
부산해양경찰의 역사와 발전방안

최종술 / 동의대학교 경찰행정학과

目 次

- | | |
|----------------------|------------------|
| I. 서론 | IV. 부산해양경찰의 발전방안 |
| II. 해양경찰의 역사와 기구의 변화 | 1. 해양안전분야 |
| 1. 한국해양경찰의 역사와 조직 | 2. 해양치안분야 |
| 2. 부산해양경찰의 역사와 조직 | 3. 해양환경오염분야 |
| III. 해양경찰의 주요활동 | V. 결론 |
| 1. 한국해양경찰의 주요활동 | 참고문헌, 국문초록 |
| 2. 부산해양경찰의 주요활동 | Abstract |

I. 서론

1. 연구의 목적과 내용

유라시아와 태평양의 신 실크로드가 열리는 동북아시아대에 한반도 동남단에 위치한 부산항은 태평양과 아시아를 연결하며 천혜의 항만 조건을 갖춘 대한민국 최대 무역항으로 세계 3위의 컨테이너 항만이다. 13개 연안항로를 운항하는 20여척의 페리와 7개 국제항로를 운항하는 12척의 국제 여객선이 있는 해상교통의 중심지이며, 6개의 아름다운해수욕장을 비롯하여 요트경기장이 있는 수상레저 중심 도시이기도 하다.

또한 어선 총6,920척, 어업가구수 5,082세대가 부산 해양경찰이

관할하는 직접적인 대상으로 연중어획고는 43만 2700톤으로 우리나라 소비량의 17%를 차지하고 있다. 또, 세계 30대 선사를 포함해 140여개 선사의 기항지로 연간2만 7850여척의 외항선이 출입하는 세계수준의 항만 경제력과 국제적 위상을 갖추고 있다.

이와 같은 해양환경에서 부산해역의 해상치안을 담당하는 부산해양경찰은 부산광역시의 5배가 넘는 3700km²의 바다를 관할하며 안전한 해상교통환경과 해상치안질서 유지활을 수행하고 있다.

1953년 12월 14일 내무부 치안국소속 해양경찰대가 신설된 이후, 한국해양경찰은 지금까지 해상의 안전과 치안활동을 수행하기 위한 다양한 변화가 겪어왔다. 부산해양경찰 또한 1972년 6월 2일 부산지구 해양경찰대로 신설되었고, 1991년 7월 23일 부산해양경찰서로 개칭되었고, 2006년 12월 1일에는 남해지방해양경찰청 개청과 함께 부산시민에게 긍지와 자부심을 심어주었지만, 새로워진 부산의 위상에 걸맞는 새로운 발전이 요구되고 있다.

이러한 맥락에서 본 연구는 부산해양경찰의 역사를 조명해 보고, 부산경찰의 발전방안을 논의해 보고자 한다. 이러한 연구목적 달성을 위하여 먼저, 한국해양경찰의 역사를 1953년 이후부터 지금까지의 변천과정을 고찰해 본다. 아울러 한국해양경찰의 역사속에서 변화를 거듭해 온 부산해양경찰의 역사도 논의해 본다.

그리고 해양경찰의 주요활동에 대해서 각 분야로 구분하여 논의해 보는 데, 즉, 경비구난, 해상안전, 해상치안, 해상오염방제 그리고 국제해상협력 분야로 구분하여 한국해양경찰의 주요활동을 살펴본다. 그리고 마찬가지로 부산해양경찰의 주요활동을 각 분야로 구분하여 살펴보는 바, 경비구난 분야, 해상안전관리, 해상치안, 해상오염방제 그리고 국제경찰교류 및 협력증진 분야를 중심으로 주요활동을 논의해 본다.

이와 같은 해양경찰의 주요활동을 대한 논의를 통하여, 향후 부산해양경찰의 발전방안에 대해서 모색해 본다. 발 전방안 또한 분야별로 구분하여, 해양안전분야, 해양치안분야, 해양환경오염분야로 크게 구분하여 그 현황과 발전방안을 논의해 본다.

2. 연구의 방법

본 연구의 연구방법은 다음과 같다.

첫째, 문헌에 대한 조사이다. 부산시 역사와 관련되는 문헌, 부산해양경찰의 역사와 관련되는 문헌뿐만 아니라, 이론서, 논문, 각종 보고서 등을 조사, 활용한다. 특히, 부산시사, 부산해양경찰사 등은 중요한 참고자료서 활용할 뿐만 아니라, 한국행정사, 한국경찰사, 한국사, 행정학, 경찰행정학 등 문헌을 총망라하여 검토한다.

둘째, 신문, 문서, 회의자료, 브리핑자료 그리고 동영상, 인터넷 등 시각적 자료의 활용이다. 먼저 문서자료는 해양경찰청, 남해지방해양경찰청, 그리고 부산해양경찰서 등 경찰기관이나 지방자치단체에서 보관하고 있거나, 인터넷 등을 통하여 공개한 문서자료를 활용한다. 회의자료는 남해지방해양경찰청, 부산해양경찰서의 기관내부자료, 내부보고자료 등을 분석, 검토하여 활용한다. 인터넷 자료는 해양경찰청, 남해지방해양경찰청 그리고 각급경찰서 등의 공식홈페이지에 올려놓은 관련자료나 문헌들이다.

세째, 질적 연구방법이다.

수집된 자료에 대한 해석과 분석은 질적 연구방법론에 근거한다. 해양경찰 행정사적 사실에 대한 해석뿐만 아니라, 의미를 분석, 평가한다. 따라서 질적 연구방법론¹⁾은 본 연구에서 중요한

연구의 방법이 된다. 먼저, 얻어진 질적 자료를 활용하여 설득력 있는 설명이나 해석을 구축하고 이것을 제시하면서 설명하고자 한다. 수집된 질적 자료들을 가지고 수행하는 작업은 공통적이고 일반적인 자료의 정리와 종합에서부터 일반화의 여부를 가늠하는 작업에 이르기 까지 다양한 형태의 작업으로 수행된다. 특히, 자료의 분류, 설명의 구축을 포함하는 모든 분석 작업의 수행은 전략적이고 일관성을 유지한다.

네째, 질적 연구로서 내용분석(Content) 또한 중요한 연구의 방법이 된다. 내용분석은 말 그대로 관련 문헌, 논문, 문서나 각종자료의 내용을 분석하는 것이다. 연구주제와 관련되는 사료, 회의자료, 보도자료, 기록물 등의 문서나 시각자료를 다양한 방법으로 분석한다.

II. 해양경찰의 역사와 기구의 변화

1. 한국해양경찰의 역사와 조직²⁾

1) 연혁

(1) 1950년대

1953년 12월 14일 대한민국 정부수립 이후 최초로 내무부 치

1) Jennifer Mason, 1996, 『Qualitative Researching』, London : Sage Publication, pp. 15~45.

2) 해양경찰청(<http://www.kcg.go.kr>) 홈페이지의 연혁을 근거로 재정리함.

안국소속의 해양경찰대가 신설되었다. 이와 동시에 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주기지대가 설치되어 총 7개의 기지대도 설치되었다. 그리고 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모가 설치되었다.

이후 1957년 11월 6일에는 해양경비사령부에서 해양경비대로 변경되었고, 인천·군산·포항·목호기지대가 폐지되어 부산기지대의 폐지와 함께 총 2개 기지대가 되었다.

1950년대 해양경찰의 연혁을 살펴보면 다음과 같다.

- 1953. 12. 14 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모 설치
 - ※ 12.23 해양경찰대 창설(부산시 중구 중앙동)
- 1953. 12. 16 해양경찰대 창설시 정비참모산하 함정계 "영선반"설치
- 1954. 06. 26 상공부 해무청소속 해양경비대로 변경
- 1955. 02. 07 해양경비대사령부로 변경, 참모장·참찰관 신설 부산기지대 폐지-기지대 6
- 1956. 07. 23 해양경비대로 변경 인천·군산·포항·목호기지대 폐지 - 기지대 2

(2) 1960년대

1962년 5월 5일에는 내무부 치안국 소속의 해양경찰대로 다시 변경되었다. 그리고 경무과·경비과·정비과·통신과를 신설하고, 이와 함께 항공대도 신설되어 총 4과 1대의 기구를 갖추게 된다. 1962년 10월 15일에는 인천·군산·포항·목호·여수기지대를 설치하여 총 7개의 기지대가 된다. 그리고 1969년 7월 18일에는

속초·연평기지대가 설치되어 총 9개의 기지대로 증가된다.
1960년대 해양경찰의 연혁을 살펴보면 다음과 같다.

- 1962. 05. 05 내무부 치안국 소속 해양경찰대로 변경, 경무과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설 - 4과 1대
- 1962. 10. 15 인천·군산·포항·묵호·여수기지대 설치 - 기지대 7
- 1963. 02. 05 항공대 폐지
- 1964. 02. 22 해양경찰대 청사를 부산시 동구 대청동으로 신축이전
- 1969. 07. 18 속초·연평기지대 설치 - 기지대 9
- 1969. 09. 20 해양경찰대 정보수사과 신설 - 5과

(3) 1970년대

1971년 7월 14일 해양경찰대에 교육대를 신설하여 조직기구는 5과 1대가 되었고, 1972년 5월 6일에는 해양경찰대 기지대를 지구해양경찰대로 명칭이 변경되었다. 1972년 6월 2일에는 부산지구해양경찰대 신설되고, 연평지구해양경찰대가 폐지되었다. 1978년 8월 9일에는 내무부 해양경찰대로 변경되어, 관리부·경비부·해양오염관리관, 그리고 기획감사과를 신설하였고, 부대장·교육대를 폐지하여 조직기구는 2부 1관 6과로 구성되었다.

1970년대 해양경찰의 연혁을 살펴보면 다음과 같다.

- 1971. 07. 14 해양경찰대 교육대 신설 - 5과 1대
- 1972. 05. 06 해양경찰대 기지대를 지구해양경찰대로 변경
- 1972. 06. 02 지구해양경찰대 경무과·경비통신과 정보수사과

- 설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지
- 1974.12. 24 내무부 치안국을 치안본부로 변경
 - 1975. 05. 30 정비과를 정비보급과로 변경, 해양경찰대 정보 보급과 · 수리소로 개칭
 - 1978. 08. 09 내무부 해양경찰대로 변경, 관리부 · 경비부 · 해양 오염관리관 신설, 기획감사과 신설, 부대장 · 교육대 폐지 - 2부 1관 6과, 지구해양경찰대에 해상공해과 신설
 - 1979. 10. 12 해양경찰대 청사를 인천시 중구 북성동으로 신축 이전

(4) 1980년대

1980년 11월 14일 목호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 명칭을 변경하였고, 1982년 5월 14일에는 충무지구해양경찰대가 신설되어 지구해양경찰대는 총 10개가 되었다. 그리고 안흥지구해양경찰대가 신설되고, 거진 · 울산 · 서귀포 · 마산지대가 신설되어, 총 11개의 지구해양경찰대와 4개의 지대로 구성되게 되었다. 1980년대 해양경찰의 연혁을 살펴보면 다음과 같다.

- 1980. 11. 14 목호지구해양경찰대를 동해지구해양경찰대로 변경
- 1982. 05. 14 충무지구해양경찰대 신설 - 지구해양경찰대 10
- 1984. 01. 21 부산 · 인천 · 속초 · 목포지구해양경찰대에 정비 보급과 신설
- 1984. 01. 01 해양경찰대 정비보급과 「수리창」 설치
- 1988. 12. 20 안흥지구해양경찰대 신설, 거진 · 울산 · 서귀포 · 마산지대 신설 - 지구해양경찰대 11, 지대 4

(5) 1990년대

1991년 7월 23일 해양경찰은 경찰청 소속 해양경찰청으로 명칭이 변경되었다. 그리고 정보수사부, 전산담당관을 신설하고, 관리부를 경무부로, 해난구조대를 구난과로 변경하였으며, 정비창을 청장 보좌기관으로 변경하여 총 4부 11과 1창 1담당관의 조직기구가 되었다. 또한 지구해양경찰대를 해양경찰서로, 지대를 해양경찰지서로 명칭 변경하였다.

1992년 10월 17일에는 울산해양경찰서를 신설하여, 총 12개의 해양서가 되었다. 1996년 8월 8일에는 해양경찰청이 해양수산부 외청으로 독립하였다. 그리고 기동방제관·감사담당관·해상안전과·외사과를 신설하고, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비구난국으로, 정보수사부를 정보 수사국으로 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경하는 등 조직개편을 단행하여 총 4국 1관 12과 3담당관의 조직으로 구성되었다. 그리고 해양경찰서에 해상안전과를 신설하여 총 12개의 해양서, 79개의 파출소 그리고 52개의 지서가 되었다.

1990년대 해양경찰의 연혁을 살펴보면 다음과 같다.

