

1953년 해양경찰대 창설 배경과 초기 활동의 역사적 의미*

최성환**

국문초록

이 논문은 1953년 12월 23일 설립된 해양경찰대의 창설 배경과 초기 역할을 해방 이후 대한민국의 해양주권 수호라는 역사적 맥락 속에서 고찰한 것이다. 이를 위해 해방 이후 한·일 간 해양주권을 둘러싼 갈등의 전개 양상과 한국전쟁 전후 시기에 빈발한 해난 사고 및 해양 범죄 사례를 검토하였다. 아울러 이러한 문제들이 기존의 육상 경찰이나 해군 체계만으로는 효과적으로 대응하기 어려웠다는 점을 분석함으로써, 해양경찰대 창설의 제도적 필요성을 살펴보았다. 이어서 1954년을 중심으로 해양경찰대의 실제 활동을 신문 기사와 관련 사료를 바탕으로, 평화선 경비, 외국 어선 단속, 해난 구조, 해양 범죄 수사 등 역할 수행 양상을 분석하였다.

그 결과 해양경찰대는 해방 이후 해양 공간에 대한 국가의 관리와 통제를 구체화하는 역할을 담당하였음을 확인하였다. 본 연구는 해양경찰대의 창설과 초기 활동을 역사적 사실을 토대로 규명하여, 해방 이후 대한민국 해양주권 수호 체계의 형성과정을 이해하는 데 기초적 분석 자료를 제공한다.

* 본 논문은 2024학년도 국립목포대학교 교내연구비 지원에 의하여 연구되었음.

** 국립목포대학교 역사콘텐츠전공·도서관·도서관·도서관 교수

주제어: 해양경찰대, 해난 구조, 밀수 단속, 해양주권 수호, 평화선

1. 머리말

대한민국 해양경찰은 1953년에 창설되었다. 1953년 12월 23일 내무부 치안국 경비과 소속으로 ‘해양경찰대’가 신설된 것이 현 해양경찰의 출발이다.¹⁾ 대한민국은 삼면이 바다로 둘러싸인 해양 국가이며, 현재까지도 남북 분단과 정전 상태가 지속되고 있다. 이러한 조건 속에서 해양 공간의 관리와 치안을 담당하는 해양경찰의 역할은 매우 중요하다. 해양경찰대의 창설과 활동 개시 과정에 대한 고찰은, 해방 이후 국가 권력의 해양 공간 관리·통치 방식의 형성 과정을 해명하는 중요한 연구 주제이다. 특히, 대한민국 해역의 무질서한 혼란 양상과 해양주권²⁾ 수호를 위한 그 첫걸음에 담긴 의미를 고찰하는 데 유용하다.

해양경찰에 대한 연구는 2010년대 이후 활성화되었다. 2011년 한국해양경찰학회가 공식 창립되었고, 같은 해 12월 『한국해양경찰학회보』가 창간되면서 관련 연구가 점차 축적되기 시작하였다. 이후 제도와 조직, 법령, 기능 변화 등을 중심으로 다양한 연구 성과가 진행되었다. 그러나 해양경찰의 역사, 특히 창설 배경과 초기 활동을 본격적으로 다룬 연구는 많지 않다. 해양경찰의 내력과 관련된 대표적인 연구자로는 노호래를 들 수 있다. 그는 한국 해양경찰의 기원이 개항기 설치된 감리서 및 경무서 체계와 연관되어 있음을 밝히는 한편, 해방 이후부터 1962년까지의

1) 해양경찰청, 『海洋警察五十年史 : 1953-2003』, 해양경찰청, 2003, 8쪽.

2) 이 글에서 ‘해양주권’은 해상에서 국가 권력이 실제로 작동하는 상태를 의미하는 용어로 사용하였다. 즉, 단순히 영해(Territorial Sea)에 대한 법적 지배권을 넘어, 1952년 ‘인접 해역에 관한 주권 선언’(평화선)을 기점으로 국가가 해양 영토 내의 수산 자원을 보호하고 해상 치안 및 안전 질서를 확립하며, 외국의 불법적인 침범에 대응하여 국가의 행정력을 실질적으로 관철하는 포괄적 통치 권한을 의미한다.

한국 해양경찰사를 체계적으로 분석하였다.³⁾ 2022년에는 정태정의 박사학위 논문 「한국 해양경찰의 발전과정에 관한 연구」가 발표되었다. 이 논문에서는 해양경찰 형성의 이론적 배경과 시기별 발전 과정을 종합적으로 검토하였다.⁴⁾ 이 밖에도 최종술·민회수·임호민·최선우 등의 연구를 통해 해양주권 수호 및 해양경찰의 기원에 관한 논의가 이루어졌다.⁵⁾

선행 연구들은 해양경찰의 뿌리와 발전 과정을 제도사적 관점에서 조명한 중요한 성과를 축적해 왔다. 반면, 해방 이후 대한민국 해역이 구체적으로 어떠한 상황에 놓여 있었는지, 해당 시기에 발생한 해난 사고·해양 범죄·해양 질서의 변화 양상에 대한 실증적 분석은 상대적으로 미흡하였다. 따라서 해양경찰이 어떠한 해양 환경과 사회적 조건 속에서 등장하였는지를 해양 공간의 실제 양상을 통해 밝히는 연구가 필요하다.

이러한 문제의식을 바탕으로 본 연구는 대한민국 해역에서 전개된 구체적인 실태를 토대로 1953년에 해양경찰대가 창설된 배경과 초기 활동의 역사적 의미를 규명하고자 한다. 시기적 범위는 해방 이후부터 1953년 12월 해양경찰대 창설 이후 초기 활동 시기까지로 설정하였다.

연구의 분석 방향은 크게 세 가지로 설정하였다. 첫째, 해양주권을 둘러싼 갈등의 추이와 평화선 체제를 중심으로 분석한다. 어족 자원과 해양주권 수호라는 관점에서 1952년 평화선 선언을 전후한 시기의 갈등 양상을 검토하여, 해방 이후 대한민국 해역을 둘러싼 대외적 긴장과 갈등

3) 노호래, 「해양경찰사 소고 : 한말 개항장의 감리서와 경무서를 중심으로」, 『한국해양경찰연구』 10-2, 한국경찰연구학회, 2011. ; 노호래, 「현대 해양경찰사 연구」, 『한국공안행정학회보』 20-4, 한국공안행정학회, 2011. ; 노호래, 「1945년부터 1962년까지의 한국해양경찰사 연구」, 『한국해양경찰학회보』 제13권 제3호, 한국해양경찰학회, 2023. ; 노호래, 『격동의 한국해양경찰사』, ㈜박영사, 2023.

4) 정태정, 「한국 해양경찰의 발전과정에 관한 연구」, 동의대학교대학원 경찰소방학과, 박사학위논문, 2022.

5) 최종술, 「부산해양경찰의 역사와 발전방안」, 『항도부산』 27, 부산광역시시사편찬위원회, 2011. ; 민회수, 「開港場 警察의 설치와 운영(1884~1896)」, 『사학연구』 108, 한국사학회, 2012. ; 임호민, 「1950년대 전반기 한국의 해양주권 수호에 대한 연구 -독도와 주변해역을 중심으로-」, 『한국민족문화』 45, 부산대 한국민족문화연구소, 2012. ; 최선우, 「개화기 근대 해양경찰의 등장과 역사적 함의」, 『한국해양경찰학회보』 4-2, 한국해양경찰학회, 2014.

구조를 살펴본다. 둘째, 해난 사고와 해양 범죄의 확산과 관련하여, 해상 무질서의 확산과 국가적 치안 수요의 증대라는 관점에서 분석한다. 이를 통해 해양경찰대 창설이 필요해진 실질적인 배경이 무엇이었는지를 구체적으로 밝히고자 한다. 셋째, 1953년 해양경찰대의 창설과 초기 역할 수행 양상을 분석한다. 이는 제도 형성과 실제 운영의 측면에서 해양경찰의 기능을 고찰하고자 하는 것이다. 해양경찰대 창설 이후의 구체적인 활동 사례를 통해 대한민국 현대사의 흐름에서 해양경찰대의 등장이 지닌 역사적 의미를 재조명하고자 한다.

본 연구를 위해 해방 이후 대한민국 해역에서 발생한 다양한 사건과 사회적 인식을 확인할 수 있는 신문 기사 자료를 수집·분석하였다. 이를 토대로 기존 선행연구의 성과와 함께 『해양경찰50년사』(2003), 『해양경찰60년사』(2013), 『해양경찰 뿌리찾기』(2019), 『해군목포경비부연혁사』(2001), 기타 각종 법령 등의 기초 자료를 비교·검토하여 연구를 수행하였다.

2. 해방 이후 해양주권 갈등과 평화선 체제

해방 이후부터 1953년까지의 해양 상황을 해양경찰대 창설의 배경이라는 관점에서 구체적으로 분석하고자 한다. 먼저 해방 이후 해양주권 수호 과정에서 발생하는 갈등 양상을 평화선 체제와 연관시켜 살펴보겠다.

해방 이후 미군정기를 거쳐 대한민국 단독정부가 수립되는 시기는 해양주권의 법적·제도적 기반이 충분히 정비되지 못한 과도기였다. 해방 직후 해양 영토 문제와 관련하여 가장 중요한 사안 가운데 하나는 이른바 ‘맥아더 라인(MacArthur Line)’의 설정과 운영이다. 맥아더 라인은 1945년 9월 미국 극동군 사령관 더글러스 맥아더(Douglas MacArthur)가 일본 주변 해역에 설정한 해역선(海域線)을 의미한다. 이는 1945년 8월 15일

각서 제80호의 형식으로 미국 제5함대 사령관 명의로 일본 측에 통보되었으며, 일본에 대한 군사적 통제와 어족 자원의 보호를 목적으로 설정되었다. 이 해역선에 따라 독도를 포함한 해당 해역은 일본의 조업 범위에서 제외되었고, 결과적으로 대한민국의 해양 영토로 관리·통제되었다.

