

論 文

어항의 해양경찰 서비스 표준 모델개발에 관한 기초 연구

*박성용¹ · *진성용² · *주종광³ · **이은방⁴

*한국해양대학교 대학원, **한국해양대학교 해양경찰학과 교수

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

Seong-Ryong Park* · Jong-Kwang JU · Sung-Yong Jin* · Eun-Bang Lee**

*, Graduate school, Korea Maritime University, Pusan, 606-791, Korea,

** Department of Maritime Police Science, National Korea Maritime University, Pusan, 606-791,

요 약 : 중·소형 어항에서 제한된 자원을 활용하여 수요자 중심의 맞춤형 고품질 해양경찰 서비스를 극대화 할 수 있는 서비스 표준 모델의 개발을 목적으로 어항과 관련된 해양경찰업무 영역별로 조사하고 녹동항을 중심으로 분야별 수요분석을 하였다. 또한 어항 이용자의 민원 분석과 어항의 미래 치안 수요를 고려하여 녹동항 해양경찰 서비스 표준 모델을 구성하였다.

핵심용어 : 해양경찰, 어항, 해양안전, 해양보안, 해양환경

Abstract : In order to develop the standard service model of coast guard at fishing ports, which responds to the demand of users and provides them with the good and tailored maritime administration services with limited resources, the services of Korea coast guard related to fishermen are sorted and their demands are analyzed at Nokdong fishing port. The standard service model for Nokdong on the basis of user's requests and maritime administration demands in the future is designed.

Key Words : Coast Guard, Fishing ports, Maritime Safety, Maritime Security, Maritime Environment

1. 서 론

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 9만 여척 어선의 계류 장소이고 1만 여개의 어장을 관리하는 전초기지이며 더 나아가 50만 이상의 어업종사자를 위한 삶의 공간이기도 하다. 그러나 대형 무역항에 비하면 낙후된 기반 시설과 안전, 보안설비의 미비 안전인식의 부족으로 안전 및 보안사고의 개연성이 높다. 이러한 치안수요에 대응하기 위하여 해양경찰은 파출소와 출장소를 설치하여 현장 요구에 실시간 추종하는 해양관리행정 서비스를 제공하고 있다. 민원은 다양해지고 기대 수준도 높아지며, 지속적인 치안수요 팽창으로 제한된 예산 및 가용자원으로 고품질 서비스 제공하는 데에는 한계가 있다. 본 연구에서는 중·소형 어항에서 수요자 중심의 맞춤형 고품질 해양경찰 서비스를 극대화 할 수 있는 서비스 표준 모델 개발을 위한 기초 연구로 전남 고흥군 녹동항을 중심으로 어항과 관련된 해양경찰업무를 영역별로 분류하고 2년간 해양경찰업무를 수요를

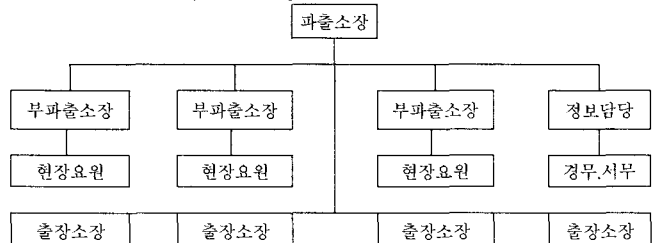
분석하였다. 또한 민원과 미래치안 수요를 고려하여 서비스영역, 조직 및 자원능력, 비상대응능력, 협조 시스템 모듈로 구성된 해양경찰 서비스 모델을 제안하였다.

2. 어항관련 해양경찰현장 업무와 조직

2.1 해양경찰 현장조직과 자원

2.1.1 인적조직

<Table 1> 인적조직 현황



조직 구성은 Table 1과 같이 1개 파출소와 4개 출장소로 구성 되어 있고 인력구성은 경감급의 파출소장 1명과 경위급 부파출소장 3명, 현장요원 9명, 정보담당 1명, 경무담당 1명, 서무

¹ 대표저자, ds467@hanmail.net 017)622-2874
² 정회원, jsysmile@hanmail.net, 010)3185-3209
³ 정회원, coastguard@empal.com 011)632-6139
⁴ 정회원, eunbang@hhu.ac.kr 010)4944-4568

