

최종보고서

T0023821

근해어선감척사업 제도개선 에 관한 연구

2007. 12

연구기관

전남대학교 수산과학연구소
군산대학교 수산과학연구소
가은감정평가법인 부산경남지사



해양수산부
Ministry of Maritime Affairs & Fisheries

제 출 문

해양수산부장관 귀하

본 보고서를 “근해어선감척사업 제도개선에 관한 연구” 과제의 최종보고서로 제출합니다.

2007년 12월

주관연구기관명 : 전남대학교수산해양연구소
대 표 자 : 추 효 상

공동연구기관명 : 군산대학교수산과학연구소
대 표 자 : 박 성 우

공동연구기관명 : 가온감정평가법인부산경남지사
대 표 자 : 전 태 일

어선감척사업 제도개선에 관한 용역
요약 보고서

■ 연구목적 및 주요내용

□ 연구목적

◦ 연근해어업의 지속적인 발전을 위해 효율적이고 종합적인 어선감척방안마련 및 기존의 근해어업 감척사업에서 나타나는 많은 문제점들을 해소하고 어선감척사업의 효율적인 추진을 위한 새로운 제도개선 방안을 제시하고자 함.

□ 과업기간

◦ 본과업의 연구기간은 총 12개월 (2006년 12월 14일 ~ 2007년 12월 13일)임.

□ 연구범위

◦ 본 연구의 대상업종은 근해어업 (대형기선저인망어업, 중형기선저인망어업, 근해 트롤어업, 근해선망어업, 근해채낚기어업, 기선선인망어업, 근해자망어업, 근해안강망어업, 근해봉수망어업, 잠수기어업, 근해통발어업, 근해형망어업, 근해연승어업)이며 과업의 세부내용은 다음과 같음.

❖ 내용적 범위

- ◎ 연근해어선 감척사업 장기기본계획 수립
- ◎ 연근해어선 구조조정에 관한 법률(안) 마련
- ◎ 주요외국의 근해어선 감척제도 연구
- ◎ 근해어선 어업실태 및 경영상태 분석
- ◎ 근해어선 업종별 감척 우선순위 및 물량 결정
- ◎ 근해어선 잔존가치 평가
- ◎ 입찰에 의한 근해어선 감척방안 마련
- ◎ 근해어선 감척어업자의 전업 및 실업대책
- ◎ 감척된 근해어선의 처리방안
- ◎ 감척사업의 고객만족도 조사
- ◎ 연근해어선의 감척과 유사한 제도도입 방안 검토

연근해어선 감척사업 장기기본계획 수립

□ 연안어업 업종·연도별 감척물량

◎ 연안어업 년도별 감척물량

순위	업종	목표(척)	05~06	목표대비 실적율(%)	07~08 ²⁾			
			실적(척) ¹⁾		대안 1	대안 2	대안 3	대안 4
1	선망	454	22	4.8	205	250	296	387
2	자망	996	863	86.6	-	-	-	33
	통발	1,654	465	28.1	362	527	693	1,024
3	복합	11,856	847	7.1	5,081	6,267	7,452	9,823
4	조망	251	29	11.6	97	122	147	197
	안강망	94	3	3.2	44	53	63	82
	들망	25	24	96.0	-	-	-	-
계		15,330	2,253	14.7	5,789	7,219	7,265	11,546

주 1)복수허가는 업종별로 비율로 배분

2)대안 1은 목표감척물량에 대한 감척율 50%를 적용, 대안 2는 목표감척물량에 대한 감척율 60%를 적용, 대안 3은 목표감척물량에 대한 감척율 70%를 적용, 대안 4는 목표감척물량에 대한 감척율 90%를 적용

◎ 연안어업 대안별 감척소요 예산

(단위: 천원)

순위	업종	감척단가 (천원)	대안 1	대안 2	대안 3	대안 4
1	선망	68,569	14,056,645	17,142,250	20,296,424	26,536,203
2	자망	35,584	-	-	-	1,174,272
	통발	35,446	12,831,452	18,680,042	24,564,078	36,296,704
3	복합	26,114	132,685,234	163,656,438	194,601,528	256,517,822
4	조망	25,825	2,505,025	3,150,650	3,796,275	5,087,525
	안강망	38,435	1,691,140	2,037,055	2,421,405	3,151,670
	들망	59,075	-	-	-	-
계			149,712,851	187,524,185	225,383,286	302,227,993

◦ 본 연구에서는 대안 2를 적용하여 '07~'08년도 감척물량을 추진하도록 제안함. 2008년 말 기준으로 업종별 목표 감척물량(척)대비 남은 잔량(척)에 대해서는 2009년 이후 업종별 어획량 및 감척예산, 감척에 대한 사회적 요구 등을 종합적으로 고려하여 추가로 추진하여야 할 것으로 판단됨.

□ 근해어업 업종·연도별 감척물량

◎ 연도별 감척물량 및 감척예산

(단위 : 척, 천원)

업종	우선순위	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수(척)	감척소요예산(천원)	감척수(척)	감척소요예산(천원)	감척수(척)	감척소요예산(천원)
대형기저(외)	1	3	1,744,302	14	8,140,076	3	1,744,302
대형기저(쌍)	1	4	3,526,168	12	10,578,504	4	3,526,168
동해구기선저인망	1	3	1,586,784	16	8,462,848	4	2,115,712
서남구기저(외)	2			3	2,174,652	14	10,148,376
서남구기저(쌍)	2			2	1,225,199	6	3,675,597
대형트롤	1	3	3,980,430	20	26,536,200	5	6,634,050
동해구트롤	1	2	1,408,716	10	7,043,580	3	2,113,074
대형선망	2			12	12,304,130	50	51,267,208
소형선망	3					29	4,209,224
근해채낚기	2			26	11,260,808	105	45,476,340
기선권현망 1구	1	12	3,054,595	71	18,073,022	18	4,581,893
기선권현망 2구	2			5	1,272,749	22	5,600,096
근해자망	2			25	10,626,550	99	42,081,138
근해안강망	1	11	4,891,898	64	28,461,952	16	7,115,488
근해봉수망	3					1	324,721
근해자리돔들망	3						
잠수기 1구	2			1	274,281	2	548,562
잠수기 2구	2			1	175,026	4	700,104
잠수기 3구	2			9	1,609,227	37	6,615,711
잠수기 4구	2			4	696,708	15	2,612,655
잠수기 5구	2			3	742,734	11	2,723,358
근해장어통발	1	4	1,813,092	25	11,331,825	6	2,719,638
근해기타통발	1	6	2,831,634	35	16,517,865	9	4,247,451
근해문어단지	3					5	1,360,010
근해형망 1구	2			12	2,344,080	50	9,767,000
근해형망 2구	2			5	976,700	19	3,711,460
근해연승	1	28	10,679,172	165	62,930,835	41	15,637,359
계		76	35,516,791	540	243,759,551	578	241,256,695

주: 1) 감척 우선순위 1순위 그룹업종의 12%를 2008년 감척, 1순위 그룹 잔여물량의 80%, 2순위 그룹의 20%를 2009년에 감척, 2순위 그룹의 잔여물량 및 3순위 그룹업종은 2010년 감척.
 2) 쌍끌이어선은 2척을 기준으로 조정

◎ 근해어선 업종별 연도별 감척방안

우선 순위그룹 ¹⁾	감척년도			감척물량(척)	추가감척 ²⁾ 2011년~
	'08년	'09년	'10년		
1 순위그룹				617	
2 순위그룹				541	
3 순위그룹				35	

주 1) 1 순위그룹 : 기선선인망제 1구, 장어통발, 근해연승어업, 대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 동해구기선저인망, 외끌이대형기선저인망, 근해안강망어업, 기타통발, 동해구트롤
 2 순위그룹 : 대형선망, 근해자망어업, 근해채낚기어업, 잠수기제2구, 외끌이서남해구기선저인망, 기선선인망제 2구, 잠수기제1구, 쌍끌이서남해구기선저인망, 근해형망제 1구, 근해형망제 2구, 잠수기제3구, 잠수기제4구, 잠수기제5구
 3 순위그룹 : 자리돔들망, 소형선망, 문어단지, 봉수망
 2) 2011년 이후 추가감척이 요구되는 경우 업종별 장기목표물량을 기준으로 '07년 이후 업종별 감척물량을 제외한 목표감척량에 대한 잔여물량분을 추가적으로 감척함.

■ 주요외국의 근해어선 감척제도 연구

□ 미국 입찰에 의한 감척제도분석

◦ 현재 입찰제도를 통해 감척사업을 시행하고 있는 미국의 “베링해/알류션열도(Bering Sea/Aleutian Island)에서의 게(Crab) 어획 감축프로그램”을 분석한 결과 주요내용은 다음과 같음.

- 추진목적 : 게 어획량 감축을 통한 자원 확보 및 경제적 효과 극대화
- 추진기관 : 국가해양어업국 (National Marine Fisheries Service, NMFS)
- 추진방법 : 감척사업의 구체적인 추진과정은 다음의 순서로 진행됨
 - 미 상무부로부터 게(Crab)어업감축 프로그램 수행에 필요한 \$100만 달러 재정보호 → NMFS는 입찰 및 투표 가능어업인 명단 공람 → 30일 동안 이의 신청 접수 → 입찰참여에 대한 공지 → NMFS에 입찰 접수 → NMFS는 입찰자에 대한 평가 및 선정 → NMFS는 감축어선의 게수확량에 따른 가격, 잔여 어업인들이 지불할 전체대출금, 대출금 상환금액등을 산정함 → 대출금 상환액에 대하여 대상어업인들을 상대로 전체투표를 실시 → 대상 어업인 전체의 2/3 찬성으로 가부를 결정
- 평가방법: 입찰자에 대한 평가방법은 (입찰가격/어획에 따른 수입) 의 최저 비율 순으로 고점을 부과함.
- 기타 : 입찰에 참여하여 보상대상자로 낙찰된 어업인은 향후 게(Crab)어업 뿐만 아니라 트롤어업 및 기타 어떤 어업도 할 수없음. 어업을 계속하는 어업인들은 30년에 걸쳐 지원액 전액을 상환하여야함.

□ 캐나다 입찰에 의한 감척제도분석

- 1998년 8월 캐나다 연방정부는 동해안 지역의 저서어류(groundfish) 및 서해안 지역의 연어어획에 대한 조업조건 악화로 5개년 캐나다어업구조조정프로그램(Canadian Fisheries Adjustment and Restructuring Program)을 마련함.
- 캐나다는 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)으로 태평양 및 대서양연안 으로 구분하여, 태평양연어어업허가권취소프로그램(Pacific Salmon Commercial Licence Retirement Program, PSCLRP) 및 대서양 저서어업허가권취소프로그램(Atlantic Groundfish Licence Retirement Program)을 실시하였음. 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)의 중요 내용으로 구조조정으로 영향을 받는 어업인들의 경제활동을 돕기 위한 내용도 포함함.
- 특히, 캐나다 어업해양국(Department of Fisheries and Oceans, DFO)은 어업인들의 면접 및 자료조사를 통한 프로그램의 성공도 등을 평가하기 위하여 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)의 재정지원요구조건에 근거하여 태평양 어업허가권 및 대서양 저서어업허가권취소프로그램(Pacific Commercial Licence and Atlantic Groundfish Licence retirement programs) 시행 결과에 대한 평가를 실시하였음.

■ 근해어선 업종별 감척 우선순위 및 물량결정

□ 업종별 감척 우선순위

◎ 근해어업 업종별 감척 우선순위

업종	순위	업종	순위
기선선인망제 1구	1	외끌이서남해구기선저인망	15
장어통발	2	기선선인망제 2구	16
근해연승어업	3	잠수기제1구	17
대형트롤	4	쌍끌이서남해구기선저인망	18
쌍끌이대형기선저인망	5	근해형망제 1구	19
동해구기선저인망	6	근해형망제 2구	20
외끌이대형기선저인망	7	잠수기제3구	21
근해안강망어업	8	잠수기제4구	22
동해구트롤	9	잠수기제5구	23
기타통발	10	자리돔들망	24
대형선망	11	소형선망	25
근해자망어업	12	문어단지	26
근해채낚기어업	13	붕수망	27
잠수기제2구	14		

□ 업종별·연도별 감척물량

◎ 연도별 감척물량 및 감척예산

(단위 : 척, 천원)

업종	우선 순위 그룹	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)
대형기저(외)	1	3	1,744,302	14	8,140,076	3	1,744,302
대형기저(쌍)	1	4	3,526,168	12	10,578,504	4	3,526,168
동해구기선저인망	1	3	1,586,784	16	8,462,848	4	2,115,712
서남구기저(외)	2			3	2,174,652	14	10,148,376
서남구기저(쌍)	2			2	1,225,199	6	3,675,597
대형트롤	1	3	3,980,430	20	26,536,200	5	6,634,050
동해구트롤	1	2	1,408,716	10	7,043,580	3	2,113,074
대형선망?	2			12	12,304,130	50	51,267,208
소형선망	3					29	4,209,224
근해채낚기	2			26	11,260,808	105	45,476,340
기선권현망 1구	1	12	3,054,595	71	18,073,022	18	4,581,893
기선권현망 2구	2			5	1,272,749	22	5,600,096
근해자망	2			25	10,626,550	99	42,081,138
근해안강망	1	11	4,891,898	64	28,461,952	16	7,115,488
근해봉수망	3					1	324,721
근해자리돔들망	3						
잠수기 1구	2			1	274,281	2	548,562
잠수기 2구	2			1	175,026	4	700,104
잠수기 3구	2			9	1,609,227	37	6,615,711
잠수기 4구	2			4	696,708	15	2,612,655
잠수기 5구	2			3	742,734	11	2,723,358
근해장어통발	1	4	1,813,092	25	11,331,825	6	2,719,638
근해기타통발	1	6	2,831,634	35	16,517,865	9	4,247,451
근해문어단지	3					5	1,360,010
근해형망 1구	2			12	2,344,080	50	9,767,000
근해형망 2구	2			5	976,700	19	3,711,460
근해연승	1	28	10,679,172	165	62,930,835	41	15,637,359
계		76	35,516,791	540	243,759,551	578	241,256,695

주: 1) 감척 우선순위 1순위 그룹업종의 12%를 2008년 감척, 1순위 그룹 잔여물량의 80%, 2순위 그룹의 20%를 2009년에 감척, 2순위 그룹의 잔여물량 및 3순위 그룹 업종은 2010년 감척.

2) 쌍끌이어선은 2척을 기준으로 조정

■ 근해어선 잔존가치평가

□ 조사방법

◦ 어업실태조사를 위한 조사대상 선정기준에 적합하여 현장조사 대상자로 선정된 표본어선들을 대상으로 어선의 선체, 기관, 의장품 및 어구, 어업시설물의 수량 및 제조달원가 등에 대한 현장조사를 실시함.

◦ 이전의 국제규제 감척사업 및 연근해어업구조조정사업 평가전례자료 등의 자료를 수집·정리하여 시설물의 잔존가치 표준가 및 표준수량 산정에 참고함.

□ 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가

❖ 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가 산정

◦ 선체는 선질에 따라 강선, FRP선, 목선으로 구분하고, 강선은 톤당 400만원~1,200만원의 범위로 정하고 차등적용하고, FRP선은 톤당 750만원, 목선은 톤당 550만원으로 정함.

◦ 기관은 사용연료의 종류에 따라서 디젤기관과 가솔린기관으로 구분할 수 있으며, 디젤기관은 기관의 종류에 따라 육상(차량)용 디젤기관과 해상용 디젤기관으로 구분하며, 육상용 디젤기관의 표준단가는 마력당 80,000원, 해상용 디젤기관의 표준단가는 수입산 고속기관은 160,000원으로 정하였고, 중속기관은 200,000원, 저속기관은 280,000원으로 정하였으며, 국내산 기관은 마력당 130,000원으로 정함.

◦ 의장품은 규모나 구동방식, 모델 등에 의해서 가격차가 있으나 의장품별로 허가업종이나 톤급에 상응하는 표준을 정하고 의장품별 표준가격을 정함.

◦ 어구는 완성품으로 만들어져 추가적인 작업 없이 바로 조업에 사용할 수 있도록 판매, 거래되는 어구를 기준으로 자망어구는 1폭, 주낙은 1바퀴, 문어단지는 1개, 통발어구는 부속구를 제외한 통발만 1개, 기타 대형어구는 1틀(통)을 기준으로 하여 어구의 표준단가(제조달원가)를 산정함.

❖ 선박별 의장품·어구 등 표준 수량 및 특수 시설의 범위

◦ 선체와 기관에 대한 평가 및 해당어업허가에 의한 정상조업에 필요하며 부착된 의장품 및 어구를 평가하는 것을 원칙으로 표본 수량을 정함.

◦ 선체, 기관을 비롯한 의장품 등의 수량은 어선 1척을 사용해서 조업하는 경우와 본선과 부속선이 함께 조업활동을 하는 경우에 따라 차이가 있으며 부속선을 사용

하는 경우에는 부속선의 시설물에 대한 평가함.

- 특수시설은 어획물을 가공하여 판매하는데 필요한 시설물로서 평가 포함여부에 대해서는 연안감척사업 및 과거의 어선감척 전례 등을 고려하여 신중하게 판단하여야 함.

□ 잔존가치 표준가

❖ 잔존가치 표준가 산정방법

- 어선의 잔존가치 표준가는 선체, 기관, 의장품 등의 각각에 대한 표준단가(제조달원가)에 내용년수와 경과년수를 고려한 정율법에 의한 잔존가치 적용율을 적용하여 산출한 금액에 수량을 곱하여 품목별 평가금액을 합산하여 산정함.

- 선체는 선질에 의한 제조달원가와 내용년수, 잔가율, 제작일자 등에 의한 잔존가치 적용율을 구하여 평가금액을 산정함

- 기관은 기관의 종류, 마력, 모델, 제작사, RPM, 등에 의한 제조달원가와 내용년수, 잔가율, 제작일자 등에 의한 잔존가치 적용율을 구하여 평가금액을 산정함.

- 의장품은 용량 및 크기 등에 의한 제조달원가와 내용년수와 잔가율, 제작일자 등을 고려하여 정율법에 의한 적용율을 계산하여 잔존가치 평가액을 산출함.

- 어구는 어구종류에 따라서 제조달원가와 내용년수, 잔가율, 경과년수(또는 잔존년수) 등에 의한 잔존가치 적용율을 구하고 수량을 곱하여 평가금액을 산정함.

❖ 잔존가치 표준가 산정

- 업종별로 표본어선을 정하여 선체, 기관, 의장품 및 어구에 대한 표준단가, 표준수량, 경과년수(또는 잔존년수) 및 관찰감가수정 등을 근거한 정율법에 의한 잔존가치 적용율을 산정함.

- 산정한 잔존가치 표준가는 업종별·톤급별로 표본어선의 선체, 기관, 의장품, 어구 등의 표준단가, 표준수량을 정하고 기관 및 의장품의 경과년수가 선체의 경과년수와 동일하다는 전제조건하에서 산정하였으므로 실제 평가와는 차이가 날 수 있으므로 유의하여야 함.

- 근해어선어업에 사용되는 시설물에 대한 잔존가치 평가는 평가대상 어선에 대하여 직접 현장조사를 통해 선체, 기관, 의장품 및 어구 등의 규격·형식, 용량, 수량, 상태, 제작사, 제작일자 등에 대하여 상세하게 조사한 자료에 근거하여 정확한 시설

물에 대한 잔존가치 평가가 이루어지도록 하여야 함.

■ 입찰에 의한 근해어선 감척방안 마련

□ 현행 감척방법에 대한 문제점 및 개선방안

◎ 폐업 지원금지원체계의 문제점

- 현재 폐업 지원금 지원 체계에서 나타난 문제점은 다음과 같음.
- ✓ 동일업종, 동일규모의 어선에서도 수익에 따라서 10배 이상의 폐업지원금 차이 발생
- ✓ 어업인들이 자신이 유리한 자료만 제출하고 이에 의존하여 지원금 금액결정(공정성, 객관성, 합리성 시비 우려)
- ✓ 지원액 평가 방법이 복잡하여 수익과 비용에 대한 인식을 둘러싸고 어민들의 불만 상존
- ✓ 평가 결과에 대해 행정부와 어민간의 상반된 해석, 즉 행정부는 과대평가했다는 입장인 반면 어민은 과소평가 했다는 입장
- ✓ 지원액에 불만이 있는 자가 지원금 수혜를 거부하면 다시 지원 절차를 시작
- ✓ 지원액에 대한 어민들의 객관성, 형평성, 합리성에 대한 이의 제기
- ✓ 어선이 노후하고 수익성이 낮은 어업자들 보다 우수한 어선성능 및 장비를 보유한 선박들이 우선적으로 감척을 희망하는 결과를 초래
- ✓ 지원액 불만자의 사업포기로 인해 다시 지원 절차를 시작함으로써 당해 년도 사업이 익년으로 이월되는 사례발생
- ✓ 이로써 예산의 낭비요인이 내재하고 정부의 정책 신뢰성 논란이 야기됨

◎ 문제점 해결방안

- 지속적이고 효율적인 감척사업을 수행하기 위하여 새로운 감척제도에 대한 방안이 절실히 요구되며, 어선감척의 입찰제도입이 다음의 장점으로 인하여 효율적인 대안으로 판단됨.
- ✓ 어업자가 자신의 수령액을 예측하고 대상자 선정에 능동적으로 참여할 수 있음
- ✓ 어업자 자신이 지원액을 확정함으로써 감척사업에 대한 불평을 해소할 수 있음
- ✓ 경쟁에 의한 지원액 절약으로 감척사업에 다수를 참여시킴으로써 사업소외자를 최소화할 수 있음
- ✓ 예산을 효율적으로 이용할 수 있음
- ✓ 어로 활동에서 경쟁력이 부족한 어업자가 퇴출되기 쉬운 제도임이며 이로써 어업구조조정 사업이 합리적으로 수행됨

□ 감척사업추진절차

추진순서	수행 기관	내 용
사업집행지침 수립·시달	해양수산부	○ 해양수산부에서 수립하여 시·도에 시달
세부사업집행지침 수립·시달	시·도	○ 해양수산부에서 시달한 사업집행지침을 기준으로 세부사업집행지침을 수립 ○ 입찰신청자격, 제출서류, 입찰방법, 예비 사업대상자 결정방법 등 안내
사업안내 입찰공고 사업홍보	시·도	○ 시·도의 홈페이지에 공개 ○ 기초가격, 예산, 입찰참가자격, 입찰참가신청서 접수기간, 입찰서 제출기간·장소, 입찰방법, 예비 사업대상자 결정방법 등 안내
입찰등록 입찰참가신청	시·도	○ 입찰참가신청서, 기타증명서 등 참가신청서류 접수 ○ 입찰참가자격 유무 확인 후 유자격자에게는 입찰절차 안내
입찰서 접수	시·도	○ 입찰참가자가 입찰서를 작성하여 시·도에 제출
예정가격 작성	해양수산부	○ 기초가격의 ±2% 범위 내에서 예정가격을 작성하여 밀봉 보관
개찰	시·도	○ 시·도 담당공무원이 입찰서를 지정된 일시 및 장소에서 개찰 ○ 입찰 결과를 해양수산부에 통보
사업대상자 선정	해양수산부	○ 시·도에서 취합한 입찰결과를 토대로 사업대상자를 결정 ○ 사업조건을 만족시키지 않은 업종은 재공고 입찰
입찰결과 안내	시·도	○ 입찰신청자 모두에게 입찰결과를 안내
어선·어구 등 잔존가치평가	시·도	○ 사업대상자의 어선·어구 등 잔존 가치 평가 ○ 권역별로 정해진 감정평가기관에 한해 감정평가 실시
최종사업대상자 선정 및 계약체결	시·도	○ 예산의 범위에서 업종별 최종사업대상자 선정 ○ 최종사업대상자와 계약체결
사업물량 및 예산 배정	해양수산부	○ 시·도별 감척물량 확정 및 소요예산 배정
폐업어선 처리 어업허가취소	시·도	○ 어선·어구, 시설물 등 폐업어업어선 해체처리 ○ 증명서를 첨부하여 어선등록말소, 어업허가 취소
지원금지급	시·도	○ 폐업지원금 입찰금액과 어선·어구잔존가치 평가금액을 지급
사업 정산	시·도	○ 사업결과 취합 및 자금 정산 후 반납

■ 근해어선 감척어업인의 전업 및 실업대책

◦ 2007년 4월 현재 우리나라 근해어업의 선박 1척당 평균승선 인원수는 9.34명이며, 그 중에서 내국인 선원은 8.75명 외국인 선원은 0.59명 정도임.

근해어업에 종사하는 선원수는 근해어선 총 3,622척에 32,050명의 어선원이 승선하고 있는 것으로 추정되며, 그 중에서 내국인은 30,108명이고 외국인은 1,942명 정도임.

◦ 내국인 선원들의 90%이상이 50세 이상으로 고령이므로 내국인 선원 수급이 어려워지고 있다. 고용 시 지불하는 전도금의 미회수는 어업 경영의 악화 요인이 되고 있음. 내국인 선원수급의 원활화를 위해 어업인들이 요구하는 조건은 다음과 같음.

- 연근해어선원들의 소득세 감면
- 국민건강보험료 감면
- 수산계 승선학과에 대한 정부 지원
- 연근해 어선원 자녀의 학자금지원, 용자 등

◦ 근해어업 선원 중 외국인 선원은 1,942명으로서 전체의 6%를 차지하고 있음. 외국인 선원은 근해 통발등과 같이 노동 강도가 높은 업종은 수급이 원활하지 못하고, 외국인 선원의 노동의 질에도 문제가 있지만 외국인 선원에 대한 수요는 높아지고 있으며 이에 대한 어업인들의 요구 조건은 다음과 같음.

- 척당 외국인 선원 승선 한도율을 50%까지 완화
- 국내 체류기간 5년까지 연장

◦ 감척 어업자들의 22%는 연근해 어업에 재진입하고 있으며 실업자는 가게, 식당 등 상업과 농업 등에 취업하고 있고 일부는 고령이므로 취업의사가 없었고, 소재지 불명확 자가 56%였으며, 순수 실업자의 비율은 아주 낮은 것으로 추정됨.

◦ 한편 피고용인으로 승선한 감척 선원들은 48%가 연근해 어선에 재취업 하였으며, 소재지 불명확 자가 41%, 그리고 실업자는 1% 미만으로 조사되었으며, 이는 국내 전체 실업률보다도 아주 낮은 수치임.

◦ 근해어선의 실업수당 적용대상(20톤 이상)은 전체 근해어선 3,622척의 67.5%인 2,446척이며 승선자 수는 21,634명이며, 실업수당 금액은 2개월분임. (2007년 해양수산부 고시에서 정한 최저 통상임금 1개월분 1,109,110원임.)

◦ 감척연도별 감척선박수, 실업인원 및 실업수당은 다음과 같이 예상됨.

- 2007년: 87척, 811명, 1,214,309천원

- 2008년: 76척, 680명, 1,018,163천원
- 2009년 I 안: 541척, 4,696명, 7,031,314천원
2009년 II 안: 540척, 4,746명, 7,106,178천원
- 2010년 I 안: 577척, 4,910명, 7,351,736천원
2010년 II 안: 578척, 4,948명, 7,408,633천원
- 합계 4년간 I 안: 1280척 11,091명, 16,615,522천원
합계 4년간 II 안: 1280척 11,179명, 16,747,283천원

◦ 실업수당은 과거 정부에서 국제규제에 의한 특별 감척 시 특별히 지원한바 있으나, 금번 사업에서 특별한 규정을 정하지 않는다면 과거 일반 감척사업과 같이 선주가 지급하여야 할 것임.

◦ 감척사업 시 선원 실업수당 지급을 보장하기 위하여 감척사업 대상 어업자의 감척신청서류에 실업수당 지급 각서를 요구할 필요가 있음.

◦ 감척 어업인들의 실업수당 지급 부담을 완화하기 위하여 고용보험법 가입을 권유함.

◦ 근해어선 감척으로 인한 어업인과 선원들의 실업자 비율은 대단히 낮을 것으로 예상하지만 선원으로서의 재취업 알선과 교육 훈련을 위한 전업 안내, 어촌 정주 유도를 통한 전업 안내 등에 관한 정보를 제공하여 실업률을 최소화할 필요가 있음.

■ 감척된 근해어선의 처리방안

◦ 정부에서 1999년부터 2004년까지 6년간 총 1,727척을 감척하여 772척(45%)을 재활용하였고 나머지 955척(55%)을 해체하였음.

◦ 재활용 선박은 노후어선 대체용으로 263척(15.2%)으로 가장 많고, 외국 수출용 178척(10.3%), 인공어초용 166척(9.6%), 국제 경제협력용 68척(3.9%), 공공기관용 65척(3.8%), 기타 24척(1.4%), 교환 8척(0.5%) 순으로 됨.

외국에 수출한 선박 중에서 소수의 선박이 우리 근해에 재 진입한 경우가 발생하여 감척사업의 목적을 훼손함에 따라 외국 수출은 중단 상태에 있음.

◦ 만일 외국수출을 재개할 때, 수출계약서에 한국근해 진입을 금지하는 조건을 한층 강화한다 할지라도 수입자가 전매, 전매매 거래를 할 경우에 계약 위반에 대한

배상청구가 복잡해지는 문제점을 내포하고 있음.

- 노후어선 대체용의 경우도 조업어선 세력을 감소시키고자하는 감척 사업의 목적과 모순된다는 의견에 따라 2002년 이후 중단되고 있으나, 일부에서는 자원을 재활용할 필요성을 제기하는 의견도 있음.
- 본 연구에서는 기존 재활용 방법과는 달리 육상관광 자원용, 해상관광 자원용, 사격표적용, 쓰레기 소각장 시설용 등 여러 가지 새로운 수요처를 제시하고 있으나 그 수요량은 크지 않을 것으로 예상됨.
- 한편 감척 FRP 선박은 재질의 특성상 해체하여 소각하고 있지만 해체 시 다이옥신 등 공해물질이 배출되는 문제점을 내포하고 있음.
- 현재까지 정부의 감척 FRP 선박 처리실태를 보면, 처리 시 공해물질 배출 방지를 위하여 전문업체를 이용하고 있고, 처리업무를 중앙정부와 지방 정부간에 효율적으로 분담하고 있음을 알 수 있었음.
- 근해어선 감척사업 시의 폐선처리는 연안어업구조조정 사업과의 연계를 통한 행정업무 효율성 면에서도 시도에서 담당하는 것이 적절할 것으로 판단됨.

■ 감척사업의 고객만족도 조사

◎ 만족도 조사를 통한 항목별 개선방안

내용구분	개선방안
입찰행정	<ul style="list-style-type: none"> ● 조사/분석결과 현장에서 감척업무를 담당하는 대부분의 공무원은 현재시행중인 연안어선감척사업의 입찰추진체계에 익숙하며, 따라서 사업시행주체는 시도에서 담당하도록 하고 사업대상 업종선정은 해수부에서 주관하도록 함. ● 현행 연안어업 입찰제에 대한 개선사항으로 어업인들은 7톤이상 기초금액 상한가(4천만원) 폐지 및 업종간 동일한 입찰 기초금액을 요구하고 있으나, 이는 정부의 예산상의 제약 그리고 업종간 수익의 차이 때문에 수용하기는 어려울 것으로 판단됨.

내용구분	개선방안
기존 감척사업에 대한 의견	<ul style="list-style-type: none"> ● 전체 응답자의 46.6%가 기존의 근해어선 감척에 대해 부정적인 견해를 나타내고 있으며, 불만족에 대한 주된 이유는 낮은 평가금액으로 제시하고 있음. 그러나 대다수의 어업인들이 지원액에 대한 만족을 느끼기는 매우 어려울 것으로 판단되며 따라서 이에 대한 만족도 제고를 위한 개선방안은 정부의 재정지출과 직결되기 때문에 현실적으로 쉽지 않을 것으로 판단됨.
입찰제 도입	<ul style="list-style-type: none"> ● 근해어업 감척사업의 입찰제도입과 관련하여 많은 어업인들이 부정적인 의견을 보이고 있으며, 이는 어업인들이 수익에 대한 지원금을 낮은 금액으로 지원하기 위한 방안으로 인식하고 있기 때문으로 풀이됨. 따라서 감척사업 효과를 극대화시키기 위해서 입찰제 시행에 앞서 어업인들에 대한 홍보가 매우 중요할 것으로 판단됨. ● 어업수익금과 어선에 대한 동시입찰에 대하여 대부분 부정적인 입장이나 일부 (응답자의 약 15%)는 도입에 찬성을 보이고 있어 보다 적극적인 홍보를 통하여 감척업무의 단순화 및 효율성 극대화를 위하여 도입을 추진하여야 할 것으로 판단됨.
입찰신청방법	<ul style="list-style-type: none"> ● 입찰신청방법의 선호도분석결과 대부분 현재 연안어업 감척에서 시행되고 있는 직접입찰을 선호하는 것으로 나타났으며, 우편입찰 또는 전자입찰은 어업인들에게 아직 익숙하지 않은 것으로 판단됨. 그러나 국가를 당사자로 하는 계약에서 점차 전자입찰이 증가하는 추세를 감안할 때 이에 대한 대책마련이 요구됨.
잔존어업자들의 감척비용부담	<ul style="list-style-type: none"> ● 현재 미국에서 시행중인 잔존어업자들의 감척비용부담에 대해서는 많은 어업인들이 부정적인 의견을 보이고 있음. 그러나 수익자부담의 원칙에 의해 장기적으로는 잔존어업자들이 감척비용을 부담하여야 할 것으로 판단됨. 이를 위하여 어업인대상으로 잔존어업자들의 감척비용부담에 대해서 지속적으로 홍보 및 교육을 하여야 할 것임.

■ 연근해어선의 감척과 유사제도 도입방안

◦ 저조업선에 대한 현행법상으로 강제적 정리방안은 없는 것으로 판단되었다. 다만, 무조업선은 허가어업에 대한 폐업으로 간주되어 다음과 같은 감척방안을 제시해 볼 수 있음

① 무조업선에 대해 먼저 취해야 할 행정적 조치로는 무조업에 대한 근거를 제시하

고 폐업신고의 의무를 하지 않아 발생하는 「수산업법 99조」에 의해 일정한 과태료의 부과조치가 있을 수 있음. 더 나아가 휴업이 2년 이상 진행될 경우에는 허가를 취소하여 정리하는 강력한 방안이 마련되어야 함

② 선채지원과 함께 일정액의 지원금이 더해지는 방안도 검토할 수 있음. 일정액의 지원금을 지급하는 방식에는 2가지 있을 수 있음. 하나는 현실적으로 거래되고 있는 허가거래액을 지급해주는 방식이고, 다른 하나는 현재 진행되고 있는 입찰제에 연계시켜 적절한 지원금을 지급하는 방식임

㉠ 먼저 허가거래액을 지급해주는 방식을 예상해본다면, 현재 연안어선 허가거래액은 특별감척과 일반감척의 영향으로 예전에 비해 상당한 금액으로 상승되어 있기 때문에 현재 정부에서 진행하고 있는 입찰제에 의한 감척금액의 최저낙찰률에 의한 금액에 비해 상당히 높게 지급해야 하는 가능성이 있어 시행하는데 상당한 애로점이 예상됨

㉡ 또 하나는 현재 진행되고 있는 입찰제에 연계하여 적절한 지원금을 지급하는 방식으로서 이 경우 소요되는 예상액은 총 약 560억원이 소요될 것으로 예상됨. 즉, 연안어선척수, 무조업선 예상척수, 2006년 연안어선 폐업지원금의 업종별·톤급별 기초가격 중 무조업선의 비율이 가장 많이 나타난 2톤이하 기준 평균액, 평균낙찰률, 무조업에 대한 지원비율(평균낙찰율에 의한 지원액의 50%)를 고려하여 계상한 것임

◦ 무조업선에 대한 정리시기에는 두 가지가 있을 수 있음. 하나는 무조업선의 선(先)정리 후, 정상적 감척사업의 진행방안이 있고, 또 하나는 정상적 감척사업을 실시한 후(後), 무조업선의 정리방안이며, 이에 대한 장단점을 살펴보면 다음과 같음

① 먼저 무조업선 정리 후, 감척사업을 실시할 경우임. 먼저 강력한 행정조치 방식은 무조업에 대한 사항을 입증하고 법령에 의거하여 위반행위를 보고하는 등 많은 행정적 노력이 필요함. 또한 일정한 지원금의 지급방식은 정상적인 조업이 아닌 무조업에 대해서 지나친 법적 특혜라는 여론이 형성될 수 있고, 정상적 감척대상자에게는 상대적 소외감을 갖게 할 수 있다는 단점을 갖고 있음

② 또 하나는 감척사업 후, 무조업선에 대한 정리방안임. 무조업에 대한 행정적 검토 노력은 동일하나, 감척을 미리 한 자가 무조업선과 피허가권을 구매하여 다시 어업에 재진입할 수 있는 여지를 두고 있다는 단점을 갖고 있음

◦ 무허가를 구매한 후 재진입하는 불법재진입에 대해서는 자율관리어업의 확산, 주

민신고제, 어선 수리 및 건조시 허가증 제시제도 등의 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 판단됨

- 감척을 신청하여 지원받은 사실이 있는 어업자가 합법적인 절차에 의해 어선을 구입하여 재진입을 한다고 할지라도 헌법이 보장하는 '직업선택의 자유'를 해치지 않는 범위, 즉 과잉금지조치(목적이 정당한가, 수단이 적정한가, 피해를 최소화할 수 있는가, 공익목적과 개인의 기본권과의 형평성은 있는가)에 해당하는 경우 일정 기간 피허가권을 취득하지 못하도록 하는 조치도 필요할 것으로 판단됨

- 감척 후, 재진입을 할 경우 폐업지원금의 회수문제는 「보조금의 예산 및 관리에 관한법률」 제30조 제1항에서 '보조금을 다른 용도에 사용'한 것으로 볼 수 있으므로, 행정행위의 철회사유에 해당한다고 볼 수 있음. 따라서 어업인의 이의에 의해 행정소송이 이루어지기 전에는 폐업지원금 반환이 이루어질 수 있다고 판단됨

- 일반적으로 경매절차상 매수신청을 할 수 없는 주체로는 채무자, 이전의 매수인 (민사집행법 제138조 제4항) 등과 같이 법 논리상 매수신청을 할 수 없는 경우, 타인의 매수신청을 방해한 자, 부당하게 다른 사람과 담합하거나 매각절차를 방해한 자 등과 같이 매각질서를 해한 경우(동 법 제108조), 법관, 법원사무관 등과 같이 경매관련 직무를 수행하는 공무원 등 경매의 공정성을 훼손할 지위에 있는 자이므로, 명시적으로 정부의 매수자격에 관한 명문의 규정이 없을지라도 감척목적으로 정부가 어선경매에 매수 신청하는 것은 가능하다고 판단됨

- 다만 정부가 경매에 참여할 경우 감척방법으로서 행해지는 공개입찰제와의 형평성 문제를 제기한다든지 경매가만 오르게 하는 등 여러 부작용이 발생할 수 있으므로 정부의 경매어선매수신청은 신중을 기하지 안 될 것임

< 목 차 >

제 1장 서론	1
제1절 연구배경 및 목적	1
제2절 연구범위	2
제3절 연구방법	4
제 2장 연근해어선 감척사업 장기기본계획	7
제1절 WTO/DDA, FTA 등 외부영향을 고려한 감척 영향분석	7
1. WTO/DDA 및 FTA 영향에 따른 분석	7
2. WTO/DDA 및 FTA 영향에 따른 지원정책	13
제 2절 연·근해어업자원에 적합한 업종별 어선척수 산정	15
1. 연안어업 업종별 적정어선세력	15
2. 근해어업어선 적정어선세력	16
제 3절 연·근해어선의 업종·연도별 감척물량	17
1. 연안어업 업종·연도별 감척물량	17
2. 근해어업 업종·연도별 감척물량	22
제 4절 감척사업 추진의 장애요인 및 해결방안	27
제 5절 기타 감척사업의 원활한 추진방안	29
제 3장 연근해어선 구조조정에 관한 법률(안) 마련	31
제1절 연근해어선 구조조정에 관한 현행제도 및 특별법제정 필요성여부	31
1. 개설	31
2. 연근해어선구조조정에 관한 현행제도 및 그에 대한 문제제기	32
3. 어선감척에 관한 법적 근거 마련에 관한 논의	34
제2절 특별법 제정시 특별법(안)의 내용 등에 관한 사항	37
1. 제정 목적과 기본 이념	37
2. 입법 취지와 구성 원칙	37
3. 주요 내용	39
제 4장 주요외국의 근해어선 감척제도 연구	49
제1절 미국 입찰에 의한 감척제도분석	49
1. 미국의 어선정책	49
2. 어선감척사업추진현황	50
3. 어선감척사업 추진체계분석	51
제2절 캐나다 입찰에 의한 감척제도분석	57
1. 대서양연안 캐나다어업구조조정프로그램	57
2. 태평양연안 캐나다어업구조조정프로그램	62

제 5장 근해어선 업종별 감척 우선순위 및 물량결정	65
제1절 업종별 감척 우선순위	65
1. 감척우선순위 결정방법	65
2. 업종별 감척우선순위	82
제2절 지역별·업종별·연도별 감척물량	86
1. 업종별 어선세력 및 어획량분석	86
2. 업종별 적정어획강도 산정	112
3. 업종별 감척물량 산정	119
4. 지역별·업종별·연도별 감척물량	129
제 6장 근해어선 잔존가치평가	133
제1절 잔존가치평가 개요	133
제2절 조사개요 및 방법	133
1. 현장조사	133
2. 자료수집 및 정리	134
제3절 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가	134
1. 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가	134
2. 선박별 의장품·어구 등 표준 수량 및 특수 시설의 범위	141
3. 잔존가치 표준가	152
제4절 잔존가치평가 종합	162
제 7장 입찰에 의한 근해어선 감척방안 마련	163
제1절 현행 감척방법에 대한 문제점 및 개선방안	163
1. 현행 근해어선 감척체계	163
2. 근해어선 감척체계의 문제점분석 및 해결방안	164
3. 입찰제도입 장단점	164
제2절 입찰제 도입방안	166
1. 입찰절차 및 방법, 담합방지 방안, 추진주체별 역할	166
2. 입찰 기초금액 산정	182
3. 입찰예정가격 산정	186
제3절 입찰제도입에 따른 사업집행지침	187
1. 사업대상·신청자격·사업자 선정방법	187
2. 근해어선감척 사업집행지침	193
제4절 특정어업 감척방안	213
1. 입찰예외규정적용배경	213
2. 특정어업 감척방안 및 대상	213
3. 사업추진절차	215
제5절 폐업지원금과 잔존가치를 동시에 입찰하는 방안	216
제 8장 근해어선 감척어업인의 전업 및 실업대책	219
제1절 어업별 선원 고용실태	219

1. 어업별 선원수	219
2. 선원 수급형태	222
3. 선원 수급상의 문제점	222
4. 외국인 선원 수급상의 문제점	223
제2절 감척어업자 및 선원의 취업형태	224
1. 기존 감척 어업자의 취업형태	224
2. 기존 감척 어업자의 실업실태	225
3. 기존 감척 어선원의 취업형태	226
4. 기존 감척 어선원의 실업실태	226
제3절 감척으로 인한 실업선원의 실업수당	227
1. 감척으로 인한 실업인원 추정	227
2. 감척으로 인한 실업수당 예상액 산출	229
제4절 실업수당 지급주체에 대한 검토	232
1. 선원법에 의한 실업수당 지급	232
2. 과거 감척사업 시의 실업수당 지급실태	232
3. 향후 근해 어선 감척 사업과 실업수당 지급 주체	233
4. 감척어업자에 대한 고용보험법 이용 권유	234
제5절 감척어선 선주 및 어선원의 전업 및 실업대책	235
1. 실업에 대비한 전업가능 형태	235
2. 선원으로서의 재취업 알선	236
3. 교육훈련을 통한 전업 안내	237
4. 어촌 정주 유도를 통한 전업 안내	239
5. 다른 직업으로의 전업	239
제 9장 감척된 근해어선의 처리방안	241
제1절 감척어선의 용도별 활용 형태	241
제2절 감척어선을 이용한 재활용 방안과 유의점	242
1. 현재까지 감척어선을 이용한 재활용 방법과 특징	242
2. 감척어선을 새로운 용도로 이용하는 방법과 특징	245
3. <한국 근해조업 금지> 조건부 외국 수출에 관한 법적인 검토의견	253
4. FRP 감척어선의 폐선처리 방안	260
5. 폐선박 처리에 관련된 법령	261
제3절 폐선 처리주체	263
1. 지방자치단체 주도	263
2. 정부 주도	263
3. 추진 주체별 역할	264
제 10 장 감척사업의 고객만족도 조사	265
제1절 조사대상 및 조사방법	265
제2절 조사내용 및 분석결과	266
1. 감척담당공무원 대상 설문조사	266

2. 어업인 대상 설문조사	267
3. 분석결과 감척사업에 대한 개선방안	273
제 11장 연근해어선의 감척과 유사제도 도입방안	275
제1절 무·저조업선 감척방안	275
1. 개요	275
2. 무·저조업선 실태	276
서해안에 위치한 전북 군산시의 옥도면의 경우, 313척의 연안어선이 있으며, 이에 대한 면세유공급실적은 <표 11-2>와 같다.	277
3. 무·저조업선 감척방안	279
제2절 재진입방지대책	284
1. 개요	284
2. 재진입 현황	285
3. 불법적인 재진입방지 대책	285
4. 재진입시 폐업지원금 반환 검토	285
제3절 경매어선 정부매입방안	289
1. 선박경매절차	289
2. 경매어선 정부매수가능 여부	290
제 12장 참고문헌	291
본 문 부 록 I	i
1. 어업실태조사지	i
2. 어선·어구 등 시설물 조사서	vii
3. 잔존가치 적용율	xi
본 문 부 록 II	xiii
2008년 연근해어업구조조정사업 (근해어선 감척사업)집행지침	xiii
[별책] 근해어선 어업실태 및 경영상태 분석	

〈표 목 차〉

<표 1-1> 연구수행체계	5
<표 2-1> 어획통계자료상 최근 15년간 어종별 자원상태	11
<표 2-2> 근해어업의 경쟁력 실태	12
<표 2-3> 근해어업의 업종별 WTO/FTA 영향분석결과	12
<표 2-4> 추가업종에 대한 업종별 근해어업 WTO/FTA영향 분류	13
<표 2-5> 연안어업별 최적 감척물량의 제시(단위: 톤)	15
<표 2-6> 연안어업의 해역별 우선순위별 최적감척어선척수 (단위: 척)	16
<표 2-7> 연안어업의 지역별 우선순위별 최적감척어선척수 (단위:척)	16
<표 2-8> 2008년 이후 중장기 근해어선 적정 감척물량	17
<표 2-9> 2005년 연안어업어선 감척물량	18
<표 2-10> 2006년 연안어업어선 감척물량	19
<표 2-11> 업종별 감척 잔여물량	20
<표 2-12> 연안어업 년도별 감척물량	20
<표 2-13> 업종별 감척평균단가(05~06년 평균)	21
<표 2-14> 연안어업 대안별 감척소요 예산	21
<표 2-15> 연근해어업구조조정사업 연도별 투자계획	21
<표 2-16> 업종별 지급예상단가 및 감척소요예산	23
<표 2-17> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 I)	24
<표 2-18> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 II)	25
<표 2-19> 근해어선 업종별 연도별 감척방안	26
<표 2-20> 어업손실액 입찰제도에 따른 문제점 및 대책방안	27
<표 2-21> 재진입 대책방안	28
<표 4-1> 미국의 어선감척 사례	50
<표 4-2> 베링해/알류션열도의 게어업 감축사업 추진상황	55
<표 4-3> 뉴펀들랜드 지역의 감축결과	59
<표 4-4> 스코셔-펀디지역의 감축결과	60
<표 4-5> 걸프지역의 감축결과	61
<표 4-6> 퀘벡지역의 감축결과	62
<표 4-7> 태평양프로그램결과(업종별 목표대비 실제 감축량 및 비용)	63
<표 5-1> 업종별 요인별 심각도 점수	67
<표 5-2> 어족자원고갈 심각도점수	68
<표 5-3> 업종간 경합여부	69
<표 5-4> 업종간 경합여부에 점수	69
<표 5-5> 업종간 분쟁조사결과	70
<표 5-6> 업종분쟁에 따른 심각도 분석결과	70
<표 5-7> 한일, 한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO 영향 분석 결과	71
<표 5-8> 한일·한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO영향분석점수 및 심각도점수	72

<표 5-9> 연도별 면세유류사용량	73
<표 5-10> 연도별 어업별 면세유 사용량	74
<표 5-11> 최근 3년간 어업별 면세유 사용량	74
<표 5-12> 어업별 어선톤당 면세유 사용량 및 의존도	76
<표 5-13> 2001년~2004년 감척평가자료	77
<표 5-14> 업종별 기관마력 및 연간생산액 기준 평균지급액 예측	77
<표 5-15> 업종별 지원금 및 수익지원금 일반화 값	80
<표 5-16> 업종별 대표기관 감척희망요구 조사결과	81
<표 5-17> 사회적 감척요구 우선순위	82
<표 5-18> 대안 II의 사회적 감척요구도 점수 부여	83
<표 5-19> 감척우선순위 결정 대안	83
<표 5-20> 대안 I, II의 분석결과	83
<표 5-21> 대안 III, IV의 분석결과	84
<표 5-22> 업종별 우선순위 그룹	85
<표 5-23> 감척우선순위 그룹별 감척방안	85
<표 5-24> 한국연근해 보구치 자원에 대한 어획량 및 CPUE 자료	115
<표 5-25> 톤기준 어업별 적정어획강도	118
<표 5-26> 근해어업 업종별 적정어획강도	119
<표 5-27> 감축물량 대안 설정기준	120
<표 5-28> 대안별 적정 어획강도	121
<표 5-29> 현재 업종별 어선척수 및 허가건수	123
<표 5-30> 업종별 대안별 어선 감척수	124
<표 5-31> 대안별 정수대비 잔존척수	125
<표 5-32> 업종별 감척물량 기존연구결과	126
<표 5-33> 「WTO/FTA 체결에 따른 수산업어촌 국내대책 수립」보고서에서 제시한 감척 물량	127
<표 5-34> 대안별 감척물량 종합	128
<표 5-35> 업종별 지급예상단가 및 감척소요예산	129
<표 5-36> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 I)	130
<표 5-37> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 II)	132
<표 6-1> 선체 표준단가	135
<표 6-2> 기관 표준단가	136
<표 6-3> 의장품 표준단가	138
<표 6-4> 어구수량 및 내용년수, 표준단가	140
<표 6-5> 업종별 시설물 보유수량	142
<표 6-6> 육상의 가공시설	152
<표 6-7> 선체, 기관의 잔존가치 표준가 및 적용율	153
<표 6-8> 의장품 잔존가치 표준가 및 적용율	153
<표 6-9> 어구 잔존가치 표준가 및 적용율	154
<표 6-10> 외끌이대형기선저인망(단위 : 천원)	154
<표 6-11> 쌍끌이대형기선저인망(단위 : 천원)	154

<표 6-12> 동해구기저(단위 : 천원)	154
<표 6-13> 외끌이서남구기선저인망(단위 : 천원)	155
<표 6-14> 쌍끌이서남구기선저인망(단위 : 천원)	155
<표 6-15> 대형트롤(단위 : 천원)	155
<표 6-16> 동해구트롤(단위 : 천원)	156
<표 6-17> 대형선망(단위 : 천원)	156
<표 6-18> 소형선망(단위 : 천원)	156
<표 6-19> 근해채낚기(단위 : 천원)	156
<표 6-20> 기선권현망 (단위 : 천원)	157
<표 6-21> 근해자망(단위 : 천원)	157
<표 6-22> 근해안강망(단위 : 천원)	158
<표 6-23> 잠수기(단위 : 천원)	159
<표 6-24> 장어통발(단위 : 천원)	159
<표 6-25> 기타통발(단위 : 천원)	160
<표 6-26> 문어단지(단위 : 천원)	160
<표 6-27> 근해형망(단위 : 천원)	160
<표 6-28> 근해연승(단위 : 천원)	161
<표 7-1> 입찰신청접수에 따른 입찰구분	169
<표 7-2> 입찰신청기간에 따른 입찰구분	170
<표 7-3> 업종별 분리 또는 통합입찰	172
<표 7-4> 입찰담합을 방지하기 위한 방안	176
<표 7-5> 담합방지용 각서(예시)	177
<표 7-6> 낙찰자 계약포기방지 방안별 장단점	178
<표 7-7> 근해어선감척 입찰행정업무에 대한 설문결과	180
<표 7-8> 근해어선감척사업 시행체계	180
<표 7-9> 근해어업구조조정사업의 사업집행주체 및 사업시행체계	181
<표 7-10> 06년 연안어업감척사업의 입찰예정가대비 낙찰율	183
<표 7-11> 기초금액산정 대안의 비교	185
<표 7-12> 어선의 내용연수 및 감가상각비	188
<표 7-13> 선령과 감가상각율 관계 식	188
<표 7-14> 업종별 강선 선령 분포	189
<표 7-15> 업종별 FRP선 선령 분포	189
<표 7-16> 업종별 목선 및 기타선 선령 분포	190
<표 7-17> 근해어선감척사업 입찰참가 기준 선령	191
<표 7-18> 특정어업감척 대상어업 및 근거	214
<표 7-19> 업종별 입찰예정가 대비 낙찰비율(2006년 기준)	214
<표 7-20> 특정어업감척의 사업추진 절차	215
<표 7-21> 폐업지원금과 잔존가치 분리 또는 동시입찰의 장단점	216
<표 7-22> 동시입찰 어선감척사업추진 절차	217
<표 8-1> 근해어업 어업별 선박척당 선원 수(단위: 명)	219
<표 8-2> 근해어업 어업별 총선원수(단위: 명)	221

<표 8-3> 근해어선 연도별 감척물량	228
<표 8-4> 근해어선 감척에 의한 연도별 예상 실업선원수 (단위: 명)	229
<표 8-5> 근해어선 감척에 의한 연도별 실업수당 예상액(단위: 천원)	231
<표 9-1> 근해감척 어선의 연도별·용도별 처리 건수	241
<표 9-2> 감척 어선의 재활용 방안	252
<표 9-3> 폐선처리업체 현황	261
<표 10-1> 과업지시서 조사내용 및 항목	265
<표 10-2> 기관별 담당 행정업무 의견종합	267
<표 10-3> 만족도 조사를 통한 항목별 개선방안	274
<표 11-1> 동해안 면세유 공급실적	276
<표 11-2> 서해안 면세유 공급실적	277
<표 11-3> 남해안 면세유 공급실적	278
<표 11-4> 면세유 공급실적(종합)	279

〈그림목차〉

〈그림 5-1〉 감척우선순위 결정 과정	65
〈그림 5-2〉 면세유 유종별 사용비율	73
〈그림 5-3〉 업종별 면세유류 사용비율	75
〈그림 5-4〉 업종별 평균 지급액산출 모형 회귀분석결과	78
〈그림 5-5〉 위판실적과 평균판매실적관계	78
〈그림 5-6〉 건당수익지원금 산출 회귀분석 모형 결과	79
〈그림 5-7〉 업종별 평균연간생산액 산출 회귀분석 모형 결과	80
〈그림 5-8〉 외끌이대형기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)	86
〈그림 5-9〉 쌍끌이대형기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)	87
〈그림 5-10〉 동해구기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)	87
〈그림 5-11〉 외끌이남해구기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)	88
〈그림 5-12〉 쌍끌이남해구기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)	88
〈그림 5-13〉 대형트롤 어선세력(단위: 척, 톤)	89
〈그림 5-14〉 동해구트롤 어선세력(단위: 척, 톤)	89
〈그림 5-15〉 대형선망 어선세력(단위: 척, 톤)	90
〈그림 5-16〉 소형선망 어선세력(단위: 척, 톤)	90
〈그림 5-17〉 근해채낚기 어선세력(단위: 척, 톤)	91
〈그림 5-18〉 기선선인망 어선세력(단위: 척, 톤)	91
〈그림 5-19〉 근해자망 어선세력(단위: 척, 톤)	92
〈그림 5-20〉 근해안강망 어선세력(단위: 척, 톤)	92
〈그림 5-21〉 잠수기어업 어선세력(단위: 척, 톤)	93
〈그림 5-22〉 근해통발 어선세력(단위: 척, 톤)	93
〈그림 5-23〉 근해형망 어선세력(단위: 척, 톤)	94
〈그림 5-24〉 근해연승 어선세력(단위: 척, 톤)	94
〈그림 5-25〉 외끌이대형기선저인망 어획량(단위: M/T)	95
〈그림 5-26〉 쌍끌이대형기선저인망 어획량(단위: M/T)	95
〈그림 5-27〉 동해구기선저인망 어획량(단위: M/T)	96
〈그림 5-28〉 외끌이서남해구기선저인망 어획량(단위: M/T)	96
〈그림 5-29〉 쌍끌이서남해구기선저인망 어획량(단위: M/T)	97
〈그림 5-30〉 대형트롤 어획량(단위: M/T)	97
〈그림 5-31〉 동해구트롤 어획량(단위: M/T)	98
〈그림 5-32〉 대형선망 어획량(단위: M/T)	98
〈그림 5-33〉 소형선망 어획량(단위: M/T)	99
〈그림 5-34〉 근해채낚기 어획량(단위: M/T)	99
〈그림 5-35〉 기선선인망 어획량(단위: M/T)	100
〈그림 5-36〉 근해자망 어획량(단위: M/T)	100
〈그림 5-37〉 근해안강망 어획량(단위: M/T)	101

<그림 5-38> 잠수기어업 어획량(단위: M/T)	101
<그림 5-39> 근해통발 어획량(단위: M/T)	102
<그림 5-40> 근해형망 어획량(단위: M/T)	102
<그림 5-41> 근해연승 어획량(단위: M/T)	103
<그림 5-42> 외끌이서남해구어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	104
<그림 5-43> 외끌이대형기선저인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	104
<그림 5-44> 쌍끌이서남해구어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	105
<그림 5-45> 쌍끌이대형기선저인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	105
<그림 5-46> 소형선망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	106
<그림 5-47> 동해구트롤어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	106
<그림 5-48> 동해구기선저인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	107
<그림 5-49> 대형트롤어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	107
<그림 5-50> 대형선망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	108
<그림 5-51> 기선선인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	108
<그림 5-52> 근해형망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	109
<그림 5-53> 잠수기어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	109
<그림 5-54> 근해통발어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	110
<그림 5-55> 근해채낚기어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	110
<그림 5-56> 근해자망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	111
<그림 5-57> 근해연승어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	111
<그림 5-58> 근해안강망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)	112
<그림 5-59> Shaefer 모델의 단위노력당 어획량(U)과 어획노력량(f)와의 관계	113
<그림 5-60> Shaefer 모델의 어획량(C)과 어획노력량(f)와의 관계	113
<그림 5-61> Fox 모델의 단위노력당 어획량(U)과 어획노력량(f)와의 관계	114
<그림 5-62> Fox 모델의 어획량(C)과 어획노력량(f)와의 관계	114
<그림 5-63> Schaefer모형 어획노력량(f)과 단위노력당어획량(CPUE)	116
<그림 5-64> Schaefer모형 어획노력량(f)과 어획량(C)	116
<그림 5-65> Fox모형 어획노력량(f)과 단위노력당어획량(CPUE)	117
<그림 5-66> 우선순위결정 대안2에 대한 결정 과정	121
<그림 7-1> 어선감척을 위한 현재의 평가체계	163
<그림 8-1> 근해어업의 어업별 선박척당 선원수(단위: 명)	220
<그림 8-2> 2000-2004년간 감척된 근해어업의 어업별 선박 척수	224
<그림 8-3> 2000-2004년에 걸쳐 감척한 근해어업 어업자의 취업형태	225
<그림 8-4> 2000-2004년에 걸쳐 감척한 근해어업 어선원의 취업형태	226
<그림 9-1> 폐 객차를 이용한 예	251
<그림 10-1> 응답자 업종별 분포	267
<그림 10-2> 향후 감척사업에 참여여부	268
<그림 10-3> 현행 근해어선감척사업의 만족도	269
<그림 10-4> 현재 시행중인 연안어선감척사업의 입찰제에 대한 인지도	269
<그림 10-5> 현재 시행중인 연안어업 감척입찰제도에 대한 만족도	270
<그림 10-6> 근해어업 감척사업의 어업수익지원금에 대한 입찰제 도입의견	271

<그림 10-7> 근해어업 감척사업의 어업수익지원금 및 어선 동시 입찰제 도입의견	271
<그림 10-8> 근해어업 감척사업의 입찰제 도입시 입찰방법에 대한 의견	272
<그림 10-9> 근해어업 감척사업의 입찰제 도입시 입찰시행주체에 대한 의견	273
<그림 10-10> 잔존어업자들의 감척비용부담에 대한 의견	273

어선감척사업 제도개선에 관한 용역

본 보고서

제 1 장 서 론

1절 연구배경 및 목적

2절 연구범위

3절 연구방법

제 1장 서론

제1절 연구배경 및 목적

1. 연구배경

현재 우리나라의 수산업은 자연성장을 초과하는 과잉어획과 해양환경 악화 등으로 인하여 연근해 어업자원 감소→어업생산량 감소→소비자 지불가격 증가로서 소비자 후생이 악화되고 있으며, 생산자들도 어업 생산량 감소와 더불어 어선의 노후화 및 어선원의 임금상승 등으로 인하여 어업경영 수지가 악화되고 있어서 대내적으로 많은 문제점들이 나타나게 되었다. 특히, 대외적으로는 향후 WTO/DDA 협상에서 면세유를 비롯한 수산보조금이 규제될 가능성이 높아지고 있고, 미국, 중국등 외국과의 FTA협정으로 인하여 우리나라 어업 경쟁력은 더욱 악화될 것으로 예상되고 있다. 이에 따라서 우리나라는 안정적인 수산물 공급과 어업의 국제 경쟁력을 유지하기 위해서는 연근해어업의 어선세력을 적정수준으로 축소 조정하는 등 어업 경쟁력 강화를 위한 지속적인 구조개선 노력이 절실히 요구된다.

정부에서는 연근해어업 경영수지를 제고시키고 감소된 연근해 어업자원을 회복시키기 위해서 1994년부터 어업구조조정사업을 추진하여왔으며, 1996년 해양수산부 발족이후 주변국인 중국·일본과의 배타적 경제수역 획정으로 한일어업협정(1999년 1월 22일 발효), 한중어업협정(2001년 6월 30일 발효)으로 일본 및 중국수역에서 조업하던 우리 어선들이 어업활동에 제한을 받게 됨에 따라 동 어선에 대한 지원근거인 「어업협정체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업발전특별법」(1999년 9월)을 의원 입법으로 마련하였다.

특히 '07년 현재 연안어업에 대해서는 기존의 '평가를 통한 어업손실액 지원' 방식에서 입찰제도로 전환하여 시행하고 있으나, 근해어선 감척사업은 여전히 기존의 '평가를 통한 어업손실액 지원' 방식을 채택하고 있다. 이는 과거 근해어선 감척사업 추진시 사업대상자가 지급액이 낮다는 이유로 사업을 포기함에 따라 예산의 약 30%가 불용되는 등 예산이 비효율적으로 집행되고, 사업절차상 폐업손실액 산출용역 기간이 장기간 소요되는 등으로 매년 예산이 이월이 반복되어 사업 추진상 많은 문제점을 안고 있다.

따라서 연근해어업의 지속적인 발전을 위해서는 효율적이고 종합적인 어선감척방안 마련이 요구되며, 기존의 근해어업 감척사업에서 나타나는 많은 문제점들을 해소하고 어선감척사업의 효율적인 추진을 위한 새로운 제도개선 방안제시가 요구된다.

뿐만 아니라, 근해어선의 감척사업추진체계를 평가제에서 입찰제도입을 위한 폐업지원금의 업종별, 톤급별 기초가격산정 및 사업의 효율적인 추진을 위한 추진체계의 수립, 그리고 자원수준에 적합한 규모의 감척물량제시 및 중장기 계획수립을 위한 업종별 우선순위 및 감척물량을 설정하여 사업의 체계적인 추진을 위한 연구가 필요하다.

2. 연구목적

본연구의 주요 목적은 적정수준으로 어선세력을 감척하여 어업경쟁력을 강화하고, WTO/DDA, FTA 체결 등 국내·외적인 어업여건 변화에 대비하여 근해어선의 추가 감척이 필요함에 따라 근해어업구조조정사업의 효율적인 추진을 위하여 사업체계를 합리적·효율적으로 개편하여 사업성과를 제고하기 위함이다.

3. 과업기간

◦ 본과업의 연구기간은 총 12개월 (2006년 12월 14일 ~ 2007년 12월 13일) 이다.

제2절 연구범위

본 연구의 대상업종은 근해어업 (대형기선저인망어업, 중형기선저인망어업, 근해트롤어업, 근해선망어업, 근해채낚기어업, 기선선인망어업, 근해자망어업, 근해안강망어업, 근해봉수망어업, 잠수기어업, 근해통발어업, 근해형망어업, 근해연승어업)이며 과업의 세부내용은 다음과 같음.

1. 연근해어선 감척사업 장기기본계획 수립

- WTO/DDA, FTA 등 외부영향을 고려한 감척 영향분석
- 연근해 어업자원에 적합한 업종별 어선척수 산정
- 연·근해어선의 업종별·연도별 감척물량 제시
- 감척사업 추진의 장애요인 및 해결방안 제시
- 기타 감척사업의 원활한 추진방안 제시

2. 연근해어선 구조조정에 관한 법률(안) 마련

- 현행 감척방법을 체계적으로 정리한 절차법(안) 조문화
- 하위법령의 계약적인 요강 제시

3. 주요외국의 근해어선 감척제도 연구

- 미국과 캐나다 등의 입찰에 의한 감척제도 자료수집 및 분석

4. 근해어선 어업실태 및 경영상태 분석

- 지역별·업종별 허가건수·어선척수 등 통계조사
- 업종별 어획강도 및 자원에 미치는 영향 분석
- 업종간 분쟁 사례분석
- 면세유 의존도 분석
- 최근 3년간 경영상태 분석(최소 10%이상)
 - 지역별·업종별·톤급별·선령별 고려

5. 근해어선 업종별 감척 우선순위 및 물량 결정

- 업종별 감척 우선순위 제시
- 지역별·업종별·연도별 감척물량 제시

6. 근해어선 잔존가치 평가

- 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가 제시
- 선박별 의장품·어구 등 표준 수량 및 특수 시설의 범위

7. 입찰에 의한 근해어선 감척방안 마련

- 현행 감척방법에 대한 문제점 및 개선방안 도출
- 입찰제 도입방안 제시
 - 입찰절차 및 방법, 담합방지 방안, 추진주체별 역할 등
 - 입찰 기초가격 산정
- 입찰제를 근간으로 한 사업집행지침 마련
 - 입찰유의서, 잔존가치액의 표준가격, 어선·어구 및 어업시설물 평가기준 등
- 폐업지원금과 잔존가치를 동시에 입찰하는 방안 검토

8. 근해어선 감척어업자의 전업 및 실업대책

- 업종별 선원수(내외국인 구분), 선원수급실태 등
- 감척어업자의 재진입 등 취업형태
- 감척어선에 종사한 선원들의 취업 및 실직형태
- 일반감척사업시 실업선원들에 대한 수당지급 여부
- 감척사업시 연도별 실업수당 지급 예상액 산출
- 감척어선 선주 및 어선원의 전업 및 실업대책
- 감척후 합법적 진입형태 및 감척후 불법적 재진입 방지대책

9. 감척된 근해어선의 처리방안

- 감척어선 재활용 등 처리실태 파악
- 폐선처리 또는 노후어선 대체 등 재활용 방안 강구

10. 감척사업의 고객만족도 조사

- 어업자에 대한 설문조사·분석 후 개선방안 제시
 - 조사내용은 사업성과, 개선요구사항 등

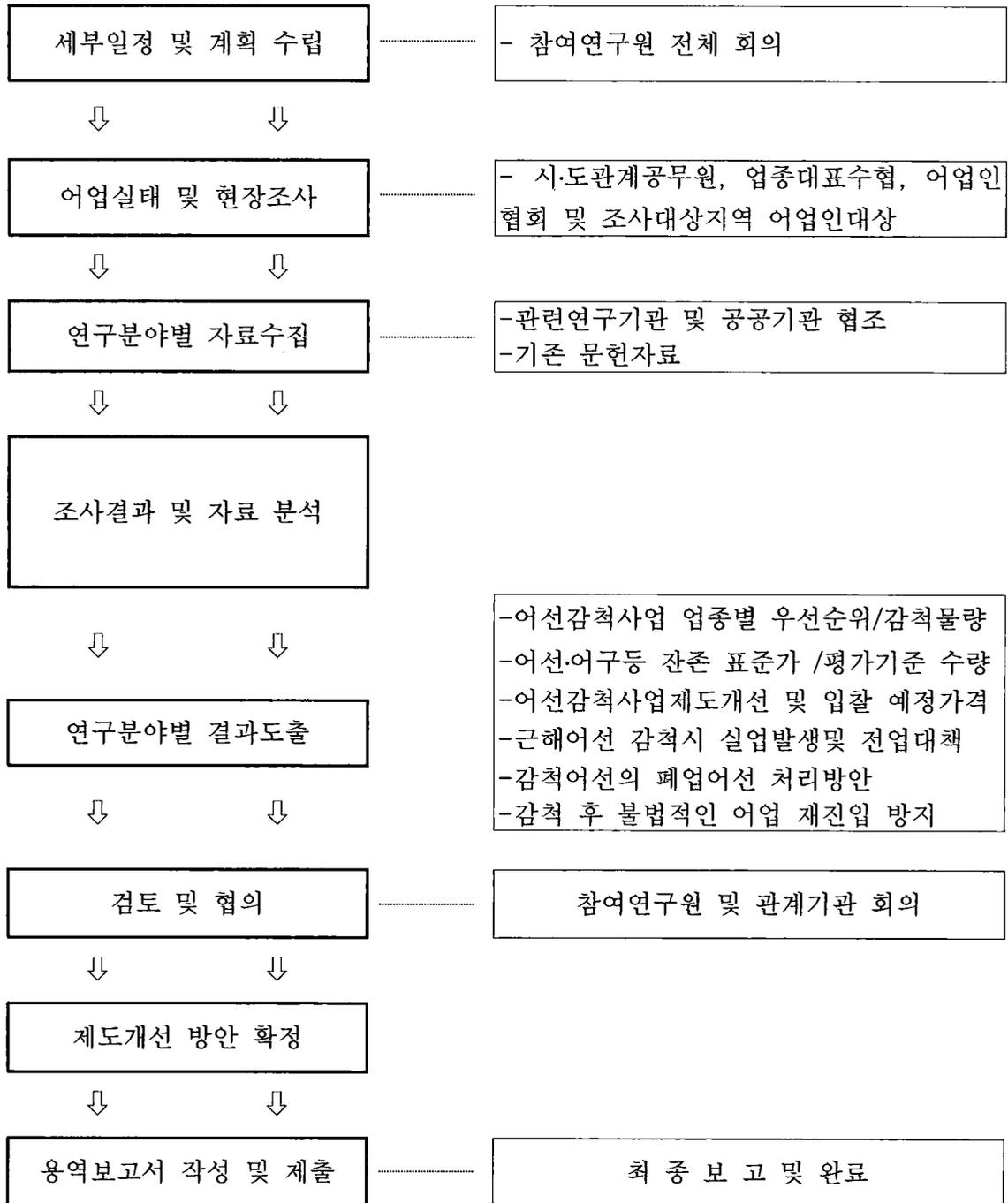
11. 연근해어선의 감척과 유사한 제도도입 방안 검토

- 무저 조업선 허가권 매입 가능성 여부(표본조사)
- 경매 어선 정부 매입 가능성 여부

제3절 연구방법

본 연구의 세부내용에 대한 구체적인 연구수행방법은 <표 1-1>의 연구수행체계도와 같다. 특히 본 연구내용 중 근해어선 어업실태 및 경영상태 조사분석내용은 본 보고서에서 분리하여 별책으로 발간한다.

<표 1-1> 연구수행체계



제 2 장 연근해어선감척사업 장기 기본계획

- 1절 WTO/DDA, FTA 등 외부영향을
고려한 감척 영향분석
- 2절 연·근해어업자원에 적합한 업종별
어선척수 산정
- 3절 연·근해어선의 업종·연도별 감척물량
- 4절 감척사업 추진의 장애요인 및 해결방안
- 5절 기타 감척사업의 원활한 추진방안

제2장 연근해어선 감척사업 장기기본계획

제1절 WTO/DDA, FTA 등 외부영향을 고려한 감척 영향분석

1. WTO/DDA 및 FTA 영향에 따른 분석

1994년 WTO 체제의 출범이후 무역자유화에 대한 논의가 지속되었고, 2001년 11월 카타르 도하에서 개최된 제 4차 WTO 각료회의 이후 계속되고 있는 WTO/DDA 협상과, 앞으로 더욱 확산될 FTA협상은 우리나라의 수산물 관세와 수산보조금에 큰 영향을 미칠 것으로 예상하고 있다. 이에 따라 기존의 많은 연구가 WTO/FTA 등의 국제협약에 의한 국내 수산업의 영향을 분석하고 효율적인 방안을 제시한바 있다.

본 연구에서는 어선감척규모 및 감척우선순위를 결정함에 있어서 이들 요인들이 미칠 영향을 기존 보고서를 분석하여 연근해 어업 감척사업 장단기계획수립에 반영하고자 한다.

가. WTO/DDA 및 FTA 관련 기존연구

(1) 한·칠레 FTA 체결에 따른 수산부문 영향과 대응방안 (KMI, 1999) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 한·칠레 FTA 체결에 따른 무역수지는 수출이 \$4,218달러, 수입이 \$2,634,034달러 증가할 것으로 예상
- 국내 수산물생산은 0.068%인 400만달러 정도 감소하고 소비는 0.061%인 약 200만달러 정도 증가하여 그 영향은 미미할 것으로 분석
- 어가수는 매년 3.2%, 어업종사자수는 매년 3.5%씩 감소할 것으로 예상

(2) WTO 뉴라운드 대비 수산물 HS품목별 관세인하 영향과 대책(KMI, 2001) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- WTO 뉴라운드 수산물협상동향과 쟁점사항
- 수산물 수출입현황 및 구조, 일본시장을 대상으로 수산물 수출경쟁력 평가
- 수산물 수입관세율 구조 및 운영상 특징 고찰
- 조정관세품목 등 40개 민감품목을 대상으로 7가지 시나리오에 따른 수산물 수출입/생산/부가가치 요소에 미치는 영향 분석
- 일본, 중국의 관세율 및 수입할당 등 수산물 무역제도 검토
- 관세인하에 따른 국내대책방안, 관세부문협상전략, 관세인하후의 수산업정책방향

제시

(3) WTO 체제하의 수산물관세체계 개편방안(KMI, 2001) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 수산식품 관세와 관련한 WTO 동향과 주요쟁점 논의
- 우리나라 수산물관세체계와 운용실태
- WTO 저 관세율 체제에서의 관세의 기능변화에 따른 수산식품 관세체계의 개편 방안 제시

(4) WTO 뉴라운드 대비 수산물 HS 품목별 관세인하 영향과 대책(KMI, 2001) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 조정관세품목 14개와 수입액이 큰 26개 품목을 포함한 40여개 수산품목의 관세 인하 효과를 국가별 시나리오로 분석
- 대미 FTA의 수산물 영향은 수입이 22.6% 증가하고, 수출이 6.5% 증가하며, 생산은 10% 감소하고 부가가치는 10.7% 감소할 것으로 예측

(5) WTO 체제하의 수산부조금 정책방향연구(KMI, 2002) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 수산보조금에 대한 WTO규범, WTO를 비롯한 여러 국제기구의 수산보조금 논의 동향
- 수산보조금에 대한 각국의 원칙과 견해
- 1,2 단계협상전략과 대응방안
- 국내수산보조금의 실태와 철폐에 따른 파급효과(어업용 면세유, 정책자금 등의 어업인 수혜액 축소에 따른 생산비 상승, 어업경영악화 등)

(6) 수산물 시장접근 협상대응 수산물 민감도 분석에 관한 연구(KMI, 2003): 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- WTO 수산물 관세협상 동향
- 수산물 자유무역의 효과분석
- 수입자유화에 따른 수산물 민감도 분석(생산비중, 수입비중, 종사자수 비중, 생산량 증감율, 수입가격 탄력성 등의 요소검토)

(7) WTO-DDA 수산보조금 협상에 대비한 어업용 면세유 대체지원 방안연구(KMI, 2004) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 어업용 면세유 공급의 효과를 연근해, 양식어업별로 분석
- 어업용 면세유 공급 중단시 파급효과를 시나리오를 설정하여 단기, 중기, 장기로 분석

-어업용 면세유가 금지보조금이 될 경우 필요한 세제 개편(비과세 전환, 산업용경유의 세액축소), 구조조정(추가적인 어선감척, 직접지불제 도입) 등의 대책 제시

(8) WTO/DDA 대비 수산업 구조조정 방안(KMI, 2004) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- WTO/DDA 협상의 동향 및 파급효과 분석
- 수산업 구조조정의 수단(직, 간접수단)과 어업별 필요성 제시
- 외국의 구조조정 사례 및 시사점 검토
- 연근해, 양식어업의 구조조정 기본방향과 추진방안, 자원확보방안 검토

(9) 한중일 FTA 대비 수산업부문 영향분석 (KMI, 2004) : 해당 연구에서는 수산업 4개분야에서 부가가치는 해면어업과 양식어업에서 각각 2.12%와 1.86%씩 소폭 감소하는 것으로 분석함.

(10) 수산보조금의 사회경제적 영향분석(KMI, 2005) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- WTO 수산보조금의 논의, 국제기구별, 국가별 보조금 분류 유형
- 수산보조금이 사회경제에 미치는 영향
- 소규모 영세어업에 수산보조금이 미치는 영향분석
- 수산보조금에 대한 협상전략 및 국내 수산재정정책의 방향

(11) 한미 FTA체결에 따른 수산부문 영향과 시사점(KMI, 2005) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 어종별 국내재와 수입재의 수입가격탄력성을 제시, 단기영향분석
- 한미 FTA결과 수산물관세가 철폐될 경우, 수입은 현재의 10 ~12% 증가할 것으로 예상
- 수입증가로 가격은 5~100% 내리고 소비량의 25~50%가 미국산으로 대체를 가정하여, 명태, 아귀, 대구, 넙치, 불락 등을 중심으로 어업생산액은 연근해어업이 92~214억원, 원양어업 374~524억원, 양식어업 45~111억원 등의 감소를 예측

(12) 한중 FTA 체결에 따른 수산부문 영향과 시사점 (KMI, 2005) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 중국 수산물의 한국 수입비중이 40%를 차지하고, 무역수지 적자폭이 크게 증가하고 있는 추세(중국산 수산물의 경쟁력이 높아 중장기적으로 중국산 수산물의 수입증대가 예상)
- 한중 수산물 수입관세 철폐시, 중국 수산물 수입이 17~21% 증가하여 1억 3천

만~1억 6천만 달러 이상의 수입액증가가 예상

(13) 한-아세안 FTA 체결에 따른 수산부문 영향과 대응방안(KMI, 2005) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 한국의 아세안 수입비중은 2004년 기준 14.5%이나, 다량어를 제외한 대부분의 품목에 낮은 경쟁관계를 보여 수입영향은 적을 것으로 예상
- 관세완전철폐에 따라 수입액은 새우와 보리새우, 쥐치포, 갑오징어의 수입이 7% 정도 증가할 것으로 예상
- 수산물 수출은 2%정도 증가할 것으로 예상

(14) 한일 FTA 협상하에서 일본 김 IQ(수입쿼터)철폐에 따른 한중일 경쟁력분석(KMI, 2005) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- 일본 김 IQ철폐시 한국은 993만속의 수출증가 예상
- IQ 철폐 외에 무관세를 적용할 경우 한국의 수출은 1,589만속으로 증가할 것으로 예상

(15) WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(KMI, 2006) : 해당 연구에서는 다음의 주요내용을 다루고 있다.

- WTO/FTA 협상영향(한미FTA 영향, 협상타결 시나리오별 경쟁력분석)
- WTO/FTA 협상에 대한 어업인 조사, 현행 정책평가
- 협상이후 수산업·어촌 대책
- 정책추진을 위한 지원방안(관련법 제·개정, 재원확보 및 운영개선 방안)

나. WTO 및 FTA 영향의 어종별 분석

WTO 및 FTA에 따른 근해어업의 영향분석을 위하여 본 연구에서는 WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(KMI, 2006)의 분석결과를 수용하고 일부 분석이 제외된 업종은 본 연구에서 별도의 연구방법을 통하여 재분석하였다.

WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(KMI, 2006)에서는 어종(아귀, 새우류, 가자미류, 참조기, 삼치류, 갈치, 멸치, 오징어, 고등어, 전갱이류, 참조기, 대게류, 꽃게, 붕장어, 문어, 돔류, 송어류, 낙지, 불락류(조피불락)) 및 업종(대형기저(외), 대형기저(쌍), 동해구기저, 서남구기저(외), 서남구기저(쌍), 대형트롤, 동해구트롤, 대형선망, 근해채낚기, 기선권현망, 근해자망, 근해안강망, 장어통발, 기타통발, 근해연승, 정치망 등)에 대해 분석하였다.

<표 2-1> 어획통계자료상 최근 15년간 어종별 자원상태

순위	어종	감소상태 (SDI)	순위	어종	감소상태 (SDI)	순위	어종	감소상태 (SDI)
1	정어리	0.01	33	코끼리조개	31	65	가무락	65
2	귀취류	0.11	34	꽂치	31	66	맛류	65
3	명태	2	35	우렁쉥이	33	67	갈치	66
4	자리돔	2	36	참조기	33	68	바지락	67
5	준치	2	37	임연수어	33	69	가자미류	67
6	밴댕이	4	38	복어류	35	70	붕장어	68
7	보리멸	6	39	피조개	36	71	전갱이류	70
8	상어류	7	40	가오리류	36	72	문어	76
9	보리새우	8	41	부세	36	73	주꾸미	80
10	홍어	8	42	고막류	38	74	굴류	80
11	오분자기	12	43	성게	38	75	넙치류	82
12	홍합	13	44	젓새우	39	76	다랑어류	83
13	갑오징어류	14	45	양태	42	77	동족	84
14	꽃게	14	46	닭새우	42	78	솜뱅이	87
15	중하	17	47	능성어	42	79	송어류	88
16	뱅어류	17	48	꽃새우	43	80	멸치류	90
17	연어	19	49	개량조개	44	81	오징어류	96
18	가리비	19	50	학꽂치	44	82	삼치류	98
19	전복류	21	51	매통이류	44	83	아귀	100+
20	미더덕	21	52	전어	45	84	소라고동	100+
21	보구치	21	53	민어	47	85	백합류	100+
22	청어	23	54	붉은대게	47	86	개조개	100+
23	새조개	23	55	낙지	51	87	조피볼락	100+
24	서대류	25	56	해삼	54	88	눈볼대	100+
25	대하	27	57	고등어	54	89	대구류	100+
26	망둥어류	27	58	덕장어	57	90	대게	100+
27	강달이류	27	59	병어류	59	91	노래미류	100+
28	갯장어	27	60	참돔	59	92	감성돔	100+
29	골뱅이류	28	61	방어	59	93	성대류	100+
30	키조개	29	62	도루묵	60			
31	꿀뚜기	29	63	농어	60			
32	까나리	30	64	옥돔	62			

자료:중장기 수산자원회복계획 추진에 관한연구(해양수산부, 2006)

해당업종별 어종을 토대로 분석결과 근해어업의 경쟁력 실태는 다음 <표 2-2>와 같다.

<표 2-2> 근해어업의 경쟁력 실태

업종	무역특화지수	수익률	노동생산성(천원)	종합순위(그룹)
쌍끌이대기저	-0.22	0.01	26,965	7(중위그룹)
외끌이대기저	-0.97	0.03	17,891	13(하위그룹)
대형트롤	0.01	0.05	41,540	3(우수그룹)
동해구기저	-0.32	0.17	13,817	6(중위그룹)
서남구기저	-0.65	0.15	27,500	8(중위그룹)
동해구트롤	0.11	0.08	16,419	5(중위그룹)
대형선망	-0.11	0.16	51,075	2(우수그룹)
기선권현망	-0.17	-0.01	5,242	9(하위그룹)
근해통발	0.55	0.13	28,189	1(우수그룹)
근해안강망	-0.90	0.08	26,303	10(하위그룹)
근해채낚기	-0.04	0.12	22,246	4(중위그룹)
근해자망	-0.98	0.15	15,190	12(하위그룹)
근해연승	-0.97	0.15	20,585	11(하위그룹)

자료:WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구, KMI(2006)

현재 시점의 경쟁력수준, 무역화 특성지수 등의 자료를 기초로 하고, 현재대비 최악의 시나리오를 가정하여 무역특화지수, 수익률, 생산성 등의 분석결과 근해어업의 업종별 WTO/FTA 영향분석결과에 대한 유형화는 다음 <표 2-3>과 같다.

<표 2-3> 근해어업의 업종별 WTO/FTA 영향분석결과

유형		근해어업	비고
A형(경쟁력 유지형)		대형트롤, 동해구트롤, 근해통발	-경쟁력수준은 양호하나 협상 타결시 수익률저하가 수반되어 이에 대한 대책이 요구됨
B형(경쟁력 감소형)	생산성 및 수익성 저하형	동해구기저, 대형선망, 기선권현망	-생산성 및 수익성 동반 저하 -기선권현망은 경쟁력지표들이 악화되는 것으로 나타났으나 초기 무역화지수가 경쟁력악화(C형) 만큼 심각하지 않음
	수익저하 및 원유가 민감형	쌍끌이대형기저, 서남구기저, 근해채낚기	-원유가 민감형이 수익성저하와 동반
C형(경쟁력 악화형)		외끌이대형기저, 근해안강망, 근해자망, 근해연승	-협상시나리오 하에서 전반적인 경쟁력 감소가 높으며, 초기 경쟁력지표와 무역특화지수 등이 열악함

자료:WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(해양수산부, 2006)

소형선망, 근해형망, 근해붕수망, 잠수기어업 등에 대해 본 연구에서 업종별 자원상태 및 업종별 어종비율(2003-2005년 평균)을 사용하여 WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(해양수산부, 2006)에서 구분한 3그룹으로 분류하였다.

본 연구에서는 추가업종에 대한 업종별 유형화 분류를 모형으로 신경망모형(Neural Networks)을 사용하였으며, 모형의 입력변수는 업종별 자원상태 및 업종별 어종비율(2003-2005년 평균), 그리고 모형의 아키텍처(Architecture)는 93-180-3, 학습방법은 Batch Mode, BPMP(Backpropagation with Momentum and Prime-Offset)모형을 사용하였음(Momentum 0.95, Prime-offset 0.1, Learning rate 0.01). 분석결과는 <표 2-4>와 같다.

<표 2-4> 추가업종에 대한 업종별 근해어업 WTO/FTA영향 분류

유형	근해어업	비고
A형(경쟁력 유지형)	소형선망	
B형(경쟁력 감소형)	근해형망, 근해붕수망	
C형(경쟁력 악화형)	잠수기어업	

2. WTO/DDA 및 FTA 영향에 따른 지원정책

현재까지 특별법을 제정하여 영향을 받는 어업인들에게 재정지원 및 국내 수산업 경쟁력 강화를 도모하였다.

가. 어업협정체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업발전특별법(신)(일부개정 2007.01.19 법률제8260호)

주요 내용

목적	이 법은 협정으로 인하여 어업활동 등에 제한을 받는 어업인등에 대한 효과적인 지원대책을 강구함으로써 어업인등의 생활안정 및 복지향상에 기여함과 아울러 새로운 국제어업질서의 형성에 따라 지속가능하고 경쟁력있는 수산업의 발전을 도모함을 목적으로 함.
적용의 특례	이 법은 일본국과 중화인민공화국간에 체결하는 어업협정으로 인하여 어업활동을 제한받는 어업인에 대하여도 이를 적용함
어업자등에 대한 지원	- 협정으로 인하여 어업활동이 제한됨에 따라 어업등을 계속하는 것이 곤란한 어업자등에 대한 지원금의 지급기준 1. 어업등을 폐업하고자 하는 경우 어선/어구의 감정가격에 의한 매입 및 평년수익액의 3년분의 범위내에서 대통령령이 정하는 폐업지원금

2. 어장의 이동이나 업종의 전환으로 어구의 전부 또는 일부를 사용할 수 없게 된 경우 그 어구의 감정가격에 의한 매입
- 해양수산부장관은 지원금을 지급함에 있어 협정으로 인한 어업활동의 제한정도, 수산업구조조정계획 및 어업기반의 유지 기타 어업여건을 감안하여 필요한 경우에는 업종별로 지원대상 어업자등의 수를 정할 수 있음
 - 어업자등이 지원금을 받지 아니하고 대통령령이 정하는 수역에서 새로운 어장을 개발하고자 하는 경우에는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 어선/어구의 개조비용과 출어비용을 보조할 수 있음
 - 지원금의 구체적인 산출기준과 방법 및 지원대상등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정함

어업구조조정의 촉진

해양수산부장관은 새로이 형성되는 국제어업질서에 대처하여 연근해 수산자원을 조성, 보호하고 수산업의 경쟁력을 강화하기 위하여 어선척수의 조정 등 어업구조조정에 필요한 시책과 지원대책을 강구하여야 함

나. 자유무역협정체결에 따른 농어업인등의 지원에 관한 특별법(일부개정 2006.10.04 법률제8050)

주요 내용

목적

이 법은 자유무역협정을 이행함에 있어 농어업등의 경쟁력을 제고하고 피해를 입거나 입을 우려가 있는 농어업인등에 대한 효과적인 지원대책을 강구함으로써 농어업인등의 경영 및 생활안정에 기여함을 목적으로 함(※ "자유무역협정"이라 함은 대한민국이 타국 또는 지역무역연합체와 체결한 무역자유화를 내용으로 하는 국제협정으로서 농수산물 등에 대한 관세의 감축 및 철폐, 시장접근의 확대 등에 관한 사항을 포함하는 것을 말함)

농어업인등 지원의 기본원칙

정부는 자유무역협정의 이행으로 발생하는 농어업인등의 피해를 최소화하기 위하여 농어업 등의 경쟁력을 제고함과 아울러 원활한 구조조정과 경영안정을 도모하는 등 세계무역기구설립을 위한 마라케쉬협정이 허용하는 범위안에서 필요한 조치를 하여야 함

폐업지원

- 정부는 협정의 이행으로 인하여 과수시설·원예·축산·수산 등의 품목을 재배·사육 또는 포획·채취·양식하는 사업을 계속하는 것이 곤란하다고 인정하는 품목에 대하여 농어업인등이 폐업하는 경우 폐업지원금을 지급하는 시책을 일정기간 시행할 수 있음
- 대상품목의 선정기준, 폐업지원금의 지급기준·산출방법·지급절차 및 시행기간 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정함

WTO/DDAT 및 FTA 체결에 따른 어업인들에 대한 지원은 기존의 특별법(어업협정체결에 따른 어업인 등의 지원 및 수산업발전특별법, 자유무역협정체결에 따른 농어업인등의지원에관한특별법 등)에 근거하며, 이는 사후적 성격으로 향후 체결이 예상되는 부문에 대한 사전적 의미의 지원에 대한 법률적 근거는 없다.

본 연구에서는 업종별 감척우선순위결정에 WTO/DDA 및 FTA 영향을 반영하고 장단기계획상의 감척물량은 업종별 어족자원의 상황을 고려한 적정어획강도를 기초로 산정함.

제 2절 연근해어업자원에 적합한 업종별 어선척수 산정

1. 연안어업 업종별 적정어선세력

<표 2-5>는 어선감척사업제도개선에 관한 용역(2005, 해수부) 연구보고서에서 제시한 연안어업 업종별 적정 감척물량을 나타낸다.

<표 2-5> 연안어업별 최적 감척물량의 제시(단위: 톤)

	어획능력 (A)	어획량 (B)	최적어획능력 (C)	초과어획능력 (A)-(C)	감척목표능력 (A)-(B)	최적감척비율(D) {(A)-(C)}/ (A)	어선세력 (E)	최적감척량(F) (D)×(E)	최적어선세력 (E)-(F)
연안복합어업	93,794	45,404	59,202	34,592	48,390	0.3688	76,535	28,226	48,309
연안자망어업	113,395	62,362	107,672	5,723	51,033	0.0505	50,183	2,534	47,649
연안통발어업	37,052	18,485	28,641	8,411	18,567	0.2270	19,275	4,376	14,899
연안선망어업	51,274	2,767	3,195	48,079	48,507	0.9460	2,704	2,558	146
연안틀망어업	19,400	11,672	17,459	1,941	7,728	0.1001	701	70	631
연안안강망어업	37,374	28,971	71,472		8,403	0.2248	2,283	513	1,770
연안조망어업	62,693	3,810	23,814	38,879	58,883	0.6201	1,753	1,087	666
합계	414,982	173,471	311,455	137,625	241,511	-	153,434	39,364	114,070
연안선인망어업	어선감척보류, 어업허가동결								

주) 연안복합, 연안자망, 연안통발어업은 최적어획능력수준까지 감척, 연안선망과 안강망어업은 현재 어획량 수준까지 감척한 것임. 하지만 연안선망어업은 어획량과 최적어획능력에 큰 차이가 없어 최적어획능력을 기준으로 할 경우에도 최적감척비율은 93.8%로 감척목표능력기준에 의한 최적감척비율(94.6%)과 유사함.

자료: 어선감척사업 제도개선에 관한 연구(해양수산부, 2005)

앞에서 제시한 톤 단위의 감척물량을 어선척수로 환산하면 <표 2-6> 및 <표 2-7>과 같다. <표 2-6>는 연안어업의 해역별 우선순위별 최적감척어선척수, 그리고 <표 2-7>은 연안어업의 지역별 우선순위별 최적감척어선척수를 나타낸다.

<표 2-6> 연안어업의 해역별 우선순위별 최적감척어선척수 (단위: 척)

구분	제1순위	제2순위		제3순위	제4순위			합계
	선망	자망	통발	복합	조망	안강망	들망	
서해	72	333	231	1,723	248	87	2	2,696
남해	280	408	1,311	7,668	3	7	19	9,696
동해	84	247	110	777	0	0	2	1,220
제주	18	8	2	1,688	0	0	2	1,718
합계	454	996	1,654	11,856	251	94	25	15,330

자료: 어선감척사업 제도개선에 관한 연구(해양수산부, 2005)

<표 2-7> 연안어업의 지역별 우선순위별 최적감척어선척수 (단위:척)

구분	제1순위	제2순위		제3순위	제4순위			합계
	선망	자망	통발	복합	조망	안강망	들망	
부산	4	26	168	457	0	0	1	656
인천	1	74	49	391	2	24	0	541
울산	0	11	57	64	0	0	1	133
경기	0	31	24	124	0	13	0	192
강원	36	113	6	364	0	0	1	520
충남	47	146	97	652	235	37	1	1,215
전북	24	82	61	556	11	13	1	748
전남	102	185	333	4,457	2	6	11	5,096
경북	48	123	47	349	0	0	0	567
경남	174	197	810	2,754	1	1	7	3,944
제주	18	8	2	1,688	0	0	2	1,718
합계	454	996	1,654	11,856	251	94	25	15,330

자료: 어선감척사업 제도개선에 관한 연구(해양수산부, 2005)

2. 근해어업어선 적정어선세력

기존 연구 및 본 연구에서 제시한 적정어획강도(제 5장 참조), 그리고 각 감척물량 결정 요소(업종간 분쟁, 한일·한중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO 에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성) 등의 분석을 기초로 업종별 적정어선세력(척)을 산정하였으며 2010년을 기준으로 중기, 장기로 구분할 때 기간별 업종별 적정감척물량은 <표 2-8>과 같다. <표 2-8>에서 장기(2011년 이후) 감척물량은 제 5장에서 산출한 대안별 감척물량에서 최대인 대안 1의 결과에서 중기(2010년)감척물량보다 적은 일부업종에 대해 재조정하여 산출한 결과이다.

<표 2-8> 2008년 이후 중장기 근해어선 적정 감척물량

(단위: 척)

업종별	'07년도 감척 ¹⁾	장기('11년 이후~)감척목표	중기('08~'10년 까지)감척목표	2011년 이후 추가 감척물량 ³⁾
대형기저(외)		20	20	-
대형기저(쌍)	2통	36	20	12
동해구기선저인망		32	23	9
서남구기저(외)		21	17	4
서남구기저(쌍)		10	8	2
대형트롤		28	28	-
동해구트롤	1척	15	15	-
대형선망 ²⁾	1통	80	62	13
소형선망		33	29	4
근해채낚기	17척	228	131	80
기선권현망 1구 ²⁾	1통	164	101	58
기선권현망 2구		47	27	20
근해자망	13척	193	124	56
근해안강망	8척	96	91	-
근해봉수망		1	1	-
근해자리돔들망		-	-	-
잠수기 1구		4	3	1
잠수기 2구		6	5	1
잠수기 3구		54	46	8
잠수기 4구		22	19	3
잠수기 5구		16	14	2
근해장어통발	5척	49	35	9
근해기타통발	6척	50	50	-
근해문어단지		5	5	-
근해형망 1구		62	62	-
근해형망 2구		24	24	-
근해연승	23척	288	234	31
계	77(척,통)	1,584	1,194	313

주: 1) 해양수산부 내부자료(2007)

2) 대형선망 및 기선권현망 5척/통 기준으로 산정.

3) 2011년 이후 추가 감척물량은 장기('11년 이후~)감척목표에서 중기('08~'10년 까지)감척목표 및 '07년 감척물량을 제외한 수치임.

제 3절 연·근해어선의 업종·연도별 감척물량

1. 연안어업 업종·연도별 감척물량

어선감척사업 제도개선에 관한 용역 (해수부, 2005) 에서 제시한 연안어업의 업종별 감척물량에서 2005년 감척물량(<표 2-9>) 및 2006년 연안어업어선 감척물량(<표 2-10>참조)을 제외한 잔여 감척물량은 <표 2-11>과 같다.

<표 2-9> 2005년 연안어업어선 감척물량

(단위:척)

허가보유업종	지역											총계
	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
복합	6	2			29	4		14		4		59
자망	2	10		1	6	8	41	92	18	84		262
통발	9						2	45		104		160
선망										10		10
양조망										2		2
공백										1		1
소계	17	12	0	1	35	12	43	151	18	205	0	494
복합,자망	1		1	4	56	24		12	21	19	34	172
복합,선망										1	1	2
선망,통발										1		1
자망,통발					1	1			13	2		17
자망,선망									1			1
자망,안강망							4					4
자망,조망								10	2			12
통발,복합			1			1		4		32		38
통발,자망		1	2			1		4		11		19
선망,자망										1		1
자망,새우방						7						7
통발,새우방						1		1				2
소계	1	1	4	4	57	35	14	23	35	67	35	276
복합,자망,통발					1						1	2
복합,자망,선망											1	1
자망,통발,조망							1					1
복합,들망,자망											16	16
자망,복합,들망						1					15	16
선인망,선망,자망					2							2
자망,복합,새우방						6	1	2				9
자망,복합,선망					1							1
자망,복합,선인망					1							1
자망,복합,통발			1		4				3			8
자망,양조망,새우방					1						1	
자망,통발,복합						3			2			5
자망,복합,선망									1			1
자망,조망,통발									1			1
통발,복합,자망					1							1
통발,자망,복합						3		1				4
통발,자망,초망			1									1
소계	0	0	2	0	10	14	2	3	7	0	33	71
총합계	18	13	6	5	102	61	59	177	60	272	68	841

<표 2-10> 2006년 연안어업어선 감척물량

(단위:척)

허가보유업종	지역											총계
	부산	인천	울산	경기	강원	충남	전북	전남	경북	경남	제주	
복합	12				36	2		284		147	51	532
자망	4	11	4	2	12	11	35	66	13	115	2	275
통발	17		1			1	3	27		130		179
선망										6		6
양조망								1				1
들망								2		1		3
부속선								1				1
없음(공란)										2		2
소계	33	11	5	2	48	14	38	381	13	401	53	999
복합,자망		6	2	4	77	27		20	36	36	40	248
복합,들망											72	72
복합,선망								1			1	2
복합,선인망					1							1
복합,새우조망								4				4
복합,양조망								1				1
자망,들망											1	1
자망,선망					2							2
자망,통발	1	2	1	2	1	5		2	23	28		65
자망,안강망						1						1
자망,조망						1	4					5
자망,선인망					2							2
통발,안강망				1								1
통발,복합	3		2	1		2		6		54		68
자망,새우방						7						7
자망,양조망									1			1
통발,새우방						1						1
소계	4	8	5	8	83	44	4	34	60	118	114	482
자망,복합,통발			1		8	5		3	7	2		26
자망,복합,선망										1		1
자망,복합,조망						1						1
자망,통발,조망						1						1
자망,통발,새우방						4						4
자망,복합,들망											29	29
선망,선인망,자망					2							2
복합,통발,조망						1						1
복합,들망,통발											1	1
자망,선망,들망											1	1
복합,새우조망,형망								1				1
자망,복합,새우방						8						8
자망,양조망,통발									1			1
소계	0	0	1	0	10	20	0	4	8	3	31	77
총합계	37	19	11	10	141	78	42	419	81	522	198	1558

<표 2-11> 업종별 감척 잔여물량

(단위:척)

구분	업종							합계
	선망	자망	통발	복합	조망	안강망	들망	
부산	4	19	140	437	0	0	1	601
인천	1	48	48	386	2	24	0	509
울산	0	3	52	60	0	0	1	116
경기	0	23	23	119	0	13	0	178
강원	34	18	0	226	0	0	1	279
충남	47	79	84	610	219	37	0	1,076
전북	24	-	56	556	3	11	1	651
전남	100	5	249	4134	-	6	9	4,503
경북	47	39	24	317	-	0	0	427
경남	157	-	511	2531	-	1	6	3,206
제주	17	-	2	1541	0	0	-	1,560
합계	431	234	1189	10917	224	92	19	13,106

<표 2-12>에서 보는바와 같이 업종별 감척목표대비 감척율은 최대96%(들망)에서 3.2%(안강망)까지 업종별 편차가 매우 심하다. 특히 선망은 감척우선순위가 1순위 인데도 불구하고 목표대비 감척율은 4.8%에 불과하다. 따라서 향후 연안어업의 감척은 업종별 감척율의 균형을 가질 수 있도록 본 연구에서는 <표 2-12>에서와 같이 대안별로 감척방안을 제시한다. 각각의 대안에 대한 최적대안 선정은 정부의 감척예산에 의해 결정되며 각 대안별 추정소요예산은 <표 2-13>과 같다.

<표 2-12> 연안어업 년도별 감척물량

순위	업종	목표(척)	05~06		07~08 ²⁾			
			실적(척) ¹⁾	적용(%)	대안 1	대안 2	대안 3	대안 4
1	선망	454	23	5.1	204	249	294	386
2	자망	996	871	87.4	-	-	-	25
	통발	1,654	465	28.1	362	527	693	1,024
3	복합	11,856	939	7.9	4,989	6,175	7,360	9,731
4	조망	251	33	13.1	93	93	93	93
	안강망	94	2	2.1	45	54	64	83
	들망	25	61	244.0	-	-	-	-
기타		-	5					
계		15,330	2399	15.6	5,693	7,098	8,504	11,342

주 1)복수허가는 업종별로 비율로 배분

2)대안 1은 목표감척물량에 대한 감척율 50%를 적용, 대안 2는 목표감척물량에 대한 감척율 60%를 적용, 대안 3은 목표감척물량에 대한 감척율 70%를 적용, 대안 4는 목표감척물량에 대한 감척율 90%를 적용

〈표 2-13〉 업종별 감척평균단가(05~06년 평균)

(단위: 천원)

구분	업종						
	선망	자망	통발	복합	조망	안강망 ¹⁾	들망
감척수	419	311	1,189	11,128	251	94	24
감척평균단가	68,569	35,584	35,446	26,114	25,825	38,435	59,075
감척비용	28,730,411	11,066,624	42,145,294	290,596,592	6,482,075	3,612,890	1,417,800

주: 1) 해당업종의 입찰기초금액 및 어선규모를 고려하여 본 연구에서 추정함

〈표 2-14〉 연안어업 대안별 감척소요 예산

(단위: 천원)

순위	업종	감척단가 (천원)	대안 1	대안 2	대안 3	대안 4
1	선망	68,569	13,988,076	17,073,681	20,159,286	26,467,634
2	자망	35,584				889,600
	통발	35,446	12,831,452	18,680,042	24,564,078	36,296,704
3	복합	26,114	130,282,746	161,253,950	192,199,040	254,115,334
4	조망	25,825	2,401,725	2,401,725	2,401,725	2,401,725
	안강망	38,435	1,729,575	2,075,490	2,459,840	3,190,105
	들망	59,075	-	-	-	-
계			161,233,574	201,484,888	241,783,969	323,361,102

〈표 2-15〉 연근해어업구조조정사업 연도별 투자계획

(단위: 척/백만원)

구분		계	05까지	06실적	~06년	07	08	09	10	계 (07~10)
전체	척수	10,558	3,950	1,558	5,508	2,077	2,088	442	443	5,050
	예산	1,567,678	894,478	53,200	947,678	129,417	135,000	177,591	177,992	620,000
연안	척수	7,565	2,007	1,558	3,565	2,000	2,000			4,000
	예산	340,002	86,802	53,200	140,002	100,000	100,000			200,000
근해	척수	2,993	1,943		1,943	77	88	442	443	1,050
	예산	1,227,676	807,676		807,676	29,417	35,000	177,591	177,992	420,000

자료: 해양수산부 내부자료(2007)

현행 연안어업의 구조조정사업에서는 국고 80%, 지방비 20% 부담으로 추진되고 있으며, 각 연안어업종별 평균 감척소요 예산을 고려할 때 해수부에서 계획하고 있는 '07~'08년도의 연안어업감척 예산 2천억 원은 기존 연구에서 제시하는 최종 목표물량에 도달하기에 부족할 것으로 판단된다. 따라서 기존의 최종목표물량을 감척하기 위해서는 추가적인 예산배정이 요구되며, 연안어업감척에 대한 추가적인 예산배정이 어려울 경우 본 연구에서 제시하는 <표 2-14>의 대안 2를 적용하여 '07~'08년도 감척물량을 추진하도록 제안한다. 2008년 말 기준으로 업종별 목표 감척물량(척)대비 남은 잔량(척)에 대해서는 2009년 이후 업종별 어획량 및 감척예산, 감척에 대한 사회적 요구 등을 종합적으로 고려하여 추가로 추진하여야 할 것으로 판단된다.

2. 근해어업 업종·연도별 감척물량

본 연구에서 제시하는 근해어업어선 감척사업의 입찰제와는 별도로 2007년 근해어선감척사업에 한하여 어업별·톤급별로 조사된 평년 수익액의 3년분(이하 “폐업지원금”이라 함)의 평균금액의 50% 전액을 지급하는 방법(이하 “정액제”라 함)으로 사업을 추진하고 있으며, 업종별 감척예정물량은 앞의 <표 2-8> 2008년 이후 중장기 근해어선 적정 감척물량에서 제시한 값과 같다. 근해어업 업종별·연도별 감척사업은 2008년부터 2010년 까지 중기감척목표에 도달 할 수 있도록 추진되어야 하며, 2011년 이후의 장기감척목표는 예산이 허락하고 사회적 감척요구가 여전히 큰 경우에 한하여 추가로 시행하는 것이 바람직할 것으로 판단된다.

본 연구에서는 앞의 <표 2-8>에서 제시한 중장기 감척물량을 업종별 감척우선순위를 고려하여 <표 2-16>~<표 2-19>과 같이 연도별로 감척하는 방안을 제시한다. 근해어업은 연안어업과 달리 감척예산에 대한 지방비 부담이 없고, 특히 조업구역이 근해이고 업종에 따라 조업구역이 구분되어있기 때문에 감척계획을 지역별로 따로 구분하여 수립하는 것이 불필요할 것으로 판단된다.

본 연구에서는 업종별 우선순위를 적정어획강도, 업종간 분쟁, FTA/DDA/WTO 영향, 어업인 감척요구 등의 다양한 요소를 고려하여 결정하였으며(제 5장 참조), 모든 업종은 3개의 그룹(1, 2 및 3 순위 그룹)으로 구분하여 각각 그룹별 연도별 감척계획을 제시하였다. 연도별 정확한 감척물량은 예산 및 업종별 낙찰가격에 따라 결정되며, 어업인들의 감척사업에 대한 참여부족 또는 예산부족으로 연도별 감척량이 업종별 중기(‘08~‘10년)목표감척물량에 미치지 못한 업종은 목표에 도달할 때까지 2010년까지 지속적으로 감척대상업종에 포함시키도록 한다.

특히, 2011년 이후 추가적으로 연근해어선감척의 여건이 주어지는 경우 본 연구에서 제시한 목표물량에 도달 하도록 어업업종별 감척목표대비 잔여물량(감척목표량 - 2010년 까지 감척물량)이 많은 어업에 우선하여 감척하도록 하는 것이 업종별 균형 있는 감척이 될 것으로 판단된다.

〈표 2-16〉 업종별 지급예상단가 및 감척소요예산

(단위:천원)

업종별	'08~'10 년 감척물량 (척)	감척 건수 (건)	건당지급단가 (천원)	평년수익액		비고	감척소요예산 (천원)
				3년분	10년경과		
대형기저(외)	20		581,434	315,363	266,071		11,628,680
대형기저(쌍)	20	/2	1,763,084	646,399	1,116,686		17,630,840
동해구기선저인망	23		528,928	352,938	175,990		12,165,344
서남구기저(외)	17		724,884	535,167	189,717		12,323,028
서남구기저(쌍)	8	/2	1,225,199	714,660	510,539		4,900,796
대형트롤	28		1,326,810	635,750	691,059		37,150,680
동해구트롤	15		704,358	448,895	255,465		10,565,370
대형선망	62	/6	6,152,065	1,852,065	4,300,000	6척기준	63,571,338
소형선망	29	/3	435,437	198,162	237,275	3척기준	4,209,224
근해채낚기	131		433,108	216,773	216,335		56,737,148
기선권현망 1구	101	/5	1,272,748	576,361	696,388	5척기준	25,709,510
기선권현망 2구	27	/5	1,272,749	576,361	696,388	5척기준	6,872,845
근해자망	124		425,062	223,221	201,841		52,707,688
근해안강망	91		444,718	222,371	222,346		40,469,338
근해봉수망	1		324,721	108,386	216,335		324,721
근해자리돔들망	-		324,721	108,386	216,335		0
잠수기 1구	3		274,281	237,000	37,281		822,843
잠수기 2구	5		175,026	137,745	37,281		875,130
잠수기 3구	46		178,803	141,522	37,281		8,224,938
잠수기 4구	19		174,177	136,896	37,281		3,309,363
잠수기 5구	14		247,578	210,297	37,281		3,466,092
근해장어통발	35		453,273	256,140	197,133		15,864,555
근해기타통발	50		471,939	252,257	219,681		23,596,950
근해문어단지	5		272,002	185,962	86,040		1,360,010
근해형망 1구	62		195,340	140,015	55,325		12,111,080
근해형망 2구	24		195,340	140,015	55,325		4,688,160
근해연승	234		381,399	196,381	185,016		89,247,366
계	1,194						520,533,037

주: 1) 평년수익액은 구간별 평년수익액을 평균하여 산출한 금액.

2) 시설물 금액은 톱급구간별로 선체, 기관, 의장품, 어구의 표준단가 및 표준수량, 그리고 각 품목별 내용년수 및 잔가율, 경과년수(선체의 경과년수와 동일하게 적용하였음.)를 고려하여 품목별로 평가하여 합산한 금액을 구한 뒤 톱급구간별 시설물잔존가액을 평균하여 산정하였음.

<표 2-17> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 I)

업종	우선 순위	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)
대형기저(외)	1	3	1,744,302	17	9,884,378		
대형기저(쌍)	1	4	3,526,168	16	28,209,344		
동해구기선저인망	1	3	1,586,784	20	10,578,560		
서남구기저(외)	2					17	12,323,028
서남구기저(쌍)	2					8	4,900,796
대형트롤	1	3	3,980,430	25	33,170,250		
동해구트롤	1	2	1,408,716	13	9,156,654		
대형선망	2					62	63,571,338
소형선망	3					29	4,209,224
근해채낚기	2					131	56,737,148
기선권현망 1구	1	12	3,054,595	89	113,274,572		
기선권현망 2구	2					27	6,872,845
근해자망	2					124	52,707,688
근해안강망	1	11	4,891,898	80	35,577,440		
근해붕수망	3					1	324,721
근해자리돔들망	3						
잠수기 1구	2					3	822,843
잠수기 2구	2					5	875,130
잠수기 3구	2					46	8,224,938
잠수기 4구	2					19	3,309,363
잠수기 5구	2					14	3,466,092
근해장어통발	1	4	1,813,092	31	14,051,463		
근해기타통발	1	6	2,831,634	44	20,765,316		
근해문어단지	3					5	1,360,010
근해형망 1구	2					62	12,111,080
근해형망 2구	2					24	4,688,160
근해연승	1	28	10,679,172	206	78,568,194		
계		76	35,516,791	541	353,236,171	577	236,504,404

주: 1) 감척 우선순위 1순위 그룹업종의 약 12%를 2008년 감척, 1순위 그룹 잔여물량 2009년에 감척, 2순위 및 3순위 그룹업종은 2010년 감척
 2) 쌍끌이어선은 2척을 기준으로 조정

본 연구에서 제시하는 중기 감척물량은 2008~2010년까지 달성을 목표로 계획하고 있다. 그러나 2008년에 대한 근해어선감척 사업예산은 이미 약 350억원으로 잠정 확정되어 이는 본 연구제시하는 감척우선순위의 1그룹에 해당되는 업종의 감척 예산의 284,028,633천원의 약 12% 정도에 불과하다. 따라서 본 연구에서는 2008년 근해어선감척사업비를 고려하여 1순위그룹의 업종별 목표감척량의 12%를 2008년에 우선적으로 감척하는 것으로 계획하고, 2009년 이후 감척사업은 우선순위 그룹별 감척사업의 참여 방식에 따라 2개의 대안으로 제시한다.

