

2024회계연도 결산 검 토 보 고 서

해 양 경 찰 청 소 관

2025. 8.

농림축산식품해양수산위원회
전 문 위 원 황 충 연

목 차

【 해양경찰청 소관 】

I . 2024년도 세입·세출 결산 총괄	1
1. 2024년도 결산 개요	1
가. 총 괄	1
나. 세입·세출	3
1) 세 입	3
2) 세 출	4
다. 재무회계	5
1) 재정상태	5
2) 재정운영	7
3) 순자산변동	9
II . 회계·기금별 검토의견	11
1. 일반회계	11
가. 개 요	11
1) 세입결산	11
2) 세출결산	13

나. 주요사업별 검토의견	14
1) 연안안전사고예방활동 : 연안안전지킴이 운영 내실화 및 유도선 현대화사업 선정기준·과정 강화 필요	14
(1) 연안안전지킴이 사업의 내실화 및 운영 효율성 제고 필요	15
(2) 유도선 현대화사업의 선정 후 포기 선박 최소화를 위한 선정기준·과정 강화 필요	22
2) 경비대테러역량강화 : 드론 운용체계 정비 및 불법 외국선박 포상금 제도 실효성 제고 필요	29
(1) 드론의 MDA 연계 강화를 위한 운용체계 정비 필요	30
(2) 불법 외국선박 나포 포상금 제도의 성과보상 실효성 제고 필요	39
3) 범죄수사활동 : 마약범죄수사자문위원회 내실화 및 예산 집행 관리 강화 필요	44
4) 항공기정비유지 사업 : 외자성 장비 도입사업의 계약유형 설정, 예산편성 및 집행관리 강화 필요	48
5) 지방관서인건비 : 반복적인 인건비 이·전용 방지를 위한 구조적 편성체계 마련 필요	57
6) (공통) : 사업목적에 부합하는 연구용역 비목 적정 편성·집행 필요	62

I. 2024년도 세입·세출 결산 총괄

1. 2024년도 결산 개요

가. 총괄

- 2024회계연도 해양경찰청 소관 세입예산액은 62억 1,600만원이고, 182억 6,600만원을 징수 결정하여 그 중 157억 4,100만원(86.2%)이 수납되고 600만원을 불납결손처리 하였으며, 25억 1,900만원(13.8%)은 미수납되었음.

【 2024년도 세입 결산 총괄표 】

(단위 : 백만원)

세입예산액 (A)	징수결정액	수납액 (B)	불납 결손액	미수납액	예산대비수납증감 (B-A)
6,216	18,266	15,741	6	2,519	9,525

* 자료 : 해양경찰청

- 세출예산 규모는 1조 8,966억 5,400만원이었으나, 전년도 이월액 195억 5,900만원을 증액한 예산현액은 1조 9,162억 1,300만원이고, 이 중 1조 8,971억 2,200만원(99.0%)이 집행되고, 102억 7,900만원(0.5%)이 다음연도로 이월되었으며, 88억 1,200만원(0.5%)이 불용되었음.

【 2024년도 세출 결산 총괄표 】

(단위 : 백만원)

세출 예산액	예산(지출)결정후 증감액						예산 현액	지출액	다음연도 이월액	불용액
	전년 이월	예비비	이체	전용	이용	추경				
1,896,654	19,559	-	-	3,810	11,890	-	1,916,213	1,897,122	10,279	8,812
				△3,810	△11,890					

* 자료 : 해양경찰청
주) 총계 기준

나. 세입·세출

1) 세입

□ 2024회계연도 해양경찰청 소관 세입예산현액은 62억 1,600만원이고, 182억 6,600만원을 징수 결정하여 그 중 157억 4,100만원(86.2%)이 수납되었고 600만원을 불납결손처리 하였으며, 25억 1,900만원(13.8%)은 미수납되었음.

미수납액 25억 1,900만원은 변상금 22억 1,100만원, 과태료 1억 1,700만원 등임.

【 2024년도 회계별 세입 결산 총괄표 】

(단위 : 백만원)

회 계 명	예산액 (A)	징수결정액 (B)	수납액 (C)	불납 결손액 (D)	미수납액 (B-C-D)	예산대비 수납증감 (C-A)
일반회계	6,216	18,266	15,741	6	2,519	9,525

* 자료 : 해양경찰청

□ 변상금 미수납액 22억 1,100만원 중 세월호 해양오염변상금 14억 8,000만원은 소송 진행 중에 있으며 그 외 소액 체납 변상금 7억 3,100만원은 납기 미도래 및 체납자 재력 부족에 따른 것임.

□ 불납결손액은 600만원은 체납자 사망 등 채권소멸시효 완성으로 회수하지 못하는 비용에 대한 불납결손 결정에 따른 것임.

2) 세 출

□ 해양경찰청 소관 세출예산 규모는 1조 8,966억 5,400만원이었으나, 전년도 이월액 195억 5,900만원을 증액한 예산현액은 1조 9,162억 1,300만원임.

이 중 1조 8,971억 2,200만원(99.0%)이 집행되었고, 102억 7,900만원(0.5%)이 다음연도로 이월되었으며, 88억 1,200만원(0.5%)이 불용되었음.

【 2024년도 회계별 세출 결산 총괄표 】

(단위 : 백만원)

구분	예산액	예산(지출)결정후 증감액						예산 현액	지출액	다음연도 이월액	불용액
		전년 이월	예비비	이체	전용	이용	추경				
일반 회계	1,896,654	19,559	-	-	3,810	11,890	-	1,916,213	1,897,122	10,279	8,812
					△3,810	△11,890					

* 자료 : 해양경찰청

주) 총계 기준

다. 재무회계

1) 재정상태

- 2024회계연도 말 기준 해양경찰청 자산은 전년 대비 2,732억 2,400만원이 증가한 4조 3,864억 2,400만원으로, 이는 일반유형자산이 3,077억 3,200만원이 증가하고 현금 및 현금성 자산, 미수채권 등의 감소에 따른 유동자산 399억 5,700만원 감소한데 기인함.
- 부채는 전년 대비 33억 7,300만원 증가한 242억 7,000만원으로 장기차입부채 22억 9,000만원과 유동성장기차입부채 및 기타유동성 부채 증가에 따른 유동부채 10억 8,400만원의 증가에 주로 기인하고 있음. 자산에서 부채를 차감한 순자산은 전년 대비 2,698억 5,100만원이 증가한 4조 3,621억 5,400만원임.
- 2024회계연도 해양경찰청의 프로그램 순원가는 5,049억 5,300만원으로 전년 대비 365억 2,800만원 증가하였으며, 재정운영결과는 1조 7,939억 1,200만원으로 전년 대비 400억 6,100만원 증가하였음.

【 2024회계연도 해양경찰청 재정상태표 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024(A)	2023(B)	증 감	
			금 액(C=A-B)	비 율(C/B)
자산합계(a)	4,386,424	4,113,200	273,224	6.6
I. 유동자산	23,309	63,266	△39,957	△63.2
II. 투자자산	910	530	380	71.7
III. 일반유형자산	4,267,298	3,959,566	307,732	7.8
IV. 사회기반시설	68,076	63,275	4,801	7.6
V. 무형자산	19,625	20,422	△797	△3.9
VI. 기타비유동자산	7,206	6,139	1,067	17.4
부채합계(b)	24,270	20,897	3,373	16.1
I. 유동부채	8,083	6,999	1,084	15.5
II. 장기차입부채	16,187	13,897	2,290	16.5
III. 장기충당부채	-	-	-	-
IV. 기타비유동부채	-	-	-	-
순자산(a-b)	4,362,154	4,092,303	269,851	6.6

* 자료 : 해양경찰청

2) 재정운영1)

□ 2024회계연도 재정운영결과 재정지출(비용)이 재정수입(수익)을 초과하여 순비용이 1조 7,939억 1,200만원 발생함. 비용은 프로그램 총원가 5,049억 5,300만원, 관리운영비 1조 3,968억 6,200만원, 비배분비용 47억 5,600만원으로 구성되며, 수익은 비배분수익 1,126억 5,900만원으로 구성됨.

□ 재정운영순원가(프로그램순원가 + 관리운영비 + 비배분비용 - 비배분수익)는 전년도 대비 400억 6,100만원(2.3%) 증가한 1조 7,939억 1,200만원이며, 인건비, 복리후생비 경비 증가 등에 따라 관리운영비가 전년도 대비 442억원 5,100만원 증가한 것에 기인함.

1) □ 재정운용표 용어정리

구 분	내 용
I 프로그램순원가	· 주요사업비 지출비용 ※ 자산 구입비용 제외
II 관리운영비	· 인건비, 기본경비 지출비용
III 비배분비용	· 건물, 합정, 항공기 등에 대한 감가상각비
IV 비배분수익	· 비품 등 자산처분수익
V 재정운영순원가	· I 프로그램 순원가 + II 관리운영비 + III 비배분비용 - IV 비배분수익
VI 비교환수익	· 기부금, 무상이전 ※ 직접적인 반대급부 없이 발생하는 수익
VII 재정운영결과	· V. 재정운영순원가 - VI. 비교환수익

□ 총 5개의 프로그램 중 프로그램순원가가 큰 프로그램은 해양경비체계강화 프로그램(3,731억 2,600만원)과 구조안전활동 프로그램(744억 3,500만원), 정비창운영 프로그램(478억 8,300만원) 등 임.

□ 관리운영비는 인건비 9,764억 1,900만원과 경비 4,204억 4,200만원 등으로 구성되어 있고, 비배분비용은 수선유지비 20억 8,700만원과 평가손실 11억 5,800만원 등으로 구성됨.

【 2024회계연도 해양경찰청 재정운영표 】

(단위 : 백만원, %)

구 분	2024회계연도
I. 프로그램순원가	504,953
II. 관리운영비	1,396,862
III. 비배분비용	4,756
IV. 비배분수익	112,659
V. 재정운영순원가 (I + II + III - IV)	1,793,912
VI. 비교환수익 등	-
VII. 재정운영결과(V - VI)	1,793,912

* 자료 : 해양경찰청

3) 순자산변동2)

□ 해양경찰청의 2024회계연도 기초순자산은 4조 923억 300만원이고, 기말순자산은 4조 3,621억 5,400만원으로 기초 대비 2,698억 5,100만원 (6.6%) 증가하였는데, 이는 순자산 가산항목인 조정항목은 기초 대비 336억원 4,200만원 증가하여, 순자산 차감항목인 가산항목을 초과하였기 때문임.

□ 한편, 2024회계연도 재원의 조달 및 이전은 국고수입, 제재금수익, 무상이전수입 등 재원의 조달 2조 1,105억 7,200만원과 국고이전지출 등 재원의 이전 164억 300만원으로 구성되며, 조정항목은 자산재평가 이익 304억 1,200만원, 기타 순자산 등으로 구성됨.

2) □ 순자산변동표 용어정리

구 분	내 용
I 기초순자산	- 재정상태표 상 전년도 말 기준 순자산
II 재정운영결과	- 재정운영표 상 재정운영결과와 같은 금액
III 재원의 조달 및 이전	- 결산 회계연도에 편성된 세출예산
IV 조정항목	- 토지, 건물 등 자산재평가
V 기말순자산	- I. 기초순자산 - II. 재정운영결과 + III. 재원의 조달 및 이전 + IV. 조정항목

【 2024회계연도 해양경찰청 순자산변동표 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024 회계연도(A)	2023 회계연도(B)	전년도 대비 증감	
			A-B	(A-B)/B
I.기초순자산	4,092,303	3,747,097	345,206	9.2
II.재정운영결과	1,793,912	1,753,851	40,061	2.3
III.재원의조달및이전	2,094,169	2,060,527	33,642	1.6
IV.조정항목	△30,406	38,530	△68,936	△178.9
V.기말순자산 (I - II + III + IV)	4,362,154	4,092,303	269,851	6.6

* 자료 : 해양경찰청

Ⅱ. 회계·기금별 검토의견

1. 일반회계

가. 개 요

1) 세입결산

□ 해양경찰청의 2024회계연도 세입예산액은 62억 1,600만원으로, 당초 재산수입 5억 5,400만원, 경상이전수입 34억 2,200만원, 재화 및 용역 판매수입 19억 200만원, 관유물매각대 3억 3,800만원을 세입 예산으로 편성하였으나,

실제 징수결정액은 120억 5,000만원이 증가한 182억 6,600만원으로 이중 위약금 87억 3,300만원, 경상이전수입 변상금 16억 1,000만원, 과태료 3억 3,900만원 등 145억 9,200만원이 증가하고, 재산수입 7억 1,400만원과 재화 및 용역판매수입 22억 7,900만원 증가한 것에 기인함.

□ 징수결정액 중 재산수입 7억 800만원, 경상이전수입 120억 7,400만원, 재화 및 용역판매수입 22억 7,800만원, 관유물매각대 6억 8,000만원 등 157억 4,100만원이 수납되고, 변상금 및 과태료 600만원은 불납결손 처리하였으며 경상이전수입 등 25억 1,900만원은 미수납되었음.

