

우리나라 해상에서 발생한 사망사고 유형에 관한 연구

김일평*, 박희경**, 채종민

해양경찰청*, 서울대학교 치의학전문대학원 구강내과진단학교실**, 경북대학교 의학전문대학원 법의학교실

The Study of the Deaths occurred at Korean sea

Il Pyeong Kim*, Hee Kyung Park**, Jong Min Chae

Korea Coast Guard, Department of Oral Medicine and Diagnosis, Seoul National University School of Dentistry**,
Department of Forensic Medicine, Kyungpook National University School of Medicine*

Abstract – The nature of deaths occurred at sea may be revealed the differences from that in the land, but there is no comprehensive statistical analysis of deaths occurred at Korean Sea so far. Therefore, the cases of deaths or missing in the period 1993 - 2006 were analyzed by the cause, place of death, and results of preliminary investigation.

In the period from 1993 to 2006, over 1000 peoples were died or missing every year. The cases of marine safety accidents including self-carelessness and mishap were approached over 60% and cases of homicide were less than 1%. The closure cases of preliminary investigation were reached over 70% and the most of deaths occurred in fishing vessels (the range of 20 ~ 99 tonnage). The suspension cases of preliminary investigation were reached to 70% of all missing and drowning cases.

The results showed that the most of deaths occurred at sea could be prevented by the safety regulations including mandatory report of accidents, marine safety education and training, punishment the people responsible for the accidents. For the unidentified bodies, data should be collected and recorded for the future identification. The crime scene investigators should be trained to ensure the quality of their professional skills regularly.

Keywords : death at sea, safety accident, missing person

I. 서론

우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸인 반도국가임에도 불구하고 해상에서 발생하는 실종 및 변사사건이나 표류시체에 대한 체계적인 연구나 발표가 된 적이 없다. 우리나라 해역에서 해상치안을 전담하고 있는 해양경찰청의 자료 역시 최근 2000년 이후에야 자료가 다소 세분화가 되기 시작하였고, 그전 자료를 보유하고는 있으나 육상 사건과는 달리 사건에 대한 다각적인 심층 분석이 되지 않아 실종·변사자 및 사건과 관련자들에 대한 정보(배경, 동기, 연령, 학력, 가정환경, 직업 등)가 파악되어 있지 않고, 관련 통계 등이 없는 어려움이 상존하고 있다. 따라서 그동안 발생했던 실종·변사 사건들에 대한 기초적인 통계나마 분석 연구하여 발생원인을 규명함으로써 해상에서의 실종·변사사건으로 인한 인명사고를 줄이기 위한 방안을 연구하고 유사사건에 대한 진찰을 밟지 않도록 하여 해상 종사자들을 포함한 귀중한 국민의 생명과 재산 그리고 인권보호에 기여하고자 함이 연구 목적이다.

II. 재료와 방법

본 연구는 해양경찰청에서 발간한 연보와 연감, 백서 및 해양사고 통계척자를 바탕으로 수집 가능한 1993년 통계부터 2006년까지의 통계를 확보하였고 실종과 변사를 따로 구분하였다. 2000년 이전의 자료는 다소 불충분하고 누락된 부분이 있어서 1993년부터 1999년까지 2000년부터 2006년까지 2000년을 기준으로 나누어 분류를 하였다. 집계된 자료에 대해서는 실종과 변사 공히 해난사고, 안전사고, 본인과실, 자살, 타살, 병사, 원인불명, 표류시체, 기타로 분류 했으며 년도 별 발생 건에 대한 증감을 건/명으로 나타냈으며, 파악이 가능한 년도에 한하여 해난사고, 안전사고, 본인과실, 자살, 타살, 표류시체로 구분하여 분류하였다. 또한 전국에 분포되어있는 13개 해양경찰서 별로 사건 처리 결과를 파악하여 도표를 만들어 각 서별 발생 비중을 파악하였다. 개인 식별이 되지 않은 경우나 사인이 규명 되지 않은 경우에는 모두 내사종결 내지는 내사중지처리가 되었는데 사건 전부가 전국 해양경찰서에 산재해 있기 때문에 편의상 백서와 연보를 참조 하였다. 해상 실종 변사사건에 대한 분류 등이 자세히 세목별로 되

어 있지 않아 자료수집에 많은 애로점이 있었으며 수집된 자료범위 안에서 분류 및 분석하고 미심쩍은 부분은 담당 경찰관에게 질의하여 확인 검토하였다.

III. 결과 및 고찰

1. 변사사건 분석

1) 2000년 이전 통계 분석 연구¹⁻⁴⁾

우리나라 해상에서 발생한 변사사건에 대한 자료 수집이 가능한 1993년부터 1999년까지의 7년간의 통계는 표 1과 같다. 이를 살펴보면 1993년 529 명에서 점차 해가 갈수록 증가하여 1999년에는 833 명으로 304 명이 증가하여 57%의 증가율을 나타냈음을 알 수 있었으며 1993년 대비 1994년은 22%, 1994년 대비 1995년은 5%, 1995년 대비 1996년은 4.4%, 1996년 대비 1997년 15%, 1997년 대비 1998년 7.4% 증가하였으나 1998년 대비 1999년은 5.2%가 감소하였다.

1993년 변사를 경찰서별로 발생건수를 비교해 보면 부산이 112 건(121 명)으로 가장 많은 발생을 하였으며, 순차적으로 인천 62 건(62 명), 목포 53 건(56 명), 제주 42 건(50 명), 군산 45 건(48 명), 포항 31 건(48 명), 통영 32 건(37 명), 여수 21 건(21 명), 태안 17 건(21 명), 속초 12 건(12 명), 동해 10 건(10 명), 울산 5 건(5 명) 순으로 나타났다.

1994년 경찰서별 발생건수 및 인원을 보면 1993년과 약간의 차이가 있지만 대체적으로 많이 발생하는 경찰서 순위는 대체적으로 유지가 되어 부산이 120 건 (133 명)으로 제일 많이 발생하였고 목포 69 건(73 명), 인천 67 건(69 명), 포항 60 건(65 명), 여수 60 건(62 명), 군산 55 건(58 명), 통영 51 건(57 명), 태안 37 건(41 명), 제주 40 건(40 명), 울산 24 건(24 명), 동해 12 건(16 명), 속초 8 건(8 명) 순으로 나타났다.

1995년 경찰서별 발생건수 및 인원을 보면 1993년, 1994년과 약간의 차이가 있지만 많이 발생하는 경찰서 순위는 대체적으로 유지가 되어 부산이 113 건 (136 명)으로 제일 많이 발생하였고 목포 71 건(75 명), 인천 67 건(75 명), 통영 60 건(69 명), 여수 64 건(67 명), 제주 56 건(63 명), 군산 50 건(51 명), 포항 41 건(43 명), 동해 36 건(36 명), 태안 27 건(28 명), 울산 26 건(27 명), 속초 8 건(9 명) 순으로 나타났다. 1996년 역시 부산이 110 건 (111 명) 발생으로 최다

표 1. 연도별 변사사건 통계 (1993 - 1999년). (단위 : 건 (명))

구 분	93년	94년	95년	96년	97년	98년	99년
변 사	487(529)	603(646)	619(679)	672(709)	771(816)	806(877)	781(833)
부산	112(121)	120(133)	113(136)	110(111)	123(130)	119(119)	123(130)
인천	62(62)	67(69)	67(75)	71(77)	76(76)	93(101)	74(84)
속초	12(12)	8(8)	8(9)	15(15)	32(32)	41(41)	34(34)
동해	10(10)	12(16)	36(36)	29(29)	26(26)	33(35)	32(32)
태안	17(21)	37(41)	27(28)	31(34)	44(45)	44(46)	53(54)
군산	45(48)	55(58)	50(51)	58(62)	68(68)	55(56)	65(65)
관서별							
목포	53(56)	69(73)	71(75)	88(93)	110(119)	108(119)	111(120)
완도							
여수	21(21)	60(62)	64(67)	73(76)	68(72)	64(66)	56(68)
포항	31(48)	60(65)	41(43)	58(61)	59(60)	62(64)	64(68)
울산	5(5)	24(24)	26(27)	14(15)	24(39)	32(45)	21(22)
통영	32(37)	51(57)	60(69)	69(78)	105(108)	117(124)	98(98)
제주	42(50)	40(40)	56(63)	56(58)	36(41)	38(61)	50(58)

발생하였고 목포 88 건(93 명), 통영 69 건(78 명), 인천 71 건(77 명), 여수 73 건(76 명), 군산 58 건(62 명), 포항 58 건(61 명), 제주 56 건(58 명), 태안 31 건(34 명), 동해 29 건(29 명), 속초 15 건(15 명), 울산이 14 건(15 명) 발생으로 최소 발생율을 보였다. 1997년 역시 부산이 123 건 (130 명)으로 최다발생, 목포 110 건(119 명), 통영 105 건(108 명), 인천 76 건(76 명), 여수 68 건(72 명), 군산 68 건(68 명), 포항 59 건(60 명), 태안 44 건(45 명), 제주 36 건(41 명), 울산 24 건(39 명), 속초 32 건(32 명), 동해가 26 건(26 명)으로 최소발생 하였다. 1998년에는 통영에서 117 건 (124 명)이 발생하고 부산에서는 119 건 (119 명)이 발생해서 통영이 최다 발생했고, 목포 108 건(119 명), 인천 93 건 (101 명), 여수 64 건(66 명), 포항 62 건(64 명), 제주 38 건 (61 명), 군산 55 건(56 명), 태안 44 건(46 명), 울산 32 건 (45 명), 속초 41 건(41 명), 동해가 33 건(35 명) 발생으로 최소 발생하였다. 1999년은 부산이 123 건(130 명)으로 최 다이며 목포 111 건(120 명), 통영 98 건(98 명), 인천 74 건 (84 명), 포항 64 건(68 명), 여수 56 건(68 명), 군산 65 건 (65 명), 제주 50 건(58 명), 태안 53 건(54 명), 속초 34 건 (34 명), 동해 32 건(32 명), 울산이 21 건(22 명)으로 최소 발생하였음을 알 수 있다.

표 1을 보면 바다를 삼면으로 나누었을 때 동해안 쪽은 발생건수가 적는데 비해 서해안과 남해안에서 비교적 많 은 발생이 되는 것을 알 수 있는데 이는 서해안과 남해안 에서 동해안보다 많은 어선들에 의한 어업활동이 활발히

이루어지고 있기 때문에 선박에서 발생하는 여러 가지 사 고에 의해 비례적으로 발생률이 높아진 것으로 볼 수 있겠다.