본 연구에서 제시하는 대안 I은 2008년 감척 후 남은 1순위그룹의 잔여물량을

2009년에 감척하고 2, 3그룹은 2010년에 감척하는 방안이며, 대안 II는 2009년도에 1순위 업종군의 잔여 감척목표물량의 80%, 2순위 그룹 업종의 잔여 감척목표물량의 20%를 참여시키고, 그리고 2010년에 1 순위 업종의 나머지 20%, 2 순위 업종의 나머지 80% 및 3순위 그룹업종을 참여시키는 방안이다.

본 연구 분석결과 예산의 균등배분 및 업종간 형평성을 고려할 때 대안 I보다 대안 II가 보다 합리적일 것으로 판단된다. 단, 대형선망 등 입찰요건(감척물량의 1.2배)을 맞추기 어려운 일부업종은 기관대표 및 해수부와의 협의를 통하여 매년 감척물량을 조정하여야 할 것이다.

<표 2-18> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 II)

업종	우선순위	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)
대형기저(외)	1	3	1,744,302	14	8,140,076	3	1,744,302
대형기저(쌍)	1	4	3,526,168	12	10,578,504	4	3,526,168
동해구기선저인망	1	3	1,586,784	16	8,462,848	4	2,115,712
서남구기저(외)	2			3	2,174,652	14	10,148,376
서남구기저(쌍)	2			2	1,225,199	6	3,675,597
대형트롤	1	3	3,980,430	20	26,536,200	5	6,634,050
동해구트롤	1	2	1,408,716	10	7,043,580	3	2,113,074
대형선망	2			12	12,304,130	50	51,267,208
소형선망	3					29	4,209,224
근해채낚기	2			26	11,260,808	105	45,476,340
기선권현망 1구	1	12	3,054,595	71	18,073,022	18	4,581,893
기선권현망 2구	2			5	1,272,749	22	5,600,096
근해자망	2			25	10,626,550	99	42,081,138
근해안강망	1	11	4,891,898	64	28,461,952	16	7,115,488
근해봉수망	3					1	324,721
근해자리돔들망	3						
잠수기 1구	2			1	274,281	2	548,562
잠수기 2구	2			1	175,026	4	700,104
잠수기 3구	2			9	1,609,227	37	6,615,711
잠수기 4구	2			4	696,708	15	2,612,655
잠수기 5구	2			3	742,734	11	2,723,358
근해장어통발	1	4	1,813,092	25	11,331,825	6	2,719,638
근해기타통발	1	6	2,831,634	35	16,517,865	9	4,247,451
근해문어단지	3					5	1,360,010
근해형망 1구	2			12	2,344,080	50	9,767,000
근해형망 2구	2			5	976,700	19	3,711,460
근해연승	1	28	10,679,172	165	62,930,835	41	15,637,359
계		76	35,516,791	540	243,759,551	578	241,256,695

주: 1) 감척 우선순위 1순위 그룹업종의 12%를 2008년 감척, 1순위 그룹 잔여물량의 80%, 2순위 그룹의 20%를 2009년에 감척, 2순위 그룹의 잔여물량 및 3순위 그룹업종은 2010년 감척.
2) 쌍끌이어선은 2척을 기준으로 조정

<표 2-19> 근해어선 업종별 연도별 감척방안

우선 순위그룹 ¹⁾	감척년도			감척물량 (척)	추가감척 ²⁾ 2011년~
	'08년	'09년	'10년		
1 순위그룹				617	
2 순위그룹				541	
3 순위그룹				35	

- 주 1) 1 순위그룹 : 기선선인망제 1구, 장어통발, 근해연승어업, 대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 동해구기선저인망, 외끌이대형기선저인망, 근해안강망어업, 기타통발, 동해구트롤
 2 순위그룹 : 대형선망, 근해자망어업, 근해채낚기어업, 잠수기체2구, 외끌이서남해구기선저인망, 기선선인망제 2구, 잠수기체1구, 쌍끌이서남해구기선저인망, 근해형망제 1구, 근해형망제 2구, 잠수기체3구, 잠수기체4구, 잠수기체5구
 3 순위그룹 : 자리돔들망, 소형선망, 문어단지, 봉수망
- 2) 2011년 이후 추가감척이 요구되는 경우 업종별 장기목표물량을 기준으로 '07년 이후 업종별 감척물량을 제외한 목표감척량에 대한 잔여물량을 추가적으로 감척함.

제 4절 감척사업 추진의 장애요인 및 해결방안

기존의 평가를 통한 매입방식에 의한 감척사업 체계는 어민들의 불만과 사업시행 절차의 복잡함 등의 많은 문제점이 내재하고, 따라서 지속적이고 효율적인 감척사업을 수행하기 위하여 새로운 감척제도에 대한 방안으로 입찰제 도입을 추진하고 있다. 그러나 감척사업의 보다 성공적인 성과를 얻기 위해서는 사업추진시 나타날 수 있는 가능한 장애요인들에 대한 면밀한 분석 및 이들 문제점들에 대한 효과적인 대책방안을 수립하여야 할 것이다.

<표 2-20> 어업손실액 입찰제도에 따른 문제점 및 대책방안

문제점	대책방안
어선감척사업을 위한 입찰제 도입과 관련된 법률이 미흡	<ul style="list-style-type: none"> · 입찰제 도입과 관련된 법률 제정 또는 기존 관련법의 개정이 요구됨. 현행 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」은 공사, 용역 또는 물품조달 등의 입찰에 맞게 규정되어있어 본 연구 용역과 같은 사업에서는 적용이 매우 어려움 · 따라서 사업의 효율적인 추진을 위해서는 특별법의 제정 또는 관련법의 제·개정이 요구됨(제 3장 연근해어선 구조조정에 관한 법률(안) 마련 참조)
입찰체계에 대한 어업인 이해 부족	<ul style="list-style-type: none"> · 어업인 대상으로 사업시행 절차 및 어선감척사업의 입찰제 전반에 대한 홍보를 통하여 어업인들이 사업 시행 전에 충분히 이해하도록 함 · 입찰가격 작성 등 입찰에 관련된 구체적인 사항은 사업시행시 현장설명회를 통하여 할 수 있음
기존의 평가에 의한 지원금 수혜자들과의 형평성 문제	<ul style="list-style-type: none"> · 적절한 예정가격의 산정이 요구됨
예정가격의 산정이 어려움	<ul style="list-style-type: none"> · 업종별 평균 수익액조사(별책보고서 어업실태분석 참조) 및 이를 기초로 한 적정 예정가격 산정(제 7장 입찰에 의한 근해어선감척방안 마련 참조)
낙찰자 계약포기	<ul style="list-style-type: none"> · 추후 입찰참여제한 등 제재 방안 강구(제 7장 입찰에 의한 근해어선감척방안 마련 참조)
응찰자들의 담합 및 부정부패의 소지	<ul style="list-style-type: none"> · 입찰을 위한 시간적 공간적 범위를 확대하여 담합여지 축소(제 7장 입찰에 의한 근해어선감척방안 마련 참조)
조업활동이 거의 없는 어업인들도 경우에 따라 많은 지원금을 받을 가능성이 있음	<ul style="list-style-type: none"> · 조업활동의 거의 없는 어업인들은 입찰에서 제외

<표 2-20>에서 기술한 내용 외에 감척사업 추진의 장애요인으로서는 조업방법이나 어구·어법상의 불법조업, 감척 후 어업인들의 재진입, 그리고 충분한 감척물량을 소화하기에 부족한 정부예산지원 등이 주요 요인으로 지적되고 있다. 따라서 감척사업의 실효성을 얻기 위해서는 충분한 예산을 확보하여 연도별 업종별 감척요구물량에 적절히 대응할 수 있도록 하여야 하며, 특히 불법조업(조업방법, 어구·어법상의 불법조업)을 강력히 단속하고 아울러 감척어업인의 어업재진입 방지를 위하여 필요한 대책을 마련하여야 할 것이다. 본 연구에서는 <표 2-21>과 같이 감척 후 재진입 방지를 위한 대책방안을 제시한다.

<표 2-21> 재진입 대책방안

대책방안	내용
어선 이력제 강화	무허가 어선(혹은 무등록어선)의 대부분은 공공사업 관련 폐업보상어선(FRP어선)들이다. 이러한 무허가 어선이 지속적으로 매대가 이루어지는 이유는 어민 스스로의 폐선처리가 쉽지 않으며, 또한 행정적으로 그러한 어선을 강제적으로 처리하기가 쉽지 않고, 특히, 폐선대상어선이 어떤 상태에 있는지 점검하는 어선에 대한 추적관리시스템이 미비한 탓이다. 따라서 공공사업 관련 무허가 어선에 대한 이력시스템을 강화하여 감척 후 불법적인 재진입을 방지할 수 있도록 하여야 할 것이다.
무허가 어선의 강제 구매	무허가 어선(혹은 무등록어선)이 존재하는 한 감척 후 불법적인 재진입의 가능성은 상존하다고 할 수 있다. 그러므로 연근해어업구조조정사업이 실효성을 높이기 위해서는 무허가 어선을 강제적으로 구매하여 불법적인 재진입의 근원을 제거해야 할 것이다.
어획노력량의 제한	적법한 재진입을 악용한 형태를 보면 비교적 노후한 6톤 이상의 대형 어선을 감척한 후에 허가증 값 정도로 저렴한 가격에 거래되는 1톤에서 2톤 정도의 노후 소형선박을 구입한 후 9톤 정도의 규모가 큰 선박으로 어획노력량을 높이는 경우가 있다. 따라서 연근해어업구조조정사업은 실효성을 거두기 위해 소형 어선을 대형선으로 개조하거나 대체 신조할 수 없도록 하여야 할 것이다.
재진입 후 불법적인 어업시 처벌규정의 강화	무허가 어선이나 새로 구입한 어선으로 허가받은 어구어법이 아닌 다른 어구어법으로 조업하는 경우, 규모가 큰 어구(통발)로 불법 개조하여 어업하는 사례 및 허가받은 어선으로 야간에 불법조업하는 경우나 선복량을 불법적으로 높이는 경우 등과 같이 불법적인 어업을 할 경우 형사처벌을 보다 무겁게 할 수 있도록 관련 처벌 규정을 강화하여야 할 것이다.
전업 및 재취업 유도	전업 및 재취업 프로그램을 개발하여 어업으로의 재진입을 방지한다.(구체적인 방안은 제 8장 전업 및 실업대책 참조)
기타	감척 후 재진입자에 대해서는 원칙적으로 향후 감척사업의 참여를 제한한다.

제 5절 기타 감척사업의 원활한 추진방안

감척사업의 원활한 추진을 위해서는 앞에서 기술한 내용 외에 추가로 다음의 사항들에 대한 적극적인 검토가 요구된다.

구분	내용
어선감척사업의 추진체계 개선	현재 감척사업의 시행주체는 정부가 맡고 있으나 일본처럼 어업인 단체가 사업을 주관하는 방안도 고려해 볼 수 있다. 즉 정부는 감독기능만 갖고 민간단체인 수협이나 수산회 등에서 감척사업을 위한 조직을 만들어 어업인들과 협의하여 감척사업을 추진할 수 있을 것이다.
인접국가와의 공조	국내의 강도 높은 감척사업이 실효성을 얻기 위해서는 일본, 중국 등의 인근 국가들과의 공조가 요구된다. 특히 국내의 막대한 국가 재정으로 어선감척사업이 자칫 중국어선들의 어획량 증가로 이어진다면 큰 문제이다. 따라서 중국의 어선감척이 이루어 져야 어선감척의 효과를 극대화 할 수 있을 것으로 판단된다.
수익금 및 선박에 대한 동시입찰제 실시	현재 연안어업은 수익금에 대해서만 입찰제를 시행하고 있으며 선박에 대해서는 여전히 기존의 방법으로 많은 시간과 경비를 요한다. 따라서 수익뿐만 아니라 선박에 대해서도 입찰(수익 및 선박 동시입찰방식)을 통하여 행정업무의 효율성 및 예산절감을 기대할 수 있을 것으로 판단된다.
업종별 어업수익에 대한 조사 업데이트(update)	어업인들의 어업수익은 어종별 어획량, 조업비용 등에 따라 연도별 변동이 심할 수 있다. 따라서 폐업지원금 기준이 되는 입찰기초금액을 보다 정확히 산정하기 위해서는 매년 어업인들 대상 업종별 수익 및 비용조사가 이루어져야 할 것으로 판단된다.
잔존어업자 감척비용부담	어선감척에 따른 손해는 잔존어업자들에게 돌아감으로 수익자부담의 원칙에 입각한다면 어선감척에 소요되는 비용의 일부 또는 전부를 잔존어업자에게 부과할 수 있을 것이다. 이는 현재 미국에서 시행되고 있는 제도로 어선감척에 대한 정부의 막대한 비용부담을 줄일 수 있을 것이다.
행정조치	장기적으로 해당업종에서 어업인들의 감척참여부족으로 목표달성이 어려울 경우 허가연장을 불허하거나 강제 매입하는 방안을 강구할 수 있다.

제 3 장 연근해어선 구조조정에 관한 법률(안) 마련

- 1절 연근해어선 구조조정에 관한 현행제도
및 특별법제정 필요성여부
- 2절 특별법 제정시 특별법(안)의 내용 등에
관한 사항

제3장 연근해어선 구조조정에 관한 법률(안) 마련

제1절 연근해어선 구조조정에 관한 현행제도 및 특별법 제정 필요성여부

1. 개설

수산업을 둘러싼 국내외적인 환경의 급격한 변화에 따라서 수산업은 많은 문제점이 야기되고 있다. 그 중에서도 어업자원의 지속적인 감소, 유류비 상승 등에 따른 어업경비의 증가, 어업인력의 감소로 인한 인력난 등의 문제도 있으나, 무엇보다 어업자원에 비하여 과도한 어선세력의 문제를 해결하지 않으면 수산업의 경쟁력은 한계에 봉착할 것이다.

특히 유엔해양법회의에 따라서 수산물 생산에 있어서 우리나라와 밀접한 관계가 있는 국가들이 200해리 EEZ를 선포함으로써 우리나라의 연근해어선의 조업어장이 대폭 축소되었고 외국수역에서 조업하던 근해어선까지 철수하게 되어 우리나라의 조업환경은 더욱 열악해진 바 있다. 이에 따라서 우리나라도 한일, 한중 어업협정을 체결하여 「어업협정체결에따른어업인등의지원및수산업발전특별법」(이하에서는 ‘수산업발전특별법’이라고 칭함)을 제정하여 1999년부터 어업협정으로 인하여 어업활동에 제한을 받는 어선을 우선적으로 감척한바 있다. 그러나 수산업발전특별법에 의한 감척은 예산부족으로 적은 물량만이 감척되었고, 또한 본 법의 입법목적이 한정되어 있는 관계로 균형있는 어업구조조정사업을 추진하지 못하였다. 게다가 WTO 회의와 한·칠레, 한·미 등 계속되는 FTA 체결은 수산물 시장 개방에 절대적인 영향을 미치게 되어 앞으로 수산업의 경쟁력은 더욱 약화될 수밖에 없기 때문에, 수산업분야의 경영구조개선이 더욱 요구되는 실정이다.

현재 어업구조조정에 관하여 규정하고 있는 법률로는 「농어촌발전특별조치법」, 「수산업발전특별법」이 있으나,¹⁾ 어업구조조정을 하기에는 제도적 장치가 충분하지 못하여 일반감척을 위한 특별법을 제정할 것인지 아니면 현행제도를 보완하여 감척사업을 진행할 것인지 그 대책마련이 요구되고 있다.

1) 이밖에 수산업법 제79조의 2(2001년 1월 14일 개정 전)에 어선감척에 관한 규정이 있었지만, 어선감척에 관한 방법이나 기준 및 소요재원에 관한 사항은 규정하지 않았기 때문에, 동 조항은 단순히 어업구조조정사업에 관한 근거로서의 의미를 가질 뿐이었다. 또한 여기에서는 수산자원을 조성하기 위하여 필요한 경우에만 어선감척을 할 수 있도록 규정하였으므로, 어업환경변화에 따른 어선감척 등과 같은 목적으로 적극적인 어업구조조정사업을 할 수 없게 되었고, 결국은 이 조항마저 삭제되고 말았다.(수산업법 제79조의 2(수산자원의 조성) ①행정관청은 수산자원을 조성하기 위하여 다음 각호의 1에 해당하는 사업을 시행하여야 한다. 1. 어초시설사업, 2. 수산종묘의 생산·공급 및 방류사업, 3. 어선감척등 어업구조조정사업, 4. 기타 수산자원 조성에 필요한 사업).

2. 연근해어선구조조정에 관한 현행제도 및 그에 대한 문제제기

가. 어업구조조정에 관한 현행법규정

1) 자원보호 등에 관한 헌법 조항

우리 헌법은 국토와 자원을 보호하기 위하여 그 균형있는 개발과 이용을 위한 계획을 수립하도록 국가에 의무지우고 있고,²⁾ 또한 수산자원과 같은 자연자원은 한정된 자원으로서 남획하게 되면 고갈될 우려가 있는 바, 우리 헌법은 특허에 의해서 이들 자연자원을 채취·개발 또는 이용할 수 있도록 법률로서 유보하고 있다.³⁾ 이들 헌법규정을 근거로 제정된 「수산업법」은 일정한 요건을 갖춘 자에게만 어업활동을 할 수 있도록 어업을 허가하는 규정을 두고 있다.

한편 우리 헌법은 개인과 기업의 경제상 자유와 창의를 존중을 기본으로 하면서도, 국민경제의 성장, 경제의 민주화 등을 위하여 경제에 관한 규제와 조정을 할 수 있도록 규정하고 있고,⁴⁾ 또한 국민의 재산권을 보장하면서 공공필요에 의하여 재산권의 수용, 사용 또는 제한 및 그에 대한 보상을 하도록 규정하고 있다.⁵⁾

이들 경제에 관한 헌법규정에 따라, 국가는 자원보호 및 국민경제의 성장 등을 위하여 수산자원에 관련된 수산업부문에 있어서도 구조조정을 할 수 있고, 어업구조조정에 따라 어업인에게 재산상의 손실이 있다면 어업인은 국가로부터 정당하게 손실을 보상받을 권리가 있다고 하겠다.

2) 개별법상의 어업구조조정

① 농어촌발전특별조치법상의 어업구조조정

본 법은 제11조 제1항 제1호에서 어업의 구조개선을 위하여 어선척수를 조정할 수 있도록 규정하고 있고,⁶⁾ 본 조 제2항에서의 ‘구조대상촉진어업’의 범위를 수산

2) 헌법 제120조 ② 국토와 자원은 국가의 보호를 받으며, 국가는 그 균형있는 개발과 이용을 위하여 필요한 계획을 수립한다.

3) 헌법 제120조 ① 광물 기타 중요한 지하자원·수산자원·수력과 경제상 이용할 수 있는 자연력은 법률이 정하는 바에 의하여 일정한 기간 그 채취·개발 또는 이용을 특허할 수 있다.

4) 헌법 제119조 ① 대한민국의 경제질서는 개인과 기업의 경제상의 자유와 창의를 존중함을 기본으로 한다. ② 국가는 균형있는 국민경제의 성장 및 안정과 적정한 소득의 분배를 유지하고, 시장의 지배와 경제력의 남용을 방지하며, 경제주체간의 조화를 통한 경제의 민주화를 위하여 경제에 관한 규제와 조정을 할 수 있다.

5) 헌법 제23조 ① 모든 국민의 재산권은 보장된다. 그 내용과 한계는 법률로 정한다. ③ 공공필요에 의한 재산권의 수용·사용 또는 제한 및 그에 대한 보상은 법률로써 하되, 정당한 보상을 지급하여야 한다.

6) 농어촌발전특별조치법 제11조 (어업구조개선의 촉진 등) ①해양수산부장관은 어업의 구조개선을 위하여 다음 각 호에 관한 시책과 지원대책을 강구할 수 있다.<개정 1997.12.13>

1. 수산자원보호와 어업경쟁력강화를 위한 어선척수의 조정에 관한 사항

2. 어업별 표준어선의 개발 및 이의 보급에 관한 사항

3. 어선의 설비 및 장비의 개선에 관한 사항

자원보호에 현저한 영향이 있다고 판단되거나 예상되는 어업, 현저한 어업생산성의 감소로 경영이 악화되거나 악화가 예상되는 어업, 수입자유화 및 어업의 환경 변화 등으로 어업경쟁력이 크게 약화되거나 약화가 예상되는 어업, 외국과의 어업 협정 또는 국제어업환경의 변화 등으로 인하여 어업구조개선이 필요한 어업, 기타 어업환경의 변화 또는 어업조정상 구조개선이 필요하다고 해양수산부장관이 인정하는 어업으로 한정하고 있다.⁷⁾

② 수산업발전특별법상의 어업구조조정

본 법에서는 해양수산부장관으로 하여금 새로이 형성되는 국제어업질서에 대처하여 연·근해수산자원을 조성·보호하고 수산업의 경쟁력을 강화하기 위하여 어선척수의 조정 등 어업구조조정에 필요한 시책과 지원대책을 강구하도록 의무지우고 있다.⁸⁾ 또한 지원금의 지급(제12조 등), 감정평가 등(제10조), 의견청취(제11조), 지원금지급결정에 대한 이의신청의 경우 재심의(제13조) 등 절차에 관한 구체적 사항도 규정하고 있다.

나. 현행 법제도에 대한 문제제기

앞에서 고찰한 것처럼 우리 헌법은 국민의 재산권을 보장하면서도, 국토와 자원의 보전과 국민경제의 성장 등과 같은 공공필요에 의하여 국민의 재산권행사에 일정한 제한을 가할 수 있도록 하고 있고, 또한 재산권행사를 제한할 때에는 법률이 정하는 바에 따라 그에 대한 정당한 보상을 하도록 규정하고 있다. 어업구조조정도 어업자원보전과 어업경쟁력 강화 등의 목적에서 행해질 수 있는 바, 본 연구의 대상인 어선감척 또한 어업경쟁력을 강화하고 WTO/DDA, FTA 체결 등 국내·외적인 어업여건 변화에 대비한 것이라 할 수 있다.

그러나 현재 어선감척에 관한 규정은 전혀 다른 계기로 마련된 농어촌발전특별법과 수산업발전특별법상에만 규정되어 있는 바, 이들 규정에 대해서는 수산자원보호 또는 국제어업환경변화 등 법률마다 각기 다른 입법목적에 한정되어 있기 때문에, 수산자원보호, 어업경쟁력강화, 국제어업환경변화에의 대응 등 다양한 목적을 위한 감척을 규율하기에는 한계가 있다는 문제제기가 있다.

4. 어업경영규모의 적정화 및 협업화 등 어업경영의 개선에 관한 사항

5. 어항 등 어업기반시설의 정비·보강에 관한 사항

6. 공동어장 등 어장의 정비·개발에 관한 사항

7. 기타 대통령령이 정하는 사항

② 해양수산부장관은 어업자원의 상태 등 어업여건의 변화로 인하여 어업구조의 개선이 요청되는 어업에 대하여는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 그 어업을 구조개선촉진대상어업으로 지정하고 필요한 지원대책을 강구할 수 있다.<개정 1997.12.13>

7) 농어촌발전특별조치법 제11조 제2항, 농어촌발전특별조치법시행규칙 제14조.

8) 어업협정체결에따른어업인등의지원및수산업발전특별법 제19조 (어업구조조정의 촉진) 해양수산부장관은 새로이 형성되는 국제어업질서에 대처하여 연·근해 수산자원을 조성·보호하고 수산업의 경쟁력을 강화하기 위하여 어선척수의 조정 등 어업구조조정에 필요한 시책과 지원대책을 강구하여야 한다.

이에 대한 대책으로는 어선감척에 관한 「특별법을 제정하는 방법」과 「기존법률에 의하여 해결하는 방법」이 제시되고 있는 바, 문제의 핵심은 현행법상 규정된 어선감척제도를 근거로 연근해어선에 대한 일반감척이 가능한지 여부이다. 즉 앞에서 제시된 어선감척방법 가운데 전자는 새롭게 특별법을 제정하는 편이 어선감척에 더 효율적이라는 입장이고, 후자는 현행 어선감척제도를 근거로 해양수산부령에 의해서 문제점을 보완할 수 있다는 입장이다. 본 장에서는 이들 방법 가운데 어느 것이 더 타당한지 양자의 입장에서 제시될 수 있는 논거를 검토하여 어느 방법이 더 적절한지 살펴보기로 한다.

3. 어선감척에 관한 법적 근거 마련에 관한 논의

가. 「특별법에 의한 방법」의 논거

1) 일반감척을 규율할 수 있는 근거법 부재

특별법에 의한 방법은 어선감척을 규정하고 있는 농어촌발전특별조치법과 수산업발전특별법이 일반감척을 위한 근거법으로 불충분하다고 볼 때 제시될 수 있는 규율방법이다. 이 논리에 따르면, 농어촌발전특별조치법의 경우 어선감척을 위한 방법이나 구체적인 절차 등이 미비하고, 수산업발전특별법은 어업구조조정에 관한 절차규정까지 마련하고 있으나, 구조조정 대상 어업협정 등과 같이 국제어업 질서의 변화에 따른 경우로 한정적으로 해석하여, 일반감척의 경우 동법을 적용할 수 없다는 데 있다는 것이다. 따라서 이들 규정만으로는 수산자원보호, 어업경쟁력 강화, 국제어업환경변화 등 다양한 목적을 위한 감척을 규율하기에는 한계가 있을 뿐만 아니라, 감척방법과 절차 등 감척에 따르는 제반 문제를 함께 규율하기 위해서는 일반감척에 관한 특별법제정이 요구된다고 한다.

2) 입찰제도입에 따른 근거 및 절차규정 필요

특별법제정에 의한 방법이 그 근거로 내세울 수 있는 또 하나의 사유는 바로 감척 방법으로서의 입찰제도입이다. 이 입장에서는 입찰제에 관한 일반법으로서 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」이 있지만, 이는 제도 목적상 또는 절차요건상 어선감척방법으로서 입찰제의 근거법으로 삼기에는 문제가 있다고 보기에 때문에, 특별법제정이 필요하다는 것이다.⁹⁾

3) 입찰제 이외의 감척에 관한 규정 필요

입찰제 이외에 어선감척을 위해서는 어업허가권매입, 경매어선정부매입이 필요한 바, 이를 규율하기 위한 규정이 필요하다.

9) 「국가를당사자로하는계약에관한법률」은 원래 계약의 '공정성'을 담보하기 위한 법률이기 때문에, 국가정책을 실현하기 위한 보조금지원방법으로서 계약의 공정성보다는 국가정책의 능률적이고 실효적인 실현이라든지 계약당사자인 감척어업인에 대한 충분한 보상을 목적으로 하는 어선감척을 위한 입찰제의 근거법으로하기에 부적합할 수 있다.

4) 감척에 관한 지속적인 관리·감독에 관한 법률 필요

어선감척사업은 일회적으로 끝나는 단기사업이 아니라 척수 또는 톤수를 고려하여 연차적으로 수행되어야 할 사업이다. 이와 같이 중장기에 걸쳐 시행되는 어선감척사업은 감척의 계획·원칙·내용·절차·별칙 등 감척에 관한 제반 사항을 규정한 법률에 의하여 감척에 관한 지속적인 관리·감독과 어업인들의 예측가능성을 담보할 수 있어야 한다. 따라서 이와 같이 일반감척을 장기사업으로 보는 입장에서는 감척에 관한 단일법으로서 특별법 제정이 필요하다고 할 수 있다.

나. 「기존법률에 의한 방법」의 논거

1) 농어촌발전특별조치법과 수산업발전특별법의 통합적 적용가능

농어촌발전특별조치법은 제11조 제1항 제1호에서 ‘수산자원보호와 어업경쟁력강화’를 위하여 어선척수를 조정할 수 있도록 규정하고 있고, 본 조 제2항에서 해양수산부장관은 해양수산부령이 정하는 어업을 구조개선촉진대상어업으로 지정하고 필요한 지원대책을 강구할 수 있도록 하였다.

본 법에서 ‘수산자원보호’와 ‘어업경쟁력 강화’를 어선감척의 목적으로 규정하고 있는 바, 이를 광의로 해석하면 새로이 형성되는 국제어업질서에 대처하는 경우 까지 망라할 수 있다고 본다. 다만 본 법의 문체라고 한다면 어선감척을 위한 절차규정이 미비하다는 점인데, 이는 절차규정이 잘 갖추어진 수산업발전특별법에 의해서 보완할 수 있을 것으로 본다.

2) 어선감척방법인 입찰제의 절차법으로서의 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 적용가능성

국가와의 계약에 있어서 경쟁입찰을 원칙으로 하는 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」이 어선감척방법인 입찰제의 절차에 관하여 규율하는 데 있어서 충분하지는 않을 것이다. 하지만 대부분의 일반적 절차에 관해서는 규율이 가능하다고 보는 바, 일부 어선감척에 따른 입찰제의 특성은 해양수산부령에 의해서 그 요건 등을 규정함으로써 해결할 수 있을 것이다. 따라서 입찰제를 감척방법으로 적용한다고 해서 굳이 특별법을 제정할 필요는 없을 것이라 본다.

3) 어선감척사업을 지속적으로 규율하기 위한 특별법제정 불요

어선감척사업이 일회적으로 끝나는 단기사업이 아니라 연차적으로 수행되어야 할 사업이라면, 이를 규율할 법률이 단일법이면 감척에 관한 지속적인 관리·감독과 어업인들의 예측가능성을 담보하는 데 유리할 수 있다. 하지만 어선감척에 관한 기존의 법률이 있다면 굳이 특별법을 제정할 필요까지는 없다고 본다.

다. 논의의 검토

어선감척을 규율하기 위해서 특별법을 제정할 것인가 아니면 기존 법률에 의해서 규율할 것인가에 관한 문제는 결국 농어촌발전특별조치법과 수산업발전특별법상의 어선감척에 관한 제반 규정이 모든 업종의 어업과 어선의 종류를 포괄하는 일반감척을 규율할 수 있다고 볼 수 있는지 여부에 달려있다고 하겠다.

앞에서 살펴본 것처럼 어선감척사업을 위한 특별법을 제정하게 된다면, 맞춤형으로 감척의 목적부터 감척방법에 관한 절차에 이르기까지 어선감척에 관한 충분한 규율을 도모할 수 있을 것이라 여겨진다.

그러나 기존 법률로 어선감척에 관하여 해석을 통하여 규율할 수 있음에도 불구하고 또 다시 새로운 법을 제정한다면, 그것은 ‘옥상옥(屋上屋)’이 되어 오히려 혼란만 야기하게 될 것이다. 따라서 어선감척에 관한 근거법을 어떻게 정할 것인가에 관한 문제도 기존법률로서 이를 규율할 수 있는지 여부를 먼저 판단하여야 할 것으로 본다. 그런데 앞에서 살펴본 것처럼 농어촌발전특별조치법과 수산업발전특별법을 통합적으로 해석하면, 상호 보완적으로 미비한 부분을 보충할 수 있음을 알 수 있었다. 한편 감척방법으로서 입찰제를 도입할 때, 이 문제도 입찰제에 관한 일반법인 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」을 준용하고, 그밖에 어선감척에 필요한 사항은 해양수산부령에 의해서 해결할 수 있으리라 본다.

입찰제의 지속적 관리를 위해서 특별법을 제정할 것인가의 문제도 특별법의 성격이 어떠한지에 달려있다. 현재 계획 중인 어선감척사업의 사업기간 및 사업예산 등을 고려할 때, 만약 특별법을 제정한다고 할지라도 불과 3-4년의 기간에 한정된 한시법으로서의 성격을 가질 수밖에 없다고 생각한다. 특별법의 성격이 이와 같이 시간적으로 예산상으로 한정된다면 어선감척사업의 지속적 관리에는 어울리지 않는 방법일 것이다. 오히려 차후 어선감척사업이 그 이상의 기간으로 연장되어 시행될 경우를 대비한다면, 한시법이 아닌 일반 법률에 의해서 규율되는 것이 더 합리적이라고 본다.

또한 특별법 제정은 실업에 따른 이주비, 수당지원 등 기존 일반감척시 지원하지 않던 내용의 새로운 재정이 수반되게 되는 것으로서, 이는 재정당국도 결코 원하지 않는다는 점 등을 고려할 때 특별법 제정으로 얻는 실익은 기대할 수 없다고 하겠다.

다만 기존 법률에 의해서 어선감척을 규율하게 된다면, 법률개정을 통하여 새로운 규정을 추가하거나 해양수산부령 등에 의하여 자세한 규정을 하는 등 법기술적 보완이 뒤따라야 할 것이다.

제2절 특별법 제정시 특별법(안)의 내용 등에 관한 사항

1. 제정 목적과 기본 이념

어업자원에 대비하여 과도한 어선세력은 우리 어업의 경쟁력을 저하시키고 있고, 또한 앞으로 그 여파가 더 커질 WTO/FTA협정의 영향에 대비하여 어선을 감척하는 것은 피할 수 없는 과제이다.

따라서 본 법은 어선감척을 통한 어업구조조정사업을 효율적으로 추진하고 궁극적으로 어업의 경쟁력을 제고하는 데 제정목적이 있다.

2. 입법 취지와 구성 원칙

가. 입법취지

본 법의 입법취지는 구조조정의 대상인 수산업분야의 특성을 감안한 어선감척의 근거와 함께 원활한 어선감척이 추진될 수 있도록 어선감척의 방법과 절차를 정하고, 또한 감척으로 인한 어업인의 피해를 최소화하기 위한 시책을 강구하는 근거를 마련하는 것이다.

나. 구성 원칙

1) 국제법 또는 국제법원칙 존중

각 국가는 국제사회를 구성하는 일원으로서 조약 등 국제법을 체결함으로써 국제평화, 환경보전, 효율적인 자원배분 등을 도모하게 된다. 따라서 이와 같은 국가간의 약속을 지키지 않을 경우 극단적으로 세계평화를 해치는 결과를 가져올 수 있다. 따라서 모든 국가작용은 국제법을 존중해야 하는 바, 이를 ‘국제법 존중의 원칙’이라 한다. 우리 헌법은 여러 곳에서 국제법 존중의 원칙에 관한 규정을 두고 있는데, 그 가운데 가장 직접적인 규정은 바로 “헌법에 의해서 체결된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 갖는다”고 규정한 제6조 제1항이다.

어선감척에 관한 본 법률도 바로 한일어업협정, 한중어업협정과 같은 인접국가와의 조약과 WTO/DDA, FTA 체결 등 어업여건의 변화에 따른 결과로서 제정되는 것인 바, 이들 조약과 모순 또는 충돌되는 내용을 규정해서는 안 될 것이다.

2) 평등의 원칙 등 제반 헌법상의 기본원칙 준수

어선감척은 그 방법에 있어서 권력적이든 비권력적이든 선주 및 선원을 비롯한 여

러 어업인의 이해관계에 영향을 미치는 바, 특히 경제적 영역에 있어서 특정인의 재산상의 특별한 희생을 강요하는 등 헌법이 보장하는 평등의 원칙(헌법 제11조 제1항)에 위배되어서는 안 된다. 이에 따라서 어선감척을 통하여 잔존어업자가 이익을 얻는다면 평등의 원칙에 따라 수익자인 잔존어업자가 일정 비용을 부담하도록 할 수 있다.

그런데 헌법상 요구되는 평등의 원칙이란 절대적 평등을 의미하는 것이 아니다. 헌법재판소도 “헌법 제11조 제1항의 평등의 원칙은 결코 일체의 차별적 대우를 부정하는 절대적 평등을 의미하는 것이 아니라 법의 적용이나 입법에 있어서 불합리적 조건에 의한 차별을 하여서는 안 된다는 상대적·실질적 평등을 뜻하는 것이므로 합리적 근거 없이 차별하는 경우에 한하여 평등의 원칙에 반한다”고 판시하였다.

물론 여기에서 합리적 차별과 불합리한 차별을 구별하기도 쉽지만은 않다. 헌법재판소는 합리적 차별에 해당하기 위해서는 ① 인간의 존엄성존중이라는 헌법의 최고원리에 위배되어서는 안 되고, ② 당해 법률이 공공복리 등 정당한 입법목적 달성을 위한 것이어야 하고, ③ 정책을 수행하는 수단이 적정해야 한다고 판시하였다. 결국 인간의 존엄성존중의 원리에 반하지 아니하면서 입법목적이 공공복리의 실현에 있는 것이고 입법목적달성을 위한 수단도 적정한 것이면 합리적 차별이고, 이러한 요건을 충족하지 아니한 차별은 자의적 차별이라고 해야 할 것이다. 따라서 이러한 평등의 원칙은 어선감척을 위한 특별법에도 당연히 구성원리로서 기능해야 할 것이고, 그 밖에도 헌법원칙으로서 민주주의 원칙, 사회국가원칙, 법치국가원칙 등도 존중되어야 한다.

3) 원활한 어선감척을 위한 기준과 절차마련

법률제정에 있어서는 법목적은 원활하게 실현하고 또 분쟁이 발생하지 않도록 객관적 공정성을 담보할 수 있는 법기술적 기준이 정해져야 한다. 또한 공권력 행사의 절차적 정당성을 위해서 모든 국가작용에 있어서 절차적으로 국민이 참여할 수 있는 장치를 마련해야 할 것이다.

그런 의미에서 법률제정에 앞서서 어민 및 어민대표의 의견을 청취하는 것이나 어선감척방법으로서의 입찰제를 채용하는 것은 바로 이러한 요건을 충족하는 절차와 방법이라고 생각된다.

4) 입법기술상의 체계성의 원칙 존중

법률은 다수의 사람과 다수의 사안을 규율할 것을 목적으로 하는 바, 이와 같은 규율대상의 범위와 규율의 일반성으로 말미암아 법률을 제정할 때에는 일정한 기

준에 따라 체계화하여야 한다. 따라서 법률을 제정 또는 개정할 때, 입법자는 새로운 법규정이 기존의 법체계에 적합하도록 입법을 해야 하는 바, 이를 체계정당성이라고 한다. 즉 입법의 체계정당성이란 새로운 법규정을 기존의 법질서의 체계 속에 편입하되 그 규정이 기존의 법질서를 파괴하지 않도록 해야 한다는 것이다.

법률의 체계정당성은 동일 법전 내에서 뿐만 아니라 상이한 개별법전 상호간에도 존재하는 것으로서, 어선감척에 관한 법률을 제정함에 있어서도 헌법규정을 비롯한 상위규범에 위반되어서는 안 된다. 따라서 체계정당성은 외적인 형식적 관점에서 뿐만 아니라 그 내용에 있어서도 상호 모순된 내용을 규정해서는 안 된다는 원칙이라 할 것이다. 이는 입법기술상 하위규범은 상위규범의 범위 내에서 제정되어야 한다는 것을 의미한다.

5) 감척어업인 등을 위한 전업대책 등 사회국가원리 실현

감척방법이 입찰제 등 비권력작용에 의해서 시행된다고 하여도, 생업을 떠나게 되는 어업인에 대한 대책은 강구되어야 한다. 우리 헌법은 모든 국민에게 그 생활의 기본적 수요를 충족시킴으로써 건강하고 문화적인 생활을 할 수 있도록 하는 것이 국가의 책임이라는 것을 기본원리로 하고 있다.

따라서 국민의 생존권을 비롯한 일련의 사회적 기본권이 보장되어야 하고, 사회보장제·사회복지정책이 추진되어야 하므로, 감척어업인 등에 대한 전업 및 실업대책은 국가의 책무라 할 것이다. 어선감척에 관한 법률을 제정함에 있어서도 이와 같은 사회국가원리가 적용되어야 할 것이다.

3. 주요 내용

가. 특별법상의 내용

1) 법률의 목적

어업경쟁력제고를 위한 어선감척의 원활한 시행과 그로 인한 감척어민의 권익보호를 본 법률의 목적으로 규정할 필요가 있다.

2) 감척사업에 관한 장기기본계획 명시

종전 근해어선 감척사업이 근해어선 감척에 대한 마스터플랜의 부재로 체계적인 감척추진에 곤란을 겪었고, 또한 감척사업에 대한 어민의 막연한 기대심리를 증폭시키기도 하였다. 따라서 체계적 감척을 위해서나 어업인 등 국민의 예측가능성, 법적 안정성을 도모하기 위해서는 법률에 감척사업의 장기기본계획을 명시할 필요가 있다.

3) 감척우선순위 명시

본 연구에서 파악, 분석된 WTO/FTA 등의 국제협약에 의한 국내 수산업의 영향에 따른 효과를 분석하여 어선감척규모 및 감척우선순위를 결정한다. 단 법률제정당시 예상하지 못했던 어업여건 등이 변경되었을 때에는 감척규모 등을 대통령령 또는 해양수산부령으로 좀 더 구체화할 수 있을 것이다.

4) 근해어선잔존가치산정기준 명시

본 연구에서 파악된 근해어선들이 조업에 사용하고 있는 어선·어구 등 시설물의 평가범위를 정하여, 전체적으로 균형있는 어선·어구 등의 시설물 잔존가치평가를 하기 위한 어선·어구 등의 시설물의 표준가 및 표준수량 등에 대한 기준을 법률에 규정할 필요가 있다.

5) 입찰제의 절차 등

일반적으로 입찰이란 경쟁계약을 체결함에 앞서 계약의 상대자가 될 것을 희망하는 자가 계약의 내용에 관하여 다수인과 경쟁을 통해 일정한 내용을 표시하는 행위라고 정의된다.

국가계약법령상의 입찰은 원칙적으로 공고를 하여야 하고, 입찰공고에는 소정의 사항을 열거하여야 하며, 낙찰자 결정방법에 따라 선정된 자가 낙찰자가 됨과 동시에 계약은 성립한다.

근해어선감척사업 추진을 위하여 입찰제를 도입할 경우 어업자가 대상자 선정에 능동적으로 참여할 수 있고, 자신이 지원액을 확정함으로써 지원사업에 대한 불평을 해소할 수 있으며, 경쟁에 의한 지원액 절약으로 지원사업에 다수를 참여시킴으로써 소외자를 최소화할 수 있고, 어로 활동에서 경쟁력이 부족한 어업자가 퇴출되기 쉽다는 장점이 있으나, 기존 평가에 의한 감척어업인들과의 형평성문제 발생할 수 있고, 응찰자들의 담합행위 우려되는 등 여러 문제가 제기되기도 한다.

따라서 이러한 문제를 해결하기 위해서는 경쟁입찰에 관한 일반법인 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」의 관련규정을 준용하고, 입찰참가자격, 폐업지원금의 업종별, 톤급별 기초가격, 잔존가치평가액의 표준가격 등 그 밖의 어선감척을 위한 입찰제에 특수한 문제에 관해서는 특별법에서 별도로 규율할 필요가 있다.

6) 감척에 따른 감척어업자 및 선원을 위한 전업 및 실업대책 법정(생활보상)

감척으로 인한 실업자의 전업대책으로는 외국인 선원을 대체하여 취업하는 방안, 한국선원복지고용센터를 통한 재취업 알선 방안, 어촌 정주 유도를 통한 전업 안

내방안 등이 있다.

본 법률에서는 국가·지방자치단체로 하여금 감척대상이 되는 어업인 등의 생활안정 및 복지향상에 기여할 수 있도록 위에 언급한 방안들 가운데 효과적인 방안을 선택하여 지원대책을 강구하도록 하는 책무를 부여하였다.

7) 감척어선(폐업어선) 처리방안(처리주체 및 처리방법)

종래 감척어선은 인공어초시설(9.6%), 공공기관용도(3.8%), 노후어선대체(15.2%), 외국에 수출하거나 원조하는 등의 방법으로 재활용되었다. 이 가운데 외국에 수출하거나 원조하는 방법은 수출 선박이 한국 근해에 진입하여 조업한 사실이 발견됨에 따라 현재는 중단되고 있다.

감척어선 이용방법으로 새롭게 제시되고 있는 방안으로는 해군 함정 또는 공군 항공기의 사격훈련 시, 모의 목표물 대신 폐선박을 실제 '사격목표물로 이용하는 방안'과 감척선박을 청정한 해양에 투하하여 수중에 해저공원을 조성함으로써 해저공원을 조성하여 '해양레포츠 공간으로 이용하는 방안', 지역 관광사업에 이용하거나 민간인에게 매각하여 '육상 관광자원으로 이용하게 하는 방안', '폐선박을 쓰레기 소각장으로 이용하는 방안' 등이 제시되고 있다.

그런데 이들 이용방법은 안전문제, 환경문제 등 여러 문제를 가져올 수 있기 때문에, 본 법률에서는 일정한 처리방법을 제시하였고, 책임소재를 위해서 처리주체에 관해서도 규율하고자 한다.

8) 무·저조업선 감척방안

무·저조업선은 조업실적이 없거나 미미한 상태에 놓여 있는 어선으로서 어촌의 어업질서를 교란하는 요인으로 작용하면서 어업 잠재력을 보유하고 있기 때문에 이들에 대한 감척 방안이 해소되지 않고는 감척의 실효성에 의문이 생긴다. 왜냐하면 감척어업자들이 이들 무·저조업선의 허가권을 매수하여 어업에 재진입할 수 있기 때문에 이에 대한 대책을 마련하지 않으면 안 된다.

본 연구에서는 무·저조업선의 실태파악은 수협을 통한 면세유사용실적과 무·저조업선을 이용한 어업의 피허가자와의 전화통화와 면담을 통해 파악한 바, 본 법에서는 감척어민들의 허가권 매입 등에 관한 규제를 규정하였다.

9) 감척 후 불법적인 어업 재진입방지대책

어선감척효과의 실효성을 확보하기 위해서는 감척된 어선의 불법적인 어업 재진입을 방지하지 않으면 안 된다. 실제로 지금까지 정부가 추진한 감척 결과 감척된

어선의 재진입과 감척한 어민의 불법적인 재진입 사례가 있었다. 물론 감척어민이 재진입은 그 자체가 모두 불법은 아니지만, 그 후에 불법적인 어업에 종사하는 경우가 많은 것이기 때문이다.

주로 문제가 되는 것은, 감척으로 수령한 지원금(선박보상금+어업수익금)을 이용하여 새로운 어선을 적법하게 구입하여 어업에 재진입하였으나 불법하게 어업을 경영하는 경우인 ‘적법어업 진입 후 불법어업형’, 재진입시 감척이전의 어업노력 이상으로 어획노력을 증대시키는 경우인 ‘적법어업 진입 후 어업 근대화 사업형’, 그리고 감척 후 다른 어업자로부터 무허가 어선을 구입하여 어업에 종사하는 경우인 ‘불법 어업진입형’ 등이 있다.

이 가운데 여부없이 법률로서 규제가 가능한 것은 ‘불법어업진입’이라 할 수 있는 바, 여기에서 불법어업진입에 해당하는 것은 무허가 어선이나 새로 구입한 어선으로 허가받은 어구어법이 아닌 다른 어구어법으로 조업하는 경우, 규모가 큰 어구로 불법 개조한 경우, 허가받은 어선으로 불법조업하는 경우. 그리고 선복량을 불법적으로 높이는 경우 등을 의미한다고 하겠다.

따라서 본 특별법에서는 이와 같은 불법조업행위를 하는 경우를 규제할 수 있는 규정을 명시하였다.

나. 하위법령상의 내용

시행령, 시행규칙에서는 법률상 구체적으로 위임받은 사항과 법률을 집행하기 위한 사항을 규정한다.

- 법률에 규정된 연근해어선 감척사업 장기기본계획을 구체화하는 감척사업추진계획 등 시행계획 수립에 관한 규정
- 입찰 기초가격 산정, 입찰유의서, 잔존가치액의 표준가격, 어선·어구 및 어업시설물 평가기준 등 입찰제에 관한 세부사항 규정
- 근해어선 잔존가치 평가를 위한 세칙규정
- 실업선원의 이주대책, 수당 등 근해어선 감척어업인의 전업 및 실업대책에 관한 시행세칙 규정
- 무저 조업선 허가권 매입을 위한 요건 등 규정
- 경매 어선 정부 매입에 관한 절차규정

4. 특별법안

제1조(목적) 이 법의 목적은 세계무역기구협정 및 자유무역협정(이하 협정이라 한다)의 체결 등 국내외 어업여건의 변화에 따른 어업경쟁력 제고와 어업자원 보존을 위한 방편으로 연근해어선을 효율적으로 감척하고 그에 따른 감척어업인의 권익을 보호하는 데 있다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

제3조(국가 및 지방자치단체의 책무) ①국가는 어업경쟁력을 제고하고 어업자원을 보호할 수 있도록 어선감척사업이 원활히 이루어질 수 있는 시책을 수립하고 이를 추진하여야 한다.

②지방자치단체는 어선감척사업이 원활히 추진될 수 있도록 감척비용의 일부를 지원할 수 있고, 해양수산부의 감척사업수행에 협조하여야 한다.

제4조(연근해어선감척기본계획의 수립·시행) ①해양수산부장관은 어업경쟁력 강화와 어업자원 보존을 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 연근해어선감척에 관한 기본계획을 수립하고 이를 시행하여야 한다.

1. 어선감척에 관한 기본방향, 목표 및 그 범위에 관한 사항
2. 어선감척사업의 추진방법에 관한 사항
3. 협정이 어업에 미치는 영향 및 그 대응에 관한 사항
4. 어선감척에 따른 어업인의 지원에 관한 사항
5. 기타 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항

②해양수산부장관은 제1항의 기본계획을 수립·시행학자 하는 경우에는 관계 중앙행정기관의 장의 의견을 들어야 하며, 필요한 경우에는 관련 자료의 제공을 요청할 수 있다.

③제1항의 기본계획의 수립·시행에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제5조(연근해어선감척시행계획의 수립·시행) ①해양수산부장관은 제4조의 규정에 의한 기본계획에 따라 다음 각 호의 사항을 포함하는 어선감척 시행계획을 수립·시행하여야 한다.

1. 당해연도 어선감척사업 범위와 대상 및 지침
2. 전년도 어선감척실적의 분석 및 평가
3. 감척어업인의 전업 및 실업대책
4. 감척 후 불법적인 어업 재진입방지대책
5. 무·저조업선감척방안

②제1항의 시행계획의 수립·시행에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제6조(근해어선의 실태조사) 해양수산부장관은 매년 근해어선어업의 어선현황, 조업실태, 경영상태, 감척후의 전업 및 실업대책에 관한 사항 등을 구체적으로 조사하여 그 결과를 기본계획 및 시행계획에 반영하여야 한다.

제7조(감척순위) 해양수산부장관은 근해어선의 실태조사를 통하여 감척우선순위를 정한다.

제8조(감척어선의 잔존가치산정기준) 해양수산부장관은 근해어선들이 조업에 사용하고 있는 어선, 어구 등 시설물의 잔존가치를 평가하기 위하여 어선, 어구 등의 시설물의 표준가 및 표준수량 등에 대한 기준을 정하여야 한다.

제9조(감정평가) 제8조의 감척어선의 잔존가치산정하기 위하여 필요한 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 수산에 관한 전문조사연구·교육기관 또는 공인된 전문감정기관에 용역조사 또는 감정평가를 의뢰할 수 있다.

제10조(감척방법) ①해양수산부장관은 어선매입계약을 체결하고자 하는 경우에는 경쟁입찰에 의한다.

②해양수산부장관 또는 계약담당공무원은 경쟁입찰에 의하는 경우에는 입찰에 관한 사항을 공고 또는 통지하여야 한다.

③ 제2항의 규정에 의한 입찰공고 또는 통지의 방법·내용·시기 기타 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제11조(입찰대상자 및 입찰대상자선정방법) ①입찰대상자는 다음 각 호에 해당하는 자에 한한다.

1. 감척대상어업의 허가를 받은 어선을 소유한 자

2. 사업신청 접수마감일을 기준으로 하여 3년 이내의 기간 중 본인 명의로 어선을 소유한 후 60일 이상 조업실적이 있는 자(부속선이 있는 어선의 경우 본선을 기준으로 함)

3. 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 동일한 자(다만, 어선을 임차하여 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 서로 다른 경우에는 양 당사자간 합의에 의해 사업을 신청한 경우에는 그러하지 아니하며 이 경우에는 양 당사자간 합의한 공증각서를 첨부하여 신청하여야 함)

4. 허가받은 어선과 실제 어선이 일치하고, 허가 및 검사증서의 효력이 상실하지 않은 어선을 소유한 자(다만, 사업신청일 이후에 어업허가 또는 검사증서의 효력이 만료된 어선은 당해 연도 감척사업을 목적으로 조업을 중단하고 계류 중인 경우에 한하여 새로운 어업허가 및 검사를 받지 않아도 되며, 이 경우 사업자로 확정되지 않을 경우, 「어업허가 및 신고 등에 관한규칙」 제7조제4항의 규정에 의해 기타 부득이한 사유로 인정, 기존의 어업허가가 다시 부여될 수 있도록 조치하여야 함)

5. 사업신청 접수마감일을 기준으로 선령이 10년 이상(목선인 경우 6년 이상)인 어선의 소유자

6. 사업신청 접수마감일을 기준으로 최근 2년간 어선감척사업의 입찰에 참여하여

최종 낙찰 후 정당한 이유없이 계약 체결을 이행하지 아니한 사실이 없는 자(「국가를 당사자로 하는 계약에 관한법률시행령」 제 76조 1항 6호에 정당한 이유없이 계약을 체결 또는 이행하지 아니한 자는 1월 이상 2년 이하의 범위 내에서 입찰참가자격을 제한하도록 되어있음)

②입찰대상자선정은 다음 각 호에 해당하는 방법에 의한다.

1. 어업인들의 지역별 업종별 입찰가격/예정가격의 비율이 최저인 입찰자부터 감척대상우선순위를 부여(입찰가격/예정가격의 비율은 소수점 셋째자리에서 반올림하여 둘째자리까지 기록함)
2. 당해 연도 지역별 업종별 예산의 1.2배 범위 내에서 어선잔존가치 표준단가를 적용하여 예비낙찰자를 선정·공고
3. 예비낙찰자의 어선·어구 등에 관한 잔존 가치를 평가
4. 부여된 어선감척우선순위를 기준으로 입찰가격과 어선에 대한 평가액을 합한 금액이 예산에 달할 때까지의 예비낙찰자를 당해 연도 최종 낙찰자로 선정
5. 전년도 어선감척사업의 예비낙찰자로 결정되어 예산상 최종낙찰자 선정에서 제외된 어선은 해당 어업인이 원할 경우에 한해서 별도의 입찰평가 없이 당해 연도 감척대상의 최우선 순위로 함(예비낙찰자로 결정되어 예산상 최종낙찰자 선정에서 제외된 어선은 “낙찰 후 정당한 이유 없이 계약 체결을 이행하지 아니한 자”로 볼 수 없으며 물가 상승률 및 기타 여건 변화를 고려할 때 차기년도입찰대상자에 포함시키기 위해 강제 규정을 두기는 어려우며 어업인이 원할 경우에 한하여 포함시켜야 할 것으로 판단됨).

6. 예정가격 대비 입찰가격 비율이 동일한 경우 다음 순서에 따라 감척대상우선순위를 부여함.

- 선령이 오래된 어선을 소유한 어업자
- 어업허가건수가 많은 어선을 소유한 자
- 어선의 규모가 큰 어선을 소유한 자
- 추첨에 의한 방법

제12조(낙찰결격자) 사업집행주체는 다음 각 호의 하나에 해당하는 입찰자는 낙찰자 선정에서 제외한다.

1. 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자
2. 대상어선이 다른 법령에 의거 사업신청 접수마감일기준으로 최근 5년간 보상을 받은 사실이 있거나 보상계획에 포함되어 있는 자(다만, 일부만 다른 법령에 의하여 보상하였거나 또는 보상계획에 포함되어 있고, 포함된 금액을 제외하는 조건으로 선정하는 경우는 예외로 함. 이 경우 최종 지원금액 결정방법은 “2004년 연근해어업 구조조정사업 집행지침”(해양수산부, 2004) 기준을 따름.
3. 사업신청 접수마감일기준으로 최근 2년간 연근해어업구조조정(어선감척)의 사업대상후보자 및 사업자로 선정되었으나 정당한 이유없이 사업을 포기한 사실이 있는 자 또는 어선감척사업의 입찰에 참여하여 최종 낙찰 후 정당한 이유없이 계약 체결을 이행하지 아니한 사실이 있는 자

제13조(감척어업인 등의 전업 및 실업대책) 해양수산부장관은 감척어업인에 대한 실업지원금 지급 및 직업훈련실시하고, 취업알선을 위한 시책을 강구하여야 한다.

제14조(감척어선처리) ①해양수산부장관과 시·도지사는 감척어선을 다음 각 호에 정한 방법에 의하여 처리할 수 있다.

1. 인공어초시설
2. 공공기관용도
3. 노후어선대체
4. 사격목표물용도
5. 해양레포츠공간용도
6. 육상관광자원용도
7. 쓰레기소각장용도

②제1항의 감척어선의 취득 및 처리절차에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제15조(무·저조업선허가권매입금지) ①감척어업자들이 어업에 재진입할 목적으로 무·저조업선의 허가권을 매수하는 것을 금지한다.

②해양수산부장관은 무저조업선 및 감척어업자에 관한 실태를 파악하여야 한다.

제16조(출입·검사 등) ①해양수산부장관은 그 소속공무원으로 하여금 이 법률의 규정에 따라 감척어업인의 가택 등에 출입하여 관련된 장구 등 물건을 검사하거나 관계인에게 질문을 하게 할 수 있다.

②제1항의 규정에 따라 출입·검사 등을 하는 경우에는 검사일 7일 전까지 검사일 사·검사이유 및 검사내용 등을 포함한 검사계획서를 검사대상자에게 통지하여야 한다. 다만, 사전통지를 할 경우 그 목적을 달성할 수 없거나 긴급을 요하는 사정이 있다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니하다.

③제1항의 규정에 따라 출입·검사 또는 질문을 하는 공무원은 관계인에게 자신의 권한을 나타내는 증표를 내보이고, 성명, 출입·검사·질문의 시간 및 목적 등이 기재된 문서를 교부하여야 한다.

제17조(권한의 위임·위탁 등) 해양수산부장관 또는 시·도지사는 이 법률의 규정에 의한 권한의 일부를 대통령령이 정하는 바에 의하여 시·도지사 또는 시장·군수·자치구의 구청장에게 위임할 수 있다.

제18조(벌칙적용에 있어서의 공무원 의제) 제9조의 규정에 의하여 용역평가 또는 감정평가업무를 행하는 자는 형법 제129조 내지 제132조의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 본다.

제19조(벌칙) 불법적으로 어선감척을 받은 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

제20조(과태료) ①다음 각 호의 1에 해당하는 자에 대하여는 200만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제16조의 규정에 의한 출입·검사를 거부·방해 또는 기피한 자
2. 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자

②제1항의 규정에 의한 과태료는 대통령령이 정하는 바에 의하여 해양수산부장관 또는 시·도지사(이하 '부과권자'라 한다)가 부과·징수한다.

③제2항의 규정에 의한 과태료 처분에 불복이 있는 자는 그 처분의 고지를 받은 날부터 30일 이내에 부과권자에게 이의를 제기할 수 있다.

④제2항의 규정에 의한 과태료처분을 받은 자가 제3항의 규정에 의하여 이의를 제기한 때에는 부과권자는 지체없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.

⑤제3항의 규정에 의한 기간 내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세채납처분 또는 지방세채납처분의 예에 의하여 이를 징수한다.

부칙

제1조(시행일) 이 법은 공포시부터 시행한다.

제2조(유효기간) 이 법은 까지 효력을 가진다.

제3조(준용규정) 입찰제에 관해서 본 법에 없는 사항은 국가를당사자로하는계약에 관한법률을 준용한다.

제 4 장 주요외국의 근해어선
감척제도 연구

- 1절 미국 입찰에 의한 감척제도분석
- 2절 캐나다 입찰에 의한 감척제도분석

제4장 주요외국의 근해어선 감척제도 연구

제1절 미국 입찰에 의한 감척제도분석

미국의 어업관리의 주무기관은 상무성산하의 해양대기청(NOAA) 해양어업국(NMFS)이다. 그러나 연방 어업관리계획은 실질적으로 8개의 지역 어업에 의해 수립되는데, 각 지역 어업관리협의회는 해당 주지사의 지명에 의해 지역어업과 관련된 다양한 이해를 대표하는 위원으로 구성되어진다. 단 일부 보호어종에 대해서는 연방기구인 해양어업국이 직접 정책을 수립하며, 일부 연안어업에 대해서는 연방정부에 관리업무가 위임되어진다.

어업관리는 지역과 어업에 따라 매우 다양한 수단의 결합을 통하여 이루어지는데, 현재 적용되고 있는 규제수단으로는 어구의 종류 및 규모제한, 어획물의 성별규제, 어획노력 및 어획량 제한, 금어구, 어기제한, 총허용어획량(TAC) 제도 및 개별양도성 어획쿼터(ITQ)제도 등이 있다.

1. 미국의 어선정책

미국은 1970년대 중반까지 어업관리정책의 목표가 미국의 어업분야를 개발하고 발전시키는 것이었다. 그러나 이러한 정책은 어선어업의 경제행위 증가에 따라 어업관리 정책의 부재를 가져왔으며 수산자원에 심각한 문제를 초래하였다.

이에 따라 어업을 압박하는 어획능력 수준을 발전시키는 것보다는 이를 제한하는 방향으로 직접적인 노력들이 시작되었으며, 특히 1997년의 경우 어선감척사업 부문에 US 22.5백만달러가 지출되었다.

국가해양어업서비스는 어업의 개발을 제한하는 특별한 분야에서도 운영되었다. 즉, 1996년 까지 대출보장프로그램을 발전시켜 어업의무보장프로그램(Fisheries Obligation Guarantee Program)을 운영하였고, 1996년 이후로 어업금융프로그램(FPP, Fisheries Finance Program)으로 되었으며, 지금은 직접적인 대출 프로그램으로 운영되고 있다. 이들 프로그램은 어선감척의 기금재정지원 및 특정 소형어업자들과 선원들에게 배정된 개인어업할당제(IFQ, Individual Fishery Quota)하의 할당량을 구매하는데 이용되었다.

2. 어선감척사업추진현황

미국의 어선감척사업(buyout program)은 1994년부터 시작되었으며 2002년 기준으로 6개 어업에 대해 어선 총 88척, 어업허가 1,943건을 매입하였다. 어선·어업허가 매입에 소요된 비용은 총 1억 4,200만불에 달하였으며, 이 중 연방정부, 주정부 등 공공부문이 총 비용의 47%인 6,700만불을 그리고 잔존어업자가 입어료(fishing fees)형태로 나머지 7,500만불을 부담하였다.

어선감척사업은 초기에는 과도어획으로 어려움에 처한 어업에 대하여 어업지원프로그램(fisheries assistance program)의 일환으로 시작되었으나, 최근에는 주로 어획능력감축과 어획량 할당(allocation)과 관련하여 수행되고 있다. 어선감척을 위한 어선·어업허가 매입비용은 초기에는 연방정부가 전액을 부담하다가 최근에는 공공부문과 민간부문이 분담하였으며, 지금은 민간부문에서 전액 부담하는 실정이다. 이는 민간부문의 비용부담은 '수혜자비용부담 원칙'에 따른 것으로 감척사업이 시작된 이후 많은 전문가들이 사업의 효율성 제고를 위해서는 민간부문의 비용부담이 바람직하다는 의견이 지배적이기 때문이다.

미국 의회는 1996년 「지속가능한 어업법」(Sustainable Fisheries Act)에 의해 Magnuson-Stevens 법을 개정함으로써 감척사업에 대한 민간부문의 비용부담을 위한 법률적 근거를 확립하였다. 법률개정으로 감척사업의 비용은 연방정부나 주정부, 기타 공공기관, 민간기업, 비영리기관, 어업인의 입어료 등으로부터 조달할 수 있게 되었다. 이러한 제도적 여건의 변화에 따라 현재 '알래스카 게어업'에 대한 어선감척 사업은 당초 공공부문과 어업인이 절반씩 부담하는 방안이 제안되었으나 현재는 어업인이 전액 부담하는 방안으로 시행되고 있다.

<표 4-1> 미국의 어선감척 사례

(단위: 척, 백만불)

대상어업	어선 매입 (척)	어업허 가매입 (건)	어선, 어업허가매입비용(백만불)			
			주정부 부담액	어업인 부담액	연방정부 부담액	합계
북동부연안다종어업	79	542			24.5	24.5
알래스카 명태어업	9	17		75.0	15.0	90.0
텍사스 새우어업		310			1.4	1.4
워싱턴주 연안어업		533	1.17		8.7	9.87
북동부 연안다종어업		245			10.0	10.0
롱아일랜드 바다가재어업			0.5		1.5	2.0
알래스카게어업				100		100

자료: 해양수산부, 생산구조개편을 통한 경쟁력 있는 수산업 실현, 2003

특히 최근에 서해안지역의 어선감축사업(buyback program) 및 베링해(Bering Sea)와 알류션열도(Aleutian Island)의 게(Crab)어업에 대한 감축사업은 비공개 입찰과정을 통하여 이루어지고 있으며, 정부가 지급하는 자금의 보조금이 아니라 잔존 어업자들이 부담하도록 되어있다.

3. 어선감축사업 추진체계분석

미국 북동부의 명태, 넙치 등의 저서어류에 대한 과도한 어획을 막기 위해 도입한 FCRDP(Fishing Capacity Reduction Demonstration Program) 및 현재 게(Crab)어업에 대한 어선감축사업을 추진하고 있는 베링해(Bering Sea)와 알류션열도(Aleutian Island)지역의 BSAI Crab Fisheries Capacity Reduction Program이 일반경쟁입찰제를 이용한 대표적인 어선감축 사례임. 이들 예를 통하여 입찰제를 이용한 어선감축 사업의 추진체계를 살펴보면 다음과 같다.

가. Fishing Capacity Reduction Demonstration Program

1) 프로그램 개요

어류 수요의 급증 및 조업기술의 발달로 미국 북동부 지역에서는 명태, 넙치 등의 저서어류가 고갈상태에 이르게 되었으며, 이 지역의 어선세력이 저서어류의 조업 가능한 범위를 넘어섰고 과도한 조업이 어존자원 고갈의 주요 원인으로 인식됨에 따라 자원보호를 위하여 어선감축 시범사업이 FCRDP(Fishing Capacity Reduction Demonstration Program)을 시행한다.

2) 추진주체 및 방법

어선감축사업은 미 통산부의 NOAA 산하에 있는 NMFS(National Marine Fisheries Service)에서 담당하며, Massachusetts 의 Gloucester 지역에 있는 NMFS 재정지원국 사무실에서 입찰접수를 함. 본 사업에서는 입찰참가자 및 해당 어선에 대해 다음의 조건을 만족시키도록 규정하고 있다.

- 가) 연방 북동부 다종제한어업허가권자(Federal Northeast Multi-Species Limited Access Fishing Permit, Category I, II, VI)
- 나) 1995년 기준으로 입찰참가시 조업활동을 하는 어선. 즉, 1995년 3월 1일에서 1995년 5월 1일 사이 최소 2회 이상 조업을 한 어선.
- 다) 자체 동력을 가진 어선
- 라) 전업저서어류어선 - 지난 4년 중 3년 동안의 어업 판매의 65%이상이 저서어류임을 입증해야함. 여기서 저서어류(Groundfish)는 Cod, Haddock, Pollock, Yellowtail Flounder, Winter Flounder, Ggray Sole, American Plaice, Windowpane Flounder, White Hake, Redfish 등을 포함함.

입찰자의 참가방법, 어선감척대상자 결정 및 입찰자 제출서류는 다음과 같다.

가) 해당 어업허가를 보유한 자는 공고 후 75일내 입찰지원서를 작성하여 제출함.

(제출처: Massachusetts 의 Gloucester 지역의 NMFS 재정지원국 사무실)

나) 입찰자들의 점수를 마감한 후 NMFS는 지원서를 검토하고 각 입찰자에게 점수를 부과함. 각 입찰자에 대한 점수는 다음의 방법으로 평가함.

- 1 단계 : 입찰가격확인
- 2 단계 : 어선의 수익성 계산 - 어선의 수익성은 과거 4년 동안(1991-1994) 상위 3년간의 수익을 평균하여 연평균수입으로 산정.
- 3 단계 : 입찰참가 어선별 점수부과 -입찰참가 어선별 점수는 다음의 식에 의해 결정함.

점수 = 입찰가격/과거 4년 동안 상위 3년간 평균수입

예 1) 선박 A 의 입찰가격이 \$200,000 이고 4년 동안 상위 3년간의 연평균수익이 \$225,000인 경우

Step A. 입찰가격 =\$200,000

Step B. 평균수익=(\$200,000 + \$225,000 + \$250,000)/3=\$225,000

Step C. 점수=\$200,000/\$225,000 =0.888

예 2)

선박 B의 입찰가격은 A 와 동일한 \$200,000이나 연평균수익은 \$283,333인 경우

Step A. 입찰가격 =\$200,000

Step B. 평균수익=(\$200,000 + \$300,000 + \$350,000)/3=\$283,333

Step C. 점수=\$200,000/\$283,333 =0.705

따라서 선박 B 의 점수는 0.705 이다

예 3)

선박 C의 선주의 입찰가격은 \$350,000이고 연평균수익은 \$600,000인 경우

Step A. 입찰가격 =\$350,000

Step B. 평균수익=(\$500,000 + \$600,000 + \$700,000)/3=\$600,000

Step C. 점수=\$350,000/\$600,000 =0.583

- 4단계 : 점수가 낮은 순서부터 낙찰자를 결정. 위의 예에서 비록 어선 C의 입찰가격이 A와 B보다 높으나 점수는 C가 제일 낮고, 따라서 어선 C, B, A순으로 선택됨.

다) NOAA의 NMFS는 입찰완료 후 30일 이내에 입찰에 참여한 각 어선에 점수를 부여하고 감척예비대상자를 선정함. 낙찰자는 낮은 점수부터 예산의 범위 내에서 점수에 따라 순차적으로 결정하고 예비대상자가 선정된 후에는 이를 공개함 (이 경우 단지 선정된 어업인들의 이름 및 선박만 공개하고 입찰가격은 공개하지 않음).

- 라) 낙찰자는 15일 이내에 취소가 가능하며, 15일 이내에 취소를 하지 않을 경우 최종 낙찰자로 선정된다. 최종낙찰자로 선정된 어업인은 해당 어선을 폐기처분해야하며 어선폐기 증빙서류를 NMFS에 제출하여야함.
- 마) 선정된 낙찰자가 취소를 하는 경우는 차순위자에게 선정사실을 알려주고(또한 일반에 공개) 15일의 추가기간이 주어지며, 이런 일련의 과정은 전체 예산 \$2 백만달러가 소진 될 때 까지 계속됨.
- 바) 입찰 참여하는 어업인들은 NMFS에 다음의 서류 등을 제출하여야 함.
- 관련어업허가
 - 어업수익증명 (1991~1994년 4년 동안 상위 3년간 전체 수익의 65%이상이 저서어류의 판매실적임을 증명하여야 함)
 - 서약서(어선에 부채가 있는 경우 부채상환서약)
 - 보증인 동의서 (어선에 관련된 부채 상환 보증서)
 - 어선폐기계약서 (어선폐기회사와의 계약 증명서)
- 사) 만약 배당 예산을 다 소진 못하는 경우에는 추가입찰자 모집하는 재입찰을 실시함.

나. BSAI Crab Fisheries Capacity Reduction Program

1) 프로그램개요

베링해와 알류션열도의 게어업 어획감축프로그램을 추진하기 위하여 Magnuson-Stevens Fishery Conservation and Management Act(Magnuson-Stevens Act)를 토대로 Public Law 106-554, Section 144의 규정을 제정하였다. BSAI Crab Fisheries Capacity Reduction 프로그램의 주요 목적은 어선 및 어업허가 감축을 통하여 게(King and Tanner crab) 자원의 보호 및 어업 경제의 효율성 증진에 있다.

※ 어선감축관련 Public Law 106-554, Section 144 의 주요내용

(d)(1) 상무부 장관의 어선감축관련 주요업무내용

- 베링해와 알류션열도(BSAI)의 게어업허가 감축수량결정
- 어업 허가 및 취소, 어선감축대상자 선정
- BSAI 게어업으로부터 감축된 어선의 어업포기 확인
- 최소의 비용으로 최대감축 효과를 얻기 위하여 입찰제 실시
- 입찰가격 대비 1990년~1999년 동안 최근 5년간의 게어획에 의한 수익으로 각 입찰자에게 점수를 부여함.(년수익은 알래스카주에서 제공하는 파운드당 평균가격에 그 해의 어획량(pound)의 곱으로 구함)
- 최저가 입찰제를 이용함. 전체 입찰금액이 \$100,000,000 달러에 달할 때 까지 감축대상자 선정
- 게 어종에 따른 대출규모 및 상환금액을 결정
- 대출금 상환기간은 30년으로 결정

2) 추진주체 및 방법

미 통산부 산하 NOAA소속의 NMSF(National Marine Fisheries Service)와 북태평양어업운영위원회(NPFMC: North Pacific Fishery Management Council)는 어업환경, 허가제한, 보호어종 등에 대한 결정권한을 갖는다. 특히 NMFS는 베링해와 알류션열도(Bering Sea , Aleutian Island)의 게어업 보호를 위하여 트롤어업에 대한 규제를 담당하고 어선감척을 위한 전반적인 입찰행정 업무를 담당함. 입찰참여 조건, 추진절차 및 기타 어선감척과 관련된 주요내용은 다음과 같다.

가) 입찰참여 해당 어업

- Aleutian Island brown king crab
- Aleutian Island red king crab
- Bristol Bay red king crab
- Snow crab (C. opilio)
- Tanner crab (C. bairdi)
- Pribilof Islands red and blue king crab
- St. Matthew blue king crab

나) 추진절차

어선감척은 다음의 일련의 과정을 통하여 진행되며, 어업허가권을 가진 어업인들에게 보내지는 일반적인 정보는 Federal Register 및 Web site에 공개한다.

- ① NMFS는 게어업 허가권을 가진 어업인들에게 잠정적인 투표자 및 입찰참가가 가능한 어업인들의 명단을 발송함
- ② 어업인들로부터 이의제기 및 제안을 위한 30일의 유예기간을 둠
- ③ NMFS는 입찰후보자들에게 입찰 관련 서류를 발송함. 입찰관련서류에는 입찰안내서도 포함됨
- ④ 자격요건을 갖춘 어업인들이 NMFS에 입찰신청 함
- ⑤ NMFS는 규정에 따라 입찰자들에게 점수를 부과하고 낙찰자를 결정함
- ⑥ NMFS는 낙찰어업인들의 총수익, 대출금 및 대출 상환금 등을 계산함
- ⑦ NMFS는 해당 어업허가권을 가진 어업인들을 대상으로 대출상환금액에 대한 투표를 실시함
- ⑧ 투표인의 2/3 찬성으로 대출상환금액이 결정되면, NMFS는 낙찰자로부터 어업허가권 및 어선을 입찰가격으로 매입함.

다) 기타 입찰관련 주요내용

- 입찰은 2002년 12월 12일에 제안되어 2003년 12월 12일 최종 마련된 게어업 어선 감척규정에 근거함.
- 입찰에 참여하여 낙찰된 어업인은 어업허가권을 영구히 포기하여야 하며 해당선

- 박은 폐선처리를 하여야 함. 단, 어선이 아닌 용도로는 사용이 가능하나 어선으로 사용되는 것은 국내외를 막론하고 불허함.
- 낙찰된 어업인들에게 지급되는 총비용은 NMFS의 어업재정프로그램(Fisheries Finance Program)으로부터 대출받은 \$100백만달러를 초과할 수 없다.
 - 어선감축을 위해 대출받은 비용은 향후 30년 동안 잔존어업자들에 부담하여야 하며, 이는 게어획을 위한 입어료(crab landing fees) 의해 상환된다. 단, 대출상환금은 지역 및 업종에 따라 차등 부과함.
 - NMFS는 입찰자의 과거 수익에 대한 입찰가격을 기준으로 각 입찰자에게 점수를 부여하고, 주어진 기간동안의 순수익에 대한 입찰가격의 비율이 낮은 순으로 낙찰자 결정함. 프로그램의 총비용 \$100백만달러에 달할 때까지 순차적으로 낙찰자를 결정함.
 - 입찰참가자격 요건을 갖춘 어업인들과 투표에 참여가 가능한 어업인들은 구분되며, 이들의 구분의 임시적인 허가권인지 아닌지로 구분됨. 즉, 임시적인 게 허가권(Interim crab licenses)을 가진 어업인 경우는 투표에 참여가능하나 입찰참가는 불가능함.

3) 추진상황

<표 4-2> 베링해/알류션열도의 게어업 감축사업 추진상황

일정	내용
2002. 12.12	● NMFS에 의해 게(crab) 어업감축 프로그램 제안
2003. 12.12	● 베링해/알류션열도의 게 감축을 위한 최종 규정마련 - 최종 규정은 2004년 1월 12일 발효 - 추진절차 수립 1) NMFS는 입찰안내 공고(입찰서 양식 및 감축협약서 공개, 입찰기간 명시) 2) NMFS는 어업인에게 입찰안내서 발송 3) 적격어업인 입찰참여 4) NMFS는 입찰자에게 점수부여(어업수익 대비 입찰가격에 따라) 5) 비율이 낮은 순으로 낙찰자를 결정 6) NMFS 대출상환금에 대한 투표실시(투표인단의 2/3찬성으로 결정) 7) 투표결과 투표인단의 2/3찬성으로 결정되면 30일간 공고 8) 낙찰자에게 지급 및 프로그램 완료
2003. 12.22	● 입찰자 및 투표자 자격결정
2004. 2.27	● 1차 입찰 참여를 위한 서신 발송

2004. 7.30	<ul style="list-style-type: none"> ● 1차 투표결과 2/3 의 찬성을 못 얻어 유찰 (찬성 109, 반대 127)
2004. 8.6	<ul style="list-style-type: none"> ● 2차 입찰시작
2004. 9.24	<ul style="list-style-type: none"> ● 2차 입찰 마감
2004. 10.1	<ul style="list-style-type: none"> ● 2차 투표실시를 위한 서신 발송
2004. 11.15	<ul style="list-style-type: none"> ● 투표 마감 (투표 결과 87.22%가 투표하고, 투표자의 79.49%가 찬성)
2004. 12.27	<ul style="list-style-type: none"> ● 낙찰자에게 지원금 지원 ● NMFS는 모든 낙찰자들은 어선감척 및 허가권취소를 통하여 영구히 어업을 금지함. ● NMFS는 <ul style="list-style-type: none"> - 25명의 낙찰자에게 감축비용으로 \$97,399,357.11 달러지원함 - 허가권을 취소함 - 어선조업이력을 폐기함 - 감축어선의 어업매매승인을 취소하고 감척어선의 등록을 위하여 국가선박관리위원회에 공지함. - 감척어선의 외국에서의 조업활동을 금지하기 위하여 미국해양국에 공지함.
2005.07.28	<ul style="list-style-type: none"> ● 베링해역 및 알류션열도의 게감축을 위한 연방정부의 감축지원금 상환을 위한 잔존어업자의 요금징수를 위한 규칙제정. 2005년 8월 29일까지 의견 접수
2005.09.16	<ul style="list-style-type: none"> ● 어획량감축을 위한 잔존어업자 부담의 최종안 마련. 잔존어업자 부담요금은 2005년 10월 17일부터 징수함.
2006.03.01	<ul style="list-style-type: none"> ● 베링해역 및 알류션열도의 King Crab 및 Tanner Crab 의 어획량감축프로그램을 위한 요금징수 규정으로부터 위원회할당량 (Community Development Quota, CDQ) 프로그램하에서의 예외규정 공고. CDQ참여자는 감축으로 직접적인 수혜를 얻기 어려우며, 감축프로그램의 요금징수 투표에 참여하지 않음. 2006년 3월 31일부터 의견수렴.
2006.05.10	<ul style="list-style-type: none"> ● 베링해역 및 알류션열도에서 King Crab 및 Tanner Crab어획량감축프로그램을 위한 요금징수규칙에서 위원회할당량 (Community Development Quota, CDQ) 프로그램하에서의 어획에 대한 예외규정의 최종안 수립.

4) 입찰결과

베링해와 알류션열도의 어선 및 어업허가 감축을 위하여 최종 25명의 어업인이 입찰을 통하여 선정되었다. 투표결과 313명의 선거인단 중 273명의 어업인들이 투표하고 투표자의 80%가 찬성하여 \$97.4 백만달러를 상환하도록 결정하였다.

제2절 캐나다 입찰에 의한 감척제도분석

1998년 8월 캐나다 연방정부는 동해안 지역의 저서어류(groundfish) 및 서해안 지역의 연어어획에 대한 조업조건 악화로 5개년 캐나다어업구조조정프로그램(Canadian Fisheries Adjustment and Restructuring Program)을 마련하였다.

캐나다는 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)으로 태평양 및 대서양연안 으로 구분하여, 태평양연어어업허가권취소프로그램(Pacific Salmon Commercial Licence Retirement Program, PSCLRP) 및 대서양 저서어업허가권취소프로그램(Atlantic Groundfish Licence Retirement Program)을 실시하였다. 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)의 주요 내용으로 구조조정으로 영향을 받는 어업인들의 경제활동을 돕기 위한 내용도 포함한다.

특히, 캐나다 어업해양국(Department of Fisheries and Oceans, DFO)은 어업인들의 면접 및 자료조사를 통한 프로그램의 성공도 등을 평가하기위하여 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)의 재정지원요구조건에 근거하여 태평양 어업허가권 및 대서양 저서어업허가권취소프로그램(Pacific Commercial Licence and Atlantic Groundfish Licence retirement programs) 시행 결과에 대한 평가를 실시하였다.

1. 대서양연안 캐나다어업구조조정프로그램

대서양 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR Atlantic)으로 어업인들의 저서어업에 대한 의존도를 줄이기 위하여 \$250백만달러 예산의 대서양 저서어업허가권취소프로그램(Atlantic Groundfish Licence Retirement Program, AGLRP)을 포함하여 총 \$750백만달러가 지원되었다.

대서양 캐나다어업구조조정프로그램은 대서양 저서어업의 제한에 따른 어민, 어업협회, 수산업계를 돕기 위한 프로그램으로 어민들의 전업/재취업 및 어업구조조정 등을 포함한다.

대서양 해역에 대한 본 프로그램(AGLRP)의 목적은 기존의 비경제적인어업에서 보다 경제적인 어업이 될 수 있도록 입찰제 도입을 통한 저서어업허가권을 감축하기 위함이며, AGLRP는 다음의 3가지 주요 원칙으로 추진되었다.

- 자발적인 참가
- 영구히 어업활동의 포기
- 어업에 의존도가 높은 허가권자에게 우선권부여

특히 AGLRP에서는 저가입찰자를 낙찰자로 결정하는 경쟁입찰제를 도입하였다(허가권자는 저서어업의 가격을 결정하고 입찰가격을 제시함).

약 250백만달러의 기금을 퀘벡(Quebec), 걸프(Gulf), 스코샤-펀디(Scotia-Fundy), 뉴펀들랜드(Newfoundland) 지역의 AGLRP프로그램을 위하여 할당하였다.

허가권취소는 감척을 통하여 어획노력량을 줄여 지속가능한 어족자원유지하고, 잔존어업자들의 생계유지를 위한 것이었다. 저서어업허가권취소는 1992년 대구회복 프로그램 및 대서양 저서어업전략 (TAGS) 이후 동해역지역에 도입되었다. 이런 조치는 대서양 저서어업허가권의 30% 감축 효과를 얻었다.

AGLRP는 다음의 3가지 주요원칙의 의해 실행되었다.

- 자발적인 참여,
- 어업에서 영구히 퇴출,
- 대서양 저서어업전략(TAGS)의 자격요건을 갖춘 허가권자 우선권부여.

AGLRP프로그램에는 65ft 이하의 선박을 소유하는 모든 저서어업허가권자는 참여가 가능하였으며, 3,000 건의 저서어업허가권을 감축이 목표이었다.

AGLRP의 구체화된 목표는 다음과 같다.

- 2813건의 저서허가권자를 대서양지역 어업으로부터 영구히 퇴출
- 경쟁력이 약한 어업인들을 퇴출시킴으로 어업의 경쟁력강화
- 입찰가격이 높은 허가권을 취소

AGLRP의 핵심목표는 이용가능 자원과 생계를 위하여 의존하는 어업인들의 수와의 균형을 맞추는 것이었으며, 프로그램은 "어획량 조절" "어획능력 감축" 등의 보다 복합적인 목표로 접근하였다.

AGLRP는 경쟁 저가입찰제를 실시다. 따라서 허가권자는 저서어업허가권의 개별적인 가격을 평가하고 입찰가격을 제시하고 유사한 어선/엔진규모에 대한 입찰가격의 비교로 평가되었다.

낙찰자는 저서어업허가권을 포기해야한다. 뉴펀들랜드(Newfoundland) 지역에서는 참치, 게, 새우를 제외한 여타 어업허가권을 포기해야하며, 다른 지역에서는 2년내에 다른 업종으로 허가권을 전환하여야 한다. 또한 개인적인 어업허가번호를 포기해야한다.(뉴펀들랜드에서는 직업적인 조업활동은 포기해야함)

특히, 어업자문위원회를 두고 자문위원회는 각 지역의 수산업의견을 개진하고 객관성유지, 입찰평가를 용이하게 하기 위해 운영되었다. 어업자문위원회는 입찰자 낙찰순서를 결정하고 공정성확보 및 주어진 예산범위내에서 최대한 많은 수의 허가권을 감축하는 역할을 한다.

가. 뉴펀들랜드(Newfoundland) 지역의 AGLRP프로그램

뉴펀들랜드지역은 캐나다 대서양지역에서 전체 12,950건의 저서어업허가권중 6,631건으로 구성됨. 뉴펀들랜드지역은 대구어업증지에 의한 가장 심각한 영향을 받고 저서어업에 대한 의존도가 높기 때문에 프로그램은 이 지역에서의 어업조정 및 개편에 대한 요구를 반영하기 위하여 계획되었다.

뉴펀들랜드 어업복원을 위한 AGLRP의 중요한 특징은 1998년 6월 프로그램의 공표 이후에는 영구히 퇴출되는 것과 게, 새우, 참치를 제외한 어떤 허가권으로도 전환될 수 없는 내용을 포함하는 것이다. 결과적으로 프로그램시행으로 1,763건의 저서어업 허가권을 취소하고, 뉴펀들랜드 어업으로부터 총 6,200건 이상의 허가권을 취소하는 결과를 가져왔으며, 이들 중 811건의 바닷가재, 602건의 빙어, 97건의 가리비 어업허가권이 취소되었다.

뉴펀들랜드지역에서의 프로그램은 성공적으로 인식되며, 1992년 이후, 저서어업허가권에서 9,441건에서 4,681건으로 50% 감축되었다. 허가권취소의 정책으로 인하여 저서어업이외 기타어업허가권의 취소가 많았다 (바닷가재 35% 감축, 빙어 44% 감축, 청어 32% 감축).

〈표 4-3〉 뉴펀들랜드 지역의 감축결과

유형	허가권수		평균비용		총계	
	목표	감축	목표	지출비용	예산	비용
주어장 (Core)	1363	1244	\$120,000	\$119,270	\$163,560,000	\$148,371,268
기타 (Non-Core)	933	519	\$25,000	\$21,106	\$23,325,000	\$10,954,250
총계	2296	1763	\$81,415	\$90,372	\$186,930,000	\$159,325,518

감축결과 조사대상자의 20%는 낙찰 및 허가권취소를 후회하는 것으로 조사되었다. 그리고 1/3이상이 재정적으로 악화되었다고 느끼고, 40%가 기존생활을 잃은 것을 유감으로 생각하는 것으로 나타났다. 또한 낙찰자의 10% 가량만이 정규직 직업을 얻었으며, 24%는 시간제 임시직, 40%는 실직상태로 직업을 구하고 있는 상태로

나타났다.

조사에 의하면 뉴펀들랜드프로그램에서 낙찰에 실패한 어업인들 중 20%는 더 좋은 기회를 얻을 것으로 희망하며, 10%는 어획으로 보다 큰 수익을 얻을 것으로 기대하고 있는 것으로 나타났다.

나. 스코셔-펀디(Scotia-Fundy) 지역의 AGLRP프로그램

스코셔-펀디지역의 AGLRP프로그램 목표는 전체 3,325건의 허가권에서 322허가권 축소가 목표이었으나, 감축수 및 비용은 목표의 초과달성하였다. 허가권당 평균비용은 계획대비 낮게 나타났으며, 이는 스코셔-펀디지역이 다른 지역에 비해 저서어업에 대한 의존도가 낮음을 나타낸다.

취소허가권의 대부분은 저조업상태였으며, 따라서 조업활동이 활발한 허가권보다 지출비용이 낮게 나타났다. 저조업허가권 감축은 어획능력감축에 큰 영향을 미치지 않으나, 저서어업이 회복된 경우 활발한 조업을 할 수 있는 기회를 줄이는 효과가 있는 것으로 평가된다.

프로그램은 스코셔-펀디 지역에서의 개별 등록번호로 모든 어업자들에게 우편을 발송하여 공고하도록 하였고, 모든 입찰자들에게는 입찰결과를 공개하였다. 낙찰에 실패한 입찰자는 다음 입찰에 참여할 수 있으며, 관심 있는 모든 허가권자가 입찰에 참여할 수 있도록 어업인들에게 입찰과정 및 결과를 공지한다. 단, 낙찰결정 후 감척 포기자는 다음 입찰참가 기회가 주어지지 않았다.

프로그램 운영자들은 저가입찰제가 공정하고 공평하며, 비용측면에서 효과적이라 판단하였으나, 어업자들은 입찰제에 대한 선호도는 낮은 것으로 조사결과 나타났다.

〈표 4-4〉 스코셔-펀디지역의 감척결과

유형	허가권수		평균비용		총계	
	목표	감척	목표	지출비용	예산	비용
주어장 (Core)	272	316	\$139,191	\$88,262	\$37,860,000	\$27,890,915
기타 (Non-Core)	50	72	\$10,000	\$10,048	\$500,000	\$723,453
계	322	388	\$119,876	\$73,748	\$38,600,000	\$28,614,368

허가권감축으로 2000년에 어업인당 수익은 기존 \$29,932달러에서 \$44,499달러로 증가되었다.

낙찰자에 대한 고용상황을 보면, 낙찰자의 24%는 자영업자, 전일근로자 또는 시간제 근로자로 고용되었으며, 17%는 실직상태로 나타났다. 또한 낙찰자의 63%가 55세 이상이고 낙찰자의 55%는 은퇴하였던 것으로 나타났다.

다. 걸프(Gulf) 지역의 AGLRP프로그램

걸프지역은 어획능력이 높은 어업인 감축을 위하여 특별기준을 마련하였다. 감축대상자는 허가권수보다는 개별 허가권의 어획능력을 고려하여 선정하였다. 이런 이유에서 프로그램운영은 다른 지역에서보다 평균비용(\$148,000달러)이 상승하는 결과를 초래하였다(뉴펀들랜드 \$106,738달러, 퀘벡 \$106,738달러, 스코셔-펀디 \$119,130달러).

걸프지역의 목표는 평균비용 \$148,000달러, 총 \$8.1백만달러로 54허가권 감축하는 것이었으며, 프로그램운영에서 총 예산을 초과하지 않았다. 본 프로그램에서도 저가입찰제를 도입하고 모든 입찰대상자에게 동일한 정보를 제공하였다. 그러나 조사에 의하면 많은 허가권자들이 저가입찰제(방법 및 진행절차 등)에 대한 이해가 부족하였으며, 입찰절차를 이해하고 공정하다고 답한 응답자는 절반에 미치지 못한 것으로 나타났다.

걸프지역에는 약 520건의 허가권중 54건 취소를 목표로 하였으며, 저서어업허가권의 2.6%에 달하는 52건의 저서어업허가권이 감축되었다.

<표 4-5> 걸프지역의 감축결과

유형	허가권수		평균비용		총계	
	목표	감축	목표	지출비용	예산	비용
주어장 (Core)	54	47	\$148,000	\$165,420	\$8,100,000	\$7,774,725
기타 (Non-Core)	0	5	\$0	\$27,400	\$0	\$137,000
계	54	52	\$148,000	\$152,149	\$8,100,000	\$7,911,725

라. 퀘벡(Quebec) 지역의 AGLRP프로그램

지역전체 129명의 허가권자가 감축되었음(107명의 주어장(Core) 허가권자, 22명의 기타어장(Non-Core) 허가권자). 퀘벡지역에서는 약 990건의 허가권이 있으며, 감축목표는 141건의 허가권이었으나 목표를 달성하지 못하였으며, 허가권평균매입비용 또한 예측치를 초과하였다. 그러나 자체 평가에 의하면 허가권자의 13%가 취소

되었으며, 자체 평가결과 이는 지역전체 저서어업허가어획량의 40%에 달하는 것으로 나타났다.

취소자의 기록이 모든 관련기관에 공지되고 새로운 허가권발급이 제한되는 등의 재진입 방지를 위하여 적절한 조치가 시행되었다.

프로그램에 대한 낙찰자의 주요 부정적인 평가는 직업상실(응답자의 33%), 생활방식의 부정적인 변화(17%), 더 이상 어업활동을 할 수 없음(17%) 등으로 나타났다.

<표 4-6> 퀘벡지역의 감척결과

유형	허가권수		평균비용		총계	
	목표	감척	목표	지출비용	예산	비용
주어장 (Core)	122	107	\$115,369	\$132,929	\$14,875,006	\$14,223,405
기타 (Non-Core)	19	22	\$9,211	\$25,494	\$175,000	\$560,872
계	141	129	\$106,738	\$114,607	\$15,050,006	\$14,784,277

2. 태평양연안 캐나다어업구조조정프로그램

고비용, 어획능력초과, 연어어획량감소, 연어가격 하락 등 태평양 연어어업의 경제 위기가 나타남에 따라, 태평양 캐나다어업구조조정프로그램(CFAR)을 위하여 400백만달러가 지원되었다(195백만달러의 태평양연어어업허가권취소프로그램(Pacific Salmon Commercial Licence Retirement Program, PSCLRP)을 포함함).

연어 어선감척으로 수산업 구조조정, 수산자원회복, 어업인 경제회복 등을 위하여 태평양 캐나다어업구조조정프로그램 (CFAR Pacific)이 추진되었으며, 특히, 태평양 연어허가권취소프로그램(PSCLRP)은 태평양 연어어선을 감척하기위하여 다음 주요 목표를 설정하였다.

- 어선의 초과어획량을 감축(전체 3,306허가권중 1,500건까지 감축)
- 연어자원에 대한 의존도 축소
- 잔존어업자 경쟁력 제고
- 보다 선택적이고 다양한 어업활동으로 전환

전체 191.1백만달러가1,440척을 감척하기 위해 책정되었으며, 1,409척(목표의 97.8%)을 감척하기 위해 191.9백만(목표의 100.4%)를 집행하였으며 따라서

\$800,000달러의 추가 예산이 편성되었다.

프로그램은 대서양 연안의 AGLRP프로그램과 마찬가지로 저가입찰률 도입하였으며, 업종별(자망, 트롤, 선망 등) 입찰기초금액은 상이하였다.

허가권감축은 선망이 목표대비 144%, 트롤은 105% 등 초과달성하였으나 자망은 목표대비 86%에 거뒀다. 총감척허가권수는 총 191.9백만달러의 비용으로 목표의 98%(1,440건의 목표 대비 1409건)를 달성하였으며, 이는 800,000달러 (예산의 약 1%)의 예산을 초과한다.

전체적으로 프로그램은 42%의 연어어업허가권을 감축하였으며, 단일연어허가권을 보유한 어선을 우선적으로 감척하였다. 따라서 1,409허가권감축으로 어선 1,007척을 감척하였으며, 이는 전체 어선세력의 30%에 달하는 수치이다. 또한 복수허가(연어 및 타 업종)를 보유한 어선 약 200척은 연어조업은 할 수 없도록 제한을 두었다.

<표 4-7> 태평양프로그램결과(업종별 목표대비 실제 감척량 및 비용)

구분	허가정수			감척비용 단가		
	목표	감척	목표대비	목표	평균	목표대비
선망	150	216	144%	\$500,000	\$436,000	87%
트롤	440	462	105%	\$90,000	\$86,000	96%
자망	850	731	86%	\$90,000	\$84,000	93%
총계	1,440	1,409	98%	\$130,000	\$136,000	105%

분석결과에 의하면, 연어어업허가권의 30% 이상의 감축으로 어선당 연어어획량의 큰 증가(40%이상)가 기대되며, 이는 잔존어업자들의 경쟁력을 높이는 결과를 초래하였다. 그러나 조사결과 많은 어업인들이 프로그램에 대한 부정적인 견해를 보였다. 즉, 낙찰자의 81%, 비낙찰자의 64%, 비입찰자의 71%는 프로그램이 별로 도움이 되지 않는다고 답하였다. 낙찰자의 24%는 재정적 문제, 직업상실(19%), 어업 활동을 할 수 없음으로 나타나는 생활변화(14%), 어선처분에 어려움(11%) 등의 프로그램에 대한 부정적인 의견은 나타내었다.

많은 경우 1회차 에서 낙찰에 실패한 어업인들은 2회차, 3회차에서 보다 낮은 입찰가격을 제시하였다. 분석결과, 1회차에서 지급된 금액과 비교하여 \$14백만달러 낮은 금액이 2회차, 3회차 낙찰자에게 지급되었다.

제 5 장 근해어선 업종별 우선순위
및 물량결정

1절 업종별 감척 우선순위

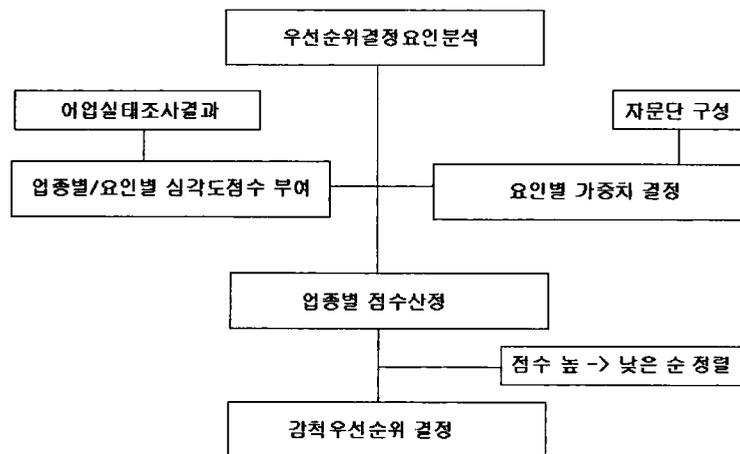
2절 지역별 · 업종별 · 연도별 감척물량

제5장 근해어선 업종별 감척 우선순위 및 물량결정

제1절 업종별 감척 우선순위

1. 감척우선순위 결정방법

본 연구에서는 다음의 일련의 과정을 통하여 업종별 감척우선 순위를 결정한다.



<그림 5-1> 감척우선순위 결정 과정

i) 1단계: 어업실태조사 및 전문가의견을 통하여 업종별 우선순위를 결정하는 요인을 결정한다. 본 연구에서는 어족자원고갈 (수산자원회복), 업종간 분쟁, 한일, 한중 어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성, 면세유 의존도 등을 우선순위 결정요인(Factor)으로 한다. 특히, 업종별 감척우선순위 결정에서 정책적우선결정요소(사회적 감척요구도)를 부가하여 감척업종관련 기존 감척사업 추진기관의 정책결정을 반영하여 감척사업이 원활히 진행될 수 있도록 한다.

ii) 2단계: 어업실태조사결과를 토대로 업종별, 우선순위 결정 요인별 심각도 점수를 부여한다. 요인별 심각도 부여점수에 대한 편차를 제거하기 위하여 주어진 심각도 점수는 각 항목별 업종구간에서 0(최소값)에서 1(최대값)의 범위 값을 갖도록 일반화(Normalize)한다. 항목별 일반화값은 다음의 식에 의해 산정한다.

$$\tilde{a}_{pi} = \frac{a_{pi} - a_{pmin}}{a_{pmax} - a_{pmin}} \quad (1)$$

여기서 $a_{pmax} = \max(a_{pi}; i=1, K, n)$, $a_{pmin} = \min(a_{pi}; i=1, K, n)$ 이며, i 는 어업업종, $p(p=1, \dots, m)$ 는 결정요인이다.

iii) 3단계 :전문가 자문에 의해 각 요인별 가중치를 결정한다.

iv) 4단계: 업종별, 요인별 심각도 점수 및 요인별가중치를 토대로 다음 식과 같이 업종별 점수를 산정한다.

$$S_i = \sum_j x_j y_j$$

여기서 S_i =업종 i 에 대한 부과점수, x_j =가중치 결정요인 j 에 대한 심각도, y_j =요인별 가중치, i =업종, j =가중치결정요인을 나타낸다.

v) 5단계: 앞의 산정식에 의해 부과된 점수를 높은 것부터 낮은 순으로 정렬하고, 높은 점수를 우선하여 순차적으로 감척우선순위를 결정한다.

가. 업종별, 우선순위결정 요인별 심각도 점수

업종별, 우선순위결정 요인별 심각도 점수를 부여하고, 심각도점수가 높을수록 감척 우선순위가 앞선다는 것을 의미한다.

앞에서 우선순위 결정에 영향을 미치는 요인으로 선정한 어족자원고갈 (수산자원회복), 업종간 분쟁, 한일, 한중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성, 면세유 의존도 등의 각 항목별 심각도 점수는 <표 5-1>과 같다.

어족자원고갈 (수산자원회복)에 대한 심각도는 어업구조조정사업 심층평가(2006, KDI) 및 국립수산 과학원내부자료(2007)의 업종별 적정어획강도 평균값을 상대평가에 의해 0~1의 기준값으로 일반화화 한다. 심각도는 업종간 상대값으로 표현하기 때문에 업종자체의 적정어획강도 값이 크고 작음에는 영향을 미치지 않는다. 따라서 본 연구에서는 적용기준의 일관성을 부여하기 위해 전업종에 대하여 어종별 적정어획강도를 기준으로 어획강도를 제시한 상기 보고서의 값을 활용하였다. 일반화 산출 식은 아래와 같다.

$$y = \frac{Max - x}{Max - Min} \quad (2)$$

여기서 y = 일반화 값, Max = 최대적정어획강도, Min = 최소적정 어획강도, x = 해당 업종 적정어획강도를 나타낸다.

<표 5-1> 업종별 요인별 심각도 점수

어업의 종류	구별	분석요인								사회적요도 사적척구 ⁷⁾
		어족자원 고갈 (수산자원 회복 ¹⁾)	업종간 ²⁾ 경쟁	한일 중어 협정 조건 ³⁾	한일 중어 협정 조화 ⁴⁾	FTA/ DDA/ WTO에 따른 영향 ⁴⁾	어업인 감척 요구	어업인 ⁵⁾ 수익성	면세 유의 존도	
대형기선저인 망	외끌이대형기선저인망	0.25	0.24	1.00	1.00	0.49	0.08	0.44	0.48	
	쌍끌이대형기선저인망	0.15	0.72	1.00	0.75	0.50	0.11	1.0	0.21	
중형기선저인 망	동해구기선저인망	0.59	0.55	0.00	0.25	1.0	0.08	0.23	0.21	○
	외끌이서남해구기선저 인망	0.34	0.48	0.00	0.25	0.0	0.05	0.60	0.18	
	쌍끌이서남해구기선저 인망	0.15	0.41	0.00	0.25	0.0	0.04	0.67	0.29	
근해트롤어업	대형트롤	0.26	0.76	1.00	0.50	0.48	0.16	0.87	0.48	
	동해구트롤	0.28	0.52	0.00	0.00	0.5	0.13	0.71	0.33	
근해선망어업	대형선망	0.02	0.14	1.00	0.75	0.22	1.00	0.53	0.33	
	소형선망	0.33	0.21	0.00	0.43	0.34	0.03	0.0	0.33	
근해채낚기어 업	-	0.28	0.48	0.50	0.19	0.41	0.00	0.73	0.70	
기선선인망어 업	제 1구	0.0	0.79	1.00	0.75	0.24	0.15	0.41	0.51	○
	제 2구	0.0	0.79	0.35	0.63	0.06	0.15	0.41	0.11	
근해자망어업	-	0.39	1.00	0.00	0.50	0.09	0.04	0.30	0.16	○
근해안강망어 업	-	0.18	0.28	0.50	1.00	0.80	0.02	0.24	0.52	
근해봉수망어 업	봉수망	0.0	0.0	0.15	0.38	0.23	0.01	0	0.23	
	자리돔들망	0.74	0.0	0.00	0.25	0.18	0.01	0	0.31	
잠수기어업	제1구	0.54	0.31	0.00	1.00	0.24	0.02	0.79	0.39	
	제2구	0.54	0.31	0.00	1.00	1.0	0.02	0.79	0.33	
	제3구	0.54	0.31	0.00	0.50	0.0	0.02	0.79	0.20	
	제4구	0.54	0.31	0.00	0.50	0.0	0.02	0.79	0.63	
	제5구	0.54	0.31	0.00	0.50	0.0	0.02	0.79	0.34	○
근해통발어업	장어통발	1.0	0.10	0.50	0.50	0.86	0.06	0.51	0.50	
	기타통발	0.42	0.69	0.63	0.25	0.34	0.04	0.51	0.24	
	문어단지	0.25	0.0	0.00	0.00	0.20	0.01	0.51	0.23	
근해형망어업	제 1구	0.92	0.10	0.00	0.25	0.0	0.01	0.59	0.39	
	제 2구	0.92	0.10	0.00	0.25	0.0	0.01	0.59	0.59	○
근해연승어업	-	0.39	0.41	0.75	0.88	0.57	0.01	0.47	0.50	

- 주: 1) 어업구조조정사업 심층평가(2006, KDI) 및 국립수산물과학원 내부자료(2007)의 업종별 적정어획강도 활용
 2) 근해저인망류어업의 구조개편에 관한연구 보고서 및 본 연구조사결과
 3) 본 연구조사결과
 4) WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(해양수산부, 2006) 자료참조 및 본 연구조사결과. 값의 범위는 0.0(영향없음)~1.0(영향이 큼)
 5) 모형에 의한 수익성 추정치임.
 6) FTA/ DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성, 면세유의존도 항목의 업종별 평균 값
 7) 2007년도 감척 대상업종(2007년 5월 기준)

<표 5-1>에서 분석요인 중 어족자원고갈은 어업구조조정사업 심층평가(2006,

KDI) 및 국립수산물과학원 내부자료(2007)에서 제시한 업종별 적정어획강도를 기준으로 산정하였다.

<표 5-2> 어족자원고갈 심각도점수

(단위: %)

업종	적정어획강도 ¹⁾			심각도 점수	
	최소	최대	평균		
외끌이대형기저	70	83	76.5	0.25	
쌍끌이대형기저	74	89	81.5	0.15	
동해구기저	47	70	58.5	0.59	
외끌이서남구	62	82	72	0.34	
쌍끌이서남구	73	90	81.5	0.15	
대형트롤	62	90	76	0.26	
동해구트롤	60	90	75	0.28	
대형선망	83	94	88.5	0.02	
소형선망	63	82	72.5	0.33	
근해채낚기	60	90	75	0.28	
기선권현망	79	100	89.5	0.00	
근해자망	60	78	69	0.39	
근해안강망	72	88	80	0.18	
근해봉수망	봉수망	79	100	89.5	0.00
	자리돔들망	41	61	51	0.74
잠수기	49	74	61.5	0.54	
근해통발	장어통발	30	45	37.5	1.00
	기타통발	54	81	67.5	0.42
	문어단지	61	92	76.5	0.25
근해형망	33	50	41.5	0.92	
근해연승	56	82	69	0.39	

주: 1) 어업구조조정사업 심층평가(2006, KDI) 기준 및 과학원내부자료

나. 업종간 분쟁 분석

본 연구에서 업종간 분쟁은 기존의 연구보고서 조사자료활용 및 본 연구에서의 어업인대상 면담조사, 시도관계자 설문, 업종별 대표기관의 의견, 그리고 관련분야 전문가 의견 등을 토대로 종합적으로 분석하였다.

<표 5-3>는 근해저인망류어업의 구조개편에 관한연구(3차년도)(해양수산부, 2006)에서 제시한 업종간 경합여부를 나타내며, 본 연구에서는 이를 다시 점수로 환산하여 <표 5-4>과 같이 제시하였다.

<표 5-3> 업종간 경합여부

구분	대형트롤	대형기저 (쌍)	대형기저 (외)	서남구기 저(쌍)	서남구기저(외)		동해구 기저	동해구 트롤
					여수	울산		
근해저 인망류 어업	대형트롤		×		×	○		×
	쌍끌이대형기저	×			×	○	○	
	쌍끌이서남구기저(여수)							
	외끌이서남구기저(울산)							
	동해구기저				○			△
	동해구트롤	○	×					
근해타 어업	대형선망	×	×					
	근해채낚기	○						
	근해연승	×	×		×			△
	근해통발		○	△	△	△		△
	근해유자망		△	△	○	△		×
	외줄낚시			△	△			
	삼중자망							×
연안어 어업	연안통발	×	×				○	
	자망			△			○	×

※ ○:매우경합적, △: 다소경합적, ×:약간 경합적

자료: 근해저인망류어업의 구조개편에 관한연구(3차년도)(해양수산부, 2006)

<표 5-4> 업종간 경합여부에 점수

구분	대형트 롤	대형기 저(쌍)	대형기 저(외)	서남구기 저(쌍)	서남구기저 (외)		동해구 기저	동해구 트롤	계	
					여수	울산				
근 해 저 인 망 류 어업	대형트롤		1		1	3		1	6	
	쌍끌이대형기저	1			1	3	3		8	
	쌍끌이서남구기저(여수)								0	
	외끌이서남구기저(울산)								0	
	동해구기저				3				2	5
	동해구트롤	3	1							4
근 해 타 어 어업	대형선망	1	1						2	
	근해채낚기	3							3	
	근해연승	1	1		1			2	5	
	근해통발		3	2	2	2		2	2	13
	근해유자망		2	2	3	2		1		10
	외줄낚시			2	2					4
	삼중자망							1	3	4
연 안 어업	연안통발	1	1				3		5	
	자망			2			3	1	3	9
계	10	10	8	13	10	9	8	10		

업종간 분쟁에 대한 기존 연구 및 본 연구 조사결과를 종합하여 제시하면 <표 5-5>와 같다.

<표 5-5> 업종간 분쟁조사결과

구분	외 끝 이 대 형 기 저	쌍 끝 이 대 형 기 저	동 해 구 기 저	외 끝 이 서 남 구	쌍 끝 이 서 남 구	대 형 트 롤	동 해 구 트 롤	대 형 선 망	소 형 선 망	근 해 채 낚 기	기 선 권 현 망	근 해 자 망	근 해 안 강 망	근 해 붕 수 망	잠 수 기	장 어 통 발	기 타 통 발	문 어 단 지	근 해 형 망	근 해 연 승	연 안 어 업	계
외끝이대형기저											3	2					2					7
쌍끝이대형기저				3	1	1	1				3	2			3	3	2			1	1	21
동해구기저					3	1	2				3	3								2	2	16
외끝이서남구		3				3					3	2									3	14
쌍끝이서남구		1	3				1				3	3								1		12
대형트롤		1	1	3	1		3	3			3						2			3	2	22
동해구트롤		1	2			3					3		3								3	15
대형선망		1				3																4
소형선망											3										3	6
근해채낚기						3	3						3				3				2	14
기선권현망	3	3	3	3	3				3								2				3	23
근해자망	2	2	3	2	3		3						3	3			3			2	3	29
근해안강망											3	3									2	8
근해붕수망																						0
잠수기		3										3							3			9
장어통발		3																				3
기타통발	2	2				2				3	2	3								3	3	20
문어단지																						0
근해형망														3								3
근해연승		1	2		1	3						2					3					12
연안어업		1	2	3		2	3		3	2	3	3	2				3					27
계	7	22	16	14	12	21	16	3	6	14	23	29	8	0	9	3	20	0	3	12	27	265

<표 5-6>은 업종간 분쟁조사결과의 총합 및 일반화 값(심각도 점수)를 나타내며, 업종간 분쟁은 근해자망, 기선권현망, 대형트롤 순으로 나타났으며, 이들 업종은 거의 모든 타업종과 분쟁이 발생하는 것으로 나타났다.

