

# 안전하고 깨끗한 희망의 바다

평택해양경찰서 10년史  
10 YEARS HISTORY  
2011 ~ 2022



평택해양경찰서

- ...
- 2011 ● 4.1  
평택해양경찰서 개서  
7.11  
300톤급 중형 경비함 318함 배치
- 2012 ● 2.16  
최신에 500톤급 중형 경비함 배치
- 2014 ● 2.11  
최신에 300톤급 중형함 배치  
11.19  
평택해양경비안전서로 개편
- 2016 ● 3.18  
평택해경구조대 제부도 전진배치
- 2017 ● 5.25  
신청사 준공(평택시 포승읍 신영리)  
7.26  
평택해양경찰서로 개편  
8.25  
최신에 50톤급 소형 경비정 취역  
11.21  
최신에 150톤급 중형 방계정 취역
- 2018 ● 2.8  
1,500톤급 대형 경비함 배치
- 2019 ● 6.26  
민간해양구조세력 통합 발대식 개최
- 2021 ● 4.1  
평택해양경찰서 개서 10주년

# 안전하고 깨끗한 희망의 바다

평택해양경찰서 10년史  
10 YEARS HISTORY  
2011 ~ 2022





# 안전하고 깨끗한 희망의 바다

평택해양경찰서 10년史  
10 YEARS HISTORY  
2011 ~ 2022



평택해양경찰서

## [여는 글]



21세기는 ‘해양의 시대’입니다. 바다는 무한한 자원의 보고이자 새로운 여가의 공간으로 그 가치가 점점 높아지고 있으며, 이를 둘러싼 세계 각국의 경쟁은 더욱 치열해지고 있습니다.

이러한 때에 해양경찰은 기존의 해양 주권 수호에서부터 오늘날 사고 예방 중심의 안전관리체계 구축에 이르기까지 끊임없이 발전하며 우리 바다를 굳건하게 지켜왔습니다.

2020년도 해양경찰법이 시행된 후 해양경찰이 「현장에 강한 신뢰받는 해양경찰」로 거듭나기 위한 노력은 지속되고 있습니다. 바다에서 일어난 재난과 재해는 모두 해양경찰이 책임지고자 인적·제도적·장비적 역량을 강화하는 등 본연의 임무에서 전문가로 거듭나기 위한 노력을 꾸준히 하였습니다. 과정에 있어서 어려움도 있었지만, 속도감 있는 개혁을 통해 국민을 위한 조직으로 재탄생할 수 있었습니다.

구조거점파출소의 도입 및 제부도 122구조대 신축으로 구조역량과 전문성을 강화하였고, 국민의 불편함을 해소하기 위한 안산파출소, 안섬출장소 신설 및 한진출장소 신축 등 국민을 위한 다양한 성과도 일구어냈습니다.

또한, 경비함정 1,500톤급과 300톤급의 추가 전환 배치로 배타적경제수역 불법조업 선박 단속 등 중부해역 해양치안 및 해양주권 수호에 앞장서 나갔습니다.

2011년 4월 개서하여 지난날을 되돌아보고 다가올 날에 대한 이정표를 제시하는 매개체 역할을 충실히 이행했습니다. 과거의 성과에 대한 해양경찰의 미래는 먼 훗날에 성과로서 새겨집니다. 이러한 과정을 거쳐 해양경찰의 역사가 꾸준히 기록되어 왔고, 역사적 자료로서의 10년사는 평택해양경찰서의 데이터와 성과를 알게 합니다.

평택해경서의 활동과 성과를 총망라하여 국민에게 알리고자 「평택해양경찰 10년사」를 제작하게 되었습니다. 평택해양경찰서의 그간의 실적과 연혁사를 사진 위주로 기록할 수 있도록 협조해주신 홍보실과 각종 사건·사고에 대한 여러 가지 자료를 보내주신 각 부서 담당자분들께 깊은 감사를 드립니다.

아무쪼록, 이번 「평택해양경찰 10년사」가 바다 가족의 지침서로 널리 활용되고, 국민과의

소통 창구로서 해양경찰을 이해하고 바다를 사랑하는 마음이 확산되는 데 기여할 수 있기를 바랍니다. 또한, 그간 추진되었던 성과와 반성을 통해 해양경찰이 지속적으로 발전할 수 있는 나침반 역할을 할 수 있기를 바랍니다.

끝으로 지난 69년간 거친 파도 속에서도 국민의 안전과 조국의 해양치안을 위해 몸과 마음을 바쳐 온 전·현직 해양경찰관에게 고개 숙여 경의를 표하며, 480여 명의 평택해양경찰서는 앞으로 바다에서의 든든한 수호자로서, 때로는 우리 삶의 터전이자, 후손들에게 물려줄 소중한 영토인 바다를 ‘희망과 행복의 바다’로 만들기 위해 최선을 다할 것을 약속드립니다.

2022.

**평택해양경찰서**



## 평택해양경찰서 10년史

10 YEARS HISTORY

# 목 차

1. 해양경찰 新비전 및 핵심정책	10
- 10년史 길라잡이	11
- 해양경찰청 상징	18
2. PART I 역사의 시작	20
Chapter 01. 평택해양경찰서, 10년의 발자취	21
Chapter 02. 사진으로 보는 평택해경서 연혁사	32
3. PART II 주요 사건사고 및 반성	88
Chapter 01. 연도별 주요 사건사고	89
Chapter 02. 반성과 보완	117
4. PART III 기능별 정책	140
Chapter 01. 중부해역 해양주권 수호	141
Chapter 02. 국민 중심 해양안전망 구축	161
Chapter 03. 공정한 해양 치안 질서 확립	177
Chapter 04. 현장 중심 장비관리 인프라 제공	195
Chapter 05. 해양환경 보전 실행력 강화	208
5. 부 록	233
- 통계연보, 조직도, 대표함정	234

## 해양경찰 新비전 및 핵심정책

미션

안전하고 깨끗한 희망의 바다

비전

국민과 함께, 더 나은 바다로!



슬로건

- Always go & check! -  
<출동·점검의 생활화>

추진  
전략  
(4F)

현장 친화적  
활동  
Field-Friendly  
Activities

국민 친화적  
행정  
People-Friendly  
Administration

동료 친화적  
소통  
Colleagues-Friendly  
Communication

미래 친화적  
준비  
Future-Friendly  
Preparation

### 〈참고 : 비전 의미〉

◆ 국민과 함께 ㄱ 국민 속으로 한걸음 더 다가가는 ‘국민 친화적 행정’ 확대

└ 민간단체와 협력 강화 및 적극적 소통으로 정책 공유

└ 국민과 같은 방향으로 함께 간다는 ‘동반자’형 이미지 구축

◆ 더 나은 바다 : 국민과 해양경찰이 만들고자 하는 ‘더 나은 미래의 바다’를 함축

\* ①튼튼한 (주권수호) ②안전한 (구조안전) ③공정한 (해양수사)

④깨끗한 (해양환경) ⑤유능한 (조직역량)

## 10년史 길라잡이

평택해양경찰서 10년史는 지난 10년 평택해양경찰서에 있었던  
주요 변화와 성과, 실적 등을 기록으로 담았습니다.

평택해경서의 역사를 10년에 걸쳐 성장 과정과  
현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰이 되기 위한 그동안의 노력과 성과,  
그리고 사진과 함께한 연혁사를 기록하였습니다.

2편에서는 주요 성과를 주제로  
각자의 자리에서 본연의 업무를 하면서 겪은 연도별 주요사건사고,  
그리고 반성 및 보완 사항을 담았습니다.

3편에서는 평택해경서의 각 기능별 주요 정책인경비·안전·치안·환경·장비의 역량 강화를  
소개하면서 주요 정책 추진 방향 등을 담았습니다.

부록에서는 평택해양경찰서 조직도, 주요 장비뿐만 아니라 체계적인 통계 관리를  
위해 통계 연보를 별도로 작성하였습니다.



## 「현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰」



❖ 현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰은 언제나 국민 곁에 있습니다.







❖ 해양경찰은 오늘도 각자의 자리에서 묵묵하게 본연의 업무를 하고 있습니다.







❖ 안전한 바다와 행복한 국민을 위한 노력은 계속됩니다.



# 해양경찰청 상징

## 해양경찰 로고

대한민국 해양의 수호자로서 역할을 다하고 있는 해양경찰의 모습을 천연기념물 제243호 흰꼬리수리와 전통 원형 방패로 형상화하였습니다.

전통 방패와 흰꼬리수리의 넓은 날개는 대한민국의 해양과 국민을 보호하는 의미를 담고 있으며 역동적으로 비상하는 흰꼬리수리를 통해 보다 적극적으로 국민에게 봉사하겠다는 해양경찰의 다짐을 표명하였습니다.



- ① 흰꼬리수리는 몸의 2배가 넘는 날개를 가진 독수리로 신속한 구조를 의미
- ② 삼태극 문양은 대한민국과 국민을 상징
- ③ 꼬리의 나누어진 6면은 해경의 주요 업무를 상징
  - 1. 해양주권 수호 2. 해양자원 보호 3. 안전한 해양 4. 해양치안 확보 5. 해양환경 보호 6. 창의적 업무 수행
- ④ 꼬리와 선체 사이에는 닻을 간접적으로 표현
- ⑤ 삼각형은 대한민국 해양을 힘차게 전진하는 함정의 선수를 상징

## 해양경찰 캐릭터 해우리·해누리

해우리 해누리는 해양경찰을 대표하는 마스코트로, 국민 친화적이며 단정한 이미지를 담은 캐릭터로 개발되었습니다.

둥근 얼굴과 편안한 미소로 국민 곁에 다가가 국민과 함께하고자 하는 해양경찰의 의지를 담고 있습니다.



### 해누리

바다 ‘해(海)’와 세상(世上)을 높여 부르는 말인 ‘누리’의 합성어로 해양경찰이 완벽한 임무 수행으로 세계화 국제화 시대 모든 해양종사자의 바다 안녕과 번영에 기여하겠다는 의미입니다.

### 해우리

바다 ‘해(海)’와 나와 듣는 이를 포함한 여러 사람을 의미하는 일인칭 대명사인 ‘우리’의 합성어로 해양경찰이 바다 가족의 친구로서 봉사한다는 의미입니다.

**PART I**

# **《역사의 시작》**





## CHAPTER 01

# 평택해양경찰서, 10년의 발자취

평택해양경찰서는 지난 10년 동안  
‘국민의 해양경찰’로 거듭나기 위해 부단히 노력해 왔습니다.  
이러한 직원들의 노력과 변화를 소개합니다.



## ◆ 10년의 발자취 (2011~2021년)

1. 평택해양경찰서 역사의 시작
2. 해양 치안 질서 확립 및 해양오염 사고 처리
3. 조직 개편 수난과 신청사 준공
4. 국민을 위한 해양경찰 수사 개혁 및 구조 교육 훈련 강화

## 1. 평택해양경찰서 역사의 시작



개서식에 참석한 임직원들의 테이프커팅

우리나라 서해 중부 해역의 해양주권 수호, 해상 경비, 구조구난, 해상교통 관리, 해상 범죄 수사 및 진압, 해양오염 감시와 방제 활동을 수행하고 있는 평택해양경찰서는 지난 2011년 경기도 평택시 포승읍에 동지를 틀었다.

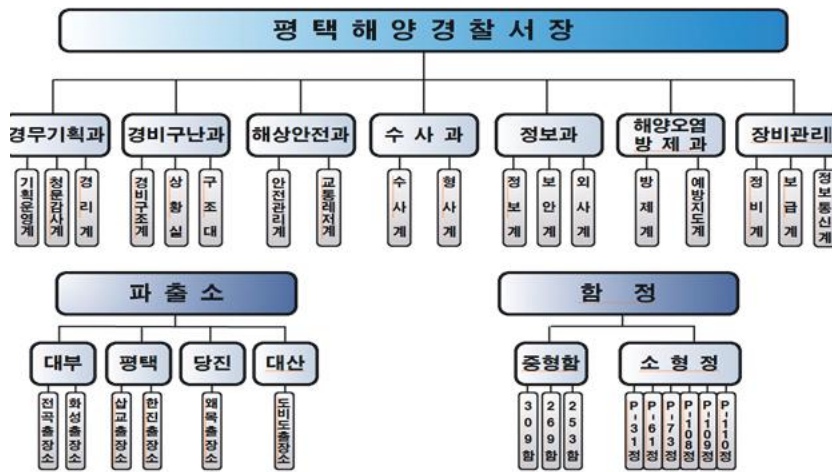
당시 평택해양경찰서 신설은 우리 바다에 대한 주권 수호 강화 요구, 서해 중부 해상 물동량 증가에 따른 해양 사고 위험성 증가, 인천해양경찰서와 태안해양경찰서의 폭증하는 치안 수요 분담 필요성 등이 인정되면서 물밑 작업이 시작됐다.

특히 경기 남부 해역을 전담하는 해양경찰서 신설 필요성을 절감한 경기도민과 평택시민, 지역 시민단체, 국회의원, 지자체장 등의 성원과 관심 또한 평택해양경찰서 개서의 중요한 원동력으로 작용했다.

2000년대 중반 이후 평택해양경찰서 신설에 대한 공감대가 형성되자 2010년 11월 23일 해양경찰청에서 해양경찰서 신설 기본 계획을 수립하고, 같은 해 12월 6일에 구자영 총경을 단장으로 한 ‘평택해양경찰서 개서 추진단’이 설치됐다.

2011년 2월에는 경기도 평택시 포승읍 만호리 평택항마린센터 2층과 3층에 임시 청사를 정했으며, 당시 개서 추진단장인 구자영 총경을 초대 서장으로 한 평택해양경찰서가 2011년 4월 1일 정식으로 문을 열었다.

[2011년 개서 당시 평택해양경찰서 조직도]



## ○ 해상 관할

당시 서해지방해양경찰청 소속으로 문을 연 평택해양경찰서는 개서 즉시 인천해양경찰서와 태안해양경찰서 관할 해역을 인수하여 경기도 안산시 오이도 남쪽 해상에서 충청남도 서산시 대산읍 해상까지 총면적 5,163㎢의 바다 치안을 담당하게 됐다.



개서 당시 7개과, 함정 9척, 파출소 4개소, 직원 268명에 불과했던 평택해양경찰서는 10년이

지난 2021년 3월 현재 경찰관 및 일반직 직원 381명, 파출소 5개, 각종 경비함정 13척을 거느린 서해 중부 해역의 ‘작지만 강한’ 해양경찰서로 성장했다.

서해바다에 해양경찰서가 또 있어야만 하느냐는 당시 일부의 여론이 무색하게 평택해양경찰서는 경기 남부와 충남 북부 해상에서 눈부신 활약을 펼쳤다.



### ○ 서해바다의 인명 구조

지난 10년간 경기 남부와 충남 북부 해상에서 평택해양경찰서는 각종 해상 사고 선박 1,619척을 구조하고, 12,917명의 소중한 인명을 바다에서 구해냈다.

해양 사고에 대한 신속한 구조 대응 태세를 갖추기 위해 경기도 평택시 평택당진항에 있던 ‘평택해경 구조대’를 2016년 3월 18일 해양 사고가 자주 발생하는 경기도 화성시 제부도로 ‘전진 배치’하고, 경비함정과 파출소 근무 경찰관에 대한 구조 능력 강화에 힘쓴 결과다.



점점 늘어나는 불법 외국 어선의 배타적 경제수역 불법 조업을 막고, 대규모 해양 사고에 신속하게 대응하기 위해 2018년 2월 8일에는 1천 5백 톤급 경비함정(1502함)을 평택해양경찰서에 추가로 배치했다.





또한, 육지와 가까운 연안에서의 해양 사고 방지를 위해 2018년 1월 충남 서산시 대산읍에 위치한 대산파출소를 '구조거점 파출소'로 지정하고, 구조대원과 연안구조정을 추가로 투입했다.



평택해양경찰서 대산 구조거점 파출소는 일반경찰관과 특수구조대원이 함께 근무하면서 해양 치안, 구조, 구난, 해양오염 방제 등 복합적 임무를 수행하고 있다.

## 2. 해양 치안 질서 확립 및 해양오염 사고처리

### ○ 10년간 해양 관련 범죄자 1만 5천여 명 검거

서해 중부 해상에서 발생하는 해양 범죄에 대한 평택해양경찰서 대처도 발 빠르다는 평가다.

다른 해양경찰서에 비해 상대적으로 적은 수사 인력(18명)으로도 지난 2011년부터 2021년 3월까지 형법 위반사범 2,754명, 특별법 위반사범 12,984명 등 총 15,738명의 해양 관련 범죄자를 검거했다.



대표적인 경우는 ‘밀입국 베트남인 선원 검거’다. 평택해양경찰서는 2017년 9월 10일 평택당진항

에 떠 있던 8천 톤급 화물선에서 바다로 뛰어들어 우리나라로 밀입국한 베트남 선원을 경기도 화성시까지 추적하여 24시간 만에 검거했다.

평택해양경찰서의 마약류 단속도 돋보인다. 지난 2019년과 2020년에 양귀비를 해안가에서 불법 재배한 마약사범을 각각 6명, 17명 적발했고, 4,300여 주의 불법 양귀비를 압수하는 성과를 보였다.



### ○ 주요 해양오염 사고 97건 처리

해양경찰의 중요한 임무인 해양오염 방제 분야에서도 평택해양경찰서는 지난 10년 동안 서해 중부 해상에서 일어난 해양오염 사고 97건을 ‘소리 없이’ 처리했다.

일반직 공무원인 방제 전문가로 구성된 평택해양경찰서 해양오염방제과는 2011년 7월 3일 인천 옹진군 울도 해안에 좌



초된 1천 5백 톤급 화물선에서 기름이 흘러 나오는 것을 신속하게 막아 대규모 해양오염 사고를 사전에 방지하기도 했다.

또한, 평택당진항에서 발생하는 해양오염 사고를 신속하게 처리하기 위해 2012년 1월 12톤 소형방제정을 추가로 들여와 운용 중이며, 대형 해양오염 사고 처리를 위해서 400톤급 방제정 2척이 이미 평택해양경찰서에 배치되어 있다.



### 3. 조직 개편 수난과 신청사 준공

이런 가운데 지난 2014년 11월 19일에는 비극적인 서해 세월호 사고의 사후 대처 과정에서 경찰서 기능을 해양 구조 위주로 재조직하면서 국민안전처 중부지방해양경비안전본부 소속 평택해양경비안전서로 개편됐다.

평택해양경비안전서로 개편되면서 경무기획과는 기획운영과로, 수사과와 정보과는 해양수사정보과로 조직이 축소되는 등 해양 안전 및 구조 중심의 조직으로 탈바꿈하려는 노력이 있었다.

그러나, 해양경비안전서 개편은 해양 범죄 대응 역량 약화 및 구성원 사기 저하라는 문제점이 크다는 안팎의 비판이 거뒀다.

이에 따라 2017년 7월 26일에는 정부조직법 개정으로 다시 중부지방해양경찰청 소속 '평택해양경찰서'로 재탄생하기도 했다.





## ○ 2017년 포승읍 신영리에 신 청사 준공

평택해양경찰서는 2011년 4월 1일 이후 평택항마린센터에 임시 청사에서 업무를 수행하다가 2017년 5월 25일 경기도 평택시 포승읍 신영리에 부지 3,058㎡(제곱미터), 지상 5층 규모의 신 청사를 준공했다.



구 청사(평택항 마린센터)



신 청사

평택해양경찰서 청사는 총 사업비 149억여 원이 투입되어 2014년 11월 20일 착공한 뒤 2년 6개월의 공사 기간을 거쳐 완공됐으며, 사격장, 운동장, 무기탄약고, 체력단련실, 유치장 등을 갖추고 있다.

신 청사가 완공되면서 그동안 인근에 있는 경찰서 유치장을 찾아 범죄자를 ‘맡기던’ 어려움이 사라져 충실한 범죄 수사가 가능해졌으며, 넓고 쾌적한 업무 환경이 확보되는 계기가 됐다.

## ○ 역대 서장 10명, 초대 서장은 남해해경청장으로 퇴임

역대 평택해양경찰서장은 초대 구자영 총경을 시작으로 10명의 서장이 거쳐 갔으며, 현재는 11대 서장으로 2022년 1월에 취임한 서정원 총경이 현장에 강한 평택해양경찰서를 만들기 위해 노력하고 있다.

초대 평택해양경찰서장을 역임한 구자영 총경은 포항해양경찰서장을 거쳐 서해지방해양청장, 중부지방해양청장, 남해지방해양청장을 역임하고 지난 2020년 치안감으로 퇴직했다.

## ○ 여성 경찰관 늘고 '총경' 2명 배출

평택해양경찰서에서는 경찰의 꽃으로 불리는 총경도 2명이나 배출했다. 시인이자 해양경찰 최초의 여성 서장으로 유명한 박경순 총경은 2017년 평택해양경찰서 해양안전과장으로 재직하며 직원들과 한술밥을 먹었다. 박경순 총경은 지난 1986년 최초의 여성 경찰관으로 해양경찰에 들어왔으며, 1993년 해양경찰 창설 이래 최초의 총경으로 진급했다. 박경순 총경은 울진해양경찰서장을 거치고 현재는 평택해양경찰서장을 끝으로 퇴직하였다.

평택해양경찰서에서 기획운영과장으로 근무하던 서영교 서장도 지난 2016년 총경으로 승진해 울진해양경찰서장, 남해지방해양경찰청 구조안전과장을 거쳐 현재 남해지방해양경찰청 기획운영과장으로 재직하고 있다.

2011년 경찰서 문을 열 당시 17명으로 7%에 불과했던 평택해양경찰서 여성 경찰관도 이제 47명으로 늘어나 전체 정원의 12%를 차지하고 있다.

평택해양경찰서 개서 초기에는 대형 경비함정이 없어 여성 경찰관이 해상 근무를 할 수 없었지만, 지금은 1천 5백 톤급 대형 경비함에 4명의 여경이 승함하여 우리나라의 바다를 지키고 있다.

최일선 해상 치안 현장인 5개 해양경찰 파출소에 근무하는 여성 경찰관도 2011년도 7명에서 2021년 13명으로 늘어났다.

현재 평택해양경찰서에는 일반직으로 구성된 해양오염방제과에 여성 공무원 6명도 근무하고 있다.

## 4. 국민을 위한 해양경찰 수사 개혁 및 구조 교육훈련 강화

평택해양경찰서는 현장에 강한, 신뢰받는 해양경찰을 만들기 위해 역점 과제를 추진하고 있다.

첫 번째는 해양 수사 과정에서의 인권 보호 강화다. 수사권 조정으로 경찰관의 권한이 상대적으로 강화되면서 해양경찰에 요구되는 과제다.

평택해양경찰서는 수사권 조정에 따른 책임 수사



구현을 위해 △수사 심사관 제도 도입 △수사과장의 수사 경찰관 지휘 강화 △수사 인권 교육 강화 △수사관의 해양 수사 능력 고도화 등을 적극적으로 추진하고 있다.



두 번째는 능력이 있는 해양 구조 전문가 육성을 위한 교육 훈련 시스템 구축이다.

평택해양경찰서는 2021년부터 경찰서 기획운영과에 교육훈련계를 신설하여 경비함정, 파출소, 경찰서 훈련을 통합하여 운영하고 있다.

경찰관 6명으로 구성된 교육훈련계는 그동안 기획운영과, 경비과, 해양안전과로 흩어져 있던 경찰관 교육훈련을 하나로 통합하여 실질적인 해양 및 구조 전문가를 육성하기 위해 노력하고 있다. 평택해양경찰서장은 “해양경찰이 현재 수행하고 있는 업무를 통합화, 전문화, 구체화하여 현장에 강한 해양 전문 집단으로 만드는 것이 목표”라고 설명하고 “특히 수사 분야에서는 해양 수사 경찰관의 전문화, 인권 보호 의식 내재화로 국민 인권 보호에 앞장서는 평택해양경찰로 재탄생하도록 노력하겠다”고 설명했다.

또한 “해양경찰은 바다에 대해서는 그 누구보다 전문가가 되어야 한다고 생각한다”며 “개서 10주년을 맞아 국민에 봉사하고, 신뢰받는 평택해경, 지역 주민과 함께 하는 평택해경이 되도록 노력하겠다”고 다짐했다.



## CHAPTER 02

# 사진으로 보는 평택해경서 연혁사

2011. 04. 01.	2012. 02. 16.	2013. 04. 02.	2014. 11. 19.	2015. 08. 18.	2016. 05. 27.
평택서 개서	500톤급 중형함 516함 배치	유해수산물 근절 대책본부 출범	평택해양경비안 전서로 개편	해상 대테러 종 합 훈련 실시	연안안전 시민 연합 발대식
2017. 05. 25.	2018. 02. 08.	2019. 06. 26.	2020. 05. 06.	2021. 04. 01.	
신청사 준공	1,500톤급 대 형함 1502함 배치	민간해양구조세 력 통합 발대식	제부도 구조대 신청사 준공	평택해경서 개 서 10주년	

평택해경서의 탄생을 시작으로 여러 행사 등

지난 10년간의 성장 과정을 소개합니다.

## 사진으로 함께 보는 연혁사

2010

‘10. 11. 23.

· 평택해양경찰서 신설 기본 계획 수립

‘10. 12. 6.

· 평택해양경찰서 개서 추진단 설치 (단장 구자영)

2011

‘11. 4. 1.

· 평택해양경찰서 개서 (초대 서장 총경 구자영)



‘11. 4. 14.

· 평택해양경찰서 당진파출소 승격



‘11. 5. 10.

· 평택해양경찰서 중형함정 253함 퇴역





‘11. 6. 14.

· 해양치안협의회 발족 및 정기 총회



‘11. 7. 11.

· 해양경찰 122 상황 관제 시스템 구축



‘11. 7. 27.

· 300톤급 중형 경비함 318함 배치



‘11. 9. 1.

· 화성시 궁평항에서 연안 정화 활동 실시



‘11. 12. 27.

· 보급창고 준공식



2012

‘12. 1. 12.

· 평택당진항에 10톤급 소형방제정 배치



‘12. 2. 16

· 최신에 500톤급 중형 경비함(516함) 배치



‘12. 2. 27

· 평택해양경찰서-평택경찰서 합상 간담회



‘12. 2. 28

· 안산파출소 개소식 (출장소에서 파출소로 승격)





‘12. 3. 21

· 핵 안보 정상회의 대비 해상 대테러 훈련 실시



‘12. 4. 2

· 개서 1주년 기념식 개최 (평택항 마린센터 강당)



‘12. 4. 5

· 검역 공무원 뇌물 수수 적발



‘12. 5. 17

· 수사 전담 요원 경진대회



‘12. 6. 5

· 대전 국립묘지 묘역 참배



‘12. 6. 12

· 어촌계 자매결연(화성시 매항리 어촌계)



‘12. 7. 5

· 제2대 김영모 서장 취임



‘12. 7. 12

· 지역 해난수난구조회의



‘12. 8. 23

· 을지훈련 연습



‘12. 9. 20

· 평택해경 자전거 순찰대 발대식





‘12. 9. 26

· 육군 51사단과 해상작전 협력 양해각서 체결



‘12. 10. 20

· 영인산 등산



‘12. 12. 6

· 지역민과 함께하는 해양경찰 악단 공연 개최



‘12. 12. 12

· 평택시 사랑의 연탄 나눔 봉사 활동 참여



‘12. 12. 28

· 평택파출소 안섬출장소 개소식 개최



2013

‘13. 1. 29

· 60억대 위조 명품 지갑 제조 유통업자 적발



‘13. 4. 2

· 상반기 본청 주관 해상종합훈련





‘13. 6. 13

· 유관기관 탐방(동국제강)



‘13. 6. 17

· 수원보호지청과 업무 협약 체결



‘13. 6. 28

· 지역 합동 해상방제 훈련



‘13. 7. 31

· 을지연습 훈련



‘13. 9. 3

· 하반기 해상 종합훈련



‘13. 9. 24

· 제60주년 해양경찰의 날 기념식



‘13. 10. 9

· 산악 등반 및 체육대회



‘13. 12. 30

· 평택해양경찰서 대산파출소 신축 청사 준공





2014

‘14. 1. 3

· 제3대 맹주한 서장 취임



‘14. 1. 10

· 가짜 명품 2억여 원 판매업자 적발



‘14. 2. 11

· 최신예 300톤급 중형함 316함 배치





‘14. 4. 3

· 평택해양경찰서 개서 3주년 기념식 개최



‘14. 8. 28

· 대규모 해양사고 대비 인명 구조 훈련 실시







‘14. 11. 19

· 평택해양경비안전서로 개편



‘14. 12. 10

· 최신에 50톤급 소형 경비정(P-108정) 취역



‘14. 12. 23

· 평택해양경비안전서 청사 신축 기공식



2015

‘15. 1. 27

· 제4대 신동삼 서장 취임



‘15. 3. 19

· 민관군 합동 인명 구조 훈련 (평택당진항)



‘15. 5. 12

· 해상종합 훈련 실시





‘15. 6. 3

· 대규모 위험유해물질 유출 합동 훈련 (홍익태 본부장 참석)



‘15. 7. 13

· 시흥 화학재난 합동 방재센터와 업무 협약 체결



‘15. 8. 11

· 불법 외국 어선 단속 역량 강화 훈련



‘15. 8. 18

· 해상 대테러 종합훈련 실시(평택당진항)





'15. 12. 11

· 국제여객선 해상 추락 선원 구조



2016

'16. 3. 10

· 평택대학교와 상호협력 협정 체결





‘16. 3. 29

· 지역해상수난구호대책 회의



‘16. 4. 1

· 평택해양경찰서 개서 5주년 행사



‘16. 5. 19

· 재난 대응 안전한국훈련



‘16. 5. 27

· 연안안전 시민연합 발대식



‘16. 5. 26

· 평택해경 행복나눔미 봉사단체 발대식



‘16. 8. 12

· 청소년 배와 바다 알리기 행사



‘16. 9. 9

· 해양경찰의 날 행사



‘16. 10. 18

· 경기평택항만공사와 업무 협약 체결



‘16. 11. 17

· P-109정 퇴역식



‘16. 11. 22

· 평택 연안안전시민연합 창립총회 기념



‘16. 12. 19

· P-109정 취역식





2017

‘17. 1. 5

· 제6대 김두형 서장 취임



‘17. 2. 27

· 김양제 경기남부경찰청장, 평택해경 방문



‘17. 3. 28

· 해상수난구호 대책회의



‘17. 4. 23

· 신축 청사로 이전



‘17. 5. 1

· 이원희 중부해경본부장, 평택해양경찰서 방문



‘17. 5. 25

· 신 청사 준공식 (평택시 포승읍 신영리)





‘17. 5. 31

· 수난대비 훈련



‘17. 5. 31

· 해양 치안위원회 정기회의



‘17. 6. 15

· 평택소방서와 합동 화재진압 훈련



‘17. 6. 22

· 청사 내 조종면허 PC시험장 개장



‘17. 7. 12

· 민간해양구조대 총회



‘17. 7. 18

· 평택해양경찰서 전용부두 이전 및 준공식



‘17. 7. 26

· 정부조직법 개정에 따라 평택해양경찰서로 개편

\* 해양수사정보과가 수사과와 정보과로 분과



‘17. 8. 25

· 최신에 50톤급 소형 경비정 P-110정 취역







‘17. 9. 13

· 해양경찰의 날 기념



‘17. 9. 24

· 평택항 마라톤대회



‘17. 10. 15

· 구명조끼 입고 함께 걷기 대회





‘17. 11. 3

· 대산항에서 여객기 해상 추락 사고 구조 훈련



‘17. 11. 7

· 평택해양경찰서 한진출장소 준공식



‘17. 11. 21

· 최신에 150톤급 중형 방제정 방제 23정 취역



‘17. 11. 23

· 평택해양경찰서 경승실 개원



‘17. 12. 12

· 시민인권 보호단 위촉식



2018

18. 1. 25

· 평택성모병원과 업무 협약 체결



‘18. 2. 8

· 천 5백톤급 대형 경비함(1502함) 배치

\* 기존 516함은 여수해경으로 전환 배치, 317함은 평택해경으로 전환 배치



‘18. 3. 20

· 새봄맞이 연안 환경 정화 활동





‘18. 5. 5

· 해군 2함대에서 어린이날 경비함정 공개 행사



‘18. 5. 11

· 영인산 등반 및 체육대회





‘18. 5. 18

· 부처님 오신 날 안전 기원 법회



‘18. 8. 7

· 평택 청북에서 평택해경과 함께하는 생존 수영 행사 실시



‘18. 8. 20

· 제7대 여성수 서장 취임



‘18. 8. 28

· 성어기 대비 유관기관 협업 회의(2함대)



‘18. 9. 7

· 제65주년 해양경찰의 날 기념식



‘18. 9. 12

· 경찰대 치안정책과정 치안 현장 방문



‘18. 10. 10

· 해안방제 합동 훈련



2019

‘19. 3. 12

· 지역구조본부 불시 운영 훈련 실시



‘19. 4. 17

· 해상종합 훈련





‘19. 4. 19

· 해양경찰 새 근무복 착용



‘19. 5. 27

· 을지태극연습 실시



‘19. 6. 5

· 현충일 추념 행사





‘19. 6. 10

· 양귀비 불법 재배 적발



‘19. 6. 26

· 민간해양 구조 세력 통합 발대식 개최



‘19. 7. 3

· 민간 합동 해양오염 방제 훈련 실시



‘19. 7. 12

· 제8대 김석진 서장 취임



‘19. 8. 1

· 왜목해수욕장 안전관리 현장 점검



‘19. 9. 24

· 제부도 국민방제대 발대식



‘19. 9. 23

· 불시 수난대비 합동 훈련



‘19. 11. 7

· 평택해경 안산파출소 신청사 준공식 개최



2020

‘20. 2. 18

· 헌혈 행사 기념





‘20. 2. 27

· 코로나19 심각 단계에 따른 방역 조치 강화



‘20. 3. 5

· 코로나19 의심자 긴급 이송 훈련 (제부도)



‘20. 3. 25

· 비대면 파출소 훈련 실시



· 코로나19 관련 한 줄 및 칸막이 식사





‘20. 5. 6

· 제부도에서 평택해경 구조대 신청사 준공식



‘20. 7. 10

· 대산파출소 잠수 훈련



‘20. 7. 10

· 제9대 이상인 서장 취임



‘20. 7. 14

· 경비함정 및 전용 부두 점검



‘20. 7. 17

· 수난대비 합동 훈련





‘20. 7. 27

· 정책자문위 정기회의





'20. 7. 28

· 당진소방서 인명구조 합동 훈련



'20. 9. 15

· 오윤용 중부지방해경청장, 평택해양경찰서 방문





‘20. 9. 19

· 다중이용선박 안전관리 현황 점검



‘20. 9. 29

· 당진 전통시장 방문 행사



‘20. 10. 22

· 시민 인권보호단 정기회의



‘20. 11. 5

· 불법 외국 어선 단속 훈련



2021

‘21. 2. 9

· 다중이용선박 안전관리 점검



‘21. 3. 25

· 수난대비 훈련



‘21. 4. 1

· 평택해양경찰서 개서 10주년 각종 기념행사



‘21. 4. 9

· 궁평항 밀집 화재 진압훈련



‘21. 6. 3

· 민관합동 해양 정화 활동 행사





‘21. 6. 28

· 김병로 중부해경청장 평택서 방문 및 현장 점검



‘21. 7. 15

· 제10대 박경순 서장 취임



‘21. 9. 29

· 화학물질 사고 대응 민관합동 훈련





‘21. 10. 9

· 해양레저 안전 캠페인 및 홍보 행사



‘21. 10. 10

· 좌주된 8명 탑승 낚시어선 구조



‘21. 10. 18

· 해상종합 훈련



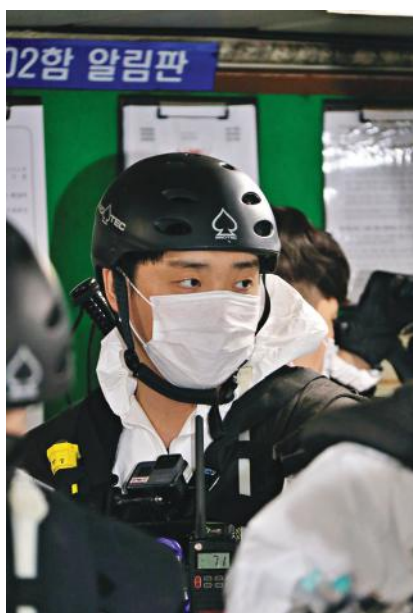
‘21. 10. 23

· 낚시어선 안전 캠페인 행사



‘21. 10. 25

· 불법 외국 어선 단속 훈련



‘21. 11. 27

· 해안가 방제 훈련 실시



‘21. 12. 19

· 제부도 바닷길 승용차 추락, 일가족 5명 구조





2022

‘22. 1. 7

· 제11대 서정원 서장 취임



‘22. 2. 23

· 서정원 평택해양경찰서장, 해상치안 점검



‘22. 3. 7

· 도서 지역 투표함 호송 지원



‘22. 4. 5

· 제77회 식목일 맞이 경찰서 환경 정화 활동





‘22. 5. 7

· 구명조끼 입기 캠페인 행사



‘22. 5. 18

· 양성평등 소통 공감 간담회 실시



‘22. 5. 23

· 안산시 말육도 인근 해상 익수자 구조



‘22. 6. 15

· 수난대비 유관기관 합동 훈련



‘22. 7. 6

· 탄도항 인근 해상에 추락한 50대 여성 구조



‘22. 7. 18

· 마지막 의무경찰 환송





**PART II**

**《주요 사건사고  
및 반성》**





# CHAPTER 01

## 연도별 주요 사건사고

평택해양경찰서가 지난 10년 동안  
경험하였던 주요 사건사고와 성과를 모았습니다.  
해양경비, 안전, 치안, 환경 등 연도별 사건사고를 소개합니다.

