

2000年度
國政監查

農林海洋水產委員會會議錄 (附錄)

國會事務處

被監查機關 海洋水產部

日 時 2000年10月31日(火)

場 所 海洋水產部會議室

【서면질의·답변서】

(질의서)

○金泳鎮 위원

전남도 항만 기반시설 태부족, 안전사각지대
-21개 항로 175개 기항지중 여객터미널은 3곳,
간이터미널은 단 2곳만 설치돼, 낙도보조항로
는 선착장도 없이 운항.

목포를 중심으로 한 서남해안지역이 우리나라 여객선 항호의 중심지임에도 불구하고 여객선 기반시설은 전국에서 가장 열악한 것으로 나타났습니다.

목포를 중심으로 한 전남지역은 21개항로와 175개의 중간기항지가 있으나 이중 여객터미널이 있는 곳은 목포, 완도, 흑산도 단 3곳에 지나지 않으며, 간이터미널은 단 2곳 뿐인 것으로 드러났습니다.

장관

항만과 어항은 국가시설로써 연안과 도서지역일 경우 교통과 생활의 중심지 역할을 수행하고 있습니다.

그러나 목포를 중심으로 한 서남해안지역의 항만, 어항의 여객선 편의 시설은 간이여객터미널, 휴식공간, 심지어 화장실 또한 전무한 것으로 나타났습니다.

이처럼 편의시설이 열악한 이유는 무엇입니까?

○기항지별 여객선 편의시설 현황

-여객터미널(3) : 목포, 완도, 흑산도

-간이여객터미널(8) : 안좌 읍동, 하의 응곡, 임자 진리, 지도 점암, 지도 송도, 팔금 장촌, 강진 마량, 장산 북강

* (신안 지도 점암, 강진 마량 2개곳을 제외한 6곳은 폐쇄로 이용불가능)

장관

한해 80만명이 다녀가는 완도 보길도와 연 20만명이 다녀가는 서해안 흥도의 경우 변변한 여객대합실 하나 없는 형편입니다. 보길도와 흥도의 경우 아시다시피 다도해 해상국립공원 지역입니다.

특히 낙도보조항로인 신안군 우이도, 완도군 신도, 초도의 경우는 선착장도 없어 바위에 붙여 승하선을 하고 있는 실정입니다.

장관

도서주민에게 여객선은 육지로 말하면 시내버스와 같다고 볼 수 있습니다. 시내버스의 경우 정거장마다 표지판과 더불어 간이시설물이 빠짐없이 설치되어 있습니다.

그런데 도서주민 전체가 이용하는 선착장에 화장실도 없고 비바람을 피할 수 있는 간이터미널이 없다는 것은 형평성의 문제일 뿐만 아니라 “도서민의 안전과 편익을 도외시해 온 것은 정부가 국민에 대한 의무를 저버린 것과 같다”고 해도 과언은 아닐 것입니다.

장관

여객대합실은 공공 공익시설로 도서민의 교통 및 생활을 위한 필수공간입니다. 정부의 지원대책을 강력히 촉구하며 이에 대한 장관의 견해와 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

-한/중 목포-연운항간 항로 무산위기
-목포국제여객터미널 활성화 대책없어 394억
국고 낭비 초래

목포는 환태평양시대의 중심항이며, 대중국 물류수송 및 관광객 수송등 물류 중심지 역할을 담당할 예정으로 있습니다. 지난해 대중국 물류수송 및 관광객수송을 위한 한/중 목포-연운항간 항로개설에 합의하고 올해 개시하고자 하였으나 현재까지 여객선조차 도입되지 않고 있어 항로개설이 무산

위기에 놓여있습니다.

장관

목포-연운항 항로에 취항하고자 하는 대양고속훼리(주)가 아직까지 여객선 취항을 못하고 있는 이유는 무엇입니까?

당초 올해 4월17일, 8월30일 두차례나 여객선 취항일자까지 결정하였으나 여객선조차 도입하지 못한 상태였습니다. 그리고 두차례 연기한 이후인 지금에도 실제로 운항이 대단히 불투명한 상태입니다.

장관

대양고속훼리(주)의 면허기간은 2000년12월31일까지입니다. 올해 항로취항을 하지 않을 경우 대양고속훼리(주)를 어떻게 처리하실지 분명하게 밝혀 주시기 바랍니다.

목포와 항로개설을 합의한 중국 연운항시의 경우 목포-연운항간 카웨리를 취항사업에 25%의 지분을 가지고 참여하고 있어 당초 예정대로 여객선이 운항하지 않을 경우에 손해배상소송을 청구할 우려도 있습니다. 이렇게 될 경우 우리나라 국가신인도 추락도 우려하지 않을 수 없습니다.

해양수산부는 목포-연운항간 여객선 취항과 관련 지난해 11월14일 사업자 선정이후 40여차례에 걸쳐 관계기관 및 선사와 협의를 했으나 아직까지 대안을 수습하지 못하고 있습니다.

장관

목포-연운항간 항로에 여객선이 취항하지 않을 경우 어떠한 대책을 강구하고 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

장관

총 394억원이 투입된 목포국제여객터미널이 '98년 준공이후 중국항로 미취항으로 당초 목적인 대중국 물류수송 등 환황해권의 교통의 중심지로서의 역할을 전혀 하지 못하고 있어 국고만 낭비하고 있다는 비난을 면치 못하고 있습니다.

목포국제여객선 터미널은 철근 콘크리트 초현대식 건물로 부지 6,957평, 건물 2003평에 1층은 여객터미널, 2층은 출국장, 3층은 입국장으로 사용할 계획이었으나 국제항로 미취항으로 인해 출입국관리소, 세관, 농·수산물 검사소, 해양경찰청 등 공공기관의 사무실과 이용객 편의시설 또한 전혀 입주하지 못하고 있는 실정입니다.

장관

목포국제여객터미널 당초 사용계획과 현 사용실태를 말씀해 주십시오.

이와 같은 결과는 먼저 여객선조차 투입하지 못

하고 있는 대양고속훼리(주)의 불성실과 2차적으로 행정적으로 주의촉구를 해야할 정부가 소극적인 대처와 책임회피를 하고 있기 때문입니다. 또한 대중국 수송량 및 관광객 수요를 예측하지 못하고 무리하게 항로개설을 추진한 것에 기인하고 있다고 생각합니다.

장관

목포항 국제여객터미널의 활성화 대책에 정부가 특단의 대책을 강구해야 한다고 보는데 이에대한 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

12.15 어가부채경감대책 실전 부진, 총 8,340억중 29%인 2,422억만 집행
- 상호금융대출액 3,060억중 1천301억 집행, 추진실적 42.5%
- 정책자금상환연기 280억중 65억 집행, 추진실적 23.2%
- 경영개선자금 2,000억중 665억 집행, 추진실적 33.3%
- 연대보증해소자금 3,000억중 391억 집행, 추진실적 13%

정부가 지난 99년12.15일 발표한 어민부채경감대책의 현재까지 집행실적이 29%에 머무르는 등 실효를 거두지 못하고 있는 것으로 나타나고 있습니다.

정부가 어민들의 부채를 경감시키기 위해 ▲상호금융대출의 저리자금 대체, ▲정책시설자금의 상환연기, ▲수산업경영개선자금 지원, ▲연대보증 해소대책자금 지원을 추진하고 있지만 대상어민들의 담보능력과 금융기관 신용상태 등이 정부 기준에 못미치고 있기 때문에 당초 지원 금액인 8,340억중 29%인 2,422억원만 집행된 것으로 밝혀졌습니다.

장관

수산업업인의 경우 UN 해양법협약으로 인한 한일·한중어업협정으로 조업어장의 축소, 그리고 해양오염으로 인한 어족자원의 고갈, 더불어 IMF의 혹독한 파동, 유류가격 인상으로 인해 지금까지 고통의 연속선상에 놓여 있습니다.

어민의 고통과 어가부채 경감을 목적으로 한 지난해 12.15 어가부채 경감대책이 이처럼 부진한 까닭은 무엇인지 밝혀 주시기 바랍니다.

2000년도 어업인 부담경감대책

○상호금융 대출금 대체 지원

- 어업인이 사용하고 있는 고금리상호금융 자금을 1년간 처리자금으로 대체 지원(12%→6.5%)

33.3%

－연대보증해소자금 3,000억중 391억 집행, 추진실적 13%

해양수산부와 수협이 본 위원에게 제출한 ‘어가부채 경감대책 추진실적’ 자료에 따르면 지난 8월 말 현재 상호금융대출액 3,060억원 가운데 1천301억원만 저리자금으로 대체돼, 추진실적이 42.5%에 그쳤으며 정책자금상환연기는 280억원 중 23.2%인 65억원만 상환연기됐습니다.

또 수산업경영개선자금은 총 2,000억원 가운데 33.3%인 665억원만 지원됐으며 연대보증해소대책 자금은 전체 대상액 3,000억원 중 391억만 집행돼 추진실적이 고작 13%에 머물렀습니다.

장관

이러한 부진한 집행실적은 먼저 해양수산부가 수혜대상자들인 어업인들에게 충분한 설명과 홍보가 부족한 때문이 아니냐고 묻고 싶습니다.

충분한 홍보와 설명이 되었어도 이렇게 실적이 미흡한 것은 해양수산부가 어업인의 현실을 파악하지도 못하고 탁상행정으로 사업을 진행한 것이라고 생각하지 않을 수 없습니다.

여기에 대해 장관의 분명한 답변을 바랍니다.

장관

현재 수혜대상자들의 기준은 금융거래불량자도 아니어야 하고 연체사실도 없어야 하고 수산업경영개선자금의 경우 충분한 담보도 있어야 합니다.

이미 우리어촌, 어업인들은 대부분이 상호 연대보증으로 금융기관에 적색불량자로 등록돼 있으며 담보를 제공할 능력 또한 대단히 부족한 실정입니다.

장관

어업인의 현실을 모르고 추진한 정책은 결국 실효성을 거둘수가 없는 것입니다. 따라서 해양수산부가 어업인들의 피부에 와 닿을 수 있는 좀 더 근본적인 정책대안을 마련할 필요가 있다고 봅니다.

이와 관련, 정부가 일정한 범위 내에서 어민들의 부채를 일률적으로 경감하거나, 적색거래와 담보능력 등 금융조건을 완화하는 방안, 대상자를 세부적으로 분류하고 확대하는 방안 등을 집중 검토할 필요가 있다고 봅니다.

해양수산부가 어떠한 방안을 강구하고 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

한중어업협정 지원 예산, 형평성 잃은 예산편성
 - 한일어업협정대비 감척어선 적당지원금액 1억 원이상 차이
 - 2001년도 실업지원금도 1인당 9만원 부족

정부는 UN해양법협약으로 인해 인접국인 일본, 중국과 어업협정을 체결함에 따라, 어업인지원특별법을 제정 어선감척을 실시하고 있습니다.

한중어업협정이 2000년8월3일 정식으로 서명하였으나 실질적인 발효는 실무협상 타결과 양국 국회의 비준을 통과함으로써 효력을 발생하도록 되어 있습니다. 정부는 한중어업협정 실무협상을 올해 안에 마무리짓고 내년도부터 한중어업협정을 발효하고 영향을 받는 업종에 대해 어선감척을 실시할 예정으로 있습니다.

장관

작년에 이어 올해에도 진행되고 있는 한일어업협정에 의한 어선감척과 대비하여 질의하겠습니다.

한일어업협정 관련 지원총액은 '99년 어선감척 668척에 3,438억원, 어구비지원 31척에 10억85백만원, 실업지원금 3,164명에 189억70백만원으로 총 3,638억원에 달하고 있습니다.

한중어업협정에 영향을 받는 어업인 지원예산은 어떻게 편성하였는지 밝혀 주시기 바랍니다.

- 어선감척 398척 1,486억원(척당 평균 373백만원)
- 실업지원금 3,422명 277억원
- 총예산 1,763억원

▲어업인지원 특별법에 의한 지원현황 및 예산편성 내역

구 분	계	한일어업협정	한중어업협정	비 고
예산현액	'99 : 668척 3,638억 2000 : 33척 15억 2001 : 547척 2,368억	'99 : 668척 3,638억 2000 : 33척 15억 2001 : 1,497척 605억 (총 850척 4,258억)	2001 : 398척 1,763억 2001 어업협정확정시 사업시행예정	

구 분	계	한일어업협정	한중어업협정	비 고
어선감척수	'99 : 668척 2000 : 33척 2001 : 547척	'99 : 624척(668척)진행 2000 : 33척 예정 2001 : 149척 예정	2001 : 398척 1,763억 2001 어업협정확정시 사업시행예정	
어선감척비 (평균단가)		'99 : 668척 3,438억 (척당 515백만)	2001 : 398척 1,486억 (척당 373백만)	한중어협 △142백만
어구지원총액 (평균지원액)		'99 : 33척 1,085억 (척당 35백만) 26척 430백만 집행 (척당 17백만)		
평가액대비비행액(비율)				
업종별집행액 (평균)		트 롤 : 1,613백만 쌍끌이 : 678백만 외끌이 : 377백만 통 발 : 599백만 채낚이 : 496백만 자 망 : 440백만 연 승 : 337백만 운반선 : 216백만	2001년도 대상선정하여 감정평가 실시 예정	
실업지원금 명/사업비	'99 : 3,164명/190억 2000 : 368명/ 10억 2001 : 4,975명/404억	'99 : 3,164명/18,970백 (1인당 600만) 2000 : 369명/10억 (1인당 271만) 2001 : 1,533명/127억 (1인당 818만) 총 5,086명/326억7천 (1인당 642만)	2001 : 3,422명/277억 (1인당 809만)	2001년 한중어협 △9만원
감척어선 선정기준		97.1.1~99.1.22사이 일본 EEZ수역 출어어선	기준 정하지 못함. 중국 EEZ출어어선 중 양 자강수역 우선선정 예정 임	
기 타		'99년사업 진행중 66척중 624척 3,638억중 3,230억 진행	2000.8.3 정식조인을 하 였으나 실무협의 종료후 국회비준후 효력을 발휘 함으로 시행시행시점 미 정임	

정부가 지원하는 어업인지원대책을 분석하여 보면 한·일의 경우 '99년 척당 감척단가가 5억15백만원으로 나타나고 있으나 한·중은 2001년 예산편

성 단가로 환산할시 3억73백원으로 한·중이 한·일에 비해 1억42백만원이나 작게 나타나고 있습니다. 실업지원금의 경우도 2001년도 한·일은 1,533명

에 대해 127억원 지원으로 1인당 818만원으로 나타나고 있으나 한·중은 3,422명에 대해 277억원 1인당 809만원으로 한·일에 비해 9만원이 작은 것으로 나타났습니다.

장관

이렇게 예산현액상 차이가 나는 이유는 무엇입니까?

한·일이나 한·중이나 어업인지원 특별법에 의해 지원을 받는 것인데 차이가 난다는 것은 분명히 형평성에 어긋난 것입니다. 이에 대해서 형평성의 회복과 관련한 대책이 있어야 한다고 보는데 장관의 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

감척어선의 선정기준에 있어서도 한·일은 97.1.1~99.1.22사이 일본 EEZ수역에 출어한 어선에 대해 신청자는 전부 감척선박에 선정이 되도록 되어 있습니다. 한·중은 아직 협정이 발효되지 않아 세부기준은 정해지지 않았으나 대체로 중국 EEZ수역에 출어한 어선 중 양자강수역에 출어한 어선에 대해 우선적으로 선정할 예정인 것으로 알려지고 있습니다.

한·중어업협정에 있어 감척어선의 대상이 398척이 적당하다고 할지라도 감척어선의 선정기준도 위와 같다면 한·일어업협정에 비해 상대적 제한성을 느끼지 않을 수 없습니다.

이와 관련 장관의 감척어선에 대한 합리적인 선정기준을 다시 검토하여 수립해 주실 것을 당부드립니다.

장관

한·일어업협정으로 인한 어업인지원대책 추진과정을 살펴보면

- 감척어선의 선정기준안이 통일되지 못하고 지역마다 상이한 점,
- 감척어선의 감정평가액이 조사기관마다 상이한 점,
- 위관실적의 위조를 통한 평가액 조작,
- 특정 업종에 대한 과도한 평가액 산정,
- 조업장소, 어획량 부실신고 등과
- 행정에서의 예산확보 미흡,
- 과도한 예산전용, 이용, 이체로 인해 기존사업 진행 차질,
- 예비비 사용 등

많은 부분에서 개선해야 할 사항들이 발견되고 있습니다.

장관

한·중어업협정에서의 어업인지원은 한·일어업협

정시 어민지원대책에서 나타난 행정의 모순과 집행과정에서의 투명성 제고를 위해 명확한 대책을 수립해야 할 것입니다. 이와 관련 장관의 분명한 의지와 대안을 밝혀 주시기 바랍니다.

해양영토 확보 비상

- 대륙붕조사 미비, 일본·중국은 이미 완료상태
- 향후, EEZ 경계획정과 연계시 해양영토 상실 우려

제2의 영토로 인정되는 200해리 배타적 경제수역과 더불어 어족자원 및 광물자원의 보고인 대륙붕에 대한 개발이 국가발전의 핵심으로 부각되고 있습니다.

특히 배타적 경제수역이 200해리에 미치는 것과는 달리 대륙붕은 최장 350해리까지 확보할 수가 있어 해양영토의 확충과 관련 이접국인 일본, 중국과 보이지 않는 전쟁을 치러야 할 입장입니다.

장관

해양영토인 대륙붕 조사와 해상자원개발과 관련하여 질의하겠습니다.

해양수산부가 실시한 우리나라 대륙붕의 지질조사 및 광물매장 내역, 수심측량자료 등 대륙붕 조사자료 축적은 어느정도인지 밝혀 주시기 바랍니다.

UN해양법협약에 의해 200해리 배타적경제수역을 선포한 연안국들은 2006년까지 대륙붕 지질조사 및 대륙붕 기선자료, 수심측정자료 등을 작성 UN대륙붕한계위원회에 제출하게 되어 있습니다.

▲제출자료(UN해양법협약 부속서 II 제4조 및 기술지침서 제9장)

- ①대륙붕한계에 관한 수심측량자료. ②측지학적 자료. ③지구물리학적 자료. ④지질학적 자료. ⑤ 대륙붕의 기선자료 및 도면자료 등

우리나라는 2006년1월까지 관련 자료를 제출한 계획을 있는데 현재 어느정도 진행되고 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

▲대륙붕 해저지질도(1 : 250,000) 작성사업

한반도 주변 관할해역 약 30만km²에 대한 해저지형도, 표층퇴적물분포도, 탄성과 단면도, 최적물 등층후도, 자력이상도 및 중력이상도 등의 해저지질도 발간

- 주관부서 : 산업자원부(수행기관 : 한국자원연구소 석유해저자원연구부)

- 사업기간 : 1980~2009

- 계획대비 실적 : 12만km²(약 40%)

▲대륙붕한계에 관한 조사계획

-사업내용 : UN대륙붕한계위원회 활동현황 및 국제동향 수집, 대륙붕한계와 관련한 대륙붕 조사

-주관부서 : 해양수산부(수행기관 : 한국자원연구소)

-사업기간 : 1999~2005

-실적 : '99년 대륙붕한계와 관련한 조사계획 수립, 2000년 동중국해 대륙붕조사

장관

정부는 대륙붕조사에 대해서는 우리나라 관할 대륙붕에 대해서만 조사를 진행하고 있을뿐 200해리 이원의 대륙붕에 대해서는 전혀 연구가 없는 실정입니다.

대륙붕한계에 관한 조사계획을 99년 작년에 수립, 올해 처음 동중국해에 대해 조사를 진행했습니다. 대륙붕경계는 2006년 대륙붕조사 자료를 UN대륙붕한계위원회에 제출한 후 경계획정 회의를 개최 각국의 대륙붕경계를 획정할 예정으로 있으나 우리해역의 대륙붕탐사 및 지질조사의 실적이 저조하여 인접국과의 대륙붕 경계획정시 해양영토 상실의 우려되고 있는 실정입니다.

EEZ(배타적경제수역)경계획정은 200해리가 중첩될 경우 중간선 개념으로 확정할 수 있으나 대륙붕경계획정은 퇴적층의 발달정도에 따라 350해리까지 주장할 수 있으므로 대륙붕 탐사 및 조사의 질과 량에 따라 경계획정이 달라질 수 있습니다.

▲산업자원부 제출자료(인접국의 대륙붕 지질조사 실적)

-인접국은 이미 주변 대륙붕해역에 대한 해저 지질도의 발간을 완료한 상태임.

▲인접국 대비 자료축적현황

-중요한 탐사 원자료는 없으며, 인접국의 국내 학술지, 국제학술지를 통한 과학자료를 보유하고 있으며, 자력 및 중력자료중 일부를 국제자료센터를 통해 제공받고 있음.

장관

우리나라와 일본의 대륙붕이 겹치고 있는 제주도 남방 동중국해 해역에서 우리나라가 처음 시도한 대륙붕탐사활동 현장에 일본해상보안청 소속의 선박과 항공기가 출현하여 감시활동을 벌였으며, 더불어 위협과 방해활동을 한 사실이 발생하였습니다.

이러한 것을 볼 때 향후 대륙붕 탐사활동과정에서 상당한 분쟁과 충돌이 우려될 뿐만 아니라 우리의 조사활동도 온전하게 할 수 없을 것이라는

예상이 됩니다.

장관

향후 대륙붕조사활동을 어떻게 진행시킬 것인지, 2005년까지 대륙붕조사를 끝마칠 수 있는지 분명하게 밝혀 주시기 바랍니다.

한·일 양국간은 석유부존 가능성이 큰 제7광구(8,400km²)에 대해서 지난 '78년 “한·일 대륙붕개발협정”를 체결, 50년간 공동개발과 이용을 하기로 한 바 있습니다. 그러나 2028년 이후는 7광구대륙붕이 양국간 영유권 분쟁에 휘말릴 가능성이 대단히 높은 실정입니다.

제7광구의 경우 퇴적층은 우리나라로 부터 시작되었다는 견해가 우세하나 200해리 배타적경제수역으로 본다면 2/3정도가 일본으로 치우쳐 있어 광활한 대륙붕이 일본에 귀속될 우려가 크다고 볼 수 있습니다.

서해의 경우는 더욱 심각한 실정입니다.

서해전체가 대륙붕으로 이루어져 있으며, 한·중 양국의 퇴적층이 어우러져 있어 대륙붕 경계획정이 더욱 어렵습니다.

특히 '78년 우리정부가 광물자원 개발을 위해 설정한 1~4광구는 중국과의 중간선 개념에 의해 설정하였으나 중국정부가 전혀 인정하고 있지 않으며, 우리 정부도 중국의 EEZ 기선을 인정하지 않고 있어 5차례 EEZ 회담으로 조차 한치의 변화가 없는 실정입니다.

만약 중국의 EEZ 기선으로부터 중간선이 확정된다면 1~4광구의 경우 약 1해리 이상 우리나라 해역을 잠식하게 됨에 따라 해양영토가 크게 줄어들 것이 불을 보듯 자명한 사실입니다.

우려스러운 것은 대륙붕관련 자료축적현황에 대해 일본, 중국은 20년이상 축적해온 반면 우리나라는 인접국의 주요탐사 원자료에 대해서는 전무한 상태이며, 겨우 국제 학술지 및 국제자료센터를 통해 제공받는 자료가 전부입니다.

장관

200해리 배타적경제수역과 대륙붕은 어족자원, 광물자원 등 국가발전의 미래를 담보할 무한한 가능성을 가진 제2의 영토입니다. 해양수산부는 대륙붕 지질조사와 탐사를 위해 특단한 대책을 수립하여 우리 해양 영토를 수호해야 할 것입니다.

대륙붕경계 획정을 위한 자료조사와 해양영토 확보를 위한 정부의 대책을 분명하게 밝혀 주시기 바랍니다.

장관

심해저 광물자원 개발과 관련하여 질의하겠습니다.

지난 94년 유엔으로부터 세계 7번째로 광구개발 권을 부여받은 15km²의 클라리온-클리퍼톤(C-C) 해역은 약 4억6천만t의 망간단괴가 보존돼 있는 것으로 추정되고 있습니다.

▲망간단괴

수심 4천~6천m의 해저면에 직경 1~15m의 덩어리 형태로 널려있는 광물.

망간을 비롯, 구리와 코발트 니켈 등이 함유돼 있어 '21세기의 신자원'으로 불린다.

해양수산부는 오는 2002년까지 정밀탐사 결과를 토대로 우리측 단독 개발광구 7.5km²를 확정지을 예정이며, 2004년까지 우선 개발지역 4만km²를 선정 한 후 2010년 내에 채광, 제련 기술을 개발, 본격적인 상업생산에 들어갈 계획입니다.

장관

망간단괴의 상업생산이 차질없이 진행될 경우의 경제적 효과는 엄청날 것으로 예상되고 있습니다. 그러나 94년부터 지금까지 6년동안 조사한 면적은 총 15km² 중 4km²에 불과한 실정입니다. 이러한 실적으로 2002년 7.5km²에 대한 단독개발 광구를 확정할 수 있을 것인지, 또한 2004년까지 우선개발지역 4km²를 선정할 수 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.

▲경제적 효과

- 연간 채광량 3백만ton(매년 15억달러), 망간, 코발트 자급, 니켈 국내수요의 2/3 충족
- 조선, 제련, 중공업, 전자, 로봇, 통신, 소재분야 등 관련산업에의 기술파급 효과

현재 광구 관리 및 탐사는 해양수산부가 담당하고 있으며, 기술개발은 과학기술부가 맡고 있는 이원화 체제를 유지하고 있는데 효율적인 심해저 광물탐사가 이루어지기 위해서는 반드시 해양수산부로 일원화되어야 한다고 보는데 이에 대해서도 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

미국, 일본 등 선진국들은 80년대 중반까지 우선 개발지역 선정을 이미 완료해 현재 상당 수준의 개발기술을 보유하고 있으며, 중국도 채광, 제련 기술개발 등에서 우리보다 3~5년 앞선 상황이라는 것이 전문가의 진단입니다.

C-C해역 심해저 자원개발 계획과 심해저 채광 기술 확보에 대하여 해양수산부가 특단의 정책과 대안을 수립하여야 할 것입니다. 이에 대해 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

대륙붕 지질조사 관련

□해저지질도(1:250,000) 작성사업

-사업개요

한반도 주변 관할해역 약 30만km²에 대한 해저지형도, 표층퇴적물분포도, 탄성과 단명도, 퇴적물 등층후도, 자력이상도 및 중력이상도 등의 해저지질도 발간

-주관부서 : 산업자원부

-수행기관 : 한국자원연구소

-사업기간 : 1980~2009

-계획대비 실적 : 12만km²(약 40%)

-조사자 : 한국자원연구소 석유해저자원연구부

-조사결과물 : 해저지질도(제1집~제12집) 및 보고서

-탐사장비현황 : 지질전용조사선 탐해2호(2,000톤급), 252 다중채널 탄성파탐사장비, 천부지층탐사기, 해저면측사탐사기, 자력계, 중력계, 다중음향측심기, 피스톤 코아러

□가스하이트레이트

-주관부서 : 산업자원부

-수행기관 : 한국자원연구소

-사업기간 : 2000~2004(1단계)

-계획대비 실적 : 20%

-조사자 : 한국자원연구소 석유해저자원연구부

-조사결과물 : 보고서

-탐사장비현황 : 지질전용조사선 탐해2호(2,000톤급), 252 다중채널 탄성파탐사장비, 천부지층탐사기, 해저면측사탐사기, 자력계, 중력계, 다중음향측심기, 피스톤 코아러

□해저석유탐사

-모든 자료를 한국석유공사에서 보유

□인접국의 대륙붕 및 우리나라 대륙붕 현황

-인접국의 대륙붕 경계 획정은 아직 협상중인 현안으로서 우리나라의 경우 해저광물자원개발법에 근거한 1~6광구의 해저광구와 한일 대륙붕 공동개발광구를 설정하고 있으나 중국 측에서 인정하지 않고 있는 상태임.

□인접국의 대륙붕지질조사 실적내역, 사업별 완결 정도 및 자료축적

-인접국은 이미 주변 대륙붕해역에 대한 해저지질도의 발간을 완료한 상태임.

□인접국 대륙붕 조사시 인접국의 방해활동

-구체적인 방해활동은 없으나 민감한 해역조사시 일본해상보안청 소속의 선박 또는 항공기의 감시활동이 있음.

□인접국대비 자료축적현황

－중요한 탐사 원자료는 없으며 인접국의 국내 학술지 또는 국제학술지를 통한 과학자료를

보유하고 있으며 자력 및 중력자료중 일부를 국제자료센터를 통하여 제공받고 있음.

<별첨 : 연도별 대륙붕 지질조사 실적>

연 도	조사지역 및 내용	발간 지질도
1981년	흑산도 일대 해저지질도 작성	해저지질도 제2집(군산 서부 해역) * 해저지질도 제1집(1977)
1982년	제주해협 동부 해저지질도 작성	해저지질도 제3집(목포 서부 해역)
1983년	백도 일대 해저지질도 작성	
1984년	제주해협 서부 해저지질도 작성	
1985년	거제~남해도간 해역 해저지질도 작성	해저지질도 제4집(여수 남부 해역)
1986년	거제~부산간 해역 해저지질도 작성	해저지질도 제5집(제주해협)
1987년	부산~울산간 해역 해저지질도 작성	
1988년	울산 외해역 해저지질도 작성	
1989년	소흑산도 남동부 해역 해저지질도 작성	해저지질도 제6집(거제도 해역)
1990년	제주도 서부 해역해저지질도 작성	해저지질도 제7집(한국해협)
1991년	태안해역 해저지질도 작성	해저지질도 제8집(제주서부해협)
1992년	대천서부 해역 해저지질도 작성	
1993년	군산 해역 해저지질도 작성	
1994년	법성포 해역 해저지질연구 및 해저지질도 작성	해저지질도 제9집(태안반도 서부해역)
1995년	흑산도 해역 해저지질연구 및 해저지질도 작성	
1996년	제주남부 연근해역 해저지질연구 및 해저지질도 작성	해저지질도 제10집(군산·법성포 해역)
1997년	독도해역 해저지질연구 및 해저지질도 작성	
1998년	제주 남부해역(I) 해저지질연구 및 해저지질도 작성	해저지질도 제11집(흑산 해역) 발간
1999년	제주 남부해역(II) 해저지질연구 및 해저지질도 작성	해저지질도 제12집(제주 해역) 발간

해조류 양식업 구조개선대책 조속 실시하여야 한다.

- －해조류 양식면허를 구획어업 허가제도로 전환
- －어장관리시스템을 구축 체계적인 어장관리 실시
- －수요·공급 및 가격안정과 유통구조개선을 위해 유통명령제 도입
- －시범어장, 적정시설 운영 등 우수시군에 인센티브 부여
- －해조류 신품종 개발 및 유전자은행 설치

국내 수산업은 한일중어업협정의 체결과 오염,

간척에 따른 어장환경의 악화로 불안정한 전환기를 맞고 있습니다. 원양어업도 EEZ 선포에 따른 연안국과의 갈등이 증폭되고 있는 등 어려움이 가중되고 있습니다.

이에 정부는 '99년8월 “기르는 어업발전 종합대책”을 발표하고 양식수산업 육성을 위해 2004년까지 2조766억원을 투자, 양식수산물 생산량을 150만 톤 수준까지 확대시킨다는 중장기계획을 발표한 바 있습니다.

장관

김, 미역 등 서남해안 주소득원인 양식수산업의 현황과 문제점, 그리고 대책에 관련하여 질의를 하겠습니다.

1. 가격하락

지금 김, 미역 등 해조류의 생산가격은 지난 10년전과 같거나 혹은 더 떨어져 있는 실정입니다.

마른김 1속당 '88년 2,955원이 2000년 현재 2,452원으로 하락하였으며 생미역 1kg은 '88년 84원에서 2000년 현재 71원으로 하락하였습니다.

▲해조류 가격변동 내역

- 마른김(1속) : '88년 2,955원, '91년 3,214원, '95년 3,128원, '00년 2,452원
- 생미역(1kg) : '88년 84원, '91년 110원, '95년 92, '00년 71원

▲해조류 가격 하락의 원인

- 생산량과다로 인한 가격하락
- '95년 무기산 파동으로 인한 김수요 감소 및 가격하락

한국미역총생산량의 85% 집산지인 김, 미역의 최대산지인 완도군의 올해 수협위판실적을 살펴보면 마른김이 속당 1,786원, 생미역은 1kg당 50원에 미치지 못하고 있습니다. 물가상승, 인건비, 물류비 등을 감안한다면 현재의 해조류 가격이 적정하다고 생각하시는지 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

해조류 가격이 10년전, 20년전보다 가격이 하락한 것은 곧 해조류의 생산, 가공, 유통, 판매 등 환경과 생산자와 소비자에 이르기까지 모든 부분에서 정부의 정책이 실패한 것을 의미한다고 봅니다.

2. 불법어장시설(밀식 및 무면허)

장관

김, 미역 등 해조류 양식면허의 실제면적외 무면허 현황, 그리고 허가 지역외에 설치된 불법시설물, 설치기준을 위반한 밀식현황 등 불법 현황에 대해 실정을 파악한 적이 있는지? 있다면 현황은 어떠한지 밝혀 주시기 바랍니다.

구분	면허어장 기준	가공생산통계 기준	불법양식시설
김	47,272ha×2,000속/ha=94,544천속	22,142톤÷220g/속=100,645천속	- 100,645 - 94,544 = 6,100천속 - 6,100천속 ÷ 2,000속 = 3,050ha ∴ 6.5%
미역	10,254ha×28톤/ha=287,112톤	- 건미역 12,285톤 ÷ 12 × 100 = 102,375톤 - 간미역 41,041톤 ÷ 21 × 100 = 195,433톤 ∴ 297,808톤	- 297,808 - 287,112 = 10,696톤 - 10,696톤 ÷ 28톤 = 382ha ∴ 3.7%

※ 밀식, 분말제품(김 화입시 떨어지는 부스러기) 등 통계 누락분을 감안한다면 불법양식 규모는 더 클 것으로 추정

밀식과 통계누락분을 포함하면 불법시설물은 최소 30%이상으로 김양식의 경우 1만ha 이상, 미역은 이상인 셈입니다.

장관

면허지역 이외 양식시설물, 기준을 무시한 밀식 시설물, 무면허시설물 등에 대한 대책은 무엇인지 밝혀 주시기 바랍니다.

3. 무기산(폐염산)사용

해조류 양식어장 황폐화의 주요 원인중 하나가 무기산입니다. 김양식어장에 만연되어 무기산은 생산량은 증가시키지만 어장의 황폐화와 더불어

품질의 저하, 그리고 가격하락의 주요원인입니다.

정부가 유기산을 공급과 관련 국고 50%, 지방비 40%, 자담 10%로 지원을 하고 있지만 유기산의 효능저하로 오히려 무기산 사용을 부추기고 있으며, 특히 부실 유기산업체의 배만 불리고 있는 실정으로 변해가고 있습니다.

무기산 근절대책과 더불어 유기산 효능 및 공급체계의 개선방안에 대하여 정부의 방안을 밝혀 주시기 바랍니다.

4. 어장정비, 어장정화사업 미흡

양식어업자는 어장관리법 제12조(어장의 관리의

무)규정에 의거 어장정화, 정비사업을 하도록 규정되어 있으나 오히려 양식시설물과 부산물을 어장에 투기하여 양식장 노후화와 어장환경 악화를 초래하고 있습니다.

장관

무질서한 어장정비와 쓰레기 수거를 위한 어장정화사업의 확대를 위해 강력한 행정지도와 더불어 어장정화사업의 확대시행이 필요하다고 생각합니다.

장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

장관

해조류 양식산업의 구조적 모순과 악순환의 고리를 단절하기 위해서 본 위원이 몇가지 제안을 하고자 합니다.

<해조류 양식면허를 구획어업 허가제도로 전환해야 합니다.>

현재의 양식면허를 구획어업 허가제로 전환할 경우, 적정 생산계획을 책정할 수 있고 시설쿼터량을 배정하여, 어장의 효율적 활용과 더불어 안정된 생산체계와 가격체계를 갖출 수 있을 것입니다.

<체계적인 어장관리를 위해 위성을 이용한 '어장관리시스템'을 구축해야 합니다.>

항공사진을 이용, 양식어장의 위치, 면적, 양식방법 등을 데이터베이스 한 후 위성GPS와 연계하여 체계적인 어장관리를 하여야 할 것입니다.

어장관리시스템을 구축하며 밀식, 무면허, 불법시설물의 관리와 단속이 용이하게 될 것입니다.

<수급안정과 유통구조개선을 위해 유통명령제를 도입해야 합니다.>

유통협약을 체결하여 자율적 또는 강제적으로 생산면적, 출하규격, 출하량, 출하시기를 제한해 가격을 보장하는 유통명령제를 도입, 수급안정과 유통구조개선을 통해 생산어민의 소득을 보장하여야 할 것입니다. 이를 위해 대표성이 있는 품목별 생산자단체의 조직화와 생산량 예측을 담당하는 수산물관측센터 설치도 시행해야 할 것입니다.

<시범어장, 적정시설 운영 등 우수시군에 인센티브 부여해야>

어장관리, 불법시설 단속, 무기산근절 등 우수모범 시군에 인센티브를 부여함으로써 불법어장을 간접적으로 예방하고 어장정리 등 적정시설에 대한 경쟁의식을 고취할 수 있을 것입니다.

시범어장에 대해서는 정부의 지원확대와 특별관리를 통해 고품질의 생산을 유도하여 정부가 전량수매하는 등의 지원을 확대해야 할 것입니다.

<어장정비, 어장정화사업을 확대 실시해야 합니다.>

어장정비사업은 어장축소 효과와 15%이상의 증산효과가 나타나고 있습니다. 어장정화사업 이후 생산량은 패류는 약 2배, 해조류는 50%에 달하는 증산효과를 나타내고 있습니다.

어장정비, 어장정화사업의 확대 실시를 통해 무질서한 어장을 정리, 축소하고, 생산력을 증대시켜야 할 것입니다.

<해조류 신품종 개발 및 유전자은행 설치>

소비자의 구미에 맞는 우량김 품종개발과 형질보존을 통해 고품질의 제품을 생산하여 어민소득의 향상을 기해야 할 것입니다.

우량 품종개발과 형질보존을 위해 수산진흥원 또는 연구소에 유전자은행(종묘은행)의 설치가 절실히 요구되고 있습니다.

장관

본 위원은 앞에서 김, 미역 등 해조류 양식업의 친환경적 구조개선과 관련하여 몇가지 정책제안을 하였습니다.

이외에도 어장면적의 일률적 축소를 통한 어장정비, 양식면허 일제갱신을 통한 어장관리 구축, 유기산 공급업체에 대한 지원확대, 생산가공업자 실명제 실시, 친환경어업 직접지불제, 손실만 입고 있는 비축사업의 개선, 산지가공산업 육성, 수출촉진 방안 등 개선하고 개혁해야 할 사항들이 많이 있습니다.

장관

본 위원이 위에서 언급한 문제점과 정책제안에 대해 정부로서 당연히 검토하고 시행해야 할 것이 상당하다고 생각합니다.

장관계서 직접 검토하시고 어떻게 시행하실 것인지 분명하게 밝혀 주시기 바랍니다.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> -유조선, 케미칼탱커 등 미인양 화물선 13척, 대형사고 우려 -부주의 및 고의에 의한 유류유출 1,336회, 전체의 60% |
|--|

'95년 시프린스호 유류유출사고 이후 유류유출사고 건수가 증가함에 따라 어민의 피해 사례도 늘고 있는 것으로 나타나고 있습니다.

특히 해양사고로 인한 선박침몰은 필연적으로 해양환경오염이 발생하고 또한 위험물을 적재한 선박의 침몰은 선박의 안전운행에도 위협적인 요소가 되고 있습니다.

장관

해양유류유출사고 발생건수는 어느정도이며, 이로

인한 피해현황은 어떠한지 밝혀 주시기 바랍니다.

▲해양유류유출사고발생 현황

(단위 : 건수, kl, 백만원)

구 분	계	1995	1996	1997	1998	1999	2000.6
건 수	2,185	299	337	379	470	463	237
유출량	22,374	15,776	1,720	3,441	1,050	387	281

▲해양유류유출사고 원인별

(단위 : 건수, kl, 백만원)

구 분	계	해난	부주의	고의	과손	불명
건 수	2,185	444	1,005	331	97	71
유출량	22,374	21,324	311	196	536	7

'95년 이후 총유류오염사고 2,185건이며, 이중 부주의로 인한 유류유출이 1,005건, 고의에의한 건이 331건 등 총 2,185건중 60%에 달하는 1,336건에 달하고 있습니다.

장관

유류유출사고는 대형재난을 야기하여 어장피해, 어민희패, 해양생태계를 파괴하는 주요원인 중 하나입니다.

이는 선박안전장비 미비와 안전대책 홍보 부족이 원인이라고 보는데 이와관련한 대책은 무엇이

니 밝혀 주시기 바랍니다.

장관

본 위원이 조사한 바로는 '83년이후 미인양 침몰선박은 1,360척, 100톤이상 침몰선박은 174척, 특히 대형사고의 위험이 있는 유조선, 가스선, 케미칼탱커, 화물선 등 위해침몰 화물선 13척이 미인양 상태로 있어 대형사고 발생이 우려되고 있습니다.

또한 침몰 미인양 선박으로부터 잔존유 및 연료유가 지속적으로 유출 되고 있어 해양오염 야기시키고 있습니다.

▲유조선, 가스선, 화학선, 화물선 등 미인양 위험선박 현황

구 분	선명	톤수	사고일자	사고해역	적재화물	연료유적재량
유조선	제309경신호	995	88.2.24	경북 영일군	병커C-2560톤	병커C-24톤 경유, 윤활유-3톤
	세양호	3,372	90.7.25	서해		
	선우1호	219	91.1.21	남해		
	11삼보호	520	93.4.12	동해		
	우일호	555	93.6.19	남해		
	광성호	16	96.9.25	남해		
가스운반선	제13삼부호	661	95.7.1	부산 다대포앞	부탄가스-382.5톤	병커A-40톤
	서운21호	488	91.7.15	남해		
케미칼탱커	영케미호	498	99.11.9	부산 태종대앞	클로로포름 980턴	
컨테이너선	알렉산드라호	8,328	95.6.30	부산 북형제도	컨테이너-368개	병커C-803톤 경유-93톤 윤활유-20톤

구 분	선명	톤수	사고일자	사고해역	적재화물	연료유적재량
화물선	태영자스민호	2,571	96.12.2	충남 태안군	철재-2천톤	병커C-131톤 병커A-27톤
	퍼스픽프렌드호	4,417	91.2.21	충남 태안군	원목 6500m³	병커C-155톤 경유-41톤
	마린스타엠호	1,596	97.10.21	전남 신안군	철재-1,100톤	병커B-70톤 경유-40톤

장관

유조선, 가스선, 화학선 등 위험선박에 현황에 대해 말씀해 주십시오.

위험선박의 일례를 들면 지난 '88년 2월24일 경북 영일군 앞바다에 침몰한 유조선 제309 경신호의 경우 병커C유류 2,560톤을 적재하고 있으며, 연료유까지 합하면 2,587톤에 이르는 유류는 바다에 아직 남아 있는 실정입니다.

또한 '95년7월1일 부산 다대포앞 해상에서 침몰한 가스운반선 제13삼부호는 부탄가스 383톤과 병커A유 40톤을 적제한채 아직까지 인양이 되지 못하고 있습니다.

삼부호는 침몰한지 5년이 지나고 있어 가스탱크와 선박사이 용접부분이 부식될 경우, 가스탱크가 해상으로 떠오르게 되어 항해하는 선박과 충돌, 폭발할 가능성도 배제할 수 없는 실정입니다.

지난 '99년11월 부산 태종대 앞 해상에서 침몰한 화학물운반선인 영케미호(498ton)는 980톤의 클로로포름이 실려있어 클로로포름이 새어나올 경우 해양환경에 치명적인 영향을 미치게 되어 있습니다.

장관

미인양된 유조선, 가스선 등 위해 선박은 조속한 시일내에 인양작업을 실시해야 할 것입니다.

또한 가스선이나 화학선인 케니칼 탱커 등은 해양오염 등의 우려가 높아 정부가 특별한 관리체계를 구축해야 할 것입니다.

장관

대형사고와 오염사고 예방을 위해 항만과 전해안에 걸쳐 침몰선박에 대한 전수조사를 실시할 의사는 없습니까?

더불어 침몰선박에 대한 선박안전도검사 실시해야 한다고 보는데 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

- 해외신어장개발사업 작년 58척 출어에 3척만 조업하고 있어
- 올해 사업신청자 없어 해외신어장개발 예산 사장될 판

UN해양법협약으로 인한 한·일어업협정 체결로 상실한 어장을 대체하기 위해 정부가 해외신어장 개발사업을 의욕적으로 추진하고 있습니다.

그러나 '99년 해외신어장 개발을 위해 출어한 58척 중 현재 조업을 계속하고 있는 어선은 단 3척으로 해외신어장 개발사업은 사실상 실패한 것으로 나타나고 있습니다.

장관

해외신어장 개척을 위해 출어한 어선은 몇척이며, 또 어람나 지원했는지 밝혀 주시기 바랍니다.

▲1999년도 지원현황

(백만원)

진 출 현 황		지 원 현 황	
진 출 국	척 수	척 수	금 액
계	58	41	1,032
러시아	44 (오징어채낚이)	32 (경북)	182
북태평양 (공해)	2 (토롤1통)	2 (부산)	150

진 출 현 황		지 원 현 황	
진 출 국	척 수	척 수	금 액
기니아	1 (꽃게통발)	1 (전남)	100
캄보디아	7 (통발)	6 (경남)	600
말레이시아	4 (트롤2, 통발2)	- (부산, 경남)	-

장관

작년도 해외신어장 개척을 위해 출어한 어선 58척중 현재 어장에서 조업활동을 하고 있는 어선은 총 몇척이나 됩니까?

작년도 어선별, 해역별 현황을 살펴보면

▲러시아 연해주 근해어장

- 영일군 수협 오징어채낚기 44척 출어(정부지원 : 32척에 대해 182백만원)
- 조업실적('99.7~9) : 1,776톤
- 전망 : 러시아의 과도한 입어료 요구등 입어조건이 맞지 않아 2000년도는 입어를 포기(2001년도는입어 희망하고 있음)

▲북태평양 공해어장

- 부산선적 대형기저 쌍끌이 1톤(정부지원 : 150백만원)
- 조업실적('99.5~6) : 20톤(오징어, 송어, 멸치등)
- 전망 : 어장성이 없는 것으로 판단하고 2개월만인 '99.7 귀항

▲캄보디아 어장

- 경남선적 통발어선 7척(정부지원 : 600백만원)
- 조업실적(2000.3~4월) : 68톤(게, 새우류 등)
- 전망 : 고수온기 어황부진으로 조업중단

▲말레이시아 어장

- 부산, 경남선적 트롤 2척, 통발 2척(정부지원 : 지원하지 않음)
- 조업실적 : 트롤 2척 철수, 통발어선만 시험조업중

▲기니아 어장

- 전남선적 통발어선 1척(정부지원 : 100백만원)
- 조업실적('99.9~00.6) : 92톤(꽃게, 기타어류 등)
- 전망 : 어장성이 대체적으로 양호하여 계속 조업 추진

장관

현재 정상조업을 하고 있는 곳은 아프리카 기니아어장이 통발 1척과 시험조업중인 말레이시아어

장의 통발 2척 총 3척 뿐입니다.

이와같이 부진한 원인은 ①낮은 어장성 ②과다한 입어료 요구 ③현지 사정을 고려치 않은 무리한 추진이라고 생각합니다.

또한 2000년 해외신어장 개척자금 10억원이 희망자가 없어 올해분 예산이 사장될 판입니다.

이처럼 부진한 해외신어장 개발사업의 활성화 방법은 무엇입니까?

2000년도 사업집행지침을 보면 지원대상은 감척대상 어선이 감척지원금을 받지 아니하고 해외어장에 진출하고자 하는 어선에 한정하고 있고 자금지원도 어선, 어구 개조 비용과 1항차 출어경비의 50%로 1억원을 초과할 수 업도록 규정하고 있습니다.

장관

이러한 사업집행지침을 기준으로 한다면 차라리 감척보상을 받는 것이 낫지, 어렵게 불확실한 해외신어장에 조업하러 누가 나가겠습니까?

올해 1월과 5월 두차례에 걸쳐 사업희망자 조사를 하였습니다. 그 결과가 어떠한지 밝혀 주시기 바랍니다.

▲사업희망자 단1명도 없음.

지원대상기준을 완화하여 감척대상 어업인에게 직접투자나 합작투자시에도 해외신어장 개발자금 지원이 가능하도록 제도자체를 개선 검토할 필요가 있다고 생각하는데 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

근해어선 해외어장 개발 추진

1. 해외신어장 개발 추진

□1999

- 러시아 연해주 근해어장 : 오징어채낚기 44척
 - 조업실적('99.7~9) : 1,776톤
 - 기관별 역할
 - 영일군수협 : 입어계약 등 사업추진

• 해양수산부 및 경북도 : 입어료 등 사업비 지원

- 전망 : 동해보다 어기가 빠르고 상품성이 좋아 어업인 소득증대가 예상되나 입어료 요구등 입어조건이 맞지 않아 2000년도는 입어하지 않음(2001년도는 입어 희망하고 있음)

○북태평양 공해어장 : 대형기저 쌍끌이 1척

- 조업실적('99.5~6) : 20톤(오징어, 송어, 멸치 등)

- 기관별 역할

- 어업인 : 어장과악 등 사업추진
- 해양수산부 : 사업비 지원, 원양어업시험허가

- 전망 : 어장성이 없는 것으로 판단하고 '99.7 귀항

○기니아 어장 : 통발어선 1척

- 조업실적('99.9~00.6) : 92톤(꽃게, 기타어류 등)

- 기관별 역할

- 어업인 : 어장과악 및 입어교섭 등 사업추진
- 해양수산부 : 사업비 지원, 원양어업허가(시험 및 본허가)

- 전망 : 어장성이 대체적으로 양호하여 계속 조업추진

○캄보디아 어장 : 통발어선 7척

- 조업실적(2000.3~4월) : 68톤(게, 새우류 등)

- 기관별 역할

- 경남도 : 입어계약 등 사업추진
- 해양수산부 : 사업비 지원, 원양어업허가

- 전망 : 고수온기 어황부진으로 조업중단

□2000

○모잠비크수역 새우트롤어선 8척 입어 조업중(2000.4~7)

○베트남 수역 통발어선 9척 진출(2000.10)

2. 근해어선 해외신어장개발사업 자금지원 현황

▲1999년도 지원현황

(백만원)

진출현황		지원현황	
진출국	척수	척수	금액
계	58	41	1,032
러시아	44 (오징어채낚이)	32 (경북)	182

진출현황		지원현황	
진출국	척수	척수	금액
북태평양(공해)	2 (트롤1통)	2 (부산)	150
기니아	1 (꽃게통발)	1 (전남)	100
캄보디아	7 (통발)	6 (경남)	600
말레이시아	4 (트롤2, 통발2)	- (부산, 경남)	-

○2000년도 추진현황

- 사업집행지침 시달(2000.1)

• 지원대상 : 감척대상 어선이 감척지원금을 받지 아니하고 해외어장에 진출하고자 하는 어선

• 자금용도 : 어선·어구 개조 비용과 1항차출어경비

• 지원조점 : 개조 및 출어경비의 50%, 1억 원을 초과할 수 없음

- 사업희망자 조사(2000.1, 5)

• 어장성 불확실로 감척대상 어민의 적극적인 사업참여 기피(감척보상 선호)로 해외어장개척자금 지원을 희망하지 않고 있음.

- 관계기관 대책회의 개최(2000.6)

3. 금후추진계획

○감척대상 어업인에게 직접투자나 합작투자시에도 해외신어장개발 자금 지원이 가능토록 제도개선 검토 추진(하반기)

○출어어장에 대한 어업자원 사전조사 강화

- 2001년 자원조사 예산 10억원 확보

해양물류 강국 도약을 위한 제언
(부산항, 광양항 개발은 해양물류 강국을 위한 필연)
- 정치적, 지역적, 소비적 논란을 지양하고 상호보완적인, 상호경쟁적인 양항체제의 구축이 시급하다.
- 개발착수지연에 따른 국민혈세의 부담만 가중되고 있다.
- 한국제일의 항구 부산항의 장기적 개발전략 수립과 신생 광양항의 조기개발 및 활성화 대책을 강구해야 한다.

세계의 항만국가와 주요항만의 경우 세계일류 해양국가 및 물류강국으로의 도약을 위해 대륙간 물류연계체계의 구축과 국가경쟁력의 창출을 위한

항만의 대규모 유통센터화 추진 등 중심항만의 구축에 국력을 집중시키고 있는 실정이다.

우리나라의 경우 국가경제의 동맥이며, 주요기간 시설인 항만개발에 있어 물동량 예측의 불확실성, 항만개발의 무계획성, 개발 우선순위 선정 논란 등 정책의 혼선으로 국가경제 침체 및 국가경쟁력의 부재를 우려하지 않을 수 없다.

이와 관련 정부 항만건설정책에 대한 문제점을 지적하고, 특히 정부가 정책적으로 추진하고 있는 부산항개발과 광양항 개발에 대한 정치적, 지역적, 소비적 논란에 대해 우려를 금치 못하며, 국내 제1의 항구 부산항과 신생항만 광양항의 상호보완적인, 상호경쟁적인 양항체제의 구축을 위한 작은 조언을 하고자 한다.

1) 항만개발의 문제점

－'96년 정부는 국제물동량 증가와 환적화물 수송을 대비, 전국에 7대신항만 개발을 추진하였으나 컨테이너물동량 추정 불일치, 예산확보 미비를 이유로 보령신항, 새만금신항 개발을 무기한 연기하는 등 정책의 난맥을 보이고 있다.

－개발지연에 따른 국민세금 부담만 가중되고 있다. 부산신항, 광양항 등 신항만 개발비는 총 17조6,719억원이라는 천문학적 액수로 대부분이 국민의 혈세로 건설될 예정이며, 정치적, 지역적, 소모적 논란으로 인한 개발착공 지연과 잦은 설계변경으로 엄청난 국민부담만 가중하고 있다.

2) 국내 제1의 부산항 개발을 위한 종합적인 장기 대책 수립

－부산항은 국내 제1의 항만으로 국내 수출입물량의 85%를 차지하고 있는 경제의 중추이다. 그러나 부산항은 무계획적인 항만개발, 과중한 물류비용, 체선체화, 고질적인 컨테이너야드 부족 등 개발의 포화상태에 와 있다.

－이는 십년 앞도 예상 못한 과거정권의 편중개발의 산물이다. 양항체제의 본질을 왜곡하고 부산항에 집중투자함으로써 궁극적으로 과중한 물류비 등 국내 물류흐름의 정체화 현상, 국제경쟁력 약화를 야기시키고 있다.

－부산항은 세계간선항로상에 위치한 우리나라 중심항만으로 그 위치가 확고하다. 따라서 항만포화로 인한 서비스 부재, 환적화물의 유치 및 적기 소송을 위한 항만별 기능조정, 항만부지 확보 계획 등 도시개발계획의 변경을 통해

서라도 부산항개발과 발전에 대한 장기대책을 수립해야 한다.

3) 신생 광양항 조기완공 및 활성화대책

－국토의 균형발전과 서남해안권 안정적 물류수송과 경제활성화를 위해 광양항의 개발은 필수적이다. 또한 경의선철도 연결에 따른 철도 물류수송(TAR)을 위해 부산항과 연계한 조기개발이 시급히 요청되고 있다.

－광양항은 부산항과 더불어 동북아 간선항로상에 위치한 중계성, 중심성을 갖춘 신생항만이다. 양항체제로써 부산항의 포화화물의 해소와, 동북아의 환적화물 처리 등 부가가치 창출의 잠재성이 엄청나다.

－따라서 조기개발을 위한 민자유치, 환적화물 유치를 위한 항만관련비용의 면제, 관세자유지역 지정 등을 통해 광양항 조기개발 대책을 수립.

4) 컨테이너부두공단과 해양수산부에 대한 준엄한 질책

－컨공단은 2001년 시행되는 항만자치공사(PA)로 인한 공단존립의 자구책으로 광양항의 민자유치사업 등 조기 활성화를 위한 발목을 잡고 있다.

－해양수산부내 일부에서도 광양항 개발이 부산항의 물류감소와 개발축소로 이어진다는 어이 없는 논리로 현혹하고 있다.

－항만개발의 실정은 외면하고 국토균형발전과 항만경쟁력 및 해양물류 강국으로 도약을 제약하는 처사에 대해 준엄한 질책을 가해야 한다.

5) 부산항, 광양항의 상호보완적, 상호경쟁적인 개발

－부산항과 광양항은 우리나라 허브포트 양항으로서 상호보완과 상호경쟁을 통해 동북아 물류중심 항만으로 도약하여야 한다.

－부산항은 더 이상의 항만 난개발을 지양하고 장기 항만개발계획을 수립, 국제경쟁력을 회복하여야 한다. 서비스개선을 위해 필요하다면 항만부지의 추가매입도 추진하여야 한다.

－부산항이 국내제1의 항만인 반면 광양항은 성장잠재력 제1항만이다. 광양항은 신생항만으로 최우선 정책이 조기개발과 활성화 대책이다. 물류비용의 체감, 체선체화 해소 등 부산항의 보완, 대중국 환적화물 유치에 광양항이 최적이다.

－부산항, 광양항 개발은 해양물류 강국을 위한 필연이다. 정치적, 지역적, 소비적 논란을 지양하고 상호보완적인, 상호경쟁적인 양항체제의 구축이 시급하다.

○權五乙 위원

1. 수산물 안전성을 위해 유통실명제를 제안한다.

1) 이미 작년 말부터 납꽃게 수입

인체에 치명적인 납이 든 중국산 냉동 꽃게가 시중에 유통되어 문제가 되었던 지난 8월 21일이었음.

냉동꽃게는 박스로 포장된 채 수입되고 있어 통관 시에도 수산물검사소에서 육안을 통한 검역만 받도록 돼 있어 냉동 수입된 납꽃게가 유통되어 음식점에서 조리하다 납이 유출되는 것을 발견될 때까지 해양수산부는 모르고 있었음.

그러나 수입업자나 중간 도매상들은 이미 지난 5월에 납꽃게가 발견돼 반품조치 한 적도 있으며 서울의 한 수입대행업자는 7월초에 납꽃게를 발견하고 급속탐지기를 2천만원에 구입하여 사전검색을 하고 있었음.

○납꽃게 파동이후 납 검출량(2000.8.22~9.16)

	총검사량	납 발견상자	납 검출량
합계	90,884상자 (797톤)	2,030상자 (22.1톤)	납 10,018개 쇄 11개
꽃게	65,585상자 (506톤)	1,171상자 (11톤)	납 4,017개 쇄 11개
복어	18,252상자 (221톤)	892상자 (11톤)	납 5,973개
병어	7,047상자 (70톤)	11상자 (0.1톤)	납 28개

해수부가 납꽃게 파동이후 보관중인 냉동꽃게에 대해서 인천, 부산, 장항, 서울 등의 수산물검사소가 조사한 결과 꽃게가 집중적으로 반입되는 지난 5월부터 납꽃게 파동이 일어나기 전까지 수입된 꽃게에서 납이 검출되었음.

이중에는 작년 12월29일에 수입신고 되어 시중에 유통되고 납은 냉동꽃게에서도 납이 발견된 것도 있음.

이처럼 납이 든 꽃게가 작년 말부터 시중에 유통되고 있었는데도 해수부는 검찰의 통보가 있을 때까지 모르고 있었다는 것은 어불성설이며 직무유기.

해수부는 납꽃게 파동이 일어나기 전까지

이러한 사실을 사전에 전혀 인지하지 못하고 있었는데도 이런 사실을 인지하고도 안이하게 대처한 것은 아니었는지 분명히 밝혀주시기 바람.

○주 중국대사관 현지 실태조사

－조사시간 : 2000.8.28~9.1

－조사지역 : 대련, 단둥, 위해

－조사자 : 주 중대사관 참사관, 해양수산관, 관세관

중국산 납꽃게 사건 현지 조사단에서 실무 부서인 수산물 검사소 직원이 빠진 까닭은

현지 조사단의 조사결과는 꽃게의 납 주입 주체에 대한 원인 규명이 없는데 해수부의 입장은 무엇인가

국내에 반입되는 꽃게의 대부분이 북한산으로 중국을 거쳐 수입되는 것으로 조사 결과에도 나타났으며 중국측은 북한측으로 문제를 넘기고 있는데 이에 대한 견해는

이번 납꽃게 파동을 계기로 국민들이 양질의 수산물을 안심하고 식탁에 오를수 있도록 하기 위한 제도적 장치 마련이 시급함. 수출입업자등 책임소재를 명확히 하는 유통실명제를 도입하여야 함.

유통실명제는 수산물의 생산자는 물론 가공이자, 가공업자, 수출업자를 수출서류에 첨부하고 국내 유통단계에서도 수입업자와 유통업자를 기재함으로써 납꽃게 파동 같은 문제에 신속한 대응이 가능

2) 원산지 표시제도 강력히 시행해야

수산물 원산지 표시제도는 수입수산물이 국산으로 위장 또는 둔갑 판매되는 것을 막고 생산지에 따라 소비자의 선호도가 달라 산지를 허위표시하는 것을 막기 위해 시행하는 제도로 94년부터 실시.

수산물 원산지 표시제도는 생산지역에 따라 소비자의 선호도가 달라 산지 허위표시 사례를 막고 수입 수산물이 국산으로 위장 또는 둔갑 판매되는 것을 막기 위해 94년부터 실시

○근거법령

－농수산물품질관리법 제15조

－대외무역법 제23조

○표시제도

－표시대상 : 462개 품목(수입산 346, 국내산 101, 가공품 15－활어제외)

금년도 1월부터 6월까지 해양수산부와 지방

자치단체가 수산물 원산지 표시 위반으로 적발한 사례는 938건으로(고발 72건, 과태료부과 866건)으로 전년동기 753건(고발 55건, 과태료부과 741건)보다 27% 증가하여 수입수산물 증가에 따라 원산지 위반사례도 크게 늘어나는 추세

해양수산부가 추석절을 맞아 지난 8월28일부터 9월11일까지 14일간 특별지도 단속한 결과 과태 374건(고발 65건, 과태료부과 309건)으로 나타나 최근 낱꽃게 파동이 후에도 수입수산물에 대한 관리 감독이 제대로 이루어지지 않고 있음.

○수산물 원산지표시제 위반 적발 실적

	1998	1999	2000.8
고발	5건	119건	86건
과태료	783건	976건	693건
과태료 부과액	55백만원	77백만원	47백만원

위반업소도 소비자들의 신뢰를 기본으로 하는 전국의 유명백화점과 할인점등도 수입수산물을 국내산으로 둔갑하여 판매하는 등 소비자를 우롱하는 부정유통행위를 하다가 적발되어 고발 또는 과태료부과 조치를 당한 것으로 밝혀짐.

또한 일부 백화점은 단속 때마다 적발되기도 시정조치를 앓하는 등 제도의 실효성에 의문

○유명백화점 할인점 원산지 표시위반 적발 실적

□2000년(8월말 현재)

▲고발 : 그랜드백화점(일산점), 롯데백화점(일산점), 한신코아백화점(광명점), 한국까르프(부산 서면점), 농협 하나로마트(광주, 춘천, 해남점), 롯데 마그넷(구리점)

▲과태료 : 롯데백화점(영등포점, 부산 부전점), 신세계백화점(영등포점), 미도과백화점(상계점), 롯데 마그넷(일산, 분당점), 그랜드마트(신촌점), 한국까르프(대전 둔산점), 농협 하나로마트(신촌점), 인천백화점

□1999년

▲고발 : 그랜드마트(계양점), 한국까르프(대전 둔산점)

▲과태료 : 현대백화점(신촌, 부평, 울산 성남점), 롯데백화점(잠실, 청량리점), 롯데 마그넷(관악, 강변, 일산점), 그랜드마트(신촌, 일산점), 에경백화점, 뉴코아백화점(과천점), E마트(구로, 분당, 안산, 서부산, 청주점), 신세계백화점(천호, 부산 사하, 광주점), 한국까르프(일산, 안양, 부천, 대전둔산점), 미도과백화점(청량리점), 경방필백화점, 블루힐백화점, 농협 하나로마트(종로, 신촌, 서초, 동대문, 화양, 창동점), LG백화점(부천, 안산점), 인천백화점, 대구백화점

□1998

▲과태료 : 신세계백화점(미아, 인천, 부산 사하점), 그랜드백화점(강남, 일산점), 뉴코아백화점(과천, 평촌, 분당, 일산, 수원, 동수원, 평택, 구월점), LG백화점(구리, 안산, 부천점), 현대백화점(부산범일, 광주 신안점), 김스클럽(평촌, 화정점), E마트(일산, 안산, 광주, 포항점), 한신코아백화점(노원점), 농협 하나로마트(잠실, 양재, 동두천, 여주, 이천, 창원, 김천점), 한국까르프(중동, 일산점), 한국마크로(인천, 수원, 일산점), 블루힐백화점(성남점), 인천백화점, 희망백화점, 안양본백화점, 나산클레프백화점

이처럼 전국의 유명백화점과 할인점까지도 원산지 표시제도를 잘 지키지 않는 것은 과태료 처분이 미약하기 때문

위반자에게는 원산지 미표시 : 5만원이상 1천만원이하 과태료 처분

원산지 허위표시 : 3년이하 징역 또는 3천만원이하의 벌금형에 처하게 돼있음.

해수부가 2000년8월말까지 과태료 대상 693건에 부과한 과태료는 4천7백만원, 건당 평균 6만7천원 불과하여 지도단속을 해도 해마다 증가 추세

해마다 증가 추세에 있는 수산물 원산지 표시제도의 위반을 근절할 수 있는 방안은 무엇인가

3) 수산물 검사체계의 확대 개편이 필요

지난 96년 수산물 전 품목에 대한 수입자유화 조치이후 수입수산물의 시장 점유율은 날로 높아지고 있으나 수입수산물의 검사체계는 농산물 등에 비해 크게 열악

○수입수산물 검사 실적

(단위 : 톤)

	1997	1998	1999	2000.7
총수입실적	522,381	375,224	746,327	442,354
총검사실적	333,973	249,033	505,709	296,391
중국산	115,296	110,677	295,713	183,945
부적합중 중국산비율	69.2%	78.4%	65.0%	70.9%

이처럼 전체 수산물 수입물량에서 중국산이 지리적으로 가까워 수입이 급증하고 있으며 부적합 판정 수입수산물의 71%가 중국산인 것은 중국내의 위생관리 수준이 낮은 것과 우리나라 수입제도의 난맥상 때문.

우리나라의 농수산물 수출입물량에 대한 검사체계를 보면 농산물의 경우 식품의약품안전청 및 각 지방청에서 잔류농약 및 유해오염물질 등의 검사와 함께 국립식물검역서 병충해 검역을 실시한다. 농산물품질관리원이 농산물에 대한 품질검사와 안정성 검사 등을 실시.

○농수산물 검사기구 비교

	수산물검사소	농산물 품질관리원
정원	182명 - 검사원 : 125명 - 기타 : 57명	2,244명 - 검사원 : 1,255명 - 통계조사요원 : 308명 - 기타 : 57명
조직	본소 : 3과 지소 : 11개	본원 : 4과 지원 : 6개 시험연구소 : 1개 출장소 : 60개
금년예산	71억원	784억원
설립	1933년4월	1949년1월

이와 같은 현실에 연간 75만톤에 이르는 수입 수산물에 대한 안전성 조사를 맡겨야 하는 것이 현실

따라서 수산물검사소의 수산물품질관리원으로 직제개편과 아울러 인력과 장비의 확충이 필요

4) 장기적으로 수산물을 비롯한 식품안전 관리 일원화를 추진해야

경제수준과 생활수준의 향상으로 소비자의 안전욕구는 계속 늘어난 반면, 수입자유화, 식량증산을 위한 농약사용의 증대, 산업의 발달에 따른 산업오염 물질등으로 식품오염은 증

가 추세.

우리나라의 식품안전관리실태는 식품의약품안전청을 비롯해 농림부(식육, 및 식육제품), 해양수산부(수산물), 국세청(주류), 산업자원부(소금), 환경부(먹는물), 시·도 등으로 다원화되어 있음.

