



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

제주 크루즈 입항 외국인  
치안정책에 대한 연구

濟州大學校 行政大學院

行政學科

文祥碩

2019年 7月

# 제주 크루즈 입항 외국인 치안정책에 대한 연구

指導教授 양 영 철

文 祥 碩

이 論文을 行政學 碩士學位 論文으로 提出함

2019 年 7 月

文祥碩의 行政學科 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長 민 기   
委 員 박 병욱   
委 員 양 영철 

濟州大學校 行政大學院

2019 年 7 月

The study about securty policies for  
foreigners coming to jeju by cruse

Sang-Seok Moon

(Supervised by professor Yong-Chul Yang)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree  
of Master of Social Science

2019. 7.

This thesis has been examined and approved.

.....  
.....  
.....  
.....

.....

Department of Public Administration  
GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC ADMINSTRATION  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY

## 목 차

I. 서 론 .....	1
1. 연구의 배경 및 목적 .....	1
2. 연구 방법 및 범위 .....	3
II. 크루즈 관광의 유형과 효과 .....	4
1. 크루즈 관광 개념과 크루즈 유형 .....	4
2. 크루즈 산업의 경제적 효과 .....	6
III. 국내외 크루즈 관광의 현황 및 치안 분석 .....	9
1. 국내·외 크루즈 관광 동향 .....	9
2. 제주 크루즈 관광 분석 .....	10
3. 제주항 크루즈 입항 관광객 검색 분석 .....	19
4. 함 의 .....	30

IV. 제주 크루즈 입항 외국인 치안 문제 .....	32
1. 검색 인원·장비(수단)의 미비 .....	32
2. 유관 기관간 공조 미흡 및 안이한 보안의식 .....	39
3. 크루즈 승객 하선후 체크 불가능 .....	41
V. 제주 크루즈 관광객 치안 개선방안 .....	43
1. 시설 및 장비의 보강 .....	43
2. 조직 및 인원의 증강 .....	44
3. 승객정보 공유 시스템 구성·운영 및 의식전환 .....	48
4. 인솔자 및 여행사들에 대한 관리감독 강화 .....	50
VI. 결론 .....	52
참고문헌 .....	54

## <표 목 차>

<표1-1> 교통편별 중국인 관광객 입도 현황 .....	2
<표3-1> 연도별 크루즈 입항 실적 .....	11
<표3-2> 연도별 입항 횟수 및 크루즈 관광객 수 추이 .....	16
<표3-3> 국적별 입출국 인원 .....	18
<표3-4> 제주항 국제여객터미널 개장이후 연도별 안보위해 물품 발견 현황 .....	25
<표3-5> 최근 3년간 제주경찰청관내에서 발생한 외국인 정신 질환자 112신고 현황 .....	28
<표4-1> 중국 사드보복 전후 크루즈 제주기항 현황 .....	37
<표4-2> 제주 국제크루즈터미널 보안검색원 현황 .....	38
<표4-3> 제주항 크루즈터미널 유관기관 입주 현황 .....	40
<표4-4> 부산항 물동량 추이 .....	46

## <그림 목 차>

<그림3-1> 제주항 국제 크루즈선 노선 현황 .....	15
<그림3-2> 하선(입국) .....	20
<그림3-3> 승선(출국) .....	22
<그림4-1> 부산지역 항만 구역 .....	46
<그림4-2> 부산항만경찰대 설치 .....	47
<그림4-3> 부산항만경찰대 편제 .....	47

## 국문초록

### 제주 크루즈 입항 외국인 치안정책에 대한 연구

文 祥 碩

제주대학교 행정대학원 행정학과 일반행정전공  
(지도교수 양 영 철)

크루즈는 여행짐을 크루즈내에 두고 기항지에 도착하면 간단한 휴대품만 소지하여 기항지 관광을 즐긴다. 이후 크루즈로 다시 돌아와 휴식과 식사 등 위락 시설을 즐기는 동안 배는 또 다른 기항지로 이동하는 시스템으로 운영된다. 크루즈 여행은 여행자들에게는 각종 짐을 들고 숙소를 옮겨 다녀야 하는 여행의 불편함을 덜어주는 이상적인 관광상품으로 평가 받고 있다. 제주 입항 중국발 크루즈선은 입항하면 간단한 입국절차를 거쳐 하선하여 1~2군데 무료 관광지를 돌아본 후 면세점 등 주로 쇼핑을 즐긴다. 이들은 입도 체류시간이 6~8시간에 불과하기 때문에 쇼핑 및 관광 목적이 아닌 관광객을 가장한 무단이탈, 마약·불법무기 운송 등 각종 범죄의 목적을 가지고 잠입한다면 여행사나 가이드, 선박회사 등 누구의 간섭도 받지 않고 제주를 범죄 매개장소로 악용될 소지도 높다. 이러한 범죄 잠재력이 높은데도 불구하고 이에 대한 치안대책은 매우 허술하다.

크루즈 관광은 일반적으로 출발항과 귀항항이 동일한 것으로 운송 보다는 위락을 위한 여행을 의미한다. 크루즈의 유형은 모항(home port), 거점항(base port), 기항항(secondary port)으로 구분할 수 있다. 크루즈 승객 및 승무원의 기항지 활동에 따른 관광수입뿐만 아니라 선박의 기항 및 정박에 따른 항만수입(항만 사용료 등), 선사용품 구입(연료비, 승객용 주부식 구입비, 선박수리비 등) 등 여러 가지 직접수입을 가져다 준다. 세계 크루즈 시장은 미국을 중심으로 한 북미 시장이 72%, 34%는 유럽시장 그리고 4%는 아시아 시장이 차지하고 있다. 크루즈 산업은 미국과 영국, 독일 등 유럽의 일부 국가를 중심으로 성장의 시기, 아시아 지역은 도입의 시기라고 할 수 있다. 그러나 OSC(Ocean Shipping Comsultants)에 따르면 근거리 크루즈의 유행, 중국 관광시장의 개방과 더불어 향후 아시아 시장의 성장률이 높아 질것으로 전망되고 있다. 동북아시아 크루즈 관광객은 2005년 44만명에서 2010년 72만명, 2015년에는 100만명으로 성장하였다. 주요 크루즈 운항코스는 카리브 해, 지중해와 북유럽, 알래스카와 멕시코를 포함한 북미 서안 지역 그리고 뉴욕과 버뮤다 항로를 포함한 북대서양 및 대서양 횡단 등 4개

지역을 중심으로 운항되고 있다. 아시아에서는 홍콩, 대만, 싱가포르, 말레이시아, 필리핀, 태국, 일본 등 아시아 태평양 지역을 중심으로 크루즈선을 운영하고 있다

아시아 크루즈 산업의 중심으로 자리잡고 있는 중국의 주요 크루즈 거점 도시인 상해, 연태, 청도, 톈진 등이 일본의 가고시마, 후쿠오카, 나가사키, 고베 등 항구 도시를 향해 가려면 반드시 제주를 거칠 수밖에 없다. 이러한 지리적 이점 때문에 앞으로도 사드 보복이 정상화 되면 중국발 크루즈 노선의 제주기항으로 제주는 아시아 기항지 1위로 올라 설수 있을 것이다. 따라서 제주는 중국발 크루즈가 오지 않는다고 한탄만 하고 있을 것이 아니라 국가간의 문제로 중단된 크루즈가 언제든 재개 될 수 있다는 가능성에 주목하여야 한다. 이에 대비하여 최근 1~2회 시범운항을 개시하고 정식개장하지 않은 서귀포 강정 크루즈터미널 등 대규모 중국발 크루즈 관광객 입항에 따른 수용태세 점검 등 정상화에 대한 대비를 착실히 준비해야 하겠다. 지금이야말로 중국발 크루즈 대비를 위한 절호의 준비기간이 될 수 있으나 여부는 전적으로 제주도 항만부서의 노력에 달려 있다고 해도 과언이 아니다.

유럽 등 통상적인 크루즈 여행 패턴과 달리 중국발 크루즈선이 제주항 입항 크루즈의 97%이상을 차지하고 있다. 이와 같은 현실에서 크루즈선 대형화 등으로 일시에 2,000~3,000명의 승객을 채우기 위해 선사에서는 각종 끼워팔기·할인행사 등으로 모객을 진행한다. 그리고 부족한 비용은 기항지에서 쇼핑 위주 관광을 통해 기항지 면세점·쇼핑센터 매출 실적에 따라 이익을 나눠 갖는 형태로 운영되고 있다. 그러다 보니 정상적인 크루즈 형태와는 거리가 멀다고 하겠다. 크루즈 기항 횟수가 절정이던 2016년의 경우 1일 3척의 크루즈가 제주항에 기항하였고, 1일 5,000명 이상의 승객과 승무원들이 제주를 다녀갔다. 이들이 짧은 체류시간에 입항 인원 체크 수준의 기본적인 입출국절차를 거치는 동안 청정 제주는 총기·마약 등 각종 위험으로부터 안전하다고 장담할 수 없는 지경에 이르게 된다.

크루즈선은 기항지 현지 사정에 따라 보안검색 시설이 없을 경우 선박과 승객 안전을 위하여 자체 보안검색 시설을 갖추고 있으며 이를 적절히 활용하여 위해물품을 색출하는 것을 확인 할 수 있는 반면 선박 자체 결정에 의해 이루어지다 보니 이를 생략 여부 등 객관적인 기준이 정례화 되지 않아 주먹구구식으로 운영해도 통제할 방법이 없게 되는 치명적인 문제를 갖게 된다.

제주는 지정학적 위치상 부산을 비롯한 상해, 오사카, 후쿠오카 등 인근 국가 및 지역 크루즈항들과 접근성이 용이해 동북아 크루즈 노선에서 핵심적인 지역이라 할 수 있다. 따라서 향후 사드 드북 해제 이후에도 중국인들에게 가보고 싶은 휴양관광 목적지로 인지도가 높아 중국발 크루즈 입항은 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.<sup>1)</sup> 그러나 제주도 크루즈 관련부서는 경제적 이익에만 치우쳐 크루즈 관광객 숫자를 마치 도지사의 치적으로 간주 제주 도민의 안전을 담보하는 보안검색 등 기본적인 안전을 위한 조치에는 미흡하다.

본 연구에서는 제주 도민의 안전을 지키고 나아가 기항지인 제주를 찾는 크루즈 승객의 안전 또한 확보하기 필요한 조치로서 네가지 가지 개선 방안을 제시하였다.

첫째 청정 제주를 지키기 위해 마약·무기류 등 국내 반입 금지 물품에 대한 철저한 검

1) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원 p126

색이 이루어 져야 한다. 이를 위해서는 지금의 2대의 제주항 세관 검색대 숫자를 10대의 출입국 외국인청의 입국심사대 숫자에 상응하게 검색 인원 및 장비를 보강하여 입국 검색을 강화하는 방안을 제시하였다.

둘째 세관 보안검색대를 농림축산검역본부와 국립수산물품질관리원 등이 공동으로 운영하는 방안 모색하였다. 공동운영을 통해 검색 효율 극대화를 꾀하였고, 아울러 출국 보안검색 지도감독을 담당하는 경찰의 보안검색 전문화와 제주항과 강정항으로 양분되어 운영중인 크루즈 항만분실 인원을 '제주 항만경찰대' 창설로 통합하였다. 이를 통해 크루즈 입항시 마다 선택과 집중을 통한 업무 효율 극대화 방안을 제시 하였다.

셋째 크루즈는 항공편에 비해 훨씬 수월한 입출국 절차로 한·중·일 3개국 이동이 가능하다. 따라서 크루즈 선박을 이용한 총기·마약 밀거래에 취약하다. 크루즈 승객 수천명이 한꺼번에 간편한 입출국 심사로 입·출국이 이루어지고 승객에 대한 정보가 CIQ 기관만 독점적 공유로 인해 각종 상황 발생시 유관 기관간 기민한 대처가 어려운 현실이다. 따라서 각종 정보 송수신 시스템으로 활용되는 EDI(Electronic Data Interchange) 시스템을 경찰과 공유하여 문제 발생시 기민한 대처가 가능하도록 하였다.

넷째 육지부에서 중국인 관광객 취급을 위해 문체부의 전담여행사 허가 제도를 통해 일정한 자격요건을 가진 적격 업체만이 중국인 관광객을 취급하고 있다. 반면 제주는 무비자 지역으로 아무런 제한 없이 중국인 관광객을 취급하고 있다. 그러다 보니 각종 사건·사고 등 다방면에서 취약하다. 이에 제주에 걸맞는 '전담여행사 제도'를 도입하여 경험 있고 능력 있는 여행사가 자연스럽게 자격 요건이 되고 이러한 여행사들이 3인 이상의 중국인 관광객 모객에서 송출까지 전 과정을 관리하게 되므로 입체적인 관리 감독이 가능하도록 하는 방안을 제시하였다.

제주는 크루즈 기항지로서 천혜의 조건을 가지고 있다. 크루즈 산업은 세계적으로 유망한 성장산업으로 국가와 지역경제에 미치는 직·간접적 효과가 매우 크다고 하겠다. 그러나 그에 못지않게 청정 제주를 지키고 보전해야 할 책무 또한 그 어떤 경제적인 가치와도 비교할 수 없다는 사실을 잊지 말아야 할 것이다.

# I. 서론

## 1. 연구의 배경 및 목적

최근 제주를 찾는 외국인이 증가하는 가운데 외국인 범죄에 대한 우려와 국민적 관심이 그 어느 때 보다 높다고 할 수 있다. 이중에 사각지대에 있는 놓여 있는 곳이 크루즈 입항 외국인 이다.

한국, 중국, 일본을 중심으로 한 동북아 지역은 다양한 측면에서 세계 크루즈 관광시장의 새로운 수요에 부응할 수 있는 잠재력을 지니고 있다. 또한 경제력과 관광성향에 비추어 잠재된 크루즈 관광수요도 적지 않은 것으로 평가되고 있다.<sup>2)</sup> 더욱이 아시아 지역에서 가장 경제력이 높고 크루즈 산업이 발달한 일본과 지리적으로 인접하고 있다. 여기에 아시아 전역에 걸쳐 해안선을 갖고 있는 중국과 인접하여 크루즈 관광 수요를 확보할 수 있는 장점이 있다.<sup>3)</sup>

제주는 섬이라는 특성상 항공편이나 선박을 이용하지 않으면 입도가 불가능한 지리적 특성을 가지고 있다. 특히 선박 보다는 빠른 항공편을 이용한 중국인 관광객 숫자가 압도적으로 높은 이용 수치를 보이고 있다. 크루즈 대형화 추세에 맞물려 2016년에는 크루즈 이용 입도 관광객이 급증하여 1,172,370명으로 항공편 입도 관광객 1,889,152명에 육박하는 수치를 이뤘다. 2017년 중국의 사드보복 영향으로 중국발 크루즈가 급감하자 다시 항공편 입도 관광객 숫자가 증가하는 것을 알 수 있다. 특히 크루즈 입항 외국인 중 중국 관광객이 95% 이상 차지한다. 최근에는 도내 외국인 범죄율 또한 상승하는 가운데 가해자 대부분이 중국인인 것도 주지의 사실이다.

2) 박기홍(2006), “한중일 크루즈관광의 잠재력과 성공조건.” 제1회 동북아시아지역의 관광협력 방안 모색을 위한 한중일 관광포럼. 문화관광부, p.109.

3) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원, p.1.

<표1-1> 교통편별 중국인 관광객 입도현황 (단위 : 명)

구 분	합계	항 공 (국제+국내)	서 박 (여객선+ 크루즈)
2012년	1,084,094	973,861	110,233
2013년	1,810,994	1,446,143	364,851
2014년	2,859,092	2,292,217	566,875
2015년	1,756,101	1,645,868	110,233
2016년	3,061,522	1,889,152	1,172,370
2017년	747,315	574,598	172,717

자료 : 제주특별자치도관광협회 제주종합관광안내센터 통계자료, 2019

크루즈를 통한 입도 관광객들은 크루즈 특성상 여행짐을 크루즈 내에 두고 기항지에 도착하면 간단한 휴대품만 소지하여 기항지 관광을 즐긴다. 그리고 서는 다시 크루즈로 돌아와 휴식과 식사 등 각종 위락시설을 즐기는 동안 배는 또 다른 기항지로 이동하는 시스템으로 운영된다. 때문에 크루즈 여행은 여행자들에게는 각종 짐을 들고 숙소를 옮겨 다녀야 하는 여행의 불편함을 덜어주는 이상적인 관광상품으로 평가 받고 있다. 중국발 제주 입도 크루즈선은 입항하면 간단한 입국절차를 거쳐 하선하여 단체 관광버스를 이용하여 도내 1~2군데 무료 관광지를 돌아본 후 면세점 등 주로 쇼핑을 즐긴다. 이들은 입도체류시간이 6~8시간 불과하기 때문에 쇼핑 및 관광 목적이 아닌 관광객을 가장한 무단이탈, 마약·불법무기 운송 등 각종 범죄의 목적을 가지고 잠입한다면 여행사나 가이드, 선박회사 등 누구의 간섭도 받지 않고 제주를 범죄 매개장소로 악용될 소지도 높다고 하겠다. 이러한 범죄 잠재력이 높은데도 불구하고 이에 대한 치안대책은 매우 허술하다.

본 연구는 크루즈 관광의 현황 및 크루즈 외국인 관광객의 입출국 보안검색 실태를 고찰하여 허술한 크루즈 입항 외국인에 대한 치안정책을 분석·대안 제시하는데 연구의 목적이 있다.

## 2. 연구 방법 및 범위

### 1) 연구 방법

#### 가. 문헌연구

국내·외 문헌연구를 통하여 세계 관광 흐름, 크루즈 관광의 개념, 유형, 크루즈 산업의 경제적 효과, 보안검색 절차 등 이론적 부분과 국내·외 크루즈 관광 시장 동향 등을 연구 하였다.

#### 나. 행정문서

크루즈 외국인 관광객의 입출국 관련 기관인 법무부 외국인정책본부·제주출입국외국인청 보건복지부 국립제주검역소·농림축산검역본부 제주지역본부·국립수산물품질관리원 제주지원해양수산부·제주해양수산관리단·문화체육관광부·제주특별자치도·경찰청·제주특별자치도지방경찰청·법제체·문화재청 문화재감정관실 등 각 기관별 소관 법령, 고시 및 관련 행정 문서 연구를 통해 크루즈 보안검색 절차 전반에 현황과 문제점 등을 연구 하였다.

### 2) 연구의 내용적 범위

본 연구는 제주 입항 크루즈 외국인 치안정책에 초점을 둔 연구이나 크루즈 관광 전반적인 내용을 다루었다. 특히 크루즈 외국인 입출항 절차 중 크루즈 승객 하선후 다시 크루즈 승선시 이루어지는 보안검색 부분을 중점적으로 다루었다. 공간적으로는 제주크루즈터미널과 서귀포크루즈터미널을 중심으로 하고 시간적으로는 크루즈가 제주에 본격적으로 입항하기 시작하는 2015년부터 2017년 중국의 사드보복 이전까지로 하였다.

