해양환경안전학회 제12권 제2호, pp. 125 -132 , 2006. 6. 30 (ISSN 1229-3431)
Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety

韓·中·日 海上執法體制에 관한 比較硏究
- 中國海上執法體制의 改善方案을 中心으로 --

朴文進*·朴永男**·金秋***
*,**韓國海洋大學校 大學院, ***中國 北京工商大學 法學院 副敎授

A Comparative Study on the Marine Law Enforcement System of Korea, China and Japan
- With emphasis on the amendment of Chinese Marine Law Enforcement System -

Moon-Jin Park*·Yong-Nan Park**·Qiu-Jin***
*,**Graduate School of National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea
***Associate Professor, Law College, Beijing Technology & Business University, China

요 약 : 1994년 "유엔해양법협약" 의 발효로 새로운 국제해양법제도가 확립되면서 세계 각국은 통일적인 해상집법체제를 구축함으로써 관할해역에 대한 종합적인 관리를 강화하고 있다. 그러나 중국은 아직 전통적인 분산형 산업관리체제를 유지하고 있어 기존의 해상집법역량은 날로 확대되는 국가주권과 해양권익의 수호요구를 충족시키지 못하고 있다. 따라서 본 연구에서는 한·중·일 3국의 해상집법체제를 비교·고찰하고 중국해상집법체제의 주요 문제점을 분석한 후, 해경을 중심으로 한 통일적인 해상집법체제의 개선방안을 제시하였다.

핵심용어 : 중국, 해양권익, 관할해역, 해상집법, 해경

論文摘要 : 随着1994年《聯合國海洋法公約》的生效, 建立了新的國際海洋法律制度, 與是世界各國爭相建立了統一的海上執法體制, 加强了對管轄海域的綜合管理。然而因諸多原因, 我國海上執法體制依然是分散性産業管理體制, 現有的海上執法力量, 已無法滿足日益增長的維護國家主權和海洋權益的需要。本文通過比較考察韓中日三國的海上執法體制後, 着重分析了目前我國海上執法體制存在的各種問題和弊端并提出了統一我國以海警爲主的海上執法體制的構想。

關鍵詞 : 中國, 海洋權益, 管轄海域, 海上執法, 海警

1. 序 論

중국은 세계 해양대국의 하나로서 1.8만km의 해안선과 6,500여개 섬(면적 500㎡이상)을 보유하고 있다. 유엔해양법협약의 발효와 1998년 "배타적 경제수역과 대륙붕법"의 발표에 따라 관할해역도 기존의 38만㎢에서 육지국토면적의 1/3에 가까운 300만㎢로 확대되었다. 그러나 그중 120~150만㎢은 분쟁해역으로 남아있고 이 가운데 2000년 베트남과 체결한 "통킹만해양경계협정"외 나머지 8개국 간의 해양경계문제는 아직 미해결 과제로 남아있다.[1] 동북아해역의 경우 어업자원에 대해서는 한중, 중일 어업협정을 체결하여 관리하고 있으나 해저자원개발에 대한 분쟁은 점차적으로 불거지고 있다. 특히 최근 동중국해상 일본이 주장하는 가상중간선 중국측으로 5해리 떨어진 춘샤오(春曉)가스전이 본격 생산에 돌입함에 따라, 일본은 강력한 항의와 더불어 대응개발계획을 발표하였으며, 이에 맞서 중국도 개발을 서두르는 동시에 군함을 급파하는 등 무력시위를 불사하고 있어 양국간 긴장이 고조된 바 있다. 대내적으로는 최근 맹목적인 해양경제성장의 추구로 연안해역이 심각하게 오염되었고 어업자원도 거의 고갈된 상태이다.[2] 따라서 확대된 관할해역에 대한 효과적인 해양주권수

* 정회원, piaowenjin@hanmail.net, 051) 410-4390
** pyn888@hanmail.net, 051) 410-4835
*** jinqiu88@hanmail.net, +86-10-6898-5956

1) 2000년 12월 25일에 "중-베트남 통킹만(北部灣)에서의 영해, 배타적 경제수역, 대륙붕경계협정"을 체결하여, 2004년 6월 30일 양국의회의 비준을 거쳐 정식 발효하였다(高建軍, 『中國與國際海洋法』, 海洋出版社, 2004, p.127).

호와 해양범죄예방, 해상안전관리, 해양오염과 배출물 감시 등을 위해서는 기존의 분산형 해상집법체제(Marine Law Enforcement System)[3]에 대한 개혁이 불가피하게 되었다.

본 연구에서는 동북아 주요 인접국가인 한·중·일 3국의 해상집법기관의 변천과정과 기능상의 특징을 비교 분석하고 중국 해상집법기관의 개선방안을 제시하고자 노력하였다.

2. 韓·中·日 海上執法體制 比較

2.1 韓國의 海洋警察廳

1) 연혁

한국해양경찰청은 1953년 평화선 침범 외국어선 단속, 어업자원보호, 해상치안을 목적으로 내무부 산하에 해양경찰대의 설치와 함께 시작하였다.[4] 1955년 상공부 해무청으로 소속이 변경되고 항로표지업무가 추가되었다. 1962년에는 다시 내무부로 소속 변경되고 관할수역내 범죄수사업무를 추가하였으며, 그 후 해상경비, 해난구조, 해양오염 감시 및 방재업무가 추가되었다. 1991년에는 경찰청의 해양경찰청으로 격상되었고, 유·도선업무, 수난구호업무가 추가되었으며, 1998년 해양수산부의 독립 외청으로 승격되었다. 그 후 1998년 한국선위통보제도(KOSREP)도입, 1999년 수상레저 안전관리업무를 추가[5]하였으며, 2005년에는 차관급 기관으로 격상되었다.[6]

2) 조직구조와 인력·장비 및 예산

해양경찰청은 본청에 1차장, 6국(2관·4국), 23과(14과·6담당관·3단)를 두고, 소속기관중 부속기관으로 해양경찰학교[7]와 해양경찰정비창, 특별지방행정기관으로 전국에 13개 해양경찰서를 두고 있으며, 해양경찰서 예하에 71개 파출소, 266개 출장소를 두고 있다.

