

論文

해양경비 서비스 개선을 위한 경비지도사 제도에 관한 연구

진성용* · 박성용* · 주종광* · 이은방**

* 한국해양대학교 대학원, **한국해양대학교 해양경찰학과교수

A Study on the Civil Maritime Guarder to Enhance the Service of Coast Guard

Sung-yong Jin* · Sung-yong Park* · Jong-Kwang Ju* · Eun-Bang Lee**

*Graduate school of Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea

** Department of Maritime Police Science, National Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea

Abstract : The system of civil security service is analyzed and reviewed in order to induce it to maritime security domain. A system of civil maritime guarder who provides security service and cooperates with coast guard at sea is proposed. It is expected not only that some expecters on the field of maritime security service are built up but that the qualities of security services are improved in considering characteristics of sea control and coast guard.

핵심용어 : 경비지도사, 해양경비지도사, 해양경계경비, 경비업

KEY WORDS : civil security service, coast guard, marine security service, civil maritime guarder, sea patrol

1. 서론

배타적 경제 수역법 시행에 따른 경비 관할 해역이 확대되었고 주변 국가들과의 해양 관할권 분쟁이 표면화됨에 따라 해양 경비 부담은 가중되고 있다. 또한 테러, 해적 위협은 물론, 외국어선의 불법 어로, 밀수, 밀항과 같은 국제성 범죄 위협 등 비군사적인 안보 위협의 증가로 전통적 안보 개념이 변화하고 있다. 여기에 한반도 주변의 안보 상황 급변과 남북한 간의 관계 개선으로 남북한 수색 구조 협력 및 남북 교역 물자의 안정적 수송 등 새로운 경비 수요가 발생하고 있다. 앞으로도 연안 양식업, 수상레저 등 해양의 새로운 가치 창출활동의 증가로 해양 경비 수요는 점차 확대될 것으로 전망되고 있다. 이러한 해양 경비 환경의 변화에 능동적으로 대응하기 위해서 해양 경찰청과 해군의 긴밀한 업무 협력을 위한 양해각서가 체결되었고 국방 계획(2020년)에 따라 2012년부터 군이 수행하고 있는 해안 경계 임무가 해양 경찰청으로 이관될 예정이다. 그러나 광활한 해역을 국가가 소유한 해양경비 세력에만 의존하는 데는 한계가 있을 뿐만 아니라 경비 수요에 비례해서 해양 경비의 세력을 단순히 확장해 가기도 여러 제약이 따르고 있다. 한편, 현행 경비업법에 의한 민간 경비 지도사는 선박이나 해양레저시설, 항만, 해양산업시설, 우주센터 등 임해(臨海) 국가중요시설 등에 대한 전문지식이 없

어 해양 및 해안경비역할을 기대하기가 어렵다. 본 논문에서는 국가의 해양 경비 임무를 유기적으로 보조하고 분담할 수 있는 민간 해양 경비 제도의 도입 타당성 조사를 목적으로 육상에서 실시되고 있는 민간 경비 제도의 현황과 역할을 분석하였다. 또한 민간 해양 경비 지도사 제도의 도입 방안을 제시하고자 한다.

2. 민간 경비 제도의 현황 분석

2.1 민간 경비 산업의 현황

순수 민간 경비 산업의 발전은 경비업체의 단합 및 제반문제의 해결을 위하여 1978년 내무부장관의 승인으로 사단법인 한국경비협회가 설립되었다. 1980년대 초 외국 기술과 자본의 도입으로 활기를 띠었으며, 1986년 아시안게임과 1988년 서울 올림픽 등의 국제행사를 통해 급속한 성장을 하였다. 경비업법이 제정되던 1976년 첫해에 9개 업체, 5천여명의 경비원에서 2000년 6월 30일에는 1,497개 업체, 80,838명의 경비원으로 증가하였으며, Table 1과 같이 2006년 현재, 경비업체 2,671개 경비업체, 127,620명의 경비원으로 증가하였다. 한편 경비의 형태에 있어서는 첨단 기계 경비가 급속도로 증가하는 추

