

경비업법의 현안과 해결방안

박 병 식*

〈요 약〉

한국 경비산업이 출범한지 반세기가 지났으며, 급속하게 발전하고 있다. 민간경비 산업의 영역은 생활안전뿐 아니라 국가안보에도 미치고 있으며, 그 영역은 계속 확장되고 있다.

경비업법은 경비산업과 밀접한 관계가 있으며, 민간경비 산업의 발전과 깊은 연관성이 있다. 1976년에 제정된 한국 경비업법은 일본 경비업법을 모델로 제정되었으나, 이제는 일본에 못지않게 체계를 갖추고 있다고 평가할 수 있다. 그러나 한국 경비업법은 지난 10년간의 경비산업의 수요를 반영하지 못한 채 정체되어 있다.

현행 경비업법의 문제점으로는 많은 사항이 논의되고 있지만, 경비산업의 발전과 직결되는 것으로 크게 네 가지를 들 수 있다고 판단된다. 첫째로, 교통유도경비업무와 같은 새로운 경비업무를 창출해야 한다는 점, 둘째로 과도하게 느슨한 허가기준을 강화시켜야 한다는 점, 셋째로 경비원의 교육체계를 대폭 개선해야 한다는 점, 넷째로 경비지도사 시험제도를 개선해야 한다는 점이다. 이에 이 네 가지를 중심으로 문제점을 도출하는 한편, 그에 대한 개선방안을 제시해 보기로 한다. 학계는 물론 업계 모두가 경비업법의 개정에 관심을 가져야 하며, 본고가 그 작은 계기가 되기를 희망한다.

주제어 : 경비업법, 교통유도경비, 경비원의 교육, 경비지도사 시험, 경비업 허가

* 동국대학교 법학과 교수, 법학박사

목 차

- | |
|--|
| I. 서 론
II. 새로운 경비영역의 창출
III. 경비업 허가기준의 재편
IV. 경비원 교육체제의 개선
V. 경비지도사 시험제도의 문제점과 개선방안
VI. 결 어 |
|--|

I. 서 론

미군에 대한 군납경비로 출발한 우리 경비업도 이제 반세기를 넘어섰으며, 그 위상 또한 크게 높아졌다. 지금 우리의 민간경비 수준은 양적·질적으로 어느 국가에도 지지 않을 정도로 성장했다.

경비업법은 경비산업과 불가분의 관계가 있으며, 우리 경비업이 성장한 데에는 경비업법의 체계가 상당히 크게 기여하였다고 생각한다. 많은 법률이 그러하듯이, 우리 경비업법도 일본의 경비업법을 모델로 1976년에 제정되었다. 그로부터 35년. 현재 우리 경비업법은 수차례의 개정을 통해 일본과 비견할 정도로 체계를 잡았으며, 특수경비업무에서 볼 수 있는 것처럼 국가안보에도 일정부분 기여하는 등 오히려 일본을 능가했다고 평가받고 있다.

그러나 현행 경비업법은 2002년 전부개정 이후 경비업계의 수요와 시대적 흐름을 반영하지 못하고 제자리에 머물러 있다. 몇 개 조항이 바뀌기는 했지만, 개정이라기 보다 계약으로 평가받을 부분도 있을 정도이다. 경찰청은 과거와 달리 법 개정에 적극적인 태도를 보이지 않고 있으며, 경비협회와 학계 또한 예외가 아니다. 민간경비를 지탱하는 산학관(産學官)의 세 축이 모두 경비업법의 개정에 무관심했던 것이다. 경비업법의 개정에도 모두 관심을 갖고 각자 목소리를 내야 한다. 경비산업이 급속

하게 발전하고 있지만, 고질적인 문제점 또한 여전히 고쳐지고 있지 않다. 문제점의 방치는 결국 경비업계 발전의 저해로 이어지게 된다.

2001년 전부개정법은 추미애 의원의 주도로 「경비업법」 제7조 8항에 ‘경비업자는 이 법에 의한 경비업 외의 영업을 하여서는 아니 된다’는 경비업자의 겸업금지가 규정되었다.¹⁾ 이에 대해 에스원과 경비협회를 중심으로 위헌소송을 제기하였고, 헌법재판소는 2002년 4월 경비업법 제7조 8항의 겸업금지 조항은 위헌이라는 결정을 내렸다(헌재 2002.04.25, 2001헌마614, 판례집 제14권 1집: 410 이하). 만일 경비업법 제7조 8항이 위헌결정을 받지 않았다면 경비업계가 입을 타격이 얼마나 컸을지 상상이 가지 않을 정도이다.

그렇다면 경비업법의 문제점 내지 현안은 무엇이며 어떻게 개선해야 하는가? 필자가 생각하는 경비업법의 문제점 내지 현안은 크게 네 가지이다. 첫째로, 새로운 경비업무를 창출해야 한다는 점, 둘째로 느슨한 허가기준을 강화시켜야 한다는 점, 셋째로 경비원의 교육체계를 대폭 개선해야 한다는 점, 넷째로 경비지도사 시험제도를 개선해야 한다는 점이다. 이에 본고에서는 경비업법의 변천을 중심으로 네 가지 현안의 문제점을 도출하고 개선방안을 제시하기로 한다.

II. 새로운 경비영역의 창출

1. 경비업무의 종류와 변천

현행 경비업법은 경비업무의 종류로 시설경비, 호송경비, 신변보호, 기계경비, 특수경비의 다섯 가지를 규정하고 있다. <표 1>은 경비업무가 어떻게 변천되어 왔는지를 표로 나타낸 것이다.

1) 당초 개정법률안에는 겸업금지조항이 없었다. 그런데, 위 소위원회의 수정안에서 “특수경비업자”의 겸업을 금지하는 제7조 제8항이 신설되고, 2001년 2월 23일 제218회 국회 행정자치위원회 제3차 위원회에서 추미애 의원은, 기존의 기계경비원 등이 실제로 제조업 하도급업 등에 종사하면서 노사문제에 개입하고 있는데 이를 사후에 적발하는 것이 어려우므로 경비업자 모두에게 겸업금지가 적용되도록 하자고 제안하였다. 겸업금지조항을 신설한 이유로는 “경비업자가 경비업무외 제조업, 근로자 파견업 등 다른 업무를 병행할 경우 무자격자 유입, 총기유출의 위험성이 높으므로 이를 차단하기 위해 경비업자는 경비업 이외의 영업을 할 수 없도록” 한다는 것이다. 상세한 내용에 대해서는 국회 행정자치위원회, 「경비업법 개정법률안에 대한 수정안」 참조 바람.