2004년말 현재 전체인력은 9,844명에 달하고 주요 장비로는 함정 261척(대형 18척·중형 39척·소형 102척·특수정 102)과 항공기 12대(헬기 11대·고정익기 1대)를 보유하고 있다.[8]

2005년도 예산은 5,854억원으로 전년대비 10.2% 증가하였으며, 그중 주요 사업비는 2,969억원으로 전체 예산의 51%를 차지, 이중 장비 도입비는 1,335억원(23%)으로 일반운영비 537억원(10%)에 비해 큰 비중을 차지하고 있다.[9]

3) 임무와 법적 근거

한국 해양경찰청의 주요 임무는 크게 경비구난, 해상교통의 안전관리, 해양환경보전, 해상치안, 해양오염방재, 국제교류협력 등으로 분류된다.

임무에 대한 법적근거를 보면 조직 및 직무범위에 관한 사항은 해양경찰청과 그 소속기관 직제(2005년 개정), 경찰의 임무와 직무범위는 경찰법과 경찰관직무집행법에 명시되어 있다. 해양경찰의 해상경찰업무는 출입국관리법, 밀항단속법, 어선법, 해상교통법, 해양오염방지법, 수난구호법(2005년), 수상레저안전법(2005년) 등 개별법령에 규정되어 있다. 그외 단속 및 규제업무의 수행 목적으로 훈령, 예규 및 고시를 두고 있다.[10]

2.2 日本의 海上保安廳

1) 연혁

일본 해상보안청(JCA)은 1948년 5월 1일 해상에서의 인명, 재산의 보호, 치안의 유지목적으로 창설되었고 1952년 해안경비대가 분리되어 나갔으며, 2001년 국토교통성의 4개 외청[11]의 하나로 되었다.

2) 조직구조와 인력·장비 및 예산

해상보안청의 조직을 보면 본청에 장관아래 총무부, 장비기술부, 경비구난부, 해양정보부, 교통부 5개부를 두고 있으며, 이들은 해상보안정책의 중추역할을 담당하고 있다. 그외 전국을 지역별 11개 관구 해상보안본부, 본청 직속의 교육기관으

2) 조사에 따르면 90%에 달하는 연안지역의 어업자원이 이미 고갈된 것으로 나타났으며, 이는 해양경제발전을 저해하는 주요 요인의 하나로 대두되었다(國家海洋局, http://www.soa.gov.cn, 2006.3.22).

3) 중국은 아직 해양경찰제도가 도입되지 않았으며, 해상집법체제(海上執法體制)라고 표현하고 있다.

4) 이승만정부가 국무원고시 제14호에 의하여 1952년 1월 18일 "인접해양의 주권에 대한 대통령선언"을 선포(이른바 '이승만 라인' 혹은 '평화선')함에 따라 일본정부는 평화선의 국제법적 근거에 대하여 공박을 하게 되고, 이는 해양경찰조직이 발족하는 직접적인 계기로 되었다. 그후 1953년 12월 23일 부산에서 본대와 7개 지구대(부산·인천·목포·군산·포항·묵호·제주)를 내무부 치안국내에 설치하고 해군에서 181톤 경비정 6척을 인수하여 시도경찰국에서 차출한 경찰관 60명과 해군예비역장병 79명 등 658명으로 '해양경찰대'를 발족하였다(김현, "해양경찰청", http://www.epadic.com/data/c/00002046.pdf).

5) 윤종휘·이상집, "21세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구", 『해사산업연구소논문집』 제10호, 2000, p.41.

6) 한국해양경찰청, http://www.kcg.go.kr/intro/greet.asp, 2006.6.20.

7) 2004년 5월 6일 신해양시대 창의적 해양경찰 양성목적으로 창설, 현재 6계·2팀·4개학과(경비안전·정보수사·함정운용·교양학과)를 보유하고 있다(해양경찰학교,http://mpa.kcg.go.kr, 2006.3.22).

8) 영해주권 수호를 위하여 5천톤급 경비함정을 독도주변해역에 전담 배치하고, EEZ등 광역수역에서의 해양자원보호 및 해상수색구조를 위해 천톤급이상 대형함정을 배치, 연안에서의 각종 해상범죄수사 및 밀수, 밀입국 단속 등을 위해서는 중소형 함정을 배치운용하고 있으며, 2012년까지 대형함정 30척, 헬기와 항공기 30척을 확보할 계획이다(한국해양경찰청, 『한국해양경찰백서』, 2005, p.312-313).

9) 한국해양경찰청, 상게서, p.310.

10) 윤종휘·이상집, 전게논문, p.42.

11) 창설당시 운수성 소속이었으나, 2001년 행정체제개혁으로 운수성이 다른 행정부서와 통합하여 국토교통성을 신설함에 따라 국토교통성 소속으로 되었다. 4개 외청은 선원노동위원회, 해상보안청, 기상청, 해난심판청을 가리킨다.

로 해상보안대학교 및 해상보안학교[12]를 두고 있다.

2004년말 현재 전체 인력은 12,247명(해상 6,199, 육상 4,394)이며, 장비로는 순시선 508척 (순시선 447정, 기타 등대관리선 등 61척)과 항공기 74대 (고정익기 28대, 헬기 46대)를 보유하고 있다.[13]

2005년도 예산은 1,719억엔, 그중 인건비가 985억엔, 일반운영비 537억엔, 선박건조 103억엔, 항공기 구입 41억엔, 항로표시장비가 53억엔을 차지하고 있다.

Table 1. 韓國海洋警察廳의 主要任務

임 무	내 용
경비구난	○해양수색구조 활동 ○수색구조체계, 해양사고예방대책, 해양구조연락망 구축 ○GMDSS,COSPAS-SARSAT시스템,선위통보제도 운영
해양환경 보전	○해양오염감시 -해양오염예방 감시·단속, 선박·해양시설등 출입검사 -대국민 해양환경보전 계몽홍보, 해양배출 폐기물 관리 ○ 해양오염분석활동 -해양유출유 감식·분석, 해양배출폐기물 성분검사, 해양환경오염도조사, 해양오염 방지자재·약재의 성능 시험
해상치안 업무	○대민 서비스 구현 -출장조사제, 선적지관할사건 이첩제도, 법률서비스제공 ○국내외 해상범죄 수사활동 ○고소고발· 범죄신고·공개수배 신고 안내
해상교통 안전관리	○여객선과 유객선 유·도선 안전관리 ○해상교통질서 확립, 선박출입항 신고 ○수상레저안전관리활동
환경오염 방제	○국가방제기본계획 수립 및 추진 ○방제대책본부와 해양오염방제대책협의회 설립운영 ○방제훈련과 교육
국제교류 협력	○국제경찰교류 및 협력증진 -한·중·러·일 주변국공조, 해사 및 국제범죄방지회의 참석 ○해외주재관 파견추진