최근 미국, 유럽연합, 영국 등 선진국에서도 식품 안전관리의 과학화 효율화를 위해 식품 안전관리체계를 개편하였거나 개편 추진중

미국의 경우 FDA(식품의약품안전청)의 식품 안전감시기구(FSIS)로 식품안전관리가 분산되어 있었으나 대통령 직속의 식품안전위원회의 연구 분석결과 단일기관에서 식품안전관리를 수행해야 한다고 의회에 보고했다는 사실을 주지할 필요.

최근의 낱꽃게 파동등 계기로 국민의 식탁을 위협하는 우리 먹거리의 안전을 위해 식품 안전관리의 효율화 과학화필요하며 먼저 식품 안전관리 일원화를 추진하고 제도적 안전장치를 마련하는 것이 필요.

식품안전관리의 효율화 과학화하기 위해서는 먼저 식품안전관리가 반드시 일원화 되어야 함.

최근의 낱꽃게 파동등 계기로 국민의 식탁을 위협하는 우리 먹거리의 안전을 위해서 해수부 장관이 나서 정부내 제도적 안전장치를 마련할 용의는

2. 외교협상력의 부재로 드러난 굴욕적 한·중어협의 양자강문제

금년 8월3일 한·중 어업협정이 서명됨으로써 동북아 수역에서의 한·중·일 3국간 새로운 어업질서 수립을 위한 기본틀이 완성.

한·중어협은 93년12월부터 5년간의 교섭을 거쳐 98년11월 협정문안에 최종합의하여 가서명한 바 있음. 이후, 99.2 협정이행을 위한 수산당국자 입어 교섭, 99.3 국무회의 심의·의결, 99.4~5 정식서명기로 합의, 99.6 양자강 문제 해결을 위한 한·중회담 재개, 00.5 양자강 금지수역을 일정기간 우리어

구에 적용하지 않는 방향으로 교섭재개, 00.8.1 양자강 문제 최종타결, 00.8.3 한·중 어업협정 정식서명, 양국은 98년11월 가서명 당시 양해각서에는 한·중 어업협정상 서해 북부수역 및 양자강연안을 포함한 동중국해 일부수역에서는 현행조업을 유지하도록 규정하며 중국어선은 우리 서해 북부의 일부해역에서 연중조업을 금지하고 우리 어선은 양

자강 연안에서 2~3개월간 조업을 금지하기로 합의

98년 가서명 당시 합의(양해각서)는 양국이 합의한 외교문서로서 한·중 어업협정의 일부로서 협정과 동등한 효력을 가지는 문서며 양국정부는 이에 귀속되어야 할 법적 의무를 가지고 있음.

가서명 당시 합의사항의 핵심은 양국의 어업규제를 모두 준수하는 것이 아니라 상호문제되는 수역에서 준수할 어업규제가 무엇인지 확인하는 것이었음.

그러나 중국측은 99.3월 새로이 농업부령을 근거로 양자강 금지수역에서의 우리 어선의 연중 조업 금지를 요구.

양자강 연안의 연중 금지수역은 가서명 당시에는 존재하지 않았던 어업규제였으며 이는 중국측도 인정하는 사실.

그러나 우리정부는 협정발효의 지연으로 인한 어업피해 증가와 서해 5도 인근해역의 분쟁예방이라는 이유로 협상을 조기 마무리.

－양해각서의 문안은 중국측의 강력한 반대로 구체적 법령이나 좌표는 기재하지 못함.

양국이 합의한 어업규제의 구체적 내용을 양해각서에 명문화하지 못한 이유는 무엇인가

이는 98.11.11 한·중 어업협정 가서명 양해각서의 외교관례를 일방적으로 파기한 중국측에 대한 굴복이며 중국측 주장인 양자강문제 우선 해결의 주장에 말려든 결과.

우리는 양자강문제를 타결하면서 한·중 어업협정 발효후 2년간 99.3월에 시행된 중국의 농업부규정을 적용유예 받고 협정발효후 1년차에는 현행 조업을 유지하고 2년차에는 자율적인 규제조치를 실시하며, 3년차에는 완전 철수하기로 함.

이번 협상은 전통적 우리어장인 양자강 하구의 조업권을 2년후에는 완전히 포기하는 것이나 다름 없는 것. 또한 양자강 연안의 자원 회복시기와 양에 대한 결정권을 중국측에 넘겨준 꼴로 중국측의 협상전략에 당한 것으로 볼 수밖에 없음.

2년후 자원이 회복될 경우 재입어가 가능하도록 했다는데 재입어의 구체적 근거는 무엇인가

한·중 어업협정상에 이어도는 중국측의 연안국 관할 수역을 최소화하려는 입장 때문에 우리측은 협상의 전망이 불투명하다는 이유로 우리 관할 수역에 포함하지 못했음.

해수부는 이어도가 위치한 해역이 한·중 양국연안으로부터 거리등을 감안할 때 향후 EEZ 경계확

정시에는 우리 EEZ에 속하게 될 것이라며 우리의 권리행사에 아무 문제가 없다고 주장하고 있음.

어업협정과 별도로 한·중간의 EEZ 경계획정 회담이 진행중인데 이어도에 대한 대비책은 무엇인가.

3. 돈 먹는 하마 수협중앙회

수협은 97년 IMF 이후 금융기관에 대한 건전성 기준 강화 및 방만한 경영으로 전반적 적자가 누적되어 부실화하면서 공적자금의 지원을 요청하게 되었음.

공적자금 추진 경과를 보면, 99.12 수협법 개정으로 정부의 우선출자 근거 마련, 99.12 BIS 비율 8%우지에 필요한 5,700억 정부에 우선 출자 요청, 00.2 정부출자를 위한 차관회의(해수부, 재경부, 기획예산처, 금감위), 00.3 정부 지원대책 발표(4,600억원 정부 보유 도로공사 주식 현물출자방식 지원), 00.5 김대통령의 대책마련 지시(해수부 업무보고시), 00.5~6 정부 지원을 위한 재산실사, 그후 관련부처 차관회의를 3차례에 걸쳐서 했으나 경영의 독립성을 위한 신용사업 운영방안을 놓고 자회사 분리방안과 독립사업부체 강화방안의 의견 양립으로 공적자금 투입이 지연되었음.

최근인 10월10일 BIS 비율 10%수준으로 별도법인에 준하는 독립사업부체 방안으로 결정되어 약 1조2천억원 규모의 공적자금을 투입하기로 최종 결정.

○연도별 손익

(단위 : 억원)

95	96	97	98	99	2000.9
△156	8	△397	△3,283	△1,338	△2,329

○부실규모

(단위 : 억원)

2000.4월말	재산실사 추가액	합계	출자금	자기자본 초과잠식액
5,790	3,597	9,387	2,208	7,179

총 9,387억원의 주요부실요인을 보면

- －IMF 체제에 따른 건전성 강화 기준요인 : △7,317 억원
- －대우그룹 부실로 인한 대우채 손실 : △1,930억원
- －부실채권 자산관리공사 매각손실 : △340억원
- －지도 경제 사업 수행에 따른 손실 : △649억원에 이룸.

IMF를 전후한 8년간의 결손금액 7,018억원의 부

필요인을 분석해보면 전부정책을 대행하며 생긴 정책요인은 2,815억원이며 내부경영상의 요인이 4,203억원으로 60%를 차지하고 있어 방만한 경영상태를 여실히 증명하고 있음.

수협은 자체분석으로 올해의 적자 예상액을 1,500억으로 잡고 있는 등-그것도 주가지수가 1000p시로 가정하여 산출-온통 장미빛 환상 속에서 주먹구구식 경영으로 일관

종합주가지수 1000p로 가정하고 유가증권 운용 수익증가로 265억원의 손실을 줄일수 있다고 추정하고 있으나 수협중앙회가 올 들어 주식투자에만 300억원의 손실을 본 것으로 드러났음.

이처럼 현행의 경영상태로는 공적자금 투여후에 300억원의 잉여가 실현해도 실사결과 드러난 미처리 결손금액 9,387억원의 정리에 30년이 소요되며 정부의 우선출자의 실질적 상환도 험거운 상황.

이처럼 방만한 경영을 하면서 경영이 어려워니 공적자금을 빨리 지원해달라는 것은 밑빠진 독에 물 붓는 것과 같은 결과를 초래할 것.

수협이 과거와 같은 여신행태를 반복하지 않을 여신행태의 혁신 대책은 무엇인가

경영의 조기정상화와 공적자금의 상환을 위해서는 예수금의 양적증대와 내부경영혁신을 통한 신용사업의 이익실현의 극대화가 관건이라고 보는데 이에 대한 구체적 내용은 무엇이며 정부의 공적자금 상황에 대한계획을 밝혀 달라.

4. 고엽제성분의 김유기산 처리제

김 산업은 과잉생산과 소비둔화로 인한 채산성 악화로 침체 일로에 있음.

김 유기산처리제는 김산업 성패의 관건으로 정부는 95년부터 정부시책으로 국고를 투자하여 김 양식어장에 유기산을 공급하여 왔으나 산처리제를 둘러싼 효능문제와 공급시기등의 각종 부작용을 초래하여 옴.

유기산 제품은 시험기관의 성분검사와 양식효능 시험을 거친 적정제품에 대해서 어민들에게 공급하도록 고시로 정하고 있음.

김 유기산 처리제 공급과 관련하여서는 어업인 자율 선택제품을 공급하는 것을 원칙으로하며 입찰방식 추진시에는 공급제품에 대한 어업인의 이해와 동의를 구한 뒤에 시·군 책임하에 추진하는 것을 기본으로 하고 있음.

그러나 일선 시·군의 수산행정관계자들은 어민들의 자율선택권은 완전히 무시하고 공개경쟁입찰만 추진하고 특히 전남도의 경우 한 업체가 입찰

을 독점 특정회사를 밀어주기 위한 입찰방식이 아 니냐는 의혹마저 제기되고 있음.

어민들의 반발에도 불구하고 전남도의 각 시·군이 한 업체의 유기산처리제가 공급되는 이유는 무엇인가

전남도 일원에 독점적으로 김 유기산 처리제를 공급하는 H사의 제품인 ‘뉴 노리Z’는 전남 고흥군이 지난 9월19일 전남도 보건환경연구원에 성분 확인검사를 의뢰한 결과 중금속인 크롬이 기준치인 2.0mg/l 을 2배 초과한 4.0mg/l 까지 나옴. 분석한 결과 인체에 치명적인 고엽살충제인 모노클로로아세트릭 엑시드(Monochloroacetic acid)가 18.8% 검출되었음.

해양수산부는 이러한 사실을 알고 있는가

해수부는 H사의 제품인 ‘뉴 노리Z’에 대하여 그 진상을 확실히 규명하고 피해가 발생되지 않도록 조속한 조사와 아울러 이와 같은 내용이 사실이라면 어민들이 사용하기 전에 특단의 조치를 취해야 할 것임.

○張正彦 위원

감척어선 지원사업 예산만 다 쓰고, 실적은 절반

- 다음은 어선감척과 연근해 어업구조 조정 사업에 대해 질의하겠습니다.
- 지난해 감척 어선 지원에 책정된 예산은 모두 3천437억5천만원으로 지금까지 감척 대상 어선 668척 가운데 624척에 대해 이미 감척자금이 집행됐습니다.
- 그러나 90%가 넘는 자금집행 실적에도 불구하고 실제로 감척된 어선은 지원대상 어선 668척 가운데 절반을 조금 넘는 373척에 그치고 있습니다.
- 게다가 올해 계획된 33척 감척어선은 예산 부족과 대상어업 실태조사를 이유로 사업이 실시되지 않고 있어 어선 감척을 희망하는 어민들의 불만이 높아지고 있습니다.
- 그렇다면 자금은 거의 집행됐지만 실질적으로 감척된 어선이 절반에 불과한 것은 돈만 지급하고 사업은 제대로 이뤄지지 않은 것으로 밖에 볼 수 없습니다.
- 장관계서는 왜 이렇게 사업실적이 부진한 지, 그 이유를 설명해 주시기 바랍니다.
- 다음은 감척어선 사업의 매각방법의 문제점을 지적하겠습니다.
- 지난 4월20일 부산시는 지난해 187척의 감척어

선중 92척을 수출기로 하고 입찰을 실시했으나 이 가운데 36척만이 매각됐을 뿐 나머지 56척은 유찰되었습니다.

- 이에 따라 부산시는 수출용 어선의 상당수가 목선이거나 설비가 낡아 당장 조업에 나서는데 어려움이 있는 만큼 현재 선체가격의 20%를 하한선으로 잡고 있는 입찰가격을 다소 낮춰줄 것을 요구하고 있습니다.
- 그렇지만 유출된 선박을 모두 매각하기 위해 가격을 낮추는 방법으로 입찰을 실시할 경우, 결과적으로 수출 가수요를 부추겨 중국이나 동남아 등 제3국을 거쳐 수출된 어선이 다시 우리나라로 유입돼 국내수산업의 피해를 줄 가능성이 높다고 생각됩니다.
- 따라서 가격을 낮춰 매각하는 것보다는 오히려 일정 수준의 가격을 유지한 뒤 해체하는 것도 검토돼야 할 방안으로 보는데, 장관께서는 이에 대해 어떻게 생각하시는지 답변해 주시기 바랍니다.
- 또 감척어선 매각이 부진한 이유 중 하나가 매입대상 어선의 톤수와 종류를 기존 어선 이하의 동종 선박으로 제한하는 ‘동종 업종 톤수 제한’ 규정 때문이라는 지적이 있는데 규정을 완화할 의향은 없는지 답변해 주시기 바랍니다.
- 그러나 또 다른 문제는 정부가 자원관리를 위해 어선을 감척하고 있는데도 최근 어선수는 계속 증가하고 있다는 것입니다.
- 지난 90년 이후 신규 어업허가 억제 및 연근해 어업 구조조정 시책 등으로 어선수가 감소해 90년에는 10만여척이던 것이 97년에는 8만1천척까지 줄었습니다.
- 그러나 98년 9만9백97척, 99년에는 9만4천8백52척으로 갈수록 어선 척수가 늘고 있습니다.
- 이 같은 어선척수 증가는 어업협정 등으로 어장이 줄어들어 등 자원관리가 심각한 상황에서 정부의 자원관리 및 어업구조정책에 역행된다고 생각되는데 어선척수 증가원인과 향후 관리대책에 대해 말씀해 주시기 바랍니다.
- 제주도의 경우도 어선 감척을 희망하는 어민들은 많지만 올해 제주지역에 배정된 물량이 지난해에 비해 25%에 불과해 어민들의 실망이 큰 것으로 알고 있습니다.
- 게다가 정부는 올해 감척 대상자를 선정하면서 지난해 사업물량 부족으로 대상자로 선정되지 못한 어민들을 우선적으로 선정해 새롭게 감척

을 희망하는 어민들은 사업을 포기할 수 밖에 없는 실정입니다.

- 그러나 이처럼 새롭게 어선 감척을 희망하는 어민들이 늘어나는 것은 어선 감척사업 대상자로 선정될 경우 적당 평균 3억원의 감척사업비를 받을 수 있기 때문입니다.
- 어선 감척사업이 거액의 사업비와 연결되다보니 사업대상자 선정에 관련한 시비가 끊이지 않고 있습니다.
- 따라서 해수부에서는 어선 감척사업이 일부 어민들에 의해 편법적으로 이용되지 않도록 사업자 선정에 신중해야 할 것입니다. 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

미흡한 한·일 어업협정 후속대책 오히려 어민들 불만만 커져

- 지금까지 한·중 어업협정의 문제점을 지적했지만 지난해 정식발효된 한·일 어업협정 이후에 정부의 후속대책도 허술하기는 마찬가지입니다.
- 정부측에서는 한·일 협정으로 연간 7만톤의 어획고가 감소할 뿐이라고 밝히고 있지만 오히려 입어 절차와 조업기 제한이 더 까다로워 졌습니다.
- 북어의 황금어장인 북위 27도에서 27도30분 수역이 우리어선의 조업수역에서 제외되었고, 북위 27도30분에서 29도30분, 동경 126도 서쪽에서만 조업해야 하는 등 조업수역도 축소되어 현실적인 어획량 감소는 그 이상이라고 생각됩니다.
- 이에 대해 해수부에서는 어민지원을 위해 총 2천 298억원의 예산을 확보하여 744척의 폐업어선과 31척의 어구비를 지원하고 어선원 실업수당 및 공공근로사업을 실시할 계획이라고 하지만 문제가 그렇게 간단하지 않습니다.
- 정부가 지난해 한·일 협정에 따른 어업인 피해를 보상하기 위해 연근해 어업에 대한 부가가치세 영세율 적용품목을 확대했습니다.
- 그러나 어민들에게 실질적으로 지원해야 할 어선수리비나 기관수리비 등은 보상에서 제외된 것으로 알고 있습니다.
- 게다가 어업인 지원대책이 근해어업인 위주로 이뤄지고 있어 상대적으로 소외되고 있는 연안 어민들의 불만이 갈수록 커지고 있습니다.
- 특히 한·일 어업협정 이후 제주어민들의 EEZ내 입어 조건이 까다로워 조업을 꺼리고 있습니다.
- 지난 8월말 현재 어업실적을 보면 갈치 연승 1500톤, 갈치 채낚기 78톤, 오징어 채낚기 31톤 등 모

- 두 1700톤으로 올해 할당된 4천862톤의 35%에 불과한 실정입니다.
- 게다가 EEZ에 조업을 할 경우 임검시간이 1~2시간에 달하고 일본으로부터 EEZ조업허가를 받는 기간도 2주 이상 걸리는가 하면 할당량 문제로 인해 1년에 4번씩 어획실적을 수산당국에 보고해야하는 등 조업절차가 까다로와 어민들의 불만이 높아만 가고 있습니다.
 - 장관께 건의 드리겠습니다. EEZ내의 입어조건과 절차를 현실에 맞게 전면 재검토해 주시기 바랍니다.
 - 그리고 한·일 어업협정 이후 해수부가 실시하고 있는 폐업보상 감척어선의 매각입찰에서 일부 선박 수출업자들이 노후어선 대체를 위해 입찰에 참여하는 선주들과 동일한 자격을 부여받아 쓸만한 배를 낙찰받는가 하면 감척받은 선주가 타인의 명의를 빌려 다시 어선을 매입하는 사례도 생겨나고 있다고 합니다.
 - 이것은 어업을 지속하는 어민에게 우선권을 주지 않고 수출업자에게 특혜를 주는 것 아니냐는 생각이 드는데 이점에 대한 장관의 견해를 듣고 싶습니다.
 - 한·일 어업협정 이후 어선감척과 자원고갈을 선어 유통기반이 흔들리고 있습니다.
 - 삼천포수협약의 경우 선어 위판금액이 지난 95년 3백40억원에서 지난해 2백52억원, 올해 6월말 71억원으로 큰폭의 감소세를 보이고 있습니다.
 - 또 통영수협도 올해들어 하루 선어 위판물량이 4~5천만원 수준으로 예년 절반에도 미치지 못해 중매인의 70%이상이 영업을 중단하고 있는 실정입니다.
 - 이런 사태가 장기화 될 경우 우리나라 선어 유통기반이 마비될 것으로 우려됩니다. 장관께서 그 해결책을 답변해 주시기 바랍니다.

제주연안 오염 예방 시급

- 다음은 제주연안 오염 문제입니다. 현재 제주도 내 연안의 해양오염도가 해가 갈수록 심해지고 있습니다.
- 제주도가 주요 연안별 해양오염도를 도내 7개 연안을 조사한 결과 7개 연안 중 어느 곳도 환경정책기본법에 규정하고 있는 1등급 기준을 충족시키지 못한 것으로 나타났습니다.
- 제주, 조천, 성산, 표선, 서귀포, 대정, 한림 등 도내 해안을 7개 권역으로 나뉘어 지난 93년부터 지난해까지 조사한 결과 수온과 염분·수소이온농

- 도 등은 정상을 유지했으나, 화학적산소요구량(COD)과 총질소(T-N)·총인(T-P) 함량 등은 대부분 1등급 기준치를 초과했습니다.
- 지역별로는 표선·성산 등 도내 동부해안이 비교적 수질이 양호한 반면 제주시 등 상대적으로 개발이 진행된 북서부 해안은 수질이 좋지 않습니다.
- 본 위원이 조사 자료를 본 결과 총질소의 총인이 도내 연안수질 악화의 주범이며 그에 따른 원인 분석이 시급하다고 생각합니다.
- 연안오염의 원인은 다양하지만 대부분은 생활하수의 부다유입, 농경지에 토양잔류 비료의 바다유입, 그리고 해안변 어류 양식장의 사료 및 배설물 찌꺼기 등에서 찾을 수 있습니다.
- 이러한 오염원인을 분석해 그에 따른 예방대책이 필요합니다.
- 제주연안 오염이 날이 갈수록 나빠지고 있지만 이에 대한 정부 차원의 지원이 지금까지 미흡했습니다.
- 특히 바다 침적폐기물 정화사업비 및 항만청소선박, 어선폐운활류와 바다쓰레기 수거사업 문제 등은 대책마련이 시급한 실정입니다.
- 장관께서도 이에 대한 지원이 필요하다고 이미 보고 받았을 거라 생각합니다. 향후 이에 대한 예산 지원 계획을 말씀해 주시기 바랍니다.
- 끝으로 해양오염 방지법에 의한 환경오염도 측정지점 위치의 형평성 문제를 거론하고 싶습니다.
- 제주 지역은 환경오염도 측정지점이 타지역보다 육상에 가깝게 선정되어 있어 평균 수질이 더 나쁜 것으로 나타날 수가 있습니다.
- 따라서 다른 지역처럼 동등한 실태조사 및 대책이 필요하다고 보는데 이에 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

FRP 폐어선 처리장 부족 심각

- 다음은 FRP 폐선박 처리 문제입니다.
- 전국 FRP 어선 현황을 보면 98년말 3만9천90척, 99년말 4만6척413척으로 무려 1년 사이에 7천300여대나 증가한 것으로 나타나고 있습니다.
- 그러나 시·도별 FRP 폐선박 처리업체는 전국에 3개 업체만 운영중일 뿐 나머지 3개 업체는 건설중이라 매우 부족한 상태입니다.
- 이처럼 FRP 폐선박 처리업체가 상당히 부족한 이유는 폐선처리장 설치 조건이 너무 까다롭기 때문입니다.

- 먼저 설치장소가 수산자원이나 생태계의 보전에 해가 없는 지역이어야 하고, 사업 추진에 지역주민들의 반대 민원이 없어야 되는 한다는 등 너무 까다롭게 규제하고 있다는 점입니다.
- 또 사업자는 앞으로 수익성이 없더라도 이를 감수할 구 있어야 한다는 내용을 부대조건으로 달고 있어 어떤 사업자가 이런 조건에서 사업을 할 수 있겠습니까.
- 장관께서는 이같은 조건을 완화할 의향은 없으십니까. 그리고 당초 올해 폐선처리장 설치지역으로 경남, 경북, 부산시가 선정되었지만 경북 및 부산시가 자체사정으로 사업을 반납했는데 무슨 이유로 사업을 반납했는지 답변해 주시기 바랍니다.
- 본 위원이 알기로는 폐기물 관리법상 지정폐기물로 분류된 석면으로 FRP선박이 만들어져 있어 오염방지 시설을 갖춘 지정업체에서 처리하지 않고서는 일반쓰레기 매립장으로 운반, 소각, 매립행위가 불가능합니다.
- 따라서 우리나라의 경우 아직까지는 FRP 폐선처리 문제가 대두되지 않고 있으나, 현재 일본에서는 연구개발중인 FRP 폐선처리 기술에 관한 정보를 입수하여 대처함이 바람직하다고 생각되며 우리나라도 폐선처리 문제에 대한 연구가 필요하다고 보는데 이에 대한 장관의 견해를 듣고 싶습니다.
- 그리고 제주도내에는 폐선박 처리업체가 하나도 없어 대책이 시급합니다.
- 지난해말 현재 제주도내에는 FRP선박이 1천617대 있지만 처리업체가 하나도 없어 만약 FRP선박이 좌초될 경우 처리 대책이 없습니다.
- 따라서 폐선박이 생기면 육지에 가서 처리하고 있지만 처리 비용도 만만치 않습니다.
- 왜 제주도에는 폐선박 처리업체가 없는 것입니까. 정부차원에서 폐선박 처리업체가 없는 제주도내에 폐선박 처리업체를 설치할 의향은 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

갈팡질팡 중심 못잡는 배후부지 개발 광양항 배후부지 연말 완공 목표 불구, 아직 기획단조차 설립 못해

- 우리나라 부두항만이 동북아 물류 중심항만으로 위치를 확보하기 위해서는 화물의 보관과 입 가공을 할 수 있는 배후부지 조성이 시급하다고 본 위원은 생각합니다.
- 컨테이너 부두에 배후부지를 개발하는 것은 컨

- 테이너 부두의 경쟁력 강화는 물론 관세자유지역으로 지정될 경우, 국제 종합 물류와 보세가공기지로 육성할 수 있는 이점들이 있기 때문입니다.
- 그러나 우리나라의 대표적인 컨테이너 부두항인 부산항과 광양항은 지난 96년부터 항만 배후부지 사업계획을 세웠지만 아직까지 실행되지 못한 채 우왕좌왕하고 있습니다.
- 먼저 광양항은 당초 컨테이너부두공단이 올해 12월까지 개발을 완료한다는 조건으로 시행허가를 받았으며 부산 가덕신항의 경우는 민자사업자가 사실상 사업권을 포기하여 도시 개발공사로 개발주체가 이관된 것으로 알고 있습니다.
- 그런데, 광양의 경우는 아직까지도 여러 가지 문제가 해결되지 않고 있습니다. 아시는 바와 같이 현재 거점항만 경쟁의 핵심적 요인은 바로 배후부지에 있다고 해도 과언이 아닙니다.
- 200만평에 달하는 광활한 배후부지는 물류중심 거점항만으로 성장하는데 있어 핵심적인 사항입니다. 본 위원이 알고 있기로는 세계 어느 항도 이 정도의 배후부지를 보유한 항만은 없다고 합니다.
- 현존하는 항만중 가장 넓은 배후부지와 물류센터를 보유하고 있다는 네덜란드 로테르담이 경우도 103만평에 불과하며 세계 최고의 컨테이너항만으로 알려져 있는 싱가포르도 고작 18만평 수준입니다.
- 여기에서 본 위원이 지적하고자 하는 것은 이러한 중요한 핵심사안을 주무부처인 해양수산부가 너무 나태하게 대응하고 있지 않느냐 하는 것입니다.
- 당초 정부가 직접 발주하지 않은 비관리청 항만공사라고해서 계속적으로 컨테이너공단에만 맡기고 나몰라라하는 태도는 분명 문제가 있다고 봅니다.
- 이미 누차에 걸쳐 지적되었습지만 국가의 중요한 국책사업이 기관이기주의에 매몰되어 지연되고 있다는 것은 심각한 문제가로 본 위원은 생각합니다.
- 따라서 본 위원은 당초 시행허가의 조건인 올해 12월 완공이 현실적으로 불가능한 만큼, 컨공단의 사업시행허가를 취소하는 것이 오히려 사업수행을 원활하게 하는 방안은 아닌가 하는 생각이 듭니다. 장관께서는 이 문제에 대해 어떤 견해를 가지고 계시는지 밝혀 주시기 바랍니다.

- 아울러, 본 위원이 이해할 수 없는 부분은 지난 7월13일 수차례에 걸친 협의를 거쳐 관계기관 대책회의에서 확정된 일정조차 지켜지지 않는 이유가 무엇이나는 점입니다.
- 당초 사업시행허가의 조건인 올 12월말 완공은 이제 얼마 남지도 않았는데 아직까지 별도법인 설립을 위한 상설기획단 조차 설치되지 않았습니다.
- 개발방식에 대한 합의된 결과가 도출되지 벌써 3개월이 지났습니다. 당초 사업시행허가를 득했던 93년부터 지금까지 정부는 무엇을 한 것입니까.
- 해양수산부도 대책회의의 결과에 계속적으로 참여해왔고 또 오랜 시간을 거쳐 충분한 협의를 거쳐 결정된 사안임에도 지연되고 있다는 것은 거점항만 개발에 대한 해양수산부의 정책의지가 없다는 사실을 반증한다고 생각합니다. 장관의 견해를 듣고 싶습니다.
- 따라서 광양배후부지 별도법인 설립을 위한 기획단을 조속히 상설화하고 각 참여주체들의 위상을 격상시켜 서울에 별도법인 설립을 위한 기획단 사무실을 두고 해양수산부에서 이를 적극적으로 지원해야 한다고 보는데, 이에 대한 장관의 견해는 무엇입니까.

○李相培 위위

바다밑 쓰레기에 대한 대책을 세우라

- 해양연구소가 전국 16개 주요항구를 대상으로 조산한<항만 및 어항 등에 수중침적 폐기물 실태조사결과>에 따르면 우리나라 주요 항구의 바다속이 쓰레기매립장을 방불케할 정도로 엄청난 양의 폐기물로 뒤덮여 있는 것으로 드러난 바 있습니다.
- 작년 한해 동안 우리나라 바다가 감당해낸 인분(人糞)만도 무려 200만톤, 이에 따라 바다생태계 파괴와 어족자원 감소등 심각한 폐해가 우려되고 있습니다.
- 이 조사결과에 따르면 부산 남항과 전북 어청도항 등 남·서해안은 물론 죽변항(경북), 묵호항(강원), 한림항(제주) 등 비교적 청정해역으로 알려진 동해와 제주도의 항구도 쓰레기로 크게 오염돼 있었고 지표면 뿐만 아니라 지하층까지 많은 양의 쓰레기가 묻혀 있는 것으로 나타났습니다.
- 쓰레기 문제가 가장 심각한 곳은 부산 남항과 전북 어청도항이었는데, 면적이 36ha밖에 안되는 어청도항에 쌓여 있는 쓰레기의 양은 무려 1,088t

- 으로서 5t트럭 218대 분량이나 되는 것으로 드러났습니다.
- 이는 m²당 무려 2.98kg의 쓰레기가 있는 셈으로 단위면적 당 전국 최고였으며, 육지에도 m²당 3kg에 가까운 쓰레기가 쌓여 있는 곳은 쓰레기매축장 이외에는 없다고 하니 그 오염정도가 어느 정도인지 짐작케 합니다.
- 부산 남항은 m²당 쓰레기 양이 2.67kg으로 어청도항에 이어 2위였으나 총량에서는 무려 2,270톤으로 가장 많았는데 이는 어청도항의 2배를 넘으며 5톤트럭 454대 분량이라고 합니다. 부산 남항에 대한 현지조사를 실시한 연구원들에 따르면 바다 아래 거의 모든 지표면이 30~60cm 높이의 쓰레기로 뒤덮여 있었다고 합니다.
- 이밖에 그동안 ‘깨끗한 바다’로 알려진 동해안과 제주도 일대의 주요 항구도 폐기물에 의한 오염이 극심한 것으로 드러났습니다.
- 제주 한림항의 경우 m²당 쓰레기 양이 1.13kg으로 울산항(1.03kg)에 비해 많은 것으로 나타났고 동해안의 죽변항(2.83kg)과 묵호항(1.22kg)등의 바다밑 쓰레기 양 역시 전국 최고 수준이었습니다.
- 해양연구소 측에 따르면 우리나라 연안의 쓰레기 오염도는 일본에 비해 최소한 10배 이상이나 되는 심각한 수준이라고 합니다.
- 이처럼 폐기물 해양투기량은 91년 139만 톤에서 99년 644만톤으로 10년사이 4배이상 늘어났으며, 특히 부산, 인천, 창원 등 자체분뇨처리장을 갖추지 않은 대도시에서 배출되는 인분의 100%는 오늘도 바다에 그냥 버려지고 있는 실정입니다.
- 바다밑 쓰레기 처리를 위해 어느 정도의 예산이 필요하다고 판단하고 있는지, 그리고 바다밑 쓰레기 처리를 위한 구체적인 계획은 마련되었는지 말씀해 주시고, 아울러 현재 쓰레기 처리를 위한 해양수산부의 장비(청항선, 기타) 실태에 대해 말씀해 주시기 바랍니다.
- 연근해도 상황이 이렇지만 먼바다에 대한 쓰레기 투기도 문제입니다.
- 환경부에 따르면 올 상반기에만 전국 161개 하수처리장에서 나온 찌꺼기 88만165톤 가운데 61.7%인 54만2665톤이 바다에 폐기됐는데, 이처럼 하수처리 과정에서 나오는 찌꺼기(일명 슬러지)가 매년 100만톤 이상 바다에 버려지고 있는 것으로 밝혀진 바 있습니다.
- 이러한 해양투기는 주변 바다의 오염을 초래해 인접 국가간의 분쟁을 촉발시킬 소지가 있는 데

- 다 특히 공단지역 하수 찌꺼기의 경우 중금속 등 유해성 물질을 다량 함유하고 있어 처리방식에 대한 개선책이 시급합니다.
- 현재 해양 투기되는 하수찌꺼기들은 선박에 의해 포항 동쪽 125km, 부산 동쪽 90km, 군산 서쪽 200km 해역 등 3곳으로 운송돼 정화처리 등의 조치없이 바다에 그대로 버려지고 있는데, 올 상반기동안 서울시내 중랑, 탄천, 가양, 난지 등 4개 하수처리장에서는 29만6131톤의 찌꺼기가 발생했으나 이중 61.1%인 18만1056톤이 서해에 버려졌습니다.
 - 공장이 밀집한 울산지역도 울산, 회야, 온산 등 3개 하수처리장에서 나온 찌꺼기 6000톤 전량을 도해에 폐기하는 등 7대 도시 중 대구, 인천, 광주 등 모두 4곳이 하수찌꺼기 전량을 바다에 버리고 있는 것으로 조사된 바 있습니다.
 - 물론 현행 해양오염방지법에 따라 등록된 배출업체가 공해상으로 하수찌꺼기들을 신고 가 버리고 있으므로 법적으로는 문제될 게 없다지만, 우리나라가 가입한 런던협약(폐기물 및 그 밖의 물질의 투기에 의한 해양오염 방지에 관한 협약) 등 국제협약에서 갈수록 해양투기에 관한 규제를 강화하고 있는 만큼 중금속이 함유된 공단지역 하수찌꺼기부터 우선적으로 해양투기를 금지하고 매립하는 등 대책을 서둘러야 한다고 봅니다.
 - 특히 우리나라 바다, 특히 서해는 평균깊이가 44m에 불과 한데다 조류가 느린 반폐쇄성 해역이라 오염물질이 누적되는 특성이 있기 때문에 오염이 더욱 심각하다는 것이 전문가들의 지적입니다.
 - 다이버들에 따르면 독도근해에서조차 해조류와 연산호가 사라지고 먹이사슬이 붕괴되는 해양관사막화 현상 일명 ‘백화 현상’이 광범위하게 진행되고 있다고 하는데 사실인지 밝혀 주시기 바랍니다.
 - 1972년 채택된 런던협약에는 방사성물질과 중금속 등 유해성 폐기물의 해양투기를 엄격히 금지하고 있으며 점차 규제 범위를 확대하고 있는 상황에서 환경부를 비롯한 유관 기관과 협조해 바다오염을 줄여나가는 공동노력이 필요하다고 보는데 이에 대한 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.
 - 이와 함께 폐선박 수거도 이뤄져야 합니다. 99년 한해동안 바다에 몰래 버린 폐선박은 무려 1081척이나 된다고 하는데, 여기에 대한 대책은 있는

지, 그리고 연안 양식장에서 배출되는 양식어패류의 30만톤이 넘는 배설물에 대한 대책도 밝혀 주시기 바랍니다.

한·중 어업협정체결에 따른 후속대책 보완하라.

- 지난 8월3일 한중어업협정의 체결로 우리나라는 중국어선의 서해 5도 특정금지구역에서의 조업 제한을 얻어낸 대신 옥돔, 꽃게 등 어족이 풍부한 황금어장인 중국 양쯔강 하구 수역을 양보했습니다.
- 이 때문에 중국 양쯔강 하구에서 고기를 잡아오던 우리어민들은 3년후부터 이 황금어장을 잃게 됨에 따라 연간 최소 9백10억원에서 최대 1천4백83억원 상당의 어업생산량 감소에 따른 피해를 입을 것으로 한국해양수산개발원은 전망하고 있습니다.
- 양쯔강 하구에 조업을 나가는 우리 어선은 제주도의 옥돔, 북어잡이 어선과 경남지역의 꽃게잡이 어선이 대표적인데 제주도에 따르면 양쯔강 하구 조업 어선은 연승 98척, 유자망 65척, 채낚기 46척 등 모두 209척이라고 합니다.
- 제주 어민들에 따르면 양쯔강 하구에서 잡히는 옥돔은 상품성이 좋아 어선 1척당 연간 3억원 정도의 수입을 올렸다면 정부가 양쯔강 수역을 포기한 것은 지난번 한일어업협정에 이어 또 한번 어민 생존권을 빼앗긴 것이라며 어선 대부분이 감척신청을 하겠다고 나선 바 있습니다.
- 경남지역 꽃게잡이 통발어선 200여척도 한중어업협정이 발효되면 줄 도산 할 수 밖에 없다며 반발하고 있는데, 이들 어선은 매해 양쯔강 수역에서 1척억원대의 어획고를 올려온 것으로 알려지고 있습니다.
- 이에 따라 양쯔강 하구수역 꽃게잡이가 금지되면 한일어업협정으로 장어의 주어장인 서일본 해역을 빼앗긴데 이어 또 하나의 황금어장을 내주게 돼 통발업계의 중 도산이 예상되는 실정입니다.
- 따라서 어민들은 어업경영개선자금 등 획기적인 정부지원을 요구하고 있으며, 앞으로 실무협상에서 우리 어선의 주조업어장인 중일 잠정조치수역 북부수역을 최대한 현행 조업유지수역으로 확보해야 한다고 주장하고 있습니다.
- 또한 당연히 우리 영해인 서해특정해역과 공해상인 양자강 하구를 맞협상 한 것은 어불성설이라고 봅니다.
- 특히 제주도 남서쪽 150km 지점에 위치한 제주

- 인의 전설속의 섬 이어도(파랑도, 소코트라초)는 한일협상 결과 우리측 EEZ로 간주되고 있지만 이번 한중협상에서는 언급이 되지 않은 점도 큰 문제입니다.
- 이에 따라 한중관계에서 이어도가 공해상으로 남아있는 상황인데, 해양수산부는 이 수역은 앞으로 한중일 3국간 EEZ경계선이 그어져야 할 수역이며, 이러한 과정에서 이어도는 우리 연안에 가깝기 때문에 우리 EEZ로 확인될 것이라고 밝히고 있는데 지나치게 안이한 자세를 취하고 있다고 본 위원은 판단하고 있습니다. 해양기지로 개발하려는 이어도 수역이 우리측 관할 수역에 포함되도록 했어야 한다고 보는데 이점에 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.
 - 더구나 상호 EEZ 입어희망척수 및 어획량의 격차(4~5배)가 커 향후 입어교섭 난항 예상되고 있으며, EEZ 제도 시행시 상호 국내법 준수로 인하여 일부 업종의 조업위축이 불가피할 전망입니다.
 - EEZ내 입어조건과 어획량 등 협상에서 우리 어민의 권익보호를 위한 대책은 무엇인지, 그리고 동중국해도 우리어선의 주요 어장중의 하나인데 동중국해의 조업권 확보방안은 무엇인지 답변해 주시기 바랍니다.
 - 아울러 현행법으로는 협정체결에 따른 관련 산업 피해와 어선원에 대한 지원이 미흡하다고 보는데, 어민피해를 위한 노력은 어떻게 진행되고 있는지도 밝혀 주시기 바랍니다.
 - 이와 함께 중국어선 불법조업을 방지하기 위한 대책이 절실합니다.
 - 중국어선들은 평시에 서·남해안 영해외측에서 조업하다 야간 또는 기상 이 불량한 틈을 타 제주도, 흑산도주변 우리영해 또는 서해특정금지구역을 침범하여 불법조업을 일삼고 있습니다.
 - 이처럼 중국어선의 남획과 불법어로로 우리 연·근해안어장의 피해가 심각한데, 단속실적이 문제가 아니라 실제 우리영해 침범조업 규모와 피해는 어느 정도로 추정하고 있는지 말씀해 주시기 바랍니다.
 - 그리고 효과적인 불법조어 단속을 위해서 필요한 어업지도선 등 장비와 인력은 어느 정도이며, 현재 장비와 인력 상태 및 규모가 얼마나 부족한 상황인지도 답변해 주시기 바랍니다.
 - 그리고 무엇보다도 중요한 한·일 어업협정 체결 등으로 장기침체에 빠져 있는 수산업을 지속적

으로 지원할 수 있는 별도의 재원조성 필요하다는 점입니다.

- 지난해 9월 제정된 『어업인지원특별법』에 수산발전기금 설치근거가 마련되어 2004년까지 영어자금 등 융자성 정책자금 약 2조원의 기금 편입, 정부 출연, 각종 부과금 징수 및 농안기금 중 수산부문 운용액 이관 등을 통해 약 1조원 조성 등 총 3조원 규모를 조성한다는 목표를 세운 바 있으나 재원조성에 대한 관계기관간 협의가 충분히 이루어지지 못해 재원확보에 애로가 많은 것으로 알고 있습니다.
- 농어민을 위한다는 이 정부의 예산당국은 당초 수산발전기금 신설에 반대하였고, 현재 기금조성을 위한 정부출연에도 반대하고 있는 실정입니다.
- 침체에 빠져있는 수산업 지원하고 생존마저 위협받고 있는 어민들을 지원 할 수 있도록 수산발전기금 마련은 필요하므로 해양수산부는 의지를 갖고 추진해주실 것을 당부합니다.
- 아울러 내년도 예산요구액을 100억원으로 했는데 너무 적은 것은 아닌지 장관은 답변해 주시기 바랍니다.

○**崔善榮** 위원

면세유 대책 마련에 나서라!

현황

- 지금 우리의 수산업은 수산자원 고갈, 해양오염, EEZ선포 및 한·중·일 어업협정과 관련한 어장 축소, 어선 감축과 어종별 어획량 설정 등으로 고사위기에 처해 있습니다.
- 설상가상으로, 최근 유가폭은 우리 수산물에 더 큰 어려움을 가져와, 이제, 정부의 적극적인 지원 없이는 생존하기 어렵다고 봅니다.

문제점

- 경유 가격이 97년에 비해 최고 76% 올라 운항 부담이 지난해보다 2배 이상 늘어났으며, 어업이 익률은 7%에서 2%대로 급속히 감소, 이로 인한 경영악화와 연쇄도산 등이 우려되고 있습니다.
- 지난 18일, 한국해양수산개발원(KMI)과 한국선주협회 등 해운항만수산 분야 업체가 개최한 간담회에서는 유가상승으로 연안해운 업계의 연료비 부담이 지난해, 917억원에서 올해 2,084억원으로 2배이상 증가하고, 총원가대비 연료비 비중도 12.3%에서 19.7%로 급증할 것으로 예상한 바 있습니다.
- 또, 해양수산부에서 유가 35%인상시 추정된 근

해어업의 유류비 추가 부담액은 근해 안강만 어업이 234억5,200만원으로 가장 많고, 대형기저(쌍) 208억8,600만원, 대형선망 139억5,900만원, 근해통발 125억8,600만원, 대형트롤 87억4,000만원, 그리고 기타 479억9,800만원 순으로 연간 약 1932억원의 어업 유류비용 추가부담이 들것이라 예상했습니다.

유가 35%인상시 추정

	안강만 어업	대형기저(쌍)	근해통발	대형선망	대형트롤
추가부담액 (만원)	234억 5,200	208억 8,600	125억 8,600	139억 5,900	87억 4,000
유류비비중	20.8%	26.0%	14.1%	15.9%	22.2%

- 조세특례제한법 제106조(부가가치세의 면제)와 제111조(석유류에 대한 특별소비세 또는 교통세의 면제)에는 석유류를 농어민에게 공급할 때 따르는 면세 적용이 적시되어 있습니다.
- 이것은 농·어업 경영에 어려움 커, 이러한 사정을 감안하여 면세유류를 사용할 수 있는 혜택을 줌으로써 농·어촌 생활에 도움을 주자는 취지인 것으로 알고 있습니다.
- 문제는, WTO의 요구로 면세제도의 축소 또는 폐지의 가능성이 있어 면세유류제도의 존폐가 현실적으로 다가오고 있다는 것입니다.
- 이에 대해, 재정경제부는 면세 혜택을 오는 2001년 7월부터 감명세율을 점차적으로 축소하려 하였으나, 지난 9월 26일엔 최근의 고유가와 농어민들의 어려움을 감안해 농·어업용 면세유의 감면율 축소(100%⇒75%) 시기를 내년 7월에서 2002년 7월로 1년간 늦춘다고 발표했습니다.

대책

- 저는 유류 가격의 안정화를 위해서는 첫째, 안정적인 면세유 공급을 위해서는 저유시설을 확충해야 한다고 봅니다. 연간 면세유 소비량의 10%를 비축유로 보관하는 방향을 모색하여 해외 유가의 단기변동에 대처해야 합니다.
- 둘째, 좀더 저렴한 면세유의 공급을 위하여 입찰대상을 외국 정유사까지 확대시키거나 농·수협차원에서 면세유를 직수입하는 것도 추진하여 보다 싼 가격의 면세유를 확보, 공급하여야 된다고 생각합니다.
- 지금, 어민들의 실정을 보면, 단순히 면세유감면율 축소시기를 연기시키는 것만으로는 충분하지 못합니다. 구체적인 방안으로, 안정적인 유류공

급을 해야 될 시기입니다.

- 장관께 묻겠습니다. 어민들의 어려움을 조금이라도 덜어주기 위한 방안 중 면세유에 대한 대책은 무엇입니까?
- 장관께서는 이러한 모든 부담을 고스란히 어민에게 떠맡기시지는 않으시리라고 믿고 있습니다.

답아되어야, 안심이다!

현황

- 석유가 한 방울도 나지 않는 나라! 자원 빈국으로 전량을 수입에 의존할 수밖에 없는 나라가 바로 우리나라입니다.
- 예상치 못한, 갑작스런 국제 유가 상승! 으로 인해, 우리나라 산업 전체가 흔들리고 있습니다.
- 이러한 유류 변동에 대응하는 방법은 저유용량을 늘리는 것밖에 없습니다. 저는, 이것이 에너지 절약과 함께 가장 효과적인 대응책이라고 생각하고 있습니다.
- 다시말해, 나날이 치솟는 고유가 행진에 대응할 어업용유류 가격안정화 대책은 저유시설의 확충과 충분한 저유용량 확보 뿐입니다.

문제점

- 그러나, 문제는, 정부의 ‘대규모 저유시설 설치’ 예산 확보가 용이하지 않다는 것입니다.
- 정부의 신규사업 불허로 표류 중이며, 대규모 저유시설이 설치되지 않은 상황에서는 어떠한 유가안정책도 어업인에게 실질적 효과가 될 수 없다는 판단입니다.
- 우리 어민을 위한 면세유 중, 수협의 경우, 분기별 입찰제도를 도입하여 똑같이 면세혜택을 받고 있는 농협면세유에 비하여 드림당 약 이삼만원 싸게 공급하고 있습니다.
- 하지만, 이러한 입찰제도도 정유사의 담합과 유류시장에서의 경쟁수당 미확보로 인해, 이제 한계점에 도달한 것 같습니다.
- 현재의 조세특례제한법은 명칭 그대로 특례대상 및 적용시한을 개별적으로 규정, 어업인들이 면세유를 어업용에 쓰지 않고, 부정유출할 경우, 면세의 존립근거를 어업인 스스로 부인하는 결과를 낼 수 있습니다.
- 이외에도, WTO의 요구로 면세제도의 축소 또는 폐지의 가능성도 예상되는 등, 면세유류제도의 존폐 논란이 현실화되고 있는데, 대규모 저유시설을 하루라도 빨리 확보해야 합니다.
- 이에 대한 대책이 시급합니다.

대책

- 현재의 우리나라 유가정책은 국내가와 국제가를 차별화하고 있습니다. 국내 정유사의 유가의 이 증성은 정유생산규모가 국내 수요를 초과하는데서 기인하여 국내 정유사의 가격정책은 국내는 고가, 수출은 저가 정책을 펴고 있습니다.
- 수협에서 하는 분기 입찰의 경우, 대부분 수출가보다 높은 입찰가로 공급, 어업용 면세유류 공급 가격은 정유사 구매가격에 수수료 부과 형태로 결정되므로 입찰이라는 명목하에 정유사 측이 주도권을 쥐고 있습니다.

유류가격 구성비

시중가격	수협공급가	면세금액	입찰부대이익
100%	46%	39%	15%

- 수협 자체가 일본이나 선진국처럼 대규모 저유시설을 확보하고 있다면, 국제유가의 흐름에 따라 국제입찰 등 국내 정유사와 경쟁도 가능합니다.
- 나아가, 현재 국내 정유사가 잉여 물량을 외국에 수출하고 있는 바 이 또한 입찰가격보다 싼 가격으로 살 수 있어, 안정적인 적정가격으로 계속 공급이 가능합니다.
- 또, 다른 방법은 유류사업의 제한성을 두어 어업인이 아닌 일반 유류수요자를 상대로 과세율을 취급하고 그 수익으로 어업인을 지원하는 방안도 있습니다.
- 수협이 보유하고 있는 급유시설을 이미, 30년이 지나, 대부분 교체대상입니다. 근래 동해안에서 빈번하게 발생되고 있는, 유질사고의 원인이기도 합니다.
- 하루하루를 예측할 수 없는, 유가로부터 우리 어민을 보호 할 수 있는 방안으로서, 어느 정도 안정적으로 비축해 놓은 유류가 있어야 된다고 생각합니다. 이에 대해 장관님의 견해를 듣고 싶습니다.

국민건강, 해양수산부에 달려있다!

현황

- '97.7 전면 수입개방으로 인해 수산물 수입이 늘어나기 시작, 근자에는 연근해 수산자원의 감소와 국내 수요증가 등의 요인으로 수입물량이 급증하면서 불량품 반입이 늘어나고 있는 추세입니다.
- 수입수산물 검사실적을 보면 중국(69%), 브라질(7%), 대만(4%)순으로 불량품률이 나타나고 있

습니다.

문제점

- 지리적 영향으로 수입이 급증하고 있는 중국산의 경우, 중국내 위생관리 수준이 낮아 수입 검사시 불량형태가 다양해지고 있습니다. 또한 복어, 아귀 등에 물 주입 사례가 있었으며 최근에는 중량을 늘리기 위해 어체속에 납, 쇠조각 등을 넣는 등 상상을 초월한 수법들이 나타나고 있습니다.
- 식양청 검사 결과를 보면, 특히, 유통시스템이 낙후된 후진국의 수입수산물 가운데, 우리 식탁에 올리기 어려울 정도로 선도가 낮은 수산물이 대다수인 것으로 나타났습니다.
- 이러한 문제는 단지, 불량수산물을 수출하는 수출업자들만의 문제가 아닙니다. 우리 유통·수입업자의 난립도, 중국어민의 불량수산물 공급 및 현지 위생관리요구를 강하게 주장하지 못하는 원인중 하나입니다.

대책

- 장관님께서 이에 대한 대책을 몇가지 말씀드리겠습니다.
- 먼저, 불량 수산물 수입조정을 위해서는 중국 현지 위생관리 수준을 향상시킬 수 있는 국가간 협력조치가 필요하며 수입 및 유통과정에서 철저한 자체 위생관리 조치를 하게끔 하여 수출 수산물의 위생 안전성을 보장받아야 한다는 것입니다.
- 다음은, 수입 수산물 검사체제를 강화하여 수입 수산물에 대하여는 위생안전의 신뢰를 쌓아야 되겠습니다. 이를 위하여 수입상에 대한 철저한 현지검사와 수입 통관전 재검사를 실시해야 합니다. 따라서, 수산물검사소의 인력 및 장비를 확충하여 검사기관의 검사능력도 향상이 필요합니다.
- 무엇보다도 식품위생법이나 이와 관련된 법을 하루빨리 개정하여 유해식품 수입·판매자들에 대한 처벌을 강화등 법적제도적 보완이 시급합니다. 원산지표시 위반단속을 강화하여 안전성에 대한 소비자의 선택권을 보장해줘야 합니다.
- 장관님의 검토를 부탁드립니다.

양식어류, 항생물질 잔류 심각!

현황

- 최근 많은 양식어류를 양식하는 어장에서는 양식어류(횡감용)의 질병예방을 위한 약품사용이 증가되고 있습니다. 이것은 어류 항생물질 잔류

량의 급속이 증가를 초래, 수산물 안전성에 대한 사회적 불신이 팽배합니다.

문제점

○문제는, 검사원들이 양식장에서 항생물질 잔류검사를 실시해, 초과잔류로 판명되어도, 업자들은 이를 출하용이 아니라는 이유로 반박, 검사원들로서는 어떠한 조치도 하지 못하고 있다는 것입니다.

○시중에 출하된 양식어종의 잔류성 항생물질검사 강화가 시급하고, 문제 해결을 위하여 해양수산부와 식약청합동으로 수산물에 대한 효율적인 위생관리 방안을 마련해야 합니다.

○이에 대한 계획을 말씀해 주시기 바랍니다.

○양식어류 잔류성 항생물질 단속문제만보다라도 산지에서도 실질적인 단속이 될 수 있는 방안이 마련되어야 합니다. 이에 대한 장관님의 답변을 부탁드립니다.

○朴煥太 위원

원산지표시제, 둔갑지표시제 안 되도록 대책 세워야

□원산지 표시제 위반에 ‘과태료’가 많은 까닭은
 - 국산과 수입산을 구분 판매함으로써 유통질서를 확립하고, 소비자와 생산어업인을 보호하기 위해 시행하고 있는 수산물 원산지표시제가 겹돌고 있음.

※표시대상 : 462개품목(수입산 346, 국내산 101, 가공품 15)

※표시기준 : 수입산(국산명), 국내산(시·군명 또는 해역명)

- 최근 3년간의 통계를 보면 위반사례가 갈수록 늘어나고, 이중 고발보다는 과태료부과대상이 월등히 앞서고 있음.

- 98년 고발 5건, 과태료부과 783건이었으나
- 99년 고발 119건에 과태료부과는 976건
- 그리고 올해는 7월말 현재 고발 74건, 과태료 631건

- 이같이 늘어나는 위반사례중 과태료부과가 훨씬 많은 것은 판매업자들이 법의 맹점을 교묘히 이용하고 있다는 것임.

[현행법(농수산물품질관리법)상 처벌규정]

- 수입농산물 원산지 허위표시 : 형사처벌(3년이하 징역 또는 3천만원이하의 벌금)
 - 원산지 미표시 : 과태료(5만원~1천만원)
- ※단 활어는 원산지 표시대상에서 제외되어 있음.

□그동안 해양수산부는 무얼했나

- 이같은 현상은 수입산임에도 아무런 표시를 하지 않았다면 일반소비자들은 구매습관상 대개가 국산인줄 알고 구입하는 점을 판매업자들이 악용하고 있는 것이며,

- ‘원산지 미표시’가 허위표시보다 벌칙이 미미하다는 점도 작용했을 것임.

- 고발의 경우(허위표시)도 대개가 벌금형이라는 상대적으로 낮은 처벌을 받고 있어, 끊임없는 단속에도 불구하고 위반사례는 계속증가하는 것임.

- 국내산과 수입산을 구분하여 유통질서를 확립하고, 나아가 생산어업인과 소비자도 보호한다는 입법취지나 시행목적을 달성하기 위해서는 일찍이 보완책을 마련했어야 함.

①이는 농산물의 경우에도 마찬가지이지만 해양수산부는 수산물에 대해 동 제도를 운용한 경험을 바탕으로 어떠한 대책이 있어야 실효를 거둘 수 있을 것인지 밝혀 주기 바람.

②또한 이러한 법의 맹점이 있는 줄은 해양수산부가 진작부터 알고 있었을 것인데, 지금까지 보완노력을 하지 않았다면 국내어업생산물의 보호, 그리고 소비자보호에 대한 의지가 부족했던 것 아닌가?

불법어업자 문제, 근본대책 수립하라.

□실효 못거두고, 사업도 종료된 어업질서 확립자금지원

- 그물코가 작은 어망을 사용하여 연안저층을 끌어 자원을 남획시킨다하여 생계형 소형 불법어업자를 합법어업자로 전업시키고자 시행해온 ‘어업질서 확립자금 지원’이 96년부터 99년까지(4년간)사업시행하고 종료되었음.

※4년간-278억2,800만원 집행(용자/1년거치 4년상환, 연리 8%)

- 총 2,865척지원(소형기선저인망=고데구리 2,104척/삼중자망 555척/기타어선 206척)

※적당 지원(용자)액 : 1~3천만원

□그동안의 지원으로 실효를 거두었는가?

- 당초 전국에 3천여척으로 추정하고 96년부터 시행해 왔던 이 제도가 소위 ‘일몰제사업’이라 하여 지난해 종료되었으나 아직도 2,200여척(해양수산부 추정치)이 불법어업에 종사하고 있다 함.(실제는 이보다 훨씬 많은 것으로 추정됨)

- 이 제도를 통해 어느 정도의 성과는 거두었겠

지만 과연 실효가 있겠느냐 하는 것이 일반적인 평가였는데, 그것은 20톤미만이라는 소형어선으로서 일정 소득을 거두기에는 특별한 방법이 없었고, 불법어구를 반납하고 전업자금이 라하여 용자를 받아보았자 통발, 채낚기 외에는 의욕적으로 전업을 하기에는 수산업여건이 좋지 않았기 때문임.

－수산당국에서는 합법어업을 보호하고, 불법어업을 없애기 위해 끊임없는 단속도 해 왔지만 자녀들의 등교거부사태나 스크럼을 짜 대항하는 등 마찰도 지속되어 왔음.

－전업자금을 받고도 불법어업을 계속하여 용자금을 회수한 것이 100여척이라고 하는데, 이외에 적발되지 않은 것도 많을 것임.

－이러한 상황들을 종합해보면 불법소형기선자인 망 어선들이 전업을 해도 마땅한 소득보장책이 없는 것 아니냐, 즉 실효를 거둘수 있는 연계장치가 없었다는 결론을 얻을 수 있는데 해양수산부의 의견은 어떠한지?

□연차적인 감척대책이라도 세워야

－이렇게 전업할 여건이 되지 않는 상황에서는 아무리 전업자금을 지원해도 희망자가 나오지 않을 것이고, 근절될 수도 없을 것임.

－동 사업이 지난해로 끝나고 올해 그리고 내년에도 예산이 전혀 반영되지 않고 있는데 예산당국이 내세우는 가장 큰 이유가 실효성의문이라는 것 아닌가?

－근본적으로는 감척을 해야 할 일이지만 그것이 많은 예산이 수반되는 것이고, 당장 어업협정에 의한 감척도 마무리 되지 않은 상태에서는 어려운 문제이므로 차선의 대책, 장기적으로는 모두 감척을 하겠다는 방침하에 우선 연차사업으로 추진하는 대책을 마련할 수 있지 않은가?

－해경을 비롯해서 수산당국이 불법어업을 단속하고 있는데, 쥐도 막다른 골목에서는 저항하는 것처럼 현재 상황에서는 저항과 마찰만 발생하고 어업인들의 전과자 양산외에는 소득이 없을 것임.

어업인집단민원 관심없는 海水部는 陸地部인가

□늘어나는 환경관련 어업인피해

－우리나라 주요 공단의 대부분은 임해공단으로서 연안해역의 오염이 가속화되고, 이로인해 어족자원이 고갈 되므로써 영세 어업인의 생

계에 막대한 타격을 입히고 있음.

－대부분의 공단이 건설된지 오래되어 환경시설의 노후화에 대한 의구심이 끊임없이 제기되고 있고, 최근에 건설된 공단 역시 대규모단지여서 오염원 배출에 대한 논란과 시비가 계속되고 있는 상황이며 이에 따른 어업인의 집단민원이 증가하고 있음.

□어업인집단민원, 책임지는 部處가 없다.

－최근 수산업 상황이 악화일로를 걷고 있고, 어업인들의 불만 역시 고조되고 있는 가운데 상당수 지역에서 어업인 집단민원이 발생하고 있으며,

－이들 민원의 대다수는 연안에 위치한 공단, 화력발전소 등에 의한 환경재해관련 민원으로서 이들 민원은 대개가 일정지역에 국한하지 않고 灣중심의 광역화된 민원으로서 자치단체의 경우 2개道, 몇 개 市·部에 걸쳐 제기되는 양상을 띠고 있음.

－따라서 이들 민원의 경우 대부분 자치단체간에 책임을 전가하는 형편이고, 정부부처도 산업자원부나 환경부 등 여러부처에 해당되어 서로 미루고 있는 실정임.

□어업인 문제, 당연히 해수부가 나서야

①군사문제는 국방부가 책임을 지고 있듯이 어업인문제는 해수부가 적극적인 자세를 가져야 함.

16대 국회구성후 해수부에 대해 어업인집단민원 파악현황을 자료요청한 바 있으나 해양수산부에서는 파악현황이 없었고, 그래서 상임위 회의에서 해수부의 시정을 요구한바도 있는데 아직도 마찬가지임.

해양수산부에서는 앞으로도 그렇게 할 작정인가?

②일례를 들어 5개공단(광양제철 등 157개 업체 입주), 5개화력발전소(여수, 호남, 하동, 광양제철, 건설중인 현대LNG), 1개 컨테이너부두, 석유비축기지(여수2차석유비축기지)가 들어선 광양만권은 우리나라 산업력이 모두 모여있는 것 같은 곳임.

※5개공단 : 광양제철국가산업단지(광양제철), 광양연관국가산업단지(43개업체), 여천국가산업단지(85개업체), 광양초남지방산업단지(27개업체), 울촌사업단지(1개업체입주, 기타 조성중)

사정이 이렇다보니 지역어업인들의 민원이 없을 수 없는데, 97년부터 어업인들이 광양만권어

업인피해대책위원회를 구성하여 지금껏 피해조사를 요구하고 있는데도 책임있다고 나서는 부처가 없고 그렇다보니 아무런 해결기미가 보이지 않고 있음.

이들 어업인들이 대규모 해상시위를 하겠다고 청와대 홈페이지에 글을 올려놓으니 최근들어 해양수산부가 그나마 관심을 갖고는 있는데, 적극적인 해결주체로서의 관심이 아닌 것은 물론 이들 어업인들이 요구하는 피해용역조사가 이루어질 해양수산부에서는 피해원인자가 용역비를 부담해야한다는 것으로서, 여러공단에서 무수한 업체들과 권역내 주민들의 생활오폐수도 있을 수 있는데 이러한 상황에서는 해양수산부가 용역조사를 하고, 결과에 따라 그 비용을 분담케하면 될 것임.

어려운 어업인들을 위해야 할 해양수산부의 태도를 이해할 수가 없음. 해양수산부의 전향적인 조치를 촉구하면서 장관의 답변을 요망함.

③이외에도 어업인들의 집단민원 대다수가 위의 것과 유사한 내용들이고 환경관련 피해민원은 앞으로 늘어날 수 밖에 없으므로, 앞으로 해양수산부가 피해용역조사에 관한 한 '先조치 後비용징구' 체제를 갖추도록 하는 것이 옳다고 보는데 장관의 견해는 어떠한지?

우리 바다는 물바다 아닌 쓰레기바다?

□해양오염상황 정말 심각하다.

-수산자원의 중요성이 높아지고 오늘날 우리 연안해역이 육상에서 유입되는 쓰레기, 해양에서 발생한 각종 폐기물로 인해 오염되고 있어 이에 대한 특별한 대책이 요망됨.

-이같은 현상으로 인해 어업생산성이 저하되고, 선박의 안전운항까지 위협하고 있으며 장기적으로는 오염에 의해 항만경쟁력까지 떨어뜨릴 것으로 우려하고 있음.

-제출받은 자료에 의한 오염도를 보면 올해 5월 조사결과

- 서해안의 경우 조사지점 6개소중 1등급 2개소, 2등급 2개소, 3등급 2개소이고
- 동해안의 경우 4개지점중 1등급 1개소, 2등급 3개소인데 비해
- 남해안의 경우 13개조사 지점중 1등급은 전무하고, 2등급 8개소, 3등급 5개소로 나타나 남해안 오염도가 가장 높으며, 상황 또한 심각한 상태라고 함.

※등급 기준은 화학적산소요구량(COD)에 따

라

- 1등급 : 1.0이하
- 2등급 : 2.0이하
- 3등급 : 4.0이하

-문제는 여기서 그치지 않고 최근 언론보도(경향신문 10월12일자) 등을 통해 드러난 상황을 보면 더욱 심각한 상태임

- 주요항구마다 30~60cm두께의 쓰레기가 쌓여 있고,
- 면적이 36ha밖에 안되는 전북 어청도항의 경우 쓰레기양은 무려 1,088톤에 달하며
- 부산 남항은 m²당 쓰레기양이 2.67kg으로서 총 2,270톤이 쌓여 있는데 5톤트럭으로 454대 분량이라는 것임.
- 이외에 전국 어디든 상황은 비슷함.

※국제신문이 기획시리즈로 다룬 '긴급진단 남해안이 죽어간다'(올해 6월9일부터 총 10회에 걸쳐 보도)는 보도철을 해양수산부에 줄 것이니 참고하기 바람.

□'쓰레기 바다' 아닌 진정한 '물 바다' 만들어야

①이렇게 신문보도까지 인용하는 것은 그동안 직접 눈으로 보고 또 이야기도 듣고하여 문제가 상당히 심각하다는 것을 알고 그래서 이번 국감자료로 오염실태를 요청했는데, 제출한 내역에는 아무런 내용이 없기 때문임. 추후라도 해양수산부가 파악하고 있는 자세한 내용을 제출해주시기 바람.

②우리 연안 해양이 이렇게 오염된 것은 해양수산부가 근본적으로 이러한 해양오염에 대해 문제의식이 그다지 높지 않고, 그러다보니 대책 또한 미흡하여 초래된 면도 적지 않다고 봄.

-우리 연안의 오염도가 일본에 비해 최소한 10배이상 되고, 하루빨리 이들 폐기물을 수거하지 않을 경우 우리 연안은 물고기가 살수 없는 죽음의 바다가 될 것이라는 전문가의 경고가 바로 이를 입증하고 있음.

-1996년부터 해양오염방지 5개년계획을 수립시행중이나 이 사업소요예산(총 4조3,390억원)중 환경부의 육상 환경기초시설비가 94%(4조627억원)나 되어 말이 해양오염방지사업이지 사실은 지금 문제를 제기하고 있는 쓰레기바다문제와는 거리가 먼 사업이었음.

-그런데도 해양수산부는 쓰레기 등 연안 폐기물 얘기만하면 해양오염방지 5개년계획을 내밀고 있음.

- 장관은 본 위원이 제기하고 있는 '쓰레기 바다' 문제의 심각성을 잘 알고 있는가? 현재의 관심과 예산 등으로 본래 모습이 '물바다'를 되찾을 수 있다고 생각하는가?

③국민과 관계부처에 실상을 널리 알리는 한편 관련 예산도 대폭확보해야 하며, 특히 별도의 재원마련을 강구해야 할 것임.

- 별도의 재원은 국민에게 부담을 주지 않는 범위내에서 마련되어야 하며, 현재 환경개선 부담금이라는 제도가 있는데 이것을 세분화하여 연안오염과 관련있는 부담금중 일정액을 떼 내어 '해양환경개선'에 쓰이도록 하는 것도 한 방법이 될 것이라 보는데 견해는 어떤지?

- 그리고 환경개선특별회계내에 해양환경개선 특별회계를 설치하는 문제가 전체 환경개선 사업의 효율적인 운용을 저해한다는 이유로 설치되지 않은 줄 알고 있는데 이것은 현재 '쓰레기 바다'의 실상을 몰라서 하는 얘기라고 생각하며 이에 대한 노력을 계속하기 바람.

④육상오염물질의 해양유입방지를 위해 연안지역 환경기초시설을 확충하는 것은 환경부 주관하에 계속 추진하고, 해양수산부는 현재의 '쓰레기 바다' 문제에 마치 해양수산부가 해양환경부가 되니 것처럼 높은 관심으로 추진하지 않으며, 우리의 연안은 다시는 돌아오지 않는 멀고도 먼 월양이 되고 말 것임을 명심하기 바람 내년도부터 추진할 해양환경보전종합대책(~2005년)에는 이 같은 내용이 크게 반영되어야 할 것으로 보는데 장관의 의견은?

수산업 푸대접에 수산직 공무원도 푸대접- "우리 수산업의 앞날이 걱정된다."