변사사건에 대한 발생과 처리 실적 등의 내용을 연도별 로 분류하였다(표 2). 1993년 변사 사건이 발생한 건수와 인원수로 나누어 봤을 때 총 442 건 발생에 변사자 수는 491 명으로 나타났고 처리 결과는 구속 27 건(33 명), 불구 속 71 건 (96 명), 내사종결 274 건 (291 명), 이첩 1 건 (1 명), 그리고 진행 건수는 69 건으로 나타났다. 여기에서 중 요한 것은 내사종결처리가 61% 이상을 점유하고 있다는 것이다. 1994년의 경우는 603 건에 646 명이 발생하였고 구속 36 건(38 명), 불구속 109 건(165 명), 불기소 5 건(8 명), 내사종결 380 건, 이첩 20 건, 진행 53 건을 보이고 있 으며 내사종결이 63%의 비율을 나타내 가장 높은 비율을 나타내고 있다. 1995년에는 총 발생 619 건(679 명), 구속 21 건(22 명), 불구속 74 건(95 명), 불기소 5건(6 명), 내사 종결 435 건, 이첩 16 건, 진행건수 68 건으로 나타났으며 내사종결 건이 전체건수에 대해 70%를 차지했다. 1996년 은 총 발생건수 692 건에 709 명이었고 구속 32 건(32 명), 불구속 69 건(83 명), 불기소 2 건(3 명), 내사종결 478 건, 이첩 16 건, 진행 건수 75 건으로 나타났고 역시 내사종결 이 총 발생건수의 69%를 점유하고 있어 1993년부터 1996 년까지 4 년간 통계를 보면 내사종결이 61~70%를 차지하 고 있다는 것을 알 수 있는 바 육상과는 달리 해상에서 발 생한 변사 사건의 특징으로 나타나고 있다.

표 2. 연도별 변사 사건에 따른 처리 결과(1993 - 1999년).

(단위 : 건 (명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행 건수
93년	계	442(491)	27(33)	71(96)		274(291)	1(1)	69
	부산	112(121)	5(6)	19(22)		48(52)		40
	인천	62(62)	3(3)	7(7)		49(49)		3
	속초	12(12)	1(1)	4(4)		6(6)	1(1, 해군)	
	동해	10(10)				10(10)		
	태안	17(21)		1(1)		14(18)		2
	군산	45(48)	4(4)	7(7)		34(37)		
	목포	53(56)	1(2)	13(13)		20(20)		19
	완도							
	여수	21(21)	3(3)	5(5)		13(13)		
	포항	31(48)		8(25)		21(21)		
	울산	5(5)				5(5)		
	충무	32(37)	2(3)	4(6)		24(28)		2
	제주	42(50)	8(11)	3(6)		30(32)		1
94년	계	603(646)	36(38)	109(165)	5(8)	380	20	53
	부산	120(133)	6(6)	4(6)	(1)	73	2	35
	인천	67(69)	2(2)	14(28)	1(1)	48	1	1
	속초	8(8)	1(1)	3(3)		4		
	동해	12(16)		3(4)		9		
	태안	37(41)	3(3)	3(4)		29	1	1
	군산	55(58)	6(6)	18(31)		24	5	2
	목포	69(73)	4(5)	16(20)		40	1	8
	완도							
	여수	60(62)	6(7)	27(31)		22	5	
	포항	60(65)	3(3)	6(18)		47		4
	울산	24(24)	2(2)	3(6)	1(1)	18		
	통영	51(57)	2(2)	9(11)	3(5)	34	1	2
	제주	40(40)	1(1)	3(3)		32	4	
95년	계	619(679)	21(22)	74(95)	5(6)	435	16	68
	부산	113(136)		1(1)		70	2	40
	인천	67(75)	1(1)	9(19)	2(3)	51	1	3
	속초	8(9)				8		
	동해	36(36)		1(1)		30	1	4
	태안	27(28)	1(1)			21	2	3
	군산	50(51)	1(1)	14(19)	1(1)	30	3	1
	목포	71(75)	2(2)	13(13)	1(1)	47	1	7
	완도							
	여수	64(67)	4(4)	11(13)		49		
	포항	41(43)	2(2)	2(3)		35		2
	울산	26(27)	2(2)	3(6)	1(1)	18		2
	통영	60(69)	5(6)	6(6)		45	3	1
	제주	56(63)	3(3)	14(14)		31	3	5

표 2. 연도별 변사 사건에 따른 처리 결과(1993 - 1999년). (계속)

(단위 : 건 (명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행건수
96년	계	692(709)	32(32)	69(83)	2(3)	478	16	75
	부 산	110(111)	7(7)	11(12)	1(1)	60	1	30
	인 천	71(77)	2(2)	5(6)		62		2
	속 초	15(15)	3(3)	1(1)	(1)	10		1
	동 해	29(29)				26	1	2
	태 안	31(34)	3(3)	2(2)		25		1
	군 산	58(62)	1(1)	8(16)		37	6	6
	목 포	88(93)	2(2)	7(8)		68	2	9
	완도							
	여 수	73(76)	5(5)	18(18)		40		10
	포 향	58(61)	1(1)	6(9)	1(1)	47	1	2
	울 산	14(15)	1(1)	1(1)		9	1	2
	통 영	69(78)	5(5)	3(3)		55		6
	제 주	56(58)	2(2)	7(7)		39	4	4
97년	계	771(816)						
	인천	76(76)						
	태안	44(45)						
	군산	68(68)						
	목포	110(119)						
	제주	36(41)						
	완도							
	여수	68(72)						
	통영	105(108)						
	부산	123(130)						
	울산	24(39)						
	포항	59(60)						
	동해	26(26)						
	속초	32(32)						
98년	계	806(877)						
	부산	119(119)						
	인천	93(101)						
	속초	41(41)						
	동해	33(35)						
	태안	44(46)						
	군산	55(56)						
	목포	108(119)						
	완도							
	여수	64(66)						
	포항	62(64)						
	울산	32(45)						
	통영	117(124)						
	제주	38(61)						

표 2. 연도별 변사 사건에 따른 처리 결과(1993 - 1999년). (계속) (단위 : 건 (명))

연도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행 건수
99년	계	781(833)						
	부산	123(130)						
	인천	74(84)						
	속초	34(34)						
	동해	32(32)						
	태안	53(54)						
	군산	65(65)						
	목포	111(120)						
	완도							
	여수	56(68)						
	포항	64(68)						
	울산	21(22)						
	통영	98(98)						
	제주	50(58)						

변사 사건을 원인별로 파악을 해보면 (표 3), 먼저 1993년의 경우 해난사고 54 건(94 명) , 안전사고 164 건(169 명), 본인과실 57 건(60 명), 자살 16 건(16 명), 타살 17 건(17 명), 표류시체가 134 건에 135 명을 차지하고 있어 총 변사건수 442 건에 대해 30%에 달하는 비율을 표류시체가 차지하고 있음을 알 수 있다. 1993년 발생한 491 명에 비해 155 명이 증가된 646 명이 발생한 모습을 보이고 있는 1994년에는 총 변사 603 건에 646 명으로 해난사고 36 건(54 명), 안전사고 140 건(151 명), 본인과실 210 건(223 명), 자살 22 건(22 명), 타살 13 건(13 명), 병사 57 건(57 명), 원인불명 37 건(98 명), 기타 28 건(28 명) 순으로 나타났다. 1994년 발생한 646 명에 비해 33 명이 증가된 679 명이 발생한 현상을 보이고 있는 1995년에는 총 변사 619 건에 679 명으로 표 2에서 알 수 있듯이 70%인 435 명이 내사종결 처리가 되어 해상 사건에서 내사종결 처리되는 비율이 상당히 높음을 나타내고 있다. 표 3에서 보면 해난사고 22 건(57 명), 안전사고 131 건(139 명), 본인과실 227 건(242 명), 자살 25 건(25 명), 타살 13 건(13 명), 병사 63 건(63 명), 원인불명 44 건(44 명), 표류시체 76 건(78 명), 기타 18 건(18 명) 순으로 나타나고 있었다. 1996년 통계를 살펴보면 전년에 비해 변사가 672 건에 709 명으로 늘어났고 타살은 줄어든 반면에 자살이 늘어났으며 본인과실은 여전히 250 건에 264 명으로 가장 많은 부분을 차지했고 그 뒤로 기타가 142 건에 143 명으로 특이한 현상을 보이

고 있으며 안전사고 120 건(124 명), 병사 77 건(78 명), 해난사고 42 건(57 명), 자살 32 건(34 명), 타살 9 건(9 명) 순으로 나타났다.

선박 톤수별로 발생분포에 따른 통계 (표 4)도 1993년부터 1996년까지의 통계밖에 구할 수 없었으며 4 년간의 통계 중 1993년을 알아보면 20~99톤 선박에서 104 건(115 명)이 발생하였고 대체적으로 400 톤 미만의 선박에서 변사사건(발생 빈도가 많음을 알 수 있었다. 1994년도 역시 1993년과 마찬가지로 20~99 톤급 선박에서 121 건 128 명으로 가장 많이 발생하였으며 이는 주거환경이나 작업시설들이 열악한 국내 연근해 어선들이 많이 편중된 톤수이다 보니 가장 많은 분포를 나타내고 있는 것으로 보인다. 1995년도에는 20~99 톤급에서 118 건 (139 명)이 발생하였고 5 톤 미만이 59 건(63 명), 5~19 톤급이 52 건(59 명), 100~399 톤급이 50 건(55 명), 1000~4999 톤급이 39 건(42 명), 5000 톤 이상이 30 건(34 명), 400~999 톤급이 25 건(31 명)순으로 나타났다. 1996년에는 20~99 톤급이 121 건(136 명), 5 톤 미만 85 건(91 명), 5~19 톤급이 55 건(57 명), 100~399 톤급이 45 건(46 명), 1000~4999 톤급 40 건(43 명), 5000 톤 이상 24 건(24 명), 400~999 톤급은 18 건(18 명)으로 가장 적게 발생하였음을 알 수 있었고, 특이한 부분은 94년부터는 기타에서 가장 많은 발생을 보이고 있었으며 94년 207 건 (217 명), 95년 246 건 (258 명), 96년 284 건 (294 명)으로 나타났다.

표 3. 변사원인별 분류 (1993 - 1999년).