- 1990. 07. 19 해양오염관리관을 해양오염관리부로 변경, 감시과·방제과·시험연구과 신설, 정비창 신설, 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과, 해난구조대 신설 - 3부 10과 1창 1대, 해양경찰대 관리부 「수리창」으로 변경
- 1991. 07. 23 경찰청 소속 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

- 1992. 10. 17 울산해양경찰서 신설 - 해경서 12
- 1995. 01. 01 해양경찰지서 32개소 신설 - 지서 41
- 1995. 09. 22 공보담당관 신설, 정비창을 부속기관으로 변경 - 4부 11과 2담당관 청장밑에 총무과·공무과·기관과·선체과·전기전자과·선거과·보급과 설치 - 7과
- 1996. 01. 03 해양경찰지서 11개소 신설 - 지서 42
- 1996. 08. 08 해양수산부 외청으로 독립, 기동방제관·감사담당관·해상안전과·외사과 신설, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비구난국으로, 정보수사부를 정보수사국으로, 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경, 정비보급과를 정비관리과로, 시험연구과를 분석과로, 경비과와 구난과를 통합하여 경비구난과로, 기획감사과를 기획과로 변경 - 4국 1관 12과 3담당관, 12개 해양경찰서 해상안전과 신설 - 해경서 12, 과 79, 지서 52
- 1998. 12. 31 7개 해경서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해경서 전산통신과를 경비 구난과 통합, 4개 해경서 정보수사과를 수사과·정보과 분리 - 해경서 12, 과 73, 지서 62
- 1999. 05. 24 차장 신설, 기동방제관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 장비 1과를 장비과, 장비2과를 조함과로, 예산담당관을 예산과로, 교육담당관을 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경 - 차장 4국 15과 2담당관, 정비창 7과에서 5과로 감축(총무·공무·기관·선체·전기전자과)
- 1999. 10. 22 평택지서 신설 - 해경서 12, 과 73, 지서 63

(6) 2000년대 ~ 현재

2002년 1월 9일 해양경찰 특공대를 창설하였다. 2002년 7월 8

일에는 완도해양경찰서가 개서되어 해양경찰은 13개 해경서, 1정비창 체제가 갖추어졌다. 2004년 1월 29일에는 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경하고, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관함에 따라 종전의 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및 조함과는 조함장비과로 통합되어 해양경찰청은 차장, 4국 14과 2담당관 체제가 되었다.

2004년 5월 6일에는 해양경찰학교가 개교되어, 교장은 치안감으로 보하며, 하부조직으로 총무과, 교무과, 훈련단을 둠으로서 경찰경찰은 1학교, 13개 해경서, 1정비창 체제가 되었다. 2005년 7월 22일에는 해양경찰청이 차관급 외청으로 승격되었고, 국단위 조직개편이 이루어져 정책홍보관리관, 국제협력관이 신설되고, 경무기획국을 장비기술국으로 개편하였다. 2006년 4월 1일에는 인천,목포,부산,동해 지방해양경찰본부가 개청되었다. 2006년 12월 1일에는 인천지방해양경찰본부 폐지하고 동해, 목포, 부산 지방해양경찰본부를 동해, 서해, 남해지방해양경찰청으로 개편하였다.

2008년 2월 29일에는 해양경찰청이 국토해양부 외청으로 개편³⁾되었다. 그리고 정책홍보관리관을 기획조정관으로, 해양오염관리국을 해양오염방제국으로 개편하고, 정책홍보담당관을 대변인으로, 총무과를 운영지원과로 개편하였고, 정보화 담당관이 폐지되었다.

2008년 8월 7일에는 서귀포해양경찰서를 신설하였고, 2010년 6월 1일에는 해양경찰연구개발센터가 해양경찰연구소로 명칭이 변경되었고, 2010년 7월 1일에는 정비과, 보급과를 장비과로 개편하고, 항공과가 신설되었다.

1990년대 해양경찰의 연혁을 살펴보면 다음과 같다.

3) 법률8852호 「정부조직법」 개정

- 2010. 07. 01 정비과, 보급과를 장비과로 개편하고, 항공과 신설
- 2010. 06. 01 해양경찰연구개발센터가 해양경찰연구소로 명칭변경
- 2009. 12. 29 경비구난국을 경비안전국으로 개칭
- 2009. 02. 09 창의실용담당관을 창의성과담당관으로, 인력개발담당관을 인사교육담당관으로 개칭
- 2008. 08. 07 서귀포해양경찰서 신설, 창의혁신담당관을 창의실용담당관으로 개칭
- 2008. 05. 09 구난관리팀 신설
- 2008. 03. 10 재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창의 혁신담당관으로, 인사 교육담당관을 인력개발담당관으로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편, 외사과, 전략사업과, 정비과, 보급과, 정보통신과, 방제기획과, 기동방제과, 예방지도과 신설, 장비과, 조함단, 통신과, 항공과, 감시과, 해양배출물 관리과, 방제과 폐지
- 2008. 02. 29 국토해양부 외청으로 개편 (법률8,852호 정부조직법 개정), 정책홍보관리관을 기획조정관으로, 해양오염관리국을 해양오염방제국으로 개편, 정책홍보담당관을 대변인으로, 총무과를 운영지원 과로개편하고, 정보화담당관 폐지
- 2007. 09. 14 광역수사단을 형사과로 개편
- 2007. 03. 22 해양경찰연구개발센터 신설
- 2006. 12. 01 인천지방해양경찰본부 폐지하고 동해, 목포, 부산 지방해양경찰본부를 동해, 서해, 남해지방해양경찰청으로 개편, 치안상황담당관 폐지
- 2006. 04. 01 인천,목포,부산,동해 지방해양경찰본부 개칭
- 2006. 03. 28 경비구난국에 치안상황담당관 신설
- 2006. 02. 22 4개 지방해양경찰본부 직제 공포(대통령령)
- 2005. 12 인천 송도신도시로 청사 이전

- 2005. 08. 16 조합단, 항공과, 수상레저안전과, 광역수사단을 신설하고, 국제과 폐지, 구난과를 수색구조과로, 조합장비과를 장비과로 개편, 기획과를 기획담당관으로, 인사교육과를 인사교육담당관으로, 재정기획과를 재정기획담당관으로 개편
- 2005. 07. 22 차관급 외청으로 승격, 국단위 조직개편(2관 신설, 1국 개편) - 정책홍보관리관, 국제협력관 신설 - 경무기획국을 장비기술국으로 개편
- 2005. 04. 15 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편, 혁신단, 통신과, 해양배출물관리과 신설
- 2005. 03. 31 공보담당관을 정책홍보담당관으로 개편
- 2004. 12. 31 정보화담당관 직제 공포(대통령령)
- 2004. 05. 06 해양경찰학교 개교, 교장은 치안감으로 보하며, 하부조직으로 총무과, 교무과, 훈련단을 둠 (1학교 13개 해경서 1정비창 체제)
- 2004. 01. 29 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관함에 따라 종전의 교육과를 인사교육과로 개편, 장비과 및 조합과는 조합장비과로 통합 - 차장 4국 14과 2담당관
- 2003. 05. 27 해양경찰청 제주수련원 개원
- 2002. 11. 15 경찰청 신고기관 3차 인수(147개소)
- 2002. 07. 08 완도해양경찰서 개서 (13개 해경서 1정비창 체제)
- 2002. 04. 23 동해해양경찰서 5001함(삼봉호) 취역식
- 2002. 03. 29 경찰청 신고기관 2차 인수(346개소)
- 2002. 01. 09 해양경찰 특공대 창설
- 2001. 11. 17 우리청과 인하대학교간의 연구·기술교류 협약체결
- 2001. 09. 01 경찰청 신고기관 1차 인수(399개소)

- 2001. 06. 30 한·중 어업협정 발효
- 2001. 04. 11 한·일 지방관서간 연락창구 개설
- 2000. 12. 20 제1차 북서태평양 해상치안기관장 회의
- 2000. 02. 17 제1회 동력수상레저기구 조종면허시험 실시
- 2000. 01. 01 정비창 책임운영기관화

2) 조직기구

현재 해양경찰청은 본청에 1차장, 6국(2관,4국), 23과(16과,5담당관,1인,1팀)을 두고, 소속기관 중 부속기관으로 해양경찰학교와 해양경찰연구개발센터, 해양경찰청비창을 두고 있다. 그리고 지방행정기관으로 전국에 3개 지방청, 1개 직할서, 13개 해양경찰서를 두고 있으며, 해양경찰서 예하에 74개 파출소, 245개 출장소 및 경비구난함정, 형사기동정, 방제정, 구난헬기 등을 보유하고 있다.

현재 한국해양경찰청의 조직구조를 보면 다음의 <그림 2-1>과 같다⁴⁾



<그림 2-1> 해양경찰청의 조직구조

4) 해양경찰청 홈페이지(<http://www.kcg.go.kr/main/user/cms/content.jsp?menuSeq=86>) 참조

2. 부산해양경찰의 역사와 조직

1) 남해지방해양경찰청

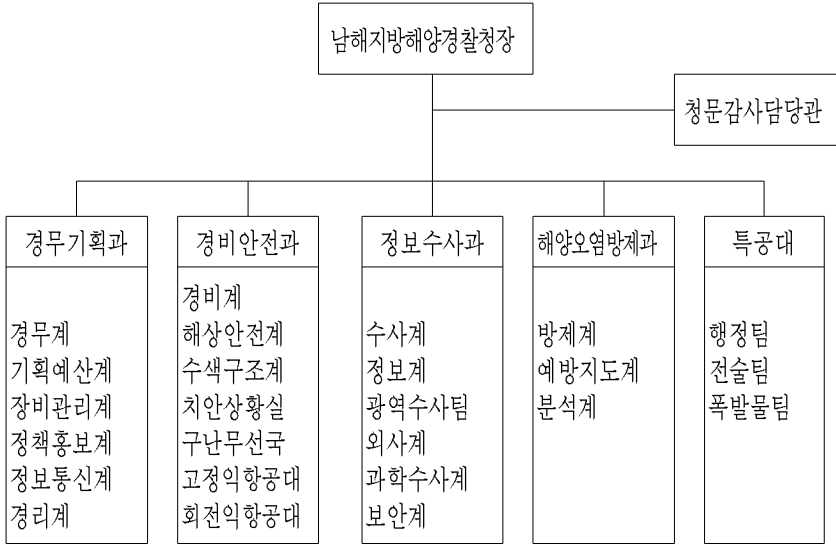
(1) 연혁

2006년 2월 22일 4개 지방해양경찰본부 직제가 대통령령으로 공포된 이후, 2006년 4월 1일에 인천,목포,동해 지방해양경찰본부와 함께 부산지방해양경찰본부가 개청되었다. 2006년 12월 1일 인천지방해양경찰본부 폐지하고 동해, 목포, 부산 지방해양경찰본부를 동해, 서해, 남해지방해양경찰청으로 개편되었다. 이로서 부산 지역을 비롯하여 우리나라 남해 지역을 관할하는 남해지방해양경찰청 시대가 시작된 것이다. 물론 이전의 부산지방해양경찰본부가 개청된지 8개월만에 명칭이 남해지방해양경찰청으로 변경된 것이다.

(2) 조직기구

남해지방해양경찰청은 4개과, 1개 담당관, 1개대 그리고 5개의 해양경찰서로 구성되어 있다. 즉, 경무기획과, 경비안전과, 정보수사과, 해양오염방제과의 4개과가 있고, 청문감사담당관, 특공대가 있다. 5개의 경찰서는 부산해양경찰서, 통영해양경찰서, 여수해양경찰서, 제주해양경찰서, 서귀포해양경찰서이다.

남해지방해양경찰청의 조직도는 다음의 <그림 2-2>와 같다.



※ 4과 / 1담당관 / 1대/ 5개 해경서



<그림 2-2> 남해지방해양경찰청 조직도5)

5) 해양경찰청, 2008, 『2009 해양경찰백서』; 남해지방해양경찰청(<http://www.kcg.go.kr>) 홈페이지 참조

2) 부산해양경찰서⁶⁾

(1) 연혁

부산지역을 해양을 관할구역으로 하는 해양경찰인 부산지구 해양경찰대가 1972년 6월 2일에 신설되었다. 이것은 이전의 해양경찰대 기지대를 지구해양경찰대로 명칭을 변경한 것이다.

1991년 7월 23일에는 부산지구 해양경찰대를 부산해양경찰서로 개칭하였고, 1999년 9월 9일에는 현 영도구 동삼동의 청사로 이전하였다.

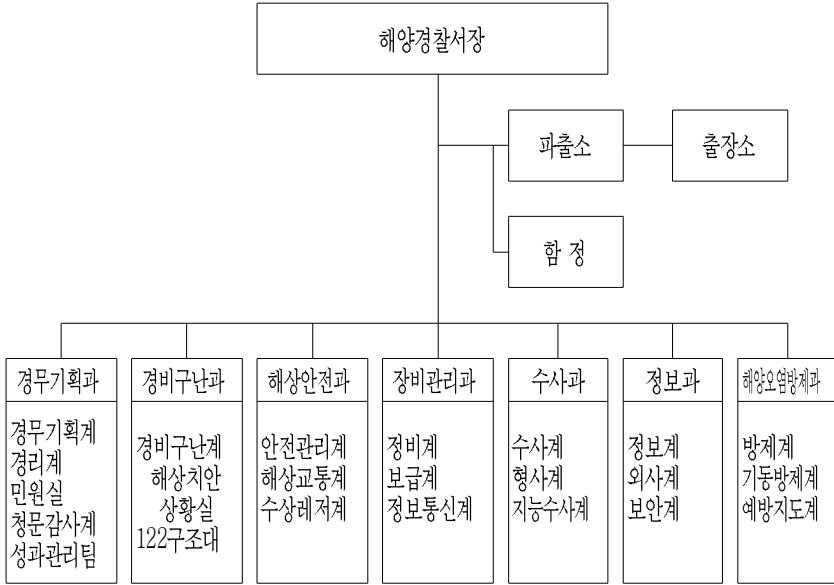
(2) 조직기구

부산해양경찰서의 조직은 7개의 과, 파출소, 출장소, 합정으로 구성되어 있다.