과장급이상을 보더라도 法定職制상 수산직도 맡을 수 있는 42개 複數職位의 69%를 행정직이 차지하다!
• 본부 국장 4개 복수직위중-수산직은 2개
• 본부 과장 16개 복수직위중-수산직은 6개
• 지방해양수산청장 11개 복수직위중-수산직은 1개
• 지방해양수산청 과장 4개 복수직위중-수산직은 全無
• 기타 직속기관 과장 7개 복수직위중-수산직 3개

□수산직이 갈 수 있는 자리까지 非수산직이 차지

- 해양수산부 정책에서 해운항만 분야에 비해 수산분야가 홀대를 받고 있다는 어업인들의 불만이 심심찮게 제기되고 있는 가운데,

- 최근에는 한국해양수산개발원의 수산정책실장에 수산전문가가 아닌 항만운영전문가가 보임되었다는 보도(내외수산신문 7월19일자 1면)도 있었음.

- 해양수산부 본부를 보더라도 차관(홍승용 차관)이 해양전문가이므로, 차관보(김성수 차관보-전 항만국장)는 수산전문직출신이 마땅히 기용되어야 할 것인데, 수산직중 마땅한 경력자가 없다는 이유(※별정 1급이므로 이 이유도 설득력이 없음)로 제외되었음.

- 여기에다 본부 11개 실국장급 직위중 9개직위를 비수산직이 차지하고 있으면서도, 막상 수산직이 갈 수 있는(수산직을 비롯한 여타 직도 갈 수 있는 복수직위) 4개복수직위중 2개 국장(수산정책국장, 어업자원국장)만 수산직을 보직하였고, 나머지 2개직위마저 비수산직을 보임하고 있음.

- 지방해양수산청장은 모두 수산직이 갈 수 있는 복수직위로서 우선 2~3급으로 보직하는 5개 지방해양수산청장의 경우 모두 비수산직(일반직 4, 선박직 1)으로 보임하고 있으며, 4급으로 보직하는 6개 지방해양수산청장의 경우 목포청장을 제외한 나머지 5개 지방청장이 모두 수산직으로 보임되어 있음.

- 본부 과장직위중 수산직이 갈 수 있는 복수직위가 16개임에도 불구하고 수산직은 고작 6명에 불과하고,

- 수산진흥원(수산연구소 포함)과 수산물검사소 과장 및 어업지도선 관리사무소장을 살펴본바 7개 복수직위중 수산직은 3명에 불과함.

- 지방해양수산청 과장(4급)을 보면 4개 복수직위중 단 1명도 수산직이 없음.

- 다시 본부 및 산하기관, 직속기관 과장(4급)이상(계장급 4급은 제외)을 종합하면 수산직이 갈 수 있는 복수직위가 모두 42개 직위인데 행정직이 29명(69%), 수산직이 12명(28.6%), 선박직 2명, 시설직 1명으로서 이나마 수산직이 보직된 곳은 하위직쪽에 몰려 있음.

- 지방자치단체도 현상은 비슷할 것으로 예견됨.(해양수산부를 통해 지방자치단체의 현황을 요청했는데, 제출되지 않았음.)

□이 구조를 언제 타파하지 않으며 수산업의 장래

는 어둡다.

①장관은 이같은 인사구도를 어떻게 생각하나?

마치 군에서 보병장교들이 포병부대에 대거 배치된 것 같은 느낌이 들지 않는가? 행정장교들이 작전을 지휘한다면 작전이 잘 되겠나?

엄연히 법정직제상 수산직도 갈 수 있는 복수 직위가 이런 실정인데, 해수부에 수산직을 더 늘리라는 주장이 무슨 의미가 있겠나?

특히 일선 지방해양수산청의 경우 청장도 일반직, 과장도 일반직이라면 심하다고 생각되지 않는가?

②한일어업협정, 한중어업협정 등으로 인해 우리 어업인들의 불만이 고조되고 있고, 조업조건도 갈수록 어려워지는데 해양수산부의 인사마저도 수산전문직이 홀대를 받고 있으니 과연 우리 해양수산부가 수산에 대해 가지고 있는 관심도나 정책우선순위 등에 대해 어찌 의구심을 갖지 않을 수 있겠는가?

③해양수산부가 이런 상황에서 지방자치단체에 대해 수산업발전에 역점을 두라고 어떻게 지시하고, 협조요청하겠나?

④장관은 진정 우리 수산업 발전을 위해 수산전문직이 우대되는 인사풍토를 조성할 의향이 없는가?

방치되는 연안오염원 폐각, 해안장식물인가?

처리예산 24억원 무용지물 될 판

- 연안에 불법 야적 방치된 폐각 8만톤의 수거처리로 연안환경의 오염을 방지하고자 올해 처음(신규사업)으로 예산에 24억원(국비 19억2천만원, 지방비 4억8천만원)이 편성되어 있으나

- 올해가 얼마남지 않은 현재까지 전혀 집행되지 않고 있고, 따라서 연안오염방지라는 사업본연의 목적달성에 한 발짝도 나아가지 못하고 있음.

- 이같은 이유는 동 예산이 '수시배경 예산사업'이라하여 폐각의 배출자가 확인되지 않은 부분(무단 야적·방치)만 집행해야 한다는 것인바

- 해양수산부는 야적 방치된 폐각의 정확한 조사(소재지, 배출자 유무, 물량 등)마저도 하지 않고(국감자료를 제출한 10월10일 현재까지) 있는 실정임.

이대로 방치할 작정인가

①제출받은 자료에 의하며 기획예산처가 연안에 무단 야적 방치된 폐각의 정확한 물량을 조사하여 소요예산을 배정할 계획이라고 하는데, 그렇

다면 올해가 얼마남지 않은 지금까지 정확한 조사가 이루어지지 않고 있는 이유는 무엇인가?

②연안에 야적 방치된 폐각을 어업인들의 경우 최대 30여만톤으로 추정(해양수산부는이보다 축소된 물량 추정)하고 있는데, 이렇게 본다면 무단 야적 방치(배출자 규명되지 않는 것)만 해도 올해 처리 목표량인 8만톤은 될 것 아닌가?

③또한 기획예산처 배정방침대로 하면 야적방치되고 있는 폐각의 완전처리가 어렵다는 말인데, 기획예산처를 설득하고 환경부에 대해 협조를 요청하는 등의 노력을 얼마나 했는가?

④특히 해양수산부가 해당 자치단체에 내려보낸 폐각처리비 지원지침에 의하면 처리대상을 규정함에 있어 '무단 야적 방치'라는 말이 전혀 없이 '야적 방치된 것'으로만 되어 있어 해당 자치단체나 어민들은 이제나 저제나 처리를 기다리고 있는데, 지금에 와서야 '무단 야적 방치에 한한다'는 이야기를 하고 이는 사전에 처리대책이 철저하지 못했다는 것 아닌가?

⑤해양수산부가 올해 중점추진할 주요과제로 '생명력 넘치는 해양환경조성'으로 정하고 이의 실천사항으로서 '해양환경을 획기적으로 개선'하겠다고 했는데, 폐각처리태세를 보면 얼마나 구호만 요란한지 잠작할 수 있음.

⑥장관은 앞으로 연안환경오염에 큰 영향을 미치고 있는 폐각을 어떻게 처리할 것인가?

또한 올해 편성예산을 차질없이 집행 할 수 있겠는가?

○ **朴容璈** 위원

선박폐유 수용시설 관련

1. 현황

○ 해수부는 1996년부터 1997년까지 내자 31억원, 국제부흥개발은행 차관자금 40억2천만원 합계 71억2천만원의 예산으로 마산 등 31개항에 선박폐유수용시설을 설치·운영하고 있습니다.

○ 이 사업은 「해양오염방지에관한국제협약(MARPOL)」에 따라 선박에서 발생하는 폐유의 해양투기를 방지하려는 사업이지만 수익성이 없다는 이유로 민간인의 사업참여 여부가 당초부터 의문시되는 사업이었습니다.

2. 문제점

○ 그런데 해수부(당시 해운항만청)는 1994년 3월에 폐유수용시설 설치기본계획을 수립하면서 시설의 운영자, 운영방법 그리고 폐유수거방법에 대한 구체적 검토는 소홀히 한채로 실시설계

용역에만 치중한 채 1996년3월 마산항의 시설 공사를 착수해서 같은 해 10월11일에 준공하였습니다.

○그 뒤 10월21일에 사단법인 한국해양유류오염 방제조합을 시설운영자로 선정하여 통보하였지만 이 조합은 수익성저하를 이유로 시설운영을 기피하다가 1997년6월에야 마산 등 3개 항의 시설에 대해서만 위탁운영계약을 체결하였습니다.

○계약체결 뒤에도 운영이 되지 못하다가 1998년1월에 13개항의 폐유수용시설의 위탁운영 계약을 체결하고 1998년6월1일에야 비로소 운영을 시작하였습니다. 그리하여 시설준공 후에도 길게는 1년7개월이 지나서야 가동하는 결과를 가져왔습니다.

○더 큰 문제가 있습니다. 이 사업의 근본목적은 소형어선이나 선박에 의해서 주로 일어나는 해양 폐유투기현상을 막아보자는 취지인데도 소형선박 등이 폐유수거에 응할 수 있는 효과적인 유인방안 또는 투가단속 방안을 마련하지 않았기 때문에 '98년과 '99년사이의 시설운영실태를 보면 사업소당 월 평균 폐유수거일수는 5.9일이고 폐유의 여과장치인 유수분리기의 월평균가동시간은 6.8시간입니다.

○이로써 시설비 71억2천만원, 차량구입비 4억6천만원, 계 75억8천만원의 투자비와 연간운영비 17억7천만원의 보조금을 투입하고도 효과적인 해양오염 방제활동은 요원하기만한 실정인 것입니다.

3. 질의

○'99년도 어업용 면세유 공급현황을 보면 7,256드럼이나 됩니다. 그러나 폐유의 수거현황은 턱도 없이 저조한 상황입니다. 막대한 예산을 들여 지어놓았고 연간 투입되는 경비만 보더라도 17억원이 넘는 형편인데 이처럼 저조한 이유는 무엇이며 이에 대한 대책은 어떻게 추진되고 있습니까?

□해수부의 검사장비 관련

1. 현황

○모든 기기는 내구연한에 의해 그것이 갖는 성능의 한계 규정돼

○이에 따라 특별한 사유가 없는 한 내구연한이 지나면 폐기되는 것이 상례

2. 문제점

○그런데 해수부가 보유하고 있는 검사장비 가

운데는 내구연한을 넘긴 것들이 다수

-2000년 현재 내구연한 초과한 장비로는 어군탐지기, 해양온도 측정기, 전자현미경, 전자위치측정기, 주파수분석기, 원심분리기, 종합기상관측기, 해저지형탐사기 등 총 39종에 62개

○이의 구체적인 내용을 살펴보면, 1980년 노르웨이에서 들여온 어군탐지기의 경우 내구연한이 10년임에도 불구하고 지금까지 보유

-이밖에도 내구연한을 6년 초과한 것이 해양온도측정기 등 2개, 4년을 초과한 것이 유속계 등 6개, 3년을 초과한 것이 현미경사진기 등 12개, 2년을 초과한 것이 X선투시촬영장치 등 21개, 1년을 초과한 것이 종합기상관측장치 등 9개

3. 질의 및 대안

○내구연한을 초과한 장비들이 검사장비라는 것에서 알 수 있듯이 이 장비들은 대단히 중요한 것들

-어군탐지기는 어느 해역에 어군이 모여 있는지를 확인하는 장비이며, 해양온도측정기나 유속계, 현미경사진기 등도 고기를 잡거나 혹은 어떤 현상을 분석하는 데 꼭 필요한 장비들

○상황이 이와 같은데도 중요한 역할을 수행하는 장비들이 내구연한을 초과했다는 것은 그만큼 제 기능을 제대로 수행하지 못할 것이라는 것을 반증하는 것

○이런 점에서 내구연한을 초과한 장비들에 대해서는 조속한 교체와 같은 조치들이 취해져야 할 것으로 판단되는데, 장관의 견해는?

○辛卿植 위원

실패한 한·중어업협정 재협상해야 한다.

정부는 지난 8월 어업협정에 정식 서명하였다. 내용은 협정발효 이후 2년간 조업금지 수역내에서 우리 어선이 조업권을 확보하였으며 협정발효 1년차에는 현행 조업을 유지하되 2년차에는 1차년도 조업착수를 기준으로 저인망과 안강망은 50%, 기타업종은 30%로 각각 자율적으로 감축하기로 하였다.

양쯔강하구는 현재 증통발, 안강망, 저인망, 연승, 채낚기 등 우리 어선들이 꽃게와 갈치, 조기, 병어 등을 잡고 있는 황금어장으로 불리고 있는 곳으로 이수역은 우리측 200해리선에 일부 포함되어 있다.

외교통상부는 양쯔강하구 연안의 특정 금지구역에 대한 중국어선의 조업금지를 조건으로 하는 주고받기 협상이며 양쯔강하구 연안의 어장성 악화는 어민들의 여론을 충분히 수렴한 결과라고 발표하고 있다.

그러나 정부의 양쯔강하구 수역에서의 조업권을 단계적으로 포기키로한 것은 협상과정에서의 불가피성보다는 외교력의 부재가 낳은 결과로 전문가들은 보고 있다.

정부는 '98년11월 한·중어업협정에 「가서명」 하면서 우리측특정금지수역(NLL)과 양쯔강 수역에 대한 조업질서를 규정한 양해각서도 같이 서명하였다.

그러나 '99년4월 제2차 한·중어업협정 실무협약에서 중국측이 양쯔강하구 수역에 적용될 중국측 법령으로 외국어선의 조업을 금지한 뤼쓰(呂四), 창장커우(長江口) 그리고 저우산(舟山)어장 해역에서의 어로허가 관리규정을 제시하면서 양쯔강 수역에 대해 우리어선의 조어를 규제하겠다고 처음 밝혔다.

결국 우리측 대표는 이 수역에 적용될 중국법령이 우리의 기존 조업권을 거의 침해하지 않고 단지 산란기 2~3개월 동안만 조업이 금지되는 것으로 판단하여 「가서명」 당시 중국측 법령을 제대로 검토하지도 않은채 그냥 서명한 실수를 하게 된 것이다.

중국측은 양해각서에 「가서명」 한 만큼 국제법 준수를 요구하며 협상이 장기화되자 금년4월에 단계적으로 조업권을 포기하겠다는 새협상안을 가지고 재협상에 임함으로 결국 중국측의 요구를 그대로 수용하여 양쯔강하구 연안의 조업권을 포기한 것이다.

결국 정부는 한·일어업협정에서 독도를 우리나라 EEZ에 포함시키지 못하고 공동수역에 포함시킨 이후 또다시 한·중어업협정에서도 어민들에게 큰타격을 준 것이다.

한·중어업협정에 따라 내년도 입어척수, 어획할 당량 등을 결정할 실무협상에서도 중국은 우리 EEZ 내 입어조업할 중국어선의 입어척수를 1만2천척으로 요구하고 있고 우리나라는 2천척 이내로 제한할 것을 주장하는 등 큰 차이를 보이고 있다.

<질 의>

1. 우리 영해인 서해 5도 인근해역과 공해상인 양쯔강하구 맞협상은 잘못된 것 아닌가?
2. 중국측의 남획 불법어로 행위를 차단할 수 있는

대책은?

3. 동중국해의 조업권 확보 방안은?
4. EEZ내 입어조건과 어획량 협상 대책은?
5. 우리어민들의 직접, 간접피해를 보전하기 위한 대책과 추진 상황은?

수산발전기금 조성 시급하다.

한·일어업협정 체결등으로 침체에 빠진 수산업을 지원할 수 있도록 '99년9월에 의원입법으로 「어업인지원특별법」을 제정함에 따라 수산발전기금 설치 근거를 마련하였다.

수산발전기금은 정부출연 각종 부과금 징수 및 농안기금중 주산부문 운용액 이관등을 통해 1조원을 조성하고 영어자금 등 융자성 정책자금 2조원을 기금에 편입하여 2004년까지 총 3조원 규모 조성을 목표로 하고 있다.

그러나 재원 조성에 있어 관계기관인 예산당국과 충분한 협의를 거치지 못하였고 예산당국 또한 각종 기금 통폐합을 추진중에 있어 처음부터 수산발전기금 신설에 반대 입장이고 지금도 기금조성을 위한 정부출연을 반대하고 있다.

또한 해양수산 관련업계나 단체관계자들도 수산업계가 큰 어려움에 처해 있다는 이유를 들어 기금출연에 난색을 보이고 있다.

해양수산부는 금년안에 폐업어선 매각대금을 우선적으로 확보하는 등 기금 편입이 가능한 재원에 대해서는 최대한 기금으로 확보해 최소 1백억원 이상을 확보하기 하였다.

<질 의>

1. 정부의 한·일어업협정 및 한·중어업협정 잘못에 따라 생존마저 위협을 받고 있는 어민을 지원할 수 있도록 「수산발전기금」 조성을 위한 대책은?
2. 정부출연금 이외에 다른방법으로 기금을 확보할 방안은 없는가?

영근해업 어선수리비 영세율 적용시켜야 한다.

어업용 기자재에 대한 조세지원은 어민들의 소득증대와 어촌경제를 안정시키는데 기여하게 한다.

정부는 '99년8월 농수축산 기자재에 대한 특례규정을 바꿔 선박용 기관 등 어업기자재에 대하여 부가가치세 영세율 품목을 지정하였다.

그중 어망, 부자, 사료, 수차, 양식용 양수기 등 10종을 제외한 31종은 잡는어업에 치우치고 기르는어업 육성은 활어양식용 기자재 6종으로 저조하다.

생산자인 어업인들은 양식용파이프 및 비닐은 양식장 아치지붕 등을 포괄적으로 포함시킬 것을 요구하고 사료제조기등의 확대 적용을 요구하고 있다.

특히 원양어선의 경우에는 70년후반부터 전체 어업용 기자재와 수리비가 부가세 영세율을 품목으로 지정되어 있으나 영근해업 어선수리비는 아직도 영세율 적용이 되지 않고 있다.

<질 의>

해마다 큰돈이 드는 「어선수리비」에 대하여 영세율을 적용시킬 수 있는 대책은?

불가사리 퇴치 정부가 나서라

지금 우리나라 바다 밑에는 ‘바다의 쥐’로 부르는 불가사리가 우리의 중요한 수산자원인 바지락, 피조개 등 패류와 갯지렁이 등을 비롯해 어린 고기까지 마구 잡아 먹고 있다.

이들 불가사리 1마리가 하루에 먹어치우는 패류는 바지락 16마리, 피조개 1.5개 정도나 되니 이들이 한해 먹어치우는 양은 상상도 할 수 없을 정도이다.

더욱이 이 불가사리의 번식률은 한해 2백만~3백만 마리를 산란할 정도로 왕성한데다 해수온도 섭씨 18~19도에서 생육이 활발한 것으로 조사되고 있다.

더구나 근년 들어 한반도의 평균온도가 상승한 것으로 조사되어 온난화현상에 따른 해수온도의 상승으로 불가사리의 활동영역과 분포수가 해마다 증가하고 있는 실정이다.

이미 지난 93년 남해안 일대의 양식장 등이 불가사리의 피해를 크게 입은 적이 있는데다 최근들어 불가사리의 서식대는 동해안으로도 빠르게 확산되고 있다. 이에 따라 경상남도, 전라남도, 경상북도의 일부 자치단체에서는 특별비를 지출하면서까지 불가사리의 퇴치에 힘을 모으고 있는 실정이다.

그러나 아직 농촌의 논과 습지를 활개치던 황소개구리의 경우 다양한 방법의 퇴치방법과 식용 등의 이용으로 퇴출작업이 이뤄지고 있으나 불가사리의 경우 사실상 극히 지역적이고 단속적인 대책만이 나오고 있고 어민들의 힘으로는 역부족이 되고 있다. 이대로 불가사리를 방치할 경우 우리 바다밑은 불가사리의 천국이 되지 않을 수가 없을 것이다.

그런데도 정부는 “농경지가 농민이 관리하듯 어장 역시 소유자인 어업인이 스스로 구제해야 한다.”하면서 홍보 및 교육 등을 통한 간접지원만을

내세우고 있는 실정이다.

이를 참다못한 포항수협에서는 1kg당 300원씩 3개월 동안 30톤을 수매했으나 단가가 싸 어민들의 호응을 별로 얻지 못했다는 것이다.

그러나 어장 한군데의 일이 아니라 어느 수역 할 것 없이 넓은 수역에서 발생하고 있는데도 해수부 당국은 팔짱만을 끼고 있을 뿐이다. 불가사리 구제는 어느 개인어장의 문제가 바다 목장 그 자체의 문제인 것이다.

수진원에서 이미 불가사리를 비료로 쓰기 위해 토마토, 고추, 옥수수, 배추, 깨, 콩 등 6종의 작물에 시비한 걸로 알고 있다. 이 결과 다른 화학비료보다 수확량이 많았고 고추의 경우 칼슘과 비타민 C의 함량이 높은 것으로 나타났다.

이것을 보아도 불가사리의 이용도가 크다는 것을 시사하고 있다.

이는 역시 어민들에게 당신네 일이니 당신들이 알아서 구제하라고 하는 것보다 정부가 나서서 구제와 이용방법을 구체화하여야 할 것이다.

<질 의>

1. 어패류 보호를 위하여 불가사리퇴치에 정부가 나서야 한다. 대책은?
2. 정부가 당장 나설수 없다면 민간에게 용역을 주어 구제작업을 지원해 줄 수도 있다. 해수부 견해는?

민물고기양식 대책 세워야 한다.

우리나라 가두리양식장이 점점 폐쇄되면서 향어, 붕어, 잉어 등 대형 민물고기가 중국에 양식되어 수입된후 시중에 유통되고 있다.

특히 중국산 민물고기는 현지 양식시 양식기술의 낙후와 사료질이 떨어지고 운송기간이 많이 소요되어 변질되기 쉬우며 노지 양식이 많아 고기들도 육질이 무르고 해금냄새가 심하게 나는 등 품질이 떨어진다.

<질 의>

질 높은 어종은 소비자에게 안정적으로 공급하고 외화낭비를 줄이기 위한 민물고기양식에 대한 특단의 조치가 시급하다. 대책은?

지겨운 ‘어의사’ 싸움 말려라

지금 이 시간에도 해수부의 홈페이지 게시판에는 기르는 어업과 관련해 의의사제도의 신설을 두고 어병관련학과와 수의대 간의 촌각의 양보도 없는 사이버 전쟁이 한창이다.

해수부가 본래 이 조항을 추진한 것은 고기병에

대한 대책으로 내놓은 좋은 안이었다. 그러나 성급했다. 공연히 또 하나의 밥그릇 논쟁을 불러왔으니까.

다음은 한 어민이 해수부의 게시판에 올린 글이다. 장관의 말대로 홍보와 교육을 철저히 했음에도 불구하고 ‘소귀에 경읽기’였단 말인가. 한번 들어보기 바란다.

이번 이 어의사법은 지금 이 곳 양어가에서는 전혀모르고 있는 실정입니다. 하기가 무식한 어민들이 그런법이 만들어지고 있다는 걸 알아서 뭐 하겠습니까…… 그저 돈들여 약 사서 어병만 잡으면 그만이지 않아요…… 어의사던 수의사던 그건 그쪽 밥그릇 싸움이고 어민들은 상관 없다는 거죠……

이제 어민들도 반 의사가 되어 있습니다. 과연 어의사 제도가 도입된다고 해서 항생제의 오남용이 줄어들까요. 그건 전혀 효과가 없으리라 봅니다. 항상 그래왔듯이 늘 그렇게 어민들은 행동할 것입니다.

지금 저만의 의견을 말씀드리면 그 법은 있어도 없어도 우리와는 별 상관이 없으리라 보는 것입니다.

더 시급한건 각종 항생제/첨가제의 가격을 현실화 하는 것입니다. 어민들은 오히려 IMF 때문에 많은 덕을 보기도 했습니다. 환율의 변동으로 약값이 올라가야 하는 게 원칙인데 오히려 많이 내렸거든요. 어떤 품목은 1/3이나 내렸습니다. 그래도 지금 마진이 남으니 그렇게 팔고 있는 것 아니겠습니까…… 그동안 속아 온걸 생각하면 정말 분통이 터집니다.

해수부가 제출한 자료를 보면 어병관련회의에 수의과학 분야가 참석한 예는 거의 없는 걸로 보인다.

기르는 어업 육성법은 해수부 1개부의 문제가 아니다. 그럼에도 해수부는 수의학계에서는 오세요해도 오지도 않을 뿐더러 관심조차 없을 것이라고 지레 짐작한 것일까.

어의사라는 용어가 이번 자료에서는 ‘진료사’라는 표현으로 탈바꿈돼 있다. 여전히 해수부의 뜻대로 진행하겠다는 의지가 담겨져 있다.

또 양식어류의 질병도 세균성 9종, 기생충성 10종, 바이러스성 5종 등 해마다 끊이지 않고 우리 어장을 위협하고 있다.

이들 어류병들은 어병학의 문제가 아니라 수산업의 발달과 밀접한 관계가 있다. 때문에 어느 한

학문이나 한 당국의 문제만이 아닌 것이므로 오히려 영토싸움보다는 함께 손잡고 발전해가는 모습을 보이는 것이 국민이 보기도 좋고 학문발달에도 커다란 보탬이 되는 것이라고 생각한다.

<질 의>

1. 어병관련분야에 수의학계도 참여시켜 합리적이고 납득할 만한 연구와 결과를 도출하라.
2. 어병관련 약품의 가격체제를 조사하여 어민들에게 싸고 질좋은 약을 공급할 수 있도록 하라.

백톤이상 대형선박 1백70여척 침몰된채 영해에 그대로 방치되어 있다.

지금까지 바다에 침몰되어 있는 선박이 약1천7백여척 가운데 인양된 선박은 1.2%인 2백여척 밖에 되지 않는다.

그중 우리 영해안에 1천3백여척이 그대로 방치되어 있어 해양오염사고 발생이 크고 특히 침몰된 선박중 1백t이상의 대형선박이 1백70척이나 된다.

<질 의>

1. 영해안에 침몰된 선박에 대하여 인양이 늦어지는 이유와 대책은?
2. 특히 선박 입·출항로에 침몰된 선박이 있을 경우 운행하는 선박이 사고로 다시 침몰할 우려가 있다고 보는 데…… 대책은?
3. 침몰선박을 모두 인양할시 소요되는 경비는 어느정도인가?
4. 종합적인 침몰선박 관리시스템이 필요하다고 보는데 견해는?
5. 어장지역에 침몰한 선박은 어업인의 어업활동에 큰지장을 주고 있다. 어장지역에 침몰된 선박이라도 시급히 인양시킬 수 있는 대책은?
6. 미국, 영국, 일본 등 선진국의 경우 영해내에 침몰된 선박에 대하여 어떻게 처리하고 있는가?

이어도에 해양과학기지 조속히 세워야 한다.

우리나라 최남단 마라도에서 서남쪽으로 145.8km 지점에 있는 이어도는 간조시에는 바닷속 4.6km에 잠기는 수중암초로 국제법상 이를 근거로 영해나 배타적 경제수역(EEZ)을 주장할 수 없다고 한·중어업협정에서 우리나라 관할수역에 포함시키지 않고 양국어선이 공동어로하는 중립지대로 설정하였다.

<질 의>

1. 정부에서 이어도에 해양과학기지를 건설할 것으로 알고 있는데…… 계획은?
2. 한·일어협에서 우리 EEZ로 포함시킨 이어도를 한·중어업협정에서는 제외하고 공동어로로 한 이

유는?

- 3. 국제관세상 한국것으로 목인되어있다해도 향후 중국과 분쟁이 일어날 가능성이 큼으로 명시적인 조항이 꼭 필요하다고 보는데 정부의 견해와 향후 대책은?

수산물고부가치 수출품목개발 시급하다.

우리나라는 수산물의 경우 '93년에는 수출 14억9천6백만달러이고 수입은 5억4천2백만달러로 흑자폭이 9억5천4백만을 기록했었다.

그러나 '99년에는 수출 15억1천6백만달러에 수입은 11억6천8백달러로 흑자폭은 겨우 3억4천8백만달러에 그쳐 6년 동안에 36.4%나 감소를 보이고 있다.

이처럼 무역수지 흑자폭이 감소하는 것은 저가 중국산 수산물이 집중적으로 수입되고 있으며 '99년 한해에 중국에서만 4억1천3백만달러치를 수입하여 전체수산물 수입의 35.3%로 집중되어 있다.

<질 의>

우리나라 수산물 수출품의 경우 부가가치가 낮은 활어선이나 원양어획물이다. 고부가치의 수출전략 품목개발등 필요하다고 보는데 그 대책은?

남북된 어민송환 논의된 후에 수산분야 남북 협력해야 한다.

정부는 한·일어협정으로 감척되는 어선 20척을 북한에 제공하고 북측이 어장, 선원을 제공하여 동·서해 북측수역에서 조업하는 계획을 검토중이라고 하였다.

<질 의>

- 1. 지금까지 남·북한 어업관련 실무협의 진행상황은?
- 2. 공동어로수역을 설정하여 남북한 어업인들이 공동조업을 경우 일어날 수 있는 우려사항은?
- 3. 서해안의 경우 북한한계선(NLL)등 해상경계선 문제로 해상충돌까지 있었는데 원만하게 공동어로수역 설정이 가능한가?
- 4. 남·북협력 문제중 해양수산분야는 아직도 강제 남북된 어업인을 전혀 송환하지 않는 상태에서 너무 일찍 서두르는 것 아닌가?
- 5. 국민의 혈세로 북한에 제공되는 어선, 소요비용 등에 대하여 국회 동의를 받아야 된다고 보는데..... 의견은?
- 6. 수산분야 남북경제 협력을 위한 소요경비는 금년, 내년도에 어느 정도 추정하는가?

해운업계 부채비율 재조정해야 한다.

정부는 산업별 특성을 전혀 고려하지 않고 부채비율 200%의 획일적인 적용 때문에 외항 해운산업이 국제경쟁력이 크게 뒤지고 선박 확보에 따른 부채비율 증가로 추가선박 확보에 큰애로가 발생하고 있다.

해운업의 부채의 특성은 선박 취득시 타인 자본이용 비율이 80%이상인 고도의 자본집약산업이어서 선박확보 자금의 상환 기간이 10~20년이 장기저리이기 때문이다.

<질 의>

- 1. 해운업계에서 부채비율 200% 적용 사실상 어렵다. 특단의 대책은?
- 2. 현재 우리나라 외항 해운업계의 부채현황과 부채비율은?

○金龍學 위원

동해안 항구의 이용계획 수립촉구

○다음은 동해안 지역의 항구 이용계획에 대하여 질의하겠습니다.

제가 동해항, 속초항에 대한 이용계획을 자료 요청 한 바 있습니다만, 해수부에서 제출한 자료는 단 1장으로 계획이 되어있었고 내용 또한 부실하기 짝이 없었습니다.

남북화해 무드가 진행되고 있는 지금도, 동해안은 대북사업의 전진기지로 또 북한과 러시아 극동지역을 연결하는 환태평양 연안의 중심지역으로써 동해항과 속초항의 역할에 대하여 기대했습니다. 그러나 대북사업의 일환으로 출항하는 금강산관광선 운항사업 이외에 전혀 진전이 없는 상태입니다. 지역경제에 전혀 기여하지 못하는 금강산 관광선 조차 당초 금강, 봉래, 풍악호 3척중 1척은 부산항에서 취항하고 있는 실정입니다. 이제는 말뿐 인 대북 전진기지가 된 것이지요.

감척어선에 대한 관리부실 실태 고발

○해수부에서는 한·일어협정체결에 따라 『국제규제에 따른 어업지원사업 집행지침』을 통해 어선을 적정수준으로 감축하여 어업의 경쟁력을 강화하고 어업인의 소득증대에 기여하고자 폐업 어선 지원사업, 어구지원사업, 어선원 실업수당 지원사업 등을 추진하고 있음.

○동 지침에 의하면, 해체대상 어선의 경우 우리나라와 경쟁관계에 있는 일본, 중국을 제외한 국가에는 수출할 수 있도록 하고 있으며, 해체대상 어선은 일본, 중국을 제외한 국가와의 경제협력

을 위하여 해수부장관의 승인을 받은 경우 경제협력국가에 무상으로 제공할 수 있도록 되어있음. 또한 경제협력사업에 활용된 해체대상 어선은 국내에 재반입 할 수 없도록 하고 있음.

○그러나 일부지역에서는 동 지침을 악용하는 사례가 있기에 지침운용에 만전을 기하여 당초 목적인 어업경쟁력강화에 도움이 되었으며 하는 바램에서 말씀드립니다.

○사례를 살펴보면

－동해안의 어느 특정업체의 경우, 감척어선 경매를 통해 오징어채낚기어선 10척을 싸가격에 구입하고 계통발어선으로 개조하여 어업지원 집행지침에서 규정된 일본, 중국을 제외한 러시아로 수출하여 다시 북한과 러시아 해역에서 조업을 하도록 하는 경우가 발생함.

－이런 경우 연간 3만t에 달하는 홍게의 유입으로 가격폭락이 예상되며, 이는 어업경쟁력강화나 어업인 소득증대와는 동떨어진 사태가 발생될 것입니다.

<질 의>

1. 지침의 내용 중 일본, 중국과 함께 연안에 조업이 가능한 러시아 등의 국가에도 해체대상어선 수출을 제한하여야 실질적인 어업인보호에 기여할 것으로 보이는데 장관의 견해는 무엇입니까.
2. 감척어선을 악용한 유사사례가 있을 것으로 보이는데 자체조사 및 감사를 실시한 적은 있는지, 있다면 조치내역은 무엇인지 밝혀 주시기 바랍니다.

어업인 부채해결에 적극참여 촉구

○통계청 자료에 의하면 '99의 가구수는 97,754세대로 '96년이래 매년 1,000여 가구씩 줄고 있으며, 60세이상 어업인구비율도 높아져 고령화 되어가고 있음.

○어업생산량은 '97년의 324만t에서 '99년엔 291만t으로 33만t이 줄었으며, 어업 총생산액 또한 '97년의 4조8,182억원에서 '99년엔 4조4,824억으로 3,358억원으로 줄어들었음.

○이에 따라 어민들의 수입 또한 유류가 폭등, 장비의 노후화 등으로 인한 경영비의 증가와 수산물가격의 불안정으로 줄어들고 부채증가, 조세공과금, 가계비 등을 제한 '99년도 어가잉여금은 450만원인 반면, 부채는 호당 1,155만원 정도였음.

○**朴在旭** 위원

중국과 불평등 해운협상에 대한 문제등은

정부는 한중해운협상과 관련하여 93년8월23일부터 2000년6월24일까지 총 8차에 걸쳐 한중해운협의회를 개최한 바 있습니다.

본 위원은 그간의 합의록을 제출받아 검토한 결과 몇가지 점검과 지적을 하고자 합니다.

먼저 제1차 합의록 제6조에서 양국간 해운영업을 개방하기로 합의하였는데 현재 이러한 합의가 제대로 지켜지고 있습니까?

제2차 협의에서는 제3조 B(a)항에 의하면 한·중 컨테이너 정기선 항로에 균등선복을 투입하기로 하였는데 이 합의가 준수되고 있습니까?

2000년9월 현재 한중항로의 컨테이너선 취항 현황을 보면 22개 항로에 22개사가 취항하여 총 38척이 운영되고 있습니다.

그러나 8차 해운협의 이후 8척씩 추가 투입하기로 하여 곧 54척의 컨테이너선이 운항하게 될 것입니다.

한중간 컨테이너선의 적정 운임이 TEU당 500\$인데 현재 과당 경쟁으로 200~300\$로 떨어진 상태인데다 다시 16척이 추가 투입되면 우리 국적의 컨테이너사는 거의 다 망할 것이 뻔합니다.

중국은 국가적 지원이 많고 인건비도 값싸기 때문에 컨테이너선박 운항단가는 우리보다 훨씬 저렴한 상황입니다.

그리고 선박 추가투입은 1차협의부터 합의록에 규정하여 왔는데 8차협의에서는 무슨 이유로 기록도 않고 별도로 8척 추가 투입하기로 하였는지, 그 근거는 무엇인지 답변하시기 바랍니다.

현재 중국측은 8척의 추가 투입이 연말까지면 완료될 예정이나 우리측은 4척 밖에 추가 투입하지 못하였으므로 연말이면 중국측이 우리보다 7척이 더 많은 선박을 운항하게 되어 양국간 균등선복투입 합의가 무산되게 되었습니다.

해수부 장관은 이에 대해 해명하시고 그 대책을 답변하시기 바랍니다.

제3조 C항에 의하면 한중항로에서 부정기선에 의한 컨테이너 화물운송을 금지하기로 합의 하였는데 이 합의는 제대로 준수되고 있습니까?

이 합의는 왜 필요합니까?

그리고 제3조D항에 의하면 상대국내에서의 자유로운 영업활동 보장을 합의하였는데 이 합의는 잘 준수되고 있습니까?

실상을 보면 중국은 해운사의 현지법인 설립이 허가제인데 반해 우리는 신고제이고 중국에서는 각종 항만시설의 불편과 항만시설 사용료 20% 할

중 및 컨테이너 선박 조출료 등 불평등한 규제 때문에 자유로운 영업활동이 어렵다는 선주들의 비판에 대해서는 해수부 장관은 어떻게 생각하십니까?

제4차 합의록 제3조 A항에 의하면 한중 양국은 컨테이너 운송시장이 개방되어야 한다는 원칙에 동의하였는데 지금까지 중국의 개방하지 않는 이유는 무엇이며 이에 대한 해수부의 대책과 언제쯤 개발할 것입니까?

제4차 합의록 제4조와 제8차 합의록 제1조 제1항에 의하면 한국이 중국에 독립현지법인을 설립하는 것에 대해 중국측이 협조하기로 하였으며 그 후 수차에 걸쳐 법인설립과 영업활동의 자유를 중국측에 요청한 것으로 아는데 아직까지 관철되지 않는 이유는 무엇입니까?

해수부가 우리 해운업의 권익을 지키고자 하는 적극적 의사가 있는 것입니까?

98년6월16일의 제6차 합의록 제3조에 의하면 한국은 아시아 근해항로 운항선박에 대한 중국내 항만시설사용료 20% 할증 및 컨테이너선박 조출료 부과폐지를 요구하였는데 중국측의 개선방안이 아직도 강구되지 않는 상황에서 우리 해운법 제51조에 의거 상응하는 대응조치를 취할 의사는 없습니까?

이는 중국에만 있는 부당한 제도인데 이를 강력히 요구하여 시정하지 못하는 이유는 무엇입니까?

제7차 합의록 제2조에 제2항 및 3항에 의하면 한일 항로에 대해 중국선사의 자유참여를 허용하고 있는데 반해 중일항로에 대한 한국선사의 참여는 사실상 제한되어 있다고 보여지는데 이에 대한 해수부 장관의 견해와 대책은 무엇입니까?

중국 WTO 가입에 따른 어업기반 붕괴예상 및 대책

해양수산부 발표 관련자료 <중국의 WTO가입에 따른 영향검토 자료>에 따르면 중국의 WTO정식 가입은 수산물에 대한 통상압력으로 국내수산물시장 완전개방될 것이며 현재 대중국 수입비중이 높은 농어, 민어, 미꾸라지, 낙지, 명태, 새우젓 등 조정관세 품목에 대한 통상압력 증가할 것입니다.

그리고 우리나라 대중 어종인 조기, 갈치, 낙지 등은 국내 생산량이 매년 현저히 감소하고 있는 가운데, 중국수입이 본격화될 경우 어업기반에 막대한 타격을 초래할 것입니다.

1999년 중국산 수산물수입은 4억1,300만달러로 작년대비 전체 수산물수입의 35%를 점유하고 있습

니다.

현재에도 총 수산물수입량의 35%를 점유하는 중국산 수산물 수입량은 중국의 WTO가입과 함께 대폭적으로 증가할 것은 자명한 사실인데 이럴 경우 국내 어업기반은 큰 구조조정이 필요할 것으로 예측되는데, 중국 WTO가입후 중국의 통상압력이 예상되는 수입품목은 무엇입니까?

이에 따른 국내 어업농가의 경제적 파급효과는 무엇이며 이에 대비한 구체적 대책 및 방침은 무엇입니까?

중국 WTO가입시 수산물 평균 기본관세율이 현재의 25.3%에서 5년내 10.6%로 관세인하 조치할 계획인데, 해양수산부는 이 경우 수출여건이 개선되어 수산물 중국수출에 도움이 될 것으로 전망하고 있습니다. 이는 향후 수년내 중국은 경제소득 증가로 활선어 등 수산물 소비가 급증되어 수산물수입국으로 전환된다는 가정에서 비롯된 발상인데, 현재 중국 인구의 80%가 농촌에 거주하고, 도시와 농촌과의 소득격차가 증대하는 상황에서 과연 우리나라 수산물이 대중국 수출이 증가될 것이라고 전망하는 것은 탐탁하지 않은 예측이 아닙니까?

그리고 현재 우리나라의 대중국 수산물 수출경향은 이부 잉여수산물의 재고처분격으로 볼 수 있고, 또한 중국의 수입관세가 평균 기본관세 외에도 增值稅(부가가치세) 등을 포함시킨 통합관세가 평균 40% 이상인데, 단순히 해양수산부가 제시한 정부차원의 실무자호의를 통해 이를 개선시켜 대중국 수출을 증대시킨다는 발상은 과연 설득력이 있는 것입니까?

해양오염방지 5개년계획에 관해 질의 하겠습니다.

해수부는 1995년 시프린스호의 해양유류오염사고 및 대규모 적조발생으로 인한 해양환경 극도로 악화되어 해양환경을 종합적으로 개선하기 위한 중장기계획의 필요성이 대두되자, 총리실 주관하에 환경부, 해양수산부, 과학기술부 등 합동으로 <해양오염방지 5개년계획>(1996년~2000년) 수립하여 총 투자액 4조3,390억원으로 연안지역 환경기초시설 확충, 해양오염사고 방제 기능제고 등의 정책과제를 설정하고 이를 추진해 오는 것으로 압니다.

해수부가 국감자료로 본 위원에게 제출한 바에 따르면 해양오염사고는 97년 459건, 98년 621건, 99년 722건, 2000년7월말 현재 450건으로 해마다 급증하고 있습니다.

정책과제 중 육상오염물질(생활, 공장폐수) 유입

차단에 총예산의 93.8%인 4조716억원 투입, 최우선 목표를 두었습니다.

－추진과제 및 투자액

추진과제	투자계획	비율
계	4조3390억원	100%
연안지역 환경기초시설	4조716억원	93.8%
적조오염 종합대책	1721억원	4%
해양오염사고 방제기능제고	742억원	1.7%
해양생태계 보전	157억원	0.4%
해양환경보전 기능강화	54억원	0.1%

그 내역을 보면 우선 연안지역 환경기초시설 확충을 위해 현재 경북 영덕의 수산물 공동폐수처리 시설 설치 중이며 1996년부터 1999년까지 4개년간 포항, 순천 등 전국 21개소에 하수종말처리시설과 태안, 울산 등 28개소에 쓰레기소각시설, 평택, 김제 등 연안지역 축산폐수 공공처리시설 설치하고, 서천, 하동 등 10개소에 연안지역 분뇨처리시설을 설치하는데 총 2조5,089억원을 투자하였습니다.

적조오염 종합대책으로 총 1,721억원 예산 중 99년까지 950억원을 투입하여 오염된 해역의 준설사업과 연안어장 정화 사업을 하였습니다.

국립수산진흥원이 본 위원에게 제출한 자료에 따르면 적조피해는 95년 764억원에서 96년 21억원, 97년 15억원, 98년 1.3억원, 99년 3.2억원으로 크게 개선되었으나 최근에는 예상하지 못했던 백화현상으로 인해 어장과 양식장에 피해를 입고 있습니다.

이를 볼 때 해양오염방제 중장기 계획을 수립할 때는 국내 현안 문제에만 초점을 맞출 것이 아니라 전세계의 해양오염 문제는 어떠한지 미리 살펴서 종합적이고 예비적인 방지 계획이 되어야 할 것입니다.

그런데, 연안해역 수질 상태를 보면 해양오염방지를 위해 막대한 예산을 투입해 사업을 실시했음에도 불구하고 99년 현재의 연안해역의 수질이 97년보다 오히려 악화되었습니다.

전체 해역의 평균 COD는 97년 1.3에서 99년 1.4로 악화되었고, 서해는 1.4로 동일하나, 동해는 1.1에서 1.2로, 남해는 1.4에서 1.5로 악화되었습니다.

특히 동해는 속초연안, 영일만, 감포연안, 남해는 여수연안, 광양만, 마산만, 행암만, 서해는 인천, 시화호, 군산연안, 안산만 등이 오염도가 심화된 것으로 나타났으며 총 질소와 총인은 대부분의 해역에서 2등급 이하로 떨어졌습니다.

해양수산부 장관에게 물겠습니다.

첫째, 해양오염방지 5개년 계획의 예산중 4조원에 이르는 대부분의 예산을 생활하수 종말처리시설 등 연안지역 환경기초 시설에 투입했음에도 불구하고, 연안지역 수질이 오히려 나빠지게 된 원인은 무엇입니까?

둘째, 항구, 항만의 연안하수 배출이 얼마나 되고 오염실태는 어떠한지 조사한 자료가 있습니까?

연안오염의 주원인이 육상으로부터의 각종 오염과 폐수이므로 이에 대한 실태 조사부터가 중요하다고 생각합니다.

그런데 본 위원이 알기로는 아직 해양수산부는 이에 대한 전반적 조사를 하지 못한 것으로 알고 있습니다. 해수부는 전국 항만, 항구에 대한 육상오염 실태를 조속히 파악하여 대책을 수립하기 바라며 그 결과를 본 위원에게 알려주기 바랍니다.

셋째, 해양오염 방제 장비의 확충이 시급한데 이를 위한 예산 확보와 장비 확충 계획에 대해 답변해 주시기 바랍니다.

연안해운

국내물동량의 대부분은 수출입 화물인데 도로운송이 80%이상을 차지하고 있습니다.

연안해운의 물류비용은 평균 육로수송비의 1/5에 불과합니다. 특히 국제유가의 급등으로 연료비 부담이 급증하고 있는 상황에서 철강, 공산품 등 변질되지 않는 제품은 현행 도로운송위주에서 연안운송으로 과감하게 전환할 필요가 있다고 생각합니다.

이를 통해 외항해운 경쟁력 확보, 수출경쟁력과 물류경쟁력을 동시에 제고시킴은 물론 에너지까지 절약할 수 있는 1석3조의 효과를 거둘 수 있습니다.

노무현 장관께서는 지난 10월9일 해양정책 포럼에서 연안해운 분담률을 현재 20%에서 40%수준으로 제고 시키겠다고 하였습니다.

이에대한 구체적인 대책은 무엇입니까?

카훼리 항로에 대한 컨테이너선 투입 문제

현재 인천 중국간 카훼리 항로는 7개 항로에 7척이 있는데 이 항로에는 컨테이너선의 운항이 제한되고 있습니다. 카훼리 운임이 컨테이너선의 약 3배에 달하여 운송비용 부담이 증가하고, 경인지역 일부 화물이 부산, 광양항을 통해 중국으로 수출입되는 물류왜곡현상이 발생하고 있습니다.

지금까지 카훼리 항로에 컨테이너선을 투입하지

못하고 있는 이유는 무엇입니까?

현재 운행 중인 카훼리호를 보호하기 때문이라고 알고 있는데 현재 운행중인 카훼리선사는 한중 합작회사로서 중국은 중국정부가 1인주주이고 우리는 50여 주주로 구성되어 거의 중국측의 의사대로 회사가 운영되는 것으로 알고 있습니다.

그런데도 카훼리호 영업을 보호하기 위해 컨테이너선 투입을 금지하는 것은 중국의 이익을 지켜주기 위해 한국의 컨테이너선사의 이익을 포기하는 결과라고 보여 집니다.

이러한 한중해운협정에 대해 우리의 해운주권을 팔아 넘긴 일이라고 혹평하는 견해도 있습니다.

이에 대한 해수부 장관의 견해는 무엇입니까?

이에 대한 대책도 밝혀 주시기 바랍니다.

한중어업협정

현재 한중어업협정은 국회비준과 '상대적 배타수역에 대한 입어조건' 협상을 거쳐 내년초 발효예정으로 되어 있습니다.

이에 따르면 발효 2년후 양쯔강 해역 어업활동이 금지되며 중국측은 서해5도 특정수역에서의 조업이 금지됩니다. 그리고 조업유예기간 중에도 한국어선은 중국의 하절기 휴어기를 준수하여야 하고 협정발효 1년차에는 1년차 조업척수 기준으로 저인망과 안강망은 50%, 기타 어선은 30%를 감축하도록 되어 있습니다.

본 위원은 몇 가지 문제를 지적하고자 합니다.

먼저, 2년후 양쯔강해역 조업권을 상실하게 되어 있는데 이에 대해 해양부 김성수 차관보는 "양쯔강수역의 어획량이 적고, 어획량도 나빠 큰 손실이 없다"고 하였습니다.

그러나 양쯔강유역 조업금지는 이미 1998년 협정서명 이후 중국이 뒤늦게 제기한 문제이며, 당연히 우리 영해인 서해특정해역과 공해상인 양자강 하구와 맞협상 하였다는 것은 어불성설입니다.

이로인해 양쯔강유역 조업피해는 약 1,000억에 이를 것으로 추정됩니다.

둘째, 잠정조치수역의 조업권 확보문제입니다.

중일어업협정에 따라 설정된 잠정조치수역의 조업권 확보도 어려운 실정으로, 우리나라의 주요 어장 가운데 하나인 이 지역의 일부만이 조업이 허용되었으며 나머지 수역은 별도의 어획쿼터를 확보해야 하지만, 이 역시 전망은 불투명합니다.

셋째, 선원 대규모 실직우려입니다.

한중어업협정 타결로 대규모 어선 감척 및 이에 따른 선원들의 대량실직 사태가 우려됩니다.

일례로 통영 선원노조에 따르면, 이 협정으로 예상되는 감척어선수는 통영관내 꽃게잡이 통발어선 대부분과 장어통발 일부 등 80~90척이고, 이에 따른 실직자수는 900여명에 이르는데 실직 선원 대부분이 현재의 실업수당 지급 규정대로라면 실업 지원금 지급대상에서도 제외됩니다.

넷째, 수협위판량 감축 문제입니다.

한중어업협정이후 어장 축소와 어선 감축에 대한 영향으로 2000년8월 현재 경상남도내 수협위판장의 위판실적은 94,775톤으로 작년 같은 기간에 비해 물량이 25.2% 감축되었습니다.

다섯째, 한중어업협정에 따른 피해 예상액 문제입니다.

해양수산개발원이 발표한 <어업협정 체결에 따른 어업인 피해실태조사>에 따르면, 한중어업협상으로 어업생산 감소액은 910억원에서 1,483억원, 어선감척은 436척에서 665척에 이를 것이라고 추정하고 있습니다.

이에 관해 해수부 장관에게 질의하겠습니다.

첫째, 한중어업협상에 따른 어선감축으로 인한 선원들의 대량실직이 예상되는 바, 이들의 고용계약 특성상 실업지원금 수령이 불가능합니다.

지난 한일어업협상의 경우 실직선원 1천여명 중 지급규정의 비현실성으로 인해 30%만이 실업급여 혜택을 받았습니니다.

그렇다면 이들에 대한 관계당국의 대책은 무엇입니까?

둘째, 한일, 한중어업협정에 따른 어장축소와 어선감축으로 어획고가 크게 줄어든 상황에서 러시아, 동남아 등 해외 어장개척 등으로 수산업의 활로를 개척할 계획 등 대책은 무엇입니까?

셋째, 우리나라의 주요 어장 중의 하나인 잠정조치수역에 대한 향후 중국 관계당국과 어획쿼터를 확보할 대책은 구체적으로 수립되었습니까?

본 위원이 이와 관련한 감척어선 수, 조업실적 등의 자료를 요구하였더니 협상 중이라서 제출할 수 없다고 하였는데 이들 자료는 이미 중국측에 제출한 것으로 알고 있습니다.

이들 자료를 제출하여 주시기 바랍니다.

넷째, 현재 현행조업유지수역 범위, 상호입어 허용량 등 쟁점과 어선 척수, 어획량, 어기 등 입어 조건에 관해 한중간 견해차가 심하여 연내 협상 타결이 어렵다는 보도가 있습니다.

중국어선이 우리수역에서 잡는 어획량이 우리가 중국수역에서 잡는 어획량보다 5배 이상이나 되기

때문에 협상이 1년간 지연될 경우 우리 어획량 유출이 약 20만톤이 되어 연간 약 3천억원의 손실이 발생할 것이라 합니다.

따라서 협상을 조기에 마무리 짓도록 최선을 다해야 할 것입니다.

그러나 이러한 조건이 협상에서 약점이 되어 불리한 협상이 되지 않도록 향후 중국과의 협상에서 철저한 준비로 한일어업협상의 실패를 답습하지 말고 우리 어민의 권익보호를 위해 만전을 기해 줄 것을 당부합니다.

다섯째, 중국측의 남획 불법어로를 차단할 수 있는 대책은 무엇입니까?

중일 잠정조치수역 중 일부를 우리가 조업할 수 있도록 되었는데 이곳에서 우리 어선이 실제 조업하는데 문제는 없습니까?

만약의 경우 발생할 불상사에 대한 대비책은 수립되어 있습니까?

○許泰烈 위원

부채비율 200% 강요, 해운산업 고사위기

○정부가 5대 그룹과 64대 그룹별로 부채비율을 평균 200%로 낮추라는 지침이 산업간의 특성을 무시하고 모든 기업에 교조적이고 경직적으로 운용됨에 따라 구조적으로 부채비율이 높을 수밖에 없는 해운업의 국제경쟁력을 오히려 약화시키는 矯角殺牛의 우를 범하고 있음.

○이러한 정책은 정부가 76년부터 93년까지 계획조선 자금의 80%를 융자해 주고 국적취득조건부 나용선, 한은외화보유자금융자 등에 선박확보자금에 대해서도 80%이상의 외화차입을 허용해 주었거나 허용하고 있는 기존의 해운정책과 정면으로 배치됨.

<선박구입방명에 따른 부채부담비율>

구 분	이용기간	확보선박	융자비율
계획조선	76~93년	198척	80%
국취부나용선	90~현재	145척	100%
한은외화보유자금융자	93~95년	43척	90%

○그동안 국적선사들은 고정자산인 선박을 매각, 그 대금으로 유상증자를 함으로써 자기자본을 늘려 부채비율을 낮추었는데, 선박의 국제가격하락 등을 고려하지 않고 매각함으로써 많은 손실을 감수해야 하는, “울며 겨자먹기식”의 선택이었음.

○국적 외항선사들은 '98년, 99년 2년간도 플컨선

24척, 벌크선 21척, 자동차선 9척, LPG선 3척 등 모두 64척의 선박을 매각하여 총 7억535만 달러(8,464억원 : 환율 1,200적용)의 매각대금을 확보하였으나, 전체 선박매입가격이 10억16만달러(1조2,002억원)였던 점을 감안하면 무려 2억9,480만 달러(3,537억원)의 손실을 감수하고 매각한 것임.

○선사별 손실 규모는

- 조양상선이 8척의 배를 팔아 961여억원(80,137천 달러)
- 한진해운은 12척의 선박을 매각하면서 870억원(72,569천 달러)
- 범양상선은 벌크선 10척의 선박을 매각 756억원(63,074천 달러)
- 대한해운은 6척의 벌크선을 매각하면서 556억원(46,383천 달러)
- SK해운은 2척의 LPG선을 매각하면서 약 98억원(8,156천 달러)
- 남성해운은 3척의 컨테이너선박을 매각 약 76억원(6,330천 달러)
- 현대상선은 9척의 자동차선박 매각으로 6억9천만원(576천 달러)

○해상 물동량 증가추세에도 불구하고 국적선사의 적정선복량을 확보를 포기토록 하는 경직적인 부채비율 200% 지침 때문에 국적선사는 막대한 피해를 감소하면서 선박을 매각했지만 부채비율은 339%임.

○컨테이너 및 전용선 등 고가선박을 확보하고 있는 6개 대형선사의 부채비율은 458%에 이름

○장부가액으로 8조원에 이르는 해운업체 보유선박을 모두 매각해도 부채비율을 300%밖에 달성하지 못하는데 근본적인 문제가 있음.

○수출입화물의 해상운송 부담율이 99.8%라는 현실을 무시한 채 부채비율 200%를 해운업계에 강요하는 정책은 국적선사의 해외편의치적을 조장하여 국내 해운산업발전을 가로막고, 나아가 해운업을 포기하겠다는 것 밖에 되지 않음.

○선박을 매각하여 부채비율을 낮출 수밖에 없는 해운산업의 붕괴를 막기 위해서는

- 외국의 사례와 우리나라 해운산업 현실을 감안하여, 적정선복량 확보와 해운산업발전에 지장이 없는 최소한의 예외적인 부채비율을 해운산업에 적용시켜야 하든지
- 만약 부채비율 200% 적용이라는 원칙이 반드시 지켜져야 한다면, 외화평가에 따른 해운기업의 재무제표가 왜곡되지 않도록 외항해운기

업의 회계기준을 개선하는 것이 필요함.

○이에 대한 해양수산부의 입장과 대책을 밝혀 주 소 금융감독위원회를 비롯한 채권은행들을 설득 할 수 있는 논리는 무엇인지 밝혀 주기 바람.

잘못된 한·러어업협회담

○1991년10월22일 발효된 한·러어업협정 제13조에 의한 한·러어업위원회를 매년 개최하여 다음연 도의 러시아 EEZ내 어획쿼터량과 조업척수, 입 어조건 등을 협상하고 있음.

○1999년6월1일 김대중대통령은 러시아·몽골 국민 방문환영식 기자회견에서 “우리가 가장 바라는 어장, 북해나 오호츠크해 어장에서의 어업문제도 서로 적극적으로 합의하기로 이야기가 되었다.” 고 밝혀, 한일·한중어업협정으로 인한 어장축소 로 고통을 받고 있는 어민들에게 그나마 위안이 되었음.

○지난 99년말 9차 한러어업위원회 회의결과, 2000 년도 어획쿼터량이 전년도 56,000톤보다 1,600톤 이 줄은 54,000톤에 합의하였으며, 특히 주요 어 획 어종인 명태의 쿼터량이 12,000톤이나 감소하 였음.

○그리고 우리어선의 조업규칙을 전제로 한 조업 규제심의위원회를 설치하기로 한 것은 정부의 협상력을 의심케 하는 대목임.

○대통령은 정상회담에 조업확대문제를 의제로 채 택하여 어장확대를 노력하고 외교성파로 국민에 게 보고하는 상황인데, 어업실무회담에서는 오히 려 전년도보다 어획 쿼터량이 축소되고 있음.

○대통령이 거짓말을 하지 않았다면, 한·러어업위 원회 우리측 대표가 협상을 잘못했다는 것인데, 이에 대해 누가 책임을 져야 하는지 장관의 견 해를 밝혀 주고 향후 러시아 EEZ내 어획쿼터 증대대책은 무엇인지 밝혀 주기 바람.

○孫泰仁 위원

한중어업협정

한중어업협정이 8월3일 정식 서명되었음. 중국어 선의 약탈적 조업을 다소 진정시킬 수 있다는 것 이 소득이지만 양쯔강 일대해역에서 2년후부터 조 업이 금지되는 등 우리 어민들의 피해가 상당히 크다는 문제점을 안고 있음.

특히 양국 사이에 설정된 과도수역의 어장 불균 형문제와 이어도를 공해상에 남겨두었다는점 그리 고 우리 수역과 겹치는 중일 잠정조치수역상의 문 제 등 많은 현안들을 남겨두고 있음.

1. 실무협상에서 과도수역내의 조업불균형이 고려 되어야 한다.

한중어업협정 체결이 돌파구라고 해수부에서 주 장하는 과도수역은 그 도입에서부터 중국측의 입 장이 반영된 것임. 양측의 과도수역은 어장성에서 비교가 되지 않을 정도로 우리에게 불리함. 협상에서 상대국 과도수역내의 입어척수를 최소한으로 하여 중국어선의 조업세력을 최대한 줄여야 함.

* 중국어선이 우리 과도수역에서의 조업증가에 대해 현재 어떻게 대처하고 있는가?

2. 중국은 이어도 부근 해역을 노리고 있다.

과도수역이 중국의 경우는 북위 31도50분이 남 방한계선인데 비해 우리는 북위 32도11분이 남방 한계선으로 되어 있습니다. 결국 이어도를 우리 과 도수역에 포함시키지 못하고 미합의 수역으로 남 겨두고 말았습니다. 이러한 이어도에 대한 우리 정 부의 안일한 대응은 제2의 독도 문제로 될 여지를 남기게 되었음.

더구나 어업적인 측면에서도 이어도 주변 수역 은 프랑크톤이 풍부하여 어자원이 매우 풍부한 곳 으로 지금처럼 약탈적인 어획을 자행하는 중국어 선의 자유로운 조업은 결국 어자원의 고갈로 이어 질 것임.

* 어장성이 풍부한 이어도 주변해역에서의 중국 어선의 약탈적 조업에 대한 대책이 무엇인가?

* 과도수역에 포함시키지 못한 것은 협상의 실 책임. 향후 대륙붕 개발을 염두에 두더라도 이 어도에 대한 우리 관할권을 명확히 해두어야 하는데 이에 대한 대책은?

3. 중일 잠정조치수역내에서 현행과 같은 자유로운 조업권이 확보되어야 한다.

중일어업협정상에는 북위 30도40분 이남을 중일 잠정조치수역으로 정하고 있음. 그러나 이 수역은 그동안 우리어선들이 조업하던 곳으로 우리어선의 입어가 제한 당할 경우 상당한 타격이 예상됨.

한일어업협정합의의사록에 중일잠정조치수역의 중 국측 수역내에서의 우리의 조업활동을 위해 협조 한다고 되어 있고, 해양수산부가 이를 근거로 중국 측 후역에서의 조업권 확보를 기대하는 것은, 구한 말 미국과의 수호조규상 ‘거중조정’을 믿가가 나라 를 빼앗긴 기억을 되살리게 될 것임.

* 한중어업협정 실무협상에서 이곳의 어업권을 만드 시 확보해야 하는데 이에 대한 대책은?

4. 전체적으로 예상되는 조업불균형을 해소할 수 있는 협상이 되어야

중국의 우리측 EEZ생산량(소흑산도, 제주도 근해)은 연간 약 25만t, 우리의 중국측 수역 생산량(동중국해 중일공동관리수역제외)은 연간 10만t이므로 이러한 불균형을 해소하는 협상이 필요함.

제대로 된 항만공사를 설립하라!

1. 잘못된 개발우선 순위

현재 부산항은 환적화물을 비롯한 컨테이너 물량이 몰리고 있어, 세계물류 중심지로 성장할 수 있는 기회를 잡고 있음. 그러나 부산신항 건설이 제대로 이루어지지 않는 등 부산항의 개발을 뒷전에 두고 있는 정부의 잘못된 정책이 모처럼 잡은 기회를 쫓아 버리고 있음.

이에 비해 광양 기항 선박에게 부산항의 항비까지 면제시켜주면서 적극적인 화물유치를 하는 광양항의 개발은 순조롭게 이루어지고 있으며, 여기에 더해 당초의 계획에 4선석을 확대시키는 계획을 세우고 있음.

장관은 현재 부산항과 광양항의 개발순위가 제대로 되었다고 보는가?

2. 부산항과 광양항은 경쟁관계, 해양수산부 용역 보고서

광양항에 컨테이너 화물이 오지 않는 것은 양항체제의 구조적 문제에 따른 것으로 이미 예상되었음. 해양수산부가 해운항만청 시설인 1996년에 실시한 「신항만개발 투자우선순위 평가」에서도 여러 가지 문제점을 지적하며 양항체제의 실패를 예견하고 있음.

그 하나를 보면 선박의 대형화와 선사간의 제휴증가가 세계해운업계의 추세로, 이것은 컨테이너선기항이 특정항만에 집중되는 것을 가속화시키고 있으며, 양대 항만 개발은 이 추세에 역행하고 있다는 것임.

광양항의 화물유치에 고심하고 있는 해양수산부는 1999년12월 내놓은 「광양항 광역개발 기본계획 용역보고서」에서 광양항과 부산항은 컨테이너 물량 확보를 위한 경쟁관계로 보면서 영남권 화물유치 방안까지 내놓고 있음.

정부가 광양항 살리기 수단으로 생각해낸 것이 겨우 부산항의 기존 물량을 뺏어 오겠다는 것인가?

이런 해양수산부의 단견이 처음부터 성공하기에 구조적으로 문제점이 있는 양항체제를 더욱 어렵게 만들고 있는 것 아닌가?

광양항의 발전을 위해서는 해외로부터 신규 물량을 확보하는 방안을 찾아야 함. 부산항의 물량을

나눠먹겠다는 발상은 양항 모두를 실패하게 하고, 세계 물류중심지로 도약하려는 꿈도 물거품으로 만들 것임.

양항이 성공하려면 공정한 경쟁관계를 통해 경쟁력을 키워야 함. 바로 이것이 항만자치공사가 하루빨리 설립되어야 하는 이유가 아닌가.?

3. 엉터리 용역보고서에 세금낭비한 책임을 져라!

그러나 해양수산부가 생각하는 항만 공사는 걸 모습만 항만공사인 관리공사에 불과함. 관리공사에 불과한 모습으로는 항만의 경쟁력을 창출할 수 없음.

해수부의 항만공사에 대한 기본적인 생각은 3억 3천5백만원의 아까운 세금만 축내고 무용지물이 된 용역보고서에 잘 나타나 있음.

특히 몇 가지 문제점은 집고 넘어가야 함.

첫째, 실시시기에 대해서는 용역사항이 아니라 기획예산처와 행정자치부의 지적에도 불구하고 해수부가 최종보고서에 소위 3단계론을 반영시킨 것은 도저히 납득할 수 없음. 정부의 구조조정 방침에 역행하는 주장을 편 이유가 부처이기주의 반영이 아닌가?

둘째, 작년에 이미 643만TEU를 달성한 부산항의 컨테이너 화물 예상치를 2001년 573만TEU로 제시하고 있는데, 이에 대한 근거는 무엇인가?

셋째, 정부의 경영진단서에서 재정자립도가 충분한 것으로 보았음에도, 보고서는 정반대의 결론을 내고 있음. 경영진단을 한 회계법인의 말대로 조건에 따라 변동의 폭이 클 수 밖에 없다면, 항만공사에 부정적인 입장에서 재정자립도를 낮춘 것이 아닌가?

넷째, '99년3월에 있었던 국무회의보고서에 2000년까지 지방해양수산청의 인력을 436명, 감원하여, 이중 375명을 이전하도록 하고 있음에도 보고서는 84명의 인력만 이전하는 것으로 하고 있음. 이 또한 보직확보를 위한 해수부의 이기주의적 발상이 아닌가?

이렇게 현실성 없고 무례한 보고서가 제출된 경위는 반드시 파악해야 하며, 엉터리 용역보고서를 만들기 위해 헛되이 예산을 집행한 관련자에게 책임을 물을 필요가 있다고 보는데 이에 대한 의향은?

4. 변하지 않는 해수부

더 큰 문제는 해양수산부가 용역보고서에서 보여준 항만공사제에 대해 부정적인 입장이 근본적으로 변하지 않고 있는 것임.

업무영역과 관할권이 최소화된 제한된 기능을 가진 항만공사를 설립하고, 출자를 통해 항만공사에 대한 영향력을 유지하려 하는 것은 용역보고서에 보여준 해양수산부의 기득권 지키기가 아닌가?

일부 합의가 도출되고 있지만, 가장 중요한 항만공사의 업무범위와 권한에 대해서는 끝까지 포기하지 않고 있어 항만공사 설립시기가 늦춰질 우려가 있는데, 용단을 내려 항만공사 설립시기를 앞당길 의향은 없는가?

5. 제대로 된 항만공사제를 시행하라

해양수산부가 부산항의 발전을 막고 있다.

1. 해양수산부는 광양항과 부산항을 경쟁관계로 만들 것인가?

해양수산부가 1999년12월 내놓은 광양항 광역개발 기본계획 용역보고서에는 광양항과 부산항은 컨테이너 물량 확보를 위해 경쟁관계에 놓일 수밖에 없다고 보고 있습니다.

이에 따르면 양항은 거의 비슷한 화물을 처리해야 하는 등 상호 경쟁관계에 있을 수밖에 없으나, 광양항은 입지조건이 부산에 비해 열악하기 때문에 초기에 활성화시키기 위한 여러 가지 유인책이 강구되어야 한다고 하고 있습니다.