<표 5-6> 업종분쟁에 따른 심각도 분석결과

업종	분쟁점수	심각도 점수	업종	분쟁점수	심각도 점수
외끝이대형기저	7	0.24	기선권현망	23	0.79
쌍끝이대형기저	21	0.72	근해자망	29	1.00
동해구기저	16	0.55	근해안강망	8	0.28
외끝이서남구	14	0.48	근해붕수망	0	0.00
쌍끝이서남구	12	0.41	잠수기	9	0.31
대형트롤	22	0.76	장어통발	3	0.10
동해구트롤	15	0.52	기타통발	20	0.69
대형선망	4	0.14	문어단지	0	0.00
소형선망	6	0.21	근해형망	3	0.10
근해채낚기	14	0.48	근해연승	12	0.41

다. 한일, 한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO 영향분석

<표 5-7>은 한일, 한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO 영향에 대한 본 연구조사결과이며, 조사는 수협, 협회 및 시도의견을 반영한 결과이다. 일부 업종에 대하여 기관별 동일한 응답을 하거나 서로 상이한 응답을 하였으며, 본 연구에서는 기관별 응답을 평균하여 업종별 “한일, 한중어업협정체결로 인한 조업조건 악화” 및 “FTA/DDA/ WTO에 따른 영향”에 대한 점수로 환산하였다. 특히, 일부 업종은 감척의지가 매우 낮아 업종대표 기관의 응답이 없는 경우, 본 연구에서 하(상, 중, 하중)로 점수를 부여하여 분석하였다.

<표 5-7> 한일, 한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO 영향 분석 결과

업종	한일,한중어업협정체결로 조업조건 악화	FTA/DDA/ WTO에 따른 영향			
		응답	점수		
		응답	점수		
대형기선저인망	외끌이대형기선저인망	상	3	상	3
	쌍끌이대형기선저인망	상	3	상	3
중형기선저인망	동해구기선저인망	-	1	-	1
	외끌이서남해구기선저인망	-	1	-	1
	쌍끌이서남해구기선저인망	-	1	-	1
근해트롤어업	대형트롤	상	3	상	3
	동해구트롤	-	1	-	1
근해선망어업	대형선망	상	3	상	3
	소형선망	하(3)	1	하(2), 상	1.7
근해채낚기어업	-	중(3)	2	하(2), 상, 중	1.75
기선선인망어업	제 1구	상	3	상	3
	제 2구	상, 하(2)	1.7	상, 중	2.5
근해자망어업	-	-	1	중	2
근해안강망어업	-	중	2	상	3
근해봉수망어업	봉수망	하(2), 중	1.3	하, 중	1.5
	자리돛들망	하	1	하	1
잠수기어업	제1구	-	1	상	3
	제2구	-	1	상	3
	제3구	-	1	-	1
	제4구	-	1	-	1
	제5구	하	1	하	1
근해통발어업	장어통발	상	2	상	3
	기타통발	상(2), 하, 중	2.25	상(2), 하(2)	2
	문어단지	하	1	하(2)	1
근해형망어업	제 1구	-	1	-	1
	제 2구	-	1	-	1
근해연승어업	-	상(3), 하	2.5	상(3), 하	2.5

※ ()기관 응답수를 나타냄. 점수는 상 3점, 중 2점, 하 1점을 부여함. 무응답은 하(1점)을 부여하고, 기관별 응답평균을 나타냄.

<표 5-8>은 <표 5-7>에서의 조사결과를 토대로 한일, 한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO 영향분석 점수에 대한 심각도 점수(일반화 값)결과를 나타낸다. 특히, FTA/DDA/ WTO 영향분석은 본 연구조사결과와 기존 연구보고서(WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구, 2006)에서 제시한 결과를 평균하여

심각도 점수로 환산하였다.

<표 5-8> 한일·한중어업협정체결 및 FTA/DDA/ WTO영향분석점수 및 심각도점수

업종		한일,한중어업협정 체결로 조업조건 악화		FTA/DDA/ WTO에 따른 영향			
		점수	심각도점수	기관의견	기존보 고서분 석 1)	점수계	심각도점수
대형기선저인망	외끌이대형기선저인망	3	1.00	3	3	6	1.00
	쌍끌이대형기선저인망	3	1.00	3	2	5	0.75
중형기선저인망	동해구기선저인망	1	0.00	1	2	3	0.25
	외끌이서남해구기선저인망	1	0.00	1	2	3	0.25
	쌍끌이서남해구기선저인망	1	0.00	1	2	3	0.25
근해트롤어업	대형트롤	3	1.00	3	1	4	0.50
	동해구트롤	1	0.00	1	1	2	0.00
근해선망어업	대형선망	3	1.00	3	2	5	0.75
	소형선망3)	1	0.00	1.7	2	3.7	0.43
근해채낚기어업	-	2	0.50	1.75	1	2.75	0.19
기선선인망어업	제 1구	3	1.00	3	2	5	0.75
	제 2구	1.7	0.35	2.5	2	4.5	0.63
근해자망어업	-	1	0.00	2	2	4	0.50
근해안강망어업	-	2	0.50	3	3	6	1.00
근해붕수망어업	붕수망3)	1.3	0.15	1.5	2	3.5	0.38
	자리돔들망3)	1	0.00	1	2	3	0.25
잠수기어업	제1구	1	0.00	3	3	6	1.00
	제2구	1	0.00	3	3	6	1.00
	제3구	1	0.00	1	3	4	0.50
	제4구	1	0.00	1	3	4	0.50
	제5구	1	0.00	1	3	4	0.50
근해통발어업	장어통발	2	0.50	3	1	4	0.50
	기타통발	2.25	0.63	2	1	3	0.25
	문어단지 3)	1	0.00	1	1	2	0.00
근해형망어업	제 1구	1	0.00	1	2	3	0.25
	제 2구	1	0.00	1	2	3	0.25
근해연승어업	-	2.5	0.75	2.5	3	5.5	0.88

주:1) WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내 대책수립연구(해양수산부, 2006)
자료참조 및 본 연구추정.

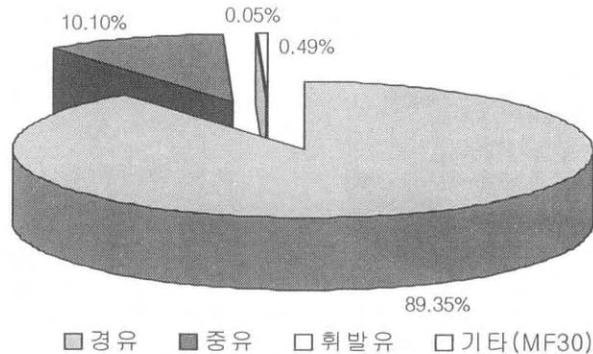
라. 면세유 의존도 분석

1) 업종별 면세유 판매실적 및 사용량

수산업 분야의 보조금은 대부분 면세유를 공급함으로 인하여 생산단가를 보존하는 직접적인 수단에 의하여 이루어지고 있다. WTO에 의하면 환경오염 등의 왜곡을 바로잡는 보조금 이외에 여타의 보조금은 철폐해야 한다고 규정하고 있으며, 어족자원을 남획하고 있는 실정에서 면세유를 공급하는 정책은 어족자원의 이용에 있어서 왜곡을 더욱 가중시키는 결과를 초래한다.

면세유는 어자원보존에 부정적 영향을 주는 대표적 어업보조금이고 따라서 본 연구에서는 면세유 공급실태 및 면세유 의존도 분석을 통하여 감척정책을 도입하는 경우 예상되는 효과를 예측하고 업종별 감척우선순위결정에 영향을 미칠 요소로 포함한다.

근해어선의 전체에서 중유 및 휘발유가 차지하는 비중은 매우 낮으며, 대부분이 경유를 사용하는 것으로 나타났다. 2004-2006년도 수협중앙회에서 판매한 면세유 실적을 살펴보면 <표 5-9>에서 보는 바와 같이 경유가 전체의 약 89%, 중유가 약 10%를 차지하며, 휘발유가 0.05% 기타(MF30)가 0.5% 정도를 차지한다. 특히, 2006년 개발 상용화된 '어선 연료비절감을 위한 모델시스템' 일명 '믹싱클린히터 시스템'이 원양어선은 물론 연근해 어선 등 다른 선박으로 급속히 확산됨에 따라 기존의 어선 등에서 사용하고 있는 경유보다 상대적으로 값이 싼 '마린 퓨얼 30(MF30)'의 사용량이 급증하였다. 개발된 시스템이 기존시스템에 비해 연료비절감효과가 있는 것으로 알려지면서 향후 MF30 유류의 사용량이 크게 증가할 것으로 예상된다.



<그림 5-2> 면세유 유종별 사용비율

<표 5-9> 연도별 면세유류사용량

유종	연도별 사용량(리터)						계	비율 (%)
	2004년		2005년		2006년			
	사용량	비율(%)	사용량	비율(%)	사용량	비율(%)		
경유	619,178,616	89.13	585,820,421	89.09	576,494,451	89.86	1,781,493,488	89.35%
중유	75,090,800	10.81	71,381,200	10.86	54,872,100	8.55	201,344,100	10.10%
휘발유	389,738	0.06	374,006	0.06	310,434	0.05	1,074,178	0.05%
기타(MF30)	0	0.0	0	0.0	9,835,200	1.53	9,835,200	0.49%
계	694,659,154	100.0	657,575,627	100.0	641,512,185	100.0	1,993,746,966	100.00

<표 5-10> 연도별 어업별 면세유 사용량

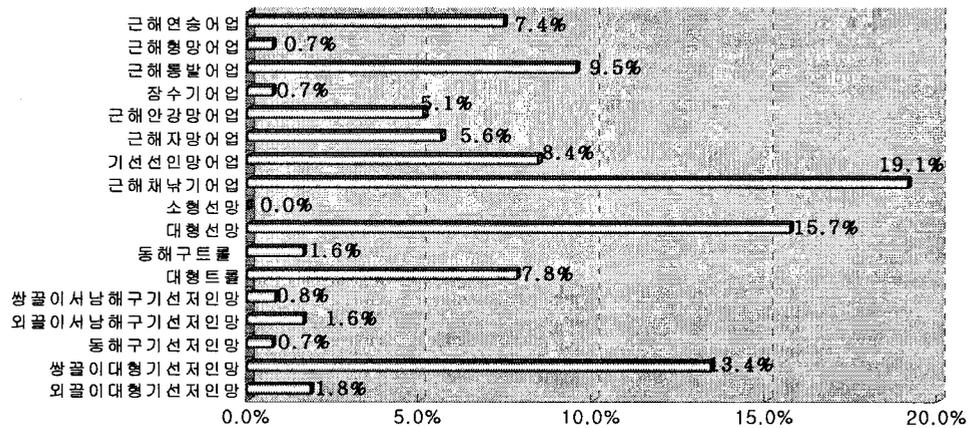
업종	유종	연도별 면세유 사용량(리터)					
		2004		2005		2006	
		총량	평균사용량	총량	평균사용량	총량	평균사용량
외끌이대형기저	경유	12,589,600	220,870	10,790,900	176,900	12,006,500	184,715
쌍끌이대형기저	경유	56,175,600	826,112	50,242,500	851,568	56,353,400	939,223
	중유	36,780,800	1,050,880	37,346,800	1,067,051	24,395,300	739,252
	MF3	-	-	-	-	6,291,200	699,022
동해구기저	경유	4,803,800	100,079	4,486,430	83,082	4,552,000	81,286
외끌이서남구	경유	10,766,200	239,249	10,043,100	173,157	10,863,000	221,694
쌍끌이서남구	경유	3,353,800	279,483	6,017,900	376,119	6,229,300	692,144
대형트롤	경유	56,785,200	489,528	49,410,400	418,732	48,689,400	392,656
	MF3	-	-	-	-	1,436,000	287,200
동해구트롤	경유	11,033,800	212,188	11,131,600	210,030	10,616,400	230,791
대형선망	경유	110,256,600	2,979,908	103,017,200	2,512,615	97,491,000	2,437,275
	MF3	-	-	-	-	2,108,000	2,108,000
소형선망	휘발유	88,140	8,814	83,940	7,631	78,580	5,613
근해채낚기	경유	138,430,660	172,822	126,848,956	162,419	115,890,056	149,151
기선권현망	경유	54,153,440	270,767	56,492,250	274,234	56,606,620	302,709
근해자망	경유	37,877,956	54,344	35,927,685	50,889	37,519,425	51,966
근해안강망	경유	31,035,800	120,762	33,918,800	134,066	36,677,960	138,932
잠수기	경유	5,136,800	18,544	5,086,020	17,478	4,516,380	14,429
근해통발	경유	67,231,300	525,805	62,634,150	506,903	59,422,600	484,468
근해형망	경유	5,196,100	40,595	3,755,000	27,409	4,344,840	33,167
	휘발유	27,140	4,523	52,600	10,520	26,400	4,400
근해연승	경유	51,175,660	87,330	48,731,530	87,805	47,219,870	86,642
	휘발유	274,158	3,560	236,266	3,375	205,154	3,017

<표 5-11> 최근 3년간 어업별 면세유 사용량

업종	유종	04-06년 전체	
		총사용량	어선당 평균사용량
외끌이대형기저	경유	35,387,000	194,162
쌍끌이대형기저	경유	162,771,500	872,301
	중유	98,522,900	952,394
	MF3	6,291,200	699,022
동해구기저	경유	13,842,230	88,149
외끌이서남구	경유	31,672,300	211,367
쌍끌이서남구	경유	15,601,000	449,249
대형트롤	경유	154,885,000	433,639
	MF3	1,436,000	287,200
동해구트롤	경유	32,781,800	217,670
대형선망	경유	310,764,800	2,643,266
	MF3	2,108,000	2,108,000
소형선망	휘발유	250,660	7,353
근해채낚기	경유	381,169,672	161,464
기선권현망	경유	167,252,310	282,570
근해자망	경유	111,325,066	52,400
근해안강망	경유	101,632,560	131,253

업종	유종	04-06년 전체	
		총사용량	어선당 평균사용량
잠수기	경유	14,739,200	16,817
근해통발	경유	189,288,050	505,725
근해형망	경유	13,295,940	33,723
	휘발유	106,140	6,481
근해연승	경유	147,127,060	87,259
	휘발유	715,578	3,318

유종구분 없이 총량기준의 업종별 분포도를 분석해 보면 근해채낚기어업 19.1%, 대형선망 15.7%, 쌍끌이 대형기선저인망 13.4%, 근해통발 9.5%, 기선선인망 8.4% 등의 5개 업종에서 전체 면세유 사용량의 66%이상을 차지한다.



<그림 5-3> 업종별 면세유류 사용비율

2) 업종별 면세유 의존도

<표 5-12>는 어업별 어선톤당 면세유 사용량 및 각 업종별 의존도를 나타낸다. 면세유 의존도를 나타내는 일반화값은 업종별 어선세력(톤)에 대한 3년간 사용실적을 기준으로 산출하였으며, 분석결과 표에서 보는 바와 같이 쌍끌이 대형기선저인망이 가장 의존도가 높은 것으로 나타났다. 반면 근해붕수망어업에 대한 면세유 사용실적은 나타나지 않았으며, 소형선망은 사용실적이 매우 낮게 나타났다. 소형선망이 휘발유를 사용하는 점을 감안하더라도 타업종에 비해 면세유류의존도가 매우 낮은 것으로 분석됨(과거 구매실적을 토대로 분석결과 휘발유의 리터당 구매단가는 경유의 약 1.2배에 달함).

<표 5-12> 어업별 어선톤당 면세유 사용량 및 의존도

어업의 종류	구별	04년-06년 면세유 사용		어선세력(톤)	3년간 톤당면세유소비량 (리터/톤)	일반화값
		총량(리터)	비율(%)			
대형기선저인망	외끌이대형기선저인망	35,387,000	1.8	3,559.68	9,941	0.44
	쌍끌이대형기선저인망	267,585,600	13.4	11,806.42	22,664	1.0
중형기선저인망	동해구기선저인망	13,842,230	0.7	2,519.20	5,495	0.23
	외끌이서남해구기선저인망	31,672,300	1.6	2,315.21	13,680	0.60
	쌍끌이서남해구기선저인망	15,601,000	0.8	1,015.64	15,361	0.67
근해트롤어업	대형트롤	156,321,000	7.8	7,905.00	19,775	0.87
	동해구트롤	32,781,800	1.6	2,032.65	16,128	0.71
근해선망어업	대형선망	312,872,800	15.7	25,663.61	12,181	0.53
	소형선망	250,660	0.0	972.42	258	0.0
근해채낚기어업	-	381,169,672	19.1	22,879.03	16,660	0.73
기선선인망어업	제 1구	167,252,310	8.4	17,575.56	9,516	0.41
	제 2구					
근해자망어업	-	111,325,066	5.6	15,917.88	6,994	0.30
근해안강망어업	-	101,632,560	5.1	17,715.82	5,737	0.24
근해붕수망어업	붕수망	-	0.0	198.74	-	0
	자리돔들망	-	0.0	-	-	0
잠수기어업	제1구	14,739,200	0.7	819.16	17,993	0.79
	제2구					
	제3구					
	제4구					
	제5구					
근해통발어업	장어통발	189,288,050	9.5	16,313.35	11,603	0.51
	기타통발(홍게통발)					
	문어단지					
근해형망어업	제 1구	13,402,080	0.7	1,002.31	13,371	0.59
	제 2구					
근해연승어업	-	147,842,638	7.4	13,825.19	10,694	0.47

마. 업종별 평균수익액 분석

본 연구에서는 과거 (2001년~2004년) 근해어선 감척평가자료에서 나타난 업종별 평균연간생산액, 수익지원금, 어선어구평가금액 등의 분석결과를 업종별 감척우선순위 및 감척물량산정에 반영한다.

1) 업종별 평균 지급액 산출모형

<표 5-13>는 2001년에서 2004년까지 감척한 772건(908척)에 대한 업종별 감척건당 지원금액 및 업종별 평균톤수, 마력수를 나타낸다. 업종별 건당 수익지원금은 평균연간생산액과 대체로 비례관계를 보이며, 건당 지원금액은 대형선망이 최대로 수익액 약 37억 및 시설 약 17억 으로 건당 총 약 54억 정도가 지급된 것으로 나타났다.

〈표 5-13〉 2001년~2004년 감척평가자료

허가업종	감척 건수	감척 척수	톤수	기관 마력	평균연간생산액 (원)	건당수익지원 금(천원)	건당 시설물 평가액 (원)	건당 지원금합계 (원)
고정자망	4건	9척	29	384	531,020,486	384,087	146,693,750	530,780,750
근해안강망	214건	214척	70	491	356,884,528	219,870	241,718,803	461,588,803
근해연승	145건	145척	27	390	290,707,399	197,823	115,066,232	312,889,232
근해유자망	162건	162척	36	413	308,933,846	215,073	142,407,264	357,480,264
채낚기	39건	39척	51	475	326,620,764	152,634	224,758,398	377,392,398
기선권현망	16건	80척	22	331	1,434,610,250	675,903	458,391,255	1,134,294,255
기타통발	74건	74척	56	488	528,772,101	303,207	236,916,735	540,123,735
대형기저(쌍)	47건	90척	92	700	1,111,126,078	556,212	580,782,732	1,136,994,732
대형기저(외)	20건	20척	71	572	651,476,100	435,507	248,889,642	684,396,642
대형트롤	2건	2척	135	1450	1,446,778,000	724,401	804,105,000	1,528,506,000
동해구기저	2건	2척	47	400	434,859,500	445,269	139,237,500	584,506,500
서남구기저(쌍)	4건	8척	38	459	511,451,750	280,986	256,435,250	537,421,250
서남구기저(외)	9건	9척	38	441	463,245,333	334,554	175,751,888	510,305,888
대형선망	2건	10척	123	1350	6,183,992,425	3,749,352	1,701,816,450	5,451,168,450
소형선망	12건	24척	16	357	467,598,741	261,597	132,398,882	393,995,882
장어통발	20건	20척	67	650	771,115,150	386,328	354,790,100	741,118,100
합 계	772건	908척						

아래 <표 5-14>는 2001년~2004년 감척평가자료가 없는 업종에 대해서 국제감척 결과 자료사용 및 본 연구에서 수익지원금 추정을 위한 평균연간생산액을 나타낸다.

〈표 5-14〉 업종별 기관마력 및 연간생산액 기준 평균지급액 예측

허가업종	감척 건수	감척 척수	톤수	기관 마력	평균연간생산액 (원)	수익지원금(천원)	시설물 평가액 합계(원)	합 계 (원)
문어단지1)	4	4	15.6	396	38,9158,686	177,206,000	173,040,000	350,246,000
동해구트롤 2)			136.5		1,053,830,868			1,214,739,834
잠수기 1,2구 2)			4.3		378,979,451			312,452,157
잠수기 3,4구				380,403,584			313,631,240	
근해봉수망 2)			22.1		333,606,420			321,144,644
근해형망 2)			12.2		305,689,403			272,303,444

주: 1) 1999년 국제감척결과의 평균값임. 단 평균연간생산액은 모형을 이용하여 추정 한 추정값임.

2) 평균톤수는 2005년 기준이며, 평균연간 생산액 및 지급액합계는 모형식을 이용한 본 연구추정치

본 연구에서는 업종별 평균지급액과 업종별 평균톤수, 업종별 연간평균생산액과의 관계 모형식을 구축하였다(식 (3) 참조). 분석결과 <표 604>에서 보는 바와 같이 결정계수(R^2)값이 1에 근접하여 모형의 신뢰도가 매우 높음을 나타내 주고 있다.

$$Y=2598774.153*X1 + 0.82793*X2 -12491028 \quad (3)$$

여기서 Y= 업종별 평균 지급액(원), X1=업종별 평균기관 톤수(톤), X2=업종별 연

간 평균생산액(원)

회귀분석 통계량	
다중 상관계수	0.9992855
결정계수	0.9985716
조정된 결정계수	0.9983518
표준 오차	50545560
관측수	16

분산 분석					
	자유도	제곱합	제곱 평균	F비	유의한 F
회귀	2	2.322E+19	1.161E+19	4543.9175	3.211E-19
잔차	13	3.321E+16	2.555E+15		
계	15	2.325E+19			

	계수	표준 오차	t 통계량	P-값	하위 95%	상위 95%	하위 95.0%	상위 95.0%
Y 절편	-12491028	25542349	-0.489032	0.632966	-67671917	42689861	-67671917	42689861
X 1	2598774.2	472585.41	5.4990571	0.0001023	1577815.4	3619732.9	1577815.4	3619732.9
X 2	0.8279275	0.0114181	72.510385	2.43E-18	0.8032603	0.8525947	0.8032603	0.8525947

<그림 5-4> 업종별 평균 지급액산출 모형 회귀분석결과

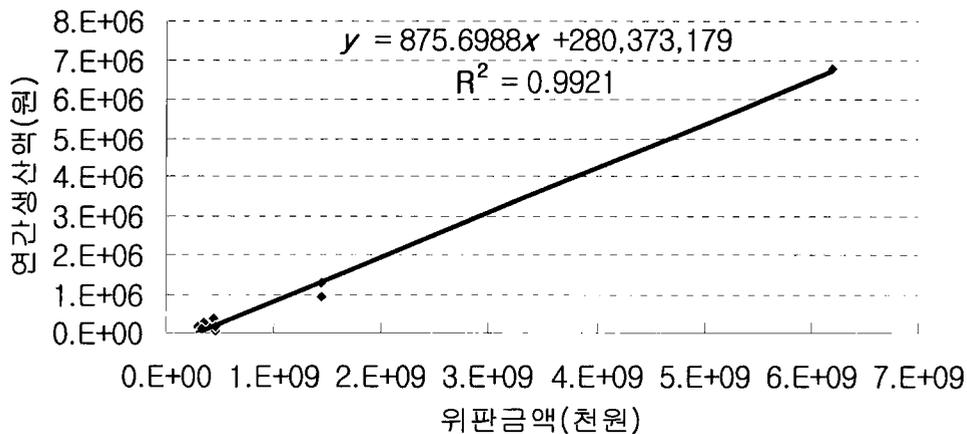
2) 업종별 연간생산액 산출모형

2004-2006년 위판실적을 토대로 분석한 결과, 본 연구에서 제시하는 위판금액과 연간평균생산액과의 산출모형은 다음과 같다(식 (4)참조).

$$Y=875.6988 \cdot X + 280373179 \tag{4}$$

여기서 Y=업종별 연간생산액(원), X=평균위판금액(천원)을 나타낸다.

평균위판실적과 평균연간생산액과의 모형식은 <그림 5-5>에 나타난 바와 같이 결정계수(R²)값이 1에 근접하여 모형의 신뢰도가 매우 높음을 나타내 주고 있다.



<그림 5-5> 위판실적과 평균판매실적관계

3) 평균연간생산액과 건당수익지원금 산출모형

과거 평가에 의하여 지급한 자료를 토대로 분석한 결과 평균연간생산액과 건당 수익지원금의 관계는 다음의 모형으로 구성된다(식 (5)참조).

$$Y=1.6577872*X + 22748 \quad (5)$$

여기서 X=건당수익지원금(천원), Y=업종별 연간생산액(천원)을 나타낸다. 본 모형에서 결정계수는 0.988로 나타났다.

회귀분석 통계량	
다중 상관계수	0.9945718
결정계수	0.9891731
조정된 결정계수	0.9883998
표준 오차	154499.23
관측수	16

분산 분석					
	자유도	제곱합	제곱 평균	F비	유의한 F
회귀	1	3.053E+13	3.053E+13	1279,0768	3,67E-15
잔차	14	3.342E+11	2,387E+10		
계	15	3.087E+13			

	계수	표준 오차	t 통계량	P-값	하위 95%	상위 95%	하위 95.0%	상위 95.0%
Y 절편	22748.051	47131.272	0.482653	0.6368018	-78338.47	123834.58	-78338.47	123834.58
X 1	1.6577872	0.0463533	35.764184	3.67E-15	1.5583693	1.7572051	1.5583693	1.7572051

<그림 5-6> 건당수익지원금 산출 회귀분석 모형 결과

아래 식 (6)은 업종별 평균연간생산액과 업종별 평균연간생산량과의 관계를 모형으로 나타낸 식이며, 본 모형의 결정계수는 0.7로 비교적 신뢰도가 높은 것으로 추정된다(<그림 5-7>참조).

$$Y2=22175.449*X2 - 65229366 \quad (6)$$

여기서 Y2= 업종별 평균연간생산액(원), X2=업종별 평균연간생산량(M/T)을 나타낸다.

회귀분석 통계량					
다중 상관계수	0.8389314				
결절계수	0.7038059				
조정된 결절계수	0.6810217				
표준 오차	833563380				
관측수	15				

분산 분석					
	자유도	제곱합	제곱 평균	F비	유의한 F
회귀	1	2.146E+19	2.146E+19	30.890135	9.26E-05
잔차	13	9.033E+18	6.948E+17		
계	14	3.05E+19			

	계수	표준 오차	t 통계량	P-값	하위 95%	상위 95%	하위 95.0%	상위 95.0%
Y 절편	-65229366	291400419	-0.223848	0.8263551	-6.95E+08	564302965	-6.95E+08	564302965
X 1	22175.449	3989.9047	5.5578894	9.26E-05	13555.784	30795.114	13555.784	30795.114

<그림 5-7> 업종별 평균연간생산액 산출 회귀분석 모형 결과

본 연구결과 수익지원금에 대한 심각도 점수를 부여하기 위한 수익지원금에 대한 일반화 값은 다음<표 5-15>와 같다.

<표 5-15> 업종별 지원금 및 수익지원금 일반화 값

업종구분	평균연간생산액 (천원)	건당수익지원금(천원)	건당 시설물 평가액 (천원)	건당 지원금합계 (천원)	일반화 값			
					지원금합계	연간생산액	수익지원금	
대형기선저인망	외끌이대기저	651,476	435,507	248,890	684,397	0.08	0.06	0.08
	쌍끌이대기저	1,111,126	556,212	580,783	1,136,995	0.17	0.14	0.11
중형기선저인망	동해구기저	434,860	445,269	139,238	584,507	0.06	0.02	0.08
	(외)서남구기저	463,245	334,554	175,752	510,306	0.05	0.03	0.05
근해트롤어업	(쌍)서남구기저	511,452	280,986	256,435	537,421	0.05	0.04	0.04
	대형트롤	1,446,778	724,401	804,105	1,528,506	0.24	0.20	0.16
근해선망어업	동해구트롤 ¹⁾	1,053,831	621,963		1,214,740	0.18	0.13	0.13
	대형선망	6,183,992	3749352	1,701,816	5,451,168	1.00	1.00	1.00
근해채낚기어업	소형선망	467,599	261,597	132,399	393,996	0.02	0.03	0.03
	-	326,621	152,634	224,758	377,392	0.02	0.01	0.00
기선선인망어업	제 1구	1,434,610	675,903	458,391	1,134,294	0.17	0.19	0.15
	제 2구							
근해자망어업	-	419,977	299,580	144,551	444,131	0.03	0.02	0.04
근해안강망어업	-	356,885	219,870	241,719	461,589	0.04	0.01	0.02
근해붕수망어업 ¹⁾	붕수망	333,606	187,514	-	321,145	0.01	0.01	0.01
	자리돔들망							
잠수기어업 ¹⁾	제1구	378,979	214,883	-	312,452	0.01	0.01	0.02
	제2구							
	제3구	380,404	215,743	-	313,631	0.01	0.02	0.02
	제4구							
제5구 ²⁾		215,313	-		0.01	0.02	0.02	
근해통발어업	장어통발	771,115	386,328	354,790	741,118	0.09	0.08	0.06
	기타통발	528,772	303,207	236,917	540,124	0.05	0.04	0.04
	문어단지	38,9159	177,206	173,040	350,246	0.02	0.02	0.01
근해형망어업	제 1구	305,689	170,674	-	272,303	0.00	0.00	0.01
	제 2구							
근해연승어업	-	290,707	197,823	115,066	312,889	0.01	0.00	0.01

주: 1) 본 연구에서 모형을 이용하여 추정된 값
 2) 잠수기 평균값 적용

표에서 근해붕수망 어업 및 잠수기 어업은 위에서 제시한 업종별 모형식을 이용하

여 추정하였다. 단 분석자료의 한계 때문에 잠수기 5구는 잠수기 1, 2, 3, 4 구의 평균값을 적용하였다.

바. 업종별 어업인 감척요구도 분석

본 연구에서는 어업인들의 감척요구도를 분석하기 위하여 업종별 협회 및 수협 등의 기관대표 및 시도관계자를 대상으로 조사를 하였으며 업종별 대표기관 및 시도를 통하여 감척에 대한 기관의 의견을 수렴한 결과는 다음 <표 5-16>와 같다.

<표 5-16> 업종별 대표기관 감척희망요구 조사결과

어업의 종류	구별	업종별 어업인 감척요구						감척 희망율	
		조사선박수	무회망	감척회망	07년	08년	09년		10년이후
대형기선저인망	(외)대기저	49	25	24					0.49
	(쌍)대기저	52통	26통 (52척)	26통 (52척)					0.50
중형기선저인망1)	동해구기저	42	-	42	12	15	15		1.0
	(외)서남구기저	-	-	-					0.0
	(쌍)서남구기저	-	-	-					0.0
근해트롤어업	대형트롤	60	31	29					0.48
	동해구트롤 ¹⁾	-	-	-					0.50
근해선망	대형선망	32통(190척)	25통	7통(42척)	-	2통(12척)	2통(12척)	3통(18척)	0.22
	소형선망	29	19	10	3	4	2	1	0.34
근해채낚기	-	581	345	236	57	127	45	7	0.41
기선선인망	제 1구	288	218	70	20	20	20	10	0.24
	제 2구	17	16	1		1			0.06
근해자망어업	-	193	176	17	2	15			0.09
근해안강망	-	100	20	80	26	26	10	18	0.80
근해봉수망	봉수망	35	27	8	5	3			0.23
	자리돔들망	11	9	2		2			0.18
잠수기	제1구	129	98	31	8	9	11	3	0.24
	제2구	11	0	11	5	3	2	1	1.0
	제3구	7	7	-					0.0
	제4구 ²⁾	-	-	-					0.0
	제5구	21	21	-					0.0
근해통발	장어통발	97	14	83	73	5	5	0	0.86
	기타통발	181	120	61	25	20	13	3	0.34
	문어단지	51	41	10	1	7	2		0.20
근해형망 1)	제 1구	-	-	-					0.0
	제 2구	-	-	-					0.0
근해연승	부산연승	18	0	18	18				1.0
	제주연승	39	23.4	15.6	-				0.4
	기타지역	348	236	112	29	32	25	26	0.32

주:1) 동해구트롤은 어업인들이 해수부에 직접감척요청을 하였으며 본 연구에서 이를 반영함.

2) 기타 무응답은 업종 최저값을 부여함.

대부분의 업종에서 연도별 감척희망 척수에 대한 회신을 하였으나 회신이 없는 몇몇 업종은 감척의지가 없는 것으로 분석된다. 단 본 연구조사에서는 누락되었으나, 이미 관련기관 및 단체를 통하여 감척의지를 나타낸 업종에 대해서는 최대한 반영

하기 위하여 전체 업종별 감척의지의 평균값을 적용하여 분석한다(적용 대상은 동해구트롤임).

2. 업종별 감척우선순위

본 연구에서는 업종별 감척우선순위를 결정함에 다음의 기준을 따른다.

- ✓ 첫째, 감척우선순위 결정을 위하여 어족자원고갈, 업종간 분쟁, 한·일, 한·중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/WTO 에 따른 영향, 어업인들 감척 요구, 어업수익성, 면세유 의존도 등의 다양한 요인들을 고려한다.
- ✓ 둘째, 특히 감척사업시행주체(해수부) 및 관련분야 전문가들에 의해 시급히 감척이 요구된다고 판단되는 업종에 대해서는 사회적 감척요구도 항목으로 점수를 부여한다.

✓

<표 5-17> 사회적 감척요구 우선순위

순위	업종	근거	지역
1	근해연승	일본과의 입어교섭으로 조업조건 악화	부산
2	근해통발	자원부족, 조업구역 협소	경남
3	동해구기저, 동해구트롤	동해지역 자원보호 및 조업분쟁	강원, 경북
4	기선권현망	조업구역협소, 수산자원회복	경남
5	근해안강망	수산자원회복	충남, 인천

자료: 해수부 내부자료

본 연구에서는 각 업종별 요인별 심각도 점수(<표 5-1> 참조)의 합으로 업종별 감척우선순위를 부여하되 요인별 가중치 고려 및 사회적 감척요구도 변수의 포함 여부에 따라 대안을 설정하여 각 대안별 감척우선순위 산정결과를 제시한다. 본 연구에서는 4개의 대안으로 설정하였으며 각 대안별 요인별 가중치는 <표 5-18>과 같다. 대안 I은 사회적 감척요구도를 고려하지 않고 본 연구에서 설정한 7개의 요인(어족자원고갈, 업종간 분쟁, 한일, 한중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/WTO에 따른 영향, 어업인 감척요구, 어업수익성, 면세유 의존도)에 동일한 가중치를 부여하여 분석하였다. 대안 II는 대안 I과 같이 7개 항목에 동일한 가중치를 부여하되 우선 감척이 요구되는 일부 업종에 대하여 사회적 요구도 점수를 부여하였으며 각 업종에 대한 점수는 다음과 같다.

<표 5-18> 대안 II의 사회적 감척요구도 점수 부여

점수	업종	비고
3점	장어통발, 근해연승어업, 동해구기선저인망, 기선선인망제 1구, 근해안강망어업, 동해구트롤	해수부 우선 감척사업 대상
2점	대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 쌍끌이서남구기선저인망	
1점	외끌이대형기선저인망, 외끌이서남해구기선저인망	

대안 III은 대안 I, II 에서의 FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인 감척요구, 어업 수익성, 면세유의존도 항목을 하나의 어업경영성 지표로 분석하였으며, 이는 각 항목들 간의 중복성을 최소화 하여 분석의 합리성을 기하기 위함이다. 최종 대안 IV 는 대안 III에서 사회적 감척요구도를 적정수준(해수부 우선 감척사업 대상 1점, 대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 쌍끌이서남구기선저인망, 외끌이대형기선저인망 및 외끌이서남해구기선저인망 0.5점 부여)으로 고려하여 종합적으로 분석하였다.

<표 5-19> 감척우선순위 결정 대안

대안	요인별 가중치							사회적 감척요구도
	어족자원 고갈	업종간 분쟁	한일,한중어업 협정체결로 조업조건 악화	어업경영성				
				FTA/DDA/WTO에 따른 영향	어업인 감척요구	어업수익성	면세유 의존도	
대안 I	1	1	1	1	1	1	1	0
대안 II ^D	1	1	1	1	1	1	1	3, 2, 1
대안 III	1	1	1	1				0
대안 IV	1	1	1	1				1, 0.5

- 주: 1) 사회적 감척요구도 반영 (07년 감척대상 3점, 대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 쌍끌이서남구기선저인망 2점, 외끌이대형기선저인망 및 외끌이서남해구기선저인망 1점 부여)
 2) 대안 I, II에서 어업경영성은 FTA/DDA/WTO 영향, 어업인 요구, 수익성, 면세유 의존도 등 4개 항목의 평균값을 어업경영성 항목 적용. 07년 감척대상업종에 사회적 감척요구도 1점 부여 및 저인망류 0.5점 부여

<표 5-20> 대안 I, II의 분석결과

업종	대안 I	업종	대안 II
쌍끌이대형기선저인망	4.21	장어통발	6.53
대형트롤	4.03	근해연승어업	6.48
대형선망	3.66	기선선인망제 1구	6.34
잠수기제2구	3.66	쌍끌이대형기선저인망	6.21
장어통발	3.53	대형트롤	6.03
외끌이대형기선저인망	3.5	근해안강망어업	6.02
근해연승어업	3.48	동해구기선저인망	5.7
기선선인망제 1구	3.34	동해구트롤	5.14
근해안강망어업	3.02	외끌이대형기선저인망	4.5

업종	대안 I	업종	대안 II
잠수기제1구	2.9	대형선망	3.66
기타통발	2.88	잠수기제2구	3.66
동해구기선저인망	2.7	쌍끌이서남해구기선저인망	3.52
근해채낚기어업	2.59	잠수기제1구	2.9
기선선인망제 2구	2.39	기타통발	2.88
근해자망어업	2.32	외끌이서남해구기선저인망	2.72
잠수기제3구	2.16	근해채낚기어업	2.59
잠수기제4구	2.16	기선선인망제 2구	2.39
잠수기제5구	2.16	근해자망어업	2.32
동해구트롤	2.14	잠수기제3구	2.16
근해형망제 1구	1.87	잠수기제4구	2.16
근해형망제 2구	1.86	잠수기제5구	2.16
외끌이서남해구기선저인망	1.72	근해형망제 1구	1.87
쌍끌이서남해구기선저인망	1.52	근해형망제 2구	1.86
소형선망	1.335	소형선망	1.335
자리돔들망	1.18	자리돔들망	1.18
문어단지	0.97	문어단지	0.97
붕수망	0.77	붕수망	0.77

<표 5-21> 대안 III, IV의 분석결과

업종	대안 III	업종	대안 IV
대형트롤	2.52	기선선인망제 1구	3.18
쌍끌이대형기선저인망	2.44	장어통발	3.08
기선선인망제 1구	2.18	근해연승어업	3.03
장어통발	2.08	대형트롤	3.02
근해연승어업	2.03	쌍끌이대형기선저인망	2.94
기타통발	2.03	동해구기선저인망	2.53
외끌이대형기선저인망	1.99	외끌이대형기선저인망	2.49
대형선망	1.79	근해안강망어업	2.48
근해자망어업	1.62	동해구트롤	2.14
근해채낚기어업	1.59	기타통발	2.03
잠수기제2구	1.55	대형선망	1.79
동해구기선저인망	1.53	근해자망어업	1.62
근해안강망어업	1.48	근해채낚기어업	1.59
기선선인망제 2구	1.45	잠수기제2구	1.55
잠수기제1구	1.36	외끌이서남해구기선저인망	1.55
근해형망제 1구	1.23	기선선인망제 2구	1.45
근해형망제 2구	1.22	잠수기제1구	1.36
잠수기제3구	1.18	쌍끌이서남해구기선저인망	1.30
잠수기제4구	1.18	근해형망제 1구	1.23
잠수기제5구	1.18	근해형망제 2구	1.22
동해구트롤	1.14	잠수기제3구	1.18
외끌이서남해구기선저인망	1.05	잠수기제4구	1.18

업종	대안 III	업종	대안 IV
자리돔들망	0.85	잠수기제5구	1.18
쌍끌이서남해구기선저인망	0.80	자리돔들망	0.85
소형선망	0.74	소형선망	0.74
문어단지	0.43	문어단지	0.43
붕수망	0.31	붕수망	0.31

본 연구에서는 자문위원단 및 관련분야 전문가의 의견을 최대한 반영하고 사업추진의 효율성 등을 종합적으로 검토한 결과 대안 IV가 가장 적절한 대안으로 판단되며 따라서 본 연구에서는 앞에서 제시한 대안 VI를 업종별 우선순위의 최종안으로 채택한다. <표 5-22>는 <표 5-21>의 대안 IV에서 점수분포를 고려하여 배분하였다. 즉, 점수 2.0 이상은 우선순위 1그룹, 1.0~2.0미만은 2그룹, 1.0미만은 3그룹으로 할당하였으며, 각 그룹별 연차별 감척계획은 <표 5-23>과 같다. 우선순위 1 그룹 및 2그룹은 전체 27개 업종 중 다수업종이 포함되므로 예산상 단년도에 적정감척 물량을 소진하기는 어려울 것으로 판단되며 따라서 2년에 걸쳐 감척하고 3 그룹은 2010년 단년도에 걸쳐 시행하는 것으로 제시한다.

<표 5-22> 업종별 우선순위 그룹

구분	어업	비고
우선순위 1그룹	기선선인망제 1구, 장어통발, 근해연승어업, 대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 동해구기선저인망, 외끌이대형기선저인망, 근해안강망어업, 기타통발, 동해구트롤	우선순위 점수 2.0 이상 ('07년 감척대상어업)
우선순위 2그룹	대형선망, 근해자망어업, 근해채낚기어업, 잠수기제2구, 외끌이서남해구기선저인망, 기선선인망제 2구, 잠수기제1구, 쌍끌이서남해구기선저인망, 근해형망제 1구, 근해형망제 2구, 잠수기제3구, 잠수기제4구, 잠수기제5구	우선순위 점수 1.0~ 2.0미만
우선순위 3그룹	자리돔들망, 소형선망, 문어단지, 붕수망	우선순위 점수 1.0 미만

<표 5-23> 감척우선순위 그룹별 감척방안

우선 순위그룹	감척년도		
	2008년	2009년	2010년
1 그룹			
2 그룹			
3 그룹			

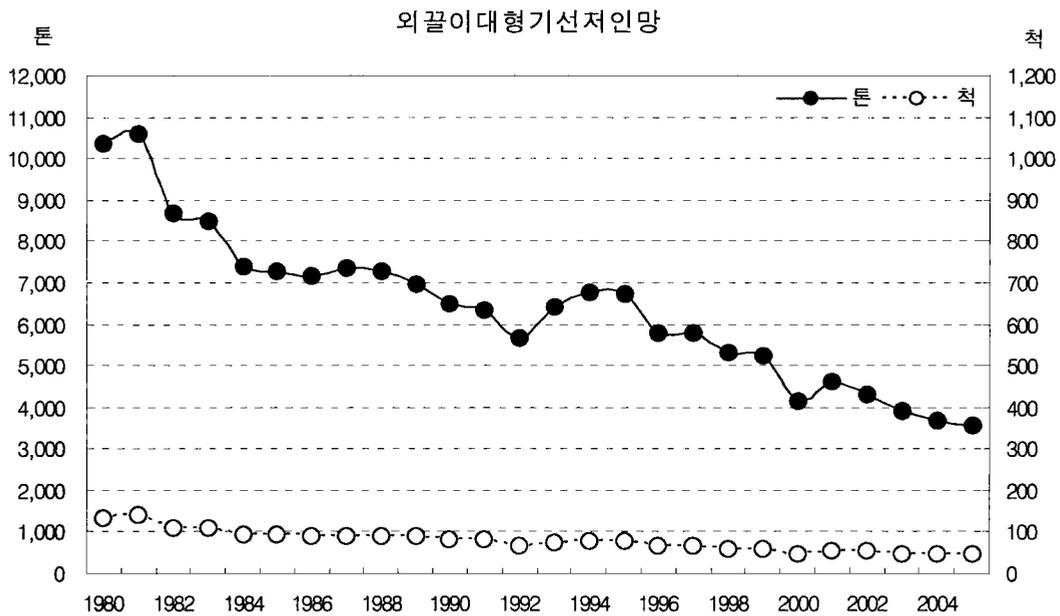
제2절 지역별·업종별·연도별 감척물량

1. 업종별 어선세력 및 어획량분석

가. 업종별 어선세력

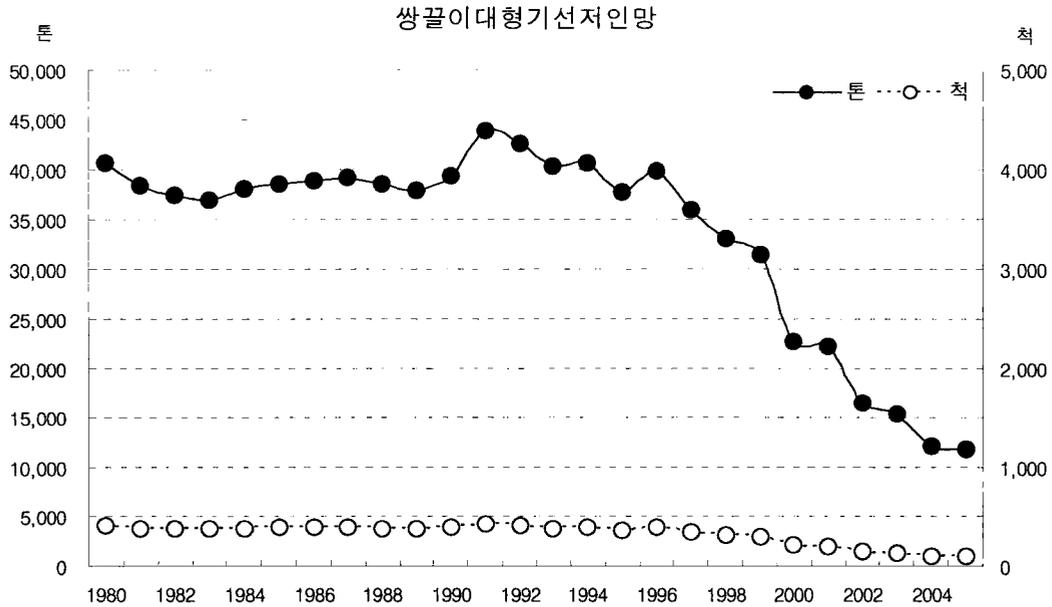
본 연구에서는 1980년~2005년 수산통계자료를 활용하여 근해어업 어선의 연도별 어선세력을 분석하였다. 분석은 어선척수 및 전체 어선톤수를 기준으로 분석하였으며 톤기준의 분석결과 일부어업을 제외하고 대체로 지속적으로 감소하는 추세를 나타내고 있다.

<그림 5-8>에서 나타난 바와 같이 외끌이대형기선저인망은 1980년부터 최근까지 지속적으로 감소하는 추세를 보이고 있다.



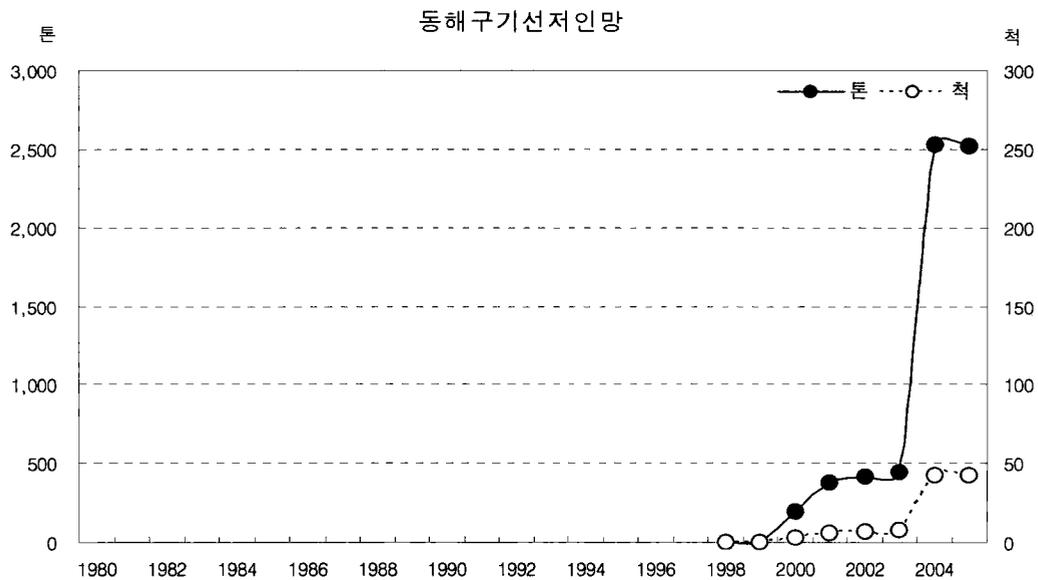
<그림 5-8> 외끌이대형기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)

쌍끌이대형기선저인망어업은 1991년을 정점으로 1997년 이후 어선세력이 급격하게 감소경향을 나타내고 있다.



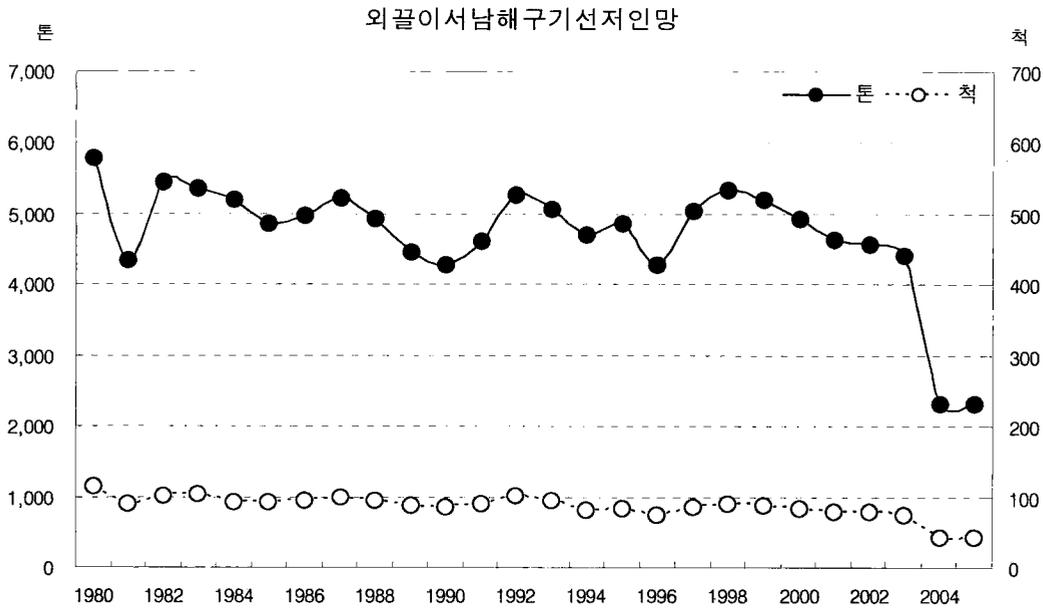
<그림 5-9> 쌍끌이대형기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)

동해구기선저인망어업은 어선세력에 대한 분석 자료가 2000년도부터 가능하며, 최근 몇 년간 어선세력이 증가되었음을 보이고 있다.



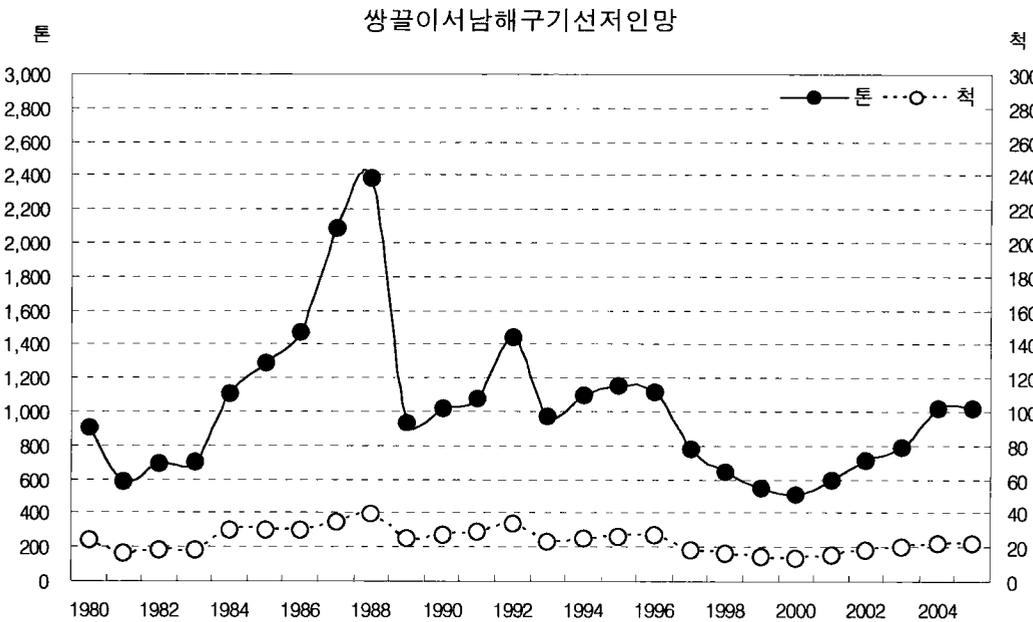
<그림 5-10> 동해구기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)

외끌이서남해구기선저인망어업의 어선세력은 1980년~2003년까지 큰 변화 없이 증감을 반복하는 행태를 보여주고 있으며, 특히 2003~2004년 사이 급격하게 감소하였음을 나타낸다.



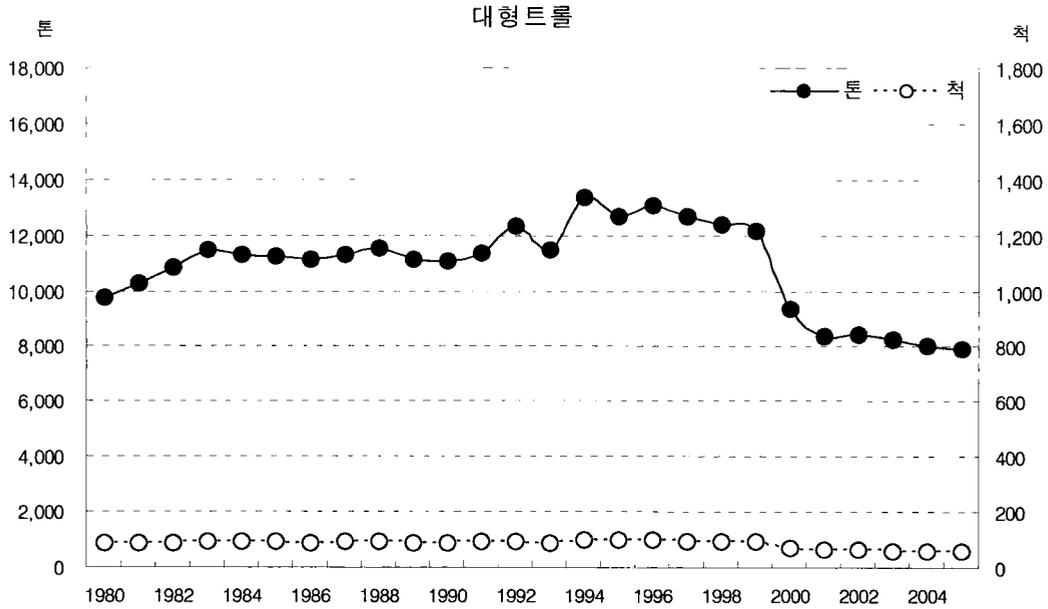
<그림 5-11> 외끌이서남해구기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)

쌍끌이서남해구기선저인망어업은 1988년 최대어선세력을 정점으로 감소한 이후로 2000년을 시작으로 최근 증가추세를 보이고 있다.



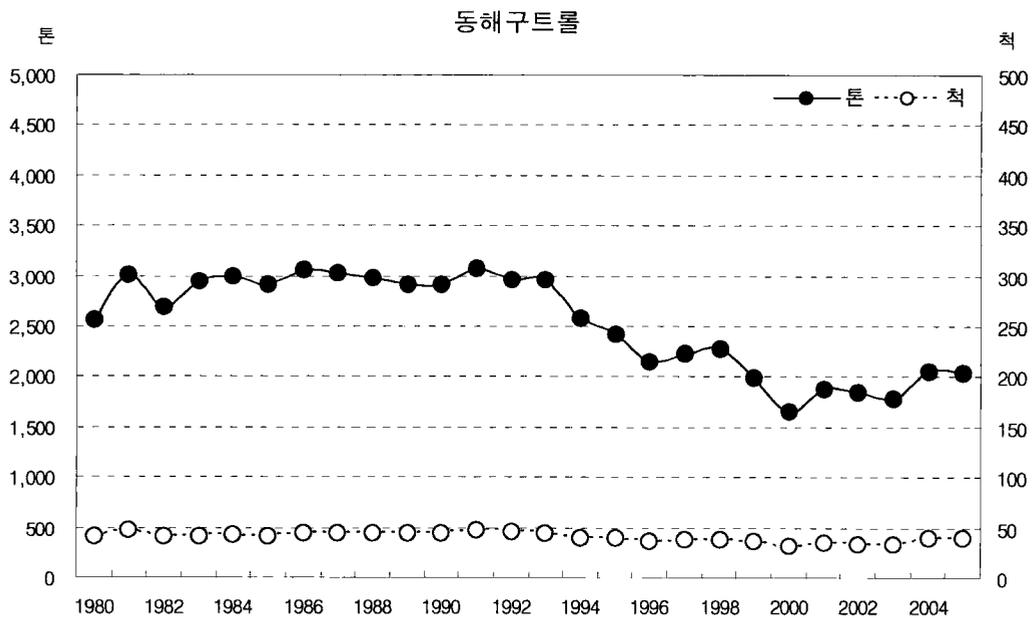
<그림 5-12> 쌍끌이서남해구기선저인망 어선세력(단위: 척, 톤)

대형트롤어업은 1999년을 정점으로 지속적으로 어선세력이 감소하고 있는 것으로 나타났다.



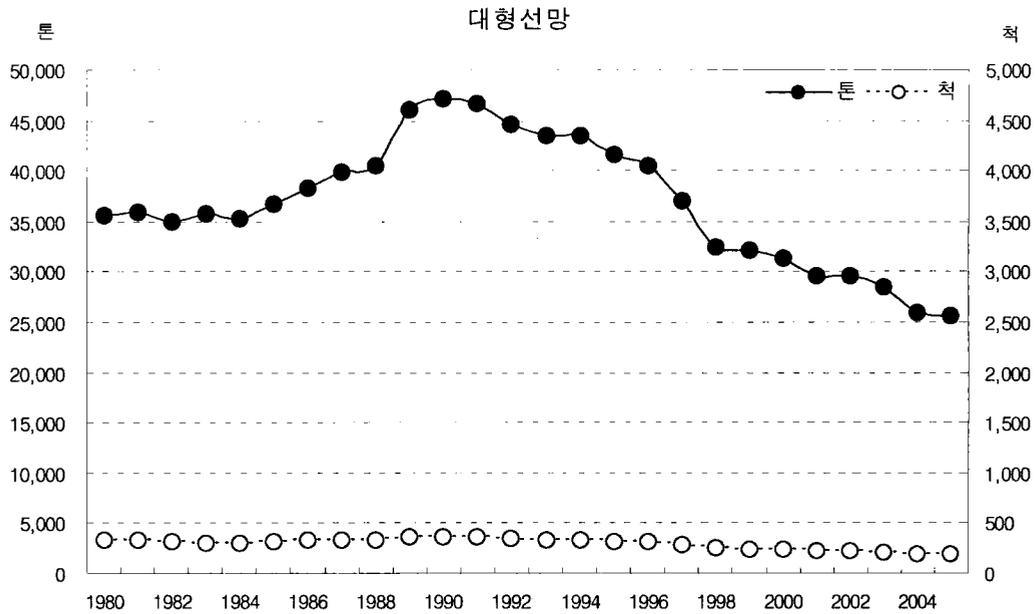
<그림 5-13> 대형트롤 어선세력(단위: 척, 톤)

동해구트롤어업은 그림에서 보는 바와 같이 1993년까지 일정한 어선세력을 유지하였으며, 그 이후 지속적으로 감소하다 2000년 이후 약간 증가추세를 보이고 있다.



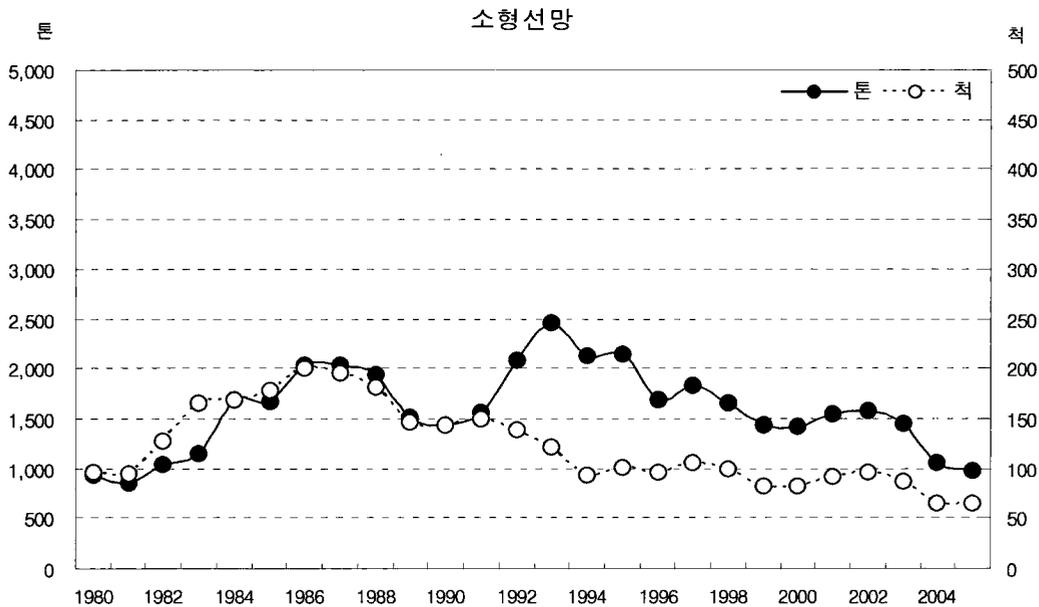
<그림 5-14> 동해구트롤 어선세력(단위: 척, 톤)

대형선망어업은 1990년도를 정점으로 어선세력이 지속적인 감소를 하고 있는 것으로 나타났다.



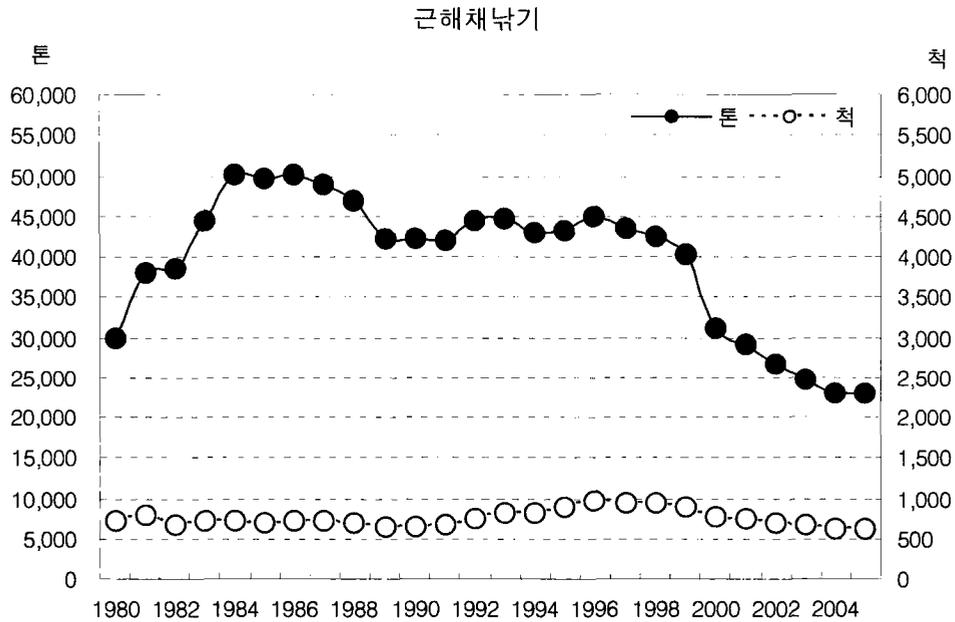
<그림 5-15> 대형선망 어선세력(단위: 척, 톤)

소형선망어업은 1980년부터 1993년까지는 지속적으로 증가하다 그 이후는 지속적으로 감소하는 경향을 보이고 있다.



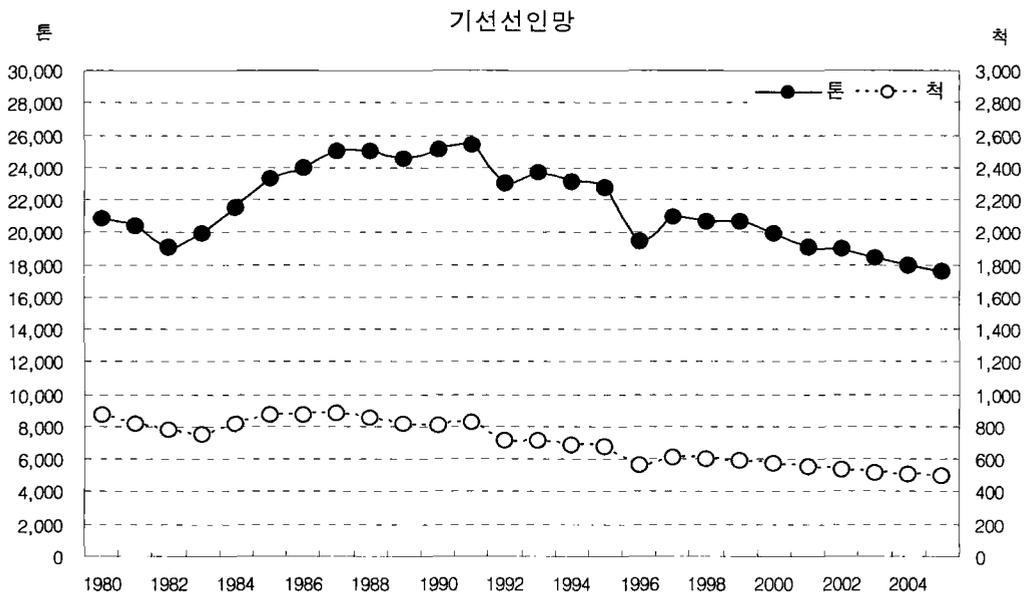
<그림 5-16> 소형선망 어선세력(단위: 척, 톤)

근해채낚이어업의 톤기준 어선세력은 1984년 이후로 지속적으로 어선세력이 감소하고 있다.



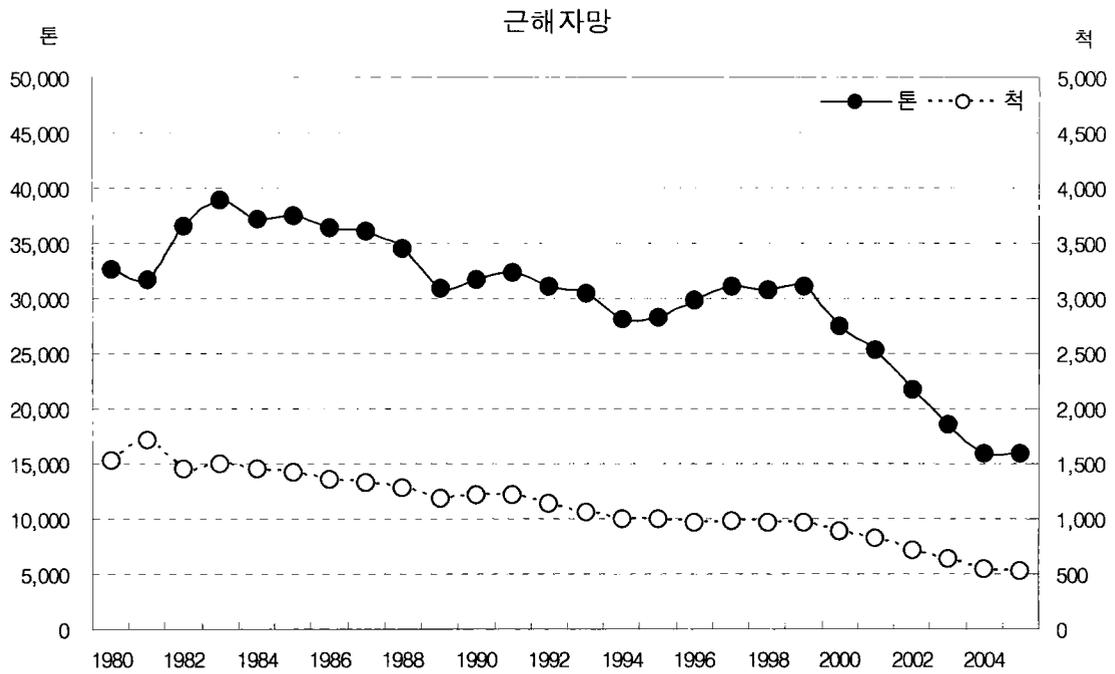
<그림 5-17> 근해채낚기 어선세력(단위: 척, 톤)

기선선인망어업의 톤기준 어선세력은 1991년까지 증가를 보이다 그 이후 현재까지 완만하게 어선세력이 감소하고 있는 것으로 나타났다.



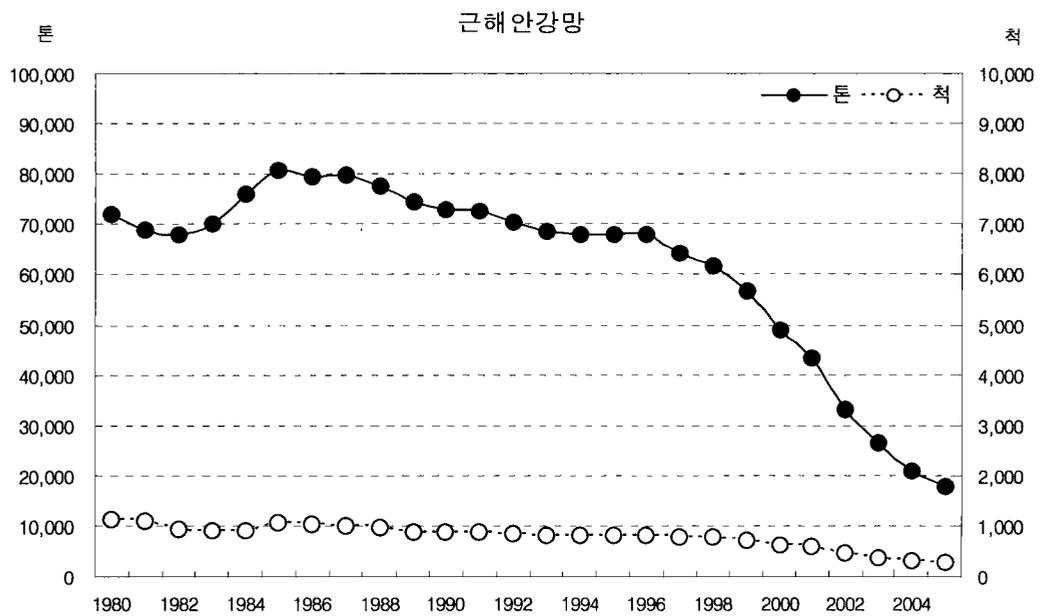
<그림 5-18> 기선선인망 어선세력(단위: 척, 톤)

근해자망어업은 1983년 이후 계속 감소현상을 보이다 1999년 이후 최근 어선세력이 크게 감소하였음을 나타내고 있다..



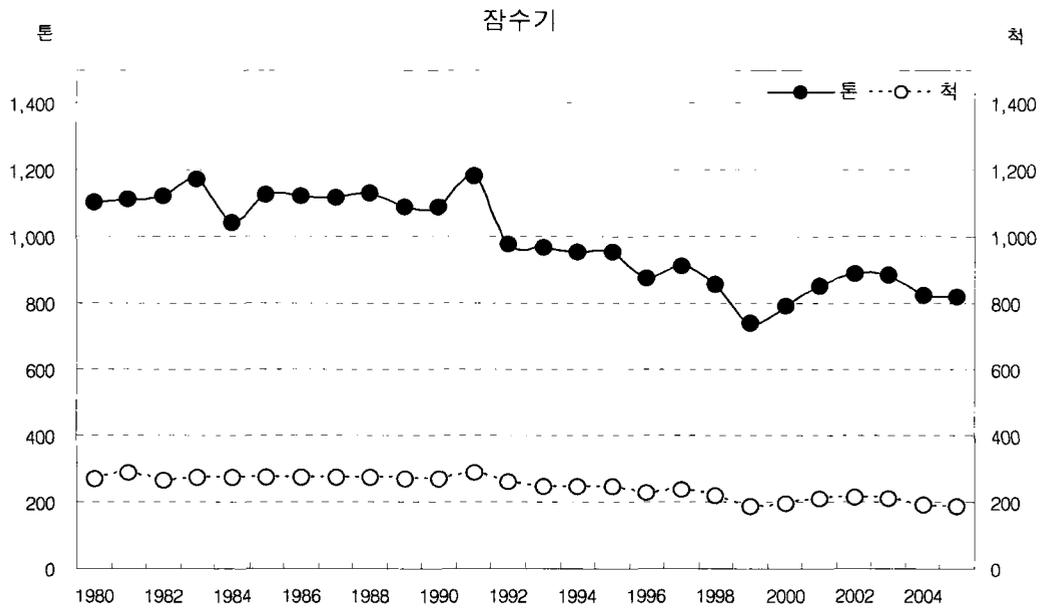
<그림 5-19> 근해자망 어선세력(단위: 척, 톤)

근해안강망어업은 1985년을 정점으로 최근까지 지속적인 감소를 보이고 있다.



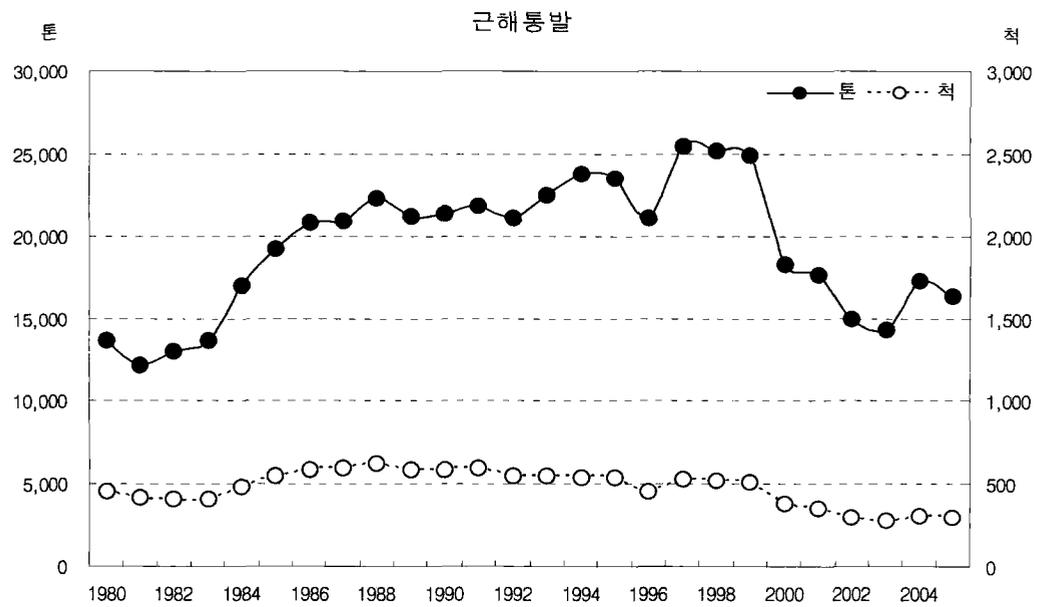
<그림 5-20> 근해안강망 어선세력(단위: 척, 톤)

잠수기어업은 그림에서 보는 바와 같이 1991년을 최대로 그 이후 어선세력이 다소 축소되긴 했으나 변화폭이 크지 않는 것으로 나타났다.



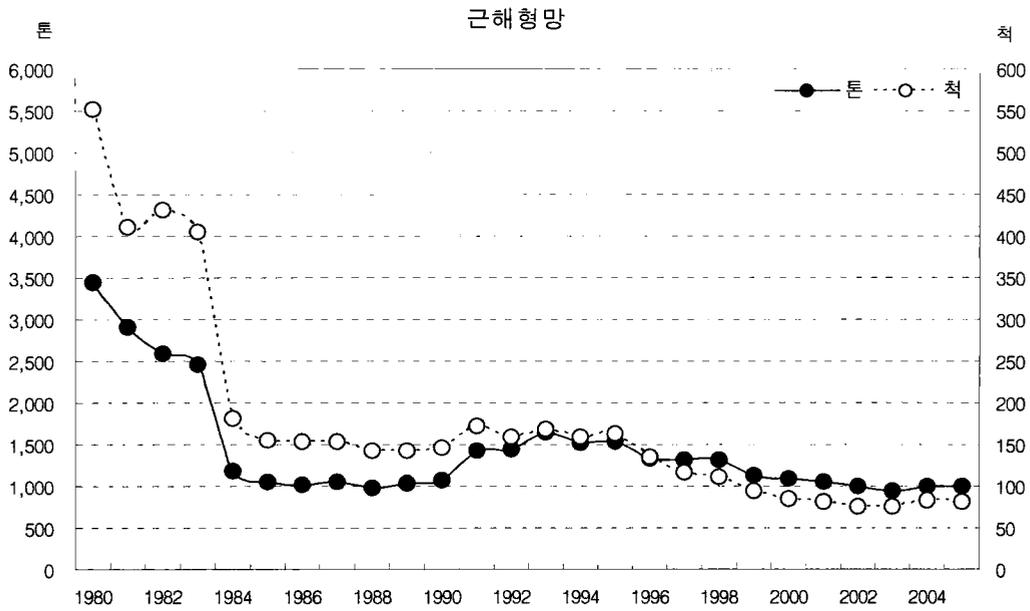
<그림 5-21> 잠수기어업 어선세력(단위: 척, 톤)

근해통발어업은 1980년부터 꾸준히 증가추세에 있다가 1999년 이후 최근까지 감소하는 경향을 나타내고 있다.



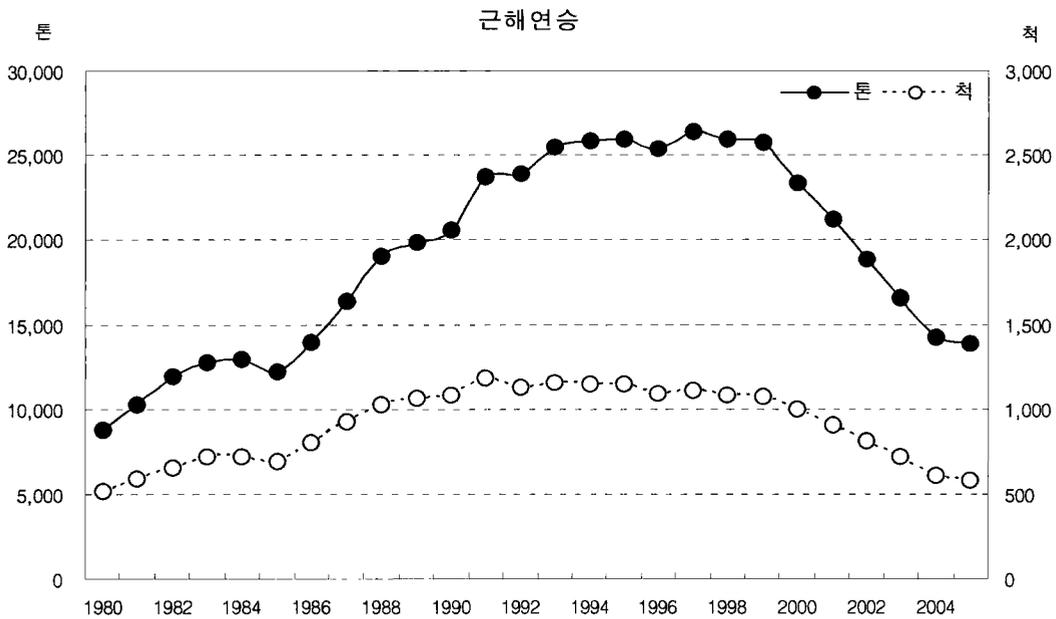
<그림 5-22> 근해통발 어선세력(단위: 척, 톤)

근해형망어업은 1980~1984년 까지 급격하게 감소한 이후 현재까지 어선세력은 큰 변화 없이 지속되는 것으로 나타났다.



<그림 5-23> 근해형망 어선세력(단위: 척, 톤)

근해연승어업 어선세력은 1999년 까지 지속적으로 증가하다 그 이후 현재까지 감소하는 것으로 나타나고 있다.



<그림 5-24> 근해연승 어선세력(단위: 척, 톤)

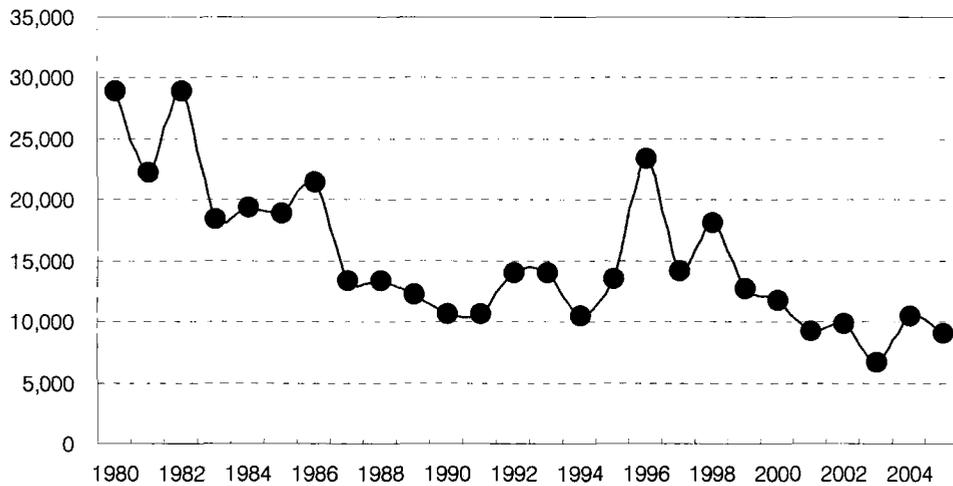
나. 업종별 어획량

연도별 어획량은 조업실적 및 어족자원 환경에 따라 큰 증감을 보이며 업종별 분석

결과는 다음과 같다.

외끌이대형기선저인망은 1980년 29,000(M/T)에서 1990년 10,668(M/T)로 감소하였으며, 1996년 증가를 보이다 최근 다시 감소하는 추세를 나타낸다.

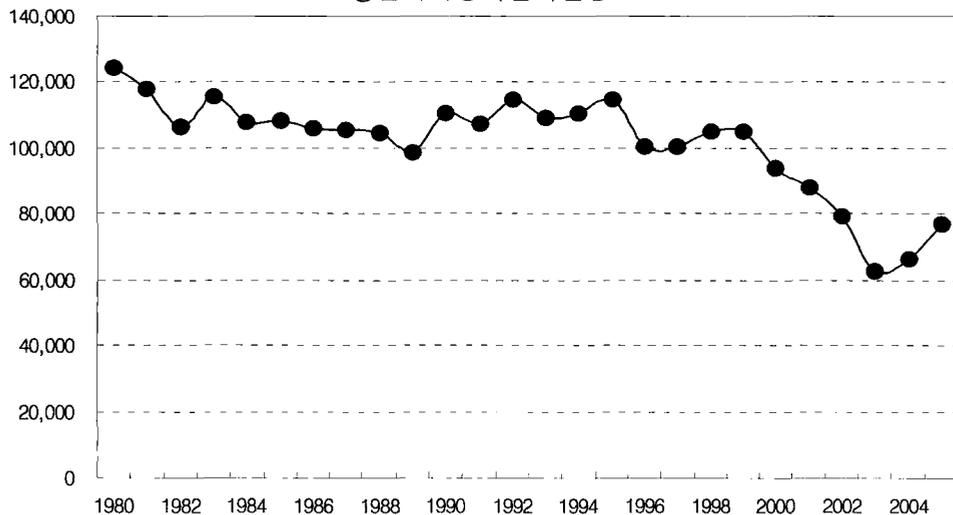
외끌이대형기선저인망



<그림 5-25> 외끌이대형기선저인망 어획량(단위: M/T)

쌍끌이대형기선저인망의 어획량은 1999년 까지 큰 변화를 보이지 않다 그 이후 최근에 어획량이 급격히 감소하였다.

쌍끌이대형기선저인망

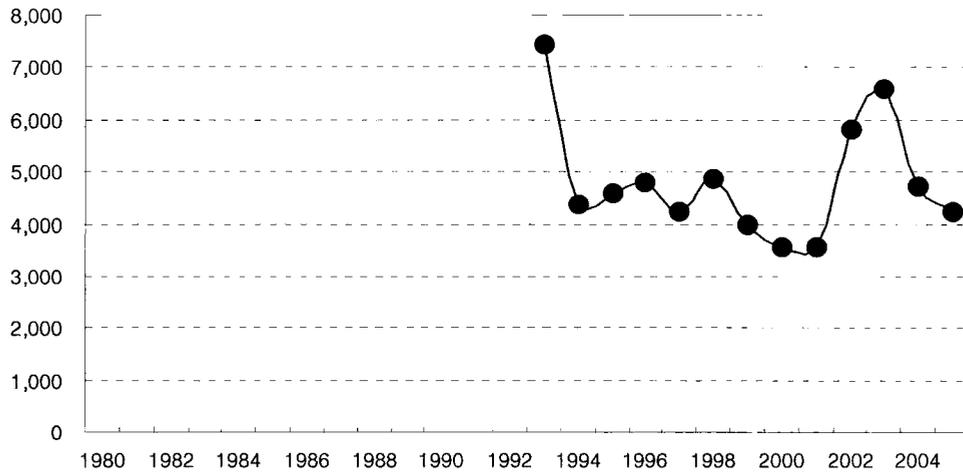


<그림 5-26> 쌍끌이대형기선저인망 어획량(단위: M/T)

동해구기선저인망의 어획량은 1993년 최대 7,449(M/T)에서 1994년 4,362(M/T)

으로 급격히 감소하였으며 2001년 이후 증가추세를 보이다 2003년 이후 다시 감소를 보이고 있다.

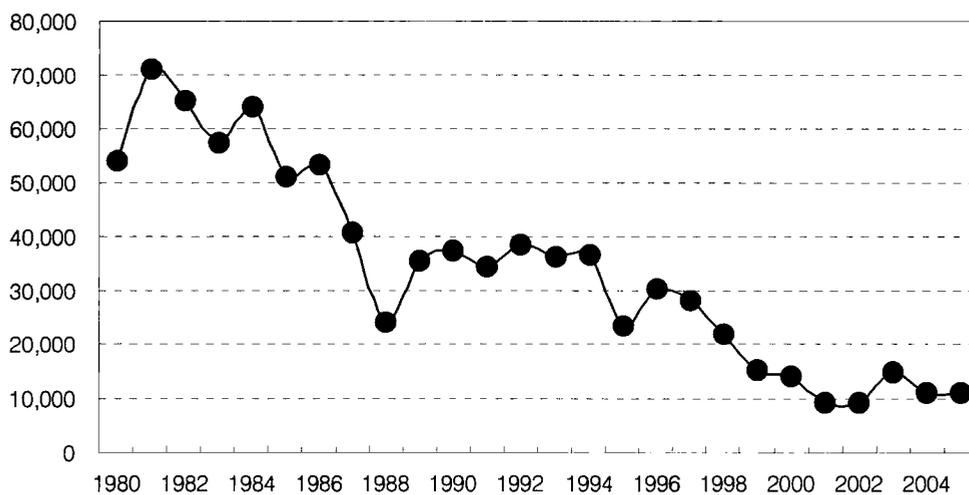
동해구기선저인망



<그림 5-27> 동해구기선저인망 어획량(단위: M/T)

외끌이서남해구기선저인망 어획량은 1981년의 최대 7,110(M/T)에서 2005년 1,117(M/T)으로 현재까지 지속적인 감소추세를 보이고 있다.

외끌이서남해구기선저인망

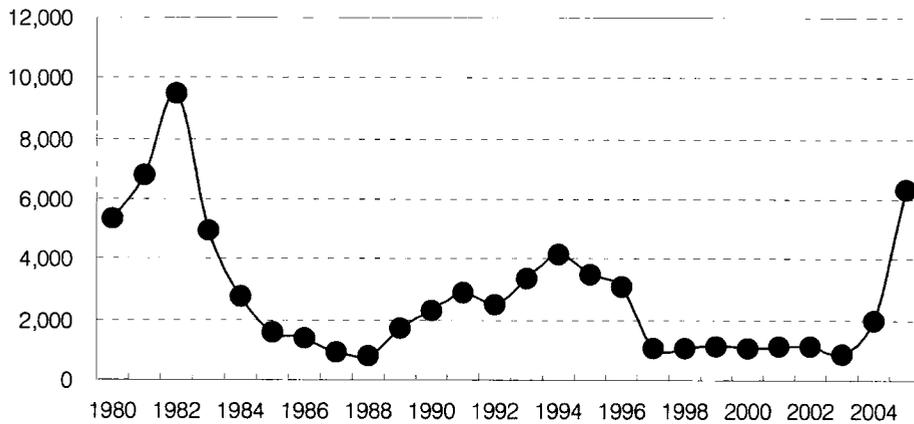


<그림 5-28> 외끌이서남해구기선저인망 어획량(단위: M/T)

쌍끌이서남해구기선저인망 어획량은 1982년 9,518(M/T)에서 1988년의 809(M/T)

까지 감소하다 2003년 이후 최근 2005년 6,324(M/T)으로 다시 증가세를 보이고 있다.

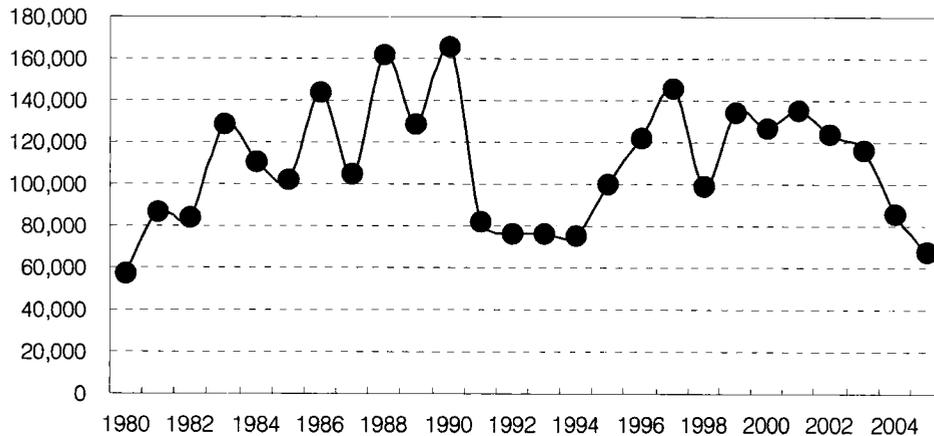
쌍끌이서남해구기선저인망



<그림 5-29> 쌍끌이서남해구기선저인망 어획량(단위: M/T)

대형트롤의 어획량은 1990년 166,185(M/T)에서 1994년 75,688(M/T)까지 감소하였다 다시 1997년 145,727(M/T)까지 증가되었다 년 이후 최근 다시 감소하는 추세를 보인다.

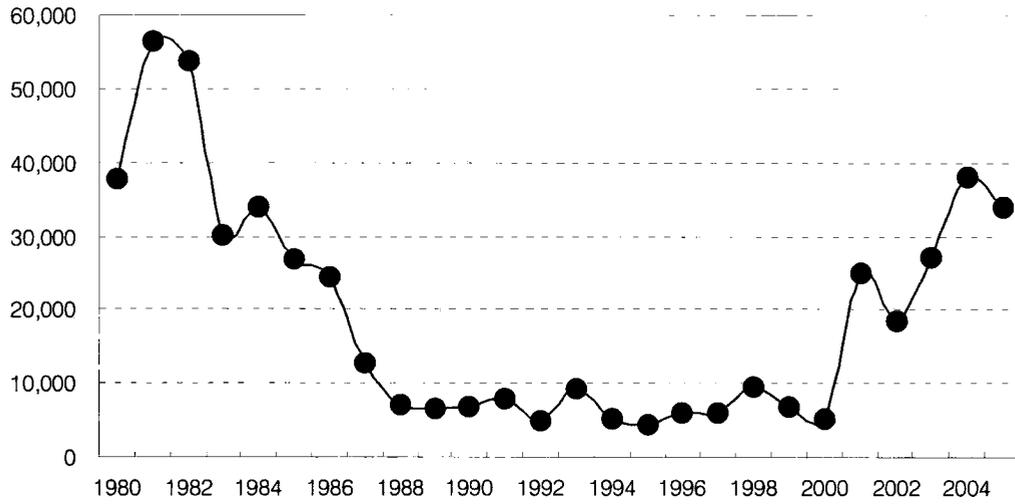
대형트롤



<그림 5-30> 대형트롤 어획량(단위: M/T)

동해구트롤 어획량은 1981년 56,599(M/T)에서 1988년 7,053(M/T)으로 감소하다 2000년 5,097(M/T) 이후 최근 다시 증가세를 보이고 있다.

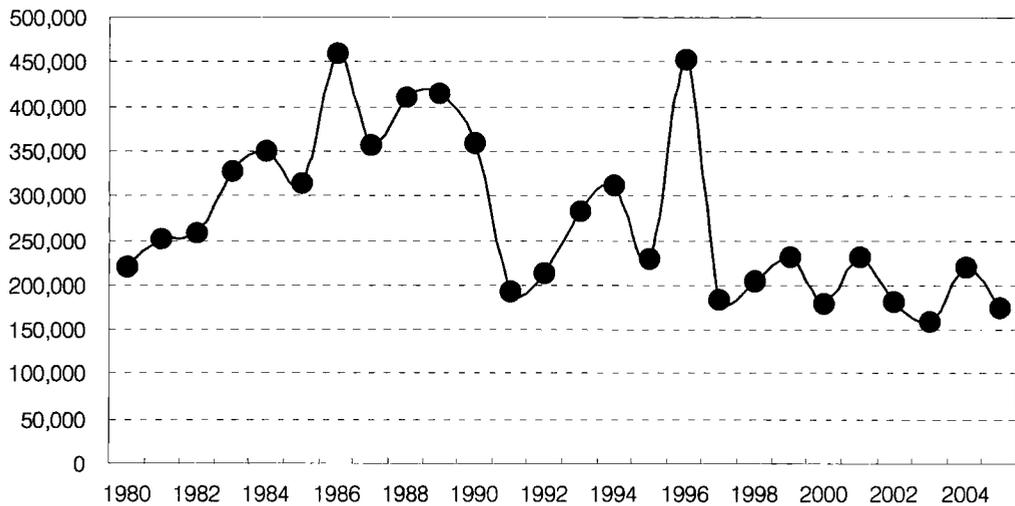
동해구트롤



<그림 5-31> 동해구트롤 어획량(단위: M/T)

대형선망 1980년 이후 최대 어획량은 1986년 458,785(단위: M/T)으로 나타났으며 1997년 이후 최근에는 연도별 어획량 편차수준에서 머물러 있음을 보여준다.

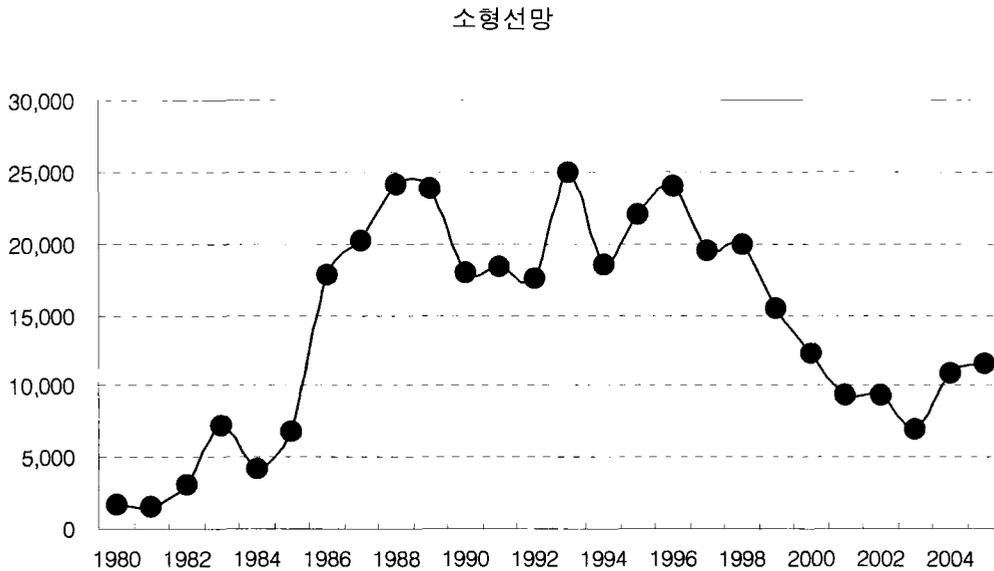
대형선망



<그림 5-32> 대형선망 어획량(단위: M/T)

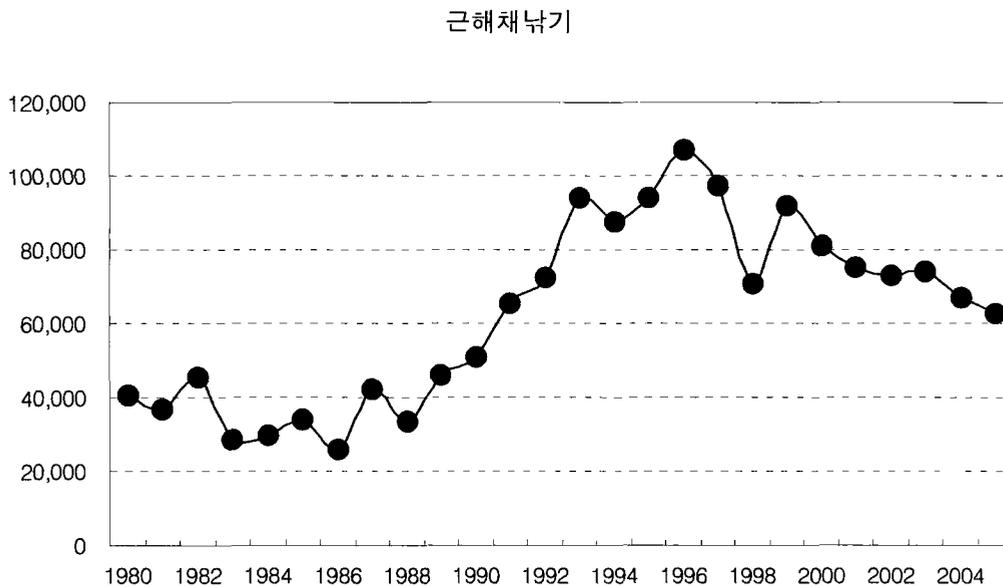
소형선망 어획량은 1980년 1,696(M/T)에서 1988년 24,137(M/T)까지 증가하다 1996년 24,005(M/T)이후 2003년 6,977(M/T)까지 급격하게 감소하다 최근 2004

년 및 2005년 다소 증가하였다.



<그림 5-33> 소형선망 어획량(단위: M/T)

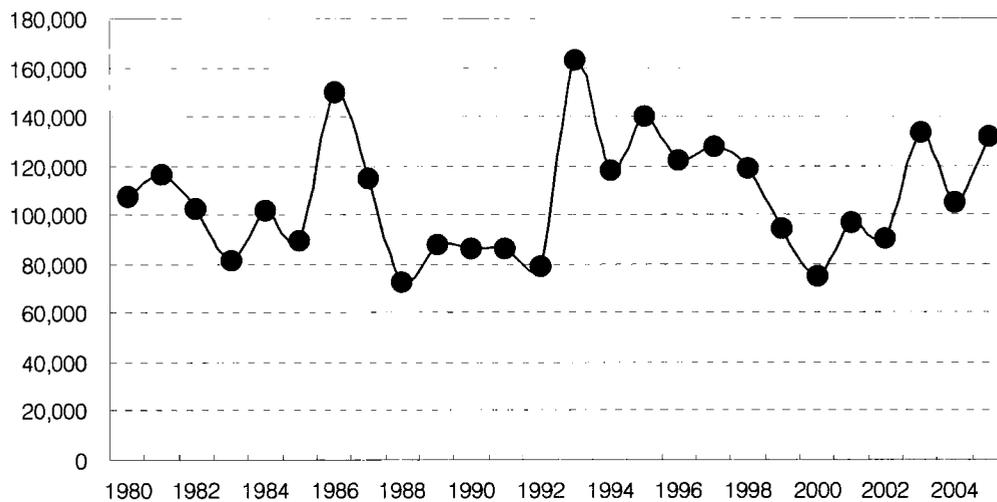
근해채낚기 어획량은 1996년 107,133(M/T)까지 지속적으로 증가하다 (M/T) 그 이후 최근에 이르기까지 계속해서 감소추세를 보이고 있다.



<그림 5-34> 근해채낚기 어획량(단위: M/T)

기선선인망 어획량은 연도별 추세를 찾기 어려우며 최대 162,754 (M/T)에서 최소 72,687 (M/T)의 범위내에서 변동을 나타내고 있다.

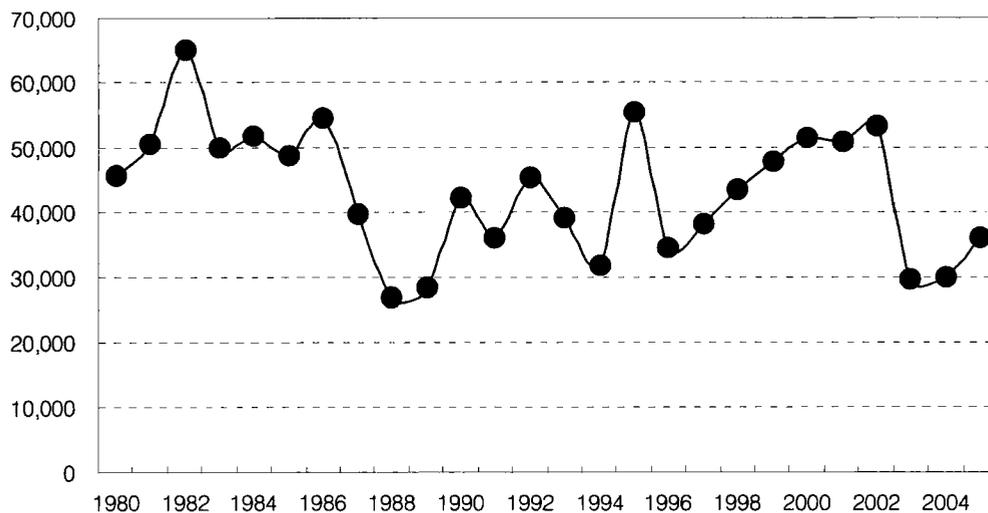
기선선인망어업



<그림 5-35> 기선선인망 어획량(단위: M/T)

근해자망 어획량은 1982년 최대 65,201(M/T)에서 1988년 최저 26,780(M/T)까지 감소하였다가 1996년~2002년 사이 증가추세를 보이다 2002년 53,368(M/T)에서 2003년 29,690(M/T)으로 큰 폭의 감소를 보여준다.

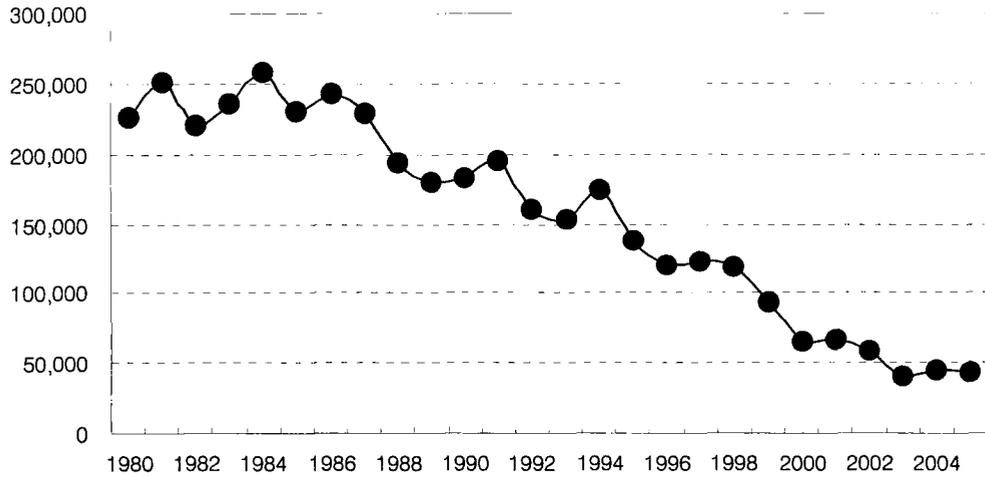
근해자망



<그림 5-36> 근해자망 어획량(단위: M/T)

근해안강망 어획량은 1984년 258,307(M/T)에서 2005년 43,045(M/T)에 이르기까지 지속적으로 감소하였음을 보여주고 있다.

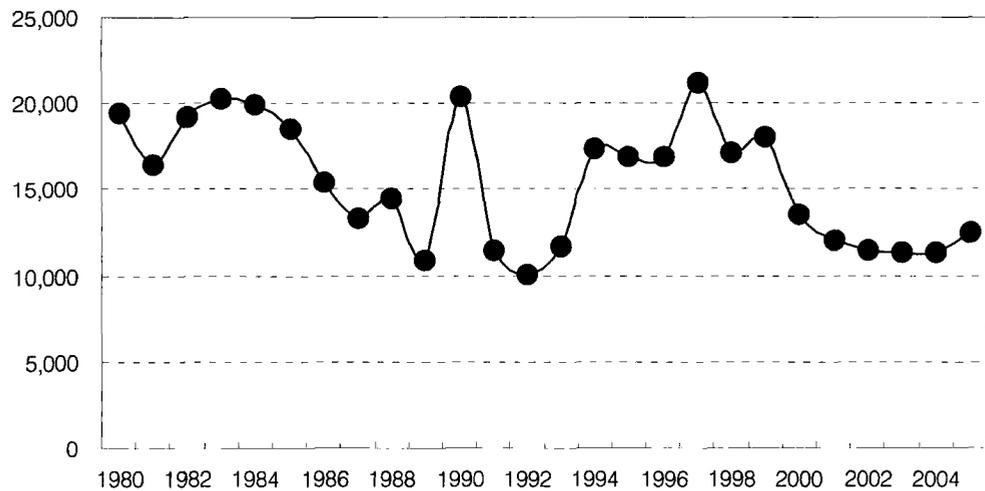
근해안강망



<그림 5-37> 근해안강망 어획량(단위: M/T)

잠수기어업 어획량은 1997년 최대 21,167(M/T)에서 1992년 최소 10,093(M/T)의 범위에서 연도별 변동을 나타내나 어선세력에 대한 어획량 변화추세는 반영 되지 않고 있다.

잠수기어업

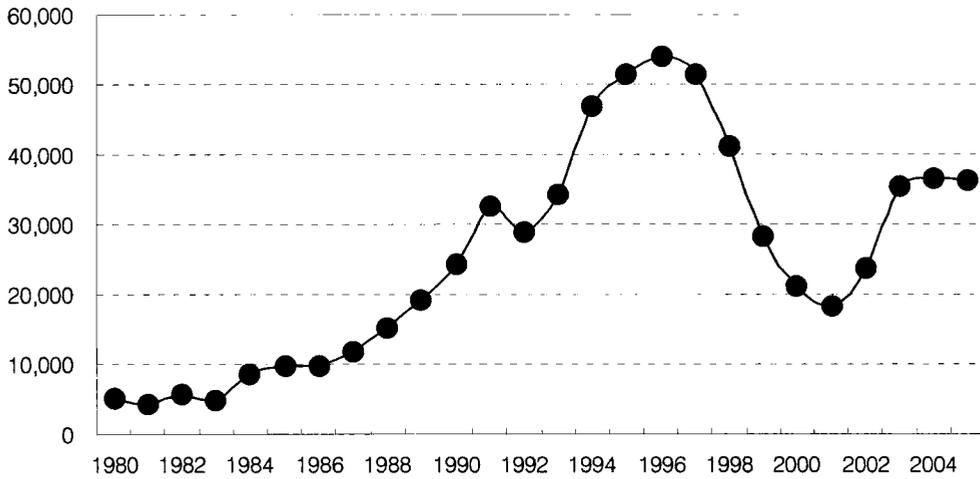


<그림 5-38> 잠수기어업 어획량(단위: M/T)

근해통발의 연도별 어획량 추이는 1980년부터 꾸준히 증가하다 1996년의

53,892(M/T)를 정점이후 2001년의 18,410(M/T)까지 감소하다 최근 다시 증가하는 추세를 보이고 있다.

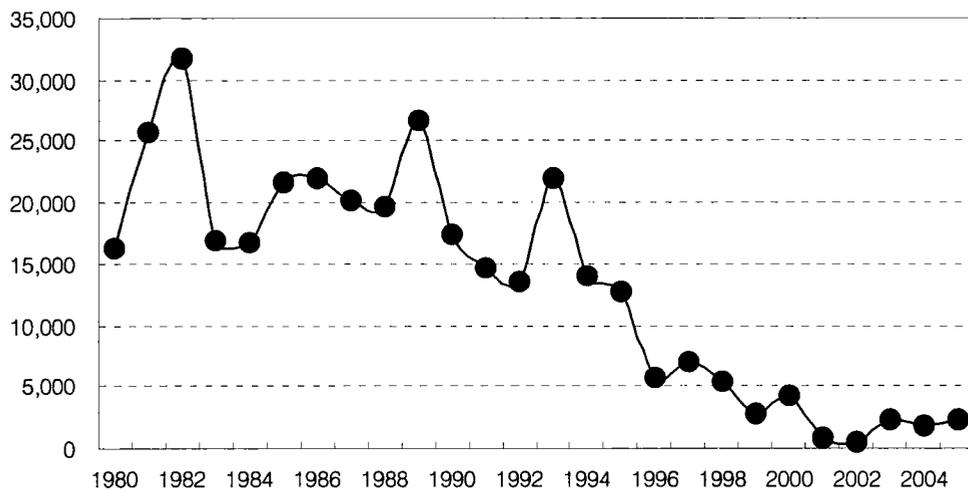
근해통발



<그림 5-39> 근해통발 어획량(단위: M/T)

근해형망의 어획량 추이는 1982년 31,756(M/T)를 정점으로 최근까지 지속적으로 감소하고 있다.

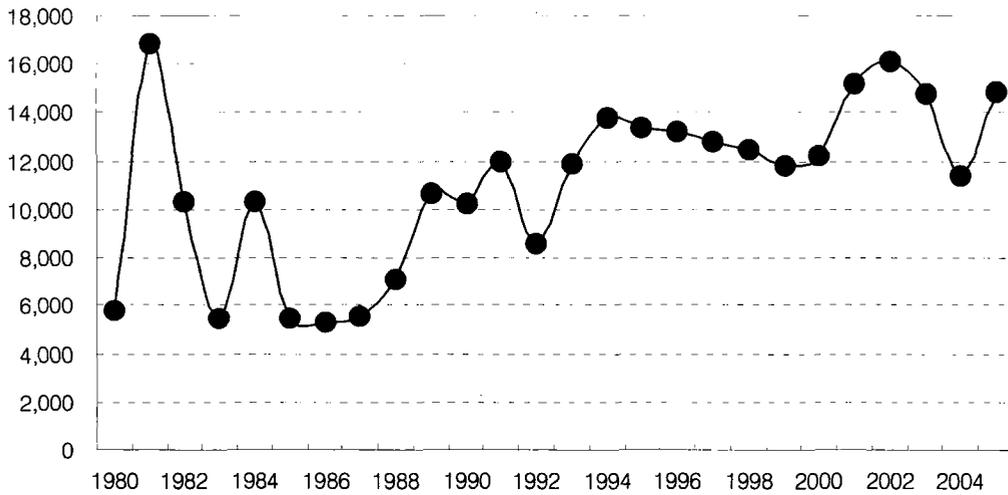
근해형망



<그림 5-40> 근해형망 어획량(단위: M/T)

근해연승의 연도별 어획량은 1986년의 5,248(M/T)에서 최근 2005년 14,830(M/T)에 이르기 까지 점차적으로 증가되었음을 보여주고 있다.

