

호송경비 및 신변보호콘텐츠 연구동향

Research Trend of Escort Security & Protection Gard Contents

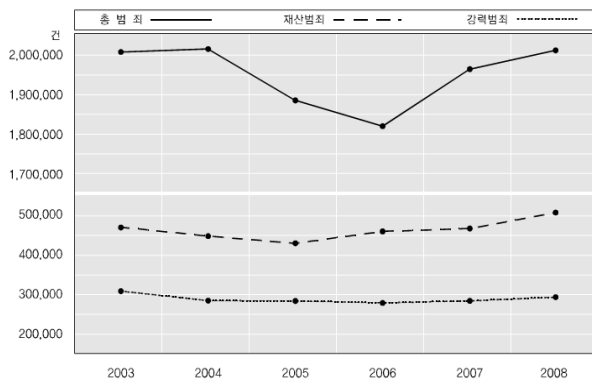
김일곤 (경기대학교)

차 례

1. 서론
2. 호송경비 및 신변보호업무의 개념과 현황
3. 호송경비 및 신변보호업무의 법제도
4. 호송경비 및 신변보호업무의 연구동향
5. 맺음말

1. 서론

우리사회는 산업화사회를 지나 정보화 사회에 이르러 보다 나은 삶의 질 향상을 추구하며 발전하고 있다. 또한 충격적인 국제금융 사고로 인해 어려운 경제 상황임에도 불구하고 고도의 경제성장을 이루고 있다. 이와 마찬가지로 민간경비산업도 어려운 경제상황 속에서 지속적인 성장을 하고 있다. 공경비의 공동화 현상(共同化 現想)과 2006년을 기점으로 줄어들었던 범죄발생률의 상승[그림-1]으로 각종 흉악 범죄로부터의 개인의 치안과 안전에 대한 수요 증가와 다양한 니즈(needs)로 민간경비업무 영역은 확대되고 있으며 시장규모 또한 점점 확대되어 가고 있다. 실제 민간경비시장의 규모는 2008년 약 1조 2,000억 원에서 2009년 약 1조4,000억 원의 규모로 증가하였다(표 1-1 참조).



▶▶ 그림 1. 연도별 범죄 발생상황

출처: 대검찰청(www.spo.go.kr), 2009년도 범죄분석.

모두 5가지 업무로 분류되는 민간경비업무 중 호송경비업무와 신변보호업무는 5가지 업무 중 큰 비중을 차지하고 있지는 않지만, 호송 경비업무는 인체의 혈관과 같은 존재로 귀중품 등의 운반에 대한순환의 영역을 담당하고 있으며, 신변보호업무는 국가요인에 대한 공경비와의 상호 협조 요인 신변보호업무와 더불어 흉포·흉악 범죄 및 협박 등에 있어 개인이 국가의 공경비로부터 제공 받을 수 없는 개인적이면서 포괄적인 치안 서비스를 담당하고 있다.

표 1-1. 민간경비산업 시장규모

(단위: 억원)

년도	2006	2007	2008	2009
금액	9,200	11,200	12,000	14,000

출처: 이성진, 2009민간경비 발전 보고서, 삼성경제연구소, 2009년 6월

호송경비업무는 1976년 경비업법이 법률 제2946호로 제정 될 당시 중요한 하나의 영역(현금·유가증권·귀금속·상품·기타 물건의 도난·화재 등 위해 발생을 방지하는 업무)으로 주목받아 제도화된 업무이며, 신변보호업무는 개인(요인, 개인 등)의 생명과 신체에 대한 위해의 발생을 방지하고 대상자의 신변을 보호하는 업무로써 1995년 경비업법의 하나로 추가되었다.

