

## 中國船員 海外送出組織에 관한 調查研究

李太雨\* · 申明楠\*\*

### 1. 서론

세계 해운업계가 선후진국을 막론하고 공통적으로 당면하고 있는 가장 큰 문제 하나를 든다면 그것은 아마도 선원문제일 것이다. 1995년 12월 BIMCO/ISF가 발간한 '전세계 선원의 수요와 공급' 보고서<sup>1)</sup>에 따르면, 1995년 현재 해기사 수요는 42만 7천명이고 공급은 40만 9천명으로서 1만 8천명의 공급부족 상태를 나타내고 있으며, 부원의 경우 1995년 현재 수요는 60만 6천명이고 공급은 82만 5천명으로서 21만 9천명의 부원이 초과공급 상태에 있다. 이 보고서에서 해기사는 해가 갈수록 공급부족 상태의 추세를 나타내어 2000년에 3만명, 2005년에는 4만 2천명의 해기사가 수요에 비하여 공급이 부족한 상태가 될 것으로 예측하고 있다.<sup>2)</sup> 이와 반대로 부원은 점차 초과공급의 추세가 계속될 것으로 전망하고 있다. 부원은 2000년에 24만 9천명, 2005년에 30만 5천명의 초과공급이 각각 있을 것으로 예상하고 있다. 그러나 이 보고서는, 수치적으로 부원의 공급부족은 없는 것으로 나타나고 있으나, IMO 규정과 선박안전에 대한 높은 자질을 갖춘 부원의 수는 해기사와 마찬가지로 공급부족의 상태가 될 것으로 예측하고 있다.<sup>3)</sup>

한국 해운기업은 높은 선원 이직율에 따른 선원인력 확보난, 그리고 점증하는 선원비로 진통을 겪고 있다. 따라서 1991년부터 선원 인력난을 타개하고 선원비 절감을 통한 대외경쟁력을 확보하기 위하여 한국선주들은, 단기적 정책으로서는 중국, 필리핀, 인도네시아, 미얀마, 베트남으로부터 외국인 선원을 고용해 오고 있으며, 중장기적 방안으로서는 제2선적제도의 도입과 국적선의 해외이적(flagging out)을 고려하고 있다.<sup>4)</sup>

현재 세계에서 최대 선원 공급국인 필리핀은 2년 후 발효될 IMO의 훈련과 자질에 대

\* 정회원, 한국해양대학교 경상학부 부교수

\*\* 정회원, 한국해양대학교 대학원 석사과정

1) Institute for Employment Research of the University of Warwick (1995), *BIMCO/ISF 1995 Manpower Update Summary: The World-wide Demand for and Supply of Seafarers*, December.

2) 세계 연평균 1.5%의 선복량 증가와 지속적인 선원교육, 채용, 그리고 5~6%의 선원 이직율을 가정하여 세계선원의 수요와 공급을 예측하고 있다. 더욱 자세한 내용에 대해서는 BIMCO/ISF 1995 보고서를 참조할 것.

3) Institute for Employment Research of the University of Warwick (1995), *op. cit.*, p. 5.

4) Tae-Woo Lee (1996), 'Flagging Options for the Future: A Turning Point in Korean Shipping Policy?', *Maritime Policy and Management*, Vol. 23, No. 2, pp. 177-186.

한 새로운 기준에 의해 곤란에 처해있다. 왜냐하면, 이 나라의 해양계 대학의 대부분이 이러한 기준을 충족하지 못할 것이라고 많은 관측자들이 예상하고 있기 때문이다. 그리하여 오랫동안 선원인력의 최대 공급국인 필리핀은 외국 선주들에게 정책적으로 선원송출을 추진하고 있는 중국에 의해 그 지위가 바뀔 것이라는 전망이 나오고 있다.<sup>5)</sup>

중국은 개방정책 채택후인 1979년부터 선원송출을 하기 시작하였다. 지난 약20년 동안 중국정부는 선원교육시설을 확장하고 향상시켜 왔으며 그 결과 1994년 4천 5백명의 해기사와 2천 1백명의 부원이 교육을 받고 배출되었다. 1994년 말 현재 중국의 해외취업 선원수는 약 2만명으로 전체 중국 취업선원수의 10%를 차지하고 있으며, 1994년도 중국선원에 의한 외화가득액은 약 3억 달러이다. 그러나 중국 선원의 언어장벽과 직업태도를 비롯한 여러 제약 요인들 때문에 한국선주를 비롯한 외국선주는 중국선원을 선뜻 고용하고 있지 못하는 실정이다. 더구나, 최근 페스카마호에서 발생한 중국선원의 선상반란사건은 중국선원고용에 대한 선주의 관심을 저하시키는 요인으로 작용하고 있다. 이러한 현실에서 양질의 중국 선원을 확보하고, 중국선원 송출 사업을 활성화 하기 위해서는 중국 선원송출 관리와 조직에 대한 연구가 매우 중요하다.