자료 : 한국해양경찰청 홈페이지 자료정리

3) 임무와 법적 근거

해상보안청의 임무는 크게 해상치안의 유지, 해상교통의 안전 확보, 해난의 구조, 해상방재· 해양환경의 보전의 4개의 분야와 이것을 실현하기 위한 국내외 관계기관과의 제휴·협력으로 구분된다. 임무에 대한 법적근거를 보면 조직 및 직무범위에 관한 사항은 해상보안청법(2004년 개정)에 규정되고 있고, 해상보안관의 업무수행과 관련 사항은 해양오염방지법, 수난구호법, 항로표지법, 국제긴급구조대 파견법, 유엔평화 유지활동협력법, 경찰관직무집행법(무기사용), 국제선박·항만보안법(2004년) 등 개별법령에 등에 상세하게 명시되어 있다.[14]

Table 2. 日本海上保安廳(JCA)의 主要任務

임 무	내 용
해상치안 유지	○영해 경비·외국어선 감시 ○밀수·밀입국 단속, 해양 환경 사범 적발 ○중요 항만의 대테러·위기관리 체제 구축
해상교통안전 확보	○해사교통안전법 및 항측법 운용 ○해상교통정부기구 운용 ○항로표지 설치 및 보수유지, 해상기상통보
해난구조	○해난사고 대응체제, 국제수색구조 협력체제 유지 ○특수구조체제·해상구급의료 지원체제 ○관계기관과 민간단체(JASREP등) 구조 협력
해상방재·해양환경의 보전	○해수·해저퇴적물 등 해양오염도 조사 ○해양오염방지 지도·감시 및 단속 ○유류오염 대비·대응및 협력에 관한 국제협약대응 ○해상방재 및 해상재배방지 센터 지도 및 감독
국제교류협력	○기술협력 및 국제긴급 원조활동 ○국제연합 평화유지 활동

자료: 김현기, 『21세기 해양시대개막과 한국해양경찰』, 한국해양전략소, 2001

2.3 中國의 海上執法體制

현재 중국의 해상집법체제는 분산형 산업관리체제를 기초로 한 것으로, 해상집법기관은 크게 공안부 변방관리국(公安部邊防管理局), 세관총서 밀수단속국(海關總署緝私局), 국가해양국의 해양감찰총대(國家海洋局海洋監察總隊), 농업부의 어정어항감독국(農業部漁政漁港監督局)[15], 교통부 해사국(交通部海事局) 등 5개로 구분된다.[16]

1) 公安部邊防管理局

사회주의중국 설립 직후 1951년 해상안전과 어민생명 및 재산보호 목적으로 산동성 공안국 산하에 처음으로 해상순찰대(海上巡邏隊)를 세운 것이 중국해상경찰제도의 기원이다.[17]

12) 전문 인력양성기관으로 해상보안대학교(1951년)와 해안보안학교(1949년)가 있다. 해상보안대학교는 현재 재적생 180명과 선박운항시스템, 항공, 정보시스템, 해양과학 등 4개 과정을 보유하고 있다. 해상보안학교는 상기 4개 과정의 1-2년간의 연수교육을 담당하고 있다(해상보안대학교, http://www.jcga.ac.jp/2006.3.22).

13) 한편 요미우리신문에 의하면 해상보안청은 예산 확장안을 제출하여 2006년부터 7년간 3,500억엔(약30억불)을 투입하여 함정과 항공기를 교체할 계획이다. 그중 2006년도 장비예산안은 전년대비 2배나 늘어난 300억엔(약 2.4억불)으로 27척의 함정과 항공기 11기를 교체할 계획이다(梁紹, "日本双管齊下突顯東海野心", 新華社, 2005.12.3).

14) 일본해상보안청, http://www.kaiho.mlit.go.jp/syoukai, 2006.3.22.

15) 대외로는 농업부어업국(農業部漁業局)이라는 명칭을 사용하고 있다.

16) 중국정부의 공식 공개자료의 부족으로 국내외 각 문헌, 신문기사, 인터넷자료를 중심으로 최대한 상세하게 정리하고자 노력하였다.

17) 舊中國시기 즉 淸나라말기 中華民國초기 水上警察과 漁業警察제도가 도입된 바 있다. 1913년 2월 北洋政府 내정부는 "長江及其他水師改組令"을 발표하여 장강유역 및 광동,절강,복건,광서 등 지역의 수군을 수상경찰로 재편하기로 결정하였다. 절강성(浙江省) 의 경우 이미 1912년에 수상경찰청을 설립하여 성정부 경무처 소속에 두고, 순시선 97척과 수경 1,269명을 보유하였으며, 주요하게 해상질서유지와 어민의 생명과 재산을 보호하는 임무를 수행하였다. 그러나 전체적으로 규모의 영세와 통제능력의 부족으로 어민의 어업행위에 대한 절강도 행위는 좀처럼 줄어들지 않았다. 따라서 1931년 6월 南京政府(國民党統治)는 "어업경찰규정"을 발표하고, 연해 각성에 어업경찰국을 설립하되, 매개 관할구역마다 최소한 5척이상의 순시선을 보유하도록 규정하였다. 어업경찰은 주요하게 어업구역질서 유지, 어민안전 보호, 해적행위 단속, 해상기상정보 제공 등 임무를 수행하였다(楊波, "中國海上警察的建立及發展", 『海洋開發與管理』, 第90號, 2004.6, p.30).

그 뒤 연해 각 공안국에서 잇달아 해상순찰대를 설립하였으며, 1955년에 이르러 10개 大隊로 확장되었다가, 1966년 중앙정부의 지시에 따라 해상순찰대는 해체되고 기존 업무는 해군으로 이관되었다.

그러나 개혁개방 이후 밀수·마약매매·밀입국 등 위법행위가 범람해지자 1982년 1월 중앙정부는 해상순찰대를 재조직하기로 결정하고 먼저 광동과 광서, 복건, 절강에 해상경찰순찰대를 설립하였으며, 점차적으로 연해 각 지역으로 확대하였다.