## 2011년 주요 사건사고

1-1

### 해양사고



▲ 탈출 구명정



▲ 좌초된 선박



▲ 사고선박

### 좌초 화물선 승선원 17명 구조

(1,528톤, 화물선, 승선원 17명)

2011. 7. 3. 중국 룡코우항에서 출항하여 인천항 입항 중이던 화물선이 울도 인근 해상에서 암초에 부딪쳐 우현 30도로 기울어진 상태로 좌초되었다. 당시 승선원은 17명으로 선수가 암초 사이에 끼어 선수 좌현 폭 70cm, 길이 5m가 찢어져 선미 조타실 하부까지 침수된 상태였다. 신고 접수 후 평택해경은 신속하게 현장으로 이동하여 승선원 17명 전원 구조하였으며 태안서, 인천서, 민간 구조선 등 인근 구조 세력 지원을 받아 함정 12척을 동원하여 해양오염 대비 오일펜스 전장 조치를 하고 구조대가 선내·외 잠수하여 피해 부위를 파악하는 등의 현장 조치를 하였다. 다만, 관할 해역에 대한 취약개소 등 항행상 위험물 정보 제공이 충분했더라면 사고를 예방할 수 있었을 것으로 보인다.

### TAIYUE호 항로 착오 미숙 좌초 침몰

(1,528톤, 화물선)

2011. 7. 3.(일), 08:35경 인천광역시 옹진군 덕적면 울도 해상·해안에서 TAI YUE호의 항로 착오 미숙으로 좌초·침몰되어 기름 및 규산나트륨이 유출된 사고이다.

방제21호정 및 해양오염방제과 직원 9명, 지역 주민 등이 오일펜스 440m를 이용하여 이동·확산 방지 및 유흡착재로 유출유 흡착 수거조치를 하였다.



▲ 불법 채취 키조개

## 불법 채취 키조개 2억 5천만 원대 유통 사범 검거

경기 서해안 일대에서 무허가 잠수기를 이용해 채취한 키조개를 유통한 A씨 검거

A씨는 공기 압출기, 공기 공급용 호스 등 무허가 잠수기를 배에 설치하고 키조개를 채취한 화성·안산 일대 어민들로부터 키조개 7만 5천여 개, 1억 5천만 원어치를 매입한 뒤 시중에 팔아 1억 원가량의 차익을 챙긴 것으로 나타났다.



▲ 언론 보도 내용

## 밀수입된 중국산 마늘 판매범 검거

2010년 10월 초부터 2011. 9. 15.까지 평택항국제여객선터미널에서 소상공인(일명 보따리상)들이 수입 신고 없이 들여온 중국산 마늘을 구입하여 서울 경동 시장 등 마늘 도매상인들에게 판매하였으며, 2011. 9. 15. 11:20경 평택항국제여객선터미널 내 주차장에서 평택과 중국 위해 사이를 왕래하는 보따리상 8명으로부터 관계당국에 신고 없이 반입한 중국산 마늘 245kg을 운반하는 장면을 현장에서 발견하여 단속 실시, 식품위생법 위반 혐의로 현장 검거



## 2012년 주요 사건사고

2-1

### 해양사고



▲ 모래운반선 충돌



▲ 충돌한 국제여객선



▲ 우진호·우진1호 전복 침몰



### 국제여객선-모래운반선 충돌

(24,112톤, 여객선, 승선원 440명)

2012. 1. 19. 중국 웨이하이항에서 평택항으로 향하던 국제여객선이 울도 인근 해상에서 작업 중이던 모래운반선과 충돌했다. 당시 국제여객선에는 승무원 49명, 승객 391명 등 총 440명, 모래운반선에는 2명의 인원이 승선하고 있었으나 다행히 인명 피해는 발생하지 않았다. 이에 평택해경은 태안서, 해군 등 인근 구조 세력 지원을 받아 함정 11척, 예인선 3척 등을 동원하여 국제여객선 및 모래운반선의 현장 안전관리를 하였고 모래운반선의 기관실 연료탱크에 있는 연료유 18t을 빼낸 뒤 두 선박을 분리시키는 등 초동 조치를 하여 해양오염은 발생하지 않았다.

### 용접작업 중 폭발 충격으로 인한 우진호·우진1호 전복 침몰사고

2012. 1. 3. 13:15경 충청남도 서산시 대산읍 대산항 관리 부두에 계류하여 용접작업 중이던 우진호에서 폭발 및 화재가 발생하여 전소·침몰, 우진호에 계류 작업 중이던 우진1호가 전복 후 침몰한 사고이다.

방제21호정 등 6척, 해경 등 55명이 동원되어 유흡착제(매트형) 70kg 이용 유출유 흡착, 제거 조치하였으며, 경유 약 215ℓ, 폐유 약 40ℓ를 수거하였다.



## 2013년 주요 사건사고

3-1

### 해양 치안 질서 확립



▲ 모래 전용부두

### 80억대 바닷모래 빼돌린 책임자 3명 검거

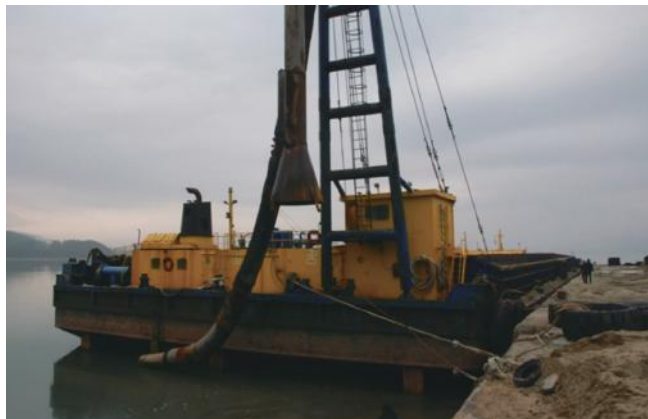
바닷모래 수십억 원어치를 빼돌려 팔아 온 현장 책임자가 등 3명 검거.

모래 전용부두 건설 공사장에서 바닷모래를 몰래 빼돌려 판매한 (횡령) 건설 총괄책임자 A씨 등 3명을 검거했다.

A씨 등은 2011년 10월부터 2013년 초까지 평택시 포승읍 원정리 모래 전용부두 건설 현장에 사용해야 할 모래(61만㎥)를 시행사 몰래 빼돌려 판매, 80여억 원을 챙겼다.

이들은 또 부두 연약 지반 개량 공사용으로 사용된 나무와 저면 매트, 플라스틱 배수재 등 455t가량의 산업폐기물을 공사장 주변에 불법 매립한(폐기물관리법 위반) 사실도 확인하였고,

수사 결과 “A씨는 민간 자본이 투입된 부두 공사는 관리청의 관리가 비교적 허술하다는 점을 악용해 부두 공사에 사용돼야 할 바닷모래를 대량으로 빼돌렸다” 하며, 시행사 몰래 골재 판매업체를 차려 놓고 모래를 빼돌려 온 것으로 드러났다.



## 해양치안 질서 확립



▲ 가짜 발기부전 치료제



▲ 충돌사고로 인한 익수자 구조

### 가짜 발기부전 치료제 재포장 판매한 일당

중국에서 선박을 이용, 대량 밀수된 가짜 발기부전 치료제를 서울 방화동 소재의 가정집에서 정품과 같은 포장 용기에 재포장 및 일부 직접 제조하여 수도권 일대의 성인용품 판매점에 판매하여 73억 상당의 침해금액을 발생시킨 일당 상표법 위반 혐의로 3명 검거.



▲ 가짜 발기부전 치료제 증거품

### 입파도 북동방 낚시어선과 레저보트 충돌

2013. 8. 17. 10:44 경기도 화성시 입파도 북동쪽 약 100m 해상에서 9톤 낚시어선이 2.3톤급 레저보트 측면을 들이받아 보트가 뒤집혔다. 이 사고로 보트에 타고 있던 10명이 바다에 빠졌고 9명은 인근 레저보트에 의해 구조됐다. 1명은 전복된 레저보트에 갇혀 있다가 출동한 경찰관에 의해 구조돼 실종자 없이 전원 구조되었으나 1명이 병원으로 옮겨 치료를 받던 중 숨졌다.



▲ 충돌사고로 인한 익수자 구조 현장

## 2014년 주요 사건사고

4-1

### 해양사고



▲ 엔진 고장 여객선



▲ 여객선 안전 관리



▲ 사고선박



▲ 배출된 유해액체물질

### 국제여객선 엔진 고장

(14,991톤, 국제여객선, 승선원 703명)

2014. 5. 8. 평택↔연운항을 운항하는 국제여객선이 평택항으로 입항 중 격렬비열도 인근 해상에서 좌현 엔진 고장으로 우현 엔진만을 이용하여 입항하게 되었다. 당시 국제여객선에는 승무원 48명, 한국인 승객 63명, 중국인 승객 591명을 포함한 총 703명의 인원이 승선하고 있었으며 좌현 엔진 고장으로 입항 시간이 4시간 25분이나 지연되었지만, 다행히 선내 응급환자는 없는 상황이었다. 이에 평택해경은 태안서, 인천서 등 인근 구조 세력 지원을 받아 함정 8척, 헬기 1대, 예인선 1척 등을 동원하여 국제여객선의 안전한 입항을 위해 이동해역의 안전 관리를 하는 등 최선의 노력을 다하여 국제여객선이 안전하게 입항할 수 있도록 하였다.

### 현대그린파워(주) 유해액체물질 배출 적발

2014. 8. 31. 현대제철 부두 해상 거품 발생 민원신고 관련 조사 중 현대그린파워(주)에서 유해액체물질 γ류 폴리다이메틸 실록산이 함유(18%)된 소포제를 해양에 배출한 사실을 적발한 사건이다. 현대그린파워(주) 발전소의 냉각수 배출로 발생하는 거품을 억제하기 위해 2012년도 1월부터 2014년도 8월 31일까지 유해액체물질 Y류(폴리다이메틸 실록산) 22,273kg을 해양에 배출하였다.

## 2015년 주요 사건사고

5-1

### 해양치안 질서 확립



▲ 무등록 선박



▲ 가짜 상품

### 무등록 선박 바꿔치기 판매한 선주 등 검거

1t급 무등록 어선을 등록 선박으로 속여 판매한 선주 A씨와 선박 판매 소개업자 B씨 2명 검거함. A씨 등은 2010년 9월 C씨에게 무등록 선박을 등록된 것으로 속여 팔아 5천500만 원을 챙겼다.

A씨는 당시 자신이 소유한 다른 등록 선박의 선적증서와 안전 검사 증서를 C씨에게 보여줘 문제가 없는 선박인 것처럼 속였고, A씨는 C씨가 급하게 돈이 필요하다며 해당 어선을 다시 매입해달라고 하자 3천500만 원에 매입했다.

한 달여 뒤 A씨 등은 D씨에게 자신이 소유한 또 다른 무등록 어선을 판매하면서 같은 수법으로 속여 2천500만 원을 챙겼다.

### 짜퉁 명품 제조하여 판매한 일당 검거

위조 상표 구두 등 상품을 전국에 택배를 통해 판매하고 있다는 첩보를 입수하고 서울특별시 강동구 소재 비밀 제조공장·보관창고·차량 등 10곳에 비밀제조공장 및 보관창고를 마련하고 외국 유명 브랜드 장지갑·반지갑 및 명함 지갑, 키홀더 등을 제조하여 서울 동대문시장 노점상 등에 판매해 67억여 원 상당의 침해금액을 발생시킨 일당 4명 상표법 위반 혐의로 검거하였다.



## 18중양호 침수로 인한 기름 유출 사고

(1,018톤, 모래운반부선, 인천 선적)

2015. 10. 3. 13:30경 인천광역시 옹진군 굴업도 인근에서 모래 채취 작업 후 대부도로 입항하던 18중양호가 16:00경 침수되는 것을 확인, 17:30경 사승봉도 해안가에 고의 좌우하였으나 기관실이 침수되어 기름이 유출된 사고이다.

선박 4척, 인원 43명, 오일펜스 150m, 유흡착재 202kg, 중질유 부착재 20kg 등 이용 방제작업 실시 및 자월면 주관 주민들이 동원되어 갯닥이 작업 등을 실시하였으며, B-A유 약 300ℓ, 해수 포함 13.2ton, 순수기름양 7.99t를 유류 이적 조치하였다.



▲ 수거된 기름

## 2016년 주요 사건사고

6-1

### 해양사고



▲ 화재 진압 중



▲ 화재 선박



▲ 무단 배출된 준설토



### 제부도 양식장 관리선 화재 진압

(3.95톤, 양식장 관리선, 승선원 2명)

2016. 6 23. 제부도 선착장 정박 중인 김 양식장 관리선 선장이 부선에 적재된 그물을 양수기로 세척하는 과정에서 양수기 과열로 주변 기름통에 불꽃이 옮겨붙으면서 관리선 및 부선에 화재가 발생했다. 이를 해상순찰 중이던 평택해경 구조대가 발견하여 상황실 상황 전파 후 선원 2명을 신속하게 구조한 후 CO2소화기 및 배수펌프를 이용하여 선박 2척 화재 진압을 완료하였다. 이는 순찰 중 사고 현장을 발견하여 출동 준비 등 지체 없는 대응으로 화재 선박의 소손을 최소화한 성공적인 상황 대응이었다.

### 해상 준설토 무단 배출한 공사 관계자 등 검거

평택당진항 인근 해상 준설 공사장에서 해상에 준설토를 무단으로 배출한 혐의로 공사 관계자 A씨 등 공사업체 검거.

A씨는 해상 준설토 일부를 평택당진항만 인근 해상에 5회에 걸쳐 2,560m<sup>3</sup>가량을 배출한 것을 검거하였다.

준설지역 인근 해상에 무단 배출한 준설토가 다시 준설 현장에 밀려 들어와 쌓이면 재준설 시기가 앞당겨져 세금 낭비로 이어질 수 있고, 항만의 수심 유지는 해상사고 방지를 위한 필수 요소라며, 국가 항만의 수심에 영향을 줄 수 있는 이러한 불법 행위는 국가 발전 및 안전을 저해할 수 있다.

A씨는 해상 준설공사가 관리·감독이 어렵다는 점을 이용해, 정해진 투기장이 아닌 해상에 준설토를 배출하는 수법으로 3천6백여만 원의 공사비를 절감한 것으로 드러났다.

## 2017년 주요 사건사고

7-1

해양치안

질서 확립



▲ 중독환자 이송

### 준설작업선 가스 중독 응급환자 4명 구조

(315톤, 준설작업선, 승선원 5명)

2017. 1. 19. 평택항 내 준설선 정박지에서 투묘 중이었던 준설작업선의 선장이 어지럼증을 호소하며 구토하는 선원을 발견하고 침실에 취침 중인 나머지 선원 3명의 이상 여부를 확인하였으나 대답이 어눌하여 즉각 신고하였다. 신고를 접수한 해양경찰 및 119 구급대원이 함께 출동하였으며 당시 시정이 좋지 않아 사물 분별이 불가한 상황으로 신고자에게 소리 및 등화로 위치를 알리게 하는 등 접근이 쉽도록 조치하였다. 이후 안전하게 부두에 도착하여 119 구급차를 이용, 병원에 이송하도록 하였다.



▲ 가스 중독환자

## 해양사고



▲ 선박 화재 진압



▲ 침몰 선박

### 입파도 레저기구 화재

(모터보트, 2.9톤, 200마력, 승선원 5명)

2017. 8. 6. 08:09 경기도 화성시 입파도 학산서 인근 해상에서 라면을 끓이기 위해 휴대용 가스레인을 켜 순간 원인 미상의 폭발 발생, 5명 중 3명이 해상으로 탈출 후 구조를 요청하였고 인근에서 레저활동 중이던 민간 보트 2척(문경호, 환경호)이 접근하자 2명이 추가로 해상 탈출하여 모두 구조되었다.



### 이수P-2호 침몰 해양오염사고 (준설선)

2017. 2. 11. 09:46경 평택당진항 내항 관리부두에서 정박하던 중, 원인 미상으로 침몰하여 B-A, 경유, 유성혼합물 등이 유출된 사고이다.

선박 5척, 인원 26명 등이 동원되었으며, 유회수기, 오일펜스 200m, 유흡착재 290kg 등을 이용하여 방제작업 실시하여 B-A 유, 윤활유, 폐유 등 약 47.72kℓ(이적량 포함)를 수거하였다.



## 2018년 주요 사건사고

8-1

### 해양사고



▲ 부표 위에 떠 있는 실종자



▲ 실종자 구조 현장



▲ 선박 화재 진압



### 바다에 빠진 미얀마인 선원 구조

(1,594톤, 화물선, 승선원 11명)

2018. 8. 12. 입파도 정박지에 투묘 중이던 화물선의 기관사가 23:00경 동료 선원(7명)과 맥주 1박스(24캔)를 나누어 마신 후 다음 날 04:00경 선미에서 발을 헛디뎈 해상에 추락하였다. 미얀마인 선원은 해상 표류 중 어구 부표에 올라타 6시간 동안 버틴 끝에 경비정에 의해 구조되었다. 표류예측시스템을 이용하여 북서쪽으로 조류를 따라 이동하였을 것으로 판단하고 실종자 추정 위치를 집중 수색한 결과 수색 1시간 만에 극적으로 구조할 수 있었다. 해상 근무자는 항상 바다에는 해양 안전 위해요소 및 사고가 있을 가능성을 열어두고 야간에도 서치라이트를 이용한 적극적인 순찰이 필요할 것으로 보인다.

### 제주도 인근 레저기구 좌주

(모터보트, 1.49톤, 140마력, 승선원 5명)

2018. 12. 16. 13:56 전곡항에서 출항한 레저기구가 제주도 북서방 1.2해리 해상에서 어망, 양식장을 피하던 중 갯벌에 좌주되어 해로드 이용 신고하였다. 구조대원 3명 해상 입수 후 레저기구에 탑승 조치하여 민간해양구조선 이용 안전 수심 이동, 구조하였다. 신고자에 지속적으로 연락하여 안심할 수 있도록 조치하였으며 저조로 인해 구조정 접근 불가로 해상 입수하여 신속하게 구조 조치하였다.

\* 1월 3일 SBS 모닝와이드 “조난당한 보트를 위한 차가운 겨울 바다에 몸을 던졌던 평택해경” 방영



▲ 마약 증거품

## 마약 투약·소지한 외국인(조선족) 검거

(모터보트, 2.9톤, 200마력, 승선원 5명)

중국 내에서 ‘두통약’ 등으로 칭하는 알약 형태의 신종마약류를 국제여객선을 통해 밀수·투약 중이라는 첩보 입수하여 사건 진행하였고, 2018. 3. 26.(월) 서울시 금천구 소재 모텔 투숙 객실을 급습하여 향정신성의약품(필로폰) 투약 및 소지한 외국인(조선족)을 마약류 관리에 관한 법률 위반 혐의로 2명 검거하였다.

## 양승 G-16호 연료유 해양 유출 사고

(1,789톤, 준설선)



▲ 해상으로 유출된 연료유



2018. 11. 28. 07:00경 평택당진항 서부두 인근 해상에서 양승 G-16호 선장이 잠시 자리를 비운 사이 본선에 계류 중인 바지선 (코르크2000) 선두가 준설선의 전기를 바지선으로 공급하기 위해 전기연결 작업 중 스위치 착오로 F·O 이송펌프를 작동, 펌프와 연결된 이송 호스가 압력에 의해 탈락하여 연료유(B-A유)가 상갑판 빗물 구멍을 통해 해상으로 유출된 사고이다.

선박 11척, 인원 53명 등이 동원되어 유출착재 545kg, 중질유부 착재 70kg 등 이용, 방제조치하였으며, 폐기물 1,940kg을 수거하였다.

## 2019년 주요 사건사고

9-1

### 해양사고



▲ 사고선박

### 부유물 감김 낚시유선 승선원 47명 구조

(28톤, 낚시유선, 승선원 47명)

2019. 10. 6. 인천 남항부두에서 승객 45명 탑승 후 출항, 화성시 입파도 인근 해상에 도착하여 낚시 영업 중이었던 낚시 유선이 10:30 스크루에 부유물(로프)이 걸려 운항이 불가하게 되었다. 신고 접수 후 신속하게 경비정을 투입하여 승선원 47명을 전원구조하여 인명피해는 없었으며 평택해경구조대가 입수하여 부유물 확인한 결과 폐기물 약 400kg를 확인하여 제거 불가로 판단, 예인선을 섭외하여 안전하게 입항할 수 있게 조치하였다. 평소 관할해역에 대한 예방 순찰 및 유관기관, 민간세력 간 적극적인 정보 공유를 통해 해상 부유물을 사전에 발견·제거하였더라면 인명사고로 이어질 수 있는 해상사고를 줄일 수 있을 것으로 보인다.



▲ 사고 선박 승선원 구조 중

## 해양사고



▲ 구조된 선원들



▲ 침몰된 선박



▲ 익수자 구조



▲ 크레인 이용 인양 중

### 전북 침몰 낚시어선 해상 표류

(우리2호, 2.53톤, 삼길포항, 승선원 8명)

2019. 10. 8. 06:55경 충남 서산시 삼길포항에서 우리2호가 출항, 풍도 인근 해상에서 낚시를 마치고 대난지도 동방 1.4해리 해상에서 좌현변침 중 파도로 전복되어 8명이 해상으로 추락하였고 승객이 신고하였다. 경비함정, 파출소, 구조대 긴급 출동하여 해상 표류자 8명을 전원 구조하였으며, 수색 범위 지정, 세력별 구조 인원 공유, 전복된 낚시어선 위에 있는 상대적으로 안전한 요구조자보다 해상 표류자 우선 구조하는 등 신속한 구조 대응이 이루어졌다. 다만 신고자가 정확한 위치를 잘 알지 못하여 최초 신고 위치와 최종 위치가 약 5해리 차이가 발생하여 시간이 지체되었으며 전북 선박을 무리하게 예인하여 전복된 점, 위치부표를 설치하지 않아 추후 인양에 어려움이 발생하였다.

### 전북 모터보트 해상추락 익수

(모터보트, 0.27톤, 30마력, 승선원 3명)

2019. 9. 26. 07:40 운항자는 지인과 경기도 화성시 전곡항에서 출항, 아산만 11번 등부표 인근 해상에 도착하여 낚시 중 09:50경 선명 미상의 상선이 지나가면서 생긴 너울에 의해 모터보트가 전복되었으며 10:25 인근을 지나던 해군함정이 해상 표류자 2명을 발견하여 신고하였다. 경비함정, 파출소, 구조대 긴급 출동하여 인명구조에서 후송까지 원활한 상황처리가 이루어졌으며 전북 선박 침몰 방지를 위해 익수자 2명 구조 후 사전 동의를 얻어 방제 21호정 크레인 이용, 인양하고 원복 상태 유지하여 해경 전용부두까지 운송 후 선박소유자에게 인계하였다. 하지만 함정 비디오 배터리 방전, 데빗트 높이를 감안하지 않은 무리한 인양 등이 미흡한 점으로 남았다.



## 해양치안 확립



▲ 불법 펌프망



▲ 중국산 소시지

### 개불 1만여 마리 불법 조업 및 유통 20명 검거

경기 남부와 충남 북부 해상에서 불법 어업 활동 및 유통업자 등 20명을 검거하였다.

이들은 2019년 6월부터 5개월 동안 무등록 어선에 불법 펌프망을 설치하여 이를 이용해 개불 약 1만 2천 마리와 칠게, 키조개 등을 불법으로 포획하여 전국적으로 유통한 것으로 드러났다.

주범인 A는 구속, 나머지 19명은 불구속 송치하였다.



▲ 불법 채취 개불

### 밀수입된 중국산 소시지 판매

(축산물 위생관리법 위반)

2019. 5. 29. 자신이 운영하는 식료품 가게에서 수입신고를 하지 아니하고 수입한 双汇王中王(슈양후이왕중왕) 20개 등 중국 소시지 2종 40개를 유통업체로부터 매입하여 2019. 6. 26.까지 판매하였고, 판매하고 남은 중국 소시지를 판매대에 진열한 A씨를 축산물 위생관리법 위반 혐의로 (1명) 검거하였다.



## 해양오염 사고



▲ 해상으로 유출된 유류

## 효명7호 침몰 유류 해상 유출 사고

(55톤, 앵커예인선)

2019. 11. 19.(화) 15:30경 충남 당진시 대난지도 해상, 효명 1200호 옆에 장기계류 중인 예인선 효명7호가 원인 미상 침몰하여 선내에 적재된 경유 200ℓ가 해상으로 유출된 사고이다.

선박 133척, 인원 26명 등이 동원되어 오일펜스 160m, 펜스형 흡착해 67kg 등 이용 방제조치 하였으며, 폐기물 120kg을 수거하였다.



▲ 오일펜스 이용 방제작업

## 2020년 주요 사건사고

10-1

### 해양사고

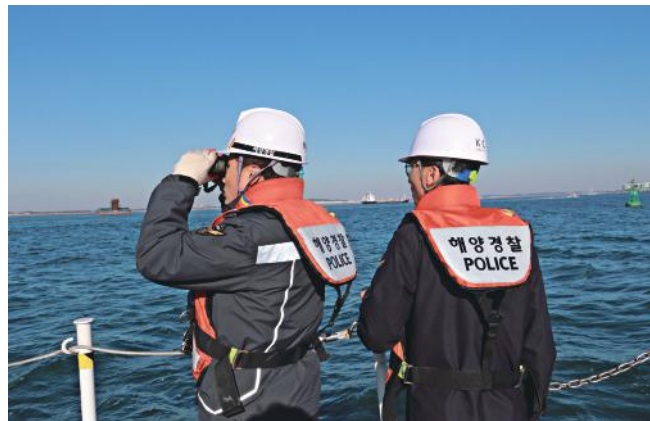


▲ 좌초 모터보트

### 좌초 모터보트 승선원 11명 구조

(4.97톤, 모터보트, 승선원 11명)

2020. 6. 28. 경기 화성시 전곡항에서 승객 10명(선장 포함 11명) 탑승 후 출항하여 당진화력 인근 해상에서 낚시 활동 중이던 모터보트의 키가 암초에 걸려 좌초되었다. 신고 접수 후 신속하게 경비정을 투입하여 선장 제외 10명을 경비정에 탑승시켜 안전하게 육상으로 이동 조치 하였으며 밀물 시 평택해경 구조대 보트를 이용하여 좌초된 모터보트의 이초작업을 하였다. 이 과정에서 침수가 발생하여 경찰관이 모터보트에 탑승하여 배수 작업을 진행하였으며 파출소 연안구조정 및 민간구조선이 모터보트를 예인하여 안전하게 전곡항으로 입항할 수 있게 하였다. 밀물 때를 기다려 이초작업을 진행하느라 최초 상황 접수 시부터 이초작업 완료까지 약 9시간이 소요되었고 배수작업 1시간, 예인 4시간을 포함하여 총 14시간이 소요된 긴 구조 활동이었다.



▲ 현장 출동 경비함정

## 해양사고



▲ 실종 현장



▲ 실종자 수색 중

## 당진, 석문방조제 해루질객 고립으로 인한 익사

2020. 11. 14. 시간 미상경 충남 당진시 석문방조제 인근 갯벌에서 해루질객이 해루질 중 바다에 빠져 실종되었다. 경비함정, 파출소 현장 이동, 선박 총 59척, 항공기 2대를 이용, 사고해역을 수색하였으며 11. 17. 12:30 실종 추정 위치 인근에서 실종자를 발견하였다.

## 화성, 제부도 매바위 고립으로 인한 익사

2020. 5. 21. 13:30 화성시 제부도 매바위 관광객 3명이 물때를 인지하지 못해 고립되었으며 그중 1명이 수영하여 육상으로 이동하다 조류에 휩쓸려 실종되었다. 경비함정, 파출소, 구조대가 긴급 출동하여 사고 지점 인근 집중 수색 중 실종자를 발견, 119에 인계하였다.



▲ 매바위 실종자 이송 중





▲ 증거물 조사

## 어촌계 어업권 불법 임대차 및 지방보조금 거짓 신청 어촌계장 검거

어촌계 어업권을 불법 임대·임차한 어촌계장 A씨 등 4명을 검거하였다.

A씨는 어촌계가 소유한 마을 어장 및 복합 양식 면허 어장을 불법으로 비어업인에게 임대해 수산업법 위반과 사기로, 어업권을 임차한 B씨, C씨 등은 각각 수산업법 위반으로 검거하였다.

또 어촌계 김 양식장 관리선을 건조하는 과정에서 비용을 부풀려 지방자치단체 보조금을 빼돌린 A씨를 도와준 조선소 대표 D씨를 사기 혐의로 함께 검거하였다.

어촌계장 A씨는 소속 어촌계원들만 마을 어장에서 수산동식물을 채취할 수 있고 비어업인에게는 어업권을 임대할 수 없는데도 지난 2017년과 2018년에 비어업인 B씨에게 연간 임대료 8,000만 원을 받고 마을 어장 어업권을 불법으로 빌려준 것으로 드러났다. 또 마을에 있는 김 양식 면허 어장을 B씨와 C씨에게 각각 3,000만 원과 4,300만 원을 받고 추가 임대해 수산업법을 위반하였다. A씨는 이미 어촌계 소유 김 양식 어장을 임대해 실제로는 어업권을 행사하지 않으면서도 이를 속이고 보조금 신청서, 어장 실태 조사서, 어업면허 신청서를 허위로 작성해 지방자치단체 어업 보조금을 거짓으로 신청한 뒤 보조금 4,300여 만 원을 지원받고 김 양식 면허를 허위로 연장받기도 하였다.

그는 또 어촌계에 지급된 어업 보조금으로 김 양식장 관리선을 새로 만들면서 조선소 대표 D씨와 짜고 실제 비용보다 건조비를 높게 책정하는 방법으로 차액 1,300만 원을 빼돌린 것으로 드러났다.

## 해양오염 사고



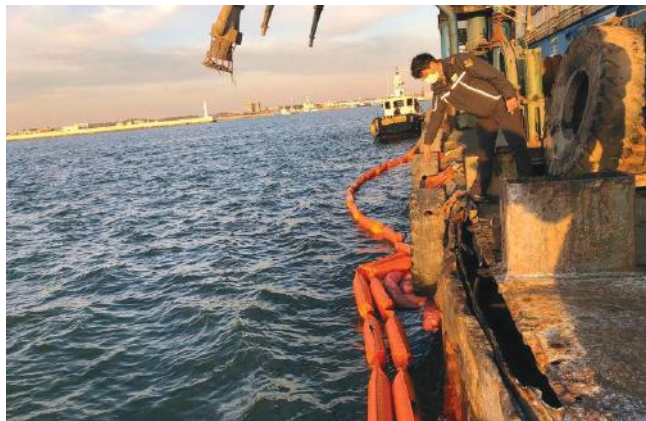
▲ 해상으로 유출된 유류

## 이수P-2호, 산소절단 작업 중 폭발 화재 사고

(1,918톤, 준설선)

이수P-2호가 2020. 10. 27.(화) 야간에 부선과 충돌하여 B-A연료탱크 외벽 수면 하 50cm 부근에 L자 형태로 손상된 것으로 추정되며, 2020. 10. 28. 10:21경 산소절단 작업 등으로 폭발 화재가 발생하면서 B-A유 약 39ℓ 가 해상으로 유출된 사고이다.

선박 12척, 인원 76명 등이 동원되어, 유흡착재 90kg 등을 이용 방제작업 실시하였으며, 폐기물 100kg을 수거조치 하였다.



▲ 방제작업 중

## 2021년 주요 사건사고

11-1

### 해양사고



▲ 익수자 구조 중

### 당진, 석문방조제 갯벌 활동객 익수자 구조

2021. 8. 26. 01:49 충남 당진시 석문방조제 24번 인근 갯벌 활동객 4명 중 3명이 출수하였으나 1명이 나오지 않는다는 신고를 받고 신속하게 경비정 및 파출소 출동, 석문방조제 앞 약 1km 해상에서 밀물에 고립돼 해상 부표를 잡고 있던 미출수자를 발견, 경찰관이 직접 입수하여 구조하였다.



