부산해양경찰의 역사와 발전방안

최종술 / 동의대학교 경찰행정학과

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

I. 서론

1. 연구의 목적과 내용

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

또한 어선 총6,920척, 어업가구수 5,082세대가 부산 해양경찰이
관할하는 직결적인 대상으로 연중어획고는 43만 2700톤으로 우리나라 소비량의 17%를 차지하고 있다. 또한 세계 30대 선사를 포함하여 140여개 선사의 기항지로 연간 2만 7850여척의 외항선이 출입하는 세계수준의 항만 경제력과 국제적 위상을 갖추고 있다.

이와 같은 해양환경에서 부산해역의 해상치안을 담당하는 부산해양경찰은 부산광역시의 5배가 넘는 3700㎢의 바다를 관할하며 안전한 해상교통환경과 해상치안질서 유지함을 수행하고 있다.


이러한 맥락에서 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 역사속에서 변화를 거듭해 온 부산해양경찰의 역사를 논의해 본다.

그리고 해양경찰의 주요활동에 대해서 각 분야로 구분하여 논의해 보는 데, 즉, 경비구난, 해상안전, 해상치안, 해상오염방제 그리고 국제해양협력 분야로 구분하여 한국해양경찰의 주요활동을 살펴본다. 그리고 마찬가지로 부산해양경찰의 주요활동을 각분야로 구분하여 살펴보는 바, 경비구난 분야, 해상안전관리, 해상치안, 해상오염방제 그리고 국제경찰교류 및 협력증진 분야를 중심으로 주요활동을 논의해 본다.
이와 같은 해양경찰의 주요활동을 위한 논의를 통하여, 향후 부산해양경찰의 발전방안에 대해서 모색해 본다. 발 전방안 또한 문헌별로 구분하여, 해양안전분야, 해양지리분야, 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 참고자료로 활용할 뿐만 아니라, 한국행정사, 한국경찰사, 한국사, 행정학, 경찰행정학 등 문헌을 종합하여 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 문헌들이이다.

세제, 질적 연구방법이다.

수집된 자료에 대한 해석과 분석은 질적 연구방법론에 근거한 다. 해양경찰 행정사적 사실에 대한 해석뿐만 아니라, 의미를 분석, 평가한다. 따라서 질적 연구방법론은 본 연구에서 중요한
연구의 방법이 된다. 먼저, 언어진 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 이르기까지 다양한 형태의 작업으로 수행된다. 특히, 자료의 분류, 설명의 구축을 포함하는 모든 분석 작업의 수행은 전략적이고 일관성을 유지한다.

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

II. 해양경찰의 역사와 기구의 변화

1. 한국해양경찰의 역사와 조직

1) 연혁

(1) 1950년대

1953년 12월 14일 대한민국 정부수립 이후 최초로 내무부 치

2) 해양경찰청(http://www.KEG.go.kr) 홈페이지의 연혁을 근거로 재정리함.
안국소속의 해양경찰대가 신설되었다. 이와 동시에 부산·인천·군산·목포·포항·목포·제주기지대가 설치되어 총 7개의 기지 대도 설치되었다. 그리고 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모, 정비참모, 보급참모가 설치되었다.

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

1950년대 해양경찰의 역할을 살펴보면 다음과 같다.

○ 1953. 12. 14 해양경찰대장 밑에 참모장, 행정참모, 작전참모,
   정비참모, 보급참모 설치
   ※ 12.23 해양경찰대 청서(부산시 중구 중앙동)
○ 1953. 12. 16 해양경찰대 청서정비참모산하 함정계 "영선 반" 설치
○ 1954. 06. 26 상공부 해무청소속 해양경비대로 변경
○ 1955. 02. 07 해양경비사령부로 변경, 참모장·참참관 신설
   부산기지대 폐지-기지대 6
○ 1956. 07. 23 해양경비대로 변경 인천·군산·포항·목포기지
   지대 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·목포·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, 경우과·경비과·정비과·통신과 신설, 항공대 신설 - 4과 1대
○ 1962. 10. 15 인천·군산·포항·목포·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 경비과·통신과 정보수사과
설치, 부산지구해양경찰대 신설, 연평지구해양경찰대 폐지
○ 1974.12. 24 내무부 치안국을 치안본부로 변경
○ 1975. 05. 30 정비과를 정비보고과로 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 해상공해 신설
○ 1979. 10. 12 해양경찰대 청사를 인천시 중구 북상동으로 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 1장 1담당관의 조직구가 되었다. 또한 지구해양경찰대를 해양경찰서로, 지대를 해양경찰지사로 명정 변경하였다.

1992년 10월 17일에는 울산해양경찰서를 신설하여, 총 12개의 해경서가 되었다. 1996년 8월 8일에는 해양경찰청이 해양수산부의정으로 독립하였다. 그리고 기동방재단, 감사담당관, 해상안전과, 의사회를 신설하고, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비국으로, 정보수사부를 정보수사국으로 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경하는 등 조직개편을 단행하여 총 4국 1관 12과 3담당관의 조직으로 구성되었다. 그리고 해양경찰서에 해상안전과를 신설하여 총 12개의 해경서, 79개의 파출소 그리고 52개의 지서가 되었다.

1990년대 해양경찰의 역할을 살펴보면 다음과 같다.

○ 1990. 07. 19 해양오염관리관은 해양오염관리부로 변경, 감시과, 방재과, 시험연구과 신설, 정비창 신설, 정보수사과를 수사과와 정보과로 분과, 해난구조대 신설 - 3부 10과 1장 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 1장 1담당관, 지구해양경찰대를 해양경찰서로, 지대를 해양경찰지사로 변경
○ 1992. 10. 17 울산해양경찰서 신설 - 해경서 12
○ 1995. 01. 01 해양경찰지서 32개소 신설 - 지서 41
○ 1995. 09. 22 공보담당관 신설, 정비항을 부속기관으로 변경 - 4부 11과, 2담당관 첨장일에 총무과, 공무과, 기관과, 선체과, 전기전차과, 선거과, 보급과 설치 - 7과
○ 1996. 01. 03 해양경찰지서 11개소 신설 - 지서 42
○ 1996. 08. 08 해양수산부 외청으로 독립, 기동방재관·감사담당관·해양안전과·외사과장 신설, 경무부를 경무국으로, 경비부를 경비구단국으로, 정보수사부를 정보수사국으로, 해양오염관리부를 해양오염관리국으로 변경, 정비보급과를 정비관리과로, 시험연구과를 분석과로, 경비과와 구단과를 통합하여 경비구단과, 기획감사과를 기획과로 변경 - 4국 1관 12과 3담당관, 12개 해양경찰서 해양안전과 신설 - 해경서 12, 과 79, 지서 52
○ 1998. 12. 31 7개 해경서 장비관리과를 경무과에 통합, 3개 해경서 전산통신과를 경비구단과 통합, 4개 해경서 정보수사과를 수사과, 정보과 분리 - 해경서 12, 과 73, 지서 62
○ 1999. 05. 24 차장 신설, 기동방재관 폐지, 경무과를 경무국에서 분리 총무과로 개편, 경비 1과를 경비과, 경비 2과를 조합과로, 예산담당과를 예산과로, 교육담당과를 교육과로, 전산통신과를 정보통신과로, 외사과를 국제과로 변경 - 차장 4국 15과 2담당관, 정비장 7과에서 5과로 감축(총무, 공무과, 기관과 선체, 전기전차과)
○ 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 개설되어 해양경찰은 13개 해경서, 1정
비장 체제가 갖추어졌다. 2004년 1월 29일에는 경무국의 명령을
경무기획국으로 변경하고, 종무과의 인사업무를 경무기획국으로 이
관함에 따라 종전의 교육과를 인사교육과로 개편하고, 장비과 및
조합과는 조합장과로 통합되어 해양경찰청은 차장, 4국 14과 2
담당관 체제가 되었다.

