2000年度
國政監査

農林海洋水産委員會會議錄 (附 錄)

國 會 事 務 處

被監査機關 海洋水産部(종합감사)

日 時 2000年11月7日(火)
場 所 農林海洋水産委員會會議室

【서면질의·답변서】

(질의서)

○許泰烈 위원

○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 국적취득조건부나용선, 한은외화보유자금융자 등에 선박확보자금에 대해서도 80%이상의 외화차입을 허용해 주었거나 허용하고 있는 기존의 해운정책과 정면으로 배치됨.

<선박구입방법에 따른 부채부담비율>

구 분	이용기간	확보선박	융자비율
계획조선	76～93년	198척	80%
구취부나용선	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 2년간 풀컨선 24척, 벌크선 21척, 자동차선 9척, LPG선 3척 등 모두 64척의 선박을 매각하여 총 7억535만달러(8,464억원 : 환율 1,200적용)의 매각대금을 확보하였으나, 전체 선박매입가격이 10억16만달러(1조2,002억원)였던 점을 감안하면 무려 2억9,480만달러(3,537억원)의 손실을 감수하고 매각한 것임.

※선사별 손실 규모는

－조양상선이 8척의 배를 팔아 961여억원(80,137천달러)

－한진해운은 12척의 선박을 매각하면서 870억원(72,569천달러)

－범양상선은 벌크선 10척의 선박을 매각, 756억원(63,074천달러)

－대한해운은 6척의 벌크선을 매각하면서 556억원(46,383천달러)

－SK해운은 2척의 LPG선을 매각하면서 약 98억원(8,156천달러)

－남성해운은 3척의 컨테이너선박을 매각, 약 76억원(6,330천달러)

－현대상선은 9척의 자동차선박 매각으로 6억9천만원(576천달러)

○해양 물동량 증가추세에도 불구하고 국적선사의 적정선복량을 확보를 포기토록 하는 경직적인 부채비율 200% 지침때문에 국적선사는 막대한 피해를 감수하면서 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 부담률이 99.8%라는 현실을 무시한 채 부채비율 200%를 해운업계에 강요하는 정책은 국적선사의 해외편의치적을 조장하여 국내 해운산업발전을 가로막고, 나아가 해운업을 포기하겠다는 것밖에 되지 않음.

○선박을 매각하여 부채비율을 낮출 수밖에 없는 해운산업의 붕괴를 막기 위해서는,

－외국의 상례와 우리나라 해운산업 현실을 감

안하여, 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 외항해운기업의 회계기준을 개선하는 것이 필요함.

○이에 대한 해양수산부의 입장과 대책을 밝혀 주고 금융감독위원회를 비롯한 채권은행들을 설득할 수 있는 논리는 무엇인지 밝혀 주기 바람.

○張正彦 위원

밀입국 집단화 추세에도 불구 전담인원은 태부족

□최근 3년간 밀입국 단속실적을 보면 98년 16건 256명, 99년 18건 407명, 올해 10월말 현재 29건 1천363명으로 늘고 있습니다.

□특히 지난해 같은 기간과 비교하면 단속실적이 무려 5.7배나 증가한 것입니다.

□게다가 30인 이상 집단 밀입국 단속실적은 전체 건수의 20～30%이던 것이 올해는 전체 65%를 넘을 정도로 급증추세를 보이고 있습니다.

□특히 지난 4일 제주도 남제주 표선면에서 검거한 65명의 밀입국자와 운송책은 이같은 밀입국 집단화 추세를 단적으로 증명해 주고 있습니다.

□해경청장께서는 이런 집단밀입국 추세에 대해 어떻게 대처하고 있는지 답변해 주시기 바랍니다.

□그러나 문제는 이렇게 밀입국 증가에도 불구하고 해경 전담 인원은 턱없이 부족한 것 같습니다.

□해경 외사요원 총원은 본청 및 12개 경찰서 포함 46명이 전담하고 있습니다. 본청 7명, 각 해경서 39명으로 각 서에 많게는 7명에서 2명까지 근무하고 있습니다.

□그러나 문제는 취약지역인 목포나 군산, 제주 등에 2～4명의 인원으로 밀입국 단속업무를 보는 것은 현실에 맞지 않습니다.

□최근 2년 사이에 6배나 증가한 밀입국을 단속하기 위해 해경 외사직원들의 증원과 함께 지역별 정원 재조정이 시급하다고 보는데 이에 대한 청장의 견해는 어떤지 답변해 주시기 바랍니다.

□또한 향후 밀입국 감시역량 제고 방안이 있으면 답변해 주시기 바랍니다.

□올해 밀입국 사건 취급중 3건의 인명 발생사례가 있었던 것으로 알고 있습니다.

□지난 1월27일 제주에서 목포항으로 이송중 조선족인 황보성씨가 뇌손상으로 사망했으며, 같은 건으로 조사 대기중이던 정길용씨가 도주하다가 3층에서 뛰어내려 허리 골절상을 입었습니다.

□또한 4월20일 통영시 욕지도 해상에서 밀입국하던 최명화씨가 환승도중에 발을 헛디뎌 좌측 발 골절상으로 병원에 치료를 받은 것으로 알고 있습니다.

□이런 발생 사례는 해경이 검거 및 보호과정에서 안전수칙을 준수했으면 발생하지 않았을 것으로 봅니다.

청장께 묻겠습니다. 해경 직원들에게 이런 일이 발생하지 않도록 하기 위한 교육 및 방안이 있으면 답변해 주시기 바랍니다.

□국내 밀입국이 증가하는 원인중 하나는 국내 알선 조직의 있다고 봅니다. 최근 3년간 국내 알선 조직 검거 현황을 보면 98년 9건 24명, 99년 13건 49명에서 올해 8월말 현재 19건 76명으로 갑자기 늘고 있어 이에 대한 대책도 필요하다고 봅니다.

□국내 알선 조직은 중국현지 조직과 연계하여 모집·운송·취업 등의 조직적인 관리로 은밀히 이루어지고 있는 것으로 알고 있습니다.

□청장께 묻겠습니다. 국내 및 외국에 대한 밀입국 알선조직에 대한 정확한 실태파악은 해경에서 이뤄지고 있는지 답변해 주시고 밀입국 방지를 위해 중국 당국과 어떻게 공동대처하고 있는 지 답변해 주시기 바랍니다.

인공어초 투하보다 사후관리가 중요

폐어망 수거등 사후관리에만 640억 소요

□지난 해수부 감사에서 여러 선배·동료 의원께서 인공어초에 관해 많은 질의를 했습니다. 그래서 본 위원은 인공어초사업의 사후관리의 문제점에 대해 질의하고자 합니다.

□먼저 가장 큰 문제는 인공어초 사업의 관한 평가 제도가 없다는 것입니다.

□인공어초사업의 자원조성에 대한 긍정적인 효과에도 불구하고 집행과정의 투명성 및 객관성, 사회·경제적 효과 등에 대한 정확한 평가가 제도화도 되어 있지 않습니다.

□본 위원의 생각으로는 이번 기회에 이러한 제도들이 마련되어야 한다고 보며 더불어 평가기준을 제시할 수 있는 구체적인 검토가 필요하다고 보는데 장관께서는 이점에 대한 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

□두 번째로 지적하고 싶은 것은 제품의 부실 여부입니다.

□지금까지 인공어초에 사용되는 재료는 여러 가

지이지만 이 가운데 콘크리트 어초가 가장 많이 이용되는 것으로 알고 있습니다.

□그러나 눈에 보이는 육상의 건설공사에도 부실이 많은데, 과연 눈에 보이지도 않은 바다에 인공어초를 투하하는 사업이 과연 제대로 이뤄졌을까 하는 의문이 생깁니다.

□장관께서는 인공어초 투입후 어떤 사후관리 조치를 취했는지 밝혀 주시고 제작업체들의 부실문제에 대해 솔직한 견해를 듣고 싶습니다.

□세 번째는 우리나라의 어장환경생태계를 충분히 고려하지 않고 사업을 실시한 점입니다.

□이웃나라 일본의 경우 인공어초 어장을 조성할 때 어업유형별 인공어초 어장을 조성하고 있습니다.

□막연하게 어종만을 기준으로 하는 현 우리나라의 현행 방법은 개선이 필요하다고 봅니다.

□현행처럼 어초의 형태, 규모 및 재질을 선정하는 기준을 규격화하기 보다는 어장의 특성에 따라 다양화할 필요가 있다고 봅니다.

□또한 어초의 유형도 대상 어종의 성장단계에 따라 산란용, 성육용, 도피용 등으로 다양화할 필요가 있다고 보는데 이에 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

□더불어 사업의 범위도 단순한 인공어초에 의한 어장조성에서 벗어나 수산종묘 방류, 바다목장화 사업 등과 같은 여러 가지 자원조성 사업과 연계시켜 나갈 의양은 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

□사업시행의 효율성을 높이기 위해서는 어초의 제작 및 투하의 상당부분을 민영화할 필요가 있다고 봅니다.

□유럽의 경우 인공어초사업의 목적에 따라 상당부분 민영화가 이루어져 있습니다. 우리나라는 아직까지도 이 사업을 불특정다수가 이용하는 공공사업의 성격으로만 규정하고 있기 때문에 민영화하기가 곤란한 것이 현실입니다.

□그러나 정부가 제작 및 투하에 대하여 직접적으로 집행업무를 수행하는 것은 도리어 효율성을 떨어뜨릴 수가 있다고 봅니다.

□따라서 관광형 어초어장 조성사업 같이 민영화가 가능한 부분을 우선 민영화할 의양은 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

□앞으로는 어초어장을 효율적으로 관리하는게 중요합니다.

□그러나 인공어초에 폐어망 등이 쌓여 어초의 기능을 상실시키는 경우가 매우 많은 것으로 알고 있습니다.

□한 조사자료에 따르면 폐어망 등을 잠수부를 이용하여 수거할 경우 약 16ha 규모의 어초군당 약 708만원 정도가 소요되는 것으로 나타났습니다.

□따라서 지금까지 부실로 지적되고 있는 지난해까지 투하한 모든 인공어초에 대하여 완벽한 수중관찰과 폐어망 수거등을 실시한다고 가정하면 약 640억원이 소요될 것으로 추정됩니다.

□장관께서는 이미 폐어망 등으로 오염된 인공어초어장의 어망을 어떻게 수거할 계획입니까. 대책을 말씀해주시기 바랍니다.

□따라서 앞으로는 인공어초를 투하하는 것 보다 이를 효율적으로 관리할 수 있도록 관리 예산 지원이 필요하다고 보는데 장관께서는 이에 대해서도 답변해 주시기 바랍니다.

□끝으로 사전예방을 꾀하고 인공어초의 효과를 높이는 방안으로 인근의 어업인들에게 인공어초 어장의 위치에 관한 정보를 충분히 알리고 어장작업을 하지 않도록 홍보할 필요가 있다고 봅니다.

□이런 모든 정보를 종합적으로 데이터 베이스화하여 관리하는 방안이 필요하다고 보는데 장관의 견해는 어떤지 말씀해 주시기 바랍니다.

'옥상옥'식 어의사 제도 왜 도입하나
양식업자 진료비 추가부담 우려

□해양수산부는 지난 8월8일 기르는어업육성법률안을 입법예고하고 어의사(魚醫師) 제도를 신설한다고 발표하였습니다.

□그러나 농림부 및 수의사 협회의 반대에 부딪혀 지금은 몇 가지 수정안을 해양수산부에서 제시한 것으로 알고 있습니다.

□따라서 본 위원은 어의사 제도의 찬·반 논의보다는 이 제도의 신설로 인한 몇 가지 문제점에 대해 장관께 질문 드리고 싶습니다.

□수의사는 세계적으로 수의학적인 지식을 가지고, 어패류를 포함한 모든 동물의 질병을 예방·치료하는 자에게 부여하는 면허입니다.

□세계적으로 어의사와 같은 어패류의 진료를 수의사와는 별도로 면허해 주는 제도가 있는지 장관께서 답변해 주시기 바랍니다.

□또한 어병관리체계가 없어 양식산업의 피해가 크기 때문에 어의사 제도를 도입하는 것이 최선이라는 데 구체적인 근거는 무엇입니까?

□또 우리나라에 어패류를 진료하는데, 필요한 인

원을 산출한 근거는 있는지 장관께서는 답변해 주시기 바랍니다.

□본 위원의 알기로는 어패류의 진료는 지금까지 어병기사와 수의사들을 활용하고, 대신 어병관리센타 등을 설립하여 관리하는 것이 효과적이지 않을까 생각합니다.

□만약 어의사 제도를 실시한다면 자연과학 기초의학과 어병학을 체계적으로 교육할 수 있는 각 분야의 전문가가 충분하다고 보십니까. 답변해 주시기 바랍니다.

□또 수의학과가 그동안 4년제에 6년제로 학제 개편되고, 제주대와 경상대 등이 특성화대학으로 어패류에 대하여 전문적으로 가르치고 있습니다.

□그렇다면 지금까지 어패류의 질병을 연구하거나 방제하기 위하여 수의사들을 산하 어병 연구소와 기관에 임용한 적은 있는지, 또한 그런 기회는 주었는지 답변해 주시기 바랍니다.

□동물성식품으로 제공되는 동물 질병의 진료는 전반적인 공중보건학적인 문제에서 고려돼야 함에도 신설되는 "어의사"에게 어류 질병의 치료를 맡긴다면 위생에도 많은 문제가 발생할 가능성이 있다고 봅니다.

□이에 대한 장관의 견해를 말씀해 주시기 바랍니다.

□본 위원이 알기로는 해양수산부 홈페이지에 어의사 제도와 관련하여 찬반 논쟁이 극에 달하고 있습니다. 이러한 것들은 본 위원이 보기에 또 다른 집단이기주의를 야기하지 않을까 우려하지 않을 수 없습니다.

□가까운 일본의 경우 수의사의 진료범위에 어패류등 수생동물을 포함하고 있으며 영국의 경우도 어류의 검역은 수의기관에서 담당하고, 미국은 수의사의 진료범위에 어류등 수생생물을 포함하고 있습니다.

□만약 이 제도를 도입함으로써 국가간 수생동물 수출입시 문제점은 없는지, 또 공중위생상 수산식품의 안정성확보에는 문제가 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

□만약 이제도가 입법화된다면 양식산업을 영위하는 사업자는 진료비 지출로 인해 생산원가가 상승할 것으로 보는데 생산원가 측면에는 문제가 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

수입 수산물 검역 강화하라

납 꽃게 파동에도 내년 검사예산은 오히려 줄어

□최근 3년간 전체 수산물 수입 동향을 살펴보면 97년에는 52만톤, 98년에는 37만톤, 99년에는 74만톤, 올해 7월말까지는 무려 44만톤이 수입돼 해마다 수입 수산물이 늘고 있음을 알 수 있습니다.

□반면 검사소 인력 및 장비를 살펴보면 97년 135명에서 98년부터 현재까지 125명으로 인원은 97년에 비해 10명이나 감축했으며, 장비도 98년 중 금속 관련 장비 구입 10대가 고작입니다.

□장관께서는 수입 수산물 증가에 대비한 검사장비 보강계획에 대해 답변해 주시기 바랍니다.

□더불어 이번 납 꽃게 파동을 계기로 인력보강 계획을 세우신 걸로 알고 있는데 보강내역과 함께, 그 인원과 장비로도 부족하지 않는지 답변해 주시기 바랍니다.

□최근 수입 수산물 가운데 부적합 수산물의 70%가 중국산입니다. 이렇게 중국산 부적합 판정비율이 많은 이유는 국내 수입업체간의 과다경쟁과 중국 수출업자간의 농간 때문입니다.

□또한 부적합 유형이 선도불량과 항생제 기준초과, 물 주입 등 극단적 범죄수법이 동원되고 있는데, 이는 유통업자의 신고정신이 부족하기 때문이라고 봅니다. 이에 대한 해수부의 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

□반면 수입 수산물 검사예산은 98년에는 73억원, 99년에는 67억원에서 올해에는 71억원으로 전혀 늘지 않았습니다.

□특히 올해 예산 가운데 65%가 인건비입니다. 이러한 현실로 제대로 된 검역을 바라는 것은 상식적으로 납득이 안됩니다.

□게다가 이번 파동에도 불구하고 내년도 예산에 검사관련 예산이 증가되기는 커녕 153억원이 감소되어 책정되었습니다. 이렇게 예산이 증가되지 못한 이유는 무엇이며 이번을 계기로 예산 증원을 위한 방안이 있으면 말씀해 주시기 바랍니다.

□이번 납 꽃게 사건이 처음 발생한 국립수산물검사소 인천지소는 정원 15명중 검사원 11명이 인천지역은 물론이고 경기도까지도 관할하였습니다.

□이들이 올해 8월말까지 검사한 수입수산물은 무려 6천3백35건에 5만2천9백59톤이나 되며 이들은 또 수입수산물을 비롯해 수출 식품건사, 원산지 표지 단속까지 2인 1조가 하루평균 10~20건을 처리한다고 합니다.

□이런 실정으로는 정밀한 검사를 요구하는 것은 무리입니다. 장관께 묻겠습니다. 이러한 검사와 단속을 분업해서 할 계획은 없는지 말씀해 주시기

바랍니다.

□또 검사와 단속을 다른 기관과 연계해서 할 계획은 없는지 말씀해 주시기 바랍니다.

□또한 수산물 검역 방식에 잘못된 점을 지적하고 싶습니다.

□반입 수산물 가운데 30% 정도에 대해서만 정밀검사와 표본검사가 이뤄질 뿐 나머지는 서류검사 또는 육안검사로 대체하고 있는 실정입니다.

□또 정밀 검사는 최초로 수입한 경우에 한해 실시하고 그 뒤는 2개월마다 한번씩하며 추출검사의 경우 100~150박스당 1개 박스꼴이어서 정확성을 기하기가 어렵다고 봅니다.

□그러나 전문가들은 우리나라 검역이 이러한 규정만 제대로 지켰어도 납 꽃게는 검역과정에서 적발됐을 것이라고 지적하고 있습니다.

□검사 인력 및 장비 증가도 중요하지만 수입 수산물 유통 경로 및 물량 파악도 중요하다고 생각됩니다. 그러나 유통경로 및 물량 파악이 어려운 실정으로 알고 있습니다.

□이로 인해 일부 외국산 수산물이 다양한 유통경로를 통해 국내산으로 둔갑하고 있습니다. 일원화된 수산물관리 및 유통경로 방안은 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

□또한 수입된 수산물이 소매상이나 일반소비자에게 유통되는 것을 미연에 방지하기 위해 도매시장에서 사전 검사할 계획은 없는지 답변해 주시기 바랍니다.

□수산물 납 파동 확산 후 동일한 수산물의 소비위축을 가져와 전반적인 가격 동반하락 현상은 물론 구매실종 현상마저 초래하고 있는 실정입니다. 정부의 미래를 대비하지 못한 정책 때문에 어민들과 관련 상인들이 많은 피해를 보고있습니다.

□어업인들의 피해가 없도록 정부 차원의 지원방안과 홍보대책이 있으면 답변해 주시기 바랍니다.

○**鄭哲基 위원**

▣광양항 배후부지 관련

○정부가 추구하고 있는 물류중심국가 건설이라는 국가비전을 달성함에 있어 가장 중요한 것은 거점항만의 경쟁력을 확보하는데 있으며, 이를 위해서는 항만배후부지에 대한 정부정책의 재정립이 필요하다고 생각한다.

○항만배후부지는 거점항만의 입지를 결정하는 가장 핵심적인 요소이자 부두와 배후부지가 일체화되고 있는 현대 항만개발의 추세에 비추어, 물류를 집적할 수 있는 항만배후부지의 확보여부와 개발전략에 거점항만의 성패가 달려 있다.

○그러나 광양항의 경우, 배후부지 개발이 기관의 이기주의 매몰되어 계속 지연되어 왔다.

○이는 국가적으로 커다란 손실이자 우리 정부가 지향하고 있는 물류중심국가 건설에 커다란 장애요인으로 작용하고 있다.

○이런 차원에서 해양수산부의 보다 적극적인 정책의 전환을 촉구하며, 국가의 중차 대한 사업을 지연시켜온데 대한 책임소재를 분명히 하고자 합니다

(1) 먼저, 본 위원은 컨테이너공단은 사업시행허가와 예산 승인까지 받은 사업을 수년동안 방치한 채 허송세월 하다, 99년8월에서야 뒤늦게 일부만 착공하여 고의적으로 배후부지 개발을 지연한데 대한 마땅한 책임을 물어야 한다고 생각한다.

(2) 아울러, 해양수산부도 93년에 사업시행 허가와 97년에 1,906억원의 사업 예산을 승인했음에도 그동안 개발이 지연되도록 감독을 소홀히 하고 어떠한 조치도 취하지 않았다는 점에서 주무부처로서 책임을 회피하기 어렵다고 생각한다.

(3) 그리고 감사원도 정부의 중대한 국책사업을 감사하는데 있어 감사원 본연의 책무를 다하지 못했다고 본 위원은 판단한다.

－우선, 감사원은 98년 당시 배후부지 개발사업에 대한 전반적인 문제점을 파악했음에도 불구하고 구체적인 개발방식과 개발주체를 적시하지 않음에도 혼란을 야기했으며

－또한, 배후부지 개발 사업을 승인한 주무부처로서의 지도감독의 책무를 방기한 해양수산부에 대하여 어떠한 책임도 추궁하지 않았다는 점에서도 문제가 있다고 생각하며

－결국 이러한 감사원의 무책임한 감사는 감사원 본연의 책무를 망각한 것으로 결과적으로 지금까지 배후부지 개발을 지연시키는 결과를 초래했다는 점에서 심각한 문제가 있다고 생각한다.

질의1) 따라서, 본 위원은 이러한 중요한 사업을 방기한 채 지연시켜온 데 대한 확실한 책임을 묻

는 차원에서라도 광양항 배후부지개발이 그간 지연되어 온데 대한 감사원의 재감사를 공식적으로 요청하는 바, 이에 대한 장관의 의견은 무엇인지 밝혀달라.

질의2) 다음으로 광양항 배후부지 개발을 위한 별도법인의 설립과 관련하여 본 위원이 요구한 기획단의 상설화 문제가 단순히 토지소유권 취득 등의 제반 사항을 이유로 연기되고 있는 것은 합당하지 않다고 생각한다. 정부가 컨공단에 모든 문제를 위임한채 지금껏 책임을 방기해온 결과가 결국 오늘의 사태에까지 이르렀다는 점에서 본 위원은 장관의 보다 확실한 답변을 요구하며

질의3) 배후부지 별도법인 설립과 관련된 제반 논의사항이 보다 구체적으로 진행되기 위해서는 기획단의 상설화가 우선적인 선결과제라고 생각하는데 본 위원의 의견에 대하여 장관과 이사장은 구체적인 반영계획과 향후 추진일정을 밝혀 주시기 바랍니다.

▣컨테이너공단의 도덕적 해이와 관련

○본 위원은 오늘날 우리 국가경제를 파탄으로 몰고간 결과가 바로 도덕적 해이에서 비롯된 것이라고 생각한다. 국민이 정부의 정책을 믿지 못하고 또 사명감을 가지고 일해야 할 공직자들이 각종 비리와 연루되는 현실에 비추어 이는 심각한 문제가 아닐 수 없다.

○그동안 컨테이너공단은 전임이사장을 비롯한 임직원들이 숱한 비리와 연루되어 징계를 받거나 면직되는 일들이 허다하게 발생했다.

○여기서 본 위원이 지적하고자 하는 것은 각종 비위사실로 인하여 징계를 받은 사람들이 오히려 승진되거나 좋은 보직으로 전보 받고 있다는 점이다.

질의) 이에, 본 위원은 컨공단이 국책사업을 수행하는 전문기관으로서 도덕적 사명감을 가지고 업무에 임할 수 있도록 보다 각고의 노력을 기울일 것을 이사장에게 권고하며 아울러 장관께도 소관 부서에 대한 감독권한을 가진 책임자로서 구체적인 실현방안을 모색해주실 것을 요청합니다.

▣불법적인 채권연기와 관련하여

☞해양수산부 장관께 묻겠습니다.

○지금 컨공단이 본 위원에게 제출한 답변서를 보면, 공단의 2000년도 예산안을 승인하면서 채권발행은 연기하도록 승인을 받았다고 하는데,

○본 위원이 오늘 질의에 앞서 누차에 걸쳐 관련부처와 컨공단의 예산심의 당시 담당자들에게 확인한 바에 의하면, 동부고속에 올해 매각할 285억원의 채권발행을 연기하는데 대해서는 구체적으로 명시된 어떠한 협의도 없었다는 증언을 확보한바 있습니다.

○이와 관련하여, 본 위원은 또한 해양수산부를 비롯한 재정경제부 등 관련부처에서 올 2000년 동부고속에 매각키로 당초 약정된 285억 상당의 채권발행을 연기하는 어떠한 협의문서는 물론 승인된 문서가 없다는 사실을 확인하였습니다.

질의1) 또, 공단의 예산심의를 담당한 귀 부처 담당자의 증언으로는 당시는 컨공단의 2000년도 예산안을 승인한 것이지 채권발행연기를 승인한 것이 아니라고 하는데, 컨공단의 주장대로 예산심의시 채권발행을 연기하는 협의를 하여 채권발행을 연기토록 승인했는지, 아니면 당시의 승인은 공단의 2000년도 예산안에 한정된 것인지 여부에 대해 장관께서는 분명하게 답변해주시기 바랍니다.

☞이는 공단이 본 위원과 동위원회 그리고 더나가서는 국회에 대한 위증의 죄를 범했는가 여부를 가리는 중요한 부분이자, 동부고속에 특혜를 제공한 채권발행연기에 대한 책임소재가 누구에게 있는가를 밝히는 중요한 사안이기에 분명한 답변을 요구합니다.

※채권발행연기와 관련된 관련부처와 어떠한 협의문서는 물론 승인문서도 없음.

☞공단 이사장께 확인하겠습니다.

질의2) 먼저, 답변서를 작성한 공단의 책임자가 누구인지 밝혀 주시고, 본 위원은 이와 같은 답변의 내용이 명백한 위증이라고 보는데, 이에 대한 이사장의 견해는 무엇입니까?

☞「국회에서의증언·감정등에관한법률」이 정하는 바에는 위증의 죄를 범한 경우 1년이상 10년이하의 징역에 처한다고 규정되어 있습니다. 이사장께서는 분명하게 답변해주세요.

※『국회에서의증언·감정등에관한법률』 제14조①이 법에 의하여 선서한 증인 또는 감정 허위의 진술이나 감정을 한때에는 1년이상 10년이하의 징역에 처한다. 다만, 범죄가 발각되기 전에 자백한때에는 그형을 감경 또는 면제할 수 있다.

질의3) 전임이사장이 채권발행을 연기시킨 내용의 문서를 결제한 일자가 면직 바로 직전인 7월6일입니다. 이사장께서는 특정기업에 특혜를 주는 문

서를 시일이 충분함에도 불구하고 전임이사장이 자신의 임기 마지막 일자에 서둘러서 결재한 것은 무엇 때문이라고 생각하는가?

질의4) 이사장은 당시 결재문서에 관련근거로 제시한 "컨"부두개발협의회라는 것이 "컨"부두개발채권의 발행을 연기하도록 결의할 수 있는 권한이 있는 조직이라고 생각하는 지에 대해 간략하고 분명한 답변을 바랍니다.

☞장관께 묻겠습니다.

○공단과 동부고속이 감만확장부두 전용사용 계약서를 보면, 제13조에 채권의 내용 및 조건 등을 규정하면서,

○제2항 4호에 연도별 발행금액 발행시기를 각기 명기하고, 단서조항에 '다만, 채권발행 금액 및 시기는 관련부처 협의에 따라 조정될 수 있음.'이렇게 명시적으로 규정되어 있습니다.

질의5) 장관께서는 법률을 전공하신 분이기에 잘알고 계시리라 믿습니다. 채권발행과 관련된 계약서의 내용이 변경되면, 당연히 변경된 내용에 대해서 계약서를 보완하여 작성하고, 관련 부처에 변경된 내용에 대하여 승인을 득하는 것이 마땅하다고 보는데, 이에 대한 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

질의6) 또, 채권발행을 연기해 줌으로써 공단에 궁극적으로는 국가에 재정손실을 끼쳤음에도 불구하고 오히려 4억6천8백만원을 절감했다고 말도 안되는 거짓 주장을 국회에 제출하는 답변서에 제시하는 것은 위증의 죄를 넘어 국민의 주권기관이자 헌법기관인 신성한 국회를 기만하는 처사임에 본 위원은 이를 엄중하게 경고하는 바이며, 사정당국의 엄정한 조사와 감사원의 특별감사를 정식으로 요청하는 바입니다.

질의7) 아울러, 본 위원의 판단으로는 공기업의 임직원들의 도덕적 해이를 방지하기 위해서는 불법적인 채권연기와 관련하여 국고에 손실을 발생한 관련자들을 문책하고 손실액에 대해서는 책임을 물어 배상케 하는 것이 마땅하다고 생각되는데, 이에 대한 분명한 조치를 장관께 요청합니다.

질의8) 끝으로, 현재 공단이 발행하고 있는 개발채권의 고정금리 제도는 시장의 상황을 반영할 수 있는 변동금리제도 변경하여 발행하는 것이 타당한 것으로 생각됩니다. 현재, 민간투자법에 의한 SOC 사업참여자는 당초 제출한 사업계획서상의 수지에서 10~20%이상 변동시 정부가 재정을 지원하거나 정부가 민간의 이익을 환수토록 되어있으나, 현재 컨공단은 민간에게 과다한 특혜를 주도록 된 고정 금리발행방식을 고집하여 국가에 손해를 주고 있다는 점에서 근본적인 개선대책이 필요하다고 생각되는데 이에 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

▣광양항 부두내 인입철로 건설의 필요성

☞광양항 부두내 인입철로 문제와 관련하여 장관께 묻겠습니다.

○본 위원에게 제출한 해양수산부와 컨공단의 답변을 종합하면, 현재의 철송장 위치는 최적의 대안이었다는 점과, 부두내 인입철로를 건설이 곤란한 사유로 배후부지와의 연계성 저하와 터미널운영의 효율성 문제를 거론하고 있습니다.

○그런데, 본 위원이 조사하고 확보한 증언에 의하면, 당시 현재의 철송장 위치는 최적의 대안으로 결정된 것이 아니라, 용역발주처인 컨공단의 의견을 반영하여 결정된 걸로 알고 있습니다.

○다음으로 배후부지와 연계성 저하와 터미널 운영의 효율성을 제기하는 것 역시 설득력이 없음. 왜냐하면, 현재의 터미널 운영은 조만간 필연적으로 개선되어야 할 운영방식이기 때문에 이를 근거로 운영의 효율성을 제기하는 것은 논리적 모순이며

질의1) 계획형 신항만으로 건설중인 광양항과 부산신항을 대비할 때, 부산신항은 정부재정으로 물류흐름을 저해하지 않게 입체교차로를 만들어 부두내 인입철로와 철송하역장을 시설하는 것으로 설계에 반영하고서, 광양항의 경우는 부두내 인입철로를 시설할 경우, 물류흐름을 저해한다는 궤변으로 일관한채, 사업비마저 컨공단에 부담하는 이유에 대해 답변바랍니다.

질의2) 결국 이같은 사실은 광양항은 부산항과 더불어 정부에서 얘기하고 있는 TCR, TSR 등 TAR의 기·종점에서 제외된 것으로 해석되는바 이에 대한 장관의 견해는 무엇인가?

질의3) 본 위원은 향후, 중심거점항만으로서 광양항의 입지를 구축하기 위해서는 부두내 인입철로 시설이 시급하다고 판단되는데, 장관은 물류중심국가를 지향하는 국가의 장래와 연계하여 이문제를 어떻게 바라보고 있는지 밝혀 주시고,

질의4) 아울러, 철도청에서도 관련기관에 공문을 통

해 변경을 촉구한 바와 같이 본 위원은 재삼 광양항 부두내 인입철로 시설을 정부재정사업으로 조속한 시일내에 시설할 것을 다시금 촉구하는바, 이에 대한 장관의 답변은 무엇인가?

※참고사항

◈부산신항만(가덕신항) 부두내 인입철로 건설계획 현황 및 사유

1) 부산신항만은 남·북 컨테이너화물 터미널 내측에 각각 1개소의 철송하역장이 배치되는 것으로 계획이 수립됨.

2) 터미널내 철도인입은 배후지역에서 터미널 안까지 고가교량으로 진입하고, 그 교량 밑으로 공로 교통차량통행(입체교차로 설치)하게 설계됨.

3) 또한, 터미널 진출입은 철도고가로 밑을 통과한 부분과 철도가 끝난 부분 등 2개소의 통합게이트로 진출입하며, 진출로의 차량정체 해소와 게이트 출입대기를 위한 프리게이트(pre－gate, 진출로 및 교통섬) 지역이 배치되어 차량흐름에 장애를 주지 않게 설계됨.

▣컨공단의 불법적인 구조조정과 관련하여

☞장관께 묻겠습니다.

○당시 사회적으로 물의를 일으키며 지난 98년 12월 행해진 공단의 이른바 '마녀사냥'식의 구조조정은 근본적으로 위법적 행위라는 법원의 판결이 있었습니다.

○또, 당시 구조조정을 시행한 컨공단은 청산의 대상이 되어야 인사들을 구조조정위원으로 선정하는 등 근본적인 모순을 배태하고 있었습니다.

○그런데, 이와 관련한 본 위원의 질의에 공단이 제출한 답변자료에 의하면 아직까지 복직되지 않고 있는 박선종에 대해서는 직무가 없어진 날로부터 6개월이 넘었다는 이유로 직권면직 하였음에, 복직이 불가능하다고 답변하고 있습니다.

질의) 본 위원의 판단으로는 원인행위 자체가 위법적 행위이므로 이와 같은 공단의 입장은 타당하지 않다고 보는데, 노동인권변호사로서 명망이 높았던 장관께서는 이 문제에 대해 어떤 견해를 가지고 계시는지 밝혀 주시기 바랍니다.

▣해난 및 환경관련업무 일원화를 통한 효율성 제기

☞해양경찰청에서 본 위원이 질의한 바 있는 해난 및 환경관련업무의 일원화를 통한 효율성 제기와 관련하여 묻겠습니다.

○본 위원이 조사한 바로는 현재 해난사고와 환경업무와 관련해서, 관리체계나 업무 영역에 중복등 정책집행의 효율성에 문제가 제기되고 있는 실정임.

○실제로 각각 유사한 또는 사실상 동일한 업무영역들이 환경부, 해양수산부, 지방자치단체, 해양경찰청 등으로 분산되어 있어 업무수행의 효율성이 떨어지고 있음.

○그런데 이웃 일본의 경우는 해상보안청이 도선사 지도·감독, 그리고 예선지도 감독을 제외한 해상안전업무는 물론 환경, 방제, 등대·항로표지, 수로조사, 海圖발간 업무에서 교육에 이르기까지 사실상 해양과 관련된 거의 모든 업무를 수행하고 있고, 그리고 미국의 연안경비대(Coast Guard)는 항만교통관제(VTS)업무를 비롯한 해상안전업무 전반을 관장하며, 더 나아가 해난사고조사, 선박검사, 선원교육까지도 담당하고 있는 실정입니다.

○또 영국의 경우도, '79년부터 각기 나뉘어 있던 해상안전 및 환경관련 담당기구들을 통합해 오면서 지난 '98년4월에 환경교통지방부의 외청인 연안경비청(TCA)과 해양안전청(MSA)을 통합하여 양청의 기능을 수행하는 새로운 조직인 [해사·연안경비청(MCA)]을 설립한 것으로 알고 있습니다.

○그런데 다른 선진 제국과는 달리 우리는 앞서도 지적한 바와 같이 해양안전이나 오염관리업무가 해양경찰, 해양수산부, 환경부, 지자체 등으로 중복되거나 이원화 되어 있는 실정입니다.

○예를 들어, 「해난사고」와 관련해서는 해양수산부의 해양안전심판원과 또 「해양폐기물의 관리」와 관련해서는 해양수산부와 시·도 이렇게 관련업무들이 해경과 중복되어 있습니다.

○특히, 「방제업무」와 관련해서는 이러한 경향이 더욱 두드러지게 나타나고 있다고 생각됩니다.

질의1) 따라서, 본 위원은 행정업무 수행의 효율성이나 전문성이라는 측면에서도 중복되는 관련 업무들을 관련부처 중 어느 한 곳으로 통합 조정하여 일원화하는 것이 보다 바람직하다고 생각되는데 장관께서는 이에 대한 견해를 밝혀 주시고

질의2) 또 해양이라는 공간적 특수성을 감안할 때 본 위원의 판단으로는 실질적인 집행기능이 수반된 기관에서 이를 일관된 체계하에서 담당하는 것이 보다 효율적이 아닌가 하는데 이에 대한 장관의 검토의견을 답변해 주시기 바랍니다.

▣항만개발 우선순위 선정 기준 및 기타

질의1) 본 위원은 먼저, 정부가 항만개발 우선 순위를 선정하는 최우선 기준을 경제성인지, 공공성인지에 대해서 답변해주시고

질의2) 광양항보다 선석당 약2.5배를 상회하는 투자비와 정부재정지원을 감수해야 하고 또 건설이후 20년간 민간사업자의 수익성보장을 위해 5천억원 상당을 보조금으로 지원하고, 내부수익률을 14.97%로 고율 보장하는 협약을 체결하여 시중금리보다 현격한 혜택(예금금리 8%, 리보금리 6.5%, 회사채금리 10%수준)을 민자사업자에 보장함은 물론 시설준공 후에도 수익률을 고율 보장하는데도 건전한 정부재정을 유지할 수 있다고 보는지에 대해서도 답변바랍니다.

질의3) 부산신항개발은 국무총리가 위원장인 사회간접자본 위원회에 개발 계획을 수시 상정하여 기획예산처 등 필요기관의 예산 및 세제지원을 받고 있으나, 광양항의 경우 93년에 광양항1단계 개발계획수정안을 상정 심의한 후, 수많은 기본방침의 변경이 필요함에도 주관자인 해양수산부가 방치하면서, 산하단체인 컨공단에게 전권을 위임하여 국책사업을 격하시켜 왔는지에 관하여 장관의 견해를 밝혀 주고,

질의4) 유사 SOC시설인 고속철도, 신공항부문에서도 동 위원회에 상정하는 것을 건설교통부도 해양수산부처럼 묵살하고 있는지 명확히 해달라

질의5) P.A. 설립이후 컨공단이 광양항 개발 주체로 선정되더라도, 2001년 이후부터 상당기간동안 8,600억원 상당액의 원리금상환이나, 연간 1,100억수준의 수입중 1천억원을 PA에 이관하면 운영인건비 조달이 어려워 매년 건설비의 40~50%를 정부예산으로 지원(약1천억원수준)하여 주도록 하고있는바 이를 위하여 기획예산처등과 심도있는 협의를 하여 보았는가 만약 PA가 정부의 계획대로 2001년 하반기에 출범하면 컨공단에 대한 정부보조금 마련대책은 수립되어 있는가?

질의6) 본 위원이 아는 바로는 PA설립후 컨공단이 광양항 건설을 정상 추진하기 위해서는 2001년 이후부터 매년 1천억원 이상의 재정지원이 필요하다고 보는데 해양수산부가 지금까지 광양항에 관한한 기획예산처와 국무총리실등 관계부처와 사회간접자본 위원회에 안건 상정등 필요한 조치를 미진하여 이를 가져올수 있다고 보는가?

장관! 본 위원은 이문제에 관한한 해양수산부에서 책임지고 종합대책을 마련하는 것이 순서라고 보는데 장관의 견해를 밝혀달라

○**朴熺太 위원**

인공어초제작에 막대한 예산이 새고 있다

□인공어초제작을 위한 업체선정방식에 문제있어

－수산자원증강을 위해 연안적지에 제작 설치하고 있는 인공어초가 제작업체 입찰 방식의 문제로 인해 예산이 낭비되고 있음.

－최근 3개년간의 인공어초제작실적을 보면 98년 555억5천2백만원을 들여 8만3천여개를 설치하였고, 99년에는 433억9천만원을 들여 6만6천여개를 설치하였으며, 올해의 경우 450억원을 들여 6만4천여개를 설치하였음.(3개년 실적합계 : 1,439억4천2백만원/214,753개 설치)

－그런데 인공어초제작시 입찰방식을 보면 입찰자격이 토목공사업 또는 토목건축공사업으로 등록된 업체로 되어있으나, 이중 상당수 업체는 실제 어초를 제작할 수 있는 시설을 갖추지 못해 하도급을 줌으로써 국가 예산이 일부업체들의 배불리기에 쓰여지고 있는 것임.

※어초 '제작공정'만의 하도급상황(정식 하도급계약체결분)

• 98년의 경우 실계약 60개업체 중 28개업체가 하도급시행(46.7%)

• 99년의 경우 실계약 53개업체 중 16개업체가 하도급시행(30.2%)

→2개년간 실계약 113개업체 중 44개업체가 하도급시행

－또한 제작된 어초를 시설대상 해역까지 운반하고 수중에 설치하는 과정도 중장비 등이 필요하여 현재와 같은 입찰업체로서는 대부분 자체적으로 수행할 수 없는 공정이어서, 이 부분에 대한 불법(정식 도급계약없이 이루어 짐) 또는 편법 하도급이 불가피하게 이루어지고 있는 실정임.

※이 부분은 정식 하도급계약에 의하지 않은 공정이므로 행정기관에서 실체파악이 불가능한 상태임.

－해양수산부에 요청하여 제출받은 자료가 충실하지 못하여 이로인한 예산손실액을 정확히 밝힐 수가 없으나 어초제작과정에서의 하도급, 또

다시 운반 투하과정에서의 하도급이 이루어지는 실정에서 막대한 국민세금이 바다가 아닌 곳으로 새고 있는 것이 명확함.

□개선책 시급히 마련해야

－인공어초제작은 특수한 제작틀을 갖추어야 하고, 운송 및 설치장비가 보유되어야 하는 등 상당한 특수성을 갖고 있음에도 아무런 개선노력도 없이 지금껏 제작능력을 갖추지 못한 일반업체들이 사업을 계속토록 해 왔다는 것은 일종의 직무유기로 볼 수밖에 없음.

①인공어초설치사업은 1971년 시작된이래 현재까지 막대한 예산(93년부터 투입한 예산만도 3,606억4천3백만원)이 투입되었음. 그런데 이와 같은 식으로 지금까지 사업을 해 왔으니 여기서 새어나간 예산이 얼마나 많겠나?

②인공어초제작사업의 경우 건설교통부 등과 협의하여 ①인공어초제작과 ②운송설치를 각각 분리하여 제작시설을 갖춘 업체는 제작과정만 그리고 운송 설치능력을 갖춘 곳은 이 부분만 입찰에 응할 수 있도록 하면 국민혈세가 새어나가는 것을 막을 수 있을 것인데 장관은 어떻게 생각하나? 예산낭비를 막자는데 건교부나 관련 부처에서 반대할 이유가 있겠나?

③아울러 장관은 하도급 및 운송 설치과정에서 효율화를 기하면 올해를 기준으로 예산이 얼마나 절감될 수 있겠는지 면밀히 분석하여 가까운 시일내에 자료를 제출해 주기 바람.

어업재해보상 미흡, 어업재해보상법이 필요하다.

－시행될 경우 농업의 경우보다 예산소요가 적고, 최근 악화되고 있는 수산업계 사정을 고려, 우선 어업에 한해 '재해보상법' 시행해야!

□영세어민 한번 더 울리는 현행 재해복구비 지원

－지난해 말 기준 통계청 통계자료에 의하면 지난해 어선사용 어업가구 38,216호중 2톤미만 어선으로 어업에 종사하는 가구가 22,251호(58.2%)이고 2톤이상 5톤미만이 10,090호(26.4%)이며, 5톤이상 10톤미만이 4,061(10.6%)로서 절대 다수가 영세함.

－척수별로 살펴보면 총어선수 94,852척중 1톤미만이 38,067척(40.1%)이고, 1～5톤이 42,884척(45.2%), 5～10톤이 7,019척(7.4%)으로서 전체적으로 10톤미만 어선이 92.7%(87,970척)를 차지하고 있음.

－최근 3개년간 재해로 인해 발생한 1,045척의 어선피해중 대부분이 (톤수별 피해현황자료는 없으나 소형어선이 대부분이라고 함－해수부 자료요청에 대한 답변) 영세어선으로서 이들은 어선이 파손되면 어느 직종 종사자보다 생계에 커다란 타격을 입게됨.

※3년간 피해어선 1,045척에 지원된 국비 및 지방비는 총19억4천6백만원으로서 척당 평균 186만원에 불과함.

－그런데 현행 보상 및 지원제도를 보면 어선, 어망, 어구의 파손 및 유실의 경우(피해상황 30%미만은 지원대사에서 제외) 복구에 필요한 자금의 20%만 지원되고 나머지 80%는 융자(60%)와 자부담(20%)으로 되어있어 해당어업인의 상실감을 달래주지 못하고 있을뿐 아니라, 피해복구시 또 한번의 눈물을 흘려야 하는 처지에 놓여있음.

※해당 어업인들이 영세하여 어선공제가입도 실적이 미미하며, 어선공제료 국가보조도 10톤미만 어선에 한해 50%를 지원키로 내년도 예산에 반영 예정이나, 현재 어업인이 처한 형편상 가입률이 획기적으로 신장되기는 어려운 실정임.

□실질보상책을 마련해야 할 시기가 되었음

－피해어민에 대한 보상이나 지원은 현행 자연재해대책법, 재해구호 및 재해복구비용 부담기준 등에 관한 규정, 해양수산부고시 등의 규정에 따라 이뤄지고 있으나 최소한의 지원이라도 받기 위해서는 30%이상의 피해를 입어야 하는 등 그 지원이 너무나 미미하여 실질적인 보상책이 마련되어야 함.

※농어업재해대책법이 있으나 이 법에서는 이상조류, 적조 피해에 한해 지원토록 되어 있음.

－이제는 우리 수산물도 엄연히 식량안보차원에서 다루어야 할 사안으로서 이에 대한 새로운 시각의 접근이 필요하며, 시기적으로도 어업생산성 향상과 생산의 안정성이라는 문제에 깊은 고뇌가 있어야 할 때임.

질의) 따라서 이러한 차원에서 피해어민에게 지나치게 소극적인 현재의 법령을 대폭개선하여, 우선 영세어업에 국한해서라도 재해보상법을 마련하고 적극적인 지원체제가 이루어져야 한다고 보는데 장관의 견해는 어떠한지?

○**孫泰仁 위원**

부산신항 개발을 뒷전에 둔 정부정책

1. 잘못된 물동량 예상에 근거한 항만개발계획을 수

정하라!

컨테이너의 항만별 물동량이 정부가 예상했던 것과 크게 차이가 나고 있음. 당초 '96년에 예상되었던 것을 '99년12월 수정했음에도 예상치와 실제 물동량은 큰 차이를 보이고 있음.

특히 부산항 물동량의 경우 2011년에 가서야 896만TEU로 예상하고 있으나, 실제로는 금년에 이미 750만TEU를 달성할 것으로 보이며, 2004년에는 1,000만TEU를 넘어 설 것으로 보임. 이렇게 예상치가 현실을 반영하지 못하는 이유가 무엇인가?

항만개발 계획은 물동량 예상치를 기준으로 수립되고 있음. 예상치의 착오 또는 조작은 결국 항만개발 계획의 실패로 이어짐. 잘못된 예상을 수정하고 항만개발계획도 새로 수립해야 할 것임. 이에 대한 장관의 견해는?

2. 부산항 투자는 뒷전－항만시설 투자의 지역 편중 노골화－

장관은 얼마전 모 신문과의 인터뷰에서 부산항의 물동량이 생각보다 빠르게 증가하고 있어, 온도크 일괄 서비스 확대, 기존부산항 개축 및 부산신항만 1단계 일부선석의 조기 완공, 개장 등 대책을 강구하고 있다고 밝힘.