그러나 일본 어선들은 이후에도 이 해역선을 침범하여 조업을 지속하였다. 이에 미군정기 설립된 조선해양경비대는 맥아더 라인을 위반한 일본 어선을 나포하였다. 일본 수산업계는 이에 반발하여 맥아더 라인의 철회를 지속적으로 요구하였다. 맥아더 라인은 1946년 6월과 1949년 9월 두 차례에 걸쳐 조정·확대되었다. 이후 일본과 연합국 간에 체결된 평화조약이 1951년 9월 8일 조인되고, 1952년 4월 28일 샌프란시스코 평화조약이 발효되면서 맥아더 라인은 공식적으로 소멸되었다.⁶⁾

1950년 6월 25일 발생한 한국전쟁은 해역의 무질서를 증폭시켰다. 혼란한 시기를 틈타 일본의 어업침범과 독도침범 등 주권 침탈 행위가 자주 발생했다. 이에 이승만 정부는 1952년 해양에 대한 주권 선언을 통해 대한민국의 해양영토와 어족 보호에 대한 의지를 표명하였다. 곧바로 한국의 해양주권 선언과 보호선에 대한 일본의 반발과 어선 침범이 이어졌고, 한국정부에서 일본 어선에 대한 나포를 통해 단속을 강화하였다. 한국정부는 어업 자원 보호를 위한 법안을 1952년 10월 국회에 제출하였고, 일본은 여론전을 통해 세계 언론의 주목을 받으려고 시도했다. 이 시기의 급박한 양상을 통해 대한민국 해양경찰대가 태동하게 된 배경을 살필 수 있다. 주요 흐름을 정리하면 다음 <표 1>⁷⁾과 같다.

6) 노호래, 『격동의 한국해양경찰사』, (주)박영사, 2023, 176~177쪽 참조.

7) <표 1>의 전거를 순서대로 제시하면 다음과 같다. 『관보』(1952.1.18.) 국무원고시 제14호, 『민주신보』 1952년 06월 02일 기사, 『부산일보』 1952년 09월 28일 기사, 목포대학교 도서관화원연구원, 『해양경찰 뿌리 찾기』, 해양경찰연구원, 2019, 119쪽, 『동아일보』 1952년 10월 17일 기사, 『동아일보』 1952년 10월 17일 기사, 『민주신보』 1953년 07월 16일 기사.

〈표 1〉 1952년 해양주권 수호 관련 주요 흐름

구분	시기	사건
1	1952.01.18	대한민국 인접 해양의 주권에 대한 대통령 선언
2	1952.06.02	일본 어선의 한국해역 침범 단속방침 계획
3	1952.09.27	일본의 해양침범 규탄 국민총궐기대회 개최
4	1952.09.27	연합군 총사령관 ‘클라크 라인’ 설정
5	1952.10.04	포획심판령 제정(대통령 긴급명령)
6	1952.10.14	어업자원보호법안 국회 제출
7	1953.07.12	독도 침범한 일본 무장선 추격

1952년 대한민국 인접 해양의 주권에 대한 대통령 선언이 국무원 고시 제14호로 선포되었다.⁸⁾ 이승만 대통령이 우리나라 연안수역 보호를 목적으로 선언한 해양주권선으로 일명 ‘평화선’으로 불렸다.⁹⁾ 이는 국무회의의 의결을 거쳐 인접 해양에 대한 대한민국의 주권에 관하여 선언의 성격을 지니고 있다. 관련 내용을 제시하면 다음과 같다.

확정된 국제적 선례에 의거하고 국가의 복지와 방어를 영원히 보장하지 않으면 안될 요구에 의하여 대한민국 대통령은 다음과 같이 선언한다.

1. 대한민국정부는 국가의 영토인 한반도 및 도서의 해안에 인접한 海棚의 상하에 既知되고, 또는 장래에 발견될 모든 자연자원 광물 및 수산물을 국가에 가장 이롭게 보호보존 및 이용하기 위하여 그 심도 여하를 불문하고 인접 해방에 대한 국가의 주권을 보존하며 또 행사한다.
2. 대한민국정부는 국가의 영토인 한반도 및 도서의 해안에 인접한 해양의 상하 및 내에 존재하는 모든 자연자원 및 재부를 보유 보호 보존 및 이용하는데 필요한 아래와 如히 한정된 연장해안에 亶하여 그 심도 여하를 불구하고 인접 해양에 대한 국가의 주권을 保持하며 또 행사한다. 특히 어족 같은 감소될 우려가 있는 자원 및 재부가 한국주민에게

8) 『관보』 1952.01.18., 「국무원고시 제14호 인접 해양에 대한 주권에 관한 선언」.

9) 해양경찰청 편, 『海洋警察五十年史 : 1953-2003』, 해양경찰청, 2003, 5쪽.

손해가 되도록 개발되거나 또는 국가의 손상이 되도록 감소 혹은 고갈 되지 않게 하기 위하여 수산업과 漁獵業을 정부의 감독하에 둔다.

3. 대한민국정부는 이로써 대한민국정부의 관할권과 지배권에 있는 상술한 해양의 상하 및 내에 존재하는 자연 자원 및 재부를 감독하며, 또 보호할 수역을 한정할 아래에 명시된 경계선을 선언하며 또 유지한다.[이하 생략]

국무원 고시 제14호는 대통령 선언을 통하여 주변 해양에 대한 광역 해양관할권 보유를 공식적으로 선포한 것이다. 이를 통해 일본에 의해 자행되던 주변 해양에 대한 어족자원 남획 등을 방지하고, 자력에 의한 어족자원관리와 해저 자원에 대한 개발 의지를 표명하였다. 대한민국 정부에서 대통령명의로 이른바 ‘평화선’을 설정한 후에도 일본 정부는 한국의 주권해역을 침범하는 어업 행위를 강행하였다. 이에 일본 어선의 한국해역 침범에 대한 단속 방침이 발표되었다. 이는 해양경찰대 창설 전 해역침범 어선 단속 의지와 필요성을 보여주는 중요한 배경이다. 1952년 6월 2일 민주신보에 실린 다음 기사는 당시의 상황을 잘 나타내고 있다.

정부에서는 일본 측이 이대통령의 해양선언을 무시하고 한일어업조약의 체결에 앞서 일본의 강행출어를 중대시하고 이등 불법행위에 대해 강경한 조치를 강구하고자 정부에서는 국무회의에서 결의한 군함 3척과 취체함 3척을 해역 선언해역에 감시선으로써 배치하고 일본의 불법침범을 발견시는 용납 없이 실력행사로써 이에 대처할 것이라고 하여 우리민족의 눈은 바야흐로 현해탄에 모여지고 있다.¹⁰⁾

정부에서 국무회의에서 결의한 대로 군함 3척과 취체함 3척을 선언 해역에 감시선으로 배치하였다. 그러한 상황에서 1952년 7월 18일 일본 어선의 침범 조업이 자주 발생하자 평화선 선포 수역에서 조업하는 외국

10) 『민주신보』, 1952년 06월 02일 기사.

어선은 국적을 불문하고 나포하라는 대통령의 지시가 있었다.¹¹⁾

이러한 한·일 간의 갈등 상황 속에서 1952년 9월 27일 충무로 광장에서 일본의 해양침범을 규탄하는 국민총궐기 대회가 개최되었다. 일본의 해양침범이 한국에 대해 또다시 과거의 침략을 되풀이하고자 하는 일본의 행위로 인식되었다. 당시 신문에 다음과 같이 표현되어 있다.¹²⁾

우리 한국에 대해 또다시 과거의 침략을 되풀이하고자 이미 한국정부로부터 어족보호의 목적에서 해양권선언을 중외에 공포한 내해 및 근해의 어로를 빙자코 무장함정 파견이라는 도전적 태도로 나온 저들 태도에 격분한 한국민 3,000만의 공분은 어제 27일 상오 10시 시내 충무로 광장에서 열린 전국단체정당 공동주최의 해양침범규탄 국민총궐기 대회에서 폭발되었다.

당시는 일본의 무장함정 파견에 대한 국민적 분노가 발생하는 상황이었다.¹³⁾ 이 대회에서는 일본의 해양침범을 규탄하는 결의문이 채택되었다. 그 내용은 다음과 같다.

우리는 자유세계의 공동방위전선에 서서 고귀한 생명과 땀과 재물로써 세계의 평화와 인류의 자유를 위하여 빛나는 봉사를 다하고 있다. 우리 한국에 대한 침략방지는 자유세계의 공동책임으로 되어 있다. 현재 북으로는 공산주의의 손해를 받고 있으며 장차 남으로는 제국주의의 침략을 당할 우려가 적지 않다. 우리는 부여된 멸공통일전을 수행하는 동시 영토침해의 제일보로 해양침범을 수행하는 왜적에 대하여는 독립주권과 해양주권을 옹호하려는 국토방위의 정신으로 이를 단호 배격하고자 좌와 같이 결의를 하는 바이다.

1. 해양침범은 국토방위를 파괴한다. 따라서 이를 방비함은 주권 옹호에 절대적인 노력이다.
2. 해양침범은 한일 분쟁을 초래한다. 따라서 이를 제지함은 동양평화에

11) 『민주신보』, 1952년 06월 02일 기사.

12) 『부산일보』, 1952년 09월 28일 기사.

13) 『부산일보』, 1952년 09월 28일 기사.

절대적인 요청이다.

3. 해양침범은 공산침략을 조력한다. 따라서 이를 격퇴함은 멸공통일에 절대적인 행동이다.

시기적으로 한국전쟁이 끝나지 않은 혼돈의 상황이었다. 직접적인 목적은 어족보호가 급선무였지만, 근본적으로는 일본의 해양침범에 대한 국토방위 정신이 표출된 것이었다.

