

“해양쓰레기정책, 수거중심에서 예방중심으로 가야” “KOMSA, 선박검사대행기관으로서의 임무 철저히 이행해달라”

김우정 (komares@chol.com)

제21대 국회 농림축산식품해양수산위원회(이하. 농해수위) 첫 국정감사가 이개호 농해수위 위원장(더불어민주당, 전남 담양·함평·영광·장성군)위원장과 18명의 농해수위 위원이 참여한 가운데 해양환경공단(KOEM), 한국해양안전교통공단(KOMSA)을 피감대상으로 10월 22일에 진행되었다.

《KOEM》

제21대 국회 첫 국정감사에서 해양환경공단(KOEM)에게 해양쓰레기와 관련한 질의가 쏟아졌다. 여·야의원들은 지난 5년간 지속 증가한 KOEM의 해양쓰레기사업 성과에 대해서는 격려했지만, 해양쓰레기 정책이 수거중심이 아닌 예방중심으로 변해야 한다고 한 목소리로 제언했다.



△박승기 KOEM 이사장

윤재갑 (더불어민주당, 전남 해남·완도·진도군)
“KOEM, 해양쓰레기 수거·관리 대책 조속히 마련해야”
이만희 (국민의힘, 경북 영천시청도군)
“해양쓰레기, 조사보다는 줄여가려는 노력해야”

윤재갑 의원은 국제적 현안이자 악취 등으로 민원이 끊이지 않는 해양쓰레기에 대해 KOEM이 수거·관리 대책을 조속히 마련해야 한다고 촉구했다.

윤 의원에 따르면, KOEM은 해수부로부터 위탁받은 청항선 등을 이용해 전국 주요 항만과 주변 해역의 침적·부



유 해양쓰레기 수거를 맡고 있지만, 국내 침적 해양쓰레기의 대부분이 발생하는 전남 지역의 경우 청항선 부족으로 쓰레기 수거량이 발생량을 따라가지 못하고 있는 실정이다. 또한 민간업체를 통해 위탁처리 되는 해양쓰레기는 현행 폐기물관리법에 따라 일반 폐기물로 분류돼 일부 플라스틱과 철제류를 제외하곤 대부분 소각 또는 매립된다. 특히 우리나라는 재활용 연구 조사가 미비한 탓에 재활용 비율도 10%대에 그쳐 유럽, 미국 등에서 해양 플라스틱 쓰레기를 활용해 업사이클링 사업을 추진하는 것과 대비되고 있다. 이에 윤 의원은 “해양쓰레기가 전남에만 머무는 것이 아니기 때문에 쓰레기를 집중적으로 수거될 수 있도록 관심을 가져달라”고 요청하며 “해양쓰레기가 육상에 그대로 쓰레기 더미로 남아 있다. 재활용이 가능한 쓰레기는 재활용을 할 수 있도록 적극적으로 추진해달라. 작년에 KOEM이 락앤락 등과 추진한 사업 관련 활동들도 많이 해달라”고 강조했다.

한편 윤재갑 의원은 독도 해역에서 발생하는 갯녹음 현상에 대해서 “일일이 사람이 들어가서 수작업으로 제거하는 현재 제거작업으로는 지속해서 증가하는 갯녹음의 완전



한 제거는 힘들다. KOEM에서 어떤 획기적인 계획을 세워야 한다”고 촉구했다.

또한 이만희 의원은 “KOEM이 2019년 ‘국가 해양쓰레기 일체 모니터링 조사’를 바탕으로 전체 해양쓰레기의 81%가 플라스틱류인 것을 파악하는 등 여러 가지 현상들은 많이 분석하였지만 앞으로는 이것을 줄여가는 노력들을 어떻게 하는 것이 맞는지에 대한 특별한 대책은 없는 것 같다”고 지적했다. 또한 그는 “KOEM의 ‘관련된 예방교육을 철저히 한다’ ‘수거작업을 열심히 한다’라는 대책으로는 궁극적으로 우리 체내에 쌓일 미세플라스틱을 줄이는 데에는 효과적이지 못하다”라며 이와 관련된 대책방안 마련을 촉구했다.