그러나 실상은 정반대인 것으로 보임. 2001년도 예산안을 보면, 부산항의 경우 2000년 286억5천만원에서 2001년 273억5천만원으로 4.6%가 줄었으며, 부산신항도 1,664억원에서 1,673억원으로 겨우 0.5% 증가하고 있음. 이에 비해 목포항은 273억원에서 324억원으로 18.7% 증가했으며, 광양항은 341억원에서 411억원으로 20.6%증액하고 있어, 부산항과 신항개발은 뒷전에 두고 있음이 나타남.

이는 부산항에 대한 대책을 강구하겠다는 장관의 말과 상반되는 것이 아닌가? 장관은 부산항의 적체를 해소하기 위해 어떤 대책을 가지고 있는가?

3. 부산신항 2단계 사업을 보장하라!

장관은 부산신항만 개발과 관련 2002년 사업자를 선정하는 등 2단계 사업을 차질없이 진행시키겠다고 하고 있음. 그러나 신항개발 전망은 불투명 함.

먼저 1단계 사업의 현황을 보면 겨우 사업의 일부에 대한 합의만 이루어졌을 뿐 아직까지 실시협약 변경협상이 마무리되지 않고 있음. 이에 따라, 10월말 착공 계획도 늦어져 언제 시작할 지 알 수 없음.

특히 (주)부산신항만 지분 중 27.9%가 부실출자자 지분이라 민자사업자의 자금 조달과 외자유치, 증자 등에 문제가 예상됨. 실시협약 변경협약이 늦추어지고 있는 이유가 무엇인가? 장관은 (주)부산신항만의 부실업체 지분에 대해 어떤 대책을 가지고 있는가?

2단계 사업은 이번 실시 협약 변경협상에 언급조차 되지 않아, 정부의 주장대로 2011년 완공이 가능할 것인가 의문스러움. 더 나아가 2단계 사업이 취소 될 것이라는 우려까지 나오고 있음.

장관은 1단계 사업의 착공시점과 2단계 사업을 포함하여 차질없는 부산신항 건설 대책을 밝혀라!

4. 부산항을 동북아 환적 중심지로 키워라!

금년 부산항은 환적물이 51%가 증가하는 등 예상밖의 폭증세를 보이고 있음. 국내외 여건상 부산항의 환적물 폭증은 당분간 계속 될 것으로 보임. 따라서 이 기회를 잘 활용한다면 부산항이 세계물류 중심지로 도약하는 계기가 될 것임. 부산항을 동북아 환적의 중심지로 발전시켜야 한다고 생각하는데, 이에 대한 계획은 없는가?

물동량 예상치는 광양항을 환적항으로 키우려는 정부의 정책을 반영한 결과라고 밝히고 있음. 결국 정부정책이 부산으로 몰리는 환적물을 광양으로 돌리겠다는 것으로 보임. 장관은 이것이 우리나라 항만 정책으로 합당하다고 보는가? 또한 부산항의 화물을 광양항으로 돌리는 것이 여러 가지 유인책에도 불구하고 화물유치에 실패하고 있는 광양항의 활성화 정책으로 합당하다고 보는가?

5. 항만투자비를 확대하라!

항만시설의 부족이 심화되고 있으며, 이를 해결하기 위해서는 항만투자를 대폭 확대해야 함. 그러나 SOC투자 중 항만투자 비율이 '97년 9.14%를 정점으로 '98년 8.75%, '99년 8.34%, 2000년 7.64%로 점차 낮아지고 있고, 특히 2000년도에는 항만투자비가 '99년 1조170억원, 2000년 9,739억원으로 절대액 기준으로도 감소해 항만개발에 대한 정부의 의지를 의심하게 함.

그러나 지금 항만개발을 서두르지 않는다면 해양시대의 주변국으로 전락하게 될 것임. 해양수산부가 2000년6월 발표한 「신항만개발사업 투자재원 조달 및 민자유치 활성화 방안」에 따르면 2011년까지 약 25조2,400억원의 신항만개발투자재원이 필요할 것으로 전망하고 있음. 그러나 정부의 투자는 최근 2～3년간 매년 약 3,000～4,000억원에 그치고 있음.

용역 후 항만개발을 위한 재원확보 방안으로 추진하고 있는 것은? 이를 위해 관계부처와 협의하고 있는 내용은?

명태 먹기도 힘들어 진다.

명태는 국내소비량이 한해에 40~50만톤에 달하는 등 우리의 일상속에서 애환을 함께 해온 어종임. 그러나 이러한 명태도 우리 식탁에서 사라지지 않을까 우려되고 있음.

1. 명태어장을 계속 상실하고 있다.

한일어업협정의 실패에 따라 명태어장마저 빼앗긴 가운데, 우리 원양어선들이 진출해 왔던 해외 명태 어장들에서도 철수하고 있음.

작년 한국의 일본 EEZ내에서의 총 어획할당량 소진율이 겨우 18.3%에 불과한 가운데, 그나마 어획 할당량 소진율이 64%에 달했던 명태가 금년도부터는 1마리도 일본 수역에서 잡을 수 없게 되었음. 이는 한일어업협정의 결과였음.

* 한일어업협정 당시 이를 예상하고 협정을 체결하였나?

여기에 '99년도에 조업해 왔던 북쿠릴 수역에서 이미 철수했고, 더 나아가 그동안 우리의 명태어장으로 큰역할을 해왔던 북오호츠크해 마저도 러시아가 쿼터량을 2001년부터 축소하여, 2002년에는 외국어선의 조업을 전면 금지시키려 하고 있음.

결국 2001년부터는 쿼터량이 더욱 축소되고, 2002년 부터는 명태 어장이 북서베링해 한곳만 남게 됨.

* 해외 명태어장의 확보 방안을 마련하고 있는가?

2. 2000년7월 현재 작년 동기 38.8%에 불과한 30,565톤 생산

이러한 우려는 사실로 드러나고 있음.

당초 금년도 국내 소비량등 총 수요량은 51만3천700톤으로 예상하여, 이중 23만8천톤을 수입하고, 20만2천2백톤을 연근해와 원양어업을 통해 생산할 계획이었음.

그러나 2002년7월말 현재 수입 11만톤에, 생산은 작년 동기의 38.8%에 해당하는 3만565톤에 불과함. 베링해 어장이 연말에 형성된다고 하지만 과거 연도의 조업실적을 보면 크게 기대할 수 없는 실정임.

* 연말까지 원양어업 생산목표를 달성할 수 있겠는가?

3. 당국의 실책으로 빚어진 이미 예상되었던 결과이다.

이러한 결과는 이미 예상되었던 것으로 한일어업협정을 통해 2000년부터 명태어획쿼터를 모두 잃고, 이를 대체할 어장을 확보하지 못한데다, 그나마 조업해오던 어장에서 철수 내지 어획쿼터 감소 때문임.

특히 각국 어장의 자원감소로 앞으로는 수입물량확보에도 문제가 있어 더욱 어려운 실정이라, 한일어업협정에 따라 명태조업이 전면 중단된 작년말부터 명태수입이 급증하고 있는 일본에 대한 의존도가 커질 것으로 예상되고 있습니다.

4. 북어 먹기도 어려워 진다.

그나마 2000년에는 작년도의 재고량이 7만3천톤가량이 있어 지금까지는 큰 차질을 보이지 않고 있으나, 금년에는 재고설정 자체도 어려워 질 것으로 보임.

여기에 연근해어업과 원양어업을 통한 생산량도 줄어들 것으로 보여 내년도 수급은 더더욱 큰 차질이 빚어질 것임. 특히 겨울철 덕장에서 생산되는 북어의 경우 올해 생산에 큰 차질을 보일 경우 2001년에는 북어 먹기도 어려워질 전망임.

* 내년도의 수급대책을 세우고 있는가?
문제점은?

수산물 무역수지의 악화

수산물의 무역수지가 악화되고 있음. 2000년7월 현재 65,535$ 흑자로, 이는 1999년의 동기의 실적인 204,599$ 흑자 대비 32%에 불과함.

이러한 무역수지의 악화는 수산물의 생산감소에 기인하지만, 한일어업협정에 따른 생산량의 감소로 인해 일본에서의 수입이 급증한 것도 원인이 되고 있음.

1. 중국과의 무역역조의 심화 예상

문제는 중국과의 어업협정 따른 조업제한이 시작되는 내년부터는 이러한 현상이 심화될 것으로 보임. 최대 수산물 수입국인 중국이 WTO에 가입할 경우 중국으로부터의 수입이 급증할 것으로 예상됨.

2. 한일어업협정의 실패로 인한 일본과의 무역수지 악화

(수산물 대 일본 수출입)

구 분	1998	1999	1999.7	2000.7
수 출	225,609t	205,700t	125,548t	124,513t
수 입	18,482t	52,085t	28,057t	42,214t

한일어업협정에 대해 여러 가지로 비판을 하고 있지만 한일어업협정이 발효된 1999년부터 일본으로부터의 수입량이 급증하여 2000년 들어서는 더욱 늘어나고 있음에 비해, 수출량은 1998년에 비해 해마다 줄어들고 있음. 독도문제에 굴욕적으로 대처하여 명분을 잃었던 한일어업협정이 결국 실리마저

도 일본에게 내주었음을 보여줌.

* 중국, 일본과의 수산물 무역수지 악화에 대한 대책은?
* 특히 일본과의 무역수지 악화원인은 한일어업 협정의 실패로 인한 것인데, 협정체결 당시 예상했었나?

3. 원양어장에 확보에 대한 정부대책도 미흡하다.

원양어업의 상황도 점점 어려워지고 있어 수산물의 무역수지 악화는 더욱 심화되고 있음. 이미 1992년을 정점으로 어선이나 생산량이 점차 감소하고 있는 원양어업은 1999년 생산량이 1992년 기준 77.2%이며, 어선수는 72.5%에도 못미치고 있음.

이런 가운데 원양어장의 확보를 위해 정부로부터 해외신어장 개발 자금지원을 받고 해외어장 개척에 나선 어선들도 실패하고 있음.

1998년 이후 해외어장개척에 나섰던 5곳(러시아 연해주 근해어장, 북태평양 공해어장, 말레이시아 어장, 기니아 어장, 캄보디아 어장)중에서 3곳은 철수했고 나머지도 불확실한 상황임.

* 정확한 정보도 없이 무리하게 진출하는 것이 실패의 원인임. 정부 차원에서의 정보수집 강화하여 이를 해외어장에 진출하는 어선에 지원해야 할 것임. 이에 대한 대책은?

4. 가장 많은 수출을 하고 있는 참치 어장의 상실이 예정되어 있어 수산물 무역수지 악화가 심화될 것이다.

이미 '94년부터 중, 서부 태평양수역의 참치등 고도회유성 어족 보존을 위한 지역수산기구 설립이 논의되어, 머지 않은 시기에 조업규제가 강화된 협약의 체결이 예정되어 있음.

고도 회유성 어족에 대한 조업규제의 목소리가 높아가고 있는 현재의 상황에서 우리도 이에 가입해야 할 것이며, 대응책이라고는 채산성 있는 쿼터량의 확보밖에는 없음.

* 협약이 체결되면 어획량 감소로 이어질 것인데 이에 대한 대책은?
* 참치어장의 안정적 확보 방안은?

부채비율 200%, 해운사업 고사

－5대 그룹이 주 채권은행과 '99년말까지 부채비율 200%까지 감축하기로 한 재무구조개선 약정을 체결함으로써 부채비율 기준이 해운업체에도 동일하게 적용됨.

－그러나 부채비율 200% 획일적 적용은 산업별 특징을 고려치 않은 것으로 해운산업의 국제경쟁력을 약화시키는 결과를 초래하고 있음.

1. 선박매각을 통한 부채비율 감소

－해운업계의 부채비율이 점차 감소하고 있으나, 부채감소의 상당부분이 선박매각에 의한 것임

－그러나 해운업은 선박취득시 타인자본 비율이 80%이상인 특징을 가지고 있으며, 선박확보자금의 상환기간도 10～20년간의 장기저리이고, 유동성 문제시 선박매각이나 선박 담보로 쉽게 대처할 수 있어 부채비율이 큰 문제가 아님.

2. 해운업계의 경쟁력 상실

－해운업계의 부채비율 200% 적용은 선박매각과 신조선 발주억제로 나타나 해운업의 경쟁력 상실로 이어짐.

－'97년 이전에는 년간 30～40척의 신조선 발주가 있었으나 IMF이후 신조선 발주가 대폭 축소됨

* 현재 어느 정도의 선복량이 부족하며, 향후 예상치는?
* 신조선의 발주 억제로 우리 조선업계에 미치는 영향은?
* 해운업 위축시 유사시 국가 전략물자 수송에도 차질을 빚을 것인데 이에 대한 대책은?
* 해운업계의 200% 부채비율 적용 제외에 대한 정부의 입장은?

원칙없는 벤처기업 지원사업의 대상기업 선정

해양수산부는 해양수산벤처사업의 육성을 목표로 중소, 벤처기업의 기술개발을 위한 투자를 계획하고, 향후 10년간 총 500개 과제를 지원하는 것을 목표로 하고 있음. 그 첫 번째로 2000년8월30일 지원과제 14개를 선정했음. 총 102개 기업이 신청한 가운데 선정된 14개 기업은 과제에 따라 최고 3년간 총 3억원까지 지원받게 되었음.

1. 국민의 세금을 돈 많은 기업에 제공하고 있다. (외국자본과 대기업이 최대주주인(주)현대콩스마리타임)

해양수산 벤처기업 지원 사업의 취지는 자금력이 취약한 해양수산분야 중소기업의 기술개발을 촉진한다는 것임. 그러나 외국의 투자자가 최대주주이며, 대기업 계열사가 2대 주주인 자금력이 풍부한 회사가 선정됨.

자금 지원을 받게된 (주)현대콩스버그마리타임은 노르웨이의 kongsberg maritime AS가 투자하여 지분율 35%의 최대주주이며, (주)현대정보기술이 지분율 29%의 2대 주주임. 이 회사는 1999년6월 설립하여 자산이 100억원이 넘는 회사로 6개월 간의 영업이익이 17억원임.

그러나 이 사업은 해양수산부가 '해양수산 중소,

벤처기업 기술개발 지원사업 기본계획'에서 밝힌 바와 같이 중소, 벤처기업의 기술개발지원을 위한 정부시책에 호응하여, 자금력이 취약한 해양수산분야 중소기업의 기술개발을 촉진하려는 것임.

* (주)현대콩스버그마리타임의 선정이 지원사업 취지에 맞는가?

2. '해양수산부의 지원사업 기본계획'과 다르게 벤처기업이 아닌 회사를 선정

또 하나의 문제점은 벤처지원 자금이 벤처기업에 먼저 투입되지 않는 다는 것임. 「해양수산부의 지원사업 기본계획」에는 지원대상기업 선정을 위해 '벤처기업육성에 관한 특별조치법 제2조의 규정에 의한 벤처기업' 및 '기술개발촉진법 제8조의 3 규정에 의한 기업부설연구소를 보유한 기업'에 대해 우선적으로 지원한다고 되어 있음.

그러나 정작 선정된 14개 기업 중에는 위의 두 가지 요건을 충족한 기업은 세회사 밖에 없음. 더구나 어느 한 조건도 충족시키지 못한 회사가 5개 회사나 되며, 두가지 조건을 갖추고도 탈락한 회사가 무려 16개 회사에 이름.

* 해양수산부가 당초 사업 계획을 포기하고 원칙없이 대상기업을 선정한 것이 아닌가?

(벤처지원기업 신청 및 선정 현황, 신청(선정))

신청 총 102개	연구소 소유	연구소 미소유
벤처기업	19(3)	22(3)
중소기업	6(3)	55(5)

* 해양수산부가 사업의 근거로 드는 '공공기관의 중소기업기술개발 지원제도(KOSBIR－korea small business innovation research)'의 목적에도 위배되는 것으로 보이는데, 이에 대한 장관의 견해는?

향후 시정계획은?

* 공공기관의 중소기업기술개발 지원제도(KOSBIR－korea small business innovation research) －'벤처기업육성에관한특별조치법 제15조 및 동법시행령 제7조내지 11조에 근거한 것임. －목적 : 벤처형 중소기업의 효율적인 육성, 발전을 기하기 위한 것

○朱鎭旴 위원

◎중복 연구 용역, 계약체결 과정 투명성 없어! 최근 3년간 중복·유사연구 용역비로만 150여억원 투입

○해양수산부는 '98년이후 지금까지 모두 190건의 각종 외부 용역을 발주했음.

○98년 38건, 99년 87건이고 올 8월말까지 65건 등으로 매년 외부용역이 늘어나고 있는 추세임

○이 가운데 연차사업을 포함시키지 않더라도 60건에 달하는 용역 또는 연구사업 발주가 중복되거나 사업의 타당성에도 의문이 가는 것으로 보여져 국민의 혈세를 낭비하고 있음

※한나라당 해수부 공통요구자료 p.634～652

○특히 일부사업은 한해 똑같은 내용의 용역을 두 번씩이나 실시함으로써 용역자체에 상당한 문제가 있음

※98.5～98.12, 어촌종합개발기본계획 조사용역, 수의계약, 농진공 614,600천원
98.5～98.12, 어촌종합개발기본계획 조사용역, 수의계약, 해양수산개발원 263,400천원
99.2～99.12, 어촌종합개발사업 평가용역, 수의계약, 해양수산개발원, 153,000천원
99.3～99.11, 어촌종합개발사업 기본계획조사용역, 수의계약, 농진공 528,000천원

○해양수산부가 98년이후 지금까지 중복되거나 유사한 내용의 연구용역비로 투입한 예산만하더라도 줄잡아 150여억원인 점을 감안하면 이의 절반 이상이 헛된 예산으로 날려버린 셈임.

○또한 해양수산부는 대부분의 용역사업을 금액에 관계없이 수의계약으로 함으로써 특혜의혹이 있음. 해양수산부가 지난 99년에 실시한 '구시포·우의도·회진항에 대한 어항기본설계 및 환경영향 평가용역'의 경우 99.6월에 (주)대영엔지니어링에게 615,331천원의 용역비를 주고 계약을 했고, 같은해 7월에는 똑같은 항구를 대상으로 똑같은 내용의 용역사업을 (주)유일종합기술단에 632,730천원에 용역계약을 체결한 사실이 있는데, 이는 완전한 중복투자일 뿐만 아니라 계약금액도 서로 틀려 용역자체도 문제가 있고 계약체결 과정도 투명성이 전혀 없음.

○지난 98년과 99년 해양수산부가 실시한 '연안통합 관리계획수립을 위한 연구용역'과 '연안정비사업의 체계적인 실행방안 연구용역', '연안통합관리시스템구축을 위한 연구개발용역'도 내용의 차이는 약간 있을 수 있지만 누가보더라도 연안관리와 맥락을 같이하는 용역사업인데도 중복투자라고 밖에 볼 수 없음.

※98.8～99.9, 연안통합관리계획수립을위한 연구용역, 수의계약, 한국해양수산개발원 218,000천원

99.2～00.2, 연안정비사업의 체계적인 실행방안 연구용역, 수의계약, 국토개발연구원, 370,000천원

99.5～99.12, 연안통합관리시스템구축을 위한 연구개발용역, 수의계약, 한국해양수산개발원, 97,000천원

○이는 수의계약 기관인 한국해양수산개발원과 국토개발연구원에게 나눠주기식 용역사업임이 명백함.

○또 해양수산부는 99년4월과 올해 3월 '침몰선박관리시스템 구축 용역사업'을 한국기계연구원과 한국해양연구소에 각각 97,950천원과 138,500천원에 맡겼음. 침몰선박 관리시스템이 매년 달라져 해마다 재용역을 해야하는지도 의심스럽고, 똑같은 사안의 용역계약 금액이 이처럼 차이가 나는 것은 해양연구소에 특혜를 준 것이나 마찬가지라고 봄.

※99.4～99.11, 침몰선박관리시스템구축사업연구용역, 수의계약, 한국기계연구원, 97,950천원

00.3～00.11, 침몰선박관리시스템구축용역, 수의계약, 한국해양연구소, 138,500원

○더욱이 10억원 가까운 용역비를 줘가면서 지난해와 올해 실시한 '한미해양정책협력사업지원 연구용역'은 중복투자는 물론 과다한 용역비 계상임.

※99.5～99.12, 한미해양정책협력사업지원 연구용역, 수의계약, 한국해양수산개발원, 498,204천원

00.5～00.12 한미해양정책협력사업 지원용역, 수의계약, 한국해양수산개발원, 418,068천원

○또한, 해양수산부가 지난 99년4월부터 99.9월까지, 9개 지방해양수산청에 인터넷 홈페이지를 구축하는 용역사업과정에도 상당한 의혹이 있음. 군산청 등 5개청에 대한 홈페이지 구축비용이 4천8백만원을 투입한 반면, 마산청등 4개청 홈페이지 구축하는 배 가까운 8천만원의 비용을 한국전산업협동조합에 지불한 것은 도저히 이해가 되지 않음.

○이밖에 '항로표지정비 계획수립용역', '해수교환방파제 실용화 연구용역', '해양오염 원격감시체제 구축사업 용역'등 헤아릴 수 없이 많은 용역사업에 중복 또는 유사투자를 한다는 것은 해양수산부가 혈세를 무시하고 방만한 예산관리는 물론 사업실시 타당성등을 정확하게 고려치 않은 무대포식 해양수산정책의 단면을 보여주는 것임.

※98.5～99.7, 항로표지 정비계획수립을 위한 연구용역, 수의계약, 한국해양대학교 해사산업연구소, 579,000천원

99.3～00.6, 항로표지 정비계획수립을 위한 연구용역, 수의계약, 한국해양대학교 해사산업연구소, 587,000천원

※98.5～99.3, 해수 교환방파제 실용화방안 연구용역, 수의계약, 한국해양연구소, 250,000천원

99.4～99.12, 해수 교환방파제 실용화방안 연구용역, 수의계약, 한국해양연구소 200,000천원

00.3～00.12, 해수 교환방파제 실용화방안 연구용역, 수의계약, 한국해양연구소, 180,000천원

※98.5～99.1, 해양오염원격감시체제구축사업 용역, 수의계약, 한국해양연구소, 460,000천원

99.4～99.12, 해양오염원격감시체제구축사업 용역, 수의계약, 한국해양연구소, 733,000천원

00.5～01.5, 해양오염원격감시체제구축사업 용역, 수의계약, 서울대학교 해양연구소장, 345,000천원

○여기다가 산하단체나 관련업체로부터 반강요식 모금을 통해 무리를 빚은바 있는 장보고사업은, 장보고사업용역에만 무려 4건에 4억원에 가까운 예산을 투입하고 있는 실정임.

※99.9～99.12 해상왕장보고 캐릭터 개발용역, 84,400천원, 한국산업디자인진흥원

99.8～00.12 역사서 입당구법 순례행기 번역 및 주석용역(장보고 해상활동 실체규명), 70,500천원, 해상왕장보고연구회

99.9～00.7 해상왕장보고 재조명평가사업 기본계획 용역, 194,500천원, 해군사관학교

99.12～00.3 해상왕장보고 홈페이지 구축용역, 27,250천원, (주)뉴페이지

☞장관은 해양수산부의 방만한 용역사업에 대해 어떻게 생각하는가?

☞중복 투자된 예산의 구체적인 쓰임새를 소상히 밝히고, 앞으로 용역사업에 대한 체계적인 개선대책을 마련하라!

◉남아도는 해수부, 장보고사업에 1,900억원에 국고지원 계획? 벌써 29억3천만원 투입!

－차라리 독도개발이나 수산업발전기금조성에 투입하라!

○그동안 장보고 사업은 99년에 4건의 용역에 376,650천원의 예산을 비롯, 전시회개최와 캐릭터상표등

록출원 등 930백만원의 예산을 이미 투입했고, 올해(2000년)도 해상왕 장보고 축제지원에 200백만원, 장보고 애니메이션 제작에 1,637백만원 등 2,000백만원의 국고를 투입하고 있음

○앞으로도 '해상왕 장보고 제작공연 지원'등 해양수산부는 2010년까지 1,900억원을 투입예정이며, 지자체부담 368억원, 민자유치 900억원 등 총 3,160억원을 들여 장보고 업적재조명·평가사업을 계획하고 있는 것으로 알고 있음.

※해수부발주, 해상왕장보고 재조명·평가사업 장기기본계획

○특히 올해는, 장보고를 주인공으로 미래 지향적인 내용을 그려나가는 목적하에 해상왕 장보고를 소재로한 어린이용 TV 애니메이션을 제작하는데 16억3천7백만원의 국고를 재단법인 장보고기념사업회에 지원했음.

○어린이에게 해양강국을 꿈을 키워주는 것도 좋지만, 지난해에는 뮤지컬 '장보고의 꿈' 관람권을 적자로 몸살을 앓고 있는 산하단체와 관련업계에 강매하고, 장보고의 활동무대였던 완도군에까지 관람권 5천매를 대량으로 보내 공무원들로 하여금 팔도록 하는 물의를 일으키더니,

○일본총리라는 사람이 드러내놓고, 독도가 일본땅일 수밖에 없다고 망언이나 일삼고 있는 시점에, 하라는 독독망언에 항의와 사과요구는 못하고, 독도개발도 안하면서 뜬금없이 애니매이션 제작이라니? 더군다나 해수부가 선정한 장보고의 캐릭터를 보면 "리틀 보고짱"이라고 정했는데, 이 역시 읽으면 읽을수록 왜색이 짙음.

○어린이들에게 장보고를 통해 해양강국의 꿈을 키우도록 기획된 취지야 잘 알지만, 현재 수산이 처한 현실이 어업협정 등에 따른 감척과 어자원 감소등으로 피폐화되어 가고 있는 마당에, 토대도 없이 장밋빛 내용만 포장하겠다는 것은 어린이들에게 거짓만 가르치는 것과 같음. 선후가 잘못되어도 이만저만 잘못된게 아님. 먼저 장보고 해상활동에 대한 각종 자료수집과 실체규명이 선행되어야 할 것 아닌가?

☞국민모두가 IMF를 벗어나기 위해 허리띠를 졸라메고 있고, 정부 또한 사회전반의 거품을 걷기위해 강도높게 구조조정 등을 추진하고 있는 어려운 시기에, 더군다나 황폐화되어 가는 연근해어업 지원을 위한 수산업발전기금조성도 쉽지 않은 상황인데, 盧 장관 전에 이미 기획된 사안이지만, 돈쓸데가 그렇게 없는지 왜 이같은 뜬금없는 기획이 나왔다고 보는가?

☞매년 치뤄지는 바다의 날 행사도 알맹이가 없어, 질보다 외형에 치중한 바다의 날 행사라고 해양수산인들이 비판하고 있고, 더군다나 장보고 뮤지컬·장보고 기념사업 등 행사와 관련된 "사업 행사부"라는 비판을 받고 있는데, 차라리 이를 수산발전기금에 투입하거나 독도개발을 위해 사용하는 것이 더 우선순위에 타당한 사업이라고 보는데, 장관의 의향은?

◉TAC제도 운용 들쭉날쭉, 어업현실도 무시, TAC 자료산정도 주먹구구!

－집중적인 어획시기가 하반기에 있는 고등어는 상반기 어획량을 가지고는 생물학적어획허용량(ABC)자료제출과 TAC산정이 어려운데도 어업현실 전혀 무시!

－어민참여도 높일 수 있는 홍보대책 없나?

○어자원관리를 위해 지난 99년부터 시범실시하고 있는 총허용어획량(TAC)제도가 어업현실을 무시한 채 이뤄지고 있음.

○지난 98년 구성된 총허용어획량 심의위원회는 당시 고등어, 전갱이, 정어리, 붉은 대게, 삼치등 5개 어종을 대상으로 시범실시키로 합의해 놓고, 현재 삼치는 시범실시되지 않고 있는 등 당초 계획한 TAC도 들쭉날쭉한 상태임.

○99년도에 계획한 TAC는 고등어 15만톤, 전갱이 1만9,000톤, 정어리 4,000톤, 붉은대게 3만6,000톤, 삼치 8,000톤이었으나, 계획과는 달리 집행된 TAC는 삼치는 대상어종에서 빠지고 고등어 13만3,000톤, 전갱이 1만3,800톤, 정어리 2만2,660톤, 붉은대게 3만9,000톤으로 변경되었음.

○99년 이들 4개 TAC대상 어종의 어획량은 고등어 15만2,640톤, 전갱이 6,499톤, 정어리 9,533톤, 붉은대게 2만5,249톤이었는데, 고등어만 TAC를 초과했고 나머지는 절반에도 미치지 못하는 어획량을 보여 TAC산정에 문제가 있음을 보여주었음.

○그런데도 2000년 TAC는 고등어가 99년 실시량보다 증량된 17만톤이고 나머지는 99년도와 같아, 정확한 산정근거 없이 숫자놀음만 한 것이나 다름없음.

○수진원이 조사한 한반도 연근해 어종분포에 따르면 지난 99년 고등어 분포량이 17만7,540톤이고 전갱이 1만3,552톤, 정어리 1만7,142톤, 붉은대게 2만2,366톤으로 나타났음에도 불구하고, 고등어를 제외하고는 산정된 TAC가 거의 이같은 현실을

무시한 채 이뤄졌다고 밖에 볼 수 없음.

○이는 국립수산진흥원이 산정한 TAC자료가 주먹구구식으로 돼있어 과학적이고 신뢰성이 매우 떨어져있고 정확한 자료 확보를 위한 연구가 제대로 이뤄지지 않고 있다는 것을 반증하는 것임.

○이처럼 운용계획자체가 흔들리고 있는 가운데 현재 시범실시 되고 있는 TAC제도는 실시대상 어종의 제한, 객관적이고 어업현실에 맞지 않은 자료 보고, 어민참여 부족등 많은 문제점이 도출되고 있음.

○우선 현재 실시어종이 고등어 등 부어위주로 선정돼 있어 전체적인 자원관리차원에서 실시되고 있는 TAC제도 취지에 어긋나고 있으며, 제주도 소라, 대게등 자율관리가 가능한 정착성 어종을 포함하는 등 전반적으로 어종선정에 문제가 있음.

○수진원이 연근해 어업자원조사는 하곤 있지만, 시범실시되고 있는 TAC어종별 자원조사가 과학적으로 되고 있는지 의심스럽고, 또한 수진원이 99년부터 TAC어종중의 하나인 붉은대게 자원조사(2001년까지)를 하고 있는 것으로 알고 있는데 이 조사가 끝나지도 않았는데 TAC를 하고 있다는 것은 정확한 자료산출 없이, 일단 하고 보자식 TAC제도의 단면임.

○TAC산정을 위한 사전자료 보고도 매우 비현실적인데도 좀처럼 개선되지 않고 있는데, 현행 수산자원보호령상에는 익년도 TAC산정을 위해서는 백데이터인 '생물학적 허용 어획량'(Acceptable Biological Catch : ABC)을 6월30일까지 수진원장이 해양수산부장관에게 제출해야 함.

※ABC : 생물학적인 이유로 MSY와는 다르게 주기적으로 결정되는 어획량, 가입량의 변동이 심한 자원에 대해서는 MSY보다 높거나 낮게 나타날 수 있으며, 남획된 자원을 회복시키기 위해서는 MSY보다 낮은 값으로 추정될 수 있음

※MSY(Maximum Sustainable Yield, 최대지속적 생산량) : 어업조정에 의해 각종의 어족을 최적상태의 밀도로 보존, 지속하고 그 이후로부터 기대되는 매년의 자연증대량은 어획량으로 전환하여 영구적으로 최대한 어획량을 유지해 나가는 것, EEZ내에서는 MSY유지를 위해 연안국의 주권적 권리로서 TAC를 정하고 그중 자국의 어획능력량을 초과하는 잉여어획량에 대하여는 타국에게 어로를 허용함.

○그러나 현재 TAC 대상어종중 고등어의 경우 집중적인 어획시기가 하반기에 있기 때문에 상반기 어획량을 가지고는 ABC 자료제출과 다음해 TAC를 전혀 산정할 수 없는데도 어업현실을 무시하고 있음. 다른어종 역시 어획시기가 ABC 자료제출 시점과 맞지않아 TAC산정 데이터를 확보하는데 무리가 뒤따르고 있음.

○또한 TAC제도 실시에 따른 어민 참여도가 크게 떨어져 있고 TAC시행 절차도 복잡한 실정임. 현재 TAC제도를 실시하는데 단 몇 명의 위원들만 심의위원회에 참석해 결정할 뿐 아니라 어업인들의 여론이 전혀 수렴되지 않고 시행돼 어민 불만족이 상당히 많음.

○또 현 법령상 수진원의 ABC자료제출에 이어 TAC 심의위원회 심의를 거쳐 중앙수산조정위원회 심의이후 TAC를 결정하게돼 있는데 이 과정에서 어민들이 참여할 기회는 완전 배제돼 있어, 단계만 많은데다 형식적이고 보여주기식 탁상행정에 불과함.

○이와 함께 옵저버제도를 실시하고 있는데 부산청 3명 등 불과 9명의 옵저버들이 복장만 갖추고 TAC에 대한 이해도가 떨어진 상태에서 일한다는 현지 여론이 팽배해 있는 형편임.

☞옵저버들이 TAC에 대한 전문적인 이해도도 떨어지는 상황에서 단지 복장만 갖추는데 불과하고, 더군다나 어업인들의 여론이 전혀 수렴되지 않고 TAC가 시행되고 있다는 현지여론이 팽배한데, 장관은 이러한 실정을 제대로 파악하고 있는가?

☞또한 연근해어선의 규모와 조업실태를 감안할 때 옵저버들의 활동여건이 형성되지 않을 뿐 아니라, 어업자들의 인식부족과 협조가 미흡한데, 장관의 견해와 대책은?

☞TAC 산정근거가 무엇이며, 어종 선정경위와 TAC실시전 사전 어업자원량 조사등 신뢰성있는 백데이터가 있는가? TAC산정을 위한 ABC 보고시점을 하반기로 연장할 의향은 없나?

☞어민참여도가 부족해 비현실적인 제도라고 지목받고 있는데 TAC결정에 어민참여도를 높일 방안은 있는가? 또 대어민 홍보대책은 구상하고 있는가? 자질있는 옵저버 확보방안은 무엇이며 앞으로 TAC계획을 소상히 밝혀라!

◉연안 수질오염도 심화, 오염항 입항기피제 시행에 대한 대책도 시급!

○우리나라 각 항만의 오염도가 시간이 갈수록 나빠지고 있음. 이는 급증하는 바다쓰레기 등 해양폐기물, 매년 발생하는 침몰선박과 방치폐선문제,

선박폐유 수거율 미약 등에도 기인함

○이러한 해양폐기물, 침몰선반과 방치폐선, 폐유 등에 대한 문제제기에 대한 답변은 항상, "환경부 등 관계부처와 면밀히 협의하겠다. 폐선처리장 설치사업은 추진중이다. 체계적인 관리 및 처리시스템을 구축·운영계획이다. 13개 항만에 폐유저장시설을 설치했다고" 매년 똑같은 답변임. 근본적인 대책을 마련해야 함

○주요해역별 화학적산소요구량(COD) 조사결과, 동남서해안의 COD가 97년 1.4㎎(ℓ당), 98년 1.44㎎, 99년 1.47㎎, 2000.5월에는 1.51㎎으로 나타나는 등 오염도가 점점 심화되고 있음

○특히 가장 최근조사인 2000.5월에는, 동해안이 1.1㎎, 서해안이 1.53㎎, 남해안이 1.91㎎으로 남해안의 오염도가 가장 심하게 나타났었음

※수질1등급(COD : 0.98㎎이하, 총질소 : 0.05이하, 총인 : 0.007이하/L당)으로서, 바다생물의 서식과 산란 및 양식에 적합한 수질

※수질2등급(COD : 2㎎이하, 총질소 : 0.1이하, 총인 : 0.015이하/L당)은 해수욕 등 관광과 여가선용에 적합한 수질

※수질3등급(COD) : 3㎎이하, 총질소 : 0.2이하, 총인 : 0.03이하/L당) 공업용수 등에 적합한 수질임.

☞정부가 1997년부터 총4조3천억원 투입해 해양오염 5개년 계획을 추진해오고 있다는데, 이렇듯 수질이 악화되고 있는 근본이유는 무엇인가?

1. 해양폐기물 문제

○폐기물 해양투기량은 91년 139만톤에서, 92년 199만톤, 93년 246만톤, 94년 329만톤, 95년 417만톤, 96년 501만톤, 97년 564만, 98년 598만, 99년 644만톤으로 10년도 안돼 4배이상 증가했음.

○바다쓰레기 수거도 매우 중요하지만 사전대책 정비가 시급함. 수거된 쓰레기처리를 위한 소각장·매립장 등 기초시설이 부족할 뿐더러 부두 여러곳에 쓰레기 수거장을 만들어 놓아야 할텐데 이같은 시설조차 없어 출항후 돌아온 선박들이 바다에 버릴 수밖에 없는 안타까운 현실임.

<폐기물 관련 업무 관할기관>

관할기관	업 무 내 용
환경부	○육상폐기물관리대책 수립 ○쓰레기 매립장등 처리시설 설치 계획 수립
지방수계관리청	○지정폐기물 관리 및 지도
해양수산부	○해양폐기물 처리대책의 수립. 시행 ○폐기물의 해양투기 규제
지방해양수산청	○항만법상 무역항, 연안항의 어항청소
해 경	○폐기물배출해역의 지정에 관한 사항/불법투기 지도·단속 ○해양 부유폐유 수거·처리 ○기름방제·청소업 지도감독/오염규제 지도. 점검
시·도	○기초단체 운영 매립장·소각장 관리/해양폐기물관리계획 수립
시·군	○어장폐기물 수거·처리/연안부착 폐유류 수거·처리 ○육상, 선박, 해양시설, 해양이용객이 버리는 각종쓰레기수거 ○무기산 관리 및 지도점검/연안 오염규제 지도·점검

☞해양폐기물은 수산생물의 서식 산란장을 잠식하여 수산자원감소를 초래하거나, 폐로프 등이 선박 스크류등에 걸려 선박고장을 일으키는 가하면, 바다속에서 용해되어 수질을 오염시키는 폐해요인임에도, 시급한 사업을 왜 이렇듯 늑장 추진하는가?

☞바다쓰레기 문제를 해결하기 위해선 향후, 사전계도뿐 아니라 해양투기 등 오염행위에 대해 더욱 적극적으로 대처해나가야 할 것으로 보는데, 관계기관과 어떠한 유기적인 방안을 마련해 나갈 것인가?

☞근본적으로는, 생활하수·공장폐수 등이 바다에 유입되지 않도록 차단시설의 대폭 확충이 절실하며, 또한 심각한 바다오염은 환경부·해수부·지방해수청·해경·각 시도 등으로 흩어져 있는 폐기물 관할기관간 협조체제가 잘 이루어지지 않는 것에도 기인한다고 보는데, 견해와 대책은?

2. 침몰선박과 방치폐선 문제

○인근해역에 침몰한 선박 1,360척이 방치되어 있음. 이중 어선이 1,135척으로 가장 많으나, 화물선 74척, 유조선 9척 등도 있음. 이중 100톤 이상 선박이 174척이며, 해역별로도 남해가 556척, 서해가 527척, 동해가 277척임

○99년 한해 동안만 바다에 몰래버린 폐선박만 1,261척임. 해양오염가중으로 양식물 어폐류 폐사 우려 뿐 아니라 매년 반복되는 폐선박 처리로 행정력 낭비와 예산낭비 가중시키고 있음.

☞침몰선박을 그대로 방치할 경우 침몰선박의 잔존류 유출로 해양오염사고가 발생할 가능성이 많은데다 선박의 입출항로에 침몰된 경우에는 선박안전운항에도 지장을 줘 해난사고가 재발할 우려가 매우 높음. 침몰선박관리를 국가차원에서 종합적인 관리시스템이 필요하진 않는가? 어떤 준비를 하고 있는가?

3. 폐기물 해양배출처리기준에도 문제!

－트리클로로 에틸렌 등 발암성 유해물질과 다이옥신 등 '환경호르몬'이 폐기물 해양배출처리 검사항목에 미포함, 어패류와 인간의 건강에 악영향!

○해양배출폐기물의 성분검사결과 99년의 경우 1,194건 중 41건의 시료(3.4%)에서 기준을 초과하였고 올 8월말까지 847건중 23건의 시료(2.7%)에서 기준이 초과되었지만, 더욱 심각한 것은 폐기물의 해양배출처리 기준에도 문제가 있다는 것임

○해양오염방지법 제16조 제4항에 의해, 예외적으로 육지에서 처리가 곤란한 폐기물에 대해 해양수산부령이 정하는 처리기준 및 방법에 따라 배출할 수 있도록 하고 있으며 해양환경에 대한 영향을 최소화하도록 폐기물의 해양배출처리기준을 합리적으로 정해야 함에도, 소위 환경호르몬이 처리검사항목에 미포함되어, 올 3월 감사원 감사에서 폐기물의 해양배출처리기준 불합리하다는 지적도 받았음.

☞이렇듯 1991년부터 폐기물관리법과 수질환경보전법에서 그 배출을 규제하고 있고, "런던협약 부속서"에서도 배출금지물질로 규정하고 있는, 유기할로겐 화학물의 일종인 트리클로로 에틸렌 등의 발암가능성 유해물질과 유기염소계 농약류인 DDT살충제 및 다이옥신 등 '환경호르몬'이 지금껏 검사항목에 포함되지 않았다는 것은, 해양환경에 관심이 없었거나 무지의 소산이라고 보지 않는가?

☞또한 분뇨와 축산폐수는 유기질과 질소 및 인이 높은 농도도 포함되어있어 해양에 배출된 경우 해당 해역의 부영양화나 적조현상을 유발할 우려가 있음에도, 검사항목에 질소와 인을 처리기준의 적용대상에서 제외시켰음. 이러한 적용대상의 제외로 매년 동서남해안에서 적조가 반복되는 것은 아닌가?

4. 선박폐유수용시설 설치·운용에도 문제

－93억원의 시설비와 운영비 투입에도 효과적인 방제활동이 이루어지지 못해, 특단의 활용도 제고대책 세워야!

○또한 선박폐유 수용시설의 설치와 운용과 관련해서도 지난해 감사원 감사의 지적을 받았음. "해양오염방지에 관한 국제협약"에 따라 선박에서 발생하는 폐유의 해양투기를 방지하기 위해, 71억2533만원의 예산으로 1996～1997년까지 마산항 등 13개항에 선박폐유수용시설을 설치계획했다가, 시설운영 계약 미비로 1998년6월1일에야 비로서 운영을 시작하게 되었고, 시설운용에 있어서도 해양에서의 폐유투기는 주로 소형선박이나 소형어선에서의 투기가 문제가 되는 것인데도 소형선박 등이 폐유수거에 응할 수 있는 효과적인 유인방안 또는 투기 단속 방안을 마련치 않았음.

○이로인해, 13개 항만 선박폐유수용시설의 운용실태를 보면, 사업소당 월평균 폐유 수거일수가 5.9일에 불과하고 유수분리기(기계식 여과장치)의 월평균 가동시간도 월평균 6.8시간으로, 시설비 71억2500만원과 차량구입비 4억6천만원 등 75억8,500만원의 투자비와 연간 운영비(1999기준) 17억6,900만원을 보조하고도 효과적인 방제활동이 이루어지지 못하는 등 예산낭비가 이루어졌음.

☞선박폐유 수용시설의 활용도를 제고할 수 있는 특단의 대책은 무엇인가?

5. 오염항 기피제도 도입에 대비한 사전 대책 세워야!

○한편, 전세계적으로, 수질이 나쁜 항을 경유한 선박에 대해서 입항을 금지하는 '오염항 기피제도' 도입이 구체화되고 있다고 들었음. 그렇다면 사전에 우리도 적극적인 대비책이 필요함

※오염항 기피제도 : 오염된 항에서 '밸레스트(Ballast)'를 실은 선박의 입항을 금지하는 조치임.

※벨레스트(Ballast) : 선박이 균형을 잡기위해 바닷물을 배에 담고 배출하는데 이때 사용되는 물로 수질이 나쁜 곳에서 실은 각종 오염물질과 세균이 뒤섞인 해수를 청정항에 입항에 배출할 경우 해양환경에 영향을 줌.

○국제해사기구(IMO)산하 해양오염방지위원회(MEPC)에서는 오염항 기피제도를 준비하고 있고 빠르면 2002년경부터 실시할 계획이라고 들었음. 그러나 호주·뉴질랜드·캐나다 등 청정항 보유

국가에서는 국제협약에 관계없이 조기도입 추진 움직임도 보이고 있다고 하는데, 만약 이렇게 된다면 오염항과 선사들의 피해가 우려됨

○혹여 이같은 제도가 조기 발효된다면 현재 대부분 수질 3급수 수질인 우리 항만들의 경우 항내에서 밸러스트 작업이 금지됨에 따라 특히 초대형 컨테이너선의 입항기피가 우려되고 있음.

☞특히 부산신항의 경우는 적조 다발지역인 진해만에 인접해 있고, 해수교환도 원활하지 못하며, 낙동강 퇴적토가 쌓일 가능성이 높은 지형적 특성때문에 항만건설후에도 수질오염 문제가 제기될 개연성이 많아 대책마련이 시급하다는 우려의 목소리도 있는데, 해수부는 어떻게 생각하는가?

☞오염항 기피제는 바다오염물질의 확산방지가 목적인만큼 하수처리장 증설과 시민들의 인식제고가 선결인데, 향후대책을 어떻게 마련하고 있나?

◉수산물 밀수 대책 뭔가?

○그동안 농산물 밀수는 줄어들고 있는 반면 수산물 밀수는 크게 늘고 있어 1차산업 생산품 밀수 대상이 농산물에서 수산물로 옮겨지고 있음.

○수산물 밀수적발은 범칙시가 1,000만원 이상을 기준으로 할 때, 98년 36건(8,453톤)에 46,542백만원이며, 99년에는 28건(3,035)에 6,529백만원, 올 8월말 현재는 39건(10,646톤) 29,090백만원으로 점점 늘어나는 추세이며, 1,000만원 미만을 포함할 경우 이보다 훨씬 많은 물량임.

○이처럼 수산물 밀수가 급증하고 있는 것은 지난해 한일어업협정으로 연근해 어획량이 크게 줄어들어 수산물 수입량이 늘어나면서 수입업자들끼리 경쟁이 심화, 품목위장과 저가 신고 등을 일삼기 때문인 것으로 분석됨.

○수입선에 있어서도 98년의 경우 중국18건, 베트남 5건, 일본 4건등이며, 99년은 중국 17건, 일본 3건, 북한 1건등, 올해는 중국 21건, 러시아 5건, 일본 3건, 홍콩 3건, 북한 2건등 중국수산물 밀수가 가장 많으며, 수입선도 다변화되고 있음.

○그동안 주류를 이루던 농산물 밀수가 통관검사 강화로 줄어든 반면 수산물은 수입증가와 함께 다양한 수법이 동원되면서 전체 밀수량이 크게 늘고 있음.

○특히 각 항만의 컨테이너화물을 이용한 밀수는, 한정된 인원이 일일이 수작업으로 표본검사만 하고 있어 밀수단속에 한계

☞이러한 밀수 수산물이 늘어나는 것은, 정당하게 수입된 수산물과의 공정경쟁거래를 저해하여 시장질서를 교란시키는 것도 문제지만, 더더욱 심각한 것은 아무 검역조차 받지 않아 국민보건과 병충해 방지에 커다란 위협이 되고 있음.

☞컨테이너 등 대형화물을 이용한 밀수단속은 각 항만에 컨테이너 검색투시기조차 설치되지 않은 상황에서 물동량증가와 함께 한정된 인력이 일일이 수작업으로 작업할 수밖에 없어 밀수품의 반입차단이 어려운 실정인데, 이에 대한 대책은 무엇인가?