*대표저자 : 정희원, jsysm71e@hanmail.net, 061-842-3209
**정희원, ds4bnl@empal.com, 017)622-2874
***정희원, coastguard@empal.com, 011-632-6139
****정희원, enbang@hhu.ac.kr, 051-410-4236

강길훈, "경비지도사의 교육훈련체제에 대한 경비업자의 의식에 관한 고찰", 한국공안행정학회보, 10권, 10쪽, 2000.
성준혁, "한국경비지도사제도의 발전방안에 관한 실증적 연구", 서울시립대학교 석사학위논문, 2쪽, 2007.

세에 있으나 아직까지 인력 경비가 압도적인 우위를 점유하고 있다. 그리고 완전 무인 경비의 형태보다는 인력과 기계 경비를 혼용한 혼합 경비 형태가 증가되고 있는 실정이다.

Table 1. 경찰과 민간경비분야 증감추이

연도별	2001	2002	2003	2004	2005	2006
경찰관	90,819	91,592	92,165	93,271	95,336	95,733
경비원수	97,117	97,963	104,872	105,697	122,327	127,620
경비업체	1,929	2,051	2,163	2,322	2,515	2,671

2.2 경비업의 분류와 문제점

2.2.1 경비업(Security)의 분류

경비업법 제2조(정의)에서, "경비업"이라 함은 다음에 해당하는 업무(이하 "경비업무"라 한다)의 전부 또는 일부를 도급받아 행하는 영업을 말한다.

- 가. 시설경비업무 : 경비를 필요로 하는 시설 및 장소(이하 "경비 대상 시설"이라 한다)에서의 도난·화재 그 밖의 혼잡 등으로 인한 위험 발생을 방지하는 업무
- 나. 호송경비업무 : 운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 그 밖의 물건에 대하여 도난·화재 등 위험 발생을 방지하는 업무
- 다. 신변보호업무 : 사람의 생명이나 신체에 대한 위협의 발생을 방지하고 그 신변을 보호하는 업무
- 라. 기계경비업무 : 경비 대상 시설에 설치한 기기에 의하여 감지·송신된 정보를 그 경비 대상 시설 외의 장소에 설치한 관제 시설의 기기로 수신하여 도난·화재 등 위험 발생을 방지하는 업무
- 마. 특수경비업무 : 공항(항공기를 포함한다) 등 대통령령이 정하는 국가 중요 시설(이하 "국가 중요 시설"이라 한다)의 경비 및 도난·화재 그 밖의 위험 발생을 방지하는 업무

2.2.2 경비업(Security)의 분류상의 문제

Security(보안) 업무로 미국은 9개(자영경비, 경비와 순찰서비스, 경보응답, 사설탐정, 무장운송, 자물쇠, 컨설팅, 제조업과 유통, 기타)로 구분되고, 호주의 경우 Guarding(경비), 접근시큐리티, 사설탐정, 시큐리티 분석 및 위기평가, 시큐리티 사업관리로 구분하고, 일본에서는 시설경비, 교통유도, 혼잡경비, 운반 경비, 신변 보호로 구분하고 있다. 우리는 시설 경비, 호송 경비, 신변 보호, 기계 경비, 특수 경비로 구분하고 있다.

시큐리티 산업의 발전이나 전문화 현상이 가속화되고 있는

시큐리티 산업의 현재 실태를 볼 때 우리나라의 경비업의 경비업무로서 5가지 구분은 너무 단순한 분류로 볼 수 있다. 이를 재검토하여 시큐리티 산업의 시대적 흐름에 부응해서 선진국의 업무 분류처럼 확대 시킬 필요가 있다.

