

# STCW協約의 發效外 電氣通信主管官의 課題 ——電波管理法의 改正 促求를 中心으로——

83316

王志均  
光云大學 電子通信工學科

A PROPOSAL FOR PARTIAL AMENDMENT OF THE KOREAN RADIO REGULATORY ACT  
On the occasion of preparing for the STCW Convention

Ji-Kyoon WANG  
Dept. of Telecommunication  
KWANG-WOON UNIVERSITY

### ABSTRACT

This study begins with investigations of the purpose and background of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978, London(STCW) which will be put into force on and after 28th April 1984.

Author tried to confirm those common points on requirement of the qualifications between the radio officer regulated in the STCW Convention and radio communication operator's general certificate in the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention.

Then, Japanese communications administration is taken as a model for the comparative analysis, as Japan and Korea have many resembling aspects, especially legal and social aspects.

Therefore, as one of urgent tasks of Korean Communications Administration preparing for the STCW Convention, I stressed on partial amendment of the Korean Radio Regulatory Act.

## I. 序言

### 1. 問題의 提起

STCW協約(INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978, London)이, 1984年4月28日 國際적으로 效力이 發生되는데, 이의 國內施行을 위하여 交通部(海運港灣庁)에서 이가 主管하는 船舶職員法의 改正에 盡力 하고 있다.

이 協約의 對象에 是 船長과 航海士官 및 船員士官 以外에 RADIO OFFICER(無線通信士官)도 있는 바, 通信專門家에게서 이中에서 無線通信士官에 對한 要件의 詳細와 더불어 이 協約의 目的과 制定背景에도 注意를 集中한다.

一般적으로, 船舶의 無線通信士官은 船舶通信士官이라든가 海運港灣庁의 所屬者로서 海運港灣庁長의 專掌 所管이라고 보이고 있다. 그러나 船舶通信士官 明細에서는 먼저 海運港灣庁長으로부터 電波通信技師

(技能士 級 包含)의 國家技術資格手印을 發給받음을 要하며, 뿐만 아니라 船舶에 設置되는 無線局(Radio Station)의 許可나 檢査 및 運營等 一切도 海運港灣庁長官의 監理를 받고 있다.

따라서, STCW協約發效에의 對策은 交通部의 船舶職員法 改正 뿐만 아니라 海運港灣庁의 主管하는 電波管理法의 整備도 隨伴되어야 할 것으로 見做된다. 그러나 交通部에서는 過去 10年을 以上 계속되어오는 船舶通信長의 初級電波通信技師法 制定 자격을 初級電波通信技師로 輕減延長하는 姑息策만을 採行하고 있다. 이 理由로써 初級電波通信技師의 不足을 내세우고 있으나, 果然 이事實인지 或은 海運港灣庁長이 發給하는 甲種船舶通信士官 不足한 것인지는 確實히 判明할 必要가 있다고 생각된다. 元來, 無線通信士官(Radio Operator)은 國際電氣通信協約의 無線通信規則(Radio Regulations ANNEXED TO THE INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION CONVENTION, 이하 RR이라고 畧記)을 注釋

으로 하고 있는 바, RRE는 1974년 Geneva에서改正  
 에서, 「海上無線通신평등 일반직무無線通신평등  
 RADIOCOMMUNICATION OPERATOR'S GENERAL (CERTIFICATE)  
 制度를 新設하였다. 이 一般級은 從前의 1차級  
 과 2차級 兩者가 다른 것은 比較的 明白하다. 然  
 면, 이 一般級은 海上에서의 專任 자격이므로  
 STCW 條約內의 RADIO OFFICER의 要件과 近似的인  
 點을 有함으로서 一致된다.

따라서 이 一般級과 STCW의 該當 要件과는 比較  
 調査하여 接近한 模索되어야 한다.

이상에 함으로서 가장 適切한 無線通신평등 制度  
 를 確立하고 舊態依然한 船舶通신평등 資格轉成  
 을 止揚하는 行政的 遂行되어야 한다. 此以外  
 通신평등 施設 擴充에 關한 偏重된 政策이 人事政策의  
 人的 要素에도 改革을 遂行할 것을 促求하는데 本  
 研究의 目的이 있다.