조직구조를 보면 공안부 산하[18]에 변방관리국 본부를 두고 연해 각 省에 邊防總隊, 각 市(州)에 邊防支隊를 두고 있으며, 현재 총 21개 海警支隊를 두고 있다. 정확한 인원수는 공개자료의 부족으로 파악하기 어려우나 수만명에 달할 것으로 추정되어, 해상집법기관 중 규모가 가장 큰 것으로 파악되고 있다.[19] 보유 함정의 경우에도 천톤 미만의 경비정을 중심으로 수백여척에 이르고 있는 것으로 파악되고 있다.[20]

변방관리국 해경의 주요 임무는 ① 영해와 접속수역에서의 해상치안 유지(해상110센터 운영) ② 해상범죄행위의 豫防과 制止 및 수사 ③ 국가에서 규정한 特定人員의 해상활동 경호와 주요 해상시설물과 場所의 경비 ④ 영해와 접속수역에서의 해난인명구조 ⑤ 해상 절·강도·밀수·밀입국 단속 ⑥ 관련 국가 경찰과의 협력 등이다.[21]

임무에 대한 법적근거를 보면 조직 및 직무범위에 관한 사항은 "國務院關與人民武裝警察管理體制方案批復"(1982년)에 규정되어 있고, 업무수행에 관한 사항은 "공안기관의 형사사건 처리절차에 관한 규정(公安機關辦理刑事案件節次規定)"(1987년), 경찰법(1995년), 행정처벌법(1996년) 등 개별법령에서 규정하고 있다.

2) 海關總署緝私局

1990년대에 들어 밀수범죄가 급격히 증가함에 따라 중앙정부는 1998년 12월에 개최된 전국밀수단속 업무회의에서 세관총서 산하에 밀수단속 전문기관을 설치하고 공안부[22]와 세관총서의 2중 관리체제로 운영하기로 결정하였다.[23] 직후 1999년 1월 5일 세관총서 산하에 밀수범죄수사국(走私犯罪偵查局) 본부를 두고 각 지역의 해관에 지국을 설치하여, 밀수범죄사건을 전담 수사 처리하였다. 2002년 12월 밀수단속국(緝私局)으로 명칭 변경하면서 기존 刑事處罰權 외 일반 행정집법기능도 추가하였다.[24]

현재 모든 41개 직속 세관과 광동분국, 상해와 천진특별사무소에 밀수단속기구를 설치하였고, 전체 인력은 6,000여명에 달하고 있다.

밀수단속국의 주요 임무는 ① 세관구역(海關關內)내 세수관련 밀수범죄사건 수사, 구류 및 체포 ② 세관감독관리(海關監管)구역내 일반 밀수범죄사건의 수사, 구류 및 체포 ③ 기타 공안기관과 工商行政管理局, 煙草專賣局 등 행정기관에서 이송한 밀수범죄사건의 수사 처벌 등이다.[25]

임무에 대한 법적 근거는 주요하게 "국무원의 밀수범죄조사기관설립방안에 관한 비준(國務院關與成立走私犯罪偵查機構方案的批復)"(1998년)과 海關法(2000년 개정)에 명시되어 있다.

3) 國家海洋局海洋監察總隊

1984년부터 국가해양국의 行政執法船舶에"海洋監察"이라는 명칭을 사용하여 왔으나, 1998년 10월에 들어서야 정식으로 국가해양국 산하에 國家海洋監察總隊를 설치하고 北海, 東海, 南海分局을 두었으며, 각 연해 省, 市, 縣에 하급기관을 설립하였다.

2005년말 현재 모든 11개 沿海省에 海洋監察總隊, 50개 도시(地級)에 海洋監察支隊, 168개 縣에 海洋監察大隊를 설립하였고, 그 외에 5개 자연보호구支隊, 3개 경제개발구大隊를 설립하고 있다.

전체 인력은 7,000여명에 달하고 있으며, 장비로는 각종 감시선과 조사선 95척과 항공기 7기를 보유하고 있다.[26]

해양감찰총대의 주요 임무는 크게 관할해역(연안, EEZ, 대륙붕)에서의 해역관리, 해양환경보호, 국가해양주권과 경제이익의 보호로 나눈다.[27] 구체적으로는 ① 관할해역의 순찰 및 감시 ② 해양주권과 이익 침범행위 처벌 ③ 불법해역사용 단속 ④ 해상시설물 보호 ⑤ 해상질서 유지 ⑥ 해상 중대사고의 응급감시, 조사 및 처리 등이다.[28] 임무에 대한 법적근거는 주요하게 해역사용관리법(2002년), 해양환경보호법(1999년 개정)

18) 1982년 6월 19일에 공포된 "關與人民武裝警察管理體制方案批復"에 의하면 인민무장경찰은 內務警衛隊와 黃金·森林·水力發電·交通部隊로 구성되고, 公安邊防部隊·消防部隊·警衛部隊도 포함된다고 규정하고 있어, 변방관리국은 공안부와 인민무장경찰부대의 2중 관리체제이다. 조직구조의 경우 공안부산하에 변방관리국을 두고 있으며, 공안부장은 인민무장경찰부대의 정치위원직을 맡고 있다.

19) 중국의 해상집법기관 중에서 유일하게 海警이라는 명칭을 사용하고 있으며, 경비정에는 "海警XX"으로 표시되어 있다. 전문 해경교육기관으로는 절강성 닝버시(浙江省寧波市)에 3년제 공안해경대학(公安海警高等專科學校)이 있으며, 개교이후 14,000 여명의 경찰을 배양하였고, 현재 재적생은 2,000여명에 달하고 있다(公安海警高等專科學校, http://www.nbion.org/units/police.asp 2006.3.22).

20) 朱陽, "人民日報華南新聞", 2004.6.21, 第1版.

21) 廣東省公安局, http://www.gdga.gov.cn/jzzn/t20030626_0265.htm.

22) 공안부 제24국이라고도 하며, 업무적으로는 주요하게 세관총서의 지휘를 받는다.

23) "國務院關與成立走私犯罪偵查機構方案的批復", 國務院53號令, 1998.

24) 1999년 1월 5일 밀수범죄조사국 설립이후 2004년 초까지 5년간 밀수범죄사건 7,033건을 수사하였고, 용의자 18,164명을 체포, 그중 9,891명을 검찰원에 이관하여 사법처리하였다(紅罔, "海關緝私警察成立5年成果", www.rednet.com.cn, 2004.1.5).

25) "緝私警察警務公開手帖" , 汕頭海關, 2004, p.3.

26) 國家海洋局,"中國海監總隊紹介", 海洋世界, 海洋出版社, 2006.1, p.30.