▲ 익수자 병원 이송

### 화재업체 (주)파인, 비산재 해양오염 사고

(1,918톤, 준설선)



▲ 화재 비산재가 퍼진 모습



▲ 비산재 그을음

2021. 11. 3.(수) 06:54경, 경기 화성시 궁평항에서 평택항로 쪽으로 검정색 기름이 넓게 퍼져 있다고 신고된 사항으로, 현장 확인 결과 검댕으로 확인되었다. 시료 채취·분석 결과 선박 검댕은 아닌 것으로 추정되어 조사하던 중, 오염 신고 전날 육상에서의 화재 상황을 신속히 파악 및 공유하여 전곡산단업체((주)파인) 화재로 인해 발생한 탄화재가 비산되어 궁평항 해상으로 떨어진 사실을 파악, 행위업체를 확인한 사고이다.

선박 17척, 인원 8명 등이 동원되어, 유흡착재 90kg 등 이용, 방제작업을 실시하였으며, 폐기물 42kg을 수거하였다.



▲ 불법 화물차



▲ 불법 개조 및 구조 변경

## 평택·당진항 불법 차량 운송행위 검거

평택·당진항을 출입하면서 불법 운송행위를 한 운송기사와 업체를 자동차관리법 등 위반 등 혐의로 검거하였다.

직접 운송 차량의 적재 장치(카 캐리어)를 개조하거나 불법 구조 변경한 차량을 운전한 A씨 등 운전기사 5명과 소속 지입 회사 4개 업체를 검거했다.

이들은 평택·당진항으로 수입된 차량을 전국 각지로 운송하면서 한 번에 더 많은 차량을 운송하거나, 차량 승하차 편의를 위해 불법으로 구조 변경을 한 것으로 알려졌다.

또 영업용이 아닌 자가용 화물차로 평택·당진항에서 컨테이너를 운송한 뒤 화주들로부터 운반비를 받은 물류업체 2개 업체 및 운전기사 B씨 등 2명을 화물자동차 운수 사업법 위반 혐의로 검거하였다.

이들 업체와 운전기사들은 영업용 화물자동차의 위탁 및 수탁 비용을 절감하기 위해 자가용으로만 사용할 수 있는 자동차로 화물을 운송한 것이다.

화물자동차 운수 사업법에는 자가용 화물자동차를 유상으로 화물 운송용으로 제공하거나 임대할 수 없고, 이를 위반할 경우 2년 이하의 징역이나 2천만 원 이하의 벌금, 6개월 이하의 운행 제한 행정 처분을 받을 수 있다.





▲ 합성 대마

## 국내 거주 외국인(키르기스스탄) 합성 대마 판매사건

평택·당진항을 출입하면서 불법 운송행위를 한 운송기사와 업체  
2021. 5. 17. 18:45경 충청남도 천안시 소재 숙박업소 주차장에  
서 차량에 보관 중이던 향정신성 의약품인 합성 대마 9봉(1봉당  
0.387g)을 전달하였고, 이에 대한 대가로 45만 원(1봉당 5만 원)을  
받은 외국인(중앙아시아)을 마약류 관리에 관한 법률 위반 혐의로 1  
명 검거



## 2022년 주요 사건사고

12-1

### 해양사고



▲ 익수자 구조 중

### 말육도 해상 추락한 선원 신속히 구조

2022. 5. 23. 18:50 안산시 말육도 인근 해상에 빠진 익수자 A씨(50대 남, 중국 선원)를 신속하게 구조함.

이날 오후 6시 25분경 말육도 인근 상선 B호(89,000톤, 화물선, 홍콩 선적, 승선원 22명)에서 익수자가 발생했다는 신고를 평택항 VTS를 통해 접수 후, 경비정 2척과 파출소 연안구조정 3척, 평택해경 구조대가 출동하여 경비함정(P-31정)이 구명조끼를 착용하고 허우적거리며 구조를 기다리는 A씨를 발견하고, 경찰관이 즉시 해상에 입수, 구명부환을 이용하여 무사히 구조했다.



▲ 익수자 병원 이송

## 해양사고



▲ 익수자 구조 중



▲ 입수하여 익수자 구조 중인 대부  
파출소 경찰관

### 야간조업 중 실종된 40대 다이버 구조

2022. 6. 21. 22:00 충남 당진시 소재 대난지도 난지대교 인근에서 불법 다이버 조업 중 방향을 잃고 체력이 고갈된 채 표류 중인 A씨(40대, 남)를 구조함.

오후 9시 29분경 민원신고를 접수한 후, 대산파출소 연안구조정과 경비정(P-108정)을 신속히 출동하여,

오후 9시 45분경 신고 현장에서 조업 중인 어선을 발견했고, 검문 검색 과정에서 일행 중 1명이 미출수하였다는 사실을 확인 후 신속하게 경비함정 및 민간해양구조선과 함께 해상을 수색하던 중 A씨를 발견한 대산파출소 경찰관이 즉시 입수하여 구조하였다.

### 탄도항 앞 해상 추락한 50대 여성 구조

2022. 7. 5. 20:05 경기도 안산시 탄도항 앞 해상에서 익수자(50대, 여성) A씨를 구조하였다. 탄도항 어선 부잔교 앞 해상 100m 지점에 사람이 빠졌다는 군부대 레이더기지 신고를 접수 후 대부파출소 해안순찰팀을 사고 현장으로 출동하였으며, 익수자 A씨는 탄도항 어선 부잔교에서 원인 미상으로 추락하여 남편이 이를 뒤늦게 발견하고 입수하여 구조하려 하였으나, 이 과정에서 인근 해상 약 100m 지점까지 허우적거리며 떠내려가던 상태에서 현장에 도착한 순찰팀이 이를 발견하고 즉시 입수하여 구조하였다.

## 해양오염 사고



▲ 방제작업 실시

## 메추리섬 좌주어선 해양오염 사고

(9톤, 어선, 장영호)

2022. 7. 15. 07:29경 경기도 안산시 메추리섬 해안에 장기계류 중이던 장영호가 기울어져 선저폐수 등이 유출되어 1m×10m 1개소의 무지개빛 유막이 형성되었다. 이 사고에 선박 4척이 동원되어 분산 조치 및 오염 예찰을 실시하였고, 인원 29명이 흡착재 20kg을 이용하여 7. 15. 11:46경 방제작업을 완료하였다. 방제과 직원을 비롯하여 어촌계 자율방제대 등이 신속하게 현장에 도착하여 어창-기관실 연결 밸브를 차단하였으며 펌프를 이용해 어창 내 잔존수를 전량 배수하고 기관실 유흡착재 투입 등을 통해 추가 유출 및 피해 발생을 방지하였다.



▲ 익수자 병원 이송





## CHAPTER 02

### 반성과 보완

평택해양경찰서에서는 지난 시간 동안  
주요 사건과 해양사고를 통하여  
반성할 점과 보완 필요사항에 대하여 답았습니다.

## 해양사고

### 1. P-00정 실종자 수색 중 간출암 좌초 사고

#### ○ 사고개요

- 2020년 8월 2일 17:16경 P-00정이 대조도 해상 실종자 수색 병행 항해 중 대난지도 마을선착장 남동방 0.2해리 해상에서 간출암에 좌초



▲ P-00정 좌초 위치



▲ P-00정 항적도



▲ 좌현 늑골번호 19 \*측심기



▲ 좌현 늑골번호 14~16

#### ○ 피해사항

선체 외판 굽힘 3개소, 파공 1개소, 측심기 센서 고장

#### ○ 조치사항

사고 직후 수중 접착제를 이용한 파공부위 봉쇄 작업을 시작으로 연료탱크를 개방한 후 파공부위를 봉쇄하는 것으로 작업 계획을 수립하였다. 이후 부산정비창에서 선체 외판 수리 및 측심기 센서 신품 교체 등 57일간의 수리를 진행하였다. 또한, 사고조사위원회 개최 후 사고 당일 유사한 환경에서 현장 조사를 실시하였으며, 전문위원의 사고원인 분석 및 토의를 진행하여 향후 재발 방지를 위한 조사를 시행하였다.

#### ○ 문제점 및 원인

- 대난지도-소난지도 사이 협수로는 2~3노트의 빠른 유속이 형성되는 수역으로 속력을 낮추게 되면 섬 쪽으로 선체 압류 위험성이 높아져 항로 안정을 위해 7노트 이상의 속력으로 항해함
- 협수로 향해 특성상 경계 요원을 추가 배치하는 등 안전 항해를 위한 적절한 조치가 미흡
- 항로 유지가 가능한 최소의 안전한 속력으로 항행하며 레이더 및 해도 요원 배치 등으로 안전사고 위험을 사전에 파악하여야 하나, 확인하지 못함



▲ 우현 늑골번호 18~20



▲ 파공(길이 13cm×깊이 2cm)

## ○ 개선사항

- 연안상황도 및 해양자료집, MRO카드\* 등의 배포를 통하여 관내 주요 정보 및 다중이용선박에 대한 정보 숙지

\* 다중이용선박 인명구조 카드(선박제원 및 퇴선방법 등 규정)

- 당직근무 4계명 실천으로 함정 자체 사고 예방

## 해양사고

## 2. 한진포구 어선 전복 1명 구조 1명 사망

### ○ 사고개요

2021년 8월 21일 1.97톤 연안 복합 어선이 한진포구 해상 임시 정박 중 기상 불량으로 선내로 해수가 유입되자, 한진포구 부잔교 안전지대로 피항하기 위해 항해 중 횡파를 맞고 전복



▲ 파전복 어선

### ○ 피해사항

1명 구조, 1명 사망

### ○ 조치사항

사고를 목격한 한진 어촌계장의 신고를 받고 출동한 평택파출소 직원이 선박을 잡고 있던 선장을 구조하였으나 나머지 1명은 어선 타격 신호, 선내 진입 수색에도 발견하지 못하였다. 이에 유관 기관 및 민간구조세력을 포함한 해상세력 19척, 항공기 7대, 수



▲ 실종자 수색

중수색 14명, 육상수색 35명을 투입하여 대대적인 실종자 수색을 벌여 수색 1일 차 야간에 실종자를 발견하였다.

## ○ 문제점

풍랑주의보 등 기상악화 전에 민간해양구조대 및 연안안전지킴이를 활용하여 적극적인 항·포구 순찰을 통한 선박 계류 보강 작업 및 선박의 선제적 이동조치 등 안전조치를 해야 했으나 미흡했다.

## ○ 개선사항

기상악화 시 항·포구 예방 순찰 강화 및 선박 선제적 이동조치 실시

## 연안안전 분야

### 1. 시화호 조력발전소 갑문 인명사고 발생

#### ○ 사고개요

- 2022년 6월 12일 06:00경 시화호 내측 군자12교 아래에서 3명이 고무보트에 탑승하여 시화호 내측에서 낚시 활동 중 시화호 조력발전소 배수갑문 운영 경고 방송이 들려 이동하려 하였으나, 시동이 걸리지 않아 시화방조제 배수갑문(안쪽→ 바깥쪽)으로 고무보트가 빨려 들어간 사항임



▲ 실종자 수색 실시 1



▲ 실종자 수색 실시 2

#### ○ 피해사항

2명 사망, 1명 경상, 고무보트 전손

#### ○ 동원 세력 현황

구분	계 (함선/항공기/ 수중/해안기)	함선 (102척)			항공기 (7대)		수중수색 (56명)		해안가 수색 (309명)		
					회전	고정					
		해경	유관	민간	해경	유관	해경	유관	해경	유관	민간
누계	102/7/56/309	39	36	27	5	2	52	4	54	167	88



## ○ 문제점 및 개선사항

- (문제점) 배수갑문 인근 부표 유실로 인지 어려움, 시화호 내측 레저활동 시 배수갑문 운영 등 안전 정보 부족

## - 조치사항

- 시화호 일대, 배수갑문으로 인한 수상레저 활동 주의 안전 표지판 및 현수막 설치(지자체 협조)
- 배수갑문 인근 내구성 높은 재질의 부표 개선 및 추가 설치, 주기적 재정비 예정(한국수자원공사 협조)
- 배수갑문 운영 전광판 추가 설치 또는 크기 확대, 위험 표지 문구 추가로 시인성 강화(한국수자원공사 협조)

## 수사 분야

### 1. 조사대상자 인권 보호의 미비

#### ○ 반성할 점

수사 과정 중 발생할 수 있는 ‘자백 강요·회유’, ‘고압적 언행’ 등을 방지하기 위한 제도와 방안이 미비하였다.

#### ○ 원인 분석

조사대상자의 인권 및 수사 과정의 투명성 등에 대한 인식 부족으로 인한 인권 침해가 발생하였다.

#### ○ 조치사항

조사공간 분리 및 진술 녹음 장비를 도입하여 조사대상자가 진술 녹음에 동의한 사건에 한하여 조사 과정을 녹음하여 수사 과정의 투명성을 확보하였고, 조사 과정에서 경찰관의 조사대상자에 대한 인권 침해적 발언 등을 미리 방지하고, 조사대상자의 폭언 등을 억제하였으며, 조서의 특성상 진술한 내용과 조서 내용이 다를 경우 진술 녹음 확인을 통해 ‘진술과 조서의 불일치’ 문제 개선하였다.



▲ 진술녹화 시스템



### ▲ 진술녹음제도



### ▲ 시민인권보호단



### ▲ 경미심사위원회

## 수사 분야



### ▲ 수사경찰 청렴 교육

## 2. 마구잡이식 검거

### ○ 반성할 점

2019년 국정 국감에서 해양경찰의 검거 대비 구축은 2.6% 수준으로 해경의 마구잡이식 검거로 인해 인권 침해의 우려가 있으며, 이에 대한 개선 대책 마련이 필요하였다.

## ○ 원인 분석

영세어민 등의 서민 생활 보장을 위한 제도의 부재로 가벼운 형사  
범에 대한 관행적인 형사처벌을 집행하였다.

## ○ 개선사항

경미범죄 심사제를 도입하여 가벼운 형사범에 대한 처분 감경 여부를 심의하여 마무리잡이식 검거가 아닌 국민에게 공감받는 법질서를 확립하였고,

즉결심판절차를 적극 활용하여 경미한 범죄의 감경 처리 방안에 활용하여 법상 부여된 경찰권을 적극 행사하여 경미 사범에 대한 피고인의 이익과 소송경제를 실현하였다.

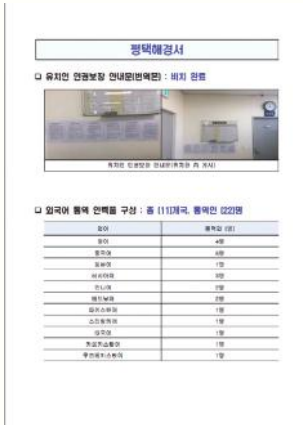
### 3. 수사경찰 비위사례

### ○ 반성할 점

2021년 ○○서 형사 첩보 입수 후 정보원관 공모하여 ○○지역 어업인 5명으로부터 불법 조업 등 사건(5건) 무마·축소 명목으로 금품, 향응 수수하였다.



▲ 청렴 표어 게시



▲ 인권보장 안내 번역문 및 통역 인 인력풀 현황

## ○ 원인 분석

금품 등 수수는 개인적 비위행위로 볼 수도 있으나, 사건의 무마·축소는 수사 과정에서 적법절차를 준수하였다면 예방할 수 있었다.

## ○ 보완사항

수사과장 수사 경찰 대상 수사 실무교육 및 청렴 교육을 강화하였다.

범죄정보 수집 시 수사 첩보로 작성으로 범죄 첩보 등에 의한 임의적 입건 전 조사 착수를 제한하였다.

각 계장에게 수사 경찰의 외근활동에 대한 목적, 장소, 접촉자, 수사내용 등 사전·사후에 보고를 통한 수사 경찰의 비위 발생을 억제하였다.

사건처리 실태 주기적 점검을 통해 사건 미접수, 장기간 방치 후 접수 등 행위를 예방하였다.

# 4. 외국인에 대한 인권보장 미비 사항

## ○ 반성할 점

해양범죄 특성상 외국인 연관 범죄가 다수 발생함에도 외국인 조사대상자에 대한 형사 절차상 주어진 권리 보장 등 세심한 인권 보호가 미비하였다.

## ○ 원인 분석

외국인에 대한 인권 의식 부족 및 언어 소통의 부족으로 외국인에 대한 배려가 부족하였다.

## ○ 보완사항

외국인 유치인에 대한 명확한 권리 고지 및 안내를 위한 「인권보장 안내 번역문」을 6개 국어로 비치하였고, 통역인 총 11개국의 통역인 22명 인력풀을 구성하여 24시간 원활한 언어 소통 체제를 구축하였다.

## 수사 분야

## 5. 유치인에 대한 인권 보호 미비

### ○ 반성할 점

심리적 불안과 극심한 스트레스로 인한 유치인의 자해 가능성을 염두에 두지 않고 깨지기 쉬운 도기 재질 변기와 세면대, 돌출형 벽면, 호스식 샤워기 등으로 설계되어 유치인의 안전 및 인권에 대한 보호가 미비하였다.



▲ 알루미늄 세면대(개선)



▲ 천장 급수식(개선)



▲ 피해자 보호 해바라기 센터

### ○ 원인 분석

유치인에 대한 인권 의식 및 경찰서 설계 당시 유치인의 불안한 심리와 극심한 스트레스 등 자해 가능성을 고려하지 않았다.

## ○ 보완사항

2022년 8월 유치장 환경 개선에 소요될 예산을 배정받아 계약 진행 중으로 깨지기 쉬운 도기 재질의 변기와 세면대는 알루미늄으로, 호스식 샤워기는 천장 급수식 샤워 시설로, 돌출 벽면은 충격 방지 범퍼를 부착 등 유치인의 안전 및 인권 보호를 위해 노력 중이다.





▲ 죄피해자 통합지원 네트워크  
협의회 구축 협약

## 6. 피해자 보호의 미비

### ○ 반성할 점

피의자의 인권보다 중요한 범죄피해자의 인권을 보호 및 지원을 통해 피해 회복을 도모하는 지원 대책이 미비하였다.

### ○ 원인 분석

범죄피해자의 2차 피해 등 피의자의 인권보다 중요시되어야 할 피해자에 대한 인권에 대한 인식이 부족하였다.

### ○ 보완사항

범죄피해자 대책관·보호관·전담 경찰관을 수사과장과 수사계장 등으로 지정하여 피해자 보호 업무를 수행하게 하였고, 단국대학교 해바라기 센터 및 평택·안성 범죄피해자 지원센터 등 범죄피해자 보호를 위한 관계기관과 협업을 맺어 범죄피해자를 보호하고 있다.

## 정보 분야

## 1. 마을어장 경계 침범으로 인한 어촌계 간 충돌

### ○ 사고개요

2019년 4월 고온리(화성) 어촌계는 석천리(화성) 어촌계에서 마을어장 경계를 침범하였다며, 평택해양경찰서와 화성시청에 민원신고를 시작으로 어장 경계 침범에 대한 항의로 해상 집단행동을 실시하였다.



▲ 양 어촌계원 간 충돌

### ○ 조치사항

양 어촌계는 불만을 표출하기 위해 어선 40여 척, 어민 160여 명



▲ 마을어장 분쟁 최종 합의

을 동원, 인근 해상으로 출항, 인명·재산피해 최소화를 위해 평택 해양경찰서 정보관 총원은 대표자와 지속적 접촉·설득하였으며 진행 상황을 평택해양경찰서 경비구조과 및 해양안전과 등 관련 부서와 공유하였다. 이러한 끊임없는 노력 끝에 분쟁 마을어장을 양 어촌계가 분할에 원만히 합의, 바지락 채취 조업을 하는 한정 어업 면허를 취득하면서 민원을 해소하였다.

### ○ 문제점 및 개선사항

- 정보부서는 관내 집단행동으로 인한 인명·재산 피해를 방지하고 평화적인 갈등 해결을 위해 예방정보 활동을 실시하고 있다.
- 부단한 노력에도 불구하고 해당 사건의 경우 폭력 충돌은 아니지만, 선박과 인력을 동원하여 충돌 직전까지 진행되었기 때문에 공공의 안녕을 위한 예방정보활동에 미흡한 부분이 도출되었다.
- 양 어촌계 간의 갈등이 존재한다는 사항을 사전에 인지, 최악의 상황으로 치달는 경우까지는 예상하였으나 조업을 가장한 출항, 돌발 해상 집단행동으로 출항 전 통제가 불가능하였다.
- 향후 같은 사례를 반복하지 않도록 적극적인 예방정보활동을 실시하여 인명·재산 피해가 발생하지 않도록 대처하고 있다.
- 또한, 민생여론 파악을 위한 '소통 전문 정보관'을 지정하여 유대관계 지속, 사건 대응 노하우 등을 숙지하고 집단행동 예방에 힘쓰고 있다.

## 1. 국내 입항 외국선박의 기준미달 PCR음성확인서 제출 관련 고발장 접수·수사에 따른 문제점

### ○ 사고개요

대한민국으로 입항하는 외국선박(방역 강화 대상 국가 및 러시아)이 출항 후 48시간 초과 및 미지정기관에서 발급한 부적정한 ‘PCR 음성 확인서(거짓 서류)’를 제출하여 우리나라 검역 조치 의무를 위반했다는 이유로 국립군산검역소 대산지소로부터 2차례 지속적인 고발(20년 9월·10월)

#### <부적정 ‘PCR음성확인서’ 제출 시 조치사항 안내>

- 위반사항: PCR음성확인서 기준미달 서류 제출자, PCR음성확인서 미제출자, PCR음성확인서 위·변조자
- \* 출발일 기준 48시간 초과 발급 또는 미지정 기관에서 발급한 서류
- 처벌사항: 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금

### ○ 문제점

- 국립인천검역소, 국립인천검역소(평택지소), 국립군산검역소(대산지소) 동일한 사안에 대해 **상이하게 해석**
- 고발 내용이 범죄구성요건에 해당하지 않음에도 불구하고 불필요한 조사로 인한 피고발인 등 불편·부당 초래 예상되고 하역작업 및 출항의 지연·제한 등으로 손해 발생 시 피고발인(선사와 선박보험사)의 구상권 청구 발생 예상

### ○ 보완사항

- “범죄 구성 요건 해당하지 않으며 서류를 거짓 서류로 해석하는 것은 유추해석·확대해석”이라는 평택·서산지청 해양담당 검사의견 및 반려 지시로 해당 **고발 건 반려**

- **(평택지청 해양담당 검사)** 범죄 구성 요 건이 해당하지 않고, 위 서류를 거짓 서류로 해석하는 것은 유추해석으로 판단
- **(서산지청 해양담당 검사)** 거짓 서류라고 보기에는 무리가 있고 범죄 구성 요건 해당 안 됨·불기소(혐의없음) 처분이 마땅함
- **(헌법재판소 2016헌바156)** 거짓의 사전적 의미 : 사실이 아닌 것을 사실처럼 꾸민 것
- **(대법원 2002도4293)** 허위 문서란 진실에 반하는 기재를 하는 때 성립
- **(대법원 2015두51651)** 거짓에 해당한다고 보기 위해서는 허위, 기만, 은폐 등 사회 통념상 부정이라고 인정되는 행위가 있어야 한다.

- 관련 부처와 지속적인 접촉 및 협의를 통해 같은 사례가 발생하지 않도록 노력하고 있다.

## 오염사고 분야



▲ 좌초된 장도202호

### 1. 강풍에 의한 장도202호 전도, 침몰사고

#### ○ 사고개요

2012년 4월 7일 07:55경 평택항 동부두 끝단 앞 해상에서 장기간 정박 중이던 준설선 장도202호가 강풍에 의해 닻줄·훅줄이 절단되면서 선체가 전도, 침몰하여 연료유 탱크 및 기관실 폐유가 평택항 내로 유출되었다.

#### ○ 피해사항

(유출량) 사고 선박 선체 복원 중 기관실 내 폐유- 벵커A유 및 중질성 폐유 약 300.58 ℓ 유출





▲ 폐유 유출

## ○ 조치사항

4월 7일~11일, 5월 5·9일(6일간) 해상 방제작업이 실시되었으며, 먼저 선체를 인양하여 육상 해체하는 것으로 작업 계획을 수립하였다. 인양 전 롤형 흡착재 및 오일펜스(230kg, 1,150m)로 사고선을 포위 전장하여 유출유의 갯벌 유입을 사전에 방지하였고, 인양 중 선박으로부터 유출된 기름은 유회수기를 사용하여 회수(해수 포함 600ℓ) 및 소형방제정 스크루를 이용하여 자연 방산 조치

〈표 1-1〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	인원(명)	선박(척)	선박(척)	오일펜스(m)	유흡착재(kg)
총 계	84	12	2	420	935
해 경	29	8	1	140	485
해양환경 관리공단	51	4	1	280	450
행 위 자	4				

## ○ 문제점 및 개선사항

- 사고해역(평택항내)이 평택서 전용부두 인근 해상으로, 소형방제정 및 경비정이 신속 방제 대응하였으며, 선박 소유자와 공단 간 조기 방제 계약 체결로 해경 소형방제정과 공단 소유 청정1호가 오일펜스 신속 설치하여 유출유 이동 확산을 방지하는 등 방제조치가 가능하였지만,
- 공기주입식 B형 오일펜스를 사고 선박에 설치하였으나 공기 누출로 인한 오일펜스 기능 상실로 유출유 이동확산 방지 효과가 미흡하였다. 이를 개선하기 위해 추후 방제21호정에 적재된 공기주입식 B형 오일펜스 60m를 회수하고 사용이 간편하고 비용이 저렴한 고품식 B형 오일펜스 200m를 적재하였다.

## 오염사고 분야

### 2. 디엘 에메랄드호 해안오염사고

#### ○ 사고개요

2013년 4월 8일 13시 15분경 대산항 A-1 정박지에서 디엘 에메랄드호가 5민성호로부터 연료유(B-C유, MF180)를 수급받는 과정에서 디엘 에메랄드호 No. 2 좌현탱크 에어벤트로부터 연료유 약 436.5 ℓ가 유출되어 당진시 대난지도 해안에 부착되었다.



▲ 오염 현황



▲ 선외배출변 기름 유출 흔적



▲ 사고 발생 에어벤트 사진

#### ○ 피해사항

당진시청 주관, 어민·양식장 등 피해접수 및 조사 결과 바지락 양식장 피해 2건 0.2km<sup>2</sup>(20ha)이 발생한 것으로 확인

#### ○ 조치사항

4월 8일~18일 11일간 인력 1,537명, 헬기 2대, 선박 28척 등이 투입되어 해안오염 방제작업이 실시되었다. 사고 직후 해양환경 관리공단 대산지사, 대산방제 비축기지 등에서 방제자원을 신속하게 동원하여 해안에 부착된 기름의 해상 확산을 방지하였다. 이후 해양오염 항공 탐색 실시를 통해 추가 오염군 발생 여부를 확인하였고, 해안오염조사팀(SCAT)을 운영하여 3회에 걸친 조사·평가를 통해 방제작업의 효율성을 증대시켜 피해를 최소화하여 방제조치를 완료하였다.

#### ○ 문제점 및 개선사항

- 사고 현장과 사무실과의 정보 전달 및 공유가 원활히 이루어져 신속·정확한 초동조치가 가능하였으며, 오염 초기 야간 방제작업을 강행하여 해안가 부착 기름의 2차 추가확산을 방지하였으며,
- 항공, 해상, 도보 탐색을 실시하여 추가 오염피해 방지 순찰을 강화하였고, 이를 통해 다른 도서 지역 및 해상에서의 오염군은 발견되지 않았지만,

- 보상적 측면의 인건비 보전 방식으로 동원된 주민들과 관련하여, 주민 동원 인원은 1,100여 명으로 오염사고 규모 대비 과다한 인원이 투입되었다.

〈표 1-2〉방제작업 동원 선박, 인력 및 자재

구분	인원(명)	선박(척)	유흡착재(kg)	기타
총 계	1,537	28	772	트럭 등 33대, 고압세척기 3대, 대형 자루 마대 250장, 이중마대 5,000장, 기름걸레 970kg, 작업복 1,136개 등
해 경	131	11	70	
공 단	93	12	450	
주 민	1,146	5	702	
기 타	167	-	-	

## 오염사고 분야

### 3. 두원호 침수·침몰 해양오염사고

#### ○ 사고개요

2017년 12월 19일 00:18경 평택항 동부두 1번 선석 인근 해상에서 두원호가 준설선 대양호에 계류 중, 두원호 선체가 대양호 선미 앵커에 찍히며 침수·침몰하여 기름 유출이 발생하였다.

#### ○ 피해사항

(유출량) 벙커A유 약 2,618ℓ

#### ○ 조치사항

- 12월 19일 방제조치가 시작되어 12월 29일 침몰선 적재 기름을 유창 청소업체에서 수거하는 것으로 방제 완료하였다. 발생 초기 확산 방지를 위하여 침몰 지점에 오일펜스 980m가량을 설치하고 침몰선 에어벤트 4개소를 봉쇄하였으며 사운딩 밸브 또한 추가로 봉쇄하였다. 이후 유흡착재 1,515kg, 중질유부착재 399kg 등을 이용하여 해상 방제조치를 완료하였다.

- (선체 인양) 사전에 선체 인양 시 기름유출 대비 방제 대응 계획을 수립하고 크레인선 2척을 동원하였다. 2번의 인양 시도 결과로 침몰선을 부상시키고 선체 파공부위 봉쇄 및 기관실 배수를 완료하여 침몰선을 바지선 보현호에 계류 완료하였다.

### ○ 문제점 및 개선사항

- 사고 당시 평택항의 바람과 조류 흐름 등 빠른 현장 확인으로 기름의 확산 상황을 조기 발견하여, 양식장 등 오염 피해 없이 사고를 마무리할 수 있었고,
- 해역 특성에 맞는 신속한 방제 세력 출동·배치 및 소형방제정을 이용한 빠른 방제자재 보급을 통한 방제조치로 해안 부착 없이 해상에서 방제를 완료할 수 있었으나,
- 선박에서 폐흡착재 등 폐기물을 회수할 경우 기존에 보급된 폐기물 마대의 입구가 좁아 수거 작업에 어려움이 있었다. 이를 개선하기 위해 폐기물 마대 규격을 다양화하여 보급하였다.
- 사고 시 중·대형 선박보다 P정에서 중질유부착재의 즉시 사용이 쉽고 부착 효율도 좋아서 P정에 매트형 흡착재보다 중질유부착재 보급의 필요성을 파악했고, 이후 함정 정수량에 중질유부착재를 포함하였다.

## 장비고장 분야

### 1. P-61정 수분 혼유로 인한 발전기 블랙아웃

#### ○ 사고개요

2015년 4월 21일 11:05경 장안서 서방 3마일 유동 경비 중 연료 서비스 탱크에 수분이 혼합되어 발전기 블랙아웃\*이 발생하였고, 장비 손상이 일어났다.

\* 블랙아웃 : 발전기 가동이 멈춤으로 모든 전력 공급 중단





▲ P-61정 발전기



▲ 탱크 내 수분 유입

## ○ 피해사항

양현발전기 노즐팁(12개)·우현 발전기 헤드·노즐(1개) 교환, 서비스 탱크 파공검사 및 소제, 유류 4,600ℓ 폐유

## ○ 조치사항

사고 발생 직후 엔진을 긴급 정지 후 손상 개소 확인을 위해 엔진 룸을 개방하였다. 그 결과 해수 유입 현상을 발견하여 신속하게 방수 조치를 하였다. 또한 사고 지점으로부터 1km 떨어진 해수 욕장 모래사장으로 안전하게 이동시켜 고속제트보트 침몰 및 인명사고 등 사고가 확대되는 것을 방지

## ○ 문제점 및 원인

에어벤트 불량 → 서비스 연료유 탱크 내 유류와 수분 혼합 → 발전기 연소 불량 → 윤활유 저압 → 발전기 자동정지

우현 발전기 블랙아웃 현상은 발전기 자동정지 조건(청수고온, 윤활유 저압, 발전기 과속) 중 하나인 윤활유 저압에 의해서 발생한 것이다. 윤활유 저압의 원인은 발전기의 연소 불량으로 인해 폭발하는 힘이 약해지고 연결된 기어토크(윤활유 이송)가 약해져 저압이 형성된 것이다. 연소 불량의 원인으로는 서비스 연료유 탱크 에어벤트 불량으로 유류에 수분이 들어가 혼합되어 발생한 것으로 확인하였다.

## ○ 개선방안

- 서해지역 특성상, 조수 간만의 차 심화로 수심, 조류 등 해저지형이 급격하게 변화하므로 순찰정 운항 가능지역에 대한 철저한 사전 파악을 숙지하였다.
- 파출소별 관할구역 내 간출암, 조류 세기 등 순찰정 안전 운항에 장애가 되는 위험 개소를 정확히 나타낼 수 있는 위험구역도를 작

성 및 비치하고 지속적인 업데이트 관리 시행

- 파출소장과 팀장은 해상순찰 전 항시 순찰정 운항자에게 관내 위험지역 등에 대한 사전교육을 하여 관내 위험지역 사전습득 여부 지도·관리를 철저히 실시

## 장비고장 분야



▲ 침수 차량

## 2. 대부파출소 화성출장소 경순찰차 침수

### ○ 사고개요

2017년 4월 9일 11:00경 고립차량(피아트) 운전자 양OO 등 2명은 조개 채취 차 곡섬에 입도하였다. 채취 작업 종료 후 오후 13:00경 물이 들어온다는 주민의 말을 듣고 귀가하려 하였으나 차량키를 장화에 넣고 트렁크를 닫아 차량으로 육지로 이동할 수 없자, 차주는 집(화성 남양 소재)에 있는 배우자에게 보조키를 현장(곡섬)까지 가져오라고 전화요청을 하였다. 현장에서 대기하던 중, 11:55경 고온리 TOD 상황실로부터 침수차량 통제요청 확인 차 화성출장소 순찰차 이용 현장 이동하였으나, 곡섬 진입로 일부 구간 물결로 인한 인명피해가 우려되어 선 대피조치 중 밀물로 인해 12:35경 경기 화성시 우정읍 농섬 남동방 800미터 해상에 순찰차와 고립차량 2대가 침수되었다.

### ○ 조치사항

사고 발생 이후 고립차량 유실 방지를 위해 부이를 설치하였고 완전 침수 이후 육상 및 해상으로 수색을 실시하였다. 18:00경 순찰차 KB손해보험사에 사고를 접수하였으며, 19:00경 고립차량 및 순찰 차량을 발견하였다. 19:05경 견인차 3대, 트랙터 1대(마을 주민 소유) 등 총 4대를 이용하여 침수차량(피아트) 및 순찰차 견인작업을 실시하였다. 20:50경 신화성1급 자동차공업사(화성

시 우정읍)에 침수차량을 입고하면서 마무리하였다.

### ○ 문제점 및 원인

농섬 인근 해상은 물골이 많은 곳이며, 진입로부터 사고 현장까지 약 4km로 신속한 구조를 위해 순찰차를 이용하여 현장으로 이동하였다. 사고 당일 화웅방조제 조석표 기준 만조시간(15:58, 772cm)을 고려하여 구조 활동을 진행하였으나, 현장 구조업무 처리 집중으로 인해 주변 환경(물골, 조석 차 등) 실시간 변화에 대한 상황을 즉시 인지하기 어려웠다.