1명과 출장소 근무 경력 7명을 포함한 경찰관 23명과 전투경찰순경 17명 등 총 40명으로 구성 되어 있다

2.1.2 장비자원

<Table 2> 장비자원 현황

경비정	순찰정	인명구조정	순찰차
3척	1척	1척	2대

장비자원 구성은 Table 2와 같이 80톤급 경비정 3척과 3톤급 순찰정 1척, 인명구조용 보트 1척, 육상용 순찰차 2대로 구성 되어 있다

2.1.3 민간자원봉사 조직

해양경찰의 민간자원봉사 조직으로는 민간인 약 70명이 자발적으로 조직한 고흥군해상방범순찰대이다. 이 단체의 구성원들을 살펴보면 해양전문가, 선주, 어민, 항공봉사단체, 스쿠버다이버, 검도회 등 경기단체, 자영업자 등 각 분야의 전문가들로 구성되어 있다.

또한 해양경찰청 주도의 바다지킴이, 해양통신원, 잠수협회, 민간해양구조대 등 민간이 해양경찰과 함께 해상치안의 일정부문을 참여하고 있다.

2.2 어업관련 업무 분석

어업종사자와 관련있는 해양경찰업무를 봉사지원분야, 해상안전분야, 해상치안분야, 해양보안분야, 환경보존분야, 민간협력분야로 나누어 분석하였다.

2.2.1 봉사지원 분야

(1) 찾아가는 이동봉사실 운영

이동봉사실을 각 해양경찰서별로 원거리 소재 어촌계, 낙도 등을 직접 찾아가 각 지역민의 실정에 맞게 각종서비스를 제공하며 어민들을 위해 바다에서 직접 민원접수 및 처리 및 범죄 예방활동을 하고 있다.

(2) 사고사실증명원 발급서비스

어업종사자들의 각종 사고사실 발급절차가 복잡하여 처리시간이 지연되고 있었으나 전산시스템구축으로 신속성과 편리성을 향상 정확하게 민원처리 서비스를 실시하고 있다.

(3) 응급환자 긴급후송서비스

해상교통이 원활하지 못한 도서지역이나 조업중인 어선에서 응급환자가 발생시 헬기나 경비함정을 이용하여 신속히 인근지역 병원으로 신속히 후송하여 안전하게 치료 받을 수 있도록 하고 있다.

(4) 신고절차 간소화 서비스

해양경찰은 2톤미만 소형어선에 대하여 항포구를 입·출항시 파출소에 직접 방문하지 않고 일반전화 및 휴대전화를 이용한 모바일출입항신고시스템을 구축하여 간단하게 신고하도록 하여 어민의 원활한 경제활동을 돕는 서비스이다.

(5) 출동 함정 해상기상 방송 서비스

해양사고의 대부분이 불규칙한 해상기상으로 발생된다, 해양사고를 미연에 방지 하고자 기상상태를 미리 파악 기상청에 보고 및 기상청 정보를 VHF,SSB,휴대폰 등 통신망 이용 조업선박에 방송하여 안전운항 및 조업을 할수 있게 기여하고 있다.

(6) 주민편의조사센터

해상에서 조업중 선박의 불법어업 등 법률위반으로 단속되어 해양경찰서에 출두 및 조사를 받아야 하는데 해양경찰관서가 원거리에 위치 할 때 이동에 많은 시간과 경비가 소요되고 있어 각 파출소별로 수사전담인력을 파견하여 현지 조사 실시로 민원인의 경비와 시간적 절약으로 경제활동에 도움을 주고 있는 제도이다.

2.2.2 해상안전 분야

(1) 해양사고조사

각종 사고에 대한 해역별, 시건별 등 각종 유형별로 특성을 데이터베이스화하여 각종 사고시 과학적으로 접근하고 있으며 또한 중앙해양안전심판원과 유기적인 협조체제를 유지하여 사고조사에 임하고 있다

(2) 해피콜서비스

태풍, 풍랑 및 해일 등 급변하는 해상기상정보를 출어선박에 대하여 휴대폰을 이용하여 기상정보를 문자메시지로 실시간 전송하는 서비스를 실시하고 있다.

(3) 조난선 예인서비스

해상에서 조업이나 운항 중 기관고장으로 자력항해가 불가능할 경우 경비정을 이용하여 고장선박을 가까운 항구나 선적항으로 예인하는 서비스를 실시하고 있다.

(4) 화재 선박 등 해상재난에 대한 진압 및 구조

어선의 화재 및 침수·침몰 등 각종 해난사고 발생시 신속한 진압 및 구조를 실시하고, 태풍·해일 내습에 대비한 각종 어선 통제 및 안전관리 활동을 전개 한다.

