



친환경 선박 확보, 국가필수선박 지정, 연안해운 강화, 침몰선 잔존유 등 정책질의도 나와

21대 국회 첫 국정감사 10월 8일 국회서 열려

류지훈 (komares@chol.com)

농림축산식품해양수산위원회(이하. 농해수위)의 국정감사가 이개호 농해수위 위원장(더불어민주당, 전남 담양군함평군영광군장성군) 이하 19명의 농해수위 의원과 해양수산부 및 해양경찰청 소속 임직원이 참석한 가운데 개최됐다. 10월 8일 오전 10시부터 열린 농해수위 첫 국감은 해양수산부와 해양경찰청을 피감 대상으로 진행됐다.

올해 해양수산부에 대한 21대 국회 첫 국정감사에서 서해어업관리단 소속 공무원 총격 피살 사건 중대성을 고려해 문성혁 해수부 장관과 김홍희 해양경찰청 청장이 참석했다. 해수부 소속 어업지도선 공무원 피격 사건과 관련하여 월북 가능성을 제기한 해경의 수사 결과를 두고 여야간의 시각차를 보이며, 날선 공방이 오갔다. 이날 국정감사에서는 정책질의보다는 '서해상 해양수산부 어업지도선 공무원 피격 사건'이 집중적으로 다루어져 다소 아쉬운 모습을 보였다. 대부분의 상임위원들이 국정감사 내내 국감 질의보다는 이번 사건 공방에만 치중하고 있는 가운데 해양산업 관련 정책 질의로 연안 해운산업 발전을 위한 의견이 제기됐다. 침몰선 잔존유



△문성혁 해양수산부 장관 △김홍희 해양경찰청 청장

제거, 여객선 현대화, 연안여객선 운항 확대, 연안여객선 해양사고, 유조선 국가필수선박 지정, 이내비게이션 예산, 노후 여객선 등의 다양한 질의가 나왔다.

문성혁 해양수산부 장관은 해수부의 업무현황 보고를 통해 “코로나19로 인해 어려움을 겪고 있는 해운항만기업에 대하여 긴급경영자금, 선박금융을 지속 지원하겠다. 이와 함께 동남아 항로 선사간 협력방안 마련, 한국해양진흥공사 기능 확대 등 해운재건을 위한 후속조치 추진에 최선을 다하고 있다”며 “항만의 미래경쟁력 확보를 위해 부산항 제2신항, 여수광양항, 인천항 등 지



역별 항만 인프라를 확충하고, 부산 북항과 인천 내항의 조속한 재개발을 통해 지역경제의 활력을 제고하겠다”고 밝혔다.

이어진 정책질의에서는 최인호 의원(더불어민주당, 부산 사하구갑)과 서삼석 의원(더불어민주당, 영암·무안·신안)이 침몰선박 잔존유 문제에 대해 지적했다. 최 의원은 지난 7월 아프리카 모리셔스 앞바다에서 기름 유출사고관련 자료사진을 내세우며, “올해 10월 현재 해수부가 집중 관리하는 고위험 침몰선박은 68척이며, 잔존유는 3,994톤이다. 이는 모리셔스 앞바다에 유출된 기름보다 4배 많은 수치이다”라며 “침몰선박이 몰려있는 곳들은 양식업과 어업활동이 잦은 곳으로 유출시 큰 피해가 우려되는 지역인데 현재까지 잔존유를 제거한 선박은 1척에 불과하다”고 지적했다. 이어 그는 “정부는 관련 예산을 확충해 잔존유 제거작업을 서둘러야 한다”고 촉구했다. 또한 서삼석 의원은 “작년 국감때도 질의했듯이 지금처럼 가면 36년이 아니라 366년이 걸린다”며 “어짜피 해결해야 할 일이다. 호미로 막을 일은 호미로 막자”고 꼬집었다. 이에 문성혁 장관은 “문제의 심각성을 고려해서 침몰선박 잔존유 제거에 적극적으로 노력을 기울이고 있다”며 “적기 예산 확보를 하여 작업을 진행할 수 있도록 노력하겠다”고 답변했다.

또한 최 의원은 친환경 선박 발주 지원을 확대를 위해 연안여객 현대화 프로그램 활성화를 주문했다. 최 의원은 “국내 노후선박의 친환경 대체 발주가 내년 예산에 1,299억원으로 올해보다 늘었지만 친환경 관공선 건조에만 지원되고 일반선박에 대한 지원은 18%에 그치고 있다”며 “금융기관에서 자금조달이 어려운 중소선사에 대한 지원을 정부가 재정지원을 강화해야 한다. 이를 통해 신규 지원 프로그램도 지원될 수 있다”고 강조했다. 이에 문성혁 해수부 장관은 “올해 현대화 펀드를 통해 5척의 선박을 지원할 예정이다. 민간분야의 지원은 금액은 줄었지만 민간금융에 산업은행과 해양진흥공사가 참여해서 선사부담을 최소화하는 데 노력하고 있다”며 “연안여객선에 대해서는 2차보전 사업을 통해 40척의 연안

여객선 현대화를 추진했다”고 답했다.

어기구 의원(더불어민주당, 충남 당진)은 연안여객선 해양사고에 대해 지적했다. 어 의원은 “여객선 사고는 2009년 17건에서 2019에는 53건까지 총 274건으로 매년 늘어나고 있다”며 “선박 노후화때문에 사고가 많이 일어난다. 하지만 현재 해운법 시행규칙에 의하면 여객 화물 겸용선은 25년으로 단축했지만 여객 전용 선박은 최대 선령이 아직 30년으로 되어있다. 여객 전용 선박도 25년으로 선령의 상한을 낮춰야 한다”고 제시했다. 문성혁 장관은 “카페리 내구 연수가 25년으로 단축된 것은 세월호 사고와 밀접한 관련”이라며 “안전을 최우선으로 할때 내구 연수를 줄인다는 것은 신중하게 고려해야 한다”고 밝혔다. 이어 문 장관은 “물리적인 사고보다는 인적과실이 원인이다. 단순히 물리적인 문제로 사고가 많이 발생했다고 보기 어렵다”고 설명했다.