최근 어려운 경제상황으로 현금호송 또는 귀중품호송 차량 등을 표적으로 한 강탈 범죄와 인질, 납치, 폭행, 살인 등 개인의 신변을 위협하는 범죄가 발생되고 있다. 2010년 2월 경기도 용인에서 범이 3명이 현금 8,230만원 을 운송하던 수송차량을 탈취하는 사건이 발생하였으며

[1], 신변보호업무에서는 2006년 박근혜 전 한나라당대표 피습사건 등을 들 수 있다[2]. 이 외에도 일반인들을 대상으로 한 신변위협 범죄들이 파악되지 않은 채 반복적으로 발생하고 있다. 이러한 잦은 범죄의 발생으로 인해 호송경비업무 및 신변보호업무의 보완과 필요성은 더욱더 중요시되고 있다.

2. 호송경비업무 및 신변보호업무의 개념과 현황

2.1 호송경비업무의 개념과 현황

호송경비업무는 「경비업법」 제2조제1호 나목에서 규정하는 바와 같이 “운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 그 밖의 물건에 대하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무”이다. 즉, 운반중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 그 밖의 물건에 대하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 업무를 의뢰자로부터 전부 또는 일부를 도급받아 영위하는 업무를 말한다.

호송경비업체수는 표-2에서 보는 바와 같이, 2009년말 기준 50개(전체 업체 3,270개의 1.53%)이고, 호송경비에 종사하는 경비원은 2009년말 기준 3,535명(전체 경비원 146,805명의 1.7%)에 이르고 있다.

2.2 신변보호업무의 개념과 현황

신변보호업무는 「경비업법」 제2조제1호 다목에서 규정하는 바와 같이 “사람의 생명이나 신체에 대한 위해의 발생을 방지하고 그 신변을 보호하는 업무”이다. 즉, 경호 대상자의 안전을 도모하기 위해 이동간 또는 특정 시설 및 장소에 체류하는 동안 요인경호 업무를 의뢰자로부터 전부 또는 일부를 도급받아 영위하는 업무를 말한다. 일본의 경우는 단순 신변보호업무 뿐만아니라 긴급통보 서비스라는 업무로 명칭을 개명하여 고령 사회인 일본의 고령자를 서비스 대상으로 확대시켜 헬스케어 및 생활 보조 등 생활 전반에 걸친 개인 토탈 서비스(Personal Total Service)로써 제공하고 있다.

신변보호업체수는 [표 2-1]에서 보는 바와 같이, 2009년말 기준 489개(전체 업체 3,270개의 14.9%)이고, 신변보호에 종사하는 경비원은 2009년말 기준 10,136명(전체 경비원 146,805명의 6.9%)에 이르고 있다.

표 2-1. 경비업 법인의 허가업종 현황 (2009. 12. 31기준)

년도	시설	호송	신변	기계	특수
2007	2,726	52	416	138	55
2008	2,923	51	446	146	62
2009	3,114	50	489	139	84

출처 : 사이버경찰청(www.police.go.kr), 통계자료실

3. 호송경비업무 및 신변보호업무의 법제도

3.1 허가

경비업무는 개인이 아닌 법인만이 가능하며, 호송경비업무 및 신변보호업무를 영위하기 위해서는 법인의 주사무소의 소재지를 관할하는 지방경찰청장의 허가를 받아야 하며[3], 허가를 받기 위해서는 경비인력·자본금·시설 및 장비를 갖추어야 한다. 경비인력·시설 및 장비(자본금 제외)등을 갖추지 못하는 경우에는 허가 또는 변경허가의 신청시 시설 등의 확보계획서를 제출한 후 허가 또는 변경허가를 받은 날로부터 1월 이내에 이를 갖추고 관할지방경찰청장의 확인을 받아야 한다[4].

