

존발전을 위한 중심지로 육성 시키겠다는 것 등이다.

그러나 앞서도 언급했지만 이러한 어항법 개정의 근간을 이루고 있는 근본정신은 어항 여건의 변화에 따른 현행 규정상의 미비점을 현실에 맞게 정비하는데 있다.

따라서 혹시 어항법 개정이 어항인들의 일방적인 주장만을 수용하려는 것이 아니냐 하는 우려와 특정 단체의 이익과 결부시키려는 생각은 전혀 사리에 맞지 않는 노파심에 불과하다.

가장 중요한 것은 어항법 제정 당시와 비교했을 때 어선의 규모와 척수, 그리고 수산업 물량이 엄청나게 증가했으며, 어항의 기능 또한 몰라보게 달라졌고, 이의 관리문제 역시 종래 주먹구구식의 관행으로는 해결할 수 없는 사안이 곳곳에 자리잡고 있기 때문이다.

우선 어항개발사업의 민간부문 참여부터 한가지씩 생각해 보기로 하자.

그간 우리 사회는 관례적으로 대형사업은 으레 정부가 수행하는 것이 고정관념화 되다시피 해왔다. 이는 필연적으로 국가예산의 증대를 가져왔고, 결국 팽창예산의 증대한 원인이 됐다.

뿐만아니라 이것은 작은 정부를 지향하는 최근의 민주국가 추세에 정면으로 배치되는 것이기도 했다.

그러나 가장 중요한 것은 팽창예산은 국민에게 조세부담을 안겨주어 정부사업을 원활하고

효율성있게 수행하는데 어려움을 준다는 점이다.

그래서 최근 우리 정부도 이러한 문제점을 제거하고, 민간부문의 투자를 활발히 추진하기 위해, 많은 사업을 과감히 지방자치단체와 민자유치로 전환하고 있다.

어항 機能 확대 관리도 效率化

대표적인 사업을 예로 들자면 서울역, 청량리역, 영등포역 등의 민자 역사가 있고, 세종로, 종묘주차장 등이 있으며, 그밖에 많은 대형사업이 점차 민영화돼가는 추세이다.

어항부문도 마찬가지다. 어항개발을 위해서는 최소한 수십억원에서 수백억원에 이르기까지 막대한 사업비가 필요하지만 이를 적절히 충당하는데는 매우 어려움이 많았다.

한 예로 제2종 어항의 경우 현행 국고 50%와 지방비 50%로 충당되고 있는데, 지방예산규모가 워낙 취약하고 시·군별 균형개발이라는 지역특성상 집중투자가 어려워 어쩔 수 없이 분산투자를 할 수밖에 없다. 따라서 현재와 같은 투자수준으로는 1개항 개발에 30년 이상이 소요된다는 어처구니없는 일이 벌어지고 있는 것이다.

그럼에도 이에 대한 대책을 마련하지 못하고 모두 중앙정부만 바라보고 있는 중요한 원인은 현행 어항법에 민간사업자

가 어항개발사업을 시행할 수 없는 근거가 없었기 때문이다.

따라서 어항법을 시류에 맞게 과감히 개정, 민간사업자도 활발히 어항개발에 참여할 수 있는 길을 터줌과 동시에, 이로 인해 건설된 시설은 국고에 귀속시키는 한편, 민간사업자는 이 시설을 일정기간 무상 사용하도록 함으로써 어항개발을 촉진시키겠다는 것이 근본 취지이다.

현재까지 시행된 몇가지 공공부문의 민자유치사업이 대체로 큰 성공을 거두고 있는 사실에 비춰 볼 때 어항개발의 민자유치 역시 매우 기대되는 사업 가운데 하나이다.

다음으로 어항기능의 활성화를 위한 시설범위 확대에 관한 어항법 개정 내용은 어떠한가.

사실 어항법이 제정된지 많은 세월이 흐름으로써 어항기능시설의 종류가 수없이 많이 생겨났다. 어떤 것들은 당시로서는 생각지도 못했던 시설도 있다.

예를 들자면 어획물의 원활한 수송을 위한 기능시설로는 종래 철도, 도로, 교량이 전부라고 생각했지만 앞으로는 헬리콥터같은 항공기를 통한 수송도 일반화 될 것이 틀림없다.

또한 어항법 제정 당시에는 이름조차 없었던 활어보관도 그렇다. 고기를 산 채로(활어상태로) 운반 수송한다는 것은 당시로서는 상상으로도 가능했을 것이지만 오늘날에는 이것이 널리 일반화 되어 있다.

