

[훈련결과보고서]

변화하는 해양레저산업의 해양경찰 임무와 역할에 관한 연구

2020년 2월

경상대학교 미래산업융합학과
강 병 규

[목 차]

I . 해양경찰법의 역사

1. 해양경찰의 태동
2. 해양경찰법 조직의 법적근거 변화
3. 마침내 해양경찰법이 제정되다

II . 해양경찰위원회 출범

1. 해양경찰위원회 설치 근거인 “해양경찰법” 의 시행
2. 해양경찰위원회 출범을 위한 본격적인 준비
3. 해양경찰위원회 출범의 의미, 운영

III . 해양에서의 해양경찰 소관 단독법률

1. 수상레저 안전법
2. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률
3. 해양경비법
4. 연안사고 예방에 관한 법률
5. 선박교통관제에 관한 법률

IV. 연안해역 안전관리

1. 연안사고 현황
2. 연안해역 안전관리 강화
3. 해양안전문화 확산
4. 해수욕장 안전관리 지원

V. 해양재난 관리 및 해양경찰의 임무 활동

1. 해상조난사고 발생 현황
2. 해양재난의 정의
3. 해양재난에 대한 대비·대응 활동
4. 해양사고 구조대응 역량 강화

VI. 수상레저 안전관리 활동

1. 수상레저 정의 및 전망
2. 동력수상레저기구 조종면허 시험제도
3. 예방중심 수상레저 안전관리

VII. 결론

I. 해양경찰법의 역사

1. 해양경찰의 태동

1950년 한국전쟁이 발발하고 1951년 미국과 일본이 평화조약을 체결함에 따라 맥아더 라인이 철폐될 것이라는 전망이 나오자 일본 어선들의 불법행위는 극에 달했다. 이에 이승만 대통령은 해군이 민간 어선을 직접 나포하는 것은 군 본연의 임무에서 벗어나므로 해양주권선 경비 임무는 경찰이 담당하여 수행하라는 지시하였고, 1953년 12월 23일 부산에서 내무부 치안국 소속으로 해양경찰대가 창설되었다.



2. 해양경찰법 조직의 법적근거 변화

1962년 4월 3일 해상치안 수요가 증가함에 따라 「해양경찰대 설치법(법률1048호)」이 제정되었다. 이 법에서는 해양경찰대가 「어업자원보호법」에 의한 ‘관할수역 내의 범죄수사와 기타 해상에 있어서의 경찰에 관한 사무를 관장’하도록 규정하였다. 하지만 1973년 「정부조직법」 개정으로 「해양경찰대설

치법」은 폐지되었고 해양경찰의 조직에 관한 규정은 대통령령으로 정하게 되었다. 이후에 1991년 5월 31일 「경찰법」이 제정되면서 기존 내무부 장관 소속의 해양경찰대는 경찰청장 소속의 해양경찰청으로 승격되고, 대통령령에 규정되어 있던 조직은 「경찰법」에 명시되었다. 해양경찰의 임무는 「경찰법」 제3조가 규정한 경찰의 직무, 즉 ‘국민의 생명·신체 및 재산의 보호와 범죄의 예방·진압 및 수사, 치안정보의 수집·작성 및 배포, 교통의 단속과 기타 공공의 안녕과 질서유지 등’을 그대로 따르게 되었다.

1996년 8월 8일 정부가 「정부조직법」을 개정하여 해양수산부를 신설하고, 해양경찰청을 해양수산부 외청으로 분리시킴에 따라, 해양경찰청은 창설 이후 43년 만에 독립적 지위를 가진 중앙행정기관으로 그 지위가 격상되었다.

하지만 「경찰법」에 기재된 ‘해양경찰청의 설치·조직’에 관한 법적 근거가 삭제되었고, 독립 외청으로 지위가 격상됨과 동시에 별도의 조직법이 제정되어야 했으나, 제반 여건이 갖춰지지 않아 대통령령으로 제정된 「해양경찰청과 그 소속기관 직제」가 해양경찰의 조직법을 대체하게 되었다.



3. 마침내 「해양경찰법」이 제정되다

이후 해양경찰은 법 제정을 위해 끊임없이 노력해왔으나, 내부적으로는 법제정의 공감대를 형성하지 못하였고, 외부적으로도 국회 대응과 관계 기관과의 협의도 원만하지 못해 실패를 거듭하였다.

하지만, 세월호 사고 이후 해양 안전정책을 더욱 강화하고, ‘국민의 해양경찰’로 거듭나겠다는 각오로 법 제정을 재추진한 결과, 마침내 2019년 8월 20일 해양경찰의 오랜 숙원이었던 「해양경찰법」이 법률 제16515호로 제정·공포되었다.

II. 해양경찰위원회 출범

1. 해양경찰위원회 설치 근거인 해양경찰법의 시행

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

가. 해양경찰위원회의 설치 미 심의·의결 사항

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

1. 해양경찰청 소관 법령 또는 행정규칙의 제정·개정·폐지, 소관법령에 따른 기본계획·관리계획 등의 수립 및 이와 관련된 사항
2. 인권보호와 부패방지 및 청렴도 향상에 관한 주요 정책사항
3. 해양경찰청 소속 공무원의 채용·승진 등 인사운영 기준과 교육 및 복지 증진에 관한 사항

4. 해양경찰장비·시설 등의 도입·운영에 관한 사항
5. 그 밖에 주요 정책과 제도 개선 및 업무발전에 관하여 필요하다고 인정되어 의결로 회의에 부치는 사항
6. 해양수산부장관 또는 해양경찰청장이 중요하다고 인정되어 위원회의 심의·의결이 필요한 사항

