

하여 여러 가지 사회적문제를 일으키는 것과 다를 바 없는 것이다.

어업이 어업만으로는 존재하는 것이 아니라 다양한 산업연관성을 가지고 지역사회발전의 원동력이 될 수 있다는 것을 생각할 때 어업 역시 지역적으로 균형있는 발전을 이루어야 함은 당연한 일인 것이다. 이러한 점에서 어항 정책으로서 협의의 어항만을 대상으로 하는 것은 문제가 있다고 할 수 있다.

맺는 말

이상의 문제점들은 연안항에 대해 어업의 입장에서만 고찰해 본 데 불과하다. 항만의 종합적 개발이란 다양한 수요에 부응한 개발이 이루어져야 할 것이나 고착화된 제도만을 가지고 현실을 외면하는 것도 바람직하다고 할 수는 없다.

따라서 어업여건 변화에 부응하여 어업구조개선 문제가 깊이 논의되고, 어촌도 농촌과 마찬가지로 종합개발방식

이 추진되고 있는 상황하에서 어항도 더 이상 협의의 어항만을 정책대상으로 삼는 것을 탈피하여 보다 광의의 어항을 정책대상으로 삼아 투자여건 조성, 제도개선 등 다각도의 검토가 이루어져야 할 것이다.

결론적으로 말한다면 어촌종합개발방식에 의한 수산정책이 본격화 됨에 따라 어선이 주로 이용하고 있는 연안항도 향후로는 어항정책에 같이 포함하여 어촌의 중심지역활을 수행할 수 있도록 해야 할 것이다.

이용자 의견

어선구역 항만청 지정 해제해야 어항 특성 살리는 방안도

張 順 福 <인천수협 조합장>

우리 나라의 항만은 크게 세가지로 구분할 수 있다. 어항으로 출발하였으나 항만·배후도시를 비롯한 배후권역의 산업시설 발전에 따라 상황으로 발달되어 현재에 이르고 있는 항만, 산업기지 지원을 위해 공업항으로 개발된 항만, 그리고 우리 어민들이 일반적으로 이용하고 있어 순수한 어항 성격이 계속 지속

되고 있는 항만 등이 바로 그것이다.

이 가운데 해운항만청 소관 항만은 다시 항만 건설과 운영을 해운항만청에서 모두 담당하는 무역항과, 항만건설은 해운항만청에서 시행하고 항만 운영은 관할 시·도지사에게 위임한 연안항으로 나누어진다.

이렇게 나누었을 때 인천시 수협 관내 어민들이 주로 이

용하는 인천항은 무역항만에 해당한다. 무역항만은 널리 알려져 있는 것처럼 항만개발의 수요에 따른 화물부두 확장이 활발히 이루어진 항만으로 어선접안구역이 별도로 설정되어 어민편의시설을 갖추어 어민들의 이용에 어느 정도 편의를 제공하고 있다.

인천항의 항만시설 현황을 보면 안벽이 8,151m, 물양장

1,197m, 방과제 2,033m, 하역능력 2,482만 9,000톤, 접안능력 48척으로 우리 나라 제2의 항구도시에 걸맞은 규모를 갖고 있다.

그러나 우리 어민의 입장에서 인척항이 이렇게 규모가 큰 항만이라서 오히려 적지않은 부담이 되고 있다. 왜냐하면 여객선, 관선, 화물선이 어선과 함께 어우러져 인척항을 이용하고 있기 때문이다.

사정이 이렇다 보니 항 밖에서 일어나는 사고보다 항내에서 일어나는 파손사고가 더욱 많은 형편이다. 어선어업을 하고 있는 많은 어민들은 이런 하소연을 이구동성으로 하고 있다.

“어선이 정박하고 있을 때가 더욱 불안하다.”

다시 말해 가정으로 이야기한다면 일을 하러 일터로 나갔을 때보다 일을 마치고 쉬기 위해 집으로 돌아왔을 때가 더욱 불안하다는 뜻이니 본말이 전도되어도 이만저만이 아니다.

이 뿐만이 아니다. 일반적으로 여객선, 관선, 화물선 등 많은 선박들이 항만에 이르기까지는 별다른 제약없이 함께 어우러져 통상 같은 항로를 따라 항해를 한다. 그러다가 항만에 이르러서야 각자의 기능

별 부두를 찾아 접안하게 되는데 이로 인하여 해상 충돌의 위험이 상존하고 있다.

더욱이 날이 갈수록 선박의 숫자는 많아지고 규모는 커지기 때문에 상대적으로 규모가 작고 기능이 떨어지는 어선은 이런 사고시에 절대적인 피해자가 될 가능성이 높음도 함께 지적하지 않을 수 없다.

이를 해소하기 위한 방법은 많겠지만 가장 원론적인 것은 어선이 이용하는 어항구역의 시설을 현대화하고, 보다 명시적으로 이용자의 구분을 확실하게 하는 것이다. 그런데도 이 단순한 이론이 잘 적용이 안되니 큰 문제라는 말이다.