근해연승



<그림 5-41> 근해연승 어획량(단위: M/T)

다. 업종별 어획량 및 어획능력

어선 1톤당 연간어획량 살펴보면 시간에 따라 가장 효율적인 경우의 어획량을 결정할 수 있으며, 이를 기준으로 어선의 규모에 곱하면 현재어선을 기준으로 한 어획능력을 도출할 수 있다. 본 연구에서는 다음의 식에 의해 어획능력을 산출한다.

$$FC_i = FT_i \times \text{Max} \left(\frac{C_j}{FT_j} \right)$$

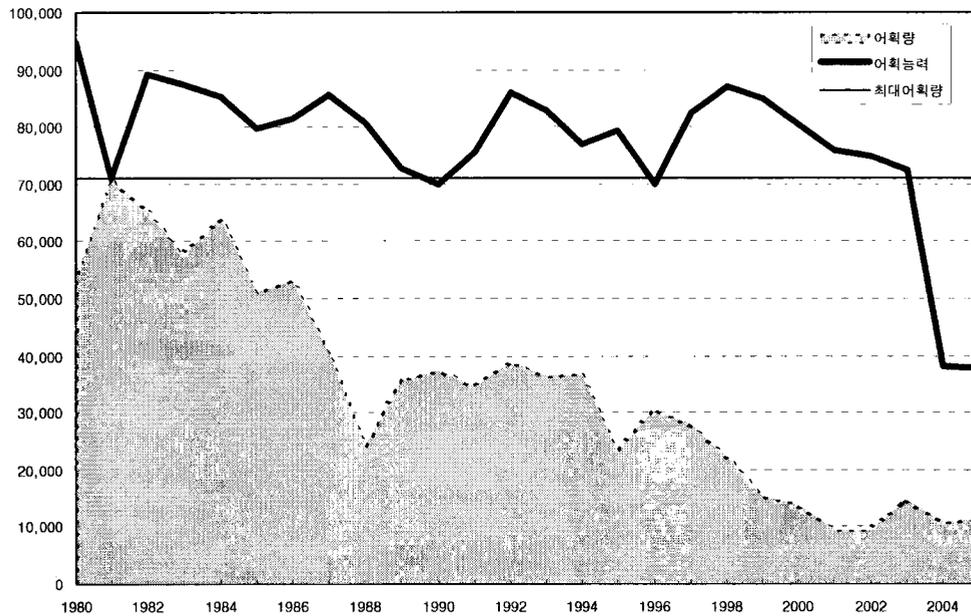
여기서 $FC_i = i$ 년도의 어획능력, $FT_i = i$ 년도의 어선세력,

$$\text{Max} \left(\frac{C_j}{FT_j} \right) = \text{Max} \left(\frac{C_{1980}}{FT_{1980}}, \frac{C_{1981}}{FT_{1981}}, \frac{C_{1982}}{FT_{1982}} \text{ K } \frac{C_{2005}}{FT_{2005}} \right), \quad C_j = j \text{ 년도의 어획량을 나타낸다.}$$

다.

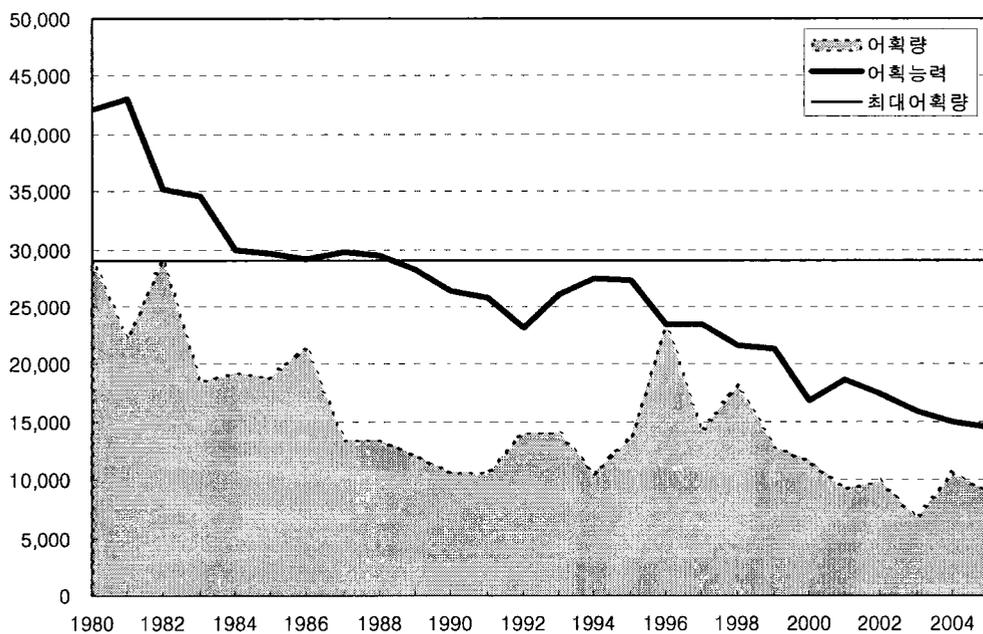
아래 그림에 나타난 바와 같이 이론적으로 현시점(2005년)을 기준으로 할 때 어획능력과 어획량의 차이만큼 어선세력의 초과를 나타낸다.

외끌이서남해구어업의 경우 1980년~2003년까지는 큰 변화가 없다가 2003년에서 2004년간 어획능력이 급격히 감소하였으나 2005년을 기준을 할 경우 여전히 어획량과의 갭이 크게 나타나고 있다.



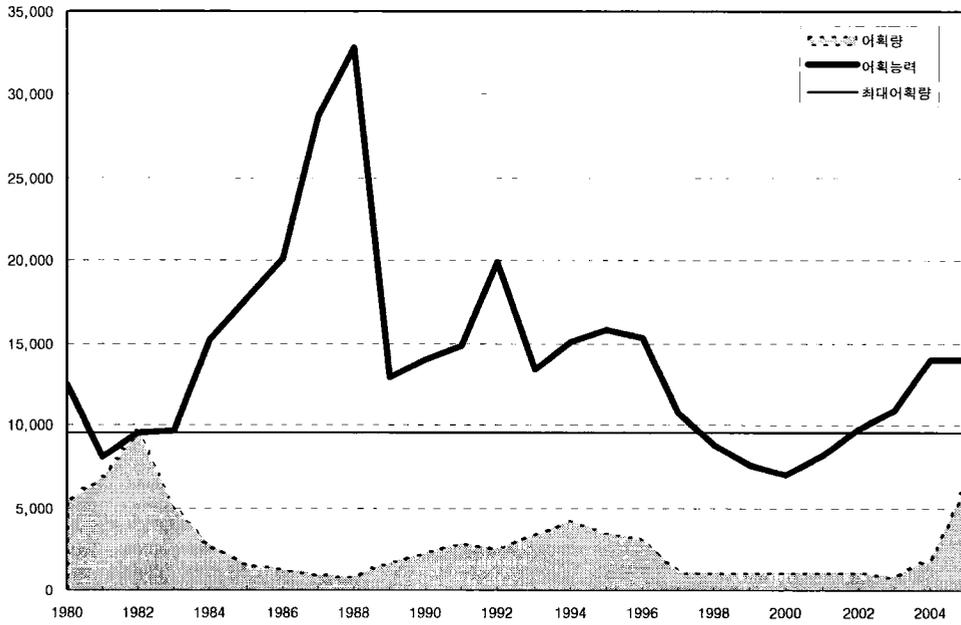
<그림 5-42> 외끌이서남해구어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

외끌이대형기선저인망어업의 어획능력은 1980년 이후 지속적으로 감소하였으며, 어획량 또한 감소하여 여전히 어획량과의 차이가 나타나고 있다.



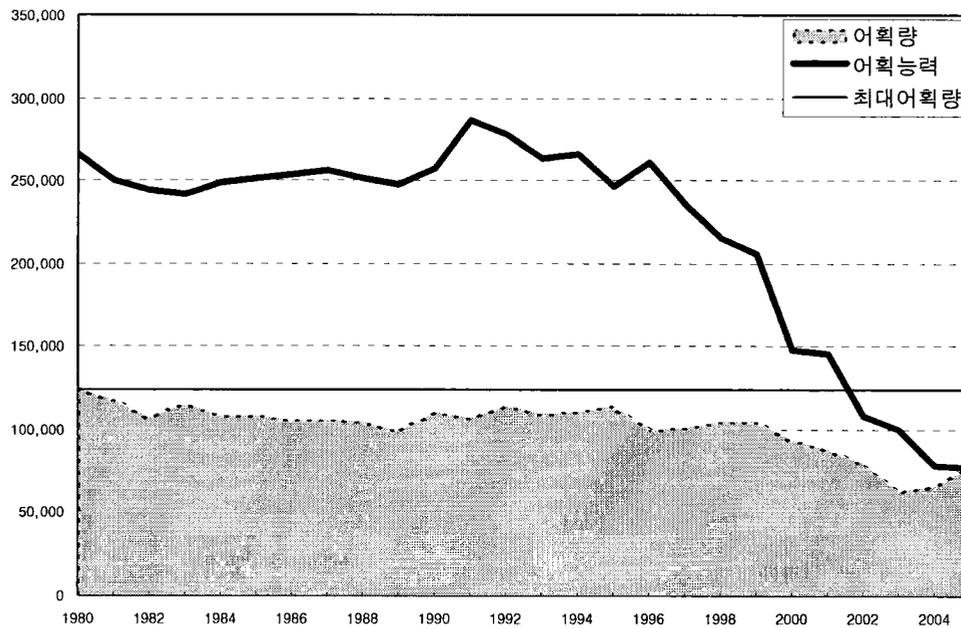
<그림 5-43> 외끌이대형기선저인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

쌍끌이서남해구어업의 경우 2005년에 어획량이 다소 증가하긴 하였으나 어획능력이 13,966(M/T)로 어획량 6,324(M/T)와의 차이를 보이고 있다.



<그림 5-44> 쌍끌이서남해구어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

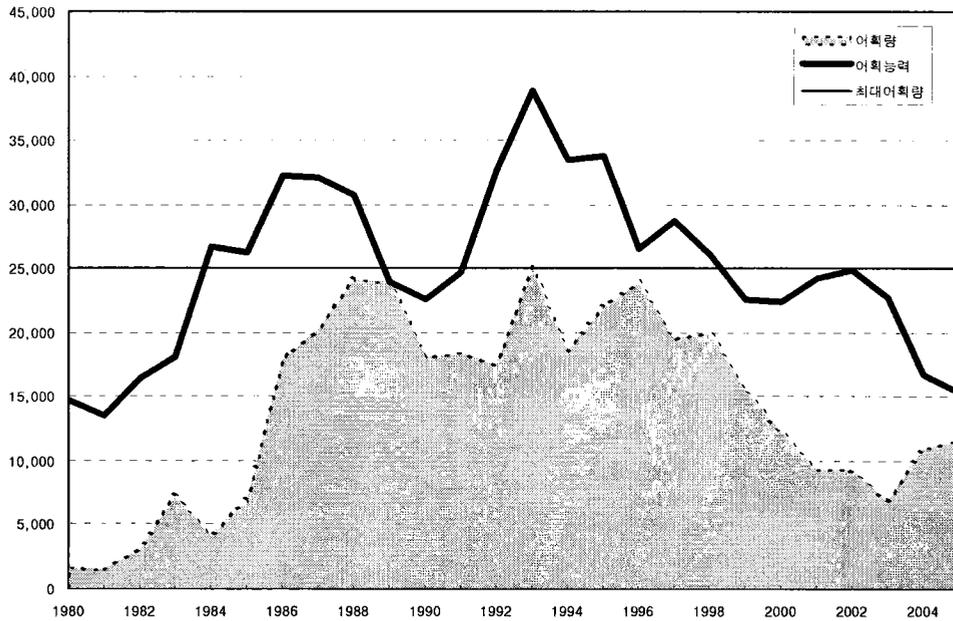
쌍끌이대형기선저인망어업의 어획능력은 1996년 이후 지속적으로 감소하여 2005년 현재 어획량과의 갭이 축소되어 적정어획강도 수준에 근접했음을 나타낸다.



<그림 5-45> 쌍끌이대형기선저인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

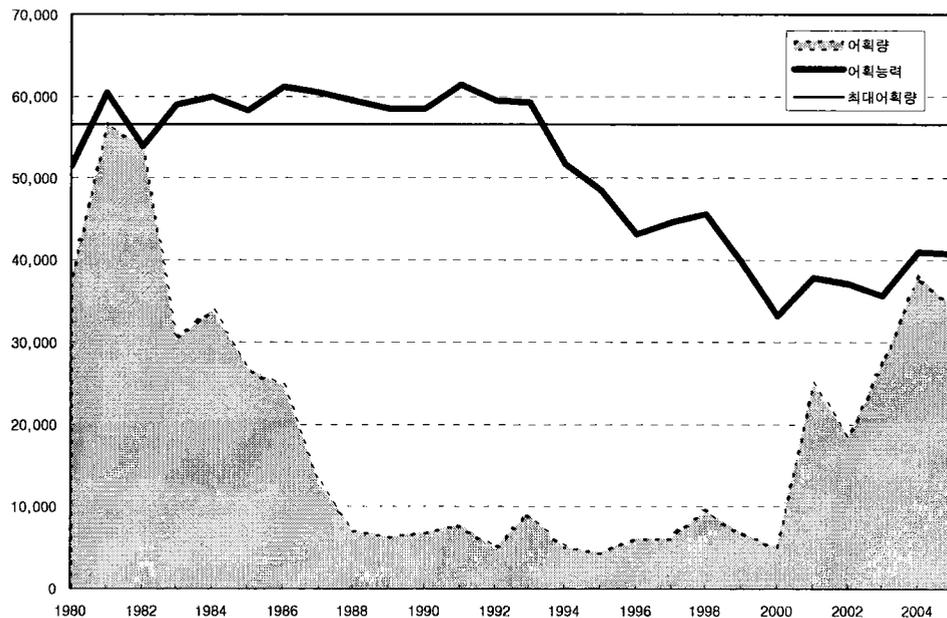
소형선망어업 어획능력은 1993년부터 지속적으로 감소하여 2005년 기준 15,329

(M/T)으로 어획량 11,634 (M/T)과 다소 차이를 보이고 있다.



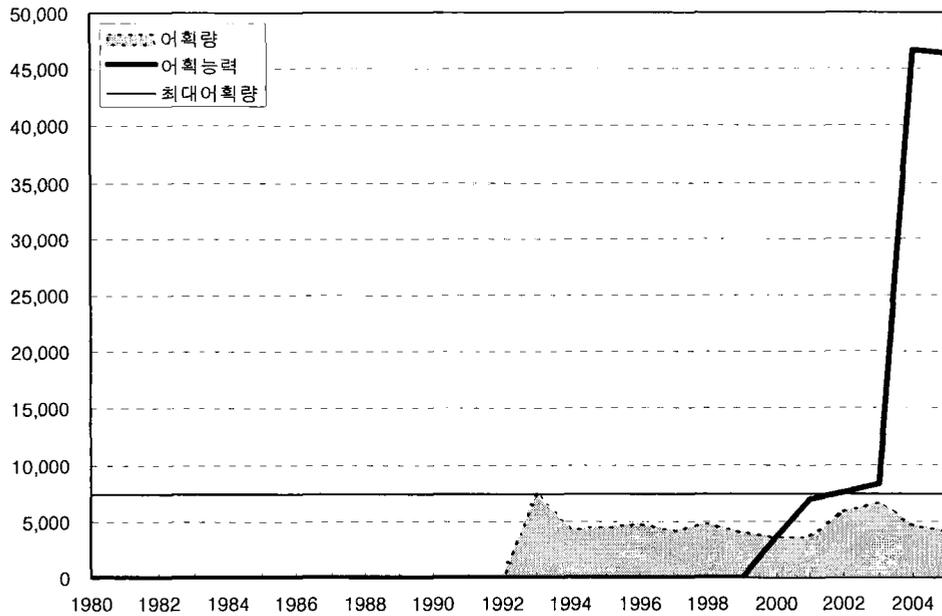
<그림 5-46> 소형선망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

동해구트롤어업의 어획능력은 2005년 기준 40,703(M/T)로 2000년 이후 어획량이 증가하여 2005년 어획량 34,063(M/T)에 근접하는 것으로 나타났다.



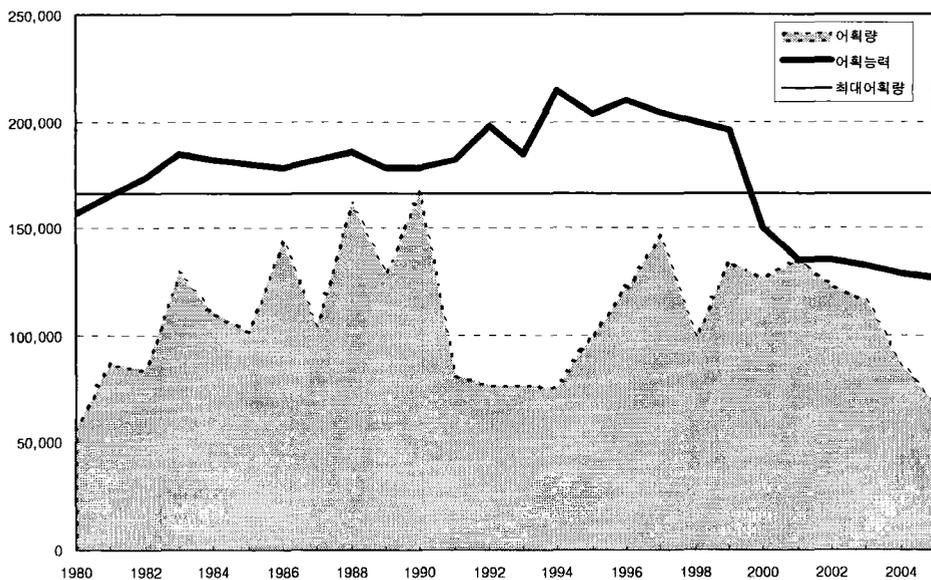
<그림 5-47> 동해구트롤어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

동해구기선저인망어업은 수산통계자료가 미흡하여 보다 정확한 분석이 어려우며, 최근 몇 년간의 자료를 이용하여 분석한 결과 2005년 기준으로 어획능력과 어획량과의 갭이 매우 크게 나타났다.



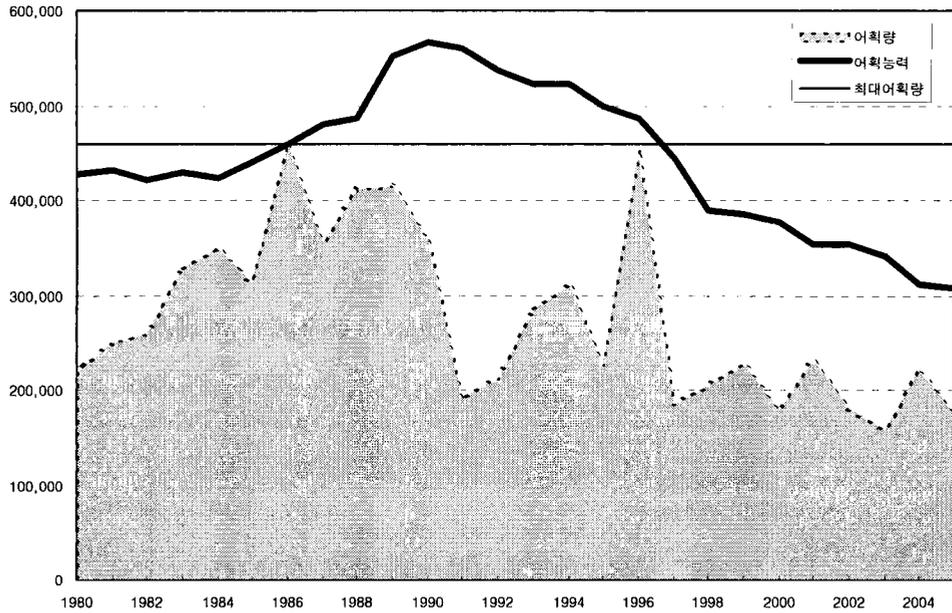
<그림 5-48> 동해구기선저인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

대형트롤어업의 어획능력은 2005년 기준 127,064(M/T) 으로 어획량 67,543(M/T)과는 다소 큰 차이를 보이고 있다.



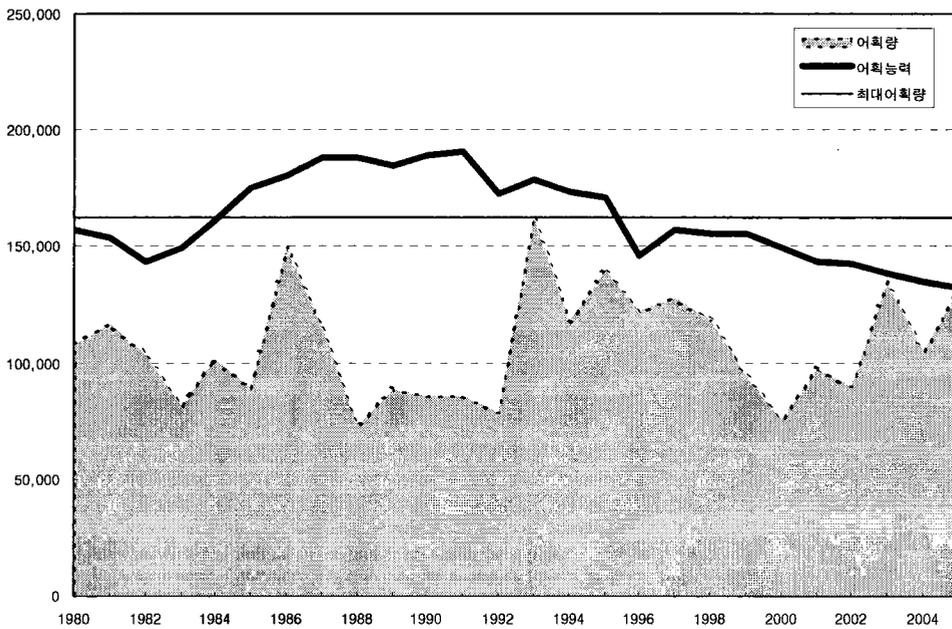
<그림 5-49> 대형트롤어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

대형선망어업어획능력은 1990년 이후 지속적인 감소현상을 보이거나 2005년 기준 308,051(M/T)으로 어획량 173,795(M/T)와 다소 큰 차이를 보이고 있다.



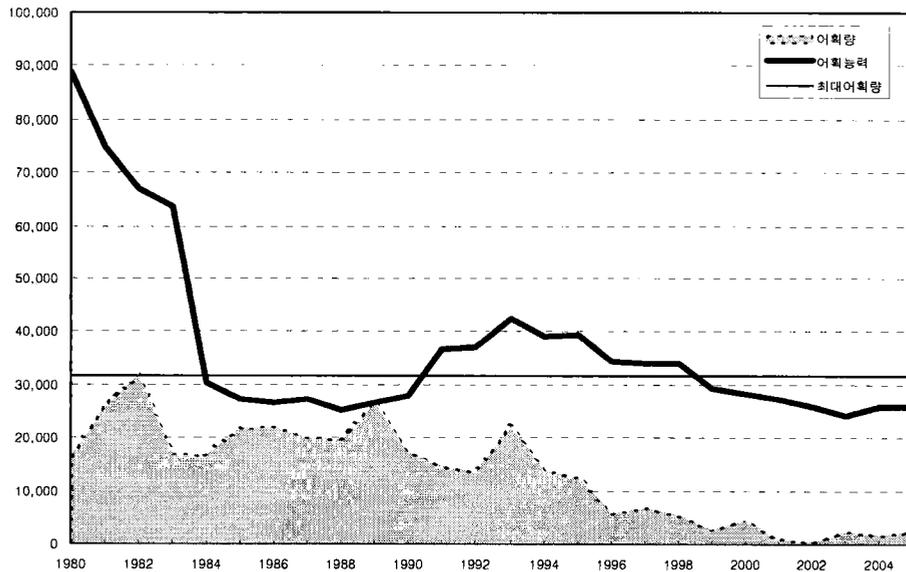
<그림 5-50> 대형선망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

기선선인망어업의 어획능력은 1991년 이후 지속적인 감소현상을 보이며, 어획량이 최근 증가하여 2005년 기준 어획량 132,146(M/T)과의 차이를 보이지 않고 있다.



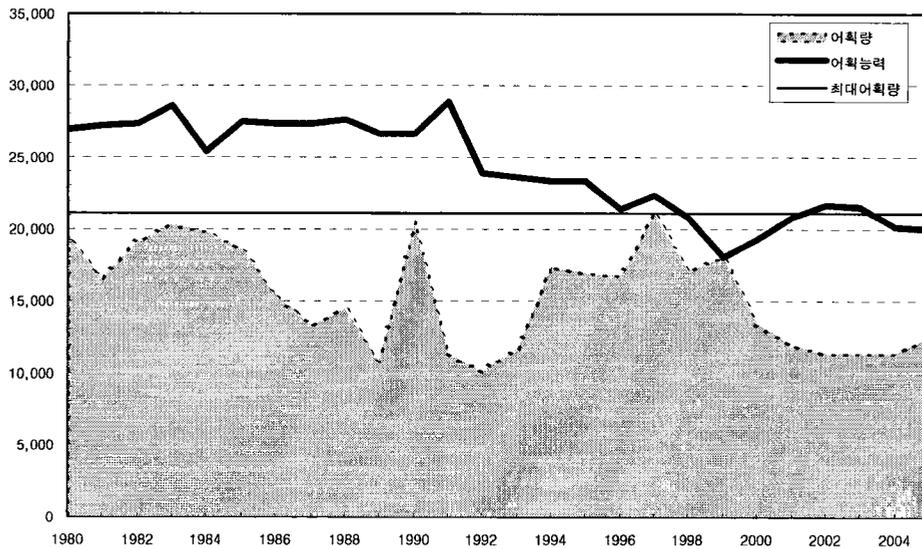
<그림 5-51> 기선선인망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

근해형망어업의 어획능력은 1985년과 비슷한 수준이나 최근에 어획량이 크게 감소하여 어획량과의 갭이 매우 크게 나타나고 있다. 2005년 기준 어획능력은 25,857(M/T), 어획량은 2,325(M/T)를 나타낸다.



<그림 5-52> 근해형망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

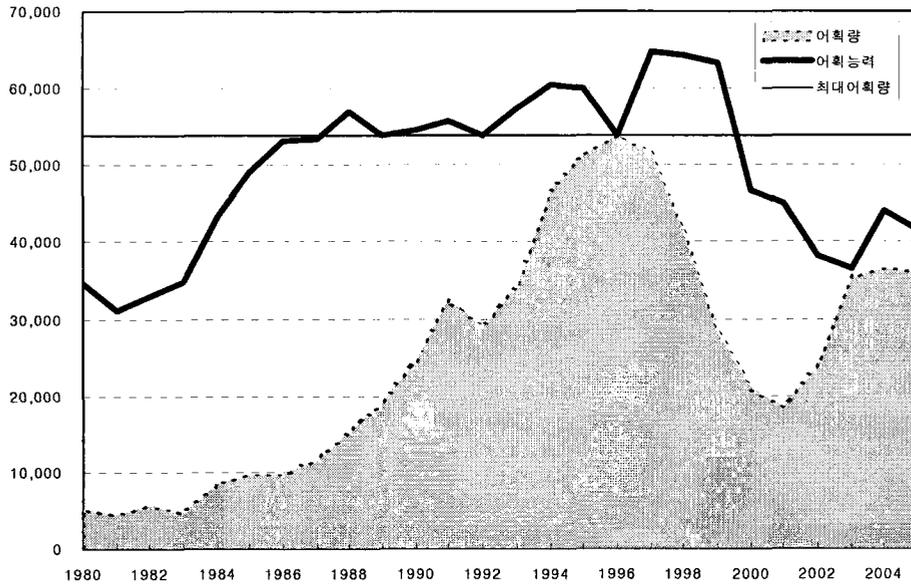
잠수기어업의 2005년 기준 어획량 및 어획능력은 각각 19,989(M/T), 12,453(M/T)으로 다소 차이를 보이고 있다.



<그림 5-53> 잠수기어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

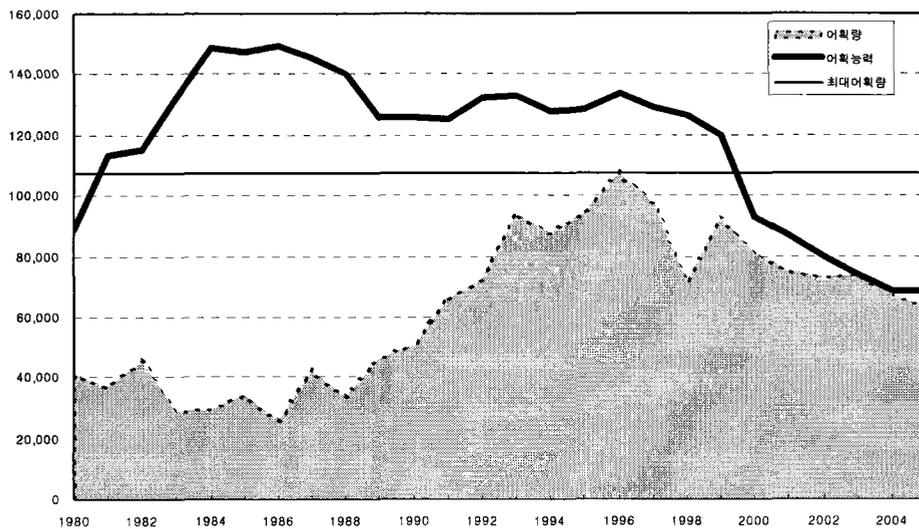
근해통발어업의 경우 1997년부터 어획능력 및 어획량이 감소되었으며, 따라서 2005년 기준 어획량 36,271(M/T)과 어획능력 41,609(M/T)의 차이가 크지 않는다

것으로 나타났다.



<그림 5-54> 근해통발어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

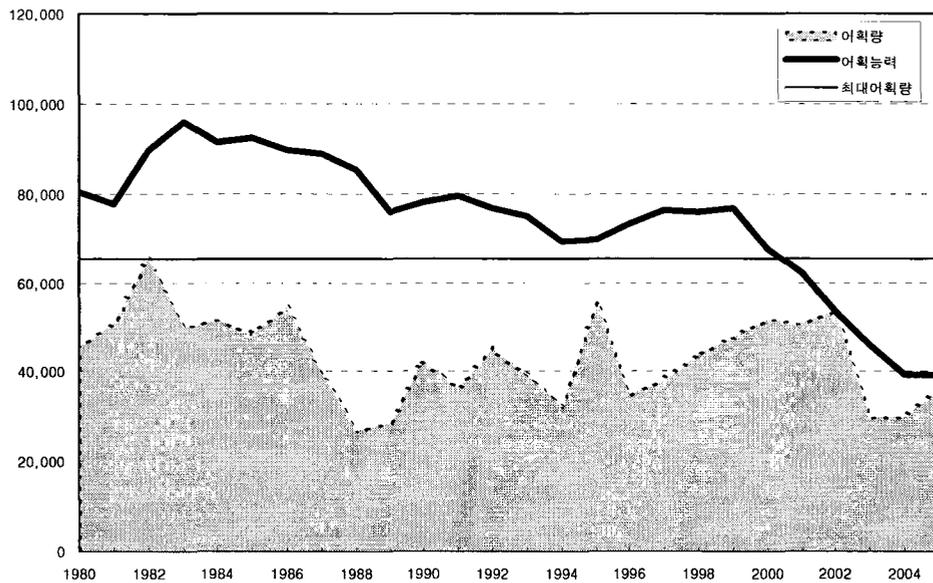
근해채낚기어업의 경우는 1996년부터 어획능력이 크게 감소하였으며 어획량이 1996년부터 감소현상을 나타내는데도 불구하고 어획노력과 어획량과의 갭은 매우 적게 나타났다. 2005년 기준 어획량과 어획능력은 각각 62,891(M/T), 68,150(M/T)로 나타났다.



<그림 5-55> 근해채낚기어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

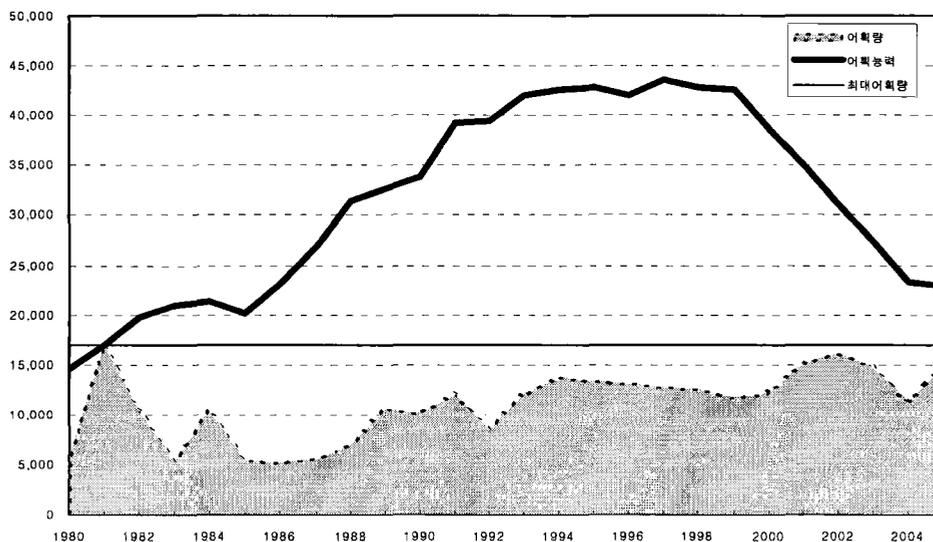
근해자망어업의 경우 어획량은 연도별 큰 감소를 보이지 않고 있으며, 어획능력은

1999년 이후 감소를 보여 2005년 기준 어획량과 어획능력의 격차는 매우 적게 나타났다. 2005년 기준 어획량과 어획능력은 각각 36,194(M/T), 39,124(M/T)로 나타났다.



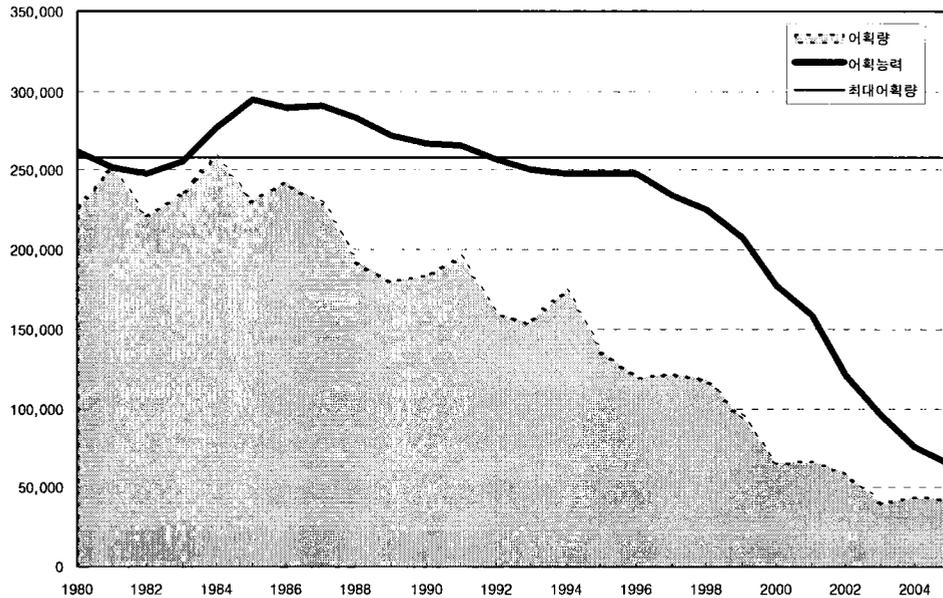
<그림 5-56> 근해자망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

근해연승어업은 1997년 까지 어획능력이 크게 증가하다 그 이후부터 어획능력이 감소하였으며, 반면 어획량은 큰 변화 없이 지속되어왔다. 2005년 기준 어획량과 어획능력은 각각 14,830(M/T), 22,824(M/T)로 나타났다.



<그림 5-57> 근해연승어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

근해안강망어업은 1985년 이후 어획능력이 지속적으로 감소하였으며, 어획량 또한 같이 감소하여 2005년 기준 어획량 64,670(M/T), 어획능력 43,045(M/T)를 나타낸다.



<그림 5-58> 근해안강망어업 어획량 및 어획능력(단위: M/T)

2. 업종별 적정어획강도 산정

가. 적정어획강도 산정모형

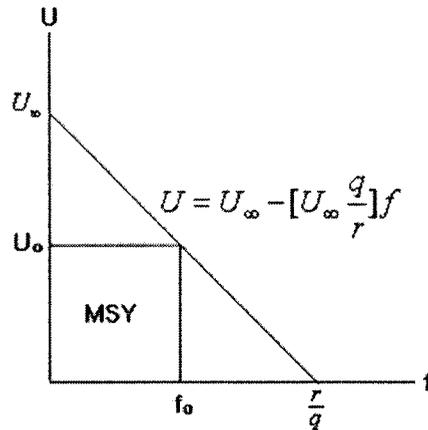
현재 기존의 많은 연구 잉여생산량의 대표적인 모델인 Schaefer 모델과 Fox 모델을 이용하여 최대지속적생산량(MSY) 및 MSY에서의 어획노력량(fMSY)을 산정하여 적정어획강도를 결정한다.

1) Shaefer 모델

Shaefer 모델은 단위노력당어획량(CPUE)와 어획노력량과의 관계가 다음 식에서와 같이 직선관계에 있다고 가정한다.

$$U = U_{\infty} - [U_{\infty} \frac{q}{r}]f \tag{7}$$

여기서 U= 단위노력당 어획량, U_{∞} = 최대단위노력당 어획량, f=어획노력량, q=어획능력계수, r=자원의 내적증가율을 나타낸다.



<그림 5-59> Shaefer 모델의 단위노력당 어획량(U)과 어획노력량(f)와의 관계

$$U = \frac{C}{f} \quad (8)$$

여기서 C= 어획량을 나타낸다. 식 (3), (4)에서

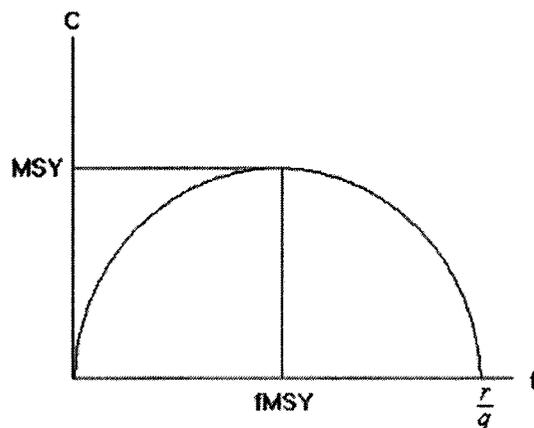
$$C = [U_\infty - (U_\infty \frac{q}{r})f]f = U_\infty f - (U_\infty \frac{q}{r})f^2 : \quad (9)$$

식 (5)는 음이항 포물선식이다(아래 <그림 5-60>참조).

$$\frac{dC}{df} = U_\infty [1 - \frac{q}{r} 2f] = 0 \quad \therefore f = \frac{r}{2q} \quad (10)$$

$$\text{즉 } fMSY = \frac{r}{2q} \text{ 이 때, } MSY = \frac{r}{4q} U_\infty \quad (11)$$

식 (7)은 위 <그림 5-59> 에서 $U_0 \times f_0$ 의 면적과 같다.

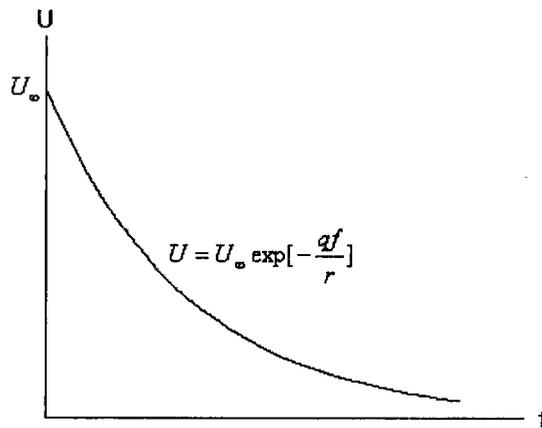


<그림 5-60> Shaefer 모델의 어획량(C)과 어획노력량(f)와의 관계

2) Fox 모델

Fox 모델은 단위노력어획량(CPUE)과 어획노력량과의 관계가 직선으로 감소하기 보다는 지수적으로 감소한다고 가정하여 Gompertz 성장식을 적용하여 지수모형을 개발하였다.

$$U = U_{\infty} \exp\left[-\frac{q}{r} f\right] \quad (12)$$



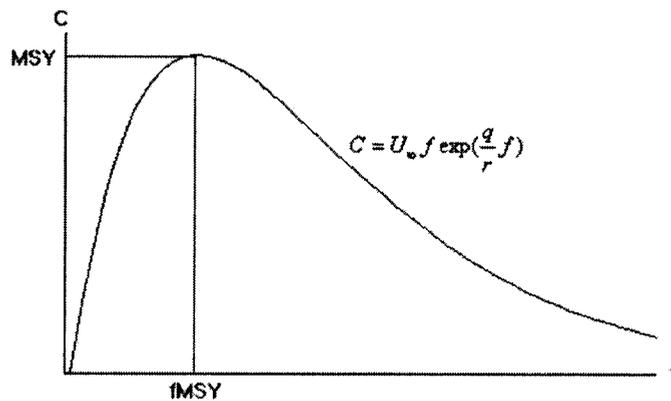
<그림 5-61> Fox 모델의 단위노력당 어획량(U)과 어획노력량(f)와의 관계

식 (4) 및 식 (8)에서

$$\frac{C}{f} = U_{\infty} - \left[U_{\infty} \frac{q}{r}\right] f \quad (13)$$

$$\therefore C = U_{\infty} f \exp\left(\frac{q}{r} f\right) \quad (14)$$

식 (10)은 아래 그림과 같은 분포를 따른다.



<그림 5-62> Fox 모델의어획량(C)과 어획노력량(f)와의 관계

$$\text{식 (10)에서 } \frac{dC}{df} = U_{\infty} [\exp(-\frac{q}{r}f) + f \{ \exp(-\frac{q}{r})f \} \{-\frac{q}{r}\}] = U_{\infty} \{ \exp(-\frac{q}{r}f) \} \{ 1 - \frac{q}{r}f \}$$

따라서 $\frac{dC}{df} = 0$ 에서의 최대값(MSY)는 $MSY = \frac{U_{\infty} \cdot r}{e \cdot q}$ 가 되며 MSY에서의 어획노력

량(fMSY)은 $fMSY = \frac{r}{q}$ 가 된다.

3) 기존 모형의 한계

앞에서 설명한 두 모형이 이론적으로 큰 의미가 있으나 실제 현장적용에 많은 문제점을 내포하고 있다. 일반적으로 단위노력당 어획량(U)과 어획노력량(f)와의 관계가 두 모형에서 가정하는 형태를 나타내지 않고 있으며 이 경우 모형의 신뢰성이 크게 떨어진다. 본 연구에서는 기존의 보고서 데이터를 활용하여 이런 문제점을 분석하였다.

어업구조조정 사업심층평가(2006. 12, 한국개발연구원, 한국연근해 보구치 자원에 대한 어획량 및 CPUE 자료(장 등, 1999)에서 인용)의 자료를 활용하여 Schaefer 모형 및 Fox 모형을 기초로 MSY 및 fMSY를 산출하면 다음과 같다.

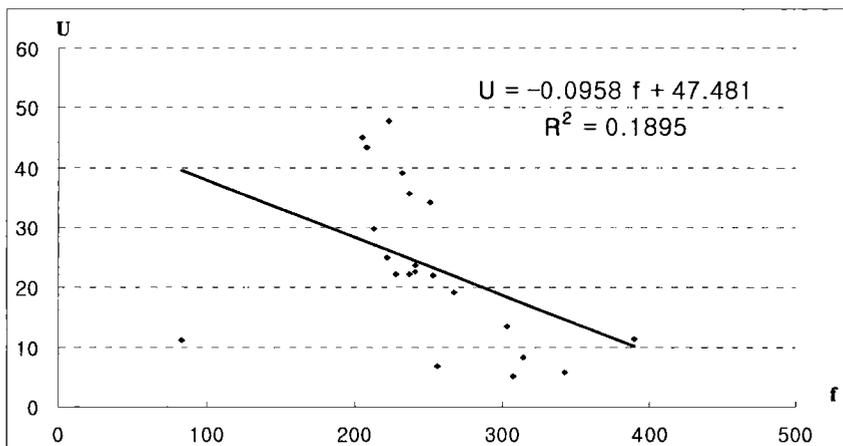
<표 5-24> 한국연근해 보구치 자원에 대한 어획량 및 CPUE 자료

연도	어획량(톤)	CPUE(kg/haul)
1975	1712	6.7
1976	1565	5.1
1977	5548	21.9
1978	8599	34.3
1979	5477	22.7
1980	5049	22.2
1981	6350	29.8
1982	9020	43.4
1983	9229	45.1
1984	10655	47.8
1985	9064	39.1
1986	8422	35.6
1987	5553	25
1988	5710	23.7
1989	5266	22.2
1990	5151	19.3
1991	4127	13.6
1992	4480	11.5
1993	929	11.1

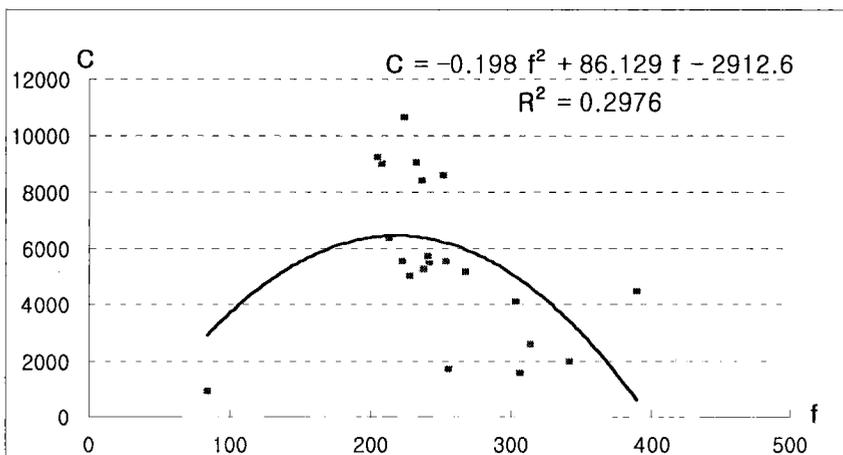
연도	어획량(톤)	CPUE(kg/haul)
1994	1983	5.8
1995	2574	8.2

출처: 장창익, 백철인, 이성일 (1999) 한국 연근해 보구치, *Argyrosomus argentatus* HOUTTUYN의 자원생태학적연구 V 자원평가 및 관리방안, 한국 수산자원학회지, 2:77-83

어업구조조정 사업 심층평가(2006. 12, 한국개발연구원)에서 사용한 자료를 토대로 Schaefer 모델을 분석한 결과는 (그림 5) 및 (그림 6)과 같다. (그림 5)에 의한 분석 결과 MSY는=5,883 톤 이때의 $f_{MSY} = 248$ 톤으로 추정된다. 또한 (그림 6)을 이용하여 추정이 가능하며, 분석결과는 MSY는=6,453 톤 이때의 $f_{MSY} = 218$ 톤으로 추정된다. 그러나 주어진 데이터를 이용하여 추정한 모형은 (그림 5)에서 보는 바와 같이 R^2 값이 매우 작아 설명력이 떨어지며 모형으로서 신뢰성이 극히 낮다.

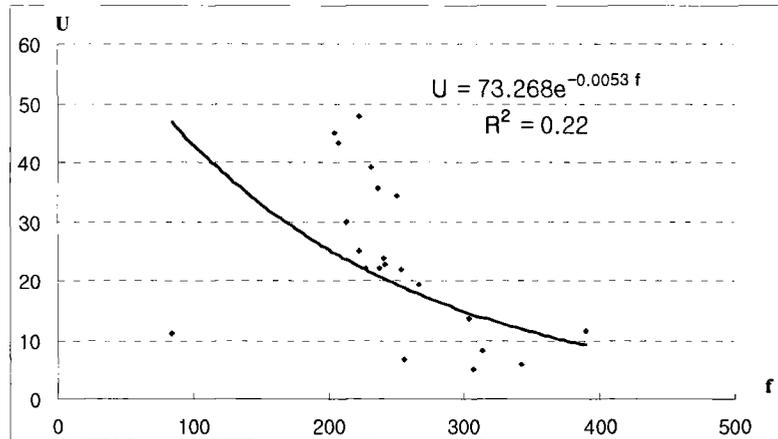


<그림 5-63> Schaefer모형 어획노력량(f)과 단위노력량어획량(CPUE)



<그림 5-64> Schaefer모형 어획노력량(f)과 어획량(C)

<그림 5-66>은 Schaefer모형에서와 동일한 데이터를 이용한 지수함수 형태의 Fox 모델의 산출식을 나타내며, 분석결과 Fox 모델에 의한 MSY는=5,086톤 이때의 $fMSY = 189$ 톤으로 추정된다. Fox 모델 또한 R^2 값이 작아 설명력이 떨어지나 Schaefer모형 보다는 다소 나은 것으로 분석된다.



<그림 5-65> Fox모형 어획노력량(f)과 단위노력량어획량(CPUE)

본 연구에서는 근해어업 업종별 어획노력량(f)과 단위노력량어획량(CPUE)과의 관계를 분석하였으나 앞에서 각 업종별 어획량 및 어선세력분석을 통해서 나타난 바와 같이 Schaefer 및 Fox 모형에서 제시하는 f-CPUE 관계가 직선 또는 지수식 형태를 얻기가 불가능하다. 따라서 본 연구에서는 연안어업어선감척사업(어선감척사업 제도개선에 관한 용역, 2005)에서와 동일한 방법, 즉 어획량과 어획능력 분석을 토대로 적정어획능력을 산출한다.

나. 적정어획강도 산정

본 연구에서는 앞에서 분석한 어획량과 어획능력 분석을 토대로 적정어획능력을 산출한다. 적정어획강도 산출식은 다음과 같다.

$$FI = 1 - \frac{FT_{now} - x}{C_{now}} \quad (15)$$

여기서 FI = 적정어획강도, FT_{now} = 현재어선세력, C_{now} = 현재어획량,

$$x = C_{now} \times \text{Max} \left(\frac{FT_j}{C_j} \right), \quad F_j = j \text{ 년도 어선세력}, \quad C_j = j \text{ 년도 어획량}$$

상기 식에 의해 산출된 적정어획강도는 연안어업어선감척사업(어선감척사업 제도개선에 관한 용역, 2005)에서와 같은 결과 값이며, 본 연구에서 톤 기준의 어선세력

을 기초로 산출한 업종별 적정어획강도는 <표 5-25> 와 같다.

<표 5-25> 톤기준 어업별 적정어획강도

업종	05년도 어획량(톤)	최대어선세력비 (톤기준)	05년도 어선세력(톤)	적정어획 강도(%)
외끌이대형기선저인망	9,102	4.06	3,560	63
쌍끌이대형기선저인망	77,113	6.53	11,806	100
동해구기선저인망	4,215	18.43	2,519	9
외끌이서남해구기선저인망	11,179	16.35	2,315	30
쌍끌이서남해구기선저인망	6,324	13.75	1,016	45
대형트롤	67,543	16.07	7,905	53
동해구트롤	34,063	20.02	2,033	84
대형선망	173,795	12.00	25,664	56
소형선망	11,634	15.76	972	76
근해채낚이어업	62,891	2.98	22,879	92
기선선인망어업	132,146	6.28	17,576	100
근해자망어업	36,194	2.46	15,918	92
근해안강망어업	43,045	3.65	17,716	67
잠수기어업	12,453	24.40	819	62
근해통발어업	36,271	2.55	16,313	87
근해형망어업	2,325	25.80	1,002	9
근해연승어업	14,830	1.65	13,825	65

어선세력비= 어획량/어선세력

다. 적정어획강도 비교

아래 <표 5-26>는 기존 연구 및 본 연구에서 제시하는 적정어획강도를 나타낸다.

<표 5-26>에 나타난바와 같이 기존연구에서 제시한 적정어획강도는 연구보고서별로 큰 차이를 보이고 있다.

〈표 5-26〉 근해어업 업종별 적정어획강도

(단위: %)

업종	기존연구 I ¹⁾		기존연구 II ²⁾		기존연구 III ³⁾		본 연구제시	
	최소	최대	최소	최대	최소	최대	톤기준	
외끌이대형기저	70	83	57	77	58	82	63	
쌍끌이대형기저	74	89	56	74	54	77	100	
동해구기저	47	70	77	99	63	90	9	
외끌이서남구	62	82	66	88	62	88	30	
쌍끌이서남구	73	90	55	77	55	79	45	
대형트롤	62	90	65	92	72	92	53	
동해구트롤	60	90	71	100	77	98	84	
대형선망	83	94	73	98	79	97	56	
소형선망	63	82	-	-	72	93	76	
근해채낚기	60	90	68	96	77	98	92	
기선권현망	79	100	51	76	54	81	100	
근해자망	60	78	52	74	53	76	92	
근해안강망	72	88	60	81	58	84	67	
근해봉수망 ⁴⁾	봉수망	79	100	-	-	-	-	-
	자리돔들망	41	61					-
잠수기	49	74	-	-	-	-	62	
근해통발	장어통발	30	45			61	92	87
	기타통발	54	81	41	61	56	84	87
	문어단지 ⁴⁾	61	92			-	-	87
근해형망 ⁴⁾	33	50	-	-	-	-	9	
근해연승	56	82	35	49	41	60	65	

- 주) 1. 어업구조조정사업 심층평가(2006, KDI) 기준
 2. WTO/FTA체결에 따른 수산업어촌 국내대책수립연구(2006. 12, 해양수산부) 및 근해저인망류어업의 구조개편에 관한연구(2006. 7, 해양수산부) 기준
 3. 연근해감척사업투자효과분석(2003. 12, 해양수산부) 기준
 4. 국립수산물과학원, 내부자료(2007)

3. 업종별 감척물량 산정

가. 감척물량 산정방법

본 연구에서는 감척물량을 5개의 대안으로 설정하고 대안별 분석을 통하여 종합적으로 가장 적정하다고 판단되는 대안을 최적대안으로 선정하여 중단기 최적감척물량으로 제시한다.

본 연구에서 제시하는 업종별 감척물량 산정 방법은 다음의 절차로 수행한다.

- i) 감척물량 산출 기준이 되는 대안별 적정어획강도를 산정한다.
- ii) 적정어획강도에 기초하여 우선순위 결정요소인 업종간 분쟁, 한일, 한중어업협정 체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업 수익성 등의 요소를 고려하여 적정감척물량을 산정한다.

<표 5-27> 감척물량 대안 설정기준

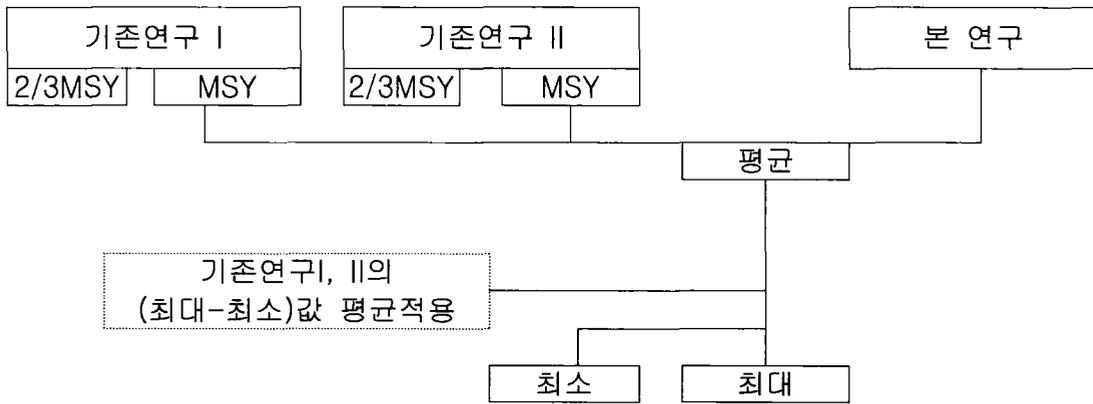
대안	내용
대안 1	적정어획강도를 기존연구(어업구조조정사업 심층평가) 및 본 연구 톤기준값 중 최소 2개 선정하고 적정어획강도 범위 내에서 업종간 분쟁, 한일, 한중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성 등의 요소를 고려하여 적정감척물량을 산정함
대안 2	적정어획강도를 기존연구와 본 연구 톤기준의 평균값 적용함. 적정어획강도 범위 내에서 상기 요소들을 고려하여 대안 1과 동일한 방법으로 감척물량을 산정함.
대안 3	어업구조조정사업 심층평가(2006, KDI) 기준의 적정어획강도를 활용하고, 상기 요소들을 고려하여 대안 1과 동일한 방법으로 감척물량을 산정함.
대안 4	WTO/FTA체결에 따른 수산업어촌 국내대책수립연구 보고서에서 제시한 감척물량을 수록함. 단 보고서에서 누락된 일부 업종에 대해서는 본 연구에서 별도로 추정함.
대안 2-1	대안 2를 기준으로 일부 정수조정(안)을 벗어나는 업종에 대해 추가 감척하는 방안임.

(1) 대안별 적정어획강도 선정

<표 5-28>는 본 연구에서 제시하는 대안별 근해어업 업종별 적정어획강도를 나타낸다. 표에서 “대안 1”은 본 연구에서 제시한 톤기준값 및 기존연구에서 제시한 적정어획강도 중 최소값 2개를 선정하여 최소-최대범위를 설정하였다.

이는 감척사업으로 자원회복의 궁극적 목표를 달성하기 위해서는 각 연구방법론에서 나타나는 결과의 편차에 의한 영향력을 최소화하고 자원회복 강도를 극대화하여 현재 위기에 있는 수산자원을 단기간에 회복 할 수 있기 때문이다. 그러나 감척에는 많은 정부예산이 초래되고 어업인들이 적극적으로 감척에 참여를 해야한다는 전제가 요구되기 때문에 이상적인 감척물량과 현실적인 감척물량과의 적절한 균형이 요구된다.

또한 “대안 2”는 기존연구 I, 기존연구 II 및 본 연구에서 제시한 값의 평균값 적용하여 얻은 적정 어획강도를 나타낸다(평균값 적용방법은 <그림 5-66>참조).



<그림 5-66> 우선순위결정 대안2에 대한 결정 과정

<표 5-28>에서 제시된 대안별 적정어획강도는 본 연구에서 제시하는 대안별 감척 물량 산출의 기준이 된다.

<표 5-28> 대안별 적정 어획강도

(단위: %)

업종	감척물량산정기준범위						
	대안 1 ¹⁾		대안 2 ²⁾		대안 3 ³⁾		
	최소	최대	최소	최대	최소	최대	
외끌이대형기저	57	63	58	74	70	83	
쌍끌이대형기저	56	74	73	88	77	89	
동해구기저	9	48	37	59	48	70	
외끌이서남구	30	62	46	67	62	82	
쌍끌이서남구	45	55	51	71	73	90	
대형트롤	53	62	51	78	62	90	
동해구트롤	60	71	62	91	60	90	
대형선망	56	73	65	83	83	94	
소형선망	63	72	60	79	63	82	
근해채낚기	60	68	64	93	60	90	
기선권현망	51	76	69	92	79	100	
근해자망	52	60	61	81	60	78	
근해안강망	60	67	60	79	72	88	
근해봉수망 4)	봉수망	79	100	90	100	79	100
	자리돔들망	41	61	51	61	41	61
잠수기	49	62	56	68	49	74	
근해통발	장어통발	30	45	47	64	30	45
	기타통발	54	81	53	76	54	81
	문어단지	61	87	55	80	61	92
근해형망	9	33	21	30	33	50	
근해연승	35	49	45	65	56	82	

주: 1) 기존연구 및 본 연구 톤기준값 중 최소 2개 선정

2) 기존연구 및 본 연구 톤기준 평균값 적용

3) 어업구조조정사업 심층평가(2006, KDI) 기준

(2) 적정어획강도 기준의 감척물량 산정방법

본 연구에서는 앞에서 산정한 적정어획강도에서 우선순위 결정에 사용한 요인(업종간 분쟁, 한일,한중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성 등)을 사용하여 적정감척물량을 재 산정한다.

감척물량 산정요인에서 어족자원고갈(수산자원회복)에 대한 요소는 이미 적정어획강도에서 반영하였으므로 감척물량산정에서는 제외한다. 각 요인들의 영향이 최대일대 적정어획강도의 범위에서 최대값을 적용하고 각 요인들의 영향이 최소일 때 어획강도 범위에서 최소값으로 적정감척물량을 결정한다.

적정어획강도를 이용한 감척물량산정은 다음의 식에 의해 산출한다.

$$z_i = y_{\max} - \frac{x_i \times (y_{\max} - y_{\min})}{x_{\max} - x_{\min}} \quad (16)$$

여기서 $z_i = i$ 업종의 감척량, $x_i = i$ 업종의 요인(Factor)별 일반화 값의 합, $x_{\max} = i$ 업종의 요인(Factor)별 일반화값에 대한 합의 최대값, $x_{\min} = i$ 업종의 요인(Factor)별 일반화값에 대한 합의 최소값, $y_{\max} = i$ 업종의 어획강도의 최대값, $y_{\min} = i$ 업종의 어획강도의 최소값을 나타낸다.

각 감척물량결정 요소(업종간 분쟁, 한일,한중어업협정체결로 조업조건 악화, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향, 어업인들 감척요구, 어업수익성)에 대한 일반화 값은 우선순위결정에서 제시된 동일한 값을 사용하여 분석한다(업종간 분쟁 <표 5-6> 참조, 한일·한중어업협정체결로 조업조건 악화 <표 5-8> 참조, FTA/DDA/ WTO에 따른 영향 <표 5-8> 참조, 어업수익성 <표 5-15> 참조, 어업인들 감척요구 <표 5-16> 참조).

나. 감척물량 산정결과

<표 5-29>는 06년 말 현재 어선척수 및 허가건수, 정수조정(안)을 나타낸다. 표에서 제시한 정수조정기준 어선척수는 정수조정(건)에 허가건당 척수를 고려하여 본 연구에서 재산출한 조정된 정수를 고려한 어선 척수를 나타낸다. 이는 업종별 감척후 잔존척수가 향후 조정된 정수범위내에 들어오는지 검토하기 위한 분석항목으로 본 연구에서 설정하였다.

<표 5-29> 현재 업종별 어선척수 및 허가건수

(단위: 척, 건)

업종별	'06년말 현재 어선척수	'94~'04년 감척척수	'06년말 현재 허가건수	정수조정 (안) ¹⁾	허가건 당 척수	정수기준 어선척수 ²⁾
대형기저(외)	47	43	47	34		34
대형기저(쌍)	88	252	44	38	2	76
동해구기선저인망	42	1	42	20		20
서남구기저(외)	44	7	45	29		29
서남구기저(쌍)	18	6	9	7	2	14
대형트롤	58	27	58	37		37
동해구트롤	39	-	39	23		23
대형선망	191	56	32	29	5~6	145~174
소형선망	105	24	52	35	2~3	70~105
근해채낚기	679	255	985	618		618
기선권현망 1구	355	85	67	54	5~6	270~324
기선권현망 2구	116		16	14	5~6	70~84
근해자망	464	250	912	569		569
근해안강망	266	440	274	199		199
근해봉수망	9	-	67	55		55
근해자리돔들망	-	-	11	6		6
잡수기 1구	7	13	7	6		6
잡수기 2구	11		11	9		9
잡수기 3구	129		129	93		93
잡수기 4구	52		52	39		39
잡수기 5구	37		37	28		28
근해장어통발	83	232	84	40		40
근해기타통발	145		277	159		159
근해문어단지	22	-	60	40		40
근해형망 1구	87	-	103	55		55
근해형망 2구	33	-	33	17		17
근해연승	495	206	753	479		479
운반선	-	45	-	-		
계	3,622	1,942	4,246	2,732		3200~3318

주: 1) 해수부 조정(안)

2) 복수허가를 고려하지 않음.

<표 5-30>은 업종별 대안별 현재 어선척수대비 감척율 및 감척어선척수를 나타내며, 감척어선척수계산에서 소수점이하는 반올림하여 1척으로 계산하였다. 대안별 분석결과를 살펴보면 대안 1이 가장 강력한 감척대안으로 전체 약 1,640여척이 감척되어야 할 것으로 판단되며, 대안 2는 1,240여척, 대안 3은 1,050여척으로 분석되었다.

<표 5-30> 업종별 대안별 어선 감척수

(단위: 척)

업종별	'06년 현재 어선척수	대안 1		대안 2		대안 3	
		감척율	감척수	감척율	감척수	감척율	감척수
대형기저(외)	47	0.424	20	0.405	20	0.287	14
대형기저(쌍)	88	0.438	40	0.269	24	0.229	22
동해구기선저인망	42	0.756	32	0.543	23	0.433	19
서남구기저(외)	44	0.460	21	0.383	17	0.230	11
서남구기저(쌍)	18	0.473	10	0.335	8	0.138	4
대형트롤	58	0.464	27	0.472	28	0.361	21
동해구트롤	39	0.331	13	0.197	8	0.211	9
대형선망	191	0.440	85	0.350	67	0.170	33
소형선망	105	0.309	33	0.271	29	0.241	26
근해채낚기	679	0.361	245	0.217	148	0.252	172
기선권현망 1구	355	0.476	169	0.297	106	0.198	71
기선권현망 2구	116	0.399	47	0.226	27	0.134	16
근해자망	464	0.442	206	0.295	137	0.314	146
근해안강망	266	0.389	104	0.369	99	0.254	68
근해봉수망	9	0.052	1	0.025	1	0.052	1
근해자리돔들망	-	0.418	0	0.404	0	0.418	0
잠수기 1구	7	0.446	4	0.381	3	0.386	3
잠수기 2구	11	0.477	6	0.410	5	0.447	5
잠수기 3구	129	0.415	54	0.352	46	0.327	43
잠수기 4구	52	0.415	22	0.352	19	0.327	17
잠수기 5구	37	0.415	16	0.352	14	0.327	13
근해장어통발	83	0.647	54	0.470	40	0.647	54
근해기타통발	145	0.359	53	0.384	56	0.359	53
근해문어단지	22	0.148	4	0.217	5	0.101	3
근해형망 1구	87	0.698	61	0.710	62	0.520	46
근해형망 2구	33	0.698	24	0.710	24	0.520	18
근해연승	495	0.628	311	0.518	257	0.399	198
계(평균)	3,622	(0.444)	1662	(0.367)	1273	(0.307)	1086

주: 쌍끌이는 2척 기준으로 산정

<표 5-31>은 앞의 <표 5-30>에서 산출한 대안별 감척물량에 대한 업종별 잔존척수가 정수조정(안)의 기준을 만족하는지 검토하기 위한 것으로 표에서 보는바와 같이 대안 1은 1개 업종(동해구트롤)에서, 대안 2는 2개업종(동해구트롤, 근해장어통발), 대안 3은 5개업종(동해구기선저인망, 외끌이 서남구기저, 쌍끌이 서남구기저, 동해구트롤, 근해안강망)에서 정수조정(안)의 기준을 벗어난다. 따라서 본 연구에서는 “대안 2”의 업종별 감척물량에서 정수조정안을 벗어나는 일부업종에 대해 정수기준의 범위에 포함되도록 하는 “대안 2-1”을 제시한다(<표 5-34 참조>).

<표 5-31> 대안별 정수대비 잔존척수

(단위: 척)

업종별	정수기준 어선척수	대안 1		대안 2		대안 3	
		감척수	잔존척수 ¹⁾	감척수	잔존척수	감척수	잔존척수
대형기저(외)	34	20	27	20	27	14	33
대형기저(쌍)	76	40	48	24	64	22	66
동해구기선저인망	20	32	10	23	19	19	23
서남구기저(외)	29	21	23	17	27	11	33
서남구기저(쌍)	14	10	8	8	10	4	14
대형트롤	37	27	31	28	30	21	37
동해구트롤	23	13	26	8	31	9	30
대형선망	145~174	85	106	67	124	33	158
소형선망	70~105	33	72	29	76	26	79
근해채낚기	618	245	434	148	531	172	507
기선권현망 1구	270~324	169	186	106	249	71	284
기선권현망 2구	70~84	47	69	27	89	16	100
근해자망	569	206	258	137	327	146	318
근해안강망	199	104	162	99	167	68	198
근해봉수망	55	1	8	1	8	1	8
근해자리돔들망	6	0	0	0	0	0	0
잠수기 1구	6	4	3	3	4	3	4
잠수기 2구	9	6	5	5	6	5	6
잠수기 3구	93	54	75	46	83	43	86
잠수기 4구	39	22	30	19	33	17	35
잠수기 5구	28	16	21	14	23	13	24
근해장어통발	40	54	29	40	43	54	29
근해기타통발	159	53	92	56	89	53	92
근해문어단지	40	4	18	5	17	3	19
근해형망 1구	55	61	26	62	25	46	41
근해형망 2구	17	24	9	24	9	18	15
근해연승	479	311	184	257	238	198	297
계	3200~ 3318	1662	1960	1273	2349	1086	2536

주: 1) 감척후 잔존 어선수

<표 5-32>는 기존 연구보고서(“WTO/FTA 체결에 따른 수산업어촌 국내대책 수립, 2006, 해수부” 및 “근해저인망류어업의 구조개편에 관한 연구, 2006, 해수부”)에서 제시한 근해어선의 적정 감척물량이다. WTO/FTA 체결에 따른 수산업어촌 국내대책 수립(2006, 해수부)보고서에서는 서남구기저(쌍), 소형선망, 근해봉수망, 근해자리돔들망, 근해형망 1구, 근해형망 2구 등을 제외한 근해어업에 대하여 감척물량을 제시하였으며, 전체 감척어선 규모는 본 연구에서 제시하는 물량보다 다소 많이 제시되었다.

<표 5-32> 업종별 감척물량 기존연구결과

어업의 명칭	허가건수 ⁴⁾ (2006년 기준)	허가건당 어선척수	감척물량		
			WTO대책보고서 ¹⁾		근해 저인망류보고 서(척수) ²⁾
			허가건	척수 ³⁾	
대형기저(쌍)	44	2	21	42	18통(36척)
대형기저(외)	47	1	19	19	19척
대형트롤	58	1	15	15	14
동해구기저	42	1	18	18	19척
서남구기저(외)	45	1	8	8	6척
서남구기저(쌍)	9	2	-	-	2척(1통)
동해구트롤	39	1	16	16	15척
대형선망	32	5-6	14	77	
기선권현망	83	5-6	13	72	
근해통발	421	1	104	104	
잠수기	236	1	107	107	
근해안강망	274	1	118	118	
근해채낚기	985	1	229	229	
근해자망	912	1	319	319	
근해연승	753	1	188	188	
계	3,980		1,189	1,332	

주: 1) WTO/FTA체결에 따른 수산업어촌 국내대책수립연구(2006.12, 해양수산부)
 2) 근해저인망류어업의 구조개편에 관한연구(2006. 7, 해양수산부) 기준
 3) 허가건당 척수를 고려하여 본 연구에서 재산정
 4) 해수부자료(2006)

특히 <표 5-33>은 WTO/FTA 체결에 따른 수산업어촌 국내대책 수립(2006, 해수부)보고서에서 제시되지 않은 나머지 업종에 대해 본 연구에서 별도로 추정하여 제시하였으며, 표에 나타난 바와 같이 동해구기저, 서남구기저(외), 대형트롤, 기선권현망 1구 등의 업종에서는 정수조정안은 벗어난다. 따라서 앞에서 제시한 대안별 감척물량보다 총량은 많으나 정수조정안을 벗어나는 업종이 많은 까닭에 본 연구에서는 감척물량의 최적안 선정에서 제외한다.

<표 5-33>에서 감척물량이 제시되지 않은 일부 업종(서남구기저(쌍), 소형선망, 근해봉수망, 근해자리돔들망, 근해형망 1구 및 2구)에 대해서 본 연구에서는 다음의 과정으로 산정하였다.

- i) 값이 제시되지 않은 업종에 대한 적정어획강도를 결정
- ii) 어획강도추정은 어업구조조정심층평가 및 수산과학원내부자료를 이용한 적정어획강도를 기초로 어획강도의 전체 평균의 차이에 대한 보정을 통하여 추정
- iii) 앞에서와 동일한 방법으로 타 업종에 대한 감척물량을 산정

<표 5-33> 「WTO/FTA 체결에 따른 수산업어촌 국내대책 수립」 보고서에서
제시한 감척물량

업종별	적정어획강도		감척비율 (%)	허가건 수	감척물량		감척후 잔존척수	정수조정 (안)척수
	최소	최대			허가 건	척수		
대형기저(외)	57	77	38.8	49	19	19	28	34
대형기저(쌍)	56	74	40.4	52	21	42	46	76
동해구기저	77	99	41.9	43	18	18	24	20
서남구기저(외)	66	88	16.7	48	8	8	36	29
서남구기저(쌍)	(55) ^주	(77)	(28.0)	10	-	(6)	11	14
대형트롤	65	92	25.0	60	15	15	43	37
동해구트롤	71	100	41.0	39	16	16	23	23
대형선망	73	98	40.0	35	14	77	114	145~174
소형선망	(56)	(77)	(29.8)	56	-	(32)	74	70~105
근해채낚기	68	96	22.2	1,031	229	229	450	618
기선권현망 1구	51	76	14.9	87	13	72	399	270~324
기선권현망 2구	51	76						70~84
근해자망	52	74	33.6	949	319	319	145	569
근해안강망	60	81	42.6	277	118	118	148	199
근해붕수망	(70)	(94)	(11.9)	70	-	(2)	7	55
근해자리돔들망	(36)	(57)	(46.0)	11	-	-		6
잠수기 1구	-	-	45.1	237	107	107	129	6
잠수기 2구								9
잠수기 3구								93
잠수기 4구								39
잠수기 5구								28
근해장어통발	41	61	22.9	91	104	104	146	40
근해기타통발				295				159
근해문어단지				69				40
근해형망 1구	(29)	(47)	(55.1)	144	-	(67)	53	55
근해형망 2구								17
근해연승	35	49	22.0	856	188	188	307	479
계						1,439	2,183	3200~ 3318

주: ()의 수치는 본 연구에서 추정

<표 5-34> 대안별 감척물량 종합

(단위: 척)

업종별	정수기준 어선척수	대안 1	대안 2	대안 2-1	대안 3	기존보 고서	정수조정 안기준 ¹⁾	어업인 감척희망 척수 ²⁾
대형기저(외)	34	20	20	20	14	19	13	24
대형기저(쌍)	76	40	24	24	22	42	12(6통)	52
동해구기선저인망	20	32	23	23	19	18	22	42
서남구기저(외)	29	21	17	17	11	8	15	-
서남구기저(쌍)	14	10	8	8	4	6	4(2통)	-
대형트롤	37	27	28	28	21	15	21	29
동해구트롤	23	13	8	16	9	16	16	-
대형선망	145~174	85	67	67	33	77	18(3통)	42
소형선망	70~105	33	29	29	26	32	34(17통)	10
근해채낚기	618	245	148	148	172	229	252	236
기선권현망 1구	270~324	169	106	106	71	72	69(13통)	70
기선권현망 2구	70~84	47	27	27	16		15(2통)	1
근해자망	569	206	137	137	146	319	174	17
근해안강망	199	104	99	99	68	118	73	80
근해봉수망	55	1	1	1	1	2	2	7
근해자리돔들망	6	0	0	0	0	-	-	-
잠수기 1구	6	4	3	3	3	107	1	42
잠수기 2구	9	6	5	5	5		2	
잠수기 3구	93	54	46	46	43		36	
잠수기 4구	39	22	19	19	17		13	
잠수기 5구	28	16	14	14	13		9	
근해장어통발	40	54	40	40	54	104	43	83
근해기타통발	159	53	56	56	53		62	61
근해문어단지	40	4	5	5	3		7	10
근해형망 1구	55	61	62	62	46	67	40	-
근해형망 2구	17	24	24	24	18		16	-
근해연승	479	311	257	257	198	188	180	146
계	3200~ 3318	1662	1273	1,281	1086	1,439	1,143	952

주 1) 해수부 내부자료: 감척가능척수=어선척수/허가건수×정리대상허가건수

2) 업종별 어업인 대상으로 감척에 대한 의견수렴 결과

앞에서 선정한 각 대안별 감척물량 분석결과는 <표 5-34>에 제시되어있다. 수산자
원회복 및 지속적인 자원보호를 위하여 가장 적극적으로 감척할 경우 “대안 1”의
감척물량 약 1,660여척이 적정할 것으로 판단되나, 감척에 소요되는 예산 및 정수
조정안 등 종합적으로 고려할 경우 “대안 2-1”가 가장 적정할 것으로 판단된다.
“대안 2-1”은 “대안 2”의 감척물량에서 일부 업종에서 새로 마련한 정수조정(안)
의 범위를 벗어나는 업종을 재조정하여 제시한 값으로, 본 연구에서는 이를 중단기

적(2007년~2010년)인 최적감척물량으로 제시한다. 단 2010년 이후에도 여전히 수산자원 및 사회 환경적 요인으로 감척이 요구될 경우 장기적인 관점에서의 감척계획은 “대안 1”을 적용하여 업종별 추가감척계획을 수립하고 수산 자원회복 강도를 최대화 하는 것이 바람직 할 것으로 판단된다.

4. 지역별·업종별·연도별 감척물량

본 연구에서는 앞에서 산정한 중장기 감척물량을 토대로 업종별·연도별 감척물량을 제시한다. 근해어업은 연안어업과 달리 감척예산에 대한 지방비 분담이 없고, 특히 조업구역이 근해이고 업종에 따라 조업구역이 구분되어있기 때문에 감척물량을 지역별로 따로 구분하여 제시하는 것이 불필요할 것으로 판단된다.

본 연구에서는 업종별 우선순위를 적정어획강도, 업종간 분쟁, FTA/DDA/WTO 영향, 어업인 감척요구 등의 다양한 요소를 고려하여 결정하였으며, 모든 업종은 3개의 그룹(1, 2 및 3 순위 그룹)으로 구분하여 각각 그룹별 연도별 감척계획을 제시한다. 연도별 정확한 감척물량은 예산 및 업종별 낙찰가격에 따라 결정되며, 어업인들의 감척사업에 대한 참여부족 또는 예산부족으로 연도별 감척량이 업종별 중기('07~'10년)목표감척물량에 미치지 못한 업종은 목표에 도달할 때까지 2010년까지 지속적으로 감척대상업종에 포함시키도록 하여야 할 것이다.

<표 5-35> 업종별 지급예상단가 및 감척소요예산

업종별	'08~'10 년 감척물량 (척)	감척 건수 (건)	건당지급단가 (천원)	평년수익액	시설물	비고	감척소요예산 (천원)
				3년분 ¹⁾ 100%기준	(천원) ²⁾ 10년경과		
대형기저(외)	20		581,434	315,363	266,071		11,628,680
대형기저(쌍)	20	/2	1,763,084	646,399	1,116,686		17,630,840
동해구기선저인망	23		528,928	352,938	175,990		12,165,344
서남구기저(외)	17		724,884	535,167	189,717		12,323,028
서남구기저(쌍)	8	/2	1,225,199	714,660	510,539		4,900,796
대형트롤	28		1,326,810	635,750	691,059		37,150,680
동해구트롤 ³⁾	15+19		704,358	448,895	255,465		23,948,172
대형선망	62	/6	6,152,065	1,852,065	4,300,000	6척기준	63,571,338
소형선망	29	/3	435,437	198,162	237,275	3척기준	4,209,224
근해채낚기	131		433,108	216,773	216,335		56,737,148
기선권현망 1구	101	/5	1,272,748	576,361	696,388	5척기준	25,709,510
기선권현망 2구	27	/5	1,272,749	576,361	696,388	5척기준	6,872,845
근해자망	124		425,062	223,221	201,841		52,707,688
근해안강망	91		444,718	222,371	222,346		40,469,338
근해봉수망	1		324,721	108,386	216,335		324,721
근해자리돔들망	-		324,721	108,386	216,335		0

업종별	'08~'10 년 감척물량 (척)	감척 건수 (건)	건당지급단가 (천원)	평년수익액	시설물	비고	감척소요예산 (천원)
				3년분 1)	(천원) 2)		
				100%기준	10년경과		
잠수기 1구	3		274,281	237,000	37,281		822,843
잠수기 2구	5		175,026	137,745	37,281		875,130
잠수기 3구	46		178,803	141,522	37,281		8,224,938
잠수기 4구	19		174,177	136,896	37,281		3,309,363
잠수기 5구	14		247,578	210,297	37,281		3,466,092
근해장어통발	35		453,273	256,140	197,133		15,864,555
근해기타통발	50		471,939	252,257	219,681		23,596,950
근해문어단지	5		272,002	185,962	86,040		1,360,010
근해형망 1구	62		195,340	140,015	55,325		12,111,080
근해형망 2구	24		195,340	140,015	55,325		4,688,160
근해연승	234		381,399	196,381	185,016		89,247,366
계	1,213						533,915,839

주: 1) 평년수익액은 구간별 평년수익액을 평균하여 산출한 금액.
 2) 시설물 금액은 톤급구간별로 선체, 기관, 의장품, 어구의 표준단가 및 표준수량, 그리고 각 품목별 내용년수 및 잔가율, 경과년수(선체의 경과년수와 동일하게 적용하였음.)를 고려하여 품목별로 평가하여 합산한 금액을 구한 뒤 톤급구간별 시설물잔존가액을 평균하여 산정하였음.
 3) 현재 불법개조 어선 19척을 포함함.

<표 5-36> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 D)

업종	우선 순위	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)
대형기저(외)	1	3	1,744,302	17	9,884,378		
대형기저(쌍)	1	4	3,526,168	16	28,209,344		
동해구기선저인망	1	3	1,586,784	20	10,578,560		
서남구기저(외)	2					17	12,323,028
서남구기저(쌍)	2					8	4,900,796
대형트롤	1	3	3,980,430	25	33,170,250		
동해구트롤	1	2	1,408,716	13	9,156,654		
대형선망?	2					62	63,571,338
소형선망	3					29	4,209,224
근해채낚기	2					131	56,737,148
기선권현망 1구	1	12	3,054,595	89	113,274,572		
기선권현망 2구	2					27	6,872,845
근해자망	2					124	52,707,688
근해안강망	1	11	4,891,898	80	35,577,440		
근해붕수망	3					1	324,721
근해자리돔들망	3						
잠수기 1구	2					3	822,843
잠수기 2구	2					5	875,130
잠수기 3구	2					46	8,224,938
잠수기 4구	2					19	3,309,363

업종	우선 순위	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)
잠수기 5구	2					14	3,466,092
근해장어통발	1	4	1,813,092	31	14,051,463		
근해기타통발	1	6	2,831,634	44	20,765,316		
근해문어단지	3					5	1,360,010
근해형망 1구	2					62	12,111,080
근해형망 2구	2					24	4,688,160
근해연승	1	28	10,679,172	206	78,568,194		
계		76	35,516,791	541	353,236,171	577	236,504,404

주: 1) 감척 우선순위 1순위 그룹업종의 약 12%를 2008년 감척, 1순위 그룹 잔여물량 2009년에 감척, 2순위 및 3순위 그룹업종은 2010년 감척

2) 쌍끌이어선은 2척을 기준으로 조정

본 연구에서 제시하는 중기 감척물량은 2008~2010년까지 달성을 목표로 계획하고 있다. 그러나 2008년에 대한 근해어선감척 사업예산은 이미 약 350억원으로 잠정 확정되어 이는 본 연구제시하는 감척우선순위의 1그룹에 해당되는 업종의 감척 예산의 284,028,633천원의 약 12% 정도에 불과하다. 따라서 본 연구에서는 2008년 근해어선감척사업비를 고려하여 1순위그룹의 업종별 목표감척량의 12%를 2008년에 우선적으로 감척하는 것으로 계획하고, 2009년 이후 감척사업은 우선순위 그룹별 감척사업의 참여 방식에 따라 2개의 대안으로 제시한다.

본 연구에서 제시하는 대안 I은 2008년 감척 후 남은 1순위그룹의 잔여물량을 2009년에 감척하고 2, 3그룹은 2010년에 감척하는 방안이며, 대안 II는 2009년도에 1순위 업종군의 잔여 감척목표물량의 80%, 2순위 그룹 업종의 잔여 감척목표물량의 20%를 참여시키고, 그리고 2010년에 1 순위 업종의 나머지 20%, 2 순위 업종의 나머지 80% 및 3순위 그룹업종을 참여시키는 방안이다.

본 연구 분석결과 예산의 균등배분 및 업종간 형평성을 고려할 때 대안 I보다 대안 II가 보다 합리적일 것으로 판단된다.

<표 5-37> 연도별 감척물량 및 감척예산(대안 II)

업종	우선 순위	08년 감척물량		09년 감척물량		10년 감척물량	
		감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척수 (척)	감척소요예산 (천원)	감척 수(척)	감척소요예산 (천원)
대형기저(외)	1	3	1,744,302	14	8,140,076	3	1,744,302
대형기저(쌍)	1	4	3,526,168	12	10,578,504	4	3,526,168
동해구기선저인망	1	3	1,586,784	16	8,462,848	4	2,115,712
서남구기저(외)	2			3	2,174,652	14	10,148,376
서남구기저(쌍)	2			2	1,225,199	6	3,675,597
대형트롤	1	3	3,980,430	20	26,536,200	5	6,634,050
동해구트롤	1	2	1,408,716	10	7,043,580	3	2,113,074
대형선망?	2			12	12,304,130	50	51,267,208
소형선망	3					29	4,209,224
근해채낚기	2			26	11,260,808	105	45,476,340
기선권현망 1구	1	12	3,054,595	71	18,073,022	18	4,581,893
기선권현망 2구	2			5	1,272,749	22	5,600,096
근해자망	2			25	10,626,550	99	42,081,138
근해안강망	1	11	4,891,898	64	28,461,952	16	7,115,488
근해봉수망	3					1	324,721
근해자리돔들망	3						
잠수기 1구	2			1	274,281	2	548,562
잠수기 2구	2			1	175,026	4	700,104
잠수기 3구	2			9	1,609,227	37	6,615,711
잠수기 4구	2			4	696,708	15	2,612,655
잠수기 5구	2			3	742,734	11	2,723,358
근해장어통발	1	4	1,813,092	25	11,331,825	6	2,719,638
근해기타통발	1	6	2,831,634	35	16,517,865	9	4,247,451
근해문어단지	3					5	1,360,010
근해형망 1구	2			12	2,344,080	50	9,767,000
근해형망 2구	2			5	976,700	19	3,711,460
근해연승	1	28	10,679,172	165	62,930,835	41	15,637,359
계		76	35,516,791	540	243,759,551	578	241,256,695

주: 1) 감척 우선순위 1순위 그룹업종의 12%를 2008년 감척, 1순위 그룹 잔여물량의 80%, 2순위 그룹의 20%를 2009년에 감척, 2순위 그룹의 잔여물량 및 3순위 그룹 업종은 2010년 감척.

2) 쌍끌이어선은 2척을 기준으로 조정

제 6 장 근해어선 잔존가치평가

- 1절 잔존가치평가 개요
- 2절 조사개요 및 방법
- 3절 선체 · 장비 · 어구 등의 잔존가치
표준 단가
- 4절 잔존가치평가 종합

제6장 근해어선 잔존가치평가

제1절 잔존가치평가 개요

본 장에서는 근해어선들이 조업에 사용하고 있는 어선·어구 등의 시설물에 대한 조사를 통하여 허가업종별 규모 및 수량 등을 파악하고 이를 근거로 하여 시설물 평가범위를 정하여 전체적으로 균형있는 어선·어구 등의 시설물 잔존가치평가를 하기 위한 어선·어구 등의 시설물의 표준가 및 표준수량 등에 대한 기준안을 제시하고자 한다.

제2절 조사개요 및 방법

1. 현장조사

가. 업종별 어선·어구 등 수량

어업실태조사를 위한 조사대상 선정기준에 적합하여 현장조사 대상자로 선정된 표본어선들을 대상으로 하여 해당 허가업종의 조업에 사용하고 있는 어선의 선체, 기관, 의장품 및 어구, 어업시설물에 대한 현장조사와 면담·탐문조사를 병행하면서 현장조사를 실시하였다.

선체는 어선의 톤수 및 선질, 구조 및 상태 등에 대하여 조사하였으며, 기관은 기관의 종류(육상용, 해상용) 및 기관마력, 사용연료(경유, 휘발유), 제작사, 기통수, RPM 등에 대하여 조사하였다. 의장품은 보조기관 및 발전기류, 항해용 기기류(갑판포함), 전자장비, 갑판·어업기기류로 구분하고, 각 의장품별 명칭 및 규격·형식, 용도, 수량 등에 대하여 조사하였으며, 어구는 허가업종과의 적합성, 보유 및 사용하고 있는 어구에 의해 포획되는 어종, 어구 보유수량, 그리고 어업자가 실제 조업에 사용하거나 설치하는 어구 1틀(통)의 어구 구성품 내역 및 수량 등에 대한 조사를 실시하였다.

나. 업종별 어선·어구 등의 제조달원가

업종별 조사대상 어선들을 대상으로 시설물에 대한 현장조사와 함께 조사대상 어업자들과의 면담 등을 통하여 조업에 사용하고 있는 시설물의 구입방법 및 구입처, 거래가격 등을 파악하고, 조사대상 지역 및 인근 지역의 해당 시설물 관련 제작소 및 판매처를 직접 방문하거나 탐문 조사 등을 병행하여 조사대상 어선어업과 관련된 어선·어구 등의 신조가격 및 중고품 거래가격조사를 실시하였다.

2. 자료수집 및 정리

업종별 어업실태조사의 표본조사 대상자들을 대상으로 실시한 현장조사를 통하여 업종별·톤급별로 근해어선어업에 사용하는 시설물에 대한 실태를 조사하고, 이전의 국제규제 감척사업 및 연근해어업구조조정사업 평가전례자료 등의 자료를 수집하고, 시설물을 지역별·업종별·톤급별로 구분하여 평가대상의 범위, 평가액 산정 기준 및 방법, 재조달원가, 적용율, 수량 등에 대한 자료를 수집·정리하여 시설물의 잔존가치 표준가 및 표준수량 산정에 참고하였다.

제3절 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가

1. 선체·장비·어구 등의 잔존가치 표준단가

가. 선체 표준단가

근해어선어업의 어업실태를 살펴보면, 어선의 톤급과 어구의 규모에 따라 차이를 보이고 있다. 낮은 톤급의 어선들은 주로 내구성 및 관리상의 편리함 등을 고려하여 FRP로 제작된 FRP선을 많이 사용하고 있으며, 높은 톤급의 어선들은 강재로 건조된 강선을 많이 사용하고 있다. 그리고 소형의 어구를 사용하거나 어구수량이 적은 업종에서는 FRP선을 많이 이용하고 있으며, 선단조업을 하거나 대형의 어구들을 사용하는 업종들은 강선을 이용하고 있다. 현재 조업에 사용하고 있는 목선과 강선들은 건조된 지 오래된 어선이 많으며, 강선은 요즘도 가끔씩 건조가 이루어지고 있지만 목선의 경우는 관리가 어렵고 목선을 건조하는 조선소도 드문 편이라 건조가 잘 이루어지지 않고 있는 실정이다. 최근에는 알루미늄으로 선체를 만들고 있으나 아직 실용·보편화 되지 못한 상황에 있다. 그래서 근해어선의 선체는 강선, FRP선, 목선으로 구분하였으며 어선을 신조할 때 들어가는 비용은 허가업종이나 톤수, 재질의 두께 및 구조, 어업자의 요구사항에 따라서 차이가 있으나, 선체를 신조하는데 소요되는 톤당 재조달가격을 기초하여 선체의 표준단가(재조달원가)를 산정하였다.

선질이 강재인 강선을 살펴보면, 허가업종 또는 조업방식 및 조업강도에 따라서 어선을 신조할 때 들어가는 비용은 많은 차이가 있으며 최근 원자재, 인건비 상승으로 인하여 가격의 변동이 심하다. 그래서 이런 점을 감안하여 강선의 선체 표준단가를 톤당 400만원~1,200만원의 범위로 정하고 차등적용하였다.

선질이 FRP인 FRP선을 살펴보면, 어선의 규모가 작거나 어구의 규모가 작은 허가업종에서 사용하는 어선은 관리, 수리·보수 및 내구성 등의 이점으로 인해 FRP로

제작된 FRP선이 많으며, 새로 어선을 건조하는 경우에도 목선이나 강선보다는 FRP선을 많이 선호하고 있다. FRP선 건조를 위해 소요되는 톤당 재조달원가는 지역, 선체의 두께 및 구조, 어업자의 요구사항 등에 따라서 700만원~1,000만원 정도로 가격차이를 보이며 FRP선의 선체 표준단가는 톤당 750만원으로 정하였다.

선질이 목재인 목선을 살펴보면, 이전의 감척사업 및 어선대체 등을 통하여 많은 수의 목선들이 FRP선 등으로 대체가 이루어졌으며 현재 사용하고 있는 목선들은 건조한 지 오래된 어선들이 대부분이다. 선체의 외부를 보면 목재 원형 그대로 사용하기도 하지만 일부의 어업자들은 목재로 된 선체 내·외부에 FRP 피복을 입혀서 사용하거나 특수 도료를 발라서 선체의 내구성을 높여 사용하고 있다. 새로이 목선을 건조하는 경우에는 톤당 500만원 이상의 비용이 소요되고 있지만 목선의 표준단가는 톤당 550만원으로 정하였다.

<표 6-1> 선체 표준단가

구 분	규격·형식 및 용량	재조달원가(원/톤)		잔가율 (%)	내용 년수	비고
		범 위	표준단가(원)			
선체	강	3,000,000~12,000,000	허가업종별 차등적용	20	25	
	FRP	7,000,000~10,000,000	7,500,000	10	20	
	목	목, FRP 피복	5,000,000 이상	5,500,000	10	15

나. 기관 표준단가

조업에 사용하는 어선들의 주기관은 사용연료의 종류에 따라서 디젤기관과 가솔린기관으로 구분할 수 있으며 디젤기관은 기관의 종류에 따라 육상(차량)용 디젤기관과 해상용 디젤기관으로 구분할 수 있고 선외기는 가솔린기관으로 분류된다.

근해어선의 주기관은 주로 디젤기관을 사용하고 있으며 일부 부속선에서 가솔린기관을 사용하는 경우가 있다. 어선의 규모가 작고 가까운 바다에서 조업을 하거나 고출력을 요하지 않는 경우에는 육상용 디젤기관을 사용하나 근해어선어업에 사용하는 주기관은 대부분 해상용 디젤기관이다.

해상용 디젤기관은 국내산과 외국산간에 가격차이가 있고 제작사에 따라서도 가격차이가 있다. 기관의 RPM(회전수)에 따라서 저속, 중속, 고속엔진으로 구분되며 이들간에도 가격차이가 있다. 일반적으로 거래되는 기관의 가격은 모델이나 기관구성, 기관의 마력에 의해 차이가 있으며 판매가격은 모델에 차이가 있으나 기관마력과 더 연관성이 있기 때문에 기관의 마력당 표준단가를 구하여 기관의 표준가를 산정

하였다. 그리고 주기관은 감속장치 및 축계장치와의 상호작용에 의하여 어선을 운행할 수 있기 때문에 평가시 이들을 포함하여 평가하는 것이 바람직하다고 판단된다.

주기관으로 사용하는 기관은 선박검사증서상의 검사마력을 기준으로 하여 기관가격을 산정하는 것이 타당하다고 판단되며, 일부 선박의 경우에는 공부서류상의 기관마력과 실제 부착된 기관이 서로 다를 수 있으므로 유의하여야 하겠다. 육상용 디젤기관의 마력당 제조달원가는 60,000원~100,000원 정도이며 표준단가는 마력당 80,000원으로 정하였다. 해상용 디젤기관을 살펴보면, 수입산 고속기관은 비슷한 기관마력이라 하더라도 제작사(볼보, 얀마, 커민스, 카타필라, 보드윈, MTU 등)에 따라 가격차이가 있으며 이들의 마력당 제조달원가는 140,000원~200,000원 정도이고 중속기관은 180,000원~250,000원 정도이며, 저속기관은 250,000원~350,000원 정도이다. 그리고 국내산 해상용 디젤기관의 경우에는 기관마력 등에 따라서 100,000원~150,000원 정도이다. 그래서 해상용 디젤기관의 표준단가는 수입산 고속기관은 160,000원으로 정하였고, 중속기관은 200,000원, 저속기관은 280,000원으로 정하였으며, 국내산 기관은 마력당 130,000원으로 정하였다.

<표 6-2> 기관 표준단가

구 분	규격·형식 및 용량	제조달원가(원/마력)		잔가율 (%)	내용 년수 (년)	비고	
		범 위	표준단가(원)				
기관	육상용 디젤	육상차량용 기관 개조	60,000~100,000	80,000	10	20	제작사 모델 등에 의해 가격차 이 있음
	해상용 디젤	수입산 (고속 기관)	140,000~200,000	160,000			
		중속기관	180,000~250,000	200,000			
		저속기관	250,000~300,000	280,000			
		국내산, 일부 수입산	100,000~150,000	130,000			

다. 의장품 및 어구 표준단가

의장품은 동력원으로부터 전달된 동력에 의해 단독으로 작동하는 기기류와 동력전달과 함께 부가적인 기기들과의 유기적인 결합을 통하여 작동되는 기기류로 구분할 수 있으며, 유압에 의해 작동하는 의장품들이 후자에 해당하며 이런 경우에는 하나의 의장품으로 보고 일괄 평가하는 것이 타당하다. 의장품은 규모나 구동방식, 모델 등에 의해서 가격차가 있으나 의장품별로 허가업종이나 톤급에 상응하는 표준을 정

하고 의장품별 표준가격을 정하였다.

기관류를 살펴보면, 효율적인 조업활동을 위하여 주기관 이외의 보조기관과 발전기를 설치하기도 하는데, 보조기관은 주로 발전기 구동을 목적으로 하거나 조업에 사용하는 어업기기류나 해수펌프 등에 동력을 전달하는 목적으로 사용하고 있으며, 보조기관의 표준단가는 제작사, 기통수, 모델 등을 기준으로 하여 1대당 표준단가를 산정하였으며, 발전기의 경우는 주로 주기관 또는 보조기관의 연결을 통해서 발전을 하기 때문에 보조기관과 발전기를 하나의 의장품으로 보고 일괄평가하기도 하고 발전기만 분리하여 평가하기도 한다. 본 연구에서는 발전기의 용량을 고려하여 1대당 표준단가를 산정하였다.

항해용 기기류를 살펴보면, 앵카, 앵카로프, 씨앙카(물풍, 해묘), 조타기, 자동항법장치, 나침의, 자이로콤파스, 선회창 등이 주로 사용되고 있다. 이들은 크기, 구동방식, 모델 등에 따라 가격차이가 있으며 조타기는 동력전달방식 및 규격·형식에 따라 차이가 있어서 어선의 규모 등에 따라 가격의 차이를 두었다.

전자장비를 살펴보면, 어선어업에 사용하는 어선에 부착해서 사용하는 전자장비는 레이다, 무전기, 어군탐지기, 소나, GPS 네비게이트, GPS 플로터, NET FINDER, EPIRB 등이 있으며, 이들 전자장비는 모델 및 규격·형식, 제작사에 따라 가격차이가 있으나, 본 연구에서는 각 품목별로 단일 표준단가를 산정하였다.

갑판·어업기구류를 살펴보면, 허가업종을 고려하여 조업에 적합한 여러 종류의 어업기구류들을 설치하여 사용함으로써 적은 인원으로도 원활한 조업활동이 가능하도록 하고 있다. 허가업종, 지역에 따라서 명칭은 다르나 기능면에서는 비슷한 경우가 많고, 같은 기능을 하는 기기류도 어선의 규모나 작동방식에 따라서 가격차이가 생긴다. 사이드로라의 경우는 기관에 벨트를 연결하여 동력을 전달받아 작동하는 방식과 유압장치들의 작용에 의해 작동되는 방식이 있으며, 작동방식뿐 만 아니라 어선의 규모, 용량 등에 의해서도 가격의 차이를 보인다. 양망기와 양승기는 주로 유압장치나 전동모타 등을 이용하여 작동을 하며, 양망기는 어망을 감아올리는 역할을 하고 양승기는 줄을 감아올리는 역할을 하기 때문에 사용하는 대상에 따라 명칭은 달리 하지만 실제로는 같은 기능을 한다고 볼 수 있다. 또 로라, NET WINCH 등이 있으며, 대형어선의 경우는 DECK MACHINERY라고 하여 양망관련 시스템이 있으며 이것 또한 사용하는 업종 및 어선의 규모, 용량 등에 따라 가격차이가 있다. 연안어업과 달리 일일조업이 아니라 항차조업을 하는 경우가 많기 때문에 어획물의 선도를 유지하기 위하여 냉동 및 냉장시설을 갖추고 있는 어선도 있다. 그 외의 의장품들도 이와 마찬가지로 허가업종 및 어획종에 맞게 설치하여 사용하고 있으며, 규모와 용량에 따라 많은 가격차이를 보이기 때문에 통일된 가격을 정하는 것에는

약간의 무리가 따르지만, 현장조사 자료와 전례자료 등을 종합적으로 고려하여 허가업종 및 명칭, 기능에 따라 각 의장품에 대한 표준단가(제조달원가)를 산정하였다.

어구를 살펴보면, 조업에 사용하는 어구는 허가업종별로 구분하고 실제 조업시에 설치하는 어구의 1틀(통)당 가격을 적용하는 것이 타당하지만 1척의 어선에 2개 이상의 허가를 득하여 연중조업을 하는 경우는 어느 1개의 허가업종으로 구분하는 것이 어렵다. 동일 허가업종 내에서도 어획되는 어종에 따라서 사용하는 어구의 규격, 크기가 지역마다 차이가 있으며 동일지역 내에서도 조업어장의 여건 및 어업자의 조업방법에 의해 사용하는 어구의 수량, 길이, 재료, 간격 등의 차이가 있기 때문에 같은 어구도 하나의 통일된 가격을 산정하는 것은 어려운 일이다.

그래서 표준단가를 산정한 어구는 완성품으로 만들어져 추가적인 작업없이 바로 조업에 사용할 수 있도록 판매, 거래되는 어구의 경우에는 지역간의 가격차이가 있기는 하나 1개의 가격으로 통일시켜 일괄 적용하였으며, 어업자가 직접 원자재를 구입하여 직접 꾸며 사용하는 어구의 경우에도 전체 가격범위 내에서 하나의 가격으로 통일시켜 일괄 적용하였으며, 자망어구는 1폭, 주낙은 1바퀴, 문어단지는 1개, 통발어구는 부속구를 제외한 통발만 1개, 기타 대형어구는 1틀(통)을 기준으로 하여 어구의 표준단가(제조달원가)를 산정하였다.

이상의 산정기준에 의하여 산정한 의장품 표준단가는 <표 6-3>과 같고, 어구의 표준단가는 <표 6-4>와 같다.

<표 6-3> 의장품 표준단가

구분	규격·형식 및 용량	단위	제조달원가(원)		잔가율 (%)	내용년수 (년)	비고	
			범 위	표준단가(원)				
기관류	보조기관	4,6,V-8기통	대	30,000~150,000/마력	10,000,000	10	20	
	발전기		대	20,000~50,000KVA	5,000,000	10	20	
항해용기기류	앵카		개	1,500~2,500/kg	600,000	10	20	
	앵카체인		개		300,000	10	20	
	Sea Anchor	채낚기용	폭	30,000~55,000	55,000	10	3	
	조타기	Hyd' Type	대	2,000,000~20,000,000	7,000,000	10	20	
	자동항법장치		대	3,000,000~5,000,000	4,000,000	10	15	
	나침의	2"~7"	대	200,000~600,000	350,000	10	15	
	자이로콤파스		대		9,000,000	10	15	
	선회창	Φ 250mm Φ 300mm	대	200,000~300,000	300,000	10	15	
전자장	레이다	24,36,48,64,72mile 등	대	3,000,000~7,000,000	7,000,000	10	15	
	무전기(SSB)	10W,30W,50w	대	1,000,000~4,000,000	1,000,000~4,000,000	10	15	

구 분	규격·형식 및 용량	단위	제조달원가(원)		잔가율 (%)	내용 년수 (년)	비고	
			범 위	표준단가(원)				
비 류	무전기 (VHF)		대		1,000,000	10	15	
	무전기 (DSB)		대		1,000,000	10	15	
	어군탐지기	GPS플로터 겸용	대	600,000~7,000,000	5,000,000	10	15	
	소나		대	13,000,000~200,000,000	20,000,000	10	15	
	GPS 네비게이트		대	1,500,000~2,500,000	1,700,000	10	15	
	GPS플로터	어군탐지기 겸용	대	1,500,000~6,000,000	4,000,000	10	15	
	팩스		대		3,000,000	10	15	
	수온계		대		1,300,000	10	15	
	EPIRB		대		1,100,000	10	15	
	무선위치 자동발생기		대		3,000,000	10	15	
	Net Recorder		대		16,000,000	10	15	
	위성전화		대		2,000,000	10	15	
	항만전화		대	600,000~1,100,000	600,000	10	15	
감 판 · 어 업 기 기 류	사이드로라	Belt Type Elec. Type Hyd' Type	식	3,000,000~20,000,000	3,000,000 ~20,000,000	10	15 ~20	
	양망기	Hyd' Type	식	2,000,000~20,000,000	10,000,000	10	15 ~20	
	양승기	Hyd' Type	식	2,000,000~5,000,000	4,000,000	10	15 ~20	
	로라	Elec. Type Hyd' Type	식	1,000,000~60,000,000	1,000,000 ~60,000,000	10	15 ~20	
	선수로라	Elec. Type Hyd' Type	식	3,000,000~10,000,000	9,000,000	10	15 ~20	
	선미로라	Elec. Type Hyd' Type	식	3,000,000~10,000,000	9,000,000	10	15 ~20	
	불양망기	Hyd' Type	식	10,000,000내외	10,000,000	10	15 ~20	
	Net 원치류	Hyd' Type	식	25,000,000내외	25,000,000	10	15 ~20	
	이송기	Hyd' Type	식		4,000,000	10	15 ~20	
	로프처리기	Hyd' Type	식		4,000,000	10	15 ~20	
	라인로라	Elec. Type Hyd' Type	식	3,000,000~15,000,000	3,000,000 ~15,000,000	10	15 ~20	
	파워블록	Hyd' Type	식		8,000,000	10	15 ~20	
	크레인	Hyd' Type	식	20,000,000내외	20,000,000	10	15 ~20	
	Derrick	SS, 받침대 포함	대	200,000~1,000,000	200,000 ~1,000,000	10	15 ~20	
	호이스트		대	1,000,000~5,000,000	4,000,000	10	15 ~20	
	멀치차숙기	SUS	대	4,000,000~25,000,000	4,000,000 ~25,000,000	10	15 ~20	
	버너		대	300,000~1,200,000	600,000	10	15 ~20	
Fish Pump		대	17,000,000내외	17,000,000	10	15 ~20		
Pump		대	200,000~1,500,000	200,000 ~1,500,000	10	15 ~20		
해수펌프		대	3,000,000~7,000,000	5,000,000	10	15		

구분	규격·형식 및 용량	단위	제조달원가(원)		잔가율 (%)	내용년수 (년)	비고	
			범 위	표준단가(원)				
						~20		
	조수기	대	10,000,000내외	10,000,000	10	15~20		
	냉동시설	대	15,000,000~150,000,000	15,000,000~150,000,000	10	15~20		
	밴딩기	자동 반자동		4,000,000	10	15~20		
	콘베어	Chain Type Hyd' Type	대 (식)	3,000,000~25,000,000	3,000,000~25,000,000	10	15~20	
	조상기		대	3,450,000~10,000,000	5,000,000	10	15~20	
	조상기판넬	12회로용	대	3,000,000~10,000,000	5,000,000	10	15~20	
	구명뗏목		대	3,000,000~4,000,000	3,000,000~4,000,000	10	20	
	컴프레샤	공랭식 수냉식	대		800,000	10	15~20	
	유수분리기		대		2,000,000	10	15~20	
	Deck Machinery		식	20,000,000~200,000,000	20,000,000~200,000,000	10	20	
집어시설	안정기	1.5kW × 2등용 2kW × 2등용	대	180,000~250,000 200,000~300,000	200,000, 250,000	10	10	
	등	수은등 수증등 할로젠등	개		50,000 60,000			
	소켓	등에 포함	개					
	전선	배전반 포함	가닥					
	배전반	전선포함	식	2,000,000~4,000,000	2,000,000~4,000,000			
	권양기		대					

<표 6-4> 어구수량 및 내용년수, 표준단가

업종	어구명	규격·용량	표준수량		내용년수 (년)	잔가율 (%)	표준단가 (원)	비고
			수량	단위				
대형기저 (외끌이)	저인망	Warp, 어망	2	틀	3	10	25,000,000	예비어망 2틀 추가
대형기저 (쌍끌이)	저인망	Warp, 어망	2	통	3	10	30,000,000	예비어망 2틀 추가
동해구기선저인망	저인망	Warp, 어망	2	틀	3	10	15,000,000	예비어망 2틀 추가
서남구기저 (외)	저인망	Warp, 어망	2	틀	3	10	12,000,000	예비어망 2틀 추가
서남구기저 (쌍)	저인망	Warp, 어망	2	통	3	10	25,000,000	예비어망 2틀 추가
대형트롤	트롤	Warp, 어망, 전개판	2	틀	3	10	50,000,000	예비어망 2틀 추가
동해구트롤	저층트롤어구	Warp, 어망, 전개판	2	틀	3	10	40,000,000	예비어망 2틀 추가
대형선망	선망	어망, 로프 등	1	틀	3	10	250,000,000	예비어망 2틀 추가

업종	어구명	규격·용량	표준수량		내용 년수 (년)	잔가 율 (%)	표준단가 (원)	비고
			수량	단위				
소형선망	선망	어망, 로프 등	2	틀	3	10	15,000,000	예비어망 2틀 추가
기선권현망	권현망	어망, 로프 등	2	틀	3	10	50,000,000	예비어망 2틀 추가
자망	자망	8~20톤미만	15,000	미터	3	10	80,000	1) 어업허 가 및 신고 등에 관한 규칙 별표 9에 의함 2) 설치간 격은 10미 터 이내 (동해안은 40미터이 내)
		20~40톤미만	18,000					
		40톤이상	21,000					
안강망	잡어용	어장돛 1개씩 포함	5 -10	틀	3	10	20,000,000	예비어망 3틀 추가
봉수망	봉수망	어망, 로프 등	2	틀	3	10		예비어망 2틀 추가
자리돔들망	들망	어망, 로프 등	2	틀	3	10		예비어망 2틀 추가
잠수기	잠수어구		2	식	3	10	3,000,000	예비어망 2틀 추가
통발	기타통발	8~20톤미만	2,500	개	3	10	5,500	1) 어업허 가 및 신고 등에 관한 규칙 별표 9에 의함
		20~40톤미만	3,500					
		40톤이상	5,000					
	기타통발 (동해안)	8~20톤미만	4,000	개	3	10	17,000	9에 의함
		20~40톤미만	5,500					
		40톤이상	7,000					
	장어통발	8~20톤미만	3,200	개	3	10	1,000	2) 설치간 격은 10미 터 이내 (동해안은 40미터이 내)
		20~40톤미만	5,000					
		40톤이상	7,000					
문어단지		8톤이상	7,000	개	3	10	800	
형망	형망	어망, 로프 등	2	틀	3	10	4,000,000	예비어망 2틀 추가
연승	갈치주낙		1,000	바퀴	3	10	55,000	모릿줄, 돛 등 내구성어 구만 평가함

2. 선박별 의장품·어구 등 표준 수량 및 특수 시설의 범위

가. 선박별 의장품·어구 등 표준 수량

일반적으로 선박평가는 대체로 근해어업, 원양어업처럼 어업경영규모가 큰 어업의 조업활동에 사용하는 선박들을 대상으로 하여 평가가 이루어진다. 이들 어업에 사

용하는 선박의 경우는 업종이나 어선규모에 따라 조업방식 및 어선구조가 서로 비슷하기 때문에 평가되는 의장품 품목도 거의 비슷하다.

선박을 평가하는데 있어서 해당선박의 선체와 기관에 대한 평가를 기본적으로 하며, 의장품은 해당선박의 용도에 따라서 설치하는 의장품의 구성 및 수량이 다르기 때문에 의장품을 평가하는 경우에는 평가목적에 따라 선박의 용도에 맞게 중요한 역할을 하는 일부 품목에 대해서만 평가에 포함시키기도 하고, 선체에 설치되어 있는 의장품 전부를 평가에 포함시키기도 한다. 그러나 선박의 용도와 직접적인 관련성은 없지만 대부분의 선박들에 설치되어져 부수적인 역할을 하고 있는 품목들에 대해서는 선체에 포함시켜서 일괄평가하기도 한다. 선박 내에서만 사용할 수 있는 특수한 용도의 품목이 아니라 분리해서 다른 용도로 전환하여 사용 가능하거나 선체에 고정되어 있지 않아서 운반 또는 이동이 자유롭거나 소유자의 식별이 어려운 품목 및 예비품, 그리고 소모품 등에 대해서는 평가에서 제외시키기도 한다.

선박평가에 포함되는 선체, 기관을 비롯한 의장품 등의 수량은 어선 1척을 사용해서 조업하는 경우와 본선과 부속선이 함께 조업활동을 하는 경우에 따라 차이가 있으며 부속선을 사용하는 경우에는 부속선의 시설물에 대한 평가도 하여야 한다. 조업어장의 여건이나 조업에 사용하는 사용어구, 어선규모 등에 따라 설치하는 의장품의 차이는 있으나 당해허가업종에 맞게 정상적으로 조업을 하는 어선에 대한 선박평가를 하는 경우에 평가에 포함시켜야 할 일반적인 업종별 시설물의 보유수량을 <표 6-5> 와 같이 정하였다.

