센터 임무·역할 재정립 추진 계획, 내부자료, 2015.12.14.

34) 해양경비안전본부, 해경안전센터 임무·역할 재정립 추진 계획, 내부자료, 2015.12.14.

표 36 해양경비안전센터 임무 재정립 방안

업무명	소관기능	확대	유지	축소	폐지	필요성
연안체험활동 제한·안전점검	연안안전		●			▶연안사고예방법 제14~15조
안전관리카드 작성	연안안전		●			▶연안사고 안전관리규정 제6조
위험구역 지정관리, 출입통제	연안안전		●			▶연안사고 안전관리규정 제8~9조
연안해역 안전점검	연안안전			●		▶특별·정기점검×, 일상점검은 실시
연안사고 원인조사	연안안전		●			▶연안사고 안전관리규정 제26~27조
여객선 출항 통제	교통안전		●			▶해사안전법 제38조
유도선 안전(시설) 지도점검	교통안전				●	▶안전서(교통계) 수행
유도선 사업장 안전점검·교육	교통안전				●	▶안전서(교통계) 수행
유도선 일일 이용객 집계	교통안전			●		▶시스템 입력 필요
유도선 출입항 임검	교통안전			●		▶현장 판단에 따라 안전관리 필요
유도선 비상연락망 구축	교통안전		●			▶관내 사고 대응
낙시어선 간담회 및 안전교육	교통안전				●	▶현장에서 필요 시에만 실시
낙시어선 주취운항 단속	교통안전		●			▶낙시관리 및 육성법 제30조
해상익수자 구조	안전관리	●				▶본연의 구조임무
갯바위 고립자 구조	안전관리	●				▶본연의 구조임무
TTP 등 추락자 구조	안전관리			●		▶소방 도착 전, 가능한 범위에서 초동 조치
구조 교육훈련	안전관리	●				▶해상구조역량 강화
선박 출입항 통제	안전관리		●			▶선박안전조업규칙
출입항종합정보시스템 관리	안전관리		●			▶선박안전조업규칙
출입항 시 어선임검	안전관리			●		▶필요 시 실시
선단선 편성	안전관리		●			▶특정해역 조업 시(선박안전조업규칙)
해수욕장 안전관리	안전관리			●		▶「해수욕장 법」에 따라 지자체 총괄
다중이용선박 안전관리	안전관리	●				▶V-Pass 수시 확인
관내어선 분포 확인	안전관리		●			▶ 안전관리 및 경비세력 배치에 활용
V-Pass 신청, 유지보수	안전관리		●			▶ 어선법 제5조의2 ③항
V-Pass 단말기 고장신고 접수	안전관리		●			▶ 어선법 제5조의2 ③항
민원서류(2종) 발급	안전관리		●			▶기본업무
지역전담경찰관	안전관리				●	▶불필요
항·포구 CCTV 모니터링	안전관리		●			▶기본업무
항·포구 순찰	안전관리			●		▶안전협조세력 구축 및 연안안전시설 점검

