보도자료

새누리당 CEO 출신 농업전문가 윤명희

발로 뛰는 윤명희

함께 뛰는 새 이천!

서울시 영등포구 여의도동 1번지 국회의원회관 629호

TEL (02)784-4630 / FAX (02)788-0281 / E-mail : m567h@na.go.kr

[2015. 9. 11(금)]

윤 명 희 국회의원,
해양수산부 국정감사 보도자료

1. 구명조끼 착용 의무화 법안만 통과됐어도 돌고래호 참사는 없었다

- 최근 4년간 낚시어선 사고만 약300건!
- 무려 10개월 전 관련 법안 발의 했으나 아직도 상임위 계류 중

2. 고용허가제 외국인선원 이탈율 40%로
외국인선원제보다 3배 이상 많아, 제도 일원화 시급

- 2013년 선원법 개정안 발의했지만 정부는 미온적 태도로 일관

3. 연례화 되는 적조 구제물질 개발 아직도 심의 중?

- 10년 동안 신규 개발 물질 승인 없어
- 적조 피해 입는 양식수산물 재해보험 비율은 42%에 불과

4. 세월호 참사 이후 변화된 해수부? 아직도 방치된 안전

- 화물겸용 여객선을 제외한 여객선 선령 완화 및 해외중고이력 시스템 연동 촉구

5. 세계 두 번째로 완전양식에 성공한 참다랑어,
황금알을 낳는 거위 만들어야

구명조끼 착용 의무화 법안만 통과됐어도 돌고래호 참사는 없었다

- 최근 4년간 낚시어선 사고만 약300건!

- 무려 10개월전 관련 법안 발의 했으나 아직도 상임위 계류중

❍ 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 해양수산부 국정감사에서 2014년 12월 3일 낚시 어선에 승선한 승선자 전원에게 구명조끼 착용을 의무화하는 '낚시 관리 및 육성법' 개정안을 최초로 대표 발의했지만 무려 10개월째 상임위원회에 계류 중에 있음을 지적함.

❍ 현행 낚시법에는 낚시어선업자 및 선원은 안전운항을 위해 '필요한 경우'에 승선자 전원에게 구명조끼를 착용시키도록(29조3항) 규정돼 있음. 선장이 필요하지 않다고 판단하면 구명조끼를 입힐 필요가 없으며, 법률 36조의 승객 준수사항에는 구명조끼 착용이 아예 들어 있지 않음.

❍ 지난 9월 5일 제주 추자도 연안에서 전복된 낚시어선인 돌고래호의 경우에도 구명조끼가 비에 젖었다는 이유로 착용하지 않아 인명피해를 키운 것으로 드러남.

❍ 이에 윤명희 의원은 "최근 4년간 낚시어선 사고는 약300건이며 인명피해는 62명에 달한다. 구명조끼를 착용했을 경우 생존율은 83%에 달하지만 비착용시는 48%로 급감*하기 때문에 인명사고를 줄이기 위해서는 구명조끼 착용이 필수적이다."고 강조함. * 출처 : 일본의 '해난사고 분석과 안전대책'

○ 또한 윤명희 의원은 "낚시어업뿐만 아니라 '어선법 개정안'을 통해 어선의 선원에게도 구명조끼 착용을 의무화하는 법안을 대표발의하였는데 이 법안 조차도 1년 10개월째 상임위에 계류 중에 있어 안타깝다. 국회와 정부에서도 관련 법안을 적극적으로 검토해 주기를 바란다."고 촉구함.

<최근 4년간 낚시어선 사고 및 인명피해 현황>

구분		2011	2012	2013	2014	합계
낚시어선 사고		45건	71건	86건	86건	288건
인명피해		34명	16명	3명	9명	62명
	사망·실종	2명	1명	3명	2명	8명
	부상	32명	15명	-	7명	54명

고용허가제 외국인선원 이탈율 40%로
외국인선원제보다 3배 이상 많아, 제도 일원화 시급
- 2013년 선원법 개정안 발의했지만 아직도 상임위 계류 중

❍ 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 해양수산부 국정감사에서 외국인선원 제도 이원화에 따른 무단이탈율 증가 및 사후관리 미흡에 따른 각종 제반 문제점에 대해 지적하고 제도 일원화와 더불어 1년 10개월 전에 발의한 '선원법' 개정안의 조속한 통과를 촉구함.

❍ 국내 외국인 어선원 고용 제도는 20톤 이상의 어선에 승선하는 어선원은 '선원법'에 따른 '외국인선원제', 20톤 미만의 어선에 승선하는 어선원은 '외국인근로자 고용 등에 관한 법률'에 따른 '고용허가제'로 이원화되어 있음.