### ○ 개선방안

- 파출소장 주관 순찰차 사고 예방 단계별 교육, 교육훈련지원팀 주관 사고 예방 교육 및 훈련을 시행하였다.
- 경비구조과 주관 중요상황평가회의 개최, 지자체 안전시설물 설치 협조 요청(화성시), 침수 다발지역 만조시간 전 유관기관 합동 안전관리를 시행하였다.
- 침수상황 발생을 대비하여 순찰차, 연안구조정에 부이를 상시 소지하도록 하였다.

## 장비고장 분야

### 3. S-02정 양현 주기관 손상

#### ○ 사고개요

2021년 2월 12일 10:30경 2011년도에 건조된 S-02정을 시동 후 예열 중 장기 사용으로 실린더헤드가 노후화되어 우현 주기관 냉각수 역류 현상이 발생하였다.



▲ 좌현 주기관



▲ 우현 주기관

## ○ 조치사항

사고 발생 후 2월 16일 우현 주기관을 양육하였고, 2월 17일 전문업체의 칼라테스트를 통해 실린더헤드(4번) 배기 균열을 확인하였다. 3월 24일 입항 중 좌현 주기관 냉각수 역류 현상이 발생하였고, 3월 25일 방문 점검 및 좌현 주기관 헤드를 양육하였다. 3월 29일 전문업체의 칼라테스트를 통해 실린더헤드(5번) 흡기 균열을 확인하였다. 장비 운용자가 냉각수 오버플로를 초기에 발견하고 긴급 정지하여 헤드 균열 외 추가 손상을 방지할 수 있었다.

## ○ 사고원인

장기간 장비 사용(10년)으로 부속의 피로도 누적과 작년 겨울 이상 한파로 인해 낮은 온도에서 시동이 지속해서 반복되어 금속의 열팽창과 수축으로 인한 실린더헤드 손상으로 판단된다. 해양경찰에서 운영하는 구조정은 해군함정 등과 같이 특수정으로 분류하는데 환경 영향을 많이 받으며 저부하 상태에서 순간적으로 고부하 운전을 함으로써 순간적으로 응력이 집중되는 현상이 발생한다. 동일 기관은 일반적인 상황을 고려해서 제작되었으며 특수한 상황에서 운영하면 피로도가 2배 이상 누적된다. S-02정 양현 주기관 4번, 5번 기통의 흡배기 부분은 주물로 제작된 특성상 자주 파손되는 부분이다.

## ○ 개선방안

- 출항 전 충분한 예열(냉각수 온도 40도 이상) 후에 주기관을 사용하며, 긴급 상황을 제외하고 엔진의 급격한 고속사용을 자제하였다.
- 정기수리 시 제작사 가이드라인을 참고하여 부속을 교체하였으며, 운전시간 외 운용 기간을 정기수리(총 분해 수리) 기간에 삽입하는 것을 검토하였다.



- 정박 중 기관에 정착된 엔진 냉각수 예열기를 작동할 수 있도록 계류시설에 육전 시설을 설치하는 것을 검토하였다.

## 청문감사 분야

### 1. 평택해양경찰서 징계 및 감찰처분·장려장 발부 현황

#### ○ 징계 처분 현황

평택해양경찰서 개서 이후 징계 현황

- 징계위원회 36회, 징계처분자 56명

(단위 : 건)

구분 연도	계	갑질	성 비위	음주 운전	금품· 향응 수수	폭행 (구타)	교통 사고	기타
2011	8	-	-	-	3	2	-	3
2012	2	-	-	-	1	1	-	-
2013	4	-	-	-	-	1	-	3
2014	9	-	-	1	3	1	-	4
2015	7	-	-	1	-	-	-	6
2016	2	-	-	1	1	-	-	-
2017	4	-	3	-	-	-	-	1
2018	8	-	-	1	-	3	3	1
2019	4	-	-	1	-	-	-	3
2020	5	1	-	-	-	2	2	-
2021	3	-	-	1	-	-	-	2
총합	56	1	3	3	8	10	5	23

## ○ 감찰처분 및 장려장 발부 현황

평택해양경찰서 개서 이후 감찰처분 및 장려장 발부 현황

(단위 : 명)

구분 연도	계	장려장	불문경고	직권경고	주의	경위서
2011	38	15	0	10	10	3
2012	33	6	1	10	14	2
2013	52	9	0	28	13	2
2014	36	15	3	3	9	6
2015	38	17	1	2	7	11
2016	39	28	0	2	3	6
2017	23	15	0	3	1	4
2018	41	29	3	5	2	2
2019	33	24	1	3	5	0
2020	50	44	3	1	1	1
2021	45	37	1	2	5	0
총합	428	239	13	69	70	37

## 청문감사 분야



▲ 복무점검

## 2. 사고방지를 위한 노력

### ○ 음주운전 근절 활동

평택해양경찰서 개서 이후 음주운전 총 6건 발생, 자체 사고 방지를 위해 문자메시지 발송, 음주운전 근절 음료 배부, 음주운전 X 챌린지(UCC 제작) 진행 등 다양한 시도를 통해 음주운전 근절을 위해 노력 중이다.



▲ 서장님 면담



▲ 고비난성 교육



▲ 음주운전 X 챌린지

## ○ 공직기강 확립 활동

매년 시기별 공직기강 확립 복무 점검, 예방 감찰 활동, 음주 감지기 활용 출근자 불시 숙취 운전 점검, 지휘관 주관 신임경찰관 면담 추진, 고 비난성 행위 근절 교양교육 등 고 비난성 비위행위(갑질·성비위·음주운전·금품 및 향응 수수) 및 각종 사고 근절을 위해 노력 중이다.

## ○ 문제점 및 개선사항

음주운전, 갑질 등 각종 사고 발생의 근본적인 원인은 국민에게 모범이 되어야 할 공직자로서의 본분을 망각하고 개인 복무 관리에 소홀한 점이다.

청문감사계는 지난 10년을 반면교사 삼아 평택해양경찰서 경찰관 및 일반직 공무원의 고 비난성 비위 행위 근절을 위해 적극적인 감찰 활동 및 캠페인 활동을 진행할 것이며, 비위 행위에 대한 강력한 징계 처분 등 사건·사고 없는 평택해양경찰서를 만들기 위해 힘쓸 것이다.

## PART III

# 《기능별 정책》





# CHAPTER 01

## 중부해역 해양주권 수호

- 해양안보 강화 및 EEZ 조업 질서 확립
- 현장 중심 훈련실무 강화, 맞춤형 훈련 집행
- 해양재난 관리활동

# 중부해역 해양주권 수호

## 1. 해양안보 강화 및 EEZ 조업 질서 확립

### 가. 경계 미확정 해역 관할권 강화로 해양주권 수호

#### (1) 가상 EEZ 내·외측 해·공 입체적 전략 순찰

바다는 예로부터 무역을 통한 경제활동의 중요한 수단인 동시에 국가 세력 팽창의 활로로서 중요한 의미를 가져왔다. 일찍이 강대국들은 해양주권 확보를 통해 경제·문화·국방력을 강화해 왔으며, 그렇지 못한 국가는 쇠락의 역사를 겪었다. 근래에는 세계 모든 국가가 기술력의 발전에 힘입어 자원의 보고인 바다의 잠재력을 새롭게 인식하고, 해양영토 확장 및 권익 보호를 위한 해양정책을 핵심 정책으로 추진하는 등 국가 해양력 강화를 위해 총력을 기울이고 있다.

UN 해양법 발효로 해양 활동의 무대가 12해리를 넘어 200해리 배타적 경제수역(EEZ)과 대륙붕까지 확장됨에 따라 각국은 EEZ에서의 연안국의 권리를 강화하는 한편, EEZ가 중첩되는 해역에서의 관할권, 도서 영유권, 해양과학조사 및 대륙붕 개발 등을 둘러싸고 인접국 간 복잡한 이 해관계가 심화되는 등 국제적 협력과 국가 간 경쟁이 공존하고 있다.

1994년 11월 16일부터 그 효력이 발생한 UN해양법 협약에 맞추어 우리나라에서도 1996년 9월 10일 배타적 경제수역(EEZ)이 선포되고, 이어서 한·일, 한·중어업협정이 체결되는 등 국제 해양질서가 크게 변화하였다. 해양경찰은 이러한 변화에 적극적으로 대응하여 확대된 우리 수역에 대한 관할권을 확보하는 데 노력을 기울였다. 영해는 물론 배타적 경제수역에서의 불법 조업 외국어선 감시·단속 등 경비 세력을 효율적으로 운용하여 우리 수역에 대한 철저한 해상경비 활동을 한층 강화하였다.

## [참고]

“대한민국은 이 법으로「해양법」에 관한 국제연합 협약에 규정된 배타적 경제수역을 설정한다”

- 배타적 경제수역법 제1조의 문항이다. 이 법률을 통해 우리나라는 기존의 12해리(약 22km) 영해로부터 200해리(약 370km)까지를 배타적 경제수역(EEZ : Exclusive Economic Zone)으로 확정하게 되었다.

‘배타적 경제수역’이란 200해리 전관수역(專管水域)을 인정한 UN해양법 협약에 따라 설정한 것으로, 200해리의 해역에서 배타적 권한을 행사할 수 있는 일종의 경제적 해양 경계선이다.



△ 해양경찰청 해상치안 상황도

평택해양경찰서는 관할해역을 4개 경비구역으로 구분하여 총 10척의 경비함정을 광역구역에 일일 1척(평택서-태안서 통합 3교대), 내해구역에 1척, 연안구역(1·2구역)에 2척의 경비함정을 3선 개념으로 배치하여 체계적인 경비 활동을 전개하였다. 또한 형사기동정, 방제정 등 특수함정을 투입하여 취약해역에 대한 순찰경비도 강화하였다.



△ 불법조업 외국어선 감시·단속



△ 형사기동정



△ 방제정

경비함정은 해상범죄 예방·단속, 불순세력의 침투 방지, 해양오염 감시·방제, 해난 관련 수색·구조, 통합방위작전 등 다양한 임무를 수행하였으나 궁극적인 것은 우리수역에 대한 해양주권을 확고히 하는 데 있었다.

## (2) 외국의 비군사적 해양 활동에 대한 현장 대응

한-중 경계 미 획정 해역에서 자국의 영유권을 주장하는 중국 국가세력(해양조사선·군함·해경선)의 출현 사례가 증가하는 등 공세적 해양 활동에 대응을 위해 가상EEZ 내·외측 잠정조치 수역에 함정과 항공기를 이용한 순찰을 강화하는 전략적 경비를 추진하였다. 중부 광역구역 출동함정별 월 1회 이상 전략 기동을 실시하여 관할권 확보를 위한 노력을 경주하였고, 중국 어선 등 치안 수요를 감안하여 가상EEZ까지 순찰을 확대하였다. 이로 인해 잠정조치수역에서의 불법 중국어선의 잠재적 불법조업을 사전에 차단하였으며, 불법 중국어선의 밀집해역에 근접하여 채증함으로써 위법 동향을 파악하여 준법 계도 등으로 조업 질서를 확립하였다.



△ 중국 해경선



△ 어업협정선 외측 조업 중인 타망

## 나. 불법조업 중국어선 강력단속으로 조업 질서 확립

### (1) ‘근절되지 않는’ 불법조업 중국 어선

#### ① 현 황

일찍부터 중국은 우리나라의 주요 해역을 침범해 불법조업을 일삼았다. 해를 거듭할수록 그 수가 늘어난 데다 각종 흉기로 무장하여 우리 어민들과 해양경찰을 위협했다. 중국해역에서의 무분별한 남획과 급격한 산업화에 따른 연안해역 오염으로 근해 어족자원이 고갈되자, 중국 어선들은 어족자원이 풍부한 우리 영해 및 배타적경제수역을 침범하여 불법조업을 자행하고 있다. 해양경찰의 강력한 단속에도 불법조업은 근절되지 않고, 오히려 단속을 회피하기 위한 수법이 점차 지능화·조직화·흉포화되어가는 추세이다.





△ 폭력저항



△ 집단충돌

우리나라는 1996년 배타적 경제수역(EEZ)을 선포한 이후 중국과 EEZ가 중첩되는 수역에 대해 해양 경계 획정을 위한 교섭을 개시하였으나 양국 간 견해차로 아직 경계 획정이 이루어지지 못하고 있다. 다만, 국민 생계와 직접적으로 연관된 어업 분야에 있어서는 한·중 어업협정(2001년 6월 30일 발효)을 통하여 잠정적으로 어업 질서를 상호 유지해 나가고 있다.

〈표 1-1〉우리측 허가수역 내 중국어선 업종별 조업기간

업종	조업 시기 (월)											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
타망	1.1~4.15				4.16~10.15(금어기)					10.16~12.31		
위망	1.1~4.30				5.1~8.31(금어기)					9.1~12.31		
유망	1.1~1.31 (금어기)	2.1~6.1(12:00)				6.1~8.1 (금어기)		8.1(12:00)~12.31				

한·중 어업협정 체결 이후 중국 어선이 우리 측 허가 수역에서 조업하기 위해서는 어획 할당량(업종별·어종별), 입어 척수 등 조업 조건을 구비하고, 입어 및 조업 절차에 따라 어업허가증을 발급받아야 한다. 매년 갱신되는 ‘한·중 양국어선의 조업 조건 및 입어절차’에 따라 중국 어선의 어업 활동을 위해 필요한 절차 규칙 및 입어 척수를 정하여 시행하고 있다.

해양경찰은 우리 측 허가구역에서 조업하는 허가 어선에 대해서는 체계적인 안전관리를 실시하고, 허가를 받았으나 조업 조건을 위반한 어선, 허가를 받지 않고 조업하는 불법 어선에 대해서는 엄정하되 안전한 단속을 하여 불법 외국 어선 3건을 적발하여 1억 1천만 원의 담보금을 부과하였다.

폭력적인 저항에는 구속을 원칙으로 엄중하게 처벌하는 한편, 불법 조업 근절을 유도하기 위해 선내 생활에 필요한 세면도구, 식수용 생수 등을 조업 중인 외국 어선에 ‘준법조업 유도 물품’으로 제공하여 올바른 조업 질서를 유도하였다.

## (2) 해양주권 수호를 위한 결의 대회 실시

2018년부터 대형함정 1502함을 평택해경으로 편제 발령하여 중부광역구역에 대한 해양주권 확립을 도모하였으며, 승조원의 역량을 강화하고 해양주권 수호에 대한 강한 의지를 굳건하게 하기 위한 ‘해양주권 수호 결의 대회’를 1502함 내에서 실시하고 해양특수기동대의 선서, 진압 장비 점검 및 단속훈련을 실시하여 불법 외국 어선에 대한 단속 역량을 강화하였다



△ 해양주권수호 결의 다짐



△ 진압장비 점검



△ 해상특수기동대 기동 훈련



△ 해상특수기동대 기동 훈련

## 2. 현장 중심 훈련 실무 강화, 맞춤형 훈련집행

### 다. 실전적 불법 외국 어선 단속훈련

#### (1) 불법 외국 어선 단속훈련 강화 필요성

불법 외국 어선은 기동전단운영, 특별단속 등 엄정한 법 집행과 강력 단속으로 조업 질서가 점차 개선되고 조업 척수는 감소하고 있으나 야음을 틈타 기습·집단으로 우리 해역에 진입하여 불법 조업을 시도하려는 경향이 나타나며 무허가 어선들은 단속을 회피하기 위한 수법이 점차 지능화되고 집단성을 이루는 추세에 있다.

또한 선명을 은폐하고 경비함정과 고속단정의 기동을 방해하며 고의로 충돌을 시도 및 현 측에 쇄창살 등 등선방해물 설치하고 조타실을 폐쇄하여 검문 검색 여건은 여전히 어려운 실정이고 일부 외국 선원은 마약 등 향정신성 의약품을 오남용하여 검색팀원을 공격하는 등 양상을 보여 이에 대한 대비책 마련과 현장에서 원활히 임무 수행을 하기 위한 강도 높은 훈련이 지속적으로 요구되며, 외국어선의 불법 행위에 대응 안전하고 효율적인 단속 작전 수행을 위해 지방청 주관으로 반기별 1회(상반기 : 팀워크 형성 중점, 하반기 : 성어기 조업 단속 대비) 불법 외국 어선 단속 훈련을 실시하고 있다.

#### (2) 불법 외국 어선 단속훈련 현황

##### ① 2021년 불법 외국 어선 단속훈련

2011년 12월 12일 중국 어선 단속 중 경찰관 사망사건 발생 이후 국무총리실 주관 정부합동 불법조업 근절 종합대책 수립으로 총기 지급, 특수기동대 특수부대 출신 보강, 단속, 안전 장비 추가, 불법외국어선 단속 매뉴얼 전면 보강으로 검색팀원에게 매뉴얼에 의한 기본 원칙과 단속 체계, 절차 숙지, 진압 장비 운용 능력 제고, 각종 장비 관리실태 확인 점검을 중점으로 불법외국 어선 단속훈련을 진행했으며, 1502함 편제 후 지속적인 훈련을 실시하였으며, 특히 2021년도에는 코로나19 시대에 감염병 예방 활동 속에서 단속 활동을 진행하는 어려움을 극복하고 현장에서 효율적이고 안전한 단속 활동을 위한 외국 어선 대응훈련을 진행하였다.

주요 내용으로는 단계별 세부 사항 절차 준수 훈련과 저항유형별·특수상황별·개인전술 등 세부 전술 교육, 단속 장비·총기 정비 및 관리상태, 통신장비·채증 장비, 공용피복류와 장구류 관리

상태 점검으로 이루어졌으며 훈련 주요 성과로는 지휘관을 중심으로 한 최상의 팀워크 조성, 해상공권력 및 자위권 확보를 위한 대응 역량 강화, 자체 사고 예방을 위한 검색팀원 역량 강화를 이루었다.



△ 기동 훈련 실시



△ 기동 훈련 실시 2

### 3. 해양재난 관리 활동

#### 가. 해양사고 대비·대응 현황

##### (1) 해양사고 발생 현황

###### ① 개요

조난사고란 사람의 익수·추락·고립·표류 등의 사고나 선박 등의 침몰·좌초·전복·충돌·화재·기관 고장 또는 추락 등의 사고로 인해 사람의 생명·신체 또는 선박 등의 안전이 위협에 처한 상태를 말하며, 일반적으로 해상에서 발생한 조난사고를 해양사고라 한다.

###### ② 최근 10년간 해양사고 발생 현황

지난 10년간 발생한 해양사고를 보면 기관·조타기 고장 및 추진기 장애와 같은 단순 사고가 연평균 119척(68%)으로 많은 부분을 차지하고 있으며, 그 밖에 좌초·충돌·화재·전복·침수와 같이 인명피해와 해양사고를 유발하는 전형적인 조난사고도 연평균 33척(19%) 발생하였다.

지난 10년간 해양사고 선박 1,746척 중 구조된 선박은 1,713척으로 연평균 171척의 선박과

1,341명의 인명이 구조된 것으로 나타났다.

해양사고 원인을 보면, 정비 불량으로 인한 사고 선박이 778척(45%), 운항 부주의로 인한 경우가 491척(28%)으로 사고 대부분을 차지하였다. 그 밖에 연료고갈·관리 소홀 등이 235척(13%), 기상악화로 인한 경우가 80척(5%), 화기 취급 부주의로 인한 사고 선박이 9척(1%), 기타 원인으로 인한 사고 선박이 144척(8%) 발생하였다.

## (2) 해양재난 대응체계

우리나라의 해양재난 대응 관련 법 체계는 일반적인 재난 관련법인 「재난 및 안전관리기본법」과 해양재난 관련 특별법인 「수상에서의 수색·구조 등에 관한 법률」(이하, 수상구조법)으로 나누어진다.

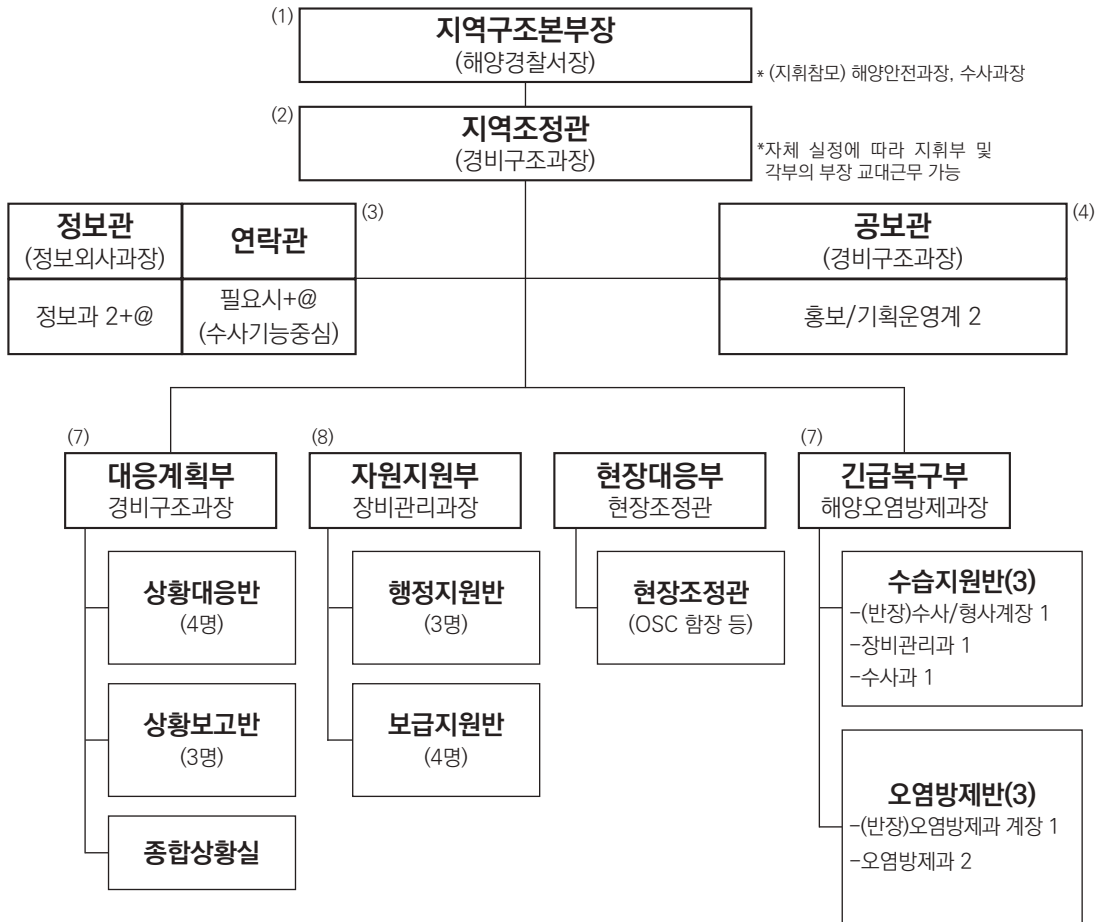
해양경찰은 「재난 및 안전관리기본법」상 재난관리주관기관으로서 해양에서의 긴급구조 업무와 「수상구조법」상 해상에서의 수난구조를 관할하도록 되어 있다. 효율적인 긴급구조를 위하여 필요할 경우 중앙행정기관의 장 또는 소방방재청장에게 구조대의 지원 등을 요구할 수 있다.

해상에서의 수난구조 업무의 효율적인 수행과 수난구조 활동의 국제적인 협력을 위하여 해양경찰청에 ‘중앙구조본부’를 두고 있으며, 지방해양경찰청에는 ‘광역구조본부’, 해양경찰서에는 ‘지역구조본부’를 설치·운영하고 있다.

구조본부의 구성 및 운영 등에 관하여 필요한 사항을 정하고, 구조본부 간 임무와 책임한계를 명확히 하여 사고대응의 안정성 및 효율성을 확보하기 위해 '17. 7. 19 「구조본부 구성 및 운영 등에 관한 훈령」이 제정되었다.



〈표 1-2〉 지역구조본부 조직체계



△ 지역구조본부 교육 및 훈련

### (3) 해양재난에 대한 예방·대비 활동

#### ① 수난대비 계획 수립 시행

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

또한, 농무기(3월~6월), 태풍 내습기(6월~9월), 동절기(11월~익년 2월) 등 주요 시기별·지역별 실정에 맞는 세부 수난대비·대응계획을 수립하여 시행하고 있다.

#### ② 해양재난 관련 수난구호협력기관 간 협력체제 강화

현행 「수상구조법」 제6조에는 수난구호협력기관 및 관련 단체 간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 ‘수난구호대책위원회를 두고 있다’는 규정이 있다.

각 지방해양경찰청과 해양경찰서에서도 각각 광역 및 지역해상수난구호대책위원회를 개최하여 대형 해양사고 발생시 지방자치단체, 소방서, 경찰서, 군부대, 수협 등 지역 수난구호협력기관 간 지원체제를 굳건히 하고 있다. 2021년 10월 14일 각 부처 공무원으로 구성되어 기관 간 업무협조에 중점을 둔 수난구호대책위원회를 개편하면서 민간 전문가의 기술자문 기능을 포함한 해양수색구조기술위원회 신설을 골자로 하여 수상구조법이 개정되었다.



△ 지역해양수색구조기술위원회(구 지역수난구호대책위원회)

#### ③ 태풍 등 반복성 풍수해의 체계적 관리강화

태풍은 일반적으로 우리나라에 7~10월 사이에 많이 발생하며, 적도를 사이에 둔 남북 5° 이내에서는 거의 발생하지 않는다.

열대저기압인 태풍 발생의 특성은 다음과 같다.

- \* 수온 27℃ 이상의 해면에서 발생한다.
- \* 전향력이 비교적 약한 남·북위 5도 이상인 곳에서 발생한다.
- \* 중심 부근에 강한 비바람을 동반한다.
- \* 태풍은 전선(前線)을 동반하지 않는다.
- \* 중심 부근에 반경이 수% ~ 수십%인 바람이 약한 구역이 있는데, 이 부분을 ‘태풍의 눈’이라고 한다.

태풍은 북태평양 고기압을 오른쪽에 두고 그 고기압의 가장자리를 따라 이동한다. 열대성 저기압에서 발달한 태풍은 처음에는 천천히 서북 방향으로 이동하다가 편서풍 지역에 도달하면 방향을 북동쪽으로 변경한다.

〈표 1-3〉 최근 10년간 태풍 발생(국내 영향) 현황

구분	계	6월	7월	8월	9월	10월
계	40	3	10	13	11	3
2012	5		2 카눈,담레이	2 덴빈,볼라벤	1 산바	
2013	3	1 리피		1 콩레이		1 다나스
2014	4		3 너구리,할롱 나크리			1 봉풍
2015	4	1 찬홈	2 낭카,할롤라	1 고니		
2016	2				2 말라카스, 차바	
2017	3		2 난마돌, 노루		1 탈림	
2018	5	1 쁘라베룬		2 룸비아,솔릭	2 짜미,콩레이	1 미탁
2019	7		1 다나스	3 프람시스코, 레끼마, 크로사	2 링링,타파	
2020	4			2 장미,바비	2 마이삭, 하이선	
2021	3			2 루핏, 오마이스	1 찬투	

태풍 내습 시에는 태풍 이동 및 세력 변동사항을 지속적으로 확인하는 한편, 태풍 대응 매뉴얼에 따라 상황판단회의를 개최하여 태풍의 강도에 따른 위기단계를 설정하고 소속지원의 비상근무 태세를 강화하였다.

일선 현장에서는 어선, 여객선, 유도선 등 선박운항을 통제하고 출동 경비함정을 안전지대로 피항 조치하여 태풍으로 인한 피해를 최소화하기 위해 노력하였다.

#### (4) 해양사고 구조 대응체계 강화

##### ① 수난대비 기본훈련 (민·관·군 합동훈련) 실시

수난대비 기본훈련은 「수상구조법」제5조의2에 명시된 법정훈련\*으로서 대형해양사고에 대비하여 실시하는 ‘대규모 인명구조 합동훈련’이다

\* ‘15. 7. 24 신설. 매년 전년도 훈련 실시 결과를 국회 소관 상임위원회 보고

해양사고 시 각급 구조본부와 수난구조협력기관 수난구조민간단체 상호 간 임무와 역할을 이해하고 지역별 수난구조협력체계를 구축하며, 합동훈련을 통해 정부의 해양사고 대비·대응 시스템과 관련 매뉴얼을 점검 미비점을 발굴하여 개선·보완하는 데 목적이 있다.

#### ○ 평택서 수난대비기본훈련

매년 분기별로 실시되는 민·관·군 합동 수난대비훈련은 2019년에 관내 HNS 선박사고를 대비하여 대산항 인근 해상에서 12개 기관·단체, 함선 17척, 항공기 2대, 인력 200여 명을 동원한 대규모 훈련으로 진행되었다. 2020년에는 코로나19 감염병이 번지면서 수난대비훈련이 일시 중단되었으나 이후 훈련의 필요성을 감안하여 도상훈련의 방식을 도입하는 등 감염병 대유행의 시기에 맞추어 훈련을 실시하였다. 사회적 거리두기가 강화된 2021년에도 훈련 세력의 참여를 최소화하여 중단 없이 훈련을 진행하는 등 코로나 시기에도 국민의 안전을 대비한 훈련을 진행할 수 있도록 많은 노력을 하였다.



△ HNS선박 충돌·화재사고 대응 합동훈련('19. 5. 27. / 대산항)



△ 방도 인근 해상 어선 화재 대응 훈련('20. 7. 17. / 방도)



△ 장고항 밀집 정박어선 화재 대응 훈련('21. 5. 27 / 장고항)

## ② 원격응급의료시스템 구축 및 해상·도서지역 응급환자 이송 업무

「수상구조법」, 「재난 및 안전관리기본법」, 「응급의료에 관한 법률」 및 「해상 응급환자 구급 및 이송지침」에 따라 해양 종사자 및 도서·낙도 국민에게 선진화된 응급의료서비스를 제공하고 함정과 항공기 등으로 응급환자 이송 업무를 수행하고 있다.

해양경찰은 발생한 환자를 응급처치 없이 내륙으로 후송하는 기존 시스템에는 문제가 있다는 의견에 따라, 국민의 생명 보호와 응급의료체계의 질적 향상 목적으로 현장에서 즉시 응급조치를 할 수 있는 시스템을 2008년에 시범 구축하여 함정에 원격응급의료시스템을 설치하여 응급의료서비스를 제공하고 있다.

〈표 1-4〉 최근 10년간 응급환자 이송 실적

연도	계	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
전국	13,330	1,071	1,224	1,162	1,247	1,130	1,361	1,546	1,528	1,495	1,566
평택서	616	50	56	25	63	47	81	70	66	72	86
대비	4.62%	4.67%	4.58%	2.15%	5.05%	4.16%	5.95%	4.53%	4.32%	4.82%	5.49%



평택서 응급환자 이송 실적을 보면 최근 10년간 증가 추세를 보이고 있으며 전국 환자 이송 실적 중 평균 4.6%를 차지하고 있다.



△ 함정-병원 간 원격응급의료시스템

## (5) 국가공인 인명구조 자격 '수상구조사' 자격 집행

### ① '수상구조사' 추진 배경 및 경과

'14년	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 세월호 사고 이후, 수상구조사 제도의 필요성 대두</li> <li>* 자격기본법에 따라 국민의 생명·안전과 관계된 자격은 국가에서 발급하여야 하나 그간 민간에서 발급하며 부정발급 등 폐해 발생</li> </ul>
'15년	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 7.24. 수상구조법 개정, 수상구조사 제도 신설</li> </ul>
'16년	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2.19. 수상안전종합관리시스템 구축 추진</li> </ul>
'17년	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3.14. 수상구조사 교육기관(21개소) 지정</li> <li>◆ 5. 27 제1회 수상구조사 자격시험 집행</li> <li>◆ 9. 3 제2회 수상구조사 자격시험 집행</li> </ul>

### ② 평택서 시험 집행 결과

수상구조사 자격시험에 대한 수요는 꾸준히 증가하여 2019년에는 자격시험이 신설된 해에 비해 3배 이상의 시험이 집행(2017년 2회→ 2019년 6회)되었다. 한편 2020년에는 코로나19로 인해 시험 집행이 축소될 수밖에 없었으나 자체 방역지침을 마련하여 중단 없는 자격제도 운영을 위한 대책을 수립·시행하여 2020~2021년 140명을 포함해 자격시험 신설 이후 366명의 수상구조사가 배출되었다.

〈표 1-5〉 최근 5년간 평택서 수상구조사 응시현황

구분	접수	응시	결시	불합격	합격	합격률	비고
총 계	558	520	38	154	366	70.4%	
2017	68	67	1	23	44	65.7%	
2018	68	64	4	8	56	87.5%	
2019	190	178	12	52	126	70.8%	
2020	85	80	5	16	64	80%	
2021	147	131	16	55	76	58%	



△ 수상구조사 자격시험 집행(수영평가)



△ 수상구조사 자격시험 집행(응급처치평가)

## 정책추진 방향

### 경 비

#### 해양 상황대응 역량 강화

#### 가. 불법 외국 어선에 대한 단속활동 강화

우리 어업인의 삶의 터전을 보호하고 소중한 수산자원을 보호하기 위하여 불법조업 단속업무 등을 전문적으로 수행할 수 있도록 1502함 및 중형함에 ‘해상특수 기동대’를 운영하여 불법조업 단속 역량을 강화하는 한편, 2021년 불법 외국어선 예방 와이어 절단장치를 제작하여 불법조업 외국어선 단속을 위해 새로운 단속 장비를 배치·운용하고 있다.

#### 나. 위기 대응태세 및 대응역량 강화

해양경찰은 통합방위법에 따라 국가방위요소로서 역할을 수행하며, 이를 위해 2021년 6월 육군 제51사단과 업무협약을 체결하고, 같은 해 10월 해군 2함대와 평택·당진항 통합항만방호 경계협정을 통해 밀입국 방지 등 통합방위역량 강화를 위해 논의하였다. 이와 더불어, 해상에서 발생할 수 있는 모든 유형의 테러 위기상황에 대하여 철저히 분석하고, 해군2함대와 항만방호훈련(대테러훈련), 육군 32사단 및 51사단과 밀입국 대비 대테러 진압작전 전술 전반에 대한 정보 교류 및 상호협력 체계를 강화해 나가고 있다.

#### 다. 위기 대응태세 및 대응역량 강화

해양이라는 특수한 환경에서 수많은 사건·사고를 대응하고 처리하기 위해 신고 접수 단계부터 구조세력 현장 도착 시까지 초동조치 전 과정에 전문성이 요구된다. 이를 위해 다양한 상황과 유형을 가정한 상황대응 훈련을 본청·지방청 종합상황실 주관으로 연중 실시 중이다. 또한 종합상황실 근무자들의 기초지식 및 상황대응 능력을 향상하고 각종 법령·매뉴얼 습득과 시스템 운영 능력을 강

화하기 위해 매년 상황요원 대상 관할해역 숙달 평가, 필기·실기 평가, 상황대응훈련 등 직무능력평가를 시행하고 있다.