1. 해상안전과

업무명		소관기능	확대	유지	축소	폐지	필요성
2. 수상레저과	주취운항 등 수상레저 위반 단속	레저관리		●			▶ 수상레저안전법 제22조
	원거리 수상레저활동 신고 접수 및 입장임검	레저관리		●			▶ 원거리 신고접수는 필요, 임검은 ×
	기상특보 발효 시 신고접수	레저관리		●			▶ 수상레저안전법 제18조
	수상레저사업장 안전점검	레저관리				●	▶ 레저계에서 수행
	수상레저활동 통계	레저관리		●			▶ 안전관리
	원거리 수상레저활동자 모니터링	레저관리			●		▶ 원거리 수상레저활동 안전관리
3. 경비과	해상경호활동	경비		●			▶ 해상공권력 확보
	선박 출입항 현황 파악, 통보	작전		●			▶ 통합방위지침
	의아선박 등 군부대 검문요청	작전		●			▶ 통합방위지침
4. 수색구조과	민간해양구조대 운영	구조기획	●				▶ 해양사고 발생 시 지원 필요
	조난선박 예인서비스	구조협력			●		▶ 긴급을 요하는 경우에 한정
5. 해상수사정보과	해상범죄 단속	수사		●			▶ 해경 고유임무
	고소·고발 등 민원사건	수사		●			▶ 접수 후 수사과 통보, 처리는 不要
	수사전담요원 운용	수사		●			▶ 현장 전문성 확보
	고래류 사건 처리	수사		●			▶ 고래자원의 보존과 관리에 관한 고시
	육상 불심검문	형사			●		▶ 경찰활동 중 필요 시
	기소중지자 검거	형사			●		▶ 경찰활동 중 필요 시
	변사자 처리	형사		●			▶ 신속한 접근통제 및 현장보존
	현장 보존 및 초동조치	형사		●			▶ 수사경찰 입장 전 현장보존 등 필요
	치안정보(견문) 수집	정보			●		▶ 승진임용규정 개정(2건 → 1건)
	지역여론 동향 등 정보활동	정보			●		▶ 경찰활동 중 필요 시
보안지원요원 운용	정보		●			▶ 경찰활동 중 필요 시	
6. 해양오염방제국	항포구 정화 활동	방제기획				●	▶ 해양수산부 이관
	적조·해양미생물 보고 등 예방순찰	방제기획		●			▶ 해상순찰의 일환으로 실시
	해양오염사고 초동조치	기동방제		●			▶ 해양경찰 고유임무
	유류 등 오염물질 제거 작업	기동방제		●			▶ 해양경찰 고유임무
	관외 방제작업동원	기동방제		●			▶ 관내 세력 부족 시에만 필요

5.6 다중이용선박 안전관리 강화

유·도선은 514척(유선 415척, 도선 99척)으로 전년과 비교해 18%정도 감소하였으며, 주요 감소원인은 남해지역의 무동력 유선의 전령 도과로 향후 지속적으로 무동력선이 줄어들 것으로 전망된다. 유·도선 이용객은 최근 5년간 계속 증가하는 추세로 도서지역에서의 방송예능, 지역축제 활성화 등으로 향후 에도 꾸준히 증가할 것으로 예상된다.(2015년 유·도선 이용객 : 1,510만명, 2014년 1,309만명 대비 16% ↑) 최근 다중이용선박 사고의 후속조치로 해양안전에 대한 법령이 신설되고 특히, 선령, 안전교육, 사업자 의무 등이 강화되어 대국민 계도·홍보가 필요한 시기이다.

유선 및 도선 사업법이 2016.1.25.(2015.7.4. 공포) 개정됨에 따라 면허권자, 선령기준, 기상특보시 운항관리, 출입항 관리, 안전교육, 비상훈련 등 안전관리 사항이 강화됨에 따라 사업자 계도·홍보 및 현장 안전관리 내실화를 다져야 한다. 또한, 여객선 영업항로 유·도선 신규진입 제한규정 삭제, 낚시유선 승객 구명 조끼 착용 의무화, 음주운항 벌칙강화 등 정책 환경변화에 적합한 제도개선을 지속적으로 추진해야 할 것이다.

유도선 안전사고 예방을 위하여 사업자의 자율적인 안전관리 분위기를 조성 및 정착하기 위해 우수사업장 및 모범선박에 대한 인센티브를 부여하여 자율안전관리체계를 정립하고, 유도선 안전운항 및 질서유지 등 안전관리에 도움이 될 수 있는 민간 명예 안전관리자를 위촉·운영하여 국민들과 함께하는 안전관리 네트워크를 구축하여야 한다.

지역의 특성에 맞춰 시기별·해역별·운항특성별 치안수요를 감안하여 안전서별 안전관리 대책을 사전 수립하여 선제적으로 안전사고에 대비하고, 지방본부별 구성된 해상안전 기동점검단의 교육 및 지원을 확대하여 안전점검의 실효성을 제고하고 해상안전역량을 강화하여야 한다. 대규모 인명사고의 위험이 있는 다중이용선박에 대한 운항 정보 공유를 통해 안전항해 및 구조작전을 위한 사전정보를 미연에 확보할 수 있는 방안을 검토해야 할 것이다. 안전관리 점검도 관행 적인 행태에서 벗어나 현장 직원의 의견을 수렴하고 불합리한 제도를 개선할 수 있는 소통 중심의 해양안전관리 문화를 형성하고, 유·도선 분야 국가안전대진단을 통해 다중이용선박 안전관리에 대한 공감대를 형성할 수 있을 것이다.