(단위 : 건(명))

년도	계	해난 사고	안전 사고	본인 과실	자 살	타 살	표류 시체	병 사	원인 불명	기타
93년	442(491)	54(94)	164(169)	57(60)	16(16)	17(17)	134(135)			
94년	603(646)	36(54)	140(151)	210(223)	22(22)	13(13)		57(57)	37(98)	28(28)
95년	619(679)	22(57)	131(139)	227(242)	25(25)	13(13)	76(78)	63(63)	56(65)	9(19)
96년	672(709)	42(57)	120(124)	250(264)	32(34)	9(9)		77(78)		142(143)
97년	771(816)									
98년	806(877)									
99년	781(833)									

표 4. 선박 톤 수 별 변사 사건 발생 (1993 - 1999년).

(단위 : 건(명))

년도	계	5톤 미만	5-19	20-99	100-399	400-999	1000-4999	5000톤 이상	기타
93년	442(491)	61(70)	45(47)	104(115)	71(91)	19(20)	25(30)	21(21)	96(97)
94년	603(646)	73(81)	44(47)	121(128)	54(63)	27(28)	39(42)	38(40)	207(217)
95년	619(679)	59(63)	52(59)	118(139)	50(55)	25(31)	39(40)	30(34)	246(258)
96년	672(709)	85(91)	55(57)	121(136)	45(46)	18(18)	40(43)	24(24)	284(294)
97년	771(816)								
98년	806(877)								
99년	781(883)								

1994년 변사 총 603 건 (646 명) 중 어선이 변사 전체의 51.2%, 비어선이 48.8% 차지하여 어선에서 발생하는 빈도가 비어선 보다 약간 높음을 알 수 있으나 비어선에 포함된 표류시체 69 건(69 명)과 낚시, 수영 52 건(58명), 기타 76 건(81 명)을 감안하면 어선에서 발생하는 사건이 비어선에 비해 월등히 많다는 것을 알 수 있다 (표 5). 1995년 변사 총 619 건 679 명 중 어선이 변사 전체의 47.5%, 비어선이 52.5%를 차지하여 비어선에서 발생하는 빈도가 어선 보다 약간 높음을 알 수 있으나 비어선에 포함된 표류시체 95 건(100 명)과 낚시, 수영 56 건(60 명), 기타 86 건(88 명)을 포함한 237 건(248 명)을 비어선에서 제외하면 전년도인 1994년과 마찬가지로 선박에서 일어난 변사 사건은 어선에서 발생하는 사건이 월등히 많다는 것을 알 수 있다.

1996년 사고선박을 선종별로 알아보면 역시 어선에서 발생한 것이 381 건에 380 명으로 311 건에 329 명이 발생한 비어선보다 많음을 알 수 있으며 또한 표류시체 83 건(84 명)과 낚시 수영 63 건(66 명)을 제외하면 현격한 차이가 있음을 알 수 있다.

97년부터 99년까지의 통계는 총괄 변사 발생 수(97년 771 건 816 명, 98년 806 건 877 명, 99년 781 건 833 명)와 각 경찰서별 발생 수만 수집되어 전년에 비해 다각적으로 섬세하고 정확한 분석이 어렵고 단지 변사 사건이 증가 추세를 꾸준히 보이고 있으며 99년에는 98년보다 약간 감소하였으나 계속해서 2000년 이후에도 증가되므로 일시적인 현상에 지나지 않고 있음을 알 수 있었다.

표 5. 변사 사건 선종별-원인별 분류 (1993 - 1999년). (단위 : 건(명))

구분	계	해 난 사 고	안 전 사 고	본 인 과 실	자 살	타 살	병 사	원 인 불 명	기 타	
계	603(646)	36(54)	137(148)	217(230)	23(23)	12(12)	57(57)	97(98)	24(24)	
소 계	309(329)	30(42)	98(102)	95(98)	3(3)	9(9)	35(35)	30(31)	9(9)	
어선	연근해	175(186)	22(30)	59(60)	57(59)	2(2)	3(3)	15(15)	14(14)	3(3)
	원근해	50(53)	3(6)	14(14)	20(20)		1(1)	7(7)	5(5)	
	원 양	33(35)	3(4)	10(11)	1(1)	1(1)	5(5)	10(10)	2(2)	1(1)
	전마선 관리선	26(28)	2(2)	11(13)	10(10)			2(2)	1(1)	
	기 타	25(27)		4(4)	7(8)			1(1)	8(9)	5(5)
	소 계	294(317)	6(12)	39(46)	122(132)	20(20)	3(3)	22(22)	67(67)	15(15)
	비	연근해화물	12(17)	4(6)	5(8)	2(2)		1(1)		
어선	원근해화물	33(35)	1(1)	10(11)	7(8)	1(1)	2(2)	8(8)	2(2)	2(2)
	유조선	13(18)	1(5)	4(5)	5(5)		3(3)			
	여객선	3(3)		1(1)		1(1)	1(1)			
	유도선	4(4)		2(2)	2(2)					
	표류시체	69(69)			9(9)	1(1)		58(58)	1(1)	
	낚시수영	52(58)			52(58)					
	외국선	32(32)		6(6)	10(10)	3(3)		8(8)	3(3)	2(2)
기 타	76(81)		11(13)	35(38)	14(14)	1(1)	1(1)	4(4)	10(10)	
계	619(679)	22(57)	130(138)	228(243)	25(25)	13(13)	63(63)	53(53)	87(87)	
소 계	294(331)	16(43)	83(85)	109(116)	2(2)	8(8)	40(40)	22(22)	14(15)	
어선	연근해	187(220)	13(38)	44(46)	88(94)	1(1)	4(4)	23(23)	8(8)	6(6)
	원근해	59(61)	3(5)	23(23)	9(9)	1(1)	1(1)	12(12)	8(8)	2(2)
	원 양	22(22)		8(8)	3(3)		3(3)	4(4)	4(4)	
	전마선 관리선	9(10)		3(3)	4(4)				2(3)	
	기 타	17(18)		5(5)	5(6)		1(1)	2(2)	4(4)	
	소 계	619(679)	22(57)	130(138)	228(243)	25(25)	13(13)	63(63)	53(53)	87(87)
	소 계	294(331)	16(43)	83(85)	109(116)	2(2)	8(8)	40(40)	22(22)	14(15)
어선	연근해	187(220)	13(38)	44(46)	88(94)	1(1)	4(4)	23(23)	8(8)	6(6)
	원근해	59(61)	3(5)	23(23)	9(9)	1(1)	1(1)	12(12)	8(8)	2(2)
	원 양	22(22)		8(8)	3(3)		3(3)	4(4)	4(4)	
	전마선 관리선	9(10)		3(3)	4(4)				2(3)	
	기 타	17(18)		5(5)	5(6)		1(1)	2(2)	4(4)	

표 5. 변사 사건 선종별·원인별 분류 (1993 - 1999년). (계속) (단위 : 건(명))

구분	계	해 난 사 고	안 전 사 고	본 인 과 실	자 살	타 살	병 사	원 인 불 명	기 타		
	소 계	325(348)	6(14)	47(53)	119(127)	23(23)	5(5)	23(23)	31(31)	71(72)	
95년	연근해화물	19(23)	1(4)	5(6)	8(8)			3(3)	2(2)		
	원근해화물	33(39)	3(8)	12(13)	4(4)		3(3)	8(8)	3(3)		
	비	유조선	6(6)	1(1)	2(2)	1(1)		2(2)			
	어	여객선	6(6)			3(3)		3(3)			
		유도선	5(6)			3(4)	1(1)	1(1)			
	선	표류시체	95(100)		2(6)	10(10)	5(5)	1(1)		15(15)	62(63)
		낚시수영	56(60)			11(11)	42(46)	1(1)		1(1)	1(1)
		외국선	19(20)			3(3)	7(8)	4(4)	1(1)	3(3)	1(1)
		기 타	86(88)	1(1)	12(12)	44(46)	9(9)		2(2)	10(10)	8(8)
		계	692(709)								
	소 계	381(380)									
어선	연근해	212(225)									
	원근해	61(62)									
	원 양	31(31)									
	전마선	26(29)									
	관리선	4(4)									
	잠수선	4(4)									
	기 타	27(29)									
96년	소 계	311(329)									
	원근해화물	6(7)									
	원근해화물	34(34)									
	비	유조선	7(7)								
		여객선	2(2)								
	어	유도선	5(5)								
		표류시체	83(84)								
	선	낚시수영	63(66)								
		모타보트	1(4)								
		예인선	3(3)								
		외국선	10(13)								
		기타	97(104)								

2) 2000년 이후 통계 분석 연구 ⁵⁻⁸⁾

2000년 이후는 2006년까지를 기준으로 7년간 통계를 수집하여 분석을 시도 하였다 (표 6). 변사 사건 발생은 99년은 전년 대비 감소에 이어 2000년 853 건(912 명)으로 전년대비 9.4%증가 후 2001년 808 건(857 명)(-6.4%), 2002년 847 건(897 명)(4.6%), 2003년 802 건(838 명)(-7.0%), 2004년 809 건(875 명)(4.4%), 2005년 825 건(858 명)(-1.9%) 2006년 12월말 기준 714 건(770 명)으로 2006년까지의 추이를 살펴보면 큰 차이 없이 약간의 감소와 증가를 반복하고 있으나 800 명을 상회하는 꾸준한 추세를 보이고 있고, 경찰서별 발생건도 예년과 마찬가지로 부산이 가장 많은 발생을 보이고 있으며 서해에서 가장 큰 관할을 가지고 있는 목포해경서가 두 번째로 발생률이 많았고, 02년부터 업무를 시작한 완도 해경서가 가장 적은 발생율을 보이고 있다.

변사 사건 발생 원인별로 분류를 해보면 (표 7), 2000년의 경우 본인과실 304 건(314 명)으로 제일 많이 나타나고 안전사고 181 건(194 명), 표류시체 155 건(155 명), 해난사고 48 건(79 명), 원인불명 75 건(76 명), 병사 52 건(52 명), 자살 25 건(29 명), 기타 9 건(9 명), 타살 4 건(4 명)순으로 나타났다. 기타로 분류된 것은 시체훼손 및 부패로 신원확인 또는 사인규명이 불가능한 경우와 해수욕장, 해안가, 교량 등 선박이외의 장소에서 발생한 변사 사건을 적절히 분류할 항목이 만들어지지 않아서 분류한 것이다.