나. 해양경찰위원회의 구성 및 위원의 임명

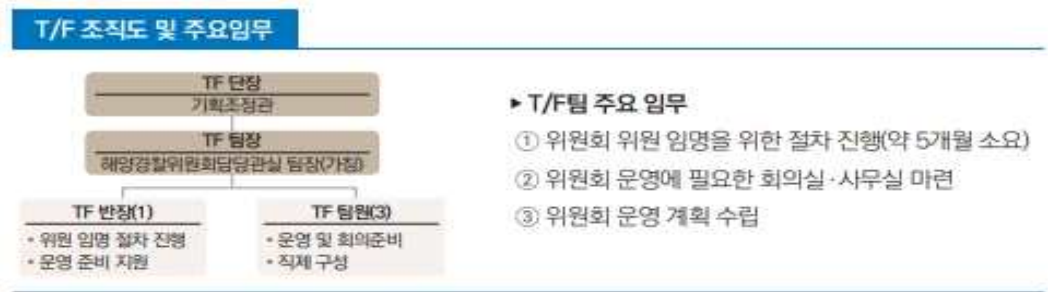
- 제6조(위원회의 구성 및 위원의 임명)** ① 위원회는 위원장 1명을 포함한 7명의 위원으로 구성하되, 위원장 및 위원은 비상임으로 한다.
- ② 위원 중 2명은 법관의 자격이 있는 사람이어야 한다
 - ③ 위원은 해양수산부장관의 제청으로 국무총리를 거쳐 대통령이 임명한다.
 - ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 위원이 될 수 없다.
 1. 당적을 이탈한 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 2. 선거에 의하여 취임하는 공직에서 퇴직한 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 3. 경찰, 검찰, 국가정보원 직원 또는 군인의 직에서 퇴직한 날부터 3년이 지나지 아니한 사람
 4. 「국가공무원법」 제33조 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람

다. 실질적 운영을 위한 자료 보고 또는 제출·청취권

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

2. 해양경찰위원회 출범을 위한 본격적인 준비

2019년 8월 16일 본청 기획조정관을 단장으로 하는 ‘「해양경찰법」 시행준비 T/F’ 를 신설하여 본격적인 해양경찰위원회 출범을 준비하였다



가. 위원 선임절차 진행

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



3. 해양경찰위원회 출범의 의미, 운영

가. 해양경찰위원회 출범

2020년 2월 21일 「해양경찰법」 시행에 따라 해양경찰위원 임명식과 현판제막식을 개최하였다. 해양경찰위원회는 위원장을 포함한 7명의 민간위원으로 국민을 대표하여 해양경찰

정책을 심의·의결하기 위해 법조계, 학계, 언론계, 시민단체 등 사회 각 분야의 최고 전문가로 구성되었다. 이날, 제1차 임시회의를 개최하고 위원장, 총무위원 선출과 위원회 운영에 필요한 사항을 의결하였으며 주요업무계획 및 수사 구조개혁에 따른 추진경과에 대해 논의하였다.

나. 해양경찰위원회 출범의 의미

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

다. 해양경찰위원회 운영

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

Ⅲ. 해양에서의 해양경찰 소관 단독법률

1. 수상레저 안전법

가. 제정이유 및 주요 개정사항

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

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

나. 주요내용

1) 용어의 정리

가) 수상레저활동 : 수상에서 수상레저기구를 이용하여 취미·

오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동

- 나) 수상레저기구 : 수상레저활동에 이용되는 선박이나 기구로서 대통령령으로 정하는 것을 말하며, 모터보트, 세일링요트, 수상스키, 카약, 카누 등을 규정
- 다) 동력수상레저기구 : 추진기관이 부착되어 있거나 추진기관을 부착하거나 분리하는 것이 수시로 가능한 수상레저기구로서 모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 호버크레프트 등을 규정
- 라) 수상 : 해수면과 내수면
- 마) 해수면 : 바다의 수류나 수면
- 바) 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪, 저수지, 그밖에 인공으로 조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면

2) 조종면허

- 가) 면허대상 : 5마력이상 동력수상 레저기구
- 나) 종별구분 : 일반1·2급면허, 요트면허
- 다) 취득방법 : 필기·실기시험, 조종면허시험 면제교육

(36 ~ 40시간)

3) 수상레저활동자의 안전준수 의무

- 가) 안전장비착용 : 수상레저 활동시 구명조끼를 착용하고, 워터슬레드 및 레프팅의 경우 구명조끼에 안전모까지 착용해야 함

- 나) 원거리수상레저 활동신고 : 출발항으로부터 10해리이상 떨어진곳에서 수상레저활동을 하고자할 경우 해양경찰관서 등에 신고해야함
- 다) 야간수상레저활동의금지 : 누구든지 해진후 30분부터 해뜨기전 30분까지 수상레저활동을 금지한다. 다만, 야간 항해장비(10종)을 비치할경우는 가능함
- 라) 주취운항금지 : 혈중알콜농도 0.03%이상은 동력수상레저기구를 조종해서는 아니됨
- 마) 정원초과금지 : 안전검사시 산정된 정원을 초과하여 사람을 태우는 것은 금지함

4) 수상레저활동자 안전관리

- 가) 안전관리계획 수립 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의경우시·도지사
- 나) 레저활동금지구역 지정 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시장·군수·구청장
- 다) 시정명령 : 수상레저활동자의 안전을 위한 일시정지, 수상레저기구 개선·교체요구
- 라) 관계행정기관 협조 : 시장·군수·구청장의 요청에 따라 해양경찰서장이 내수면 안전관리 지원
- 마) 수상레저안전활동협의회 구성 : 시·도지사 - 지방해양경찰청간 수상레저 안전관리를 위한 유기적 협조 체제 구축

4) 동력수상레저기구 안전검사 및 등록

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

5) 수상레저사업

- 가) 등록절차 : 해수면의 경우 해양경찰서장, 내수면의 경우 시장·군수·구청장에게등록
- 나) 안전점검 : 해양경찰서장 및 시장·군수·구청장은 수상레저기구 및 시설에 대한 안전성 확인
- 다) 안전준수 의무부과 : 사업자에 대한 사업장 기구, 시설 및 수상상태 점검 등

2. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

가. 제정이유 및 주요 개정사항

(법률제정) 1961년 11월 1일 조난선박과 인명의 구호 및 표류물·침몰품 등의 인양과 이에 수반한 업무처리에 관한 사항을 규정하여 수난구호 업무에 신속·적절한 처리를 기하며 인명·재산을 보전에 기여하기 위하여 「수난구호법」

을 제정되었다.

