



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](#)

工學碩士 學位論文

漁港에서 海洋警察서비스 표준모델 構築을
위한 研究

A Study on the Establishment of Standard Service Model Provided by
Korea Coast Guard at Fishing Port



2009年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 洋 警 察 學 科

朴 成 龍

本 論文을 朴成龍의 工學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 (인)

위 원 (인)

위 원 (인)



2008년 12월

한국해양대학교 대학원

목 차

| | |
|--|----|
| 표목차 | Ⅲ |
| 그림목차 | Ⅳ |
| Abstract | V |
| 제1장 서론 | 1 |
| 1.1 연구의 배경 및 목적 | 1 |
| 1.2 연구의 범위와 방법 | 2 |
| 1.3 논문의 구성 | 3 |
| 제2장 어업관련 해양경찰 업무 개관 | 5 |
| 2.1 모델지역 | 5 |
| 2.2 모델지역의 해양경찰 | 7 |
| 2.3 어업관련 해양경찰 업무 | 7 |
| 제3장 어항에서 해양경찰 업무 현황 | 15 |
| 3.1 어항에서 해양경찰 업무량 | 15 |
| 3.1.1 의의 | 15 |
| 3.1.2 업무량 | 16 |
| 3.2 업무량 평가 | 22 |
| 제4장 어업종사자의 해양경찰 업무 친숙도 조사 | 33 |
| 4.1 친숙도 개념 | 33 |
| 4.2 조사대상 및 방법 | 34 |
| 4.3 친숙도 평가 및 분석 | 34 |
| 4.4 시사점의 도출 | 37 |

| | |
|---------------------------------|----|
| 제5장 해양경찰 서비스 표준 모델 | 46 |
| 5.1 조직모델 | 46 |
| 5.2 업무모델 | 49 |
| 5.3 자원모델 | 56 |
| 5.4 교육모델 | 57 |
| 5.5 친숙도 향상 모델 | 59 |
| | |
| 제6장 결론 | 64 |
| | |
| 참고문헌 | 66 |



표 목 차

| | |
|---------------------------|----|
| <표1> 어선 세력 | 5 |
| <표2> 어업 인구 | 6 |
| <표3> 어업종사자 민원신고 | 6 |
| <표4> 수요자 요구 업무량(민원) | 20 |
| <표5> 업무량 및 업무 성취도 | 21 |



그림 목차

| | |
|----------------------------------|----|
| 〈그림1〉 연구 흐름도 | 4 |
| 〈그림2〉 봉사지원분야 업무량 | 24 |
| 〈그림3〉 해상안전분야 업무량 | 25 |
| 〈그림4〉 해상치안분야 업무량 | 26 |
| 〈그림5〉 해양보안분야 업무량 | 27 |
| 〈그림6〉 해양환경분야 업무량 | 28 |
| 〈그림7〉 민간협력분야 업무량 | 29 |
| 〈그림8〉 수요자 요구(민원) 업무량 | 30 |
| 〈그림9〉 업무수요량 | 31 |
| 〈그림10〉 업무성취도 | 32 |
| 〈그림11〉 어업종사기간 | 38 |
| 〈그림12〉 해양경찰서비스 만족도 | 39 |
| 〈그림13〉 해양경찰서비스 안전정보 신뢰도 | 40 |
| 〈그림14〉 해양경찰서비스 시고대응 신뢰도 | 41 |
| 〈그림15〉 해양경찰 업무 인지도 | 42 |
| 〈그림16〉 해양경찰 주요업무 인지도 | 43 |
| 〈그림17〉 해양경찰관 출·입항신고 업무 친절도 | 44 |
| 〈그림18〉 해양경찰관 임장임검 업무 친절도 | 45 |
| 〈그림19〉 시·군단위 해양경찰대 구성 | 63 |

A Study on the Establishment of Standard Service Model
Provided by Korea Coast Guard at Fishing Port

Seong-Ryong, Park

Department of Maritime Police Science

The Graduate school of Korea Maritime University



Abstract

Many modern civilizations are doing economical activities at the ocean more frequently than ever. At home and abroad, conflicts in interests are increasing among the neighboring nations, reflecting the emphasis of ocean development, such as the acquisition of ocean resources. In addition, the demand of the K.C.G. (Korea Coast Guard) is drastically increasing due to a number of government-led ocean protection policies and the proclamation of EEZ (Exclusive Economic Zone) among Korea, China, and Japan, which brought in the expansion of administrative ocean zone.

The K.C.G. comes to the center of protecting ocean sovereignty as well as supporting the value-adding process with numerous duties, such as security enhancement, environmental conservation, and resource management of the ocean.

The K.C.G. is being asked to provide the fishermen, main clients of

it, with the proper information management from their standpoint. As the importance of ocean resource multiplies, the demands from the clients are getting diversified and their expectations higher along with ocean activities. Therefore, The constant increase of activities in both visible and invisible forms has expanded the needs of security enforcement in the ocean.

In response to the demands of security and safety in the ocean, the K.C.G. is providing the ocean security service supplying the demands in real-time by installing police stations with many subordinate branch offices along the coastal area.

However, due to the limited budgets and resources available, providing high-quality security services has its limits .

This research, thereby, proposes plausible direction of the standard service model of K.C.G. for the change from the operation-oriented service to the client-oriented service at the Fishing ports through the efficient allocation and distribution of the resources available.

Chapter 1 describes the background, objective, scale, and the method of research, followed by Chapter 2 analyzing the current operational status of the K.C.G. by classifying the volunteer activities of fishery-related operation, security and safety security issues, environmental protection, and other public cooperation. Chapter 3 clarifies the friendly relations with the public in order to exam the fishermen's awareness of the K.C.G. based on the four main indices: the level of satisfaction, credibility, awareness and friendliness. Feasible implications were derived from the survey of the fishery workers and the analysis of those indices. Next, Chapter 4 surveys and analyzes the current, required, and demanded workloads and achievement of K.C.G. at

Fishing ports by classifying its operations in 7 fields, including ocean security, then by using a calculating formula. Chapter 5 and the last chapter present a model regarding the standardization of the services at Fishing ports in terms of organization, operational resources, education, and improvement of awareness, etc. Thus, they cover the conversion of the operational system services from unit-oriented ones to client-oriented, function-oriented, and the region-oriented ones based on the result of the previous researches.

This conversion has proposed the characteristics and functions of the operational, organizational model of the K.C.G. in towns and cities, which was integrated systematically and functionally. Besides, the prediction of officer education are presented, which is necessary in organizing the manpower and equipment and doing the client-oriented services to deal with the changes in security environment of the future and provide the demander-oriented security services around each police station. Also, another model is presented to promote the insufficient awareness of the operations of K.C.G. at Fishing ports.

The newly developed service standard model is expected to upgrade the recognition of the Fishing port users for K.C.G., because this system can cope with the accidents and crimes more quickly and provide region-close services by turning the previous separated and unorganized operations into each regional operational unit. Furthermore, this model suggests further development of standard model by taking a regionally limited examination and analysis on current operational status, awareness and other factors.

Although there is a limit to applying the currently proposed model to the entire fishing ports in the nation at this point, we can expect the

great chance of establishing the customized standard model of the K.C.G.'s security service that will be able to be applied to the each Fishing port in Korea before long. And it can be accomplished by reapplying current research to larger scopes by the types of the Fishing ports, body of the water, then building the methods which make it possible to standardize the operations of the K.C.G in quality and quantity nationwide. Finally, the service standardization is expected to make more efficient the allocation of the limited resources of the K.C.G. and improve the operational efficiency.



제1장 서론

1.1 연구의 배경 및 목적

해양을 이용한 가치 활동이 다양해지고 있고 국내·외적으로 해양자원 등 해양개발의 중요성 증대로 이해관계와 대립이 높아지고 있으며, 또한 배타적 경제수역선포(EEZ)와 한·중·일 어업협정체결 등으로 관할해역의 팽창과 해양환경 및 안전에 관한 국제기준 강화와 정부의 해양개발정책이 추진됨에 따라 해양경찰의 해양현장행정수요는 급진적으로 확대되고 있으며, 공공기관도 기업처럼 고객의 입장에서 고객 만족을 위한 맞춤형 지식경영을 요구받고 있고, 해양가치의 증가함에 따라 다양한 해양활동과 더불어 해양경찰의 고객의 요구도 다양해지고 기대수준도 점점 높아지고 있다. 해양경찰은 경비구난, 해상치안, 해상안전, 해양환경보존, 해양자원관리 활동을 통하여 해양 수요자의 가치창출활동 지원은 물론 해양주권수호 주역으로 자리 메김 하고 있다.

특히, 바다를 매개로 한 생산 활동인 어업분야는 9만 척이상의 어선과 50만이상의 종사자가 있을 뿐만 아니라 1만 여개의 자연어장과 양식어장을 가지고 있는 국민식생활에 매우 중요하다. 이러한 어업분야에 종사들은 해양경찰 행정수요의 한축임과 동시 조력자로서 해양경찰의 성공적인 업무수행에 밀접한 관계를 가지고 있다고 볼 수 있다.

또한 어항은 어획물의 양륙, 판매뿐만 아니라 수송, 가공 및 저장 등 수산업의 복합기능을 가지고 있다. 국내의 중·소형 어항 및 포구는 바다를 매개로 수산 활동을 하는 어선의 계류 장소이고, 수만 여개의 어장을 관리하는 전초기지이며, 더 나아가 어업종사자를 위한 삶의 공간이기도

하다. 그러나 대형 무역항에 비하면 낙후된 기반 시설과 안전, 보안설비의 미비와 안전인식의 부족으로 안전 및 보안사고의 개연성이 높다. 해양에서 안전 및 보안 등의 이러한 치안수요에 대응하기 위하여 해양경찰은 해안지역을 중심으로 경찰서 및 파출소와 출장소를 설치하여 현장 요구에 실시간 추종하는 해양관리행정 서비스를 제공하고 있다. 민원은 복잡다양해지고 기대 수준도 높아지며, 해양을 이용한 유·무형의 가치창출 활동의 지속적인 증가로 치안수요는 날로 팽창되고 있고, 그러나 해양경찰의 제한된 예산 및 가용자원으로 날로 증가 하고 있는 치안수요대응과 고품질 치안서비스 제공하는 데에는 한계가 있다.

어항에서 해양경찰이 어업종사자를 위해 수행하고 있는 업무와 어업종사자의 수요자 요구(민원) 등 업무량과 업무성취도 분석을 통하여 미래 치안 수요 예측과 치안서비스 수요자의 요구 변화 형태를 살펴봄으로써 해양경찰의 제한된 인력과 장비의 효과적인 배분으로 어항에서 고객 중심의 치안행정서비스를 제공 하고자 서비스 표준모델 구축을 위해 조직, 업무, 자원능력, 교육 등 시스템 모듈로 구성된 어항에서 해양경찰 서비스 표준모델 방향을 제안하고자 한다.

1.2 연구의 범위와 방법

본 연구에서는 먼저, 어항에서 어업 관련 해양경찰 현장업무 실태를 파악하고, 어항에서 공급자인 해양경찰의 업무를 봉사지원, 해상치안, 해상안전, 해양보안, 해양환경보존, 민간협력 등 영역별로 분류하여, 2006년도 부터 2007년도 까지 약 2년간 걸쳐 어업종사자들을 위해 실시된 주요 파출소 현장 업무를 현행 업무량으로, 어업종사자들이 파출소에 민원신고

등 요구한 업무를 업무 요구량으로, 그리고 현행업무량과 업무요구량의 합을 업무수요량으로, 업무량에 대한 업무 성취도 표현하여 산출 식을 이용 조사, 분석 하였으며, 어업종사자의 해양경찰 업무에 대한 의식 조사를 위해 친숙도 개념을 도입 만족도, 신뢰도, 인지도, 친절도 지표로 나누어 평가 할 수 있는 설문지를 제작하였다. 어업종사자들의 해양경찰 업무에 대한 의식 경향 파악을 위하여 설문대상을 전남 고흥군 도양읍 녹동항에서 여수해양경찰서 녹동광역파출소에 출·입항신고 의무가 있는 어업종사자를 대상으로 한정하여 서면으로 설문조사를 하여, 각 지표별 평가와 결과를 분석하였고, 그리고 중·소형 어항에서 수요자 중심의 맞춤형 고품질 해양경찰 서비스를 극대화 할 수 있는 서비스 표준 모델 개발을 위해, 그 분석 결과를 바탕으로 어항에서 해양경찰업무에 대한 어업종사들의 친숙도 향상과 맞춤형 치안서비스시스템 구축을 위해 어항에서 해양경찰 서비스 표준모델 구축을 위한 방향으로 조직구성, 표준 업무, 인적·장비자원, 교육, 해양경찰 친숙도 향상 모델 등 모듈로 구성하여 제안하였다.

1.3 논문의 구성

본 논문은 모두 6개장으로 구성되었으며 연구의 흐름을 다음 <그림1>과 같이 FLOW CHART상에 요약하였다.

서 론

- 연구의 배경 및 목적
- 연구의 범위와 방법

어업관련 해양경찰 업무 개관

- 모델지역의 해양경찰력과 어업관련 해양경찰 업무를 봉사지원, 해상 안전, 해상치안, 해양보안, 환경보존, 민관협력분야로 분류 및 실태 파악

어항에서 해양경찰 업무 현황

- 어항에서 해양경찰 업무량 조사
- 봉사지원, 해상안전, 해상치안, 해양보안, 해양환경, 민간협력분야 등 영역별 업무 수요량, 업무요구량과 업무 성취도 조사
- 업무량에 대하여 분석 및 평가

해양경찰업무에 대한 어업종사자의 친숙도 조사

- 어업종사자를 대상으로 해양경찰 업무에 대한 의식 설문조사 실시
- 만족도, 신뢰도, 인지도, 친절도를 요소로 친숙도 표현
- 설문조사 결과분석 및 시사점 도출

해양경찰서비스 표준 모델 방향

- 역할중심의 시·군 지역단위 해양경찰서비스 모델 방향 제시
- 조직, 업무, 인력 및 자원, 교육, 친숙도 향상 모델 등 구조화

결 론

<그림1> 연구흐름도

제2장 어업관련 해양경찰 업무 개관

2.1 모델지역

2.1.1 녹동항

위 논문의 모델지역 녹동항은 전라남도 고흥반도 남단에 위치한 국가지정어항으로서 약 700척 어선수용(10톤급 기준)접안 할 수 있는 항구로 남해안의 주요 어항중 하나이며 면적은 318,300m²이다.

여기에 2002년4월25일 항만법상 연안항인 녹동신항이 준공되어 3,000톤급 선박 7척이 접안할 수 있는 선좌를 가지고 있으며, 아울러 녹동/제주, 녹동/거문도, 녹동/완도항로를 중심으로 도서지역과 육지를 연결하는 해상교통의 요충지역으로 급부상을 하고 있다.



2.1.2 어선 세력

전남 고흥군 도양읍 녹동항의 어선분포 현황을 보면 <표1>에서와 같이 2 ~ 5톤급 선박이 1,363척으로 전체 선박에서 약 93% 차지하여 대부분의 어민들은 소형선박을 가지고 있는 것으로 나타났다.

| 구분 | 계 | 2톤미만 | 2-5 | 5-10 | 20-30 |
|------|-------|-------|-----|------|-------|
| 선박척수 | 1,470 | 1,020 | 343 | 97 | 10 |

<표1> 어선 세력

[단위 : 척]

2.1.3 어업인구

전남 고흥군 도양읍(녹동) 인구는 1만 2천여 명으로 어업종사자 현황을 보면 <표2>에서와 같이 전업 어업인구는 1,000여명이며 이는 선주를 나타낸 것으로, 선원 및 관련 산업에 종사하는 인구를 합하면 약 7,000명으로 전체인구의 절반이상 수산관련 산업에 종사 하고 있다.

| 구분 | 계 | 남 | 여 |
|----|-----|-----|-----|
| 명 | 987 | 575 | 412 |

<표2> 어업 인구 [단위 : 명]

2.1.4 어업종사자의 민원 신고



2006년도 여수해양경찰서 녹동광역파출소에 신고된 민원신고 접수 현황을 보면 <표3>에서와 같이 접수 건수는 약 110여건으로 불법어업 단속이 약 65건으로 약 60%를 차지하였으며, 절도 등 형사범 발생 신고 및 해양오염사고 발생 신고와 익수자 응급구조, 응급환자 긴급후송 요청 등의 순으로 나타났다.

| 신고현황 | 불법어업단속 | 해양오염 | 응급구조 | 형사범 | 기타 |
|------|--------|------|------|-----|----|
| 건수 | 65 | 15 | 4 | 11 | 15 |

<표3> 어업종사자 민원신고 [단위 : 건]

2.2 모델지역의 해양경찰

2.2.1 우리나라 해양경찰

해양경찰은 조직은 현황은 해양경찰청을 중심으로 3개 지방해양경찰청과 1개의 해양경찰학교, 14개 해양경찰서와 경비함정 수리 및 지원 목적의 1개의 해양경찰청정비창을 두고 있으며, 장비 및 인력 현황 5,000톤급 경비함정 포함한 약 300여척의 경비함정과 고정익기 1대, 회전익기 12대 등 항공세력이 있다. 인력은 경찰관, 일반직, 기능직 포함 약 5,000여명, 전투경찰순경 약 5,000여명 등 1만여 명으로 구성 되어, 해상치안을 담당하는 경비함정과 육상의 치안을 담당하는 파출소와 출장소를 설치하여 육·해·공 입체경비체제를 구축 하고 있다.



2.2.2 모델지역 해양경찰력

전국 주요 항·포구를 중심으로 경찰서의 관할구역의 광범위로 인한 치안소외지역 방지와 신속한 대응력 배양으로 양질의 치안서비스 제공을 위해 파출소와 출장소를 설치, 운영하고 있으며, 치안소요가 많은 전국 항·포구에 인력과 장비를 대폭 보강한 광역파출소로 개편하여 운용중이며, 모델지역의 파출소의 해양경찰력을 보면 경찰관 및 전투경찰순경을 포함 30여명과 장비는 순찰차 2대, 순찰정 1척으로 구성되어 있다.

2.3 어업관련 해양경찰 업무

어항에서 어업종사자와 관련 있는 해양경찰 업무를 봉사지원분야, 해

상안전분야, 해상치안분야, 해양보안분야, 해양환경보존분야, 계몽지도분야로 나누어 현황을 파악 하였다.

2.3.1 봉사지원분야

(1) 찾아가는 이동봉사실 운영

찾아가는 이동봉사실은 전국 각 지역 해양경찰서별로 봉사단체와 합동으로 원거리 소재 섬이나, 어촌계 등을 직접 방문하여 지역민의 실정에 맞는 봉사활동과 수·해양 및 생활법률 등 관련 법률상담 등 각종 서비스를 제공하며, 어민들을 위해 직접 민원 접수와 처리업무를 수행하며 또한 안전사고 및 범죄예방 활동을 하고 있다.



(2) 사고사실증명원 발급 서비스

어업종사자들의 각종 사고사실증명원 발급에 절차가 복잡하거나 처리시간이 지연되는 경우가 있었으나 전산시스템구축으로 신속성과 편리성을 향상하여 신속하고 정확하게 발급함으로 어업종사자를 위한 논스톱 민원처리업무 서비스를 실시하고 있다.