표 3-1. 호송경비업 및 신변보호업의 시설 등의 기준

업무	호송경비업무	신변보호업무
경비인력	무술유단자 5명 이상	무술유단자 5명 이상
자본금	1억원 이상	1억원 이상
시설	기준경비인력수 이상의 사람을 동시에 교육할 수 있는 교육장	기준경비인력수 이상의 사람을 동시에 교육할 수 있는 교육장
장비 등	· 호송용 차량: 1대 이상 · 현금호송백: 1개 이상 · 행정안전부령으로 정하는 제복 및 장구: 기준경비인력수 분 이상의 제복 및 장구	· 통신장비 · 행정안전부령으로 정하는 제복 및 장구: 기준경비인력수 분 이상의 제복 및 장구

출처 : 경비업법 시행령 제3조제2항 별표 제9구항

표 3-1과 같이 호송경비업무는 무술유단자 5명 이상의 경비인력, 1억원 이상의 자본금, 기준경비인력수 이상의 사람을 동시에 교육할 수 있는 교육장, 호송용 차량 1대 이상, 현금 호송백 1개 이상, 기준경비인력수 분 이상의 제복 및 장구를 갖추어야 하며, 허가의 유효기간은 5년이며, 갱신은 유효기간 만료일 30일전에 갱신허가 신청을 해야 한다. 또한 “무술유단자”라 함은 대한체육회에 가맹된 단체 또는 문화관광체육부에 등록된 무도관련단체가 인정된 자를 말하며, “호송차량”이라 함은 현금 기타 귀중품의 운반에 필요한 견고성 및 안전성을 갖추고 무선통신시설 및 경보시설을 갖춘 자동차를 말한다. 그

리고 "현금호송백"이라 함은 현금이나 그 밖의 귀중품을 운반하기 위한 이동용 호송장비로서 경보시설을 갖춘 것을 말한다[5]. 신변보호업무는 앞서 언급한 호송경비업무의 허가사항 중 장비 등의 사항("통신장비"라 함은 업무 수행 중 경호요원간의 원활한 소통을 위한 무선 통신기를 의미한다)을 제외한 나머지사항이 모두 동일하다.

3.2 신분과 결격사유

호송경비원 및 신변보호 경비원(경호원)은 경비업법상 일반경비원에 속하므로 일반경비원의 결격사유에 해당한다. 일반경비원은 허가받은 법인이 채용한 고용인으로서 시설경비업무, 호송경비업무, 신변보호업무, 기계경비업무를 담당하는 경비원을 말한다. 결격사유에 해당하는 자는 경비원으로 고용해서는 아니 된다.

경비업법 제10조제1항 일반경비원의 결격사유로는 ① 만 18세 미만인자, 금치산자, 한정치산자, ② 파산선고를 받고 복권되지 아니한자, ③ 금고 이상의 실형의 선고를 받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 5년이 지나지 아니한 자, ④ 금고 이상의 형의 집행유예선고를 받고 그 유예기간중에 있는 자를 의미한다.

3.3 지도·감독 및 교육

호송경비업자 및 신변보호업자는 경비업법 제13조제1항에 따라 경비업무를 적정하게 실시하기 위하여 경비원으로 하여금 소정의 경비원 교육을 받게 하여야 한다. 교육은 신입교육(총 28시간)과 직무교육(매월 4시간 이상)으로 구분되는데 신입교육은 경비업법 제13조제1항에 따라, ① 경비업법 제22조제1항의 규정에 의한 경비협회, ② 경찰교육기관, ③ 경비업무 관련학과가 개설된 대학 등 경비원에 대한 교육을 전문적으로 수행할 수 있는 인력과 시설을 갖춘 기관 또는 단체중 경찰청장이 지정하여 고시하는 기관 또는 단체만이 실시하며, 직무교육은 호송경비업자가 소속 경비원에 대하여 지식과 기술을 향상시키기 위해 근무배치중에도 지속적으로 교육을 실시해야 한다.