〈표 1〉 경비업무의 변천

No	제·개정	해당 조항
1	'76.12.30 제정	제2조(정의) 1. 국가중요시설·산업시설·공공시설·사무소·홍행장·주택·창고·주차장·행사장·유원지·항공기·선박·차량 기타 경비를 요하는 시설 및 장소에서의 도난·화재 기타 혼잡 등으로 인한 위해발생을 방지하는 업무. 다만, 항만운송사업법에 의한 선박경비업무는 제외한다. 2. 운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 기타 물건의 도난·화재 등 위해발생을 방지하는 업무
2	'89.12.27 일부개정	제4조 (용역경비업의 허가) ②용역경비업자는 다음 각 호의 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 허가관청에 신고하여야 한다. 4. 대통령령으로 정하는 기계경비시설을 설치·폐지·변경한 때
3	'95.12.30 일부개정	제2조 (정의) 1. “경비업”이라 함은 다음 각목의 1에 해당하는 업무(이하 “경비업무”라 한다)의 전부 또는 일부를 도급받아 행하는 영업을 말한다. 가. 시설경비업무 국가중요시설·산업시설·공공시설·사무소·홍행장·주택·창고·주차장·행사장·유원지·항공기·차량 기타 경비를 필요로 하는 시설 및 장소에서의 도난·화재 기타 혼잡 등으로 인한 위험발생을 방지하는 업무 나. 호송경비업무 운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 기타 물건에 대하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무 다. 신변보호업무 사람의 생명이나 신체에 대한 위해발생을 방지하고 그 신변을 보호하는 업무
4	'01.4.7 전부개정	제2조 (정의) 1. “경비업”이라 함은 다음 각목의 1에 해당하는 업무(이하 “경비업무”라 한다)의 전부 또는 일부를 도급받아 행하는 영업을 말한다. 가. 시설경비업무 : 경비를 필요로 하는 시설 및 장소(이하 “경비대상시설”이라 한다)에서의 도난·화재 그 밖의 혼잡 등으로 인한 위험발생을 방지하는 업무 나. 호송경비업무 : 운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 그 밖의 물건에 대하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무 다. 신변보호업무 : 사람의 생명이나 신체에 대한 위해의 발생을 방지하고 그 신변을 보호하는 업무 라. 기계경비업무 : 경비대상시설에 설치한 기기에 의하여 감지·송신된 정보를 그 경비대상시설외의 장소에 설치한 관제시설의 기기로 수신하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무 마. 특수경비업무 : 공항(항공기를 포함한다) 등 대통령령이 정하는 국가중요시설의 경비 및 도난·화재 그 밖의 위험발생을 방지하는 업무

주) 1976년의 제정법과 그 후 경비업무의 종류에 대해 개정된 1989년, 1995년, 2001년 개정법의 해당규정을 편집한 것임.

1976년 12월 경비업법 제정 당시에는 시설경비와 호송경비의 두 가지 업무만 규정되어 있었다. 그러다가 1989년 12월 경비업법에 최초로 ‘기계경비’라는 단어가 등장한다. 다만 당시의 기계경비는 지금처럼 독립된 ‘기계경비업무’가 아니었으며, 허가사항이 아니라 신고사항이었다. 그리고 1995년 12월 30일 신변보호업무가 경비업무의 하나로 도입된다.

‘○○경비업무’처럼 독립된 제목을 부여한 것은 2001년 4월 전부개정이다. 그리고 이 개정을 통해 기계경비를 시설경비에서 분리하여 허가업무로 독립시킨다. 오보가 많고 출동체제를 구축하지 않은 업체가 많은 점을 고려하여 기계경비업무를 독립시켜 허가를 받게 하는 한편, 관제시설 및 대처차량 등 대응체제 구축을 의무화한다. 그리고 특수경비업무를 신설하였다. ‘국가중요시설=청원경찰’, ‘일반시설=민간경비원’이라는 이원론을 폐지하고, 국가중요시설에도 민간경비원이 근무할 수 있도록 한 것이다. 이는 IMF 외환위기를 계기로 청원경찰의 고임금이 재정 압박으로 작용한 것이 크게 작용하였다. 그러나 2001년 4월의 전부개정 이후 경비업무는 그 종류가 전혀 늘어나지 않고 있다.

2. 새로운 경비업무의 도입에 관한 검토

민간경비란 무엇인가? 과연 어떤 업무를 민간경비로 정할지는 국가에 따라 다르다. <표 2>는 한국·일본·미국 등 3개국의 민간경비 영역을 나타낸 것이다.

<표 2> 각국의 경비업무

국가	한국	일본	미국
경비 업무	<ul style="list-style-type: none"> ■ 시설경비 ■ 호송경비 ■ 신변보호 ■ 기계경비 ■ 특수경비 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 시설경비 ■ 기계경비 ■ 호송경비 ■ 신변보호 ■ 교통유도 ■ 원자력방호 ■ 탐정업 ■ 민영교도소 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 자체경비 ■ 시설경비 및 순회경비 ■ 기계경비 ■ 탐정업 ■ 호송경비 ■ 경비기기 생산·판매 ■ 열쇠 제조 ■ 민영교도소 ■ 시큐리티 컨설팅

주) 이탤릭체는 우리 경비업계가 실시하지 않는 업무임.

출처) 한국 「경비업법」 제2조 제1호, 일본 「경비업법」 제2조 제1항, 미국 Hallerest Report, 1990, p.127, 173-226을 편집함.

미국의 경우에는 주에 따라 경비업무를 다양하게 규정하기 때문에 통일적으로 규정할 수 없으나, 일본의 경우에는 우리와 마찬가지로 경비업법이 있다. 일본 「경비업법」에는 시설경비, 기계경비, 호송경비, 신변보호, 교통유도경비 등의 업무가 규정되어 있다(제2조). 또한 경비업법에는 규정되어 있지 않지만 원자력방호업무가 과거부터 실시되고 있으며, 탐정업도 「탐정업법」에 의해 탐정법인이 설립되어 실시하고 있고 민영교도소업도 후술하는 것처럼 민간위탁(Private Finance Initiative)에 의해 경비업체가 컨소시엄으로 진출하고 있다.

그런데 우리의 경우에는 2001년 4월의 전부개정 이후 경비업무에 전혀 변화가 없다. 그렇다면 어떠한 경비업무를 도입하는 것이 좋은가? 그리고 최근 학계와 업계에서는 교통유도경비업무와 사설탐정업무의 도입에 대해 관심이 고조되고 있다. 이에 교통유도경비업무와 사설탐정업무의 도입 당위성과 문제점과 함께 새로운 경비업무 영역의 창출에 대해 제언하기로 한다.

1) 교통유도경비업무의 도입

교통유도경비는 본래 일본 경비업법에 규정된 경비업무이다. 「일본 경비업법」 제2조는 교통유도경비를 “사람 혹은 차량이 혼잡하는 장소 또는 이들의 통행에 위협이 있는 장소에서 부상 등의 사고발생을 경계하고 방지하는 업무”라고 정의하고 있다. 간단히 말해서 교통유도경비란 건설 현장이나 공사현장·주차장·행사장에서 차량 출입으로 인해 일반차량과 보행자의 통행을 방해받지 않도록 교통유도를 함으로써 교통사고 발생을 경계·방지하는 업무이다.

일본 경찰청 생활안전국의 통계(2011)에 의하면, 2010년 12월말 현재 총 9,010개 경비업체 중 5,780개 업체(64.2%)가 교통유도경비업을 영위하고 있을 정도로 경비업에서 차지하는 비율이 높다. 그러나 교통유도경비업의 대부분을 영세업체가 영위하고 있는 데에서 알 수 있는 것처럼, 수익성의 측면에서 보면 교통유도경비업의 장점은 그리 많지 않다.

그럼에도 불구하고 우리도 교통유도경비를 도입할 필요가 있다. 교통유도경비가 단지 공사 현장에서의 차량과 보행자의 안전사고 예방에 그치지 않고, 불법 주정차 단속과 같은 업무까지도 담당할 수 있기 때문이다. 실제로 일본의 경우를 보면, 불법 주정차 건수가 많은 반면에 주차위반에 투입할 단속인력이 적어 불법주정차를 예방하는데 한계가 있었다. 이에 일본에서는 2004년 6월 「도로교통법」을 개정하여 “경찰서장

은 제51조의4 제1항에 규정하는 방치차량의 확인 및 표장의 부착에 관한 사무의 전부 또는 일부를 공안위원회의 등록을 받은 법인에게 위탁할 수 있다”(동법 제51조의8)고 규정하는 한편, “공안위원회는 방치위반금에 관한 사무의 전부 또는 일부를 회사 기타 법인에게 위탁할 수 있다”(동법 제51조의15)고 규정하여, 주차단속과 범칙금 징수업무를 민간법인이 담당할 수 있게 하였다. 그렇게 하여 도입된 것이 이른바 ‘주차 감시원 제도’이다. 일본 지방자치단체의 대부분은 불법 주차 단속업무를 경비업체에게 위탁하고 있으며, 동경 경시청의 단속활동 가이드라인(取締活動ガイドライン)에 의하면 동경에서는 섬 지역을 제외하고 주차감시 업무를 모두 민간에게 위탁하고 있다.