【 2024년도 일반회계 세입 결산 내역 】

(단위 : 백만원)

구 분	예산액 (A)	징 수 결정액	수납액 (B)	불 납 결손액	미수 납액	증감액 (B-A)	B/A (%)
계	6,216	18,266	15,741	6	2,519	9,525	253.2
○ 재산수입	554	714	708	-	6	154	127.8
- 관유물대여료	462	183	183	-	-	△279	39.6
- 기타이자수입및재산수입	92	531	525	-	6	433	570.7
○ 경상이전수입	3,422	14,592	12,074	6	2,513	8,652	352.8
- 벌금·몰수금및과태료	293	519	388	1	131	95	132.4
- 변상금및위약금	2,008	12,560	10,343	5	2,212	8,335	515.1
- 가산금	5	52	5	-	47	-	100.0
- 기타경상이전수입	1,116	1,461	1,338	-	123	222	119.9
○ 재화및용역판매수입	1,902	2,279	2,278	-	-	376	119.8
- 면허료및수수료	504	391	391	-	-	△113	77.6
- 잡수입	1,398	1,888	1,887	-	-	489	135.0
○ 관유물매각대	338	680	680	-	-	342	201.2
- 고정자산매각대	338	680	680	-	-	342	201.2
○ 기타토지 및 무형자산매각대	-	1	1	-	-	1	-
- 토지매각대	-	1	1	-	-	1	-

* 자료 : 해양경찰청

2) 세출결산

□ 당초 예산액은 1조 8,966억 5,400만원이었으나, 전년도 이월액 195억 5,900만원을 증액한 예산현액은 1조 9,162억 1,300만원으로, 이 중 1조 8,971억 2,200만원(99.0%)이 지출되었고, 102억 7,900만원(0.5%)이 다음연도로 이월되었으며, 88억 1,200만원(0.5%)이 불용되었음.

【 2024년도 일반회계 세출결산 내역 】

(단위 : 백만원)

구분(프로그램별)	예산액	예산현액	지출액	이월액	불용액
합 계	1,896,654	1,916,213	1,897,122	10,279	8,812
○ 구조안전활동	74,279	74,275	72,848	127	1,300
○ 해양경비체계강화	555,031	562,482	552,319	7,606	2,557
○ 정비창운영	55,420	55,992	55,601	241	150
○ 해양오염관리	15,872	20,599	20,502	62	35
○ 해양경찰행정지원	1,196,052	1,202,865	1,195,852	2,243	4,770

* 자료 : 해양경찰청

□ 예산현액 중 구조안전활동에 728억 4,800만원, 해양경비체계강화에 5,523억 1,900만원, 정비창운영에 556억 100만원, 해양오염관리에 205억 200만원, 해양경찰행정지원에 1조 1,958억 5,200만원 등이 지출되었음.

□ 다음연도 이월액은 계약기간 미도래 및 납품지연 등으로 102억 7,900만원이 발생되었고, 불용액은 각 비목별 집행잔액 및 낙찰차액 등으로 88억 1,200만원이 발생되었음.

나. 주요사업별 검토의견

1) 연안안전사고예방활동 : 연안안전지킴이 운영 내실화 및 유도선 현대화사업 선정기준·과정 강화 필요

- 연안안전지킴이 사업은 짧은 활동 시간, 적은 배치장소, 한정된 장비 등의 제약으로 형식적으로 운영될 우려가 있으므로 근무시간과 배치장소를 확대하는 등 사업의 내실화를 기할 필요가 있음.
- 유도선현대화사업 대상으로 선정된 후 대출실행이 불가하여 지원을 받을 수 없는 선박이 반복적으로 발생하고 있으므로, 실질적 금융조달 가능성을 반영한 선정기준·과정 개선이 필요함.

가) 사업 및 결산 개요

□ 연안사고예방활동은 연안사고 위험지역 중심의 순찰 강화, 안전장비 확충, 체험형 안전교육 및 대국민 홍보활동 등을 통해 연안안전문화 확산을 도모하는 사업으로, 2024년도 예산현액 61억 2,200만원 중 59억 1,500만원이 집행(집행률 97.2%)되고, 2억 700만원이 불용되었음.³⁾

【 2024년도 연안안전사고예방활동 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 예산액
	계 획 액		전 년 도 이 월 액	이·전용 등	예 산 현 액	집 행 액	차 년 도 이 월 액	불 용 액	
	당 초	수 정							
연안안전사고 예방활동	6,118	6,118	4	-	6,122	5,915	-	207	7,366
- 연안안전지킴이운영	720	720	-	-	720	715	-	5	731
- 유도선 현대화	648	648	-	-	648	468	-	180	664

3) 회계(기금)-세부사업 : 일반회계-연안안전사고예방활동(3001-300)

나) 검토의견

(1) 연안안전지킴이 사업의 내실화 및 운영 효율성 제고 필요

□ 연안안전지킴이 운영사업은 효과적인 연안 안전관리 체계 구축과 민·관 거버넌스를 통한 지역 안전망을 강화하기 위해, 지역 사정에 정통한 주민을 연안안전지킴이로 구성·운영하는 사업으로 2019~2020년 시범사업⁴⁾에 이어 2021년부터 본격적으로 확대 시행하고 있음.

□ 연안해역⁵⁾은 우리나라 바다 중 육지에서 가장 멀리 정해진 경계선부터 해안과 무인도까지를 포함한 국토 면적의 87%에 달하는 넓은 구역으로, 너울성 파도에 의한 익수, 조수 간만의 차에 의한 갯바위 고립 등 구조가 어려운 사고가 자주 발생해 사망률이 높은 지역임.

최근 3년간('21~'23) 연안사고의 사망률은 17%로, 해상 선박사고(1.7%)나 도로교통사고(1.4%)에 비해 현저히 높은 수준으로 연안 사고를 예방하기 위한 연안안전지킴이 사업이 필요해 보임.

【 최근 3년간('21~'23) 타 사고 발생건수 및 사망자 대비 연안사고 사망률 】

(단위 : 건/명)

구 분	연안사고	해상 선박사고	도로 교통사고
발생건수 / 사망자	647 / 110	3,585 / 62	199,421 / 2,734
발생대비 사망비율	17%	1.7%	1.4%

4) 시범사업 실시 결과 : '19년 9월(위험구역 19개소, 48명), '20년 11월(위험구역 29개소, 66명) 한 달 간 실시

5) 「연안사고 예방에 관한 법률」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “연안해역”이란 「연안관리법」 제2조제2호의 지역(「무인도서의 보전 및 관리에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 무인도서를 포함한다)을 말한다.

※ 연안해역은 영해의 외측한계선으로부터 지적공부 등록전까지의 바다와 바닷가(무인도서 포함)를 말함
[연안해역: 86,994km² (국토 면적의 87%), 해안선 길이 : 14,962km].

□ 따라서 해양경찰청은 2021년 전국에 연안사고 위험구역⁶⁾ 84개소를 시작으로 2022년에는 83개소, 2023년에는 104개소, 2024년에는 97개소에 연안안전지킴이 194명을 2인 1조 배치하는 것을 기준으로 7억 2,000만원을 편성하였음.

【 2024년도 연안안전지킴이 사업 예산안 편성내역 】

구 분		산출내역
인원		194명/ 97개소
민간경상 보조 (710)	활동비	654백만원 ▶ 6개월 × 월수당 562,020원 × 194명(최저시급 9,860원 × 월 51시간)
		49백만원 ▶ 고용·산재보험: 18백만원 = 194명 × 월 15,800원 × 6개월 ▶ 복제·지급용품 등: 31백만원 = 194명 × 160천원
	교육·훈련	7백만원 ▶ 20개 해경서 × 35만원 × 1회
		10백만원 ▶ 20개 해경서 × 50만원
일반수용비 (10)	선발 등 운영비	

* 자료 : 해양경찰청

□ 연안안전지킴이는 연안사고 위험구역에 배치되어 연안활동 성수기인 5월부터 10월까지 6개월간 해안가, 항포구, 갯바위, 방파제 등 사고 위험성이 높은 지역을 도보 순찰하고 안내계도를 하며, 위험표지판과 인명구조함 등 안전관리 시설물을 점검·관리하는 등 연안사고예방 업무를 수행하고 있음.

6) 「연안사고 안전관리규정」 제2조(정의) 이 규정에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “위험구역”이란 연안사고로 인해 직접적으로 인명피해가 발생했거나 발생할 우려가 있는 지점(길이×폭)을 말한다.

《 연안안전지킴이 활동 실적 및 사례 》

■ ('24년 실적) 안전계도 113,102명, 시설물 점검 52,000건, 구호조치 12명



익수자 발견 구조



미출수 다이버 구조지원



침수선박 안전조치



해파리 쏨임 응급처치

□ 2024년 5월부터 10월까지 연안안전지킴이의 운영 실적을 살펴보면 구호조치 9건으로 인명 12명을 구조하였고, 총 50,495건, 113,102명에 대한 안전계도를 실시하였으며 52,000건의 시설물 점검을 수행한 것으로 나타남.

【 2024년도 연안안전지킴이 운영 활동 실적 】

('24.12.31. 기준)

구 분	합 계		해안가		항포구		갯바위		갯 별		방파제 등	
	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명	건	명
구호조치	9	12	5	8	2	2	1	1	1	1	-	-
안전계도	50,495	113,102	7,620	27,033	16,047	33,109	9,685	23,711	8,039	14,454	9,104	14,795
시설물점검	52,000	-	11,792	-	22,144	-	10,232	-	2,205	-	5,627	-

* 자료 : 해양경찰청

□ 해양경찰청은 이러한 활동의 결과, 연안안전지킴이 배치장소의 사고 발생·사망자수를 동일지역 기준 지킴이 배치 전 5년 평균과 비교한 결과 연안사고는 31%, 사망자는 4% 감소한 것으로 나타나는 등 사업의 효과가 있다고 설명함.

【 2024년도 연안안전지킴이 사업 효과 】

구 분	5년 평균('19~'23년)							2024년						
	합계	5월	6월	7월	8월	9월	10월	합계	5월	6월	7월	8월	9월	10월
사고(건)	89.8	16.2	12.2	15.2	17.6	17.2	11.4	62	5	8	10	21	8	10
사망(명)	11.4	2.4	1	1.8	3	2.2	1	11	1	1	4	4	0	1

* 자료 : 해양경찰청

□ 다만, 실제 운영 과정에서는 다음과 같은 문제가 있는 것으로 보임.

첫째, 연안안전지킴이 활동시간과 사고다발 시간이 서로 맞지 않는 측면이 있음. 연안안전지킴이의 근무체계는 2인 1조로 평일 13일, 주말 4일 동안 하루 3시간씩, 월 51시간 근무하는 체계로 운영되고 있으나, 최근 5년간 전체 연안사고의 약 45%가 12시부터 18시 사이에 집중적으로 발생한 것과는 달리 현행 근무체계는 해당 시간대를 충분히 포괄하지 못하여 사고 다발 시간대에 대응 공백이 발생하고 있음. 특히 '21년 최초 사업 편성 당시, 코로나 고용 충격 완화를 위해 중앙부처 재정지원 직접일자리 추가 발굴 정책의 일환으로 취업취약계층(노령인, 여성가장, 저소득자 등)의 고용안정을 지원하는 일자리 사업으로 시작하여 안전관리보다는 단순 고용사업의 성격이 강하게 반영되어 형식적 운용에 그친다는 한계가 드러나고 있음.

【 최근 5년간 시간대별 연안사고 발생건수 】

(단위: 건)

시간대	합 계	'20년	'21년	'22년	'23년	'24년
합 계	3,138 (100%)	602	717	575	651	593
00~03	276(9%)	74	57	44	60	41
03~06	156 (5%)	28	31	30	35	32
06~09	189 (6%)	38	44	27	40	40
09~12	355(11%)	86	81	58	65	65
12~15	710(23%)	134	165	149	143	119
15~18	705(22%)	110	148	131	156	160
18~21	359 (11%)	60	91	69	80	59
21~24	388 (12%)	72	100	67	72	77

* 자료 : 해양경찰청

□ 둘째, 연안안전지킴이의 운용 장소가 97개소로 전국적으로 광범위한 위험구역을 모두 관리하지 못하는 실정임. 2024년 기준 해양경찰청이 지정·관리하는 전국 연안위험구역은 총 811개소임에도 불구하고 연안안전지킴이가 배치된 장소는 97개소에 불과하여, 광범위한 연안해역에 대한 안전관리에 구조적 한계가 존재하고 있음.

【 유형별 위험구역 지정 현황(개소) 】 7)

구 분	합 계	사망사고 발생	연안사고 다발	연안사고 관리
2024년	811	227	102	482

* 자료 : 해양경찰청

7) 위험구역 평가 기준

위험 구역	분류 기준
사망사고 발생구역	▶ 최근 3년간 연안 인명(사망·실종)사고가 발생한 구역 ▶ 근거: 연안사고 통계 결과 기준
연안사고 다발구역	▶ 최근 3년간 3건 이상 연안사고가 발생한 구역 ▶ 근거: 연안사고 통계 결과 기준, 사망사고 발생구역 제외
연안사고 관리구역	▶ 연안 사망·실종사고 및 연안사고 발생 위험성이 높은 구역 ▶ 근거: 연안사고 발생 위험성 평가 항목

□ 셋째, 연안안전지킴이에게 지급되는 장비의 다양화가 필요해 보임.

현재 지급되는 장비는 전자호루라기, 경광봉, 드로우백 등에 그치고 있어 광범위한 해안가·갯벌 등에서 활동하기에는 부족하며, 망원경, 휴대용 구명조끼, 야간 순찰용 랜턴 등 현장의 지형적 특성과 임무에 적합한 장비 보급이 필요함.