(3) 응급환자 긴급후송 서비스

해상교통이 원활하지 못한 도서지역이나 조업 및 항해중인 어선 및 여객선 등 선박에서 응급환자가 발생 시 헬기나 경비함정을 이용하여 신

속히 인근 병원으로 후송과 함께 심폐소생술 등 응급처치 서비스를 실시하고 있다.

(4) 신고절차 간소화 서비스

100톤미만 선박은 출·입항시 해양경찰관서에 신고의무가 있으나, 2톤미만 소형어선에 대하여 입·출항시 파출소, 출장소 및 대행신고소 등 신고기관에 직접 방문하지 않고 일반전화 및 휴대전화를 이용 간단하게 신고함으로써 신고절차 간소화로 불편을 해소하여 어업종사자가 원활한 경제활동을 할 수 있도록 돕고 있다.

(5) 출동 함정 해상기상 방송 서비스

해양사고의 발생원인중 불규칙한 해상기상으로 기인한 경우가 많다. 해양사고를 미연에 방지 하고자 해상기상 상태를 미리 파악하여 기상청과 기상정보 공유와 또한 기상정보를 VHF, SSB 등 통신망을 이용 조업선박 및 항해선박에 방송을 실시하여 선박의 안전 운항 및 조업에 기여하고 있다.

(6) 주민편의조사센터

해상에서 불법행위 등으로 단속되면 해양경찰서에 출두하여 조사를 받아야 하는데 출두해야 할 해양경찰관서가 원거리에 위치 할 때 이동에 많은 시간과 경비가 소요 되고 있어, 각 파출소별로 수사전담인력을 파

견 출장조사를 실시, 어업종사자들의 시간 및 경제적으로 도움을 주고 있는 서비스이다.

2.3.2 해상안전 분야

(1) 해양사고조사

각종 해양사고에 대한 해역별, 계절별 등 각종 유형별로 특성을 데이터베이스화 하여 각종 사고 발생 시 축적된 자료를 바탕으로 과학적인 사고조사를 실시하고 있으며, 또한 중앙해양안전심판원과 유기적인 협조체제를 유지하여 사고조사를 실시하고 있다.

(2) 해피콜서비스

풍랑 및 해일 등 급변하는 기상정보를 출어 선박에 대하여 휴대폰을 이용하여 기상정보를 문자메시지로 시시각각 전송하는 서비스를 실시하여 조업 및 항해하는 선박에 사전대응이 가능하게 하고 있다.

(3) 조난선 예인서비스

해상에서 조업이나 운항중 선박이 기관고장 등 원인으로 자력항해가 불가능할 경우 경비함정을 이용하여 고장선박을 가까운 항·포구나 선적항으로 예인하는 서비스를 실시하고 있다.

(4) 화재 선박 등 해상재난에 대한 진압 및 구호

어선의 화재 및 침수·침몰 등 각종 해난사고 발생 시 신속한 진압 및 구조를 실시하며, 태풍·해일 내습에 대비한 각종 어선 통제 및 안전 관리 활동을 전개하고 있다.

(5) 현장대응목표 관리제 실시

해양에서 사고 발생 시 피해를 최소화하기 위해, 사고현장에 구조세력을 신고접수 후 최단 시간 내 현장에 도착토록 하여 초등조치에 걸리는 시간을 단축하기 위한 것으로 어업종사자들 해양사고 발생 시 귀중한 인명과 재산을 보호하기 위하여 실시하고 있다.

2.3.3 해상치안 분야



(1) 불법어업 방지 활동

각종 어종별 및 생산 시기별로 불법어구사용과 채취 금지기간에 어로 활동에 대하여 단속을 실시하고 있으며 또한 불법어업 신고요령, 각종 어구의 규격에 맞는 그물사용과 위법시 불이익 등을 홍보하고 있다.

(2) 무계출항선박 단속 활동

선박 입·출항시 과·출장소 및 대항신고소에 신고를 해야 하나 신고를 하지 않고 입·출항 할 경우, 밀수·밀입국 등 해상범죄에 사용될 우려가 높으며, 또한 침몰 등 안전사고 발생 시 위치 확인이 불가능 하여

신속한 대처가 곤란한 경우가 많다, 이를 방지 하고자 입·출항신고의무를 하지 않는 선박에 대하여 단속을 실시하고 있다.

(3) 통신두절선박 수배 서비스

출항선박은 수협정보통신국 및 관련기관과 시간별로 위치보고 등 무선통신을 실시하고 있는데, 통신이 두절된 선박에 대하여 관련 해양경찰서 및 유관기관에 신속한 수배와 해상 수색·구조 업무를 실시하는 서비스이다.

(4) 어장경비

양식기술 발달로 연안 어업은 잡는 어업에서 기르는 어업으로 전환됨에 따라, 어족자원시설의 중요성이 강조되고 있고, 또한 어민 스스로 김, 전복, 미역 양식장 등 각종 어장 조성으로 어장시설 증가에 따라, 어·패류 양식 시설 등의 절도를 방지하기 위해 해양경찰은 어장밀집지역을 경비함정을 이용한 주기적인 예방 순찰경비로 어민의 재산을 보호 하는데 앞장서고 있다.

2.3.4 해양보안 분야

(1) 동·서해 특정해역 및 북방한계선(NLL) 어로보호 활동

인천해양경찰서 및 속초해양경찰서에 어로보호본부를 설치하고 있으며, 남·북간 접경해역에서 우리어선 월선 및 피랍 방지 등 안전한 어로행위를 할 수 있도록 보호 활동을 수행하고 있으며, 특히 북방한계선상에서 중

국어선 불법조업을 강력하게 단속하여 우리어민의 피해를 방지하고 있다.

(2) 외국어선 불법어로행위 감시 및 단속 활동

배타적 경제수역법(EEZ) 발효로 외국어선의 우리나라 수역에서 어업 활동이 증가함에 따라 불법어로행위를 강력 단속하고 있으며, 해양오염 발생 등 각종 불법행위에 대한 감시 및 단속을 실시하고 있다.

(3) 미귀항 선박 수배 및 수색 활동

해상에서 선박이 귀항 예정시간에 사전 연락 없이 귀항하지 않는 경우, 수협, 군부대 등과 협조, 선박의 소재 파악을 위한 수배 및 수색활동을 전개하여 해양사고 또는 불순세력에 의한 피격, 피랍 등의 위협상황으로부터 국민의 생명과 재산을 보호하기 위하여 실시하고 있는 서비스 이다.

2.3.5 환경보존 민관협력분야

(1) 명예환경감시제도

해양환경보호의 중요성이 점점 높아지고 있는 가운데, 해양환경감시원의 인력부족으로 광범위한 해양과 항·포구 등에 대한 감시체제를 보강하기 위해 1998년도 명예해양환경감시원 제도를 도입 유관기관 및 각종 봉사단체, 해양·수산 관련 종사자로 명예해양감시원을 위촉하여 운영 하고 있다.

(2) 민간방제협력제도

민간방제협력제도는 유류 등 해양오염물질을 취급하는 관련 민간기업 및 방제회사가 공동으로 해양오염방제 발생 시 방제를 효과적으로 하기 위하여 상호 협력 체제를 유지 하고자 만든 민간협력체이다.

(3) 민간자율구조대 운영

해양사고 발생 시 어업종사자들의 생명과 재산을 보호하기 위해 관내 조업 중이거나 정박 중인 어선을 이용 신고즉시 현장에 출동 해양경찰을 도와 신속한 구조 활동을 전개 하고 있다.

(4) 해상자율방범순찰대 창설



전남 고흥군에서는 전국최초로 선주, 선원, 어민, 수산관련 종사자 등 각 직능별 단체 및 대표자들과 민간봉사단체들로 구성된 민간해상자율방범순찰대를 창설하여 어장 및 항·포구 계류 선박에 대하여 야간 및 취약 시간에 자체 선박 및 차량을 이용 순찰활동을 실시하고 있고, 불법어업감시, 해양범죄신고, 해양오염발생 감시 및 예방과 지역민을 위한 봉사 활동 전개하고 있다.

제3장 어항에서 해양경찰 업무 현황

3.1 어항에서 해양경찰 업무량

3.1.1 의의

해양경찰의 어업종사자 및 어항이용객을 위한 서비스 수요 분석을 위해 2006년부터 2007년까지 2년 동안 여수해양경찰서 녹동광역파출소에 신고 및 처리된 주요업무를 봉사지원분야, 해상안전분야, 해상치안분야, 해상보안분야, 해양환경분야, 민간협력분야, 수요자 요구(민원) 등 7개 분야로 나누어 분석하였으며, 해양경찰서비스 업무 수요량을 현행업무량과 업무요구량으로 나누어 식으로 산출하였다.

그리고 현행 업무량에서 수행업무건수는 해양경찰 파출소에서 처리된 주요 업무이며, 업무요구량의 민원건수는 어민 등 어항이용객으로부터 접수 처리된 민원업무 수를 표시하였다. 해결소요시간은 업무처리시 경찰관의 각 계급별, 근무 연수별, 업무난이도별 등을 고려한 평균소요시간을 산출 하였으며 필요 인력 수는 수행업무의 성격, 복잡성, 난이도와 업무처리 경찰관의 근무경력 등을 고려한 각각의 가중치를 부여한 평균값을 필요인력수로 표시 하였다. 그리고 장비는 장비가 필요 업무와 장비가 필요 없는 업무로 나누어 장비소요 업무시 장비가 업무처리 시간 및 인력 절약 요소에 값을 부여하여 평균한 값을 표시 하였다.

$$\text{업무수요량} = \text{현행 업무량} + \text{업무 요구량(민원)} \dots \dots \dots (1)$$

$$\text{현행업무량} = \text{수행업무건수} \times \text{해결소요시간} \times \text{필요 인력수} \times \text{장비} \dots (2)$$

$$\text{업무요구량} = \text{민원건수} \times \text{해결소요시간} \times \text{필요 인력수} \times \text{장비}\dots\dots (3)$$

3.2 업무량

3.2.1 봉사지원분야 업무량

봉사지원분야 업무량은 어선승선사실증명서 발급, 주민편의조사센터, 선박 출·입항신고, 출어선박대상 해상기상방송, 응급환자 긴급후송, 가출인 수배 등이 해당된다. <그림2>에서와 같이 식(2)로 산출한 세부 현행업무량을 산출한 결과 2톤미만 전화 출·입항신고를 포함한 선박 출·입항신고와 불법 등 위법행위로 단속된 어민이 경찰서와 원거리에 위치하여 조사를 위해 출두시 시간적 및 경제적 어려움을 경감하기 위해 설치한 주민편의조사센터의 업무처리가 높은 비중을 차지하고 있으며 응급환자 후송, 가출인 수배 등도 다수 있었고, 어항이용자의 선박 출·입항신고는 선박을 이용한 간첩 등 밀입국 및 밀수 등 방지가 주목적이었으며, 선박척수 증가 및 제한된 경찰 인력 때문에 입장임검 소요시간 증가로 어항이용자의 시간적 및 경제적 비용이 증가 하고 있다.

그리고 중·소형 어항인 경우에 한해 어항이용자의 편의를 위해 자율적으로 출·입항신고 및 점검후 그 결과를 유·무선 등을 이용 신고기관에 알리는 것도 고려 할 필요가 있으며, 어선사고 원인중 약 70%가 인제로 발생하고 있어 선박 입·출항 입장임검시 선박의 안전상태 및 선장 등 승조원의 안전교육 등 실시하여 출·입항신고업무 기능을 선박안전사고 방지 기능으로 전환할 필요가 있다, 원거리 위치 어민을 위해 설치한 주민편의조사센터의 인력을 각 기능별로 증가 배치하여 원활한 치안행정 서비스 제공을 위한 시스템 구축이 필요하다.

3.2.2 해상안전 분야 업무량

해상안전 분야 현행 업무는 출어선 해피콜 실시, 조난선구조, 해양사고 조사, 해상교통로순찰, 선박화재진압 등이 세부 업무에 해당한다. <그림 3>은 식(2)로 산출한 세부 현행 업무량 분석이다. 세부 현행업무량은 출어선박 및 어항에 정박 중인 선주·선장 대상으로 시시각각 변화하는 기상정보를 휴대폰 문자 메시지로 전송하여 출어선박의 기상변화에 따른 안전지대 대피와 정박 및 계류 선박의 안전시설 확충을 통해 재해예방을 위한 해피콜서비스가 많았고, 중·대형 어항의 경우 신속한 해피콜을 위해 기상청 기상정보와 연계한 자동 문자 메시지 발신 프로그램 개발이 필요하며, 여객선 및 유·도선과 어선의 안전항해를 위한 항로상의 암초, 부유물 등 확인과 야간에 항로상에 위치한 어선 및 예·부선에 대한 등화설치 확인 등 안전사고 방지와 협수로 등 사고위험 지역과 사고다발 해역의 해상교통로 안전 순찰이 대다수를 차지하였으며, 선박화재 진압과 조난선구조 등도 약간 있었다.

해상에서 화재 발생 시 경비함정은 소화포 등 화재진압 장비와 장구가 갖추어져 대응 하고 있으며, 어항에 정박 중인 선박에서 화재발생시 어민들은 소방서의 119에 먼저 신고를 하는 경우가 많다. 그러나 대부분 해양경찰관서는 해안가에 위치하고 있고, 순찰정 및 순찰차를 활용한 주기적인 항·포구 순찰로 정박 및 계류 선박에 화재발생에 신속한 대응이 가능하며, 신속대응 체제 구축을 위해 작동하기 간편한 장비를 순찰차에 비치하여 신속한 초동조치로 대형 화재 발생을 방지 할 수 있고, 특히 연안 및 저수심 해역에서는 순찰정의 기동성을 이용한 해상화재 진압 시스템을 구축할 필요가 있다.

3.2.3 해상치안 분야 업무량

해상치안 분야 세부업무는 불법어업신고, 어장손괴사건, 선상폭력, 선상절도, 선박절도, 변사자수색, 익수자 구조 등이 있다. <그림4>는 식(2)으로 산출한 세부 업무에 대한 현행 업무량 현황이다. 불법어업신고, 변사자 수색에 업무량이 집중됨을 알 수 있다. 이것은 기상이변 및 해양오염 등의 원인으로 어족자원이 점점 고갈됨에 따라 불법어업 증가에 따라 어민들의 신고가 많았으며, 또한 해양을 이용하는 레저객과 관광객은 점점 증가하고 있으나, 해양 안전시설 미비로 해상 추락 등 안전사고 발생건수 증가에 대한 구조 및 수색업무가 많았고, 또한 양식기술 발달로 김, 전복 등 양식장 설치 면적의 증가로 선박에 의한 어장손괴 사건에 업무 처리가 많았고, 항·포구내 정박 선박용 물품의 도난 등 사건처리에 상당한 업무량이 있었다.



3.2.4 해양보안분야 업무량

해양보안분야 세부 업무는 외국어선 불법어업단속, 미귀항선박수배, 통신두절선박수배 등이 있으며, 이들에 대한 현행 업무량을 산출하면 <그림5>와 같다. 녹동항 인근 해역이 내해(內海)인 관계로 외국어선 불법조업은 없으며 미귀항 선박 및 통신두절선박의 수배에 약간의 업무량이 있었다.

3.2.5 해양환경분야 업무량

해양환경분야 세부 업무는 해양오염방제활동과 육상침출수처리 등이 있고, 이들 업무에 대한 현행업무량을 산출하면 <그림6>과 같다. 해안가의 가정, 공장 등지에서 유입되거나 선박에서 배출된 빌지 및 소량의 기름유출 등에 대한 신고로 오염방제 활동에 업무량이 많았으며, 어민들의 해양환경보호의 중요성에 대한 의식 수준이 점점 높아 가고 있음을 알 수 있었다.

3.2.6 민간협력분야 업무량

민간협력분야의 세부 업무로는 어민간담회, 해안가쓰레기 합동수거, 유·도선사업자와 간담회 등이 있으며 이들 업무에 대한 현행 업무량을 산출하면 <그림7>과 같다. 또한 해양경찰과 지역어민 및 봉사단체들과 함께 어업종사자들의 삶의 터전인 바다를 안전하고 깨끗한 바다를 만들기 위한 해양환경보호 활동이 많았고, 해양경찰의 주 고객인 어업종사자의 고충 및 여론수렴과 또한 도서민 및 관광객이 원활하고 안전하게 해상교통 수단을 이용 할 수 있도록 하기 위해 유·도선사업자 등 각 기능별 단체와의 간담회가 많았다.

3.2.7 수요자 요구 업무량(민원)

수요자 요구 업무량(민원)을 조사하기 위하여 2006년에서 2007년까지 약 2년간에 걸쳐 주요 민원신고 내용을 바탕으로 하여 분야별 세부 업무로 구분하고 식(3)에 의한 업무 요구량을 산출하였다. <표4> 및 <그림8>은 수요자 요구(민원) 세부 업무 요구량의 현황이다. 민원건수 약 180

여건을 살펴보면 불법어업 단속신고, 선박용 물건 절도 발생 신고 등 해상치안 분야가 대부분을 차지하고 있으며, 해상안전 분야는 어민 및 해양레저객, 관광객 등의 실종자 발생 신고가 많았고, 봉사지원분야는 응급환자 후송과 해양환경분야의 해양오염 발생 신고가 약간 있었다. 또한 분야별 업무 요구량의 현황을 보면 <그림9>와 같으며 해상치안 및 해상안전 분야에 수요자 요구(민원)가 많아 어민들은 해상에서 안전사고 방지와 불법어업 방지 등 해상에서 확고한 범질서 확립에 어민의 서비스 요구가 점점 높아지고 있음을 알 수 있다.

| 서비스 명 | | 건수 | 시간(분) | 인력 | 장비 | 업무량 | 비고 |
|-------|-----------|-----|-------|----|-----|--------|----|
| 봉사지원 | 응급환자 수송 | 6 | 240 | 5 | 1 | 7,200 | |
| 해상안전 | 실종자 수색 신고 | 10 | 600 | 10 | 1 | 60,000 | |
| 해상치안 | 절도 등 신고 | 32 | 180 | 5 | 0.5 | 28,800 | |
| | 불법어업 단속 | 103 | 180 | 4 | 0.7 | 74,160 | |
| | 선박구조 | 15 | 180 | 4 | 0.9 | 10,800 | |
| | 고립·약수자 구조 | 2 | 180 | 4 | 1 | 1,440 | |
| 해양보안 | 무계출항 신고 | 1 | 60 | 2 | 0.7 | 120 | |
| 해양환경 | 해양오염 신고 | 10 | 180 | 5 | 0.8 | 9,000 | |

<표4> 수요자 요구(민원) 업무량

3.2.8 업무 수요량

해양경찰이 어항에서 수행한 업무량을 현행업무량과 업무요구량(민원)으로 나누어 식(1)에 의해서 산출한 업무 수요량은 <표5>와 같다. 업무수요량은 분석하여 보면 현행업무량 분야는 봉사지원, 해상안전, 해상치안분야가 많았고, 업무요구량 분야는 해상치안 및 해상안전 분야가 많았으며 봉사지원분야가 적었다, 또한 현행업무량 및 업무요구량을 바탕으로 한 업무수요량은 해상치안 분야, 해상안전 분야, 봉사지원분야 순으로 많았으며 상대적으로 해양보안분야가 적었으며 민간협력 분야도 약간 있었다.

| 분야명 | 현행 업무량 | 업무요구량 (민원) | 업무수요량 | 업무 성취도 |
|--------|---------|---------------|---------|-----------|
| 봉사지원분야 | 48,962 | 7,200 | 56,162 | 87.1 % |
| 해상안전분야 | 131,988 | 60,000 | 191,988 | 68.7 % |
| 해상치안분야 | 187,956 | 77,472 | 265,428 | 70.8 % |
| 해양보안분야 | 240 | 84 | 324 | 74.0 % |
| 해양환경분야 | 6,300 | 7,200 | 13,500 | 46.6 % |
| 민간협력분야 | 64,560 | 0 | 64,560 | 100 % |

<표5> 업무량 및 업무성취도

3.2.9 업무 성취도

수요자의 요구(민원)는 다양해지고 기대수준도 높아짐에 따라 수요자

중심의 고품질 해양치안서비스 제공을 위해 식(4)을 이용하여 분야별 업무 성취도를 분석 하여 보면 <그림10>과 같이 분야별 업무성취도 현황을 알 수 있다. 민간협력분야, 봉사지원분야, 해상치안분야, 해양보안분야, 해상안전분야, 해양환경분야 순으로 나타났다.

$$\text{업무 성취도(\%)} = \text{현행 업무량} / \text{업무 수요량} \times 100 \dots\dots\dots (4)$$

업무성취도 분석 결과 민간협력 분야의 업무량이 상대적으로 적고 업무성취도가 높게 나타난 것은 상대적으로 해양경찰의 업무가 단속활동에 치중되어 있어 어항이용자들이 해양경찰을 상호 협력 동반자로 인식이 낮고 적극적인 참여문화가 정착되지 못한 것으로 생각된다.

