

漁船業務 20個月 回顧錄

釜山市 (前漁業指導課長)

清掃課長 崔 元 鎬

1. 머리말

돌이켜 보면 1979年 1月 1日字로 漁船法이 公布 施行된지 20個月 餘가 지났다. 船舶法에서 分離 되었기 때문에 法 施行에 있어 別로 큰 問題點이나 隘路事項은 없을것으로 生覺하였다.

그러나 막상 이 法을 다루는 地方行政 實務者로서 가끔 어려운 問題點에 逢着하면 가슴 답답할 때가 있었음은 숨길수 없는 사실이었다. 그것은 當市는 他道와 달리 區廳(道는 市郡에 委任)에서 漁船業務를 管掌하지 않고 市本廳에서 直接 管掌하고 있으므로 大部分의 境遇 民願人과 直接 面談處理하여야 하기 때문이다. 迅速한 處理가 民願業務 擔當者의 그 첫째 姿勢인 만큼 더욱 그러하다. 그러나 當市는 全課員(漁業指導課員)이 一致團合하여 民願人의 不便을 最少限으로 줄여 드리기 爲해서 相互 研究하고 熟考하여 水産廳에 間議하는 등 最善을 다 하였다. 그래서 釜山地方海運港灣廳으로 부터 이 業務를 引受한 以後 漁船의 動態와 只今까지 이 業務處理過程에서 느끼고 生覺해온 바를 나름대로 몇 가지 적어 보고자 한다.

2. 無動力漁船의 登錄

먼저 그 동안 當市에서 處理한 登錄現況을 살펴보면 [表 1]에 나타난 바와 같이 當初 釜山地方海運港灣廳으로 부터 引受한 隻數가 2,497隻으로서 이는 大部分이 船舶法의 規定에 따라 動力船이 占하고 있다. 船舶法의 規定에 따른 20吨級 以上の 登記를 要하는 漁船은 거의 登錄을 畢하고 있었으나 登錄對象에서 除外되었던 1吨

級 以上の 無動力船은 13隻에 不過하였으므로 漁船法에 따라 이 動力船에 對한 一齊登錄이 當面 課題였다.

〈表 1〉 釜山市 漁船登錄 現況(79. 12. 31現在)

區 分	海運港灣廳 引受(79. 1. 1)	現 況 (79. 12. 31)	增(△)減	
總 計	2,497隻	3,731	1,234	
動 力 船	小 計	2,484	2,753	269
	30吨以上	1,569	1,676	107
	5 ~ 30吨 未 滿	343	360	17
	5 吨未滿	572	717	145
無動力船	13	978	965	

이들 漁船에 對하여 個別的으로 하나 하나 登錄을 시킨다는 것은 쉽게 生覺하면 簡單한 일로 여겨지겠지만 이 일을 推進해 보니 그렇게 쉬운 일은 아니었다. 事實上 이들 漁船의 所有者는 登錄을 하므로써 새로운 번거로움이 생겼다. 한마디로 그들은 이제 漁船登錄을 해야 함은 勿論 漁船檢査도 받아야 했고 또한 漁業許可 또는 申告와 漁船標識板을 附着하고 또 封印을 하여야 했다. 그리고 稅法上的 各種 稅金도 負擔하여야 하고 동시에 各種 行政處分에 따른 手數料도 負擔하지 않을수 없게 되었다.