<고용허가제, 외국인선원제 제도 비교>

분 류	고용허가제도(E-9 VISA)	외국인선원제도(E-10 VISA)
적용대상	20톤미만 어선, 양식업 및 소금채취	20톤이상 연근해 어선
주관부처	고용노동부, 산업인력관리공단	해양수산부, 수협중앙회
관계법령	외국인근로자의 고용 등에 관한 법률	선원법, 외국인선원관리지침

❍ 고용허가제는 선원관리 전담기관의 부재로 무단이탈률이 40%에 달하는 실정이며, 외국인 선원제에 비해 이탈율이 약4배 가까이 많은 것으로 드러남.

<고용허가제, 외국인선원제이탈율 비교>

구분	외국인선원제	고용허가제	외국인선원제 대비 고용허가제 이탈율
2010	11.9%	30%	2.5배
2011	22%	31%	1.4배
2012	15.2%	38%	2.5배
2013	11.7%	46%	3.9배
2014	10.7%	39%	3.6배

❍ 이에 윤명희 의원은 "외국인 선원제도가 이원화 되어있어, 외국인 근로자의 높은 불법 이탈과 이탈로 인한 대책인력 수급의 어려움, 사후관리 미흡에 따른 각종 제반문제 등 사회적 문제로 대두되고 있어 '외국인 선원제' 일원화가 시급하다"고 지적함.

❍ 또한 윤명희 의원은 "이에 2013년에 선원법을 개정하여 5톤 이상 20톤 미만 어선도 선원법의 적용을 받을 수 있도록 하는 '선원법' 개정안을 대표발의 하였지만 1년 10개월이 지난 지금까지도 상임위에 계류 중에 있다. 조속한 법 개정을 통한 대책 마련이 필요하다."고 촉구함.

연례화 되는 적조 구제물질 개발 아직도 심의 중?

- 10년 동안 신규 개발 물질 승인 없어

- 적조 피해 입는 양식수산물 재해보험 비율은 42%에 불과

❍ 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 해양수산부 국정감사에서 황토만을 사용하는 적조 방제의 문제점과 적조로 인해 피해 받은 양식수산물의 재해보험 비율이 42%밖에 되지 않는 점을 지적하고 관련 대책을 촉구함.

❍ 윤명희 의원은 2013년부터 줄곧 적조 구제물질 개발을 촉구하였지만, 2004년 법 제정 시 승인받은 구제물질 4건을 제외하고는 아직까지 승인된 구제 물질이 단 한건도 없음.

❍ 또한 적조구제물질 심사 중 '구제물질' 평가 항목은 1차 심사 시에는 부재하였으며 3차 현장실험에서는 평가비중이 10%에 불과하였고 15년 현장 실험에서 마저 '구제효율' 평가는 없었음.

❍ 결과적으로 적조생물 구제효율이 낮아도 수산생물 생존율이 높거나 화학적, 생물학적 특성 변화가 적게 일어나는 물질이 최종 통과 되는 모순이 드러남.

❍ 뿐 만 아니라 적조 피해를 가장 많이 보는 상위 5개 품목의 재해보험 가입율은 42%에 불과하며, 최근 5년간 양식수산물재해보험 손해율은 243%로 양식어가의 가입률 저조로 안정적인 보험금 지급이 어려운 실정임.

<적조 피해로 인한 품종별 피해건수 상위 5 어종 및 재해보험 가입율>

구분		2013	2014	계	품목별 양식수산물 재해보험 가입율
1	참돔	22	28	50	52.9%
2	조피볼락	8	8	16	28.6%
3	농어	10	5	15	47.7%
4	넙치	3	9	12	58.1%
5	쥐치	8	3	11	25%
합계					42.46%

❍ 양식수산물재해보험에 가입하면 손해액의 80~90%는 보상 받을 수 있는데, 실제로 한 어가에서 6억 4천만 원의 피해를 입어 손해액의 80%인 5억 2천만 원의 보험금을 지급받았지만 보험 미가입시에는 재난지원금으로 최대 5천만원 밖에는 지원을 받을 수 없음.

❍ 이에 윤명희 의원은 “적조 구제물질 병가 방법 및 기준의 전반적인 재검토와 민간의 적조 구제물질 연구개발과 민간 개발 적조구제물질 검증과 실용화를 위한 예산이 확대되야 한다.”고 촉구함.

❍ 또한 윤명희 의원은 “보험요율 인하, 다양한 담보, 일부 보험금 지급범위에 한한 책임보험 가입 강제 등과 같은 보험가입자 수를 늘리기 위한 대책을 마련하여 어가에 정당하고 실질적인 피해 보상금 지급 및 안정적인 보험금 지급률을 확보할 수 있도록 해야 한다.”고 강조함.