【 지역별 특성에 따른 연안안전지킴이 지급물품 다양화 방안⁸⁾ 】

지역 및 특성	지급물품 다양화 방안
공통	· 조명 랜턴(야간 순찰) · 전화번호 수첩(해양경찰서 상황실, 파출소, 유관기관 전파용) · 휴대용 구명조끼 · 웨어러블(Wearable) 캠코더 또는 소형카메라(채증용)
서해안 (갯벌, 갯바위, 해안가)	· 휴대용 스피커(갯벌 등 원거리 안내방송용) · 장화(갯벌 이동용), 자전거(필요시, 해안가 신속순찰용)
남해안 (항포구, 방파제 다수)	· 구조용 소형 구명링(익수자 구조용) · 휴대용 안전로프(테트라포트 추락자 긴급구조용)
동해안 (방파제, 갯바위다수)	· 휴대용 스피커(갯벌 등 원거리 안내방송용) · 휴대용 안전로프(테트라포트 추락자 긴급구조용)

8) 「연안안전지킴이 제도 개선을 통한 연안해역 안전관리 강화방안 연구」 47p 인용(김도훈, 한국해양경찰학회보 제12권 제2호_통권 33호)

□ 제도적 측면에서도, 지역 특성에 맞춘 탄력적 인력 운용과 재정 지원, 협력 네트워크 구축 등을 통해 지자체 협력을 강화할 필요가 있음.

「연안사고예방법」⁹⁾상 연안안전지킴이의 위촉·운영 권한이 해양경찰청장에만 부여되어 있고, 지방자치단체는 활동 경비를 지원할 수 있는 규정만 있을 뿐 운영 주체로서 역할이 제한됨. 이로 인해 지역 실정에 맞춘 탄력적인 인력 운용이 어렵고, 일부 위험구역에서는 인력 미배치나 대응 지연이 발생하는 한계가 있음.

□ 따라서 해양경찰청은 연안사고 발생 현황과 사망률, 지역·계절별 특성 및 취약시간대 등 치안수요를 종합적으로 고려하여 지킴이 근무시간을 확대하고, 중·장기적으로는 연안해역 안전관리의 한계를 보완하기 위하여 배치장소를 단계적으로 확대해 나갈 필요가 있음. 아울러 지방자치단체가 일정 범위에서 인력 선발과 예산 지원 등 운영에 실질적으로 참여할 수 있도록 제도적 기반을 마련하고, 지역 특성에 적합한 장비 보급 및 교육훈련을 강화함으로써 해양경찰청과 지자체가 협력하는 통합 운영체계를 구축하여 연안안전지킴이 제도의 내실화와 운영 효율성을 제고하고 연안사고 예방 역량을 한층 강화해야 할 필요가 있음.

9) 「연안사고 예방에 관한 법률」 제17조(연안안전지킴이 위촉) ① 해양경찰청장은 지역주민으로서 연안해역의 특성을 잘 아는 사람 등을 연안안전지킴이로 위촉하여 연안사고예방을 위한 순찰·지도업무를 보조하게 할 수 있다.
② 연안안전지킴이가 그 직무를 수행하는 경우에는 신분을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다.
③ 연안안전지킴이의 위촉방법, 활동범위, 수당의 지급 등에 관한 사항은 해양수산부령으로 정한다.
④ 지방자치단체의 장은 필요한 경우 관할 구역에서 연안안전지킴이가 활동하는 데 소요되는 경비의 전부 또는 일부를 지원할 수 있다.

(2) 유도선 현대화사업의 선정 후 포기 선박 최소화를 위한 선정기준·
과정 강화 필요

□ 연안안전사고예방활동 사업의 내역사업인 유도선¹⁰⁾ 현대화사업은 유·도선 선령 제한에 따라 노후 유·도선의 대체를 촉진하기 위하여 유·도선 사업자가 유·도선의 대체건조를 목적으로 금융기관으로부터 대출받은 융자액에 대한 이자 중 2.5%를 정부가 지원하는 사업임.

【유도선 현대화사업 운영현황】

구 분	해양경찰청(해수면)	행정안전부(내수면)
지원대상	22척 (’20년 3척, ’21년 3척), ’22년 15척, ’24년 2척 선정) ※ 1척 선박매각(2311월)으로 지원 중단	8척 (’20년 1척, ’21년 1척, ’22년 4척, ’23년 1척 선정, ’24년 1척 선정)
융자규모	21,146백만원(’25.5월 기준)	6,000백만원(’25.5월 기준)
이자	2.5% (융자금리가 2.5% 미만일 경우에는 융자금리 외의 금리에 대하여는 보전하지 아니함)	
지원조건	선정 시 최대 15년간 지원(거치5년+상환 최대 10년)	
자부담조건	총사업비의 20%는 사업자 자부담(모든 사업자 공통)	
시작연도	2020년도	

* 자료 : 해양경찰청

□ 해당 사업은 「유선 및 도선사업법」 및 시행령 개정(2016.2.3.)에 따라 도입된 유·도선 선령 제한 제도의 실효적 이행을 뒷받침하기

10) 유선(遊船)은 수상에서 고기잡이, 관광, 그 밖의 유락(遊樂)을 위한 선박, 도선(渡船)은 내수면 또는 특별히 정하는 바닷목에서 사람을 운송하거나 사람과 물건을 운송하는 선박을 말함.

위한 정책수단으로, 선령 기준을 초과한 유도선의 운항을 제한하고 안전검사를 통과한 경우에만 연장 운항을 허용함으로써 노후 선박의 교체를 유도하고자 하는 데 목적이 있음.

【유·도선 선령 제한 제도 세부사항】

구분	「선박안전법」 적용대상		「선박안전법」 미적용대상
관련 근거	「유선 및 도선사업법」 제4조의2 / 시행령 제6조 / 시행령 별표 1		
선령 기준	20년 이하		20년 이하 : 강선 15년 이하 : 목선, 합성수지선
연장 기준	20년 초과 25년 이하	해양부장관이 고시하는 선박검사기준에 따른 검사 통과 시 5년의 범위에서 1년 단위로 선령연장 가능	유도선법 제20조1항에 따른 안전검사 통과 시 10년의 범위에서 1년 단위로 선령연장 가능 (목선인 유도선은 제외한다)
	25년 초과 30년 이하	해양부장관이 고시하는 선박관리평가기준에 따라 평가 통과시 5년의 범위에서 1년 단위로 선령연장 가능	

* 자료 : 해양경찰청

【해양경찰청 유·도선 및 이차보전사업 지원 현황】

(단위 : 척)

구분	운영 중 선박	이차보전사업 대상	20년 초과 선박수 (사업대상, 25.7 현재 기준)
계	243	22	82
유선	151	19	57
도선	92	3	25

* 자료 : 해양경찰청

□ 2024년도 유도선 현대화사업은 전년 대비 47.3% 증액된 6억 4,800만원의 예산이 편성되었으나, 사업자의 대출 원금 일부 상환, 선박 매각, 2024년 선정된 사업자 중 선박 1척의 선주가 참여를 포기하는 등으로 인해 1억 8,000만원의 불용이 발생하며, 집행률은 72%에 그쳤음.

【 2024년도 유도선 현대화사업 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 예산액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예 산 현액	집 행 액	차 년 도 이월액	불 용 액	
	당초	수정							
유도선 현대화	648	648	-	-	648	468	-	180	664

□ 2020년부터 2024년까지 5년간의 사업 신청·선정 실적을 살펴보면, 총 91척의 신청하여 66척이 선정되었고, 이 중 43척은 사업을 포기하여 23척만이 사업을 진행하고 있음.

【유도선 현대화 사업 신청·선정 및 집행 현황(2020년~2024년)】

(단위: 척, %)

공고		신청	선정 (A)	포기	사업진행 (B)	선정률 (B/A)	누적 집행건수
2020년	1차	20	19	18	1	5.3	3 (‘20년 3척)
	2차	10	10	8	2	20.0	
	3차	2	2	2	-	-	
	소계	32	31	28	3	9.7	
2021년	1차	6	6	5	1	16.7	6 (‘20년 3척) (‘21년 3척)
	2차	6	6	4	2	33.3	
	소계	12	12	9	3	25.0	
2022년	1차	22	5	3	2	40.0	21 (‘20년 3척) (‘21년 3척) (‘22년 15척)
	2차	16	15	2	13	86.7	
	소계	38	20	5	15	75	
2023년	※ 계속사업(21척)에 따른 예산 부족으로 신규 선정 未 실시						21 (‘20년 3척) (‘21년 3척) (‘22년 15척)
2024년	1차	9	3	1	2	66.6	23 (‘20년 3척) (‘21년 3척) (‘22년 15척) (‘24년 2척)
	소계	9	3	1	2	66.6	
계		91	66	43	23	34.8	

* 포기사유: (공통) 선정 후 「이차보전사업 시행지침」(행안부 지침)에서 정한 기한(8개월) 내 사업자 개인 사유(신용등급 등)로 대출 실행 불가로 인한 포기¹¹⁾

* 자료 : 해양경찰청

□ 사업 실적 부진과 관련하여, 국회는 2021년 이후 ▲수요예측 실패, ▲선정기준의 불명확성, ▲홍보 부족, ▲집행률 저조 등을 지적해 왔으며, 이에 해양경찰청은 2022년 유도선 선박금융 특례보증 제도를

11) 금융기관의 대출 실행 거절 사유는 사업자의 신용정보 등 개인정보에 해당하므로, 해경에서는 해당 세부 사유 확인 불가

도입하고, 2023년에는 행정안전부와 협의하여 이차보전사업 시행지침을 개정하여 대출 실행자에게 가점을 부여하였음. 그럼에도 유도선 사업자가 신용도나 담보 능력 등의 요건을 충족하지 못해 금융기관으로부터 대출이 거절되는 사유 등으로 선정 이후 포기 사례가 지속되어 이를 해결하기 위한 추가적인 제도 개선이 필요해 보임.

【유도선 현대화사업 관련 주요 국회 지적사항】

(단위 : 척)

구분	국회지적 (회계연도)	지적사항	조치결과
2022년	상임위 (’21회계 결산)	- 사업 홍보 강화와 사업 실적 제고방안 마련필요	- 사업자의 금융조달 가능성 향상을 위해 유관기관과 협의(행안부, 신용보증기금)하여, ‘유·도선 선박금융 특례보증제도’ 도입(7월)
2022년	예결위 (’21회계 결산)	- 수요자에 대한 실질적 지원계획 수립 등을 통한 사업추진 필요	
2023년	상임위, 예결위, 예정처 (’22회계 예산)	- 이차보전 사업 홍보 강화와 사업 실적 제고 방안 마련 필요	- 기존 면허 보유자 중 선정만료 예정 사업자 뿐만 아니라, 폐업한 자 중 대체 건조 희망자까지 지원 대상 범위 확대(지침개정 / 1월) - 선정 후 포기 사례 감소를 위해 대출 실행자 대상 가점(5점) 부여(지침개정 / 8월) - 유·도선 사업자 대상 이차보전사업 관련 간담회 운영(8월)
2024년	예정처 (’23회계 예산)	- 유도선 현대화 사업 집행률 제고 노력 필요	- 유·도선 안전협회와 이차보전사업 사업실적 제고를 위한 업무협의(12월)
2025년	상임위 (’24회계 예산)	- 유도선 현대화사업 지원 대상자 결정의 명확한 선정 기준 마련 및 사업추진 현황을 고려한 적정 예산 반영 필요	- 유도선 안전협회의 대상자 감독을 위한 실질적 역할 부여를 위해 점검 방법·내용 구체화(지침개정 / 2월) - 기존 신조 건조에 한정 되었던 지원 대상을 중고선 도입까지 확대(지침개정 / 2월)

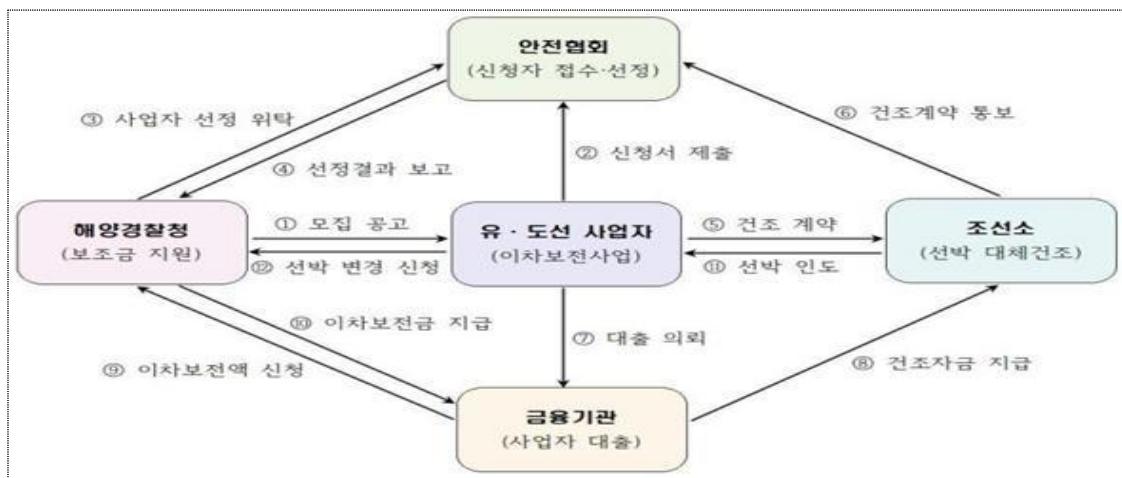
- 특히 실제 사업이 중단되는 주된 원인은 유도선 사업자가 신용도나 담보 능력 등의 요건을 충족하지 못해 금융기관으로부터 대출이 거절되는 사례가 다수 발생하고 있기 때문이며, 이로 인해 대상자 선정 이후에도 예산이 집행되지 못하는 경우가 반복되고 있음.
- 유도선 현대화사업 이차보전 대상자 선정절차를 보면, 유도선 사업자가 유도선안전협회에 신청서를 제출하면, 협회 내 선정위원회가 행정안전부의 유도선 이차보전사업 시행지침상의 심사기준에 따라 대상자를 선정하고 해경에 통보하는 방식으로 운영되고 있음. 그러나 금융 조달 가능성을 판단할 수 있는 자료인 기업신용등급평가확인서¹²⁾는 필수 제출 서류가 아니어서, 선정 단계에서 신청자의 자금조달 여건을 면밀히 확인하기 어려운 실정임.
- 이로 인해 선정 이후 금융기관의 대출 거절로 인해 사업이 무산되는 사례가 반복되고 있으며, 이차보전금 예산이 불용되는 문제가 발생하고 있음.
- 따라서 해양경찰청은 유도선 현대화사업 신청자의 실질적인 사업수행 역량을 선정 단계에서 보다 정확히 평가할 수 있는 방안으로, 이차보전금의 집행을 제고와 불용을 방지하여 금융기관 및 보증기관과 협업하여 사전 신용심사나 금융기관 사전승낙 방식을 도입할 필요

12) 회사의 채무 이행능력을 등급으로 표시한 자료로서 20등급으로 구성, 금융기관은 10등급 이내에 해당하는 경우 대출 실행을 긍정적으로 평가

요가 있고, 전담 금융기관 또는 특례보증기관과 연계한 신용검토체계를 마련할 필요가 있음.