2001년은 본인과실 276 건(281 명), 표류시체 174 건(174 명), 안전사고 153 건(173 명), 병사 56 건(56 명), 원인불명 51 건(53 명), 해난사고 41 건(52 명), 자살 34 건(34 명), 타살 17 건(17 명), 기타 6 건(17 명) 순이었다. 2002년은 본인과실 273 건(281 명), 표류시체 178 건(179 명), 안전사고 140 건(154 명), 원인불명 81 건(85 명), 해난사고 47 건(69 명), 병사 55 건(55 명), 자살 53 건(53 명), 기타 14 건(15 명), 타살 6 건(6 명)순이었다. 2003년은 본인과실 327 건(336 명), 안전사고 173 건(186 명), 표류시체 79 건(79 명), 해난사고 47 건(59 명), 자살 54 건(54 명), 병사 47 건(47 명), 원인불명 40 건(42 명), 기타 24 건(24 명), 타살 11 건(11 명)순으로 나타났다. 2004년은 안전사고 192 건(210 명), 본인과실 196 건(197 명), 표류시체 108 건(108 명), 원인불명 101 건(104 명), 자살 69 건(80 명), 해난사고 41 건(69 명), 기타 59 건(64 명), 병사 33 건(33 명), 타살 10 건(10 명)순이었다. 2005년은 본인과실 231 건(239 명), 안전사고 211 건(223 명), 원인불명 96 건(98 명), 표류시체 90 건(90 명), 자살 81 건(84 명), 병사 55 건(55 명), 해난사고 31 건(38 명), 기타 25 건(26 명), 타살 5 건(5 명)순이고, 2006년은 안전사고 206 건(223 명), 본인과실 217 건(221 명), 자살 91 건(91 명), 표류시체 72 건(72 명), 원인불명 58 건(60 명), 해난사고 23 건(5 6명), 병사 37 건(37 명), 타살 6 건(6 명), 기타 4 건(4 명)으로 나타났다.

표 6 . 변사사건 경찰서별 연도별 분류(2000 - 2006년).

(단위 : 건(명))

구 분	00년	01년	02년	03년	04년	05년	06년
변 사	853(912)	808(857)	847(897)	802(838)	809(875)	825(858)	714(770)
부산	145(147)	152(162)	158(172)	148(154)	151(159)	154(160)	159(172)
인천	86(101)	74(76)	88(90)	82(87)	88(90)	89(97)	65(73)
속초	38(38)	40(41)	47(49)	29(31)	33(33)	39(39)	23(23)
동해	31(33)	50(50)	40(40)	33(35)	33(34)	34(36)	23(23)
태안	62(77)	51(54)	59(66)	43(45)	73(74)	73(76)	59(65)
관 서	66(66)	47(48)	58(66)	52(52)	38(53)	37(38)	23(23)
별 목포	109(127)	76(86)	70(74)	63(70)	78(88)	68(70)	72(75)
완도			9(9)	27(27)	27(28)	25(26)	17(21)
여수	57(59)	66(79)	73(77)	56(58)	50(61)	44(46)	55(62)
포항	57(60)	61(62)	59(63)	61(61)	61(74)	52(54)	46(54)
울산	35(36)	25(29)	32(32)	28(30)	23(25)	28(29)	28(28)
통영	133(134)	123(123)	96(99)	120(125)	94(94)	106(108)	88(91)
제주	34(34)	43(47)	58(60)	60(63)	60(62)	76(79)	56(60)

이를 종합 분석해 보면 해상에서 발생되고 있는 대다수 많은 사건들이 과실이나 안전 불감증으로 인한 안전사고, 해난사고가 60%정도이며 표류시체와 원인불명으로 파악되는 사건 또한 상당한 부분을 차지하고 있어 이에 대한 지속적인 관심과 대비책이 필요할 것으로 나타났다. 자살은 IMF 이후부터 시작하여 최근의 경제 활동침체와 생활고에

관련되어 계속 증가하는 추세에 이르고 있으며, 병사 역시 연근해 선원들의 안정되지 못한 생활 습관과 경제적 궁핍의 이유로 적시에 의료혜택을 받을 수 없는 선상에서 근로를 계속해야하는 열악한 환경에서 비롯된 나타난 결과로 볼 수 있겠다.

표 7 . 변사사건 원인별 분류(2000 - 2006년). (단위 : 건(명))

구분	계	해난 사고	안전 사고	본인 과실	자살	타살	병사	원인 불명	표류 시체	기타
2000년	853(912)	48(79)	181(194)	304(314)	25(29)	4(4)	52(52)	75(76)	155(155)	9(9)
2001년	808(857)	41(52)	153(173)	276(281)	34(34)	17(17)	56(56)	51(53)	174(174)	6(17)
2002년	847(897)	47(69)	140(154)	273(281)	53(53)	6(6)	55(55)	81(85)	178(179)	14(15)
2003년	802(838)	47(59)	173(186)	327(336)	54(54)	11(11)	47(47)	40(42)	79(79)	24(24)
2004년	809(875)	41(69)	192(210)	196(197)	69(80)	10(10)	33(33)	101(104)	108(108)	59(64)
2005년	825(858)	31(38)	211(223)	231(239)	81(84)	5(5)	55(55)	96(98)	90(90)	25(26)
2006년	714(770)	23(56)	206(223)	217(221)	91(91)	6(6)	37(37)	58(60)	72(72)	4(4)

표 8 . 경찰서별 변사사건 처리결과(2001 - 2006년). (단위 : 건(명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사 종결	이첩	진행
2001 년도	계	808(857)	24(35)	66(77)	2(2)	624	13	79
	부산	152(162)	4(4)	4(5)	2(2)	123	1	18
	인천	74(76)		10(10)		55		9
	속초	40(41)				37	2	1
	동해	50(50)				48		2
	태안	51(54)		1(1)		44		6
	군산	47(48)	2(2)	14(15)		25	2	4
	목포	76(86)	4(4)	6(6)		58	1	7
	여수	66(79)	3(12)	7(7)		40	2	14
	포항	61(62)				57	2	2
	울산	25(29)	3(4)	1(4)		19		2
	통영	123(123)	5(6)	17(22)		91	2	8
	제주	43(47)	3(3)	6(7)		27	1	6

표 8 . 경찰서별 번사사건 처리결과(2001 - 2006년). (계속)

(단위 : 건(명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사 종결	이첩	진행
2002년도	계	847(897)	12(18)	76(85)	3(3)	678	15	111
	부산	158(172)	2(2)	8(9)		125	4	29
	인천	88(90)		10(10)		70		8
	속초	47(49)	1(1)	3(3)	2(2)	45		4
	동해	40(40)		1(3)		37		2
	태안	59(66)		9(8)		51	3	5
	군산	58(66)	2(6)	15(15)		35		10
	목포	70(74)	2(2)	8(8)		48	2	10
	완도	9(9)				8		1
	여수	73(77)	5(7)	8(15)		63	1	9
	포항	59(63)				49	1	9
	울산	32(32)				29		3
	통영	96(99)		10(10)	1(1)	67	2	16
2003년도	제주	58(60)		4(4)		51	2	5
	계	802(838)	23(27)	57(70)	2(2)	618	17	85
	부산	148(154)	2(2)	3(3)		116	2	25
	인천	82(87)		8(9)		67		7
	속초	29(31)				29		
	동해	33(35)				26	3	4
	태안	43(45)	1(3)	9(10)		29	1	3
	군산	52(52)	5(6)	9(13)		34	1	3
	목포	63(70)	7(8)	2(4)		44	2	8
	완도	27(27)				19	3	5
	여수	56(58)	1(1)	6(6)		42	2	5
	포항	61(61)		4(5)		54	1	2
	울산	28(30)				27		1
통영	120(125)	5(5)	9(11)	1(1)	84	2	19	
제주	60(63)	2(2)	7(9)	1(1)	47		3	
2004년도	계	809(875)	19(24)	33(41)		680	10	89
	부산	151(159)	1(1)	5(5)		120	1	30
	인천	88(90)	2(2)	9(12)		73	1	3
	속초	33(33)				30	1	2
	동해	33(34)	1(1)	2(3)		25		5
	태안	73(74)	1(1)	4(4)		64	4	
	군산	38(53)	1(1)			36	1	1
	목포	78(88)	1(1)			62	1	15
	완도	27(28)	1(1)			26		
	여수	50(61)	5(6)	4(4)		47		3
	포항	61(74)		1(1)		56		4
	울산	23(25)		1(1)		21		1
	통영	94(94)	4(8)	4(7)		69	1	16
제주	60(62)	2(2)	3(4)		51		9	

표 8 . 경찰서별 변사사건 처리결과(2001 - 2006년). (계속)

(단위 : 건(명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사 종결	이첩	진행
2005년도	계	825(858)	12(14)	42(50)	1(1)	644	12	114
	부산	154(160)	1(1)	8(8)		131		14
	인천	89(97)	1(1)			71	4	13
	속초	39(39)				35	1	3
	동해	34(36)	1(1)	1(1)		19		13
	태안	73(76)	1(1)	8(8)	1(1)	59	1	3
	군산	37(38)		3(4)		27	1	6
	목포	68(70)	1(2)	1(1)		48		18
	완도	25(26)				22		3
	여수	44(46)				36		8
	포항	52(54)	2(2)	3(4)		37	1	9
	울산	28(29)	(1)			23		5
	통영	106(108)	5(5)	12(18)		77	2	10
	제주	76(79)		6(6)		59	2	9
	계	605(651)	5(9)	13(14)	4(4)	409	5	169
2006년도	인천	65(73)				53		12
	태안	59(65)				55		4
	군산	23(23)		2(2)		19		2
	목포	72(75)	1(2)			54		17
	제주	56(60)				43	3	10
	완도	17(21)				15	1	1
	여수	55(62)				46		9
	통영	88(91)	2(4)	2(2)		75		9
	부산	159(172)	2(3)	8(10)	5(5)	107	1	36
	울산	28(28)				23		5
	포항	46(54)		1		45		
	동해	23(23)				15		8
	속초	23(23)				22		1

3) 해상에서 발생한 변사사건에 대한 연구 ⁹⁻²⁰⁾

육상에서 발생하는 변사사건과는 달리 해상에서는 다음과 같은 고유한 특징이 있다. 선박이 항해중이거나 조업, 하역 등 불가피성 사유와 움직이는 바다의 특성상 현장 보존이 어렵다. 사건 발생 후 무선전화에 의한 통신수단사용으로 인하여 지연신고와 내용의 불비로 사건개황 파악이

어려워 수사방향 설정이 힘들다. 선원 상호간 신상파악 부지로 동기 수사의 곤란, 선박구조 특성상 목격자 없는 실종사건의 추정수사(유추해석)배제방안이 없으며, 특히 원양사건 발생의 경우 외국수사기관의 검시 보고서 기타 사건개요에 따른 보고서에 의존해야 하고 시신에 대하여 방부제 처리 및 장기적출로 사인규명이 곤란하다는 특징이

있어 수사에 많은 어려움이 상존하고 있다. 1992년부터 2006년까지의 변사사건 발생건수와 발생자 수를 알아본 결과 일정한 패턴이 있다는 것을 알 수 있으며 그 패턴은 육상에서와는 달리 복잡 하지 않고 일정한 형식에서 계속 되는 악순환이 발생되고 있다는 것을 느낄 수 있다. 해상에서 발생하는 변사사건의 대다수가 본인의 과실이나 안전 불감증에 의한 안전사고, 해난사고의 순서로 나타나고 자살, 병사와 같은 본인의 의지와 관계있는 원인행위이고 불가항력적이거나 예측 불가능한 타살은 극히 미미한 1% 내외를 점유하고 있어 관계기관의 체계적이고 지속적인 지도, 계몽 등 관리가 꾸준히 이루어진다면 상당히 많은 부분의 안전사고를 방지할 수 있다고 추정되며 표류시체에서 많이 발생하는 신원불명, 사인불명 사건에 대하여는 체계적으로 전문가를 통한 접근이 필요하며 신원확인 방법으로는 지문 및 장문, 필적감정, 유골감정, 교흔, 치과진료기록, 혈액형, 성별확인, 연령추정, 얼굴복원, 착의상태, 소지품 및 유류품, DNA 대조 등 여러 가지가 있는데 전문가를 통하여 이러한 모든 방법을 가능한 다 함으로써 보다 많은 부분의 신원불명의 시체를 줄일 수 있을 거라 생각된다.