이러한 흐름 속에서 1952년 9월 27일 연합군 사령관 클라크(Clark, M. W.)가 북한의 침투를 막고 전시 밀수출입품의 유통봉쇄를 위해 해상방위 수역을 한국 연안해에 선포하였다. 일명 ‘클라크 라인’이라고 불린다. 이는 이승만 대통령이 선언한 평화선과 거의 비슷한 수역선이었다.¹⁴⁾ 이로 인해 대한민국 대통령이 선언한 평화선에 힘이 실리게 되었다. 1952년 10월 4일에는 대통령 긴급명령 제12호로 「포획심판령」이 제정되었다.¹⁵⁾ 이 법령은 포획사건을 조약과 일반적으로 승인된 국제법규에 의거하여 심판함을 목적으로 하였다. 나포 선박의 포획품을 법적으로 심판할 수 있는 근거를 마련하는 것이었다.

그러나 여전히 일본의 해양침범에 대한 국민적 감정은 수그러들지 않았고, 경계하는 분위기였다. 한국의 여론은 “일본 정부의 반성이 촉구되는 동시에 한국 정부 당국의 일층 강력한 법적 조치”를 요망하는 분위기였다. 이에 정부는 1952년 10월 14일 국무회의에 「어업자원보호법안」을 상정하여 의결하고, 임시 국회에 제출하였다.¹⁶⁾ 「어업자원보호법」은 1952년 1월 18일에 선포된 「인접 해양에 대한 주권에 관한 대통령 선언」에 의하여 설정되었던 평화선 내의 해역을 어업자원의 보호 수역으로 정하는 것이다. 보호수역 내에서 어업을 하려고 하는 자는 주무장관의 허가를 받도록 하여 동 수역 내의 어업 자원을 보호할 목적으로 제정한 법

14) 정태정, 앞의 논문, 2022, 79쪽.

15) 법제처 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>), 「포획심판령」, [시행 1953. 12. 12] [법률 제298호, 1953. 12. 12, 제정].

16) 『동아일보』, 1952년 10월 17일 기사.

를이다. ‘관할수역’을 구체적으로 명시하였으며, 대통령이 지정한 공무원이 사법경찰관리의 임무를 맡게 되는 방식이었다. 이 「어업자원보호법」을 근거로 선박의 검사, 침범 선박 나포 등을 법적으로 처리하는 것이 가능하였다. 이 법안은 1953년 12월 12일 법률 제298호로 제정되었다.¹⁷⁾

「어업자원보호법」의 실시는 이른바 ‘평화선’ 내에서 어업 행위를 하려면 한국 어선은 물론 어떠한 나라의 어선도 한국정부의 허가가 있어야 함을 의미한다. 동시에 한국정부는 어업자원을 보호하기 위하여 언제든지 허가없이 침범한 선박을 나포하여 법적으로 처결할 수 있게 되었다. 정부의 조치는 ‘맥아더 라인’ 철폐에 대비하는 것이었다.¹⁸⁾

주목할 부분은 이 법안이 발의 때에는 해양경찰대가 창설되기 직전이라는 점이다. 선박을 나포할 수 있는 법적 근거는 마련되었으나, 그 임무를 어느 부서에서 실행할 것인지가 중요하다. 「어업자원보호법」 제4조에는 “전조의 범죄수사에 있어서는 해군 함정의 승무장교·사병 기타 대통령령으로 정하는 공무원이 사법경찰관리의 직무를 행한다”고 명시되어 있다. 즉 해군이 직무를 수행하게 되어 있었다. 어업자원 보호를 담당하는 해양경찰 창설의 필요성이 드러나는 대목이다. 이 법안의 공식 제정 통과가 1953년 12월 12일이고, 해양경찰대의 창설이 12월 23일이니 거의 동시에 해양주권 수호를 위한 법적 기반과 전문기구 창설이 진행되었음을 알 수 있다.

「어업자원보호법」 발의와 함께 정부는 1952년 10월 17일 일본과의 해양분쟁에 대한 입장을 표명하는 담화문을 발표했다. 일본 정부의 한국 선언을 무시하는 행동이 이어졌기 때문에 어족 보호 등 해양주권 선언에 대한 갈등이 심화되는 상황이었다. 일본의 태도에 대한 한국 정부의 인식은 다음의 내용을 통해 확인할 수 있다.

“일본정부는 한국정부의 해양주권선언을 무시하려 함에 있어 한국이 멀

17) 법제처 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>), 「어업자원보호법」, [시행 1953. 12. 12] [법률 제298호, 1953. 12. 12, 제정].

18) 『동아일보』, 1952년 10월 18일 기사.

공전에 몰두하고 있다는 약점을 이용하여 한국의 배후를 침범하려는 야욕을 최근 노골적으로 표면화시키면서 갖은 책략을 획책”

“한국 정부의 정상적인 어업보호선을 불법이라 항의하고, 제주도 인근까지 침범하여 오면서 어로를 자행하거나 어로를 가칭하여 밀수입에 종사하여 전시 체제하에 있는 한국의 銃後를 교란”¹⁹⁾

시기적으로 한국이 전쟁 중인 상황을 이용하여 일본 정부는 한국 정부의 해양주권 선언을 받아들이지 않으려고 했다. 한국 정부는 한국전쟁이라는 약점을 이용해 일본이 한국의 해양주권을 교란하고 있는 것으로 인식하였다. 이에 담화문을 통해 일본의 어업 침탈·해역침범이 갖은 상황에 대한 일본 정부의 책임을 촉구하였다.²⁰⁾ 한국에 대한 중상·모략·협박·침범 등을 방관하여 발생한 모든 사태는 일본 자신이 그 책임을 져야 한다는 입장을 표명했다.

갈등의 양상은 1953년으로 넘어가면서 구체적으로 일본 어선이 나포되는 상황으로 이어졌다. 1953년 4월 15일에 2차 한일회담이 예정되어 있었다. 2차 한일회담 전에 해양주권과 관련된 주도권을 두고 갈등 상황이 고조되어 갔다. 그러한 상황 속에 일본 신문에 “2월 12일 제주도 남방해상에서 한국의 초계선에 의하여 일본 어부가 1명 사망하였다고 대대적으로 보도”되면서 그 갈등이 심화되었다.²¹⁾

심지어 1953년 7월에는 한국인들이 가장 민감하게 생각하는 독도에 일본 무장선이 침범하는 사건까지 발생했다. 7월 12일 독도를 침범한 일본 무장선원 약 30여 명이 한국 경찰의 추격을 받고 도주한 사건이다. 울릉도 경찰서 직원들이 순시선으로 독도 주변을 경비하는 중에 발견하고 검문하려 했으나, 일본 선박은 불응하고 도주하였다. 그런데 우리 순시선이 속력이 느려서 일선을 따르지 못하였다. 더 놀라운 것은 독도를 침범한 일선을 민간인이 아니라 시마네현[島根縣] 보안청장이 지휘하고 있었

19) 『동아일보』, 1952년 10월 18일 기사.

20) 『동아일보』, 1952년 10월 18일 기사.

21) 『경향신문』, 1953년 02월 15일 기사.

다는 점이다.²²⁾ 독도 침범 양상이 이어지자, 손원일 국방부 장관은 다음과 같은 담화문을 발표했다.

“독도는 역사적으로나 지리적으로 보아 엄연히 한국의 영토이며 과거 倭帝 때에 발행처 문헌으로도 일본정부가 그것을 수공한 바 있었던 것이다. 그러나 작금 일본정부는 사적인 사실을 전복시키어 자기 나라의 소유임을 누차 고집하여 세인을 아연케 하였으며 특히 최근에는 일본의 관헌이 무기를 소지하고 현지에서 어로 중인 선량한 한국 어민에게 철거를 강요하고 있다. 이러한 사실은 전체 인류의 공적인 공산도배와 치열한 전쟁을 하고 있는 한국에 대하여 정당하지 않은 편견된 주장으로써 감히 경고하는 바이며 정의에 입각한 단호한 조치를 취할 것이다. 뿐만아니라 우리나라 해군은 영토방어에 전력을 다할 것이다.”²³⁾

독도를 중심으로 한 해양주권의 침해 행위는 해양경찰대 창설의 중요한 배경 중 하나였다. 어족자원을 보호하기 위해 대한민국의 해양주권을 수호해야 하지만, 일본 어선을 군대가 나포하는 것은 외교적 부담으로 작용하였다. 전시가 아닌 상황에서 해양주권을 수호할 수 있는 전담 조직, 즉 해양경찰대 창설의 필요성이 증대되었다. 특히 맥아더 라인에서 대한민국의 평화선 선언으로 이어지는 과정은 한국전쟁 시기와 상호 연동되어 전개되었다. 일본은 한국전쟁으로 조성된 불안정한 정세를 이용하여 대한민국 정부의 정당한 요구를 묵살하고, 정세를 교란하며 자국의 이익을 도모하였다. 1952년에서 1953년에 이르는 시기 대한민국의 해양 질서는 매우 불안정하였고, 이와 같은 흐름은 해양경찰대 창설이 필요한 시대적 배경으로 작용하였다.

22) 『민주신보』, 1953년 07월 16일 기사.

23) 『조선일보』, 1953년 07월 16일 기사.

3. 해난 사고와 해양 범죄의 확산

이어서 해방 이후 한국전쟁기에 발생한 해난 사고와 해양 범죄 양상을 통해 해상 무질서의 확산과 국가적 치안 수요의 증대에 대한 문제를 살펴보고자 한다. 이는 해양경찰의 중요 임무에 해당하는 영역으로 해양경찰대 창설의 역사적 배경을 살피는 의미가 있다.

먼저 바다에서 발생한 해난 사고와 관련된 부분이다. 해방 이후부터 선박 침몰로 인한 해난 사고가 빈번하게 발생했다. 1947년에는 1년 동안에 발생한 조난 선박 수가 86척에 이르렀다. 침몰이 가장 많은 해에는 30여 차례 발생하였다.²⁴⁾ 해방 이후에 해난 사고가 많았던 이유는 해방 후에 사용된 대부분의 선박이 일제강점기에 생산된 ‘적산’인 관계로 선박에 대한 책임 의식과 관리가 매우 부실했기 때문이었다.²⁵⁾ 선박 자체에 대한 검사와 관리도 부족했고, 해난 사고가 발생했을 때 구조를 전담하는 체계도 구축되어 있지 못한 상황이었다.