보고서는 부산항에 비해 경쟁력이 떨어지는 광양항을 적극 개발하기 위하여, 영남권의 화물까지 유치하기 위한 방안을 포함한 다양한 개발책을 내놓고 있습니다.

결국 광양항 개발을 위해 부산항으로 가는 컨테이너 화물을 광양항으로 돌리겠다는 발상이 보고서 곳곳에 나타나고 있습니다.

해양수산부는 부산항과 광양항을 경쟁관계로 만들 것입니까?

2. 해양수산부가 항만개발의 근거로 제시하고 있는 컨테이너 물동량 예측이 부산항은 축소하면서도 광양항은 과장하고 있다.

해양수산부가 부산항의 컨테이너 화물을 광양으로 돌리려는 이러한 의도는 그동안 해양수산부가 제시한 양항의 물동량 예측에서도 나타나고 있습니다.

해양수산부가 항만개발의 근거로 제시하고 있는 부산항의 컨테이너 물동량 예측은 현실을 전혀 반영하지 못하고 있으면서도, 광양항의 물동량은 실제보다 과장하고 있습니다.

부산항은 올해 약 740만TEU의 컨테이너 물량을 처리할 것으로 보입니다. 이는 해양수산부가 1999년12월 ‘항만 기본계획 재정비’에서 예상한 2001년

의 638만7천TEU를 이미 15%이상 상회하는 물량입니다. 이 보고서가 1999년12월에 나온 것인데도 불구하고 현실을 전혀 반영하지 않고 있습니다.

컨테이너공단이 금년 해양대와 중앙대에 의뢰한 두가지의 용역결과에서도 2004년에 1000만TEU를 넘어설 것으로 예측하고 있는 등 2011년에도 896만TEU에 그칠 것이라는 해양수산부의 예측이 엉터리임이 나타나고 있습니다.

이에 비해 광양항의 물동량 예상치는 과장되어 있습니다. '98년 개장이래 실적이 예상치에 미달하고 있으며, 2001년과 2006년의 예상 물동량도 달성되기 어렵습니다. 이에 따라 컨테이너공단이 발주한 중앙대 국제물류연구소의 용역결과는 해양수산부의 예상치 보다도 15~20% 가량 감소한 예상을 내놓고 있습니다.

‘항만 기본계획 재정비’가 IMF를 고려하여 1996년에 비해 전국의 물동량을 축소 수정한데 비해, 부산항은 오히려 예상치를 확대 수정시켰음에도 실제 물동량은 이를 넘어서고 있습니다. 그러나 광양항은 축소 수정된 예상치에 조차 미달하고 있습니다. 전국 물동량이 축소 수정된 물동량을 넘어서고 있는 점에 비추어 보면 광양항의 예상치가 과장되었음을 알 수 있습니다.

3. 해양수산부는 부산항의 환적화물을 광양으로 돌리려 하고 있다.

그런데 부산항 예상 물동량의 차이 중 상당부분은 환적물량의 차이에 있습니다. 해양수산부는 컨테이너공단보다 2006년에만 187만TEU 가량 적게 예상하고 있는데, 이는 동년의 해양수산부 예상물량 188만TEU에 육박하는 것입니다.

이에 비해 광양항의 경우는 오히려 해양수산부의 예상물량은 연구기관의 그것보다 더 높게 잡혀 있습니다.

이러한 결과는 부산항의 환적물을 광양항으로 돌리려는 정부의 의지가 반영된 것입니다. 이것은 해양수산부의 ‘항만기본계획 재정비’ 보고서에 자명하게 드러나고 있습니다.

보고서에 따르면 광양항을 환적중심항으로 육성하려는 정부정책을 적극 반영하여 광양항의 환적물량을 예상하고 있습니다.

그 결과 현재 10%미만인 광양항의 환적화물의 비율은 2011년 부산항과 비슷한 30%로 상승하고, 2020년에는 45.6%로 부산항의 38%을 넘어설 것이라고 예측하고 있습니다.

4. 광양항을 환적항으로 발전시키기 위해 해양수산

부가 부산항이 세계 물류중심항으로 성장하는 것을 막을 것인가?

그러나 부산항의 환적비율은 금년도에 이미 30%에 이를 것으로 예상되고 있으며, 2006년 3.4%에 이를 것이라는 컨테이너 공단의 용역결과 예상치조차 훨씬 초과 할 것으로 보입니다.

이에 비해 금년도 광양항의 환적화물 비율은 총 65만TEU 중 6만TEU보다 490%가량 늘어난 양입니다. 그러나 항만이용료 감면등의 혜택을 부는데도 화물의 유치에 실패하고 있는 현실을 감안한다면, 총 물량이나 환적물량이나 달성하기 어려울 것으로 예상되고 있습니다.

그럼에도 불구하고 광양항 광역개발 기본계획에는 광양항의 조기활성화 방안중 하나로 항만이용료등의 감면을 통해 환적화물을 적극적으로 유치하여 환적항으로의 성장을 기대해야 한다고 하고 있습니다.

그러나 현재 부산항은 세계 120여개국의 환적화물을 처리하며 세계 물류중심 항만으로 발전할 기회를 잡고 있습니다. 개발을 늦출 경우 정부의 기대대로 광양항으로 물동량이 넘어가는 것이 아니라 다른 나라의 항구로 빼앗기는 것도 배제할 수 없습니다.

이럴 경우 1TEU당 200\$의 부가가치를 생산하는 황금알을 놓지는 결과가 될 것이고, 부산이 세계 물류중심항으로 성장할 수 없다면 연간 수억\$를 벌어들일 수 있는 황금알을 낳는 거위를 잃게 될 것입니다.

5. 양항개발의 문제점은 이미 예상되어 있었다.

광양항의 물동량 증가는 예상보다 적게 나타나고 있습니다. 금년 연말까지 광양항은 약 65만TEU의 컨테이너 처리가 예상되어, 하역능력 96만TEU에 미달하고 있습니다. 하역능력이 420만TEU인 부산항이 700만TEU 이상 처리하는 것과 비교하면 광양항의 이용도가 떨어져 있음을 알 수 있습니다.

이러한 정부의 양대 항만개발정책에 대한 문제점은 이미 해양수산부가 해운항만청 시절인 1996년에 실시한 신항만개발 투자우선순위 평가의 용역결과에서도 여러 가지로 지적되고 있습니다. 그 하나가 세계해운업계가 선박의 대형화와 선사간의 제휴가 증가하는 추세인데 이것은 컨테이너선 기항의 특정항만 집중을 가속화시키고 있어, 양대 항만 개발은 이 추세에 역행하고 있다는 것입니다.

수백억의 손실을 감수하는 이용료 감면이라는 유인책에도 불구하고 광양항에 기대만큼 화물이

몰리지 않는 결과는 이미 어느정도 예상되었던 것입니다.

환적화물의 비율이 증가하면서 동북아 나아가 전세계의 환적항만으로 성장할 수 있는 부산항의 개발을 미루고, 환적화물을 광양항으로 무리하게 돌리려는 정부의 정책은 국익에 반하는 결과를 낳게 될 것입니다.

6. 부산항의 개발이 우선되어야 한다.

‘항만기본계획 재정비’ 보고서에 따르면 환적항의 가장 중요한 경쟁력이 비용임을 들면서, 이것을 우리 항만의 강점으로 제시하고 있습니다. 우리의 항만들은 외국의 항만에 비해 이용료가 저렴하게 되어 있습니다. 그러나 광양항의 경우 여기에 더해 항만이용료의 감면해 주고 있습니다.

지금 해양수산부는 2000년6월 스스로 발주한 신항만개발사업 투자재원의 조달 및 민자유치활성화 방안의 용역결과서에서 항만이용료의 현실화를 주장하고 있습니다. 이런 가운데 가격할인의 유인책에도 물량을 확보하지 못하는 광양항을 지금 계획보다 4선석 확대하는 개발계획을 세우고 있습니다. 공짜이용의 유인책마저도 먹히지 않는 마당에 개발계획을 확대하려는 것은 이해할 수 없습니다.

이에 비해 부산항의 개발계획이 축소된 예상치를 기준으로 작성되어 실제 물동량을 소화하기에도 역부족인데, 그나마 사업진행도 계획보다 점점 늦어지고 있습니다. 부산항의 개발은 더 늦어져서는 안됩니다. 부산항의 개발은 우선적으로 되어야 합니다.

○咸錫宰 위원

1. 연안해역 오염 관리대책

1. 현황 및 문제점

우리나라의 연안은 산업 활동의 증가에 따른 계속적인 연안개발로 인해 생태계 파괴, 수산자원의 고갈, 연안오염의 심각성을 드러내고 있고, 앞으로도 산업, 문화, 레저 등 각종의 시설들이 연안에 설치될 것으로 전망되어 연안보전을 위한 대책마련이 매우 시급한 과제가 되고 있습니다.

수산진흥원의 자료에 의하면 연안해역의 환경악화로 어장 생산성이 저하되어 97년에 천해양식 생산량이 1,015천톤이던 것이 99년에는 765천톤으로 감소되었습니다.

또한 육상오염원의 급격한 증가로 BOD기준, 1991년 대비 1.4배가 증가하였고, 대도시 주변 연안 퇴적물에는 환경호르몬까지 검출된다고 언론은 보도하고 있습니다.

그리고 대단위 매립, 간척사업 및 공단개발 등으로 1998년 기준, 지난 10년간 810만 제곱킬로미터의 갯벌이 상실되었지만, 하수처리율은 선진국의 연안지역 하수처리율 90%의 1/3수준인 39%에 지나지 않고 있습니다.

이러한 자료를 종합해 볼 때 연안지역의 오염은 부영양화, 유류오염, 쓰레기, 지속성 유기 오염물질, 환경호르몬, 갯벌 상실, 양식장의 자가 오염 등이 주된 것으로 이에 대한 종합대책이 필요하다고 판단됩니다.

2. 질의요지

○앞서 지적했듯이 연안의 오염은 육상으로부터 지속적으로 유입되는 오염물질이 가장 큰 비중을 차지하고 있습니다.

따라서 육상오염물질을 처리할 수 있는 환경처리시설의 확충이 시급한 과제라 생각합니다. 그런데 해양수산부의 힘만으로는 부족하고 환경부와 정책연대를 통한 공동대책마련이 요구된다고 하겠습니까. 이에 대한 해양수산부의 견해와, 현재 공동대책 마련 추진 실적은?

○육상오염부하를 단기간 내에 줄이는 것은 기술적, 예산적 측면에서 한계가 있습니다. 따라서 '각 해역별 자정능력에 근거한 단계별 삭감목표'를 설정하여 관련대책을 수립, 추진하는 것이 필요하다고 보여집니다. 이에 대한 견해와 향후 계획은?

○현재는 '종합적 환경용량산정 기법'의 미정립으로 인해 각 대학연구소에서 외국의 모델을 산발적으로 사용함으로써 혼선을 야기시키고 있습니다.

따라서 우리나라 실정에 맞는 '종합적 해양생태계 모델개발 및 구축'이 시급하다고 생각되는데 이에 대한 견해와 계획은?

II. 어선 감척사업과 연근해 어업허가 문제

1. 현황 및 문제점

96년의 한·중·일 3국의 배타적 경제수역 선포와 어업협정 등으로 우리의 어업조업 환경이 많은 제약 받게 되었습니다.

이에 정부는 적정한 어선세력의 유지를 통해 수산자원의 고갈을 방지함으로써 지속적이고 안정적인 조업활동을 가능케 하여 경쟁력 있는 어업구조로의 재편을 목표로 감척 사업을 추진하고 있습니다.

해양수산부의 자료에 의하면 99년 한해동안 어선감척 사업비를 한·일 어업협정에 따른 감척비로

1,717억9,300만원이 집행되었고, 94년부터 2004년까지 추진중인 연근해어업 일반 감척사업은 99년까지 총 1,178억2,000만원이 집행되었습니다.

이를 분석해보면 지금까지 감척사업비로 쓰여진 예산은 2,896억원이고, 앞으로 한·일 어업협정 체결에 따른 감척사업비와 2004년까지 추진될 일반 감척사업비 등을 고려하면 매우 많은 정부예산이 쓰여질 것으로 예견됩니다.

그런데 정부가 이렇게 막대한 예산을 들여 대대적으로 감척사업을 추진하고 있는 것과는 달리, 연안어업 세력은 날로 증가추세를 보이고 있어 정책이 일관성을 잃고 있다는 지적이 나오고 있습니다. 자료에 의하면 96년에 연안어업 허가건수가 60,682건이던 것이 99년말 기준 83,597건으로 집계되고 있어, 무려 37.7%가 늘어난 결과를 보더라도 알 수 있습니다.

2. 질의요지

○이렇게 연안어업 허가가 늘어난 이유는 무엇이며, 감척사업 추진과 연안어업 허가 남발이라는 상치되는 문제는 어떻게 대처해 나갈 계획인지?

○지난 97년5월 무허가 소형어선 일제 정비기간에 신고된 어선의 숫자는 얼마나 되며, 신고된 어선 중 양성화된 어선의 수는 얼마인지?

○언론의 보도에 의하면 어선감척 보상금을 받은 후 편법으로 다시 어업허가를 받는 등 감척에 따른 부작용이 끊임없이 계속되고 있습니다. 한·중 어업협상이 완전히 발효될 경우 더욱 이러한 일이 심해질텐데, 이에 대해 특단의 대책이라도 강구되어야 하지는 않는지?

III. 항만배후부지 물류 공간 활용 대책 및 '국제물류기지개발촉진법' 제정의 필요성

1. 현황 및 문제점

우리나라는 전체 수출입 물동량의 99.7%가 항만을 통해 이루어지고 있고, 지정학적으로도 동북아 물류 중심에 위치하고 있어 지속적인 항만개발과 항만배후부지의 물류거점화를 통해 세계의 물류 중심지로 발전해 나가야 할 것입니다.

그러나 항만을 가지고 있는 지방자치단체들은 당장의 재정적인 문제 때문에 항만배후지를 항만과 연계된 부가가치 물류 공간으로 활용하지 않고, 아파트 부지나 다른 용도로 매각하는 경우가 많아 정부의 물류거점화 정책을 어렵게 하고 있습니다.

이런 현상은 싱가포르, 대만, 일본 등이 항만과 인접한 지역에 수입촉진지역을 설치하여 수입 인프라를 확충하고 물류기능을 강화하는 노력을 지속

적으로 추진하고 있는 것과는 대조적입니다.

현재 부산항, 광양항, 인천항의 경우 배후지가 물류공간으로 충분히 활용되지 않고 있고, 부산 신선대 부두 배후의 천일CY 주변지역이 물류공간으로 조성되지 않고 아파트로 매각되는 등 지방자치단체의 노력이 부족한 실정입니다.

2. 질의요지

- 항만 배후지를 택지개발이나 다른 용도로 사용하게 할 것이 아니라 지속적인 국부창출에 기여할 수 있도록 정부차원의 대책마련이 필요하다고 보는데, 이에 대한 견해와 향후 계획은?
- 전국 수출입 물동량 처리 전용 컨테이너부두가 있는 지역이거나 컨테이너 부두로부터 일정거리 이내에 있는 일정 면적 이상의 배후지를 물류기지로 지정하고, 기본시설 공사비와 지방세법등의 적용에 있어서 인센티브를 부여하는 내용을 골자로 하는 가칭 ‘국제물류기지개발촉진법’을 제정할 필요가 있다고 보는데, 이에 대한 견해와 향후 계획은?
- 광양항, 부산항 등 항만배후지가 경쟁력 있는 종합물류기지로 육성되기 위해서는 해양수산부, 재정부, 기획예산처 등의 관계부처가 포함된 ‘관계부처의견 협의체’와 관련 법률의 제정 및 개정 등과 대책수립을 위하여 정부의 공무원, 해당전문가가 포함된 ‘위원회’를 구성할 의향은 있는 지?

IV. 수산발전기금 조성 대책

1. 현황 및 문제점

한·일 어업협정, 한·중 어업협정 등으로 피해를 보고 있는 어민들을 지원하기 위해 지난해 9월 ‘어업협정체결에 따른 어업인등의 지원 및 수산발전특별법’이 의원입법으로 제정되었고, 여기에는 수산인들의 바람이었던 수산발전기금 설치에 대한 근거도 마련되어 있습니다.

그러나 법이 제정된 지 1년이 되도록 수산발전기금의 조성실적이 전혀 없습니다. 이에 해양수산부는 지난 9월 수산발전기금의 조성과 운용을 위한 기본계획을 마련해 발표했습니다.

그 내용을 살펴보면, 2010년까지 기금 조성규모를 총 5조원으로 하되 영어자금 등 융자성 정책자금의 기금 편입과 농안기금 중 수산부문 운용액이관 등을 통해 2조5천억을 조성하고, 정부출연금과 각종 부담금을 징수해 신규채원 2조5천억원을 조성하는 것으로 되어 있습니다.

그런데 이러한 계획대로 과연 기금조성이 가능

한지 그 실현가능성에 회의적인 시각을 가지고 있는 사람들이 많습니다.

2. 질의요지

- 당초 2004년까지 5조원으로 마련하기로 해놓고 별안간 2010년으로 변경된 이유는 무엇이며, 이는 정책성 자금을 기금으로 편입시키기로 한 것 외에 기간만 연장해 결국은 신규채원이 줄어든 것과 같은 결과만 가져왔다는 지적에 대해 해양수산부의 의견은?
- 신규채원 확보는 기본적으로 수익자 부담의 원칙으로 짜여져 있는 셈입니다.
그런데 현재는 연근해, 원양어업 등 수산업이 매우 어려운 때이기에 수익자 부담의 원칙이 적용되는 기금의 조성은 어려울 수밖에 없을 것으로 생각합니다. 더구나 각종 부담금 신설은 정부의 준조세 감축정책과도 배치됩니다. 따라서 해양수산부는 이러한 문제점을 어떻게 해결해 나갈지?
- 기금운용이 정상적으로 이루어지기 위해서는 각종 법령정비가 불가피합니다. 개정되어야 할 법이 ‘농안법’ ‘관세법’ ‘공유수면관리법’등 8개에 이릅니다. 따라서 관계부처와 협의가 이루어져야 할텐데, 이에 대한 진척사항은 어느 정도인지?
- 동기본계획에는 현재 농림부가 운용하고 있는 농안기금 3,829억원을 이 기금으로 이관한다는 것이 포함되어 있습니다. 이부분에 대해 해수부와 농림부가 협의중인 것으로 알고 있는데, 그 진척은 어느 정도이며, 이관시 현재 매년 발생하는 2백억원의 적자를 어떻게 보전해 나갈지?

V. 남북 수산협력 활성화 방안 및 해운협력

1. 현황 및 질의요지

남북 정상회담 이후 수산, 해운의 협력문제가 커다란 관심사항이 되고 있습니다.

특히 해양·수산분야는 바다를 매개로 하는 산업입니다. 따라서 수산자원은 다른 어느 것보다 유도성과 상호이용을 특질로 하는 공통적 속성을 많이 갖고 있기 때문에 남북한이 통합적 공동정책을 펴 나갈 수 있는 조건을 구비하고 있다고 하겠습니다.

한편 해양수산개발원의 자료에 의하면 99년 한해동안 남북항로간의 선박운행횟수는 1,714회로 전년도에 비해 180% 증가했습니다.

해상물동량도 98만톤으로 76%늘어났고, 이와 같은 추세는 남북정상회담의 개최 이후 더욱 늘어나고 있습니다.

따라서 남북한 교류에 따른 진전상황과 해운교

류에 따라 현실적으로 대두된 문제점 몇 가지를 목고자 합니다.

첫 번째로, 현재 정부가 추진하고 있는 남북 해양·수산물교류내역의 기본적인 방침은 무엇이며, 현재 추진하고 있는 주요 사업들은 무엇인지? 남북 교류가 이루어 질 수 있는 가장 유망한 사업은?

또한 정부는 지난해 국회에서 남북한 당국자가 참여하는 어업공동위원회를 구성, 운영하는 방안을 모색할 계획이라고 밝혔는데 이에 대한 추진상황은 어떠한지?

두 번째로 분쟁 발생시 해결창구 개설문제입니다.

해양수산물개발원의 연구자료에 의하면 남북은 향후 직항로 개설과 물자교류 등으로 해상운송이 본격화될 경우 다양한 분쟁에 직면하게 될 것이지만, 이를 처리할 법규가 전혀 마련되어 있지 않아 분쟁해결 창구 및 법규 마련이 시급하다고 주장하고 있습니다.

특히 지난 91년 체결된 ‘남북화해와 불가침 및 교류협력 합의서’에도 분쟁발생시 적용할 기준이 없으며, 북한은 해운관련 국제협약에도 거의 가입하지 않아 해결창구와 법규 마련이 더욱 시급하다고 주장합니다.

이와 함께 남북항로는 관세가 부과되지 않는 국내항로로 취급될 때 남북 국적선은 참여시키고 제3국선은 배제할 수 있는 이점이 있으며, 결국 남북해운 협력은 통일에 대비하는 투자성격을 갖고 있어 조속히 추진할수록 그 만큼 통일비용을 줄일 수 있다고 말하고 있습니다.

이상과 같은 내용에 대해 해양수산부의 견해는 어떠한며, 추진계획은 어떠한지?

○광양항 건설 동아건설 사업 내역

	사업명	도급사	현재 공정율	공사 금액	보증사	비고
1	2단계 1차 하부공	동아	준공	966억원	현대건설	
2	2단계 1차 상부공	동아	69.8%	573억	한진 중공업	
3	항만관련부지 연약지반개량공사	동아(81.9%), 송촌, 한라, 삼협, 보성, 남해, 포스코	58.6%	184억	한진 중공업	수의계약 퇴출대상기업 참여 (동아, 삼협, 한라)
4	2단계 1차 전기공사	동아/금호(70 : 30)	61.8%	103억	한진 중공업	

VI. 외국과의 불평등 해운협력 시정대책

해운주권은 자국의 해운정책을 자국정부가 주도 할 수 있는 것을 말합니다.

그런데 정부가 외국과의 해운협력 분야에 있어서 일방적으로 끌려 다니는 협상으로 인해 국익에 손실을 입고, 따라서 해운주권 확립이 절실하다는 여론이 일고 있습니다.

실례로 우리정부가 EU의 압력에 굴복해 지정화물제도를 폐지할 때 미국은 반대로 지정화물제도를 입법화하며 해운주권을 굳건히 지키는 것을 보았습니다.

일본의 경우를 보더라도 국제적 압력에도 불구하고 자국선에 대해 보조금 성격에 가까운 각종 지원제도를 계속 유지해 오고 있습니다.

또한 ‘황해 정기선사 협회’에서 해양수산부에 시정을 건의하기까지 했습니다만, 중국선사는 우리나라에 들어와 국적선사와 동등한 해운활동을 보장받고 있지만, 우리나라 선사는 중국에 대리점조차 낼 수 없을 뿐만 아니라 국제관례에도 없는 항비 할증료까지 지급해야 하는 불평등을 감수해야 합니다.

이 때문에 매년 개최되는 한·중 해운협의회는 얻는 것보다 잃는 것이 더 많은 사대주의적 협의회라는 비판까지 나오고 있는 실정입니다.

국가간 해운협력은 항상 명분과 실리를 추구하는 차원에서 이루어져야 합니다. 따라서 해양수산부는 해운주권에 대해 어떠한 견해를 가지고 있으며, 향후 어떠한 방침으로 외국과의 해운협력에 임할 것인지?

○鄭哲基 위원

□동아건설 사실상 퇴출 결정에 따른 대책 질의

<질 의>

1. 계획된 공기내 완공이 가능한가?
2. 공사 참여 하도급 업체들에 대한 대책은 무엇인가?
3. 퇴출대상 기업으로 지정되어 계속적으로 문제발생이 예견되어온 동아에게 다른 사업부문, 항만 관련부지까지 수의계약으로 발주한 이유는 무엇인가?
4. 3단계 사업발주에 있어 건실한 업체가 선정될 수 있도록 참여자격 요건을 제한하는 것에 대한 해양수산부의 입장은?

□일반부두건설

지금 광양항에는 제철 전용부두가 있고 또 지금 건설중인 컨테이너 전용부두가 있습니다.

그러나 일반부두가 없기 때문에 컨부두건설에 필요한 철재나, 목재, 기계, 잡화 등 일반화물을 30km 떨어진 여수항이나 80km 떨어진 마산항을 이용하고 있습니다.

광양항 기본계획에 들어있는 일반부두 건설이 시급하다고 보는데 장관의 견해를 말씀해 주십시오.

○金洪春 위원

한중어업협정과 관련하여 질의하겠습니다.

지난 98.11.11 가서명 된 이후 지난 8.3 중국외교부에서 한중어업협정이 정식 서명되었습니다. 우리 정부는 한중어업협정의 정식서명까지 수십 차례의 실무협상을 진행해 왔음에도 불구하고, 우리어장의 양보로 국익에 반하는 결과를 낳은 한일어업협정의 전철을 밟는 결과를 가져왔습니다.

어업협정으로 양쯔강 하구 황금어장의 조업이 줄고 3년 후에는 조업이 금지되어, 제주 옥돔·복어잡이 어선과 경안지역의 꽃게잡이 어선들이 연간 최소 9백10억원에서 최대 1천4백83억원 상당의 어업생산량 감소를 한국해양수산개발원에서 전망하고 있습니다.

일본과의 어업협정에서도 이어도(파랑도, 소코트라초)는 우리측 EEZ로 간주되었음에도 불구하고 전혀 언급이 되지 않고 있으며, 마라도를 기점으로 배타적경제수역을 확정하면 이어도가 우리의 영해에 속하는데도 이어도 부근 일대를 공해상태에 놔둔 이유도 납득하기 어렵습니다.

정부의 외교력 부재로 한중어업협정과 한일어업협정은 우리 어민들에게 생존권을 크게 위협하게 되었으며, 어업에 대한 의욕을 상실케 하였습니다. 이에대한 해양수산부 장관의 견해를 듣고 싶습니다.

다.

한중어업협상이후, 다시 한번 어려워진 어민들을 위해, 까다로운 어선감척의 대상 확대와 어업경영 개선자금 등 획기적인 정부의 지원이 필요하다고 생각되는데 해양수산부의 어민대책은 어떠한지 답변해 주시기 바랍니다.

경남도내 LNG수송 항로와 어장의 중복과 관련하여 질의하겠습니다.

경상남도 안정국가산업단지 내 통영 LNG 생산기지 건설에 따라 LNG수송을 위한 항로개성을 추진 중에 있습니다. 그러나 현재 검토 중에 있는 항로는 거제시 소재 가조도 주변 해역의 피조개 종묘생산어장과 연접하고 있어 항로가 개설될 경우 어업인들의 피해가 예상되고 있습니다.

LNG항로가 개설 될 경우, 조업어장의 상실 및 파도 등에 의한 피조개 종묘탈락, 성장 둔화가 예상되고 있으며, 피조개 종묘생산어장과 LNG수송 예상항로가 연접되어 대형선박의 왕래시 소형어선의 안전사고가 우려되고 있는 실정입니다.

현재 어민들은 생계의 터전을 보호하기 위해 LNG항로를 현재 검토중에 있는 항로에서 대광이도 외측 서북방향으로 최소400m이상 이동하여 조업어장의 피해를 막아 줄 것을 요구하고 있습니다.

어업인의 생업을 보호해야 할 의무가 있는 해양수산부는 한국가스공사와 해군, 피해어업인 등과 안정국가산업단지조성에 따른 LNG수송 항로지정시 발생하는게 될 어업인의 피해를 최소화하고, 적절한 보상을 전제로 하는 항로 지정이 될 수 있도록 협의해야 할 것으로 보는데, 해양수산부 장관의 견해는 어떤지 말씀해 주시기 바랍니다.

낙동강 범람 유입 쓰레기 수거와 관련하여 질의하겠습니다.

매년 여름 집중호우로 낙동강이 범람하여 여기에 떠내려온 각종 쓰레기들이 해류를 따라 거제도에까지 유입되면서 수려한 해양환경을 오염시키고, 어선운항 및 어로작업에 막대한 지장을 주고 있는 실정입니다.

올 한해만 하더라도 2천톤에 달하는 스티로폼, 플라스틱, 비닐 등 부유 쓰레기가 유입되어, 거제 동북쪽 해안선 140km가 쓰레기장을 방불케 할만큼 많은 피해를 받고 있습니다. 이로 인하여 거제시는 1억원의 막대한 지방예산과 인원을 들여가면서 수거에 나서고 있으나, 매년 악순환은 반복되고 있습니다.

낙동강 하구 쓰레기 유입은 해양부를 비롯한 정부부처는 책임소재가 불분명하다 하여 방관하고 있으며, 피해지역 어민들에 대한 어떠한 조사도 제대로 되어 있지 못한 실정입니다.

가뜩이나 예산부족에 시달리는 지방자치단체에 쓰레기 수거에 드는 비용을 떠넘기고 있는 것도 문제지만, 애초에 정부에서 낙동강 하구언에 부유 쓰레기 유입을 방지할 시설을 설치하여 이러한 문제를 사전에 방지했어야 하지 않았는가 지적하고자 합니다. 해양오염을 방지하는 차원에서 지금이라도 해양부가 환경부 등 유관 기관과 적극 협조하여 근원적인 방지대책을 수립하는 것이 필요하다고 보는데, 이데 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

중국산 수산물 파동에 관련하여 질의하겠습니다.

한·중·일 3국간의 어업협정으로 수산물 어획고가 줄어들면서 수산물의 수입이 증가하고 있는 실정입니다. 이런 상황에서 값싼 중국 수산물에서 국민의 건강에 치명적인 납덩이가 발견되었다는 것은 실로 어처구니없는 일입니다.

우리의 정밀검사 실시비율은 미국 2%, 일본 7%로 보다 훨씬 높은 26%임에도 불구하고, 검역을 거친 수산물에서 납덩이가 나왔다는 것은 도무지 이해 할 수 없습니다.

높은 비율의 검사만을 내세워 실제적인 검역은 어설프게 한 것이 아닌지, 97년부터 99년까지 70%의 증가를 보인 수입량을 현재의 부족한 인력과 장비로 어떻게 그 많은 수입량을 검역하였는지, 이러한 내용을 장관은 알고 있는지 답변바랍니다.

이번 수산물 납 파동의 주범을 제대로 파악되지 않은 채 수사가 마무리되는 듯 합니다. 정부는 주범이 국내수입업자이든 중국수출업자이든 밝혀내어 재발 방지 대책을 세워야 할 것으로 보는데 아직까지도 정확한 결과가 나오지 않고 있는 실정입니다. 이점에 대해 해양수산부 장관은 정부에 조속한 수사 종결을 촉구하였는지 답변바라며, 국내 꽃게 시장의 불황을 해소할 방안은 무엇인지 답변 바랍니다.

남북어선원과 관련하여 질의하겠습니다.

이산가족방문 실현과 함께 남북 문제가 서서히 완화되어 지는 듯 보입니다. 하지만 우리정부는 북측만을 고려한 비전향 장기수들의 복송을 추진하였으며, 국가간의 상호주의 외교력 부재의 커다란

실책을 범하고 있는 실정입니다.

53년 휴전 이후 3천8백여명이 납치, 이중 4백54명이 지금까지 억류중이며, 이 가운데 납북된 어선원이 전체의 90%이상에 달하는 4백36명을 차지하고 있습니다. 또한 납북 어선원의 경우 대부분이 한 가정의 가장으로서 납북의 슬픔과 함께 이데 가족은 경제적 타격을 입을 수밖에 없는 실정입니다.

이러한 상황에서 해양부는 이번 이산가족상봉에 납북어선원 가족들의 생사확인 등 상봉 주장 요구를 조금이나마 대변하였는지 장관의 답변을 듣고 싶습니다.

전반적인 납북자의 문제는 통일부나 국가정보원이 관장하는 업무일지라도 납북 이전에는 해양부가 어민의 신변을 보호하는 권한이 있었기에 최소한도로 정부측에 납북어선원 가족의 주장을 제기하여야 한다고 봅니다. 또한 이번 비전향 장기수들의 송환이 이뤄지는 동안 장관은 정부에 납북 어선원의 귀환을 거론하였는지 답변해 주시기 바랍니다.

부산 신항만 건설에 따른 어업피해 보상과 관련하여 질의하겠습니다.

부산 신항만 건설에 따른 어업피해와 관련하여 거제지역의 근해멀치 유자망 어민들은 실제 어획고 부진을 겪으면서도 보상이 따르지 않고 있는 실정입니다.

근해어업은 전국근해 어디서나 조업할 수 있다는 단순한 이유를 들어 해양수산부에서는 거제 근해멀치 유자망 어업에 대해 피해 영향 조사단의 어선어업 피해보상에서 제외시키고 있습니다.

어업 허가상 근해어업일지라도 멀치자망어업은 어업의 특성상 필히 항만에 접안하여 털이작업을 해야합니다. 타지역에서 털이작업을 하고자 할 경우 타항만 주민들이 항만오염을 이유로 적극 반대하기에 선적지를 벗어난 조업은 절대 불가능합니다.

또한 타근해어업들은 어획물을 냉동·냉장·염장 등 가공 처리할 수 있으므로 전국수협 위관장에 항시 판매 가능하지만, 생멀치는 선도문제가 중요하기에 적어도 1시간 거리를 벗어나 조업이 불가능한 실정입니다.

하지만, 이런 어민들의 현실은 외면한 채 해양수산부는 평택 유자망어업 보상과 관련 대법원 판례를 적용하여 법의 명시된 사항만을 고집하여 피해 보상 불가 방침을 고수하고 있는 실정입니다. 해양

수산부는 적어도 우리 어민의 어업 상황은 모두 파악하고 있어야 하는 것이 아닙니까? 만약 거제 지역 유자망 어업의 전반을 파악하고만 있었다면 결코 피해보상 심사에서 제외되지 않았다고 봅니다. 이에 대한 해양수산부 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

해양수산부의 업무 태만으로 인한 거제 유자망 어업 피해보상 누락은 어획고 부진의 어민들에게 다시 한번 고통을 주는 결과를 낳고 있습니다. 획일적인 심사 기준보다 실제 어민들의 어업조건과 어업환경을 세밀히 검토하는 신중함을 보여줘야 한다고 보는데 이에 대한 장관의 답변을 듣고 싶습니다.

○ 文錫鎬 위원

어선공제료 국고보조를 20톤 미만어선까지 확대하라!
- 어선공제에 대한 국고보조의 제도화 및 국가정책보험을 실시해야

타 산업에 비해 이재율이 높은 것이 어선어업입니다. 어선어업은 바다라는 특수한 환경에서 생산 활동을 하므로 인해 재난의 사전 예측이 어렵고, 설령 예측했다 해도 육지에서와 같이 쉽게 재난 구조를 받을 수가 없기 때문입니다.

따라서 소규모 어업으로 삶을 영위하는 영세한 어민들이 태풍과 같은 천재지변을 만났을 때, 자신들의 어선피해를 복구할 수 있는 방법이 제한되어 있기 때문에 결국은 정부의 대책마련과 자원이 필수적인 것입니다.

지난 9월 태풍 ‘프라피룬’으로 막대한 피해를 입은 전라북도의 경우를 보면, 어선 225척이 파손되었으나 파손된 어선에 대한 재해대책법성 정부의 지원은 극히 미약하여 40톤 미만 어선의 경우 국비 15%와 지방비 5% 등 피해액의 20%지원에 불과하며 그나마 40톤 이상의 경우에는 용자지원만이 있을 뿐입니다.

어선공제회에 가입되어 있을 경우 보상을 받을 수 있지만 영세한 어민들 대부분이 공제회에 가입하지 않아 실질적인 보상을 받을 수 없는 것이 우리 어민들의 현실입니다.

이런 이유로 정부는 내년부터 10톤 이상을 제외한 10톤 미만의 어선에 대해 보험료의 50%를 지원하고자 8억원 정도의 예산을 처음으로 편성한 것으로 알고 있습니다.

그러나 이는 어민들의 어업행태를 감안하지 못한 소극적 지원으로 실질적인 혜택을 주지 못할

것으로 보입니다. 왜냐하면 1일 조업권역에서 조업하는 10톤 미만의 어선보다는 비교적 먼 거리에서 조업하는 20톤 미만 어선의 사고위험이 상대적으로 높기 때문입니다.

일본의 경우를 보면 “어선손해 등 보상법”에 의하여 어선 톤급별로 공제료의 17~39%를 국고로 보조하고, 또한 정부가 재보험사업자가 되어 어선 피해시 어선보험 취급기관이 보상할 보험금의 80~90%를 정부가 부담하는 국가정책보험을 실시함으로써 공제가입률이 97.8%에 이르고 있습니다.

따라서 본 위원은 20여억원이 소요될 것으로 예상되는 20톤 미만의 어선에까지 보조대상어선을 확대해야 할 것으로 생각하는데 이에 대한 견해와 보조대상어선을 10톤 미만으로 제한한 이유를 말씀해 주시기 바랍니다.

또한 본 위원이 일본의 경우를 지적했듯이 어선공제에 대한 국고보조의 제도화 및 국가정책보험을 실시할 의향은 없는지 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

김양식 관련

아직도 253톤 정도의 불법 무기산이 사용되고 있다.
평균 2배정도의 초과시설 및 밀식시설로 어장환경악화에 대한 대책마련이 시급하다.

김양식 어업에 있어서 파래와 잡초제거 및 ‘씩갯병’ ‘붉은 갯병’ 등의 질병을 구제하여 김 성장을 촉진시킴으로써 김 생산 증대와 품질향상이 목적으로 산처리를 하고 있습니다.

그러나 정부로부터 10% 어업인 자담으로 공급받는 유기산의 경우, 금년 1월부터 염소이온, 황산이온, 질산이온의 합계함량을 5%까지 확대함으로써 효능이 좋아지고는 있으나 산처리제로서 잡태제거 효과가 무기산에 비해 미미하기 때문에 상당수 어민들이 사용하지 않고 유기산은 창고에 저장하거나 바다에 투기하는 경우가 상당수 있는 실정입니다.

본 위원이 조사한 바에 따르면, 어장환경문제를 발생시키고 있는 폐염산 25% 정도의 불법무기산 사용 단속 적발량은 1997년 430톤 정도이었으나 지속적인 단속으로 1999년에는 27톤으로 줄어들었습니다.

그러나 현실적으로는 더욱 많은 양의 단속되지 않은 무기산이 사용되고 있는 것으로 판단됩니다. 한국해양수산개발원의 연구결과에 따르면, 99년 부류식중 일반 김 시설척수를 28만2천척으로 보았을 경우, 1척 1회 0.9kg 사용시 약 253톤 정도가 불법

으로 사용되고 있는 것으로 추정하고 있습니다.

무기산은 맹독성은 물론 중금속 등 유해물질이 함유되어 있어서 해수는 물론, 수산생물과 해저지질에 축적되어 해양생태계에 악영향을 초래하고 국민건강까지도 위협할 수 있습니다.

따라서 무기산 처리를 하지 않는 업자나 조합에 대해서는 인센티브제를 도입하고, 무산처리 김은 농업의 유기농법처럼 특수 양식화하여 고가에 판매할 수 있도록 제도적 차별화를 시켜야 한다고 하는데 이에 대한 장관의 견해를 밝혀 주십시오.

1980년대 중반부터 과잉생산을 이유로 김 양식 어업의 신규 면허를 억제한 결과 불법시설이 양산되는 부작용이 생겨났습니다. 그러나 양식의 형태가 기업적 형태로 변화되면서 면허의 개념 없이 현재 어장의 시설책수는 정부의 어장관리규칙에 정해진 규정을 무시하고 평균 2배정도의 초과시설 및 밀식으로 인한 불법시설의 설치가 관행이 되어 버렸습니다.

해수부의 불법시설 현황 자료에 의하면 전체 어업면적 5만여ha중 95년부터 현재까지 모두 합쳐 불법시설이 3,254ha에 불과하며 이중에서 3,094ha를 적발한 것으로 보고하고 있습니다.

이는 해양수산부가 불법 양식행위를 관행이란 이유로 묵인하고 있다고 밖에 볼 수 없습니다. 이러한 과도한 시설은 일시적으로 양적인 생산증대와 소득증대를 가져올 수 있지만, 장기적으로는 어장 노후화와 병해발생으로 인해 품질저하에 따른 가격하락과 소득 저하를 가져오는 악순환을 초래하게 될 것입니다.

따라서 본 위원은 어장의 환경과 생산성을 과학적으로 평가할 수 있는 어장정비계획의 마련이 시급하다고 보는데 이에 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

□한국참치원양어업은 일본의 ‘소작어업’
-일본종합상사에게 ‘수입관세와 판매수수료’를 부담하고, 판권까지 제공하고 있는 실정
-해양수산부는 소작어업에 대한 실태를 파악하고 즉각적인 참치원양어업 육성대책을 마련하라!

지난 8월30일 하와이에서 열린 MHLC(중서부태평양고도회유성어족자원의 보존관리에 관한 다국간 고위급회의)에서 우리나라와 일본의 반대 속에 중서부태평양참치류보존관리협약이 채택됨으로써 약 3년 정도 후부터는 MHLC의 조업규제로 참치원양어업이 타격을 입지 않을까 하는 우려가 없지는

않습니다만, 21세기 어업대국을 가름하는 척도는 참치원양어업이라고 해도 과언이 아닐 것입니다.

99년도 한국 참치 원양어업은 총 어획고 19만여톤에 수출은 2억9천만불로 수산물 수출액의 19.1%, 어류수출액의 36.5%를 차지하는 한국 수산물 수출의 중추적인 역할을 담당하며 원양어업 세계 3위에 올라 있습니다.

그러나 우리의 참치원양어업은 1970년대부터 일본의 소작어업 형태로 종속되어 시작한 것이 30년이 지난 현재까지도 계속되어 있는 것이 우리 참치업계의 현실이자 공공연한 비밀입니다. 따라서 본 위원은 이번 국정감사를 통해 이런 ‘소작어업’ 행태에 대한 지적을 하고자 합니다.

한국 참치어업이 일본에 의해 시작됐다는 것은 만천하가 아는 일이고, 우리 참치업계가 아무리 부인하려고 해도 참치연승어업부문은 일본의 자본과 기술을 물려받아 현재에 이르고 있는 것이 사실입니다.

다시 말해서 지난 30여년 전 일본은 우리에게 선원만 확보하면 어선·어구·연료·미끼 등의 어로장비 일체와 적지 않은 운영자금까지 대주겠다는 권유로 시작된 것이 우리 참치어업 발전의 시작이었습니다. 그러나 일본이 어떤 나라인데 엄청난 자원을 대상으로 하는 이권이 걸린 어업을 장래의 경쟁대상국에게 공짜로 넘겨줄 리가 있겠습니까?

이는 일본의 사회여건상 지속적 경영이 어려워진 참치어업을 한국에게 떠넘기며 “한국은 어획물 판권을 일본으로 넘겨주며 판매수수료조로 어대금의 5%를 일본에 제공한다”는 단서를 달아 한국을 소작어업국화 하려는 일본의 간교한 발상이었던 것입니다.

본 위원이 파악한 바로는 한국 연승참치가 생산량의 90%를 횡감용으로 일본에 수출하고 있으며, 우리 30여개 참치어업자의 대다수에게 일본의 마루베니, 미쯔비시, 카베, 이토츠, 미쓰이, 다이요 등 종합상사들이 판권담보를 전제로 한 자금지원관계가 아직까지도 지속되고 있는 것으로 알고 있습니다. 일본의 참치업자들의 절반정도도 거대한 자금력을 무기로 한 종합상사들에게 종속되어 있는 것입니다.

이제 우리 참치어업은 ‘앞으로는 남고 뒤로는 밀지는’식의 소작어업의 행태에서 벗어나 적극적이고 장기적인 개선대책을 마련해야 할 때입니다. 원양어를 해외자원의 의미에서, 원양어장개척을 해외영토확장차원에서 신중히 검토해 업계는 물론 정부

의 노력이 병행돼야 합니다. 특히 일본 등 외국자본에 발목잡혀 제값을 받지 못하고 질질 끌려다니는 일이 지속되어서는 안될 것입니다.

장관! 장관께서 우리 참치연승업계의 이처럼 부끄러운 현실을 알고나 계십니까?

본 위원이 해양수산부에 요구한 자료에 의하면 우리업체가 일본의 ‘수입관세와 판매수수료’를 부담하고 있는 것으로 파악하고 있다고 자료제출을 했습니다.

앞으로 우리 참치연승업계를 일본 종합상사들로부터 탈피시킬 수 있는 대책과 방안에 대하여 장관의 견해를 밝혀 주시고, 또한 MHLC의 조업규제와 노후한 선박을 갖고 침체일로에 있는 영세한 우리 원양어업을 획기적으로 발전시킬 방안이 있으면 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

□해양수산부는 납북어부송환에 노력하고, 가족들에게 생활안정 기반을 조성해 줘야한다.

북한에 납치된 후 다시 가족의 품으로 돌아오지 못하고 있는 우리 납북어부들이 있습니다. 종전 후, 지난 54년부터 현재까지 북한에 의해 464건에 3,692명이 피납되어 431건 3,256명이 귀환했고, 아직도 33건 436명의 어부들이 돌아오지 못하고 있는 실정입니다.

냉전과 배고팠던 군사독재 시절, 우리의 어부들은 낙후한 어선 성능과 굶은 날씨에도 불구하고 해군·해양·어업지도선의 보호도 제대로 받지 못한 채, 한 마리의 고기라도 더 잡기 위해 북방한계선에 접근하였었고 심지어는 우리 어업무선국에 거짓 위치보고를 하면서까지 고기를 찾아 그물을 드리우던 때가 있었습니다.

6~70년대에 납북된 어부들의 대다수는 기관고장과 부주의 또는 강제적으로 가족들과 헤어지게 되었습니다. 그러나 당시의 냉전논리로 납북어부 가족들은 가족과 헤어지는 아픔에도 불구하고 어디가 호소조차도 못하며 납북어부가족이라는 사실을 감추며 살아왔고, 도리어 중앙정보부·보안사 등 정보기관에 의해 조사와 감시, 심지어는 고문을 당하기까지 하였습니다.

또한 연좌제로 취직과 결혼 등 모든 사회생활에서 소외 받고 차별대우를 받으며 인권의 사각지대에서 하층민으로 살아왔으며, 고통을 안겨주고 납북된 부모형제와 정부를 원망하며 통한의 세월을 보내왔습니다.

물론 본 위원이 지금 말하고자 하는 것은 해양수산부가 납북된 우리어부들을 책임지고 송환시키

라는 것은 아닙니다.

그러나 6.15선언 이후 이산가족상봉 등 남북 화해분위기가 조성되는 시점에서 우리 납북어부들이 돌아오는 그날까지 그 가족들이 또 한번 정부로부터 버림받는다느 씁쓸함을 느끼지 않게끔 노력하는 모습을 국민들에게 보여줘야 한다는 사실입니다.

어민들의 고통을 대변해야 할 해양수산부가 그들의 아픔을 보듬어주고 희망을 주기 위해 앞장서서 타 부처와 협의하고 송환에 노력해야만 한다는 것입니다.

또한 본 위원은 그동안 냉전의 논리 속에 소외와 핍박받으며 살아온 납북어민 가족들을 위해 수협과 수산단체들을 통한 영어자금 등의 정책자금 대출 혜택을 주는 등의 생활안정 기반을 조성해줄 시점이라고 생각합니다.

어민을 대변하는 소관부처의 장으로서 이에 대한 장관의 의향과 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

□“어류의 구제역”인 이리도바이러스 피해는 구제역에 준하여 보상돼야 한다.

－해양수산부는 이리도바이러스 피해를 어업재해대책심의위원회에서 심의하라!

‘이리도바이러스’는 90년대초 일본에서 최초로 발병하였고, 우리나라는 98년 남해안에서 고수온에 취약한 돌돔류에서 처음 발병하여 특별한 치료방법이 없어 발병 후 10이내에 전량 폐사가 진행되는 무서운 어병으로 알려져 있습니다.(통영해역 돌돔 450여만마리중 70~80%인 300여만마리가 집단 폐사)

금년 7월에서 9월까지 충청남도 천수만 지역에서 ‘이리도바이러스’에 의한 집단 어류폐사가 발생한 바 있습니다. 충청남도가 집계한 피해현황보고에 의하면, 도내 해상 가두리양식의 돌돔(줄돔) 5백만 마리중 47.7%인 239만여 마리가 하절기 가뭄과 고수온에 따른 이리도바이러스 감염이 원인으로 집단 폐사함으로써 약 48억여원의 엄청난 피해를 입었습니다.

평상시에는 ‘돔류의 감기’ 정도에 불과한 이리도바이러스는 고수온의 환경과 결합하여 일단 발병하면, 현재의 어병치료 기술력으로는 치료방법이 없기 때문에 수수방관할 수밖에 없다는 점에서 금년에 발생한 구제역과 유사한 어병으로 분류되어야 함이 타당하다고 생각됩니다.

정부의 이리도바이러스 예방 및 피해경감대책을 보면, 발병지역의 종묘 이동경로 차단, 어류의 타

어장 이동금지, 모든 출입차량 소독, 폐사 및 빈사 상태의 어류 소각처리 등을 제시하고 있습니다.

이는 가축 전염병인 구제역과 유사한 대책이 제시되고 있다는 특징을 지니고 있음을 미루어 볼 때 “어류의 구제역”이라고 할 수 있기 때문입니다.

그러나 매년 특수한 바이러스 발병피해가 발생하고 있으나, 현농어업재해대책법에 의하면 이리도 바이러스 피해어가에 대한 재해보상이 명문화 되어있지 못한 까닭에 우리 피해어민들은 실의에 젖어있는 실정입니다.

이번 천수만 피해지역은 장기간 가물이라는 자연현상에 의하여 고수온과 염도가 높아짐으로서 이리도바이러스가 급속히 진행되었고, 1차 감염경로인 98년도 남해안 발병이후부터 원천적으로 감염경로를 차단하지 못함으로써 수직감염에 의한 경로를 거쳐 발병하였다는 점에서 마땅히 재해의 범주에 포함되어야 할 것입니다.

따라서 본 위원은 해양수산부에 설치되어 있는 어업재해대책심의위원회에서 조속히 정식안건으로 다루어 피해어가에 대하여 재해에 준한 지원대책이 수립되어야 한다고 생각합니다.

망연자실해 있는 피해어가들이 빠른 시일내에 희망을 갖고 재기할 수 있도록 구제역 피해에 준하는 지원근거 및 지원기준이 시급히 마련되어야 한다고 생각하는데 이에 대한 장관의 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

또한 피해어민들에 대한 지원방법으로는 종묘입식대의 지원과 영어자금 상환연기 및 이자감면 등이 필요하다고 생각하는데 이에 대한 장관의 의향과 견해를 밝혀 주시길 바라며, 향후 이와 비슷한 상황의 피해가 재현할 경우에 대비한 근본대책에 대해서도 말씀해 주시고, 더불어 현재 이리도바이러스에 대한 치료법 등이 개발되었거나 연구가 진척된 것이 있다면 답변해 주시기 바랍니다.

○元詰禧 위원

1. 잠수기 어업의 허가 척수 확대 의견

심해가 얇은 바다에서 시행하는 잠수기 어업은 대통령령에 의해 허가를 받도록 되어 있음(관련근거 : 수산자원보호령 제17조(조업구역과 허가의 정부-’98.8.27)).

잠수기 어업인들은 허가전의 제한으로 극히 일부의 어민들만이 조업을 하고 있어 이에 대한 허가권의 확대를 위한 법률 개정을 요청하고 있는바 이에 대한 해수부의 의견은?

2. 양어사료의 안정성 검사와 관련

해수부가 적극 추진하고 있는 기르는 어업을 위해서는 양어사료의 중요성은 재론의 여지가 없음.

따라서 현행 농림부 소관의 사료관리법에 의존하지 말고 어업에 맞는 사료의 개발, 검사를 위한 독자적인 체제의 정비가 필요한데 이에 따른 대책은? 또한 해상 가두리 양식장 어업인들이 사용하는 발효사료가 기존의 어업사료보다 뛰어난 효과가 있음에도 불구하고 학계 및 연구기관의 구체적 입증사실이 없다고 하며 효과를 인정하지 않고 계도하지 않는데 이에 대한 체계적인 조사 및 연구 계획은?

○朱鎮吁 위원

□독도근해, 21세기 신자원하이드레이트·매탄수화물·인광석 등 해양광물자원 부존!

- 군사적 요충지·천연자연의 寶庫 독도, 일본은 영유권 기정 사실화, 시나리오 진행중

- 일 총리 독도망언에, 北은 노동당 기관지인 노동신문과 외무성 대변인이 비난계속, 10월26일 조선중앙방송 보도에서는 日에 사과 요구까지, 북·일 국교정상화 회담에서도 독도문제 항의제기 가능성 높아!

그런데도 우리정부는 병어리! 묵묵부답!

- 우리는 일본 눈치보느라 독도 해양광물자원 정밀탐사 미뤄? 독도개발특별법 즉각 수용하고, 독도근해 해양광물자원도 조속 개발하라!

○준비부족과 저자세로 신한일어업협정에서 독도의 공동관리수역화를 허용한 정부가, 지금까지도 일본을 자극할까 눈치만 살피는 망국적 외교와 소극적 대응으로 독도를 포기하고 있음.

○우리정부의 독도포기정책 8항목

1. 일본과의 외교마찰을 이유로, 독도접안시설 준공식을 독도 아닌 울릉도에서 개최, 준공식 참석도중 청와대 지시로 되돌아온 해양수산부장관

2. 한일어업협정에서, 우리정부는 독도는 사람이 살지않는 한낱 암초이며 바윗덩이에 불과하다고 정의하고, 배타적경제수역의 기점을 스스로 포기

3. 일본의 눈치보느라, 새천년위원회의 2000년 동해 해맞이 행사를 동쪽 끝 독도를 팽개치고 울산에서 개최

4. 올 4.16일 독도에서 사진전 개최하려는 관찰관청인 울릉군수의 입도신청도 해조류 산란기에 입도원인이 과다하다는 이유로 불허

5. 일본의 ‘독도 호적이전’, ‘외무성 2000년판 외교청서의 독도영유권 주장’(한일관계 제 현안의 하나로서 독도를 둘러싼 영유권 문제가 있으나 독도에 대해서는 역사적 사실에 비추어도 또한 국제 법상으로도 명백히 일본고유의 영토라는 일본입장은 일관되어 있다.), 한일정상회담 직전인 9월21일 ‘모리 총리의 망언’(독도는 역사적인 사실에 근거해서나 국제법상으로 명확하게 일본의 고유한 영토이다.)에 대해 항의 한마디 못하는 우리정부
6. 일본과의 외교마찰을 우려한 입도규제로 외국 여행보다 더 어려운 독도입도, 우리나라 땅이라면서 왜 입도허가제를 실시하는가?
7. 일본의 적극적 홍보와 외교 로비로 전세계 대부분의 지도에서 조선해·동해가 아닌 일본해(sea of japan)로 표기, 아시아인의 59%가 독도를 일본영토로 인지하고 국제사회에서 독도는 일본땅, The Times·미태평양사령부 전략지도에서도 일본령으로 표기, 마이크로소프트사의 지도에는 분쟁지역 표기, 그러나 우리는 무대응 무시전략으로 일관
8. 독도근해 메탄수화물, 인광석, 가스층으로 추정되는 자원 발견하고도 왜 적극적으로 정밀탐사와 개발하지 않나!-2010년까지 1,300억 투입 예정인 장보고 사업보다 독도개발사업이 더 시급함
 - ☞ 장관은 신한일어업협정 과정을 지켜보았을텐데, 자연인으로서 신한일어업협정의 가장 큰 문제점을 무엇이라고 생각했는가? 독도가 하나의 암석, 바윗덩이에 불과하다고 생각했는가? 아니면 섬이라고 생각했는가?
 - ☞ ‘독도로 호적이전’ ‘외무성 외교청서 독도영유권 주장’에 대해 어떻게 생각했는가? ‘모리 총리의 계획된 망언’에는 왜 무엇이 두려워서 항의 한마디 못했으며, 강력하게 사과를 요구하지 못했는가?
- 지난 8월15일 한나라당의 독도경비대 위문방문시 “일본의 독도점령시나리오와 그 대처방안을 제안한다.”는 연구페이퍼에서도 언급한바 있지만, 일본이 기획했을 때마다 독도영유권을 주장해 오는 것은 향후 국제사법재판소에서의 유리한 국면을 만들기 위한 기록보존과 명분축적용이며,
- 신한일어업협정에서 교묘히 중간수역이라는 이름으로 한일공동관리수역화에 성공한 일본은 이

젠, 독도로 호적이전·독도점령훈련실시·외무성 공식자료에서의 독도영유권 주장, 한일정상회담을 앞둔 정치적으로 민감한 시점에서 일본이 최고통치권자가 직접 독도를 일본영토라고 주장한 것은, 이젠 일본이 독도영유권을 기정사실화하기 위한 계획된 망언임.

<표> 일본의 독도점령 시나리오

단 계	시나리오 내용
제1단계	기록보존과 명분축적용 독도영유권 주장 계속
제2단계	신한일어업협정과 독도의 공동관리수역화
제3단계	독도 분쟁화 추진의 공식화·적극화
제4단계	전쟁포기헌법 개정, 유엔안보리 상임이사국 진출 등 국내·국제적 여건조성
제5단계	군사위기야기·유엔안보리개입·국제사법재판소 제소
제6단계	패소국 불복-독도전쟁발발-전승국 독도점령

- 국제사법재판소 부소장을 일본인이 맡고 있고 국제사법재판소의 운영경비를 일본이 부담하고 있으며, 미국·러시아에 이어 잠재적 세계3위의 군사대국인 일본이 여야가 함께 전쟁포기헌법 제9조의 개정을 협의하는가 하면, 유엔안보리이사국 진출 등 국내외적 여건을 강도높게 조성하고 있음.
- ☞ 이렇듯 독도야욕이 일본정부차원에서 계획적으로 전개되고 있음에도, 우리정부는 단순히 일본 우익단체의 충동적인 행위로 치부하고 무시전략으로 나갈 것인가? 왜 일본정부에 공식적인 사과를 요구하지 않는가? 사과요구가 무엇이 그리 어려운가?
- 우리는 국제사회에서 거론되는 것조차 꺼릴 정도로 무정견·무대책·소극적 전략으로 내국민 호오에만 몰두하는데, 일본은 국내외에 용의주도하고 적극적 홍보전략으로 THE TIMES 등 세계 각국에서도 점점더 독도는 일본령으로 알려지고 있음.
- 비료 보내고 태국에서 쌀 사들여 북한에 보내는 것도 중요하지만 독도가 한국땅이라는 자료만 들어 해외에 홍보하는 것이 더 시급함.
- 얼마전 독도신문과 여론조사기관 KISS의 독도 관련 국민의식조사에서, 일본의 독도영유권 주장

에 정부가 강력히 대응해야 한다라는 응답자가 89.5%, 우리정부의 독도입도 제한에 대해서도 77%가 통제하지 말아야 한다고 응답했으며, 독도개발에 대해서는 개발해야 한다는 응답자가 71.5%임

○일본은 가로 2m, 세로 5m의 암초인 오키노토리 시마를 개발하여 200해리 배타적 경제수역을 주장하였음. 이젠 독도는 결코 개발-보전의 논쟁 대상이 아니라 환경친화적으로 개발함으로써 유인도로서의 확고한 기반을 갖추는 것이 시급함.

☞독도입도 관리업무가 해경에서 지차체로 이관된 99년6월에서 올 8월까지만 해도 독도입도 신청한 8건 877명이 불허되었음. 그 사유는 독도관리지침상 입도목적 부적합과 환경문제 등임. 아니 금강산도 가고 평양도 가는 마당에 우리땅인 독도를 가는데 '입도목적 부적합'이라는게 무슨 뜻인가? 우리땅 가는 것이 외국 나가기보다 더 힘든 현 상황에 장관은 어떻게 생각하나?

☞독도개발은 일본의 영유권 주장을 원천봉쇄하기 위한 것임. 따라서 정부는 불필요한 논쟁에 국력을 소모치 말고 한나라당이 제출한 독도 개발특별법을 조속 수용하던지 정부법안을 내야할 것임. 또한 해양수산관련 각종 기고나 또는 관공서의 출장소등을 독도에 설치하고 독도 이주민에겐 인센티브를 부여하는 등의 방안도 강구해야 할 것인데, 장관의 견해는?

☞국민의 정부후 4번째 해수부장관이 취임했음. 지금껏 우리정부의 포기정책에 분노하고 있던 국민들은 이젠 노 장관은 분명 독도문제에 대해서 전임장관들과는 다른 시각을 갖고 있을 것이라 믿고 있음. 대통령의 지시든 외무부의 방침이든 간에 바로 이 자리에서 주무장관으로서 뚜렷하게 일본의 독도망언과 영유권주장에 강력 항의할 의향은 없나? 또한 독도개발특별법을 수용할 것인지 안할 것인지도 분명히 답변하고 그 사유도 명확히 밝혀 주기 바람.

○한편 일본이 독도를 집어삼키려는 야욕을 보이고 있는 그 이면에는 독도근해에 매장된 해양자원 때문이라는 지적이 많은. 특히 대륙 주변부에 널리 분포해 있는 대륙붕에는 석유 및 천연가스 와 같은 미개발 자원이 상당량 부존하고 있는 것으로 알려짐.

○특히 석유개발공사측이 파악하고 있는 독도근해의 천연가스층 분포도와 러시아 과학원소속 무

기화학연구소 소장이 제공한 전세계 가스 하이드레이트(gas hydrates)의 세계 분포도가 놀랄만한 일치성을 보이고 있는 지역이 바로 독도 근해임.

○21세기 신에너지자원이라는 하이드레이트는 그 자체가 훌륭한 에너지 자원인 것은 물론, 그 바로 밑으로 석유자원이 있는지의 지표역할도 함. 이 하이드레이트는 매장량은 막대하지만 전세계적으로 개발기술이 초보단계이기 때문에 러시아를 제외하고는 아직껏 상업적 생산이 이루어지지 않고 있는 것으로 알려지고 있음. 이 하이드레이트 연구에 관한 한 러시아가 세계최고수준이면 그 뒤를 이어 미국과 일본 및 캐나다가 이 분야 연구에 전념하고 있는 것으로 알려지고 있음.

○일본이 독도해역을 주목하는 가장 중요한 이유는 80년간 사용할 수 있는 막대한 양의 하이드레이트가 독도주변에 매장되어 있다는 것을 확인한 상태며, 지난해부터 일본정부 주도하에 시험생산을 위한 시추에 들어간 상태라고 함. 하이드레이트를 개발하면 유류사용시 발생하는 이산화탄소의 양을 줄일 수 있어 지구환경과피에도 기여할 수 있을 뿐 아니라 석유의존도가 매우 큰 우리나라의 에너지 문제를 해결할 수도 있다고 봄.

○우리나라는 지난 '98~'99년에 예산 4억원으로 독도 남서 및 동북쪽 해역에 대한 해양광물조사를 실시한바 있고, 여기에서는 메탄수화물(수심 약 300m이하에 발달된 퇴적층에 부존하는 차세대가스에너지)와 인광석(수심 약 800m에 부존하는 자연산 인산비료 원료)로 추정되는 퇴적층을 발견했다고 밝혔음.

☞정밀조사가 시급함에도 아직 정밀조사 계획이나 예산이 없음. 해양수산부는 올해 2월28일부터 12월23일까지 2억원으로 해양연구소에 EEZ 해양광물 자원조사 명목으로 연구계약 맺은 것이 전부임. 정밀탐사가 시급함에도 탐사예산 한푼 없는 사유가 무엇인가? 이 역시 일본 눈치보느라고 미루고 있는 것인가?

☞또한 독도 해양과학기지 구축사업도 시급히 추진되어야 함. 이미 '96년도에 해양개발기본계획에 따라 50평 규모의 철골구조물로 된 해양과학기지를 설치하기로 결정하고 '98년10월에 1억원으로 사업에 착수해 놓고도 '99년부터 사업추진을 유보했음. 왜 무엇 때문에 추진을

유보하고 있으며 언제 착수할 것인지 명확히 밝혀 주기 바람.

- 수산행정 청사진이 없다!
- 인사 오·남용! 적재적소와 전문성 원칙도 지켜지니 않아! 낙하산 병폐로 직원들 사기 저하! 통합시너지효과 없어!
 - 개방형 임용, 특정한 승진 편법 이용만! 많고 탈 많은 개방임용제 폐지하고, 차라리 전문성과 연공서열 따른 공정한 내부승진으로 수산직 인사적체 해소해야!
 - 국민의 정부, 어가부채경감도 한낱 헛구호! 그럴 듯 하게 내놓은 어가부채경감대책의 실적률은 평균 24%에 불과! 정부정책따로 어민따로! 전시성 경감대책!
 - WTO 수산보조금 감축, 미국 제안서 본격 논의, 연근해·원양공멸 위기감 고조! 대책이 없다!
 - 한일 및 한중어업협정 체결로 연근해어업 빈사상태 직면, 수산발 전기금조성 시급하나 실행방안 의문!