<표 6-5> 업종별 시설물 보유수량

구 분		단위	연승	안강망	기선권현망 (본선)	기선권현망 (어탐선)	기선권현망 (가공 및 운반선)	동해구 트롤	동해구 기저
선체	목선	척	1	1	1	1	1	1	1
	FRP선								
	강선								
기관류	주기관	대	1	1	1	1	1	1	1
	보조기관	대	2	2	1	1	1	2	1
	발전기	대	2	2	1	1	1	2	1
항해용기기류	앵카	개	2	2	1	1	1	2	2
항해용기기류	앵카체인	개	2	2	1	1	1	2	2
	Sea Anchor	폭							
	조타기	대	1	1	1	1	1	1	1
	자동항법장치	대	1	1	1			1	1
	나침의	대	1	1	1	1	1	1	1
	자이로콤파스	대						1	
	선회창	대	1	1	1	1	1	1	1

구 분	단위	연승	안강망	기선권현망 (본선)	기선권현망 (어탐선)	기선권현망 (가공 및 운반선)	동해구 트롤	동해구 기저	
전자장비류	레이다	대	1	2	1	1	1	2	1
	무전기(SSB)	대	3	3	2	2	1	4	1
	무전기(VHF)	대	1	1					
	무전기(DSB)	대							
	어군탐지기	대	1	1	1	1		1	1
	소나	대			1	1			
	GPS네비게이트	대							
	GPS플로터	대	1	2	1	1	1	1	1
	팩스	대							
	수온계	대	1	1				1	
	EPIRB	대	1	1			1	1	1
	무선위치 자동발생기	대							
	Net Recorder	대						1	
	위성전화	대						1	
항만전화	대	1	1	1	1		2	1	
사이드로라	사이드로라	식	1	1	1			1	1
	양망기	식							
	양승기	식	3						
	로라	식							
	선수로라	식		1				1	
	선미로라	식		1				1	
	불양망기	식		2					
갑판· 어업기기류	Net 원치류	식			1			1	
	이송기	식			1				
	로프처리기	식							1
	라인로라	식							
	파워블록	식			1				
	크레인	식			1				
	Derrick	대		1					
	자동탈락기	대							
	호이스트	대					1	2	
	멀치자숙기	대			-		1		
	버너	대			-		1		
	Fish Pump	대			1				
	Pump	대	2	2	1			2	2
	해수펌프	대							
	조수기	대							
	냉동시설	식	1	1					
	밴당기	대							
	콘베어	대		1					
	조상기	대							
	조상기판넬	대							
구멍땃목	대	1	1	1	1	1	1	1	
컴프레샤	대		1			1	1	1	
유수분리기	대		1			1			
Deck Machinery	식								
전기시설	식	1	1	1	1	1	1	1	
집어시설	합 계	식							
	안정기	대							
	등	개							
	소켓	개							
	전선 배전반	가닥 식							
권양기	대								

구 분		단위	기타통발	장어통발	문어단지	대형기저 (외끌이)	대형기저 (쌍끌이 본선)	대형트롤
선체	목선	척	1	1	1	1	1	1
	FRP선							
	강선							
기관류	주기관	대	1	1	1	1	1	1
	보조기관	대	3	3		2	2	2
	발전기	대	2	2	1	2	2	2
항해용기기류	앵카	개	2	2	2	2	2	2
	앵카체인	개	2	2	2	2	2	2
	Sea Anchor	폭						
	조타기	대	1	1	1	1	1	1
	자동항법장치	대	1	1	1	1	1	1
	나침의	대	1	1	1	1	1	1
	자이로콤파스	대						1
	선회창	대	1	1	1	1	1	1
	레이다	대	2	2	1	1	2	2
전자장비류	무전기(SSB)	대	2	2	2	3	3	2
	무전기(VHF)	대	1	1	1	1	1	2
	무전기(DSB)	대					3	1
	어군탐지기	대	1	1	1	1	1	1
	소나	대						1
	GPS네비게이트	대				1	1	1
	GPS플로터	대	2	2	1	1	2	1
	팩스	대					1	1
	수온계	대		1		1	1	1
	EPIRB	대	1	1		1	1	1
	무선위치 자동발생기	대						
	Net Recorder	대					1	1
	위성전화	대	1	1		1	1	1
	항만전화	대	1	1		1	1	1
	사이드로라	식			1	1		
	갑판 어업기 기류	양망기	식					
양승기		식			1			
로라		식						
선수로라		식						
선미로라		식						
불양망기		식						
Net 원치류		식						
이송기		식						
로프처리기		식	1	1				
라인로라		식	1	1		1		
파워블록		식						
크레인		식						
Derrick		대						
자동탈락기		대		1				
호이스트		대					2	2
멸치자숙기		대						
버너		대						
Fish Pump		대						
Pump		대	2	2	2	2	2	2
해수펌프		대						
조수기	대	1	1		1	1	1	
냉동시설	식	1	1		1	1	1	
밴딩기	대	1						
큰베어	대	6	6			1	1	
조상기	대							

구분	단위	기타통발	장어통발	분어단지	대형기저 (외끌이)	대형기저 (쌍끌이 본선)	대형트롤
	조상기관넬	대					
	구멍뿔목	대	1	1	1	1	1
	콤프레샤	대	1	1	1	2	2
	유수분리기	대	1	1	1	1	1
	Deck Machinery	식				1	
	전기시설	식	1	1	1	1	1
집어시설	합계	식					
	안정기	대					
	등	개					
	소켓	개					
	전선	가닥					
	배전반	식					
	권양기	대					

<계속>

구분	단위	서남구기저 (외끌이)	서남구기저 (쌍끌이) 본선	근해자망	잠수기	근해형망	
선체	목선	척	1	1	1	1	1
	FRP선						
	강선						
기관류	주기관	대	1	1	1	1	1
	보조기관	대	1	2	2		1
	발전기	대	1	2	2		1
항해용기기류	앵카	개	2	2	2	2	1
	앵카체인	개	2	2	2	2	1
	Sea Anchor	폭					
	조타기	대	1	1	1	1	1
	자동항법장치	대	1	1	1	1	1
	나침의	대	1	1	1	1	1
	자이로컴파스	대					
	선회창	대	1	1	1	1	1
전자장비류	레이다	대	1	2	1	1	1
	무전기(SSB)	대	1	2	3	1	1
	무전기(VHF)	대		1	1		1
	무전기(DSB)	대					
	어군탐지기	대	1	1	1	1	1
	소나	대					
	GPS네비게이트	대					
	GPS플로터	대	1	1	1	1	1
	팩스	대					
	수온계	대			1		
	EPIRB	대	1	1	1		
	무선위치 자동발생기	대					
	Net Recorder	대		1			
	위성전화	대		1	1		
항만전화	대	1	1	1			

구 분	단위	서남구기저 (외끌이)	서남구기저 (쌍끌이) 본선	근해자망	잠수기	근해형망	
감판 어업기 기류	사이드로라	식	1		1	1	
	양망기	식		1			
	양송기	식					
	로라	식					
	선수로라	식					
	선미로라	식					
	불양망기	식					
	Net 원치류	식		1			
	이송기	식					
	로프처리기	식	1				
	라인로라	식					
	파워블록	식					
	크레인	식					
	Derrick	대				1	2
	자동탈락기	대					
	호이스트	대					
	멀치자속기	대					
	버너	대					
	Fish Pump	대					
	Pump	대	2	2	2	1	1
	해수펌프	대					
	조수기	대			1		
	냉동시설	식		1	1		
	밴딩기	대					
	콘베어	대					
	조상기	대					
조상기판넬	대						
구멍맺목	대	1		1			
콤프레샤	대	1	1		1		
유수분리기	대		1	1			
Deck Machinery	식		1				
전기시설	식	1	1	1	1	1	
집어시설	합계	식					
	안정기	대					
	등	개					
	소켓	개					
	전선	가닥					
	배전반	식					
권양기	대						

<계속>

구 분		단위	소형선망 (본선)	소형선망 (등선)	소형선망 (운반선)
선체	목선	척	1	1	1
	FRP선				
	강선				
기관류	주기관	대	1	1	1
	보조기관	대	2	1	1
	발전기	대	1	1	
항해용기기류	앵카	개	1	1	1
	앵카체인	개	1	1	1
	Sea Anchor	폭			
	조타기	대	1	1	1
	자동항법장치	대	1		
	나침의	대	1	1	1
	자이로컴퍼스	대			
	선회창	대	1	1	1
전자장비류	레이다	대	1	1	1
	무전기(SSB)	대	2	1	1
	무전기(VHF)	대			
	무전기(DSB)	대			
	어군탐지기	대	1	1	1
	소나	대	1		
	GPS네비게이트	대			
	GPS플로터	대	1	1	1
	팩스	대			
	수은계	대			
	EPIRB	대			1
	무선위치 자동발생기	대			
	Net Recorder	대			
	위성전화	대			
항만전화	대	1	1	1	

구 분	단위	소형선망 (본선)	소형선망 (등선)	소형선망 (운반선)
갑판 어업기 기류	사이드로라	식	1	1
	양망기	식		
	양승기	식		
	로라	식		
	선수로라	식		
	선미로라	식		
	불양망기	식		
	Net 원치류	식	2	2
	이송기	식	1	1
	로프처리기	식		
	라인로라	식		
	파워블록	식	1	1
	크레인	식		
	Derrick	대		
	자동탈락기	대		
	호이스트	대		
	멀치자숙기	대		
	버너	대		
	Fish Pump	대		
	Pump	대	2	2
	해수펌프	대		
	조수기	대		
	냉동시설	식		
	밴딩기	대		
	콘베어	대		
	조상기	대		
	조상기판넬	대		
구멍땀목	대	1	1	
콤프레샤	대			
유수분리기	대			
Deck Machinery	식			
전기시설	식	1	1	1
집어시설	합계	식		
	안정기	대		90
	등	개		170
	소켓	개		170
	전선	가닥		170
	배전반	식		1
권양기	대			

<계속>

구 분		단위	대형선망 (본선)	대형선망 (등선)	대형선망 (운반선)
선체	목선	척	1	1	1
	FRP선				
	강선				
기관류	주기관	대	1	1	1
	보조기관	대	2	2	2
	발전기	대	2	2	2
항해용기기류	앵카	개	1	1	1
	앵카체인	개			
	Sea Anchor	폭			
	조타기	대	1	1	1
	자동항법장치	대			
	나침의	대	1	1	1
	자이로콤파스	대			
	선회창	대	1	1	1
전자장비류	알파레이다	대	1		
	레이다	대	1	1	1
	무전기(SSB)	대	2	2	2
	무전기(VHF)	대	2	1	1
	무전기(DSB)	대	3	2	1
	무전기(HF)	대			
	어군탐지기	대	4	3	
	소나	대	1	2	
	GPS 네비게이트	대		1	
	GPS플로터	대		2	1
	Receiver	대	2	2	
	Tele Sounder	대	1	1	
	팩스	대	1		
	수온계	대	1		
	Wire Count	대	1		

구 분	단위	대형선망 (본선)	대형선망 (등선)	대형선망 (운반선)	
갑판 어업기 기류	Indicator	대	1		
	EPIRB	대	1	1	
	무선위치자동발 생기	대			
	Net Sonde	대			
	Net Finder	대	1		
	Net Recorder	대			
	위성전화	대			
	항만전화	대			
	사이드로라	식		1	
	양망기	식			
	양송기	식			
	로라	식		2	
	선수로라	식			
	선미로라	식			
	불양망기	식			
	Net 원치류	식		1	
	이송기	식			
	로프처리기	식			
	라인로라	식			
	과워블록	식			
	크레인	식			
	Derrick	대			
	자동탈락기	대			
	호이스트	대			
	멸치자숙기	대			
	버너	대			
	Fish Pump	대			
	Pump	대	10	7	2
	해수펌프	대			
	조수기	대	1		
	냉동시설	식			
	밴딩기	대			
	콘베어	대			
에어컨	대	2	1		
조상기	대				
조상기판넬	대				
구멍땀목	대	2	1	1	
콤포레샤	대	2	2	2	
유수분리기	대	1		1	
Deck Machinery	식	1	1		
전기시설	식	1	1	1	
집어시설	합 계	식	1		
	안정기	대	1		
	등	개	2		
	소켓	개			
	전선	가닥			
	배전반	식			
권양기	대				

일반 선박평가에서는 어구에 대한 평가가 잘 이루어지지 않으나 잔존가치 보상평가에서는 허가업종에 적합하게 조업에 사용하는 어구에 대한 잔존가치 평가를 실시하며, 일반적으로 어구는 같은 허가업종으로 조업을 하는 경우에도 조업어장의 여건, 어선의 규모, 어업자에 따라서 사용하는 어구의 크기 및 보유수량, 설치방법이 다르다. 어업실태 조사시 실시한 현장조사의 자료와 감척사업 및 어업피해보상평가의 전례자료, 연근해어업 총조사 보고서(해양수산부 국립수산물과학원, 2004년), 어업허가및신고등에관한규칙 등의 자료를 종합적으로 고려하여 허가업종별로 어구를 분류하고, 업종에 따라 사용하는 일부 어구에 대하여 표준수량을 산정하였으며, <표 6-4>와 같다.

나. 특수 시설의 범위

잔존가치 보상평가에 있어서는 일반 선박평가에 포함되는 의장품에 대해서는 기본적으로 평가를 실시하며, 조업시 사용 가능한 상태로 선체에 설치(부착)된 예비품목에 대해서도 평가한다. 2개 이상의 허가를 득하여 조업을 하는 경우에는 계절에 맞게 연중 조업을 하기 때문에 조업에 사용하는 어구가 다르며 어구에 따라서 사용하는 의장품도 다르다. 조업에 필요한 모든 의장품들을 선체에 설치하기도 하며 조업하지 않는 허가업종의 일부 장비들은 조업에 지장을 초래할 수 있으므로 선체에서 분리하여 필요시 바로 사용가능한 형태로 보관하다가 다시 해당어업으로 조업을 하게 되는 경우에 바로 선체에 설치하여 사용하기 때문에 이런 의장품에 대해서는 잔존가치 평가가 이루어져야 한다.

어획물을 바로 판매하지 않고 가공·건조 과정을 거쳐 판매하는 경우에 특수시설을 갖추고 있는 경우가 있다. 멸치를 주어획 어종으로 하는 허가업종에서는 생멸치를 바로 판매하기도 하지만 건멸치로 가공해서 판매하는 경우가 많다. 그래서 고부가가치의 건멸치를 만들기 위해서 직접 육상에 건조가공시설을 갖추는 경우가 많으며 가공시설이 없는 경우에는 건멸치 가공공장에 일정금액의 가공비를 지불하여 건멸치로 판매하기도 한다. 육상 가공시설에는 저온시설, 건조기, 선별기 등이 있으며 이러한 시설을 갖추기 위해서는 많은 비용이 소요되고 있다. 그런데 이러한 육상 가공시설물은 타 용도로의 전환이 거의 불가능하여 관련 어선어업이 폐업할 경우 관련 기기들의 적정한 매각 또한 어려운 것으로 판단되며 가공시설에 투하된 자본에 대한 잔존가치액을 감안할 때 어업자들의 실제 손실액은 클 것이므로 감척사업으로 인한 폐업시 어선 등 어업관련 시설물에 포함하여 잔존가치에 대한 보상을 하는 것이 타당할 것으로 사료되나 현재 시행중에 있는 연안어선 감척사업에서도 연안선망·선인망어업과 같은 업종들도 규모가 작기는 하나 육상에 가공시설을 갖추고 있지만 이들에 대한 평가가 이루어지지 않았을 뿐만 아니라 이전의 근해어선 감척사업에서도 육상의 가공시설에 대한 평가는 이루어지지 않았던 점을 감안할 때 신중하게 검토하여 평가포함여부를 결정하여야 할 것이다. 육상의 가공시설은 <표 6-6>과 같다.

〈표 6-6〉 육상의 가공시설

구분	규격·형식	수량	단위	표준단가 (원)	잔가율 (%)	내용 년수	비고
저온시설	40평기준	1	식	3,000,000/평	10	15~20	
건조기	1280발 기준	4	대	70,000,000/대	10	15~20	
선별기		3	대	15,000,000/대	10	15~20	

3. 잔존가치 표준가

어선의 잔존가치 표준가는 선체, 기관, 의장품 등의 각각에 대한 표준단가(제조달원가)에 내용년수와 경과년수를 고려한 정율법에 의한 잔존가치 적용율을 적용하여 산출한 금액에 수량을 곱하여 품목별 평가금액을 합산하여 산정한다.

시설물의 잔존가치 평가방법은 선체, 기관, 의장품, 어구 등에 대하여 개별적으로 평가하여 얻어진 금액을 합산하여 평가하는 방법과 선체와 주기관은 개별적으로 평가하되 나머지 의장품은 일괄 평가하여 이들을 합산하여 평가하는 방법이 있다. 전자의 방법으로 평가하는 경우는 어선에 설치된 의장품에 대한 규격·형식, 모델, 수량 등의 세부사항에 대한 확인이 가능하여 개별 평가가 가능할 때 평가하는 방법으로서 일반적으로 이용하는 평가방법이며, 후자의 방법으로 평가하는 경우는 의장품 각각에 대한 규모·형식, 모델, 제작사, 제작일자, 보유수량 등에 대해서 파악하기 어렵거나 분리하여 평가하기 곤란한 경우에 채택할 수 있는 방법이기 때문에 본 연구내용과 부합되는 바, 이 방법에 의해 표준가를 산정하고자 한다.

일반적으로 지역별·업종별·톤급별에 따라서, 조업어장의 여건, 사용어구에 따라 시설물의 구성이나 수량의 차이가 있으며, 선체의 선질이나 기관의 종류 및 마력수, 의장품의 구성 및 수량이 같다고 하더라도 규격·형식, 모델, 기관의 회전수, 경과년수(또는 잔존년수)에 따라서 평가되는 평가금액에 차이가 생긴다. 그래서 어선 잔존가치 표준가는 앞에서 산정한 선체 표준단가(표 6-1), 기관 표준단가(표 6-2), 의장품 표준단가(표 6-3) 및 표준수량(표 6-5), 어구의 표준단가 및 적정수량(표 6-4)을 이용하여 선체, 기관, 의장품 및 어구의 표준가를 구한 다음, 이를 합산한 잔존가치 표준가를 산정한다.

선체의 경우는 선질에 의한 제조달원가와 내용년수, 잔가율, 제작일자 등에 의한 잔존가치 적용율을 구하여 평가금액을 산정하고, 기관의 경우는 기관의 종류, 마력, 모델, 제작사, RPM, 등에 의한 제조달원가와 내용년수, 잔가율, 제작일자 등에 의한 잔존가치 적용율을 구하여 평가금액을 산정하였다.

〈표 6-7〉 선체, 기관의 잔존가치 표준가 및 적용율

구 분	규격·형식 및 수량	단위당 제조달원가	내용년수	잔가율	적용율	표준가	비고
선체	어업자별 선체 톤수 적용	선질별 톤당 단가 적용 (표7-1참조)	선질별 내용년수 적용 (표7-1참조)	선질별 잔가율 적용 (표7-1참조)	선체 경과년수 고려하여 적용	어업자 개인별 평가	
기관	어업자별 기관마력 적용	기관별 마력당 단가 적용 (표7-2참조)	20년	10%	기관 경과년수 고려하여 적용	어업자 개인별 평가	

※ 정율법에 의한 적용율 계산식

$$= (\text{잔가율})^{(\text{경과년수}/\text{내용년수})}$$

의장품은 용량 및 크기 등에 의한 제조달원가와 내용년수와 잔가율, 제작일자 등을 고려하여 정율법에 의한 적용율을 계산하여 잔존가치 평가액을 산출한다. 의장품에 대한 자세한 자료를 가지고 각 어선에 대하여 평가를 하는 것이 타당하지만, 본 연구에서는 의장품에 대한 명확한 자료가 없기 때문에, 선체는 허가업종에 따라 강선 또는 FRP선을 표본어선으로 하여 업종별·톤급별로 조업에 필요한 의장품의 표준을 정하여 수량 및 단가를 정하였으며, 업종별·톤급별 의장품을 일괄 합산하여 표준 제조달원가를 산정하고 이를 평가에 적용할 수 있도록 하였다. 업종별·톤급별 의장품의 표준 제조달원가에 선체의 경과년수(또는 잔존년수)를 고려하여 정율법에 의한 잔존가치 적용율을 적용하여 의장품의 표준가를 산정할 수 있도록 하였다.

〈표 6-8〉 의장품 잔존가치 표준가 및 적용율

구 분	규격·형식 및 수량	표준가격	내용년수	잔가율	적용율	표준가	비고
의장품	업종별·톤급별 표준수량 적용	업종별·톤급별 표준제조달원가 적용	15~20년	10%	선체의 경과년수를 기준하여 산출된 적용율 적용	어업자 개인별 평가	업종별·톤급별 표준 의장품 제조달원가를 적용하여 산정함

어구는 어구종류에 따라서 제조달원가와 내용년수, 잔가율, 경과년수(또는 잔존년수) 등에 의한 잔존가치 적용율을 구하고 수량을 곱하여 평가금액을 산정하지만 허가업종, 조업어장의 여건, 어선의 규모, 조업인원에 따라 사용하는 어구의 규격, 제조달가, 수량 등이 다르며, 2개 이상의 허가를 득하여 여러 종류의 어구들을 함께 보유하고 여기에 따라 다른 어구를 사용하기 때문에 업종별로 일정한 어구의 표준가를 정하는데 어려움이 있어서 어업자 개인별 어구에 대해 표준가를 산정할 수 있도록 하였다.

<표 6-9> 어구 잔존가치 표준가 및 적용율

구분	규격·형식 및 수량	표준가격	내용년수	잔가율	적용율	표준가	비고
어구	어업자별 어구 보유 수량 적용	어구별 재조달원가 적용 (표7-4참조)	3년	10%	어구의 경과년수 고려하여 적용	어업자 개인별 평가	어구의 경우에는 적용율을 내용월수 및 경과월수에 의해 산정할 수도 있음.

업종별 잔존가치 표준가는 <표 6-10> ~ <표 6-28>과 같다.

<표 6-10> 외끌이대형기선저인망(단위 : 천원)

구분	선질	재조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
60톤미만	목	488,900	232,531	123,648	70,104	59,690	59,690
	FRP	553,400	294,064	170,088	101,709	66,140	66,140
	강	531,900	330,984	226,293	158,895	116,936	94,090
60톤이상 ~	목	783,700	384,498	202,677	111,666	89,170	89,170
	FRP	881,200	477,513	272,877	159,441	98,920	98,920
70톤미만	강	848,700	533,322	357,839	245,885	175,705	141,170
70톤이상 ~	목	806,850	393,687	206,053	112,745	91,485	91,485
	FRP	913,350	495,288	282,733	164,930	102,135	102,135
80톤미만	강	877,850	556,249	375,537	259,353	186,007	148,285
80톤이상 ~	목	903,900	440,849	229,116	124,146	101,190	101,190
	FRP	1,028,400	559,622	318,756	185,151	113,640	113,640
90톤미만	강	986,900	630,886	427,245	295,533	211,688	167,590

<표 6-11> 쌍끌이대형기선저인망(단위 : 천원)

구분	선질	재조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
60톤이상~80톤미만	강	1,731,200	1,094,990	725,854	491,876	346,150	277,080
80톤이상~100톤미만	강	2,346,800	1,494,154	989,740	669,386	469,274	373,640
100톤이상~120톤미만	강	2,874,800	1,833,534	1,212,162	817,786	571,326	454,440
120톤이상~140톤미만	강	3,671,800	2,339,532	1,538,988	1,032,498	715,054	570,540

<표 6-12> 동해구기저(단위 : 천원)

구분	선질	재조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
20톤이상~30톤미만	목	373,700	181,617	98,961	57,266	46,010	46,010
	FRP	411,200	217,392	125,961	75,641	49,760	49,760
	강	398,700	238,857	158,639	108,889	79,293	66,010
30톤이상~40톤미만	목	449,200	218,168	116,759	66,025	53,560	53,560
	FRP	501,700	268,253	154,559	91,750	58,810	58,810
	강	484,200	298,304	200,308	138,297	100,156	81,560

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
40톤이상~ 50톤미만	목	530,300	257,758	136,216	75,695	61,670	61,670
	FRP	597,800	322,153	184,816	108,770	68,420	68,420
	강	575,300	360,790	243,636	168,616	121,579	97,670
50톤이상~ 60톤미만	목	640,300	311,346	162,492	88,723	72,670	72,670
	FRP	728,800	395,775	226,212	132,088	81,520	81,520
	강	699,300	446,432	303,331	210,552	151,217	119,870

〈표 6-13〉 외끌이서남구기선저인망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
30톤급	목	473,200	229,304	121,919	68,425	55,960	55,960
	FRP	531,700	285,113	164,039	97,090	61,810	61,810
	강	512,200	318,598	215,016	148,956	107,881	87,160
40톤급	목	517,800	250,733	132,266	73,470	60,420	60,420
	FRP	585,300	315,128	180,866	106,545	67,170	67,170
	강	562,800	353,765	239,686	166,391	120,329	96,420
50톤급	목	603,300	291,728	152,012	83,073	68,970	68,970
	FRP	688,800	373,295	213,572	124,968	77,520	77,520
	강	660,300	422,235	288,077	200,772	144,854	114,570

〈표 6-14〉 쌍끌이서남구기선저인망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
30톤급	목	1,213,200	608,294	322,816	177,462	134,280	134,280
	FRP	1,330,200	719,912	407,056	234,792	145,980	145,980
	강	1,291,200	786,882	509,010	338,524	238,122	196,680
50톤급	목	1,761,200	892,750	471,744	256,286	189,080	189,080
	FRP	1,938,200	1,061,608	599,184	343,016	206,780	206,780
	강	1,879,200	1,162,922	753,422	499,944	346,174	283,480

〈표 6-15〉 대형트롤(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
120톤이상 ~ 130톤미만	강	1,554,400	978,230	660,738	457,348	330,953	264,540
130톤이상 ~ 140톤미만	강	1,681,400	1,065,558	721,381	499,818	360,891	287,040

<표 6-16> 동해구트롤(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
20톤이상~ 30톤미만	목	478,700	230,846	129,668	78,185	62,990	62,990
	FRP	516,200	266,621	156,668	96,560	66,740	66,740
	강	503,700	288,086	189,346	129,808	96,273	82,990
30톤이상~ 40톤미만	목						
	FRP						
	강						
40톤이상~ 50톤미만	목						
	FRP						
	강						
50톤이상~ 60톤미만	목	1,044,700	517,940	284,183	164,275	126,070	126,070
	FRP	1,133,200	602,369	347,903	207,640	134,920	134,920
	강	1,103,700	653,026	425,022	286,104	204,617	173,270

<표 6-17> 대형선망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
129톤급 (본선)	6척기준	10,384,810	6,596,172	4,383,233	2,986,748	2,133,724	1,687,203
80톤급 (본선)		8,554,810	5,284,441	3,440,772	2,308,309	1,644,658	1,330,203
50톤급 (본선)		7,978,810	4,911,889	3,195,966	2,144,971	1,534,288	1,242,603

<표 6-18> 소형선망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
본선	목	336,800	164,163	90,685	53,310	42,320	42,320
	FRP	359,300	185,628	106,885	64,335	44,570	44,570
	강	329,300	182,199	114,672	75,718	56,082	49,820
등선	목	281,300	108,386	52,762	29,942	23,110	23,110
	FRP	299,300	125,558	65,722	38,762	24,910	24,910
	강	275,300	122,815	71,952	47,868	34,119	29,110
운반선	목	224,520	116,515	60,990	32,272	22,452	22,452
	FRP	239,175	130,496	71,542	39,453	23,918	23,918
	강	219,635	128,262	76,614	46,867	31,415	27,337

<표 6-19> 근해채낚기(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	403,220	185,477	94,147	50,592	37,636	37,636
	FRP	425,720	206,942	110,347	61,617	39,886	39,886
	강	395,720	203,513	118,134	73,000	51,398	45,136
20톤이상 ~ 30톤미만	목	500,820	233,469	117,919	62,504	47,396	47,396
	FRP	538,320	269,244	144,919	80,879	51,146	51,146
	강	488,320	263,529	157,898	99,850	70,332	59,896

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
30톤이상 ~ 40톤미만	목	607,100	278,081	139,033	73,393	56,990	56,990
	FRP	659,600	328,166	176,833	99,118	62,240	62,240
	강	589,600	320,165	195,003	125,678	89,101	74,490
40톤이상 ~ 50톤미만	목	686,200	316,557	157,868	82,715	64,900	64,900
	FRP	753,700	380,952	206,468	115,790	71,650	71,650
	강	663,700	370,665	229,830	149,938	106,185	87,400
50톤이상 ~ 60미만	목	763,940	351,344	174,347	90,868	72,312	72,312
	FRP	846,440	430,049	233,747	131,293	80,562	80,562
	강	736,440	417,476	262,300	173,030	122,772	99,812
60톤이상 ~ 70톤미만	목	907,140	422,835	210,338	109,205	86,632	86,632
	FRP	1,004,640	515,850	280,538	156,980	96,382	96,382
	강	874,640	500,991	314,283	206,305	146,266	119,132
70톤이상 ~ 80톤미만	목	973,600	451,241	222,897	114,914	93,020	93,020
	FRP	1,086,100	558,566	303,897	170,039	104,270	104,270
	강	936,100	541,421	342,833	226,953	161,829	130,520
80톤이상	목	1,103,600	517,441	256,907	132,594	106,020	106,020
	FRP	1,231,100	639,076	348,707	195,069	118,770	118,770
	강	1,061,100	619,645	392,835	259,571	184,003	148,520

<표 6-20> 기선권현망 (단위 : 천원)

본선 등급	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
20톤미만	목	1,661,400	793,838	426,500	244,487	205,020	205,020
	FRP	1,830,900	955,541	548,540	327,542	221,970	221,970
	강	1,499,900	853,605	552,047	373,319	279,723	240,520
20톤이상 ~ 30톤미만	목	2,268,500	1,090,143	572,084	316,828	265,730	265,730
	FRP	2,553,500	1,362,033	777,284	456,478	294,230	294,230
	강	1,993,500	1,188,135	781,369	532,133	390,383	324,730
30톤이상	목	2,754,300	1,322,983	684,187	371,320	314,310	314,310
	FRP	3,136,800	1,687,888	959,587	558,745	352,560	352,560
	강	2,386,800	1,455,643	965,898	660,884	482,044	393,810

※ 본선 2척, 어탐선 1척, 가공맞은반선 2척을 1선단 기준으로 하여 적용하였음.

<표 6-21> 근해자망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	259,000	127,790	68,605	38,636	30,220	30,220
	FRP	281,500	149,255	84,805	49,661	32,470	32,470
	강	251,500	145,826	92,592	61,044	43,982	37,720
20톤이상 ~ 30톤미만	목	409,500	205,213	109,800	61,063	46,134	46,134
	FRP	447,000	240,988	136,800	79,438	49,884	49,884
	강	397,000	235,273	149,779	98,409	69,070	58,634

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
30톤이상 ~ 40톤미만	목	481,700	239,292	125,918	68,743	53,354	53,354
	FRP	534,200	289,377	163,718	94,468	58,604	58,604
	강	464,200	281,376	181,888	121,028	85,465	70,854
40톤이상 ~ 50톤미만	목	557,400	274,971	143,780	78,090	61,788	61,788
	FRP	624,900	339,366	192,380	111,165	68,538	68,538
	강	534,900	329,079	215,742	145,313	103,073	84,288
50톤이상 ~ 60미만	목	667,400	330,313	171,864	92,514	72,788	72,788
	FRP	749,900	409,018	231,264	132,939	81,038	81,038
	강	639,900	396,445	259,817	174,676	123,248	100,288
60톤이상 ~ 70톤미만	목	764,600	379,376	195,833	104,054	81,644	81,644
	FRP	862,100	472,391	266,033	151,829	91,394	91,394
	강	732,100	457,532	299,778	201,154	141,278	114,144
70톤이상 ~ 80톤미만	목	829,100	408,761	210,155	111,407	88,958	88,958
	FRP	941,600	516,086	291,155	166,532	100,208	100,208
	강	791,600	498,941	330,091	223,446	157,767	126,458
80톤이상	목	916,400	451,816	231,551	122,165	97,688	97,688
	FRP	1,043,900	573,451	323,351	184,640	110,438	110,438
	강	873,900	554,020	367,479	249,142	175,671	140,188

<표 6-22> 근해안강망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	293,800	138,066	80,177	50,795	42,340	42,340
	FRP	316,300	159,531	96,377	61,820	44,590	44,590
	강	286,300	156,102	104,164	73,203	56,102	49,840
20톤이상 ~ 30톤미만	목	424,300	202,391	112,123	66,848	55,390	55,390
	FRP	461,800	238,166	139,123	85,223	59,140	59,140
	강	411,800	232,451	152,102	104,194	78,326	67,890
30톤이상 ~ 40톤미만	목	517,000	247,628	134,346	77,889	64,660	64,660
	FRP	569,500	297,713	172,146	103,614	69,910	69,910
	강	499,500	289,712	190,316	130,174	96,771	82,160
40톤이상 ~ 50톤미만	목	595,300	285,753	153,028	87,146	72,490	72,490
	FRP	662,800	350,148	201,628	120,221	79,240	79,240
	강	572,800	339,861	224,990	154,369	113,775	94,990
50톤이상 ~ 60미만	목	740,700	350,923	192,069	113,213	95,670	95,670
	FRP	823,200	429,628	251,469	153,638	103,920	103,920
	강	713,200	417,055	280,022	195,375	146,130	123,170
60톤이상 ~ 70톤미만	목	849,400	404,741	218,924	126,774	106,540	106,540
	FRP	946,900	497,756	289,124	174,549	116,290	116,290
	강	816,900	482,897	322,869	223,874	166,174	139,040
70톤이상 ~ 80톤미만	목	993,900	479,972	258,425	147,737	120,990	120,990
	FRP	1,106,400	587,297	339,425	202,862	132,240	132,240
	강	956,400	570,152	378,361	259,776	189,799	158,490
80톤이상	목	1,057,500	509,835	272,462	154,378	127,350	127,350
	FRP	1,185	631,470	364,262	216,853	140,100	140,100
	강	1,015	612,039	408,390	281,355	205,333	169,850

<표 6-23> 잠수기(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
2톤급	목	77,350	38,035	20,366	11,445	9,031	9,031
	FRP	81,475	41,970	23,336	13,466	9,444	9,444
	강	75,975	41,342	24,763	15,553	11,554	10,406
3톤급	목	100,400	50,126	26,760	14,862	11,336	11,336
	FRP	105,725	55,206	30,594	17,471	11,869	11,869
	강	98,625	54,395	32,436	20,165	14,593	13,111
4톤급	목	107,850	53,637	28,417	15,650	12,081	12,081
	FRP	114,900	60,363	33,493	19,105	12,786	12,786
	강	105,500	59,288	35,933	22,671	16,393	14,431
5톤급	목	128,380	64,510	34,220	18,776	14,134	14,134
	FRP	137,125	72,852	40,516	23,061	15,009	15,009
	강	125,465	71,520	43,543	27,485	19,483	17,049
6톤급	목	154,050	78,484	41,865	22,985	16,701	16,701
	FRP	163,950	87,929	48,993	27,836	17,691	17,691
	강	150,750	86,420	52,419	32,844	22,756	20,001
7톤급	목	163,530	83,030	44,055	24,050	17,649	17,649
	FRP	175,425	94,378	52,619	29,879	18,839	18,839
	강	159,565	92,565	56,736	35,896	24,924	21,614

<표 6-24> 장어통발(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	201,100	99,892	53,570	30,021	23,134	23,134
	FRP	216,100	114,202	64,370	37,371	24,634	24,634
	강	196,100	111,916	69,562	44,960	32,309	28,134
20톤이상 ~ 30톤미만	목	313,700	153,177	78,850	42,108	34,394	34,394
	FRP	351,200	188,952	105,850	60,483	38,144	38,144
	강	301,200	183,237	118,829	79,454	57,330	46,894
30톤이상 ~ 40톤미만	목	398,300	194,391	99,059	52,128	42,854	42,854
	FRP	450,800	244,476	136,859	77,853	48,104	48,104
	강	380,800	236,475	155,029	104,413	74,965	60,354
40톤이상 ~ 50톤미만	목	540,900	266,300	135,637	70,959	57,114	57,114
	FRP	608,400	330,695	184,237	104,034	63,864	63,864
	강	518,400	320,408	207,599	138,182	98,399	79,614
50톤이상 ~ 60미만	목	639,700	315,543	160,383	83,546	66,994	66,994
	FRP	722,200	394,248	219,783	123,971	75,244	75,244
	강	612,200	381,675	248,336	165,708	117,454	94,494
60톤이상 ~ 70톤미만	목	821,600	409,332	209,169	109,209	85,184	85,184
	FRP	919,100	502,347	279,369	156,984	94,934	94,934
	강	789,100	487,488	313,114	206,309	144,818	117,684
70톤이상 ~ 80톤미만	목	927,200	462,408	236,075	123,013	95,744	95,744
	FRP	1,039,700	569,733	317,075	178,138	106,994	106,994
	강	889,700	552,588	356,011	235,052	164,553	133,244
80톤이상	목	995,400	494,856	251,566	130,473	102,564	102,564
	FRP	1,122,900	616,491	343,366	192,948	115,314	115,314
	강	952,900	597,060	387,494	257,450	180,547	145,064

<표 6-25> 기타통발(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	283,700	133,228	76,581	47,995	40,250	40,250
	FRP	306,200	154,693	92,781	59,020	42,500	42,500
	강	276,200	151,264	100,568	70,403	54,012	47,750
20톤이상 ~ 30톤미만	목	356,100	168,037	93,400	56,202	47,490	47,490
	FRP	393,600	203,812	120,400	74,577	51,240	51,240
	강	343,600	198,097	133,379	93,548	70,426	59,990
30톤이상 ~ 40톤미만	목	479,700	230,738	125,488	72,821	59,850	59,850
	FRP	532,200	280,823	163,288	98,546	65,100	65,100
	강	462,200	272,822	181,458	125,106	91,961	77,350
40톤이상 ~ 50톤미만	목	561,800	270,606	144,968	82,443	68,060	68,060
	FRP	629,300	335,001	193,568	115,518	74,810	74,810
	강	539,300	324,714	216,930	149,666	109,345	74,810
50톤이상 ~ 60미만	목	723,200	346,129	187,296	108,267	90,140	90,140
	FRP	805,700	424,834	246,696	148,692	98,390	98,390
	강	695,700	412,261	275,249	190,429	140,600	117,640
60톤이상 ~ 70톤미만	목	940,600	453,506	247,712	144,364	117,820	117,820
	FRP	1,038,100	546,521	317,912	192,139	127,570	127,570
	강	908,100	531,662	351,657	241,464	177,454	150,320
70톤이상 ~ 80톤미만	목	982,100	470,557	254,362	146,759	121,970	121,970
	FRP	1,094,600	577,882	335,362	201,884	133,220	133,220
	강	944,600	560,737	374,298	258,798	190,779	159,470
80톤이상	목	1,052,100	504,017	270,422	154,539	128,970	128,970
	FRP	1,179,600	625,652	362,222	217,014	141,720	141,720
	강	1,009,600	606,221	406,350	281,516	206,953	171,470

<표 6-26> 문어단지(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	225,900	106,561	60,507	37,330	31,230	31,230
	FRP	243,900	123,733	73,467	46,150	33,030	33,030
	강	219,900	120,990	79,697	55,256	42,239	37,230
20톤이상 ~ 30톤미만	목	311,500	149,376	82,103	48,355	39,790	39,790
	FRP	343,000	179,427	104,783	63,790	42,940	42,940
	강	301,000	174,626	115,685	79,726	59,056	50,290

<표 6-27> 근해형망(단위 : 천원)

구분	선질	제조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
10톤미만	목	147,350	72,973	38,454	21,069	16,463	16,463
	FRP	160,175	85,208	47,688	27,353	17,746	17,746
	강	143,075	83,254	52,126	33,841	24,307	20,738
10톤이상	목	200,400	99,289	51,612	27,727	21,768	21,768
	FRP	222,150	120,039	67,272	38,385	23,943	23,943
	강	193,150	116,724	74,800	49,388	35,071	29,018

<표 6-28> 근해연승(단위 : 천원)

구분	선질	재조달원가	5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년이상 경과
8톤이상 ~ 20톤미만	목	225,500	114,177	58,322	30,147	22,550	22,550
	FRP	248,000	135,642	74,522	41,172	24,800	24,800
	강	218,000	132,213	82,309	52,555	36,312	30,050
20톤이상 ~ 30톤미만	목	366,000	186,621	96,004	49,969	36,600	36,600
	FRP	403,500	222,396	123,004	68,344	40,350	40,350
	강	353,500	216,681	135,983	87,315	59,536	49,100
30톤이상 ~ 40톤미만	목	436,300	220,122	112,027	57,701	43,630	43,630
	FRP	488,800	270,207	149,827	83,426	48,880	48,880
	강	418,800	262,206	167,997	109,986	75,741	61,130
40톤이상 ~ 50톤미만	목	505,300	253,020	127,771	65,303	50,530	50,530
	FRP	572,800	317,415	176,371	98,378	57,280	57,280
	강	482,800	307,128	199,733	132,526	91,815	73,030
50톤이상 ~ 60톤미만	목	600,400	300,478	151,652	77,465	60,040	60,040
	FRP	682,900	379,183	211,052	117,890	68,290	68,290
	강	572,900	366,610	239,605	159,627	110,500	87,540
60톤이상 ~ 70톤미만	목	685,300	342,017	172,117	87,664	68,530	68,530
	FRP	782,800	435,032	242,317	135,439	78,280	78,280
	강	652,800	420,173	276,062	184,764	128,164	101,030
70톤이상 ~ 80톤미만	목	775,300	386,717	194,497	99,004	77,530	77,530
	FRP	887,800	494,042	275,497	154,129	88,780	88,780
	강	737,800	476,897	314,433	211,043	146,339	115,030
80톤이상	목	845,600	420,218	210,521	106,736	84,560	84,560
	FRP	973,100	541,853	302,321	169,211	97,310	97,310
	강	803,100	522,422	346,449	233,713	162,543	127,060

근해붕수망(붕수망, 자리돔들망)어업의 경우에는 허가건수는 많으나 붕수망어업만으로 조업하는 경우가 거의 없으며 붕수망어업으로 조업하는 경우에도 특정시기에만 이루어지기 때문에 시설물의 구성 또한 동일어선에 허가받은 다른 허가어업의 조업활동에 필요한 장비들을 위주로 설치되어 있는 경우가 많다. 그래서 붕수망어업의 표준가는 붕수망어업허가와 복수로 가장 많이 득하고 있는 근해채낚기어업의 표준가와 동일하게 적용하는 것이 타당하다고 판단된다.

제4절 잔존가치평가 종합

근해어업에 사용하는 주기관은 조업어장의 축소로 좋은 위치의 어장을 선점하거나 포획한 어획물을 이른 시간내에 판매하여 좋은 어가를 받기 위해서 갈수록 마력수가 증가하고 있는 실정이다. 근해어선의 경우 1개의 허가를 득하여 연중조업을 하기는 경우가 많고, 2개 이상의 허가를 득하고 있다고 하더라도 주로 하나의 업종으로 조업을 하기는 하지만 2개 이상의 허가로 계절별·시기별 조업을 하는 경우도 많다. 이로 인해 일부 어선의 경우에는 사용어구에 따라서 필요로하는 의장품들을 설치하거나 교체하기 때문에 허가업종별로 시설물을 명확히 구분하여 잔존가치 표준수량을 정하기에는 무리가 따르며, 같은 허가업종에서도 의장품은 어업자에 따라서 사용하는 의장품의 제작사, 용량 등이 다르기 때문에 표준가격을 정하는데 어려움이 있다.

어구는 어선어업에 종사하는 어업자 및 어선의 규모, 조업인원, 조업어장의 여건에 따라서 사용하는 어구의 크기 및 구성품의 내역, 수량 등의 차이가 있으며, 대형어구의 경우는 연안어업과 달리 어업자가 원재료를 구입하여 어선의 규모나 선장의 조업방식, 허가업종의 특성에 맞게 직접 꾸며 사용하는 경우가 많다.

이상의 내용들을 종합적으로 고려해 볼 때, 잔존가치 표준가를 결정하기 위해서는 업종별로 선체, 기관, 의장품 및 어구에 대한 표준단가, 표준수량, 그리고 정율법에 의하여 잔존가치 적용율을 산정하기 위한 선체, 기관, 의장품 및 어구별 경과년수(또는 잔존년수) 등을 알아야 한다. 그리고 2개 이상의 허가를 득하여 조업을 하는 경우에는 어느 업종으로 실제 조업을 하는지 부어업으로 조업활동을 병행하는지 알 수 없기 때문에 허가업종 및 톤급별로 명확하게 의장품, 사용어구 및 수량을 정할 수 없으며, 같은 허가업종 내에도 사용하는 의장품의 규격·형식, 용량 및 재조달가격이 다르기 때문에 정확한 표준가격을 정할 수 없고, 의장품 각각의 내용년수가 다르며 이들의 경과년수(또는 잔존년수)를 모르는 상황에서는 정확한 시설물의 잔존가치에 대한 적용율을 산정할 수 없으며, 시설물의 현상 등에 의한 감가수정도 정확하게 할 수 없다.

그러므로 근해어선어업에 사용되는 시설물에 대한 잔존가치 평가는 평가대상 어선에 대하여 직접 현장조사를 통해 선체, 기관, 의장품 및 어구 등의 규격·형식, 용량, 수량, 상태, 제작사, 제작일자 등에 대하여 상세하게 조사한 자료에 근거하여 정확한 시설물에 대한 잔존가치 평가가 이루어지도록 하여야 하겠다. 다만, 본 연구에서 제시한 시설물에 대한 표준가는 업종별·톤급별로 필요한 시설 모두를 갖추고 있으며, 기관 및 의장품의 경과년수가 선체의 경과년수와 동일하다는 가정하에서 제시하는 것이므로 이를 사용하고자 할 때에는 이점에 유의하여야 할 것이다.

제 7 장 입찰에 의한 근해어선 감척방안 마련

- 1절 현행 감척방법에 대한 문제점 및
개선방안
- 2절 입찰제 도입방안
- 3절 입찰제도에 따른 사업집행지침
- 4절 특정어업 감척방안
- 5절 폐업지원금과 잔존가치를 동시에
입찰하는 방안

제7장 입찰에 의한 근해어선 감척방안 마련

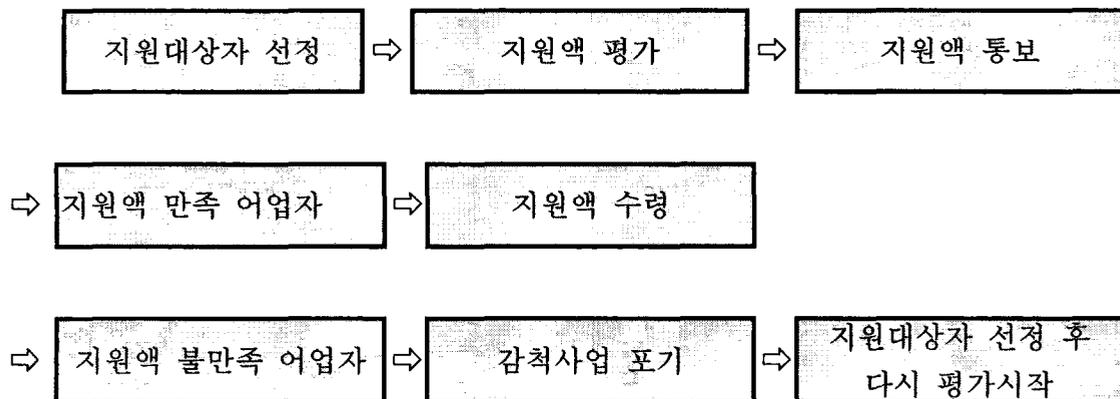
제1절 현행 감척방법에 대한 문제점 및 개선방안

1. 현행 근해어선 감척체계

현재까지 근해어선감척에 따른 어업인들의 폐업지원금은 평가기관이 각 어업인별로 3년간 평년 수익을 평가하여 지불하였으며 이러한 지원액 결정 방법은 경쟁력이 높은 어선 즉, 경영 능력이 우수하거나 선박 성능이 양호한 어선이 한계 어선보다 지원액이 높게 평가되어 경쟁력이 높은 어선이 퇴출하기에 유리하게 작용하였다.

따라서 지원액 평가 후에 지원액에 불만이 있는 어업인들이 감척수혜를 포기하는 경우가 빈번히 발생하였으며, 이 경우 다시 사업 희망자를 선정하여 지원금을 새롭게 평가하는 절차를 거쳐야 함으로써 감척사업기간이 당해연도에 끝나기 어려울 정도로 오랜 기간이 소요되었으며 결국 행정력과 예산의 낭비를 초래하는 요인으로 지적되고 있다.

근해어선 감척을 위한 현재의 평가에 의한 폐업지원금 지원체계는 다음과 같은 과정으로 추진된다.



<그림 7-1> 어선감척을 위한 현재의 평가체계

2. 근해어선 감척체계의 문제점분석 및 해결방안

가. 폐업 지원금지원체계의 문제점

현재 폐업 지원금 지원 체계에서 나타난 문제점은 다음과 같다.

- ✓ 동일업종, 동일규모의 어선에서도 수익에 따라서 10배 이상의 폐업지원금 차이 발생
- ✓ 어업인 들이 자신이 유리한 자료만 제출하고 이에 의존하여 지원금 금액결정(공정성, 객관성, 합리성 시비 우려)
- ✓ 지원액 평가 방법이 복잡하여 수익과 비용에 대한 인식을 둘러싸고 어민들의 불만 상존
- ✓ 평가 결과에 대해 행정부와 어민간의 상반된 해석, 즉 행정부는 과대평가했다는 입장인 반면 어민은 과소평가 했다는 입장
- ✓ 지원액에 불만이 있는 자가 지원금 수혜를 거부하면 다시 지원 절차를 시작
- ✓ 지원액에 대한 어민들의 객관성, 형평성, 합리성에 대한 이의 제기
- ✓ 어선이 노후하고 수익성이 낮은 어업자들 보다 우수한 어선성능 및 장비를 보유한 선박들이 우선적으로 감척을 희망하는 결과를 초래
- ✓ 지원액 불만자의 사업포기로 인해 다시 지원 절차를 시작함으로써 당해 년도 사업이 익년으로 이월되는 사례발생
- ✓ 이로써 예산의 낭비요인이 내재하고 정부의 정책 신뢰성 논란이 야기됨

나. 문제점 해결방안

결론적으로 현재까지의 평가를 통한 매입방식에 의한 감척사업 체계는 어민들의 불만과 사업시행 절차의 복잡함 등의 많은 문제점이 내재하고, 따라서 지속적이고 효율적인 감척사업을 수행하기 위하여 새로운 감척제도에 대한 방안이 절실히 요구된다.

어선감척의 입찰제도입은 이에 대한 효율적인 대안으로 인식되고 있으며, 어업인들의 자발적인 지원액 결정으로 이루어지는 입찰제의 도입은 기존의 많은 문제점을 해소할 수 있을 것으로 판단된다.

3. 입찰제도입 장단점

근해어업감척사업 추진을 위하여 입찰제도입 할 경우 다음의 장점이 예상된다.

- ✓ 어업자가 자신의 수령액을 예측하고 대상자 선정에 능동적으로 참여할 수 있음
- ✓ 어업자 자신이 지원액을 확정함으로써 감척사업에 대한 불평을 해소할 수 있음
- ✓ 경쟁에 의한 지원액 절약으로 감척사업에 다수를 참여시킴으로써 사업소외자를 최소화할 수 있음

- ✓ 예산을 효율적으로 이용할 수 있음
- ✓ 어로 활동에서 경쟁력이 부족한 어업자가 퇴출되기 쉬운 제도임이며 이로써 어업구조조정 사업이 합리적으로 수행됨

반면 입찰제 도입시 예상되는 단점은 다음과 같다.

- ✓ 기존 평가에 의한 감척어업인 들과의 형평성문제 발생 가능
- ✓ 사업시행초기 새로운 제도의 도입에 따른 혼란 야기 우려
- ✓ 응찰자들의 담합행위 우려
- ✓ 평가방식보다 지원금이 적을 경우 사업 참가자 없어 사업실패가능

따라서 사업의 시행 전에 입찰제 도입에 따른 문제점을 최소화하기 위한 방안을 강구하여야 한다. 본 연구에서는 앞에서 기술한 입찰제 도입시 나타날 수 있는 문제점을 최소화하기 위하여 다음의 방안을 제시한다.

- ✓ 첫째, 기존 평가에 의한 감척어업인 들과의 형평성을 유지하기 위하여 기초금액 산정시 기존 근해어선 감척사업을 위해 어업인 들에게 지급되었던 폐업지원금수준을 고려함.
- ✓ 둘째, 사업시행초기 새로운 제도의 도입에 따른 혼란을 방지하기 위하여 어업인 들을 대상으로 입찰제 도입에 대한 효과를 적극적으로 홍보함.
- ✓ 셋째, 응찰자들의 담합행위를 방지하기 위해서는 어선척수가 적은 업종은 통합하여 입찰하고, 또한 입찰방식에서는 기일입찰 보다는 기간입찰이 담합방지에 유리할 것으로 판단됨.

제2절 입찰제 도입방안

1. 입찰절차 및 방법, 담합방지 방안, 추진주체별 역할

가. 입찰절차 및 방법

일반적으로 입찰이란 경쟁계약을 체결함에 앞서 계약의 상대자가 될 것을 희망하는 자가 계약의 내용에 관하여 다수임과 경쟁을 통해 일정한 내용을 표시하는 행위라고 정의된다.

국가계약법령상의 입찰은 원칙적으로 공고를 하여야 하고, 입찰공고에는 소정의 사항을 열거하여야 하며, 낙찰자 결정방법에 따라 선정된 자가 낙찰자가 됨과 동시에 계약은 성립한다.

1) 현행 연안어업 입찰절차 및 방법

어선감척사업 제도개선에 관한 용역(해수부, 2005)의 연구를 토대로 연안어업어선 감척사업에서 어업인 들에게 지급되는 폐업지원금에 대한 기존의 평가제에서 입찰제를 도입하여 2005년부터 시행하고 있다. 현재 연안어업어선 감척을 위한 입찰제 시행절차는 다음과 같다.

※ 2007년 연근해어업 구조조정사업 집행지침, 해양수산부

가. 입찰안내

- (1) 사업집행주체는 입찰공고 이전에 “세부사업집행계획”, “어선감척사업 입찰유 의서” 등 어업인 들이 감척참가요령을 사전에 이해할 수 있는 자료를 입찰 대상 허가 어업자, 관련행정기관, 관할수협 및 어촌계 등에 안내하여야 한다.
- (2) 사업집행주체는 지역별로 어업인 설명회를 1회 이상 개최하여야 한다.

나. 입찰공고

- (1) 입찰은 입찰공고문에 의하되 사업집행주체의 게시판과 홈페이지에 공개하고, 관할 수협, 어촌계 등에 문서로 발송하여 가능한 많은 어업인들이 인지하도록 하여야 한다.
- (2) 입찰공고문에는 다음 사항을 공개하여야 한다.
 - (가) 입찰에 부치는 사항
 - (나) 입찰방법(직접방문입찰)
 - (다) 입찰등록 마감일시 및 장소
 - (라) 입찰일시 및 장소

- (마) 계약체결방법
 - (바) 입찰참가자격
 - (사) 입찰참가신청서류
 - (아) 폐업지원금의 업종별, 톤급별 기초가격
 - (자) 잔존가치평가액의 표준가격
 - (차) 감척 소요 예산(폐업지원금, 잔존가액)
 - (카) 기타 사업집행주체가 필요하다고 판단한 사항
- (3) 입찰공고문은 표준입찰공고문(참고자료 3)을 참고하여 작성하여야 한다.

다. 입찰참가 신청

- (1) 입찰참가는 입찰참가신청자격을 갖춘 자에 한하며, 입찰대상 업종별로 입찰 대상척수 이상의 유효한 참가자가 등록하여야 입찰이 성립된다.
- (2) 입찰참가신청서류
 - (가) 입찰참가신청서 1부
 - (나) 어업허가증 사본 1부
 - (다) 선박검사증서 사본 1부(단 선박검사 제외대상은 생략)
 - (라) 선적증서 사본 1부
 - (마) 어선원부 1부
 - (바) 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(어선감척사업 입찰유의서 서식1)
 - (사) 인감증명서 1부
 - (아) 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장)
 - (자) 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서
 - (차) 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류

라. 입찰등록

- (가) 사업집행주체는 어선감척사업 입찰유의서에 의한 입찰등록서(서식 5)에 의하여 등록을 받아야 한다.
- (나) 입찰등록은 등록마감일 일과시간이내(18시)로 하며, 입찰신청시 제출한 인감도장을 날인하여야 한다.

마. 예정가격 작성 비치

- (1) 사업집행주체는 지역실정을 감안하여 업종별, 톤급별 기초가격의 $\pm 2\%$ 범위 내에서 단일 예정가격을 작성한다. 다만, 사업집행주체가 필요하다고 판단하는 경우 복수예비가격을 작성하여 입찰장에서 최종 예정가격을 결정할 수 있다.
- (2) 예정가격과 복수예비가격은 밀봉한 후 보관하여야 하며, 누설하여서는 아니

된다.

바. 입찰집행

- (1) 입찰은 입찰서에 의하며 직접방문입찰로 한다.
- (2) 입찰장에 “입찰서 예시”(참고자료 4)를 부착하여 입찰참가자들이 참고할 수 있도록 하여야 한다.
- (3) 입찰결과 예정가격과 입찰자가 제시한 금액과의 비율이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하고, 전체예산을 고려하여 입찰대상척수의 130% 이내에 해당하는 자를 사업대상자로 선정(이하 “사업대상자”라 한다)한다.
- (4) 입찰결과 입찰자가 제시한 금액이 예정가격보다 높은 경우 해당입찰자의 입찰은 무효이다.
- (5) 입찰결과 사업대상자가 부족한 경우 재입찰을 실시하고 재입찰에도 사업대상자가 부족한 경우 재공고입찰을 실시한다.
- (6) 재공고 입찰에도 사업대상자를 선정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정할 수 있다.
- (7) 입찰결과와 예정가격은 입찰집행이 끝난 즉시 공개하여야 한다.
- (8) 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.

사. 입찰결과 안내

- (1) 사업대상자에게 사업의 집행절차, 예산의 지원 방법 및 내용 등에 대한 자세한 사항을 개인별로 통보하여야 한다.
- (2) 사업대상에서 제외된 자(이하 “예비후보자”라 한다)에게도 사업대상자가 사업을 포기하는 경우 또는 예산이 허용하는 경우 추가로 사업대상자로 선정될 수 있음을 안내하여야 한다.

아. 기타

- (1) 입찰에 관한 자세한 사항은 “어선감척사업 입찰유의서”에 의한다.

2) 입찰방식 비교검토

입찰은 신청방식에 따라 직접입찰, 우편입찰, 전자입찰로 그리고 입찰기간에 따라 기일입찰과 기간입찰 등으로 구분된다.

기간입찰제는 지정된 기일에 입찰하는 기일입찰제와는 달리 보통 1주일이상 1개월 이하의 '일정한 입찰기간'을 정하여 그 기간 내에 직접 또는 우편으로 입찰하게 하고 입찰기간 종료 후 1주일 내에 기일을 정하여 개찰하고 낙찰자를 결정하는 입찰

방식이다. 기간 내 입찰하는 만큼 우편입찰(등기우편에 한함)이 가능하고 이에 따라 입찰보증금을 현금이 아니라 입금증이나 보증보험의 보험증서로 대체할 수가 있다. 특히, 우편입찰을 이용할 경우 입찰자들이 거리나 교통편에 구애됨이 없이 입찰할 수 있다는 점에서 큰 장점이 있다.

최근까지 모든 입찰은 직접방문 또는 우편을 통하여 입찰신청을 하였으나 최근 인터넷의 발달과 더불어 현재 조달청뿐만 아니라 많은 공공기관에서 전자입찰제도를 도입하여 시행하고 있는 실정이다.

현재 연안어업감척을 위한 입찰은 직접방문입찰을 하고 있으며, 이는 어업인 들에게 입찰서 작성 및 입찰에 관련된 많은 내용을 담당자를 통하여 전달할 수 있어 기록 오기로 인한 입찰무효를 최소화 할 수 있다. 근해어업어선감척도 연안어업감척 사업과 동일하게 방문입찰을 하는 것이 효과적일 것으로 판단된다.

특히 근해어선감척사업의 입찰제는 연안어업에서의 기일입찰보다는 기간입찰을 도입함으로써 입찰참여율을 높이도록 하여야 할 것으로 판단된다.

<표 7-1> 입찰신청접수에 따른 입찰구분

입찰구분	방법	장점	단점	선정
방문입찰	입찰인이 직접 방문하여 입찰 신청	<ul style="list-style-type: none"> 직접 방문하여 신청·접수함으로써 신청접수가 확실 입찰관련 질의 답변이 신속 입찰서 작성 오류 최소화 현행 연안어업에서 시행하는 방법으로 어업인들에게 친숙함 	<ul style="list-style-type: none"> 입찰참가에 따른 시간과 비용 초래 	○
우편입찰	우편을 통하여 입찰 신청	<ul style="list-style-type: none"> 입찰참가자의 시간과 경비 절감 입찰 장소의 거리에 대한 제약이 없음 담합 또는 부정부패의 요인을 최소화 	<ul style="list-style-type: none"> 우편의 분실 우려가 있음 필요한 질의에 대한 내용전달이 곤란 입찰서 작성오류로 입찰무효화 비율이 높을 수 있음 	
전자입찰	인터넷을 통하여 입찰신청	<ul style="list-style-type: none"> 입찰참가자의 시간과 경비 절감 입찰 장소의 거리에 대한 제약이 없음 담합 또는 부정부패의 요인 최소화 행정업무의 효율성 극대화 	<ul style="list-style-type: none"> 인터넷이 익숙하지 않은 어업인들에게 불편 입찰을 위한 Web Site 구축이 요구 	

<표 7-2> 입찰신청기간에 따른 입찰구분

입찰구분	방법	장점	단점	선정
기일입찰	특정기일에 한하여 입찰신청	<ul style="list-style-type: none"> 신청·접수에 소요되는 행정력을 절약할 수 있음 현행 연안어업에서 시행하는 방법으로 어업인들에게 친숙함 	<ul style="list-style-type: none"> 동일 시간 장소에 입찰자들이 모이기 때문에 담합 가능성이 높음 특정 장소, 일·시간에 모여서 하기 때문에 입찰자에게 불편 다수업종이 동시에 입찰하는 경우 혼란야기 	
기간입찰	주어진 기간 동안 입찰신청	<ul style="list-style-type: none"> 입찰자에게 편리 단합을 방지하는 효과 다수 업종이 동시에 입찰하는 경우 유리 	<ul style="list-style-type: none"> 기일입찰에 비해 입찰에 대한 행정력이 장시간에 걸쳐 소모됨 	○

※ 정부에서 시행하는 법원경매도 경매브로커의 개입방지 및 입찰참가자들의 편의를 위하여 예전의 직접, 기일입찰에서 우편, 기간입찰로 변경하여 시행하고 있음. 어선감척사업도 우편에 의한 기간입찰로 할 경우 어업인은 직접방문하지 않고 우편을 통해 응찰할 수 있어 시간과 비용을 절감할 수 있으므로 향후 우편입찰도입을 고려할 수 있음. 우편에 의한 입찰의 경우 방문에 의한 입찰보다 편리하여 가능한 많은 입찰참여를 유도할 수 있으나 단점은 우편분실에 의한 분쟁의 소지가 있으며, 필요한 제출서류미흡으로 인한 입찰신청접수가 불가능할 때 이에 대한 대응이 늦을 수 있음.

※ 전자입찰제 도입

전자입찰제란 인터넷, 공중망 및 초고속통신망을 이용하여 전자표준문서를 입찰자와 입찰기관에 고속 전송하여 입찰인이 원격지에서 전자문서를 작성하고 입찰자료 중계소를 통하여 각 기관의 관련부서에 전송하고 그 처리 결과를 확인하는 과정이 전개되는 입찰방식을 말함. 즉, 전자입찰은 사이버 공간에서 사용자인 발주기관과 이용자인 입찰자가 온라인을 통해 실시간에 응찰과 개찰 등 일련의 계약절차를 이행하는 것을 말함. 따라서 입찰참가자의 입장에서는 발주기관에 직접가지 않고 처리할 수 있게 되며, 입찰기관은 접수된 문서를 확인하여 철하며 처리결과를 자료 중계소를 통해서 입찰인에게 전송하므로 업무의 효율성과 공정성을 높일 수 있음. 자료 중계소는 인·허가 및 입찰관련 전자문서 접수 및 송·수신과 처리결과 모니터링, 처리가 완료된 전자문서를 저장 및 관리, 전송자료의 부인봉쇄, 예러발생시 재전송, 메시지 트래킹, 사용자 관리 등을 수행하여 입찰인에게 발생할 수 있는 분쟁의 소지를 제거하는 역할을 함.

전자입찰의 특징으로는 첫째, 입찰서를 인터넷으로 제출하며 이에 대한 장점으로는 다음과 같음.

✓ 기존의 복잡한 인·허가와 입찰과정에서 초래하고 있는 사회적 낭비제거로 국민의 편익을

<p>증진시킬 수 있음</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 입찰인이 행정기관 및 부서 방문을 없애므로 시간과 경비절감은 물론 관련 공무원과 접촉함으로써 인해 발생할 수 있는 부패의 가능성을 근절시킬 수 있음 ✓ 종이문서의 전자화로 고비용 저효율 구조개혁 및 행정의 효율성·투명성을 제고할 수 있음 ✓ 입찰과정에서 소요되는 소요기간을 단축 할 수 있음 <p>둘째, 입찰서제출은 제출가능 기간 중 언제든지 가능하며, 입찰 전과정에 대한 정보를 인터넷상에 제공함. 전자입찰은 입찰공고는 물론 투찰상황, 개찰결과 및 입찰에 관련된 모든 정보를 인터넷상에서 실시간으로 제공함.</p> <p>따라서 전자입찰은 직접방문 또는 우편을 통하여 신청·접수하는 기존의 방법에 비해 많은 장점이 있으나 어선감척사업에 도입은 아직 이르다고 판단됨.</p>

3) 업종분리 또는 통합입찰

근해어선은 업종이 다양하므로 업종별 분리 또는 통합하여 입찰할 것인지를 결정하여야한다.

방법	장점	단점	비고
분리입찰	<ul style="list-style-type: none"> • 업종별 형평성 확보 • 감척우선순위 및 감척물량을 계획에 따라 추진가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 업종별 낙찰율(입찰가격/예정가격) 차이발생 • 특정업종에 입찰율이 저조할 경우 예산의 효율적 집행이 어려움 • 담합의 가능성이 매우 큼 	
통합입찰	<ul style="list-style-type: none"> • 전체 해당업종을 대상으로 하기 때문에 예산절감효과 • 예산범위내에서 낙찰자를 결정하기 때문에 예산의 효율적 집행가능 • 담합의 가능성이 매우 낮음 	<ul style="list-style-type: none"> • 특정 업종에 편중될 가능성이 큼 	
혼합형 I (일부업종 분리, 일부업종 통합)	<ul style="list-style-type: none"> • 일부업종 입찰참여기회보장 • 일부업종은 감척우선순위 및 감척물량을 계획에 따라 추진가능 • 부분적 예산절감효과 및 예산의 효율적 집행가능 • 담합의 가능성이 다소 낮음 	<ul style="list-style-type: none"> • 분리 또는 통합업종에 대한 구분이 요구 	일부는 분리, 일부는 통합입찰 형태

<p>혼합형 II (감척우선 업종 최저물량보 장)</p>	<ul style="list-style-type: none"> · 다수업종의 입찰참여기회 보장 · 감척우선순위 및 감척물량을 계획에 따라 추진가능 · 부분적 예산절감효과 및 예산의 효율적 집행가능 · 담합의 가능성이 분리입찰보다는 낮음 · 분리입찰에서 나타나는 업종간 낙찰율(입찰가격/예정가격) 격차가 완화됨 	<ul style="list-style-type: none"> · 분리입찰보다는 업종간 낙찰율 격차를 줄일 수 있으나 통합입찰보다는 불리함. · 담합가능성이 분리입찰보다는 낮으나 통합입찰보다는 높음. 	<p>감척우선업종에 대해 감척물량의 일정부분(50%)분리입찰, 나머지 물량은 기타업종을 통합하여 낙찰자 결정. 단, 감척대상척수가 매우적어 단합의소지가 있는 업종은 통합입찰을 하여야 할 것임.</p>
---	---	---	---

본 연구에서는 분리입찰 및 통합입찰의 각각 장점을 살려, 혼합형을 제안한다. 혼합형은 두 가지 형태(혼합형 I, II)로 구분될 수 있다.

혼합형 I - 현재 어선척수가 적어 예상입찰참여자 수가 적을 것으로 판단되는 업종과 담합의 가능성이 있는 업종에 대해서는 통합입찰을 실시하고, 특별히 감척이 요구되는 업종과 어선척수가 많은 업종은 업종별 감척기회에 대한 형평성을 부여하기 위해 분리입찰을 실시한다. 분리입찰에서 나타나는 업종별 낙찰율(입찰가격/예정가격) 차이에에서 발생하는 문제를 최소화하기 위해 당해연도 분리입찰업종의 목표량감척 후 잔여예산은 통합입찰로 전환한다.

혼합형 II - 감척업종전체에 대해 당해연도 감척물량의 일정비율(50%)을 분리하여 입찰을 실시하고, 나머지 잔여예산은 통합입찰을 실시하여 최저가 낙찰방식으로 감척대상자를 결정한다. 이는 분리입찰에서 나타나는 업종별 낙찰율(입찰가격/예정가격) 격차를 줄일 수 있는 장점이 있으며, 당해연도에 감척이 요구되는 업종이 낙찰자 결정에서 배제되지 않도록 할 수 있는 장점이 있다.

<표 7-3> 업종별 분리 또는 통합입찰

분리입찰		통합입찰
업종	비고	
근해연승, 근해채낚기, 근해자망	허가건기준 700건 이상	기타업종
근해안강망, 근해통발, 잠수기 ¹⁾	허가건기준 200건 이상	

주: 1) 잠수기 1,2,3,4,5구 동시입찰인 경우

4) 근해어업 입찰절차 및 방법

현행 연안어업입찰절차 및 방법을 토대로 하고, 근해어업어선의 특성 및 본 연구결과를 반영하여 근해어업감척사업을 위한 입찰절차 및 방법을 다음과 같이 제안한

다.

가. 입찰안내

- (1) 사업집행주체는 입찰공고 이전에 “세부사업집행계획”, “어선감척사업 입찰유의서” 등 어업인들이 감척참가요령을 사전에 이해할 수 있는 자료를 입찰대상 허가 어업자, 관련행정기관, 관할수협 및 어촌계 등에 안내하여야 함.
- (2) 사업집행주체는 지역별로 어업인 설명회를 1회 이상 개최하여야 함.

나. 입찰공고

- (1) 입찰은 입찰공고문에 의하되 사업집행주체의 게시판과 홈페이지에 공개하고, 관할 수협, 어촌계 등에 문서로 발송하여 가능한 많은 어업인들이 인지하도록 하여야 함.
- (2) 입찰공고문에는 다음 사항을 공개하여야 함.
 - (가) 입찰에 부치는 사항
 - (나) 입찰방법(직접방문입찰)
 - (다) 입찰등록 접수기간 및 장소
 - (라) 개찰일시 및 장소
 - (마) 계약체결방법
 - (바) 입찰참가자격
 - (사) 입찰참가신청서류
 - (아) 폐업지원금의 업종별, 톤급별 기초가격
 - (자) 잔존가치평가액의 표준가격
 - (차) 감척 소요 예산(폐업지원금, 잔존가액)
 - (카) 기타 사업집행주체가 필요하다고 판단한 사항
- (3) 입찰공고문은 표준입찰공고문을 참고하여 작성하여야 함.

다. 입찰참가 신청

- (1) 입찰참가는 입찰참가신청자격을 갖춘 자에 한하며, 전국을 통합하여 입찰대상 업종별로 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록하여야 입찰이 성립됨.
 - (가) 입찰대상척수와 등록인원의 비율 산정시 소수점 이하는 1명으로 함.
 - (나) 업종별로 전국을 통합하여 1.2배 이상의 유효한 입찰신청이 없는 경우 해당업종별로 입찰을 재공고함.
- (2) 입찰참가신청서류
 - (가) 입찰참가신청서 1부
 - (나) 어업허가증 사본 1부
 - (다) 선박검사증서 사본 1부

- (라) 선적증서 사본 1부
- (마) 어선원부 1부
- (바) 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(어선감척사업 입찰유의서 서식1)
- (사) 외국수역에서 조업허가를 가지고 있는 어선은 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가증 폐지동의서 각 1부
- (아) 인감증명서 1부
- (자) 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장)
- (차) 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서
- (카) 실직수당 지급 각서 1부
- (타) 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류

라. 입찰등록

- (가) 사업집행주체는 어선감척사업 입찰유의서에 의한 입찰등록서에 의하여 등록을 받아야 함.
- (나) 입찰등록은 등록마감일 일과시간이내(18시)로 하며, 입찰 신청시 제출한 인감도장을 날인하여야 함.

마. 예정가격 작성 비치

- (1) 해양수산부는 업종별, 톤급별 기초가격의 $\pm 2\%$ 범위 내에서 단일 예정가격을 작성함. 다만, 필요하다고 판단되는 경우 복수예비가격 15개를 작성하여 그 중 5개를 선정하여 산정된 평균가를 최종 예정가격을 결정할 수 있음.
- (2) 예정가격과 복수예비가격은 밀봉한 후 보관하여야 하며, 누설하여서는 아니 됨.

바. 입찰집행

- (1) 입찰서의 제출은 사업집행주체가 지정한 일시와 장소에 입찰참가자가 직접 방문하여 입찰서를 작성하고 밀봉하여 제출하는 방법으로 함.
- (2) 입찰장에 "입찰서 예시"를 부착하여 입찰참가자들이 참고할 수 있도록 하여야 함.
- (3) 시·도지사는 지정된 일시와 장소에서 입찰서를 개찰하고 그 결과를 해양수산부로 통보함.
- (4) 해양수산부장관은 사업집행주체가 제출한 입찰서 결과를 토대로 낙찰자(사업대상자)를 결정함.
- (5) 입찰서 개봉시 필요하다고 판단되는 경우 경찰의 입회를 요청할 수 있음.

사. 낙찰자(사업대상자)결정방법

- (1) 입찰결과 업종별로 구분하여 낙찰자를 결정함.
 - (가) 각 업종별로 예정가격과 입찰참가자가 제시한 금액과의 비율(낙찰율)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여함.
 - (나) 업종별로 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 해당업종 입찰대상척수의 과반수에 해당하는 자를 우선 사업대상자(1차 낙찰자)로 결정함. 이때 소수점 이하는 1명으로 산정함.
 - (다) 업종구분 없이 1차 낙찰자에서 제외된 모든 입찰자를 통합하여 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 전체입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 통합하여 사업대상자(2차 낙찰자)로 결정함.
- (2) 입찰결과 입찰자가 제시한 금액이 예정가격보다 높은 경우 해당입찰자의 입찰은 무효임.
- (3) 입찰결과 사업대상자가 부족한 경우 업종별로 재공고입찰을 실시함.
- (4) 재공고 입찰에도 사업대상자를 선정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정할 수 있음.

아. 사업 포기자 제재사항

- (1) 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없음.

자. 입찰결과 안내

- (1) 해수부장관은 입찰결과를 5일 이내에 해당 시·도에 통보함.
- (2) 사업집행주체는 입찰결과를 5일 이내에 모든 입찰신청자에게 서면으로 통보하여야 함.
- (3) 사업집행주체가 입찰결과를 통보할 때 사업의 집행절차, 감척사업비의 지원 방법 및 내용 등에 대한 자세한 사항을 안내하여야 함.
- (4) 사업대상자로 선정된 자 중에서도 예산에 따라 최종사업대상자에서 제외될 수 있음과, 사업대상자에서 제외된 자(예비후보자) 에게도 사업대상자가 사업을 포기할 경우 또는 예산이 허용하는 경우 추가로 사업대상자로 선정될 수 있음을 안내하여야 함.

차. 기타

- (1) 입찰에 관한 자세한 사항은 “어선감척사업 입찰유의서”에 의함.

나. 담합방지 방안

담합이란 경쟁자들이 자신들의 이익을 위해 서로간의 행동을(명시적이든 묵시적이든) 약속하는 것을 말한다. 특히 국가를 대상으로 하는 계약에서의 입찰시 가격담합은 가격을 상승시키고 이로 말미암아 정부예산이 불필요하게 과다 사용되어 정부에

산의 낭비를 초래하는 원인이 되고 이로 인한 피해는 모두 국민 부담으로 이어진다.

담합을 방지하기 위해서는, 담합에 참여하는 주체들의 유인구조를 잘 살펴보고 그들의 행동을 예측해야 한다. 즉 담합을 강화시키는 요소들은 제거하고 반대로 약화시키는 요소들은 적절히 이용해야 효과적인 방지책을 세울 수 있다.

어선감척사업 입찰제 도입과 관련된 응찰자들의 담합유형은 입찰자들이 미리 모여 최저입찰가격 합의 또는 입찰여부를 공모하는 방식 등의 행태가 예상된다. 따라서 담합을 방지하기 위해서는 <표 7-4>에서 제시한 방안을 적극 활용하도록 한다.

※ 「국가를 당사자로 하는 계약에 관한 법률」 시행령 제76조 (부정당업자의 입찰 참가자격 제한)	
- 경쟁입찰에 있어서 입찰자간에 서로 상의하여 미리 입찰가격을 협정하였거나 특정인의 낙찰을 위하여 담합한 자	

<표 7-4> 입찰담합을 방지하기 위한 방안

방안	내용
○ 입찰 공간적 범위 확대	지역보다는 전국단위의 입찰로 담합의 가능성을 최소화함.
○ 입찰 시간적 범위 확대	기존의 기일입찰에서 기간제 입찰로 전환하여 당일에 입찰장에서 가격담합을 할 수 있는 기회를 줄임.
○ 입찰 내용적 범위 확대	가능한 많은 업종을 통합하여 입찰에 참여시킴으로 담합의 가능성을 배제함.
○ 입찰인 접촉기회 최소화	기간제 입찰, 우편입찰, 전자입찰 등을 통한 입찰자간의 접촉기회를 최소화함.
○ 홍보를 통한 담합예방	사업시행 전에 담합시 불이익에 대한 충분한 홍보를 통하여 담합을 방지함.
○ 담합방지 각서요구	입찰 참여시 담합방지 각서를 제출토록 하여 입찰자들에게 중요성을 인식시킴.

<표 7-5> 담합방지용 각서(예시)

각 서

입찰공고번호 :

입찰건명 :

본인은 상기입찰에 있어 일체의 담합입찰행위를 하지 않겠으며 만약 담합행위로 적발될 경우에는 어떠한 처분도 감수할 것을 각서 합니다.

200

각 서 인 : (인)

해양수산부장관 귀하

다. 낙찰자 계약포기에 대한 대책방안

중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 경쟁입찰에 참가하고자 하는 자에게 입찰시 계약의 체결을 담보하는 보증금을 납부토록 하고 있는데 이때 납부하는 보증금을 입찰보증금이라 한다. 국내의 유사입찰 사례에서는 입찰보증금제를 도입하였으나, 어선감척사업에서 낙찰자의 계약포기를 방지하기 위하여 입찰보증금제를 도입하는 것은 어려울 것으로 판단된다. 이는 현재 연안어업감척입찰제에 입찰보증금납부 없이 시행되고 있으며, 현실적으로 어업인들이 입찰보증금제도에 대한 인식이 매우 낮아 반발이 예상되기 때문이다.

본 연구에서는 낙찰자의 계약포기를 방지하기 위해서는 아래 <표 7-6>에서 보는바와 같이 3가지 대안으로 검토하였다. 검토결과 낙찰자의 계약포기를 방지하기 위한 대안으로서는 입찰보증금제도입 또는 어선/어구평가비용부담 등이 효과적일 수 있으나, 이는 어업인들이 직접 금적인 비용을 부담해야하기 때문에 입찰참여율이 저조하거나 어업인들의 반발이 나타날 수 있다. 따라서 본 연구에서는 낙찰자의 계약포기방안으로 현재 연안어업에서 시행중인 방안과 같이 일정기간동안 감척사업 참여를 제한하는 것이 적절할 것으로 판단된다. 그러나 연안어업보다는 감척사업 참여제한 기간을 다소 강화하여 낙찰자 포기를 최소화 하도록 하여야 할 것이다.

현재 연안어업의 경우 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없도록 하고 있으며, 근해어업에서는 5년을 10년으로 강화하도록 한다.

※ 2007년 연근해어업 구조조정사업 집행지침(해양수산부, 2007)

바. 입찰집행

(8) 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.

표준입찰공고문

6. 계약체결방법 및 불이행시 제재조치

다. 사업대상자가 사업을 포기하거나, 최종사업대상자가 계약에 응하지 않거나, 계약상대자가 계약사항을 이행하지 않을 때에는 계약은 해지되고 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없습니다.

<표 7-6> 낙찰자 계약포기방지 방안별 장단점

낙찰자 계약포기방지 방안	장점	단점	선정
입찰보증금제 도입	낙찰자가 계약을 포기하는 경향이 매우 낮음. 따라서 감척사업추진이 원활함.	모든 입찰 참여 어업인이 현금을 확보하거나, 보증보험회사의 입찰보증보험을 이용해야 하기 때문에 입찰자에게 금전적 부담을 지우고 따라서 입찰 참여율이 낮아질 수 있음	
향후 감척사업제한	입찰자에게 경제적 부담이 없어 입찰참여율을 높일 수 있음. 현행 연안어업에서 시행하고 있어 근해어업에 적용할 경우 형평성이 유지	다른 방안에 비해 낙찰자가 계약을 포기할 가능성이 상대적으로 높음	○
어선/어구평가비용 부담	입찰자에게 경제적 부담이 없어 입찰참여율을 높일 수 있음. 원인자부담의 원칙에 의해 어업인들이 평가비용을 부담함으로써 최종사업대상자 선정 후 계약포기는 최소화할 수 있음	어선/어구평가전에 포기하는 경우에 대한 금전적 제제는 어려움.	

라. 추진주체별 역할

현행 연근해어업 구조조정사업(2007년 연근해어업 구조조정사업 집행지침, 해양수

산부)의 사업집행주체는 시·도지사로 되어있으며, 필요할 경우 사업의 일부를 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있도록 하였다. 특히, 원활한 사업 추진을 위하여 국립수산물과학원장, 수협중앙회장, 한국선박검사기술협회이사장이 사업과 관련하여 지원할 수 있도록 하였다.

입찰과 관련된 주요내용(사업집행지침수립·시달, 사업물량 및 예산 배정, 사업추진사항 점검·확인, 사업결과 취합)은 해양수산부에서 담당하고 세부사업집행지침 수립·시달, 사업대상 업종선정, 입찰집행, 어선·어구 잔존가치 평가, 사업대상자 선정 및 계약체결, 어선·어구 등 폐선처리 및 어업허가 취소 등 주요업무는 시도에서 담당하도록 하고 있다. 특히, 세부사업집행지침 수립·시달 및 사업대상 업종선정을 제외한 입찰관련 업무의 일부를 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있도록 하고 있다. 연안어업의 감척사업에 대한 구체적 항목별 담당주체는 아래와 같다.

※ 연근해어업구조조정사업사업집행지침(2007, 해수부)

가. 사업집행주체

- (1) 사업집행주체는 시·도지사로 한다. 다만 사업의 일부를 위임하는 경우 시장·군수·구청장도 사업집행주체가 될 수 있다.
- (2) 국립수산물과학원장, 수협중앙회장, 한국선박검사기술협회이사장은 사업집행주체로부터 사업 추진을 위한 지원요청이 있을 때에는 적극 협조해야 한다.

나. 사업시행체계

- (1) 해양수산부
 - (가) 사업집행지침수립·시달
 - (나) 사업물량 및 예산 배정
 - (다) 사업추진사항 점검·확인
 - (라) 사업결과 취합
- (2) 시·도지사(시장·군수·자치구의 구청장, 수협장 협조)
 - (가) 세부사업집행지침 수립·시달
 - (나) 사업대상 업종선정
 - (다) 입찰집행
 - (라) 어선·어구 잔존가치 평가
 - (마) 사업대상자 선정 및 계약체결
 - (바) 어선·어구 등 폐선처리 및 어업허가 취소
 - (사) 지원금 지급 및 정산
- (3) 시·도지사는 원활한 사업집행을 위하여 필요한 경우 (2)의 (가), (나)를 제외하고 사업의 일부를 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다.

현행 연안어업구조조정 사업과의 연계를 통한 행정업무 효율성을 위해서 근해어업구조조정사업도 시도에서 추진하는 것이 적절할 것으로 판단되며, 행정업무의 효율성을 극대화하기 위하여 시/도 및 시/군에서 담당이 가능한 업무에 대해서는 지자체에 위임하여 어업인들의 근거지에서 관련 행정업무를 처리함으로써 어업인들의 편의를 최대한 제공하도록 한다.

<표 7-7> 근해어선감척 입찰행정업무에 대한 설문결과

항목	해수부	광역시·도
사업집행지침 수립	○	
사업물량 및 예산배정	○	
사업대상업종 선정	○	
사업안내, 입찰공고, 사업홍보		○
입찰등록 및 입찰참가신청		○
예정가격 작성		○
입찰		○
예비 사업대상자 결정		○
입찰재공고		○
어선·어구 등 간존가치평가		○
최종 사업대상자 선정 및 계약체결		○
폐업어선 처리		○
어업허가취소		○
지원금지급		○

<표 7-7>은 시도 감척사업 담당 공무원을 대상으로 조사한 결과를 나타내며, 분석 결과 시도 관계자들은 이미 연안어업감척사업의 입찰제를 통하여 어선감척사업의 입찰행정업무에 대하여 충분히 이해하고 있으므로 근해어선의 감척사업입찰에 대한 추가부담을 느끼지 않는 것으로 풀이된다.

본 연구에서는 해당지자체의 의견을 반영하고 사업의 효율성을 극대화하기 위하여 각 항목별로 다음과 같이 담당업무를 제시한다. 특히, 본 연구에서 제시하는 근해어선감척사업의 성공여부는 입찰제 도입에 대한 적극적인 홍보에 달려있다. 따라서 어업인 대상으로 사업시행 절차 및 근해어선감척사업의 입찰제 전반에 대한 홍보를 통하여 어업인들이 사업 시행 전에 충분히 이해하도록 하고, 입찰가격 등 입찰에 관련된 구체적인 사항은 사업시행 전에 현장설명회를 통하여 이해할 수 있도록 하여야 할 것이다.

<표 7-8> 근해어선감척사업 시행체계

항목	해양수산부	광역시·도	비고
사업집행지침 수립	○		
사업물량 및 예산배정	○		
사업대상업종 선정	○		
입찰집행(사업안내, 입찰공고, 사업홍보 등)		○	광역시·도 및 시·군을 통하여 홍보
입찰등록 및 입찰참가신청		○	
예정가격 작성	○		

항목	해양수산부	광역시·도	비고
입찰		○	직접입찰 및 기간입찰
개찰 ¹⁾	○		입찰서 취합, 시·도관계자 입회하에 개찰
예비 사업대상자 결정	○		선정결과 시·도에 시달, 시· 도에 감척예산배분
입찰재공고		○	
어선·어구 등 잔존가치평가		○	
최종 사업대상자 선정		○	
계약체결		○	
폐업어선 처리		○	
어업허가취소		○	
지원금지급		○	

주: 1) 필요시 경찰관 입회

본 연구에서 제시하는 근해어업구조조정사업의 사업집행주체 및 사업시행체계는 다음 <표 7-9>와 같다.

<표 7-9> 근해어업구조조정사업의 사업집행주체 및 사업시행체계

<p>가. 사업집행주체</p> <p>(1) 사업집행주체는 시·도지사로 한다.</p> <p>(2) 시장·군수·구청장, 국립수산물과학원장, 수협중앙회장, 한국선박검사기술협회가 사장은 사업집행주체로부터 사업 추진을 위한 지원요청이 있을 때에는 적극 협조해야 한다.</p>
<p>나. 사업시행체계</p> <p>(1) 해양수산부</p> <p>(가) 사업집행지침수립·시달</p> <p>(나) 사업대상자 선정</p> <p>(다) 사업물량 및 예산배정</p> <p>(라) 사업추진사항 점검·확인</p> <p>(마) 사업결과 취합</p> <p>(2) 시·도지사(시장·군수·자치구의 구청장, 수협장 협조)</p> <p>(가) 세부집행계획수립</p> <p>(나) 사업안내 및 홍보</p> <p>(다) 사업 참가자 서류심사 및 접수</p>

- (라) 입찰서접수
- (마) 입찰서 개찰
- (바) 입찰결과 해양수산부 통보
- (사) 어선·어구 잔존가치 평가
- (아) 최종사업대상자 선정 및 계약체결
- (자) 어선·어구 등 폐선처리 및 어업허가 취소
- (차) 지원금 지급 및 정산

2. 입찰 기초금액 산정

가. 기존 근해어선감척사업 지원조건 분석

본 연구에서는 기존의 근해어선감척사업에서 어업수익에 대한 정부의 지원조건을 분석하고 이를 입찰기초금액 산정에 기초 자료로 활용한다.

기존 근해어업구조조정에 대한 지원조건(폐업지원금)은 어업수익 100%에 대한 부담비율은 국고보조 50%, 용자 30%, 자담 20% 이었다. 용자조건은 연 4.0% 이자율의 만기 15년(5년 거치 10년 상환)으로 5년 동안 이자만 부담하고 5년 후 10년 동안 원리금균등분할방식으로 상환하는 방식이다(원리금균등분할방식으로 가정) (2002년 연근해어업 구조조정사업 집행지침 참조).

- ※ 2002년 연근해어업 구조조정사업 집행지침
- 근해어업 지원조건
- ① 어선 등의 잔존가치평가액 및 폐선처리비는 국고보조 100%
- ② 폐업보상비는 국고보조 50%, 용자 30%, 자담 20%
- ③ 용자조건은 연리 4.0%, 5년 거치 10년 상환

1) 용자부분에 대한 어업인들 수익 고려

한국개발원(KDI)에서 공공투자분석의 경제성평가 기준인 사회적 실질할인을 6.5%를 적용하여 그 차익부분만큼 어업인들에게 주어진 수익으로 간주한다. 따라서 이자율 차이 2.5%에 대한 어업인들의 수익 분을 산정하면 다음과 같다.

아래 식 (1)은 5년 거치 10년 상환의 경우 15년 후의 이자수익률 산출 식을 나타

낸다.

$$\sum_{n=1}^{15} A_0(1+r)^n - \left(\sum_{n=1}^9 \frac{A_0}{10}(1+r)^n + \sum_{n=1}^8 \frac{A_0}{10}(1+r)^n + K + \sum_{n=1}^2 \frac{A_0}{10}(1+r)^n + \frac{A_0}{10}(1+r)^n + 1 \right) \quad (1)$$

여기서 A_0 = 초기년도 수익(수익평가액의 30%), r = 이자율 (본 연구에서는 이자율 차이)을 나타낸다.

다음 식 (2) 는 15년 후의 수익을 현재가치로 환산하기 위한 식이다.

$$P_0 = \frac{P_n}{(1+r)^n} \quad (2)$$

여기서 P_0 = 현재수익, P_n = n 년 후의 수익, r = 할인율(KDI 기준 6.5%를 적용), n =년도(15년)를 나타낸다.

본 연구에서는 기준년도 수익평가지급액의 용자분(수익평가액의 30%)을 100%로 가정하여 5년 거치 10년 상환에 따른 이자수익률을 현재가치로 환산한 결과 수익평가지급액 용자분의 12.75%를 기준년도에 추가로 반영하여야 할 것이다(이는 수익평가액의 3.83%에 해당함).

2) 입찰예정가격에 대한 낙찰율을 고려

2006년 연안어업어선감척사업의 경우 입찰예정가격 대비 평균 낙찰율은 74%로 나타났다.

<표 7-10> 06년 연안어업감척사업의 입찰예정가대비 낙찰율

업종	복합	선망	자망	통발	평균
입찰기초가격(천원)	18,380~ 40,000	11,323~ 40,000	17,735~ 40,000	18,380~ 40,000	-
평균낙찰가(천원)	19,346	29,755	21,243	23,260	23,401
평균낙찰율(%)	68.2	74.4	76.3	78.7	74.0

평균 낙찰율을 고려할 때 기존의 평균 수익액의 50% 현금, 30% 용자 지원조건에 부합하는 입찰예정금액은 어업인 평균 수익금의 72.7%이어야 한다(식 (3) 참조).

$$x = \frac{(s_1 + s_2)}{r} \quad (3)$$

여기서, x =수익대비 예정가격비율 r =낙찰율 s_1 =지원조건수혜(수익의 50%) s_2 =용자지원조건수혜(수익의 3.83%)를 나타낸다.

예시) 수익 1,000,000원/(3년)	
입찰제 기준 (수익의 72.7%, 정확히 0.727027일 때를 가정)	기존 평가에 의한 방법
예정가격 = 1,000,000원×0.727027=727,027원	1,000,000원×0.538 =538,000원
어업인평균지급금액=예정가격×평균낙찰율(0.74) = 727,027원× 0.74 = 538,000원	지급금액 = 538,000원
※좌변과 우변이 동일한 금액임. 따라서 기존평가에 의한 방법과 동일한 금액으로 어업인들에게 지급하기 위한 조건은 입찰예정가격이 수익의 72.7%일 때 임.	

나. 기초금액산정 대안

업종별, 지역별 기초금액은 앞에서 지역별, 업종별, 어선규모별 평년 수익액을 토대로 결정하되 그 대안은 다양하게 구성할 수 있을 것이다. 실제 어떤 가격 수준을 기초 가격으로 채택하여야 할 것인가 하는 문제는 입찰에 참여 시킬 어업인의 범위와 기존 연안어업입찰제에서의 지원규모와 근해어선감척사업에서의 지원조건 등을 토대로 결정하여야 할 것이다.

본 연구에서는 입찰참여도 및 기존 연근해어선 감척시 조건 등 감척사업의 여러 요소를 고려하여 다음의 4가지 대안을 설정한다.

감척 업종간에 감척지원금이 현저하게 큰 차이가 없도록 하여야 어업인들 간에 감척 지원금 수준을 둘러싼 위화감과 불평을 해소할 수 있을 것이다. 특히, 현재 미국과의 FTA 체결 및 유럽연합과의 FTA체결논의 등을 감안할 때 FTA체결에 따른 어업인들의 피해를 보상하기 위한 조치가 있을 것으로 예상되며, FTA 체결에 따른 어업인들에 대한 지원금과 형평성을 고려하여야한다. 만약 본 연구에서 제시하는 입찰기초금액과 근해어업입찰제가 FTA체결에 따른 지원금보다 어업인들에게 불리하다고 평가될 경우 어업인들의 입찰참여는 매우 저조할 것이며, 따라서 근해어선 감척사업의 성공은 매우 힘들어 질 것으로 판단된다. 특히, 대안 1(수익의 50%)을 기초금액으로 채택하는 경우 기존의 평가에 의한 지원금보다 어업인들에게 불리함으로 입찰참가가 거의 없을 것으로 판단되며 기존 감척 어업인들과의 형평성에도 맞지 않다. 따라서 수익의 50%를 책정할 경우는 종전과 같이 개별어선별로 평가에 의해 지원금을 지급하여야 할 것으로 판단된다.

<표 7-11> 기초금액산정 대안의 비교

구분	기초금액 기준	장 점	단 점
대안 1	○ 업종별, 어선규모별 3년 수익의 50%	○ 입찰을 통한 최고 지원액이 기존 일반 감척의 정액 지원액보다 적어서 국고를 크게 절약할 수 있음 ○ 연안어선 감척사업의 업종별 평균 수익액 대비 기초가격의 수준(70%)보다 낮은 수준으로 감척할 수 있음	○ 기존 일반감척 정액 지원액으로도 어민의 참여도가 낮았기 때문에 그보다 낮은 입찰기초금액 50%로는 어민의 참여도가 크게 낮을 것으로 예상됨. ○ 연안어선에 비해 수익대비 기초금액 비율이 낮아 어민들이 불평과 항의를 초래할 수 있음 ○ 어민들의 기대수준(국제협정에 의한 감척 지원율 90%)에 비하여 큰 차이가 있음
대안 2	○ 업종별, 어선규모별 3년 수익의 70%	○ 연안어선 입찰기초금액과 균형을 유지할 수 있음. ○ 낙찰율을 고려할 때 근해어선구조조정 지원조건과 비슷한 수준임	○ 어민들의 기대수준인 99년 국제협정에 의한 지원율에 비하여 크게 낮은 수준으로서 어민의 참여율이 낮을 것으로 예상됨.
대안 3 ¹⁾	○ 업종별, 어선규모별 3년 수익의 80%	○ 어민들의 기대수준인 국제협정 지원율 90%에 접근하여 대안 1, 2안 보다 어민들의 참여가 높아짐.	○ 연안어선의 수익대비 기초금액 비율 70%에 비해 다소 많아 형평성 문제 제기 가능 ○ 대안 1, 2안에 비해 감척예산이 다소 많이 소요됨
대안 4	○ 업종별, 어선규모별 3년 수익의 100%	○ 어민들의 참여가 매우 높음 ○ 감척 어업인들의 수혜가 큼	○ 감척예산이 대안 중 가장 많이 소요됨.

주: 1) 수익의 72.7%일때 과거 근해어선구조조정 지원조건과 동일한 조건임

본 연구에서는 각 대안의 장단점 비교점토 및 어업인들의 입찰참여율 검토 등 종합적으로 분석한 결과 “대안 3”이 가장 적절할 것으로 판단된다.

3. 입찰예정가격 산정

현재 일반적인 공사 및 용역입찰의 경우 입찰시 공개되는 '기초금액'을 기준으로 하여 동금액의 $\pm 2\%$ 또는 $\pm 3\%$ 를 가감한 범위 안에서 15개(기초금액보다 높은 7개 금액 및 기초금액보다 낮은 8개의 금액)의 복수예정가격을 작성하고 15개의 복수예정가격중에서 추첨된 4개의 가격을 산술평균한 가격을 최종 예정가격으로 결정한다.

현재 연안어업입찰의 경우 $\pm 2\%$ 범위 내에서 단일예정가격을 작성하여 시행하고 있으며, 근해어선감척을 위한 입찰시 연안어업어선감척과 동일한 방법으로 시행하는 것이 효율적일 것으로 판단된다.

본 연구에서는 엑셀(Excel)에서 제공하는 랜덤함수를 사용한 예정가격산출 모형은 다음과 같다.

$$\text{※ 복수예정가} = \text{RAND()} * (\text{b} - \text{a}) + \text{a}$$

여기서 $\text{a} = \text{기초금액} * (1 - \text{적용비율})$, $\text{b} = \text{기초금액} * (1 + \text{적용비율})$ 이며, 적용비율은 0.02 으로 함.

제3절 입찰제도입에 따른 사업집행지침

1. 사업대상·신청자격·사업자 선정방법

가. 사업대상자 및 입찰신청자격

본 사업의 성공적인 수행을 위하여 입찰자의 신청자격을 두어 다음 각각을 만족하는 어업인에 대하여 입찰자격을 부여한다. 입찰자격기준은 가능한 한 기존의 연근해어선감척사업과의 형평성을 유지하고 현행 관련법령부합 및 효율적 감척사업 시행이 가능하도록 제시한다.

1) 입찰참가자격

다음 요건을 갖춘 자에 한하여 신청자격이 주어지며, 이 신청자격은 입찰참가자격과 동일하다(2007년 연근해어업 구조조정사업 집행지침 기준 일부수정).

(1) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 당해지역 감척대상어업의 허가를 소유하고 있는 어업자로서 최근 2년 전부터 본인 명의로 어선을 소유하고, 최근 1년간 60일 이상 조업실적이 있는 자.

- ① 부속선이 있는 경우 본선을 기준으로 한다.
- ② 최근 1년 이내 어선 소유자의 사망으로 인하여 배우자 및 직계존비속이 상속을 받은 경우에 한하여 상속인도 신청자격이 있다.
- ③ 조업실적은 출입항신고실적, 수협위판실적 증명으로 확인한다.
- ④ “낚시어선”, “양식장 관리선” 등으로 지정된 어선은 참여할 수 없다.

(2) 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 동일한 자. 다만, 어선을 임차하여 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 서로 다른 경우에는 양 당사자간 합의에 의해 사업을 신청한 경우에는 그러하지 아니한다. 이 경우 양 당사자간 합의한 공증각서를 첨부하여 신청하여야 한다.

(3) 허가받은 어선과 실제 어선이 일치하고, 허가 및 검사증서의 효력을 상실하지 않은 어선을 소유한 자. 다만, 입찰참가신청일 이후에 어업허가 또는 검사증서의 효력이 만료된 어선은 당해연도 감척사업을 목적으로 조업을 중단하고 계류 중인 경우에 한하여 새로운 어업허가 및 검사를 받지 않아도 되며, 이 경우 입찰참가자격이 확정되지 않을 경우, 「어업허가 및 신고 등에 관한 규칙」 제7조제4항의 규정에 의해 기타 부득이한 사유로 인정, 기존의 어업허가가 다시 부여될 수 있도록 조치하여야 한다.

(4) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 선령이 <표 7-17>에서 정한 일정기간 이상인 어선의 소유자.

※연안어업기준
어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 선령이 6년 이상인 어선의 소유자. 다만, 사업시행주체가 지방비를 추가로 지원할 경우 선령 5년 이상으로 한다(서해 접경수역에 한함).

※선령에 대한 어업인들 의견
근해연승은 5년이 적정. 연안어업과 같아야 함. 노후 어선감척을 위하여 10년 이상으로 해야 함.

<표 7-12>는 선령에 따른 어선의 감가상각 정도를 나타낸다. <표 7-13>은 선령과 감가상각율과의 관계를 본 연구에서 모형식으로 제시한 결과이며, 연구결과 강선은 12년, 목선은 6년 FRP는 4년이 경과하여야 잔가율이 50%에 달하는 것으로 분석된다.

<표 7-12> 어선의 내용연수 및 감가상각비

선체구분	내용연수	잔가율	감가상각비					비고
			5년경과	10년경과	15년경과	20년경과	25년경과	
강선	25	20%	0.7248	0.5253	0.3807	0.2759	0.2	
FRP선	20	10%	0.562	0.316	0.178	0.1		
목선	15	10%	0.464	0.215	0.1			

<표 7-13> 선령과 감가상각율 관계 식

선질	선령과 감가상각율 관계 식	잔가율 기준 선령(년)		
		50%	40%	20%
강선	$y = -0.026x + 0.811 \quad (R^2 = 0.9659)$	12	15	-
FRP	$y = -0.0305x + 0.67 \quad (R^2 = 0.9418)$	6	9	15
목선	$y = -0.0364x + 0.6237 \quad (R^2 = 0.9568)$	4	6	12

주: 1) x=선령, y=감가상각비를 나타냄

<표 7-14> 업종별 강선 선령 분포

(단위 : 척)

업종	선령										합계
	1년 미만	1~2년	2~5년	5~10년	10~15년	15~20년	20~25년	25~30년	30~35년	35년 이상	
외끌이대형기선저인망	1				1		4	4		17	27
쌍끌이대형기선저인망	2		5	6	27	28	8	4		6	86
동해구기선저인망				1	1	2	7	10		15	36
외끌이서남해구기선저인망			1				2	11		4	18
쌍끌이서남해구기선저인망		7	3				1	2		1	14
대형트롤				2	32	18	4	1		1	58
동해구트롤		2	4	5	1	1	11	6	1	2	33
대형선망			2	3	13	40	68	22	19	23	190
소형선망					2	1	6	2	4	2	17
근해채낚기			3	6	10	13	27	34	10	6	109
기선권현망			10	20	37	82	180	33	23	22	407
근해자망			2	20	34	12	21	11	15	7	122
근해안강망			4	4	46	20	42	16	18	8	158
근해봉수망				2	1						3
장어통발					1			1	1		3
기타통발				10	34	6	1	9	1	8	69
문어단지				1	3	2		1		1	8
패류형망							1				1
근해연승				1	3	3	3	5	11	4	30

<표 7-15> 업종별 FRP선 선령 분포

(단위 : 척)

업종	선령										합계
	1년 미만	1~2년	2~5년	5~10년	10~15년	15~20년	20~25년	25~30년	30~35년	35년 이상	
외끌이대형기선저인망	2			4	7	7					20
쌍끌이대형기선저인망					1	1					2
동해구기선저인망	1				1	2	1				5
외끌이서남해구기선저인망			1		6	17	1				25
쌍끌이서남해구기선저인망					1	1					2
동해구트롤			2	2	2						6
대형선망							1				1
소형선망			20	28	10	2	3				63
근해채낚기			55	132	230	79	22	4		1	523
기선권현망			10	18	9		2	1			40
근해자망			71	98	83	19	5	2			278
근해안강망			11	42	34	5					92
근해봉수망			1	2	1		1				5
잠수기	1		25	100	89	6	1				222
장어통발			4	42	23						69
기타통발			12	9	23	10	2				56
문어단지			1	1	4	2					8
패류형망	1	1	24	32	16	11	1	1			87
근해연승			42	156	95	34	21	1			349

<표 7-16> 업종별 목선 및 기타선 선령 분포

(단위 : 척)

업종	선질	선령										합계
		1년 미만	1~2년	2~5년	5~10년	10~15년	15~20년	20~25년	25~30년	30~35년	35년 이상	
동해구기선저인망	목선			1								1
외끌이서남해구기선저인망	목선							1				1
쌍끌이서남해구기선저인망	목선						2					2
소형선망	목선				4	5	5	4	5	2		25
근해채낚기	목선			1	3	4	16	14	4	3	1	46
	기타			1								1
기선권현망	목선					2	10	4	1	1	3	21
	기타							1				1
근해자망	목선				1	11	24	11	6	3	5	61
	기타			1			1	1				3
근해안강망	목선					5	3	5	1	1	1	16
근해봉수망	목선						1					1
잠수기	목선					1	2	7			3	13
	기타			1								1
장어통발	목선					2	5	2	1	1		11
기타통발	목선				1	1	8	8	2			20
문어단지	목선					2	1	2		1		6
패류형망	목선			2	4	2	18	3	1	1	1	32
근해연승	목선				1	18	52	28	5	4	7	115
	기타								1			1

어업인들의 업종별 입찰참여 비율, 업종별 선질 분포, 어선의 내용연수 및 감가상각비 등을 종합적으로 고려하여 선령에 대한 기준을 제시하여야 할 것으로 판단된다.

입찰참가 자격에 대한 기준선령은 입찰참가자 수를 고려하여 업종별 선령기준의 누적비율을 기준으로 하는 방안과 선질별 잔가율(<표 7-13 참조>) 기준의 선령, 그리고 업종별 선질분포 및 선질별 잔가율을 동시에 고려하여 제시하는 방안이 있다.

<표 7-17>에서 누적비율기준의 선령은 업종별·선질별 입찰대상자수를 누적비율 50%를 기준으로 산정하였으며, 잔가율 기준의 업종별 선령은 선질별 잔가율(50% 기준)을 고려하여 제시한 값이다.

<표 7-17> 근해어선감척사업 입찰참가 기준 선령

(단위 : 년)

업종구분	누적비율기준 ¹⁾			잔가율 기준 ²⁾			본 연구제안 ³⁾		
	강선	FRP	목선	강선	FRP	목선	강선	FRP	목선
대형기선저인망(외끌이)	39	14	-	15	15	12	15	15	-
대형기선저인망(쌍끌이)	15	16	-				15	15	-
동해구기선저인망	28	15	-				15	15	10
중형기선저인망(외끌이)	11	15	-				15	15	-
중형기선저인망(쌍끌이)	2	16	15				10	15	12
대형트롤	12	-	-				10	-	12
동해구트롤	22	9	-				15	10	-
대형선망	20	20	-				15	15	-
소형선망	15	2	11				10	10	10
근해채낚기	20	10	15				15	10	10
기선권형망(본선)	18	4	11				15	10	10
근해자망	15	5	15				15	10	10
근해안강망	20	5	15				15	10	10
근해봉수망	5	5	20				10	10	10
잠수기	-	7	20				-	10	10
장어통발	15	6	12				15	10	10
기타통발	11	8	19				11	10	10
근해형망	20	6	16				15	10	10
근해연승	25	5	15				15	10	10

주: 1) 누적비율 50%를 기준으로 함. 대형선망, 소형선망, 기선권형망은 본선 기준임.

2) 선질별 내용연년수를 고려하여 강선 잔가율 40%, FRP 및 목선은 잔가율 20%를 기준으로 함.

3) 선질별 잔가율 및 내용연수를 감안하여 강선, FRP선, 목선의 최소 기준은 10년으로 함. 목선의 경우 FRP선보다 내용연수가 낮은 것을 감안하여 최대 FRP선령을 초과하지 않도록 조정함.

2) 입찰참가자격 제외대상

다음 각호의 1에 해당하는 어선을 소유한 자는 사업 참가자격을 부여하여서는 아니 되며, 이 자격은 입찰참가자격 제외대상에도 그대로 적용된다(2007년 연근해어업 구조조정사업 집행지침 기준적용).

가) 종전에 어선감척사업(국제감척, 연안어선감척 및 소형기선저인망 정리사업 포함)에 참여하여 감척한 경험이 있는 자가 다른 어업허가와 어선을 매입하여 또 다시 사업에 참가하고자 하는 자.

나) 종전에 연근해어업 구조조정사업(국제감척 포함)의 대상후보자 및 사업자로 선정되었으나 특별한 사유 없이 사업을 포기한 후 어선감척사업 입찰 공고

일을 기준으로 10년이 경과되지 않은 자.

다) 대상어선이 다른 법령에 의거 보상계획에 포함되어 있는 자. 다만, 일부만 다른 법령에 의한 보상계획에 포함되어 있고, 보상금액이 이미 결정되어 있어 그 금액을 제외하는 조건으로 신청하는 경우는 예외로 한다.

라) 종전의 국제규제에 따른 어업인지원사업에 의해 감척된 폐업어선을 어선 현대화사업으로 매입하거나 증여받은 자(어선원부, 어업허가 등의 기재사항이 '99.5.30 이후 소유권 또는 선명이 변경된 경우에는 사실 확인). 다만, 당시 현대화 또는 증여시 매입가에서 소비자물가지수에 해당하는 물가인상분을 감안한 잔존가치만 수령하는 조건을 수용하는 경우 사업대상에 포함할 수 있다.

마) 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자

나. 사업대상자 선정방법

연안어업감척사업 및 본 연구를 기초로 근해어선 감척사업을 위한 낙찰자(사업대상자)선정방법과 관련한 구체적인 내용은 다음과 같다.

1) 입찰결과 업종별로 구분하여 낙찰자를 결정한다.

가) 각 업종별로 예정가격과 입찰참가자가 제시한 금액과의 비율(낙찰율)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여한다. 입찰가격/예정가격의 비율은 소수점 셋째 자리에서 반올림하여 둘째자리까지 기록한다.

나) 각 업종별로 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 해당업종 입찰 대상척수의 50%에 해당하는 자를 우선 사업대상자(1차 낙찰자)로 결정한다. 이 때 소수점 이하는 1명으로 산정한다.

다) 업종구분 없이 1차 낙찰자에서 제외된 모든 입찰자를 통합하여 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 전체입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 통합하여 사업대상자(2차 낙찰자)로 결정한다.

라) 1차 낙찰자와 2차 낙찰자를 모두 사업대상자로 결정하고, 사업대상자에서 제외된 자는 “예비후보자”로 관리 한다.

2) 입찰결과 입찰자가 제시한 금액이 예정가격보다 높은 경우 해당입찰자의 입찰은 무효다.

3) 입찰결과 사업대상자가 부족한 경우 업종별로 재공고입찰 한다.

4) 재공고 입찰에도 사업대상자를 선정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정 할 수 있다.

- ※ 예정가격 대비 입찰가격 비율이 동일한 경우 다음 순서에 따라 서열을 부여함
- ① 선령이 오래된 어선을 소유한 어업자
 - ② 어업허가건수가 많은 어선을 소유한 자
 - ③ 어선의 규모가 큰 어선을 소유한 자

2. 근해어선감척 사업집행지침

본 연구에서는 연안어업감척사업에 현재 적용되고 있는 집행지침(2007년 연근해어업구조조정사업 집행지침, 해양수산부)을 토대로 근해어업감척사업 시행시에 필요한 내용을 수정 보완한다.