따라서 본 논문에서는 중국의 선원송출 조직과 절차를 살펴보고, 선원송출 관리와 관련된 문제점을 파악하고자 한다.<sup>6)</sup>

이 논문의 목적을 달성하기 위하여 사용된 연구조사방법은 주로 문헌조사와 통계자료 비교, 분석 그리고 면접법이다. 문헌조사를 통하여 중국선원 교육 및 양성제도, 해외송출 제도 등에 관한 자료를 수집하였다. 중국 선원공급 실태와 선원송출 현황 그리고 선원송출의 문제점에 관한 자료는 주로 중국 교통부, 대외무역경제부, 국가통계국에서 발행된 각종 통계와 각 관련업체의 현황에 의거 정리, 분석하였다. 그러나 중국측 자료에 대한 미비와 미공개 등의 원인으로 발생하는 한계점을 보완하기 위하여 수차례의 걸친 관련업체 실무자들과의 면접과 관련업체의 조사자료를 참고로 하여 이 논문의 한계를 보완하고자 노력하였다.

## 2. 중국선원송출의 조직

중국의 선원교육은 반봉건 반식민지 상태하의 매우 빈약한 기초에서 1909년에 출발하였다. 1945년 武漢河運專科學校(지금의 武漢交通科技大學)가 설립된 후, 1953년에 上海航務學院, 東北航海教育學院, 福建航海專科學校的 3학교가 併合되어 大連海運學院(지금의 大連海事大學)이 설립되었다. 그 후 1959년에 上海海運學院이 설립되어 중국의 선원교육은 새로운 역사 단계에 이르렀다.<sup>7)</sup>

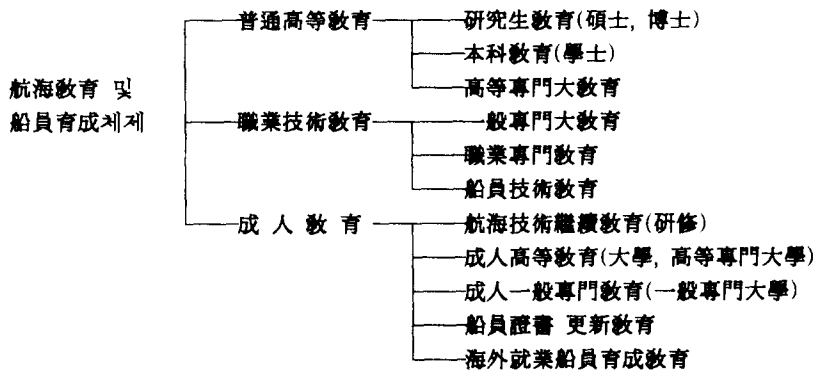
지금 중국의 항해교육과 선원육성은 普通高等教育, 職業技術教育, 成人教育의 3분야로 대별할 수 있으며, 그 교육체계는 <그림 1>과 같다.

5) Andrew Guest (1996), 'A Shift in Supply?', *Lloyd's List Maritime Asia*, February, p. 37.

6) 이러한 문제점에 대한 개선방안은 추후 발표될 필자들의 논문에서 다루어질 예정이다.

7) 程景混, 沈康辰 (1994), '中國航海教育与船員培訓', *航海教育研究*, 3號, 交通部航海教育研究會, p. 27. 보다 자세한 내용에 대해서는 다음의 논문을 참조할 것.

<그림 1> 중국 항해교육 및 선원육성 체제



1994년 현재 중국 총 선원수는 30만 2천 987명이며, 그 중 해기사는 6만 6천 575명이고 부원은 23만 6천 333명 이다. 상선선원과 어선선원을 합하여 중국 총 선원수는 1986년부터 1991년까지 연평균 3.1%씩 증가하였으나, 1992년부터 연평균 2.1%씩 감소하고 있다. 해기사는 1985년부터 연평균 5.8%씩 증가하고 있으나, 부원수는 1991년부터 연평균 3.3%의 감소 추세를 보이고 있다(<표 1> 참조).