## II. 크루즈 관광의 유형과 효과

### 1. 크루즈 관광 개념과 크루즈 유형

#### 1) 크루즈 관광 개념

최근 크루즈 관광의 확산에 따라 크루즈라는 단어도 널리 사용되고 있다. 그러나 개념정의는 불명확하고 복잡한 실정이다. 또한 크루즈는 크루즈 관광, 크루즈업 등과 같이 혼용되고 있는 것도 현실이다.<sup>4)</sup>

크루즈 관광은 Cruiseship tour, Cruise ship travel, 혹은 Cruise로 줄여서 표현되기도 한다. 사전적으로는 일반적으로 출발항과 귀항항이 동일한 것으로 운송보다는 위락을 위한 여행을 의미한다.<sup>5)</sup>

크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률에서는 크루즈란 순항 여객운송사업 **【해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 일정규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함한다)하는 해상여객운송사업을 말한다】**에 사용되는 선박을 말하는 것으로 정의하고 있다.<sup>6)</sup>

크루즈선은 국적 크루즈선과 외국적 크루즈선을 포함하여 일상적 또는 상업적 목적으로 이용하는 것이 아니다. 크루즈선은 여가를 즐기기 위하여 이용하는 선박을 의미하고, 운항의 정기성, 객실등급, 선박의 내부시설, 예약관리 및 승무원 서비스에 있어 정기여객선과 구분된다.<sup>7)</sup>

관광진흥법에서는 관광객 이용시설업중 관광유람선업을 일반관광유람선업과 크루즈업으로 구분하고 있다. 그래서 크루즈업은 「해운법」에 따른 순항 여객운송사업이나 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 자가 해당 선박 안에 숙박시

4) 황진희·홍창원·강수미(2013), 「크루즈 선박 운항 관련 법 제도 발전방안 연구」, 한국해양수산개발원, p.13.

5) 한국관광공사(1999), 동북아 4개국 연계 크루즈관광상품 개발, p.3.

6) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원, p.5.

7) 산은경제연구소(2007), 크루즈선 시장의 동향과 국내 조선업계의 대응전략, p.1.

설, 위탁시설 등 편의시설을 갖춘 선박을 이용하여 관광객에게 관광을 할 수 있도록 하는 업으로 정의한다.<sup>8)</sup>

## 2) 크루즈항 유형

크루즈항의 유형은 모항(home port), 거점항(base port), 기항항(secondary port)으로 구분할 수 있다.<sup>9)</sup>

모항이란 크루즈선이 출발하여 기항항을 거쳐 다시 돌아오는 종점 역할을 하는 항을 의미한다. 승객 및 수하물 서비스 시설을 기본으로 하여 최근에는 초대형 크루즈가 운항됨에 따라 도크시설, 수하물, 현지 교통서비스, 출입국시설, 선석, 쇼핑시설 등이 수요에 맞게 적절하게 설계되어야 한다. 게다가 여행객들에게 위탁환경을 제공할 수 있어야 함은 물론이다. 또한 크루즈 형태의 대부분이 항공 크루즈 연계 관광상품이라는 점에서 크루즈항은 공항으로부터 근접한 지역에 있어야 한다.

거점항이란 출발항과 최종 하선항이 동일하지 않은 노선의 경우 크루즈선이 정박하는 항을 의미한다. 거점항이 되기 위해서는 크루즈선에 승선하거나 하선하는 많은 승객들에게 숙박시설을 제공할 수 있는 숙박수용력이 있어야 한다. 그리고 승객이 공항에 도착해서 항만에 접근하거나 크루즈선박에서 하선하여 공항으로 향할 때 쉽게 접근할 수 있는 거리가 되어야 한다. 또한 공항과 크루즈항을 연결하는 리무진 서비스를 갖추는 것이 바람직하고 승객들의 출입국수속도 쉬워야 한다.

기항항은 크루즈 선박이 여정 중 잠시 정박하는 항을 의미한다. 기항지 관광을 위해 승객들에게 대개 8~10시간 정도의 서비스를 제공하는 항만시설을 말한다. 크루즈선의 지속적인 항해를 위해 청수, 병커, 음식물 등의 제반 필수품을 제공하는 휴게소 같은 역할을 하는 것을 말한다.

8) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원, p.5.

9) 하인수·이애주(2002), “국내 크루즈 항만인프라 개발방향에 관한 실증적 연구”, 호텔경영학연구 제11권 제2호(통권 제18호), p.23.

## 2. 크루즈산업의 경제적 효과

### 1) 크루즈산업의 구성요소

크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률 제2조 제5호에서는 크루즈 산업이란 “크루즈선 및 승객과 관련된 재화와 서비스를 통하여 부가가치를 창출하는 산업을 말한다”라고 정의하고 있다. 「강원도 크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 조례(2014년 1월 3일 공포)」 제2조 제5호에서도 “크루즈 건조와 크루즈와 관련된 재화와 서비스를 통하여 부가가치를 창출하는 산업을 말한다”고 정의하고 있다.<sup>10)</sup>

크루즈 산업의 범위는 시점 또는 사업의 특성에 의해 크게 크루즈선의 건조·수리, 크루즈선의 운항, 크루즈의 기항·정박시 연계되는 다양한 산업들로 나뉘게 되며 각 산업분야에 영향을 주게 된다.<sup>11)</sup>

크루즈 산업은 여타 관광산업 중에도 경제적, 산업적 맥락의 중요성이 매우 큰 분야이다. 따라서 ① 선박 자체와 관련된 조선분야, ② 크루즈 내 서비스, ③ 여행 관련 관광분야로 크게 나뉜다.<sup>12)</sup> 북미와 유럽의 선진시장에서는 일반적인 여행의 한 형태로 자리 잡아 카리브 해(중미 지역)와 지중해(유럽 지역)를 중심으로 다양한 크루즈 상품이 개발돼 있다.

카리브해와 지리적으로 인접한 마이애미(플로리다)를 중심으로 대형 선사가 몰려 있다. 여기에는 세계 3대 선사와 주요 항구(Port of Miami, Port of Everglades)를 중심으로 서비스시장의 큰 축을 이루고 있다.<sup>13)</sup> 반면, 크루즈 선박의 건조 및 수리는 대부분 유럽지역(특히, 이탈리아, 핀란드, 독일)의 조선소에서 이루어지고 있다.

### 2) 크루즈산업의 경제적 효과

10) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원, p.7.

11) 윤주(2013), 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성방안 연구」, 한국문화관광연구원, p.15.

12) 전미성, 「크루즈의 모든 것, 마이애미 크루즈 전시회를 다녀오다」 KOTRA 다이애미무역관, 2014.4.15.

13) 전미성, 「크루즈의 모든 것, 마이애미 크루즈 전시회를 다녀오다」 KOTRA 다이애미무역관, 2014.4.15.

크루즈 산업은 관련된 재화와 서비스를 통하여 부가가치를 창출하는 융·복합 산업이다. 그래서 고용창출 효과와 더불어 해운, 조선업 뿐 만 아니라 관광, 문화·예술 등 타 산업으로의 파급효과가 크다고 할 수 있다.<sup>14)</sup> 크루즈선은 운영 특성상 리조트 시설이 선박의 75%를 차지한다. 선박 크기에 따라 수 천 명의 승객과 승무원이 국제적으로 이동하기 때문에 크루즈 이용객에 의해 창출되는 경제적 효과는 기항하는 지역경제에 큰 영향을 준다.

크루즈 승객 및 승무원의 기항지 활동에 따른 관광수입뿐만 아니라 선박의 기항 및 정박에 따른 항만수입(항만 사용료 등), 선사용품 구입(연료비, 승객용 주부식 구입비, 선박수리비 등) 등 여러 가지 직접수입을 가져다 준다.

항만이나 지역에서 크루즈 산업(Cruise Activity)의 경제적 효과는 직접적(Direct), 간접적(Indirect), 유발 효과(Induced Effect) 등으로 평가된다. 각각의 항만 또는 지역의 경제적 수준(Economic Profile)에 따라 3가지 효과간의 관계는 상당히 다양하게 나타난다. 이러한 크루즈 산업의 경제적 효과에 대한 일반적인 특성을 살펴보면 아래와 같다.<sup>15)</sup>

첫째, 실제 크루즈 관광객 실적이 유사하다 할지라도 모항지와 기항지의 차이에 따라 그 경제적 효과는 상당히 다르게 나타난다.

둘째, 크루즈 승객의 직접 소비 수준은 i) 방문 지역의 고유 특성, ii) 항만/지역의 매력도, iii) 크루즈 일정 속 기항지의 상대적 지위, iv) 크루즈의 '호화 수준', v) 크루즈 관광객의 수준 등에 따라 다르다. 크루즈 시장을 대표하는 미국에서 크루즈 관광객의 직접 소비수준은 평균적으로 1일당 100 달러 정도이다.

셋째, 크루즈 승무원의 지출 또한 크루즈 산업의 경제적 효과를 측정하는데 주요 요소가 된다. 특히 크루즈 선사의 직접 지출은 모항지의 경우 정기적으로 요구되는 공급이나 서비스로 인해 상당한 비중을 차지할 수 있다. 게다가 크루즈 승객, 승무원, 선사 사이의 직접 소비 수준의 비율은 대략적으로 70: 15: 15 정도

14) 윤주(2013), 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성방안 연구」, 한국문화관광연구원, p.3.

15) Ocean Shipping Consultants(2005), The World Cruise Shipping Industry to 2020. pp.16-17, 호아 진희 외(2006), 「크루즈 관광산업 발전기반 조성방안」, 한국해양수산개발원, p.138-139.

로 평가되어지고 있다.

넷째, 최근의 특정 크루즈 선사와 항만 간의 다양한 협정에서 보듯이, 계획된 크루즈 기항 프로그램은 해당 항만에 최소한의 중장기 수입을 보장할 수도 있다.

크루즈산업의 경제적 효과는 경제적 부가가치와 영향요소, 크루즈 승객당 부가가치 효과, 기항지 인접지역의 관광지 개발 효과, 모항 유치 효과 등으로 구분할 수 있다.

크루즈는 축제와 연계, 항공교통과 연계, 비즈니스 관광(MICE)과 연계, 기항지 관광과 연계 등이 가능하다. 따라서 이러한 연계를 통한 새로운 형태의 크루즈 산업의 활성화가 기대되고 있다.<sup>16)</sup>

크루즈는 다른 관광상품과는 달리 해당 기항지에서 숙박이 거의 이루어지지 않는 상품이다. 그래서 숙박을 통한 관광객의 소비지출을 유도하기 어렵다. 따라서 대부분의 크루즈 관광객들은 선사에서 판매하는 관광상품을 구매하거나 해당 기항지의 관광프로그램을 이용하여 지역관광을 하고 있다. 이는 지역 소비를 유도하는 구조를 가지고 있다.

---

16) 권태일, “크루즈관광의 현황과 전망”, 한국문화관광연구원, 웹진문화관광, 2013.3.

### Ⅲ. 국내외 크루즈 관광의 현황 및 치안 분석

#### 1. 국내·외 크루즈 관광 동향

##### 1) 세계 동향

세계 크루즈 시장은 1980년 이후 소득 증대와 여가 시간의 활용으로 수요의 팽창이 시작되었다. 1990년 이후 연평균 5% 이상의 꾸준한 성장을 보이며 지난 2001년 크루즈 이용객 1,000만명 시대를 맞았으며, 2010년에는 1,900만명, 2015년에는 2,000만명을 넘어 섰다.

세계 크루즈 시장은 미국을 중심으로 한 북미 시장이 72%, 34%는 유럽시장 그리고 4%는 아시아 시장이 차지하고 있다. 크루즈 산업은 미국과 영국, 독일 등 유럽의 일부국가를 중심으로 성장의 시기, 아시아 지역은 도입의 시기라고 할 수 있다. 그러나 OSC(Ocean Shipping Consultants)에 따르면 근거리 크루즈의 유행, 중국 관광시장의 개방과 더불어 향후 아시아 시장의 성장률이 높아 질 것으로 전망되고 있다. 동북아시아 크루즈 관광객은 2005년 44만명에서 2010년 72만명, 2015년에는 100만명으로 성장하였다.

주요 크루즈 운항코스는 카리브 해, 지중해와 북유럽, 알래스카와 멕시코를 포함한 북미 서안 지역 그리고 뉴욕과 버뮤다 항로를 포함한 북대서양 및 대서양 횡단 등 4개 지역을 중심으로 운항되고 있다. 아시아에서는 홍콩, 대만, 싱가포르, 말레이시아, 필리핀, 태국, 일본 등 아시아 태평양 지역을 중심으로 크루즈 선을 운영하고 있다.<sup>17)</sup>

##### 2) 아시아지역 크루즈 동향

아시아지역 크루즈 여행객 수는 2005년 110만명에서 2010년 150만명으로 증

17) 박진우, (2015), 『크루즈 터미널의 개발과 성공전략에 관한 연구: 부산항만과 제주항만을 중심으로』

가하였다. 그 중 약 절반이 중국인 여행자로 파악되고 있다.<sup>18)</sup> 이에 따라 세계적인 거대 크루즈 선사들도 중국시장 진출을 노리고 있다. 이러한 가운데 2006년 7월 이탈리아 코스타 크루즈(Costa Cruise Line)가 중국시장에 진입한 이후 2008년 북경 올림픽과 2010년 상해 세계 박람회 영향으로 크루즈시장이 급성장 하였다.

2011년 1월 클라시카(CLASSICA)호가 상하이 신규 입항 하였다. 또한 2012년 6월 미국 로얄캐리비안크루즈(Royal Caribbean Cruises)의 보이저(Voyager of the sea)호가 상하이 친진을 모항으로 정식 운항을 시작 하였다. 이들의 영향으로 공급과잉 현상을 보이던 북미와 유럽 시장 중심에서 중국을 중심으로 한 동북아 지역 크루즈시장의 본격적 시장진입이 형성되고 있다.

중국교통운수협회 크루즈유람선분회(CCYIA)의 통계에 따르면 중국크루즈여행시장 현황은 2010년 중국 내륙에서 운항된 국제크루즈 운항편수는 223회로 전년보다 42.9% 증가하였다. 그 중 출항 편수는 95회로 전년대비 18.8% 증가 하였다. 특히 중국 연안도시를 방문한 국제 크루즈는 128회로 전년보다 68.4% 증가 하였다. 2010년 크루즈를 이용해 해외여행을 다녀온 중국 내륙 여행자 수는 79만 명으로 2009년의 65.8만명보다 20.1% 증가 하였다. 크루즈를 통해 중국에 입국한 외국인 여행자수도 45.2만명으로 전년보다 15.5% 증가하였다.

중국은 동북아와 동남아 지역을 모두 넘나들 수 있어 크루즈 항로의 중요한 모항이자 기항지로서 역할을 하고 있다. 때문에 향후 중국정부의 정책적 지원에 따라 크루즈산업이 크게 성장할 것으로 전망되고 있다.

## 2. 제주 크루즈 관광 분석

### 1) 제주입항 주요 크루즈 선사 및 노선

2013년까지는 제주기항 크루즈 선사 중 코스타 크루즈, 로얄 캐리비안 크루즈, 스타크루즈 소속 크루즈선이 83%이상 대부분을 차지하였다. 최근 국제 프리미엄 크루즈 선사인 프린세스 크루즈선사가 제주기항을 확대함으로써 제주를 기

18) 박중찬·진영재·김중남(2013), 크루즈관광 진흥특구 도입에 관한 연구, 제주발전연구원, p.46.

향하는 크루즈가 보다 다양화되고 있다.<sup>19)</sup>

2011년에는 Costa Cruises선사, Royal Caribbean선사, Oceanic Group Limited선사가 대부분 제주도에 기항하였다. 2012년에는 Costa Cruises선사, Royal Caribbean선사가 제주도에 대부분 기항하였다. 2013년에는 Costa Cruises선사, Star Cruises선사, Royal Caribbean선사, HNA Cruises선사의 크루즈선이 제주도에 대부분 기항하였다. 2014년 6월 10일 기준으로는 Costa Cruises선사, Royal Caribbean선사가 제주도에 대부분 기항하였다. Princess Cruises선사 크루즈선 비중이 증가하는 등 전체적으로 Costa Cruises선사, Royal Caribbean선사의 크루즈선이 지속적으로 제주도에 기항하고 있다.

<표3-1> 연도별 크루즈 입항 실적 (단위 : 명)

년도	선명	선사	국적	횟수	승선객	
18년	1	AMADEA	AMADEA Cruises	바하마	1	551
	2	MILLENUM	CELEBRITY Cruises	몰타	4	8,532
	3	SILVER DISCOVERER	SILVERSEA EXPEDITIONS	바하마	1	107
	4	STAR LEGEND	WINDSTAR	바하마	1	194
	5	COSTA NEOROMANTICA	Costa Crociere	이탈리아	10	9,538
	6	NIPPON MARU	Mitsui O.S.K. Lines	일본	1	404
	7	SUPERSTAR AQUARIUS	STAR Cruises	바하마	1	1,480
	8	ASUKA II	NYK Cruises	일본	1	897
	<b>계</b>				<b>20회</b>	<b>21,703명</b>
17년	1	ASUKA II	ASUKA Cruises	일본	1	660
	2	CALEDONIAN SKY	Noble Caledonia	바하마	3	303
	3	COSTA ATLANTICA	Costa Crociere	이탈리아	10	22,555
	4	COSTA FORTUNA	Costa Crociere	이탈리아	12	31,815
	5	COSTA NEOROMANTICA	Costa Crociere	이탈리아	3	2,175
	6	COSTA SERENA	Costa Crociere	이탈리아	10	25,871

19) 제주특별자치도 해양개발과, 「제주찾는 크루즈 대형화·다양화 되면서 선석확보 경쟁 본격화」, 2014.5.30.일자 보도자료.