2.3 국가중요시설의 경비시스템 운용실태

경비업법 제2조 1호에서, 특수경비업무는 "공항(항공기를 포함한다) 등 대통령령이 정하는 국가 중요 시설(이하 "국가 중요 시설"이라 한다)의 경비 및 도난·화재 그 밖의 위험 발생을 방지하는 업무"라 정의하였다. 국가 중요 시설의 경비업무는 인력을 위주로 하는 근무 형태를 보여주고 있는데, 일부 국가 중요 시설을 제외하고는 대부분 청원경찰 또는 특수경비에 의해 경비 업무가 수행되며, 국가 공안 기관의 관리와 우발 상황에 대비해 경찰의 지원을 받고 있는 형태가 일반적이다.

국가 중요 시설별 여러 형태의 기계 경비 시스템이 적용되고 있지만 아직 인력 경비에 대한 의존도가 높으며, 일부 경비시스템은 독립적이고 단편적인 운영 체제를 유지하고 있다. 경비 근무 형태에 일부 변화를 보이고 있는데, 효율적이고 경제적인 경비 업무를 위한 경비 운영 체계 변화와 경비기기 도입의 증가와 경비기기의 통합화가 주를 이룬다.

인력에 의한 경비업무는 보안장비를 사용하는 방법에 비해 많은 장점이 있는 것은 사실이지만 보안 환경 변화와 경비기기의 기술 발달 등은 체계적이고 효율적인 경비시스템을 요구하고 있다. 우리나라의 경우, 특정 지역의 공격 행위가 주로 북한의 테러적 공격에 의해 발생했다는 사실로 인해 통제적이고 고전적인 보안 운영 형태를 고집하는 경우가 있으나 국민 정서와 사고방식 변화에 대응할 수 있도록 인력 운용 방법과 기계 경비시스템의 운영에 대한 변화가 요구된다.

3. 민간 경비 지도사 자격제도

3.1 경비 지도사 자격제도

경비 지도사의 선임·배치기준 을 보면 일반 경비 지도사는 시설경비업·호송경비업·신변보호업 및 특수경비업에 한하여 선임·배치하게 되어있으며,

- 가. 경비원을 배치하여 영업활동을 하고 있는 지역을 관할하는 지방경찰청의 관할구역별로 경비원 200인까지는 일반 경비지도사 1인씩 선임·배치하되, 200인을 초과하는 100인까지마다 1인씩을 추가로 선임·배치할 것. 다만, 특수 경비업의 경우는 제19조제1항의 규정에 의한 특수경비원 교육을 이수한 일반 경비 지도사를 선임·배치할 것
- 나. 시설경비업·호송경비업·신변보호업 및 특수경비업 가운

이상원, "Security 교육훈련과 자격제도 개선에 관한 연구", 한국공안행정학회보 제15호, 136쪽, 2003.

정태황, "국가중요시설의 기계경비시스템 적용 모델에 관한 연구", 한국공안행정학회보 24권, 54-55쪽, 2006.

경비업법시행령 제16조제1항관련

강길훈, "경비지도사의 교육훈련체제에 대한 경비업자의 인식에 관한 고찰", 한국공안행정학회보, 10권, 10쪽, 2000.

성준혁, "한국경비지도사제도의 발전방안에 관한 실증적 연구", 서울시립대학교 석사학위논문, 2쪽, 2007.

데 2 이상의 경비업을 하는 경우 경비지도사의 배치는 각 경비업에 종사하는 경비원의 수를 합산한 인원을 기준으로 할 것, 또한 기계 경비 지도사는 기계 경비업에 한하여 선임·배치하고, 선임·배치기준은 경비업법시행령 제16조제1항 제1호 가목의 규정에 의한 일반경비지도사의 선임·배치 기준과 동일하게 할 것을 규정하고 있다. 경비지도사가 선임·배치된 지방경찰청의 관할구역에 인접하는 지방경찰청의 관할구역에 배치되는 경비원이 30인 이하인 경우에는 제1호 가목 및 제2호 나목의 규정에 불구하고 경비 지도사를 따로 선임·배치하지 아니할 수 있다. 이 경우 인천지방경찰청은 서울지방경찰청과 인접한 것으로 본다.