○사실 밀입국과 밀수는 관계부처와의 합동단속 등과 12개 해경서에서 전담반을 편성·운용하는 등 순찰과 감시활동에 최선을 다하고 있지만 단속과 적발하는 한계가 있음

☞은밀하고도 조직적 관리를 하기 때문 실태파악조차 어려운 것이 밀수임. 지난번 해경감사에서도 지적했지만, 국제성범죄의 첩보능력의 저하에 기인한 것인만큼 최소한 중국이나 일본에는 해외주재관을 두어 이러한 국제성범죄에 적극 대처해 나가야 하지 않는지? 장관의 견해와 대책은?

◉어자원고갈만 부추긴 한중어업협정

○한중어업협정은 1993년12월에 시작에 1998년11월에 가서명되고 2000년8월3일 정식서명되었음

○한중어업협정은 한중 양국의 타협의 산물로서 잠정조치수역과 과도수역에서의 남획에 대한 한중어업위원회의 권고와 그에 따른 제반조치가 중국 측의 적극적인 협조가 없이는 실현 불가능하게 되며, 더군다나 이어도의 공해상 방치, 남쪽해역에서의 현행 조업관행을 그대로 유지하는 미합의수역을 대대적으로 방치함으로써 양국간의 총체적 서해 어업규범으로는 미흡한 점이 많다고 분석됨

○한중어업협상의 미흡한 점은 구체적 전략과 전문성 없이 나섰기 때문임. 수산은 그 특수성으로 인해 일관성과 전문성을 필요로 하는데 해수부 발족후 한일·한중어업협정의 실무과장인 국제협력과장(자원관리과장)이 5번이나 바뀜으로서 전혀 전문성과 일관성을 받혀주지 못했음

1. 한중어업으로 인한 손익은?

○정부는 한중어업협정 정식서명후 협정발효가 1년간 지연될시 중국 측으로 유출되는 어획량

약 20만톤을 금액으로 환산시 3천억원에 달하므로, 한중어업협정 정식서명으로 우리나라에 약 3천억원의 이익이 추정된다고 밝혔음

☞그러나 우리어선의 중국측 어획량 약 10만2천여톤, 양쯔강 금지수역에서의 2만4천여톤을 고려하지 않았고, 특히 대규모 중국선단에 의한 4년간 과도수역과 잠정조치수역의 어족자원 대량 남획, 공해에 내던져진 황금어장인 이어도 수역의 남획, 그리고 한중 양측 수역의 어장성 등을 고려하지 않았음을 감안할 때, 결코 한국측이 유리하게 협정을 이끌어내지 못했음

2. 협정수역의 문제

1) 과도수역

○과도수역은, 한국측 과도수역 약 28,926㎢와 중국측 과도수역 약 26,367㎢로서 면적은 비슷하지만 중국측 과도수역보다 한국측이 훨씬 황금어장임. 예컨대, 한중간 가상 중간선을 기준으로 우리가 중국측에서 10만2천톤, 중국은 우리측 25만톤 어획하는 등 어장성에 큰 차이가 있음

○중국은, 역사적으로 그 유례를 찾기 힘든 과도수역을 만들어 4년간 그 유예기간을 확보한 것을 최대의 외교적 성과로 보고 있음

☞우리는 장기적인 측면에서 과도수역이 4년후 우리 EEZ로 편입된다는 주장이지만 단기적으로는 어장성이 훨씬 좋은 우리측 과도수역에서, 우리어선의 5배가 넘고 조업강도가 훨씬 높은 중국어선의 조업이 가능케 됨에 따라 우리가 매우 불리한 입장에 놓이게 됨. 4년간에 걸친 중국어선의 우리어장 남획으로 인한 황폐화 방지방안은 무엇인가?

☞우리 과도수역의 어자원 고갈방지를 위해서, 연안국 귀속시기를 왜 2년으로 앞당기는 협상을 하지 못했나?

☞또한 불법조업이 만행되고 있는 현 시점에서 단속권을 기국주의에 입각해 처리했다는 것 또한 어업협정 타결에만 급급했다는 사례 아닌가?

☞실무협상시 중국측 과도수역에 우리어선의 입어척수를 가능한 한 최대한 줄임으로써 상대적으로 한국측 과도수역에 중국어선 입어를 제한해야 할 것인데 대책은 뭔가?

2) 양쯔강 금지구역

○양쯔강 하구에서 우리 어선들 2년동안 조업할 수 있다고 하지만 3개월간에 걸친 중국 하절기 휴어기(6.16~9.16) 지키고, 대규모 중국선단과 경쟁조업을 하게되어 사실상 출어가 어려움

○특히 연간 650여척의 안강망·통발어선은 2만4천톤의 어획고를 올리던 황금어장이 축소됨으로 인해 막대한 피해가 불가피함. 통발만하더라도 양쯔강하구 조업금지구역에서 연간 어획실적은 '95~'97년 3년간 평균 179척, 1만6천톤으로, 연간손실액 최소 486억원으로 추정되고 있음

○98년11월 가서명때(협상수석대표, 신정승 외통부 아태심의관) 중국이 우리측 서해안 특정금지수역을 지키고 우리는 중국 양쯔강 연안에서 2~3개월간 조업을 규제받는 휴어구·보호구 제도를 지키기로 구두합의 하였음에도 중국은 자국어민의 반발우려와 우리측은 북한을 의식해 양해각서에는 수역에 대해 구체적인 언급없이 '상대국 국내법 준수'라는 불명확한 문구로 달았음

○우리측이 상대법령 확인을 꼼꼼히 하지 못한 것이든 문제의 발단은 양해각서가 치밀하게 작성하지 못한점에 있었던 것 아닌가? 그러니까 중국이 자국 국내법 재정비를 이유로 양쯔강 조업금지문제를 들고 나왔던 것 아닌가?

☞93년부터 한중어업협상이 시작되어, 98년11월에 가서명하고 2000년8월3일에야 정식 서명하는 등, 서명이 늦어진 이유가 양쯔강 조업문제였는데, 한국은 양쯔강 조업도 제대로 못 얻어내고, 서해와 제주도어장은 중국 측에 싹쓸이 조업만 허용해오는 2중피해를 보았는데, 차선책이나마 최소한 양쯔강 유역에 대한 우리 어선의 조업도 과도수역이 연안국에 귀속되는 4년기간으로 했던지, 아니면 과도수역의 연안국귀속시기를 2년으로 앞당기는 협상전략이 너무 아쉬웠는데 어떻게 생각하나?

☞우리 영해인 서해5도 인근해역과 공해상인 양자강 하구 맞협상은 어불성설 아닌가?

3. 미합의수역 문제

1) 이어도 문제

○이어도(파랑도)를 공해에 내던져두는 등 과도수역과 잠정조치수역 이남의 서해 남부, 동

중국해 북부의 이른바 미합의수역은 다각형 절편모양의 남한면적의 절반에 해당하는 방대한 해역을 공해상으로 남겨두었음

☞근본적으로는 양쯔강 문제발단의 주요 이유는 98년11월 가서명시 과도수역 남쪽한계선을 남쪽으로 더 내리지 못한데 원인이 있었던 것임. 당시 과도수역의 남쪽한계선을 남쪽으로 더 내렸으면 양쯔강 수역이 중국측 과도수역에 포함되어 양쯔강 문제로 협상이 난항을 겪지도 않았을 것이며, 우리 이어도가 우리측 과도수역에 포함되어 이어도를 확보할 수 있었다고 보는데 어떻게 생각하나?

☞또한 지난해 3월에도 양쯔강에 대한 조업금지 요구시 양쯔강 유역을 중국측 과도수역에 포함시키는 대신, 우리측 과도수역을 남쪽으로 확대시켜 이어도를 포함시키는 전략이 필요했지 않았는가?

○225억원을 투입해 철골구조물 설치·선박계류시설등을 계획하고 있는 이어도가 우리의 EEZ에 포함되지 않은채 해양기지를 추진할 경우 국제분쟁 발생의 우려도 있음

☞이어도는 우리 대륙붕의 연결선상에 있음. 더군다나 협상에서 이어도에 대한 명백한 주권조차 표시하지 않은 것은 독도의 전철을 밟지 않으리라는 보장이 없다고 보는데, 견해는?

○이어도 부근의 미합의수역은 얼핏보면 제주도 서남쪽으로 멀리 떨어져 있고 한중어업협정상 그 안에서 양국어업인이 현행의 조업활동을 그대로 유지키로 규정되어 있어 양국어업인들이 자유자재로 어로활동을 할 수 있는 권리가 보장되어 있으므로 우리어업인 들에게는 별문제가 없는 것으로 보임

☞그러나 이어도를 공해로 남겨둠으로써 세계최대 항금어장인 이어도 주변해역은 떼지어 남획하는 어장에 헤치고 들어가 어획하기도 어렵고, 중국어선과 함께 남획을 경쟁적으로 계속한다면, 남획방지라는 한중어업협상의 기본취지를 전혀 살리지 못했다고 보는데, 견해는?

2) 한일중간수역과 중일잠정조치수역의 중복

○제주남부의 한일 중간수역과 중일 잠정조치수역의 상당부분이 맞물리고 있음(중복수역, 약 7,685㎢). 그러나 한중어업협정의 조약문제는 중일어업협정체제를 우리가 어느정도 어떻게 수용하는가에 관한 언급이 없음

☞중일어업협정이 우리나라에 미치는 영향을 감안할 때 주무부처인 외교통상부와 해양수산부가 처음부터 면밀히 관찰했어야 했으며, 중복수역에 대해서는 외교경로를 통해 중·일 양국에 강력히 항의하고 이의 시정을 이끌어냈어야 했으나, 왜 뒷북치기만 하는가?

☞동중국해에서 조업하는 어민들은 연간 10만여톤의 어획고를 올리고 있는데 이를 금액으로 환산하면 2천여억원에 달하는 상당한 규모임, 한·일 중국수역이 중·일 잠정조치수역과 맞물린 해역에서 우리 어업권이 결코 침해받아선 안될 것인데, 실무협상이 어떻게 진행되고 있으며, 어떤 대책을 세우고 있나?

3) 조어도근해 동중국해에서의 기존조업실적이 훼손

○또 하나, 일본과 중극측으로부터 얻어내야 할 것은 釣魚島 근해를 비롯한 동중국해에서의 기존 조업실적임. 한일어업협정이 발효된지 얼마 안되어 조어도 근해에서 조업하는 우리 어선을 나포한 적이 있고 우리 정부가 담보금을 걸어 이들의 석방이 가능케한 일이 있음

☞중일어업협상 타결로 조어도 근해 동중국해에서의 기존 조업실적은 어떻게 되는가?

☞독도를 무인도로 보며 배타적 경제수역의 기점으로 사용할 가치가 없다고 자인하며 일본에 저자세로 양보한 우리나라가 일본이 점유하고 있는 중국과의 분쟁상태에 있는 무인도 암석인 '조어도'에 관해서 배타적 경제수역을 인정한다면 모순이라고 보는데, 정부의 방침은?

☞조어도의 그 지위를 명백히 함으로써 우리어선의 기존 조업실적이 결코 훼손되어서는 안될 것인데, 한중일 3국간 협의사항은 무엇이며, 향후대책은?

4. 실무협상대책

○한일간 내년도 입어협상에서의 이슈는 무엇인지? 더군다나 한중간은 지난번 양쯔강 문제도 발생하였는데 실무협상은 어떻게 진행되고 있는지 걱정이 이만저만이 아님.

○무릇 대외협상은 국민들의 결집된 힘을 협상력

으로 삼아서 보다 강력하게 밀어부치는 것이 협상전략의 기본임. 한일어업협정 입어협상시에는 상대국 EEZ내에서 소중한 어획할당을 배정받았음에도, 어군이 형성되지 않는 수역의 조업구역 설정과 어구수 제한 등의 조업조건으로 인해 어획할당량을 포기함으로써 국가경제적으로도 매우 막대한 손실을 초래했음.

☞장관은 한중어업 실무협상 진행경과를 보고받고 있는가? 이슈는 무엇인가? 어업 실무협상이 성공적으로 끝날 수 있다고 자신하는가?

☞한중 어업실무협상에서는 우리 어업인이 현재 조업하고 있는 조업수역과 조업실태를 충분히 파악하여 어군이 형성되는 조업구역의 확보와 현행 어업채산성 확보가 가능한 어구수를 보장 받을 수 있도록 해야 할것인데 현재 진행사항은 무엇인가?

☞진행되고 있는 한중 실무협상에서는 조업규제 기준을 어선수를 제한하는 등척제에서, 어선수와 어획량을 동시에 규제하는 등량제가 필요하다고 보는데 견해와 대책은?

☞실무협상시 중국측 과도수역에 우리 어선의 입어척수를 가능한 한 최대한 줄임으로써 상대적으로 한국측 과도수역에 중국어선 입어를 제한하여야 할 것인데, 대책과 진행사항은?

☞어업협정과 대륙붕개발이 별개라고 하지만, 한·중간에 잠정조치수역을 둔 가장 큰 이유가 대륙붕 해양자원 때문이었음. 미리 대비책 또는 차선책을 마련해두지 않으면 향후에는 어업협정에 의해 그 하층부인 대륙붕개발이 큰 영향을 받을 수 있다고 보진 않는가? 대책을 어떻게 마련하고 있는가?

5. 어업인 지원대책

○한중일 어업협정과 관련하여 대부분의 정책방안이 폐업어선의 보상문제 등 어업을 그만두는 어업자에게만 너무 많은 관심들이 있는 실정임.

☞따라서 잔존어업자들의 어업경쟁력 강화를 위하여 중장기적으로 경쟁력있는 어업의 발판을 마련하기 위한 다양한 정책개발 및 지원책의 강구가 필요하다고 보진 않는가? 어떤 계획을 가지고 있나?

☞우리측 어선들이 중국측 근해 및 동중국해에서 꽃게, 조기, 갈치등 고급어종을 어획하여 왔기 때문에 이들 어장의 상실로 인한 동어종들의 수입이 불가피할 전망임. 향후 한중어업협정이 발효되면 중국산 수산물의 수입이 한층 더 많아질 것으로 예상되는데, 업계의 어업경쟁력을 위한 사전대책을 어떻게 세우고 있는가?

6. 기타

○잠정조치수역이 양국간에 명쾌하게 분할되지 않는 또하나의 주된 이유는 서해안에는 대륙붕이 발달해 해양자원이 풍부하기 때문이었음. 중국은 서해안 대륙붕은 중국대륙에 의해 형성된 것이므로 자신들의 EEZ가 넓게 확보해야 한다고 주장하나 우리나라는 중간선을 주장했었음

☞어업협정과 대륙붕개발이 별개라고 하지만, 한중간에 잠정조치 수역을 두었던 가장 큰 이유가 대륙붕 때문이었음. 따라서 미리 대비책 또는 차선책을 마련해두지 않으면 어업협정에 의해 그 하층부인 대륙붕개발에 큰 영향을 입을 수 있음. 서해 및 동중국해의 대륙붕 경계협정에 관한 연안 3개국간 협의는 긴요하며 막대한 통일비용이 소용될 우리에게는 더욱 화급한 일이라고 보는데, 견해와 대책은?

○중국측 트롤선과 저인망어선들이 인해전술로 우리측 서해어장을 침범하는 불법조업행위에 대한 근본적인 대책마련이 필요함. 주간에는 영해외곽에서 조업하다가 야간이나 기상악화시 다획을 목적으로 침범조업을 자행하고 있으며, 중국어선은 우리영해 외곽조업시 퇴거요구에도 불응하는 실정임.

☞특히 지난 6월1일 중일어업협정 타결로 한국어장에서의 중국측의 불법어업이 점점 많아지고 있음. 영해침범 등에 의한 불법조업으로 현장에서 적발된 중국어선은 97년 39척, 98년 39척, 99년 80척, 2000.7월말 현재 39척이나, 중국어선에 대한 효과적인 통제가 어려운 실정인데, 어떠한 대책을 가지고 있나?

☞특히 중일 어업협정에서 잠정조치수역 이북의 일본 EEZ수역에서 중국어선의 허가척수는 900척으로 하고, 중국 EEZ내에서의 일본어선 허가척수는 317척으로 정한바 있어, 일본 EEZ수역내 중국 허가척수인 900척은 기존에 조업하던 중국어선의 5분의1 수준으로, 허가를 못 받은 어선이 자칫 우리나라 수역으로 월선조업할 가능성이 매우 높은데, 어떤 대응책을 갖고 있나?

○**元喆喜 위원**

□항만공사제 도입관련

1. 항만공사제의 도입은 항만관리의 공공기능을 축소하면서 경제성을 추구해야 하는 양자간의 균형 문제가 중요한데, 공사제 도입에서 오는
   ①항만관리주체의 독립,
   ②민간경영 마인드의 도입,
   ③효율성 및 생산성의 제고,
   ④항만투자재원의 다양화,
   ⑤서비스의 향상 등 장점만을 부각시키고 있음.
   －오히려, 두 조직과 인력의 병존으로 비능률을 초래할 가능성이 있는데 이에 대한 대책은 무엇이며, 축소된 지방해양수산청의 인원으로 해양행정업무의 위기관리능력이 약화될 수가 있는데 이에 대한 방안은?
2. 항만공사제의 도입으로 항만간 경쟁체제가 되어 오히려 국가관리형태보다 항만시설 사용료·임대료 수입이 줄어들 수 도 있는데, 이에 대한 대책은?
3. 현재의 부산지방해양수산청과 인천해양수산청의 조직을 항만공사제로 전환할 경우, 급격한 제도의 변화에 따른 조직원들의 사기저하 문제, 퇴직급여의 지급에 따른 재원 조달문제, 신규조직에 충원될 인원의 인건비, 노사분규시 항구 마비의 문제 등, 조직전환에 따른 문제와 비용은?
4. 부산항의 경우 광양항과의 경쟁 및 업무 협조체제의 방안은? 항구경쟁체제에서 오는 지역간 감정 문제와 항만투자의 효율성 제기 등 처리 방안은?
5. 발전은 무한대의 개념이며 그 발전을 위해서 개혁은 지속되어야 합니다. 그러나 개혁은 그 결과의 추진력까지 예상해야하며 개혁과정에서 반발세력의 저항은 강하고 동조세력의 만족은 적다.
   장관이 보기에 이 제도를 도입할 경우 반발세력과 동조세력을 어떻게 파악하고 있는지 밝혀 주시기 바랍니다.
6. 해양수산부는 중장기 세부 계획을 매년 국정감사때마다 계획 대비 추진세력을 의무적으로 보고하며, 달성률은 사업물량과 예산 투입의 액수를 명확히 제시하여, 연차별로 정기보고 할 것을 요구합니다. 형식감사가 아닌 실질감사를 위해 요구하는데, 이에 대한 장관의 답변을 바랍니다.
7. 수산백서 발간(1차 감사에 대한 재질의)
   「신 한·일어업협정에 따른 백서」 발간을 요구했는데, 이에 대하여, 정부측은 「한·일어업관계사」를 발간 중에 있다고 하는데, 그 책자에 본 위원이 요구한 항목이 대부분 포함되었다는데, 책자 배포시 그 중 빠진 부분을 보완하여, 책자와 함께 제출바랍니다.

○**鄭長善 위원**

부산항 수심 얕아 대형선박 입항기피 늘어,
준설사업 서둘러야!

－최근 5년간 부산지방해양수산청은 안벽수심 유지를 위해 29개소에서 총 122억9,300만원을 들여 125만4천㎥를 준설했음에도 불구하고
－부산항 14개 부두 21개 선석의 안벽 전면수심이 대부분 계획수심에 미달하고 중심수심(주 항로의 수심)도 낮아 대형선박의 부산항 입항기피가 늘어 부산항의 준설작업이 시급한 것으로 밝혀졌다.

<부두별 계획수심과 현수심의 차이 현황>

구 분	부두수	선석수	부 두 명
1M이하 미 달	6	12	1부두, 중앙부두, 3부두, 4부두, 양곡부두, 신선대행정선부두
1～2M 미 달	6	7	2부두, 7부두, 동명부두, 우암부두, 감만부두, 동양시멘트부두
2M이상 미 달	2	2	용호부두, 감천항부두
계	14	21	

※자료 : 부산지방해양수산청

－부산항의 부두별 안벽수심이 계획수심에 미달하는 부두를 보면
－먼저, 1M이하 미달인 곳은 1부두, 중앙부두, 3부두, 4부두, 양곡부두, 신선대행정선부두 등 6곳
－1～2M미달인 곳은 2부두, 7부두, 동명부두, 우암부두, 감만부두, 동양시멘트부두등 6곳
－2M이상 미달인 곳은 용호부두와 감천항 부두 등 2곳이다.
－안벽수심이 계획수심에 미달하는 것은 잦은 태풍 등으로 퇴적토가 부두쪽으로 흘러 들어가 발생한 것으로 추정되며
－사고를 미연에 방비하기 위해서는 준설이 시급하지만 부산지방해양수산청의 준설계획을 보면 감만부두, 우암부두 2곳 외에는 구체적인 준설계획이 없다.

<최근 5년간 안벽수심 유지준설 실적>

구분	개소	공사비(백만원)	준설량(㎥)
'96년	5	1,457	117,030
'97년	7	1,979	130,900

구분	개소	공사비(백만원)	준설량(㎥)
'98년	6	2,300	155,797
'99년	7	4,007	678,063
2000년	4	2,550	173,000
계	29	12,293	1,254,790

※자료 : 부산지방해양수산청

－현재 부산항에 입출항하는 선박의 대형화 추세에 따라 신선대 부두, 감만부두 등은 안벽개량 작업과 안벽 전면수심확대를 위한 준설작업을 실시하였으나

－정작 항로수심이 낮아 대형 선박의 입출항이 곤란한 것으로 알려지고 있다.

－신선대와 감만부두는 안벽 전면수심을 15M 확보하였으나, 항로 수심이 12.5～14M에 불과해 현대터미널은 491억원을 들여 안벽확장과 안벽 전면수심 준설공사를 시행할 예정이지만

－부산항 증심(항로수심) 준설사업 지연으로 사업효과가 반감되고 대형선박의 입항기피가 우려된다.

<부산항의 연도별 대형선박 입항실적>

구 분	'96	'97	'98	'99	2000.6
2～5만톤	2,092 (100)	2,196 (105)	2,442 (117)	2,726 (130)	1,385
5만톤 이상	563 (100)	632 (112)	604 (107)	556 (99)	334
합 계	2,655 (100)	2,828 (107)	3,046 (115)	3,282 (124)	1,719

※자료 : 부산지방해양수산청

－최근 5년간 부산항의 대형선박 입항실적을 보면,

－5만톤급 이상 선박은 '96년을 100으로 기준할 때 '97년에는 632척 112%로 다소 늘었다가, 98년에는 604척 107%, 99년에는 556척 99%로 줄어들고 있다.

－鄭長善 위원은 부산항에 입출항하는 선박이 점차 대형화되는 추세에도 불구하고 증심이 낮아 대형선박이 입항하기를 꺼린다면

－부산항은 피더항만으로 전락할 우려가 있다고 지적하고 대형선박이 안전한 입출항을 보장하기 위한 항로준설사업을 서두를 것을 주문했다.

독도분쟁에 대한 정부의 연구가 절대적으로 부족해

－독도는 영유권과 EEZ경계획정에 중요한 요소로 해양수산부가 적극적으로 대처해야

□독도의 영유권문제는 1994년 유엔 해양법협약 발효 이후 한일양국이 200해리 배타적 경제수역을 선포한 뒤에 더욱 쟁점으로 부각하였음.

－어업협정에서 독도가 지리적으로 중간수역에 위치하게 된 것과 관련하여 국내 학자들간의 격한 논쟁이 일었으며

－한일간 배타적 경제수역 획장과 관련하여 독도의 기점사용문제에 대해서도 국내적으로 논란이 있는 상태임.

□독도관련 3대 이슈는 크게 영유권 문제, 중간수역관리문제, 경계획정에서 독도의 기점사용문제라고 볼 수 있음.

－먼저 영유권 문제를 보면 우리나라는 역사적으로나 국제법적으로나 우리의 고유영토라는 기본 입장을 견지하면서, 실효적 지배가 영토분쟁시 국제법상 핵심요건이기 때문에 독도를 가급적 쟁점화하지 않으려는 입장을 취해오고 있음

－한편 일본은 1952년 이승만 대통령 때 평화선 선언으로 독도가 우리의 평화선 안에 위치하자 항의 각서를 제출하고 54년7월 독도문제를 국제사법재판소로 가져갈 것을 제의한 바 있음

－장관! 만약에 독도의 영유권문제가 국제적인 분쟁지역으로 표면화되어 유엔 안전보장회의에서 직권으로 상정된다면 재판을 회피할 수 있겠습니까

－본 위원이 주장하는 것은 설사 실효적 지배가 현재에 가장 적합한 방법일지라도 만약의 사태에 대비해서 만반의 준비가 되어있어야 한다는 것입니다.

□두 번째는 중간수역관리 문제입니다.

－독도가 지리적으로 중간수역에 위치하게 됨에 따라 중간수역의 관리문제가 한일어업협정 운용의 최대 쟁점으로 부각하게 되었습니다.

－정부는 어업협정이 EEZ경제획정 교섭과는 전혀 성격이 다르며, 경계획정에 전혀 영향을 미치지 않는다는 주장을 하고 있음

－그러나, 중간수역에서 한일공동위원회가 해양생물자원의 보존, 관리에 관한 사항을 협의하고 결정하는 등 제반 활동을 하게 되어 있어 자칫하면 공동관리의 성격을 띨 가능성이 있어 독도의 지위에 영향을 미칠 수 있음

－따라서 해양법의 일반이론에 비추어 우리에게 유리한 중간수역의 운용방식을 연구할 필요가 있고 전세계의 중간수역 운용사례 등을 함께 연구해야 할 것임

□셋째는 독도가 경계획정에서의 기점으로 사용하

는 문제이다.

－독도가 배타적 경제수역의 기점으로 사용될 수 있는지에 대해서는 이견이 있을 수 있는 바, 문제의 핵심은 독도가 인간이 거주할 수 있고 독자적 경제생활을 유지할 수 있는 섬이냐의 여부임.

－유엔해양법협약에 따르면 섬에는 일반적으로 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕을 설정할 수 있으며(제121조 제2항), 다만 인간이 거주할 수 없거나 독자적인 경제활동을 유지할 수 없는 암석은 배타적 경제수역이나 대륙붕을 갖지 못하도록 규정하고 있음.(제121조 제3항)

□독도가 EEZ 경제획정에 차지하는 여러 가지 가능성은 완전효과, 75% 인정하는 효과, 반분효과 방식 등 세 가지가 있습니다.

－첫째방안 : 독도를 해양법협약 제121조 제3항에 해당한다고 보고 배타적 경제수역의 기점으로 사용할 수 없다는 입장

－둘째방안 : 독도에 대해 해양법협약 제121조 제3항의 적용을 배제한 경계획정으로 3가지가 가능함.

－독도의 가치를 전부 인정한 경우 : 미국과 베네주엘라간의 경계획정에서 아베스섬은 가치를 전부 인정받았음.

－독도의 가치를 대부분 인정한 경우 : 스웨덴과 구 소련간에 성립된 발트해 경계획정에서 고틀란드섬(Gotland)의 가치를 조정했던 것처럼 독도의 가치를 약 75%정도로 조정하여 인정하는 방안임.

－독도의 가치를 반분효과만 인정한 경우 : 한일간의 해양 경계획정에 있어서 특히 독도의 경우는 그간의 영유권의 논의가 한일간에 심각하게 있어 왔다는 점과 이를 성숙된 분별과 이해로 해결해간다는 정치적인 고려를 할 경우 반분효과 방식을 채택할 수 있음.

－독도의 법적 지위에 대하여는 국내 학자들 사이에도 유엔해양법협약 제121조 제3항에 해당하는 암석여부에 대하여 그 의견이 일치하지 않고 있고

－이와 같은 주장이 대립되는 근본적인 이유는 유엔해양법협약 제12조 제3항의 모호성 때문임.

－인간이 거주할 수 없거나 독자적인 경제활동을 유지할 수 없는 암석은 대륙붕 및 배타적 경제수역을 갖지 못한다고만 규정할 뿐 객관적인 암석의 크기에 관하여는 언급이 없음은 물론 인간의 거주 및 독자적 경제활동에 관하여도 구체적 내용이 없어 매우 모호하며 주관적이기 때문임.

－이와 같이 독도의 기점사용에 대해 국내적으로 의견이 엇갈리고 있는 만큼 정부는 어떤 결론을 가지고 이 문제를 접근할 것이 아니라 모든 가능성과 장단점, 각국의 사례를 충분히 검토하여 독도의 기점사용 여부를 결정하여야 할 것임.

－독도 문제는 한일간의 역사적 경험 등을 고려하여 다양한 가능성을 검토하고 대비하는 것이 필요함.

○朴容琥 위원

□수산물 수·출입 관련

수산물 검사소 검사원에 대해 한가지만 지적하겠습니다. 지금 현재 125명이 103종의 분석장비를 가지고 그 업무를 수행하는 것은 거의 불가능하다고 봅니다. 이렇듯 부족한 인원과 장비를 가지고 수산물검사를 하니까 서류검토와 육안검사에 의존하고, 악덕 중국 수출업자들이 이것을 교묘히 이용한 것이 바로 “납꽃게 사건” 아닙니까? 검사원의 증원이 꼭 필요하다고 봅니다. 여기에 대한 장관의 생각은 어떻습니까?

우리의 수출 수산물에 대한 안전성 검사도 철저히 할 때라고 생각합니다. 왜냐하면 교역조건이 까다로운 미국과 EU에서 수출 크레임이 걸린다면 우리의 수출이 심대한 타격을 받을 수 있기 때문입니다. 예를들어 미국과 EU에서는 수출수산물 가공공장 등록제도를 요구하고 있으며, 일본은 수입쿼타 및 생굴 원산지 증명서를 요구하고 있습니다.

따라서 해외시장개척에 대한 예산지원과 홍보전략 수립 등도 중요하지만 우리의 수산물 수출 검사를 강화하여 “우리 수산물은 안전하다”라는 이미지를 수출국에 심어주는 것이 중요하다고 생각합니다. 여기에 대한 장관의 견해를 밝혀 주십시오?

□해양오염 관련

21세기 우리의 지향점은 바다라고 생각합니다. 이 바다를 잘 가꾸어야 하는데 현실은 그렇지 못한 것 같습니다. 지금 현재 우리 바다를 오염시키는 오염원을 보면, 분뇨, 축산폐수, 폐선박, 스티로폼, 산업폐기물, 양식장오염, 생활하수 방출 등 모두 나열할 수 없을 정도로 많습니다.

오늘은 축산폐수의 처리기준 문제와 고상폐기물의 검사방법에 대해서 질의를 하겠습니다.

가축분뇨의 해양배출양이 기하급수적으로 증가하

고 있지만 환경부, 농림부, 양돈협회의 반대에 부딪혀 아직도 처리기준이 정해지지 않아 해양오염을 심화시키고 있는 실정입니다.

축산폐수의 경우에는 가축의 성장촉진과 설사방지 등을 위한 먹이에 첨가되는 황산아연, 산화아연 및 황산구리 등으로 인하여 폐기물의 처리기준 중에서 아연과 구리가 처리기준상의 수치를 각각 18.4ppm, 5.5ppm 초과하고 있는 것으로 감사원 감사(2000년 2월)에서 밝혀졌습니다.

(질 의)

축산폐수의 처리기준을 설정문제는 어떻게 진행되어 가고 있으며, 외국에서는 축산폐수의 해양투기 기준을 어떻게 설정하고 있는지 알고 싶습니다?

그리고 또 한가지 지적하고 싶은 것은, 고상폐기물 분석방법입니다. 지금 현재 우리나라는 고상폐기물 분석방법중 용출시험을 사용하고 있습니다. 그러나 폐기물이 어류나 수질에 미치는 영향을 정확히 파악하기 위해서는 내용물을 그대로 볼 수 있는 함유량시험법을 사용하여야 합니다. 왜냐하면 용출시험에 의하면 중금속이 용매에 잘 녹아나지 않기 때문입니다.

중금속 함량을 함유량시험방법을 적용하여 분석한 결과 비소와 카드뮴을 제외한 크롬, 구리, 아연, 납 등 다른 모든 중금속이 현재 처리기준의 기준수치를 많게는 555ppm까지 초과한 것으로 감사원 감사(2000년2월)에서 밝혀졌습니다.

(질 의)

고상폐기물의 분석방법이 이렇게 문제가 있음에도 불구하고 아직까지 용출시험 방법을 사용한 이유는 무엇이며, 외국의 사례는 어떠한지 밝혀 주시기 바랍니다?

□감척사업

한일어업협정의 체결로 인해 열악해진 조업환경 개선을 위하여, 정부에서는 감척사업과 연근해어업 구조조정 사업을 시행하고 있습니다. 해양수산부의 "국제규제에 따른 어업지원사업 집행지침"에 따르면 공공사업, 수출, 경제협력, 상업, 화물선, 해체 등으로 나누어 활용하도록 규정하고 있으며 9월말 현재 그 활용실적을 보면, 총 폐업 대상척수 668척 중에 508척이 공공사업 23척, 노후어선 대체 162척, 수출 106척 등입니다.

해수부의 집행지침에 의하며, "일본과 중국을 제외한 국가와의 경제협력을 위하여 무상으로 어선을 제공할 수 있다"라고 규정되어 있습니다. 그러나 집행지침에 러시아가 빠져있기 때문에 속초의 창후물산과 같이 러시아를 통해서 북한에 들어가 홍게를 조업하는 문제를 놓고 우리 어민들의 반발이 일어나고 있습니다. 그리고 이미 보상이 끝난 어선을 편법으로 활용하거나, 감척보상을 받은 뒤 다시 무등록 선박을 구입하여 불법조업을 하는 사례도 많이 발생하고 있습니다.

(질 의)

감척사업에 지원조건 및 지원대상이 불명확하니까 위와 같은 문제가 발생한다고 생각합니다. 지금이라도 해양수산부의 "국제규제에 따른 어업지원사업 집행지침"을 개정하여 러시아로의 반출도 규제하는 것에 대한 장관의 생각은 어떠한지요? 감척사업에서 발생하는 수입액(국고 70/지방비 30)을 수산발전 기금조성에 포함시켜 기금재원을 확보하는 방안에 대한 장관의 견해를 밝혀 주십시오. 그리고 입어협상 등 다가오는 한중어업협정 발효에 대비 우리 어민들에게 지원되는 보상대책은 무엇인지요?

□선박 출항정지 관련

1. 현황

○국제안전관리규약에 따르면, 모든 선박은 구명설비와 소화장비를 제대로 갖춰야 하는 것은 물론 선원들의 비상상태 대응능력 함양 등 안전을 위한 관리체제를 수립·시행하도록 돼있어

○이에 따라 각국은 자국의 항구에 정박하고 있는 선박을 대상으로 IMO(국제해사기구)의 규정에 따른 절차서에 의거해 안전관리체계를 점검하고, 만약 구명설비 비치 등 안전관리체계를 위반할 경우 출항정지를 명령

－이렇게 될 경우 결국 우리 선박은 출항을 할 수 없게 되는 것은 물론 재차 안전관리규약을 지켰는지 여부를 확인 받은 다음에서야 출항 할 수 있어 안전관리규약을 제대로 지키지 않았다는 오명 남기게 돼

2. 문제점

○그런데 95년 이후 2000년6월말 현재까지 우리 선박이 국제안전관리규약을 지키지 않아 외국항에서 출항정지 당한 것은 총 118척

－우선 출항정지 당한 118척을 연도별로 구분해보면 95년에는 4척에 지나지 않았으나 96년에는 26척으로 급속하게 늘어났으며, 올해 들어서만도 6개월 사이 벌써 19척에 달해

◆우리 선박의 출항정지 현황

년도	95년	96년	97년	98년	99년	2000.6	계
척수	4	26	19	28	22	19	118

○이를 해운사별로 살펴보면, 범양상선이 12척으로 전체의 10% 차지하고 있으며, 다음으로 한진해운이 10척에 8.4% 차지

○다시 내용별로 분류해보면, 구명설비와 소화장비 결함이 대부분을 차지

－전체 118척 가운데 38%인 45척 차지

－범양산선도 12척 가운데 7척이 구명설비와 소화장비 결함으로 출항정지 당했으며, 한진해운도 10척 중 5척이 같은 이유로 출항정지 당해

○한편 외국선박이 우리나라 항구에서 출항정지 당하는 현황을 살펴보면

－95년 이후 2000년6월말 현재 456척에 달하며, 이를 연도별로 구분해보면, 95년에는 4척에 불과하던 것이 97년에는 129척, 98년에는 150척에 달했으며, 2000년6월말 현재 70척에 달해

◆외국 선박의 연도별 출항정지 현황

년도	95년	96년	97년	98년	99년	2000.6	계
척수	4	15	129	150	88	70	456

－이를 국가별로 분류해보면 파나마 국적의 선박이 전체의 21.4%인 98척에 달하고, 다음으로 벨리제 국적의 선박이 16.2%로 74척, 중국 선박이 15.1%로 69척 차지

－여기서 우리가 출항정지 당한 118척을 98척으로 우리나라에서 가장 많이 출장정지 당한 파나마와 비교할 때, 우리가 파나마보다 20척이나 더 많아 얼마나 우리 선박이 국제안전관리규약을 위반하고 있는지 알 수 있어

3. 질의 및 대안

○선박에 구명설비와 소화장비를 비치하는 것은 출항을 위한 검사를 받는 것과 무관하게 선원들의 인명과 안전을 지키는데 필수적 장비

○따라서 반드시 비치해야 하는 것인데, 바로 이처럼 반드시 비치해야할 장비들을 소홀히 해서 외국항에서 출항정치까지 당했다는 것은 국가적인 망신이자 선원들의 안전을 도외시한 결과

○이런 점에서 국내에서 출항하기 전부터 이에 대한 점검과 제재가 이루어져야 할 것으로 보는데, 장관의 견해는?

□해양에너지 개발 관련

1. 현황

○조력, 조류 같은 해양에너지는 친환경적이고 거의 무한적으로 사용 가능하다.

○1967년부터 운전중인 프랑스 랑스의 24만 KW급 조력발전소가 대표적인 예

○노스이스턴 대학의 수력발전연구소 소장인 고를로프 박사의 현장 확인 결과 우리나라에서는 해남의 울돌목이 조류발전의 최적지이며, 약 240억원~360억원을 투자하면 10만 KW급의 조류발전소를 건설할 수 있다 함.

○99년말 현재 북한의 발전소 정상 가동률은 27%인 200만 Kw이면 나머지 539만 Kw는 이미 사용불능이거나 보수가 어려운 상태이다. 북한에서는 황해도 해주가 조력발전의 최적지로서 200만~400만 KW급의 조력발전이 가능하고, 옹진만의 경우는 100만 Kw의 조류발전이 가능한 것으로 파악되고 있다. 북한의 현재 발전용량이 200만 KW정도이니까 해주 및 옹진의 조력·조류 발전량은 북한의 에너지문제를 해소할 만한 엄청난 발전량이라고 할 수 있다.

2. 질의

○최근 고유가가 우리 경제에 미치는 영향에서도 알 수 있듯이, 총 에너지의 98%를 해외에 의존하는 우리나라로서는 대체에너지 개발에 투자를 할 만한 가치가 충분하다고 생각. 해양에너지 즉 조력발전과 조류발전의 가장 큰 장애요인은 경제성문제와 기술적문제였으나, 국제유가가 지금처럼 고유가(배럴당 26달러) 행진을 계속한다면 울돌목 조류발전은 비용편익(B/C) 분석이 1.3이상이고 시화호 조력발전은 1.6이상으로 나타나 경제성이 있는 것으로 나타남. 이러한 해양에너지의 개발에 대한 해수부의 입장은?

□동아건설 퇴출로 항만공사 차질우려……

○동아건설 등에 대한 채권단의 신규자금 지원 거부로 광양항 건설공사와 부산신항만 공사등 동아건설이 맡고 있는 각종 항만 공사에 차질이 우려되고 있습니다.

○지난 '96년과 '97년에 착공한 광양항 2단계 1차 컨테이너 상·하부 축조공사는 동아건설이 100% 참여해 공사비만도 상·하부 합쳐서 1,536억원에 달합니다. 이 공사는 내년 말 완공예정으로 있었으나 이번 사태로 공기지연이 불가피할 전망이어서 염려스러운 점이 있습니다.

○이밖에 부산신항만 건설공사에도 동아건설은 민자 컨소시엄에 포함되어 있어서 모두 9.5%의 지분으로 참여하고 있습니다. 전체공사비 2조

2,000억원 중 4백여원의 공사비를 투입해야 하나 이번 조치로 원할한 투자가 어려울 것으로 전망됩니다.

○또한 부산지역의 광안대로 2공구 공사와 생곡 쓰레기 매립장 조선공사등 총 2,640억원의 공사비가 달린 2건의 공사를 동아건설이 담당하고 있으며 광안대로 2공구 공사는 동아건설이 주간사로 되어있으나 현재 공정은 69%에 그쳐서 공사차질은 불을 보듯 뻔한 일입니다.

(질 의)

○'98년 이후 50억원이상 신규공사 발주현황을 살펴보면 인천청에서 발주한 7건의 항만관련공사 중 인천항 접근항로 암초제거 준설공사와 인천항 갑문문짝(10KT) 증설공사에 각각 공사금액 55억원과 416억원이 배정되었고 이 공사를 동아건설이 수주하였습니다.

○그런데 동아건설은 IMF체제 이후 유동성부족으로 인하여 '98년1월 2천2백억원의 협조융자를 받은 바 있으며 5월에는 부도를 내느냐 마느냐하는 위험한 상황이었지만 해수부는 이러한 부실업체에 공사를 넘겨줌으로써 금일 이러한 사태를 맡게 된 것입니다.

○해수부는 동아건설의 입찰참가 배경과 낙찰경과를 설명하여 주시기 바랍니다. 동아건설의 낙찰이 입찰 지침상 하자가 없었는지 밝혀 주십시오. 또한 향후 이러한 사태가 재발하지 않도록 대책을 가지고 있는지 답변하여 주십시오.

○朴在旭 위원

1. 한중수산물검사협정에 관해

정부는 지난 9월22일 중국과 수산물 검사협정에 대해 잠정합의안을 마련한 것으로 알고 있습니다.

중국산 농수산물이 수입농수산물 중 절대적 비중을 차지하고 있으며 최근 대폭 증가하여 올 7월까지의 수입량은 498만4천톤으로 작년대비 235% 급증하였습니다.

그런데도 정부는 이제까지 위생협정도 없이 방치해 두었다가 중국산 꽃게, 복어사건이 터지자 뒤늦게 대책을 세운다고 부산을 떨었습니다.

중국이 위생상태가 열악하고 여러 가지 시설이 낙후되었다는 것은 이전부터 널리 알려진 일이었으며 중국산 한약재 등 농산물에서 방부제나 농약이 대량 검출된 사건도 종종 있었습니다.

이러한 상황에서 중국산 수산물에 대한 위생검역에도 당연히 신중하고 엄격했어야 하고 위생협약도 체결했어야 함에도 오히려 식품의약품안전청이 갑각류에 대한 검역을 완화하도록 조치하자 이를 그대로 국립수산물검사소에 지시하는 안일함을 보였습니다.

위생에 관한 아무런 제도적 장치도 마련하지 않은 상태에서 그나마 유일하던 검사라는 안전 장치마저 해제해 버린 해수부의 무책임한 행정을 지적하면서 본 위원은 위생협정 체결과 관련하여 몇 가지 지적하고자 합니다.

첫째, 한중수산물 위생관리 약정안 가운데 제5조 ①항을 보면 수출국의 공장의 위생상태가 수입국의 위생관리 기준에 부합되고 수출국의 등록공장의 명단을 수입국의 집행기관에 통보한 경우 수입국이 이 명단을 접수하여 수입국의 위생검사를 완화하도록 한다.

그런데 협상 초기에는 한국위생관리기준에 적합한 공장을 한국 당국에 등록하여 이들 공장을 통해서만 수출되도록 하겠다고 한 것으로 알고 있습니다.

그러나 협약 조항에 따르면 한국에 등록하는 것은 아니며 통보만 하고, 수입국은 이를 접수하여 수입위생 검사를 완화한다고 되어 있습니다.

그렇다면 등록만 되면 이를 내세워 적당히 위생관리를 하더라도 한국에서 위생검사를 완화하기 때문에 무사히 통과될 것이 아닙니까?

그러므로 본 위원은 본 조항의 위생검사를 완화한다는 조항은 부적합하고 굳이 필요하다면 '완화할 수 있다'는 정도로 선택적인 표현으로 고쳐야 한다고 생각합니다.

이에대한 해수부 장관의 견해를 묻습니다.

둘째, 현행 수입 수산물에 대해서는 국립수산물검역소에서 식품의 안전성을 중심으로 수입검사를 실시하고 있습니다.

그러나 서류심사가 대부분인 상화에서, 협정체결후 검역, 인력, 장비 등 보강계획은 구체적으로 확실하게 세웠습니까?

협정 체결후에도, 국민의 안전 및 선택권 보장을 위해 농수산물원산지표시제의 강화 및 처벌조항을 엄격히 할 필요가 있다고 생각하는데 이에 대한 대책은 무엇입니까?

셋째, 중국산 농수산물 수입의 또다른 경로인 '보따리무역상'에 의한 수입에 대한 대책은 무엇입니까?

이에 대한 해수부 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

2. 양산ICD 부실화가 필연적이다.

양산ICD는 부산도심에 산재한 ODCY를 통합수

용하고 수송체계를 효율화함으로써 물류비를 절감하고 부산시내 교통난을 해소한다는 명분으로 91년부터 추진하여 28만8천평의 부지에 3,376억원의 막대한 자금을 투입하여 금년 4월 부분준공을 하였고 현재 운영중인 것으로 알고 있습니다.

지난 10월 해수부의 보도자료에 의하면 양산ICD의 운영실적이 용역사의 예상처리 물동량인 14만4천 TEU를 훨씬 상회하여 32만8천 TEU를 달성했다고 홍보하고 있습니다.

그러나 현재 양산ICD의 처리능력은 1백44만 TEU이므로 시설역량의 20% 정도밖에 활용되지 못하고 있는 실정입니다.

컨테이너 공단의 설명에 의하면 내년에 진입로가 완공되면 상황이 호전될 것이라고 하는데 본 위원이 보기에는 부산항의 처리능력 보강과 부산신항 및 광양항이 준공되면 컨테이너 장치능력이 획기적으로 증가되어 항만과 멀리 떨어진 양산ICD를 굳이 활용할 이유는 전혀 없어 진다는 것입니다.

부산신항과 광양항이 준공되어 자체적으로 컨테이너 수용능력이 충분한데 어느 할 일 없는 선주가 무엇하러 추가비용을 들여가며 양산ICD까지 컨테이너화물을 적치하러 가겠습니까?

양산ICD는 착공 후 현재까지 계속 그 사업의 타당성에 대해 논란이 있어 온 것으로 압니다.

대규모 국가 SOC사업을 추진하면서 이처럼 주먹구구식이나 즉흥적으로 정책을 결정해도 됩니까?

91년 양산ICD를 추진할 때도 부산항의 컨테이너 처리 능력이 부족하다는 것은 알았을 것이고 그렇다면 부산신항이나 광양항 등 새로운 컨테이너 항만 구상도 했을 것인데 내륙 깊숙히 양산ICD를 구상한 것은 상식적으로 납득되지 않습니다.

부산신항과 광양항의 준공을 생각하면 양산ICD는 완전히 과도기적인 임시 시설에 불과 합니다.

과도기적 임시시설에 3천여억원의 막대한 자금을 투자하여 낭비한다는 것이 말이 됩니까?

우리 사회에 국가적 투자가 필요한 곳이 한 두군데 입니까?

해수부 장관은 솔직히 이러한 구조적 불리한 여건을 인정하시고 기왕 건축된 시설을 방치할 수는 없으니 앞으로 남는 시설은 어떻게 활용할 것인지를 지금부터라도 고민하고 대책을 세우시기 바랍니다.

이에대한 해수부 장관의 견해와 대책을 본 위원에게 제출해 주시기 바랍니다.