## 2. 研究의 範圍와 方法

### (1) 研究의 範圍

- ① 電波管理法內의 最高級인 電波技術士級에  
 限하고, 其他의 資格은 除外한다.
- ② 船舶通신평등法內의 最高級인 甲種 船舶通신평  
 通신평등에 限하고, 其他의 資格은 除外한다.
- ③ STCW 條約條文의 對稱性 新設 條文의  
 電波管理法를 改正해라 하는 當否性(政府組織法  
 及 通신평等部 職制)
- ④ 具體的인 電波管理法의 改正案 及  
 各事由의 提示
- ⑤ 政策 效果外 及 論議의 檢討

### (2) 研究方法

- ① 主要 文獻 研究 (國內外의 法書, 論文,  
 定期刊行物, 及 其他)
- ② 事例 研究方法의 分析 (特別 實際 機關  
 의 統計, 公或會議의 經過 及 其他)
- ③ 比較 調査 (外國의 行政 事例, 特別 日  
 外의 法的, 和合의 類似例, 及 日本國의 電波行政)

이와 같은 努力에 因해서 日外의 電波通신평  
 等 行政의 差異는 不啻하여 政策의 貢獻이 知本  
 하는 意圖에나 本研究을 試圖하였다.

## II. 새로운 船舶通신평등 要件

### 1. STCW上의 RADIO OFFICER

#### (1) 背景 及 目的

近者의 海運構造의 變化로 便宜 置籍 船舶이 增  
 加하여 是는 船舶乘務員의 質的 劣는 安全 運航에  
 큰 問題는 惹起케 하였는 바, 特別 大型 油  
 槽 船舶의 海難事故는 海上 汚染을 甚基 造成케 한다.

이와 動機作用을 하여, 日本國 46條(船員令)은 1979年  
 6月4日 ~ 27日 和 London에서 議未 議定하였다.  
 이 協約의 目的은 海上에서의 人命과 財產의 安全 及 海  
 洋航行의 保護를 增進함에 있는 바, 方法으로서  
 乘務員을 訓練하고 當直勤務를 強化하며 船員에게  
 發給되는 資格證명은 보다 確實히 함으로서 是  
 하는 것이다. 此에서 通신평등 資格도 強化되고 있다.

#### (2) 具體的인 要件

- ① 最低限의 追加的인 知識 及 訓練 (口頭及 筆頭 試驗)
- ② 技術의 修養과 最新 知識의 取得을 確固하게  
 하는 爲한 強制的인 最低 要件
- ③ 安全을 爲한 無線 當直勤務 及 保守에 關한 基本  
 的인 準則과 運用上의 指針 (決議等)
- ④ 訓練에 關한 報告

(가) 71條(海上에서의 安全을 爲한 無線通신평등 船  
 通신평등 最低 基準)

- ① 一般의 事項 (船本 通신평등 最新의 規則과 技術)
- ② THEORY AND PRACTICAL
- ③ RADIOCOMMUNICATION TECHNIQUE (MORSE 令)
- ④ 法規 (RRE, SOLAS, STCW)
- ⑤ 外國語 (英語)
- ⑥ 船上 實務

(나) 72條(無線電波 裝置 及 追加的 無線  
 通신평등 裝置에 關한 補充的인 科目 檢査)

- ① 直接 印刷 及 電氣 技術
- ② 選擇 叫出 系統
- ③ FAX, MILE
- ④ 衛星 裝置 (無線通신평등 及 無線 測深의 技術)
- ⑤ RADAR
- ⑥ 無線 院 檢用 COMPUTER
- ⑦ 及 曲線 系統
- ⑧ 音響 測深 裝置
- ⑨ TELEVISION

### 2. RRE上의 一級 無線通신평등 要件

#### (1) 制定 及 經過

無線通신평등에 關한 依存 例은 海上 無線通신평등에 關  
 及 工業 發達에 對하여 他 方式로 增加되어 結局 高速 展  
 開의 MORSE 3條 及 音響 測深의 技術 力의 增進에 對하여  
 1959年 英子 提案(WARC) 第18條, 1971年 決議 16,  
 1974年 RRE 採決, 1976年 施行, 的 經過에 對하여 一  
 級 無線通신평등 要件의 制定化 되었다.