(전문개정)이후, 경제규모의 확대와 국제화로 해상교통량이 급격히 증가하고 있고 이에 따라 해난사고가 빈발하고 대형화 하는 추세에 있으므로, 이에 적극 대처하기 위하여 범 국가적인 수난구호 체제를 구축함으로써 조난된 사람과 선박 등을 신속히 구조하여 인명과 재산의 보호에 기여하도록 하고, 해운 선진국으로서 우리나라의 국제적 위상에 상응하는 국제적 역할을 수행하고 범 세계적인 수난구호 체제에 동참하기 위하여 1979년 국제해사기구에서 채택한 해상에서의 수색 및 구조에 관한 국제협약(SAR)에의 가입에 필요한 사항을 이 법에 수용하기 위해 1994년 12월 22일 전문 개정되었다.

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

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

나. 주요내용

1) 용어의 정리

가) 수상 : 해수면과 내수면을 말한다.

① 해수면 : 바다의 수류나 수면

② 내수면 : 하천, 댐, 호수, 늪 저수지, 그 밖에 인공으로
조성된 담수나 기수의 수류 또는 수면

나) 수난구호 : 수상에서 조난된 사람 및 선박, 항공기, 수상
레저기구 등의 수색·구조·구난과 구조된 사람·선박
등 물건의 보호·관리·사후처리에 관한 업무

다) 조난사고 : 사람의 익수·추락·고립 등의 사고와 선박의
침몰·좌초·전복·충돌 등으로 사람의 생명·신체또는
선박 등의 안전이 위협에 처한 상태

라) 수색 : 인원 및 장비를 사용하여 조난 당한 사람 또는
사람이 탑승 하였을 것으로 추정 되는 선박 등 을 찾는
활동

마) 구조 : 조난을 당한 사람을 구출하여 응급조치 등 필요
한 것을 제공하고 안전한 장소로 인도

2) 해양재난에 대한 해양경찰의 역할

가) 중앙구조본부 : 해수면 수난구호에 관한 사항의 총
괄·조정, 수난구호협력기관·민간단체 등의 수난구호
활동의 역할조정과 지휘·통제 및 수난구호활동의 국
제적인 협력(제5조)

나) 광역·지역구조본부 : 해역별 수난구호에 관한 사항의 총괄·조정, 해당지역에 수난구호활동의 역할 조정과 지휘·통제

다) 수난대비 기본계획 : 해양경찰은 해수면에서 자연적·인위적 원인으로 발생하는 조난사고로부터 사람의 생명과 신체 및 재산을 보호하고 효율적인 수난구호를 위하여 수난대비 기본계획 수립

3) 수난구호

가) 수난구호의 관할 : 해수면에서의 수난구호는 구조본부의 장(해양경찰)이 수행하고 내수면에서는 소방관서의 장이 수행

나) 구조본부 등의 조치 : 조난사실을 신고 또는 통보 받거나 인지한 관할 구조본부의 장이나 소방관서의 장은 구조대에 구조를 지시 또는 요청하거나 조난현장의 부근에 있는 선박 등에 구조를 요청하는 등 수난구호에 필요한 조치를 취하여야 한다.

다) 현장지휘 : 조난현장에서의 수난구호활동의 지휘는 지역구조본부장 또는 소방서장이 행한다.

라) 구난작업 : 누구든지 조난된 선박 등을 구난하려는 자는 구난작업을 하기 전에 구조본부의 장 또는 소방관서의 장에게 신고하여야 한다.

4) 민간구조활동의 지원

가) 수난구호를 위한 종사명령 : 수난구호를 위하여 부득이 하다고 인정할 때에는 사람 또는 단체를 수난구호에 종사하게 하거나 선박, 자동차 토지 건물을 일시적으로 사용 할 수 있다.

나) 민간해양구조대원 : 해양경찰의 해상구조 및 조난사고 예방·대응활동을 지원

다) 수상구조사 : 수상에서 조난된 사람을 구조하기 위한 전문적인 능력을 갖추었다고 인정되는 사람에 자격 부여

5) 사후처리

가) 구조된사람·선박·물건 : 구조본부장은 그 신원을 확인하고 보호자 또는 유족에게 인계하고, 선박 물건 등 소유자가 확인된 경우 소유자에게 인계

나) 구조된 사람의 보호 : 구조된 사람은 특별자치도지사, 시장군수 등에게 신속히 숙소·급식·의류의 제공과 치료 등 보호조치를 취하여야 하며, 사망자에 대하여는 영안실에 안치하는 등의 조치

3. 해양경비법

가. 제정배경 및 목적

급변하는 해양환경의 변화에 능동적으로 대처하여 해양 안보를 수호하고 해양 자원을 보호하기 위한 해양경찰의 활동범위를 명확하게 하고, 해양경찰활동의 수행을 위한 해상검문검색,

선박 등의 추적·나포, 해상항행 보호조치 등의 대상 및 발동요건을 구체화하며, 해양경찰관이 사용 가능한 장비와 장구 등을 명시하여 해양경찰활동이 엄격한 법적 절차에 따라 진행되도록 하는 한편, 육상에서의 공공질서 및 치안의 확보 등을 주된 목적으로 하는 일반경찰활동과는 다른 특성을 가진 해양경비 업무수행에 관한 법적인 근거를 마련함으로써 해양에서의 국민의 안전과 공공질서 유지에 이바지하고자 「해양경비법」이 2012년 8월 23일에 제정되었다.