부산해양경찰서의 조직구조는 다음의 <그림 2-3>과 같다⁷⁾.

6) 부산해양경찰서(<http://www.kcg.go.kr>) 홈페이지 참조

7) 한국해양대학교 해사산업연구소, 2001, 「해양경찰 기능 및 조직체계 개선방안 연구」, p. 48. 참조



<그림 2-3> 부산해양경찰서 조직도

부산해양경찰서 산하에 7개의 파출소를 두고 있다. 즉, 민락파출소, 송정파출소, 영도파출소, 남항파출소, 다대파출소, 명지파출소, 용원파출소이다. 각 파출소별 출장소는 다음과 같다⁸⁾.

○ 민락파출소

- 파출소 (613-827) 부산시 수영구 민락동 113-32번지
- 운촌출장소 (612-824) 부산시 해운대구 우1동 1437번지
- 신당출장소 (612-894) 부산시 해운대구 우2동 1399번지
- 용호출장소 (608-835) 부산시 남구 용호3동 산7번지

8) 부산해양경찰서(<http://www.kcg.go.kr>) 홈페이지를 참고로 재정리함

○ 송정파출소

- 파출소 (612-040) 부산시 해운대구 송정동 산52-1번지
- 미포출장소 (612-846) 부산시 해운대구 중1동 957-20번지
- 청사포출장소 (612-845) 부산시 해운대구 중2동 591-2번지

○ 영도파출소

- 파출소 (606-804) 부산시 영도구 동삼2동 764-8번지
- 청학출장소 (606-071) 부산시 영도구 청학1동 217-33번지
- 중리출장소 (606-080) 부산시 영도구 동삼동 632-1번지

○ 남향파출소

- 파출소 (602-020) 부산시 서구 남부민동 696번지
- 부산출장소 (602-020) 부산시 서구 남부민동 691-3번지
- 송도출장소 (602-832) 부산시 서구 암남동 129번지

○ 다대파출소

- 파출소 (604-050) 부산시 사하구 다대동 798-1번지
- 감천출장소 (604-804) 부산시 사하구 감천1동 387-10번지
- 장림출장소 (604-032) 부산시 사하구 신평2동 1092번지
- 하단출장소 (604-020) 부산시 사하구 하단동 1167-3번지

○ 명지파출소

- 파출소 (618-210) 부산시 강서구 녹산동 93-4번지
- 동리출장소 (618-815) 부산시 강서구 명지동 1502-4번지
- 하신출장소 (618-814) 부산시 강서구 명지동 2033-11번지
- 신포출장소 (618-815) 부산시 강서구 명지동 3221-1번지

○ 용원 파출소

- 파출소 (645-510) 경남 창원시 진해구 용원동 823-1번지
- 천성출장소 (618-440) 부산시 강서구 천성동 642번지
- 대항출장소 (618-450) 부산시 강서구 대항동 236번지
- 용원출장소 (645-510) 경남 창원시 진해구 용원동 823-1번지

Ⅲ. 부산해양경찰의 주요활동

1. 해양경찰의 주요활동

해양경찰의 주요활동은 크게 5개의 분야로 나눌 수 있다. 즉, 경비구난, 해상안전, 해상치안, 해양오염방제, 국제교류협력이다. 이외에도 일반적인 조직의 유지활동으로서 감찰업무, 운영지원, 기획, 재정, 창의 성과, 인사교육 등의 기능을 수행하는 부서가 있다. 그러면, 해양경찰의 주요활동 분야를 5개로 구분하여 살펴본다⁹⁾.

1) 경비구난

해양경찰은 해양사고 발생시 귀중한 생명과 재산을 보호하고자 신속하고 효과적인 구조활동을 전개한다. 이를 위하여 다음과 같은 활동을 수행한다.

먼저, 해상경비에 관한 계획을 수립하고 지도한다. 이와 함께 경비구난합정 및 항공기에 대한 운용 지도를 수행한다. 또한 특

9) 해양경찰청 홈페이지; 김길수 외, 2000, 『해양경찰학개론』, 다솜, p. 39.

정해역에서의 어선의 피랍(被拉)방지, 해상에서의 테러예방 및 진압 등 어로보호를 위한 경비활동을 수행한다.

둘째, 해양사고 수색구조활동을 수행한다. 이와 함께 해양재난의 대비·대응, 해상수색·구조·구난작업에 동원된 세력의 지휘·통제 및 조정의 임무를 수행한다.

2) 해상안전

해양경찰은 안전한 해상관광, 레저활동이 보장될 수 있도록 해상에서 일어나는 모든 위험과 장애로부터 국민을 보호한다. 이를 위하여 다음과 같은 임무를 행한다.

먼저, 유·도선의 안전관리를 지도하고, 여객선의 여객 및 화물수송안전, 한국해운조합의 안전운항관리, 선박출입항신고업무 및 해상여가활동의 안전 지도활동을 수행한다.

둘째, 수상레저활동 안전관리에 관한 정책을 수립하여 조정, 지도하고, 수상레저기구의 안전검사 및 형식승인 업무, 수상레저사업의 등록업무, 동력수상레저기구의 조종면허시험제도를 운영한다.

3) 해상치안

모든 해상범죄 예방, 단속을 통해 평온하고 질서가 바로서는 바다를 유지하도록 한다. 이를 위하여 다음과 같은 임무를 수행한다.

먼저 해상에서 일어나는 범죄의 예방과 단속, 진압활동을 위하여 수사업무, 형사업무를 수행한다.

둘째, 정보업무로서 치안정보의 수집·종합·분석·작성 및 배

포, 해상집회·시위 등 집단사태의 관리에 관한 지도·조정, 보안사범에 대한 수사의 기획·지도 및 조정업무를 수행한다.

셋째, 외사수사 및 외사정보 업무를 수행한다. 밀입·출국, 밀수·마약 등 외사사범의 수사, 외사방첩업무에 관한 사항, 국제해항 보안활동 등의 임무를 수행한다.

4) 해양오염방제

해양오염물질 유출의 철저한 예방과 완벽한 방제활동으로 깨끗한 해양환경을 만들도록 한다. 이를 위하여 다음과 같은 활동을 한다.

먼저, 해양오염방지를 위한 국가긴급방제계획 및 지역긴급방제 실행계획을 수립·시행하고, 해양오염방제업의 등록 및 지도, 위험·유해물질 사고의 대비·대응 등의 활동을 수행한다.

둘째, 해양오염방제조치에 관한 업무를 수행한다. 방제대책본부를 구성·운영하고 있고, 해양환경관리공단의 방제업무를 지도하고, 방제작업에 동원된 인력과 장비에 대한 지휘·통제활동을 수행한다. 해양오염방지 및 방제에 관한 교육·훈련을 시행하고, 오염물질 배출시 해상안전의 확보와 위험방제조치에 관한 임무를 수행한다.

셋째, 해양오염예방을 위한 지도·점검활동도 수행한다. 오염물질의 해양배출 행위에 대한 조사·단속 그리고 해양오염방지를 위한 감시·단속 및 홍보활동을 수행한다. 또한 폐기물 해양배출업의 등록 및 관리에 관한 사항, 폐기물 위탁처리의 신고 및 지도 활동을 수행하며, 국가간의 해양오염 감시·협력에 관한 활동도 수행한다.

5) 국제교류협력

국제성 범죄실태를 파악하여 해상 밀입국 단속 등 국제해상범죄에 대응한다. 이를 위하여 해양경찰 업무와 관련된 국제 교류협력에 관한 계획을 수립·조정하고, 해양경찰과 관련된 국제협약의 채택 및 외국정부기관과의 약정(협정) 체결에 관한 사항을 실행한다. 외국의 해상치안기관과의 교류·협력활동을 수행하며, 해양경찰 업무와 관련된 국제해사기구 및 주한 외국공관의 대응 업무를 수행한다. 해양경찰 분야의 국제 홍보업무(영문 홈페이지 운영 등)도 수행한다.

2. 부산해양경찰의 주요활동

부산 해양경찰의 주요활동을 앞서 언급한 5개 활동분야를 중심으로 논의해 본다¹⁰⁾.

1) 경비구난

(1) 해양수색 구조활동

해양경찰은 『수난구조법』에 근거하여 해상에서 발생한 조난사고에 대하여 중앙구조조정본부 및 구조조정본부, 구조지부와 구조대로 이어지는 일원화된 지휘체계를 통하여 구조작업을 수행한다. 해양수색 구조활동의 내용을 보면, 첫째, 미귀항 선박 수배 및 처리활동이다. 해난 또는 불순세력에 의한 피격, 피납 등의 위협

10) 설계경, 2009, 「해양경찰의 업무와 개선방안엔 관한 소고」, 『해사법연구』, 제 21권 제2호; p. 29~30. 부산해양경찰서 홈페이지참조.

상황으로부터 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 것이다. 해상에서 선박이 귀항 예정시간에 사전 연락없이 귀항하지 않는 경우, 선박의 소재 파악을 위한 수배 및 수색활동을 전개한다.

둘째, 국제적인 수색·구조 협력 활동이다. 해상수색·구조에 관한 국제협약(SAR협약)에 근거하여 해난사고 발생시 국제간 조난에 관한 상호 정보교환, 그리고 구조활동을 위한 신속한 협력, 지원임무를 수행한다.¹¹⁾

셋째, 해상재해구호활동이다. 화재 선박 등 해상재난에 대한 진압과 구호활동을 수행하는 것으로 소방정, 경비함정에 비치된 각종 장비를 이용하여 해상재난, 태풍해일 등 자연재해에 대하여 구조 및 구호활동을 수행한다.

(2) 해상경비

연안에서부터 배타적경제수역(EEZ)까지 입체적 경비체제를 구축하여 해상경비 활동을 수행한다. 또한 중국, 일본 등 주변국과 관계에 있어 우리어선 보호 등 해상경비 활동을 한다. 좀 더 자세히 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 한·중·일 어업협정에 따른 배타적 경제수역(EEZ) 경비이다. EEZ광역경비를 통하여 외국어선의 불법조업을 차단하고 있다. 우리 어민들을 해양통신원으로 구성하여 불법조업 외국어선 신고체제 구축 등 민관 협력체제를 확립하고 있다¹²⁾.

11) 국제협약(SAR협약)에 가입하였고, 1995년 10월 4일부로 국내 발효되었다.

12) 해양경찰청, 2008, 『2007 해양경찰백서』; 2005년 6월 30일부터 한·중 어업협정상 과도수역이 우리측 배타적경제수역(EEZ)으로 편입됨에 따라 확장된 EEZ광역경비를 위해 대형함정과 항공기를 동원한 입체적 경비체제를 보강하고, 편입초기 강력단속을 실시하여 외국어선의 불법조업을 차단함. 또한 우리 어민들로 해양통신원 1,188명을 구성하여 불법조업 외국어선 신고체제를 구축하는 등 민관 협력체제를 강화함.

둘째, 국가 주요 해양시설 및 문화재 보호활동이다. 우리나라 에너지 개발을 위한 시설과해양 과학기지 주변 경비활동을 수행하고 있으며, 문화재 보호구역 내에 불법 상륙 및 훼손을 방지하기 위한 보호활동을 수행한다.

(3) 해상테러 예방활동

최근 세계적으로 테러 위기 고조에 따른 해상테러 위협에 대비하고 있으며, 보호시설 해상경비체계 개선과 함께 국내외 유관기관간 대테러합동훈련을 통해 해상테러 대응역량을 강화하고 있다. 국가 중요 임해산업시설과 해양경찰 책임항만에 경비합정을 배치하여 순찰활동을 수행하고, 여객선, 위험물 운반선 등 안전호송 및 항만보안활동을 수행한다.

2) 해상안전관리

(1) 여객선 · 유도선 안전관리

해양경찰청의 여객선, 유·도선 안전관리실시는 구 해양수산부에서 실시하던 여객선 안전점검, 운항관리자 감독 등의 업무와 지자체에서 관리하던 해수면 유·도선 사무를 이관하여 해양경찰이 수행하고 있다¹³⁾. 안전관리의 주요내용을 보면 다음과 같다. 첫째, 체계적인 안전관리를 위하여 지역별 특성을 반영하여 시기

13) 김보환, 1998, 「해상치안 역량강화 방안」, 한양대학교 행정문제연구소, p. 16; 해양경찰청의 여객선, 유·도선 안전관리 실시 배경은 1993.10.10 전북 부안군 위도 동남방 4.6km 해상에서 발생한 여객선 「서해훼리호」 침몰사고(292명 사망)이후 효율적인 관리를 위하여 구 해양수산부에서 실시하던 여객선 안전점검, 운항관리자 감독 등의 업무와 지자체에서 관리하던 해수면 유·도선 사무를 각각 해양경찰로 이관함.