이같은 번거로움과 經濟的 負擔으로 말미암아 漁船登錄을 忌避하는 이들에 對하여 그 必要性和 登錄履行을 啓導促求하는 것이 제일 큰 苦衷이었다. 各 漁村契를 돌아다니면서 直接 啓蒙도 하고 M. B. C Radio의 「갈매기 時間」을 活用하여 數많은 啓蒙放送도 하였는가 하면, 各級 有關機關 및 團體에서의 會議나 教育만 있어도 參席하여 이에 對해 強調하였다. 새로운 法 施行과 新設된 課 職制로 말미암아 익숙치 못한 業務

인 위에 선득 啓導에 應하여 주지 않는 無動力 漁船의 所有者를 說得시키기란 참으로 어려운 일이었다. 當市의 境遇 傘下 區廳에 이 業務를 다루는 部署가 없는것이 이 모든 苦衷을 加重시켰다. 그러나 이 모든 苦難을 이겨내면서 이를 推進하였던 結果가 表 1에서 보는 바와 같이 海運 港灣廳에서 引受 當時 겨우 13隻에 不過하던 無動力船이 이제 978隻으로 무려 965隻을 積量測定 檢査 및 新規登錄을 시켜 1979年度 1年동안 總 1,234隻을 더한 3,731隻을 登錄簿에 登載하고 나니 漁船法施行으로 이처럼 整備整頓되었다고 生覺할때 地方行政 實務者로서 흐뭇한 마음을 禁할 수가 없었다.

3. 漁船 標識板의 附着과 封印

船舶에 關한 標識에 對해서는 漁船法施行 以前부터 꾸준히 研究檢討되어 오기는 하였으나, 그 實施를 보지 못하였다가 漁船法施行으로 마침내 이를 果敢히 斷行하였다. 船舶의 標識板은 木材가 아닌 FRP나 特殊合成樹脂로 製作附着 托록 하였던바 當初에는 價格問題로 大部分의 船主들이 鐵板으로 製作 附着하였으나 鹽水害로 그 壽命이 길지 못한 것이 缺點이었다. 그러므로, 以後 새로 製作하거나 再交付時에는 大部分이 鐵板아닌 特殊合成樹脂로 製作附着하게 되어 이 缺點은 解消되었다고 보겠다. 여기에서 餘談을 남긴다면 이 標識板을 처음에는 鐵板 凸凹形으로 하도록 되어 있었기 때문에 實際製作原圖 表를 作成하고 凸凹形으로 했을때의 製作原價를 調查 해본 바 그 製作所要日數도 問題이거니와 그 많은 글자에 對하여 金型을 일일이 다 만들어야 하기 때문에 많은 製作費用이 所要되었던 것이다. 과연 零細漁民이 이를 勘當해 낼 수 있을까 하는 걱정이 생겼으나 마침 水產廳에서 凸凹形이 아닌 Paint形으로 變更하였기 때문에 別다른 말없이 標識板의 問題는 解決되었던 것이다. 그러나 이 標識板의 附着과 그 封印業務 亦是 그렇게 簡單하지는 않았다. 標識板은 그런대로 漁船의 所有者가 製作附着한다 하더라도 封印은 일일이 公務員이 實船 確認하면서 遂行하

여야 하는 것이었다.

總登錄漁船 3,731隻中 標識板 附着對象 漁船數가 表 2에서 나타난 바와 같이 3,238隻에 달하며 이들 漁船에 對하여 몇사람 안되는 職員으로 處理하는데는 難艱이 많았다. 그것도 한 場所에 같은 時間에 漁船을 集結시켜 놓고 封印要請을 하였을 때에는 그렇지 않겠으나 1~2隻에 對하여 먼 距離에서 封印要請을 해 올 때는 가뜩이나 모자라는 職員數에 한사람이 꼬박 하루 해를 넘기는 때가 한두번이 아니었다. 지금은 이 標識板番號交付와 封印業務가 關聯 水產業協同組合으로 移管되었기 때문에 이 苦衷은 덜게 되어 多幸으로 여기면서 80.7.20 漁船標識板 交付率 87%, 封印率 57%의 實績으로 關聯水協에 完全引繼하였다.