1. 인사 오남용 사례 심각! 통합시너지 효과 있나?
 - 수산홀대·경시 만연, 낙하산병폐도 여전! 구 수산청 출신 “서자”, 수산 행정직은 “서자중의 서자”?
- 1996년7월, 해양수산부 출범이후 지금까지 서기관급 이상의 인사이동은 모두 744명에 달할 만큼 인사 오남용이 극심함. 초대 신상우 장관(1년간) 280명, 조정제 장관(5개월간)73명, 김선길 장관(1년간) 184명, 정상천 장관(8개월간) 124명, 이항규 장관(7개월간) 70명이었음.
- 지난 8월7일 노무현 장관이 취임한 이후에도 모두 13명의 서기관급이 자리바꿈을 했음.
- 특히 장관의 평균 재임기간이 1년도 안되는데 그동안 한사람의 서기관이 무려 2번이상 인사이동된 사례도 있어 업무의 연속성이나 효율성 측면에서 상당한 문제가 있었을 뿐 아니라 인사이동에 따른 내부불만도 상존해 있는 것으로 앎.
- 인사불균형도 심각함. 해수부의 인사불균형으로, 서기관급 213명중 수산청 출신이 고작 53명에 불과한 반면 해운항만청 출신이 127명으로 전체의 60%이상을 차지하고 있는 실정임.
- 요직에 올라갈수록 이같은 불균형은 두드러지고 있는데, 해수부 본부 및 산하단체 1급 4자리중 (차관보, 기획관리실장, 중앙해양안전심판원장, 국립수산진흥원장) 3명이 해운항만청 출신이고, 본

- 부와 산하기관 24개 실국장 가운데, 수산청출신은 고작 4명(본부 수산정책국 1, 어업자원국 1, 산하 부산항건설사무소 1, 중앙공무원교육원 1)에 불과함.
- 조직의 중간허리이자 조직의 꽃인 과장급, 한자리 재직기간이 평균 6개월이 멀다하고 자리가동을 해, 전문성은 고사하고 업무의 일관성도 없음. 현재 1년이상 제자리를 지키고 있는 과장은 2~3명에 불과함.
- 2개의 외청이 부를 통합되면서 외청단위로 수행할 수 없던 정책기획기능 수행과 신규 행정수요에 적극대응 할 수 있고 부처간 협의능력이 강화되는 통합시너지 효과를 기대했었지만, 특히나 한일어업 실무협상·한중어업협상 등에는 전문성과 일관성을 가져야함에도 해수부 발족후부터 지금까지 4년여 기간동안 어업협상 전담과장이 5명째 교체되었음.
 - *'96.8.21~'97.8.26(1년) 이용수 국제협력과장
 - '97.8.27~'99.5.2(2년9개월) 박덕배 국제협력과장
 - '99.5.3~'00.1.7(8개월) 박중국 국제협력과장
 - '00.1.8~'00.4.20(3개월) 김영규 어업자원과장
 - '00.4.21~ 손재학 어업자원과장
- 물론 빈자리가 생기는 등 인사요인이 발생할 수도 있지만, 인사는 공평무사해야하고 분명한 기준과 원칙 있어야 함. 뿐만 아니라 한중어업협상 담당과장인 자원관리과장, 수협개혁 담당인 수산정책과장이 3개월도 안돼 교체된 것은 또 다른 수산 홀대로 비쳐질 수 있는 것임.
 - *'96.8.21~'96.12.30(4개월) 이선준 수산정책과장
 - '97.1.9~'98.9.30(9개월) 김영규 수산정책과장
 - '98.10.1~'99.5.31(8개월) 유병수 수산정책과장
 - '99.6.1~'99.6.30(1개월) 장맹수 수산정책과장
 - '99.7.1~'00.1.7(6개월) 김영규 수산정책과장
 - '00.1.8~'00.4.20(3개월)→'00.4.21~(현재까지 6개월) 정순석 수산정책과장
- 어느 조직이든 합리적이고 납득할 만한 인사를 해야 조직원들이 승복하고 화합하는 것임.
- 또한 낙하산형태의 인사병폐도 여전해 지금까지 퇴직공무원 37명이 해양수산부 산하단체로 이동했음. 물론 그 나름대로 이유가 있겠지만 자체에서 원하는 사람을 보내면, 보직없는 부이사관·서기관 모두 줄줄이 인사 혜택을 볼수 있는 것인데, 이러한 인사는 직원들의 사기를 떨어뜨리는 것임.
- 지금 해수부의 인사적체는 매우 심각한 상황인

- 것으로 알고 있음. 특히 수산부문은 국장급과 과장급의 승진길이 거의 막힌데다 보직없는 서기관들도 수두룩함, 구 수산청출신 가운데 보직을 받지 못한 서기관수도 12명에 이르고 있음.
- 혹 실국장급 자리가 나도 수산청출신에게 돌아가는 것은 낙타가 바늘 구멍으로 들어가기보다 더 어려운 상황임. 따라서 해수부내 구 수산청출신직원들은 “서자”이며, 특히 수산행정직은 “서자중의 서자”라는 자조가 나오고 있는 상황임.
 - 뿐만 아니라 수산어부는 행정수요가 많기 때문이지만, 국회에서의 자료요구건수만 보더라도 수산과 해운항만 적게는 7:3에서 크게는 9:1에 달하고 있음.
 - ☞장관은, 전문가가 적재적소에 배치되기보다, 어느 한분야에 전문성은 탁월한데도 전문분야와는 전혀 무관한 엉뚱한 부서에 발령된다는 지 능력은 탁월한데도 다른 이유로 적재적소에 배치되지 않아 노하우를 썩히고 있다는 내부비판을 들어본 적 있는가?
 - ☞어업협상과 날로 악화되고 있는 어업현실을 감안할 때, 최소한 형평성차원에서라도 수산분야에서 오랫동안 몸담아 왔던 전문가로 채워져야 하는 것이 당연하지 않느냐? 해수부의 인사 불균형에 대해 어떻게 생각하는가?
 - ☞뿐만 아니라 인산관행도 타파해야 함. 물론 해수부에서 산하단체의 인사권 관여가 금지되어 있다고는 하지만, 물밑으로는 강력하게 추천하는 등의 행동은 상식밖의 일임. 제발 공무원들 사기 떨어지고 업무 효율성 높일 수 없는 인사는 배제해야 할 것임. 장관은 지금까지의 인사불균형을 시정하고 부통합에 따른 시너지효과를 높일 수 있는 특단의 방안을 강구할 의향은 없는가?
2. 있으나마나한 개방형 임용, 특정인 승진 편법이용만!
- 말 많고 탈 많은 개방임용제 폐지하고, 전문성과 연공서열에 따른 공정한 내부승진으로 인사적체 해소하여야!
 - 개방형 임용제는, 외부 전문가를 영입, 행정의 생산성과 개혁을 통한 새바람을 불어넣기 위해서 도입했음.
 - 그런데 이러한 개방형 임용제가 내부 특정인의 승진을 위한 편법으로 활용되고 있어, 가뜰이나 인사문제로 잡음이 끊이질 않고 있는데다가, 국

- 장급 개방형 자리르 놓고서도 내부에서 사전에 교통정리를 함으로써 경쟁력을 전혀 제고 못한 다는 지적임.
- 개방형 임용제로 지난 8월16일에는 항만국장이, 9월1일에는 수진원장이 처음 이용되었음. 항만국장에는 당초 내부에서 2인·외부 2인이 지원하였으며, 해수부에서는 내부자 2인을 중앙인사위에 1, 2순위로 채용심사의뢰했고 해수부 추천 원안대로 1순위자인 김영남 항만국장이 채용되었음.
 - 수진원장도 내부에서 3명, 외부에서 2명이 지원하였다가 내부지원자는 도중 사퇴했고, 해수부에서는 1순위로 내부지원자인 이장욱 수진원장을, 2순위로 외부에서 신청한 김종만 해양연구소 책임연구원을 추천하였고, 결국 이장욱 수진원장이 채용되었음.
 - 또한 지난 10월2일 명예퇴직에 따라 국립수산물 검사소장과 해양정책국장을 공개 모집했음. 해양정책국장은 현 이용우 국장이 단독으로, 국립수산물검사소장에는 박성욱 수진원 연수부장과 심호진 어업정책과장이 응모했으나 고위직의 내부조율을 통해 박성욱 국립수진원 연수부장이 사실상 내정되었고, 심 과장은 신청철회했다는 지적임.
 - ☞신청했다가 돌연 철회하는 현상이 왜 일어나는가? 미리 대상자를 선정해 다른 사람이 진입할 수 없는 분위기를 만드는 것 아닌가?
 - ☞말로만 외부전문가를 영입해 경쟁력을 강화한다는 개방형임용이라고 내놓고 실제로는 미리 내정된 직원을 선정함으로써, 말도 많고 실효성도 없다는 비판만 받는 이 제도를 아예 폐지하고, 차라리 전문성과 연공서열에 따른 공정한 내부승진인사로 수산직의 인사적체라도 덜어줄 의향은 없나?
3. 국민의 정부, 어가부채경감도 한낱 헛구호!
- 정부정책 따로 어민 따로! 정부가 그럴 듯 하게 내놓은 어가부채 경감대책의 목표대비 실적률 평균 24%에 불과한 전시성 대책!
 - 국민의 정부는 지난해, 어가부채 8,000여억원을 경감해 주는 대책을 발표하고 시행중에 있음.
 - 그러나 시행 10개월 동안 집행실적이 평균 24%에 불과, 어가부채경감은커녕, 수산업은 갈 때까지 갈 정도의 사상최대 위기를 맞고 있는 현실임.
 - 농어가 부채경감대책 집행지침에 따라 어업인들을 대상으로 상호금융대체지원, 중장기 시설성

정책자금 대체지원, 수산업 경영개선자금지원, 연대보증해소대책 등 부채경감대책은 그 실적이

매우 저조해, 그냥 명분쌓기에 그치고 있는 것 아니냐는 의문임.

<표> 어가 부채경감대책 추진실적

(2000.8월말, 단위 : 억원)

사업구분	재료(A)	신청실적(B)	용자실적(C)	달성비율	
				B/A	C/A
상호금융대체	3,060	1,879	1,276	61.4	41.7
증장기시설대체	280	275	60	98.2	21.4
수산업경영개선자금	2,000	1,479	626	73.9	31.3
연대보증해소	3,000	1,301	378	43.4	1.2

- 특히 올 11월말 끝나는 수산업 경영개선자금지원과 연대보증해소대책의 집행실적이 매우 낮아 말뿐인 부채경감에 지나지 않고 있음. 수산업경영개선자금지원의 경우 지원규모가 2,000억원이나 어민들이 이용한 실적은 겨우 612억원으로 31.3%에 그쳤음.
- 또한 연대보증 해소책은 정부가 총지원규모 3,000억원을 잡아 놓았으나 현재 용자실적이 지원규모의 1.2%에 불과한 378억원으로 사실상 연대보증해소가 전혀 이뤄지지 않고 있는 상황임.
- 증장기 시설성 수산정책자금 대체자금지원도 280억원 지원규모이나 어민 용자실적은 60억원에 그쳐 이용비율이 21.4%로 상당히 낮고, 상호금융대출금 대체자금 지원 역시 3,060억원중 1,276억원만 지원돼 41.7%로 부진한 실적을 보였음.
- 결국 국민의 정부가 그럴듯하게 어가부채경감대책이라고 내놓았지만, 실적률은 평균 24%에 불과해 실패한 대책이라고 밖에 볼 수 없음.
- 또한 상호 빚보증에 의한 연쇄도산 방지와 어촌경제 안정화에 목표를 두고 추진되고 있는 ‘농림수산업자 신용보증부 대출’ 역시, 목표 8,100억원중 절반수준인 4,077억원(50.3%)만 달성돼, 정부 정책대로 어민따로의 불신만 가중되고 있는 모양새임.
- 정부의 어가부채대책은 한마디로 전시성 미봉책에 불과함. 자금지원이 극히 제한적이고, 현재 연체 등 신용불량 어민은 대상에서 제외되고 있음.
- 부채로 심각한 위기를 겪고 있는 어가에 특별지원을 함으로써 자력으로 부채를 상환하고 어업경영의 기반을 마련토록 해주는데 목적이 있지

만, 연체 등 신용불량 어가는 대상에서 제외하고, 불특정다수의 어가를 대상으로 1천만원 한도 내에서 실시함으로써 성과를 거두기 어렵다는 근본적인 한계가 있음.

- ☞수산업이 빈사상태임에도 불구하고 부채경감대책에 대한 이용실적이 저조한 근본원인을 무엇이라고 보는가?
- ☞포장만 그럴듯하게 내놓은 전시성 대책이라는 어민들의 비판을 들어보았는가?
- ☞대책이 절실한 연체자 등 신용불량자에 대해서는 실질적으로 지원이 안되고 있는데 이들에 대한 특단의 대책을 마련할 의향은 없나?
- ☞원인을 찾아내어 이를 해소하고 어민들이 직접 수혜를 입을 수 있도록 지원조건 개선을 강구해야 하지 않는가? 해수부는 전시적인 부채대책이 아닌 항구적이고 근본적인 어가부채대책을 추진해야 한다고 보는데, 어떠한 구상을 하고 있나?
- ☞어가부채해결을 위해서는 한나라당에서 제출한 「농어업인부채경감및경영안정에관한특별조치법」의 조속시행이 필요한데, 해수부에서는이 법안의 통과를 위해 당정협의 등을 통해 적극 노력할 용의는 없는가?

4. WTO, 수산보조금 감축, 미국 제안서 본격 논의, 위기감 고조!

- 영어자금, 면세유, 정부비축수매 등 대부분 어업인지원사업이 규제대상
- 뉴라운드로 인해, 품목별로 관세가 폐지되면, 전업종에 걸쳐 상당한 타격이 있을 것으로 예상됨. 특히 대형트롤어업과 근해채낚기, 근해안강망, 대형기저쌍끌이는 치명적인 피해를 입을 것으로

- 분석되고 있음.
- 98년 해수부는 APEC각료회의에서, 국내생산 어업인에게 매우 민감한 48개 품목은 조기자유화에서 제외시키겠다고 했다가, 98년11월 APEC각료회의에서는 오징어·명태·갈치·민어·조기 5개 품목을 제외한 23개 품목은 조기 자유화 하겠다고 나선 바 있음. 물론 이는 우리정부가 적극적인 대외개방화 정책에 부응한다는 명분을 내세운 것이지만, 국내어업인의 피해를 제대로 고려하지 않았으며 우리와 같은 수산물수입국인 중국과 일본으로부터도 비난을 받은 바 있음.
 - 뉴라운드에서 총 322개 수산물 전품목에 대한 관세를 폐지할 경우 6,600여억원의 피해가 예상되고, 이 가운데 해수부가 당초 APEC회담에서 제외키로 했던 48개가 관세폐지 제외품목이 된다면 피해 규모는 2,500억원으로 줄어들지만, 5개품목만 제외한다면 4,500여억원으로 피해규모가 늘어난다는 분석임.
 - 해수부는, 일본과 중국이 수입조기자유화에 반대하고 있어 수산물조기자유화 합의 및 이행이 상당기간 소요될 것으로 밝히고 있으나, 이러한 해수부의 가변적이고 중심없는 태도가 협상과정에서 신뢰를 얻을 수 있을지 의문이며, 중국과 일본의 의사에 끌려다닐 수밖에 없다고 봄.
 - 지난해 11월말 시애틀에서 열린 WTO뉴라운드 출범회의에서는, 해양수산부가 요구했던 임·수산물의 별도 그룹화 제안도 실패했고, 오히려 별도 실무회의 구성하자던 우리 제안을 포기해 버림에 따라, 보조금문제 등 향후 협상과정에서 불리한 면으로만 치달을 것이 너무도 자명한 일임.
 - 최근 미국이 농업보조금을 대폭 감축요구한데 이어, 수산분야 보조금도 개혁해야 한다는 내용의 제안서를 지난 7월5일~6일 제2차 WTO 무역·환경위원회에 공식 제출했음.
 - 미국의 “환경에 유해하고 무역을 왜곡하는 수산 보조금 제안서” 내용에 뉴질랜드, 아이슬란드, 호주, 아르헨티나, 칠레, 페루 등이 지지의사를 보였으며, 이에선 어선용 면세유, 정부수매사업, 해외어업경비지원, 영어자금 등이 포함되고 있음.
 - 해수부는 수산보조금 감축내지 철폐를 주장하고 있는 미국을 비롯한 제 국가들에 대해, 보조금이 자원의 지속적 이용과 무역왜곡에 영향을 미치지 않는다는 사례발굴 등으로 적극적으로 대응함으로써 우리어업의 피해를 최소화 하겠다고 밝히고 있음.

- ☞그러나 수산업 보조금 논의가 가속화되고 미국이 주장하는 바대로 영어자금 등을 규제하게 되면 수산업의 뿌리가 흔들리는 태풍이 예고되고 있음. 지난 10월24일부터 제네바에서 WTO무역환경위원회 3차회의 열렸는데 우리 정부는 어떠한 대응을 했으며, 앞으로 계속될 것으로 예상되는 보조금 감축과 철폐에 어떤 구체적인 대안을 가지고 있나?
- 5. 한일 및 한중어업협정 체결로 수산업계 빈사상태 직면, 수산발전기금 조성 시급하나 실행방안 의문!
- 한·일 어업협정 체결 등으로 장기침체에 빠져 있는 수산업을 지속적으로 지원할 수 있는 별도의 재원조성 필요함에 따라, '99.9월 제정된 『어업인지원특별법』에 수산발전기금 설치근거를 마련하였음.
- 해수부는 영어자금 등 유사성 정책자금의 기금 편입과 농안기금 중 수산부문 운용액 이관등을 통해 2조5천억원을 조성하고, 정부출연금·각종 부담금 징수 등 신규재원 2조5천억원을 추가로 만들기로 했음.
- 해수부는 내년부터 기금운용 개시를 목표로, 영어자금, 해외생산지원자금, 수산물가공운영자금, 어망생산운영자금 등 현재 운용되는 유사성 정책자금 1조5,770억원의 기금편입, 공유수면매립·항만어항공사·폐기물해양부출 등 각종 징수부담금으로 2천억원 규모, 폐업어선 매각대금 500~600억원, 농안기금에서 수산부문 운용액(현 3,800억원)이관, 기타 금융상품 판매수입금·어업용 유류관세·민간단체 기부금 등으로 신규재원을 마련한다는 방침임.
- 수산발전기금 설치에 대한 필요성이나 타당성은 두말할 나위가 없지만 기금조성을위한 실행방안이 미처 준비되지 않았다는데 문제가 있음. 여기다가 해수부가 내년시행을 목표로 하고 있으나 시행에 따른 각종 절차와 조건을 마무리 하기란 시간이 너무 촉박하기 때문에 계획이 제대로 추진될지 미지수임. 게다가 어업인지원특별법에 구체적인 재원확보 수단이 명시되지 않아 지속적이고 안정적인 기금조성에 어려움이 있음.
- 수산업계로서 더 이상 양보할 수 없는 시간적 한계에 이르고 있음. 한일 및 한중어업협정 체결로 수산업계가 빈사상태에 직면해 있으며, 기금발족에 우선 필요한 최소한 규모조차 확보되지 않음.

☞농안기금중 수산부문 이관도 농림부에서는 기존체제유지를 선호하기 때문에 아직 분리가 이뤄지지 않고 있음. 농안기금조성에 수산부문의 기여도가 적으며 분리하더라도 완전이관보다는 융자형식의 지원만 검토하고 있다는데 어떤 대응책을 가지고 있나?

☞내년도 농특회계에 정부출연금 100억원을 편성요구해 놓았음. 물론 예산당국은 기금통폐합을 추진중에 있어 당초 수산발전기금 신설에도 반대하였고 현재도 기금조성을 위한 정부출연에 반대하고 있지만, 100억원 요구로 과연 내년부터 기금조성할 수 있겠으며, 2010년까지 5조원 조성이 가능하다고 보는가?

☞연근해와 원양어업 등 우리수산업은 절대적멸의 위기국면임. 어장은 축소되는데 기름값은 천장부지로 치솟는 등 최악의 환경임. 이런마당에 수익자부담의 기금조성은 어려우며, 또한 각종부담금 신설은 정부의 준조세 감축정책과 기금축소정책(75개 기금을 통폐합 과정에 있음)에도 배치되는데, 이에 대한 대비책은 어떻게 세우고 있나?

☞신규재원조성도 쉽지 않음. 수산업육성 부담금과 폐업어선 매각대금 및 해양환경경개선 부담금 등은 설득력을 갖지만 공유수면 점·사용료 및 매립수수료 등은 지방청이나 지자체에서 거둬들이기 때문에 벽에 부딪힐 것인데, 이에 대해서는 어떤 대비책을 마련하고 있나?

☐수입수산물 헛점노출-장비·인력탓만! 말도 안된다!!-1대에 1억대 넘는 고급장비 제대로 활용안해!
 -꽃게 마리당 평균 3.3개, 복어 7.3개의 낚 검출! 왜 원인파악조치 안되는가?
 -수산물검사소 보유 검사장비는 103중에 777대이나 역대 고급장비 활용조치 하지 않아!
 -5대 대기업도 국민식탁 안전 아랑곳 않고 부적합수산물 수입 앞장, 감독체계 허술과 적당주의 처벌이 비위생적이고 부적합한 수산물과 밀수를 부추기고 있다!
 -해수부, 99.8.26 농수산물품질관리법에 의거 「수산물품질관리심의회」(수산물 표준규격화, 원산지표시, 품질인증, 안전성 등 수산물 품질관리에 관한 사항을 심의하는 회의가 목적) 설립 후 단 1차례도 회의 개최 실적 없어!

○지난 8월18일 중국산 냉동꽃게에 납조각이 발견

되 이후 복어등에서 잇따라 납조각이 검출돼 우리 국민의 식탁을 불안케 했으나 중국현지 실태 조사까지 했으나 원인조치 파악이 안됨.

○지금까지 조사된 바에 의하면 꽃게의 경우 마리당 평균 3.3개의 납이 검출됐고 복어에는 마리당 평균 7.3개의 납이 검출되었음.

○또한 해양수산부가 시중에 유통되고 있는 주육산 수산물에 대해서도 금속탐지기를 통해 전량 회수폐기 처리하겠다고 공언하는등 검사철저를 강조했다.

○그러나 지난 10월 가락동시장에서 판매된 중국산부세에 또다시 납이 발견돼 해양수산부의 수산물검사 신뢰도를 떨어뜨렸고 수입수산물에 대한 국민적 불안감이 증폭돼 있는 상황임.

○그럼에도 불구하고 해양수산부는 전문 검사인력과 장비가 부족하다는 이유로 인력·장비확충을 대책에 포함시키는 한편 불량수산물 수입업자에 대한 체형위주의 처벌기준 강화방침을 정해놓고 있음.

○하지만 이러한 이유와 대책은 한낱 헛구호에 지나지 않음.

○현재 해양수산부 산하 수산물검사소가 보유하고 있는 검사장비는 8월말 기준으로 103중에 777대 임

○검사기기 한 대에 억대를 넘어가는 고급장비임에도 불구하고 과연 이것이 제대로 활용되고 있는지 의심스러움.

○일례를 들어 수산물검사소 통영지소는 옥시케트라 싸이클린, 옥소린산 등 항생물질 전용분석장비를 갖추고 있으나, 지난 97년1월부터 99년9월까지 무려 2년9개월동안 단 한번도 사용한 실적이 없었고 수질분석 장비인 전도도계 역시 10개월동안 단 한차례도 사용하지 않았음.

○비단 한가지 사례지만 이같은 장비활용문제는 본소를비롯 각지소마다 일어날 수 있는 것임.

○또한 수산물 수입검사의 요지인 수산물검사소 부산지소의 경우, 항생물질 분석시 액상화된 시료의 분리장비인 '고속원심분리기' 장비가 없어 제대로된 수입수산물 검사가 이뤄지지 않고 있는 형편임. 뿐만 아니라 바이러스 등을 확인분석해야 할 전자현미경도 본소에만 1대, 다이옥신등을 분석할 고해해상질량분석기도 본소에만 1대 있으며, 베타선을 이용한 방사능측정에 이용되는 배타카운터기는 물론 부산지소에만 1대가 있지만, 이로인해 그동안 방사능·다이옥신·바이러스

- 가 무방비 통과되었다는 것임.
- 이를 감안할 경우 물론 대부분의 검사장비를 본부에 갖추는 것도 좋지만 현장에 검사기기를 투입해 활용도 제고에 나서야 함.
- 이와 함께 허술한 감독체계와 적당주의 처벌이 비위생적이고 부적합한 수산물과 밀수를 부추기고 있음.
- 지난 98년도 중국에서 수입된 수산물 중 부적합 판정을 받은 비위생적 수산물은 47건 458톤(827천달러)에 달했는데 이는 전체 부적합 수산물 584톤의 78.4%에 해당하는 것이고 지난해에는 204건 1,286톤(2777천달러)으로 전체 1,957톤의 66%를 차지했음.
- 올들어 8월말 현재 114건 919톤(2217천달러)으로 역시 지난해보다 높은 68%를 기록했음.
- 문제는 일부 대기업뿐만아니라 매년 부적합 수산물을 들여오다 적발된 업체가 다시 적발되는 사례가 많아 사후관리가 제대로 되지 않고 있다는 점임.
- 98년이후 올 8월말까지 부적합수산물을 반입하다가 적발된 대기업은 쌍용을 비롯 농심, 코오롱상사, 효성물산, 삼호물산 등 5개업체에 이름
- 이 가운데 쌍용의 경우 불과 3년도 채 안된 기간동안 무려 4차례에 걸쳐 부적합수산물을 들여오다 적발돼, 단골 부적합수산물 반입업체로 낙인 찍힐 정도임.
- 쌍용은 황색도도상구균 양성반응이 나타난 냉동홍합을 비롯, 어체에 강제로 물을 주입한 냉동아귀를 반입했고, 올들어서는 무려 2차례에 걸쳐 어체 물주입 냉동아귀와 독기준초과 냉동복어를 중국으로부터 들여오다 적발되었음.
- 농심과 코오롱상사는 각각 두차례 부적합수산물을 반입하다 적발됐는데 대장균을 초과한 냉동틸라피아(역돔)와 폐사한 활가라미, 수입금지품목의 수산물을 수입하려 하는등 대기업들도 국민들의 식탁 안전에 아랑곳없이 전방위로 수입수산물을 반입하고 있는 실정임.
- 또한 지난 3년동안 34개 수입업체가 매년 한번 꼴로 적발됨에도 불구하고, 또 부정확한 방법으로 수입수산물을 반입하고 있음.
- 적발업체가 또다시 수입수산물을 반입한다는 것은 해양수산부를 비롯 보건당국이 이들 업체에 대해 사후관리를 전혀 하지 않고 있다는 반증임.
- 해양수산부는 지난해 8월26일 농수산물 품질관리법 제3조 및 동법시행령 제4조에 의거해 「수

- 산물품질관리심의회」를 구성 했음.
- 이 심의회는 수산물의 표준규격화, 원산지표시, 품질인증, 안전성 등 수산물 품질관리에 관한 사항을 심의하는 회의가 목적임.
- 그러나 설립이후 단 한차례도 회의를 개최한 실적이 없어 그야말로 유명무실한 회의로 전락했음.
- 이는 해양수산부가 수산물 안전성에 대한 관심이 없다는 사실을 입증한 것이며 수입수산물대책이라는게 고작 일이 발생한 후 사후약방문격으로 마련되는 것이라고 밖에 볼 수 없고, 부적합수산물관리에 대한 결함기식 행정의 대표적 사례임.
- ☞현재 수산물 검사고가 보유하고 있는 장비와 그동안 사용실적은 무엇인지 제출하고, 사용실적이 없는 검사소가 있다면 어떤 시정조치를 취할 것인지 밝혀라!
- ☞또 부적합수산물을 반입하다 적발된 업체에 대한 사후관리가 부실한 이유는 무엇이며, 향후대책은 무엇인가?

☐남북어선원 송환과 가족생계보장을 위한 전담부서를 설치하라!

- 종전이후부터 2000.9월말 현재, 고기잡이 나갔다가 부지불식간 납북! 납북어업인 3,692명중, 아직도 436명(11.8%)의 어선원 송환안돼!
- 남북어선원 송환과 가족의 생계보장을 위한 특별보호법 제정에 왜 해수부는 뒷집만 지고 있나?
- 우리나라 식량안보 뒷전인채 절차도 무시하고 전시작전식 50만톤 대북 식량지원, 그러나 북쪽은 우린 납북자 몰라요!
- 일본 눈치보느라 독도도 내팽개치더니, 북쪽 눈치보느라 변변한 송환요구조차 못하는 정부가 진정 국민을 위한 국민의 정부인가?

- 지난 9월2일 비전향장기수 63명이 북한으로 송환되었음. 이들중에는 살인범도 있고 납치범도 있음. 북한은 비전향장기수의 가치를 높이두고 남북관계 개선조치의 우선순위로 그들의 송환을 끈질기게 요구해왔고 비전향장기수들을 영웅대접하였음.
- 그럼에도 종전이후부터 2000.9월말 현재, 납북된 어업인 3,692명중, 아직도 436명(11.8%)의 어선원은 송환되지 않고 있음.

○더군다나 이들은 생업의 현장에서 조업중 본의 아니게 어획과육으로 월선조업한 경우도 있으나, 대부분 기관고장 또는 항로착오로 피랍되거나, 이념대결이 계속되던 냉전시대에 부지불식간 납북된 희생자들임. 그리고 납북 어선원들은 전혀 정치적 색채가 없음.

○남북관계는 상호주의에 의해 해결되어야 함. 인도적 차원에서 송환했다면 우리도 국군포로와 납북자에 대해 당당하게 주장하고 해결을 촉구해야 함에도, 주기만하고 받은 것은 없는 이런 화해협력은 왜 해야 하는가?

☞북은 비전향장기수 가족까지 챙기는 판임. 인권의 사각지대에서 울부짖고 있는 납북어선원 문제에 대해, 해수부장관은 그동안 송환을 위해 어떤 조치를 취해왔으며, 어떤 목소리를 내왔는가?

☞월북자조차 가족을 만나는데, 납북어선원들은 소식조차 듣지 못하고 생사 확인조차 되지 않고 있음. 해수부장관은 이들의 인권상태나 실상을 아니 생사라도 파악하고 있는가?

<해방이후 납북어업인 현황 (단위 : 명)>

연도별	계(건수)	귀환	미귀환
1954~1959	625(92)	590	35
1960~1969	2,181(310)	1,943	223
1970~1979	686(47)	534	165
1980~1989	187(12)	176	13
1990~2000현재	13(3)	13	-
계	3,692(464)	3,256	436

○남북의 진정한 화해와 협력은 갈사같은 가고 올 사람은 오도록 해주는 것임. 납북자 가족의 송환 문제는 그 가족들만의 문제가 아닌 헌법에 보장된 자국민 보호차원에서 정부가 적극 나서야 할 문제임.

☞북한의 비전향 장기수들을 끝내 데려가고야 하는데 우리정부는 납북자문제에 대해 말한마디 딱부러지게 못하는 것은 왜 무슨 이유에서인가? 인도주의와 인권은 월북자와 비전향장기수에게만 해당된다고 생각하는가? 장관은 어떻게 생각하는가?

☞우리나라 식량안보는 뒷전인채, 무슨 전시 비밀작전을 연상케하는, 절차를 무시한 50만톤 대북식량지원도 문제지만, 정부 주장대로 식량지원이 인도주의적 측면에서 이뤄지는 것이라

면, 우리도 납북어선원등의 귀환에 인도주의적인 요구를 북한측에 공식적으로 당당하게 해야 할 것인데 왜 하지 못하는가? 장관은 어떻게 생각하는가?

○납북어선원을 비롯한 국군포로 등 송환을 국민이 아무리 절규해도, 챙길 것 다 챙기고 받을 것 다 받고서도 저쪽 당사자는 아랑곳하지 않고, 더군다나 우리당사자는 입도 병긋 못하고 있음. 소위 과거 인권운동·통일운동 하던 분들도 납북자가족들에게 도리어 침묵을 강요했다함.

☞왜 우리정부는 무엇이 두려워서 무엇 때문에 소극적인 자세로 일관하고 있는가? 왜 정부만 모른채 하는가? 민감한 정치적 사안이라며 사태해결을 외면하는 우리정부가 진정 국민을 위한 국민의 정부라고 생각하는가?

○이제껏 여기저기 누구의 눈치보느라 외면한 하다가 국민적 공감대가 형성되니까 이제 넓은 의미의 이산가족의 범주에서 해결하자고 대안이랍시고 쫄끔쫄끔 내놓았음. 이산가족 상봉조차도 받을 것 다 받은 북쪽이 비협조적으로 나오고 있는 상황임.

☞장관! 납북어선원이 이산가족이라고 보는가? 아니면 당연히 우리품으로 돌아와야 할 사람들이라고 보는가? 이젠 金 대통령 노벨상도 받았으니 공식적으로 그리고 당당하게 납북자 문제와 국군포로의 송환문제를 강하게 제기하도록 건의할 의향은 없는가?

○84세의 조사라 할머니는 4대독자(정유석, 현57세)가 74년 고기잡이 나갔다가 납북되었고, 박경월씨는 결혼 1년만인 지난 68년 남편(김용기, 현 51세)의 납북으로 홀로 아이를 양육해왔고, 지난 70년 당시 3살이었던 박경아씨는 백령도인근에서 어업나갔던 아버지(박휘만, 현52세)와 헤어져 얼굴조차 모르는 등 일일이 그 서러움과 불이익은 말로 표현할 수 없었다고 함.

○납북자는 무조건 간첩이었던 그시절, 주위로부터 많은 경계와 불이익을 받아오면서 어려운 생계를 꾸려나가야 했고, 경찰의 심한 감시와 고문으로 반신불수까지 되는 등 숨조차 제대로 쉬지 못한 세월이었다고 함.

☞장관은 이러한 납북어선원들의 가족들의 실상을 들어봤는가? 납북당사자들도 인권을 유린당했지만 남아있는 가족들도 인권을 유린당했음. 장관은 남남포용에는 지나치게 인색하다는 국민적 여론을 들어본적은 있는가?

☞그동안 북한과 술하게 회담과 접촉을 해왔는데, 왜 떳떳하게 송환요구도 못하고 그 내용도 공개하지 못하는가? 지금까지 노벨상홍보에 만 열올리고 있는 사이, 그 뒷편엔 남북가족들이 피눈물을 흘리고 있음. 노벨평화상이 부끄럽지 않도록, 남북어선원의 생사를 확인사고남북자들에 대한 송환의사 확인하는 등 송환절차를 밟기 위해 해수부차원에서 전담부서를설치하는 한편 남북어선원 가족의 생계보장을 위한 특별보호법 제정에 앞장설 의향은 없나?

가 42.6!
 -대책없는 애물단지 감척어선
 • 적당 7~8백만원의 막대한 해체비용까지.....
 • 환경오염 검증후 수자원 조성사업에 이용해야!

☐어선감척사업, 4,595억7,400만원 예산낭비!
 -막대한 국고투입 어선세력 감축하는데, 어선척수가 오히려 증가?
 -협정으로 인한 감척어선, 10년 미만의 새배

1. 연근해어업구조조정사업으로 어선감척하는데 어선척수는 증가하는 기현상, 막대한 국고낭비만!
 ○지난 94년부터 추진된 연근해어업구조조정은 당초 어업자원회복으로 어업부문의 경쟁력을 강화한다는 목표 아래, 과다한 어선세력 감축등을 통해 어장생산성을 높이는게 목적이었음.
 ○그러나 지금과 같이 구조조정을 추진할 경우, 우리어업은 결코 경쟁력을 가지고 지속적으로 발전해 나갈 수 없음.

<표> 연근해어업 일반 감척추진현황(94~2000)

(단위 : 척, 백만원)

구분 \ 연도	'94년		'95년		'96년		'97년		'98년		'99년		'00계획	
	물량	금액	물량	금액	물량	금액	물량	금액	물량	금액	물량	금액	물량	금액
연안어업	54	4,910	111	9,113	110	7,991	48	4,227	63	6,512	-	-	48	4,225
근해어업			6	1,297	26	5,665	87	22,973	96	23,198	77	16,272	45	9,441

○'94년부터 2004년까지 연안어업 1,159척(6천톤), 근해어업 1,876척(10만9천톤), 총 3,035척(11만5천톤)을 감축한다는 계획을 세우고, 올해까지 771척에 1,158억2,400만원을 투입하였음.
 ○또한 국제규제에 따른 감척사업으로 99년부터 지금까지 668척에 3,437억5,000만원을 투입하였고, 올해도 33척에 83억원을 투입해 나간다는 계획임.

○그러나 감척에도 불구하고 도리어 어선척수는 증가하는 기현상이 벌어지고 있음.
 ○'90년 9만9천척에 달하던 우리어선이 '94년 연근해어업 구조조정 시행등으로 97년에는 8만1천척으로 주는 듯하다가, '98년 9만1천척으로 1만척이 증가했고, '99년에는 9만5천척으로 또다시 4천척이나 증가했음.

<표> 국제규제에 따른 간척등 어업인지원사업

(단위 : 척, 백만원)

구분 \ 연도	1999년 시행	2000년 계획
총 지원예산	363,805백만원 - 감척어선 668척 : 343,750 - 어구비 31척 : 1,085 - 실업급여 3164명 : 18,970	33척, 10,514백만원 (감척어선지원)

연도 구분	1999년 시행	2000년 계획
지급 금액 (2000.8말 현재)	323,006백만원 - 감척어선 지원 : 312,443 - 어구비 지원 : 436 - 실업급여 지급 : 10,189	신청서접수 및 실태조사중

<표> 연도별 어선세력 현황(96~99)

연도	계	연안	근해	원양	양식	내수면	기타
1996년	75,244	44,634	6,293	623	19,102	2,366	2,226
1997년	81,000	50,073	6,345	637	19,162	2,558	2,225
1998년	90,997	58,119	6,165	628	20,911	2,624	2,550
1999년	94,852	60,839	5,937	620	21,742	2,742	2,972

○'98년 정부의 무등록 무허가 소형어선의 2만7천척의 양성화와 지방자치제 선거와 관련한 단체장들의 허가권남발로 연안어장 자원고갈 현상이 심화되었음. 근해어업은 어선세력 상당폭 감축했으나 연안어업세력 날로 증가 추세임. 연안어업은 해양생물의 산란 및 치어서식 등과 직접적 연계가 되어있어 근해어업보다 오히려 자원관리에 더 큰 영향을 미치게 됨.

☞자원관리형 어업을 위해 정부가 막대한 국고를 투입하여 대대적으로 감척사업을 추진하는

데, 도리어 어선세력이 증가하는 것은 무엇때문인가? 예산만 낭비한 꼴 아닌가?

☞이같은 실효성 없고 예산만 낭비하는 어업구조조정 문제에 대해 지난 97년과 98년 2년동안 국정감사를 통해 본 위원이 지적했던 사항임. 그럼에도 왜 그동안 아무런 조치도 취하지 않았는가? 이제와서 지방해수청, 수협, 시·군등과 합동조사후 정비작업을 본격적으로 추진하겠다고 밝히는 사후약방문식 조치가 계속되는가?

<표> 연도별 연근해어업 어업허가 건수>

(단위 : 건)

연도 업종	1995	1996	1997	1998	1999
근해어업	7,742	7,572	7,374	7,158	6,914
연안어업	62,072	62,597	65,501	83,592	83,579
합계	69,814	70,169	72,875	90,750	90,493

○불법어선을 그대로 방치한채, 허가어선에 대해서만 감척하는 것도 어업자원회복에 전혀 효과가 없음. 연안어선이 날로 증가하다보니 자원고갈현상이 심화되고 그렇다보니 일부 업종에서는 갈수록 채산성이 낮다보니 공공연히 일명 고떼구리(불법 소형기선저인망)로 전환하여 불법조업을 하고 있음.

○또한 허가권은 있으나 실제로 선박이 존재하지 않는 경우와 허가권만 가지고 무단방치 어선되고 있는 어선들, 실태파악조차 제대로 안되어 있음.

○어업구조조정을 위한 어선감척사업은 불법어업예방과 이러한 어선들의 정리가 선행되어야함, 정부에서는 그동안 불법어업의 근절을 위해

많은 노력을 기울여왔으며, 해경에서는 무허가·금지어획물포획·불법어구적재·조업구역위반 등 불법어업을 지난해만 총 11,272건에 3,370명을 검거했다고, 올 8월말까지 6,34건에 2,089명의 불법어업자를 검거했다고 하지만, 사실상 단속건수보다 훨씬 더 많은 불법이 이뤄지고 있는 것이 실정임.

○향후 어업구조조정사업 당초의 목표를 달성하기 위해서는 현재의 구조조정계획과 방식을 전면 재조정하여야 함.

☞이를 위해 먼저, 불법어업의 강력단속과 더불어 불법어선에 유인책을 강구해야 할 것이며, 또 업종별로 현재 조업실태를 전면조사해 허가내용과 다른 형태로 어업을 하고 있거나 조업을 하지 않은 어선에 대해서는 행정처분에 의해 어업허가를 변경하거나 취소해야 함. 이번야말로 제대로 해야 할 것인데, 악순환의 고리를 끊을 수 있는 특단의 대책은 무엇인지 분명히 밝혀 주시기 바람.

○9월30일까지 노후정도가 심한 174척을 해체, 23척은 공공사업(그중 4척 인공어초), 노후어선대체용 162척, 수출106척, 대외경제협력사업 26척, 선상카페 6척, 일반화물선 활용 9척등 508척을 감척추진했음.

○한일어업협정에 따라 감척된 어선은 현재 지자체별로 수출, 재활용등을 서두르고 있으나 160여척은 아직 각 항구마다 처리를 기다리면서 정박중이어서 입출항을 방해하고 있으며 항구의 미관까지 해칠뿐더러, 각 지자체마다 척당 하루 2~3만원씩의 감척어선 관리비가 드는 등 예산낭비를 하고 있으며, 앞으로 한중어업협정이 타결되면 그 문제는 더욱 심각할 것임.

☞감척어선에 대한 정부 서류상의 활용방안은 여러가지지만 과연 현실화 가능성이 있는지? 현재 나타나는 문제점들에 대해 어떤 대책을 갖고 있는지? 향후 한중어업협정에는 어떻게 대비하려는지 밝혀 주시기 바랍니다.

○한편, 우리는 전국 연안해역에 수산자원조성정책의 일환으로 지난 71년부터 99년말까지만 4,259억원을 투입했음. 그리고 올해와 내년에도 각 450억원씩을 투입한다는 방침이며, 매년 인공어초 시설사업은 계속될 예정임.

○폐업대상어선중 제3국수출 106척, 해체 139척, 인공어초 4척, 기타 노후어선대체, 공공사업, 경제협력등으로 사용한다는 방침임.

○668척의 대상선박중 9월말까지 212척(31.7%)이 해체되었거나 해체중이면, 이러한 선박을 해체하는데도 1척당 평균7~8백만원의 막대한 해체비를 투입해야 함.

○현재 연안어족 보호를 위해 매년 엄청난 예산을 투입해 인공어초 사업을 펼치고 있으나 그동안 지적된 바와 같이 콘크리트 어초는 크기가 작아 개펄속에 묻히기 쉽고 부식이 빨라 어초로서의 기능을 제대로 못하고 있음.

○감척선박은 내구연한도 길고 산란효과도 비교할 수 없고 좋음. 새로운 어초로서 수산자원조성뿐 아니라 동해안처럼 수중시야가 좋은 곳에서는 좋은 관광명소로서의 역할을 다할 것이며, 불법어업방지 및 항구의 어지럽게 체항하고 있는 선박을 정리함으로써 깨끗한 항구와 안전한 선박통행의 확보가 가능함.

○오염에 대한 사전준비만 철저히 제대로만 한다면, 선박의 어초화는 반드시 시설되어야 함. 선박을 어초로 사용할때는 일정한 크기 이상의 선박과 최종분해 되었을 때 해양에 오염을 유발하지 않는 나무나 철로 된 선박이어야 하고, 잔류물질을 제거해야 함. 또한 수중 설치기술 확립 등 제반 기술적인 문제도 선행되어야 함.

○해수부는 지난 99년 수진원으로 하여금 강선어초 사례분석 및 관련법규제정 연구와 올해 해양연구소의 침선어초 설치기술에 관한 연구가 이뤄지는 등 선박을 어초화하기 위한 제반사항이 검토되었다고 밝혔음.

☞따라서 막대한 해체비를 들여 해체하는 것보다 인공어초등으로 이용할 수 있는 방안을 강구해야 함. 폐선해체와 인공어초 제작시부터 완료까지 환경검증과 어초투여후의 효과와 경제성 등에 대한 분석결과는 무엇인가?

(답변서)

○**海洋水産部長 盧武鉉**
(咸錫宰 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
연안해역 오염관리 대책과 관련
- 환경처리시설 확충을 위해 환경부와 공동으로 추진한 실적
- 각 해역별 자정능력에 근거한 오염부하량 저감대책
- 종합적 해양생태계 모델개발 계획

(답 변)

○우리부, 환경부 등 관계부처 합동으로 해양오염

- 방지 5개년계획('96~2000)을 수립·추진중에 있고, '99년말 현재 연안지역 환경기초시설 확충에 2조 5,984억원을 투자하였으며, 동계획의 금년말 종료에 따라 현재 수립 추진중인 해양환경보전 종합계획에서도 환경기초시설의 설치계획을 포함하여 시행할 계획입니다.
- 해역별 특성에 맞는 해양환경 개선대책을 효율적·체계적으로 추진하기 위하여 우리부에서는 환경상태가 양호한 환경보전해역과 환경개선이 필요한 특별관리해역으로 구분하여 9개해역을 지정(2000. 2) 하였습니다.
 - 환경보전해역(4) : 가막만, 득량만, 완도·도암만, 함평연안
 - 특별관리해역(5) : 시화호·인천연안, 울산연안, 부산연안, 마산만, 광양만
 - 동 해역에 대하여는 과학적이고 체계적인 관리 기본계획을 수립하여 지속적으로 오염저감 대책을 수립·추진해 나갈 계획이며, 금년에는 우선 시화호와 가막만을 시범해역으로 선정하여 오염원별 부하량 등 과악을 위한 연구용역을 시행중(2000.4~2001.4)에 있습니다.
 - 향후 시범해역에 대한 오염저감대책 수립 시행으로 얻어진 해양환경관리기법을 바탕으로 종합적인 해양환경개선 모델을 개발·추진함으로써 해양오염방지의 효율성을 제고해 나가겠습니다.

(질 의)
감척사업과 연근해어업 허가문제

(답 변)

- 1) 언론보도에 의하면 어선감척 지원금을 받은 후 편법으로 다시 어업허가를 받는 등 부작용이 계속되는데 한·중어업협정에 대비하여 이에 대한 대책은
 - '92년부터 근해어업에 대한 신규허가는 전면 금지되어 있기 때문에 감척사업 실시 후에 감척사업자가 다시 신규로 어업허가를 받을 수는 없습니다.
 - 다만, 언론보도에서 감척사업자가 편법으로 어업허가를 받았다는 것은 감척사업자가 기존의 허가를 받아 조업하고 있는 어선을 구입한 것으로 이를 제한하는 것은 직업선택의 자유를 제한한다는 문제가 있어 신중한 검토가 필요할 것으로 사료됩니다.
 - 따라서 동 문제에 대하여는 관련전문가 등의 의견을 수렴하여 합리적인 방향을 모색하도록 하겠습니다.

- 2) 감척사업을 추진하는데도 연안어업허가가 늘어난 이유, 감척사업 추진과 연안어업허가 남발이라는 상치되는 문제의 대처계획과 '97년 무허가 소형어선 일제 정비기간에 신고된 어선수와 양성화된 어선수에 대하여
 - 연근해어업의 허가제도는, 자원의 합리적인 관리 및 어업인의 안정적인 생활안정을 위해 어업진입을 업종별로 선별하여 제한해오고 있는 바,
 - 자원의 남획으로 어업에 미치는 영향이 큰 근해 어업은 '92년부터 신규진입을 아예 제한하여, 기존의 허가 건수의 범위내에서만 허가를 처분해오고 있으며
 - 연안어업의 경우는 자원에 영향이 큰 낭망류 및 선망류 등 일부 업종만 허가를 제한하고, 그 외 어업에 있어서는 어업허가처분권자인 지방자치단체장이 지역실정에 맞는 허가제도를 운영할 수 있도록 하였습니다.
 - 따라서 시·도지사가 정한 정수의 범위안에서는 어선의 증감이 다소 있을 수 있으나, 특히 '97년무렵 어선세력이 증가가 두드러진 사유는 무등록·무허가 양성화 조치에 따른 것입니다.
 - 이들 어선들은 제도권외에서 불법어업으로 연근해어업의 질서 유지에 악영향을 초래하고 어촌사회안정에 부정적인 요인을 초래함에 따라, 제도권어업으로 수용하여 어업질서의 확립 및 안정적으로 어업에 종사하도록 할 필요성이 대두되었습니다.
 - 무등록·무허가 어선의 양성화는 자원에 영향이 적은 어업(업종)에 한하여 허가함으로써, 양성화어선의 약 86%이상이 2톤이하의 양식어장관리선 및 낚시어업류의 어선들입니다.
 - 그러나, 어업환경의 악화, 어선·어구의 현대화 및 어로기술의 발달로 어업에 미치는 영향이 우려되는 바, 미등록·무허가 어선이 발생하지 않도록 지도단속을 철저히 함과 아울러 허가제도를 정비하는 등 연안어업에 대하여도 합리적인 정비계획을 수립, 감척사업의 효율성이 저감되지 않도록 노력을 경주하고자 합니다.

(질 의)
종합물류기지로서의 항만배후지 개발을 위한 정부차원의 대책, 관련법 제정, 관계부처 협의 체 구성 등에 대한 견해와 계획은?

(답 변)

- 우리부에서도 장차 항만배후부지 내에서 종합물

류기능을 수행할 수 있는 제3세대 항만을 개발할 구상을 가지고 부산신항 및 광양항의 배후부지를 조성중에 있습니다.

○그러나 항만의 일부로서 배후부지의 본격적인 개발 및 지원을 위한 재원조달이 용이치 않고, 항만법 등 관련법령도 아직 미비한 실정입니다.

○따라서 전국항만에 걸친 배후부지의 본격적인 개발을 위하여 항만별 배후부지 활용계획, 법령 정비 및 재원조달방안 등에 대한 신중한 검토가 필요하므로 내년중 연구용역을 실시할 계획이며, 동 용역결과를 기초로 법령개정 등 필요한 시책을 수립·추진해 나갈 계획입니다.

※2001년도 연구용역비 예산 1억원 기확보

○또한 배후부지를 종합물류단지로 개발하기 위해서는 정부예산 확보, 관세자유지역 지정, 도시계획 및 산업단지개발계획과의 연계 등의 문제에 있어 관계부처와의 원활한 협조체제 구축이 필수적이므로 향후 이에 필요한 제도적 장치도 검토하여 협의 추진할 방침입니다.

(질 의)
수산발전기금 조성 대책

(답 변)

1) 기금조성 기간을 당초 2004년에서 2010년으로 변경한 이유는

○내년부터 본격 운용되는 수산발전기금은 2010년까지 총 5조원의 재원조성을 목표로 하고 있으며,

-구체적으로는 영어자금 등 융자성 정책자금의 편입과 농림부로부터의 농안기금 이관을 통해 2조 5천억원을 조성하고, 정부출연금 및 각종 부담금 징수 등을 통해 신규재원 2조 5천억원을 조성할 계획입니다.

○당초 2004년까지 총 3조원 조성을 목표로 하였으나, 재원조성 방안에 관한 연구용역 결과 융자성 정책자금의 상환기간이 10년인 점을 감안하여 매년도 상환분을 기준으로 연차적으로 기금에 편입하는 것이 현실적으로 타당하다는 의견이 제시되었으며, 동 의견이 합리적인 것으로 판단되어 당초계획을 변경하였습니다.

2) 각종 부담금 신설은 정부의 준조세 감축정책과 배치되지 않는지

○신규재원 조성을 위해 수산업육성부담금 및 해양환경개선 부담금을 징수하고자 관계법령에 근거규정 신설을 추진중에 있습니다만,

-「수산업육성부담금」은 항만·어항·매립공사자로부터 순공사비의 일정액(10%)을 부담금으로 징수하는 것으로, 사업시행자는 부담금에 해당하는 만큼 당해 시설 또는 매립지에 대해 무상사용기간을 부여받거나 소유권을 취득할 수 있기 때문에 실질적인 불이익은 없을 것으로 보이고,

-「해양환경개선부담금」은 해양폐기물 투기행위에 대해 일정금액(톤당 5천원)을 징수하여 해양환경개선사업의 재원으로 활용하기 위해 부과하는 부담금으로, 현재 육상폐기물 처리시에도 이와 유사한 부담금이 부과되어 해양폐기물 투기에 대하여도 부담금을 징수하는 것이 마땅하다고 생각합니다.

3) 재원조성을 위해서는 관련법률의 개정이 필요한데 관계부처간 협의 진척사항은

○신규재원을 안정적으로 확보하기 위해서는 어업인지원특별법 등 관련법률(7개)의 개정이 필요하여 현재 관계부처와 적극 협의중에 있습니다만, 부담금 신설 등에 대해 예산당국에서 반대하고 있는 실정입니다. 동법률 개정은 의원입법으로 추진중이지만, 계획대로 개정될 경우 향후 수산업 발전에 중대 전기가 마련될 것으로 보이므로 동 법안이 금년도 정기국회에서 개정될 수 있도록 위원장님의 각별한 관심과 협조를 부탁드립니다.

-다만, 농안기금 이관 근거규정 신설을 위한 농안법 개정은 농림부와의 협의를 거쳐 별도로 추진할 계획입니다.

4) 농안기금 이관을 위한 농림부와의 협의 진척사항 및 이관후 운용결손액 보전방안은

○수산부문이 농안기금 조성에 기여한 바가 적다는 이유로 농림부에서 이관에 계속 반대하고 있는 실정입니다만, 수산물은 생산 및 유통과정이 농산물과는 다른 특성을 지니고 있으므로 수산물 가격안정사업은 수산업 주무부처인 해양수산부에서 관장함이 마땅하다는 인식 아래, 어업인지원특별법 제정 당시인 '99년부터 농안기금 이관을 위해 계속 협의중에 있습니다.

○수산물 수급 및 가격안정을 위해 매년 농안기금을 재원으로조기 등 주요 수산물을 대상으로 정부비축사업을 실시하고 있으나, 소비자물가 안정 차원에서 시중가보다 저렴하게 판매하는데다 냉동보관에 따른 부대비용이 많이

소요되어 매년 약 200억원 정도의 운용손실을 보고 있습니다.

－이에 따라 우리부에서는 지난해 「정부비축 사업 개선방안」을 마련하여 2004년까지 사업효과가 미흡한 일부 품목을 대상품목에서 제외(9개→5~6개)하는 등 수매판매 제도를 대폭 개선하여 운용손실을 최소화할 수 있도록 노력하고 있습니다.

(질 의)

남북 해양수산물분야 경제교류 협력 관련

(답 변)

1) 남북 해양수산물협력방안의 기본방침 및 추진현황

○항만, 해운 및 수산 등의 분야에 대한 남북한 협력 기본방향은 다음과 같습니다.

－우선 북한항만시설에 대한 투자 및 해운협력을 통하여 남북 교역물자의 활성화 및 관광산업의 개발로 경제적·인적교류의 조기활성화를 도모할 계획이며

－아울러 수산분야에 대해서도 남측의 어선·어구 및 어로기술과 북측의 어장을 제공하는 어업협력사업 등 대북경제교류를 적극 추진할 계획입니다.

○이러한 기본방향하에 구체적인 사업의 선정 및 추진은 향후 관계부처 및 북한과의 협의를 통해 진행이 될 것으로 생각합니다.

2) 남북 어업공동위원회를 구성·운영하는 방안에 대한 추진상황

○남북한 어업분야에서의 경제협력은 자원의 공동이용을 통한 우리어업인들의 소득증대와 북한의 어업생산력 증강 등을 감안할 때 매우 바람직하다고 생각합니다.

－다만, 위원장님께서 지적하신 남북어업공동위원회 설치문제는 남북당국자간 실질적인 접촉이 없어 지금까지는 아무런 진전이 없으며

－앞으로 남북어업공동위원회 설치방안에 대해서 통일부 등 관계부처와의 협의를 통하여 적극 모색할 계획입니다.

3) 남북 해운협력 방안

○아시다시피 경수로사업물자 및 대북 인도지원 물자외의 남북교류물자는 제3국적 선박이 운항하고 있는 실정입니다.

－따라서 국적선의 남북간 운항은 내항선사의 활성화 및 향후 통일에 대비해서 반드시 추진되어야 할 것으로 생각되며

－대부분의 국가도 국가안보 목적상 자국의 내항해운에 대하여는 외국인의 투자·진입을 제한하고 있습니다.

○다만, 위에서 말씀드린 남북간 해운협력을 위해서는 위원장님께서 지적하신대로 “분쟁발생의 조정”, “위험상황 발생시 상호 협조체제” 등이 필요하므로 남북관계장관회담 등 대북경제협력 창구를 통하여 이 문제를 계속 협의할 수 있도록 하겠습니다.

(질 의)

외국(중국)과의 불평등 해운협력 시정대책

(답 변)

○한·중 양국 정부는 '93.8월부터 매년 해운협의회를 개최하여 한·중간 여객 및 컨테이너항로 개설, 해운분야 현안사항 등을 협의하고 있습니다.

○양국간에는 상호주의원칙을 엄격히 적용하고 있음에 따라 여객 항로 개설시에는 양국 민간선사간 합작으로 운영하고 있으며, 컨테이너선박은 양측에서 균등하게 투입하고 있습니다.

○중국내에서 우리 선사를 포함한 모든 외국선사가 부당한 대우를 받고 있는 부문은 해운대리점 업무의 중국선사 독점체제 운영, 중국내 현지법인 설립 제한 및 중국항만에서의 항비문제 등입니다.

○이는 중국의 대외개방정도와 관련 된 것으로 그간 해운협의회를 통하여 여러차례 개선을 요구하였으나 중국의 국내정책 등을 이유로 현재까지 개선되고 있지 아니한 실정입니다.

○이러한 부당한 대우는 중국의 WTO가입에 따른 해운시장 개방과 더불어 개선될 것으로 보고 있습니다.

○중국의 경제성장 잠재력을 고려할 때, 이 항로에서의 국적선사의 수송기반 확충은 우리나라가 세계5대 해운국가로 성장하는데 매우 중요하다고 보므로 앞으로도 양국간 해운협력을 긴밀히 유지해 나갈 계획입니다.

(權五乙 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

수입수산물 검사제도 개선대책 관련

(답 변)

○위원님께서 질의하신 남꽃게 현지조사단에 수산물검사원을 포함시키지 않은 이유는현지조사단 3명중 1명은 우리부 소속 해양수산물관이 포함되어 있고, 현지조사 사항이 특별한 전문성이 요구

되지 않아 포함시키지 않은 것입니다.

- 현지조사 결과 납을 넣은 것은 중량을 늘리기 위한 현지어민의 소행일 가능성이 가장 높으나, 명확한 원인규명이 필요하여 현재, 한·중 양국 수사당국간 형사사법공조가 진행중에 있습니다.
- 아울러, 근원적인 재발방지를 위해서는 가공공장의 등록제 및 위생증명서 첨부 등 수출국이 안전성을 사전 보장할 수 있도록 하는 위생협정 체결이 시급하여 금년내 서명을 목표로 협정체결을 추진중에 있습니다.
- 그리고, 수산물검사소의 기능을 보강하기 위해 수산물품질관리원으로서의 확대 개편과 함께, 검사인력 76명을 증원하고 2002년까지 검사장비 176대를 보강할 계획으로 추진중에 있습니다.

(질 의)
수입수산물 유통실명제 도입 방안

(답 변)

- 수입수산물에 유통실명제를 도입하는 것은 소비자에 대한 신뢰 회복과 안전성 문제, 유통의 투명성 제고를 위해 필요하다고 생각합니다.
- 이에 따라 이번 납땀계 사건을 계기로 중국과 협의중인 한·중 위생관리에 관한 협정 내용에는 - 수출제품의 포장에 국가명, 가공공장 명칭과 등록번호 표기를 의무화하도록 하였으며,
- 앞으로 주요 수입국가와는 위생협정을 체결하여 유통실명제가 정착될 수 있도록 추진하겠습니다.

(질 의)
수산물의 원산지 표시제 강화 방안

(답 변)

- 원산지표시 단속은 우리 수산물의 소비보호를 위하여 지속적인 단속 강화를 하고 있습니다만 대상지역이 광범위(전국 23,000여개소)할 뿐만 아니라 단속인력(155명) 부족으로 어려움이 많은 실정입니다.
- 그러나 금년도부터는
 - 도매시장 23곳을 자율/특별관리시장으로 선정하여 자체 지도·단속반을 운영토록 하고
 - 소매시장에는 관계부처 합동단속반을 편성·운영하는 한편,
 - 소비자단체 소속원 등 200여명을 명예 감시원으로 위촉·운영하고 있습니다.
- 앞으로 국산으로 둔갑할 가능성이 높은 어종과 상습적 위반시장에 대하여는 별도 계획을 세워 집중적으로 단속하고 위반자에 대하여는 처벌규

정도 강화하는 방안을 관계기관과 협의해 나가겠습니다.

(질 의)
식품안전관리 일원화 대책

(답 변)

- 식품에 대한 안전관리 일원화 문제는 품목별로 특성이 있으므로 관계부처에서 전담하여 추진하는 것이 바람직하다고 판단됩니다.
- 그 이유는, 수산물의 경우 생산단계에서부터 안전성관리가 필요하기 때문입니다.
- 즉, 수산물의 경우는 환경오염 방지를 위한 양식어장의 환경관리 정책과 항생제 잔류방지를 위한 양식어류의 사료공급 관리 그리고, 외국과의 협정에 따른 수출수산물의 위생관리를 위한 지정해역(6개해역)제도 운용 등과 같이 생산단계에서부터 유통까지 안전성관리 정책이 연계되기 때문입니다.
- 따라서, 수산물에 있어서는 현재 생산단계와 수입단계에서는 해양수산부가, 그리고 유통단계에서는 식약청 및 시·도가 담당하고 있는 관리체계를 전문인력과 장비를 갖추고 있는 해양수산부(수산물검사소)로 일원화하는 것이 바람직하다고 판단됩니다.
- 그러나, 이 문제는 관계부처간 협의가 필요한 실정이므로 금후 부처간 기능조정이 논의될 경우 협의해 나가겠습니다.

(질 의)
한·중 어업협정의 양자강 문제

(답 변)

- 1) 양국이 합의한 어업규제의 구체적 내용을 양해각서에 명문화 하지 못한 이유는
 - 잘 아시다시피 '98년11월 가서명 당시 한·중 양국은 서해 특정 금지구역에서 중국어선이 우리 법령을 준수하는 대신, 우리 어선은 양자강 연안에서 중국 법령을 준수하는 내용의 양해각서를 체결한 바 있습니다.
 - 다만, 상호 준수해야 하는 법령의 구체적인 내용은 명문화하지 못했는 바 그 이유는 서해 특정금지구역에서 중국어선이 준수해야 하는 어업규제가 안보적인 목적에서 설정된 것으로 중국측은 제3국(북한)과의 관계를 고려 구체적인 법령 명칭의 기재를 적극 반대했기 때문입니다.
- 2) 이는 '98.11월 한·중어업협정 가서명 양해각서의

외교관례를 일방적으로 파기한 중국측에 대한 굴복이며 중국측 주장인 양자강문제 우선 해결의 주장에 말려든 결과인데 이에 대한 의견은

○양자강 문제는 우리측이 서해 특정금지구역을 중국측이 준수해 줄 것을 요구함에 따라 파생된 문제로서, 한·중 어업협정의 조기발효를 희망하는 어업인의 의견과 서해 특정금지구역의 안보적 이익, 그리고 양자강 하구에서 우리 어선의 조업이 지속적으로 감소하는 상황 등을 종합적으로 고려하여 최종 타결된 것입니다.

3) 2년후 자원이 회복될 경우, 재입어가 가능하도록 했다는데 구체적인 근거는

○양쯔강 연안 자원회복시 우리 어선이 재입어 한다는 것은 해당 수역의 자원이 회복되어 중국 어선에 대한 규제가 완화될 경우, 우리 어선에 대하여도 규제를 완화하여 조업할 수 있게 한다는 뜻입니다.

○이러한 내용은 양자강 문제 관련 외교부간 회담시 수석대표명의로 토의기록으로 작성되어 있습니다.

4) 어업협정과 별도로 한·중간의 EEZ 경계획정 회담이 진행중인데 이어도에 대한 대비책은 무엇인가

○정부는 주무부처인 외교통상부를 중심으로 해양경계획정에 관한 판례연구를 통한 논리개발, 해양법 전문가 및 관계기관을 구성원으로 한 포럼개최 등을 통하여 인접국과 EEZ 경계획정 회담에 대비한 전략수립에 만전을 기하고 있습니다.

○아울러, 우리부는 이어도 해양과학기지 건설 등 우리의 EEZ에 대한 정당한 권리를 지속적으로 행사하는 한편, 대륙붕 자원조사사업을 실시하여 EEZ 경계획정이 구체적으로 진행될 경우에 대비한 과학적 자료를 축적하고 있습니다.

(질 의)

수협중앙회 여신관행의 혁신대책과 신용사업의 이익실현 방안 및 정부의 공적자금 상환계획

(답 변)

○정부에서는 수협중앙회 신용사업 부문의 독립 사업부제를 최대한 강화해 나가겠습니다.

○이를 위해 신용대표이사를 금융전문가로 선출하여 책임경영체제를 확고히 구축하고 전문인력도 적극 영입하여 부실여신 방지를 위한 여신심사

를 강화하는 등 경영의 전문성과 효율성을 높여 내실있게 운영되도록 할 계획입니다.

○정부의 공적자금 상환계획은 향후 수협의 경영개선 계획과 연계, 예금보험공사 등 관계기관과 협의하여 확정할 계획입니다.

(질 의)

유기산처리제의 특정사 공급 이유와 고염제 성분 등 유해물질 검출 등에 대하여

(답 변)

○산처리제의 구매·공급은 사업집행 주체인 시·도 지사가 세부방법을 정하여 어업인의 의견과 지역실정에 맞는 제품이 공급되도록 하고 있고,

○구매방법은 수의 또는 경쟁입찰 등의 방법을 택하고 있으며, 특정사 제품의 중금속(크롬) 성분 초과 검출에 대하여는 재검사 결과 기준치 범위 이내였고, 또한 고염살충제 성분 초과검출에 대하여는 성분 분석과정에서 오류가 있었던 것으로 확인되었습니다.

○앞으로 공급 제품에 대한 검증표시와 무작위 추출 품질검사 등을 강화하여 우수한 적정제품이 구매·공급될 수 있도록 하여 나가겠습니다.

(金洪春 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

한·일 어업협정상 독도문제와 관련

(답 변)

1) 신 한·일어업협정은 독도를 기점으로 하지 않았으니 잘못된 것으로 재협상을 할 용의는

○새로운 한·일어업협정은 EEZ 경계획정이 아니라 어업에 관한 사항을 규정한 잠정협정입니다.

○EEZ경계획정은 양국의 주권적 권리를 행사할 수 있는 수역을 설정하는 만큼 경계획정에 상당한 기간이 소요되므로 어업 협정체결시 독도를 기점으로 한 경계획정만을 주장하다보면 무협정 상태가 우려되고 어업적 손실 및 우리 어업인의 피해가 장기화되므로 어업에 관한 잠정적인 EEZ를 설정한 것입니다.

○정부는 독도의 EEZ 기점 가능성을 배제한 적은 없으며, 독도의 EEZ 기점 여부는 중국, 일본, 러시아 등 주변국과의 해양경계획정에 따른 장단점을 종합적으로 분석하여 국익 차원에서 검토되어야 합니다.

○따라서 향후 한·일간에 배타적경제수역의 경계가 확정되면 한·일어업협정은 개정되어야

할 것으로 사료됩니다.

2) 독도가 왜 공동관리 수역에 포함되었는가?

- 동해중간수역은 공동관리수역이 아니라 자국의 국내법을 타방국어선에 적용하지 않는 한·일 양국간 공해적 성격의 수역입니다.
- 또한 독도와 그 영해 12해리는 우리의 주권이 행사되는 곳으로서 한·일어업협정상 중간수역에 둘러싸여 있는 것이지 중간수역은 아니며 어업협정대상수역에도 포함되지 않음을 말씀드립니다.

3) 독도를 기점으로 EEZ를 확보해야 한다고 하는데 이에대한 견해

- 그 동안 정부는 독도가 EEZ를 가질 가능성을 배제한 적은 없으며, 독도의 EEZ 기점 사용 문제는 중국, 일본, 러시아 등 주변국 모두와 관계된 문제인 만큼 한반도 주변의 해양경계 협상의 전반적인 진전 상황과 국제 관행 등을 고려하면서 우리의 국익이 최대한 확보될 수 있도록 외교당국과 긴밀히 협의하여 대처해 나가겠습니다.

4) 일본은 독도를 국제분쟁지역화하여 국제사법재판소에 회부하고자 하는 전략인데 이에 대한 견해

- 독도가 국제사법재판소에 제소되기 위해서는 기본적으로 당사국간 합의가 있어야 하므로 독도가 국제사법재판소에 회부될 가능성은 없는 것으로 판단하고 있으나, 정부는 국제관행의 변화에 대비하여 독도의 영유권 강화를 위한 체계적인 연구와 대응방안 마련 등 필요한 조치를 지속적으로 추진하고 있습니다.

(金龍學 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

수협회장을 중심으로 구조개혁을 추진하는 것은 문제가 있음. 개혁후 퇴출대상인 사람이 개혁을 제대로 할 수 있겠는지?

(답 변)

- 수협의 구조조정은 대표이사를 팀장으로 하는 별도의 경영 개선팀을 구성하여 추진할 계획입니다.
- 대표이사는 가급적 현 임원이 아닌 외부의 전문가를 임명하여 실질적이고 강도 높은 개혁을 추진할 예정입니다.
- 그러나 수산업협동조합법상 대표이사는 총회의 동의를 얻어 회장이 임명하도록 되어 있어 회장의 협력이 필요한 실정입니다.

※ 회장을 새로 선출하기 위해서는 16~30일 소요

- 따라서 우선 대표이사를 임명하여 경영개선팀을 구성한 후 회장 등에 대한 책임을 물을 예정입니다.

(질 의)

개방형 임용제도가 악용되고 있는데 이에 대한 견해는?

(답 변)

- 공직사회의 경쟁력 제고를 위하여 도입한 개방형 임용제도가 아직 시행초기이므로 제도 운영상 다소 미흡한 점은 있으나, 개방형 임용제도 운영과 관련하여 동 제도를 악용한 사례는 없습니다.
- 수산진흥원장과 항만국장 개방형 임용에 있어 우리부(3명)와 민간위원(4명)으로 시험위원회를 구성하여 적정한 시험절차를 거쳐 채용하였습니다.

※ 국립수산진흥원장 시험위원

- 차관, 차관보, 중앙해양안전심판원장, 심재형 교수, 홍재상 인하대교수, 최정윤 부경대교수, 김대안 여수대교수

※ 항만국장 시험위원

- 차관, 차관보, 기획관리실장, 서경덕 서울대 부교수, 조원철 연세대교수, 방희석 중앙대 교수, 이정욱 해양수산개발원장

- 또한 수산진흥원장과 항만국장은 명예퇴직하고 다시 임용된 것이 아니라, 공무원 신분으로 동 시험에 응시하여 채용된 것입니다. 따라서 명퇴 수당이나 퇴직금을 수령한 바 없습니다.

- 우리부는 향후에도 개방형 임용제도의 취지를 살려 공직사회의 경쟁력이 제고될 수 있는 방향으로 동 제도를 운영해 나갈 계획입니다.

