



CEO 출신 농업전문가 윤명희

발로 뛰는 윤명희 !

서울시 영등포구 여의도동 1번지 국회의원회관 629호

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

[2015. 9. 18(금)]

윤명희 국회의원 한국해양과학기술원, 선박안전관리공단 등 국정감사 보도자료

- 1. 화창한 날씨에 인명구조 표류예측 시스템 실측하는 해양과학기술원**
 - 돌고래호 사고 당시 문제된 '표류예측시스템' 140억 들여 개발한 해양과학기술원
 - 기상상황(파고 및 풍속) 고려하지 않고 개발 된 "구조 못하는 구조 시스템"
 - 해양사고는 악천후에서 발생함에도 10여 차례 실측은 가장 좋은 날씨에서 진행...
- 2. 해양과학기술원의 총체적 부실 적발**

R&D 연구개발비 투입 대비 생산성도 국가급 연구기관 중 최저

 - 신임 원장 부임후 연구개발비의 부정적 사용, 원칙 없는 인사 등 잡음 끊이질 않아
 - 지난 4년간 700억 원의 예산 투입하고도 기술료 수입은 1억4천만에 그쳐
- 3. 세월호 이후에도 여전한 선박안전기술공단의 안전 불감증**
 - 해양선박 사고 중 여전히 기관손상 1위, 검사 후 3개월 이내 사고도 빈번해
 - 돌고래호도 안전검사 받은지 채 10개월도 안되 사고(기관고장 유력으로 추정)
 - 뇌물수수해 임하면서 생명과 직결된 선박안전 검사 태만 및 규정위반은 경징계
- 4. 심각 수준의 해수부 산하기관 청렴도**
 - 국민권익위 조사 결과 해양수산연수원, 수산자원관리공단, 해양과학기술원은 4등급,
 - 한국해운조합, 선박안전기술 공단은 5등급

화창한 날씨에 인명구조 표류예측 시스템 실측하는 해양과학기술원

- 돌고래호 사고 당시 문제된 ‘표류예측시스템’ 140억 들여 개발한 해양과기원
- 기상상황(파고 및 풍속) 고려하지 않고 개발한 “구조 못하는 구조 시스템”
- 해양사고는 악천후에서 발생함에도 10여 차례 실측은 가장 좋은 날씨에서 진행...

- 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 금번 돌고래호 수색구조 과정에서 잘못된 지점을 예측한 “표류예측시스템”은 해양과학기술원의 총체적 난맥상을 그대로 드러낸 것이라고 지적함.
 - 표류예측시스템은 지난 2007년 헤베이스피리트호 오염사고 이후 2009년부터 해수부 R&D사업으로 선정되어 2013년 6월경 해경 등이 사용하도록 조치 할 때까지 해양과학기술원이 150억 원을 투입해 개발한 것이며, 해양사고시 인명수색구조 및 유류예측을 그 주된 목적으로 하고 있음.
 - 그러나 해양사고의 대부분이 악천후와 급격한 기상변화 상황에서 발생함에도 표류예측 시스템은 이러한 점을 간과한 채 개발되었음.
 - 해경 및 해양안전심판원에 따르면 최근 3년간 선박의 전복 및 좌초시 평균 풍속은 15(m/s), 파고는 3m 이상이었고 돌고래호 사건 당시 기상 상황 역시 풍속 13(m/s), 파고는 2.5~3m 였음.
 - 그런데 해양과학기술원에서 개발한 “표류예측시스템”은 인명구조 및 수색, 유류사고시 예측을 한다면에서도 풍속, 파고 등 가장 중요한 데이터 등을 고려하지 않고 오직 조류에 의한 데이터에만 의존하여 개발한 것임.
 - 실제 지난 5년간 해양과기원에서 표류예측시스템을 실측할 당시의 기상상황을 보면 대부분 기상상태가 가장 좋은 일시에 진행을 하였음.
- ※기상청 관계자의 확인에 따르면 풍속 및 파고 모두 잔잔하고 화창한 날씨임