현재 해상에서 발생하는 변사사건에 대해서는 해양경찰청에서 전담하고 있으며 그 처리 절차를 살펴보면 일반 육상경찰에서 대처하는 시스템과는 약간 다른 특징을 볼 수 있다. 변사체가 발견되면 형사계에 통보가 되고 과학수사반(감식) 요원이 없이 사건 담당자 혹은 반에서(통상 2인 1반) 직접현장에 나가 입장을 하면서 검사가 이루어지고 현장조사를 하면서 필요한 증거를 수집하고 채증 하여 발생 보고부터 수사의 종결단계인 마지막 송치까지 담당자가 직접 책임을 지고 일련의 사건이 진행된다. 따라서 사건 전체에 대한 일사불란함과 편의성은 높지만 반대로 담당자의 업무에 대한 숙련도가 떨어진다거나 전문성의 결여, 업무의 과중으로 인하여 섬세하게 살피지 못하면 상당한 분량의 사건이 묻혀 버릴 수 있다는 치명적인 단점이 있기도 하다. 변사사건에서 많은 부분을 점유하고 있는 신원불명이나 사인불명사건을 줄이고 형사요원들의 업무가 중을 줄이기 위한 방법으로 변사사건 전담반을 만들어 꾸준한 교육과 함께 업무를 집행하면 일반형사들의 업무가 중도 덜어주고 변사사건만을 담당하는 전문 수사관을 양성하게 되는 좋은 효과와 함께 많은 부분의 불명사건이나 신원불상 사건을 해결할 수 있을 것으로 생각된다.

해상에서의 변사 사건은 대다수가 내사종결처리가 되고

있는데 2001년 총 변사 857 명의 72.8%인 624 명이 2002년 발생 897 명중 75.6%인 678 명, 2003년 발생 838 명중 73.7%인 618 명, 2004년 발생 875 명중 77.7%인 680 명, 2005년 발생 858 명중 75.1%인 644 명, 2006년 발생 770 명중 74.3%인 572 명으로 나타나 6 년간 평균수치가 대체적으로 74%를 점유하고 있음을 알 수 있다. 해상 변사 사건은 본인과실이나 안전사고에 의해서 혹은 해난사고나 병사, 자살 등이 대다수를 점유하고 있기 때문에 내사종결 처리건수가 많겠지만 해상표류시체에서 볼 수 있는 특징 중 하나인 표류시간이 길면 길수록 신체의 부분탈락으로 인하여 사인과 신원불명이 되는 경우가 허다한데 이때 사건 담당자가 조금만 세심한 신경을 써서 손가락 일부가 탈락을 했어도 손목이나 손바닥에 붙어있는 장갑상 조직을 활용하면 신원확인에 상당한 도움이 될 수 있을 것이다. 즉 말절에 있는 지문만을 확인 대상으로 하지 말고 장문까지도 활용하면 보다 많은 신원확인이 될 것이다. 참고적으로 국방부(군 수사기관)에서는 지문과 함께 장문을 검색하여 신원 확인 및 각종 범죄현장에서의 범인색출에 활용하고 있다. 그 외에도 백골화된 시신이나 두개골 혹은 신체의 일부분만 발견되어 오는 경우는 전문 지식이 없기 때문에 국립과학수사연구소에 일체 불상으로 의뢰하고 막연히 감정회보를 기다리다가 기간이 도래하거나 부실한 감정회보를 받으면 새로운 증거가 확보될 때까지 내사중지하거나 내사종결 처리하는 경우가 있는데 관련종사자들을 상대로 범인류학이나 법치의학 등을 교육시킨다면 현장에서 성별이라도 구분하고 대략 연령이라도 추정할 수 있을 것이고 그렇게 된다면 신원확인에 많은 도움이 될 수 있다. 또한 변사사건에서 가장 많은 점유율을 나타내고 있는 안전사고 및 본인과실, 해난사고에 대해서는 안전관리 책임자의 과실이 판명될 경우 책임을 가중시키는 법조항이 신설되고, 해난 사고 시 무리한 운항이나 행동으로 발생된 부분에 대하여는 행위자와 관리자 모두를 처벌 하는 양벌 규정 등이 신설되면 경각심에 의해 사건 발생이 감소될 것으로 생각한다. 아울러 관계기관에서는 관련 종사자를 상대로 꾸준한 교육과 계몽을 통하여 지도하면 발생률이 감소할 것이다.

2. 실종 사건 분석

1) 2000년 이전 통계 분석 연구¹⁻⁴⁾

실종사건 역시 변사사건과 같은 맥락으로 분류를 하였

는데 1993년은 254 건에 331 명이 발생하였고 1994년은 건수는 전년대비 4 건이 줄었으나 인원수가 전년대비 9.6%가 증가한 250 건 363 명이었고 1995년 역시 전년대비 발생건수는 12 건이 감소했으나 인원수는 2.2% 증가한 371 명이 발생하였으며 1996년에는 전년대비 발생건수와 인원수 모두가 증가했으며 발생건수는 61 명이 증가한 299 건이었고 인원수는 29.3%가 증가한 480 명으로 나타났다. 1997년은 건수와 인원수 모두 감소한 280 건에 446 명이 발생하였는데 이는 전년대비 19 건 (34 명)이 감소한 것이며 1998년은 210 건에 277 명이 발생하여 전년대비 발생건수는 33.3%가 감소하였고 인원수는 61%가 감소하였으며 1999년은 221 건이 발생하여 4.9%가 증가하였으나 인원수는 전년과 같은 277 명으로 변동이 없었다. 실종사건에서 발생건수와 인원수가 상당한 차이를 보이고 있는 이유는 선박 1 척에 근무하는 승선원은 수 명에서 수십 명이기 때문이다. 예를 들자면 최근 서해 공해 상에서 중국선적의 화물선과 중국에서 당진으로 향해 중이던 골든 로즈 호처럼 충돌로 인한 선박 침몰사고가 1 척에 1 건이 발생하여도 실종자는 승선원 전원이기 때문에 다수가 될 수 밖에 없다. 관할 경찰서별 실종사건 발생 빈도 역시 변사사건과 크게 다른 양상을 보이지 않고 부산 해양경찰서 관할에서 가장 많이 발생하고 있으며 서해안에서는 목포 해양경찰서 관할에서 가장 많이 발생하고 있고 남해안에서는 여수

해양경찰서와 통영해양경찰서에서 많이 발생하고 있으나 동해안에 분포되어 있는 해양경찰서에서는 전체적으로 사건 발생률이 높지 않음을 보여주고 있다. 즉 실종사건과 변사사건은 해상사건의 특수성으로 인해 무관하지 않고 밀접한 관계를 가지고 있으며 같은 맥락을 유지한다고 봐야 할 것이다. 실종사건을 원인별로 살펴보면 1993년의 경우 해난사고 46 건(188 명), 안전사고 148 건(167 명), 본인 과실 94 건(110 명), 자살 6 건(6 명), 타살 1 건(1 명)으로 안전소홀에 기인한 사건을 합하면 건수로는 97.6%, 인원수로는 98.5%를 차지했다. 1994년의 경우 해난사고 34 건(111 명), 안전사고 68 건(80 명), 본인과실 77 건(82 명), 자살 4 건(4명), 타살 1 건(1 명), 원인불명 54 건(66 명), 기타 12 건(19 명)이며 안전관련 사건을 합하면 179 건 273 명으로 1994년 총계의 71.6% 총 인명의 75.2%를 차지했다. 1995년은 해난사고 36 건(128 명), 안전사고 55 건(73 명), 본인과실 80 건(84 명), 자살 2 건(2 명), 원인불명 56 건(65 명), 기타 9 건(19 명), 안전사고 관련 계 171 건(285 명)으로 나타났다. 1996년 해난사고 53 건(195 명), 안전사고 74 건(79 명), 본인과실 86 건(95 명), 자살 2 건(2 명), 타살 1 건(8 명), 병사 1 건(1 명), 기타 82 건(100 명), 안전사고 관련 계 213 건(369 명)으로 나타났다. 1997년, 1998년, 1999년은 세분화된 통계가 없어 파악이 안 되었다.

표 9. 연도별 실종 발생 통계 (1993 - 1999년). (단위 : 건(명))

구 분	93년	94년	95년	96년	97년	98년	99년
실 종	254(331)	250(363)	238(371)	299(480)	280(446)	210(277)	221(277)
부 산			98(152)	96(161)	89(141)	60(71)	45(50)
인 천			21(31)	15(27)	29(33)	23(34)	15(24)
속 초			2(3)	4(4)	4(4)	5(5)	7(7)
동 해			3(12)	5(6)	3(12)	3(3)	1(1)
태 안			5(5)	9(12)	14(14)	7(9)	17(25)
관 서 별							
군 산			14(23)	12(13)	7(14)	13(17)	29(31)
목 포			29(34)	57(90)	36(59)	19(26)	34(53)
완 도							
여 수			18(43)	23(32)	33(57)	23(32)	28(41)
포 향			10(21)	1(1)	5(20)	7(7)	4(4)
울 산			4(4)	5(14)	8(10)	5(11)	2(2)
통 영			27(36)	39(65)	25(46)	24(35)	19(19)
제 주			7(7)	33(55)	27(36)	21(27)	20(20)

표 10. 실 종 원 인 별 분류 (1993 - 1999년).