〈表 2〉 漁船標識板 附着 및 封印 現況 (80.7.20現在)

區 分	對象漁船	標 識 板		封 印		
		隻數	%	隻數	%	
總 計	3,238	2,815	87.0	1,607	57.0	
動 力 船	小 計	2,209	1,930	87.3	1,205	62.4
	30 噸 以 上	1,159	1,069	92.0	740	69.0
	4~30噸未滿	346	305	88.0	165	54.0
	5噸 未 滿	704	556	79.0	300	54.0
無 動 力 漁 船	1,029	885	86.0	402	45.0	

4. 漁船建造 發注許可와 登錄

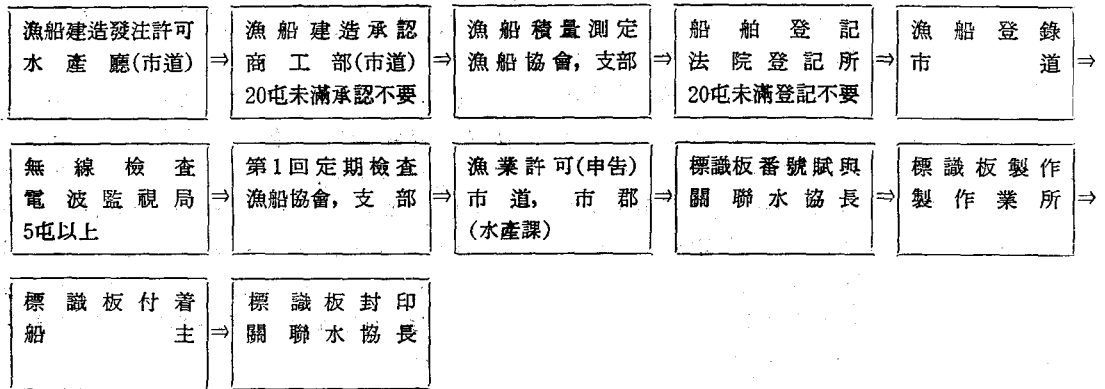
漁船을 建造하거나 改造하고자 할때에는 漁船法 第5條의 規定에 依하여 漁船建造改造發注許可를 받아야 한다. 이는 水產資源의 保護와 漁業調整을 爲한 것으로 從前에는 水產資源保護令에 依하여 申告를 하도록 되어 있었으나 漁船法이 發效하면서 부터 許可制로 바꾸어 놓았다. 發注許可와 建造承認 및 積量測定業務 處理部署는 表 3에서 보는바와 같이 水產廳 商工部 그리고 韓國漁船協會로 나누어져 있기 때문에 業務處理에 蹉跌을 招來할 때가 있으리라 生覺된다. 漁船規模가 許可, 承認 積量測定, 過程에서 相當한 差를 나타내는 수가 있을 것으로 본다.

다시 말하자면 100噸級 漁船의 建造를 爲해서 漁船建造發注許可를 받은 경우 이 許可內容에 따라 다시 漁船建造承認을 받고 建造後 漁船協會에 積量測定을 한 結果 90噸이나 또는 115噸으로 發注許可上의 噸數와 增減이 생기는 것이 常例인 것이다. 이것은 大部分의 경우 設計以前에 發注許可를 받고 設計를 하여 建造承認을 받게 되므로 發注許可上의 噸數와 建造承認上의 噸數에 差異가 생기게 되어 있으며 또한 建造承認에 따라 建造後 積量測定을 하였을 때 다시 噸數에 變化가 생긴다. 이때에 漁船協會에서는 積量測定證明書를 交付하여야 하며 登錄官署에서는 登錄處理하여야 하는지 與否의 問題가 惹起될 수도 있다. 그러나 水產廳長의 許容誤差限界의 認定指示에 따라 이 問題도 解決이 되었다고 보겠다. 이로써 漁船協會에서는 船舶의 主要寸法(長, 幅, 深)이 5%를 超過하거나 總噸數가 10%以上 差異가 있을 때에는 申請人으로서 하여금 漁船改造發注許可를 받도록 한 然後에 積量測定證明書를 交付하도록 하고 있다. 하지만 이 許容誤差限界에도 問題가 없는것은 아니다. 即 漁船의 建造發注許可에서 부터 建造承認과 積量測定을 하였을 때 이 許容誤差限界의 基準을 發注許可와 積量測定으로 본것인지 그렇지 않으면 建造承認과 積量測定으로 볼 것인지이다. 이 경우에는 船舶建造承認이 배의 構造와 性能을 保護