별 안전대책을 마련하여, 이용객이 증가하는 명절(설·추석 연휴), 하계 피서철에는 특별교통대책본부를 운영하고 있다.

둘째, 불법행위 근절 및 건전한 해상관광문화 질서 확립을 위해 토·공휴일 이용객 증가시, 불법행위 단속을 강화하고, 피서철 등 해상교통량 증가시기에는 음주운항을 집중단속하고 있다.

셋째, 해운조합, 선박안전기술공단, 한국선급 등 관계기관 합동으로 계절별(봄철 농무기, 하계 피서철, 동절기)·시기별(새해맞이, 설·추석연휴)로 연 6회 안전점검을 실시하고 있으며, 안전점검시 지적사항에 대하여 현지시정 및 기한시정을 통하여 안전관리 활동을 수행한다.

넷째, 사업자 및 선박종사자 안전의식 고취를 위하여 안전점검시 사고사례 중심의 안전교육 등 시기별 특성에 맞는 교육을 실시하고 있으며, 대국민 안전관리 홍보를 위하여 표어, 포스터, 캠페인 활동을 한다.

한편, 낚시어선 안전관리를 위한 해양경찰동 수행하고 있는데, 해양경찰청에서는 정원초과 등 불법행위 지도·단속, 출·입항 임검업무, 기상 악화시 출항을 제한한다.

(2) 선박 출·입항 신고

부산 해양경찰은 「개항질서법」 제5조, 「선박안전조업규칙」 제15조, 「선박통제규정」 제17조에 근거하여 선박의 안전 조업 및 항해를 위하여 선박 출·입항 신고 접수업무를 수행한다.

선박 출·입항 신고는, 어업인의 편의를 위해 방문신고를 줄이고 전화·전산에 의한 출·입항 신고를 확대하는 등 지속적으로 규제를 완화하고 있다.

출·입항 신고 대상선박은 어선과 총톤수 100톤 미만의 선박

(단, 관공선, 원양어선, 여객선, 국외취항 선박은 제외)이고, 5톤 미만 어선은 전화 및 정보통신망 신고가 가능하고, 양식장 관리선은 신고가 면제된다. 위반선박은 벌칙으로 300만원 이하의 벌금(개항질서법 제46조)을 부과하고, 기타선박은 행정처분을 받는다¹⁴⁾.

(3) 수상레저활동 안전관리

부산해양경찰은 국민들에게 안전한 수상레저 환경을 제공하기 위하여 안전관리 활동을 수행하고 있다. 다음과 같은 안전관리 활동을 수행한다.

첫째, 「수상레저안전법」 제4조 및 제6조에 근거하여 동력수상레저기구 조종면허 시험 집행 및 면허증을 교부한다.

둘째, 「수상레저안전법」 제39조에 근거하여 수상레저사업 등록 업무를 수행한다.

셋째, 「수상레저안전법」 제37조에 근거하여 수상레저기구 안전검사를 수행한다.

다섯째, 수상레저활동 금지구역을 지정·관리하고, 안전한 수상레저활동을 위하여 수상레저활동 통제 및 안전저해사범 단속활동을 수행한다.

14) 김상구 외, 2010, 「해양경찰 파출소 조직의 건강성과 조직효과성에 관한 연구: 근무자의 인식을 중심으로」, 『한국항해항만학회지』 제34권 제1호 참조; 29개 개항장은 다음과 같다. 부산항, 인천항, 평택·당진항, 마산항, 통영항, 삼천포항, 장승포항, 진해항, 옥포항, 동해·목포항, 삼척항, 울산항, 군산항, 장항항, 대산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 포항항, 제주항, 고현항, 속초항, 옥계항, 보령항, 서귀포항, 태안항, 경인항, 호산항

3) 해상치안

(1) 국내범죄 수사활동

부산해양경찰은 해상치안을 위한 범죄수사활동을 수행한다. 즉, 해상 강·절도, 선상폭력 등 민생사범 단속, 불법어로 등 각종 특별법범 단속, 안전사범 및 오염사범 단속, 선박, 해양시설물, 임해공단 등의 해양오염행위 단속, 마약류 및 밀수사범 등 기타 범죄 단속, 밀수 및 마약류사범, 해운업체 횡령 등 각종 신종범죄 수사활동을 수행한다.

(2) 국제범죄 수사활동

국제범죄 수사를 위하여 해적, 해상강도 척결을 위한 국내의 협력체제를 구축하고 있다. 국내 유관기관·단체와 협조체제 구축 및 동남아각국 그리고 국제해적센터 등 국제 협력을 강화하여 밀수, 밀입국 등 국제범죄를 차단하는 활동을 수행하고 있다. 또한 외국어선 불법행위를 단속하고, 우리해역 침범 외국어선 불법어로, 해양오염 및 공해상 우리어선에 대한 각종 불법행위의 감시단속 활동을 수행하고 있다.

한편, 양질의 서비스를 제공하기 위하여 출장 조사제¹⁵⁾, 선적지 관할 사건 이첩제도¹⁶⁾ 법률 서비스 제공 등의 활동을 한다.

15) 낙도·오지 등 원거리 거주민과 거동 불편자 대상으로 경찰서에 출석 조사 받는 불편을 덜어 주고자 경찰관들이 현지에 직접 출장하여 조사하는 「출장조사서비스」

16) 수사상 지장이 없는 범위내에서 선박선적지 및 주거지 관할 경찰서에서 조사를 받을 수 있도록 하는 것

4) 해양환경보전¹⁷⁾

(1) 해양오염 예방을 위한 감시·단속 활동

부산해양경찰은 해양오염 감시활동으로서 해양오염방지법 제56조(출입검사·보고 등), 제57조(해양환경감시원)에 근거하여 선박·해양시설 등에 대한 출입검사를 위하여 해양환경감시원이 선박·해양시설 등에 출입하여 해양오염 방지설비 운용 및 관련서류검사 등을 통한 오염물질 배출여부 확인한다.

또한 항공기, 경비함정 등을 이용한 광역 해양오염 감시활동을 하기 위하여 유조선·화물선의 주요항로, 어선조업해역 및 폐기물 배출해역을 감시하고, 비행기(첼린저-604호기)를 이용한 광역해역(EEZ) 해양오염 감시, 오염사고 발생시 오염원 색출 및 유출유 확산 상태 등 항공탐색을 수행하고, 방제정, 경비함정, 형사기동정 등의 기본임무와 병행 해양오염 감시업무를 수행한다.

상습적이고 고의적인 해양환경 저해사범을 집중단속하고, 대 국민 해양환경보전의식을 고취하고, 해양오염 방지의식 제고를 위한 계몽교육과 현장 계도활동도 수행한다.

(2) 해양오염 분석활동

해양유출유 감식 및 분석활동도 수행한다. 해양오염사고 발생시 유출유 및 혐의오염원 시료를 감식·분석하여 오염행위자를 적발하고, 대형 해양오염사고시 기름오염 확산지역을 규명하여 방제비용, 피해보상 등에 대한 과학적 증거 자료를 확보한다.

또 해양배출폐기물의 엄격한 성분검사를 실시하여 적법한 해양

17) 정희수, 2009, 『연안해역 안전관리 강화 및 레저활동 활성화 방안』, 정희수의 원실.

배출 관리를 수행하고, 해양환경 오염도를 조사하는데, 폐기물 배출해역의 정기적인 해양오염조사로 배출해역의 해양 오염실태 파악과 해양 환경에 미치는 영향을 조사하여 폐기물 해양 배출 제도 운영의 기초자료로 활용한다.

5) 해양오염방제

오염물질 유출의 철저한 예방과 방제활동으로서 국가방제기본 계획을 수립한다. 또한 대형 해양오염사고 발생시 방제현장의 지휘·통제체계를 확립하여 신속하고 효율적인 방제조치를 실시하기 위하여 해양경찰청장을 본부장으로 한 해양방제대책본부를 설치·운영하고, 오염사고 발생시 방제작업 계획의 수립 집행 및 방제방법 결정 등 기타 방제조치에 필요한 사항을 결정한다.

해양오염방제대책협의회가 운영되고 있는데, 이 협의회는 해양 오염사고에 대비한 방제조치 계획 및 해양오염 사고시 방제조치에 필요한 지원사항에 대한 관계 지방행정기관간의 업무조정 사항 등을 심의하기 위해 설치되었으며 해경서별로 위원장(관할 해양경찰서장)을 포함한 20인 이내의 위원으로 구성되어 있다.

민관합동 방제훈련을 실시하는데, 관계기관 및 업체와 합동으로 대형 해양오염사고 발생을 가정한 단계별 조치 훈련을 실시함으로써 대형 해양오염사고시 신속하고 효과적으로 대응하기 위한 방제 대응능력 향상시키기 위한 것이다.

6) 국제경찰교류 및 협력증진

주변국의 해사관련 기관과 국제성 범죄 등의 공조체제를 유지하기 위하여 『러시아 연방 국경수비대와의 정례회의』¹⁸⁾, 『한·

중 해상치안기관간 정례회의』¹⁹⁾, 『일본 해상보안청과의 정례회의』²⁰⁾ 를 운영하고 있다.

해사관련 국제회의에도 참여하고 있는데, 『아태해사안전청장회의』²¹⁾, 국제경찰장협회(IACP:International Association of Chiefs of Police), 『북태평양지역 해상치안 기관관장 회의』²²⁾ 그리고 국제성 범죄방지 단속을 위한 국제회의에도 참여하는 바, 『아시아 지역간 해적 및 무장강도 대책 회의』 등이다.

또한 해상 밀입출국 방지를 위한 국제협력을 강화하기 위하여

- 18) 박용섭, 1998, 「해양경찰 선진화 방안7」, 『해양수산부 해경선진화추진위원회 실무위원회 보고서』, 1998. 참조; 사회주의에서 자본주의체제로 전환된 이래, 연해주 등 극동지역은 주변국 범죄조직과의 마약 거래, 무기류의 밀반출 등 국제성 범죄의 다발지역으로 부상하고 러시아 EEZ에서 조업중인 우리선박의 안전 확보 필요성이 증대함에 따라 1998. 9. 11. 국경수비부와 해상범죄, 수색 및 구조, 오염방제분야에서의 협력에 관한 약정을 체결
- 19) 최정호, 2008, 「수산어업 및 해양환경 분야의 특별사법경찰 직무범위에 대한 고찰」, 해사법연구, 제20권 제3호. 참조; 1992년 한·중수교이후 조선족 밀입국 사범의 급증과 밀입국자들 가운데 탈북자들이 침투할 수 있는 가능성이 상존하여 1998. 12. 8. 밀입출국, 밀수, 해상강도 등 해상범죄에 관한 정보교류 및 상호협력에 관한 약정을 체결
- 20) 김현, 2005, 「한국 해양경찰 기능의 재정립에 관한 연구」, 전남대학교 박사학위 논문, 참조;"해상에서의 수색 구조 및 긴급피난에 관한 협정"을 체결하여 합동훈련 등의 협력관계를 유지하고 있으나 한·일 양국주변 해상 유조선 등 각종 선박의 교통량 폭주, 불법어로, 밀수, 불법 출입국 다수발생으로 포괄적인 협력체계 구축이 요구되어 1999. 4. 29. 해상오염방제, 해상범죄 대처 등 폭넓은 공조체제 유지를 위한 약정 체결
- 21) 한국정책평가연구원, 2003, 『해양경찰청 개혁정책의 평가와 추진전략』, 한국정책평가연구원. 참조; 아태지역 해사관련기관장이 참석하여 해사정보교환, 현안 문제점 협의조정, 해상안전과 환경관리 업무분야의 협조체제를 구축하기 위해 1996. 5. 1 호수 해사안전청에서 제1차회의가 개최
- 22) 한국해양수산개발원, 2009, 『새로운 국제해양질서와 한국의 해양주권』, 해양 21세기총서. 참조; 북태평양지역의 해상국제범죄, 선박통항안전, 해양환경보전 등을 위해 인접국가간 협력강화를 위해 2000. 12월 일본 동경에서 제 1차 북태평양 해상치안기관장 회의를 개최하여 연도별 회원국 순차개최

『한·일 해상밀입출국 방지대책 회의』²³⁾와 『한 중 해상밀입출국 방지대책 회의』²⁴⁾가 운영되고 있다.

IV. 부산해양경찰의 발전방안

1. 해양안전분야 : 해상안전망의 개선과 안전해상활동의 강화

1) 해양사고 발생 현황²⁵⁾

우리나라 연도별 해양사고 발생현황을 보면, 해양사고 발생척수는 2004년 이후 연평균 8.6%의 지속적인 증가세를 유지하였으나, 수색구조 목표관리제의 지속관리, 연안인명구조장비의 도입 등 해양경찰의 수색구조 역량강화 추진으로 선박 및 인명피해가 2007년을 정점으로 감소세로 전환되었다. 2009년부터 저극적인 해양사고관리를 위해 사고의 개념을 확대하여 선박간 접촉 및 정박선박의 침수레저기구의 선박사고 분류 등으로 사고건수는 대폭 증가한 반면 사고발생건수 대비 구조불능 비율은 전년도 4.2%에서 2.3%로 하락하였다.