(5) 현장대응목표 관리제실시

해양에서 사고 발생시 피해를 최소화 하기위해 사고현장에 구조세력을 신고접수 후 최단 시간 내 현장에 도착하여 초등 조치에 걸리는 시간을 단축하기 위한 것으로 어업종사자들의

해양사고 발생시 귀중한 인명과 재산을 보호하는 제도이다.

2.2.3 해상치안 분야

(1) 불법어업근절 단속

각종 어종의 생산 시기별로 불법어구사용 및 채취 금지기간에 어로활동에 대하여 단속실시 및 불법어업 신고요령, 각종 어구의 규격 맞는 그물사용과 법규 위반시 불이익 등을 알리고 있다.

(2) 무계출항선박 단속

선박출어시 해양경찰관서 및 대항신고소에 출입항신고를 해야 하나 신고를 하지 않고 출항 할 경우 밀수·밀입국 등에 사용될 우려와 및 사고발생시 신속한 확인 및 대응이 불가능함으로 지속적인 홍보와 단속을 실시한다.

(3) 통신두절선박 수배 서비스

출어선에 대하여 수협 정보통신국 및 관련기관에 위치보고 등 통신을 실시하고 있는데 통신이 두절된 선박에 대하여 경비정과 해양경찰서 및 관련기관에 수배 및 수색을 실시하는 제도이다.

(4) 어장경비

잡는 어업에서 기르는 어업으로 전환됨에 따라 어족자원의 중요성이 강조되고 있고, 또한 어민 스스로 가두리·김 양식장 등 각종 어장을 조성하고 있다. 또한 해양경찰은 어장에서의 절도사건 등을 방지하기 위하여 어장밀집지역 등의 어족자원시설에 대하여 주기적 순찰 등 예방경비로 어민의 재산을 보호 하고데 앞장서고 있다.

2.2.4 해양보안 분야

(1) 동·서해 특정해역 및 북방한계선(NLL) 어로보호 활동

인천해양경찰서 및 속초해양경찰서에 어로보호본부를 설치하고, 남북간 접경해역에서 우리어선 월선 및 피납 방지 등 안전한 어로행위를 할 수 있도록 보호 활동을 수행하고 있으며, 특히 북방한계선상에서 중국어선 불법조업을 강력하게 단속하여 우리어민의 피해를 방지하고 있다.

(2) 외국어선 불법어로행위 강력단속

배타적경제수역(EEZ) 발효로 해양자원의 중요성이 강조되고 있는 가운데 어족자원 보호를 위하여 외국어선 불법어로행위 강력단속하고, 해양오염발생 등 각종 불법행위 감시단속을 강화하고 있다.

(3) 미귀항 선박 수배 및 처리

해상에서 선박이 귀항 예정시간에 사전 연락 없이 귀항하지 않는 경우, 선박의 소재 파악을 위한 수배 및 수색활동을 전

개하여 해난 또는 불순세력에 의한 피격, 피납 등의 위협상황으로부터 국민의 생명과 재산을 보호한다.

2.2.5 해양환경 분야

(1) 명예환경감시제도

정규 해양환경감시원의 인력부족으로 광범위한 해양과 항·포구 등에 대한 감시체제를 보강하기위해 1998년도 4월부터 명예해양환경감시원 제도를 도입 유관기관 및 단·업체, 해양수산 관련인을 위주로 명예감시원을 위촉하여 운영 하고 있다.

2.2.6 민간협력분야

(1) 민간방제협력제도

민간방제협력제도는 유류 등 해양오염물질을 취급하는 관련 민간기업 및 방제회사가 공동으로 해양오염방제 발생시 방제를 효과적으로 하기위하여 상호 협력체제를 유지 하고자 만든 민간단체이다.

(2) 민간자율구조대 운영

선박 전복,좌초 등 해양사고 발생시 어업종사자들의 생명과 재산을 보호하기 위해 관내해역에 조업 중이거나 정박 중인 어선을 이용 신고 즉시 현장에 출동하여 해양경찰을 도와 신속한 구조활동을 하고 있다

3. 녹동항 해양경찰서비스 분야별 업무량 분석

3.1 업무량 분석 방법

해양경찰의 어항이용객을 위한 서비스 수요 분석을 위해 2006년부터 2007년까지 2년동안 여수해양경찰서 녹동파출소에 신고 및 처리된 주요업무를 봉사지원, 해상안전, 해상치안, 해양보안, 해양환경, 민간협력분야, 수요자 요구 등 7개 분야로 나누어 분석하였다. 해양경찰서비스 업무 수요량과 현행업무량은 다음 식으로 산출하였다.