하는 技術的인 次元에서의 工程管理라고 생각할 때 이 許容誤差限界의 基準은 發注許可와 積量測定에 들 것이 아니라 建造承認과 積量測定에 두는 것이 妥當하다고 믿어진다.

漁船建造發注許可를 받지않고 漁船을 建造하였을 경우에는 그 發注者는 3年以下의 懲役이나 500萬원 以下의 罰金에 處하도록 規定하고 있다 그동안 이 業務를 다루어 오면서 느낀것은 大型 漁船의 所有者는 發注許可없이 不法建造 하는 例를 發見할수 없었으나, 小型 漁船의 경우에는 가끔 不法建造가 있을 것으로 본다. 그것은 小型 漁船은 家內的 零細水產業을 營爲하는 漁村民임으로 漁船法施行 以前의 觀念만으로 이같은 法의 規定에는 無關心한 層이 있을것이기 때문이다. 이들 零細 漁村民의 大部分은 10噸 未滿의 申告漁業을 經營하는 者들로서 새로 小型 漁船을 建造하거나 改造하려 할 때는 依例이 自家造船을 하거나 아니면 木手에게 일을 맡기게 하는 것이 常例로 되어 있다. 이 같은 零細 漁村民에게 發注許可를 받지 아니하였다고 하여 이 많은 罰金이나 懲役刑을 科함은 無理라 하겠다. 왜 그러나 하면 이 罰金刑을 最高額으로 받았을 경우 漁船의 評價額보다 罰金額이 越等하기 때문이다. 그러므로 이 罰金規定을 漁船의 規模나 漁業의 種類에 따라 差等化함이 바람직하다 하겠다.

〈表 3〉 漁船業務 處理過程



5. 裸備船舶登錄과 標識板

水產廳長이 許可한 外國籍期間裸備漁船에 對

하여 漁船登錄申請을 하였을 境遇 이를 受理하여야 하며 漁船標識板도 交付해야 하는지 與否이다. 現行 漁船法에는 內國人的 船舶登錄에 關

해서만 規定되어 있을뿐 外國籍漁船을 內國人이 賃貸하여 使用코자 할 때 登錄規定이 明確하지 못하여 地方漁船行政實務者로서 이런 事例가 發生하였을 때 民願處理의 迅速을 爲해 苦心하게 된다. 그러나 多幸히도 이 問題는 지난해 3月 30日 水産廳으로 부터 漁船法施行令 第46條를 適用하여 漁船登錄과 標識板을 交付할 수 있도록 措置하라는 指示에 따라 無難히 解消되었으며 外國籍賃貸借漁船의 登錄과 標識板附着의 길 이 열렸다 하겠다.

6. 漁船의 讓受渡許可

漁船法 第26條에는 內國人이 外國籍漁船을 賃借하거나 讓受받코자 할 때에는 事前에 水産廳長의 許可를 받도록 規定하고 있다. 그러나 이 漁船의 讓受渡過程에서 몇가지 法 運營上의 問題點을 生覺할 수 있다. 그 하나는 水産廳長이 讓受許可한 讓受人의 名義와 法院登記上의 名義가 다를 경우이다. 20屯以上の 登記를 必要로 하는 船舶에 對하여는 반드시 登記後에 登錄을 하도록 하고 있으므로 讓受渡許可上의 名義가 <甲> 이라고 하였을 때라도 登記가 <乙>의 名義로 되었을 때는 <乙>의 名義로 하여 登錄處理 할 수 밖에 없다. 그러므로 이를 是正하기 爲해서는 勿論 法院의 登記業務 處理過程에 있어서도 確認하여야 하겠지만 漁船法上 讓受渡許可를 받은 者의 名義로 반드시 登記登錄을 하여야 하도록 補完하여야 될줄로 生覺한다.