주철현 의원(더불어민주당, 전남 여수시갑)과 정점식 의원(국민의힘, 경남 통영시고성군)은 도서지역 해상교통 활성화를 주문했다. 주 의원은 “지난 9월 18일 여수와 거문도를 오가는 여객선이 엔진고장으로 운항을 중지했다. 올해 들어 벌써 2번째 운항 중단이다”며 “한국해운조합 자료에 따르면, 연안여객선 59개 업체 중에 162척을 운항 중에 있는데 여객선 선령은 39%인 63척이 15년 이상 노후선박이고 운영선사업체 중에 51%가 영세업체이다. 영세업체의 여객선이 엔진고장 등 사유로 운항이 중지되면 섬주민의 해상 이동권이 단절된다”고 설명했다. 이어 대체선 투입하는 제도를 도입해야 한다고 주 의원은 주장했다. 정 의원은 “전국 465개 유인도서 중 여객선이 운항하지 않는 도서지역은 135개이며, 육지와 연결하는 도로조차 없는 도서는 73곳에 이른다”며 “주민들의 교통편의를 증진하는 대책을 세워달라”고 촉구했다. 이에 문성혁 장관은 “긴급상황 발생 시 항로가 단절되면 해운조합이나 해양교통안전공단에서 예비선을 마련하거나 대체선 투입을 검토하고 있고 예산당국과 협의하고 있다”고 답했다.

김선교 의원(국민의힘, 경기 여주시양평군)은 국가필



△김선교 의원

수선대 목표치에 유조선은 절반에 그치고 있다고 지적했다.

김 의원은 “유조선은 목표 척수 16척 중 절반인 8척에 그쳤다. 유조선은 다른 선종으로 대체하지 못하기 때문에 국가필수선박에 아주 중요하다”며 “국가필수선박의 핵심은 영속성이

다. 하지만 매년 지정을 하다보니 목표 달성치가 저조하다. 내년 초에는 국가필수선박의 목표 척수를 모두 달성할 수 있도록 노력해달라”고 주문했다.

해양수산부

김승남, “e-Navigation 권역센터 대도시에 집중”

정운천, “세계 최초 한국형 e-Navigation, 막대한 예산 투입하고도 용두사미”

해수부가 추진하고 있는 이내비게이션이 운영시스템 문제와 예산낭비가 되고 있다는 지적이 나왔다.



△김승남 의원

김승남 의원(더불어민주당, 전남 고흥군·보성군·장흥군·강진군)이 해수부 이내비게이션 사업의 중앙운영센터와 권역센터가 대도시에 집중된 점을 지적하고 개선방안을 촉구했다.

해수부 이내비게이션 사업은 연안 최대 100km 해상까지 LT

E급 속도의 통신이 가능하도록 기지국과 운영시스템을 구축하는 사업으로서, 연안에 기지국 662개소를 구축하는 사업이며, 2016~20년 기간 예산 1,308억원이 소요된다. 이내비게이션 사업은 위치정보와 인근선박 운항 정보 등 지능형 해상교통정보서비스를 제공한다는 점에서 기존의 v-pass나 GPS-플로터에 비해 각광을 받을 것이라는 것이 해수부의 설명이다.

이에 반해 이내비게이션 중앙운영센터 및 권역센터 현황을 보면 세종에만 중앙운영센터, 제1운영센터가 구축

된다. 서해권에는 인천과 대신, 동해권에는 동해, 포항에 각각 1개씩이며 부산과 목포권역센터까지 총 8개의 센터가 올해 말까지 모두 설치된다.

김 의원은 “문제는 중앙운영센터와 권역센터 설치 지역이 수도권과 대도시 위주로 편중돼있다는 점이다. 이내비게이션 사업의 첫 번째 목표가 해상안전을 위한 것이라는 점에서 신속한 대응이 가능할지 의문이 드는 대목이다”고 지적했다. 이어 그는 “세종에만 두 곳의 센터를 두는 등 대도시 위주의 권역센터 설치가 해양안전사고의 신속한 대응에 걸림돌이 되지 않을지 면밀한 검토가 필요하다”라며 “올해 11~12월 시범운영 때 위 사항을 집중적으로 점검해야 한다”고 촉구했다.



△정운천 의원

또한 정운천 의원(국민의힘, 비례대표)도 해수부의 이내비게이션 사업에 대해 막대한 예산을 들인데 반해 국민들이 혜택을 받지 못하고 있다고 질타했다. 정 의원이 분석한 자료에 따르면, 이내비게이션 단말기 보급 지원 사업이 당초 계획 대비

지연되었으며, 지원 대상도 전체 등록 선박 7만 5,796척 중 1만 5,500척(20%)에 불과하다. 특히 3톤 미만의 어선의 경우 e-Nav 단말기를 부착할 수 없고, 단말기 보급 지원 대상에서도 제외된 것으로 드러났다.

‘이내비게이션 구축사업’은 2014년 예비타당성 조사를 통과하면서 시작되었다. 당시 예비타당성 조사 보고서에는 국내 등록된 선박 약 8만척에 단말기 부착이 필요하다는 의견이 제시되어있었으나 실제 보급 지원 대상 선박은 1만 5,500척(전체 등록 선박의 20%)에 불과하다. 이에 대해 해수부는 예산 협의 과정에서 예산 부족을 이유로 기재부와 해수부가 여객선·유조선·예산·3톤 이상 어선으로 대상을 한정하면서 지원 대상 수가 감소했다고 밝혔다.

정 의원 “가장 큰 문제는 대부분의 3톤 미만 어선의 경우 단말기의 안테나를 설치할 수 있는 지붕 등 공간이

없어 단말기 부착이 불가능하다는 것이다. 이로 인해 당연히 보급 지원 대상에서도 제외되었다”며 “해수부는 이들의 경우 각자의 휴대폰 앱을 통해 서비스를 지원받을 수 있게 한다는 입장이다. 향후에도 3톤 미만 어선에 대한 보급 지원 계획은 없는 것이 실정”이라고 질타했다. 이어 그는 “막대한 국민 혈세를 들여 뛰어난 기술을 개발해 놓고도 정작 우리 국민이 혜택을 받지 못한다는 것은 말이 안 된다”며 “대한민국의 우수한 기술이 공염불(空念佛)이 되지 않도록 향후 국회 예산심의과정에서 예산을 늘려 지원 대상 선종과 척수를 확대하는 등의 노력이 필요하다”고 강조했다.