○李方鎬 위원

국내 항만국 통제(PSC)의 문제점

○현황

－우리나라 항만에 입항하는 외국선박의 수효가 늘어나고, 기준미달선이 많은 편의치적국 선박의 입항도 줄어들지 않아 최근 늘어나고 있는 해상사고와 연안환경오염에 큰 영향을 미치고 있어 PSC 검사수요가 증대하고 있음.

※외국국적선박 입항현황 '98년 33,837척 이래로 '99년 40,836척으로 증가추세에 있고 2000년 상반기에 25,309척으로 이미 '99년도의 62%에 달하는 외국국적선박이 입항하고 있음.

－최근 Tokyo MOU는 개발입항선박(individual ship)에 대한 점검률 목표 75%를 발표하였음. (점검률 : 점검대상선박에 대한 실제 점검선박수)

－'98년7월1일부터 부분시행된 '국제안전관리규약'(ISM Code)에 대한 PSC 이행지침을 마련하고, 집중점검 캠페인(CIC)를 벌여 증서 미소지 선박에 대한 항행정지처분을 실시하고 있음.

－'98년3월 유럽지역 PSC 양해각서(Paris MOU)와의 PSC 협력증진 공동선언을 통해 지역 PSC 네트워크를 강화하고 있음.

－'98년도까지 국내 소형선박과 외국선박 검사에 있어서 해양수산부의 총 58명의 인원이 항만국 통제를 담당해왔으나 서해 페리호 사건을 계기로 하여 국내 검사를 민간으로 이양(국내 소형선박과 어선 : 한국선박검사기술협회, 대형선박과 원양어선 : 한국선급협회)

－민간으로 이양함과 동시에 해양수산부 검사원 58명중 40명을 한국 선박검사기술협회로 보내고 기획예산위에서 60명 충원에 대한 예산지원을 약속했으나 IMF의 구조조정 등의 문제로 인하여 전면 백지화되었다가 10명이 충원됨.(현재 28명이 PSC를 담당하고 있고 그 중 18명이 다른 업무와 겸무)

－우리나라가 회원국인 아·태지역 항만국 통제 각서(Tokyo MOU)는 항만국통제(PSC) 점검률 75% 달성과 ISM Code 이행을 위한 PSC 강화를 통해 전세계적인 기준미달선 제거활동에의 참여확대를 요구하고 있음.

－PSC 검사대상 선박을 검사했을 시 '98년도 경우 총 1286척 중 결함 및 출항정지처분을 받을 선박이 검사선박의 80%(998척)에 달하고 있음.

－'97년 점검률은 13.7%(Tokyo MOU 16개 회원국 중 7위)이고 현재는 23.1%로 '98년 13.7%에

대비해서는 증가하였으나 Tokyo MOU 권고기준 75%의 국제적 수준에 3분의 1에도 못미치고 있음.

○PSC 검사의 문제점과 대안

1. 인력 부족(현재 28명)

※PSCO를 연차적으로 충원하여 PSC를 전담할 수 있도록 적정수의 전문인력을 확보해야함.

－국내 PSCO 인원은 총28명 중 18명이 다른 업무와 겸무를 하고 있어 검사업무에 차질이 빚어지고 있음.

※광양항의 경우 PSCO요원들이 여수해양수산청에서 근무하고 있어 PSC검사시 마다 광양출장소로 나가야 하는 비효율성)

－PSCO들이 PSC 점검시 의사결정을 위한 판단기준과 선박항행정지처분에 관련되는 전문지식과 실무경험이 미흡함.

※Tokyo MOU·IMO·ILO 등의 PSC관련 활동에 적극 참여하고, PSCO 교류를 확대하여 PSC와 관련한 국가위상을 제고하고 아울러 전문성을 보강해야함.

2. PSC 세부지침이 미흡함.

※PSCO들은 항만통제관이나 검사담당관의 판단과 재량에 의한 의사결정과 더불어 세부감사기준 및 출항정지처분 관련 세부절차와 대응상대방의 불복에 대한 합리적 대응사항이 규정하는 등의 상세한 지침에 의한 일관되고 통일적인 PSC검사가 요구됨.(현재는 단지 Tokyo MOU 매뉴얼에 의해 관리)

3. 담당조직이 미약함.

※앞으로 Tokyo MOU 점검목표(75%) 달성을 위한 종합계획 수립과 실천, 교육·훈련 실시와 평가, 세부지침 제정과 개정, 발간과 홍보, PSC 관련 각종 국제 및 지역회의 관련업무를 효과적으로 수행하기에 해사기술담당관실의 2~3명으로는 부족.

4. Tokyo MOU 회원국의 정보 외에 글로벌 시스템의 부재

※유럽의 경우 EQUASIS, The european Quality Shipping Information System구축으로 PSC의 범지구적 통합을 위한 전산정보교환 시스템을 구축하고 있음.

(질 의)

우리나라 항만에 입항하는 외국선박의 수효가 늘어나고, 기준미달선이 많은 편의치적국 선박의 입항도 줄어들지 않아 최근 늘어나고 있는 해상사고와 연안환경오염에 큰 영향을 미치고 있어 PSC 검사수요가 증대하고 있는데 세부지침의 미비, 글로벌시스템의 부재 등으로 인해 항만국 통제업무가 실제로 많은 어려움을 겪고 있는데 장관의 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

또한 인력에 있어서는 현재 항만국통제 전문요원 28명 중 18명이 겸무를 하고 있어 실질적으로 업무를 수행하는데 있어 어려움이 예상되는 바 장관은 이에 대한 개선방안에 대해 말씀해주시기 바랍니다.

행정구역이 중복되는 항만지역의
효율적 관리방안을 마련하라!

○현황

지형도상에 표현되는 경계는 여러 가지가 있으며 이를 결정하는 기준이 되는 요소는 자연적인 지형경계, 경제권역에 의한 구분, 행정의 효율화와 편의를 의한 행정경계, 선거권 등 정치적인 이유에 의한 구분, 문화, 관습 등에 의한 무형적인 구분 등 여러 가지 요건이 적용되고 있음.

우리나라에서 행정구역의 경계를 나누는 기준은 평야나 저지대에서는 강, 하천, 바다 등이 주가 되고 고지대는 산맥, 산의 능선 등 자연적인 경계로 나누어지는 것이 일반적인 기준임.

이밖에도 근대화와 더불어 도시의 성장과 팽창으로 고속도로, 국도, 기간도로 등을 경계의 수단으로 채택하기도 하고 지역구성원의 동일성이나 특수성 등 문화적인 차이가 경계의 기준이 되기도 함.

그러나 하천의 복개, 터널의 개통, 교량의 가설 등으로 인해 지역을 확연하게 구분하던 자연적인 경계가 희석되어 기존에 설정된 행정구역이 오히려 지역주민의 생활여건과 일치하지 않게 된 경우도 종종 발생.

이러한 경우 생활 편의를 주장하는 주민과 기존의 관할 행정(시세의 판단기준에서 인구와 면적은 아주 중요한 요소가 되기 때문에 기득권을 주장하는 경우가 많음.)에 있어서 선거권역과 문제가 얽히면 대단히 복잡한 양상을 띠게 됨.

항만도시의 경우 동해안과 같이 단순한 해안선을 가진 곳은 항만구역과 행정구역이 대체적으로 일치하지만 남해안이나 서해안의 곶이나 만으로 형성된 곳일 경우 하나의 항구에 서로 다른 행정 구역이 포함되는 경우가 있어 항구의 행정관할권과 관련한 이해가 상충할 소지가 있음.

예를 들면 평택항의 경우는 시·군 경계의 중복은 물론 경기도 평택시, 충청남도 아산시, 당진군으로

나누어져 있어 항구의 행정적인 관리 및 처분에 지방자치단체간의 이견이 발생할 가능성이 농후함.

※마산항의 경우 마산시와 창원시가 중복, 부산항(가덕도)의 경우 부산시와 진해시가 중복

문제는 행정구역의 구분이 지역주민 및 지역산업의 효율적인 관리와 지원에 있다고 할 때, 지정항만은 국가적인 산업 및 물동량의 효율적인 배분 및 이용이 주요한 임무임으로 항만계획은 지역의 시·군 단위 또는 도 단위 행정단위 계획보다는 상위 계획적 성격을 가짐.

항만계획의 집행, 운영이 국가 차원에서 이루어지기 때문에 때로는 항만명칭, 투자의 지역 편중 등 유, 무형적인 불이익을 지역행정에서는 받아들일 수 밖에 없다는 논리가 생길 수 있음.

상위계획 또는 법률에 의해 결정된 국토계획 또는 도시계획 사업의 대부분은 이와 같은 문제가 발생할 경우 이 기준을 따르는 것이 일반적인 관행이었음.

지방자치제도의 시행과 더불어 지방행정, 도시이미지 관리 등과 관련해서 행정주도권을 가지지 못한 도시의 불만이 당연히 표출될 수밖에 없고 어떤 형태로던 항만에서 생기는 부가가치를 효율적으로 배분하기 위한 기준이 만들어져야함.

단순히 국가차원의 일이기 때문에 하위행정기관이 양보해야 한다는 과거의 논리는 합리적인 방향으로 수정되어야 할 것임.

항만의 경우 이와 같은 문제가 부분적인 경계의 중복에만 국한되는 것이 아니라 도시기반시설, 지방세, 수산업 등 도시경제의 많은 부분을 차지하고 있으며, 면적상으로 부두, 방파제, 항구지원시설물 등의 등록과 관리를 위한 지적, 시설물관리 등에도 상당 부분 행정적인 부담이 따르기 때문에 해당시설이 국가적인 차원에서 운영된다고 하더라도 여러 가지 조정이 필요함.

○문제점 및 대안

1. 항만시설물의 소유 및 계획, 관리는 현재 해양수산부에서 관리하는 것과 같이 일원화되는 것이 추가적인 비용의 억제, 행정적인 혼선 및 지연을 방지하기 위해서도 바람직하고 투자계획도 마찬가지로 일원화된 부서에 일임하는 것이 효율적일 것임.
2. 항만시설의 행정적인 관리와 관련하여 항만이 속하는 각 지방자치 단체의 공동위원회가 구성되어 시설물의 관리, 지방세 등의 부과, 행정사항의 집행 등을 협의하여 시행하는 것이 합리적일 것임.

지방조례 등을 다르게 만들어 서로 다른 기준을 적용하는 것은 항만시설의 소유자나 이용자 입장에서도 번거로우며, 각 지방자치단체의 입장에서도 불필요한 경쟁을 없앨 수가 있을 것임.

여기에서 조정되지 못하는 사항은 2개 이상의 도에 해당하는 사항임으로 상위기관인 중앙정부의 해당부처에서 담당해야함.

3. 항만의 이름은 어느 지방자치단체를 따를 것인가 하는 문제

기존에 사용되던 명칭의 지방자치단체에서는 당연히 그대로 가야 한다는 입장을 보이겠지만 도시의 항구부담능력이 커지는 도시의 경우 개명 또는 분할을 요구하는 것은 당사자의 입장에서 보면 정당한 주장이라 할 수 있음.

예로 '포항제철', '광양제철', '대우중공업(주) 옥포조선서' 등과 같이 지역행정 구역명을 기업명으로 사용할 때 가지는 무형적인 가치가 해당기업 뿐만이 아니라 지방자치단체, 지역주민 모두에게도 대단히 크다는 것이 이를 증명.

그러나 중소항만의 경우 계획에 부합하는 국가적 규모 또는 세계적 경제의 한 부분을 담당하는 대형항만으로 도약하기 위해서는 어느 한 도시만의 지역적 색채를 띠어서는 곤란. 즉 평택항이 속한 3개의 행정도시의 공동이미지를 담을 수 있는 이름으로 개명하는 것도 하나의 방법임.

항만이 단순히 지역경제에 국한될 문제가 아니라는 사실도 중요한 명제이지만 국가차원의 효율성을 이유로 특정한 지방자치단체에게 특혜를 부여하거나 불이익을 가하는 것도 바람직하지 않음.

(질 의)

항만과 관련 있는 여러 가지 사업들이 항만지역의 행정구역이 달라 지방세 등 법 적용에 있어서 형평성에 어긋날 수 있다. 현재는 큰 문제점으로 드러나는 것은 없지만 지방분권화가 강화되고 있는 지금 앞으로의 문제점으로 대두될 수 있다고 보는데 장관의 견해는?

계속 늘고 있는 해난사고……

○현황

해난이란 화물과 여객을 실은 선박의 안전한 운항을 저해하는 각종 사고를 의미함.

구체적으로 표현하면 해상사업 단체를 형성하는 선박, 적화 및 여객의 위난을 의미하는 것임

우리나라의 해난사고의 발생 건수는 지난 1985년에 473이던 것이 1999년에는 803건으로 크게 늘어

났고 '95년에는 시 프린스호 사건발생으로 해난사고에 대한 중요성이 부각되었는데도 계속적으로 증가하고 있음.

이는 하루 평균 3건 정도의 해난사고가 발생하고 있는 것인데, 선박의 대형화 등으로 인하여 선박의 보유 척수가 줄어든 것과 비교하면 사고발생율은 현저한 증가

3면이 바다로 둘러싸인 지리적 특성과 수출입 의존도가 높은 경제적 특성 때문에 해상교통은 우리 국민의 생활과 직접적인 관계가 있는데도 우리나라는 세계 2위의 해난사고 다발국가임.

특히 해난사고에 대해서는 영국의 로이드 보험이나 P&I에 보험을 들고 있어서 사고발생률이 높아질 경우에는 보험요율의 인상으로 인한 외화의 유출이 불가피하게 됨.

또한 해난사고는 인명피해도 크지만 유조선이나 일반 선박에서도 유출되는 기름이 해양오염을 가져옴.

해양오염은 반드시 선박에 의한 유류오염에 의한 것에 한정되는 것은 아니고, 육상활동 가운데 농약, 가정하수, 공장폐수, 산업폐기물 등에 의해서도 생기고 있지만 육상정화시설에 의해 처리가 가능한 부분인 반면 해난사고에 의하여 유출된 기름은 직접 바다에 흘러 들어가서 바람과 조류를 따라 무한으로 확산되기 때문에 방제조치와 예방조치가 매우 어려움.

선박에 의한 해양오염과 관련된 법률은, 행정법규로서 해양오염사고의 사전적 방지를 목적으로 각종의 규제조치를 규정한 해양오염방지법과 사고발생후 어민 등 피해자의 손해배상으로 보장할 것을 목적으로 한 유류오염손해배상보장법이 있음.

해양오염방지법은 선박에 의한 해양오염방지협약(MARPOL)을 국내법으로 수용한 것이고, 유류오염손해배상보장법은 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임협약과 1971년 기금협약을 수용한 것임

선박은 국제적 이동성을 가지고 있고 그 사고의 영향도 일국에 한정되는 것이 아니기 때문에 관련 법률 역시 국제적 통일성을 띠고 있음.

선박에 의한 유류오염손해에 대한 손해배상문제는 유조선에 의한 사고와 유조선이 아닌 일반 선박에 의한 사고에 대하여 각각 다른 법률이 적용되고 있음.

※유조선 이외의 일반 선박은 유류오염사고와 일반적인 선박사고를 구분하지 않고 상법 제746조의 규정에 의한 선박소유자 책임제한의 적용을 받도록 되어 있습니다. 이는 유조선과는 달리 선박의 운항을 위한 연료유 만에 의한 사고를 예상할 수 있기 때문에 대량의 오염사고는 예상하기 어렵기 때문임.

※유조선의 유류오염사고에 대하여는 대량의 유류오염을 예상할 수 있기 때문에 또 피해자가 자기가 입은 손해가 그 사고와 직접 관련있다는 사실, 즉 인과관계를 구체적으로 입증하기가 어렵다는 점이 인정되고 있기 때문에 피해자가 사고와 손해의 관련성을 입증하지 않아도 손해배상을 하도록 하는 무과실책임을 원칙으로 하고, 일반 선박의 유류오염사고에 비하여 높은 액수의 손해배상을 보장하고 있는 유류오염손해배상보장법이 적용되고 있음.

유조선의 오염사고에 있어서도 그 원인이 전쟁 또는 불가항력으로 인한 천재지변일 경우, 국가 또는 지방자치단체 등의 항로표지 또는 항해보조시설의 관리상의 하자만이 원인일 경우에는 선주가 책임을 면하게 됨.

또 유류오염사고가 선주 자신의 고의(미필적 고의 포함)로 인하여 발생한 경우에는 선주가 민법의 일반원칙에 따라 손해액 전액을 배상하는 무한책임을 지게 됨.

유류오염손해배상보장법에서 정하는 책임한도액 외에 추가배상이나 보상을 받는 방법은 유류오염손해배상보장법에서 정한 책임한도액이 상당히 낮게 책정되어 있기 때문에 유조선 선주들의 자발적 보상 기구인 TOVALOP(tanker owners valuntary agreement concerning liability for oil pollution)과 정유사들의 자발적 보상기구인 CRISTAL(contract regarding a supplement to tanker liability for oil pollution)에서 추가보상액을 산정하고 있음.

유류오염손해에 대한 민사책임협약과 국제기금협약에 가입하고 있는 대부분의 국가에서는 우리나라의 경우와 같은 기준에 따라서 배상 또는 보상이 이루어지고 있음.

다만, 미국의 경우에는 약 3조5천억원의 손해를 발생시킨 1989년의 액슨 발데스호 사고 이후 1990년 유류오염법을 제정하여 무한책임을 지게 하고 있음.

해난사고가 그 나라의 인근 해안에서 일어난 것이 아니고 다른 나라의 영해나 근접지역에서 일어나는 경우는 대개 우리나라와 마찬가지로 유류오염손해에 대한 민사책임협약과 국제기금협약에 가입하고 있기 때문에 이들 국가에서는 국제적으로 동

일한 책임원칙과 한도액을 적용하고 있음.

그러나, 개별 국가의 국내법에 다르는 것이 법의 기본 원칙이기 때문에, 미국의 경우와 같이 이러한 협약에 가입하지 않고 독자적인 법을 갖추고 있는 국가에서는 그 국내법에 따르고 있음.

○문제점 및 대안

1. 선원의 과실이 차지하는 비율이 아주 높음.

유조선을 중심으로 보면, 지난 1983년 이후 15건 이상의 해난사고가 발생하였는데, 그 원인은 대부분이 선원의 과실로 인한 것임.

선박소유의 형태에서 국적선을 보유할 경우에는 많은 행정적 규제가 다를뿐만 아니라 높은 임금 등으로 인하여 해운의 경쟁력을 떨어뜨리는 경우가 있어서 많은 선주가 각종 규제와 책임을 회피하고 경쟁력을 높이기 위하여 파나마, 리베리아와 같은 제3국에 형식적인 회사를 설립한 후 이들 국가에 선박을 등록한 후 이 선박을 용선(임대)하는 형태로 운영하는 경우가 많음.

해운정책적으로 우리 국민이 실제 소유하는 선박이 우리의 행정적인 통제속에 들어올 수 있도록 하는 방법을 강구하여야 함.(국제선적제도 등을 도입하여 편의치적과 유사한 정도의 규제와 경쟁력을 유지할 수 있도록 한다면 굳이 제3국에 형식적 회사를 설립하기보다는 적극적으로 우리 정부의 보호를 받으려 할 것임.)

유조선의 실제 선주인 정유사에 대하여도 선박의 안전운항에 대한 책임을 부과할 필요가 대두되어 1996년3월1일부터 유조선에 대하여 화물을 선적하기 전에 화주가 선박안전점검을 실시하도록 의무규정을 강화하고, 위반한 화주에 대하여 하역면허를 취소하도록 하였음.

2. 사고를 일으킨 선원의 경우에 해상교통법규를 제대로 이해하지 못하고 있는 경우 역시 허다하여 고급 선원의 교육제도가 잘못되어 있음.

난이도 높은 공학적 지식을 가르치거나 이를 평가하여 해기사 면허를 발급하는 것보다는 최소한 안전 운항을 위한 지식의 습득과 실기 교육이 중요하다.

또한 선원의 교육을 담당하는 교육기관에서는 해기사 교육은 과학자를 양성하는 것이 아니라, 선박을 운전하는 기술자라는 점을 먼저 생각해야함.

3. 사고 뒷수습을 위한 지휘체계가 일원화되어 있지 못함.

관련된 법령이 매우 복잡함.

현재는 사고가 났을 시 중앙구조조정본부(본부장 : 해양경찰청장)가 운영되고 있으며 대형사고일시 본부장이 해양수산부, 외무부, 내무부, 국방부, 경찰청에 협조요청을 하게 되어 있음.

수난구호법 8조에 '협조요청 시 협력해야한다'고 되어있지만 실질적으로 해양경찰청장을 본부장으로 하는 협조체계가 과연 잘 이루어 질 수 있을 지 의문.

해난 사고는 적어도 사고발생 후 24시간 이내에 어떠한 조치를 취하느냐에 따라 사고 및 손해의 범위를 결정하게 되는데 사고발생사실을 확인함과 동시에 구조지휘본부에서 미리 확보된 사고선박의 자료를 토대로 신속하고 정확한 기술적 검토를 거쳐 적절한 대책을 세우고 이를 최단시간 내에 실행하여야 하는 것이 중요함.

외국에서는 타국에서 일어나는 해난사고에 자국의 방제시스템을 수출하고 있는 경우도 있음.

※일본의 경우

일본은 해상보안청과 해상재해방지센터를 중심으로 30만톤 유류오염사고를 이틀 내에 완전히 제거할 수 있는 능력을 갖추고 있음.

※일본의 해상재해방지센터는 오염사고의 효율적인 방제기술 및 장비를 개발할 뿐만 아니라, 수거한 유류에 대한 처리 및 재활용 기술까지도 종합적으로 연구개발하고 있음.

5. 방제전문인력을 교육하고 양성하는 전문적인 기관이 없음.(전국에 방제조합 1개와 방제업체 23개가 있으나 교육기관은 없음.)

※방제회수능력 : 정부(해경)는 4,600톤이고 6,300톤(민간)

(질 의)

최근 해난사고는 '95년 시프린스호 사건 이후에도 계속적인 증가추세를 보이고 있는데 고급선원의 교육이나 방제에 대한 지휘체계 및 전문인력에 대한 교육 등 근본적인 문제해결에 있어서 아직까지 미진한 실정입니다. 이에 대한 장관의 견해를 밝혀 주시기 바랍니다.

폐선처리 종합대책 마련해야 한다.

- 해양수산부는 전국 연안, 항, 포구에 방치되어 바다를 오염시키고 선박 입·출항에 지장을 주고 있는 폐선을 없애기 위해 강력한 방치폐선 처리대책을 추진
- 전국 1천7백75명의 어촌계장을 폐선방치 명예감시원으로 위촉, 감시활동을 강화하고 폐선방치 취

약지역을 특별관리해역으로 지정, 운영하기로 함.

- 특히 소형 선박이 주인없이 버려지는 것을 근절하기 위해 항, 포구별로 담당공무원을 지정하여 폐선방치를 사전에 예방키로 함.
- 폐선처리를 활성화하기 위해 지난 '98, '99년에 설치된 6개의 폐선처리장 이외에도 올해 중 부산, 경남, 경북도에 10억원의 사업비를 들여 폐선처리장 3개소를 추가 설치키로 했음.(2004년까지 21개)
- 한중일 어업협정과 감척사업으로 인해 폐선박이 급격히 증가할 것으로 예상됨.
- 지난해 바다에 버려진 폐선박은 1천81척이고 늘어날 3개소 포함하여 전국 9개소의 폐선처리시설을 가지고 과연 앞으로 늘어날 폐어선을 수용할지 불분명함.

(질 의)

올해 설치하기로 예정되었던 부산, 경남, 경북 3곳의 폐선처리장 건설이 주민들의 반대로 인해 유보사태이고 2004년까지 전국에 21곳에 폐선처리장을 만들계획을 가지고 있는 것으로 알고 있는데 지금상태로는 2004년까지 과연 21곳에 설치가 불가능할 것으로 보이는데 이에 대한 장관의 대책을 밝혀 주시기 바랍니다.

또한 한중일 어업협정으로 인한 어선감척으로 폐선물량이 기존의 물량보다 많이 생겨나게 되었는데 정부에서는 폐선박에 대해 무조건적인 폐기방안만 가지고 있는 것으로 보입니다. 선박의 소각으로 인해 환경오염문제가 제고되고 있는바 선박을 무조건 폐기하는 것이 아닌 재활용하는 대책이 필요하다고 생각되는 데 장관의 견해는?

(답변서)

○海洋水産部長官 盧武鉉

(權五乙 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 한·중 어업협정 관련

(답 변)

1) 중국의 한·중 어업협정 발효 지연전략에 대한 준비 및 대응책은?

○정부는 가급적 원만히 협정을 발효시키기 위하여 최대한 노력을 하고 있으며, 중국 정부도 많은 어려움에도 불구하고 비교적 적극적으로 노력하고 있습니다.

○다만, 협정발효가 무한정 지연되는 것은 바람직하기 않기 때문에 협상타결시한을 설정하는 등 강온양면 전략을 신중히 검토하고 있습니다.

2) 중·일잠정조치수역과 제주도 남부 수역에서의 우리 EEZ 권원 확보는?

○동중국해의 우리 EEZ 확보 문제는 현재 한·중 외교부간 진행중인 EEZ 경계획정 회담에서 다루어질 사항입니다.

○다만, 한·중 어업협정 제9조는 동중국해 일부 수역을 현행조업유지수역으로 설정하고 있는바 동 수역 범위 획정시 우리측 입장이 훼손되지 않도록 노력하겠습니다.

(질 의) 수산물의 원산지 표시제 강화 방안 및 유통실명제 실시 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 금년도 부터는

－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 대한 처벌규정도 강화하는 방안을 관계기관과 협의해 검토하겠습니다.

○수입수산물에 유통실명제를 도입하는 것은 소비자에 대한 신뢰 회복과 안전성 문제, 유통의 투명성 제고를 위해 필요하다고 생각됩니다.

○이에 따라 이번 납꽃게 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.

(金淇春 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 재해로 폐사한 어류의 치어 복구비 지원 개선

(답 변)

○양식장의 어류피해에 대하여는「재해구호 및 재

해복구비용 부담기준에 관한 규정」과 중앙재해대책본부의 「복구계획 수립지침」에 의거 피해복구 차원에서 치어가격을 지원토록 하고 있습니다.

○그러나, 폐사어류 상태를 보아 품종별로 큰고기와 작은고기로 구별하여 복구비용을 달리 적용하고 있습니다.

<넙치의 경우>

－전장15㎝ 이상, 중량 250g이상 : 마리당 1,800원

－전장15㎝ 미만, 중량 250g미만 : 마리당895원

○폐사어류의 생육상태에 따른 시장가격의 보상은 피해복구 지원임을 감안할 때 어려운 실정이나, 치어가격을 현실화하는 문제는 예산당국과 계속 협의해 나가겠습니다.

(질 의)
한·중 어업협정에 대해 전문성, 의지가 저하되어 있는 외통부 의존에서 탈피하여 해수부가 주도권을 확보하는 방안은

(답 변)

○한·중어업협상은 어느 한부처의 독단적인 판단으로 추진될 수 있는 사안이 아니기 때문에 해양수산부, 외교통상부 등 관계 부처와 수시로 협의를 거쳐 협상에 임한 결과 지난 8월 정식서명에 이르게 되었습니다.

○다만, 현재에도 진행중인 양국 EEZ 입어문제 등 후속협상에 있어서는 해양수산부에서 주도적으로 협상에 임하여 왔으며, 앞으로도 확고한 의지를 가지고 추진해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
군 당국과 협의하여 군 작전해역의 어업제한을 완화할 용의는

(답 변)

○군항 및 주요 군 기지 주변의 일정 범위내 수역은 군 작전수행 및 시설보호를 위해 어업활동이 일부 제한되고 있습니다.

○우리부에서는 어업인들의 생계안정을 위하여 이들 수역에 대해 군 작전수행에 지장이 없는 범위내에서 한정적으로나마 어장으로 이용할 수 있도록 하는 등 관계기관과 협의하여 제한이 최소화 되도록 노력하고 있습니다.

○위원님께서 말씀하신 거제 가조도 주변 군항구역내 일부수역(200ha)을 지역 어업인들이 피조개 채묘장으로 사용토록 하는 문제는 위원님의 깊은 관심과 지원으로 군 당국과 협의하여 금년에는 9월부터 내년 4월까지 한시적으로 허용한 바 있으며,

○지역 어업인들이 겪고 있는 어려움을 감안하여 앞으로도 동 수역을 계속 채묘장으로 사용할 수 있도록 군 당국과 적극 협의해 나갈 계획임을 말씀드립니다.

(질 의)
수산물검사 강화를 위한 인력, 예산 확충 방안

(답 변)

○수산물검사 인력은 현재 125명으로 부족인력(76명) 증원을 위해 관계부처와 협의중에 있습니다.

○그리고 검사장비 현대화 예산은 금년도 557백만원에서 내년도 1,197백만원으로 640백만원이 증액되었으며, 2002년도까지 51종 176대(21억)를 추가 확보할 계획입니다.

(질 의)
납북어부 및 가족에 대한 관심 촉구

(답 변)

○정부에서는 그동안 납북어선원 송환을 위하여 납북자 문제 주무부처인 통일부를 중심으로 다각적인 노력을 기울여 왔으나 북한측에서 이에 대한 협상자체를 거부함으로써 뚜렷한 결실을 거두지 못해 왔습니다.

○이에따라 우리측은 납북자들을 넓은 의미의 이산가족 범주에 포함시켜 해결점을 모색하는 것이 현실적 방안이라는 판단하에 남북정상회담을 계기로 현재 다양한 대화채널을 통해 북측을 설득, 납북자 가족상봉 및 조기송환에 최선을 다하고 있습니다.

○우리부에서도 앞으로 납북어선원 송환 및 가족지원 문제에 대하여 보다 많은 관심을 가지고 관계기관과 협조해 나가도록 하겠으며

○우선 「납북자 가족모임」 등을 통해 가족들의 애로사항을 파악하여 가능한 범위내에서 지원 할 수 있는 방안을 강구할 계획임을 말씀드립니다.

(朴在旭 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
해운업의 부채비율 200% 적용 완화와 선박확보시이용할 수 있는 제도금융 도입 대책

(답 변)

○해운업은 선박취득시 타인자본이용 비율이 80% 이상인 고도의 자본집약산업이고, 유동성에 문제가 생기면 선박매각으로 즉시 대처가 가능하며, 또한 선박은 담보가 양호하다는 특성이 있습니다.

○따라서 제조업 위주로 설정된 부채비율 200% 기준을 해운업에 적용하는 것은 부적합하다고 봅니다.

－국적취득조건부 나용선으로서 장기화물운송계약이 체결된 경우(가스공사의 LNG선, 포철의 광탄전용선 등)에는 부채비율 산정에서 제외시키는 방법, 해운업 부채비율을 현실에 맞게 600~700%로 설정하는 방법 등에 대해 금감위 등 관계부처와 협의중에 있습니다.

○선박확보금융제도로서 종전에는 계획조선제도가 있었으나, 금융조건이 불리하여 대부분 국내 외항선사는 외국금융을 이용한 국적취득조건부나용선 형태로 선박을 확보하여 왔습니다.

그러나 IMF 이후 국제신용 하락으로 국제금융시장에서의 우리선사에 대한 이자율 인상 등으로 외국금융에 의한 선박확보도 원활치 못한 실정입니다.

○따라서, 우리부는 수출입은행의 선박수출금융 이용 등 선박확보금융을 다양화하는 방안을 수출입은행, 산자부, 재경부 등 관계부처와 적극 협의해 나가겠습니다.

(질 의)
한·중 항로의 컨테이너선 추가투입 사유와 향후 대책

(답 변)

○한·중 컨테이너항로는 양국 정부간 합의에 의거 균등하게 선박을 투입해 왔으며, 현재 26선사, 44척의 컨테이너선이 운항중에 있습니다.

○그러나 중국의 WT○ 가입, 우리나라의 해운개방화 정책, 미국·EU 등의 개방압력 때문에 제3국 선박에 대한 한·중항로 개방이 불가피한 실정입니다.

○이와 관련, 지난 6월 한·중 해운협의회에서 한·중항로를 제3국 선박에 대해 개방키로 합의하고, 개방에 앞서 양국 선박을 먼저 충분히 투입하기 위하여 금년중에 양국이 각각 8척의 선박을 투입키로 한 것입니다.

○향후 투입선박이 증가할 경우 항로 과당경쟁이 우려되나, 해운산업 개방에 따라 항로운임 안정을 위한 정부의 직접적인 개입은 어려운 실정입니다.

○앞으로 한·중항로 운항선사들의 단체인 황해정기선사협의회를 통해 자율적으로 운임안정을 도모하도록 지도 감독 해 나갈 계획이며, 중국 정부와의 긴밀한 협조를 통해 한·중 항로 안정화에 최선을 다할 계획입니다.

(질 의)
해양부의 R&D사업의 예산은 타 부처보다 훨씬 적은데 21세기를 대비해 해양생명공학, 심해저개발 등 미래 국가경쟁력 확보를 위해 선진국 수준의 획기적 투자확대 대책

(답 변)

○우리부 R&D 사업관련 예산은 위원님께서 지적하신 바와 같이 타 부처의 R&D 예산보다 적은 실정으로서 미래산업인 해양산업분야의 국가경쟁력 확보를 위해서는 R&D 사업에 대한 투자확대가 필요하다고 생각합니다.

※'99 전체 R&D 사업예산 32,500억원중 과기처 6,545억원(20%), 산자부 4,303억원(13%)에 비해 해양수산부는 591억원으로서 1.8%에 불과

○앞으로 해양생명공학산업, 심해저자원개발사업 등 해양개발사업을 적극 추진하기 위하여 해양과학기술진흥의 중요성에 대한 홍보, 해양수산 R&D 투자체계의 개선 등을 통해 해양수산분야의 R&D 투자가 연차적으로 확대될 수 있도록 최선의 노력을 다할 계획입니다.

(질 의)
선원의 공급부족에 따른 수급대책과 북한 선원의 고용방안 추진

(답 변)

○위원님이 지적하신 바와 같이 선원직은 근무환경이 열악한 반면 육상근로자와의 임금격차가 현격하게 줄어들어 신규 우수선원 확보에 애로가 많은 실정입니다.

○먼저 해양수산계학교의 해기사 양성과정을 보다 내실화하고,

－부족한 해기사를 확충하기 위해 일반대학 및 고교졸업자를 대상으로 하는 한국해양수산연수원의 단기양성과정(6개월과정)을 탄력적으로 운영하며,

－앞으로 근로소득세 감면범위를 확대하는 한편, 선진국 수준의 선원복지증진과 고용안정사업을 체계적으로 추진하기 위해 "한국선원복지고용촉진센터"의 설립·지원 근거를 선원법에 마련하는 등 선원이 긍지를 갖고 장기 승선할 수 있는 방안들을 적극 추진하겠습니다.

○또한, 부족한 하급선원 육성을 위하여 사전 직업훈련제도를 확충하고 부족한 부원은 외국인선원으로 일부 충원하되, 외항선원중 일정수준을 우리

부원으로 유지하기 위해 국제선박등록법에 의한 국가필수선박제도를 운영해 나가겠습니다.

○또한 북한선원고용문제는 실현가능 방안을 연구·검토하겠으며, 북한선원의 실태는 현재 파악하고자 노력하고 있습니다.

(질 의)
한·중 수산물 검사협정 관련

(답 변)

1) 한·중 수산물 위생관리협정(안)중 수입검사 완화 조항을 보완할 용의는

○중국산 수입수산물의 안전성확보를 위해 현재 중국측과 위생관리에 관한 협정체결을 추진중에 있으므로 위원님께서 지적하신 사항에 대하여는 반영될 수 있도록 노력하겠습니다.

2) 한·중 수산물 위생관리협정 체결후 검사, 인력, 장비 등 보강계획을 구체적으로 세웠는가

○한·중 위생협정을 체결하기전까지는 국내 수입상을 독려하여 수출국 현지에서 자체검사를 실시하도록 하고, 통관전 검사도 강화하는 「2중검사」체제를 유지하고 있습니다.

○또한, 수산물검사소의 검사능력 향상을 위해 검사인력 확충(76명)도 관련부처와 협의중에 있으며, 검사장비도 2002년까지 176점을 추가로 확보할 계획입니다.

3) 원산지표시제 및 위반자 처벌강화 대책

○원산지표시제의 정착을 위하여 공익요원 활용, 명예감시원 확대 등 인력을 보강하고 국산둔갑 우려가 높은 품목과 상습적 위반시장의 특별관리, 유관기관의 정기적 단속 등 계획적, 체계적인 단속활동을 전개하는 한편

○원산지를 미표시한 경우라 할지라도 고의성이 있는지 여부를 철저히 가려내어 고의성이 인정될시에는 형사 처벌토록 하겠으며, 원산지표시전담 특별조사팀을 편성하여 사법기관과 공조하에 위반행위 척결에 최선을 다해 나가겠습니다.

4) 중국산 농수산물 수입의 또다른 경로인 "보따리무역상"에 의한 수입에 대한 안전성 강화 대책은

○수산물의 경우 농산물과 같이 수입관세가 높은 품목이 없고대부분 냉동·냉장상태로 일시에 많은 양이 수입되고 있는 실정인 바, 보따리무역을 하는 일은 거의 없는 것으로 파악 되었으나,

○현재 관세청에서 보따리 무역상에 대한 대책을 검토중에 있기 때문에 필요시 관세청과 협력하여 적극 대처해 나갈 계획입니다.

(질 의)
양산 ICD는 구조적 여건상 부산신항 등 준공시까지의 과도기적 임시시설에 불과하므로 이에 대한 대책

(답 변)

○부산항은 만성적인 장치능력부족으로 인해 항만물동량의 약 50%가 부두밖장치장(ODCY)을 이용할 수밖에 없는 실정입니다.

－이에 정부는 장치장 부족문제를 완화하여 부산항 컨테이너유통체제를 원활화하고, 부산시내 교통·환경문제를 개선하기 위해 대단지의 양산 ICD를 조성하게 되었습니다.

○현재 양산 ICD는 항만인근 ODCY에 비해 거리상 떨어져 있고, 철송시설 등 기반시설이 아직 완공되지 않은 비정상적 상태임에도 불구하고, 2000.4월 개장이후 빠르게 활성화되고 있습니다.

－9월말 현재까지 양산 ICD는 총 328천TEU나 처리하였으며, 이러한 추세가 계속될 경우 금년말까지는 약 500천TEU 처리가 무난할 것으로 전망됨

－이러한 실적 및 전망치는 '99년 (주)양산아이시디가 자체용역을 통해 전망한 143천TEU를 훨씬 상회한 것임

○앞으로 2001년중 부산항과 양산 ICD간 컨테이너 전용도로가 개통되고, 2002년 철송시설이 완공될 경우 양산 ICD는 정상적 운영이 가능할 것으로 보이며

－부산신항만 개장 등으로 부산항 전체 물동량의 부두내 처리가 가능한 시점의 기능재정립 문제는 추후 검토되어야 할 것으로 판단됩니다.

(朴熺太 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
어가부채경감대책이 미흡한 이유와 상호금융 저리대체 등 기타 정책자금 지원확대 용의

(답 변)

○정부에서는 IMF 등으로 채무상환에 어려움을 겪고 있는 어업인들의 부담경감을 위하여 고금리 상호금융 자금의 저리 대체 등 각종 부담 경감 대책을 추진하고 있으며, 어업인 연대보증도 농신보 보증으로 대체중에 있으나, 어업인 지원실적이 다소 미흡한 실정입니다.

○따라서, 정부에서는 금년도 추진중인 부채경감대책을 연말까지 최대한 지원이 될 수 있도록 노

력하고, 지속적인 어업인 부담경감을 위하여 종합적이며 실효성 있는 어가부채 경감대책을 수립, 추진할 계획입니다.

(질 의)
소형기선저인망어업 합법화, 전업 및 감척지원 대책

(답 변)

○소형기선저인망 어업은 어획강도가 높은 어업으로서, 주 채포대상어종은 저서에서 서식하는 치어 등 저서어종들 입니다.

○이들 자원은 산란수가 적어 일단 자원이 남획되면 자원회복에 많은 시간이 소요될 뿐만 아니라, 어업의 특성상 주로 각종 어패류 산란장과 성육장에서 조업을 함에 따라 제도권 어업으로 수용을 제한하고 있는 반면, 어업인들은 어업효율이 높고, 적은 인력과 장비로 어업경영이 가능하므로 소형기선저인망어업 합법화를 요구하고 있는 실정입니다.

○그러나, 우리의 어업현실은 한·중·일 어업협정에 따른 어장의 축소 및 매립간척에 따른 어장환경의 악화 등 어려운 어업환경이 지속되고 있기 때문에 정부에서는 자원회복을 통한 생산성 향상 및 어업경영개선 도모에 다각적인 노력을 기울이고 있습니다.

○따라서, 자원남획이 심한 동어업을 제도권어업으로 수용하는 것은 어려운 어업여건하에서도 성실하게 조업하고 있는 합법어업인과의 형평성 및 자원관리의 역기능 등을 종합적으로감안해 볼 때, 제도권어업으로의 수용은 곤란한 실정이지만, 어업인들의 어려운 점을 감안하여 전업 등 다각적인 방안을 검토하고 있음을 말씀드립니다.

(질 의)
인공어초 시설사업 하도급에 대하여

(답 변)

○인공어초 시설은 설계도서 및 시방서 등에 따라 일정한 규격에 맞도록 철근배근조립, 거푸집조립, 콘크리트타설, 양생 등의 과정을 거쳐 제작된 후 시설 해역까지 운반되어 수중에 설치하는 사업으로서, 동 공사는 철근·콘크리트공사와 수중공사가 복합적으로 이루어지는 관계로 건설산업기본법에 따라 일반 건설업으로 규정되어 토목공사업 또는 토목건축공사업으로 등록된 업체가 입찰에 참여하고 있습니다.

○도급을 받는 일반건설업체는 어초를 직접 제작하거나, 일부 지역에 따라서는 건설산업기본법에 따라 어초제작 부분을 전문건설업체인 철근·콘크리트공사 업체에 하도급하고 있는 실정입니다.

○우리부에서는 하도급 시공에 따른 부실시공방지를 위하여 관리·감독을 강화하고, 어초실명제, 어업인 대표의 제작 및 시공과정에의 입회, 시설위치와 시설량 등에 대한 데이터베이스 구축을 통해 공정성과 투명성이 확보되도록 하고 있습니다.

○앞으로 관계부처와 협의를 통하여 하도급 및 운송·설치과정에서 효율화를 기하는 등 개선방안을 검토해 나가겠습니다.

(질 의)
어업 재해보상법 제정 및 적극적인 지원체제 강구 필요

(답 변)

○태풍·호우 등으로 인하여 해양수산시설에 재해가 발생하면 농어민의 영세성을 감안하여 다른 업종과 달리 복구비 일부를 정부에서 지원해 오고 있으나, 충분한 지원이 되지 못하여 어업인의 불만이 많은 것이 사실입니다.

○이를 개선하기 위하여 정부에서는 피해 어업인들의 경제적 손실을 적정하게 보전하고 어업인들의 자발적인 방재의식을 고취하기 위하여 "어업재해보상법" 대신 "자연재해 보험제도" 도입방안을 연구·용역중에 있습니다.

○이번에 용역중인 보험제도는 자연재해로 인한 사유시설 피해전반(226종)에 대하여 실시하는 것으로써 우리부 소관으로는 어선, 어망·어구, 수산증·양식시설, 수산생물입식 등(159종)에 대하여 실시할 예정입니다.

○정부는 현행 복구비 지원상당액을 보험료로 대체하고 수익자 부담원칙에 따라 어업인이 자발적으로 참여토록 할 예정이며, 연구용역이 끝나는대로 2001년부터 시범적으로 시행한 후 확대할 계획으로 있습니다.

(孫泰仁 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
항만공사제 도입 추진과 관련하여
◇항만공사의 독립성 제고와 항정과 시정의 조화방안
◇물동량 예측 및 양항체제 개발 등 항만정책이 근본적으로 문제가 있으니, 항만공사제도 추진방향 재고할 필요

(답 변)

○항만공사의 독립성 제고와 항정과 시정의 조화 방안에 대해서는

－도입될 항만공사는 기업회계에 의한 독립채산제와 인사상 자율성을 최대한 보장하여 항만공사의 독립성을 제고하겠으며,

－항만공사의 의사결정기구인 '항만위원회' 구성에 해당 지방자치단체가 참여할 수 있는 제도를 마련하여 항만정책과 도시정책이 조화될 수 있도록 노력하겠습니다.

○물동량 예측 및 양항체제 개발 등 항만정책이 근본적으로 문제가 있으니, 항만공사제도 추진방향도 재고 할 필요가 있다는 점에 대해서는

－컨테이너물동량이 급격히 증가하고 있는 우리나라 항만 여건상 항만체선체화를 완화하고, 수출입 물동량을 적기 처리하기 위해서는 부산항과 함께 광양항 병행개발이 바람직하다고 보며, 앞으로도 부산항·광양항 양항이 상호보완적이며, 상생의 발전이 이루어질 수 있도록 노력하겠습니다.

－항만공사 도입 추진방향에 대해서는 항만공사의 자율성과 독립성을 최대한 보장하고, 국가이익과 지방이익이 조화되며, 궁극적으로는 부산항과 인천항의 발전에 도움이 되는 항만공사가 설립되도록 추진하겠습니다.

(질 의)
부산신항 개발을 뒷전에 둔 정부정책

(답 변)

1) 컨테이너 물동량 예측치가 현실을 반영하지 못하는 이유와 항만개발계획의 재수립에 대한 견해는?

○우리부에서는 '항만기본계획 재정비' 용역(KMI, '99.12)을 통해 전문연구기관에서 수출입·환적·연안 컨테이너물동량을 추정한 바 있습니다.

○그러나 수출입컨테이너 물동량의 예측시 사용된 거시경제지표들의 실적치가 당초 예상치를 크게 상회함에 따라 물동량의 추정치와 실적치 사이에 차이가 생기게 됐습니다.

－특히 부산항의 경우 감만부두 개장 등 시설확장에 따른 여유공간 확보와 저렴한 항만비용으로 인해 제3국적 선사들의 환적화물이 예상외로 급증하고 있어 '99년에 비해 40% 이상의 폭등세를 보일 것으로 전망됩니다.

○따라서 대내외 거시경제지표의 재조정과 이에 따른 컨테이너물동량 예측치의 변화량을 파악하여 보다 합리적인 중장기 컨테이너물동량을 추정하기 위하여 현재 KMI에 수정작업을 의뢰한 상태이며, 동 결과를 바탕으로 전국의 항만개발계획을 적정하게 수정토록 할 계획입니다.

2) 부산항 투자는 뒷전이고 항만시설 투자의 지역편중이 노골화되고 있는 가운데 부산항의 적체를 해소하기 위한 대책은?

○2001년도 항만건설 예산편성을 보면 전체 9,739억원 중 38%인 3,739억원을 7대 신항만에 집중투자할 계획이며, 권역별 주요항만시설 확충에 33%인 3,255억원, 기타 유지보수 등에 29%인 2,745억원을 투자할 계획입니다.

○지역적으로 보면 부산지역이 31%, 전라남북도 지역이 34%, 경상남북도 지역이 21%, 기타지역이 14%로 항만건설투자는 지역별보다는 항만특성과 시설소요에 따라 추진하다 보니 부산 및 전남북도 지역에 편중되어 있음을 알 수 있습니다.

○최근 중국의 컨테이너 물동량 급증으로 부산항에서 처리되는 환적컨테이너 물량이 크게 증가하고 있어 시설부족으로 인한 적체현상이 발생할 우려가 있습니다.

○이에따라 우리부에서는 2001년 완공예정으로 있는 감만부두 3선석 확장사업을 차질없이 추진하고, 2001년 만료토록 되어 있는 임항지역 ODCY의 허가기간을 부산신항 개장전까지 연장하는 방안을 검토하며, 양산ICD 활성화를 추진하고 부산신항 1단계 사업을 년내 착공하여 일부 조기 개장하는 방안을 검토하는 등 컨테이너 물동량 증가에 따른 항만적체가 발생하지 않토록 다각적인 대책을 검토·추진하겠습니다.