다른 하나는 水産廳長으로 부터 期間備船許可를 받아 運航中에 있던 漁船이 賃貸借人 相互間의 債權債務關係로 惹起되는 問題이다. 內國人인 賃借인이 外國人인 賃貸人의 船舶에 對하여 債權行使로 法院의 強制競落 決定을 받아 所有權이 內國人으로 確定되어 保存登記를 한 後 漁船登錄申請을 하는 때이다. 이러한 경우에는 大體로 두가지 問題點이 發生한다.

그 첫째는 우리나라 法令에 依한 法院의 強制競落處分으로 所有權을 取得하였을 경우 漁船法上의 讓受許可의 先行條件이 充足되지 않았음에도 이를 登錄處理해야 하는가이다.

둘째는 法院競落만으로 外國人 所有漁船을 內

國人 所有漁船으로 所有權取得이 되었을 때 讓受渡許可의 先行條件이 充足되어야 登錄을 할 수 있는지이다.

이 두가지의 경우 讓受渡許可라는 先行條件이 充足되어야 登錄處理함이 可하다고 볼 수 있다. 그 理由로는 비록 法院의 競落決定에 따라 漁船의 所有權을 取得하였다 하더라도 漁船으로 運航할 수 있는 條件은 水産資源保護令으로 이를 規制하고 있으며 이의 解除行爲로서 漁船의 讓受渡許可制를 採擇하였다고 보기 때문이다. 만약 이럴 경우 이 讓受渡許可 없이 登記나 登錄이 可能하다고 한다면 水産資源의 保護를 爲해 漁船의 規模를 制限하고 있는 우리나라 水産業法上의 規制는 無意味 하게 되는 結果가 생기기 때문이다.

이 때 關稅法上의 問題는 勿論 稅關에서 法의 規定에 따라 通關與否를 따질것이기 때문에 漁船業務를 다루는 實務者의 所管이 아니므로 省略한다.

7. 國籍證書의 檢認

船舶法 第23條와 同法施行令 第39條에 依하면 國籍證書等의 檢認은 船舶安全法에 依한 定期檢査期日에 船舶檢認을 받도록 義務化하고 있으며 檢認을 拒否하거나 妨害 또는 忌避한 者에게는 5萬圓 以下の 罰金에 處하도록 되어 있고 檢認指定期日이나 檢認延期承認을 받은 期日內에 國籍證書 提示가 없을 때에는 1月以內의 期間을 定하여 催告한 後 正當한 理由없이 이를 履行하지 않을 때에는 國籍證書等을 無効로 하며 同時에 職權으로 登錄抹消를 시킨다. 그러나 漁船法上에서는 市道知事が 必要하다고 認定될 때 檢認場所와 日時를 미리 指定하여 檢認을 實施하도록 하고 있는것 以外에는 制裁規定이 없다. 當市는 그 동안 漁船標識板 附着促求 또는 一設行政指示事項을 各 船主에게 送付하여 보면 그 中 30屯級 未滿의 경우 많은 數의 送達不能이 생겼다. 이를 整理하고 올바른 漁船登錄業務의 定立을 爲하여 지난 1980年 6月 16日부터 8月 14日까지 2個月間을 第1次 檢認期間으로 定하고 1980年 8月 16日부터 9月 16日까지 1個月間을 第2

次 檢認期間으로 定하여 이 때에는 第1次 期間中 漏落 또는 延期措置된 漁船에 對하여 實施키로 하였다. 主要 檢認內容은 國籍證書의 所持與否를 비롯하여 漁業許可 標識板付着 또는 封印與否와 所有者變更, 住所나 船籍港變更, 抹消事由發生等 變更登錄 事項과 檢査與否를 重點確認토록 하였다. 小型漁船은 漁村契單位로 現地出張 檢認을 하고 主로 南港을 出入港하는 大型漁船에 對하여는 釜山市 安全操業指導所 및 釜山市 漁業指導課에서 擔當하도록 하였다.