【유도선 현대화사업 이차보전 대상자 선정 절차】

- 1 해양경찰청, 당해연도 이차보전 희망 유도선 사업자 모집공고
- 2 유도선 사업자, 이차보전신청서 유도선안전협회에 제출
- 3 유도선안전협회, 이차보전 대상자 선정위원회 개최
- 4 유도선안전협회, 이차보전 대상자 선정결과 해양경찰청 통보
- 5 해양경찰청, 금융기관(사업자가 대출한 기관)에 이차보전금 지급



* 자료 : 해양경찰청

2) 경비대테러역량강화 : 드론 운용체계 정비 및 불법 외국선박 포상금 제도 실효성 제고 필요

- 해양경찰청은 드론을 해양감시 수단으로 활용하고 있으나, 현행 운용은 표준화된 절차 미비로 정책적으로 지향하는 MDA 체계와의 연계에 한계가 있으므로, 실효적 운용을 위한 제도 정비가 요구됨.
- 해양경찰청은 불법 외국선박 나포 포상금의 성과지표가 정량 중심으로 이루어져 단속 현장의 기여도와 위험도가 충분히 반영되지 못하고 있으므로 성과보상 체계의 실효성을 제고할 필요가 있음.

가) 사업 및 결산 개요

- 경비대테러역량강화 사업은 해양주권 수호를 위한 경비체계 구축, 외국어선 감시·단속활동 강화, 해양 안보 및 치안 확보, 해양테러 예방·진압 및 해상경호 업무와 해양 상황 발생시 신속한 사고처리 등 해양경비활동에 대한 사업으로, 2024년도 예산현액 137억 5,500만원 중 132억 100만원이 집행(집행률 96%)되고, 4억 700만원이 불용되었음.¹³⁾

【 2024년 경비대테러역량강화 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 계획액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예 산 현액	집 행 액	차년도 이월액	불 용 액	
	당초	수정							
경비대테러역량강화	13,262	13,262	451	42	13,755	13,201	147	407	17,907
-해상경비활동지원	2,964	2,964	113	43	3,120	3,054	-	66	2,851
- 드론운용	1,797	1,797	-	△1	1,796	1,523	147	126	3,555

13) 회계-세부사업 : 일반회계-경비대테러역량강화(3102-300)

나) 검토의견

(1) 드론의 MDA 연계 강화를 위한 운용체계 정비 필요

- 해양경찰청은 한국형 MDA(Maritime Domain Awareness) 체계 구축의 일환으로 드론 기반의 광역 감시체계를 확대하고 있음. 현재 대형함정(32척) 및 해양경찰서(20개서)를 중심으로 드론을 연차적으로 도입하고 있으며, 사고 발생 시 드론을 신속히 투입하여 현장 영상 전송 및 상황 판단을 가능하게 하는 실시간 감시체계를 구축 중임.
- MDA 체계란 해양에서 발생하는 다양한 상황(안보, 안전, 경제, 환경 등)을 실시간으로 인지하고 분석·예측하여 선제적으로 대응하기 위한 통합 해양경비 플랫폼으로 ▲첨단 경비함정, VTS, 항공기, 인공위성, 드론 등으로 구성된 광역 감시체계와 ▲수집된 정보를 융합·분석하는 AI 기반 정보 플랫폼의 유기적 연계가 필수적임. 특히 드론은 고비용의 유인 항공기 대비 효율적으로 정보를 수집할 수 있는 전략 자산으로 평가받고 있음.

【 해양경찰이 완성하고자 하는 MDA 체계 】

- (MDA<Maritime Domain Awareness> 개요) 각종 해양상황을 실시간 파악하여 안보·안전·경제·환경 등에 미치는 영향(위협)을 분석·예측하여 선제적으로 대응하는 경비체계

한국형 MDA 구성요소

Ⅰ 해양상황 실시간 모니터링을 위한 ①**광역 해양감시체계**와 각종 해양정보를 융합·분석 할 수 있는 ②**정보 융합·분석 플랫폼**이 필요

- ① [광역 해양감시체계] 「첨단 경비함정+VTS+항공기+인공위성+무인 감시자산(중고도 무인기, 무인드론, 무인수상정, 무인잠수정)」 등 각종 해양감시역량 통합
- ② [해양정보 융합·분석 플랫폼] 해양감시정보와 각종 해양정보를 빅데이터화 하고 인공지능으로 분석하여 해양상황을 분석하고 예측하는 정보 융합 플랫폼 구축

한국형 MDA*(해양안보 디지털 플랫폼, 종합적 해양정보 관리 체제)

* (Maritime Domain Awareness, 해양영역인식) : 해양영역에서 안보, 안전, 환경, 경제 등 모든 분야에 대한 효과적인 이해



※ 자료: 해양경찰청

□ 해양경찰청에 따르면 드론 도입 사업을 통해 무인비행기, 무인멀티콥터, 무인헬기 등 총 77대를 일선 현장에 배치하여 해양사고 대응, 불법조업 단속, 대테러 대응 등 다목적 임무를 수행하고 있음.

무인비행기는 고정익 구조로 장시간·장거리 비행이 가능하여 해양 오염 방제, 광역 순찰 등 넓은 해역의 지속적 감시에 적합하고, 무인헬기는 회전익 구조로 수직이착륙과 제자리 비행이 가능하여 함정 탐제 운용, 제한된 구역의 정밀 감시, 해상 실종자 수색 등 기동

성이 요구되는 임무에 효과적으로 활용되고 있음. 이러한 특성을 기반으로 드론은 연안 암초 지대, 섬 지역, 야간 해역 등 인력 접근이 어려운 고위험 지역에서 신속하고 정밀한 초동 대응이 가능한 전략 자산으로 부각되고 있음.

【해양경찰청 보유 무인기 제원】

구 분	비행기형	멀티콥터형	헬기형
최대이륙중량(kg)	3.5	0.2~45	24~37
최대속도(km/h)	80	40~90	30~80
운영시간(분)	90	25~40	40~60
비행거리(km)	10	2~8	10~20
대당가격 ¹⁴⁾	110백만원	110백만원	201백만원
주요 제조국	한국	한국, 미국, 중국 등	한국
사진			
주요임무	해양오염방제 운용 (광범위·장시간 순찰)	파출소 등 연안해역 순찰·실종자 수색, 구조 등 연안용	함정탐재 광역해역 감시·순찰 및 실종자 수색 등 해상임무용
도입대수	8	52	17

* 자료 : 해양경찰청

14) 도입가격 및 무인기의 제원은 도입연도와 기종에 따라 차이가 있을 수 있음.

□ 2025년 개정된 「해양경비법」 15)은 해양경찰청장이 해양경찰청장이 해양경비 활동에 필요한 해양경비정보를 수집·관리 및 활용하고 해양경비정보시스템을 구축·운영할 수 있도록 함으로써, 드론 등 무인 감시자산으로부터 획득한 정보를 통합·분석할 수 있는 법적 기반을 마련하였음.

□ 그러나 현재 해양경찰청의 드론 운용 실태는 이러한 정책적 목표에 미치지 못하고 있는 상황임. 「해양경찰 무인비행장치 운용 및 관리에 관한 규칙」은 연간 운용계획 수립, 조종자 지정, 운용일지 기록, 장비 점검 등 기본적인 절차는 규정하고 있으나16), 드론을 통해 수집한 정보의 효율적인 활용을 위한 체계가 마련되지 않았음.

15) 「해양경비법」 제2조(정의) 및 제7조의2(해양경비정보의 수집 등) 개정을 통하여 해양경비정보의 종류와 범위를 구체적으로 규정하고, 해양경찰청장이 해양경비 활동에 필요한 해양경비정보를 수집·관리 및 활용하고 해양경비정보시스템을 구축·운영할 수 있는 근거를 마련함(2025.04.22.)

16) 해양경찰 무인비행장치 운용 및 관리에 관한 규칙 제4조(연간계획의 수립) ① 해양경찰청장은 무인비행장치의 체계적인 관리 및 운용을 위해 매년 12월 31일까지 다음 해의 무인비행장치 관리 및 운용계획(이하 "연간계획"이라 한다)을 수립해야 한다.

② 연간계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 무인비행장치 운용 현황 및 활성화에 관한 사항
2. 무인비행장치 관련 교육 및 비행안전에 관한 사항
3. 무인비행장치 점검 및 유지관리에 관한 사항
4. 무인비행장치로 취득한 개인영상정보등의 보호에 관한 사항
5. 그 밖에 무인비행장치 운영을 위하여 필요한 사항

③ 무인비행장치를 운용하는 해양경찰관서의 장은 연간계획에 따라 자체계획을 수립·시행해야 한다.

제19조(운용일지 작성 등) ① 운용부서의 장은 무인비행장치 운용을 종료한 때에는 별지 제1호서식의 무인비행장치 운용일지를 기록·보관해야 한다.

② 운용부서의 장은 매월 별지 제2호서식의 무인비행장치 월간 운용실적을 작성하여 관리부서의 장에게 보고해야 한다.

제20조(영상자료의 보관) ① 운용부서의 장은 무인비행장치를 이용하여 임무수행 중 수집한 영상(촬영된 영상을 편집·가공 등의 방법으로 재생산한 영상을 포함한다)자료를 「해양경찰청 데이터기반행정 활성화에 관한 규칙」 제2조에 따른 빅데이터 플랫폼에 저장해야 한다.

② 운용부서의 장은 제1항에 따른 영상자료를 촬영 또는 생산한 날부터 7일 이내에 다음 각 호의 내용을 포함하여 저장해야 한다. 다만, 출동 중 기한내 저장이 불가능한 합정의 경우에는 입항 후 첫 번째 집중근무일까지 저장할 수 있다.

1. 촬영한 무인비행장치의 종류
2. 촬영 일시 및 주요내용
3. 영상정보의 위치정보 등

- 드론을 통해 촬영된 영상자료는 일정 기간 내 빅데이터 플랫폼에 저장하도록 되어 있으나, 해당 자료의 메타데이터,¹⁷⁾ 감시항목 분류, AI 분석 연계성 등을 고려한 기술적·법적 설계는 마련되어 있지 않음. 이는 수집된 정보가 MDA 체계의 분석 플랫폼과 실질적으로 연동되기 어려운 구조적 한계로 작용하고 있음.
- 또한 조종자 및 부조종자 지정, 교육 계획 수립 등 기본 운용 기준은 규정되어 있으나, 야간 조난 탐지, 연안 침입 감시, 해양오염 예찰 등 임무 유형별로 표준화된 운용 절차가 부재하여 현장 대응의 일관성과 효율성이 떨어지는 실정임.¹⁸⁾
- 아울러 드론의 정비·수리·사고 관련 정보는 별도 서식에 따라 수기 작성·보관되고 있으나, 자료 간 연계가 불가능하고 통합 데이터베이스도 구축되어 있지 않아, 운용일지·수리 이력·사고 정보 등 주요 기록을 기반으로 한 장비 신뢰도 분석이나 운용 위험도 평가 등 정책적 활용에 한계가 있음.

17) **메타데이터**는 데이터를 설명하는 데이터로, 영상의 촬영일시, 촬영위치(GPS), 촬영기기 정보, 촬영자, 영상 길이, 해상도 같은 정보를 말함.

18) 운용 목적은 포괄적으로 설정되어 있으나, 실제 임무 수행 단계에서는 역할과 책임이 불명확해 혼선이 발생할 우려가 있음.