세월호 참사 이후 변화된 해수부? 아직도 방치된 안전

- 화물겸용 여객선을 제외한 여객선 선령 완화 및 해외중고이력 시스템 연동 촉구

❍ 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 해양수산부 국정감사에서 화물겸용 여객선을 제외한 여객선의 선령제한 강화 조치 부재 등 세월호 참사 이후에도 부실한 안전정책에 대해 지적함.

❍ 세월호 사고의 발생 원인 중 하나로 선령규정의 완화가 지적되었음에도 이에 대한 근본적인 개선이 이루어지지 않음. 실제로 노후 선박의 경우 철재로 이루어진 선박의 특성상 부식 등으로 인해 감항능력이 저하되어 사고 위험이 증대될 수 있다는 의견이 지속적으로 제기되었음.

❍ 그럼에도 최근 개정된 해양수산부령의 선령기준은 '화물겸용 여객선'에 대해서만 선령제한을 5년 강화하였을 뿐, 나머지 여객선에 대해서는 선령 강화 조치를 실시하지 않았음.

❍ 세월호와 같은 화물겸용 여객선을 제외한 여객선의 선령별 사고현황을 보면, 20년 이상 노후 선박이 전체 사고의 약70%에 가까운 비중을 차지 함.

<최근 5년간 화물겸용 여객선을 제외한 여객선 선령별 사고현황>

구분	2010	2011	2012	2013	2014	합계	비율
20년 미만	0	2	5	8	3	18	32%
20년 이상	6	7	8	10	7	38	67%

❍ 또한 국내에서 운항 중인 여객선 173척 중 해외중고 여객선은 36척(20%)이며, 97%가 15년 이상인 여객선이지만 판매국의 선주가 사고 이력을 속이면 국내 선주는 확인하기가 불가능함. 하지만 선박안전이력관리 시스템에 해외중고선의 수입 이전 이력 항목은 부재함.

<국내 운항 중인 중고 여객선 선령 현황>

10년 ~15년	15년~20년	20~25년	25년 이상
1척	16척	14척	5척
3%	97%		

* 세월호도 일본에서 기름 누수, 전기 배선 노후화로 인한 화재 발생 경력이 있음

❍ 이에 윤명희 의원은 "화물겸용 여객선을 제외한 일반 여객선 중에서 노후 선박 사고 비율이 70%에 달한다. 선령 제한 강화 검토와 더불어 중고 선박 공유국과의 수입 이전 이력 확인 시스템 구축이 시급하다."고 촉구함.

세계 두 번째로 완전양식에 성공한 참다랑어,
황금알을 낳는 거위 만들어야

❍ 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 해양수산부 국정감사에서 국제기구에서 참다랑어 총어획허용량을 연평균 어획량의 50%로 감소한 조치의 대책으로 고수익을 내는 참다랑어 양식 대량 산업화를 위한 예산과 지원을 촉구함.

❍ 2014년에 참치류는 원양어업을 통해 32만 톤을 생산하였는데, 이는 원양어업 생산량의 47.8%를 차지할 정도로 우리나라의 원양어업 생산 중 많은 비중을 차지하고 있음.

❍ 또한 참치류는 수산물 중에서는 수출액 1위 품목이며 농림수산분야 수출품 전체 중에서는 궐련 다음으로 수출액이 가장 높음.

❍ 그중 참다랑어는 참치류 중 가장 비싸며, 자원량이 극히 적어 각국이 자원관리를 위해 국제기구에서 국가별 어획 허용량(TAC)을 할당하고 있음.

❍ 특히나 우리나라 해역 특성상 30kg 미만의 치어가 생산되는데 국제기구에서 태평양참다랑어 보존관리 조치의 일환으로, 30kg 미만 인 치어의 총 어획량을 우리나라 2002년부터 2004년까지의 3개년 연평균 어획량의 50%로 감소하도록 조치함.

❍ 일본의 경우에는 참다랑어증약식연구센터가 독립행정법인인 수산총합연구센터 소속으로 있으며, 충분한 인력 및 충분한 양식 전용 시설을 보유하고 있으며, 참다랑어 양식으로 평균 30%의 수익률을 내고 있음.

❍ 이에 윤명희 의원은 “세계 두 번째로 참다랑어 완전양식에 성공한 것을 매우 기쁘게 생각한다. 국제기구에서 참다랑어 허용어획량을 절반으로 줄였으며 일본과 달리 우리나라는 대학이나 민간의 참다랑어 연구 실적 및 연구 인력이 부재하는 실정이다.”고 지적하는 한편,

❍ “그렇기 때문에 정부가 참다랑어 대량생산 등 양식 산업화를 위해 연구개발 예산 확대, 인력 충원 등 산업화를 위한 지원을 확대해야 한다.”고 강조함.