신문 기사를 토대로 해방 이후부터 1953년 해양경찰대 창설 전까지 발생한 주요 해난 사건을 정리하면 다음 <표 2>²⁶⁾와 같다.

<표 2> 해방 이후~1953년 시기 해난 사고 현황

구분	시기	선박명	사고지역	피해상황	사고원인	구조활동 (담당청)
1	1946.10.19	준환	경남 하동 노량진 앞	201명 사망	정원초과, 기울림	
2	1947.08.19	태양환	마산-통영	23명 사망, 4명 실종	경비선과 충돌	해안경비사령대, 경찰당국

24) 『경향신문』, 1947년 04월 08일자 기사.

25) 『경향신문』, 1947년 04월 08일자 기사.

26) 다음과 같은 기사를 토대로 작성하였다. 『서울신문』 1946.10.23. ; 『경향신문』 1947.08.22. ; 『동아일보』 1948.04.15. ; 『경향신문』 1948.06.20. ; 『경향신문』 1948.07.13. ; 『동아일보』 1949.08.07. ; 『자유민보』 1949.10.11. ; 『경향신문』 1949.12.11. ; 『부산일보』 1950.12.18. 『민주신보』 1951.01.23. ; 『동아일보』 1951.06.19. ; 『동아일보』 1951.07.28. ; 『동아일보』 1951.11.21. ; 『경향신문』 1952.05.26. ; 『동아일보』 1953.01.29.

3	1948.04.11	범선 2척	수원군 우정면 해안	2명 사망, 81명 실종	태풍	조선해안경비대 사령부
4	1948.06.08	독도어선 15척	독도 부근	14명 사망, 5명 실종	미군기 폭격 고공폭격연습	
5	1948.07.09	어선 400여척	고군산 열도	3,000명 사망 및 표류	태풍	군산경찰, 육구군
6	1949.07.28	밀항선	부산 영도	19명 사망, 20명 실종	태풍	
7	1949.10.05	평해호	작약도 부근 (인천 -강화)	71명 사망	과적	
8	1949.12.04	어선 400척	동해안 (목호, 강릉)	23명 사망, 500명 구조	폭풍	상공부, 해군, 해운국 선박 동원
9	1950.12.06	초춘호	부산 근해	30여 명 사망	과적, 급회전	상공부, 해군, 해운국 선박 동원
10	1951.01.11	남경호	여수 근해	250여 명 조난	정원 초과, 폭풍	여수경찰서 형사대, 여수 해운국
11	1951.06.13	제13호	목포항 근해	30여 명 사망	과적	
12	1951.07.11	편리호	부산	74명이상 사망	과적	교통부, 잠수어조합원
13	1951.11.18	삼해남호	진도항 부근	45명 사망, 실종 3명	초과승선, 운전과실	교통부
14	1952.05.15	조일환호 (어선)	여호도 (제주-부산)	14명 사망	운전 과실	
15	1953.01.09	창경호	부산 다대포	330명	선체 급 좌경 침수	교통부, 수상경찰서, 부산해사국 구조본부
16	1953.01.25	행운호	서천 앞	100여 명 사망 및 실종	과적, 전복	

<표 2>에 나타나듯이 해방 후 대형 해난 사고들이 지속적으로 발생하고 있었다. 1946년 준환 210명 사망, 1947년 태양환 23명 사망, 1948년 태풍으로 선원 3,000여 명 사망, 1949년 목호·강릉에서 어선 400척 조난 23명 사망, 1951년 남경호 250명 사망, 1951년 편리호 100여명 사망, 1953년 창경호 330명 사망, 1953년 행운호 100여 명 사망 등 대형 해난

사고가 있었다. 어선, 상선, 여객선, 밀항선 등 선박의 유형도 다양했다. 사고원인의 상당수가 ‘과적’으로 판명된 점이 주목된다. 즉, 안전을 위해 출항 전에 승선 인원과 화물 적재 등을 철저히 관리하는 체제가 갖춰지지 못했다.

예를 들면, 1949년 평해호는 50명 정원에 200명 승선,²⁷⁾ 1951년 편리호는 91명 정원에 170명 승선,²⁸⁾ 1951년 삼해남호는 57명 정원에 130명 승선,²⁹⁾ 1953년 행운호는 75명 정원에 200명 승선³⁰⁾한 상황에서 사고가 발생했다. 따라서 출항 전 승선 정원에 대한 안전관리 체계를 구축하는 것이 필요했다.

또 하나 중요한 부분은 구조 활동에 대한 영역이다. <표 2>에 제시한 구조 활동 부분은 신문 기사를 통해 구조 선박이나 구조본부 기능을 한 기관에 대한 명칭이 확인된 사례를 제시한 것이다. 미군정기에는 조선해안경비대에서 담당하다가 1948년 이후에는 교통부·해군·경찰·해운국·해사국 등 다양하다. 사고 발생 지점에 따라 담당 부서가 달라지는 양상이다. 해난 구조 활동의 전담 조직이 완비되지 못하는 상황을 보여준다. 사고가 발생하면 다소 즉흥적으로 구조 체계가 지정되는 양상이다. 삼면이 바다로 둘러싸인 대한민국에서 해난 사고는 불가피하다. 이를 방지하는 관리 시스템 구축과 함께 구조 활동을 전담 조직이 필요한 상황이었다. 그 어느 나라보다 해난 사고를 예방하고 구조 활동에 대응하기 위해 해양경찰대 조직이 요구되고 있었다.

이어서 해양 범죄와 관련된 부분을 살펴보겠다. 앞 장에서 살펴본 어업 침범 외에 해양 범죄를 단속하는 것도 해양주권 수호의 의지와 밀접한 관련이 있다. 해양 범죄의 상당수는 밀수와 관련이 있다. 이는 기능 면에서 세관과 밀접하다. 그러나 바다를 통해 발생하는 밀수 범죄 등을 예방하고 관리하는 데에는 해양경찰이 중요한 기능을 수행해야 한다. 해

27) 『자유민보』, 1949년 10월 11일 기사, 12월 15일 기사.

28) 『동아일보』, 1951년 07월 28일 기사.

29) 『동아일보』, 1951년 11월 21일 기사.

30) 『동아일보』, 1953년 01월 29일 기사.

방 후 침몰을 위장하여 운송 화물을 빼돌리는 사건도 발생했으며, 어선을 이용하여 일본에서 몰래 물건을 밀수하는 사례가 많았다. 특히 한국 전쟁 시기의 혼란을 타 밀수업자가 난립했다.

신문 기사를 토대로 해방 이후부터 한국전쟁 발생 직전 시기 대한민국 해역에서 발생한 대표적인 해양 범죄 사건을 요약 제시하면 다음 <표 3>³¹⁾과 같다.

<표 3> 해방 후 한국전쟁 발생 전시기 해양 범죄 사건 추이

구분	시기	사건 내용	담당 기관
1	1946.07.29	주류 밀수 사건 폭로	무역국
2	1946.11.12	72척의 밀수선 나포, 미곡 적재	군정장관
3	1946.12.04	쌀 밀수출, 전체 해안선 감시	해사운수국, 항무청
4	1947.01.15	미곡, 금지품 밀수출 170척 체포 (1946년 9월 이후)	조선해안경비대
5	1947.02.07	밀향선박나포, 쌀 밀수	
6	1947.08.16	쌀 밀수선 발각	미군 경비선
7	1947.11.05	금 밀수선 나포	인천세관
8	1948.01.15	홍삼 밀수범 검거	경무부 수사국원
9	1948.06.04	일천백문 금괴 압수	동대문서
10	1948.06.23	중국인 밀수입단 중심 마약소굴 적발	인천 보건후생과
11	1948.08.31	인천항 무역선 중국상인 시계 밀수	인천세관
12	1948.08	대중밀수단 쌀 비료 부산에서 대련 운송	부산 사찰과
13	1948.09.10	인천 밀수선을 노리는 해적선	

31) 다음의 신문 기사를 토대로 작성하였다. 『조선일보』 1946.10.31. ; 『조선일보』 1946.1.13. ; 『조선일보』 1946.12.04. ; 『조선일보』 1946.12.04. ; 『조선일보』 1947.01.15. ; 『조선일보』 1947.02.07. ; 『조선일보』 1947.08.19. ; 『조선일보』 1947.11.09. ; 『조선일보』 1948.01.18. ; 『조선일보』 1948.06.04. ; 『조선일보』 1948.06.29. ; 『조선일보』 1948.08.31. ; 『조선일보』 1948.09.05. ; 『조선일보』 1948.09.25. ; 『조선일보』 1948.10.02. ; 『조선일보』 1948.11.25. ; 『조선일보』 1949.01.01. ; 『조선일보』 1949.01.04. ; 『조선일보』 1949.01.18. ; 『조선일보』 1949.01.22. ; 『조선일보』 1949.05.12. ; 『매일신보』 1949.06.24. ; 『조선일보』 1949.09.23. ; 『한성일보』 1949.11.06. ; 『조선일보』 1949.12.01. ; 『조선일보』 1950.01.25. ; 『조선일보』 1950.02.07. ; 『산업신문』 1950.02.14. ; 『조선일보』 1950.03.08. ; 『산업신문』 1950.03.14. ; 『조선일보』 1950.03.17. ; 『부산일보』 1953.05.13. ; 『조선일보』 1950.06.03. ; 『조선일보』 1950.06.21.