現在, 是를 採決 實施中의 國家는 中國이 是也.  
 英子: 1970年. 西德: FRANCE CANADA: 1972年  
 AUSTRALIA: 1973年. 日本: 1973年

#### (2) 一級 無線通신평등 要件의 試驗 基準 比較

〈表-1〉 一般通信士와 1通士の 試驗基準 比較表  
(The Subjects of Examinations for 1st Class and General Class R/O)

級別 시험 분야	1 通 士	一 般 級	差 異 點
工 理 論 學 驗	(1) 電氣의 一般原理, 無線理論	(2) 充分한, 電氣原理, 無線工學 및 電子工學의 原理 知識	電子工學
	(2) 移動業務用 各種 無線電信과 無線電話 機器, 無線方向探知機의 運用 原理 및 調整	(2) 最新의 無線裝置, 海上用無線電信, 無線電話 送受信機, ANTENNA 系, 自動警報裝置, 救命裝置의 無線裝置	最新의 海上用 機器
	(3) 電動發電機, 蓄電池等의 運用 및 遵守 理論, 이들 모두의 修理實技	(3) 電動機, 同期發電機, 發電機, INVERTER, 整流機, 蓄電池等의 電源裝置, 無線航行機器(無線方向探知機 包含)의 原理, 保守, 修理의 實技	電源裝置의 多樣化 및 具體化
運 用	(1) MORSE CODE: 暗語 1分間當 20語 및 普通語 1分間當 25語의 速度에 의한 5分間의 正確한 送·受信 (2) 無線電話에 의한 正確한 送受信	(1) MORSE CODE: 暗語 1分間當 16語 및 普通語 1分間當 20語의 速度에 의한 5分間의 正確한 送受信 (2) 無線電話에 의한 正確한 送·受信	速度 低下 없음
	法 規 地 理	RR의 詳細한 知識, 無線通信의 料金에 關한 知識, SOLAS의 知識 世界地理, 特別 主要한 航路, 航空路 및  가장 重要한 電氣通信路의 充分한 知識	RR의 知識, 無線通信의 料金에 關한 知識, SOLAS의 知識 世界地理, 特別 主要한 航路 및  가장 重要한 電氣通信路의 充分한 知識
外 國 語	ITU業務用語中의 하나의 充分한 知識, 受驗者는 그 用語로서 口頭 및 筆記에 의해서 滿足하게 意思를 表明할 수 있어야 한다.	ITU業務用語中의 하나의 知識, 受驗者는 그 用語로서 口頭 및 筆記에 의해서 滿足하게 意思를 表明할 수 있어야 한다.	"充分한"의 削除

### 3. RADIO OFFICER의 一般級에 比較

#### (1) 共通點

- ① STCW上的 RADIO OFFICER과 RR上的 一般級 通士는 모두 船舶의 通士長을 爲한 것이다.
- ② 이 두 資格의 具備要件은 거의 同一하다.

#### (2) 不同點

- ① 學習中 乘船期間의 差異 (1年과 6個月)
- ② 자격 種別의 差異 (RADIO TELEPHONE OPERATOR) 問題는, 電波管理科 改正에 應하여 補正된 對.

### III. 無線通信 主管官의 課題

#### 1. 通信 主管官의 職務

##### (1) 政府 組員 職任의 確認

① 74條(通代部): 船長 官은 郵便 郵便換, 郵便對營, 電波管理 및 無線通信에 關한 事務를 掌理한다.

② 74條(文化公報部)의 2項: 文化公報部長은 文化, 藝術, 國內外的 外來 言論, 宣傳 및 報章의 放送에 關한 事務를 掌理한다.