문성혁 해수부 장관은 “3톤 미만의 선박은 브리지(선교)가 없어 설치를 할 수 없다. 만약 3톤 미만의 선박이라도 설치할 계획”이라며 “점진적으로 추진할 계획”이라고 답했다.

어기구, “노후여객선의 81.5%가 수입여객선”



△어기구 의원

어기구 의원(더불어민주당, 충남 당진)이 국내여객선 161척 중 선령 20년 이상 된 노후여객선이 27척에 대해 연안여객선 관리가 소홀하다고 질타했다.

어기구 의원이 해양수산부로부터 받은 ‘국내 여객선 현황’에 따르면, 2020년 9월 기준 국내

여객선은 161척이며 이중 기준선령 20년 이상인 노후여객선은 27척이다. 이중 수입여객선은 39척이며, 20년 이상의 노후여객선은 22척이다. 전체 노후여객선의 81.5%를 차지하고 있으며 선령 10년 미만은 단 4척에 불과했다. 국가별 여객선 수입현황을 살펴보면 싱가포르 8척, 노르웨이와 일본 6척, 중국 3척, 그리스, 네덜란드 이탈리아, 필리핀, 스페인 각 2척, 포르투갈, 영국, 에스토니아, 홍콩, 터키, 오스트레일리아 등지에서 각 1척 등이다.

어기구 의원은 “수백 명을 수용하는 노후여객선이 사

고가 날 경우 대형 인명사고로 이어질 우려가 있다”라며 “특히 노후화된 수입여객선에 대한 보다 철저한 관리가 필요하다”고 촉구했다.

최인호, “인천북항 운영손실금 3,094억 세금으로 메꿔. 투자금의 1.6배”



△최인호 의원

최인호 의원이 인천북항의 운영손실금을 국민의 혈세인 세금으로 메꿔주고 있다고 지적했다.

최 의원이 해양수산부로부터 받은 자료에 따르면, 정부가 민자부두 실시협약 체결시 과도한 운영수입을 승인해줘 매년 404

억원의 세금으로 민간사업자의 운영손실금을 메꿔주고 있다. 2019년말 누계 4개 민자부두사업에 대한 정부 지출 보전금은 5,381억원으로 총사업비 6,212억원의 87%에 달한다. 2008년부터 최소운영수입보장(MRG)을 지급한 인천북항(2-1)사업은 2019년말 누계 3,094억원으로 총사업비 1,896억원의 1.6배에 달한다. 민간사업자 자체운영수입 1,666억원을 합하면 총수입이 4,760억원으로 늘어나 투자금의 2.5배에 달하며, MRG지급의무가 종료되는 2023년까지 952억원의 세금이 추가로 지출될 예정이다.

최 의원은 “정부가 민간사업자와 실시협약을 체결하면서 민간사업자가 제출한 사업계획을 꼼꼼히 살펴보지 않고 있다. 사업자의 과도한 수입 추정은 손실금액 과다 산정으로 이어지고 이로 인해 정부의 손실금 보전 금액은 증가”라며 “인천북항(2-1) 경우 2003년 실시협약 체결 당시 민간사업자가 투입비 1,896억원의 10배에 달하는 1조 8,738억원의 과도한 수입을 계상했음에도 정부가 이를 그대로 승인해줬다”고 질타했다. 이어 최 의원은 “재정부담을 줄이기 위해 시작한 민자부두 사업에서 투자 사업비보다 많은 세금을 지출하는 것은 배보다 배꼽이 큰 안타까운 상황”이라고 지적하며 “매년 404억



원에 달하는 혈세가 낭비되고 있고 2024년까지 추가 지출이 예상되는 만큼 정부는 대책마련에 적극 나서야 한다”고 촉구했다.

맹성규, “기후변화 대비해 항만·어항 설계기준 강화 필요”

맹성규 의원(더불어민주당, 인천 남동구갑)이 정부의 항만과 어항의 설계기준이 기후변화 속도에 따라가지 못하고 있다고 지적했다. 맹 의원이 해양수산부로부터 받은 자료에 따르면, 올해 여름 동해안 태풍 피해의 원인이 기후변화 속도를 따라가지 못한 항만 및 어항 설계기준에 있는 것으로 주장했다.



△맹성규 의원

맹성규 의원은 “제9호 태풍 마이삭과 제10호 태풍 하이선의 영향으로 전국적인 피해가 속출한 가운데, 동해안에 소재한 울릉 사동항과 경주 감포 해양공원의 피해가 막심했다. 설계파고와 유입파고간 차이가 사동과 감포 각각 10.7m, 8.3m까지 발생해 설치물이 버틸 수 있는 정도를 넘어선 파도와 바람으로 월파가 생겨 시설물 파손 및 배후지역 침수가 일어난 것이다”고 설명했다. 이어 그는 “이 같은 차이가 발생한 데에는 기후가 변화하는 속도를 따라가지 못하는 정부의 대비 속도에 있다. 항만·해안시설물 설계의 가장 기초가 되는 ‘면바다 기준 설계 높이’인 심해설계파 추정도 정기적으로 실시되지 않고 있었다”고 지적했다.

맹성규 의원은 “최근 대형 태풍의 발생 빈도와 외력이 강화되고, 파괴적인 고파랑이 증가함에 따라 정기적으로 심해설계파 추정이 개정될 필요가 있다”라며 “기후변

농해수위 해수부 종합국감서 해운업계-포스코 신경전 선주협회, 포스코 물류자회사 설립 철회 요구

10월 26일 국회 농림축산식품해양수산위원회 해양수산부 종합국감감사에서 한국선주협회가 포스코의 물류자회사 설립 부당성에 관해 해운·물류업계를 대표해 설립 철회의견을 전달했다.