항목: 사업대상 및 절차

연안어업	근해어업
<p>(1) 수산업법시행령 제27조에 의한 연안어업 8개업종중 감척우선순위를 참고하고 지역별 특성 등을 감안 시도 지사가 정한다. 다만 어업허가 및 신고 등에 관한규칙 제3조의 규정에 의하여 허가정수보다 어선척수가 적은 어업은 사업에서 제외한다.</p> <p>(가) 우선순위는 ①선망 ②자망, 통발 ③복합 ④조망, 안강망, 들망 순이다.</p> <p>(나) 연안선인망은 겸업중인 업종으로 신청이 가능하다.</p> <p>(2) 폐업지원금에 한하여 입찰을 통해 저가 순서대로 사업대상자를 선정하고, 선정된 사업대상자의 어선·어구 등 잔존가액을 평가하여 최종 사업대상자를 선정하며, 최종 사업대상자와 계약을 체결하고 폐선처리 및 허가취소 후 지원금을 지급한다.</p>	<p>(1) 수산업법 제41조 제1항에 의한 근해어업 및 수산업법시행령 제25조에 의한 근해어업 13개업종 중 해양수산부장관이 지정하여 정한 업종에 한한다.</p> <p>(2) 수산자원보호령 제17조 제1항에 의한 근해어업 허가의 정수보다 허가건수가 적은 어업은 사업에서 제외한다. 다만, 금년에 한하여는 정수조정계획(안)을 반영한다.</p> <p>(3) 감척대상업종은 근해연승어업, 근해통발어업, 근해트롤어업중 동해구트를, 중형기선저인망어업중 동해구기선저인망어업, 기선선인망어업중 제1구이다. 이 중 근해연승어업은 1999년 1월 22일 이전부터 계속하여 일본수역에서 조업중인 고정식 근해연승에 한한다.</p>

항목: 사업대상자 선정방법

연안어업	근해어업
-	<p>(1) 폐업지원금에 한하여 입찰로 사업대상자를 선정하고, 선정된 사업대상자의 어선·어구 등 잔존가액을 평가하여 최종 사업대상자를 선정하며, 최종 사업대상자와 계약을 체결하고 폐선처리 및 허가취소 후 지원금을 지급한다.</p>

항목: 사업물량 및 지원계획

연안어업	근해어업
<p>(2) 시·도별 사업물량 및 사업비</p> <p>(가) 별도로 시달하는 당해연도 사업 내시서에 의한다.</p> <p>(나) 시·도지사는 지역의 실정을 감안하여 필요한 경우 시·군·구 별로 물량을 조정할 수 있다.</p>	<p>(2) 시·도별 사업물량 및 사업비</p> <p>(가) 별도로 시달하는 당해연도 사업 내시서에 의한다.</p> <p>(나) 사업대상자가 선정되면 잔존가치평가수수료에 해당되는 예산을 우선 배정하고 최종사업대상자 선정이 끝나면 나머지 사업비를 배정한다.</p>

항목: 사업집행주체

연안어업	근해어업
<p>(1) 사업집행주체는 시·도지사이다. 다만 사업의 일부를 위임하는 경우 시장·군수·구청장도 사업집행주체가 될 수 있다.</p> <p>(2) 국립수산물과학원장, 수협중앙회장, 한국선박검사기술협회이사장은 사업집행주체로부터 사업 추진을 위한 지원요청이 있을 때에는 적극 협조해야 한다.</p>	<p>(1) 사업집행주체는 시·도지사이다.</p> <p>(2) 시장·군수·구청장, 국립수산물과학원장, 수협중앙회장, 한국선박검사기술협회이사장은 사업집행주체로부터 사업 추진을 위한 지원요청이 있을 때에는 적극 협조해야 한다.</p>

항목: 사업시행체계

연안어업	근해어업
<p>(1) 해양수산부</p> <p>(가) 사업집행지침수립·시달</p> <p>(나) 사업물량 및 예산 배정</p> <p>(다) 사업추진사항 점검·확인</p> <p>(라) 사업결과 취합</p> <p>(2) 시·도지사(시장·군수·자치구의 구청장, 수협장 협조)</p> <p>(가) 세부사업집행지침 수립·시달</p> <p>(나) 사업대상업종 선정</p> <p>(다) 입찰집행</p> <p>(라) 어선·어구 잔존가치 평가</p> <p>(마) 사업대상자 선정 및 계약체결</p> <p>(바) 어선·어구 등 폐선처리 및 어업허가 취소</p> <p>(사) 지원금 지급 및 정산</p> <p>(3) 시·도지사는 원활한 사업집행을 위하여 필요한 경우 (2)의 (가), (나)를 제외하고 사업의 일부를 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있다.</p>	<p>(1) 해양수산부</p> <p>(가) 사업집행지침수립·시달</p> <p>(나) 사업대상자 선정</p> <p>(다) 사업물량 및 예산 배정</p> <p>(라) 사업추진사항 점검·확인</p> <p>(마) 사업결과 취합</p> <p>(2) 시·도지사(수협장 협조)</p> <p>(가) 세부집행계획 수립</p> <p>(나) 사업안내 등 홍보</p> <p>(다) 사업참가자 서류심사 및 접수</p> <p>(라) 입찰서 접수</p> <p>(마) 입찰서 개찰</p> <p>(바) 입찰결과 해양수산부 통보</p> <p>(사) 어선·어구 잔존가치 평가</p> <p>(아) 최종사업대상자 선정 및 계약체결</p> <p>(자) 어선·어구 등 폐선처리 및 어업허가 취소</p> <p>(차) 지원금 지급 및 정산</p>

항목: 지원대상 및 조건

연안어업	근해어업
<p>(1) 지원대상은 폐업지원금, 어선.어구 또는 시설물의 잔존가치평가액, 감정평가수수료(용역비), 선체확인비용 및 어선해체처리비 등이 포함된 금액이다.</p> <p>(2) 연안어선 감척지원조건은 국고보조 80%, 지방비 20% 이다.</p> <p>(3) 지방자치단체장은 지역의 특수한 어업여건을 감안하여 지방비를 추가로 지원할 수 있다.</p>	<p>(1) 지원대상은 폐업지원금, 어선.어구 또는 시설물의 잔존가치평가액, 감정평가수수료(용역비), 선체확인비용 및 어선해체처리비 등이 포함된 금액이다.</p> <p>(2) 감척지원조건은 어선.어구 또는 시설물의 잔존가치평가액 및 폐선처리비는 국고보조 100%이며, 폐업지원금은 국고보조 80%, 자담 20%이다.</p> <p>(3) 해당업종별로 폐업지원금의 입찰기초가격(붙임 2)으로 제시하면 입찰참가자 본인이 직접 희망하는 금액을 입찰서로 표시하여 결정한다.</p> <p>(4) 시·도지사는 지역의 특수한 어업여건을 감안하여 지방비를 추가로 지원할 수 있다.</p>

항목: 신청자격

연안어업	근해어업
<p>(가) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 당해지역 감척대상어업의 허가를 소유하고 있는 어업자로서 최근 2년간 본인 명의로 어선을 소유하고, 최근 1년간 60일 이상 조업실적이 있는 자.</p> <p>① 최근 2년 이내 어선 소유자의 사망으로 인하여 배우자 및 직계존비속이 상속을 받은 경우에 한하여 상속인도 신청자격이 있다.</p> <p>② 조업실적은 출입항신고실적, 수협위판실적, 면세유 구입실적(해당수협 면세유 공급실적에 따라 시장·군수가 지역실정을 감안하여 산출된 조업실적) 중 어느 하나만이라도 해당되면 실적으로 인정할 수 있다.</p> <p>③ 어선의 형태로 보아 어업이 아닌 “낚시어선”, 양식장 관리선” 등에만 전용으로 사용된 어선은 참여할 수 없으며, 전용 사용여부는 사업집행주체가 판단한다.</p> <p>(라) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 선령이 6년 이상인 어선의 소유자. 다만, 사업시행주체가 지방비를 추가로 지원할 경우 선령 5년 이상으로 한다(서해 접경 수역에 한함).</p>	<p>(가) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 당해지역 감척대상어업의 허가를 소유하고 있는 어업자로서 최근 2년간 본인 명의로 어선을 소유하고, 최근 1년간 60일 이상 조업실적이 있는 자.</p> <p>① 부속선이 있는 경우 본선을 기준으로 한다.</p> <p>② 최근 1년 이내 어선 소유자의 사망으로 인하여 배우자 및 직계존비속이 상속을 받은 경우에 한하여 상속인도 신청자격이 있다.</p> <p>③ 조업실적은 출입항신고실적, 수협위판실적 증명으로 확인한다.</p> <p>④ 어선의 형태로 보아 어업이 아닌 “낚시어선”, “양식장 관리선” 등에만 전용으로 사용된 어선은 참여할 수 없다.</p> <p>(라) 근해어선 감척사업 입찰공고일을 기준으로 다음의 선령을 초과한 어선에 한한다.</p>

(붙임) 입찰참가기준 선정

업종구분	강선	FRP	목선	업종구분	강선	FRP	목선
대형기선저인망(외끌이)	15	15	-	기선권형망	15	10	10
대형기선저인망(쌍끌이)	15	15	-	근해자망	15	10	10
동해구기선저인망	15	15	10	근해안강망	15	10	10
중형기선저인망(외끌이)	15	15	-	근해봉수망	10	10	10
중형기선저인망(쌍끌이)	10	15	12	잠수기	-	10	10
대형트롤	10	-	12	장어통발	15	10	10
동해구트롤	15	10	-	기타통발	11	10	10
대형선망	15	15	-	근해형망	15	10	10
소형선망	10	10	10	근해연승	15	10	10
근해채낚기	15	10	12				

항목: 신청자격

연안어업	근해어업
<p>(2) 다음 각호의 1에 해당하는 어선을 소유한 자는 사업 참가자격을 부여하여서는 아니 되며, 이 자격은 입찰참가자격 제외대상에도 그대로 적용된다.</p> <p>(가) 경락 또는 매입에 의해 어선을 소유한 후 조업실적이 없는 자</p> <p>(나) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 최근 10년 이내에 연근해어업 구조조정사업(국제감척 및 소형기선저인망 정리사업 포함)의 사업자로 선정되어 어선을 감척한 자가 다른 어업허가와 어선을 매입하여 또 다시 사업에 참가하고자 하는 자</p> <p>(다) 종전에 연근해어업 구조조정사업(국제감척 포함)의 대상후보자 및 사업자로 선정되었으나 특별한 사유 없이 사업을 포기한 후 어선감척사업 입찰 공고일을 기준으로 5년이 경과되지 않은 자.</p> <p>(라) 대상어선이 다른 법령에 의거 보상계획에 포함되어 있는 자. 다</p>	<p>(2) 다음 각호의 1에 해당하는 어선을 소유한 자는 사업 참가자격을 부여하여서는 아니 되며, 이 자격은 입찰참가자격 제외대상에도 그대로 적용된다.</p> <p>(가) 종전에 어선감척사업(국제감척, 연안어선감척 및 소형기선저인망 정리사업 포함)에 참여하여 감척한 경험이 있는 자가 다른 어업허가와 어선을 매입하여 또 다시 사업에 참가하고자 하는 자.</p> <p>(나) 종전에 연근해어업 구조조정사업(국제감척 포함)의 대상후보자 및 사업자로 선정되었으나 특별한 사유 없이 사업을 포기한 후 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 10년이 경과되지 않은 자.</p> <p>(다) 대상어선이 다른 법령에 의거 보상계획에 포함되어 있는 자. 다만, 일부만 다른 법령에 의한 보상계획에 포함되어 있고, 보상금액이 이미 결정되어 있어 그 금액을 제외하는 조건으로 신청하는 경우는 예외로 한다.</p> <p>(라) 「2000년도, 2001년도 및 2002년도의 국제규제에 따른 어업인 지원사업 집행지침」을 적용받아 감척된 폐업어선을 어선 현대화사업으로 매입하거나 증여받은 자(어선원부, 어업허가 등의 기재사항이 '99.5.30 이후 소유권 또는 선명이 변경된 경우에는 사실 확인). 다만, 현재시점 조사·평가한 잔존가치평가액과 현대화사업 당시(종전)의 잔존가치 평가액으로 나눈 후 현대화사업당시 매입가에서 곱한 금액을 수령하는 조건을 수용하는 경우 사업대상에 포함할 수 있다.</p>

항목: 신청자격

<p>만, 일부만 다른 법령에 의한 보상계획에 포함되어 있고, 보상금액이 이미 결정되어 있어 그 금액을 제외하는 조건으로 신청하는 경우는 예외로 한다.</p> <p>(마) 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>※예시) A:종전의 잔존가치평가액, B:현재의 잔존가치평가액, C:어선현대화사업으로 매입(증여)한 금액, 금차어업인수령최고한도액 = B÷A×C</p> </div> <p>(마) 기선저인망어업의 쌍끌이로 조업하는 어선으로 1척이 침몰하여 시행기준일 전부터 1척으로 조업한 경우 그 잔여 어선에 대한 쌍끌이 기준 폐업지원금의 50%를 수령하는 조건을 수용하는 경우 사업에 참여할 수 있다. 다만, 1척으로 조업한 기간이 시행기준일 현재 3년 미만인 경우 월할계산(조업기간이 15일 이상은 1월, 15일 미만은 산입하지 않음)으로 한다.</p> <p>(바) 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자</p>
--	--

항목: 입찰안내

연안어업	근해어업
<p>(1) 사업집행주체는 입찰공고 이전에 “세부사업집행계획”, “어선감척사업 입찰유의서” 등 어업인들이 감척참가요령을 사전에 이해할 수 있는 자료를 입찰대상 허가 어업자, 관련행정기관, 관할수협 및 어촌계 등에 안내하여야 한다.</p> <p>(2) 사업집행주체는 지역별로 어업인 설명회를 1회 이상 개최하여야 한다.</p>	<p>(1) 시·도지사는 입찰공고 이전에 “세부사업집행계획”, “어선감척사업 입찰유의서” 등 어업인들이 감척참가요령을 사전에 이해할 수 있는 자료를 입찰대상 허가 어업자, 관련행정기관, 관할수협 및 어촌계 등에 안내하여야 한다.</p> <p>(2) 시·도지사는 지역별로 어업인 설명회를 1회 이상 개최하여야 한다.</p>

항목: 입찰공고

연안어업	근해어업
<p>(1) 입찰은 입찰공고문에 의하되 사업집행주체의 게시판과 홈페이지에 공개하고, 관할 수협, 어촌계 등에 문서로 발송하여 가능한 많은 어업인들이 인지하도록 하여야 한다.</p> <p>(2) 입찰공고문에는 다음 사항을 공개하여야 한다.</p> <p>(가) 입찰에 부치는 사항</p>	<p>(1) 입찰은 입찰공고문에 의하되 시·도지사의 게시판과 홈페이지에 공개하고, 관할 수협 등에 문서로 발송하여 가능한 많은 어업인들이 인지하도록 하여야 한다.</p> <p>(2) 입찰공고문에는 다음 사항을 공개하여야 한다.</p> <p>(가) 입찰에 부치는 사항</p>

항목: 입찰공고

<p>(나) 입찰방법(직접방문입찰) (다) 입찰등록 마감일시 및 장소 (라) 입찰일시 및 장소 (마) 계약체결방법 (바) 입찰참가자격 (사) 입찰참가신청서류 (아) 폐업지원금의 업종별, 톤급별 기초 가격(붙임2) (자) 잔존가치평가액의 표준가격(붙임3) (차) 감척 소요 예산(폐업지원금, 잔존가액) (카) 기타 사업집행주체가 필요하다고 판단한 사항 (3) 입찰공고문은 표준입찰공고문(참고자료 3)을 참고하여 작성하여야 한다.</p>	<p>(나) 입찰방법(기간입찰) (다) 입찰서 접수기간 및 장소 (라) 개찰일시 및 장소 (마) 계약체결방법 (바) 입찰참가자격 (사) 입찰참가신청서류 (아) 폐업지원금의 업종별, 톤급단위별 기초가격(붙임2) (자) 잔존가치평가액의 표준가격(붙임3) (차) 감척 소요 예산(폐업지원금, 잔존가액) (카) 기타 해양수산부장관 또는 시·도지사가 필요하다고 판단한 사항 (3) 입찰공고문은 표준입찰공고문(참고자료 3)을 참고하여 작성하여야 한다.</p>
--	--

항목: 입찰참가 신청

연안어업	근해어업
<p>(1) 입찰참가는 입찰참가신청자격을 갖춘 자에 한하며, 입찰대상 업종별로 입찰대상척수 이상의 유효한 참가자가 등록하여야 입찰이 성립된다. (2) 입찰참가신청서류 (가) 입찰참가신청서 1부 (나) 어업허가증 사본 1부 (다) 선박검사증서 사본 1부(단 선박검사 제외대상은 생략) (라) 선적증서 사본 1부 (마) 어선원부 1부 (바) 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식1) (사) 인감증명서 1부 (아) 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장) (자) 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서 (차) 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류</p>	<p>(1) 입찰참가신청자는 다음의 서류를 정해진 기일이내에 제출하여야 한다. (가) 입찰참가신청서 1부(어선감척사업입찰유의서 서식1) (나) 어업허가증 사본 1부 (다) 선박검사증서 사본 1부 (라) 선적증서 사본 1부 (마) 어선원부 1부 (바) 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식2) (사) 외국수역에서 조업허가를 가지고 있는 어선은 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가증 폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식3) (아) 인감증명서 1부 (자) 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장) (차) 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서 (카) 실적수당 지급 각서 1부(어선감척사업입찰유의서 서식7) (타) 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류</p>

항목: 입찰성립요건

연안어업	근해어업
-	<p>(1) 전국을 통합하여 입찰대상 업종별로 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록한 업종은 입찰이 성립되고, 업종별로 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록하지 않은 업종은 입찰이 성립되지 않는다.</p> <p>(2) 입찰이 성립되지 않은 업종은 해당업종별로 재공고입찰한다.</p> <p>(3) 입찰대상척수와 등록인원의 비율산정시 소수점 이하의 수는 1명으로 한다.</p>

항목: 입찰서제출

연안어업	근해어업
-	(1) 입찰등록자는 지정된 기간동안 입찰서를 작성하여 밀봉한 후 시·도지사에게 제출하여야 한다.

항목: 예정가격 작성비치

연안어업	근해어업
(1) 사업집행주체는 지역실정을 감안하여 업종별, 톤급별 기초가격의 $\pm 2\%$ 범위내에서 단일 예정가격을 작성한다. 다만, 사업집행주체가 필요하다고 판단하는 경우 복수예비가격을 작성하여 입찰장에서 최종 예정가격을 결정할 수 있다.	(1) 해양수산부장관은 업종별, 톤급단위별 기초가격의 $\pm 2\%$ 범위내에서 단일 예정가격을 작성하여 밀봉한 후 보관하여야 하며, 누설하여서는 아니 된다.

항목: 입찰집행

연안어업	근해어업
<p>(1) 입찰은 입찰서에 의하며 직접방문입찰로 한다.</p> <p>(2) 입찰장에 “입찰서 예시”(참고자료 4)를 부착하여 입찰참가자들이 참고할 수 있도록 하여야 한다.</p> <p>(3) 입찰결과 예정가격과 입찰자가 제시한 금액과의 비율이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하고, 전체예산을 고려하여 입찰대상척수의 130% 이내에 해당하는 자를 사업대상자로 선정(이하 “사업대상자”라 한다)한다.</p> <p>(4) 입찰결과 입찰자가 제시한 금액이 예정가격보다 높은 경우 해당입찰자의 입찰은 무효이다.</p> <p>(5) 입찰결과 사업대상자가 부족한 경우 재입찰을 실시하고 재입찰에도 사업대상자가 부족한 경우 재공고입찰을 실시한다.</p> <p>(6) 재공고 입찰에도 사업대상자를 선정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정할 수 있다.</p> <p>(7) 입찰결과와 예정가격은 입찰집행이 끝난 즉시 공개하여야 한다.</p>	<p>(1) 입찰은 입찰서에 의하며 직접방문입찰로 한다.</p> <p>(2) 입찰장에 “입찰서 예시”(참고자료 4)를 부착하여 입찰참가자들이 참고할 수 있도록 하여야 한다.</p> <p>(3) 시·도지사는 지정된 일시와 장소에서 입찰서를 개찰하고 그 결과를 해양수산부에 통보한다.</p> <p>(4) 해양수산부장관은 시·도지사가 제출한 입찰서 결과를 토대로 낙찰자(사업대상자)를 결정한다.</p> <p>(5) 입찰서 개봉시 필요하다고 판단하는 경우 경찰의 입회를 요청할 수 있다.</p>

항목: 입찰집행

(8) 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.	
---	--

항목: 낙찰자(사업대상자) 결정방법

연안어업	근해어업
-	<p>(1) 각 업종별로 예정가격과 입찰참가자가 제시한 금액과의 비율(이하 ‘낙찰율’이라 한다)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 해당업종 입찰대상척수의 50%에 해당하는 자를 우선 사업대상자(1차 낙찰자)로 결정한다. 이 때 소수점 이하는 1명으로 산정한다.</p> <p>(2) 1차 낙찰자가 아닌 모든 입찰자를 통합하여 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 전체입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 추가로 사업대상자(2차 낙찰자)로 결정한다.</p> <p>(3) 1차 낙찰자와 2차 낙찰자를 모두 사업대상자로 결정하고, 사업대상자에서 제외된 자는 “예비후보자”로 관리 한다.</p> <p>(4) 입찰결과 입찰자가 제시한 금액이 예정가격보다 높은 경우 해당입찰자의 입찰은 무효다.</p> <p>(5) 입찰결과 사업대상자가 부족한 경우 업종별로 재공고입찰 할 수 있으며, 재공고 입찰에도 사업대상자를 선정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정할 수 있다.</p>

항목: 사업포기자 제재 사항

연안어업	근해어업
-	(1) 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.

항목: 입찰결과 안내

연안어업	근해어업
<p>(1)사업대상자에게 사업의 집행절차, 예산의 지원 방법 및 내용 등에 대한 자세한 사항을 개인별로 통보하여야 한다.</p> <p>(2)사업대상에서 제외된 자(이하 “예비후보자”라 한다)에게도 사업대상자가 사업을 포기하는 경우 또는 예산이 허용하는 경우 추가로 사업대상자로 선정될 수 있음을 안내하여야 한다.</p>	<p>(1) 해양수산부장관은 입찰결과를 5일 이내에 시·도지사에게 통보하고, 시·도지사는 이를 5일 이내에 모든 입찰등록자에게 서면으로 통보하여야 한다.</p> <p>(2) 시·도지사가 입찰결과를 통보할 때 사업의 집행절차, 지원금의 지원 방법 및 내용 등에 대한 자세한 사항을 안내하여야 한다.</p> <p>(3) 사업대상자로 선정된 자라 하더라도 예산 형편에 따라 사업대상에서 제외될 수 있음과, 예비후보자라 하더라도 사업대상자가 포기하는 경우 또는 예산이 허용하는 경우 추가로 사업대상자로 선정될 수 있음을 안내하여야 한다.</p>

항목: 최종사업자 선정

연안어업	근해어업
<p>가. 사업자 선정</p> <p>(1) 사업대상자의 어선·어구 등 잔존가치평가 후 전체예산을 고려하여 최종적으로 사업대상자(이하 “최종 사업대상자”라 한다)를 결정한다.</p> <p>(2) 잔여 예산이 발생하는 경우 예비후보자를 추가로 사업대상자로 선정하고, 예비후보자가 없는 경우 재공고입찰에 의하여 추가로 사업대상자를 선정하여야 한다.</p> <p>나. 수산조정위원회</p>	<p>가. 사업자 선정</p> <p>(1) 시·도지사는 감정평가결과를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.</p> <p>(2) 해양수산부장관은 각 사업대상자별 폐업지원금과 잔존가치 감정평가액을 합하여 전체예산의 범위 내에서 최종적으로 사업대상자(이하 “최종 사업대상자”라 한다)를 결정하고 그 결과를 시·도지사에게 통보한다.</p> <p>(3) 잔여 예산이 발생하는 경우 예비후보자중 낙찰율이 가장 낮은 자부터 추가로 최종사업대상자를 선정하고, 예비후보자가 없는 경우 재공고입찰에 의하여 추가로 사업대상자를 선정할 수 있다.</p>

항목: 감정평가

연안어업	근해어업
<p>(1) 사업집행주체는 사업대상자의 어선·어구 또는 시설물 등의 잔존가치 평가를 위해 2인 이상의 감정평가사 또는 감정평가법인을 지정하여야 한다.</p> <p>(3) 사업집행주체가 감정평가기관과 용역계약을 체결한 경우에는 관계 공무원으로 하여금 계약 당사자가 계약 조건에 따라 평가가 수행되고 있는지 여부를 수시로 확인하여야 한다.</p> <p>(4) 사업집행주체는 잔존가치 평가내용이 부실할 경우, 당해감정평가기관에 대하여 추후 3년간 감정평가 용역을 제한할 수 있다.</p>	<p>(1) 시·도지사는 사업대상자의 어선·어구 또는 시설물의 잔존가치(이하 ‘잔존가치’라 한다) 평가를 위해 2인 이상의 감정평가사 또는 감정평가법인을 지정하여야 한다.</p> <p>(3) 시·도지사가 감정평가기관과 용역계약을 체결한 경우에는 관계 공무원으로 하여금 계약 당사자가 계약 조건에 따라 평가가 수행되고 있는지 여부를 수시로 확인하여야 한다.</p> <p>(4) 시·도지사는 잔존가치 평가내용이 부실할 경우, 당해감정평가기관에 대하여 추후 3년간 감정평가 용역을 제한할 수 있다.</p>

항목: 계약체결 및 계약불이행시 제재 조치

연안어업	근해어업
<p>가. 계약체결</p> <p>(1) 사업집행주체는 최종 사업대상자로 선정된 자(이하 “계약상대자”라 한다)와 표준계약서(어선감척사업입찰유의서 서식 4)에 의거 계약을 체결하여야 하며, 계약조건을 따로 정하여 계약서에 첨부할 수 있다.</p>	<p>가. 계약체결</p> <p>(1) 시·도지사는 최종 사업대상자로 선정된 자(이하 “계약상대자”라 한다)와 표준계약서(어선감척사업입찰유의서 서식 5)에 의거 계약을 체결하여야 하며, 계약조건을 따로 정하여 계약서에 첨부할 수 있다.</p>

항목: 계약체결 및 계약불이행시 제재 조치

연안어업	근해어업
<p>(2) 사업집행주체는 계약상대자에게 계약체결일로부터 3개월 이내에 계약사항을 이행할 것을 통지하여야 한다.</p> <p>(3) 사업집행주체가 지원금교부결정을 한 때에는 계약상대자에게 결정 내용과 수산업법 관련 규정에 의거 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업의 허가가 폐지될 것임을 통지하여야 한다.</p> <p>(4) 지원금의 교부신청, 교부결정(취소, 변경포함)·확정, 지원금 집행잔액 등에 대하여는 보조금의예산및관리에관한법률, 예산회계법, 해양수산사업실시규정 (해양수산부고시 제2002-14호)이 정하는 바에 의한다.</p>	<p>(2) 시·도지사는 계약상대자에게 계약체결일로부터 1개월 이내에 계약사항을 이행할 것을 통지하여야 한다.</p> <p>(3) 시·도지사가 지원금교부결정을 한 때에는 계약상대자에게 결정 내용과 수산업법 관련 규정에 의거 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업의 허가가 폐지되고 외국배타적경제수역에서의 어업활동 허가도 폐지될 것임을 통지하여야 한다.</p> <p>(4) 지원금의 교부신청, 교부결정(취소, 변경포함)·확정, 지원금 집행잔액의 반납 등에 대하여는 보조금의예산및관리에관한법률, 국가재정법, 해양수산사업실시규정 (해양수산부고시 제2006-6호)이 정하는 바에 의한다.</p>
<p>나. 계약불이행시 제재 조치</p> <p>(1) 최종 사업대상자가 계약체결에 응하지 않거나 계약사항을 이행하지 않을 때에는 계약은 해지되고 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.</p>	<p>나. 계약불이행시 제재 조치</p> <p>(1) 최종 사업대상자가 계약체결에 응하지 않거나 계약사항을 이행하지 않을 때에는 계약은 즉시 해지되고 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.</p>

항목: 폐업어선처리

연안어업	근해어업
<p>나. 해체 대상어선의 공공사업 활용</p> <p>(1) 정부지방자치단체 및 공공단체(기관) 등이 공공사업(어업지도선, 어장정화선, 실습선, 인공어초, 조형물 등)에 해체 대상어선을 활용하고자 하는 경우에는 해양수산부장관의 승인(지정)을 받아 사용할 수 있다. 다만, 인공어초로 활용하고자 하는 경우에는 인공어초시설사업집행및관리규정등 별도로 정하는 지침에 따라 추진하여야 하며, 이 경우 당해 선박의 폐선처리비는 인공어초시설사업으로 활용하는데 필요한 비용으로 사용할 수 있다.</p> <p>(2) 해체 대상어선의 공공사업 활용이</p>	<p>가. 해체 대상어선의 공공사업 활용</p> <p>(1) 정부지방자치단체 및 공공단체(기관) 등이 공공사업(어업지도선, 어장정화선, 실습선, 인공어초, 조형물 등)에 해체 대상어선을 활용하고자 하는 경우에는 해양수산부장관의 승인(지정)을 받아 사용할 수 있다.</p> <p>(2) 인공어초로 활용하고자 하는 경우에는 인공어초시설사업집행및관리규정등 별도로 정하는 지침에 따라 추진하여야 하며, 이 경우 당해 선박의 폐선처리비는 인공어초시설사업으로 활용하는데 필요한 비용으로 사용할 수 있다.</p> <p>(3) 해체 대상어선의 공공사업 활용이 중</p>

항목: 폐업어선처리

연안어업	근해어업
종료된 경우 활용기관은 당해어선을 해체하여야 한다.(박물관 및 전시용으로 활용할 경우는 예외로 한다)	료된 경우 활용기관은 당해어선을 해체하여야 한다.(박물관 및 전시용으로 활용할 경우는 예외로 한다)

항목: 폐업어선처리

연안어업	근해어업
<p>가. 해체처리 등</p> <p>(1) 사업집행주체는 조선소, 구조물철거업체, 폐기물처리업체 등(이하 “선박해체업체”라 한다)과 계약을 체결하여 감척된 어선을 해체처리하거나, 계약상대자가 사업집행주체의 승인을 받아 선박해체업체와 개별계약에 의해 해체처리할 수 있다. 다만, FRP어선의 선체는 해체처리업체가 소각처리업체에 위탁하여 소각 처리한 후 소각증빙서류를 사업집행주체에 제출하여야 한다.</p> <p>(2) 계약상대자가 해체처리하는 경우 해당 수협 및 사업집행주체에 신고하고 감독을 받아 해체처리한 후 “해체증명서”를 첨부하여 어선등록 말소를 신청하여야 한다.</p> <p>(3) 사업집행주체가 해체처리하는 경우 계약상대자는 사업집행주체가 지정하는 장소에 해체대상어선을 인도하여야 한다.</p> <p>(4) 사업집행주체는 관내 모든 선박해체업체의 처리단가를 조사하여 가장 낮은 단가를 제시하는 업체와 계약을 체결하여야 하며, 계약상대자가 직접 해체처리하는 경우에도 이 단가 이하로 적용하여야 한다.</p> <p>(5) 해체처리대상 어선에 매각이 가능한 기관, 장비 등이 있는 경우에는 그 금액을 공제하고 계약을 체결한다.</p> <p>(6) 사업집행주체는 선박해체업체와 공개경쟁입찰에 의한 계약을 체결하여 매각할 수 있다. 이 경우 선박해체업체는 당해 어선에 설치되어 있는 활용 가능한 기관, 장비 등은 매각 또는 활용할 수 있으나 선체는 반드시 해체 처리하여야 한다.</p> <p>(7) (6)의 경우 사업집행주체는 선박해체여부를 수시로 관리·감독하여야 한다.</p> <p>(8) 사업집행주체는 해체처리단가를 원가계산에 의한 방식으로 산정할 수 있다.</p>	<p>나. 해체처리 등</p> <p>(1) 계약상대자는 시·도지사가 지정하는 일시와 장소에 해체대상어선을 인도하여야 한다.</p> <p>(2) 시·도지사는 원가계산에 의한 방식으로 해체처리비를 산정하고 공개경쟁입찰로 선박해체처리업체(조선소, 구조물철거업체, 폐기물처리업체 등)를 선정하여야 한다.</p> <p>(3) FRP어선의 선체는 해체처리업체가 소각처리업체에 위탁하여 소각 처리한 후 소각증빙서류를 시·도지사에게 제출하여야 한다.</p> <p>(4) 시·도지사는 선박해체처리여부를 수시로 관리·감독하여야 한다.</p>

항목: 폐업어선의 매각대금처리

연안어업	근해어업
<p>(1) 폐업어선의 매각, 해체처리, 공공용 등의 과정에서 발생한 활용 가능한 장비는 매각할 수 있다</p> <p>(가) 사업집행주체가 기관 및 장비품 등을 매각할 경우 아래 감정평가기관의 잔존가치평가액 이상으로 예정가격을 정하여 공개경쟁입찰로 매각하여야 한다.</p> <p>1) 1차 : 잔존가치 평가액의 20%</p> <p>2) 2차 : 잔존가치 평가액의 10%</p> <p>(나) (가)에 의하여도 매각되지 않을 때에는 협상에 의한 수의계약으로 매각하거나 해체·소각·폐기처분할 수 있다.</p> <p>(2) 매각대금은 매각에 따른 비용을 제외한 나머지 금액 중 100분의 60은 국고에 납부하고 100분의 40은 지방 자치단체 수입으로 한다.</p> <p>(3) 폐업어선의 매각대금 중 국고 납입분을 제외한 지방 자치단체의 수입금은 업무추진에 필요한 부대경비(출장비 등)로 편성하여 집행할 수 있다.</p>	-

항목: 해체 대상어선의 매각

연안어업	근해어업
-	<p>(1) 시·도지사는 해체대상어선을 어업이 아닌 화물선, 여객선 등의 용도로 사용하고자 하는 자에 한하여 공개경쟁입찰로 매각할 수 있다.</p> <p>(가) 매각금액은 잔존가치평가액 이상이어야 한다.</p> <p>(2) 시·도지사는 활용이 가능한 기관, 장비, 어구 등과 해체처리과정에서 발생한 철판 등 매각이 가능한 모든 물품은 공개경쟁입찰로 매각하여야 한다.</p> <p>(가) 매각금액은 원가계산에 의하여 산정한다.</p> <p>(3) (1)과 (2)에 의하여도 매각되지 않을 때에는 협상에 의한 수의계약으로 매각하거나 해체·소각·폐기처분할 수 있다.</p>

항목: 매각대금의 처분

연안어업	근해어업
-	<p>(1) 매각대금은 매각에 따른 비용을 제외한 나머지 금액 중 100분의 70은 국고에 납부하고 100분의 30은 지방 자치단체 수입으로 한다.</p> <p>(2) 폐업어선의 매각대금 중 국고 납입분을 제외한 지방 자치단체의 수입금은 업무추진에 필요한 부대경비(출장비 등)로 편성하여 집행할 수 있다.</p>

항목: 어업허가의 취소 및 지원금 지급

연안어업	근해어업
<p>가. 사업집행주체는 계약상대자별 지원금이 확정되면 폐선처리 및 어업허가폐지 등을 확인한 후 신속히 지원금을 지급하여야 한다. 단 계약상대자가 개별계약에 의해 해체처리하는 경우에는 해체증명서가 제출되어 어선등록을 말소한 후 지급한다.</p>	<p>가. 시·도지사는 최종사업대상자와 계약이 체결되면 어업허가를 폐지하고 폐선처리업체와 폐선처리 계약을 체결한 후 신속히 지원금을 지급하여야 한다.</p>
<p>나. 사업집행주체는 감척어선의 지원금을 집행함에 있어 계약상대자 선정일을 기준으로 기산하여 5년안에 해당 어선의 선체·기관 및 장비 등에 대한 정부지원(보조금에 한함)을 받은 어업인에 대한 감척어선 보상금은 다음의 산식에 의해 산출된 금액을 지급하여야 한다.</p> $E = A - \{ C - (C \times D/B) \}$ <p>A : 감척어선 보상금 B : 보조금의 관리기간(60월) C : 보조금으로 지원 받은 금액 D : 보조금을 지원 받은 날부터 계약상대자 선정일 까지 경과된 월단위 기간(경과 잔여일이 15일 이상은 1월로 봄) E : 지급해야 할 감척어선 보상금</p>	<p>나. 시·도지사는 감척어선의 지원금을 집행함에 있어 계약체결일을 기준으로 기산하여 5년안에 해당 어선의 선체·기관 및 장비 등에 대한 정부지원(보조금에 한함)을 받은 어업인에 대한 감척어선 지원금은 다음의 산식에 의해 산출된 금액을 지급하여야 한다.</p> $E = A - \{ C - (C \times D/B) \}$ <p>A : 감척어선 지원금(폐업지원금+ 잔존가치평가액) B : 보조금의 관리기간(60월) C : 보조금으로 지원 받은 금액 D : 보조금을 지원 받은 날부터 계약상대자 선정일 까지 경과된 월단위 기간(경과 잔여일이 15일 이상은 1월로 봄) E : 지급해야 할 감척어선 지원금</p>
<p>다. 지원금의 집행은 계약상대자가 제출한 금융기관의 계좌에 입금하여야 한다.</p>	<p>다. 사업대상자 및 최종사업대상자와 계약상대자가 감척사업비 지원전에 해당어선이 침몰·화재·파손 등의 사유로 잔존가치가 손실된 경우 해당 잔존가치를 삭감하고 지원한다.</p>
<p>라. 사업집행주체는 현장 확인 등 업무추진에 필요한 부대경비(출장비 등)를 별도의 지방비를 편성 집행할 수 있다.</p>	<p>라. 지원금의 집행은 계약상대자가 제출한 금융기관의 계좌에 입금하여야 한다.</p> <p>마. 시·도지사는 현장 확인 등 업무추진에 필요한 부대경비(출장비 등)를 별도의 지방비를 편성 집행할 수 있다.</p>

항목: 사후관리 및 기타사항

연안어업	근해어업
<p>가. 이 지침에 명시되지 않은 사항은 관계법령 또는 해양수산부장관의 별도 지시 및 질의에 대한 회신에 의하며 이 지침이 정한 이외의 사항으로 사업집행주체가 필요하다고 판단되는 사항에 대하여는 사업집행주체가 따로 정할 수 있다.</p> <p>나. 사업집행주체는 매분기 익월 10일까지 해양수산사업실시규정에 의거 해양수산부장관에게 추진상황을 보고하고, 사업이 완료된 경우에는 사업집행 완료보고를 해야 한다.</p> <p>다. 사업집행주체는 사업추진관련 서류 및 단계별 추진과정을 촬영한 사진 자료 10매(5×7)를 사업 완료 후 5년 이상 보관하여야 한다.</p> <p>라. 업무담당기관 및 부서 (1) 중 앙 : 해양수산부 어업자원국 어업정책과 (02-3674-6915) (2) 시·도 : 수산과(수산행정과, 해양수산과, 어업생산과) (3) 시·군·구 : 수산과</p> <p>마. 본 사업의 집행순기와 추진절차는 붙임(참고자료 1, 2)를 참조하시기 바랍니다.</p>	<p>가. 이 지침에 명시되지 않은 사항은 관계법령 또는 해양수산부장관의 별도 지시 및 질의에 대한 회신에 의하며 이 지침이 정한 이외의 사항으로 시·도지사가 필요하다고 판단되는 사항에 대하여는 시·도지사가 따로 정할 수 있다.</p> <p>나. 수산조정위원회 심의 (1) 해양수산부장관 또는 시·도지사가 필요하다고 인정할 경우에는 다음사항에 대하여 수산조정위원회 심의를 거쳐 결정할 수 있다. (가) 사업자의 확정 및 지원금 집행 결정에 관한 사항 (나) 기타, 필요하다고 인정되는 사항 (2) 수산조정위원회는 필요한 경우 사업대상자의 어선을 감정평가한 감정평가사, 관계 공무원 및 어업인 등을 참석시켜 의견을 청취하거나 필요한 자료를 요청할 수 있다.</p> <p>다. 시·도지사는 매분기 익월 10일까지 해양수산사업실시규정에 의거 해양수산부장관에게 추진상황을 보고하고, 사업이 완료된 경우에는 사업집행 완료보고를 해야 한다.</p> <p>라. 시·도지사는 사업추진관련 서류 및 단계별 추진과정을 촬영한 사진자료 10매(5×7)를 사업 완료 후 5년 이상 보관하여야 한다.</p> <p>마. 업무담당기관 및 부서 (1) 중 앙 : 해양수산부 어업자원국 어업정책과 (02-3674-6915) (2) 시·도 : 수산과(수산행정과, 해양수산과, 어업생산과)</p> <p>바. 본 사업의 집행순기와 추진절차는 붙임(참고자료 1, 2)를 참조하시기 바랍니다.</p>

항목: 입찰유의서(입찰참가신청)

연안어업	근해어업
<p>3. (입찰참가신청)입찰에 참가하고자 하는 자는 입찰공고 또는 입찰참가통지서에 기재된 입찰참가신청마감일까지 다음 각호의 서류를 시도의 담당공무원에게 제출하여 입찰참가를 신청하여야 한다.</p> <p>가. 입찰참가신청서 1부(서식1) 나. 어업허가증 사본 1부 다. 선박검사증서 사본 1부 라. 선적증서 사본 1부. (1) 나, 다, 라의 경우 사본에 “원본과 같음”을 명기하고 인감으로 날인하여 제출 마. 어선원부 1부 바. 당해 어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 1부(서식2) 사. 인감증명서 1부 아. 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장) 자. 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서 차. 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류</p>	<p>3. (입찰참가신청)입찰에 참가하고자 하는 자는 입찰공고 또는 입찰참가통지서에 기재된 입찰참가신청마감일까지 다음 각호의 서류를 시도의 담당공무원에게 제출하여 입찰참가를 신청하여야 한다.</p> <p>가. 입찰참가신청서 1부(서식1) 나. 어업허가증 사본 1부 다. 선박검사증서 사본 1부 라. 선적증서 사본 1부. (1) 나, 다, 라의 경우 사본에 “원본과 같음”을 명기하고 인감으로 날인하여 제출 마. 어선원부 1부 바. 당해 어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(서식2) 사. 외국수역에서 조업허가를 가지고 있는 어선은 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가증 폐지동의서 각 1부.(서식3) 아. 인감증명서 1부 자. 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장) 차. 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서 카. 실직수당 지급 각서 1부.(서식7) 타. 기타 시도지사가 필요하여 제출을 요구하는 서류</p>

항목: 입찰유의서(입찰신청)

연안어업	근해어업
<p>①입찰참가신청을 한 자가 아니면 입찰에 참가할 수 없다. ②입찰참가신청서 제출시 대리인을 지정한 경우에는 그 대리인도 입찰에 참가할 수 있다. 다만, 입찰참가신청서를 제출하는 때부터 입찰개시 시각전까지 입찰대리인을 지정하거나 입찰대리인을 변경하는 경우에는 그 대리인이 입찰에 참가할 수 있다. ③국가를당사자로하는계약에관한법률시행령 제76조의 규정에 의한 부정당업자로 입찰참가자격을 제한받고 있는 자는 제2항의 규정에 의한 대리인으로 할 수 없다.</p>	<p>①입찰참가신청을 한 자가 아니면 입찰에 참가할 수 없다. ②입찰에 참가하고자 하는 자는 입찰등록서(서식6)에 등록하여야 한다.</p>

항목: 입찰유의서(입찰서의 제출)

연안어업	근해어업
<p>①입찰서는 봉합하여 1인1통만을 제출하여야 한다.</p> <p>②입찰자는 제출한 입찰서를 교환·변경 또는 취소할 수 없다. 다만, 입찰서에 기재한 중요부분에 오기가 있음을 이유로 개찰현장에서 입찰자가 입찰의 취소의사를 표시한 것으로서 발주기관이 이를 인정하는 경우에는 취소가 가능하다.</p>	<p>①입찰서는 봉합하여 1인1통만을 제출하여야 한다.</p> <p>②입찰자는 제출한 입찰서를 교환·변경 또는 취소할 수 없다. 다만, 입찰서에 기재한 중요부분에 오기가 있음을 이유로 개찰전에 입찰자가 입찰의 취소의사를 표시한 것으로서 시·도지사가 이를 인정하는 경우에는 취소가 가능하다.</p>

항목: 입찰유의서(경쟁입찰의 성립)

연안어업	근해어업
<p>입찰은 사업집행주체가 입찰공고한 대상업종별로 대상척수 이상이 참여하여야 유효한 입찰로써 성립한다.</p>	<p>입찰은 전국을 통합하여 입찰대상업종별로 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록하여야 성립된다.</p>

항목: 입찰유의서(입찰의 무효)

연안어업	근해어업
<p>자. 입찰서에 기재한 중요부분에 오차가 있음을 이유로 개찰현장에서 입찰자가 입찰의 취소의사를 표시한 것으로서 담당공무원이 이를 인정한 입찰</p>	<p>자. 입찰서에 기재한 중요부분에 오차가 있음을 이유로 개찰전에 입찰자가 입찰의 취소의사를 표시한 것으로서 시·도지사가 이를 인정한 입찰</p>

항목: 입찰유의서(재공고입찰)

연안어업	근해어업
<p>(재입찰 및 재공고입찰)</p> <p>①담당공무원은 경쟁입찰에 있어서 연안어업 업종별 입찰대상척수 이상의 유효한 입찰자가 없거나, 입찰결과 유효한 사업대상자(이하 “사업대상자”라 한다)가 부족한 경우에는 같은 장소에서 다시 입찰에 부칠 수 있다. 이 경우 입찰자 또는 입찰회수의 제한을 받지 아니한다.</p> <p>②입찰자나 사업대상자가 없는 경우 또는 최종 사업대상자가 계약을 체결하지 아니하는 경우에는 재공고 입찰에 부칠 수 있다.</p> <p>③제1항 내지 제2항의 규정에 의한 재입찰 또는 재공고입찰시에는 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타조건을 변경할 수 없다.</p>	<p>(재공고입찰)</p> <p>①담당공무원은 경쟁입찰에 있어서 근해어업 업종별 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 입찰자가 없거나, 입찰결과 유효한 사업대상자(이하 “사업대상자”라 한다)가 부족한 경우에는 재공고입찰을 부칠 수 있다.</p> <p>②제1항의 규정에 의한 재공고입찰시에는 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타조건을 변경할 수 없다.</p>

항목: 입찰유의서(사업대상자의 결정)

연안어업	근해어업
<p>①사업대상자는 예정가격 대비 입찰금액의 비율이 가장 낮은 자부터 순서대로 예산의 범위내에서 결정한다.</p> <p>②예정가격 대비 입찰금액의 비율은 소수점 셋째자리에서 반올림하여 둘째자리까지 기록한다.</p> <p>③사업대상자 선정 후 사업포기자, 최종사업대상자로 선정 후 계약포기자 또는 계약미이행자가 발생하면 예산의 범위내에서 입찰에 의하여 추가로 사업대상자를 선정한다.</p> <p>④제1항의 경우 비율이 같은 입찰자가 2인 이상인 때에는 선령이 오래된 어선, 어업허가 건수가 많은 어선, 어선의 규모가 큰 어선 순으로 서열을 결정한다.</p>	<p>① 입찰에 부치는 각 업종별로 예정가격과 입찰참가자가 제시한 금액과의 비율(이하 '낙찰율'이라 한다)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 해당업종 입찰대상척수의 50%에 해당하는 자를 우선 사업대상자(1차 낙찰자)로 결정한다. 이 때 소수점 이하는 1명으로 산정한다.</p> <p>② 1차 낙찰자가 아닌 모든 입찰자를 통합하여 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 전체 입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 추가로 사업대상자(2차 낙찰자)로 결정한다.</p> <p>③예정가격 대비 입찰금액의 비율은 소수점 셋째자리에서 반올림하여 둘째자리까지 기록한다.</p> <p>④사업대상자 선정 후 사업포기자, 최종사업대상자로 선정 후 계약포기자 또는 계약미이행자가 발생하면 예산의 범위 내에서 입찰에 의하여 추가로 사업대상자를 선정한다.</p> <p>⑤사업대상자로 선정되지 않은 자(이하 "예비후보자"라 한다)도 사업대상자가 사업을 포기하는 경우 사업대상자가 될 수 있다.</p> <p>⑥제1항 및 제2항의 경우 비율이 같은 입찰자가 2인 이상인 때에는 낙찰율의 소수점 셋째자리 이하가 낮은 자, 선령이 오래된 어선, 어업허가 건수가 많은 어선, 어선의 규모가 큰 어선 순으로 서열을 결정한다.</p>

항목: 입찰유의서(입찰결과 통지)

연안어업	근해어업
<p>①입찰결과는 입찰참가자 모두에게 즉시 구두로 안내하고 사업대상자에게는 7일 이내에 우편으로 통지하여야 하며, 이 경우 타인의 입찰금액은 공개하여서는 아니 된다.</p>	<p>낙찰결과는 입찰참가자 모두에게 10일 이내에 우편으로 통지한다.</p>

항목: 입찰유의서(어선·어구 등 잔존가치의 평가)

연안어업	근해어업
<p>①사업대상자의 어선·어구 등 잔존가치 평가를 위해 부동산가격공시및감정평가에관한법률에 의한 2인이상의 감정평가사 또는 감정평가법인에 의뢰하여야 한다.</p> <p>②평가방법 및 기준은 부동산가격공시및감정평가에관한법률에 의하되 '07년도 연근해어업 구조조정사업 집행지침 붙임4의 규정에 의한 어선·어구 및 어업시설물 평가기준을 내용으로 하여 산출한다.</p> <p>③사업대상자의 어선에 설치된 장비 등은 사업자가 보상을 지급 받기 전에 사업집행주체의 승인을 받아 매각할 수 있으며, 이 경우 매각된 장비 등의 잔존가치평가액에 해당하는 금액은 보상금에서 제외한다.</p> <p>④최종 사업대상자로 선정된 후 보상금 지급 전에 어선이 침몰하거나 파손된 경우에는 다음에 따라 보상금을 산정한다. 이 경우 어선의 잔존가치 재평가에 소요되는 비용은 최종 사업대상자가 부담한다.</p> <p>(가)어업인이 대상어선을 사업집행주체에게 인도하기 전에 파손시에는 당해어선을 재평가한다.</p> <p>(나)사업자 선정전에 화재, 침몰 등 본인의 귀책사유에 의하여 더 이상 사용할 수 없게된 경우에는 잔존가치는 없는 것으로 본다.</p> <p>(다)사업자 선정후에 태풍 등 천재지변에 의해 침몰한 경우 어선의 잔존가치 평가액에서 보험(공제 포함)으로 지급받는 금액을 제외한 나머지 금액을 지급한다.</p>	<p>①사업대상자의 어선·어구 등 시설물의 잔존가치(이하 '잔존가치'라 한다) 평가를 위해 부동산가격공시및감정평가에관한법률에 의한 2인이상의 감정평가사 또는 감정평가법인에 의뢰하여야 한다.</p> <p>②평가방법 및 기준은 부동산가격공시및감정평가에관한법률에 의하되 2007년도 연근해어업 구조조정사업(근해어선 감척사업) 집행지침 붙임4의 규정에 의한 어선·어구 및 어업시설물 평가기준을 내용으로 하여 산출한다.</p> <p>③최종 사업대상자로 선정된 후 지원금 지급전에 어선이 침몰하거나 파손된 경우에는 다음에 따라 지원금을 산정한다. 이 경우 잔존가치 재평가에 소요되는 비용은 최종 사업대상자가 부담한다.</p> <p>(가)어업인이 대상어선을 사업집행주체에게 인도하기 전에 파손시에는 당해어선을 재평가한다.</p> <p>(나)사업자 선정전에 화재, 침몰 등 본인의 귀책사유에 의하여 더 이상 사용할 수 없게된 경우에는 잔존가치는 없는 것으로 본다.</p> <p>(다)사업자 선정후에 태풍 등 천재지변에 의해 침몰한 경우 어선의 잔존가치 평가액에서 보험(공제 포함)으로 지급받는 금액을 제외한 나머지 금액을 지급한다.</p>

항목: 최종 사업대상자 선정

연안어업	근해어업
<p>①입찰결과와 어선·어구 등 잔존가치 평가 결과를 종합하여 예산의 범위내에서 최종 사업대상자를 선정한다.</p> <p>②사업대상자가 포기하거나 예산이 허용하는 경우 예비후보자중 차순위자 순으로 추가로 사업대상자를 선정할 수 있다.</p>	<p>①입찰결과 폐업지원금과 잔존가액 평가 결과를 종합하여 예산의 범위내에서 최종 사업대상자를 선정한다.</p> <p>②사업대상자가 포기하거나 예산이 허용하는 경우 예비후보자중 낙찰율이 낮은 자 순으로 추가로 최종사업대상자를 선정할 수 있다.</p>

항목: 계약의 체결

연안어업	근해어업
<p>①최종 사업대상자로 선정된자(계약상대자)는 표준계약서(서식4)와 구비서류를 사업자 선정결과를 통지 받은 후 7일 이내에 담당공무원에게 제출하고 10일 이내에 계약을 체결하여야 한다.</p> <p>②제1항의 경우에 불가항력의 사유로 인하여 계약을 체결할 수 없는 경우에는 그 사유가 존속하는 기간은 이를 산입하지 아니한다.</p> <p>③제1항의 규정에 의하여 사업집행주체와 계약을 체결하고자 하는자는 관계법령의 규정에 의하여 필요한 관계서류를 담당공무원에게 제출하여야 한다.</p>	<p>①최종 사업대상자로 선정된자(계약상대자)는 표준계약서(서식5)와 구비서류를 사업자 선정결과를 통지 받은 후 7일 이내에 담당공무원에게 제출하고 10일 이내에 계약을 체결하여야 한다.</p> <p>②제1항의 경우에 불가항력의 사유로 인하여 계약을 체결할 수 없는 경우에는 그 사유가 존속하는 기간은 이를 산입하지 아니한다.</p> <p>③제1항의 규정에 의하여 사업집행주체와 계약을 체결하고자 하는 자는 관계법령의 규정에 의하여 필요한 관계서류를 담당공무원에게 제출하여야 한다.</p>

항목: 계약의 이행 및 불이행시 제재조치

연안어업	근해어업
<p>①사업집행주체는 계약상대자에게 계약을 체결한 후 3개월 이내에 계약사항을 이행할 것을 통지하여야 한다. ②최종사업대상자로 선정된 자가 계약에 응하지 않거나 계약을 체결하고도 계약사항을 이행하지 않는 경우 계약은 자동 해지되며, 향후 5년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.</p>	<p>①사업집행주체는 계약상대자에게 계약을 체결한 후 1개월 이내에 계약사항을 이행할 것을 통지하여야 한다.</p> <p>②최종사업대상자로 선정된 자가 계약에 응하지 않거나 계약을 체결하고도 계약사항을 이행하지 않는 경우 계약은 즉시 해지되며, 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.</p>

항목: 부정당업자의 입찰참가자격 제한

연안어업	근해어업
<p>①입찰자, 사업대상자, 최종 사업대상자와 계약상대자가 국가를당사자로하는계약에 관한법률시행령 제76조의 규정에 해당하는 경우에는 향후 5년간 어선감척사업 입찰참가자격을 제한한다.</p>	<p>①입찰자, 사업대상자, 최종 사업대상자와 계약상대자가 국가를당사자로하는계약에 관한법률시행령 제76조의 규정에 해당하는 경우에는 향후 10년간 어선감척사업 입찰참가자격을 제한한다.</p>

항목: 기타사항

연안어업	근해어업
<p>입찰공고조건 및 이 유의서에 명시되지 아니한 기타의 사항에 대하여는 사업집행주체에서 정하는 바에 의한다.</p>	<p>입찰공고조건 및 이 유의서에 명시되지 아니한 기타의 사항에 대하여는 시도지사가 정하는 바에 의한다.</p>

감척사업 추진절차

추진순서	수행 기관	소요 기간	내 용
사업집행지 침 수립·시 달	해양 수산 부	즉시	○ 해양수산부에서 수립하여 시·도에 시달
세부사업 집 행지침 수 립·시달	시·도	10일	○ 해양수산부에서 시달한 사업집행지침을 기준으로 세부사업 집행지침을 수립 ○ 입찰신청자격, 제출서류, 입찰방법, 예비 사업대상자 결정방 법 등 안내
사업안내 입찰공고 사업홍보	시·도	20일 간	○ 시·도의 홈페이지에 공개 ○ 기초가격, 예산, 입찰참가자격, 입찰참가신청서 접수기간, 입찰서 제출기간·장소, 입찰방법, 예비 사업대상자 결정방법 등 안내
입찰등록 입찰참가신 청	시·도	5일간	○ 입찰참가신청서, 기타증명서 등 참가신청서류 접수 ○ 입찰참가자격 유무 확인 후 유자격자에게는 입찰절차 안내
입찰서 접 수	시·도	5일간	○ 입찰참가자가 입찰서를 작성하여 시·도에 제출
예 정 가 격 작성	해양 수산 부	개찰 5일전	○ 기초가격의 ±2% 범위 내에서 예정가격을 작성하여 밀봉 보관
개 찰	시·도	1일	○ 시·도 담당공무원이 입찰서를 지정된 일시 및 장소에서 개 찰 ○ 입찰 결과를 해양수산부에 통보
사업대상자 선정	해양 수산 부	5일	○ 시·도에서 취합한 입찰결과를 토대로 사업대상자를 결정 ○ 사업조건을 만족시키지 않은 업종은 재공고 입찰
입 찰 결 과 안내	시·도	10일	○ 입찰신청자 모두에게 입찰결과를 안내
어 선·어 구 등 잔존가 치평가	시·도	60일	○ 사업대상자의 어선·어구 등 잔존 가치 평가 ○ 권역별로 정해진 감정평가기관에 한해 감정평가 실시
최종사업대 상자 선정 및 계약체 결	시·도	5일	○ 예산의 범위에서 업종별 최종사업대상자 선정 ○ 최종사업대상자와 계약체결
사 업 물 량 및 예산 배 정	해양 수산 부	5일	○ 시·도별 감척물량 확정 및 소요예산 배정
폐 업 어 선 처리어업허 가취소	시·도	20일	○ 어선·어구, 시설물 등 폐업어업어선 해체처리 ○ 증명서를 첨부하여 어선등록말소, 어업허가 취소
지원금지급	시·도	10일	○ 폐업지원금 입찰금액과 어선·어구잔존가치 평가금액을 지급
사업 정산	시·도	10일	○ 사업결과 취합 및 자금 정산 후 반납

제4절 특정어업 감척방안

1. 입찰예외규정적용배경

어업수익악화에 따른 어업인들의 감척요구 강도가 매우 높고 국가간어업협정(한·일, 한·중 어업협상) 등의 사회·환경적 영향에 의한 어업조건의 악화가 매우 큰 업종에 대해서는 일반적인 감척진행절차와는 별도로 예외규정을 마련하여 적용할 수 있도록 하는 것이 감척효과를 극대화 할 수 있을 것으로 판단된다.

이는 지역별 업종별 어업인 단체들과 감척사업시행주체(해수부)의 협약에 의해 한정적으로 적용할 수 있도록 한다. 일부업종은 전체 어선수가 적어 입찰을 실시할 경우 단합의 가능성이 있으나, 입찰예외규정(아래 특정어업감척 방안)의 적용으로 사업시행주체와의 협약결과에 따라서 감척사업의 소요비용의 절감을 기대할 수 있다. 또한 업종전체를 감척함으로써 감척에 따른 효과를 극대화 할 수 있고 개별 어업인들이 입찰절차를 거치지 않아도 되기 때문에 감척절차를 간소화 할 수 있다.

2. 특정어업 감척방안 및 대상

특별한 감척 사유가 있다고 판단되는 업종에 대하여 입찰 실시 이전에 정부가 제시하는 정액으로 감척하도록 하는 방안으로, 정액을 산출 할 때는 입찰에 의한 방법이나 과거 일반 감척에 의한 감척 지원금액율(수익대비 지원금액 비율) 보다 높지 않아야 한다. 만일 정액 지원금액율이 높으면 정액 감척 미 해당자들도 정액 감척 사유를 제시하면서 정액 감척을 요구할 우려 있다.

또한 특정어업 감척에는 과거 국제감척시와 같이 업종별 선령에 대한 입찰참가제한은 적용하지 않아야 할 것으로 판단된다.

본 연구에서 제시하는 정액 지원금액율은 입찰에 의한 국고 지원금액율 보다 높은 수준이 아니며(<표 7-18>참조), 정액 감척 방안을 수용하지 않는 경우는 다른 일반 근해어업자와 동일하게 입찰에 의한 감척에 참가하도록 한다.

<표 7-18> 특정어업감척 대상어업 및 근거

대상어업	특정어업감척대상 사유	정액산출근거 및 대안
부산연승 10척	<ul style="list-style-type: none"> ○ 한일 어업 협정에 의하여 매년 EEZ조업 조건이 악화되고 있음 ○ 이와 같은 사유는 과거 국제협정에 의한 특별지원과 같은 방법으로 지원하여 감척하는 것이 과거와 형평성이 유지됨 ○ 어민들의 계속된 항의로 추후 감척시 우선권을 고려하겠다는 정부의 약속이 있었다고 함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대안 1: 과거 일반감척 53.8% 지원액과 동일한 지원율을 적용함. ○ 대안 2: 금번 입찰에 의한 기초금액에 06년 연안 어업 낙찰율 74%수준으로 산정함. 예) 금년 입찰 기초금액을 수익액 70%이라고 하면 정액감척액=수익금에 의한 기초금액 산정액*74% 수준임 ○ 대안 3: 낙찰율을 고려하지 않고 입찰예정가격을 지원하는 방안
동해구기선저인망 18척(강원지역)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주변 어업자들과 자원을 둘러싼 분쟁이 많음 ○ 자원 남획형 어업임 ○ 지방 정부의 감척 의지가 강한 업종임 ○ 단, 지방정부의 감척 지원금이 있을 경우에 정액 감척 대상으로 함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 부산연승 정액 산출 방법과 동일하나 1안, 2안 모두 강원도 지방비 지원액을 추가함(수익액의 10~20%)

<표 7-19> 업종별 입찰예정가 대비 낙찰비율(2006년 기준)

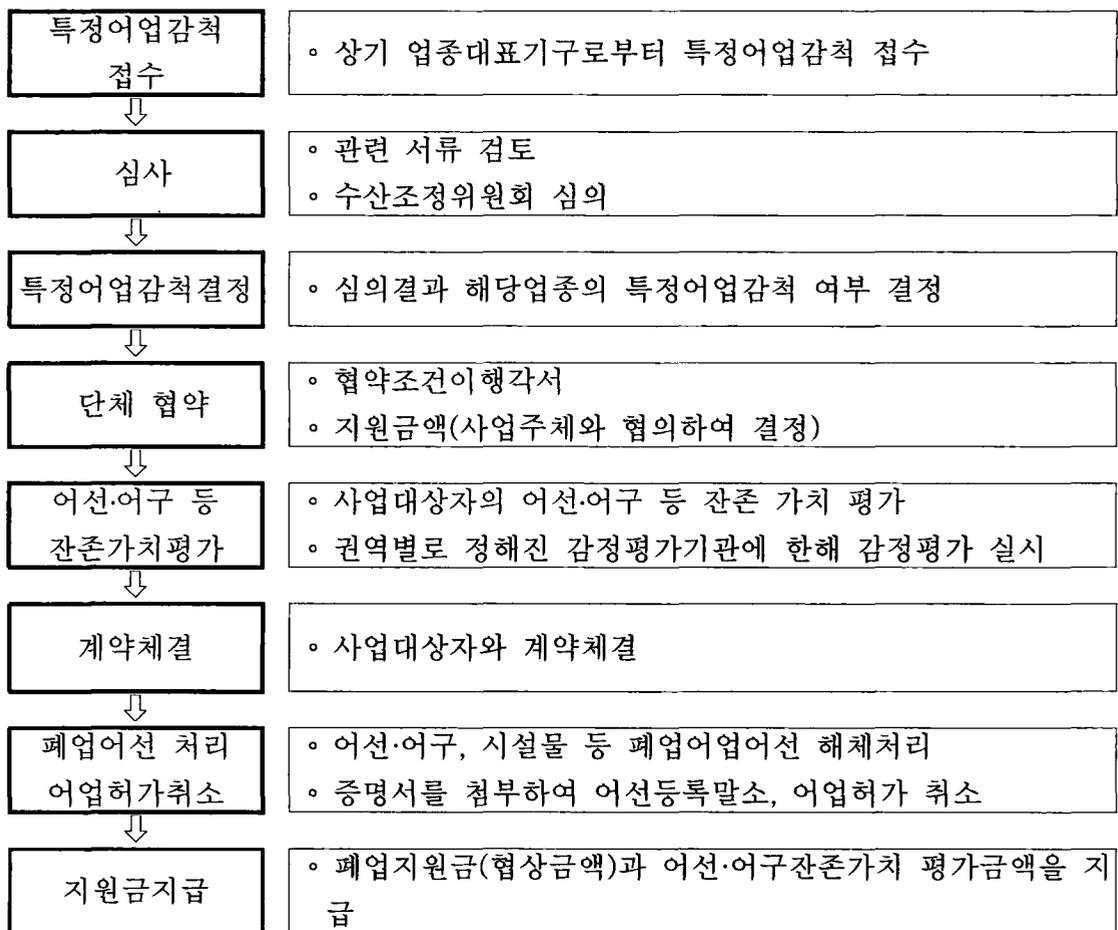
업종	복합	선망	자망	통발	평균
입찰기초가격 (천원)	18,380~ 40,000	11,323~ 40,000	17,735~ 40,000	18,380~ 40,000	-
평균낙찰가 (천원)	19,346	29,755	21,243	23,260	23,401
평균낙찰율 (%)	68.2	74.4	76.3	78.7	74.0

자료: 해양수산부 내부자료

3. 사업추진절차

근해어선감척사업의 예외규정적용은 협상여부에 따라 입찰제 시행 어업에 대한 예산 및 포함업종이 달라지므로 사업집행의 효율성을 위해 입찰제보다 먼저 시행함이 바람직하다고 판단된다. 특정어업감척의 사업추진 절차는 <표 7-19>와 같다.

<표 7-20> 특정어업감척의 사업추진 절차



제5절 폐업지원금과 잔존가치를 동시에 입찰하는 방안

현재 연안어업의 어선감척사업의 경우는 어업수익액에 대해서만 입찰을 실시하고 어선·어구는 평가에 의해 산정된 금액을 지급하고 있다. 따라서 수익지원금에 대한 입찰과 어선·어구에 대한 평가 등 절차가 2원화되어 시간적 경제적으로 정부부담을 초래하는 실정이다.

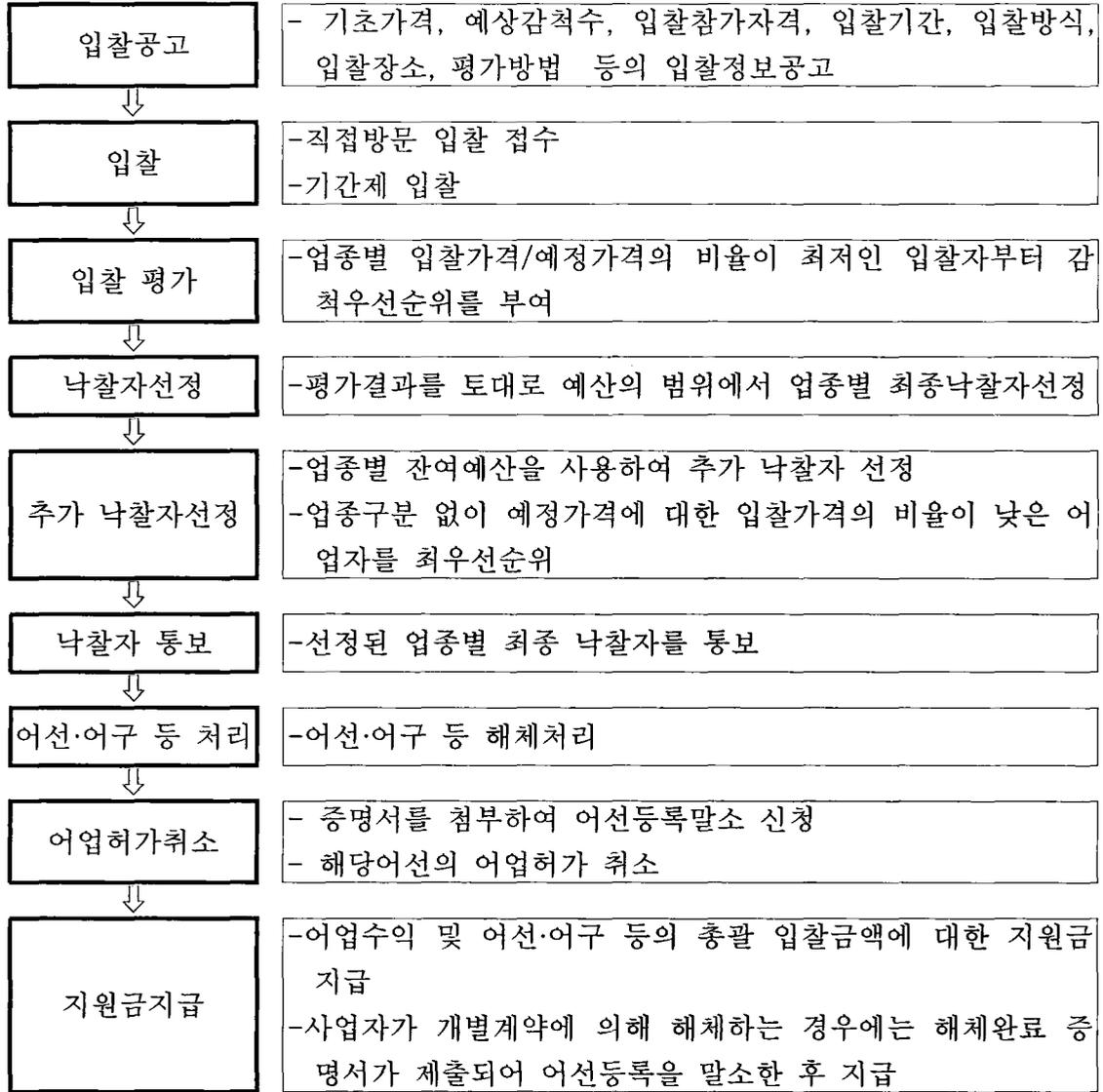
따라서 폐업지원금과 잔존가치를 동시에 입찰하는 경우 감척사업을 보다 경제적이고 효율적으로 추진할 수 있을 것으로 기대된다. 그러나 현재 많은 어업인들이 입찰제에 대한 인식이 낮아 자칫 동시 입찰제시행으로 입찰참여가 낮아 감척사업 추진이 어려울 수 있다. 감척행정비용 절감하고 감척업무행정의 효율화를 높이기 위하여 어업수익액 및 어선·어구 등 동시 입찰제 도입이 바람직하다고 판단되나 입찰제에 대한 어업인들의 인식 제고를 위하여 충분한 홍보기간을 거쳐야 할 것으로 판단된다.

<표 7-21> 폐업지원금과 잔존가치 분리 또는 동시입찰의 장단점

구분	장점	단점
동시입찰	<ul style="list-style-type: none"> ○ 입찰절차 간소화 ○ 감척비용절감(어선어구 평가비용 절감) ○ 어선어구 평가금액에 대한 어업인들의 이의 제기소지 없음 ○ 낙찰자가 어선어구 평가금액 불만족으로 인한 사업포기 가능성 없음 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어선·어구규모가 상이하여 적정 입찰가격 산정이 어려움 ○ 평가를 선호하는 어업인들은 감척사업에 참여하지 않을 가능성이 있음
분리입찰	<ul style="list-style-type: none"> ○ 현행 연안어업의 입찰제도로 어업인들에게 익숙함 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 행정절차 2원화로 행정업무낭비 및 어선어구 평가비용 초래 ○ 어선어구 평가금액에 대한 어업인들의 이의 제기소지 가능성 (이로 인한 낙찰자 감척사업 포기 가능성이 있음)

어업수익액 및 어선·어구 등 동시 입찰제 도입의 경우는 기존의 입찰체계에서 어선·어구 등의 잔존가치 평가 절차 등이 생략되고 입찰평가를 통하여 바로 최종낙찰자가 선정된다.

<표 7-22> 동시입찰 어선감척사업추진 절차



여 백

제 8 장 근해어선 감척어업인의 전업 및 실업대책

- 1절 어업별 선원 고용실태
- 2절 감척어업자 및 선원의 취업형태
- 3절 감척으로 인한 실업선원의 실업수당
- 4절 실업수당 지급주체에 대한 검토
- 5절 감척어선 선주 및 어선원의 전업 및
실업대책

제 8장 근해어선 감척어업인의 전업 및 실업대책

제1절 어업별 선원 고용실태

1. 어업별 선원수

근해어업의 어업별 선박당 고용된 선원수를 살펴보면 <표 8-1> 및 <그림 8-1>과 같다. 이 자료는 2007년 4월 1일 현재 본 연구진에서 근해어선감척사업 제도개선을 위한 연구를 수행하기 위하여 근해어업 어업자 단체 및 어업자들을 통하여 설문 조사한 것이다.

표에서 보는 보면 근해어업의 선박 1척당 평균승선 인원수는 9.34명이며, 그 중에서 내국인 선원은 8.75명, 외국인 선원은 0.59명이다. 척당 제일 많은 선원을 고용하고 있는 어업은 대형트롤어업으로서 15명이며 전원 내국인이고, 외국인 선원은 한명도 고용되어 있지 않다. 이어서 대형기선저인망어업 12.8명(내국인 10.6명, 외국인 2.2명), 대형선망 12.3명(내국인 11.9명, 외국인 0.4명), 근해자망 10.4명(내국인 10명, 외국인 0.4명), 동해구트룰 10.3명(내국인 10.3명)순이다.

- 대형기선저인망과 서남해구기선저인망은 쌍끌이, 외끌이가 포함된 결과로서 외끌이 기준이며 쌍끌이의 통은 외끌이의 2배로 계산하면 된다.

<표 8-1> 근해어업 어업별 선박척당 선원 수(단위: 명)

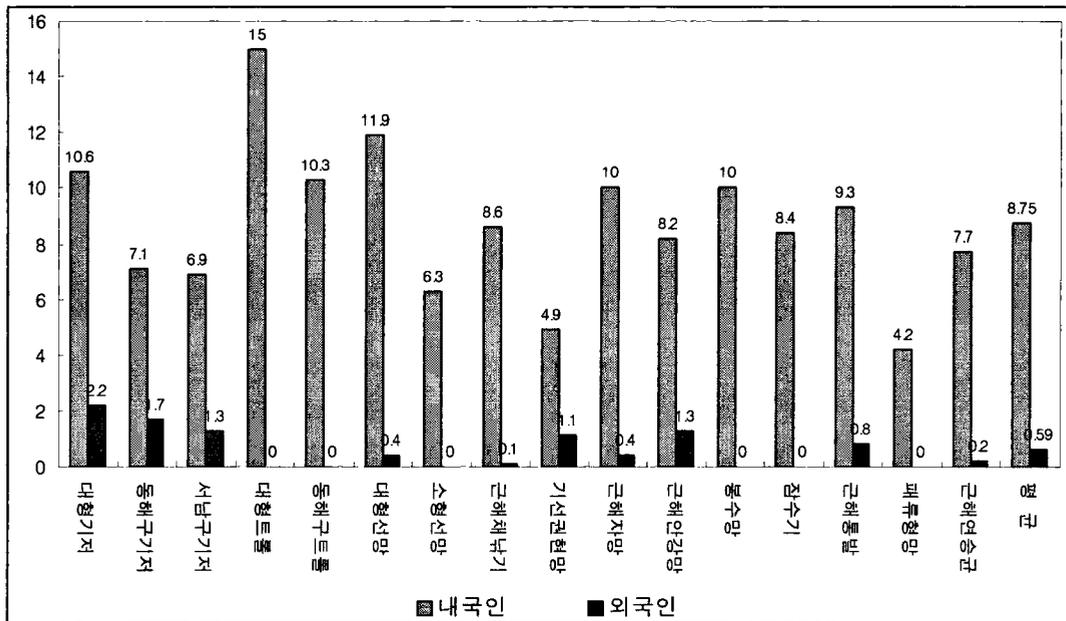
구분 어업별	내국인 선원수	외국인 선원수	합 계
대형기선저인망	10.6	2.2	12.8
동해구기선저인망	7.1	1.7	8.8
서남해구기선저인망	6.9	1.3	8.2
대형트롤	15	0	15
동해구트룰	10.3	0	10.3
대형선망	11.9(통당 70.8)	0.4(통당 2.2)	12.3(통당 73)
소형선망	6.9	0	6.9
근해채낚기	8.6	0.1	8.7
기선권현망	4.9(통당 26)	1.1(통당 6.0)	6(통당 32)
근해자망	10	0.4	10.4
근해안강망	8.2	1.3	9.5
봉수망	10	0	10
잡수기	8.4	0	8.4
근해통발	9.3	0.8	10.1
패류형망	4.2	0	4.2
근해연승	7.7	0.2	7.9
평 균	8.75	0.59	9.34

- 근해통발 어업에는 장어통발, 기타통발, 강원도의 홍게통발이 포함되어 있다.
- 대형선망어업은 본선 1척, 등선 2척, 운반석 3척으로 구성된 선단(5-6척/1통)으로 하는 어업이며, 1선단 선원수는 73명 정도이다.

척당 제일 적은 선원을 고용하는 어업은 패류형망어업으로서 척당 4.2명이며 전원 내국인이다. 다음으로 기선권현망어업 6명(내국인 4.9명, 외국인 1.1명), 소형선망 6.9명(내국인 6.9명, 외국인 0명), 근해연승 7.9명(내국인 7.7명, 외국인 0.2명), 서남구기저 8.2명(내국인 6.9명, 외국인 1.3명), 잠수기어업 8.4명(내국인 8.4명, 외국인 0명)순이다.

- 기선권현망 어업은 4-5척/1통으로 구성된 선단어업이며, 그 구성은 본선 2척(5-6명), 어로보조선(어탐선) 1-2척(3-4명), 가공 및 운반겸용선 1-2척(3명)으로 선단 전체로는 32명 정도 승선하고 있다.
- 소형선망 어업은 본선 1척과 부속선 1-2척으로 구성된 선단(2-3척/1통)으로 하는 어업이며, 1선단 선원수는 16-18명 정도이다.

내국인을 제일 많이 고용하고 있는 어업은 대형트롤 15명이고, 이어서 대형선망 11.9명, 대형기선저인망 10.6명, 동해구트롤 10.3명 순이다.



<그림 8-1> 근해어업의 어업별 선박척당 선원수(단위: 명)

외국인 선원을 제일 많이 고용하고 있는 어업은 대형기선저인망 2.2명이고, 이어서 동해구기선저인망 1.7명, 근해안강망과 서남해구기선저인망 각 1.3명, 기선권현망 1.1명 순이다. 대형트롤, 동해구트롤, 소형선망, 봉수망, 잠수기, 패류형망의 6개 어업은 외국인을 1명도 고용하고 있지 않으며, 근해채낚기는 0.1명, 근해연승은 0.2

명, 대형선망과 근해자망은 0.4명으로서 이들 어업은 비교적 적은 외국인 선원을 고용하고 있다.

<표 8-2>는 근해어업 어업별 고용된 총선원수를 계산한 것이다. 이 표는 <표 8-1>의 근해어업 어업별 선박당 선원 수에 <표 5-29>의 근해어선 어업별 선박척수(2006년말 기준)를 곱하여 구한 추정치이다.

근해어업에 고용된 선원수는 근해어선 총 3,622척에 32,050명의 총 어선원이 승선하고 있으며, 그 중에서 내국인은 30,108명이고 외국인은 1,942명이다.

- 제일 많은 선원이 고용된 어업은 근해채낚기로서 5,907명(내국인 5,839명, 외국인 68명)이고, 이어서 근해자망 4,826명(내국인 4,640명, 외국인 286명), 근해연승

<표 8-2> 근해어업 어업별 총선원수(단위: 명)

구분 어업별	어선척수	내국인 선원수	외국인 선원수	총선원수
대형기선저인망	135척	1,431	297	1,728
동해구기선저인망	42척	298	71	369
서남해구기선저인망	62척	428	81	509
대형트롤	58척	870	0	870
동해구트롤	39척	402	0	402
대형선망	191척	2,273	76	2,349
소형선망	105척	725	0	725
근해채낚기	679척	5,839	68	5,907
기선권현망	471척	2,308	518	2,826
근해자망	464척	4,640	186	4,826
근해안강망	266척	2,181	346	2,527
붕수망	9척	90	0	90
잠수기	236척	1,982	0	1,982
근해통발	250척	2,325	200	2,525
패류형망	120척	504	0	504
근해연승	495척	3,812	99	3,911
합 계	3,622척	30,108	1,942	32,050

3,911명(내국인 3,812명, 외국인 99명), 기선권현망 2,826명(내국인 2,308명, 외국인 518명), 근해안강망 2,527명(내국인 2,181명, 외국인 346명)순이다.

- 제일 적은 선원이 종사하고 있는 어업은 붕수망 90명, 이어서 동해구기선저인망 369명(내국인 298명, 외국인 71명), 동해구트롤 402명, 패류형망 504명, 서남구기저 509명(내국인 428명, 외국인 81명)순이며, 동해구트롤과 패류형망의 선원은 전원 내국인이다.

- 내국인 선원을 제일 많이 고용하고 있는 어업은 근해채낚기 5,839명, 이어서 근

해자망 4,640명, 근해연승 3,812명, 근해통발 2,325명, 기선권현망 2,308명 순이다.

- 외국인 선원을 제일 많이 고용하고 있는 어업은 기선권현망으로서 518명이고, 다음으로 근해안강망 346명, 대형기선저인망 297명, 근해통발 200명, 근해자망 186명 순이다.

2. 선원 수급형태

내국인 선원조달은 선주가 고용 중인 선원들로부터 그들의 친지, 동료들을 소개 받아 수급하는 비율이 고용선원의 70%로 가장 높고, 이어서 선주 개인의 지인을 통하여 20%, 선원소개소를 통한 알선이 10%정도 된다.

근해어업 중에서 선박 규모가 크고 척당 고용 선원수가 가장 많은 대형트롤과 대형기선저인망어업은 한국선원복지고용센터를 통하여 선원을 수급키로 되어 있으나, 대부분 상대적으로 고용조건이 양호한 상선을 선호하고 어선에는 지원자가 없어서 선원복지고용센터는 어선원 공급원으로서 기여도가 거의 없다.

3. 선원 수급상의 문제점

선원의 90%이상이 50세 이상으로 고령화되어있고, 젊은 층은 선원이라는 직업을 3D 업종으로 인식하여 승선을 기피하고 있어서 선원수급이 점차 악화되는 현실이다.

어업에 따라서 선원 고용 시 몇 백 만원에서 일천만원까지의 전도금을 지불하고, 선원은 전도금 수령 후 도주나 잠적하는 현상이 자주 발생하고 있으며 어떤 선원은 전도금을 두 회사에서 이중으로 수령하기도 한다.

전도금 수령자 중에는, 수령 후 단기간(1~2항차 등) 승선 후 하선하는 등 선박소유자의 부담을 가중시키고 있으며, 예로서 근해통발의 경우 1척당 평균 미회수 선급금이 연간 삼천만원 이상 되기도 하였다.

근해채낚기 어업은 연간 조업기간이 7개월 정도로 짧기 때문에 선원의 연간 소득이 적고, 이로 인하여 선원 이탈이 심화되며, 잠수기 어업은 잠수부의 역할이 거의 9할을 차지하고 있으나, 잠수부의 잦은 이직으로 안정적인 선원수급이 되지못해 조업에 악영향을 초래하고 있다.

대형기선저인망 및 대형트롤 어업의 선원들은 원양 트롤 어업의 조업방법과 유사하나 작업환경은 열악하고 복지혜택은 미흡하다고 생각하고 있어서 선원 수급에 애로요인으로 작용한다. 따라서 어업인들은 선원 수급의 원활화를 위하여 정부에 다음과 같은 요구를 하고 있다.

- 연근해어선원들의 소득세 감면
- 국민건강보험료 감면
- 수산계 승선학과에 대한 정부 지원
- 연근해 어선원 자녀의 학자금지원, 용자 등

4. 외국인 선원 수급상의 문제점

선원 수급상의 어려움을 해소하기 위해 1996년부터 외국인 선원연수제도가 도입된 후 수협중앙회의 외국인력지원단을 통하여 외국인 선원을 수급하고 있으며, 조건은 2002. 4. 18일 이전에는 2년 연수 + 1년 취업이었으나, 이후에는 1년 연수+ 2년 취업으로 변경되었다.

2007년부터 외국인 산업연수제도가 폐지됨에 따라 20톤 미만 어선은 고용허가제로 인력을 도입할 수 있게 되었고, 다만 신규연수생의 경우 2006년 4월말까지 수협중앙회로 신청한 인원에 대해, 대체인원의 경우 기존 연수생의 만기 3개월 전 신청시 입국 가능(2006. 10. 31이전까지 신청 필요)하게 되었다.

20톤 이상의 어선은 현행 산업연수제도와 유사한 체류자격으로 선원을 조달 할 예정이나 노동조합과의 합의가 걸림돌로 작용하고 있으며, 조속한 시일 내에 새로운 제도가 마련되지 않을 경우 현재 산업연수생들이 출국하는 1~2년 후에는 선원수급에 상당한 어려움이 예상된다.

외국인 선원의 승선 시, 승선초기에 문화, 생활양식 등 문화관습 차이에서 오는 어려움이 발생하고 있고, 허위 승선경력자들과 체력조건이 열악한 자들로 인하여 조업 중 안전사고가 빈번히 발생한다.

한편 외국인 선원의 도주나 이탈은 해당 선박회사와는 무관함에도 도주나 이탈 후 1년 동안은 외국인 선원의 고용이 불가능하게 되어 있어서 어업자들이 불평을 하고 있고, 이의 개정을 시급히 요구하고 있다.

근해통발 어업과 같은 노동 강도가 높은 어업에는 외국인 선원이 잘 수급되지 않고 있다.

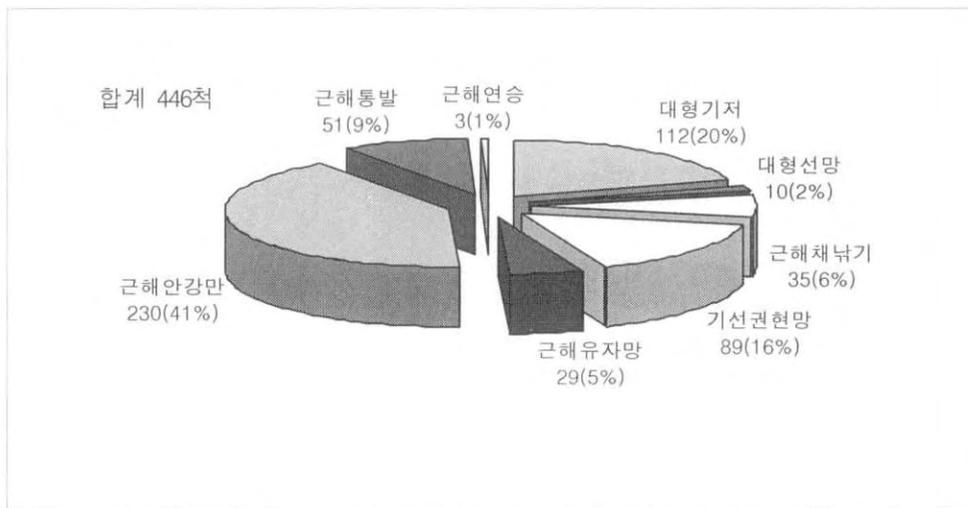
근해채낚기 등과 같이 년중 조업이 아닌 6-7개월간의 계절적 조업만 이루어지는 어업에서는 5~6개월 휴어기에 외국인 선원의 급료, 제수당, 숙식비 등 매월 1백만원 이상 소요되는 경비에 부담을 가지고 있다.

대형기선저인망, 동해구기선저인망 등의 어업에서는 외국인 선원의 의존도가 높은 편이며, 이들 어업에서는 현재 한국선원의 40%를 초과 못하는 규정을 50%로 개정하여 주고, 승선기간이 3년 밖에 되지못해 외국선원이 숙련도가 높아지는 시점에서 귀국해야 하므로 체류기간을 5년 정도로 늘려주기를 희망하고 있다.

제2절 감척어업자 및 선원의 취업형태

1. 기존 감척 어업자의 취업형태

<그림 8-2>는 과거 2000-2004년간 감척된 근해어업에 대해 본 연구진에서 본 연구를 수행하기 위하여 근해어업 어업자 단체를 통하여 설문조사한 결과로서, 선박 446척에 대한 어업별 내역이다. 대형기선저인망 112척, 대형선망 10척, 근해채낚기 35척, 기선권현망 89척, 근해유자망 29척, 근해안강망 230척, 근해통발 51척, 근해연승 3척으로 합계446척이며, 감척 사업별로는 일반감척 148척, 국제규제감척 298척이다.



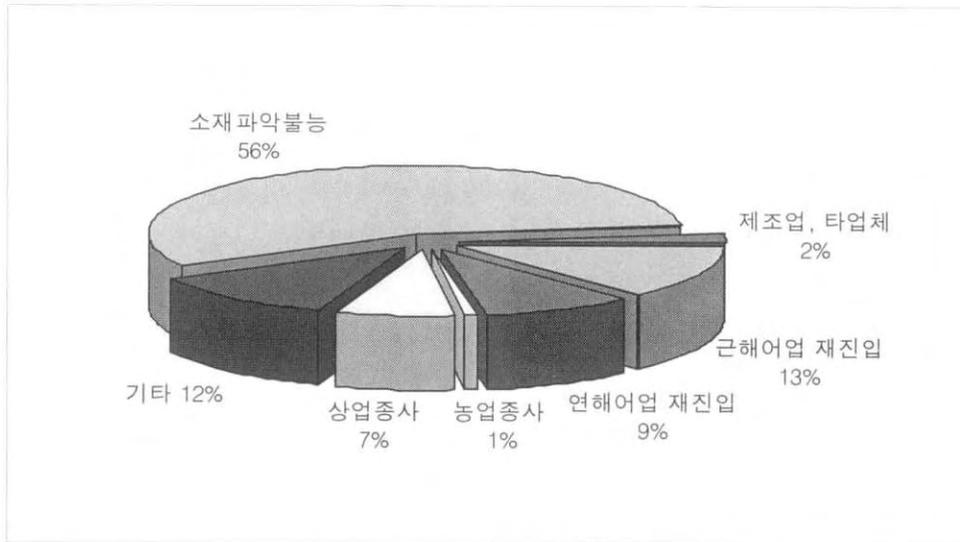
<그림 8-2> 2000-2004년간 감척된 근해어업의 어업별 선박 척수

2000-2004년에 걸쳐 감척한 근해어선 446척에 대한 감척어업자 445명의 재진입 등 취업형태는 <그림 8-3>과 같다. 이 자료는 근해어업 어업자 단체를 통한 설문조사 결과이다.

근해어업 재진입이 13%, 연안어업 재진입이 9%로서 합하여 연근해어업 재진입이 22%이다. 여기에는 기존의 소유선박 중 일부를 감척하고 계속적으로 종사하는 경우와 어선감척 당시 감척자금으로 다른 어선을 매입하여 재진입하는 경우가 포함된다.

소재가 파악되지 않는 자가 과반이 넘는 56%이며, 가게, 식당 등 상업에 종사하는 자가 7%, 농업이 1%, 제조업이나 타업체 취업이 2%이며, 12%는 기타로서 고령으로 취업의사가 없거나 실직상태, 사망 등이 포함되고 있다.

감척어업자 중 감척자금으로 다른 어선을 구입하여 연근해 어업에 재진입하는 것은 도덕적으로도 문제가 있고 감척사업에 대한 효과도 반감시키므로 대책이 필요하다고 생각된다.



<그림 8-3> 2000-2004년에 걸쳐 감척한 근해어업 어업자의 취업형태

2. 기존 감척 어업자의 실업실태

기존 감척어업자의 실업실태를 살펴보면 소재가 파악되지 않는 자가 56%로서 과반이 넘고 있지만, 기타 12%에는 고령으로 취업의사가 없거나 실직상태, 사망 등이 포함되고 있다.

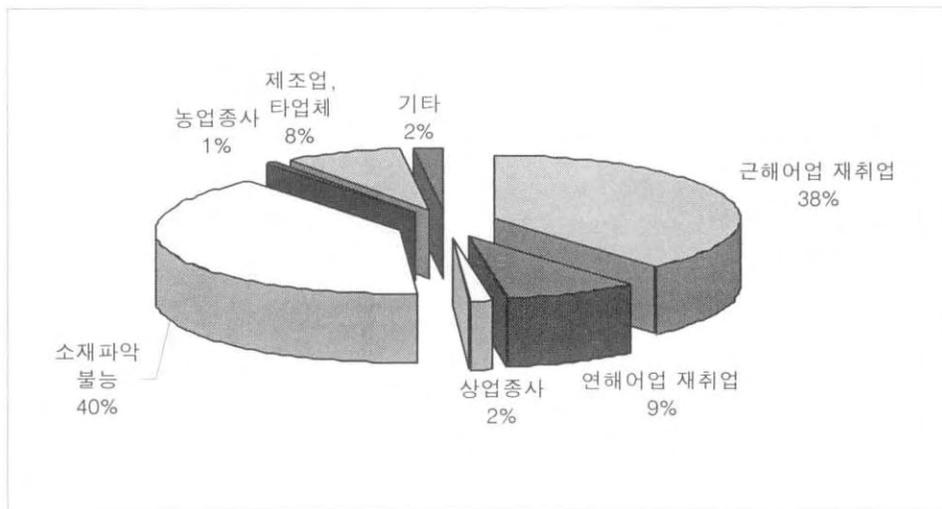
예로서 근해유자망의 경우는 기타 10명 모두 고령으로서 감척 시에 받은 자금을 금융기관에 예치하고 노후생활자금으로 생활하고 있는 경우도 있다.

취업할 의사는 있으나 직장을 구하지 못하였거나, 사업자금이 없어 실직적인 실업상태에 있는 자는 그다지 많지 않은 것으로 보인다.

2005-2006년도에 감척된 연안어선의 감척 어업인에 대한 설문결과 실직자가 6.7%로 조사되고 있는 것과 비교하여도 훨씬 낮은 수준이다. 이는 감척사업이 실시된 후 시간적으로 3년 이상 지났으므로 직업이 필요한 사람은 대부분 직업을 구하였기 때문으로 생각된다.

3. 기존 감척 어선원의 취업형태

2000-2004년의 과거 5년간 감척된 328척에 대한 어선원들의 취업 형태는 <그림 8-4>와 같다. 이 자료는 근해어업 어업자 단체를 통한 설문조사 결과이다. 근해어업 재취업이 39%, 연해어업 재취업이 9%로서 합하면 연근해어업 재취업이 48%에 이른다. 41%는 소재가 파악되지 않고 있으며, 가게, 식당 등 상업 종사자가 2%, 제조업 및 타업체 취직 등이 8%, 기타 2%정도이다.



<그림 8-4> 2000-2004년에 걸쳐 감척한 근해어업 어선원의 취업형태

4. 기존 감척 어선원의 실업실태

기존 감척 어선원의 실업실태를 살펴보면 고령, 질병 등으로 취업의사가 없거나, 취업할 의사는 있으나 직장이나 사업자금이 없는 실직상태 등을 포함하고 있는 비율은 기타 2%에 안에 포함되고 있다.

여기서 실질적인 실직자는 2%보다 더 줄어들므로 우리나라 전체 평균 실업율과 비교하여도 훨씬 낮은 수준이다. 이는 어선감척이 실시된 후 3년 이상 경과하여 다른 직업으로의 전업이 필요한 어선원들은 전업을 위한 충분한 시간이 흘러 이직을 하였기 때문인 것으로 추정된다.

제3절 감척으로 인한 실업선원의 실업수당

1. 감척으로 인한 실업인원 추정

근해어선 감척사업에 의한 연도별 감척물량은 <표 8-3>과 같으며, 감척으로 인해 발생할 연도별 실업 선원수는 <표 8-4>와 같다.

- 2007년 감척 선박수는 <표 8-3>에서 보면 대형기저(쌍) 2통(4척), 동해구트룰 1척, 대형선망 1통(6척), 근해채낚기 17척, 기선권현망 1통(4척), 근해자망 13척, 근해안강망 8척, 근해통발 11척, 근해연승 23척이고, 선박척수로는 총 87척이다. 2007년 감척될 전체에 대한 선박당 평균 선원수는 9.32명(내국인 8.79명, 외국인 0.53명)이므로 감척 선박수 87척을 곱하면 실업예상 인원은 811명이고, 그 중 내국인은 765명, 외국인은 46명이다. 여기서 선박당 평균 선원수는 업종별 감척 척수에 업종별 선원 수를 곱하여 전체업종을 합산한 후 감척 선박수(87척)로 나누어서 구하였다.

- 2008년도 감척선박수는 <표 8-3>에서 대형기저(외) 3척, 대형기저(쌍) 4척, 동해구기저 3척, 대형트룰 3척, 동해구트룰 2척, 기선권현망 12척, 근해안강망 11척, 근해통발 10척, 근해연승 28척으로서 총 76척이다. 2008년 감척예정 전체 선박당 평균 선원수는 8.95명(내국인 8.14명, 외국인 0.81명)이므로 감척선박수 76척을 곱하면 실업예상 인원은 680명이고, 그 중 내국인은 619명, 외국인은 61명이다.

- 2009년도 감척선박수는 <표 8-3>의 대안 I에서는 대형기저(외) 17척, 대형기저(쌍) 16척, 동해구기저 20척, 대형트룰 25척, 동해구트룰 13척, 기선권현망 89척, 근해안강망 80척, 근해통발 75척, 근해연승 206척으로서 총 541척이다. 2009년 감척예정 전체 선박당 평균 선원수는 8.68명(내국인 8.09명, 외국인 0.59명)이므로 감척선박수 541척을 곱하면 실업예상 선원은 4,696명이고, 그 중 내국인은 4,377명, 외국인은 319명이다. 또한 <표 8-3>의 대안 II에서는 대형기저(외) 14척, 대형기저(쌍) 12척, 동해구기저 16척, 서남구기저(외) 3척, 서남구기저(쌍) 2척, 대형트룰 20척, 동해구트룰 10척, 대형선망 12척, 근해채낚기 26척, 기선권현망 76척, 근해자망 25척, 근해안강망 64척, 잠수기 18척, 근해통발 60척, 근해형망 17척, 근해연승 165척으로서 총 540척이다. 2009년 감척예정 전체 선박당 평균 선원수는 8.79명(내국인 8.13명, 외국인 0.66명)이므로 감척선박수 540척을 곱하면 실업예상 선원은 4,746명이고, 그 중 내국인은 4,390명, 외국인은 356명이다.

- 2010년도 감척선박수는 <표 8-3>의 대안 I에서 남구기저(외) 17척, 서남구기저(쌍) 8척, 대형선망 62척, 소형선망 29척, 근해채낚기 131척, 기선권현망 27척, 근

해자망 124척, 근해붕수망 1척, 잠수기어업 87, 근해문어단지 5척, 근해형망 86척으로서 총 577척이다. 2010년 감척예정 전체 선박당 평균 선원수는 8.51명(내국인, 8.24명, 외국인 0.27명)이므로 감척선박수 577척을 곱하면 실업예상 인원은 4,910명이고, 그 중 내국인은 4,754명, 외국인은 156명이다. 또한 <표 8-3>의 대안Ⅱ에서는 대형기저(외) 3척, 대형기저(쌍) 4척, 동해구기저 4척, 서남구기저(외) 14척, 서남구기저(쌍) 6척, 대형트롤 5척, 동해구트롤 3척, 대형선망 50척, 소형선망 29척, 근해채낚기 105척, 기선권현망 40척, 근해자망 99척, 근해안강망 16척, 근해붕수망 1척, 잠수기 69척, 근해통발 20척, 근해형망 69척, 근해연승 41척으로서 총 578척이다. 2010년 감척예정 전체 선박당 평균 선원수는 8.56명(내국인 8.20명, 외국인 0.36명)이므로 감척 선박수 578척을 곱하면 실업예상 선원은 4,948명이고, 그 중 내국인은 4,740명, 외국인은 208명이다.

<표 8-3> 근해어선 연도별 감척물량

(단위 : 척)

업종	2007년	2008년	2009년		2010년	
			대안 I	대안 II	대안 I	대안 II
대형기저(외)		3	17	14		3
대형기저(쌍)	2통	4	16	12		4
동해구기저		3	20	16		4
서남구기저(외)				3	17	14
서남구기저(쌍)				2	8	6
대형트롤		3	25	20		5
동해구트롤	1척	2	13	10		3
대형선망	1통			12	62	50
소형선망					29	29
근해채낚기	17척			26	131	105
기선권현망	1통	12	89	76	27	40
근해자망	13척			25	124	99
근해안강망	8척	11	80	64		16
근해붕수망					1	1
잠수기				18	87	69
근해장어통발	5척	4	31	25		6
근해기타통발	6척	6	44	35		9
근해문어단지					5	5
근해형망				17	86	69
근해연승	23척	28	206	165		41
계	77(척, 통)	76척	541	540	577	578

2007년부터 2010년까지 4년간의 근해어선 감척에 의한 합계를 보면 대안 I 은 감척 선박수는 1,281척이고, 실업예상 선원수는 11,097명이며, 그 중 내국인은

10,515명, 외국인은 582명으로 추정된다. 또한 대안Ⅱ에서는 감척선박수는 1,281척이고, 실업예상 선원수는 11,185명이며, 그 중 내국인은 10,514명, 외국인은 671명으로 추정된다.

<표 8-4> 근해어선 감척에 의한 년도별 예상 실업선원수 (단위: 명)

년도별	감척예상 선박척수	척당 선원수	내국인 선원	외국인 선원	실업예상 총선원수	
2007	87척	9.32	765	46	811	
2008	76척	8.95	619	61	680	
2009	I 안	541척	8.68	4,377	319	4,696
	Ⅱ안	540척	8.79	4,390	356	4,746
2010	I 안	577척	8.51	4,754	156	4,910
	Ⅱ안	578척	8.56	4,740	208	4,948
합계	I 안	1,281척	8.66	10,515	582	11,097
	Ⅱ안	1,281척	8.73	10,514	671	11,185

2. 감척으로 인한 실업수당 예상액 산출

근해어선 감척으로 발생하는 실업인원에 대하여는 선원법 제2조(적용범위)와 제40조(실업수당)에 따라 선박소유자는 20톤 이상의 어선에는 통상임금¹⁾ 2월분에 상당하는 금액을 실업수당으로 지급하여야 한다.

어선원에 대한 통상임금은 선원법 시행령 제19조2에 따라 고정급에 일정비율을 곱하여 산정한다. 그러나 해양수산부에서는 2007년 2월 1일부터 12월 31일까지 적용되는 선원최저임금을 90만 6,000원으로 결정하였고, 어선원 재해보상 시 최저기준액 산정을 위한 통상임금은 월 110만 9,110원, 승선평균임금은 월 177만 4,570원으로 결정하여 고시하였다.

또한 선원최저임금의 특례로 동거의 친족만이 선박을 운항하는 경우, 해기사면허 취득을 위한 지정교육기관 출신으로 근로자 신분이 아닌 순수 기술습득을 목적으로 승선실습을 위한 경우와 관련 노사단체간 단체협약을 체결한 외국인 선원의 경우에는 자율적인 임금책정이 가능토록 하였다.

해양수산부 자료에 의한 2006년말 기준 근해어업 선박수는 3,622척이며, 그 중 20톤 미만과 20톤 이상의 선박 비율은 다음과 같다.

1) "통상임금"이라 함은 선원법 제3조에 의하면 선원에게 정기적·일률적으로 소정의 근로 또는 총근로에 대하여 지급하기로 정하여진 시간급금액·일급금액·주급금액·월급금액 또는 도급금액을 말한다.

- 20톤 미만의 어선은 총 3,622척 중 1176척으로 32.5%의 비율이다.
- 20톤 이상의 어선은 총 3,622척 중 2,446척으로 67.5%의 비율이다.

감척예정 실업수당 예상액을 20톤 이상의 선박에 한정해 계산하면, <표 8-4>와 같다. 그리고 년도별 실업수당액의 산출은 다음과 같이 계산한다.

$$\text{년도별 실업수당액} = \text{년도별 실업예상 인원수} \times \text{통상임금} \times \text{실업수당 2월분} \\ \times \text{20톤 이상의 선박비율}(0.675)$$

- 통상임금은 2007년도 해양수산부에서 결정 고시한 어선원 재해보상 시 최저기준액의 월 110만 9,110원을 기준으로 하였다.

- 2007년도 총선원 실업수당 예상액은 1,214,309천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 1,145,433천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 68,876천원이다.

- 2008년도 총선원 실업수당 예상액은 1,018,163천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 926,828천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 91,335천원이다.

- 2009년도 총선원 실업수당 예상액은 대안 I은 7,031,314천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 6,553,676천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 477,638천원이다. 또한 대안 II에서는 7,106,178천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 6,573,140천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 533,038천원이다.

- 2010년도 총선원 실업수당 예상액은 대안 I은 7,351,736천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 7,118,157천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 233,579천원이다. 또한 대안 II에서는 7,408,633천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 7,097,195천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 311,438천원이다.

- 2007-2010년간의 총선원 실업수당 예상액은 대안 I에서는 16,615,522천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 15,744,094천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액은 871,428천원이다. 또한 대안 II에서는 16,747,283천원이며, 그 중 내국인 선원 실업수당 예상액은 15,742,596천원이고, 외국인 선원 실업수당 예상액

은 1,004,687천원이다.

또 외국인 선원에 대하여는 별도의 임금책정이 가능하므로 외국인 선원에 대한 통상임금은 내국인보다 더 적게 책정될 수 있으므로 전체 실업수당액은 좀 더 줄어들 수 있을 것이다. 외국인은 다른 선박에 전선시킬 수 있는 방안도 고려될 수 있다.

<표 8-5> 근해어선 감척에 의한 연도별 실업수당 예상액(단위: 천원)

연도별	실업예상 총선원수	내국인 실업 수당 예상액	외국인 실업 수당 예상액	총 선원 실업 수당 예상액	
2007	811명	1,145,433	68,876	1,214,309	
2008	680명	926,828	91,335	1,018,163	
2009	I 안	4,696명	6,553,676	477,638	7,031,314
	II 안	4,746명	6,573,140	533,038	7,106,178
2010	I 안	4,910명	7,118,157	233,579	7,351,736
	II 안	4,948명	7,097,195	311,438	7,408,633
합 계	I 안	11,097명	15,744,094	871,428	16,615,522
	II 안	11,185명	15,742,596	1,004,687	16,747,283

제4절 실업수당 지급주체에 대한 검토

1. 선원법에 의한 실업수당 지급

근해어선 감척으로 발생하는 실업선원에 대하여는 선원법 제40조(실업수당)에 따라 선박소유자는 20톤 이상의 어선에는 통상임금 2월분에 상당하는 금액을 실업수당으로 지급하여야 한다.

※ 선원법

제2조(적용범위)

①이 법은 「선박법」에 의거하여 대한민국 선박(「어선법」에 의한 어선을 포함한다)과 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 용선한 외국선박 그리고 국내항 사이만을 항행하는 외국선박에 승무하는 선원과 그 선박의 소유자에 대하여 적용한다. 다만, 다음 각호의 어느 하나에 해당하는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 소유자에 대하여는 이 법을 적용하지 아니한다.

1. 총톤수 5톤 미만의 선박
2. 호수·강 또는 항내만을 항행하는 선박
3. 총톤수 20톤 미만인 어선으로서 해양수산부령이 정하는 선박
4. 「선박법」 제1조의2제3호의 규정에 의한 부선. 다만, 「해운법」 제26조제1항 또는 제2항의 규정에 따라 해상화물운송사업을 영위하기 위하여 등록한 부선을 제외한다.

제40조(실업수당)

선박소유자는 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 선원에게 제51조의 규정에 의한 퇴직금 외에 통상임금의 2월분에 상당하는 금액을 실업수당으로 지급하여야 한다.

1. 선박소유자가 선원에게 책임을 돌릴 사유가 없음에도 불구하고 선원근로계약을 해지한 경우
2. 선원근로계약으로 정한 근로조건이 사실과 달라 선원이 선원근로계약을 해지한 경우
3. 선박의 침몰·멸실 그 밖의 부득이한 사유로 사업을 계속할 수 없어 선원근로계약을 해지한 경우

2. 과거 감척사업 시의 실업수당 지급실태

가. 국제규제 감척사업

국제규제 감척의 경우에는 실직 어선원들이 선원법 상의 실업수당을 받는 대신에 "어업협정체결에따른어업인등의지원및수산발전특별법" 제5조1항에 의해 통상임금의 6개월분의 실업지원금을 정부에서 지급받음으로서, 선원법 상의 실업수당보다 세배

를 지급 받은 바 있다.

나. 일반 감척사업

일반감척의 경우는 정부에서 실업 수당을 지급한 바 없다.

3. 향후 근해 어선 감척 사업과 실업수당 지급 주체

향후 근해 어업 감척 사업시 정부가 실업 수당을, 선원법 제40조에 의한 20톤 이상 실업수당 지급의무자인 선박소유자(감척어업자)를 대신하여 지급하면 다음과 같은 장단점이 있다.

○ 장 점

- 감척 지원금이 많아짐으로 감척에 관한 어업자의 관심이 높아진다.
- 감척 실업 선원들의 실업 수당 청구에 따른 법률 분쟁을 예방할 수 있다.
- 감척 사업은 선주만을 위한 사업이 아니고 선원들도 지원하는 사업이라는 공감대를 확산할 수 있다

○ 단 점

- 과거 일반 감척 사업과의 형평성 문제가 야기될 수 있다.
- 금번 근해감척 시 20톤 미만 어선의 감척 선원과 형평성 문제가 생길 수 있다.
- 연안 어선감척시의 어선원과의 형평성 문제가 야기될 수 있다.
- 감척 사업 절차의 번거로움이 생길 수 있다.
- 실업 수당 지원액만큼 감척 선박수가 감소될 수 있다.

이상과 같은 장단점으로 볼 때, 20톤 이상 근해어선 감척선원에 대한 정부의 실업수당 지원은 장점보다 단점이 많다. 만일 정부가 감척선원에 대하여 실업수당을 지급할 경우에는 전체 근해 어선은 물론 연안어선 실업선원에게도 법정 수당을 지급하여야 할 것이다. 또한 감척사업 시 선원 실업수당 지급을 보장하기 위하여 대상 어업자의 감척사업 신청서류에 실업수당 지급 각서를 요구할 필요가 있다.

또한 선단으로 어업하는 근해어업에 있어서는 선주가 감척 시 실직할 어선원들에 대하여 부담해야 될 실업수당액이 대단히 많게 되고, 따라서 선주들의 보상금 상당액이 어선원들의 실업수당으로 충당될 수 염려가 있으므로 이의 보완 대책이 있어야 하겠다.

4. 감척어업자에 대한 고용보험법 이용 권유

고용보험제도는 근로자가 실업²⁾한 경우에 생활에 필요한 일정한 급여를 제공함으로써, 근로자의 생활의 안정과 구직활동을 촉진하기 위하여 마련된 제도이다.

고용보험법 시행령 제2조에서 농업·임업·어업 및 수렵업 중 법인이 아닌 자가 상시 4인 이하의 근로자를 사용하는 사업에는 적용이 제외되고, 또한 동법 시행령 제8조에서 65세 이상인 근로자도 적용대상에서 제외된다. 그러므로 근해어업의 경우에 법인소속이거나 개인이 운영하는 5인 이상의 어업 체는 모두 적용이 될 수 있다.

따라서 선원법의 적용이 미치지 못하는 20톤 미만의 어선과 20톤 이상이면서도 영세한 어선 업체는 고용보험법에 어선원들을 가입시켜 실업 수당 뿐만 아니라 실업선원의 재취업에도 도움을 줄 수 있다. 고용 보험법의 중요 내용은 다음과 같다.

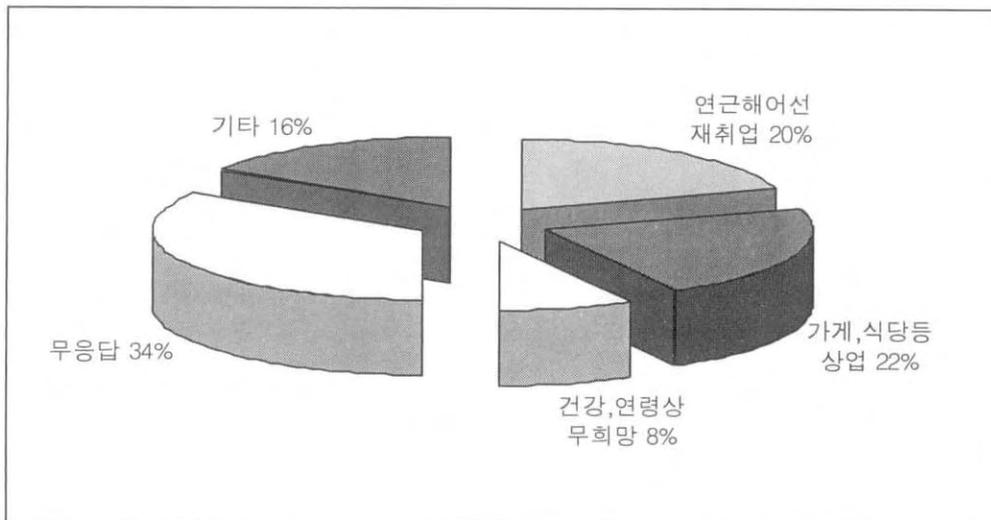
- 보험지급액 : 퇴직 전 평균임금의 50%(최대 960만원, 일일최대 4만원)
- 지급기간 90~240일
- 보험금 납부기간 : 최소180일 이상
- 수급자격조건 : 퇴직일 이전 18개월 동안 일한 날이 180일 이상이고, 수급자격 신청일 이전 1개월간 근로한 일수가 10일 미만
- 가입방법 : 고용보험 적용 사업장에 고용된 날로부터 피보험자격을 얻게 되며, 사업주가 고용지원센터에 피보험 자격취득 신고를 함으로써 가입됨.
- 보험료 : 실업보험의 보험요율은 임금총액의 0.9%이고, 노사가 각각 1/2씩 분담. 고용안정사업 보험요율은 임금총액의 0.15%, 직업능력개발사업의 보험요율은 임금총액의 0.1~0.7%이며 이들은 모두 사업주가 전액 부담함.

2) "실업"이라 함은 고용보험법 제2조3호에 의하면 피보험자가 이직하여 근로의 의사 및 능력을 가지고 있음에도 불구하고 취업하지 못한 상태에 있는 것을 말한다.