<표 1> 중국 총 선원취업 추이

연도	해기사	부원	합계	승선선원수	승선비율(%)
1986	42,809	234,255	277,064	262,887	94.9
1987	49,508	244,700	294,208	192,559	65.4
1988	47,690	257,999	305,689	196,221	64.2
1989	49,245	257,851	307,696	188,834	61.4
1990	51,242	263,454	314,696	196,221	62.4
1991	54,467	267,704	322,171	221,958	68.9
1992	58,260	258,837	317,097	207,758	65.5
1993	63,462	249,822	313,284	215,191	68.7
1994	66,575	236,333	302,987	199,186	65.7

자료: 中國統計資料匯編 1986-1994 각년호에 의거하여 필자가 작성함.

## 2.1 중국 선원송출 제도

중국 선원 해외송출은 1979년에 시작되었는데 대만, 한국 등 선원 공급국에 비해 늦게 시작되었다. 선원송출이 빈번해짐에 따라 중국 정부에서는 이 사업을 점점 중요시하고 있다. 중국 선원 해외 송출사업은 중국 경제, 기술합작사업이 중요한 구성부분의 하나로서 中國對外貿易經濟合作司(外經貿部로 약칭)와 교통부에서 공동으로 관리한다. 중국에서 선원 송출사업을 종사하는 기업은 반드시 外經貿部의 심사를 거쳐 선원송출 경영허가증을 발급 받아야 한다. 중국의 해외취업선원은 반드시 중국 교통부 海上安全監督局 시험에 합격되어 선원증서를 받아야 한다.<sup>8)</sup> 선원해외송출사업 관리에 대해 중국정부의 관계부문은 아래와 같은 역할을 담당하고 있다.

- ① 外經貿部는 주로 해외송출회사의 자격심사<sup>9)</sup>와 관리를 책임지고 선원송출계획을 설립한다. 중국 선원송출은 연 평균 4천명 증가를 목표로 하였다.
- ② 중국 교통부는 선원양성, 재교육, 면허와 시험계획에 대한 전체적인 관리 감독을 책임지고 있다.
- ③ 中國公安部는 선원의 출입국관리를 담당한다.

## 2.2 중국선원 해외송출 단체

1979년 시작된 중국의 선원해외송출사업은 정부가 외화 획득을 목표로 적극적으로 전개하여 왔다. 1979년 中國遠洋運輸總公司가 외국선박에 중국선원을 배승하는 계기로 시작된 선원해외송출사업은 1980년대 초 中國遠洋運輸總公司, 中國海員對外技術服務公司, 大連國際經濟技術合作公司 등 6개 사업체로부터 1980년대 말 18개 업체로 증가되었다. 주요한 송출회사들로는 중국교통부 소속인 中國遠洋運輸總公司(COSCO), 中國海員對外技術服務公司와 外經貿部 소속인 각 地方 國際經濟技術合作公司로 창구역할을 담당하고 있다.<sup>10)</sup> 1989년 中國外派船員協調機構 (The Coordination Council for Overseas Seamen Employment of China, CCOSEC) 설립 후 중국 선원 해외송출사업은 급격하게 발전되기 시작하였다.

8) 魏杏溫 (1991), '對中國海員外派事業的探討', 年亞太地區海運學術討論會論文集, 中國 杭州, p. 477.

9) 外經貿部의 심사기준은 다음과 같다.

- ① 회사는 200명 이상의 선원을 확보해야 한다.
- ② 회사는 선원 해외취업 중개를 수행하기 위한 적절한 관리인원을 확보해야 한다.
- ③ 회사는 선원 각종 증서를 심사하고 준비할 수 자격이 있어야 한다.
- ④ 회사는 일정한 경제실력(자본금과 경영능력을 의미함)을 보유하고 외국선주와의 업무 거래 실적이 있어야 한다.
- ⑤ 회사는 반드시 국영회사이며 대외무역경제위원회 또는 동급의 업체로부터 領導를 받아야 한다.

10) 閔德權 (1995), '中國船員勞務的現狀及發展趨勢', 海運情報, 11號, pp. 3-4.