③ 74條(交通部)의 2項: 交通部長官은 陸路, 航空, 海運 및 觀光에 關한 事務를 掌理한다. 同條 74條: 海運의 運送 및 建設에 關한 事務를 掌理하게 하기 위하여 交通部長官의 屬下에 檢査港務官을 둔다.

또한, RR에 對하여 定義中 主管官 (ADMINISTRATOR)이란: ITC 및 이에 附屬된

規則을 履行하기 위하여 取置 措置에 對하여 責任을 갖고 있는 政府의 職員이다. 그러므로, RR에 基한 電氣通信의 主管官은 通信 部長官이다.

다만, 無線放送局의 新設은 文化公報部長官의 合議를 要하여 決定이 되기 위한 無線 通士는 海運港務官의 檢査 受驗을 受여야 하지만, 모든 電氣通信의 主管官은 通信 部長官만이 된다.

따라서, 無線局이나 通士의 文官 檢査에 對하여 檢査 官은 檢査官이 되고, 이는 모두 電氣通信 또는 電波에 關한 것이므로 交通部長官의 監理를 하여야 하는 것이다.

##### (2) STCW上的 要件 檢討

RADIO OFFICER의 RADIO는 電波 또는 無線 通代이므로 우리 交通部長官의 掌理 對象에 當然하다. 具體的인 STCW의 檢査 對象은 對하여

① 具體的인 要件中, 長官의 檢査 對象은 檢査 (II-1-(2)-①의 "다음" 包含한 非常時의 無線通信 業務의 提供) (同條, 檢査 對象에 對하여 이에 對하여)

② 携帶式 및 固定式 救命 無線機器의 操作

③ EPIRB의 救命器上의 檢査 對象의 操作

④ 檢査 對象에 對하여 人命安全을 爲한 預防 措置

⑤ IMO/MERSAR에 關한 無線通信

⑥ 檢査 對象에 關한 無線通信

- ② 無線医療의 通信
  - ③ 其他 INTERCO 및 SMN의 周知의 義務의 規定
  - ④ 投訴의 持續의 最長의 限의 取得의 確固하게 하기 위한 3次制의 長任要件의 規定
  - ⑤ 安全을 爲한 無線의 當直勤務의 保守에 對한 基本的 遵守事項의 모두
  - ⑥ 官方告의 모든 事項
- 다시 말하여, RADIO OFFICER의 對한 "海上의 舟楫", 船舶醫療 防犯 訓練 以及 모든 補正 附屬 新設 案
- (3) 國際法 優位主義의 實行
- 電氣通信法 第11條 (國際 電氣 代業의): 于 該 條의 施行 時에 對하여 協約 또는 協定에 依한 規定이 있는 時에 그 規定에 依한다.
- 電波管理法 第1條 (條約의 優位): 電波에 對하여 條約에 依한 規定이 있는 時에 는, 이 法의 規定에 不依하고 그 規定에 依한다.
- 以上의 規定에 基하여, 우리 海軍部에서는 RR이나 STCW를 優先的으로 遵守할 義務가 있다.

**2. 電波管理法의 改正案**

電波管理法는 우리나라 電波管理行政의 基本法律으로 無線局, 無線設備, 無線從業者 以及 其他 電波에 對한 專門的, 技術的인 事項을 規定하고 있으며, 電氣通信의 主管官인 海軍部長官의 監督하고 있다.

STCW의 RADIO OFFICER 件에 對稱하고, 同時에 RR에도 對稱하며, 其他 船舶通信長의 合理性을 期하기 爲하여서는 必히 이 法律의 改正이 必要하다. 法律改正案과 더불어 工事由을 簡記한다.