제5절 감척어선 선주 및 어선원의 전업 및 실업대책

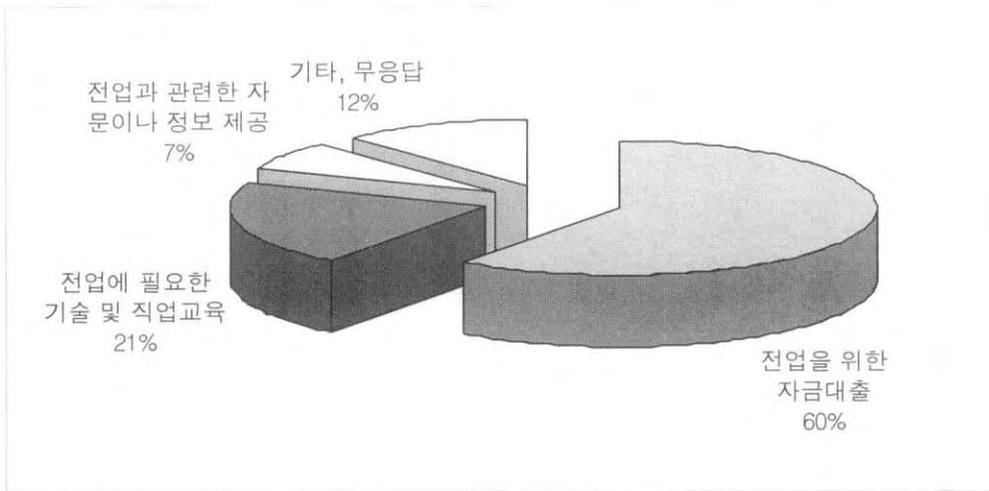
1. 실업에 대비한 전업가능 형태

본 연구진에서 연근해어업 종사자(선주 및 어선원)를 대상으로 어선 감척 후 발생할 실업대책의 일환으로 전업에 대하여 설문 분석을 하였다. 설문 응답자의 15% 정도는 선주이고 나머지 85%는 어선원이다. 감척 후 다른 업종으로의 전업가능 형태에 대한 설문 결과는 <그림 8-5>과 같으며, 연근해 어선에 재취업 하고 싶은 사람이 20%, 가게, 식당 등 상업으로의 전직을 원하는 사람이 22%, 건강이나 노령으로 다른 직업으로의 전직을 희망하지 않는 사람이 8%, 무응답이 34%, 기타 16% 정도이다. 기타에는 전업은 하고 싶으나 자금이 없어 전업을 못하는 자들을 포함하고 있다.



<그림 8-5> 감척 후 다른 직업으로의 전업가능 형태

감척 후 전업을 위해 정부나 지방자치단체에 바라는 지원책에 대한 질문에 대해 복수 응답의 결과는 <표 8-6>과 같다. 전업을 위한 자금 대출이 61%, 전업에 필요한 기술 및 직업교육이 21%, 전업과 관련한 자문이나 정보제공이 7%, 기타 무응답을 포함하여 12% 정도로서 조사되고 있다.



<그림 8-6> 감척 후 전업을 위해 정부나 지방자치단체에 바라는 지원책

2. 선원으로의 재취업 알선

가. 감척어선원의 연근해 어선 재취업 방안

<그림 8-5>에서 보는 바와 같이 감척 어선원 중 연근해 어선에 재취업을 원하는 자는 20% 정도 되고 있다. 그러나 최근 열린 한국해양수산개발원(KMI)의 '어선원 수급안정 및 복지정책 방안 중간용역 워크숍'에서의 연구 결과에 의하면 5년 뒤 2012년에는 20톤 이상 선박(상선 제외)의 선원이 51%나 줄어들 것으로 예측하고 있다. 반면 수요는 2015년까지 38% 감소하는데 그쳐 선원난이 심화될 것으로 전망하고 있다. KMI가 과거 선원 수요·공급을 이용해 2020년까지의 선원 수급을 추산한 결과, 수요는 매년 4.2% 감소하지만 공급은 배가 넘는 8.8% 줄어드는 것으로 나타났다. 따라서 어선 감척 사업에 의해 감척된 어선원의 20% 정도가 재취업을 원하더라도 새로이 어선원으로 재취업하는데 별 무리가 없을 것으로 여겨진다.

나. 외국인 선원을 대체하여 취업하는 방안

어선감척으로 인해 발생하는 실직 어선원들을 연근해 어선에 외국인 선원을 대체하여 고용하면 어선원들의 실업문제는 상당히 해결될 수 있을 것이다.

위와 같은 방안을 수행함에 있어서 감척실업선원 고용업체에 인센티브를 제공하면 더욱 성과를 높일 수 있다.

선원으로만이 아니고 수산업 분야 중에서 외국인 인력을 고용하는 양식업이나 냉동·냉장업에까지 이 방안이 확대된다면 훨씬 더 많은 어선감척 실업선원을 취업시킬 수 있을 것이다.

다. 한국선원복지고용센터를 통한 재취업 알선 방안

한국선원 복지 고용센터는 선원의 복지증진과 고용촉진 및 직업안정 등에 관한 업무를 수행하는 기관이다.

- 신청자격 : 선원수첩 및 해기사면허 소지자
- 사업내용
 - 국내외 선원의 취업동향과 고용정보의 수집·분석 및 제공
 - 선원의 구직·구인등록 및 취업알선
 - 국가로부터 위탁받은 선원의 직업안정 업무
 - 국가·지자체·공동단체 또는 민간단체로부터 위탁받은 선원 관련 사업
- 구직등록절차
 - 회원가입 → 로그인 → 구직신청 → 일자리검색 → 개인정보조회

3. 교육훈련을 통한 전업 안내

실업선원들이 전업을 희망할 경우에 다음과 같은 기관의 교육 훈련이나 정보를 이용할 수 있도록 전업안내 책자를 발간하여 배부한다.

가. 한국선원복지고용센터 장애선원 재할 직업훈련

- 지원대상자
 - 산재장해등급(1~14급)을 받은 자
 - 지원신청일 현재 실업상태에 있고 만 63세 미만인 자
 - 지원신청일 현재 산재장해진단을 받은 날로부터 5년 미만인자
 - ※ 위 3가지 요건을 모두 충족해야 한다.
- 지원훈련직종
 - 국가기술자격법 또는 자격기본법에 의한 자격과 연계되는 직종
 - 직업능력개발훈련과정으로 지정을 받을 수 있는 직종
 - 기타 장애선원의 취업과 창업에 적당하다고 판단되는 직종
- 지원훈련기관
 - 근로자직업훈련촉진법에 의한 직업능력개발훈련기관
 - 학원의 설립 운영에 관한 법률에 의한 학원
 - 기타 법령에 의하여 교육훈련시설을 갖춘 기관
 - (예 : 컴퓨터학원, 요리학원, 자동차학원, 해기학원 등)
- 지원내용
 - 지원횟수 : 장해선원 1인 2회
 - 지원기간 : 6개월 이내
 - 훈련비용: 1인당 150만원 이내(훈련기관에 지급)

- 훈련수당 : 훈련생에게 월 40만원 지급(출석률이 80%이상인 경우)
- 직업준비금 : 훈련 수료시 훈련생에게 18만원 지원
- 선발절차
신청서 제출→제출서류 확인→훈련기관과 약정서 체결→선발통보→제활훈련 실시

나. 공공기관의 일자리 안내 및 직업훈련

- 노동부 고용지원센터
고용지원센터([//jobcenter.work.go.kr](http://jobcenter.work.go.kr))는 44개의 종합센터와 37개의 일반센터로 구성되어 있으며, 전국망 일자리 네트워크를 제공하고 있다. 또한 취업지원, 고용안정사업, 고용보험관리사업, 집단직업상담, 직업능력개발사업 등의 사업을 시행한다.
- 워크넷([//www.work.go.kr](http://www.work.go.kr))
무료 취업알선 전산망인 워크넷은 인터넷으로 구인·구직자에게 인재·일자리정보, 고용동향 등 각종 취업정보와 신청·접수 등을 제공한다.
- 고용보험전산망([//www.ei.go.kr](http://www.ei.go.kr))
고용보험관련 행정업무(피보험자, 실업급여, 고용안정 및 직업능력개발사업 등)를 신속·정확하게 처리할 수 있는 전산시스템이다.
- 직업훈련전산망([//www.hrd.go.kr](http://www.hrd.go.kr))
이직, 전직, 재취업을 위한 직업훈련전산망은 직업훈련과정, 훈련생 등록관리, 훈련비용지원과 같은 직업능력개발업무를 지원하고 있으며, 온라인서비스로 각종 훈련정보제공, 온라인 수강신청 및 상담 등 평생학습능력 배양을 위한 맞춤형정보를 제공한다.
- 잡넷([//www.jobnet.go.kr](http://www.jobnet.go.kr))
잡넷은 우리나라의 모든 일자리 정보를 한 곳에서 볼 수 있는 일자리정보 허브시스템으로 업직종별, 지역별, 고용형태별 구인정보를 제공한다.
- 잡마켓([//jobmarket.work.go.kr](http://jobmarket.work.go.kr))
잡마켓은 전국에 산재한 7천여개의 유·무료 직업소개소에서 일용직을 비롯한 취약계층에게 일자리 정보를 위한 구인정보 서비스를 제공한다.
- 고령자워크넷([//senior.work.go.kr](http://senior.work.go.kr))
시니어워크넷은 고령자들에게 일자리정보를 제공한다.

4. 어촌 정주 유도를 통한 전업 안내

감척 실업자들이 어촌에 정주할 수 있도록 어촌 정주에 관한 정보를 안내하는 방안을 강구할 수 있다(안내 책자 발간).

가. 어촌관광산업 어민참여 유도방안

어업인 및 어선원들의 어촌관광산업 참여율을 제고하고, 선도자를 육성하여, 어촌관광산업에 이들을 참여시키면 고용창출 및 소득증대를 가져올 수 있을 것이다. 그러기 위해서는 다음과 같은 준비가 필요하다.

- 지역 전문 유관기관과 대학 등의 지원 시스템을 구축한다.
- 수협, 지자체 등의 역할 분담에 의한 공동 참여방안을 마련한다.
- 어촌의 생태·문화 체험도우미를 육성한다.
- 어업인에게 어촌관광 교육시스템을 활용하여 관광마인드를 가진 전문가가 될 수 있도록 교육한다.

나. 어촌민박 활성화 방안

어업인 서비스 매뉴얼을 작성하여 어촌민박에 필요한 표준서비스를 효율적으로 제공하면 어촌가구 소득증대를 가져올 수 있을 것이다. 그렇게 하기 위해서는 다음의 제도 마련 및 준비가 필요하다.

- 어촌민박을 인터넷으로 쉽게할 수 있는 예약시스템 마련이 필요하다.
- 어촌지역의 환경개선을 깨끗이하고, 마을 가꾸기를 통하여 관광객이 찾아오고 싶은 어촌민박마을을 조성한다.
- 어업인들에게 관광마인드를 확산시키고, 민박의 등급제를 실시한다.
- 어촌개발사업과 어촌체험마을 조성사업 등 어촌과 관련된 제 사업을 면밀히 검토하여 사업의 효율성을 제고할 수 있는 방안을 모색한다.
- 민박 운영을 활성화할 수 있는 프로그램을 작성하여 어업인들에게 보급시킨다.

5. 다른 직업으로의 전업

농업에서는 작물분야(벼, 보리 등), 채소분야(고추, 딸기 등), 과수분야(사과, 배 등), 화훼분야(장미, 난류 등) 및 축산분야(소, 돼지 등) 등으로 분야도 다양하고, 품목도 수십 내지 수백 가지나 될 수 있어 품종이나 품질개발, 재배기술개발, 생산기반 조성, 수확 후 관리 및 유통관리 등 대단히 다양하게 접근하여 새롭게 전업할 수 있다.

그러나 선주나 어선원으로 연근해 어업에 종사하다 감척된 경우에는 다시 연근해

어업에 종사하든지 다른 직업으로 직종을 바꾸어 전업할 수 있는 길 밖에 별 도리가 없는 것으로 여겨진다.

<그림 8-5>에서 보면 가게, 식당 등 상업으로의 전직을 원하는 사람이 22%나 되고 있지만 전업자금이나 기술, 정보 등의 부족으로 전업이 쉽게 이루어지기 힘든 형편이다. 그러나 과거 '소형기선저인망' 어민들이 전업을 선언하고 회센터를 건립해 올 8월말 준공을 한 예를 소개한다.

◦ 경남 통영 소형기선저인망 어민들의 전업 사례

경남 통영시 통영어민영어조합법인이 광도면 죽림매립지의 통영시선거관리위원회 뒤편 1917㎡에 지상 2층 규모의 통영어민회센터를 건립, 올 8월말 준공식을 하였다.

통영어민회센터는 조합이 4억여원을 부담하고 해양수산부 지원금 14억원 등 총 18억원이 투입됐다. 수산물 백화점을 꿈꾸는 통영어민회센터 1층에는 도매상과 일반 구매자를 위한 활어유통업체와 멸치 등 지역특산물 직판장, 수산물 공판장 등이 입점했다. 일반식당과 '막썰이 코너'도 있다.

400석 규모의 활어회 전문식당이 자리잡은 2층에는 한산대첩지인 견내량을 한 눈에 볼 수 있는 100석 규모의 야외테라스도 꾸며졌다. 1층 막썰이 코너에서 횡감을 구입한 손님들을 위해 초장과 쌈용 채소를 판매한다.

“단순한 횡집이 아니라 활어 뿐 아니라 싱싱한 회를 전국에 유통할 수 있는 택배망을 갖춘 대형복합상가”로 영업하고 있다.

그러나 조합측은 “2004년 이 사업을 시작할 때 200여명의 조합원이 이 사업을 함께 시작했는데 정부지원이 늦어지면서 많은 조합원이 빠져나갔다”고 아쉬워하며 “통영어민회센터는 매죽도공원 인근에 위치해 전망까지 빼어나 통영의 새로운 명소로 자리잡을 것”이라고 하였다.

이번 사업은 소형기선저인망 정리사업을 통해 감척한 190여 척의 통영지역 어선 어업인들의 전업대책 프로그램의 일환으로 국내에서 첫 시도되었다.

제 9 장 감척된 근해어선의 처리방안

- 1절 감척어선의 용도별 활용 형태
- 2절 감척어선을 이용한 재활용 방안과
유의점
- 3절 폐선 처리주체

제9장 감척된 근해어선의 처리방안

제1절 감척어선의 용도별 활용 형태

과거 1999년부터 2004년까지 정부에서 시행한 감척사업에 의해 발생한 근해어선 감척선박의 용도별 처리 건수 및 비율은 각각 <표 9-1> 및 <그림 9-1>과 같다.

- 6년간 근해어선 총 1,727척을 감척하였으며, 그 처리 용도를 보면 해체가 955척, 55%로서 제일 많으며 나머지 772척, 45%는 재활용되었다.
- 재활용 내역을 다시 용도별로 살펴보면 노후어선 대체용인 현대화사업에 이용한 선박이 263척(15.2%)으로 가장 많고, 이어서 외국 수출용 178척(10.3%), 인공어초용 166척(9.6%), 국제 경제협력용 68척(3.9%), 그 밖에 공공용도로 이용한 것이 65척(3.8%), 기타 24척(1.4%), 교환 8척(0.5%) 순으로 재활용되었다.
- 재활용으로 가장 많이 이용한 현대화 사업은 2002년 이후 제공되지 않고 있다.
- 교환 8척(0.5%)이란 기존의 어선소유자가 소유하고 있던 선박을 폐기하는 대신에 감척사업으로 폐기될 감척어선과 교환한 선박을 말하며, 이러한 목적으로 교환한 것은 2000년과 2001년 뿐으로서 2년간 한시적으로 이용되었다.
- 또한 공공용으로는 전시용, 조형물 및 KBS 방송국에서 해신, 이순신 등의 드라마 촬영용으로 제공된 선박이 포함된다.

<표 9-1> 근해감척 어선의 년도별·용도별 처리 건수

구분 년도	경제 협력	현대화	교환	수출	어초	공공	기타	해체	합계
1999년	26	171	-	115	25	13	23	357	730
2000년	-	21	2	7	5	-	1	68	104
2001년	28	49	6	50	88	16	-	294	531
2002년	14	22	-	6	46	32	-	125	245
2003년	-	-	-	-	2	1	-	54	57
2004년	-	-	-	-	-	3	-	57	60
계	68	263	8	178	166	65	24	955	1,727

자료: 해양수산부

제2절 감척어선을 이용한 재활용 방안과 유의점

1. 현재까지 감척어선을 이용한 재활용 방법과 특징

가. 인공어초 시설로 이용하는 방안

감척된 어선에서 기관이나 어구 등 재활용 될 수 있는 장비들을 분리하여 판매하고, 해양오염을 시킬 수 있는 선체에 남아 있는 기름 등의 오염물질을 완전히 제거한 후, 인공어초로 투하하여 어족 자원의 서식지나 산란지로 이용하는 방법을 말한다. 과거 근해어선 감척사업으로 발생한 폐선은 166척(9.6%)이 인공어초로 이용되었다.

① 이용방법과 특징

- 폐선박은 그 규모가 크고 다양한 구조를 가지고 있으므로 서로 특징이 다른 다양한 어류들의 서식처와 산란처를 제공할 수 있다.
 - 어두운 곳을 좋아하는 저층성 어류와 소극적 정착성 이동성 어류들은 부피가 넓은 공간을 선호한다.
 - 회유성 어종은 대형의 구조물을 좋아하는데 선박의 경우 이들 요구를 수용할 수 있다.
 - 그래서 선박은 여러 종류의 물고기가 어울려 살수 있는 물고기들의 아파트 역할을 할 수 있다.
- 다양한 재료를 이용하여 제작되는 인공 어초를 폐선박을 이용함으로써 제작비용을 상당히 줄일 수 있다.
 - 일반적으로 이용하는 시멘트블록은 물론 2006년 12월 경남 거제에서 폐철도 차량을 인공어초로 만들어 투하하기도 한바 있으며, 그동안 처리문제로 골치를 앓아온 철광석 슬래그도 인공어초로 이용되고 있다. 그러므로 폐어선은 대단히 유효한 인공어초로 사용될 수 있으므로 별도로 예산을 투입하여 인공어초를 투하하고 있는 정부예산을 상당량 절약할 수 있다.
 - 100톤짜리 폐선박은 콘크리트 인공어초 2m짜리 100개를 시설하는 것과 같은 효과가 있다. 폐선박에 대한 해양오염 방지비용을 공제하여도 800입방미터를 기준으로 한 시설비면에서 콘크리트 어초보다 20%의 경비절감 효과가 있다.

② 유의점

인공어초로 이용하는 목선은 투하 초기에는 인공어초의 목적을 달성할 수 있으나, 시간이 경과되면 원형이 와해되고, 선박의 부식으로 인하여 주위에 부유물이 생성되므로, 인공어초용 선박 선정에 있어서 내구성과 어초로서의 기능을 고려하여 투

과되어야 한다.

- 감척 어선 전부를 인공어초로 이용 할 수 없다.
 - 인공어초 시설 사업집행지침 및 관리규정상 폐업어선은 인공어초로 재활용할 수 있으나, 그 대상은 강제(鋼製)선박에 한하도록 되어 있으므로 감척어선으로 발생하는 FRP선은 현재 인공어초로 사용하는 것이 불가능하다.
- 인공어초 투입 시 조류의 흐름이나 태풍 등의 기후변화에 의해 투입된 인공어초가 인근 양식장이나 해수욕장 등으로 쓸려가지 않도록 단단한 고정기 필요하다.

나. 공공기관에서 이용하는 방안

정부 또는 공공 기관에서 필요한 선박으로 이용하는 방안을 말하며, 과거 감척 사업으로 발생한 근해어선은 65척(3.8%)이 공공용으로 이용되었다.

① 이용방법과 특징

- 공공 기관의 선박 구입에 따른 막대한 예산을 절약할 수 있다
 - 해양오염 방제조합에서 사업 목적을 달성하기 위하여 각종 선박으로 개조하여 이용할 수 있으며, 국립수산과학원, 한국해양연구원 등의 연구기관에서 감척어선을 개조하여 수산해양 자원조사를 위한 시험조사선으로 이용하거나, 어장관리선 등으로 이용할 수 있다.
 - 수산계고등학교 또는 대학, 해양수산연수원 등에서 연근해 실습선이나 해양수산 연구조사선 등으로 이용할 수 있다.
- 해양과 연관성이 많은 지방자치단체의 해양도시 상징물로 이용하거나 청소년 교육을 위한 현장체험 실습선이나 여름해양학교의 수업용으로도 이용할 수 있다.

<한국 해양오염 방제조합 이용사례>

- 2006년도에 한국해양오염방제조합에서는 2006년도 감척된 통영시 2척, 강릉시 3척, 삼척시 4척 합계 9척의 감척어선을 마산, 동해, 인천, 부산, 목포, 평택지부의 해양오염 방제선으로 개조하여 항만내 쓰레기수거, 순찰 및 해양오염 작업선으로 재활용하였다.

<한국해양연구원 이용사례>

- 2006년도에 한국해양연구원에서는 감척어선 1척을 시험조사선으로 개조하여 통영바다목장화사업의 자원조사, 중간육성장 운영 및 어장관리선 등으로 활용하였다.

② 유의점

- 공공용으로 제공된 후 사후관리가 필요하다.
- 공공용으로 제공된 어선은 사용 중 다른 용도로 사용할 수 없도록 하여야 하고, 사용 후 일반인들이 구매하여 어업에 재진입할 수 없도록 사후관리가 필요하다.

다. 노후 어선의 대체용으로 이용하는 방안

감척어선 중 선령이 적고 상태가 양호한 어선은 감척되지 않은 채 잔존하는 노후 선박과 교체하여 어선 현대화를 위해 재활용하는 방안으로서 감척사업으로 폐선되는 감척선박 대신에 교체선박을 폐선시키는 이용 방안을 말한다. 과거 재활용 선박으로 가장 많이 이용한 용도가 노후어선 대체용으로서 263척(15.2%)이나 이용되었지만 2002년 이후 감척선박은 이 용도로 이용되지 않고 있다.

① 이용방법과 특징

- 어업자들의 경영 합리화를 지원할 수 있다
- 잔존 어업자들에게 선령이 양호하고 우수한 조업장비를 구비한 감척어선을 유리한 조건으로 대체하게 함으로서 감가상각비 절약 효과, 우수장비 이용효과 등으로 대체어업자들의 수익을 향상시킬 수 있다.
- 정부에서 어업자에게 지원하는 면세유 및 정책자금의 지원 효과를 높일 수 있다
- 정부에서는 어업자들에게 면세유 및 영어자금 등을 지원하여 어업자들의 경영합리화를 촉진하고 있으므로, 만일 감척어선을 잔존어업자들의 노후선과 대체시키면 기존 정책적 지원효과를 높일 수 있다.
- 폐자원을 재활용함으로써 국가적 낭비를 줄일 수 있다.
- 잔존 노후어선을 수리하는데 소요되는 비용을 줄임으로서 국가적으로 자원을 효율적으로 이용할 수 있다.

② 유의점

- 감척사업은 현재의 어업 노력량을 감소시키는데 있음에도 불구하고 감척어선을 노후선과 대체하면 어업 노력량 감소효과가 감소되는 모순이 발생한다.

라. 외국에 수출하거나 원조하는 방안

감척선박 중에서 경제성이 높은 선박에 대하여 외국에 수출하거나 원조하여 감척비용을 줄이거나 국가간의 협력 사업을 증진시키는 방안을 말한다. 이 방법은 178척(10.3%)이 이용되었으나 수출 선박이 한국 근해에 진입하여 조업한 사실이 발견

됨에 따라 현재는 중단되고 있다.

① 이용방법과 특징

- 수출의 경우 외화를 획득할 수 있고 감척사업 비용을 충당할 수 있다.
- 외국에 기증 또는 원조하면 국제 협력에 기여할 수 있다.
- 수산 후진국에 수산 기술과 함께 원조하여 국가간의 협력에 기여할 수 있다.

<여수시 사례>

- 과거 여수시에서 러시아 와니노시와 교류도시 협정을 체결하고 러시아 와니노시에 어업용이 아닌 자원조사 및 연구용으로 폐어선 2척을 기증한 바 있다.

② 유의점

- 외국에 수출한 선박이 우리나라 근해에 진입하여 조업하게 되면 감척사업의 목적을 상실하게 되므로, 이에 대한 방지 대책이 수립되어야 하나 방지 대책에 한계가 있다.
- 과거 감척선박을 외국에 수출한 후 국내에 반입하지 않는 조건으로 매각한 바 있으나 이를 이행하지 않고 국내 인근어장에 진출한 경우가 발생하여 사회적 문제가 된바 있다.
- 또한 외국 수출 조건으로 국내 민간업자에게 매각하는 경우 선박이 제때 수출되지 못하고 국내 항구에 그대로 방치된다면 이 선박은 주위의 경관을 해치고 항구의 선박 입출항에도 장애 요인으로 발생할 수 있다.
- 감척선박을 북한에 원조하는 방안은 우리나라 연근해 자원에 미치는 영향으로 볼 때 배제되어야 하지만, 북한은 우리와 특수한 관계이므로 때때로 정치적 목적으로 감척어선의 제공이 논의되기도 한다.
- 특히 인접국가인 중국이나 러시아 등으로의 수출은 적극 배제해야 한다.
- ‘한국 근해조업 금지’ 조건부 외국 수출에 관한 법적인 검토의견에 관해서는 제2절3에서 논한다.

2. 감척어선을 새로운 용도로 이용하는 방법과 특징

가. 사격훈련 시 목표물로 이용하는 방안

해군 함정 또는 공군 항공기의 사격훈련 시, 모의 목표물 대신 폐선박을 실제 사격 목표물로 이용 하는 방안이다.

① 이용방법과 특징

- 모의 목표물 대신 실제 목표물과 유사한 감척 선박을 사격 목표물로 이용하여 사

격훈련의 능력을 향상시킬 수 있고 피침 목표물은 바다 속에서 인공어초의 기능을 한다.

- 해군 지구별 사령부의 민간합동 훈련 시, 민간선박으로 이용하는 방안도 검토할 필요가 있다.

<해군의 이용 사례>

- 해군은 연간 천오백여회의 함정 해상 사격훈련을 실시하고 있다. 효과적인 사격 훈련을 위해서는 적 함정과 비슷한 크기의 표적을 확보, 이를 향해 사격하는 것이 가장 이상적이지만 현실적으로 비슷한 크기의 표적을 구하는 일이 대단히 어렵고 거의 불가능하다.
- 그래서 퇴역한 군함들을 표적으로 이용하기도 하지만 그 수가 제한돼 있는 만큼 지속적으로 훈련하기는 곤란하기 때문에 적절한 표적을 찾는 것은 쉽지 않다.
- 해군 부대 훈련 담당자들은 적 함정과 비슷한 크기의 실패적용 폐선박을 찾고 있던 중 2003년 예산 부족으로 경남도청의 폐어선 처리가 지연됐다는 사실을 확인하고 이를 무상으로 확보하였다. 경남도청은 골칫거리였던 폐어선을 가치 있게 처리할 수 있게 되었고 폐어선은 해상 사격 후 가라앉혀 수족 자원이 머무를 수 있는 인공 어초로 활용될 수 있게 되었다.
- 또 부대는 실제 적 함정과 비슷한 형태의 표적으로 훈련하므로 훈련효과를 극대화하게 되었다. 폐어선 활용으로 부대는 전투탄 실사용 표적 확보용 예산 4800만 원을, 경남도청은 감척 어선 폐처리용 예산 3,000만원과 함께 인공 어초 제작비 3억 원 등 4억여 원의 국가 예산을 절감할 수 있게 되었다.

② 유의점

- 사격 훈련 표적으로 사용되는 폐선박은 선박에 남은 오염 물질을 해양환경관리법의 기준에 따라 완전히 제거하여야 하고, 사격 실시 후 폐선박의 파편조각이 부유물로서 해양오염 물질로 남지 않도록 파편조각의 회수에 노력해야 한다.

나. 해저공원을 조성하여 해양레포츠 공간으로 이용하는 방안

감척선박을 청정한 해양에 투하하여 수중에 해저공원을 조성함으로써 스킨스쿠버들의 수중관광 및 레저목적에 위한 공간으로 이용하는 방안이다.

① 이용방법과 특징

- 경제적 효과 : 폐선박의 인공적인 투하는 국민소득 증대와 함께 늘어나는 해양레포츠 욕구를 충족시키면서 해외 원정 스쿠버들을 국내에 유인할 수 있다.
- 연중 수많은 다이버들이 국내의 좋지 않는 잠수 환경 때문에 해외원정 다이빙을 떠나는 것을 막고 국내로 유인할 수 있어 관광산업에 크게 기여할 수 있다.

- 현재 세계 각국에서 많은 дай버들이 모여드는 유명한 난파선 다이빙 장소는, 사용하던 선박이 전쟁이나 천재지변과 같은 악천후로 암초 또는 빙산과 충돌하여 침몰된 후 세월이 오래 경과된 곳이며, 다양한 어족과 해초가 군집하여 дай버들이 침몰선 내·외부를 유영하면서 탐사나 관광을 하는 곳이다.

<필리핀 사례>

- 필리핀 부수앙가(Busuanga)섬의 콜론(Coron)이라는 작은 마을 앞 바닷속에는 세계 2차대전 때 수십 척의 일본 군함이 침몰해 있는데, 그 군함들은 60년이 지난 지금까지 침몰 당시의 모습 그대로 바닷속에 건재해 있고, 이 모습을 보기 위해 전 세계에서 дай버들이 콜론 마을로 모여 들고 있다. 그 이유는 다음과 같다.
 - 일반 암초 지대는 개방된 지역이라 산호와 같은 부착 생물 이외에는 근접 관찰이 힘들지만, 난파선은 갑판 위나 선체 벽면에 붙어 있는 부착 생물 외에도 선실이나 기관실 등 좁은 공간에서 다양한 물고기를 볼 수 있기 때문이다.
 - 또한 포탄에 뚫린 구멍과 두 동강 난 선체를 보며 당시의 치열했던 전투 장면을 떠올릴 수 있는 역사의 현장 체험을 즐길 수 있기 때문이다.

<국내 사례>

- 현재 우리나라에서 폐선박 투하와 유사하게 침몰선을 이용한 다이빙 포인트가 형성된 곳은 경북 포항시 송라면 조사리 앞바다의 화물선, 울진군 나곡리의 화물선, 제주도 서귀포 내항의 화물선, 그리고 비양도의 화물선 등 4군데 정도이다.
 - 서귀포 내항에 있는 침몰선은 항내에 위치하고 있을 뿐만 아니라, 수중시야가 나쁘고, 선체가 두부분으로 분리되었으며, 빨 속으로 조금씩 침하되고 있어 난파선의 다이빙으로 적합지 않다.
 - 비양도 앞바다에 있는 침몰선은 크고 작은 암초지역이므로 큰 배가 접근하기 어려워 고무보트나 작은 보트로 접근해야하며, 전문안내자가 없어 접근성에 문제가 있다.
 - 울진 나곡리의 침몰선은 바닥수심이 23미터 정도라 침몰 초창기에 화물창부분과 선수부분이 해체되고 있다가 중단되어 다이빙을 할 수 있게 되었고, 나곡리조트에서 자구책으로 선실 내부에 PVC파이프를 설치하여 붕장어를 서식하게 하고 피딩을 할 수 있게 해 난파선 다이빙의 명맥을 유지해 가고 있다.
 - 조사리의 난파선은 최근년에 너무 많이 훼손되어 선체는 뼈대만 앙상하게 남아있는 상태이다.

<경남 통영 사례>

- 경남 통영 두미도 주민들은 올해 1단계 사업으로 20억원의 국비와 도비를 지원받아 폐선박과 폐군함을 인근 해안에 투하하여 스킨스쿠버 дай버들에게 바다 속

비경뿐만 아니라 해양생물의 활동을 볼 수 있는 해양의 교육장 또는 체험장, 해저 관광자원으로 활용할 계획을 가지고 있다.

② 유의점

◦ 스킨스쿠버들을 위하여 폐선박을 활용하는데 있어서 다음의 몇 가지를 고려해야 한다.

(1) 대상 폐선박 : 선박재질은 목선, 강선, FRP선 모두 이용될 수 있으나, 선체구조가 일정 기간동안 내구성을 구비해야한다. 또한 역사적 가치가 있는 폐선이면 그 가치를 극대화할 수 있고 경제적인 면에서도 기존의 어초 단가보다 저렴해야 한다.

- FRP선의 경우 선체가 수면으로 부상하지 않도록 반영구적인 충전재를 보충해 주어야하고, FRP의 유해성분이 수산생물에 영향을 미치는 점도 고려해야 한다.

- 강선은 부식에 대한 주의가 요구되지만 수산생물의 서식 및 오염측면에서 목선이나 FRP선보다 영향이 적어 난파선 다이빙용 어초로서 가장 적합하다.

(2) 구비조건 : 폐선박을 사용하기 위해서는 다음 조건이 구비되어야 한다.

- 장기간(약 30년) 수중에서 내구성을 가질 수 있는 선박으로 어류의 밀집효과 및 дай버들의 안전한 수중활동을 위해 외판 등에 출입통로의 설치가 가능해야 한다.

- 선박의 해체비(기관이나 폐유류 수거), 견인비, 개조비(외판 등에 개구설치) 등의 합계가 다른 구조물보다 적어야 한다.

(3) 시설공정 : 정상 운항시 사용했던 불필요한 장비들은 제거하고 동시에 선박 내에 잔존하는 기름을 제거하고 화학약품으로 깨끗이 처리하여 폐선박을 이용한 자원 조성 및 다이버들의 수중활동에 장애요소를 제거해야 한다.

- 수중 레저용으로 사용될 선박이므로 외판, 격벽, 어창 등에 어류의 위집효과를 높이기 위해 출입통로를 설치해야 한다.

- 출입통로는 스쿠버 관광 및 레저용으로 크기를 다양하게 하고, дай버 몇 명이 선체내부를 구경하고 안전하게 되돌아 나올 수 있도록 설치하여야 한다.

- 해상 유출을 막기 위해 갑판 상하 및 고정되어 있지 않는 목재부와 기관실 덮개의 강재부도 제거해야 한다.

- 일반적인 인공어초의 목적과는 달리 관광레저용으로 사용되므로 다이버들에게 더 많은 볼거리를 제공하기 위해 가능한 한 선박고유의 원형을 유지시키는 것이 좋다.

- 폐선박 침수 시 전후로 기울면서 가라앉는 경우가 있으므로 해상 수송 시나 시설 시 선체하중의 변동을 막기 위해 선체에 벨러스트용으로 콘크리트 등을 타설한다.

(4) 투하의 적지선정 : 투하의 위치는 해양생물의 서식조건이나 해류의 유동, 수질, 해저지형 등을 고려하여 종합적으로 검토해야 한다.

- 일반적인 적지요건은 수심 30-40m 수역으로 매물, 유실의 우려가 없고 경사가 완만한 곳으로 향로가 아닌 곳이어야 한다.
- 관광레저용의 조건으로는 파도 및 조류가 적고, 접근이 용이하고, 왕복 향로가 안전하고, 비상시에도 통신의 장애가 없는 곳이라야 한다.

(5) 폐선박의 운송투하 : 운송은 예인선으로 예인하는 방법이 가장 경제적이거나 외판에 다이버 출입통로를 설치하였을 때는 바지선으로 운송하여야 한다. 폐선박의 투하방법은 밸브개폐에 의한 방법, 해수펌프에 의한 해수 적재 침수방법, 폭약에 의한 폭파방법 등이 있다.

(6) 관리 및 유지 : 해저관광 및 레저를 위해 다이버용으로 설치된 선박은 수심이 깊은 곳에 설치되기 때문에 파손, 분산 및 매물 등의 우려가 있어 관리주체를 정해 놓아야 원래의 기능을 떨어뜨리지 않고 장기간 유지될 수 있다.

- 또한 보수나 수리가 곤란하므로 시설해역에 표식을 해두어 дай버들이 수영 중에 어민들의 그물망으로 장애를 받거나 위협에 놓이지 않도록 해야 한다.

다. 육상 관광자원으로 이용하는 방안

지역 관광사업에 이용하거나 민간인에게 매각하여 관광사업에 이용하게 하는 방안을 말한다.

① 이용방법과 특징

- 지역축제에서 이용할 수 있다.
 - 여수 진남제 거북선축제, 통영 한산대첩축제, 아산 이순신축제 등의 지역축제행사에서 필요에 따라 개조 후 행사용으로 이용할 수 있다.
 - 2006년에 경남 통영시는 (재)한산대첩기념사업회가 관리토록하고, 감척어선을 임진왜란 당시의 판옥선(조선시대의 군선)으로 개조하여, 한산대첩축제(통영시에서 열리는 지역축제) 행사용으로 사용하였다.
 - 행사 후에는 통영항에 거북선과 함께 전시하여 어린이 교육 및 관광자원으로 이용하기 위해 폐선을 재활용하였다.
- 어선 종합공원을 조성할 수 있다.
 - 감척하는 연근해 어선 여러 종류를 종합적으로 전시하여 어선 공원을 조성하거나 조형물을 만들어 그 지역의 특색을 알리는데 이용함으로써, 임해 지역의 관광특성화자원으로 활용할 수 있다. 이 방안을 이용하면 관광객들에게 어업에 대한 친밀도를 제고시키는 효과도 얻을 수 있다.

- 폐선을 이용하여 관광객들을 위한 선상 카페, 레스토랑 또는 선상 숙박시설 등의 다목적 공간으로 이용할 수 있다.

(충남도의 사례)

- 충청남도는 당진군 신평면 삼교호 관광지에 2002년 4월부터 해군으로부터 퇴역한 상륙함, 구축함 등 2척의 군함을 기증받아 내부를 개조하여 전시하였다. 두 함정은 50여년 동안 월남전과 각종 해상훈련에 참가하고 퇴역한 4000t급(길이100m)이다.
- 배 안에는 해군·해병대 역사, 함정과 함포, 해병대 인천상륙작전 모습 등을 실물과 입체 영상시설 등으로 꾸민 전시관이 있다.
- 함상공원 운영으로 도가 거둔 순수익은 2003년 1억원, 2002년 1억 8100만원 등 모두 2억 8100만원이고, 관람객은 72만 여명에 이른다.

(충남 태안군의 사례)

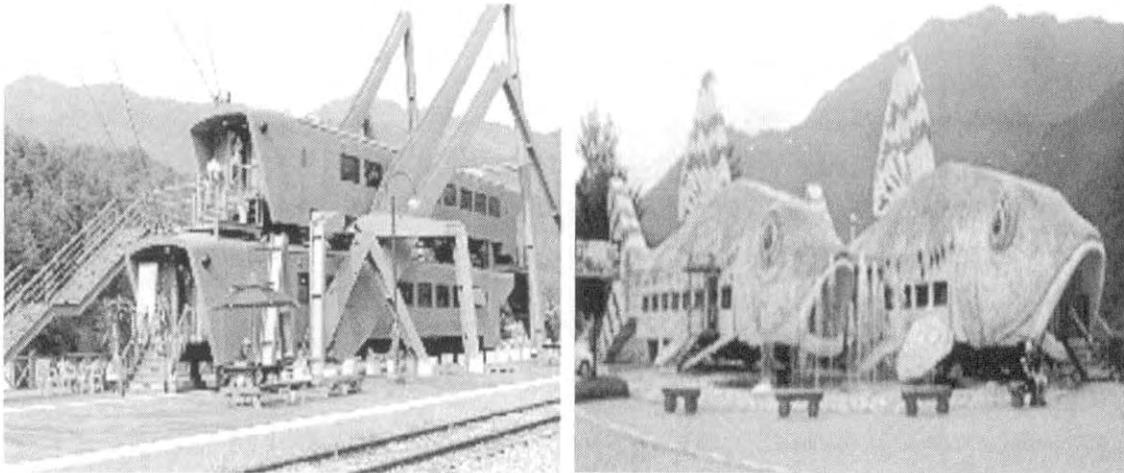
- 충남 태안군은 2003년 바닷가에 버려진 폐선 2t짜리 3척을 수리하여 태안읍 남산리 국도 77호변에 500여평 규모의 폐선박 공원을 조성하였다. 주변에는 금잔디, 금초롱, 진달래 등 각종 꽃도 심었다.
- 폐선박은 처리비용이 적당 200만원이 들었지만 방치하면 마을 미관을 해치는 등 마을의 골칫거리가 될 수 있지만 공원을 조성한 후 주말에 평균 300여명의 관광객이 찾고 있다.
- 인근의 10여개 음식점은 폐선박 공원을 조성하기 전보다 고객이 5%정도 증가되어 선박공원의 혜택을 보고 있다.

(강원 정선군의 폐 객차를 이용한 사례)

강원도 정선군 북면에 있는 기존 정선선의 종착역인 구절리역에서 아우라지역까지 총 7.2km 구간은 탑승객이 폐달을 밟아 철도레일 위를 시속 15-20km의 속도로 운행할 수 있도록 제작한 철로자전거인 레일바이크를 이용한 레저스포츠가 각광을 받고 있다.

- 레일바이크의 시발역인 구절리역에는 무궁화호 폐객차를 개조하여 2마리의 여치가 어우러지는 모습을 형상화한 '여치의 꿈(1층/스파게티 전문점, 2층/카페)'카페가 놓여져 있다. 역 주변 경치와 어울리면서 무척 커다랗고, 긴 강철다리를 자랑하는 곤충 여치 한 쌍의 카페는 한 여름에 관광객들에게 멋진 노래를 들려주는 듯 하여 여행의 기쁨을 더해주고 있다.(그림 9-2 (a) 참조)
- 또한 레일바이크의 종착역인 아우라지역에는 물고기 어름치를 형상화한 열차카페 '어름치 유혹'이 위치하고 있다. 천연기념물 제259호로 지정된 어름치가 자갈에 산란하는 모습을 형상화한 카페로서 레일바이크 관광객을 위하여 패스트푸드점으로 활용되고 있다. (그림 9-2 (b) 참조)

- 따라서 폐선박을 이용하여 해양생물을 형상화한 카페, 음식점, 숙박시설 등을 만든다면 폐선도 육상관광자원으로 유용하게 활용될 수 있을 것이다.



(a) 여치의 꿈 카페

(b) 어름치의 유혹 카페

<그림 9-1> 폐 객차를 이용한 예

(기타 사례)

- 남해군에서는 1997년도부터 어업활동이 불가능한 폐선을 환경조형물로 재활용하기 위하여 폐선 조형물 5개를 만들었다.
- 2006년도에 여수시에서는 2012년 여수엑스포 유치 홍보를 위한 조형물로 활용하기 위해 2005년도 연근해어업 구조조정사업으로 폐선된 선박 4척을 재활용하였다.
- 전남 신안군에서도 관내 섬지역 해안 곳곳에 폐어선이 방치돼 미관을 훼손하는 폐선을 한곳에 모아 전시하여 공원을 조성해 관광자원화 하는 방안을 검토하고 있다.

② 유의점

- 관광자원으로 이용되는 선박은 폐선을 이용한 시설물이나 관람객들이 관람 시 해양을 오염시키는 오염물질을 배출시키지 못하도록 특별한 관리·감독이 필요하다.

라. 폐선박을 쓰레기 소각장으로 이용하는 방안

폐선박을 쓰레기 소각장으로 개조하여 이용하는 방안을 말한다.

① 이용방법과 특징

감척어선을 철구조물로 고정하고, 강제(鋼製) 폐선박 내에 폐선박 쓰레기 집하 파쇄

장과 쓰레기건조장을 설치하고, 쓰레기가 투입되는 소각로에 연소로와 열교환기를 설치한다. 연소로 인하여 발생된 폐가스와 분진 등은 매연정화시스템을 거쳐 정화 가스로 배출한다.

연소로 외주에 열교환기를 설치하고 발생한 고열은 축열조에 저장한 후 이를 폐선 박 내의 생활 온수용이나, 연근해 양식장의 보온장치, 연근해 도심지의 취사 및 난방장치로 고열의 에너지를 공급한다.

폐선박까지는 부교 및 교량을 설치해 쓰레기 반입이 용이하도록 하면 강제폐선박의 효율적인 재활용화 방안이 된다.

- 더불어 늘어나는 쓰레기 소각처리를 위한 장소제공의 문제를 해결하면서, 쓰레기 소각 시 발생하는 폐열을 활용하여, 흑한기에 연근해 해역의 양식장에 폐열을 공급해 흑한으로 인해 발생하는 양식어류 집단 폐사문제를 해결할 수 있다.

(이용사례)

- 2006년 5월에 광주의 김휘중씨는 폐선박을 이용한 쓰레기 소각처리 공법에 대한 특허를 받았다.

② 유의점

- 쓰레기를 소각한 후 재 등의 폐기물의 처리에 대해 육상에서 처리할 경우는 폐기물관리법에 따라 처리하고, 해상에서 처리할 경우는 해양오염방지법 시행규칙 제 35조에서 정하는 해역별 배출 가능 폐기물의 종류 및 처리방법과 처리기준에 따라 처리하여야 한다.

이상과 같이 2절1과 2절2에서 논의한 감척선박의 재활용 방안을 정리하면 <표 9-2>와 같다

<표 9-2> 감척 어선의 재활용 방안

이용방안	기존 이용여부		채택여부 (O: 채택 △: 신중검토)
	기존	신규	
인공어초	O		O
공공기관	O		O
노후어선대체	O		△
외국수출	O		△
육상관광자원	O	O	O

이용방안	기존 이용여부		채택여부
	기존	신규	(O: 채택 △: 신중검토)
해상관광자원		O	O
사격표적		O	O
쓰레기소각장		O	△
해체	O		O
기타	O		△

3. <한국 근해조업 금지> 조건부 외국 수출에 관한 법적인 검토의견

가. 개설

감척사업으로 인하여 발생하는 감척 선박을 효율적으로 이용하는 방안으로서 해외에 수출하는 방법이 있다. 이 방법은 감척어선을 폐선 처리하는 대신에 외화를 획득할 수 있다는 장점이 있어서 과거 1999년부터 2002년까지 근해 감척어선 1,727척 중에서 178척(10.3%)이나 이용한 바 있다. 그러나 이 방법은 2003년 이후에는 이용하지 않고 있다. 왜냐하면 해외에 수출한 선박 중에서 일부 선박이 우리나라 어업에 영향을 주는 특정해역에 진출하여 조업함으로써 정부가 추진하고 있는 감척 목적과 배치되는 결과가 발생하였기 때문이다.

이에 따라서 여기서는 앞으로 감척어선을 해외에 판매 계약을 할 경우에, 감척어선이 우리나라 어업에 영향을 주는 특정해역에서 조업할 수 없도록 제한조건을 부여하고, 이 제한조건을 위반하였을 경우에 발생하는 분쟁을 어떻게 해결할 수 있는가를 검토하고자 한다.

감척어선의 해외매각은 일종의 물품의 국제거래 또는 국제매매에 해당하는 것으로서, 국제거래법리상 감척어선의 특정해역 조업방지를 계약내용에 포함시켰을 때 이것이 구속력이 있는지 여부가 문제가 된다. 물론 국제거래라고 할지라도 이 또한 사적 거래로서 ‘계약자유 원칙’ 내지 상거래 ‘관습 또는 관습법’이 기본적으로 존중되기 때문에, 그 내용이 반인륜적 또는 반사회적인 것이 아닌 한 당사자의 의사를 계약에 포함시킬 수 있을 것이다. 그러나 국제거래란 국적을 달리하는 당사자들 사이에 체결되는 국제계약을 원인으로 이루어지는 것으로서 국제거래의 특성상 국가내적 법률관계와 달리 여러 제약이 따를 수밖에 없다.

특히 감척어선의 해외매각은 정부가 타국의 권리주체와 맺는 법률관계로서 그 상대

방 당사자가 사인(개인 또는 법인)인지 공법인인지 또는 정부인지에 따라 법률관계의 성격을 달리한다고 하겠다.

한편 상대방 계약당사자가 계약을 이행한다고 할지라도 제3자에게 매각하여 원매매 계약으로부터 자유로운 제3자에 의해서 다시 특정해역에 유입되는 경우에 대해서는 어떻게 할 것인지 문제가 아닐 수 없다. 국제매매에 관한 ‘통일매매법’(1998)이 발효되어 우리나라도 이에 가입(2004)하였지만 선박매매에 관한 사항은 본 협약의 적용범위에도 속하지 않기 때문에, 선박매매에 따른 법률효과는 국제거래협약 등의 해석에 맡기지 않을 수 없게 되었다.

따라서 여기에서는 국제거래협약 또는 물품에 관한 국제관습 등 일반적인 국제거래 법리와 매매에 관한 채권법상의 법리를 통하여 과연 해외매각 감척어선의 유입을 제한할 수 있는지 여부에 관하여 고찰하고자 한다.

가. 국제계약에 관한 일반이론

1) 국제계약의 의의와 특성

국제계약의 개념은 이설이 있기는 하지만 일반적으로 “국적을 달리하는 당사자들 사이에 체결되는 계약”으로 이해되고 있다. 이와 같이 국제계약은 국적을 달리하는 당사자 사이에 체결되거나 그 이행상 둘 이상의 국가가 관련되기 때문에, 국내에서 체결되는 일반적인 계약과는 달리 여러 가지 특수한 상황에 처하게 된다. 이를테면 거리와 시간의 원격성이라든지, 국가간 상이한 법제를 적용한다든지, 상이한 주권국가가 관련되는 등의 상황이 바로 그것이다.

이와 같은 특수상황으로 인하여 국제계약은 여러 특성을 갖게 된다. 국제계약에서 첫째로 제기되는 문제가 ‘법적용의 불확실성’이다. 물론 각국은 섭외적 사법관계를 나름대로 자국 법률(섭외사법)로 규율하고 있으나 그와 같은 섭외사법 자체도 각국마다 그 내용이 다를 뿐 아니라 섭외사법의 적용대상이 되는 법률관계의 내용도 국가에 따라 상이한 경우가 많기 때문에, 법적용의 불확실성은 국제계약의 두드러진 특징 중의 하나가 되고 있다. 둘째로는 법적용의 불확실성으로 말미암아 국제계약에 있어서는 당연히 ‘당사자자치 및 상관습’이 국내 법률관계에 있어서보다 훨씬 큰 비중을 차지하게 된다는 점이다. 셋째로 국제계약은 관계국의 경제질서에 상당한 영향을 끼치기 쉬우므로 각국은 국제계약에 대하여 자국의 경제질서의 유지와 보호를 위해 적당하다고 생각되는 ‘주권적 간섭’을 행하고 있다. 자본주의 경제체제국가에서도 주로 대외무역법, 관세법, 외자도입법, 공정거래법 등에 의해서 주권적 간섭이 행해진다. 또한 오늘날에는 계약이 간편하고 신속하게 이루어질 것이 요청됨에

따라 국제계약의 당사자자치의 내용이 점차 정형화·부합계약화되고, 보통거래약관이 일반화되는 추세에 있는 바, 신용장 통일규칙, 무역조건해석 통일규칙, 국제물품 매매계약에 관한 유엔협약 등이 제정되고 있지만, 분쟁이 발생하였을 때 어느 나라의 법원에 재판관할권이 있는지 여부를 결정하는 데에는 여전히 어려움이 남아있다.

2) 계약자유와 원칙과 국제계약에 관한 관습 및 관습법

가) 계약자유와 원칙

(1) 계약자유와 원칙의 내용

계약자유와 원칙은 위에서 언급한 바와 같이 국제계약법의 기본원리로 되어 있다. 따라서 특별한 경우를 제외하고는 계약내용의 특정을 당사자의 합의 자체에 맡기는 원칙, 즉 당사자자치의 원칙이 우선적으로 적용되어야 한다.

그런데 이러한 국제계약에 있어서의 계약자유와 원칙은 그 내용상 다음의 세 가지로 나누어 볼 수 있다.

첫째는 실질법적 당사자자치라고 규정할 수 있는 내용의 것으로, 보통 국내계약법에서 말하는 계약자유와 원칙과 같이 공서양속, 강행규정에 위반되지 않는 범위 내에서 당사자가 스스로 그 규율행위의 내용을 규정하는 것을 말한다.

둘째는 저촉법적 당사자자치라고 할 수 있는 바, 이것은 앞에서 논한 실질법적 당사자자치와는 달리 당사자가 법률 저촉의 경우를 예상하여 스스로가 당해 계약에 적용할 특정국가의 법률을 지정하는 것이다.

셋째는 소송상의 당사자자치라고 할 수 있는 것으로서 계약당사자가 분쟁해결에 있어서 어느 특정한 국가의 법원이 재판관할권을 가지도록 합의하는 것을 말한다.

(2) 계약자유에 대한 제한

이러한 계약자유와 원칙은 아무런 제한 없이 무한정 인정되는 것이 아니라, 관계주권국가가 인정하는 특정한 법질서 안에서만 허용되는 것이다. 따라서 보통 계약자유에 있어서의 내용결정의 자유는 공서양속 등을 규정한 강행법규를 위반할 수 없도록 되어 있다.

국제계약에 있어서도 이와 같은 법리는 그대로 타당할 뿐 아니라 나아가서 국제계약의 국제성이 비추어 계약자유에 대한 제한에 있어서도 다소의 특징을 나타내고 있다. 따라서 문제되는 계약이 공법적 규율을 받는 규제된 계약이거나 차관계약 등과 같이 허가 또는 인가를 요하는 계약인 경우, 당사자자치는 이러한 규제나 허가·인가를 배제하는 정도에까지 이르지 못하는 것이다. 또한 보통 '자국법질서의 불가침적

부분'으로 관념되고 있는 공서양속에 어긋나는 저촉법적 당사자자치도 배제된다.

나) 국제계약에 관한 관습과 관습법

국제계약에서의 큰 문제점이라고 할 수 있는 법적 불확실성은 계약당사자간에 묵시적으로 규범력을 발휘하고 있는 국제관습 및 관습법에 의해서 어느 정도까지는 해결이 될 수 있다. 즉 국제관습 및 관습법은 첫째로 당사자가 명백히 규정하고 있지 않은 사항에 대해서는 그러한 약정의 미비를 보완하는 기능을 하며, 둘째로 당사자의 약정의 해석에 있어서 문제가 발생한 경우에 해석의 기준이 되어 국제계약법의 주요한 법원의 하나로서 기능하고 있다. 우리 섭외사법도 “상사에 관하여 본장에 다른 규정이 없는 사항은 상관습에 의하고, 상관습이 없으면 민사에 관한 준거법을 적용한다”(제28조)고 하여 국제관습 및 관습법의 법원성을 명백히 인정하고 있다.

3) 국제계약의 당사자

가) 개설

국제계약을 체결함에 있어서는 먼저 그 계약의 당사자가 특정되어야 할 것인 바, 이러한 국제계약의 당사자를 둘러싼 중요한 법률문제로서는 계약당사자들이 자국법에 의하여 법인격이 인정되는 여부(계약체결능력)와 계약이행책임의 직접당사자를 특정하는 문제, 그리고 그 법인체구성원의 개인책임의 존부 등 계약당사자의 특정의 문제와 국가나 특수법인에 인정되는 주권면제특권의 문제가 있다. 그러므로 국제계약체결에 있어서 당사자의 특정은 단순히 당사자의 동일성을 확인하는 데 그치는 것이 아니라, 그 당사자의 궁극적 실체, 법인격, 법적 권한 책임의 한계, 의사결정과정, 기타의 법적인 특권 또는 제한의 존재여부에까지 미쳐야 할 것이다.

따라서 계약서에 당사자를 표시하는 경우, 계약당사자의 동일성을 명확히 하기 위하여 당사자의 정확하고 완전한 명칭과 주소를 기재하여야 한다. 또 당사자가 법인인 경우에는 그 설립준거법도 밝혀야 한다. 이들은 당사자의 법적 지위와 대리인의 권한의 범위나 소송에서의 당사자능력, 소송능력을 명확히 하기 위하여 절실히 필요한 내용이기 때문이다.

계약서의 당사자조항은 협상의 대상이 되지 않는 것이 보통이지만 특정당사자의 법적 지위에 따라서는 상대방이 그의 이행이나 변제를 확보하기 위하여 제3자를 보증인으로 계약에 참여시킬 것을 요구하는 경우도 있다. 당사자의 명칭과 주소 등을 기재함에 있어서 실수가 없도록 충분한 주의를 해야 함은 물론이지만, 당사자표시에 다소의 착오가 있더라도 전후사정으로 미루어 당사자가 확인되는 한, 계약이 실효되는 것은 아니다.

국제계약의 당사자를 그 법적 성격에 따라 분류해 보면 일반비법인 및 사법인당사자와 공법인당사자 및 정부당사자, 국제기구 그리고 대리인 등으로 나누어 볼 수 있다.

나) 계약당사자의 유형

(1) 일반당사자

일반당사자는 성질에 따라 법인인 당사자와 자연인, 즉 법인이 아닌 당사자로 나눌 수 있는데, 대중을 이루는 것은 법인인 당사자일 것이다. 각국의 법제에 따라서는 회사를 모두 법인으로 하고 있는 경우도 있고, 그렇지 아니한 경우도 있으므로 명칭에 구애됨이 없이 법인격여부를 밝힐 필요가 있다.

법인의 경우 유의해야 할 사항으로는 ① 자국법상 유효한 법인으로 존속하고 있는지 여부, ② 상대방 법인이 특정회사의 서류상 회사 또는 자회사인 경우 그 모회사와의 관계 확인, ③ 상대 법인이 국내 회사법상 또는 회사 내규상 요청되는 대내 절차를 적법하게 밟았는지 여부 및 계약서명자가 법인의 대표권이 있는지 여부의 확인, ④ 조세절감목적으로 조세천국(tax heaven)에서 설립한 자회사와 계약을 체결할 경우에는 그 자회사의 모회사와의 관계, 자회사의 법인격 및 재무구조의 내실 여부 확인 등을 검토할 필요가 있다.

(2) 공법인당사자

계약당사자가 공법인인 경우에 문제되는 것은 그 공법인 당사자가 주권면제특권을 가지고 있는가 하는 것이다. 공법인이란 원래 국내법상 국가로부터 독립한 법인격을 가진 것으로서 이러한 공법인 당사자가 주권면제특권이 있다고 하려면 그 공법인 당사자가 국제법의 견지에서 국가와 동일시되고, 국가기능의 일부를 수행하여 국가조직의 한 요소로 간주될 수 있어야 한다고 한다.

그러나 이와 같은 기준을 적용하더라도 구체적인 경우에 문제의 공법인 당사자가 주권면제특권을 가지는가를 판단한다는 것은 그리 용이한 일이 아니고, 그 공법인의 국내외적 활동을 여러 모로 살펴보아야 할 것이다.

(3) 정부당사자

국제계약에 있어서 정부당사자의 특징은 그에 인정되는 주권면제특권과 그와의 계약체결을 위해 필요한 행정절차의 문제 등에 있다.

(가) 주권면제특권

계약당사자가 정부자체 또는 그 기관인 경우에는 국제법상 역사적으로 인정되어 온

면제특권의 인정 여부에 유의하여야 한다. 최근의 일반적 관례는 비록 국가 또는 정부라 하더라도 그 행위가 국가행위가 아닌 순수 상업적 행위인 경우에는 면책이 인정되지 않는 것으로 되어 있으나 이때에도 만약의 경우를 위하여 주권면제특권의 명시적 포기를 받아두는 것이 좋다. 또한 면제특권에 관한 국제조약 또는 국내 성문법의 적용여부, 그 내용 등을 확인해야 한다. 국가행위로 인정될 수 있는 경우에는 그 면제에 대한 대책을 강구하여야 하며, 가능한 경우에는 면제포기를 받아두는 것이 좋다.

(나) 행정절차의 준수

정부계약의 유효성을 확보하기 위하여 정부에의 신고나 정부의 인·허가 등 행정절차의 이행이 법상 요구되는지를 확인하고, 요구되는 경우에는 그 적법한 준수여부를 확인할 필요가 있다.

(4) 대리인

계약이 본인 아닌 대리인에 의하여 또는 법인의 경우 법인의 대표자 또는 직원에 의하여 서명되는 경우 그 서명인의 인정 사항, 대리권 또는 대표권 존부 및 그 범위의 증명확인이 필요하다.

대리권 또는 대표권의 범위를 초과한 행위, 즉 월권대리행위의 효력에 관하여는 여러 가지 문제가 있으나 일응 법인의 경우 통상적으로 일상영업행위로 인정되는 행위에 한하여 법인에 대한 기속력이 인정되는 것이 관례이며, 표현대리(apparent authority)가 인정되는 경우도 있으나, 애매한 경우 등 만약의 경우를 예방하기 위하여 명백한 대표권 또는 대리권수여의 증빙을 받아두는 것이 현명한 조치이다.

나. 해외매도감척어선 국내유입제한 가능성 여부

감척어선의 국내유입 제한 방법은 사법적 측면과 공법적 측면에서 고찰할 수 있다. 먼저 사법적 측면에서 볼 때, 최초 매매계약의 매수인에 의한 유입과 전매매를 통한 매수인들에 의한 유입을 예상할 수 있다. 여기에서는 이러한 기준에서 매수인이 사인인지 공법인인지 또는 정부인지 상대방 당사자에 따라 다루기로 한다. 또한 공법적 측면에서 감척어선의 국내유입을 제한할 수 있는 제도가 마련되어 있는지 여부와, 법제도가 없다면 입법적으로 제한 가능한지 살펴보기로 한다.

1) 사법적 측면에서의 제한가능성 여부

국내거래, 국제거래 불문하고 재산권의 매매는 원칙적으로 계약자유 원칙에 따르게 되어 있다. 따라서 우리 정부와 외국인(외국기업, 공법인, 외국정부 등)과의 감척어선 매매계약 같은 국가계약도 사적 거래인 한 양 당사자(매도인, 매수인)의 합의

에 따라 정해지는 바, 계약내용상 감척어선 국내유입을 금지하는 사항을 정한 경우라도 할지라도 그에 따른 위약금 지급을 감수한다면 대한민국 국민에게 다시 매도할 수 있는 것이다.¹⁾

그나마 이를 막을 수 있는 방법이라면 위약금을 고액으로 정한다든지 아니면 매수인이 속한 국가의 보증을 얻을 수 있다면 가능할 수도 있다고 본다. 그러나 이러한 방법이 제3국인에게 전매해서 다시 유입되는 경우까지 구속력을 가질 수는 없다고 본다.

2) 공법적 측면에서의 제한 가능성 여부

위에서 본 바와 같이 국외에 매각한 감척어선의 국내유입을 방지하기 위한 사법적 측면에서의 방법은 전매를 통한 유입에 대해서는 한계가 있음을 확인하였다.

따라서 이 문제를 해결하기 위해서는 다른 방도를 강구해 볼 필요가 있는 바, 선박법은 선박의 등기와 등록을 하지 않으면 원칙적으로 국내 각 항간에서 여객 또는 화물의 운송을 할 수 없다고 규정하고 있는바(선박법 제6조), 선박 또는 어선의 등기·등록제도와 같은 공법상의 제도를 활용하는 방안도 검토해 볼 필요가 있다.

선박법에 의하면 한국선박의 소유자는 선박등기법에 정한대로 선박의 등기를 한 후 선적항을 관할하는 지방해양수산청장에게 당해 선박의 등록을 신청하여 선박국적증서를 교부받아야 한다(선박법 제8조). 또한 어선법은 어선 또는 선박이 주로 입·출항하는 항·포구를 관할하는 시장·군수·구청장에게 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 어선의 등록을 하도록 규정하여, 등록을 하지 않은 어선은 이를 어선으로 사용할 수 없도록 규정하고 있다. 따라서 어선의 소유자 등이 등록신청을 하게 되면, 선박국적증서(20톤 이상어선), 선적증서(20톤 미만어선), 등록필증(5톤 미만 무동력어선)을 교부하도록 하고 있다(어선법 제13조).

또한 요건을 갖추지 못하는 등 결격사유가 있는 경우에는 등기신청의 각하제도(선박등기법 제5조, 부동산등기법 제55조)와 등록의 말소제도 등(어선법 제19조)에 의해서 등기·등록을 말소할 수 있게 되어있다.²⁾

1) 이런 경우 매도인은 일정한 담보책임을 지게 된다. 우리 민법도 매매의 목적인 재산권에 하자가 있거나 또는 매매 목적물에 하자가 있는 경우에 매도인에게 일정한 담보책임을 과하고 있다(민법 제571조 이하). 매도인의 담보책임은 매매계약의 유상성에 비추어 매수인을 보호하고 일반거래의 동적 안전을 보장하려는 뜻에서 매도인에게 인정되는 법정책임이다. 담보책임의 발생원인으로는 '권리에 하자가 있는 경우'로서 ① 재산권의 전부 또는 일부가 타인에게 속하는 경우, ② 재산권의 일부가 전혀 존재하지 아니하는 경우, ③ 재산권이 타인의 권리에 의하여 제한을 받는 경우와 '물건에 하자가 있는 경우'로서 목적물에 하자가 있어서 그 교환가치 또는 사용가치가 충분하지 못한 경우가 있다.

이와 같은 규정만 보면, 선박의 등기·등록제도를 통하여 해외에 매각한 어선의 국내 유입을 막을 수 있을 것처럼 생각할 수 있겠으나, 문제는 등기 및 등록의 신청에 대한 심사가 형식적 심사에 그친다는 것이다. 즉 현행법상 모든 선박은 법에 규정된 형식요건만 갖추게 되면 등기 및 등록을 할 수 있게 되어 있는 바, 이는 해외매각어선의 국내유입을 저지하는 데 있어서 결정적인 한계라 하겠다.

3) 논의의 검토

이상의 논의에서, 어선의 국제매매에 있어서 해외 매각어선의 국내 재매매 금지와 같은 사법상 제약을 계약의 내용으로 할지라도 해외 매각어선의 국내유입을 궁극적으로 막을 수 없고, 어선의 등록·등기제도를 통한 공법적 규제방법 또한 ‘등기 등의 형식적 심사주의’로 인하여 그 실효성이 없다는 사실을 확인하였다.

더구나 해외 매각어선이 중국·북한 등을 통하여 유입되어 우리나라 주변의 특정해역에서 조업하는 것을 규제한다는 것은 불가능에 가깝다고 본다.

따라서 현행 법제도 또는 법이론으로서 해외 매각어선의 국내유입을 저지하는 것은 어렵다고 하지 않을 수 없다.

4. FRP 감척어선의 폐선처리 방안

폐FRP 선박을 해체하여 매립 할 경우에는 토양과 주위환경에 2차 오염을 발생시키며, 연소 시에 다이옥신 등 공해물질을 다량 배출하고 고온에서도 소각되지 않은 유리섬유의 처리문제가 있다. 따라서 FRP선박을 폐선할 경우에는 특별한 처리 방안을 강구하여야 한다.

FRP제조에 사용되는 수지들은 모두 열경화성 수지로 용매에 녹지 않을 뿐 아니라 고온에서 용융되지도 않기 때문에 폐FRP 제품들의 재활용은 매우 어렵다. 현재까지 사용되거나 연구 중인 폐FRP 처리 방법으로는 소각하거나 매립하는 방법, 분쇄하여 다른 물질과 혼합하여 사용하는 방법, 열분해하여 기름 또는 가스로 만드는 방법, 화학적인 방법으로 분해하여 재합성하는 방법, 초임계 용매 등을 사용하여 용해시키는 방법 등을 들 수 있다.

그러나 현재 사용되고 있는 소각 또는 매립하는 방법이나 분쇄하여 다른 물질과 혼

2) 선박이 대한민국의 국적을 상실한 때, 멸실·침몰·해체 또는 노후·파손 등의 사유로 인하여 어선으로 사용할 수 없게 된 때, 6월 이상 행방불명이 된 때, 당해 어선으로 영위하는 수산업의 허가감척어선을 새로운 용도로 이용하는 방법과 특정 신고·면허 등의 효력이 상실된 후 1년이 경과한 때 등의 경우 선박등록을 말소할 수 있고 (어선법 제19조), 또한 선박등기법상 등기신청각하사유에 해당하는 경우 선박의 등기 등을 말소할 수 있도록 규정하고 있다(선박등기법 제5조, 부동산등기법 제55조).

합 사용하는 방법은 토양과 주위환경에 2차 오염을 일으키거나, 연소 시에 다이옥신 등 공해물질을 다량 배출하고, 고온에서도 소각되지 않는 유리섬유의 처리가 문제로 되고 있다.

<표 9-3>은 전국에 있는 폐선처리를 전문으로 하는 업체 현황이다.

5. 폐선박 처리에 관련된 법령

우리나라는 1961년 오물청소법에 의해 생활쓰레기를, 1977년 환경보전법에 의해 산업폐기물을 규율하다가 1986년 폐기물관리법을 제정하여 생활쓰레기와 산업폐기물을 통합 관리하고 있다. 이에 따라 우리나라의 폐기물 규제는 폐기물관리법을 기본으로 하고 있으며, 폐어선의 처리와 관련된 것은 해양환경관리법에서 규제하고 있다.

가. 폐기물관리법

폐선박은 폐기물에 해당되므로 폐기물관리법 제12조에 의거하여 폐기물을 수집·운반·보관·처리하고자 하는 자는 대통령령이 정하는 기준 및 방법에 의하여야 한다. 동법 제25조에서 사업장폐기물배출자는 그의 사업장에서 발생하는 폐기물을 스스로 처리하거나, 폐기물처리업의 허가를 받은 자, 다른 사람의 폐기물을 재활용하는 자, 폐기물처리시설을 설치·운영하는 자 또는 해양환경관리법에 의하여 폐기물해양배출업의 등록을 한 자에게 위탁하여 처리하여야 한다.

<표 9-3> 폐선처리업체 현황

시 도	시군구	업 체 명	처리능력(톤/일)	허가(승인)일
부산(4)	사하구	(주)거림환경산업	40.8	99. 1.12
		(주)썩시액	300	99. 7.27
	사상구	(주)태성산업	3.6	00.11('04.2월휴업)
인천(6)	동구	동아유화(주)	8	94. 6.17
	남동구	(주)거원선박해체	100	97. 8.
		(주)상우	86	96.11.23
	서구	(주)이알지서비스	96	06. 1.12
		수정개발	86.4	02. 4. 2
울산(7)	남구	동운산업(주)	102	94. 4.17
		태영환경(주)	44.4	00. 7.24
		(주)유산	54	93. 3.10
		삼익환경(주)	72	97. 2.10
		(주)엔시스	48	94. 6. 4

시 도	시군구	업 체 명	처리능력(톤/일)	허가(승인)일
		(주)유성	80	94. 4.28
		(주)원창	-	92. 1.27
	울주군	(주)코엔텍	300	99. 2. 9
경기(7)	안산시	(주)범우	120	94. 5.24
		성림유화	286	91. 3.28
		부경산업(주)	120	99.12.20
		대일개발(주)	88	94. 3.26
		비노텍	126	94. 4.26
	평택시	한국환경개발	96	96.10.31
		(주)이앤스	72	95. 9.22
충남(1)	태안군	(주)뉴그린	176	00. 5.26
전북(1)	군산시	광신조선소	3.6	00. 11
전남(11)	여수시	NIT	60	98. 6.12
		와이엔텍	112.8	00. 2.16
		KC환경서비스	98	97. 3.21
	목포시	(주)대한조선	4.8	00. 8
		(주)고려조선	30	89. 7. 1
		여천선박해철	20	98. 4.13
		신안폐선처리업	20	01.12.26
		(주)일흥조선	30	88. 4. 4
		(주)한성조선	30	96.12.10
		케이와이중공업	30	94. 8.24
		대명조선소	20	03.10.27
경북(1)	포항시	(주)광성조선	20	03. 9. 1
		(주)동양에코	132	93. 4.23
경남(1)	통영시	한성조선소	4.7	98.12

※ 음영으로 표시된 시설은 정부지원으로 설치된 폐선처리장임(2006. 2월 기준)

나. 해양환경관리법

• 해양환경관리법 제111조(선박해체의 신고 등)

- ① 선박을 해체하고자 하는 자는 선박의 해체작업과정에서 오염물질이 배출되지 아니하도록 해양수산부령이 정하는 바에 따라 작업계획을 수립하여 작업개시 7일전까지 해양경찰청장에게 신고하여야 한다. 다만, 육지에서 선박을 해체하는 등 해양수산부령이 정하는 방법에 따라 선박을 해체하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 해양경찰청장은 제1항의 규정에 따라 신고된 작업계획이 미흡하거나 동 계획을 이행하지 아니하는 것으로 인정되는 경우에는 필요한 시정명령을 할 수 있다.
- ③ 해역관리청은 방치된 선박의 해체 및 이의 원활한 처리를 위하여 해양수산부령이 정하는 시설기준·장비 등을 갖춘 선박처리장을 설치·운영할 수 있다.

제3절 폐선 처리주체

1. 지방자치단체 주도

현재 가장 일반적으로 사용되는 방법으로, 시도가 폐선처리비 용역산출에 의한 가격에 준하여 공개입찰을 통해 해체처리업체를 선정된 후 폐선확인 절차가 완료되면 시도별 감척사업비에서 해체처리비용을 차감하여 해당 어업자에게 지급하는 방식이다.

이 방식은 인근 지역의 처리시설을 활용하여 신속히 처리할 수 있다는 장점이 있으나 폐선처리시설이 미비한 지역의 경우 과도한 처리시간 및 비용이 소요되며, 영세 처리업자가 처리주체인 경우 처리기술 및 시설부족으로 인해 작업이 비효율적으로 이루어지며, 감시 부족으로 인해 불법투기 및 불법 전매의 가능성이 있고, 고성능 소각시설을 갖추지 못한 지역에서 환경문제발생이 우려되는 단점이 있다.

2. 정부 주도

이는 지방자치단체 주도에 의해서 발생하는 해체처리 과정상의 단점을 보완하기 위하여 정부가 감척사업비에서 지역별 폐선처리비용을 일괄 차감하여 전국적인 전문 해체처리업자를 통해 처리하는 방식이다.

감척어업자, 지방자치단체, 폐선처리업자, 정부간의 역할분담에 의해 폐선처리가 이루어지면 보다 효과적이라고 생각된다.

- 감척대상자 : 선체의 양륙, 엔진제거 등 의장해체 및 기름제거는 통상 어업활동에서도 이루어지고 있기 때문에 어업자 자신이 작업하기에 특별한 애로가 없다고 생각된다.
- 선박해체업자 : 선체의 절단 등 최종처리 전단계인 파쇄공정은 적절한 시설 및 전문기술이 필요하기 때문에 감척어업자가 대응하기 곤란하다. 따라서 중간처리(파쇄)과정은 지방자치단체가 주도가 되어 선박전문 해체업자에게 위탁한다.
- 사업장 폐기물처리업자 : 사업장폐기물 처리업자는 지방자치단체에서 파쇄상태로 수집된 폐FRP를 전문적으로 처리한다. 최근 폐FRP를 소각할 때 발생하는 오염원(특히 다이옥신) 및 폐기물 처리기준이 강화되고 있는 실정을 감안 할 때, 이러한 문제에 대응할 수 있는 시설 및 기술을 구비한 전국적인 사업장폐기물처리장의 선정 및 사후감시는 정부가 담당한다.

3. 추진 주체별 역할

현행 연근해어업 구조조정사업(2007년 연근해어업 구조조정사업 집행지침, 해양수산부)의 사업집행주체는 시도지사로 되어있으며, 필요할 경우 사업의 일부를 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있도록 되어있다.

그러므로 감척과 관련된 주요내용은 해양수산부에서 담당하고, 어선·어구 등 폐선처리의 업무는 시도에서 담당하도록 하며, 특히, 세부사업집행지침 수립·시달 및 사업대상 업종 선정을 제외한 감척관련 업무의 일부를 시장·군수·구청장에게 위임할 수 있도록 하고 있다.

따라서 현행 연안어업구조조정 사업과의 연계를 통한 행정업무 효율성 면에서도 감척어선의 폐선처리는 시도에서 담당하는 것이 적절할 것으로 판단된다. 또한 가능한 한 시/도 및 시/군에서 담당이 가능한 업무에 대해서는 지자체에 위임하여 어업인들의 근거리에서 관련 행정업무를 처리함으로써 어업인들에게 최대한 편의를 제공하는 방향으로 사업이 진행되었으면 좋겠다.

제 10 장 감척사업의 고객만족도
조사

- 1절 조사대상 및 조사방법
- 2절 조사내용 및 분석결과

제 10 장 감척사업의 고객만족도 조사

제1절 조사대상 및 조사방법

본 연구에서는 과업지시서에서 제시한 근해어업 어업인대상의 감척관련 내용의 조사와 분석, 그리고 업종대표기관의 의견수렴을 통하여 보다 합리적이고 효율적인 감척방안을 제시한다.

특히, 감척사업의 시행주체인 담당분야 공무원을 대상으로 현재 시행되고 있는 연 근해 감척업무와 관련하여 다양한 의견을 수렴함으로써 감척사업에 대한 보다 객관적인 의견을 반영하고 효율적인 감척업무가 추진될 수 있도록 한다.

개별 어업인대상의 조사는 개별면담조사를 실시하고 감척담당업무분야 공무원 대상의 조사는 우편설문, 그리고 업종대표기관에 대한 조사는 공문회신결과를 활용한다. <표 10-1>은 과업지시서에서 명시된 조사내용과 이에 대하여 본 연구에서 실시한 구체적인 조사항목을 나타낸다.

<표 10-1> 과업지시서 조사내용 및 항목

내용구분	구체적 조사항목
(감척)사업 성과	<ul style="list-style-type: none"> ● 기존 근해어업어선감척을 위한 어업수익지원금의 평가제도에 대한 어업인들의 의견 ● 연안어업에서 시행중인 어선감척사업의 입찰제도에 대한 어업인들의 인지도 ● 연안어업 어선감척의 입찰제도에 대한 어업인들의 만족도
개선요구사항	<ul style="list-style-type: none"> ● 기존 근해어업어선감척에 대한 불만족 원인 및 이에 대한 개선 방안 ● 연안어업 어선감척의 입찰제도에 대한 불만족도 및 이에 대한 이유 ● 근해어선감척을 위한 어업수익지원금에 대한 입찰제도입의 필요성 ● 감척제도 효율성 극대화를 위하여 어업수익지원금과 어선의 동시 입찰에 대한 의견 ● 입찰방법에 대한 개선사항(직접, 우편, 전자입찰 등) ● 입찰행정의 효율성에 대한 개선방안 마련을 위한 근해어업어선 감척시 입찰집행주체에 대한 의견 ● 기타 전업 및 실업대책에 대한 어업인들의 요구사항

제2절 조사내용 및 분석결과

1. 감척담당공무원 대상 설문조사

감척사업과 관련하여 연안어업 어선감척을 위해 현재 시행중인 입찰제도에 대한 의견을 묻는 항목에서 응답자의 66.6%(4인)가 “매우 만족한다”고 답하였으며, “대체로 만족한다”는 의견이 33.3%(2인)으로 나타나 현재 시행중인 감척사업의 입찰제에 대한 긍정적인 의견을 보이고 있다.

근해어선감척을 위한 어업수익지원금에 대한 입찰제도입의 필요성에 대한 의견을 묻는 항목에 대해서는 응답자의 66.7%(4인)이 “도입할 필요가 있다”고 답하였으며, “반드시 도입할 필요가 있다”고 답한 응답자가 33.3%(2인)로 근해어선의 감척 또한 입찰제로 시행함이 바람직하다고 판단하는 것으로 분석된다.

어업수익지원금과 어선에 대한 동시 입찰에 대한 의견에서는 66.7%(4인)이 도입할 “필요가 없다”고 답하였으며, “필요가 있다”와 “모르겠다”고 답한 의견이 각각 16.65(1인)%를 나타냈다.

어선감척비용을 정부의 장기저리대출로 잔존어업자가 어업수익금으로 부담하고 있는 외국사례의 국내도입에 대한 의견에서는 찬성한다, 반대한다, 모르겠다가 각각 33.3%(2인)를 차지하여 현재단계에서 아직 공무원들조차 잔존어업자의 비용부담에 대한 인식이 낮음을 알 수 있다.

근해어업어선의 입찰제 도입시 감척행정업무에 대한 기관별 담당업무에 대한 의견은 다음 <표 10-2> 와 같다.

조사분석결과 현장에서 감척업무를 담당하는 대부분의 공무원은 현재시행중인 연안어선감척사업의 입찰추진체계를 선호하며 단 사업대상업종 선정은 해수부에서 주관하는 것이 바람직하다는 의견을 보인다.

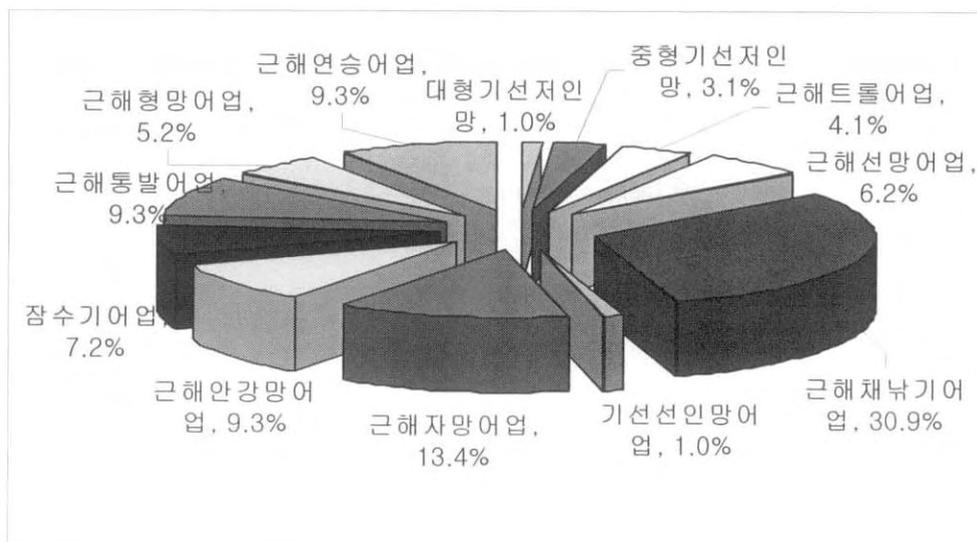
현행 연안어업 입찰제에 대한 개선사항으로 7톤이상 기초금액 상한가(4천만원) 폐지, 대다수의 연안어업이 복수어업임을 감안하여 업종간 동일한 입찰 기초금액 제시, 어선 소유기간을 현행 2년에서 3년 이상으로 조정 등의 의견을 제시하였다.

<표 10-2> 기관별 담당 행정업무 의견종합

항목	해수부		광역시·도		시·군·구	
	응답수	선택	응답수	선택	응답수	선택
사업집행지침 수립	6	○				
사업물량 및 예산배정	6	○				
사업대상업종선정	5	○	1			
사업안내, 입찰공고, 사업홍보	2		5	○		
입찰등록 및 입찰참가신청	2		4	○		
예정가격 작성	2		4	○		
입찰	2		4	○		
예비 사업대상자 결정	2		4	○		
입찰재공고	2		4	○		
어선·어구 등 잔존가치평가	1		5	○		
최종 사업대상자 선정 및 계약체결	1		4	○		
폐업어선 처리	1		4	○	1	
어업허가취소			6	○		
지원금지급	2		4	○		

2. 어업인 대상 설문조사

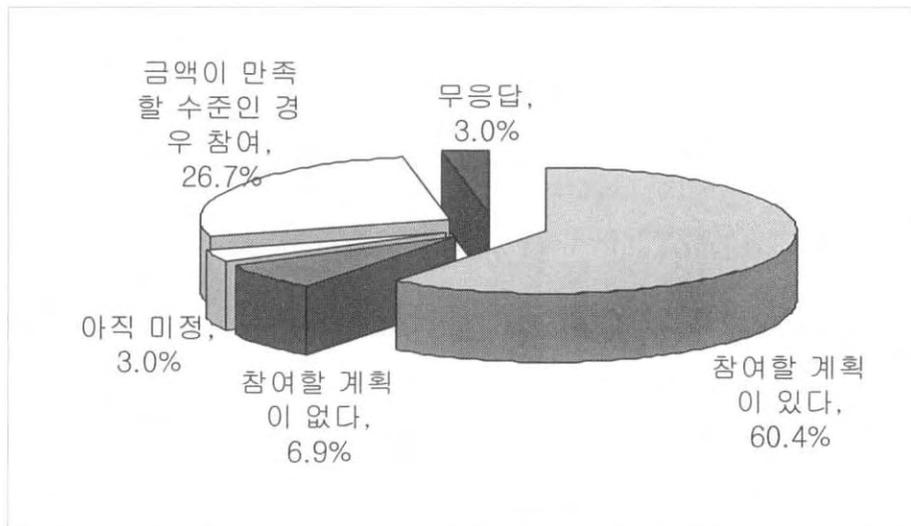
1차 어업인 조사에서 32명, 그리고 2차 어업인조사에서 69명 등 총 101명이 설문
에 응답하였으며, 각 항목별로 일부항목에 대해서만 답한 경우가 다소 있으며 전체
적으로 어업인들의 설문참여의지가 매우 낮은 것으로 나타났다. 응답자의 업종별
구성비를 보면 근해채낚기 30.9%, 근해자망 13.4%, 근해 통발 9.3%, 근해안강망
9.3%, 근해연승 9.3%, 잠수기어업 7.2 % 등의 순으로 나타났다(그림 참조).



<그림 10-1> 응답자 업종별 분포

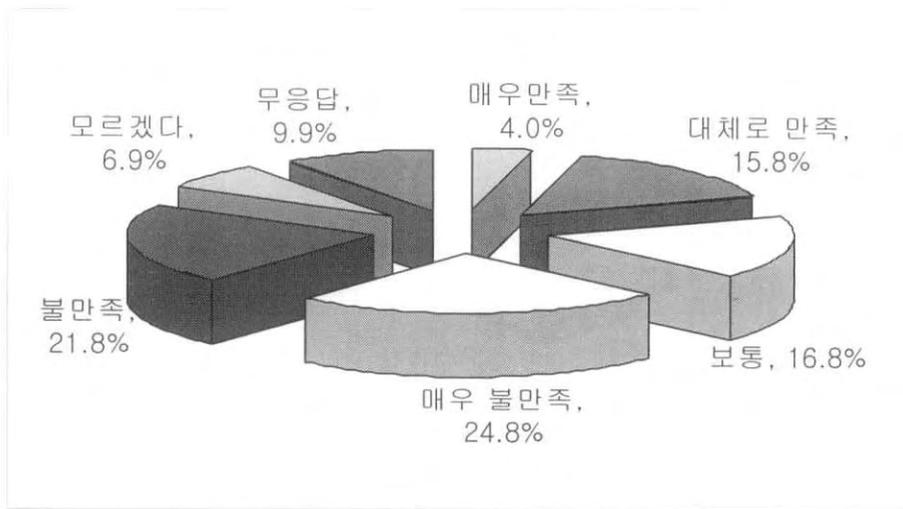
본 연구의 조사를 토대로 연근해어업 감척사업관련 각 주요항목에 대한 분석결과는 다음과 같다.

향후 어선감척사업의 참여여부를 묻는 항목에 대해서 전체 응답자의 60.4%(61명)이 향후 어선감척에 참여할 계획이 있다고 답하였으며, 6.9%(7명)은 참여할 계획이 없다고, 3.0%(3명)은 미정이라고 답하였으며, 그리고 기타의견으로 26.7%(27명)는 가격이 만족하면 감척하겠다는 의견을 제시하였다. 본 항목에 대한 무응답은 3.0%(3명)로 나타났다.



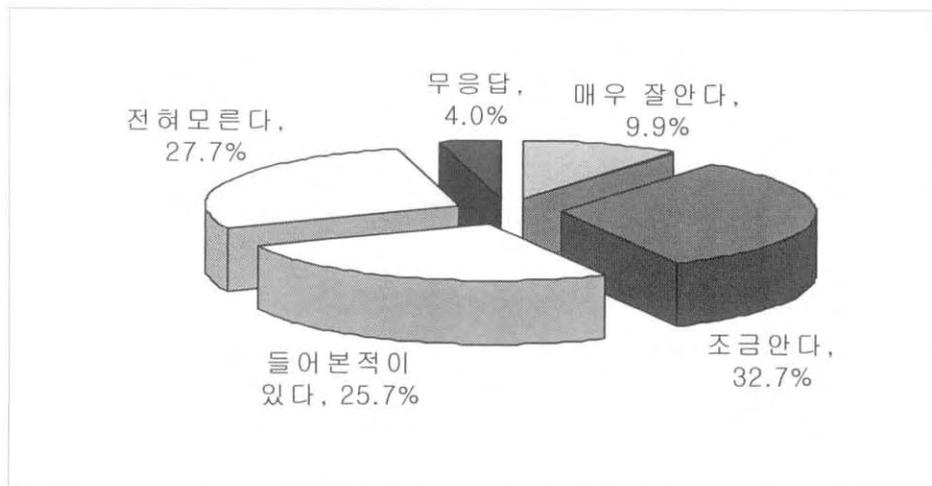
<그림 10-2> 향후 감척사업에 참여여부

현행 근해어업어선감척사업을 위한 어업수익지원금의 평가에 의한 방법에 대한 만족도를 묻는 항목에 대해서 응답자의 4.0%(4명)가 매우 만족한다, 15.8%(16명)는 대체로 만족한다고 답하였으며, 16.8%(17명)는 보통이라고 답하였다. 반면 24.8%(25명)는 불만족, 21.8%(22명)는 매우 불만족이라고 답하여 전체 응답자의 46.6%가 현재의 근해어선 감척에 대해 부정적인 견해를 나타내었다. 불만족에 대한 이유는 낮은 평가금액이 주요 원인인 것으로 풀이된다. 본 항목에 대해 기타 잘 모르겠다고 답한 응답자가 6.9%(7명), 무응답은 9.9%(10명)로 나타났다.



<그림 10-3> 현행 근해어선감척사업의 만족도

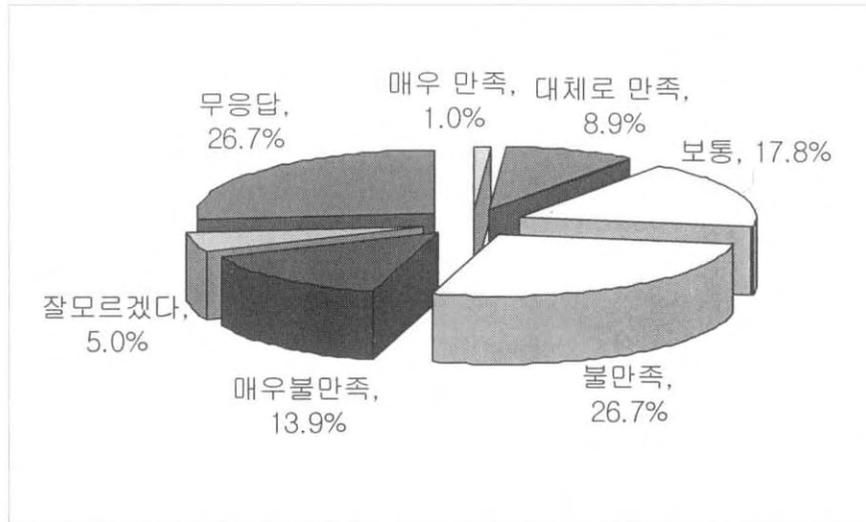
현재시행중인 연안어선감척의 입찰제도에 대한 어업인들의 인지도에 대한 설문에서는 응답자의 9.9%(10명)가 매우 잘 알고 있다, 32.7%(33명)는 조금 알고 있다고 답하였으며, 25.7%(26명)는 들어 본적이 있다, 27.7%(28명)는 전혀 모른다고 답하였다. 따라서 전반적으로 현재 시행중인 연안어업의 입찰제에 대한 인지도가 크지 않은 것으로 나타났으며, 이에 대한 보다 적극적인 홍보가 필요한 것으로 판단된다.



<그림 10-4> 현재 시행중인 연안어선감척사업의 입찰제에 대한 인지도

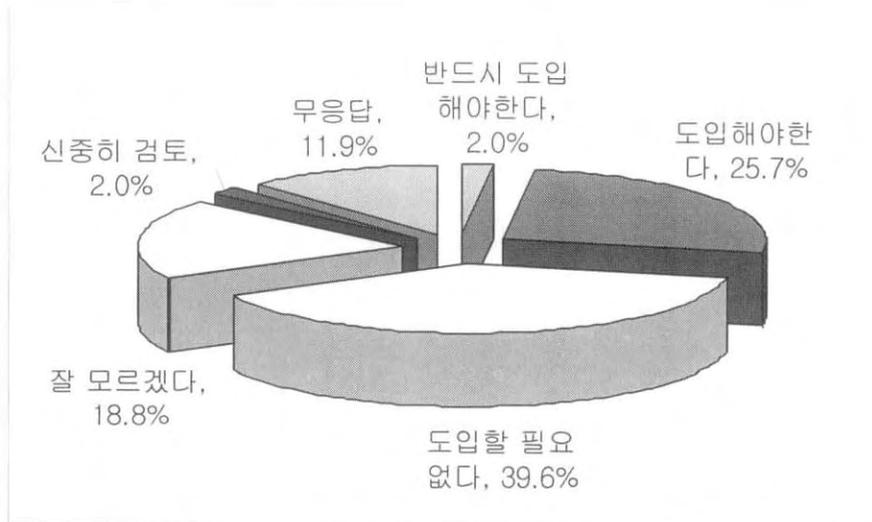
연안어선감척의 입찰제도에 대한 만족도를 묻는 항목에 대해서 1.0%(1명)는 매우 만족한다, 8.9%(9명)는 대체로 만족한다, 17.8%(18명)는 보통이라고 답하였으며, 반면 26.7%(27명)는 불만족, 13.9%(14명)는 매우 불만족이라고 답하였다. 기타 잘

모르겠다고 답한 응답자가 5.0%(5명)이며 무응답이 26.7%(명)로 나타났다. 다수가 현재 시행중인 입찰제도에 대해 부정적인 견해를 보이는 것으로 나타났으며, 이에 대한 주요원인은 대부분 낮은 입찰예정가격이라고 답하였으며, 기타 까다로운 입찰 참여 조건, 입찰예정가격을 어선규모를 고려하여 어선톤급별로 구분하여 제시하여야 한다는 의견을 제시하였다.



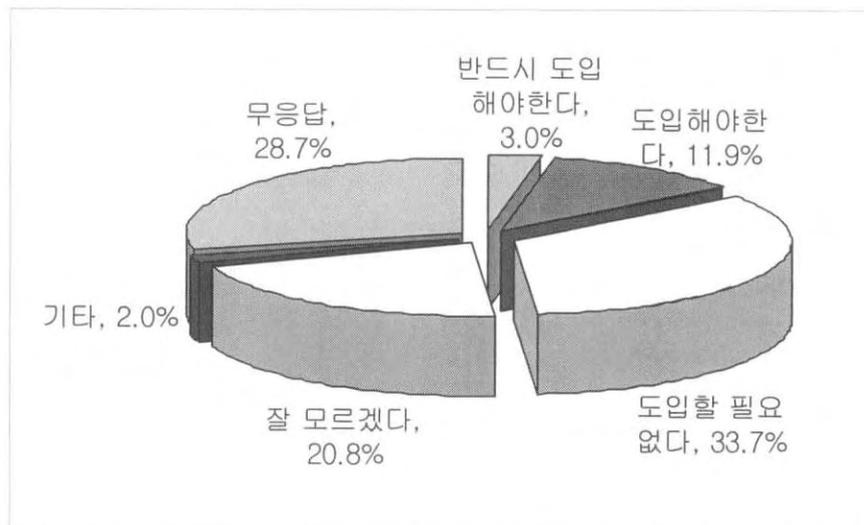
<그림 10-5> 현재 시행중인 연안어업 감척입찰제도에 대한 만족도

근해어선감척을 위한 어업수익지원금에 대한 입찰제도도입의 필요성에 대한 의견에서는 2.0%(2명)은 반드시 도입해야한다고 답하였으며, 25.7%(26명)가 도입할 필요가 있다고 답하였다. 반면 39.6%(40명)가 도입할 필요가 없다, 18.8%(19명)가 잘 모르겠다, 그리고 기타 2.0%(2명)가 신중히 검토해야한다는 기타의견을 제시하였다. 본 항목에 대해 무응답은 11.9%(12명)로 나타났다. 분석결과 도입할 필요가 없다는 의견은 전체 응답자의 39.6%로, 응답자의 27.7%가 답한 반드시 도입 또는 도입해야한다는 의견보다 다소 높은 수치이며, 이는 다수의 어업인들이 근해어업 감척사업의 입찰제도도에 다소 부정적인 의견을 보이고 있음을 나타낸다.



<그림 10-6> 근해어업 감척사업의 어업수익지원금에 대한 입찰제 도입의견

특히, 어업인들의 의견은 어업수익금과 어선에 대한 동시입찰에 대한 의견을 묻는 항목에서 반드시 도입해야한다는 의견은 3.0%(3명), 도입해야한다는 의견 11.9%(12명), 도입할 필요가 없는 의견이 33.7%(34명), 잘모르겠다는 의견 20.8%(21명), 기타의견 2.0%(2명)은 입찰제 폐지를 건의 하였다. 본 항목에 대해 무응답은 28.7%(29명)로 나타났다.

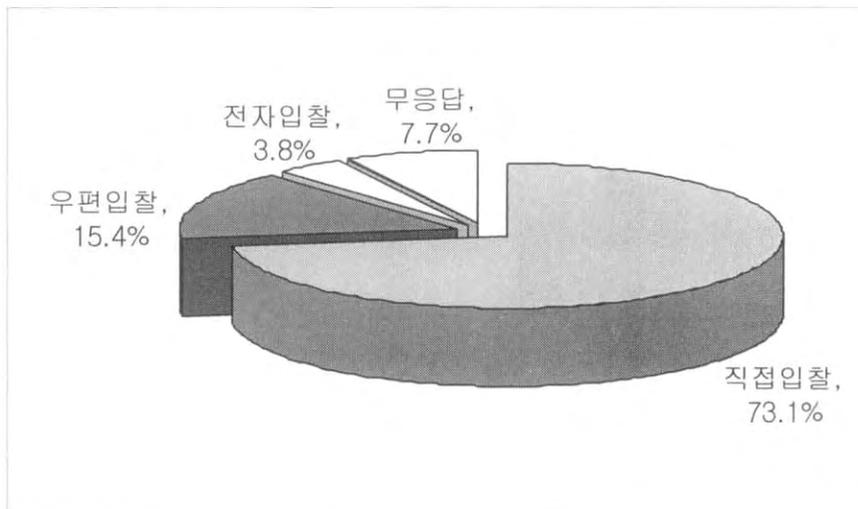


<그림 10-7> 근해어업 감척사업의 어업수익지원금 및 어선 동시 입찰제 도입의견

특히, 어업수익지원금에 대한 입찰제 도입에 대하여 필요하다고 답한 응답자 26명 중 42.3%(11명)는 어선에 대한 입찰제 도입을 반드시 도입 또는 도입하여야 한다

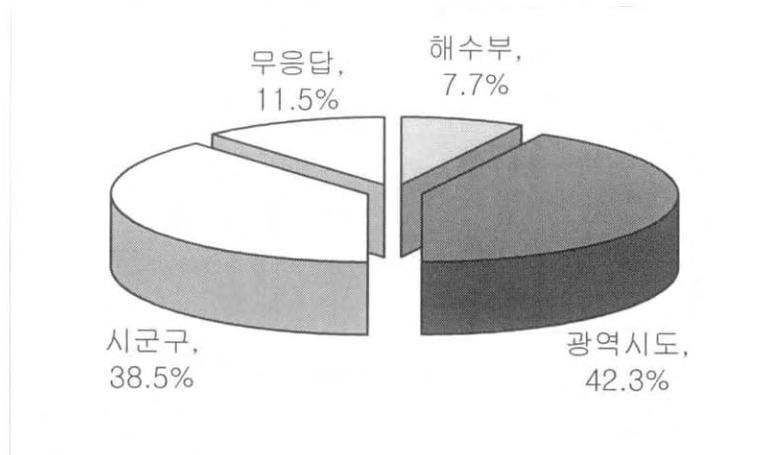
고 답하였으며 34.6%(9명)는 도입할 필요가 없다, 그리고 23.1%(6명)는 잘 모르겠다고 답하여 전반적으로 어업수익지원금의 입찰제 도입이 필요하다고 인식하는 어업인들은 어선에 대한 입찰제도입을 선호하는 것으로 나타났다.

근해어선 감척사업의 입찰제 도입이 필요하다고 답한 응답자 26명에 대한 입찰신청방법의 선호도 조사에서는 직접입찰이 응답자의 73.1%(19명)으로 가장 높게 나타났으며, 그 외 우편입찰 15.4%(4명), 전자입찰 3.8%(1명)순으로 나타났다. 입찰제 도입이 필요하다고 답한 응답자중 본 항목에 대해 무응답은 7.7%(2명)로 나타났다. 분석결과 대부분 현재 연안어업 감척에서 시행되고 있는 직접입찰을 선호하는 것으로 나타났으며, 우편입찰 또는 전자입찰은 어업인들에게 아직 익숙하지 않은 것으로 판단된다.



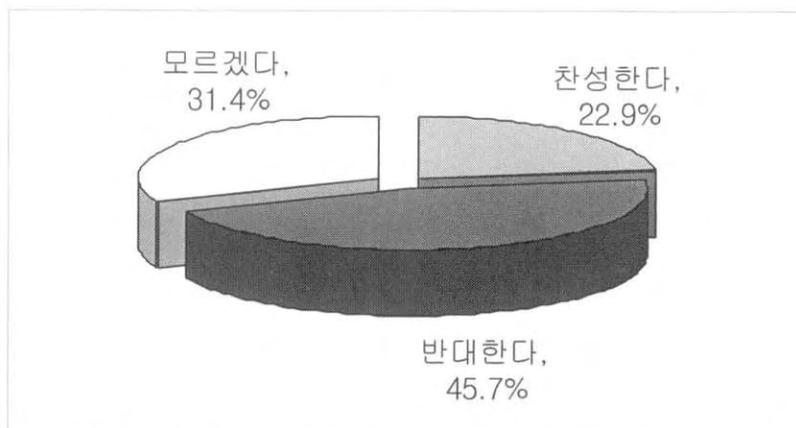
<그림 10-8> 근해어업 감척사업의 입찰제 도입시 입찰방법에 대한 의견

또한 입찰제도 도입에 긍정적인 응답자들을 대상으로 근해어선감척의 입찰집행주체에 대한 설문에서는 해수부가 7.7%(2명), 광역시도가 42.3%(11명), 시군구가 38.5%(10명)으로 나타나 어업인들은 대체로 현재의 연안어업입찰시행 주체인 광역 시도 또는 지리적으로 가까운 시군구에서 입찰하는 것을 선호하는 것으로 나타났다. 입찰제 도입이 필요하다고 답한 응답자중 본 항목에 대해 무응답은 11.5%(3명)로 나타났다.



<그림 10-9> 근해어업 감척사업의 입찰제 도입시 입찰시행주체에 대한 의견

현재 외국에서 시행중인 잔존어업자들의 감척비용부담에 대한 의견에서는 찬성한다 22.9%(8명)와 반대한다고 답한 비율이 45.7%(16명)로 나타났으며, 31.4%(11명)이 모르겠다고 답하여 잔존어업자의 비용부담에 대한 어업인들의 인식이 매우 낮은 것으로 나타났다.



<그림 10-10> 잔존어업자들의 감척비용부담에 대한 의견

3. 분석결과 감척사업에 대한 개선방안

본 연구에서 감척행정업무 담당자 및 어업인 대상으로 조사·분석 결과 감척사업에 대한 개선방안은 다음 <표 10-3>과 같다.

<표 10-3> 만족도 조사를 통한 항목별 개선방안

내용구분	개선방안
입찰행정	<ul style="list-style-type: none"> ● 조사/분석결과 현장에서 감척업무를 담당하는 대부분의 공무원은 현재시행중인 연안어선감척사업의 입찰추진체계에 익숙하며, 따라서 사업시행주체는 시도에서 담당하도록 하고 사업대상 업종선정은 해수부에서 주관하도록 한다. ● 현행 연안어업 입찰제에 대한 개선사항으로 어업인들은 7톤이상 기초금액 상한가(4천만원) 폐지 및 업종간 동일한 입찰 기초금액을 요구하고 있으나, 이는 정부의 예산상의 제약 그리고 업종간 수익의 차이 때문에 수용하기는 어려울 것으로 판단된다.
기존 감척사업에 대한 의견	<ul style="list-style-type: none"> ● 전체 응답자의 46.6%가 기존의 근해어선 감척에 대해 부정적인 견해를 나타내고 있으며, 불만족에 대한 주된 이유는 낮은 평가금액으로 제시하고 있다. 그러나 대다수의 어업인들이 지원액에 대한 만족을 느끼기는 매우 어려울 것으로 판단되며 따라서 이에 대한 만족도 제고를 위한 개선방안은 정부의 재정지출과 직결되기 때문에 현실적으로 쉽지 않을 것으로 판단된다.
입찰제도 도입	<ul style="list-style-type: none"> ● 근해어업 감척사업의 입찰제도입과 관련하여 많은 어업인들이 부정적인 의견을 보이고 있으며, 이는 어업인들이 수익에 대한 지원금을 낮은 금액으로 지원하기 위한 방안으로 인식하고 있기 때문으로 풀이된다. 따라서 감척사업 효과를 극대화시키기 위해서 입찰제 시행에 앞서 어업인들에 대한 홍보가 매우 중요할 것으로 판단된다. ● 어업수익금과 어선에 대한 동시입찰에 대하여 대부분 부정적인 입장이나 일부 (응답자의 약 15%)는 도입에 찬성을 보이고 있어 보다 적극적인 홍보를 통하여 감척업무의 단순화 및 효율성 극대화를 위하여 도입을 추진하여야 할 것으로 판단된다.
입찰신청방법	<ul style="list-style-type: none"> ● 입찰신청방법의 선호도분석결과 대부분 현재 연안어업 감척에서 시행되고 있는 직접입찰을 선호하는 것으로 나타났으며, 우편입찰 또는 전자입찰은 어업인들에게 아직 익숙하지 않은 것으로 판단된다. 그러나 국가를 당사자로 하는 계약에서 점차 전자입찰이 증가하는 추세를 감안할 때 이에 대한 대책마련이 요구된다.
잔존어업자들의 감척비용부담	<ul style="list-style-type: none"> ● 현재 미국에서 시행중인 잔존어업자들의 감척비용부담에 대해서는 많은 어업인들이 부정적인 의견을 보이고 있다. 그러나 수익자부담의 원칙에 의해 장기적으로는 잔존어업자들이 감척비용을 부담하여야 할 것으로 판단된다. 이를 위하여 어업인대상으로 잔존어업자들의 감척비용부담에 대해서 지속적으로 홍보 및 교육을 하여야 할 것이다.

제 11 장

연근해어선의 감척과 유사제도 도입방안

- 1절 무·저조업선 감척방안
- 2절 재진입방지대책
- 3절 경매어선 정부매입방안

제11장 연근해어선의 감척과 유사제도 도입방안

제1절 무·저조업선 감척방안

1. 개요

무·저 조업선은 조업실적이 없거나 또는 미미한 상태에 놓여 있는 어선으로서 어촌의 어업질서를 교란하는 요인으로 작용하면서 어업 잠재력을 보유하고 있기 때문에 이들에 대한 감척 방안이 해소되지 않고는 그 실효성에 의문이 생기고 있다.

무·저조업선은 감척 어업자들에 의한 허가증 매매 등으로 어업으로서의 재진입 수단으로 이용되기 쉽고, 불법 어업과 면세유류 구매에 불법으로 이용되기 쉬운 문제점으로 인하여 이에 대한 대책이 마련되어야 할 것으로 보인다.

무·저조업 허가어선 실태조사는 어업 허가를 보유한 어선들이 어업에 얼마나 조업하는지에 대한 어업 충실도를 추정하는데 있으며, 조사의 결과에서 나타난 무·저 조업선의 비율과 형태를 분석하여 앞으로 무조업선(전혀 조업한 실적이 없는 어선)과 저조업선(지역평균 유류사용량의 11% 미만)에 대한 대책을 수립하고자 한다. 이와 같은 목적을 달성하기 위하여 현장에 대한 사례조사를 실시하며, 시·도관계자로부터 설문 및 면담조사를 통해 각종 방안에 대한 의견을 검토하였다.

본 용역연구에서 말하는 무조업선은 어선을 소유하고 있으면서 조업을 하지 않은 어선을 말하며, 어선을 소유하고 있지 않으면서 허가권만 보유하고 있는 소위 말하는 '장농허가'는 극소수 포함될 수 있지만 전체적으로 무시해도 괜찮을 정도라고 판단된다. 그동안 시행되었던 연안어선에 대한 특별 및 일반감척사업에 의해 '장농허가'는 대부분 밖으로 양성화되어 거의 존재하지 않고 있으며, 이는 직접 방문 및 면담을 통해 확인할 수 있었다.

조사지역은 동해안, 서해안, 남해안에 위치해 있는 대표적인 군 또는 읍면 지역을 각각 1곳을 선정하고, 조사방법은 유류를 사용하지 않는 무동력선은 파악하는데 많은 제약이 있어 제외하고 동력선에 한하여 수협을 통한 면세유사용실적을 우선적으로 사용했으며, 무·저조업에 대한 원인 등 전반적인 사항은 피허가자와의 전화통화와 직접 방문 및 면담을 통해 파악하였다.

2. 무·저조업선 실태

해수부에 따르면, 근해어선은 현재 3,629척 중 약 2.5%인 92척 (쌍끌이 2, 권현망 15, 채낚기 19, 자망 21, 안강망 5, 기타통발 15, 장어통발 12, 연승 3 등), 연안어선의 경우에는 59,889척 중 5.2%인 3,121척이 조업중단 상태에 놓여 있는 것으로 파악되고 있다. 본 연구용역에서는 동해안, 서해안, 남해안에 위치한 어촌을 선정하여 무·저조업선에 대한 실태를 파악하였다.

가. 동해안(기장군)

동해안의 기장군의 경우, 허가된 연안어선 척수는 총 378척(2005년도)에 달하고 있다. 이에 대한 면세유 공급실적(평균사용량 대비)을 나타내보면 <표 11-1>과 같다.

<표 11-1> 동해안 면세유 공급실적

척수	공급실적			
	0 %	11% 미만	11-21% 미만	21% 이상
378척	37척	169척	109척	63척
100%	9.8%	44.7%	28.8%	16.7%

자료: 해수부 내부자료, 2005.

<표 11-1>을 살펴보면, 면세유를 전혀 사용하지 않은 어선이 9.8%(37척), 11% 미만(169척), 11-21% 미만(109척), 21% 이상(63척)으로 나타나고 있다.

이중에서 9.8%를 차지하고 있는 면세유 미공급어선은 조업을 하지 않은 무조업선이라고 판단되며, 무조업에 대한 이유는 개인사정(고령, 건강, 부채관계 등) 및 유가인상, 선원구직난, 어황부진 등의 사유로 경영이 어려워 어업을 중단한 상태이며 어선은 육상에 인양되어 있거나 항·포구에 정박한 상태로 관리되고 있는 실정이다.

무조업선을 보유한 어업자 중 일부는 2척을 소유하면서 1척만을 운용하거나, 양식장 관리선으로 사용하는 경우도 있는 것으로 파악되었다. 또한 감척 및 말소된 어선이 유류공급카드를 정리하지 않아 면세유 공급대상어선으로 포함된 경우도 있었

다.

저조업선은 전체의 44.7%(169척)를 차지하고 있으며, 이 저조업선은 연중조업을 하지 않고 1~2개월 정도 조업이 잘되는 시기에만 조업하고 그 외는 다른 일을 하는 등 주업으로 하지 않고 부업 수준으로 조업하는 어선들이 많았다. 또한 어장의 거리가 짧아 유류사용량이 상대적으로 적은 어선도 있었다.

나. 서해안 (전북 군산시 옥도면)

서해안에 위치한 전북 군산시의 옥도면의 경우, 313척의 연안어선이 있으며, 이에 대한 면세유공급실적은 <표 11-2>와 같다.

<표 11-2> 서해안 면세유 공급실적

척수	공급실적			
	0%	11% 미만	11-21% 미만	21% 이상
313척	55척	32척	20척	206척
100%	18%	10%	6%	66%

자료: 수협중앙회, 2006년

<표 11-2>를 살펴보면, 무조업선에 해당되는 면세유 미공급어선은 18%(55척)으로 파악되었으며, 무조업에 대한 전화면담 결과, 유가인상, 선원구직난으로 인한 인건비 상승, 온난화 현상, 간척·매립사업 등의 이유를 들고 있으나, 결과적으로는 거의 모든 무조업자는 어업수익성 악화로 조업을 포기한 것으로 판단된다.

여기에는 동해안과 마찬가지로 2척을 소유한 경우, 운용능력이 부족하여 1척만을 운영하는 경우가 있으며, 1척은 양식장 관리선으로 사용하는 경우도 있었다.

저조업선(32척)은 동해안과 마찬가지로 연중 조업을 하지 않고 1~2개월 정도 조업이 잘되는 시기에만 조업하고 그 외는 다른 일을 하는 등 주업으로 하지 않고 부업 수준으로 조업하는 어선들이 많았다.

다. 남해안 (전남 고흥군 도양읍)

남해안에 위치한 전남 고흥군 도양읍은 전형적인 어촌의 형태를 띠고 있으며, 230척의 연안어선을 보유하고 있다. 이에 대한 면세유 공급실적을 살펴보면 <표 11-3>과 같다.