우리의 경우 불법주차는 민원의 상당수를 차지하고 있다. 그렇다고 해서 불법주차 단속업무를 공무원에게 맡기는 것은 고급인력의 낭비로 이어진다. 경비업법을 개정하여 일본과 마찬가지로 건설현장에서의 차량과 보행자의 안전을 위해 ‘교통안전경비업무’를 신설하는 한편, 도로교통법을 개정하여 불법주차 단속과 범칙금 징수업무를 경비업체에 위탁하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

2) 사설탐정제도의 도입 검토

국내에서 최초로 탐정법률안이 국회에 제출된 것은 제16대 하순봉 의원의 공인탐정법안이지만, 아직도 사설탐정법안은 입법화되지 못하고 있다. 그리고 현재 국회에는 강성천 의원의 민간조사업법안과 이인기 의원의 경비업법 일부개정법률안이 계류 중에 있다. 조현빈(2010)이 분석한 것처럼, 사설탐정제도의 도입 필요성에 대해서는 인식을 공유하면서도 법안이 통과되지 못하고 있는 것은 사설탐정 자격제도의 관할을 둘러싼 경찰과 검찰의 헤게모니 다툼 때문이라고 판단된다. 그런데 주목할 점은 강선천 의원안과 이인기 의원안이 사설탐정제도의 입법방법에 대해 대조적인 어프로치를 하고 있다는 사실이다. 강성천 의원안은 독립입법으로 사설탐정제도를 도입하는 것으로 방향을 잡고 있는 데 반해, 이인기 의원안은 현행 경비업법에 사설탐정제도를 추가하는 형식을 취하고 있는 점에서 차이가 있다.

그러나 사설탐정업무를 경비업법에 추가하는 이인기 의원안의 입법방법이 타당한지는 심도 있게 검토할 필요가 있다. 이인기 의원은 민간조사업무를 경비업무로 경비업법 제2조에 추가하면서, 민간조사를 담당할 ‘민간조사관’을 별도로 정의하고 있다. 민간조사업무를 경비업무의 하나로 추가시키면서도 그 주체를 경비업체가 아

나라 민간조사관(민간조사업자)으로 정하고 있는 것이다. 경비업법은 사설탐정업(민간조사업) 도입을 위한 도구로만 활용될 뿐이며, 경비업체가 사설탐정업에 참여할 수 있는지 불명확하다.

이인기 의원은 민간조사업자의 허가·휴업·폐업을 경비업의 허가·휴업·폐업과 별도로 규정하고 있다(동법안 제4조). 이는 기존의 경비업 허가와는 별도로 민간조사업의 허가를 규정하는 것으로, 경비업무와 민간조사업무를 이원화하고 있음을 극명하게 드러내는 것이다. 민간조사관 자격증 소지자만 민간조사업 허가를 받고 경비업체는 민간조사업을 영위할 수 없다면, 왜 경비업법에 사설탐정업무를 포함시킬 것인가?

우리 법체계와 유사한 일본은 2006년 6월 8일 「탐정업법」(정식명칭: 탐정업의 업무 적정화에 관한 법률)을 공포하고 2007년 6월 1일부터 시행하고 있다. 일본이 경비업법과는 별도로 탐정업법을 제정하여 운용하고 있는 것은 법체계상 민간조사업무를 경비업법에 규정하기 어렵다는 점을 인식한 결과라고 판단된다. 이러한 사실을 볼 때, 민간조사업을 도입할 목적으로 경비업법을 편법으로 이용하는 것은 경비업법의 체계를 근본적으로 뒤흔드는 일이므로 신중을 기해야 한다. 민간조사업을 경비업법의 일종으로 규정한다면 현행 경비업체에게 민간조사업의 영위를 허용하는 것을 전제로 출발하여야 할 것이다.

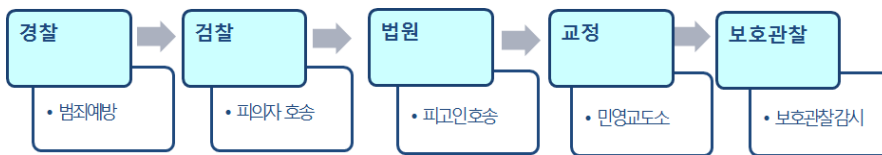
한편, 민간조사업의 목적이 흥신소와 심부름센터의 불법적인 행태를 예방하고 미아와 실종자의 소재 파악, 보험사기의 규명에 있다는 점에는 대부분이 동의하고 있다. 그러나 일본의 탐정업은 이미 불륜조사에 치우치는 등 과거의 흥신소와 다름이 없으며 본래의 도입 목적에서 상당히 벗어난 업무를 하고 있다. 민간조사업이 도입되면 흥신소와 심부름센터의 불법적인 행태가 없어질 것인지, 일본처럼 민간조사원이 흥신소·심부름센터의 역할을 대행하는 일은 없을 것인지, 그 예방책은 무엇인지에 대해 다시 한 번 심도 있는 논의가 필요하다.

3) 형사사법과 민간경비 업무

새로운 경비업무를 창출하고자 할 경우, 민간경비에 관한 기존의 관념을 새롭게 할 필요가 있다. 민간경비의 기능과 역할을 기술할 때, 전형적으로 공경찰(public police)과 대비하여 ‘사경찰’(private police)로 설명하곤 한다(예컨대 이상원, 2003; 서진석, 2003 등). 물론 민간경비의 핵심이 경찰 기능의 아웃소싱에 있는 것은 분명하

다. 하지만 민간경비의 기능과 역할을 경찰단계로만 국한시키는 것은 문제가 있다. 왜냐하면, 외국에서는 민간경비의 기능과 역할이 경찰 단계를 뛰어넘어 검찰, 법원, 교도소, 보호관찰, 갇생보호 등 형사사법의 모든 단계로 확대되고 있기 때문이다. <표 3>은 형사사법 절차에서 담당할 수 있는 민간경비의 역할을 예시한 것이다.

〈표 3〉 형사사법 절차와 민간경비의 역할



미국의 많은 지역에서는 피의자 조사를 위해 구치소에서 검찰청까지 피의자를 호송하는 업무, 재판을 위해 구치소에서 법원까지 피고인을 호송하는 업무를 호송경비업체가 담당하고 있다. 기계경비의 노하우를 활용하여 경비업체가 민영교도소를 운영하고 있으며, 보호관찰 대상자를 관찰·감시하기도 한다. 예컨대 미국의 Wackenhut사는 1984년 교도소와 구치소의 설계·운영을 시작했으며, <표 4>에서 보는 것처럼 이웃 일본에서는 미네(美祿)센터와 기쓰레가와(喜連川)사회복지센터를 SECOM 그룹이 주도하고 있고, 하리마(播磨)센터와 시마네 아사히(島根あさひ) 센터는 ALSOK 그룹이 주도하여 경비업체가 민영교도소 사업에 적극 참여하고 있다(島根縣立大學 PFI研究會, 2009 등). 일본의 양대 경비업체가 모두 민영교도소 사업에 뛰어들고 있는 것이다.