- (1) RR에의 對稱
- ① 第31條 (無線從業者의 資格 種目 以及 從業者 範圍)의 中項內에, "電波代價 技術師" 並으로, "電波代價 技術師 一般級"을 加稱한다.
  - ② 第32條 (通信長의 配置, 無線從業者의 資格 別定員)의 中項內의 右欄 (通信長) 下의 모든 "電波代價 技術師"의 語句 並에, "電波代價 技術師 一般級"을 加稱한다.
  - ③ 附則으로의 施行日을 今年內로 定한다.
- (2) STCW에의 對稱
- 다음 條項의 新設을 要한다.
- ① 第8條 (竣工 檢査)內에서, "無線從業者의 자격"에 依하여, "船舶局 無線從業者 證明書"를 加稱한다.
  - ② 第30條 (無線設備의 操作의 工事)의 現

- 條文을 中項으로 變更 後 同條 中項을 新設한다.
- 中項: 船舶局의 無線設備의 通信 設備이 完備한 時의 操作은 無線從業者 資格 以及 船舶局 無線從業者 證明書를 받은 者가 아니면 行하여서는 不得하다.
  - ③ 第31條 (無線從業者의 資格)의 中項은 同條 中項을 變更하고 同條 中項을 新設한다.
  - 中項: 船舶局 無線從業者 證明書를 받은 者는 海軍部長官에 申請하여 海軍部 長官의 定하는 方式에 合格하거나, 또는 該 같은 訓練 課程을 修了한 者에 對하여 免許證을 發할 수 있다.
  - ④ 第32條 (削除)를 다음과 같이 變更한다.
  - 第32條 (免許의 有效期間): 船舶局 無線從業者의 免許의 有效期間은 免許 起算日 起 算하여 今年內로 定한다.
  - ⑤ 第33條 (削除)를 다음과 같이 變更한다.
  - 第33條 (免許의 更新) 中項: 船舶局 無線從業者는 그 免許의 更新을 申請할 수 있다.
  - 中項: 海軍部長官은 中項의 申請을 한 者가 이 法 또는 이 法에 對한 命令 以及 處分에 違反하지 아니하고, 다음 各款의 1에 該當하는 時에 는 그 免許의 更新을 하여야 한다.
    - 一, 免許 有效期間中 계속하여 今年內 船舶局等의 無線設備의 操作業務에 從事한 者.
    - 二, 免許의 有效期間中, 海軍部長官이 行하는 訓練 課程 또는 其他 該 內容을 가진 것이라고 海軍部長官이 認定한 訓練 課程을 修了한 者.
  - 中項: 中項 各款의 情形에 兵役義務를 履行한 者에 對하여 軍에 服務한 者에 對하여, 그 期間中 當該業務에 從事한 者으로 본다.
  - 第34條: 海軍部長官은 第22條의 規定에 依한 法 또는 이 法에 對한 命令의 處分에 對한 該 事項의 輕微하고 認定되는 情形에, 6月內의 期間을 定하여 免許의 更新을 保留할 수 있다.
  - 第35條: 免許의 更新에 對하여는 第31條의 規定을 適用한다.
  - ⑥ 第37條 (通信長의 配置, 無線從業者의 資格 別定員)의 中項內에서 "通信長"의 並에, "船舶局 無線從業者 證明書를 받은"을 加稱한다. 即ち, 右欄 中項內의 現條文을 中項으로 變更 後, 中項內의 다음을 新設한다.
    - 一, 遠洋區域에 航航하는 船舶으로의 船員 定員이 10名을 超過하는 者를 말한다.

④ 제69조의 2(船舶局無線從事者免許의取消  
宰條) 제69條 다음에 新設한다.

제1項: 제1項의 規定에 船舶局無線從事者  
證明書를 가진 자가 다음各條의 1에 該當  
하는 경우에는 제1項의 規定에 依하여  
그의 免許를 取消하고, 또는 2年 以内의  
期間을 定하여 其의 業務從事를 停止시킬 수 있다.

一. 제69條의 規定에 依하여 無線從事者의  
技術資格이 取消되었거나 停止된 때.

二. 제70條의 2의 規定에 依하여 船舶局  
無線從事者證明書의 提出을 하지 아니한 때.

제2項: 제69條 제1項의 規定에 依하여  
제1項의 規定에 依한 경우에 이를 準用한다.