(단위 : 건/(명))

구 분	계	해 난 사 고	안 전 사 고	본 인 과 실	자 살	타 살	병사	원 인 불 명	기 타
93년	295(472)	46(188)	148(167)	94(110)	6(6)	1(1)			
94년	250(363)	34(111)	68(80)	77(82)	4(4)	1(1)		54(66)	12(19)
95년	238(371)	36(128)	55(73)	80(84)	2(2)			56(65)	9(19)
96년	299(480)	53(195)	74(79)	86(95)	2(2)	1(8)	1(1)		82(100)
97년	280(446)								
98년	210(277)								
99년	221(277)								

표 11. 해경서 별 실종사건 처리결과 (1993 - 1999년).

(단위 : 건/(명))

구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행
소 계	295(472)	18(25)	73(95)		126(239)		78
부 산	117(178)	2(2)	39(47)		21(62)		50
인 천	20(36)		2(2)		11(27)		7
속 초	7(7)	1(1)	2(2)		4(4)		
동 해	3(5)	1(3)			2(3)		
태 안	4(7)		1(1)		2(5)		1
군 산	11(15)	2(2)	2(2)		6(9)		1
93년 목 포	52(97)	7(10)	18(26)		20(20)		7
완도							
여 수	18(35)		4(7)		14(28)		
포 향	10(10)	2(2)	2(2)		5(5)		1
울 산	1(1)						1
충 무	15(19)	1(2)	1(3)		11(13)		2
제 주	37(62)	2(3)	2(3)		30(53)		3
소 계	250(363)	17(21)	55(75)	9(21)	119	5	45
부 산	92(122)	2(2)	3(6)	1(1)	57	2	27
인 천	24(29)	1(2)	6(7)		12	1	4
속 초	4(14)		2(2)		1		1
동 해	2(2)				1		1
태 안	1(1)				1		
군 산	14(22)	3(5)	7(11)	1(1)	1		2
94년 목 포	44(58)	5(5)	7(11)		22	1	9
완도							
여 수	24(30)	2(2)	16(20)	1(2)	5		
포 향	5(6)	1(1)	2(2)	1(1)	1		
울 산	2(9)		1(1)			1	
통 영	29(61)	3(4)	11(15)	3(14)	11		1
제 주	9(9)			2(2)	7		

표 11. 해경서 별 실종사건 처리결과 (1993 - 1999년). (계속)

(단위 : 건/(명))

구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행건수	
95년	소 계	238(371)	12(15)	46(64)	4(8)	115	3	58
	부 산	98(152)	1(4)		(1)	48	2	47
	인 천	21(31)		4(7)	2(4)	13		2
	속 초	2(3)			1(1)	1		
	동 해	3(12)	2(2)	(1)		1		
	태 안	5(5)				3		2
	군 산	14(23)		8(18)		3		3
	목 포	29(34)	1(1)	10(11)		17		1
	완도							
	여 수	18(43)	2(2)	9(10)		7		
	포 향	10(21)	4(4)	3(4)	(1)	3		
	울 산	4(4)		1(2)	1(1)	1		1
	통 영	27(36)	2(2)	7(7)		16		2
	제 주	7(7)		4(4)		2(1)		
96년	소 계	299(480)	17(27)	55(72)	4(6)	149	13	61
	부 산	96(161)	5(12)	12(17)	2(3)	34	8	35
	인 천	15(27)	1(1)	3(8)	1(2)	9		1
	속 초	4(4)	1(2)	2(2)				1
	동 해	5(6)				4		1
	태 안	9(12)	4(4)	1(1)		4		
	군 산	12(13)		6(8)		2		4
	목 포	57(90)		7(10)	1(1)	40		9
	완도							
	여 수	23(32)	3(3)	8(8)		8		4
	포 향	1(1)				1		
	울 산	5(14)	1(1)			4		
	통 영	39(65)	2(4)	5(6)		27		5
	제 주	33(55)		11(12)		16	5	1
97년	소 계	280(446)						
	부 산	89(141)						
	인 천	29(33)						
	속 초	4(4)						
	동 해	3(12)						
	태 안	14(14)						
	군 산	7(14)						
	목 포	36(59)						
	완도							
	여 수	33(57)						
	포 향	5(20)						
	울 산	8(10)						
	통 영	25(46)						
	제 주	27(36)						

표 11. 해경서 별 실종사건 처리결과 (1993 - 1999년). (계속)

(단위 : 건/명)

구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행건수
98년	소 계	210(277)					
	부 산	60(71)					
	인 천	23(34)					
	속 초	5(5)					
	동 해	3(3)					
	태 안	7(9)					
	군 산	13(17)					
	목 포	19(26)					
	완 도						
	여 수	23(32)					
	포 향	7(7)					
	울 산	5(11)					
	통 영	24(35)					
제 주	21(27)						
99년	소 계	221(277)					
	부 산	45(50)					
	인 천	15(24)					
	속 초	7(7)					
	동 해	1(1)					
	태 안	17(25)					
	군 산	29(31)					
	목 포	34(53)					
	완도						
	여 수	28(41)					
	포 향	4(4)					
	울 산	2(2)					
	통 영	19(19)					
제 주	20(20)						

2) 2000년 이후 통계 분석 연구 ⁵⁻⁸⁾

2000년 실종은 140 건(203 명으로 1999년에 비해 81 건 (-36.7%) 74 명 (-26.7%)이 감소하였고 2001년은 전년대비 9 건(47 명) 증가했고, 2002년은 전년대비 17 건(60 명)으로 감소하였다. 2003년은 전년대비 34 건(66 명)이 감소했으며, 2004년은 6 건(12 명)이 증가 했고, 2005년은 전년대비 9 건(92 명)이 증가했고, 2006년은 전년대비 12 건(93 명)이 감소했음을 알 수 있다. 2000년에서 2006년까지 7 년간의 실종사건 발생 (건/명)을 경찰서별로 살펴보면 부산 해양경찰서가 172 건에 306 명으로 (년 평균 25 건/44 명) 가장 많이 발생하였고 제주 해양경찰서가 119 건에 165 명 (년 평균 17 건/24 명), 목포 해양경찰서 105 건, 141 명 (년 평균 15 건/20 명), 인천 해양경찰서 84 건, 113 명 (년 평균

12 건/16 명), 통영 해양경찰서 78 건, 107 명 (년 평균 11 건/15 명), 태안 해양경찰서 57 건, 94 명 (년 평균 8 건/13 명), 포항 해양경찰서 51 건, 79 명 (년 평균 7 건/11 명), 여수 해양경찰서 43 건, 79 명 (년 평균 6 건/11 명), 군산 해양경찰서 46 건, 64 명 (년 평균 7 건/9 명), 울산 해양경찰서 26 건, 36 명 (년 평균 4 건/5 명), 속초 해양경찰서 22 건, 31 명 (년 평균 3 건/4 명), 동해 해양경찰서 20 건, 29 명 (년 평균 3 건/4 명), 완도 해양경찰서 14 건, 22 명 (완도 해양경찰서는 2002년에 개서했기 때문에 5 년간 통계임. 년 평균 3 건/4 명)순으로 나타나 년 평균 최고 25 건에서 최저 3 건이 발생했고 실종인원은 년 평균 최고 44 명에서 최저 4 명으로 분포되어 나타나고 있음을 알 수 있었다. 실종사건을 2000년에서 2006년까지 총 7 년간 통계를

원인별로 알아보면 2000년 해난사고 30 건(85 명), 안전사고 29 건(35 명), 본인과실 40 건(40 명), 자살 7 건(7 명), 원인불명 32 건(34 명), 기타 2 건(2 명), 안전사고 관련 계는 99 건(160 명)이었다. 2001년은 해난사고 25 건(93 명), 안전사고 29 건(31 명), 본인과실 38 건(42 명), 자살 9 건(9 명), 타살 2 건(2 명), 병사 1 건(1 명), 원인불명 42 건(58 명), 표류시체 1 건(12 명), 기타 2 건(2 명), 안전관련사고 계 92 건(166 명)으로 나타났다. 2002년 해난사고 26 건(52 명), 안전사고 22 건(22 명), 본인과실 35 건(38 명), 자살 6 건(6 명), 원인불명 23 건(51 명), 기타 4 건(5 명), 안전관련사고 계 83 건(112 명)으로 파악 되었다. 03년 해난사고 12 건(35 명), 안전사고 26 건(27 명), 본인과실 24 건(24 명), 자살 4 건(4 명), 원인불명 25 건(26 명), 기타 7 건(8 명), 안전관련사고 계 62 건(86 명)으로 파악 되었다. 04년 해난사고 16 건(34 명), 안전사고 22 건(29 명), 본인과실 19 건(19 명), 자살 5 건(5 명), 병사 1 건(1 명), 원인불명 37 건(44 명), 기타 4 건(4 명), 안전관련사고 계 57 건(82 명)으로 나타났다. 05년의 경우에는 해난사고 26 건(132 명), 안전사고 25 건(31 명), 본인과실 11 건(11 명), 자살 4 건(4 명), 원인불명 39 건(42 명), 기타 8 건(8 명), 안전관련사고

계 62 건(174 명)으로 파악 되었다. 2006년 해난사고 17 건(47 명), 안전사고 28 건(28 명), 본인과실 21 건(21 명), 자살 9 건(9 명), 원인불명 26 건(30 명), 안전관련사고 계 66 건(96 명)으로 파악 되었다. 사고별로 7년간 통계를 취합해보면 해난사고 152 건, 478 명(년 평균 22건/68명)으로 가장 많았고 원인불명이 224 건, 285 명(년 평균 32 건/41 명), 본인과실 188 건, 195 명(년 평균 27 건/28 명), 안전사고 181 건, 203 명(년 평균 26 건/29 명), 자살 44 건, 44 명(년 평균 6 건/6 명), 기타 27 건, 29 명(년 평균 4 건/4 명), 표류시체 1 건, 12 명(년 평균 0.1 건/2 명), 타살과 병사는 2 건, 2 명(년 평균 0.3 건/0.3 명)순으로 나타나 해난사고도 안전의식이 결여되어 발생한 사건임을 감안한다면 안전관련 사고는 521 건에 876 명으로 7년간 총 발생 821 건(1250 명의 건수로는 63.4% 인원수로는 70%를 차지하여 대단히 높은 비중을 보이고 있음을 알 수 있다. 또한 원인불명의 실종 건은 224 건, 285 명으로 건수로는 27% 인원수로는 23%를 차지하여 안전사고를 제외한 나머지의 대부분을 차지하고 있어 증거 수집과 현장보존이 어려운 해상사건의 어려움을 단편적으로 잘 나타내고 있다.