$$\text{업무 수요량} = \text{현행 업무량} + \text{업무 요구량(민원)} \quad (1)$$

$$\text{현행 업무량} = \text{업무건수} \times \text{필요시간} \times \text{필요 인력수} \quad (2)$$

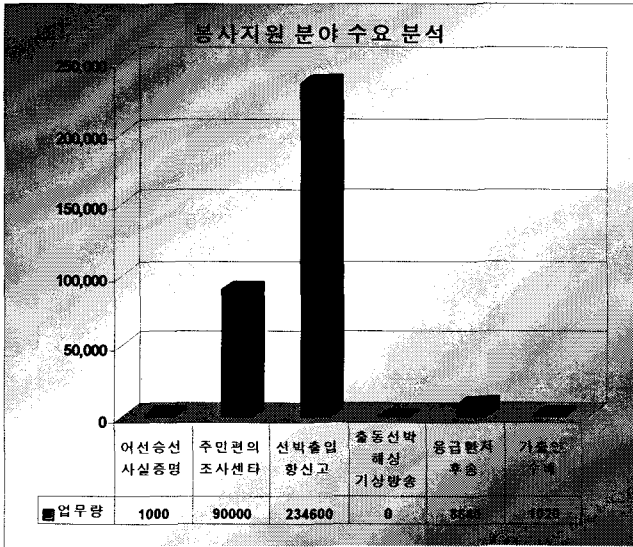
$$\text{업무 요구량} = \text{민원건수} \times \text{해결시간} \times \text{필요 인력수} \quad (3)$$

3.2 분야별 현행 업무량 분석

3.2.1 봉사지원 분야 세부 업무량 분석

봉사지원분야 현행 업무는 어선승선사실증명서 발급, 주민편 의조사, 선박출입항신고, 출어선박 해상기상방송, 응급환자 긴급후송, 가출인 수배 등이 해당된다. Fig.1에서와 같이 식(2)로

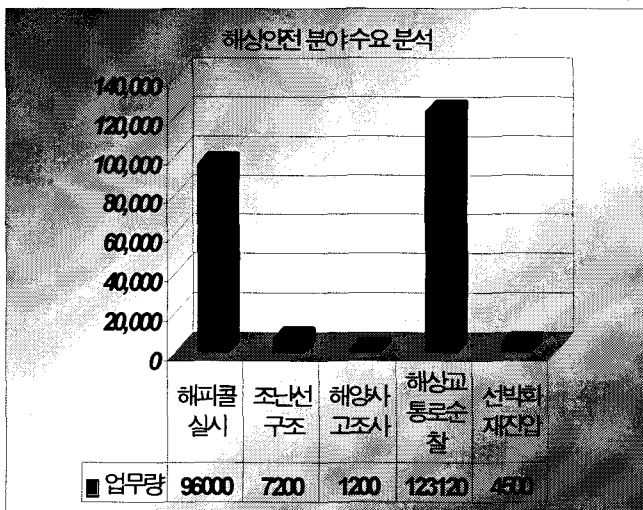
산출한 세부 현행 업무량을 산출한 결과 2톤 미만 전화출향신고를 포함한 선박출·입항신고가 높은 비중을 차지하고 있다.



<Fig. 1> 봉사지원분야 세부 업무량 현황

3.2.2 해상안전 분야 세부 업무량 분석

해상안전분야 현행업무는 해피콜, 조난선구조, 해양사고조사, 해상교통순찰, 선박화재진압 등이 세부 업무에 해당한다. Fig. 2는 식(2)로 산출한 세부 현행 업무량 분석이다. 세부 업무량은 출어선박대상 기상정보 문자 메시지 전송인 해피콜서비스와 여객선 및 유·도선과 어선의 안전항해를 위한 항로 및 해역 순찰 활동이 대다수를 차지하였다.