년도	선명	선사	국적	횟수	승선객		
	7	COSTA VICTORIA	Costa Crociere	이탈리아	1	1,322	
	8	CRYSTAL SYMPHONY	Crystal Cruises	바하마	1	867	
	9	DIAMOND PRINCESS	Princess Cruises	버뮤다	2	3,612	
	10	EUROPA	Hapag Lloyd Cruises	바하마	1	345	
	11	GLORY SEA	Diamond Cruise	바하마	12	10,668	
	12	MILLENIUM	Celebrity Cruises	몰타	3	6,246	
	13	MSC LIRICA	MSC Cruises	파나마	3	4,944	
	14	NIPPON MARU	Mitsui O.S.K. Lines	일본	1	436	
	15	OCEAN DREAM	Maritime Holdings Cruise	파나마	1	604	
	16	SAPPHIRE PRINCESS	Princess Cruises	영국	15	44,246	
	17	SKYSEA GOLDEN ERA	Skysea Cruise Lines	몰타	17	31,449	
	18	THE WORLD	ResidenSea	바하마	1	195	
	19	VOLENDAM	Holland America	네덜란드	1	1,419	
	<b>계</b>				<b>138회</b>	<b>233,138명</b>	
	16년	1	Costa Serena	Costa Cruises	이탈리아	83	292,538
		2	Chinese Taishan	Bohai Cruise	파나마	49	38,356
		3	Costa Atlantica	Costa Cruises	이탈리아	59	145,197
		4	Skysea Golden Era	Skysea Cruises	몰타	58	104,665
		5	Seven Seas Voyager	Regent Seven Seas	바하마	2	1,280
6		Mariner of the Seas	Royal Caribbean	바하마	38	132,545	
7		Queen Elizabeth	Cunard Line	바하마	1	1,829	
8		Artania	Phoenix-reisen	버뮤다	1	985	
9		Arcadia	P&O Cruises	버뮤다	1	1,966	
10		Ocean Dream	Peace Boat	파나마	1	915	
11		Insignia	Oceania Cruises	마셜군도	1	514	
12		Crystal Serenity	Crystal Cruises	바하마	1	963	
13		Volendam	Holland America	네덜란드	2	2,621	
14		Costa Victoria	Costa Cruises	이탈리아	9	15,380	
15		Costa Fortuna	Costa Cruises	이탈리아	60	179,522	
16		Silver Shadow	Silversea Cruises	바하마	2	687	
17		MSC Lirica	MSC Cruises	파나마	41	79,615	
18		Legend of the Seas	Royal Caribbean	바하마	11	21,018	

년도		선 명	선 사	국 적	횟수	승선객
	19	Sapphire Princess	Princess Cruises	영국	47	133,293
	20	Golden Princess	Princess Cruises	영국	11	28,398
	21	Glory Sea	Diamond Cruise	바하마	24	21,259
	22	Nippon Maru	Mitsui O.S.K. Lines	일본	1	385
	23	Celebrity Millennium	Celebrity Cruise	몰타	2	3,774
	24	Pacific Venus	Venus Cruise	일본	1	502
	25	Asuka Cruise	Asuka II	일본	1	899
계					<b>783회</b>	<b>1,675,382명</b>
15년	1	Costa Atlantica	Costa Cruises	이탈리아	45	96,064
	2	Chinese Taishan	Bohai Cruise	파나마	44	30,871
	3	Minerva	Arctica Adventure	바하마	1	251
	4	Celebrity Millennium	Celebrity Cruises	몰타	5	8,789
	5	Costa Victoria	Costa Cruises	이탈리아	45	94,898
	6	Balmoral	Fred Olsen Cruises	바하마	1	800
	7	Mariner of the Seas	Royal Caribbean	바하마	20	69,270
	8	Ocean Dream	Peace Boat	파나마	1	673
	9	L Austral	Ponant	프랑스	1	161
	10	Superstar Aquarius	Star Cruises	바하마	1	1,525
	11	Volendam	Holland America	네덜란드	1	1,355
	12	Costa Serena	Costa Cruises	이탈리아	55	179,806
	13	Superstar Virgo	Star Cruises	바하마	1	1,837
	14	Voyager of the Seas	Royal Caribbean	바하마	3	9,662
	15	Diamond Princess	Princess Cruises	영 국	2	5,206
	16	Sky Sea Golden Era	Hongkong skysea	몰타	35	63,742
	17	Sapphire Princess	Princess Cruises	영 국	22	56,461
	18	Nippon Maru	MOL	일 본	1	335
	19	Silver Shadow	Silversea Cruises	바하마	1	362
계					<b>1,851회</b>	<b>3,972,832명</b>

자료 : 제주특별자치도 해양산업과 현황자료

중국의 주요 크루즈 거점항으로는 텐진, 연태, 청도, 상해 등을 들 수 있다. 중국 각 거점항에서 출발하여 제주까지의 거리는 텐진-제주 572마일(1,059km)로 소요시간 31:50, 연태-제주는 390마일(722km)로 21:40 소요된다. 청도-제주는 349

마일(646km)로 19:20 소요된다. 상해-제주는 331마일(613km) 18:20 소요되는 것을 알 수 있다. 제주에서 일본의 주요 크루즈 거점항인 후쿠오카, 고베, 나가사키, 가고시마까지의 거리는 후쿠오카-제주까지의 거리 201마일(372km)로 소요시간 11:10이다. 고베-제주까지의 거리는 473마일(876km)로 26:20이 소요되고, 나가사키-제주와의 거리는 182마일(337km)로 10:10이 소요된다. 가고시마-제주까지의 거리는 301마일(557km) 16:40이 소요된다.

제주에는 중국항을 기점으로 짧게는 10시간, 길게는 31시간의 소요기간을 거치면 제주항에 도착한다. 다시 출항하여 짧게는 10시간 길게는 26시간이면 일본 기항지에 도착할 수 있는 한·중·일 3개국의 중간 지점에 위치하는 장점을 지니고 있다. 크루즈 여행의 특성상 낮에 기항지 관광을 하고 잠자는 동안 제3국의 기항지로 이동하여야 하기 때문에 제주에는 지리적으로 최적의 위치에 자리 잡고 있다는 사실을 확인 할 수 있다.

인천의 경우는 중국 거점항에서 인천까지의 거리는 가까우나 다시 일본 주요 항구까지의 거리가 제주보다는 훨씬 먼 거리에 있어 긴 항해로 인한 피로도가 높고, 부산의 경우도 일본과의 거리는 상대적으로 제주보다 가깝다고 할 수 있다. 그러나 중국 거점항에서 부산으로 가려면 제주보다 긴 시간 항해해야 하는 부담이 있다. 따라서 제주에는 한·중·일 3개국의 중간지점에 위치하여 낮 동안 기항지에서 관광하고 야간에는 배에서 위락시설을 즐기는 동안 크루즈는 다시 제3국으로 이동하는 크루즈의 특성을 가장 잘 살릴 수 있어 크루즈 노선으로도 선호하는 코스임을 알 수 있다.

특히 아시아 크루즈 산업의 중심으로 자리잡고 있는 중국의 주요 크루즈 거점 도시인 상해, 연태, 청도, 텐진 등이 일본의 가고시마, 후쿠오카, 나가사키, 고베 등 항구 도시를 향해 가려면 반드시 제주를 거칠 수밖에 없다. 이러한 지리적 잇점 때문에 앞으로도 사드 보복이 정상화 되면 중국발 크루즈 노선의 제주기항으로 제주에는 아시아 기항지 1위로 올라 설수 있을 것이다. 따라서 제주에는 중국발 크루즈가 오지 않는다고 한탄만 하고 있을 것이 아니라 국가간의 문제로 중단된 크루즈가 언제든 재개 될 수 있다는 가능성에 주목 하여야 한다. 이에 대비하여 최근 1~2회 시범운항을 개시하고 정식개장하지 않은 서귀포 강정 크루즈터미널 등 대규모 중국발 크루즈 관광객 입항에 따른 수용태세 점검 등 정상화에 대한

대비를 착실히 준비해야 하겠다. 지금이야말로 중국발 크루즈 대비를 위한 절호의 준비기간이 될 수 있으나 여부는 전적으로 제주도 항만부서의 노력에 달려 있다고 해도 과언이 아니다.

<그림 3-1> 제주항 국제크루즈선 노선 현황



자료 : 제주세관

## 2) 크루즈 이용 입도 외국인 관광객 추이 분석

2019년 6월 현재까지 제주도에 입항하는 크루즈 대부분이 제주항을 통해 입항하고 있다. 제주항 크루즈 터미널에는 크루즈 관광객의 신속한 출입국 절차 진

행을 위해 다수의 국가기관이 상주하고 있다. 여기에는 경찰 기관인 제주동부경찰서 외사계 소속 제주항분실이 있으며 이들은 크루즈 승객의 안전과 보안검색 지도감독을 임무를 수행하고 있다. 따라서 크루즈 관련 위해물품 적발 실적 등 업무관련 각종 통계를 보유하고 있다.<sup>20)</sup> 제주를 찾는 크루즈 이용 외국인 관광객의 연도별 입항 횟수와 인원을 살펴보면 2013년 184회 386,139명, 2014년 242회 590,400명, 2015년 285회 622,068명으로 꾸준히 증가 추세를 확인할 수 있다. 결정적으로 2016년 507회 1,209,106명으로 최고 정점을 찍고 2017년 사드 보복 이후 중국발 크루즈가 급감한 사실을 확인할 수 있다.

<표3-2> 의하면 알 수 있는 바와 같이 중국 크루즈 산업이 발전함에 더불어 한·중·일 3개국의 지리적 이점을 통한 중국발 크루즈의 요충지인 점이 제주 입항 중국발 크루즈의 대표적 증가 원인이다. 이는 결국 중국 의존도가 높을 수밖에 없다는 사실을 방증한다. 다시 말하면 제주의 크루즈 산업의 흥망성쇠는 중국, 일본 등 주변국과의 관련성을 부인할 수 없다. 때문에 향후 제주 크루즈가 대한민국의 여타 항구도시인 인천과 부산과 경쟁하기 위해서는 중국발 크루즈에 대해서는 여타 도시에 비해 비교 우위에 있어 경쟁력에서 우위를 차지하는 것도 사실이기 때문에 제주가 크루즈 산업을 육성할 수 밖에 없는 이유이다.

<표3-2> 연도별 입항 횟수 및 크루즈 관광객 수 추이<sup>21)</sup>

연도별	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
횟 수	184	242	285	507	98	20	11
인 원	386,139	590,400	622,068	1,209,106	189,732	21,703	16,226

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, 2019<sup>22)</sup>

또한 국외적 요인으로 국내항만에 크루즈선 입항이 급증한 이유 중에 하나는 한류관광 수요가 지속되는 가운데 중국을 모항으로 출발하는 ‘코스타 크루즈

20) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

21) 2019'17년 中 사드보복 前(1. 1~3. 15) 78항차 171,527명 / 後(3. 16~12. 31) 20항차 18,205명,

22) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

사’ 및 ‘로얄캐리비안 크루즈사’ 등이 중·일관계 악화에 따라 일본 기항을 기피하고 제주항, 부산항, 인천항 등을 선택한 것이 주요 원인으로 분석되고 있다. 외국 크루즈 선박의 국내 입항은 부산항, 제주항 중심으로 이루어지고 있으며, 다른 항만들의 입항 실적은 아직까지 제주에 비하면 상대적으로 저조한 상태이다.<sup>23)</sup>

이는 결국 제주는 한·중·일 3개국의 최적의 장소에 위치하고 있으며 향후 크루즈가 정상화 되면 2016년 입·출항 실적 수준을 회복할 수 있음을 보여주고 있다. 제주가 크루즈에 대해서는 대한민국 어느 항구도시 보다 월등한 위치에 있으며 제주의 크루즈 산업은 국가적 차원에서도 경쟁력이 있는 중요한 산업이다.

### 3) 국적별 입도 관광객 현황

크루즈 국적별 인원을 살펴보면 사드이전에는 중국발 크루즈가 주종을 이루는 관계로 2013년 크루즈 통해 입도한 외국인 386,139명중 중국인이 349,374명으로 90.4%를 차지하고, 2014년에는 590,400명중 중국인이 553,860명으로 93.8%를 차지하고 있다. 2015년에는 총 622,068명중 중국인이 584,179명으로 93.9%를 차지하고, 2016년에는 크루즈 통해 입도한 전체 외국인 1,209,106명중 중국인이 1,174,046명으로 97.1%까지 육박하는 등 중국인 승객이 다수를 차지 하였다. 그러나 사드 보복 이후 중국 당국의 3不(크루즈, 전세기) 정책 영향으로 중국발 크루즈가 사실상 입항이 금지되기 시작하였다. 이 영향은 2017년에는 전체 189,732명중 중국인이 169,561명으로 89.3%로 떨어지기 시작하여 2018년부터는 중국인 승객 비율이 전체 외국인 중 1% 미만으로 낮아진 것을 볼 수 있다, 소위 전세계를 항해하는 월드 와이드 크루즈선만이 제주에 입항하게 되면서 미국, 일본 등 선진국 입출국 인원이 다수를 차지함을 확인할 수 있다.

이는 제주가 사드보복이 해제되어도 실질적으로 중국발 크루즈의 영향으로 중국인 입도 관광객이 주종을 이뤄 중국을 모항으로 제주에 기항하는 크루즈 관광객에 대한 입출국 대비책이 필요하다. 향후 한·미, 한·중 또는 미·중 관계에 따

23) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원 p18

라 언제든지 제주입항 중국발 크루즈에 영향을 끼칠수 있기 때문에 제주도의 입장에서 중국 일변도에서 탈피 크루즈 유치 다변화를 모색하고 있다. 장기적인 안목에서 대만, 일본, 싱가포르 등을 대상으로 제주입항 크루즈 다변화를 모색하고 있으나 쉽지 않은 실정 이다.

<표3-3> 국적별 입출국 인원 (단위 : 명)

연도별	기항수	총계(명)	국적별(명)				
			중국	일본	미국	한국	기타
2019.6.1 9.현재	17	23,256	84	4,374	4,588	642	13,568
2018	20	21,703	148	5,778	2,820	235	12,722
2017	98	189,732	169,561	8,077	3,327	314	8,453
2016	507	1,209,106	1,174,046	7,298	6,941	339	20,482
2015	285	622,068	584,179	13,986	3,727	639	19,537
2014	242	590,400	553,860	10,871	6,511	2,044	17,114
2013	184	386,139	349,374	15,105	2,578	1,575	17,507
2012	80	140,496	104,280	13,456	3,269	2,912	16,579
2011	69	64,995	49,845	4,088	1,359	4,635	5,068
2010	49	55,217				221	54,996

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, '19. 06. 19. 현재<sup>24)</sup>

구 분	계	중국	일본	미국	한국	기타
2019년	16,226	17 (0.3%)	4,374 (5.1%)	4,588 (26.3%)	642 (3.6%)	13,507 (64.8%)
2018년	21,703	148 (0.7%)	5,778 (26.6%)	2,820 (13%)	235 (1.1%)	12,722 (58.6%)
대비	- 5,477 (25.2% ↓)	- 101 (68.2% ↓)	- 4,952 (85.7% ↓)	1,447 (51.3% ↑)	344 (146.4% ↑)	- 2,215 (17.4% ↓)

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, '19. 04. 21. 현재<sup>25)</sup>

24) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

#### 4) 특징 및 전망(범죄 잠재력을 중심으로)

최근 10년간 세계 크루즈시장은 연평균 10.3%씩 성장하여 향후 크루즈 관광객은 연 4% 성장을 지속하여 2020년 2,667만명으로 증가할 것으로 전망되고 있다. 권역별로는 미주 유럽 비중이 2000년 94%에서 2012년 82%로 감소한 반면, 아시아 오세아니아 등 기타지역이 빠른 성장세를 기록하고 있다.<sup>25)</sup>

크루즈의 특성은 여행객들이 여행가방등 각종 소지품을 크루즈선에 두고 간편한 복장만 갖추고 기항지에 내려 관광을 즐긴다. 이후 출항시간에 맞춰 다시 승선하면 배는 휴식하는 동안 다음 기항지로 이동하는데 있다고 볼 수 있다. 유럽 등 통상적인 크루즈 여행 패턴과 달리 중국발 크루즈선이 제주항 입항 크루즈의 97%이상을 차지하고 있다. 이와 같은 현실에서 크루즈선 대형화 등으로 일시에 2,000~3,000명의 승객을 채우기 위해 선사에서는 각종 끼워팔기·할인행사 등으로 모객을 진행한다. 그리고 부족한 비용은 기항지에서 쇼핑 위주 관광을 통해 기항지 면제점·쇼핑센터 매출 실적에 따라 이익을 나눠 갖는 형태로 운영되고 있다. 그러다 보니 정상적인 크루즈 형태와는 거리가 멀다고 하겠다. 크루즈 기항 횟수가 절정이던 2016년의 경우 1일 3척의 크루즈가 제주항에 기항하였고, 1일 5,000명 이상의 승객과 승무원들이 제주를 다녀갔다. 이들이 짧은 체류시간에 입항 인원 체크 수준의 기본적인 입출국절차를 거치는 동안 청정 제주는 총기·마약 등 각종 위험으로부터 안전하다고 장담할 수 없는 지경에 이르게 된다.

특히 연구자의 경험에 의하면 중국의 경우 과일 등을 선호하여 승객 하선시 출처 불명의 과일을 휴대하고 이를 깎아 먹기 위한 휴대용 과도를 소지하는 경우가 다반사다. 따라서 일시에 많은 하선객에 대한 입국 검색과정이 철저하지 못하다면 감귤·한라봉·양돈 산업 등 제주를 대표하는 농축산업도 아프리카 돼지열병 등 각종 전염병으로부터 안전하지 못함은 당연하다고 하겠다.

### 3. 제주항 크루즈 입항 관광객 검색 분석

25) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

26) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원, p.51.

## 1) 검색과정

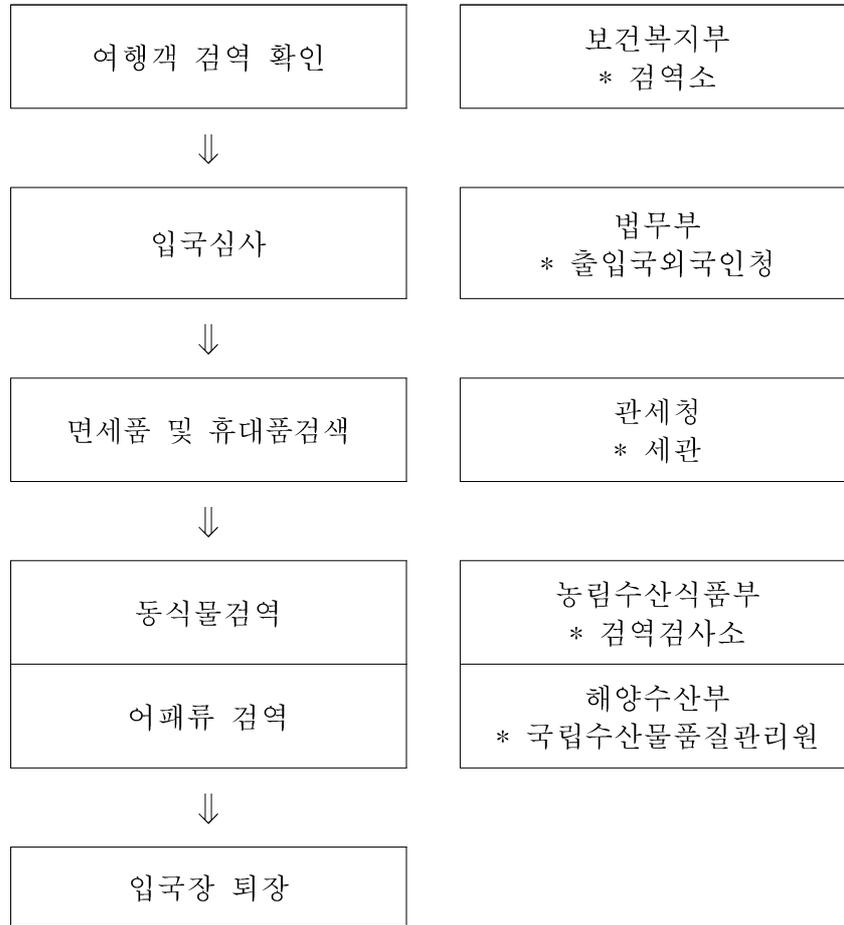
크루즈가 기항지에 도착하면 항공편과 마찬가지로 CIQ기관별 임무에 따라 입국동선을 거치게 된다. 제일 먼저 보건복지부 산하 제주검역소에서 열 영상 카메라를 운용하여 사람별 체온 변화 감지를 통해 각종 전염병 감염 여부를 감독하게 된다. 검역절차에서 이상이 없으며 출입국 외국인청 소속 입국 심사대를 통해 간편한 입국 심사를 거치게 된다. 여기에 이상이 없으면 정식 수입통관 절차를 거치지 않은 각종 열대 과일이나 수산물의 휴대 반입을 감시하는 농축산물 및 수산물 검역 파트를 지난다. 마지막 단계는 여행객에 한해 판매된 고가 면세품과 각종 총기·마약류 등 국내 반입 차단을 위한 세관 검사대를 통과하여 비로서 입국절차를 완료하게 된다.

이러한 입국절차를 통해 국내 반입금지 물품과 위해물품 등의 필터링 과정을 거치지 않거나 비정상적인 방법으로 입국하게 되면 밀입국 이며 밀수로 간주된다. 이들은 출입국관리법 및 관세법 위반으로 강력하게 처벌받게 된다. 제주는 ‘제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법(약칭 제주특별법) 제 197조(외국인의 입국·체규에 관한 특례)’에 따라 일정한 조건에 따라 사증없이 입출국 절차를 완화하여 운영하고 있으며 이는 절차를 간소화 하는 것이지 안전을 완화하는 것이 아니라는 것은 분명한 사실이다.