3.2 업무량 평가



업무수요량 및 업무성취도 분석 결과를 보면 봉사지원분야는 주로 2톤미만 어선의 전화출항신고에 의한 선박출·입항신고 간소화 관련업무와 가출인 등 수배신고서비스가 경찰력의 소요시간 및 인력 투입이 많아 업무량이 많은 것으로 나타나 개선이 필요한 것으로 나타났다.

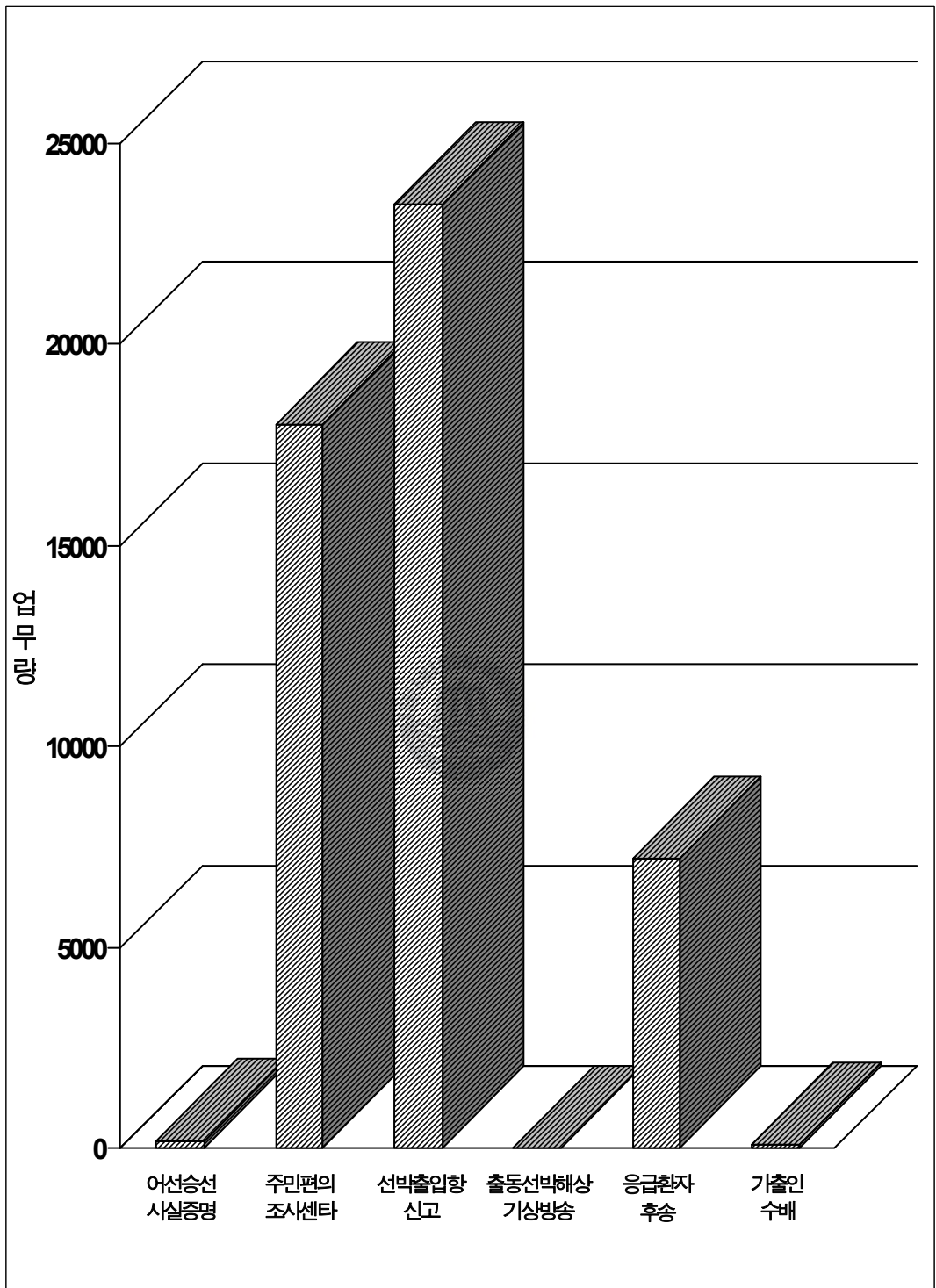
그리고 실종자 수색구조와 응급환자 긴급후송은 국민들로부터 각광받는 서비스분야로서 이에 대하여 서비스 품질을 표준화 및 규격화하여 할 필요가 있다. 해상안전분야는 위험발생방지 차원의 선박감항성(堪航性) 확보를 위한 선박안전점검 제도, 어선 선장(船長) 및 기관장(機關長)에 의한 출항전 점검제도, 출항전 기상상황 확인제도 등으로 업무량 개선이 필요하다.

해상치안 분야는 해상 및 육상의 순찰인력의 확보가 필요하며, 민간이 자율적으로 조직한 해상방범순찰대의 활성화는 해양경찰업무 경감에 도움이 될 것이다.

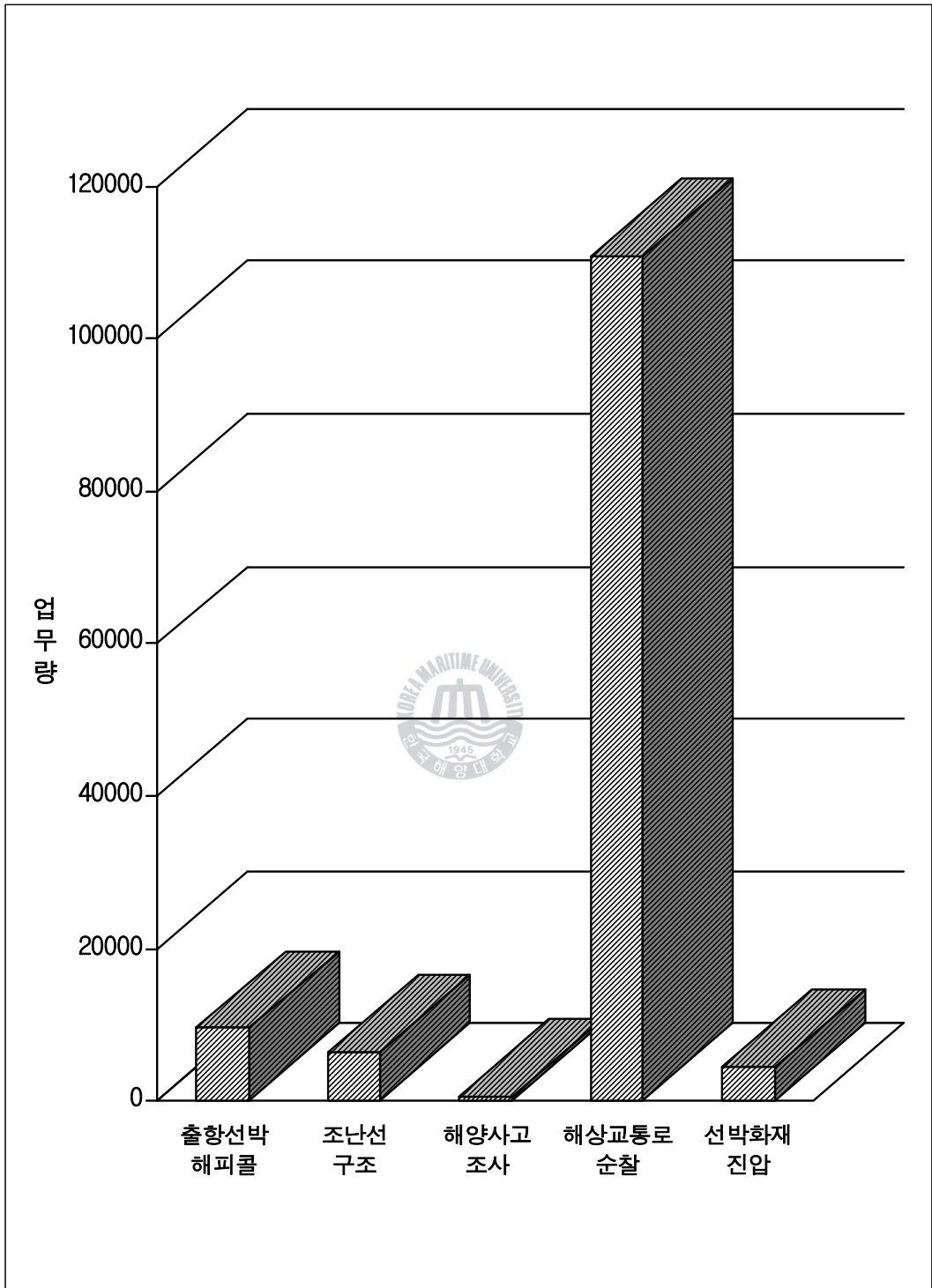
해양보안분야는 녹동항 주변은 읍·면단위 도서지역과 무인도서가 많은 해역으로 비록 외국어선의 불법조업은 없으나 반대로 밀입국, 밀수, 대마 등 마약류 사범들의 활동에 대비한 경계를 강화할 필요가 있다.

해양환경분야는 주민참여가 두드러지는 분야로서 최근 들어 대형 유류 오염사고로 인하여 해양환경에 대한 의식구조의 변화와 경각심이 높아지고 있어 민간의 자율적인 참여를 확대할 수 있는 프로그램의 도입이 필요하다.

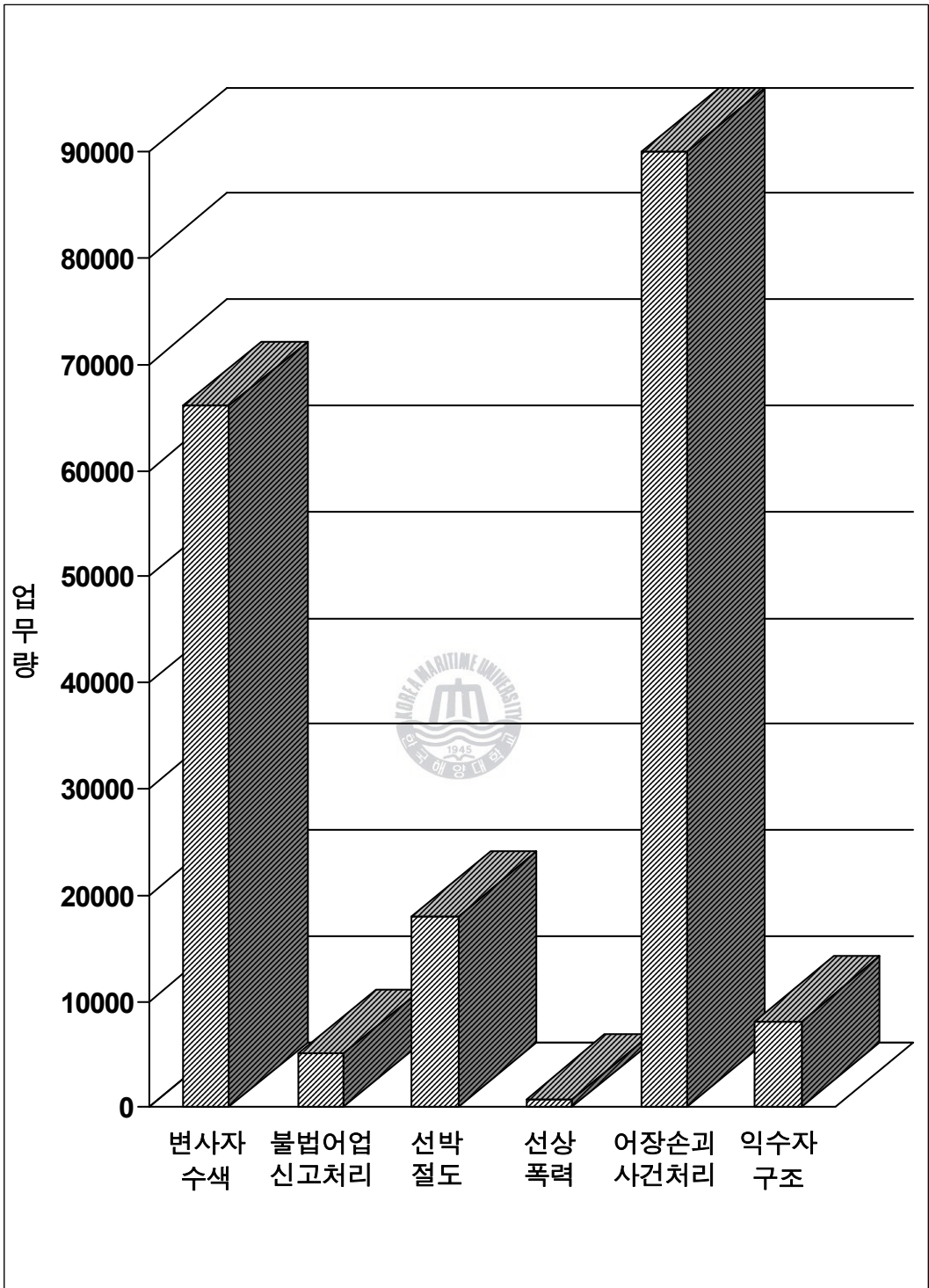
업무요구량에 해당하는 민원사항은 어족자원고갈에 따른 어획량 감소에서 발생하는 민원신고가 대부분이고 동종업종 종사자에 의한 투서형 민원이 대부분을 차지하고 있다. 민원 사항에 대한 신속한 처리는 물론 적극적으로 민원발생원을 제거할 필요가 있다.