【 해양경찰청 무인비행장치 관련 작성양식 】 19)

무인비행장치 운용일지

▶ 기 체 명 :				결 재	조종자	통제관	운용부서장	
▶ 관리번호 :								
일 자	년 월 일		운 용 장 소			GPS좌표 (이륙지점)		
비 행 개 요	임무 유형		☐ 연안 위험구역 순찰 ☐ 불법행위 단속 ☐ 수색 및 구조 ☐ 불법조업 실태파악 ☐ 해양오염 순찰·단속 ☐ 적조예찰 지원 ☐ 교육훈련·장비점검 ☐ 그밖의 업무()					
	기상 상황		천기 ²⁰⁾	기온(℃)	풍향	풍속(m/s)	시정(m)	기타
	비행 전 점검		비행 후 점검					
	비 행 시 간	구분	비행시간	이륙	착륙	비행거리(km)		
		1차	분	00시 00분	00시 00분	00km		
		2차	분					
		3차	분					
		4차	분					
	계		분					
	운 용 자	통제관		조종자		부조종자		
계급		성명	계급	성명	계급	성명		
임 무 내 용								
특 이 사 항								

□ 이러한 제도적 미비는 실질적인 드론 운용 성과의 저하로도 나타나고 있음. 2024년 드론 운용 예산은 약 17억 9,600만원이 편성되어 84.8%(약 15억 2,300만원)가 집행되는 등 형식상 집행률은 양호하였으나, 무인헬기와 무인비행기 모두 운용 횟수 및 시간은 전년 대비 감소하였음. 특히 무인헬기는 1대당 평균 운용시간이 '23년 37시간에서 '24년 17시간으로 20시간으로 감소하였으며 무인비행기는 1대

19) * 해양경찰 무인비행장치 운용 및 관리에 관한 규칙[별지 제1호서식]

20) 「함정 운영관리 규칙」 별지 1의5 풍력계급 천기기호(국제규정) 참조

당 평균 운용시간이 '23년 3시간에서 '24년 2시간으로 줄어드는 등 실질적인 활용도가 감소하였음.

【 해양경찰청 드론 운용실적(1대당) 】

구 분	'22년				'23년				'24년			
	운용대수	횃수 (월평균)	시간 (월평균)	1대당 운영시간 (평균)	운용대수	횃수 (월평균)	시간 (월평균)	1대당 운영시간 (평균)	운용대수	횃수 (월평균)	시간 (월평균)	1대당 운영시간 (평균)
무인헬기	7	166 (14)	63:18 (5)	9	7	521 (43)	257:46 (21)	37	13	424 (35)	220:54 (18)	17
무인비행기	14	180 (15)	69:27 (6)	5	12	109 (9)	34:36 (3)	3	8	47 (4)	14:11 (1)	2

* 무인헬기 보유 대수는 총 17대이나, 교육원 소속 교육용 헬기(4대)는 운용대수 제외

□ 드론 운용 실적 저하의 주요 원인 중 하나로 운용 중 빈번하게 발생한 사고에 대한 현장 직원 부담이 지적되고 있음. 최근 3년간 (2022~2024년) 총 8건의 추락사고가 발생하였으며, 사고 원인으로 통신두절, 기체 고장, 배터리 방전, 조종 시스템 오류 등이 확인됨. 예컨대, 2024년 태안서에서는 기체와 로터가 분리되어 해상으로 추락하고, 목포서에서는 통신두절과 배터리 소진으로 인한 추락 사례가 발생한 바 있음.

【해양경찰청 드론사고 내용 및 변상 현황】

연 도	소속관서	사고내용	사고기종	사고후 처리 내용
2022	제주서	함상 교육 중 기체가 수평 비행 후 방파제 암벽 충돌·손상	무인헬기	무상수리 (기체결함)
2022	태안서	해상 감시임무 종료 후 복귀 중 소화포 관제탑 충돌	무인헬기	수리비 4,360만원 (자기부담금 872, 보험금 3,488만원)
2023	군산서	비행 중 GCS, 조종기 통신 두절 발생 후 해상 추락	무인헬기	수리비 4,994만원 (자기부담금 1500, 보험금 3,494만원)
2023	서귀포서	하강 중 원인 미상으로 기체가 시계방향으로 돌며 해상 추락	무인헬기	멸실 (보상보험 1.35억)
2023	동해서	해상 순찰 중 모함과 3.8km 지점에서 통신두절, 해상 추락	무인헬기	수리비 100만원 (기체 부품 활용 자체 수리)
2024	태안서	교육 및 장비점검 차 비행 실시 중 기체와 로터가 분리되면서 해상 추락	무인헬기	무상수리 (기체결함)
2024	제주서	비행 후 복귀 중 본함과 380m 거리에서 신호 끊김·추락	무인헬기	무상수리 (기체결함)
2024	목포서	비행 후 모함으로 복귀 중 통신두절 및 배터리 소진으로 해상 추락	무인헬기	무상수리 (기체결함)

※ 자료: 해양경찰청

□ 드론과 같은 고가 장비에서 사고 발생 시 현장직원이 행정적·경제적 책임을 져야 하는 상황에서 함장과 드론 조종자 모두 함정 임무 수행 시 드론 활용을 기피하는 분위기가 형성되는 것으로 전해짐.

□ 이에 대해 해양경찰청은 단속·구조 등 임무유형별 표준 운용절차를 마련하고, 매뉴얼·교육·훈련과 연계해 현장 활용도를 높이는 체계를

구축할 계획임. 아울러 정비·점검·사고 이력의 통합관리와 수집 데이터 표준화·분석 체계를 도입해, MDA 체계 내 드론의 실질적 역할 수행을 위한 기술·제도 기반을 강화하겠다고 설명함.

- 따라서 해양경찰청은 드론이 MDA 체계 내에서 중요한 정보자산으로 역할 수행할 수 있도록 정보수집 항목·형식의 정형화, 임무유형별 절차 표준화, 통합정보관리체계 구축 등 구체적 지침을 마련할 필요가 있음. 또한, 현장에서 드론의 활용도 높이기 위해 드론 조종사의 사고시 부담을 경감하고 드론의 체계적인 관리 개선방안을 마련해야 할 것임.

(2) 불법 외국선박 나포 포상금 제도의 성과보상 실효성 제고 필요

□ 해양경찰청은 해양주권을 수호하고 불법 외국선박 단속을 장려하며, 현장 단속요원의 사기 진작을 위해 「불법 외국선박 나포 포상금 제도」를 운영²¹⁾하고 있으며, 2024년 하반기부터 포상금 지급 기준을 최대 60%까지 상향하는 내용으로 관련 규정을 개정²²⁾한 바 있음. 이는 단속 유인을 높이고 위험을 감수하는 현장 경찰관에 대한 성과보상 기능을 강화하겠다는 정책적 취지로 보임.

【 포상금 지급기준(제4조제1항 관련)²³⁾ 】

위 반 유 형	상 한	기 본	가 산 금
가. 중대위반 불법조업 * 영해 어로, 무허가 조업, 특정 금지구역 조업, 공무집행 방해	160만원	100만원	1. 조업한계선 이북 해역 또는 추적권을 행사하여 나포한 경우, 30만원 2. 총톤수 100톤 이상 선박 나포한 경우, 15만원 3. 기상특보 발효 및 야간, 저시정 등 열악한 환경에서 나포한 경우, 15만원 4. 집단 조업(20척 이상), 등선방해물 설치, 선명 은폐, 조타실 폐쇄 선박, 고속보트 등 지능화된 불법 선박 나포한 경우, 15만원
나. 어획물 전적, 정선명령 불응, 어업활동 정지명령 위반, 조업수역기간어구어법, 업종별 국제총톤수 초과, 국제 총톤수 불일치, AIS 미설치 미작동 등의 제한조건 위반	100만원	70만원	
다. 그 밖에 제한 조건 위반	80만원	50만원	

1) 1개의 경비세력에 지급되는 포상금액은 기본금과 가산금을 합산하고, 그 금액은 상한액을 초과할 수 없다.

2) 다수의 경비세력이 나포에 참여하는 경우 : 포상금액의 최대 70%(2개: 50%, 3개 이상: 70%)까지 추가 가산하여 공로에 따라 분배한다. 이 경우에도, 1개의 경비세력에 지급되는 포상금액은 상한액을 초과할 수 없다.

21) 「해양경비법」 제20조의2(포상) 해양경찰청장은 제13조에 따라 외국선박을 나포하는 데 공로가 있는 자에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상할 수 있다.

22) 불법 외국선박 나포 포상금 지급에 관한 규정 [시행 2024. 9. 1.]

23) 불법 외국선박 나포 포상금 지급에 관한 규정 [별표 1]

□ 그런데 제도 개선에도 불구하고 나포 포상금의 집행 실적은 불법 외국어선 나포 현장의 단속성과를 충분히 뒷받침하지 못하고 있는 것으로 보임. 2024년도 해상경비활동지원 내역사업 중 포상금 예산은 9,000만원이 편성되었으나 집행액은 4,800만원으로 집행률은 53.3%에 불과함.

【 2024년 해상경비활동지원 내역사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 계획액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예 산 현액	집 행 액	차년도 이월액	불 용액	
	당초	수정							
해상경비활동지원	2,964	2,964	113	43	3,120	3,054	-	66	2,851
- 포상금(310-03)	90	90	-	-	90	48	-	42	28

□ 특히, 2024년부터는 불법 외국어선의 단속 기조가 퇴거 중심에서 나포 중심으로 전환된데 이어 서해 NLL 등 접경 해역에서는 기상 악화, 외국어선의 대형화와 선원의 강한 저항 등으로 단속 직원의 인명 피해 위험이 높아졌음. 실제 2024년 한 해에만 총 5건의 부상 사례가 발생하였음. 그러나 최근 5년간 1인당 평균 포상금 집행액은 2만원 내외에 불과하여 고위험·고강도 작전 환경에 비해 보상 수준이 매우 낮은 실정임.

□ 따라서 해양경찰청은 포상금 제도의 실효성을 강화하기 위해 불법 외국어선에 대한 단속 기여도와 위험도에 따라 포상금을 지급하는 방안을 마련할 것으로 보임.

【해양경찰청 불법조업 외국어선 단속현황(최근5년간)】

(단위 : 척, 명, 건, 원, 백만원)

구 분	나포 ①+②	포상금 집행현황	평균 출동인원	1인당 평균 포상금 집행액	위 반 유 형				
					소 계	무허가	특정금지 구역침범	제한조건 등 위반	영해 침범
'25년 5월	36	28	33	23,560	25	5	3	17	-
'24년	46	59	33	38,860	45	12	5	28	1
'23년	54	44	33	24,690	45	7	3	35	9
'22년	42	25	33	18,030	38	7	3	28	4
'21년	66	40	33	18,360	62	22	5	35	4
'20년	18	11	33	18,510	14	2	2	10	4

* 포상금집행액 ÷ 나포척수 ÷ 평균출동인원 = 1인당포상금집행액

【불법조업 단속 과정 부상사례】

구 분	경찰관 부상	예시설명
2020년	2건	고속단정에서 중국어선으로 등선 중 등선방해물(붕대)에 흉부 충돌(늑골 골절 등), 등선 중 추락(족부 골절)
2021년	1건	폐쇄된 조타실 개방 중 부상(요추 염좌)
2023년	3건	중국어선 등선 중, 어선과 단정 충돌로 인해 신체가 단정에 부딪히며 부상, 등선 중 너울성 파도로 발목 부상 등
2024년	5건	등선 중 너울성 파도로 발목, 정강이, 무릎 등 부상, 단정과 중국어선 충돌로 부상, 조타실 강제 개방 중 파편으로 인해 손바닥 열상 등

* 자료: 해양경찰청

【 최근 6년간 나포포상금 집행 현황 】

(단위 : 백만원)

구 분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
편성금액	90	90	90	90	90	90
집행금액	62	11	40	25	34	48
집행률	68.9%	12.2%	44.4%	27.8%	37.7%	53.3%

* '20 ~ '23년에는 코로나19 차단을 위해 퇴거 위주로 단속을 전개하였으나, '24년부터 다시 나포 중심으로 작전을 전환하여 강력히 단속 중임

□ 경비대테러역량강화 사업의 성과지표로 ‘나포척수/검문검색건수 비율’을 활용하고 있는데, 이 지표는 검문검색 건수가 많아지고 나포 척수가 줄어들수록 비율이 낮아져 성과 달성률이 높아지도록 설계되어 있어 단속의 질적 요소나 위험도를 충분히 반영하지 못하고 있음. 즉, 중대위반과 제한조건 위반 등 위반 유형의 차이나 단속 환경의 난이도가 반영되지 않고 모든 나포를 동일하게 1건으로 산정하고 있어, 성과보상의 타당성에 대한 신뢰가 저하될 수 있음.

【 경비대테러역량강화 성과지표 】

외국어선 조업질서 위반율 (단위:%, 하향지표)	목표	11.5	10.7	10.0	9.9	8.1	'23년에는 최근 3년 평균 위반율(10.9%) 대비 도전적 목표를 위해 10.0%를 목표 설정, 실적 임계치를 감안하여 '24년은 전년 실적치인 9.9%를 목표로 설정	$\frac{\text{나포 척수}}{\text{검문검색 척수}} \times 100$
	실적	11.0	10.6	9.9	5.4	-		
	달성도	104.5%	101%	101%	145.4%	-		

□ 따라서 해양경찰청은 경비대테러역량 강화 사업의 성과지표를 정량 중심에서 탈피하여 불법 외국어선의 위반유형과 나포 환경 요소를 반영한 실질적인 성과지표를 도입함으로써 현장 단속요원의 사기 진작과 조직 역량 강화, 나아가 성과중심 예산제도의 신뢰성 제고로 이어지도록 할 필요가 있음.