## 가. CCOSEC

1989년에 설립된 CCOSEC는 중국 外經貿部에서 권한을 수여한 독립적 법인단체이다. 이 기구는 전국적인 선원 해외송출 업무를 수행하고 비상임 調和機構로서 중국 外經貿部合作司의 직접적인 지도를 받는다. CCOSEC의 설립취지는 국가의 대외경제합작정책의 지도하에 정부의 각 관계부문과 협력하여 선원해외송출업무를 전개하고, 외국의 선박관리회사와의 연계를 확대하며, 국가, 회원사와 및 송출된 선원의 권익을 수호하고, 중국선원해외송출업무의 지속한 발전을 촉진하고 있다. 1989년 CCOSEC 설립 후 선원해외송출회사는 급속히 증가하여 1995년에 CCOSEC에 가입된 업체는 41개에 달하였다. 현재 중국에는 선원 해외송출 사업만을 전문적으로 전담하는 업체는中國海員對外技術服務公司뿐이다. 中國海員對外技術服務公司이외에 교통부 소속인 선원송출 회사와 外經貿部 소속인 각 지방 國際經濟技術合作公司는 중국 선원해외송출업무 이외에 다른 업무를 같이 수행하고 있다. CCOSEC 회원사의 명단은 <표 2>와 같다.

CCOSEC의 임무와 책임은 다음과 같다.

- ① 정부의 해외송출관리부문에 협조하여 선원해외송출업무의 협력관리와 지도사업을 한다.
- ② 국제, 국내 선원시장 조사연구하여 중국의 선원해외송출업무를 발전시킬 수 있는 방안을 제시한다.
- ③ 국가의 선원송출 관련 법규와 국제해운시장현황에 근거하여 협력규칙을 제정하고 회원사를 대표하여 선원해외송출업무중 나타난 문제를 처리한다.
- ④ 관계되는 국제조직의 업무활동에 참여하고 회원사를 조직하여 외국 선박관리회사와의 업무관계를 이룬다.
- ⑤ 선원송출 사업의 관련부문과 같이 회원사의 해외취업 선원의 육성에 협력한다.
- ⑥ 회원사의 선원해외송출 업무 전개상황과 존재하고 있는 문제를 파악하며 즉시 정부부문에 각 회원사의 건의와 요구를 반영하고 그 문제처리에 협조한다.
- ⑦ 外經貿部에서 위탁한 기타 사항을 처리한다.

## 나. 기타 선원송출 업체

위에 언급한 업체 이외에 중국선운 송출을 담당하는 업체는 선원해외송출 영업허가권을 가지고 있지 않다. 따라서 이들 회사는 각 地方工商管理局에서 등록하여<sup>11)</sup> 外經貿部 허가를 받은 선원송출회사를 통하여 선원해외취업 증개한다. 이런 업체들은 선원고용계약서에 의거하여 선주에게 선원을 공급하며 계약기간내에 송출된 선원들에 의하여 발생된 문제에 대해 책임진다.

11) 각 地方工商管理局에 등록금은 인민폐 10만원(약 1,2050 달러)이다. 개인기업은 선원해외 송출업무를 종사할 수 없다. 개인기업은 반드시 국영해운회사나 선원 해외송출 영업허가권을 갖춘 선원송출회사와 합자하여 선원해외취업 증개를 할 수 있다.

<표 2> CCOSEC의 회원사

소속 부처	회사명
交通部	1 中國海員對外技術服務公司
	2 中國遠洋運輸總公司對外勞務合作公司
	3 中國海洋工程服務有限公司
	4 廣州海運對外技術服務公司
	5 上海海運對外技術服務公司
	6 大連海運集團國際勞務合作公司
中國對外貿易經濟合作部	7 中國上海對外經濟技術合作公司
	8 泉州國際經濟技術合作公司
	9 威海國際經濟技術合作公司
	10 大連港國際經濟技術合作公司
	11 中國廣東國際合作(集團)公司
	12 中國吉林國際經濟技術合作公司
	13 中外運國際經濟技術合作公司
	14 中國遼寧國際經濟技術合作公司
	15 連運港國際經濟技術合作公司
	16 中國山東國際經濟技術合作公司
	17 中國青島國際經濟技術合作公司
	18 中國煙臺國際經濟技術合作公司
	19 中國江蘇國際經濟技術合作公司
	20 上海對外勞務合作公司
	21 中國湖北國際經濟技術合作公司
	22 中國武漢國際經濟技術合作公司
	23 中國浙江國際經濟技術合作公司
	24 中國寧波國際合作(集團)有限責任公司
	25 中國福建國際經濟技術合作公司
	26 福建省對外勞務合作公司
	27 福州國際經濟技術合作公司
	28 中國廈門國際經濟技術合作公司
	29 漳州國際經濟技術合作公司
	30 中國廣州國際經濟技術合作公司
31 中國深圳國際經濟技術合作公司	
32 中國海南國際經濟技術合作公司	
33 中國大連國際合作(集團)股份有限公司	
34 中國天津國際經濟技術合作公司	
기타	35 天津港海員對外技術服務公司
	36 中國海洋航空公司
	37 寧波天地(集團)股份有限公司
	38 福建福通對外經濟合作公司
	39 福建省廈門輪船總公司
	40 廈門誠毅船務有限公司
	41 廈門經濟特區船務有限公司