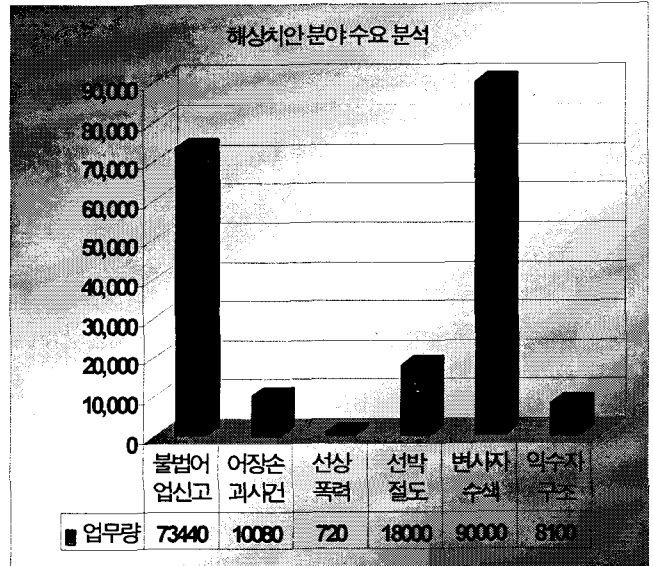


<Fig. 2> 해상안전 분야 세부 업무량 현황

3.2.3 해상치안 분야 세부 업무량 분석

해상치안 분야 세부업무는 불법어업신고, 어장손괴사건, 선

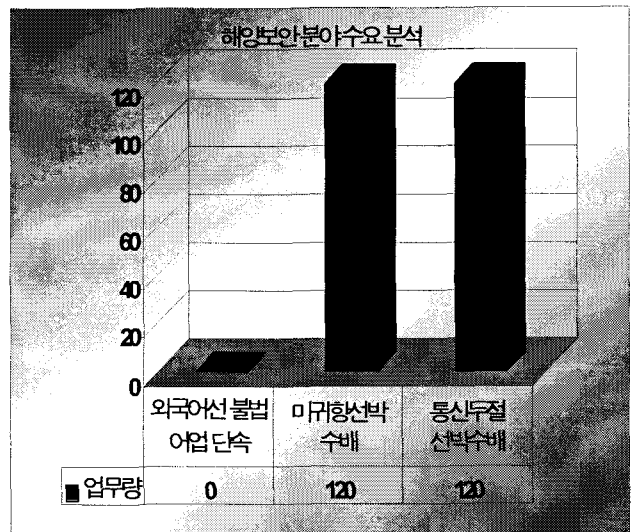
상폭력, 선상절도, 선박절도, 변사자수색, 익수자 구조 등이 있다. Fig. 3은 식(2)으로 산출한 세부 업무에 대한 현행 업무량 현황이다. 불법어업신고, 변사자 수색에 업무량이 집중됨을 알 수 있다. 또한 어장손괴와 선박용 물품 도난 사건 등에도 상당한 업무량이 있었다.



<Fig. 3> 해상치안분야 세부 업무량 현황

3.2.4 해양보안 분야 세부 업무량 분석

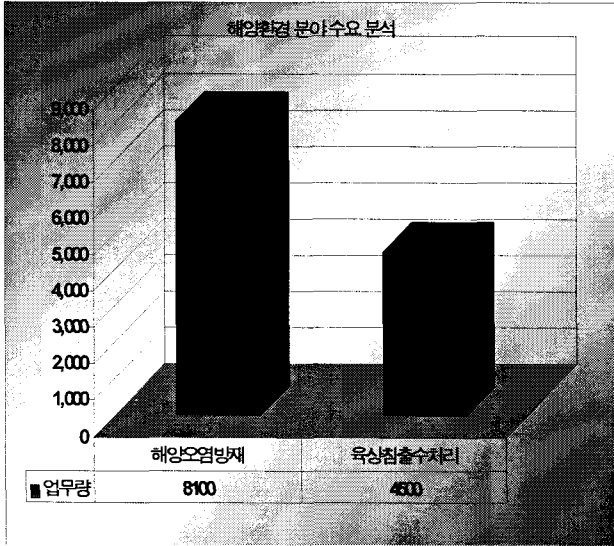
해양보안 분야 세부업무는 외국어선 불법어업단속, 미귀항선박수배, 통신두절선박수배 등이 있으며 이들에 대한 현행 업무량을 산출하면 Fig. 4와 같다. 녹동항 인근 해역이 내해인 관계로 외국어선 불법조업은 없으며 미귀항 선박 및 통신두절 선박의 수배에 약간의 업무량이 있다.