27) 2004년 7월 7일 동중국해 중일 석유가스전 분쟁 발발이후 2005년말까지 중국해양감찰총대는 항공기 146여차, 감시선 18차 파견하여 분쟁해역에 대한 追蹤·監視·監管을 강화하였다(文雪梅, "海監依法監管東海", 中華工商時報, 2006.3.13 第2版).

28) 國家海洋局, http://www.soa.gov.cn/jigou/2/haijian.htm, 2006.3.22.

등에 규정되어 있다.

4) 交通部海事局

해사국은 1998년 교통부산하 港務監督局과 船舶檢查檢驗局을 통합하여 설립한 기관이다. 현재 본부에 11처(한국의 과에 해당)·4실·1부를 두고 있고, 연해 각 성에 해사지국을 설립하고 있다.

해사국의 주요 임무는 ① 수상안전감독과 선박오염방지 ② 교통과 항해안전(항로표지 등 해상시설의 설치와 유지관리) ③ 해난수색구조와 사고조사처리 ④ 선박과 선원관리 ⑤ 국제해사기구와 국가간 해사관련 업무협력 등이다.[29]

임무에 대한 법적 근거를 보면 조직 및 직무범위에 관한 사항은 "國務院辦公廳關與印發交通部職能配置內設機關和人員編制規定的通知" (1998년)에 규정되어 있고, 업무수행과 관한 사항은 해상교통안전법(1983년), 해상교통사고조사처리조례(1990년) ,해양환경보호법(1999년 개정), 해역사용관리법(2002년), 海上海事行政處罰規定(2003년), 海事行政許可條件規定(2006년) 등에 명시되어 있다.

5) 農業部漁業局(漁政漁港監督管理局)

1984년 국무원의 비준을 거쳐 설립된 어업국은 본부에 10개處를 두고, 연해 각 성시에 하급기관을 설치하고 있으며 주요하게 漁場·漁港·漁船에 대한 관리를 담당하고 있다.

어업국의 주요 임무는 ① 어업자원과 어업수역생태환경의 보호 ② 漁政·漁船·漁港에 대한 감독관리 ③ 어업관련 섭외분쟁 조사처리 ④ 국제어업협약과 쌍변어업협정 대응 ⑤ 어업관련 국제교류협력 추진 등이다.[30]

임무에 대한 법적근거를 보면 조직 및 직무범위에 관한 사항은 "國務院辦公廳關與印發農業部職能配置內設機關和人員編制規定的通知"(1984년), 업무수행에 관한 사항은 어업법(2004년 개정), "專屬經濟區(EEZ)漁政巡航管理規定"(2005년), 해양환경보호법(1999년 개정) 등에 명시되어 있다.

2.4 韓·中·日 海上執法體制 比較

상술한 바와 같이 한·중·일 3국간 해상집법체제는 커다란 차이를 보이고 있다. 즉 한국과 일본은 일원화된 집법기관을 설립하여 관할해역에 대해 종합적으로 관리하고 있는 반면, 중국은 산업기능에 따라 부서별로 해상집법기관을 설치·운영하여 각자 담당분야를 관할하고 있어, 기관별 업무重疊현상이 심각하고 업무효율이 저조하다.[31] 장비의 경우에도 수량적으로는 한국과 일본에 비해 절대적 우세이나, 규모면에서 뒤지고 있으며, 긴급위기에 대응하는 능력이 크게 뒤지고 있다.[32]

Table 3. 中國의 海上執法機關別 組織과 機能 比較

구분	변방관리국	밀수단속국	해사국	해양감찰총대	어업국
설립연도	1951년 1982년(重建)	1999년	1998년	1998년	1984년
소속	공안부/인민무장경찰부대	세관총서 공안부	교통부	국가해양국	농업부
관할해역	영해와 접속수역	세관관할구	항만구역과 사고해역	연안·EEZ 및 대륙붕	漁港·漁場·漁區
경찰권	보유	보유	미보유	미보유	미보유
인원	--	6,000	90명(본부)	7,000	--
장비	--	--	--	선박 95척 항공기 9기	--
주요임무	해상치안유지 해상범죄단속 해난인명구조	밀수단속	선박관리 항해안전 항만안보 해난구조	해역사용관리 해양환경보호 해양주권수호	漁港·漁船관리 漁區환경보호 어업자원보호

Table 4. 韓·中·日 海上執法機構 任務比較

구분	해양안보	해상치안	해양안전구난	해양환경보호	해양자원보호
한국	해군 해양경찰청	해양경찰청	해양부 해양경찰청	해수부 해양경찰청	해수부 해양경찰청
일본	해상자위대	해상보안청 수상경찰청	해상보안청	해상보안청	해상보안청
중국	해군 변방관리국	변방관리국 밀수단속국	해사국 변방관리국 해양감찰총대	해양감찰총대 해사국 어업국 환경보호총국1) 군부대2)	해양감찰총대 어업국

자료 : 김현기, 전게서, p.108, 저자 정리

1) : 육상오염물과 해안공정항목의 해양오염방지업무

2) : 군항수역과 군함에 의한 해양오염방지업무

3. 中國海上執法體制의 主要 問題點

앞에서 서술한 바와 같이 중국의 해상집법체제는 산업별 행정관리체제에 따른 것으로서 나름대로의 관리특색을 보유하고 또한 일정한 효과를 거두고 있다고 할 것이나, 국제해양환경의 변화에 따른 대응능력 부족은 물론 선진 해양국과 주변 주요국의 해상집법체제와 비교 많은 문제점이 존재하고 있다.

29) 海事局, http://www.msa.gov.cn/Jgjj/Hsj.aspx?, 2006.3.22.

30) 漁業局, http://www.agri.gov.cn/nyb/jgzz/t20040528_207683.htm.

31) 현재 일본해상보안청의 경우 1.2만명으로 415만㎢해역을 관할하고 있으며, 한국해양경찰청은 9,800여명으로 44.7만㎢에 달하는 해역을 효과적으로 관할하고 있다(李培志, "海上綜合執法存在的問題及對策", 『公安教育,』 2004年第3期, p.31).

32) 현재 일본해상보안청은 3,000톤급이상 15척, 그중 최대 선박은 6,500톤(敷島號)으로 순항능력은 2만해리에 달하고 있으며, 한국해양경찰청은 천톤이상 18척, 그중 5,000톤이상 1척을 보유하고 있다(李培志, 상게논문, p.32).