자료: CCOSEC (1996).

### 3. 중국 선원 해외송출 절차와 경로

중국선원 해외송출 회사의 성격은 선주의 대리인이 아니라, 중국 선원을 외국의 특정선박에 승선시키거나 또는 하선시킬 때에 있어서 출국과 귀국의 절차업무 및 선원고용계약과 관련된 업무를 실시하는 고용중개자라고 본다. 여기서 말하는 고용중개란 외국적 선박의 선주가 선원의 고용을 의뢰하면 선원송출회사가 외국적 선주와 합의한 계약조건을 근거로 하여, 본사 혹은 외부의 해외취업 희망 선원을 모집하여 지정된 선박에 승선시키는 절차만을 준비하는 업무를 말한다.

중국선원 해외송출회사는 아래와 같은 업무를 수행하고 있다.

- ① 선원(해기사, 부원)의 고용
- ② 선원의 수송(출국 및 귀국 포함)
- ③ 고용된 선원의 훈련
- ④ 선원의 감독, 배선계획
- ⑤ 임금, 보험관리
- ⑥ 노조교섭

중국선원 해외송출업무의 일반절차를 보면 다음과 같다.

- ① 외국선주와 선원고용계약의 체결
- ② 고용계약을 의거하여 부합된 선원의 모집
- ③ 선원자격의 심사후 선원명부의 작성
- ④ 출국수속과 각종 선원증서의 준비<sup>12)</sup>
- ⑤ 선원 출국전의 교육
- ⑥ 선원출국
- ⑦ 외국선박에서 송출선원에 의하여 야기된 문제의 처리<sup>13)</sup>
- ⑧ 선원하선후의 관리

다음 절에서는 한국과 중국간에 선원송출 업무를 사례로 하여 중국선원의 해외송출업무의 절차를 서술하기로 한다. 外經貿部로부터 경영허가권을 받아 선원 해외송출 사업을 담당하고 있는 CCOSEC의 주된 회원사가 외국선주와의 선원송출 계약, 선원모집, 송출 등의 측면에서 수행하고 있는 업무절차를 개략적으로 설명하면 다음과 같다.

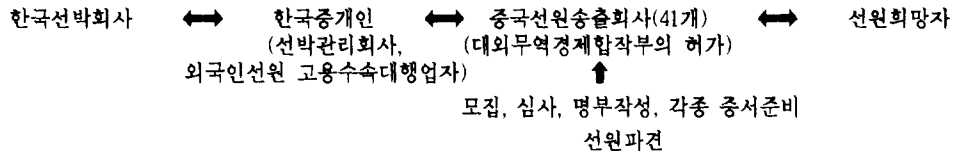
12) 송출선원이 필요한 증서는 여권, 선원증서와 외국 선주의 요구에 따라 파나마 선원증서 혹은 리베리아 선원증서 등이다. 중국선원이 소지하는 주된 증서는 다음과 같다. 中國海員證 (Seaman's Identity Certificate(P.R.C.)), 適任證書 (Marine Officer's Certificate of Competency), 船員服務簿 (Seamen's Record Book), 專業訓練合格證 (Seafarer's Certificate for Special Training--Survival at Sea, Manoeuvring of Survival Craft, First Aid at Sea, Ship's Fire Fighting, ARPA, Radar Observer & Simulator, Radio Telephony), 國際旅行健康證明書 (Health Certificate for International Traveller), 預防接種證書 (International Certificate of Vaccination), 여권.

13) 선박의 정상적인 운항을 보장하기 위하여 외국선주와 협조하여 선원을 관리한다.

