

● 特輯

漁港法,

어떻게

改正되어야

할까 摸索해본 그 '方向'

현재의 어항법은 1969년 5월19일 제정, 공포된 법으로써 전문 30조와 부칙으로 되어 있다.

어항법의 제정 목적은 동법 제1조에서 상세히 밝히고 있는데 '어항의 지정과 시설 및 관리에 관한 사항을 규정함으로써 어항의 개발

을 촉진하고 그 이용과 관리의 적정을 도모하여 수산업 발전에 기여하게 함을 목적으로 한다'고 되어 있다.

그러나, 강산이 두번쯤 변했을 20년이란 세월이 흐르는 동안 우리나라의 수산업은 어선세력에 있어서나 어로기술에 있어서 괄목할 만한 성장을 거듭해왔고 이에 따

● 時急한 漁港法改正

環境·與件急變한지 오래

現行法, 현실과 너무나 懸隔

른 정부의 재정투자 역시 해마다 크게 늘어왔음은 잘 알고 있는 사실이다.

■ 무려 20余年이나 傍觀

이렇게 우리의 수산업이, 어촌 지역사회가 하루를 멀다하고 급변하고 있는 판국에 20년을 지내오면서 어항법이 단 한차례의 손질도 있지 않았다는 사실은 참으로

놀라운 일이 아닐 수 없다. 어떤 의미로 어항법이 거의 방치되다시피 해왔다고 해도 과언이 아닐 것 같다.

이점에 관한한 우리 어항인들 모두의 뼈저린 자성과 각오가 새삼 요구되며 어항법 개정의 의의는 바로 여기에서부터 시작되어야 할 것으로 생각된다.

원래 어항이란 어업을 위해 필요하고 쓸모 있는 근거지를 말하는데 그 기능은 크게 세가지로 나누어 볼 수 있다.

첫째, 수산업 활동기지로서의 기능을 들 수 있다.

이것은 어선의 안전수용과 어민 재산보호는 물론 어획물 양육장으로서의 역할, 그밖에 어업생산에 필요한 생산요소로서 각종 어구와 유류, 얼음, 기타 어업자재의 수선과 같은 출어준비 장소로서의 역할을 말한다.

둘째, 수산물 유통기지로서의 기능을 들 수 있다.

양육된 어획물을 하역하여 거래하는 시장으로서의 역할을 비롯하여, 이를 다시 소비지나 가공원료로 출하하는 수송터미널로서의 역할, 나아가 이러한 수산물의 가공기지로서의 역할을 말한다.

셋째, 어촌지역사회의 핵으로서의 기능을 들 수 있다.

이는 어촌주민의 생활기반이 되는 역할, 즉 수산업 관련 산업을 주로 담당함으로써 지역경제발전

지 정 어 항 현 황

구 분	항 수	수 산 청			시·도	내 무 부
		계	1종 어항	3종 어항	2종 어항	소규모항
합 계	1,987	61	37	24	330	1,596
부 산	16	1	1	·	4	11
인 천	3	·	·	·	1	2
경 기	121	3	·	3	40	78
강 원	56	8	8	·	16	32
충 남	67	4	3	1	28	35
전 북	45	4	1	3	13	28
전 남	897	14	6	8	109	774
경 북	120	9	7	2	26	85
경 남	563	12	7	5	83	468
세 주	99	6	4	2	10	83

의 기반이 될 뿐만아니라 복지후생시설을 골고루 갖춘 어민문화의 근거지가 됨으로써 궁극적으로는 국민종합휴양지로서의 역할을 담당하는 것을 말한다.

일부에서는 이를 어항의 전통적 기능이라고도 하는데 이같은 가장 기본적인 어항의 기능이 제대로 발휘되기 위해서는 장기간의 계획과 많은 투자가 요구된다.

이는 어항사업이 국가기간산업이기도 하거니와 언젠가는 필연적으로 닥칠 새해양시대에 대비해서 꼭 마무리지어야 할 사업이기 때문에 더욱이 그러하다.