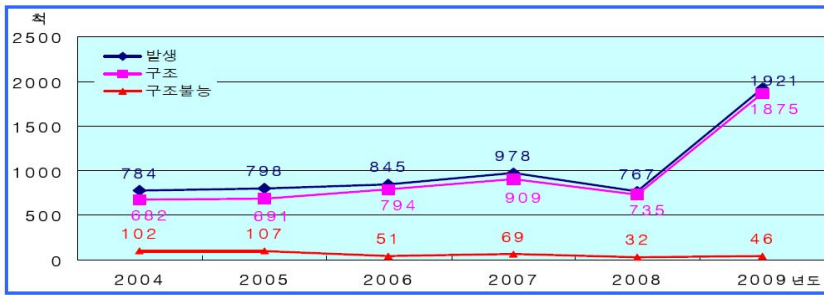
23) 최정호, 2008, 「수산어업 및 해양환경 분야의 특별사법경찰 직무범위에 대한 고찰」, 해사법연구, 제20권 제3호. 참조; 해상을 이용한 밀입출국사범이 급증함에 따라 이의 효과적인 대응 및 방지를 위한 한·일 해상치안 기간간 실무차원의 협력강화 필요성이 대두되어 1998. 2. 3. 제1차 회의를 해양경찰청에서 개최, 밀입출국방지를 위한 상호협력 및 동 협의회를 정례화하기로 하였음

24) 1999년도에 개최된 한 중간의 해상치안기관 정례회의에서 중국인 밀입국방지를 위한 양기관 실무자급 협의회를 구성키 합의

25) 해양경찰청, 2008, 『2009 해양경찰백서』 참조

<표 4-1> 우리나라 연도별 해양사고 현황²⁶⁾

구분 연도별	발 생		구 조		구조 불능	
	척	명	척	명	척	명
2004년도	784	5,401	682	5,246	102	155
2005년도	798	4,684	691	4,464	107	220
2006년도	845	4,873	794	4,769	51	104
2007년도	978	5,530	909	5,460	69	70
2008년도	767	4,976	735	4,927	32	49
평 균	834	5,093	762	4,973	72	120
2009년도	1,921	11,037	1,875	10,940	46	97



<그림 4-1> 우리나라 연도별 해양사고 현황²⁷⁾

해역별 해양사고 발생율에서 남해 해역 해양사고 발생율은 5년 평균 43.6%이며, 2007년까지 증가세를 보이다가 2008년에 감소세로 나타났다.

26) 해양경찰청, 2010, 『2009 해양사고통계연보』 참조

27) 해양경찰청, 2010, 『2009 해양사고통계연보』 참조

<표 4-2> 해역별 해양사고 발생현황²⁸⁾

연도별 해역별	총 계		동 해		서 해		남 해	
	척	명	척	명	척	명	척	명
2004년	784	5,401	182	1,153	236	1,608	366	2,640
2005년	798	4,684	241	1,253	191	1,214	366	2,217
2006년	845	4,873	204	1,152	294	1,639	347	2,082
2007년	978	5,530	236	1,055	330	2,038	412	2,437
2008년	767	4,976	168	943	271	1,750	328	2,283
평 균	834	5,093	206	1,111	264	1,650	364	2,332

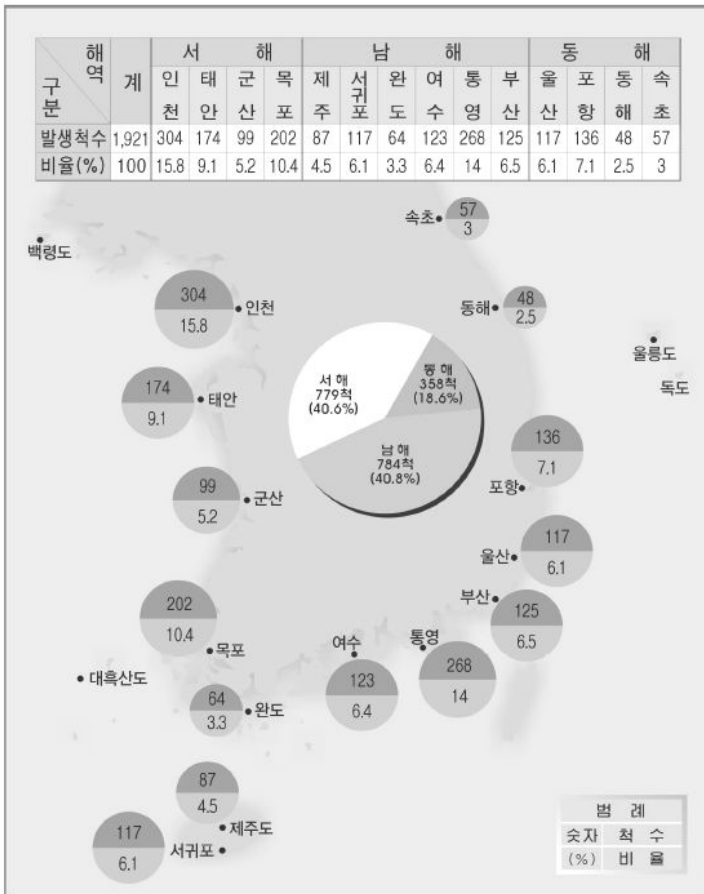
2009년 기준 해양사고의 발생 분포를 보면, 인천해양지역이 15.3%로 전국에서 가장 높은 비율을 차지하고 있고, 다음으로 목포가 10.4%로 2위를 차지하고 있으며, 부산해양지역이 우리나라 전체 발생율의 6.5%를 차지하고 있다(<그림 4-2> 참조).

2009년 기준 좌초사고 발생 분포를 보면, 인천해양지역에 21.1%로 가장 높은 비율을 차지 하고 있으며, 그 다음으로 통영 해양지역이 15.7%이다. 부산해양지역은 전국의 3.2%를 차지하고 있다(<그림 4-3> 참조)..

2009년 기준 충돌사고 발생 분포를 보면, 통영해양지역 23.9%

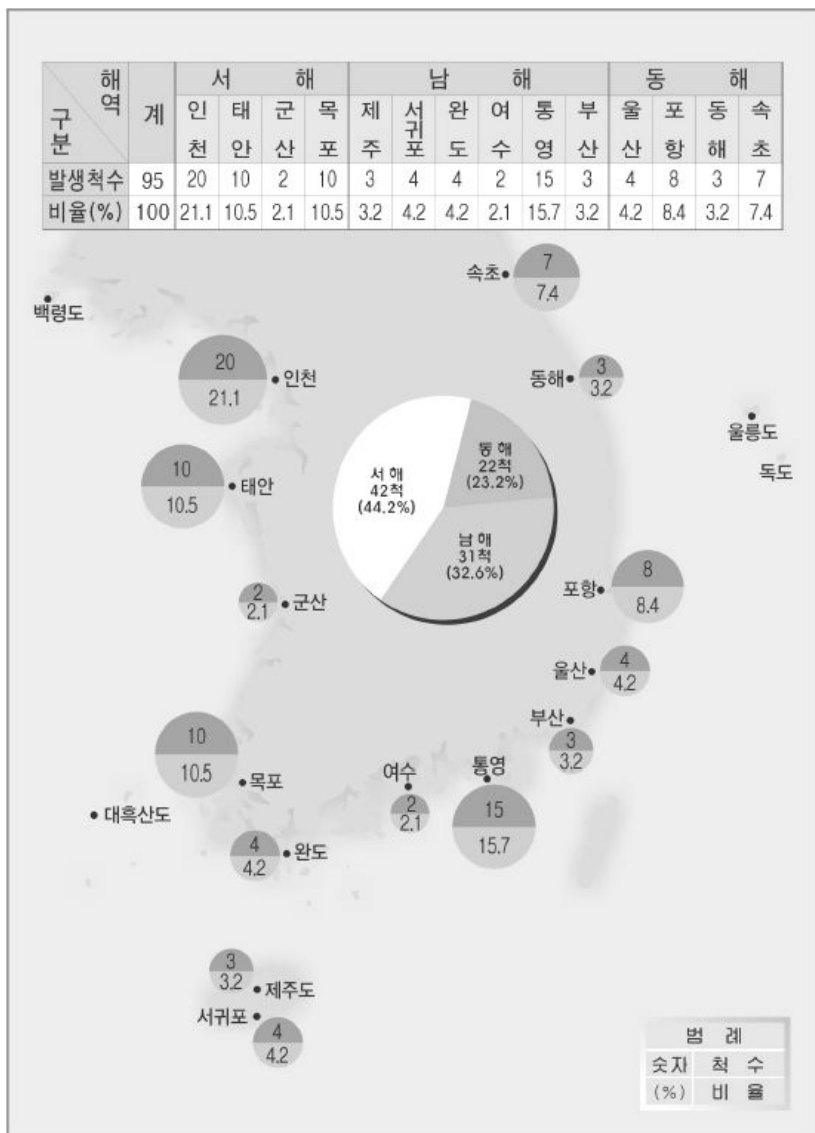
28) 상계서 참조.

로 가장 높은 비율을 차지 하고 있으며, 그 다음으로 울산해양지역(10.2%), 인천해양지역(9.9%)의 순이다. 부산해양지역은 전국의 7.5%를 차지하고 있다(<그림 4-4> 참조).

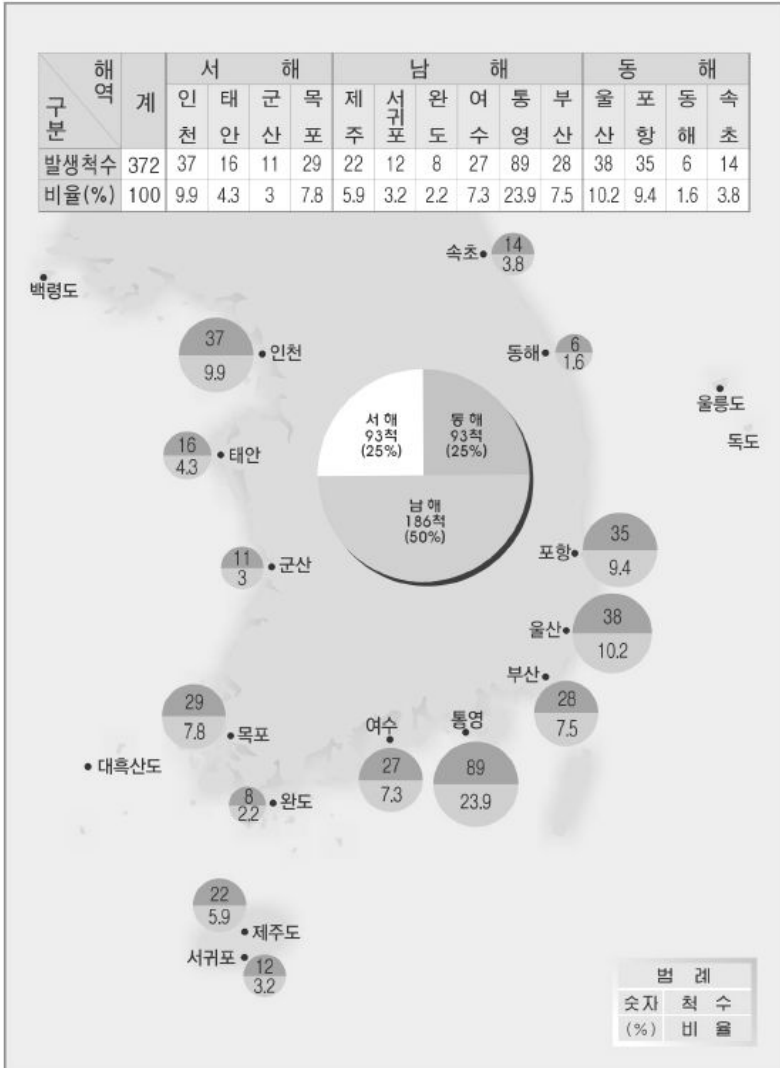


<그림 4-2> 해양사고 발생분포²⁹⁾

29) 상계서 참조



<그림 4-3> 좌초사고 발생분포도³⁰⁾



<그림 4-4> 충돌사고 발생분포도³¹⁾

30) 상계서, 참조

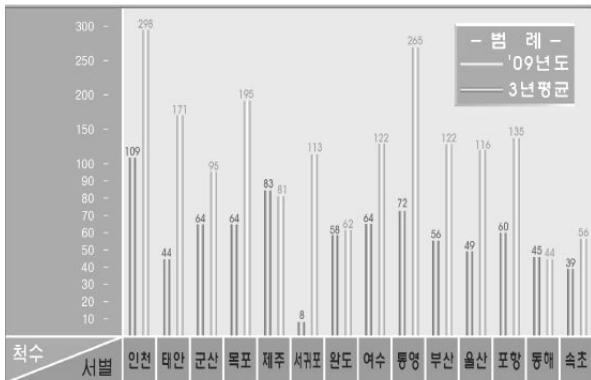
최근 3년간 해양서별 구조현황을 보면 <그림 4-5>와 같다. 부산해양경찰서의 경우, 구조실적이 3년간 평균이 72척이며, 2009년의 경우 122척으로 2배의 증가율을 보이고 있다.