## 라. 해양재난에 대한 대비·대응 활동

해수면에서의 수난구호에 관한 사항의 총괄·조정을 위하여 지역 구조본부를 두고, 수난구호협력기관 및 관련 단체 간의 유기적인 협력을 통한 신속하고 효과적인 수난구호활동을 위해 민간전문가를 확충한 해양수색구조기술위원회를 운영하여 사고발생 시 전문적이고 과학적인 자문을 통해 수색구조 활동을 실질적으로 지원하고 있다.

해양사고 발생 시 협력기관 및 민간단체와의 공조 협력체계 구축을 위해 분기별로 수난대비기본훈련을 실시하고 있다. 선박 간 충돌 및 자동차 운반선 화재발생 등 대형 해양사고 발생을 가정하고 군, 소방, 지자체 등 유관기관과 민간해양구조대 어선 등 민·관·군 합동훈련을 통해 해양사고 대응역량을 지속적으로 강화해 나가고 있다.

연간 해양사고 발생 환경의 특성에 따라 시기를 농무기, 태풍 내습기, 동절기 등으로 구분하여 사전 대비하고 있으며, 관할 해역의 특성을 고려한 자체 해양사고 대비·대응 계획을 수립하여 선제적 예방활동을 전개하고, 신속 대응 태세를 갖추고 있다.

해양사고에 있어서 신속한 구조를 위해서는 민간 구조자원과의 협력이 중요하다. 이에 민간해양구조대원을 2021년 375명에서 2022년 747명까지 대폭 확충하였다. 또한, 기존 어업인에 더해 수상구조사, 드론운용자, 서퍼 등 전문성을 가진 민간 구조인력을 흡수하고, 사고대응은 물론 예방활동까지 전개하고 있다.

## 마. 해양사고 구조대응 역량 강화

신속하게 사고현장에 출동하여 구조·구급 임무를 담당하고 있는 평택해경구조대는 군 특수부대 출신 등 전문 구조인력으로 구성되어 있고 최신 구조·구급장비를 확충하는 한편, 구조훈련을 반복·숙달하여 고도의 인명구조 능력을 갖추기 위해 노력하고 있다.

해상이나 도서지역에서 응급환자 발생 시 경비함정을 이용하여 안전하고 신속하게 육상으로 이송하고 있으며 해양원격응급의료시스템을 이용하여 전문의사가 영상을 통해 환자의 상태를 보고 응급구조사 자격을 갖춘 경찰관에게 의료지도를 하여 국민에게 신속한 응급처치 및 의료서비스를 제공하고 있다.

2017년 5월 전국적으로 시행된 수상구조사 국가자격시험 이후 평택해양경찰서에서 총 366명(2021년 기준)의 수상구조사가 배출되었다. 2021년부터 수상구조사 자격을 가진 사람을 민간해양구조대로 모집하여 해양사고 발생 시 해양경찰과 협력하여 구조 활동을 펼쳐나가고, 평상시에는 예방순찰 활동과 교육·훈련을 통해 구조역량을 강화하고 있다.





## CHAPTER 02

# 국민 중심 해양안전망 구축

- 해양사고 예방체계 구축과 연안해역 안전관리
- 공정한 조종면허관리 및 체계적인 수상레저 안전관리
- 현장중심 다중이용선박 안전관리

# 국민 중심 해양안전망 구축

## 1. 해양사고 예방체계 구축과 연안해역 안전관리

### 가. 파·출장소 운영

#### (1) 현황

파출소는 항포구 및 연안해역의 범죄예방활동, 다중이용선박·수상레저활동 안전관리, 사건·사고 초동조치 등의 임무를 수행하고 있으며, 2021년 12월 기준 5개의 파출소를 운영 중에 있다.

소규모 항포구에서의 선박 출입항, 연안해역 안전관리, 유도선 등 다중이용선박 안전관리, 각종 해양사고 초동조치 등의 업무를 수행하기 위해 7개소의 출장소가 운영되고 있다.

민간 대행신고소는 파·출장소가 설치되어 있지 않은 전국 항포구에서 선박출입항 등의 신고업무를 대신 담당하고 있다.

대행신고소장은 어촌계장, 마을 이장, 향토예비군 중대장 또는 책임감이 투철한 국민 중 본인의 동의를 얻어 관할 해양경찰서장이 위촉한다. 어촌계 사무실, 마을회관 또는 본인의 가옥에서 출입항 신고 업무를 수행하며 매월 일정액의 행정경비가 지원된다.

〈표 1-1〉 파출소별 출장소·대행신고소 현황

(단위: 개소)

구분 \ 파출소	안산	대부	평택	당진	대산
출장소	-	2	-	4	1
대행신고소	1	2	2	1	-

#### (2) 신고기관 업무 수행

어선 위치 발신장치 도입으로 출입항 절차가 간소화되었으나 선원의 변동, 출입항 신고의 최초 접수, 신원확인, 선박임검 등을 위해 선박 출입항 신고 제도의 중요성은 더욱 강조되고 있다.

〈표 1-2〉파출소 출·입향신고 현황

(단위: 건)

구분	계	2019	2020	2021
계	657,561	224,096	224,256	209,209
출향	329,003	112,046	112,190	104,767
입향	328,558	112,050	112,066	104,442

### (3) 자기주도적(목적지향적) 예방순찰

파출소 업무형태 변화를 통해 국민들에게 든든하고 친근한 해양경찰로 다가가고자 2018년 10월 기존 출입향신고 업무 처리 및 출동 대기 등 소내 위주의 근무형태에서 치안분석을 통한 주도적이고 책임감 있는 파출소 치안활동으로 개선하였다.

## 파출소 중점업무 전환

### BEFORE

- 출입향 신고 처리
- 출동 대기를 위한 소내근무
- (뉘시)어선 획일적 점검



### AFTER

- 사고예방 순찰활동
- 문제해결형 지역 소통 활동
- 지역 맞춤형 점검·단속

## 나. 현장 중심 연안해역 사고 예방활동

### (1) 추진 배경

연안활동 및 관광은 주 5일 근무제 정착, 여가 취미 활성화, 교통여건 개선 등의 영향으로 지속 증가 추세인 가운데, 2013년 7월, 태안 사설 해병대 캠프 중 학생 5명이 사망한 사건 관련 「연안 사고 예방에 관한 법률」(2014. 5.)을 제정하고 국민의 생명·신체 및 재산을 보호하기 위해 연안 사고 예방활동을 전개하였다.

## (2) 지역연안사고예방협의회 운영

지자체 등 관계기관과 연안사고 예방에 관한 사항을 협의하고자 2021년 12월 평택해양경찰서장을 위원장으로 지자체, 해수청, 소방서, 민간위원 등 총 15명으로 협의회를 구성하고 연안 사고 예방을 위한 대책 논의 및 안전문화 확산을 위한 공감대를 형성하였다. 특히, 협의회를 통해 지자체에서 시행 중인 바다환경지킴이 사업과 연안안전지킴이 사업을 연계하여 바다환경지킴이 활동 중 응급 상황 발견 시 신고방법 안내 등 연안사고 예방 효과를 높일 수 있도록 하였다.

## (3) 연안 위험구역 관리

행락객, 피서객들이 많이 찾는 연안해역의 안전사고 예방을 위하여 갯바위·방파제·해안 등 대상으로 위험성을 조사하여 출입통제구역 1개소와 위험구역 52개소를 지정하여 안전관리하고 있으며, 행락철 전후 지자체 등 관계기관과 합동점검을 실시하여 위험표지판 등 안전관리시설물을 추가 설치, 보수하여 국민들이 위험에 대비할 수 있도록 하였다.



△ 안전관리시설물 합동점검



△ 신규 시설물 설치

## (4) 해수욕장 안전관리

「해수욕장법(2014년 12월)」 시행 이전 한시적 총괄기관으로 해수욕장을 안전관리하였으나, '15년 이후 지자체 중심의 해수욕장 안전관리로 전환되었다. 연안해역 안전관리 주무기관인 우리 해양경찰은 각 파출소별 해상순찰대를 지정하여 수영경계선 외측 해상 안전관리 및 민간 안전관리요원 대상으로 교육훈련을 실시하는 등 해수욕장 안전관리를 적극 지원하였다. 또한 관내 해수욕장 중 이용객이 가장 많은 왜목 해수욕장 입욕객 대상 구명조끼 무상대여 서비스를 시행

하여 긍정적인 반응을 도출하였으며 구명조끼 필요성 인식 제고 및 인명사고 사전 예방 효과를 높였다.



△ 안전관리요원 합동 훈련



△ 구명조끼 무상대여 서비스

## 다. 해양안전문화 확산 운동

### (1) 해양안전 교육 및 캠페인 진행

「해사안전법(시행령 제20조의2)」에 따라 국민의 해양안전 의식 고취를 위해 매월 1일을 「해양안전의 날」로 지정하고 지자체·해수청 등 관계기관과 합동으로 안전 캠페인 및 점검·교육을 진행하였다. 연안사고 예방에 관한 법률(시행령 제10조)에 따라 매년 7월 18일을 「연안안전의 날」로 지정하고 연안사고 예방에 대한 국민 의식 고취를 위해 다양한 체험프로그램을 구성하여 연안안전의 날 행사 및 유관기관 합동 구명조끼 입기 캠페인을 시행하였다.



△ 구명조끼 입기 캠페인



△ 연안안전의 날



## (2) '찾아가는 연안안전교실' 운영

해양안전 예방 교육으로 해양에 대한 이해도를 높이기 위해 초·중학교를 직접 방문하여 학생 대상으로 심폐소생술 방법 및 AED(자동제세동기) 사용법 등을 꾸준히 실시하고 있다. 특히, '해양 전문기관'으로 경찰관이 직접 학교를 방문해 해양안전에 관해 교육함으로써 '적극적 해양경찰' 이미지가 크게 부각되고 교육 효과도 높일 수 있었다.



△ 안전수칙 이론교육



△ 심폐소생술 실습 교육

## 2. 공정한 조종면허관리 및 체계적인 수상레저 안전관리

### 가. 공정한 조종면허관리

#### (1) 조종면허시험 집행

수상레저안전법에 따라 최대출력 5마력 이상의 수상레저기구를 조종하고자 하는 사람은 일반 조종면허 1급·2급 및 요트조종면허(세일링요트를 조종하려는 사람)를 취득하여야 한다. 관내 4개 면허시험장(필기 2개소, 실기 2개소)에서 조종면허시험을 집행하고 있다.

┌ 필기시험장: 평택해양경찰서, 안산파출소

└ 실기시험장: 시흥 보트조종면허시험장, 여주 일반조종면허시험장

#### (2) 조종면허 발급

낚시·레저를 통한 수상레저활동에 대한 국민적 관심이 증가하면서, 최근 3년간 동력수상레저기구 신규 취득자 수도 해마다 늘어나고 있으며, 작년 한해 신규취득자 수는 2,253명으로 '20년 대비 약 8% 증가, '19년 대비 약 37% 증가율을 보이고 있다.

〈표 1-3〉 신규조종면허 취득자 현황

(단위: 명)

구분	2019	2020	2021
계	1,644	2,087	2,253
1급	268	354	352
2급	1,270	1,642	1,799
요트	106	91	102

## 나. 체계적인 수상레저 안전관리

### (1) 수상레저 일반

#### ① 수상레저활동

“수상레저활동”이란 수상(水上)에서 수상레저기구를 이용하여 취미·오락·체육·교육 등을 목적으로 이루어지는 활동을 말하며, “래프팅”이란 무동력 수상레저기구를 이용하여 계곡이나 하천에서 노를 저으며 급류 또는 물의 흐름 등을 타는 수상레저활동을 말한다.

#### ② 수상레저기구

수상레저안전법 제2조 제3호에서 정의하는 ‘수상레저기구’는 수상레저 활동에 이용되는 선박이나 기구로서 같은 법 시행령 제2조와 시행규칙 제1조의 2에서 다음과 같이 나열하고 있다.

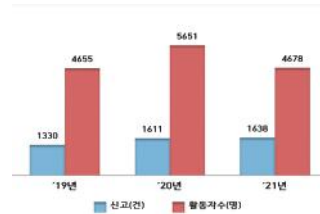
모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 고무보트, 스쿠터, 공기부양정, 수상스키, 패러세일, 조정, 카약, 카누, 워터슬레드, 수상자전거, 서프보드, 노보트, 그 밖에 유사한 구조·형태 및 운전방식을 가진 것도 수상레저기구로 보고 있다.

### (2) 수상레저활동객 현황

수상레저 활동자는 2021년에 4,678명으로 전년도 5,651명 대비 약 18% 감소되었으나 낚시·레저 활동을 소개하는 각종 TV예능 프로그램들이 인기를 얻고, 신종기구 증가에 따른 수상레저 활동이 재조명되고 있다. 또한 마리나 사업 확대, 지자체 레저사업 활성화 정책 추진에 따른 국민의 관심 및 활동인구 증가로 안전사고 개연성이 높아지고 있는 실정이다.

〈표 1-4〉 원거리 수상레저활동자 현황

구 분	개인활동 신고자(원거리)	
	신고(건)	활동자수(명)
'21년	1,638	4,678
'20년	1,611	5,651
'19년	1,330	4,655

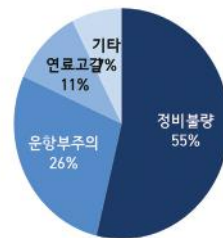


### (3) 수상레저 사고현황

#### ① 원인별 사고현황

2021년까지 수상레저사고로 인명피해는 총 10건, 19명 발생하였다.

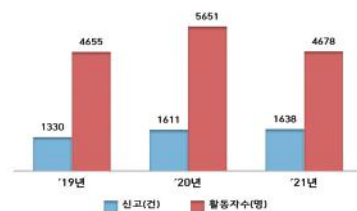
최근 3년간 원인별 사고 현황 분석 결과 정비 불량(50%) > 운항 부주의(26%) > 연료고갈(10%) > 기타(7%) 순으로 발생하였고, 활동자의 사전점검 및 안전의식 부족에 따른 사고가 전체 사고 219건 대비 86%(188건) 차지하였다.



사고 방지를 위해서 지속적인 홍보활동과 현장 위주의 안전관리 및 활동자의 안전 의식 준수가 필요한 것으로 분석된다.

#### ② 유형별 사고현황

최근 3년간 유형별 수상레저사고는 기관고장(55%) > 표류(33%) > 좌초(7%) > 침수(3%) > 기타(2%) 순으로 발생하였고, 동력수상레저기구 무상점검 서비스 실시 및 안전문화 확산 홍보 및 캠페인 효과로 기관고장 및 단순표류 사고가 전년대비 30% 감소(23건▼) 하였다.



### (4) 수상레저사업장 현황

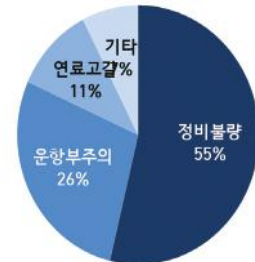
2022년 해수면 사업장은 7개소이며, COVID-19로 인한 단체활동 제약으로 사업장 소폭 감소 및 3개소 휴업중이며 사업장 이용객은 코로나 발생 전 대비 75%(1.6만 명▼)감소하였다.

〈표 1-5〉 수상레저사업장 현황

구분	사업장 (소재지)	계	동 력					무 동 력			
			소계	모터 보트	요트	수상 오토 바이	고무 보트	소계	카약	수상 자전거	딩기 요트
계		42	18	10	1	1	6	24	5	15	4
안산	한국수상레저안전협회 경기시흥지부 (시화호)	7	7	6	-	-	1	-	-	-	-
대부	낙조 수상레저(제부도)	2	2	1	-	-	1	-	-	-	-
	안산요트아카데미(탄도항)	6	2	-	1	-	1	4	-	-	4
	궁평리 자율공동체 (궁평항)	17	2	1	-	-	1	15	-	15	-
	백미리 어촌계 (백미리, 휴업중)	6	1	-	-	-	1	5	5	-	-
	대양 수상레저 (제부도, 휴업중)	2	2	1	-	1	-	-	-	-	-
	제부 수상레저 (제부도, 휴업중)	2	2	1	-	-	1	-	-	-	-

〈표 1-6〉 최근 3년간 사업장 현황 추이

구 분	최근 3년간 사업장 현황 추이	
	사업장(영업/휴업)	이용객(명)
'21년	7(3/4)	3,520
'20년	10(4/6)	3,691
'19년	11(6/5)	19,704



#### (5) 수상레저활동 금지구역 지정현황

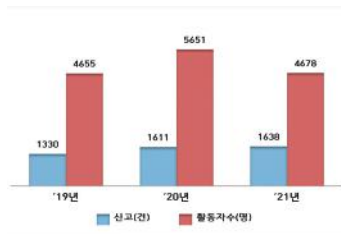
수상레저활동자와 해수욕장 개장기간 중 물놀이 이용자 간의 사고예방을 위하여 해수욕장을 비롯한 해수면 6개소를 수상레저활동 금지구역으로 지정하고 있다. 수상레저안전법에 따른 금지구역 지정 시에는 현지 실태파악과 함께 지방자치단체, 수상레저 관련단체 등의 의견 청취 후, 합리적이고 타당하게 금지구역을 지정하고, 당해구역에 금지구역 공고판 6개를 설치하여 운영하고 있다.

〈표 1-7〉 수상레저활동 금지구역

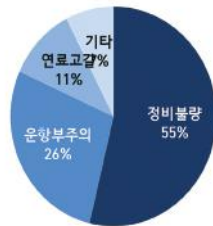
연번	장소	금지구역	금지대상	금지기간
1	시화호 내측	시화호 조력발전소 수문 부근 (길이 1200m, 폭 300m)	모든 수상레저기구	연중
2	시화호 내측	시화호 배수갑문 부근 (길이 300m, 폭 400m)	모든 수상레저기구	연중
3	경기 안산시 단원구 방아머리 해수욕장	수영금지선 내측수역 및 외측 20m 이내 수역	모든 수상레저기구	해수욕장 개장기간
4	경기 화성시 서신면 제부도 해수욕장	수영금지선 내측수역 및 외측 20m 이내 수역	모든 수상레저기구	해수욕장 개장기간
5	충남 당진시 석문면 왜목 해수욕장	수영금지선 내측수역 및 외측 20m 이내 수역	모든 수상레저기구	해수욕장 개장기간
6	충남 당진시 석문면 난지도 해수욕장	수영금지선 내측수역 및 외측 20m 이내 수역	모든 수상레저기구	해수욕장 개장기간

#### (6) 수상레저 안전문화 확산 및 안전관리

표류사고 예방을 위해 동력수상레저기구 무상점검 서비스 실시 및 사업장, 레저 활동객 대상 안전관리를 위해 봄 행락철, 가을철, 성수기철 사업장 특별 안전점검, 지속적 안전문화 홍보 및 지도, 안전저해사범 단속 등 현장 안전 관리를 강화하였다.



<표 1- > 원거리 수상레저활동자 현황





### 3. 현장중심 다중이용 선박 안전관리

#### (1) 유·도선 현황 및 안전관리

##### ① 운항 현황

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

평택해양경찰서는 총 14척의 유선·도선을 안전관리하고 있으며 2022년에는 안산 대부도 뱃길 사업(안산시 주관)의 일환으로 시화호 내측에 도선이 1척 추가될 예정이다. 14척의 유선·도선 중 선령 20년 이상인 도선 6척에 대하여 선령 도래에 따라 신규 대체선박 도입을 위한 이차보전 사업을 홍보하는 등 중점 안전관리 중에 있다.

〈표 1-8〉 파출소별 유·도선 현황

(단위: 척)

구분	계	안산	대부	평택	당진	대산
계	14	-	4	-	2	8
유선	5	-	1	-	-	4
도선	9	-	3	-	2	4

##### ② 이용객 현황

바다나 섬 지역에서 해양레저 활동이나 관광을 즐기는 국민들이 일부 증가하였으나, 도서민 중 젊은 계층은 도시로 나오고 연도교 건설 등으로 인해 도선 이용객은 꾸준히 감소하는 추세다.

##### ③ 안전관리

유선과 도선 이용객이 2017년 이후로 감소하고는 있으나 섬에 사는 주민들과 명절날 섬에 있는 가족을 보러오는 귀성객에게 도선은 여전히 중요한 교통수단이다. 또한 유선은 주말에 여행을 오는 관광객에게 소중한 추억을 제공하고 있다. 이에 평택해양경찰서에서는 시기별 안전관리 계획을 수립·시행하여 사전에 사고발생 요인을 제거하는 등 선제적으로 안전관리를 실시하고 있다.

특히 2015년부터는 내·외부 전문가로 구성된 ‘해양안전 기동점검단’을 운영하였다. 외부 전문가를 참여시켜 점검의 질적 향상을 이뤄냈으며 더욱 적극적으로 현장을 찾아가 선박서류, 각종 장비 비치·관리실태 및 취약요인을 점검하고, 문제점은 행정지도 및 시정조치 하는 등 사고 예방을 위하여 최선의 노력을 다하였다.

또한 「재난 및 안전관리 기본법」 제32조의 3에 따라 집중 안전점검 기간을 정하여 유도선 및 낚시어선 등 다중이용선박에 대한 국가안전대진단을 실시하여 점검 및 사후관리를 통하여 사고 예방에 기여하였다.

〈표 1-9〉 유도선 위반행위 현황

(단위: 건)

구분	계	무면허/미신고	음주운항	과적/과승	영업구역/시간 위반	관계법령 위반
2021	1	-	-	-	-	1
2020	5	-	-	1	1	3
2019	1	-	-	-	-	1
2018	2	-	-	1	-	1
2017	2	1	-	-	-	1

\* 관계법령 : 「선박안전법」, 「선박법」, 「선박직원법」, 「해사안전법」 등

## (2) 낚시어선 현황 및 안전관리

### ① 신고 현황

낚시어선업은 10톤 미만의 어선 가운데 일정한 요건을 갖추고 낚시인을 승선시켜 낚시터로 안내하거나 낚시어선에서 낚시할 수 있도록 하는 영업을 지칭하며 평택해양경찰서 관할에서는 총 233척(2021년 12월기준)의 낚시어선이 영업을 하고 있다.

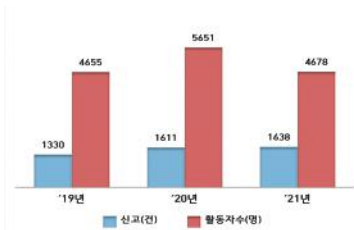
〈표 1-10〉 파출소별 낚시어선 현황

(단위: 척)

구분	계	안산	대부	평택	당진	대산
낚시어선	233	2	49	66	72	44

## ② 이용객 현황

국민소득 향상 및 낚시·레저활동에 대한 관심 증가, 낚시를 주제로 한 '도시어부'와 같은 예능 프로그램의 성공으로 일부 마니아들의 전유물이었던 낚시가 현재는 대중화되어 많은 사람들이 취미로 즐기고 있다. 2021년 평택서 관내 낚시어선 이용객은 131,129명으로, 2017년 93,171명과 대비하여 약 40%가 증가했다.



〈표 1-11〉 낚시어선 이용객 현황

(단위 : 척)

구분	합계	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
2021	131129	534	1,000	1,514	5,418	12,403	12,828	8,383	7,051	28,222	34,037	17,096	2,643
2020	120741	629	612	1,796	5,172	13,897	12,023	8,096	4,997	26,830	30,081	13,413	3,195
2019	125406	697	710	1,913	6,113	13,185	15,743	6,467	4,424	20,940	32,584	20,034	2,596
비율	100%	1%	1%	1%	3%	10%	11%	6%	4%	20%	26%	13%	2%

## ③ 안전관리

낚시어선 이용객들이 지속적으로 증가함에 따라 평택해양경찰서에서는 매년 시기별 안전관리 계획(봄 행락철, 여름 휴가철, 가을 성수기 등)을 수립·시행하여 계절에 따라 변하는 안전관리 수요에 적극 대응하고 있다. 또한 낚시어선의 경우 가을철(9~10월) 이용객 수가 낚시어선 이용객의 46%(최근 3년 기준)을 차지함에 따라 가을철에 경비함정 증가배치, 임검 및 지자체·한국해양교통안전공단(KOMSA)과의 합동점검을 강화하여 낚시어선 안전관리에 만전을 기하고 있다. 또한, 앞으로도 낚시객들의 증가가 예상되므로 '더 나은 평택 바다'를 만들기 위해 유관기관(지자체·KOMSA)과의 협업체계를 강화해 나갈 예정이다.

## 정책추진 방향

### 안 전

#### 예방 중심의 해양안전망 구축

#### 가. 연안해역 안전관리

연안해역에서 인명에 위해를 끼치는 사고가 발생한 장소 및 발생할 우려가 높은 장소를 대상으로 위험성 조사를 실시하고 있다. 최근 사고사례, 환경적 위험요인 등을 토대로 사망사고 발생구역, 연안사고 다발구역, 연안사고 위험구역으로 위험도를 3등급으로 구분하여 위험구역으로 지정·관리하며, 상·하반기 지자체 등 관계기관 합동으로 연안해역 안전점검도 진행하고 있다. 2021년에는 관계기관 합동조사를 통해 위험구역 52개소를 지정·관리하였다.

평택해양경찰서장을 위원장으로 지자체, 해수청, 소방서, 민간위원 등 총 15명의 위원을 구성하여 지역연안사고예방협의회를 개최하였으며, 연안사고 예방을 위한 대책 논의 및 안전문화 확산을 위한 공감대를 형성하였다. 관계기관 요청·협조사항에 대해 적극적인 검토 및 유사업무 협업 방안 등을 지속 논의하면서 긴밀한 협업체계를 유지하고 있다.

2021년부터 연안의 특성을 잘 아는 지역주민 10명을 연안안전지킴이로 채용하고, 위험구역 5개소에 2인 1조로 배치하여 예방순찰 및 시설물 점검 등 해양경찰의 보조·지원 업무를 수행하고 있다. 특히 행서 지역 순찰 중 익수자를 발견, 파출소에 즉각 신고 조치로 인명을 구조하는 등 연안해역순찰을 통한 사고예방을 강화하고 있다.

대국민 안전의식 제고를 위해 유관기관 합동 범국민 구명조끼 입기운동을 연중 추진하였으며 찾아가는 연안안전교실을 운영하였다. 또한 여름 성수기 기간 왜목 해수욕장 입욕객 대상 구명조끼 무상대여 서비스 시행으로 국민이 쉽게 접할 수 있는 생활 밀착형 홍보활동을 추진하였다

## 나. 수상레저 안전관리

국민들의 생활여건 향상과 다양한 여가·체험문화 확산으로 수상레저 활동인구의 증가와 더불어 급증하는 안전관리 수요에 맞춰 안전사고 예방 및 안전문화 정착을 위해 레저 사업장, 동호회, 개인 활동자 등을 대상으로 매년 안전문화 확산운동을 실시하고 있다.



평택해양경찰서는 6개의 수상레저 금지구역을 지정하였고, 관내 주요활동지 및 사고다발지 등 취약개소를 중심으로 집중 안전 관리 중이다.

또한, 동호회·수상레저 사업장·수리업체 등 민간 전문가로 구성된 수상레저 안전리더를 통해 보다 많은 안전정보를 제공하고, 사고예방을 위한 안전 캠페인을 개최하는 등 다양한 방법으로 수상레저 활동자의 안전의식 개선을 위해 노력을 기울이고 있다.

## 다. 다중이용선박 안전관리

평택해양경찰서는 총 14척의 유선·도선을 안전관리 하고 있으며 2022년에는 안산 대부도 뱃길 사업의 일환으로 시화호 내측에 도선이 1척 추가될 예정이다. 14척의 유선·도선 중 선령 20년 이상인 도선 6척에 대하여 선령 도래에 따라 신규 대체선박 도입을 위한 이차보전사업을 홍보하는 등 중점 안전관리 중에 있다. 특히 2015년부터는 내·외부 전문가로 구성된 ‘해양안전 기동점검단’을 운영하였다. 외부 전문가를 참여시켜 점검의 질적 향상을 이뤄냈



으며 선박서류, 각종 장비 및 취약요인을 점검하고, 문제점은 행정 지도 및 시정조치 하는 등 사고 예방을 위하여 최선의 노력을 다하고 있다.

평택경찰서관내에서는 총 233척(2021년 12월기준)의 낚시어선이 영업을 하고 있다. 평택해양경찰서에서는 매년 시기별 안전관리 계획을 수립·시행하여 계절에 따라 변하는 안전관리 수요에 적극 대응하고 있다. 또한 낚시어선의 경우 가을철(9~10월) 이용객 수가 낚시어선 이용객의 46%(최근 3년 기준)을 차지함에 따라 경비함정 증가 배치, 임검 및 지자체·한국해양교통안전과의 합동점검을 강화하여 낚시어선 안전관리에 만전을 기하고 있다. 또한, 앞으로도 낚시객들의 증가가 예상되므로 '더 나은 평택 바다'를 만들기 위해 유관기관과의 협업체계를 강화해 나갈 예정이다.



## CHAPTER 03

# 공정한 해양 치안 질서 확립

- 인권중심 수사로 국민에게 공감 받는 수사활동
- 국제성 해양범죄 단속 활동으로 법질서 확립
- 해수산계 애로사항 민생대변

# 공정한 해양 치안 질서 확립

## 1. 인권중심 수사로 국민에게 공감 받는 수사활동

### 가. 법질서 확립으로 국민에게 신뢰받는 해양범죄 수사

#### (1) 해양범죄 단속 활동 변화

평택해양경찰서는 급변하는 해상치안 환경에 대응하고자 국민안전 중심의 치안 활동에 중점을 두어 해양안전 저해, 해양비리, 먹거리 안전 등 유형별 테마를 선정하여 취약 해역 및 우범항·포구별 치안수요를 분석, 현장 맞춤형 수사 활동을 강화하였다.

그럼에도 불구하고 해상 물동량·교통량 증가로 인한 해양사고 증가와 국제적 경제 위기에 따른 생계형 해양범죄가 점차적으로 증가하고 있으며 수상레저 인구 증가에 따른 레저기구 간 충돌, 주취운항, 과속 등 안전관 관련된 사건·사고가 연일 계속되고 있다.

최근 11년간 범죄 발생 추이를 살펴보면 범죄 발생 건수는 2014년 이후 수사·정보기능 축소 에 따라 범죄 검거 건수가 감소, 2015년부터는 점차적으로 증가하였으며 형법범 비중이 줄고 특별법범이 증가하였다.

〈표 1- 1〉 최근 10년간 범죄 발생 현황

(단위: 건)

연도 구분	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19	'20	'21
계	956	1,254	1,386	304	1,742	2,731	1,397	1,907	1,438	2,292	3,530
형법범	392	412	112	38	602	789	73	223	163	23	19
특별법범	564	842	1,274	266	1,140	1,942	1,324	1,684	1,275	2,269	3,511

#### (2) 범죄 발생·검거 현황

최근 11년간 해양범죄는 총 18,937건이 발생, 검거율은 101.6%으로 2011~2021년까지는 범죄 발생율이 꾸준히 증가하는 추세였으나 2014년 세월호 사건 이후 조직개편으로 인해 다소 감소하였다.

〈표 1- 2〉범죄발생·검거 현황

(단위: 건, 명)

연도별	발생	검거		검거율(%)
		건수	인원	
2011	956	934	179	97.7
2012	1,254	1243	454	99.1
2013	1,386	1364	432	98.4
2014	304	296	205	97.4
2015	1,742	2190	189	125.7
2016	2,731	2732	264	100
2017	1,397	1382	310	98.9
2018	1,907	1888	333	99
2019	1,438	1427	246	99.2
2020	2,292	2258	207	98.5
2021	3,530	3523	185	99.8

최근 11년간 형법범은 총 2,846건 발생하여 전체 해양범죄의 15%를 차지하였으며 세부내용을 살펴보면 사기·횡령·배임 58%, 절도 21%, 폭력 2%, 재물손괴 2%, 기타 형법범 17%로 확인되었다.

한편, 특별법은 총 16,091건이 발생, 전체 해양범죄의 약 85%으로 세부내용은 수산사범 18%, 안전사범 7%, 환경사범 5%, 기타 범죄 70% 순으로 통계되었다.

### (3) 주요범죄 단속활동

국민들의 안전에 대한 우려불식과 국내 경제의 침체로 해·수산 종사자의 소득이 감소됨에 따라 현장 중심의 안전·민생범죄를 집중 단속하였다.

이에 따라 평택해양경찰서는 시기별·유형별 해양범죄 특별단속 활동과 기업형·토착형 비리 척결로 법과 질서를 존중하는 안전사회를 구현하였으며, 생계형 경미사범에 대해서는 계도장 발부 및 경미범죄심사를 통한 훈방조치 등 사회적 약자를 배려하여 서민경제 보호에 노력하였다. 이로 인해 경찰수사의 공정성·신뢰성을 제고하였고, 제도적·실무적 기반을 마련하는 등 수사역량 강화에 중점을 맞춰 전문성을 강화하였다.

#### (4) 형법범 검거 현황

최근 11년간 형법범은 전체 해양범죄의 15%로 사기, 횡령·배임 등 경제 사범은 점차적으로 증가하고 있으나 재물손괴, 업무상과실 사범은 감소하는 추세이다.

평택해양경찰서는 해양범죄예방 및 단속활동에 집중하였으며, 취약 해역, 우범 항·포구에 대한 사전예방 중심의 형사활동 강화로 다양한 민생범죄에 강력히 대응하고 있다.

〈표 1-3〉최근 11년간 형법범 발생·검거 현황

(단위: 건, 명)

범죄	발생	검거	검거인원	검거율(%)	조치	
					구속	불구속
강력범	5	4	4	80	3	4
절도범	618	581	53	94	-	53
폭력범	133	125	178	94	1	177
지능범	1,874	1,842	166	98.3	2	164
풍속범	4	4	6	100	-	6
기타형법범	211	211	268	99.5	3	265

#### ① 살인

최근 11년간 살인사건은 총 2건이 발생, 2명 모두 검거하여 구속하였으며 유형별로는 선원 간 다툼, 보험금을 노린 살인사건 등이 발생하였다.



△ 검거된 살인 피의자 현장 검증



△ 살인사건 현장 수색



## ② 폭행·상해

폭행사건은 매년 증가하고 있는 추세이며, 최근 11년간 총 75건 발생, 그중 71건(105명)을 검거하였다. 대부분 상·하급 선원 간 언쟁, 작업 지시 불이행, 작업 미숙 등 사사로운 시비로 인해 발생한 사건이다.



△ 선원 간 다툼 사실 확인 조사



△ 폭행 현장 CCTV 화면

## ③ 절도

절도사건 피해품의 대다수가 어업에 사용되는 레이더, GPS플로터 등 선용품, 어구이며 국내 경제 침체로 인한 생계형 절도범죄가 점차적으로 늘어나고 있는 추세이다.

## ④ 사기

해양관련 사기 사건은 11년간 총 1,594건이 발생하여 1,565건을 검거하였다. 어려운 경제상황 및 선원취업난을 반영하듯 선불금 편취, 면세유 부정 수급, 어촌계원간 사익을 위한 범죄 비율이 높게 통계되었다.