<그림3-2> 《하선(입국)》<sup>27)</sup>



27) 해양수산부 항만운영과 참고자료

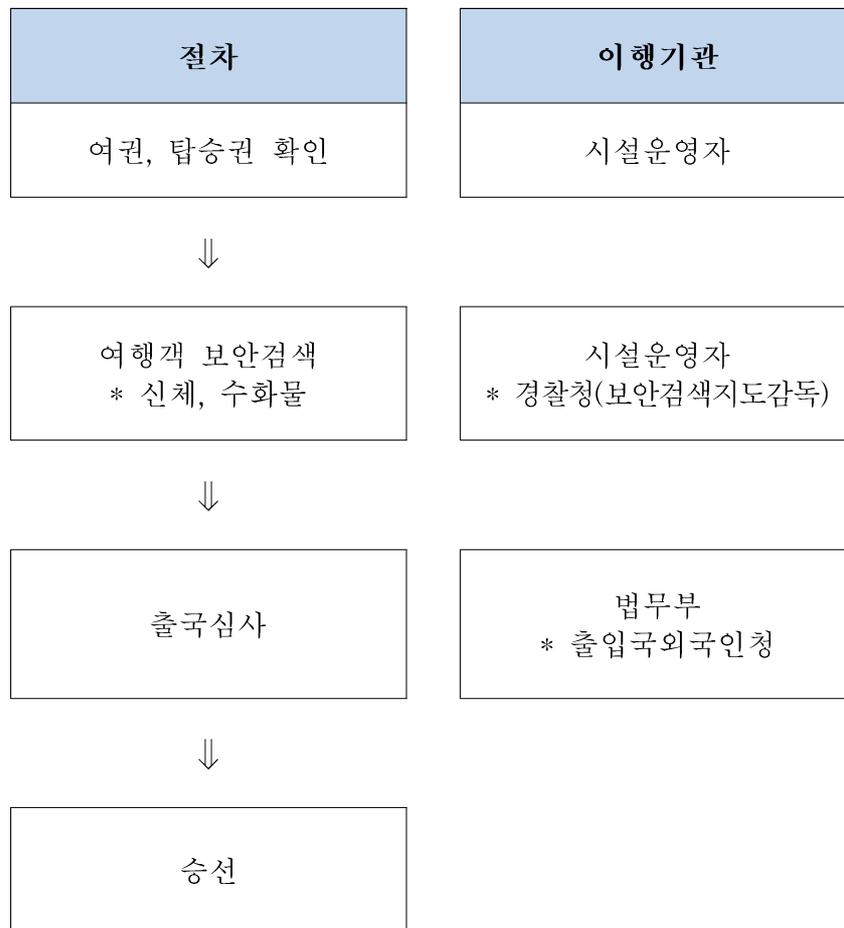


기술한 바와 같이 크루즈선은 기본적으로 여행객을 신고 각 항구를 기항하며 항해에 필요한 식자재 등 각종 선용품(물, 식자재, 연료 등)을 싣는 동안 승객들은 간편한 복장만으로 기항지를 돌아보며 관광을 즐기는 여행패턴이다. 크루즈가 세계 각국을 경유하게 되므로 각 국가간 이동이 필수적인 코스가 되어 각종 입출국 절차가 수반되며, 오랜시간 동안 선박안에서 생활하면서 여러 국가를 왕래하게 되어 각종 전염병 등 오염으로부터 특히 민감한 대처가 요구된다. 실제로 이탈리아 크루즈선내에서 전염병이 발생하자 기항지에서 크루즈선 입항을 금지하는 사례까지 발생할 정도로 크루즈선은 여행하기 편리한 만큼 크루즈선박 자체 보안규정은 까다롭게 운영되는 현실이다.

특히 크루즈 특성상 선내에서 각종 위락시설을 즐기는 동안 선박이 망망대해를 항해하기 때문에 승객들의 지나친 음주로 인한 공해상에서 벌어지는 선내난동 등 각종 사건·사고 발생시 승객별 국적이 상이하고 선박 또한 선적국가가

각기 다르므로 사건처리시 관할권 문제 등 여러 가지 복잡한 문제에 봉착하게 되므로 선장과 보안요원들은 선내 안전사고 예방을 위해 총력을 기울이고 있다. 사고 예방을 위하여 기항지에서 승객 승선시 철저한 보안검색이 요구되고 있고, 크루즈 선박별로 지나친 음주로 인한 사고 예방 차원에서 기항지에서 구입하는 주류까지도 별도 보관서비스를 통해 통합 보관하여 승객 하선시 지급하는 등 안전을 위해 노력하고 있다.

<그림3-3> <<승선(출국)>><sup>28)</sup>



살펴본 바와 같이 크루즈 승객의 기항지 승하선시 입출국 절차를 통해 필수적으로 수반되는 과정으로는 보안검색과정을 거치게 된다. 입국시에는 관세청 소속 세관공무원이 담당하게 되고 출국시에는 국제항해선박 및 항만시설의 보안에

28) 해양수산부 항만운영과 참고자료

관한 법률(이하 항만보안법) 제30조의2(국제항해여객선 승객 등의 보안검색) 제4항에 규정에 따라 제주도로부터 크루즈 터미널 관리를 위탁받은 해운조합에서 별도 보안업체 입찰공고를 통해 계약한 보안용역업체 특수경비원으로 구성된 보안검색원이 담당하게 되고 관할 경찰관서의 장은 보안검색업무를 지도·감독하도록 규정 되어 있다

### (1) 보안검색의 정의

보안검색이란 테러, 행사방해 등 불법행위에 도구로 사용될 수 있는 무기 또는 폭발물 등 위험성이 있는 물건들을 탐지하기 위한 활동<sup>29)</sup>이다. 공항에서 이루어지는 보안검색은 출국하는 승객들의 신변 검색 및 수화물 검색을 통하여 항공기 안전운항에 위해를 줄 수 있는 위해물품(총포류 및 위험물 등)을 적발하는 행위를 말한다. 여기에서는 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률<sup>30)</sup> 제31조 제1항(경비·검색인력 및 보안시설·장비의 확보 등)에 “항만시설소유자가 보안검색을 하는데 필요한 경비·검색인력을 확보하고 필요한 시설과 장비를 설치하고 이를 유지·보수 하여야 한다”고 규정하고 있다. 항만에서 이루어지는 보안검색은 선박에서 출국하는 승객들의 신변검색 및 수화물 검색을 통하여 선박 안전운항에 위해를 줄 수 있는 위해물품(총포류 및 위험물)을 적발하는 행위를 말한다. 보안검색의 목적은 ‘반입 금지물품(Restricted Item)의 사전 적발하는 것으로 반입금지 물품으로는 위해물품으로 총기류, 탄약류, 도검류, 화약류, 폭발물 등으로 규정되어 있다. 항공보안검색의 경우 항공안전 및 보안에 관한 법률과 시행령 등에 구체적이고 세밀하게 규정되어 있다. 그러나 선박에는 세부적으로 규정되어 있지 않아 항공보안검색 관련 규정을 준용하여 운영하는 실정으로 선박 안전을 위해 위해물품을 배제하는 원칙은 선박이나 항공기가 공히 동일하다고 하겠다

### (2) 보안검색의 운용

국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 시행규칙<sup>31)</sup> 제37조의2(국제

29) 공항만 X-ray 관독 매뉴얼

30) 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률

31) 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 시행규칙

항해여객선 승객등의 보안검색의 실시방법과 절차 등)에 위탁수하물에 대하여 ‘문형금속탐지기, 휴대용금속탐지기 또는 비파괴영상검색장비 등을 사용하여 보안검색을 하여야 한다’고 규정하고 있다. 보안검색 장비로는 보안지역에 들어가는 사람 또는 물품에 위해물품이 포함되어 반입되는가 또는 의도적으로 은닉되어 반입되는가를 검색요원이 식별할수 있도록 모니터, 램프 또는 소리로서 표출하는 기능을 가진 문형 금속탐지기(MD: Metal Detector)와 휴대용 금속 탐지기 및 비파괴영상검색장비를 사용하여 기존 촉수 검색에 비해 빠른 시간 내에 다수의 인원 및 물건에 대한 검색을 가능하게 하고 있다. 이 장비들은 육안으로 식별할 수 없는 내부에 대한 판독이 가능하여 검색기능 강화로 시설 및 인명에 대한 안전 확보가 용이하게 된다.

검색절차로는 휴대용 금속탐지기의 정상작동 여부를 확인 후 출입자가 검색요원을 향해 정면을 향하도록 하고 팔을 좌우 90도로 벌리도록 요청하여 신체 주위를 시계방향으로 검색을 실시하고 휴대용 금속탐지기를 신체와 3~7cm거리를 두고검색을 실시한다. 검색부분을 신체와 평행하게 하고 어깨에서 발까지 상하 10cm 간격으로 검색을 진행하고, 뒤로 돌아서게 한 후 등 위쪽부터 다리까지 상하 10cm 간격으로 검색한다. 신발 검색시 양쪽 신발의 내부·외부·앞·뒤 등 80개 부분에 대해 확인하고 의심스러운 경우 신발을 벗겨 내부를 확인한다.

검색도중 경보 발생시 경보 발생 원인을 확실히 확인한다. 경보 발생 원인이 금속인 경우 가능한 금속물질을 제거한 후 제거된 금속물체의 위험물품 여부를 확인하고 경보 발생 지점부터 계속 검색을 실시한다.

검색시 유의 사항으로는 발·발목 주위에 특별히 신경을 써서 검색을 실시한다. 신발 제작시 금속물품 및 바닥재질로 인해 경보가 자주 발생하므로 정밀 촉수 검색과 병행해서 실시한다. 출입자가 대형벨트 및 금속 장신구를 부착한 경우에는 벨트 및 금속 물품을 풀도록 하여 해당 벨트의 앞뒤 및 내부를 육안으로 확인하여 경보가 발생하나 발생원인 확인 불가시에는 반드시 정밀 신체검색 및 촉수검색을 병행하여 실시 하도록 한다.

보안검색대는 1개조에 5명(안내조 1명, 검색조 2명, 확인조 1명, 운용조 1명)으로 구성한다. 검색조는 오관을 이용 휴대물품을 세밀히 검색하고 확인조는 경보음이 울리거나 표정이나 옷차림이 부자연스러운 사람에 대해 문형 탐지기 및

휴대용 금속탐지기로 재검색 통해 위해물품을 탐지한다. 운용조는 조장으로서 MD 운용을 지휘하게 된다. 각 조별 임무를 숙지하고 일정기간 특수경비원 교육 과정을 이수한 자들을 검색요원으로 채용하고 실제 운영시 20분 단위로 맡은 임무를 순환 토록하여 피로에 의한 판독능력 저해를 방지하고 있다.<sup>32)</sup>

## 2) 검색을 통해 적발된 위해물품 현황

제주도는 2002년부터 일본국적 후지마루호가 제주항에 입항하기 시작하였다. 당시에는 사실상 크루즈선 입출국 심사절차 진행을 위한 크루즈 터미널 자체가 존재하지 않고 간헐적으로 입항하는 외국적 선박의 입출국심사를 진행하기 위해 9부두 지금의 제주항 크루즈터미널자리에 가건물 형태로 국제여객 터미널 청사가 있었다. 이는 재일교포의 기부채납으로 신축 2015년 제주항 크루즈터미널이 개장전까지 운영되었다. 당시 보안검색을 통한 위해물품 적발 통계는 존재하지 않아 알 수 없다. 2015년 지금의 제주항 크루즈터미널이 개장이래 위해물품 통계만이 존재하고 있는 실정이다.

<표3-4> 제주항 국제여객터미널 개장 이후 년도별 안보위해물품 적발 현황(단위 ; 건)

기간	계	총기류	실탄류	도검류	가위류	기타
2015년(10.31~12.31)	1,793			357	64	1,372
2016년	11,448		1	713	49	10,685
2017년	1,195			68	2	1,125
2018년	0					

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, 2019<sup>33)</sup>

32) 공항만 X-ray 판독 매뉴얼

33) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

크루즈는 기본적으로 국가간 이동을 전제로 공해상에서 장시간 동안 항해를 하기 때문에 세균에 의한 전염병 발생 등 사건사고에 특히 민감하다. 이를 예방 및 차단하기 위해 선사 보안팀 관계자들은 특히 심혈을 기울이고 있다. 이러한 크루즈 선박을 위협에 빠뜨릴수 있는 위해물품에 대한 차단 방책으로 승선자 보안검색 시설 장비 등을 모두 상비하고 있다. 크루즈선사별 위해물품에 대한 반입 금지 물품은 조금씩 차이가 있다. 기본적으로 총기·마약류는 당연히 선내 반입이 금지되며 알콜이 가미된 주류도 개별 반입을 금지하고 있다. 선내에서 제공되는 알콜이 가미된 각종 음료는 가능하나 승객이 개별적으로 휴대하는 주류에 대해서는 보안검색 과정을 통해 적발되면 승객 이름표를 달아 통합보관하고 하선시 돌려주는 제도를 시행하고 있다. 이는 항해중에 지나친 음주로 인한 실족·추락 등 각종 사건·사고를 미연에 방지하기 위한 조치로 결국 사건사고가 발생하면 승객 및 크루즈선사 양쪽 모두에게 심리적·경제적으로 나쁜 영향을 끼치므로 양쪽의 이익에 부합하는 조치의 일환이다. 또한 한국에서 국민식품으로 널리 알려진 김치도 일종의 발효식품으로 중국인들이 한국에서 대량으로 많이 구입하여 휴대하나 보안검색 과정에서 발효식품 반입은 차단된다. 그 이유는 발효식품을 선내 보관할 경우 보관 부주의 등으로 썩기 쉬우며 냄새 또한 공동의 공간에서 다른 승객들에게 영향을 끼칠 수 있으므로 반입을 차단하고 있는 실정이다. 제주항 크루즈터미널 위해물품 반입 적발 품목중 가장 많은 부분을 차지하는 것은 제주산 자연석의 반입이다. 중국인 관광객들이 제주항에 기항하여 도내 관광지들을 방문하다 관광지에서 표면이 매끄럽고 작고 귀여운 돌을 휴대하여 선내 반입을 시도한다. 이 돌들은 제주특별법<sup>34)</sup>에 따라 제주산 자연석은 도외 반출이 금지된 반입금지 물품으로 대부분 보안검색 과정에서 적발되고 있다. 그 다음으로 도검류와 가위류가 많이 적발되고 있다. 이것들은 중국인들이 선내에서 지급되는 과일들을 하선시 가방에 들고 나와 관광도중에 과도나 가위등을 구입하여 깎아먹기 위한 도구들로 크루즈선내에서는 승객안전 등을 감안하여 반입이 금지되는 물품들이다. 2016년 승객 보안검색시 적발된 실탄은 중국인 관광객 휴대가방 판독과정에서 중국 56식 카빈 소총탄 1발이 발견되어 유관기관 합동 심문절차를 거쳐 실탄으로 사용 곤란하고 테러 용의점이 없어 기무부대에 인계한 사안이다.

34) 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제473조 제1항, 제361조 제5항

지금까지 살펴본 바와 같이 크루즈선은 기항지 현지 사정에 따라 보안검색 시설이 없을 경우 선박과 승객 안전을 위하여 자체 보안검색 시설을 갖추고 있으며 이를 적절히 활용하여 위해물품을 색출 하는 것을 확인 할 수 있는 반면 선박 자체 결정에 의해 이루어지다 보니 이를 생략 여부 등 객관적인 기준이 정례화 되지 않아 주먹구구식으로 운영해도 통제할 방법이 없게 되는 치명적인 문제를 갖게 된다.

### (1) 강풍과 우천으로 인한 선박자체 보안검색 생략 사례

2014. 6. 2. 07:06 입항 같은 날 14:00 출항예정이던 이탈리아 선적 코스타 아틀란티카호가 순간 최대풍속 31.8m의 바람이 불어 승객들이 관광버스를 타고 크루즈선 입구 앞에서 내려 바로 승선하여 별도의 보안검색 절차를 생략하였다. 연구자가 당시 인도국적의 크루즈선 보안팀장에게 왜 보안검색을 실시 하지 않는냐는 질문에 크루즈는 손님 서비스를 최상의 가치로 여기기 때문에 크루즈 승객 불편 최소화 하기 위해 보안검색을 생략하였다는 답변을 내놓았다.

### (2) 국가중요시설인 항만 시설 촬영 가능한 드론 무사 통과 사례

2014. 6. 7. 12:35 입항 같은 날 20:00 출항예정이던 사파이어 프린세스호의 중국인 승객 1명이 제주항 크루즈터미널 옆 수변공원에서 카메라가 달린 무선조종 헬기 드론을 이용하여 크루즈 정박 모습과 주변 경관을 촬영하는 것을 연구자가 적발하여 출처를 추궁한 바 중국 상해에서 드론을 구입하여 같은 항에서 크루즈 승선시 이를 가지고 탑승하였으며 보안검색을 거치는 과정에서 어떠한 반입제지나 별도 보관 등의 제지가 없어 가져오게 되었으며, 제주항 하선시에도 세관 보안검색 과정에서 아무런 제지가 없어 사용가능한 것으로 판단 크루즈선의 위용과 주위 풍광을 촬영하게 되었다는 답변으로, 제주도 항만당국은 일관되게 선박 자체에 보안검색 장비와 시설을 구비하고 있으므로 육상에서 경찰의 보안검색 지도·감독하에 대한민국 보안검색 요원에 의한 보안검색 절차 없이 선박 자체 보안검색만으로도 제주 안전에 아무런 문제가 없다고 육상 보안검색 무용론을 주장하고 있으나 위에서 살펴본 사례를 볼 때 이는 구체적인 내막을 모르고 하는 탁상행정으로 크루즈 선박 자체 기준에 의한 선내 보안검색은 선사와

승객간에 이루어지는 서비스(service) 개념의 보안검색임을 방증한다.

### 3) 적발되지 않은 외국인에 의한 범죄 사례

크루즈 입국시 한꺼번에 2,000~3,000명의 관광객들이 입도한다. 입국시 밀수품·마약·총기 등에 대한 부분은 세관에서 아프리카 돼지열병 등 금지 농축산물에 대해서는 농축산물 검역본부, 그 외 금지 수산물 반입은 국립 수산물 검역에서 책임지고 있다. 그러나 기관별 자세한 적발 실적은 공표되지 않아 알 수 없는 실정이다. 최근 3년간 입국심사단계에서 걸려져야 할 외국인에 의한 사건 사례를 통해 입국심사시 필터링 되지 않는 외국인에 대한 사례를 조명해보고자 한다.

<표3-5>1·2번 사례는 중국인 여성 관광객이 정신이상 증세를 보이며 입고 있던 옷을 벗고 지나가는 렌트카 차량을 막아서고 있다는 신고 접수 내용이다. 중국인 여성은 2차레 행패를 부려 업무방해 혐의로 현행범 체포, 제주대 응급실에 격리 되었다. 이후 가해 여성의 중국인 남편이 아내의 정신분열 증상으로 한국 사람들에게 피해를 끼쳐 죄송하며, 하루 빨리 본국으로 돌아가 치료를 받고 싶다는 내용의 서약서를 제주지점으로 제출하였다. 이후 기소유예 처분을 받고 중국으로 출국 하였다. 가해 여성은 처음에 주제주 중국 영사관의 도움으로 임시 여권을 긴급 발급받아 중국 동방항공편으로 출국을 시도 하였다. 그러나 가해 여성이 과거 기내 소란 전력으로 항공사 측으로부터 탑승 거부 당하여, 다음날 관할 경찰서 외사계에서 항공사 설득으로 춘추항공편 이용 출국 하였던 사례이다.