3) 범죄수사활동 : 마약범죄수사자문위원회 내실화 및 예산 집행 관리 강화 필요

- 해양경찰청은 마약범죄수사자문위원회 예산이 목적과 다르게 행사성 경비로 운용되고 있으므로, 본래 취지에 맞게 자문 기능을 강화하고 예산을 적정하게 집행할 필요가 있음.

가) 사업 및 결산 개요

- 범죄수사활동 사업은 해양에서 발생하는 마약, 밀수, 밀입국 등 해양 범죄에 대한 체계적 수사와 첨단장비 기반의 과학수사 및 인력 전문화를 통해 해양치안 유지와 범질서 확립을 도모하기 위한 사업으로, 2024년도 예산현액 77억 5,200만원 중 77억 900만원이 집행(집행률 99.4%)되고 4,300만원이 불용되었음.²⁴⁾

【 2024년 범죄수사활동 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 계획액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예 산 현액	집 행 액	차년도 이월액	불 용 액	
	당초	수정							
□ 범 죄수사활동	7,752	7,752	-	-	7,752	7,709	-	43	8,203
- 마약수사역량강화	959	959	-	-	959	938	-	21	1,664

24) 회 계-세부사업 : 일반회계-범죄수사활동(3102-301)

나) 검토의견

□ 해양경찰청은 2022년 범정부 차원의 ‘마약과의 전쟁’ 선포에 따라 해양을 통한 마약 밀반입 증가에 대응하고 국제 공조를 강화하기 위하여 2023년부터 「해양 마약범죄수사 자문위원회」(이하 ‘자문위원회’라 함)를 구성하였으며, 2024년 현재 국내 13명과 국외 10명을 포함한 총 23명의 위원으로 운영되고 있음.

해양경찰청 자료에 따르면, 자문위원들은 해상 마약범죄 차단과 관련한 국내·외 정보의 수집·공유, 공조·수사·단속·법률·교육·홍보 등 분야별 전문가 자문, 수사 과정에서 마약의 종류·취급·분석·조사 방식의 타당성 검토, 그리고 마약범죄 수사기법·첩보수집·해상단속 등 수사 역량 강화 방안 마련의 역할을 수행하는 것으로 보임.

[해양 마약범죄수사 자문위원회 개요]

○ 마약범죄수사 자문위원회

▶ 추진목적: 해양 마약범죄 예방 및 수사역량 강화를 위해 국내·외 전문기관 간 발전적 소통·협력관계 증진

▶ 위원 역할: ① 해상 마약범죄 차단 관련 국내·외 정보의 수집·공유, ② 국내·외 공조·수사·단속·법률·교육·홍보 관련 전문가 자문, ③ 수사 중 마약의 종류·취급·분석·조사 등의 방법과 관련 타당성 검토 ④ 마약범죄 수사기법, 첩보수집, 해상단속 등의 역량 강화 방안 마련 등

▶ 자문위원회 운영 현황

- 제1회 해양 마약범죄수사 자문위원회 구성(‘23. 12. 6). 자문위원 17명 위촉

- 제2회 해양 마약범죄수사 자문위원회 정례회의(‘24. 6. 27)

- 제3회 해양 마약범죄수사 자문위원회(‘24. 10. 30) 해양 마약범죄수사 컨퍼런스와 같이 합동으로 개최

※ 현재 총 23명(국내 13명, 국외 10명)

※ 자료: 해양경찰청

□ 그러나 실제 자문위원회 개최 및 운영 내역을 살펴보면, 2023년 제 1회 위원회는 개회선언, 환영사, 성과 및 우수사례 발표, 위촉장 수여, 기념촬영 등 행사 중심으로 진행되었고, 2024년에도 상반기 1회만 개최된 후 나머지 예산은 국제컨퍼런스 경비로 전용되는 등 독립적 회의체로서의 기능은 제한적으로 운영되었음. 이처럼 자문위원회는 본래 목적과 위원 역할에 부합하는 심층 자문이나 정책적 논의보다는 행사성 운영에 치중하여, 실질적인 자문 기능을 수행하는 데 한계가 있었던 것으로 나타났다.

【 마약범죄수사 자문위원회 운영내역 】

(단위 : 백만원)

연도	주요내용	자문위원구성	예 산	집행내역
2023년	제1회 자문위원회 (12월) · 위촉식 및 환영사 · '23년 수사성과·우수 사례 발표 · 위촉장 수여	· 국내위원 9명 · 국외위원 8명 · 총 자문위원 17명	(편성) - (집행) 3.3	· 자문료 지급(1.2) · 회의 운영비(2.1)
2024년	· 국내·외 마약류 범죄에 대한 사례 발표 · 국제공조수사 사례 · 마약수사 발전방안 등 논의	· 국내위원 13명 · 국외위원 10명 · 총 자문위원 23명	(편성) 50 (집행) 6.3	· 자문료 지급(1.6) · 회의장소 임차(2.8) · 회의 운영비(1.9) ※ 나머지 예산은 회의장 등 국제컨퍼런스 임차·행사진행 용역 경비로 세목조정하여 집행 (43.7)

□ 이러한 운영은 첫째, 자문위원회가 신종 마약 동향·해외 밀수사례 연구·수사기법 자문 등 본연의 기능을 수행할 기회를 축소시켰고, 둘째, 국회 예산심사 과정에서 설명된 사업 목적(정책 자문 확보)과 실제 집행이 괴리되는 문제를 초래하였으며, 셋째, 자문위원회가 행사 중심 구조로 운영되면서 정책 역량 강화에 기여하는 성과를 도출하기 어려운 결과를 낳았음.

□ 따라서 해양경찰청은 향후 자문위원회 운영 시 단순 위촉행사와 성과보고를 지양하고, 위원 개별 전문성을 반영한 분과별 자문활동 정례화, 해외 밀반입 사례 연구, 수사기법 및 첩보분석 자문 등 실질적 기능을 강화해야 하며, 자문위원회 예산 역시 자문료·연구지원비 등 본래 목적에 맞게 집행함으로써 행사성 지출과 국제행사 전용을 최소화할 필요가 있음. 이를 통해 해양 마약범죄수사 자문위원회가 본래 취지대로 해양 마약수사 역량 강화에 실질적으로 기여할 수 있도록 운영 방식을 개선해야 할 것임.

4) 항공기정비유지 사업 : 외자성 장비 도입사업의 계약유형 설정, 예산 편성 및 집행관리 강화 필요

- 해양경찰청은 외자장비의 제작·공급 구조, 납품 일정, 계약 가능 주체 등 조달 특수성을 충분히 검토하지 않은 채 예산을 편성하여 예산이 이월되는 등 회계연도 내 집행이 어려운 사례가 발생하였으므로, 향후에는 사업 구조와 일정 등을 사전에 면밀히 분석하여 예산 편성과 집행 계획을 정밀하게 수립할 필요가 있음.

가) 사업 및 결산 개요

□ 항공기정비유지 사업은 해양경찰청이 보유한 항공기의 정비, 예비 부품 확보, 유지보수, 성능개량, 보험 등 항공기 운용에 필요한 전반적 유지관리 통해 임무수행 역량과 안전성을 유지하기 위한 사업으로, 2024년도 예산현액 404억 7,700만원 중 360억 5,900만원이 집행(집행률 89.1%)되었으나 37억 8,300만원이 이월되고 6억 3,500만원이 불용되었음.²⁵⁾

【 2024년 항공기정비유지 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 계획액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예 산 현액	집 행 액	차년도 이월액	불 용 액	
	당초	수정							
□ 항공기정비유지	43,224	43,224	874	△3,621	40,477	36,059	3,783	635	34,529
○항공필수장비개선	9,029	9,029	150	△313	8,866	6,123	2,196	547	3,460

25) 회 계-세부사업 : 일반회계-항공기정비유지(3103-301)

나) 검토의견

- 해양경찰청은 2024년도 항공기정비유지 내역사업인 항공필수장비 개선사업에서 CN-235 고정익 위성통신망과 AW-139 헬기 지상충돌 경고장치(EGPWS) 장착 사업을 추진하였으나, 두 사업 모두 외자성 장비 도입 과정에서 예산이 이월되는 사례가 발생하였음.

【 2024년 항공기정비유지 내역사업(필수장비개선) 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 계획액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예산 현액	집 행 액	차년도 이월액	불용액	
	당초	수정							
○항공필수장비개선	9,029	9,029	150	△313	8,866	6,123	2,196	547	3,460
- 열상장비	1,350	1,350	150	-	1,500	1,500	-	-	858
-레이더 주처리장치	1,710	1,710	-	-	1,710	1,710	-	-	-
-고정익 위성통신망	5,729	5,729	-	△313	5,416	2,714	2,155	547	465
-지상충돌 경고장치	60	60	-	-	60	19	41	-	540
-AW139 단종장치	180	180	-	-	180	180	-	-	1,597

- 해양경찰청 항공기는 임무 특성과 기체 형태에 따라 장거리·광역 감시·정찰 임무 수행에 적합한 고정익항공기와 근·중거리 구조 및 순찰 임무에 적합한 회전익항공기로 구분하여 운영하고 있음. 고정익항공기는 CN-235, 챌린저 등으로 장거리 해역 순찰과 전술정보 전송에 활용되고, 회전익항공기는 AW-139, S-92 등으로 연안 구조, 응급환자 후송, 단속 임무 등을 수행하고 있음.

【해양경찰청 항공기, 헬기 보유 현황】

구분	기종(호기)	주요임무
고정익 항공기 (6대)	첼린저 1대 (701)	- 광역해상 순찰 - 해상 실종자 수색 등 - 조명탄, 구명벌 투하 등 수색 지원 - 불법해양사범 단속
	C-212 1대 (702)	
	CN-235 4대 (703~706)	
회전익 항공기 (19대)	카모프 4대 (502), (507~509)	- 연안해역 순찰 - 해상 실종자 수색 및 인명구조 - 응급환자 후송 - 불법해양사범 단속
	팬더 5대 (510), (512~515)	
	AW-139 2대 (517, 518)	
	S-92 3대 (520~525)	
	흰수리 5대 (521~523), (526, 527)	

* 자료 : 해양경찰청

□ CN-235 고정익²⁶⁾ 위성통신망 구축 사업은 광역 해역 감시·정찰 임무 중 획득한 영상·음성·전술데이터를 실시간으로 지상 지휘센터에 전송함으로써 상황 인지와 대응 속도를 향상시키기 위해 추진된 것으로, 해양경찰 항공기에 최초로 적용되는 첨단 통신체계임.²⁷⁾

26) CN-235 고정익 항공기는 인도네시아 PTDI와 스페인 CASA가 공동 개발한 중형 수송기 플랫폼으로, 해양경찰청에서는 해상 감시·정찰, 장거리 수색·구조, 광역 해역 순찰 등 임무에 활용하고 있음.

27) 설치되는 장비는 비아셋이 개발한 GAT-5530 듀얼 Ku·Ka 대역 광대역 단말기를 기반으로 하며, 기존 무궁화 5A호 위성뿐 아니라 2027년 발사를 목표로 하는 천리안위성 3호와도 연동이 가능하도록 설계됨. 이를 통해 CN-235는 레이더, 자동식별시스템(AIS) 등 다양한 센서와 수집 정보를 실시간 공유하여 해상 상황 감시능력이 비약적으로 강화될 것으로 기대됨.

□ 해당 사업의 예산은 총 54억 1,600만원이 편성되었으나, 감항인증²⁸⁾ 절차, 위성시스템 구성 검토, 제작사 기술자문, 조달청 외자구매 협의, 국제입찰 등 선행 절차 장기화와 제작·설치·시험비행 소요로 인해 2024년에는 착수금과 중도금 27억 1,400만원만 집행됨. 이로 인해 잔금 21억 5,500만원이 차년도 이월되고, 5억 4,700만원이 불용 처리되었음.

□ 이러한 집행 지연은 외자장비의 제작·설치·시험에 장기간이 소요될 수 있다는 점과 국제 공급망 및 인증 절차 지연 가능성을 예산 편성 및 집행 계획 수립 시 충분히 반영하지 못한 데서 기인한 것으로 보임.

28) 감항인증(airworthiness certification)은 항공기나 선박 등이 안전하게 운항할 수 있는 성능과 조건을 충족하는지 국가가 공식적으로 확인해 주는 절차임.