현재 이원화 되어 있는 다중이용선박에 대한 안전관리 권한을 일원화하여야 한다. 허가권에 따라 안전관리권한을 달리 하는 것은 체계적인 안전관리를 저해하는 요소로 작용한다. 해양수산부는 “세월호 사고의 근본적인 원인이 그간 적폐된 안전관리 체계 전반의 문제”라고 진단하고 이를 해소하는 방안으로 안전관리 지도·감독체계의 개편을 위해 운항관리자를 해운조합으로부터 완전히 분리, 독립시키고 정부는 ‘해사안전감독관제도’를 도입해 직접 지도·감독하는 체계를 구축한다고 밝히면서 여객선 안전관리 업무를 해양수산부로 일원화한다는 방침을 세웠다.³⁵⁾ 하지만 해양수산부의 여객선 관리 인력은 턱없이 부족한 실정이고 사고 발생시 구조세력 동원을 국민안전처에 의존해야 하는 만큼 안전관리의 일원화가 아니라 안전관리와 구조세력의 일원화가 이루어져야 할 것이다.

또한 해운법 개정을 통해 운항관리자 소속을 해운조합에서 선박안전기술공단으로 이관하였으나 공단의 주요업무인 선박검사 결과에 대한 지속적인 점검도 운항관리자의 업무범위에 포함된다는 점을 고려할 때 운항관리자가 해당업무에 관해 소속기관의 영향을 받지 않고 독립적으로 업무를 수행하기가 사실적으로 어려운 실정³⁶⁾으로 운항관리자 업무 또한 국민안전처로 통합하여야 할 것이다.

5.7 구조역량 강화를 위한 교육·훈련 체계 개선

해양사고 구조역량을 강화하기 위해서는 현행 자체교육·훈련에 의존하고 있는 교육·훈련 체계의 대대적인 개편이 필요하다. 함정승조원 또는 안전센터 근무자 일부의 교육원 교육을 통해 전달교육을 실시한다는 것은 비효율적이고 현실적으로 가능하지도 않다.

함정의 경우 함정승조원 전원이 일정기간 교육원에서 수색·구조훈련, 소화·방수 훈련 등 정박훈련을 실시할 수 있도록 함정종합훈련 과정을 신설하여 함정수리 기간을 이용하여 훈련을 수검할 수 있도록 하여야 할 것이다.

함정 자체교육훈련을 폐지하고 해양경비안전서 내의 동료교수를 활용하여

35) 이인애, 해수부 ‘연안여객선 안전관리 혁신대책’ 내놔, 해양한국, 2014. 10., 100면.

36) 박민수, 여객선 안전관리 여전히 허술, 2015년 국정감사(해양수산부 등), 2015. 9. 11.(<http://blog.naver.com/lawperf/220478429696>, 2016. 1. 27. 검색)

집체교육시간을 활용하여 보다 효율적이고 전문적인 교육·훈련이 될 수 있을 것이다. 이를 위해서는 분야별 훈련교범과 교수안이 작성되어야 하며 동료교수양성 과정이 보다 전문적으로 이루어져 인력풀을 형성하도록 하여야 한다.

국민안전처 출범 후 구조·안전 중심으로 변화된 업무에 신속한 대응을 위해 지휘관 역량 강화 교육을 중점 실시하기 위해 해상인명구조, 응급구조, 연안구조정 운용술 등 현장중심의 교육과정 추진이 필요하다.

신임경찰의 경우 기본 교육의 내실화를 통해 임용 즉시 임수수행이 가능하도록 해상인명구조자격증, 동력수상레저면허, 5급해기사 자격증 취득을 적극 독려해 조직의 역량을 초임때부터 확보할 수 있는 시스템을 구축하여야 한다.