<표3-5> 최근 3년간 제주경찰청관내에서 발생한 외국인 정신질환자 112신고 현황

연번	신 고 사 례	경 찰 조 치
1	- '17.2.21.22:41경 제주시 용문로 20, '00 렌트카'에서 중국인 관광객(00, 00세 여성) 정신 이상 증세를 보이며 옷을 벗고 렌트카 차량을 막아서며 소란 행패 신고	업무방해 현행범체포

연번	신 고 사 례	경 찰 조 치
2	- '17.2.23.03:35경 제주시 신대로 68, '00관광호텔'에서 전일 조사 받고 남편 인수하에 석방된 중국인 관광객(00, 00세) 정신질환 발병으로 호텔 내 난동 신고	업무방해 현행범 체포
3	- '17.8.3.19:47경 중국인 관광객(00, 35세 남성)이 119에 실려 한라병원에 도착했으나 이상한 행동을 하고 의식저하 현상을 보인다는 신고	대상자(00)는 8.3-8.7일까지 4회에 걸쳐 한라병원 응급치료 후 자진퇴원절차를 반복하다 8.7 서부경찰서 외사계 보호하에 자진출국
4	- '18.6.20.15:50경 예멘 난민신청자(00, 00세 남성)의 정신질환 증상으로 한라병원 응급입원 조치 요청하는 신고	※ 제주출입국·외국인청 요청사항

자료 : 제주지방경찰청

<표3-5>3번 사례는 제주시내 00주민센터 부근에서 자신의 머리를 잡고 울고 있다는 최초 119 통해 신고 접수된 사안이다. 문제 중국인을 병원에 입원 시키면 수액을 맞고 휴식을 취하다 회복되면 다시 병원에서 퇴원하는 등 총 4회에 걸쳐 응급조치하였다. 그러나 계속적으로 환청 증상등으로 횡설수설 하며 버스 정류장에서 옷을 벗는 등 수차례 소란을 피웠다. 그러다 주제주 중국 영사관 통해 중국으로 귀국을 권유 하였으나 듣지 않고 계속 소란 피우다 5일만에 자진출국 형식으로 출국하였다. 이 과정에서도 관할 지구대 및 관할서 외사계 직원들이 정신이상 의심자의 귀국을 위해 많은 노력을 하였다. 이와 같이 외국인 정신병자 의심자가 국내에서 소란 등 각종 문제를 일으키면 제일 먼저 경찰에서 접촉할 가능성이 가장 높다고 할 수 있다. 실제 정신병자 여부는 의사의 진단에 의해 판명되기 때문에 판명 이전까지는 경찰 단계에서 출동 처리 된다. 그래서 출입국 외국인청이 1차적으로 정신이상 의심자를 신병 처리하지 않는 현실이다.

외국인 정신병자 등 공공의 안전을 해할 수 있는 우려가 있는 자들은 우리나라 출입국관리법 제11조에 따라 입국이 거부된다. 설사 입국 되었어도 이후에 정신병자 등 공공안전 위험성이 판별되면 강제출국 조치를 따르게 된다. 정신병

자 여부의 판단을 위해서는 의사의 진단이 필요하다. 따라서 정신병자 여부 판단 이전까지 각종 소란 등 문제 발생시 이를 최초 담당하고 처리해야 하는 경찰의 입장에서는 입국시 필터링 되지 않고 들어오는 정신이상 의심자의 문제는 심각한 치안부담으로 작용한다. 제2, 제3의 위험성 예방을 위해 정신이상 의심자 보호에 경찰력을 낭비하게 된다. 특히 제주는 무비자 지역이므로 기본적으로 비자 없이 입국이 가능한 지역이다. 그나마 있던 입국절차 또한 간소화하여 누구나 쉽게 제주에 입국할 수 있다. 그러다 보니 <표3-2>에서 보듯이 정신병 의심이 있는 관광객들이 제주를 무사 통과해서 각종 문제를 일으키고 있는 사실을 알 수 있다. 이는 겉으로 드러난 숫자이고 실제 소란을 피우지 않거나 소란을 피워도 경찰에 적발되지 않고 여행사 등에 의해 귀국한 숫자까지 더 한다면 훨씬 더 심각할 것으로 추측해 볼 수 있다.

무비자 지역으로 입국절차도 간소화 시키고 그나마 총기·마약류로부터 청정 제주를 지키기 위한 기본적인 보안검색 절차도 형식적으로 진행된다면 각종 위협으로부터 도민의 안전을 지키는 일은 요원할 것이다.

#### 4. 함 의

최근의 관광형태는 기존의 대량관광 중심에서 새로운 관광형태로 불리우는 대안적인 관광형태로 변화하고 있다. 특히 환경 친화적인 관광, 해양관광과 같은 새로운 영역이 급성장 하고 있다. 특히 주5일 근무제 도입, 소득수준의 향상 등 휴양형 장기관광 수요 환경 형성과 크루즈선 대형화와 크루즈 관광 비용의 저하 등으로 크루즈 관광 수요가 지속적으로 증가할 것으로 전망되고 있다. 관광형태 변화와 함께 크루즈 산업의 성장을 견인할 수 있는 정책과 긍정적인 요인들이 복합적으로 작용하면서 중·장기적으로 크루즈 관광 수요는 지속적으로 증가할 것으로 예측되고 있다.<sup>35)</sup>

제주는 사드이전까지 2016년 507회 120만명에 이를 정도로 중국발 크루즈가 제주입항 크루즈의 절대다수를 차지했다고 해도 과언이 아니다, 중국의 사드보복

35) 박종항·진영재·김종남(2012), 크루즈관광 진흥특구도입에 관한 연구, p.14.

이후 중국발 크루즈가 입항하지 않자 크루즈 입항 횟수가 20회에 2만1천명 수준으로 급감 하였다. 이에 제주도는 크루즈 시장 다변화를 위해 다방면으로 유치활동을 벌여왔으나 현재까지 입항 실적은 미미한 수준이다. 아울러 국적별 인원도 사드 이전 중국인 관광객이 97% 육박하다가 사드 이후 전체 승객의 1%대 미만으로 줄어드는 등 급격한 감소를 보이고 있다. 그러나 지금의 중국발 크루즈 감소가 관광객들의 수요 감소로 인한 측면보다는 중국 정부 당국의 조치의 일환이기 때문에 정치적인 문제가 해결된다면 다시금 중국발 크루즈 제주 입항은 사드 이전 상태의 회복을 기대할 수 있다.

중국발 크루즈가 언제든 재개될 가능성이 있다. 그리고 제주는 한·중·일 3개국의 중간 지점에 위치하여 크루즈 여행상품으로도 최적의 코스를 이루기 때문에 그만큼 중국발 크루즈의 제주 입항 가능성은 국내 여타 항구보다 높다고 하겠다. 이러한 여건속에 일시적 수천명의 승·하선이 이루어지는 크루즈 특성상 관광객의 편의를 유지하면서 제주의 안전을 위한 조치에도 소홀함이 없어야 함은 당연하다. 그러나 제주특별법<sup>36)</sup>에 따라 제주는 별도의 비자 없이 입국이 가능한 입국 절차 간소화로 입국단계에서 공공의 안전에 위해가 되는 정신이상자 등이 필터링이 무엇보다도 중요함에도 살펴본 바와 같이 정신이상자 등 입국단계에서 분명히 걸려져야 할 사람들이 버젓이 입국절차를 통과하여 도내에 활보하는 것도 사실이다.

도내에서 벌어지는 외국인 범죄에서 벌어진 결과 중심으로 처벌이 이루어진다. 그러므로 실제로 입국단계 내지 심사단계에서 제대로 된 필터링이 이루어지지 않았기 때문에 범죄가 발생했다고 언급되지 않는 현실을 감안한다면 입국 검색 단계에서 적발되지 않은 외국인에 의한 범죄 사례는 더욱 심각할 것으로 추정할 수 있다.

더욱이 지금은 사드보복 등으로 중국발 크루즈가 전면 중단된 상태로 제주입항 크루즈 횟수나 인원이 미미한 수준이다. 향후 크루즈 정상화시에는 지금보다 심각한 수준의 위협에 직면할 수 있을 것이다.

36) 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제197조 제1항

## IV. 제주 크루즈 입항 외국인 치안 문제

### 1. 검색 인원·장비(수단)의 미비

#### 1) 입국절차시 보안검색 인원·장비 부족

검색과정에서 살펴본 바와 같이 보안검색이란 테러, 행사방해 등 불법행위에 도구로 사용될 수 있는 무기 또는 폭발물 등 위험성이 있는 물건들을 탐지하기 위한 활동이다. 따라서 항만에서 입국시 이루어지는 보안검색은 승객들의 휴대물품 및 수화물 검색을 통하여 총포류 및 마약류 등 국내 반입 행위를 차단하는 것을 말한다. 따라서 보안검색의 목적은 ‘반입 금지물품(Restricted Item)을 사전 적발하는 것이다<sup>37)</sup>

보안검색 장비로는 보안지역에 들어가는 사람 또는 물품에 위해물품이 포함되어 반입되는가 또는 의도적으로 은닉되어 반입되는가를 검색요원이 식별할수 있도록 모니터, 램프 또는 소리로서 표출하는 기능을 가진 문형 금속탐지기(MD: Metal Detector)가 있다. 또한 휴대용 금속 탐지기를 사용하여 기존 축수 검색에 비해 빠른 시간내에 다수의 인원 및 물건에대한 검색을 가능하게 한다. 이러한 장비들은 육안으로 식별할 수 없는 내부에 대한 판독이 가능하여 검색기능 강화로 시설 및 인명에 대한 안전확보가 용이하게 된다. 이러한 활동이 용이하게 이루어지기 위해서는 보안검색대는 1개조에 5명(안내조 1명, 검색조 2명, 확인조 1명, 운용조 1명)으로 구성하여야 한다. 검색조는 오관을 이용 휴대물품을 세밀히 검색한다. 확인조는 경보음이 울리거나 표정이나 옷차림이 부자연스러운 사람에 대해 문형 탐지기 및 휴대용 금속탐지기로 재검색 통해 위해물품을 탐지한다. 운용조는 조장으로서 MD 운용을 지휘하게 된다. 이와 같이 각 조별 임무를 숙지하고 일정기간 특수경비원 교육과정을 이수한 자들이 검색활동을 벌여 각종 밀수 차단 등의 활동을 한다. 입국심사시 마약류 반입에 대한 검색 책임은 세관에

37) 공항만 X-ray 판독 매뉴얼

서 담당하고 있으며, 제주세관의 제주항 크루즈터미널 내 마약류 및 총기류 등 각종 위해물품 적발을 위한 X-Ray 검색대는 총 3대 설치되어 있었으나 최근 1기를 서귀포 크루즈터미널로 이전 하였다. 따라서 현재 2대 설치 운용중에 있으며 크루즈 1회 입항시 2,000~3,000명의 승객이 일시에 하선 입국절차를 거치는 현실에서 2기의 X-Ray 검색대 운용 만으로 제주에 상륙하는 2,000~3,000명의 승객을 대상으로 마약류 및 위해물품 색출은 사실상 불가능한 상태임을 알 수 있다. 특히, 이마저도 입국 승객 전체에 대한 검색이 아니라 세관 공무원 육안에 의한 의심 승객에 대해서만 X-Ray 검색대 통과 시키는 ‘선별 검사’ 방식 운용으로 마약류 및 위해 물품 색출에는 한계를 드러내고 마약류 은닉 소지 입국 개연성은 상존한다. 농축산 및 수산물 검역은 탐지견과 육안에 의한 검사에 의존하는 현실을 감안하면 수천명이 일시에 입국이 이루어지는 입국장의 검색은 가히 형식적이라고 밖에 볼 수 없는 형국이다.

## 2) 출국절차시 보안검색 총체적 부실

### (1) 제주크루즈터미널 보안검색 추진 과정

제주도 크루즈입항은 '04년도 크루즈선 2회 제주입항을 시작으로 '06년부터 '12년까지 23회에서 80회까지 증가하였다. 그러다 '13년부터는 180회로 크루즈 입항 횟수가 대폭 증가하게 된다. 초기에는 제주 입항 크루즈가 지금처럼 대형화 될 것을 예상하지 못했다. 그나마 간헐적으로 입항하던 크루즈 선박 자체에 터미널 시설이 없는 기항지 정박을 위해 기본적인 보안검색 시설을 갖추고 있어 선사 내 보안스텝에 의한 선박과 승객 안전을 위한 보안검색이 이루어지고 있었다. 국내법<sup>38)</sup>에 따라 보안검색 요원이 경찰의 지도·감독하에 이루어지는 보안검색은 없었다고 할 수 있다.

당시 CIQ<sup>39)</sup> 기관인 출입국외국인청은 출항지인 중국 상해에서 제주행 크루즈선에 승선, 기항지인 제주에 오는 동안 선사에서 제공하는 공간과 객실에서 휴

38) 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률(이하 항만보안법) 제30조의2(국제항해여행객선 승객 등의 보안검색) 제4항

39) Custom·Immigration·Quarantine : 국제공항만을 통해 해외로 출입국 할 때 거쳐야 하는 3대 절차

식을 취하며 입국심사 실시로 임무 수행에 전혀 지장이 없었다. 반면 출항지에서 행해지는 보안검색의 경우 임무수행 특성상 여객터미널 등 밀폐된 공간과 장비, 보안검색 교육을 이수한 특수경비원에 의한 보안검색이 이루어져야 한다. 그러나 실제 시설·장비·인원 등 아무것도 없고 채용 등 모든 예산 또한 제주도 소관업무로 아무런 대책도 없는 상황에서 사고가 발생하게 되면 그 간 수수방관하고 있던 제주도는 물론 보안검색 지도감독 기관인 경찰까지도 책임에서 자유롭지 않은 형국이었다.

이에 '14. 7. 3. 경찰에서는 국정원이 주관하고 제주해양관리단, 출입국관리소, 세관, 제주도 등 총 16개 유관기관 참석하는 '제주항만 테러보안대책협의회'<sup>40)</sup>에 참석하여 크루즈 보안검색 미실시에 따른 문제를 공식적으로 제기하였다. 그리고 제주도의 적극적인 대처를 공식적으로 요청하게 된다.

제주도 항만관련부서에서는 당시 크루즈 선사 자체에서 승선 승객에 대해 보안검색을 실시하고 있고 당장 크루즈 터미널을 신축 할 수도 없는 형편이니 기존 선박 보안검색으로 대체를 주장하면서 보안검색을 위한 어떠한 조치도 취하지 않았다. 경찰에서는 그간 항만에서 선박 자체 보안팀에 의해 이루어지는 보안검색은 서비스 개념('14. 6. 2. 제주입항 크루즈 코스타 아틀란티카호 강풍과우천으로 승객 불편 가중되자 손님 승선이 우선이라며 보안검색 생략 사례)으로 우리나라처럼 남북이 대치한 상황에서 공적 기관의 위해요소 제거 및 안전 확보를 위한 보안검색과는 엄연한 차이가 있으니 제주도의 성의 있고 실현 가능한 개선 조치를 요구하였다.

'14. 7. 25. 제주도 항만개발과는 보안검색 시설·장비·인원 확보에 대한 어떠한 노력도 기울이지 않았다. 반면 외국 국적의 국제항해여객선(크루즈) 승선자에 대하여 우리나라에서 보안검색을 실시하여야 하는지 여부에 대해 해수부로 질의 공문<sup>41)</sup> 발송하였다. 제주도는 사실상 외국적 선박에 대해 보안검색을 할 필요가 없다는 이론을 제기하며 사실상 보안검색 무용론을 전개하였다.

'14. 8. 7. 해수부 항만운영과에서는 제주도의 외국적 선박 보안검색 무용론

40) 선박 및 항만시설의 보안에 관한 규정 제19조(선박보안계획서, 해양수산부고시 제2003-65호, 2003. 10. 25.), 항만시설보안계획서(해양수산부, 2003. 11)

41) 제주도 항만개발과-9111(2014.07.25.)국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 해석질의

에 대해 국제항해선박의 의미는 국적선과 외국적선을 모두 포함하고 있어 보안 검색 예외가 될 수 없다는 내용을 제주도에 회신<sup>42)</sup> 하였다. 제주도는 제주항 승객 보안검색에 대한 조치를 취할 수밖에 없는 처지에 이르게 된다.

결국 경찰에서 '14. 5. 12. 제주항 보안검색 미 실시에 따른 문제제기 이후 6개월 만에 실행부서에 가시적인 성과가 나타나게 되었다. 그동안 관행적으로 묵인되었던 현행법 조항을 살아 움직이게 한 사례라고 할 수 있을 것이다.

'15. 10. 21. 제주도 주관으로 제주항 크루즈여객 터미널이 보안검색대 3대, 검색요원 12명으로 정식개장하여 시범운영을 실시하였다. 그러나 한꺼번에 1,000~2,000명의 승객이 몰리는 크루즈 대형화 추세를 감안하지 못한채 200평 남짓한 크루즈 승객 대합실과 터무니 없이 부족한 보안검색대 운영은 개장 초기부터 크루즈 승객이 탑승을 기다리며 대기하는 줄이 인산인해를 이루어 승객 불편으로 까지 이어지게 된다. 관련 기사는 조선일보 등 주요 일간지 사회면 기사를 장식하게 된다. 제주도는 개장하자마자 부실 공사 투성이와 근시안적인 행정으로 예산 낭비 비난이 자신들에게 쏟아질 것을 의식한 나머지 적법 절차에 따른 보안 검색으로 탑승객 대기 시간 장기화 된다는 '간이 내지 선별 검색'으로 보안검색 시간 단축을 요구하게 된다.

경찰에서는 제주항 크루즈 터미널이 최초 설계시부터 크루즈 대형화와 승객 예측 실패로 협소한 크루즈 터미널을 신축한 제주도의 안이한 행태를 지적하였다. 그리고 신속한 보안검색을 위해서는 지금이라도 보안검색 시설·인원·장비 확충만이 해결방안이라고 제주도에 요구하였다. 그러나 제주도는 시설 확충에 대한 답변 없이 계속적으로 보안검색 절차 간이화만 요구하게 된다.

결국 아무런 개선조치 없이 답보 상태를 거듭하면서 제주도의 크루즈 승객 불편이 경찰과 보안당국 때문인 것처럼 왜곡 전달되었다. 이로 인해 '15. 10. 28. 당시 BH 광병훈 법무비서관 일행이 사실관계 확인을 위해 제주항 크루즈 터미널을 방문하였다. 경찰에서는 제주항 크루즈터미널 출국장 보안검색구역을 방문한 법무비서관 일행들에게 크루즈 터미널의 부족한 승객 대기 공간과 우리나라 보안검색 절차 및 크루즈 선사 보안팀에서 바라보는 韓 보안검색에 대한 반응

42) 해수부 항만운영과-2654(2014.08.07.)국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 해석질의에 대한 회신

등을 설명하였다. 이 자리를 통해 사실상 보안검색의 문제가 아니라 협소한 크루즈터미널 신축이 문제라는 사실을 확인시키게 된다.

'15. 11. 5. 계속해서 문제가 개선되지 않자 이번에는 BH 박강섭 관광진흥비서관실 주관으로 크루즈 보안검색 운영 관계기관 회의를 개최하였다. 제주경찰청, 경찰청 외사국, 법무부 외국인 정책본부, 해수부, 제주도 등 관계부처 공무원이 참석한 가운데 토론을 벌였다. 이 자리에서도 제주도 해양수산국장은 지금의 터미널 규모 협소 주장에 경찰 등 CIQ기관의 사전 승인과 협의하에 만들어졌다고 주장하였다. 이에 경찰에서는 제주도가 생산한 터미널 신축 자료를 증거자료로 제시하며 CIQ 기관과 협의하였다고는 여러 차례 언급되었으나, 정작 보안검색 관련 경찰과 협의했다는 언급은 어디에도 찾아볼 수 없다고 지적하였다. 아울러 문제 해결을 위해서는 보안검색 인·시설 추가 확충이 선행되어야 한다고 주장하여 제주도의 임기응변식 대응을 차단하였다.