2004년 5월 6일에는 해양경찰학교가 개교되어, 교장은 치안감으
로 보하며, 하부조직으로 중무과, 교무과, 훈련단을 둡으로서 경찰
경찰은 1학교, 13개 해경서, 1정비장 체제가 되었다. 2005년 7월
22일에는 해양경찰청이 차관급 외청으로 승격되었고, 국단위 조
직개편이 이루어져 정책홍보관리관, 국제협력관이 신설되고, 경
무기획국을 장비기술국으로 개편하였다. 2006년 4월 1일에는 인
천,목포,부산동해 지방해양경찰본부가 개정되었다. 2006년 12월
1일에는 인천지방해양경찰본부 폐지하고 동해, 목포, 부산 동해해
양경찰본부를 동해, 서해, 남해지방해양경찰청으로 개편하였다.

2008년 2월 29일에는 해양경찰청이 국토해양부 외청으로 개
편되었다. 그리고 정책홍보관리관을 기획조정관으로, 해양오염
관리국을 해양오염방제국으로 개편하고, 정책홍보담당관을 대변
인으로, 종무과를 운영지원과로 개편하였고, 정보화 담당관이 폐
지되었다.

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

1990년대 해양경찰의 역할을 살펴보면 다음과 같다.

3) 법률8852호 「정부조직법」개정
○ 2010. 07. 01 정비과, 보급과를 정비과로 개편하고, 항공과 신설
○ 2010. 06. 01 항양강화연구개발센터가 항양강화연구소로 명칭변경
○ 2009. 12. 29 경비구단국을 경비안전국으로 개칭
○ 2009. 02. 09 창의실용담당관을 창의성과담당관으로, 인력개발
답당관을 인사교육담당관으로 개칭
○ 2008. 08. 07 서귀포항역경찰서 신설, 창의혁신담당관을 창의
실용담당관으로 개칭
○ 2008. 05. 09 구난관리팀 신설
○ 2008. 03. 10 재정기획담당관을 재정담당관으로, 혁신단을 창
의 혁신담당관으로, 인사 교육담당관을 인력개발담당관 으
로, 수상레저안전과를 수상레저과로 개편, 외사과, 전략사업
과, 정비과, 보급과, 정보통신과, 방재기획과, 기동방재과, 예
방지도과 신설, 정비과, 조합단, 통신과, 항공과, 감시과, 해양
배출물 관리과, 방재과 폐지
○ 2008. 02. 29 국토해양부 적정으로 개편 (법률8,852호 정부조
직법 개정), 정책홍보관리과의 기획조정관으로, 해양오염관리
국을 해양오염방재국으로 개편, 정책홍보담당관을 대변인으
로, 총무과를 운영지원 과로개편하고, 정보화담당관 폐지
○ 2007. 09. 14 광역수산단을 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 경비구단국에 치안상황담당관 신설
○ 2006. 02. 22 4개 지방해양경찰본부 직제 공포(대통령령)
○ 2005. 12 인천 송도신도시로 정서 이전
○ 2005. 08. 16 조합단, 항공과, 수상레저인천과, 광역수사단을 신설하고, 국제과 폐지, 구난과를 수석구조과로, 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 - 경무기획국장을 장비기술국으로 개편
○ 2005. 04. 15 혁신기획과를 기획과로, 예산과를 재정기획과로, 구난통신과를 구난과로, 분석과를 시험연구과로 개편, 혁신단, 통신과, 해양해출물관리과 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, 혼련단을 동(1학교 13개 해경서 1장비청 체제)
○ 2004. 01. 29 경무국의 명칭을 경무기획국으로 변경, 총무과의 인사업무를 경무기획국으로 이관함에 따라 중전의 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 1장비청 체제)
○ 2002. 04. 23 동해해양경찰서 50011(남동포) 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 지방관사간 연락창구 개설
○ 2000. 12. 20 제1차 북서태평양 해상치안기관장 회의
○ 2000. 02. 17 제1회 동력수상레저기구 조종연허시험 실시
○ 2000. 01. 01 정비청 책임운영기관화

2) 조직구조

현재 해양경찰청은 본청에 1차장, 6국(2관, 4국), 23과(16과, 5담당관, 1팀)을 두고, 소속기관 중 부속기관으로 해양경찰학교와 해양경찰연구개발센터, 해양경찰청귀경을 두고 있다. 그리고 지방행정기관으로 전국에 3개 지방청, 4개 지방청, 13개 해양경찰서를 두고 있으며, 해양경찰서 예하에 74개 파출소, 245개 출장소 및 경비구단합중, 형사기동대, 방제대, 구난헬기 등을 보유하고 있다. 현재 한국해양경찰청의 조직구조를 보면 다음의 <그림 2-1>과 같다.

![그림 2-1 해양경찰청의 조직구조](http://www.kog.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 개정되었다. 2006년 12월 1일 인천지방해양경찰본부 폐지하고 동해,목포,부산지방해양경찰본부를 동해,서해,남해지방해양경찰청으로 개편되었다. 이로서 부산 지역을 비롯하여 우리나라 남해 지역을 관할하는 남해지방해양경찰청 시대가 시작된 것이다. 물론 이전의 부산지방해양경찰본부가 개정된지 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, 동해해양경찰서, 여수해양경찰서, 제주해양경찰서, 서귀포해양경찰서이다.
남해지방해양경찰청의 조직도는 다음의 <그림 2-2>와 같다.
부산해양경찰의 역사와 발전방향 / 15

5) 해양경찰청, 2008, 「2009 해양경찰백서」: 남해지방해양경찰청(http://www.kcg.go.kr) 홈페이지 참조

※ 4과 / 1담당관 / 1대/ 5개 해경서

<그림 2-2> 남해지방해양경찰청 조직도
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 정사로 이전하였다.

(2) 조직기구
부산해양경찰서의 조직은 7개의 과, 파출소, 출장소, 합정으로 구성되어 있다.
부산해양경찰서의 조직구조는 다음의 <그림 2-3>과 같다.

6) 부산해양경찰서(http://www.kcg.go.kr) 홈페이지 참조
7) 한국해양대학교 해사산업연구소, 2001, 「해양경찰 기능 및 조직체계 개선방안 연구」, p. 48. 참조
부산해양경찰서 조직도

부산해양경찰서 산하에 7개의 파출소를 두고 있다. 즉, 민락파출소, 송정파출소, 영도파출소, 남항파출소, 다대파출소, 명지파출소, 용인파출소이다. 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 신7번지

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

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

○ 다대파출소
  - 파출소 (604-050) 부산시 사하구 다대동 798-1번지
  - 김천출장소 (604-804) 부산시 사하구 김천1동 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
○ 용원과출소
- 파출소 (645-510) 경남 창원시 진해구 용원동 823-1번지
- 천성출장소 (618-440) 부산시 금사구 천성동 642번지
- 대항출장소 (618-450) 부산시 금사구 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, 제정, 창의 성과, 인사교육 등의 기능을 수행하는 무서가 있다. 그림, 해양경찰의 주요활동 분야를 5개로 구분하여 살펴 본다.