【 CN-235 고정익 위성통신망 사업 절차표 】

(단위 : 백만원)

사업 절차	주요내용
기술검토 (’23.1 ~ 3월)	- 기술검토 - 국내 처음 항공기에 위성통신망을 구축하는 시범사업으로 항공기 개조부분, 방위사업청 감항인증 부분, 설치장비의 규격 및 호환성 부분 등의 검토기간 소요 - 감항인증관련 방위사업청 협의 - 한국항공우주연구원 위성관련 기술 자문 - 항공기 제작사(인도네시아, PTDI) 항공기 개조관련 기술 문의
규격검토 (’23. 4월)	해양경찰청 내규에 따라 전문가로 구성 실무협의회 및 규격심의위원회 수행
계획보고 (’23. 5월)	- 계 약 명 : CN-235 위성통신망 구축 시범사업 - 계획기간 : 계약일로부터 450일 - 계약방법 : 외자 일반경쟁입찰(협상에의한 계약)
계약 의뢰 (’23. 5월)	조달청 「CN-235 위성통신망 구축 시범사업」 외자 계약 요청
구매업무 협의 (’23. 6~7월)	- 조달청 외자구매 업무 협의 및 업체 의견 검토 - 사전규격공개 의견 1차 52건 검토 및 답변 - 사전규격공개 의견 2차 5건 검토 및 답변
공고 및 입찰 (’23. 8~12월)	외자구매 입찰 공고 및 입찰
제안서 평가 및 협상 (’23. 8~12월)	제안서 평가 및 협상 완료
계약 체결 (’23. 12. 29)	- 계 약 명 : CN-235 위성통신망 구축 시범사업 - 품명 및 수량 : 위성접속장비 1식 - 계약방법 : 외자 / 일반경쟁 - 계약상대자 : S.G.D. Engineering LTD (이스라엘) - 계약금액 : USD 3,996,454.0(착수금 : USD 3,996,454) - 납품기간 : ’24.12.29. ~ ’25.3.24.
중도금 집행 (’24. 4. 4)	중도금(\$2,537,993.5) 집행
예산 이월 (’24. 12월)	- 이월사유 : 사업 미완료에 따른 계약기간 미도래로 예산이월 - 이월금액 : USD 1,458,460.50(환율 : ’24. 12. 31일 1,447.48원)

* 자료 : 해양경찰청

□ AW-139 헬기²⁹⁾ 지상충돌경고장치(EGPWS)³⁰⁾ 도입 사업은 해양경찰이 운용 중인 AW-139 헬기에 음성 경보를 통해 지상충돌 위험을 예방하는 핵심 안전장치인 지상충돌경고장치를 장착하여 운항 안전성을 강화하는 것으로 초도 도입시 미장착으로 인해 필요성이 제기되어 이를 해소하기 위해 추진한 것임.

□ 해당 장비는 해외 제작사인 이탈리아 레오나르도사 제품으로, 이미 제작된 기성품을 판매하는 방식이 아닌 부품 소요 제기 후 생산·제조하여 납품하는 구조로 제작기간이 약 2년 소요됨에 따라 2개 연도에 걸친 사업으로 추진하게 되었고 최초 계약 계획단계에서 외자 계약을 검토하였으나 제작사 정책상 국내 독점판매대리점을 통한 공급만을 허용하고 있어 내자 수의계약으로 추진하게 되었음.

또한 동 사업은 주문 후 부품 생산·제작이 개시되는 구조로 당초 제조계약 형태로 추진할 계획이었으나, 계약상대자인 국내 독점판매대리점이 자체적으로 제조하지 않고 해외 제작사에서 주문 제작된 완성품을 공급하는 방식으로 변경됨. 이와 같은 구조는 실질적으로 ‘제조’가 아닌 ‘기성품 구매’에 해당하여 계약유형을 물품구매 계약으로 분류되었음. 이에 따라 「국고금관리법 시행령」 제40

29) AW-139는 이탈리아 레오나르도(Leonardo)사가 제작한 중형 다목적 헬기로, 해상 수색·구조, 응급 환자 이송, 해양경계 등 다양한 임무 수행을 위해 설계된 항공기임.

30) EGPWS(Enhanced Ground Proximity Warning System) : 헬기 등 항공기에 부착되어, 항공기가 지표면(예: 해수면, 산악지형 등)에 과도하게 근접할 경우 조종사에게 시각적 경고등과 음성 경보를 통해 이상접근을 경고하는 안전장치임.

조³¹⁾ 및 「정비입찰·계약 집행기준」상 물품구매계약에는 선급금 지급이 제한되어 2024년도 예산 중 4,100만원이 회계연도 내 집행되지 못하고 차년도 이월되는 결과가 발생하였음.

□ 이와 같은 집행 지연은 사전에 도입 제품에 대한 조달구조와 계약 유형을 면밀히 검토하지 못한 것에서 비롯되었고, 예산편성 시 회계연도 내 납품이 가능한 품목을 구체적으로 확정하기 어려워 정확한 예산 산정이 곤란하였던 사례임.

31) 「국고금 관리법 시행령」 제40조 (선급) ① 법 제26조에 따라 미리 지급할 수 있는 경비는 다음 각 호와 같다.
1.~ 14. (생략)

15. 공사, 제조 또는 용역 계약의 대가로서 계약금액의 100분의 70(원활한 공사 진행 등에 필요하여 중앙관서의 장이 기획재정부장관과 협의한 경우에는 100분의 100)을 초과하지 않는 금액

16. 정부가 초청한 외국인에게 국내에서 지급하는 경비

17. 조달청에 지급하는 「조달사업에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 조달물자의 대금

18. 재해 구호 및 복구에 드는 경비

【 헬기 지상충돌경고장치 구매사업 절차표 】

(단위 : 백만원)

사업 절차	주요내용
계약 검토 (’24.2 ~ 4월)	- 계약방법 - 국내 생산되지 않는 부품으로 제작사와 외자계약 추진 - 해외 제작사(레오나르도/이탈리아)는 헬기 부품 관련 직접 외자계약 보다 는 국내 지정대리점을 통해 공급 - 지상충돌경고장치 구매 계약을 국내대리점과 내자계약 추진
구매계획 보고 (’24. 5월)	- 계 약 명 : AW-139 지상충돌경고장치 부품 구매 - 계 획 기간 : 계약일로부터 220일 - 계약방법 : 내자 수의계약(국가계약법 시행령 제26조)
구매계약 의뢰 (’24. 5월)	조달청 「AW-139 지상충돌경고장치 부품 구매」 계약 요청
구매업무 협의 (’24. 5월)	- 인천지방조달청과 「AW-139 지상충돌경고장치 부품 구매」 계약에 관하여 세부사항 업무 협의 - 입찰참가자격, 인도조건, 납품기한, 수의계약사유, 중대재해처벌법 조항 적용 관련 협의
계약 체결 (’24. 6월)	- 계 약 명 : AW-139 지상충돌경고장치 부품 구매 - 품명 및 수량 : 항공기경고장치 2대분 - 계약방법 : 수의계약 - 계약상대자 : 주식회사 유아이인터네셔널 - 계약금액 : 369,317,300원 - 납품기간 : ’24.6.19. ~ ’25.1.25.
1차 납품 (’24.12월)	- 납품품목 : LH support assy 등 14종 1,482점 - 납품금액 : 18,689,900원
대금지급 (’24.12월)	지급금액 : 18,689,900원
예산이월 (’24.12월)	- 이월금액 : 41백만원 - 이월사유 : ’24년 예산 60백만원 중 집행금액 18.7백만원을 제외한 41백만원은 2년차 예산 중 1년차 예산으로 물품구매 계약으로 체결되어 국고금관리법 및 정비입찰·계약 집행기준 의거 선금 지급이 불가하여 이월

※ 자료: 해양경찰청

□ 두 사업은 공통적으로 외자조달의 특수성(제작·납품 구조, 국내 대리점 공급 체계, 감항·기술 심의 및 국제조달 일정 등)에 대한 사전 검토와 회계연도 내 집행 가능성 평가가 미흡하여, 해양경찰청이 당해연도에 집행이 불가능한 금액을 편성·계약함으로써 과다한 이월이 발생했음.

□ 따라서 해양경찰청은 향후 유사한 외자성 장비 도입 시 계약 체결 가능 주체, 제작·공급 구조, 납품 일정, 공급망 리스크, 인증 절차 등 조달 특수성을 사전에 면밀히 분석·반영한 다년도 예산 편성 및 연차별 집행 계획 수립하여 불필요한 이월·불용을 방지하고 외자사업의 효율성과 신뢰성을 제고할 필요가 있음.

5) 지방관서인건비 : 반복적인 인건비 이·전용 방지를 위한 구조적 편성 체계 마련 필요

- 해양경찰청은 인건비 예산 부족으로 치안지원인력운영 등 타 사업에서 총 189억 원을 이·전용하였는바, 인건비 편성 시 정원이 아닌 계급별 현원을 기준으로 편성할 필요가 있음.

가) 사업 및 결산 개요

□ 지방관서인건비는 해양경찰청 소속기관³²⁾의 공무원(경찰관, 일반직 등)과 교육생 보수를 지급하는 것으로, 2024년도 예산액 8,356억 7,100만원 이·전용액 107억 7,900만원을 더한 예산현액 8,464억 5,000만원이며, 이 중 8,460억 710만원이 집행(집행률 99.9%)되고 3억 7,900만원이 불용되었음.³³⁾

【 2024년도 지방관서인건비 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2024년 예산액
	계 획 액		전년도 이월액	이·전용 등	예 산 현액	집 행 액	차년도 이월액	불 용 액	
	당초	수정							
지방관서 인건비	835,671	835,671	-	10,779	846,450	846,071	-	379	910,679
-보수 (110-01)	820,977	820,977	-	18,920	839,897	839,530	-	368	898,102
-기타직보수 (110-02)	9,140	9,140	-	△5,145	3,994	3,984	-	10	6,543
-연가보상비 (110-05)	5,554	5,554	-	△2,996	2,558	2,557	-	1	6,034

32) 5개 지방해양경찰청 및 21개 해양경찰서

33) 회계(기금)-세부사업 : 일반회계-지방관서인건비(7201-101)

나) 검토의견

□ 해양경찰청은 연례적으로 지방관서 인건비가 부족하여 이·전용을 통해 충당하고 있는데 2024년에도 치안 및 외근활동지원, 예산운영지원 등 타 사업 예산을 이·전용하여 보수(110-01목) 189억 2,100만원을 충당하였음. 인건비 이·전용은 매년 반복되고 있는 구조적 문제로 2022년에는 총 151억 6,100만원, 2023년에는 총 264억 3,700만원을 지방관서 인건비로 이·전용하였음.

【 최근 3년간 지방관서인건비 예산 대비 집행내역 】

구 분	2022년				2023년				2024년			
	예산액	이전용	집행액	불용액	예산액	이전용	집행액	불용액	예산액	이전용	집행액	불용액
지방관서 인건비	776,096	5,961	781,902	155	800,911	17,155	818,023	43	835,671	10,779	846,071	379
-보수 (110-01)	750,051	15,161	765,057	155	782,329	26,437	808,725	41	820,977	18,921	839,530	368
기타직보수 (110-02)	20,936	△4,000	16,845	-	13,138	△5,410	7,726	2	9,140	△5,145	3,984	10
연가보상비 (110-05)	5,109	△5,109	-	-	5,444	△3,872	1,572	-	5,554	△2,996	2,557	1

【 2024년 지방관서 인건비 이·전용 등 세부내역 】

(단위 : 백만원)

구분 (날짜)	~에서		금액	~으로		이·전 용 등 사유
	세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드		세부사업 명 (사업코드)	목-세목 코드	
내역변경 (2024.12.5.)	본부인건비 (7201-100)	110-02	8	지방관서인 건비 (7201-101)	110-01	공무원 인건비 부족
		110-05	389			
세목변경 (2024.12.5.)	지방관서인건비 (7201-101)	110-02	5,146			
		110-05	1,700			
내역변경 (2024.12.5.)	정비창인건비 (7201-102)	110-01	20			
		110-05	37			
자체전용 (2024.12.5.)	본부기본경비(총액) (7202-200)	110-04	21			
	치안지원인력운영 (7203-314)	110-03	200			
		110-04	90			
세목변경 (2024.12.17.)	지방관서인건비 (7201-101)	110-05	1,296			
내역변경 (2024.12.17.)	정비창인건비 (7201-102)		14			
승인이용 (2024.12.18.)	항공기정비유지 (3103-301)	210-09	1,000			
승인전용 (2024.12.18.)	본부기본경비(총액) (7202-200)	210-12	170			
	교육원기본경비(총액) (7202-203)	210-06	60			
	지방관서기본경비 (7202-251)	420-02	83			
	총무활동 (7203-301)	210-04	890			
		210-06	2,022			
	복지역량강화 (7203-302)	420-03	156			
	재정관리활동 (7203-303)	430-01	219			
	치안및외근활동지원 (7203-305)	250-03	5,011			
	교육원지원 (7203-307)	320-09	320			
청사관리 (7237-300)	420-03	69				
총계(이·전용 총금액)			18,921			

* 자료: 해양경찰청

□ 해양경찰청의 인건비 부족은 예산편성 시 현원이 아닌 정원 기준으로 인건비 예산을 편성하는 관행에서 기인한 것임. 근속승진 구조로 인해 특정 계급(경감·경위)에서 초과 현원이 집중적으로 발생하여 계급별 정원과 현원 간 괴리가 심화되고 있음에도 불구하고³⁴⁾ 이를 예산에 반영하지 못하는 것임. 예컨대 2024년 12월 기준으로 경감 인건비는 정원 774명에 맞추어 편성되었으나 실제 1,276명의 경감이 근무 중인 바, 예산편성 시 정원을 초과한 현원을 충분히 고려하지 않아 인건비 부족이 구조적으로 반복되고 있음.

【 2024년 인건비 계급별(경찰직) 편성 현황 】

(단위 : 명)

구분	치안 총감	치안 정감	치안감	경무관	총경	경정	경감	경위	경사	경장	순경
편성정원	1	2	6	9	74	235	774	1,164	2,197	3,254	4,146
현원 (24.12월)	1	2	6	10	80	250	1,276	2,787	2,413	2,454	2,298
차이	-	-	-	+1	+6	+15	+502	+1,623	+216	△800	△1,848

* 자료: 해양경찰청

□ 해양경찰청은 매년 인건비 부족분을 충당하기 위해 타 사업 예산에서 대규모로 이·전용을 하고 있는 바, 이는 치안·외근활동지원, 장비유지, 교육·훈련 등 필수 현장활동에 부정적 영향을 미치고 타 사업 추진시 적극적인 예산집행을 저해함.