'15. 11. 10. 제주도는 항만주무부처인 해수부의 법령해석에 불복하여, 다시 법제처 차장을 위원장으로 하고 민간 법률전문가를 위원으로 하는 법령해석심의 위원회에 외국적 여객선 승선자 보안검색 적법 여부를 심의해달라며 질의 공문<sup>43)</sup>을 발송하였다. 결국 제주도는 보안검색 시설 확충 개선 노력은 기울이지 않고 또다시 보안검색 무력화를 시도하게 된다

'15. 11. 19. 경찰청 외사국은 BH 요청에 따라 크루즈터미널 크루즈 승객 대기시간 단축을 위한 관련 대책을 수립하여 BH 보고를 하였다. 그 세부 내용으로는 검색대별 중국어 가능 의무경찰 3명을 배치하여 검색대 이르기 전부터 상의 탈의 등 신속한 보안검색이 이루어지도록 준비 멘트를 하고, 보안검색대와 검색 요원 수를 보안검색대 3대 12명 에서 4대 16명으로 확대하며 여행사 협조를 통해 여행객들 크루즈 귀선시 시차별 분산 귀선으로 특정시간에 한꺼번에 승객이 집중되는 것을 방지하는 대책을 수립 보고 하였다.

'16. 2. 2. 법제처는 제주도가 신청한 법령해석 심사결과 발표를 통해 외국적 선박에도 국내법이 정하는 여객선 승선자 보안검색 대상자에 해당한다는 최종 답변 회신<sup>44)</sup> 하였다. 이렇게 해서 그 간 제주도의 보안검색 무력화 모든 시도

43) 제주도의 법령해석 요청서

44) 법제처(2016.2.22.) 법령해석 회신, 제주특별자치도-여객선으로 사용되는 외국 국적의 국제항해선박에

가 사실상 아무런 소득 없이 끝나게 된 것이다.

## (2) 검색비용 증가

크루즈 승객은 출국절차의 일환으로 보안검색을 받아야 한다. 공항의 경우 한국공항공사의 지도감독 아래 보안검색 절차가 철저하게 이루어진다. 반면 크루즈의 경우 제주특별법과 제주특별자치도 무역항 국제·연안여객터미널 관리위탁 조례, 제주특별자치도 사무의 민간위탁 조례에 따라 항만시설 운영주인 제주도가 터미널 운영을 해운조합에 위탁, 해운조합이 보안용역업체를 계약을 통해 운영하는 방식으로 운영된다. 따라서 해운조합에서 일정수준 이상의 이익이 발생하면 제주도에 차익분을 반납하고, 반대로 운영상 적자가 발생하면 일정부분을 제주도가 보전해 주는 구조로 되어 있다. 사실상 제주도의 의도대로 운용될 수밖에 없는 구조라고 하겠다. 그러나 보니 사드 이전 크루즈 입항 횟수가 500회 이상 기록할때는 승객들로부터 1인당 터미널 이용료로 1,500원을 징수<sup>45)</sup>하기 때문에 보안검색 요원 급여 등 각종 비용 지급에도 문제가 없었다.

<표4-1> 중국 사드보복 전후 크루즈 제주기항 현황 (단위 : 명)<sup>46)</sup>

년도별	횟수	승선객 현황			
		계	외국인	내국인	
2018년	20	21,703	21,468 (98.9%)	235 (1.1%)	
2017년	계	98	189,732	189,418 (99.8%)	314 (0.2%)
	1.1.~ 3.15.(사드보복 前)	78	171,527	171,322 (99.9%)	205 (0.1%)
	3.16. 이후(사드보복 後)	20	18,205	18,096 (99.4%)	109 (0.6%)
대 비	- 78 (79.6% ↓)	- 168,029 (88.6% ↓)	- 167,950 (88.7% ↓)	- 79 (25.2% ↓)	

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, 2019<sup>47)</sup>

2017년 사드보복 전후 크루즈 제주 기항 실적을 비교해 보면 사드이전인 3.

승선하는자 등에 대한 보안검색의무(국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 제22조 등 관련)

45) 제주특별자치도 무역항의 항만시설사용 및 사용료에 관한규정

46) 2016년도 총 507항차 1,209,106명(외국인 1,208,767명·내국인 339명)

47) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

15.까지 제주항 입항 중국발 크루즈 숫자가 78회 171,527명이었던 것이 3. 16.이 후 20회 18,205명으로 감소하는 것을 알 수 있다. 이렇듯 사드 보복 이후 중국발 크루즈가 급감하다 보니 고정 지출 비용 증가 등으로 막대한 손해를 입게 된 것이다.

제주도는 보안검색원들을 비정규직으로 고용 계약에 따라 채용하였다. 사드 이전 100만명 이상이 크루즈를 통해 입국 할 당시 제주항 보안검색원을 35명으로 책정 운영 하였다가 중국의 사드 보복 이후 급감하자 현재 8명으로 무려 27명을 감축하였다. 그래서 현재 제주항 크루즈터미널에는 8명의 인원으로 제주 입항 크루즈 승객의 보안검색을 실시하고 있다. 이렇게 된 데에는 제주도가 보안검색원 급여 지급 등 비용 발생과 관리감독 문제를 들어 추가 채용을 꺼리고 있고 크루즈 정상화 될 때까지 인원 충원은 요원한 실정이다.

<표4-2> 제주 국제크루즈터미널 보안검색원 현황 (단위 : 명)

구 분	계	보안검색원	특수경비원
정 원	44 (男 18, 女 26)	35 (男 9, 女 26)	9 (男 9)
현 원	<b>12 (男 6, 女 6)</b>	<b>8 (男 2, 女 6)</b>	<b>4 (男 4)</b>
대 비	- 32 (男 12, 女 20)	- 27 (男 7, 女 20)	- 5 (男 5)

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, 2019<sup>48)</sup>

더욱이 제주도가 섬이라는 특성상 사드해제 이후 갑작스런 크루즈 제주 입항 증가로 보안검색원 충원이 필요하게 되면 여러 가지 문제에 봉착하게 된다. 보안검색원은 필수적으로 보안검색 교육을 이수해야 한다. 따라서 당장 필요 인원 충원에 시간이 걸리고, 항만 보안검색 요원의 급여가 똑같은 업무를 수행하는 공항공사 소속 보안검색 요원에 비해 상대적으로 낮게 책정되어 선호도가 떨어진다. 이직률 또한 높아 검색이 질 또한 보장할 수 없는 상황임에도 제주도 및 수탁운영 기관인 해운조합은 마땅한 검색원 충원 방안을 내놓지 못하고 수수방관하는 실정이다.

세월호 사태에서 보았듯이 국내선박 조합으로 이루어진 ‘해운조합’에 국제

48) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

항해선박 승객의 입출항 관문인 터미널 운영을 위탁한 자체가 전문성 결여를 방증한다. 이러한 보안검색원 부족과 전문성 결여된 위탁운영은 결국 선박과 승객의 안전과 직결되어 언제든 사건·사고 발생 가능성은 상존하게 된다. 크루즈 대형화로 해상에서의 선박사고는 엄청난 인명피해로 이어질 수 있어 국가적 재난에 직면할 수 있다.

살펴본 바와 같이 제주도의 출국시 보안검색 장비는 제주항의 경우 개장시('15. 10. 21.) X-Ray 검색대 3대 12명으로 출발하였다. 그러다가 부실보안검색 우려와 장기간 승객 대기로 불편가중과 입출국 심사 시간 증가로 인한 쇼핑시간 감소 등 복합적인 이유로 '15년도 2차례(10. 28/ 11. 5) BH 회의까지 거친후에야 비로서 검색대 6대 35명으로 증원하였다. 현재는 중국의 사드보복 이후 고정 비용증가를 이유로 우여곡절 끝에 확보한 보안검색 인력마저 감축운영 하고 있다. 이는 향후 사드 회복시에도 섬지역 특성상 단기간에 검색인력 확보 어려움으로 부실 검색 위험도 상존하는 현실이다.

제주항 크루즈 터미널 보안검색 인력 확보 사례를 통해 제주도 크루즈 관련부서의 경제 논리에 따라 승객안전 등 국제 항해선박에 대한 안전이 얼마나 취약하게 다뤄지는지를 확인할 수 있다.

## 2. 유관기관간 공조 미흡 및 안이한 보안의식

크루즈의 특징은 일시점에 많은 승객들이 한꺼번에 입·출국이 이루어진다. 게다가 간편한 입출국 심사로 편리하게 기항지 관광을 즐길 수 있는 게 장점이다. 그러나 이러한 장점을 살리기 위해서는 승객 여권 정보, 국내 기항지에서 고가 면세품 구입 내역(국내 반입→밀수변질) 등 각종 승객 정보가 보안기관인 경찰과 공유되어야 함에도 출입국, 세관 등 CIQ<sup>49)</sup> 기관만 독점적으로 공유하여 각종 상황 발생시 유관기관간 기민한 대처가 어려운 현실이다.

제주항 크루즈터미널에는 크루즈 승객의 원활한 출입국 절차를 위하여 국정원

49) Custom·Immigration·Quarantine: 국제공항만을 통해 해외로 출입국 할 때 거쳐야 하는 3대 절차  
- Customs(세관 검사) : 물품의 반입·반출에 대한 허가 및 단속을 통해 관세 부과·징수  
- Immigration(출입국 관리) : 입국자의 신분과 입국 목적, 비자 여부 등을 확인해 출입국 여부 허가  
- Quarantine(검역) : 국내에 해로운 생물·농축산물 또는 전염성 질병 등을 확인해 유입 차단

제주지부 항만보안실, 제주출입국 외국인청 심사과 항만팀, 제주자치경찰 항만사무소, 해운조합 제주지부, 제주동부경찰서 제주항만 분실, 제주세관 해상분실, 제주해양경찰서 외사계, 문화재청 문화재감정관실, 보건복지부 국립제주검역소(항만지소), 농림축산검역본부 제주지역본부 제주항여객터미널 주재실, 국립수산물품질관리원 제주지원 등 11개 기관 46명 입주해 있다. 이들은 각 기관에서 파견된 4급부터 7급 공무원들로 임무별로 다양하게 구성되어 있다. 크루즈 입출항 시간이 일정하지 않고, 수시로 입출국 심사가 이루어지는 특성상 크루즈 터미널에 상주하면서 입출국 심사 등 관련 업무를 진행하게 된다.

<표4-3> 제주항 크루즈터미널 유관기관 입주현황<sup>50)</sup>

연번	기 관 명	인원	대표자	직급	비고
1	국정원 제주지부 항만보안실				
2	제주출입국·외국인청 심사과 항만팀				
3	제주자치경찰단 항만사무소				
4	한국해운조합 제주지부 (크루즈팀)				
5	제주동부경찰서 제주항만 분실				
6	제주세관 해상분실				
7	제주해양경찰서 외사계				
8	문화재청 문화재감정관실				
9	보건복지부 국립제주검역소 (항만지소)				
10	농림축산검역본부 제주지역본부 제주항여객터미널 주재실				
11	국립수산물품질관리원 제주지원				

자료 : 제주동부경찰서 제주항분실, 2019<sup>51)</sup>

항만내에서의 경비, 보안 활동 및 출입국 보안업무에 대한 사항 심의·조정하기 위해 ‘항만보안대책협의회’를 구성 운영하도록 하는 규정<sup>52)</sup>되어 있다. 이에 따라

50) 제주항 크루즈터미널 내 기관별 입주현황으로 기관별 구체적 인원, 대표자 및 직급은 비공개

51) 2019 제주동부경찰서 제주항분실 업무보고

52) 선박 및 항만시설보안에관한규정 제19조(선박보안계획서, 해양수산부 고시 제2003-65호, 2003. 10.25), 항만시설보안계획서(해양수산부, 2003. 11)

국정원 제주지부 항만실장이 의장을 맡고 제주해양수산물관리단 해양보안관제팀장이 간사로 하며 제주특별자치도 항만관리담당 등 제주도 항만관련부서 3명, 제주세관, 제주출입국 외국인청, 제주검역소, 제주동부경찰서, 제주해양경찰서, 서귀포해양경찰서, 기무부대, 항만119센터, 해운조합 제주지부 등 유관기관이 참여하는 ‘제주항만 테러 보안대책협의회’가 구성되어 있다. 협의회는 일정기간 항만관련 중요 사항을 주요 의제로 선정 기관간 의견 공유 등의 자리로 활용되고 있다. 그러나 항만내에서의 경비, 보안 활동 및 출입국 보안업무에 관한 사항을 심의 조정에 중점을 두고 있어 CIQ기관이 보유하고 있는 승객정보 공유에는 상당한 거리가 있다.

CIQ기관들은 입출국 관련 정보를 고유 정보로 인식하고 있어 타 기관과의 공유에 인색하다. 따라서 일정기간 동안 수시로 크루즈 통한 입출국 승객을 특정하여 미행 등 움직임을 관찰 하여야 하는 보안기관으로서는 마약류 반입 등 수사 정보 활용에 애로와 아쉬움을 가지고 있다.

제주도는 ‘제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법’(약칭 제주특별법)에 따라 제주도를 무비자 지역으로 법무부 고시<sup>53)</sup>에 따라 해외 투자 및 중국 관광객 유치 등 많은 변화를 가져온 것도 부인할 수 없는 사실이다. 반면 외국인 방문 숫자 늘이기만 급급한 나머지 출입국 절차를 요식행위로 판단 관광객 유치의 걸림돌로 인식하는 제주도 항만부서의 안이한 인식 결과를 초래하였다.

특히, 제주도의 크루즈 담당부서는 크게 유치를 담당하는 부서와 항만 보안을 담당하는 부서로 구분되어 있다. 그러나 공통적으로 크루즈 유치를 통한 제주도 방문객 숫자 증가는 공히 제주특별자치도지사 재임기관 치적으로 간주 관광객 숫자 늘이기에 혈안이 되어 있다. 그러다 보니 보안검색 등 제주도민의 안전과 직결되는 조치는 등한시 여기는 경향을 보이고 있다

### 3. 크루즈 승객 하선 후 체크 불가능

상기 입국절차에서 살펴본 바와 같이 일시에 수천명의 입국자에 비해 제주항

53) 법무부 고시 제2014-473호 부동산 투자이민제 대상지역 지정 절차 고시

제주항 세관 검색대는 단 2개의 보안검색대를 운영한다. 이마저도 선별 검색과 육안에 의한 농축산·수산물 검역 절차를 거쳐 1일 최대 5,000명 이상 승객들이 제주항 크루즈터미널을 통해 제주에 상륙한다. 이들은 관광버스를 이용하는 단체 관광객과 개별 관광객으로 나뉘어 제주도 전역으로 흩어지게 되는데 짧은 체류시간(6~8시간) 동안 이후 행적은 사실상 체크가 불가능하다.

우리나라의 경우 2013년 10월 16일 서울 지역에 우선하여 경찰관 52명과 의경 49명으로 구성된 최초의 관광경찰대가 출범하여 부산·인천 등 전국적으로 확대되어 관광경찰제도가 운영중에 있으며 제주에는 자치경찰을 중심으로 관광경찰 역할을 수행하고 있다. 주요 임무로는 관광객들이 많이 찾는 관광지의 범죄예방을 위한 순찰과 기초 질서유지, 외국인 관광객을 대상으로 이뤄지는 불법행위에 대한 단속과 수사와 함께 관광정보 제공과 교통안내, 외국인 관광객의 관광불편 사항 처리, 문화유산 등 관광지 보호와 질서 유지, 기타 외국인 언어불편을 해소하기 위한 노력을 기울이고 있다.<sup>54)</sup> 이와 같은 관광경찰 활동으로 2014년 한 해 동안 무자격 가이드, 불법 콜밴택시 운영, 호객 행위 등 총 2,482건의 단속 및 수사활동과 함께 66,315건의 관광안내를 실시 하였다.

크루즈 관광객들이 범죄자도 아닌데 제주의 관광경찰인 자치경찰을 동원하여 이들의 행적 체크는 관광객을 범죄자 취급한다고 오해할 수 있으며 민간인 사찰·인권침해 등 더 심각한 문제를 초래할 수 있어 불가능 하다. 그러나 이상에서 살펴본 바와 같이 항공편 입출국 절차에 비해 훨씬 수월한 한·중·일 3개국 이동이 가능한 크루즈 선박을 이용한 총기·마약 등 밀거래에 취약하다는 것은 자명한 사실이다. 따라서 상륙보안검색 강화와 더불어 일정기간 크루즈를 이용해 수시로 한·중·일 3개국을 출입한 경력이 있거나 의심점이 있는 출입국자에 대해서는 유관기관간 긴밀한 자료 공유 필요성이 대두된다. 국내보안 기관은 이러한 공유를 통해 확인이 필요한 경우 하선 후 동선 체크 등 안전을 위한 최소한의 조치가 가능해진다. 무비자 지역이며 섬으로 이루어진 제주에 반드시 필요하다 하겠다.

54) 장원석(2015), 제주도 방문객의 안전 의식에 관한 연구, 제주대학교 경영대학원, p.40.

## V. 제주 크루즈 관광객 치안 개선방안

### 1. 시설 및 장비의 보강

입국절차에서 살펴본 바와 같이 보안지역에 들어가는 사람 또는 물품에 위해 물품이 포함되어 반입되는가 또는 의도적으로 은닉되어 반입되는가를 검색요원이 식별할수 있도록 모니터, 램프 또는 소리로서 표출하는 기능을 가진 문형 금속탐지기(MD: Metal Detector)와 휴대용 금속 탐지기를 사용한다. 이러한 장비들은 기존 축수 검색에 비해 빠른 시간내에 다수의 인원 및 물건에 대한 검색을 가능하게 한다. 육안으로 식별할 수 없는 내부에 대한 관독이 가능하여 검색기능 강화로 시설 및 인명에 대한 안전 확보가 용이하게 된다. 이러한 활동이 가능하기 위해서는 보안검색대는 1개조에 5명(안내조 1명, 검색조 2명, 확인조 1명, 운용조 1명)으로 구성된다. 검색조는 오관을 이용 휴대물품을 세밀히 검색한다. 확인조는 경보음이 울리거나 표정이나 옷차림이 부자연스러운 사람에 대해 문형 탐지기 및 휴대용 금속탐지기로 재검색 통해 위해물품을 탐지한다. 운용조는 조장으로서 MD 운용을 지휘하게 되며 각 조별 임무를 숙지한다. 이렇게 일정기간 특수경비원 교육과정을 이수한 자들을 통한 검색활동을 벌여 각종 밀수 차단 등의 활동이 유기적으로 이루지도록 해야 하겠다.