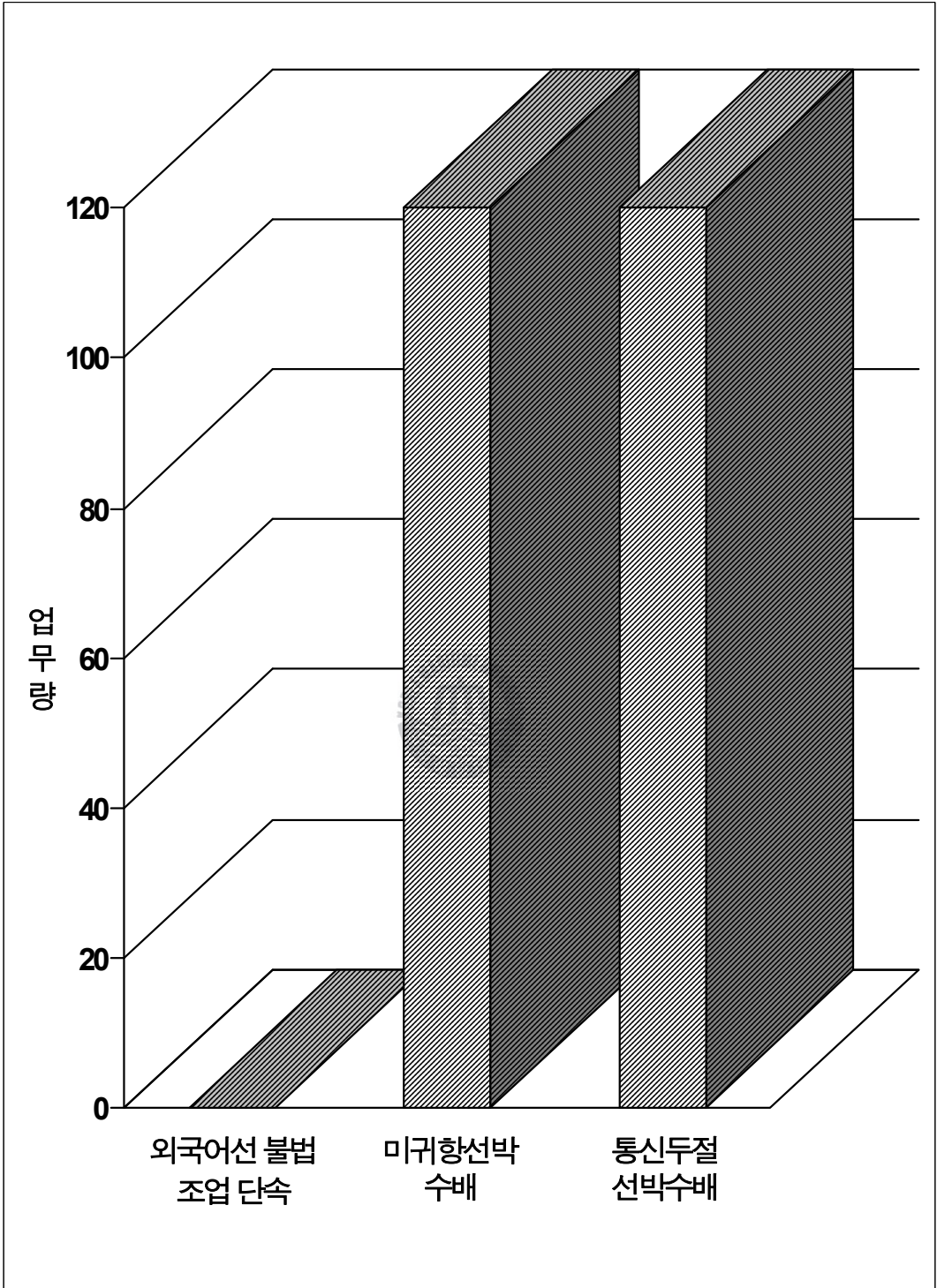
<그림2> 봉사지원분야 업무량



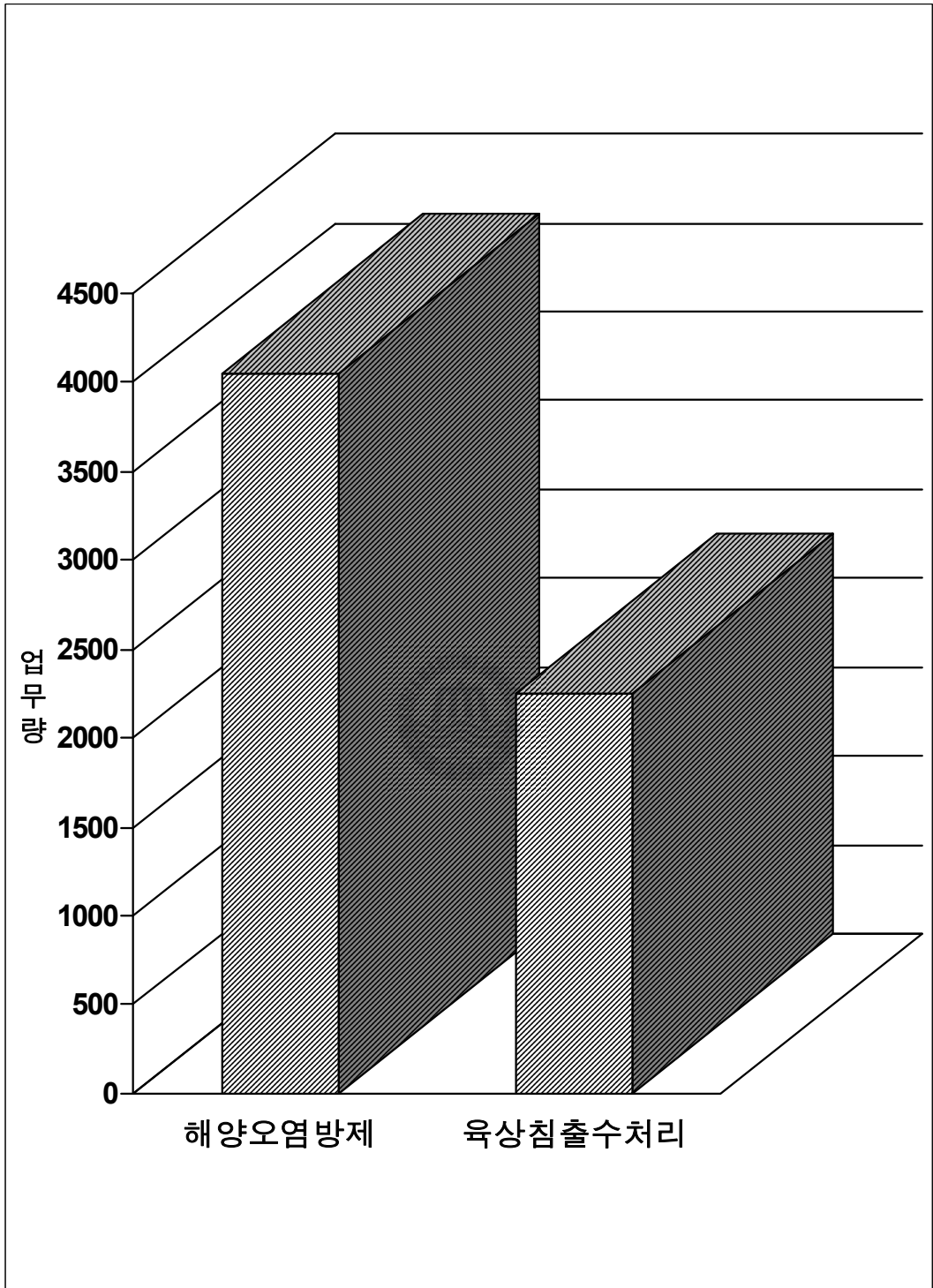
<그림3> 해상안전분야 업무량



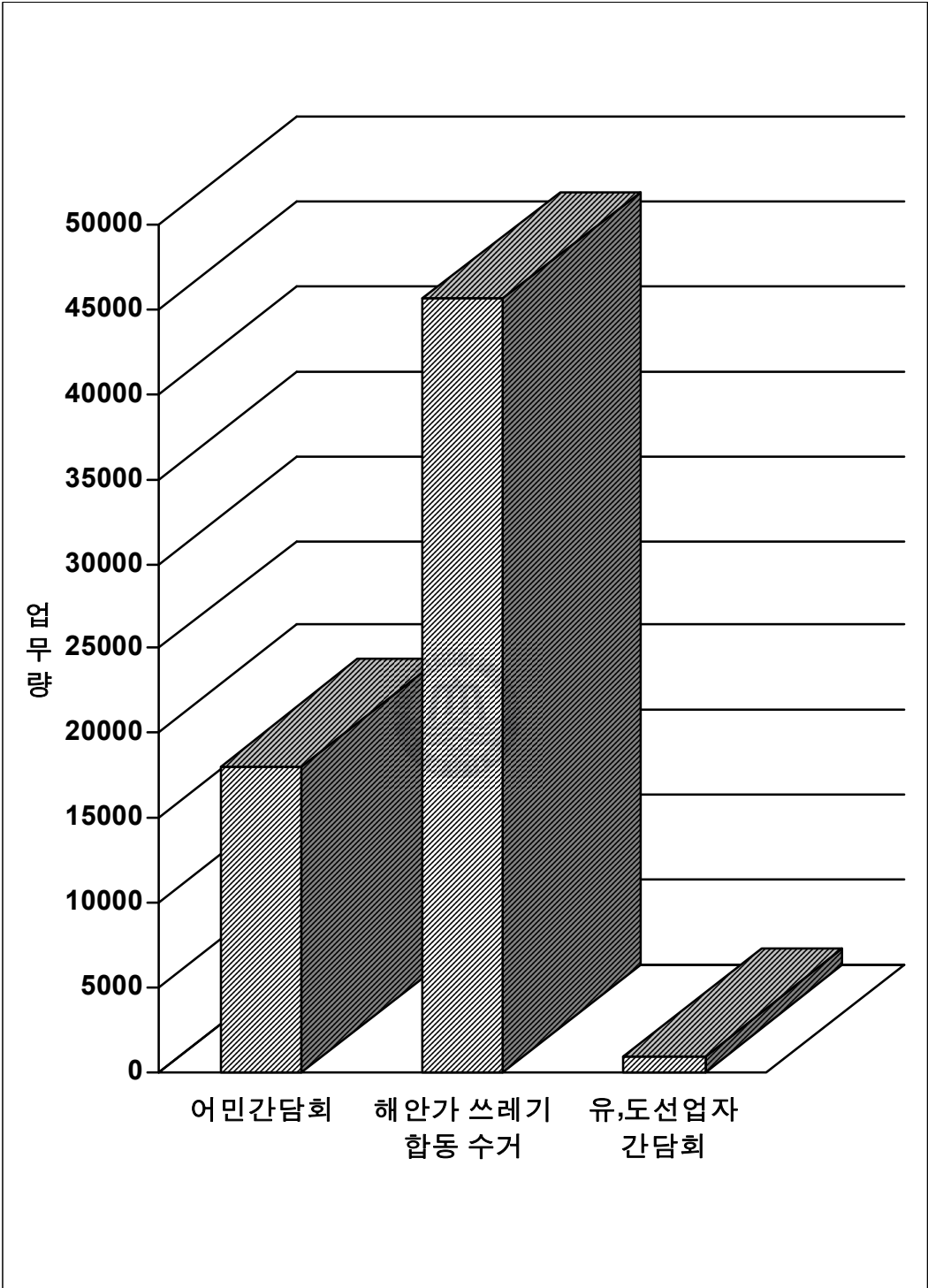
<그림4> 해상치안분야 업무량



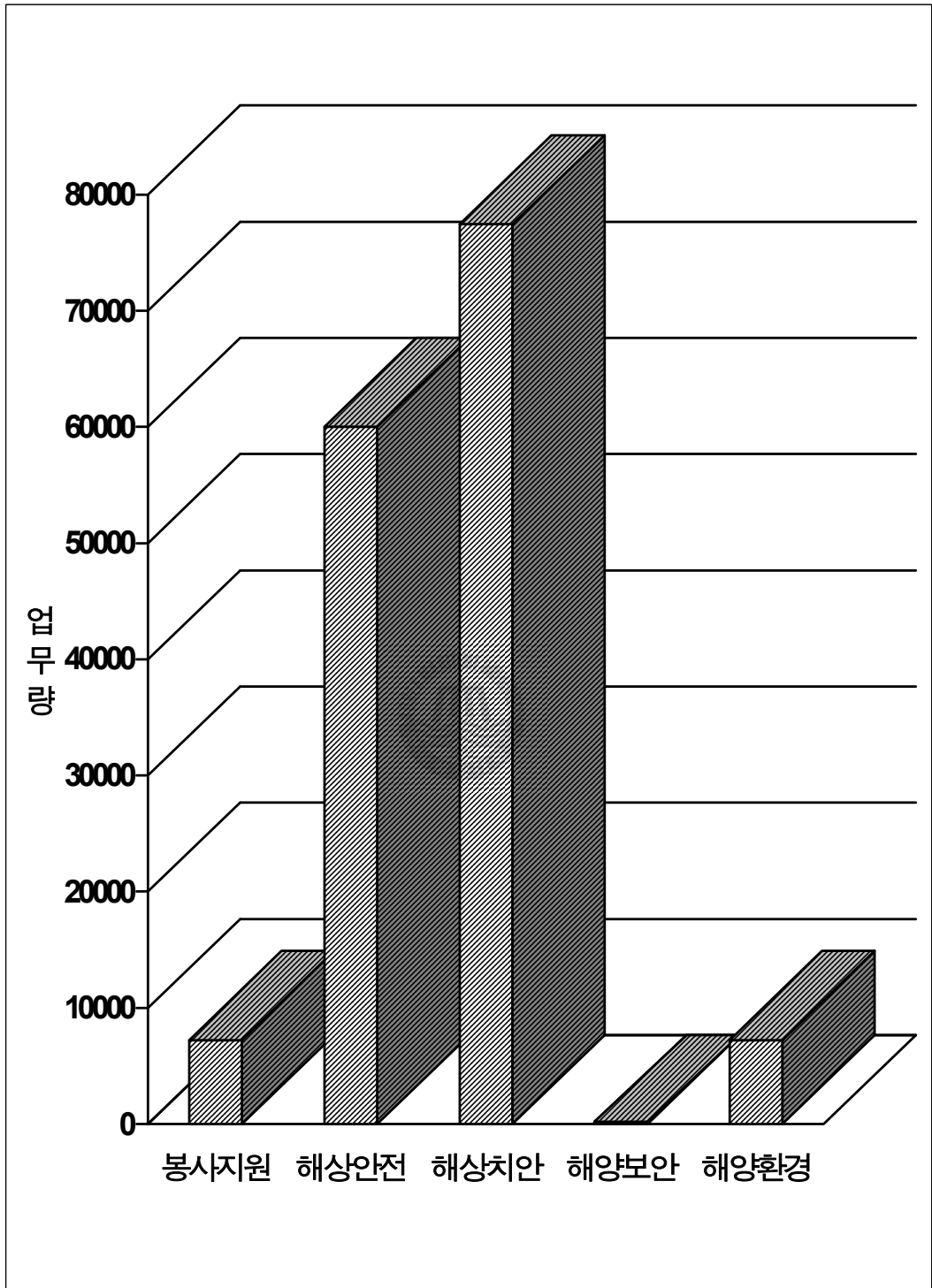
<그림5> 해양보안분야 업무량



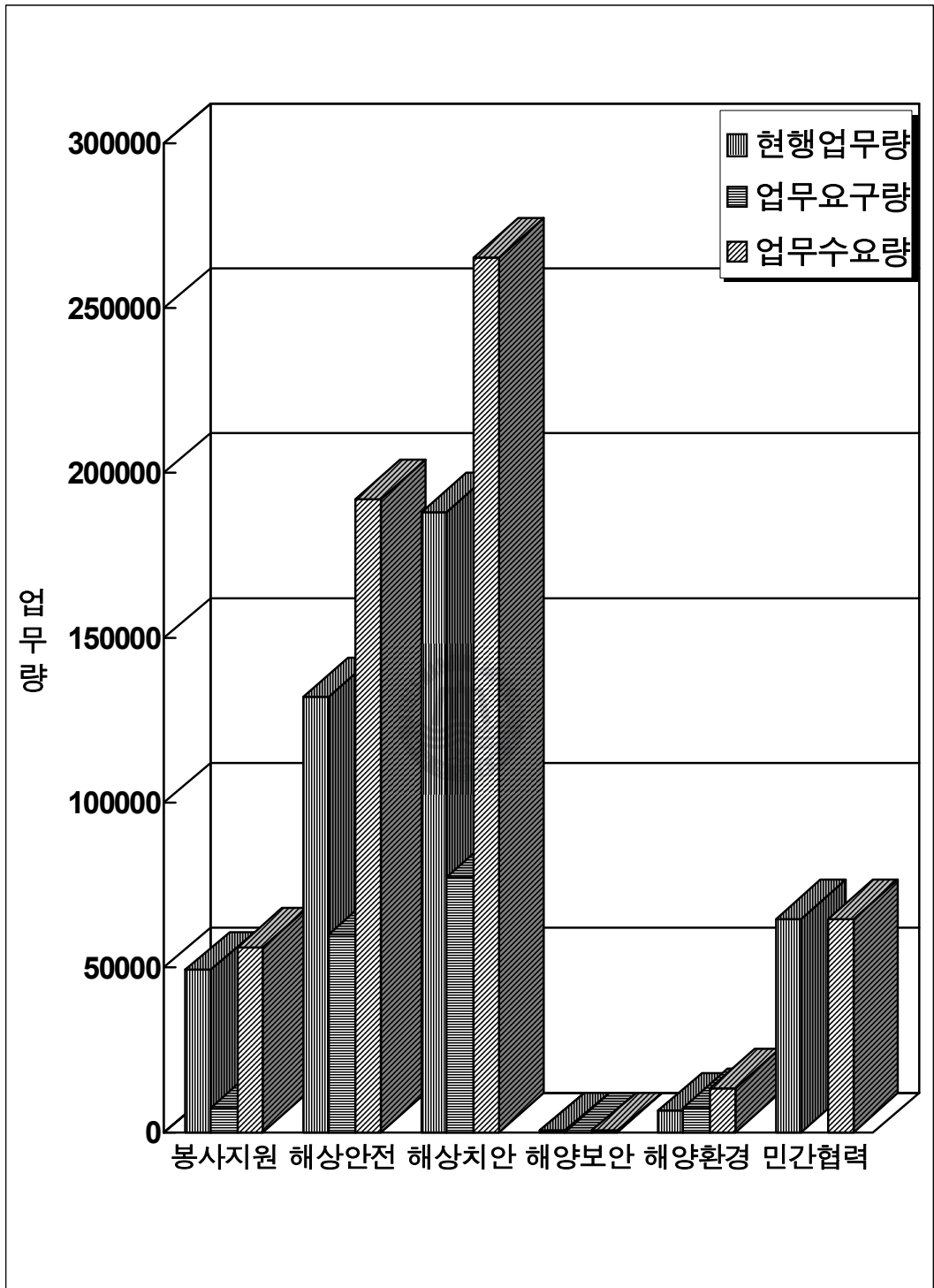
<그림6> 해양환경분야 업무량



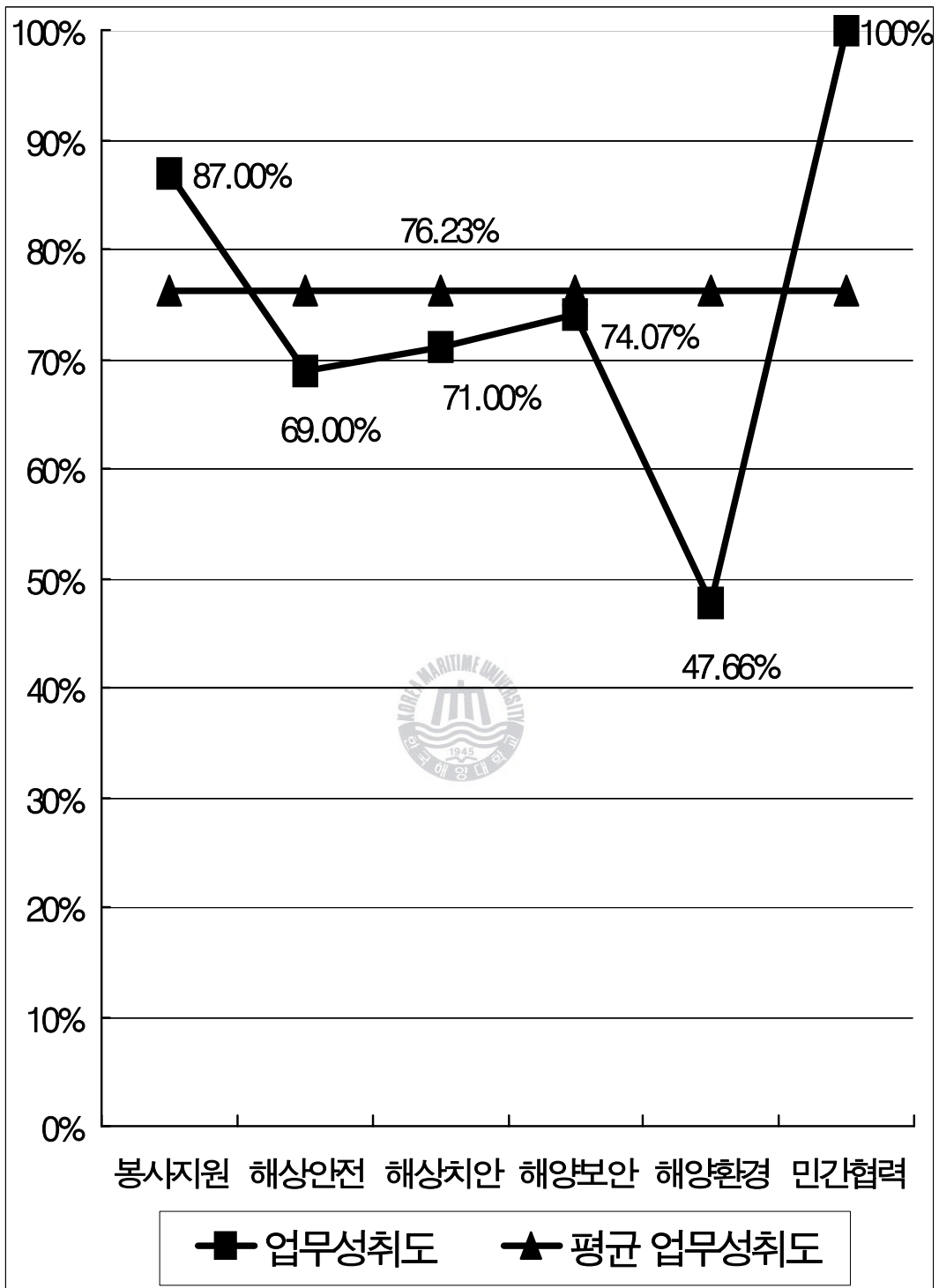
<그림7> 민간협력분야 업무량



<그림8> 수요자 요구(민원) 업무량



<그림9> 업무 수요량



<그림10> 업무성취도

[단위 : 백분율%]

제4장 어업종사자의 해양경찰 업무 친숙도 조사

4.1 친숙도 개념

친숙도 조사는 해양경찰업무에 대한 어업종사자의 의식 조사를 위해 만족도, 신뢰도, 인지도, 친절도의 4개 지표를 말한다.