이에 KOEM은 “현재로서 미세플라스틱을 수거할 수 있는 기술은 없는 것으로 알고 있고, 앞으로 연구가 필요하다”라며 “KOEM은 이번에 ‘3차 쓰레기관리계획’을 수립하면서 해양쓰레기의 발생예방·수거·처리·관리 등 전 주기적인 대책이 마련되어야 된다고 생각했고, 특히 국민의 인식 재고가 매우 중요해 민간이 중심되어 추진할 방안을 고민하고 있다”고 답했다.

정운천 (국민의힘, 비례대표)

“KOEM, 입찰 작업선 불법 개조되었음에도 점검 절차 없이 승인”

“불법 개조선박 사전에 막았더라면, 제대로 조사했더라면 이런 사고 안 일어나”

정운천 의원이 7월 16일부터 시작된 ‘퍼시픽프렌드’호 잔존유 확인작업에서 임시검사를 받지 않은 불법 개조선박이 사용된 점에 대해 질책했다. KOEM의 ‘퍼시픽프렌드’호 잔존유 확인작업에서 매 단계 안전불감증이 심각하고, 잔존유 확인작업에 입찰 시 명시된 선박이 아닌 일반화물 운송선으로 사용되던 원양구역을 항해하는 무인부선이 변경되어 사용되었다고 정 의원이 지적했다. 해당 선박은 잔존유 확인작업을 위해 육상크레인, 잠수사 이송장치 2기, 챔버 및 장비컨테이너, 전기 및 가스 설비, 작업실, 휴게실, 화장실 등 16개의 컨테이너를 불법으로 설치한 후 아무런 검사



를 진행하지 않았다.

정 의원에 따르면 ‘선박안전법’에 따라 원양구역을 항해하는 선박이 시설물 설치 등 개조를 진행할 경우, 선박검사기관에 새로운 장비 설비를 탑재한 배치도를 제출하여 도면 승인 과정을 일차적으로 거쳐야 하고, 선박변경허가 대상인지 판별한 후 변경허가 대상이 아니라면 임시검사를 받아야 하지만 해당 업체는 이러한 절차를 거치지 않았다. 입찰 시 제안된 선박인 해상작업기지선 ‘DB 글로벌 1호’가 고사양 해외 선박으로 동원철수 및 통관 등에 10억 이상의 상당한 비용이 소요될 것이라 예상되자, 업체는 코로나19를 이유로 해외에 있는 ‘입찰 시 제안된 선박’을 제안한 선박보다 가격이 저렴한 ‘부경 10001호’로 변경하였다. 이에 KOEM은 지역주민 민원에 의해 작업일정을 앞당겨야 한다는 이유로 발주처에서 변경 투입을 최종 승인했다.

이에 정운천 의원은 “입찰 이후 작업선이 불법 개조되었음에도 선박검사, 복원성검사, 고박지침승인 등의 절차 없이 해당 선박을 승인한 KOEM의 문제가 가장 크다”고 꾸짖었다.

이에 KOEM은 “일반적으로 임시검사에서 컨테이너를 일시적인 작업을 위해서 탑재하는 것이 검사의 대상인가에 하는 부분에 대해서 규정을 확인하는 과정에서 소홀한 것 같다”라며 “저도 그 부분에 대해 꼼꼼히 챙기지 못해 아쉽고 송구하다”고 답했다. 이어 “올해로 2년 차인 동 사업이 순수 국내 기술로서는 작년에 최초로 시작되었는데 작년에는 문제가 없어 검사 부분에 대해서 인지를 못한 것이 맞다”고 잘못을 시인하며 “최근 KOEM에서 후속 사업에 대해 입찰이 있었다. 동 입찰안내서와 과업지시서에 지적하신 모

든 사항을 반영해 조치했고, 앞으로 더욱 철저하게 챙기겠다”고 답변했다.