이러한 보안검색 환경 조성을 위해서는 제주항 입국 크루즈선 세관 검색 X-Ray 검색대 수와 인원을 현재 제주항 출입국외국인청의 입국 심사대 숫자에 상응하게 늘리고 검색인원도 대거 확충이 필요하다 하겠다. 제주항의 경우 입국 심사 부스는 10개 이상을 운영하여 일시에 쏟아져 나오는 입국 승객들을 10개의 부스로 분산하여 입국절차를 진행하고 있다. 이처럼 크루즈선 대형화 추세에 따라 일시적 하선인원이 1,000명 이상인 점을 감안하면 제주항 세관의 X-Ray 검색대 2기 운영만으로는 10개 이상의 출입국 외국인청의 입국심사대를 통해 쏟아져 나오는 입국 승객 검색에는 무리가 있다. 이들이 세관검색대 앞에서 병목 현상을 일으켜 혼잡 등 각종 안전사고 우려가 높고, 정상적인 검색도 불가능하므로 입국

심사대에 상응하는 세관검색대와 인원 충원으로 적절한 검색이 이루어질 수 있도록 개선 해야 하겠다. 농축산물·수산물 검역 또한 관광객 휴대품 내용물 일대일 검색은 불가능하므로 세관측과 검색시설을 공유하여 한정된 공간에서 최대 검색 효과를 누리는 방안 모색이 필요하다 하겠다.

## 2. 조직 및 인원의 증강

입국절차시 검색업무를 담당하는 세관, 농림축산검역본부, 국립수산물품질관리원 배치 공무원의 수를 지금의 배 이상으로 늘리는 것을 기본으로 하고 각 기관별 임무가 세분화 되어 있어 각 인원도 소요인원별 별도 책정되어 있으나 업무가 중첩되는 부분도 있으므로 정확한 업무 진단을 통한 조직 및 인원의 증강이 필요하다 하겠다. 예를 들어 1개의 보안검색대 운영을 위해 4명의 보안검색요원이 필요하다면 별도 세관검색대와 농축산물 검색대를 각각 운영한다면 8명이 필요하나 이를 병합하여 취약점을 보강한다면 1개의 검색대 운영으로 최대 6명이면 소기의 목적을 이룰 수 있게 되는 것이다. 특히 제주항의 경우 입국장 세관검색대 2기와 농축산물·수산물검역은 별도 검색대를 운영하지 않은 현실을 감안한다면 세관은 세관대로 검색인원 충원효과를 거두고, 농축산물·수산물 검역측은 검색장비를 이용하여 보다 세밀한 검색을 이룰 수 있는 일석이조의 효과를 거둘 수 있다 하겠다.

출국 승객 보안검색 지도 감독을 책임지고 있는 경찰의 입장에서 크루즈 대형화 추세와 제주항 크루즈 터미널 외 2019년 서귀포 크루즈터미널 또한 시범 운영에 들어감에 따라 조직진단을 통한 업무 개선이 필요한 시점이라 하겠다.

### 1) 제주항만경찰대 신설

제주는 사면의 바다로 둘러 쌓여 있고 국제 크루즈선의 증가와 함께 국내 선박 화물 물동량 증가 등으로 제주 도내 모든 선석은 이미 포화 상태이다. 제주도에서는 박근혜 정부시절부터 크루즈 모항지를 목표로 하는 크루즈선 전용 부

두 건설을 위한 계획을 추진중에 있다. 제주가 크루즈선 전용 부두 신설과 사드 회복 등으로 크루즈가 정상화되면 제주를 방문하는 크루즈 방문 횟수와 관광객 인원은 최다 크루즈 방문해인 2016년 507회 120만명 이상을 예상하는 것은 무리가 아닐 것이다.

경찰은 이러한 제주의 변화에 발맞추어 국제크루즈선 승객 보안검색 지도감독 업무를 책임지고 있으며 국가 보안기관으로서 항만 경찰업무의 전문화 통해 향후 급증하는 항만 경찰업무에 대비하는 대비책 마련이 시급하다 하겠다

우리 보다 먼저 항만경찰대를 출범시킨 부산항의 경우 전국 최대 항구도시로서 기존 국제여객 중심의 항만분실(6명) 규모로는 전체 해안이 306km달하는 항만으로 이루어진 부산항으로서는 한계점에 봉착하여 2015년 4월 부산항만경찰대를 신설하였다.

## 2) 부산 항만경찰대의 사례 분석

부산 항만경찰대는 세월호 관련 정부조직법 개정과 맞물려 항만경찰업무를 경찰청 전속 업무로 지정 영향으로 해경 해체 전부터 출입국 선박과 인원의 위해 방지와 밀입국 등 각종 국제성 범죄 단속을 실시하여 육상사건 2013년 3,494건, 2014년 232건을 단속 하였다. 그러나 친관광·환경의 개방형 울타리 중심의 항만정책 추진으로 보안성이 취약해지는 결과를 초래하였다. 또한 크루즈 승객 30만명과 여객 100만명 등 연간 130만 여객수요 폭증과 항만과 선박 수리 조선소 등이 총기류 밀반입 통로로 악용 우려 되었다. 외국인 선원 밀입국 및 무단이탈 사례도 빈번하게 발생하여 기존의 딱딱한 항만 보안이미지 보다는 관광·환경 친화적인 정부 항만정책 패러다임에 맞춰 적극적인 경력 충원이 요구 되었다. 항만 보안을 확보 할 수 있는 능동적 경찰대응 시스템과, 특화되고 체계화된 항만관련 정보를 수집하여 항만 정책에 반영함으로써 경제 활성화에도 기여 목표로 기존 소수인원의 해양분실 체제 보다는 확대된 조직운용 필요성이 대두된다.

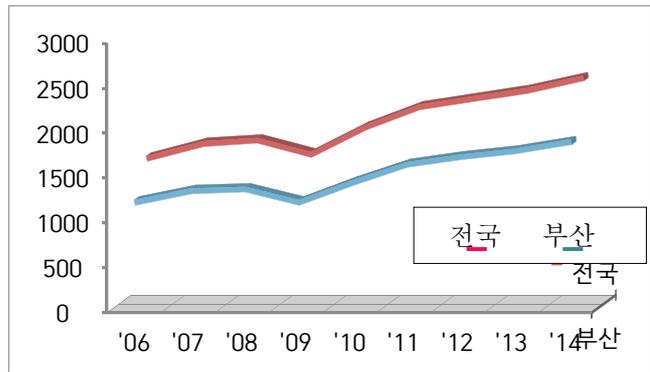
<그림4-1> 부산지역항만 구역



- 구성 : 신항, 북항(크루즈), 감천·다대항, 국제요트경기장, 남항(불개항)
- 항만구역 : 234,265km<sup>2</sup>(해상 : 229,571km<sup>2</sup>, 육상 : 4,694km<sup>2</sup>), 해안선 306km

<표4-4> 부산항 물동량 추이

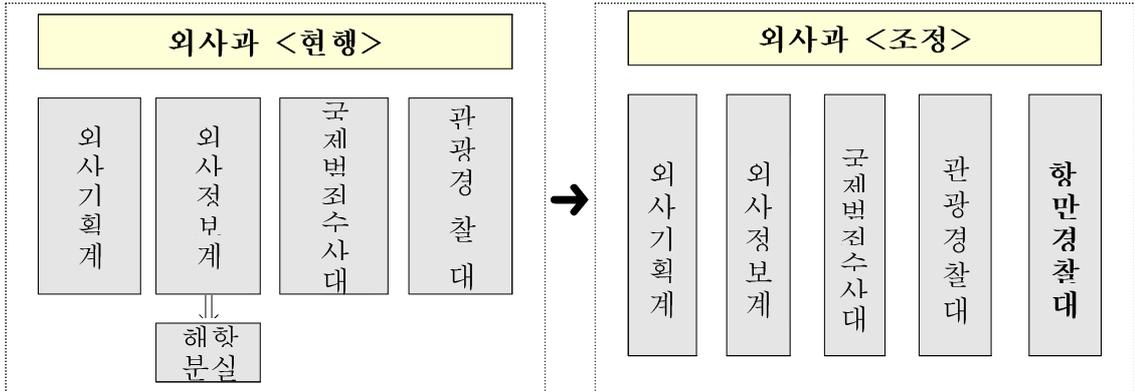
구분	'06년	'14	증가
전국	1,596만	2,479만	883만↑
부산	1,203만	1,868만	665만↑



※ 14년 외항선 27,032척 입항

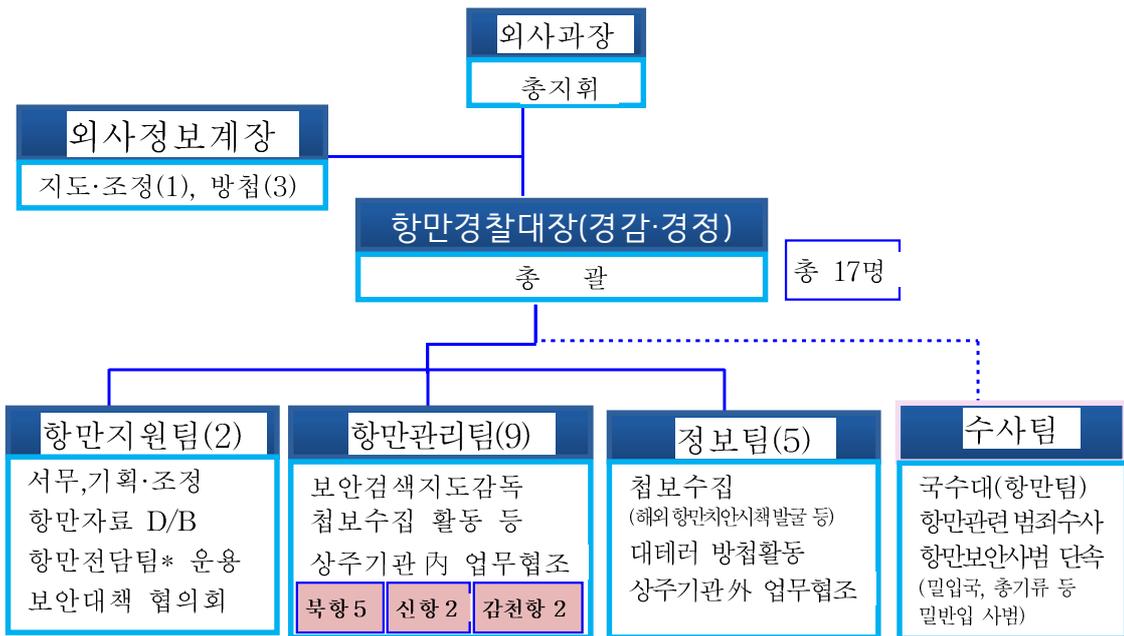
부산항만경찰대는 기존 부산청 외사과 조직내 1과 4계(외사기획계, 외사정보계, 국제범죄수사대, 관광경찰대) 중 외사정보계 소속으로 있던 ‘해항분실’을 별도 계 수준의 외사과내 5계(외사기획계, 외사정보계, 국제범죄수사대, 관광경찰대, 항만경찰대)로 격상하여 ‘항만경찰대’를 설치한 것이다

<그림4-2> 부산항만경찰대 설치



주요 임무로는 항만경찰대장은 항만경찰대 총괄을 책임지며 항만보안대책협의회 등 유관기관과의 협조 업무와 소속 경찰서 항만전담팀 관리를 담당한다. 항만관리반은 2명으로 항만경찰대 지원 업무와 기획 및 조정업무 등을 분장한다. 분실요원은 7명으로 항만 내 보안검색 지도 점검 업무와 출입항 선박 물류정보 등을 수집하고 국제항만 출입 상주기관간 업무협의 등을 담당한다. 정수반은 5명으로 항만 내외 범죄 첩보 수집 및 보안 활동 전개로 항만시설·항만운송사업체 및 하역노조 주요 인사들을 접촉 외국인 선원 등 밀집 거점 밀입출국 등 불순활동 차단과 산업체 산업기술 유출 첩보 수집 및 대 테러 방첩활동을 담당한다.

<그림4-3> 부산항만경찰대 편제



### 3) 제주항만경찰대 설치 제안

살펴본 바와 같이 부산 항만경찰대의 경우와 제주는 여러 가지로 유사한 환경을 가지고 있다. 이미 항만 물동량의 증가와 선석 포화 상태에 이르렀으며, 제주항외에 서귀포 크루즈터미널까지 개장하여 15만톤급 크루즈선 입항은 주로 서귀포 강정항 입항을 계획하고 있는 현실이다. 또한 제주항 크루즈 터미널은 제주 동부서 소속 외사계에서 관할 하고, 서귀포 크루즈터미널은 서귀포서 외사계에서 관할하고 있다. 제주경찰청 외사과안에 항만 경찰대 신설로 이들을 통합 관리하면 기존 각기 분실형태로 운영하고 인원을 크루즈 입항시 마다 필요 인원을 강정항 내지 제주항으로 배치시켜 선택과 집중을 통한 보다 세밀하고 전문화된 경찰활동을 펼칠 수 있을 것이다. 그렇게 되면 항만경찰대내에 양쪽 항구를 통합하여 관리하게 되어 전문화와 일관된 항만 치안정책을 수립 추진할 수 있다 하겠다.

### 3. 승객 정보 공유 시스템 구성·운영 및 의식전환

기본적으로 항만에는 국정원주관으로 ‘항만테러보안대책협의회’라는 협의체가 구성되어 유관기관간 협력을 도모하고 있다. 그러나 이는 항만 보안 전체적인 틀에서 보안 수위 조절 등을 논의하고 개별적인 출입국 승객 정보 공유 등 CIQ 기관별 세밀한 정보 공유에는 한계가 있다. CIQ기관들은 각종 국제항해선박의 승객 정보 등 각종 선박 입출국 정보를 EDI라는 선박 정보 시스템을 이용하고 있다.

항만 물류관련 업무를 효과적으로 처리하기 위해 우리나라에서는 지난 1993년부터 해양수산부를 비롯한 관련 기관에서 EDI(Electronic Data Interchange)를 도입하여 활용하고 있으나 또한 여러 문제점을 지니고 있다.

첫째, EDI는 구현하기 어렵고 비용도 많이 들었다. 즉 EDI 프로그램을 개발하기가 어렵고 비용도 많이 든다. 둘째, 메시지를 전송하는데 특정 통신망만을 사용할 수 있다. 예를들면 PORT-MIS는 KL-Net, 물류 EDI는 KT-Net과 KL-Net,

무역 EDI는 KT-Net만을 이용할 수 있다. 셋째, 전송 소요시간이 많이 걸린다. 기존의 EDI는 대개 VAN을 통해 메시지를 주고 받기 때문에 상당한 시간이 소요된다.

기존 EDI의 이러한 문제점은 그 무엇보다도 정보기술에 기반한 항만 물류관리에 대한 근본인 정보 공유와 정보처리의 자동화를 제대로 활용하지 못한데서 기인한다고 할 수 있다. 따라서 현재의 항만 EDI 시스템을 개선하고 발전시키기 위해서는 다음과 같은 사항 개선이 필요하다.

첫째, 문서를 주고 받기 위해 인터넷을 활용하는 것이다. 정보화 사회에서 인터넷은 사회의 기반구조로 자리 메김함에 따라 공공적 성격을 갖는 다양한 정보들이 인터넷상에 구축되고 있다. 따라서 항만 물류정보 시스템도 인터넷상에 구축하는 것이 그 어느 때보다 절실한 상황이다. 또한 정보의 바다라 일컫는 인터넷은 정보 공유를 위한 가장 효과적인 수단이기 때문이다.

둘째, 받은 문서를 효과적으로 처리하기 위한 문서 표현도구를 활용하는 것이다. 이는 정보처리의 자동화를 촉진시킬 것이다.<sup>55)</sup>

셋째, 이렇게 EDI를 통해 크루즈 출항지와 입항지간에 주고 받는 입출국 승객에 대한 여권 정보 등 각종 정보를 경찰 등과 공유하는 것이다. 기본적으로 출입국 정보가 주를 이루고 있어 주무기관인 출입국외국인청의 동의가 절대적으로 필요하다. 그렇게 되면 일정기간 동안 수시로 한중일 3개국을 왕래하는 인물을 특정 하는 등 무비자 제도의 미비점을 보완할 수 있다고 하겠다.

아울러 제주는 무비자 제도를 시행하면서 메르스 사태 등 눈앞의 경제적인 이익을 추구하며 안전을 소홀히 여기는 대가를 톡톡히 치르는 우여곡절을 여러차례 경험했다. 입도 관광객 숫자도 중요하나 그에 못지않게 출입국 절차는 주권 국가의 고유 권한으로 수익창출 못지않게 공공위해 저해 의심자에 대한 철저한 필터링 유지는 반드시 필요하고 이는 결국 국가 경제적 이익에도 부합한다는 제주도 당국자의 의식전환이 시급하다 하겠다.

55) 엽동훈, 이상학, 김두영, 2002, XML/EDI에 기반한 항만 물류정보 사용자 시스템, 동아대학교 부설 정보기술연구소, p.83.

#### 4. 인솔자 및 여행사들에 대한 관리 감독 강화

##### 1) 전담여행사 제도 필요성

육지부에서 중국인 관광객 유치 및 비자 취급을 위해서는 문화체육관광부와 중국의 문화여유부사이에 체결된 지침에 따라 중국 단체관광객 유치 전담여행사<sup>56)</sup>가 필요하다. 여기서 중국인 단체 관광객이라 함은 「중국국민 출국여행 관리방안」에 의거 중국관광객이 비용을 부담하고 대한민국을 일시적으로 여행하고자 하는 중국측 송출 전담여행사가 모집 송출한 3인 이상의 중국인으로 구성된 단체를 말한다. 전담여행사는 중국전담여행사 관리위원회의 심의, 의결을 거쳐 문화체육관광부가 지정한 우리나라 중국 단체 관광객 유치 전담 여행사를 말한다. 자격 조건은 일반여행업 등록 후 1년이 경과된 여행사 중에 유관기관 업무 협력, 고품격 관광상품 기획 유치 능력, 과거 법규정 위반사항, 관광통역안내사 보유현황 등을 고려하여 신청과 더불어 문체부 담당공무원이 현장실사를 통하여 엄격하게 심사 발급하고 있다. 이렇게 육지부에서 중국인 단체 관광객 취급을 위해서는 전담허가가 없이는 중국인 관광객 모객 등 어떠한 업무도 취급할 수 없다. 반면에 제주는 무비자 지역이므로 일반여행업 허가만으로도 얼마든지 중국인 관광객을 모객에서 비자 업무까지 모든 업무를 취급하고 있는 실정이다. 그러다 보니 육지부의 전담여행사 보다 모든 면에서 경험이 부족하고 영세한 여행사들이 중국인 관광객 업무를 취급하여 각종 사건·사고 등 다방면에서 취약할 수밖에 없는 현실이다.

또한 전담여행사제도는 중국 관광객의 입국에서 출국까지 불법체류 방지 의무와 전자관리시스템에 7일 이내 보고 등 각종 책임과 의무를 부과하고, 이를 위반 했을 때에는 전담여행사를 취소하는 등 엄격하게 관리하고 있다. 특히 전자관리시스템에 내부 현황부터 소속 가이드 현황 등 각종 여행사 현황을 수시로 등록 관리하기 때문에 여행사 운영을 투명하게 관리 감독 할 수 있는 것으로 무비자 지역인 제주에도 도입 필요성이 대두 된다.

56) 중국 단체관광객 유치 전담여행사 업무 시행지침

## 2) 전담여행사 설치 기대 효과

전담여행사 제도를 운영하게 되면 앞서 살펴본 바와 같이 기본적으로 경험 있고 능력 있는 여행사가 자연스럽게 자격 요건이 되고 이러한 여행사들이 3인 이상의 중국인 관광객 모객에서 송출까지 전 과정을 관리하게 된다. 이렇게 되면 입체적인 감독이 가능하게 되고, 무단이탈 및 관광객으로 입도 하였으나 짐이 하나도 없거나 일반적이지 않은 업체에서 특정 물건을 대량으로 구입하는 등 특이 동향 발생시 관계당국에 정보 제공으로 특이 승객에 대한 동선 체크 등 각종 문제 발생을 사전에 차단할 수 있을 것이다.