4.1.1 만족도

만족도는 해양경찰이 어민들에게 제공한 각종 서비스에 대한 어업종사자들의 만족도를 평가 한다.

4.1.2 신뢰도



신뢰도는 해양경찰이 어업종사자에게 제공한 서비스의 내용과 정보에 대한 신뢰도를 말한다. 예를 들어 제공된 정보들이 어업종사자들의 조업 및 실제생활 활용시 신뢰도를 평가한다.

4.1.3 인지도

인지도는 어업종사자가 해양경찰에 대한 주요업무 및 종합해양치안기관으로서 업무 등에 관한 지식 등을 조사하여, 어민이 해양경찰에 대해서 알고 있는 정도를 평가한다.

4.1.4 친절도

친절도는 해양경찰관이 어업종사자들에게 행한 각종 서비스를 유형별 제시하여 실제로 피부로 느꼈던 점을 평가 한다.

4.2 조사대상 및 방법

4.2.1 조사 대상

설문조사의 대상은 전남 고흥군 도양읍 녹동항 일원에 거주하며, 어업에 종사하는 사람으로 한정 하였으며, 남녀노소 가리지 않고 조사 하였다. 그리고 설문 내용에 앞서 대상의 연령, 성별, 어업에 종사한 기간, 어선의 크기 등을 조사하였다. 조사대상은 40대 이하, 50대, 60대 이상으로 각각 20명씩 총 60명을 조사 하였으며, 어업종사기간은 <그림11>에서와 같이 3년 미만 2명, 3년 이상 5년 미만 7명, 5년 이상 10년 미만 11명, 10년 이상 20년 미만 12명, 20년 이상 28명순 구성 되었다.

4.2.2 조사 방법

2007년 5월 1일부터 2007년 5월 14일까지 여수해양경찰서 녹동광역파출소 출·입항신고소 이용객과 각종 어종별 어업단체를 직접 방문하여 조사 설문지를 활용하여 조사 하였다.

4.3 친숙도 평가 및 분석

4.3.1 만족도 평가 및 분석

만족도 지표 평가 및 분석 내용을 보면 해양경찰관에게 도움을 받은 적이 있으며, 서비스는 만족했느냐는 물음에 대담으로 <그림12>에서와 같이 40대 이하에서 60대까지 전 연령대에 걸쳐 대체로 만족한 것으로 나타났다, 이것은 어업종사들은 해양경찰이 수행한 업무서비스 및 민원 신고 등의 업무 처리가 어업종사자 입장에서 처리하고 있어 전반적으로 만족한 것으로 판단되며, 향후 서비스에 대한 만족도를 정량적으로 분석 기법을 이용 질과 양적인면을 고려한 평가체제를 구성 할 필요가 있다.

4.3.2 신뢰도 평가 및 분석

신뢰도 지표 평가 및 분석 내용을 보면 해양경찰로부터 기상정보 등 안전조업과 관련한 정보를 받은 적이 있으며, 그 정보는 신뢰할 수 있느냐는 물음에 대담으로 <그림13>에서와 같이 전 연령대에서 신뢰한 것으로 나왔다. 어선 조업 중 응급환자나 해양사고가 발생한다면 어느 기관에 먼저 연락 하겠느냐는 물음에 대한 대담으로는 <그림14>에서와 같이 119구조대나 읍사무소 보다 해양경찰관서에 신고한다는 대답이 40대나 50대가 60대 보다 많이 나왔는데, 이것은 해양사고대응에 있어 해양경찰 경비함정의 신속한 기동성에 대한 신뢰도가 높은 반면, 119구조대 수준의 응급처치를 기대할 수 없을 것이라는 우려도 함께 내포하고 있다고 할 수 있어 응급처치 수준향상과 고도화를 위한 제도를 실시 할 필요가 있다.

4.3.3 인지도 평가 및 분석

인지도 지표 평가 및 분석은 해양경찰의 업무에 대하여 잘 알고 있는냐는 질문에 대하여, 해양경찰의 업무에 대하여 <그림15>과 같이 전 연령대에 걸쳐 50%정도만이 잘 알고 있다고 대답한 반면 잘 모르거나, 그저 그렇다, 기타 등의 사람도 전체의 50%에 달하고 있다. 이는 해양경찰과 어민과의 유대관계나 정보전달 체계가 특정인이나 특정집단에만 국한되어 중복되거나 중첩된 관계를 유지하고 있다고 볼 수 있으며, 해양경찰의 대국민 및 어업종사자를 위한 인지도 향상을 위한 열린 치안행정 서비스 실시 및 인지도 향상 프로그램을 진행 할 필요가 있다. 그리고 해양경찰의 주된 업무가 무엇이라고 생각하느냐는 물음에 대하여 <그림 16>에서와 같이 해양치안담당이 전 연령대에 걸쳐 나타났으며 불법어업 단속도 상당수 나타났다.



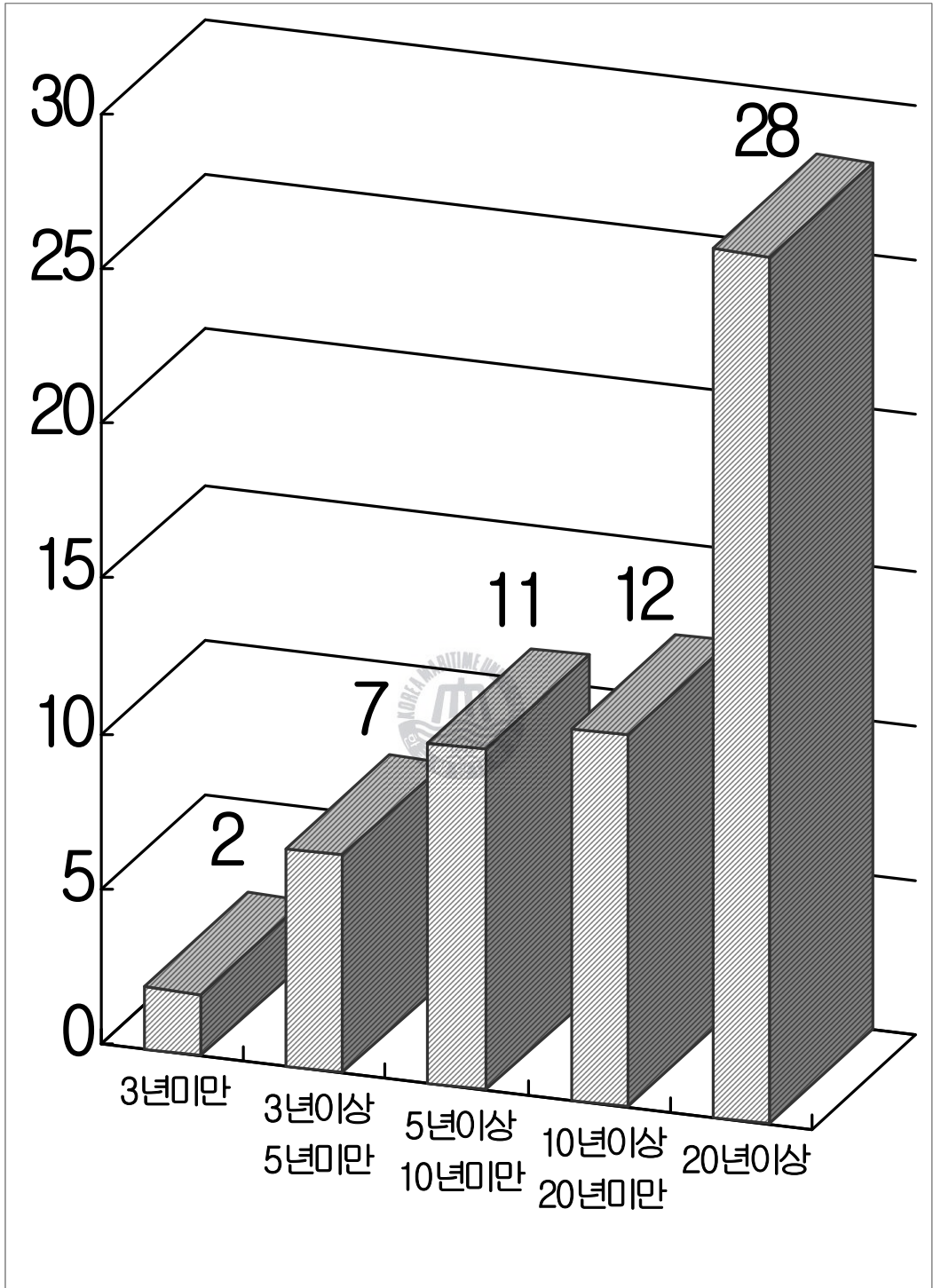
4.3.4 친절도 평가 및 분석

친절도 지표 평가 및 분석은 어선 출·입항 신고업무중 경찰관의 서비스는 만족하느냐는 질문에서 <그림17>과 같이 40대와 50대에서는 만족도가 높게 나타났으나, 그저그렇다와 모르겠다고 응답한 사람도 상당수 나타나, 선박 출·입항 업무시 경찰관의 친절도 향상에 노력이 필요한 것으로 나타났고, 또한 어선 입장입검시 경찰관의 태도는 어떠했습니까? 라는 질문에서는 <그림18>에서와 같이 순찰정 및 어선 입·출항시의 입장입검시 40대와 50대에서는 대체적으로 친절하다고 하였으나 60대 이상은 다소 불친절하다는 경향이 나타났다.

4.4 시사점의 도출

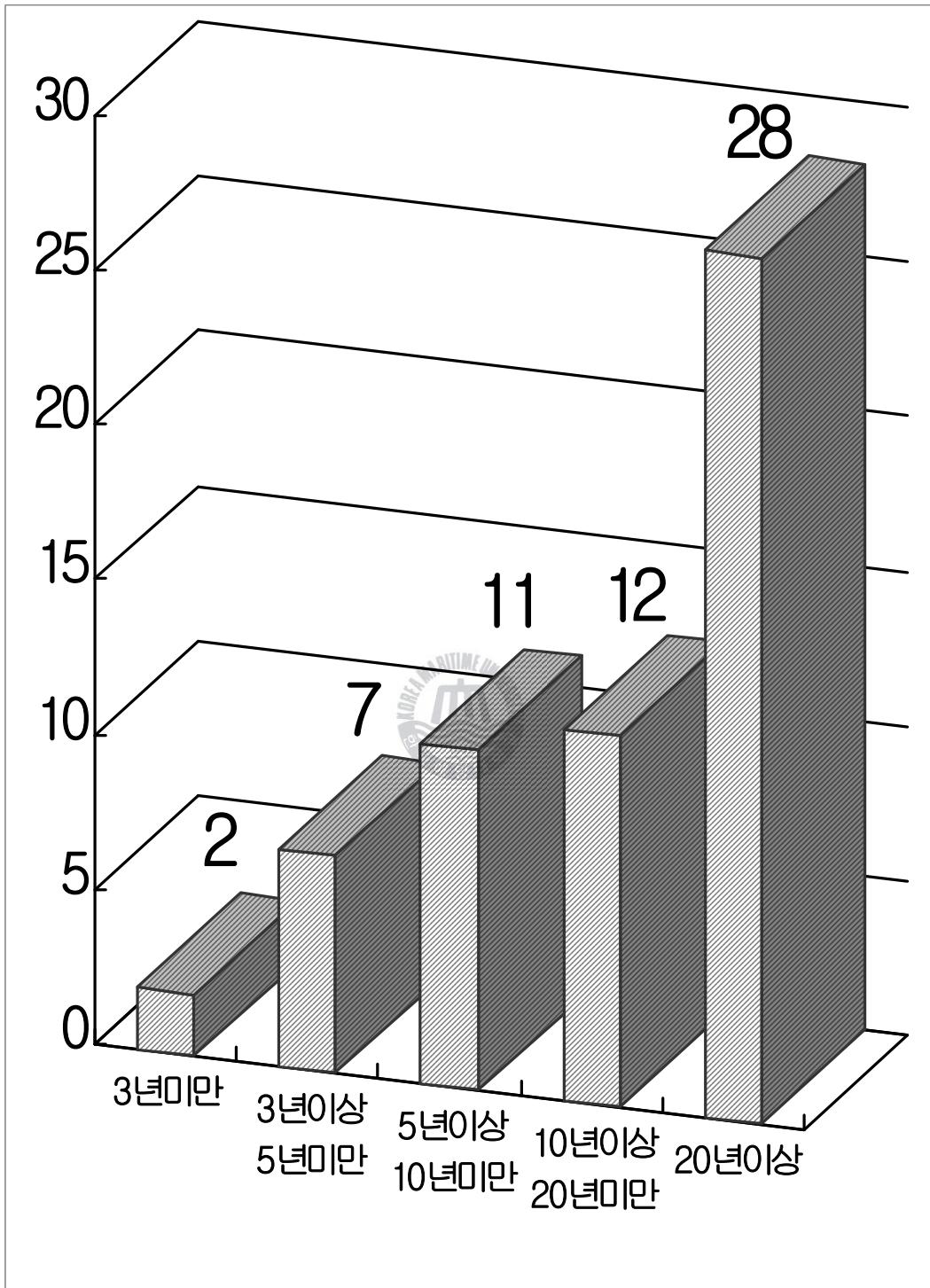
설문조사에 대한 분석 결과에 의하면 어업종사자들은 해양경찰의 업무에 대해 대체로 만족하고 있었으며, 또한 해양경찰의 주요 고객인 어업종사자들은 해양경찰의 각종 서비스 제공 및 업무처리에 대하여 높은 신뢰도 가지고 있었다. 그러나 인지도 면에서는 다소 낮게 나타났는데, 이것은 해양경찰과 어업종사자와의 인적, 물적 상호 협력관계나 정보전달 체계가 특정한 중심이거나, 특정 소수집단에만 국한되어, 중복되거나 중첩된 관계를 유지하고 있다고 볼 수 있다. 상당수는 불법어업을 주로 단속하는 기관만으로 인식하고 있는 등 편향된 시각을 가지고 있는 것으로 나타났다. 해양경찰의 대국민 및 어업종사자를 대상으로 인지도 향상을 위한 프로그램을 진행할 필요가 있다.

친절도 면에서는 경찰관 서비스에 대하여 대체로 친절하다고 하였으나 그저그렇다와 모르겠다고 응답한 사람도 상당수 나타났으며, 이것은 순찰정으로 해상에서 선박 검문·검색을 하거나, 선박 출·입항신고시 입장입검 업무의 성격상 자칫 경직된 분위기로 흐를 수 있다는 것을 감안한다면 현장 경찰관의 업무 수행시 좀 더 세심한 배려가 부족한 것이 주요 원인이라고 할 수 있을 것이다. 이 결과에서 알 수 있듯이, 해양경찰이 해양종합치안기관으로 어업종사자에게 자리매김 하기 위해서는 어항에서 고객중심의 치안서비스제공이 가능한 맞춤형 업무시스템모델을 도입할 필요가 있다.



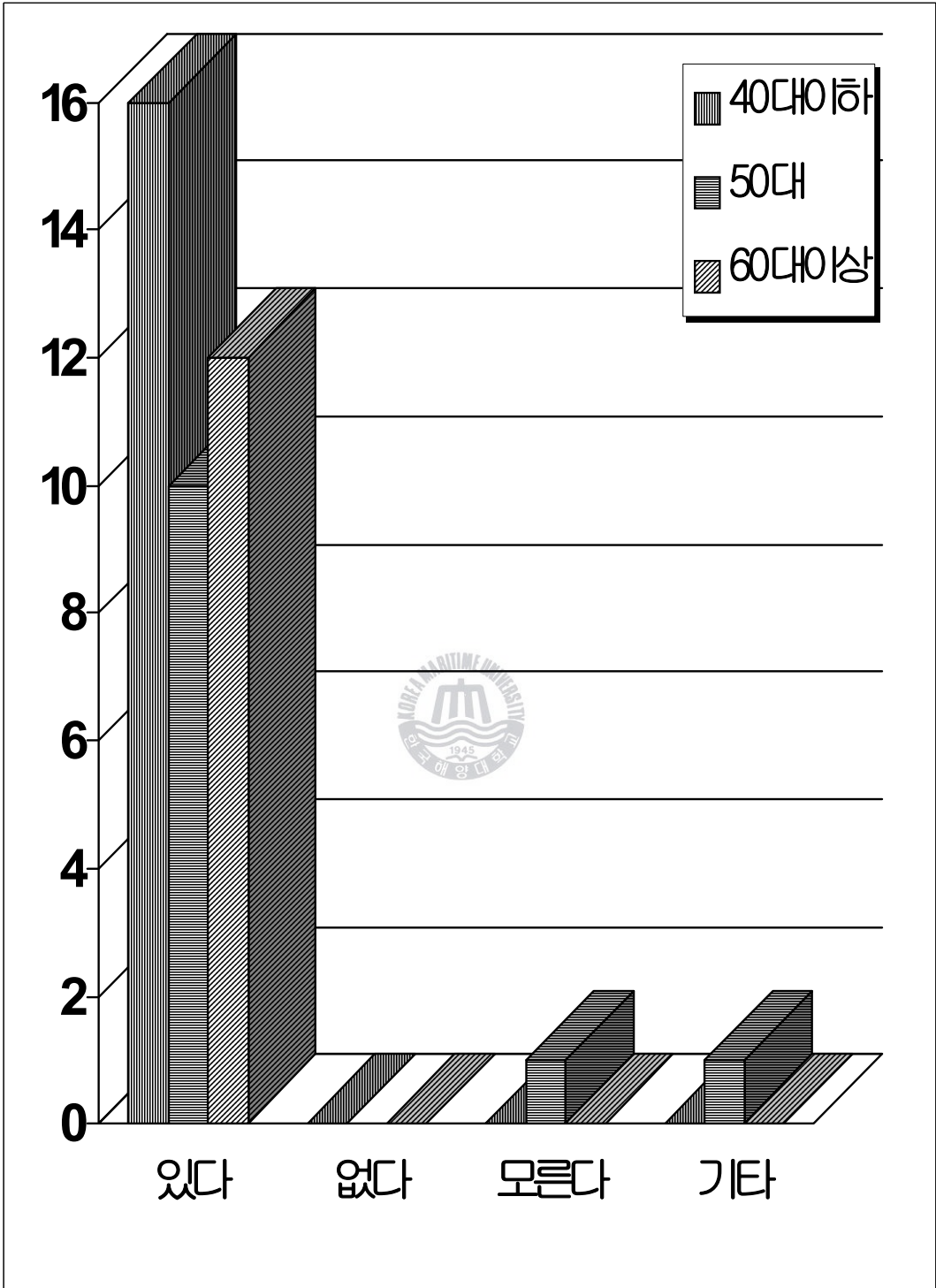
<그림11> 어업종사기간

[단위 : 명]