第1次 期間中 檢認實績을 보면 總 3,731隻中 1,647隻이 應하여 43.7%의 實績을 나타내었다. 이 檢認結果는 이미 實施以前에 豫見한바와 같이 몇가지 問題點이 있었다.

〈表 5〉 檢認指摘內容

區 分	計	無許可 漁業船	標識板		所有權 未移轉	住所 未變更	檢査 未畢	沈沒 廢船	
			未付着	未封印					
總 計	668	71	33	449	29	39	27	20	
動力 船	小 計	301	40	13	149	25	29	27	18
	30 噸 以上	46	3		19		16	8	
	5~30 噸 未滿	72	24	3	19	9	2	5	10
	5 噸 未滿	183	13	10	111	16	11	14	8
無動力船	367	31	20	300	4	10		2	

港基地 遠洋漁船과 他道港浦口를 母港으로 하는 漁船에 對한 檢認에 對하여는 全國적으로 一齊히 이를 實施하거나 他道 또는 우리나라 外國駐在 公館에 의뢰하여 이를 遂行하는 措置가 없는 限 完全檢認은 不可能하다.

둘째 1979年 1月 1日 漁船法施行以前에 이미 沈沒, 老朽 廢船및 賣買等으로 所有權 移轉이나 抹消事由가 發生되어 왔으나 이를 舉證할 證憑書類가 없어 轉籍 또는 抹消登錄을 못하는 事例(所有權移轉 未履行 29隻, 沈沒, 廢船等 20隻)가 있다. 이런 경우에는 現行漁船法으로는 處理終結지를 規定이 없기 때문에 이에 對한 特別措置가 없는 限 整理가 不可能한 狀態이다.

參考로 1980年 當市 船舶國籍證書等の 檢認實施計劃을 紹介한다.

〈表 4〉 第1次 國籍證書等 檢認實績

區 分	登錄數	實 績	%	備考
總 計	3,731	1,647	43.8	
動力 船	小 計	2,753	949	34.4
	30 噸 以上	1,676	441	26.2
	5 ~ 30 噸 未滿	360	125	36.0
	5 噸 未滿	717	383	54.5
無動力船	978	698	67.8	

첫째 釜山市에 船籍을 둔 漁船이 他道 또는 外國港을 基地로 漁撈에 從事하는 것에 對하여는 檢認을 할 수가 없었다. 當市에 登錄된 漁船中 遠洋漁船이 500餘隻으로 推算되는 바 이中 많은 數의 漁船이 이에 該當되겠으므로 이같은 外國

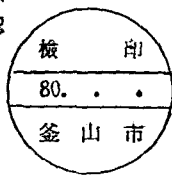
船舶國籍證書等の 檢認實施計劃

1. 目的

漁船法 第10條의 規定에 依據 當市에 登錄된 漁船의 有無와 漁業許可 및 檢査與否等を 確認하여 登錄 一齊整備와 安全操業으로 漁業秩序의 確立을 圖謀함.

