

연안어업 허가규제톤수에 관한 개선방안

공 태 회/선박검사기술협회 여수지부장

1. 현 황

연안어업의 자원고갈로 잡는 어업(어선어업)의 조업일수가 당일(1일)조업에서 어장의 원거리화와 어획의 부진, 유류값의 상승 등으로 대부분 2~3일 작업 후 귀항하고 있다.

그러므로 해상에서 묘박(해상에서 닻을 놓고 숙박하는 것)을 하여야 함은 당연하다 하겠다. 따라서 비일비재한 묘박 해양생활에서 좀더 안정되고 편안한 공간 확보가 필요하였을 것이고 항해와 조업시의 안전성을 모색하다 보니 자연스럽게 선박을 사용하기 편리하도록 개조(증톤)하여 조업에 임하고 있는 실정이다.

2. 적법여부

현 수산업법의 어업허가 및 신고 등에 관한 규칙 제3조에 근거한 별표1을 보면 연안안강망어업(850건), 연안선망어업(426건), 연안통발어업(10,672건), 연안조망어업(1,475건), 연안선인망어업(17건)의 허가 규모톤수는 8톤 미만, 그 외 연안자망(19,273건), 연안들망(781건), 연안 복합어업(30,753건)의 허가규모 톤수는

10톤 미만으로 제한하고 있고 별표6에서 구획어업에 종사하는 어선의 허가규모는 5톤 미만으로 제한하여 놓고 있다. 여기에서 대부분 자가 조업하는 연안어선 선주들이 편의에 의하여 선박을 개조(증톤)하여 사용하는 행위가 불법으로 단정되고 있어 관계 당국은 이런 불법건조, 개조 사항을 단속하느라고 공공인력을 낭비하게 되는 것이며, 이에 대한 어선법상 처벌 규정도 3년 이하 징역 또는 2천만원 이하의 벌금형으로 대단히 중형으로 다스리고 있다. 그것도 개조를 요구한 소유자는 물론 개조를 해준 조선소와 철공소 등 개조 행위자에 대하여까지 쌍벌죄 적용을 하는 것으로 알고 있다.

이러한 사안들은 현행법상으론 분명 위법이며 불법 개조라 할 것이다.

3. 기술적 검토

소위 불법 개조선박이란 우리가 일상생활에서 주택을 임의 개조하거나 증축하는 것이 건축법상 위법인 것과 비슷한 것이며 옥상위에 조그만 다락방 또는 창고를 만들어 사용하는 것이라 취부 할 수 있겠으나 선박의 건조기술(조선기술)

적인 측면에서 검토하여 볼 때 현재 개조하여 사용되고 있는 부분은 선미연장이 90%이상이다.

선미연장이라 함은 선박의 구조상 상갑판을 선미쪽으로 건물의 배란다와 같이 길게 빠져나온 부분(장출갑판)과 항행시 선수의 들림 현상을 방지하기 위하여 프로펠러의 물을 받아 선박의 능파성을 높이기 위한 장치(물받이장치) 사이의 공간을 물이 들지 않게 막아 안전성을 높이고 그 공간을 어구창 또는 식수탱크 등으로 활용하고자 하는 목적으로 용적화하는 개조이다. 이렇게 할 경우 선박의 감항성이 높아지고 조업의 효율성 및 안정성이 향상되며 선속 또한 좋아진다. 물론 넓은 공간이 확보되므로 작업 환경이 자연스럽게 개선되지 않을 수 없을 것이다. 그러나 이러한 행위가 앞에서 검토한 바와 같이 현행법에 대치되다 보니 불법 개조한 선박들은 선박검사 시 원상 복구하여 검사를 받고 검사 후 또 다시 임의 개조하여 사용하는 사태가 반복되고 있으며, 관계당국의 단속대상이 되고 있다. 여기에 선박안전법에 의하여 선박의 제반 안전시설과 구조에 대하여 검사를 집행하는 선박검사기관에서는 그들의 업무를 집행하는 과정에서 일종의 모순에 빠질 수도 있다. 구멍, 소방, 거주, 위생설비 등 제 설비에 대하여서는 안전을 챙기면서 오히려 선체의 안전성이 확보된 행위가 선박안전법외의 타법(수산업법)의 현행 허가톤수제한 규정에 위배된다하여 원상복구(선박구조 자체만으로 볼 때 안전하지 못한 상태로) 하여야만 선박검사를 집행할 수 있으니 대단한 아이러니가 아닐 수 없다.

4. 제도개선 방안

이러한 되풀이되는 개조와 철거(원상복구)에 따른 비용도 만만치가 않아서 적게는 160만원 많게는 300만원이 든다고 한다. 그러면 이렇게 경제적, 시간적 손실을 감내하고서도 개조하여

선박을 운항한다는 것은 개조의 필요성이 절실하기 때문이라고 할 수 있을 것이다. 이러한 어민들의 선박개조의 필요성과 개조의 절실함을 해소할 방안은 없는 것인가?