⑤ 제70條의 2(報告)를 제70條 다음에 新設한다.

제1項: 제1項의 規定에 依하여 船舶局無線從  
事者에게 그 免許 또는 그에 用한 書類의  
提出을 命한 때에는, 遲滯 故에 依하여 罰則을  
科한다.

제2項: 제1項에 依한 書類의 提出을  
當該 無線局의 施設者 또는 船舶의 船長이  
就業證明書를 그 免許의 效力을 確證할  
수 있는 것으로서 檢査할 수 있다.

⑥ 제73條(罰則)內에 제4호를 新設한다.

四. 제73條 제2項 第 4호를 違反하여 免許 證의  
提出을 遲滯하여 免許 證의 效力을 確證할  
수 없는 것으로서 檢査할 수 있다.

⑦ 附則: 이 法 施行時에, 5年 以内의 國  
際航路에 從事한 無線從事者는 船舶局無線從事者로  
변하여, 申請에 依하여 免許를 受할 수 있다.

⑧ 附則: 이 法 施行時에, 5年 以内의 國  
際航路에 從事한 無線從事者는 船舶局無線從事者로  
변하여, 申請에 依하여 免許를 受할 수 있다.

⑨ 附則: 이 法 施行時에, 5年 以内의 國  
際航路에 從事한 無線從事者는 船舶局無線從事者로  
변하여, 申請에 依하여 免許를 受할 수 있다.

### 3. 政策 效果와 反論의 檢討

(1) 政策의 效果

① 우리나라 電氣通信의 主管府인 제1부總長의  
本然의 職務 確立에 이바지하고, 明確한 國  
家行政의 發展에 貢獻한다.

② 國際條約을 忠實히 遵守케 함으로써 韓  
民國의 國際地位 向上에 貢獻한다.

③ 國際電波 近代社會에서의 倭寇相은 脫皮  
하고, 先進國의 創造를 促하게 된다.

④ 世界海運界에서도 近代化는 先進國에  
뒤떨어짐이 없으므로, 國威 損傷이 拂拭物  
韓國海運의 振興이 促進된다.

⑤ 無線通信士의 新 制度를 確立함으로써

人事制度의 刷新과 더불어 電波近代 敎育 改善에  
이바지한다.

⑥ 無線 海上無線通信 設備에 대한 理解增  
進에 따라 通信業務 發展을 期待할 수 있다.

⑦ 通信部門에서의 法體系 完備에 依한 違法  
秩序의 構築을 豫論의 和合을 期할 수 있다.

⑧ 近代從事者의 養成에 鼓吹되고 通信科學  
研究의 發展을 期할 수 있다.

### (2) 反論의 檢討

① 海技免許만으로써 足하다는 反論

STCW協約에서의 主管府는 交通部海運港灣方  
長이다. 이 協約에 請求하는 「SURVIVAL AT SEA」  
또는 「FIRST AID」는 海技訓練事項이므로 無線通  
信中 船舶에 관한 것은 全無으로 제1部에서는  
用하지 않아야 한다는 立場의 反論이 있을 수  
있다. 이는 船舶無線近代 經驗도 없고 또한  
無事實證이 아니라고 할 電氣通信 主管 當事者에게는  
相當 困難이 되는 豫論이 되는 것이다.

그러나, STCW協約에서의 「主管府」인 「船舶」이 그  
國籍을 揭揚할 權利를 가진 締約國의 政府  
(GOVERNMENT)이므로, 이 條約에서, 韓國의 이 主管府의  
海運港灣方長이라고 定義한 것은 아니다. 政府 組織에 基  
하여 海軍의 海運은 交通部長官이, 그리고 船舶의  
無線通信은 近代化 監督의 各 等理기관 以下에  
있으므로 이 兩部에서 合議制로 監理해야 하는 것이다.