3.4 의무와 배치

호송경비원은 경비업법 제2조제1호나목의 용어정의와 같이 운반 중에 있는 현금·유가증권·귀금속·상품 그 밖

의 물건에 대하여 도난·화재 등 위험발생을 방지하는 직무를 수행하게 되며, 신변보호 경비원(경호원)은 경비업법 제2조제1호 다목의 용어정의와 같이 사람의 생명이나 신체에 대한 위해의 발생을 방지하고 그 신변을 보호하는 직무를 수행하게 된다. 따라서 모든 경비원에게는 의무가 적용된다. 따라서 모든 경비원에게는 의무가 적용된다. 의무 내용으로는 ① 타인의 자유·권리 침해금지(경비업법 제7조제1항: 타인의 자유·권리 침해금지 규정은 다른 사람의 자유와 권리를 침해하거나 그의 정당한 활동에 간섭하여서는 아니된다), ② 비밀준수의무 준수(경비업법 제7조제4항: 경비업자의 임·직원이거나 임·직원이었던 자는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 그 직무상 알게 된 비밀을 누설하거나 다른 사람에게 제공하여 이용하도록 하는 등 부당한 목적을 위하여 사용하여서는 아니된다)의 의무를 준수하여 한다.

표 3-2. 호송경비원 및 신변보호경비원의 배치신고 유형

유형	내용
배치 24시간 전까지신고	①신변보호업무를 수행하는 일반경비원을 배치할 때 ②다툼 등 문제가 있는 시설경비에 배치된 일반경비원
배치 후 7일 이내 신고	시설경비원(다툼 등 문제 있는 시설에 배치하는 경우 제외), 호송경비원, 기계경비원을 20일 이상 배치하고자 할 때

출처 : 경비업법 제18조제2항; 경비업법시행규칙제24조제1항

배치는 경비원을 경비대상시설 및 장소에 근무하도록 하는 것을 의미하며, 일반적으로 배치는 세 가지 유형(경비업법 제18조제2항 및 시행규칙 제24조제1항)이 있다 <표 3-2 참조>.

경비업법 시행규칙 제24조제1항에 따라 호송경비원을 해당 업무에 배치하기 위하여 20일 이상 경비원을 배치하거나 그 기간을 연장하고자 하는 때에는 호송경비원을 배치한 후 7일 이내에 경비원 배치신고서를 배치지의 관할경찰관서장에게 제출하여야 한다.

신변보호는 경비원(경호원)을 해당 업무에 배치하고자 하는 때에는 배치 24시간 전까지 배치신고서를 배치지의 관할경찰관서장에게 제출하여야 한다. 만약 ①과 ②상황에 대해 배치 24시간 전까지 신고를 하지 않고 배치를 하였을 경우 배치폐지를 명할 수 있다.

4. 호송경비업무의 연구 동향

4.1 호송경비업무의 연구 동향

최근 민간경비산업과 관련 많은 연구가 활발히 진행되고 있으나 대부분의 연구가 경비업법 규정 관련, 민간경비 자격제도, 교육제도, 신규 민간경비업무 영역 확장, 경호업무(신변보호)에 관련된 연구가 대부분을 차지하고 있으며, 호송경비에 관련된 연구들은 소수인 것으로 나타났다. 이렇듯 호송경비와 관련하여 연구가 매우 소수인 원인으로 세 가지 정도 예를 들 수 있는데 첫째, 적은 수의 호송경비업체가 국내 호송경비 용역을 모두 독점하고 있어 외부적으로 문제점 노출 빈도가 낮다는 것이며, 둘째, 기존 호송경비업무 방식을 벗어난 혁신적 대안을 연구자들이 제시하지 못하고 있다는 것이며, 셋째, 새로운 영역을 창출하기 위한 융·복합학문 체계의 도태이다. 즉, 보다 발전적인 연구영역을 창출하기 위해 상호보완적 학문 간의 융합을 통해 새로운 영역을 도출해내고 있지 못하는 것이다.

일본의 경우 운반경비업무에(한국의 호송경비업무)대한 다방면의 연구활동을 하여 단순 귀중품 등을 대상으로 한 호송경비 이외에 핵연료 물질 등의 위험물(우라늄, 플루토늄, 핵폐기물 등) 운반경비업무를 융합시켜 운반에 대한 전반적인 분야에서 다양하고 포괄적인 경비업무를 영위하고 있다.