그 해법은 수산업법의 어업허가 및 신고 등에 관한 규칙의 규제완화가 한 방법이 될 것이기에 연안어업의 질서확립을 위한 제도개선 방안을 제시하여 본다. 현재 우리나라 선박법과 어선법에 의하면 20톤을 기준으로 20톤 이상은 등기법에 의한 등기를 하여 “선박국적증서”를 교부받고 공히 재산으로서 제도적으로 인정을 받고 있고(이를 등부선이라 함), 20톤 미만은 등기를 하지 않는 부등부선으로서 등록만하여 “선적증서”를 교부받고 있어 1억원이 넘는 재산임에도 불구하고 담보 설정, 용자 등 재산으로서의 공적인 인정을 받지 못하고 있다. 그러면 공적으로 부동산으로의 재산권을 행사할 수 없는 19톤까지는 연안어업허가 톤수 규제를 완화하는 것이 마땅하지 않을까?

물론 허가관청에서는 이렇게 규제를 완화하면 어업의 남획으로 인한 어장의 황폐화를 문제시할 수 있을 것이다.

그러나 5톤으로 13톤 정도의 선박을 보유코자 하면 8톤짜리 선박을 구하여 선박과 어업허가를 반납하고(없애고) 13톤(5톤+8톤)선박 1척을 건조한다면 자연스럽게 선박의 척 수와 허가 수는 줄어들고 선복량(모든 선박의 톤수를 합제한 톤수)은 유지될 것이며 아울러 자연스럽게 연안어업의 구조조정이 이루어져서 오히려 어족자원을 보호하고 남획이 방지되는 효과가 있다고 본다. 왜냐하면 8톤을 16톤으로 증톤한다고, 8톤이 잡는 어획량의 2배를 16톤 선박이 어획하지는 못할 것이기 때문이다. 말하자면 8톤 2척이 잡는 어획량 보다 16톤 1척이 잡는 어획량이 월등히 적을 것이기 때문이다. 그리고 현행 수산업법 상에 정해져 있는 규제 톤수가 왜 10톤, 8톤, 5톤으로 정하였는지 설득력 있는 과학적 근거가 없다는 것이며, 또한 우리나라

연안포구(어항)의 수심과 조수 간만의 차이, 선원 수급의 부족현상 등을 고려하여 볼 때 연안 선박을 운영함에 있어 가장 적정 톤수가 15톤 내외이라는 점도 규제완화의 참고사항으로 배제될 수 없다는 사실이다.

그러나 이런 과정에서 약간의 문제점이 발생할 수는 있다. 그것은 기존 10톤 이상(8톤 이상) 20톤 미만의 근해어업 허가를 가지고 있는 선박소유자들의 반발이다. 그렇지만 예상되는 그들의 반발 진압은 간단하다고 보여진다. 그것은 관계 당국에서 근해어업을 소유하고 있는 대상 척수를 파악하여 25톤이나 35톤 정도의 적정 톤수 만큼 한계를 정하여 연안어업허가를 사서 붙일 때 그만큼 증톤을 허용하면 해결되리라 본다. 그러면 연안어선의 척수와 허가수가 줄어들어 자연 구조조정이 될 것이며, 그리고 그 규모의 척수는 그다지 많지 않을 것이다.

이렇게 관련 제도가 연구되고 개선된다면 연안어업의 새로운 질서가 확립될 뿐만 아니라 어선어업을 하는 어민들이 생명의 안전에 부합되는 선박으로堂堂하게 조업에 임하게 되고 또한 불법개조라는 명에서 탈피할 수 있을 것으로 사료된다.

여담 같은 이야기로 선속이 좋아진다는 것에 대하여 논하자면 조선공학상 “속장비”라는 것이

있다. 이것은 선박의 길이와 선속은 비례한다는 것이다. 다시 말하자면, 같은 출력의 엔진을 거치하였을 때 길이가 긴 배가 빠르다는 것이다. 배가 빠르다, 속력이 좋다는 것은 바로 기름(연료)이 적게 든다는 것이다. 연료가 적게 소모된다는 것은 선주는 물론 국가적으로도 상당한 이익이 될 것이다. 수십만 척의 선박이 1드림의 기름을 절약한다고 생각할 때 1년을 따져 금액으로 환산하면 대단한 액수가 될 것이다. 그래서 선주들이 불법을 감수하면서 선미를 연장하여 배의 길이를 연장하여 운항하고 있는 것이다.

5. 결 론

결론적으로 설득력 있는 과학적 근거가 미흡한 현행 수산업법상의 연안어업허가 규제 톤수를 완화하는데 좀더 심도있게 연구하여 제도를 개선하고 무리가 없는 구조조정이 이루어진다면 연안어업의 질서 확립은 물론 70만 어업종사자들과 관련업체(조선소, 철공소), 관계 공무원 및 관계 기관들의 염원이 해소되고 인근 일본과 중국의 연안 어선들과의 국제 경쟁력도 확보될 수 있다고 생각되므로, 새로운 어업 질서 확립을 위하여 적극적인 당국의 검토가 필요하다 하겠다.