〈표 4〉 일본 민영교도소의 주요사업자와 계약금

구 분	사 업 자(SPC)	계약금	민간 직원
美祿센터	美祿세콤 그룹	522억	278명
播磨센터	播磨大林·ALSOK 그룹	247억	131명
喜連川센터	喜連川세콤그룹	387억	260명
島根아사히센터	島根아사히大林組·ALSOK	921억	309명

주) 吉井英勝, 特区においてPFI手法で運営されている刑務所の契約と雇用, 2009년 4월 1일 중의원 내각위원회 질의자료, <http://www.441-h.com/kokkai/090401.pdf> 참조.

이처럼 형사사법 절차에서 민간경비를 활용할 수 있는 업무는 많다. 이런 업무를

모두 경비업법에 규정하는 것은 법체계상 어렵고 또 비현실적이지만, 관계 법령에 민간에 위탁할 수 있는 근거규정만 추가하면 용이하게 현실화할 수 있다.

4) 정부·지자체 공공업무의 민영화

민간경비의 기능은 형사사범 영역에만 국한되지 않는다. 정부나 자치단체의 공공 업무에도 민간경비가 담당할 수 있는 영역이 대단히 많다. 국토해양부가 관할하는 공동주택 관리(경비)업무는 경비업체가 담당한지 오래이며, 교육부(교육청)가 관할하고 있는 학교에도 2011년 3월부터 학교보안관이 활동하고 있다.²⁾ <표 5>는 정부 및 지자체의 공공업무 중 민간경비가 담당 가능한 영역이다.

<표 5> 정부 공공업무와 민간경비

부 처	민영화 혹은 민간위탁 가능 영역	
행정안전부	■ 재해 예방 및 발생 시의 조치	■ 민간 소방
법 무 부	■ 출입국 관리업무	■ 불법 짝퉁 물건의 유입과 단속
국 방 부	■ 해안·육상 침투 감시	■ 군시설 및 군비행장의 침투 감시
국토해양부	■ 건축물·교량의 사고 예방과 안전 진단	
보건복지부	■ 고령자의 안전 확보 및 대응	
환 경 부	■ 불법폐수·매연 배출 감시	■ 수질오염 방지
	■ 불법 쓰레기·폐기물 투기 감시	
문화관광부	■ 문화재 훼손·도난 감시	

주) 정부 부처의 업무 중에 민간경비가 가능한 영역을 필자가 예시한 것임.

Ⅲ. 경비업 허가기준의 재편

1. 허가기준의 변천과 문제점

1976년 경비업법 제정 당시에는 경비업의 허가기준이 따로 규정되어 있지 않았다. 허가기준에 대해 규정한 것은 1995년 12월 30일 개정법이 최초이며, 그 구체적인 기준은 1996년 7월 1일 시행령에 규정되었다.

2) 서울에서는 2011년 3월부터 초등학교에 학교보안관 1094명을 각 학교별로 2명씩 배치하였다. 서울시는 학교보안사업의 질을 극대화하기 위해 학교보안관들을 체계적으로 교육하고 관리할 운영체제를 4개 권역별로 각 1개소씩 선정했다.

그리고 1999년 9월 9일 「시행령」 일부개정에서 “경비업자가 기계경비시설을 갖추어 경비업무를 행하고자 하는 경우에는 <별표2>의 규정에 의한 경비인력 및 장비 등을 추가로 갖추어야 한다”고 하여 기계경비업무의 허가기준이 추가되고, 호송경비업무의 허가기준에 호송용 차량이 추가되었다. 또한 2001년 7월 7일 개정에서는 기계경비가 시설경비에서 분리됨에 따라 기계경비업무의 허가기준이 별도로 규정되었으며, 특수경비업무의 신설에 따라 특수경비업무의 허가기준이 마련된다. 그리고 교육시설의 기준을 ‘○○명 이상으로 하지 않고, 기준 경비인력 수 이상으로 일괄하여 규정한다.

또한 2011년 7월 7일의 개정에서는 자본금의 기준을 하향 조정하였다. 1억 원 이상인 시설경비, 호송경비, 신변보호, 기계경비의 자본금을 5천만 원 이상으로 낮추고, 5억 원 이상인 특수경비의 자본금을 3억 원으로 낮춘 것이다. 자본금을 하향조정할 명목은 창업 활성화와 일자리 창출 정책의 일환이라고 설명하고 있지만, 현재 경비업계에서 창업 활성화가 과연 필요한지는 의문이다.

과거에는 경비업체 수의 증가를 경비업계의 발전으로 간주하였다. 경찰청 통계에 의하면, 2010년 12월말 현재 국내의 경비업체는 3,473개로서 포화상태에 있는 것으로 나타났다. 이는 인구와 국토, 산업에서 우리를 훨씬 능가하는 미국·일본의 업체 수와 비교해도 쉽게 알 수 있다. 「경비업법」 제7조 제3항은 “경비업자는 불공정한 계약으로 경비원의 권익을 침해하거나 경비업의 건전한 육성과 발전을 해치는 행위를 하여서는 아니 된다”고 규정하고 있다. 그런데 경비업체의 과잉이 바로 덤핑계약(불공정계약)을 초래하고 결국 경비원의 임금 저하를 낳는 요인으로 작용하고 있는 것이다.

2. 허가기준의 개선방안

경비업계의 적정운용과 발전을 위해서는 허가기준을 오히려 강화시켜야 한다. <표 6>은 자본금과 경비인력을 중심으로 작성한 허가기준 시안이다.

〈표 6〉 허가기준 시안

업무별	자본금		경비인력	
	현행	신규	현행	신규
시설경비	5천만원 이상	2억원 이상	20명 이상	50명 이상
호송경비			무술유단자 5명 이상	무술유단자 10명 이상
신변보호				
기계경비	5천만원 이상	3억원 이상	전자·통신 분야 기술자격증 소지자 5명을 포함한 10명 이상	전자·통신 분야 기술자격증 소지자 10명을 포함한 30명 이상
특수경비	3억원 이상	3억원 이상		특수경비원 30명 이상

주) 현행 「경비업법 시행령」(별표 1) 경비업의 시설 등의 기준과 필자의 의견을 대조하였음.

사실 자본금의 액수는 허가 심사에서 엄격한 체크 요소가 아니며, 자본금이 문제가 되는 상황은 대체로 입찰과정이다. 하지만 그렇다고 해도 5천만 원과 3억 원이라는 현행 허가기준은 대단히 낮은 금액이다. 특히 기계경비업체의 자본금이 5천만 원인 것은 인프라 구축과 시설투자가 요구되는 기계경비업의 특징을 고려할 때 이해할 수 없다. 따라서 적어도 시설경비와 호송경비, 신변보호의 자본금은 2억 원으로 상향하며, 기계경비와 특수경비의 자본금은 3억 원으로 상향하는 것이 바람직하다고 판단된다.

다음으로 인력 기준에 대해서도 재고할 필요가 있다. 현행 기준은 경비업체의 대부분이 영세하던 시절의 상황을 반영한 것으로, 현재의 시각으로 보면 그 기준은 너무 느슨하다. 따라서 인력 기준을 상향 조정해야 한다. 시설경비 50명, 호송경비 10명, 신변보호 10명, 기계경비 30명(전자통신 기술자격자 10명 포함), 특수경비 30명으로 상향시키는 것이 바람직하다고 판단된다. 그리하여 기존 업체에 대해서는 3년간 유예하고, 신규 허가업체에 대해서는 개정안을 즉시 적용하는 방법의 경과규정을 두는 것이다.