1) 경비구난

해양경찰은 해양사고 발생시 귀중한 생명과 재산을 보호하고 자 신속하고 효과적인 구조활동을 전개한다. 이를 위하여 다음과 같은 활동을 수행한다.
먼저, 해상경비에 관한 계획을 수립하고 지도한다. 이와 함께 경비구난경비 및 항공기에 대한 운용 지도를 수행한다. 또한 특

정해역에서의 어선의 피랍(被掠)방지. 해상에서의 태어예방 및 진
압 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 해
상에서 일어나는 모든 위험과 장애로부터 국민을 보호한다. 이를
위하여 다음과 같은 임무를 행한다.

먼저, 유 도선의 안전관리를 지도하고, 여객선의 여객 및 화
물수송안전, 한국해운조합의 안전운항관리, 선박출입항신고업무
및 해상여객활동의 안전 지도활동을 수행한다.

둘째, 수상레저활동 안전관리에 관한 정책을 수립하여 조정,
지도하고, 수상레저기구의 안전조사 및 형식승인 업무, 수상레저
사업의 동록업무, 동력수상레저기구의 조종면허시험제도를 운영
한다.

3) 해상저안

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

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

둘째, 정보업무로서 지안정보의 수집 종합 분석 작성 및 배
포, 해상집회·시위 등 집단사태의 관리에 관한 지도·조정, 보안사법에 대한 수사의 기획·지도 및 조정업무를 수행한다.

셋째, 의사수사 및 의사정보 업무를 수행한다. 밀집·출국, 밀수·마약 등 의사사법의 수사, 의사방해업무에 관한 사항, 국제해양 보안활동 등의 업무를 수행한다.

4) 해양오염방제

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

먼저, 해양오염방지를 위한 국가간급방제계획 및 지역간급방제 실행계획을 수립·시행하고, 해양오염방제법의 등록 및 지도, 위험·유해물질 사고의 대비·대응 등의 활동을 수행한다.

둘째, 해양오염방제조직에 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 배출시설 해상안전의 확보와 위험방지조치에 관한 업무를 수행한다.

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

국제성 범죄실태를 파악하여 해상 민첩국 단속 등 국제해상범죄에 대응한다. 이를 위하여 해양경찰 업무와 관련된 국제 교류협력에 관한 계획을 수립·조정하고, 해양경찰과 관련된 국제협약의 체결 및 외국정부기관과의 협정(협정) 체결에 관한 사항을 실행한다. 외국의 해상안전기관과의 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 본다. 10)

1) 경비근무

(1) 해양수색 구조활동

해양경찰은 「수난구호법」에 근거하여 해상에서 발생한 조난사고에 대하여 중앙구조조정본부 및 구조조정본부, 구조자재와 구조 대로 이어지는 일원화된 지휘체계를 통하여 구조작업을 수행한다. 해양수색 구조활동의 내용을 보면, 첫째, 미뤄진 선박 수배 및 처리활동이다. 해난 또는 불순세력에 의한 피격, 피남 등의 위협

---
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, 해상해해구호활동이다. 해재 선박 등 해상재난에 대한 진압과 구호활동을 수행하는 것으로 소방정, 경비경비에 비치된 각 종 장비를 이용하여 해상재난, 태풍해일 등 자연재해에 대하여 구조 및 구호활동을 수행한다.

(2) 해상경비

연안에서부터 배타적경제수역(EEZ)까지 일체적 경비체제를 구축하여 해상경비 활동을 수행한다. 또한 중국, 일본 등 주변국과 관계에 있어 우리의 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 체계하고 있다. 우리 어민들은 해양통신원으로 구성하여 불법조업 외국어선 신고체제 구축 등 민관 협력체제를 확립하고 있다.2)

11) 국제협약(SAR협약)에 가입하였고, 1995년 10월 4일로 국내 발효되었다.
12) 해양경찰청, 2008, '해양경찰백서', 2005년 6월 30일부터 한중 어업협정상 과도수역이 우리측 배타적경제수역(EEZ)으로 경계선에 따라 확장된 EEZ광역경비를 위해 대형참여형 항공기를 동원한 일체적 경비체제를 보강하고, 편입초기 강력단속을 실시하여 외국어선의 불법조업을 차단함. 또한 우리 어민들도 해양통신원 1,188명을 구성하여 불법조업 외국어선 신고체제를 구축하는 등 민관 협력체제를 강화함.
돌체, 국가 주요 해양시설 및 문화재 보호활동이다. 우리나라 에너지 개발을 위한 시설과해양 과학기술 주변 경비활동을 수행 하고 있으며, 문화재 보호구역 내에 불법 상륙 및 해손을 방지하 기 위한 보호활동을 수행한다.

(3) 해상경비 예방활동

최근 세계적으로 테러 위기 고조에 따른 해상경비 위협이 대비 하고 있으며, 보호시설 해상경비체계 개선과 함께 국내외 유관기관의 해상경비활동준비를 통해 해상경비 대응역량을 강화하고 있다. 국가 주요 행사 및산업시설과 해양경찰 책임창고에 경비증정을 배치하여 순찰활동을 수행하고, 여객선, 유전물 운반선 등 안전보 안 및 해양보호활동을 수행한다.

2) 해양안전관리

(1) 여객선·유도선 안전관리

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

13) 김보완, 1998, 「해양치안 역량강화 방안」, 한양대학교 행정문제연구소, p. 16; 해양경찰청의 여객선, 유·도선 안전관리 실시 배경은 1993.10.10 전북 부안 군 위도 동남방 4.6㎞ 해상에서 발생한 여객선「서해마리호」침몰사고(292명 사망)이후 효율적인 관리를 위하여 구 해양수산부에서 실시하던 여객선 안전 점검, 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.

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

셋째, 해운조합, 선박안전기술공단, 한국선급 등 관계기관 협동으로 제질별(볼록 농무기, 하계 피서철, 농철기)·시기별(세해맞이, 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, 남이어선 안전관리를 위한 해양경찰청 수행하고 있는데, 해양경찰청에서는 정원조과 등 불법행위 저도·단속, 출·입항 임집업무, 기상 악화시 출항을 제한한다.

(2) 선박 출·입항 신고
부산 해양경찰은 「개발절서법」제5조, 「선박안전조업규칙」제15조, 「선박통계규정」제17조에 근거하여 선박의 안전 조업 및 항해를 위하여 선박 출·입항 신고 접수업무를 수행한다.
선박 출·입항 신고는, 어업인의 허의를 위해 방문신고를 줄이고 전화·전신에 의한 출·입항 신고를 확대하는 등 지속적으로 규제를 완화하고 있다.
출·입항 신고 대상선박은 어선과 총톤수 100톤 미만의 선박
(3) 수상레저활동 안전관리

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

첫째, 「수상레저안전법」제4조 및 제6조에 근거하여 동력수상레저기구 조종센터 설치의 완전히 시행 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 안전조치사항 단속활동을 수행한다.