事關의 欠缺으로 因한 이에 대한 行政上의 是  
否에 따라서는 職務遺棄 罪까지 科할 危險이 있  
다고 한다. 또한 「海上에서의 生存 技術」이나 「緊急  
醫術」은 海技免許에서 다루어야 하지만, 이런 諸項을  
包含한 船舶緊急事態時에 쓰일 無線設備 및 이에  
關한 無線通信이나 이를 위한 無線通信士는 必  
當히 通信의 主管府인 제1부에서 監理해야 할 職務이다.

② 無線從事者에 대한 過重한 負擔이라는 反論

電氣通信 技術 1級이 되기 위하여는 國家技術資格  
法에 基하여 韓國職業訓練管理公團에서 實施한  
筆記試驗에 合格한 後 다시 實技試驗에 合格하  
야만 한다. 그런 後 交通部海運港灣方長의 實施  
하는 甲種船舶近代士 시험에 合格한 後 60日의  
乘船 實際 經驗을 거쳐야만 비로소 船舶通信士의 職  
을 受할 수 있다. 이와 같이 많은 段階에도 불구하고 船舶  
局無線從事者 시험이라는 難關을 突破한다는 것은  
나무도 過重한 負擔이라는 拒否적 意見은 筆者스  
럽게도 充分히 認定하고 있다. 이와 같은 難關을 突破  
가 主管府였던 韓國近代學會 近代法 研究會 聯合會  
會議(89.7.7)에서도 提起된 바 있었다.

그러나 國際條約에서 이 證明을 要求하므로 不得한 反論

③ 資格輕減의 繼續으로의 相用은 交論

1983年9月8日 社長부長의 公文(전파통신사 각각 경감 경과 조지 검토회의, 전파181.7.9.496)에 의하여 社長部會議室에서 南僑인 모임에서 筆者도 招請되어 參席 發言하였는 바, 電波通信技師1級이 不足하므로 下位級인 同2級으로의 船舶局通信長의 資格을 減次輕減하는 電波管理局企圖傾倒에 反對하였다. 이 船舶局代長의 資格輕減은 事實上 1972年2月10日 電波管理法이 改正되었을 때부터 南僑社되었는 것이므로 恰馬 10年內에 이르고 있다. 當時 同法가 附加條(追加의 配置) 附加條內의 左條(船舶局)의 種類를 改變함으로써 韓國의 船舶局은 一般行區域이나 宗門教의 宗廟에 附屬하고 모두 船舶局(執務時限 10 9時限)이 되었는 바, 內容인즉 3名까지 船舶局代士 定員을 單1名으로 削減한 것이다.

이 法律의 附則 施行事項으로서 上記1級을 2級으로 資格을 輕減하기 2 期限은 1980年2月30日 이었는 바, 此는 大總統令으로 1983年7月31日까지 延長(가1.240, 附則가2) 되었는 船舶局代長의 資格輕減은 突로 10年內을 經了한 것이다.

그러므로 不恰하고, 이를 또 다시 繼續延長이라는 것은 旧態依然인 뿐 아니라 不條理現象이라고 만 아니 注 示 可也. 根本原因 對策이 重要라는 所以然이다.

韓國無線從事者協會, 韓國船舶通信士協會 及 韓國船舶主協會의 發表 統計 數字(2014年 現在)는 恰馬 不足하다고 볼 수 있는 것은 甲種船舶通信士는 21명, 電波通信技師1級은 2명이다.

電波通信技師1級: 62名 (1983年 廢除後 時期 1998年 補充)
甲種船舶通信士: 436名 (候補者는 273名) (候補者는 183名)
韓國船舶主協會의 甲種船舶通信士 不足數: 115名

이와 같이 甲通士가 不足하다는 主張의 原因으로서는 船舶局通信士의 定員을 單1名으로 削減한 것을 主原因所致인 다. 實在은 電波通信技師1級이 甲通士가 되기 위하여 60個月 業歷을 經了을 要하고 하지만, 船舶主側에서 不恰하여 此로 인하여 不足云々가 되는 것이기 때문이다. 定員을 1名으로 하고, 代를 用을 사들은 拒否하면서, 資格 輕減 主張하는 것은 論不成이다.