△ 면세유 부정 수급 압수 1



△ 면세유 부정 수급 2

### ⑤ 횡령·배임

횡령·배임사범은 11년간 66건 발생하여 65건을 검거하였다. 유형별로는 어촌계 공금횡령, 국고 보조금 배임, 조선·해운업체 임직원 횡령 순으로 나타났다.



△ 횡령 사건 압수 수색 현장



△ 미화 2만 3천 달러 횡령 사건

### (5) 특별법범 검거현황

특별법 범죄는 11년간 16,091건이 발생, 그중 16,470건을 검거하여 전체 해양범죄의 약 85%를 차지하였다.

특히, 어민들의 생계와 직결된 지역별 고착, 관행화된 기업형 불법 조업 단속을 위해 매년 시기별, 테마별 단속활동을 실시하여 수산 사범 2,808명을 검거, 국민의 안전을 위협하는 해양안전 저해사범, 수입산 수산물을 국내산으로 둔갑하거나 유해성분이 첨가된 수산물을 판매·유통하는 유해수산 사범 단속에 주력하여 국민과 공감할 수 있는 민생범죄에 강력히 대응하였다.

〈표 1-4〉 최근 11년간 특별법범 발생·검거 현황

(단위: 건, 명, %)

죄명별	발생	검거	검거인원	검거율	조치	
					구속	불구속
수산사범	2,818	2,808	527	99.5	2	525
안전사범	1,084	1,088	345	100	-	345
환경사범	698	686	238	98	-	238
기타	11,638	14,057	1,210	120	1	1,210

### ① 수산사범

경기 침체가 장기화 되면서 생계형 불법조업이 늘어나고 있으며 어족자원 감소로 영세어민 생계기반 약화, 경기침체에 따른 불법조업 등 수산사범이 18%로 가장 높은 비율을 차지하였고 근·연안 어업 어장 확보에 따른 갈등이 심화되어 고소·고발이 증가하였다.



### ② 안전사범

대형 인명사고와 직결되는 다중이용선박의 불법 증·개축, 안전설비 규정 위반 등 안전과 관련된 범죄들이 늘어나고 있는 추세이며, 해양·수산 분야 등 전반에 걸친 안전 비리 척결을 위한 해양안전 기획수사와 현장 중심의 단속활동을 실시하여 안전사고 예방에 주력하였다.



## (6) 국민편의, 인권 중심의 수사활동 전개

정부의 인권 우선 정책에 따라 범죄수사 현장에도 인권위주의 수사 활동이 확산되었다. 이에 따라 평택해양경찰서는 수사과정의 공정성과 투명성을 확보하는 등 인권 중심의 수사를 정착하기 위해 노력하였다. 매월 수사경찰관 인권의식 함양을 위해 인권 교육을 실시하였으며, 구속영장 신청 적부 심사를 통해 엄격히 심사하여 수사과정의 적법절차를 준수토록 제도화하였다.

이와 함께 유치장 환경 개선 및 유치인의 신체 검사제를 개선하고 피의자 조사 시 양방향 모니터 설치, 사건 관계인의 신변노출을 억제하는 등 사소한 부분에서도 인권 보호에 소홀함이 없도록 수사 과정 전반에 대해 면밀히 점검하여 문제점을 개선하였다.

또한, 경찰서 출석조사 관행을 지양하고 낙도, 오지의 어민뿐 아니라 단순 경미한 사범에 대한 피의자 등 사건관계인에 대해서도 현지 출장 조사제를 확대 시행하는 등 국민편익을 최우선으로 하는 수사 행정을 실천하였다.



△ 인권 의식 함양을 위한 교육



△ 인권 친화 중심의 수사 정착

현장 수사능력을 강화하고자 일선 파출소·함정에 수사전담요원을 지정하여 수사전문성을 확보하는 등 현장 치안활동 역량을 우선하였으며, 매년 수사경진대회 개최 및 분기별 전담요원 소집교육을 통해 체계적 관리와 내실 있는 운영으로 대국민 수사행정 서비스 등 국민들에게 편의를 제공하였다.



△ 수사전담요원 화상 교육



△ 분기별 수사전담요원 소집 교육

국민의 인권을 최우선으로 존중하는 해양경찰의 수사활동 정립을 위해 법조계, 학계 언론계 등의 전문가로 구성된 시민인권보호단 위촉식 및 정기회를 개최하여 해양경찰 수사의 투명성을 높이고 국민 중심의 인권친화적 수사활동을 정립하여 수사과정에서의 국민 만족도를 높이기 위해 노력하였다.

시민인권보호단 활동의 일환으로는 각종 사건사고 및 해양치안활동에 대한 모니터링, 해양경찰 인권 정책 수립에 대한 자문역할 등을 통해 수사 과정에서의 인권침해 요소와 투명성 확보에 노력하며 여성, 장애인, 외국인 근로자 등 사회적 약자를 위한 인권보호활동을 펼치고 있다.



△ 시민인권보호단 활동



△ 시민인권보호단 정기회의

## 2. 국제성 해양범죄 단속 활동으로 법질서 확립

### 가. 해양을 통한 국제성 범죄수사 활성화

#### (1) 세계화 추세와 치안환경의 변화

적극적인 시장 개방정책과 관광·교류 활성화를 위한 지속적인 사증면제협정 대상국가 확대로 출입국 규제가 크게 완화되었고, 부족한 노동력 확보를 위한 고용허가제 등으로 외국인 노동자의 국내 유입도 꾸준히 증가하고 있다. 이러한 글로벌화·국제화 추세에 따라 일부 국가나 지역에 국한되어 발생하던 외국인 조직범죄가 국제적인 연계망을 통해 우리나라까지 그 영역을 확대하고 있다.

〈표 1-1〉 관내 해·수산종사 외국인 근로자 현황

(단위 : 명)

국적 평택서	계	중국	베트남	인도 네시아	동티모르	스리랑카
합 계	51	2	10	12	24	3

2022. 2월 기준



## (2) 국제성 범죄 단속활동

다양화·지능화되어가고 있는 국제성 범죄에 대응하기 위해 전문수사 능력을 배양함으로써 국제성 범죄에 대한 대응역량을 강화하고 있고, 국제성 범죄의 탈국경화와 복합적인 범죄특성을 고려하여 대내·외적인 공조능력을 강화하고자 법무부, 국가정보원, 경찰청, 관세청 등 유관기관 및 중국·러시아·일본 등 외국해상치안기관과 긴밀한 협조체제를 유지하고 있다.



△ 국제성 범죄 대응력 강화를 위한 유관기관 간담회

## 나. 해양 치안질서 확립을 위한 주요 수사 활동

### (1) 밀수입된 중국산 마늘 판매범 검거(2011)

평택항국제여객선터미널에서 소상인(일명 보따리상)들이 수입신고 없이 들여온 중국산 마늘을 구입하여 서울 경동 시장 등 마늘 도매상인들에게 판매. 2011. 9. 15. 평택항국제여객선터미널 내 주차장에서 평택과 중국을 왕래하는 보따리상으로부터 관계 당국에 신고 없이 반입한 중국산 마늘 245kg을 운반하는 장면을 현장 발견, 식품위생법 위반 혐의로 현장 검거

### (2) 가짜 발기부전치료제 재포장 판매한 일당 검거(2013)

중국에서 선박을 이용 대량을 밀수된 가짜 발기부전치료제를 서울 방화동 소재의 가정집에서 정품과 같은 포장용기에 재포장 및 일부 직접 제조하여 수도권 일대의 성인용품 판매점에 판매하여 73억 상당의 침해 금액을 발생시킨 일당 상표법 위반 혐의로 3명 검거

### (3) 짝퉁 명품 제조·판매한 일당 검거(2014)

위조 상표 구두 등 상품을 전국에 택배를 통해 판매하고 있다는 첩보를 입수하고 서울특별시 강동구 소재 비밀 제조공장·보관창고·차량 등 10곳에 비밀제조공장 및 보관창고를 마련하고 외국유명브랜드 장지갑·반지갑 및 명함지갑, 키홀더 등을 제조하여 서울 동대문시장 노점상 등에 판매해 67억여 원 상당의 침해금액을 발생시킨 일당 4명 상표법 위반 혐의로 검거

### (4) 필로폰 투약·소지한 외국인(조선족) 검거(2018)

중국 내에서 ‘두통약’ 등으로 칭하는 알약 형태의 신종마약류를 국제여객선을 통해 밀수·투약 중이라는 첩보 입수하여 사건 진행하였고, 2018. 3. 26.(월) 서울시 금천구 소재 모텔 투숙 객실 급습하여 향정신성의약품(필로폰) 투약 및 소지한 외국인(조선족)을 마약류관리에 관한 법률 위반 혐의로 2명 검거



△ 투약에 사용된 주사기



△ 현장검거 사진

### (5) 밀수입된 중국산 소시지 판매·진열한 축산물위생관리법 위반사건(2019)

2019. 5. 29. 자신이 운영하는 식료품가게에서 수입신고 를 하지 아니하고 수입한 双汇王中王(슈앙후이왕중왕) 20개 등 중국소시지 2종 40개를 유통업체로부터 매입하여 2019. 6. 26.까지 판매하였고, 판매하고 남은 중국 소시지를 판매 대에 진열하여 축산물 위생관리법 위반 혐의로 1명 검거



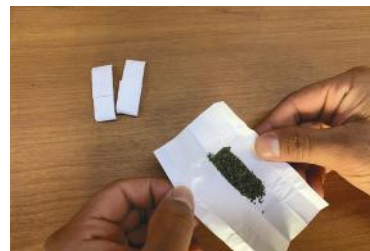
#### (6) ‘일본산’ 명계 ‘국내산’으로 거짓표시한 원산지 표시 위반 사건(2020)

경기도 안산시 소재의 식당에서 ‘일본산’ 명계를 소비자들에게 판매 및 조리하여 제공할 목적으로 진열·보관하면서 수족관 원산지 표시판에 명계 원산지를 ‘국내산’이라고 표시하여 농수산물의 원산지 표시에 관한 법률 위반 혐의로 1명 검거



#### (7) 합성대마 판매한 외국인(키르기스스탄) 검거(2021)

2021. 5. 17. 18:45경 충청남도 천안시 소재 숙박업소 주차장에서 차량에 보관 중이던 향정신성 의약품인 합성대마 9봉(1봉당 0.387g)을 전달하였고, 이에 대한 대가로 45만원(1봉당 5만 원)을 받은 외국인(중앙아시아)을 마약류 관리에 관한 법률 위반 혐의로 1명 검거



### 다. 불법조업 외국어선 단속강화

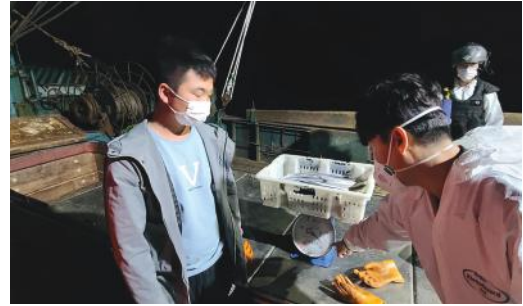
중국 내 어족자원 고갈과 중국정부의 자국어선 불법조업 단속, 해결의지 미약으로 우리수역에서 불법조업 및 각종 조업제한조건을 위반하여 조업하는 중국 어선이 매년 증가추세에 있다.

#### (1) 조업일지 부실기재 중국어선 나포

2020. 11. 13. 17:00 36-30N 124-30E해점으로 한국EEZ수역에 입역하여, 같은 날 19:05경 부터 같은 달 16일 15:15경 36-44N 124-45E해점에서 적발될 때까지 총 6회에 걸쳐 보유한 저인망 어구를 사용하여 삼치 등 3,900kg을 포획하였으나, 조업일지 상에 2,875kg으로 기재하여 1,025kg을 축소 기재하여 EEZ(배타적경제수역) 제한조건 위반으로 적발



△ 중국어선 나포



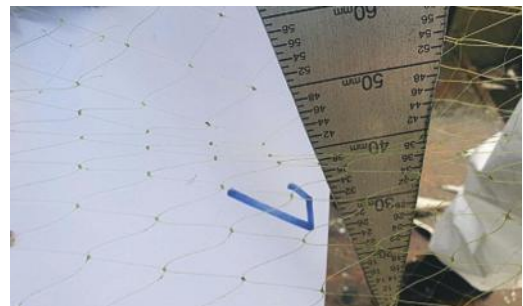
△ 어획물 무게 측정

## ② 미허가 어구 사용 중국어선 나포

2020. 11. 04. 06:00 36-30N 124-31E해점으로 한국EEZ수역에 입역하여, 같은 날 07:40경 부터 같은 달 14일, 15:17경 36-21N 124-38E해점에서 적발될 때까지 대한민국 배타적경제수역내에서 망목내경이 40mm인 유망어구이용 조업하여 EEZ(배타적경제수역) 제한조건 위반으로 적발



△ 조타실에 설치된 GPS로 위치 확인



△ 유망어구 망목 내경 측정

## 3. 해수산계 애로사항 민생대변

### 가. 평택 관내 民-官 정보자문단 운영을 통한 정보 협력체계 강화

#### (1) 정보수집 활성화를 위한 협력체계 필요성 대두

과거 정보수집은 직접적인 대면방식이 대부분이었으나 코로나19 감염병 사태 이후 비대면 문

화가 활성화됨에 따라 시간·장소에 제한받지 않는 효율적인 정보업무 협력체계의 필요성이 증가하였다.

이를 위해 평택해양경찰서 관내 유관기관 각 분야의 담당자를 중심으로 해운·항만·수산 분야 등 지역·시기별 현안사항과 해양안전사고 예방을 위한 협력소통을 강화하는 ‘정보자문단’을 구성하였다.

주요 내용으로는 평택·당진항 활성화 관련 항만구역 내 선박 접안·하역시설에서의 안전사고 예방책과 성수기 어업인-낚시어선 間 마찰 해소 방안 논의 등 정보공유를 통한 대책 방안을 강구하였고 평택지방해양수산청과의 업무 협업으로 경비함정 계선부표 설치 등 예산 절감을 실현하여 조직 업무에 기여하였다.

향후에도 이러한 ‘정보자문단’을 활용하여 지속적인 소통을 통한 업무 협업 및 民-官을 대상으로 정책방향 제언을 추진할 계획이다.



△ 평택 지역 항만분야 정보자문단



△ 화성 지역 수산분야 정보자문단

## 나. 민생여론 수집을 통한 대국민 목소리 청취 및 사회 안정화 기여

### (1) 화성 바이오밸리 오·폐수 방류 반대 민원

화성 바이오밸리 조성사업 해상방류저지 대책위원회는 2016년 경기도 화성시 마도면 소재 바이오밸리 산업단지의 해양배출관로 공사 반대와 폐업 보상을 요구하며 해상집단행동을 실시하였다.

화성시 어촌계로 구성된 同 대책위는 선박 29척, 어민 100여 명을 동원하여 궁평항 인근 해상에서 화성시청과 시공사에 항의하며, 바이오밸리 오·폐수 해상 방류로 인한 어민들의 피해사항 등을 언급하였다.



평택해양경찰서 정보계는 어민의 의견을 관계기관에 전달하는 등 가교 역할을 통해 과격한 행동을 최소화하여 원만한 합의를 도출하도록 노력하였으며, 어민·지자체·시공사 간 최종적으로 원만한 합의를 통해 종료된 사건이다.



△ 해상집단행동 전 대책위 집결



△ 궁평항 해상 집단행동

## (2) 마을어장 경계 침범 관련 어촌계 간 분쟁 사례

고온리 어촌계는 2019년 4월 석천리 어촌계에서 마을어장 경계를 침범하였다며 화성시청과 평택해양경찰서에 민원 신고를 시작으로 어장을 사수하고 항의하겠다는 취지로 해상 집단행동을 실시하였다.

고온리와 석천리 어촌계는 불만을 표출하기 위해 어선 40여 척, 어민 160여 명으로 출항하였으며 평택해양경찰서 정보계는 마찰 발생으로 인한 충돌 방지 및 대표자들 간 회의를 개최하도록 양측을 지속적으로 설득 및 유도하였다. 이러한 끊임없는 노력 끝에 분쟁 중인 마을 어장에 대해 고온리와 석천리가 분할하여 24년까지 바지락 채취조업을 하는 한정어업면허를 취득하면서 민원을 해소하였다.



△ 마찰방지 최소화를 위한 설득과정



△ 마을어장 분쟁 관련 최종 합의

## 정책추진 방향

### 가. 국민이 공감하는 인권 중심 수사활동

경·검 수사권 조정 등 사법환경의 변화에 따라 경찰수사에 대한 국민의 기대감과 인권의 중요성에 대한 국민들의 의식이 높아짐에 따라 평택해양경찰서 수사과는 매월 수사경찰관 인권의식 함양을 위한 인권교육을 실시하였으며, 유치장 환경 개선 및 유치인의 신체 검사제를 개선하고 피의자 조사 시 신변노출을 억제하는 등 사소한 부분에서도 인권보호에 소홀함이 없도록 수사 과정 전반에 대하여 인권 중심의 수사를 위해 노력 중이다.

### 나. 국민의 생명을 위협하는 안전저해사범 단속

해양에서의 선박사고는 국민의 생명과 직결되는 대형 재난사고로 이어질 수 있음에도 해양종사자 및 국민들의 안전 불감증으로 동일한 유형의 해양안전 사고가 되풀이되는 등 국민의 소중한 인명 사고가 끊이지 않고 있다. 이에 국민의 안전을 위협하는 안전저해 행위에 대한 강력한 단속을 통해 해양안전사고를 예방하기 위해 특별단속을 진행하여 국민에게 오늘보다 내일이 더 안전한 바다를 만들어 나갈 것이다.

### 다. 책임수사를 실현하는 형사활동

평택해양경찰서 수사과에서는 국민의 생명과 재산을 보호하기 위한 사명으로서, 해양사고의 근본적 문제점을 해결하고 안전한 바다를 만들기 위해 해역별·지역별 특성에 맞는 특별단속과 기획수사를 실시 중이고 해양범죄의 패러다임을 분석하여 맞춤형, 책임 수사를 실현하는 형사활동을 강화할 방침이다.

**국제화·신안보  
위협 대응 정보,  
보안, 외사활동 추진**

### 가. 해양정책·제도 개선 및 정부와 현장 간 가교역할 수행

정부의 해·수산 분야 국가 정책·제도 관련 정보수집 역량을 강화하고, 국민 해양안전을 도모할 수 있는 정보 수집에 집중하고 있으며, 해·수산업계에 종사하는 국민들의 불편함이나 애로사항 등 민생현장의 생생한 목소리를 전달하고, 정부 정책수립 및 추진과정에 즉시 반영될 수 있도록 소통의 가교 역할에 주력하고 있다.

### 나. 해양안보 확립을 위한 보안활동 강화

해양경찰은 국가 통합방위기관 및 방첩기관으로서 해양에서 안보 상황 대응, 보안사범수사, 안보 취약 관리 등 우리나라 해양안보업무의 전담하는 유일한 국가기관이다.

북한의 미사일 발사 등 무력 도발 및 탈북단체의 대북전단 살포 등으로 인해 남북관계의 긴장 수위가 고조되고 있어 관계기관과 신속 대응 태세를 유지하고, 항·포구 등 안보 취약요소 관리 등을 통해 해양안보 확립을 위한 보안활동을 강화하고 있다.

### 다. 국제화·신안보 위협에 따른 치안수요 증가

21세기에 들어 교통·정보통신 발달에 따른 마약, 밀수 등 국제범죄 확산과 기후, 환경, 감염병, 테러, 사이버공격, 해양안보 등 세계화와 정보화의 빠른 진전이 인간의 생명과 재산을 위협하는 신안보 상황에 직면하고 있다.

위의 도전들은 최근 양적 확대 및 질적 심화로 안보적 차원의 문제로 발전하고 있으며, 잠재성, 초국경성, 상호 연계성, 불가측성 등으로 예측 및 대비, 대응이 매우 힘든 특성을 가지고 있으며

이와 같은 급변하는 사회에 따라 다변화하는 외사범죄의 위협에 대응하기 위해 외사활동을 강화하고 있다.

## 라. 민생여론 수집을 통한 대국민 목소리 청취 및 사회안정화 기여

일본 후쿠시마 원전수 방류 반대를 위한 해상 집단행동, 평택해양경찰서 구조대 제부도 청사 신축 반대 등 해·수산 종사자들의 요구 사항이 발생. 이해관계자 간 원만한 합의를 유도하도록 의견을 청취 및 집단민원 상황에 대응하기 위해 사전 예방정보활동을 실시하고, 현장부서·유관기관 간 정보교류를 통한 민원 대응 협조체계를 구축하였으며, 이로 인해 해상안전 위해요소 최소화 및 원만한 해결을 도출해냈다.

## 마. 보안상황 대응 및 합동정보조사 역량강화를 위한 유관기관 합동훈련

최근 탈북민의 재입북 및 북한 경비정의 NLL 침범 등 안보위협 행위가 발생하는 만큼 상시 대응태세를 정비하고 예방을 위해 합동훈련을 매년 실시, 해양을 통한 귀순, 월북 및 월선 선박, 미식별 선박 등 국가 안보를 위협하는 안보상황 발생 시 유관기관 합동조사 및 분석을 통해 신속하게 대응·처리하고 있다.

## 바. 다변화하는 해양국제범죄 및 해상밀입국 대응 강화

교통·정보통신의 발달로 해양국제범죄는 다양화되었으며 ▲불법 중국어선 사법처리 ▲밀수·밀입국 등 국경관리 분야 ▲불량 식·용품 판매 등 국민안전 분야 ▲산업기밀 유출 등 국익·산업보호 분야 ▲외국인근로자 인권침해 등 인권보호분야 등 파급력이 강한 새로운 위협에 집중 대응하고 있다.



## CHAPTER 04

### 현장 중심 장비관리 인프라 제공

- 현장 중심의 역동적 장비관리 및 완벽한 보급 지원
- 정보통신 지원 및 관리 체계 강화



# 현장 중심 장비관리 인프라 제공

## 1. 현장 중심의 역동적 장비관리 및 완벽한 보급 지원

### (1) 함정 운용

평택해양경찰서는 총 17척의 경비함정 보유, 기함인 1,500톤급 1척, 중형 300톤급 3척, 소형 50톤급 6척과 형사기종정 1척이 있으며, 특수정인 방제정 2척과 파출소에서 연안구조정 5척을 운용 중에 있다.

### (2) 계획정비 및 장비관리

평택해양경찰서는 연간 14~19건의 함정 계획정비 시행 및 시기별(성수기, 태풍내습기, 동절기 등) 적절한 함정장비 및 부두시설물 점검을 통하여 최적의 장비 상태를 유지하고 연간 80여 건의 자체정비 및 150여 건의 외주수리 등 신속한 수리지원으로 함정 불가동을 최소화하여 해양경찰 임무 수행에 차질이 없도록 최선을 다하고 있다. 또한 해군 2함대 수리창 협업체제 구축을 통하여 기술지원 및 수리지원을 통하여 정비예산을 절감하고 현장부서 수리지원의 효율성을 확보하였다.

〈표 1-1〉 함정수리 현황

연도별 수리종류	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
정기수리	10	1	2	2	2	1	0	2	0	3
상가수리	12	14	10	14	10	16	12	11	14	16
단계별 정비 (중간)	0	0	1	2	0	0	0	3	2	0

### (3) 장비점검 및 교육을 통한 예방 중심 장비관리

평택해양경찰서 전용부두 장비 교육장 신설 및 각종 교육 실습용 장비 구비, 장비관리 실태점검 등 연간 시행하는 각종 장비점검 시 현장부서 장비운용자 예방정비 교육을 병행 실시, 함정장비 제조사 순회점검을 통한 장비성능 최적화와 함께 운용자 교육 병행 실시 등 함정장비 사전 점

검과 현장부서 정비 운용자 대상 정비교육을 다양하게 확대 시행하여 현장에서 장비 운용자의 자체 정비능력 향상과 예방정비 역량 강화에 중점을 두는 예방 중심의 장비관리 체계를 추구하고 있다.



△ 자체정비 지원



△ 장비운용 교육

#### (4) 군부대와 협업을 통한 경비함정 무기류 정비 및 교육 확대

평택해양경찰서에서 운용중인 경비함정의 무기는 20mm 이상의 대구경(발칸포)과 20mm 미만의 소구경으로 분류되며, 무기 수리는 해양경찰정비창에서 하는 것을 원칙으로 하나, 수리할 수 없는 경우에는 국방부에 의뢰하고 있다. 이에 정비창과의 거리적 시간적 제약으로 20mm 이상의 대구경(발칸) 수리는 해군2함대 협조를 받아 '21년 3회, '20년 2회, '19년 1회, '15년 1회로 총 7회 / 20밀리 미만의 소구경 수리는 육군 51사단 협조로 '22년 4회, '21년 1회, '20년 2회, '19년 1회로 총 8회를 지원 받아 수리하였으며, 해·육군과의 업무 협업을 확대하여 해군 제2함대에 협조를 받아 '12년부터 매년 상·하반기 함포 교육을 실시하여 총 16회 교육을 통해 승조원들의 무기운용 능력을 향상시켰다.



△ 2018년 해군2함대 출장 함포교육



△ 2017년 해군2함대 출장 함포교육



△ 2021년 육군 20밀리 이하 병기 점검수리



△ 2022년 육군 20밀리 이하 병기 점검수리

#### (5) 현업부서 근무자의 편익을 위한 찾아가는 이동보급 시행

'12년 4월 13일 처음으로 경비함정 및 파출소에 내구성 물품과 함수품을 현장에 이동 보급하는 “찾아가는 이동보급”이 시행되었으며 '22년 현재에 이르기까지 48회를 시행하였다. 평택서 관내 파출소 지리적 위치 특성상 육로거리가 멀어(왕복 80km 이상 원거리) 유류절약 및 현업부서 업무공백 방지를 취지로 시작되었다.

초기에 함수품 위주의 이동보급에서 점차 범위를 확대하여 유류 및 피복류, 기기부속까지 이동보급하였으며 횟수와 물품범위를 점차 확대시켜 현업부서의 업무효율성을 향상시켰다. 아울러 해군 제2함대와와 협업을 통하여 침구류 세탁을 21회 시행하여 근무여건 및 위생관리에 도움이 되었다. 하지만 물품범위를 확대하여도 일부 크기와 중량이 큰 물품은 이동보급이 불가하여 제한적인 부분이 있었고, 또한 코로나19 감염병 확산으로 해군 제2함대와 협업(세탁)이 중단되는 아쉬움도 있었다.



△ 2012년 찾아가는 이동보급



△ 2012년 침구류 세탁



△ 2015년 찾아가는 이동보급



△ 2015년 침구류 세탁



△ 2020년 찾아가는 이동보급



△ 2017년 침구류 세탁

#### (6) 新 전용부두 위험물 저장고 건축(윤활유 20,000리터 보관 가능)

'17년 7월 18일 평택 해경 新 전용부두로 이전하였지만, 위험물을 저장하는 옥외저장소가 없어 많은 양의 유류를 보관할 수 없는 제약이 있었다. 위험물안전관리법에 따라 위험물 6,000리터 이상 보관 시 옥외저장소 설치가 의무였고 '19년 예산확보로 8월 5일부터 25일까지 전용부두 내 42㎡ 옥외저장소가 설치되었다. 옥외저장소 설치로 윤활유 등 위험물을 20,000리터까지 보관이 가능해졌으며 윤활유 및 잡유의 신속한 보급업무 기반을 마련하였으며, 위험물 안전관리자 취득으로 유류 담당자의 전문적인 업무 처리능력 향상을 이루었다. 하지만 충분한 예산을 확보하지 못해 저장소 넓이의 제한으로 지게차 운용에 어려움이 있고, 보다 많은 양의 위험물을 저장할 수 없는 점은 아쉬움으로 남는다.





△ 위험물 저장고 완공-1



△ 위험물 저장고 완공-2



△ 위험물 저장고 완공-3



△ 위험물 저장고 완공-4



△ 펜스 앞 소화기 설치



△ 화기엄금 팻말

## (7) 공용차량 관리

평택해양경찰서 공용차량은 총 25대로 공용차량 17대, 순찰차 7대, 지게차 1대를 보유하여 운용 중에 있으며, 임무수행에 차질이 없도록 관리하고 있다. 또한 고유가 시대 에너지 절약을 위해 공용차량 2부제를 실시하고, 공공조달유류 구매카드를 적극 활용하는 등 에너지 절약에 앞장서고 있다.





평택해양경찰서는 2021년부터 환경부 노후 경유차 감축 지침에 따라 공용차량 중 1대를 전기차로 운용 중에 있다. 이에 따라 원활한 공용차량관리의 효율성을 높이기 위해 청사 내 전기차 충전기 설치를 추진하였다. 2022년 5월 9일부터 2일간 시행된 공사는 원활하게 진행되어 시운전 또한 안전하게 마친 상태이다. 이와 같이 평택해양경찰서는 신규 전기차 공용차량 보급을 대비하여 빠른 준비를 하고 있다.



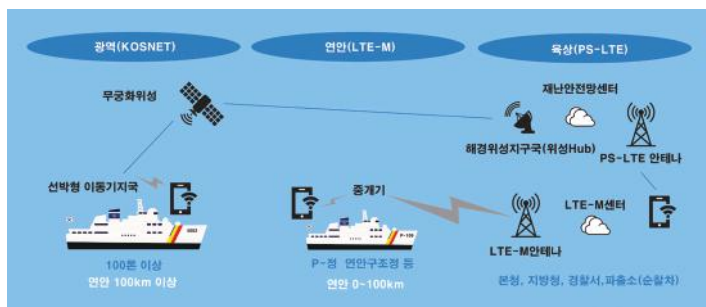
## 2. 정보통신 지원 및 관리 체계 강화

### 가. 위기관리대응 체제 구축

#### (1) 재난안전통신망 도입 및 운영을 통한 통신 서비스 향상

평택해양경찰서 정보통신계는 2021년부터 재난안전통신망의 원활한 운영으로 해·육상, 지휘부, 현장부서 간 일원화된 통신지휘체계를 확립하고, 또한 국민 공감 수준의 해양안전서비스 제공을 위해 연안해역의 정보통신 사각지대 해소를 위해 노력하고 있다.

해양경찰청을 통해 이번 도입된 재난안전통신망은 100톤급 이상 경비함정에 기지국 시스템을 기반하여 경비함정 내 통신 음영구역 해소로 경비 작전 역량 강화에 기여하며, 재난관련 기관(해양경찰, 경찰, 소방)이 4세대 무선통신기술(PS-LTE, Public Safety-Long Term Evolution)을 적용한 단일 통신망으로 재난 관련 기관이 서로 소통하며 신속하게 현장대응을 구축해 나가고 있다.



이에 발맞춰 기존 2006년부터 보급되어 활용되던 LTE통신망은 2022년 11월 서비스가 종료되고 재난안전망으로 통합운영되는 등 사용 편의성을 확보해 나갈 예정이다.

## (2) 위성통신망 성능개선 및 노후장비 교체로 안정적인 통신망 운영제공

해양경찰청은 주 통신망 VHF방식의 지휘통신망이 가지고 있는 전파 특성 및 아날로그 통신망의 기술적 한계(통달거리 50마일권)에 따른 문제점을 해소하기 위해 2005년부터 무궁화 위성을 이용하여 250톤급 이상 경비함정에 위성통신망을 설치하여 출항 중에도 FAX, 영상, 인터넷 등 디지털 업무환경을 지원하고 있다. 평택해양경찰서 개서 이후 2015년부터는 경비함정 위성통신망 장비 소형화 기술을 개발하여 100톤급 경비함정에도 동일한 서비스가 가능하도록 위성통신망을 구축 완료하여 광역위성통신망(KOSNET)을 운영해오고 있다.

그리고 2012년 최신 IT기술인 4세대 무선통신(LTE) 기술을 이용하여 연안해역이 경비구역인 60톤급 소형정에 모바일 기술 기반 전자 행정시스템 구축을 추진하여 항해 중에도 내부 행정망 접속과 실시간 현장영상을 전송할 수 있는 시스템을 갖춰 광역위성통신망(KOSNET) 시스템을 보완하여 통신망을 운영하고 있다.

2021년도부터 안정적인 외부망 운용으로 중단없는 LTE통신망 서비스 운용을 위해 1502함 외부망 모뎀을 교체 설치하였으며, 316함, 317함, 318함 대상 영상압축 장비도 교체 설치하여 ENG 카메라의 전송 속도를 25% 향상시켰으며, 1502함 노후 인마세트를 4세대 FB타입으로 교체하여 원양구역 원활한 임무수행에 대비할 수 있도록 하는 항해중인 경비함정에서도 해양경찰 행정 전산망과 연결하여 실시간 정보를 공유할 수 있게 되어 광역구역의 해상경비 역량과 재난 사고의 신속한 대응능력 향상에 크게 기여하였다.

## (3) 신청사 이전관련 유·무선 통신 및 전산장비 이전설치

장비관리과 정보통신계는 2017년 평택해양경찰서 청사 신축에 따른 유·무선 통신장비 및 전산장비의 이전설치 공사를 2017. 4. 3.~2017. 5. 9.까지 (주)유텔레콤 주식회사, 우석 전자 통신공업 및 (주) 금산과 함께 실시하였다. 280회선의 유선통신 및 무선 네트워크, 위성통신망 전반이 이전되는 큰 공사로 약 3,800만 원의 예산이 소요되었다.



△ 신청사 교환기 데이터 백업작업



△ 신청사 옥상↔상황실 구간 안테나 케이블 포설

#### (4) 신청사 이전관련 유·무선 통신 및 전산장비 이전설치

장비관리과 정보통신계는 2017년 평택해양경찰서 전용부두 신설에 따른 네트워크 시설공사를 2017. 6. 20.~2017. 6. 28.까지 ㈜금산과 함께 실시하였다. 이 공사는 정박 중인 함정의 원활한 네트워크 공급환경 개선을 위한 것으로 2,060만 원의 예산이 소요되었다.



△ 초소↔육상 1차 중간접속함간 광케이블 포설



△ 1차 중간접속함↔2차 중간접속함 간 광케이블 포설



△ 계류함선 내 UTP 케이블 포설



△ 대형 소형함선 네트워크 접속함 설치

### (5) 정보통신 불용물품 무상양여

장비관리과 정보통신계는 2019년~2021년도 정기재물조사를 통해 사용 연수가 지나 불용물품 판정된 노트북 컴퓨터, 데스크탑 컴퓨터, 모니터, 프린터 등을 소외된 중 210점을 봉사단체 등에 무상 기증했다.

평택해양경찰서에서 무료 기증된 전산장비는 봉사단체에서 부품 교체 등을 통해 성능을 향상시켜 지역 사회의 소외된 계층의 정보 복지 향상을 위해 사용하고 있다.