그러므로 이같은 활어보관을 위한 수산물간이축양시설도 이

제는 어항기능시설에 포함시켜야 함이 너무도 당연한 일인데 이에 대한 내용이 어항법 어디에도 찾아 볼 수 없어 최근 많은 문제점을 노정하고 있는 것이다.

또한 어항관리사무소, 관측소, 혹은 접안시설, 기자재창고 등 어항시설의 효율적 관리를 위한 시설이라든지, 도수시설, 폐유·폐선처리시설 같은 항내 오염방지 및 제거시설을 위한 시설에 대한 내용은 어디에도 언급되지 않고 있다.

어항이란 단지 어선만 정박하면 그만이지 무슨 관리가 필요하며, 오염방지구체 도대체 무엇인가. 하는 당시의 어항개념을 반영해 볼 때 이런 규정이 없는 것은 어찌면 너무도 당연한 일인지도 모르겠다.

더욱이 어항구역내에 각종 레저용 기반시설을 동시에 시설함으로써 국민휴양지로 개발한다는 새로운 개념의 어항은 상상조차 못했을 것이 틀림없다.

따라서 개정된 어항법에는 이런 사항들을 구체적으로 하나씩 열거해 놓았다.

이외함께 어항시설을 수립할 때부터 당해지역 주민과 이해관계자들의 의견을 듣도록 함으로써 지역실정에 맞는 계획이 수립될 수 있도록 함과 동시에 어항개발에 따른 민원발생을 최소화 하도록 했다.

마지막으로 어항관리에 관한 개정된 내용을 살펴 보자. 어항관리에 관한 무관심 내지는 소홀은 어항법을 보면 명백해진다.

그동안 어항법이 규정한 최고의 벌칙은 5만원 이하의 벌금이 전부였다. 이는 다른 말로 어항관리가 필요없다는 의미와 같다.

요즘 교통범칙금, 소위 딱지 한장값이 2만~3만원임을 비교할 때 어항법에 규정한 벌칙은 한마디로 말해 유명무실하다고 할 수밖에 없다.

法改正은 어항 발전에 큰 期待

이것은 필연적으로 어항에 관한 무관심을 불러왔고, 어항개발 못지않게 관리의 부실화 내지는 시설훼손의 방관을 불러왔다.

그리고 이러한 내용은 지금껏 많은 어항이용자들의 사고에 뿌리깊게 박혀 어항을 무주공산이나 진배없다고 인식하고 있다.

어항을 이용하는 어민들 대부분이 이를 수협이 관리하고 있다는 사실조차 알지 못하니 어찌면 당연한 일인지도 모른다.

물론 벌칙강화만이 해결의 능사는 아니다. 그러나 시설물의 공공성과 중요성을 이용자가 제대로 깨닫지 못하면 그 시설물의 수명은 단축될 수밖에 없다.

이런 측면에서 일부에서는 현재 수협에서 어항관리를 하는 제도 자체를 개선해야 된다는 의견도 있다. 또한 어항이용료를 징수해야 된다는지, 상징적

인 징수도 좋으니 위관수수료 가운데 일부를 어항관리비로 징수해야 된다는 의견도 없지 않다.

이 모든 의견은 어항이용료를 염두에 둔 것이 아니라 어항관리에 대해 많은 사람들이 좀더 주의를 기울이고, 관심을 가져야 된다는 생각에서 나온 것으로 짐작된다.

따라서 이번 개정 어항법에서는 이같은 벌칙이 매우 강화됐다. 벌금형 뿐만 아니라 실형까지 가할 수 있도록 그 범위도 대단히 넓어졌다.

국민의 세금으로 건설된 어항이 일부인의 독점물이 되질 않도록 모두 공동 이용하고, 또한 이용하는 만큼 관리도 잘해 보자는 이야기이다.

소수이긴 하나 '컨테이너공단' 같이 '어항관리공단'에 대한 의견도 개진되었으나 이번 어항법 개정의 의의는 어항개발을 확충, 활성화시키고, 모두가 어항에 대해 관심을 갖자는 의도에서 입법된 것이므로 다음으로 넘겨졌다고 한다.

어항법개정안은 지난 7월24일~8월14일 입법예고되고 9월 초 경제장관회의를 거쳐 현재 법제처에서 심의중에 있다.

약간의 절차상 고비가 없지 않으나 어항인의 순수한 뜻이 결집된 어항법 개정은 믿어 의심치 않으며, 이를 토대로 앞으로 우리나라의 어항발전을 기대해 본다. ㉠