IV. 경비원 교육체제의 개선

1. 일반경비원 교육의 변천

1976년 경비업법 제정 당시에는 경비업법에 경비원 교육에 관한 근거조항을 두지

않고 시행령에 규정하였다(제14조). 법적 근거도 없이 시행령에 규정한 것이다.

경비업법 제정 당시의 신입교육은 경비협회가 맡도록 되어 있었으며, 필요한 경우 경찰교육기관에 위탁할 수 있었다. 교육체계는 신입교육과 보수교육으로 이원화되어 있었으며, 신입교육은 무려 68시간(10일간)에 달하였다(<표 7> 참조). 신입교육이 이렇게 긴 것은 새마을교육과 민방위훈련 등 당시의 시대상황을 반영한 과목이 포함되었고 과목 당 교육시간도 길었기 때문이다.

이런 교육시스템은 1991년 2월 26일 개정에서도 유지된다. 전체 시간은 68시간으로 동일하되 헌법 및 형사법을 10시간에서 8시간으로 줄이고 예비시간을 8시간에서 6시간으로 줄인 대신에 소방과목을 4시간에서 8시간으로 늘렸다(<표 7> 참조).

<표 7> 경비원 신입교육 (77.11.21~96.7.14)

적용 기간		(77.11.21~91.2.25)	(91.2.26~96.7.14)
구분	과목	시간	
정신교육	훈화	2	2
	새마을교육	4	4
학술	용역경비법 관계법	5	5
	청원경찰법 관계법	2	2
	헌법 및 형사법	10	8
실무	시설방호	5	5
	대공이론	5	5
	불심검문요령	2	2
	민방위총론	2	2
	민방공	2	2
	화생방	2	2
	소 방	4	8
술과	기본훈련	5	5
	봉 술	3	3
	체포술 및 호신술	3	3
예비	입교 졸업 및 평가	4	4
	예 비	8	6
계		68	68

주) 1977. 11. 21부터 1991. 2. 25까지의 교육체계와 1991. 2. 26부터 1996. 7. 14까지의 교육체계를 편집한 것임.

그런데 1995년 12월 30일의 법 개정을 계기로 경비원의 교육체계가 변화한다. 경비지도사 제도의 도입에 따라 '신임교육·보수교육'의 체제에서 '신임교육·직무교육' 체제로 바뀐다. 신임교육 내용을 반복 습득하는 보수교육이 아니라, 근무현장과 담당업무에 필요한 직무교육으로 바꾼 것이다. 경비지도사 제도가 도입된 것도 바로 직무교육 때문이다.

또한 신임경비원의 교육과목과 교육시간도 대폭 줄었다. 새마을교육과 민방위 교육을 삭제하고 교육시간도 68시간(10일)에서 15시간(2일)으로 줄어든다(<표 8> 참조). 하지만, 교육시간의 단축은 결코 교육의 경시를 의미하지 않는다. 왜냐하면, 과거 68시간을 규정해 놓고도 실제로 68시간을 교육하는 경우란 전혀 없었기 때문이다. 다시 말해서, 교육시간이 68시간에서 15시간으로 단축된 것이 아니라 15시간의 교육시간을 새롭게 규정했다고 표현하는 것이 옳다.

한편, 2001년 4월 전부개정으로 특수경비원 제도가 도입되면서 경비원 교육체계가 일반경비원과 특수경비원으로 이원화된다. 일반경비원 신임교육의 과목과 시간은 동일하지만, 헌법과 형사법을 2시간에 교육시킨다는 것은 사실상 불가능한 점을 감안하여 경비업무와 연관이 있는 헌법의 인권 관련규정, 형법의 경비관련 범죄, 그리고 형사소송법의 현행법 체포에 관한 규정만 교육하게 하였다. 그리고 현장에서 청원경찰과 합동 근무를 설 경우를 감안하여 경비업법을 교육할 때 청원경찰법도 가르치게 하였다(<표 8> 참조).

〈표 8〉 경비원 신임교육(96.7.15~06.2.4)

적용기간	(96.7.15~01.7.8)		(01.7.9~06.2.4)	
구분	과목	시간	과목	시간
학술	용역경비업 관계법	2	경비업법(청원경찰법 포함)	2
	헌법 및 형사법	2	헌법 및 형사법(인권, 경비관련범죄 및 현행법체포에 관한 규정 포함)	2
실무	시설보호	2	시설보호	2
	불심검문요령	2	불심검문요령	2
	소 방	2	소방	2
술과	기본훈련 및 호신술	2	기본훈련 및 호신술	2
기타	입교·졸업·평가 기타	3	입교식·평가·수료식 등	3
	계	15	계	15

주) 1996. 7. 15부터 2001. 7. 8까지의 교육체계와 2001. 7. 9부터 2006. 2. 4까지의 교육체계를 편집한 것임.

그런데 단축 경향을 보이던 일반경비원 신입교육의 과목과 시간이 2006년 2월 2일 「경비업법 시행규칙」 개정을 계기로 증가로 전환된다(<표 9> 참조).

〈표 9〉 일반경비원 신입교육(06.2.5~11.4.26)

구분	과목	시간
이론	경비업법·경찰관직무집행법 및 청원경찰법	4
	범죄예방론(신고 및 순찰요령 포함)	3
실무	테러 대응요령	3
	화재대처법	2
	응급처치법	3
	분사기 사용법	2
	예절 및 인권교육	2
	체포·호신술	3
	질문·검색요령(관찰·기록기법 포함)	3
	입교식·평가·수료식	3
계		28

주) 「경비업법 시행규칙」(2006. 2. 2 개정) <별표 2> 일반경비원 신입교육의 과목 및 시간

법제처 홈페이지의 경비업법 개정이유에 의하면, “경비원 교육과정에 테러 대응요령·응급처치법 및 범죄예방론 등의 과목을 신설하여 새로운 경비수요에 대처할 수 있도록 하는 한편, 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하려는 것”이라고 되어 있다. 하지만, 이것은 논리적인 순서가 잘못된 것으로, 이유가 될 수 없다. 새로운 경비수요에 대처하기 위해 과목을 신설하는 것은 일리가 있지만, 과목을 신설하여 새로운 경비수요에 대처한다는 것은 말이 되지 않기 때문이다. 경비원은 담당하는 경비업무를 수행하기 위해 교육을 받는 것이지 새로운 경비수요에 대처하기 위해 교육을 받는 것은 아니다. 또한 화재대처법과 분사기사용법을 분리시킨 것도 이해할 수 없는 개편이다.

그리고 급기야 2011년 1월 26일에는 “일반경비원 신입교육의 내실을 도모하기 위하여 일부 교육과목 및 시간을 조정”한다는 이유로, 또다시 신입교육의 과목이 바뀐다(<표 10> 참조).

〈표 10〉 현행 일반경비원 신입교육(11.4.27~현재)

구분	과목	시간
이론	경비업법	3
	범죄예방론(신고 및 순찰요령 포함)	2
실무	시설경비실무(신고 및 순찰요령, 관찰·기록기법 포함)	2
	호송경비실무	2
	신변보호실무	2
	기계경비실무	2
	사고예방대책(테러 대응요령, 화재대처법 및 응급처치법 포함)	3
	체포·호신술(질문·검색요령 포함)	3
	장비사용법	2
	직업윤리 및 서비스(예절 및 인권교육 포함)	4
기타	입교식, 평가 및 수수료	3
계		28

주) 현행 「경비업법 시행규칙」 〈별표 2〉 일반경비원 신입교육의 과목 및 시간

2. 일반경비원 신입교육의 문제점과 개선방안

현행 일반경비원 신입교육 체계에 대해서는 다음과 같은 문제점을 지적할 수 있다.