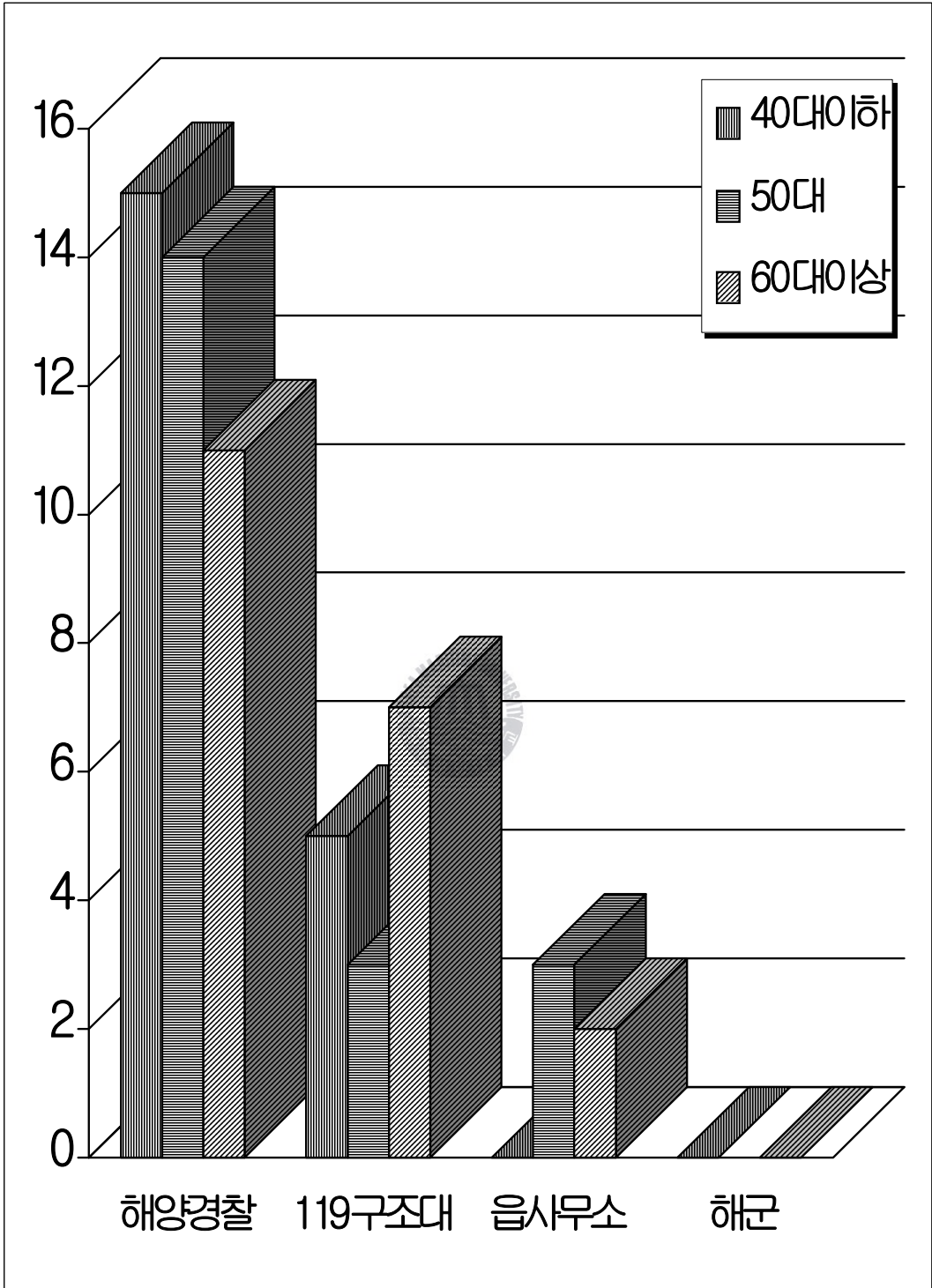


<그림12> 해양경찰서비스 만족도

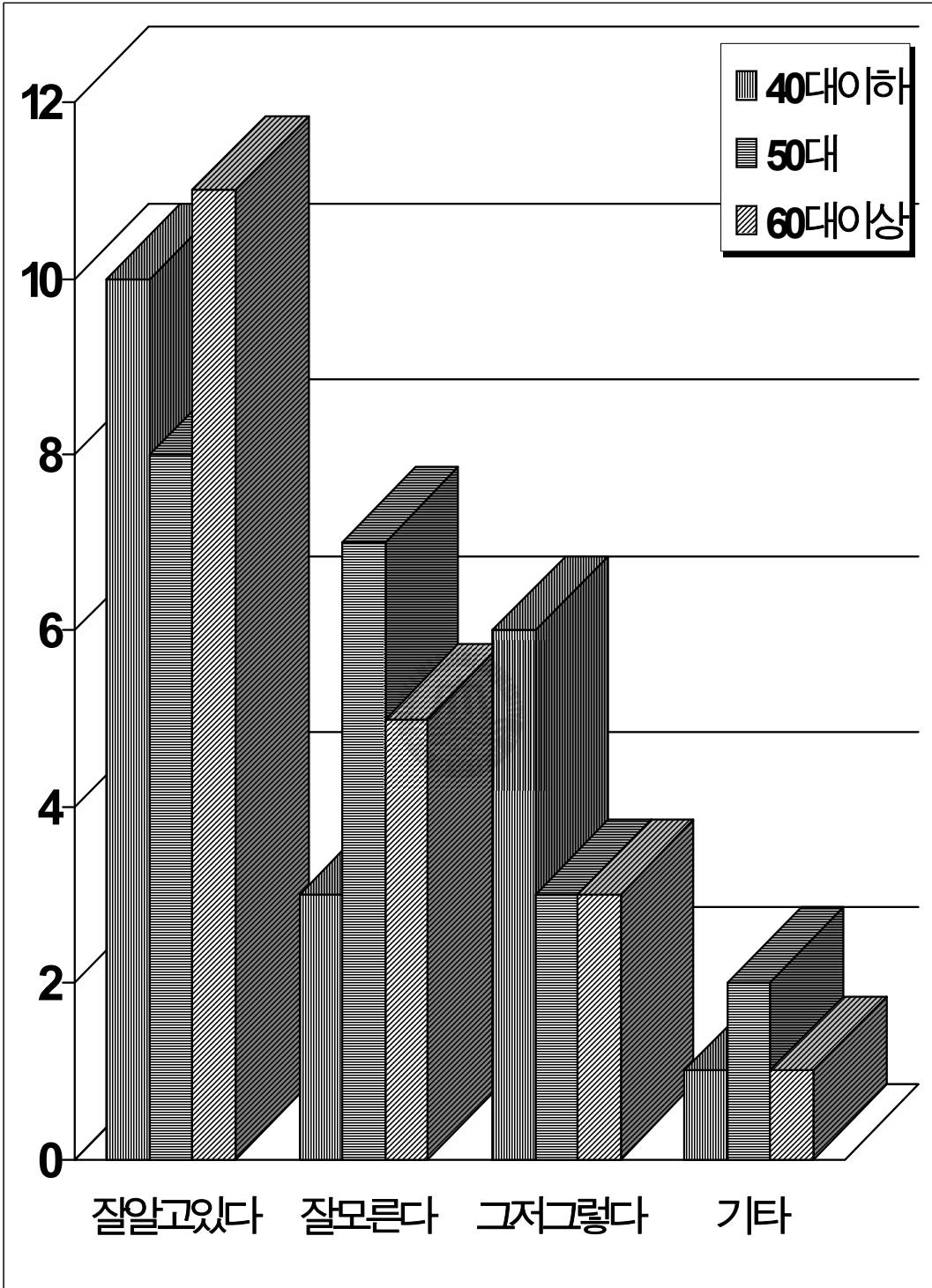
[단위 : 명]



<그림13> 해양경찰서비스 안전정보 신뢰도 [단위 : 명]

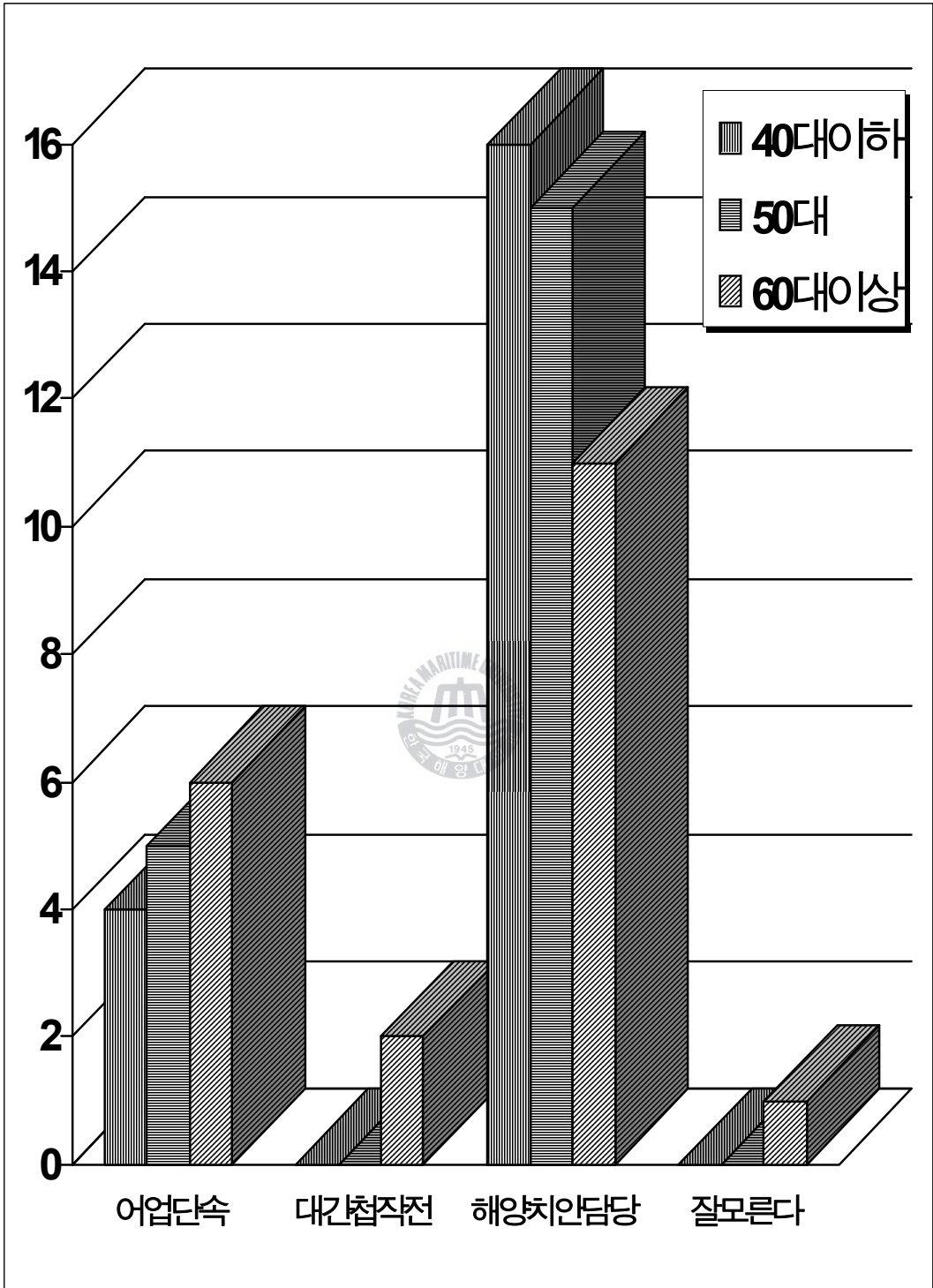


<그림14> 해양경찰서비스 사고대응 신뢰도 [단위 : 명]

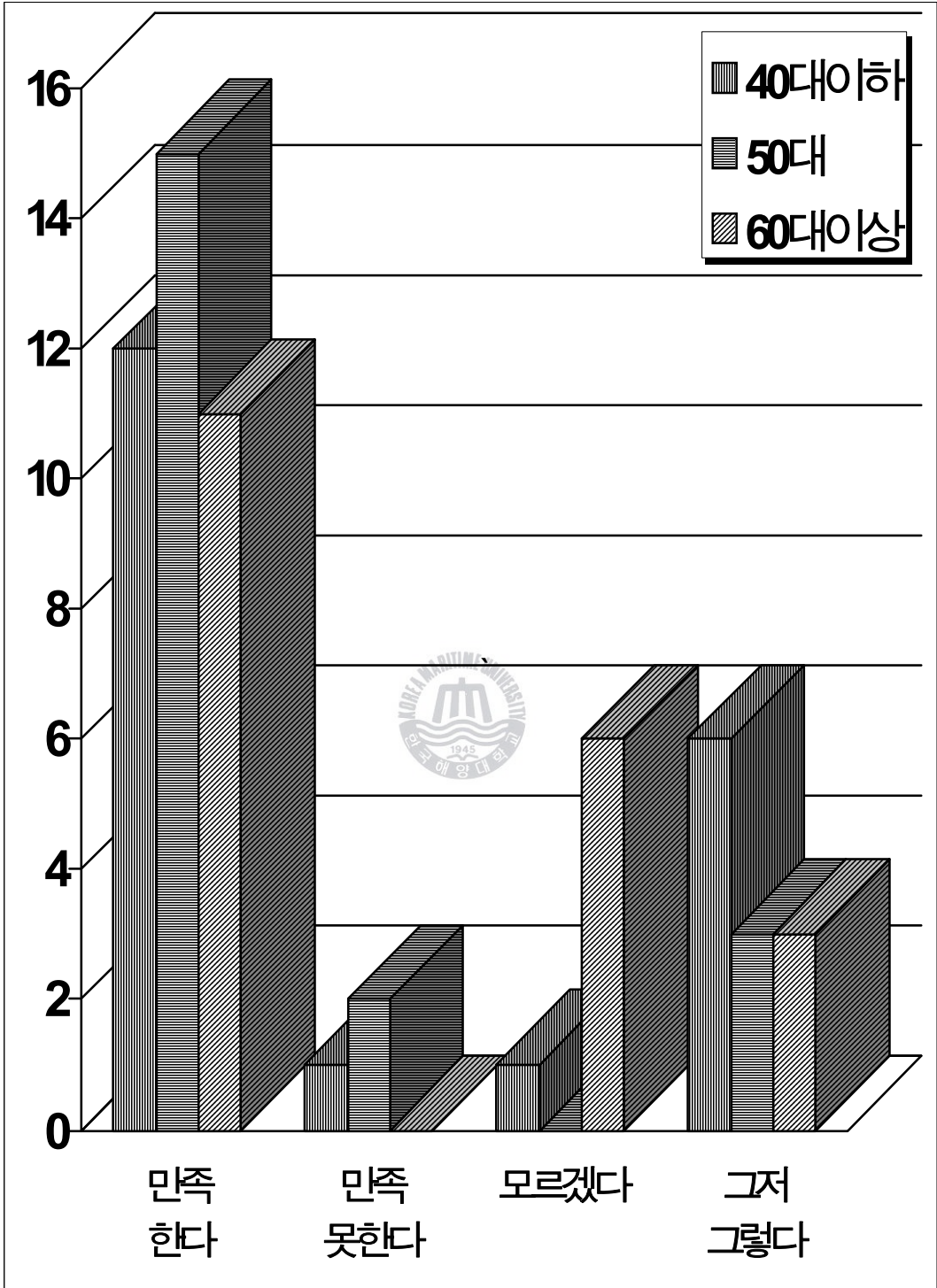


<그림15> 해양경찰 업무 인지도

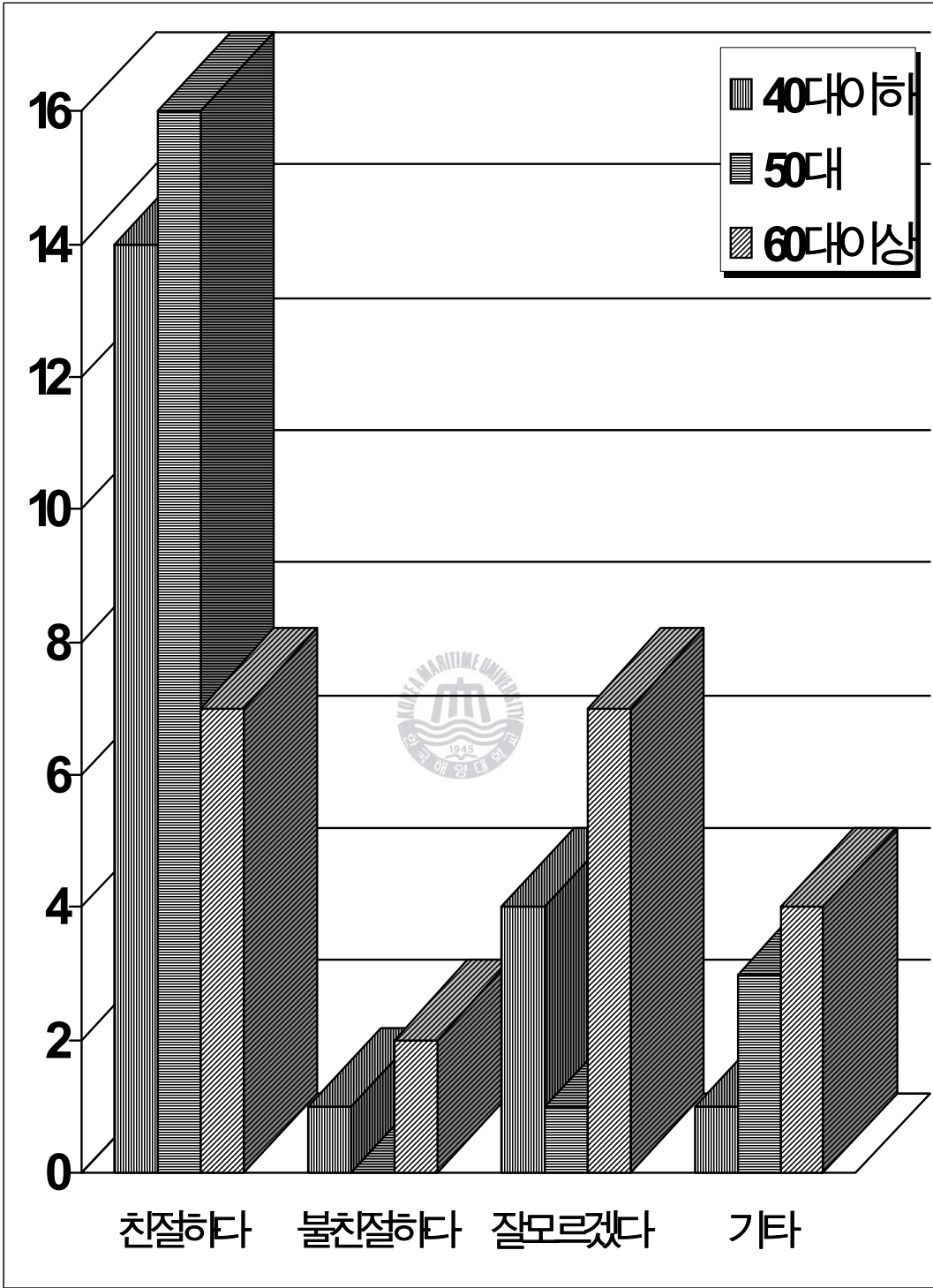
[단위 : 명]



<그림16> 해양경찰 주요 업무 인지도 [단위 : 명]



<그림17> 해양경찰관 출·입항 신고업무 친절도 [단위 : 명]



<그림18> 해양경찰관 입장임검 업무 찬절도 [단위 : 명]

제5장 해양경찰서비스 표준모델

5.1 조직 모델

5.1.1 지역단위 중심 표준모델 제안 배경

해양경찰 치안서비스시스템은 1개 경찰서가 보통 4 ~ 5개의 시·군의 육·해상 관할하며 주요 항·포구를 중심으로 파·출장소를 설치하여 해상경비 및 범죄 진압, 해상교통로 안전관리, 해양오염방제 등 업무를 관장하는 광역형 치안서비스구조이며, 치안서비스 수요는 해상에서의 외국 어선 불법어업 감시 및 단속, 조난선박구조, 항로순찰 등 경비함정 중심의 치안서비스 수요가 날로 증가하고 있으며, 또한 낚시 및 해양레저객 등 해양을 이용하는 이용객 증가와 육상 및 해상에서 배출되고 있는 해양오염원으로 인한 해양오염방제 활동 등 해양경찰 치안서비스 수요는 해상뿐만 아니라 육상으로 점점 변화 하고 있어 치안서비스 수요에 대응하기 위해 육상 해안지역의 치안서비스 수요에 대처 할 필요가 있다. 그러나 해양경찰서의 관할범위는 육상경찰과 달리 보통 3~4개 시·군을 하고 있는 경우가 대부분으로 이러한 광역형 치안서비스 체계로는 점점 증가 하고 있는 치안서비스 수요에 능동적이고 신속한 대처에 한계가 있다.