2. 細部實踐事項

項 目	細部實踐內容	備 考
船舶國籍證書等の 檢認	根據 漁船法 第10條 對象數 計 3,731隻 { 30噸以上 1,667隻 30噸未滿 2,064	

項	目	細部實踐內容	備考
	實施期間	1次: 80. 6. 15~8. 14 2次: 80. 8. 16~9. 15(1次漏落漁船)	
	實施方法	30屯未滿漁船—各漁村契別로 現地檢認出張 30屯以上漁船—南港(長期出漁船에 對해서는 入港時實施)	
	着眼事項	가. 所有權移轉 住所變更 船籍港變更 抹消等에 따른 登錄與否 確認 나. 國籍證書 所持 및 檢査受檢與否 確認 다. 標識板付着 및 封印與否 (書類) 라. 信號부자점 부딪기 交信加入 與否 마. 漁業許可(申告) 與否	
	檢認時, 持參書類	가. 國籍證書, 船籍證書 登錄畢證 나. 船舶所有者, 住民登錄證 다. 漁業許可狀(漁業申告書) 라. 交信加入畢證(加入漁船에 限함)	
	檢認標識	가. 標識場所: 國籍證書 이면상단 나. 標識檢認	
			
		指摘事項 1. 變更證錄未畢(所有權住所) 2. 標識板未付着 檢査未畢 3. 標識板未封印 補完期間 檢認後 20日內 補完할 것 備考 補完畢: 80. . . 總指揮—漁業指導課長 班員—班別 2名 • 日時: 80. 6. 10. 14: 00~16: 00 • 場所: 水協小會議室 • 對象: 가. 各水協擔當課長	
事前準備	檢認班編成教育		

項	目	細部實踐內容	備考
	弘報	나. 各漁村契長 • 內容: 가. 檢認計劃說明 나. 漁村契別實施日字指定 가. 市內 日刊紙 公告(釜山國際) • 釜山日報—80. 6. 4 • 國際新聞—80. 6. 5 • 公告(案)—別添參照 나. 各水協, 漁村契 安全操業指導所 揭示板에 公告 揭示 다. M, B, C 라디오 갈매기 通信活用(週 1~3回 實施) —5. 31, 6. 7, 6. 14 가. 未受檢, 標識板未付着 漁船 1次—覺書徵求 2次—依法措置 나. 封印未畢漁船: 現地封印措置 다. 無許可(申告) 漁業漁船—水產課移牒 라. 交信未加入 漁船 1次 覺書徵求 2次 行政處罰 (15日間 漁業停止) 自體解決不可漁船—水產廳 建議解決 • 外地에서 入出港操業하는 漁船 및 遠洋漁船等에 對한 措置 • 賣買, 沈沒, 老朽放置 漁船等 確認不可漁船—漁村 契長 教育時 調書作成提出	
	事後措置		
	問題點	問題點	

8. 漁船의 最大乘船人員

漁船法 第19條 第1項에 水產廳長 또는 道知事는 定期檢査에 合格한 漁船에 對하여는 大統領令이 定하는바에 依하여 그 漁船의 從業制限의 種別과 最大 乘船人員을 記載하여 漁船檢査證書를 交付하도록 規定하고 同法施行令 第16條에는 法第19條 第1項의 規定에 依한 漁船의 最大乘船人員의 決定은 漁船의 操業區域 및 構造設備

등에 따라 農水産部令으로 定하도록 委任하고 있다. 船員과 其他의 乘船人員은 各各 그 定員을 超過하거나 船室別 定員을 超過하여 乘船할 수 없는 것이다. 그러나 一部 漁船들은 出入港 統制所에서 檢査證書에 揭記된 最大乘船人員 以外의 乘船이 統制되자 出入港統制所에서는 定限 數만 乘船하여 出港節次를 畢한後 統制가 되지 않는 外地에서 漁夫等을 追加 不法乘船시켜 操業하는 事例가 나타난다. 이것은 오징어 채낚기 漁船이나 물치낚시 漁船, 尙魚낚시 漁船 또는 旋網 漁船들이 많은 漁夫를 必要로하는 漁業으로서 檢査證書上에 揭記된 乘船人員만으로는 實際操業에 있어서 所期의 目的達成이 未洽함으로 不法乘船을 하게 되는 것이다. 오징어 채낚기 漁船은 當市에 65隻이 있으며 自動釣上機를 設置한 漁船은 이中에서 約 10餘隻에 不遇한 줄로 안다