3.1 경비지도사의 자격시험

경비지도사의 시험은 Table 2와 같이 1차 및 2차 시험으로 구분되어 있다.

Table 2. 경비지도사 시험과목

구분	1차시험	2차시험
	선택형	선택형 또는 기입형
일반경비지도사	법학개론, 경비업법(청	소방학, 범죄학 및 경호학 중 1과목
기계경비지도사	원경찰법 등 관계법 포함), 민간경비론	기계경비개론, 기계경비 기획 및 설계 1과목

경비 지도사 시험에 합격한 자는 Table 3과 같이 44시간의 기본교육을 이수하여야 한다.

Table 3. 경비지도사 기본교육훈련 교과과정

구분	교과목	시간	
공통	경비업법	4	
	법학개론	2	
	청원경찰법	2	
	경비실기(봉술 및 호신술)	4	
	교육기법	4	
	입교·졸업·평가	4	
실습	일반경비지도사	시설경비	5
		호송경비	5
		신변보호	5
		기계경비개론	2
		일반경비현장실습	7
	기계경비지도사	기계경비 운용관리	7
		기계경비 기획 및 설계	7
		인력경비 개론	3
	기계경비 현장실습	7	
계		44	

경비지도사의 시험과목(경비업법시행령 제12조제3항관련)
경비지도사 교육의 과목 및 시간(경비업법시행규칙 제9조제1항관련)

3.3 외국 경비자격제도와 비교

우리나라에서는 경비 지도사 자격제도를 만들어 일반경비 지도사와 기계 경비 지도사로 구분하여 1개의 자격제도를 실시하고 있다.

미국의 경우 총기 휴대 경비원, 무장호송 경비원, 신변보호 전문, 경보응답, 상황실(관제실)운영, 기계경비전문, 기계경비 전문보조, 경비견훈련, 사설탐정, 특수 분야의 자격제도 등 다양한 자격증 제도를 실시하고 있다. 호주 역시 자격증을 취득해야 취업이 될 수 있는 업무분야별, 기능별, 등급을 정하여 자격제도를 부여하는 자격증 국가로 불릴 정도이다. 일본의 경우 1개의 검정(1급, 2급)과 2개의 자격증제도(경비원 지도교육 책임자 제도, 기계 경비 업무 관리자 제도)를 시행하고 있다. 검정 분야는 공항경비, 교통유도 경비, 핵연료 물질 등 운반경비, 귀중품운반 경비 등의 분야에서 실시하고 있다.

급성장하고 있는 시큐리티 산업의 변화에 부응하고 고객들에게 양질의 시큐리티 서비스를 제공하고 시큐리티 근무요원의 자질향상과 전문화 문제를 해결하기 위해서는 우리나라에서도 시큐리티업무의 세분화와 다양한 자격제도의 도입을 고려해야 할 때이다.

우리나라의 경우 해양 시설(임해시설 포함)이나 항만 경비 및 보안 분야 등 해안 경비 분야에서는 일반경찰서의 관할영역과 해양경찰서의 관할 영역사이에 겹치는 부분이 발생하여 사실상 그 구분도 모호하게 운영되고 있는 것이 현실이다. 특히 일반경찰은 해양에 대한 전문성 결여되어 있으며, 국제선 박항만보안규칙(ISPS CODE)에서 규정한 내용을 일반경찰은 효과적으로 수행할 수 없다. 결국 해양 분야에서의 일반경비 지도사의 전문성을 검증할 방법이 없다.

현행 경비업법을 개정하여 해양 경비 지도사 제도를 신설하여 해양 및 해안에서의 민간경비부분에 대한 지도감독을 체계적으로 실시할 필요가 있다. 해양경계경비는 공경비(公警備)와 사경비(私警備)를 모두 포괄하는 해양경비시스템 구축을 통한 해양경비서비스의 품질 개선이 바람직하다.