14) 김상구 외, 2010, 「해양경찰 파출소 조직의 건강성과 조직효과성에 관한 연구: 근무자의 인식을 중심으로」『한국해양항만학회지』제34권 제1호 참조 29개
개항장은 다음과 같다. 부산항, 인천항, 평택·남정항, 마산항, 통영항, 삼척포항, 장승포항, 진해항, 용포항, 동해·목포항, 삼척항, 울산항, 군산항, 장항항, 대산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 포항항, 제주항, 고령항, 속초항, 울개항, 보령항, 서귀포항, 대안항, 경인항, 호산항
3) 해상치안

(1) 국내범죄 수사활동

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

(2) 국제범죄 수사활동

국제범죄 수사를 위하여 해적, 해상강도 척결을 위한 국내외 협력체계를 구축하고 있다. 국내 유관기관·단체와 협조체계 구축 및 동남아지역 그리고 국제해적센터 등 국제 협력을 강화하여 밀수, 밀입국 등 국제범죄를 차단하는 활동을 수행하고 있다. 또한 외국어선 불법행위를 단속하고, 우리해역 침범 외국어선 불법 어로, 해양오염 및 공해상 우리어선에 대한 각종 불법행위의 감시단속 활동을 수행하고 있다.

한편, 양질의 서비스를 제공하기 위하여 출장 조사제15), 선적지 관할 사건 이행제도16) 법률 서비스 제공 등의 활동을 한다.

15) 낮도·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 선박신적지 및 주거지 관할 경찰서에서 조사를 받을 수 있도록 하는 것
4) 해양환경보호전

(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, 경비활동 등을 이용한 광역 해양오염 감시활동을 하기 위하여 유조선·화물선의 주요항로, 어선조업해역 및 배기물 배출해역을 감시하고, 비행기(갈탄-604호기)를 이용한 광역 해역(EEZ) 해양오염 감시, 오염사고 발생시 오염원 샘취 및 유출유 확인 상태 등 항공탐색을 수행하고, 방제정, 경비정, 형사기동정 등의 기본임무와 병행 해양오염 감시업무를 수행한다.

상습적이고 고의적인 해양환경 저해사범을 집중단속하고, 대국민 해양환경보전의식을 고취하고, 해양오염 방지의식 제고를 위한 계통교육과 현장 계도활동도 수행한다.

(2) 해양오염 분석활동

해양유출유 감시 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 환경화 방안」, 정희수의 위실.
배출 관리를 수행하고, 해양환경 오염도를 조사하는데, 폐기물
배출해역의 정기적인 해양오염조사로 배출해역의 해양 오염실태
과약과 해양 환경에 미치는 영향을 조사하여 폐기물 해양 배출
제도 운영의 기초자료로 활용한다.

5) 해양오염방제

오염물질 유출의 침지한 예방과 방제활동으로서 국가방제기본
계획을 수립한다. 또한 대형 해양오염사고 발생시 방재현장의 지
휘·통제체계를 확립하여 신속하고 효율적인 방재조치를 실시하
기 위하여 해양경찰청장 본부장으로 한 해양방재대책본부를
설치·운영하고, 오염사고 발생시 방재작업 계획의 수립 집행 및
방재방법 결정 등 기타 방재조치에 필요한 사항을 결정한다.

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

민관합동 방재훈련을 실시하는데, 관계기관 및 업체와 협동으
로 대형 해양오염사고 발생을 가상한 단계별 조치 훈련을 실시
함으로써 대형 해양오염사고시 신속하고 효과적으로 대응하기
위한 방재 대응능력 향상시키기 위한 것이다.

6) 국제경찰교류 및 협력증진

주변국의 해사관련 기관과 국제성 범죄 등의 공조체계를 유지
하기 위하여「러시아 연방 국경수비대와의 정례회의」11, 「한·
중 해상치안기관간 장례회의 19), 「일본 해상보안청과의 장례회 의」 20)를 운영하고 있다.
해사관련 국제회의에도 참여하고 있는데, 「아태해인사안정장회 의」 21), 「국제경찰협력(IACP: International Association of Chiefs of Police)」, 「북태평양지역 해양치안 기관장관 회의」 22) 그리고 국제형 범죄방지 단속을 위한 국제회의에도 참여하는 바, 「아시 아 지역간 해결 및 무장강도 대책 회의」 등이다.
또한 해상 민첩조직 방지를 위한 국제협력을 강화하기 위하여

20) 김현. 2005. 「한국 해양경찰 기능의 재정립에 관한 연구」, 전남대학교 박사학위 논문. 참조: 해양에서의 수색 구조 및 긴급피난에 관한 협정」을 체결하여 항동요원 등의 협력관계를 유지하고 있으나 한·일 양국주변 해상 유조선 등 각 종 선박의 교통량 증가, 불법비행, 불법출입극 대수발생으로 포괄적인 협력체계 구축이 요구되어 1999. 4. 29. 해상요원방제, 해상범죄 대처 등 폭 넓은 공조체계 유지를 위한 약정 체결.
21) 한국정책평가연구원. 2003. 「해양경찰청 개혁정책의 평가와 추진전략」, 한국정책 평가연구원. 참조: 아태지역 해사관리기관간이 참석하여 해사정보교환, 안전 문제점 협의조정, 해상안전과 환경관리 엄포분야의 협조체제 구축하기 위해 1996. 5. 1 주호 해사안전청에서 제1차회의가 개최.
Ⅳ. 부산해양경찰의 발전방안

1. 해양안전분야: 해상안전위의 개선과 안전해양활동의 강화

1) 해양사고 발생현황

우리나라 연도별 해양사고 발생현황을 보면, 해양사고 발생척수는 2004년 이후 연평균 8.6%의 지속적인 증가세를 유지하였으나, 수색구조 목표관리체의 지속관리, 연안임명구조장비의 도입 등 해양경찰의 수색구조 역량강화 추진으로 선박 및 인명피해가 2007년을 전작으로 감소세로 전환되었다. 2009년부터 지속적인 해양사고관리를 위해 사고의 개념을 확대하여 선박간 접촉 및 정박선박의 참수리직기구의 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: 해상안전을 이행할 민입출국사범이 급증함에 따라 이의 효과적인 대응 및 방지를 위한 한·일 해상안전 기관간 실무차원의 협력을 필요성이 대두되어 1998. 2. 제1차 회의를 해양경찰청에서 개최, 민입출국방지를 위한 상호협력 및 동 협의회를 정례화하기로 하였음
24) 1999년도에 개최된 한·중간의 해양안전기구 정례회의에서 중국인 민입국방지 를 위한 양국간 실무자급 협의회를 구성하기로 합의
25) 해양경찰청, 2008,「2009 해양경찰백서」참조
<표 4-1> 우리나라 연도별 해양사고 현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>연도별</th>
<th>발생 건수</th>
<th>구조</th>
<th>구조 불능</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>척</td>
<td>명</td>
<td>척</td>
</tr>
<tr>
<td>2004년도</td>
<td>784</td>
<td>5,401</td>
<td>682</td>
</tr>
<tr>
<td>2005년도</td>
<td>798</td>
<td>4,684</td>
<td>691</td>
</tr>
<tr>
<td>2006년도</td>
<td>845</td>
<td>4,873</td>
<td>794</td>
</tr>
<tr>
<td>2007년도</td>
<td>978</td>
<td>5,530</td>
<td>909</td>
</tr>
<tr>
<td>2008년도</td>
<td>767</td>
<td>4,976</td>
<td>735</td>
</tr>
<tr>
<td>평 균</td>
<td>834</td>
<td>5,093</td>
<td>782</td>
</tr>
<tr>
<td>2009년도</td>
<td>1,821</td>
<td>11,037</td>
<td>1,875</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