〈표류예측시스템 현장 실측 현황〉

	일 시	장 소	풍 속(m/s)	파 고(m)
1	2011.11.17	전라남도 영광 안마도 해상	5.6	0.5
2	2012.01.17	제주 북부 해역 중외 관측 부표 인근	5.1	0.9
3	2012.05.29	제주도 북쪽 18km 해상	3.8	0.5
4	2012.08.08	전라남도 여수 해만	-	-
5	2012.10.09	황해 가거초 과학기지 근해	-	0.4
6	2012.11.30	부산 해운대 근해	6.2	0.8

7	2013.03.19	충청남도 태안 덕적도 근해	0.3	1.0
8	2013.06.04	충청남도 태안 덕적도 근해	1.1	0.2
9	2014.03.19	충청남도 서산시 삼길포항 인근	2.6	0.3
10	2014.05.12	전라남도 진도군 서거차도 인근	2.3	0.1

- 이에 최근 1년간(2014.9월~2015.8월) 해경에서 자체적으로 표류시스템을 테스트한 결과 총 44회를 구동했는데, 이를 ①표류예측 구역 안에서 발견 ②밖에서 발견 ③실종(미발견)으로 분석할 결과, 예측 구역안에서의 발견은 17건에 불과했음.
※사용실적(총44회) : ①예측성공(17건), ②예측실패(7건), ③확인불가(20건)
- 더욱이 실측 장비 역시 더비(사람형 마네킹)를 사용한 것은 7차 실험 때부터 이며, 그 이전까지는 단순한 원형의 부표체를 사용하여 시스템의 예측성을 더욱 떨어트리고 있었음.
- 이에 윤명희의원은 “150억원의 국민 혈세를 투입하고도 연구에 대한 기본적인 문제의식조차 없었기 때문에 정작 중요한 순간에는 아무런 쓸모도 없는 시스템이 되어버린 것이라며, 인명구조와 해양환경을 위한 연구는 그 어떤 분야보다도 실용성을 가장 첫 번째 척도로 두고 개발해 나가야 할 것” 이라고 말함.

해양과학기술원의 총체적 부실 적발,

R&D 연구개발비 투입 대비 생산성도 국가급 연구기관 중 최저

- 지난 4년간 700억원의 예산 투입하고도 기술료 수입은 1억4천만에 그쳐
- 연구개발비의 부정적 사용, 원칙 없는 인사 등 잡음 끊이지 않아

- 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 한국해양과학기술원의 연구개발비 대비 최저 생산성(기술료 수입 등)등과 연구개발비 부정적 수급과 원칙없는 인사 등 총체적 비리에 대해 지적함.
- 한국해양과학기술원에서 제출한 자료에 따르면 최근 4년간 해양과학기술원은 약 700억 원의 연구개발비를 투입하였으나 기술료 수입은 1억4천만 원에 그치고 있으며, R&D의 활용 성과라고 할 수 있는 연구개발 생산성은 0.21%에 불과함.

<해양과학기술원 연구개발비 및 기술료 수입 현황>

(단위 : 백만원, %)

구분	연구개발비	기술료	연구개발 생산성
2012	16,379	120	0.73
2013	17,379	2	0.01
2014	17,311	11	0.06
2015.08	19,711	14	0.07
합계	70,780	147	0.21

※연구개발 생산성 : 기술이전 수입 / 연구개발 예산 *100

-R&D 투자대비 성과를 볼 수 있는 지표로 과학기술 정부출연 연구소가 평균 2.6%, 미국 공공연구소 10.&%%인 것에 비해 해양과학기술원의 기술이전 실적은 0.21%로 매우 저조한 상황임.

- 또한 해양과학기술원은 신입 원장 취임 이후 올해에만 연구비 1천7백여만원을 부당 수급한 것과 보직연령상한제 시행지침 상 60세 이상은 보직을 받을 수 없음에도 이를 어기고 보직을 발령하거나 제주국제해양과학연구소 센터장 공모시 자격기준에 제주특별자치도 거주자로 제한하는 등 채용운영규정을 위반 사례도 다수 적발하였음.
- 더욱이 기술원의 「주요사업 운용요령」을 보면 외부위원을 과반수 이상 구성토록 하고 있으나 이마저도 위반하여 내부위원 11명, 외부위원 5명을 구성하여 250억원의 예산을 심의하며 자의적으로 프로젝트 등을 선정하려고 하였음. 이에 윤명희의원은 향후 원칙 있는 연구원 운영과 생산성 향상 그리고 예산절감을 위해 노력해 줄 것을 당부함.