첫째로, 시설경비·호송경비·신변보호·기계경비 등 모든 경비업무의 실무를 각 2시간씩 교육하도록 하고 있는 점이다. 시설경비원이 현장에서 흔히 활용하는 기계 경비 시스템을 교육받는 것은 의미가 있을 것이다. 하지만, 자신의 경비업무와는 무관한 호송경비나 신변보호업무까지 교육받을 이유가 있는지는 의문이다. 배워두면 좋다고 할는지 모르지만, 경비업법은 배우면 좋을 권장사항을 규정해서는 안 되며, 배워야 할 의무사항을 규정하여야 한다.

둘째로, 범죄예방론과 시설경비실무의 내용이 중복되고 있는 점이다. 범죄예방론에 ‘신고 및 순찰요령’을 포함시켜 놓고, 시설경비실무에도 ‘신고 및 순찰요령’을 포함하고 있다. 전자는 이론이고 후자는 실무라고 변호할지 모르나, 이론과 실무를 구분한다면 다른 과목은 왜 구분하지 않는지에 대해서도 답하여야 한다.

셋째로, 테러대응·화재대처·응급처치를 사고예방대책이라는 과목으로 묶은 점이다. 테러와 화재, 응급환자는 교육목표가 전혀 다른 내용이다. 그럼에도 불구하고 ‘사고’라는 하나의 카테고리 묶은 것은 문제이며, 더욱이 3시간을 배정한 것도 형

식적인 교육을 조장하는 처사이다.

넷째로, 장비사용법 과목에도 문제가 있다. 여기에서 말하는 장비가 분사기인지 소화기인지는 알 수가 없다. 다른 과목에는 ‘○○을 포함한다’며 내용을 예시하면서도, 장비사용법에는 그런 언급이 없다.

이러한 문제점을 개선하여 필자가 제안하는 경비원 신입교육 개선안이 <표 11>이다.

<표 11> 일반경비원 신입교육의 개선방안

구분	과목	현행	시안
이론	경비업법	3	3
	범죄예방론(신고 및 순찰요령 포함)	2	2
실무	시설경비실무	2	2*
	호송경비실무	2	
	신변보호실무	2	
	기계경비실무	2	
	화재 대처 및 응급처치	3	3
	체포·호신술(질문·검색요령 포함)	3	3
	장비사용법	2	2
	직업윤리 및 서비스	4	3
기타	입교식, 평가 및 수료식	3	3
계		28	21

주) 1. 현행 『경비업법 시행규칙』 일반경비원 신입교육 체계와 필자의 시안을 비교함.
2. 시설경비, 호송경비, 신변보호, 기계경비 업무는 교육대상자의 담당업무만 교육함.

3. 특수경비원 신입교육의 문제점과 개선방안

특수경비원 신입교육도 문제가 있다. 현재 특수경비원의 교육시간은 88시간으로 되어 있다(<표 12> 참조). 이렇게 교육시간이 긴 것은 특수경비원의 무기휴대에 대한 국회의 우려가 큰 결과, 이를 불식시키기 위한 목적에서이다. 하지만 특수경비원 제도도 정착되었고 무기휴대의 부작용도 거의 해소된 상황에 이른 현재, 신입교육의 시스템을 변화시킬 필요가 있다.

〈표 12〉 현행 특수경비원 신입교육

구분	과목	시간
이론	경비업법·경찰관직무집행법 및 청원경찰법	8
	헌법 및 형사법(인권, 경비관련 범죄, 현행법체포 규정 포함)	4
	범죄예방론(신고요령 포함)	3
실무교육	정신교육	2
	테러 대응요령	4
	폭발물 처리요령	6
	화재대처법	3
	응급처치법	3
	분사기 사용법	3
	출입통제 요령	3
	예절교육	2
	기계경비 실무	3
	정보보호 및 보안업무	6
	시설경비요령(야간경비요령 포함)	4
	민방공(화생방 관련사항 포함)	6
	총기조작	3
	총검술	5
	사격	8
체포·호신술	5	
관찰·기록기법	3	
기타	입교식·평가·수료식	4
계		88

주) 1. 현행 「경비업법 시행규칙」 일반경비원 신입교육 체계와 필자의 시안을 비교함.
 2. 시설경비, 호송경비, 신변보호, 기계경비 업무는 교육대상자의 담당업무만 교육함.

현행 특수경비원 신입교육의 문제점은 다음과 같이 요약할 수 있다. 첫째로, 경비 대상시설의 특성을 무시하고 공통된 과목과 시간을 이수하도록 한 점이다. 둘째로, 과목당 교육시간이 필요 이상으로 길다는 점이다.

이를 개선하기 위해서는 첫째로, 과목당 시간을 합리적으로 축소하여야 한다. 경비지도사 합격자의 교육시간이 44시간인데, 경비지도사로부터 지도·감독·교육을 받는 특수경비원이 88시간을 교육받는다 것은 불합리한 구조이다. 둘째로, 경비대상시설에 따라 교육시스템을 달리할 필요가 있다. 모든 특수경비원이 공통적으로 수

강할 ‘기본교육’과 경비대상시설·업무의 특수성을 감안하여 수강할 ‘직무특화교육’으로 이원화하는 방안을 고려할 필요가 있다. <표 13>은 공항 근무 특수경비원을 기본모델로 하여 필자가 작성한 특수경비원 교육체계이다. 기본교육 50시간과 직무특화교육 16시간, 실습평가 4시간 등 총 70시간으로 구성된다.

〈표 13〉 공항 특수경비원 신입교육 시안

대분류	중분류	소분류	내 용	시간	
기본 교육 (50)	직업윤리	경비원과 직업윤리	조직과 인간관계, 경비윤리	2	
	특수경비 관 계 법	경비업법	특수경비업 및 특수경비원 관련조문	4	
		헌법 및 형사법	인권, 관련범죄, 현행법체포	2	
		청원경찰법	특수경비원과 청원경찰과의 관계, 지휘감독권	2	
		경찰관직무집행법	불심검문 및 총기사용의 한계	2	
	서비스	친절 서비스	예절, 접객 및 안내 요령	8	
		호신술 및 안전장구	호신술(체포술)	호신술 및 체포술의 기초	4
			경봉술	경봉 사용법	2
	분사기 사용법		가스총의 제원 및 실사훈련	2	
	소방안전	소방안전	화재시 대피요령, 소화기 취급 및 사용	2	
		응급구조	인공호흡, 응급구조	2	
		민방위	민방공, 화생방, 대피훈련	2	
	대공이론 정보보안	문서작성 및 보고	일자보고서 작성법, 보고체계와 요령	2	
		정보보안	정보수집 및 보고, 서류보관, 비밀취급	2	
		대공이론	북한의 대남전략과 사례	2	
		테러리즘과 대응	공항관련 테러비행기납치 사례, 대응방법	2	
	총기교육	기본교육 및 실사	권총·소총의 제원, 조준방법, 실사	8	
	기초회화	기초외국어 교육	영어, 일본어, 중국어 기초회화		
	직무 특화 교육 (16)	공항이해	공항의 이해	인천국제공항 구조, 각종 보안센터, 현장견학	2
			공항업무의 이해	출입국관리, 세관업무의 이해	2
통합경비 운용실습		순찰경계	순찰 및 경계요령, 초소근무, 근무교대	2	
		출입관리	주차관리, 교통유도, 혼잡경비, 안내	2	
		Local System개론	센서·CCTV의 작동원리와 조작	2	
검문		불심검문	불심검문의 요령, 법적 한계	2	
	수하물검색	수하물의 검색법, 탐색경·X-ray검색기작동	4		
실습 평가 (4)	입교수료	입교 및 수료	입교식 및 수료식, 성적 우수자 표창	2	
	평가	평가	필기고사	2	
계				70	

셋째로, 모두에게 실시하는 총기교육은 총기를 소지하고 근무하는 특수경비원 등으로 국한하고, 예컨대 검색 업무를 하는 특수경비원에게는 총기 교육을 시킬 필요가 없다. 총기를 소지하고 근무하는 특수경비원에게는 전문화되고 선진화된 대테러기법과 과학 장비의 운용이 필요하겠지만(이윤근, 1998: 110), 외국인을 접객할 경우가 많은 검색업무자에게는 외국어 교육을 강화시키는 것이 바람직하다(박병식, 2000 참조).