<Fig. 4> 해양보안 분야 세부 업무량 현황

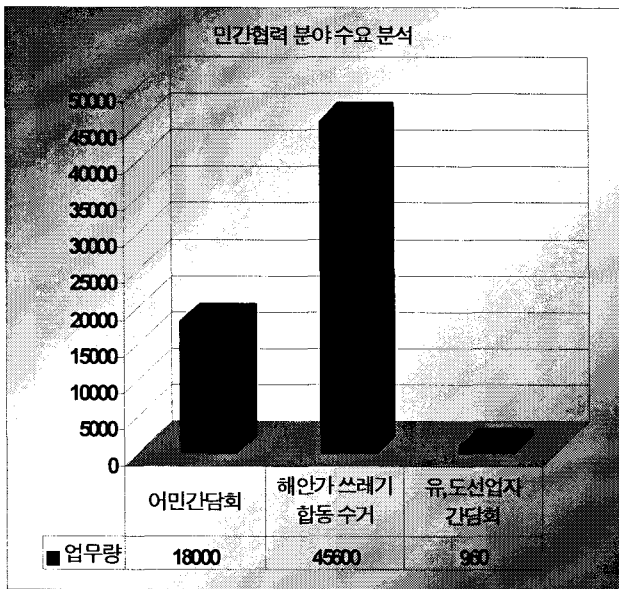
3.2.5 해양환경 분야 세부 업무량 분석

해양환경분야 세부업무는 해양오염방제활동과 육상침출수처리 등이 있고 이들에 대한 현행업무량을 산출하면 Fig. 5와 같다. 해안가 육지에서 유입되거나 선박에서 배출된 밀지 및 소량의 기름유 등의 오염방제 활동에 업무량이 많았다.



<Fig. 5> 해양환경분야 세부 업무량 현황

3.2.6 민간협력 분야 세부 업무량 분석



<Fig. 6> 민간협력 분야 수요 세부 업무 현황

민간협력분야의 세부 업무로는 어민간담회, 해안가쓰레기 합동수거, 유도선업자간담회 등이 있으며 이들 업무에 대한 현행 업무량을 산출하면 Fig. 6과 같다. 지역어민들과 함께 해양환경보호를 위한 안전하고 깨끗한 바다를 만들기 위한 각 기능별 간담회가 많았다

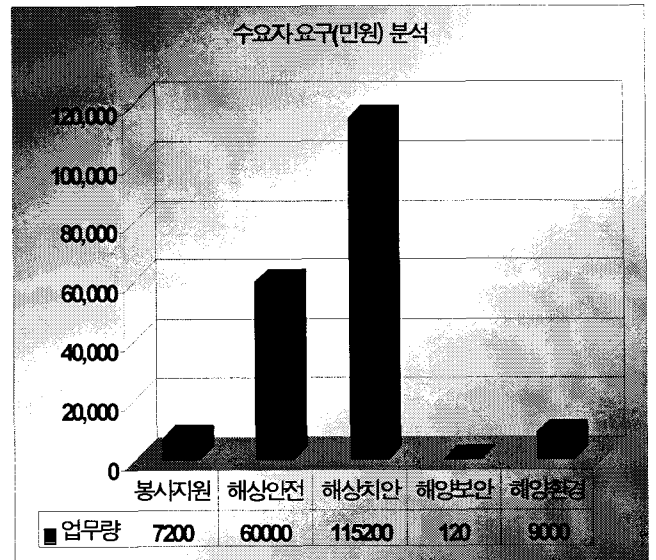
3.3 수요자 요구(민원) 분석

수요자 업무 요구량을 조사하기 위하여 2006년 에서 2007년 까지 2년간 민원신고 내용을 바탕으로 분야별 세부업무로 구분하고 식(3)에 의한 업무 요구량을 산출하였다. Table 3은 세부 민원사항에 대한 업무 요구량의 현황이다. 총 179건을 살펴보면 불법어업 단속신고 등 해양치안 분야가 대부분을 차지하고 있으며 실종자 수색과 응급환자 이송 등이 다음이었다.

<Table 3> 수요자 요구 수요 분석(민원) 현황

서비스명	건수	시간	인력	업무량	비고	
봉사지원	응급환자 수송	6	240	5	7,200	
해상안전	실종자 수색 신고	10	600	10	60,000	
해양치안	절도등 신고	32	180	5	28,800	
	불법어업단속	103	180	4	74,160	
	선박구조	15	180	4	10,800	
	고립·약자구조	2	180	4	1,440	
해양보안	무계출항신고	1	60	2	120	
해양환경	해양오염 신고	10	180	5	9,000	
계		179			191,520	

또한 분야별 업무 요구량의 현황은 Fig. 7과 같으며 해상안전 및 치안 분야에 민원이 가장 많아서 어민들의 안전과 확고한 법질서 확립 서비스 욕구가 점점 높아지고 있음을 알 수 있다.