이날 국정감사에는 한국선주협회 김영무 부회장과 포스코의 김복태 물류통합 태스크포스 전무가 각각 참고인, 증인 신분으로 출석하여 포스코 물류자회사 설립에 관한 의견을 피력했다.

국민의힘 이만희 의원은 “포스코의 물류자회사 설립은 정부의 해운물류육성정책 방향성과도 역행하는 만큼, 포스코의 신중한 판단을 촉구한다”며 “해양수산부는 해운업계와 포스코의 이해관계가 첨예하게 대립되는 만큼, 적극적으로 나서서 양자간 상생의 길을 찾을 수 있는 방안을 마련하여 본 의원실에도 알려주시기 바란다”고 강조했다.

또한 더불어민주당 윤재갑 의원은 “대형화주들이 계약을 체결해 놓고도 운임인하를 요구하거나 이를 위해 계약을 파기하는 등 갑질행위를 막기 위해 해운법을 개정했지만, 포스코 물류자회사 역시 이와 같은 폐단이 우려된다”고 지적하면서 포스코는 본업인 철강에만 신경써줄 것을 당부했다.

이어 국민의힘 권성동 의원은 “포스코의 물류자회사도 전형적인 대기업의 일감몰아주기 형태가 예상되는 가운데 국민들의 지탄을 받는 자회사 설립을 할 이유가 무엇인가? 정부, 국회, 관련업계 등 전부 우려하는 상황에서 왜 욕먹을 짓을 하는가”라며 “효율성, 4차산업혁명 핑계대지 말고 철강, 종합소재기업으로서 본연의 임무에 충실해서 기업실적을 개선시키길 바란다”

고 강조했다.

더불어민주당 맹성규 의원도 “해운물류업계에서 포스코의 물류자회사 설립을 반대하는 것은 바로 포스코가 우리나라에 슈퍼갑의 지위에 있는 대형화주이기 때문이다. 포스코의 물류자회사 설립문제가 사회적 갈등만 부추기고 효용가치가 없다면 해운산업계뿐만 아니라 포스코도 어려움을 겪을 것으로 예상된다”며 전체적인 오늘 분위기를 회사에 전달해 주길 바란다”고 밝혔다. 또한 “해수부가 이 문제를 해결할 수 없다면 국무회의 의제로 올리거나 관계 부처와 협의를 통해 문제제기를 해달라”고 주문했다.

더불어민주당 어기구 의원 역시 “최근 사회양극화 문제가 대두되고 있는데 포스코까지 물류자회사 설립으로 중소기업의 일감을 빼앗으려고 한다. 경영층에 오늘 분위기를 전달해서 물류자회사 설립을 전면 재검토해주시기 바란다”고 제안했다.

한편 문성혁 해수부 장관은 포스코의 물류자회사 설립과 관련하여 “포스코의 물류자회사 설립은 정부의 물류산업육성정책과는 어긋난다고 생각한다. 국무회의나 관련 부처와 협의하여 적절한 조치를 취하겠다”고 답변했다.

해운물류업계는 지난 4월 28일 청와대와 국회, 국토교통부와 해양수산부에 포스코의 물류주선자회사 설립을 반대하는 ‘해양·해운·항만·물류산업 50만 해양가족 청원서’를 제출하고, 국민기업인 포스코와 물류전문기업이 서로 상생 발전할 수 있는 방안을 마련해 줄 것을 건의했으며, 지난 10월 21일 포스코의 물류자회사 설립을 철회해줄 것을 다시 한 번 요청한 바 있다.

화의 속도, 시설 안전을 고려할 때 최소 5년, 10년 단위로 추정치를 개선하는 노력이 있어야 할 것으로 보인다”고 지적했다. 이어 맹 의원은 “기존 50년의 재현빈도 또한 강화할 필요가 있다고 보인다”며 “정부는 기후변화에 대비해 항만 및 어항 설계기준을 강화하여 바다에 사는 어촌 주민과 바다를 찾는 시민들의 안전을 지켜내야 한다”고 강조했다.

최인호, “외국인선원 항만 무단이탈·도주 3년간 23명, 올해만 12명”

최인호 의원이 코로나19 확산 우려에도 외국인 선원들이 방역의 최전선인 항만을 무단이탈하거나 해상도주하는 사례가 최근 증가하고 있다고 지적했다.

해양수산부로부터 받은 자료에 따르면, 최근 3년간 무역항 보안사고 인원은 23명(16건)인데, 2018년 10명(8건)에서 2019년 1명(1건)으로 줄고 이후 2020년에 다시 12명(7건)으로 증가했다. 사고 유형별로 보면 해상도주가 11명(6건)으로 가장 많고, 무단이탈 9명(8건), 행방불명 3명(2건)이다. 행방불명된 선원은 아직까지 못 찾고 있다.

최 의원은 코로나19 확산이 지속되는 가운데 올해 들어 부산 감천항에서만 63명의 코로나 확진자가 발생해 항만이 국가 방역의 최전선이 된 상황임에도 올해 12명의 외국인선원 무단이탈·도주자가 나와 항만 보안시스템의 허점이 드러났다고 설명했다. 올해 보안사고를 지역별로 보면 부산 감천항이 9명(5건)으로 가장 많고, 광양항 2명(1건), 동해북항 1명(1건)이다. 국가별로는 베트남 7명, 러시아 3명, 미얀마 1명, 인도네시아 1명이다.

최인호 의원은 “부산 감천항은 민간기업(수리조선소)이 사설 경비원을 채용해 운영하고 있는데 사설 경비원 중 고령자가 많아 외국인선원이 도주해도 이를 붙잡기 어렵고 보안인력 또한 부족한 현실”이라고 말했다. 이어 그는 “만약 코로나에 걸린 외국인 선원이 무단이탈하거나 도주할 경우 국가 방역시스템에 심각한 위협이 될 수 있다”고 지적하며 “민간부두 시설에 대해 보안인력 확충

과 사고발생시 패널티 부여 등 보안대책 마련이 시급하다”고 촉구했다.

김승남, “해양 침적쓰레기 수거 필수장비, 현실에 맞게 개선해야”

바닷속에 있는 침적쓰레기 수거 방식에 문제가 있다는 지적이 나왔다.