3) 부산신항 2단계 사업 보장과 관련하여

□1단계 실시협약 변경협상이 늦추어지고 있는 이유

○부산신항만 민자사업은 '97.6월 사업시행자가 지정되고 실시협약이 체결되어 당초 '99년말 실시계획 승인 및 착공계획이었으나,

－민자유치활성화대책의 일환으로 '99.4월에 민간투자법이 개정·시행됨에 따라 실시협약 변경(안)이 제출되어 현재 변경협상이 진행중 입니다.

○민자유치촉진법하에서는 사후정산방식이었으나, 민간투자법에서는 사전확정방식으로 총사업비, 운영경비 등 사항을 사전에 확정하고

각 부처 공통사항에 대한 의견조율을 하기 위하여 시간이 소요되었으나 대부분 사항에 대하여 합의를 하여 곧 민간투자심의위원회에 상정할 예정입니다.

○조속한 시일내 협약변경 후 실시계획을 승인하여 민자사업을 착공토록 적극 추진하겠습니다.

□(주)부산신항만의 부실업체 지분에 대해 어떤 대책을 갖고 있는가?

○현재 부산신항만㈜는 삼성을 주간사로 한 24개 회사로 구성되어 있는 바 동아건설㈜(9.5%), ㈜대우(7.0%), 극동건설㈜(1.5%), 삼협개발㈜(1.0%)이 기업구조개선명령을 받고 있거나 법정관리중입니다.

○하지만 이들 회사의 재무구조 어려움은 그동안 예견되었으며, 부산신항만㈜도 지금 내부조정작업을 검토하고 있으며 싱가폴 PSA와의 외자유치협상도 활발히 진행되고 있으므로 이들 4개사의 문제로 인한 부산신항 건설에 차질이 빚어지는 일은 없을 것으로 사료됩니다.

□1단계사업의 착공시점과 2단계사업의 차질없는 추진대책은?

○부산신항만개발 사업은 2011년까지 2단계로 나누어 총 5조5천억원(재정 1조7천억원, 민간자본 3조8천억원)의 막대한 공사비를 투입하여 컨테이너부두 24선석을 건설하는 사업입니다

○당초 1·2단계사업을 포함하여 1개의 민자사업자와 실시협약을 체결하였으나, 금융기관측에서 사업규모가 너무 방대하여 대출이 곤란하다는 주장이 강력히 제기되어 이번 변경협상에서는 2단계사업을 제외하여 별도로 구분 시행하려는 것입니다.

○우선, 1단계사업인 컨테이너부두 10선석을 2007년까지 완공하기 위해 금년 말에 착공 할 계획이며,

○2단계사업인 컨테이너부두 14선석도 2001년부터 민자사업자 선정을 위한 절차를 조기 추진하고, 2004년까지 사업시행자를 지정하여 착공함으로써 2011년까지는 당초 계획대로 준공이 되도록 적극 추진하겠습니다.

○또한, 민자로 추진이 어려울 경우 정부재정전환 또는 정부와 컨테이너부두공단이 동시 시행하는 방안 등을 신중히 검토 추진하는 등 부산신항 개발이 계획기간내 완공될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

4) 부산항을 동북아 환적 중심지로 육성할 방안

○부산항·광양항은 세계 간선항로상의 지리적 잇점, 중국 등 배후경제권의 급부상 등 환적화물 유치에 유리한 여건을 가지고 있습니다.

－환적화물은 도로체증이나 도시환경문제 등을 발생시키지 않으면서, 고부가가치(1개 유치시 220$)를 가져다주는 화물로서 세계 항만들이 치열한 경쟁을 전개하고 있는 실정입니다.

※세계 주요 항만의 환적컨테이너처리 비중('99년 기준)

☞싱가폴항 80.2%(12,756천TEU), 카오슝항 51.5%(3,586천TEU), 홍콩항 26.7%(4,299천TEU)

○앞으로 신항만 개발 등 지속적으로 컨테이너 항만시설을 확충하고, 6,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선박이 입항 가능하도록 부산항 주항로에 대한 준설을 조기에 실시하며, 중국·일본 등 환적화물 주요 발생지에 대한 항만마케팅 활동을 강화함으로써 부산항과 광양항을 동북아 환적중심지로 구축하는데 만전을 기하도록 하겠습니다.

○그리고, 우리 항만 컨테이너물동량 증가추세에 원활히 대응하고, 부산항 등의 체선·체화로 인한 물류비 절감을 위해서는 부산항과 광양항의 공동발전이 필요하다고 봅니다.

5) 항만투자비 확대와 관련하여

□2000.6월 발표한 「신항만개발사업 투자재원조달 및 민자유치 활성화 방안」용역 후 항만개발을 위한 재원확보방안으로 추진하고 있는 것은?

○정부 재정분야에서 항만투자비 확보를 위해 교통시설특별회계법내 항만계정에 대한 교통세 배분율을 10%이상 수준으로 상향조정될 수 있도록 관계기관과 지속 협의 추진하겠으며, (3천억원 증액)

○장기적으로 항만개발기금의 설치, 국공채 발행, 기타 항만사용료 현실화 등도 검토 추진해 나가겠습니다.

○또한, 부족한 투자재원 확보를 위한 대책으로서 수익성 부족으로 부진한 민자유치활성화를 위해 사전 사업성 분석을 통해 사업규모를 적정하게 조정하고 수익성이 떨어져 과다한 재정지원을 요구하는 민자사업 계획은

과감히 재정투자 대상사업으로 전환토록 하여 민자유치가 활성화 되도록 하겠습니다.

□이를 위해 관계부처와 협의하고 있는 내용은?

○안정적인 항만개발 투자비 확보를 위해 건설교통부에 교통시설특별회계법내 항만계정에 대한 교통세 배분율을 10%이상 확보될 수 있도록 관계규정 개정 요청(2000.7.26)을 하고 협의중에 있으며,

○신항만중 수익성이 떨어지는 평택(아산)항 동측일반부두, 인천북항 원목부두와 목포신외항 양곡부두에 대하여 재정투자 전환 협의(2000.8.4)를 하고 있습니다.

(질 의)
해외 명태어장 확보방안 마련과 수급대책 및 문제점 등에 대하여

(답 변)

○첫째, 종전의 한·일 어업협정 하에서 우리나라는 일본 북해도 주변수역에서 명태를 어획하여 왔으나, 지역주민과의 잦은 분쟁 등으로 '99.1 새로이 체결한 어업협정에서는 '99.11까지만 명태조업을 허용하도록 합의함에 따라 2000년부터는 조업이 중단되었으며, 이로인해 이 수역에서 조업중인 어선은 러시아 수역으로 전선하거나 감척하였습니다.

○그리고, 해외 명태어장 확보를 위하여 지난 10월 한·러 총리간 회담 및 양국 차관급 회담을 통하여 현재 우리어선의 유일한 명태조업이 가능한 러시아 수역에서 안정적인 조업이 이루어 질 수 있도록 협의하였으며, 앞으로 한·러 어업위원회를 통하여 어획쿼타를 포함한 조업관련 문제를 심도있게 협의해 나가겠습니다.

○둘째, 연말까지 원양어업 생산목표 달성에 대하여, 당초 원양어업 명태 생산계획은 20만톤으로서 2000.10말 현재 약 14만톤이 운반선으로 국내에 반입된 점을 감안하면 현재의 어황 및 조업여건이 지속될 경우 금년도 생산실적은 목표 수준이 될 것으로 전망됩니다.

○셋째, 내년도 수급대책에 대하여는, 명태 수급 안정을 위해 12월 개최예정인 한·러 어업위원회에서 필요한 쿼터량 확보에 최선의 노력을 다할 계획이며,

○또한, 공동어로 및 합작사업을 확대하여 공급량을 늘려 나가는 동시에 필요시 정부비축사업으로 수입을 추진하여 수급 및 가격안정을 도모해 나갈 계획입니다.

(질 의)
수산물 무역수지 악화 관련

(답 변)

1) 중국, 일본과의 수산물 무역수지 악화에 따른 대책

○최근 중국, 일본으로부터 수산물의 수입은 2000.9월 현재 전년 동기대비 36% 증가한 486백만불로 무역수지는 전년동기대비 18% 감소하였으나, 389백만불의 흑자를 유지하고 있습니다.

－일본 : 무역수지 ('99.9) 723백만$→('00.9) 684백만$ (5% 감)

－중국 : 무역수지('99.9) △248백만$→('00.9)△295백만$ (19% 증)

○이에따라 우리부에서는 지속적인 무역수지 흑자유지 및 수입수산물의 억제를 위하여 수입비중이 높은 활농어, 활돔 등 14개 품목에 대한 조정관세를 부과하고 있습니다.

－또한 냉동어패류에 대한 수입검사를『선검사후통관』제도로 전환하는 등 수입수산물 검사를 강화하고 있으며,

－향후 수입품에 대한 생산공장 등록제 도입 및 수출국으로 부터의 위생보증서를 제출토록 하는 등 수입억제를 위하여 중국과는『한·중 위생관리협정체결』을 추진할 계획으로 있습니다.

○수출촉진을 위하여는 국제식품박람회 참가 및 시장개척단 파견 지원 등으로 해외마켓팅 활동을 강화하고, 수출수매자금 지원확대, 수출상품 포장디자인 개발 지원 등을 통하여 우리 수출업계의 지속적인 경쟁력 제고 방안을 도모하여 무역수지 흑자 증대에 기여하도록 노력해 나가겠습니다.

2) 한·일어업협정 체결시 일본과의 무역수지 악화를 예상했었는지?

○'99.1.23일 한일어업협정 발효이후 일본으로 부터의 무역수지 흑자는 '98년도 858백만불, '99년도에는 1,048백만불로 협정전보다 22% 증가하였으며, 2000년도에 들어와서는 수산물수입은 2000.9월 현재 전년동기대비 78% 증가한 125백만불, 수출은 2% 증가한 809백만$로써 무역수지는 684백만불의 흑자를 유지하고 있습니다.

※일본과의 수산물 무역수지 현황

－수입량 : ('98) 38백만$→('99) 107백만$ (181% 증)

－수출량 : ('98)896백만$→('99)1,155백만$ (29% 증)

－무역수지 : ('98)858백만$→('99)1,048백만$ (22% 증)

('99.9) 723백만$→('00.9)684백만$ (5% 감)

○2000.9월 현재 일본과의 무역수지가 전년동기 대비 5% 감소한 것은 주요 수출품목중 러시아 수역에서의 명태 자원량 감소에 따른 명란 원재료 부족으로 일본으로의 어란 수출이 전년동기에 비하여 80% 감소(△66백만$)한 반면, 일본으로부터 신선명태(525%, 9백만$), 활돔(170%, 9백만$) 등의 수입이 증가한데 주요원인이 있습니다.

○한·일어업협정의 영향으로 인한 생산체제의 변화는 무역면에서도 영향을 미칠 것으로 예상하였습니다만 그 영향은 크지 않은 것으로 사료됩니다.

3) 해외신어장개발과 관련, 정부차원에서 정보를 수집하여 해외어장 진출어선에 지원하는 방안에 대한 대책은?

○근해어선 해외신어장 진출이 저조한 이유는 진출대상 어장에 대한 어업자원 정보가 미흡하여 어장성이 불투명하고, 입어국의 입어조건 변경 등 위험성을 내포하고 있어, 어민들은 위험성이 큰 해외신어장 진출보다는 감척지원금을 선호하고 있어 추진이 미흡한 실정입니다.

○따라서, 정부에서는 감척대상 어업인에게 해외직접 투자나 합작시에도 해외신어장개발자금 지원이 가능토록 제도개선을 추진하겠으며,

○2001년도부터는 10억원의 예산으로 진출수역에 대한 사전 어장조사를 실시하여 해외어장 진출에 따른 불확실성이 감소 되도록 최대의 노력을 경주하겠습니다.

4) 중·서부태평양 고도회유성어족 보존을 위한 고위급회의(MHLC)의 협약 체결에 따른 어획량감소 대책 및 참치어장의 안정적 확보 방안은?

○흔히 남태평양으로 불리는 중·서부태평양 수역은 참치 연승어장의 70%, 선망어장의 100%를 차지하는 우리나라의 최대 참치어장입니다.

○'94년부터 현재까지 연안국 및 조업국의 공동참여하에 고도회유성어족자원의 보존을 위한 지역수산관리 협약 제정을 추진하여, 지난 9월 5일, 하와이에서 협약이 채택된 바 있습니다.

－찬성 19, 반대 2 (한국, 일본), 기권 3

○협약(안)이 대다수 연안국의 찬성에 의해 채택이 되었으나, 연안국과 조업국의 컨센서스에 의해 협약(안)이 채택되지 않은 만큼 조업국의 이익이 최대한 반영되도록 협약 발효전 협약(안) 개정을 일본 등 조업국과 공동으로 추진하고 있습니다.

○참치어장의 안정적 확보를 위해

－태평양 연안국과 쌍무협력관계를 더욱 강화하기 위해

• KOICA(국제교류협력기금)자금에 의한 대도서국 원조 확대와

• 장기적으로 원양개발자금 조성 등을 통한 안정된 협력사업을 추진하고

－협약 채택 후 기구 설립을 위한 준비위원회(Preparatory Conference)에 적극 참여하여 아국 조업쿼타가 축소되지 않도록 안정적 쿼타 확보를 위해 최대한 노력할 계획입니다.

(질 의) 해양수산벤처기업 지원사업 추진 관련

(답 변)

1) 대기업인 (주)현대정보통신과 외국기업이 지분참여하고 있는 (주)HKM을 벤처기술개발 지원기업으로 선정한 경위

○우리부가 추진중인 중소·벤처기업 기술개발 지원사업은 중소기업(벤처기업 포함) 및 창업자를 지원대상으로 하고 있습니다.

－중소기업은 업종별 종업원수 및 자산총액, 대기업 계열사 여부 등을 기준으로 정하며 벤처기업은 벤처기업육성에관한특별조치법 제2조에 규정한 일정요건을 갖춘 중소기업 중 중소기업청이 확인한 기업을 말합니다.

○(주)HKM의 경우 위 중소기업 조건을 충족하고 있으며, 또한 중소기업청이 확인한 벤처기업입니다.

－공정거래위원회에서 (주)HKM이 현대정보기술(주)의 계열사가 아님을 확인한 바 있으며, (주)HKM은 외국인 투자기업으로서 정부는 외국자본 투자촉진을 목적으로 외국투자기업에 대해 법인세 감면 등 우대조치하고 있습니다.

※소프트웨어 개발 관련업종의 중소기업 기준

－종업원수 400명, 자산총액 800억원

※(주)HKM의 규모

－종업원수 41명, 자산총액 103.4억원

○금년도 지원대상기업을 선정함에 있어서 중소

기업 해당여부를 확인한 후 다수의 민간전문가들이 객관적인 기준에 의해 기술성 및 사업성평가를 거쳐 우수기업을 선정하는 절차를 거쳤습니다.

○(주)HKM의 사업계획을 평가한 결과 타 기업에 비해 우수한 것으로 평가받았으며 또한, 벤처기업으로 확인 받아 기술력을 인정받고 있어 지원대상기업으로 선정하였습니다.

○이에 따라 동기업이 개발하고자 하는 「인터넷을 이용한 원격교육 Portal Site 개발」에 대해 1년간 70백만원을 지원할 계획입니다.

※사업개요

－과제명 : 인터넷을 이용한 원격교육 Portal Site 개발

－기술개요 : 선원양성 및 안전교육 등에 인터넷을 활용한 원격교육을 도입하여 교육효과 증대 및 비용절감

－사업기간 : 1년

－지원금액 : 70백만원

2) 벤처기업이 아닌 중소기업을 벤처기술개발 지원기업으로 선정한 경위

○우리부가 추진중인 중소·벤처기업 기술개발 지원사업은 중소기업 및 창업자를 지원대상으로 하고 있습니다.

○또한, 중소기업중 벤처기업 또는 기술력이 뛰어난 기업을 육성하기 위해 「해양수산 중소·벤처기업 기술개발 지원사업 기본계획」에 벤처기업이거나 기업부설연구소를 보유하고 있는 중소기업에 대해서는 우선적으로 지원할 수 있도록 하였습니다.

※벤처기업이란 벤처기업육성에관한특별조치법 제2조에 규정한 일정요건을 갖춘 중소기업 중 중소기업청으로부터 벤처기업으로 확인 받은 기업을 말함

○이에 따라 동 사업 시행과정에서 벤처기업이거나 기업부설연구소를 보유하고 있는 중소기업에 대해서는 지원기업 선정시 우대점수를 추가로 부여하여 우선적으로 선정될 수 있도록 조치를 취하였습니다.

○그 결과 금년도에 선정된 14개 기업 중에서 벤처기업이거나 기업부설연구소를 보유한 기업은 9개에 달하고 있습니다.

○다만, 기업선정을 위한 평가는 신청과제의 기술개발가능성과 시장성 등 기술성과 사업성을 위주로 이루어지며 벤처기업 또는 기업부설연구소 보유여부는 우대조건에 불과합니다.

○아울러, 우리부는 앞으로도 「공공기관의 중소기업기술개발 지원제도(KOSBIR)」의 취지를 감안하여 벤처기업과 기업 부설연구소를 보유한 기업에 대해서는 우대 지원 할 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

(질 의) 해운산업 부채비율 200% 기준 관련

(답 변)

1) 현재 어느정도 선복량이 부족하며, 향후 예상치는?

○해운업계에서는 현재 선박을 매각한 후 용선형태로 선박을 확보하고 있는 상황입니다.

※용선으로 선박을 확보할 경우 부채로 산정되지 않음

○사선과 용선을 포함할 경우 '97년 이후 선복량의 변동은 거의 없으나, 용선의 비중이 많아질 수록 선사의 경영이 안정되지 못하는 단점이 있습니다.

－선복량의 변동이 없는 것은 '97년 이전에 발주한 선박이 '98～'99년에 인도되었고, '99년 해운법 개정으로 해상화물 운송사업 등록기준이 완화되어 새로운 업체(9개)가 많이 진입했기 때문입니다.

<선복량 현황>

(단위 : 천톤)

구 분	'97	'98	'99
선복량	16,556	17,210	17,895
사 선	10,826	10,576	10,958
용 선	5,730	6,634	6,937

○현재 선사측에서 향후 선박확보계획을 수립하지 않아 선복량 부족 예상치를 전망하기 어려운 실정입니다.

2) 신조선 발주 억제로 우리 조선업계에 미치는 영향은?

○'98년 이후에 발주실적이 극히 저조('98년 : 없음, '99년 : 4척)하여 장기적으로 볼 때 우리나라 조선업계가 타격을 받을 것으로 생각합니다.

○다만, 현재 우리나라 조선업은 세계적인 경쟁력을 갖추고 있기 때문에 당분간 큰 타격은 없을 것으로 생각합니다.

<선박 건조량 추이>

(단위 : 천톤)

구분	'97	'98	'99	비 고
한국	7,818	6,812	9,159	세계2위
일본	9,568	9,904	11,070	세계1위

3) 해운업 위축시 국가 전략물자 수송에도 차질을 빚을 것인데 이에 대한 대책은?

○외국인 선원 승선범위에 대하여 노·사간 합의가 이루어지면국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 물자를 차질없이 수송할 수 있도록 국가필수국제선박을 지정하고, 해운업이 위축되지 않도록 부채비율 200% 기준 개선, 선박금융 지원제도 마련 등에 최선을 다하겠습니다.

4) 해운업계의 200% 부채비율 적용 제외에 대한 정부의 입장은?

○우리부에서 해운업의 특성에 맞춰 부채비율의 기준이 완화되도록 요구하였으나, 금융당국에서는 예외인정이 곤란하다는 입장입니다.

－금융당국 입장 : 부채비율 200% 기준은 그룹별 평균개념에 기초한 것으로 채권은행과 기업이 재무구조개선 약정을 체결할 때 당사자간협의를 통해 해운업 등 해당계열 업종의 특성을 반영하여 부채비율을 차등화 할 수 있으므로 특정업종에 대하여 별도의 부채비율 적용 등 예외를 인정할 필요성이 크지 않음.

※주채권은행과 재무구조개선 약정을 체결하여 부채비율 감축기준이 적용되는 선사는 4개(현대상선, 한진해운, 조양상선, SK해운)이며, 나머지 선사는 부채비율 200% 기준과 직접적인 관련이 없음.

(辛卿植 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
납북어선원 송환 및 가족 지원대책(남북협력기금 활용 포함)

(답 변)

○정부에서는 그동안 납북어선원 송환을 위하여 납북자문제 주무부처인 통일부를 중심으로 다각적인 노력을 기울여 왔으나, 북한측에서는 이들의 존재를 부인하거나 자진입북자로 주장하면서 협상 자체를 거부함으로써 뚜렷한 결실을 거두지 못해 왔습니다.

○이에따라 우리측은 납북자들을 넓은 의미의 이산가족 범주에 포함시켜 해결하는 것이 현실적 방안이라는 판단 하에 남북정상회담을 계기로 현재 다양한 대화채널을 통해 북측을 설득, 납북자 가족상봉 및 조기송환에 최선을 다하고 있습니다.

○납북자 가족 지원문제에 대해서는 지금까지 깊이 검토되지 못하고 있는 실정으로, 앞으로 관계부처가 협의하여 정부차원의 방침결정이 있어야 할 것이나,

○우선 우리부 차원에서 「납북자 가족모임」 등을 통해 가족들의 애로사항을 파악하여 가능한 범위내에서 지원할 수 있는 방안을 검토하겠으며,

○아울러 위원님께서 말씀하신 남북협력기금을 활용한 납북어선원 가족지원 방안에 대하여도 관계부처와 협의해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
납 꽃게가 북한과 연관되어 있다고 하는데 이에 대해 확실히 밝히고, 단동지역 등 중국의 수산물 주 수출 지역에 수산관계관을 파견, 수산물 안전성검사를 강화할 용의

(답 변)

○납 꽃게 원인규명에 대해서는 주 중국대사관이 현지 조사결과 중국어민들의 소행일 가능성이 높은 것으로 파악되었으며, 정확한 규명을 위해 현재 양국 관계 당국간 형사사법공조가 진행중에 있습니다.

○수산관계관 파견 문제는 현재 협의중인 한·중 수산물 위생협정안에 수출 가공공장 등록제 실시와 수입국이 정기적으로 검사하도록 되어 있으므로 동 협정을 조속히 체결하여 우리 검사원이 현지 검사를 강화할 수 있도록 하겠습니다.

(질 의)
불가사리 퇴치의 정부지원 의향은

(답 변)

○현재 연안어장은 매립·간척 및 오염 등에 따른 생태계의 변화로, 산란·치어의 성육환경 악화와 더불어 양식어장의 생산성 감소가 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.

○양식어업 및 마을어업 등 면허어업은 예산 및 인력 등의 소요가 많아 어업인이 스스로 추진하기가 어려운 어장정화사업 등에 대하여는 정부에

서 지원하고 있으나, 불가사리 구제사업에 대하여는 어업인 스스로가 관리하는 것이 바람직하다고 사료됩니다.

○다만, 위원님께서 지적하신바와 같이 우리어장의 어려운 현실을 감안하여 정부와 어업인이 혼연일체가 되어 불가사리 등 해적생물의 구제에 노력하겠으며, 아울러 정부가 예산을 지원하는 방안도 강구해 나가겠습니다.

(李方鎬 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 항만국통제 강화 방안

(답 변)

○항만국통제는 국제해사기구(IMO)에서 세부적으로 규정한 항만국통제절차서(지침)에 의거 전세계적으로 매우 통일적이고 엄격하게 시행하고 있습니다.

○또한 2000.1부터 아·태지역항만국통제전산망(APCIS)이 가동되고 있으며, 2000.5부터는 유럽지역의 전산망(EQUASIS)과 정보공유를 하게됨으로써 아국 역시 보다 효과적인 항만국통제를 시행할 수 있게 되었습니다.

○항만국통제 전담인력이 부족한 것은 정부구조조정에 기인하나 필요 인력 증원시까지는 가용 가능한 선박직 인력을 총가동하여 편의치적선 등 기준미달선을 우선적으로 점검 통제함으로써 사고위험을 줄이는 한편, 관계부처와 지속적으로 협의함으로써 항만국통제 전담인력(54명)이 확보될 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

(질 의) 행정구역이 중복되는 항만지역의 효율적 관리방안에 대하여

(답 변)

○항만법상 지정항만(무역항·연안항)은 지방행정구역의 경계구분에 따라 지정하는 것이 아니고,

－국가 전체적으로 항만의 입지조건, 물동량, 항만관리·운영의 효율성, 해당지역 항만기능의 비중 등을 종합적으로 고려하여 지정하는 것입니다.

○특히 평택(아산)항과 같은 무역항의 경우 원칙적으로 국가가 소유·관리하며, 항만공사 시행자인 비관리청이 일부 항만시설을 소유·관리할 수 있으므로 항만시설의 관리·운영에 있어 지방자치단체가 직접 관여할 여지는 없습니다.

－또한 항만시설사용료는 전액 국가세입으로 귀속되어 항만개발사업비로 재투자되므로 항계구분에 따른 지방세입 유무와는 관계없는 사항입니다.

○그러나 항만의 명칭문제는 해당 지방주민의 정서와 관련된 문제이므로 향후 신규항만에 대해서는 위원님이 지적하신 대로 관련 행정도시의 공동이미지를 담을 수 있도록 명칭을 부여하겠습니다.

○다만, 기존항만의 명칭변경은 항만의 대외적인 이미지 및 관련 지역주민간의 이해관계 등과 관련된 문제이므로 이해관계자 및 관계기관과의 충분한 협의를 거쳐 보다 신중하게 검토할 필요가 있습니다.

(질 의) 해난사고 방지를 위한 고급선원의 교육이나 방제에 대한 지휘체계 및 전문인력에 대한 교육대책

(답 변)

1) 고급선원에 대한 교육대책에 대해서

○우리부에서는 현재 약 65%를 차지하고 있는 운항과실로 인한 해난사고 발생을 감소시키고자 육상에서 선박운항을 직접 실습해 볼 수 있는 항해·기관 시뮬레이션교육과 승선실습 등 실기실습위주의 교육을 강화하고 있으며,

○'99년부터는 우수선원 양성을 위해 2개년사업으로 선원교육기관의 교육시설·교육과정·교육운영·교수의 질 등 선원교육 전반에 대하여 평가를 실시하고 있고,

○또한, 해기사시험제도를 소형선박까지도 선박운용능력을 검증할 수 있는 실기시험을 혼합하여 실시할 계획입니다.

2) 방제에 대한 지휘체계에 대해서

○유류오염사고시는 해양경찰청장을 본부장으로 하는 방제대책본부를 설치하여 동원된 방제세력을 지휘·통제하는 체제를 운영하고 있으며,

○금년 1월11일에는 "국가방제기본계획"을 수립, 재난적 해양기름오염사고 발생시 범정부적으로 대응할 수 있는 체제를 구축하였습니다.

3) 방제전문인력 교육에 대하여

○현재 방제인력에 대한 교육은 해양경찰청의 직무교육 과정, 해양연구소 및 해양수산연수원의 방제전문교육과정에서 해경 및 민간방제인력에 대한 전문방제교육을 실시하고 있고, 방제 조합에서는 인천지부에 자체방제 교육시설을 마

련, 방제조합 직원 및 민간방제인력에 대한 교육을 실시하고 있습니다.

○앞으로 방제조합의 교육시설 및 과정을 확대하여 민간방제인력에 대한 방제교육을 강화하고, 정부에서는 해양경찰학교를 설립, 방제전문 교육과정을 신설하는 방안을 적극 검토하겠습니다.

(질 의)
방치폐선 처리대책 관련

(답 변)

1) 지금 상태로는 폐선처리장 설치가 어려울 것으로 보이는 데 이에 대한 대책

○연안 항·포구 주변 또는 어장에 방치되어 있는 폐선박의 효율적인 처리를 위하여 농어촌구조개선특별회계 예산으로 '98년부터 2004년까지 폐선처리장을 매년 3개소씩 총 21개소를 설치 및 계획중에 있습니다.

－운영중(3개소) : 전남 목포, 여수, 경남 통영

－설치중(3개소) : 충남 보령, 태안, 부산 사하

○그러나 폐선처리장 설치사업은 위원님께서 지적하신 바와 같이 환경오염 유발시설이라는 이유를 들어 지역주민의 반대로 사업추진이 어려운 실정에 있습니다. 앞으로 폐선처리장을 확대설치 할 수 있도록 지역주민과 환경단체 등을 설득해 나가겠습니다.

○또한 방치폐선 근절을 위하여는 전국 어촌계장(1,769명, 명예 연안관리인 위촉)을 적극 활용하여 폐선의 발생을 근원적으로 차단하고, 발생된 폐선을 효율적으로 처리하기 위하여 지방자치단체와 긴밀히 협조하는 한편 정부에서 일부 지원하고 있는 폐선처리비를 더욱 확대해 나갈 계획입니다.

－'99년 947백만원→2000년 1,032백만원

2) 감척으로 발생한 폐어선에 대한 재활용 대책

○감척사업으로 발생한 폐업어선에 대하여는 신속한 사업 추진과 척당 7~8백만원씩 소요되는 폐선처리비 등 예산절감을 위하여 인공어초·지도선 등 공공사업과 수출, 노후어선대체사업과 같은 다각적인 재활용 방안을 추진하고 있습니다.

※감척어선 재활용 현황(2000. 10.30일 현재)

－총 348척 : 공공사업 28척, 경제협력 33척, 노후어선대체 162척, 수출 110척, 기타 상업용 카페, 화물선 등 15척

○앞으로도 처리되지 않은 감척어선에 대하여 최대한 재활용을 추진하도록 하되, 최종적으로 미활용된 어선에 대하여는 기관·장비 등을 분리 매각한 후 해체 처리하는 등 감척어선의 처리에 최선의 노력을 다하겠습니다.

<참고자료 1>

폐선 처리장 설치사업

❑사업목적

○항·포구 주변 또는 연안어장에 방치되어 바다오염, 해안경관저해 및 선박 입·출항에 지장을 초래하는 폐선을 신속히 처리하여 깨끗한 바다 보존 및 선박 출·입항로 확보

❑근 거

○대기환경보전법 제29조(악취발생 물질의 소각금지)

○해양오염방지법 제53조(선박해체의 신고 등)

❑지원조건(농어촌구조개선 특별회계)

○국고 40%, 지방비 40%, 자담 20%

❑사업주체

○시·도지사(시장·군수, 구청장)

❑연도별 투자 예산

(단위 : 백만원)

구 분	총사업비	연도별 투자실적 및 계획			
		1998	1999	2000	2001이후
○사업비	7,350	1,050	1,050	1,050	4,200
○물량(개소)	21	3	3	3	12
○국고	2,940	420	420	420	1,680
○지방비	2,940	420	420	420	1,680
○자담	1,470	210	210	210	840

구 분	총사업비	연도별 투자실적 및 계획			
		1998	1999	2000	2001이후
사 업 지		전남 목포 경남 통영 충남 보령	충남 태안 전남 여수 부산 사하	경남(반납) 부산(반납) 경북(반납)	

※개소당 사업비 : 350백만원(국고 140, 지방비 140, 자부담 70)

<참고자료 2>

폐선처리장 설치사업 추진경위

1. 사업개요

○사업목적

－항만, 어항, 연안해변 등 바닷가에 방치된 폐선을 인양후 해체 처리하여 안전사고예방, 해양오염방지 및 해안경관 확보

○폐선처리장 설치지원 (9개소 : 국고 1,260백만원)

－경남 2 (통영, 남해), 전남 2 (목포, 여수), 충남 2(보령, 태안), 부산 1(사하)

※사업포기(3개소) : 부산 1, 경북 1(포항), 경남 1(남해)0

○지원조건 : 국고보조 40%, 지방비 40%, 자담 20%

※사업비(개소당) : 1,050백만원(국비 420, 지방비 420, 자담 210)

2. 폐선처리장 현황

❑'98 사업 현황

○목포시 고려조선소 : 정상 운영중 ('99.1월 가동)

○통영시 한성 FRP조선소 : 정상 운영중 ('99.2월 가동)

○충남 보령 : 이전 검토중

－소각로를 설치하여 시험가동 단계이나 시험가동시 집단 민원 발생 우려로 인하여 사업장소 이전 검토 중임

❑'99 사업현황

○전남 여수시 신영조선(주) : 정상운영중(2000.8월 가동)

○충남 태안군 : 가동준비중

－사업장소가 군부대 인접지역으로 사업추진 지연, 시설장소 변경하여 폐기물처리시설 및 대기배출시설 설치 신고 필

－2000.4.29 사업착공, 10.30 준공

○부산 사하구 : 가동준비중

－사업자 선정위원회 심의결과 사업예정지가 민원발생으로 인하여 재심의 (2월)

－2000.3.31 사업자 선정, 7.3 사업착공. 9.30 준공

❑2000 사업현황

○부산시, 경북 포항시, 경남 남해군 : 물량반납 (불용처리 예정)

－2000.6.29 : 폐선처리장 설치 사업량 반납

－2000.7.12 : 폐선처리장 설치희망 수요조사 (연안 시·도)하였으나 설치 희망자 없어 사업포기

－2000.9.23 : 금년 및 2001년도 폐선처리장 설치희망 수요조사

(금년도 희망자 없음, 2001년도 : 전남, 경남희망)

(李相培 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

2002년 한·일협정 재협의시 독도와 오끼도를 중심으로 공동관리수역을 설정할 의향에 대하여

(답 변)

○한·일어업협정은 EEZ 경계획정 이전에 어업에 관한 사항만을 규정하는 잠정약정으로서 유효기간은 3년으로 되어 있으나, 일방국이 종료를 통보하지 않는 한 계속 유효한 것입니다.

○따라서 현 협정을 종료하고 2002년에 한·일어업협정을 재협의하는 문제는 3년 후 우리 어업인들의 실익에 어떠한 영향을 미치는지 다각적이고 세밀한 분석을 통해 신중히 검토되어야 할 사항이라고 생각됩니다.

○또한 현 협정의 개정을 통해 독도와 오끼도를 중심으로 공동관리수역을 설정하기보다 현재 한·일 외교당국간 진행중인 EEZ 경계획정회담을 통하여 양국간 EEZ 경계를 명확히 하는 것이 더 바람직할 것으로 생각됩니다.

(질 의)

이어도를 우리나라 관리수역으로 계속 지배할 수 있는 대책

(답 변)

○한·중 어업협정은 과도수역을 포함할 경우 연안국의 관할권이 인정되는 수역을 평균 60해리 이상 확보하여 한·일 어업협상의 35해리, 중·일 어업협상의 52해리보다 훨씬 넓게 확보하고 있으나

○이어도는 우리 최남단 마라도로부터 약 81 해리 떨어져 있기 때문에 영구적인 EEZ 경계획정 이전에 잠정적으로 체결되는 한·중 어업협정상 우리측 관할수역(배타적어업수역 및 과도수역)에는 포함되지 못하였습니다.

○이어도 주변수역을 우리 EEZ로 포함시키는 문제는 어업협상과는 별도로 현재 한·중 외교부간 진행중인 EEZ 경계획정 회담시 다루어져야 할 사항으로 이어도는 지리적 위치 및 지형적 특성상 영구적인 EEZ 경계획정시에는 우리측 EEZ로 포함될 것으로 사료됩니다.

(질 의)

컨공단 직원이 2000.4월 나진항 개발을 위해 북측관계자와 만났는데 사업제의가 장관지시였는지?

－나진항만개발에 남북협력기금 사용시 국회동의를 받아야 하지 않는가?

(답 변)

○한국컨테이너부두공단의 북한 나진항개발계획은 북한의 항만시설을 확충함으로써 통일비용을 절감하기 위하여 컨공단 자체계획으로 추진하고자 하는 사업으로 현재 북측과 협의중이며, 아직까지 구체적으로 합의된 것은 없습니다.

○앞으로 나진항 개발사업 시행이 확정되고 남북협력기금 사용계획이 확정단계에 이르면 당연히 관련법 절차에 따라 필요한 조치를 이행하겠습니다.

(질 의)

인천항 국제여객터미널이원화 운영에 따라 수산물검역, 안전성 관리도 문제되는 바, 이에 대한 안전성 강화대책

(답 변)

○현재 수입수산물 검사는 선박이 인천항에 도착되면 선박회사와 세관에서 지정한 보세창고에 입고된 후에 검사가 이루어지고 있습니다.

○따라서 인천항 국제여객터미널이 이원화되더라도 수입수산물 검사는 일원적으로 집행되므로 수입수산물 안전성 확보에는 큰 지장이 없는 것으로 사료됩니다.

(朱鎭旴 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

수산행정에 대한 전문성을 고려한 인사대책

(답 변)

○우리부는 '96.8『부』로 통합된 이후 능력과 전문성을 갖춘 자를 적소에 배치하는 한편, 조직의 화합을 도모하기 위하여 해운항만청과 수산청 출신 직원간 상호 교차 보직하여 왔습니다.

○특히, 수산분야는 업무특성상 전문성이 요구되는 관계로 전문지식과 행정경험을 우선적으로 고려하여 인사를 해왔으나, 불가피한 경우 평소의 업무추진능력 등을 감안하여 업무의 효율적 수행과 어업인들을 위해 최선을 다할 수 있는 적임자를 선발하여 인사를 단행해 왔습니다.

○수산정책과장 및 어업협상 주무과장 등에 대한 잦은 인사도 이러한 방향에서 이루어진 것이었음을 양해해 주시기 바랍니다.

○앞으로는 빈번한 전보로 인한 전문성 및 능률의 저하를 지양하여 안정적인 직무수행을 기할 수 있도록 정기적인 인사전통을 확립해 나가겠으며

○아울러, 수산분야의 주요 핵심부서에는 기존의 전문인력을 효율적으로 활용함은 물론, 새로운 인재를 적극 발굴·육성하여 배치함으로써 수산행정이 효과적으로 추진될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

(질 의)

감척사업을 추진하였는데 도리어 어선세력이 증가하는 이유는

(답 변)

○연근해어업의 허가제도는, 자원의 합리적인 관리 및 어업인의 안정적인 생활안정을 위해 어업진입을 업종별로 선별하여 제한해 오고 있습니다.

○이에따라, 자원의 남획이 심해 어업에 미치는 영향이 큰 근해어업은 '92년부터 신규진입을 아예 제한하여 기존의 허가건수의 범위내에서만 허가를 처분해오고 있으나, 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 '97년 무렵 어선세력이 증가가 두드러진 사유는 무등록·무허가 어선의 양성화 조치에 따른 것입니다.

○이들 어선들은 제도권밖에서의 불법어업으로 연근해어업의 질서유지에 악영향을 초래하고, 어촌사회안정에 부정적인 요인을 초래함에 따라 제도권어업으로 수용하여 어업질서의 확립 및 안정적으로 어업에 종사하도록 할 필요성이 대두되었습니다.

○이에따라, 무등록·무허가 어선의 양성화는 자원에 영향이 적은 어업(업종)에 한하여 허가하였으며, 양성화어선의 약 86% 이상이 2톤이하의 양식어장관리선 및 낚시어업류의 어선들로서 어선척수의 증가에 비해 자원에 미치는 영향은 그리 크다고 볼 수 없습니다.

○그러나, 어업환경의 악화, 어선·어구의 현대화 및 어로기술의 발달은 자원의 선취경쟁을 가속화하여 어업에 미치는 영향이 우려되는 바, 미등록·무허가 어선이 발생하지 않도록 지도단속을 철저히 함과 동시에 허가제도를 정비하는 등 연안어업에 대하여도 합리적인 정비계획을 수립, 감척사업의 효율성이 저하되지 않도록 노력하겠습니다.

(질 의)
수협 구조조정 및 조기정상화 방안

(답 변)

○정부에서는 강력한 구조조정과 공적자금 투입을 계기로 수협이 어업인의 자조조직으로 다시 태어날 수 있도록 할 예정입니다.

－중앙회 조직정비 및 인원감축 계획(안)

- 기구축소 : ('98) 17부서→('99) 14→(2000) 12
- 인원감축 : ('98) 2,266명→('99) 2,166→(2000) 1,835
- 사업장 폐쇄 : ('98) 156개소→('99) 136→(2000) 122
- 도지회 9개 전면폐지
- 고정자산 매각 : 30건, 1,398억원

○특히, 독립사업부제 강화이후의 제도개선 상황까지를 고려한 새로운 경영개선팀을 구성·운영하여 수협이 조기에 정상화 될 수 있도록 할 계획입니다.

(질 의)
수입수산물 유통실명제 도입 방안

(답 변)

○수입수산물에 유통실명제를 도입하는 것은 소비자에 대한 신뢰 회복과 안전성 문제, 유통의 투명성 제고를 위해 필요하다고 생각됩니다.

○이에 따라 이번 납꽃게 사건을 계기로 중국과 협의중인 한·중 위생관리에 관한 협정 내용에는

－수출제품의 포장에 국가명, 가공공장 명칭과 등록번호 표기를 의무화하도록 하여 유통의 투명성을 기하도록 하고 있으며,

○앞으로 주요 수입국가와는 위생협정을 체결하여 유통실명제가 정착될 수 있도록 추진하겠습니다.

(질 의)
장보고 재평가 사업 및 바다의 날 행사 등 홍보성 행사보다 어업인을 위한 실질적인 지원에 관심을 두는 것이 바람직하지 않은가

(답 변)

○해상왕 장보고 재조명·평가사업은 '94년 UN해양법 발효이후 형성된 신해양질서에 부응하여 1,200년전 동아시아 해상왕국을 건설한 장보고의 해양개척정신과 업적을 계승·발전시키기 위해 추진하는 사업으로서 다른 사업 못지 않게 중요한 사업이라 생각하고 있습니다.

○특히, 동 사업은 21세기 해양부국 건설을 위한 국민의 정신적 사표 정립차원에서 추진하는 사업인 만큼 위원님들께서도 관심을 가져주실 것을 부탁드리며,

○아울러, 위원님께서 지적하신 대로 장보고 재평가사업이나 바다의 날 행사 등이 홍보성 행사에서 탈피하여 국민의 해양의식을 실질적으로 고취할 수 있도록 내실있게 추진해 나가겠습니다.

(질 의)
연구개발용역사업의 중복연구, 수의계약체결 등 집행과정에서의 투명성을 상실하였다는 지적과 함께 방만한 용역사업의 추진에 대한 견해와 용역사업의 체계적인 개선대책

(답 변)

○먼저 방만하게 용역사업을 추진한 것으로 이해하게 하신 것에 대하여 자료부실 제출 등으로 다소 오해가 있었음을 송구스럽게 생각합니다.

○UN해양법 협약 발효에 따라 선진국은 우수한 해양기술력을 바탕으로 해양개발을 가속화하고 있으며, 부존자원이 빈약한 우리나라 여건상 해상산업을 국가전략 산업으로 육성하기 위하여는 해양에 관련된 연구개발용역이 활발하여야 하나 선진국에 비하여 해양과 관련된 용역비의 정부투자비중이 상당히 낮은 실정입니다.

※국가예산대비 해양관련 용역비 비중

미국	프랑스	일본	한국
0.22%	0.13%	0.1%	0.06%

○연구개발용역사업의 중복 연구는 연구용역비 예산편성시스템상 국가과학기술위원회의 사전조정을 통하여 사업간 역할이 분담되며, 사업간 차별화와 명확한 목표설정으로 중복되는 사례가 없으며 대개 단계별·연차적으로 수행되는 사업임을 양해하여 주시기 바랍니다.

－어촌종합개발 관련 용역을 예를 들어 말씀드리면

• '98, '99년도는 32개권역의 기본계획 조사를 위해 농진공과 KMI에 분산 사업을 수행하였고,

• '99년도 평가용역은 '94～'98년중 시행한 사업의 효과를 분석하기 위한 용역이며

• '99년 어항기본계획용역은 인천소재 전진포항 등 17개어항의「기본설계 및 환경영향평가」에 대한 용역이었습니다.

※중복성 여부 : "참고자료 1"

○수의계약체결 등 집행과정에서의 투명성을 미확보한 문제에 대하여는 사업추진 방식에 있어 경쟁개념이 완전히 도입되어야 할 것으로 판단하고 있으며, 민간참여의 확대로 사업의 효율성이 제고되어야 할 것으로 생각하고 있습니다.

다만, 특정사업에 대하여 수의계약을 체결한 것은 풍부한 경험과 전문인력, 정밀실험장비를 보유하고 있는 한국해양수산개발원, 국토개발연구원, 한국해양대학교, 해양연구소 등의 육성을 위해 「국가를당사자로하는계약에관한법률시행령 제26조제1항」에 따라 계약하였음을 양해하여 주시면 고맙겠습니다.

※수의계약 사유 : "참고자료 2"

○위원님께서 지적하신 바와 같이 방만한 용역사업의 수행 등 용역사업의 체계적인 개선을 위하여

○R&D 투자사업의 조사, 분석, 평가 결과를 최대한 반영하고 양적 투자규모의 확대보다 질적향상에 역점을 두어 우선 순위를 설정하겠으며, 시의성과 파급효과가 큰 사업 및 성공가능성을 중시하여 용역의 생산성이 강화되도록 사업을 추진하겠습니다.

○특히, 경쟁원리를 최대한 도입하여 투명성을 확보하고 국가 및 연구기관, 민간용역사의 발전전략을 고려하여 용역사업을 수행하겠습니다.