대국민 해양안전문화 조성 및 확산을 위해 바다로 캠프, 해양사고 대처요령 교육, 유도선 종사자 교육 등 안전교육을 개설하고, 외국 공무원 해상치안기관 국제교육과정(KOICA)을 운영하기 위한 국외 교육과정 개설도 검토되어야 한다.

해양안전 연구분야 학술활동을 강화하고 부처협업 활성화를 위해 해양안전 학술세미나 개최, 해양과학기술원 업무협약, 시뮬레이션 포럼 창립 등 보다 다양화되고 적극적인 행정문화를 조성해야 한다. 아래 표는 2016년 해양경비안전교육원 교육운영 계획³⁷⁾과 해양경비안전교육원 교육과정을 비교³⁸⁾한 것이다.

37) 해양경비안전교육원, 2016년도 해양경비안전교육원 교육훈련 계획 알림, 내부자료, 2016.1.7.

38) 해양경비안전교육원, 2016년도 해양경비안전교육원 교육훈련 계획 알림, 내부자료, 2016.1.7.

표 37 2016년 해양경비안전교육원 교육운영 계획

구분	집합교육				사이버교육
	신임교육	기본교육	전문교육	외부	
계	4과정 2,270명	5과정 810명	67과정 3,654명	6과정 2,320명	21개 자체과정
총경		치안정책 (미정)			
경정		경정기본 (30명)	현장역량 (인명구조, 구급요원, 보직전교육 등)	대국민 (바다로 체험캠프)	특성화 해양경비 수색구조 해양안전 함정운용 해상종합 해상사격 정보수사 정보통신 해양환경
경감		경감기본 (105명)			
경위	간부후보 (20명)	경위기본 (315명)	직무과정 (재난대응, 수사전담, 장비관리 등)	안전관리 (해양종사자)	공통 중공교 공통 사이버
경사		경사기본 (360명)	소양과정 (컴퓨터, 해기사 등)	유관기관 (해안오염평가, 해양보안요원 해양사고 발생시 대처요령 등)	
순경·경장	신임순경 (749명)		공직가치 (영토순례 등)	국제협력 (개발동상국 등)	
일반직	신임일반직 (60명)				
의경	신임의경 (1,441명)				