日本의 先覺 본받을만

가까운 일본의 경우, 우리나라와 모든 여건이 사뭇 비슷함에도 불구하고 어항개발에 관한한 대단히 선각자적인 면모를 보여주고 있음은 새삼 주목할만하다.

일본은 제2차 세계대전에서 패함으로써 극도로 심각한 경제난을 겪었다.

특히 한정된 육지에서 생산되는 식량부족은 도저히 감당할 수 없을 것임을 예견하고 이를 수산업에서 충당하기로 했다.

이렇게 해서 1950년 탄생한 것이 어항에 관한 기본법인 어항법이었다. 그런데 일본이 우리와 달랐던 점은 일본은 여기에서 그치지 않고 이 법을 뒷받침 할 수 있는 어항정비장기계획을 수립, 지금까지 8차에 걸쳐 집중적으로 투자해오고 있다는 점이다.

이중 제8차 계획만 한번 살펴보면 일본 주변수역의 유효한 이용, 정보화시대에 대응한 유통가공체제의 확립, 활력 넘치는 어촌의 형성 등 세가지를 기본목표로 1988년에 시작되어 1993년까지 진행중에 있다. 제8차 어항정비장기계획은 물량면 한가지만으로도 어항에 대한 투자가 우리의 상상을 초월

할만큼 얼마나 집중적으로 이루어지고 있는지 잘 알 수 있다.

제8차 사업기간인 6년간 투입되는 총사업비는 무려 2조4,100억엔—우리나라 돈으로 약 13조2,000억원에 이르고 있다. 그 어느 해보다도 가장 많이 책정되었다는 올해 우리나라 어항부문 총예산이 537억원이고 보면 우리 어항업체의 갈 길이 얼마나 먼지 실감할 수 있을 것이다.

현재 우리나라 해안선의 길이는 1만2,800km에 달하고 있다.

그러나 이에따른 전국의 어항수는 어항법에 따라 수산청이 지정 관리하는 1·3종 어항 61개와 시·도지사가 지정관리하는 지방항인 2종 어항 330개 등 391개 항에 불과한 실정이다. 물론 1,600개에 가까운 소규모 어항이 있다고는 하나 이는 어항법과 무관한 어항으로써 어촌부락단위의 지역주민 편의시설로 이용될 뿐이다<표; 지정 어항현황 참조>.

386港중 120여곳만 完工 했을 뿐

이에따라 우리나라의 항간거리는 일본의 3배나 되는 33km나 됨으로써 황천시(荒天時) 안전항로의 신속한 피항이 현실적으로 어려운 형편이다.

더욱이 지정항 386개 가운데는 완공항이 120여개밖에 안된다는 사실은 굳이 일본과 비교하지 않더라도 어항법 제정이후 장기간이 흐르는 동안 어항이나 관계당국 할 것 없이 어항의 종합개발 및 정비추진에 필요한 정책과 환경변화에 대응하는 노력이 부족했음을 여실히 보여주는 부분이라 말할 수 밖에 없다.

어항법 개정의 시급성을 가장 극명하게 드러내는 또 하나의 현실은 다음의 각종 통계추이에서 찾아볼 수 있을 것 같다.

1962년 우리나라의 어선세력은 4만5,504척, 16만2,000톤에 불과했다. 이러한 것이 1987년 현재의 어선세력은 척수로는 2배가 넘는 9만4,155척, 톤수로는 6배에 가까운 91만2,000톤에 이르고 있다.

또한 수산물 생산량 역시 1962년 47만톤에서 1987년 333만톤으로, 수산물 수출은 1,247만달러에서 17억3,135만달러로 각각 세계 7위와 4위로 큰 성장을 했다.

이 통계는 어쨌든 우리의 어항이 물동량에 있어서 감당하기에 벅찬 지경에 이르고 있음을 보여준다.

다시 말해서 언제든지 이로 인한 해난사고의 개연성을 항상 내포하고 있다는 의미도 된다.