<참고자료 1>

중 복 투 자 여 부

사 업 명	용 역 개 요	상 이 점
【어촌종합개발】 ○어촌종합개발기본계획 수립	○어촌종합개발사업 대상권역(32개권역)에 대한 어촌종합개발 기본계획 수립	○용역대상 권역수가 많아 조속한 용역수행을 위하여 2개기관에서 용역수행
○어촌종합개발사업 평가용역	○기 시행된 어촌종합개발사업의 효과분석을 위한용역	○기 시행된 사업의 효과분석을 위한 것으로 계획용역과 다름
○어촌종합개발사업 기본설계 및 환경평가	○신규로 지정된17개 어항에 대한 기본설계 및 환경영향평가	○신규지정된 권역의 향후 개발계획 수립을 위한 용역
【연안관리 사업】 ○연안통합관리 계획수립용역	○연안관리법에 의해 전국연안의 실태조사 보전, 이용 및 개발방향 수립	○연안의 정비, 관리 및 개발을 위한 용역
○연안정비의 체계적 실행방안 연구용역	○훼손 또는 파괴된 연안시설물중 법력상 정비대상외 시설물의 정비 및 실행계획 수립	○훼손된 시설물의 효과적인 정비 및 실행계획 수립
○연안통합관리시스템 개발	○연안의 위성영상자료 등 각종자료의 DB화 하고 S/W를 개발하는 지리정보 구축	○기본자료를 이용한 자료정보의 DB화 및 S/W 개발

사 업 명	용 역 개 요	상 이 점
【침몰선 처리시스템】 ○침몰선 처리시스템	○해난사고 및 오염사고의 위험이 많은 침몰선을 종합적, 체계적 관리 시스템 개발	○침몰선 현황조사 및 DB화 ○위해도가 높은 관리대상 선박의 위치수색 및 인양기술개발사업으로 서로 상이함
【한·미해양협력】 ○한·미 해양협력사업 지원용역	○한·미 해양정책포럼, 전문가 교환 및 연수 ○ 해양수산 현안과제의 공동연구	○정책포럼과 현안과제 연구로 상이한 과제 수행
【표지, 해양오염방지】 ○항로표지 정비 계획수립 용역	○항로표지 정비 ○항로표지 배치의 적합성과 정비용역	○항로표지 배치의 적합성 시뮬레이션 검증, 해상구조물 안정성 점검 및 정비 용역 계속사업
○해수교환 방파제 실용화 연구	○항내 수질개선을 위하여 항만과 어항의 다목적 방파제 개발과 설계기준 및 시공방법 연구	○항내 수질개선을 위한 다목적 방파에 개발용역, 계속사업
○해양오염 원격감시체제 구축	○해양오염 현황을 자동으로 측정 할 수 있는 시스템 개발	○오염실태를 자동측정하는 등 해양환경 및 변화를 원격 감시계속사업

○장보고대사 재조명 평가사업의 방만한 투자에 대하여

－장보고대사 재조명 평가사업은 장보고의 해양개척정신을 계승·발전시켜 국민의 해양사상 고취와 해양부국으로의 도약을 위하여 추진하는 사업으로 향후 지속적으로 투자되어야 할 사업임

<참고자료 2>

수 의 계 약 사 유

사 업 명	계 약 자 (계약금액)	계 약 내 용	수의계약 사유
○어촌종합개발기본계획 수립	농업진흥공사 (615백만원) (528백만원)	32개권역에 대한 어촌종합개발 기본계획 수립	○예산회계법제26조제1항
○어촌종합개발사업 평가용역	해양수산개발원 (263백만원)	○기 어촌종합개발사업의 효과분석을 위한 용역	○예산회계법제26조제1항
○어촌종합개발사업 기본설계 및 환경평가	농업진흥공사 (153백만원)	○신규 지정 17개 어항에 대한 기본설계 및 환경영향평가	○일반경쟁계약
○연안통합관리 계획수립 용역	한국해양수산개발원 (218백만원)	○전국연안의 실태조사 보전,이용 및 개발방향 수립	○예산회계법 제26조 제1항 제8호다목

사 업 명	계 약 자 (계약금액)	계 약 내 용	수의계약 사유
○연안정비의 체계적 실행방안 연구용역	국토개발연구원 (370백만원)	○훼손 또는 파괴된 연안시설물의 정비 및 실행계획 수립	○예산회계법제26조제1항
○연안통합관리시스템 개발	한국해양수산개발원 (97백만원)	○연안의 위성영상자료 등의 DB화 및 S/W를 개발	○예산회계법제26조제1항
○침몰선 처리시스템	한국기계연구원 (98백만원)	○침몰선의 관리 시스템 개발	○예산회계법제26조제1항
○한·미 해양협력사업 지원용역	한국해양연구소 (139백만원)	○해양정책포럼, 전문가 교환 및 연수 ○해양수산정책현안과제의 공동연구	○예산회계법제26조제1항
○항로표지 정비 계획수립 용역	한국해양대학교 해사산업연구소 (579백만원)	○항로표지 배치의 적합성, 정비용역	○예산회계법 제26조 제1항 제3호
○항로표지 정비 계획수립 용역	한국해양대학교 해사산업연구소 (587백만원)	○항로표지 배치의 적합성, 정비용역	○예산회계법 제26조 제1항 제3호
○해수교환 방파제 실용화 연구	한국해양연구소 (250백만원) (200백만원) (180백만원)	○항내 수질개선을 위한 다목적 방파제 개발과 설계기준 및 시공방법 연구	○예산회계법 제26조 제8호다목
○해양오염 운격감시체제 구축	한국해양연구소 (460백만원) (733백만원) 서울대해양연구소 (345백만원)	○해양오염 현황을 자동으로 측정 할 수 있는 시스템 개발	○예산회계법제26조제1항

(질 의)
TAC제도 운영 관련

(답 변)

1) 먼저, 옵서버요원들의 TAC에 대한 전문성 부족 및 형식적인 근무, 어업인 의견 수렴 미흡 등 TAC제도 시행 등과 관련된 현지실정을 파악하고 있는지에 대하여

○총허용어획량(TAC)제도의 효율적 운영 및 정확한 어획량 파악 등을 위하여 2000.7월부터 옵서버제도를 도입, 10월말 현재 전국 7개지역에서 수산관련 학력이수자 및 경력자 등 12명의 옵서버 요원이 소정교육 이수후 현장활동 중에 있습니다.

○또한, 새로운 제도시행과 관련하여 그간 수차에 걸친 현장지도방문·홍보, 관계자회의 등을 통한 어업인의 의견을 적극 수렴한 결과, 현재는 TAC제도 실시의 필요성에 대한 어업인의 의식이 상당히 제고되고 있습니다.

2) TAC옵서버 활동여건 미조성 및 어업인의 인식부족과 협조미흡에 대하여

○연근해 어선의 규모와 조업실태 등과 관련한 승선 옵서버활동 및 어업인들의 적극적인 참여와 협조가 다소 미흡하여 옵서버활동 추진에 어려움이 있었습니다.

○이에 따라 형식적으로 어려운 승선옵서버보다는 실제 TAC 대상어종이 양륙되는 항구 및 위판장을 중심으로 옵서버활동을 적극 추진하고 있으며,

○또한 어업인 협조가 미진한 부분에 대해서는 대 어업인 홍보·교육 및 관련단체와의 유기적인 협조체제 유지 등으로 시행초기에 비하여 어업인의 거부감이 상당히 완화되어 현재는 사무활동공간 및 어획실적자료 제공 등 옵서버 활동에 협조하는 분위기입니다.

3) TAC산정근거, 어종 선정경위와 TAC자원량조사 등에 대한 백데이터 존재여부 및 TAC 산정을 위한 ABC보고시점을 하반기로 연장할 의향은?

○TAC 산정은 국립수산진흥원에서 전국 수산연구소를 통하여 실시한 과학적인 자원조사 및 평가를 근거로 먼저 생물학적 허용어획량(ABC : Acceptable Biological Catch)을 산정하고 이를 기초로 사회적·경제적 어업여건 등을 고려하는 TAC심의위원회 및 중앙수산조정위원회 심의를 경유하여 객관적이고 타당성 있는 TAC를 결정하게 됩니다.

○또한, TAC 대상어종에 대한 정확한 자원평가 및 내실있는 자료분석을 위하여 국립수산진흥원의 보고시기를 수산자원보호령 개정안에 10월 31일까지로 반영하여 현재 법제처 심의중입니다.

4) TAC결정에 어민참여도 제고방안, 대어민 홍보대책, 자질있는 옵서버 확보방안 및 향후 TAC제도 계획에 대하여

○TAC결정에 대한 어민 참여도 제고부분은 지난 10월 6일 우리부 주관으로 실시한 "TAC제도 시범사업 종합평가"시에도 논의되어 2001년도 사업추진부터 TAC 결정전에 관계어업인 의견을 적극 수렴·반영하기로 한 바 있습니다.

○우리부에서는 어업인의 적극적인 참여과 협조를 위하여 현재 관련 홍보유인물을 제작중에 있으며, 앞으로도 어업인의 현장의견이 수산정책에 적극 반영될 수 있도록 어업인 의견수렴, 홍보활동 등을 지속적으로 실시해 나가겠습니다.

○또한 자질있는 인적자원 확보, 체계적인 교육 및 현장학습과정 등을 통하여 옵서버요원의 전문성을 제고시켜 나가겠습니다.

○아울러 2001년도부터는 그 간의 시범사업에서 나타난 공과를 체계적으로 분석·검토하여 대상어종·업종의 확대 실시, 합리적인 제도운영, 어업인의 적극적 참여와 자율적 관리 등 명실상부한 자원관리형 어업관행을 정착시켜 나가도록 노력하겠습니다.

(질 의)
연안 수질오염도 심화, 오염항 입항기피제 시행에 따른 대책 관련

(답 변)

1) 정부가 해양오염방지5개년계획을 추진해 오고 있는데도 수질이 악화되고 있는 근본이유

○해양오염방지 5개년계획('96～2000)의 수립·시행 이후 해양수질은 계획을 수립할 당시인 '95년도에 비해 전체적으로는 상당한 개선을 이루었습니다.

－COD : ('95)1.73㎎/ℓ→('99)1.35㎎/ℓ→(2000.8)1.19㎎/ℓ

○다만, 부분적으로는 남해안의 광양, 여수, 마산항 등 일부해역과 같이 악화되는 예도 있습니다.

○이는 남해안의 항만 및 공업단지 조성 등으로 육상의 오염부하량이 급증한 것이 주된 원인으로 판단되고, 또 전체적으로는 연안의 환경기초시설 설치('96～'99)가 계획대비 달성에 85% 수준에 불과하여 다소 부진한데 기인하고 있습니다.

※연안지역 환경기초시설 확충실적 : 2조5,984억원(계획 3조588억원)

2) 해양폐기물 정화사업의 늑장 추진이유와 바다쓰레기 문제를 해결하기 위한 관계기관간 유기적인 협조 방안

○위원님께서 지적하신 바와 같이 바다에 유입된 각종 폐기물이 어업피해는 물론, 해양생태계 파괴와 해상안전에도 많은 피해를 초래하여 왔으나 그동안 육역중심의 환경정책 등으로 정책추진이 늦어진 것이 사실입니다.

○그러나 우리부의 출범과 함께 늦으나마 해양폐기물을 정화하기 위한 각종 사업을 추진중에 있습니다.

－전국 항만 및 어항 등 146개 지역에 대한 폐기물실태조사('99～2000)를 시행하여 해양폐

기물에 대한 기본자료를 우선 확보하고

－전국 약 100개소에 대한 해양폐기물 정화목표를 설정하고 금년에는 우선 23개 지역에 시행중(금년 85억원)이며,

－해양폐기물 종합처리시스템 개발연구를 2003년까지 완료하여 향후 해역별 특성을 고려한 체계적인 해양폐기물 관리시스템을 구축·운영할 계획입니다.

○그리고 무분별한 해양투기 등을 예방할 수 있도록 국민에 대한 적극적인 계도와 함께 해양경찰청 등 유관기관과 적극 협조하여 해양투기자에 대한 단속을 강화해 나가도록 하겠습니다.

○아울러 육상으로부터 바다로 유입되는 폐기물의 사전차단을 위하여 강·하천의 수면관리자 및 관할 자치단체에 폐기물 수거책임을 부과할 수 있도록 수질환경보전법 개정을 추진하는 등 유관기관간 업무협조체제가 원활히 이루어 질 수 있도록 하겠습니다.

3) 침몰선박관리에 대한 국가차원의 종합적인 관리시스템에 대하여

○우리부에서는 제2의 해난사고 및 오염사고의 가능성이 있는 침몰선박을 종합적·체계적으로 관리하기 위하여 '99년부터 2008년까지 10년간 총 56억원을 투자하여 "침몰선박관리시스템 구축사업"을 단계적으로 추진중에 있습니다.

○이에 따라 우선 침몰선에 대한 체계적이고 과학적인 관리제도를 확립하기 위하여 침몰선 현황을 조사하여 1,360척의 침몰선박을 D/B화 하였고, 위해도가 높은 35척을 관리대상선박으로 선정하여 이 중 6척에 대하여 위치수색 등을 하였으며,

○내년도부터는 유조선 경신호에 대한 정밀조사를 실시하는 한편, 침몰선 인양기술을 연구·개발하여 위해도가 높은 침몰선에 대하여는 우선적으로 처리대책을 수립하고 소요예산을 확보하여 인양 또는 제거조치를 할 예정입니다.

4) "런던협약 부속서"에서 배출금지물질로 규정한 발암성 유해물질, 다이옥신 등 환경호르몬 및 분뇨·축산폐수의 질소·인 등이 폐기물해양배출기준에 미설정된 것에 관한 대책

○현행 폐기물해양배출제도는 유기성폐기물을 주대상으로 하여 폐기물배출기준에 적합한 경우에 한하여 처분토록 하고 있으나, 위원님이 지적하신 대로 환경호르몬, 유기할로겐 화합물과 질소·인 등에 대해서도 해양배출기준을 설정할 필요가 있습니다.

○이를 위해 우리부에서는 런던협약 '96의정서의 국내수용과 관련하여 환경호르몬, 유기염소계 농약류 및 질소·인 등에 관한 폐기물해양배출기준을 마련 중에 있습니다.

－폐기물해양배출기준 마련 연구사업('00.1 1 ~'01.8)

－국제협약 수용을 위한 폐기물해양처분 시스템 구축사업 2001년 정부예산안 반영(1억원)

5) 선박폐유수용시설의 활용 제고 방안

○폐유저장시설이 설치된 13개 항만의 연간 폐유발생량은 9,800여톤으로 1999년도에는 46%인 4,500여톤을 수거하고 나머지는 민간업체에서 수거하고 있는 것으로 추정되며,

○폐유발생량에 비하여 수거처리량이 증가하지 않고 있는 것은 폐기물관리법(환경부 등록)에 의한 폐기물처리업체에서 수거처리된 것으로 추정되나, 상선과 달리 소형 어선의 경우에는 폐유처리가 소홀히 관리되는 것으로 보입니다.

○이러한 문제점을 개선하기 위하여 어업용 면세유 공급시 수협에서 6개월 이내에 소량의 폐유 반납실적이 있는 어선에 대하여 면세유를 공급중에 있으나, 수거실적이 미흡하므로 관계부처 등과 협의하여 소형어선에 대한 폐유수거활동을 실질화할 수 있는 제도를 강구토록 하겠습니다.

6) 오염항 기피제도 관련 해양오염 방지대책

□오염항 기피제도에 관한 국제동향

○국제해사기구(IMO)산하 해양오염방지위원회(MEPC)에서는 선박의 발라스트수를 통한 수중미생물의 국가간 이동으로 인하여 공공보건과 생태계의 혼란·파괴를 방지하기 위하여 발라스트수 관리협약(가칭)을 잠정적으로 2002년10월에 개최될 외교회의를 통해 제정할 목적으로 추진중에 있습니다.

□부산신항의 경우 적조, 해수교환 문제, 낙동강 퇴적토 등 수질오염문제에 대한 대책은?

○공사시 수질오염 방지를 위해 해상에 오탁방지막을 설치 부유사 확산을 최대한 방지하고,

○부산신항 건설후 컨테이너터미널 및 배후관련단지에서 발생되는 오·폐수는 인근 녹산산업단지 하수처리장에서 통합처리 할 계획이므로 오염물질이 바다로 유입되는 일이 없도록 할 계획이며

○또한, 유해물질이 바다로 유출되지 않도록 지속적인 환경관리로 쾌적한 해양환경 및 자연생태계 보전에 최선을 다하겠습니다.

□바다오염물질 확산 방지를 위한 하수종말처리장 증설 및 시민인식 제고 방안

○우리부에서는 해양환경측정망에 의하여 국립수산진흥원에서 전국 연안 60개 해역 256개 지점에 대하여 년 4회 정기적으로 COD 등 총 21개 항목에 대한 환경실태를 조사하고 있습니다.

○금년부터는 수질위주의 측정을 해저퇴적물, 해양생물까지 확대하고, 최근 문제가 대두되고 있는 유해화학물질(일명 "환경호르몬")에 대한 조사를 추가하는 한편 조사지점 및 조사횟수에 대한 합리적인 조정을 통하여 오염측정망을 개선해 나갈 계획입니다.

○또한, 해양오염방지 5개년계획을 지속적으로 추진하여 항만수질을 개선해 나가고, 특히 2001년부터는 해양중심의 관점에서 보다 효율적이고 체계적인 2차 5개년계획을 수립·추진하여 환경기초시설을 확대 설치하는 한편, 바다환경에 대한 국민인식 제고를 위하여 NGO 등 시민단체 활성화 및 대국민 해양환경보전교육을 강화해 나가겠습니다.

(질 의) 한·중 어업협상 관련

(답 변)

1) 해양수산부가 밝힌 한·중 어업협정 발효에 따른 3,000억원 이익 추정시 우리어선의 중국측 어획량과 양자강 수역에서의 어획량을 고려하지 않았고, 4년간 과도수역과 잠정조치수역내 어족자원의 대량 남획, 이어도수역의 남획, 한·중 양측의 어장성 등을 고려하지 않았음을 감안할 때 한국측에 불리한 협정이 아닌지

○우리부가 발표한 협정발효시의 손익계산은 어업협정상 상대국 EEZ내 입어희망 요구 등을 기준으로 계산한 것으로 우리 어선의 동중국해 중국수역내 조업실적을 감안하여 계산한 것입니다.

○위원님께서 지적하신 과도수역 및 이어도 수역 등에서의 어족자원 남획 문제의 경우, 한·중 어업협정은 우리 영해 이원에서 중국어선이 계속 자유롭게 조업하는 상황을 개선하기 위하여 체결된 것으로

○중·일 또는 한·일 어업협정상 연안국의 관할수역에 비하여 한·중 어업협정상 관할수역이 상대적으로 넓게 확보된 측면을 감안할 때 우리측에 불리하게 체결되었다고 볼 수는 없습니다.

○다만, 위원님께서 지적하신 문제는 과도수역의 효율적인 자원관리체제를 구축하는 한편, 장기적으로 동중국해에서의 한·중·일 3국간 공동의 어업자원관리방안을 모색함으로써 그 폐해를 최소화할 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

2) 과도수역 4년간 중국어선의 우리 어장 남획으로 인한 황폐화 방지방안은?

○과도수역은 배타적어업수역을 좁게 획정하려는 중국측 입장과 넓게 획정하려는 우리측 입장을 절충한 것으로서 단기적으로 중국측 입장을 감안하되 장기적으로 우리측 입장을 관철한 것이며, 과도수역 포함시 한·중·일 3개국간 어업협정 중 가장 넓은 평균 60해리 이상의 관할수역을 확보한 것입니다.

○만약 과도수역이 설정되지 않았다면 우리의 장기적인 관할수역은 현재의 과도수역 범위보다 훨씬 축소되어 설정되었을 것이며, 협상타결도 늦어졌을 것입니다.

○다만, 과도수역 존치기한 중 자원남획 문제의 경우, 협정상 명문화된 어업활동조정감축 및 공동지도단속 규정 등을 최대한 활용하여 그 폐해가 최소화되도록 하겠습니다.

3) 과도수역 존치기한을 왜 2년으로 단축하지 못했나?

○과도수역 존치기한을 2년으로 단축했다면 우리측에 유리한 것은 사실이나, 협상과정에서 절충결과 4년으로 결정되었습니다.

○그러나, 앞서 말씀드린바와 같이 연안국의 관할수역 획정에 있어서 한·중 어업협정은 우리측 입장이 좀 더 관철된 것으로 볼 수 있습니다.

4) 과도수역 단속권을 기국주의에 입각해 처리한 것은 협정타결에만 급급한 것은 아닌가?

○UN해양법협약에 따라 EEZ의 경우는 외국어선에 대한 단속권을 연안국이 가지나, 과도수역은 아직 EEZ로 획정하기 전단계에 과도적으로 설정한 수역이므로 그 성격상 연안국주의를 적용하기는 무리가 있습니다.

○그러나 만약, 과도수역이 설정되지 않았다면 장기적으로 우리의 관할권이 미치는 수역의 범위는 한·일 및 중·일 어업협상선례를 감안할 때 현재의 범위보다 훨씬 축소될 수밖에 없었을

것입니다.

5) 중국측 과도수역의 입어척수를 최대한 줄임으로써 한국측 과도수역 입어척수를 제한해야 할 것으로 보는데?

○과도수역은 EEZ와 달리 연안국이 자국 과도수역에 입어하는 타방국 어선에 대한 입어를 일방적으로 결정할 수 없습니다.

○다만, 위원님께서 지적하신 대로 과도수역 문제에 있어서 우리 어선의 중국 과도수역 조업권 확보보다는 우리 과도수역내중국어선 조업억제에 초점을 두고 교섭을 하고 있습니다.

6) 양자강 문제 관련 유예기간을 4년으로 연장하던지 과도수역 존치기한을 2년으로 앞당기는 전략이 필요하지 않았나?

○양자강 문제는 협정 제9조와 관련된 양해각서 해석과 관련된 문제로서 이를 협정의 본 내용인 과도수역 존치기한의 변경과 연계시키는 것은 가서명된 협정자체를 변경시켜야 하는 것입니다.

○다만, 정부는 양자강 문제 교섭시 전체적인 한·중 어업협정의 틀을 허물지 않는 범위내에서 위원님께서 지적하신 여러가지 사항을 교섭의 대안으로서 충분히 활용하였음을 알려드립니다.

7) 우리 영해인 서해 5도 인근해역과 공해상인 양자강 하구 맞협상은 어불성설 아닌가?

○한·중 어업협정상 양해각서의 대상수역은 서해 5도 인근해역과 양자강 연안 중 영해를 제외한 수역을 대상으로 하며, 두 수역 모두 공해가 아니라 협정 제9조에 의하여 현행조업이 유지되는 수역입니다.

○다만, 양해각서에 따라 서해 북부의 우리측 수역과 양자강 연안은 한·중 양국이 각각 상대국의 법령을 존중하게 된 것입니다.

○참고로 양자강 연안은 양국 연안으로부터의 거리상 향후 EEZ 경계획정시 중국 EEZ로 귀속될 수밖에 없는 수역임을 알려드립니다.

8) '98년11월 대통령 방중을 앞두고 협상을 서두른 것은 아닌가?

○정상회담은 어느 국가이든지 오랜 현안을 해결할 수 있는 좋은 기회로 활용되고 있습니다.

○한·중 어업협정은 양국의 조업실태를 감안할 때, 중국측이 협정체결을 서두를 이유가 전혀 없었습니다.

○대통령의 방중은 중국측으로 하여금 한·중 어업협정을 단순히 어업적인 측면만이 아닌 대국적 견지에서 바라볼 수 있는 환경을 조성했고, 정부 또한 이를 협정조기타결을 위한 계기로 적극 활용한 것입니다.

9) 가서명 이전 협상시 우리 과도수역 남단한계선을 내림과 동시에 중국측 과도수역도 더욱 내렸다면 양자강 문제가 발생하지 않았을 것 아닌가?

○과도수역은 배타적어업수역을 좁게 획정하려는 중국측 입장과 넓게 획정하려는 우리측 입장을 절충한 것입니다.

○다만, 우리의 연안은 남쪽으로 마라도에서 끝나는 반면, 중국의 연안은 대륙을 따라 남쪽으로 길게 이어짐에 따라 우리 과도수역의 남단한계선을 내리는 데에는 한계가 있었습니다.

10) 양자강 문제 발생시 양쯔강 유역을 중국 과도수역에 포함시키는 대신 우리측 과도수역을 확대시키는 전략이 필요하지 않았는가?

○양자강 문제를 이어도 주변수역의 확보와 연계시키는 문제는 협상대안으로서 가치가 있고 또한 협상과정시 우리측이 검토한 바도 있습니다.

○다만, 말씀드린 바와 같이 양자강 문제는 서해 특정금지구역과 관련된 문제로서 현행조업유지수역에서 우리측이 추가적으로 금지수역을 설정할 경우, 중국 또한 자국의 EEZ라고 간주되는 수역에서 상응한 금지수역을 또 다시 설정하게 될 것이 분명하며 이는 가서명된 한·중 어업협정의 무효화를 의미할 수도 있기 때문에 어려운 측면이 있었습니다.

11) 어업협정에서 이어도에 대한 명백한 주권조차 표시하지 않은 것은 독도의 전철을 밟는 것이 아닌가?

○독도는 국제법상 영해를 갖는 섬이나 이어도는 수중암초로서 동일선상에서 다루어질 수 없으며, 또한, 어업협정은 향후 EEZ 경계획정 이전 잠정적으로 체결되는 것입니다.

○다만, 이어도 주변수역은 어업협정과 관계없이 향후 우리의 EEZ로 귀속될 것이기 때문에 해양과학기지 건설 등 우리의 정당한 권리를 행사하고 있습니다.

12) 이어도를 공해에 방치한 것은 남획방지라는 어업협정의 기본취지를 전혀 살리지 못한 것으로 보는데?

○이어도 주변수역은 한·중 어업협정상 공해가 아니라 협정체결 전과 같이 협정체결 후에도 현행조업질서를 유지하는 수역입니다.

○다만, 정부는 한·중·일 3개국간 어업협정이 틀

을 갖춰 나가는 대로 동중국해 일대에서 3국간 공동의 자원보존조치를 위한 협의를 진행할 예정입니다.

13) 중·일 어업협정과 관련 중·일 양국에 강력 항의하고 이의 시정을 이끌어냈어야 하는데?

○정부는 중·일 어업협상 진행과정을 면밀히 파악하면서 적절히 대응하여 왔으며, '97년 이후 수차례 공식 외교공한을 통하여 우리의 권리를 주장하여 왔습니다.

○다만, 어업협정은 협약 당사국만 기속하는 것으로서 제3국을 기속하지 않으며, 이는 중국과 일본 또한 인정하는 것입니다. 참고로 한·일 제주도 남부 중간수역 설정에 대하여 중국측도 우리와 같이 항의한 적이 있으나, 한·일간 합의사항은 한국과 일본어선에게만 적용된다고 중국의 주장을 일축한 바 있습니다.

14) 한·일 중간수역과 중·일 잠정조치수역이 맞물린 수역에서 우리 어업권이 침해받아서는 안되며 이에 관한 협상은어떻게 진행되고 있는가?

○중·일 잠정조치수역 등 동중국해의 우리 조업권 확보 문제는 중·일어업협정상에 의하여 정해지는 것이 아니라 한·중 및 한·일 어업협정에 의하여 정하여지는 것이며, 동 수역에서우리의 권원을 침해받지 않고, 우리수역을 최대한 넓게 확보하기 위하여 현재 중국과의 교섭이 진행중에 있습니다.

15) 중·일 어업협상 타결로 조어도 근해 동중국해에서의 기존 조업실적은 어떻게 되는가?

○동 수역에서의 조업문제는 중·일 어업협정의 규정에 의하여 정해지는 것이 아니라 한·중 또는 한·일 어업협정에 의거 상호입어 대상수역으로서 우리 어선의 입어를 추진중입니다.

16) 조어도에 관해서 배타적경제수역을 인정한다면 모순이라고 보는데 이에 대한 방침은?

○조어도 자체가 무인도일 경우 배타적경제수역을 가질 수 없다는 것은 정부의 일관된 방침입니다.

○그러나, 조어도 주변수역은 조어도가 EEZ를 가질 수 있는 섬이냐와 관계없이 중국 또는 일본 연안의 다른 기점으로부터 200해리 이내에 포함되는 수역이기 때문에 조어도 인근 수역에서 조업하기 위해서는 중국 또는 일본의 허가를 받아야 합니다.

17) 조어도에 관한 한·중·일 3국간 협의사항은 무엇인가?

○조어도는 중·일 양국의 문제로서 우리가 관여할 수 있는 사항이 아니며, 이는 독도 문제에 대하여 중국이 관여할 수 없는 것과 같습니다.

○다만, 정부는 중·일 양국간 분쟁으로 인하여 조어도 인근 수역에서 우리 어선의 조업이 지장받지 않도록 중국 및 일본과 협의해 나가겠습니다.

18) 장관은 한·중 어업 실무협상 진행경과를 보고받고 있는가? 이슈는 무엇이며, 실무협상이 성공적으로 끝날 수 있다고 보는가?

○한·중 어업협상은 우리부 현안 중 하나로서 매회담시마다 교섭대책 및 협상결과를 보고 받고 있습니다.

○현재, 한·중 어업협상의 주된 쟁점은 동중국해 현행조업유지수역의 범위와 우리 EEZ내 중국어선 입어문제로서 특히 후자의 경우 양국 어선의 조업규모의 격차가 너무 커서 협상에 난항을 겪고 있습니다.

○한·중 어업협상은 협상팀이 독단적으로 진행하는 것이 아니라 관계부처, 학계인사, 어업인 등과 긴밀한 의견교환을 통해 진행중이므로 기대에 어긋나지 않는 성과를 거둘 것이라 믿고 있습니다.

19) 한·중 어업협상에서는 우리 어업인이 현재 조업하고 있는 수역과 어구수를 보장받아야 하는데 진행상황은?

○EEZ 제도하에서 기존의 조업관행을 100% 인정받을 수는 없습니다. 다만 그 영향을 최소화하기 위하여 노력하고 있습니다.

○또한, 우리 EEZ내에서 조업하는 중국어선의 경우 기존 조업수역 및 조업관행을 그대로 인정할 수는 없기 때문에 이와 상응하여 우리 어선의 조업도 일정부분 제한이 불가피합니다.

20) 실무협상에서는 조업규제 기준을 등척제에서 어선수와 어획량을 동시에 규제해야 한다고 보는데?

○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.

21) 한·중간 잠정조치수역을 둔 이유가 대륙붕 해양자원 때문이었음. 향후 어업협정이 대륙붕 개

발에 미칠 영향에 대한 대책은?

○한·중어업협정은 EEZ 및 대륙붕경계획정에 관하여 양국간 입장이 다르기 때문에 잠정적으로 어업협정을 체결한 것이며, 이는 유엔해양법 협약 및 협정 자체 규정에 의거 향후, 대륙붕 개발을 포함한 EEZ 경계획정 및 대륙붕경계획정에 영향을 미치지 않습니다.

○다만, 한·중간의 EEZ 및 대륙붕경계획정은 현재 양국 외교당국간 진행중인 EEZ 경계획정 회담에서 결정될 것임을 알려드립니다.

22) 한·중·일 어업협정이후 잔존어업자들의 어업경쟁력 강화를 위한 사전대책 및 계획은?

○한·중·일 어업협정이후 잔존어업자들의 어업경쟁력 강화를 위해서 우선적으로 현재 과도한 어선세력을 과감하게 줄이는 동시에 적극적인 자원조성 및 어장정화를 통하여 단위생산성을 높일 계획입니다.

○이를 위해서 감척사업의 지속적인 확대추진과 더불어 종묘매입방류 확대, 바다목장 조성 등 다각적인 수산자원 육성사업을 추진하는 한편, 오염 및 적조상습발생 지역 등 9개만을 특별관리어장으로 지정하여 연안어장환경을 개선하고, 어장관리법을 제정하여 종합적이고 체계적인 어장환경 관리를 추진중에 있습니다.

○한편, 국내외 어업환경변화에 능동적으로 대처하고 어업자원의 효율적 이용·관리를 위하여 '98년부터 개조개 등 3개업종에 대하여 '98년부터 시범적으로 어업인들의 자율관리어업 실시 및 '99년부터 이의 발전형태인 TAC제도를 시행해오고 있으며, 단계적으로 확대해 나갈 계획입니다.

○또한, 어업활동자금의 저리·적기지원으로 어업경영안정을 도모하기 위하여 현재 소요액의 43% 수준을 2004년까지 50%수준으로 확대·공급할 목표로 관계당국과 적극 협의노력하는 한편, 2010년까지 총 5조원 규모의 수산발전기금을 조성하여 어업경쟁력 강화를 위한 다양한 재원으로 활용할 계획입니다.

23) 서해 및 동중국해의 대륙붕경계협정에 관한 연안 3국간 협의가 필요하다고 보는데 이에 대한 견해와 대책

○위원님께서 지적하신 바와 같이 정부에서도 대륙붕경계에 관한 한·중·일 3국간 협의가 필요하다고 인식하고 외교통상부 주관으로 대륙붕에 관한 주무부처인 산업자원부와 관계부처 및 연구기관, 해양정책 및 해양법전문가 등으로 구성된 "해양경계연구위원회"를 구성하여 대륙붕경계획정에 관한 이론, 사례, 국제판례 등을 연구하여 우리나라의 대륙붕을 최대한 확보하기 위하여 노력하고 있으며, 우리부는 동 연구회에 관계부처로서 적극 참여하고 있습니다.

○우리부에서는 대륙붕 한계설정을 위한 기초자료를 제공하기 위하여 대륙붕에 대한 조사사업을 수행하고 있습니다. 동 조사사업은 2000년8월 시작하여 2005년12월 완료될 예정으로 있으며, 조사결과 자료는 해양법협약 제2부속서에 의하여 설립된 대륙붕 한계위원회에 제출될 예정입니다

24) 중국어선의 우리수역 침범 불법조업행위에 대한 대책

○우리수역을 침범 조업하는 중국어선은 주로 저인망어선들로서 평상시에는 영해외측에서 조업하다 야간이나 기상이 불량한 틈을 타 우리 서·남해안 영해를 침범하여 조업하고 있는 실정입니다.

○이들 어선의 단속실적은 '99년도 80척, 금년 10월말 현재 44척을 나포한 바 있으며, 금년 6월 1일 중·일어업협정 발효이후 중국어선의 우리수역 침범조업은 별다른 변화가 없으나, 서·남해역에 어업지도선을 집중 배치하여 해경정과 공조체제를 구축하여 경비를 강화하고 있습니다.

○아울러 중국측에 외교경로 및 한·중 어업당국자회의를 통하여 중국어선의 우리수역 침범조업방지를 위해 관계어민에 대한 지도 강화와 재발방지를 강력히 요구한 바 있습니다.

○앞으로 한·중어업협정발효시 우리수역 입어어선의 불법조업 감시·단속을 위해 어업지도선 및 해경 경비정세력을 연차적으로 증강시켜 나가겠으며, 우선 금년도 확보한 감척어선 5척을 어업지도선으로 활용하여 중국어선의 우리수역 불법조업 예방에 철저를 기해 나가겠습니다.

－어업지도선 : (2000) 25척→(2005) 38척

－해경경비정 : (2000) 21척→(2005) 32척

(許泰烈 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 부산신항만 개발 관련

(답 변)

1) 부산신항만 민자사업 추진 관련, 최근 건설업체 퇴출에 따른 사업지연 예상에 대한 대책

○현재 부산신항만㈜는 삼성을 주간사로 한 24개 회사로 구성되어 있는 바 동아건설㈜(9.5%), ㈜대우(7.0%), 극동건설㈜(1.5%), 삼협개발㈜(1.0%)이 기업구조개선명령을 받고 있거나 법정관리 중입니다.

○그러나 이들 회사들의 재무구조는 미리 예견된 바, 그동안 부산신항만㈜에서 출자지분 조정 등 내부조정작업을 추진하고 있으며, 싱가폴 PSA와의 외자유치협상도 활발히 진행되고 있으므로

○이들 4개사의 문제로 인하여 부산신항만건설에 차질은 발생하지 않으리라 사료되나, 우리부에서도 빠른 시일내 출자지분 조정 등 자본금 확보에 차질이 없도록 행정지도하여 부산신항 건설에 만전을 기하겠습니다.

2) 부산신항만 민자사업비가 당초보다 줄어든 사유

○'97 민자사업자와 부산신항 1단계 컨테이너터미널 실시협약시 사업비는 27,681억원이었으나, 금번 실시협약 변경에서는 모래운반거리 단축[당초 : 신안해역(350km)→변경 : 욕지도남단 EEZ내(105km)] 및 지반개량 공법변경(당초 : DCM→변경 : SCP)으로 5,516억원을 절감한 16,452억원으로 변경되었습니다

※SCP(Sand Compaction Pile)공법 : 연약층에 모래기둥을 형성시켜 기초지반을 튼튼하게 하는 공법

※DCM(Deep Cement Mixing Method)공법 : 연약층에 시멘트풀을 주입하여 기초지반을 튼튼하게 하는 공법

3) 부산신항만에 배후부지가 없어서 환적화물 적체가 예상되는데 이에 대한 대책

○부산신항만 1단계 민자사업의 배후부지는 당초 104만평을 개발키로 되어 있으나, 용원마을 전면 수로확보를 위한 11만평을 제외하고 93만평(항만물류용지 37, 주거·상업용지 14, 업무·전시용지 7, 녹지·도로 등 공공용지 35)을 개발코저 현재 관련지자체와 도시기본계획 반영을 추진중에 있습니다.

○그러나 부산신항만의 경우 급증하는 부산항의 환적화물을 원활하게 처리하기 위해 배후부지와는 별도로 CY 63만평을 확보하였으며, 또한 향후 배후부지를 관세자유지역으로 지정하여 항만운영이 활성화 될 수 있도록 할 계획입니다.

4) 부산신항 핵심 배후도로인 국지도 69호선의 항만배후도로의 지정 용의

○배후도로(가덕－김해 초정간)는 현재 건교부 및 부산시에서 전담하여 시행하고 있으나, 가락－초정구간(14.4km)의 보상비 492억원이 확보되지 않아 착공이 지연되고 있는 실정입니다.

○도로법상 항만배후도로로 별도 지정하는 규정은 없음을 양해하여 주시기 바라며, 동 도로는 부산신항 계획수립시 컨테이너 배후수송을 위한 배후도로로 계획되어 있음을 감안하여 우리부에서도 예산 확보가 될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

5) 부산신항만 2단계사업 14선석은 정부가 투자할 용의

○당초에는 1·2단계사업을 포함하여 1개의 민자사업자와 실시협약을 체결 하였으나, 금융기관측에서 사업규모가 너무 방대하여 대출이 곤란하다는 주장이 강력히 제기되어 이번 변경협상에서는 2단계사업을 제외하여 별도로 구분 시행하려는 것입니다.

○2단계사업은 2001년부터 민자사업자 선정을 위한 절차를 조기 추진하여 2011년까지는 당초 계획대로 준공이 되도록 적극 추진하겠습니다.

○또한, 민자로 추진이 어려울 경우 정부재정전환 또는 정부와 컨테이너부두공단이 동시 시행하는 방안 등을 신중히 검토 추진하는 등 부산신항개발이 계획기간내 완공될 수 있도록 최선을 다하겠습니다.

6) 물류산업육성을 위한 예산확보를 대통령께 직접 건의할 용의

○수출입 의존도가 높은 우리 경제구조상 항만물류산업 육성은 국가경쟁력 강화의 근본임을 감안하여 부족한 항만시설확충을 위한 투자재원 확보를 위하여 가능한 모든 방법을 강구하겠습니다.

(질 의)

P·A가 설립되면 「컨」공단 입지가 좁아지게 되는데, 「컨」공단을 심해저개발 등 해양자원의 개발을 위해 해양개발공사(가칭)로 설립 추진 용의는?

(답 변)

○항만공사가 설립되면 컨테이너부두공단은 주로 광양항 개발사업에 주력하게 되고 필요시 중소항만의 컨테이너부두 개발에도 참여하게 될 것입니다.

○따라서 공단은 향후 부산신항만, 광양항 2·3단계

및 배후부지개발, 북한 및 해외 주요 물류거점항만개발 등을 담당하는 것이 바람직하다고 생각합니다.

○앞으로 컨테이너부두공단의 기능을 개편하여 심해저개발 등 해양자원의 개발을 담당토록 하는 것은 주요 정부시책 결정과 관련된 문제로 좀더 구체적으로 필요성을 검토해 보겠습니다.

(질 의)
해운산업에 대한 부채비율 200% 적용에 대한 입장과 대책

(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 금감위 등 관계기관에 외항해운기업에 대한 부채비율 200% 예외적용을 건의하였으나 아직 해결되지 못하였습니다.

※관계기관 입장 : 부채비율 200%기준은 기업구조조정을 추진하기 위한 것으로 예외 인정 곤란

○앞으로 일본 주요선사 등의 부채비율(약 600%)을 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.

○또한, 개별 해운선사들이 주 채권은행과 협의하여 재무구조개선약정 변경시 부채상환에 문제가 없는 장기운송계약선박(철광석, LNG, 원유 등 운송선박)은 부채산정에서 제외될 수 있도록 추진하겠습니다.

(질 의)
대승적인 차원에서 항만공사제 도입 추진

(답 변)

○위원님이 조언해 주신대로 부산 및 인천항의 운영효율화는 물론 중앙정부와 지방자치단체의 이해와 조화된 합리적인 항만공사제를 도입하기 위해 최선의 노력을 다하겠습니다.

○이를 위하여 항만공사 설립방안에 대한 중앙정부의 입장외에 해당 지방자치단체와 항만이용자들의 의견이 골고루 반영되게 하기 위하여 부산 및 인천항에 각각 「항만공사추진위원회」를 상호동수로 구성·운영하고 있으며,

－향후 설립될 항만공사 의사결정기구도 3자가 동수로 참여케 하여 국가경쟁력 측면, 시정과 항정과의 조화 및 이용자 편의 제고가 도모될 수 있도록 하겠습니다.

(張誠源 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
어업금어기동안 직접 지불제를 적용하는 것에 대한 용의

(답 변)

○직접 지불제도는 WTO, OECD, APEC 등에서 추진하고 있는 관세, 보조금 철폐의 대응책으로 나온 방안이나, 현재 농업분야에만 적용하고 있는 것으로 알려져 있습니다.

○어업에 직접 지불제를 적용하는 문제에 대하여는 처음 시도될 수 있는 제도인 만큼, 외국의 사례를 더욱 면밀히 검토를 하고 용역도 수행하여 제반분야에 적용가능성을 검토하겠습니다.

(姜賢旭 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
소형기선저인망어업 양성화 방안

(답 변)

○소형기선저인망 어업은 어획강도가 높은 어업으로서, 주 채포대상어종은 저서에서 서식하는 치어 등 저서어종들 입니다.

○이들 자원은 산란수가 적어 일단 자원이 남획되면 자원회복에 많은 시간이 소요될 뿐만 아니라, 어업의 특성상 주로 각종 어패류 산란장과 성육장에서 조업을 함에 따라 제도권 어업으로 수용을 제한하고 있는데도 불구하고 어업인들은 어업효율이 높고, 적은 인력과 장비로 어업경영이 가능하다는 이유로 소형기선저인망어업 합법화를 요구하고 있는 실정입니다.

○그러나, 우리의 어업현실은 한·중·일 어업협정에 따른 어장의 축소 및 매립간척에 따른 어장환경의 악화 등 어려운 어업환경이 지속되고 있기 때문에 정부에서는 자원회복을 통한 생산성 향상 및 어업경영개선 도모에 다각적인 노력을 기울이고 있습니다.

○따라서, 자원남획이 심한 동어업을 제도권어업으로 수용하는 것은, 어려운 어업여건하에서도 성실하게 조업하고 있는 합법어업인과의 형평성 및 자원관리의 역기능 등을 종합적으로 감안해 볼 때, 제도권어업으로의 수용은 곤란한 실정이지만,

어업인들의 어려운 점을 감안하여 전업 등 다각적인 방안을 검토하고 있음을 말씀드립니다.

(질 의)
김양식장 무기산 사용에 대한 대책

(답 변)

○김의 소비심리 위축을 방지하고 해양환경 보호를 목적으로 '95년부터 김양식장의 유기산 사용 정착을 위하여 산처리제 지원사업을 실시하고 있습니다.

○그러나 일부 어업인들이 효능 및 처리시간에서 유기산보다 우수하나, 인체에 유해하고 환경을 파괴하는 무기산 사용을 선호하고 있는 실정입니다.

○우리부에서는 모든 어업인들의 자발적인 유기산 사용 유도와 어업인의 희망을 감안하여 2000.1월에 산처리제 성분중 무기산함량 비율을 종전의 3%에서 5%로 상향조정한 바 있습니다.

○또한 무기산 사용이 근절될 때까지 지속적인 홍보와 지도·단속을 강화할 방침이며, 아울러 예산당국과 협의를 통한 유기산 공급의 확대 및 효능이 우수한 유기산처리제 개발도 계속 추진해 나가겠습니다.

○참고로 무기산을 30배로 희석하여 사용하는 문제는 무기산 사용에 대한 여론악화로 김소비를 감소시키고, 해양환경 악화의 원인이 될 수 있음을 감안하여 신중히 검토해 나가겠습니다.

(질 의)
근해안강망어업의 어구통수를 규제완화차원에서 철폐한 이후 다시 통수를 제한하려는 의도는

(답 변)

○안강망어업의 어구통수 제한은 행정규제완화차원에서 지난 '99년3월 완화하였으나, 어획강도 증가 및 무리한 어구 적재에따른 해난사고 위험증가 등을 이유로 제한이 필요하다는 업계의 요청에 따라 관련 규정의 개정을 추진하게 되었습니다.

○한편, 동 문제와 관련하여 일부 어업인들의 반대 의견도 있음을 감안하여 앞으로 어업인들의 의견을 충분히 수렴하여 검토하도록 하겠습니다.

※관련규정 : 어업허가및신고등에관한규칙
－40톤이상 : 3통
－40톤미만 : 2통

(金泳鎭 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
자성대, 신선대 우암부두 등 부산항 컨부두 균열의 차질없는 보수 및 관리 대책

(답 변)

○부산항 컨테이너부두에 대한 '99년도 및 2000년도 안전점검한 결과 일부부두의 슬라브 및 상치콘크리트에서 미세한 균열 및 침하가 발생하고 방충재, 차막이 등이 손상되었으나, 전반적으로 시설상태가 양호한 B등급시설로 평가됨에 따라 구조적 안전도에는 문제가 없는 것으로 나타났습니다.

○그러나 손상된 시설물의 피해확대 방지 및 내구연한 증진을 위하여 신선대부두의 포장침하부분은 2000.4월에 보수를 완료하였으며, 나머지 손상된 시설물에 대하여도 2000.12월 또는 2001년 상반기까지 보수 완료할 계획입니다.

○또한 부산항 컨테이너부두가 우리나라의 주요 기간시설임을 감안하여 정기적인 안전점검과 보수보강을 적기에 실시함으로써 시설물 안전관리에 최선을 다하겠습니다.

<참고자료>

부산항 컨부두 시설물 손상현황 및 조치계획

시설명	안전점검결과 시설물 손상현황		조치사항 및 계획
	'99년	'00년	
자성대 부 두	○슬라브, 상치콘크리트 균열 36.2m, 박리 61.6m ○차막이파손 12m ○방충재파손 16개	○방충재파손 16개 ○차막이파손 12m ○T/C 주행로 파손 ○철송장레일침하 등	－2001. 상반기까지 보수계획
신선대 부 두	○슬라브, 상치콘크리트 균열 147m, 박리 10.56m	○C/C케이볼트런치 부식 ○T/C 파손 1곳 ○U형 측구 파손	－2000.11～2001.4보수계획 －배후지사면 : 2000.6～2001.2보수계획

시설명	안전점검결과 시설물 손상현황		조치사항 및 계획
	'99년	'00년	
		○잔교/중력식 접속부 단 ○배후지사면 일부 붕괴	
우 암 부 두	○상치콘크리트 균열 92.9m	○에프론 균열 ○C/C레일 일부구간 침하	－2000.11～2001.4보수계획
감 만 부 두	○스틸그레이팅 볼트망실	－	－2000.11～2000.12보수계획
3부두	○상치콘크리트 박리 780m ○차막이파손 98m ○방충재파손 20개	○중앙통로 포장부 파손 ○배수불량 4곳 ○방충재 14곳 ○차막이파손 78m	－2000.11～2000.12보수계획
4부두	○상치콘크리트 박리 257m ○차막이파손 259m ○방충재파손 102개 ○상부공(포장) 침하	○방충재파손 31곳 ○차막이파손 74m ○계선주파손 2곳 ○맨홀뚜껑 파손 1곳	－2000.11～2000.12보수계획

(질 의)
한·일 어업협정 관련 어업인 지원에 비해 한·중 어업협정 지원이 균형을 상실하여 대상어업인이 불이익을 당하는 사태 방지 대책

(답 변)
○한·중어업협정에 따른 어업인지원사업은 "어업인지원특별법"에 의거, 한·일어업협정과 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.
○한편, 실업지원금의 경우 실직 어선원들에 대한 조속한 지원을 하기 위하여 '99년도 한·일 관련 지원과 동일한 수준으로 예산을 편성하였으며, 실제 지급에 있어서도 한·일, 한·중 모두 동일한 기준에 따라 지급할 계획입니다.

(질 의)
기르는 어업 육성 방안

(답 변)
○새로운 어업협정체결에 따른 어장축소, 수산자원 감소 등 국내외 어업여건 변화에도 불구하고 수산물을 안정적으로 생산·공급하기 위하여 수산자원의 적극 조성, 양식산업의 육성, 어장환경 보전사업의 확대 등 기르는 어업육성을 적극적으로 추진해 나가겠습니다.

<수산자원의 적극적 조성>
○인공어초 시설 적지인 307천ha에 대해 다양한 종류의 인공어초를 지속적으로 설치하고, 수산종묘의 대량생산 방류를 확대해 나감과 동시에
○현재 경남 통영시 일대 해역에 조성중인 바다목장 사업을 확대하여 2010년까지 동·서·남해 및 제주해역 등 5개소에 시범 바다목장을 조성해 나가겠습니다.

<양식산업의 육성>
○육상 및 해상을 연계한 종합 양식생산단지를 연차적으로 시설하여 2004년까지 22개소를 조성하고,
○특산·고부가가치 품종위주로 새로운 양식어장을 개발하며, 마을어장의 생산성을 향상시켜 나가겠으며,
○배합사료 생산시설 및 냉동·냉장시설의 확충과

첨단양식기자재 공급, 시설 현대화 등을 지원하여 저비용·고효율 양식경영 체제를 구축하고,

○전문가에 의한 질병예방 및 진료체제를 구축하여 양식생물의 질병피해를 최소화하며, 새로운 양식품종 및 기술개발도 강화해 나가겠습니다.