3.1 執法機能의 분산으로 執法虛點 노출

관할부서의 過多로 執法機能이 분산되고 정보공유 및 협력체제가 구축되지 못하고 있다. 기관별 임무의 법적 근거에 따라 변방관리국은 해상치안, 세관총서는 밀수단속, 국가해양국은 해역사용관리와 환경보호, 농업부는 어업분야, 해사국은 항해안전과 해난사고 등 여러 부서에서 산업기능에 따라 각자 담당분야만 관할하고 있다. 게다가 정보공유 및 협력체제의 부족으로 전체 해역 특히 EEZ에 대한 효과적인 관리가 이루어지지 못하는 집법허점이 노출되고 있다.[33] 예를 들면 경찰권이 없는 漁業局이나 海洋監察總隊가 EEZ에서 밀수행위를 포착하였을 경우 단속권한이 있는지 등에 대한 법적 근거가 불명확하다.

3.2 장비의 낙후 및 기관별 대응능력 취약

전체적으로 해상집법기관의 규모는 큰 편이나, 개개 기관별 대응능력은 미약하다. 변방관리국 해경의 경우 인원수나 경비정 수량에서 우세를 차지하고 있으나, 함정톤수의 영세와 관할해역의 제한[34]으로 실질적인 관리통제가 떨어진다. 신설된 해양감찰총대의 경우에도 새로운 장비를 보유하고 있으나, 아직 규모를 형성하지 못하여 EEZ에 대한 효과적인 관리체제를 구축하지 못하고 있는 실정이다.

3.3 업무의 重疊性에 따른 중복투자 심각

해상집법분야의 예산규모는 크나, 여러 부서로 나누어지고 또한 기관별 업무의 重疊으로 중복투자가 심각하다. 특히 해양환경보호의 경우 여러 부서에서의 수행을 법적으로 명문화[35]하고 있다. 또한 EEZ巡航管理에 있어서도 漁業局은 魚政船을 파견하여 中,外선박의 어업생산과 생물자원조사 등 어업활동에 대해서만 감독·관리[36]하고 그 외의 업무는 해양감찰총대에서 담당[37]하고 있는 바, 이러한 산업기능별 분산집법체제로 선박제조 등 중복투자에 따른 재정낭비가 심각한 실정이다.

3.4 立法의 不完全

비록 영해, EEZ와 대륙붕법, 해역사용관리법, 해양환경보호법, 어업법, 海關法 등을 제정하였으나, 실질적인 실행을 위한 세부적인 규정이 부족하며 특히 해상집법주체, 직권범위, 집법절차 등에 관한 규정의 부재로 해상집법활동에 커다란 어려움을 안겨주고 있다.[38] 예를 들면 2000년 개정된 海關法에서는 세관총서를 중심으로 합동단속·통일처리·종합관리의 밀수단속체계를 구축하고 세부 업무수행에 관한 규정은 국무원에서 별도로 제정한다고 규정[39]하고 있으나, 현재까지 국무원의 세부규정이 제정되지 않고 있다.

4. 改善方案

4.1 海上執法 관련법의 통일화

현행 해양질서집행 관련법체제는 산업별로 분산되어 있고, 또한 영해법, EEZ과 대륙붕법 등은 원칙적인 사항만 규정하고 있어 실질적인 해상집법에 있어 많은 어려움이 있다. 따라서 분산된 법률체제를 통일하여 방대한 관할해역을 효과적으로 관리할 수 있는 종합적인 해양관리법의 제정이 시급한 과제로 대두되었다.

이러한 추세에 따라 2006년 3월 베이징에서 개최된 전인대 10기 4차 회의에서 劉慶民 등 30여명 人大代表(국회의원)는 "중국해양주권안전보호법(中國海洋主權安全保護法)"의 입법(일반원칙 내용포함)을 제안하였으며, 구체내용은 언급되지 않았으나, 통일적인 해상집법기관의 설립을 포함하여 관할해역에 대한 종합적인 관리규정이 포함된 것으로 추정되고 있다.[40]

33) 楊波, 전게논문, p.33.

34) 海警의 관할해역이 영해와 접속수역에 제한되어 있으나, 현재 밀수,밀입국 등 범죄추세를 볼 때 대부분 배타적 경제수역에서 滋生하고 있고, 관련국가 해경과의 교류협력도 대부분 접속수역밖에서 이루어지고 있음을 고려할 때 해경의 관할해역을 배타적 경제수역까지 확대할 필요가 있다.

35) 해양환경보호법 제5조 : 국무원 환경보호행정주관부문은 전국 환경보호업무의 통일적인 감독관리기관으로서 전국해양환경보호업무를 지도·협조·감독하며, 육상오염물과 해안공정건설항목의 해양오염방지를 담당한다. 국가해양행정주관부문은 해양환경의 감독관리를 담당하고 해양환경의 조사·관측·감시·평가와 과학연구를 수행하며 해양공정건설항목 및 폐기물 해양투기의 환경오염방지를 담당한다. 국가해사행정주관부문은 관할 항구수역내의 비군사선박과 항구수역외의 비어업·비군사선박에 의한 해양환경오염의 감독관리와 오염사고의 조사처리를 담당한다. 또한 중국관할해역에서 항행·정박·작업하는 외국선박이 오염사고를 일으킨 경우에 승선하여 조사·처리한다. 선박오염사고가 어업에 손해를 조성한 경우에는 어업행정주관부문이 참여하여 조사·처리한다. 국가어업행정주관부문은 어항수역내 비군사선박과 漁港수역내 어업선박의 해양환경오염을 감독관리하며, 어업수역의 생태환경보호업무와 전항규정 오염사고 이외의 어업오염사고에 대하여 조사·처리한다. 군대 환경보호부문은 군용선박에 의한 해양환경오염의 감독관리 및 오염사고의 조사처리를 담당한다.

36) EEZ魚政巡航管理規定 제6조 : EEZ의 어정순항임무는 海區어정국의 어정선이 담당한다. 어정선이 부족한 경우 지방어정선을 抽調하여 사용할 수 있으며, 중앙에서 투자 건조하는 어정선은 우선적으로 EEZ어정순항에 투입한다.

37) 해역사용관리법 제7조 : 국무원 해양행정주관기관은 전국의 해역사용에 대해 감독 관리한다. 연해 현급이상 지방정부의 해양행정주관기관은 授權에 의해 본 행정구역에 인접한 해역사용에 대해 감독 관리한다. 어업행정기관은 어업법에 따라 해양어업활동에 대해 감독 관리하고, 해사관리기관은 해상교통안전법에 따라 해상교통안전에 대해 감독 관리한다.