4.2 신변보호업무의 연구 동향

신변보호업의 최근 연구동향으로는 다양한 형태로 연구되고 있으나, 질적으로 연구가 미비하게 이루어지고 있다. 선행연구로는 경호업무 수행에 필요한 경호무도, 경호원의 직무평가, 경호 현장에서의 리더십, 경호업무 수행시 경호장비의 적용, 근접경호 업무, 경호원 교육제도 등에 관련된 연구가 있다. 그러나 현장 내외부에서 이루어지는 신변보호업무의 특성상 위에 나열된 연구들의 대부분이 산업현장과 학계간의 괴리로 인해 이론의 실제 적용에 있어 효과를 나타내지 못하고 있다는 지적이다. 특히 경호 수행을 위해 경호원에게 지나치게 무도의 중요성을 주입하고 있어, 창의적인 신변보호업무 수행에 방해의 요인으로도 나타나고 있다.

신변보호업무가 일반화된 미국의 경우 관할권 구역 내(개인사유지 내)에서 경호원들의 질문검측, 진출입 통제, 순찰활동, 이동간의 방어운전 등에 대한 전문적 기술지도와 시뮬레이션 프로그램을 활용하여 보다 완벽한 업무수행을 위한 연구활동을 활발히 하고 있다. 향후 새로운 영역을 창출하기 위한 융·복합학문에서 도태되지 않기

위해 보다 활발한 연구 활동이 필요하다 할 수 있겠다.

5. 맺음말

현금과 귀중품 등을 안전하게 호송하기 위해 도입된 호송경비업무는 경비업체수의 양적 부족함에도 불구하고 우리 인체의 혈관과 같이 없어서는 안 될 매우 중요한 업무 영역으로 인식되고 있으며, 향후 단순 귀중품 등을 대상으로 한 업무뿐만 아니라 일본의 경우와 같이 포괄적으로 업무의 영역을 확대하여 민간의 신속하고 최신의 도입 기술력으로 다양한 분야에서 안전한 호송경비업무로 발전시켜야 할 것이다. 또한, 사람의 생명이나 신체에 대한 위해의 발생을 방지하고 그 신변을 보호하기 위해 1995년 도입된 신변보호업무는 한 동안 불법적 업무에 활용되어 왔었으나, 최근 공경비의 공동화 현상으로 인한 개인의 치안과 안전의 공백에 대하여 공경비를 대신할 수 있는 필요한 경비업무로 점차 인식이 개선되고 있다. 아울러 기존의 단순 인적 경비를 탈피하여 최신의 휴대 장비 활용과 일방적인 업무수행간 타인에 대한 권리 침해 방지를 위해 타인으로부터의 협조에 의한 신변보호업무가 될 수 있도록 윤리적·법적 연구가 더욱더 필요하다 할 수 있겠다.

마지막으로 경비업무들은 오랜 시간 실제적 업무의 영위에 비해 이론적 연구는 다소 소수의 선행연구만이 진행되었다. 이론이 기초되지 않은 실체는 급변하는 요즘의 사회 환경에서 도태 될 수도 있으나 산·학·아울러 관과의 이론과 실제에 대한 괴리는 앞으로 조속히 개선되어야 하며, IT(Information Technology) 기술의 혁신적 발달로 각종 정보가 전 세계를 실시간으로 이동하고 있는 지금의 시대에 기존의 연구 영역의 틀에서 벗어난 창의적 연구에 박차를 가해야 할 것이다.

참고문헌

- [1] 조선일보, 용인 현금수송차 탈취 3인조 검거, 2010년 3월 2일 자기사
- [2] 신상민·김태민, “신변보호업무 무도교육훈련의 개선방안”, 대한무도학회지, vol.11권 2호, 2009
- [3] 경비업법 제4조1항
- [4] 사)한국여비협회, 일반경비 신입교육 교재, 2010년 4월
- [5] 경비업법 시행령 별표1

저자 소개

● 김 일 곤(Il-Gon Kim)

정회원



- 2005년 12월: Japan Security Management Academy 教員
 - 2008년 3월~현재: 경기대학교 경호안전학과 박사과정
 - 2009년 3월~현재: 경기대학교 경호안전학과 외래강사
- <관심분야> : 테러, 민간경비(행정 및 개선)