제주도는 무비자 제도 시행으로 관광객 유치에만 혈안이 되어 총력을 경주할 것이 아니라 전담여행사 제도 설치와 같이 무비자 제도를 보완할 시스템 마련으로 향후 크루즈 모항 및 명실 상부한 국제자유도시로서 자리 매김이 필요하다 할 것이다.

## VI. 결 론

크루즈 산업은 국내 기항 유치시 크루즈 승객 및 승무원의 육상 지출 및 선박의 선용품 구입 지출을 비롯하여 고부가가치의 산업이다. 제주도는 1983년 일본 국적의 크루즈선인 히카리 마루호 입항 이래 담보 상태에 있다가 중국발 크루즈 입항으로 관광객수가 폭발적으로 증가하다가 사드 보복 이후 주춤한 상태이다.

제주는 지정학적 위치상 부산을 비롯한 상해, 오사카, 후쿠오카 등 인근 국가 및 지역 크루즈항들과 접근성이 용이해 동북아 크루즈 노선에서 핵심적인 지역이라 할 수 있다. 따라서 향후 사드 드북 해제 이후에도 중국인들에게 가보고 싶은 휴양관광 목적지로 인지도가 높아 중국발 크루즈 입항은 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.<sup>57)</sup> 그러나 제주도 크루즈 관련부서는 경제적 이익에만 치우쳐 크루즈 관광객 숫자를 마치 도지사의 치적으로 간주 제주 도민의 안전을 담보하는 보안검색 등 기본적인 안전을 위한 조치에는 미흡하다.

본 연구에서는 제주 도민의 안전을 지키고 나아가 기항지인 제주를 찾는 크루즈 승객의 안전 또한 확보하기 필요한 조치로서 네가지 가지 개선 방안을 제시하였다.

첫째 청정 제주를 지키기 위해 마약·무기류 등 국내 반입 금지 물품에 대한 철저한 검색이 이루어 져야 한다. 이를 위해서는 지금의 2대의 제주항 세관 검색대 숫자를 10대의 출입국 외국인청의 입국심사대 숫자에 상응하게 검색 인원 및 장비를 보강하여 입국 검색을 강화하는 방안을 제시하였다.

둘째 세관 보안검색대를 농림축산검역본부와 국립수산물품질관리원 등이 공동으로 운영하는 방안 모색하였다. 공동운영을 통해 검색 효율 극대화를 꾀하였고, 아울러 출국 보안검색 지도감독을 담당하는 경찰의 보안검색 전문화와 제주항과 강정항으로 양분되어 운영중인 크루즈 항만분실 인원을 ‘제주 항만경찰대’ 창설로 통합하였다. 이를 통해 크루즈 입항시 마다 선택과 집중을 통한 업무 효율 극대화 방안을 제시 하였다.

57) 정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원 p126

셋째 크루즈는 항공편에 비해 훨씬 수월한 입출국 절차로 한·중·일 3개국 이동이 가능하다. 따라서 크루즈 선박을 이용한 총기·마약 밀거래에 취약하다. 크루즈 승객 수천명이 한꺼번에 간편한 입출국 심사로 입·출국이 이루어지고 승객에 대한 정보가 CIQ 기관만 독점적 공유로 인해 각종 상황 발생시 유관 기관간 기민한 대처가 어려운 현실이다. 따라서 각종 정보 송수신 시스템으로 활용되는 EDI(Electronic Data Interchange) 시스템을 경찰과 공유하여 문제 발생시 기민한 대처가 가능하도록 하였다.

넷째 육지부에서 중국인 관광객 취급을 위해 문체부의 전담여행사 허가 제도를 통해 일정한 자격요건을 가진 적격 업체만이 중국인 관광객을 취급하고 있다. 반면 제주는 무비자 지역으로 아무런 제한 없이 중국인 관광객을 취급하고 있다. 그러다 보니 각종 사건·사고 등 다방면에서 취약하다. 이에 제주에 걸맞는 ‘전담여행사 제도’를 도입하여 경험 있고 능력 있는 여행사가 자연스럽게 자격 요건이 되고 이러한 여행사들이 3인 이상의 중국인 관광객 모객에서 송출까지 전 과정을 관리하게 되므로 입체적인 관리 감독이 가능하도록 하는 방안을 제시하였다.

제주는 크루즈 기항지로서 천혜의 조건을 가지고 있다. 크루즈 산업은 세계적으로 유망한 성장산업으로 국가와 지역경제에 미치는 직·간접적 효과가 매우 크다고 하겠다. 그러나 그에 못지않게 청정 제주를 지키고 보전해야 할 책무 또한 그 어떤 경제적인 가치와도 비교할 수 없다는 사실을 잊지 말아야 할 것이다.

## 참고문헌

### □. 저서

- 권태일, “크루즈관광의 현황과 전망”, 한국문화관광연구원, 웹진문화관광.  
공항만 X-ray 판독 매뉴얼.  
산은경제연구소(2007), 크루즈선 시장의 동향과 국내 조선업계의 대응전략.  
호텔경영학연구 제11권 제2호(통권 제18호).

### □. 논문

- 박기홍(2006), “한·중·일 크루즈관광의 잠재력과 성공조건.” 제1회 동북아시아 지역의 관광협력 방안 모색을 위한 한·중·일 관광포럼, 문화관광부.  
박종찬·진영재·김종남(2012), 크루즈관광 진흥특구 도입에 관한 연구, 제주발전연구원.  
박진우, (2015), 『크루즈 터미널의 개발과 성공전략에 관한 연구: 부산항만과 제주항만을 중심으로』.  
박종찬·진영재·김종남(2013), 크루즈관광 진흥특구 도입에 관한 연구, 제주발전연구원.  
염동훈·이상학·김두영(2002), XML/EDI에 기반한 항만 물류정보 사용자 시스템, 동아대학교 부설 정보기술연구소.  
윤주(2013), 「크루즈 기항지 관광 활성화 및 프로그램 육성방안 연구」, 한국문화관광연구원.  
정승훈(2014), 제주지역 크루즈 관광 육성을 통한 지역경제 활성화 방안. 제주발전연구원.  
장원석(2015), 제주도 방문객의 안전 인식에 관한연구, 내국인과 중국인 관광객을 중심으로, 제주대학교 경영대학원 석사논문.  
하인수·이애주(2002), “국내 크루즈 항만인프라 개발방향에 관한 실증적 연구”,  
황진희·홍창원·강수미(2013), 「크루즈 선박 운항 관련 법 제도 발전방안 연구」, 한국해양수산개발원.  
한국해양수산개발원·한국문화관광연구원,(2018) 『크루즈 관광객 유치 및 확대

를 위한 연구』.

Ocean Shipping Consultants(2005), The World Cruise Shipping Industry to 2020. pp.16-17, 호아진희 외(2006), 「크루즈 관광산업 발전기반 조성방안」, 한국해양수산개발원

## □. 기타

강원도 크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 조례.

국민일보, “제주항 크루즈 승객 출국심사 1시간대로 단축...도, 관광·쇼핑시간 늘려”, 2016.01.04.

국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률.

관광진흥법.

관세법.

뉴스1, “제주항 크루즈 터미널 불만에 김현웅·원희룡 ‘개선하겠다’”, 2015.11.21.

뉴스1, “제주 국제여객터미널 보안장비·인력 확충”, 2016.02.24.

문화체육관광부 중국 단체관광객 유치 전담여행사 업무 시행지침.

법무부 고시 제2014-473호 부동산 투자이민제 대상지역 지정 절차 고시.

법제처(2016.2.22.) 법령해석 회신, 제주특별자치도-여객선으로 사용되는 외국 국적의 국제항해선박에 승선하는자 등에 대한 보안검색의무(국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률 제22조 등 관련).

시사제주, “제주도-해수부 크루즈 출국심사 두고 ‘으르렁’...무슨일?”, 2015.12.31.

세계일보, “김현웅 법무장관, 제주 크루즈 방문객 출입국심사 현장점검”, 2015.11.22.

연합뉴스, “제주 크루즈 관광객 출국수속에 ‘쇼핑시간 다 뺐긴다’”, 2015.11.05.

전미성, 「크루즈의 모든 것, 마이애미 크루즈 전시회를 다녀오다」 KOTRA 다이애미무역관.

제주특별자치도 해양개발과, 「제주찾는 크루즈 대형화·다양화 되면서 선석확보 경쟁 본격화」, 2014.5.30.일자 보도자료.

제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법.

제주특별자치도 무역항 국제·연안여객터미널 관리 위탁 조례.

제주특별자치도 사무의 민간위탁 조례.  
 제주특별자치도 무역항의 항만시설사용 및 사용료에 관한 규정.  
 제주의 소리, “크루즈 출국심사 대책 ‘언발에 오줌 누기’”, 2016.02.24.  
 제주동부경찰서 제주항 분실 업무보고.  
 제주의항 크루즈부두 보안대책 회의 결과 보고.  
 제주크루즈터미널 승객 보안검색 관련 관계기관 회의 개최 결과.  
 제4회 제주국제 크루즈 포럼(2016).  
 제5회 제주국제 크루즈 포럼(2017).  
 제6회 제주국제 크루즈 포럼(2018).  
 제주도 항만개발과-9111(2014.07.25.)국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률  
 해석질의.  
 출입국관리법.  
 크루즈산업의 육성 및 지원에 관한 법률.  
 크루즈터미널 보안검색 관련 대책  
 한국관광공사(1999), 동북아 4개국 연계 크루즈관광상품 개발.  
 한라일보, “제주항 크루즈 입국심사 통과 2시간 이상?”, 2015.08.06.  
 한국일보, “제주항 국제여객터미널 개장 초기부터 ‘불편’”, 2015.11.24.  
 한겨레, “제주 크루즈 관광객 ‘출구심사 길다’”, 2016.01.12.  
 항만 및 국가어항 개발 현황(2018).  
 항만시설보안계획서(해양수산부, 2003. 11).  
 해운법.  
 헤드라인제주, “북새통 제주항 여객터미널...보안검색 인력 등 확충”, 2016.04.11.  
 해수부 항만운영과-2654(2014.08.07.)국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률  
 해석질의에 대한 회신.  
 BH 크루즈터미널 보안검색 운영 관련 관계기관 회의('15.11.3. 관광산업과)  
 BH 크루즈관광객 불편 해소 위한 관계기관 회의 결과('15.11.6)

## ABSTRACT

The study about security policies for foreigners coming to Jeju by cruise

Sang Seok Moon

Department of Public Administration  
GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC ADMINISTRATION

After arrival on destination, cruise passengers enjoy their travel by putting their luggage on the cruise and having small items. And then, after coming back, they can enjoy some refreshment and recreational facilities on the cruise which still moves to another destination. Therefore, cruise is though to be the ideal travel product as cruise passengers do not have to move their luggage. In case of the cruises from China to Jeju, after going through simple immigration procedures and leaving their ship, passengers enjoy looking around some travel destinations in Jeju and shopping in duty-free shops within limited stay time - only 6 to 8 hours.

However, due to easy arrival and departure procedures and difficulty traveling in limited stay time, Jeju can be easily used as a crime occurrence place to those who would like to commit crimes such as unauthorized country leaving, carrying drugs and illegal weapons. Even though this crime potential is relatively high, the measures against this are really few.

Basically, cruise tourism means traveling for recreation, not

transportation. Moreover, its port of departure and arrival is generally the same. The type of cruise is divided into three - home port, base port and secondary port. It can bring not only tourism revenues from cruise passengers and crews in calling ports, but also make direct incomes such as port incomes for calling and anchoring the ship at a port and expenditure for fuel and repair. In the cruise tourism markets, 72 percent is occupied by North America, 34 percent is by Europe and 4 percent is occupied by Asia. Cruise industry is developed a lot in America and some Europe nations such as England and German. On the other hand, it is not much popular in Asia and it is just in the introductory level. However, according to OSC(Ocean Shipping Comsultants), along with the popularity of short-distance cruises and the open policy of Chinese tourism market, the rate of growth in Asia cruise market has been expected to increase. The number of travellers from Northeast Asia was 440,000 in 2005, 720,000 in 2010 and 1,000,00 in 2015. The main sailing courses are usually around 4 areas - the North Americal West Bank course including the Caribbean Sea, the Mediterranean, North Europe, Alaska and Mexico and the North Atlantic and Atlantic course including New York, Bermuda and etc. In Asia, cruises runs usually around Hongkong, Taipei, Singapore, Malaysia, the Philippines, Thailand and Japan.

However, ships from China - Shanghai, Yantai and Cheongdo and Tianjin - to Japan - Kagoshima, Nagasaki, Fukuoka and Kobe - should go past Jeju. Thanks to this geographical advantages, after normalization of THAAD, Jeju can be the number one cruise calling port with the increasing number of cruises from China. Therefore, not sighing anymore, Jeju has to focus on the possibility of Chinese's coming again. Regarding this, trials should be done at least once or twice and the arrangements for China cruises should be closely checked including not officially-opened Gangjeong cruise terminal in Seogwipo. Right now, it is the best time for Jeju Port Authority to be ready for cruises from China.

The characteristic of cruise is that travellers can enjoy their trip with their possession put on the board. After boarding on time, they can enjoy their relaxation on the ships moving to other destinations. Especially, more than 97 percent of the cruises arriving in Jeju is from China. In this circumstance, a lot of promotions and sales are encouraged on the board to accommodate more than 2000 or 3000 passengers for more profits. In addition, a lot of shopping on the tourist spots is forced to passengers to make much more incomes, which is totally different from the way how cruise tourism normally runs. In case of 2016 when cruises came the most to Jeju, normally 3 ships, more than 5,000 passengers and crews a day arrived at Jeju port. However, due to simple arrival and departure screening procedures and their short stay time, Jeju residents could encounter every danger of crimes including carrying guns and drugs.

Especially, as passengers have to stay on the cruise moving to other countries for a long time, they could be vulnerable to infectious diseases by germs and Security Team Officials make an effort to avoid these. Moreover, to prevent some items which enable to make the cruise put in danger, the cruise is equipped with every kind of security screening equipment for passengers. The restricted items on the board are usually different. Basically, guns and drugs are absolutely restricted on the board. Some beverages with alcohol given on the board are possible. However, in case of beverages with alcohol carried by individual passengers, when they are caught through screening procedures, it will be kept with passengers' name tag and given back when they leave the cruise. This policy prevents passengers from having any accidents such as falling and losing their feet due to too much drink, which could have negative impacts on not only passengers but also cruise companies. Moreover, even though fermented Kimchi is really popular to Chinese tourists, it is not permitted in screening procedures because it can be rotted away due to the careless storage

and, at the same time, its smell could bother other passengers on the board. The most detected item in Jeju port cruise terminal is a native rock in Jeju. Chinese tourists try to take small and round native rocks into their ships from travel destinations. However, taking native rocks out of Jeju island is strictly restricted under Jeju special law and most of them are scanned through screening procedures. The second most detected items are knives and scissors which Chinese travellers carry to cut fruits on their travelling. However, due to security matters, these items are strictly restricted on the board. In addition, a Chinese type 56 carbin bullet in passenger's bag was found through screening in 2016 but it was useless as live ammunition and the person with it didn't have any suspicion so the bullet was taken to defense security command in military.

Like these examples, in case that its destinations do not have any screening systems, cruises are able to screen passengers themselves with self-security screening equipment for both passengers and ships and it is possible for them to find dangerous items. However, destination countries are not able to check cruises' screening procedure due to the lack of objective criteria.

As I already mentioned in this study, thanks to geographical advantages between China and Japan, Jeju has the possibility to become the number one cruise port of call. Therefore, after normalization of THAAD, the number of passengers from China is expected to keep increasing. However, the main factor that the relevant government ministries consider the most is an economic matter, not security measures.

Therefore, in this study, I would like to suggest 4 necessary security plans which keep both Jeju residents and future passengers to Jeju safe.

First, domestically-restricted items such as guns and drugs should be thoroughly screened. For this, current 2 customs security desks in Jeju port should be more corresponding the number of checkpoints in office of foreign immigration. In addition, more staffs and equipment are needed to reinforce screening procedures for safety.

Second, customs security desks should be managed by both Animal and Plant Quarantine Agency and National Fishery Products Quality Management Service. Through joint operation, searching efficiency can be maximized. Moreover, police in charge of supervising security on departure should get specialized trainings. Furthermore, the workers for port loss currently divided into Jeju port and Gangjeong port should be merged into Jeju Port Police force. Through this, work efficiency could be better whenever arrival and departure of cruises.

Third, even though cruises can move between Korea, China and Japan, it has much easier security screening procedures compared to flights, which allows people to carry guns and drugs on the cruise. Moreover, prompt attempts between relevant departments are nearly impossible because thousands of travellers take security screening procedures at the same time and their information is only stored in CIQ. Consequently, EDI(Electronic Data Interchange), used as an information sharing system, should be shared with police, which enables to take prompt measures against emergency situations.

Fourth, under dedicated travel agency system, only travel agents which are qualified by Ministry of Culture and Sports can treat Chinese tourists in mainland. However, in Jeju, Chinese tourists are treated without any limitations : their qualification and their statue of visa, which can lead to the big accidents. Therefore, dedicated travel agency system should be introduced in Jeju and qualified and experienced agents should treat travellers under strict supervision when more than 3 Chinese arrive and leave Jeju.

Jeju has the best condition to be as a port of call. Cruise industry has the most promising industry in the world and it has both direct and indirect impacts on center and local governments. However, we have to remember that the most important aspect to consider is clean nature in Jeju, not its economical value.

## 감사의 글

직장을 다니며 야간 대학원을 다니고 석사논문까지 쓰게 되어 그동안 도움을 주신 많은 분들께 이 자리를 빌어 감사의 말씀을 전합니다.

먼저 퇴임이 얼마 남지 않았음에도 제자들에 대한 열정과 사랑으로 부족한 저에게 지도를 아끼지 않으신 지도교수 양영철 교수님께 감사와 존경의 말씀을 전합니다. 아울러 논문 심사를 통해 여러 가지들 느끼게 해주신 민기 교수님과 박병욱 교수님께도 감사드립니다.

학교에서는 훌륭한 교수이자 사석에서도 늘 공부하고 탐구하는 모습을 보이며 주위에 사람들에게도 긍정적 영향을 끼치시는 황경수 교수님께도 존경과 응원을 보냅니다.

직장에서 크루즈 업무를 맡기고 지원을 아끼지 않으신 장원석 과장님, 늘 함께 하며 외근을 같이 다니실 정도로 신뢰와 믿음을 보내주신 하준영 계장님, 그리고 입으로는 투덜거리지만 형의 부탁을 들어주는 후배 광현에게도 감사의 마음을 전합니다. 그리고 크루즈 업계에 발을 들여놓게 해주신 지금은 퇴직하셨지만 존경하는 직장선배이자 상사이셨던 허헌식 과장님과 보안검색을 위해 함께 동고동락 했던 강윤정 그리고 항만식구들, 김희옥 보안검색 소장님과 윤미영 팀장님 저에게는 잊을 수 없는 분들입니다. 또한 크루즈 보안검색이 전국적인 이슈였을 때 멀리 서울에서 함께 고생하셨던 류경숙 계장님과 김원희 주임님께도 감사를 드립니다.

끝으로 누구보다도 부족한 저를 옳은 길로 인도하시는 하나님, 아들에 대한 믿음과 사랑으로 늘 응원해주시는 어머니 양문자 여사, 그리고 남편과 가족을 위해 헌신하는 아내에게 고마운 마음을 전하고, 이제는 부쩍 커버린 사랑하는 딸 지영과 그동안 많이 못 놀아줘 미안한 마음을 가지고 있는 아들 지환에게도 아빠의 사랑을 전한다.