표 38 2016년 해양경비안전교육원 교육과정 비교표

구분	업무	'15년(67개 과정)	'16년(73개 정규과정)	
		과정명	과정명	구분
내부	지휘	* 지휘관 현장지휘능력 향상	지휘관 현장지휘능력 향상	정규과정 편성
		* 보 직 전 교 육	보 직 전 교 육	정규과정 편성
	기초	해 상 인 명 구 조 사	해 상 인 명 구 조 전 문 화	명칭변경
		특 수 구 조 요 원 양 성	특 수 구 조 사 양 성 (L v 1)	세분화
			특 수 구 조 사 양 성 (L v 2)	
		연 안 구 조 정 운 용	연 안 구 조 정 운 용	
	함정	항 해 역 량 강 화 (L v 1)	항 해 역 량 강 화 (L v 1)	
		항 해 역 량 강 화 (L v 2)	항 해 역 량 강 화 (L v 2)	
		기 관 장 비 운 용 능 력 강 화 (L v 1)	기 관 장 비 운 용 능 력 강 화	통합
		기 관 장 비 운 용 능 력 강 화 (L v 2)		
		기 관 제 어 시 스템 전 문 화	기 관 제 어 시 스템 전 문 화	
		함 정 구 급 요 원 양 성	함 정 구 급 요 원 양 성	
		함 정 무 장 자 동 화	함 정 무 장 자 동 화 (50MM)	세분화
			함 정 무 장 자 동 화 (20MM)	
		함 정 수 중 탐 색 장 비	수 중 탐 색 역 량 강 화	
	항공	비 행 안 전	비 행 안 전	
		항 공 정 비	항 공 정 비	
	안전센터	해 상 안 전 관 리 (L v 1)	안 전 센 터 교 육 훈 련 교 관 양 성	명칭변경
		해 상 안 전 관 리 (L v 2)	교 통 레 저 실 무 해 상 안 전 기 동 점 검 단	세분화
	상황수색	재 난 대 응 (L v 1)	재 난 대 응 (수 색 구 조)	명칭변경
		재 난 대 응 (L v 2)	S A R 안 전 감 독 관	명칭변경
		상 황 관 리 (L v 1)	상 황 관 리 (L v 1)	
		상 황 관 리 (L v 2)	상 황 관 리 (L v 2)	
	VTS	V T S 관 제 사 자 격 인 증	V T S 관 제 사 자 격 인 증	
		V T S 상 황 처 리 능 력 향 상	V T S 상 황 처 리 능 력 향 상	통합
		V T S 센 터 장 지 휘 역 량		현 장 실 무 해 사 영 어 외 국 적 선 박 통 신
	경비	해 양 경 비 실 무	해 양 경 비 실 무	
		해 안 경 비 작 전 (L v 1)	해 안 경 비 작 전	통합
		해 안 경 비 작 전 (L v 2)		
		특 수 기 동 대 양 성	사 격 능 력 향 상	명칭변경
	정보보안	정 보 역 량 향 상	정 보 보 안 역 량 향 상	통합
		보 안 실 무		정 보 보 안 지 원 요 원 양 성 현 장 역 량 강 화
	수사	수 사 전 담 요 원 과 정	수 사 전 담 요 원 과 정 (L v 1)	세분화
			수 사 전 담 요 원 과 정 (L v 2)	
		해 양 범 죄 수 사 (L v 1)	해 양 범 죄 수 사	세분화
			해 양 특 별 법	
해 양 기 획 수 사				
해 양 범 죄 수 사 (L v 2)		수 사 간 부	명칭변경	
해 양 범 죄 수 사 (L v 3)		수 사 지 휘	명칭변경	
해 양 과 학 수 사		해 양 과 학 수 사		
국 제 범 죄 수 사	국 제 범 죄 수 사			
* 수 중 과 학 수 사 전 문 요 원	수 중 과 학 수 사 전 문 요 원	정규과정 편성		

구분	업무	'15년(67개 과정)	'16년(73개 정규과정)	
		과정명	과정명	구분
내부	장비 관리	정 보 통 신	정 보 통 신	
		장 비 관 리	장 비 관 리	
	오염 예방	방 제 전 문 (레 벨 1)	해 양오염방제 (L v 1)	
		방 제 전 문 (레 벨 2)	해 양오염방제 (L v 2)	
		방 제 전 문 (레 벨 3)	해 양오염방제 (L v 3)	
		유 해 액 체 물 질 (H N S)	유 해 액 체 물 질 (H N S)	
		해 양 오 염 예 방 실 무	해 양오염예 방 (L v 1)	세분화
			해 양오염예 방 (L v 2)	
		해 양 오 염 방 지 관 리 인	해 양오염방지 관리 인	
	* 소형방제작업정 운영자	소형방제작업정 운영자	정규과정 편성	
	* 해 양 오 염 물 질 분 석	해 양오염물 질 분 석	정규과정 편성	
	교수 교관 양성	교 수 요 원 양 성	교 수 요 원 양 성	
		사 격 교 관 양 성	사격능력향상 교육 대체	폐지
		* 물 놀 이 안 전 교 관 양 성	지 방 센 터 이 전	이전
		훈 련 교 수 요 원 양 성	훈 련 교 수 요 원 양 성	
		* 함 정 훈 련 전 문 가 양 성	함 정 훈 련 전 문 가 양 성	정규과정 통합편성
		* 해 상 중 합 훈 련 전 문 화		
		* 해 양 비 행 교 육 센 터 교 관 양 성	교 육 수 요 5 명 내 외	정규과정 미편성
	자격증	해 기 사 (항 해)	항 해 파 트 교 육 과 다	폐지
		해 기 사 (기 관)	해 기 사 (기 관)	
		컴 퓨 터 자 격 증 (엑 셀)	컴 퓨 터 자 격 증 (엑 셀)	
		2 급 응 급 구 조 사 양 성	2 급 응 급 구 조 사 양 성	
			2 급 응 급 구 조 사 자 격 취 득	자격증 취득률 향상
		응 급 구 조 사 보 수 교 육	법정교육	
	소양	현 장 실 무 중 국 어	현 장 실 무 중 국 어	
		힐링을 통한 PTSD 관리	힐링을 통한 PTSD 관리	
		* 해 양 영 토 순 례	해 양 영 토 순 례	정규과정 편성
		* H R D 역 량 향 상	필 요 성 후 순 위 (현 장 역 량 강 화 에 집 중)	정규과정 미편성
		* 신 임 보 수 교 육		
			해 양 경 찰 핵 심 가 치	공직가치 강화
		* 흥 보 실 무	흥 보 실 무	정규과정 편성
			동 료 상 담 사 (L v 1)	본부 주관 교육 이관
		동 료 상 담 사 (L v 2)		
	희 망 내 일			
외부	공무원	해 양 사 고 발 생 시 대 처 요 령	해 양 사 고 발 생 시 대 처 요 령	
		해 안 오 염 평 가	해 안 오 염 평 가	
		해 상 보 안 요 원 양 성 (경 찰 청)	경찰청 요청	
	민간	해 양 재 난 체 험	해 양 안 전 관 리 과 정 (체 험 캠프, 산 학 협 력 등)	명칭 변경
해 양 중 사 자 교 육		해 양 중 사 자 교 육		