표 12. 연도별 실종사건 발생 통계 (2000 - 2006년). (단위 : 건(명))

구 분	00년	01년	02년	03년	04년	05년	06년
실 종	140(203)	149(250)	132(190)	98(124)	104(136)	113(228)	101(135)

표 13 . 경찰서 별 실종사건 발생 통계(2000 - 2006년). (단위 : 건(명))

구 분	00년	01년	02년	03년	04년	05년	06년
부산	29(42)	34(84)	22(50)	14(24)	24(32)	30(54)	19(20)
인천	21(31)	14(20)	12(13)	6(9)	9(10)	9(9)	13(21)
속초	4(13)	2(2)	1(1)	4(4)	4(4)	3(3)	4(4)
동해	3(3)	2(2)		6(6)	5(14)	4(4)	0(0)
태안	7(11)	19(32)	9(17)	5(5)	8(10)	6(14)	3(5)
군산	8(12)	15(17)	5(10)	2(2)	10(16)	4(5)	2(2)
목포	15(17)	19(22)	13(15)	14(14)	11(11)	10(30)	23(32)
완도			4(4)	3(3)	1(1)	3(6)	3(8)
여수	11(11)	6(18)	9(13)	7(8)	2(3)	6(22)	2(4)
포항	11(11)	2(5)	6(6)	11(22)	7(7)	7(16)	7(12)
울산	2(4)	6(6)	6(8)	2(2)	3(3)	3(9)	4(4)
통영	13(22)	10(12)	23(25)	6(7)	2(2)	12(25)	12(14)
제주	16(26)	20(30)	22(28)	18(18)	18(23)	16(31)	9(9)

표 14. 실종 원인별 분석(2000 - 2006년).

(단위 : 건(명))

구분	계	해난 사고	안전 사고	본인 과실	자살	타살	병사	원인 불명	표류 사체	기타
2000년	140(203)	30(85)	29(35)	40(40)	7(7)			32(34)		2(2)
2001년	149(250)	25(93)	29(31)	38(42)	9(9)	2(2)	1(1)	42(58)	1(12)	2(2)
2002년	116(174)	26(52)	22(22)	35(38)	6(6)			23(51)		4(5)
2003년	98(124)	12(35)	26(27)	24(24)	4(4)			25(26)		7(8)
2004년	104(136)	16(34)	22(29)	19(19)	5(5)		1(1)	37(44)		4(4)
2005년	113(228)	26(132)	25(31)	11(11)	4(4)			39(42)		8(8)
2006년	101(135)	17(47)	28(28)	21(21)	9(9)	0	0	26(30)	0	0

표 15. 실종 사건 처리결과 (2000 - 2006년).

(단위 : 건(명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행
2001년도	계	149(250)	6(6)	13(19)	2(2)	82	7	39
	부산	34(84)		3(4)	2(2)	21		8
	인천	14(20)		1(1)		8		5
	속초	2(2)				2		
	동해	2(2)				2		
	태안	19(32)	1(1)			12	1	5
	군산	15(17)		2(3)		10		3
	목포	19(22)	2(2)			13	1	3
	여수	6(18)	1(1)	2(2)			1	2
	포항	2(5)				1		1
	울산	6(6)	1(1)			5		
2002년도	계	116(174)	10(9)	18(23)		55	12	48
	부산	22(50)	4(4)	4(5)		14		8
	인천	12(13)		1(1)		6	1	4
	속초	1(1)						1
	동해							
	태안	9(17)	2(1)	6(6)		7	1	1
	군산	5(10)		2(2)		1		7
	목포	13(15)	1(1)	1(1)		5	1	5
	완도	4(4)				1	1	2
	여수	9(13)	2(2)	2(4)		8	1	
	포항	6(6)				2		4
울산	6(8)				4		2	
통영	7(9)	1(1)	1(3)		4	2		

표 15. 실종 사건 처리결과 (2000 - 2006년). (계속)

(단위 : 건(명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행
2003년도	제주	22(28)		1(1)		3	5	14
	계	14(24)			1(2)	42	5	23
	부산	14(24)			1(2)	7		6
	인천	6(9)		6(10)				
	속초	4(4)				3		1
	동해	6(6)				2	3	1
	태안	5(5)		2(2)		1	1	1
	군산	2(2)						2
	목포	14(14)	2(3)	3(3)		5		4
	완도	3(3)				2		1
	여수	7(8)		3(3)			1	3
	포항	11(22)	1(1)	4(5)		5		1
	울산	2(2)				2		
	통영	6(7)		3(3)		3		
	제주	18(18)		3(3)		12		3
계	104(136)	2(3)	9(10)		61	3	34	
2004년도	부산	24(32)		2(2)		17	1	6
	인천	9(10)				5		4
	속초	4(4)				2		2
	동해	5(14)				3		2
	태안	8(10)				1		7
	군산	10(16)		1(2)		7	1	2
	목포	11(11)				6		5
	완도	1(1)				1		
	여수	2(3)	1(1)	1(1)		1		1
	포항	7(7)		1(1)		4		2
	울산	3(3)				2		1
	통영	2(2)						2
	제주	18(23)	1(2)	4(4)		12	1	
계	113(228)	1(4)	9(10)	1(1)	49	7	46	
2005년도	부산	30(54)		6(6)		22		2
	인천	9(9)				2		7
	속초	3(3)				3		
	동해	4(4)				1		3
	태안	6(14)			1(1)	3		2
	군산	4(5)				1		3
	목포	10(30)				2	2	6
	완도	3(6)						3
	여수	6(22)				2	1	3
	포항	7(16)	1(1)	3(4)		2		1
	울산	3(9)	(3)			3		
	통영	12(25)				2		10
	제주	16(31)				6	4	6

표 15. 실종 사건 처리결과 (2000 - 2006년). (계속)

(단위 : 건(명))

년도	구분	발생	구속	불구속	불기소	내사종결	이첩	진행
2006년도	계	101(135)	1(2)	3(7)	1(1)	70	1	25
	인천	13(21)				8		5
	태안	3(5)				3		
	군산	2(2)						2
	목포	23(32)	1(2)	1(5)		19	1	1
	제주	9(9)				6		3
	완도	3(8)				1		2
	여수	2(4)				2		0
	통영	12(14)		1(1)		11		
	부산	19(20)		1(1)	1(1)	9		8
	울산	4(4)				3		1
	포항	7(12)				5		2
	동해	0(0)						
	속초	4(4)				3		1

3) 해상에서 발생한 실종사건에 대한 연구⁹⁻²⁰⁾

해상에서 실종사건이 발생하면 각 경찰서마다 약간은 다르나 대체적으로 우선적으로 실종사건이 발생한 당해 선박으로 하여금 실종 해점을 중점 수색케 함과 동시에 인근해역에 있는 경비함정으로 하여금 실종자 수색에 임하게 한 후 일정시간이 흐르면 경비함정은 계속해서 대략 1주일에서 10 일 정도는 집중수색을 하고 사고선박은 (통상 2 ~ 3일 정도) 항 포구에 입항케 하여 관계자들을 상대로 실종 경위 등을 파악하고 수사에 착수 하게 된다. 여기에서 간과해서 안 될 부분은 만약에 범죄가 이루어졌었다면 증거를 인멸할 수 있는 충분한 시간적 여유를 가질 수 있는 맹점이 상존하고 있다는 것이다. 충분히 증거를 인멸하고 승조원끼리 알리바이를 맞춘 후에 입항하여 경찰관에게 조사를 받으면 얼마든지 완전범죄가 가능할 수 있는 환경이 조성되었기 때문에 조사 경찰관은 별다른 의심 없이 사건을 종결할 수 있을 것이다. 때로는 거짓말탐지기를 사용하여 진술의 신빙성을 알아보기도 하지만 의식적으로 계속된 반복 속에서 조작된 진술을 시종일관 한다면 그 결과는 오히려 증거를 인멸 하는 자에게 면죄부를 주는 역할만 할 뿐이다. 때문에 해상에서 실종신고가 들어온다든지 인지를 하면 그 순간 최단 시간 내 경비함정과 관련 경찰관들을 투입하고 투입된 경비함정이 실종자 수색을 하고

사고 선박은 경찰관이 편승한 가운데 즉각 현장을 이탈하여 조사를 받을 수 있는 곳까지 이동이 되어야 할 것이며 편승한 경찰관은 승조원들이 담합하지 못하도록 분산 수용해야 될 것이다. 해상에서의 초동조치는 육상에 비해 그 한계가 있으나 최대한 빠른 시간 내 즉응하여 입장하는 것이 실종사건을 해결하는 첩경이라 하겠다. 번사와 마찬가지로 실종사건도 안전 불감증에 따른 관습적 행위에서 비롯되는 안전사고가 다수이기 때문에 그에 따른 대책을 강구하고 지도 계몽을 하는 한편 문제가 야기되었을 시에는 그에 따른 책임을 무겁게 주는 방안이 강구되어야 할 것으로 사료된다. 실종사건 수사는 육상과는 완전히 다른 환경에서 시작하고 해상이나 선박이라는 특수한 환경에서 수사를 해야 하기 때문에 고도의 숙련된 기술을 요한다. 또한 선원들의 특성을 간과하거나 무시하면 사건해결에 상당히 어려운 상황으로 갈수 있기 때문에 관계 승선원들에 대한 배려를 잊지 말아야 된다. 고로 번사와 마찬가지로 실종사건을 전담하는 요원을 양성하여 꾸준히 업무를 집행할 수 있게 한다면 해상 실종 사건에서 불명 사건을 줄일 수 있지 않나 하는 의견을 내놓는다.

3. 변사·실종을 줄이기 위한 제언

지금까지 1993년부터 2006년까지 13년간 우리나라 해상에서 발생한 변사, 실종사건을 살펴본 결과 과반수이상 이 안전 불감증에서 비롯된 안전사고로 그 발생을 줄일 수 있는 인재임에도 불구하고 해마다 그 발생 수가 약 1000여명을 상회하고 있고 증가하는 양상을 보이고 있는 바 귀중한 인명을 보호하고 손실을 최대한으로 줄이기 위한 제언을 다음과 같이 해 보고자 한다.

1) 관련 종사자에 대한 안전교육, 지도, 감독을 시행해야 한다.