14	1948.09.22	쌀2천석, 금, 비료 밀수선 체포	부산미군기관, 부산사찰과
15	1948.11.25	밀수품 격중, 세관취체권한 결여	인천세관
16	1949.01.08	양복감 털실 등 대밀수단 추격	인천세관
17	1949.01.01	1948년 밀수적발 120건	인천세관
18	1949.01.13	아편밀수단 검거(부산)	부산 중부서 경제계
19	1949.05.12	금밀수단 구속	전남도경찰국 수사과
20	1949.06.16	해군 밀수 취체 집계 발표	해군
21	1949.06.24	수송 중 비료 700가마를 침몰로 위장하고 착복	도경찰국 경제과
22	1949.09.23	일밀어선 3척 해군 나포	해군
23	1949.11	대규모 밀수단 검거 방직기계 부속품 유통 전선 등 밀수	인천수상경찰서
24	1949.12.01	약품 등 대량밀수	인천세관, 경기도경찰국
25	1950.01.25	생활필수품과 마약 일본밀수단 적발	서울시경찰국원
26	1950.02.03	부산 밀수사건 2천만원 적발	부산세관
27	1950.02.13	인천항 불법 밀항 입국자 단속	경기도 경찰국
28	1950.02.23	여자밀수단 일망타진	동래경찰서 형사대
29	1950.02.24	인천항 제남호 금괴밀수단 적발	인천세관
30	1950.03.	도람관 밀수 일당 적발	부산경찰서
31	1950.05	밀수선 15척 해군 나포	해군
32	1950.06.17	쌀 밀수단 타진	부산세관

<표 3>의 담당 기관은 신문 기사를 통해 확인되는 부서의 이름을 제시한 것이다. 다양한 부서의 이름이 등장한다. 조선해안경비대, 경찰국, 수상경찰서, 세관 등이 해양 범죄를 담당하고 있었다. 밀수와 관련된 해양 범죄는 세관과 해양경찰이 협력하여, 그 예방과 검거 등을 전담하는 것이 일반적이다. <표 3>를 보면, 아직 그러한 체계를 갖추지 못했다.

미군정기와 대한민국 정부 수립 직후에는 해양 범죄를 예방하고 관리하는 시스템이 체계적이지 않았다. 미군정기에는 무역국에 근무하는 무역관리가 거액의 주류를 밀수하다가 발각되기도 하였다.³²⁾ 해방 직후에는 미국과 관련된 밀수출이 심각했다. 쌀을 밀수출하는 것은 국내 쌀 자

급이 안정적이지만 못한 상태에서 국가의 안위를 위협하는 중대한 범죄 행위였다. 초기에는 해사운수국(海司運輸局)에서 전 해안선을 감시하면서 쌀 밀수출을 억제하려고 했다. 해사운수국 산하의 항무청과 항무서 출장소 직원을 총동원하여 해안선을 감시하는 양상이었다.³³⁾

미군정에서는 미곡의 밀수출을 막기 위해 ‘법령 제127호’를 공포하였다. 해당 법령에는 밀수출자가 초범인 경우 10년 이상의 징역과 10만원 이상의 벌금형에 처하고, 재범인 경우 20년 이상의 징역과 20만원 이상의 벌금형에 처하며, 삼범 이상에 대해서는 무기징역과 50만원 이상의 벌금에 처하도록 규정되어 있었다. 그러나 이러한 규제 조치에도 불구하고, 해상을 통한 미곡 밀수는 여전히 성행했다.³⁴⁾ 1946년 9월 이후 조선해안경비대에서 체포한 밀수출 선박이 170척에 이를 정도였다. 대부분 미곡과 금지품 밀수출 사례였는데, “국가를 좀 먹는 밀항선”이라고 표현할 정도였다.³⁵⁾

대한민국 정부 수립 이후에도 해양 범죄가 증가하는 양상을 보였으며, 그 대상 품목 또한 점차 다양해졌다. 미군정기에는 미곡 밀수출이 주를 이루었으나, 이후 홍삼·금괴·마약·양복감·비료 등으로 그 범위가 확대되었다. 밀수출은 생활필수품이 중심이었고, 밀수입은 사치품이 그 대상이었다. 이와 같이 대한민국 정부가 수립된 후에도 해양 질서는 매우 혼잡한 상태에 놓여 있었다. 인천 해상에서는 중국 밀수선을 노리는 해적선까지 출현하였다. 1948년 9월의 다음 기사에는 당시 어수선한 상황을 잘 보여준다.

최근의 인천 근해는 중국 밀수선의 왕래가 빈번하고 이를 노리는 해적선이 도량하여 매일같이 버러지는 난투극에 수많은 인명을 죽이고 있다한다. 지난 11일 중국 밀수선이 중요 필수물자를 만재하고 중국을 향하여 출항한

32) 『조선일보』, 1946년 10월 31일 기사.

33) 『조선일보』, 1946년 12월 04일 기사.

34) 『서울신문』, 1946년 12월 31일 기사.

35) 『조선일보』, 1946년 12월 04일 기사.

것을 탐지한 이용근(23) 외 5명으로 조직된 해적단은 모경찰청 순경 민모로 부터 경찰흉장(胸章)을 빌려 진기 이(李)는 형사로 공범 김만수(28)는 CIC형 사라고 각각 자칭하고 대양환(大洋丸)을 증발하여 진기 밀수선을 추격하여 부천군 덕적면 해상에서 강제 정박시킨 다음 밀가루 십이푸대 중유 삼도람 모비루 오도람을 탈취하여 인천으로 도라오다가[이하 생략]³⁶⁾

인천 인근 해역에 중국 밀수단이 성행하자 경찰 관계자와 공모하여 해적단을 구성하고 밀수선의 적재 물품을 탈취했다는 내용이다. 한마디로 해방 후 대한민국의 해역은 무법 천지의 상황이었다. 인천세관에서 1948년 한 해 동안 밀수선을 적발한 건수만 120건에 이르렀다.³⁷⁾

밀수 사건 발생과 관련된 대상국은 초기에는 중국이 상대적으로 많았다. 대련을 중심으로 인천항이나 부산항을 통해 밀수하는 방식이었다. 그러나 점차 시간이 지날수록 일본과 관련된 밀수 범죄가 증가하는 추세였다. 부산항을 이용하는 비중이 점차 높아졌다. ‘밀수항도(密輸港都)’라는 표현이 신문 지상에 등장할 정도였다.³⁸⁾ 1948년도에 해군이 적발한 밀수선의 통계를 비교하면 다음 <표 4>와 같다.³⁹⁾

<표 4> 1948년 해군 적발 밀수선 취체 통계

구분	밀수출		밀수입	
	척	원	척	원
중국	5척	3,770,000원	4척	5,930,000원
일본	4척	12,400,000원	6척	31,400,000원

당시 언론에서는 “우리나라가 분단된 틈을 타서 이 땅의 경제권을 장악하려는 야망을 가지고 경제적 침략을 꾀하는 국가가 있다”고 지적하였다.⁴⁰⁾ 일본 자본의 침투를 염두에 둔 인식이었다. 특히, 한국전쟁 발발

36) 『조선일보』, 1948년 09월 25일 기사.
 37) 『조선일보』, 1949년 01월 01일 기사.
 38) 『조선일보』, 1949년 06월 03일 기사.
 39) 『조선일보』, 1949년 06월 17일 기사.
 40) 『조선일보』, 1949년 06월 03일 기사.

이후의 혼란기를 틈타 일본 자본이 국내 밀수에 상당한 영향을 미친 것이다.

다음 <표 5>는 한국전쟁 발발 이후 대한민국 해역에서 발생한 밀수 범죄의 주요 사례를 정리한 것이다.⁴¹⁾

<표 5> 1950년 한국전쟁 발생 후 밀수 사건 추이

구분	시기	사건 내용	담당 기관
1	1951.05.05	일본화장품 밀수 계속	
2	1951.08.14	일본잡지 수입단속 경고	공보처
3	1951.12.07	밀수방지 경비선 구입	재무부 세관국장
4	1951.12.10	536건의 밀수업자 적발	평택세무서
5	1952.03.25	부산에 위조 달러 발견	한국은행
6	1952.05.03	화장품 밀수 일인 구속	인천세관
7	1952.05.16	동래군 5억원 시가 밀수품 적발	부산세관·치안국정보수사과
8	1952.06.07	5월 밀수 부산에서 62건 발각	부산세관
9	1952.06.16	일본 사치품 밀수품 다량적발	인천세관
10	1952.07.11	인천항 밀수단 체포	경기도경찰국 수상경찰서
11	1952.08.04	7월 중 98건 부산 밀수사건	부산세관
12	1952.11.15	황금 밀수 여인 일당 체포	전초경계선
13	1953.02.06	밀수입품 적발 1년간 백여억	부산
14	1953.03.07	삼천포 밀수단체, 폭력으로 세관에 대항	여수세관
15	1953.03.17	일본 금 밀수 전원 검거	여수세관
16	1953.05.07	영국선박 화생호 금괴 밀수	미군항만사령관·부산세관·경찰

한국전쟁 발생 후 밀수 문제는 큰 골치였다. 평택세무서에서 1951년 12월 10일 기준으로 발표한 밀수 적발 건이 536건이었다. 앞의 <표 4>에 제시된 1948년 인천세관에서 적발한 120건보다 훨씬 증가했다. 부산항에

41) 다음과 같은 날짜의 『조선일보』 기사를 토대로 작성하였다. 1951.05.05. ; 1951.05.05. ; 1951.12.07.; 1951.12.17. ; 1952.03.31. ; 1952.05.07. ; 1952.06.02. ; 1952.06.07.; 1952.07.04. ; 1952.07.15. ; 1952.08.04. ; 1952.11.21. ; 1953.02.06.; 1953.03.07. ; 1953.03.17. ; 1953.05.11.

서는 1952년 5월에 적발한 건수만 62건,⁴²⁾ 7월에는 98건이 적발되었다.⁴³⁾ 부산항의 밀수 증가 추세는 1952년 밀수 통계와 관련된 다음 기사를 통해 확인된다.

작년 1월부터 12월 말까지 1개년 간에 부산을 비롯한 전국세관에서 적발한 밀수입품 총액은 12,868,603,000원, 948건에 달하고 있다고 한다. 그런데 전기금액은 제작년 1년간의 3,827,642,000원에 비하면 90억원의 증가를 보인 것으로 동 밀수입품의 약8할까지는 부산항을 중심으로 집중하여 행하여진 것이라 한다.⁴⁴⁾

점차 건수와 총액이 증가하고 있는 추이였으며, 부산항의 비중이 80%에 이르렀다. 부산항 밀수 사건의 증가는 일본과 관련성을 의미한다. <표 5>에서는 나타나듯이 한국전쟁기 밀수 사건에는 점차 일본 자본의 영향력이 커지고 있었다. 이승만 대통령의 평화선 선언 이후 일본은 이를 부정하고 어업 침범을 자행했는데, 밀수와 관련해서도 그 빈도가 늘어나는 상황이었다.