<어장환경 보전사업의 확대>

○일반 양식어장 및 특별관리어장 정화사업을 통하여 어장환경을 적극적으로 개선함과 동시에 기존의 어장을 정비하고,

○일정요건을 갖춘 전문업체로 하여금 어장정화·정비사업을 실시하도록 어장정화·정비업의 등록제를 도입하며,

○패각 처리공장 건립 및 패각처리비 지원과 R&D 기술개발 등을 통해 양식폐기물 재활용도 적극 추진해 나가겠습니다.

○아울러 어장휴식년제 실시 및 양식어업면허 동시갱신을 실시하도록 어장관리법 등을 제정하고, 기르는 어업을 체계적이고 종합적으로 발전시켜 나가기 위한 기르는어업육성법도 제정해 나가겠습니다.

(질 의)
해외신어장 개척에 대한 정부차원의 대책

(답 변)

○위원님께서 지적하신 바와 같이 해외신어장개발사업 추진이 저조한 이유는 출어어장에 대한 어업자원 정보가 미흡할 뿐만 아니라 입어국가의 조업규제 강화, 입어조건 변경, 합작투자 선호 등 단순입어 조업이 어려워 어민들은 해외신어장개발 사업 참여보다는 감척보상을 선호하고 있기 때문입니다.

○이에따라 정부에서는 출어자금 이외에 해외합작투자시에도 해외신어장 개발자금 지원이 가능하도록 제도개선을 추진하겠으며, 현지공관을 통한 외교력 강화와 진출어장에 대한 시험선 및 전문가파견 등 사전 어장조사를 실시하여 어업인 등의 적극적인 해외어장 진출이 이루어지도록 최선의 노력을 다해 나갈 계획입니다.

(질 의)
김·미역 등 해조류 양식업 구조개선 대책

(답 변)

○김·미역 산업이 합리화되어 적정가격을 받을 수 있도록 하기 위해서는 다각적인 구조개선 방안이 필요하다고 생각합니다.

○우리부에서는 우선, 면허초과시설, 밀식 등에 대해서는 어업인의 자율적인 참여에 기초하여 적정시설을 유도하고 민·관 합동단속을 강화하며,

○어장정비, 정화사업을 확대 추진함과 동시에 어장휴식년제 실시, 어장정화정비업 등록제 등을 도입하여 어장환경을 개선해 나갈 계획입니다.

○또한 해조류 양식면허제 개선, 어장관리시스템 구축, 유통 명령제 도입, 시범어장 및 적정시설 운영, 우수 시·군에 대한 인센티브 부여, 신품종개발 및 유전자은행 설치 등에 대해서는 면밀히 연구·검토를 통하여 도입이 가능한 사안부터 정책에 반영 되도록 하여 나가겠습니다.

(文錫鎬 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
천수만 돔양식장 이리도 바이러스 질병 피해보상 관련

(답 변)

○가축의 구제역은 공중보건을 위하여 법정전염병으로 지정(가축전염병예방법)되어 지원할 수 있으나, 어류 바이러스는 인체 감염기록이 없어 법정전염병 지정이 곤란한 실정입니다.

○병충해 피해는 농어업재해대책법에 의한 어업재해에 해당되지 않으므로 지원이 곤란한 실정이나, 피해가 심한 어가에 대하여는 생계안정 측면의 간접지원 방안을 검토하여 나가겠습니다.

○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 적용시험중에 있습니다.

(질 의)
Hub－Port 는 나름대로 개발되었으나, 평택(아산)항 등 군소항만을 Feeder－Port로 적극 육성할 필요가 있는데 향후 대책

(답 변)

○'99년 전국 컨테이너 물동량은 총 777만TEU이며, 2011년도 전국 컨테이너 물동량은 현재의 2.6배 규모인 2,016만TEU로 전망되어 전국에 79선석의 컨테이너부두 확보가 필요한 실정입니다.

○전국 컨테이너 물동량의 원활한 처리를 위하여 부산신항과 광양항을 개발, 국제해운 주항로상의

양대 컨테이너처리 중심 항만 Hub－Port를 건설하는 한편

○아시아역내 물동량 급증추세에 따른 피더수요와 향후 초대형 시장으로 성장할 중국, 러시아 등과의 교역 본격화에 대비하여 2011년까지 권역별 주요항에 피더 및 연안수송을 위한 중소형 컨테이너부두를 건설해 나갈 계획입니다.

－서해안 : 인천항(7), 평택(아산)항(3), 군장항(3), 대산항(2), 목포신외항(3)

－남해안 : 광양항(24), 마산항(3), 부산(24)

－동해안 : 울산항(4), 포항(영일만)신항(4), 동해권항만(2)

(질 의) 육지소규모항의 체계적인 개발 대책 －1, 2, 3종 어항과의 연계 개발 등

(답 변)

○육지소규모어항은 '99.5 제2차 정부조직개편에 따라 행자부에서 우리부로 이관되어 아직까지 정확한 이용실태 파악이 미진한 실정입니다.

○우리부에서는 개발 잠재력이 있는 육지소규모어항을 효과적으로 개발키 위하여 현행 어항법을 개정, 육지소규모항 개발을 위한 법적근거를 마련중에 있으며

※육지소규모항 : 비법정어항으로 마을앞 선착장 또는 항·포구 (시장·군수 개발)

○위원님께서 지적하신 바와 같이 지역특성에 맞는 종합개발계획을 위하여 전국적인 이용실태를 파악하고 개발 모델을 수립하고자 현재 용역 발주를 추진중에 있으며(11월중 발주 예정)

○동 용역결과를 토대로 체계적인 육지소규모항 개발 계획을 수립, 타당성이 높은 항부터 우선순위에 따라 선별적으로 집중 개발해 나갈 계획입니다.

(질 의) 항만하역체제와 관련하여 ◇항만노동력 공급제도 개선대책, 근로자의 상용화율 및 항만의 기계화율, 하역노조비에 대한 대책

(답 변)

1) 현행 일용항만노동인력 제도의 개선대책에 대하여

○항운노동조합에 의한 일용형태의 노무인력공급체제는 물동량의 변화에 탄력적으로 대처할 수 있는 등 긍정적인 측면이 있으나 컨테이너의 출현으로 선박운항의 정시정요일 확대 등 환경변화로 개선의 필요성이 부각되고 있는 실정입니다.

○우리부에서는 이러한 문제를 개선하기 위하여 컨테이너부두 등 신설 기계화부두에 대하여는 노무인력 상용화를 지속적으로 추진하여 왔으며, 다른 한편으로는 부두운영회사제 도입 등으로 항만노무공급체제 개선을 위한 여건을 조성해 나가고 있습니다.

○한편 정부 규제개혁차원에서도 동 문제를 보다 강도 있게 개선하기 위하여 2000.5월에 규제개혁위원회에서 전국항만 동시 상용화를 추진하기로 기본방향을 확정한 바 있으며, 이에 따라 구체적인 실현방안에 대하여 연구용역을 진행중에 있습니다. 따라서 용역후 노사간 협의를 통하여 합리적으로 개선해 나갈 계획입니다.

2) 항만근로자의 상용화율과 항만의 기계화율에 대하여

○컨테이너전용부두 및 일부 기계화부두는 부두개장시에 상용근로제가 도입되어 있으며, 일반부두의 경우에는 중장비 운전 및 현장관리는 하역업체 소속의 상용근로자가, 단순노무는 항운노조에서 공급하는 노조원이 담당하는 이원적 체제로 작업이 이루어지고 있습니다. 따라서 '99년말 현재 항만근로자는 약 22천명이며, 이중 50%에 해당하는 11천명이 하역업체 소속의 상용근로자 입니다.

○하역작업은 화물의 종류, 작업장소 및 선박의 종류에 따라 결정되며, 일반적으로 인력에 의한 작업이 기계화 작업보다 비용 및 생산성 면에서 불리하기 때문에 선박내에서 화물을 집하하거나 컨테이너 안에 화물을 적재하는 등 기계화 작업이 불가능한 일부작업 과정을 제외하고는 화물의 특성에 적합한 장비를 이용하여 하역이 이루어지고 있는 상황입니다.

3) 항운노조원 권리금 관행과 주먹구구식 하역노조비 징수에 대한 대책에 대하여

○항운노조는 노동조합및노동관계조정법에 의하여 설립된 노동조합으로써 직업안정법 제33조에 의거 노동부로부터 근로자공급사업허가를 받아 근로자를 공급하고 있으므로 우리부에서 항운노조의 권리금 관행을 파악하는 것은 현실적으로 한계가 있는 실정입니다.

○하역노조비 징수에 대하여는 인천항에서 도서지역으로 운송되는 화물의 하역작업은 채산성

이 낮은 등 사유로 동 작업을 수행할 하역업체가 없어 항만에 일용인력을 공급하는 항운노조에서 서비스를 제공하고 하역비(하역 노조비)를 징수하고 있으며,

－우리부에서 관장하고 있는 무역항중 인천을 제외한 기타 항만의 경우 하역업체의 책임으로 하역작업을 수행하고 항운노조는 하역업체와 계약에 의거 노동를 제공하고 하역업체로부터 노임을 받고 있는 형태로 운영되고 있습니다.

－도서지역의 소규모 화물 및 여객선의 하역노조비(하역비)는 항만근로자의 노임과 연계되어 있는 등 특수성을 감안할 때 일방적 논리로 조정하는 것은 곤란한 상황입니다. 따라서 현재 진행되고 있는 항만노무공급체계 개선방안 연구용역에 동 사항을 포함하여 검토 중에 있으며, 용역결과를 토대로 개선방안을 확정하여 추진할 계획입니다.

(朴容琥 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 주중대사관 납 꽃게 조사보고서에 의하면 납꽃게가 북한산이 아니고 중국측 소행이라는 것이 확실한데 이에 대한 소상한 설명 요구

(답 변)

○납꽃게 원인규명에 대해서는 주중국대사관 관계관을 현지에 보내 조사(8.28~9.1)한 결과 중국어민들의 소행일 가능성이 높은 것으로 파악되었으며, 명확한 규명을 위해 현재 양국관계 당국간 형사사법 공조가 진행중에 있습니다.

○중국 어민의 소행일 가능성이 높은 이유로는 중국측은 6월에서9월까지가 금어기이며, 이 기간에는 모두 북한산이 거래되고 있다고 주장하였으나, 우리 조사단에 의해 중국꽃게 어선이 조업중임을 현장 확인하였고, 현장 확인시 중국어민들도 꽃게잡이를 하고 있다고 말한 바 있으며, 단동의 어시장에서 신선한 꽃게와 복어가 거래되는 것도 목격한 바 있습니다.

○또한, 조사단이 현지조사시 위해지역에서 우리나라로 복어를 수출하는 J수산 대표를 면담한 결과, J수산이 수출한 복어에서 납이 발견되었다는 소식을 듣고 보관중인 잔량을 조사한 결과 납이 발견되었으며, 한국으로 수출한 복어는 전량 단동의 중국 어민으로부터 J수산이 직접 수집한 것이라는 진술을 한 바 있습니다.

○그리고, 이번 납이 검출된 꽃게와 복어, 병어의 선적지를 분석한 결과 단동, 위해지역 뿐 아니라 상해와 절강성의 온주지방에서 수집된 것도 있을 뿐 아니라, 중국이 자국을 원산지로 하여 수출한 것이기 때문에 중국이 북한산이라고 주장하는 근거는 매우 미약한 실정입니다.

(질 의) 어로한계선 북상조정 및 접경지역 어로제한 완화 용의

(답 변)

1) 어로한계선 북상조정

○어로한계선은 북한 인접 수역에서 우리어선의 피랍방지 등 어로보호를 위하여 '64년에 설정하였으며, 안보여건에 따라 그동안 다섯 차례의 조정('89.4 최종조정)을 거쳐 현재에 이르고 있습니다.

○우리부에서는 어업인들의 어려움을 감안하여 국방부 등 관계기관과 어로한계선 북상조정을 위한 합동실태점검 및 협의를 추진('93~2000, 6회)해 왔으나, 군 작전 수행과 우리어선의 어로보호에 어려움이 많아 의견조정이 되지 않고 있는 실정입니다.

○앞으로 남북 화해·협력 진전 등 여건변화를 고려하여 관계기관과 어로한계선 북상조정 방안에 대하여 계속 협의해 나가도록 하겠습니다.

2) 서해 접경지역 어로제한 완화

○우리어선의 피랍방지 등 조업안전상의 문제로 조업구역 및 조업기간을 제한받고 있는 접경지역 어업인의 불편 해소와 소득증대를 도모하기 위하여 어로제한 완화를 지속적으로 추진해 오고 있습니다.

○강화지역의 경우 금년 7월에 어로한계선 이북의 「강화서방어장」의 조업기간을 1개월 연장하고 주문도 서쪽에 만도리어장 출입을 위한 어선 직선 통항로를 신설한 바 있으나,

○분지골어장 신설, 새터어장 및 괴리어장 야간조업 허용 등은 지난 9월 국방부 등 관계기관과 협의한 결과, 군 작전상 문제 및 어로보호 경비세력(해경함정, 어업지도선) 부족 등으로 현재로서는 어업인의 건의를 수용하는데 어려움이 있어 향후 여건개선시 재검토키로 하였습니다.

※새터어장 야간조업은 금년 가을 성어기에 한시적으로 허용한 바 있음

○향후로도 군당국과 계속적으로 협의를 추진하여 군사목적에 의한 어로제한이 최소화 될 수

있도록 적극 노력해 나가겠습니다.

(張正彦 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 어의사제도 신설에 대하여

(답 변)

1) 세계적으로 수의사와 별도로 어의사 면허제도가 있는지에 대하여
   ○집약적 고밀도 양식을 하고 있는 우리나라 양식업의 특성상 전문가에 의한 어병진료 체계가 필요하며,
   ○어의사 면허제도가 실시되고 있는 국가는 현재까지 조사된바 없으나, 우리나라에서는 '88년도부터 세계에서 최초로 학부과정에 어병학과가 설치되어 졸업생이 배출되고 있습니다.
2) 양식산업 피해를 줄이기 위하여 어의사제도를 도입하는 것이 최선인가에 대하여
   ○전문가에 의한 수산생물 질병치료로 양식어업인의 경제적 손실을 최소화하고, 약품 오남용을 방지하기 위하여 어의사제도의 마련이 절실한 실정입니다.
3) 우리나라에 어패류를 진료하는데 필요한 인원을 산출한 근거는 있는지에 대하여
   ○현재 3개 대학에서 어병관련 학문을 전공한 자가 매년 100여명씩 배출되고 있습니다.
4) 어의사 제도를 신설한다면, 자연과학·기초의학·어병학을 체계적으로 교육할 수 있는 전문가가 충분한지에 대한 견해
   ○현행 어병관련 학과에서 수산생물 질병을 치료할 수 있는 교육이 진행되고 있으며, 기초의학·자연과학 등은 향후 강화될 수 있을 것입니다.
5) 어패류 질병 연구·방제를 위하여 어병연구소와 기관에 수의사를 임용한 적이 있는지에 대하여
   ○어패류 질병에 대하여는 어병을 전공한 전문가들이 수산진흥원·수산기술관리소 및 수산물검사소에서 근무하고 있습니다.
6) 어의사제도 신설시 위생적인 측면에서 문제가 발생할 가능성이 없는지에 대하여
   ○어의사 제도가 신설되면, 전문가에 의한 진료와 적정약품 및 적량의 약품 사용으로 위생 안전성이 제고될 수 있을 것입니다.
7) 어의사제도 도입시 수출입 문제점과 수산식품의 안전성확보에 대한 문제점
   ○현재 수산생물 수출입시에는 국립수산진흥원에서 검사(위생)증명서, 안전성 확보를 위한 검증은 국립수산진흥원과 국립 수산물검사소에서 실시하고 있으므로 어의사제도가 정착될 경우 안전성이 더 확보될 것으로 기대됩니다.
8) 진료비 지출로 인한 양식 원가상승 등에 대한 어업인 부담가중에 대하여
   ○어의사제도가 신설되더라도 자가 양식수산물은 스스로 진료할 수 있으므로 현행 진료체제와 다른 점은 본인이 희망할 경우 전문가에 의한 진료를 받을 수 있다는 점입니다.
   ○전문가에 의한 적정진료로 질병피해를 최소화하고 어업인의 약품비용을 절감하게 되어 양식어업 경영이 안정되고 경쟁력이 제고될 것입니다.

(질 의) 수산자원조성센터 조기건립 대책

(답 변)

○한·일 양국은 바다로 상호 연접되어 있고 동 수역내의 수산자원은 양국 어업인들이 공동으로 이용하고 있으므로, 동 수역에 대한 어족 자원의 조성은 양국의 공동이익에 크게 이바지한다는 점에 있어서 오래 전부터 상호 견해를 같이 하고 있습니다.

○한·일 의원연맹에서는 이와 같은 이해를 바탕으로 『한·일수산자원조성센터』를 공동으로 설립하여 운영하는 방안을 지속적으로 논의를 하여온 바 있으며, 특히 '99년11월 제26차 한·일 의원연맹 총회에서 한·일수산자원조성센터 설립을 전향적으로 협의키로 합의함에 따라,

○현재까지 수차례 양국 정부간 협의를 추진하였으나, 일본측에서는 정치권의 여건변화를 이유로 미온적인 반응을 보이고 있어 앞으로 지속적인 협의를 진행해 나갈 계획이며, 그 간 일본과 협의를 추진한 내용은 별첨과 같습니다.

<참고자료>

수산자원조성센터 설립 추진 협의 내용

①한·일 당국자간 협의
   ○한국 해양수산부 차관보, 일본 수산청장
      －일시 : 2000.3.22
      －내용 : 상호 자료교환 등 실무적인 협의를 추진키로 함.
   ○한국 해양수산부 차관, 일본 수산청장
      －일시 : 2000.4.23
      －내용 : 우리측은 센터설립에 대한 일본측의 성의 있는 참여를 요청하였으며, 일본측은 정치권의 동향을 관찰해 가면서 양국 정부간 비공식 정보교환을 지속해 가기를 희망

②한·일 실무자간 협의
－일시 : 2000.6월, 7월 및 9월
－내용 : 우리측은 센터설립에 대한 준비사항을 설명하고 일본측의 성의 있는 참여를 요청하였으며, 일본측은 센터설립을 신중하게 검토 중이나, 일본 정치권의 결정 없이는 센터설립 추진이 곤란하다는 입장을 표명하였음.

③한·일 외무장관 회담
－일시 : 2000.7.14
－내용 : 우리측은 금년 중 센터설립을 위한 협력이 가시화될 수 있도록 협조를 당부하였으며, 일본측은 우리측 입장을 일본정부에 전달하고 유력의원들에게 이해를 구하는 일부터 시작하겠다고 언급하였음.

(질 의)
인공어초 사업에 대하여

(답 변)
○인공어초는 수산진흥원이 적지조사를 실시하고 시설 예정수역, 시설 어초의 종류 및 시설방법 등은 자치단체에 설치된 어초협의회의 심의를 받아 계획을 확정토록 하고 있습니다.
○어초제작 및 시설관리에 있어서도 공사감독관의 현장 상주, 어촌계장의 명예공사감독관 위촉은 물론, 수중 투하시 어업인 대표를 포함한 관계자의 공동입회와 시설 전·후의 사진 및 위치 자료를 보관·관리토록 하고 있으며,
○사업 추진과정중에는 해양수산부·자치단체가 합동으로 제작과정에 대한 견실시공 여부 등을 평가하고, 사업이 완료된 후에는 해양수산부·자치단체·수산진흥원이 합동으로 당해연도 사업에 대한 종합평가를 실시하며, 또한 시설된 어초에 대하여도 수산진흥원과 시·도가 효과조사와 어업인 설문조사를 실시하여 다음연도 사업에 반영하고 있습니다.
○한편, 어초 종류를 기능별로 다양화하기 위해 현재 25종의 시험·연구 어초를 개발중에 있습니다.
○앞으로 폐어망 수거 등 사후관리비가 증액 반영되도록 적극 노력하겠으며, 어초사업의 민영화에 대해서는 신중히 검토해 나가겠습니다.

(질 의)
수입수산물 검역강화 등에 관한 사항

(답 변)
1) 수입수산물 증가에 대비한 검사장비 및 인력 보강 계획은
○현재 검사장비는 중금속분석기 등 총 103종 777대를 확보하고 있으며, 2002년도까지 51종 176대(21억)를 추가 확보할 계획입니다.
○검사인력은 현재 125명이며, 76명을 증원할 계획으로 관계부처와 협의중에 있습니다.
2) 선도불량과 항생제 기준초과, 물주입 등 극단적 범죄 수법사용방지를 위한 유통업자의 신고정신 앙양대책은
○불량수산물 유통업자에 대한 처벌을 강화하기 위해 관련부처와 협의하여 관련법 개정을 추진중에 있으며, 앞으로 유통업자의 자발적인 신고정신을 고취시키기 위하여 유통종사자에 대한 교육을 강화해 나가겠습니다.
3) 납꽃게 파동에도 불구하고 검사관련 예산이 증가되지 못한 이유와 이에대한 예산증액 방안은
○2001년도에 수산물검사소 예산(안)이 금년보다 153백만원 감소 책정된 것은 청사신축비(787백만원)가 감소된 데 있으며, 기타 검사관련 예산은 540백만원이 증가되었습니다. 앞으로 연차적으로 더욱 증액되도록 노력해 나가겠습니다.
※수산물검사소 총예산 : (2000) 7,101백만원→(2001) 6,948
－검사관련 예산 : (2000)557백만원→(2001) 1,097
4) 수입수산물검사와 원산지단속업무를 분리하여 시행할 계획은 없는지
○수산물검사의 전문성을 갖춘 검사원이 원산지단속도 병행하는 것이 바람직하여 부득이 함께 하고 있는 실정이며,
○앞으로 부족한 검사인력(76명)을 조속히 증원하여 수입검사 업무에 소홀함이 없도록 해나가겠습니다.
5) 수입수산물검사와 원산지단속을 다른기관과 연계해서 실시할 계획은 없는지
○현재 원산지단속업무의 효율성 제고를 위해 시·도지사(시·군·구 포함)에게도 위임하여 함께 단속을 실시하고 있으나,
○앞으로는 지방해양수산청에서도 단속할 수 있는 방안을 검토 추진할 계획입니다.
6) 외국산 수산물의 국내산 둔갑방지를 위한 관리방안
○국산둔갑 우려가 높은 품목은 특별관리 품목으로 지정, 수입단계부터 유통경로를 추적 조사하는 등 허위표시 근절에 최선을 다하겠으며
○앞으로는 주요 수입국가와는 위생협정을 체결

하여 수출국가명, 가공공장명과 등록번호 표시 등을 의무화하는 등 수입수산물에 대한 유통 실명제를 추진할 계획입니다.

7) 수입된 불량수산물이 소매상이나 일반소비자에게 유통되는 것을 미연에 방지하기 위해 도매시장에서 사전 검사할 계획은 없는지

○이번 납 꽃게 사건시에도 도매시장별로 자체 금속탐지기를 이용하여 검사토록 유도한바 있으며

○앞으로는 관계부처와 협의하여 도매시장에서의 검사강화방안을 강구토록 하겠습니다.

※식품위생법 제56조에 의거 유통중인 식품위생관리는 식약청, 시·도(시·군) 소관입니다.

8) 수산물 납 파동으로 인한 수산물 소비촉진 홍보대책과 어업인 지원방안

○원산지표시 위반단속을 강화하고 국내산은 가능한한 살아있는 상태 또는 신선한 상태로 출하되도록 하여 수입수산물과 차별화를 통해 국산수산물의 소비확대를 유도해 나가고

○수협을 중심으로 국산수산물 소비촉진 켐페인과 시식회 개최 등 홍보활동을 지속적으로 추진해 나가겠습니다.

(鄭長善 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
대륙붕 경계획정 관련하여 관계부처가 참여하는 Task Force 구성에 대한 장관의 견해

(답 변)

○EEZ 경계 및 대륙붕 경계협정에 대한 국가대응 전략수립을 위해서는 내부적으로 사전에 충분한 준비가 선행되어야 할 것입니다. 이를 위하여 청와대를 포함한 관계부처가 공동으로 참여하는 Task Force 구성문제는 좋은 대안중의 하나라고 생각됩니다.

○먼저 EEZ 및 대륙붕의 경계협정 등 UN해양법 관련 업무강화를 위하여 해양부내 조직보강은 물론 관계분야 전문가들과 공동으로 연구포럼 활성화 방안을 강구할 계획이며, 관계부처간 Task Force 구성문제에 대해서는 동 협정의 주관부서인 외교통상부 등 관계부처와 협의를 통하여 그 대응책을 강구토록 하겠습니다.

(질 의)
수협 임원에 대한 퇴직금 사전지급 후 퇴직충당금 결손충당을 부실요인으로 삼은 경위

(답 변)

○퇴직급여충당금 적립기준이 '96년 이전에는 당기중 지급액과 전년대비 전직원의 퇴직금 증가액의 합계액을 적립토록 규정되어 있었으나,

○'97년 IMF 사태 이후 강화된 회계기준에 의거 은행감독규정상 전직원이 일시 퇴직할 경우 지급해야 할 퇴직금 상당액 전액에 대하여 '98년말까지 적립토록 의무화함으로써

○'97년 이전 필요 충당액 기준 16.6% 적립수준에서 '98년 1,205억원을 추가 적립하여 전액 적립함으로써 추가 부실요인이 발생하였으며,

○퇴직임직원에 대한 퇴직금 지급은 근로기준법 및 내부규정상 정해져 있는 지급기준에 의거 퇴직급여충당금 적립여부와 상관없이 지급토록 되어 있고,

○2000.2～3월에 실시한 퇴직금 중간정산은 퇴직금 지급률 누진제 해소목적과 금년부터 시행된 연봉제 실시에 맞추어 이루어졌으며, 수협의 부실규모와는 관련이 없음을 보고드립니다.

(질 의)
동아건설 부도에 대해 한진중공업이 보증서고 있는데 컨테이너관리공단의 차질없는 공사 가능여부

(답 변)

○현재 동아건설산업(주)에서 시공중인 공사는 4건으로 광양항 2단계 컨테이너터미널 축조공사(상부공)는 단독으로 수행하고, 광양항 배후부지 지반개량공사 등 3건은 공동도급으로 시행하고 있으며,

○단독으로 시공중인 광양항 2단계 1차 컨테이너터미널 축조(상부공)공사는 연대보증인인 한진중공업(주)이 이행토록 하고,

○광양항 배후부지 지반개량공사 등 2건은 1차로 공동도급사가 이행토록 하고, 공정에 차질이 우려될 경우에는 연대보증인을 공사에 참여하는 방안을 강구하여 계획된 공기내에 완공토록 할 계획입니다.

(질 의)
부산신항만 모래채취장소가 아직까지 확정안된 사유 및 모래채취 장소에 대해 환경영향평가를 안하는 이유

(답 변)

○일본에서는 환경 및 어업피해 문제로 인해 연안 5개해역에서는 바다모래채취가 중단되었으나, 육상 채취원의 절대부족으로 연안 및 폐쇄성 해역

(3개해역)을 포함한 12개 해역에서 계속 채취중에 있고, 2개 해역에서도 채취를 계획하고 있어, 현재 바다모래채취가 활발히 진행중에 있습니다.

○우리나라도 육지에서는 더 이상의 모래채취가 불가 하는 등 자원이 고갈되어 서해안에서 바다모래를 채취하여 건설공사용 재료를 확보하고 있는 실정으로, 과학적인 환경 등 피해조사를 통해 자원개발과 환경보전을 조화시키는 발상의 전환이 필요한 때라고 봅니다.

－항만건설공사에 있어 대수심[(－)80m이상] 대량의 바다모래 채취 및 피해조사용역 시행은 부산신항만건설사업이 최초이므로, 향후 항만건설계획시 현재 시행중인 피해조사용역결과를 활용하여 사전에 충분히 검토 시행토록 하겠습니다.

○현재 공유수면관리법에 의해 바다모래를 채취하는 경우 환경영향평가법에 의한 평가를 실시하지 않아도 되도록 되어 있으나

－2001년에 시행예정인 "환경·교통·재해등에관한 영향평가법시행령제정안"에 공유수면에서의 토석·모래 등을 채취하는 경우 환경영향평가를 받도록 환경부와 협의 추진중에 있습니다.

(질 의)
연약지반에서의 공사로 인한 부산신항 침하대책 및 낙동강 퇴적물로 발생되는 영향 및 대책

(답 변)

○50m 깊이의 연약지반개량은 국내에서는 최초로 시공됨에 대비하여 연약지반처리에 효과가 큰 최신 SCP 및 PDB공법을 적용, 지반의 안정화는 물론 공사비 절감을 도모하였습니다.

※SCP(Sand Compaction Pile)공법 : 연약층에 모래기둥을 형성시켜 기초지반을 튼튼하게 하는 공법

※PDB(Plastic Drain Bord)공법 : 연약층에 수직배수제를 타입하여 압밀을 촉진시키는 공법

○실시설계과정에서 일본과 네델란드 전문가와 공동으로 설계를 실시 하였으며, 최근에는 장비의 대형화 및 공법의 발달로 시공에 철저를 기한다면 연약지반처리에 큰 문제는 없는 것으로 판단되나

○시공과정에서 시험시공을 실시하는등 다각적으로 연구 검토하여 완벽한 시공이 되도록 필요한 조치를 취하겠습니다.

(질 의)
활어 수입급증 대책

(답 변)

○최근 중국, 일본으로부터 농어, 돔류 등 횟감용 활어의 수입이 증가되고 있으며, 전체 총수입액에서 활어가 차지하는 비중은 8%내외 입니다.

－농어 : ('98) 5,374천$→('99) 12,579천$→('00.9) 15,269천$

－돔 : ('98) 2,238천$→('99) 10,132천$→('00.9) 14,806천$

※전체수입액 활어 비율

• ('98)21,351천$(3.6%)→('99)73,327(6.2)→('00.9)89,124(8.6)

○이에따라 우리부에서는 수입산 활어의 수입억제를 위하여 농어, 돔에 대하여 각각 70%의 고율의 조정관세를 부과하고 있습니다.

○반면, 일본, 중국등으로의 넙치, 붕장어, 방어 등 활어 수출도 지속적으로 증가하고 있는 추세에 있습니다.

－넙치 : ('98)25,881천$→('99)37,893천$→('00.9) 25,266천$

－붕장어 : ('98)18,071천$→('99)25,081천$→('00.9) 20,931천$

－방어 : ('98) 4,455천$→('99) 12,867천$→('00.9) 2,676천$

○앞으로 수입산 활어에 대한 위생안전검사를 강화하고 조정관세를 지속적으로 부과하여 수입을 억제해 나가는 한편, 양식기술을 발전시켜 비교우위 품종을 개발하여 수출도 촉진해 나가겠습니다.

(질 의)
7개 종묘시험장 지방이양에 대한 대책

(답 변)

○당초 금년말까지 지방이양 또는 민간이관키로 계획되어 있던 7개 국립수산종묘시험장에 대해서는 2000.11월 기획예산처에서 내년말까지 조치토록 그 추진일정을 변경한 바 있습니다.

○국립수산종묘시험장은 어업협정이후 잡는 어업에서 기르는 어업으로의 정책전환과 수산발전을 선도할 수 있는 핵심연구개발 시설이라는 점에서 현행 국가기능을 계속 유지할 수 있어야 한다고 생각합니다.

○앞으로 수산종묘시험장 문제에 대해서는 현행 국가기능의 존치를 위하여 기획예산처 등 관계부처와 지속적으로 협의를 추진해 나가도록 하겠습니다.

(질 의)
수산물 유통개혁 및 경매 투명화 방안

(답 변)

○우리부에서는 고비용·저효율의 수산물유통구조를 개선하기 위해, 지난 '99년 종합적인 대책을 수립하여 산지 및 소비지의 낙후된 유통시설 보완은 물론, 거래제도 개선에도 역점을 두어 추진하고 있습니다.

○앞으로도 도매시장의 거래제도를 개선하기 위해 유통구조에 대한 실태조사와 함께 전문가들의 의견을 충분히 수렴하겠으며,

○실질적으로 경매가 이루어지기 어려운 품목에 대하여는 상장예외거래가 이루어지도록 지도해 나가겠습니다.

○그리고 금년 6월1일 시행한 개정 농안법에 산지 등에서 1차 경매가 이루어진 품목은 정가·수의매매 할 수 있도록 한 제도가 조속히 정착되도록 유도하고

○개정 농안법에 새로 도입한 「시장도매인」제도도 지방도매시장부터 실시될 수 있도록 지도해 나가겠습니다.

○또한, 새로 도입된 제도를 시행해 나가는 과정에서 수산물 특성을 고려하여 보완하는 방안도 검토해 나가겠습니다.

(질 의) 씨프린스 사건 관련하여 오염영향조사, 환경복원 문제점 등을 면밀히 검토하고, 조사의 범위도 넓히고 백서도 발간 필요

(답 변)

○현재 LG 주관으로 진행중인 3차조사 결과가 나오면 그간의 조사결과를 종합하여 필요시 추가 정밀조사, 추가방제, 해양환경생태복원계획 등 종합적 대책을 수립할 계획입니다.

－추가 정밀조사가 필요하다고 판단되는 경우 동해역의 저서생물, 퇴적물까지 포함시키는 방안도 전문가들과 함께 검토하겠습니다.

○이 사건을 계기로 해양환경보전에 대한 사회적 경각심이 크게 고취되었고, 해양오염방지 5개년 계획이 만들어지는 계기가 되었습니다.

－백서발간 등을 통해 씨프린스 사건이 향후 대형 해양오염 사고의 산교훈이 되도록 하는 방안에 대해서도 적극 검토하겠습니다.

(질 의) 부산항 수심 얕아 대형선박 입항기피 늘어 항로준설사업 서둘러야

(답 변)

○부산항에 초대형 컨테이너선의 유치를 위하여 항로수심을 확보하고자 증심준설 기본설계를 '99.12월에 완료하였으며, 2001년에 사업자선정 및 증심준설공사를 착공토록 추진하여 부산항이 동북아 중심항만으로서의 위상을 확립해 나가도록 하겠습니다.

<참고자료>

부산항 증심준설 추진현황 및 계획

가. 컨테이너 부두 및 항로 수심현황

<부두 및 항로 수심> ○자성대부두 : 전면수심 (－)12.5m ○신선대부두 : 전면수심 (－)14m～(－)15m ○감만부두 : 전면수심 (－)15m ○항로 : 계획수심 (－)12.5m～(－)14m

나. 증심준설 사업개요

○사업규모 : 610만㎥(항로 및 컨부두 전면수심 : (－)15.0m)

○사업비 : 603억원

다. 추진현황 및 계획

○1999.5.～12. : 증심준설 기본설계용역 시행

○2000.11 : 비관리청 항만공사 사업대상자 선정 공고

○2001 상반기 : 사업시행자 선정 및 공사착공

(질 의) 독도는 영유권과 EEZ 경계획정에 중요한 요소로서 독도문제에 대한 연구 등 해양수산부가 적극적으로 대처해야 할 필요가 있는데 이에 대한 견해

(답 변)

○독도의 영유권문제가 국제사법재판소에 제소되기 위해서는 기본적으로 당사국간 합의가 있어야 하므로 독도가 국제사법재판소에 회부되지는 않을 것으로 판단하고 있습니다.

－그러나 정부는 국제관행의 변화 등에 대비하여 독도 영유권 강화를 위한 체계적인 연구와 대응방안 마련 등 필요한 조치를 지속적으로 추진하고 있습니다.

○또한, 한일어업협정에 의한 중간수역과 관련하여 동해중간수역은 해양생물자원의 보존과 관리를 위해 어업공동위원회가 권고를 할 수 있을 뿐이며, 제주남부 중간수역은 어업공동위원회에서 결정토록 되어 있는 등 두 수역은 각각 다른 성격을 띄고 있습니다.

－따라서 해양생물자원의 보존 및 관리에 대해

어업공동위원회가 어떠한 결정도 하지 못하는 동해중간수역은 공동관리수역이 아니며, 또한 독도와 그 영해 12해리는 중간수역에 포함되지 않습니다.

－다만, 위원님께서 지적하신 중간수역의 운용방식 및 사례연구에 대하여는 국제법 및 해양법 학자들의 조언과 어업인 대표의 의견수렴 등을 통하여 대처해 나가고자 합니다.

○아울러 독도의 EEZ 기점 사용문제는 중국, 일본, 러시아 등 주변국 모두와 관계된 문제인 만큼 한반도 주변의 해양경계협상의 전반적인 진전 상황과 국제 관행 등을 충분히 고려하여 대처해 나가야 한다고 생각합니다.

－그동안 정부는 독도가 EEZ를 가질 가능성을 배제한 적이 없으며, 우리부는 앞으로 한·일 EEZ 경계획정협상과 관련하여 외교통상부와 긴밀한 협의를 통하여 우리의 국익이 최대한 확보될 수 있도록 적극적으로 노력해 나가겠습니다.

(鄭哲基 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
중국·일본 등과 이해가 상충되고 있는 제7광구 등 동중국해에 대해 우리의 EEZ 권원을 확보하기 위한 대책

(답 변)

○우리부에서는 위원님의 지적과 같이 앞으로 중국, 일본과의 대륙붕경계협정에서는 대륙붕에 관한 기초자료를 누가 얼마나 확보하고 있느냐가 협상의 중요한 관건이 될 것으로 판단하여 금년부터 대륙붕 기초자료 조사사업에 본격 착수하게 되었습니다.

○특히, 동중국해에 대한 지질조사는 금년에 이어 연차적으로 조사를 확대함으로써 대륙붕 경계협상에 착실히 대비해 나가겠습니다.

○또한, 한·중·일 배타적경제수역 경계협상에 대비하여 '97년부터 동해해역에 대한 해저광물자원조사를 추진중에 있으며, 동중국해에 대해서도 최대한 조기에 해저광물자원조사를 실시할 계획입니다.

(질 의)
광양항 배후부지 관련

(답 변)

1)「광양항 배후부지」개발이 지연된 사유와 앞으로 개발 대책

○광양항 배후부지는 부두건설시 발생되는 준설토로 매립하여 개발할 계획으로 '93년1월, 항만법에 의거 비관리청 항만공사 시행허가를 받아 그동안 컨테이너부두, CY, 호안 등을 순차적으로 공사하는 중이며, '94년부터 '97.5월까지 배후부지내에 준설토 매립을 실시하였습니다.

○배후부지는 연약지반 특성상 준설토(뻘) 매립이 끝난 후 1~2년이 지난 후에야 지반개량 작업이 가능함에 따라 '99.4월 항만관련부지(111천평)와 항만배후부지(553천평)로 구분하여 각각 2002년과 2011년까지 개발토록 계획을 수립하였습니다.

○그 중 항만관련부지(111천평)는 '99.8월에 착공을 하여 2002년 완공을 목표로 한국컨테이너부두공단에서 현재 공사가 추진중에 있으며

○항만배후부지(553천평)는 2000.2부터 2000.7까지 지자체 등 관계기관 협의 결과 "항만법에 의거 별도법인을 설립하여 개발"키로 결정하여 관련 지방자치단체인 전라남도 및 광양시와 함께 2000. 1월 배후부지개발을 위한 기획단을 구성 운영중에 있으며, 앞으로 배후부지 개발에 차질 없도록 최선의 노력을 다할 계획입니다.

2) 광양항 배후부지개발이 지연되어 온데 대한 감사원의 재감사 요청 의견

○앞서 말씀드린 바와같이 광양항 배후부지는 '93.1 컨공단이 비관리청항만공사 시행허가를 받아 안벽, 호안, CY 등을 단계적으로 개발하는 과정에 있으며, 배후부지중 일부인 항만관련부지 111천평은 이미 '99.8월에 착공한 바 있습니다.

○나머지 배후부지개발을 위하여 2000.2부터 2000.7까지 6개월 간에 걸쳐 새천년민주당 주관 관계기관 대책회의에서 항만법에 의거 별도법인을 설립하여 개발키로 결정하여 현재 전남도, 광양시 등 관계기관 및 단체에서 배후부지개발 법인 설립문제 등을 협의중에 있어 감사원 재감사는 불필요할 것으로 생각됩니다.

3), 4) 광양항 배후부지 개발을 위한 별도법인의 설립과 관련 기획단의 상설화에 대한 확실한 답변 요구

○2000.10 전남도, 광양시, 여수지방해양수산청, 컨공단 등 관계기관, 단체간에 배후부지 개발을 위한 기획단을 구성하여 배후부지 개발을 위한 별도법인 설립문제 등 제반문제를 협의중에 있습니다.

○앞으로 배후부지 개발을 위한 별도 법인이 설

립될 경우 동 법인이 배후부지개발에 대한 제반허가 등 절차를 거쳐 배후부지를 본격 개발토록 할 계획입니다.

○동 법인 설립과 관련한 기획단의 상설화는 현재 광양항 배후부지개발 실무기획단을 설립운영중인 광양시, 전남도, 여수지방해양수산청, 컨공단간에 협의하여 처리토록 조치하겠습니다.

(질 의) 컨테이너공단의 도덕적 해이와 관련 도덕적 사명감을 일깨우려 하기 위한 구체적인 실현방안 모색

(답 변)

○한국"컨"공단의 의사결정의 합리화와 투명경영 등 경영혁신의 일환으로 2000년부터 사외이사제를 도입 운영하고 있으며, 정부출연, 위탁기관 경영혁신 평가계획의 일환으로 컨공단 전임원에 대하여 경영실적평가제도를 도입 운영하고 있습니다.

○또한 2001년부터는 공단의 전 직원에 대해서도 경영실적 평가제도를 도입하여 공단경영혁신을 도모하도록 하겠습니다.

○앞으로 공단운영과 관련한 비리가 발생되지 않도록 항만건설공사 등 부패취약분야를 집중관리하고 지속적인 감찰활동강화, 적재적소 인사배치, 순환보직 등을 통하여 각종비리를 사전에 예방토록 하겠습니다.

(질 의) 불법적인 채권연기와 관련

(답 변)

1) 2000년도 컨공단 예산(안)승인시 동부고속에 채권발행 연기 승인사항 포함 여부

○한국"컨"공단은 '99년도에 자성대 부두 매각대금 1,084억원이 이월되는 등 여유자금이 많이 발생되었으며,

○사업계획 조정에 따른 투자 사업비 감소로 불필요한 장기차입금인 감만확장부두 개발채권 250억원, 광양항 2단계부두 개발채권 35억원을 불인정(2000년도에 발행하지 않도록 조정)하여 '99.12.31일 2000년도 사업계획 및 예산을 승인하였습니다.

2) 채권발행과 관련된 계약서의 내용변경시, 변경된 내용에 대하여 계약서 보완 및 관련 부처 승인을 받아야 하는지?

○한국컨테이너부두공단법 제25조(컨테이너부두개발채권의 발행)에 공단은 컨테이너부두개발채권을 발행할 경우에는 해양수산부장관의 승인을 받아야 하며, 해양수산부장관은 관계 중앙행정기관의 장과 협의하도록 되어 있습니다.

○채권발행변경에 대해서는 별도승인 또는 협의토록 되어있는 관련규정이 없어 2000년도 예산승인시 변경승인 하였습니다.

3) 채권발행 연기는 재정손실을 초래했음에도 오히려 468백만원을 절감했다는 위증 답변서 제출에 대하여 사정당국의 엄정한 조사와 감사원 특별감사를 정식으로 요청함

4) 불법적인 채권연기로 국고손실을 발생케한 관련자에 대한 문책 및 손실배상이 마땅하다고 보는데 이에대한 조치요청

○동부고속㈜에 대한 채권발행 연기는 앞에서 설명드린 바와같이 2000년도에는 공단의 자금 여유가 많아 2000년도 사업계획 및 예산승인시 이를 반영하여 2000년도에 발행하지 않기로 승인을 하였으며,

○채권발행 연기는 불필요한 이자지출을 막아 국고손실을 초래하지는 않은 것으로 생각되므로 관련자에 대한 별도 조치는 불필요함을 양해하여 주시기 바랍니다.

5) 개발채권의 고정금리제도는 시장의 상황을 반영할 수 있는 변동금리제도로 변경하는 것이 타당하다고 생각되는데 이에 대한 견해

○"컨"공단이 발행하는 동채권에 대하여 가계약서 제13조의 규정을 보면 채권발행의 "이자율은 연리 8%수준을 원칙으로 하되 발행시점에서 별도 협의하여 확정한다"라고 규정되어 있는 점을 감안하여

○향후 실세금리가 어떻게 작용할 지 모르지만 발행시점에서 실세금리와의 현격한 차이가 있을 시는 재정경제부와 협의를 거쳐 금리조정을 추진할 것이며,

○동 채권과 관련하여 민자유치 당시 우리나라의 경제가 어려웠던 IMF 시기에 시중 여신금리(20% 수준)를 반영하여 고금리(년8%) 채권으로 결정되어 생긴 문제로서, 이러한 문제점 해결의 방안으로 위원님이 제시하신 대로 시장상황을 반영하여 변동금리제인 채권발행금리의 연동제 도입을 연구·검토하도록 하겠습니다.

(질 의) 광양항부두내 인입철로 건설의 필요성

(답 변)

1) 부산신항과 달리 광양항은 부두내 인입철도를 시

설할 경우, 물류흐름을 저해한다는 궤변으로 일관한채, 사업비마저 '컨'공단이 부담하는 이유는?

○현재의 철송장은 '93 광양항 1단계개발사업 실시설계 용역에서 터미널의 효율적인 운용성과 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.

○철도인입에 소요되는 사업비는 정부재정으로 시행하였습니다. 다만, 철송장 운영에 필요한 건물, 전기, 장비시설은 공단 부담으로 설치하였습니다.

2) 결국 이같은 사실은 광양항은 부산항과 더불어 정부에서 얘기하고 있는 TCR, TSR 등 TAR의 기·종점에서 제외된 것으로 해석되는바, 이에 대한 장관의 견해는 무엇인가?

○TCR, TSR, TAR의 기·종점 여부는 항만까지 인입철도가 연결되고, 항만에 철송장이 구비되어 있는지에 따라 판단되어야 할 것입니다.

○이와같은 관점에서 볼 때 부두내 인입철도를 부설하지 않았다는 것만으로 광양항의 인입철도가 TCR 등과 연계하는 기·종점에서 제외된 것은 아닙니다.

3) 본 위원은 향후, 중심거점항만으로서 광양항의 입지를 구축하기 위해서는 부두내 인입철로 시설이 시급하다고 판단되는데, 장관은 물류중심국가를 지향하는 국가의 장래와 연계하여 이 문제를 어떻게 바라보고 있는지?

○부산신항과 광양항의 철송장 위치는 부두전면이 아니고 야적장 배면에 있은 것으로 부산신항은 본선으로부터 600M떨어진 항만울타리내에 있고, 광양항은 약 1㎞ 떨어진 항만울타리밖에 있는 차이가 있습니다. 향후 필요시 광양항에 대하여는 항만울타리 조정 또는 본선과 철송장이 직접 연결될 수 있도록 조치하겠습니다.

4) 아울러, 철도청에서도 관련기관에 공문을 통해 변경을 촉구한 바와 같이 본 위원은 재삼 광양항 부두내 인입철로 시설을 정부재정사업으로 조속한 시일내에 시설할 것을 다시금 촉구하는바, 이에 대한 장관의 답변은 무엇인가?

○철도인입에 소요되는 사업비는 정부재정으로 시행하였으며, 앞으로도 시설필요시 재정사업으로 시행하겠습니다.

(질 의)
「컨」공단의 불법적인 구조조정과 관련

(답 변)

○한국컨테이너부두공단은 기획예산처의 공공부문 경영혁신 추진계획에 의거 '99.12말 기준 공단정원이 147명에서 110명으로 축소되어 당시 부득이 37명의 직원을 감축해야하는 실정이었습니다.