### 3.1 선원 해외 송출회사의 개략적인 업무절차

<그림 2>은 한국의 선박관리회사 또는 해운항만청에서 제정 시행중인 외국인선원고용 지침에 의한 외국인 선원 고용수속대행업체와 중국의 주된 중국선원 송출회사간에 이루어지고 있는 선원송출업무의 기본적인 메카니즘을 나타내고 있다.

<그림 2> 중국선원의 모집 및 송출경로



가. 외국선주 또는 선박관리회사(중개인)와 선원고용계약의 체결:

중국의 선원송출회사는 다음의 사항에 의거하여 외국선주 또는 선박관리회사와 중국 선원의 해외송출에 관한 고용계약을 체결한다.

- ① 선원 해외송출 계약을 체결하기 전에 외국 선박회사의 배경, 선박상황, 선원배치, 항로 등을 파악한다.
- ② 계약약관을 심사하여 회사의 이익을 수호한다.
- ③ 선원임금은 CCOSEC가 제정한 최저임금을 기준으로 한다.
- ④ 외국선주로부터 받는 관리비는 일인당 미화 50달러이다.

나. 선원 모집:

선원송출계약에 의거하여 외국 선박회사가 필요로 하는 항해기술과 선원면허증서를 구비하며 경험이 있고 숙련된 해기사와 부원을 모집한다. 보통 각 계약에 2~3 팀을 조직한 후, 각 팀의 선원을 심사하여 최적 팀을 송출한다. 선원의 모집대상은 아래와 같다.

- ① 각 회사의 재직 선원<sup>14)</sup>
- ② 각 선박회사 또는 기타 중개인회사의 선원
- ③ 미취업 선원

14) 각 회사는 국내 항해대학교와 전문대학의 졸업생 또는 미취업 해기사를 모집하여 장기(5년 이상)고용계약을 체결하고 그 회사의 재직해기사로 외국적선 또는 국적선에 파견한다. 각 회사가 중학교 혹은 고등학교 졸업생을 모집하여 선원양성센터에서 6개월간의 교육을 시킨 뒤 부원으로 6~12개월의 선상실습을 수행시켜 본사 재직선원으로 외국선박에 파견한다.



선원해외송출회사가 외국선주와 계약을 체결한 후 계약에 따른 선원을 보집하지 못 할 경우, 다시 각 선박회사의 재직선원 또는 각 중개인회사가 모집한 선원으로 충원한다. 선원 송출회사는 선원해외송출 계약을 중국의 선박회사 또는 중국 중개인과 체결하고 해외송출 선원임금의 5~10%를 관리비로 징수한다. 이 경우에 각 선박회사 또는 중개인은 선원송출 회사와의 계약서에 의거하여 적절한 선원을 선발하여 선원명부를 일정기간내에 선원송출 회사에게 제공한다. 선원증서를 갖춘 미취업 선원이 자격심사를 통과하고 선원송출회사와 고용계약서를 체결하면 해외선박에서 근무할 수 있다.

다. 선원의 자격심사와 선원명부의 작성:

선원자격의 심사는 해기사의 관리능력, 기술능력(영어실력, 승선경력 등) 및 선원증서와 부원의 기술능력 및 선원증서를 대상으로 한다. 심사하는 근거는 외국선주의 요구와 IMO에서 제정된 STCW이다. 과거에 해외취업중 불량한 행위로 송환된 선원은 다시 파견하지 못한다. 합격한 선원과 고용계약을 맺은 후 선원명부를 작성한다.

라. 출국수속과 각종 선원증서의 준비:

확정된 선원명부를 외국선주에게 전송하여 확인한 후 출국수속과 각종 선원증서를 준비한다.

마. 선원 출국전의 교육:

선원들에게 계약을 설명하고 외국선박회사의 상황과 규정 등을 소개한다.

바. 선원출국

사. 선원이 외국선박에서 나타낸 문제의 처리:

선박의 정상적인 운항을 보장하기 위하여 외국선주와 협조하여 선원을 관리한다. 예를 들면, 중도하선 또는 선원의 교체문제의 처리 등이다.

아. 선원 하선 후의 관리:

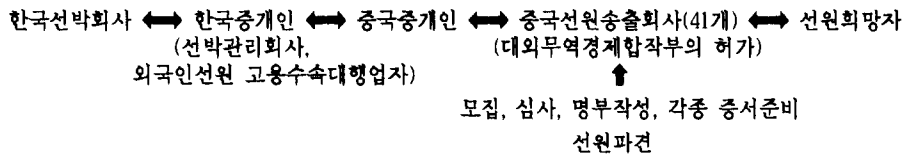
선원이 하선한 후 즉시 선원이 소지한 각종 증명서를 회수하며, 계약기간내에 불량한 행위로 외국선주의 통보를 받은 선원은 다시 해외취업을 못하게 한다.