품목도 다양해졌고, 심지어 위조 달러가 적발되기도 했다. 밀수 방지를 위해 경비선을 늘리기는 했으나 중고 선박을 구입하는 상황이었고,⁴⁵⁾ 바다에서 이루어지는 해양 범죄를 전담하는 기구가 설치되지 못했다. 심지어 세관의 단속에 폭력으로 저항하고, 세관압수 물품을 강탈해 가는 사태에 이르렀다. 1953년 3월 17일 여수세관에서 삼천포 지역의 밀수단을 적발했는데, 청년 20여 명을 매수·동원하여 세관의 압수품을 강탈해 갔다.⁴⁶⁾

밀수의 품목도 국가경제에 직접적인 영향을 주는 상황으로 변질했다. 1952년 3월에는 홍콩에서 유입된 국제 위조지폐가 부산항에서 적발되어

42) 『조선일보』, 1952년 06월 07일 기사.

43) 『조선일보』, 1952년 08월 04일 기사.

44) 『조선일보』, 1953년 02월 06일 기사.

45) 『조선일보』, 1951년 12월 07일 기사.

46) 『조선일보』, 1953년 03월 07일 기사.

커다란 파문이 일기도 했다.⁴⁷⁾ 1953년 5월 한국전쟁 정전 협정 직전의 극심한 혼란 속에 발생한 화생호 금괴 사건은 큰 파장을 불러일으켰다. 전시·전후 국가경제가 극도로 취약한 상황에서 대량의 금괴가 해외로 유출되려 했다는 점과 정권 핵심 인사 및 고위층 연루 의혹이 제기되었다는 점에서 국가적 차원의 중대한 사건이었다. 화생호 사건은 해양 치안 강화의 필요성을 상징적으로 보여주는 사례이다.

화생호 사건과 같은 전쟁기 해상 밀수 사건들이 누적됨에 따라 해양경찰대 창설의 필요성이 더욱 뚜렷하게 부각되었다. 해상 무질서의 확산은 국가적 치안 수요의 증대로 이어졌으며, 이러한 해양 범죄 양상은 육상 경찰과 해군만으로는 통제가 어렵다는 인식을 확산시켰다. 특히 한국전쟁 발생 후 발생한 다양한 밀수 사건은 한국 해양경찰대 창설의 필요성을 잘 보여주는 중요한 사회적 배경이었다.

4. 해양경찰대 창설과 초기 활동의 역사적 의미

이제 해양경찰대의 창설과 초기 활동에 담긴 역사적 의미를 살펴보겠다. 먼저 창설 당시 상황이다. 1953년 10월 5일 해양경찰대 설치계획이 수립되었다. 12월 12일에는 평화선을 침범하는 외국어선을 단속하고 어업자원을 보호하기 위한 「어업자원보호법」이 제정되었다. 12월 14일에는 대통령령 제844호로 「해양경찰대편성령」이 공포되었고, 16일에는 내무부 훈령 제11호로 「해양경찰대편성령 시행규칙」이 공포되어 해양경찰대 설치의 법적 근거가 마련되었다. 「해양경찰대편성령」에 따라 내무부 치안국 경비과 소속으로 해양경찰대가 설치되었다. 대장은 경무관급 경찰관으로 보임하도록 하였으며, 기지는 부산시에 둔다는 등의 구체적인 내용이 「해양경찰대편성령」에 명시되었다.⁴⁸⁾

47) 『조선일보』, 1952년 03월 31일 기사.

48) 해양경찰청, 『안전한 바다 행복한 국민 : 해양경찰60년사』, 해양경찰청, 2013, 51-52쪽.

1953년 12월 23일 부산에서 해양경찰대 발대식이 개최되었다. 대한민국 해양경찰이 공식 탄생한 순간이었다. 치안국은 경찰청의 이전 조직이므로, 해양경찰은 형식상 경찰조직(치안국)의 일원으로 출범한 것이다. 당시 해양경찰대는 부산시 중구 중앙동 4가 17-9번지에 첫 거점을 마련하였다. 경찰 조직의 일부로 출범했지만, 해양주권 수호를 위한 전담 조직의 성격을 지녔다.

해양경찰대는 해군으로부터 6척의 함정을 인수하여 발족했다. 해양경찰대 대장에는 당시 퇴역하는 해군대령 이상열(李相烈)을 임명하였다.⁴⁹⁾ 경비선은 해양주권선 경비를 위해 출동할 예정이었고, 다년간 해상생활의 풍부한 경험을 지닌 79명의 해병이 해양경찰관으로 임명되었다.⁵⁰⁾ 발대식에서 해양경찰의 설립 목적은 ‘해양주권선 방위’였음이 강조되었다.⁵¹⁾

해군으로부터 인수한 경비정 6척은 「AMC」 소해정(掃海艇)이었다. 다음과 같이 함정의 이름이 명명되었다.⁵²⁾

금성(金星) 화성(火星) 칠성(七星) 은하(銀河) 견우(牽牛) 직녀(織女)

이듬해인 1954년부터 해양경찰대의 활동은 본격적으로 시작되었다. 기지대는 부산·인천·군산·목포·포항·목호·제주 7개소를 점차 설치하여 운영하였다.

이어서 해양경찰대의 1954년 초기 활동을 중심으로 그 역할 수행 양상에 대해 살펴보겠다. 앞 장에서 살폈던 해양주권 수호의 주요 임무와 연계하여 해양경찰대 창설 후 실제 역할의 구체적 사례를 분석해 보겠다. 신문 기사를 토대로 1954년 해양경찰대의 주요 활동 내용을 정리하면 다음 <표 6>⁵³⁾과 같다.

49) 『조선일보』 1953년 12월 21일 기사.

50) 『조선일보』 1953년 12월 22일 기사.

51) 『조선일보』 1953년 12월 25일 기사.

52) 『조선일보』 1953년 12월 25일 기사.

53) 다음과 같은 날짜의 『조선일보』 기사를 토대로 작성하였다. 1954.01.05. ; 1954.01.20. ; 1954.01.30. ; 1954.02.07 ; 1954.02.13. ; 1954.02.17. ; 1954.02.22. ; 1954.03.10. ; 1

〈표 6〉 1954년 해양경찰대 주요 활동 목록

구분	시기	사건 내용	주요 임무 유형
1	1954.01.01	평화주권선 수호 해양경찰대 1일 출동	평화주권선 수호
2	1954.01.20	독도에 우리나라 표식 건립	해양영토 독도 관리
3	1954.01.26	조난 어선 4척 구조 활동	해난 사고 대응
4	1954.02.07	일본 정부 평화선 침입 방지 연약	평화선 수호
5	1954.02.11	평화선 침범 일본 어선 추격	평화선 수호
6	1954.02.15	평화선 침범 일본 어선 1쌍 나포	평화선 수호
7	1954.02.20	평화선 침범 일본 선박 2척 나포	평화선 수호
8	1954.03.08	평화선 침범 일본 어선 3척 나포	평화선 수호
9	1954.03.17	평화선 침범 중공선 발포 방침 허가	평화선 수호
10	1954.03.17	평화선 침범 중공어선 2척 나포	평화선 수호
11	1954.03.30	평화선 침범 일본 어선 나포	평화선 수호
12	1954.05.09	마산 근해 밀수선 나포	해양 범죄 수사
13	1954.05.12	독도에 영토표지대 파견	해양영토 독도 관리
14	1954.05.30	일본 함선이 독도에 기총소사	해양영토 독도 관리
15	1954.06.10	독도에 조사대 급파	해양영토 독도 관리
16	1954.06.18	사치품 밀수입 연루자 조사	해양 범죄 수사
17	1954.06.21	부산 사치품 밀수 검거	해양 범죄 수사
18	1954.07.19	거제도 근해 일본 어선 나포	평화선 수호
19	1954.09.22	제주동방에서 일본 어선 1척 나포	평화선 수호
20	1954.09.24	포항에서 밀수단 체포	해양 범죄 수사
21	1954.10.10	통영 육지도 해역 밀수 일본 어선 나포	해양 범죄 수사
22	1954.11.09	남해도 해상 일본 어선 2척 나포	평화선 수호
23	1954.12.18	평화선 침범 일본 어선 2척 나포	평화선 수호
24	1954.12.19	평화선 침범 일본 어선 2척 나포	평화선 수호
25	1954.12.19	주문진 출항 후 행방불명 선박 수색	해난 사고 대응
26	1954.12.18-19	평화선 침범 8척 일본 어선 나포	평화선 수호

954.03.24. ; 1954.03.28. ; 1954.05.09. ; 1954.05.13. ; 1954.06.02. ; 1954.06.12. ; 1954.07.21. ; 1954.06.24. ; 1954.09.25. ; 1954.10.01. ; 1954.10.13. ; 1954.11.11. ; 1954.12.21. ; 1954.12.21.; 1954.12.24.

27	1954.12.20	거제도 남방 일본 어선 3척 나포	평화선 수호
28	1954.12.23	해경 창립 1주년 기념식	평화선 수호

1953년 12월 말에 창설된 해양경찰대는 이듬해 1월 1일을 기하여 본격적인 활동을 시작했다. 신문 기사에는 “평화선 경비 임무를 수행하기 위해 행동을 시작했다”고 기록되었다.⁵⁴⁾ <표 6>을 보면 1954년 해양경찰대의 주요 활동 양상을 살필 수 있다. 주요 임무 유형은 앞 장에서 살펴본 해양경찰의 기능에 맞춰 제시한 것이다. 평화선 수호, 해난 사고 대응, 해양 범죄 수사, 독도 관리 등으로 구분된다. 창설 배경에서 다른 역할 필요성에 맞게 활동이 이루어졌음이 확인된다.