제 6 장 결 론

해양경찰은 해양이라는 특수한 환경에서 선박이라는 수단을 사용하여 해양 범죄의 예방·단속, 해양사고의 수색·구조, 해양오염방제 등 특별한 임무를 수행 하는 기관이다. 업무의 성격과 환경, 업무 수행수단이 모두 특수한 사정에서 일반적인 논리와 전략으로는 결코 조직의 발전과 성공적인 임무수행을 기대 할 수 없다.

따라서 해양경찰의 역할을 재정립하기 위해 먼저 수사관할권 재조정이 필요하다. 세월호 사고를 계기로 해양경찰의 구조실패를 질책하면서 징벌적 조치로 내려진 조직의 해체라는 불행은 조직원의 사기를 해치는데 그치지 않고 해양범죄 사각지대를 확대하는 결과를 초래했다. 따라서 해양경찰의 전문성과 해양범죄의 특수성을 고려할 때 수사관할권을 재조정하여 경찰청과 상호의존적 관계를 유지하도록 하는 방안이 옳을 것으로 판단된다.

두 번째로 조직정체성 확립을 위한 제도정비가 필요하다. 해양경찰공무원 출신이 해양경찰의 수장이 될 수 있도록 하기 위해 해양경비안전조정관과 더불어 해양경비안전교육원장을 치안정감으로 보하고, 해양경비안전본부의 국장은 치안감으로, 인천, 부산 등과 같은 국제적 항구를 관할하는 해양경비안전서장을 경무관으로 보하는 등 해양경찰의 직급 확대가 이루어져야 할 것이다. 또한 해양경비안전교육원 소속으로 해양경비안전대학교를 신설하여 우수한 간부를 양성하고 조직문화를 정립을 위한 정신적 토대를 마련해야 할 것이다.

세 번째로 구조자원을 확보하고 효율적으로 관리할 수 있는 방안을 모색하여야 한다. 연안구조 능력을 향상시키기 위해 해양경비안전센터 소속으로 안전센터 근무인원과 별도로 근무하는 지역구조대를 배치 운영하여야 한다. 구조대의 운영장비로 신속히 대응할 수 있는 리브보트 또는 수상오토바이도 운영할 수 있도록 하여야 할 것이다.

네 번째로 다중이용선박의 관리권한 일원화가 필요하다. 해양수산부의 안전관리 개선안으로는 안전관리와 구조세력을 이원화시켜두고 있으며 운항관리자의 독립성을 사실상 보장하지 못한다는 단점이 있어 이를 국민안전처로 일원화 할 필요가 있다.