기증연도	선정업체	무상양여물품
2018년	사단법인 IT 진흥원	노트북 등 4종 40점
2019년	사단법인 국제장애인문화교류협회	컴퓨터 등 8종 242점
2020년	사단법인 한국사회복지정책연구원	모니터등 4종 89점
2021년	사단법인 한국사회복지정책연구원	LED모니터 등 2종 19점
2022년	사단법인 한국사회복지정책연구원	노트북 등 4종 210점



△ 2019년도 불용물품 기증사진



△ 2022년도 불용물품 기증사진

## 정책추진 방향

### 장 비

#### 해양경찰 전력증강

#### 가. 예방 중심의 장비관리

평택해양경찰서 장비관리과는 해상임무 수행의 근간이 되는 경비함정의 성능 유지를 위해 현장에 강한 장비를 구축하려 노력하고 있다. 또한 현업 부서의 장비관리와 상황 대응 역량 강화를 추진 중이다.

장비가 첨단·다양화될수록 철저한 관리와 세심한 주의 없이는 고장 예방은 물론 고장 발생 시 효과적으로 대처할 수 없기 때문에 현장 중심의 장비관리를 실시하게 되었다. 분기별로 장비관리 실태를 점검하고, 전문가 교육 기회를 제공함으로써 현장의 정비역량 강화를 추진하고 있다.

#### 나. 현장 맞춤형 보급관리 체계

현장 중심의 역동적 장비관리를 위해 보급지원 체계 또한 강화하고 있다. 함정 경정비 사업을 계획하여 노후 함정에 귀 기울이고 있으며, 의무경찰 폐지에 따른 직원들의 취사 부담을 덜기 위해 취사 물품을 구매하여 지원하는 등 보급업무에 만전을 기하고 있다. 현재 인접국가와의 영유권 문제, 해양 레저활동 증가, 신냉전 시대 등에 따라 유류비 인상이 크게 대두되고 있는 상황이다. 이에 「유류 절감 대책」을 시행하여 함정 기본임무에 지장이 없는 범위 내에서 비효율적인 부분을 개선하여 유류절약에 힘을 더하고 있다.



## 다. 현업부서의 네트워크 안정화

해양사고 발생시 신속·정확한 조치를 위해 현업부서의 안정적인 통신망 운영에 초점을 맞추고 있다. 통신 음영 구역을 최소화하고, 통신항해장비의 분기별 사전 점검을 통해 스마트한 해양 정보통신 환경을 지속적으로 개선 운용할 예정이다.

한편, 현업부서의 장비관리와 상황 대응 역량을 강화하기 위한 일환으로 '20년 7월 장비교육장을 신설하였다. 함정별 장비(선외기, 내연기관·펌프류 등)의 효율적 관리를 위해 정비방법과 운용에 대한 교육을 실시함으로 현장 중심의 장비관리 역량 강화에 혼신의 힘을 쏟을 예정이다.

### 현업부서의 정비능력 향상을 위한 교육장 신설 추진

함정별 장비(선외기, 내연기관, 펌프류 등)의 효율적 관리를 위해 정비방법 및 운용 교육 실시로 승조원 정비능력 향상

#### □ 관련근거

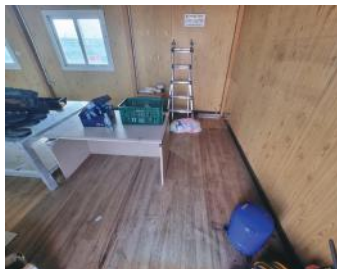
- 함정정비규칙 제6조「함정정비의 종류 및 범위」
- 함정정비규칙 제9조「정비기준」
- 기획운영과-757(2020.01.30.) '평택서 2020년 주요업무계획 보고「알림」'

#### □ 교육장 신설 계획

- 개설장소: 전용부두 내 舊)구조대 사무실 재활용한 자체교육장
- 목적: 승조원 정비능력 향상
- 구비품: 150HP 선외기, 2000M내연기관, 해수펌프 등(고품 재활용)



교육장 외부



교육장 내부(장비 구비 중)



문패 교체 예정

#### □ 교육 개요

- 기간: '20. 9월부터 매월 2회 실시
- 대상: 함정장비 운용자 및 교육희망자
- 교관: 정비계장, 외주수리 담당, 2함대 수리창 기술진, 외부수리 전문가 등
- 내용
  - 선외기, 내연기관 기본이론 및 고장 시 응급처치 요령 교육
  - 소모품(점화플러그, 구동벨트, 하부오일 등) 교체 자체정비 방법 교육 등
  - 해수펌프(발전기용 포함) 분해 정비법 등



## CHAPTER 05

# 해양환경 보전 실행력 강화

해양오염사고 대비·대응 체제 확립

· 해양오염사고 예방 체제 확립

· 주요 해양오염사고

· 깨끗한 해양환경 보전

# 해양환경 보전 실행력 강화

## 1. 해양오염사고 대비·대응 체제 확립

### 가. 해양오염사고 발생 현황

#### (1) 개요

평택해양경찰서 관내 해역에서는 지난 10년 동안 연평균 9건의 사고들이 발생했으며, 국민들의 해양환경 보전의식 향상과 부주의 예방활동 강화활동으로 점차 감소추세에 있으나 크고 작은 사고들이 지속적으로 발생하고 있다.

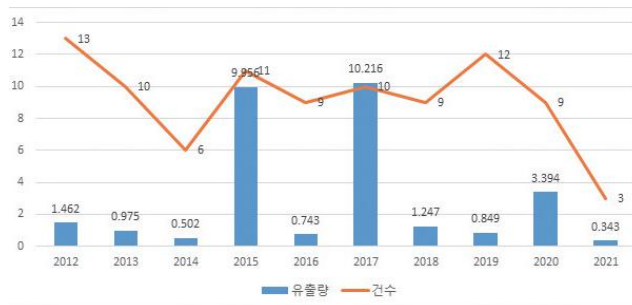
〈표 1-1〉연도별 해양오염사고 발생현황

(단위: 건,kl)

구분 \ 연도	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년	2021년
건수	13	10	6	11	9	10	9	12	9	3
유출량	1.462	0.975	0.502	9.956	0.743	10.216	1.247	0.849	3.394	0.343

#### (2) 최근 10년간 해양오염사고 발생 현황

최근 10년간 발생한 해양오염사고는 평균 9건으로 2012년에 13건의 가장 많은 사고가 발생하였으며, 10년 평균 유출량은 2.969kl로 2017년에 평택·당진항에서 발생한 이수P-2호 침몰 해양오염사고로 인한 유출량이 가장 많았다.



△ 연도별 해양오염사고 발생현황

### (3) 유형별 발생 현황

#### ① 사고규모별

2012년부터 2021년까지 해양오염사고는 92건 발생하였으며, 그중 중·소형 어선에서 발생하는 1㎩ 미만의 소량 오염사고가 291건으로 전체 사고 건수의 90%를 차지하고 있으며, 10㎩ 이상 유출된 중·대형 오염사고는 10건으로 전체의 3%를 차지하고 있다.

〈표 1-2〉사고규모별 해양오염사고 발생현황

(단위: 건, ㎩)

구 분		총 계	1㎩미만	1~10㎩	구 분		총 계	1㎩미만	1~10㎩
2021년	건수	3	3	-	2016년	건수	9	9	-
	유출량(㎩)	0.343	0.343	-		유출량(㎩)	0.743	0.743	-
2020년	건수	9	8	1	2015년	건수	11	10	1
	유출량(㎩)	3.394	0.675	2.719		유출량(㎩)	9.956	2.056	7.9
2019년	건수	12	12	-	2014년	건수	6	6	-
	유출량(㎩)	0.849	0.849	-		유출량(㎩)	0.502	0.502	-
2018년	건수	9	9	-	2013년	건수	10	10	-
	유출량(㎩)	1.247	1.247	-		유출량(㎩)	0.975	0.975	-
2017년	건수	10	8	2	2012년	건수	13	13	-
	유출량(㎩)	10.216	0.368	9.848		유출량(㎩)	1.468	1.468	-

#### ② 원인별

2012년부터 2021년까지 발생한 해양오염사고 중 해난(좌초, 충돌, 침몰)에 의한 사고가 16건으로 전체의 17%를 차지하였으며, 이로 인한 유출량은 약 4.595㎩로 전체 유출량의 17%를 차지하였다. 부주의에 의한 사고는 45건으로 전체의 49%를 차지하였으나, 유류이송·밸브조작 등 작업 중 부주의에 의한 오염사고는 점차 단계적으로 감소하는 추세이다.



〈표 1-3〉원인별 해양오염사고 발생현황

(단위: 건수/유출량kℓ)

구 분	총 계	해 난	부주의	고 의	파 손	미 상
2021년	3 / 0.343	1 / 0.260			1 / 0.015	1 / 0.068
2020년	9 / 3.394	3 / 2.977	2 / 0.085		4 / 0.332	
2019년	12 / 0.849	1 / 0.1	6 / 0.676		5 / 0.073	
2018년	9 / 1.247	2 / 0.051	2 / 0.097	2 / 0.69	3 / 0.409	
2017년	10 / 10.216	1 / 0.09	5 / 0.253		4 / 9.933	
2016년	9 / 0.743		6 / 0.547		2 / 0.114	1 / 0.082
2015년	11 / 9.956	2 / 0.359	6 / 9.043	1 / 0.5	1 / 0.03	1 / 0.024
2014년	6 / 0.502	2 / 0.263	3 / 0.125			1 / 0.114
2013년	10 / 0.975	1 / 0.14	8 / 0.834		1 / 0.001	
2012년	13 / 1.468	3 / 0.355	7 / 0.966	1 / 0.13	1 / 0.005	1 / 0.006
평균	9.2 / 2.969	1.6 / 0.46	4.5 / 1.263	0.4 / 0.132	2.2 / 1.09	0.5 / 0.03

### ③ 오염원별

지난 10년간 발생한 해양오염사고 오염원의 82%는 선박으로부터 기인한 사고였으며, 육상으로부터 기인한 오염사고는 13%로 나타났다. 선종별로는 기타선에 의한 사고가 전체 사고건수의 52%를 차지하여 가장 높게 나타났으며, 화물선에 의한 사고가 12%로 뒤를 이었다.

〈표 1-4〉오염원별 해양오염사고 발생현황

(단위: 건수/유출량kℓ)

구 분	선 박					육 상	미 상
	소 계	화물선	유조선	어선	기타선		
2021년						2 / 0.275	1 / 0.068
2020년	7 / 3.126		2 / 0.035		5 / 3.091	2 / 0.268	
2019년	10 / 0.804	3 / 0.072	1 / 0.551	1 / 0.1	5 / 0.081	2 / 0.045	
2018년	9 / 1.247	1 / 0.005		1 / 0.011	7 / 1.231		
2017년	10 / 10.216	2 / 0.045	2 / 0.034		6 / 10.137		
2016년	8 / 0.661	2 / 0.011	2 / 0.198	1 / 0.003	3 / 0.449		1 / 0.082
2015년	9 / 9.602		1 / 7.9	1 / 0.02	7 / 1.682	1 / 0.33	1 / 0.024
2014년	4 / 0.308	1 / 0.04		1 / 0.005	2 / 0.263	1 / 0.08	1 / 0.114
2013년	6 / 0.878			1 / 0.003	5 / 0.875	4 / 0.097	
2012년	12 / 1.456	2 / 0.006	1 / 0.24	1 / 0.02	8 / 1.19		1 / 0.006
평균	9.2 / 2.969	1.1 / 0.018	0.9 / 0.896	0.7 / 0.016	4.8 / 1.9	1.2 / 0.11	0.5 / 0.029

#### ④ 물질별

물질별 사고건수는 기름에 의한 오염사고가 84건으로 오염사고의 91%를 차지하였다. 그중 중유에 의한 오염사고가 31건, 33%로 가장 많이 발생하였으며, 이로 인한 유출량은 전체 유출량의 37%를 차지하였다.

유해액체물질은(HNS)의 오염사고 발생건수는 1건으로 전체 오염사고의 1%를 차지하였으며, 폐기물은 7건으로 8%를 차지하였다.

〈표 1-5〉물질별 해양오염사고 발생현황

(단위: 건수/유출량kℓ)

구 분	총 계	기름					폐기물 (건/톤)	유해 액체
		소계	중유	경유	유성 혼합물	기타유		
2021년	3/0.343	2/0.083	2/0.083				1/0.26	
2020년	9/3.394	8/3.369	3/0.124	4/2.979		1/0.266	1/0.025	
2019년	12/0.849	11/0.829	1/0.04	5/0.7	2/0.022	3/0.067	1/0.02	
2018년	9/1.247	9/1.247	3/0.426	3/0.061	3/0.74	0/0.02		
2017년	10/10.216	8/10.182	4/8.538		3/0.14	1/1.504	2/0.034	
2016년	9/0.743	9/0.743	5/0.266	2/0.01	2/0.467			
2015년	11/9.956	11/9.956	4/0.416		4/1.613	3/7.93		
2014년	6/0.502	5/0.422	2/0.314	2/0.068		1/0.04	1/0.08	
2013년	10/0.975	9/0.915	2/0.492	3/0.383		4/0.04	1/0.06	
2012년	13/1.462	12/0.862	5/0.386	3/0.255	3/0.18	1/0.041		1/0.6
평균	9.2/2.969	8.4/2.86	3.1/1.11	2.2/0.44	1.7/0.32	1.4/0.99	0.7/0.048	0.1/0.06

## 2. 해양오염사고 예방 체제 확립

### 가. 해양오염신고 대응 및 예방점검 현황

#### (1) 개요

평택해양경찰서는 쾌적한 해양환경을 보전하고 고의·상습적인 해양오염행위 근절을 위하여 선박·해양시설에 대한 지도점검, 항·포구 순찰, 무인비행기를 이용한 관내 해역 감시활동 등 활

발한 예방활동을 수행하고 있다. 육상에서는 해양오염신고 발생 시 신속한 출동 대응을 하고 있으며, 선박·해양시설 등을 점검하는 지도점검 실시 및 취약시간 순찰을 통해 해양오염 사각지대를 해소하고자 하고 있다. 해상에서는 방제정을 배치하여 해상에서의 불법배출 행위 및 오염사고 대응을 수행하고 있으며, 무인비행기를 이용한 감시활동을 통해 취약지역까지 아우르는 감시 활동을 수행하고 있다.

#### ① 해양오염신고

2012년부터 2021년까지 해양오염신고는 93건 발생하였으며, 그 중 일반 주민업체의 신고가 54건으로 전체 신고 건수의 58%를 차지하고 있다. 신고가 접수되면 신속하게 신고 발생 위치로 출동하여 적극적인 대응을 수행하고 있다.

〈표 1-6〉해양오염신고 실적

(단위: 건)

구 분	총 계	해 경		관계기관		일 반	
		감시원	파출소	해수청	기 타	행위자	주민업체
2021년	3	-	-	-	-	-	3
2020년	9	1	-	-	3	2	3
2019년	12	-	-	-	1	1	10
2018년	9	1	1	-	1	-	6
2017년	10	-	-	-	-	3	7
2016년	9	-	-	1	-	2	6
2015년	11	1	-	2	-	3	5
2014년	6	-	-	-	-	1	5
2013년	10	2	2	1	-	2	3
2012년	14	3	1	-	-	4	6
평균	9.3	0.8	0.4	0.4	0.5	1.8	5.4

#### ② 선박·해양시설 지도점검

2012년부터 2021년까지 실시한 선박·해양시설 지도점검은 1,549건으로, 해마다 약 154회 이상 실시하고 있다. 선박에 대한 지도점검 중 기타선에 대한 지도점검이 727건으로 47%를 차지하고 있으며, 시설에 대한 지도점검은 전체의 27%를 차지하고 있다.

〈표 1-7〉선박·해양시설 지도점검

(단위: 척, 개소)

구 분	총 계	선박(척)				시설(개소)		
		소계	유조선	화물선	기타선	소계	해양시설	방제·청소업
2021년	164	119	16	22	81	45	42	3
2020년	150	110	12	3	95	40	37	3
2019년	165	115	34	8	73	50	47	3
2018년	179	130	32	2	96	49	46	3
2017년	177	125	45	7	73	52	48	4
2016년	187	126	67	7	52	61	52	9
2015년	146	97	15	1	81	49	43	6
2014년	152	122	24	24	74	30	26	4
2013년	142	108	14	38	56	34	30	4
2012년	87	67	5	16	46	20	18	2
평균	154.9	111.9	26.4	12.8	72.7	43	38.9	4.1

### ③ 선박해체 해양오염방지 작업계획 신고

선박해체 작업 시 선박해체 해양오염방지 작업계획 신고를 관리하고 있으며, 2012년부터 2021년까지 신고된 선박해체 해양오염방지 작업계획은 총 3건으로 불법 선박해체 적발은 발생하지 않았다.

〈표 1-8〉선박해체 해양오염방지 작업계획 신고 실적

(단위: 건)

구 분	선박(척)				불법선박해체적발
	계	유조선	화물선	기타선	
2021년	1	-	-	1	-
2018년	1	1	-	-	-
2015년	1	-	-	1	-
평균	0.3	0.1	-	0.1	-

#### ④ 해양오염행위 위반 현황

2012년부터 2021년까지 해양오염행위 위반사항 적발은 총 443건으로, 그중 오염행위는 111건으로 25%를 차지하였다. 해양오염행위 위반 건수 중 행정지도를 수행한 건은 183건으로 41%를 차지하였다.

〈표 1-9〉해양오염행위 위반 현황

(단위: 건)

구 분	계	오염행위	의무규정 위반	행정질서벌	경미위반	행정지도
2021년	59	4	2	2	10	41
2020년	67	11	3	1	12	40
2019년	66	13	4	5	7	37
2018년	46	10	2	0	22	12
2017년	55	13	5	4	7	26
2016년	38	11	3	6	4	14
2015년	27	13	-	1	-	13
2014년	12	7	-	2	3	-
2013년	31	13	8	4	6	-
2012년	42	16	5	13	8	-
평균	44.3	11.1	3.2	3.8	7.9	18.3

### 3. 주요 해양오염사고

#### 가. 주요 해양오염사고 사례

##### ① 소난지도 해안 기름부착 불명오염 적발

##### ○ 사고개요

대산항 항로준설공사에 동원된 모래채취운반선 신창5호 기관장이 2011년 4월 28일 19:30경부터 23:30경까지 당직근무 중 유수분리기 소제작업과 관련하여 유수분리기(0.5m³/hr)를 약 10분간 작동한 바, 유수분리기 비정상 작동으로 기관실 선저폐수 약 83 ℓ 정도가 해양에 유출되었다.





△ 오염현황



△ 선외배출변 기름오염 상태



△ 기름배출 흔적(지운흔적)

## ○ 오염상황

(해안) 소난지도 선착장(길이 약 100m × 폭 약 40cm)

소난지도 좌측해안(길이 약 3m × 폭 약 1m)

## ○ 방제조치

4월 29일~5월 1일(2일간) 해경, 지자체, 지역주민 등 244명의 인력이 동원되어 해상 방제작업을 실시하였으며, 유흡착재 55kg를 이용하여 기름 부착 자갈 등을 수거하였다. 수거(추정)량은 약 850kg(5kg/1포대, 총 170포대, 기름 부착 자갈 등 다수 포함)으로, 인근 바지락양식장 피해 우려로 기름 부착 자갈 등을 전량 수거하여 폐기물량이 증가하였다.

〈표 1-10〉 방제작업 동원 선박,인력 및 자재

인원(명)	선박(척)	흡착재(kg)	기타
244	3	55	방제복 100벌, 수거포대 등 다수

## ○ 조사 적발 개요

(조사기간) 2011. 4. 29 ~ 5. 4.(6일)

(조사과정)

- 방제지원시스템(KOSPS)를 활용하여 기름의 이동경로 역추적 결과 오염지역인 소난지도 아래쪽 인근 해상에서 유출되어 해안에 부착된 것으로 판단한 후, 해안 부착유에 대한 신속한 분석을 통한 유종 판별·조사대상 압축을 통해 사고발생 추정시간대 선박 위치 확인 및 증점

조사 대상을 선정하였다.

- 정밀조사 및 추적을 통해 혐의 대상 및 중점조사 대상 선박 중 벙커B유 계통을 연료유로 사용하는 유일한 선박인 “신창5호”를 확인, 이를 대상으로 정밀 출입검사를 실시하였다.
- 신창5호에 대한 정밀 출입검사 중 기관실 내 유수분리기 선외 배출변에 기름유출 흔적과 이를 지운 흔적이 있어 선외변에 대한 취외 검사 결과 기름(선저폐수) 배출 흔적 발견, 사진 촬영 및 시료채취 분석 의뢰하였고 유사유로 판명, 행위자로부터 유출 사실 시인 확보 후 현장 적발하였다.

## ② 범미호 화물(팜유) 양하 작업 중 유출사고

### ○ 사고개요

2012년 11월 10일 10:40경 평택항 동부두 10번선석(유조선부두)에서 범미호 5번좌현, 6번 우현탱크 화물(팜유) 하역 중, 밸브가 개방되어 화물 일부량이 6번 중앙화물탱크로 유입되어 맨홀을 통해 갑판상으로 흘러넘쳐 바다로 유출되었다.



△ 6번 중앙화물탱크 맨홀



△ 팜유 해상 유출



△ 수거한 팜유 폐기물

### ○ 오염상황

(해안) 사고 선박 주변 해상(길이 약 50m × 폭 약 5m)

### ○ 방제조치

소형방제작업정(S-11) 1척 및 8명의 인력이 동원되어 소형방제작업정에서 뜰채를 이용하여 인력 수거하였고 이를 통해 팜유(유해액체물질 Y류) 약 600 ℓ 를 수거하였다.

〈표 1-11〉 방제작업 동원 선박, 인력 및 자재

인원(명)	선박(척)	기타
8	1	방제비용: 388,390원

### ③ 삼길포항 예인선(2007 해영호) 기름 유출 사고

#### ○ 사고개요

2014년 7월 14일 00:15경 서산시 삼길포항에 2007 해영호가 계류하던 중 간조시 좌현으로 기울어(45°)지면서 에어벤트로 기름이 유출되었다.



△ 계류 중인 2007해영호



△ 에어벤트 유출 흔적



△ 방제작업

#### ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) B-A유 400 ℓ

(해 상) 사고선 주변 삼길포항 방파제 앞(길이 약 50m × 폭 약 1m)

사고선 주변 삼길포항 안벽 앞(길이 약 250m × 폭 약 0.5m)

도비도 선착장 남단(길이 약 2m × 폭 약 3m)

(해 안) 사고선 주변 삼길포항 방파제 앞(길이 약 50m × 폭 약 1m)

사고선 주변 삼길포항 안벽 앞(길이 약 250m × 폭 약 0.5m)

#### ○ 방제조치

(해 상) 해경 방제정 및 공단 방제선 등 18척을 동원하여 방제작업을 하였다. 사고선 주의 방파제 입구에 오일펜스를 전장하여 양식장으로의 확산을 차단하고, 유흡착재·중질유 부착재 약 623kg을 사용하여 방제 완료 후 철거하였다.

(해 안) 서산시 등 47명의 동원인력이 유흡착재 등을 이용하여 방파제 및 안벽 부착유를 제거하였다.

〈표 1-12〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	인원(명)	선박(척)	오일펜스(m)	유흡착재(kg)	기타
총 계	184	18	300	573	중질유부착재 50kg, 저장용기 7개, 포대 300장 등
해 경	145	11	300	320	
해양환경관리공단	18	3	-	253	
기 타	21	4	-	-	

#### ④ JS난징호, 아스팔트유 수급 중 유출사고

##### ○ 사고개요

2015년 8월 15일 07:00경 대산항 국가관리부두에서 JS난징호가 육상 탱크로리로부터 아스팔트유를 수급하던 중, 좌현 5번 탱크 맨홀로 아스팔트유가 갑판으로 넘쳐 일부가 해상으로 유출되었다.

##### ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) 아스팔트유 7.9톤(m³)

※ 수거한 기름 부피로 산정

1) 길이 2.9m × 폭 2.3m × 깊이 0.15m × 2개소 = 2.0m³

2) 길이 4m × 폭 2.1m × 깊이 0.71m = 5.964m³

(해 상) 사고선 주변 해상(길이 약 10m × 폭 약 3m × 두께 약 0.4m)



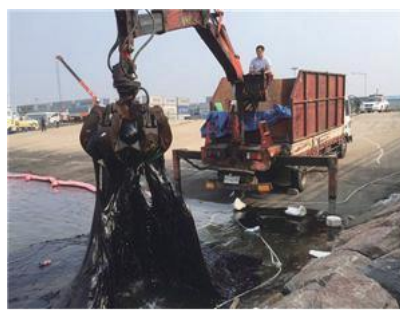
△ 해상유출유(아스팔트유)

## ○ 방제조치

(해 상) 8월 14일 08:16~19:00 해상 방제작업이 실시되었으며 선박 7척, 차량 2대 및 75명의 인력이 동원되었다. 방제작업은 고형화된 해상 유출유를 공단 황금산호 집게크레인 및 육상 크레인 차량을 이용하여 수거하는 방식으로 이루어졌으며 유출량(7.9톤)을 전량 회수하였다.



△ 육상 집게차 이용 수거



△ 수거된 아스팔트유

〈표 1-10〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	인원(명)	선박(척)	유흡착재(kg)
총 계	75	7	20
해 경	37	4	-
해양환경관리공단	15	3	20
기 타	23	-	-

## ⑤ 서진9호, B-C 수급 중 유출사고

### ○ 사고개요

2016년 3월 28일 08:44경 평택항 동부두에서 기름저장시설((주)PLS)로부터 4번 화물탱크에 B-C(MF-380)를 공급받던 중 밸브 오조작으로 인하여 4번탱크 우현 화물창으로 넘친 기름이 갑판상 우수 배출구를 통하여 유출, 약 131ℓ의 B-C가 유출되었다.

### ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) 병커C유 약 131ℓ



※ 해양시설 공급량 및 선박 수급량 등을 고려하여 산정  
동부두 9번~8번 선석(길이 약 300m × 폭 약 1.5m)



△ 갑판 유출 현황



△ 해상 유출

## ○ 방제조치

(해상) 3월 28일 08:44~13:00 해상 방제작업이 실시되었다. 먼저 사고선 주변에서 유출되어 확산되는 검은 유막은 중질유 부착재 및 붐형 흡착재를 이용하여 포집·흡착하였다. 이 후 부두 안벽에서 선박 사이 유출된 검은색 유막은 유흡착재를 이용하여 흡착·수거하였고, 부두 안벽에 붙은 기름은 소화포를 이용하여 세척작업을 실시하였다.

〈표 1-11〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	인원(명)	선박(척)	유흡착재(kg)	기타
총 계	60	11	245	이중마대 7장, 갈고리 5개, 박제작업도구 4세트, 오일펜스 60m
평택해경	35	6	75	
평택해수청	5	1	-	
평택공단	20	4	170	

## ⑥ 양승G-16호 연료유 해양 유출 사고

### ○ 사고개요

2018년 11월 28일 07:00경 평택당진항 서부두 인근 해상에서 양승G-16호 선장이 잠시 자리를 비운 사이 본선에 계류중이던 바지선(코르크2000) 선두가 준설선의 전기를 바지선으로 공급하기 위해 전기연결 작업 중 스위치 착오로 F·O 이송펌프를 작동, 펌프와 연결된 이송호스가 압

력에 의해 탈락되어 연료유(B-A)가 상갑판 빗물 구멍을 통해 해양으로 유출되었다.



△ 사고 현장 방제



△ 해상 유출유

## ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) 병커A유 약 329 ℓ

(해 상) 부두와 준설선 사이(길이 약 200m × 폭 약 50m)

서부두 2번석 암벽부근(길이 약 100m × 폭 약 10m)

## ○ 방제조치

착재를 사용하여 14:55경 신속하게 방제작업을 완료하여 외해로의 확산을 방지하였으며 그 결과 사고해역 반경 3해리 내 어장·양식장 9개소 329ha에 오염으로 인한 영향이 미치지 않았다.

〈표 1-12〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	선박(척)	선박(척)	유흡착재(kg)	기타
총 계	53	11	475	폐기물 수거량 1.940kg 중질유 부착재 70kg 사용 방제 비용: 7,419,930원
평택해경	27	5	145	
선주 측	7	4	120	
해양공단	19	2	210	

### ⑦ 한유드림호, 화물유 육상이송작업 중 해상유출사고

#### ○ 사고 개요

2019년 4월 17일 19:20경 해군 2함대 서항부두에서 한유드림호가 적재 화물유(경유)를 육상으로 이송하던 중 펌프 작동 미숙으로 일부 개방된 좌현 4번 화물탱크의 맨홀로 기름이 넘쳐 spill box 배수구를 통해 해상으로 유출된 사고이다.



△ 해상 오염상태(초기)

#### ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) 경유 약 551 ℓ

(해 상) 서항 내(길이 약 25m × 폭 약 25m)

서항 내(길이 약 300m × 폭 약 600m)

원정리 LNG부두(길이 약 60m × 폭 약 30m)

아산만 25번 부표 인근 해상(길이 약 20m × 폭 약 50m)

아산만 25번 부표 인근 해상(길이 약 100m × 폭 약 100m)

아산만 25번 부표 인근 해상(길이 약 2,000m × 폭 약 2,000m)

#### ○ 방제 조치

(해 상) 방제작업은 4월17일,18일 이틀에 걸쳐 이루어졌다. 방제정 등 선박 13척을 동원하여 해군 측 사고선 오일펜스 포위설치(140m) 및 항 입구 오일펜스 차단설치(300m)하고 펜스 내측 부두 안 포집기름을 유흡착재를 사용하여 수거, 스크루를 사용한 방제작업을 실시하였다. 아산

만 25번 부표 인근 해상의 유막 또한 동일한 방법으로 방제조치를 완료하였다.

〈표 1-13〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	선박(척)	오일펜스(m)	유흡착재(kg)	기타
총 계	13	480	354	폐기물 2.050kg 수거 방제비용: 2,539,590원
평택해경	4	-	10	
민간	1	-	-	
해양공단	2	-	-	
행위자	-	-	40	
해군	6	480	304	

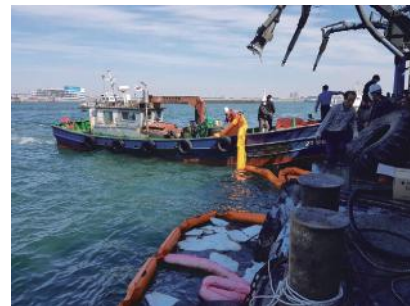
#### ⑧ 이수 P-2호, 산소절단 작업 중 폭발·화재 사고

##### ○ 사고 개요

2020년 10월 27일 야간에 평택당진항 내항 관리부두 앞 해상에서 이수 P-2호가 부선과 충돌하여 B-A연료탱크 외벽 수면 하 0.5m 부근이 손상된 것으로 추정되며, 이후 2020. 10. 28 10:21경 산소절단 작업 등으로 폭발화재가 발생하면서 B-A유 약 39ℓ가 해상으로 유출되었다.



△ 선미 좌현 갑판 균열부



△ 사고 현장 유출유 방제작업

##### ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) B-A유 약 39ℓ

(해 상) 사고지점 부근 해상 (길이 약 10m × 폭 약 10m)

## ○ 방제조치

(해 상) 방제정·경비정·유관기관 선박 총 12척이 출동하여 기름 확산 방지조치 및 해상 기름 흡착 수거를 완료하였다.

(파공봉쇄) 쇄기 및 고무밴드를 이용하여 내측 파공부 1개소 파공봉쇄를 완료하였고 수면 하 파공부위 및 수면상 파공부위를 용접 처리하여 파공부위 총 3개소에 대한 봉쇄를 완료하였다.

(유류이적) 급유선(거선호, 92톤)을 이용하여 좌현 B-A탱크 유류 약 23톤을 이적하였고 (10.28) 익일에 폐유운반선(부성호, 122톤)이용하여 기관실 빌지 및 좌현 B-A잔존류 약 65톤을 이적하였다.

〈표 1-14〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	인원(명)	선박(척)	유흡착재(kg)	기타
총 계	76	12	90	폐기물 100kg 수거 방제비용: 1,764,390 원
평택해경	68	10	85	
행위자	5	1	5	
충남소방	3	1	-	

## ○ 사후평가

(잘된 점)

- 사고 선박이 2017년도에 침수사고 이력이 있는 노후선박인 점, 충돌 및 폭발화재로 인한 파공, 기름 유출 등의 상황으로 복합적인 방제조치가 요구되는 사고였음에도 불구하고 신속한 파공 봉쇄 조치로 추가적인 유출을 막을 수 있었다. 또한 해경 뿐 아니라 소방, 민간 업체 등 민·관이 합동으로 대응하여 신속·정확한 방제작업을 수행하여 사고로 인한 추가적인 피해 발생 없이 종결되었다.

### ⑨ (주)파인 화재로 인한 비산재 해양오염사고

## ○ 사고 개요

2021년 11월 3일 06:54경, 경기도 화성시 궁평항에서 평택항로 쪽으로 검정색 기름이 넓게 퍼져 있다고 신고된 사항으로, 현장 확인 결과 검댕으로 확인되었다. 시료채취·분석 결과 선박



검댕은 아닌 것으로 추정되어 조사하던 중, 오염신고 전날 육상에서의 화재상황을 신속히 파악 및 공유하여 전곡 산단업체 (주)파인 화재로 인해 발생한 탄화재가 비산되어 궁평항 해상으로 떨어진 사실을 파악하여 행위업체를 확인하였다.



△ 방도 인근 해상오염



△ 흡착재 부착 오염물질

## ○ 유출량 및 확산범위

(유출량) 비산재 약 259.6kg

(해 상) 평택항 통항로(궁평항 인근)(길이 약 0.5km ~ 2.0km × 폭 약 1~100m)



△ 오염분포 및 방제조치 현황

## ○ 방제조치

(해 상) 방제인력과 경비함정, 방제정, 해양환경공단, 민간 등 17척의 선박이 신속히 현장에

투입되어 유희수기와 유흡착재등을 이용하여 긴급 방제작업을 완료하였으며(11. 3. (수) 16:40) 신속한 방제조치의 결과로 사고해역 주변 어장·양식장 140개소 5,785ha에 오염물질로 인한 피해가 접수되지 않았다.

## ○ 조사 적발 개요

(조사과정)

- 입·출항 선박 대상 검댕 유출 여부 조사 결과 특이점이 없어 역추적 실시 결과 오염물질은 궁평항, 백미항 인근에서 평택당진항 입·출항 항로쪽으로 유출된 것으로 예측되었다.
- 채취한 시료를 연구센터에 분석 의뢰한 결과 선박 검댕에서 불완전 연소시 생성되는 PAH(다환방향족탄화수소)가 해상시료에서는 불검출 되었고, 시료의 표면 형태도 검댕과는 다른 형태인 것으로 보아 선박 검댕은 아닌 것으로 추정되었다.
- 사고 발생 전날 전곡 산업단지 내 화재 진화시 발생한 검댕들이 바람에 의해 해안가로 유입되었을 것이라는 주민 동향에 따라 궁평항 내 CCTV 분석 결과 - CARIS 확산모델링 결과 (※) 파인 화재사고 당시 초기 북북서풍이 불어 궁평항 방향으로의 이동 가능성이 있음을 확인하여 화재공장 내·외부에서 시료를 채취하여 해상부유물 시료와 비교분석한 결과 크로마토그램의 형태가 유사한 것으로 판명되었다.