26) 해양경찰청, 2010, 『2009 해양사고통계연보』 참조
27) 해양경찰청, 2010, 『2009 해양사고통계연보』 참조
<table>
<thead>
<tr>
<th>해역별</th>
<th>총 계</th>
<th>동 해</th>
<th>서 해</th>
<th>남 해</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>축 억</td>
<td>척 억</td>
<td>척 억</td>
<td>척 억</td>
<td>척 억</td>
</tr>
<tr>
<td>2004년</td>
<td>784</td>
<td>5,401</td>
<td>182</td>
<td>1,153</td>
</tr>
<tr>
<td>2005년</td>
<td>798</td>
<td>4,684</td>
<td>241</td>
<td>1,253</td>
</tr>
<tr>
<td>2006년</td>
<td>845</td>
<td>4,873</td>
<td>204</td>
<td>1,152</td>
</tr>
<tr>
<td>2007년</td>
<td>978</td>
<td>5,530</td>
<td>236</td>
<td>1,055</td>
</tr>
<tr>
<td>2008년</td>
<td>767</td>
<td>4,976</td>
<td>168</td>
<td>943</td>
</tr>
<tr>
<td>총 계</td>
<td>834</td>
<td>5,093</td>
<td>206</td>
<td>1,111</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

2009년 기준 최초사고 발생 분포를 보면, 인천해양 지역이 21.1%로 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 그 다음으로 통영 해양 지역이 15.7%이다. 부산해양 지역은 전국의 3.2%를 차지하고 있다(<그림 4-3> 참조).

2009년 기준 중돌사고 발생 분포를 보면, 통영해양 지역 23.9%

28) 상세서 참조.
로 가장 높은 비율을 차지하고 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 발생분포

29) 상세서 참조
<그림 4-3> 좌초사고 발생분포도^30>
<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>해역</th>
<th>계</th>
<th>서해</th>
<th>남해</th>
<th>동해</th>
<th>등해</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>발생 가능수</td>
<td>372</td>
<td>37</td>
<td>15</td>
<td>11</td>
<td>20</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>발생 비율(%)</td>
<td>100</td>
<td>99</td>
<td>4.3</td>
<td>3</td>
<td>7.8</td>
<td>5.9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<그림 4-4> 충돌사고 발생분포도

30) 상계서, 참조
최근 3년간 해양서열 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 해양서열 구조현황(32)
(단위:척)

<table>
<thead>
<tr>
<th>연도</th>
<th>부</th>
<th>도</th>
<th>수</th>
<th>염</th>
<th>포</th>
<th>조</th>
<th>송</th>
<th>상</th>
<th>바</th>
<th>해</th>
<th>보</th>
<th>송</th>
<th>해</th>
<th>상</th>
<th>송</th>
<th>해</th>
<th>상</th>
<th>송</th>
<th>해</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2006</td>
<td>704</td>
<td>91</td>
<td>55</td>
<td>64</td>
<td>64</td>
<td>86</td>
<td>73</td>
<td>54</td>
<td>56</td>
<td>60</td>
<td>47</td>
<td>70</td>
<td>33</td>
<td>41</td>
<td>41</td>
<td>39</td>
<td>38</td>
<td>40</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>909</td>
<td>126</td>
<td>53</td>
<td>61</td>
<td>68</td>
<td>89</td>
<td>63</td>
<td>83</td>
<td>85</td>
<td>53</td>
<td>55</td>
<td>61</td>
<td>62</td>
<td>50</td>
<td>49</td>
<td>49</td>
<td>47</td>
<td>49</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>5,460</td>
<td>887</td>
<td>320</td>
<td>459</td>
<td>682</td>
<td>219</td>
<td>430</td>
<td>439</td>
<td>672</td>
<td>308</td>
<td>315</td>
<td>265</td>
<td>158</td>
<td>158</td>
<td>158</td>
<td>158</td>
<td>158</td>
<td>158</td>
<td>158</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>755</td>
<td>109</td>
<td>24</td>
<td>67</td>
<td>60</td>
<td>73</td>
<td>34</td>
<td>56</td>
<td>56</td>
<td>70</td>
<td>44</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
<td>44</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
<td>44</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>6,027</td>
<td>771</td>
<td>121</td>
<td>457</td>
<td>384</td>
<td>579</td>
<td>157</td>
<td>374</td>
<td>358</td>
<td>440</td>
<td>467</td>
<td>467</td>
<td>382</td>
<td>467</td>
<td>467</td>
<td>382</td>
<td>467</td>
<td>382</td>
<td>467</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>813</td>
<td>109</td>
<td>44</td>
<td>64</td>
<td>64</td>
<td>83</td>
<td>83</td>
<td>64</td>
<td>64</td>
<td>72</td>
<td>56</td>
<td>49</td>
<td>60</td>
<td>45</td>
<td>45</td>
<td>60</td>
<td>45</td>
<td>45</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>평균</td>
<td>5,052</td>
<td>764</td>
<td>258</td>
<td>339</td>
<td>425</td>
<td>721</td>
<td>51</td>
<td>294</td>
<td>310</td>
<td>448</td>
<td>468</td>
<td>468</td>
<td>313</td>
<td>468</td>
<td>468</td>
<td>313</td>
<td>468</td>
<td>313</td>
<td>468</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>1,675</td>
<td>208</td>
<td>171</td>
<td>95</td>
<td>105</td>
<td>81</td>
<td>113</td>
<td>62</td>
<td>122</td>
<td>265</td>
<td>122</td>
<td>116</td>
<td>135</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>평균</td>
<td>10,240</td>
<td>1,709</td>
<td>903</td>
<td>433</td>
<td>1,861</td>
<td>574</td>
<td>783</td>
<td>238</td>
<td>903</td>
<td>1,861</td>
<td>717</td>
<td>775</td>
<td>832</td>
<td>242</td>
<td>237</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<그림 4-5> 최근 3년간 해양서열 구조현황(33)
(단위:척)

31) 상계서, 참조.
32) 해양경찰청, 2009, 전계서, 참조
2009년 해양경찰의 구조실적은 <그림 4-6>과 같다. 2009년 부산해양경찰의 구조실적은 우리 나라 전체구조 건수 122척 중 100척의 구조실적을 보여주고 있다.

<표 4-4> 2009년 해양경찰 구조실적

<table>
<thead>
<tr>
<th>항목</th>
<th>출근</th>
<th>출발</th>
<th>경사</th>
<th>고철</th>
<th>설비</th>
<th>제주</th>
<th>원도</th>
<th>어선</th>
<th>통항</th>
<th>부상</th>
<th>출항</th>
<th>포팅</th>
<th>통합</th>
<th>총수</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>총구조</td>
<td>1,675</td>
<td>298</td>
<td>171</td>
<td>65</td>
<td>105</td>
<td>81</td>
<td>62</td>
<td>122</td>
<td>265</td>
<td>122</td>
<td>116</td>
<td>135</td>
<td>44</td>
<td>56</td>
</tr>
<tr>
<td>해양경찰구조</td>
<td>1,184</td>
<td>171</td>
<td>118</td>
<td>66</td>
<td>135</td>
<td>48</td>
<td>70</td>
<td>83</td>
<td>141</td>
<td>100</td>
<td>85</td>
<td>73</td>
<td>31</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>비율(%)</td>
<td>63</td>
<td>57</td>
<td>63</td>
<td>69</td>
<td>69</td>
<td>69</td>
<td>59</td>
<td>62</td>
<td>62</td>
<td>68</td>
<td>53</td>
<td>80</td>
<td>56</td>
<td>54</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<그림 4-6> 2009년 해양경찰 구조실적

(단위:척)

33) 해양경찰청, 2009, 전개사, 참조
34) 해양경찰청, 2009, 전게언보, 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. 수난구호법령상 해양에서 수난구호의 책임기관으로 해양경찰로 지정되어 있고, 해양경찰은 경비합동, 항공기, 122구조대 등 다양한 수색구조자원을 보유하고 있다. 그러나 이런 노력에도 불구하고 안전적인 해양활동이 감소하는 추세에 있고, 일정기제의 수색구조 업무 담당인력이 부족한 상황이다. 물론 아니라, 이상기후에 다른 자연재해 발생 가능성도 그 어느때 보다 높고, 선박의 대형화, 무리한 조업활동 등으로 인한 대형 해양사고의 발생 가능성도 증가하고 있는 실정이다.