일본에 의해 사라진 독도의 우리 영토 표식을 다시 건립하는 활동에도 해양경찰이 투입된 상황은 매우 상징적이다. 1953년 10월 중순 일본에 의해 영토 표식이 제거되었다. 이에 정부에서는 1954년 1월 20일에 경상북도 직원 일행을 파견하여 영토 표식을 견고한 콘크리트로 다시 세웠다. 이때 해양경찰대 경비선에 관계자를 태우고 독도로 가서 업무를 수행했다.⁵⁵⁾

해난사건에도 해양경찰대가 대응하는 시스템이 작동하기 시작했다. 1954년 1월 24일 제주도 남방해상에서 어선 4척이 조난을 당했다는 소식이 들어오자 해양경찰대 평화선 경비선이 구조 수색 활동을 전개했다.⁵⁶⁾ 12월 19일에는 동해안 주문진에서 출항 후 행방불명된 선박을 수색하기도 했다.⁵⁷⁾

해양경찰대가 활동을 시작한 이후 대한민국 해역을 침범한 일본 어선을 추적하고 나포하는 활동이 활발해졌다. 해양경찰대의 활동이 시작되자 일본해상보안청에서 “일본정부는 일본 어선에게 평화선 침입을 금하고 있어 앞으로는 일본 어선단과 일본경비선은 평화선을 침범하지 않을 것이다.”라고 발언했다는 보도도 등장했다.⁵⁸⁾ 그러나 약속은 지켜지지

54) 『조선일보』, 1954년 01월 05일 기사.

55) 『조선일보』, 1954년 01월 20일 기사.

56) 『조선일보』, 1954년 01월 30일 기사.

57) 『조선일보』, 1954년 12월 21일 기사.

58) 『조선일보』, 1954년 02월 07일 기사.

않았다. 1954년 2월 10일 처음으로 일본 어선을 한국의 해양경찰대가 추적하는 상황이 발생했다. 10일 오전 제주도 근방 해상에서 수척의 일본 어선이 우리나라 해양평화선을 침범했다. 이에 해양경찰대 화성호가 이를 나포하고자 추격했다. 해양경비대에서 2척의 함정을 현지에 급파하자 일본 어선은 평화선 밖으로 도망쳤다.⁵⁹⁾ 2월 20일 오후 6시에 제주도 서남방 해역에서는 평화선을 넘어온 일본 어선과 일경비선을 나포하기도 했다.⁶⁰⁾ 당시 치안국에서는 해양경찰대 창립 후 업적으로 1954년 3월까지 일본 어선 8척을 나포하고, 선원 169명을 인치했다고 발표했다.⁶¹⁾ 이처럼 평화선 경계 지역에서 일본과의 직접적인 충돌이 빈번하게 발생하였고, 1954년 2월 27일 정부에서는 해양경찰대의 무장을 한층 더 강화하겠다는 의지를 밝혔다.⁶²⁾

다만, 해양경찰대의 창설 후 활동이 일본 어선 나포 빈도의 증가를 의미하지는 않는다. 오히려 실제 통계에서는 나포 어선 수가 창설 이후에 점차 줄어들었다. 다음 <표 7>⁶³⁾은 1948년 대한민국 정부 수립 시기부터 1953년 한국해양경찰대 창설 이후 일본 어선 나포 척수의 추이를 비교한 것이다.

<표 7> 한국에 나포된 일본 어선 척수와 선원수 추이

연도	나포어선	억류선원
1948	15	202
1949	14	154
1950	13	165
1951	45	518
1952	10	132
1953	47	585

59) 『조선일보』, 1954년 02월 13일 기사.

60) 『조선일보』, 1954년 02월 22일 기사.

61) 『조선일보』, 1954년 04월 28일 기사.

62) 『조선일보』, 1954년 03월 01일 기사.

63) 정인섭, 「1952년 평화선 선언과 해양법의 발전」, 『서울국제법연구원』 13-2, 서울국제법연구원, 2006, 11쪽.

1954	34	454
1955	30	498
1956	19	235
1957	12	121

<표 7>에 나타난 것처럼 1954년~1957년 흐름을 보면 점차 나포 어선은 줄어들었다. 이 추이는 한국 해양경찰대의 창설 자체가 일본 어선의 어업권 침입을 방지하는 효과가 있었음을 의미한다. 일본 어선을 많이 나포했다는 점보다도 일본 어선의 평화선 침범의 사례가 해양경찰대 창설과 활동 이후 점점 줄어들었다는 면에서 중요하다.

다음은 해양 범죄 관련 활동 부분이다. 5월 9일 마산 근해 밀수선 나포, 6월 21일 부산 사치품 밀수 검거, 9월 24일 포항 밀수단 체포, 10월 10일 통영 욱지도 해역 밀수 일선 나포 등 밀수 선박을 수색하고 검거하는 활동을 했다.

열악한 환경에서 출발한 해양경찰대였지만, 주요 임무에 맞는 일정한 성과를 거두었다. 활동을 시작한 지 석달 만에 영해경비 공로로 금성호와 은하호의 선장과 대원들이 표창을 받았다. 나포와 밀수단 검거에 공로를 세운 점을 인정받은 것이었다.⁶⁴⁾

1954년 12월 23일에는 해양경찰대 창립 1주년 기념행사가 부산에서 열렸다. 당시 신문 기사에는 해양경찰대의 주요 성과를 다음과 같이 소개하였다.

해양경찰대에서는 그동안 평화선을 넘어온 중공 선박 두 척과 일본 어선 31척을 나포하고 그의 선원 347명을 체포하는 업적을 보였으며 또한 밀수선 12척을 적발하는 동시에 62건에 달하는 일반 밀수사건도 검거하여 근 1억환에 달하는 밀수품을 압수하였던 것이다.

당시 여론에서는 평화선 수호를 통해 어족자원 보호와 해양 범죄 수사

64) 『조선일보』, 1954년 03월 20일 기사.

에 상당한 성과가 있었던 것으로 평가되었다. 이러한 기록은 해양경찰대가 창설 이후 그 임무에 부합하는 실질적인 역할을 수행하였음을 보여준다.

끝으로 초기 해양경찰대 활동이 지닌 역사적 의미를 살펴보겠다. 해양경찰대 창설 당시의 인력과 장비는 해양주권을 완벽하게 수호하기에는 매우 부족했다. 그러나, 제도적으로 해양주권 수호를 실현해 가는 흐름 속에서 중요한 역사적 의미가 있다. 먼저 1954년은 해양주권 수호의 제도적 장치에 의한 ‘실질적 출발점’이었다는 점에서 의미가 크다. 1953년 12월 23일에 해양경찰대가 창설되었고, 1954년은 조직 정비와 함께 활동을 시작한 해이다. 연안·항만 배치를 확대하고, 실질적인 해상 집행권 행사를 시작했다. 따라서 1954년은 제도 창설이 실제 해양주권의 작동 여부가 검증된 최초의 해라는 의미를 지닌다.

해양경찰대의 구체적인 역할과 성과를 세부적인 관점으로 구분해서 그 역사적 의미를 살펴보겠다. 첫째, 평화선의 현장 집행 주체로 기능했다는 점이다. 대한민국은 1952년 1월 평화선(이승만 라인)을 선포하였다. 그러나 선언은 있었으나, 이를 실제로 집행할 해상 조직은 부재한 상황이었다. 앞 장에서 살펴본 것처럼 한국을 둘러싼 해양 질서는 여전히 불안정했고, 어업자원 침범이나 해양 범죄·해난 사고 등에 전문적으로 대응하기 어려웠다. 1954년부터 해양경찰대가 연안·해협에서 직접 단속 주체로 등장하면서 해양주권을 수호하는 집행의 주체가 구체화 된 것이다. 1954년에 본격적으로 활동하면서 구체적으로 일본 어선의 불법 해역 침범에 대한 단속이 이루어졌다. 나포·퇴거 조치는 단순 치안이 아니라, 해양주권의 ‘행정적·물리적 실천’이었다. 따라서 1954년 해양경찰대의 활동은 평화선을 선언적 조치에서 실제 집행 단계로 전환하는 기능 수행이라는 측면에서 중요한 역사성을 지닌다.

둘째, 한·일 어업 갈등을 군사 충돌 이전에 흡수 조절하는 기능을 지녔다. 한·일 국교 정상화 이전은 어업 갈등이 심각했다. 일본 어민 입장에서는 한국이 평화선으로 설정한 해역선이 그들의 ‘전통 어장’에 대치된다고 주장했다. 반대로 한국 입장에서는 이는 주권 침해이자 전후 생존의 문제였다. 해양경찰대는 일본 어선 단속, 어획물 압류, 선원 조사 및

송환 절차를 수행했다. 이는 군이 아닌 치안 조직이 수행한 해양 분쟁 관리라는 점에서 중요하다. 군사 충돌 이전 단계에서 갈등을 흡수·조절하는 역할을 해양경찰대가 수행했다는 면에서 의미가 있다.

셋째, 해상 밀수·귀금속·외화 유출 단속의 기능이다. 시대적으로 한국 전쟁이 발생한 직후 시점에서 밀수 행위가 성행했다. 미국 밀수출은 국가의 기반을 흔드는 일이었다. 점차 밀수 품목은 사치품과 위조지폐·금 등으로 점차 확산되었다. 이는 경제를 혼란에 빠트릴 수 있는 위협 요소였다. 해양경찰대는 인천·부산 등 주요 항만을 단속하고, 소형 선박·연안 이동 등을 통해 조직적 밀수를 적발하였다. 화생호 사건 이후 해상 범죄가 국가 재정·안보 문제라는 인식이 형성되어 갔는데, 이를 위한 제도적 단속의 첫 출발이 해양경찰대의 활동이었다.

넷째, 해난 사고 구조 전담 조직으로 정착하였으며, 국가의 해상에서 발생한 사고는 국가가 책임진다는 인식이 형성되기 시작했다. 이전에는 해난 사고를 전담하는 체계가 제대로 구축되지 못했다. 구조 주체도 사고 지점에 따라 달라졌고, 상당 부분을 지역 사회와 민간에 의존해야 했다. 해양경찰대가 좌초·침몰·조난 선박 구조에 공식 개입하기 시작하면서 국가에 의한 해상 보호 체계가 점차 축적되었다. 해양경찰대는 국민의 일상 속에서 바다를 통치·관리·보호의 대상으로 전환시킨 첫 국가 전담 조직이었다.