○이를 해소하기 위하여 먼저 자발적인 희망퇴직 신청을 받았으나 21명의 직원만 신청하여 희망퇴직 신청기한을 재 연기하고 각 직급별 직원들이 자발적으로 대책을 마련하도록 하였으나 추가 희망퇴직자가 없었습니다.

○그리고 당시 직원중 징계처분을 받은 자도 없었고 근무평정을 기준으로 한 퇴직방안(박선종은 '97～'98년 동 직급에서 연속 최하위임)도 적절치 않아 전 직원의 의사를 물어 전직원의 자필서명 동의한 구조조정방안에 따라 직원이 구조조정위원(34명)을 선출하고 선출위원의 상호평가에 의거 각 직급별 조기 퇴직대상자 10명을 선발한 결과 6급에서 박선종이 포함되었습니다.

○또한 우리공단에서는 조기 퇴직대상자들을 대상으로 가계에 다소 도움이 될 수 있도록 연리 1%의 생활안정 자금을 대부코자 신청받은 바(총 14명 대부) 박선종도 자진 신청하여 생활 안정자금 500만원을 대부받은 사실이 있어 구조조정을 사실상 인정한 것으로 보고 있었으며, '99년 3/4분기까지도 본인이 년말에 사직하고 개인사업을 해보겠다는 의사표시를 계속하다가 4/4분기경 부터는 갑자기 타사 재취업도 거부하였습니다.

○정부지침에 따른 최종 구조조정기한일 '99.12.31까지 대상자 31명중 30명이 자진 사직서를 제출하였으나, 박선종 혼자만 구조조정을 거부하여 부득이 '99년12월27일 직권면직을 위한 인사위원회가 열린다는 것을 구두통보하고 2회에 걸쳐 인사위원회를 개최·심의하여 공단 규정대로 면직 처분조치 하였습니다.

○따라서 위원님께서 질의하신 불법적인 구조조정에 대해서는 그 당시 여러 방법들을 생각해 보았으나 직원들마다 의견이 분분하였고, 또한 노

조나 노사협의회가 없었으므로 직원의 의견이 결집되지 않아 최종적으로 직원전체의 의사를 물어 개개인의 서명날인을 받아 부득이 위와 같은 방법으로 구조조정을 할 수밖에 없었음을 말씀드립니다.

(질 의)
해난사고 및 오염관련업무 일원화에 대하여

(답 변)

○현재 해난사고 예방을 위한 정책업무는 해양수산부가 맡고 있으며, 해난구조 및 오염방제 등의 현장집행업무는 해양경찰청에서 수행하고 있습니다.

○그간 정부조직개편과정에서 해양수산부와 해양경찰청의 해난 및 오염방제관련 업무의 일원화방안이 논의된 바 있으나 담당기관별 업무의 성격과 기능 및 업무의 전문성 등을 감안하여 현행체제를 유지하게 되었습니다.

○해난 및 오염방제관련 업무는 해양수산행정의 일부분이나 해양수산정책 전반에 걸쳐 미치는 영향이 크므로 전체적인 입장에서 총괄·조정되는 것이 바람직하다고 판단되며, 다만 향후 정책결정과 집행기능이 유기적으로 연계되어 업무의 효율성이 더욱 증대될 수 있도록 부서간 업무협조체제 구축에 만전을 기하겠습니다.

(질 의)
항만개발 우선순위 선정기준 및 기타

(답 변)

1) 항만개발 우선순위 선정시 최우선기준이 경제성인지 공공성인지?

○항만개발과 운영이 국가경제와 지역사회·경제에 미치는 영향은 매우 다양하고 광범위하며,

○이에는 항만비용, 수송비용 등 물류비용절감을 통한 국내산업의 국제경쟁력확보 효과와 항만건설에 따른 고용 및 부가가치 증대 효과를 비롯한 지역경제 활성화 효과를 들 수 있습니다.

○또한 경제적 투자효율성이 낮은 지역항만도 개발을 통하여 지역주민의 생활수준 향상과 국토균형개발을 도모하고 있습니다.

○따라서, 항만은 국민생활의 기반시설이며, 국민경제와 국가경쟁력 확보에 중요한 역할을 담당하고 있으므로 항만개발 우선 순위는 공공성과 경제성 모두를 감안하여 결정하고 있습니다.

2) 부산신항에 5,000억 상당의 건설분담금을 지원하고 수익률을 14.97%로 보장하는 등 고율의 보장을 하는데도 건전한 정부재정을 유지할 수 있는지?

○부산신항을 민자사업으로 결정한 것은 원활한 항만시설 확보를 위한 재정투입의 한계를 보완하고 민간의 운영효율을 항만분야에 적용하기 위한 것이었습니다.

○수익률 결정은 민자투자업무의 전문가 그룹으로서 정부를 지원하고 있는 민간투자지원센터를 비롯한 전문가 의견을 참고하여 사업시행자와 합의한 것이며, 적정수익률로 생각됩니다.

○부산신항 민자사업에 5,000억원 상당액이 건설분담금으로 지원되는 것은 사회간접자본시설의 속성상 수익성이 낮아 재정 지원하는 것으로 부산신항 건설이 늦어져서 사회전체가 부담하는 물류비 상승을 고려하면 별문제가 안된다고 생각합니다.

3) 광양항개발은 부산신항과 달리 사회간접자본 위원회에 기본방침변경을 상정하지도 않고 방치하면서 개발계획을 컨공단에 전권을 위임하여 국책사업을 격하시켜왔는지에 대한 견해

○'96.12.31 신항만건설 촉진법이 제정되었으며 동법이 정하는 바에 따라 부산신항과 함께 광양항개발계획을 사회간접자본건설추진위원회에 상정하여 '97.7.9 원안 의결된 바 있습니다.

○'89년 당시 컨테이너화물의 처리시설이 절대부족함에도 막대한 투자비에 대한 재정상 제약으로 시설확보가 어려워 정부 재정에 의존하지 않고 항만수입을 직접 항만건설에 재투자하고 채권발행 등 다양한 재원조달을 통하여 컨테이너부두를 적기에 건설하고자 한국컨테이너부두공단을 설립하여 광양항을 동 컨공단에서 건설토록 한 것이지 이로 인한 국책사업을 격하시킨 것은 아닙니다.

4) 유사 SOC시설인 고속철도, 신공항부문에서도 동 위원회에 상정하는 것을 건설교통부도 해양수산부처럼 묵살하고 있는지 명확히 해달라는 견해

○앞에서 말씀드린 대로 신항만건설촉진법이 정하는 바에 따라 항만기본계획수립 또는 변경시는 사회간접자본건설추진위원회에 상정하여 처리하고 있으며

○건설교통부에서도 기본계획의 수립 또는 변경시 사회간접자본 건설추진위원회에 상정하여 처리하고 있는 것으로 알고 있습니다.

5) PA 설립후 컨공단에 대한 정부보조금 마련대책은 수립되어 있는가?

○PA 설립시 현재 컨공단에서 징수하던 부산, 인천항의 항만시설 사용료를 PA에서 징수하게되므로 컨공단의 수입이 감소됨에 따라 다양한 대책을 강구중에 있습니다.
－공단의 항만건설에 소요되는 투자비 일부를 정부출연금으로 충당할 수 있도록 관계기관과 협의 추진하겠으며,
－불요불급한 사업의 축소 또는 투자시기를 조정하고
－공단자체의 기구 및 조직정비 등 자구책 강구 등 입니다.

6) PA 설립후 컨공단이 광양항 건설을 정상추진하기 위하여 2001년부터 매년 1천억원 이상의 재정지원이 필요하다고 보는데 기획예산처 등 관계부처와 협의 등 종합대책을 마련하였는가?
○PA 설립과 이관업무, 이관수입, 이관시기 등이 확정되면 그에 따라 기존의 항만시설사용료 수입, 정부 재정융자, 채권발행 등으로 투자자금을 확보하여 광양항 등 항만건설이 차질없이 추진토록 할 계획이며
○이 과정에서 부족분이 발생되면 관계기관과 협의 추가 확보될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

(崔善榮 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
독도의 지목변경을 현재보다 더욱 세분화할 용의

(답 변)
○독도는 잡종지 2필지(2천㎡), 임야 35필지(179천㎡)로 총 37필지 181천㎡이며, 공시지가는 263백만원 입니다.
○독도내 시설물 설치 현황은 부두 80M, 유인등대, 경비초소, 헬기장 등이 설치되어 있으며, 부두 접안시설 2필지(2천㎡)는 잡종지로 지정되어 있고 나머지는 임야입니다.
○지목변경을 세분화하기 위해서는 토지의 주된 사용목적 및 용도에 따라 토지의 종류를 표시하는 「지목」을 관할기관에 신청하여야 하므로 우리부에서는 사용현황을 조사하여 울릉군에 지목변경 신청을 요청할 계획입니다.

(질 의)
수입수산물 안전성 확보를 위한 검역강화 대책

(답 변)
○수입수산물의 안전성을 확보하기 위하여 현재 문제가 되고 있는 중국산 수산물에 대하여는 중국 현지에서 우선 금속탐지검사를 실시하고 국내 수입시 다시 검사하는 「2중검사」체제를 유지하고 있으며,
○근본적인 해결을 위하여 외국 가공공장의 등록제 실시와 위생 증명서 첨부로 수출국이 안전성을 사전 보장할 수 있도록 하는 위생협정 체결을 추진해 나갈 계획입니다.

(질 의)
국립수산물검사소 본부인 일산청사를 바닷가로 이전할 용의는

(답 변)
○국립수산물검사소 본부는 전국 11개 지소의 검사행정 업무를 총괄하고 있으며, 본부 청사는 1949년 발족당시부터 서울(원남동)에 소재하고 있었으나
○최근에 신선 냉장·냉동품의 김포공항을 통한 수입수산물이 급증하여 동 검사물품을 서울시내 운반시 운송시간의 과다로 효율적인 검사업무에 지장을 초래할 뿐 아니라 청사가 노후되어 부득이 1997년도 김포공항 인근인 일산지역에 신축 이전하게 되었습니다.
○2001년도 인천공항 개항후 공항을 통한 수산물 수입동향 및 11개지소와의 업무연계를 면밀히 파악한 후 필요성이 있을 경우 청사 이전을 검토할 계획입니다.

(元喆喜 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
부산신항만의 민자촉진을 위해 민자수익율을 높일 경우 항만경쟁력 제고 대책

(답 변)
○당초 협약시 정산을 전제로 투자수익율을 12.77%로 한 것을 민간투자법 개정에 따른 변경협상에서 14.97%로 합의하였습니다.
○이는 기존 민자유치촉진법하에서 총사업비 사후정산 방식이 민간투자법에서는 총사업비 사전 확정방식으로 변경됨에 따른 위험도 증가 등을 고려하여 민간투자지원센터의 자문을 받아 사업시행자와 합의한 것입니다.
○항만민자사업에 있어 투자수익률을 높일 경우 우선적으로 건설초기에 재정지원금의 증가로 나타나며, 투자수익률이 항만임대료와 시설사용료 증가로 전가되는 것은 아님을 이해하여 주시기 바

랍니다.

※시설사용료는 장래 물동량, 경제전망 등을 고려하여 사업시행자와 정부가 합의하여 결정.

※항만 임대료 개념은 국가 부두를 민간에 임대하는 경우이며, 민간투자사업으로 건설된 부두는 임대료 개념을 적용되지 않고 접안료와 하역료 등을 사용료로 일괄하여 산정함.

(질 의)
IMF여건을 감안하여 항만건설계획을 수정하거나 투자우선순위를 조정한 내역과 민자투자계획을 재조정할 계획은?

(답 변)

○우리부에서는 '99.12월 IMF영향을 감안한 항만물동량전망 결과에 따라 항만개발투자비의 60%이상을 차지하는 신항만 개발사업에 대한 우선순위를 조정한바 있습니다.

○신항만개발사업중 부산신항, 광양항, 평택(아산)항, 인천북항은 현 계획대로 투자하며 포항영일만신항, 목포신외항, 울산신항은 사업규모를 일부 축소하며 사업시기를 조정하고 보령신항, 새만금항은 사업추진을 유보할 계획입니다.

○향후 민자유치활성화를 위해 사전 사업성분석을 통해 민간투자를 제고시킬 수 있는 적정사업규모로 조정하고 수익성이 떨어져 과다한 재정지원을 요구하는 민자사업계획은 과감히 재정투자대상사업으로 전환토록 하여 민자사업이 활성화될 수 있는 방향으로 추진할 것입니다.

(질 의)
광양－부산 양항체제의 타당성과 양항체제에 따른 지역감정 억제 대책

(답 변)

○양항체제의 개발은

－경부축 교통체증 해소, 국토의 균형개발 도모, 비상사태시 부산항 운영차질 대비 등의 유리한 점이 있으며

－더욱이 물동량 예측을 보면 2011년도 전국 컨테이너 물동량은 2,000만TEU에 달하게 되며, 부산항의 하역능력은 기존 부산항 능력 440만TEU와 부산신항 능력 460만TEU를 최대한 개발하더라도 900만TEU에 불과해 대규모 신항만 개발입지가 양호한 광양항의 개발은 불가피하다고 판단하고 있습니다.

○그동안 부산신항의 개발 지연은 광양항 개발로 인한 것이 아니라 IMF체제를 겪으면서 민간투자 여력이 줄어 들었고, 민간투자법이 개정되어 재협상에 시간이 소요되었기 때문입니다.

○이러한 양항체재의 불가피성을 충분히 설명하여 지역감정이 해소될 수 있도록 적극 노력하겠습니다.

(질 의)
수협의 수산정책자금 손실보전을 위한 「대손보전기금」 제도 등의 도입을 정부가 강구할 용의

(답 변)

○위원님께서 지적하여 주신 바와 같이, 정부에서는 협동조합이 수산정책자금 집행에 대한 손실보전을 위하여 「대손보전기금」제도를 운용하고는 있습니다만, 동기금의 운용규모('95～'99기간 총 운용규모 : 1,245억원)가 지나치게 적고, 또한 절차도 까다로와 실질적인 보전이 어려운 것으로 알고 있습니다.

○앞으로 수산정책자금에 대한 실질적인 손실보전을 위하여 「대손보전기금」과 「농림수산업자신용보증기금」이 확대 운영될 수 있도록 관계부처와 지속적으로 협의해 나가겠습니다.

(질 의)
항만공사제 도입과 관련

(답 변)

1) 항만공사 설립시 항만행정 기능 분산에 따른 비능률성과 축소된 지방해양수산청의 해양행정업무의 위기관리능력 강화방안에 대하여

○항만공사제 도입시 공권력적 업무와 상업적 업무를 분리하여 상업적 업무는 항만공사로 완전히 이관하게 되므로 오히려 상업성이 있는 업무를 행정조직에서 수행함으로써 발생되는 비효율성을 극복하고 민간의 자율성과 창의성을 극대화 할 수 있는 계기가 될 수 있으며

○선원선박, 해양안전 및 환경 등 해양수산관련 공권력적 업무는 지방해양수산청에서 계속 담당할 것이므로 해양행정 업무에 큰 차질은 발생하지 않을 것으로 판단되나 예상되는 문제점들에 대하여는 항만공사제 도입 이전에 충분히 검토하여 대비하도록 하겠습니다.

2) 항운노조의 개편방안

○항만공사제 도입은 항만관리주체를 국가에서 PA로 변경하는 것이며, 항만노무공급체제개선은 일용형태의 노무공급체제를 상시고용체제로 전환하는 것입니다.

○항만공사가 국가의 관리하에 있을 경우에는 항만노무공급체계 개선에 대한 정책추진 주체가 중앙정부이므로 특별한 문제가 없을 것으로 예상하며, 항만노무공급체제개선을 위하여 현재 연구용역을 수행하고 있어 용역완료시 비용과 재원조달 등 구체적인 방안이 제시될 것입니다.

3) 항만간 경쟁체제가 유지될 경우 현행 국가관리 형태보다 항만수입이 줄어들 수도 있는데 이에 대한 대책은

○항만간 경쟁체제가 도입될 경우 수입이 감소될 가능성도 배제할 수 없으나, 독립채산제를 기본으로 하는 항만공사의 성격과 재정자립도 및 현행 낮은 요율체제 등을 감안할 때 항만간 경쟁 체제로 인한 항만수입 감소보다는 오히려 임대료가 인상될 가능성이 더 크다고 판단되며, 임대료 변경에 대한 영향 등에 대하여 충분히 검토토록 하겠습니다.

4) 지방청 조직을 항만공사제로 전환할 경우 조직전환에 따른 문제점과 노사분규시의 대응 방안은

○항만공사제 도입시 급격한 조직변화에 따른 조직원의 사기저하 등 여러 가지 문제가 예상되나, 우리나라 여건에 적합한 항만공사제 도입으로 문제점이 발생하지 않도록 추진해 나아갈 계획입니다.

※퇴직 직원에 대한 퇴직금은 공무원연금기금에서 지급

※PA의 신규직원에 대한 인건비는 항만공사 설립비용(자본금)으로 충당

○또한 항만공사제 도입시 민간자율에 의한 평화적인 노사관계를 정착시킴으로써 노사문제로 인한 항만운영에 지장이 없도록 추진해 나아가겠습니다.

5) 부산항과 광양항간 경쟁에 따른 업무협조체제 방안, 지역간 감정문제 및 항만투자 효율성 제고방안은

○부산항과 광양항은 세계기간항로상에 위치한 대형 컨테이너항만으로서 대립적 경쟁 관계라기보다는 상호 보완적인 관계로서 급증추세에 있는 컨테이너 물동량을 분담 처리하는 등 국가물류비 절감에도 큰 기여를 하고 있습니다.

○앞으로 부산항과 광양항의 균형적 개발과 운영을 통하여 양 항을 국제중심항만으로 발전시켜 국가경제와 지역경제 발전에 기여할 수 있도록 효율성을 증대시켜 나가겠습니다.

6) 항만공사제 도입시 예상되는 반발세력과 동조세력은 어떻게 파악하고 있는지

○항만공사제는 항만의 관리·운영에 기업원리를 도입함으로써 항만시설의 적기확충과 운영효율을 극대화하여 국가경제와 지역경제발전에 기여하는 것이므로 도입에 따른 커다란 걸림돌은 없을 것으로 사료됩니다.

○다만 항만공사제 도입시 공사기능에 관한 중앙정부와 지자체와의 이견, 항만이용자의 물류비 부담 우려, 조직전환에 따른 직원 동요 등 일부 문제점이 예상되나, 우리실정에 맞는 항만공사제 도입으로 이러한 문제점이 해소될 수 있도록 충분히 검토하여 추진하겠습니다.

(질 의)
중장기 계획의 실적을 매년 국감때 의무적으로 보고하는 것이 실질감사를 위해 요구되는데 이에 대한 장관의 견해

(답 변)

○위원님께서 요구하신 바와 중장기 세부계획의 실적을 점검하여 실질감사가 이루어져야 한다는 점에 견해를 같이 합니다만, 우리나라의 재정시스템은 재원의 한계로 인해 정책과 예산간에 연계가 잘 이루어지지 않아 중장기계획을 달성하기 위한 재원조달이 현실적으로 어려우며, 매년도 재원범위 내에서 부처간· 정책간 우선순위에 따라 계획을 수정해야 하는 등 여러 문제점이 있습니다.

○따라서, 단년도 예산제도를 채택하고 있는 우리 현실에서 관행상 법적 효력이 없는 중장기 사업계획을 제대로 이행하고자 하는 문제는 한국 예산제도가 풀어야 할 근본적인 과제임을 양해하여 주시기 바랍니다.

(질 의)
「한·일 어업관계사」 발간에 따른 자료제출에 대하여

(답 변)

○위원님께서 제안하신 신 한·일어업협정에 따른 백서의 발간과 관련하여 우리부에서 수산특정연구과제로 연구·용역을 완료한「현대 한·일어업관계사」를 제출토록 하겠습니다.

○海洋警察廳長 金宗佑

(朴熺太 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
어선 출입항신고제도의 폐지 또는 완화방안

(답 변)

○선박출입항신고제도의 최초 기본개념과 목적은 국

가 안보측면에 비중을 많이 두고 제정('72.4월) 시행하였고, 현재 남·북교류협력 증대 등 시대적 변화에 따른 상황은 다소 완화되었다고 볼 수 있으나,

○조업어선의 안전과 해상범죄예방, 조업 및 항행질서유지, 해난사고 발생시 신속 대응 등의 해상안전적 측면을 고려할 때 출입항 신고제도는 유지되는 것이 바람직하다고 사료됩니다.

○정부에서도 그동안 어민들의 불편을 덜어주기 위해 수시 출입항하는 양식장 관리선 2만1천여척에 대하여 지난 '97.8월부터 신고를 면제하고 있으며,

※전국어선 91,840척중 신고대상 69,478척(해경청 37,885척, 54.5%)

○전국 839개소 대행신고기관에서 관장하고 있는 2톤미만 어선 1만7천여척에 대하여도 직접 신고소를 방문하지 않고 전화 등의 통신방법에 의한 신고도 가능토록 금년 8월부터 완화한 바 있습니다.

※대행 신고소 : 해경청 40개소, 경찰청 799개소

○위원님께서 지적하신 선박출입항 신고제도의 폐지 또는 완화 여부 결정은 제도시행 근거법령인 선박안전조업규칙이 국방부, 행정자치부, 해양수산부의 합동부령으로 제정되어 우리청 독자적으로 결정할 수 없음을 양해하여 주시기 바라며,

※관계기관 : 국방부, 해양수산부, 경찰청, 해양경찰청

※관계법령 : 선박안전조업규칙 (국방부, 해양수산부, 행정자치부, 3부합동부령)

○앞으로 어민들의 불편을 최소화하는 합리적인 방향으로 개선될 수 있도록 관계기관과 협의 추진하겠습니다.

(朱鎭旴 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 수산물 밀수방지대책 및 국제성 범죄의 대처에 필요한 해외주재관 신설 필요성

(답 변)

○해양경찰은 지난 '98년 이후 총 50건 109명, 114억7천만원 상당의 해상밀수를 단속하였으며,

－품목별로는 농산물 13건(11억 1천만원, 9.6%) 수산물 8건(1억3천만원, 1.2%), 약재 4건(4억 2천만원, 3.7%), 마약 1건(50억원, 43.6%), 시계 등 보석류 1건(15억원 13.1%), 선박밀수 등 24건(33억원, 28.8%) 순 입니다.

※'98년 14건 50명/ '99년 19건 32명/ 금년 9월 17건 27명(전년 동기 15건 대비 13.3% 증가)

○위원님께서 지적 하신대로 수산물을 포함한 밀수품의 대부분은 해상경계가 강화됨에 따라 종전처럼 어선을 이용한 직접밀수는 크게 줄어든 반면

－소규모 보따리상이나 적법을 가장한 컨테이너 밀수 등 세관을 통해 들어오는 부정무역은 증가하고 있는 추세이며 특히, 수산물의 밀수수법은 수량초과 반입, 저가신고, 부정수입(허위원산지증명) 등 세관을 통한 합법가장 밀수가 주류이며, 주종은 활어(실뱀장어, 붕어, 잉어), 명태 등 입니다.

○우리청은 수산물 등 해상을 통한 밀수방지를 위해 지난 8.21～11.28까지(100일간) 관세청 등 관련기관과 합동으로 밀수사범 특별단속활동을 실시중에 있으며,

－각서별로 밀수전담반을 편성, 첩보 수집과 검거활동에 주력하는 한편, 해상에서도 검문검색과 추적·감시활동을 강화하고 있습니다.

○최근 점증하고 있는 해상밀입국, 해적사건 등 국제성 해상범죄에 능동적 대처와 UN해양법 발효에 따라 각국의 200해리 경제수역선포 등 신 해양시대를 맞아 수색·구조 및 해양환경보존 협력업무 등이 증가되고 있어 이러한 업무의 효율적인 처리를 위해 주재관 파견이 시급한 실정으로 대상지역은 중국, 일본, 러시아 및 동남아국가 등입니다.

○현재 정부의 공무원증원 동결방침에 따라 신규정원 확보가 어려운 상황이나 관계기관과 협의, 금년중으로 우리청 소요인원 제기 및 관계법령 개정을 추진하겠습니다.

※주재관 파견 소요

(후쿠오카 : 경정 1/상해 : 총경 1/심양 : 경정 1/블라디보스톡 : 경정 1/싱가포르 : 경정 1/런던 : 경정 1)

(다음 페이지에 계속)

<참고자료>

최근 3년간 해상밀수 검거실적

○총 괄

구분 / 년도	검거		처리			금액
	건수	인원	구속	불구속	이첩	
총 계	50	109	19	14	76	114억 7,630만원
'98	14	50	15	10	25	60억 9,458만원
'99	19	32	1		31	24억 2,047만원
전년 9월	15	27	1		26	21억 5,311만원
금년 9월 대비 (%)	17 (+13.3)	27 (－)	3 (+200)	4 (+400)	20 (－23.1)	29억 6,125만원 (+37.5)

○품목별

(단위 : 천원)

구 분		총 계		농수축산물		마 약		약 재		기타	
		건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액	건수	금액
계	계	50	11,476,306	20	1,244,583	1	5,000,000	4	426,000	25	4,805,723
	구성비	100	100	40	10.8	2	43.6	8	3.7	50	41.9
'98		14	6,094,580	8	108,200	1	5,000,000	3	406,000	2	580,380
'99		19	2,420,470	5	1,131,850		－		－	14	1,288,620
전년 9월		15	2,153,108	4	1,120,049		－		－	11	1,033,059
금년 9월 대비 (%)		17 (+13.3)	2,961,256 (+37.5	7 (+75)	4,533 (－99.6)		－	1 (+100)	20,000 (+100)	9 (－27.3)	2,936,723 (+184)

(文錫鎬 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

해양경찰 청사신축, 이전 필요성 등에 대한 설명자료를 작성 제출, 의원들의 의견을 광범위하게 수렴해서 결정

(답 변)

○해양경찰 청사는 1979년 경찰청산하 지방관서 규모로 건립되어 '96.8 해양수산부 외청으로 승격 후 기구, 인력증가로 인한 시설 협소·노후화에 따라 청사신축을 시급히 추진할 필요성이 생겼습니다.

○현 청사의 증축방안을 건축사의 자문을 받은 결과 기히 8회에 걸쳐 증축되어 과다한 적재하중 등 더 이상 증축이 어려운 실정이고

○당초 신청사 건설지로 고려되었던 인천 송도매립지 부지는 지반이 연약하는 등 부적합하여 현 청사부지를 포함한 인천소재 등에 대한 적정부지를 물색하던중 정부의 수도권 과밀억제 방침에 따라 수도권정비계획법시행령이 개정 추진되고 있어 건설교통부와 수차협의를 하였으나, 외청기관 청사신축이 불가능하여 정부 제3청사 소재지인 대전으로의 이전을 추진하게 되었던 것입니다.

○그러나 지난 국정감사를 통한 위원님들의 지적에 따라 저희청에서는 현재 개정중인 수도권정비계획법시행령의 내용을 참작하여 청사이전 문제를 재검토 계획에 있습니다.

(朴容琥 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)

해양경찰 청사이전과 관련하여 대전이전 보다 현청사 재활용방안이 국가구조 조정에도 부합되며 신축예산으로 노후 함정·장비, 직원복지를 위한 사용이 더 효율적으로 생각되며 이전장소 선

정에 타당성이 없음

(답 변)

○해양경찰청청사는 1979년도 부산에서 인천으로 이전시 경찰청 산하 지방관서 규모로 건립되어 '96.8 해양수산부 외청으로 승격후, 기구, 인력 증가로 협소·노후하게 되어 숙원사업으로 청사신축을 추진하여 왔으며,

※총건물 면적기준 타 기관에 비해 해경청사 크게 협소

－1인당면적(공용면적 포함) : 해경청 5.9평, 경찰청 8.8평, 인천청(신축중) 17.6평, 전북청(신축중) 14.4평

○현재 개정추진 중에 있는 수도권정비계획법시행령에서는

－개축·재축은 현 대지안에서 종전과 동일한 규모의 범위안에서만 건축이 가능하며

－증축은 면적제한 없이 수도권정비심의를 거쳐 가능하나 건축사의 자문결과 현 건물은 이미 8회에 걸쳐 증축(919평) 사용하고 있어 과다한 적재하중으로 더 이상 증축이 어려운 실정이었으므로 제3청사가 위치한 대전으로의 이전을 추진하였으나,

○현재 수도권정비계획법시행령이 개정중에 있으므로 위원님들의 지적에 따라 법령이 공포되면 개정법령 내용을 참작하여 신청사 예정지를 재검토할 계획임을 말씀드립니다.

(張正彦 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 최근 집단 밀입국 추세와 관련하여 ◇감시역량제고 방안, 알선조직실태, 중국 당국과 공동대처방안, 전담인력 증원 및 안전수칙 준수여부

(답 변)

○최근 밀입국은 IMF이후 국내경기 회복에 편승, '99년 후반기부터 증가 추세속에 점차 다수인 밀입국 경향을 보이고 있습니다.

－'98년 : 16건 256명/'99년 18건 407명/2000(1～11월 현재) 29건 1,363명

※전년동기(99.1～11월, 11건 219명) 대비 건수는 18건, 인원은 522% 증가

－30인이상 밀입국현황은 '98년 : 16건중 4건(25%), '99년 : 18건중 7건(39%), '00년 : 29건중 19건(66%)

※29건중 해상검거 25회(86%), 육상검거 4회(14%)

○이에대한 감시역량을 제고하기 위하여

－밀입국선박이 주로 환승하는 서해상 홍도, 흑산도 서방 및 제주남방 공해상에 해군 등 유관기관과 협조하여 중점감시활동을 강화하고

－야간투시경을 구입하여 감시능력을 향상시켰으며

※현 보유량 102점(2000년 76대 추가구매 예정)

－자체첩보 입수 주력 및 용의선박 입출항 관리 강화와

※금년 검거 29건중 자체 첩보수집으로 10건 654명 검거

－지역매스컴을 활용하여 신고의식을 고취하고 국내인의 범죄가담 행위가 발생치 않도록 홍보하는 한편

－중국 공안부와 정보교환 등 공조체제를 강화, 중국내 밀입국사범이 단속 되도록 최선을 다하고 있습니다.

○알선조직의 실태는 중국현지 조직과 국내조직이 연계하여 모집·운송·취업 등의 조직적인 관리로 은밀히 이루어지고 있어 정확한 실태파악은 어려운 실정이나 금년들어 알선자 28건 112명을 검거하여 사법조치한 바 있습니다.

※최근 3년간 검거실적 : 50건 185명('98년 9건 24명, '99년 13건 49명, '00.11월 현재 28건 112명)

○중국 공안부와는

－지난 3월 북경에서 밀입국정보 및 관련범죄조직에 대한 정보교류 추진 및 밀입국대책회의를 정례화하기로 합의한 바 있으며

－이의 일환으로 공해상에서 밀입국 기도중인 중국선박 3척(162명)을 발견하여 중국측에 인계하는 등 공조체제를 강화한 바 있습니다.

※3척 162명 : 포항 53명, 제주 23명, 통영 86명

－한편, 중국측은 자국민 밀출국 방지를 위해 전국 공안기관간 "불법출국 방지대책회의"를 개최하고 취약해역 감시강화 등으로 사전 적발에 강력히 대처하고 있는 것으로 알고 있습니다.

※'99년도 중국측에서 밀출국자 45건 1,110명 검거

○외사인력 증원 문제는

－금년 4월 행정자치부에 인원증원(12명)을 요청한바 있으나 정부의 기구·인력 동결방침에 따라 전담인력을 확보치 못하였습니다.

－그러나 밀입국사범 발생빈도 등을 감안해서

현 인력의 배치를 재조정하고 내년도에는 소요정원이 증원될 수 있도록 최선을 다해 나가겠습니다.

※외사요원 현황

서별	계	본 청 (외사계)	부산	인천	속초	동해	태안	군산	목포	여수	포항	울산	통영	제주
인원 (명)	46	7	7	5	2	2	2	3	2	3	3	3	3	4

－본청 국제과 국제협력계 인원 4명 미포함

※2001년 소요정원 290명 요청→정원 증원 73명(신조함정 66, 항공기수리창 7)

○또한 밀입국 기도중 발생한 안전사고중

－黃보성 사망사건은 1.27 밀입국자 48명이 육지로 잠입하기 위해 5톤짜리 냉동탑차를 타고 제주↔목포간 여객선에 승선하였다가 질식하여(저산소성 뇌손상) 사망한 사건이며,

－崔명화의 골절상은 4.20 중국선박에서 한국선박으로 환승하는 과정에서 실수로 발을 헛디뎌 발생한 사건입니다만

－전 직원을 대상으로 검거 및 보호과정에서 각종 사고가 발생하지 않도록 안전수칙을 준수토록하는 한편, 자해행위는 물론 부당한 인권침해 사례가 발생하지 않도록 교육을 강화해 나가겠습니다.

(崔善榮 위원 질의에 대한 답변)

(질 의)
해양경찰학교 설립 방안

(답 변)

1) 해양경찰의 교육은 경찰종합학교 등 경찰교육기관에 계급별로 위탁하는 신임직원의 기본교육과, 중앙공무원교육원 등에 위탁하거나 자체 직무교육장에서 실시하는 재직자 보수교육으로 구분할 수 있는데,

○금년도의 경우 21개 기관, 118개 과정, 3,342명의 교육계획중 82%인 2,731명을 위탁교육에 의존하고 있습니다.

○그리고 외국의 경우 일본 해상보안청은 해상보안대학교 등 4개소, 미국 코스트가드는 연안경비대 사관학교 등 5개소, 우리 경찰청도 경찰대학 등 3개소, 소방본부는 중앙소방학교 등 6개소의 교육기관을 두고 있습니다.

○해양경찰도 업무 특성에 맞는 전문성을 요하는데 자체 교육기관이 없어,

○'98년부터 '99년까지 행정자치부와 직제신설을 협의하였고, 기획예산처에 예산배정을 요구하였으나, 학교 설립은 인력 증원과 지속적 예산소요 원인 등이 필요한데, 국가 재정의 어려움과 정원동결 및 정부부처 교육기관 통폐합 방침에 따라 반영되지 못하였습니다.

○그러나 교육기관 설립의 간절한 의지로서 '97년 인천해양경찰서 전용부두에 290평의 가건물을 지어 직무교육장으로 활용하고 있으며, '97년부터 금년 말까지 2,789명을 대상으로 직무교육을 실시하고 있습니다.

○이를 기반으로 하여 해양경찰학교 설립을 위한 노력을 계속할 계획이니 부디 실현될 수 있도록 의원님께서 특별히 도와주시기 바랍니다.

<참고자료>

해양경찰학교 설립계획

가. 교육현황

(1) 자체 교육기관이 없어 경찰청·해군 등 위탁교육에 의존

－2000년 총 교육계획 : 21개기관, 118개과정, 3,342명

※위탁교육 : 20개기관, 103개과정, 2,731명(직무교육 : 15개과정, 611명)

(2) 한국해양대학교와 협정체결('97.12.29)로 전문위탁교육 실시

－한국해양대학교 위탁교육실적('98년3월 교육과정 개설)

연 도	과 정	인 원	비 고
총계	26개	959명	
'98년	11개	546명	
'99년	9개	266명	
2000년	6개	147명	

(3) 위탁할 수 없는 특수직무교육을 위한 자체 직무교육장 운영

(가) 직무교육장 운영실태

1) 개설 : 1997년

2) 시설현황

건축면적	수용인원	강의실(2)	생활실(3)	건물형태	기 타
290평	30명	30평×2	14평×3	임시 가건물	사무실, 교재창고 등

3) 교육실적 및 계획

연 도	과 정	횟 수	인 원	비 고
총 계	58개	101회	2,789명	
’97년	14개	37회	996명	
’98년	17개	26회	775명	
’99년	13개	18회	487명	
2000년	14개	20회	531명	

(나) 외국 및 국내 유사기관 교육기관 현황

일본 해상보안청(4개)	미국 연안경비대(5개)	경 찰 청(3개)	소방 본부(6개)
해상보안대학교 해상보안학교 해상보안학교 모지분교 해상보안학교 미야기분교	미국 연안경비대 사관학교 사관양성학교 신병훈련소 해안경비대 예비훈련학교 국립구명정학교	경찰대학 경찰종합학교 중앙경찰학교	중앙소방학교 서울소방학교 광주소방학교 경기소방학교 충남소방학교 경북소방학교

나. 문 제 점

(1) 업무특성에 적합한 특수 전문교육을 실시할 수 있는 교육기관 부재

※간부후보생, 신임순경 등을 경찰교육기관 등 타부처 교육기관에 위탁

다. 설립계획

(1) 건축규모 : 강의동 등 11개동(연면적 6,800평)

(가) 교육시설 4동(3,314평) : 강의실, 도서관, 실습장, 체육관

(나) 지원시설 4동(2,976평) : 본관, 생활실, 복지관, 식당

(다) 부대시설 3동(510평) : 무기고, 탄약고, 창고

(2) 총사업비 : 412억 7,200만원

(3) 사업기간 : 3년차

(4) 분야별 소요예산

(단위 : 백만원)

토지매입	설계용역	시 설 공 사				교육훈련 기 자 재	시 설 부대비	비 고
		계	토 목	건 축	시공감리			
3,500	1,084	33,886	2,900	29,325	1,661	2,739	63	

라. 미설립 사유

(1) 정부의 교육기관 통폐합방침에 따라 학교설립 곤란

※직제신설 요구('98. 6. 23) → 미반영

신축예산 요구(1999~2000) → 미반영

마. 향후 추진계획

(1) 독자적인『해양경찰학교』설립 추진을 위하여 관계기관과 협의

(가) 신해양시대를 주도할 새천년 신해양경찰상 정립

(나) 급변하는 해상치안환경에 효율적으로 대처할 수 있는 신지식 해양경찰관 양성

(다) 국민에게 봉사하고 신뢰받는 유능한 해양경찰관 육성

○國立水産振興院長 李章旭

(辛卿植 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 어류잔류 항생물질의 다각적인 검증결과 인체위해가 무시할 정도라는 진흥원 연구결과에 대하여 국민에게 홍보 용의는?

(답 변)

○약제 사용시 양식어류의 출하전 휴약기간만 준수하면 어류체내잔류의 우려는 없습니다.

○수산진흥원은 '96년부터 전국 대도시에서 시판되고 있는 어류에 대해 잔류검사를 실시하고 있으며,

○어류 약제의 잔류 방지를 위하여 수산진흥원에서 수산용 약제사용 안내서를 작성하여 지도·홍보하고 있습니다.

○앞으로도 지속적으로 약제 잔류검사를 실시하여, 그 결과를 각종 홍보매체 등을 통해 홍보함으로써 국민들이 안심하고 생선회를 먹을 수 있도록 하겠습니다.

(元喆喜 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 해양수산부내 수산인력의 적정 배치 대책

(답 변)

1) 수산진흥원 연구원 인력의 부경대 편중(50%)에 따른 시정 방안

○'80년대까지는 수산분야 4년제 대학이 부산수대(현 부경대)와 제주대뿐이었고, 채용요건도 해당 전문분야 기사1급 자격증 소지자로 한정되어 특정대학에 편중되어 있었으나

○'90년대 이후에는 해양수산분야 학부 및 대학원 과정이 많이 설립되고 채용요건을 해당 전문분야 석사학위 이상으로 변경하여 문호를 개방함으로써 전국의 우수한 대학에서 골고루 충원되고 있습니다.

○앞으로도 연구분야의 확대로 다양한 분야 연구인력이 필요함에 따라 국내외 대학에서 우수인력을 확보토록 홍보를 강화하는 등 적극 노력하겠습니다.

2) 진흥원 연구내용을 현실에 적용하는 등 실용화 방안

○우리 원에서 연구개발된 기술은 대부분 공개되어 시책자료나 어업인 소득증대를 위해 수산기술보급기관 등을 통한 기술이전이 이루어지고 있으며, 특정인에 의한 독점이나 기술보호 필요성이 있는 경우에 특허나 실용신안으로 출원하고 있습니다.

○앞으로 특허기술 등의 산업화 촉진을 위해 관련업계 홍보 및 워크숍 등을 확대하고, 기술이전 실적에 대하여는 연구원의 인센티브 등을 통해 연구내용을 현장에 적용하는 등 실용화를 더욱 활성화해 나가겠습니다.

○아울러, 현장에 즉시 활용 가능한 연구과제 발굴을 위하여 사전 연구과제 수요조사시 민간업계의 참여를 확대하고 과제선정시 수산기술보급기관의 전문가를 보강하고, 현장에서 제안된 과제에 대하여는 예산확보에 최우선 순위를 두도록 하겠습니다.

3) 일본에 비해 뒤떨어진 Software 연구 개발인력 향상 문제 등

○연구분야의 확대 등으로 다양한 분야간 공동연구가 절실하므로 대형 연구과제의 발굴과 부서중심에서 탈피하여 연구팀제와 같이 유연한 연구체제 운영방안 도입 등을 통해 연구의 효율성을 높이는 방안을 강구토록 하겠습니다.

○水産業協同組合中央會 會長 朴鍾植

(文錫鎬 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 법인 어촌계 조합승격 관련 질의 －현재까지 경영진단 결과와 조합승격 주요기준 및 어촌계 활성화 대책

(답 변)

○'99년말 현재 법인어촌계는 총 19개이며 경영진단 결과 적자어촌계는 서면 등 7개, 자본잠식 어촌계는 소원 등 3개이며, 정상경영을 하는 어촌계는 죽왕 등 9개입니다.

○법인어촌계에 대한 조합의 승격기준은 관할구역안의 구성원 200인 이상의 동의가 있어야 할 뿐만 아니라 사업규모 90억원 이상, 출자금 2억원 이상, 업무구역이 시·군 구역 이상일 것 등의 해양수산부가 고시한 요건을 충족하여야 합니다.

○향후 어촌계조직의 활성화를 위해 본회에서는 부녀회 등을 통한 인적결합체로서의 역할을 강화하고 어촌계의 공동구매 및 판매사업을 적극 권장하여 안정적으로 보호·육성해 나갈 계획입니다.

<참고자료>

법인 어촌계 현황

□적자 어촌계(7개)

○서면(서천군), 주포(보령), 신흑(보령), 안서(부안), 장기(영일), 창호(강구), 원남(죽변)

□자본잠식 어촌계(3개)

○소원(서산), 안면(서산), 양남(경주)

□정상 어촌계(9개)

○영흥(옹진), 죽왕(고성), 속초(대포동), 남면(서산), 계화(부안), 구산(후포), 진동(마산), 방어동(울산), 사량(통영)

○한국컨테이너부두공단 理事長 趙南一
(鄭哲基 위원 질의에 대한 답변)

(질 의) 불법적인 채권연기와 관련

(답 변)

1) 답변서를 작성한 공단의 책임자가 누구며 답변내용이 위증이라 보는데 이사장 견해는?

○공단의 답변서를 작성한 사람은 사업개발실장 백윤섭, 재원조달팀장 최태한, 과장 남궁성 등이며, 답변내용은 모두 사실이며 위증된 것은 없는 것으로 생각됩니다.

○다만, 답변서 작성과 관련하여 공단은 국정감사 직전 조직개편 및 인사이동 단행으로 동 업무가 개편된 사업개발실로 분장되어 답변서 작성에 서투른 점이 있었다면 의원님께서 혜량하여 주시기 바랍니다.

2) 전임이사장이 채권발행을 연기시킨 문서의 결재를 자신의 임기 마지막 일자에 서둘러 결재한 사유는?

○부산감만확장부두 및 광양항2단계 3차채권 발행을 연기한 것은 '99년도에 부산항 자성대부두 매각 등으로 2000년중에는 공단의 자금여유가 있어 2000년 사업계획 및 예산승인시 동 채권을 2000년도에 발행하지 않기로 승인을 받았으며, 2000.6.8일 "컨"부두 개발협의회를 거쳐 2001.3월로 연기하고, 채권발행에 대한 연기내용의 문서를 전임 이사장의 면직직전에 결재 받은 사항은 미결사무처리 차원일 뿐, 특정기업에 특혜를 주기 위한 것은 아닙니다.

3) 당시 결재문서에 관련근거로 제시한 "컨"부두개발협의회라는 것이 "컨"부두개발채권의 발행을 연기하도록 결의할 수 있는 권한이 있는 조직이라고 생각하는지?

○"컨"부두개발협의회는 가계약 당사자간에 계약체결 후 동 계약 내용을 성실히 이행하고, 원할한 협조체제를 유지하기 위하여 구성한 임시기구이며 특단의 채권연기를 위한 기구는 아닙니다.

○다만, 가계약내용의 범위는 부두시설의 사용기간 및 운영시설의 유지보수, 사용료산정 부과·납부 및 "컨"부두개발채권발행에 관한 사항으로서

○채권발행연기 사안도 같은 내용으로 보아 가계약서 제15조의 규정에 의거 "컨"부두개발협의회에 채권발행연기 안건을 상정하여 실무차원의 협의를 한 것이었습니다.

(질 의) 동부고속(주) 채권발행의 연기에 있어서 해양부와 재경부 등 관련부서와의 협의가 결여되었는데 이는 특혜가 아닌지

(답 변)

○컨테이너부두개발채권 발행은 한국컨테이너부두공단법 제25조 제2항의 규정에 의거 해양수산부장관의 승인을 받도록 되어 있으며, 해양수산부장관은 관계 중앙행정기관과 협의토록 되어 있습니다.

○이에따라 '99.1.27일 해양수산부에 채권발행 승인신청을 하였으며, 해양수산부에서 '99.2.1일 재정경제부와 협의한 후 '99.2.12일 채권발행 승인을 받았습니다.

○동부고속에 대한 감만확장부두 채권발행은 2000.9월에 250억원, 광양2단계부두는 2000.12월 35억원을 발행키로 하였으나, '99년도에 자성대부두를 현대상선에 매각하면서 1,700여억원의 자금여력이 있었고, 시중금리가 채권금리보다 하락하여 시중 은행에 예치하는 것이 문제가 되어 2000년 사업계획 및 예산편성시 동채권 발행을 2000년중에 발행하지 않기로 승인을 받고 연기한 것이며, 특정기관에 대한 특혜는 아닙니다.

○채권발행연기에는 관련 행정기관의 승인이나 협

의를 거치도록 되어있는 규정은 없으나, 앞으로는 채권발행 연기시 관계행정기관과 협의하여 발행토록 조치하겠습니다.

(질 의)
감만확장부두 입찰시 외국사가 배제되고, 동부고속㈜에 낙찰된 사유

(답 변)

○감만확장부두 입찰당시 학맥작용으로 인한 동부고속에의 낙찰은 사실과 다르다고 사료됩니다. 당시 공단이사장과 담당실장은 연세대 출신이고 민자유치시 해양수산부 관련국장은 연세대 대학원 출신이며, 동부고속 담당이사는 한국해양대 출신으로서 입찰과 관련하여 학맥이 작용한 것은 아닌 것으로 알고 있습니다.

○외국기업 배제건에 대하여는 '98.12.14(월) 14 : 00까지 한국컨테이너부두공단에서 부산항 감만부두 확장부두 민자참여서를 접수받은 결과 동부고속컨소시움, P&O Ports, 현대상선㈜가 참여신청서를 제출하였으며, 참여자격 및 구비서류에는 하자가 없었으며, 동 민자참여업체 심사평가시 채권매입 제시액과 사용료납부 제시액 점수를 합산, 최고점수를 획득한 업체를 운영사로 선정하였습니다.

○따라서, 낙찰사유는 업체선정 참여 동일조건에서 채권매입제시액은 50억원당 4점, 사용료제시액 1억원당 6점을 적용하여 심사·평가한 결과 동부고속㈜가 선정된 것이며, 참여사별 가격제시 내용은 다음과 같습니다.

<참여사별 가격제시내용>

참여사명	채권매입제시액	사용료제시액	내용
동부고속	1,000억원	141억원	동부고속컨소시움 (동부고속,evergreen, unigl○ry)
P&O Ports	1,000억원	140억원	단독
현대상선	1,800억원	121억원	단독