<Fig. 7> 분야별 업무 요구량(민원) 현황

3.4 업무 요구량 산출과 분석

3.4.1 업무 요구량 분석

어항에서 해양경찰의 현행업무량과 업무요구량(민원)을 식(1)에 의해서 산출한 업무수요량은 Table 4와 같다. 업무요구량은 봉사지원 분야, 해상치안 분야, 해상안전 분야 순으로 많았으며 상대적으로 해양보안 분야가 적었다.

<Table 4> 분야별 업무 요구량 분석

분야명	현행 업무량	업무요구량 (민원)	업무수요량	업무 성취도
봉사지원분야	333,820	7,200	341,020	97.9 %
해상안전분야	232,020	60,000	292,020	79.5 %
해상치안분야	200,340	115,200	315,540	63.5 %
해양보안분야	240	120	360	66.7 %
해양환경분야	12,600	9000	21,600	58.3 %
민간협력분야	64,560	0	64,560	100 %
합계	843,580	191,520	1,035,100	77.7 %

3.4.1 업무 성취도 분석

식(4)로 산출된 분야별 업무 성취도는 민간협력분야, 봉사지원 분야, 해상안전 분야, 해양보안 분야, 해상치안 분야, 해양환경 분야 순으로 나타났다.

$$\text{업무 성취도} = \frac{\text{현행 업무량}}{\text{업무 수요량}} \times 100 \quad (4)$$

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

3.5 시사점 도출

봉사지원 분야는 주로 2톤미만 전화출항신고에 의한 선박출입항신고 간소화 관련업무와 가출인 수배신고서비스가 경력의 소요시간 및 인력투입이 많아 업무량이 많은 것으로 나타나 개선이 필요한 것으로 나타났다. 그리고 실종자 수색구조와 응급환자 긴급이송은 국민들로부터 각광받는 서비스분야로서 이에 대하여 서비스 품질을 표준화 및 규격화하여 할 필요가 있다. 해상안전 분야는 위험발생방지 차원의 선박감항성 확보를 위한 선박안전점검 제도, 어선 선장 및 기관장에 의한 출항전 점검제도, 출항전 기상상황 확인제도 등으로 업무량 개선이 필요하다. 해상치안 분야는 해상 및 육상의 순찰인력의

확보가 필요하며, 민간이 자율적으로 조직한 해상방법순찰대의 활성화는 업무 경감에 도움이 될 것이다.

해양보안 분야는 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. 해양환경 분야는 주민참여가 두드러지는 분야로서 최근 들어 대형 유류오염사고로 인하여 의식구조의 변화와 경각심이 높아지고 있어 민간의 자율적인 참여를 확대할 수 있는 프로그램의 도입이 필요하다.

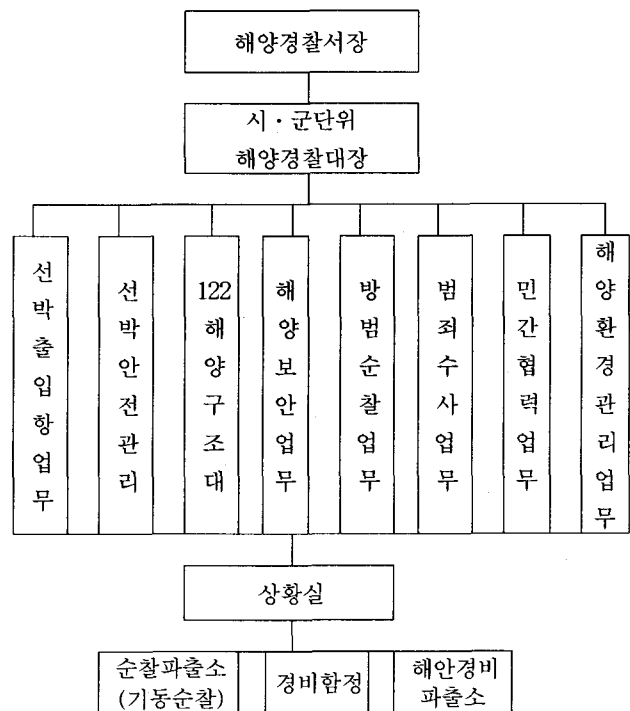
업무요구량에 해당하는 민원사항은 어족자원고갈에 따른 어획량 감소에서 발생하는 민원신고가 대부분이고 동종업종 종사자에 의한 투서형 민원이 대부분을 차지하고 있다. 민원 사항에 대한 신속한 처리는 물론 적극적으로 민원발생원을 제거할 필요가 있다.