어쩌면 이것은 당연한 일인지도 모른다. 원래 항만건설은 어선보다는 화물선같은 일반선박의 접안과 양륙을 목적으로 하기 때문이다. 따라서 어항구역이 우선순위에서 밀리는 것은 두말할 나위가 없다.

모든 것이 세분화되고 전문화되는 것이 현대의 추세라면 어항구역 역시 개선되어야 할 것이다. 다시 말해 일반선박은 항만청에서, 어선은 수산청에서 관장할 수 있도록 영역을 조정하면 대체로 시급한 어려운 점이 해결될 것 같다.

실제로 인천항이 대규모 항만으로서 막대한 시설투자가

이루어지고 있으나 유독 어항구역만큼은 제외되거나 설사 투자가 이루어졌다 해도 매우 소규모인 점에서 익히 이를 짐작할 수 있는 것이다.

물론 이를 해결하기 위해서는 복잡한 절차와 많은 협의가 필요할 것이다. 그렇지만 문민정부의 국정방향이 국민의 불편을 덜어주는 쪽으로 나아가는 것이라고 할 때 차체에 한번쯤 깊은 연구 검토가 있어야 할 것으로 생각한다.

사실 이론상의 해결방법은 매우 간단하다. 항만이라 할지라도 어선이 이용하는 구역만큼은 항만청 지정에서 해제하고, 이를 수산청에서 지정 관리하면 될 것이기 때문이다.

그러나 앞서 밝힌 바대로 이 과정이 그리 순탄치 않겠으나 모든 행정의 목표를 국민(이용자)의 편의에 최대한 역점을 둔다면 과히 어려운 일이 아닐 수도 있다.

권위주의시절에나 따지던 업무영역은 이제 구시대의 유물이다. 지금은 행정의 효율성과 신속성, 편의성이 전제되어야 한다. 어느 부처의 업무가 더 막강한 권한을 갖느냐는 문제는 더 이상 이 땅에서 존재해서는 안된다.

왜 이것이 실현되어야 할 것인가는 항만시설에 대한 투

자가 무역항 등 주요항에 집중되고, 일반화물처리를 위한 부두에 중점이 두어지고 있어서 어쩔 수 없이 어항시설에 대한 투자가 상대적으로 미흡하기 때문이다.

이렇게 미흡한 어항구역에 대한 투자는 어획물의 신속 처리와 어선의 안전대피 및 정박 등 어민생계와 재산보전에 큰 위협이 될 것이다.

또한 소형선박의 안전 정박에 필요한 항내 정온유지와 어획물의 보관 및 어구 손질 등을 위한 충분한 배면부지 조성도 요원하게 만들어 결국 우리 나라의 수산업 발전을

저해하는 결정적 요인으로 작용함은 말할 나위가 없다.

그러잖아도 어민이 갖는 상대적 소외감이나 박탈감이 적잖은데 어항구역 시설투자의 확연한 차이는 각종 수산시책에 대한 불신의 골을 한층 깊게 만들어 어촌을 떠나는 어민의 숫자를 더욱 늘릴 것이며, 3면이 바다라는 보기 드문 좋은 조건을 갖추고서도 수산대국을 건설하는데 많은 어려움을 안겨줄 것이라고 말하고 싶다.

한편 어항구역을 항만청이 관리함으로써 오는 불편함은 어항의 기능시설을 종합적으로 개발하기 어렵다는 점을

들 수 있으며, 아울러 어항내에 낚시터, 해수욕장, 관광공원 등 레저시설을 설치하여 어촌경제의 다변화를 꾀하고 어민소득증대를 도모하기 어렵다는 점도 간과할 수 없다.

그러나 무엇보다도 많은 어민들이 의아하게 생각하고 있는 것은 수산관련 주무부처가 어항을 관리하는 게 아니라는 점이다. 다시 말해 어항 나름대로의 특성과 전문성을 살릴 수 있는 방안이 하루 빨리 모색되어야 한다는 사실이다. 어찌 보면 이것이 우리 현실에 쉽고도 어려운 일이긴 하지만 말이다.

이용자 의견

대천항 완공 어민 우선 이용토록 어선어업 위축 위기감

趙孝根 <대천시수협 조합장>

대천수협 관내 어민들이 이용하고 있는 대천항은 해운항만청 소관 항만으로 연안항이다. 연안항은 잘 알고 있다시피 항만건설은 해운항만청에서 시행하고, 항만운영은 관할 시·도지사에게 위임하는 항을 말한다.

이런 까닭에 대천항은 어민들이 이용하기에 적잖은 문제점을 지니고 있다. 그도 그럴 것이 항만 규모가 작은데다 별도의 어항구역이 설정돼 있지 않아서 어선과 화물선이 교대로 항만시설을 이용함으로써 어획물 양륙처리에 많은 지장

을 초래하고 있기 때문이다.

더욱이 대천수협 관내는 서해안의 특성이나 지리적 여건에 따라 어선어업이 그렇게 활발하지 못한 편이다. 가뜰이나 이런 외적 조건이 열악한데다 이용할 수 있는 어항마저 많은 문제점을 안고 있