4. 민간 해양 경비 지도사 제도 도입

4.1 도입배경과 목적

해양경비와 해안경계는 군사적인 부분에 대해서는 해군이 비군사적인 부분은 해양경찰청이 담당하는 국가주도의 해양경계경비를 실시하여왔다. 그러나 해양 보안 환경의 변화와 비군사적인 해양 경비 수요의 증가는 국가의존 해양 경비 비용 부담의 증가는 물론 현장에 실정에 부합하고 유연한 고품질의 경비서비스를 제공하는 데는 한계가 있다. 국가주도의 해양경계 경비의 기능을 보조하고 다양한 해양 활동의 특성에 맞

이상원, "security 교육훈련과 자격제도 개선에 관한 연구", 한국공안행정학회보 제15호, 136-137쪽, 2003.

는 해양 경비 서비스를 제공할 수 있는 민간 경비 제도의 도입을 목적으로 하고 있다.

4.2 해양 경비 지도사 자격제도 모델

4.2.1 민간경비 업무영역

해양 경비 지도사의 업무 영역은 항만, 여객선터미널, 선박(여객선은 제외), 해상에서의 민간 경비 부분, 해양 산업 시설, 임해시설(臨海施設) 중 국가 중요 시설이나 선박 접안 시설, 기타 공공의 목적에 이용되는 해양 관련 시설 등 해양 및 해안경비 업무를 수행하는 것으로 한다.

그리고 해양 및 해안 경비업무의 특수성을 감안하여 해양 경비 지도사는 일반 경비 지도사와 기계 경비 지도사의 업무영역을 모두 수행할 수 있도록 하는 것이 바람직할 것이다.

4.2.2 관련법 개정

해양 경비 지도사 제도의 도입을 위해서는 다음과 같이 법규를 개정하여야 한다.

- 가. 경비업법
- 나. 경비업법시행령
- 다. 경비업법시행규칙

경비업법을 개정하여 경비지도사의 일반 경비 지도사, 기계 경비 지도사, 해양 경비 지도사로 분류하고, 아울러 경비업법시행령과 같은 법 시행규칙을 개정하여 경비 지도사 자격시험과 교육 및 선임기준을 변경하는 등 법과 제도를 정비할 필요가 있다.

4.2.3 해양 경비 지도사 자격시험

1) 시험과목(안)

1차 시험은 일반경비지도사와 동일하게 하되, 2차 시험은 해양의 특수성을 감안하여 일반 경비 지도사와 기계 경비 지도사와 다르게 필수 2과목(민간해양경비론, 기계경비론)과 선택1과목(경호학, 소방학, 범죄학)으로 하는 것이 바람직하다.

2) 1차 시험 면제 대상자(안)

해양 경비 지도사 자격시험의 1차 시험 면제자는 다음과 같다.

- 가. 경찰공무원법에 의한 해양경찰공무원으로 7년 이상 재직한 자
- 나. 대통령경호실법에 의한 경호공무원 또는 별정직공무원으로 7년 이상 재직한 자
- 다. 고등교육법에 의한 4년제 대학이상의 학교의 해양경찰학과를 졸업한 자
- 라. 해운법 제22조에 의한 운항관리자로 7년 이상 재직한 자
- 마. 1급 해기사(항해사, 기관사, 운항사)의 면허를 소지한 자

3) 시험의 방법

해양 경비 지도사의 시험은 객관식 4지 선택형으로 하고, 1, 2차 시험으로 구분하여 동시에 실시하는 것으로 한다. 1차 시험의 합격자의 결정 기준은 매 과목 100점 만점으로 하며, 매 과목 40점 이상, 전과목 평균 60점 이상 득점한 자로 결정한다. 2차 시험의 합격자의 결정 기준은 선발 예정 인원의 범위 안에서 60점 이상을 득점한 자중에서 고득점 순으로 합격자를 결정한다. 동점자로 인하여 선발예정인원이 초과되는 때에는 동점자 모두를 합격자로 한다. 시험 난이도는 4년제 대학교에서 경비, 경호, 해양경찰 등 관련 학과 졸업생이 합격할 정도로 유지한다.