또한 정 의원은 KOEM이 해당 업체가 입찰 서류로 제출한 재직경력자료와 건강보험등록 여부 등 재직경력 기재 사항이 모두 허위였음에도 불구하고 아무런 확인작업 없이 높은 점수를 부여해 해당 업체를 선정된 점과 입찰 서류에 선박원부를 제출할 것을 명시했음에도 불구하고, 선박국적증서를 제출한 해당 업체에게 아무런 감점을 주지 않은 점을 지적했다.

이에 KOEM은 9월 29일 진행한 잔존유 회수작업 입찰에서 의원실의 지적사항들을 반영하여 입찰공고를 조달청 나라장터에 올렸고, 잔존유 회수작업 업체로 D사를 선정했다. 한편, 해당 업체는 9월 11일 울산 석유공사 부이에서 일어난 기름유출사고 안전점검 부실로 인해 현재 해경의 수사를 받고있는 업체와 대표, 주소, 감사, 영업소재지가 같은 업체로 드러났다.

이에 정 의원은 “KOEM이 선정한 해당 업체의 해경수사로 인해, 잔존유가 유출될 가능성이 높아 시급히 이루어져야 할 ‘퍼시픽프렌드’호 잔존유 회수작업이 지체될 우려가 있다”고 지적했다. 끝으로 그는 “불법 개조 선박을 사전에 막았더라면, 제대로 조사했더라면 이런 사고 안 일어날 수 있었다”고 아쉬움을 표하며 “해양수산부 관련 산하기관들에게 여러 가지로 구멍이 많다. 그 부분에 대한 철저한 관리가 필요하다”고 당부했다.

권성동 (국민의힘, 강원도 강릉시)

“KOEM, 재정확보를 위해 예인선 사업을 지속해야 하나”

권성동 의원은 해양환경관리법을 근거로 해양오염사고 예방·방지·구제의 역할을 하는 KOEM이 예인선 산업을 굳이 왜 해야 하는가에 대해 질책했다. 이에 KOEM은 “예인선 사업은 공단이 사업 목적으로 출발한 것이 아니다. 방제조합이 국가방제능력 5,000톤을 빨리 확보하려고 하였지만, 발족할 당시 IMF가 와서 어려움이 있었다. 이에 방제영역 확보를 위해 기존에 정부가 가지고 있던 예인선 28척을 KOEM이 받아서 운영비를 지원받는 것이다”라고 설



명했다.

또한 권성동 의원은 “그 부분은 처음 시작할 때는 그런 것이고, 지금도 굳이 예인선 사업을 운영할 필요가 있는가”라고 지적하며 “공단 운영에 필요한 예산은 정부로부터 더 많이 지급받으면 되는 것이다. KOEM이 그걸 다 해버리면 민간사업체들은 무엇을 먹고 사는가”라 강조했다. 이에 KOEM은 “공단은 전체 10% 정도의 세력을 가지고 있고, 98년도 이관을 받은 이후 KOEM은 척수가 감소한 반면, 민간이 척수가 많이 증가한 상황이다”라고 답했다.

안병길 (국민의힘, 부산 서구·동구)

“어민들, 해양쓰레기 수거에 적극적으로 투입하자”

안병길 의원은 “어민들이 해양쓰레기에 직접적인 영향을 받고 있고, 지난해 시범적으로 어민을 해양쓰레기 수거에 투입해보니 비용대비 수거량이 엄청 많은 것으로 밝혀졌다”라며 “우리 어민들을 해양쓰레기 수거에 많이 투입하자”고 제언했다. 안 의원은 “육상에서는 베스 등 생태계 교란종을 잡아오면 보상금을 준다. 이처럼 어민들이 어구 등을 반납하면 보상해주는 제도를 시행해보는 것이 어떨까”고





제안하며 “현재 수거중심으로 운영되는 해양쓰레기 정책이 앞으로는 예방중심으로 비중을 가져가야 되지 않나”고 강조했다. 또한 그는 “먼저 발생 자체를 줄여야 한다. 특히 중국에서 유입되는 해양쓰레기를 막을 대책 등을 KOEM에서 신경써달라”고 당부했다.