38) 徐寬有, "論海上執法力量的整合與構建", 『武警學院學報』 總21卷第1期, 2005.2, p.59.

39) 海關法 제5조 : 국가는 합동단속·통일처리·종합관리의 밀수단속체계를 구축하고, 세관은 밀수단속기관의 조직·협력·관리업무를 담당하며, 관련 세부규정은 국무원에서 별도로 정한다. 각 관련 행정집행부서에서 적발한 밀수사건을 행정 처벌해야 할 경우에는 세관에 이송하여 법에 의거하여 처리한다. 범죄 혐의가 있을 경우 밀수 수사전담기관 혹은 지방공안기관에 이송하여 事件管轄分擔과 法定節次에 의거하여 처리토록 한다.

40) 張一令, 中國海洋報, 第1489期, 2006.3.14, 第1版.

4.2 海上執法體制의 통일화

1) 세계 해상집법체제의 발전 추세

세계 해양국들의 해상집법체제는 다양하나 유엔해양법협약 발효이후 통일적인 연안경비대로 재편하는 추세이다. 조사에 따르면 약 81.5%에 달하는 해양국들이 통일적인 준군사화적 연안경비대를 설립하였으며, 아시아지역의 경우 기존 일본, 한국 외에 방글라데시, 필리핀, 베트남 등도 연안경비대를 발족하였다.[41] 따라서 중국도 해외선진국의 경험을 받아들여 현재 분산된 해상집법역량[42]을 통합하여 효율적이고 강력한 해상집법체제의 통일을 적극 추진하여야 한다.[43]

한편 해외 선진해양국의 관리경험과 해양환경의 특수성을 고려할 때 주변사태에 신속하고 강력하게 대처하고, 전시 상황에서 적시 작전에 투입하기 위해서는 준군사화관리가 필수적이라고 할 것이다. 또한 현재 5개 해상집법기관 중 변방관리국 해경과 밀수단속국 외에 기타 3개 기관은 경찰권을 보유하지 않고 있다. 따라서 해상집법과정에서 위법행위에 대한 관리통제의 어려움은 물론 집법인원의 안전보장도 어려운 실정이므로 해상집법기관에게 반드시 경찰권을 부여하여야 할 것이다.

2) 종합적인 해상집법체제모델의 선정

최근 들어 통일적이고 준군사적인 강력한 종합해상집법체제를 구성할 데 대한 사회 각계 특히 해양관리부서의 개혁요구가 거세지고는 있으나 구체적인 개혁모델에 대해서는 부서별로 의견이 상이한 실정이다. 즉 공안부는 海警을 중심으로, 국가해양국은 海洋監察總隊를 중심으로, 해사국은 海事執法機關을 중심으로 하는 해상집법체제 구성안을 제기하고 있다. 그러나 세계적인 추세와 중국의 국내실정을 고려해 볼 때, 해경을 중심으로 하는 통일적인 준군사적 종합해상집법체제가 가장 설득력을 갖고 있다고 할 것이다.

그 이유로는 ① 세계적인 추세와 주변 주요 인접국의 해상집법체제를 볼 때 경찰권을 보유한 준군사적 체제가 대부분이다. 반면 중국의 해양감찰총대, 해사국, 어업국은 경찰권을 보유하지 않고 있다. ② 역사적으로 중국의 해역은 줄곧 군부대가 관할하여 왔으며, 청나라말기와 남경정부시대의 경우에도 해상경찰과 어업경찰은 수군을 재편하여 구성하였다. ③ 해경은 공안부 소속의 준군사적 기관으로 전시 상황에서는 바로 작전에 투입할 수 있다. ④ 현재 여러 해상집법기관 중 가장 큰 규모를 보유하고 있으며, 북부의 압록강에서 남부의 남중국해까지 광범위하게 배치되어 있기 때문이다.[44]

3) 海警爲主의 통일적 준군사적 綜合海上執法體制의 구축

① 추진방법

현재의 해상집법체제는 산업별 행정관리체제에 따른 것으로, 통일적인 준군사적 종합해상집법체제를 구축하기 위해서는 행정관리체제의 개혁과 통일 종합적인 해양관리입법을 필요로 하므로 다음과 같이 세 단계로 나누어 추진함이 바람직하다고 할 것이다.

첫 번째 단계: 국가해양국과 해사국, 어업국을 재편하여 종합적인 국가해양관리기관을 신설하고 경찰권이 없는 해양감찰총대, 해사집법, 어업집법 3개 기구를 통합한다.[45] 통합 후 기관의 주요 임무는 전체 해역에 대한 항해안전, 환경보호, 자원보호 등을 담당한다.

두 번째 단계: 공안부 변방관리국 소속의 해경과 세관총서 소속의 밀수단속국을 통합한다. WTO가입약속에 따른 관세수준의 점진적인 인하로 기존의 상품밀수가 감소되고 마약, 문화재 등의 밀수가 증가할 것으로 예상되므로, 기존 밀수단속국의 임무를 해경에 이관하여도 충분하다고 할 것이다. 또한 밀수단속국은 공안부와 세관총서의 2중 관리체제이므로 해경과의 통합에 있어 보다 쉽게 이루어질 수 있다.

세 번째 단계: 빠른 시일 내에 통일적이고 종합적인 해양관리법을 마련한 후 상기 두 개 해상집법기관을 통합하여 최종적으로 해경을 중심으로 한 통일적인 준군사적 종합해상집법체제를 구축한다.[46]

② 종합해상집법기관의 조직구조와 인력 및 장비

신설되는 종합해상집법기관은 공안부와 신설된 국가해양관리기관의 2중 관리체제로 관리하되, 업무적으로는 주요하게 공안부의 지휘를 받도록 하며, 예산은 중앙재정으로 충당한다.

구체적으로는 공안부에 해양경찰국(혹은 해경사령부)을 설립하고 본부에 기술장비부, 경비구난부, 경무처, 정보처, 해양사무처 등 부문을 설치할 수 있다.

하급기관으로는 해군편제에 맞춰 北海, 東海, 南海에 3개 구역사령부를 설립하고 연해 각 성시에 海警總隊(軍級), 주요 도시에는 海警支隊(師級), 현급 도시에는 海警大隊(團級)를 설립할 수 있다.