4. 경비원 직무교육의 문제점과 개선

2011년 1월 26일 「경비업법 시행규칙」 개정은 “일반경비원에 대한 직무교육의 과목은 일반경비원의 직무수행에 필요한 이론·실무과목, 그 밖에 정신교양 등으로 한다”(동규칙 제13조 제4항), “특수경비원에 대한 직무교육의 과목은 특수경비원의 직무수행에 필요한 이론·실무과목, 그 밖에 정신교양 등으로 한다”(동규칙 제16조 제3항)고 하여, 경비원 직무교육의 내용을 경비원의 직무수행에 필요한 이론·실무과목, 정신교양으로 명시하고 있다.

그러나 이 개정은 직무교육에 대한 오해를 불러일으킬 소지가 있다는 점에서 문제가 있다. 즉, 직무교육이란 경비원이 근무하는 현장과 담당하는 업무에 따른 실무에 대한 교육을 내용으로 하며, 이점에서 경비업법 제정 당시의 ‘보수교육’과 다르다. 즉, 직무교육은 경비원에 대한 현장별·업무별 ‘맞춤교육’인 것이다. 이점은 1995년 경비지도사 제도의 도입과 함께 보수교육에서 직무교육으로 바뀐 데에서도 여실히 나타난다(박병식, 경비업법, 1998 참조).

그런데 직무교육의 내용을 경비업법 시행규칙처럼 ‘과목’으로 규정하게 되면, 직무와 관련된 이론과목과 실무과목을 재교육하는 보수교육으로 받아들일 우려가 있다. 실제로 일부 경찰서에서는 직무교육을 보수교육으로 간주하여 집체교육 장면을 촬영한 사진을 요구하는 사례도 있다. 직무교육이란 집체교육이 아니라 근무현장과 업무에 맞는 교육을 시키는 맞춤형 교육이다. 직무교육을 집체교육으로 받아들이는 것은 경비지도사 제도의 도입취지를 유명무실하게 만들며 경비지도사 제도의 무용화로 이어진다.

V. 경비지도사 시험제도의 문제점과 개선방안

1. 경비지도사 시험제도의 개선

1995년 12월 30일 경비업법의 개정으로 도입된 경비지도사 제도도 15년이 지났다. 상당부분 정착되고는 있지만, 아직도 시험과 운용에서 몇 가지 문제점을 드러내고 있다.

먼저, 시험과 관련해서는 다음과 같은 문제점을 지적할 수 있다.

첫째로, 경비업계 종사자의 합격자 비율이 너무 낮다는 점이다. 2008년도 경찰백서에 의하면 합격자 780명 중 경비업계 종사자는 153명으로 20.1%에 그친 반면에, 전·현직 경찰관 102명(13.5%), 군인 110명(14.5%), 학생 88명(11.6%), 기타 307명(40.3%)으로 경비업에 종사하지 않는 자가 훨씬 많이 합격하고 있다. 경찰과 군인, 대학생이 민간경비를 이해를 하고 실무에서 민간경비와 협력하는 것은 바람직한 일이지만, 실제로 경비원을 지도·감독·교육할 업계 관계자들의 자격취득 기회가 박탈당하는 것은 문제이다. 합격자의 일정비율을 경비업계 근무자에게 할당하는 쿼터제의 도입을 검토할 필요가 있다.

둘째로, 경비지도사의 재교육이나 연수 시스템이 없다는 점이다. 경비지도사 자격은 한 번 취득하면 그것으로 끝이다. 경비산업이 끊임없이 변화·발전하고 교육의 요체인 경비업법 또한 끊임없이 개정되고 있는 실정에서, 과거에 취득한 자격증을 갖고 경비원에게 실질적인 지도·감독·교육을 하라는 것은 문제이다. 경비지도사 자격증 취득자에게 정기 연수를 실시하거나, 경비업계에 진출할 경우 의무적으로 연수를 받게 하는 제도를 검토할 필요가 있다.

셋째로, 경비지도사 시험과목의 문제점이다. 현재 경비지도사 시험과목은 1차 시험으로 법학개론과 민간경비론, 2차 시험으로 경비업법 및 선택과목 1과목으로 되어 있다. 그런데 법학개론은 업계 종사자에게 실질적인 도움이 되지 않은 데다, 범위가 너무 넓어 수험생에게 불필요한 부담만 가중시킨다는 평가를 받고 있다. 법학개론에도 헌법의 기본권, 형법의 경비관련 범죄와 위법성조각사유, 형사소송법의 현행범 체포, 민법의 손해배상 등 경비업과 밀접한 연관성이 있는 부분도 있다. 이밖에도 넓게 경찰관직무집행법과 소방법은 경비실무와 대단히 밀접한 관련이 있다.³⁾ 하지만, 현재 출제되는 법학개론 문제는 경비실무와는 무관한 내용이 너무 많다. 따라서

법학개론 과목을 과감하게 시험과목에서 제외하거나, 출제 범위를 경비업무 관련 분야로 국한시키는 방안을 검토할 필요가 있다.

넷째로, 2차 시험의 선택과목 간의 편차치 문제이다. 현재 일반경비지도사는 경호학, 소방학, 범죄학 중에서 택1하고, 기계경비지도사는 기계경비개론과 기계경비기획및설계 중 택1하도록 되어 있다. 그런데 일반경비지도사의 경우에는 경호학을 대부분 선택하고 소방학과 범죄학은 기피하는 경향을 보이는데, 과목에 따라 난이도가 다를 경우 시험을 그르치는 경우가 많다. 따라서 선택과목 간의 난이도를 고려하여 편차치를 조정할 필요가 있다. 기계경비지도사의 경우에도 두 과목 간에 내용 차이가 거의 없으므로 통합할 필요가 있다.

2. 경비지도사 선임제도의 확립

한편, 경비지도사의 선임에 관한 운용도 문제가 많다. 현재 일부 경비업체들은 경비지도사를 자사 직원으로 채용하지 않고 외부 자격증 소지자를 선임하는 편법을 구사하고 있다. 그 결과, 경비지도사 자격증을 소지한 甲이 A, B, C 업체의 경비지도사를 겸임하는 케이스가 암묵리에 벌어지고 있다.

문제는 이를 지도감독청인 경찰청이 방임하고 있다는 사실이다. 사이버 경찰청 홈페이지의 자유게시판에는 비상근 경비지도사의 채용 여부에 대한 문의에 대해 담당자가 “경비업자는 경비지도사 선임 배치 기준에 따라 반드시 경비지도사를 선임 배치하여야 합니다. 현행 법령상 경비지도사는 2개 이상의 경비업체에 동시선임을 제한하는 규정이 없습니다.”라는 유권해석을 내리고 있다. 그러나 이 해석은 경비지도사 제도의 입법자의사와 상치된다.