## ○ 사후평가

(잘된 점)

- 오염신고 전날 육상에서의 화재상황을 신속 파악 및 공유하여 신속하게 오염원인을 파악할 수 있었다.
- 사고 초기 검댕이 유흡착재로 잘 흡착되지 않는 사항을 상황실, 현장과 공유하여 유흡착재 사용량을 줄이고 방제23호 유희수기 및 뜰채를 이용한 수거 위주로 작업을 실시하여 합리적인 방제조치가 가능하였다.

(문제점 및 개선사항)

- 사고 초기 검댕으로 추정되어 소량으로 분산조치가 가능할 것으로 판단하여 소화포 등을 이용하여 분산조치 하였으나, 분산이 잘 되지 않아 초기 방제에 혼선을 초래하였다. 이를 통해

물질파악 지연으로 인한 문제점을 해결하기 위해 차후 오염물질에 대한 신속·정확한 파악 및 물질 특성에 맞는 대응조치의 필요성을 인지하였다.

〈표 1-15〉방제세력 및 방제기자재 동원 현황

구분	선박(척)	방제도구(set)	유흡착재(kg)	기타
총 계	17	4	30.4	폐기물 363kg 수거 방제비용: 9,959,907 원
평택해경	10	4	30.4	
화성시	1	-	-	
민간	3	-	-	
해양공단	3	-	-	

## 4. 깨끗한 해양환경 보전

### 가. 현장 맞춤형 예방점검 및 단속

#### (1) 무인비행기 활용 해양오염 순찰

평택해양경찰서는 무인비행기를 활용한 해양오염 실시간 모니터링 및 취약해역 순찰을 통해 해양오염 및 불법행위 감시 활동을 펼치고 있다. 무인비행기를 활용해 선박에서 배출하는 기름과 폐기물 배출, 어업인 페어구 해상투기, 불법행위 등을 감시하는 등의 임무 수행을 통하여 인력 투입이 어려운 해양에서 넓은 시야를 확보하여 안전하고 깨끗한 해양 환경 보호에 앞장서고 있다.



△ 무인비행기



△ 비행 전 점검



△ 원정리 LNG 부두

## 나. 해양오염예방 홍보·활동

### (1) 해양오염예방 홍보

해양경찰은 국민들을 대상으로 다양한 홍보 활동을 실시하고 있다. 해경의 청렴노력을 알리고 자 청렴실천 문구를 삽입한 홍보물을 제작·배포하여 부정부패를 사전에 차단하고, 해양오염신고 포상금 등 현수막 설치를 통해 해양오염예방의 중요성을 다시 한 번 강조하는 등의 활동을 하고 있다. 이 뿐 아니라 어선 방제보험과 같이 해양오염사고 발생 시 보장받을 수 있는 제도 알려주는 등의 대국민 홍보 활동을 실시하고 있다.



△ 신고포상금 홍보



△ 청렴 활동 홍보



△ 해양오염예방 홍보

### (2) 연안정화활동 참여

평택해양경찰서에서는 평택지방해양수산청과 협조하여 매달 '연안정화의 날 해양쓰레기 정화 활동'을 진행하고 있다. 평택 해수청, 평택 해경 등 유관기관 및 자원봉사자 등이 함께 참여하는 행사로 평택 관할 구역 내 해양쓰레기를 민·관이 협업하여 수거·처리함으로써 쾌적한 해양환경을 조성하고 보전의식을 고취하고자 한다.



△ 단체사진



△ 정화활동 모습

## 다. 민간방제세력 대응능력 강화

### (1) 해양자율방제대 운영

평택해양경찰서 관내 해양오염사고 발생 시 원거리 등에서 신속하고 정확한 방제대응을 위해 해양자율방제대를 운영하여 민간 방제역량을 강화하고 있다.

2022년 기준 해양자율방제대 총 17개소(165명, 선박 86척)가 운영중이며 '15년 이전 2개소, '19년 3개소, '20년 11개소 가입 등 점차 활발히 운영되고 있다. 2022년 평택서 소속 해양자율방제대는 방제작업(1회/6명), 방제교육(6회/53명), 방제훈련(4회/29명), 정화활동(1회/5명) 등을 실시하였으며 향후 실시할 해상화학사고 대응훈련 및 해안방제훈련 등에도 적극 동원 예정이다.



△ 해양자율방제대



△ 방제기자재 활용 교육·훈련



## 정책추진 방향

### 해양오염방제과

### 깨끗한 해양 환경 보전



### 가. 대형 오염사고 예방을 위한 고위험 선박·시설 중 점관리

2019년부터 최근 3년간 발생 한 오염사고 24건 중 장기계류, 공사선박 등 고위험 선박·시설에서 발생한 사건이 8건으로 34%를 차지하는 등 안전관리의 필요성이 대두되고 있다. 이에 해양오염 사고 취약 선박·시설을 집중 예방 관리하고, 취약 지역 선별적 예방활동 및 조사역량을 강화하는 등 해양오염 사고지대 발생을 방지하기 위한 해양오염 취약분야 집중 예방활동을 강화하고 있다.

### 나. 재난형 해양오염사고 대비·대응 체계 구축

해양오염은 1건의 대형 사고로도 막대한 피해가 발생할 가능성이 높아 신속하고 효과적인 해양오염사고 대응 체계 정비가 필요하다. 평택은 여수, 부산에 이어 해역별 해양오염 상대적 위험도가 5번째로 높은 해역으로 해양오염사고 발생 시 오염피해를 최소화하기 위한 대비·대응 체계를 구축·운영 하고 있다. 평택서에서는 4개 조가 24시간 교대로 근무하는 현업부서(예방기동계)를 운영하여 사고 시에 즉시 현장 방제 대응할 수 있는 신속 대응태세를 구축하고 있다.

### 다. 국민이 체감하는 항만미세먼지 및 해양쓰레기 저감 추진

국제협약(MARPOL)에 따른 선박 연료유 황함유량 기준(3.5→0.5%)이 강화되었다. 그중에서도 평택당진항 등 5개 해역은 배출 규제해역으로 분류되어 황함유량(중유) 0.1% 이하의 기준이 적용된다. 이에 선박 연료유 황함유량 점검 목표 관리제를 시행하여 한층 강화된 점검을 실시하고 있다. 평택서 점검 목표는 2020년

13척, 2021년 28척, 2022년 38척으로 해마다 증가하는 추세이다. 또한 바다의 날, 연안정화의 날 등 유관기관과 협업하여 해양쓰레기를 수거하고 윤활유실명제, 해양쓰레기 불법배출 금지 홍보 등 오염물질 적법처리를 유도하는 등 해양쓰레기 등 불법배출 방지 홍보 및 수거 지원을 확대하고 있다.

### **라. 현장 중심의 맞춤형 방제훈련 실시**

대형 해양오염사고 발생 시 환경·경제·사회적으로 막대한 피해를 초래한다. 이에 방제과에서는 다양한 사고상황을 가정한 현장훈련 실시로 위기대응 능력을 향상하고자 해역별·대상별 특성에 맞는 현장 중심의 방제훈련을 실시하고 있다. 평택서는 방제과, 방제정, 구조대 등 자체 훈련 계획 수립 및 시행하고 있으며, 관계 기관과 협업하여 해상방제훈련, 화학사고 대응훈련, 해안방제훈련 등 현장 팀워크 훈련을 실시하여 방제대응 역량을 강화하고 있다.

### **마. 민·관 협업을 통한 복합적 해양오염사고 대응력 강화**

친환경 선박 증가에 따라 다양한 유형의 해양 복합사고가 증가하여 분야별 전문가를 활용한 방제대응 역량이 요구됨에 따라 복합 해양사고 대응 강화를 위해 공단, 어촌계 등 민간자원을 활용해 방제 협업체를 높이고 있다. 해경-공단 간 긴급구난 공동대응팀 운영, 지역 주민의 방제역량 강화를 위한 해양자율방제대 교육·훈련 추진 및 방제물품 지원, 관할지역 유관기관과의 방제대책협의회, 화학사고 대응 관계기관과의 교류·협력 추진 등 다양한 방면으로 협업하여 복합적 해양오염사고 대응력을 강화하고 있다.

부 록

《통계연보, 조직도,  
대표함정》

## 1. 인원 현황

구분	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
정원	293	350	348	375	376	377	375	374	383	424	449

## 2. 예산 집행 현황

단위: 백만 원

구분	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
계	11,618	19,727	19,615	22,015	9,890	3,434	4,602	4,816	5,103	5,575	5,528
인건비	8,554	14,392	16,045	18,289	6,745	170	254	579	493	500	620
기본 경비	889	713	789	664	850	1,217	1,470	1,325	1,476	1,600	1,530
주요 사업비	2,175	4,622	2,781	3,062	2,295	2,047	2,878	2,912	3,134	3,475	3,378

## 3. 정보공개청구 건수

단위 : 건수

구분	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
건수	10	40	52	48	62	49	53	71	100	117	213

## 4. 정보공개청구 처리 내역

구분	결정	이송처리	정보부존재	종결처리	청구취하
건수	313	20	184	154	144
비율(%)	38.4	2.4	22.5	18.9	17.6

## 5. 해양사고 발생 현황

구분 연도	계		단순사고*		좌초		충돌		화재		전복		침수		침몰		기타	
	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명	선박	인명
2012	154	1,481	79	799	8	11	4	457	6	40	4	0	21	17	0	0	32	157
2013	64	675	24	441	3	19	8	66	2	13	2	11	2	0	0	0	23	125
2014	71	1,071	41	930	5	15	8	46	0	0	2	4	5	16	1	0	9	60
2015	244	2,312	156	2153	4	14	2	15	3	18	1	0	8	27	1	0	69	85
2016	217	2,557	145	2217	8	23	19	222	3	2	4	5	7	32	0	0	31	56
2017	201	1,186	154	976	5	31	12	121	1	5	6	8	11	29	4	8	8	8
2018	234	1,156	163	871	7	30	14	129	3	30	8	8	16	47	3	2	20	39
2019	199	1,136	149	963	2	21	12	117	2	5	5	8	8	4	2	0	19	18
2020	183	820	133	685	5	31	6	34	2	6	9	0	11	30	3	1	14	33
2021	179	1,047	143	789	12	50	6	74	4	47	4	10	6	7	0	0	4	70
계	1,746	13,441	1,187	10,824	59	245	91	1,281	26	166	45	54	95	209	14	11	229	651
평균	174.6	1,344.1	118.7	1,082.4	5.9	24.5	9.1	128.1	2.6	16.6	4.5	5.4	9.5	20.9	1.4	1.1	22.9	65.1

\* 단순사고: 기관·추진기·키손상, 부유물감김 등 일시적으로 선박 고장과 관련된 사고

### 가. 발생 및 구조 총괄

(단위 : 척, 명)

구분	발생		구조		인명피해(명)		
	선 박(척)	인 명(명)	선 박(척)	인 명(명)	계	사 망	실 종
계	561	3,003	554	2,999	1	2	2
2019	199	1136	199	1135	1	0	1
2020	183	820	183	818	2	1	1
2021	179	1047	172	1046	1	1	0

### 나. 선종별

(단위 : 척)

구분	계	어선	낚시 어선	레저 선박	예부선	화물선	여객선	유조선	유도선	기타
계	525	118	71	255	30	36	2	15	4	30
2019	199	37	28	83	11	18	2	6	1	13
2020	183	42	13	86	13	10	0	5	2	12
2021	179	39	30	86	6	8	0	4	1	5

### 다. 원인별

(단위 : 척)

구분	계	정비 불량	운항 부주의	관리 소홀	기상 악화	연료 고갈	배터리 방전	안전 부주의	적재 불량	기타
계	512	248	163	54	29	27	5	12	3	20
2019	199	85	59	31	7	7	0	4	0	6
2020	183	78	50	14	16	11	1	3	3	7
2021	179	85	54	9	6	9	4	5	0	7

## 6. 출·입항 신고 현황

(단위 : 건)

구분	계	2019	2020	2021
계	657,561	224,096	224,256	209,209
출항	329,003	112,046	112,190	104,767
입항	328,558	112,050	112,066	104,442



## 7. 위험구역 지정 현황 <2021>

(단위 : 개소)

구분	계	위험구역		
		사망사고발생구역	연안사고다발구역	연안사고위험구역
계	52	12	9	31

## 8. 위험구역 내 안전시설물 현황 <2021>

(단위 : 개소)

구분	계	위험 표지판	위험 알림판	인명구조 장비함	차량 스토퍼	안전 펜스	재난방송	CCTV
계	643	64	224	197	9	31	31	87

## 9. 연안안전사고 인명피해 현황

### 가. 유형별

(단위 : 건)

구분	계	익수	추락	고립	기타
계	100	40	8	40	12
2019	34	13	3	14	4
2020	31	16	1	12	2
2021	35	11	4	14	6

### 나. 장소별

(단위 : 건)

구분	계	갯바위	갯벌	항포구	무인도서	해수욕장	해안가	해양	기타
계	100	13	26	19	10	-	19	8	5
2019	34	5	5	3	3	-	12	2	4
2020	31	3	7	8	2	-	6	4	1
2021	35	5	14	8	5	-	1	2	-

## 10. 유·도선 현황 <2021>

(단위 : 척)

구분	계	안산파출소	대부파출소	평택파출소	당진파출소	대산파출소
계	14	-	4	-	2	8
유선	5	-	1	-	-	4
도선	9	-	3	-	2	4

## 11. 낚시어선 현황 <2021>

(단위 : 척)

구분	계	안산파출소	대부파출소	평택파출소	당진파출소	대산파출소
계	233	2	49	66	72	44

## 12. 다중이용선박 이용객 현황

(단위 : 명)

구 분	계	유도선	낚시어선
계	826,762	449,486	377,276
2019	296,649	171,243	125,406
2020	274,834	154,093	120,741
2021	255,279	124,150	131,129

## 13. 다중이용선박 위반행위 현황

가. 유도선

(단위 : 건)

구분	계	무면허/미신고	음주운항	과적과승	영업구역/ 시간위반	관계법령위반
계	7	-	-	1	1	5
2019	1	-	-	-	-	1
2020	5	-	-	1	1	3
2021	1	-	-	-	-	1

## 나. 낚시어선

(단위 : 건)

구분	계	무면허/미신고	음주운항	과적과승	영업구역/ 시간위반	관계법령위반
계	71	4	-	13	28	26
2019	41	2	-	4	17	18
2020	4	-	-	-	3	1
2021	26	2	-	9	8	7

## 14. 주취운항 단속 현황

(단위 : 건)

구분	계	유·도선	화물선	여객선	낚시어선	어선	예산·부선	기타
계	8	-	-	-	-	3	3	2
2019	2	-	-	-	-	-	1	1
2020	4	-	-	-	-	1	2	1
2021	2	-	-	-	-	2	-	-

## 15. 수상레저 조종면허 취득 현황 <2021>

구분	계	일반 1급	일반 2급	요트	통합
총 취득 현황	10,380	1,344	7,468	1,045	526

## 16. 동력수상레저기구 등록 현황

(단위 : 대)

구분	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	세일링요트
등록 대수	4,500	2,769	811	773	147

## 17. 수상레저안전법 위반(단속) 현황

(단위 : 건)

구분	계	무면허 조종	주취조종	안전장비 미착용	야간수상 레저활동	원거리 미신고	레저기구 미등록	기타
계	77	2	2	6	17	2	1	47
2019	15	-	1	2	5	-	-	7
2020	29	1	1	-	12	1	-	14
2021	33	1	-	4	-	1	1	26

## 18. 수상레저 피해 사고 현황

### 가. 기구별

해수면, (단위 : 건)

구분	계	모터보트	고무보트	수상오토바이	요트	기타
계	220	129	61	5	18	7
2019	72	38	19	3	8	4
2020	82	46	26	1	6	3
2021	66	45	16	1	4	-

### 나. 원인별

해수면, (단위 : 건)

구분	계	운항부주의	무리한운항	기관정비불량	선체결함	조종미숙	기타
계	220	58	3	111	5	6	37
2019	72	27	1	21	1	2	20
2020	82	19	2	49	1	3	8
2021	66	12	-	41	3	1	9

### 다. 유형별

해수면, (단위 : 건)

구분	계	침몰	화재	기관고장	침수	전복	좌초	표류	충돌	기타
계	220	2	-	118	5	4	15	67	6	3
2019	72	-	-	34	3	3	5	22	4	1
2020	82	2	-	51	2	-	4	20	2	1
2021	66	-	-	33	-	1	6	25	-	1

## 19. 형법 범죄 발생·검거

(단위 : 건)

구 분	계		형 법 범 (건)											
			절도		폭력		사기· 횡령등		업과 치사상등		재물 손괴		기타	
	발생	검거	발생	검거	발생	검거	발생	검거	발생	검거	발생	검거	발생	검거
2021	19	18	1	1	1	1	4	4	3	3	2	2	8	7
2020	23	22	4	1	1	1	2	3	0	0	2	2	16	15
2019	163	158	1	0	2	1	137	134	0	0	4	4	19	19
2018	223	212	8	1	7	7	25	24	8	8	5	3	170	169
2017	73	69	4	0	0	0	48	48	9	9	1	1	11	11

## 20. 절도사건 검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수(건)	검거		조치	
		건수(건)	인원(명)	구속	불구속
2021	1	1	4	0	4
2020	4	1	2	0	2
2019	1	0	0	0	0
2018	8	1	1	0	1
2017	4	0	0	0	0

## 21. 폭행 검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수(건)	검거		조치	
		건수(건)	인원(명)	구속	불구속
2021	1	1	4	0	4
2020	1	1	6	0	6
2019	2	1	1	0	1
2018	7	7	8	0	8
2017	0	0	0	0	0

## 22. 사기·횡령 등 검거 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수(건)	검거		조치	
		건수(건)	인원(명)	구속	불구속
2021	4	4	6	0	6
2020	2	3	4	0	4
2019	137	134	12	1	11
2018	25	24	11	1	10
2017	48	48	13	0	13



### 23. 변사·실종사건 처리 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수(건/명)	실종		변사	
		건수(건)	인원(명)	건수(건)	인원(명)
2021	22 / 25	0	0	22	25
2020	25 / 23	2	2	23	21
2019	18 / 18	1	1	17	17
2018	18 / 20	0	0	18	20
2017	12 / 12	0	0	12	12

### 24. 특별법 범죄 발생·검거

(단위 : 건)

구 분	계		특 별 법 범 (건)							
			수산 사범		안전 사범		환경 사범		기타	
	발생	검거	발생	검거	발생	검거	발생	검거	발생	검거
2021	3511	3508	24	22	22	21	130	130	3335	3332
2020	2269	2236	32	30	13	13	8	8	2216	2185
2019	1275	1269	105	102	329	329	13	11	828	827
2018	1684	1676	358	357	48	48	12	12	1266	1259
2017	1324	1313	55	55	55	55	37	38	1324	1165

### 25. 불법어업 단속 현황

(단위 : 건, 명)

구분	발생건수(건)	검거		조치	
		건수(건)	인원(명)	구속	불구속
2021	24	22	42	0	42
2020	32	30	47	0	47
2019	105	102	55	1	54
2018	358	357	75	0	75
2017	55	55	64	0	64

## 26. 외사범죄 단속실적

### ○ 2021년도

죄명별		구분	검 거		처 리(명)			
			건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩	불기소
총 계			7	7	1	3	0	0
특별법범	마약류 관리에 관한 법률		2	2	1	0	0	0
	양식산업발전법		1	1	0	1	0	0
	담배사업법		1	1	0	1	0	0
	농수산물의 원산지표시에 관한 법률		3	3	0	1	0	0

### ○ 2020년도

죄명별		구분	검 거		처 리(명)			
			건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩	불기소
총 계			12	12	0	12	0	0
특별법범	밀항단속법		1	1	0	1	0	0
	농수산물의 원산지 표시에 관한 법률		5	5	0	5	0	0
	전기통신사업법		1	1	0	1	0	0
	출입국관리법		3	3	0	3	0	0
	배타적경제수역에서의 외국인어업등에 대한 주권적권리의 행사에 관한 법률		2	2	0	2	0	0

### ○ 2019년도

죄명별		구분	검 거		처 리(명)			
			건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩	불기소
총 계			14	16	0	15	0	1
특별법범	식품위생법		5	7	0	8	0	0
	낙시관리및육성법		4	4	0	3	0	0
	수산업법		4	4	0	4	0	0
	농수산물의 원산지 표시에 관한 법률		1	1	0	0	0	1

○ 2018년도

구분 죄명별		검 거		처 리(명)			
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩	불기소
총 계		24	45	3	27	13	2
특별법범	마약류관리에 관한 법률	1	2	2	0	0	0
	식품위생법	3	10	1	7	0	2
	소금산업진흥법	1	2	0	2	0	0
	출입국관리법	3	15	0	2	13	0
	선박의입항및출항에 관한 법률	1	1	0	1	0	0
	낙시관리및육성법	10	10	0	10	0	0
	원산지표시법	5	5	0	5	0	0

○ 2017년도

구분 죄명별		검 거		처 리(명)			
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩	불기소
총 계		20	21	0	15	6	0
특별법범	선박의입항및출항에 관한 법률	1	2	0	2	0	0
	출입국관리법	6	6	0	0	6	0
	낙시관리및육성법	12	12	0	12	0	0
	식품위생법	1	1	0	1	0	0

27. 보안범죄 단속실적

□ 연도별 단속 실적

구분 죄명별		검 거		처 리(명)			
		건 수	인 원	구 속	불구속	이 첩	불기소
총 계		1	1	0	1	0	0
2021	약사법	1	1	0	1	0	0
2020	대외무역법	1	1	0	2	0	0
2019		1	1	0	2	0	0

## 28. 방재 장비·자재 보유 현황

(2021. 12월 기준)

방제선(척)	회수기(대)	오일펜스(m)	유흡착재(kg)	유처리제(ℓ)
3	10	2,324	1,978	612

## 29. 해양오염사고 발생 현황

### 가. 오염원별

(단위 : 건, kl)

구분		계	선박					육상	미상
			소계	화물선	유조선	어선	기타선		
총계	건 수	43	36	6	5	2	23	6	1
	유출량(kl)	16.049	15.393	0.122	0.62	0.111	14.54	0.588	0.068
2017	건 수	10	10	2	2	0	6	0	0
	유출량(kl)	10.216	10.216	0.045	0.034	0	10.137	0	0
2018	건 수	9	9	1	0	1	7	0	0
	유출량(kl)	1.247	1.247	0.005	0	0.011	1.231	0	0
2019	건 수	12	10	3	1	1	5	2	0
	유출량(kl)	0.849	0.804	0.072	0.551	0.1	0.081	0.045	0
2020	건 수	9	7	0	2	0	5	2	0
	유출량(kl)	3.394	3.126	0	0.035	0	3.091	0.268	0
2021	건 수	3	0	0	0	0	0	2	1
	유출량(kl)	0.343	0	0	0	0	0	0.275	0.068

### 나. 원인별

(단위 : 건, kl)

구분		계	해난	부주의	고의	파손	미상
총계	건수	43	8	15	2	17	1
	유출량(kl)	16.049	3.478	1.111	0.69	10.762	0.068
2017	건수	10	1	5	0	4	0
	유출량(kl)	10.216	0.09	0.253	0	9.933	0
2018	건수	9	2	2	2	3	0
	유출량(kl)	1.247	0.051	0.097	0.69	0.409	0
2019	건수	12	1	6	0	5	0
	유출량(kl)	0.849	0.1	0.676	0	0.073	0
2020	건수	9	3	2	0	4	0
	유출량(kl)	3.394	2.977	0.085	0	0.332	0
2021	건수	3	1	0	0	1	1
	유출량(kl)	0.343	0.260	0	0	0.015	0.068

다. 유출량별

(단위 : 건, kl)

구분		계	1kl미만	1kl이상 10kl미만	10kl이상 30kl미만	30kl이상 100kl미만	100kl이상
계	건수	43	40	3	-	-	-
	유출량(kl)	16.049	3.435	12.567			
2017	건수	10	8	2	-	-	-
	유출량(kl)	10.216	0.368	9.848	-	-	-
2018	건수	9	9	-	-	-	-
	유출량(kl)	1.247	1.247	-	-	-	-
2019	건수	12	12	-	-	-	-
	유출량(kl)	0.849	0.849	-	-	-	-
2020	건수	9	8	1	-	-	-
	유출량(kl)	3.394	0.675	2.719	-	-	-
2021	건수	3	3	-	-	-	-
	유출량(kl)	0.343	0.343	-	-	-	-

30. 물질별 해양오염사고 현황

구분		계	기    름					폐기물 (건/톤)	유해 물질
			소    계	중    유	경    유	유성혼 합물	기타유		
계	건수	43	38	13	12	8	5	5	0
	유출량(kl)	16.049	15.71	9.211	3.74	0.902	1.857	0.339	0
2017	건수	10	8	4	0	3	1	2	0
	유출량(kl)	10.216	10.182	8.538	0	0.14	1.504	0.034	0
2018	건수	9	9	3	3	3	0	0	0
	유출량(kl)	1.247	1.247	0.426	0.061	0.74	0.02	0	0
2019	건수	12	11	1	5	2	3	1	0
	유출량(kl)	0.849	0.829	0.04	0.7	0.022	0.067	0.02	0
2020	건수	9	8	3	4	0	1	1	0
	유출량(kl)	3.394	3.369	0.124	2.979	0	0.266	0.025	0
2021	건수	3	2	2	0	0	0	1	0
	유출량(kl)	0.343	0.083	0.083	0	0	0	0.260	0



### 31. 해양오염신고 실적

(단위 : 건)

구분	계	해 경		관 계 기 관		일 반	
		감시원	파출소	해수청	기 타	행위자	주민업체
계	43	2	1	0	5	6	29
2017	10	-	-	-	-	3	7
2018	9	1	1	-	1	-	6
2019	12	-	-	-	1	1	10
2020	9	1	-	-	3	2	3
2021	3	-	-	-	-	-	3

### 32. 해양오염행위 위반 현황

(단위 : 건)

구분	계	오염행위	의무규정 위반	행정질서별	경미위반	행정지도
총계	293	51	16	12	58	156
2017	55	13	5	4	7	26
2018	46	10	2	0	22	12
2019	66	13	4	5	7	37
2020	67	11	3	1	12	40
2021	59	4	2	2	10	41

### 33. 선박·해양시설 지도점검

구분	계	선박(척)				시설(개소)		
		소계	유조선	화물선	기타선	소계	해양시설	방제·청소업
총계	835	599	139	42	418	236	220	16
2017	177	125	45	7	73	52	48	4
2018	179	130	32	2	96	49	46	3
2019	165	115	34	8	73	50	47	3
2020	150	110	12	3	95	40	37	3
2021	164	119	16	22	81	45	42	3

### 34. 선박해체 해양오염방지 작업계획 신고 실적

(단위 : 건, 점)

구분	선박(척)				불법선박 해체적발
	계	유조선	화물선	기타선	
총계	3	1	0	2	1
2015	1	-	-	1	-
2018	1	1	-	-	-
2021	1	-	-	1	1

### 35. 함정 수리현황

구분	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
정기수리	0	1	2	2	2	1	0	2	0	3	1
상가수리	12	14	10	14	10	16	12	11	14	16	17
단계별 정비 (중간)	0	0	1	2	0	0	0	3	2	0	0

### 36. 유류 사용량

가. 총괄

(단위 : kℓ)

구분	2015	2016	2017	2018	2019	2020
사용량	73,152	67,583	66,368	71,719	80,810	82,338

나. 유류사용량 세부 현황<2021>

(집행단가 : 1,049원)

구분	톤급별	월간		연간	
		물량(kℓ)	금액(백만 원)	물량(kℓ)	금액(백만 원)
대형	1500톤급	1,061	1,113	12,728	13,352
중형	500톤급	1,088	1,141	13,063	13,703
	300톤급	609	639	7,309	7,667
소형	100톤	249	261	2,993	3,140
	50톤	742	778	8,905	9,341
	형사기동정	93	98	1,110	1,164
특수정	방제정	141	148	1,691	1,774
	연안구조장비	44	46	530	556
	신형 연안구조정	181	190	2,168	2,274



## 평택해양

### 기획운영과

기획10부계  
청문감사계  
경리계  
교육훈련계

### 경비구조과

경비구조계  
상황실  
구조대

### 해양안전과

안전관리계  
수상레저계  
해상교통계

### 수사

수사계

## 파출소

### 안산

### 대부

전곡출장소  
화성출장소

### 평택

### 당진

한진출장소  
삼교출장소  
안심출장소  
왜목출장소

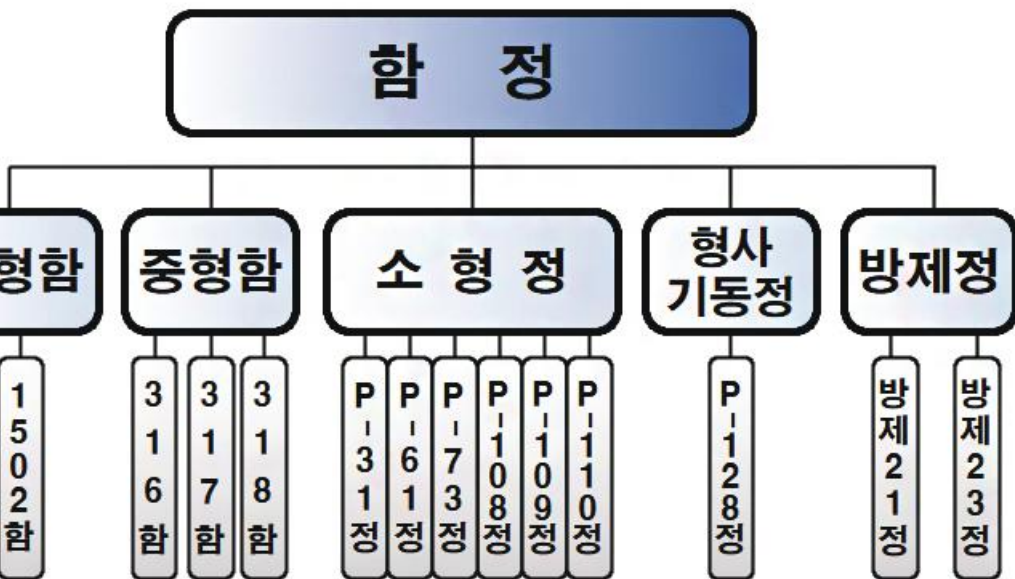
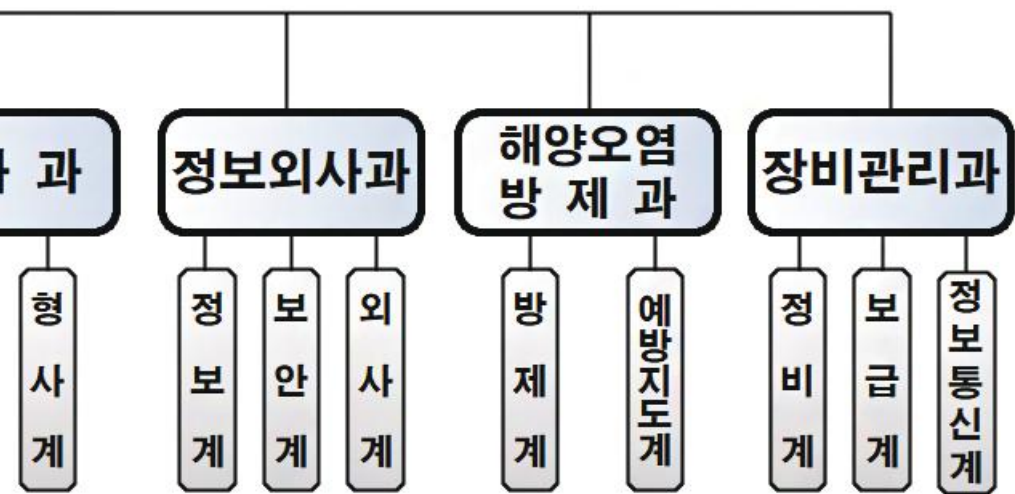
### 대산

도비도출장소

### 대항



# 경찰서장



## □ 대표함정

구 분	톤급별 함정	보유 척수
	계	17척
대형		<b>1. 1500톤(1척)</b> -주요제원: 88.6x14.5x27.7m
중형		<b>2. 300톤(3척)</b> -주요제원: 57x8.5x14.7m
소형		<b>3. 50톤(6척)</b> -주요제원: 28.7x5.4x9.2m
특수정		<b>4. 형사기동정 25톤(1척)</b> -주요제원: 19.8x4.6m
		<b>5. 방제정(2척)</b> -주요제원: 50.25x10.7x20.2m

## □ 연안구조정

톤급별 연안구조정 계	보유 척수 6척
	<b>1. 신형 연안구조정(2척)</b> - 톤수 : 18톤 - 선질 : 알루미늄 - 크기 : 14x4M
	<b>2. 고속제트보트(1척)</b> -톤수 : 3.5톤 -선질 : 알루미늄 -크기 : 7x3M
	<b>3. 고속단정(1척)</b> -톤수 : 5.6톤 -선질 : FRP -크기 : 9x3M
	<b>4. M-08정(1척)</b> -톤수 : 1.2톤 -선질 : FRP -크기 : 5x2M
	<b>5. 연안구조정(1척)</b> -톤수 : 7.5톤 -선질 : FRP -크기 : 12x3M

## [평택해양경찰서 10年사]를 만든 사람들 ...

평택해양경찰서장	총경 서정원
발간위원장	경정 류한기 / 기획운영과장
발간총괄반장	경감 고상미 / 기획운영계장
발간위원팀장	경감 이성규 / 경비구조계장 경위 김성철 / 수상레저계장 경감 고은순 / 수사계장 경위 최원영 / 정보계장 6급 이선종 / 방제계장 경위 변상옥 / 정비계장
발간위원팀원	경사 이충현 / 기획운영계 경장 윤나리 / 경비구조계 경장 김다영 / 안전관리계 순경 김병주 / 수사계 순경 이보협 / 외사계 9급 문지원 / 방제계 순경 박성은 / 정비계
홍보팀	경위 김종산 순경 노혜지
표지디자인	순경 박성은

## 역대 평택해양경찰서장

---

### 초대

총경 구자영  
(‘11.4.1 ~ ‘12.7.4)

### 2대

총경 김영모  
(‘12.7.5 ~ ‘14.1.2)

### 7대

총경 여성수  
(‘18.8.20 ~ ‘19.7.11)

### 3대

총경 맹주한  
(‘14.1.3 ~ ‘15.1.26)

### 8대

총경 김석진  
(‘19.7.12 ~ ‘20.7.9)

### 4대

총경 신동삼  
(‘15.1.27 ~ ‘16.1.10)

### 9대

총경 이상인  
(‘20.7.10 ~ ‘21.7.14)

### 5대

총경 임근조  
(‘16.1.11 ~ ‘17.1.4)

### 10대

총경 박경순  
(‘21.7.15 ~ ‘22.1.6)

### 6대

총경 김두형  
(‘17.1.5 ~ ‘18.8.19)

### 11대

총경 서정원  
(‘22.1.7 ~)



10년사

평택해양경찰서 10년사  
2011 - 2022



평택해양경찰서