<표 11-3> 남해안 면세유 공급실적

척수	공급실적			
	0%	11% 미만	11-21% 미만	21% 이상
230척	23척	11척	12척	184척
100%	10%	5%	5%	80%

자료: 수협중앙회, 2006년

<표 11-3>을 살펴보면, 무조업선에 해당하는 면세유 미공급 어선이 10%(23척)이다. 무조업에 이유에 대한 전화면담 결과, 서해안의 경우와 마찬가지로 유가인상, 인건비 상승, 온난화 현상, 간척·매립사업 등의 이유를 들고 있으나, 결과적으로는 거의 모든 무조업자는 어업수익의 악화로 조업을 포기한 것으로 판단된다.

또한 2척을 소유한 어업자의 경우, 2척을 운용할 수 있는 경영능력이 부족하여 1척만을 운영하는 경우가 있으며, 1척은 양식장 관리선으로 사용하는 경우도 있다.

저조업선에 해당하는 어선은 5%(11척)이며, 저조업에 대한 이유로서는 연중조업을 하지 않고 1~2개월 정도 조업이 잘되는 시기에만 조업하고 그 외는 다른 일을 하는 등 주업으로 하지 않고 부업 수준으로 조업하는 어선들이 많기 때문이었다.

라. 종합 검토의견

위의 동해안, 서해안, 남해안에서 선정된 지역의 척수 및 면세유 공급실적을 종합해보면 <표 11-4>와 같다.

〈표 11-4〉 면세유 공급실적(종합)

척수	공급실적			
	0%	11% 미만	11-21% 미만	21% 이상
921척	115척	212척	12척	184척
100%	12.5%	23.0%	15.3%	49.2%

자료: 3개 지역의 평균

3개 해안에 위치한 어촌지역에서의 무조업선은 12.5%로 파악되었다. 이는 전체 연안어선(2006년 현재 59,889척) 중 7,487척에 해당되고 있는 것으로 예상할 수 있다. 이러한 무조업에 대한 주요 원인으로는 개인사정(고령, 건강, 부채) 및 유가인상, 선원구직난 등으로 조업을 포기하고 있으나, 결국에는 어업경영에 있어서 수익성의 악화를 들 수 있다. 본 연구용역의 효과를 거두기 위해서는 후에 기술된 '무·저조업선 감척방안'에 제시된 바와 같이 일정한 대책이 요망되고 있다.

한편, 저조업선은 다른 업과 병행하여 어업을 운영하는 어업자로서 어황에 따라 조업일수는 언제든지 변동될 가능성이 있고, 주로 어업이 부업으로서 활용되고 있다. 따라서 이에 대한 특별한 대책은 필요 없을 것으로 판단된다.

3. 무·저조업선 감척방안

가. 관련법규 검토

1) 수산업법

「수산업법 제47조」 허가어업과 신고어업의 변경·폐업 등에 관한 규정 제1항을 살펴보면, '허가를 받은 사항을 변경하려면 허가관청의 변경허가를 받거나 허가관청에 변경신고를 해야 한다'고 규정하고 있고, 3항에서는 '해당어업의 허가를 받은 자나 신고를 한 자가 그 어업을 폐업하거나 어업을 할 수 없게 된 경우에는 해당 행정관청에 신고하여야 한다'고 규정하고 있다.

「수산업법 제99조」 과태료에 관한 규정 제1항 제11호를 살펴보면, '제47조에 따른 변경허가나 신고를 하지 아니하거나 폐업신고를 하지 아니한자'는 500만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있다.

따라서 「수산업법」의 규정을 적용한다면, 무조업선 즉 폐업신고를 하지 않고 조업

을 포기한 어선에 대해서는 과태료를 부과하도록 규정하다.

또한 무조업으로 2년 이상 휴업이 진행될 경우에는 그 허가를 취소할 수 있다. 즉, 수산업법 제32조 ‘휴업신고 및 어업권 포기의 신고’ 규정은 제48조 ‘준용규정’에 의거하여, 제37조 ‘어업면허의 취소’에 규정된 바와 같이, 시장·군수·구청장은 어업면허(허가)를 취소할 수 있도록 규정하고 있다.

따라서 당국은 1년 이상 신고하지 않고 휴업을 할 때에는 500만원의 과태료를 부과하고, 2년 이상 휴업이 진행될 때에는 허가를 취소할 수 있다. 이와 같은 규정에 따라 무조업선을 사전에 제거하기 위해서는 무조업을 입증할 수 있는 적당한 행정적 뒷받침이 따라야 할 것이다.

2) 농어촌발전특별법

「농어촌발전특별법 제11조」 어업구조개선의 촉진에 관한 규정 제1항 제1호를 살펴보면, ‘수산자원보호와 어업경쟁력강화를 위한 어선척수의 조정에 관한 사항에 대해서는 해양수산부장관이 지원대책을 강구할 수 있다’고 규정되어 있다.

또한 동법 제11조 제1항 제2호를 살펴보면, ‘해양수산부장관은 어업자원의 상태 등 어업여건의 변화로 인하여 어업구조의 개선이 요청되는 어업에 대하여는 해양수산부령이 정하는 바에 의하여 그 어업을 구조개선촉진대상어업으로 지정하고 필요한 지원대책을 강구할 수 있다’고 규정하고 있다.

따라서 본 연구용역에 의한 감척은 「농어촌발전특별법 제11조」의 ‘수산자원보호와 어업경쟁력강화를 위한 어선척수 조정’에 해당됨과 동시에 ‘구조개선촉진대상어업으로 지정하고’ 일정한 지원대책을 강구할 수 있을 것으로 판단된다. 그러나 여기에 조업을 하지 않은 어선에 대한 포함여부는 따로 규정되어 있지 않다.

3) 소형기선저인망어선정리에 관한특별법

「소형기선저인망어선정리에 관한특별법 제6조」 지원금에 관한 규정을 살펴보면, ‘시·도지사는 어업허가가 있는 정리대상어선에 대하여는 위원회의 심의를 거쳐 대통령령이 정하는 바에 따라 어업허가 폐지에 따른 지원금을 2천만원의 범위 안에서 지급할 수 있다’고 규정하고 있다.

동법에 의하여 불법적인 소형기선저인망에 대한 특별한 지원책이 마련되었다. 따라서 과태료를 부과할 수 있는 무조업선에 대해서도 소형기선저인망을 정리할 목적으로 신설된 동법과 같은 조치를 취하는 것도 하나의 방안이 될 수 있을 것이다.

4) 공유수면관리법

「공유수면관리법 제13조 제3항」을 살펴보면, ‘관리청은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 방치선박 등을 제거할 수 있다’고 규정하고 ‘방치선박 등의 소유자 또는 점유자가 규정에 따른 제거명령을 이행하지 아니한 경우’와 ‘방치선박 등의 소유자 또는 점유자를 알 수 없는 경우’에 선박을 강제적으로 제거할 수 있다’고 규정하고 있다.

그러나 본 연구용역의 ‘무조업선’은 「공유수면관리법」에 규정하고 있듯이 제거명령을 위반하지 않는 이상 ‘방치선박’과는 별개의 문제이므로 동법에 의해 무조업선을 제거하는 행정조치는 할 수 없는 것이다.

5) 수산관계법령위반행위에대한행정처분기준과절차에관한규칙

「수산관계법령위반행위에대한행정처분기준과절차에관한규칙」의 목적은 「수산업법」에 의한 어업 또는 어획물운반업의 정지, 어선의 계류, 어업의 면허·허가 또는 어획물운반업등록의 취소 등에 관한 기준 및 절차를 규정함에 있다.

따라서 무조업선에 의한 과태료 부과 및 취소할 시에는 동법의 기준과 절차에 따라 행정조치를 취할 수 있을 것이다.

나. 감척방안

감척사업 후, 지원에 의한 수혜자가 다시 어업을 재개하기 위하여 그동안 휴면상태에 있었던 무저 조업선을 취득하여 피허가권자가 변경, 조업이 재개됨으로써 정부의 어업경쟁력강화와 수산자원의 회복이라는 사업목적을 훼손시킬 수 있는 가능성이 높다. 따라서 무저 조업선에 대한 특별한 대책이 감척사업 이전 또는 이후에 마련되어야 할 것으로 판단된다.

앞에서 언급된 바와 같이, 저조업선에 대한 현행법상으로 강제적 정리방안은 없는 것으로 조사되었다. 다만, 무조업선은 허가어업에 대한 폐업으로 간주되어 다음과 같은 감척방안을 제시해 볼 수 있다.

① 무조업선에 대해 먼저 취해야 할 행정적 조치로는 무조업에 대한 근거를 제시하고 폐업신고의 의무를 하지 않아 발생하는 「수산업법 99조」에 의해 강력한 과태료의 부과조치가 있을 수 있다. 더 나아가 휴업이 2년 이상 진행될 경우에는 허가를 취소하여 정리하는 방안이 마련되어야 한다.

② 무조업선은 현재의 경영환경이 조금 변화하면 다시 조업을 하겠다는 응답(무조업선 보다는 저조업선의 비중이 높음)이 대부분이며, 만약 정부의 특별한 지원(농어

촌발전특별법)에 의해 허가권의 회수(Buy-back)가 이루어질 경우, 대상자들은 막연하게 많은 액수를 원하고 있는 실정이다. 따라서 선체만을 지원한다는 방안은 실현성이 부족할 것으로 판단되고 있고, 선체지원은 물론 일정액의 지원금이 더해지는 방안도 검토할 수 있을 것이다.

일정액의 지원금을 지급하는 방식에는 2가지 있을 수 있다. 하나는 현실적으로 거래되고 있는 허가거래액을 지급해주는 방식이고, 다른 하나는 현재 진행되고 있는 입찰제에 연계시켜 적절한 지원금을 지급하는 방식이다.

㉔ 먼저 허가거래액을 지급해주는 방식을 예상해본다면, 현재 연안어선 허가거래액은 특별감척과 일반감척의 영향으로 연안어선이 감소되어 감척이전에 거래되었던 500 백만원~700 백만원 수준을 훨씬 상회하는 것으로 파악되었다. 따라서 이 방식에 의해 허가권회수(Buy-back)가 이루어진다면, 현재 정부에서 진행하고 있는 입찰제에 의한 최저지원금액 보다 높게 지급될 가능성이 있기 때문에 이 방식에 의한 시행은 상당한 애로점이 예상된다.

㉕ 또 하나는 현재 진행되고 있는 입찰제에 연계하여 적절한 지원금을 지급하는 방식으로서 이 경우 소요되는 예상액은 총 약 560억원이 소요될 것으로 예상된다. 이에 대한 산식은 <식 11-1>과 같다.

$$\{T \times V\} \times B \times A \times S = \text{무조업선 지원액} \dots \dots \dots (1)$$

- T : 2006년 현재 연안어선 척수 (59,889척)
- V : 무조업선 예상척수비율 (표11-4의 12.5%)
- B : 폐업지원금 기초가격 중 2톤 이하 기초가격 평균액 (21,376천원)
- A : 2006년 연안어선 평균낙찰률(약 70%)
- S : 무조업선 지원비율(평균낙찰액의 50%)

즉, 식 (1)은 연안어선척수(2006년 현재 59,889척), 무조업선 예상척수(<표 11-4>에 의한 무조업선 비율 12.5%인 7,487척), 2006년 연안어선 폐업지원금의 업종별·톤급별 기초가격 중 무조업선의 비율이 가장 많이 나타난 2톤이하 기초가격평균액(복합 22,289천원, 통발 22,289천원, 자망 23,545천원, 선망 16,618천원, 들망 28,061천원, 안강망 22,656천원, 조망 14,177천원의 평균액 21,376천원), 연안어선 평균낙찰률(약 70%), 무조업에 대한 지원비율(평균낙찰률에 의한 지원액의 50%)를 고려하여 계상한 것이다.

③ 무조업선에 대해서는 「소형기선저인망어선정리에 관한특별법」 과 같은 특별법의

제정도 일견 고려할만 하나, 강력한 행정조치가 가능한 수산업법이 존재하고, 현실을 충분히 고려하여 감척이 가능한 농어촌발전특별법이 제정되어 있으므로, 별도의 특별법 제정은 의미가 없는 것으로 판단된다.

다. 감척시기의 장단점

무조업선에 대한 정리시기에는 두 가지가 있을 수 있다. 하나는 무조업선의 선(先) 정리 후, 정상적 감척사업의 진행방안이 있고, 또 하나는 정상적 감척사업을 실시한 후(後), 무조업선의 정리방안이다. 이에 대한 장단점을 살펴보면 다음과 같다.

① 먼저 무조업선 정리 후, 감척사업을 실시할 경우이다. 이 경우는 앞에서 언급된 바와 같이, 무조업선을 정리하는데 강력한 행정조치 방식과 일정한 지원금의 지급 방식이 있을 수 있다. 먼저 강력한 행정조치 방식은 무조업을 입증하고, 「수산관계 법령 위반행위에 대한 행정처분기준과 절차에 관한 규칙」 제2조에 의거하여 위반행위를 보고하는 등 많은 행정적 노력이 필요하다.

또한 일정한 지원금의 지급하는 방식은 정상적인 조업이 아닌 무조업에 대해서 지나친 법적 특혜라는 여론이 형성될 수 있고, 정상적 감척대상자에게는 상대적 소외감을 갖게 할 수 있다는 단점을 갖고 있다.

② 또 하나는 감척사업 후, 무조업선에 대해 정리하는 경우이다. 이 경우는 앞에서 언급된 무조업을 입증하는 행정적 노력은 동일하나, 감척을 미리 한 자가 무조업선과 피허가권을 구매하여 다시 어업에 재진입할 수 있는 여지를 두고 있다는 단점을 갖고 있다.

제2절 재진입방지대책

1. 개요

현재까지 정부가 추진한 국제 감척과 일반감척의 결과를 보면 당초 정부가 감척사업에 대한 정책계획을 수립할 때 예상하지 못한 부작용중의 하나로 나타난 것이 감척된 어선의 재진입과 감척한 어민의 불법적인 재진입이었다.

감척어민이 재진입한다고 재진입자체가 모두 불법은 아니지만, 어민의 재진입이 문제가 되는 것은 재진입을 불법적으로 자행하거나 적법하게 재진입하였다 하더라도 그 후에 불법적인 어업에 종사하는 경우가 될 것이다.

위에서 설명한 감척어선의 재진입이 아니라 감척어민의 불법적인 재진입이 실제로 발생하였는가. 만일 발생하였거나 발생할 가능성이 있다면 이를 방지할 대책은 무엇인지를 알아보려고 한 것이다.

가. 감척 후 재진입의 형태

현재까지 감척사업이 수행된 전국 시도 수산관계자 및 어민을 대상으로 하여 설문 조사와 면접조사를 실시하여 파악한 조사결과와 그 가능성에 대해 살펴보면 다음과 같다.

- ① 적법어업 진입 후 불법어업형 : 감척으로 수령한 지원금(선박보상금+어업수익금)을 이용하여 새로운 어선을 적법하게 구입하여 어업에 재진입하였으나 불법하게 어업을 경영하는 경우임.
- ② 적법어업 진입 후 어업 근대화 사업형: 재진입시 감척이전의 어업노력 이상으로 어획노력을 증대시키는 경우임.
- ③ 불법 어업진입형 : 감척 후 다른 어업자로부터 무허가 어선을 구입하여 어업에 종사하는 경우임.

나. 감척 후 재진입의 원인

어업자는 감척사업을 하였다 하더라도 다른 업종으로 전업이 어렵기 때문에 어업 재진입이 많을 것으로 예상된다. 연안어업의 근거지인 어촌에는 다른 업종으로 전업할 취업처가 거의 없다. 근해어업의 경우는 연안어선보다 상대적으로 많은 지원금이 지급됨으로 다른 업종으로의 전환이 비교적 용이할 것으로 예상된다.

연안어업자는 오랫동안 어업에 종사하였고 또한 다른 기술을 가지고 있지 못하기

때문에 전업이 매우 어려운 실정이다. 따라서 연안 어업자는 오랫동안 거주한 어촌을 떠나려 하지 않고, 기회를 얻어 다시 어업에 종사하는 경우가 많다.

2. 재진입 현황

해양수산부(내부자료)에 따르면, '05~'06년 총 감척척수(1,997척)중 약 22%인 440척이 재진입하였으며, 이후로도 지속적인 재진입이 예상된다. 또한 '03년 감척사업 투자효과분석 결과 근해어선 국제감척이후 약 29%가 어업에 재종사하고 있는 것으로 분석되었다.

WTO 대책연구보고서에서는 감척어업인의 약 73%가 수산업에 재종사하고 있는 것으로 설문조사 된 바 있다.

3. 불법적인 재진입방지 대책

적법한 재진입자의 법적제지 가능여부에 대한 검토 필요하다. 무허가를 구매한 후 재진입하는 불법재진입에 대해서는 자율관리어업의 확산, 주민신고제, 어선 수리 및 건조시 허가증 제시제도 등의 방안에 대한 검토가 필요할 것으로 판단된다.

무허가 어선이나 새로 구입한 어선으로 허가받은 어구어법이 아닌 다른 어구어법으로 조업하는 경우, 규모가 큰 어구로 불법 개조한 경우, 허가받은 어선으로 불법조업하는 경우, 그리고 선복량을 불법적으로 높이는 경우 등과 같이 불법적인 어업을 할 경우 강력한 조치가 필요하다.

또한 감척을 신청하여 지원받은 사실이 있는 어업자가 합법적인 절차에 의해 어선을 구입하여 재진입을 한다고 할지라도 헌법이 보장하는 '직업선택의 자유'를 해치지 않는 범위, 즉 과잉금지조치(목적이 정당한가, 수단이 적정한가, 피해를 최소화할 수 있는가, 공익목적과 개인의 기본권과의 형평성은 있는가)에 해당하는 경우 일정기간 피허가권을 취득하지 못하도록 하는 조치도 필요할 것으로 보인다.

전업 및 재취업 유도 : 본 연구의 '재취업분야'에서 별도로 자세히 제시될 것이다.

4. 재진입시 폐업지원금 반환 검토

가. 폐업지원금의 법적 성격

국가 등 공적주체가 국가 외의 자가 행하는 사무 또는 사업에 대하여 국가가 이를

구성하거나 재정상의 원조를 하기 위하여 사인이나 사적 주체에게 지급하는 금원을 학자에 따라 보조금, 자금지원, 자금 조성, 교부지원 등 다양한 용어를 사용하고 있으나 일반적으로 이를 보조금(Subvention, subsidy)이라고 칭한다(보조금의예산및 관리에관한법률 제2조 제1항).

행정법상 보조금은 넓은 의미와 좁은 의미로 구분하는 바, 폐업지원금은 바로 직접 금원을 지급하는 경우에 해당하는 경우로서 협의의 보조금에 해당하며, 이는 일종의 경제보조금이라고 할 수 있다.

경제보조금의 지원은 급부행정의 중요한 수단이자, 경제활동의 유도 내지 촉진을 위하여 행하여지는 경제정책수단이라고 본다. 즉, 국가는 경제정책적 목적을 경제보조금이라는 장치를 가지고 추구하는데, 이와 같은 경제보조금은 두 가지 측면을 가지고 있다. 하나는 경제적 상황에 적절히 대응할 수 있는 사회형성적 측면이고, 다른 하나는 경제정책의 추구과정에서의 자유침해적 측면이다.

경제정책수단의 일종인 경제보조금은 경제의 촉진 내지 조장수단이 되지만 특정의 경우에 보조금을 통하여 거시적인 경제조정 내지 유도기능을 수행하기도 한다. 가령 벤처기업에 대한 지원은 해당 벤처기업에 대하여는 경제조정행정의 특징을 띠지만, 다른 한편 산업구조 개편이라고 하는 거시적인 경제과정에서의 조정 내지 유도기능을 수행하는 것이다. 그런 점에서 폐업지원금도 같은 기능을 수행한다고 하겠다.

나. 지원금반환문제

경제보조금이 위법적으로 취득되었거나 목적에 위반되어 사용된 경우에는 보조금 반환의 문제가 제기될 수 있다. 즉 보조금을 지급한 후에 보조금 지급에 있어서의 하자가 있어 위법하거나, 보조금의 계속지급이 더 이상 정당화 되지 않는 경우에 생기는 보조금 반환의 문제가 그 해결을 기다리고 있다. 이와 관련하여 「보조금의 예산및 관리에관한법률」 제30조 제1항을 살펴보면, 보조사업자가 보조금을 다른 용도에 사용하거나 법령의 규정, 보조금의 교부결정의 내용 또는 법령에 의한 중앙관서의 장의 처분에 위반한 때 및 허위의 신청이나 기타 부정한 방법으로 보조금의 교부를 받은 때에는 보조금의 교부결정의 전부 또는 일부를 취소할 수 있다고 규정하고 있다.

동법에서 취소라고 규정하고 있음에도 불구하고 허위의 신청이나 기타 부정한 방법으로 보조금의 교부를 받은 때에는 취소의 경우이고, 보조사업자가 보조금을 다른 용도에 사용하는 경우에는 철회의 경우라고 할 것이다. 위 규정은 보조금의 지급이 행정행위에 의하여 이루어진 경우의 해결방법을 명문화하고 있으며, 보조금의 반환은 보조금지급결정의 취소 또는 철회를 통하여 이루어지게 된다. 그러나 보조금

의 지급이 행정계약을 통하여 이루어진 경우에는 명문의 규정이 없어 논란의 여지가 없지 않으나 계약관계의 해제조건이 유보조항이 있거나, 무효 또는 해제된 경우에 부당이득반환의 형태로 보조금 반환이 이루어지게 된다.

다. 폐업지원금에 대한 법적 통제

폐업지원금과 같은 경제보조금도 다른 보조금과 마찬가지로 특정 목적을 달성하지 못한다면 보조금을 지원하는 의미는 반감된다. 그러므로 이러한 보조금이 제대로 집행되고 실효적으로 기능하기 위해서는 통제장치가 작동되지 않으면 안된다. 보조금의 통제가능성과 관련하여 「보조금의예산및관리에관한법률」이 신청절차, 보조금 교부결정, 보조금 반환 및 부관 등을 포함하고 있어 중요한 역할을 한다. 그러나 보조금의 통제와 관련한 위 법률의 조항은 상당한 한계가 있다. 보조금에 대한 효과적인 통제가 현재 이루어지지 못하고 있다.

경제보조금에 대한 통제주체에 따라 의회에 의한 통제, 법원에 의한 사법적 통제, 감사원에 의한 통제, 행정기관에 의한 통제, 여론에 의한 공공통제 등으로 구분이 가능하다. 이와 같은 작은 규모의 보조금에 대하여는 감사원의 통제가 실효적인 통제장치로 인식되고 있다. 이와 더불어 국민의 보조금 내역에 대한 정보공개를 통한 통제도 생각해 볼 수 있다. 나아가 언론매체를 통한 통제라든가 납세자인 시민의 반대운동이 오히려 여론에 의한 공공통제로서 효과적인 통제장치로 기능하는 측면이 없지 않다.

경제보조금에 대한 통제는 교부요건이 갖추어졌는지를 심사하는 방식의 요건통제와 그 사용단계에서 적정하게 행하여지고 있는지의 통제, 나아가 경제촉진의 목적 등 공익목적에 보조금의 투입이 효과가 있었는지 여부에 대한 통제로 나누어 고찰할 수 있다. 먼저 보조금 교부의 목적에 맞아야 하며, 그 조건을 충족한 자에게 지급되어야 한다. 나아가 보조금이 지원된 경우에는 그 사용과 효과에 대한 통제를 하여야 한다. 이러한 통제의 목적을 효과적으로 달성하기 위해서는 보조금의 목적이 구체적이고 명확하게 특정되어 있어야 한다. 그래야만 보조금은 특정 공익 목적의 달성과의 관련성을 검증할 수 있기 때문이다.

경제보조금에 대한 통제 중 법원을 통한 통제에 속하는 사법적 통제는 최종적으로 분쟁과 관련하여 대두된다. 그 소송형태는 보조금 지급의 행위형식을 계약으로 한 경우라면 그 성질이 사법상 계약인가 행정상 계약인가에 따라 민사소송 또는 공법상 당사자 소송이 될 것이다. 그러나 보조금 지급의 행위형식을 행정행위로 보게 되면 항고소송의 제기를 통하여 구제를 받게 될 것이다.

라. 논의의 검토

이상의 논의에 따라 검토해볼 때, 폐업지원금은 어업자원 보존 등의 공익목적을 위한 어선감척 내지 폐업이라는 점에서 결과적으로 직업선택의 자유를 제한하는 경제보조금의 성질을 알 수 있다.

또한 정부의 폐업지원금의 지급행위는 그 성격이 행정행위라고 할 수 있으므로, 행정행위에 의하여 이루어진 경우의 해결방법을 명문화하고 있는 보조금의예산및관리에관한법률에 의하여 보조금을 반환받을 수 있다.

즉 「보조금의예산및관리에관한법률」은 보조사업자가 보조금을 다른 용도에 사용하거나 법령의 규정, 보조금의 교부결정의 내용 또는 법령에 의한 중앙관서의 장의 처분에 위반한 때 및 허위의 신청이나 기타 부정한 방법으로 보조금의 교부를 받은 때에는 보조금의 교부결정의 전부 또는 일부를 취소할 수 있다고 규정하고 있는 바(제30조 제1항), 여기에서 폐업지원금을 지급받고 다시 어업에 재진입하는 경우는 위 법조문 「보조금의예산및관리에관한법률」 제30조 제1항에서 ‘보조금을 다른 용도에 사용’한 것으로 볼 수 있으므로, 행정행위의 철회사유에 해당한다고 할 수 있으므로, 이에 따라 폐업지원금 반환이 이루어질 수 있다고 본다. 만약 폐업지원금 반환에 대하여 당해 어업인이 이의를 제기한다면 그 당부에 관한 판단을 최종적으로 행정소송에 맡길 수밖에 없을 것이다.

제3절 경매어선 정부매입방안

1. 선박경매절차

선박의 경매도 일반부동산의 경매절차에 따르는 바, 등기할 수 있는 선박에 대한 강제집행은 부동산의 강제경매에 관한 규정에 따른다(민사집행법 제172조 이하). 이 때 선박에 대한 강제집행의 집행법원은 압류 당시에 그 선박이 있는 곳을 관할하는 지방법원으로 한다.

법원은 경매개시결정을 한 때에는 집행관에게 선박국적증서 그 밖에 선박운행에 필요한 문서(이하 "선박국적증서등"이라 한다)를 선장으로부터 받아 법원에 제출하도록 명하여야 하고, 경매개시결정이 송달 또는 등기되기 전에 집행관이 선박국적증서 등을 받은 경우에는 그 때에 압류의 효력이 생긴다.

선박에 대한 집행의 신청 전에 선박국적증서 등을 받지 아니하면 집행이 매우 곤란할 염려가 있을 경우에는 선적이 있는 곳을 관할하는 지방법원(선적이 없는 때에는 대법원규칙이 정하는 법원)은 신청에 따라 채무자에게 선박국적증서 등을 집행관에게 인도하도록 명할 수 있다. 급박한 경우에는 선박이 있는 곳을 관할하는 지방법원도 이 명령을 할 수 있다.

집행관은 선박국적증서 등을 인도받은 날부터 5일내에 채권자로부터 선박집행을 신청하였음을 증명하는 문서를 제출받지 못한 때에는 그 선박국적증서 등을 돌려주어야 한다. 이 때 법원은 집행절차를 행하는 동안 선박이 압류 당시의 장소에 계속 머무르도록 명하여야 한다.

법원은, 채권자·최고가매수신고인·차순위매수신고인 및 매수인의 동의를 얻어 채무자가 선박의 운행허가를 신청할 경우, 영업상의 필요, 그 밖에 상당한 이유가 있다고 인정되면 선박의 운행을 허가할 수 있다.

경매개시결정이 있는 날부터 2월이 지나기까지 집행관이 선박국적증서 등을 넘겨받지 못하고, 선박이 있는 곳이 분명하지 아니한 때에는 법원은 강제경매절차를 취소할 수 있다. 매각기일의 공고에는 선박의 표시와 그 정박한 장소를 적어야 한다.

2. 경매어선 정부매수가능 여부

경매절차상 매수신청을 할 수 없는 자로는 법논리상 채무자, 재매각절차에서 이전의 매수인 이 매수신청을 할 수 없는 것은 당연하고(민사집행법 제138조 제4항), 이외에도 다른 사람의 매수신청을 방해한 사람, 부당하게 다른 사람과 담합하거나 그 밖에 매각의 적정한 실시를 방해한 사람, 이들 행위를 교사한 사람 등에 대해서 매각장소의 질서유지상 매수신청을 금지할 수 있다(동 법 제108조).

또한 법관, 법원사무관 등과 같이 경매관련 직무를 수행하는 공무원이, 자신 또는 자신의 배우자나 배우자이었던 사람이 사건의 당사자가 되거나, 사건의 당사자와 공동권리자·공동의무자 또는 상환의무자의 관계에 있는 때, 당사자와 친족·호주·가족의 관계에 있거나 그러한 관계에 있었을 때, 사건에 관하여 증언이나 감정을 하였을 때, 건당사자의 대리인이었거나 대리인이 된 때, 법관이 불복사건의 이전심급의 재판에 관여하였을 때에는 이들이 경매신청에 참여할 수 없도록 제척된다고 하겠다.(민사소송법 제41조 제1호, 동 법 제50조)

따라서 명시적으로 정부의 매수자격에 관한 명문의 규정이 없을지라도 이들 규정에 비추어 경매와 관련된 직무집행이 아니라면 정부는 경매어선을 매수할 수 있다고 본다. 그러나 정부가 어선감척을 할 목적으로 경매에 참여할 경우 채무자 등의 부당한 관여에 의하여 경매가만 오르는 등 여러 부작용이 발생할 수 있으므로 정부의 경매어선매수신청은 신중을 기하지 않으면 안 될 것이다.

제 12 장 참고문헌

[참고문헌]

1. 2006년 연근해어업 구조조정사업 집행지침, 해양수산부, 2007
2. 국립수산물과학원, 연근해어업총조사, 2004
3. 국립수산물진흥원, 어구분류 및 각부명칭, 1987
4. 농림수산부, 농림수산물통계연보, 각호
5. 생산구조개편을 통한 경쟁력 있는 수산업 실현, 해양수산부, 2003
6. 수협중앙회, 수산물계통판매통계연보, 2001-2003
7. 수협중앙회, 어업경영조사보고, 각호
8. 어선감척사업 제도개선에 관한 용역, 해양수산부, 2005
9. 연근해어업구조조정사업(99-2003년)
10. 해양수산부, 2004년 연근해어업 구조조정사업 집행지침, 2004.
11. 해양수산부, 근해저인망류어업의 구조개편에 관한연구(3차년도), 2006
12. 해양수산부, 어선감척사업 관련 어업손실액 산출절차 및 방법 등의 표준기준 제정조사 용역, 2001
13. 해양수산부, 어업생산통계연보, 2001년 ~ 2005년
14. 해양수산부, 연근해어선 감척사업 투자효과 분석, 2003
15. 해양수산부, 연근해어업 등의 체계적 재편(안), 2004
16. 해양수산부, 연안어업 관리제도 개선방안, 2002
17. 해양수산부, WTO/FTA 체결에 따른 수산업·어촌 국내대책 수립연구
18. Ben Muse, Fleet Reduction in British Columbia's Commercial Salmon Fisheries: 1996-1998, CFEC 99-2N, Alaska Commercial Fisheries Entry Commission, March 10, 1999.
19. Bjørndal and Conrad, The Dynamics of An Open Access Fishery, Canadian Journal of Economics, 74 ~ 85.
20. Fishing Capacity Reduction Programs, http://www.nmfs.noaa.gov/mb/financial_services/buyback.htm
21. Groundfish Integrated Fisheries Management Plan Scotia-Fundy Fisheries Maritimes Region, April 1, 2000 ~ March 31, 2002, <http://www.mar.dfo-mpo.gc.ca/e/homepg.htm>
22. Jon M. Conrad, Resource Economics, Cambridge University Press, 1999.
23. NOAA NMFS, Fishing Capacity Reduction Program for the Longline Catcher Processor Subsector of the Bering Sea and Aleutian Islands Non-pollock Groundfish Fishery; Final Rule, 50 CFR Part 600, September 29, 2006.
24. OECD, Review of Fisheries in OECD Countries: Policies and Summary Statistics, OECD Publications, 2001.

부 록

1. 부록 I
2. 부록 II

본문부록 I

1. 어업실태조사지

어업실태조사서

1. 조사지역

지 역	조사일종	조사일자	조 사 자	비 고

2. 선박사항

선명	소유자	어선번호	선령	톤수	선질	기관종류	기관마력	어획물 보관 유형	비 고
								활어, 빙장, 냉장, 냉동	
								활어, 빙장, 냉장, 냉동	
								활어, 빙장, 냉장, 냉동	
								활어, 빙장, 냉장, 냉동	
								활어, 빙장, 냉장, 냉동	
								활어, 빙장, 냉장, 냉동	

3. 피허가자에 관한 사항

성명	거주지	연령	해당어업종사경력	경 령	연락처	비 고

4. 조업실태

구 분	주어업	부어업
허가업종		
어업종류		
사용어구 및 수량	어구종류	
	규격 및 수량	
주조업구역		

구 분	주어업					부어업				
조업어장제한 및 어획량제한에 따른 문제점										
당해 조업구역에서의 분쟁업종	업종	어선 규모	조업 척수	업종	어선 규모	조업 척수				
	분쟁이유			분쟁이유						
주조업시기										
월조업일수 (항차수)	일/월(항차/월,년)					일/월(항차/월,년)				
조업시간	시간/일(일/항차)					시간/일(일/항차)				
선주의 승선기간	자가: 명	고용: 명	자가: 명	고용: 명	바다: 개월	육지: 개월	바다: 개월	육지: 개월		
고용선원	직급	연령	경력	인원수	고용 월수	직급	연령	경력	인원수	고용 월수
주 어획종										
어획물의 보관	활어, 빙장, 냉장, 냉동					활어, 빙장, 냉장, 냉동				
판 매 처										
판매단가										
계통판매와 매매비율										

5. 경영상태

항 목	내 용					
최근3년간 생산금액						
최근3년간 어업경비						
실적자료제출가능여부						
유 지 보수비	선 체					
	기 관 의 장품					
이구비	구입비					
	보수비					
유 류 및 연료비	구 분	종 류	면세유사용 여부 및 비율	사용량 (일, 월, 항차)	구입처	기 타
						항차/월 일/월
소모품비	구입비					
	종류 및 수량					

항 목		내 용				
미끼대	종 류					
	사용량					
	구입단가					
인건비	수급방법 및 구성					
	지급형태		최근3년간 지급액			
	직 급					
	인원수					
	인건비(월)					
용기대	지급개월수					
	구 분	종 류	연간구입량	구입단가	구입액	비 고
보관비(미끼, 어획물)						
얼음대	사용량					
	금액					
주·부식비						
복리후생비						
공제료	선제					
	선원					
판매수수료	위판수수료					
	하역비					
	기 타					
사무비						
제세공과금						
기타 비용	가공비					
	기 타					
평년어업경비율(%)			연간순수익			

6. 전업 및 실업대책에 관한 사항

항 목	조 사 내 용
향후, 감척사업에 참여의사 여부와 이유	
어선어업의 전업가능한 기술동 보유실태	
어선어업외의 희망직업 및 가능성	
과거 당해지역 감척사업자의 전업실태	어업자 고용선원
감척후, 고용선원의 전업가능성	
현행 감척제도에 대한 견해	
기 타	

별첨1. 감척사업에 대한 만족도 조사

아래의 질문에 대하여 해당 번호에 ○ 혹은 √을 표시하여 주시기 바랍니다.

- 1] 귀하는 예전에 어선감척사업에 참여하신적이 있습니까?
① 예 ② 아니오
- 2] 귀하는 앞으로 어선감척사업에 참여하실 계획이 있습니까?
① 예 ② 아니오 ③ 미정 ④기타()
- 3] 현재 근해어업어선감척을 위한 어업수익지원금은 평가에 의하여 결정하고 있습니다. 이에 대하여 귀하의 만족도는 어느 정도입니까?
①매우 만족 ②대체로 만족 ③보통 ④불만족 ⑤매우 불만족
- 4] 불만족스럽다면 그 이유는 무엇이라 생각하십니까? 그리고 이에 대한 개선 방안은 무엇이라 생각하십니까?
()
- 5] 연안어업 어선감척을 위해 현재 시행중인 입찰제도에 대해 얼마나 알고계십니까?
①매우 잘 알고 있다 ②조금 알고 있다 ③들어본 적이 있다 ④전혀 모른다
- 6] 연안어업 어선감척을 위해 현재 시행중인 입찰제도에 대한 귀하의 만족도는 어느 정도입니까?
①매우 만족 ②대체로 만족 ③보통 ④불만족 ⑤매우 불만족
- 7] 불만족스럽다면 그 이유는 무엇이라 생각하십니까?
()
- 8] 근해어선감척을 위한 어업수익지원금에 대한 입찰제도의 필요성에 대해 어떻게 생각하십니까?
①반드시 도입해야 한다 ②도입할 필요가 있다 ③도입할 필요가 없다
④잘 모르겠다 ⑤기타()
- 9] 어업수익지원금과 어선에 대한 동시 입찰에 대해 어떻게 생각하십니까? (현재 연안어업의 경우 어업수익지원금은 입찰, 어선은 평가에 의해 감척함)
①반드시 도입해야 한다 ②도입할 필요가 있다 ③도입할 필요가 없다
④잘 모르겠다 ⑤기타()
- 10] 다음의 입찰신청방법 중 선호하는 입찰방법은 무엇입니까?
①직접입찰 ②우편입찰 ③전자입찰 ④기타()
- 11] 근해어업어선 감척시 입찰집행주체로 다음 중 어느 것이 적절하다고 생각하십니까?
①해수부 ②광역시·도 ③시·군·구

()
2. 어선·어구 등 시설물 조사서

어선·어구 등 시설물 조사서

● 조사장소 :

● 조사자 :

☎ 연락처 :

1. 선체

선명	소유자	어선번호	톤수	업종	선질	조선지	조선소	진수 년월	비고

2. 기관

종류	실마력	모델	제작 회사	기봉수	RPM	제작년도 (구입년도)	구입단가
주기관	HP						
보조기관	HP						
발전기	KW KVA						
보조기관	HP						
발전기	KW KVA						
보조기관	HP						
발전기	KW KVA						

3. 기관실 기기류

일련 번호	종 류	규격 · 형식	수량		제작소	제작년도 (구입년도)	구입단가
			사용	예비			
1	컴프레사						
2	컴프레사						

일련 번호	종 류	규격 · 형식	수량		제작소	제작년도 (구입년도)	구입단가
			사용	예비			
3	유수분리기						
4	조수기						
5	냉동시설	콤프레사:					
		모 타 :					
		냉동칸 :					
		냉장칸 :					
6	배전반						
7	집어시설	안정기 :					
		수중등 :					
		할로게등:					
		권양기 :					
8	잠수용 펌프						
9	빌지 펌프						
10	기타						

4. 항해용 기기류(갑판포함)

일련 번호	종 류	규격 · 형식	수량		제작소	제작년도 (구입년도)	구입단가
			사용	예비			
1	앵카						
2	앵카체인						
3	앵카로프						
4	씨양카						
5	조타기						
6	콤파스						
7	콤파스						
8	선회장치						
9	자이로 콤파스						
10	자동항법장치						

5. 전자장비

일련 번호	종 류	규격 · 형식	수량		제작소	제작년도 (구입년도)	구입단가
			사용	예비			
1	레이다						
2	레이다						
3	무전기 (SSB)						
4	무전기						

3. 잔존가치 적용율

잔가율 내용년수 경과년수	20%		10%		
	20	25	15	20	25
1	19 / 0.9227	24 / 0.9377	14 / 0.858	19 / 0.891	24 / 0.912
2	18 / 0.8513	23 / 0.8792	13 / 0.736	18 / 0.794	23 / 0.832
3	17 / 0.7855	22 / 0.8244	12 / 0.631	17 / 0.708	22 / 0.759
4	16 / 0.7248	21 / 0.7730	11 / 0.541	16 / 0.631	21 / 0.692
5	15 / 0.6687	20 / 0.7248	10 / 0.464	15 / 0.562	20 / 0.631
6	14 / 0.6170	19 / 0.6796	9 / 0.398	14 / 0.501	19 / 0.575
7	13 / 0.5693	18 / 0.6372	8 / 0.341	13 / 0.447	18 / 0.525
8	12 / 0.5253	17 / 0.5975	7 / 0.293	12 / 0.398	17 / 0.479
9	11 / 0.4847	16 / 0.5602	6 / 0.251	11 / 0.355	16 / 0.437
10	10 / 0.4472	15 / 0.5253	5 / 0.215	10 / 0.316	15 / 0.398
11	9 / 0.4126	14 / 0.4926	4 / 0.185	9 / 0.282	14 / 0.363
12	8 / 0.3807	13 / 0.4618	3 / 0.158	8 / 0.251	13 / 0.331
13	7 / 0.3513	12 / 0.4330	2 / 0.136	7 / 0.224	12 / 0.302
14	6 / 0.3241	11 / 0.4060	1 / 0.117	6 / 0.200	11 / 0.275
15	5 / 0.2991	10 / 0.3807	0.100	5 / 0.178	10 / 0.251
16	4 / 0.2759	9 / 0.3570		4 / 0.158	9 / 0.229
17	3 / 0.2546	8 / 0.3347		3 / 0.141	8 / 0.209
18	2 / 0.2349	7 / 0.3139		2 / 0.126	7 / 0.191
19	1 / 0.2168	6 / 0.2943		1 / 0.112	6 / 0.174
20	0.2000	5 / 0.2759		0.100	5 / 0.158
21		4 / 0.2587			4 / 0.145
22		3 / 0.2426			3 / 0.132
23		2 / 0.2275			2 / 0.120
24		1 / 0.2133			1 / 0.110
25		0.2000			0.100

※ 정율법에 의한 적용율 계산식
 = (잔가율)^(경과년수/내용년수)

본 문 부 록 II

2008년 연근해어업구조조정사업 (근해어선 감척사업)집행지침

1. 목 적

○ 연근해 어선세력을 어업자원에 적합한 수준으로 감척하여 지속가능한 생산을 도모함으로써 어업의 경쟁력을 강화하고 어업인의 소득증대에 기여

2. 추진방향

- 가. 자원남획으로 수산자원보호에 영향을 크게 미치는 어업 감척
- 나. 국내외 어업여건의 변화나 어업생산성의 감소로 어업경쟁력이 취약하거나 악화된 어업 감척

3. 사업대상 및 절차

가. 근해어업

- (1) 수산업법 제41조 제1항에 의한 근해어업 및 수산업법시행령 제25조에 의한 근해어업 13개업종 중 해양수산부장관이 지정하여 정한 업종에 한한다.
- (2) 수산자원보호령 제17조 제1항에 의한 근해어업 허가의 정수보다 허가건수가 적은 어업은 사업에서 제외한다.
- (3) 감척대상업종은 기선선인망제 1구, 장어통발, 근해연승어업, 대형트롤, 쌍끌이대형기선저인망, 동해구기선저인망, 외끌이대형기선저인망, 근해안강망어업, 기타통발, 동해구트롤, 대형선망, 근해자망어업, 근해채낚기어업, 잠수기제2구, 외끌이서남해구기선저인망, 기선선인망제 2구, 잠수기제1구, 쌍끌이서남해구기선저인망, 근해형망제 1구, 근해형망제 2구, 잠수기제3구, 잠수기제4구, 잠수기제5구이다.

4. 사업대상자 선정방법

- (1) 폐업지원금에 한하여 입찰로 사업대상자를 선정하고, 선정된 사업대상자의 어선·어구 등 잔존가액을 평가하여 최종 사업대상자를 선정하며, 최종 사업대상자와 계약을 체결하고 폐선처리 및 허가취소 후 지원금을 지급한다.

5. 사업계획

가. 사업물량 및 지원계획

(1) 사업물량 및 사업비

(단위 : 척, 천원)

구분	사업물량	사업비
대형기저(외)	3	-
대형기저(쌍)	4	-
동해구기선저인망	3	-
대형트롤	3	-
동해구트롤 ³⁾	2	-
기선권현망 1구	12	-
근해안강망	11	-
근해장어통발	4	-
근해기다통발	6	-
근해연승	28	-
계	76	35,000,000

※ 사업물량 및 사업비는 변경될 수 있음

(2) 시·도별 사업물량 및 사업비

- (가) 별도로 시달하는 당해연도 사업 내시서에 의한다.
- (나) 사업대상자가 선정되면 잔존가치평가수수료에 해당되는 예산을 우선 배정하고 최종사업대상자 선정이 끝나면 나머지 사업비를 배정한다.

나. 사업집행주체

- (1) 사업집행주체는 시·도지사로 한다.
- (2) 국립수산물과학원장, 수협중앙회장, 한국선박검사기술협회이사장은 사업집행주체로부터 사업 추진을 위한 지원요청이 있을 때에는 적극 협조해야 한다.

다. 사업시행체계

- (1) 해양수산부
 - (가) 사업집행지침수립·시달
 - (나) 사업대상자 선정
 - (다) 최종사업대상자 선정
 - (라) 사업물량 및 예산 배정
 - (마) 사업추진사항 점검·확인
 - (바) 사업결과 취합

- (2) 시·도지사(수협장 협조)
 - (가) 세부집행계획 수립
 - (나) 사업안내 등 홍보
 - (다) 사업참가자 서류심사 및 접수
 - (라) 입찰서 접수
 - (마) 입찰서 개찰
 - (바) 입찰결과 해양수산부 통보
 - (사) 어선·어구 잔존가치 평가
 - (아) 최종사업대상자와 계약체결
 - (자) 어선·어구 등 폐선처리 및 어업허가 취소
 - (차) 지원금 지급 및 정산

라. 지원대상 및 조건

- (1) 지원대상은 폐업지원금, 어선·어구 또는 시설물의 잔존가치평가액, 감정평가수수료 (용역비), 선체확인비용 및 어선해체처리비 등이 포함된 금액이다.
- (2) 감척지원조건은 어선·어구 또는 시설물의 잔존가치평가액 및 폐선처리비는 국고보조 100%이며, 폐업지원금은 국고보조 80%, 자담 20%이다.
- (3) 해당업종별로 폐업지원금의 입찰기초가격(붙임 2)으로 제시하면 입찰참가자 본인이 직접 희망하는 금액을 입찰서로 표시하여 결정한다.
- (4) 시·도지사는 지역의 특수한 어업여건을 감안하여 지방비를 추가로 지원할 수 있다.

6. 신청자격 및 조건

가. 신청자격

- (1) 다음 각호의 요건을 갖춘 자에 한하여 신청자격이 있으며, 이 신청자격은 입찰참가자격과 동일하다.
- (가) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 당해지역 감척대상어업의 허가를 소유하고 있는 어업자로서 최근 1년간 본인 명의로 어선을 소유하고, 최근 1년간 60일 이상 조업실적이 있는 자.
 - ① 부속선이 있는 경우 본선을 기준으로 한다.
 - ② 최근 1년 이내 어선 소유자의 사망으로 인하여 배우자 및 직계존비속이 상속을

받은 경우에 한하여 상속인도 신청자격이 있다.

- ③ 조업실적은 출입항신고실적, 수협위판실적 증명으로 확인한다.
- ④ 어선의 형태로 보아 어업이 아닌 “뉴시어선”, “양식장 관리선” 등에만 전용으로 사용된 어선은 참여할 수 없다.
- (나) 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 동일한 자. 다만, 어선을 임차하여 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 서로 다른 경우에는 양 당사자간 합의에 의해 사업을 신청한 경우에는 그러하지 아니한다. 이 경우 양 당사자간 합의한 공증각서를 첨부하여 신청하여야 한다.
- (다) 허가받은 어선과 실제 어선이 일치하고, 허가 및 검사증서의 효력이 상실하지 않은 어선을 소유한 자. 다만, 입찰참가신청일 이후에 어업허가 또는 검사증서의 효력이 만료된 어선은 당해연도 감척사업을 목적으로 조업을 중단하고 계류중인 경우에 한하여 새로운 어업허가 및 검사를 받지 않아도 되며, 이 경우 입찰참가자격이 확정되지 않을 경우, 「어업허가 및 신고등에 관한 규칙」 제7조제4항의 규정에 의해 기타 부득이한 사유로 인정, 기존의 어업허가가 다시 부여될 수 있도록 조치하여야 한다.
- (라) 근해어선 감척사업 입찰공고일을 기준으로 다음의 선령을 초과한 어선에 한한다.

업종구분	강선	FRP	목선	업종구분	강선	FRP	목선
대형기선저인망(외끌이)	15	15	-	기선권형망	15	10	10
대형기선저인망(쌍끌이)	15	15	-	근해자망	15	10	10
동해구기선저인망	15	15	10	근해안강망	15	10	10
중형기선저인망(외끌이)	15	15	-	근해봉수망	10	10	10
중형기선저인망(쌍끌이)	10	15	12	잠수기	-	10	10
대형트롤	10	-	12	장어통발	15	10	10
동해구트롤	15	10	-	기타통발	11	10	10
대형선망	15	15	-	근해형망	15	10	10
소형선망	10	10	10	근해연승	15	10	10
근해채낚기	15	10	12				

- (2) 다음 각호의 1에 해당하는 어선을 소유한 자는 사업 참가자격을 부여하여서는 아니 되며, 이 자격은 입찰참가자격 제외대상에도 그대로 적용된다.
 - (가) 종전에 어선감척사업(국제감척, 연안어선감척 및 소형기선저인망 정리사업 포함)에 참여하여 감척한 경험이 있는 자가 다른 어업허가와 어선을 매입하여 또 다시 사업에 참가하고자 하는 자.
 - (나) 종전에 연근해어업 구조조정사업(국제감척 포함)의 대상후보자 및 사업자로 선정

되었으나 특별한 사유 없이 사업을 포기한 후 어선감척사업 입찰 공고일을 기준으로 10년이 경과되지 않은 자.

- (다) 대상어선이 다른 법령에 의거 보상계획에 포함되어 있는 자. 다만, 일부만 다른 법령에 의한 보상계획에 포함되어 있고, 보상금액이 이미 결정되어 있어 그 금액을 제외하는 조건으로 신청하는 경우는 예외로 한다.
- (라) 「2000년도, 2001년도 및 2002년도의 국제규제에 따른 어업인 지원사업 집행지침」을 적용받아 감척된 폐업어선을 어선 현대화사업으로 매입하거나 증여받은 자(어선원부, 어업허가 등의 기재사항이 '99.5.30 이후 소유권 또는 선명이 변경된 경우에는 사실 확인). 다만, 현재시점 조사·평가한 잔존가치평가액과 현대화사업 당시(중전)의 잔존가치 평가액으로 나눈 후 현대화사업당시 매입가에서 곱한 금액을 수령하는 조건을 수용하는 경우 사업대상에 포함할 수 있다.

※예시) A:중전의 잔존가치평가액, B:현재의 잔존가치평가액, C:어선현대화사업으로 매입(증여)한 금액,
 금차어업인수령최고한도액 = B÷A×C

- (마) 기선저인망어업의 쌍끌이로 조업하는 어선으로 1척이 침몰하여 시행기준일 전부터 1척으로 조업한 경우 그 잔여 어선에 대한 쌍끌이 기준 폐업지원금의 50%를 수령하는 조건을 수용하는 경우 사업에 참여할 수 있다. 다만, 1척으로 조업한 기간이 시행기준일 현재 3년 미만인 경우 월할계산(조업기간이 15일 이상은 1월, 15일 미만은 산입하지 않음)으로 한다.
- (바) 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자

7. 입찰추진절차 및 방법

가. 입찰안내

- (1) 시·도지사는 입찰공고 이전에 “세부사업집행계획”, “어선감척사업 입찰유의서” 등 어업인들이 감척참가요령을 사전에 이해할 수 있는 자료를 입찰대상 허가 어업자, 관련행정기관, 관할수협 및 어촌계 등에 안내하여야 한다.
- (2) 시·도지사는 지역별로 어업인 설명회를 1회 이상 개최하여야 한다.

나. 입찰공고

- (1) 입찰은 입찰공고문에 의하되 시·도지사의 게시판과 홈페이지에 공개하고, 관할 수협 등에 문서로 발송하여 가능한 많은 어업인들이 인지하도록 하여야 한다.
- (2) 입찰공고문에는 다음 사항을 공개하여야 한다.
 - (가) 입찰에 부치는 사항

- (나) 입찰방법(기간입찰)
- (다) 입찰서 접수기간 및 장소
- (라) 개찰일시 및 장소
- (마) 계약체결방법
- (바) 입찰참가자격
- (사) 입찰참가신청서류
 - (아) 폐업지원금의 업종별, 톤급단위별 기초가격(붙임2)
 - (자) 잔존가치평가액의 표준가격(붙임3)
 - (차) 감척 소요 예산(폐업지원금, 잔존가액)
 - (카) 기타 해양수산부장관 또는 시·도지사가 필요하다고 판단한 사항

(3) 입찰공고문은 표준입찰공고문(참고자료 3)을 참고하여 작성하여야 한다.

다. 입찰참가 신청

- (1) 입찰참가신청자는 다음의 서류를 정해진 기일 이내에 제출하여야 한다.
 - (가) 입찰참가신청서 1부(어선감척사업입찰유의서 서식1)
 - (나) 어업허가증 사본 1부
 - (다) 선박검사증서 사본 1부
 - (라) 선적증서 사본 1부
 - (마) 어선원부 1부
 - (바) 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식2)
 - (사) 외국수역에서 조업허가를 가지고 있는 어선은 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가증 폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식3)
 - (아) 인감증명서 1부
 - (자) 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장)
 - (차) 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서
 - (카) 실적수당 지급 각서 1부(어선감척사업 입찰유의서 서식7)
 - (타) 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류

라. 입찰등록

- (1) 시·도지사는 어선감척사업 입찰유의서에 의한 입찰등록서(어선감척사업입찰유의서 서식6)에 의하여 등록을 받아야 한다.
- (2) 입찰등록은 등록마감일 일과시간이내(18시)로 하며, 입찰신청서 제출한 인감도장을 날인하여야 한다.

마. 입찰성립요건

- (1) 전국을 통합하여 입찰대상 업종별로 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록한 업종은 입찰이 성립되고, 업종별로 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록하지 않은 업종은 입찰이 성립되지 않는다.
- (2) 입찰이 성립되지 않은 업종은 해당업종별로 재공고입찰한다.
- (3) 입찰대상척수와 등록인원의 비율산정시 소수점 이하의 수는 1명으로 한다.

바. 입찰서의 제출

- (1) 입찰등록자는 지정된 기간동안 입찰서를 작성하여 밀봉한 후 시·도지사에게 제출하여야 한다.

사. 예정가격 작성 비치

- (1) 해양수산부장관은 업종별, 톤급단위별 기초가격의 ±2% 범위내에서 단일 예정가격을 작성하여 밀봉한 후 보관하여야 하며, 누설하여서는 아니 된다.

아. 입찰집행

- (1) 입찰은 입찰서에 의하며 직접방문입찰로 한다.
- (2) 입찰장에 “입찰서 예시”(참고자료 4)를 부착하여 입찰참가자들이 참고할 수 있도록 하여야 한다.
- (3) 시·도지사는 지정된 일시와 장소에서 입찰서를 개찰하고 그 결과를 해양수산부에 통보한다.
- (4) 해양수산부장관은 시·도지사가 제출한 입찰서 결과를 토대로 낙찰자(사업대상자)를 결정한다.
- (5) 입찰서 개봉시 필요하다고 판단하는 경우 경찰의 입회를 요청할 수 있다.

자. 낙찰자(사업대상자) 결정 방법

- (1) 각 업종별로 예정가격과 입찰참가자가 제시한 금액과의 비율(이하 ‘낙찰율’이라 한다)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 해당업종 입찰대상척수의 50%에 해당하는 자를 우선 사업대상자(1차 낙찰자)로 결정한다. 이 때 소수점 이하는 1명으로 산정한다.
- (2) 1차 낙찰자가 아닌 모든 입찰자를 통합하여 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 전체입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 추가로 사업대상자(2차 낙찰자)로 결정한다.

- (3) 1차낙찰자와 2차낙찰자를 모두 사업대상자로 결정하고, 사업대상자에서 제외된 자는 “예비후보자”로 관리 한다.
- (4) 입찰결과 입찰자가 제시한 금액이 예정가격보다 높은 경우 해당입찰자의 입찰은 무효다.
- (5) 입찰결과 사업대상자가 부족한 경우 업종별로 재공고입찰 할 수 있으며, 재공고 입찰에도 사업대상자를 선정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정할 수 있다.

차. 사업포기자 제제 사항

- (1) 사업대상자로 선정된 자가 사업을 포기할 경우 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.

카. 입찰결과 안내

- (1) 해양수산부장관은 입찰결과를 5일이내에 시·도지사에게 통보하고, 시·도지사는 이를 5일 이내에 모든 입찰등록자에게 서면으로 통보하여야 한다.
- (2) 시·도지사가 입찰결과를 통보할 때 사업의 집행절차, 지원금의 지원 방법 및 내용 등에 대한 자세한 사항을 안내하여야 한다.
- (3) 사업대상자로 선정된 자라 하더라도 예산 형편에 따라 사업대상에서 제외될 수 있음과, 예비후보자라 하더라도 사업대상자가 포기하는 경우 또는 예산이 허용하는 경우 추가로 사업대상자로 선정될 수 있음을 안내하여야 한다.

타. 기타

- (1) 입찰에 관한 자세한 사항은 “어선감척사업 입찰유의서”(붙임1)에 의한다.

8. 어선·어구 등 잔존가치 평가

가. 감정평가

- (1) 시·도지사는 사업대상자의 어선·어구 또는 시설물의 잔존가치(이하 ‘잔존가치’라 한다) 평가를 위해 2인 이상의 감정평가사 또는 감정평가법인을 지정하여야 한다.
- (2) 평가방법 및 기준 등은 “어선감척사업 입찰유의서 15(어선·어구 등 잔존가치의 평가)”와 “어선·어구 및 어업시설물 평가기준”(붙임4)에 의한다.
- (3) 시·도지사가 감정평가기관과 용역계약을 체결한 경우에는 관계 공무원으로 하여금

계약 당사자가 계약 조건에 따라 평가가 수행되고 있는지 여부를 수시로 확인하여야 한다.

- (4) 시·도지사는 잔존가치 평가내용이 부실할 경우, 당해감정평가기관에 대하여 추후 3년간 감정평가 용역을 제한할 수 있다.
- (5) 감정평가기관의 선정, 계약의 체결, 계약의 이행상태 등에 대하여는 국가제정법 등 관련법령에서 정한 절차에 의한다. 다만, 해양수산부장관이 감정평가기관을 지정·통보한 경우에는 당해기관에 감정평가를 의뢰할 수 있다.

9. 최종사업자 선정

가. 사업자 선정

- (1) 시·도지사는 감정평가결과를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.
- (2) 해양수산부장관은 각 사업대상자별 폐업지원금과 잔존가치 감정평가액을 합하여 전체예산의 범위내에서 최종적으로 사업대상자(이하 “최종 사업대상자”라 한다)를 결정하고 그 결과를 시·도지사에게 통보한다.
- (3) 잔여 예산이 발생하는 경우 예비후보자중 낙찰률이 가장 낮은 자부터 추가로 최종사업대상자를 선정하고, 예비후보자가 없는 경우 재공고입찰에 의하여 추가로 사업대상자를 선정할 수 있다.

10. 계약체결 및 계약불이행시 제재 조치

가. 계약체결

- (1) 시·도지사는 최종 사업대상자로 선정된 자(이하 “계약상대자”라 한다)와 표준계약서(어선감척사업입찰유시 서식5)에 의거 계약을 체결하여야 하며, 계약조건을 따로 정하여 계약서에 첨부할 수 있다.
- (2) 시·도지사는 계약상대자에게 계약체결일로부터 1개월 이내에 계약사항을 이행할 것을 통지하여야 한다.
- (3) 시·도지사가 지원금교부결정을 한 때에는 계약상대자에게 결정 내용과 수산업법 관련 규정에 의거 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업의 허가가 폐지되고 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가도 폐지될 것임을 통지하여야 한다.
- (4) 지원금의 교부신청, 교부결정(취소, 변경포함)·확정, 지원금 집행잔액의 반납 등에 대하여는 보조금의 예산 및 관리에 관한법률, 국가제정법, 해양수산사업실시규정(해양수산부고시 제2006-6호)이 정하는 바에 의한다.

나. 계약불이행시 제재 조치

- (1) 최종 사업대상자가 계약체결에 응하지 않거나 계약사항을 이행하지 않을 때에는 계약은 즉시 해지되고 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.

11. 감척대상어선의 상속에 따른 승계

- 가. 사업대상자, 최종사업대상자 및 계약상대자가 사망 등으로 인하여 감척대상 어선을 상속받은 경우에는 본 집행지침에 의한 자격을 승계 받은 것으로 본다.
- 나. 사업대상자, 최종사업대상자 및 계약상대자가 법원의 경매에 의하여 감척대상어선의 소유권을 상실하게 된 경우에는 그 자격을 상실한다.

12. 폐업어선 처리

가. 해체 대상어선의 공공사업 활용

- (1) 정부·지방자치단체 및 공공단체(기관) 등이 공공사업(어업지도선, 어장정화선, 실습선, 인공어초, 조형물 등)에 해체 대상어선을 활용하고자 하는 경우에는 해양수산부장관의 승인(지정)을 받아 사용할 수 있다.
- (2) 인공어초로 활용하고자 하는 경우에는 인공어초시설사업집행 및 관리규정 등 별도로 정하는 지침에 따라 추진하여야 하며, 이 경우 당해 선박의 폐선처리비는 인공어초시설사업으로 활용하는데 필요한 비용으로 사용할 수 있다.
- (3) 해체 대상어선의 공공사업 활용이 종료된 경우 활용기관은 당해어선을 해체하여야 한다.(박물관 및 전시용으로 활용할 경우는 예외로 한다)

나. 해체처리 등

- (1) 계약상대자는 시·도지사가 지정하는 일시와 장소에 해체대상어선을 인도하여야 한다.
- (2) 시·도지사는 원가계산에 의한 방식으로 해체처리비를 산정하고 공개경쟁입찰로 선박해체처리업체(조선소, 구조물철거업체, 폐기물처리업체 등)를 선정하여야 한다.
- (3) FRP어선의 선체는 해체처리업체가 소각처리업체에 위탁하여 소각 처리한 후 소각증빙서류를 시·도지사에게 제출하여야 한다.
- (4) 시·도지사는 선박해체처리여부를 수시로 관리·감독하여야 한다.

다. 해체 대상어선의 매각

- (1) 시·도지사는 해체대상어선을 어업이 아닌 화물선, 여객선 등의 용도로 사용하고 자 하는 자에 한하여 공개경쟁입찰로 매각할 수 있다.
- (가) 매각금액은 잔존가치평가액 이상이어야 한다.
- (2) 시·도지사는 활용이 가능한 기관, 장비, 어구 등과 해체처리과정에서 발생한 철 판 등 매각이 가능한 모든 물품은 공개경쟁입찰로 매각하여야 한다.
- (가) 매각금액은 원가계산에 의하여 산정한다.
- (3) (1)과 (2)에 의하여도 매각되지 않을 때에는 협상에 의한 수의계약으로 매각하거나 해체·소각·폐기처분할 수 있다.

라. 매각대금의 처분

- (1) 매각대금은 매각에 따른 비용을 제외한 나머지 금액 중 100분의 70은 국고에 납 부하고 100분의 30은 지방 자치단체 수입으로 한다.
- (2) 폐업어선의 매각대금 중 국고 납입분을 제외한 지방 자치단체의 수입금은 업무 추진에 필요한 부대경비(출장비 등)로 편성하여 집행할 수 있다.

13. 어업허가의 취소 및 지원금 지급

가. 시·도지사는 최종사업대상자와 계약이 체결되면 어업허가를 폐지하고 폐선처리업체 와 폐선처리 계약을 체결한 후 신속히 지원금을 지급하여야 한다.

나. 시·도지사는 감척어선의 지원금을 집행함에 있어 계약체결일을 기준으로 기산하여 5년안에 해당 어선의 선체·기관 및 장비 등에 대한 정부지원(보조금에 한함)을 받 은 어업인에 대한 감척어선 지원금은 다음의 산식에 의해 산출된 금액을 지급 하여야 한다.

$$E = A - \{ C - (C \times D/B) \}$$

- A : 감척어선 지원금(폐업지원금+잔존가치평가액)
- B : 보조금의 관리기간(60월)
- C : 보조금으로 지원 받은 금액
- D : 보조금을 지원 받은 날부터 계약상대자 선정일 까지 경과된 월단위 기간(경 과 잔여일이 15일 이상은 1월로 봄)
- E : 지급해야 할 감척어선 지원금

다. 사업대상자 및 최종사업대상자와 계약상대자가 감척사업비 지원전에 해당어선이

침몰·화재·파손 등의 사유로 잔존가치가 손실된 경우 해당 잔존가치를 삭감하고 지원한다.

라. 지원금의 집행은 계약상대자가 제출한 금융기관의 계좌에 입금하여야 한다.

마. 시·도지사는 현장 확인 등 업무추진에 필요한 부대경비(출장비등)를 별도의 지 방비를 편성 집행할 수 있다.

14. 사후관리 및 기타사항

가. 이 지침에 명시되지 않은 사항은 관계법령 또는 해양수산부장관의 별도 지시 및 질 의에 대한 회신에 의하며 이 지침이 정한 이외의 사항으로 시·도지사가 필요하 다고 판단되는 사항에 대하여는 시·도지사가 따로 정할 수 있다.

나. 수산조정위원회 심의

- (1) 해양수산부장관 또는 시·도지사가 필요하다고 인정할 경우에는 다음사항에 대 하여 수산조정위원회 심의를 거쳐 결정할 수 있다.
 - (가) 사업자의 확정 및 지원금 집행 결정에 관한 사항
 - (나) 기타, 필요하다고 인정되는 사항
- (2) 수산조정위원회는 필요한 경우 사업대상자의 어선을 감정평가한 감정평가사, 관계 공무원 및 어업인 등을 참석시켜 의견을 청취하거나 필요한 자료를 요청할 수 있다.

다. 시·도지사는 매분기 익월 10일까지 해양수산사업실시규정에 의거 해양수산부장 관에게 추진상황을 보고하고, 사업이 완료된 경우에는 사업집행 완료보고를 해야 한다.

라. 시·도지사는 사업추진관련 서류 및 단계별 추진과정을 촬영한 사진자료 10매 (5×7)를 사업 완료 후 5년 이상 보관하여야 한다.

마. 업무담당기관 및 부서

- (1) 중 앙 : 해양수산부 어업자원국 어업정책과(02-3674-6915)
- (2) 시·도 : 수산과(수산행정과, 해양수산과, 어업생산과)

바. 본 사업의 집행순기와 추진절차는 붙임(참고자료 1, 2)를 참조하시기 바랍니다.

(붙임 1)

어선감척사업 입찰유의서

1. (목적) 이 유의서는 근해어선감척사업에 대한 입찰에 있어 당해 입찰에 참가하고자 하는 자가 유의하여야 할 사항을 정하고 있다.
2. (용어의 정의) 이 유의서에서 사용하는 용어의 정의는 이 유의서에서 따로 정하는 경우를 제외하고는 국가를 당사자로 하는 계약에 관한법률, 시행령, 시행규칙 및 회계예규 물품구매계약일반조건을 준용한다.
3. (입찰참가신청)입찰에 참가하고자 하는 자는 입찰공고 또는 입찰참가통지서에 기재된 입찰참가신청마감일까지 다음 각호의 서류를 시·도의 담당공무원에게 제출하여 입찰참가를 신청하여야 한다.
 - 가. 입찰참가신청서 1부(서식1)
 - 나. 어업허가증 사본 1부
 - 다. 선박검사증서 사본 1부
 - 라. 선적증서 사본 1부.
 - (1) 나, 다, 라의 경우 사본에 “원본과 같음”을 명기하고 인감으로 날인하여 제출
 - 마. 어선원부 1부
 - 바. 당해 어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(서식2)
 - 사. 외국수역에서 조업허가를 가지고 있는 어선은 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가증 폐지동의서 각 1부.(서식3)
 - 아. 인감증명서 1부
 - 자. 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장)
 - 차. 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서
 - 카. 실적수당 지급 각서 1부.(서식7)
 - 타. 기타 시·도지사가 필요하여 제출을 요구하는 서류
4. (입찰에 관한 서류)입찰에 참가하고자 하는 자는 다음 각호의 서류를 열람할 수 있으며, 필요한 경우 교부받을 수 있다
 - 가. 입찰공고문
 - 나. 어선감척사업 입찰유의서
 - 다. 입찰참가신청서(서식1)
 - 라. 어선감척사업 표준계약서(서식5)

- 마. 어선감척사업 계약일반조건 및 특수조건(시·도지사가 제시하는 경우)
- 바. 기타 참고자료
5. (관계법령등의 숙지)입찰에 참가하고자 하는 자는 어선감척사업 입찰유의서, 어선감척사업 계약일반조건 및 특수조건 등 입찰에 관한 서류를 입찰전에 완전히 숙지하여야 하며 이를 숙지하지 못한 책임은 입찰참가자에게 있다.
6. (입찰신청) ①입찰참가신청을 한 자가 아니면 입찰에 참가할 수 없다.
②입찰에 참가하고자 하는 자는 입찰등록서(서식6)에 등록하여야 한다.
7. (입찰서의 작성) ①입찰은 입찰서(서식4)에 의해 작성하여야 한다.
②입찰자는 기명날인을 함에 있어 반드시 입찰자 성명을 기재하고 입찰참가신청서 제출시 신고한 인감으로 날인하여야 한다.
③입찰서의 기재사항 중 말소 또는 정정한 곳이 있을 때에는 입찰에 사용하는 인감으로 날인하여야 한다.
④입찰서는 한글로 작성하여야 하고, 입찰금액의 통화는 원화로 하여야 한다.
⑤입찰서의 금액표시는 한글로 기재하여야 하며 아라비아숫자를 병기할 수 있다. 이 경우 아라비아숫자로 병기한 금액이 한글로 기재한 금액과 차이가 있을 때에는 한글로 기재한 금액에 의한다.
8. (입찰서의 제출) ①입찰서는 봉합하여 1인1통만을 제출하여야 한다.
②입찰자는 제출한 입찰서를 교환·변경 또는 취소할 수 없다. 다만, 입찰서에 기재한 중요부분에 오기가 있음을 이유로 개찰전에 입찰자가 입찰의 취소의사를 표시한 것으로서 시·도지사가 이를 인정하는 경우에는 취소가 가능하다.
9. (경쟁입찰의 성립) 입찰은 전국을 통합하여 입찰대상업종별로 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 참가자가 등록하여야 성립된다.
- 10.(입찰의 무효) 다음 각호의 1에 해당하는 입찰은 무효로 한다.
 - 가. 입찰참가자격이 없는 자가 한 입찰
 - 나. 입찰자가 직접입찰하지 아니 하고 대리인을 통하여 입찰을 할 경우 제 7조 2항의 규정에 의한 대리인이 아닌 자가 한 입찰 또는 대리권이 없는 자가 한 입찰
 - 다. 입찰서가 소정일시까지 소정 장소에 도착하지 아니한 입찰
 - 라. 동일사항에 대하여 동일인이 2통 이상의 입찰서를 제출한 입찰
 - 마. 동일사항에 대하여 타인의 대리를 겸하거나 2인 이상을 대리한 입찰
 - 바. 입찰서의 입찰금액 등 중요한 부분이 불분명하거나 정정한 후 정정날인을 누락

- 한 입찰
- 사. 담합하거나 타인의 경쟁참가를 방해 또는 관계공무원의 공무집행을 방해한 자의 입찰
- 야. 입찰자의 기명날인이 없는 입찰(입찰참가신청서 제출시 신고한 인감과 다른 인감으로 날인된 경우도 포함한다)
- 자. 입찰서에 기재한 중요부분에 오차가 있음을 이유로 개찰전에 입찰자가 입찰의 취소의사를 표시한 것으로서 시·도지사가 이를 인정한 입찰
- 차. 제7조제1항 및 제5항의 규정에 위반하여 소정의 입찰서를 사용하지 않거나 입찰서의 금액을 아라비아 숫자로만 기재한 입찰
- 11.(입찰의 연기) ①사업집행주체는 불가피한 사유로 인하여 지정된 기간에 입찰 또는 개찰을 실시하지 못하는 경우 입찰공고 또는 입찰참가통지서에 기재된 입찰서 제출 마감일시를 연기할 수 있다.
②제1항의 규정에 의하여 입찰을 연기한 경우에는 그 연기사유와 기간을 당초 방법과 동일한 방법으로 공고 또는 통지하여야 한다.
- 12.(재공고입찰) ①담당공무원은 경쟁입찰에 있어서 근해어업 업종별 입찰대상척수의 1.2배 이상의 유효한 입찰자가 없거나, 입찰결과 유효한 사업대상자(이하 “사업대상자”라 한다)가 부족한 경우에는 재공고입찰을 부칠 수 있다.
②제1항의 규정에 의한 재공고입찰시에는 기한을 제외하고는 최초의 입찰에 부칠 때에 정한 가격 및 기타조건을 변경할 수 없다.
- 13.(사업대상자의 결정) ① 입찰에 부치는 각 업종별로 예정가격과 입찰참가자가 제시한 금액과의 비율(이하 ‘낙찰율’이라 한다)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 해당업종 입찰대상척수의 50%에 해당하는 자를 우선 사업대상자(1차 낙찰자)로 결정한다. 이 때 소수점 이하는 1명으로 산정한다.
② 1차 낙찰자가 아닌 모든 입찰자를 통합하여 낙찰율이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 전체입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 추가로 사업대상자(2차 낙찰자)로 결정한다.
③예정가격 대비 입찰금액의 비율은 소수점 셋째자리에서 반올림하여 둘째자리까지 기록한다.
④사업대상자 선정 후 사업포기자, 최종사업대상자로 선정 후 계약포기자 또는 계약미이행자가 발생하면 예산의 범위내에서 입찰에 의하여 추가로 사업대상자를 선정한다.
⑤사업대상자로 선정되지 않은 자(이하 “예비후보자”라 한다)도 사업대상자가 사업

- 을 포기하는 경우 사업대상자가 될 수 있다.
⑥제1항 및 제2항의 경우 비율이 같은 입찰자가 2인 이상인 때에는 낙찰률의 소수점 셋째자리 이하가 낮은 자, 선령이 오래된 어선, 어업허가 건수가 많은 어선, 어선의 규모가 큰 어선 순으로 서열을 결정한다.
- 14.(입찰결과 통지) 입찰결과는 입찰참가자 모두에게 10일 이내에 우편으로 통지한다.
- 15.(어선·어구 등 시설물의 잔존가치평가) ①사업대상자의 어선·어구 등 시설물의 잔존가치(이하 ‘잔존가치’라 한다) 평가를 위해 부동산가격공시및감정평가에관한법률에 의한 2인이상의 감정평가사 또는 감정평가법인에 의뢰하여야 한다.
②평가방법 및 기준은 부동산가격공시및감정평가에관한법률에 의하되 2007년도 연근해어업 구조조정사업(근해어선 감척사업) 집행지침 붙임4의 규정에 의한 어선·어구 및 어업시설물 평가기준을 내용으로 하여 산출한다.
③최종 사업대상자로 선정된 후 지원금 지급전에 어선이 침몰하거나 파손된 경우에는 다음에 따라 지원금을 산정한다. 이 경우 잔존가치 재평가에 소요되는 비용은 최종 사업대상자가 부담한다.
(가)어업인이 대상어선을 사업집행주체에게 인도하기 전에 파손시에는 당해어선을 재평가한다.
(나)사업자 선정전에 화재, 침몰 등 본인의 귀책사유에 의하여 더 이상 사용할 수 없게된 경우에는 잔존가치는 없는 것으로 본다.
(다)사업자 선정후에 태풍 등 천재지변에 의해 침몰한 경우 어선의 잔존가치 평가액에서 보험(공제 포함)으로 지급받는 금액을 제외한 나머지 금액을 지급한다.
- 16.(최종 사업대상자 선정) ①입찰결과 폐업지원금과 잔존가액 평가 결과를 종합하여 예산의 범위내에서 최종 사업대상자를 선정한다.
②사업대상자가 포기하거나 예산이 허용하는 경우 예비후보자중 낙찰률이 낮은 자순으로 추가로 최종사업대상자를 선정할 수 있다.
- 17.(계약의 체결) ①최종 사업대상자로 선정된자(계약상대자)는 표준계약서(서식5)와 구비서류를 사업자 선정결과를 통지 받은 후 7일 이내에 담당공무원에게 제출하고 10일 이내에 계약을 체결하여야 한다.
②제1항의 경우에 불가항력의 사유로 인하여 계약을 체결할 수 없는 경우에는 그 사유가 존속하는 기간은 이를 산입하지 아니한다.
③제1항의 규정에 의하여 사업집행주체와 계약을 체결하고자 하는 자는 관계법령의 규정에 의하여 필요한 관계서류를 담당공무원에게 제출하여야 한다.

18.(계약의 성립) 계약은 계약서를 작성하고 담당공무원과 계약상대자가 기명·날인함으로써 확정된다.

19.(계약의 이행 및 불이행시 제재조치) ①사업집행주체는 계약상대자에게 계약을 체결한 후 1개월 이내에 계약사항을 이행할 것을 통지하여야 한다.
 ②최종사업대상자로 선정된 자가 계약에 응하지 않거나 계약을 체결하고도 계약사항을 이행하지 않는 경우 계약은 즉시 해지되며, 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없다.

20.(부정당업자의 입찰참가자격 제한) ①입찰자, 사업대상자, 최종 사업대상자와 계약상대자가 국가를당사자로하는계약에관한법률시행령 제76조의 규정에 해당하는 경우에는 향후 10년간 어선감척사업 입찰참가자격을 제한한다.

21.(비밀유지의 의무) 입찰자는 사업집행주체로부터 배부 받은 입찰에 관한 서류 또는 각종 자료 및 입찰과정에서 얻은 정보를 당해 입찰외의 목적으로 사용하여서는 아니 된다.

22.(기타사항) 입찰공고조건 및 이 유의서에 명시되지 아니한 기타의 사항에 대하여는 시·도지사가 정하는 바에 의한다.

(서식 1)

입찰참가신청서				처리기간
※아래 사항 중 해당되는 경우에만 기재하시기 바랍니다.				즉시
신청인	성명		주민등록번호	
	주소		전화번호	
어선내역	선명		업종	
	실통수		건조일자	
입찰개요	입찰공고번호	제 호	입찰기간/장소	
	입찰건명			
대사 리용 인인 ·감	본 입찰에 관한 일체의 권한을 다음의 자에게 위임합니다. 성명 : 주민등록번호 :		본 입찰에 사용할 인감을 다음과 같이 신고합니다. 사용인감 (인)	
본인은 위 번호로 공고한 귀(시·도)의 공개경쟁입찰에 참가 하고자 어선감척사업 입찰유의서, 입찰공고 사항을 모두 승낙하고 별첨서류를 첨부하여 입찰참가를 신청합니다.				
붙임서류 : 1. 입찰참가자격을 증명하는 서류 1통. 2. 인감증명서 1통. 3. 기타 공고로서 정한서류				
			2007. . .	
			신청인	(인)
귀하				

(서식 2)

어업허가 폐지동의서

가. 주소 및 성명

성명		주민등록번호	
주소			

나. 선박제원 및 허가내역

허가번호		허가기간	. . . ~ . . . ()		
어선명		어선번호		어업의 명칭.종류	
건조일자		톤 수	허가톤수 : , 표시톤수 :		
선체재질		기관종류	육상디젤()	디젤()	마력

상기 본인은 2007년 연근해구조조정사업을 희망하는 자로서 사업자로 선정되는 경우 어업허가폐지에 동의할 것을 확인함

2007. . . .

위원인 주소
성명 (인)

(서식 3)

외국 배타적경제수역에서의 어업조업 허가증 폐지동의서

- 허가증번호 :
- 어선의 명칭 및 등록번호 :
- 어업의 종류 :
- 어선의 국적 및 선적항 :
- 어선의 특징
 - 가. 총톤수 톤
 - 나. 기관마력 마력
 - 다. 최고속도 노트
- 어업자의 명칭 및 소재지
 - 국적 :
 - 성명 :
 - 주소지 :
- 허가내용 . . .

2007. . . .

위원인 주소
성명 (인)

(붙임2)

폐업지원금의 업종별, 등급별 기초가격

연근해어업 구조조정사업 근해어선 감척의 기초가격은 다음과 같으며, 입찰 공고시 해당업종의 기초가격을 함께 공고하여야 한다.

(단위 : 천원)

업종	톤이하	~	~	~	~	~	~	~	~	~

* 톤수는 본선 기준임

(붙임3)

잔존가치평가액의 표준가격

어선·어구 잔존가치는 아래 표준가격을 참고하되 기초가격 공개시 함께 공개하여야 한다(표준가격은 입찰시 참고자료에 불과하며 실제 잔존가치는 해당 어선의 평가에 의하여 결정된다).

선체·기관·의장품·어구 등 잔존가치 표준가(10년경과)

(단위 : 천원)

업종	강			FRP			목		
	~	~	~	~	~	~	~	~	~

(붙임 4)

어선·어구 및 어업시설물 평가기준

1. 어선·어구 및 어업시설물 평가기준

가. 감정평가사가 어선감척 평가시점 현재를 기준으로 하여 “부동산가격공시및 감정평가에관한법률”에 의한 평가방법 및 기준에 따라 다음 사항을 평가하되 한국감정원에서 발간하는 유형고정자산연수표를 참고하여 평가할 수 있다.

나. 평가할 사항

1) 선체

- 선체는 총톤수 기준이며 구톤수일 경우 신통수로 환산하며 선종, 선질, 구조, 설비, 시공상태 등을 고려하여 신조단가를 적용하고 평가연수, 관리상태 등을 참작하여 감가수정한다.
- 선체의 내용연수 및 잔존가치율은 다음과 같이 하여 평가한다.

< 어선의 선질별 내용연수 및 잔존가치율 >

선 질	내용연수(년)	잔존가치율(%)
강 선	25	20
FRP	20	10
목	15	10

2) 기관

- 기관은 해상용기관과 육상용기관으로 구별하여야 하며 실제마력을 기준으로 하여 제작연월, 제작회사, 규격, 회전수등을 고려하여 제조달원가를 결정하고 경과연수 및 관리상태등을 고려하여 감가수정한다.
- 어선은 대부분 보조기관을 시설하고 있으므로 현장조사시 엔진의 중고 구입여부 등에 대하여 세밀한 조사를 하여야 한다.

< 기관에 대한 내용연수 및 잔존가치율 >

시설물명	내용연수(년)	잔존가치율(%)
기 관	20	10

3) 의장품

- 의장품에 대한 평가는 복성식평가법 또는 거래사례비교법에 의하여 평가하고 복성식평가법은 대상물건별로 재조달원가를 정한후 정율법과 관찰감가법을 고려하여 감가수정한다.
- 의장품의 종류는 어로활동에 필요한 기기류, 항해용기기류, 법정비품류 등 여러종류의 의장품으로서 산출기관이 인정한 범위로 한다.
- 의장품에 대하여 현지조사를 실시할 경우, 조사되어야 할 것은 제작연월, 회사명, 규격, 재질 등이며 의장품의 종류에 따라 규격, 재질 등 동일한 물건이 비치되어 있는 경우 그 중에서는 불용품이 있는지의 여부에 대하여 조사하여 평가에 반영하여야 한다.
- 의장품 중 내용연수 3년미만인 품목에 대해서는 업종별 동 규모어선의 어업인 평균보유수량 2배이내에서 평가하여야 한다. 다만, 산출기관이 불가피하다고 인정하는 경우에는 2배를 초과하는 수량에 대하여 평가할 수 있되 어업비용항목중 감가상각비, 유지보수비와 비교하여 적절한 평가액을 산출하여야 한다.

< 의장품에 대한 내용연수 및 잔존가치율 >

시설물명	내용연수(년)	잔존가치율(%)
의장품	20	10

4) 어구

- 어구의 평가는 복성식평가법으로 평가하되 신품 또는 중고상태로서 시장가격이 형성되어 있는 것은 비준가격으로 평가하되 복성가격으로 평가할 경우 감가수정은 정률법과 관찰감가법을 고려하여 평가하여야 한다.
- 어구는 경기변동에 민감하므로 재조달원가의 파악에 유의하여야 하고

내용연수가 대부분 3년미만이므로 감가수정에 유의하여 평가하여야 한다.

- 어선별 어구는 예비망을 포함한 업종별 동 규모어선의 평균보유수량 2배의 범위내에서 평가하여야 하나, 평가기관이 불가피하다고 인정하는 경우에는 2배를 초과하는 수량에 대하여 평가할 수 있되 어업비용항목 중 감가상각비, 유지보수비와 대응하여 적절한 평가액을 산출하여야 한다.
- 소모성어구를 가진 업종은 연승어업이며, 내구성 어구이나 유실에 의하여 소모되는 업종은 통발업종과 유자망업종임. 이 경우 연승어업 어구중 내구성을 가진 모릿줄, 닳 등에 대해서만 평가하고 통발업종과 유자망업종은 유실율을 고려하여 평가하여야 한다.
- 어구의 내용연수는 평가사례등을 고려하여 3년으로 제한하며 잔존가치율은 10%로 한다.

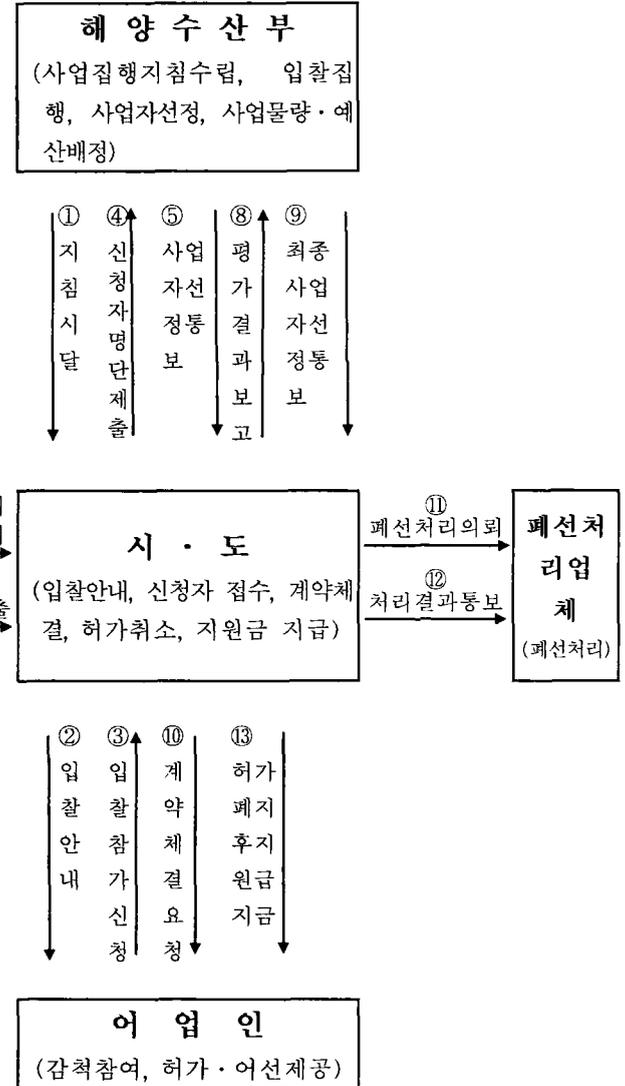
(참고자료 2)

감척사업 추진절차

추진순서	수행 기관	소요 기간	내 용
사업집행지침 수립·시달	해양수산부	즉시	○ 해양수산부에서 수립하여 사·도에 시달
세부사업집행지침 수립·시달	사·도	10일	○ 해양수산부에서 시달한 사업집행지침을 기준으로 세부사업집행지침을 수립 ○ 입찰신청자격, 제출서류, 입찰방법, 예비 사업대상자 결정방법 등 안내
사업안내 입찰공고 사업홍보	사·도	20일간	○ 사·도의 홈페이지에 공개 ○ 기초가격, 예산, 입찰참가자격, 입찰참가신청서 접수기간, 입찰서 제출기간장소, 입찰방법, 예비 사업대상자 결정방법 등 안내
입찰등록 입찰참가신청	사·도	5일간	○ 입찰참가신청서, 기타증명서 등 참가신청서류 접수 ○ 입찰참가자격 유무 확인 후 유자격자에게는 입찰절차 안내
입찰서 접수	사·도	5일간	○ 입찰참가자가 입찰서를 작성하여 사·도에 제출
예정가격 작성	해양수산부	개찰 5일전	○ 기초가격의 ±2% 범위내에서 예정가격을 작성하여 밀봉 보관
개찰	사·도	1일	○ 사·도 담당공무원이 입찰서를 지정된 일시 및 장소에서 개찰 ○ 입찰 결과를 해양수산부에 통보
사업대상자 선정	해양수산부	5일	○ 사·도에서 취합한 입찰결과를 토대로 사업대상자를 결정 ○ 사업조건을 만족시키지 않은 업종은 재공고 입찰
입찰결과 안내	사·도	10일	○ 입찰신청자 모두에게 입찰결과를 안내
어선·어구 등 잔존가치평가	사·도	60일	○ 사업대상자의 어선·어구 등 잔존 가치 평가 ○ 권역별로 정해진 감정평가기관에 한해 감정평가 실시
최종사업대상자 선정 및 계약체결	사·도	5일	○ 예산의 범위에서 업종별 최종사업대상자 선정 ○ 최종사업대상자와 계약체결
사업물량 및 예산 배정	해양수산부	5일	○ 사·도별 감척물량 확정 및 소요예산 배정
폐업어선 처리 어업허가취소	사·도	20일	○ 어선·어구, 시설물 등 폐업어업어선 해체처리 ○ 증명서를 첨부하여 어선등록말소, 어업허가 취소
지원금지급	사·도	10일	○ 폐업지원금 입찰금액과 어선·어구잔존가치 평가금액을 지급
사업 정산	사·도	10일	○ 사업결과 취합 및 자금 정산후 반납

(참고자료 3)

감척사업 추진체계도



(참고자료 4)

표준입찰공고문

○○시·도 공고 제2007- 호

연근해어업구조조정사업(근해어선 감척사업) 입찰공고

1. 입찰에 부치는 사항 : 근해어선 감척(○○업종)
2. 입찰방법 : 일반경쟁입찰(기간입찰)
3. 입찰등록 마감일시 및 장소 : 2007.○.○.○○ / ○○시·도 ○○과
4. 입찰서 제출기간 및 장소 : 2007.○.○~2007.○.○ / ○○시·도 ○○과
5. 개찰일시 및 장소 : 2007.○.○.○○ / 해양수산부
6. 사업대상자 결정방법
 - 가. 예정가격대비 입찰금액의 비율(낙찰률)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 업종별 50%를 우선 사업대상자로 선정하고 우선 사업대상자에서 제외된 모든 입찰자의 낙찰률을 비교하여 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하고 입찰대상척수의 80%를 추가 사업대상자로 결정합니다.
 - 나. 사업대상자가 포기하는 경우 차순위자도 사업대상자로 결정될 수 있습니다.
7. 계약체결방법 및 불이행시 제재조치
 - 가. 계약체결 : 계약체결은 최종사업자 선정 후 10일 이내
 - 나. 계약이행기한 : 계약체결일로부터 1개월 이내
 - 다. 사업대상자가 사업을 포기하거나, 최종사업대상자가 계약에 응하지 않거나, 계약상대자가 계약사항을 이행하지 않을 때에는 계약은 해지되고 향후 10년간 어선감척사업에 참여할 수 없습니다.

8. 입찰참가자격

- 가. 다음 각호의 요건을 갖춘 어업인에 한하여 입찰에 참가할 자격이 있습니다.
- (가) 어선감척사업 입찰공고일을 기준으로 당해지역 감척대상어업의 허가를 소유하고 있는 어업자로서 최근 1년전부터 본인 명의로 어선을 소유하고, 최근 1년간 60일 이상 조업실적이 있는 자.
 - ① 부속선이 있는 경우 본선을 기준으로 한다.
 - ② 최근 1년이내 어선 소유자의 사망으로 인하여 배우자 및 직계존비속이 상속을 받은 경우에 한하여 상속인도 신청자격이 있다.
 - ③ 조업실적은 출입항신고실적, 수협위판실적 증명으로 확인한다.
 - ④ 어선의 형태로 보아 어업이 아닌 “뉘시어선”, “양식장 관리선” 등에만 전용으로 사용된 어선은 참여할 수 없다.
 - (나) 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 동일한 자. 다만, 어선을 임차하여 어선의 소유자와 어업허가를 받은 자가 서로 다른 경우에는 양 당사자간 합의에 의해 사업을 신청한 경우에는 그러하지 아니한다. 이 경우 양 당사자간 합의한 공증각서를 첨부하여 신청하여야 한다.
 - (다) 허가받은 어선과 실제 어선이 일치하고, 허가 및 검사증서의 효력이 상실하지 않은 어선을 소유한 자. 다만, 입찰참가신청일 이후에 어업허가 또는 검사증서의 효력이 만료된 어선은 당해연도 감척사업을 목적으로 조업을 중단하고 계류중인 경우에 한하여 새로운 어업허가 및 검사를 받지 않아도 되며, 이 경우 입찰참가자격이 확정되지 않을 경우, 「어업허가 및 신고 등에 관한 규칙」 제7조제4항의 규정에 의해 기타 부득이한 사유로 인정, 기존의 어업허가가 다시 부여될 수 있도록 조치하여야 한다.
 - (라) 근해어선 감척사업 입찰공고일을 기준으로 다음의 선령을 초과한 어선에 한한다.

업종구분	강선	FRP	목선	업종구분	강선	FRP	목선
대형기선저인망(외끌이)	15	15	-	기선권형망	15	10	10
대형기선저인망(쌍끌이)	15	15	-	근해자망	15	10	10
동해구기선저인망	15	15	10	근해안강망	15	10	10
중형기선저인망(외끌이)	15	15	-	근해봉수망	10	10	10
중형기선저인망(쌍끌이)	10	15	12	잠수기	-	10	10
대형트롤	10	-	12	장어통발	15	10	10
동해구트롤	15	10	-	기타통발	11	10	10
대형선망	15	15	-	근해형망	15	10	10
소형선망	10	10	10	근해연승	15	10	10
근해채낚기	15	10	12				

(2) 다음 각호의 1에 해당하는 어선을 소유한 자는 사업 참가자격이 없습니다.

- (가) 종전에 어선감척사업(국제감척, 연안어선감척 및 소형기선저인망 정리사업 포함)에 참여하여 감척한 경험이 있는 자가 다른 어업허가와 어선을 매입하여 또 다시 사업에 참가하고자 하는 자.
- (나) 종전에 연근해어업 구조조정사업(국제감척 포함)의 대상후보자 및 사업자로 선정되었으나 특별한 사유 없이 사업을 포기한 후 어선감척사업 입찰 공고일을 기준으로 10년이 경과되지 않은 자.
- (다) 대상어선이 다른 법령에 의거 보상계획에 포함되어 있는 자. 다만, 일부만 다른 법령에 의한 보상계획에 포함되어 있고, 보상금액이 이미 결정되어 있어 그 금액을 제외하는 조건으로 신청하는 경우는 예외로 한다.
- (라) 종전의 국제규제에 따른 어업인지원사업에 의해 감척된 폐업어선을 어선 현대화사업으로 매입하거나 증여받은 자(어선원부, 어업허가등의 기재사항이 '99.5.30 이후 소유권 또는 선명이 변경된 경우에는 사실 확인). 다만, 당시 현대화 또는 증여시 매입가에서 소비자물가지수에 해당하는 물가인상분을 감안한 잔존가치만 수령하는 조건을 수용하는 경우 사업대상에 포함할 수 있다.
- (사) 허위 기타 부정한 방법으로 신청서류를 제출한 자

9. 입찰의 무효 : 어선감척사업입찰유의서 제10항에 의합니다.

10. 입찰참가서류

- (가) 입찰참가신청서 1부

- (나) 어업허가증 사본 1부
- (다) 선박검사증서 사본 1부
- (라) 선적증서 사본 1부
- (마) 어선원부 1부
- (바) 당해어선이 보유하고 있는 모든 어업허가폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식1)
- (사) 외국수역에서 조업허가를 가지고 있는 어선은 외국배타적경제수역에서의 어업활동허가증 폐지동의서 각 1부(어선감척사업입찰유의서 서식3)
- (아) 인감증명서 1부
- (자) 선체 사진(전·후·좌·우 각 1장)
- (차) 담보 등이 설정된 경우 각 채권자의 동의서
- (카) 실적수당 지급 각서 1부(어선감척사업입찰유의서 서식6)
- (타) 기타 사업집행주체가 필요하여 제출을 요구하는 서류

11. 폐업지원금의 업종별, 톤급별 기초가격

(단위 : 천원)

업종	0.1~1톤 까지	1.1~2톤 까지	2.1~3톤 까지	3.1~4톤 까지	4.1~5톤 까지	5.1~6톤 까지	6.1~6톤 까지	7.1~8톤 까지	8.1~9톤 까지	9.1~10 톤까지
○○업종										
○○업종										

- 가. 기초가격은 계약적인 금액에 불과하고 예정가격은 기초가격의 ±2% 범위 내에서 결정됩니다.
- 나. 이번 입찰은 폐업지원금에 한하며, 어선·어구 등 잔존가치는 별도로 평가하여 지원합니다.

12. 잔존가치평가액의 표준추정가격

(단위 : 천원)

허가업종	강선			FRP선			목선		
	1톤	3.5톤	7톤	1톤	3.5톤	7톤	1톤	3.5톤	7톤
○○업종									
○○업종									

- 가. 이 표준가격은 실제 어선·어구 등 시설물 잔존가치평가와는 상당히 다를 수 있습니다.
- 나. 위 가격은 10년이 경과된 어선으로서 선체·기관·의장품·어구 등을 포함한 금액입니다

13. 소요예산

가. 입찰에 부치는 업종별 대상척수와 예산은 다음과 같습니다.

업종	입찰대상척수	예산(폐업지원금+잔존가치액)
○○		○○○백만원
○○		○○○백만원

14. 기타

- 가. 입찰참가자는 입찰공고문, 어선감척사업입찰유의서, 감척사업계약일반조건 및 특수조건 등 입찰에 필요한 모든 사항을 숙지하고 입찰에 참가하여야 하며 내용을 숙지하지 못하여 발생하는 사항은 전적으로 입찰참가자의 책임입니다.
- 나. 기타 필요한 사항에 대하여는 ○○시·도 ○○과(전화번호 ○○○-○○○)에 문의하시기 바라며, 이 공고는 ○○시·도 인터넷 홈페이지() 에도 게재되어 있으니 이용하시기 바랍니다.

위와 같이 공고합니다.

2007. ○. ○.

○○ 시·도 입찰집행관

(참고자료 5)

입찰서(예시)

입찰서				
입찰내용	공고번호	제 2007-○○호	입찰서접수기간	2007. . .
	건명	2007년 연근해어업구조조정사업(근해어선 감척사업) 폐업지원금 입찰 (근해어업 ○○업종, ○톤)		
	금액	금 일천사백오십이만오천원정 (₩ 14,525,000)		
입찰자	성명	○○○	주민등록번호	123456-9101112
	주소	서울시 종로구 계동 140-2 해양수산부	전화번호	011-123-4567
선박재원	선명	○○○	어업의 종류	근해○○어업
	톤수(신)	23.1톤	건조일자	1980. 9. 9
<p>본인은 어선감척사업 입찰유의서에 따라 응찰하여 이 입찰이 귀 기관에 의하여 수락되면 귀 기관이 정하는 계약조건에 따라 어업허가를 반납하고 어선을 폐선처리할 것을 확약하며 입찰서를 제출합니다.</p> <p style="text-align: right;">입찰자 아무개 (인감도장 날인)</p> <p>해양수산부장관 귀하</p>				

※ 본 입찰서 예시를 입찰장에 미리 부착하여 안내하여야 한다.

III. 질의 · 응답 집

1. 총괄

Q1. 근해어선 감척계획은?

- 연근해 어업자원에 비하여 과도한 어선세력을 감축하고, FTA 등 외국과의 협정체결로 어업에 영향을 받을 것이므로 2010년까지 근해어선의 30%인 1,000여척을 감척할 계획임
- 2008년에는 350억원의 예산을 투입하여 70여척을 감척할 계획임

Q2. 금년도 감척대상업종 및 물량은 어떤 기준에 의하여 결정되었는지?

- 어획강도, 어업경쟁력, 업종간 경합관계 등을 조사하여 감척우선순위를 결정하였으며, 일본수역 조업조건 강화로 어업에 어려움이 있는 업종을 추가하였음
- 업종별 감척대상척수는 금년도 예산을 감안하여 적정 배분하였음

2. 입찰집행

Q3. 입찰제를 도입하게 된 배경은?

- 종전 개별평가방식에 의한 감척의 경우 상대적으로 경영실적이 양호한 어업자들이 많이 감척되거나, 사업대상자 결정 후 사업을 포기하는 사례가 많아 예산이 불용되는 등 많은 문제가 발생하였음
- 연안어선 감척사업에 입찰제를 도입한 결과 성공적으로 정착한 경험을 바탕으로 근해어선에도 입찰제를 도입하게 된 것임

Q4. 해양수산부와 시·도간 역할분담은?

- 원칙적으로 사업집행주체는 시·도지사이나, 전국단위로 입찰을 집행하고 답합을 방지하기 위해 개찰, 사업자 선정 등에 한하여 해양수산부장관이 일부 업무를 지원하는 것임

Q5. 입찰의 성립요건은?

- 업종별로 입찰대상척수의 1.2배에 해당하는 입찰등록이 있어야 입찰이 성립되고 1.2배에 미달하는 업종은 입찰이 성립되지 않음
- 예를들어 다음과 같음

업종	입찰대상척수	입찰등록수	입찰성립여부
근해연승	10척	15명	성립
근해통발	25척	38명	불성립
동해구기선저인망	12척	10명	불성립
기선권형망	5통	15명	성립

- 입찰이 성립되지 않는 업종은 재공고입찰할 수 있음

Q6. 입찰서 작성 및 제출 방식은?

- 입찰서는 신중하게 작성하여 무효가 되지 않도록 주의하여야 할 것임(어선감척사업 입찰유의서 제7항을 참고)
- 입찰서에 공고한 정해진 기간동안 입찰서를 작성하여 밀봉한 후 시·도지사에게 제출하여야 함

3. 폐업지원금 지원규모

Q7. 기초금액은 어떻게 만들어 졌는지?

- 업종별로 전체어선의 10%에 대하여 평균어업수익금을 조사하고 이를 3년치 폐업지원금으로 환산하였음
- 폐업지원금의 국고보조율은 80%를 적용하였으며, 20%는 자부담임

Q8. 기초금액과 예정가격은 어떻게 다른가?

- 기초금액은 입찰공고시 입찰참가자가 입찰금액 결정시 참고할 수 있도록 제시하는 금액에 불과하며

- 예정가격은 기초금액을 기준으로 ±2% 범위내에서 결정한 금액으로서 입찰에 실제로 적용되는 가격임

4. 사업대상자 결정

Q9. 사업대상자 결정 방법은?

- 업종별로 예정가격 대비 입찰금액(낙찰률)이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 입찰대상척수의 50%를 우선 사업대상자로 선정하고, 우선 사업대상자에서 제외된 입찰자를 통합하여 낙찰률이 가장 낮은 자부터 순서대로 서열을 부여하여 입찰대상척수의 80%에 해당하는 자를 추가로 사업대상자로 선정함
- 입찰대상척수보다 사업대상자를 30% 더 선정하는 이유는 사업대상자로 결정된 이후 포기자가 발생하는 경우 후순위자로 대체하거나, 예산의 불용을 방지하기 위해 여유있게 사업자를 선정하려는 것임

Q10. 구체적인 사업자 결정 방법은?

- 다음과 같은 순서로 사업대상자를 결정함

- 다음과 같은 업종에 대하여 입찰을 실시하는데

업종별	입찰대상척수	폐업지원금 예산	적당 기초가격	예정가격
근해통발	5	125천만원	2.5억원	255,000천원
근해연승	3	60천만원	2억원	204,000천원

- 입찰참가자가 120% 이상이어야 되는데 다음과 같이 등록하였다면 입찰은 정상적으로 성립됨

업종	입찰대상척수	입찰등록인수	입찰성립여부
근해통발	5	9	성립
근해연승	3	7	성립

※ 업종별로 입찰등록자가 입찰대상척수의 120% 이하인 경우 해당업종은 입찰이 성립되지 않는다

- 다음과 같은 입찰금액이 나왔다면

업종	A	B	C	D	E	F	G	H	I
근해통발	254	253	252	251	250	249	248	247	246
근해연승	199	198	197	196	195	194	193		

- 낙찰률은 다음과 같고

업종	입찰자	낙찰비율	최종낙찰률	업종	입찰자	낙찰비율	최종낙찰률
근해통발	A	0.9960	1.00	근해연승	A	0.995	1.00
	B	0.9921	0.99		B	0.990	0.99
	C	0.9882	0.99		C	0.985	0.99
	D	0.9843	0.98		D	0.980	0.98
	E	0.9803	0.98		E	0.975	0.98
	F	0.9764	0.98		F	0.970	0.97
	G	0.9725	0.97		G	0.965	0.97
	H	0.9686	0.97				
	I	0.9647	0.96				

- 예정가격대비 입찰금액의 비율에 따른 서열과 사업대상자는 다음과 같이 결정된다.

업종	순위	입찰자	낙찰률	우선사업대상자	통합사업대상자	통합사업대상자중 제외자	확정된사업대상자
계		16		5	9	2	12
근해통발	소계	9		3			7
	1	I	0.96	○			○
	2	H	0.97	○			○
	2	G	0.97	○			○
	4	F	0.98	×	○		○
	4	E	0.98	×	○		○
	4	D	0.98	×	○		○
	7	C	0.99	×	○		○
	7	B	0.99	×	○	○	
9	A	1.00	×				
근해연승	소계	7		2			5
	1	G	0.97	○			○
	2	F	0.97	○			○
	3	E	0.98	×	○		○
	4	D	0.98	×	○		○
	5	C	0.99	×	○		○
	6	B	0.99	×	○	○	
7	A	1.00	×				

※ 통합사업대상중 낙찰률이 같은 자는 우선순위에 따라 결정됨

- 결론적으로 입찰대상척수의 130%인 12명을 사업대상자로 선정하고, 나머지 4명은 예비후보자로 관리하면 됨.

Q11. 예비후보자를 선정하는 이유는?

- 사업대상자나 최종대상사업자가 사업을 포기하는 경우를 대비하여 예비후보자를 두는 것임
- 예비후보자의 낙찰률은 기존사업대상자의 낙찰율을 그대로 적용함

Q12. 재공고입찰은 어떤 경우에 시행하는지?

- 재공고입찰은 업종별로 입찰에 유효한 참가자(1.2배)가 없는 경우 또는 입찰결과 낙찰자가 부족한 경우에 실시함
- 이 경우에도 예정가격은 변경할 수 없음

Q13. 협상에 의한 사업자 선정방식은

- 재공고입찰에도 사업대상자를 결정할 수 없는 경우 예정가격 이하로 협상에 의해 사업대상자를 선정할 수 있음

5. 최종사업자 선정 및 계약체결

Q14. 최종사업자 선정 방법은?

- 사업대상자의 폐업지원금에 대한 입찰금액과 어선에 대한 잔존가치평가액을 합하여 예산의 범위내에서 최종사업대상자를 선정함
- 이 경우 잔여예산이 발생하는 경우 예비후보자 중에서 최우선자를 추가로 사업대상자로 선정할 수 있음

Q15. 계약은 왜 체결하는지?

- 계약은 최종사업대상자가 어업허가를 폐지하고 감척어선을 폐선처리 하는 등 절차를 이행하고 사업집행주체는 지원금을 지급하기 위하여 상호간 대등한 입장에서 약속하

는 요식행위임

- 다만, 어업인들의 불편을 감안하여 계약보증금은 생략하였으나, 계약 기간내에 계약을 이행하지 못하는 사유를 사업집행주체가 인정하는 경우 1일에 계약금액의 0.15%의 지체상금을 공제하고 지급함

Q16. 지원금 지급 시기는?

- 계약체결 후 폐선처리업체에 위탁하여 폐선처리 절차가 진행되면 지원금은 지급할 수 있음

Q17. 감척어선을 수출, 현대화사업 등에 활용할 수 있는지

- 공공용도에 한하여 재활용할 수 있도록 하고 있으며, 어업용이 아닌 타용도로 사용하고자 하는 경우 입찰에 의하여 매각할 수 있음
- 매각대금은 잔존가치평가액 이상이어야 함

6. 기타

Q18. 입찰은 국가계약법에 의거 집행되는지?

- 감척사업에서 도입하고 있는 입찰제는 국가계약법을 그대로 적용한 것이 아니라 국가계약법의 일부만 준용하는 것임
- 감척사업은 농어촌발전특별조치법에 의거 해양수산부장관이 정한 사업집행지침에 따라 추진하여야 함

Q19. 예산은 언제 시·도로 배정되는지?

- 사업대상자가 결정되어 폐업지원금이 확정되면 시·도별로 잔존가치평가에 소요되는 예산과 자금을 우선 배정하고, 잔존가치평가가 끝나고 최종사업대상자를 선정된 후 최종 배정함

Q20. 실업수당 지급각서를 청구하는 이유는?

□ 선원법에 의하여 불가피한 이유로 실직하는 어선원에 대하여는 2개월분의 실업수당을 지급하도록 하고 있으나 감척시 실직수당을 지급하지 않는 사례가 있어 지급을 의무화 하려는 것임

- 3. 수입자유화 및 어업의 환경변화등으로 어업경쟁력이 크게 약화되거나 약화가 예상되는 어업
- 4. 외국과의 어업협정 또는 국제어업환경의 변화등으로 인하여 어업구조개선이 필요한 어업
- 5. 기타 어업환경의 변화 또는 어업조정상 구조개선이 필요하다고 해양수산부장관이 인정하는 어업

제15조 (구조개선촉진대상어업의 지정) ①시·도지사, 제14조각호의 어업을 경영하는 자를 구성원으로 하는 수산업협동조합 또는 해양수산부장관이 설립을 허가한 법인은 제14조의 규정에 의한 구조개선 촉진대상어업으로 지정을 받고자 하는 경우에는 다음 각호의 사항을 기재한 사업계획서를 해양수산부장관에게 제출하여야 한다.<개정 1999.4.10>

- 1. 구조개선의 목표 및 필요성과 대상어업에 관한 사항
- 2. 구조개선사업의 내용 및 실시기간에 관한 사항
- 3. 구조개선사업에 필요한 자금액 및 그 조달방법에 관한 사항
- 4. 연차별 사업계획에 필요한 자금액 및 그 조달방법에 관한 사항
- 5. 구조개선의 효과에 관한 사항

②해양수산부장관은 제1항의 규정에 의하여 지정신청을 받은 경우 그 필요성이 있다고 판단되는 때에는 이를 구조개선촉진대상어업으로 지정하여야 한다.<개정 1999.4.10>

③해양수산부장관은 구조개선촉진의 필요성이 있다고 인정되는 경우에는 제1항의 규정에 의한 지정신청이 없더라도 직권으로 대상어업을 선정하여 이를 구조개선촉진대상어업으로 지정할 수 있다.<개정 1999.4.10>

④법 제11조제2항의 규정에 의하여 구조개선촉진대상어업으로 지정을 받은 경우 그 어업을 경영하는 자가 당해 어업을 폐지하거나 다른 어업으로 전업하고자할 때에는 보조 또는 융자를 지원할 수 있으며 그 지원조건, 대상어업의 선정기준, 시행방법 기타 세부적인 사항은 해양수산부장관이 따로 정한다.<개정 1995.7.8, 1999.4.10>

< 참고자료 >

1. 관련법령

□ 농어촌발전특별조치법

第11條(漁業構造改善의 促進等) ①海洋水産部長官은 漁業의 構造改善을 위하여 다음 各號에 관한 施策과 支援對策을 강구할 수 있다.<개정 1997.12.13>

- 1. 水産資源保護와 漁業競爭力強化를 위한 漁船隻數의 調整에 관한 사항
- 2. 漁業別 標準漁船의 開發 및 이의 普及에 관한 사항
- 3. 漁船의 設備 및 裝備의 개선에 관한 사항
- 4. 漁業經營規模의 적정화 및 協業化등 漁業經營의 개선에 관한 사항
- 5. 漁港등 漁業基盤施設의 整備·補強에 관한 사항
- 6. 共同漁場등 漁場의 整備·開發에 관한 사항
- 7. 기타 大統領令이 정하는 사항

② 海洋水産部長官은 漁業資源의 상태등 漁業與件의 變化로 인하여 漁業構造의 개선이 요청되는 漁業에 대하여는 海洋水産部令이 정하는 바에 의하여 그 漁業을 構造改善促進對象漁業으로 지정하고 필요한 支援對策을 강구할 수 있다.

③ 海洋水産部長官은 第1項 및 第2項의 規定에 의한 漁業構造改善의 효율적인 수행을 위하여 5年마다 漁業의 實態와 資源의 상태등에 관한 調査를 하여야 한다.

④ 海洋水産部長官은 第3項의 規定에 의한 調査結果를 漁業構造의 개선을 위한 施策에 반영할 수 있다.

□ 농어촌발전특별조치법시행규칙

제14조 (구조개선촉진대상어업의 범위) 법 제11조제2항의 규정에 의하여 구조개선촉진대상어업으로 지정할 수 있는 어업은 다음 각호와 같다.<개정 1999.4.10>

- 1. 수산자원보호에 현저한 영향이 있다고 판단되거나 예상되는 어업
- 2. 현저한 어업생산성의 감소로 경영이 악화되거나 악화가 예상되는 어업