<표 4-3> 최근 3년간 해경서별 구조현황³²⁾

(단위: 척)

연도	해경서	총 계																
		인	태	군	목	제	서	완	여	통	부	울	포	동	속			
06년	척	794	91	55	64	64	86		73	54	56	60	47	70	33	41		
	명	4,769	633	332	248	391	909		306	272	292	266	349	363	228	180		
07년	척	909	126	53	61	68	89		63	83	85	53	55	61	62	50		
	명	5,460	887	320	312	499	682		203	400	439	672	308	315	265	158		
08년	척	735	109	24	67	60	73	24	39	56	70	54	46	49	39	25		
	명	4,927	771	121	457	384	573	153	374	259	440	467	282	250	268	128		
3년 평균	척	813	109	44	64	64	83	8	58	64	72	56	49	60	45	39		
	명	5,052	764	258	339	425	721	51	294	310	448	468	313	309	254	155		
09년	척	1,875	298	171	95	195	81	113	62	122	265	122	116	135	44	56		
	명	10,940	1,709	903	433	1,161	574	783	228	993	1,332	717	795	833	242	237		

해경서별 구조현황



<그림 4-5> 최근 3년간 해경서별 구조현황³³⁾

(단위: 척)

31) 상계서, 참조,

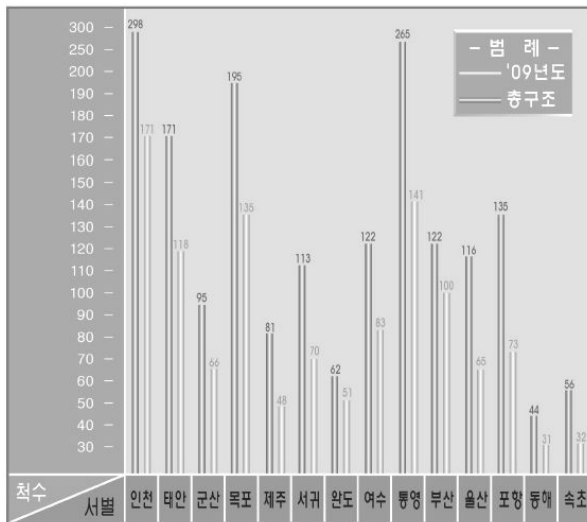
32) 해양경찰청, 2009, 전계서, 참조

2009년 해양경찰의 구조실적은 <그림 4-6>와 같다. 2009년 부산해양경찰의 구조실적은 우리나라 전체구조 건수 122척 중 100척의 구조실적을 보여주고 있다.

<표 4-4> 2009년 해양경찰 구조실적³⁴⁾

구분\해양서	총계	인천	태안	군산	목포	제주	서귀	완도	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초
총 구조	1,875	298	171	95	195	81	113	62	122	265	122	116	135	44	56
해양경찰 구조	1,184	171	118	66	135	48	70	51	83	141	100	65	73	31	32
비율(%)	63	57	69	69	69	59	62	82	68	53	82	56	54	70	57

해양경찰 구조현황



<그림 4-6> 2009년 해양경찰 구조실적³⁵⁾ (단위: 척)

33) 해양경찰청, 2009, 전계서, 참조

34) 해양경찰청, 2009, 전계연보, 참조.

2) 발전방안

해양안전망의 개선과 안전해양활동을 강화하기 위한 방안은 크게 3가지 영역으로 구분된다. 즉, 원해해역 안전관리체계의 강화, 연해해역 안전관리체계의 강화 그리고 국제수색구조협력체계의 강화이다.

(1) 원해해역 안전관리체계의 강화

최근 해양레저·관광인구가 지속적으로 증가하고 있고, 해양안전 및 응급의료체계에 대한 관계부처 협력이 강화되고 있다. 수난구조법령상 해양에서 수난구조의 책임기관으로 해양경찰로 지정되어 있고, 해양경찰은 경비함정, 항공기, 122구조대 등 다양한 수색구조자원을 보유하고 있다. 그러나 어민 노령화 등으로 인한 전통적인 해양고객이 감소하는 추세에 있고, 일성s서의 수색구조업무 담당인력이 부족한 상황이다. 뿐만 아니라, 이상기후에 따른 자연재해 발생 가능성이 그 어느때 보다 높고, 선박의 대형화, 무리한 조업활동 등으로 인한 대형 해양사고의 발생 가능성이 증가하고 있는 실정이다.

이러한 상황에서 원해해역 안전관리체제를 강화하기 위해서는 다음과 같은 방안이 추진되어야 한다³⁵⁾.

첫째, 수난구조법 및 하위법령의 개정이 필요하다. 수난구조법의 전부개정에 따른 수난구조법 시행령 및 시행규칙이 개정되어야 한다. 구급대의 편성운영, 종합상황실의 설치·운영, 중앙구조본부장의 현장지휘가 필요한 대규모 수난의 범위결정, 구난작업

35) 해양경찰청, 2009, 전계연보, 참조.

36) 부산해양경찰서, 2010, 「2009년 연두보고자료」 참조

시 신고의무가 면제되는 소형선박의 범위, 국내 조난사고 조사단 구성·운영 그리고 민간해양구조대 설치·운영 등이 필요하다.

둘째, 도서민, 해양수산인을 위한 친서민 해양 응급의료체계를 개선해야 한다. 부산해양경찰서 관할 도서민과 해양수산인을 위한 응급환자 수요 및 해양응급의료시스템 마스트플랜 등을 토대로 최적의 해양 응급의료시스템을 구축하고 전문 응급구조사를 배치해야 한다. 또한 매월 해양 응급환자에 대한 응급의료서비스 제공실적, 응급환자 유형분석 등을 통해 시스템 최적화 및 연차적인 사업범위를 확대해야 한다.

셋째, 시기별·지역별 특성에 맞는 해양사고 대비·대응계획을 수립해야 한다. 특히, 최근 3년간의 농무기(3~6월), 태풍내습기(7~9월), 동절기(11~2월) 해양사고발생 현황 및 주요사고사례 분석을 통한 유사사고 예방 및 대비·대응계획을 수립해야 한다. 또한 시기별로 부산 해양지역의 해양사고 다발해역 분석을 통해 경비함정 등 순찰활동을 강화해야 한다.

넷째, 수난구조관련 기관간 원활한 업무협력 체제를 구축해나가야 한다. 중앙·광역·지역해상수난구조대책위원회 개최를 통한 해양재난 관련 부처 및 기관·단체와의 유기적인 교류·협력 체계를 구축해 나가야 한다.

(2) 연안해역 안전관리체계의 강화

부산 연안해역의 경우, 해양레저·관광인구가 지속적으로 증가하고 있지만, 해양레저·관광객들의 해양안전의식이 낮다. 해역별 특성에 정통한 어민등으로 구성된 민간자율구조대가 운영되고 있지만, 민간자율구조대의 구조활동에 대한 실질적인 인센티브가 미흡하다. 그리고 해양긴급번호 122에 대한 낮은 인지도,

연안해역에 저수심, 양식장, 갯벌 등 안전취약개소가 두루 산재되어 있다.

이러한 상황에서 부산연안해역의 안전관리체제를 강화기 위해서³⁷⁾ 먼저, 민·관 수난구조 협력체계를 강화하고, 122해양경찰구조대의 구조역량을 강화해 나가야 한다. 이를 위해 부산해양경찰서 관할 민간자율구조대에 대한 일제 재정비가 필요하다. 무상보험가입, 조난선박 예인시 실비지원 및 매월 수난구조활동 우수대원을 선발하여 인센티브를 제공해야 한다. 그리고 수난구조법 개정예 다른 민간해양구조대 설치 및 체계적인 운영체제를 마련해야 하며, 수난구조활동에 대한 인센티브 확대를 통해 활성화를 추진해야 한다.

둘째, 부산해역의 특성에 맞는 연안구조장비 및 안전계류시설을 도입해야 한다. 현안운영부서의 애로사항을 반영하고, 연구용역의 결과 등을 근거로 성능이 개선된 장비를 도입해야 한다³⁸⁾. 또한 연안구조장비의 효율적 운용 및 관리를 위해 부산해양경찰서의 연안구조장비 안전계류시설의 소요를 파악해서 설치해야 한다.

셋째, 122해양경찰구조대 구조역량 강화 및 민간구조대의 효율적 운용이다. 122해양경찰구조대의 잠수인력을 증원하고, 남해해양지방경찰청 주관으로 현지 적응훈련을 실시하고, 최신구조장비 및 응급의료장비를 확보하여 구조·구급역량을 강화해야 한다. 또한 여름철 부산해역 해수욕장의 안전사고를 예방하고, 대비, 대응하기 위해 비영리 민간단체가 참여하는 122민간해양구조대

37) 박성준, 2009, 「우리나라의 재난관리 체제에 대한 평가 연구」, 인천대학교 박사학위 논문, pp. 31~42.

38) 2009년 12월 기준 연안구조장비 전국적으로 총 81척(고속제트보트 61척, 소형 공기부양정 5척, 수상오토바이 15대)이 일선파출소에 배치운영 중이라고 함.

를 조직·운영해야 한다.

이외에도 해수욕장 수상안전을 위해 부산지역 지방자치단체별로 설치 운용중인 비표준 부표를 인명구조에 적합한 형태로, 부력을 갖춘 표준부표로 확대·보급해야 한다. ON/OFF LINE을 통한 대국민 해양안전 홍보활동을 전개하고, ‘해양긴급신고 122’에 대한 대국민 인지도 제고를 위한 홍보를 강화해야 한다.

(3) 국제 수색구조 협력체계 강화

최근 국가간 수색구조 협력 Know-how는 축적되었지만, 국제 SAR협력³⁹⁾ 업무의 중요성에 대한 인식은 부족하고, 인적네트워크 형성 및 주변국간 해양사고 공조체제는 양호하지만, 구난무선국 및 상황실 조난통신 운용자의 업무전문성은 부족한 편이다. 또한 국제사회는 해양안전의 중요성에 대한 인식은 공감하고 있지만, 국가간 해양분쟁 등 협력 저해요인이 상존하고 있다.

이와 같은 상황에서 국제수색구조협력 체계를 강화하기 위해서는 인접국간 빈틈없는 SAR협력 체계가 구축되어야 한다. 한·러 양자 또는 한·중·러 다자간 협정체결로 인접국 SAR협력체계를 완비해야 할 것이며, 중·일·러 등 인접국 및 북태평양 해상치안기관간 활발한 합동훈련, 협력회의를 통한 국가간 긴밀한 수색구조 협력체제를 강화해야 한다⁴⁰⁾.

또한 조난·안전통신망의 선제적 안전관리를 강화해야 한다. ‘EPRIB’관리 관계부처 합동개선방안’을 실행하고 ‘민·관·학 전문가회의’ 개최를 통해서 EPRIB 미·오발신을 감소방안을 지속적으로 추진해야 한다. 그리고 ‘GMDSS⁴¹⁾ 운용실무’등 외부전문

39) 해상 수색 구조 조약(1985년 발효). [〈search and rescue treaty〉]

40) 해양경찰청, 2010, 「2010수난사고대비계획」, 『2009년 해양사고통계연보』.

위탁교육 및 내부 교육강화로 구난무선국, 상황실, 경비함정 등 조난 통신 운용요원의 전문성을 강화해야 한다.

2. 해양치안 분야 : 해양법질서 확립과 과학수사를 위한 인프라 확충

1) 해양범죄 발생현황⁴²⁾

1999년 이후 해양범죄의 발생은 점차 증가세를 보이다가 2007년부터 감소세를 보이고 있다. 특히 2005년과 2006년에는 총범죄증감율은 다른년도에 비하여 매우 높은 것으로 나타나고 있다.

<표 4-5> 해양범죄 발생현황 (1999~2008)⁴³⁾ (단위: 건)

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

2008년도 해상범죄는 총 51,560건이 발생하여 전년 52,082건 대비 약 1%(552건)감소하였으며, 검건건수는 51,282건으로 검거율은 99.5%를 나타내고 있다.

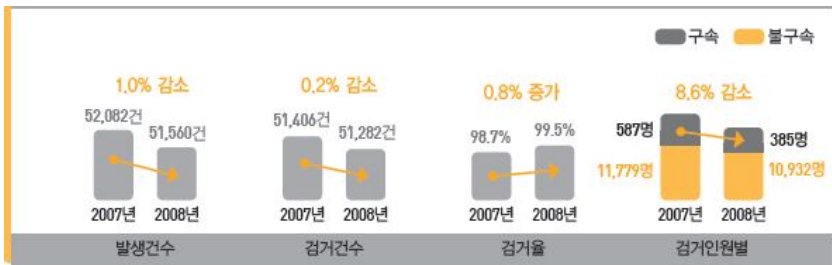
41) Global Maritime Distress and Safety System(국제 해상 조난 및 안전 시스템).

42) 해양경찰청, 2009, 전계서, 참조

43) 상계서 참조.