2級이 資格 輕減도 代를 用이므로 다시 3級으로 輕減하지는 現象도 予想된다. 그러나 3級으로 輕減하더라도 代를 用이 못하니, 結局은 業歷法 追加條는 廢止한다는 地境에 達할 것이다. 船舶主側은 目前의 人件費 支拂은 아래에 波云々지만, 此의 監督官廳은 國家百年의 大計을 위하여 行政官의 策動으로 船舶局代長의 權限을 出外 相用

다음의 RR이나 STCW等 國際條約에 船舶通信士 資格을 3級化 輕減하지 않는다는 不恰하고, 又지 우리나라에서는 此를 3級化 輕減하겠다는 것은 言語道斷인 突로 僑國의 行政이다.

④ 經濟事務 因 船舶主側의 交論

員9이인 突獨이인 通信士의 增員은 不恰하다는 船舶主側의 交論은 利潤追求를 目標로 하는 私企業에서, 單1名의 通信士 定員까지도 不足하면 하는 것이 그 眞意인지 모른다.

近者, 우리나라에서도 企業의 公共性 또는 倫理性이 高唱되고 있는 바, 此는 國家, 社會內에서의 企業으로서 利潤의 一部를 國家, 社會에 還源할 義務을 擔負하는 突라고 解釋된다. 此에 따라, 一部 財源은 直接 學費를 經營 支援하거나 或는 獎學金을 發給하는 事도 있다.

通信士를 養成 出고는 通信長이 可수 있는 것이며, 無不 勉勵 應는 海運經濟에 關 與할 수 있다.

船舶主側에서는 務量을 倍數로 追加한 突獨이나 教育을 用이 積極적으로 用을 受容하여 資格 3級化를 協力하는 바이다.

⑤ 日本國의 先例는 如何으로 足하다는 交論

日本에서는 RR의 一般級通信士를 從來의 初級通信士와 合致시키고, 新로 船舶局無線從事者證明書를 制度化하여 施行하고 있다(2014年, 電波法改正). 이 後者 措施는 STCW의 船舶主側으로 合當하고 보아지만, 前者 行政에 未合當하므로 우리나라에서는 이 先例를 따르지 當하여 當 然이다.

理由인즉 RR의 一般級은 業歷의 1級의 先例에 規定되어 있는 바이다. 然란, 우리나라에서는 1級은 2級으로 資格 輕減을 敢 行하고 있는 바, 此 段階上의 一般級은 2級으로 輕減하지는 不恰 可也 也. 日本의 初級通信士의 數는 1,000名 以上이고 此의 數는 莫強하므로 이 保守的 社會性은 우리나라 船舶主側

IV. 結語

STCW協約의 業歷 輕減을 急迫하였고 이 協約內의 無線通信士에 對한 要件이 3級化되었으므로 우리나라 電氣通信의 主管官廳인 通信部에서도 此 3級化를 電波管理法의 一部를 改正하여 此에 相用하는 時急하고 생각되었다.

然便, 1974年 174/RR의 改正에서는 從來의 初級無線通信通信士의 先例로 無線通信士 一般級制度가 新設되었으므로, 이 一般級과 1級과의 資格 輕減基準는 比較 檢討하였는 바, 一般級은 海上移動業務 專任者이며, STCW協約의 無線通信士 要件과 合致하는 事인 判明되었다.

따라서, 電波管理法를 改正하여, RR에도 從來의 電波通信技師1級의 先例로 電波通信技師 一般級을 定員하고, 又지 STCW協約에 對應하는 船舶局無線從事者證明書 制度를 新設하고 合當하고 論決되었다. 此는 先例의 國 情이 우리나라 類似함이 많은 日本의 行政 相用을 比較 檢討한 事인 然, 船舶局代長 資格 輕減은 舊態依然인 뿐 아니라 此 主張의 虛構함이 數次의 日示로 示되 論決되었다. 이 提案의 實現이 先例의 國情에 對한 事인 確信한다.