(질 의)

동해항과 속초항에 대한 종합적인 이용계획 및 중장기 발전계획을 수립할 용의는

(답 변)

- 남북 화해분위기에 따른 환동해권시대에 대비하고 증가하는 동해권의 화물량처리를 위하여 기존 동해권항만의 기능을 재정립하고 지역균형발전을 위하여 동해권지역에 대한 장기 항만개발계획을 수립한 바 있습니다.
- 주요내용으로 속초항에 국내관광 및 크루즈선이 접안할수 있도록 2011년까지 여객부두 3선석을 확충하여 환동해권 관광 거점항만으로 개발하고

- 대북한 및 러시아교역에 지리적으로 유리한 동해권에 새로운 항만건설을 위하여 2011년까지 양양지역에 컨테이너부두 2선석과 일반화물부두 1선석을 개발할 계획입니다.
- 앞으로 대북방교역의 추이를 보아가면서 양양지역 항만지정 및 기본계획 확정 등 구체적인 사업계획을 수립 추진하여 나갈 계획입니다.

(질 의)
감척어선에 대한 관리부실 실태 고발

(답 변)

- 1) 감척어선 매각에 있어 “집행지침”을 개정하여 수출제한 대상국가에 러시아도 포함하는 것에 대한 견해는
 - 감척사업에 따른 폐업어선은 신속한 사업추진과 폐선처리비 절감 등을 위하여 우리와 동일 어장을 사용하는 일본, 중국을 제외한 국가에 수출할 수 있도록 하고 있습니다.
 - 한편, 지적하신대로 창우물산의 경우와 같이 러시아에 수출목적으로 감척어선을 구입 후 북한으로의 반출 등을 시도한 사례가 있어 앞으로 “감척사업 집행지침” 수립시 수출제한 대상 국가에 러시아를 포함하는 문제를 검토하도록 하겠습니다.
- 2) 감척어선을 악용한 유사사례가 있을 것으로 보이는데 자체조사 및 감사 실시여부 및 있다면 조치내역은 무엇인지
 - 앞서 말씀드린 창우물산의 경우에는 감척어선의 북한 반입을 불허하는 한편, 주러한국대사관을 통하여 실제 러시아에 수출여부를 확인 중에 있으며, 수출이 아닌 것으로 확인될 경우 매각조건 위반에 따른 계약취소등의 조치를 취할 계획입니다.
 - 한편, 감척사업자는 감척어선을 구입하지 못하도록 하고 있으나, 제 3자명의로 구입하는 사례가 있어 제 3자를 경유하여서도 구입하지 못하도록 조치한 바 있으며, 앞으로도 지속적으로 감척어선 매각에 대한 사후관리감독을 철저히 해나가도록 하겠습니다.

(질 의)
어업인 부채해결에 적극 참여 촉구

(답 변)

- 정부에서는 IMF 등으로 채무상환에 어려움을 겪고 있는 어업인들의 부담경감을 위하여 고금리 상호금융 자금의 저리대체 등 각종 부담경감 대

- 책을 추진하고 있으며, 어업인 연대보증도 농신보 보증으로 대체 중에 있습니다.
- 이와 별도로 어업용 면세유의 공급기한도 금년 말에서 2002. 6월까지 연장하고, 기존의 어선원 공제로 지원외에 내년부터 10톤미만의 소형어선 공제로에 대하여도 정부의 국고보조를 50%까지 지원토록 할 계획입니다.
- 한편, 저리의 어업경영자금인 영어자금은 금년도에 1조 2,050억원을 지원하고 있습니다만, 소요액의 41% 수준에 그치고 있는 실정이므로 앞으로 관계부처와 적극 협의하여 증액지원될 수 있도록 노력하겠습니다.

(朴在旭 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
해운업계 경쟁력 강화 시급

- 1) 외항해운업의 건실한 발전을 위한 적정 용선율
 - 국적선(자사선)을 보유하느냐, 용선 위주로 운항하느냐의 판단은 해당국가의 여건, 화물의 성격, 해운회사의 경영방침 등에 따라 달라질 수 있어 일률적인 적정 용선비율을 제시하기에는 어려움이 있습니다.
 - 참고로, 위원님이 제시하신 국내선사의 외국적선 운항비율 75%중에는 사실상 국적선과 같이 볼 수 있는 국적취득조건부나용선이 포함된 것으로 이를 감안시 순수 용선비율은 30% 정도입니다.
 - 정부는 국적선 선대(국적취득조건부나용선 포함) 유지를 위하여 국제선박등록법을 제정 '98년부터 시행중에 있습니다.
- 2) 국적선 확보를 통한 외항해운 건설화 대책
 - 부채비율(200%) 적용문제는 신조 선박확보를 곤란케하며 향후 국내 해운산업을 위축시킬 우려가 있습니다.
 - 이에 따라 우리부에서는 금감위 등 관계기관에 외항해운기업에 대한 부채비율 200% 예외 적용을 건의하였으나 아직 해결되지 못하였습니다.
 - ※관계기관 입장 : 부채비율 200%기준은 기업 구조조정을 추진하기 위한 것으로 예외 인정 곤란
 - 앞으로 고도의 자본집약산업인 해운업의 특성에 맞는 별도의 부채비율이 설정될 수 있도록 관계부처와 계속 협의해 나갈 계획입니다.
 - 또한, 개별 해운선사들이 주 채권은행과 협의하여 재무구조개선약정 변경시 부채상환에 문

제가 없는 장기운송계약선박(철광석, LNG, 원유 등 운송선박)은 부채산정에서 제외될 수 있도록 추진하겠습니다.

- 3) 국적선에 대한 화물우선적취제도 폐지 사유
 - 우리나라의 화물우선적취제도는 지난 52년 시행된 이래 우리 해운산업 발전에 크게 기여한 바 있습니다.
 - 이제 우리나라는 제8위의 해운선진국으로 성장하였고 '99년도 외항해운업체 운임수입 102억불중 약 53%인 54.5억불을 삼국간운송에서 획득하고 있습니다.
 - 이와 관련 우리나라가 화물유보제도를 시행할 경우 국내선박의 해외영업에도 불이익을 받게 되는 결과가 초래됩니다.
 - 참고로, 위원님이 언급하신 미국과 인도, 브라질 등 일부 국가만이 화물우선적취제도를 시행하고 있을뿐 유럽 해운선진국 등 대부분의 국가에서는 자국선에 대한 화물우선적취제도를 시행하고 있지 않습니다.
- 4) 국제선박등록법 시행 3년이 경과했으나, 국가필수 국제선박을 지정하지 않은데 대한 해명과 대책
 - 국적선사의 국제경쟁력을 제고하기 위해 '97년 8월 국제선박등록법을 제정하여 국가필수국제선박으로 지정할 수 있는 제도를 도입하였으나 아직까지 지정된 선박은 없습니다.
 - 국가필수국제선박을 신청하고 지정하기 위해서는 사전에 외국인선원 승선범위가 확정되어야 하나, 노·사간에 합의가 이루어지지 않아서 아직까지 지정 실적이 없습니다.
 - ※국가필수국제선박으로 지정시 외국인선원 승선이 6명으로 제한되므로 국제선박 외국인선원의 승선범위와 국가필수국제선박 승선범위의 차이에 대해 정부가 선사측에 손실보상
 - 그간 우리부에서는 노·사간의 합의를 도출하기 위해 노·사·정 간담회 등을 개최하였으나, 내국인선원 고용불안문제, 부산 및 인천의 국제선원복지회관 건립 비용 지원문제 등으로 협상타결이 지연되고 있는 실정입니다.
 - 앞으로 노·사·정 간담회, 선원정책협의회 등을 통해 노·사간 협상이 조속히 타결될 수 있도록 적극적으로 조정하겠습니다. 노·사간 합의결과에 따라 국가필수국제선박을 지정할 수 있도록 적극 추진하겠습니다.

(질 의) 독도관련 사항

- (답 변)
- 1) 독도를 기점으로 EEZ를 선포할 의향과 정부차원의 대책
 - 독도의 EEZ 기점 사용 문제는 중국, 일본, 러시아 등 주변국 모두와 관계된 문제인 만큼 한반도 주변의 해양경계협상의 전반적인 진전 상황과 국제 관행 등을 고려하면서 대처해 나가야 한다고 생각합니다.
 - 그 동안 정부는 독도가 EEZ를 가질 가능성을 배제한 적은 없으며, 우리부는 앞으로 한·일 EEZ 경계획정협상과 관련하여 외교통상부와 긴밀한 협의를 통하여 우리의 국익이 최대한 확보될 수 있도록 적극적으로 노력해 나가겠습니다.
 - 2) 독도와 관련 기존 한·일 어업협정에 해석을 담은 추가협정을 체결할 필요는 없는지
 - 한일어업협정은 EEZ 경계획정 이전에 어업에 관한 사항을 정하는 잠정 약정으로 독도의 역사적, 국제법적 지위에 아무런 영향을 미치지 않습니다.
 - 즉, 독도가 중간수역내에 위치하고 있으나 독도와 그 영해 12해리는 중간수역이 아니라 엄연히 우리의 영유권이 행사되는 수역입니다.
 - 따라서 한일어업협정을 개정하거나 해석의정서를 통하여 독도를 우리 수역에 포함시키기 보다는 현재 한일 외교당국간 추진중인 EEZ 경계획정을 통하여 우리 수역에 포함시킬 수 있도록 해야 할 것으로 생각합니다.
 - 한편, 그 동안 정부는 독도가 EEZ를 가질 가능성을 배제한 적은 없으며, 독도의 EEZ 기점 사용 문제는 중국, 일본, 러시아 등 주변국 모두와 관계된 문제인 만큼 한반도 주변의 해양경계협상의 전반적인 맥락과 국제 관행의 발전방향 등을 고려하면서 우리의 국익이 최대한 확보될 수 있도록 외교당국과 긴밀히 협의하여 대처해 나가겠습니다.

(질 의) 중국과 불평등한 해운협상

- (답 변)
- 1) 해운업 개방 및 균등선박원칙 준수에 대하여
 - '93 제1차 한·중 해운협의회 개최이후 균등선박 투입원칙에 따라 양국간 해운업개방을 확

대해 나가고 있습니다.

○당시 5~6척이 운항하고 있던 한·중 컨테이너 항로에 지금은 약 44척의 선박(한국 19척, 중국 21척, 제3국적 선사 4척)이 운항하고 있으며, 카훼리항로도 2개항로에서 8개항로로 확대되었습니다.

－현재 균등선박 투입원칙에 따라 양국은 카훼리선을 각각 23척 목표로 선박을 투입중이며

－카훼리선의 운항주체도 양국 합작선사를 설립하여 운항중입니다.

2) 제8차 해운협의회에서 별도로 8척 추가투입을 합의한 근거와 연말에 예상되는 양국간 균등선박 투입 합의 무산에 대한 대책에 대하여

○한·중항로는 물동량이 적은 지선항로로 양국 선박의 안정적 운항을 위하여 양국간 합의에 의하여 선박투입 척수를 제한하여 왔습니다.

○그러나, 90년대 후반부터는 한·중간 화물운송량 증가로 주요 해운국들은 한·중항로의 개방을 요구하고 있고, 중국도 WTO가입과 관련하여 개방 확대를 추진한다는 입장이었기 때문에 사전에 제3국의 시장진입을 저지하기 위하여 제8차 한·중 해운협의회에서 양국 정부는 각각 8척의 컨테이너선을 투입하기로 합의하였습니다.

○또한, 부정기선에 의한 컨테이너화물운송을 허용하지 않기로 한 것은 이의 허용시 양국간 컨테이너선의 균등선박 투입원칙이 무의미해지기 때문입니다.

○현재 국내선사들은 금년중 8척의 컨테이너선을 투입할 계획으로 있으며, 양국의 선박투입 결과를 가지고 내년 1월에 중국 정부와 협의하여 앞으로의 선박투입계획을 조정할 예정입니다.

3) 중국의 자유로운 영업활동 보장에 대하여

○중국의 현지법인 설립, 항만시설사용료 할증, 선박조출료 등 불평등한 규제가 있어 해운협의회 등 기회가 있을 때마다 중국 정부에 이의 개선을 요구한 바 있으며, 이러한 불평등한 규제는 우리나라 뿐만 아니라 모든 국가에 공통적으로 적용되고 있는 사항입니다.

○중국의 해운시장 개방은 중국 국가 전체의 개방계획의 일환으로 추진되는 것으로, 중국의 WTO가입추진과 더불어 이러한 불합리한 제도가 점차 개선될 것으로 예상하고 있습니다.

4) 중·일항로의 한국선박 참여에 대하여

○중·일항로에 한국선박의 참여가 사실상 제한되고 있다는 말씀에 대하여는 '99년도 제7차 해운협의회시 중국측으로부터 중·일 항로에 한국선박의 운항을 제한하고 있지 않음을 확인하였으며,

○현실적으로 국내선사는 중국선박과의 운항비용 경쟁 등을 고려하여 그 운항을 자제하고 있는 것으로 알고 있습니다.

(질 의)

중국의 WTO가입에 따른 어업기반 붕괴예상 및 대책

(답 변)

1) 중국의 WTO가입후 예상되는 수입품목 및 국내 어업에 대한 과급영향과 구체적인 대책

○우리나라는 이미 지난 '92년부터 중국에 대해 최혜국 대우(MFN)에 준하는 일반관세율을 적용하고 있는 상태이므로 중국의WTO가입으로 인해 추가로 관세인하나, 수산물 시장개방('97. 7, 100% 개방)은 없습니다.

○다만, 중국이 WTO회원국이 될 경우 현재 우리나라가 운용하고 있는 조정관세 품목에 대해 관세인하 또는 철폐 요구 등 통상압력이 가중될 수 있으나, 조정관세제도는 WTO규범 내에서 적합하게 운용하고 있으므로 의무적으로 수용할 필요는 없습니다.

○따라서 중국의 WTO가입으로 인한 수산물 특정품목의 수입 급증이나, 국내 수산업의 막대한 피해 등의 부정적인 영향은 거의 없는 것으로 판단하고 있습니다.

2) 중국 인구의 80%가 농촌에 거주하고 도시와 소득격차가 증대되는 상황에서 대 중국 수산물수출이 증가될 것인가?

○중국의 국민소득 증가로 수산물 소비 및 수입이 증가되고 있으며, 또한 유통시스템의 발전으로 수산물 소비권역이 연해지방에서 내륙지방으로 점차 확대될 것으로 전망하고 있습니다.

※중국의 1인당 연간 수산물 소비 추세(Kg)

년 도 별	1970	1980	1990	1994	1999
연간소비량	3.7	4.2	9.9	17.0	25.9

○우리 수산물 수출을 증대시키기 위하여 '97년부터 중국지역에서 개최하는 국제박람회, 시장

개척단파견 등의 적극적인 참가와 지역별 특
판전 개최로 수요증진 관측활동을 전개하고
있습니다.

○장기적으로 중국을 주요 수출시장으로 인식하
고, 활넙치, 참고막, 맛김, 냉동오징어 등 양국
간 비교 경쟁 우위품목을 수출 주력 품종으로
육성 지원하고, 우리 수산물뿐만 아니라 제 3
국 수산물을 이용한 수출 중개무역도 추진할
계획입니다.

3) 잉여수산물의 재고처분격인 시장이자 40%의 고
세율을 지닌 중국에 실무자회의를 통한 수출 증
대는 회의적이라는 데에 대하여

○'99.11월 미국과 중국의 양자협상 결과, 현재
평균 25.3%인 수산물 관세율을 2004년까지
10.6%로 3~5년내 단계적으로 인하키로 함에
따라 수출증대 요인으로 작용할 것으로 전망
하고 있습니다.

○금후, 중국의 WTO가입으로 매년 관세 인하와
더불어 수입규제 완화, 중국의 수요증대 등을
감안, 공격적인 시장개척 활동을 지속해 나간
다면 수출이 증대될 것으로 예상됩니다.

○실제로 금년도에는 냉동오징어, 활넙치 등의
수출이 호조를 보이고 있습니다. 그러므로, 과
거 국내 잉여 수산물의 재고 처분시장이라는
인식은 개선이 필요하며, 소득창출을 위한 새
로운 수출시장으로 개척할 필요성이 높다 하
겠습니다.

○중국의 증치세를 포함한 통합관세제도에 대하
여는 정부차원의 실무자회의를 통해 꾸준히
문제를 제기하는 한편, WTO규범내에서 허용
하는 다각적인 채널을 통해 인하를 요청하고,
여타 회원국과의 공조도 강화해 나갈 계획입
니다.

(질 의)

- 해양오염방지 5개년계획의 일환으로 환경기
초시설 설치에 막대한 예산을 투입하였으나,
연안수질이 오히려 악화된 이유
- 항만으로 유입되는 연안하수량은 얼마나 되
고 이에 대한 실태파악 계획은
- 해양오염방제장비 확충 및 예산확보 계획

(답 변)

○해양오염방지5개년계획을 수립할 당시인 '95년도
전체 연안의 평균 화학적산소요구량(COD)은 1.73
mg/l 였으나 '99년도는 1.35mg/l, 2000.8월 현재
1.19mg/l 로서 전체적으로 개선되고 있으나 남해

안의 광양만 등 일부 해역에 대해서는 오히려
악화되고 있습니다.

○이는 남해안의 공업단지 조성 등으로 육상의 오
염부하량이 급증하고 있는 점과 전국 환경기초
시설의 설치가 계획기간('96~'99) 대비 85%에
불과한 데 기인하고 있습니다.

○우리부는 항만의 해양오염방지대책이 시급함을
인식하고, '99.5월 각 지방청에 「해양환경과」를 신
설하여 지방단위로 해역환경관리를 강화하고 있
으며, 우선 가장오염이 심각한 「마산항」에 대해
'99년 오염실태를 정밀조사하고 대책수립을 연구
한 바 있습니다. 향후 각 지방청 해양환경과를
통해 지방별 오염실태를 파악하여 종합적인 대
책을 수립·추진해 나갈 계획입니다.

○해양오염방제장비 확충계획으로 정부분야(해양경
찰청)에서는 2004년까지 총 346억원을 투자하여
방제선 23척, 유회수기 84대 및 오일펜스 30km
를 확보함으로써 현재 약 5천톤인 방제능력을
총 10,000톤으로 확충할 계획이며, 민간 방제기
관인 해양오염방제조함에서는 138억원을 추가 투
자하여 방제능력을 5천톤으로 제고할 계획으로
있습니다.

(질 의)

연안해송분담률 제고를 위한 대책

(답 변)

○우리부에서는 연안해송을 활성화하기 위해서
- 연안해운선사에 대하여 선박확보 및 경영안정
자금을 지원하고

※계획조선자금 지원 : 30억원(2000년)

중소기업경영안정자금 지원 : 12억원('99년)

- 연안화물운송사업을 면허제에서 등록제로 전
환('99.10)하여 화물수송수요에 원활히 대처토
록 하고 있으며,

- 컨테이너 등 육상화물의 해송전환 효과가 큰
화물을 수송하는 선박에 대하여 항만시설 사
용료를 감면하는 등 다각적인 지원을 하고 있
습니다.

※컨테이너선 : 화물입항료 100%, 접안료 80%
감면

RO-RO선 : 접안료 80% 감면

○향후 연안해송의 분담률 제고를 위해서

- 연안화물 전용부두 시설을 지속적으로 확충하
고

- 아울러 2001년 하반기부터 예정되어 있는 경
유가에 대한 교통세 인상시에도 인상액 전액

을 정부예산에서 지원하는 등 다양한 정책을 개발하여 시행해 나가겠습니다.

※보조금 예산안(2001년) : 79억원

(질 의)
한·중 카훼리항로의 컨테이너선 투입 문제

(답 변)

- 인천/중국간에는 8개항로에 7척의 카훼리선이 운항하고 있습니다.
- 카훼리선의 수입중 컨테이너화물 운임수입이 약 70%를 점유하고 있어, 카훼리항로에 컨테이너선을 투입할 경우 운항원가가 컨테이너선의 약 3배에 달하는 카훼리선은 운항에 심각한 영향을 받을 것으로 보입니다.
- 이와관련, 카훼리항로가 한·중 수교이전인 '90년부터 양국간 인적·물적교류를 통한 한·중간 해운협력증진에 기여하여 온 점과 양국 취항지역의 경제활성화에 크게 기여한 점 등을 고려하여
- '99년 한·중해운협의회시 양국 정부는 카훼리항로에 컨테이너선의 투입을 제한하기로 하였습니다.
- 그러나 카훼리항로에 컨테이너선 투입제한으로 일부 경인지역화물(약 5만TEU)이 부산·광양을 경유하여 중국으로 수송되는 물류왜곡현상이 발생하고 있습니다.
- 따라서 정부는 카훼리항로의 충격을 완화하면서 동시에 물류왜곡현상도 해소될 수 있도록 단계적으로 개선해 나갈 계획입니다.
- 우선 인천항 신축 국제여객터미널의 개설(2000.10)과 함께 기존 카훼리선의 증회운항(주2회→3회)과 인천/연태항로 개설로 해운서비스를 개선하고
- 인천항과 인접한 평택항의 항만여건이 개선되면(2001. 상반기에 2개부두 증설), 평택/중국간에 컨테이너 항로를 개설하여 인천항 기항 제한에 따른 물류왜곡현상을 해소 할 계획입니다.
- 장기적으로 인천/중국항만에 컨테이너선을 직접 투입하고, 카훼리의 고유특성(신속성, 정기성)을 살려 경쟁력을 유지할 수 있도록 할 계획입니다.

(질 의)
한·중 어업협정에 대하여

(답 변)

- 1) 한·일어업협정의 경우 지급규정의 비현실성으로 30%만이 실업급여를 받았는데, 한·중어업협정으

로 실직하는 어선원에 대한 대책에 대하여

- 한·중어업협정으로 실직하는 어선원에 대하여는 “어업인지원특별법”에 따라 6개월간의 실업지원금을 지원토록 하고 있으며, 지급대상에 대하여는 선주가 임의로 선원을 교체하는 등의 부작용이 발생할 수 있어 선원노조등 관련기관의 의견을 수렴하여 정하여 왔으며, 앞으로 이들 기관과 충분히 협의하여 합리적인 지원대상 기준을 설정토록 하겠습니다.
- 한편, 한중어업협정에 따른 실직선원문제에 체계적이고 지속적으로 대처하기 위하여 금년중 선원법을 개정하여 “한국선원복지 고용촉진센터”를 특수법인으로 설립하고 선원의 고용촉진과 복지증진사업을 연계추진하여 나갈 계획입니다.

※실직어선원 지원대상

- '99년 : '98.10.23~업종별 수요조사일까지 감척어선에 승선한 사실이 있고, 이후 조업중단시점까지 계속 승선한 자
- 2000년 : '99.12.1일~사업시행일(2000.5.30)까지 감척어선에 승선한 사실이 있고, 이후 조업중단시점까지 계속 승선한 자

※2001년도 선원복지고용예산 997백만원 반영
(선원복지예산 606, 선원고용촉진예산 393백만원)

- 2) 한·일, 한·중 어업협정으로 인한 해외어장 개척 대책은

- 한·일 어업협정으로 영향을 받는 근해어선에 대하여 해외신어장 개척을 위해 필리핀, 말레이시아 등 동남아시아에 대한 민관어장조사단 파견 및 연안국 관계자 초청 등 해외어장 개척에 노력을 기울이고 있으며,
- 근해어선이 해외수역에 출어할 경우 개발에 따른 위험부담을 줄이고 어선·어구 개조비 및 출어경비의 일부분을 지원할 수 있도록 10억원의 예산을 확보하여 신어장을 개척하도록 하였습니다.
- 앞으로도 한·일, 한·중 어업협정으로 어려움을 겪고 있는 어업인들을 위하여 동남아는 물론 인도양 수역까지 해외어장을 개척해 나갈 계획이며,
- 아울러 진출대상 수역에 대한 사전어장조사를 실시하고, 해외합작투자시에도 해외 신어장개발 자금의 지원이 가능하도록 해 나가겠습니다.

3) 중·일 잠정조치수역에 대한 어획쿼타 확보대책과 이와 관련한 감척어선수 및 조업실적 자료 등의 자료제출

○정부에서는 한·중 어업협정과 관련하여 우리 어선의 조업구역을 최대한 확보하고 피해를 최소화하기 위하여 어선별 조업실태 전수조사 등을 실시하는 등 중·일잠정조치수역내 우리 어선의 조업실태를 구체적으로 확인하여 협상에 임하고 있습니다.

○중·일 잠정조치수역중 중국 EEZ에 해당되는 수역에서의 어획쿼타 확보문제는, 현재 양국간 상대국 EEZ에서의 입어희망 규모에 있어서 우리측의 입어희망 규모보다 중국측의 입어희망 규모가 훨씬 많기 때문에 상호 균형유지 차원에서 협상에 임하는 경우 어획쿼타 확보에는 어려움이 없을 것으로 생각됩니다.

○아울러, 한·중 어업협정과 관련한 감척어선수, 조업실적 등의 자료에 대하여는 현재 양국간에 협상이 진행중에 있어 동 자료가 공개되는 경우 협상에 미치는 영향이 크기 때문에 이를 공개하지 못하고 있음을 이해하여 주시기 바랍니다.

4) 한·중간 견해차가 심하여 년내 협상타결이 어렵다는 보도가 있는데, 협상 조기타결 대책

○한·중 어업협정은 기본적으로 서해 및 동중국해의 자원보호 및 어업질서 유지를 위하여 체결된 것으로 이러한 관점에서 양국은 협정조기발효가 양국 어업인의 장기적 이익에 부합되는 것이라는 데 인식을 같이 하고 있습니다.

○이러한 양국의 공동 인식을 바탕으로 중국측을 지속적으로 설득하고, 양국 어업인이 받아들일 수 있는 합리적인 타협점을 제시하는 노력을 병행하는 한편,

○협상쟁점에 비추어 연말까지 주어진 시간이 짧은 점을 감안, 상호입어척수 등 기본적인 원칙을 먼저 합의한 이후 세부적인 사항을 협의하는 방법을 통해 협상을 가속화하도록 하겠습니다.

○만약, 우리측 일정대로 협상이 순조롭게 진행되지 않을 경우에는 협정발효를 위하여 가장 핵심적인 사항위주로 합의를 모색하되 필요시, 협상타결시한 제시 등 강·온 양면의 협상전략을 구사하도록 하겠습니다.

5) 중국측의 불법어로 행위를 차단할 수 있는 대책에 대하여

○중국어선의 우리영해 침범조업에 대한 감시·단속 강화를 위해 단속선을 중국어선이 주로 조업하는 서·남해안에 중점 배치하여 순찰활동을 하고 있습니다.

○그리고 금년 5월과 10월에는 해양경찰청 등 관계기관과 적극 협조하여 불법어업 전국일제 단속을 실시한 바 있으며, 중국어선의 경우에는 '99년도 80척, 금년도에는 10월현재 44척을 나포한 바 있습니다.

○또한, 중국어선의 우리수역 불법조업 재발방지를 위해 외교경로 및 한·중 어업당국자회의를 통하여 중국측에 강력히 항의하였습니다.

○앞으로 한·중 어업협정 발효시 우리수역 입어 어선의 불법조업 감시·단속을 위해 어업지도선 및 해경 경비정세력을 연차적으로 증강시켜 나가겠으며, 우선 금년도에는 감척어선중 상태가 양호한 5척을 어업지도선으로 개조하여 활용하는 등 중국어선의 우리수역 불법조업 예방에 철저를 기해 나가겠습니다.

(朴熺太 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
수산직을 전문직으로서 배려·우대할 대책은?

(답 변)

○우리부 1급이상 공무원의 경우 수산전문가가 없는 것이 사실이나, 이는 지난해 한·일 어업협정 파동으로 인하여 수산직 고위공무원들이 퇴직(일부는 현재 승진임용 제한기간 중에 있음)한 결과이며

○국장급이하 공무원의 인사운영에 있어서는 직렬별 인적구성비율에 따라 적정하게 운영하고 있습니다.

○우리부 정원 3,892명중 연구·어촌지도·별정직 및 기능직 등을 제외한 일반직공무원은 23개 직렬로 구성되어 있고, 인원은 1,847명이며 이중 수산직은 234명으로 12.7%를 점유하고 있습니다.

※선박직 246명 : 13.3%, 토목직 195명 : 10.6%

○수산직 국장급은 일반직 국장급 24명중 3명으로 12.5%를 점유하고 있고, 수산직 과장급이상은 15명으로 전체 115명의 13.0%를 점유하고 있으며, 4급이상 수산직은 24명으로 전체 184명의 13.0%를 점유하고 있습니다.

※과장급 이상 : 선박직 13명(11.3%), 토목직 18명(15.6%)

※4급 이상 : 선박직 20명(10.9%), 토목직 25명(13.6%)

○수산직의 인적구성비율을 준수하여 인사를 운영하고 있고, 앞으로도 직렬별 인적구성비율을 감안하여 균형되게 인사를 운영하겠습니다.

다만 수산분야의 업무중요성을 감안하여 수산 전문직에 대한 인사상 배려에 최대한 노력해 나갈 계획입니다.

(질 의)
불법어업자 문제에 대하여

(답 변)

1) 불법어업자 문제 근본대책에 대하여

○불법어업자 문제해결을 위하여 불법어업단속과 병행하여 불법어업을 하는 어선이 허가된 합법어업을 하도록 어구 구입비 등을 지원하는 「어업질서확립자금」을 '96년부터 '99년까지 278억원을 지원하여 2,865척이 전업하였고, 이중 소형기선저인망어선은 2,104척입니다.

○어업질서확립자금을 지원받은 소형기선저인망어선 2,104척중 다시 불법어업을 하다 용자금을 회수한 어선은 109척(5%)입니다. 따라서, 극히 일부의 어업자가 다시 불법어업을 한 경우도 있었지만 어업질서확립자금지원사업이 전반적으로는 불법어업이 합법어업으로 전업하는데 많은 효과가 있었다고 사료됩니다.

○앞으로 우리부에서는 불법어업자 전업을 위하여 동 자금이 보다 유리한 조건하에 계속적으로 지원될 수 있도록 예산확보를 위한 노력을 계속하겠습니다.

2) 소형기선저인망의 연차적인 감척대책에 대하여

○어선척수의 증가 및 어선 대형화 등으로 자원 남획이 심화되고 있으며, 주변국과의 어업협정 체결에 따른 어장축소에 대응하여 어업구조조정 사업을 실시하고 있습니다

○그러나 소형기선저인망 어선에 대한 감척지원 문제는 합법적인 어업도 감척 희망자가 많아 감척을 못하고 있는 실정이므로 불법어업자를 감척 대상에 포함시킬 경우 합법어업과의 형평성 문제가 있으므로 감척지원은 곤란한 실정임을 이해하여 주시기 바랍니다.

(질 의)
북한어장을 우리어업인의 활동영역으로 활용할 의사는?

(답 변)

○우리부에서는 지난 6. 15남북정상회담을 계기로 어업협력사업도 적극 추진할 계획입니다.

○앞으로 남북간의 수산협력이 우리어민에게 이익이 될 경우 국익차원에서 북한과 공동으로 조업하는 방안과 양식어업합작 투자 등 다각적인 협력방안을 검토 추진하겠습니다.

(질 의)
광양제철 등 공단배출 폐수로 인한 어획량 피해조사 용역을 해양수산부에서 실시하는 방안

(답 변)

○'99년12월13일에 남해군의 약 21개 어촌계 4천여 명의 어업인들이 광양제철 등 인근 공단의 배출로 인해 어획량 감소 등 손해를 입었음을 이유로 손해배상을 요구하는 민원을 제기하였습니다.

○이 민원의 주된 내용은 여천공단 주변 산업체에서 배출하는 산업폐수로 인해 어획량 감소 등 손해가 발생하였으나, 산업체가 적극적으로 배상을 하지 않기 때문에 이에 대한 우리부의 중재를 요구하는 것이었습니다.

○우리부는 어업인의 입장에서 민원의 원만한 해결을 위해 광양제철 및 여천공단과 남해군 어업인 등이 참여하는 「광양만권어업피해소위원회」등을 구성(2000.3.14)할 수 있도록 적극 중재하였고, 현재 이 대책기구를 통해 손해발생 사실여부 확인을 위한 용역방안 등에 관한 협의가 진행중에 있으므로 이 기구를 통해 동 민원이 합리적 해결방안을 찾도록 적극 지원하겠습니다.

○아울러, 특별관리해역으로 지정된 광양만 연안의 해양환경개선을 위해서도 적극 노력하겠습니다.

※광양만권 해역을 특별관리해역으로 지정(2000.2), 폐수다량배출시설 설치제한 및 오염조사 등을 내용으로 하는 환경관리기본계획 수립 추진

(질 의)
수산물의 원산지 표시제의 실효성 있는 대책

(답 변)

○원산지표시 단속은 우리 수산물의 소비보호를 위하여 지속적인 단속 강화를 하고 있습니다만 대상지역이 광범위(전국 23,000여개소)할 뿐만 아니라 단속인력(155명) 부족으로 어려움이 많은 실정입니다.

○그러나 금년도부터는
-도매시장 23곳을 자율/특별관리시장으로 선정하여 자체 지도·단속반을 운영토록 하고
-소매시장에는 관계부처 합동단속반을 편성·운영하는 한편,

- 소비자단체 소속원 등 200여명을 명예 감시원으로 위촉·운영하고 있습니다.
- 또한 원산지 미표시가 허위표시 보다 벌칙이 낮은 점을 악용하는 사례를 방지하기 위하여 원산지 미표시자에 대하여는 처벌규정을 강화하는 방안을 관계기관과 협의해 검토하겠습니다.

(질 의)

- 전국 연안의 쓰레기 문제 대책과 해양환경보전종합 대책에 포함하여 추진할 계획
- 해양오염방지 투자재원의 마련을 위한 해양환경개선 특별회계 설치 계획

- (답 변)
- 우리부에서는 육상·선박 등으로부터 바다에 유입된 각종 폐기물이 어업피해는 물론, 해양생태계 파괴와 해상안전에도 많은 피해를 초래하여 이를 정화하기 위한 각종 사업을 추진중에 있습니다.
 - 우선 지난 '99년부터 실시하고 있는 전국 주요항만 및 어항 등 146개 지역에 대한 폐기물실태조사를 2001년 상반기에 완료하여 해양 폐기물에 대한 기본자료를 확보하고, 이를 토대로 전국 약 100개소에 대한 정화사업을 실시할 계획으로 있으며 금년에는 우선 오염도가 심각한 23개 지역을 대상으로 폐기물 수거사업(2000년 예산 85억원)을 실시하고 있습니다.
 - 아울러, 현재 추진중인 해양폐기물 종합처리시스템 개발연구를 2003년까지 완료하여 향후 해역별 특성을 고려한 체계적인 해양 폐기물 관리시스템을 구축·운영할 계획이며 해양환경보전종합계획에 종합적으로 반영하여 시행토록 하겠습니다.
 - 그리고 장기적이고 안정적인 투자재원 마련을 위하여 해양환경개선부담금 제도를 도입하기로 하고 현재 해양오염방지법 개정을 추진하고 있습니다.
※ 해양오염방지법 개정은 “어업인지원특별법” 개정내용에 포함하여 일괄개정 추진계획임
 - 동 부담금 제도는 폐기물의 해양배출행위 등을 대상으로 부담금을 징수할 계획이며 수산발생기금내에 별도 계정을 설치하여 운용할 계획입니다.

(질 의)

폐각 처리대책

- (답 변)
- 연안에 방치된 굴 폐각으로 인한 환경훼손을 예

방하기 위하여 이를 수거하여 폐화석 비료 등을 생산하는 경우, 수거처리비를 지원 해 주는 사업으로 올해 8만톤을 계획하고 있습니다.

- ※ 물량/사업비 : 8만톤(24억원)
 - 국 고 : 80%(19억2천만원)
 - 지방비 : 20%(4억8천만원)

- 그러나, 폐각의 처리의무자가 확실한 경우에도 정부예산이 지원되어야 하는지에 대한 적정성 문제도 제기되어 우선, 시·군에서 조사한 연안에 무단 야적·방치된 폐각 3만 5천여톤(전남 19천톤, 경남 16천톤)을 지원하기로 하고, 2000.10.10 예산을 배정 받아 사업을 추진하고 있습니다.
- 앞으로 폐각의 효율적 처리를 위하여 폐각처리체계를 재검토하고 폐화석비료의 공급 확대, 부가제품 생산 기술개발은 물론 대량처리 기술을 개발해 나가겠습니다.

(孫泰仁 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

항만공사제 도입과 관련하여 용역보고서의 내용 및 활용문제, 항만공사의 권한 및 업무범위, 항만공사의 독립성은?

- (답 변)
- 용역은 항만공사의 도입여건 등에 대한 분석방법 등에 따라 결론이 달라질 수 있으며, 용역결과와는 정부방침을 결정하는데 주요한 자료로 활용될 수 있지만 용역결과 그 자체가 우리부 방침을 의미하는 것은 아닙니다.
 - 현물출자를 통해 항만공사의 자본금을 구성하는 것은 “항만공사”에 해양수산부의 영향력을 행사하겠다는 의도가 아니며, 기업적 경영원리 도입으로 제대로 된 “항만공사”를 만들기 위한 방안으로 추진되는 것입니다.
 - 앞으로 항만공사제 도입에 있어서는 항만공사의 자율성과 독립성을 최대한 보장하고 국가이익과 지방이익이 조화되어 궁극적으로 부산, 인천항 발전에 도움이 되는 항만공사를 설립할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

(辛卿植 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

남북어선원 송환 및 가족 지원대책

- (답 변)
- 그동안 남북어선원 송환문제는 북한측에서 이들의 존재를 부인하거나 자진입북자로 주장하면서 협상자체를 거부함으로써 뚜렷한 결실을 거두지

못해 왔습니다.

- 이에 따라 우리측은 남북자들을 넓은 의미의 이산가족 범주에 포함시켜 해결한다는 입장 하에 남북정상회담을 계기로 북측을 설득, 남북자 가족상봉 및 조기송환에 최선을 다하고 있습니다.
- 남북자 가족에 대한 지원문제에 대해서는 앞으로 관계부처간 협의를 통하여 정부의 공식 입장 정리와 방향설정이 있어야 할 것으로 봅니다.
- 우리부에서는 정부차원의 지원방침이 결정되면 관계기관과 협조하여 남북어선 가족에 대한 지원방안을 강구해 나가겠습니다.

(질 의)
수산분야 남북협력과 관련

(답 변)

- 1) 지금까지 남북한 어업관련 실무협의 진행상황은?
○남북정상회담 이전에는 남북당국자간 실질적인 접촉이 없어 진전이 없었으나 6.15남북공동선언을 계기로 당국자간 접촉이 활발하게 이루어질 수 있는 여건이 조성되고 있으므로 향후 관계부처와 긴밀히 협조하여 적극 추진할 계획입니다.
- 2) 서해안의 경우 북한한계선(NNL) 등 해상경계선 문제로 해상충돌 까지 있었는데 원만하게 공동어로수역 설정이 가능한가?
○현재까지 공동어로수역 설정을 위해 협의된 사항이 없으며 앞으로 동 사업이 구체적으로 진전될 경우 위원님께서 우려하시는 사항이 발생하지 않도록 협의해 나가겠습니다.
- 3) 남북협력문제중 해양수산분야는 아직도 강제납북된 어업인을 전혀 송환하지 않는 상태에서 너무 일찍 서두르는 것 아닌가?
○남북한 수산관련 경제협력은 우리어민의 이익을 위한 국익차원에서 추진되고 남북간 화해를 촉진하는 계기가 되어 장기적으로는 남북어업인의 조기송환을 실현하는 방안이 될 수 있다고 판단됩니다.
- 4) 국민의 혈세로 북한에 제공되는 어선, 소요비용 등에 대하여 국회의 동의를 받아야 된다고 하는데 이에 대한 의견은?
○동 사업은 남북경제협력의 세부사업으로 정부의 지원예산이 소요되는 경우 국회의 심의를 필요로 할 것으로 봅니다.
- 5) 수산분야 남북경제협력을 위한 소요경비는 금년, 내년도에 어느정도 추정하는가?
○수산분야의 남북경제협력사업을 추진하기 위

해 정부예산에 반영된 실적은 없으며, 민간협력차원에서 정부로부터 승인을 받은 자가 통일부가 주관하는 남북협력기금(용자)을 지원받을 수도 있으나 현재까지 지원받은 실적이 없는 상황입니다.

(질 의)
불가사리 퇴치에 대한 정부지원 방안

(답 변)

- 현재 연안어장은 매립·간척 및 오염 등에 따른 생태계의 변화로 산란치어 성육환경의 악화와 더불어, 양식어장의 생산성의 저하가 심해지고 있기 때문에 연근해에서의 어업활동이 더욱 어려워지고 있습니다.
- 따라서, 정부에서는 어업인 스스로가 책임성과 자율성을 가지고 어업에 종사할 수 있도록 다각적인 대안을 마련하여 시행해 오고 있습니다.

※연안지역의 어촌계 및 지구별 수협의 불가사리구제 실적

(단위 : 톤)

'95	'96	'97	'98	'99
219	394	449	480	447

- 위원님께서 말씀하신 양식어장 및 마을어장에 대한 불가사리 등 해적생물의 구제는 정부가 직접적인 예산지원을 하는 것보다는 어업인들이 주인의식을 가지고 어장을 관리할 수 있도록 지도해 나가는 것이 바람직 할 것으로 사료됩니다

(질 의)
한·중 어업협정을 재협상할 용의는

(답 변)

- 1) 우리 영해인 서해5도 인근해역과 공해상인 양쯔강 하구 맞협상은 잘못된 것이 아닌가
○한·중 어업협정상 양쯔강 연안과 서해5도 인근해역은 공해나 영해가 아니라 협정 제9조에 의하여 양국어선이 현재의 조업 질서를 유지하는 수역으로, 양해각서에 따라 서해5도 인근해역과 양쯔강 연안수역에서 양국 어선이 각각 상대국의 법령을 존중하게 된 것입니다.
- 다만, 양쯔강문제는 우리가 먼저 서해5도 주변수역에서 우리의 규정을 중국어선이 준수해 줄 것을 요구함에 따라 파생된 문제로서 정부는 무엇보다도 안보상 이익을 고려하였으며, 양쯔강 하구는 중국어선의 밀집조업 및 남획

등으로 우리어선의 조업이 급격히 감소되고 있는 반면, 서해5도 주변수역은 비교적 자원이 잘 보호되고 있다는 점도 감안되었습니다.

○따라서 우리의 서해5도 주변수역과 중국의 양쯔강 하구에 대한 상호 협상은 우리측의 손해로 볼 수 없으며 이 문제를 최종 타결하기 전 어업인 의견을 충분히 수렴하여 협상에 반영한 바 있습니다.

2) 중국측의 불법어로 행위를 차단할 수 있는 대책은 있는가

○중국어선의 우리영해 침범조업에 대한 감시·단속 강화를 위해 단속선을 중국어선이 주로 조업하는 서·남해안에 중점 배치하여 순찰 활동을 하고 있습니다.

○그리고 금년 5월과 10월에는 해양경찰청 등 관계기관과 적극 협조하여 불법어업 전국일제 단속을 실시한 바 있으며, 중국어선의 경우에는 '99년도 80척, 금년도에는 10월 현재 44척을 나포한 바 있습니다.

○또한, 중국어선의 우리수역 불법조업 재발방지를 위해 외교경로 및 한·중 어업당국자회의를 통하여 중국측에 강력히 항의하였습니다.

○앞으로 한·중어업협정발효시 우리수역 입어어선의 불법조업 감시·단속을 위해 어업지도선 및 해경 경비정세력을 연차적으로 증강시켜 나가겠으며, 우선 금년도에는 감척어선중 상태가 양호한 5척을 어업지도선으로 개조하여 활용하는 등 중국어선의 우리수역 불법조업 예방에 철저를 기해 나가겠습니다.

3) 동중국해의 조업권 확보방안은

○한·중 어업협정은 동중국해 일부수역을 현행 조업유지수역으로 설정하고 있으며, 향후 한·중 어업협정이 발효되기 위해서는 상대국의 입어허가를 받아야 하는 수역과 자유조업(현행 조업유지)이 가능한 수역의 구분이 반드시 필요하기 때문에 현재 동 수역의 구체적 범위확정을 위한 교섭을 진행하고 있으며,

○향후, 동 문제는 동중국해의 우리의 정당한 권리가 침해받지 않는 방향으로 타결될 수 있도록 최선을 다하도록 하겠습니다.

4) EEZ내 입어조건과 어획량 협상대책은

○입어교섭시 우리 EEZ내 중국어선 입어척수 등의 결정은 우리 연안의 자원상태 및 우리 어선의 중국 EEZ내 조업상황 등을 감안하여 일정한 범위내에서 허용할 것입니다.

○다만, 협정조기발효를 위하여 한·일 및 중·일 간 입어교섭 결과를 참고로 협정발효 후 일정기간 동안은 양국 어선의 조업척수 및 어획량의 차등화를 인정하는 문제도 신중히 검토하고 있습니다.

한·일 / 중·일 입어협상 결과
(단위 : 척/천톤)

구 분	한·일 입어교섭 ('99)		중·일 입어교섭 (2000)	
	한 국	일 본	중 국	일 본
허가척수	1,704	1,601	1,122(1,322)	710
어획량	149	94	70+a	71

5) 우리 어민들의 직접, 간접 피해를 보전하기 위한 대책과 추진상황은?

○한·중어업협정 발효시 어업인 지원사업을 차질없이 추진하기 위하여 2001년도에 1,763억원의 예산을 반영하였으며, 협정발효이후에도 연차적으로 지원사업을 계속 추진하도록 하여 어업인들에 미칠 영향이 최소화될 수 있도록 노력하겠습니다.

※어업인 지원사업 내용 및 2001년 예산반영 내역

- 폐업어선 지원사업(어선감척) : 398척, 1477억원
- 어구비 지원사업 : 25척, 75억원
- 실업지원금 지원사업 : 3,422명, 277억원

(질 의)
수산발전기금 조성 대책

(답 변)

1) 기금조성을 위한 대책은

○수산발전기금은 내년부터 본격 운용할 계획으로 2010년까지 총 5조원의 재원조성을 목표로 하고 있으며,
- 재원조성은 영어자금 등 융자성 정책자금의 편입과 농림부로부터의 농안기금 이관을 통해 2조5천억원을 조성하고, 정부출연금 및 각종 부담금 징수 등을 통해 신규재원 2조5천억원을 조성할 계획입니다.

2) 정부출연금 이외에 다른 재원조성 방안은

○안정적인 신규재원 확보를 위해 매립·항만·어항공사 및 해양폐기물 투기행위에 대해 「수산업육성부담금」과 「해양환경개선부담금」을 징수하고, 폐업어선 매각대금 및 어항시설 부지

매각대금 등을 기금으로 편입하기 위해 현재 관련법률 개정을 추진중이오니, 의원님의 적극적인 관심과 협조를 부탁드립니다.

(질 의)
어선수리비에 대한 영세율 적용 대책

(답 변)

- 이미 '99년도에 부가세 영세율 적용대상 어업용 기자재를 16개 품목에서 45개 품목으로 대폭 확대한 바 있으며, 이로 인한 어업인 수혜액은 연간 약 280억원에 이르고 있습니다.
- 어선수리용역에 대한 영세율 적용은 농업 등 타분야와의 형평성 등으로 어려운 점이 있지만, 어업인 조세부담 경감을 위해 관계부처(재경부)와 지속적으로 협의해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
민물고기 양식 대책

(답 변)

- 위원님께서 지적하신 바와 같이 정부의 맑은물 공급정책과 관련하여 가두리 양식의 허가가 제한되고 있어 내수면 양식어업 생산량이 크게 감소되고 있는 실정입니다.
- 이에 따라 붕어, 송어, 쏘가리, 참계 등 토산어종 및 연어치어 등 내수면 어종에 대한 방류사업을 확대하여 내수면어업자원을 증강함으로써 질 높은 어종을 국내시장에 안정적으로 확대·공급하고
- 고부가가치 지역특산 어종의 개발 및 육상양식 단지조성 등을 통하여 내수면어업 생산이 유지되도록 정책을 추진해 나갈 계획입니다.
- 토산어종치어방류지원 : (2000) 140백만원→(2001) 188
- 연어치어방류지원 : (2000) 100백만원→(2001) 100
- 침단양식단지조성 등 : (2000) 2,100백만원→(2001) 3,400
- ※2001년은 예산(안)임

(질 의)
「어의사」 싸움 말려라 관련

(답 변)

- 1) 어병관련 분야의 수의학계 참여방안에 대하여
 - 현재 제정 추진중인 기르는어업육성법안의 어의사제도 도입과 관련하여 수산관련 기관·단체와 학계 및 어업인 등은 찬성하는 반면, 수의사 및 관련단체와 학계에서는 이를 반대하고 있어, 관련부처 및 단체간 협의회 등을 통하여 원만하게 협의중에 있습니다.

※주요 조정내용

- 수의사의 수산생물 질병 진료행위 허용
- 어의사 명칭을 수산생물진료사로 변경
- 앞으로 수의학계 및 어병학계가 협조하여 수산생물질병을 연구하고, 치료할 수 있도록 어의사제도에 대한 합리적인 대안을 강구, 추진하여 나가겠습니다.
- 2) 질 좋고 값싼 수산용 약제의 공급방안은
 - 전문가에 의한 수산생물 진료체제를 구축하여 수산용 약제의 과다사용을 방지함과 동시에 어업인의 약품비용을 줄이고, 관련학계 및 연구기관의 약제개발을 활성화하여 질 좋고 값싼 수산용 약제가 공급되도록 하여 나가겠습니다.

(질 의)
100톤이상 대형선박 170여척이 침몰된 채 영해에 그대로 방치되어 있다는 것과 관련

(답 변)

- 1) 영해안에 침몰된 선박에 대하여 인양 지연사유와 대책
 - 우리부에서는 '99년부터 우리나라 연해에 침몰되어 있는 선박을 관리하기 시작하였으며, 침몰선에 대한 체계적이고 과학적인 관리체제를 확립하기 위하여 침몰선 현황을 조사하여 D/B화 하였고, 위해도가 높은 개별 침몰선에 대하여 정밀조사를 실시하는 한편, 침몰선 인양기술을 연구·개발하여 위해도가 높은 침몰선에 대하여는 우선적으로 처리대책을 수립하고 소요예산을 확보하여 인양 또는 제거조치를 할 예정입니다.
 - 참고로 100톤이상 침몰선은 총 296척이었으나 공해상이나 타국에서 침몰한 68척을 제외한 228척중 위해도가 높다고 판단된 약 20%에 해당되는 54척은 사고직후 인양 완료되었습니다.
- 2) 특히 선박 입·출항항로에 침몰된 선박에 대한 대책
 - 현재로서는 선박 입·출항로에 선박이 침몰되어 선박운항에 지장을 초래하는 경우는 없는 것으로 파악되고 있으며, 참고로 인천지역 팔미도 부근에 침몰하여 2회에 걸쳐 타 선박과 접촉사고를 야기시킨 씨양평호(3,990톤급)는 금년 3월에 인양 완료한 바 있습니다.
- 3) 침몰선박을 모두 인양할 시 소요되는 경비
 - 우리나라 연·근해에는 약 1,360척의 선박이 침몰되어 있고, 이 중 위해도가 높다고 판단된 35척을 관리대상 선박으로 선정하여 위치수색

등을 하고 있으며, 위해도가 높아 인양이 필요하다고 판단되더라도 각 선박의 침몰위치, 침몰수심 및 선체상태 등을 고려하여 소요비용이 산정되므로 일괄적으로 말씀드리기가 곤란합니다. 참고로 인천지역 수심 17m에 침몰된 씨양평호 인양시 약 26억원 정도가 소요되었으며, 수심 약 70여m에 침몰된 제1유일호(1,590톤급)와 제3오성호(760톤급)의 잔존유 제거비용에만 137억원이 소요되었음을 고려할 때 모든 침몰선을 인양하는 데에는 천문학적 비용이 소요될 것으로 판단됩니다.

- 4) 종합적인 침몰선박 관리시스템에 대한 견해?
 ○제2의 해난사고 및 오염사고의 가능성이 있는 침몰선박을 종합적·체계적으로 관리하기 위하여 '99년부터 2008년까지 10년간 총 56억원을 투자하여 “침몰선박관리시스템 구축사업”을 단계적으로 추진중에 있습니다.
- 5) 어장지역에 침몰된 선박만이라도 시급히 인양시킬 수 있는 대책
 ○어장지역에 침몰된 선박은 어업인의 어업활동에 지장을 초래하고, 만일의 잔존유 유출시 막대한 피해가 발생할 수 있습니다. 이에 우리부에서 현재 추진중인 “침몰선박 관리시스템 구축사업”에서 주요어장에 침몰되어 있는 선박의 현황을 파악하여 2000년말까지 침몰선박 분포도를 개발·완료하고, 분포도상의 환경보전지역, 특별관리해역 등을 검토, 위치수색과 정밀조사후 어장에서 주로 행해지는 어업방식 등을 고려하여 위해도가 높은 것으로 확인되는 선박에 대해서는 잔존유 제거 또는 인양 등의 조치를 취할 계획입니다.
- 6) 선진국의 영해내 침몰선박 처리대책
 ○미국에서는 연방정부와 주정부 합동으로 연안에 침몰된 선박의 실태조사와 처리를 하고 있으며, 해양환경과 해상안전에 위해요인이 없을 경우 관광자원으로도 활용하고 있습니다.
 ○영국에서는 관할 해역내의 조난 또는 난파, 좌초된 선박에 대한 처리와 관련하여 침몰선박의 인양에 대한 권한을 항만관리위원회와 항만청에 부여하고 있습니다.
 ○참고로 국제해사기구(IMO)에서는 침몰선박에 의한 해양환경오염 및 해양사고 유발 가능성에 대한 각국의 관심이 높아짐에 따라 침몰선박 조사·관리·처리를 위한 국제협약 제정을 추진중에 있습니다.

침몰선박 현황

□ 총 관(1999. 12월말 기준)

구 분	총척수	침몰척수	인양·기타 척수			
			소계	인양	공해·타국	기타
척수(척)	1,739	1,360	379	239	133	7

□ 연도별 현황(100톤 이상)

연도별	총척수	침몰척수	인양·기타 척수			
			소계	인양	공해·타국	기타
계	296	174	122	54	64	4
'83	4	3	1	1	-	-
'84	-	-	-	-	-	-
'85	-	-	-	-	-	-
'86	2	2	-	-	-	-
'87	5	2	3	-	3	-
'88	4	4	-	-	-	-
'89	1	1	-	-	-	-
'90	21	13	8	3	3	2
'91	20	12	8	2	6	-
'92	35	20	15	6	9	-
'93	30	19	11	7	4	-
'94	30	15	15	6	9	-
'95	41	22	19	10	8	1
'96	28	19	9	5	4	-
'97	33	20	13	8	4	1
'98	34	16	18	6	12	-
'99	8	6	2	-	2	-

※100톤이상 침몰선 296척중 공해상이나 타국에서 침몰한 68척을 제외한 228척중 위해도가 높은 54척(전체의 약 20%에 해당)은 인양 완료하였음

(질 의) 이어도와 관련

(답 변)

1) 이어도 해양과학기지 구축사업의 추진계획

○이어도 해양과학기지 구축사업은 이어도에 다목적 해양과학기지를 건설하여 실시간으로 기상 및 해양 모니터링을 통해 해황예보, 기상예보, 어장예보 등의 기능을 수행하고 해상교통안전, 해난재해 방지 및 지구환경문제에 관한 해양자료를 수집코자 지난 '95년도에 사업을 착수하였으며, 총사업비 규모는 224억7,600만원입니다.

- 동 기지는 기상·해양 등의 관측장비를 탑재한 255평 규모의 철골 자켓구조물의 형태로 설치되는 것으로서, 그 동안에는 해저지형조사, 기지 실시설계 및 자료 송수신시스템 개발 등을 추진해 왔습니다.
 - 금년에는 지난 10월 과학기지 구조물 제작에 착수한 바 있으며, 동 구조물이 제작·완료되는 2002년 하반기부터 기지가 설치·운영될 예정으로 있습니다.
- 2) 한·일어업협정에서 우리 EEZ로 포함시킨 이어도를 한·중어업협정에서는 제외하고 공동어로로 한 이유는
- 이어도 주변해역이 우리의 EEZ로 간주됨에도 불구하고 어업협정상 우리 관할수역에 포함되지 않은 이유는 첫째, 연안국의 관할권을 최대화하려는 우리의 입장과 그 반대인 중국의 입장이 중국의 입장이 서로 대립되었기 때문이고 둘째, 어업협정은 EEZ를 확정하는 것이 아니라, 어업에 관한 사항만을 정하기 위한 목적으로 체결된 것이기 때문입니다.
 - 그러나, 이어도 주변수역이 한·중 어업협정상 우리 관할수역에 포함되지 않았음에도 불구하고 한·일 또는 중·일 협정에 비하여 연안국의 관할권이 인정되는 수역의 범위가 가장 넓게 확정되었음을 알려드립니다.
- 3) 국제 관례상 묵인되어 있다해도 향후 중국과 분쟁이 일어날 가능성이 큼으로 명시적인 조항이 필요하다고 보는데 정부의 견해와 대책은?
- 앞서서도 말씀드린 바와 같이 어업협정은 어업에 관한 사항을 정하기 위한 목적으로 체결된 것이며, 이어도를 우리 EEZ로 포함시키는 문제는 현재 한·중 외교부간 진행중인 EEZ경계획정 회담에서 다루어지고 있으며 거리상이나 지형적 성격상 우리 EEZ로 포함할 수 있을 것입니다.

(질 의)

고부가가치의 수출전략 수산물품목개발 대책

(답 변)

- 우리 수산물은 일본, 미국, EU 등 94개국으로, 참치, 굴, 봉장어, 어란, 게맛살 등 다양한 품목을 수출하고 있으나 수출확대를 위하여는 외국 소비시장 여건에 적합한 품목개발이 필요한 실정입니다.
- 이에, 정부에서는 주요 수출 대상국인 미국, 중국 등에 대한 현지 시장조사 및 수출 전략품목

- 개발을 위하여 '97년도부터 국제박람회 참가, 시장개척단 파견, 특별관측전 행사 등을 추진하고 있으며,
- 또한 연근해에서 어획되는 수산물인 고등어, 전갱이 등 자연산 활어를 살아 있는 그대로 어장에서 직수출할 경우 부가가치가 매우 높은 만큼 이를 위하여 활어운반선 제도의 개선, 수출 쿼타 확보 등을 추진하고 있습니다.
- 한편, 주요 식용 해조류이면서 산업적 생산량이 많은 김, 미역, 다시마를 원료로 한 고부가가치 수출상품 연구개발에도 박차를 가하고 있습니다.
- 앞으로 정부에서는 수산물 수출 확대를 통한 우리 어업인의 안정적인 소득기반 구축을 위하여 지속적인 해외시장 개척과 고부가가치 수출상품 개발로 국제 경쟁력을 배양해 나갈 계획입니다.

(질 의)

해운산업에 대한 부채비율 200% 적용에 대한 견해와 대책은 무엇이며, 우리나라 외항해운업계의 부채현황과 부채비율은?

(답 변)

- 자본집약산업인 해운산업에 제조업 위주의 부채비율 200% 기준을 일률적으로 적용함으로써 해운업의 재무구조를 왜곡시킬 수 있고, 보유선박의 매각, 신조선박 확보 곤란 등으로 향후 국내 해운산업을 위축시킬 우려가 있습니다.
- 이에 따라 우리부에서는 금융감독위원회 등 관계기관에 외항해운기업에 대한 부채비율 200% 예외적용을 건의하였으나 아직 해결되지 못한 실정입니다.
- ※ 관계기관 입장 : 부채비율 200%기준은 기업구조조정을 추진하기 위한 것으로 예외 인정 곤란
- '99년말 현재 우리나라 외항해운업계의 부채규모는 137,141억원에 달하고 있으며, 이는 자기자본에 대한 부채비율로 환산할 때 약 339%에 이르고 있습니다.
- 앞으로 일본 주요선사 등의 부채비율을 제시하고, 고도의 자본집약산업인 해운업의 특성과 우리나라 수출입화물의 99.8%를 수송하는 해운업의 중요성을 강조하여 해운업에 맞는 별도의 부채비율이 설정될 수 있도록 관계부처와 계속 협의해 나갈 계획입니다.

(李方鎬 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

중국산 젓갈새우에 중금속(카드뮴)이 함유된 것으로 밝혀졌는데 이에 대한 국내기준 제정 용의는?

(답 변)

- 현재 카드뮴기준은 대부분 국가에서도 설정하고 있지 않은 실정입니다.
- 다만, 패류의 경우에는 해저질에 살고 있기 때문에 중금속으로부터 오염될 우려가 있어 금년도에 처음 검사기준(2.0mg/kg)을 설정하여 9.1부터 시행하고 있으나
- 젓새우 등 개별품목에 대하여는 과학적 근거를 충분히 수집하여 검토해 나가겠습니다.

(질 의)

내년도 예산안에 수산발전기금 정부출연금으로 100억원만 요구한 이유는

(답 변)

- 내년부터 본격 운용되는 수산발전기금은 2010년까지 총 5조원의 재원조성을 목표로 하고 있으며,
 - 구체적으로는 영어자금 등 융자성 정책자금의 편입과 농림부로부터의 농안기금 이관을 통해 2조5천억원을 조성하고, 정부출연금 및 각종 부담금 징수 등을 통해 신규재원 2조5천억원을 조성할 계획입니다.
- 우리부에서는 기금발족 및 운용 초창기에 필요한 최소한의 재원은 정부출연을 통해 조달한다는 기본방침 아래, 내년부터 4개년간 총 1,000억원의 정부출연을 확보할 계획이며 내후년 예산부터는 최소 연간 300억원 이상을 요구할 계획입니다.
 - 그러나, 내년도에는 한·중 어업협정으로 인한 어선감척 사업비가 금년에 비해 약 2천억원 정도 더 필요해 부득이하게 정부출연금 규모를 100억원으로 조정하였음을 양해하여 주시기 바랍니다.

(질 의)

어상자·어선수리비에 대한 영세율 적용 대책

(답 변)

- 이미 '99년도에 부가세 영세율 적용대상 어업용 기자재를 16개 품목에서 45개 품목으로 대폭 확대한 바 있으며, 이로 인한 어업인 수혜액은 연간 약 280억원에 이르고 있습니다.

- 어상자 및 어선수리용역에 대한 영세율 적용은 농업 등 다분야와의 형평성 등으로 어려운 점이 있지만, 어업인 조세부담 경감을 위해 관계부처(재정부)와 지속적으로 협의해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)

양해각서에서 중국측 법령을 분명히 명시하지 못해 양자강 문제가 발생되었는데 우리가 일방적 양보로 일관하는 이유는

(답 변)

- 양자강 문제는 우리측이 서해 특정금지구역을 중국측이 준수해 줄 것을 요구함에 따라 파생된 문제로서 한·중 어업협정의 조기발효를 희망하는 어업인의 의견과 서해 특정금지구역의 안보적 이익, 그리고 양자강 하구에서 우리 어선의 조업이 지속적으로 감소하는 상황 등을 종합적으로 고려하여 최종 타결된 것입니다.
- 따라서 양자강 문제 타결은 우리측의 일방적인 양보로 이루어진 것이 아니며 특히, 정부에서는 양자강문제 최종 타결에 앞서 어업인 대표, 학계, 지자체, 정부 관계자 등이 참석한 어업협상 대책회의회를 개최하여 충분한 의견수렴 및 협의를 거친 바 있습니다

(질 의)

오륙도 방파제 계측결과

(답 변)

- 2000.4월 부산항 오륙도 방파제 붕괴우려 보도후 잠수부를 투입하여 수중부 및 육상부에 대한 조사를 실시하였으며, 조사결과 큰 결함사항은 발견하지 못했습니다.
- 그러나, 오륙도 방파제가 부산항의 중요한 시설임을 고려하여 보다 정밀한 안전성을 평가하고자 현재 정밀점검용역을 실시중에 있습니다.
 - 용역명 : 오륙도방파제 정밀계측 및 외곽시설 정밀점검용역
 - 용역기간 : 2000.8.11~2001.2.10
 - 용역비 : 128백만원
 - 수행기관 : 한국해양연구소(소장 한상준)
- 본 용역의 주요과업내용은 방파제의 변형진행정도, 진동특성 등을 측정하여 방파제의 종합적인 안전성 여부를 평가하는 것으로서,
- 2000.9.29일 케이슨(36번)에 계측기기를 설치하여 방파제 전면의 파압, 수위변동, 가속도를 1분에 1/100초당 간격으로 정밀측정을 하고 있으며,

2000.10.27일에 그 동안의 1차측정자료를 컴퓨터로 백업(90MB)받아 현재 자료정리 및 분석중에 있습니다.

- 계측에 대한 분석결과는 11월중순경에 나올 예정이며, 분석결과가 나오는 즉시 위원님께 제출토록 하겠습니다.
- 아울러 동 용역의 추진과정에서 태풍래습시의 방파제 진동, 변위량 등의 측정이 필요하다고 판단될 경우 용역기간을 연장하여 2001년 하절기 태풍래습시 추가로 계측기기를 설치하여 검토 분석한 다음 적절한 대책을 강구하겠습니다.

(李相培 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
독도입도 승인제도에 대한 견해

(답 변)

- 독도는 우리 땅이므로 우리 영토에 우리 국민이 자유롭게 왕래할 수 있어야 한다고 생각합니다.
- 다만, 독도는 문화재보호법에 의한 천연기념물로서 특별히 보호되고 있는 국가지정문화재이므로 무분별한 입도에 의한 훼손방지를 위하여 최소한의 입도관리는 필요하다고 생각합니다.
- 앞으로 저희부에서는 독도에 국민이 왕래하는데 불편을 최소화 할 수 있도록 입도 승인에 관한 주관부처인 문화재청과 협의해 나가겠습니다.

※독도 입도 승인 근거

- 천연기념물 제333호 독도 관리지침
- 문화재청 고시 제1999-1호(1999.6.1)

(질 의)
남북어부 송환문제에 해양수산부가 더 많은 관심을 가져야 된다고 보는데 이에 대한 견해

(답 변)

- 정부에서는 그동안 남북어선원 송환을 위하여 남북자 문제 주무부처인 통일부를 중심으로 다각적인 노력을 기울여 왔으나 북한측에서 이에 대한 협상자체를 거부함으로써 뚜렷한 결실을 거두지 못해 왔습니다.
- 이에 따라 우리측은 남북자들을 넓은 의미의 이산가족 범주에 포함시켜 해결점을 모색하는 것이 현실적 방안이라는 판단 하에 남북정상회담을 계기로 북측을 설득, 남북자 가족상봉 및 조기송환에 최선을 다하고 있습니다.
- 우리부에서도 앞으로 남북어선원 송환문제와 아울러 가족 지원방안에 대하여 보다 많은 관심을 가지고 관계기관과 협조해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)

중국산 납 꽃게 관련, 수입상의 철저한 감독과 납 함유 꽃게처리는 어떻게 되었는가?

(답 변)

- 중국산 납 꽃게 사건과 같은 사례의 재발방지를 위하여는 수입상에 의한 현지점검이 중요하다고 판단되어 지난 8.28부터 수입상이 현지에서 1차로 금속탐지기 검사를 실시하고, 국내 통관전에 검사기관에서 다시 금속탐지기로 검사하는 「2중검사」체제를 유지하고 있습니다.
- 지난 8.22부터 9.6까지 관계부처 합동으로 검사한 결과 납이 함유된 중국산 수산물에 대하여는 지난 9.16일 우리부에서 식품의약품안전청에 통보하여 처리를 요청하였으며, 식약청에서는 식품위생법에 의거 9.20일 관계 시·도에 폐기 등의 조치를 하도록 행정지시 한바 있습니다.

(질 의)

바다밑 쓰레기 처리와 관련하여
-필요 예산 및 구체적인 계획과 해양수산부의 쓰레기 처리장비(청항선, 기타) 실태
-폐기물 해양투기 대책
-방치폐선 처리 대책

(답 변)

- 1) 바다쓰레기 처리 예산 및 계획과 처리장비 실태
 - 우리부에서 시행하고 있는 바다밑 쓰레기 처리사업은 '99년부터 2004년까지 전국 약 100개 해역에 대하여 시행할 계획으로 있으며, 사업대상지역 면적, 폐기물량 등에 따라 지역별 사업비가 각각 달라 현재 시행 중에 있는 바다밑 쓰레기에 대한 실태조사결과가 나오는 2001년 상반기에 보다 정확히 추정할 수 있을 것으로 판단됩니다.
 - 다만, 현재 시행 중에 있는 사업지역의 바다밑 쓰레기 소요사업비로 추정할 때 설계금액을 기준으로 약 1,000억원이 소요될 것으로 추정됩니다.
 - 현재 우리부의 청소선박은 항만청소선 18척, 어항청소선 7척으로 항만청소선은 한국해양오염방제조합에, 어항청소선은 한국어항협회에 위탁하여 운영토록 하고 있습니다.
 - 그러나 이러한 청소선들은 연간 해양폐기물의 발생량을 처리하기에는 부족한 실정일 뿐만 아니라 수거대상구역이 매우 한정적입니다.
 - 따라서 우리부에서는 해역별 특성에 맞는 해

양폐기물 수거선박 개발을 포함한 해양폐기물 종합처리시스템 개발연구를 2003년까지 시행중에 있으며, 앞으로 동 연구결과를 참조하여 체계적인 해양폐기물 관리 및 처리 시스템을 구축·운영할 계획입니다.