세월호 이후에도 여전히 선박안전기술공단의 안전 불감증

- 해양선박 사고 중 여전히 기관손상 1위, 검사 후 3개월 이내 사고도 빈번해
- 돌고래호도 안전검사 받은 지 채 10개월도 안되 사고(기관고장 유력으로 추정)
- 뇌물수수는 해임하면서, 생명 직결된 선박안전 검사 태만 및 규정위반은 경징계

- 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)은 선박안전관리공단 국정감사에서 세월호 이후에도 여전히 선박안전기술공단의 안전 불감증에 대해 지적함.
- 선박사고 현황을 살펴보면 최근 5년간 발생한 선박사고 중 사망, 실종자 수가 전체 인명피해의 53%를 차지하고 있으며, 이는 교통사고 치사율 2.4%(교통사고는 109,627명 중 사망자 2,617명) 보다 무려 22배나 높은 수치임.

〈선박사고 인명 피해 현황〉

(단위 : 명, %)

	사망·실종 현황				부상 현황		합계
	사망	실종	소계	비율	건수	비율	
2011	65	93	158	8.8	166	9.2	324
2012	72	50	122	6.8	163	9.1	285
2013	62	39	101	5.6	206	11.5	307
2014	404	63	467	26.0	243	13.5	710
2015.7	33	6	39	2.2	133	7.4	172
합계	636	251	887	49.3	911	50.7	1,798

- 상황이 이러함에도 최근 5년간 공단에서 실시한 선박검사 결과를 보면 여전히 100%에 가까운 검사 결과를 보이고 있으나 여전히 유형별 사고 현황은 공단이 맡고 있는 기관손상이 가장 큰 원임임.

〈최근 5년간 선박검사 결과〉

(단위 : 척, %)

구분	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년 8월
선박검사실적	34,020	28,683	25,870	30,834	25,651
합격 선박	34,016	28,671	25,860	30,687	25,466
합격률	99.98	99.95	99.96	99.52	99.27

<해양 선박사고 유형별 현황>

(단위 : 척, %)

구분	2011	2012	2013	2014	2015	합계	비율
기관손상	652	489	290	339	364	2,134	31.1
총돌	260	196	175	180	118	929	13.5
안전운항저해	234	227	191	205	191	1,048	15.3
기타	122	153	61	81	68	485	7.1
좌초	120	113	91	96	39	459	6.7
화재·폭발	84	105	79	97	52	417	6.1
인명사상	84	60	45	113	76	378	5.5
조타장치손상	37	37	27	56	39	196	2.9
추진축계손상	49	55	35	33	45	217	3.2
전복	58	39	32	35	14	178	2.6
침몰	65	41	21	19	16	162	2.4
해양오염	8	11	18	52	30	119	1.7
행방불명	0	11	2	1	1	15	0.2
접촉	32	33	23	19	10	117	1.7
시설물 손상	4	3	3	4	2	16	0.2
합계	1,809	1,573	1,093	1,330	1,065	6,870	100.0

- 특히 문제가 심각한 것은 선박검사 이후 3개월이 지나지 않았는데도 안전사고가 발생한다는 것이며, 이 역시 기관손상이 가장 높은 비중을 차지하고 하고 있음.

<선박검사 이후 안전사고 발생 현황>

구분	기간별				유형별			
	3개월	6개월	12개월	합계	기관손상	선체손상	기타	합계
2012	19	25	44	88	45	19	24	88
2013	26	19	42	87	58	9	20	87
2014	30	29	29	88	60	15	13	88
2015.7	10	22	27	59	24	10	25	59
합계	85	95	142	322	187	53	82	322

- 지난 9월 5일 추자도 해역에서 침몰한 돌고래호 역시 안전검사를 받은지 채 10여개 월 밖에는 되지 않은 상황이나 현재 기관고장이 가장 유력한 사고 원인으로 대두되고 있는 상황임.