<표 4-6> 총범죄발생 검거현황⁴⁴⁾
(단위, 건, 명)

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



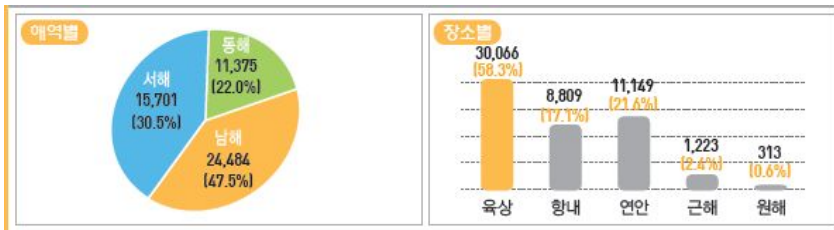
전국 해양경찰서별 발생건수는 부산해양경찰서가 가장 많은 7,784건으로 총 발생범죄 51,560건의 15.1%를 차지하고, 토영 5,785건(11.2%), 여수 4,748건(9.2%), 군산4,290건(8.3%) 순으로 나타났으며, 불법어업, 밀수·밀입국 등 치안수요가 많은 서·남해해양경찰서 관할해역에서 범죄발생률이 높은 것으로 나타났고, 상대적으로 치안수요가 적은 동해안 소재 해양경찰서에서는 발생건수가 적은 것으로 나타났다.

44) 해양경찰청, 2010, 전계서, 참조

<표 4-7> 지방청 및 해양경찰서별 범죄발생현황(2008년)⁴⁵⁾
(단위: 건)

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

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



<그림 4-7> 해역별·장소별 발생현황⁴⁶⁾

45) 상계서 참조.

46) 상계서 참조.

2) 발전방안

(1) 생계 침해형 민생범죄의 강력단속

부산 해양경찰은 첫째, 영세어민 보호를 위한 기업형 불법어업을 적극적으로 척결해 나가야 한다. 이를 위해서는 대형트롤·기선저인망 등 기업형 불법조업 근절을 위한 특별 단속 및 해·육상 합동단속을 강화해 나가야 한다. 트롤어선 조업구역 위반, 트롤·채낚기어선 간 공조조업 등 대형어선의 출항에서 입항까지 추적수사를 실시해야 한다. 또한 영세어민들의 경미한 범법행위는 단속보다 계도 위주로 전환되어야 하는 바, 서민이 주대상이 되는 일제 단속은 경제상황을 고려, 탄력적으로 시행한다.

둘째, 서민경제를 침해하는 경제사범에 대한 강력 대응이 필요하다. 이를 위해서 경제질서 교란범죄 척결을 위해 특별단속을 연중 전개하고, 해상면세유 불법유통, 선급금 편취, 해상절도 사범에 대해서는 남해지방해양경찰청 그리고 부산해양경찰서에 '생계침해범죄 특별단속반'을 편성·운영하는 것이 필요하다.

셋째, 해양경제 활성화 기반 마련을 위한 기획수사를 강화해야 한다. 이를 위해서는 일선 현장에서의 범죄대응력 강화 및 전문수사관 양성을 위해 사건유형별 '수사전반담반' 체제로 개편하고, 범죄발생 순서에 의한 획일적 반별(2~5개반)배당에서 벗어나 '발생범죄 전담반' 및 '지능범죄 전담반' 체제로 전문화해야 한다⁴⁷⁾. 영세어민 대상 국고보조금, 영어자금 등의 편취사범 및 대형 항만건설 비리 등 경제저해 범죄 기획수사를 추진해야 한다.

47) 울산·통영·군산에서 시범운영('09.2~6)한 바 있고, 전 경찰서 확대 운영할 것으로 예상된다.

(2) 인권보호 및 과학수사를 위한 인프라 확충

먼저, 수사 전 과정에 걸친 인권보호 활동을 강화해야 한다. 조사과정의 공정성·투명성 확보로 인권침해 소지를 사전 제거하고, 수요자 관점의 친인권적 수사서비스를 제공해야 한다. 주요사건에 대해 진술녹화 실시로 조서작성 위주 수사에서 야기되는 이중조사 불편을 해소하고, 공판중심주의로 적극 대응해야 한다.

둘째, 국민편의 수사활동 전개를 통한 민원만족도를 향상시켜 나가야 한다. 경비합정 및 과·출장소 인지사건에 대한 ‘현장 즉시조사제’를 정착시켜나가야 한다. 과·출장소에서는 해·수산관계법령 18개 범죄 및 고소·고발 등 일반 형사사건까지 ‘현장 즉시 조사제’ 실시를 확대해야 하고, 수사전담요원 교육과정 신설 및 수사전문화 교육을 실시하고, 휴대폰 SMS를 활용한 사건 처리 진행사항 및 처리결과를 통보할 수 있도록 한다.

셋째, 증거수사를 선도하는 과학수사 기반을 조성해야 한다. 증거주의를 강화한 개정 형사소송법에 따라 이에 부합한 과학수사역량강화로 대국민 신뢰성을 확보해 나가야 한다. 또한 ‘해양 과학수사 센터’ 직제화 및 운영 활성화를 통해 해양범죄에 특화된 과학수사 기반을 조성하고, 분야별 전문 감식요원 특별채용 및 과학수사 장비를 확충해 나가야 한다.

(3) 해양을 통한 국제성 범죄에 적극 대응

먼저, 경제 불황을 틈탄 국제성 범죄의 단속을 강화해야 한다. 부산의 주요항만 및 외사취약 요소에 대한 국제성범죄 유형별 테마를 선정, 기획수사를 적극 추진해야 한다.

또한 안전한 먹거리 확보를 위한 수입식품 허위신고 및 가짜 상표 물품 수입 등 유통질서 문란행위를 근절해야 한다.

둘째, 외사첩보 수집 역량 강화로 국제범죄 단속 역량을 제고한다. 국내·외 유관기관과 유기적인 범죄정보 Network 구축으로 국제범죄에 효과적으로 대처하고, 해·수산 종사자, 소무역상 등 다양한 범죄첩보 원천 개발 및 신종범죄에 대한 대처 능력을 함양해 나가야 한다. 또 마약관련 국내외 기관과의 정보교류를 실시하고, 마약수사의 전문성 강화해야 한다.

셋째, 외국기관과 긴밀한 Network 구축하고, 외국어선 불법조업, 해적 등 국제해양 이슈물을 고려하여, 단속의 당위성을 설명하고 적극적으로 홍보해야 한다.

3. 해양환경·오염 분야: 오염사고 대응체계 선진화로 해양환경 보전

1) 해양오염사고 현황

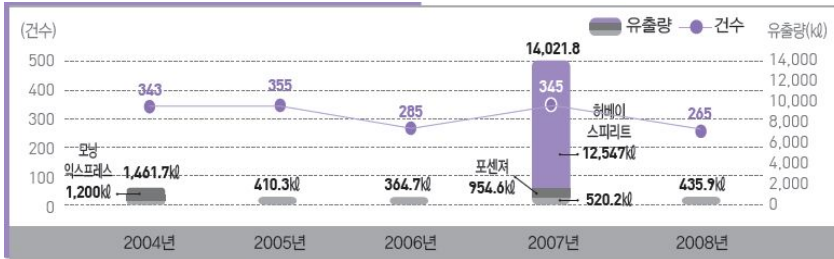
먼저 연도별 해양오염사고 발생현황을 보면, 1999년부터 2003년까지 감소하다가 다시 증가하였고, 2006년부터 서서히 증가하는 양상을 보이고 있다.

<표 4-8> 연도별 해양오염사고 발생현황⁴⁸⁾

구 분	1999년	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
건 수	483	483	455	385	297	343	355	285	345	265
유출량	366.9	583.0	668.1	409.9	1,457.7	1461.7	410.3	364.7	14,021.8	435.9

최근 5년간의 오염사고 발생현황을 보면, 2005년부터 2006년까지 감소하다가, 2007년에 대폭 증가하였지만 2008년에는 다시 감소하는 추세를 나타내고 있다.

48) 해양경찰청, 2009, 전계서, 참조



<그림 4-8> 최근 5년간 오염사고 발생 현황(2004년~2008년)⁴⁹⁾

사고의 규모별 현황을 보면, 100kl 이상 1000kl 미만의 사고가 가장 많으며, 1000kl 이상의 대형사고도 2007년도 1건, 2008년에는 나타나지 않았다.

<표 4-9> 사고규모별 현황⁵⁰⁾

단위: 건, kl)

구 분	계	1kl 미만	1kl 이상 10kl 미만	10kl 이상 30kl 미만	30kl 이상 100kl 미만	100kl 이상 1000kl 미만	1000kl 이상
2007년	건 수	345	317	17	3	5	2
	유출량	14,021.8	21.1	53.5	42.4	276.0	1,081.8
2008년	건 수	265	250	10	2	2	1
	유출량	435.9	22.3	39.5	27.5	93.7	252.9
증감(%)	건 수	-23.2	-21.1	-41.2	-33.3	-60.0	-50.0
	유출량	-96.9	5.7	-26.2	-35.1	-66.1	-76.6

2008년 10kl 이상 해양오염사고 발생 지역을 보면, 부산해양경찰 관할구역에서 3건의 해양오염사고가 발생하였다.

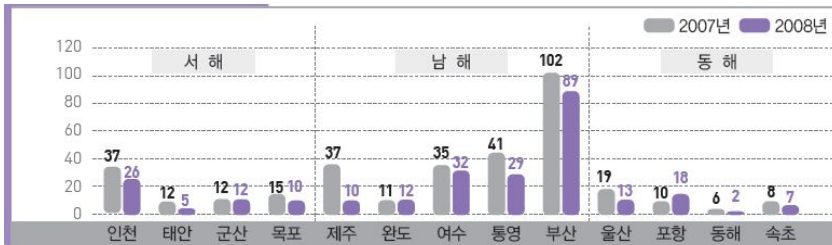
49) 상계서 참조.

50) 해양경찰청, 2010, 전계서, 참조

<표 4-10>10kl 이상 해양오염사고 발생 현황(2008년)⁵¹⁾

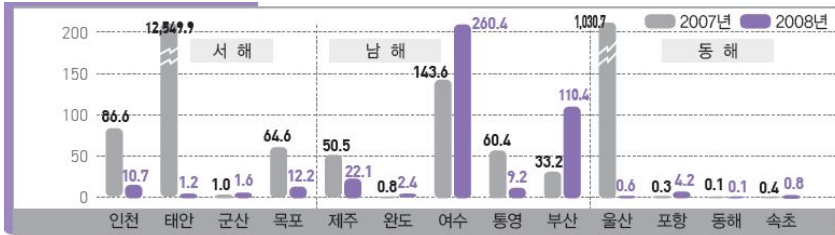
연번	일시	장 소	유출량/유종(kl)	유출선박 (선종,톤수)	원인
1	2.21	제주시 마라도 남서 24마일	중유(B-A)/16	102소양호 (여선, 136)	침몰
2	3.11	여수시 간여암 남동방 1.5마일	경유/252.9	홍양호 (유조선, 4,066)	충돌
3	6.8	부산시 강서구 명지대교 물량장 해상	중유(B-A)/4.7 경유/6.8	해륙P1호 (기타선, 193)	부주의
4	9.23	부산시 서구 남부민동 일자방파제 앞 해상	중유(B-C)/43.7	일해호 (유조선, 147)	충돌
5	11.17	부산시 사하구 구평동 소재 삼안환경(주) 앞 해상	폐수/50	삼안환경(주) (육상시설)	고의

해역별로 사고건수를 비교해 보면, 2007년도에 이어 해상교통량과 물동량이 많고 어업활동이 왕성하며, 지리적 특성상 태풍의 주요 이동경로에 위치한 여수, 부산, 제주를 포함한 남해에서 전체 오염사고 중 65%(172건)가 발생하였고, 서해 20%(53건), 동해 15건(40건) 순이었다. 사고발생건수는 부산에서 89건이 발생하여 가장 많았다.



<그림 4-9> 해역별 사고 건수 비교⁵²⁾ (단위: 건)

51) 상계서 참조.



<그림 4-10> 해역별 유출량 비교⁵³⁾ (단위: 건)

<표 4-11> 해역별 사고발생 현황⁵⁴⁾ (단위: 건)

구분	총계	서해				남해				동해					
		인천	태안	군산	목포	제주(서귀포)	안도	여수	통영	부산	울산	포항	동해	속초	
2007년	건수	345	37	12	12	15	37	11	35	41	102	19	10	6	8
	량(㎏)	14,021.8	86.6	12,549.9	1.0	64.6	50.5	0.5	143.6	60.4	33.2	1,030.7	0.3	0.1	0.4
2008년	건수	265	26	5	12	10	10	12	32	29	89	13	18	2	7
	량(㎏)	435.9	10.7	1.2	1.6	12.2	22.1	2.4	260.4	9.2	110.4	0.6	4.2	0.1	0.8
증감 (%)	건수	-23.2	-29.7	-58.3	0.0	-33.3	-73.0	9.1	-8.6	-29.3	-12.7	-31.6	80.0	-66.7	-12.5
	유출량	-96.9	-87.6	-100.0	60.0	-81.1	-56.2	380.0	81.3	-84.8	232.5	-99.9	1,300.0	0.0	100.0

2) 발전방안

(1) 예방중심의 자율적 해양환경 관리체제 구축

먼저, 자율적 해양오염 예방·감시체제를 강화해야 한다. 폐유·폐기물의 재활용·자원화 유도로 녹색환경을 조성하고, 선박·해양시설 발생 폐유·폐기물의 재활용 유도 및 해양투기 폐기물의 퇴비화·사료화 등 자원화를 유도한다. 그리고 해양중사

52) 상계서 참조.

53) 상계서 참조.

54) 상계서 참조.