---

41) 徐寬有, 전게논문, p.60.

42) 현재 중국의 해상집법기관의 규모는 세계에서 1위(총 인원수는 약 15만명, 각종 순시정은 천척이상 보유하고 있으나 대부분 200~400톤인 것으로 추정)를 자랑하고 있으나, 장비의 낙후, 기능의 중첩성에 따른 중복투자 등 문제점이 존재하고 있다(李培訓, 상게논문, p.33).

43) 前공안부 田期玉副部長(차관급)은 2006년 3월에서 북경에서 개최된 政協會議에서 국제해양환경변화에 따라 분산된 해상집법역량을 통합하여 해경을 중심으로한 통일적인 해상집법기관의 설립이 시급하다고 지적하였다(楊傲多, "倡義建立中國'海岸警備隊'", 法制日報, 2006.3.14, 第3版).

44) 楊波, 전게논문, p.35.

45) 대표적 사례로 광동성은 이미 漁政, 港監, 船檢집법기관을 통합하여 廣東省海監總隊를 설립하였으며, 통일적인 海上執法을 통하여 업무효율을 대폭 제고하였다(和先玥, "現行海洋執法體制問題與改革思路", 海洋開發與管理 2004年第4期, p.45).

46) 區顯新, "統一我國海上執法主體", 『水運管理』 第27卷 第6期, 2005.6, p.32.

인력은 업무효율 제고를 위하여 약 3~5만명으로 축소 운영하며, 무장경찰편제에 따라 현역, 文職人員, 보조인원으로 나눌 수 있다.[47]

장비의 경우 주변 해상안보환경에 대비하여 업무기능에 따라 천톤급·3천톤급·5천톤급·만톤급의 巡視船을 건조하고, 항공기의 수량을 대폭 증가하여야 할 것이다.

③ 주요 임무

기존 5개 주요 해상집법기관의 기능을 포함한 종합적인 해상집법기관으로서 주요 임무는 크게 해상주권 수호 및 해상경비·작전, 해상범죄 예방단속 및 수사, 해상·안전관리 및 수색구조, 해양환경과 해양자원 보호 등으로 나눌 수 있다.

5. 結 論

통일적인 준군사적 종합해상집법체제의 구축은 해양경제발전의 요구이자 국가해양주권과 해양이익 수호의 요구이다. 특히 최근 들어 동중국해상 중일 석유가스전 분쟁의 외교적 해결이 완만해짐에 따라 일본해상보안청은 순찰역량을 대폭 증강한다는 계획이므로 이에 대한 신속한 대응력이 절실한 문제로 대두되고 있다. 이러한 국내외 환경에 따라 중국은 관련입법을 강화하고 통일적인 준군사적 종합해상집법체제의 구축을 서둘러야 할 것이다.

參考文獻

[1] 김종헌(2004), 『해양과 국제정치』, 부산외대출판사.
[2] 김현기(2001), 『21세기 해양시대개막과 한국해양경찰』, 한국해양전략연구소.
[3] 이정태(2005), 『신중국의 해권과 해양영토』, 대양사.
[4] 문준조(2003), 『중국의 해양관련법제 연구』, 한국법제연구원.
[5] 한국해양경찰청(2005), 『한국해양경찰백서』, 2005.
[6] 이윤철·김진권(2005), "주요 해운선진국의 해사행정체계에 관한 고찰", 『한국항해항만학회지』, 제29권 제3호.
[7] 윤종휘·이상집(2000), "21세기 한국해양경찰의 발전방향에 대한 연구", 『해사산업연구소논문집』, 제10호.
[8] 汕頭海關(2004), 『緝私警察警務公開手帖』.
[9] 高建軍(2004), 『中國與國際海洋法』, 海洋出版社.
[10] 國家海洋局(2001), "中國海監總隊紹介", 『海洋世界』, 海洋出版社.
[11] 和先玥(2004), "現行海洋執法體制問題與改革思路", 『海洋開發與管理』, 第4期.
[12] 李國慶(1998), 『中國海洋綜合管理研究』, 海洋出版社.
[13] 李培志(2004), "海上綜合執法存在的問題及對策", 『公安教育』, 第3期.
[14] 季國興(2006), "解決海域管轄爭議的對應策略", 上海交通大學學報, 第1號.
[15] 區顯新(2005), "統一我國海上執法主體", 『水運管理』, 第27卷, 第6期.
[16] 徐寬有(2005), "論海上執法力量的整合與構建", 『武警學院報』, 總21卷, 第1期.
[17] 許亮(2003), "對公安海警部隊建設與發展的思考", 『邊防研究』, 5月號.
[18] 楊波(2004), "海上警察的建立及發展", 『海洋開發與管理』, 第90號.
[19] 張同斌(2002), "關與海事執法隊伍建設的問題", 『世界海運』, 3月號.
[20] 梁紹(2005.12.03), "日本双管齊下突顯東海野心", 新華日報, 第3版.
[21] 文雪梅(2006.03.13), "海監依法監管東海", 工商時報, 第2版.
[22] 楊傲多(2006.03.13), "倡建立中國海岸警備隊", 法制日報, 第3版.
[23] 張一令(2006.03.14), "盡快制定'中國海洋主權安全保護法'", 海洋報, 第1版.
[24] 김현, "해양경찰청", http://www.epadic.com/data.
[25] 일본해상보안청, http://www.kaiho.mlit.go.jp/syoukai.
[26] 일본해상보안대학교, http://www.jcga.ac.jp.
[27] 한국해양경찰청,http://www.kcg.go.kr/info/info_main.asp.
[28] 한국해양경찰학교, http://mpa.kcg.go.kr.
[29]公安部,http://www.mps.gov.cn/cenweb/policeWeb_Home.
[30] 海事局,http://www.msa.gov.cn/Jgjj/Hsj.aspx?category_id.
[31] 漁業局, http://www.agri.gov.cn/nyb/jgzz.
[32] 海關總署,http://www.customs.gov.cn/Portal0/default.htm.
[33] 國家海洋局, http://www.soa.gov.cn/jigou/2/haijian.htm.
[34] 廣東省公安局, http://www.gdga.gov.cn/jzzn/bfzn.
[35]公安海警高等專科學校,http://www.nbion.org/units.

원고접수일 : 2006년 5월 22일
원고채택일 : 2006년 6월 14일

47) 李培志, 전게논문, p.34.