그리고 광범위한 관할구역의 치안수요에 대응하기 위한 인력과 장비 확보의 어려움은 일선 현장 조직의 분산 배치를 치안수요에 대응 하였으나, 지식화, 정보화 사회변화에 따라 치안수요 형태도 복잡, 다양화 하고 있어 현재 분산된 일선 현장 치안시스템에 대한 분석과 미래치안 요소를 고려한 새로운 치안시스템구축을 논할 필요가 있으며, 현재 경찰서, 파출소, 출장소 분산된

치안시스템을 어항에서 시·군단위 지역중심의 통합치안시스템으로 변화하여 복잡, 다양화하는 치안수요에 규모의 경제를 통한 치안조직 구성으로 정보통신기술, 도로교통 및 운송수단 등을 활용한 효율적인 대응이 가능 할 것으로 예상 된다.

5.1.2 역할중심 조직모델 장·단점

파출소는 주요 항·포구를 중심으로 설치되어 있고, 소형 항·포구는 경찰관 2인으로 구성된 출장소를 두고 있으나, 관할구역의 광역성과 백화점식 나열형의 업무 수행체제와, 제한된 인력과 장비 때문에 신속한 치안서비스 제공에 어려움이 많다. 이를 극복 하고자 지역중심 시·군단위형 해양경찰대를 중심으로 설치 분산된 인력과 장비를 통합 운영함으로써 맞춤형 치안서비스 제공이 가능하며, 그리고 정보통신 및 교통기술의 발달은 통합운영에 따른 출장소 등 치안공백지역의 기동성 확보로 신속 대응 치안서비스체제 구축으로 선박출입항업무, 해상교통로 순찰, 어장시설보호, 불법어업단속, 수사업무, 해양오염방제 등 다양한 임무를 수행이 가능 할 것이다. 그러나 한정된 예산으로 통합 운영에 따른 치안공백지대 증가를 상쇄하기 위한 위성통신을 이용한 원거리 감시 능력 확보와 인력 증가에 따른 재정적 어려움이 예상 된다.

5.1.3 시·군단위형 해양경찰대 조직 모델

해양경찰의 업무에 대한인지도 향상과 미래지 치안수요 증가에 대비하기 위해 현재의 광역형의 치안시스템을 시·군단위 지역중심의 통합형

치안시스템으로 전환이 필요하며, 사건·사고시 능동적이며, 신속, 정확한 치안서비스가 가능한 시·군단위형 해양경찰대 조직모델은 <그림 19>에서와 같이 지방해양경찰청을 중심으로 기존의 경찰서와 차별을 두기 위해 인력 및 장비 구성은 기존 경찰서보다 적은 규모로 하여 시·군단위 해양경찰대를 치안시스템 설치하여, 정부의 국방개혁 2020계획의 일환으로 해양경찰청으로 이관될 해상전탐감시기지를 통합 관리하는 시스템을 구축할 필요가 있으며, 그리고 치안수요 및 관할 해역 크기 등 지역적 특성을 고려하여 해안가를 중심으로 1개 시·군에 지역단위 해양경찰대를 설치함으로써 광역형 치안시스템 체제의 단점인 백화점식 나열형의 파출소 및 출장소의 근무방식에서 시·군단위 중심 해양경찰대 치안체제로 개편하여 능동적이고 효율적인 해상치안서비스 제공이 가능할 것이다. 시·군단위 해양경찰대는 선박출·입항업무, 선박안전, 해상교통, 보안, 방범, 해양환경, 민간협력 등 지역의 특성을 고려한 맞춤형 치안서비스 시스템을 구축 경비함정, 순찰파출소(기동순찰), 해안경비파출소 등 미래치안 자원의 증가에 대비한 통합관리시스템을 구축할 필요가 있다.

5.1.4 시·군단위 해양경찰대 조직 구성

시·군단위 해양경찰대는 경정급의 지역해양경찰대장을 중심으로 선박출입항업무, 선박안전관리업무, 122해양구조대, 방범순찰업무, 범죄수사업무, 민간협력업무, 해양환경관리 업무로 나누어 각 업무별로 경위 ~ 경감급을 팀장으로 약 50여명의 인력으로 구성하여, 행정 및 지원 업무를 담당하며, 그리고 경비함정, 해안경비파출소, 순찰파출소를 통할하여 통합작전

업무를 수행 할 경감급을 팀장으로 한 약 15명의 상황실을 둘 필요가 있고, 순찰과출소는 기존의 파출소를 선박출·입항업무와 순찰위주로 기동 순찰과출소로 개편, 경위급 팀장으로 15명으로 하여 3교대 형식의 지속적인 순찰로 범죄진압 및 밀입국방지 등 보안활동을 강화할 필요가 있으며, 경비함정 세력은 해안선의 길이, 유·무인도 개수, 어장크기, 등록선박 척수, 어업종사자수 등 치안수요 고려하여 60 ~ 100톤급 경비함정 약 3척과 3 ~ 5톤급 연안순찰용 순찰정 1척으로 하며, 인력은 약 50여명으로 구성할 필요가 있고, 해안경비파출소는 국방개혁 일환으로 미래 해양경찰청으로 이관될 해상전탐감시레이다기지를 전탐(電探)감시 기능과 열상감시기지(TOD : Thermal Observation Device)를 파·출장소가 설치되지 않은 지역 항·포구 및 도서민을 위하여 출·입항신고업무 기능이 추가된 해안경비파출소로 업무를 개편할 필요가 있으며, 인력은 해상전탐감시기지 개수 등 고려 1개기지 당 30여명으로 구성할 필요가 있다.



5.2 업무 모델

5.2.1 업무 모델 구성

업무모델을 안전관리 및 봉사행정 분야 업무, 해상 치안 및 환경보호분야업무, 파출소 및 경비함정분야 업무로 구성하여, 경찰서, 파출소, 출장소로 세분화된 업무수행 체계를 시·군단위 해양경찰대 중심으로 독립적인 단독 업무수행이 가능한 업무 모델을 제시하여 수요자 중심의 고품질 서비스 제공과 업무의 효율화 및 지역화를 통하여 현재의 광역형 치안서비스의 단점 극복과 지역밀착형 치안업무시스템 구축을 위한 업무 모델이다.

(1) 안전관리 및 봉사행정 업무

위와 같이 안전관리 및 봉사행정 업무분야는 선박 출·입항신고, 선박안전운항, 해상보안 등 안전관리 및 봉사행정업무를 통해 어업종사자 및 어항이용자가 안전하고 편안하게 조업활동을 할 수 있는 기능과 그리고 분산된 해기인력관리업무 해양경찰로 일원화를 통하여 어업종사자를 위한 윈스톱 행정서비스 시스템 구축으로 수요자중심의 치안봉사행정서비스가 가능토록 구성 한 것이다

1) 선박 출·입항신고

100톤미만의 선박은 선박 입·출항시 파출소,출장소 및 민간대행신고소에 신고할 의무가 있으며, 출·입항신고 접수 시 경찰관은 승선원 현황, 위험물적재 여부, 불순분자 탑승 여부 등을 확인하고 있으나 인력 및 시간소요가 많으며, 특히 잦은 입·출항시 등 어업종사자의 불편이 가중되고 있으며, 그리고 우리나라 선박 사고 중 약 70%가 어선에서 발생되며, 원인중 대부분은 탑승자의 인적 부주의로 발생하는 것으로 나타나, 선박출·입항신고업무 기능을 선박안전 및 선장, 기관장 등 동승자의 안전교육 등 현장 확인과 교육 기능 중심 업무로 변화할 필요가 있다.

어업종사자는 선박 승·하선공인, 선원수첩 발급, 해기사시험 등 해기사관련업무를 위해 각 지방해양청을 방문하여 처리하기 때문에 많은 시간과 경제적 어려움 가중되고 있어, 어업종사자 및 어항이용자에게 업무 편리성 증대를 위해 해기사관리업무를 해양경찰청으로 이관 및 일원화로 윈스톱행정 시스템 구축이 필요하며, 미국 해안경비대 및 일본의 해상보안청 등 선진 해양강국에서는 해기인력관리업무를 수행하고 있어, 선진해양국

으로 발전하기 위해서는 해양경찰청으로 일원화 할 필요성이 대두되고 있다.

선박 출입항 신고업무는 어선 출입항 신고업무, 승선공인, 선원수첩, 해기사시험 등이 있다.

2) 선박안전운항

해양경찰은 해상에서의 여객선, 화물선, 어선 등 각종 선박이 안전하고 편안하게 항해 할 수 있도록 주기적인 항로 순찰과 조난선 등 해상 안전 발생 시 수색·구조 등 업무를 수행하며, 경비함정은 경비임무중 기상정보, 항로정보, 항로표지물 상태 등 정보를 실시간으로 파악, 유관기관과 정보공유를 통한 선박안전운항업무 기능을 하고 있으나, 업무가 각 기능별로 분산으로 업무 효율성이 저하되고 있어, 선박안전업무의 효율성을 높이기 위해 해양경찰의 전문성을 활용하여 각 부서별로 분산되어 있는 선박안전점검업무, 선박운항관리업무, 해상교통시설점검업무, 해상기상정보수집 및 전달업무를 해양경찰청으로 일원화하여 어업종사자 및 선박 이용자가 편리하게 정보를 취득 및 이용 할 수 있도록 새로운 시스템을 구축해야 한다.

선박안전운항관련 해양경찰의 업무는 선박안전점검, 선박운항관리, 해상교통시설점검, 항로점검, 해상기상정보수집 및 전달 등이 있다.

3) 민간협력

우리나라의 바다는 국토면적에 비해 3배가 크며, 해양은 육상과 달리 가치이

용에 전문지식이 필요로 하며, 지식축적에 많은 시간이 필요로 한다. 또한 사고발생의 개연성이 항상 존재하며, 해양의 특수성 때문에 신속한 대응이 어렵고, 인적, 물적 손실이 대형화될 가능성이 높아, 해양경찰은 각종 사건·사고 발생 시 신속한 대응을 위해 신속 대응체계를 구축하고 있고, 어선을 포함한 민간구조세력과 민·관 상호협력관계를 유지하고 있으며, 특히 전남 고흥군 해양경찰상무회(常務會)에서 2007년 8월 전국 최초로 선주, 선원, 어민, 수산관련 종사자, 등 각 직능별 단체 대표자들과 민간항공봉사단체로 구성된 해상자율방범순찰대를 창설하여, 어족자원 고갈로 어민의 어려움이 가중 되고 있는 가운데, 선박 등을 대상으로 한 범죄가 자주 발생되어 삶의 터전을 스스로 지키고자 야간시간에 자체 순찰차량 및 선박을 이용하여 취약 항·포구를 순찰하면서 불법어업 감시, 해양범죄 신고 및 해양오염 예방활동 등을 수행하고 있으며, 또한 관할 해양경찰관서와 협조체제를 구축하여 해양사고 발생 시 실종자 수색에 해상자율방범순찰대가 보유한 순찰차, 순찰선(巡察船), 순찰기(초경량비행기)가 출동하였으며, 순찰기(巡察機)는 민간이 보유한 초경량경비행기(CH-401)로 이들은 해경 경비함정과 합동으로 수색 및 구조 활동을 벌이는 등 유기적인 협조체제를 유지하고 있으며 이들의 활동상황은 지역주민들과 언론으로부터 큰 호응을 얻고 있다.

전남 고흥에서 전국 최초로 창설된 해상자율방범순찰대도 전국적으로 확대 시행과 민간참여형해양환경프로그램 활성화 필요가 있으며 상해보험가입과 교통비 등 수당지급을 통한 인센티브를 제공하는 한편, 향후 해양경찰의 경찰업무 보조대로 확대 개편해 나갈 필요가 있으며, 또한 법적, 제도적인 장치를 마련할 필요가 있다.

민간협력업무 내용은 해상방범순찰대의 활성화, 민간참여형 해양환경프로그램 활성화, 민간항공봉사단의 활성화 등이 있다.

4) 해상보안

전국의 무역항 및 연안항을 중심으로 한해 약 2만 여척의 선박이 여객 및 화물을 운송하고 있고 해상교통 의존도가 점점 높아지고 있다. 해상을 이용한 밀수 및 밀입국과 불순세력의 선박을 매개로한 테러 발생 개연성이 점점 높아지고 있고 테러 발생은 인적, 물적 피해와 최악의 경우 국가 기능의 일시적 마비를 가져와 해상보안의 중요성은 더욱 강조 되고 있다. 그리고 해양경찰은 전국 주요 항만을 중심 대테러대응팀 설치 인력과 장비 보강하여 해양경찰 단독의 테러진압 능력 확보와 국내 연안항을 이용하는 여객선 등 선박에서 불특정다수를 향한 범죄 및 테러 방지를 위해 파출소에 방폭가방 등 보안장비 확보와 2 ~3명 대테러전 능력을 보유한 인력을 경찰관으로 채용 배치 할 필요가 있다.

해상보안업무 내용은 선박 및 항만보안활동, 무인도서 및 해안 감시, 해상테러방지활동, 해상에서 보안사고 방지활동, 밀수 및 밀입국 감시활동, 대공정보활동 등이 있다.

(2) 해상 치안 및 환경보호

해상치안 및 해양환경 보호업무는 위와 같이 122해양구조대, 범죄수사, 해양환경 관리, 경비 및 방범순찰로 주요 업무를 구성 하여, 해상치안 질서 확립과 각종 사건·사고 발생 시 경비함정 및 122해양구조대를 이용한 신속한 대응과 순찰정 및 순찰차량을 활용 우범지역과 취약 항·포구에서 범죄예방 활동과 선박 및 항만에서의 해양오염물질 투기방지과 해양오염방제 활동을 주로 하는 분야이다.

1) 122해양구조대

122해양구조대 업무는 테러진압과 해상에서 조난 등 사고 발생 시 수색·구조 업무를 수행하며, 신속, 정확한 대응이 가능한 장비 배치가 필요하며, 인력은 약 10여명으로 구성 수상인명구조 및 테러진압 수행이 가능한 인력 배치하여야 한다.

122해양구조대 업무는 테러진압, 실종자 수색 및 구조, 응급환자 긴급후송, 등이 있다.

2) 범죄수사

범죄수사는 범죄 발생 시 증거인멸 방지와 증거자료 수집 등 범인 검거를 위한 업무를 말하며, 특히 해상 및 선박에서 발생한 범죄는 해양의 특수성 때문에 신속한 현장 감식, 보존 및 증거 수집 등 어려움으로 범인 검거에 많은 시간이 소요 된다. 범죄 발생 시 신속한 접근성 확보를 위한 교통수단 확보와 범죄수사 자료의 데이터베이스화 및 최신 과학수사기법을 도입 활용으로 지능화, 고도화되는 범죄 발생에 대비 하여야 한다.

범죄수사 업무 내용은 범죄수사, 조사실 디지털 영상 녹화 등이 있다.

3) 해양환경관리

해양환경관리는 해상, 선박 및 항만 등 지역에서 해양오염방지 활동과 산업폐기물 해상투기 단속 등을 하며, 지구 온난화와 해양환경오염으로 어족자원 고갈과 어획량 감소로 어업종사자의 경제적 어려움이 가중으로, 어업종사자의 해양환

경보준 의식 점점 높아져 중요성이 증대되고 있는 분야이며, 어업종사자 및 어항이용자의 폐기물 및 폐유 해양투기 방지를 위한 계몽 활동과 지속적인 단속이 요구되며, 또한 해양오염사고 발생 시 신속한 방제와 해양오염 예방을 위해 지역 민간봉사단체와 상호협력 관계 형성도 필요 하다.

해양환경관리 업무는 선박 및 항만에서의 해양오염방지 활동, 산업폐기물 해상 투기 단속 등의 업무가 있다.

4) 경비 및 방범순찰

경비 및 방범순찰 업무는 경비함정의 경비 순찰 및 순찰차의 항·포구 기동 순찰로 시·군단위 해양경찰대에 배치된 경비함정과 파출소 순찰차의 기동을 활용한 순찰로, 관할 구역 내 육상과 해상의 합동경비순찰감시체제 구축 할 필요가 있다.

경비 및 방범순찰 분야 업무는 경비함정의 경비 순찰, 순찰차의 기동 순찰 등의 업무가 있다.

(3) 파출소 및 경비함정

파출소 및 경비함정 분야 업무 모델은 순찰파출소, 해안경비 파출소, 경비함정 단위로 구성하여, 순찰파출소의 육상 항·포구 순찰기능과 해양경비 파출소의 해상전탐(電探)감시기능, 경비함정의 해상경비 기능을 활용 육·해상 통합업무가 가능토록 구성 한 것이다.

1)순찰파출소

순찰파출소는 기존파출소의 선박출·입항신고, 선박안전관리 등 안전관리중심 업무에서 순찰정 및 순찰차를 이용한 육·해상 24시간 상시 기동순찰체제로 전환, 현장 중심의 치안업무처리로 범죄예방과 범죄발생시 신속한 진압이 가능 할 것이다.

순찰파출소의 업무는 항·포구 순찰, 범죄 진압 및 예방순찰 활동 등이 있다.

2)해안경비파출소

해안경비 파출소는 해양경찰청에 이관 예정으로 해안 및 도서지역에 설치된 해상전탐레이다기지 및 열상감시기지(TOD : Thermal Observation Device)의 선박식별과 전탐(電探)중심 업무를 파출소 및 출장소가 없는 항·포구에서 선박출·입항신고업무, 각종 증명서 발급 등 민원처리 업무 기능을 수행함으로써 도서지역민 및 치안소외지역에 고품질 치안서비스를 제공 할 수가 있고, 또한 해안경비파출소는 전탐감시능력을 상황실과 경비함정, 기동파출소와 상시정보공유시스템을 도입, 합동경비감시체제를 구축하여야 하며, 해안경비파출소 업무는 해안전탐감시 및 경비가 있다.