〈表 6〉 오징어채낚기 漁船現況

噸 級 別	隻 數	平均塔 載人員	實際必要人員	
			船 員	漁 夫
計	65			
300噸以上	4	40	3	30
250~300未滿	5	35~40	8	30
150~250 "	11	35	7	30
100~150 "	4	35	7	30
50~100 "	36	15~30	4~5	20~25
50噸未滿	5	13	4	20

自動釣上機를 設置한 漁船들은 大部分이 操業 實績이 漁夫들에 依한것보다 不振하다는 理由로 釣上機와는 別途로 漁夫들을 乘船시키고자 한다 더구나 100噸 以上の 漁船들은 船員居住室의 確保가 可能하여 30名 내지 40명까지 人員을 乘船시킬 수 있으나 그 外의 小型 漁船들은 居住室이 不足함으로 實際乘船能力을 超過하고 있는 것이 表 6에서 나타나고 있다. 大部分의 船主들은 漁夫들을 船員으로 養成하여 要員으로 確保코자 하고 있으나 漁夫들은 船員資格만 取得하면 遠洋 漁船에 乘船하기를 願하고 또한 그곳으로 乘船하여 버리기가 일췌이다. 그러므로 沿近海 漁船의 경우 船員確保가 어려운 實情이며 더구나 船員의 賃金이 漁夫들 보다 高賃金이기 때문에

船員보다 低賃金인 漁夫를 많이 乘船시키고자 한다. 이 實例가 바로 저 惡夢같은 1979年 10月 21日 日本 北海島 구시로港에서 颶風 TiP號로 일어난 오징어채낚기 漁船의 事故이다. 이 事故 漁船中 어떤 漁船은 出入港 申告에는 10名만 乘船하는樣 乘船員名簿를 提出하고 實際는 26名이 增加한 36名을 乘船시켜 大型事故를 誘發하기도 하였다. 이같은 事故誘發을 防止하고 또한 不法 乘船을 止揚하기 爲하여는 그 問題點에 對한 補完을 必要로 한다. 勿論 여기에는 自動釣上機의 設置를 義務化할 수도 있겠으나 이것은 船主의 自動釣上機 設置로 因한 過重한 經濟的 負擔도 있거니와 漁夫들의 大量失職 問題도 考慮하지 않을 수 없다.

그다음은 漁船設備等에 關한 規則을 改正하여 最大乘船人員의 制限規定을 緩和하는 方法도 生覺할 수 있겠다. 그러나 이것은 漁船의 形態나 構造는 勿論 그 噸級에 따라 適正人員을 乘船시킬 수 있는 技術上의 問題가 반드시 檢討되어야 할 줄로 生覺한다.

9. 맺는말

以上에서 몇가지 生覺나는 것을 적어 보았으나 漁船業務를 取扱하면서 數 많은 難艱에 逢着한 것을 일일이 紹介하지 못함을 遺憾으로 生覺한다. 그러나 이 모든 어려운 問題를 當市 自體는 勿論 水産廳關係部署에서 迅速히 解決策을 指示하여 준 德分으로 大過없이 지낼 수가 있었음에 感謝를 드리는 바이다. 우리 漁船業務가 單獨取扱한 年輪이야 日淺하다 하겠으나 그 어느 業務보다도 빈틈없고 蹉跌없는 業務로 進歩發展되기를 바라는 마음 懇切하다. 이렇게 하기 爲해서는 우리 漁船業務에 從事하는 公務員은 勿論이거니와 有關機關과 團體를 爲始하여 모든 漁業에 從事하는 者가 한마음 한뜻으로 뭉쳐 迅速히 問題點을 導出 解決 또는 是正시키고 未備한곳은 即時 補完措置하여 名實共히 完壁한 漁船業務로 만들어야 할것이다. 이것이 바로 80年代에 이루어질 우리나라의 福祉國家 社會建設의 一翼이 될 漁船行政의 갈길이라 하겠다.