2) 폐기물 해양투기 대책

○ 위윈님께서 지적하신 바와 같이 먼 바다에 배출되는 폐기물의 증가와 유해성물질의 해양유입 가능성 등으로 인한 해양오염이 우려되는 것이 사실입니다.

○ 이에 따라 우리부에서는 서해병 배출해역에 대한 환경영향평가 연구를 통하여 배출량을 규제한 바 있으며, 동해 배출해역에 대하여도 환경영향평가를 실시 중에 있으며, 그 결과에 따라 환경수용 능력에 맞게 배출량을 규제해 나갈 계획이며,

※ 동해 배출해역 환경영향평가 추진중('00.7~'01.10, 해경청)

○ 배출허용 폐기물의 품목조정 및 해양배출처리 기준을 보완하기 위해 전문기관에서 연구사업을 시행 중에 있으며, 그 결과에 따라 관련 제도를 개선하여 유해물질 함유폐기물에 대한 사전차단을 통해 해양배출폐기물에 대한 관리를 강화해 나갈 계획입니다.

※ 해양배출처리기준 개선(안) 연구 추진('00.11~'01.10)

○ 또한, 폐기물 평가체제의 도입·운영 등 '96의 정서의 수용을 위한 년차별 추진계획을 제2차 해양오염방지5개년 계획(2001~2005)에 반영하여 추진할 계획이며,

○ 아울러 소각, 재활용, 자원화 등 해양배출 이외의 폐기물 처리기술 개발 유도과 함께 폐기물 육상처리 원칙의 정착을 위해 환경부 등 관계부처와 면밀히 협의하여 폐기물 해양배출량이 점차적으로 축소될 수 있도록 노력하겠습니다.

3) 방치폐선 처리 대책

○ 방치폐선으로 인한 해양오염방지 및 선박의 안전한 통항로를 확보하기 위하여 우리부에서는 방치폐선처리대책을 수립·시행하여 '96년부터 '99년까지 7,351척(년평균 1,838척)의 폐선을 처리하였으며,

○ 금년에도 9월말 현재까지 286척의 방치폐선을 확인하여, 이 중 소유자가 확인된 것은 신속히 제거토록 행정지도를 강화하고, 미확인 된 것

은 정부에서 직접 처리하고 있습니다.

- '99년 947백만원→2000년 1,032백만원

○ 또한, 이들 폐선을 신속하고 효율적으로 처리하기 위하여 '98년부터 2004년까지 매년 3개소씩 폐선처리장 설치사업을 추진하고 있으며, - 매년 3개소/1,050백만원(국고 40%, 지방비 40%, 자담 20%)

○ 앞으로도 동 사업을 지속적으로 추진하는 한편, 폐선을 고의로 방치한 자에 대하여는 공유수면관리법 등 관계법령에 따라 강력하게 단속하여 폐선박이 방치되는 일이 없도록 최선을 다할 계획입니다.

(질 의)
한·중 어업협정 체결에 따른 후속대책 보완

(답 변)

1) 해양기지로 개발하려는 이어도 수역이 우리측 관할수역에 포함되도록 했어야 한다고 보는데 이에 대한 견해는

○ 이어도 주변해역은 거리상으로 우리측 연안에 훨씬 가까우므로 현재 한·중 외교부간 진행중인 EEZ경계획정 회담에서는 우리의 EEZ로 속하게 될 것입니다.

○ 다만, 이어도 주변해역이 우리의 EEZ로 간주됨에도 불구하고 어업협정상 우리 관할수역에 포함되지 않은 이유는 첫째, 연안국의 관할권을 최대화하려는 우리의 입장과 그 반대인 중국의 입장이 서로 대립되었기 때문이고 둘째, 어업협정은 EEZ를 획정하는 것이 아니라, 어업에 관한 사항만을 정하기 위한 목적으로 체결된 것이기 때문입니다.

○ 그러나, 이어도 주변수역이 한·중 어업협정상 우리 관할수역에 포함되지 않았음에도 불구하고 한·일 또는 중·일 협정에 비하여 연안국의 관할권이 인정되는 수역의 범위가 가장 넓게 획정되었음을 이해하여 주시기 바랍니다.

2) 한·중어업협정 이후의 과제에 대한 견해와 대책은

○ 지적하신대로 현 우리 어선세력은 자원수준에 비하여 과다함에 따라 적정어선세력을 유지를 위하여 감척사업을 지속적으로 확대·추진해나가는 한편, 앞으로 한·일, 한·중어업협상에 따른 감척사업도 신속하게 완료할 수 있도록 노력하겠습니다.

○ 또한 한·일어업협정에 따른 감척사업의 경험을 바탕으로 필요한 예산이 충분히 확보될 수

있도록 노력하는 한편, 평가와 관련하여 제기된 미비점 보완을 위하여 전국적으로 통일된 어업손실액 산출기준을 마련하는 등 사전준비를 철저히 하도록 하겠습니다.

3) 현행법으로 협정체결에 따른 관련산업 피해와 어선원에 대한 지원이 미흡하다고 보는데 이에 대한 노력은 어떻게 진행되고 있는지

○한·중어업협정으로 실직하는 어선원에 대하여는 “어업인지원특별법”에 따라 6개월간의 실업지원금을 지원토록 하고 있으며, 지급대상 기준은 감척신청 당시 선주가 임의로 선원을 교체하는 등의 부작용을 방지하기 위하여 선원노조 등 관련기관의 의견을 수렴하여 일정시점 이전부터 승선한 경우로 하고 있습니다.

○한편, 지원금 지원과 같은 단기적인 대책외에 실직선원문제에 대하여 체계적이고 지속적으로 대처하고자 금년중 선원법을 개정하여 “한국선원복지고용촉진센터”를 특수법인으로 설립하고 선원의 고용촉진과 복지증진사업을 연계하여 추진해 나갈 계획입니다.

※2001년도 선원복지고용예산 997백만원 반영 (선원복지예산 606, 선원고용촉진예산 393백만원)

○또한, 어업협정체결로 인하여 영향을 입은 관련산업에 대하여는 지원신청이 있는 경우 “어업인특별법”에 따라 영향의 정도 등을 감안하여 경영안정을 위한 특별융자 등 필요한 지원대책 등을 강구하도록 하겠습니다.

4) EEZ 입어조건과 어획량 등 협상에서 우리 어민의 권익보호를 위한 대책과 동중국해의 조업권 확보방안은

○현재, 한·중 양국은 상대국 EEZ 및 과도수역 내 입어척수 및 어획량에 관한 교섭을 진행 중이며 동 우리측은 우리 EEZ 및 과도수역에서 조업할 수 있는 중국어선의 조업척수를 최대한 감축하기 위하여 노력하고 있습니다.

○다만, 양국 어선의 조업규모가 워낙 차이가 크기 때문에 협정발효 즉시 등량(등척)주의를 주장하기 보다는 한·일 및 중·일 입어교섭 전례를 감안하여 협정발효 이후 일정기간 경과 후 양국 어선규모의 균형달성을 목표로 하고 있습니다.

○또한, 중국어선의 조업을 허가할 경우에도, 어업 자원상황 및 우리 어선과의 조업경합 등을 고려 조업시기 및 구역 등에 있어서 적절한

제한을 가할 예정입니다.

○아울러, 한·중어업협정은 동중국해 일부수역을 현행조업 유지수역으로 설정하고 있으며, 향후 한·중 어업협정이 발효되기 위해서는 상대국의 입어허가를 받아야 하는 수역과 자유조업(현행조업유지)이 가능한 수역의 구분이 반드시 필요하기 때문에 현재 동 수역의 구체적 범의확정을 위한 교섭을 진행하고 있으며,

○향후, 동중국해의 조업권과 관련 우리의 정당한 권리가 침해받지 않는 방향으로 타결될 수 있도록 최선을 다하도록 하겠습니다.

5) 중국어선 불법조업 방지 대책과 우리영해 침범 규모 및 피해에 대하여

○중국어선의 우리영해 침범조업에 대한 감시·단속 강화를 위해 단속선을 중국어선이 주로 조업하는 서·남해안에 중점 배치하여 순찰 활동을 하고 있으며, 해양경찰청 등 관계기관과 적극 협조하여 불법어업 전국일제 단속을 실시한 바 있습니다.

○중국어선의 경우에는 '99년도 80척, 금년도에는 10월 현재 44척을 나포한 바 있으며, 중국어선의 우리수역 침범 불법조업은 나포한 선박 이외에도 더 있을 것으로 추정되긴 하나 이들 중국어선은 주로 야간이나 기상이 불량한 틈을 이용하여 불법조업하고 있으므로 구체적인 규모와 피해 파악에 애로가 있으며,

○중국어선의 불법조업 재발방지를 위해 외교경로 및 한·중 어업당국자회의를 통하여 중국측에 강력히 항의하였습니다.

○앞으로 한·중 어업협정발효시 우리수역 입어어선의 불법조업 감시·단속을 위해 어업지도선 및 해경 경비정세력을 연차적으로 증강시켜 나가겠으며, 우선 금년도에는 감척어선중 상태가 양호한 5척을 어업지도선으로 개조하여 활용하는 등 중국어선의 우리수역 불법조업 예방에 철저를 기해 나가겠습니다.

6) 불법조업단속을 위한 필요한 어업지도선 등 장비와 인력은 어느 정도며 현재 장비인력은 얼마나 부족한 상태인지

○배타적 경제수역체제에 따라 우리 관할권이 영해에서 배타적경제수역까지 확대됨으로서 현재 우리부가 보유중인 어업지도선 25척을 2005년까지 38척으로 연차적으로 확보해 나갈 계획이며

○이에 따라 지도선에 승선근무하는 지도·단속

인력도 현재 434명에서 총 656명으로 증원할 계획으로 있습니다.

○이와 같이 지도선과 단속인력을 2005년까지 대폭 확충하여 일본/중국어선의 우리수역 입어 조업어선에 대한 지도·단속 강화와 우리어선의 주변국수역 위반조업 예방 및 어로활동 보호에 만전을 기하고, 또한 TAC(총허용어획량) 제도 시행에 대비 준비에도 철저를 기해나가겠습니다.

○그리고, 해양수산부 지도선은 주로 우리 EEZ에 입어 조업하고 있는 외국어선의 감시·단속과 국내어선의 불법어업단속을 담당하고, 시·도지도선은 영해내측 관할수역에서의 어업지도·단속 업무를 수행하도록 하기 위해 자치단체의 지도선 확충(2000년 현재 69척→2005년 80척)에도 적극 지원해 나갈 계획입니다

(질 의)

내년도 예산안에 수산발전기금 정부출연금으로 100억원만 요구한 이유는?

(답 변)

○내년부터 본격 운용되는 수산발전기금은 2010년까지 총 5조원의 재원조성을 목표로 하고 있으며,

-구체적으로는 영어자금 등 융자성 정책자금의 편입과 농림부로부터의 농안기금 이관을 통해 2조5천억원을 조성하고, 정부출연금 및 각종 부담금 징수 등을 통해 신규재원 2조5천억원을 조성할 계획입니다.

○우리부에서는 기금발족 및 운용 초창기에 필요한 최소한의 재원은 정부출연을 통해 조달한다는 기본방침 아래, 내년부터 4개년간 총 1,000억원의 정부출연을 확보할 계획이며 내후년 예산부터는 최소 연간 300억원 이상을 요구할 계획입니다.

-그러나, 내년도에는 한·중 어업협정으로 인한 어선감척 사업비가 금년에 비해 약 2천억원 정도 더 필요해 부득이하게 정부출연금 규모를 100억원으로 조정하였음을 양해하여 주시기 바랍니다.

(朱鎭吁 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

□한·일어업협정과정에서 독도가 하나의 암석으로 생각되었는지, 아니면 섬이라고 생각되었는지

□모리총리의 망언 등에 대해 항의나 사과요구를 못한 이유

□일본 정부의 계획적인 영유권 주장에 대하여 무시하는 전략으로 일관하며 공식적인 사과요구를 않는 이유

□독도입도 승인제도에 관한 견해

□독도개발 후 관공서 출장소 설치 및 독도 이주민 인센티브 부여방안에 대한 견해

□독도개발특별법의 수용여부

□독도주변의 메탄수화물 등 광물자원에 대한 자원 정밀조사 및 예산확보 필요성

□독도해양과학기지 건설사업의 추진 유보 이유

(답 변)

○위원님께서 주신 여러 가지 질의는 기본적으로 독도의 영유권에 관한 내용으로서 독도는 역사적 사실이나 국제법적 측면, 그리고 우리가 실효적으로 지배하고 있다는 사실에서 볼 때 우리 국민이 지키며 거주하고 있는 섬으로서 우리의 영토임이 분명합니다.

○독도에 대한 일본의 영유권 주장에 대하여 정부가 보다 강력하게 대응하지 않고 소극적으로 일관한다는 지적이 있으나,

-우리 정부가 가능한한 독도문제를 조용히 다루어 나가는 이유는 독도문제가 국제분쟁의 대상이 되는 것을 차단하면서 냉철한 자세로 우리의 실효적지배를 계속 유지하는 것이 국제법상 독도영유권 보존을 위한 최선의 방법이라고 판단하고 있기 때문입니다.

○한편, 독도개발특별법을 제정하여 독도를 개발하고 이주민에게 혜택을 주는 방안에 대해서는,

-독도에 대한 우리의 영유권은 확고부동하므로 독도의 개발 정도나 유인화에 따라 달라지는 것은 아니라고 생각합니다.

-그리고, 독도는 섬 자체가 「문화재보호법」에 의한 천연기념물이며, 지난 1997년 의원입법으로 제정된 「독도등도서지역의생태계보전에관한특별법」에 의하여 지정된 특정도서이므로 보전을 우선시 하는 기존 법률의 입법취지가 고려되어야 한다고 생각합니다.

-이러한 관점에서 볼 때 독도개발을 위한 특별법의 제정은 신중히 검토해 보아야 할 문제라고 생각되며, 지금까지 특별법을 제정하지 않고서도 우리의 필요에 의한 시설물들을 설치해 온 바와 같이, 앞으로도 독도에 필요한 시설물이 있는 경우에는 기존 법률 체계내에서

가능하다고 봅니다.

- 또한, 입도 승인제도는 천연기념물로서의 독도를 보호하기 위한 최소한의 규제라고 생각되나, 앞으로 우리의 영토에 국민이 왕래하는데 불편을 해소할 수 있도록 입도 승인에 관한 주관부처인 문화재청과 협의해 나가겠습니다.
- 그리고, 독도주변의 메탄수화물 등 광물자원에 대한 자원 정밀조사 및 예산확보에 대하여 답변드리면,
 - 저희부에서는 지난 '97년부터 '99년까지 6억원의 예산으로 독도를 포함한 동해해역에 대한 메탄가스 수화물(일명 하이드레이트) 등 약 1,800km 거리의 해저 광물자원 탐사를 실시한 바 있습니다.
 - 그 결과 '98년, '99년 독도 해역에서 메탄가스 수화물로 추정되는 퇴적층과 인광석 광물로 예상되는 집산지를 발견한바 있으나 정확한 부존량 및 부존상태 확인을 위해서는 추후 정밀한 시추탐사가 필요할 것으로 생각됩니다. 금년중에는 독도북부 해역에서 총 520km의 해저 광물자원 탐사를 완료하였으며, 현재 탐사 자료를 분석 중에 있습니다
 - 위원님의 지적대로 메탄가스 수화물은 차세대 청정에너지원으로 활용할 수 있는 중요자원이고, 인광석도 유용한 광물자원임을 감안하여, 2001년에도 3억6천만원의 예산을 확보하여 탐사를 추진할 계획이며 2008년까지 동 해역을 포함한 우리나라 EEZ 해역에 대한 해양자원 조사를 연차적으로 추진해 나갈으로써 해양자원 확보에 만전을 기해 나가겠습니다.
- 마지막으로 독도 해양과학기지 구축사업 유보에 대하여 말씀드리면,
 - 동 사업은 '96.1 해양개발기본계획에 따라 동, 남, 서해의 국토선단에 각 1개소씩 우리나라 최초로 먼 바다에 대형 해상구조물을 설치하여, 실시간으로 기상 및 해양모니터링을 통해 해양·기상·어장예보 등의 기능을 수행하는 사업입니다.
 - 독도해양과학기지는 현재 '98년도에 1억원의 예산을 투입하여 우선 과학기지 설치위치, 규모결정 및 관측장비 선정 등 구조물 개념설계를 수행하여 기지구축의 기초 데이터를 확보하여 놓은 상태입니다.
 - 본 사업은 태풍 관측 등을 위해 기지구축사업 중 운영이 가장 시급한 것으로 판단되고 있는

이어도기지의 운영결과를 보아가면서 사업추진여부를 결정하는 것이 바람직하다는 판단에 따라 현재 일시 유보되고 있는 것으로, 이어도기지 구축이 완료되는 2002년 이후에 재착수여부에 대하여 검토할 계획입니다.

(질 의)
 인사불균형을 시정하고 부 통합에 따른 시너지효과를 높일 수 있는 특단의 방안을 강구할 의향은?

- (답 변)
- 해양수산부 출범이후 수산청 출신과 해운항만청 출신간의 인사 불균형이 야기된 사유는 수산청 출신중에 고령자가 많아 상대적으로 많이 퇴직한 결과입니다.
 - 현재 인사적체가 심각하다는 지적에 대해서는 인사적체가 있는 것은 사실이나, 정부조직 전체적으로 볼 때 우리부의 인사적체가 심각한 상황은 아닙니다.
 - 우리부의 경우 「부」 신설이후 5급이상으로의 승진인원이 387명에 이르고, 타 부처에 비해 승진 소요기간이 2~3년 정도 빠릅니다.
 - 짚은 인사이동을 배제하고 인재의 적재적소 배치를 통하여 통합 시너지 효과를 높여야 한다는 지적에 대해서는 그 동안 2차례의 조직개편으로 인하여 인사이동이 많았으나,
 - 앞으로는 정기인사 전통을 확립하여 장기근무에 따른 전문성을 향상시키고, 인재의 적재적소 배치를 위하여 직원 개개인들이 희망보직 등을 기술하는 「자기 사명설계서」를 작성중에 있으며, 이를 바탕으로 전문성, 업무추진능력 등을 종합적으로 고려하여 인사를 운영할 계획입니다.
 - 아울러, 부 통합에 따른 시너지효과를 높일 수 있도록 인사와 관련하여 전 직원의 의견을 수렴중에 있으며, 직원들의 의견을 바탕으로 인사운영 개선방안을 마련하여 적극 추진해 나갈 계획입니다.

(질 의)
 특정한 승진에 이용되는 개방형 임용제도를 내부 승진제도로 전환할 의향은?

- (답 변)
- 개방형 임용제도는 공직사회의 경쟁력 제고를 위하여 도입한 제도로써 아직 시행초기이므로 제도 운영상 다소 미흡한 점은 있으나
 - 개방형 임용제도 운영과 관련하여 미리 대상자

를 내정하는 일은 없었으며, 응시자격요건에 해당하는 사람은 누구나 응시할 수 있도록 공정하게 제도를 운영하여 왔습니다.

※ 개방형 임용시험 응시자 현황

－국립수산진흥원장(5명)

- 이장욱(국립수산진흥원장), 김안영(국립수산진흥원 동해수산연구소장), 김종만(한국해양연구소 책임연구원), 하성환(전 국립수산진흥원장), 안국전(수산정책국장)

－항만국장(4명)

- 김영남(부산항건설사무소장), 이종천(인천항건설사무소장), 이영길(세일종합기술공사 부사장), 이희운(유일종합기술단 사장)

－해양정책국장(1명) : 이용우(해양정책국장)

－국립수산물검사소장(2명)

- 박성욱(국립수산진흥원 연수부장), 심호진(어업정책과장)

○ 개방형 임용제도는 우리부 뿐만 아니라 정부 전체적으로 추진하고 있는 제도로써 내부 승진제도로 전환하기는 곤란하며, 향후에도 개방형 임용제도의 취지를 살려 공직사회의 경쟁력이 제고될 수 있는 방향으로 동 제도를 운영해 나갈 계획입니다.

(질 의)
어가부채 경감대책 추진의 부진사유와 연체자에 대한 지원 및 특별조치법안에 대한 의견

(답 변)

○ 정부에서는 IMF 등으로 채무상환에 어려움을 겪고 있는 어업인들의 부담경감을 위하여 고금리 상호금융 자금의 저리대체 등 각종 부담경감 대책을 추진하고 있으며,

－우리부에서는 그동안 수협과 합동으로 11회에 걸쳐 현지지도방문을 통하여 독려하고, 어업인 지원신청기한 연장 및 대상자 확대 등 경감대책을 적극 추진하여 왔습니다만, 금년 9월말 현재 집행금액은 2,621억원으로 지표 대비 31% 수준입니다.

－현재까지 추진실적이 미흡한 사유는 영세어업인의 담보능력과 금융기관 신용상태가 열악하고 지원대상 자금이 수산업 용도로 한정되어 있으며, 또한 수혜금액이 적다고 느끼는 어업인이 지원을 신청하지 않은 것 등으로 파악되고 있습니다.

－앞으로 남은 기간중에도 지원대상자에 대한 지속적인 안내·방문 등을 통하여 보다 많은

어업인이 혜택을 받을 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

○ 정부의 부채경감대책은 원칙적으로 성실한 어업인들의 어업경영 개선을 도모하기 위하여 자금별 일정 지원기준을 정하여 지원하고 있으므로

－적색거래자나 장기 연체자들에 대한 일률적인 부채경감 또는 금융조건 완화는 수협의 경영악화 및 정부 정책자금 운영 손실 등 부작용이 많을 뿐 아니라,

－특히 성실하게 자금을 사용하고 있는 어업인들과의 형평성 문제와 수협에 대한 공적자금 지원이 추진되고 있는 현시점에서 어려움이 많다는 것을 양해하여 주시기 바랍니다.

－다만 일시적으로 경영이 어려워 불가피하게 연체가 된 어업인에 대하여는 수산업경영개선자금 지원을 통하여 경영을 정상화할 수 있도록 하고 있으며,

－동 자금의 지원대상자 확대를 위하여 당초 5천만원이상 자금 사용자에게 한정하던 것을 전업어거나 영세어가도 지원을 받을 수 있도록 조치하였습니다.

○ 「농어업인부채경감및경영안정에관한특별조치법안」 제정에 관한 의견을 말씀드리면,

－동 법안은 현재 정부에서 추진중인 부채경감대책의 내용을 법제화하고자 하는 내용으로 사료되며, 국회차원에서 특별법이 제정된다면 정부로서는 성실히 집행토록 하겠지만, 부채관련 예산의 증가로 인한 생산성 정책자금 지원의 축소 우려와 성실한 자금사용자와의 형평성 문제 및 일률적인 부채경감에 따른 어업인들의 자금상환 의식을 약화시켜 향후 부채증가 요인으로 작용할 수 있다는 점 등을 감안할 필요가 있다고 생각합니다.

(질 의)
WTO무역환경위원회 제3차 회의에서 수산업 보조금 논의에 어떤 대응을 하였으며, 앞으로 보조금 감축과 철폐 논의에 어떤 구체적인 대안을 갖고 있는지

(답 변)

○ 수산업에 대한 보조금이 감축내지 철폐 되어야 한다는 주장이 미국, 뉴질랜드 등을 중심으로 WTO등 국제기구에서 제기되고 있으나, 아직 어떤 합의도 도출된 바 없습니다.

○ 미국은 7월 개최된 WTO무역환경위원회 제2차 회의에서 보조금을 2가지로 양분하고 영어자금,

면세유, 해외생산지원 자금 등은 무역과 환경에 유해한 부정적 보조금으로 규정한 반면, SOC 성격의 보조금은 긍정적 보조금으로 분류하고 있습니다.

- 우리부는 10월 개최된 WTO무역환경위원회 제3차 회의에서 제안서를 통하여 인공어초 투입, 치어종묘배양·방류, 바다목장화, 어선감척, TAC제도 도입 등 정부보조금의 긍정적 활용실태를 제시하였던 바, 금후 보조금 논의에 유익한 것으로 평가받았으며, 자원관리에 관한 보조금의 논의는 FAO결과 보고서(2001.2월 발간 예정) 검토후 논의할 것을 제의하고 합의를 도출하였습니다.
- 앞으로 우리부는 2001.2월 개최예정인 차기 회의에 대비하여 전문가 의견 및 용역연구 등을 통해 보조금 활용의 타당한 논리를 정립하여 적극 대응하는 한편, 어업인에 대하여도 국제적 논의 동향을 적극 알려 경쟁력을 제고토록 노력하겠습니다.

(질 의)
수산발전기금 조성 대책

(답 변)

1) 농안기금 이관에 대한 대책은

○수산부문이 농안기금 조성에 기여한 바가 적다는 이유로 농림부에서 이관에 계속 반대하고 있는 실정입니다만, 수산물은 생산 및 유통과정이 농산물과는 다른 특성을 지니고 있으므로 수산물 가격안정사업은 수산업 주무부처인 해양수산부에서 관장함이 마땅하다는 인식 아래, 어업인지원특별법 제정 당시인 '99년도부터 농안기금 이관을 위해 계속 협의중에 있습니다.

－다만, 수산발전기금의 조성재원이 아직 전무한 실정에 있으므로 융자형식의 차입방안은 검토하고 있지 않으며, 수산부문 운용 결손액이 매년 200억원에 달하고 있는 점을 감안하여 최소 5,000억원 이상을 이관받을 수 있도록 농림부와 지속적으로 협의하겠습니다.

2) 정부출연금 100억원으로 2010년까지 5조원 조성이 가능한지

○내년부터 본격 운용되는 수산발전기금은 2010년까지 총 5조원의 재원조성을 목표로 하고 있으며,

－구체적으로는 영어자금 등 융자성 정책자금의 편입과 농림부로부터의 농안기금 이관을

통해 2조5천억원을 조성하고, 정부출연금 및 각종 부담금 징수 등을 통해 신규재원 2조5천억원을 조성할 계획입니다.

- 우리부에서는 기금발족 및 운용 초창기에 필요한 최소한의 재원을 정부출연으로 조달한다는 기본방침 아래 내년부터 4개년간 총 1,000억원의 정부출연금을 확보할 계획이며, 내년도 경우 한·중 어업협정으로 인한 어선감척 사업비가 금년보다 약 2천억원 정도 더 소요되어 부득이하게 정부출연금 요구규모를 100억원으로 조정하였으나, 내후년 예산부터는 최소 연간 300억원 이상을 요구할 계획입니다.

- 현재 의원입법으로 개정을 추진중인 「어업협정체결에따른어업인등의지원및수산업발전특별법」이 금년 정기국회에서 정상적으로 개정될 경우 2010년까지 총 5조원의 재원확보가 가능할 것으로 생각하오니, 동법안의 개정에 위원님의 적극적인 관심과 협조를 당부드리는 바입니다.

3) 각종 부담금 신설은 준조세 감축정책과 배치되는데 이에 대한 대책은

○신규재원 조성을 위해 수산업육성부담금 및 해양환경개선부담금을 징수하고자 법률에 근거규정 신설을 추진중에 있으나,

－「수산업육성부담금」은 항만·어항·매립공사자로부터 순공사비의 일정액(10%)을 부담금으로 징수하는 것으로, 사업시행자는 부담금에 해당하는 만큼 당해 시설 또는 매립지에 대해 무상 사용기간을 부여받거나 소유권을 취득할 수 있기 때문에 실질적인 불이익은 없으며,

－「해양환경개선부담금」은 해양폐기물 투기행위에 대해 일정금액(톤당 5천원)을 징수하여 해양환경개선사업의 재원으로 활용하기 위해 부과하는 부담금으로, 현재 육상폐기물 처리시에도 이와 유사한 부담금이 부과되고 있어 해양폐기물 투기에 대하여도 부담금을 징수하는 것이 마땅하다고 생각합니다.

4) 공유수면 점·사용료 및 매립면허수수료의 기금 편입에 대한 지자체의 반발이 예상되는데 이에 대한 대책은

○공유수면 점·사용료 및 공유수면 매립면허수수료 등은 국가가 징수하는 분에 한해 수산발전기금으로 편입하고자 하므로 지자체에 미치

는 영향이 거의 없을 것으로 보입니다.

－ 다만, 현재 수산업법(제79조의3)에 의거 지자체가 공유수면 매립행위에 대해 징수하는 수산자원조성부담금('99년 56백만원)은 수산업육성부담금과 성격이 유사하여 이를 폐지할 계획입니다.

(질 의)

불량수산물 수입업체에 대한 사후관리 강화와 검사소 보유장비의 사용 확대 방안

(답 변)

- 현재, 불량 수산물을 수입하여 수산물검사소로부터 부적합 판정을 받은 업체에 대하여는 신뢰가 회복될 때까지 추적검사를 실시하고 있으며,
- 앞으로는 위험성이 높은 특정국가 특정품목을 대상으로 중점관리하는 특별관리체계를 구축하고 이를 위한 근원적인 해결을 위해 주요 수입 국가와 위생협정 체결을 추진하겠습니다.
- 현재 중금속, 항생물질, 방사능 등에 대한 검사 장비 103종 777대를 확보하여 '99년의 경우 60개 항목, 32,226건의 정밀분석을 실시한 바 있으며, 분석검사장비의 효율적인 활용을 위해서 매년 사용실적을 조사하여 사용실적이 저조한 장비에 대해서는 검사소 지소간의 관리전환 등 적절한 방안을 강구해 나가겠습니다.
- 아울러, 수산물에 대한 품질관리와 안전성조사에 관한 사항 등을 심의하는 수산물품질관리심의위원회의 활성화 방안도 강구해 나가겠습니다.

(질 의)

납북어선원 송환을 위해 취한 조치와 송환문제 전담부서 설치 및 가족생계 지원을 위한 특별법 제정에 앞장설 용의가 있는가

(답 변)

- 정부에서는 그동안 납북어선원 송환을 위하여 다각적인 노력을 기울려 왔으나 북한측에서 이에 대한 협상자체를 거부함으로써 실효를 거두지 못하고 있습니다.
- 이에 따라 우리측은 납북자들을 넓은 의미의 이산가족 범주에 포함시켜 해결한다는 입장 하에 납북정상회담을 계기로 북측을 설득, 납북자 가족상봉 및 조기송환에 최선을 다하고 있습니다.
- 납북어선원 송환을 위한 우리부 차원의 전담부서 설치와 납북어선원 가족의 생계보장을 위한 특별법 제정에 대하여는 전체 납북자 지원 차원에서 검토되어야 할 사항이며 정부부처별 기능

을 감안할 때 우리부가 주도하는 문제는 어려움이 있으나, 통일부 등 관계부처와 협의하여 검토해 나가겠습니다.

(질 의)

어선감척사업에 대하여

(답 변)

- 1) 자원관리형 어업을 위해 연안어선 감척사업을 추진하는데도 어선세력이 증가하는 사유
 - 연근해어업의 허가제도는, 자원의 합리적인 관리 및 어업인의 안정적인 생활안정을 위해 어업진입을 업종별로 선별하여 제한해오고 있는 바,
 - 자원의 남획으로 어업에 미치는 영향이 큰 근해 어업은 '92년부터 신규진입을 아예 제한하여, 기존의 허가 건수의 범위내에서만 허가를 처분해오고 있으며
 - 연안어업의 경우는 자원에 영향이 큰 낭망류 및 선망류 등 일부 업종만 허가를 제한하고, 그 외 어업에 있어서는 어업허가처분권자인 지방자치단체장이 지역실정에 맞는 허가체도를 운영할 수 있도록 하였습니다.
 - 따라서 시·도지사가 정한 정수의 범위안에서는 어선의 증감이 다소 있을 수 있으나, 특히 '97년 무렵 어선세력이 증가가 두드러진 사유는 무등록·무허가 양성화 조치에 따른 것입니다.
 - 이들 어선들은 제도권외에서 불법어업으로 연근해어업의 질서 유지에 악영향을 초래하고 어촌사회안정에 부정적인 요인을 초래함에 따라, 제도권어업으로 수용하여 어업질서의 확립 및 안정적으로 어업에 종사하도록 할 필요성이 대두되었습니다.
 - 무등록·무허가 어선의 양성화는 자원에 영향이 적은 어업(업종)에 한하여 허가함으로써, 양성화어선의 약 86% 이상이 2톤이하의 양식어장관리선 및 낚시어업류의 어선들입니다.
 - 그러나, 어업환경의 악화, 어선·어구의 현대화 및 어로기술의 발달로 어업에 미치는 영향이 우려되는 바, 미등록·무허가 어선이 발생하지 않도록 지도단속을 철저히 함과 아울러 허가체도를 정비하는 등 연안어업에 대하여도 합리적인 정비계획을 수립, 감척사업의 효율성이 저감되지 않도록 노력을 경주하고자 합니다.
- 2) 불법어업에 대한 특단의 대책은
 - 지적하신대로 불법어업에 대하여는 불법어업 근절대책과 함께 합리적인 전업대책을 동시에

마련하여 추진하고 있으며, 다각적인 개선방안에 대하여도 종합적으로 검토하고 있습니다.

- 방치폐선 등에 대한 어업허가를 정비함으로써 연근해어업 구조조정사업의 효과를 극대화하고자 연근해어업 일제정비 계획(2000.8월~2001.2월)을 수립하여 현재 시·도 주관하에 수협 등 관계기관과 합동으로 조사반을 편성하여 일제조사를 실시하고 있습니다.
 - 앞으로 동 조사가 끝나면 부실어업에 대한 허가를 일제 정비하여 허가정수 등 관련규정을 개정하는 한편, 무허가 불법조업 어선에 대한 지도단속 강화 및 사법처리대책을 수립하여 불법어선이 발생하지 않도록 허가관리에 만전을 기할 계획입니다.
- 3) 한·일어업협정에 따른 감척사업시 선령이 낮은 어선이 감척된 이유와 앞으로 한·중어업협정에 따른 감척시 이에 대한 대책에 대하여
- 어업협정에 따른 감척사업은 “어업인지원특별법”에 따라 협정으로 인하여 영향을 입은 어선들에 대하여 지원하고 있으며, 한·일어업협정에 따른 감척사업의 경우 선령이 낮은 어선들이 대다수 감척을 희망함에 따라 불가피하게 이러한 어선들을 감척하게 되었습니다.
 - 지적하신대로 선령이 낮은 어선이 감척될 경우 어업경쟁력이나 자원낭비 등의 문제가 있으므로 앞으로 한·중어업협정에 따른 감척사업시에는 “어업인지원특별법”의 취지에 벗어나지 않는 범위내에서 노후어선 위주로 감척이 이루어질 수 있도록 다각적인 방안을 강구하도록 하겠습니다.
- 4) 감척어선에 대한 정부의 활용방안에 대한 현실화 가능성 및 현재의 문제점에 대한 대책과 향후 한·중어업협정에 대한 대비에 대하여
- 지적하신대로 감척어선을 해체할 경우 많은 비용이 소요됨에 따라 다각적인 활용방안을 도모하여 2000.10.30일 현재 공공사업과 수출 등으로 356척을 재활용하고 노후정도가 심한 194척의 어선들에 대하여는 활용 가능한 장비를 매각한 후 해체하였습니다.
 - ※감척어선 재활용 현황(2000.10.30 현재)
 - 총 356척 : 공공사업(36척), 수출(110척), 경제협력(33척), 노후어선대체(162척), 상업용 등 기타(15척)
 - 한편, 감척사업 추진에 있어 대다수의 감척어선들이 담보설정 등 채무가 많아 지원금 지급

이 늦어짐으로써 선박 처리 또한 늦어져 선박관리 비용증가 등의 문제점이 나타나게 되었습니다.

- 따라서 앞으로 한·중어업협정에 따른 감척사업시에는 이러한 점을 감안하여 가급적 노후어선 위주로 감척할 수 있는 방안을 강구하여 활용대상어선을 줄이는 등 신속한 감척어선 처리를 위하여 다각적인 검토를 하겠습니다.
- 5) 감척어선을 이용한 인공어초에 대하여
- 한·일 어업협정체결에 따라 발생된 감척어선을 이용한 인공어초시설은 한국해양연구소에서는 설계 및 배치기술 연구를, 수산진흥원에서는 적지조사를 실시하여 이를 기초로 현재 경북, 경남, 전남 등 3개 도에서 적정 표본수역을 선정하여 14척을 시험시설할 계획입니다.
 - 감척어선 인공어초 : 경북 2, 경남 4, 전남 8 척
 - 앞으로 시험시설이 완료된 후 일정기간 효과 조사를 실시하여 그 결과를 보아가며 감척어선을 이용한 인공어초 사업의 본격적인 추진 여부를 검토해 나갈 계획입니다.

(許泰烈 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
쓰레기로 인한 독도의 환경오염대책

(답 변)

- 독도에서 발생한 생활폐기물 중 가연성폐기물은 독도경비대가 관리하는 소형 노천소각장에서 소각하고, 금속류 등 비가연성폐기물은 별도로 보관하였다가 보급품을 운반하는 선박편으로 통상 1개월마다 반출되어 울릉도 처리장에서 최종 처리되는 것으로 파악하고 있습니다.
 - 쓰레기 발생량(월) : 가연성 40kg 내외, 비가연성 40-50kg 내외
 - 노천소각장 : 1.2×2.2×1.2m 콘크리트 구조물
- 앞으로 우리부에서는 위원님께서 지적하신 바와 같이 생태적 가치가 우수한 독도가 쓰레기로 오염되지 않도록 행정자치부, 경찰청, 해경청, 지방자치단체 등 관련기관과 협조하여 쓰레기로 인해 독도 환경이 훼손되지 않도록 하겠습니다.

(질 의)
해경청사이전에 대한 장관의 의견은?

(답 변)

- 해경청사의 이전문제는 기관장의 권한이기 때문에 일반적인 지휘감독권을 가진 장관이 구체적

으로 방향을 지시하기는 어렵다고 봅니다.

- 만약, 이번 해경청사 이전문제와 관련하여 위법 부당한 사항이 발견된다면 일반적인 지휘감독권을 통하여 조정, 지휘, 지도할 수 있지만 아직까지는 장관으로서 지휘, 조정할 만한 근거를 발견하지 못했습니다.

(張誠源 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
수협중앙회 공적자금 지원규모를 1조원 정도로 조정할 용의와 신용사업의 분리 추진 및 경영혁신 방안

(답 변)

- 정부에서는 지난 10월초 수협중앙회 신용사업 부문의 예금자보호와 재무구조 개선을 통한 경영정상화를 도모하기 위하여 1조2천억원 규모의 공적자금을 지원키로 하였습니다.
- 이러한 지원규모는, 수협중앙회가 국제 금융업무를 하지 않더라도 금융시장에서 BIS 비율자체가 예금자가 자금을 예탁할 때 금융기관을 선정하는 판단기준이 되고 있으므로, 대외적인 신인도와 경쟁력을 확보하기 위해서는 최소한 일반은행 수준의 BIS 비율은 유지되어야 할 필요성에 따른 것입니다.
- 신용사업의 운영에 대하여는 경영의 전문성과 효율성을 높일 수 있도록 독립사업부제를 최대한 강화하여 나갈 계획이며,
- 불필요한 인력 및 조직을 적극 감축하고 지도·경제사업의 효율적인 운영 방안을 수립하여 추진해 나가겠습니다.

(질 의)
신항만개발사업의 민자유치계획을 전면 재검토할 필요에 대한 견해

(답 변)

- 신항만 개발계획수립시 한정된 정부재정 형편을 감안하여 방과제, 준설 등은 재정으로 시행하고 접안시설은 민자사업으로 계획하였으나
- 민자사업의 수익성부족과 기업경영악화로 민간부분의 재원조달이 어려워져 민자사업의 추진이 지연되고 있습니다
- 앞으로 민자사업계획을 재검토하여 민자유치대상사업의 규모축소, 적정수익률보장 및 정부재정 지원 등 다각적인 민자사업 활성화 대책을 수립하고
- 수익성은 없으나 공공성이 강한 항만사업에 대

하여는 관계기관과 협의하여 재정투자로 전환하여 시행함으로써 장기적인 항만시설 수급계획에 차질이 없도록 만전을 기하겠습니다

(질 의)
항만공사제는 재정자립이 가능한 2006년 이후 도입하는 것이 바람직하다고 보는데 이에 대한 견해

(답 변)

- 항만공사제는 정부조직 경영진단 보고서에서 재정자립도가 높은 부산, 인천항에 우선 도입하도록 권고된 것으로서, 우리부 시행 용역결과에 의하면 부산, 인천항의 재정자립은 2006년경에 가능한 것으로 나와 있으나
 - 재정자립도는 투자범위, 수익이 발생하는 업무 범위 등에 따라 분석결과가 다르게 나올 수 있으며
 - 항만공사제 도입을 신속히 추진해야 한다는 주장도 강하고 국무회의에서 결정된 정부정책의 일관성 차원에서 항만공사 도입을 연기한다는 것은 어렵다고 생각합니다.
- 앞으로 항만공사 도입을 추진하는 과정에서 재정자립도 문제를 깊이 있게 검토하겠으며, 이해관계자의 의견도 적극 반영토록 하겠습니다.

(질 의)
수입수산물 증가에 따른 검사소 인원 및 예산확보 대책은

(답 변)

- '97년 전면 수입개방이후 수입물량이 급증함에 따라 검사업무량도 늘어나고 있고, 내년부터 새로 위임받아 실시하게 되는 어병 검사 등을 원만히 수행할 수 있도록 하기 위해 시험연구실과 인천공항 지소의 설치 등 조직을 개편하고, 인력도 76명 증원될 수 있도록 관계부처와 협의하여 추진하겠습니다.
- 또한, 고해상 질량분석기 등 부족한 검사장비 51종 176대에 대하여도 21억원을 확보하여 2002년까지 보강할 계획입니다.

(질 의)
한·중 어업협정시 통계자료 확보 방안은

(답 변)

- 정부에서는 한·중어업협상에 대비, 우리어선의 조업구역을 최대한 확보하고 피해를 최소화하기 위하여, '99.3월부터 어선별 조업위치보고 자료의 데이터베이스 작업, 어업협상기획단에 의한 현지

어업인 면담조사, 어선별·해구별 조업실태 전수조사, 중국측수역에 대한 어선별 입어희망량 조사 등을 실시한 바 있으며,

- 동 조사의 신뢰성 제고를 위하여 어업인대표 및 각계 전문가 연찬회와 현지 어업인간담회 등을 거쳐 어업인 의견을 수렴한후 어업협상대책협의회를 개최하여 우리어선의 조업실태를 최종 확정하였습니다.
- 특히, 지난 3월 실시한 최근 2년간의 조사자료는 이미 조사가 완료된 '95~'97까지의 3개년 평균 조업실태 조사결과에 대하여 우리어업인의 최근 조업실태를 협상에 반영하기 위해 '98, '99 조업실태를 추가 조사한 것입니다.
- 아울러, 동중국해 현행조업유지수역 범위와 관련해서는 앞서 말씀드린 바 있는 우리어선 조업실태 조사결과를 토대로 협상에 임하는 한편, 우리 EEZ 권원과 연계하여 우리어선들이 자유롭게 조업할 수 있는 수역이 최대한 확보되도록 노력하겠습니다.

(姜賢旭 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
독도에 대한 영유권, EEZ 경계확정 문제, 일본의 전략 등을 해양수산부 차원에서 연구할 필요성에 대한 견해

- (답 변)
- 위원님께서 제기하신 독도에 대한 연구 필요성에 대하여 공감하며, 그동안 해양수산부에서도 독도에 관한 여러 가지 조사와 연구사업을 추진하여 왔습니다.
 - 독도연구 학술총서 발간('97년부터 계속사업으로 추진중)
 - 독도연구자료 총람 발간('97년 말)
 - 독도해양환경 및 수산자원 보전을 위한 기초연구('97.6~'99.6)
 - 독도 주변해역 유용광물자원 조사 및 분석('98.5~'98.12)
 - 독도를 포함한 동해 중부해역의 해양 조사('97.4~'97.11)
 - 독도 부근 해역의 정밀해도 3종 발간('98.12)
 - 독도 생태계 등에 대한 기초조사 연구('99.9~현재 진행중)
 - 독도 자연환경 사진집 발간(2000.8~현재 진행중)
 - 앞으로도 저희부에서는 독도의 영유권과 배타적 경제수역 경계확정 등에 관한 연구를 지속적으

로 추진해 나감과 함께 외교통상부와의 긴밀한 협의를 통하여 일본의 전략 등에 대한 대응 방안도 적극 강구해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
잠수기어선에 대한 신규허가 가능여부에 대하여

- (답 변)
- 잠수기어업은 수산업법 제41조에 의거 근해어업에 해당되며 정착성 수산동물(소라, 키조개, 전복 등)을 채취하는 어업으로서 수산자원에 미치는 영향이 커 허가정수(수산자원보호령제17조)를 설정하여 운영하고 있습니다.
 - 전라북도의 경우 잠수기어업은 인천, 경기, 충남, 전북도를 동일 조업구역으로 하고 있으며, 전라북도에 설정된 8건에 대하여 타지역 어업인이 전라북도지사로부터 어업허가를 득하여 조업하고 있습니다.
 - 잠수기어업은 1953년에 허가 정수를 정한후 신규허가를 허용하지 않고 있으며, 오히려 강원도와 제주도에서는 연안자원 보호와 타 어업과의 분쟁 방지를 위하여 잠수기 어선을 감척(44척)하고 있어
 - 잠수기어선에 대한 새로운 허가정수 확대는 현재의 수산자원의 여건 등을 감안하여 볼 때 곤란한 실정입니다.

(질 의)
말도항(전북 옥구)의 이용관리상 문제점과 개선방안

- (답 변)
- 말도항의 항 입구 폭은 '92년 기본계획수립시 본항을 이용하는 최대 50톤급 어선폭의 8배 정도의 유효폭(39m)을 유지하도록 계획하여 시설이 완료되었습니다.
 - 그러나 '98년부터 운행중인 여객선의 폭은 어선보다 다소 넓으나, 현재의 항 입구 폭이 여객선폭의 6배 정도가 유지되므로 여객선의 항행에는 지장이 없습니다.
 - ※설계기준 : 선박폭×(6~8배)
 - ※어선 : 폭 5.1m, 길이 27m / 여객선 : 폭 6.4m, 길이 34.8m
 - 다만, 현재 운항중인 여객선이 어선에 비하여 폭과 길이가 길어 입·출항 및 항내에서 선회하는데 다소 주의를 요하고 있어 내년도 예산으로 항내준설을 실시할 계획이며,

- 본항은 간만의 차가 커서 간조시에는 소형어선 이용에는 다소 불편 할 것이 예상되므로 추후 면밀히 검토하여 시설을 보완해 나가겠으며, 해수순환 문제에 대해서는 섬사이에 파제제(波除堤)를 일정한 간격을 두고 시설하였으므로 물순환에는 지장이 없을 것으로 판단됩니다.
- 그러나 이용상의 어려움을 해소하기 위해 관계 공무원으로 하여금 현지 점검을 하도록 하여 문제가 있을 경우 이를 보완토록 하겠으며
- 또한, 관리권 위임에 관하여는 부지에 대한 지적측량(地籍測量)을 시행중에 있으므로 등기절차가 완료되는 대로 관리권을 위임하여 어항시설물 관리에 지장이 없도록 최선을 다하겠습니다

(질 의)
어업협정에 따른 폐업보상규정을 협정발효직전 3년간의 어획실적분에서 어업협정 가서명 직전의 '95~'97년 동안의 3년분 어획실적을 적용할 의사는?

- (답 변)
- 안강망어업과 같이 최근 3년간 어획실적이 부진한 어업에 있어서는 '95~'97년도의 과거 3년분 어획실적을 지원금산출시 적용해 달라는 업계의 요청이 있어 왔습니다. 그러나 최근 3년간 어황이 좋은 업종의 경우에는 오히려 지원금이 줄어드는 문제점도 있어
 - 타업종과의 형평성, 일관성 유지 등을 감안할 때 현행규정을 유지하는 것이 불가피한 실정입니다. 다만, 현행 규정을 보완할 수 있는 방안에 대하여는 다각적으로 검토하도록 하겠습니다.

(金泳鎭 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
중국산 납 꽃게 재발 방지대책

- (답 변)
- '97.7 수산물 전면 수입개방이후 수입물량이 급증하면서 불량품 반입도 늘어나고 있으며, 부적합주요 요인도 어체내 강제 물주입, 선도불량 등에서 최근에는 『납』까지 검출된 바 있습니다.
 - 이에 따라 지난 8.26부터는 중국산 수입수산물에 대하여는 중국현지와 국내 통관전 단계에서 전량 금속탐지기로 「2중검사」를 하고 있으며, 모든 수입수산물에 대하여 표본검체수량을 15%수준에서 30%로 확대 실시중에 있으며,
 - 또한 근본적인 대책을 마련하기 위해 수출국이 사전 위생안전관리체제를 구축할 수 있도록 「한

·중 수산물 위생관리에 관한 협정」 체결을 추진 중에 있습니다.

- 아울러, 수산물 검사기능을 강화하기 위해 검사 인력과 장비를 조속히 확충하는 한편, 위해식품 유통을 차단할 수 있도록 관련사범에 대한 처벌 법규도 강화해 나갈 계획입니다.

(질 의)
해경청사이전에 대한 장관의 의견은?

- (답 변)
- 해경청사의 이전문제는 기관장의 권한이기 때문에 일반적인 지휘감독권을 가진 장관이 구체적으로 방향을 지시하기는 어렵다고 봅니다.
 - 만약, 이번 해경청사 이전문제와 관련하여 위법 부당한 사항이 발견된다면 일반적인 지휘감독권을 통하여 조정, 지휘, 지도할 수 있지만 아직까지는 장관으로서 지휘, 조정할 만한 근거를 발견하지 못했습니다.

(질 의)
불가사리 수매제도 도입용의는?

- (답 변)
- 현재 연안어장은 매립·간척 및 오염 등에 따른 생태계의 변화로 산란치어 성육환경의 악화와 더불어, 양식어장의 생산성의 저하가 심해지고 있기 때문에 연근해에서의 어업활동이 더욱 어려워지고 있습니다.
 - 따라서, 정부에서는 어업인 스스로가 책임성과 자율성을 가지고 어업에 종사할 수 있도록 다각적인 대안을 마련하여 시행해 오고 있습니다.

※연안지역의 어촌계 및 지구별 수협의 불가사리 구제 실적

(단위 : 톤)

'95	'96	'97	'98	'99
219	394	449	480	447

- 위원님께서 말씀하신 양식어장 및 마을어장에 대한 불가사리 등 해적생물의 구제는 어업인들이 주인의식을 가지고 어장을 관리할 수 있도록 지도해 나가는 것이 바람직 할 것으로 사료되나 정부가 예산을 지원하는 방안도 검토하도록 하겠습니다.

(질 의)
김·미역 등 해조류가격 하락 등과 관련된 대책

- (답 변)
- 김·미역 가격이 정체되고 있는 것은 면허초과시

설 및 밀식 등에 의한 생산과다와 어장노화로 인한 품질저하, 소비감소 등 복합적인 요인에 의한 것으로 사료됩니다.

- 앞으로 김·미역 산업이 합리화되어 적정가격을 받을 수 있도록 하기 위해 우선 어업인들의 자율결의를 통해 면허범위 및 시설기준 준수를 유도하고, 면허초과시설에 대한 민·관 합동단속을 통해 생산량을 조정하는 한편,
- 사업효과가 미미한 정부비축사업을 지양하고, 유통명령제와 직접지불제, 자조금 지원제도 도입 등을 적극 검토하여 추진해 나가겠으며
- 아울러 대일 김 수출쿼터량을 현행 120만속에서 250만속으로 점진적으로 늘리는 등 수출촉진에 최선의 노력을 기울여 나가겠습니다.

(질 의)
전남지역 여객선 이용객 편익시설이 열악한 이유와 정부의 지원대책

(답 변)

- 위원님께서 지적하신 대로 연안여객선이 운항중인 전남지역 일부 도서 기항지의 접안용 시설과 간이터미널 등 여객편의시설이 미흡한 것이 사실입니다만
- 이는 국가 또는 지방자치단체의 재원조달 한계, 현지 도서의 여건 등 여러 가지 복합적인 요인에 기인하고 있습니다.
- 이와 관련, 우리부에서는 지방해양수산청으로 하여금 항로별로 현지실태조사를 실시토록 한 후
- 여객선사, 지방자치단체 및 유관부처 등과 긴밀히 협조하여 필요한 시설을 확보해 나가도록 조치하겠습니다.

(질 의)
목포/연운항간 항로 무산위기 및 목포국제여객터미널 활성화 대책

(답 변)

- 1) 목포/연운항 항로에 취항하고자 하는 대양고속훼리(주)가 아직까지 여객선 취항을 하지 못한 이유
 - 목포/연운항 카훼리항로는 지난 '95년 한·중 양국 정부가 항로개설에 합의하고 '96.5 국제고속훼리(주)를 사업자로 선정하였으나, 동 사업자가 항로개설을 포기함에 따라
 - '99.11 대양고속훼리(주)를 사업자로 다시 선정하여 지난 6월 중국측 사업자로부터 자본금 납입이 완료되어 합작투자회사를 설립한 바

있으나, 동사의 내분으로 항로개설 추진이 지연되고 있는 실정입니다.

- 2) 대양고속훼리(주)가 금년말까지 항로취항을 하지 않을 경우 동사에 대한 처리대책
 - 현재 동 사업자로부터 세부사업계획을 금명간 제출토록 요청중에 있으며, 가능한 한 금년말까지는 동 항로가 개설되도록 노력하겠으나,
 - 만약 금년말까지 항로취항을 하지 못할 경우에는 동사에서 제출하는 사업계획을 면밀히 검토하여 해운법에 의한 면허취소여부 등을 결정할 계획입니다.
- 3) 이 항로에 여객선이 취항하지 않을 경우의 대책
 - 대양고속훼리(주)에서 동 항로개설이 불가능할 경우에는 새로운 사업자 선정 등을 검토하여
 - 한·중 양국 정부간 합의한 목포/연운항간 카훼리항로가 개설 될 수 있도록 적극 추진할 계획입니다.
- 4) 목포국제여객터미널의 당초 사용계획과 현 사용실태
 - 목포항 국제여객터미널은 국제여객항로 개설에 대비하여 1층 국내선, 2층 출국장, 3층 입국장으로 활용하고자 '98. 4월에 건립(연건평 2,003평) 되었습니다.
 - 1층은 목포/제주간 운항하는 카훼리여객선터미널로 사용중에 있고, 2, 3층은 국제항로 개설에 대비하여 목포/연운항간 카훼리취항 예정선사인 대양고속훼리(주)가 입주해 있으며, 항로개설 시기에 맞추어 법무부출입국관리사무소, 세관, 검역소 등이 입주할 예정입니다.
- 5) 목포국제여객터미널의 활성화 대책
 - '98.4월 준공이후 국제여객선 취항이 지연되어 터미널 시설 이용이 부진한 형편이나, 목포/연운항간 카훼리항로가 빠른 시일내 개설되어 동 여객터미널이 활성화 될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

(질 의)
어가부채 경감대책 추진의 부진사유와 혜택 받은 어업인 수 및 일률적인 부채경감 방안 등 검토 필요

(답 변)

- 1) 어가부채경감대책 추진 부진사유
 - 우리부에서는 그동안 수협과 합동으로 11회에 걸쳐 현지도방문을 통하여 독려하고, 어업인 지원신청기한 연장 및 대상자 확대 등 경감대책을 적극 추진하여 왔습니다만, 금년 9월말

현재 집행금액은 2,621억원으로 지표 대비 31% 수준입니다.

- 현재까지 추진실적이 미흡한 사유는 영세어업인의 담보능력과 금융기관 신용상태가 열악하고 지원대상 자금이 수산업 용도로 한정되어 있으며, 또한 수혜금액이 적다고 느끼는 어업인이 지원을 신청하지 않은 것 등으로 파악되고 있습니다.
 - 앞으로 남은 기간중에도 지원대상자에 대한 지속적인 안내·방문 등을 통하여 보다 많은 어업인이 혜택을 받을 수 있도록 적극 노력하겠습니다.
- 2) 어가부채 경감대책의 지원항목별로 혜택을 받은 어업인에 대하여 말씀드리면,
- 금년 9월말 현재 혜택을 받은 어업인을 지원건수로 보면 총 23,413건이며,
 - 지원항목별로는 고금리 상호금융자금의 저리대체의 경우 17,340건, 중장기 시설자금의 상환연기가 833건, 수산업 경영개선자금 지원이 890건, 어업인 연대보증 해소가 4,350건 입니다.
- 3) 연체자에 대하여도 부채를 일률적으로 경감하거나 금융조건의 완화 및 대상자 확대방안에 대하여 말씀드리면,
- 정부의 부채경감대책은 원칙적으로 성실한 어업인들의 어업경영 개선을 도모하기 위하여 자금별 일정 지원기준을 정하여 지원하고 있습니다.
 - 적색거래자나 장기연체자들에 대한 일률적인 부채경감 또는 금융조건 완화는 수협의 경영악화 및 정부 정책자금 운영 손실 등 부작용이 많을 뿐 아니라,
 - 특히 성실하게 자금을 사용하고 있는 어업인들과의 형평성 문제와 수협에 대한 공적자금 지원이 추진되고 있는 현실점에서 어려움이 많다는 것을 양해하여 주시기 바랍니다.
 - 다만 일시적으로 경영이 어려워 불가피하게 연체가 된 어업인에 대하여는 수산업경영개선자금 지원을 통하여 경영을 정상화할 수 있도록 하고 있으며,
 - 동자금의 지원대상자 확대를 위하여 당초 5천만원이상 자금사용자에게 한정하던 것을 전업어가나 영세어가도 지원을 받을 수 있도록 조치하였습니다.

(질 의)
한·중 어업협정 지원 형평성 잃은 예산편성

(답 변)

- 한·중 어업협정에 따른 어업인지원사업은 “어업인지원특별법”에 의거, 한·일 어업협정과 동일하게 개별어선에 대한 감정평가를 실시한 후 그 결과에 따라 어선·어구에 대한 감정가격과 평년 수익액의 3년분을 지원할 계획입니다.
- 다만, 평가결과가 나오지 않은 상황에서 일시에 많은 예산을 감척예산으로 편성할 경우 타 부분의 예산을 활용하는데 있어 지장이 있으므로 우선적으로 '99년도 평가금액의 70%수준에서 편성하되 부족할 경우 추가로 예산을 확보키로 한 것입니다.
- 그러나 실업지원금의 경우 실직 어선원들에 대한 조속한 지원을 하기 위하여 '99년도 한·일관련 지원과 동일한 수준으로 예산을 편성하였으며, 실제 지급에 있어서도 한·일, 한·중 모두 동일한 기준에 따라 지급할 계획입니다.
- 한편, 한·중 어업협정에 따른 지원사업은 평가의 공정성 확보를 위해 평가방법에 대한 표준기준을 마련하는 등 한·일 어업협정에 따른 감척사업의 추진을 거울삼아 신속하고 공정한 감척사업이 이루어 질 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

(질 의)

해양영토확보를 위한 대륙붕 조사사업에 대한 대책, 심해저 광물자원개발 추진계획 및 업무 일원화에 대한 견해

(답 변)

- '94.11월 발효된 유엔해양법 협약에 따르면 우리나라와 같이 중국·일본과 대륙붕 200해리의 권원이 중첩되는 국가의 경우에는 상대국과의 합의에 의해 대륙붕을 획정하도록 규정(동 협약 제 83조)하고 있습니다.
- 우리부에서는 위원님의 지적과 같이 앞으로 있을 중국·일본과의 대륙붕 경계획정 협상에서는 대륙붕에 관한 기초자료를 누가 얼마나 확보하고 있는지가 협상의 중요한 관건이 될 것으로 판단하여 금년부터 대륙붕 기초자료 조사사업을 본격 착수하게 되었습니다.
- 그러나, 우리나라는 금년에 처음으로 2,800km²의 동중국해 대륙붕 조사를 실시하고 있어, 일본과 중국에 비해 자료 축적면에서 부족한 것은 사실이라 하겠습니다.
- 따라서, 우리부에서는 향후 중국·일본과의 대륙붕경계 협상에 대비하여 부족한 동중국해의 대

륙붕 조사자료를 최대한 확보하기 위하여, 연차적으로 조사구역을 확대해 나갈 계획입니다.

- 다음으로 지적하신 심해저 광물자원 개발과 관련하여 우리부에서 추진중인 사업은 니켈 등 미래 전략금속자원의 안정적 확보를 위해 추진되고 있는 사업으로서 지난 '94년 유엔에 태평양 클라리온-클리퍼톤(C-C) 해역 15만km²를 등록한 바 있습니다.
- 그 동안의 탐사실적은 '94년 등록이래 전체 15만 km²에 대한 개괄탐사를 '97년중에 완료한 바 있으며, 최종해역 7만5천km²를 UN에 2002년까지 통보토록 되어있는 UN해양법협약 관련규정(동협약 결의문)에 따라 현재 최종해역 선정을 위한 정밀탐사 작업을 실시중에 있습니다.
- 그리고, 2004년에는 우리 해역내에서 광물자원 부존률이 높은 4만km²를 자체적으로 선정하여 상업생산에 대비할 계획입니다.
- 한편, 우리부에서는 동 사업의 차질 없는 추진을 위해 지난 7월 국가과학기술위원회에서 의결된 「심해저자원개발 추진계획」에 따라 「심해저자원개발위원회」의 구성·운영 등 세부추진계획을 수립·시행해 나갈 계획이며, 위원님께서 지적하신 사업의 부처간 일원화 문제는 2001년부터 채광 및 제련기술개발 업무가 과학기술부에서 우리부로 이관될 계획입니다.

(질 의)

김·미역 양식업 구조개선 대책에 관하여
-해조류 밀식 및 무면허양식 포함 -

(답 변)

- 김·미역 산업이 합리화되어 적정가격을 받을 수 있도록 하기 위해서는 다각적인 구조개선 방안이 필요하다고 생각합니다.
- 면허초과시설, 밀식 등에 대해서는 어업인의 자율적인 참여에 기초하여 적정시설을 유도하고 민·관 합동단속을 강화하며
- 김 양식장의 유기산 사용에 대해서는 무기산 함량 비율을 3%에서 5%로 상향 조정하고 지속적인 지도·단속과 함께 유기산 공급량을 확대해 나가고
- 어장정비, 정화사업을 확대추진 함과 동시에 어장휴식년제실시, 어장정화정비업 등록제 도입을 제도화 해 나갈 계획입니다.
- 또한 해조류 양식면허제 개선, 어장관리시스템 구축, 유통 명령제도입, 시범어장 및 적정시설 운영 우수 시·군에 대한 인센티브 부여, 신품

종개발 및 유전자은행 설치등에 대해서는 면밀히 연구·검토하여 합리적인 내용에 대해서는 정책에 반영 되도록 하겠습니다.

(질 의)

해양유류오염사고와 침몰선박관리와 관련하여

(답 변)

1) 해양유류유출사고 발생건수와 피해현황

○1995년 이래 2000년6월까지 해양유류유출사고는 2,185건 발생하였으며, 이중 국제기금에 청구된 피해금액은 총 1,680억원으로 집계되었습니다.

2) 대형재난의 원인인 선박안전장비 미비와 안전대책 홍보부족에 대한 대책

○우리부에서는 연안유조선의 안전운항을 위하여 '96.7월부터 적재톤수 500톤이상의 신조유조선은 이중저로 건조토록 하고, 선령 20년 이상의 유조선은 매년 선저검사를 받도록 선박검사를 강화하였으며, 또한 '96.8월부터는 유조선안전항로를 설정 운영하고, 이를 위한 「위성이용자동항적기록장치(GPS Plotter)」를 탑재하도록 하였습니다.

○앞으로도 수시로 유조선에 대한 안전점검을 실시하고, 교육, 홍보 등을 강화하여 유조선 사고 예방에 최선을 다하겠습니다.

3) 유조선, 가스선, 화학선 등 위해침몰선박현황과 침몰선박에 대한 전수조사 및 선박안전도검사 실시

○'99년도부터 실시중인 침몰선박 관리시스템 구축사업 결과 조사된 1,360척의 침몰선박중 위해도가 높은 침몰선박 35척을 관리대상선박으로 선정하여 이 중 조사가 필요하다고 판단되는 선박에 대하여는 매년 위치수색 등을 하고 있습니다만 경제적 효율성 등을 고려할 때 전수조사를 할 필요성은 없다고 판단됩니다.

○침몰유조선은 경신호 등 6척, 가스운반선은 제 13삼부호 1척, 케미칼탱커는 영케미호 1척 등 총 8척으로 이 중 위해도가 높은 선박의 위치수색 등을 하고 있으며, 내년도에 유조선 경신호를 시작으로 위해침몰 선박에 대해 선박안전도 등에 대한 정밀조사를 할 계획입니다.

(질 의)

근해어선 해외신어장개발 추진상황 및 활성화 방안은 무엇이며, 제도를 개선할 용의는

(답 변)

○1999년도에 근해어선이 해외어장에 진출한 어선

은 58척이며, 이중 정부에서 해외신어장개발 자금을 지원한 어선은 41척으로서 현재 어장에서 조업하고 있는 어선은 1척 입니다만, 러시아수역에 진출한 어선들은 충분한 어획으로 경제성있는 조업이 이루어졌으며, 어장성이 확인됨에 따라 러시아 입어허가만 받으면 언제든지 입어가 가능하도록 하는 성과도 있었습니다.

○금년도에는 10억원의 예산을 지원하기 위하여 정부에서는 1월과 5월 2차에 걸쳐 시·도를 통하여 사업희망자를 파악하였으나, 현재까지 희망하는 어업인은 없습니다.

○이와같이 해외어장 진출이 저조한 이유는 출어 어장에 대한 어업자원 정보가 미흡하여 감척 대상 어민들은 적극적인 사업참여를 기피하며, 우리는 직접입어를 원하나 연안국은 직접투자나 합작어업을 통한 어업협력을 선호하기 때문입니다.

○따라서, 정부에서는 감척대상 어업인에게 해외 합작투자시에도 해외신어장개발자금 지원이 가능토록 제도개선을 추진하겠으며, 2001년도에는 10억원의 예산을 확보하여 진출어장에 대한 사전 어장조사를 실시하여 어업인들의 적극적인 해외어장 진출을 유도해 나갈 계획입니다.

(文錫鎬 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
해양폐기물 처리예산 확대대책으로 환경개선 부담금을 해양환경정화에 사용 가능성, 폐기물 외 오염된 침전물 준설계획 및 해양쓰레기 청소 전문업체 육성계획

(답 변)

○금년도 일반 해양폐기물 관련 예산은 204억원으로서 '99년 107억원보다 대폭 증액하였으나, 해양폐기물의 종합적인 관리를 위하여는 향후 많은 예산이 소요될 전망으로 앞으로 해양폐기물 관련예산을 우선적으로 확보할 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

○그리고 이러한 예산확보 노력과 함께 장기적이고 안정적인 투자재원을 확보하기 위하여 환경개선비용부담법에 의거 환경부에서 관리하고 있는 환경개선부담금을 사용하기보다는 해양환경 개선을 위한 해양환경부담금 제도를 신설하기 위해 해양오염방지법 개정을 추진하겠습니다.

○현재 우리부에서는 해저에 침적되어 있는 폐기물에 대한 수거사업(금년 85억원)과 폐쇄성해역의 오염 퇴적물에 대한 준설사업(금년 157억원), 연안어장의 오염퇴적물 인양 및 객토 등 어장정

화사업(223억원)을 시행하고 있으며 앞으로도 해저의 폐기물과 오염 퇴적물에 대한 지속적인 정화사업을 시행하겠습니다.

○해양쓰레기 전문업체는 수중에서 이루어지는 해양폐기물 사업 특성과 난이도 등을 고려할 때 이를 육성할 필요성이 있으므로 앞으로 한국해양오염방제조합 등 기능과 장비, 인력 등을 갖춘 단체를 전문화하는 방안 등을 포함한 해양쓰레기 전문업체 육성 방안을 적극 검토해 나가겠습니다.