<최근 4년간 돌고래호 점검내역>

검사일자	검사종류
2011.11.23	임시검사
2013.06.12	1종 중간검사
2013.12.06	납시어선의 안전성 검사
2014.11.11	납시어선의 안전성 검사

<최근 돌고래호 선장 안전교육 현황>

교육명	교육일	교육이수자	비고
낙시어선업자 전문교육	2014.10.23	이근혜	
낙시어선업자 전문교육	2015.2.11	김철수	*사고 선장

- 더 심각한 문제는 선박안전관리공단의 징계현황을 보면 뇌물수수는 파견이나 해임을 시키는 반면 생명과 직결된 선박안전검사 업무 태만은 견책이나 정직1개월 등 경징계에 그치고 있어 이에 대한 제도 개선이 시급한 실정임.

<2015년 선박검사관련 징계현황>

대상자			사 유	조치사항
소속	직급	성명		
고흥지사	5급	하○○	장도사랑호 중간검사 선박검사 업무 태만	견책
고흥지사	계약직	신○○	제2남해호 중간검사 선박검사 업무 태만	정직1개월
군산지사	2급	박○○	축계발출검사 하지 않고 허위 선박검사증서 발급	견책
여수지사	4급	신○○	축계발출검사 하지 않고 허위 선박검사증서 발급	견책

심각 수준의 해수부 산하기관 청렴도

- 권익위 조사 결과 해양수산연수원, 수산자원관리공단, 해양과학기술원은 4등급,
- 한국해운조합, 선박안전기술 공단은 5등급

- 새누리당 윤명희 의원(농림축산식품해양수산위원회, 비례대표)이 국민권익위 청렴조사 결과와 해수부 감사담당관실을 통해 살펴본 자료에 따르면 해수부 산하 기관들에 대한 공직기강과 청렴도가 공직유관단체 중 최하위로 나타남.

<국가 권익위원회 청렴도 조사 평가>

기관명	등급(1~5등급)	평균 점수
한국해양환경관리공단	2등급	8.53
한국해양수산연수원	4등급	8.17
수산자원관리공단	4등급	8.22
한국해양과학기술원	4등급	8.09
한국해운조합	5등급	7.29
선박안전기술공단	5등급	7.48

- 각 기관별 주요 미흡 사항을 살펴보면 한국해양수산연수원은 안전 및 직무교육 사항에서, 선박안전기술공단은 선박검사와 선박물품관리 선박보험검사에서 각각 미흡한 점이 지적되고 있음.
- 또한 해운조합은 시설물 유지관리보수, 면세석유 공급 등에 있어서 주의가 요구되고 있으며, 한국해양과학기술원은 기술이전 및 기업지원에 있어 청렴의무가 요청되고 있는 상황임.
- 2013-2014년 해수부 공직관리 업무 평가에서도 선박안전기술공단과 한국해운조합은 C등급, 한국해양수산연수원은 D등급을 기록하고 있으며, 한국수산자원관리공단은 자체감찰활동 및 기관장 관심도 등이 미흡하다고 평가됨.
- 직원비리 징계현황 역시 대부분 견책이나 감봉같은 솜방망이 처벌에 그치고 있으며, 한국선급등의 경우 징계 이후에도 회장조정이나 포상을 통해 감경해 주고 있어 징계로서의 효과성이 의심되는 상황이라고 하겠음.

<최근 4년간 임직원 징계현황>

기관	징계현황					
	견책/경고	감봉	정직	해임/강등	파면	감경현황
해양환경관리공단	15	9	3	8	-	5
한국수산자원관리공단	3	3	3	강등(2)		
선박안전기술공단	9	6	3	4	1	1
한국과학기술원	25	1	3			
한국해양연수원	3	1				
해운조합	2	3	3	강등(3)	-	-
한국선급	11	10	5	4	-	8

***회장(이사장)조정과 포상 시 감경제도 운영**