이에 KOEM은 “중국에서 넘어오는 쓰레기가 전체의 2-3% 정도 되는 것으로 알고 있다. 그 부분에 대해서는 중국과 여러 가지 협의를 통해서 통제의 필요성을 설득하도록 하겠다”고 답했다. 또한 공단은 지난 2018년도에 대형기선저인망수협·서남구기선저인망수협·여수수협·한림수협과 체결한 ‘먼 바다 해양쓰레기 수거 시범사업’을 보충 설명하며, “현재 수거장비들로 먼 바다에서 수거작업을 할 수 없다. 이에 조업하는 어민들이 조업과정에서 발생하는 쓰레기들을 가지고 오면 수협과 정부, 공단이 같이 처리하는 방향이 큰 효과가 있을 것이라 기대되어 앞으로 확대시켜 나갈 방침이다”라고 밝혔다.

한편 ‘먼 바다 해양쓰레기 수거 시범사업’은 대형기선저인망수협과 서남구기선저인망수협에 속한 어선이 조업 중에 건져 올린 해양쓰레기를 선박이 기항하는 부산, 여수, 제주(한림) 지역으로 운송해오면 해수부와 KOEM에서 처리 비용을 지원하는 방식으로 운영된다. 동 사업을 통해 작년에 약 280만톤이 수거되었고, 현재까지 약 350톤, 올해 연말에 400톤에 달할 것으로 예측된다.

<KOMSA>

선박검사대행기관으로서 출범한 한국해양교통안전공단(KOMSA)이 공단 설립의 취지를 철저히 이행하고 있지 않다는 지적이 대다수 제21대 농해수위 국회의원들로부터 나왔다. 이에 KOMSA는 세월호 사고 이후, 전문적인 지식을 가진 선박검사원들의 이직이 많아 인력난이 심각한 상황이라며 현재 공단이 처한 어려움을 토로했다.



△이연승 KOMSA 이사장

최인호 의원(더불어민주당, 부산 사하구갑) “해양오염방지설비 미검사 선박 59척... 부산 최다”



최인호 의원이 ‘해양환경관리법’에 따라 해양오염방지설비 검사를 받아야 하는 100톤이상 선박 중 59척이 검사일이 지났음에도 검사를 받지 않고 있는 점을 지적했다.

최 의원에 따르면, 2020년 8월 말 기준 해양오염방지설비 검사일이 지났음에도 검사를 받지 않은 선박이 59척이며, 지역별로 보면 부산이 37척, 인천 7척, 목포 4척, 제주 3척이고 선박유형별로는 부선(바지선) 25척, 화물선 12척, 유조선 7척이다. 이에 최인호 의원은 “해양오염방지시설이 결함이 있는 상태로 운항할 경우, 대기오염물질이나 기름이 대기나 바다에 노출될 가능성이 크다”라고 우려하며 “한 기업은 2018년도에 10번, 작년에는 7번이나 적발되었다. 이 부분에 대해 KOMSA에서 적극적인 대책을 세워서 일반 선박을 다루는 대책을 강구해야 한다”고 강조했다.

이에 KOMSA는 “검사 시기 전후로 SNS나 전화, 우편을 통해서 총 10회가량 안내하고 있다. 앞으로는 관련 협회나 단체 등을 통해서 소유자와 직접 연락해 누락되는 사실이 없도록 노력하겠다”고 말했다.

끝으로 최인호 의원은 “인력상 문제가 있더라도 이런 부분은 환경오염방지를 위해서 적극적인 대책을 마련해달라”고 당부했다.

이만희 “KOMSA 선박검사 합리적이지 못해... 안전과 직결되는 만큼 철저히 시행해야”

이만희 의원은 해상에서 발생하는 각종 위험으로부터 안

“해양쓰레기정책, 수거중심에서 예방중심으로 가야”
 “KOMSA, 선박검사대행기관으로서의 임무 철저히 이행해달라”



전향해와 어로작업을 위해 선박을 정기적으로 검사하는 KOMSA의 역할을 강조하며, 공단의 부실한 선박안전관리 검사를 지적했다.