그리고 그것은 자칫 사고의 대형화라는 불행한 사태로까지 치달을 가능성도 배제할 수 없다.

실제로 우리나라는 서태평양의 태풍진로권안에 놓여있기 때문에 태풍, 폭풍, 해일 등의 피해를 막을 수 없게 되어왔다.

지난 1982년부터 1986년까지 5년간만 살펴보면 연평균 어선 723척, 어항 184개소가 피해를 입어 이로 인한 피해액이 무려 매년 121억1,200만원에 달하고 있는 실정이다.

앞서도 지적했지만 현재 우리나라의 어항시설은 어선의 수용 수요에 절대량이 부족할 뿐만 아니라 기존항 역시 규모가 작고 항내가 매우 협소하여 유사시 밀집대피로 인한 어선상호간의 충돌로 인한 피해가 적지 않았다.

게다가 10톤 미만의 소형선이 전체 어선의 80%이상이나 되고 보니 그 피해의 정도가 갈수록 심화될 것은 자명한 일일 것이다.

이쯤 되고 보면 어떤 근거로든 어항법이 현실과 최소한의 보조를 맞출 수 있도록 개정되어야 한다는 것은 필연적인 일이 되었다. 다만 일본처럼 우리도 어항부문투자를 무작정 늘려달라는 일방적인 요구를 하기에는 여타 산업과의 형평을 고려할 때 현실적으로 어려움이 많다는 것이 문제점으로 나타난다.

여기서 한가지 짚고 넘어갈 것은 환경변화에 적절히 대응하는 어항의 종합개발 및 정비추진을 위해서 법의 보완이 절대적으로 필요하다면 가장 근본적인 현안이 되고 있는 투자에 대한 개념과 관리에 대한 개념을 굳이 지나치게

정부에만 의존할 필요는 없지 않은가 하는 점이다.

서울역과 청량리역이 민간자본에 의해 건설되어 관리되고 있음은 어항투자와 관련, 하나의 좋은 선례로 삼을 수 있을 것이다.

즉, 우리도 이제는 눈앞의 이익에만 연연하던 근시안적인 사고에서 벗어나 시야를 한단계 높여 볼 때가 되었다는 것은 인식해야 한다는 말이다.

漁港法 改正의 方向

이런 의미에서 어항법 개정 역시 어항에 관련하는 업자의 이익 증대 차원이 아닌 어민, 어촌, 수산업, 나아가 국가발전에 도움이 될 수 있는 그런 배경에서 포괄적으로 추진되는 것이 마땅하다고 생각된다.

따라서 앞으로 어항법을 개정하려고 한다면 적어도 다음 세가지 사항에 주안점을 두고 추진하는 것이 타당할 듯 싶다.

첫째, 어항의 지정과 해제의 기준은 합리적인가.

둘째, 어항에 대한 관리를 효과적으로 할 수는 없는가.

셋째, 다른 법과의 관련 사항은 어떻게 조정해야 하며, 어항투자에 민간자본을 유치하는 방안은 없는가.

사실 이러한 것들은 지금까지 끊임없이 제기되어온 문제점을 표면에 드러낸 것에 불과하다. 그동안 어항법 제정이래 이로 인한 의견 상충으로 관계기관끼리 업무영역조정을 모색해온 사항들이기 때문이다.

다만 바쁜 업무속에서 구체화되지 못하고 시간에 쫓겨 차일피일 미뤄져 왔다는데에 문제가 있는 것이다.

그런데, 공교롭게도 일본 역시 지난해 2월 '새로운 정세에 대응하는 어항정비추진을 위하여'라는 이유로 어항법의 일부개정안을 국회에 제출, 통과시켰다.

일본에서 통과된 어항법의 개정 취지를 보면 다음과 같다.

"어항법은 1950년에 수산업의 발전을 도모코자 어항을 정비하고 또 그 유지관리를 적절하게 하기 위하여 제정된 것으로서 현재까지 이 법률에 의해서 어항의 정비와 유지관리가 행하여져 왔다.