경비업법은 경비원 200명당 한 명의 경비지도사를 배치하게 하는 등 엄격한 배치 기준을 정하고 있다. 이는 한 명의 경비지도사가 담당 가능한 지도·감독·교육의 인원을 고려한 것이다. 경비원이 200명을 넘어설 경우에 추가 100명 당 1명의 경비지도사를 추가 선임하게 한 것도 그 이유이다. 그런데 만일 한 명의 경비지도사가 여러 업체의 경비지도사를 겸임할 수 있게 된다면, 이론적으로 그 경비지도사는 수십 개

3) 박병식은 「경비법학개론」(1998)의 내용을 헌법(기본권), 행정법(경찰행정법), 경찰관직무집행법(불심검문 및 무기사용 등), 총포·도검·화약류등단속법, 소방법, 민법(경비업무와 손해배상), 유실물법, 형법(경비관련범죄, 위법성조각사유), 형사소송법(현행범인 체포), 범죄피해자구조법과 의사상자보호법, 노동법(근로기준법, 산업재해보상보험법, 직업안정법)으로 구성하였다.

업체의 경비지도사를 담당하는 것도 가능하게 된다. 왜냐하면, 특정 경비지도사가 어느 업체에서 몇 명의 경비원을 지도·감독·교육하는지에 대해서는 감독할 방법이 없기 때문이다.

비상근 경비지도사의 채용은 결국 경비지도사 제도의 붕괴로 이어진다. 경비지도사 제도는 경비업계에 국가자격을 도입하여 민간경비에 대한 국민의 인식을 제고시키고 신뢰성을 쌓는 효과를 거두기 위해 도입되었다. 경비업계의 효과적인 지도·감독을 통해 경비업계를 건전 육성해야 할 지도감독청이 경비지도사 제도의 편법 운용을 방임하는 것은 비난받아 마땅한 일이라고 판단된다.

Ⅵ. 결 어

1999년 3월 용역경비업법에서 경비업법으로 법명이 바뀌었다. 용역경비협회가 경비협회로, 용역경비업체는 경비업체로, 용역경비원은 경비원으로 명칭도 바뀌었다. 단어가 주는 나쁜 이미지를 불식하기 위해 ‘용역’을 제거한 것이다. 하지만, 용역은 유명처럼 업계를 맴돌고 있다. 2011년 7월 28일 민주당 정동영 의원은 경비업법 개정안을 제출하면서 개정이유를 “사인인 경비업자나 경비원이 현행법을 무시하고 근로자에 대해 물리력을 행사하여 생명·신체에 위해를 가하므로 이에 대한 사전적, 사후적 통제가 필요”하다고 하였다. 국민의 생명·신체·재산을 보호하는 안전의 파수꾼이 생명·신체의 위해자로 인식되고 있는 것이다. ‘용역’이라는 용어를 경비업법에서 삭제한 취지를 감안하여, 적어도 업계에서만큼은 용역이라는 단어를 사용하지 않도록 캠페인을 전개할 필요가 있다.

경비업법에는 시대의 흐름과 역행되고 업계에 도움이 되지 않는 용어가 잔존하고 있으며, 그 한 예가 ‘경비업자’이다. 대부분의 타 법률이 ‘사업자’라는 용어를 사용하고 있는 데 반해서, 경비업법만은 유독 ‘업자’로 되어 있다. 또한 ‘경비원’이라는 용어도 바꿀 필요가 있다. 일반적으로 공동주택 관리인과 자체경비 경비원, 경비업법 상의 경비원이 구분되지 않은 채 모두 경비원이라고 불리고 있다. 경비업법 상의 경비원을 여타 경비원과 구분하기 위해서라도 경비원이라는 용어를 바꿀 필요가 있다. 언어는 사람을 바꾸고 사회를 바꾼다.

참고문헌

1. 국내문헌

- 경찰청 (1999). 인천신공항 제도변경 대책보고.
- 경찰청 (2008). 2008년 경찰백서.
- 국회 행정자치위원회 (2001). 경비업법 개정법률안에 대한 수정안.
- 박병식 (1998). 경비법학개론. 법률출판사.
- 박병식 (1998). 용역경비업법. 법률출판사.
- 박병식 (2000). 국가중요시설 특수경비원 제도의 도입방안 연구. 용인대학교 인문사회논총 제6호, 143-161.
- 서진석 (2003). 민간경비의 개념정의와 새로운 경향에 관한 이론적 고찰. 한국민간경비학회보 제2호, 161-190.
- 이백철, 주희중, 박병식 (1995). 민간방범능력 강화를 위한 사경비제도 발전방안. 치안논총 제11집, 121-272.
- 이상원 (2003). 공경비와 민간경비의 협력방법체제 구축방안. 한국경호경비학회보 제6호, 67-101.
- 이윤근, 최선우, 안창훈 (1998). 국가중요시설경비의 효율화 방안에 관한 연구. 치안연구소 연구보고서 98-08.
- 정동영 의원 등 32인의 경비업법 일부개정법률안, 2011. 7. 8.
- 조현빈 (2010). 민간경비산업에서 민간조사제도의 전망. 대한민간조사연구학회 창립학술 세미나 자료집.
- 경찰청, 경비업 현황, http://www.police.go.kr/infodata/pds_07_totalpds_02_01.jsp#none
- 경찰청, 자유게시판, http://www.police.go.kr/participate/pt_board_view.jsp?idx=163367

2. 외국문헌

- 警視庁 (2011). 取締活動ガイドライン.
- 警察庁 生活安全局 生活安全企画課 (2011). 平成22年における警備業の概況.
- 吉井英勝. 特区においてPFI手法で運営されている刑務所の契約と雇用. 2009年 4月 1日 衆議院内閣委員会質疑資料, <http://www.441-h.com/kokkai/090401.pdf>
- 島根縣立大學PFI研究會 (2009). PFI刑務所の新しい試み. 成文堂.
- 朴秉植 (2002). 韓國における警備業の現状と問題點. セキュリティ タイム 275號. 日本全國警備業協會.
- 全國警備業協會 (2001). 警備業法の解説. 東京法令出版株式会社.
- 全國警備業協會 (2005). 平成16年 改正 警備業法. 全警協 セキュリティ・タイム編集室.

【Abstract】

Problems of Security Act and Solutions

Park, Byung-Sick

Korean security industry has history of more than half a century, and it is growing fast. Private security industry contributes not only to livelihood safety, but also to national security. The area of the industry is being expanded.

Security Act is closely related to the security industry, and has contributed to the growth of private security industry sector. Security Act of Korea, which was established in 1976, was originally made after Japanese Security Act. But nowadays, Korean Security Act is as systematic as the Japanese act. However, for 10 years, Security Act of Korea has been stagnant, not able to reflect security industries' demand.

The writer has contributed to the development of Security Act. In 1995, the writer wrote the basic framework of Security Instructor Qualifications System and drafted Security Act in 2002.

There are currently many problems in existing Security Act, but there are four representative problems. ① No more establishment of new security sector, ② excessively slack qualification criteria, ③ the education system for guards, ④ the security Instructor examination system. This paper derives problems of current Security Act, and suggests solutions for them. Not only the academic world, but all of us should pay attention to the revision of Security Act.

Key Words : Security act, Transportation security, Training system of security guard, Permit system of security service