해상에서 일어나는 실종 변사사건의 대부분이 본인과 실, 안전사고나 해난사고임을 감안하면 안전의식 결여로 인한 사고가 대다수이다. 해상 사업 종사자를 상대로 지속적으로 반복적으로 체계적인 안전교육을 관계기관에서 실시하고 사업 시행 전 철저한 점검을 통하여 사업 시행 시 일어날 수 있는 갖가지 안전사고에 대한 대비책 여부와 각종 장비의 작동여부 및 안전성 여부, 작업 종사자들의 각종 안전장구의 착용 등을 확인하고 지도 감독을 해야겠다.

2) 관련 법령을 재정비하여 위반 시 벌칙을 강화해야 한다.

해난사고 발생원인을 보면 해상 기상을 무시한 무리한 운항이 가장 많고 과적과 과승으로 인한 사고, 무자격자의 운항, 사고가 본인에게는 발생치 않을 거라는 막연한 요행수에서 비롯되고 있는 바 이에 따른 관련 규제 법령을 보강하여 처벌을 강화해야 하며 또한 발생된 사건에 대하여 즉시 신고를 하지 않고 지연한다거나 아예 묵살하는 경우에는 엄중한 처벌을 할 수 있게끔 관련 법령이 재정비가 되어야 할 것이다. 해상에서 사고가 발생하면 즉시 관계기관에 신고를 해주어야 변사 내지는 실종자에 대한 수배와 수색이 가능하고 시일이 경과되었더라도 실종자 가족을 통한 DNA 확보 등을 통하여 나중에 발견된 표류시체에서 DNA검사를 의뢰하여 개인 식별이 가능할 뿐 아니라 사인을 밝히는데 많은 도움이 될 수 있으나 사망사건이 발생하면 그 뒤에 따르는 보상 문제로 인하여 재무구조가 빈약한 선주, 선장들이 신고를 기피하는 현상과 공사현장에서 인명사고가 나면 추후 도급공사에 입찰에 불이익을 받는 점을 생각해서 공사현장 관계자들의 신고 기피가 종종 있

는바 이는 시급히 개선되고 사라져야 할 것으로 신고를 고의로 기피 혹은 지연시킨 책임자에 대해서 선원관계 법령에 가중처벌 조항을 신설해야 할 것이다.

3) 과학 수사를 위한 인적 물적 시스템을 개선해야 한다.

체계적이고 과학적인 사건해결을 위해서는 실종·변사 사건을 전담하는 전문가가 양성이 되어야 하고 이들을 끊임없이 교육을 시키고 신 기법을 개발하는 연구가 병행되어야 한다. 기본적으로 과학수사에 대한 전반적인 이해와 응용능력이 요구되고 인명에 관계된 업무이므로 의학기초와 법의학, 법과학 등을 숙지하고 있는 능력이 요구되므로 기존요원에 대해서는 관련 교육기관을 통해서 교육을 강화하고 새로이 채용되는 직원에 대해서는 상기 열거한 기초 지식이 있는 자들을 선발해서 실습 등을 통한 일정기간의 견습과정을 거쳐 실무에 배치하는 세심한 배려를 해야 할 것이고 요원들은 끊임없는 자기계발과 습득한 지식을 현장에서 응용하는 능력을 갖추어야 할 것이다. 장비 면에 있어서도 현장에서 가장 사용빈도가 높고 편의성, 휴대성이 간편한 장비를 도입하거나 개발하여 보급되도록 하여야 할 것이다. 장비를 도입하고 개발하여도 현장에서 사용하기 어렵고 불편하면 실무자들이 기피할 수밖에 없고 사용을 하지 않으면 결국 사장 장비가 되므로 장비를 선택할 때 신중을 기해야 할 것이다.

4) 대학 등 연구기관과 집행기관(행정관청) 간 협력으로 발전 및 보완을 모색하여야 한다.

법집행기관인 경찰에서는 연구기관인 대학교나 산업체처럼 신이론과 장비에 대해서 민감할 수 없기 때문에 빠른 속도로 복잡다난하게 변화하는 사회의 흐름에 대응하는 것이 어려울 수밖에 없다. 그렇다고 사회의 흐름에 맞춰 장비개발이나 인력 개발 등 일일이 대응하려면 많은 인력과 예산이 소요되기 때문에 연구기관을 통하여 새로운 이론이나 장비개발, 전문인력 충당 등 필요한 욕구를 충족해야 한다. 연구기관(대학교, 산업체)에서도 집행기관(행정관청)의 풍부하고 방대한 자료를 통하여 관련부분에 대한 살아있는 생생한 연구가 이루어져야 집행기관에서 요구하는 실용성 있고 응용개발 가능한 연구가 이루어질 것이다. 이처럼 상호간에 필요한 자료와 인적 자원을 공유함으로써 보완 발전할 수 있으며 급변하는 사회에 능동적으로 대처할 수 있게 될 것이다.

IV. 결 론

지금까지 1993년도부터 2006년도까지 13 년간의 우리나라 해상에서 발생한 실종·변사 사건의 통계를 살펴 본 바 실종과 변사를 합하여 우리나라 해상에서는 해마다 약 1000 여명 정도의 인명의 손실이 발생하고 있음을 알 수 있었다. 인명손실이 발생하는 원인을 살펴보면 안전사고, 본인과실, 안전사고의 일종인 해난사고 등이 주를 이루고 있고 자살이나 병사가 그 뒤를 잇고 있어 결국 불가항력적으로 발생하는 타살은 연평균 1%에 그쳐 그 발생율이 매우 저조하다. 따라서 국가에서 관리만 잘하면 나머지 99%의 해상 변사 실종 사건 발생율을 현저하게 줄일 수 있다는 결론에 도달하게 된다. 국가에서 관리를 한다는 의미를 구체적으로 살펴보면 관리관청인 해양수산부에서 해상 종사자들을 상대로 끊임없는 안전 교육과 지도 감독이 있어야 할 것이고 안전에 소홀함으로 발생하는 사고와 은폐에 대하여는 관련 종사자들에 대하여 반드시 그에 상응하는 무거운 책임을 병과하고 발생한 사고에 대해서는 신속하고 적극적인 대처로 사고를 최소화해야 될 것이다. 또한 과학수사 역량을 발휘할 수 있는 전문가 집단을 양성하고 전담반을 만들어 업무 지속성을 높이고 효과적으로 대처하여 개인 식별이 되지 않거나 사인이 불명인 사건을 줄이고 개인 식별율을 높임으로 사후처리를 깔끔하게 하는 대국민서비스를 시행하여야 할 것이다. 당연히 관계자들은 사고 현장에서 과학적인 증거 수집 활동을 충분히 하여 사건처리에 소홀함이 없어야 하고 유사한 사고에 대비한 Data Base를 구축해야 할 것이다. 대다수 발생사건이 연근해 어선에 종사하고 있는 선원들로 가족 관계가 정상적이지 않거나 가족 관계가 두절된 경우가 상당수에 이르고 그로 인해 실종, 변사자의 인권이 침해당할 수 있는 가능성이 있으며 또한 해상 표류 시체의 특성상 신체 일부의 탈락 및 부패의 정도가 심하여 개인 식별이 불가능한 경우가 많이 나타나고 그로 인해 사건이 내사종결 내지는 내사중지가 되는 일이 있다. 우리나라에서는 육상에서 발생하는 사건사고에 대해서는 민감하게 대처하고 있으나 해상에서 발생하는 사건 사고에 대해서는 위에서 열거한 년 약 1000여명을 상회하는 귀한 생명과 수많은 재산이 손실됨에도 불구하고 그 중요성에 대해서는 별로 논의된 적이 없다. 따라서 발생한 사건에 대한 섬세한 분석과 통계관리가 절실하게 필요하며 이러한 자료를 바탕으로 유사사건에 적

극적인 대응이 가능할 것이다. 바다를 상대로 생업에 종사하는 선원들은 그들의 특수한 환경인 고립성으로 인하여 의료 혜택 등 국민의 기본권조차도 제대로 누리지 못하고 열악한 환경 속에서 삶을 영위하고 있고 그로 인해 발생하는 병사·자살 등의 문제가 도출되고 있어 관련기관에서 해상 종사자들에게 보다 세심하게 문화 혜택을 받을 수 있는 환경을 조성하여 주고 관리를 지속적으로 한다면 해상에서 발생하는 변사·실종사건을 보다 효과적으로 줄일 수 있을 것이다.

참고문헌

1. 해양경찰청. 1993년 경찰통계연보. 1993 ; 250 ~ 252.
2. 해양경찰청. 1994년 해양경찰 연감. 1994 ; 461 ~ 464.
3. 해양경찰청. 1995년 해양경찰 연감. 1995 ; 492 ~ 496.
4. 해양경찰청. 1996년 해양경찰 연감. 1996 ; 494 ~ 498.
5. 해양경찰청. 2001년 해양경찰 연감. 2001 ; 395 ~ 399.
6. 해양경찰청. 2003년 해양경찰 백서. 2003 ; 75 ~ 77. 299 ~ 301.
7. 해양경찰청. 2005년 해양경찰 백서. 2005 ; 395 ~ 399.
8. 해양경찰청. 2006년 해양경찰 백서. 2006 ; 205 ~ 207.
9. 김종열·윤창욱 역. 법의 치과학. 이우문화사. 서울. 1995 ; 151 ~ 194.
10. 국방부과학수사연구소. 과학수사편람. 대한기획인쇄. 서울. 2006 ; 174 ~ 208. 299 ~ 303.
11. 경찰청. 변사체 처리요령. 1995 ; 1 ~ 13.
12. 해양경찰청. 선원변사 실종사건 수사지침. 해양경찰청 수사과. 1992 ; 1 ~ 25.
13. 해양경찰청. 해상변사 실종 수사실무. 태양당. 인천. 1995 ; 93 ~ 117.
14. 홍성욱, 최용석 역. 현장감식과 수사, CSI. 수사연구사. 서울. 2006 ; 95 ~ 143. 407 ~ 477.
15. 塩野 寛, 清水 恵子. 身近な法医学. 南山堂. 東京. 2003 ; 183 ~ 226.
16. 平島 侃一. 法醫學 図説. 衆望社. 東京. 1996 ; 172 ~ 179. 250 ~ 257.
17. 刑事部捜査第一課 神祭川縣警察本部. 検視と法醫學. 神祭川縣警察本部. 1995 ; 97 ~ 101.
18. 京都市警察本部. ポケット検死. 東京法令出版. 東京. 2000 ; 5 ~ 20.

19. Robert C. Hendrix, Investigation of violent and sudden death. (A manual for medical examiners) Charles C Thomas Publisher. Springfield · Illinois · U.S.A. 1972. ; 72 ~ 76.

20. Department of the treasury. Crime scene and evidence collection handbook. U. S. Government Printing Office. Washington, DC. 1983 ; 29 ~ 33.