김승남 의원은 바닷속에 있는 침적쓰레기 수거 방식에 문제점을 지적하고 민간위탁 업체 등록기준 변경 등 제도 개선을 촉구했다. 김 의원에 따르면, 해양쓰레기는 해안가쓰레기, 침적쓰레기, 부유쓰레기로 구분된다. 2018년 기준 연간 해양쓰레기 발생량은 14만톤에 달하지만, 침적쓰레기 수거량은 2만 5,000톤 수준에 불과하다. 침적쓰레기는 해안가쓰레기나 부유쓰레기보다 장비와 인력이 많이 필요해 육상쓰레기 수거처리 비용에 비해 5~6배 정도 더 소요돼 민간업체들이 침적쓰레기에 소극적이다.

해수부는 ‘해양환경관리업 등록기준’에서 침적쓰레기 수거 때 부유물질이 생기는 것을 줄이기 위해 진공흡입식 펌프만 장착하면 업체로 등록할 수 있도록 하고 있다.

김승남 의원은 “현재의 등록업체 기준에 침적쓰레기에 묻은 펄 등 이물질을 수거 즉시 바닷물로 걸러낼 수 있는 장비도 필수적으로 갖춰야 하는 점을 추가해야 한다”라며 “해양쓰레기 종합처리 시설의 권역별 동시 설치와 이를 추진하기 위한 다부처 협의회 설치를 검토해야 한다. 해수부가 수거된 해양쓰레기를 종합적이고 체계적으로 처리하는 과정에서 적극적인 역할을 해야 한다”고 강조했다. 이어 그는 “해수부는 해양쓰레기 관련해 발생-수거-처리 등 모든 과정을 철저히 관리하겠다는 입장이지만, 해양쓰레기 처리는 타 부처 소관이라는 이유로 소극적인 태도를 보이고 있다”고 질타했다.

주철현, “육상배출 폐기물 여전…

해양환경보호·자원 재순환 대책 마련 필요”

국내 육상에서 해양으로 버려지는 해양쓰레기가 감



소하지 않고 있다는 지적이 나왔다.

주철현 의원이 국내 육상에서 해양으로 버려지는 해양 쓰레기가 감소하지 않아 폐기물의 해양배출을 전면 금지하는 국제협약 가입을 무색게 하고 있다고 주장했다.



△주철현 의원

우리나라는 지난 1993년 ‘폐기물 및 기타물질의 투기에 의한 해양오염방지에 관한 협약’(이하, 런던협약)에 가입했다. 이후 2016년 관련법 개정을 통해 육상폐기물의 해양배출을 전면금지하고 있다. 해양수산부 국정감사 자료에 따르면, 분뇨·폐수·오니 등 런던협약 지정 대상 폐기물은 지난 2016년부터 전면 해양으로 배출되지 않고 있다. 정부도 2018년 1월부터 자원순환기본법에 맞춰 제1차 자원순환기본계획(18년~27년)에 전 산업 폐기물 발생량 95.5톤에서 76.4톤으로 20% 감소, 순환이용률 70.3%에서 82%로의 증가를 목표로 폐기물 재활용 극대화를 추진하고 있다. 하지만 협약 미지정 폐기물인 원료동식물폐기물과 수산가공잔재물, 폐각류는 여전히 육상에서 해상으로 버려지고 있다.

주철현 의원은 “축산부산물물은 단일한 배출원에서 콜드 체인을 통해 유통되지만 수산부산물물은 대부분 실온에 방치돼 쉽게 부패하기 때문에 냉장 운반 등 인프라 구축이 시급하다”고 지적하며 “수산부산물 폐기량 저감을 위한 종합적인 계획을 수립하고 수산부산물의 체계적 통계관리 및 연구·개발 추진 등을 통해 해양환경보호와 자원 재순환을 위한 더 적극적인 대책 마련과 노력이 필요하다”고 제안했다.

주철현, “해수부·소관 기관 청렴도… 국민 신뢰도 되찾아야”

해양수산부를 비롯한 소관 13개 기관의 청렴도 평가 중 일반 국민이 평가하는 외부청렴도 평가등급이 낮게 나타나 경각심이 필요하다는 지적이 나오고 있다.

국민권익위원회가 발표한 2017년부터 2019년까지 3년간 ‘해양수산부 소관 부처 및 산하 공공기관 청렴도 측정 결과’, 종합청렴도에서는 2019년 여수·광양항만공사만이 1등급, 국립해양생물자원관, 해양경찰청, 한국수자원공단, 해양수산부가 4등급을 받았다. 이어 외부청렴도에서는 2019년 1등급 기관은 없고, 해양수산부와 인천항만공사가 4등급, 해양경찰청이 5등급으로 평가 받았다. 내부청렴도는 2019년 한국해양교통안전공단이 1등급, 2018년 여수·광양항만공사가 1등급을 받았고, 2017년 한국해양교통안전공단과 2018년 국립해양생물자원관이 5등급을 받았다. 대표기관인 해양수산부는 종합청렴도는 2017년과 2018년 3등급, 2019년 4등급을 받았고, 외부청렴도는 2017년부터 3년 연속 4등급을 받았다. 내부청렴도는 2017년 2018년 2등급, 2019년 3등급을 받아 청렴도가 하향추세로 나타났다.

주철현 의원은 “해양수산부 산하 모든 기관이 부정·부패 없는 청렴한 기관으로 성장해 국민 신뢰를 되찾아야 한다”며 “국정감사 동안 지적된 사항에 조속히 대책을 마련하여 개선하는 것도 국민의 신뢰도를 되찾는 방법의 하나다”고 강조했다.

서삼석, “해양수산 특허 질적 하락… R&D예산 매년 늘지만 특허 숫자 늘리는 양적 증대에 그쳐”

해양수산부 R&D사업이 정부평균 대비 낮은 기술료 수입과 고품질 특허 비중의 하락 등 예산 투입대비 실적이 저조하다는 지적이 나왔다.