나. 주요내용

1) 해양경비 활동에 필요한 권한 명문화

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

2) 해상에서의 선박검문검색제도 도입

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

가) 다른 선박의 항행 안전에 지장을 주거나 진로 등 항행

상태가 일정하지 아니하고 정상적인 항법을 이탈하여 운항되는 선박 등

나) 대량파괴무기나 그 밖의 무기류 또는 관련 물자의 수송에 사용되고 있다고 의심되는 선박 등

다) 국내법령 및 대한민국이 체결·비준한 조약을 위반하거나 위반행위가 발생하려 하고 있다고 의심 되는 선박 등

3) 선박 등에 대한 추적 및 나포

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

4) 해상항행 보호조치에 대한 제재 수단 신설

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

5) 무기 사용에 대한 요건 등 법적 근거 마련

해양경비 활동 중 선박 나포와 범인의 체포, 선박과 범인의 도주방지 등을 위해 무기를 사용할 수 있도록 하고 그 사용 기준은 「경찰관직무집행법」을 따르도록 하였으며, 특히, 선박 등이 선체나 무기·흉기 등 위험한 물건을 사용하여 경비세력을 공격할 경우와 대간첩·대테러작전을 수행할 때

에는 공용화기도 사용할 수 있도록 규정하였다.

다. 위반행위에 대한 벌칙(벌금)

위반 행위	벌칙(벌금)
제12조 제1항에 따른 해상검문검색을 정당한 사유 없이 거부, 방해 또는 기피한 자	1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금
제14조에 따른 이동, 해산, 피난 명령 또는 이동, 피난 조치를 거부, 방해 또는 기피한 자	6개월 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금

4. 연안사고 예방에 관한 법률

가. 제정배경 및 목적

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

나. 주요내용

1) 연안사고 등 용어의 정의

가) 연안해역 : 해안가, 방파제 등 연안관리법 제2조 제2호의 지역(무인도서 포함)

나) 연안사고 : 연안해역에서 익수·추락·고립 등 사고 및 연안체험활동 중 발생한 사고

다) 연안체험활동 : 스노클링, 스킨스쿠버 등 연안해역에서 이루어지는 체험활동

2) 연안사고 예방 기본계획 수립 등

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

3) 연안사고 안전관리규정

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

노력하여야 한다.

4) 연안체험활동 안전관리

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

다. 안전한 연안활동을 위한 준수사항

1) 연안체험활동 안전교육 이수

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

2) 연안체험활동의 신고

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

시행규칙」 제9조에서 정하는 규모 이하인 경우에는 제외한다.

3) 안전관리요원 및 안전장비 배치 등 안전수칙 준수

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

4) 보험 등의 가입

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

5) 출입통제장소 출입금지

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

라. 벌칙 및 과태료

위반 행위	벌칙(과태료)
법 제11조 제2항을 위반하여 안전수칙을 준수하지 아니한 자	1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금
법 제12조 제1항에 따른 계획서를 신고하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 신고하고 연안체험활동을 실시한 연안체험활동 운영자	
법 제14조 제1항에 따른 연안체험활동금지 등의 조치를 따르지 아니한 자	

법 제11조 제3항에 따른 안전교육에 응하지 아니한 자	300만 원 이하의 과태료
법 제12조 제1항에 따른 계획서를 신고하지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 신고한 자	
법 제12조 제3항을 위반하여 모집을 한 자	
법 제13조를 위반하여 보험 등에 가입하지 아니한 자	
법 제15조 제2항에 따른 시정명령 등의 조치에 따르지 아니한 자	
법 제10조 제1항에 따른 출입통제장소에 출입한 자	100만 원 이하의 과태료

5. 선박교통관제에 관한 법률

가. 제정배경 및 목적

선박교통관제(VTS: Vessel Traffic Service)란 선박교통의 안전 및 효율성을 증진하고 해양환경과 해양시설을 보호하기 위하여 선박의 위치를 탐지하고 선박과 통신할 수 있는 설비를 설치·운영함으로써 선박의 동정을 관찰하며 선박에 대하여 안전에 관한 정보 및 항만의 효율적 운영에 필요한 항만운영정보를 제공하는 것을 말한다. 해양경찰청은 이러한 업무를 수행하기 위해 2020년 기준, 부산 등 15개 항만과 경인연안 등 5개 연안해역, 총 20곳에 해상교통 관제센터를 설치·운영하고 있다. 이러한 선박 교통관제 와 관련된 과거법 체계를 보면

「해사안전법」과 「선박입출항법」에 시행근거 등 최소사항만을 규정하고 세부 운영규정은 행정규칙에 의존하고 있었다. 또한, 선박교통관제와 관련된 법률 소관기관은 해양수산부, 그리고 집행기관은 해양경찰청으로 서로달라 국내관제 환경변화에 맞도록 적기에 법률개정과 시행이 어려운 실정이었다. 해양경찰청은 이러한 문제점을 해결하고 선박 교통관제의 해양사고 예방기능 강화와 체계적인정책 수립등을 위해 「선박교통관제에관한법률(약칭선박교통관제법)」 제정하여 시행중이다.(20.6.4.)

나. 주요내용

1) 선박교통관제 발전 기본계획 및 시행계획의 수립·시행

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

2) 선박교통관제 시행과 관제대상선박 등

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

3) 선박교통관제사의 자격 및 교육

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

4) 관제시설의 설치·관리 및 기술기준

선박교통관제 업무를 수행하기 위해서는 관제사의 눈의 역할을 하는 레이더, 입과 귀의 기능을 하는 무선전화 등 다양한 시설이 필요하다. 따라서 본 법에서는 안정적인 관제업무 수행을 위해 해양경찰청장으로 하여금 국내법과 국제규격 및 기준에 적합한 관제 시설을 설치하고 관리하도록 정하고 있다.

5) 선박교통관제 연구개발 지원 및 산업육성을 위한 제도 마련

선박교통관제는 본 법에서 정하는 바와 같이 국가(해양경찰청)가 수행하는 업무로서 민간에서의 수요가 많지 않고 관련 산업의 시장규모가 작아 국가 주도의 연구개발과 관련산업 육성이 필요하다. 따라서 본 법에서는 해양경찰청장이 관제 시설의 기술개발을 추진하고 이에 필요한 지원을 할 수 있도록 정하고 있으며, 「한국선박교통관제협회」를 설립하고 관제업무, 관제사의 교육훈련·평가, 사고예방, 관제 관련

제도 개선 등 해양경찰청 등의 행정기관이 위탁하는 업무를 수행 하도록하여 선박교통관제 산업육성을 위한 제도적 기반을 마련하였다.