5.3 자원모델

5.3.1 미래형 파출소 인적 자원

해양을 이용한 레저 활동 등 가치창출 활동 증대로 해양사고는 점진적인 증가하고 있고, 해양의 특수성 때문에 신속한 대처가 어렵고, 또한 인명 및 물질피해가 대형화하는 경향이 있다. 해양경찰은 해양사고 방지와 신

속한 구조를 위해 인력 및 장비를 보강과 새로운 시스템을 구축하고 있으나, 한정된 예산은 인력과 장비의 효율적 배분을 요구하고 있다. 또한 <그림16>과 같이 어업종사자 등 수요자 요구량(민원)을 살펴보면, 봉사지원, 해상안전, 해상치안 등 업무가 많음을 알 수 있듯이, 수요자 중심의 인적, 물적자원 배치를 통한 치안수요에 능동적 대응이 요구된다. 미래 치안형태 변화에 대응하기 위한 파출소 인적자원은 수사, 정보통신, 해양오염, 122구조대, 외국어 능통자 등 전문적 지식을 갖춘 인력자원 확보가 필요하다.

5.3.2 미래형 파출소 장비 자원

해양경찰파출소는 순찰차와 3톤급 순찰정 1척을 배치하여 육·해상에서 범죄예방 및 해양 감시 활동을 하고 있으며, 특히 어장밀집시설, 해상교통로순찰, 해양오염감시 등 예방순찰활동 하고 있으나, 또한 동시다발적인 사건·사고 발생 시 상황대처에 어려움이 발생되고 있다. 어업종사자의 선박의 소형화, 고속화에 대응하기 위해, 인공위성을 이용한 통신이 가능한 첨단 IT성능을 보유한, 5 - 10톤급의 40노트이상 고속선박과 항공기의 신속성과 감시범위의 광범위성을 활용, 경비행기를 해양감시 활동에 이용하기 위해 권역별로 1 ~ 2대를 배치하여 해상순찰 등 치안활동에 이용할 필요가 있다.

5.4 교육모델

5.4.1 미래 파출소 경찰관의 교육

지식기반 중심의 과학화, 정보화 시대로의 진입과 범죄기술의 지능화, 다

양화, 복잡화에 대응과 또한 첨단과학기술을 치안서비스에 도입하여 치안 역량 강화를 위해 해양경찰은 해양경찰학교를 설립하여 경찰관의 최첨단 기술 교육과 미래 치안환경 변화 대비 등 업무를 수행하고 있다. 일선 치안 현장인 파출소 경찰관 교육시스템을 일회성 교육을 탈피 직무와 교육이 상호 융합 할 수 있는 직무중심 상시학습체제를 구축 할 필요가 있다.

5.4.2 BRM(BRM : Bridge Resource Management)교육시스템 도입

해양경찰의 주요 고객은 어업종사자와 해운·항만 등의 관련분야가 대표적이며 이에 대한 체계적인 연구가 부족한 편이다. 어업 및 해운 등 해양경찰과 연관된 분야에 대한 연구 인프라 구축이 필요하며, 해양경찰청 산하에 해양치안연구센터를 설치 할 필요가 있다. 그리고 치안현장인 파출소 및 출장소 경찰관을 교육기회 부여와 교육효과 증대를 위해 BRM시스템 도입 할 필요가 있다. 비알엠(BRM : Bridge Resource Management) 교육시스템은 선박에서 안전하고 효율적으로 항해 목표를 달성하기 위해 도입한 시스템으로 인터넷을 활용하여 경찰관이 언제·어디서나 교육을 받을 수 있으며, 인터넷 등 유·무선 상에서 교육한 내용을 컴퓨터프로그램 시뮬레이션 활용을 통해 실습을 함으로 교육효과를 극대화 시킬 수 있을 것이다.

5.4.3 미래 파출소 경찰관 교육 수요

파출소 경찰관의 근무형태를 보면 근무기간이 1년 ~ 10년 사이가 약 70% 차지하고 있고, 채용 형태는 공채와 특채가 각각 50%로, 이것은 해양

경찰은 바다를 중심 업무로 하기 때문에 해양과 선박에 대한 전문지식을 갖춘 인력이 필요하며 지식습득에 많은 시간이 소요 된다는 것을 알 수 있다. 미래 경찰관 교육은 업무와 관련된 현장 직무중심 직무전문화교육 분야 확대와, 어업종사자는 해양경찰관이 해양 전문가로 인식하고 있으며, 행정 및 민원 등 요구하는 분야도 전문법률상담서비스, 어법 등 어업관련 기술, 선박수리공학, 수·해양학 등 관련 전문분야로 확대 되고 있어 경찰관 교육과정을 세분화 할 필요가 있다.

5.5 친숙도 향상 모델

해양경찰은 바다를 중심으로 경비, 안전, 범죄 및 테러진압, 해상교통로 순찰, 해상주권수호 등 종합해상치안기관으로 업무를 수행하고 있다. 그러나 해양경찰의 주요 고객인 어업종사자들의 해양경찰 업무에 대한 친숙도 조사결과를 보면 만족도, 친절도, 신뢰도는 높게 나왔으나, 인지도는 다소 낮게 나타났다. 이것은 해양경찰관서 관할범위의 광역성과 현장 치안 부서인 파출소 및 출장소 인력 부족과 업무 기능의 분산배치로 해양경찰의 활동에 비해 어업종사자들은 해양경찰 업무에 대한 의식 수준이 낮게 나타난 것으로 사료되어 친숙도 향상 모델을 제시 하였다.

5.5.1 만족도 향상 모델

(1) 안전조업정보 휴대폰 문자서비스

어업관련 법률개정 정보나, 기상정보 등 각종 정보를 어민 및 출어선박 등에게 휴대폰 문자메시지를 전송함으로써 접하기 어려운 다양한 정보를

제공함으로써 해양경찰업무 만족도 향상에 도움을 줄 수 있을 것이다.

(2) 출·입항신고 예고제 실시

어선의 입·출항신고는 2톤미만 소형선박은 전화로 가능하나, 2톤 이상 어선은 직접 출·입항신고소를 방문해야 하며, 항·포구 특성상 출·입항신고소와 거리가 먼 곳이 많다. 그래서 입항신고시 출항 일자 및 시간을 입장임검 경찰관에게 알림으로 직접 방문 없이도 신고를 신속하게 하여 해양경찰업무 만족도 향상에 도움이 될 것이다.

5.5.2 신뢰도 향상 방안

(1) 주기적인 간담회 실시

어업종사자들에게 바다는 생계유지의 터전으로 여기고 있으며, 해양경찰 또한 어민을 고객의 한 부분으로 생각 하여 상호 이해와 긴밀한 협력 및 교류관계를 유지해야 할 필요가 있다. 그러기 위해서는 각종 어민 단체와 주기적인 간담회 등 모임 실시로 어민의 애로 및 건의사항을 청취함으로써, 상호 이해와 협력 관계를 형성 하는 것도 좋은 방법이다.

(2) 해양경찰의 응급구조 능력 강화

바다에서 조업 중이나 레저 활동시 조난 등 사고를 당했을 경우 대부분은 해양경찰에 신고를 한다, 요즘 사고 발생 시 응급처치가 생사를 가릴 수 있을 정도로 중요성이 부각되고 있는 가운데, 경찰관들에게 주기적으로 응급구조교육을 강화해야하며, 경비함정의 응급환자 후송시 인근

의료기관 의료진과 휴대전화 등 통신 수단을 이용 후송중 응급처치와 및 환자정보 공유 체제구축이 필요하며, 또한 해양경찰 채용 시 응급구조인력을 다수 확보하는 것도 해양경찰에 대한 신뢰도 향상에 좋은 방법이다.

(3) 해양범죄·사고 긴급신고 122 홍보 강화

바다에서 조난 등 해양사고 발생 시 해양경찰관서의 전화번호나 긴급신고번호를 알지 못하여, 소방서의 119나 일반경찰의 112로 신고 후 해양경찰에 통보하는 경우가 많다. 이는 해양사고의 특성상 신속한 초동조치를 지연시키는 주요한 요인으로 작용하였다. 해양경찰은 종합해양치안기관에 맞게 2007년 7월1일부터 해양범죄사고 긴급신고번호 122도입 실시하고 있는데 활성화를 통해 어업종사들을 비롯한 일반국민들에게 해양경찰의 신뢰도가 향상되는 계기가 될 것이다.



5.5.3 인지도 향상 방안

(1) 대국민 홍보활동 강화

어업종사자 대부분은 해양경찰이 해양치안을 담당하고 있다는 것을 알고 있으나, 단지 불법어업 단속이나 선박 기관고장시 선박을 예인이나 하는 경찰기관으로 인식하고 있는 경향이 있다, 그러나 해양경찰은 어민들의 어장시설을 보호하고, 또한 배타적경제수역내에서 불법 조업하는 중국어선 등 외국어선 어로행위를 단속함으로써 우리국민의 재산과 이익 보호와 나아가 해양주권수호를 위해 앞장서고 있다는 것을 홍보해야 한다.

(2) 어민과 경찰관의 상호 교류 체험

해양경찰관과 어업종사자가 서로 직접 하루 정도 업무를 바꾸어 함께 일을 하면서 직접 서로에 대하여 어려움을 몸으로 체험하여 상호 이해와 협력을 도모 하며, 경찰관의 현장체험 활동에서 경험하고 느낀 점을 업무에 활용하여 어민들 위한 서비스를 개선할 방향을 찾는 데 도움이 될 것으로 기대되는 방법이다.

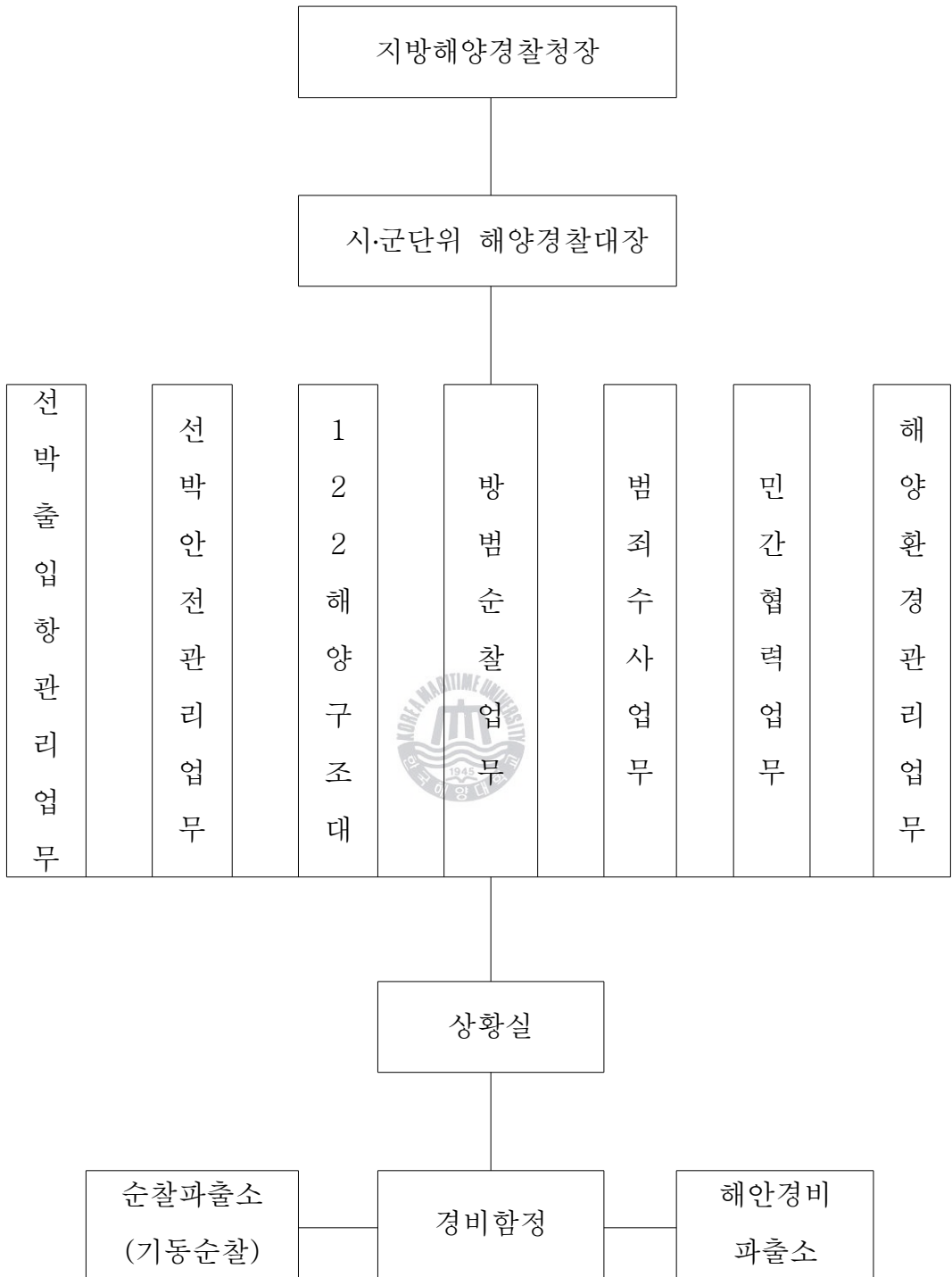
5.5.4 친절도 향상 방안

(1) 범죄예방도우미 서비스

어민들은 대부분은 오랜 바다생활과 노령화로 시시각각 변화는 법률 개정에 대한 정보를 얻기가 힘들뿐만 아니라, 어려운 법조문에 대한 이해가 부족하여, 법률위반 여부를 알지 못하고 조업을 행하는 경우가 많다. 해양경찰관이 법률에 관한 정보를 교육 및 홍보를 실시하여 어업종사자들의 해상범죄 예방으로 해양경찰업무 친숙도를 향상시킬 수 있을 것이다.

(2) 어민 해기능력향상지원센터 운영

어업종사자들은 해기사시험 등 정보를 해양경찰과출소에 문의를 하는 경우가 많다. 이는 어업종사자들은 해경이 바다관련 모든 정보를 알고 있다고 생각하고 있는 것이다. 이에 부흥하여 해양경찰 각 과·출장소를 어민해기능력향상센터로 만들어 교육 및 정보제공을 통해 어업종사자의 해양경찰의 업무 친숙도 및 친절도 향상에 도움 될 것이다. 특히 어업종사자들의 해기능력이 향상되면 해상에서 안전사고를 예방하는 데도 중요한 역할을 하게 될 것이다.



<그림19> 시·군단위 해양경찰대 구성

제6장 결 론

해양을 이용한 가치 창출활동 증가와 배타적 경제수역선포(EEZ) 및 한·중·일 어업협정 체결로 관할해역의 팽창하고 있고, 정부의 해양자원보호 및 개발로 해양경찰에 대한 치안행정수요는 급진적으로 확대되고 있다. 어항에서 수요자 중심의 맞춤형 서비스를 제공하는 해양치안현장의 지식경영 시스템 구축을 위하여 어항에서 어업관련 해양경찰 업무 현황을파악 하였고, 어항에서 해양경찰이 수행한 업무량을 현행업무량, 업무수요량, 업무요구량, 업무성취도 등을 정량적 요소로 표현하여 산출 하였고, 업무량에 평가를 하였다.

수요자 입장에서 어항에서 해양경찰이 제공한 서비스에 대하여 어업종사를 대상으로 만족도, 신뢰도, 인지도, 친절도로 나누어 친숙도를 조사, 분석 하였으며, 어항에서의 해양경찰 업무량 및 친숙도 조사 결과를 바탕으로, 어항에서 현장중심의 해양경찰치안행정서비스 제공을 위해 제한된 해양경찰자원을 활용, 수요자 중심의 맞춤형 서비스를 극대화 할 수 있는 어항에서 해양경찰서비스 표준 모델 개발 방향을 제시 하였다. 모델은 해양경찰의 어항에서 제한된 경력으로 다양한 치안 현장 업무 수행을 위하여, 광역형 치안서비스시스템에서 시·군단위의 역할 중심적이고, 객체지향적인 단독업무 수행이 가능한 시·군단위 해찰대 조직모델을 구성 하였고, 표준업무모델, 자원모델, 교육모델을 제시하였다. 그리고 어항에서 해양경찰 업무 친숙도 향상 모델도 함께 제시하여, 인지도 향상을 모색 하였으며, 시·군 지역중심의 해양경찰대 치안서비스 업무 모델은 분산된 치안기능을 지역중심으로 융합하여 단독업무 수행 가능과 신속대응으로 어항이용자 및 어업종사자에게 고품질의 해양치안서비스 제공과

해양경찰에 대한 인지도 향상에도 도움이 될 것이며, 표준화작업으로 해양경찰자원의 효율적인 배치와 업무 효율을 기대할 수 있을 것으로 사료된다. 그러나 특정 어항에 대한 업무량 및 친숙도 조사와 분석으로 전체적인 어항에 대한 표준화는 한계가 있으나, 향후 해역별 및 어항종류별 등 특성 있는 어항을 동일 기법으로 분석하면, 전체 어항에서 해양경찰 업무에 대한 정량적, 정성적 표준화가 가능할 것으로 생각된다.



참 고 문 헌

- 해양경찰청, 해양경찰청백서. 2005.
- 해양경찰청, 해양경찰백서, 2006.
- 박성용/이은방, 녹동항 어업종사자의 해양경찰 업무 친숙도 향상에 관한 연구, 해양환경안전학회춘계학술발표 자료집. 2007.
- 박성용/이은방, 해양경계활동의 다각화 방안에 관한 연구, 해양환경안전학회추계학술발표 자료집. 2007.
- 박성용/이은방, 어항에서 해양경찰서비스 표준모델개발에 관한 연구, 해양환경안전학회춘계학술발표 자료집. 2008.
- 박성용/이은방, 해양경찰 업무성취도 분석 모델개발에 관한 기초 연구, 해양환경안전학회추계학술발표회 자료집, 2008.
- 주종광/이은방, 여객선 안전관리개선에 관한 연구, 2005년도 해양환경안전학회 춘계학술발표회, 2005.
- 윤혁수/박세영, 남해지방해양경찰청 소개 및 해양경찰의 정책 방향, 해양환경안전학회춘계학술발표 자료집, 2007.
- 조동오, USCG와 한국의 해양보안행정, 해양관리행정 선진화 세미나 발표논문집, 해양안전학회·해양안전환경연구소, 1998.
- 한국통계학회(2008), <http://www.kssr.kr/>
- 고흥군청홈페이지(2008), <http://www.goheung.go.kr/>
- 국방부홈페이지(2008),<http://www.mnd.go.kr/>
- 국토해양부홈페이지(2008), <http://www.mltm.go.kr/>
- 미국해안경비대 홈페이지(2008), <http://uscg.mil/>
- 일본해상보안청 홈페이지(2008),[http:// kaiho.mlit.go.jp/](http://kaiho.mlit.go.jp/)

Ostrom Thomas P. "The United States Coast Guard" Lightning Source Inc, 2006.