마지막으로 구조역량 강화를 위한 교육·훈련 체계의 개선이 필요하다. 현행 자체 교육·훈련에 의존하고 있는 교육·훈련 체계를 전반적으로 개선하여 함정승조원 전원이 수리시간을 이용, 교육원 훈련을 수검할 수 있도록 함정종합훈련 과정을 신설하고 함정자체교육훈련을 폐지하여 동료교수를 활용한 해양경비안전서 주관 교육·훈련으로 전환하여야 한다.



감사의 글

세월호 사고 이후 대통령의 담화로 대한민국 해양경찰은 해체되어 육상의 수사·정보 기능은 경찰청으로, 구조·구난·경비 분야는 국가안전처로 이관되었다. 신분은 경찰이면서 '경찰'이라는 사용하지 못하는 상태에서 경찰관으로서의 사명감과 사기는 땅에 떨어지고 때로는 가족들에게 마저 외면당해야 하는 상처가 일상적인 생활마저 송두리째 바꿔놓았다.

나 역시 해경 조직 생활 26년중 수사 분야에서 약 22년을 몸 담은 사람으로 해양경찰의 정체성과 나의 역할에 대해 수많은 고민으로 밤을 지새곤 했다. 금번 논문을 준비하며 주위의 선·후배, 특히 외부 사람들과도 해경의 정체성에 대해 많은 얘기를 나누며 때로는 위로도 하고 때로는 열띤 토론을 펼치기도 하였다.

지금 해경 직원들은 '경찰'도 아니고 '소방'도 아닌 혼란스러운 상황에서 목숨을 담보로 일선 현장에서 치열하게 근무를 이어가고 있다. 더욱 극성스러워진 중국어선과 지능화된 불법선박들로부터 자국민을 보호하는 일은 누구도 대신해줄 수가 없기 때문이다.

금번 연구가 해양경찰의 정체성을 확립하는 정답에 미흡한 점이 아주 많을 것이다. 하지만 이러한 시도와 노력이 조금씩 모여 이전처럼 국민의 신뢰를 회복하고 세계에서 으뜸가는 해양강국의 미션을 수행할 수 있는 기회가 올 것이란 확신을 가져본다.

마지막으로 연구 과정에서 함께 토론하고 도움을 준 모든 분들께 감사하고 조직이 새롭게 도약하는 그 날까지 내 위치에서 할 수 있는 최선을 노력을 다해볼 것을 다시한번 다짐해본다.

참고문헌

- 해양경찰청, 해양경찰백서, 2014. 11
- 국민안전처, 2015 국민안전처 통계연보
- 해양경비안전본부, 해상치안장비 도입 종합계획 알림, 내부자료
- 해양경비안전본부, 2015. 해경안전센터 임무·역할 재정립 추진계획
- 박주상, 정병수, 하상근, 해양경찰의 발전방안에 관한 탐색적 연구
- 순길태, 2015, 해양경비안전본부 지위 재정립에 관한 연구, 한국경찰연구 14(2): 181~210
- 박성환, 해양범죄 처리절차 개선방안 연구, 경상대학교 대학원 석사학위 논문
- 박종승, 최응렬, 해양경찰 예산편성의 문제점 및 개선방안, 한국경찰학회보 제16권 제3호
- 해양경비안전본부, '16년도 정원 조정 종합계획 보고, 내부자료
- 해양경비안전본부, 해경안전센터 임무·역할 재정립 추진 계획, 내부자료
- 이인애, 해수부 '연안여객선 안전관리 혁신대책' 내놔, 해양한국
- 해양경비안전교육원, 2016년도 해양경비안전교육원 교육훈련 계획, 내부자료
- 해양경찰청, 훈령 제1089호 경비합정 운영관리규칙
- 해양경찰청, 훈령 제954호 파출소 및 출장소 운영규칙
- 남해해양경비안전본부, 2015. 해양사고 유형별 OSC 초기대응 실무 매뉴얼