다. 벌칙 및 과태료

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

IV. 연안해역 안전관리

1. 연안사고 현황

가. 환경분석

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



나. 2019년 연안해역 인명사고 현황

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

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

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

장소별로는 해안가에서 42명(32%)으로 가장 많이 발생하였으며, 항포구 23명(17%), 해상18명(13%), 갯바위14명(10%) 순으로 나타났다.

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

▼ 시기별 인명사고 현황

(단위: 명)

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

2. 연안해역 안전관리 강화

가. 연안 위험성 조사를 통한 안전관리

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

▼ 해양경찰서별 위험구역 지정 현황

(단위 : 개소)

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

나. 연안해역 안전점검 실시

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

다. 연안안전지킴이 시범운영

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

라. 소통을 통한 연안사고 예방활동 강화

연안안전관리 정책 공유 및 연안사고 예방활동의 활성화를

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

3. 해양안전문화 확산

가. 국민과 함께하는 연안안전문화 확산

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

나. 실효적인 연안안전교육 시행

해양에 대한 이해도를 높이고 생활 속 안전문화 정착을 위해 「찾아가는 연안안전교실」을 운영하여, 전국 해양경찰서별 초·중·고등학생 65,326명을 대상으로 물놀이 안전수칙, 방파제·갯바위·갯벌 사고예방요령, 심폐소생술 및 응급처치법 등 안전교육을 실시하였다. 또한, 16개 해양경찰서에서 서울(한강)을 비롯한 전국지역에서 「생존수영 교실」을 운영하여, 학생 및 시민 12,367명을 대상으로 해양사고 시 생존율을 높일 수 있는 생존수영 교육을 실시하여 국민들로부터 큰 호응을 얻었다.

다. 연안사고 예방 대국민 홍보 강화

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

4. 해수욕장 안전관리 지원

가. 지자체 중심의 해수욕장 안전관리

1) 「해수욕장 이용 및 관리에 관한 법률」 제정·시행

「해수욕장법」 제정 이전에는 해수욕장 관련 규정들이 개별법에 산재되어 법체계가 복잡하고 관계기관 간 권한 중첩 등 체계적 관리가 어려웠다. 이에 국회·정부·민간 전문가의 논의를

거쳐 해수욕장 안전관리를 총괄하는 관리청을 지자체로 규정하는 「해수욕장법」을 2014년 6월에 제정하였고 같은 해 12월에 시행 하였다.

2) 해수욕장 이용객 및 안전관리 현황

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

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

▼ 최근 3년간 해수욕장 이용객, 안전관리 인력 및 구조장비

(단위: 명, 대)

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

나. 2019년 해수욕장 안전고나리 지원 결과

1) 해수욕장 안전관리 지원 현황

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

2) 해수욕장 안전관리 결과 및 분석

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

* (사망원인) 부주의 4명, 음주 3명, 기타 1명

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

* 해수욕장 물놀이 사망자 8명 전원이 구명조끼 미착용

V. 해양재난 관리 및 해양경찰의 임무 활동

1. 해상조난사고 발생 현황

가. 최근 5년간 해상조난사고 발생 현황

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

▼ 최근 5년간 해상조난사고 발생 현황

(단위: 척)



나. 2019년 해상조난사고 현황

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

▼ 2019년 해상조난사고 발생 현황(단위: 척, 명)

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

1) 선종별

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

▼ 2019년 선종별 사고발생 현황



2) 유형별

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



3) 해역별

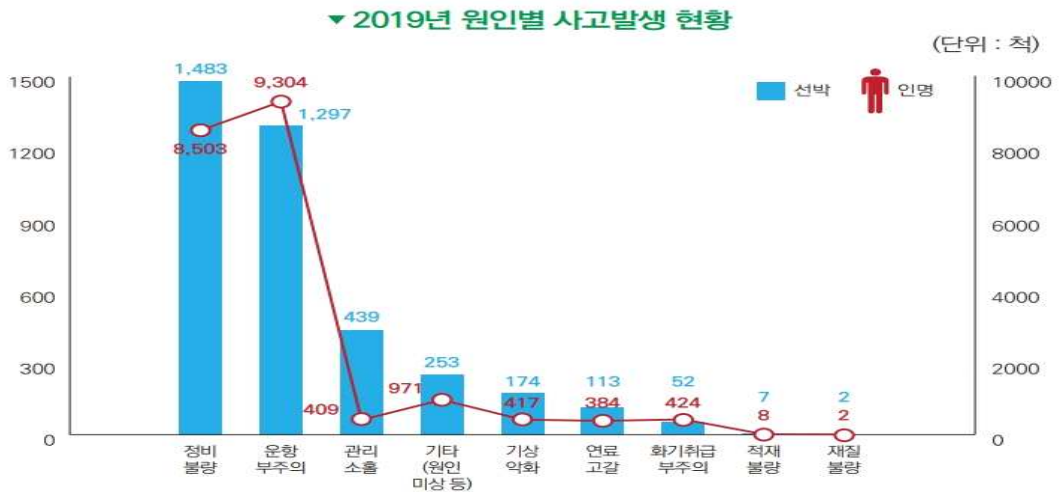
해역별로는 항계 내, 협수로 등 영해 내에서 발생한 사고가 3,505척(91.7%) 으로, 선박사고의 대부분이 육지와 가까운 연안해역에서 발생하였고, 영해~EEZ 해역에서는 252척(6.6%), EEZ 외측해역에서 63척(1.7%) 의 사고가 발생하였다. 선박 통항이 잦은 항로상에서 어선의 정박·조업과 대형화물선, 여객선, 유·도선 및 레저선박 등 선박의 교통량 증가로 인해 연안해역에서의 사고개연성은 갈수록 증가하고 있어, 연안

해역에 대한 집중적인 안전관리가 필요하다.