△서삼석 의원

서삼석 의원이 해양수산과학 기술진흥원으로부터 제출받은 ‘2015년~19년 해양수산 R&D 예산 현황 및 기술료 수입 현황’ 자료에 따르면, 5년간 투입된 국가예산은 총 1조 3,984억원 인 반면 기술료 수입은 99억원에 불과했다. 이는 국가전체

평균과 비교해도 저조한 수치이다. 2016년부터 2018년까지 정부 R&D전체의 10억원당 기술료 수입은 각각 1,400만원, 1,200만원, 1,500만원인 반면 해양수산 R&D는 600만원, 600만원, 800만원으로 전체 평균의 절반 수준에 그쳤다.

고품질 특허 숫자도 감소했다. 2015년 전체 261건 중 A등급이 23건으로 8.8%의 비중을 차지했던 해양수산 R&D 특허는 2019년에는 381건 중 단 1건으로 0.3%까지 대폭 줄었다. 반면 C등급 특허의 숫자는 대폭 늘어났다. 2015년 75건으로 28.7%를 차지했으나 2019년에는 171건으로 44.8%까지 늘어났다.

서삼석 의원 "5년사이 해양수산 R&D 예산은 해마다 증가해서 특허의 양은 늘어났지만 저등급의 특허 결과물을 양산한 셈이다"며 "해마다 예산이 늘어 매년 3,000억원에 육박하는 해양수산R&D 예산이 투입되고 있음에도 불구하고 특허의 품질이 낮다 보니 기술료 수입도 저조한 결과를 낳고 있다"면서 "해양수산 R&D의 성과제고를 위한 특단의 대책이 필요하다"고 꼬집었다.

해양경찰청

“해양경찰청 운영 함정, 장비 노후화 시급히 교체해야”
 김승남, “내구연한 넘은 낡은 해경 함정 53척...
 19척 안전검사도 못해”
 이만희, “해경 내구연한 지난 노후 K1 방독면
 7,723개 보유해 교체 시급”

해양경찰청이 운영하고 있는 노후 함정과 장비에 대해 지적하며 현대화를 해야 한다는 축구의 목소리가 나왔다.

김승남 의원이 갈수록 노후화되고 있는 해경의 함정에 대해 향후 구체적인 노후함정 현대화 계획을 주문했다.

현재 해경이 보유하고 있는 선박은 총 350척으로, 이 중 노후화되어 내구연한을 넘기 노후선박은 경비함정 28척, 특수정 25척으로 총 53척으로, 노후화율은 15.1%에 달한다. 노후선박들은 해경 내규에 따라 국가공인 검사기관인 한국선급(KR)과 한국해양교통안전공단(KOM

SA)의 안전진단을 받고 수리를 받거나 운항정지 또는 퇴역함정 지정을 받게 된다.

그러나 김승남 의원실에서 파악한 지난 5년간 KR과 KOMSA에서 검사를 완료한 30척의 해경함정 중 선체와 선내구조물에 심각한 문제가 있거나 불량인 함정은 29척, 그리고 기관상태가 좋지 못해 즉각적인 조치가 필요한 함정은 22척에 달하는 것으로 파악됐다. 당시 검사받은 함정은 총 33척이며, 그 중 완료된 함정은 30척, 검사결과 대기는 3척이었다.

김승남 의원은 “바다의 안전을 책임지고 있는 해양경찰청이 오히려 안전을 위협받고 있다”라며 “노후화된 함정들의 안전검사를 조속히 실시할 수 있도록 충분한 예산확보와 15%에 달하는 노후함정들의 구체적인 현대화 계획을 수립할 것”을 촉구했다.

또한 이만희 의원(국민의힘 경북 영천시·청도군)은 구형 방독면에서 발암물질이 나오고 있다며 노후화된 방독면 장비에 대해 교체가 필요하다고 주문했다.



△이만희 의원

이만희 국회의원에 따르면, 해양경찰청이 보유하고 있는 1만 4,552개의 방독면 중 89%에 달하는 1만 3,001개의 구형 K1 방독면이 지난 2008년 맹독성 발암물질인 6가크롬이 검출되면서 큰 논란이 있었던 방독면인 것으로 밝혀졌다.

이만희 의원은 “해경의 내구연한이 지난 방독면이 전체 K1 방독면의 59%인 7,723개에 달한다”며 “2001년에 생산·보급되어 내구연한이 10년이나 경과한 방독면도 897개나 될 정도로 노후가 심각하다고 지적했다. 이어 이 의원은 “구형 K1 방독면은 훈련 또는 실전에서 정화통이 찌그러지거나 파손되지 않도록 항상 신경 써야 하고, 노후되었을 경우 별문제가 없는 방독면이기를 빌면서 운에 맡겨야 하는 것”이라며 “해경이 신형 방독면 보급에 투자를 부리면서 일선 해경 직원들의 건강과 안전이 심각하게 위협받고 있다. 노후 방독면들에 대



한 면밀한 검사와 함께 신형 방독면의 신속한 보급이 추진될 수 있도록 예산 확보 등에 각별히 신경써야 한다”고 촉구했다.

이양수, “EMS 유지보수에 구멍 뚫려..

호흡곤란 환자 응급처치 이송에만 40분 걸려”



△이양수 의원

이양수 의원(국민의힘, 속초·인제·고성·양양)이 해양경찰청에서 해상 응급환자 발생 시 응급처치를 위해 운영하는 해상 원격응급의료시스템(EMS) 유지보수에 구멍이 뚫려 우리 국민의 안전이 위협받고 있다고 지적했다.

이 의원이 해경에서는 매년 2번에 걸쳐 EMS를 점검하고 있지만 2019년 EMS 시스템 고장 발생 건수를 분석한 결과, 총고장 56건 중 유지보수를 진행한 직후에도 고장이 발생한 건수는 34건으로 허술한 유지보수가 진행되고 있다는 점이 밝혀졌다.