### 3.2 기타 중개인을 통한 선원 해외송출 업무 절차

이들 중국 및 한국의 중개인을 통한 중국선원의 해외송출 업무절차는 주로 네가지의 형태를 취한다.

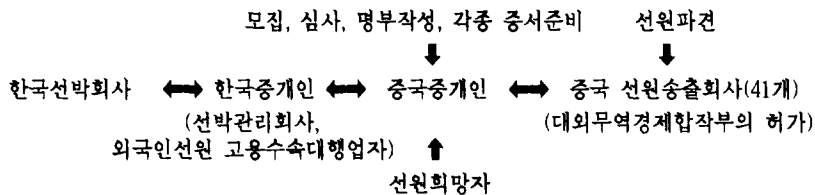
가. 중국 중개인이 외국선주 또는 외국 중개인과 선원고용계약을 체결한 후 선원 해외송출 면허를 갖춘 선원송출회사에게 위탁하여 그 송출회사가 선원을 모집하여 해외에 파견한다(<그림 3> 참조).

<그림 3> 중국선원의 모집 및 송출경로



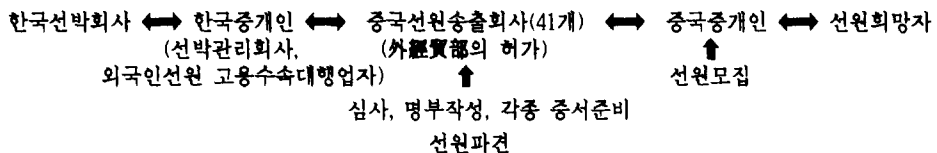
나. 중국 중개인이 외국선주와 선원고용계약을 체결한 후 직접 선원을 모집, 심사하여 선원 해외송출 영업허가권을 갖춘 회사에 위탁하여 선원을 해외로 파견한다.<그림 4> 참조

<그림 4> 중국선원의 모집 및 송출경로



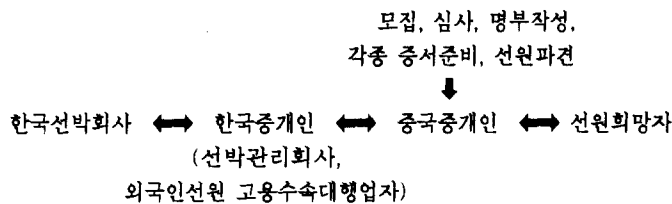
다. 중국 중개인이 해외취업 희망자를 직접 모집하여 선원송출 영업허가권을 갖춘 회사에게 선원을 공급한다. (<그림 5> 참조)

<그림 5> 중국선원의 모집 및 송출경로



라. 중개인이 직접 선원을 모집하고, 각종 증서를 준비하여 송출하는 것으로서 불법으로 이루어지는 선원송출 형태이다.(<그림 6> 참조)

<그림 6> 중국선원의 모집 및 송출경로



#### 4. 중국 선원의 해외송출 조직의 문제점

앞에서 살펴 본 바와 같이, 중국 선원 해외취업희망자를 모집하는 경로는 5개로 나눌 수 있지만, 선원의 모집주체에 따라 크게 두 가지 경로로 집약할 수 있다. 첫째는 선원송출 영업허가권을 가지고 있는 CCOSCE 회원사를 통한 선원모집(<그림 2>와 <그림 3> 참조), 둘째는 중개인을 통한 선원 모집경로이다(<그림 4>, <그림 5>와 <그림 6> 참조). 본 절에서는 선원 모집경로별 발생하는 문제점을 다루고자 한다.

##### 4.1 CCOSCE 회원사를 통한 선원 모집·송출경로상의 문제점

가. 선원송출 업무에 관련되는 정부의 관계부서가 많으므로 선원출국 수속이 복잡하다.

CCOSCE 회원사의 선원송출 업무절차를 보면 외국선주와 계약을 체결후 각종 서류를 준비와 관계되는 정부 부서는 아래와 같다.<sup>15)</sup>

- ① 중국 交通部海上安全監督局<sup>16)</sup>.
- ② 중국 公安部出入境管理局
- ③ 교통부 또는 外經貿部 인사관리부문<sup>17)</sup>

15) 林暉 (1996), '國際船員勞務問題的現狀與發展', 世界海運, 19號, p. 14.