4) 원인별

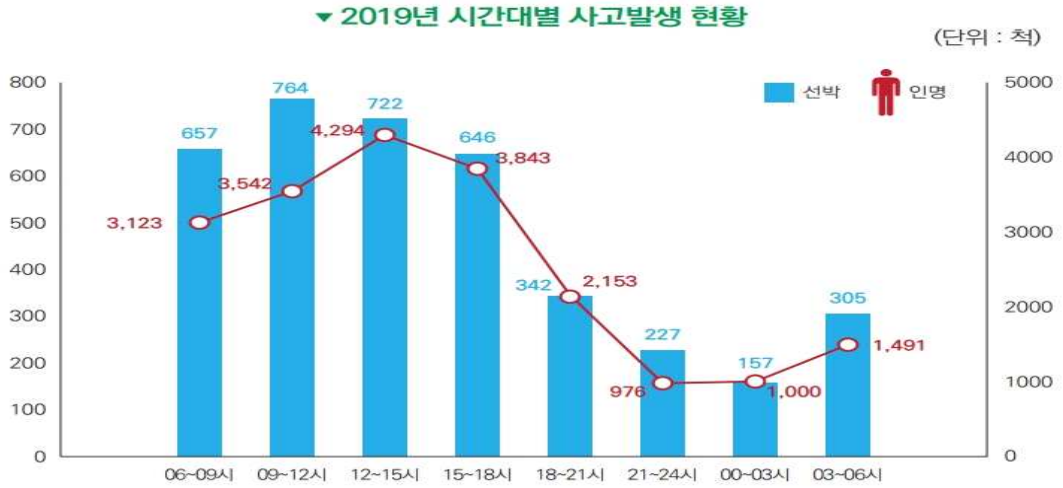
사고 발생 원인을 보면 정비불량 1,483척(38.8%)으로 대부분을 차지하였고, 운항 부주의 1,297척(33.9%), 관리소홀 439척(11.5%) 등 대부분의 사고가 인적요인에 의해 발생하였다.



5) 시간대별

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

1,031척(27%)이 발생하였다.



6) 월별

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



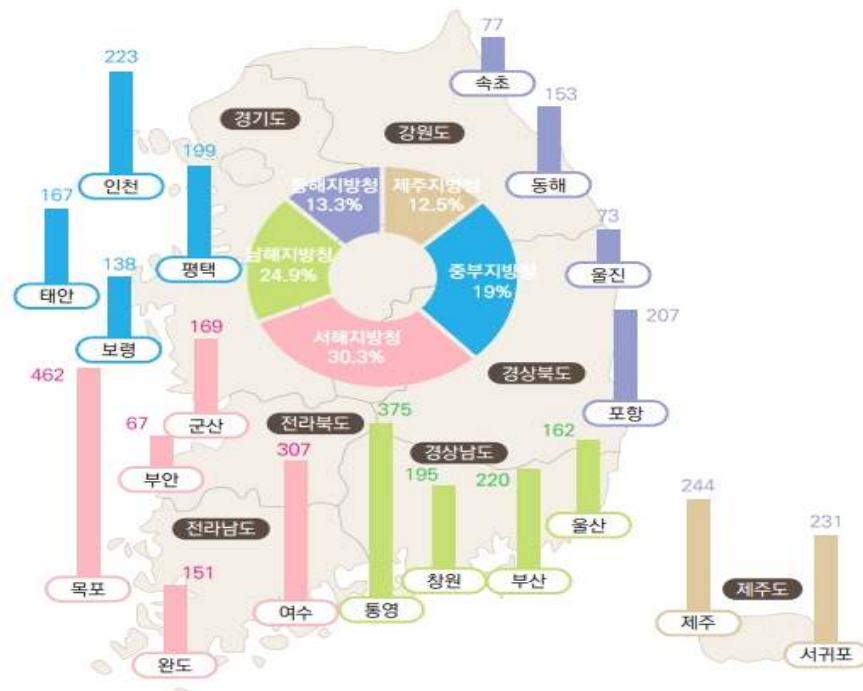
7) 관서별

지방해양경찰청별로는 섬이 많고 선박 통항량이 많은 서·남해권 해역에서 특히 많이 발생하는 것으로 나타났다.

서해지방해양경찰청 관할 해역에서 1,156척(30.3%)으로 가장 많았고, 남해지방해양경찰청 952척(24.9%), 중부지방해양경찰청 727척(19%)순으로 발생하였다,관서별로는 목포서가 462척(12.1%)으로 가장 많았으며, 통영서 375척(9.8%), 여수서 307척(8%), 제주서 244척(6.4%), 서귀포서 231척(6.1%), 인천서 223척(5.8%)순으로 사고가 발생하였다.

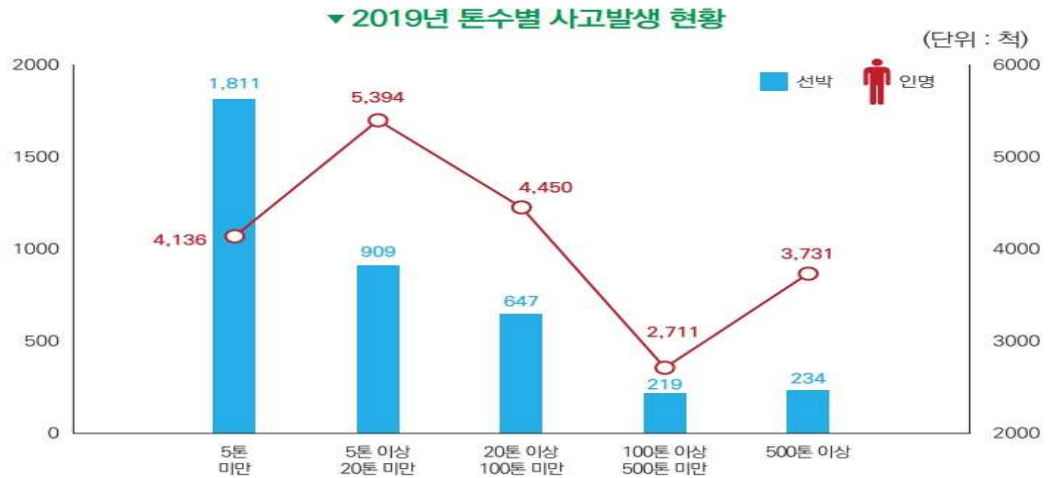
▼ 2019년 관서별 사고발생 현황

(단위 : 척)