문제는 해경이 지정한 유지보수업체는 해경에서 용역을 맡기기 전 제안한 제안요청서대로 유지보수, 고장수리가 이행되지 않고 있다는 점이다. 해경에서 제시한 2019년도 제안요청서 상에는 최초 장애발생 통보 후 6시간 이내에 전문기술인력이 도착해야 하고, 24시간 이내에 시스템을 수리해야 된다고 되어있다. 그러나 2017년 이후 장애발생접수 170건 중 하루 걸려 기술인력이 현장에 도착한 건수는 73건이었고, 하루 이상이 걸려 기술인력이 도착한 건수는 36건이었다. 더욱이 긴급조난 구조 신고가 들어왔지만 EMS 시스템에 장애가 발생하여 해당 선박이 출동하지 못한 경우는 37건이었으며, 그 중 대신 출동한 선박에 EMS가 설치되지 않은 건수는 17건이었다. 해당 사례 중 호흡곤란으로 조난접수된 환자는 별다른 응급처치 없이 이송까지 39분이 걸렸으며, 의식장애 환자는 촌각을 다투는 상황에 42분이 걸려 이송이 완료되었다.

이양수 의원은 EMS 시스템의 유지보수 현황을 지적하며 “국민의 목숨이 왔다갔다 하는 상황에서 EMS 시스템이 중요한 역할을 해야 하지만, 잦은 고장으로 인해 그러지 못하고 있다”라며 “국민의 치안과 안전을 담당해야 할 해경의 무관심 속에 국민의 목숨이 위태롭다”고 지적했다.

이양수, “직원 취미생활로 전락한 해경 드론 조종, 자격증 없이 조종해 사고 발생”

이양수 의원이 해양경찰청이 지침을 위반하여 드론을 조종해 사고가 발생하는 상황을 질타하며, 해경 드론 운용이 직원들 취미생활로 전락했다고 해경 드론 운용의 허술함을 지적했다.

‘해양경찰 무인비행장치 운용 및 관리에 관한 규칙’에 따르면, 자체중량 12kg을 초과하는 무인비행장치를 조종할 경우에는 조종 자격증이 있어야 하지만, 이런 지침에도 불구하고 무자격증자가 12kg이 넘는 드론을 운용한 사례가 발견되었고, 사고가 발생했다. 해경 드론 운용 인력 167명 중 교육이수자는 61%인 102명이며, 이중 자격증을 소지한 사람은 36.5%인 61명밖에 되지 않았다.

이에 이양수 의원은 “이렇게 교육도 제대로 이수하지 않고 자격증도 소지하지 않은 인원이 드론을 운용하다 보니 2019년 이후 드론운용으로 인한 사고가 23건이 발생한 것이다”라며 “해경청장은 운용인력이 교육을 받고, 자격을 이수할 수 있도록 노력해야 되는데, 이를 게을리했다”며 “해경 드론 운용은 국민들처럼 취미생활로 하는 것이 아니다”고 꼬집었다. 이어 이 의원은 “앞으로 해상 치안 유지를 위해 드론의 역할이 중요해질 것”이라며 “이를 대비해서라도 운용인력들이 전문성을 갖추 수 있도록 노력해야 한다”고 촉구했다.

김영진, “해경 함정, 정비창까지 이동하는데 최대 26시간 걸려…출동 공백 생겨”

김영진 의원(더불어민주당, 경기 수원시병)이 수리가



△김영진 의원

필요한 해양경찰청 소속 함정이 부산에 있는 정비창까지 이동하는데 걸리는 시간이 최대 26시간이 넘으면서 함정 정비를 위한 정비창 확보가 시급하다고 주장했다.

해양경찰청으로부터 받은 '최근 5년간 해양경찰청 함정의 정비창까지 평균 운송 시간'에 따르면, 중부지방경찰청 인천해양경찰서의 함정이 부산에 위치한 정비창에 수리를 받으러 이동하는 시간이 26시간으로 전체 지방서의 평균 운송 시간 중 최대치를 기록했다.

인천서, 평택서, 태안서, 보령서 등 중부지방청 관할의 함정은 정비창까지 평균 운송 시간은 24시간으로 부산 정비창과 거리상 제일 가까운 남해지방청 함정의 정비창까지의 평균 운송 시간(2시간)과 무려 22시간이나 차이가 났다. 그 외에 서해지방청 함정의 부산정비창까지 이동 시간은 평균 15.4시간, 동해지방청의 평균 이동 시간은 13시간, 제주지방청의 평균 이동 시간은 11시간으로 파악됐다.

김영진 의원은 “부산에 위치한 유일한 정비창이 모든 해양경찰함정의 정비를 담당하면서 함정이 어느 위치에 있느냐에 따라 정비창까지 운송에 걸리는 시간이 상당히 소모되고 있다”며 “현재 예정된 서부정비창 신설사업이 해양경찰청에서 계획한 대로 잘 마무리되어 기존 정비창과 거리가 먼 중부청, 서해청 등 함정들의 효과적인 정비가 가능해지면서 정비로 인한 함정의 현장 출동 공백이 최소화되기를 기대한다”고 강조했다.

김승남, “오염 막아야 할 해경, 한강에 기름 유출하고도 수수방관해”

김승남 의원이 인천해양경찰청 한강파출소 소속으로 추정되는 해경 직원들이 한강에 기름을 유출하고도 방제 업무를 하지 않았다는 의혹을 제기했다.

김승남 의원에 따르면, 지난 7월 28일 오후 3시경 해

경 직원 4명은 한강 서울마리나 클럽하우스 인근에서 수상오토바이를 운전한 뒤 육상으로 수상오토바이를 옮기는 과정에서 기름을 유출한 것으로 밝혀졌다. 당시 현장 목격자에 따르면 해경 직원들은 수상오토바이에서 유출된 기름을 제거하거나 방제하지 않고 자리를 옮긴 것으로 전해졌다. 물환경보존법 제15조에 따르면 공공수역에 일체의 유류를 누출하거나 유출하는 경우 3년 이하의 징역 또는 3,000만원 이하의 벌금에 처할 수 있다. 또한 해양경찰법에 따라 해경은 해양 오염 방제와 예방업무가 주요 직무 가운데 하나이다.

김승남 의원은 “해경이 자세한 사건 경위를 파악한 뒤에 대해 적절한 조치도 해야 할 것”이라고 주문했다.

정운천, “바다 위 윤창호법” 시행되었지만 여전히 선박 음주 운항

해양경찰청의 음주 운항 단속이 제대로 이루어지지 못하고 있다는 지적이 나왔다.