34) 근속승진의 경우, 순경~경감 계급에 대해서만 운영되고 있으며, 경정이상 계급은 교육훈련, 국기기관파견 등에 따른 정원 변동요소에 따라 정·현원 차이가 발생하고 있음

□ 따라서 해양경찰청은 예산 편성 당국과 협의하여 계급별 현원을 기준으로 인건비를 편성할 수 있도록 노력해야 할 것임.

6) (공통) : 사업목적에 부합하는 연구용역 비목 적정 편성·집행 필요

○ 해양경찰청은 연구용역 추진 과정에서 일반연구비를 정책연구비 용도로 집행하는 사례가 있으므로, 연구 목적과 과제 성격에 따라 적정한 비목을 구분하여 편성·집행하고, 관련 규정을 철저히 준수할 필요가 있음.

가) 사업 및 결산 개요

□ 해양경찰청은 연구용역비(260)³⁵⁾를 일반연구비(260-01)³⁶⁾와 정책연구비(260-02)³⁷⁾로 구분하여 편성·집행하고 있는데, 일반연구비는 55억 6,200만원 중 49억 200만원을 집행하고(집행률 88.0%) 4억 5,300만원을 이월, 2억 700만원을 불용하였고 정책연구비는 예산현액 4억 6,300만원 중 4억 100만원을 집행(집행률 86.6%)하고 6,200만원은 불용하였음.

【 2024년도 연안안전사고예방활동 사업 결산 】

(단위 : 백만원)

구 분	2024년								2025년 예산액
	계 획 액		전 년 도 이 월 액	이·전용 등	예 산 현 액	집 행 액	차 년 도 이 월 액	불 용 액	
	당 초	수 정							
연구용역비(260)	5,607	5,607	63	355	6,025	5,303	453	269	7,723
- 일반연구비(260-01)	5,144	5,144	63	355	5,562	4,902	453	207	7,284
- 정책연구비(260-02)	463	463	-	-	463	401	-	62	439

35) 연구용역비(260)는 세부사업별로 편성되어 있으나 이장에서는 세부사업 구분없이 서술함

36) 세부사업: 수상레저관리(3001-302), VTS구축운영(3002-301), 함정정보유지(3103-300), 본부기본경비(7202-250), 지방관서기본경비(7202-251), 정책소통및감사감찰활동(7203-300), 총무활동(7203-301), 재정관리활동(7203-303), 교육원지원(7203-307), 해양경찰정보화관리(정보화)(7238-300), 해양경비지원시스템구축관리(정보화)(7238-301)

37) 세부사업: 정책연구개발(7239-650), 연안안전사고예방활동(3001-300)

나) 검토의견

□ 「2025년도 예산 및 기금운용계획 집행지침」에 따르면 일반연구비(260-01)는 학술·기술·자문·실태조사 등 반복적·기술적 성격의 용역에 한정하고 정책개발 목적의 연구는 정책연구비(260-02)³⁸⁾로 편성·집행해야 하도록 규정되어 있음.

또한 해양경찰청은 정책연구비 연구의 경우 「정책연구 관리규칙」³⁹⁾에 따라 정책연구의 투명성, 공정성, 예산 효율성, 연구결과 활용도를 제고하기 위해 정책연구심의위원회의 심의를 거치고, 연구결과를 정책연구종합관리시스템(PRISM)에 등록하도록 하고 있음.⁴⁰⁾

□ 2024년도 해양경찰청 소관 정책연구비는 4억 6,300만원이 편성되어 2개 사업 10건 총 4억 100만원이 집행되었으며, 「수상레저산업 진흥을 위한 수상레저안전법 개정 방안 연구」, 「불법외국어선 단속 전담함 도입 타당성 검토」, 「제3차 연안사고 예방 기본계획 수립」, 「(가칭)해양경찰 마음치유원 사전타당성 조사 및 함정 건강 영향

38) "정책연구"란 정책의 개발 또는 주요 정책현안에 대한 조사·연구 등을 목적으로 정책연구과제를 선정하고, 연구자와 연구수행에 대한 대가를 지급하는 내용의 계약을 체결하는 방식으로 추진하는 사업을 말한다(해양경찰청 정책연구 관리규칙 제2조 정의)

39) 「해양경찰청 정책연구 관리규칙」 제4조(정책연구 관리의 원칙) 정책연구는 다음의 원칙에 따라 관리한다.

1. 정책과제 및 연구자 선정의 투명성과 공정성, 전문성 확보
2. 정책연구 예산의 효율적 운용
3. 정책연구 결과의 품질과 활용도 제고

40) 제22조(정책연구용역 결과 등의 공개) ① 과제담당관은 정책연구과제의 평가가 완료되면 정책연구용역 결과 및 평가 결과서를 정책연구관리시스템과 해양경찰청 홈페이지에 공개해야 한다. 다만, 해당 정책연구용역 결과 및 평가 결과서의 내용이 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조의 비공개대상 정보에 해당하는 경우에는 공개하지 않을 수 있다.

평가 용역」 등 주요 정책현안 과제가 정책연구심의위원회 심의를 거쳐 완료된 과제는 PRISM에 등록되었음.

【해양경찰청 일반연구비와 정책연구비 비교표(2024년 기준)】

구분	일반연구비(260-01)	정책연구비(260-02)
편성목적	- (기타 연구용역) 실태조사, 자료제작 등 일상적인 조사·연구 관련 제반 용역 - (기술용역) 과학기술을 응용하여 사업 및 시설물의 계획, 연구, 설계, 분석, 조사, 구매, 조달, 시험, 감리, 시운전, 평가, 자문, 지도, 산업관리 등을 행하는 경우의 용역	- 정책개발에 관한 연구(학술연구 포함) - 주요 정책현안에 대한 조사·연구 등 용역제공에 대한 반대급부
사업예산(집행액)	51억 4,400만원(49억 100만원)	4억 6,300만원(4억 100만원)
사업수	11개 ⁴¹⁾ 사업	2개 ⁴²⁾ 사업
집행건수	56건	10건
계약방식	- 일반경쟁 4건 - 제한경쟁 9건 - 수의계약 43건	- 일반경쟁 1건 - 제한경쟁 6건 - 수의계약 3건
사업진행절차	연구과제 제출 → 과제접수 및 평가 → 계약체결 및 수행 → 과제완료(예산집행)	정책과제 계획 수립(과제 접수) → 심의위원회 심의(과제 선정) → 예산배정 → 계약체결 → 중간점검 → 연구결과 평가 등 정책연구 심의위원회 보고 → 보고서 관리·공개
성과활용	실태분석, 기술자료 등 내부 참고	정책 수립 및 제도 개선에 직접 활용
프리즘 등록 의무	없음	의무 (비공개 대상 제외)
미등록시 제재	없음	- 시정조치 - 다음연도 예산 편성시 반영
주요 연구과제명	- 수중레저 안전관리 방안 연구용역 - 퇴역예정 경비함정의 장비실습함 활용 방안 연구 - 해상환경변화 대응 차세대 방제정 성능향상 방안 연구용역 - 해양경찰 인재개발원 설립사업 규모 및 타당성 분석 연구용역	- 수상레저산업 진흥을 위한 수상레저안전법 개정 방안 연구 - 불법외국어선 단속전담함 도입을 위한 타당성 검토 - 제3차 연안사고 예방 기본계획 수립 정책 연구용역 - (가칭)해양경찰 마음치유원 사전타당성 조사 및 함정 건강 영향평가 용역

* 자료 : 해양경찰청

41) 본부기본경비, 지방관서기본경비, 정책소통및감사감찰활동, 함정정비유지, 해양경찰정보화관리(정보화), VTS구축운영, 총무활동, 해양경비지원시스템구축관리(정보화), 수상레저관리, 재정관리활동, 교육원지원

42) 정책연구개발, 연안안전사고예방활동

□ 반면 일반연구비는 51억 4,400만원이 편성되어 11개 사업 56건 총 49억 100만원이 집행되었는데, 이 중 「수중레저 안전관리 방안 연구」, 「퇴역예정 경비함정의 장비실습함 활용 방안」, 「해양경찰 인재개발원 설립사업 타당성 분석」 등 해양경찰의 주요 정책 현안과 직접 연계된 5건이 정책연구비가 아닌 일반연구비로 추진되었고, 해당 과제들은 PRISM에 등록도 하지 않은 것으로 파악됨.

□ 해양경찰청에 따르면 정책연구비는 정책 수립에 직접 활용되고 PRISM 등록·관리 절차를 거치는 반면, 일반연구비는 PRISM 등록되지 않고 내부 참고자료로만 활용하고 있다는 설명임.

□ 또한, 「정책연구 관리규칙」은 원칙적으로 일반경쟁을 규정하고⁴³⁾ 있으며, 수의계약 시에도 소위원회 심의·의결을 거치도록 하고 있는 반면, 일반연구비로 추진된 5건의 과제는 모두 수의계약으로 체결되었음. 이는 연구자 선정의 투명성과 공정성을 약화시키고, 정책연구의 객관성 확보에도 부정적 영향을 미칠 수 있음.

43) **해양경찰청 정책연구 관리규칙 제17조(연구자의 선정)** ① 과제담당관은 연구자를 선정함에 있어 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제7조제1항에 따라 일반경쟁 방식으로 함을 원칙으로 한다.
 ② 제1항에도 불구하고 과제담당관이 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 제7조제1항 단서의 수의계약 방식으로 연구자를 선정하고자 하는 경우에는 소위원회의 심의·의결을 거쳐야 한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 소위원회의 심의·의결을 거치지 않는다.
 1. 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제13조에 따른 입찰참가자격 사전심사를 하는 경우
 2. 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률 시행령」 제43조제1항에 따라 제안서를 제출받아 평가하는 경우
 ③ 연구자 선정 후 과제담당관은 별지 제6호서식의 연구자 선정 심의결과서를 위원회에 제출해야 한다.

□ 따라서 해양경찰청은 연구용역비 예산 편성 단계에서부터 과제의 성격과 정책 연계성을 면밀히 검토하여 일반연구와 정책연구를 명확히 구분하고, 정책 목적의 과제는 반드시 정책연구비로 편성·집행되도록 관리해야 함. 아울러 일반연구비 과제에 대해서도 연구자 선정의 투명성을 제고하고, 연구성과를 원칙적으로 공개하며, 정책적 시사점이 있는 경우에는 관계 부서와 공유하여 정책 데이터베이스에 축적할 필요가 있음. 이를 통해 연구성과의 투명성과 활용도를 제고하는 동시에, 예산 집행의 합리성과 정책연계성도 함께 강화해 나가야 할 것임.

【 정책연구 성격 과제의 일반연구비(260-01) 집행 사례 】

(단위: 백만원)

구분	연구명	예산액	집행액	계약방식 (수의 등)	계약기간	수행기관
1	수중레저 안전관리 방안 연구용역	22	22	수의계약	24.11~24.12	○○○ 산학협력단
2	해상환경변화 대응 차세대 방제정 성능향상 방안 연구용역	22	22	수의계약	24.10~24.12	○○○ 정책학회
3	해양경찰 인재개발원 설립사업 규모 및 타당성 분석 연구용역	21	21	수의계약	24.9~24.11	○○○ 연구원
4	퇴역예정 경비함정의 장비실습함 활용 방안 연구	21	21	수의계약	24.5~24.8	○○○ 연구원
5	「해양조난사고 수색구조용 헬기 구조인양기 국산화 개발 방안 연구」	22	22	수의계약	24.9~24.12	○○○ 연구원

【 2024년도 해양경찰청 정책연구용역(260-02) 현황 】

(단위:백만원)

연구명	예산액	집행액	계약방식 (수의 등)	계약 기간	수행 기관	프리즘 등록 여부
제3차 연안사고 예방 기본계획 수립 정책 연구용역	463	38	제한경쟁 (수의계약)	24.4~24.10	○○○ 컨설팅(주)	○
불법외국어선 단속전담함 도입을 위한 타당성 검토		22	수의계약	24.3~24.5	○○○ 연구원	○
「해상교통사고처리특례법」 법안 축조에 관한 연구		20	수의계약	24.3~24.6	○○○ 연구원	○
국민 친화·홍보 강화를 위한 해양경찰 악대 설치·운영에 관한 연구		20	수의계약	24.4~24.8	○○○ 학회	○
해양경찰서 신설 필요성 및 효율화 모델 개발		31	제한경쟁	24.6~24.10	○○○ 연구원	○
해양경찰 교육인증제 도입 방안 연구		27	제한경쟁	24.5~24.10	○○○ 산학협력단	○
해양경비특화드론 도입·운용체계 개선방안 연구		24	일반경쟁	24.4~24.7	○○○ 산학협력단	○
국가 방제비용 표준요율 제도 도입방안 연구용역		26	제한경쟁	24.5~24.8	○○○ 연구원	○
수상레저산업 진흥을 위한 수상레저안전법 개정 방안 연구		31	제한경쟁	24.6~24.12	○○○ 정책학회	○
(가칭)해양경찰 마음치유원 사전타당성 조사 및 함정 건강 영향평가 용역		162	제한경쟁	24.7~24.27	○○○ 경제연구원	○