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

첫째, 수난구호법 및 해외협력의 개정이 필요하다. 수난구호법의 전부개정에 따른 수난구호법 시행령 및 시행규칙이 개정되어야 한다. 구급대의 편성운영, 종합상황실의 설치·운영, 수난구조 본부장의 현장지휘가 필요한 대규모 수난의 범위적정, 구난작업

35) 해양경찰청, 2009, 전개연보, 참조.
시 신고의무가 면제되는 소형신박의 범위, 국내 조난사고 조사단 구성·운영 그리고 민간해양구조대 설치·운영 등이 필요하다.

특히, 도서민, 해양수산인을 위한 천사진 해양 응급의료체계를 개선해야 한다. 부산해양경찰서 관할 도서민과 해양수산인을 위한 응급환자 수요 및 해양응급의료시스템 마스트플랜 등을 도래로 최적의 해양 응급의료시스템을 구축하고 전문 응급구조사 역할배치해야 한다. 또한 매월 해양 응급환자에 대한 응급의료서비스 제공실적, 응급환자 유형분석 등을 통해 시스템 최적화 및 연차적 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 다변해역 분석을 통해 경비함정 등 순찰활동을 강화해야 한다.

넷째, 수산구호관련 기관간 원활한 업무협력 체계를 구축해 나가야 한다. 중앙·광역·지역해양수산구호대책위원회 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. 해역발 특성에 정착한 이민동으로 구성된 민간자율구조대가 운영되고 있지만, 민간자율구조대의 구조활동에 대한 실질적인 인센티브가 미흡하다. 그리고 해양긴급번호 122에 대한 낮은 인지도,
연안해역에 저수심, 양식장, 갯벌 등 안전취약계소가 두루 산재되어 있다.

이러한 상황에서 부산연안해역의 안전관리체계를 강화하기 위해서는 37) 먼저, 민관 수난구호 협력체계를 강화하고, 122해양경찰구조대의 구조역량을 강화해 나가야 한다. 이를 위해 부산해양경찰서 관할 민간자율구조대에 대한 일제 재정비가 필요하다. 무상보험가입, 조난선박 예인시실비지원 및 매월 수난구호활동 우수대원을 선발하여 인센티브를 제공해야 한다. 그리고 수난구호법 개정에 따른 민간해양구조대 설치 및 체계적인 운영체계를 마련해야 하며, 수난구호활동에 대한 인센티브 확대를 통해 활력화를 추진해야 한다.

둘째, 부산해역의 특성에 맞는 연안구조장비 및 안전체계시설을 도입해야 한다. 현장운영부서의 예고사항을 반영하고, 연구용역의 결과 등을 근거로 성능이 개선된 장비를 도입해야 한다. 38) 또한 연안구조장비의 효율적 운용 및 관리를 위해 부산해양경찰서의 연안구조장비 안전체계시설의 소요를 파악해서 설치해야 한다.

셋째, 122해양경찰구조대 구조역량 강화 및 민간구조대의 효율적 운용이다. 122해양경찰구조대의 잠재능력을 중점하고, 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 체계에 대한 평가 연구」, 인천대학교 박사학위논문, pp. 31~42.
38) 2009년 12월 기준 연안구조장비 전국적으로 총 81척(고속정 61척, 소형공기부양정 5척, 수상오토바이 15대)이 일선과출소에 배치운영 중이라고 함.
를 조직·운영해야 한다.

이외에도 해수욕장 수상안전을 위해 부산지역 지방자치단체별로 설치 운용중인 비표준 무료를 인명구조에 적합한 형태로, 무
력을 갖춘 표준무료로 확대·보급해야 한다. ON/OFF LINE을
통한 대민의 해양안전 훈련활동을 전개하고, ‘해양긴급신고 122’에
대한 대민의 인지도 제고를 위한 훈련을 강화해야 한다.

(3) 국제 수색구조 협력체계 강화

최근 국가간 수색구조 협력 Know-how는 촉각되었지만, 국제
SAR협력39) 업무의 중요성에 대한 인식은 부족하고, 인적네트워
크 형성 및 주변국간 해양사고 공조체계는 양호하지만, 구난무선
국 및 상황실 조난통신 운용자의 업무전문성은 부족한 편이다.
또한 국제사회는 해양안전의 중요성에 대한 인식은 공급하고
있지만, 국가간 해양분쟁 등 협력 저해요인이 상존하고 있다.
이와 같은 상황에서 국제수색구조협력 체계를 강화하기 위해서
는 연합국간 빈틈없는 SAR협력 체계가 구축되어야 한다. 한·
러 양자 또는 한·중·러 다자간 협정체결로 인접국 SAR협력체
계를 완비해야 할 것이며, 중·일·러 등 인접국 및 북태평양 해
상자연기관간 활발한 협동훈련, 협력회의를 통한 국가간 긴밀한
수색구조 협력체계를 강화해야 한다40).

또한 조난·안전통신망의 선제적 안전관리를 강화해야 한다.
‘EPRIB’관리 관계부처 협동개선방안’을 실행하고 ‘민·관·학 전
문가회의’ 개최를 통해서 EPRIB 미·오발성용 감소방안을 지속
적적으로 추진해야 한다. 그리고 ‘GMDSS41) 운용설무’등 외부전문

39) 해상 수색 구조 조약(1985년 발효), [Search and Rescue Treaty ]
위탁교육 및 내부 교육강화로 구난수신국, 상황실, 경비함정 등 조난 통신 운영요원의 전문성을 강화해야 한다.

2. 해양치안 분야 : 해양법질서 확립과 과학수사의 위임 변경 후 확충

1) 해양법죄 발생현황^{42}


<표 4-5> 해양법죄 발생현황 (1999~2008)^{43} (단위: 건)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>계</td>
<td>34,716</td>
<td>30,588</td>
<td>31,567</td>
<td>32,268</td>
<td>34,728</td>
<td>37,060</td>
<td>42,661</td>
<td>52,763</td>
<td>52,082</td>
<td>51,560</td>
</tr>
<tr>
<td>항법법</td>
<td>5,757</td>
<td>5,121</td>
<td>5,713</td>
<td>5,521</td>
<td>8,409</td>
<td>8,747</td>
<td>10,419</td>
<td>15,147</td>
<td>16,666</td>
<td>18,828</td>
</tr>
<tr>
<td>특별법법</td>
<td>20,959</td>
<td>25,467</td>
<td>25,974</td>
<td>26,747</td>
<td>26,319</td>
<td>27,313</td>
<td>32,242</td>
<td>37,616</td>
<td>35,396</td>
<td>32,732</td>
</tr>
<tr>
<td>증량(증감율)</td>
<td>40.6</td>
<td>-11.9</td>
<td>43.3</td>
<td>-42.2</td>
<td>-47.8</td>
<td>46.7</td>
<td>45.1</td>
<td>423.7</td>
<td>-1.3</td>
<td>-1.0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2008년도 해상법죄는 총 51,560건이 발생하여 전년 52,082건 대비 약 1% (552건) 감소하였으며, 검거건수는 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.
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 시·남해해양경찰서 관할해역에서 범죄발생률이 높은 것으로 나타났고, 상대적으로 치안수요가 적은 동해안 소재 해양경찰서에서는 발생건수가 적은 것으로 나타났다.