4) 자격증의 교부

시험에 합격한 자는 해양경찰청장이 정하는 기준에 따라 전문기관 또는 단체에서 실시하는 44시간의 기본교육 이수자에 한하여 해양경찰청에서 자격증 교부한다.

4.2.4 해양경비지도사의 교육 및 훈련(안)

해양경비지도사 시험에 합격한 자는 Table 4와 같이 65시간의 기본교육을 이수하여야 한다.

Table 4. 경비지도사 기본교육훈련 교과과정

구 분	교과목	시간
공통(일반경비지도사, 기계 경비지도사, 해양경비지도사)	◦ 경비업법	4
	◦ 법학개론	2
	◦ 청원경찰법	2
	◦ 경비실기(봉술 및 호신술)	4
	◦ 교육기법	4
	◦ 입교·졸업·평가	4
실습 해양경비지도사	◦ 해양시설경비	5
	◦ 호송경비	5
	◦ 일반경비현장실습	7
	◦ 총기관리 및 사격	7
	◦ 기계경비 운용관리	7
	◦ 기계경비 기획 및 설계	7
	◦ 기계경비 현장실습	7
계	65	

5. 결론

해양 경비 및 해안경계 업무는 세계적으로 해양 경찰 (Coastguard)이 국가 작용으로 수행하고 있는 추세이다. 이러한 국가 주도의 해양 경계 경비의 효율성을 높이고 해양 활동의 특성을 반영할 수 있는 민간 경비 영역을 해양에 도입함으로써 해양 경비 세력의 확대 효과는 물론 경비서비스의 품질 개선 효과가 기대된다.

이러한 기대 효과를 창출하기 위해서 육상의 경비 지도사

제도를 모델로 해양에 대한 전문성과 경비 특성을 고려한 해양 경비 지도사 자격 제도를 제안하였다. 항만, 해안, 해양시설을 포함한 해양 영역에서 전문적인 민간 경비 활동은 급증하는 해양 경비 수요에 부응할 수 있을 뿐만 아니라, 체계적인 해양경찰청의 지도감독과 협조를 통하여 공경비 보조 기능도 수행할 수 있을 것이다. 또한 해양 경비 지도사 자격시험을 통하여 우수한 인력의 확보가 가능하고, 해양경찰관 출신자의 민간 경비 분야 전문직 진출의 길을 열어 줌으로써, 과거 해양경찰관의 직무를 수행하면서 터득한 경험과 지식을 활용할 수 있는 기회도 제공할 수 있을 것이다.

시간의 제약상 해양 경비 지도사 제도의 도입에 따른 문제점 분석과 외국의 사례분석은 과제로 남기고 앞으로 국내 실정에 맞는 해양 경비 지도사 제도개발에 대한 연구를 지속적으로 해나갈 예정이다.

참 고 문 헌

- [1] 경비업법 제12조 참조.
- [2] 경비업법 시행령 제12조, 제16조, 제17조 참조.
- [3] 경비업법 시행규칙 제9조 참조.
- [4] 강길훈(2000), “경비지도사의 교육훈련체제에 대한 경비업자의 인식에 관한 고찰”, 한국공안행정학회보, 제10권, pp.10.
- [5] 성준혁(2007), “한국경비지도사제도의 발전방안에 관한 실증적 연구”, 서울시립대학교 석사학위논문, pp. 2.
- [6] 이상원(2003), “security 교육훈련과 자격제도 개선에 관한 연구”, 한국공안행정학회보, 제15호, pp. 136-137.
- [7] 정태황(2006), “국가중요시설의 기계경비시스템 적용 모델에 관한 연구”, 한국공안행정학회보, 제24권, pp. 54-55.