8) 톤수별

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



2. 해양재난의 정의

가. 재난 및 안전관리 기본법

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

나. 수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률

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

3. 해양재난에 대한 대비·대응 활동

가. 수난대비계획 수립 시행

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

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

나. 수난구호협력기관 간 협력체계 강화

현행 「수상구조법」 제6조에서는 수난구호협력기관 및 관련

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

다. 민·관·군 합동 수난대비 기본훈련 집행

수난대비기본훈련은 「수상구조법」에 따라 해양경찰청 및 소속기관에서 실시하는 해양재난 대비훈련으로 수난구호협력기관 및 민간단체와의 공조 협력체계 구축을 위해 2016년부터 해양경찰청은 연 1회, 소속기관(지방해양경찰청 및 해양경찰서)은 분기 1회 이상 실시하고 있다. 여객선 침몰 및 항공기 해상추락 등 대형 해양사고 발생을 가정하고 군, 소방, 지자체 등 유관기관과 민간구조대 어선 등을 참여시켜 민·관·군이 합동으로 훈련을 함으로써 해양사고 대응역량을 지속적으로 강화해 나가고 있다. 훈련과정에는 일반 시민 등 국민들을 참여시키고, 심폐소생술 실습 등 안전교육도 병행하여 해양사고에 대한 안전의식도 향상시키고 있다.

▼수난대비기본훈련 실적

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

라. 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리

연간 해양사고 발생 환경의 특성에 따라 시기를 농무기, 태풍 내습기, 동절기 등 3단계로 구분하여 사전 대비하고 있으며, 소속관서별 관할 해역의 특성을 고려한 자체 해양사고 대비·대응 계획 수립, 선제적 예방활동 전개하고 해양사고 시 신속 대응할 수 있도록 태세를 갖추고 있다. 최근 10년간 국내에 영향을 준 태풍은 총 39회로 연 평균 약 3.9회가 내습하였으며, 월별로는 8월 12개(31%), 7월 11개(28%), 9월 9회(23%)로 7~9월 기간중 32회 발생하여 전체의82%를 차지하고 있다.

▼ 시기별 설정 단계

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

2019년 태풍은 총 29회 발생하였 **▼ 최근 10년간 국내 영향 태풍 현황**

(단위:년, 회)

으며 국내에 영향을 준 태풍은 8월 프란시스코(8호), 9월 미탁(18호) 등 7회로, 선박 93척 경미 피해가 발생하였으며 해상사고로 인한 인명 피해는 無

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

4. 해양사고 구조대응 역량 강화

가. 중앙해양특수구조단 구조역량 강화

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

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

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

나. 해양경찰구조대 구조역량 강화

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

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

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

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

다. 현장 대응세력 역량강화

시간을 다투는 해양구조 상황에서 국민의 인명피해를 최소화하기 위해서는 구조세력의 신속한 현장 도착은 매우 중요하다. 해양경찰에서는 2018년 3월부터 「출동시간 목표제·도착시간 관리제」를 도입하여 구조세력의 신속한 사고현장 도착을 위해 노력하고 있다. 각 구조세력별로 <출동지시 → 장

비준비 및 이동 → 출동>까지의 소요시간을 계량화하여 출동 목표시간을 설정·관리하고 있으며, 각 해양경찰서별로 해양 사고 다발해역 총 82개소를 설정, 최단경로를 확보하는 등 해양사고 대응시간을 단축하고 있다.

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

라. 해양에서의 구급역량 강화

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

특히, 함정에서 운용하는 해양원격응급의료시스템은 전문 의사가 영상을 통해 환자의 상태를 보고 경찰관에게 의료 지도를 하는 시스템으로 신속한 응급처치를 제공하여 국민들의 의료지원에 큰 역할을 하고 있다.

2019년에는 구급인력 21명을 신규 채용하였으며, 전국 구급

직별 경찰관을 대상으로 전문심장소생술(ACLS)과정 교육 (1차 : ' 20.1.20.~21, 2차 : ' 20.1.29.~30.)과 특별강연을 통해 다양한 응급상황에 대한 지식 습득 및 국내·외 현장 사례 공유를 통하여 응급처치 역량을 확보하였다.

▼해양경찰 구급인력 채용 현황

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

Ⅵ. 수상레저 안전관리 활동

1. 수상레저 정의 및 전망

가. 수상레저 정의

1) 수상레저활동

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

2) 수상레저기구

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

나. 수상레저 전망

국민들의 생활수준 향상과 다양한 여가·체험문화 확산으로

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

▼ 원거리 수상레저활동 인구 및 사업장 현황

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

2. 동력수상레저기구 조종면허 시험제도

가. 개요

「수상레저안전법」에 따라 최대출력 5마력 이상의 수상레저 기구를 조종하고자 하는 사람은 일반조종면허 1급·2급 및 요트조종면허를 취득하여야 한다. 해양경찰은 전국 32개 조종면허시험장(일반시험장 24개소, 요트시험장 8개소)에서 연평균 500여 회의 조종면허시험을 집행하고 있으며, 상시 필기시험을 위한 PC시험장 20개소(서울 한강파출소, 인천·평택·태안·보령·목포·여수·완도·군산·부산·울산·통영·창원·포항·속초·동해·제주해양경찰서 등)를 운영하고 있다. 수요자 중심의 조종면허시험 정착을 위해 지속적으로 노력한 결과, 면허제도 시행 이후 20년간 700,585명(필기 436,452명, 실기 264,133명)이 조종면허시험에 접수하여 245,788명(1급

76,602명, 2급 154,643명, 요트 14,543명)이 조종면허를 취득하였다. 면허보유자는 신규 발급일로부터 7년의 기간이 지나면 3시간의 수상안전교육을 수료한 후 조종면허를 갱신하여야 한다

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

가. 조종면허시험 집행

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

▼ 동력수상레저기구 조종면허 취득자 수

(단위 : 명)