44) 해양경찰청, 2010, 전개사, 참조
부산해양경찰의 역사와 발전방향 / 45

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>계</th>
<th>분청 인천</th>
<th>동해방향</th>
<th>서해방향</th>
<th>남해방향</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>계</td>
<td>51,880</td>
<td>4,444</td>
<td>767</td>
<td>1,289</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>행방</td>
<td>16,826</td>
<td>43</td>
<td>998</td>
<td>164</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>특방</td>
<td>32,054</td>
<td>37</td>
<td>3,446</td>
<td>603</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>범죄</td>
<td>100</td>
<td>0.2</td>
<td>8.0</td>
<td>1.5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

해역별로는 남해(부산·제주·서귀포)가 24,484건(47.5%), 서해(인천·대전· 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 30,086건(58.3%), 연안11,149건(21.6%), 항내8,809건(17.1%), 근해 1,223건(2.4%), 원해 313건(0.6%) 순으로 나타났다.

<그림 4-7> 해역별·장소별 발생현황\(^{46}\)

\(^{45}\) 삼계서 참조.
\(^{46}\) 삼계서 참조.
2) 발전방안

(1) 생계 침해형 민생범죄의 강력단속

부산 해양경찰청 총경, 영세어민 보호를 위한 기업형 불법어업에 적극적으로 척결해 나가야 한다. 이를 위해서는 대형트롤, 기선작업, 대형어업 등의 기업형 불법조업 근절을 위한 특별단속 및 해수욕장, 함대단속을 강화해 나가야 한다. 트롤어조조업 구역 주변, 트롤, 체납기자간 건 공조조업 등 대형어선의 출항에서 입항까지 추적수사를 실시해야 한다. 또한 영세어민들의 경미한 범죄행위는 단속보다 적용 위주로 전환되어야 하는 바, 시민이 주대상이 되는 일례 단속은 경제상황을 고려한 탄력적으로 시행한다.

둘째, 서민경제를 침해하는 경제사법에 대한 강력 대응이 필요하다. 이를 위해서 경제절서 교란범죄 척결을 위해 특별단속을 연중 전개하고, 해상먼세류 불법유동, 선급급 편취, 해상경찰도 사범에 대해서는 남해지방해양경찰청 그리고 부산해양경찰서에 "생계침해범죄 특별단속반을 신설·운영하는 것이 필요하다.

셋째, 해양경찰 활성화 기반 마련을 위한 기획수사를 강화해야 한다. 이를 위해서는 일선 현장에서의 범죄대응력 강화 및 전문수사관 양성을 위해 사건유형별 '수사전반당반' 체제로 개편하고, 범죄발생 순서에 의한 획일적 반별(2~5개반)배당에서 벗어나 '발생범죄 전담반' 및 '지속범죄 전담반' 체제로 전문화해야 한다.47) 영세어민 대상 국고보조금, 영어자금 등의 현저사범 및 대형 항만건설 비리 등 경제지배 범죄 기획수사를 추진해야 한다.

---
47) 울산통영군산서에서 시범운영(09.2~6)한 바 있고, 전 경찰서 확대 운영할 것으로 예상됨.
(2) 인권보호 및 과학수사로 위한 인프라 확충

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

둘째, 국민의 수사활동 전개를 통한 민원만족도를 향상시키게 나가야 한다. 경비방정 및 과・출장소 인지사건에 대한 ‘현장 즉시 조사재’를 정착시키려야 한다. 과・출장소에서는 해・수산관계법령 18개 범죄 및 고소・고발 등 일반 형사사건까지 ‘현장 즉시 조사재’ 실시를 확대해야 하고, 수사전문요원 교육과정 신설 및 수사전문과 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 과학수사 역량강화로 대국민 신뢰성을 확보해 나가야 한다. 또한 ‘해양과학수사 센터’ 적재적과 운영 활성화를 통해 해양범죄에 특화된 과학수사 기반을 조성하고, 문외범 전문 감독요원 특별채용 및 과학수사 장비를 확충해 나가야 한다.

(3) 해양을 통한 국제성 범죄에 적극 대응

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

또한 안전한 먹거리 확보를 위한 수입식품 허위신고 및 가짜 상표 물품 수입 등 유통질서 문란행위를 근절해야 한다.
3. 해양환경·오염 분야 오염사고 대응체계 선진화로 해양환경 보전

1) 해양오염사고 현황


<표 4-8> 연도별 해양오염사고 발생현황

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>건수</td>
<td>483</td>
<td>483</td>
<td>465</td>
<td>385</td>
<td>297</td>
<td>343</td>
<td>355</td>
<td>285</td>
<td>345</td>
<td>265</td>
</tr>
<tr>
<td>유출량</td>
<td>386.9</td>
<td>583.0</td>
<td>688.1</td>
<td>409.9</td>
<td>1,457.7</td>
<td>1,461.7</td>
<td>410.3</td>
<td>364.7</td>
<td>1,021.8</td>
<td>435.9</td>
</tr>
</tbody>
</table>


48) 해양경찰청, 2009, 전개서, 참조
<표 4-9> 사고규모별 현황

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>계</th>
<th>1세 미만</th>
<th>1세 이상 10세 미만</th>
<th>10세 이상 30세 미만</th>
<th>30세 이상 100세 미만</th>
<th>100세 이상 1000세 미만</th>
<th>1000세 이상</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2007년</td>
<td>건수</td>
<td>345</td>
<td>317</td>
<td>17</td>
<td>3</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>유출량</td>
<td>14,021.8</td>
<td>21.1</td>
<td>53.5</td>
<td>42.4</td>
<td>276.0</td>
<td>1,081.8</td>
</tr>
<tr>
<td>2008년</td>
<td>건수</td>
<td>265</td>
<td>250</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>유출량</td>
<td>435.9</td>
<td>22.3</td>
<td>39.5</td>
<td>27.5</td>
<td>93.7</td>
<td>252.9</td>
</tr>
<tr>
<td>총합</td>
<td>건수</td>
<td>-23.2</td>
<td>-21.1</td>
<td>-41.2</td>
<td>-33.3</td>
<td>-60.0</td>
<td>-50.0</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>유출량</td>
<td>-96.9</td>
<td>5.7</td>
<td>-26.2</td>
<td>-35.1</td>
<td>-66.1</td>
<td>-76.6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

49) 상세서 참조.
50) 해양경찰청, 2010, 전개서, 참조
### <표 4-10> 10tℓ 이상 해양오염사고 발생 현황(2008년)\(^{51}\)

<table>
<thead>
<tr>
<th>연번</th>
<th>일시</th>
<th>장소</th>
<th>유출량/유출종(ℓ)</th>
<th>유출원(물리적)</th>
<th>원인</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>2.21</td>
<td>제주시 미라도 남서 24마일</td>
<td>중류(6-A)/16</td>
<td>102소양호(여선, 136)</td>
<td>섬출</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>3.11</td>
<td>여수시 갨어 앞 남동방 1.5마일</td>
<td>경유/252.9</td>
<td>홍앙호(유조선, 4,066)</td>
<td>충돌</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>6.8</td>
<td>부산시 강서구 명지대교 돌량장 해상</td>
<td>중류(6-A)/4.7</td>
<td>해체P1호(가짜선, 193)</td>
<td>부주의</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>9.23</td>
<td>부산시 서구 남부만동 일자배파제 앞 해상</td>
<td>중류(6-C)/43.7</td>
<td>일체호(유조선, 147)</td>
<td>충돌</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>11.17</td>
<td>부산시 사하구 구광동 소재 삼안항(주) 앞 해상</td>
<td>경유/50</td>
<td>삼안항(유조선) (육상시설)</td>
<td>고의</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