그러나 그동안 증양식어업의 진전으로 어업형태·유통·수송 등의 형태 변화에 따라 어항을 둘러싼 모든 정세가 급변하고 있기 때문에 어업근거지로서의 어항이 요구되는 역할도 고도화, 다양화되고 있다.

따라서 이런 상황을 감안하여 어항정비를 더욱 강력히 추진토록 개정작업에 들어간다.'

이를 보면 우리나라도 일본 못지 않게 어항법을 개정해야 된다는 데는 인식을 같이 해왔으면서도 감각의 차이, 절실감의 차이로 실천에 옮기지 못하고 지지부진해왔음을 확인시켜 준다.

그러므로 3면이 바다로 둘러싸인 지리적 조건으로 연근해어업은 물론, 원양어업에 이르기까지 성장과 발전가능성을 골고루 갖추고 있음을 인식하고 차체에 어항법 개정은 이에 걸맞는 방향으로 추진하여 관철시키도록 해야 할 것이다.

끝으로 앞에서 지적한 어항법 개정에 따른 주안점 가운데 이를 추진함에 있어 고려되어야 할 사항을 열거하는 것으로 글을 마무리 짓고자 한다.

그러나 이 사항도 절대적인 것은 아니다. 그것은 현재 우리가 처해 있는 여건과 능력을 결코 도외시해서는 안될 것이며 자칫 감정이나 감상에 흘려서는 더욱 안될 것이기 때문이다.

■ 興件과 能力 감안해야

왜냐하면 법의 개폐는 많은 사람들의 이해가 엇갈려 있다는 기본적인 현실과 나들이 떠나는 여인의 옷차림처럼 수시로 갈아 입을 수 있는 것이 아니기에 그러하다. 열번, 백번 신중을 기해야 할 것이며 사려깊은 해안을 가지고 채택해야 할 것이다.

다만 한가지 확실한 것은 어떤 일이 있더라도 어항법 만큼은 발전적·미래지향적으로 개정되어야

**어항법 만큼은
발전적·미래지향적으로
개정되어야 한다는 점이다.
이는
앞으로 어촌이 지역발전의
핵으로써
기능을**

**수행해 나가야하며
모두가 지향하는
'이상어항'의 기능을
포기할 수 없다는
엄연한 사실 때문에
더욱 그러하다.**

한다는 점이다.

이는 앞으로 어촌이 지역발전의 핵으로서 기능을 수행해 나가야 하며 모두가 지향하는 '이상어항'의 기능을 포기할 수 없다는 엄연한 사실 때문에 더욱 그러하다.

1. 어항의 지정해제의 기준에 대하여
가. 인접한 항만과의 거리는 어느 정도인가.
나. 어획물 유통권과 주요 어항과의 거리는 어느 정도인가
다. 어항지정해제의 기준은 합리적인가.

2. 어항관리의 효율화에 대하여
가. 어항관리체계를 합리적으로 조정할 필요는 없는가.
나. 어항관리를 위한 전문적인 기관의 선정은 필요치 않은가
다. 어항시설 사용허가를 법률로서 규정할 필요는 없는가.
라. 어항 사용에 있어 징수료를 받을 필요는 없는가. 만약에 징수료가 필요하다면 그 대상 범위는 어떻게 설정할 것인가
마. 어항투자 범위를 국고 위주에서 민간인을 포함하도록 확대할 필요는 없는가.

3. 다른 법과의 관련사항 조정 및 민간자본 유치에 대하여
가. 어항내 항만법, 공유수면관리법과의 관계는 어떤가 이를 배제할 필요는 없는가.

나. 민간자본 유치로 어항개발을 추진할 수는 없는가, 만약 민간자본을 유치한다면 그 대상과 규모는 어떻게 정할 것이며 그에 따른 부작용이나 문제점들은 없는가.㉠