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

▼ 동력수상레저기구 조종면허 필기시험 응시 현황

(단위 : 명)

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

▼ 동력수상레저지구 조종면허 실기시험 응시 현황

(단위 : 명)

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

나. 조종면허 대행기관

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

▼ 조종면허 대행기관 현황

(단위 : 개소)

계	시험장	면제교육장	안전교육장
114	32	49	33

▼ 조종면허시험 기관 세부 현황

(단위 : 개소)

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

▼ 면제교육기관별 면제교육 이수현황

(단위 : 명)

연도	'15년	'16년	'17년	'18년	'19년
이수현황	1,553	2,351	7,616	7,850	7,565

3. 예방중심 수상레저 안전관리

가. 수상레저사업장 현황

수상레저 활성화 등에 힘입어 수상레저사업장은 매년 꾸준히 증가하여 2016년(1,014개소) 처음 1,000개소를 넘었으며, 2019년에는 성수기 기준 1,046개소(해수면 517개소 / 내수면 529개소)에 이르고 있다. 수상·다중이용·고속운항 등 수상레저활동의 특성을 고려하여, 해양경찰서와 지자체에서는 매년 안전관리 계획을 수립·시행하고 있으며, 아울러 수상레저사업장시설·기구·인명구조요원 등 전반에 대한 안전점검 및 민·관 합동 수상레저사업장 국가안전대진단을 실시하여 사고예방 및 안전관리에 최선을 다하고 있다.

나. 동력수상레저기구 등록 현황

동력수상레저기구 등록제도는 개인소유 수상레저기구의 증가에 따른 고가 레저기구의 재산권 보호, 도난방지, 안전검사 등 체계적인 안전관리 필요에 따라 2006년 4월부터 「수상레저안전법」 전부개정을 통해 도입되었다.

재산적 가치와 안전관리 시책 상 현황 파악 및 관리가 필요한 등록대상 기구로는 선박법상의 등록대상에 포함되지 않는 동력수상레저기구로서 20톤 미만의 모터보트(선, 내외기 모두 포함), 20톤 미만의 세일링요트, 추진기관 30마력 이상의 고무보트, 수상오토바이(마력구분 없음)가 있다.

※ 모터보트 : 선외기/선내기/선내외기/마력에 관계없이 20

톤 미만 대상

- ※ 세일링요트 : 돛과 엔진이 설치된 것
- ※ 등록절차 : 안전검사 신청 및 검사증 발부(대행기관) ⇒ 책임보험 가입 ⇒ 등록(주소지 관할시·군·구, 등록번호판 교부)
- ※ 선박법에 따라 수산청에 기 등록된 기구 : 안전검사(선박검사의 유효기간이 남았을 경우면제) 및 보험가입 후 주소지 관할 시·군·구에 등록

다. 인적·물적 피해별 사고발생 현황

2019년도 인적·물적 피해가 발생한 수상레저사고는 총 34건으로 전년도 대비 11건이 감소하였다. 지속적으로 사고를 예방하기 위해서는 구명조끼 착용 및 운항규칙 준수 등 지속적인 홍보활동과 현장중심의 안전관리가 필요한 것으로 판단된다. 이에 해양경찰청에서는 개인 활동자를 대상으로 상황대처요령 등 해역 특성을 고려한 맞춤형 안전교육 프로그램을 운영하고 있으며 대국민 안전의식 향상을 위해 노력하고 있다.

VII. 결론

해양레저산업의 활성화는 우리나라보다 미국, 유럽 등에서 이미 해양에서의 레저문화가 널리 퍼져 있으며, 해양을 이용한 다양한 레저산업도 발전되어 있다. 특히, 세계관광기구(UNWTO)는 해양레저분야를 향후 성장 잠재력이 높은 분야로 선정하였으며,

전체 관광시장의 50%정도를 해양레저산업시장으로 인식하고 있다(UNWTO,2013). 우리나라도 관광정책의 영역을 해양레저산업으로 확대시켜 해양을 기반으로 하는 새로운 관광시장의 창출과 레저산업의 육성방안을 모색하고 있다. 해양을 둘러싼 각 도시에서는 해양산업을 조성하여 해양관광도시로 “해양 신성장 동력 창출 및 체계적 해양관리”가 포함되면서 마리나 산업을 해양레저분야 신규 육성산업으로 발전시키기 위한 정책들이 지속적으로 마련되고 있다.

그러나 해양레저산업 전문인력이 많이 부족한 실정이다. 전문인력을 양성하기 위해서는 해양레저 전문인력 실태에 대한 면밀한 파악과 데이터베이스 구축을 통한 기초자료를 바탕으로 강사를 발굴하고 인력양성 인증제도를 도입하고 또한 해양레저 전문인력의 기술력 향상과 더불어 해양레저기업들의 경쟁력 개선을 위해서 해외 해양레저 교육 프로그램과의 교류도 필요할 것으로 보인다.

점점 해양레저산업이 발전함에 따라 해양경찰의 역할이 부각될 것이다, 모든 안전대책이 해양레저활동을 위축시킬 수 있음을 고려하고, 이 에 따른 안전대책 마련과 해양레저 산업을 활성화를 위한 방안을 모색하여 변화하는 해양레저산업에 해양경찰의 노력이 필요할 것으로 보인다.

참고문헌

- 조동오, 박용욱, 목진용, 윤성순(1997), 해양레저산업의 안전대책에 관한 연구(기본 1997-05) [한국해양수산개발원]
- 홍장원, 이종훈, 이정아(2014), 해양레저산업 전문인력 양성방안 연구(기본연구 2014-09) [한국해양수산개발원]
- 최정우.(2019). 「해양레저산업의 발전에 따른 해양경찰 역할에 관한 연구」 경상대학교 해양경찰청(2019), 「해양경찰 백서」
- 해양경찰청(2020), 「해양경찰 백서」
- 해양경찰청, 「연례 보고서」.
- 해양경찰청 홈페이지, <http://www.kcg.go.kr/>
- 해양경찰청 수상안전 종합정보 홈페이지, <http://imsm.kcg.go.kr/>