4. 해양경찰서비스 표준 모델

4.1. 역할중심 조직 모델

파출소 및 출장소의 근무방식의 개선이 현재의 백화점식 나열형에서 역할중심체제로 개편할 필요가 있는 것으로 나타났다. 향후 경찰서, 파출소, 출장소로 분산되어 수행하고 있는 업무를 지역 및 해역중심의 독립적인 단독 업무수행이 가능한 경찰관서로서 해양경찰서와 파출소의 중간형태로서 시·군단위 해양경찰대를 창설하여 통합관리시스템을 구축할 필요가 있다.

시·군단위 해양경찰대의 주요업무는 Fig. 8과 같다.



<Fig. 8> 역할중심의 조직모델

5. 2 현장중심의 역할 및 기능 모델

지역 및 해역중심으로 객체지향적 단독업무 수행이 가능한 시·군단위 해양경찰대의 해양경찰서비스 표준 모델은 Table 5와 같다.

<Table 5> 시·군단위 해양경찰대 표준 업무 모델

○ 선박출입항업무	○ 선박안전운항
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 어선 출입항 신고업무 ◦ 승선공인 ◦ 선원수첩 ◦ 해기사시험 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 선박안전점검 ◦ 선박운항관리 ◦ 해상교통시설점검 ◦ 항로점검 ◦ 해상기상정보수집 및 전달
○ 민간협력(정보)	○ 해상보안
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 해상방법순찰대의 활성화 ◦ 민간참여형해양환경프로그램 활성화 ◦ 민간항공봉사단의 활성화 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 선박 및 항만보안활동 ◦ 무인도서 감시활동 ◦ 해안감시 활동 ◦ 해상테러방지활동 ◦ 해상에서 보안사고 방지활동 ◦ 밀수, 밀입국 감시활동 ◦ 대공정보활동
○ 122해양구조대	○ 범죄수사
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 테러진압 ◦ 실종자 수색구조 ◦ 응급환자 긴급수송 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 범죄수사 ◦ 조사실디지털영상녹화
○ 해양환경관리	○ 경비 및 방법순찰
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 선박 및 항만에서의 해양 오염방지활동 ◦ 산업폐기물 해상투기 단속 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 경비함정의 경비 순찰 ◦ 순찰차의 기동순찰
○ 순찰파출소	○ 해안경비파출소
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 항·포구 순찰 ◦ 범죄진압 및 예방순찰활동 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 해안전탐감시 및 경비
○ 경비함정	
<ul style="list-style-type: none"> ◦ 해상경비 	

6. 결 론

제한된 해양경찰자원을 활용하여 어항에서 수요자 중심의 맞춤형 고품질 서비스를 극대화 할 수 있는 서비스 표준 모델 개발을 위한 기초연구로 녹동항 현장에 위치한 해양경찰 파출소의 현행 업무량과 요구 업무량을 기초로 업무 수요량을 정량적으로 산출하였다. 또한 업무 수요량과 업무성취도 분석을 통하여 분야별 시사점을 도출하였다. 해양경찰의 어항 현장 업무 수행을 위한 표준 모델로 역할중심적이고 객체지향적인 단독업무 수행이 가능한 시·군단위 해양경찰대의 조직과 업무를 구

조화하였다.

하나의 어항에 대한 업무량 분석으로 전체적인 어항에 대한 표준화는 한계가 있으나 특성 있는 어항을 동일 기법으로 분석하면 어항에서 해양경찰 업무에 대한 정량적, 정성적 표준화가 가능할 것으로 생각된다. 표준화작업으로 해양경찰자원의 효율적인 배치와 업무 효율을 기대할 수 있을 것으로 사료된다.

참 고 문 헌

- [1] 박성용·진성용·주종광·이은방(2007), “녹동항 어업종사자의 해양경찰업무 친숙도 향상에 관한 연구”, 해양환경안전학회 춘계학술발표회, pp. 141-147.
- [2] 박성용·진성용·주종광·이은방(2007), “해양경제활동의 다각화 방안에 관한 연구”, 해양환경안전학회 추계학술발표회 pp. 109-114.
- [3] 해양경찰청홈페이지
- [4] 2006년도 해양경찰백서
- [5] 고흥군청홈페이지