(질 의)
기르는어업 관련

(답 변)

1) 인공어초 사후관리 문제와 어초 주변 정화방안은

○당해연도 인공어초 시설을 완료하게 되면 시·도지사는 어초 투하지점이 표시된 어초어장 시설도(축적 5만분의 1지도)를 작성하여 시·군·구, 지방해양수산청, 관할 수협 및 어촌계에 비치토록 하고, 해양조사원장은 이를 해도에 표시하여 어업인 들이 적극 활용할 수 있도록 하고 있습니다.

○이와 아울러, 어초어장의 어획효과가 널리 알려지고 이용이 증가함에 따라 일부 어장에서 폐어망이 쌓이는 현상이 있어, 우리부와 지방자치단체에서 지속적으로 사후관리를 추진하고 있습니다만, 재정형편상 충분한 사후관리가 이루어지지 못하고 있습니다.

○이를 위하여 어업인들이 폐어망 등을 버리지 않도록 인식전환을 유도하는 한편, 현재 제정 중인 “기르는어업육성법”에 인공어초 어장을 자원관리수면으로 지정·운영할 수 있는 제도적 장치를 마련 중에 있습니다.

○앞으로, 다양한 어초개발, 지속적인 사후관리와 함께 예산증액을 위해 예산당국과 협의해 나가는 등 기르는어업 기반육성을 위하여 노력해 나가겠습니다.

2) 수산자원조성을 위한 치어방류 관련

○'97년부터 수산자원 조성사업 투자재원을 확보하기 위하여 어업 또는 매립면허를 받은 자로부터 “수산자원 조성사업 부담금”을 징수하고 있으며, 이를 지방자치단체장으로 하여금 수산자원 조성사업비로 사용토록 하고 있습니다.

－근거 : 수산업법 제79조의 3(수산자원조성사업의 부담금)

○한편, 치어방류는 연차적으로 예산과 품종을

대폭 확대해 나가고 있습니다만, 앞으로도 품종을 다양화하고 수량 역시 더욱 확대해 연안 수산자원을 증대시켜 나갈 계획입니다.

－치어방류 사업비 : '99(330백만원)→2000(660백만원)→2001(1,188백만원)

(질 의)

연근해어업 허가에 대하여

(답 변)

1) 근해어업 허가관리업무는 관련규정을 개정하여 해당 지방청으로 환원·이관시켜야 하는데 대한 견해와 현재 추진중인 계획에 대하여

○ 지적하신대로 한·일어업협정체결 이후 새로운 해양질서의 개편에 따라 근해어업의 해역관리 및 제반 통계업무의 효율성 제고 등을 위해서는 근해어업 허가관리업무의 중앙정부로 환원은 불가피하다고 사료됩니다.

○ 이에 따라 효율적인 근해어업의 관리를 위한 중앙과 지방의 기능재검토 및 어업관리조직 개편방안을 위하여 외부기관에 용역을 실시한 후 현재 관련기관과 의견을 조율중에 있으며, 앞으로 관련법령을 개정하여 근해어업 허가관리업무를 중앙으로 환원토록 할 계획입니다.

－용역명 : 근해어업 관리업무 평가 및 효율적 관리방안에 대한 연구

－용역기관 : 한국행정연구원('99.6.1~12.30)

2) 또한 연안어업허가 업무에 대해서 해양수산부자치단체에 대한 관리·감독 기능강화에 대하여

○ 연안어업중 안강망, 양조망, 통발, 선인망은 '99.3.17 이후 허가정수를 설정하였으며

○ 자망 등 정수가 설정되지 않은 어업도 현재 연근해어업허가 일제정비 계획을 수립 추진중에 있으므로 그 결과에 따라 자치단체장들이 어업허가를 남발하지 못하도록 연안어업허가의 관리·감독 기능을 강화해 나가는 방안을 강구할 계획입니다.

(질 의)

어선공제료 국고지원 대상을 확대하고 국가 정책보험으로 실시할 의향은?

(답 변)

○ 소득수준이 낮고 영세한 20톤미만 어선의 공제료를 국고에서 지원하기 위하여 예산당국과 긴밀히 협의하였으나, 정부재정 형편상 국고지원 대상을 10톤미만 어선으로 조정하고 공제료의 50%인 823백만원을 지원하게 되었습니다.

○ 앞으로 어업인의 부담경감과 안정적인 어업경영을 위하여 공제료지원 대상어선을 20톤으로 확대하는 한편,

○ 현재 시행중인 어선 및 선원공제와 양식수산물을 포함한 국가주도의 정책보험(공제)을 검토해 나가겠습니다.

－이를 위해 2001년에 「수산보험 개발 및 활성화 방안」 연구용역을 실시할 계획입니다.

(질 의)

김양식 관련

(답 변)

1) 김양식장 무기산 사용 근절대책

○ 우리부에서는 김양식장의 유기산사용을 권장하기 위하여 '95년부터 산처리제 지원사업을 실시하고 있으나, 일부 어업인들의 무기산 사용이 잔존하고 있는 실정입니다.

○ 2000년도에는 산처리제 성분중 무기산 함량비율을 3%에서 5%로 상향조정하고, 어업인에 대한 지속적인 지도·단속 등을 추진한 결과, 유기산 처리제의 사용이 증가하고 있습니다.

○ 앞으로도 무기산을 사용하지 않는 생산자 단체에 대한 인센티브 도입 등 유기산 사용이 조속 정착되도록 다각적인 방안을 개발·추진해 나가겠습니다.

2) 무면허·불법시설에 따른 어장정비 대책은

○ 정부의 지속적인 적정시설 지도·단속에도 불구하고, 일부 지역에서 면허초과시설이 잔존하고 있어,

○ 지난 10월 김양식 주산지인 전남도청에서 생산자 단체와 행정기관간에 자율적인 면허초과시설 정비 및 적정시설을 위한 대책회의를 가진 바 있으며,

○ 앞으로 어업인의 자율적인 참여에 기초한 민·관 합동단속을 강화하는 등 김양식 어장의 면허초과시설 근절을 통하여 어장환경 개선과 생산성이 제고될 수 있도록 해 나갈 계획입니다.

(질 의)

참치 연승어업의 대일본 예속에 대하여

(답 변)

○ 1999년도 우리나라 횡감용 참치생산량은 48,703톤으로서 이중 일본에 94.8%인 46,190톤을 수출하였습니다.

○ 위원님께서 지적하신 바와 같이 우리 원양참치

업계는 횃감용참치의 수출 판매수수료로(수입관세 및 판매수수료) 어대금의 3~5%를 우리측이 부담하고 있는바, 이를 일본의 수입업자측이 부담할 경우, 참치의 어가를 하락시킬 우려가 있어 현행대로 유지되고 있는 실정임을 이해하여 주시기 바랍니다.

- 그리고, 수입관세는 우리나라만 부담하는 것이 아니고 일본에 참치를 수출하고 있는 모든 나라(대만, 인도네시아, 스페인, 호주 등)도 수입관세를 부담하고 있습니다. 이는 세계 유일의 참치횃감용 시장이 일본밖에 없는 데 기인한 것으로 과거부터 관행적으로 부담하여 왔습니다.
- 아울러 참치어업 육성을 위하여 지역수산기구 가입 등을 통해 안정적인 조업권을 확보하고 향후 5년간 노후어선 20여척을 신조대체하여 운영경비 절감 및 고품질의 상품을 생산하여 국제경쟁력 강화와 업계경영 개선을 적극 추진 하겠습니다.

(질 의)
남북어선원 가족에 대한 지원대책

- (답 변)
- 정전이후 남북되어 현재까지 미귀환한 어선원은 436명이며, 이들의 가족들은 오랜세월 동안 남북된 가족의 생사조차 알지 못한 채 여러 가지 어려움을 겪고 있는 것으로 알고 있습니다.
 - 그동안 남북자 가족에 대한 지원문제는 깊이 검토가 되지 못하고 있는 실정이므로 앞으로 관계 부처가 협의하여 정부의 공식입장 정리와 방향 설정이 있어야 할 것으로 보며
 - 우리부에서는 정부차원의 지원방침이 결정되면 관계기관과 협조하여 남북어선 가족에 대한 지원방안을 강구해 나가겠습니다.

(질 의)
천수만 이리도바이러스 질병피해와 관련하여

- (답 변)
- 1) 구제역 피해에 준하는 지원근거 및 지원기준 마련에 대한 견해는
 - 가축의 구제역은 공중보건을 위하여 법정전염병으로 지정(가축전염병예방법)되어 지원할 수 있으나, 어류 바이러스는 인체 감염기록이 없어 법정전염병 지정이 곤란한 실정입니다.
 - 2) 피해어민에 대한 종묘입식대 지원, 영어자금 상환연기 및 이자감면 등에 대한 의향과 견해는
 - 병충해 피해는 농어업재해대책법에 의한 어업

재해에 해당되지 않으므로 지원이 곤란한 실정이나, 피해 우심어가에 대하여는 생계안정 측면의 간접지원 방안을 검토하여 나가겠습니다.

- 3) 이리도바이러스 질병에 대한 근본대책과 치료법 등 연구개발상황에 대하여
 - 외국산 치어 국내 이식시 질병감염여부 검사를 강화하고 전국의 어병진료센터와 어류이동병원을 확대 운영하며, 어의사제도를 신설, 전문가에 의한 질병관리체계를 구축함과 아울러 바이러스 백신을 조속히 개발하여 산업화되도록 해 나가겠습니다.
 - 현재 국립수산진흥원에서 개발중('99~2003)인 바이러스백신은 실내시험을 마치고 경남 통영해역에서 현장 적용시험 중에 있습니다.

(朴容璈 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
해경청사이전에 대한 장관의 의견은?

- (답 변)
- 해경청사의 이전문제는 기관장의 권한이기 때문에 일반적인 지휘감독권을 가진 장관이 구체적으로 방향을 지시하기는 어렵다고 봅니다.
 - 만약, 이번 해경청사 이전문제와 관련하여 위법 부당한 사항이 발견된다면 일반적인 지휘감독권을 통하여 조정, 지휘, 지도할 수 있지만 아직까지는 장관으로서 지휘, 조정할 만한 근거를 발견하지 못했습니다.

(질 의)
남 꽃게 파동 재발 방지대책

- (답 변)
- '97.7 수산물 전면 수입개방이후 수입물량이 급증하면서 불량품 반입도 늘어나고 있으며, 부적합주요 요인도 어체내 강제 물주입, 선도불량 등에서 최근에는 상상을 초월한 『납』까지 검출된 바 있습니다.
 - 이에 따라 지난 8.26부터는 중국산 수입수산물에 대하여는 중국현지와 국내 통관전 단계에서 전량 금속탐지기로 「2중검사」를 하고 있으며, 모든 수입수산물에 대하여 표본검체수량을 15%수준에서 30%로 확대 실시중에 있으며,
 - 또한 근본적인 대책을 마련하기 위해 수출국 사전 위생안전관리체계를 구축할 수 있도록 「한·중 수산물 위생관리에 관한 협정」 체결을 추진 중에 있습니다.

○아울러, 수산물 검사기능을 강화하기 위해 검사 인력과 장비를 조속히 확충하는 한편, 위해식품 유통을 차단할 수 있도록 관련사범에 대한 처벌 법규도 강화해 나갈 계획입니다.

(질 의)
선원일자리확보지원 사업의 부진사유 및 귀향실업자 영어자금지원사업 등으로 전환함이 바람직한데 이에 대한 견해는?

(답 변)

○해상근로자인 선원은 가족·사회와 격리된 선박에서 근무하게 되므로 삶의 질을 중시하는 젊은 층이 선원직을 기피하고, 육상근로자와 비교시 임금차이가 없는 등 선원직에 대한 매력저하가 주된 원인으로 분석되고 있습니다.

○이에 따라 금년 하반기(2000년7월)에는 의원님이 지적하신 바와 같이 확보예산 30억원 중 불용이 예상되는 1,170백만원을 유사목적의 공공근로사업인 “항만내 환경미화원고용사업”으로 전환하여 사업을 효율적으로 추진하고자 노력하고 있습니다.

○저희부는 앞으로 단기적인 공공근로사업은 지양하고, 어선감척에 따른 실직선원문제에 체계적이고 지속적으로 대처하기 위해 금년중 선원법을 개정하여 “한국선원복지고용촉진센터”를 설립하고 선원의 고용촉진과 복지증진사업을 연계·추진하여 선원직의 매력을 제고해 나갈 계획입니다.

※2001년도 선원복지고용예산 997백만원 반영
(선원고용촉진예산 393백만원, 선원복지예산 604백만원)

(질 의)
여객선의 장애인 편의시설 설치 등에 대한 견해

(답 변)

○현재 우리나라 여객선 터미널에는 장애인용 휠체어, 경사진입로, 전용화장실 및 전용주차시설 등이 확보되어 있어 장애인이 이용하는데 큰 불편이 없는 실정이며,

○장애인이 여객선을 이용시에는 선원들의 도움을 받아 승하선하고 있으나, 위원님께서 지적하신 승강용 리프트 설치문제 등에 대하여는 외국의 사례 및 안전성 문제 등을 종합적으로 파악하여 그 필요성을 신중히 검토해 나가겠습니다.

※현재 국제협약이나 국내 선박설비 기준상 여객선내 장애인시설 설치에 대한 기준은 없음

○또한, 국제여객선은 현재 장애자에 대해 20% 할인운임을 적용하고 있으나, 타운송수단 등을 참고로 하여 보다 많은 혜택을 받도록 행정지도해 나가겠습니다.

※장애인에 대한 연안여객선 운임 할인폭 확대 ('99.7월)

－중전 20%→변경 50% 할인

(질 의)
선박폐유수용시설의 운영과 관련하여 폐유수거실적이 저조한 이유는 무엇이며 이에 대한 대책은 어떻게 추진되고 있는지?

(답 변)

○평택, 목포, 삼천포 등 수익성이 없는 13개 항만에서 발생한 선박폐유 추정량은 '99년도의 경우 9천5백톤이며, '99년도 수거량은 4천5백톤으로 약 47%를 한국 해양오염방제조합 관리 폐유수용시설에서 수거 처리하였습니다.

○폐유수용시설에서 처리되지 않은 나머지 폐유는 폐기물관리법(환경부 등록)에 의한 폐기물처리업체에서 수거 처리된 것으로 추정되나 상선과 달리 일부 소형 어선의 경우에는 폐유처리가 소홀히 관리되는 것으로 보입니다.

○이러한 문제점을 개선하기 위하여 어업용 면세유 공급과 관련한 폐유수거는 수협에서 6개월 이내 폐유 반납실적이 있는 어선에 한하여 면세유를 공급중에 있으나, 수거실적이 미흡하므로 어선의 무단 폐유방출을 방지하기 위한 홍보와 계도를 강화토록 하겠으며,

○장기적으로 폐유 미반납어선에 대하여 면세유공급을 중단하는 제도를 관계부처와 협의하여 시행해 나갈 계획입니다.

(질 의)
내구연한을 초과한 검사장비, 시험연구장비 등 각종 장비에 대하여 조속한 교체를 취하여야 하는 것에 대한 장관의 견해

(답 변)

○위원님께서 말씀하신 바와같이 세균·중금속·패류독소 등 수산물 검사장비 수산물 증·양식 연구, 자원조사 및 해양환경분석 등을 위한 시험연구 장비가 필요한 장비가 내구연한을 초과한 경우, 조속히 교체되어야 한다는 지적에 전적으로 뜻을 같이합니다만,

○현실적으로 노후장비는 보수를 통해 내구연한을 연장하고 있으며, 신형장비 구입에 주력하고 있

음을 양해하여 주시기 바랍니다.
 ○정부 재정여건이 허락되는 대로 장비현대화가 조속히 이루어질 수 있도록 노력하겠습니다
 ※장비구입비

	2000 예산	2001 예산(안)
－국립수산진흥원	3,988	→ 2,639백만원
－국립수산물검사소	328	→ 799백만원

(張正彦 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
 근해어선 해외신어장개발과 관련 신어장 참여 피해 어업인에 대한 보상계획과 인니 신어장 개척자금 지원 지연 사유 및 향후 신어장 개척 대책은?

(답 변)
 ○첫째, 근해어선 해외신어장개발 사업은 한·일 어업협정으로 인해 감척대상 어선이 감척지원금을 받지 아니하고 해외신어장을 개발하여 출어하는 경우 출어자금의 50%(최당 1억원 이내) 범위내에서 국고에서 지원하는 것으로서
 ○해외신어장개발 사업의 성격상 입어조건 변경, 어장성 불투명 등 위험부담을 줄이기 위하여 출어자금 등을 지원하고 있으므로 출어자금 등의 지원 이외에 출어로 인한 손해를 다시 정부가 보상하기는 어렵다고 생각합니다.
 ○둘째, 우리나라와 인도네시아 정부간에 조속한 시일내에 양해각서를 체결하여 양국간 어업협력이 원활히 이루어질 수 있도록 최대한 노력하겠습니다,
 ○강원도가 인도네시아 수역 진출을 추진하면서 (주)프로비던스를 선정하여 인도네시아의 대방사와 입어계약서를 체결토록 한 것은 해당 지자체의 자율적 판단에 의한 것이기는 하나, 해외어장 진출사업의 위험성을 감안시 우리부와 사전 협의, 보다 신중한 접근을 하는 것이 바람직한 것으로 판단하고 있습니다.
 ○또한, 인도네시아 수역에 진출할 강원도 어업인들에 대한 출어자금 등의 지원여부는 강원도로부터 구체적인 사업계획이 접수 되는대로 검토·조치할 계획입니다.
 ○셋째, 앞으로의 해외어장 개척사업은 출어 어장에 대한 어업자원 정보 미흡, 감척대상 어민들의 적극적인 사업참여 기피 등의 문제점이 있으므로
 ○진출대상 수역에 대한 사전 어장조사를 실시하

는 한편, 해외 합작투자시에도 해외신어장개발자금의 지원이 가능토록 제도개선을 추진하겠습니다.

(질 의)
 한·중 어업협정 관련

(답 변)
 1) 양자간 통발어업인 지원 및 대체어장 개발계획은
 ○통발업계에서 주장하는 2천억원 피해는 양자간 연안은 물론 동중국해 전체의 어장을 상실할 것으로 가정하여 산출한 것으로 실제 조업차질이 예상되는 양자간 연안에서의 어획손실액은 '95~'97년도 조업실적을 기준으로 약 480억입니다.
 ※어장상실로 인한 손실액 추정 : 48,566백만원 (통발수협 단가 적용)
 • 기타통발 : 14,433톤×2,800원/kg = 40,412백만원
 • 장어통발 : 1,607톤×5,074원/kg = 8,154백만원
 ○그러나, 해양오염과 중국어선의 밀집조업으로 우리 어선의 양자간 연안 출어척수가 매년 감소 추세에 있음을 감안할 때, 현시점에서 양자간 연안 어장상실로 인한 영향은 훨씬 적을 것으로 판단됩니다.
 ○다만, 통발업종을 포함하여 한·중 어업협정 발효로 영향을 받는 어업인에 대해서는 “어업인 지원특별법”에 의한 지원사업을 펼칠 예정이며,
 ○위원님께서 질의하신 대체어장 개발 문제는 전반적인 어업구조조정 차원에서 중장기 과제로 검토하고 있습니다.
 2) 양국간 조업규제 방안으로 등척제보다는 등량제를 도입할 의사는
 ○한·중 어업협정은 유엔해양법상 EEZ 제도를 부분적으로 도입한 것으로서 EEZ 제도는 자국의 EEZ에서 외국어선에 대하여 입어척수 및 어획량을 정하여 허가하는 것을 그 핵심으로 하고 있습니다.
 ○따라서, 한·중 어업 실무협상에서는 당연히 조업척수와 함께 어획량 규제 또한 협상의 대상입니다. 다만, 양국 어선의 조업규모의 차이가 워낙 크기 때문에 척수 및 어획량이 균형을 달성하는 시기는 한·일 및 중·일 어업협상의 선례 등을 감안 협정발효 후 일정기간 경과 후에

달성하는 것을 목표로 교섭중에 있습니다.

3) 양쯔강 부분조업으로 우리어선 피해에 대한 대안

○지적하신 바와 같이, 양자강 금지수역 적용유예기간 중에 우리 안강망 및 저인망 어선은 양자강 금지수역에서 하절기 휴어기간 (6.16~9.16일)동안 조업할 수 없습니다.

○그러나, 안강망 및 저인망 업종의 양자강 금지수역내 의존도는 업종별로 차이는 있으나 하절기 휴어제도 준수로 큰 영향을 받지 않는 것으로 사료되며, 개별어선별로 영향이 큰 어선에 대하여는 “어업인지원특별법”에 의한 지원대책을 강구하도록 하겠습니다.

4) 양쯔강 2년후 재입어가 가능한지

○양쯔강 연안 자원회복시 우리 어선이 재입어한다는 것은 해당 수역의 자원이 회복되어 중국 어선에 대한 규제가 완화될 경우, 우리 어선에 대하여도 규제를 완화하여 조업할 수 있게 한다는 뜻입니다.

○다만, 중국 정부가 자국 어민에 대한 어업규제를 완화하는 시점이 언제 인지 현재로서는 예상하기 어려운 점을 양해하여 주시기 바랍니다.

5) 연승어선의 타업종 전환에 대한 대책은

○위원님께서 지적하신 대로 제주도 연승의 경우 타지역 연승 어선에 비하여 양자강 금지수역 조업의존도가 상당히 높은 업종으로 파악되고 있습니다.

○따라서 한·중 어업협정 발효로 영향을 받는 연승어선에 대하여는 앞서 말씀드린 “어업인지원특별법”에 의한 지원사업을 실시할 예정이며, 만약 다른 어업으로 전업을 희망하는 어선이 있는 경우, 어업구조조정과 연계하여 전업가능여부를 검토해 보도록 하겠으나, 현실적으로 어획강도가 더 높은 업종으로의 전업은 곤란한 실정임을 이해하여 주시기 바랍니다.

6) 이어도 주변수역에서의 중국어선과의 분쟁소지 해결대책은

○어업협정은 EEZ 경계확정을 위한 것이 아니라 영구적인 EEZ경계확정 이전 어업에 관해서만 잠정적으로 체결되는 것이며, EEZ 경계확정은 현재 한·중 외교부간 별도의 회담이 진행중임을 말씀드립니다.

○또한, 우리 어선과 중국 어선의 경쟁적 조업에 따라 분쟁이 예상되는 수역에 우리 경비정 및

어업지도선을 배치하여 우리 어선을 보호하는 한편, 양국 수산단체간 조업질서에 관한 협의를 통하여 분쟁을 최소화할 수 있도록 하겠습니다.

7) 한·중어업협정 이후에는 실업지원금 지원시 승선했던 모든 선원들에게 지원금을 지급할 의향은 없는지에 대하여

○실업지원금은 “어업인지원특별법”에 의거, 협정발효일 이전부터 일정시점까지 감척어선에 승선했던 사실이 있고 이후 조업중단 시점까지 계속 승선했던 경우에 지급하고 있습니다.

○이는 감척신청 당시 승선했던 선원들을 대상으로 할 경우 선주가 임의로 선원을 교체하는 등의 부작용을 방지하기 위하여 불가피하게 취한 조치로서, 앞으로 선원노조등 관련기관과 충분히 협의하여 합리적인 지원대상 기준을 설정토록 하겠습니다.

※실직어선원 지원대상

- '99년 : '98.10.23~업종별 수요조사일까지 감척어선에 승선했던 사실이 있고, 이후 조업중단시점까지 계속 승선했던 자

- 2000년 : '99.12.1~사업시행일(2000.5.30)까지 감척어선에 승선했던 사실이 있고, 이후 조업중단시점까지 계속 승선했던 자

8) 우리 EEZ내 중국어선의 조업척수 및 어획량 협상시 어떠한 통계자료를 근거로 협상에 임했는가

○우리부에서는 중국어선의 조업실태를 파악하기 위하여 각종 경로를 통하여 중국어선 조업통계를 입수하고 있으며, 특히 우리나라 EEZ에 대한 실제 입어규모를 파악하기 위해서 해경정과 어업지도선 및 어업인들의 협조를 받아 현지 어장에서의 중국어선 관찰결과를 종합 분석 대응하고 있습니다.

○다만, 우리 입장에서는 중국 어선의 조업실태를 그대로 반영하려는 것이 아니라 합리적인 선에서 조정(최소화)하려는 것임을 이해하여 주시기 바랍니다.

(질 의)
수산자원조성센터 건립 추진에 대하여

(답 변)

○한·일 양국이 인접수역의 수산자원을 공동으로 조성·이용하기 위하여 수산자원조성센터 건립이 오래전부터 검토되어 왔으며, '99년 한일의원연맹 총회에서 이를 전향적으로 검토기로 합의됨에 따라, 우리부는 법적근거와 100억원의 예산을

확보하고,

- 법적근거 : 어업협정체결에따른어업인등의지원
및수산업발전특별법 제20조

○금년 3,4월 우리부 차관, 차관보의 방일 교섭이
후 수차례에 걸쳐 실무협의 및 외교당국자간 협
의를 진행하였으나, 일본측은 정치여건의 변화를
이유로 미온적인 반응을 보이고 있습니다.

- 정치여건 변화 : 사망(오부찌, 다케시타 전 총
리), 은퇴(타마자와 전 농림수산장)

○앞으로 지속적인 협의를 진행해 나갈 계획이오
니, 위원님들께서도 한·일의원연맹 총회등을 통
하여 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

(질 의)
감척어선 지원사업의 예산집행대비 처리실적
미흡 관련

(답 변)

1) '99 한·일어업협정에 의한 감척사업의 실적이
부진한 이유는

○한·일어업협정에 따른 감척사업은 2000.10.30
일 현재 사업대상 668척중 648척에 대하여 지
원금을 지급하였으며, 이들 어선은 인공어초
등 공공사업과 수출 등으로 356척을 재활용하
고 노후어선은 활용가능한 장비 등을 매각후
194척을 해체 처리하였습니다.

○감척사업이 지연되고 어선의 경우는 담보설정
등에 따른 과도한 채무로 채권자들이 담보해
제에 동의하지 않는 경우가 많아 설득하는데
다소 시간이 소요되고 있으며, 정부에서는 사
업이 조속히 종료 될 수 있도록 채권자들과
직접 접촉, 설득중에 있음을 감안하여 주시기
바랍니다.

2) 감척어선의 매각가격을 일정수준으로 유지한 후
해체하는 방안에 대한 의견과 감척어선 매각시
“동종업종 톤수제한” 규정을 완화할 의향은 없는
지

○감척어선은 신속한 사업추진과 폐선처리비 등
의 예산절감을 위하여 노후어선 대체, 수출 등
으로 매각하고 있으며, 미매각어선에 대하여는
이를 해체하는 경우 척당 7~8백만원의 별도
해체처리비가 소요됨에 따라 매각가격을 다소
하향조정하여 매각하도록 하고 있습니다.

○한편, 수출목적으로 매각된 어선이 국내 재반
입될 가능성이 있어 이를 사전에 방지하기 위
하여 매각조건에 명시하고 있으며, 앞으로 지
적하신 사항을 감안하여 일정수준의 가격을

유지한 후 해체하는 방안도 검토하도록 하겠
습니다.

○감척어선 매각시 동종어업으로 제한한 것은
실제 허가를 받은 어업과 다른 종류의 허가어
선을 구입, 구입한 업종으로 조업하는 것을 방
지하기 위한 것입니다.

○한편, 톤수제한은 수산자원보호령의 선복량 제
한규정에 따라 제한한 것으로 감척사업을 추
진하면서 어선세력(규모)이 확대되는 것을 방
지하기 위해서는 이러한 제한이 불가피함을
양해하여 주시기 바랍니다.

3) 정부가 자원관리를 위해 어선을 감척하고 있는
데도 불구하고 어선척수가 증가하고 있는데, 어
선척수의 증가원인과 향후 관리대책은

○연근해어업의 허가제도는, 자원의 합리적인 관
리 및 어업인의 안정적인 생활안정을 위해 어
업진입을 업종별로 선별하여 제한해오고 있는
바,

○자원의 남획으로 어업에 미치는 영향이 큰 근
해 어업은 '92년부터 신규진입을 아예 제한하
여, 기존의 허가 건수의 범위내에서만 허가를
처분해오고 있으며

○연안어업의 경우는 자원에 영향이 큰 낭망류
및 선망류 등 일부 업종만 허가를 제한하고, 그
외 어업에 있어서는 어업허가처분권자인 지방
자치단체장이 지역실정에 맞는 허가제도를 운
영할 수 있도록 하였습니다.

○따라서 시·도지사가 정한 정수의 범위안에서
는 어선의 증감이 다소 있을 수 있으나, 특히
'97년무렵 어선세력이 증가가 두드러진 사유는
무등록·무허가 양성화 조치에 따른 것입니다.

○이들 어선들은 제도권외에서 불법어업으로 연
근해어업의 질서 유지에 악영향을 초래하고
어촌사회안정에 부정적인 요인을 초래함에 따
라, 제도권어업으로 수용하여 어업질서의 확립
및 안정적으로 어업에 종사하도록 할 필요성
이 대두되었습니다.

○무등록·무허가 어선의 양성화는 자원에 영
향이 적은 어업(업종)에 한하여 허가함으로써,
양성화어선의 약 86%이상이 2톤이하의 양식어
장관리선 및 낚시어업류의 어선들 입니다.

○그러나, 어업환경의 악화, 어선·어구의 현대화
및 어로기술의 발달로 어업에 미치는 영향이
우려되는 바, 미등록·무허가 어선이 발생하지
않도록 지도단속을 철저히 함과 아울러 허가

제도를 정비하는 등 연안어업에 대하여도 합리적인 정비계획을 수립, 감척사업의 효율성이 저감되지 않도록 노력을 경주하고자 합니다.

4) 감척사업 대상자 선정이 일부 어업인들에게 편법적으로 이용되지 않도록 사업자 선정에 신중을 기해야 하는데 대한 견해는

○ 지적하신대로 최근 많은 어업인들이 감척을 희망하고 있으나, 감척희망을 모두 수용하는 것은 현실적으로 곤란하기 때문에 가급적 많은 어업인들이 감척대상자가 될 수 있도록 기존 감척사업자는 대상에서 배제하는 등의 조치를 취하고 있습니다.

○ 앞으로 지적하신 사항에 대하여 충분히 검토하여 사업대상자 선정기준을 보다 엄격하게 적용하는 등 합리적인 사업대상자 선정기준을 마련토록 하겠습니다.

(질 의)

한·일 어업협정 후속대책 미흡에 따른 어민 불만 관련

(답 변)

1) 한·일어업협정과 관련, 일본 EEZ내 조업조건과 입어절차를 전면 재검토

○ 내년도 한·일간 입어조건 협상을 위해 현지실태 조사 및 어업인 의견 수렴을 한 바 있으며, 이러한 어업인의 의견과 금년도 어업별 조업상황 등을 토대로 현재 일본과의 교섭에 임하고 있습니다.

○ 다만, 일측은 자국어선과의 어장경합 등을 이유로 우리어선의 조업조건을 개선보다는 오히려 강화하는 안을 제시하고 있으나, 우리측은 지난해와 마찬가지로 어업인이 개선을 요구하는 사항이 최대한 반영될 수 있도록 최선의 노력을 다하고 있습니다.

2) 감척사업에 따른 폐업어선 매각시 노후어선 대체와 수출을 동일자격으로 하는 것은 수출업자에 대한 특혜가 아닌지

○ 감척사업으로 발생하는 폐업어선은 공공사업이나 경제협력사업에 우선 활용토록 한 후 공매절차에 따라 노후어선대체, 수출 등으로 매각하고 있으며, 공매의 특성상 높은 가격으로 신청하는 경우에 우선순위를 두고 있습니다.

○ 이는 노후어선대체에 우선순위를 둘 경우 노후어선대체로 매각될 때까지 기다렸다 다시 매각절차를 거쳐야 하는 등의 문제가 있어 신속한 사업추진을 위해서는 동일기준으로 매각

하는 것이 불가피하다는 점을 양해하여 주시기 바랍니다.

(질 의)

제주 연안오염예방을 위한 바다쓰레기 수거사업 예산지원 방안 및 해양환경측정망 측정지점의 위치 불합리 개선방안

(답 변)

○ 제주연안의 오염방지를 위해 금년도에 제주연안항만 및 어항 13개 전 지역에 침적되어 있는 폐기물에 대한 실태조사를 실시하였으며,

○ 또한, 이를 바탕으로 우선적으로 폐기물이 많이 있다고 판단되는 제주항, 한림항, 서귀포항 등 3개항에 약 10억원을 투입하여 폐기물 수거작업을 시행중에 있으며, 향후 폐기물 실태조사 결과를 보아 추가적으로 사업지역을 선정하여 실시하도록 하겠습니다.

○ 그리고 제주지역 해양환경측정망 조사정점은 해양오염의 대부분을 차지하고 있는 육상오염원을 고려하여 연안지역에서 가까운 지점을 선정하여 운영하고 있으며, 이는 부산연안, 마산연안 등 타 해역에 대해서도 동일한 기준으로 적용하고 있습니다.

(질 의)

FRP 폐선처리장 부족과 관련

(답 변)

1) FRP 폐선처리장 설치조건 완화 방안은?

○ 우리부에서는 전국 연안 항·포구에 방치되어 있는 폐선박의 원활한 처리를 위하여 폐선처리장 설치사업을 '98~2004년까지 매년 3개소씩 총 21개소를 설치할 계획으로 추진하고 있습니다.

○ 폐선처리장 설치비는 국비 40%, 지방비 40%, 자부담 20%로 1개소당 3억5천만원(국비140백만원, 지방비140, 자부담70)의 사업비가 소요되므로 사업의 효율성을 높이기 위하여 조선업체를 사업자로 선정하도록 하였으나, 앞으로는 방치폐선 처리 활성화를 위하여 폐선처리장 선정조건을 완화해 나가겠습니다.

2) 폐선처리장 설치사업 반납이유?

○ 2000년도 폐선처리장 설치지역으로 부산, 경북포항, 경남 남해군이 선정되었으나 사업추진과정에서 인근 지역주민이 폐선처리장이 오염유발시설이라는 이유로 반대하여 사업을 포기하고 부득이 반납하게 되었습니다.

3) 폐선처리 문제의 체계적 연구

- 위원님 말씀과 같이 우리나라도 전체 어선의 약 49%인 4만 6천여척의 어선이 FRP 선박입니다. 현재 이미 운영중(3개소)이거나 건설중(3개소)인 폐선처리장은 목선과 함께 FRP선도 처리가 가능한 시설입니다만,
- 앞으로 선진국으로부터 FRP 폐선처리 기술에 관한 정보를 입수하고, 폐선처리 기술을 연구 개발하여 보다 효율적인 폐선처리가 이루어지도록 하겠습니다.

4) 제주도에 폐선처리장 설치 계획은?

- 2000년도 폐선처리장 시설 반납분에 대하여 폐선처리장 사업자 수요조사를 시·도를 통하여 2차(7.12, 9.23)에 걸쳐 실시하였으나, 설치 희망자가 없었습니다.
- 제주도에서 폐선처리장 설치를 희망하면 언제든지 지원하도록 하겠습니다.

(질 의)
 권공단에 대한 「광양항 배후부지」 개발 사업 시행허가를 취소하고 추진하는 방안과 기획단의 위상 격상 및 상설화 등에 대한 의견은?

(답 변)

- 「광양항 배후부지(664천평)」는 한국컨테이너부두공단에서 항만법에 의거 비관리청항만공사 시행허가를 받아 컨테이너부두와 호안 등을 단계적으로 건설하던중 개발 주체변경 등 건의가 있어 그 동안 관계기관과 개발주체 변경문제 등을 협의하여 왔습니다.
 - 배후부지중 일부인 「항만관련부지」(111천평)는 '99.8 착공 (2002 완공 예정)
- 관계기관 협의 결과 별도 법인을 설립하여 개발키로 결정한 바 있어, 별도 법인이 설립되어 항만법에 의한 “비관리청항만공사 시행허가”를 신청할 경우 권공단에 대한 기존 허가를 취소 또는 변경하여 개발하는 문제를 검토하겠습니다.
- 2000.10월 전남도, 광양시, 한국컨공단 등 관계자간에 광양항 배후부지 개발을 위한 「실무기획단」을 구성하여 그 동안 3차에 걸쳐 법인 설립 등 배후부지 개발관련 제반 문제를 협의한바 있습니다.
- 광양항 배후부지 실무기획단 참여주체의 위상격상과 상설화 문제는 동 사업 참여자간에 협의하여 조치토록 하겠으며, 기획단 사무실을 서울에 두는 문제는 동 기획단 참여기관이 대부분 전남권에 있어 업무협의 편의상 현재와 같이 광양에

두는 것이 좋을 듯 합니다.

- 기획단 참여기관 : 전남도, 광양시, 여수지방해양수산청, 한국컨테이너부두공단
- 앞으로 우리부에서도 동 부지개발을 적극적으로 지원하여 조기 개발이 되도록 노력하겠습니다.

(鄭長善 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
 해양경계획정과 관련하여
 - 한·중·일 3국간 EEZ교차점 협상내용과 일·중이 제시한 내용 및 우리나라가 일·중과 논의한 내용은
 - 대륙붕한계위원회에 제출할 자료의 준비사항 및 대륙붕 경계의 연장에 관한 입장
 - 해양과학조사시 해양법상의 상호 통보제도에 관한 내용
 - 중국의 해양과학조사 수집내용

(답 변)

- 일본측이 3국 교차점을 한·중·일 중간선 원칙에 따라 북위 30도43분50초, 동경 125도56분19초로 제시한 바 있습니다.
- 이에 대하여 우리측은 동중국해의 3국 교차점은 한·중·일 3국이 산출한 EEZ경계가 다를 수 있으므로 3국이 모여 협의하는 것이 필요하다고 밝힌 바 있으며,
- 우리측은 일본이 제시한 3국 교차점보다 더 동남쪽 지점에 3국 교차점이 있다는 입장을 표명한 바 있습니다.
- 유엔해양법협약에 따르면 인접국이 없어 대륙붕이 200해리 밖으로 뻗어나갈 수 있는 경우, 이를 입증하기 위한 기초자료로서 대륙붕 한계위원회(CLCS)에 자료를 제출토록 되어 있으나, 우리나라는 인접국과 대륙붕 200해리의 권원이 중첩되어 상대국과 합의에 의해 결정토록 규정(제83조) 되어 있다는 점을 말씀드리며, 이와는 별도로 앞으로 인접국간의 경제협상에 대비하여 금년부터 동중국해 대륙붕 조사사업(2,800km거리)을 실시하고 있습니다.
 ※대륙붕 경계의 연장은 인접국이 없는 경우에는 지질학적 구조에 따라 최대 350해리까지 가능하도록 규정(협약 제76조)
 - 인접국 또는 대항국이 있는 경우에는 합의에 의하여 정하도록 규정(협약 제83조)
- 유엔해양법협약 제246조의 규정에 따르면 인접국의 배타적경제수역 및 대륙붕내에서 해양과학 조사를 실시하고자 하는 경우에는 인접국의 동

의를 얻어야 하며, 또한 그 해양과학조사 계획을 조사 6개월전에 인접국에 통보토록 규정하고 있습니다.

○우리나라의 배타적경제수역에서 중국의 해양과

학조사 활동은 황해 해수순환 연구조사 등 '96년부터 총 6건이 있었으며, 모두 우리정부의 동의를 받고 우리나라의 과학자가 동승하여 공동으로 수행한 바 있습니다.

－그 주요내용은 다음과 같습니다

조사선박	조사기간	조사해역	조사내용	비 고
금성2호	'96.6.3~6.13	황해(EEZ)	수온, 염분, 해류조사	서울대 공동조사
해감18호	'96.10.5~10.25	황해(EEZ)	수온, 염분, 해류조사	한국해양연구소 공동조사
해감18호	'97.7.2~7.25	황해(EEZ)	수온, 염분, 해류조사	한국해양연구소 공동조사
절해환감호	'97.9.22~9.30	황해(EEZ)	수온, 염분, 해류조사	한국해양연구소 공동조사
XiangYang Hong 9	'98.4.27~5.15	황해(EEZ)	수온, 염분, 해류조사	한국해양연구소 공동조사
Dongfang Hong 2	'99.7.20~7.29	황해(EEZ)	수온, 퇴적물 조사	한국해양연구소 공동조사

(질 의)

항만공사제 도입과 관련하여 교차보조 중단으로 인한 항만건설계획의 차질 여부, 지방청 및 “컨”공단의 조직전망, 항만노동개혁 방향, 기타 항만공사의 업무범위 등은?

(답 변)

1) 항만건설계획의 차질여부

○원칙적으로 항만공사제가 도입되는 항만은 독립채산제를 실시하므로 항만간 교차보조가 곤란하여 타항만과의 불균형 발전 소지가 있을 수 있으나

○중앙정부의 항만개발계획 수립조정권, 항만공사의 잉여금처분규정 등을 통하여 항만공사 도입항만과 타항만과의 균형적인 발전을 도모하겠습니다.

2) 지방청 조직전망

○“항만공사”는 현재 정부(지방청)에서 수행하던 상업적인 업무를 이관 받아 설립하게되므로 지방청의 기능에 변화가 초래됩니다.

○그러나 선원선박 및 수산행정, 해양환경업무와 항만행정 업무중 공권력적 업무는 계속해서 지방청 업무로 남게 되므로 항만공사제 도입시 지방청 조직위상은 부산, 인천항의 위상에 걸맞도록 검토할 예정입니다.

3) 컨테이너부두공단의 조직 전망

○앞으로도 “컨”부두는 계속 확충되어야 하며 “컨”공단은 이 분야에 대한 독보적인 경험과

기술을 가지고 있으므로

○향후 항만공사 도입시 “컨”공단의 이러한 장점이 충분히 활용될 수 있는 방안을 강구하도록 하겠습니다.

4) 항만노동 개혁방향

○항만 노무공급체계개선은 노·사·정 합의사항으로서 일용인력을 상용인력으로 전환하기로 합의하여 현재 세부적인 추진방안에 대해 용역을 수행중에 있으며

○“항만공사”의 발전과 조화되는 방향에서 추진토록 하겠습니다.

5) 기타 항만공사의 업무범위 등

○항만공사제의 운영원리상 국유재산은 현물출자를 통한 이관이 바람직하고, 원칙적으로 항만공사는 수익성 있는 업무를 위주로 수행하는 것이 항만공사의 재정자립에 유리하다고 판단되며

○항만위원회는 중앙정부는 물론이고 지방자치단체와 항만이용자가 적절히 참여할 수 있는 체제로 구성·운영하는 것이 국정과 항정, 항정과 시정, 그리고 항정과 이용자 편익을 고려할 수 있는 바람직한 방안이라고 생각합니다.

(질 의)

신항만 민자유치 관련

－항만개발의 민자사업에 대한 대책과

－평택(아산)항 민자유치 차질에 대한 대책에 대하여

(답 변)

1) 항만개발의 민자사업에 대한 대책에 대하여

- 민자 항만개발을 촉진하기 위해 철저한 사전 사업성분석, 민간투자대상사업의 규모 축소, 그리고 그간의 민자유치 과정에서 노출된 문제점을 보완하고, 항만시설사용료의 점진적 현실화, 적정수익을 보장 및 정부재정 지원규모의 사전확정 등 민자항만개발 활성화를 위한 종합적인 대책을 금명간 마련할 계획이며,
- 또한, 신항만개발사업 투자재원조달방안연구 용역결과 사업성이 떨어지는 사업에 대해서는 관련기관과의 협의를 통해 과감히 정부재정으로 전환하는 방법을 강구토록 하겠습니다.

2) 평택(아산)항 민자유치가 제대로 진행되지 않아 항만건설 계획의 차질에 대한 대책에 대하여

- 평택(아산)항 개발 관련 IMF이후 민간기업의 재원조달 어려움 등으로 사업허가가 취소되는 등 대부분의 민자사업 시행이 중단된 상태이며, 수익성 부족으로 인해 향후 민자유치 전망도 어려운 실정입니다.
- 따라서 대중국 교역량 등 항만물동량이 급증 추세에 있어 당초 민자대상이던 동측일부부두 3선석 건설을 재정으로 전환토록 예산당국과 협의 중에 있으며,
- 부두기능 및 건설계획 등의 재정립을 위하여 「평택(아산)항 종합개발 기본계획 정비 용역(2000.7~2001.7)」을 발주한 바, 향후 동 용역 결과를 바탕으로 종합적인 추진계획을 수립하여 평택(아산)항 개발을 차질없이 추진하겠습니다.

(鄭哲基 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
우리나라 항만건설의 시급성에 대하여

(답 변)

1) 우리나라 동북아 중심항만 건설의 시급성과 예산상의 문제에 대해 특단의 조치를 취할 용의는 없는지

- 우리나라의 경제규모의 확대에 따라 항만의 필요성은 갈수록 커지고 있으나, 항만개발에 대한 투자는 상대적으로 도로, 철도 등 타 분야보다 저조한 것이 사실입니다.
- SOC 투자비중 항만부문 '81년 13.5%→2000년 6.8%로 퇴조
- ※2000년 SOC 투자중 도로 52%, 철도 24% 점유

- 따라서, 정부 재정분야에서 항만투자비 확보를 위해 교통시설특별회계법내 항만계정 배분율을 상향 조정될 수 있도록 관계기관과 지속 협의 추진하겠으며,(3천억원 증액)
- 장기적으로 항만개발기금의 설치, 국공채 발행, 기타 항만사용료 현실화 등도 검토 추진해 나가겠습니다.

- 또한, 민자유치 활성화를 위한 각종 제도개선을 추진하고 수익성이 없는 민자사업은 과감히 재정투자 대상사업으로 전환토록 하는 방안 등에 대하여 관계기관과 적극 협의해 나가겠습니다

2) 광양항 건설의 조기완공을 위하여 컨공단 외에 외자를 유치할 용의는 없는지에 대하여

- 광양항 3단계 개발사업은 현재 기본설계 및 실시설계가 진행되고 있으며
- 조기개발이 가능하도록 외자유치 등을 포함하여 다각적인 방안을 면밀히 검토 추진토록 하겠습니다.

3) 컨공단의 비리근절과 능률적인 업무추진이 될 수 있도록 하기 위한 대책은 무엇인지

- 그동안 깨끗한 공직사회 분위기가 조성되고 있는 시점에서 한국컨공단 일부 임·직원의 비리가 발생한데 대하여 대단히 죄송스럽게 생각하고 있습니다.
- 앞으로 비리가 발생되지 않도록 지속적인 감찰활동 강화, 적재적소 인사배치, 순환보직 등을 통하여 각종 비리를 근절해 나가도록 하겠습니다.
- 또한 한국컨공단의 능률적, 효율적 업무추진을 위하여 2000년도부터 전임원에 대하여 「경영실적 평가제도」를 도입하였으며, 2001. 7월부터 전직원에 대하여 확대 시행할 계획으로 준비중입니다.

4) 광양항 컨테이너부두의 항만운영 효율을 제고시키기 위한 대책은 무엇인지

- 현재 광양항 1단계 부두 4개 선석은 대한통운 등 4개 회사에 의해 운영되고 있으며, 이로 인해 비능률적 터미널운영 및 항만체선체화 현상이 발생되고 있는 것이 사실입니다.
- 광양항 1단계부두가 4개 운영사에 임대된 주된 이유는 부두운영권 입찰당시 입찰 참여사들이 2개 이상 선석을 확보할 만한 재원조달 여력이 없었기 때문인바,
- 앞으로 터미널 운영상 필요한 부분에 대하여

는 운영시간 원활한 협의 등을 통해 항만운영의 효율을 높이는데 최선을 다하도록 하겠습니다.

○다만, 현재 건설중에 있는 광양항 2단계 4개선석이 2002년경 운영 개시가 될 경우에는 항만체선·체화문제 등은 상당히 개선될 것으로 전망됩니다.

5) 항만 배후부지 개발 촉진을 위하여 항만법을 개정하고 관세자유지역 지정 및 운영에 관한 법률 개정을 재경부와 협의할 용의는 없는지에 대하여 <항만법 개정관련>

○앞으로의 항만은 항만배후부지 내에서 종합물류 기능을 수행할 수 있어야 하므로 배후부지 조성이 긴요하다고 생각합니다.

○그러나 항만의 일부로서 배후부지의 본격적인 개발 및 지원을 위한 항만법의 내용이 미비한 것이 사실입니다.

○따라서 전국항만 배후부지의 본격적인 개발을 위하여 배후부지 활용계획, 법령정비 및 재원조달방안 등에 대한 연구 용역을 내년중 실시할 계획이며,
-용역결과를 기초로 법령개정 등 필요한 시책을 수립·추진해 나갈 방침입니다.

<관세자유지역 지정 및 운영에 관한 법률 개정 관련>

○현행 법령상 관세자유지역에는 물류 관련 사업과 단순가공 및 조립·보수 사업만 입주할 수 있도록 되어 있습니다.

○앞으로 관세자유지역의 활성화를 위해 필요하다면 생산·제조 기능을 수행하는 사업도 입주할 수 있도록 관계부처와 적극 협의하도록 하겠습니다.

6) 광양항 배후부지 개발 시공사인 동아건설과 보증사인 현대건설 부도시의 대책은

○광양항 배후부지 기반개발공사는 동아건설산업(주)의 6개사가 '99. 8.25 공사비 184억원에 공동도급계약을 체결하여 공사중에 있습니다.

※6개사 : 송촌건설(주), 한라건설(주), 삼협건설(주), 보성건설(주), 남해종합개발(주), 포스코개발(주)

○동아건설산업(주)가 부도 또는 파산으로 계약이행이 불가능할 경우 1차적으로 나머지 6개 공동도급 구성원이 분담비율에 따라 잔여공사를 시공하고, 공동도급회사에서 잔여공사 시공이 여의치 않을 경우에 연대보증회사인 (주)한

진중공업으로 하여금 잔여공사를 시공토록 할 계획입니다.

○현대건설(주)는 『광양항 2단계 1차 컨테이너부두 하부축조공사』의 연대보증사였으나, 동 공사는 2000. 10. 20 완공되었으므로 문제가 없으며 하자 발생시는 『하자보수 이행보험』에 가입되어 있어 동 보험으로 하자보수를 할 수 있으므로 문제가 없습니다.

7) 광양항 배후부지 개발 별도법인 설립을 위한 실무기획단 상설화 등 적극적인 추진을 당부하신데 대하여

○광양항 배후부지 개발을 위한 2000.7. 관계기관 종합대책회의에서 “항만법에 의거 제3섹타 법인을 설립하여 개발”기로 결정함에 따라, 2000.10. 관계기관간(전남도, 광양시, 컨공단, 여수지방해양수산청 참여)에 실무기획단을 구성하여 운영중에 있으며,

○동 기획단 운영이 활성화 되도록 적극 지원하여 배후부지 개발이 조속히 추진될 수 있도록 최대한 노력하겠습니다.

8) 광양항 철송장을 부두내로 이전하여 복합운송체계를 확보할 필요성은 없는지에 대하여

○현재의 철송장은 '93 광양항 1단계개발사업 실시계획 용역에서 터미널의 효율적인 운용과 장래의 확장성 등을 종합 검토하여 최적지로 선정하였습니다.

○철로를 부두내에 설치하게 되면 배후단지와의 연계성이 저하되는 등 터미널 운영의 효율성에 문제가 있어 철송물량이 많지 않을 경우는 통상 부두밖에 설치합니다.

○광양항의 3단계 터미널 운영에 대비하여 현재의 철송장을 확장할 계획으로 있기 때문에 앞으로 철송 물량증가 추세를 보아 가면서 필요시에는 터미널의 효율성 및 장래의 발전성을 충분히 감안하여 철송장의 위치를 결정하도록 하겠습니다.

9) 광양항 기본계획에 들어 있는 일반부두 건설이 시급하다고 보는데 대한 견해

○광양항 일반부두개발계획은 '99.12. 광양항 광역개발기본계획 용역결과 2006년까지 중마지구에 2만톤급 1선석이 필요한 것으로 검토됨에 따라

○예산당국에 2001년 예비타당성조사 대상사업으로 선정 제출하고, 항만기본계획에 반영 고시를 위한 일련의 제반절차를 밟는 등 동 사업이

적기에 추진될 수 있도록 노력하겠습니다.

(질 의)
 동아건설(주)이 사실상 퇴출 결정에 따른 광양항 공사시행 대책에 대하여

(답 변)

- 1) 계획된 공기내 완공이 가능한가?
 ○현대건설이 보증사로 되어 있는 2단계 1차 하부공사는 준공되어 문제가 없으며,
 ○2단계 1차 상부공 및 전기공사는 동아건설이 법정관리에 들어간다고 하더라도 당분간 공사진행은 이루어질 수 있으며, 만약 공사를 더 이

상 진행하지 못할 경우에는 연대 보증사(한진중공업) 측에서 공사를 맡아 진행토록 조치하겠습니다.

(공사계약일반조건 48조 : 계약자가 기간내 공사 준공이 불가능할 경우 연대보증인이 이행보증 책임)

- 또한 항만관련부지공사는 동아건설 외에 6개사(송촌건설, 한라건설, 삼협건설, 보성건설, 남해종합개발, 포스코개발)가 공동도급하였으므로 6개사가 분담비율에 따라 잔여공사를 이행토록 조치하겠습니다.

※광양항 동아건설(주) 사업 현황(컨공단 발주)

사 업 명	도급사	현재공정율	공사금액(억원)	보증회사	비 고
2단계 1차 하부공	동아건설(주)	준공 (2000.10.28)	966	현대건설	하자계류중
2단계 1차 상부공	동아건설(주)	69.8%	573	한진중공업	2001.10.27 준공예정
2단계 1차 전기공사	동아/금호 (70/30)	61.8%	103	한진중공업	2001.12.31 준공예정
항만관련부지	동아건설(주) 외 6개사	58.6%	184	한진중공업	수의계약 2002. 8.24 준공예정

- 2) 공사 참여 하도급 업체들에 대한 대책은 무엇인가?

○동아건설산업(주)에서 하도급 대금을 지불할 수 없는 경우에는 발주자인 컨테이너부두공단이 하도급 대금을 직접 지불토록 추진하겠습니다.

※관련법인 「건설산업기본법」 및 「하도급거래 공정화에관한법률」, 공사 계약 일반조건 등에서도 계약상대자가 파산, 부도시는 하수급인에게 직접 지불 가능하도록 정하고 있음

- 3) 퇴출대상 기업으로 지정되어 계속적으로 문제 발생이 예견되어온 동아에게 항만관련부지까지 수의계약으로 발주한 이유는 무엇인가?

○계약 당시에는 워크아웃 대상 기업이었으나, 워크아웃 대상 기업이라 하더라도 국가계약법령에 부정당 업자로 제재받는 경우 또는 다른 법령의 규정에 의하여 입찰참가자격을 제한받고 있는 경우 이외에는 입찰참가자격이나, 계

약체결시 불이익 처분을 받지 않으며,

- 배후부지 지반개량공사를 동아건설산업(주)와 수의계약으로 체결한 사유는 동아건설산업(주)가 동 공사와 직접 연계된 “2단계 1차 부두상부공사” 및 “부두내 도로공사”를 이에 도급중에 있었으므로 사업자를 달리할 경우에는 향후 공사간 하자책임소재가 불분명해지는 등의 문제점이 발생할 수 있으므로 국가를당사자로 하는계약에관한법률시행령 제26조1항4호에 의하여 동 업체와 수의계약을 체결하였습니다.

- 4) 3단계 사업발주에 있어 건설한 업체가 선정될 수 있도록 참여자격 요건을 제한하는 것에 대한 입장은?

○3단계 공사의 시공업체를 선정할 때에는 국가계약법시행령 제13조 제2항에 의거 사전에 시공회사의 시공능력, 시공경험 및 재무상태 등을 종합적으로 고려하여 일정자격을 갖출 경우에만 입찰참가자격을 부여하여, 건설한 건설업체가 선정될 수 있도록 조치하겠습니다.

(崔善榮 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
어업용 면세유 가격안정 대책

(답 변)

1) 대규모 저유시설 건설에 대하여

○ 위원님께서 지적하신 바와 같이 어업용 면세유 가격안정을 위해서는 가격면에서 담합의 우려가 있는 국내 정유사로부터 구매하기 보다는 외국 정유사로부터 직수입하거나 국제입찰을 실시하는 것이 유리합니다만, 현재는 수협이 자체 저유시설을 보유하지 못해 불가능한 실정입니다.

○ 이에 따라 우리부에서는 수협이 내년부터 2005년까지 전국 주요연안에 총 80만드럼(20만드럼×4개소) 규모의 저유시설 건설에 필요한 사업비를 정부에서 지원할 수 있도록 예산당국과 지속적으로 협의해 나갈 계획입니다.

－ 우선 2001년도 예산안에 전남 여수지역(1개소)에 부지조성비 및 설계비 29억원을 요구하였으나, 수협이 현재 구조조정중에 있어 신규사업은 가급적 억제하는 것이 바람직하다는 이유로 현재 정부안에 반영되지 못하고 있는 실정입니다.

2) 수협의 課稅油 판매방안 및 노후 급유시설 교체 필요성에 대하여

○ 수협이 대규모 저유시설을 확보할 경우 일반 주유소에 비해 가격경쟁력을 갖출 수 있어, 위원이 제안하신 바와 같이 어업인이 아닌 일반유류 수요자를 대상으로 하는 과세유 판매방안은 충분히 검토해 볼 수 있는 사안이라 생각되므로, 저유시설 확보 후 추진이 가능하도록 구체적인 시행방안을 마련해 나가도록 하겠습니다.

○ 또한, 회원조합의 급유시설중 노후화로 교체가 불가피한 시설에 대하여도 필요시 정부지원이 이루어 질 수 있도록 예산당국과 적극 협의해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
양식장 약품 과다 사용에 따른 위생안전성 제고방안은

(답 변)

○ 양식규모가 확대되고 고밀도화 함에 따라 질병 발생이 늘어나고 있고, 이에 따른 약품 과다사용으로 수산물의 안전성이 우려 되고 있어,

○ 우리부에서는 수산용 약품사용지침을 시달하고 각 지방청 및 수산기술관리소에 어병진료센터를 설치하여 질병진료와 아울러 적정 약품사용지도를 강화하고 있으며, 양식과정 및 출하 전단계에서 항생물질 잔류 등 안전성조사를 실시하고 있습니다.

○ 앞으로 수산생물진료사제도를 신설하여 전문가에 의한 질병관리를 통하여 약품 오·남용을 방지하고, 양식장의 약품사용지도와 안전성조사를 강화하여 양식물의 위생안전성이 제고되도록 하여 나가겠습니다.

(질 의)
항만시설 보호지역내 일부 민원인과 향운노조 및 수협건물 신축을 허용한 이유와 다른 주민은 건축허가를 하지 않은 사유에 대한 견해?

(답 변)

○ 주문진항의 항만시설 보호지역내 20세대(564평)가 무단점유 하고 있었으나, '94년도 국정감사시 영세점유자의 경제적 부담을 고려하여 철거가 곤란할 경우 양성화함이 바람직하다는 지적이 있어 우리부에서는 최소한의 생존권 보장을 위하여 9세대(135평)의 건물 개축을 허용한 바 있습니다.

○ 나머지 11세대는 건축허가를 신청하지 않았으며, 최근에 2세대가 창고를 신축하겠다는 요청이 있었으나 이는 주거용이 아닌 상업용으로 활용할 목적이므로 건축허가에 동의를 하지 않은 바 있고

○ 향운노조 및 수협건물 신축은 항만법 제2조에 의한 항만이용자 후생시설이므로 신축을 허용한 것임

○ 앞으로 우리부에서는 항만개발 및 운영상 지장이 없는 범위내에서 영세민 생활보호를 위해 필요하면 양성화하여 적법하게 사용토록 적극적으로 검토할 계획입니다.

(질 의)
수입수산물 안전성 강화대책 및 양식어류의 잔류성 항생물질 단속 방안은?

(답 변)

○ '97.7 수산물 전면 수입개방이후 수입물량이 급증하면서 불량품 반입도 늘어나고 있으며, 부적합 주요 요인도 어체내 강제 물주입, 선도불량 등에서 최근에는 『납』까지 검출된 바 있습니다.

○ 이에 따라 지난 8.26부터는 중국산 수입수산물에

대하여는 중국현지와 국내 통관전 단계에서 전량 급속탐지기로 「2중검사」를 하고 있으며, 모든 수입수산물에 대하여 표본검체수량을 15% 수준에서 30%로 확대 실시중에 있으며,

- 또한 근본적인 대책을 마련하기 위해 수출국이 사전 위생안전관리체제를 구축할 수 있도록 「한·중 수산물 위생관리에 관한 협정」체결을 추진중에 있습니다.
- 아울러, 수산물 검사기능을 강화하기 위해 검사인력과 장비를 조속히 확충하는 한편, 위해식품유통을 차단할 수 있도록 관련사범에 대한 처벌법규도 강화해 나갈 계획입니다.
- 또한, 양식어류의 잔류성 항생물질 검사는 생산단계에서는 해양수산부에서, 유통중인 것은 식약청에서 각각 담당하고 있어 효율적인 관리방안 마련이 필요한 실정에 있습니다.
- 이에 따라, 지난 10월초부터 우리부와 식약청 합동으로 “수산물 안전성관리대책반”을 구성하여 가동중에 있으며, 연내에 효과적인 안전성 관리방안을 마련하여 추진할 계획입니다.

(질 의)
해경청사이전에 대한 장관의 의견은?

- (답 변)
- 해경청사의 이전문제는 기관장의 권한이기 때문에 일반적인 지휘감독권을 가진 장관이 구체적으로 방향을 지시하기는 어렵다고 봅니다.
 - 만약, 이번 해경청사 이전문제와 관련하여 위법부당한 사항이 발견된다면 일반적인 지휘감독권을 통하여 조정, 지휘, 지도할 수 있지만 아직까지는 장관으로서 지휘, 조정할 만한 근거를 발견하지 못했습니다.

(질 의)
독도에 도로부지, 대지 및 잡종지 용도변경 신청의사는?

- (답 변)
- 독도는 잡종지 2필지(2천㎡), 임야 33필지(179천㎡)총 37필지 181천㎡로 공시지가가 263백만원입니다.
 - 독도내 시설물 설치현황은 부두 80m, 유인등대, 경비초소, 헬기장 등이 설치되어 있으며, 부두 접안시설 2필지가 잡종지로 지정되어 있고 나머지는 임야이며,
 - 지적법 제2조에서 정한 「지목」은 토지의 주된 사용목적 및 용도에 따라 토지의 종류를 표시하

는 것으로 지적법시행령 제19조에 의거 울릉군에 지목변경 신청하여야 하므로 현황 조사후 용도변경 신청할 계획입니다.

(元詰答 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
「신 한·일어업협정에 따른 백서」를 만들 필요성은?

- (답 변)
- 위원님께서 제안하신 신 한·일어업협정에 따른 백서의 발간에 대하여 우리부에서는 이미 “한·일어업관계사”를 「수산특정연구과제」로 선정, 현재 연구·용역을 마치고 발간중에 있습니다.
 - 동 연구과제에는 한·일 국교정상화 이후부터의 양국간 어업관계사와 신 한·일어업협정의 의미, 상호입어 등 위원님께서 지적하신 대부분의 사항이 포함되어 있음을 알려드리며, 부족한 부분이 있을 경우 앞으로 계속 보완해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
'88년 이후 방치된 침몰유조선 9척에 대한 대책

- (답 변)
- 우리부에서는 '99년부터 우리나라 연해에 침몰되어 있는 선박을 체계적으로 관리하기 시작하였으며, 유조선을 포함한 35척은 특별관리대상 선박으로 선정하여 관리하고 있습니다.
 - 현재 우리나라 연·근해에 침몰되어 있는 유조선은 가스운반선 및 케미칼탱커선 등을 포함하여 총 8척이며, 비교적 위해도가 높다고 판단되는 6척에 대하여 위치, 선박의 상태 등에 대한 조사를 실시하였고 '98년도에는 침몰되어 있는 제1유일호, 제3오성호의 잔존유 686kl를 제거한 바 있습니다.
 - 내년도에는 침몰유조선 경신호에 대한 정밀조사를 실시하기 위한 예산 3억원을 계상하고 있으며, 앞으로도 위해도가 높은 침몰선에 대해서는 정밀조사를 실시한 후 잔존유 제거 또는 인양 필요성 등을 검토할 계획입니다.

침몰(방치) 유조선 현황(2000.7말 현재)

○침몰 유조선 현황

구 분	선 명	총톤수 (톤)	사고일자	사고해역
유 조 선	제309경신호	995	'88.2.24	동해
	세양호	3,372	'90.7.25	서해

구 분	선 명	총톤수 (톤)	사고일자	사고 해역
	선우1호	219	'91.1.21	남해
	11삼보호	520	'93.4.12	동해
	우일호	555	'93.6.19	남해
	광성호	16	'96.9.25	남해
가스 운반선	13삼부호	661	'95.7.1	남해
케미칼탱커	영케미호	498	'99.11.9	남해

○향후 인양계획

- 침몰선박에 대한 체계적인 관리는 '99년부터 시작되어 기 침몰선박에 대한 D/B구축을 완료('99. 1,739척) 하였고,
- '99년부터 중점관리대상 침몰선박 6척에 대한 위치수색 및 해역특성 조사를 실시한 바 있으며,
- 이러한 위치수색 결과 등을 토대로 위해도가 높은 선박에 대한 정밀조사를 실시한 후 잔존 유 유출 가능성 또는 선박항행에 지장이 있다고 판단되는 선박에 대하여는 특별관리·조치할 계획임(인양 또는 잔존유 제거)

(질 의)
수협중앙회의 경영정상화 적극 추진 필요

(답 변)

- 정부에서는 수협중앙회 신용사업의 경영 전문성과 효율성을 높일 수 있도록 신용사업 부문의 독립사업부제를 최대한 강화해 나갈 계획이며, 적정규모의 해양수산금융으로 내실있게 운영되도록 지도해 나가겠습니다.
- 아울러 어업무선국 운영, 수산물 유통개선 사업 등 정책관련 사업에 대한 예산지원 확대와 정부의 지도·감독도 강화해 나가겠으며, 의원님께서 지적하여 주신 경제사업 활성화 등 여타 사항들에 대해서도 적극 추진토록 하겠습니다.

(질 의)
현재 제한되어 있는 잠수기 어업의 허가를 확대 요청

(답 변)

- 잠수기어업은 정착성 수산동물(소라, 키조개, 전복 등)을 채취하는 어업으로서 수산자원에 미치는 영향이 커 허가정수(수산자원보호령 제17조)를 설정하여 운영하는 한편, 수산업법 제41조에 의거, 근해어업으로 분류하여 특별히 관리하고 있습니다.

○이에 따라 잠수기어업은 1953년에 허가 정수를 정한 후 신규허가를 허용하지 않고 있으며, 오히려 강원도와 제주도에서는 연안자원 보호와 타 어업과의 분쟁 방지를 위하여 잠수기 어선을 감축(44척)하고 있어 잠수기어선에 대한 새로운 허가정수 확대는 현재의 수산자원의 여건등을 감안하여 볼 때 곤란한 실정임을 양해하여 주시기 바랍니다.

(질 의)
양식용 사료개발 및 검사를 위한 해양수산부 독자적인 체제정비와 발효사료에 대한 체계적인 조사 및 연구계획

(답 변)

- 우리부에서는 어류양식사료의 안정적수급과 환경친화적인 양식산업 육성을 위하여 배합사료 공급에 의한 양식을 유도하고 있으며,
- 이를 위하여 고품질·저가 배합사료의 개발과 배합사료 생산업체에 대한 시설지원을 추진하고 있습니다.
※배합사료 생산시설 지원(2000년) : 1개소(총 사업비 50억원중 25억원 지원)
- 위원님께서 지적하여 주신바와 같이 기르는 어업육성을 위해서는 환경친화적인 사료 수급안정이 필수적이므로 우리부에서도 장기적으로 독자적인 체제정비 등 제도보완을 추진하여 나갈 계획이나,
- 현재의 양식용 배합사료 연간 공급량이 10만톤 미만(전체 배합사료의 0.6%수준)이며, 이를 생산하는 업체 모두 동물용사료를 함께 생산하고 있는 점을 감안하여 우선은 사료관리법 체계속에서 양식용 배합사료가 효율적으로 개발·공급될 수 있도록 조치해 나가겠습니다.
- 또한 발효사료에 대하여는 일반 배합사료와의 품질, 경제성 등에 대한 종합적인 검토를 거쳐 적극 대처하여 나가겠습니다.