정운천 의원이 해양경찰청으로부터 받은 자료에 따르면, 최근 5년 동안 선박 음주 운항 단속 건수는 총 641건으로 나타났다.

올해 5월부터 ‘바다 위 윤창호법’이라고 불리는 선박 직원법이 시행되어 음주 운항으로 적발되는 경우 혈중알코올농도 0.03% 이상, 0.08% 미만은 1차 위반시 업무정지 6개월, 2차 위반시 면허취소, 0.08% 이상은 면허 취소처분을 내리도록 하고 있다. 그러나 법이 강화되었음에도 불구하고, 올해 8월까지 음주 운항 단속 건수는 74건으로 전혀 줄어들지 않고 있는 것으로 나타났다.

정 의원은 “‘바다 위 윤창호법’에도 허점이 있다. 주취자가 혈중알코올농도가 0.08% 이상이 나올 정도로 술을 마신 경우, 정상적으로 음주측정이 이루어지면 면허취소 처분이 내려져야 하지만 음주측정을 거부하면 업무정지 6개월의 행정처분을 받을 뿐이다”며 “올해 8월에 이미 2019년도 총 거부 건수와 같은 2건의 측정 거부가 발생했으며, 앞으로 동 법률이 보완되지 않는다면 측



친환경 선박 확보, 국가필수선박 지정, 연안해운 강화, 침몰선 잔존유 등 정책질의도 나와

정 거부가 늘어날 개연성이 크다”고 지적했다. 이어 정 의원은 “해양수산부는 소관 법안인 선박직원법이 도로교통법, 철도안전법 등과는 다르게 허술하게 되어 있는 것을 인지하지 못해 사각지대를 만들고 있다”며 “바다위윤창호법’을 보완할 선박 음주운전 측정 거부 원천차단법을 발의할 예정”이라고 밝혔다.

맹성규, 중부해역 대형헬기 부족...

예산 확보, 안전 대책 마련 시급

정운천, “독도함에 이착륙 못 하는 해경청 헬기조종사들” “헬기는 늘어나는데 조종사는 없는 해경”

해경의 대형헬기 예산 증액이 필요하다는 주장이 나왔다.

맹성규 의원이 해양경찰청으로 제출받은 자료에 따라 대형헬기 배치가 무산된 중부해역의 해상사고 및 기상불량 중 사고건수가 올해 대형헬기 예산이 반영된 제주해역에 비해 각각 57%와 27% 많다고 지적했다.

최근 3년간 인천·경기 지역이 포함된 중부해역에서 발생한 해난조난사고 발생건수는 2,139건이었으며, 강풍과 저운고 등 기상불량 중 사고 발생 건수와 6명 이상 다수인원 해양사고 건수는 각각 183건과 374건이었다. 또한 최근 3년간 중부해역에서의 해난조난사고가 동해해역이나 제주해역보다 연간 약 200회 이상 더 많이 발생하였고, 기상불량 중 사고건수 역시 남해해역이나 제주해역에 비해 연간 약 10회 이상 발생하였음에도 타 해역에 비해 중부해역에는 대형헬기 도입계획 없이 중형헬기 2대만 배치되어 있다.

맹성규 의원은 “동해해역 및 제주해역이 각각 2019년과 2020년 대형헬기 도입 예산이 반영된 것과 달리 중형헬기 2대만 배치된 중부해역의 상황이 지속되는 것은 심각한 안전 사각지대를 방치하는 것”이라며 “예산당국을 설득하여 대형헬기 도입을 위한 예산을 조속히 확보하거나 다른 안전 대책이 마련될 수 있도록 방안 마련이 시급하다”고 촉구했다.

정운천 의원은 해경의 헬기조종사에 대한 인력문제와 헬기조종자격에 대해 집중질의했다.

정운천 의원이 해양경찰청으로부터 받은 자료에 따르면, 해경 헬기조종사 중 독도함에 이착륙할 수 있는 조종사는 전체의 10%에 불과한 것으로 밝혀졌다. 지난해(2019년) 10월 31일 독도에서 어선 작업 도중 손가락 절단상을 입은 응급환자를 병원에 이송하기 위해 중앙119구조본부 소속 EC225헬기가 독도에서 이륙한 직후 인근 해상에서 추락한 사건이 벌어졌다. 사건 발생 4일 후, 현장수습 지원단은 독도함으로 기자단 등의 인원이송이 가능한지 해경에 요청했지만, 해경 헬기조종사들이 독도함 이착륙 자격인 DLQ(Deck Landing Qualification)을 갖추고 있지 못해 해경 헬기들이 지원을 가지 못했던 것으로 드러났다.

정운천 의원은 “국가재난인 선박사고, 해양에서의 헬기사고가 발생하면 가용가능한 모든 수단이 구난구조에 투입되어야 한다”고 강조하며 “해군에는 독도함, 마라도함 등 같은 DLQ가 필요한 함정들이 계속해서 늘어날 계획이라며, 해군과의 협의를 통해 하루빨리 모든 해양경찰 헬기조종사들이 이착륙 자격을 갖춰 국가적 재난에 대비해야 한다”고 촉구했다. 이어 정 의원은 헬기 조종사 인력부족에 대해서 헬기조종사 숫자는 계속 줄어들 것을 우려하며 “국가에서 매년 헬기를 도입해주어도 해양경찰이 이 자원을 제대로 활용할 수 있을지는 미지수”라고 지적했다. 또한 그는 “해양경찰청 헬기조종사들이 경찰이나 소방, 산림청 조종사들보다 상대적으로 위험한 업무를 하고 있기 때문에 위험수당을 추가로 지급하는 등의 합당한 대우를 해주어야 한다”며 “해양경찰청이 헬기조종사 부족에서 벗어나기 위해서는 자체적으로 헬기조종사를 양성하는 방법과 국내 대학교 헬기운항학과와 업무 협약을 통해 매년 졸업생 일부를 해양경찰청 조종사에 응시하게 하는 방안도 적극적으로 검토해 보아야 한다”고 강조했다. [해인](#)