자의 경제활동을 감안한 해양오염예방 자율점검제도를 활성화하고, 사고예방 중심의 실용적 지도·점검을 실시한다. 또한 해양종사자의 자율점검제도 내실화 및 유조선·노후선박 등의 위험선박에 대한 책임관리제를 시행한다.

둘째, 민·관협력 강화로 환경보전에 대한 인식을 증진시켜나간다. 해양오염사고 방지를 위한 민·관협력 Network을 구축·운영하고, 해양환경정책 자문 및 의견 수렴을 위한 환경단체·학계·언론사 등으로 구성된 '해양환경보전협의회'를 운영한다. 그리고 '해양환경지킴이 제도' 운영을 활성화하기 위한 법적기반을 마련한다. 특히, 해양환경 보전 중요성에 대한 대국민 인식 제고를 위해 국민참여 프로그램을 개발하고, 이를 확대운영해 나가고, 범정부적 국토대청소 계획과 연계한 '해양쓰레기 ZERO 운동'을 추진하고, 녹색 해양보전 프로그램을 운영 개발한다.

(2) 대형 해양오염사고 방제대응체제 지속 개선⁵⁵⁾

먼저, Hebei Spirit호 사고를 계기로 국가재난적 오염사고에 대한 법적·제도적 개선대책을 지속적으로 추진해야 한다. 특히, 중앙사고수습본부와 방제대책본부 간 역할을 명확화하고, 해양환경관리공단의 지도·감독권을 해경으로 이관 등을 위한 관계법령의 개정을 추진해야 한다. 또한 각국 해양오염사고에 대한 방제사례 발표등 전문가 워크숍을 개최하여 회원국간 해양오염방제 전문기술 및 정보공유를 활성화해야 한다.

둘째, 기름·HNS 오염사고 대응기반을 조성해야 한다. HNS 사고대응 전문성 제고를 위한 선진 교육·훈련 프로그램 개발 및 상호공조 Network을 구축해 나가야 한다. 그리고 위험지역

55) 부산해양경찰서, 2009, 「2008년 연두보고 자료」.

현장 대응 요원의 안전 확보를 위한 HNS 대응 장비 확충 및 유관기관, 산업체 등과 협조체제를 강화해야 한다. 또 해경서와 지방자치단체 간 오염사고 발생 시 방제장비 및 기술을 지원하고 협력하도록 해야 한다.

셋째, 해양오염사고 신속 대응체제 구축 및 방제능력을 확충해 나가야 한다. 이를 위해서는 방제정 건조, 방제장비 확보 및 방제기자재 비축기지 건설 등 해역 방제능력을 지속적으로 확충하고, 오염사고 발생대비 해양경찰, 해양환경관리공단 등 방제자원 긴급 동원·출동태세를 유지해야 한다. 그리고 IT를 활용한 방제지원시스템 고도화로 과학적인 사고 대응 자원을 마련해야 한다.

넷째, 친환경적인 방제방법 개선 위한 폐기물 저감대책을 마련해야 한다. 해양오염사고 발생시 오염지역 현장에서 수거한 폐유·폐기물 재활용을 통해 환경 친화적인 방제방법으로 개선하고, 방제작업 시 사용한 폐흡착재 재활용 기준을 마련하고, 유흡착재 과다사용 방지를 위한 적정 사용기준도 연구, 마련되어야 한다.

V. 결 론

이상에서 본 연구는 부산해양경찰의 역사적 변천을 연대별로 살펴보고, 부산해양경찰의 주요활동을 각 분야별로 구분하여 논의하면서, 향후 부산해양경찰의 발전방안을 모색해 보았다.

오늘날 과학기술의 발달로 특히, 통신과 컴퓨터의 결합에 의한 새로운 정보사회로 발전하고 있다. 이에 따라 정보통신

은 단순한 의사전달 매개체로서의 역할을 넘어 산업 및 해양경찰 활동의 능률화 및 국제화의 추진, 국민의 문화적 수준향상에 기여하고 있다. 뿐만 아니라 해양경찰이 직면하고 있는 해양치안, 해양안전, 해양오염방제 등의 문제해결 수단으로서 활용되어 해양경찰 활동의 각 분야에 걸쳐 그 기능에 대변혁이 일어나고 있다.

부산해양 경찰도 이와 같은 새로운 사회적 변화에 적절히 대처하기 위하여, 해양경찰 활동에서도 새로운 정보통신기기에 대한 투자와 도입이 추진되어야 하고, 이를 효과적으로 조직에 접목시키기 위한 새로운 제도와 조직의 정비는 이루어져야 한다.

따라서 정보화 사회에 있어서 국민의 안전과 공공의 질서를 담당하는 해양경찰의 새로운 역할과 기능이 요구된다. 부산해양경찰은 증가하는 해양치안 수요에 능동적으로 대처하고 해양자원을 효과적으로 보전, 관리할 수 있는 정보사회에 적합한 해양경찰 활동이 요구되는 것이다.

한편, 해양경찰은 국가와 사회를 유지, 발전시키는 한축으로서 그 조직이 방대하고, 역할이 국민생활과 직결되어 있어 기강확립도 중요하다. 따라서 해양경찰에 대한 부산 시민의 감시기능은 기강확립을 위하여 중요하다.

해양경찰의 활동이 계속되는 한 해양경찰에 대한 국민의 감시기능은 해양경찰 활동과 더불어 지속되어야 하고, 해양경찰의 기강해이로 인한 부패와 비리는 곧바로 시민에게 피해를 줄 수 있으므로 조직보호 차원을 넘어 국가와 시민을 위한 역할임을 인식할 필요가 있다.

【참고문헌】

- 경찰청, 2002, 『경찰백서』 서울: 경찰청.
- 김길수 외, 2000, 『해양경찰학개론』 부산: 다솜. 39쪽.
- 김보환, 1998, 「해상치안 역량강화 방안」 한양대학교 행정문제연구소. 16쪽.
- 김상구 외, 2010, 「해양경찰 파출소 조직의 건강성과 조직효과성에 관한 연구: 근무자의 인식을 중심으로」 『한국항해항만학회지』 제34권 제1호. 58~92쪽.
- 김 현, 2005, 「한국 해양경찰 기능의 재정립에 관한 연구」 전남대학교 박사학위 논문, 13~16쪽.
- 김현기, 1998, 「해양주권수호를 위한 선진사례」 『해양주권 확립과 해상치안 강화에 관한 정책세미나』 한양대학교 행정문제연구소, 12~17쪽.
- 박성준, 2009, 「우리나라의 재난관리 체계에 대한 평가 연구」 인천대학교 박사학위 논문, 31~42쪽.
- 박용섭, 1998, 「해양경찰 선진화 방안 7」 『해양수산부 해경선진화추진위원회 실무위원회
- 박춘호 외, 1986, 『해양법』 민음사, 32~34쪽.
- 부산해양경찰서, 2009~2010, 「2008~2009년 연두보고자료」
- 수사연구사, 2001, 「해양경찰의 꽃, 경비국난과」 『수사연구』, 제19권 12호, 31~32쪽.
- 설계경, 1995, 「해양경찰의 업무와 개선방안에 관한 소고」 『해사법연구』 제21권 제2호, 29~30쪽.
- 윤종휘 외, 2000, 「21세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구」 『해사산업연구소 논문집』 제10집, 한국해양대학

교, 42~43쪽.

- 이상철 외, 2008, 「해양경찰청 통합성과관리시스템 도입 사례」 관리회계연구 제7권 제3호.
- 정희수, 2009, 『연안해역 안전관리 강화 및 레저활동 활성화 방안』 정희수의원실. 1~65쪽.
- 조호대, 2003, 「우리나라 해양경찰의 교육훈련 개선방안에 관한 연구」 한국공안행정학회보 제15호, 124~125쪽.
- 최정호, 2008, 「수산어업 및 해양환경 분야의 특별사법경찰 직무범위에 대한 고찰」 해사법연구, 제20권 제3호, 32~64쪽.
- 한국정책평가연구원, 2003, 『해양경찰청 개혁정책의 평가와 추진전략』 한국정책평가연구원, 44~72쪽.
- 한국해양대학교 해사산업연구소, 2001, 『해양경찰 기능 및 조직체계 개선방안 연구』 한국해양대학교, 48쪽.
- 한국해양수산개발원, 2009, 『새로운 국제해양질서와 한국의 해양주권』 해양 21세기총서, 38~58쪽..
- 해양경찰청, 2010, 『2009년 해양사고통계연보』 해양경찰청.
- _____, 2010, 『2009년해양사고통계연보』 「2010수난사고대비계획」 한국해양경찰청.
- _____, 2004~2009 『2003~2009 해양경찰백서』 해양경찰청,
- _____, 2010, 「2010수난사고대비계획」 『2009년 해양사고통계연보』
- 해양수산부, 2004, 『2002-2003 해양수산백서』 해양수산부.
- 警察庁長官官房(編), 1995, 『警察法解説(新版)』 東京:東京法令出版.
- -----, 1995, 『主要諸外国の警察制度』 東京:立花書房.
- 大律英男, 1958, 『警察行政, 良書補給會.
- 渡邊忠威, 1978, 『日本警察史點描』 立花書房.

- 河上和雄 外, 1996, 『日本の 警察(第1卷 警察總論』 立花書房
- Grusky, O. 1996, Career Mobility and Organizational Commitment, *Administrative Science Quarterly*, 10.
- Jennifer Mason, 1996, *Qualitative Researching*, London : Sage Publication. pp. 15~45.
- Robbins, Stephen P., 1990, *Organization Theory: The Structure of Organization*, Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall.
- Robbins, Stephen P., 2003, *Organizational Behavior: Concepts, Controversies, and Applications*, Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall.
- 해양경찰청 <http://www.kcg.go.kr>
- 남해지방해양경찰청 www.kcg.go.kr/shuser
- 부산해양경찰서 <http://busan.kcg.go.kr>
- 사이버경찰청 www.police.go.kr
- 국토해양부 <http://www.mltm.go.kr>

투고일	심사일	심사완료
2010. 10. 30	2010. 11. 15	2010. 12. 15

【국문초록】

1953년 12월 14일 내무부 치안국소속 해양경찰대가 신설된 이후, 한국해양경찰은 지금까지 해상의 안전과 치안활동을 수행하기 위한 다양한 변화가 겪어왔다. 부산해양경찰 또한 1972년 6월 2일 부산지구 해양경찰대로 신설되었고, 1991년 7월 23일

부산 해양경찰서로 개칭되었고, 2006년 12월 1일에는 남해지방해양경찰청 개청과 함께 부산시민에게 긍지와 자부심을 심어주었지만, 새로워진 부산의 위상에 걸맞는 새로운 발전이 요구되고 있다.

본 연구는 부산해양경찰의 역사를 조명해 보고, 부산경찰의 발전방안을 논의해 보고자 한다. 이러한 연구목적을 달성하기 위하여 먼저, 한국해양경찰의 역사를 1953년 이후부터 지금까지의 변천과정을 고찰해 본다. 아울러 한국해양경찰의 역사 속에서 변화를 거듭해 온 부산해양경찰의 역사도 논의해 본다.

다음으로 해양경찰의 주요활동에 대해서 각 분야로 구분하여 논의한다. 즉, 경비구난, 해상안전, 해상치안, 해상오염방제 그리고 국제해상협력 분야로 구분하여 한국해양경찰의 주요활동을 살펴본다. 그리고 마찬가지로 부산해양경찰의 주요활동을 각 분야로 구분하여 살펴본다. 즉, 경비구난 분야, 해상안전관리, 해상치안, 해상오염방제 그리고 국제경찰교류 및 협력증진 분야를 중심으로 주요활동을 논의해 본다.

이와 같은 해양경찰의 주요활동을 대한 논의를 통하여, 향후 부산해양경찰의 발전방안에 대해서 모색해 본다. 발전방안 또한 분야별로 구분하여, 해양안전분야, 해양치안분야, 해양환경오염분야로 크게 구분하여 그 현황과 발전방안을 모색한다.

핵심주제어 : 해양경찰, 부산해양경찰, 해상안전, 해상치안,
해상보존

[Abstract]

**The study on history and plans of
development in Busan Coast Guard, South
Regional Headquarter, KOREA COAST GUARD**

Choi, jong sool / Dong-eui Univ.

This paper is the study on history of Busan Coast Guard. And we discuss plans of development about Busan Coast Guard, South Regional Headquarter, KOREA COAST GUARD

To achieve purpose of the research, This paper is comprised of as follows:

First, we consider the history of Busan Coast Guard. This article explains an organization and constitution of the sea police, the come and go about Busan Coast Police. In addition, we are descriptive of organization and constitution of South Regional Headquarter, KOREA COAST GUARD.

Second, we make an analysis of a main activity in Coast Guard. We classify the operation of Coast Guard into several fields and explains the field in Busan Coast Guard. In common, we discuss a main activity of South Regional Headquarter, KOREA COAST GUARD.

Third, At the base of the above analysis, We explored several solutions to a main activity in Coast Guard. In other words, This research bring forward plans of development in

Busan Coast Guard. Lastly this article present that we divide plans of development in Busan Coast Guard into fields of main activity.

Key Words : Coast Guard, Busan Coast Guard, Protection at sea, Security at sea, Preservation at sea.