이처럼 1953년 12월 창설된 해양경찰대는 단순한 치안 기관이 아니라, 평화선의 집행, 한·일 해양 갈등의 현장 관리, 전후 해상 범죄 통제, 그리고 해난 구조를 통해 해양주권을 일상적으로 작동시키는 국가 장치로 기능하였다. 해양경찰대는 평화선 선포라는 선언적 조치를 실제 집행의 영역으로 전환시킨 조직이었다. 해양주권을 국가의 추상적 권리 수준에 머물게 하지 않고, 연안과 항만, 어장과 항로에서 일상적으로 작동하는 행정적·치안적 실천으로 구현하였다. 이는 해양주권이 단순한 외교적 주장이나 군사적 대비에 그치지 않고, 단속·구조·감시와 같은 반복적 행위를 통해 체화되는 과정, 즉 ‘해양주권의 일상화’로 이해할 수 있다. 특히 1954년부터 시작된 해양경찰대의 활동은 이러한 일상화가 구체적으로

어떻게 전개되었는지를 잘 보여준다. 일본 어선의 평화선 침범에 대한 단속과 나포, 전후 해상 밀수 및 귀금속 유출에 대한 지속적 통제, 해난 사고 구조와 연안 순찰은 모두 국가가 바다를 실질적으로 관리·통치하는 주체임을 현장에서 가시화한 행위였다.

결과적으로 한국 해양경찰대의 창설과 초기 활동은 전쟁 직후의 불안정한 국가 조건 속에서 바다를 ‘국가가 책임지는 일상적 영역’으로 재구성하는 계기가 되었다. 이는 해양주권이 일상적 치안과 행정을 통해 지속적으로 유지·재생산되는 국가 작동 원리임을 보여준다. 즉, 1953년 해양경찰대 창설은 단순한 치안 조직의 신설을 넘어, 전후 대한민국이 해양주권을 실천하는 방식의 제도화 및 구체적 실현 과정임을 의미한다.

5. 맺음말

해방 이후 대한민국이 직면한 해양 공간은 단순한 자연적 경계가 아니라, 국가 주권이 가장 첨예하게 충돌하는 현장이었다. 일본의 패전 및 한국전쟁 발발과 함께 법적·제도적 공백 상태에 놓인 해역은 외국 어선의 불법 조업, 밀수와 해상 범죄, 각종 해난 사고가 중첩되며 ‘통치되지 않는 공간’으로 인식되었다. 특히 일본과의 어업 분쟁은 해양주권 문제를 국가적 현안으로 부각시켰다. 이러한 조건 속에서 1953년 12월 23일 창설된 해양경찰대는 대한민국 정부 수립 이후 해양주권을 구체적으로 수호하기 위한 상설 국가기구라는 점에서 중요한 역사적 의미를 지닌다.

본 논문에서는 해양경찰대 창설의 의미를 해방 이후 실제 대한민국의 해역에서 어떤 일들이 발생했고, 해양주권 수호를 위해 해양경찰대가 무슨 역할을 했는가를 통해 구체적으로 고찰하였다. 특히 한·일 간 해양 갈등의 구조, 연안 해역에서 반복적으로 발생한 해난 사고와 해양 범죄의 실태를 파악하여, 해양경찰대의 등장이 일시적 대응이 아닌 구조적 요구의 산물이었음을 밝혔다. 더 나아가 한국 해양경찰대 창설 이후 실제 수

행 역할을 분석하고, 그 역사적 의미를 재조명하였다. 초기 해양경찰대의 활동은 비록 인력과 장비 면에서 제한적이었으나, 국가 권력이 해양 공간에 상시적으로 개입하기 시작했다는 점에서 중요한 전환을 의미한다. 이는 해양주권이 단발적인 사건 대응이 아니라, 반복되고 지속되는 실천을 통해 비로소 ‘일상화’될 수 있음을 보여준다.

해양경찰대의 창설과 초기 활동은 해방 이후 대한민국이 육지 중심의 주권 인식에서 벗어나 해양을 국가 통치의 실질적 영역으로 편입시켜 가는 과정의 일환이었다. 해양경찰대는 외교적 갈등의 최전선에서 주권을 실천하는 동시에, 연안 주민과 항해자들의 생명과 재산을 보호하는 역할을 수행하여 해양주권을 추상적 개념이 아닌 현실의 행정 질서로 구현하였다. 해양경찰대의 창설과 초기 활동의 역사에는 단순한 치안 조직을 넘어, 해방 이후 국가 형성 과정에서 해양주권을 제도적으로 정착시켜 나가는 과정이 담겨있다.

본 논문이 갖는 학술적 의의는 해양주권의 실천적 제도화 과정을 해양사의 관점에서 구체적으로 규명하였다는 점이다. 기존의 연구들이 주로 외교적·정치적 관점에서 해양주권을 다루었다면, 본 연구는 해양경찰대라는 구체적인 조직의 창설 배경과 활동을 통해 해양주권이 어떻게 물리적 실체로서 구현되었는지를 분석하였다. 이는 해양주권이 선언에 머무는 것이 아니라 단속·구조·감시라는 일상적인 행정 행위를 통해 비로소 완성된다는 점을 시사한다. 이 글에서 분석한 창설 배경과 초기 역할은 오늘날 더욱 복잡해지는 국제 해양 질서와 자원 경쟁 속에서 우리가 지켜야 할 해양주권의 가치가 무엇인지를 다시금 되새기게 한다.

참고문헌

자료

- 『동아일보』, 『조선일보』, 『중앙일보』, 『민주신보』, 『부산일보』,
『경향신문』, 『자유민보』, 『산업신문』, 『서울신문』.
『관보』, 1952.01.18, 「국무원고시 제14호 인접 해양에 대한 주권에 관한 선언」.
『관보』, 1953.12.14., 「해양경찰대편성령」.
법제처 국가법령정보센터(<https://www.law.go.kr>) 「해양경비법」, 「정부조직법」, 「포
획심판령」, 「어업자원보호법」.

단행본

- 노호래, 『격동의 한국해양경찰사』, (주)박영사, 2023년.
목포대학교 도서관문화연구원, 『해양경찰 뿌리 찾기』, 해양경찰연구원, 2019.
이윤정, 『한국경찰사 근현대편』, 소명출판, 2015.
최광식 외, 『한국해양사자료집』 1~6, 청아출판사, 2004.
해양경찰청, 『안전한 바다 행복한 국민 : 해양경찰60년사』, 해양경찰청, 2013.
해양경찰청, 『海洋警察五十年史 : 1953-2003』, 해양경찰청, 2003.

논문

- 노호래, 「해양경찰사 소고 : 한말 개항장의 감리서와 경무서를 중심으로」, 『한국
해양경찰연구』 10-2, 한국경찰연구학회, 2011.
_____, 「현대 해양경찰사 연구」, 『한국공안행정학회보』 20-4, 한국공안행정학회,
2011.
_____, 「1945년부터 1962년까지의 한국해양경찰사 연구」, 한국해양경찰학회, 한
국해양경찰학회보 제13권 제3호 통권 제46호, 2023.
민회수, 「開港場 警察의 설치와 운영(1884~1896)」, 『사학연구』 108, 한국사학회,
2012.
_____, 「1880년대 부산해관·감리서의 개항장 업무 관할체계」, 『한국학논총』 47,
국민대 한국학연구소, 2017.
배항섭, 「갑오개혁 전후 군사제도의 변화-해방제도와 근대적 해군설치 계획을 중
심으로-」, 『한국문화』 28, 서울대 한국문화연구소, 2001.
임호민, 「1950년대 전반기 한국의 해양주권 수호에 대한 연구-독도와 주변해역을
중심으로-」, 『한국민족문화』 45, 부산대 한국민족문화연구소, 2012.
정인섭, 「1952년 평화선 선언과 해양법의 발전」, 『서울국제법연구』 13-2, 서울국

제법연구원, 2006,

정태정, 「한국 해양경찰의 발전과정에 관한 연구」, 동의대학교대학원 경찰소방학과, 박사학위논문, 2022.

최선우, 「개화기 근대 해양경찰의 등장과 역사적 함의」, 『한국해양경찰학회보』 4-2, 한국해양경찰학회, 2014, 105~129쪽.

최종술, 「부산해양경찰의 역사와 발전방안」, 『항도부산』 27, 부산광역시시사편찬위원회, 2011.

Abstract

The Background to the 1953 Establishment of the Korea
Coast Guard and the Historical Significance of Its Early
Activities

Choi, Sung-Hwan
(National Mokpo University)

This paper examines the background to the establishment of the Korea Coast Guard on December 23, 1953, and its early activities within the historical context of South Korea's maritime sovereignty after its liberation in 1945. To this end, it analyzes the development of maritime sovereignty disputes between Korea and Japan, as well as the frequent maritime accidents and crimes that occurred in the post-liberation and Korean War periods. By examining the limitations of existing institutions, including the police and the Korean Navy, in effectively responding to these challenges, this study highlights the institutional necessity for the establishment of a specialized maritime security organization.

Focusing on 1954, the paper investigates the actual activities of the Korea Coast Guard through contemporary newspaper articles and related historical sources. It examines its roles in enforcing the Peace Line, cracking down on foreign fishing vessels, conducting maritime search and rescue operations, and investigating maritime crimes.

The findings demonstrate that the Korea Coast Guard played a crucial role in expanding state control and administration over maritime space after liberation. By tracing its establishment and early activities based on historical evidence, this study provides a basis for understanding the formation of South Korea's maritime sovereignty protection system.

Keywords: Korea Coast Guard, Maritime Search and Rescue, Anti-smuggling
Enforcement, Protection of Maritime Sovereignty, Peace Line

최성환

소 속: 국립목포대학교 역사콘텐츠전공·도서관화연구원

전자우편: lovesum@mnu.ac.kr

논문투고일 2026. 01. 09 / 심사완료일 2026. 03. 11 / 게재결정일 2026. 03. 14