<그림 4-9> 해역별 사고 건수 비교\(^{52}\) (단위: 건)

51) 상세서 참조.
2) 발전방안

(1) 예방중심의 자율적 해양환경 관리체계 구축
먼저, 자율적 해양오염 예방·감시체계를 강화해야 한다. 해 유·폐기물의 재활용·자원화 유도로 녹색환경을 조성하고, 선박·해양시설 발생 폐유·폐기물의 재활용 유도 및 해양투기 폐 기물의 회수화·사료화 등 자원화를 유도한다. 그리고 해양종사

52) 상계서 참조.
53) 상계서 참조.
54) 상계서 참조.
자리 경제활동을 감안한 해양오염예방 자율점검제도를 활성화하고, 사고예방 중심의 실용적 지도·점검을 실시한다. 또한 해양 종사자의 자율점검제도 내실화 및 유조선·노후선박 등의 위험 선박에 대한 책임관리를 시행한다.

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

(2) 대형 해양오염사고 방제대응체계 지속 개선

먼저, Hebei Spirit호 사고를 계기로 국가재난적 오염사고에 대한 법적·제도적 개선대책을 지속적으로 추진해야 한다. 특히, 중앙사고수습본부와 방재대책본부 간 역할을 명확화하고, 해양환경관리공단의 지도·감독권을 해경으로 이관 등을 위한 관계법령 개정을 추진해야 한다. 또한 각국 해양오염사고에 대한 방재사례 발표등 전문가 위크숍을 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 협조체계를 강화해야 한다. 또 해경서와 지방자치단체 간 오염사고 발생 시 방제장비 및 기술을 지원하고 협력하도록 해야 한다.

셋째, 해양오염사고 신속 대응체계 구축 및 방제능력을 확충해 나가야 한다. 이를 위해서는 방재정 간조, 방재장비 확보 및 방제기자재 비축기지 건설 등 해역 방제능력을 지속적으로 확충하고, 오염사고 발생대비 해양경찰, 해양환경관리공단 등 방재자원 긴급 동원·출동대체를 유지해야 한다. 그리고 IT를 활용한 방재지 원시스템 고도화로 과학적인 사고 대응 자원을 마련해야 한다.

넷째, 적환경정의 방재방법 개선 위한 폐기물 저감대책을 마련해야 한다. 해양오염사고 발생시 오염지역 현장에서 수거한 폐유·폐기물 재활용을 통해 환경 친화적인 방재방법으로 개선하고, 방재작업 시 사용한 폐품처리 재활용 기준을 마련하고, 유출 장제 파다사용 방지를 위한 적정 사용기준도 연구, 마련되어야 한다.

**V. 결론**

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 의사결정 매개체로서의 역할을 넘어 산업 및 해양 경찰 활동의 능률화 및 국제화의 추진, 국민의 문화적 수준향 상에 기여하고 있다. 뿐만 아니라 해양경찰이 직면하고 있는 해양치안, 해양안전, 해양오염방제 등의 문제 해결 수단으로서 활용되어 해양경찰 활동의 각 분야에 걸쳐 그 기능에 대변하
이 일어나고 있다.

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

따라서 정보화 사회에 있어서 국민의 안전과 공공의 점서
를 담당하는 해양경찰의 새로운 역할과 기능이 요구된다. 부
산해양경찰은 증가하는 해양치안 수요에 능동적으로 대처하
고 해양자원을 효과적으로 보전, 관리할 수 있는 정보사회에
적합한 해양경찰 활동이 요구되는 것이다.

한편, 해양경찰은 국가와 사회를 유지, 발전시키는 한축으
로서 그 조직이 발대하고, 역할이 국민생활과 직접되어 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, 해양경
찰의 기강해이로 인한 부패와 비리는 곧바로 시민에게 피해
를 줄 수 있으므로 조직보호 차원을 넘어 국가와 시민을 위
한 역할임을 인식할 필요가 있다.
【참고문헌】

· 김인수. 1998. 『해양치안 역량강화 방안』 한양대학교 행정문제 연구소. 16쪽.
· 김성구 외. 2010. 『해양경찰 파출소 조직의 건강성과 조직효과 성에 관한 연구: 근무자의 인식을 중심으로』 『한국항해학회지』 제34권 제1호. 58~92쪽.
· 김 현. 2005. 『한국 해양경찰 기능의 재정립에 관한 연구』 전남대학교 박사학위 논문. 13~16쪽.
· 김현기. 1998. 『해양수리수호를 위한 선진사례』 『해양수리 확립 과 해상치안 강화에 관한 정책세미나』 한양대학교 행정문제연구. 12~17쪽.
· 박성준. 2009. 『우리나라의 재난관리 체계에 대한 평가 연구』 인천대학교 박사학위 논문. 31~42쪽.
· 박용섭. 1998. 『해양경찰 선진화 방안 7』 『해양수산부 해양경찰 현황조사위원회 실무위원회』
· 박춘호 외. 1986. 『해양법』 민음사. 32~34쪽.
· 부산해양경찰서. 2009~2010. 『2008~2009년 연중보고자료』
· 수사연구사. 2001. 『해양경찰의 꽃. 경비국민과』 『수사연구』 제19권 12호. 31~32쪽.
· 설계경. 1995. 『해양경찰의 업무와 개선방안에 관한 소고』 『해사법연구』 제21권 제2호. 29~30쪽.
· 윤종희 외. 2000. 『21세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구』 『해사산업연구소 논문집』 제10집. 한국해양대학
교. 42~43쪽.

- 이상철 외. 2008. 「해양경찰청 통합성과관리시스템 도입 사례」 관리회계연구 제7권 제3호.
- 최정호. 2008. 「수산어업 및 해양환경 분야의 특별사법경찰 직무범위에 대한 고찰」 해사법연구 제20권 제3호. 32~64쪽.
- 한국해양대학교 해사산업연구소. 2001. 「해양경찰 기능 및 조직체계 개선방안 연구」 한국해양대학교. 48쪽.
- ______. 2010. 「2010수난사고대비계획」 「2009년 해양사고 통계연보」
- ______. 1958, 「主要諸外国の警察制度」 東京：立花書房.
- 渡邊忠威. 1978. 「日本警察史點描」立花書房.
부산해양경찰의 역사와 발전방안 / 57

- 河上和雄 外, 1996, 『日本の 警察(第1巻 警察総論』 立花書房
- Grusky, O. 1996, Career Mobility and Organizational Commitment, Administrative Science Quarterly, 10.
- 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.mlmtm.go.kr

<table>
<thead>
<tr>
<th>투고일</th>
<th>심사일</th>
<th>심사완료</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2010. 10. 30</td>
<td>2010. 11. 15</td>
<td>2010. 12. 15</td>
</tr>
</tbody>
</table>

【국문초록】

1953년 12월 14일 내무부 처안국소속 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 긴급과자부심을 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 변화과정을 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, 해양환경오염 분야로 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.