

I. 漁船檢査行政의 搖籃

忠 清 南 道 廳

水産課長 金 基 鎭

人間과 바다는 不可分離의 關係로서 우리에게 國防, 關稅, 衛生上 重要 할 뿐만아니라, 潛在 資源은 鑛物資源과 60個의 元素, 油田과 炭田等 이 있으며 에너지 資源으로서 開發될 수 있는 潮力, 風力, 波力을 利用한 電源開發과 또한 10 億年分이 海水中에 6400分의 1이 含有되어있는 重水素에 依한 核融合反應에너지를 開發. 이는 石油의 武器化 時代에 絶실한 것이다.

프랑스의 小說家 “J, 베르네”의 “바다밑 2萬里”는 經驗과 空想을 새로운 科學에 結付시켜 쓴 小說로서 人間의 生活이 全의으로 바다에서 이루어진다는 것으로 童心의 世界를 魅惑시켰다

이 小說이 나온지 1百年이 지난 現今 人類의 生活의 一部를 바다로 가기爲한 海底工學 美國의 “씨 러브”(Sea Lov) 프랑스의 “쁘레콩띠나”(Precotinent) 日本의 “씨토피아”(Seatopia)計劃이 活發하지 않은가.

그리고 바다는 뭐니 뭐니해도 食糧資源의 貢獻은 너무나 至大하다.

블란서 “리메르” 教授가 試算한것 같이 約 30 0億名에게 動物性蛋白質 供給이 不能하다고 한다.

資源의 民族化時化에 바다의 重要性 때문에 世界各國은 經濟水域이 宣布되고 이에따라 自國 水域漁場開發에 加一層 努力하고 있다.

우리道 西海岸의 漁船漁業의 特性은 沿岸 漁業으로서 內灣의 近距離의 漁場에서 形成되는 漁業이 主宗을 이루고 있으며 이들 漁業은 零細性 小規模의인 漁船과 漁具漁法을 脫皮하지 못한 沿岸鮫鱈網漁業, 申告漁業, 第 3 種共同漁業等이 많다.

本道の 總 漁船數 3921隻中 動力船이 66%, 無動力船이 34%, 이중 2噸 未滿의 漁船이 60% 點有하고 있음은 짐작하고도 남음이 있다.

이에따라 沿岸 漁業이 構造別, 船型, 動力, 漁具等 漁獲 強度와 水産資源의 持續의 生産性을 維持 管理키 爲한 水産關係法令上에 規定된 漁船의 規模 및 屯數, 機關馬力, 設備等과 水産振興事業으로 推進하는 漁船建造, 大型化, 動力化等도 本質의으로 研究改善되어야할點 이라고 본다.

換言하면 漁業의 種類에 따른 適正規模, 屯數, 機關馬力, 漁具, 船型等이 考慮되어야 한다. 또한 暴風, 颱風, 海溢等이 오면 年例行事처럼 漁船의 破損으로 因한 人命과 財産의 被害가 莫甚한데 이를 極小化 할 수 있는 施設과 漁船의 構造學的 研究가 時急한 問題이다. 勿論 天災之變으로 因한 災害는 어쩔수 없다고하나 一定한 波濤와 바람과 操業時 견딜 수 있는 物理學的인 側面으로서의 復原力等 本人의 常識 없는 낚두리를 얘기해 본다.

그리고 漁船出漁時 出入港申告所에서 하는 安全檢査, 亦是 專門의인 技術이 없는 水協職員들이 하는것도 安全事故가 發生時 恒時 발생의 所在가 있다. 또한 우리道內의 內水面 漁業은 全國에서 2位라고 자랑은 하고 있지만 內水面에서 船舶安全事故發生時에는 “디렘마”에 빠지는 境遇가 있다. 理由인즉 內水面船舶들은 대부분 船型도 갖추지 못한 것이 無許可로 漁業을 하는가 하면 渡船, 遊船, 農業用運搬船, 觀光船, 漁場管理船等 몇대로 使用하므로써 發生되는 事故, 이것이 큰 골치거리로 登場 된다. 漁船도 觀光

船도 아닌 境遇지만 報道機關이나 一般人들은 漁船이라고 할때가 많기 때문이다.

이것亦是 適正規模, 屯數, 馬力等 內水面漁業의 種類에 따라 漁船의 限界가 明確하게 區分되도록 制度的 뒷받침이 되어야 할 것이다. 끝으로 漁船檢査 技術行政의 評價, 分析, 研究를 하여야 할 自體 機構 即, 研究所設置가 바람직 하지 않은가 한다. 하기가 釜山水產大學 또는 韓國科

學研究所內에 船舶에 關한 研究所가 있다고 하겠지만 本人이 말하고 싶은것은 漁船事故發生時 原因 糾明(船舶構造, 安全檢査, 氣象)에 든 改善 對策을 樹立하여 前轍을 밟지않는 漁船 檢査 行政이 되어야 하는 기우에서 하는 말이다.

水產 行政을 말아보는 本人으로서 솔직히 漁船의 技術 分野에 對해서는 問外漢이다 一線 擔當者로서 느낀바를 말한것 뿐이다.