이 의원에 따르면, 지난 2019년 해수부에서 선박불법개조·변경과 관련해 전담 지도 단속반을 구성했다. 동 단속반이 올해 8월까지 전체 675척의 선박을 검사한 결과, 115척의 불법개조 어선을 발견했다. 이에 그는 “KOMSA에서 하는 검사에서는 99%의 합격, 단속반에서는 약 20~17% 정도의 불합격이 나오는데 이는 KOMSA의 검사사항이 합리적이지 못하다는 것을 의미하는 것 아닌가, 제대로 검사가 되지 못하고 있는 것은 아닌가”라고 질책했다.

KOMSA는 “이런 선박 종류의 대부분은 건조 시에는 불법 사항이 없는 경우가 대다수이다. 또한 불법중축이 발견된 경우, 공단에서 시정조치를 하면 시정이 이루어진 이후에 선박 합격이 이루어진다”라고 답했다. 이에 이 의원은 “불법 개조 흔적들이 남은 경우, 그런 징후가 있는 경우에 철저히 점검을 해야 한다”라고 강조하며 “안전과 직결된 만큼 KOMSA가 선박검사대행기관으로서의 임무를 철저히 이행해달라”고 촉구했다.

이양수 (국민의힘, 강원 속초시인제고성·양양군)

“KOMSA, 핵심 업무인 ‘선박검사’
 부실시행 감사에서 지속적인 지적”

이양수 의원은 KOMSA가 상급기관 감사와 자체감사에서 ‘선박검사 업무’ 부실 수행으로 지속해서 지적받고 있다고 질책했다. ‘해양교통안전공단법’에 따르면, KOMSA는 ‘선박 검사 업무’를 대행하거나 위탁받아 수행하고 있다. ‘선

박검사’는 해양사고를 사전에 예방하고, 안전한 해양교통 환경을 조사하는 데에 필수적인 것으로 KOMSA의 핵심 업무 중 하나이다. 그러나 공단은 2015년 이후 자체 감사 결과, 총 200건의 지적사항 중 선박검사 관련 지적이 84건으로 42%의 비율을 차지하고 있어 선박검사업무 부실에 대해 지속해서 지적받고 있다.

감사에서 지적받는 주요 원인으로 KOMSA는 ‘검사업무와 검사보고서 작성 업무 과중화로 인한 점검표 작성 부실’을 들며, “과중화된 업무를 해소하기 위해 내부적으로 보고서 자동화 시스템인 AI 종합 포털 시스템을 구축했고 내년부터 시행할 예정이다”라고 답했다.

또한 이 의원은 “공단에서 또 하나의 이유로 든 것이 ‘신규 직원의 경험 미숙’이다. 그러나 업무소홀로 지적받은 126명 중 신규 직원은 2명이고, 3년 이상의 직원들이 82%이다”라고 꾸짖었다.

이에 KOMSA는 “세월호 사고 이후에 검사원들이 어려움을 많이 당하면서 이직하는 경우가 많았다. 현재 현장검사원 중 3년 미만 직원이 32%이고, 5년 미만이 58%이다”라며 “과중한 업무뿐만 아니라 전문적인 업무를 병행해야 하는 상황에서 검사원들이 현장에서 많은 어려움을 겪고 있어 공단에서도 개선하고자 노력하고 있다”고 답변했다.

한편 이 의원은 KOMSA에 추진하고 있는 ‘찾아가는 해양안전체험시설’이 영남에 4곳, 전라도에 1곳, 충청도에 1곳이 있지만, 그러나 강원도와 제주도에 없다고 지적했다. 이에 KOMSA는 “공단에서 더욱 적극적으로 홍보해 많은 지역에서 지원할 수 있도록 하겠다”고 답했다. [해인](#)