II. 利用者의 便宜爲主의 行政發展을

충남 서산군 화곡면

어촌계장 이 상 기

昨年 7月 1日부터 開設된 漁船協會大川支部는 忠南道 漁民들에게 檢査業務에 크게 便利한 措置라고 본다.

그러나 漁船行政의 全般의인 경우를 살펴 볼 때 몇가지 改善 또는 補完되어야 할 事項이 있어 關係 當局에 建議하는 마음으로 다음과 같이 提言하고자 한다.

첫째 附加價値稅의 免除를 바란다. 零細한 漁民은 政府로부터 많은 支援을 받고 있다. 零細하기 때문에 財政的이고 稅制面, 그리고 施策面에서 支援하고 있는 漁民에게 附加價値稅를 賦課한다는 것은 二律背反的인 論理라고 생각한다. 더욱이 海運港灣廳에서 漁船의 檢査를 한다면 이附加價値稅는 물지 않아도 될것인데 漁船協會가 檢査를 하므로써 附加價値稅를 문다는 것은 一慣性있는 行政이라고 볼 수 없다. 漁民의 立場으로서 海運港灣廳에서 檢査를 받던, 漁船協會에서 檢査를 받던 檢査의 手數料는 同一하게 支出되어야 한다고 생각되므로 이의 賦課가 不當한것으로 思料하니 關係 當局의 格別한 配慮로서 檢査手數料의 附加價値稅가 非課稅 되도록 바란다.

둘째 漁船의 標識板에 關한 要望事項이다. 標識板은 昨年 年初에 全漁船에 附着한바 있으나 一年도 되지 못하여 海風, 海水에 依하여 腐蝕이 되므로써 標識板으로서 使用할 수 없도록 되

어 버렸다.

漁船의 標識板은 規格, 色갈, 글자의 配列等 規定이 複雜할 뿐 아니라 그製作도 漁民이 個別的으로 만들 수 없고 昨年에 만들었던 그製作所로 찾아 가지 않으면 안되도록 되어 있으니 漁民의 不便이 大端하다. 따라서 漁船의 標識板은 多少 製作 經費가 들더라도 腐蝕하지 않고 오래 쓸수 있는 標識板을 달도록 바란다. 이는 全國的인 경우이므로 標識板 設置를 擔當하고 있는 當局에서는 腐蝕되지 않는 標識板을 研究하여 주시기 바란다.

셋째는 檢認制度에 對한 것이다. 筆者가 아는 바로는 檢認制度는 漁船의 登錄業務를 執行하는 課程에서 漁船의 有無라는 事實確認行爲로 생각되는데 이 檢認業務를 執行하는 關係公務員이 救命設備等 漁船의 施設에 對한 檢査行爲까지 兼하고 있다. 이는 漁船協會에서 漁船의 施設에 關한 檢査를 하고 있고 漁船이 入出港할 때에도 點檢을 하고 있는데 이렇게 되고 보니 漁船의 檢査를 2重 3重으로 받게 되는 結果가 되고 보니 우리 漁民은 고달픈 것이다. 따라서 漁船의 檢認業務를 執行할 때에는 漁船協會의 檢査證書가 하자가 없는 限 漁船設備에 關한 確認, 檢認, 檢査行爲를 하지 않도록 再考를 바라는 바이다.

넷째는 忠南地域에 局限되는 것으로서 現在

大川支部가 大川에서 14.6km 떨어져 있는 어항에 자리를 잡고 있는데 이어항은 漁港입에는 틀림이 없지마는 漁船의 出入港 乃至는 船籍隻數도 많지 않은 곳이다. 恒時 行政의 便宜를 爲한다는 것은 全道 漁民에게 便利한 位置에 支部가 있어야 할것으로 생각되는데 忠南地域의 漁船의 檢査業務를 爲하여서는 오히려 大川邑에다가 移轉하므로써 長項에서 安興에 이르기 까지 交通의 中心이자 便利한 交通便의 利用으로 便利한 檢査 受檢이 可能할 것으로 본다.

現在 어항에 位置한 支部를 利用하는 漁民들은 어항에 있는 몇십 隻의 船主以外에는 大川邑에서 다시 갈아 타고 業務를 보아야 하기 때문에 時間도 많이 걸릴뿐 아니라 交通費도 많이 支出되고 있다. 따라서 어항에 支部를 두어야

할 理由가 어디에 있는가를 確實히 모르겠지마는 忠清南道 全體 漁民을 爲하여 交通이 便利한 大川邑에라도 移轉하여 주었으면 좋겠다고 提言하는 바이다.

그리고 忠清南道의 漁船檢査 執行地로서는 大川, 安興等を 指定하고 있는바 道內 漁船의 1/3 線의 漁船을 保有하고 있는 長項에도 執行地로 告示하여 주도록 바란다.

以上과 같이 現在까지 漁船行政의 制度 改善以後 本人이 느끼고 改善을 하여야 되겠다고 생각한바를 몇가지 적어 보았다. 모든 行政이 發展的으로 利用하는 國民의 便宜로 歸納되는 時代的인 흐름에 따라 以上 提言된 事項들이 早速히 解決되어 보다 便利한 漁船行政이 될 수 있도록 바라는 바이다.