16) 中國交通部海上安全監督局은 송출선원의 자격심사와 각종 선원증서(中國海員證, 適任證書, 船員服務簿, 專業訓練合格證, 파나마증서 또는 리베리아증서)발급을 책임진다.

17) 교통부 또는 外經貿部는 각 소속 회사의 송출선원명부를 심사, 확인하여 선원송출을 허가 한다.

이들 부서를 통하여 선원 출국수속을 준비하는 기간은 보통 15일~30일이 소요된다. 선원송출회사가 외국선주와 계약을 체결한 후 선원수속이 즉시 준비되지 못하여 고용계약을 이행할 수 없는 경우도 있다. 특히 중국항에서 선원교체를 할 경우, 선박 체류기간에 대체선원의 각종 수속을 준비하는 것은 거의 불가능하다. 따라서 외국선주에게 뿐만 아니라 선원송출회사에게도 많은 손실을 초래하고 있다.

나. 선박회사를 통하여 선원모집하는 경우에 송출선원의 질을 보장하기 어렵다.

CCOSCE 회원사의 선원모집 대상은 본사 재직선원, 미취업 선원 및 각 선박회사의 재직선원이다. 본사 재직선원 또는 미취업 선원을 모집하는 경우, 각 회원사의 담당자는 직접 선원을 심사하여 질이 높은 선원을 송출된다. 그러나 선박회사를 통하여 선원을 모집하는 경우, 이들 선박회사는 선원고용계약서에 의거하여 선원을 선별하여 송출회사에게 제공한다. 그러나 우수한 선원은 대부분이 선박회사 자사선박에 우선적으로 고용됨으로써, 그 선박회사가 실제 송출하는 선원의 자질은 그다지 높지 않다.

#### 4.2 중개인을 통한 선원 모집 · 송출경로상의 문제점

중국 해외취업 선원이 벌어들인 총외화소득은 중국 국적선의 외항운임수입에 비해 외화가득률이 절대적으로 높으므로 선원송출은 매우 큰 경제적 가치를 지니고 있다. 또한 CCOSSEC는 제정한 척당 승선정원의 송출하는 최저계약임금은 25만 달러인데, 선원임금과 기타 비용을 제외하고도 척당 7만 달러의 수입을 올릴 수 있다. 따라서 1980년대 중반 이후 CCOSSEC 회원사 이외의 많은 선원 중개인들이 각지역의 工商管理局에 등록하여 선원송출 중개업무에 참여하였다. 그 결과 선원송출업체간에 과당경쟁이 발생하기 시작하였고, 중개업체의 구조가 다단계로 복잡하게 되었으며, 선원송출업체의 관리 수준이 뒤떨어지는 경향이 있다. 중국 선원의 해외송출의 모집과 해외파견과정에서 파악된 주된 문제는 다음과 같다.

##### 가. 선원임금 덩핑

송출선원의 수요는 일정하며 선원희망자는 무한한 것이 중국 선원노동시장의 실정이다. 따라서 선원 송출시장에서 선원임금 덩핑 현상이 발생하였다. 비록 CCOSSEC가 선원 최저임금을 제정하였는데 이들 중개인들은 이중 장부를 만들어서 선원을 파견하고 있다. 현재 25만 달러 이하로 선원정원 전원송출계약을 맺는 경우가 아주 많다. 임금수준과 선원질이 밀접한 관계가 있는 것은 명백하다. 낮은 임금으로 질이 높지 않는 선원만을 고용할 수 밖에 없다.

#### 나. 선원증서 준비의 시기행위

중개인 회사의 등록금은 인민폐 10만원이다. 각지역의 工商管理局은 이들 회사의 경영자의 자질과 업무경험에 관한 심사는 엄격하지 않다. 이들 중개인들은 선원 심사자격이 구비되지 않았는데도 외국선주와 계약을 체결하여 미취업 선원, 심지어는 선박회사에서 각종 원인으로 선원자격을 취소 당한 선원을 모집하여 임시적으로 훈련시키거나 아예 불법 선원증을 구입하여 파견한다. 이 때문에 기술능력과 외국어능력이 부족하고, 근무자세 등이 좋지 않은 중국선원이 송출됨으로써 중국선원관리회사의 신용을 심하게 손상시키고 있다.

#### 다. 선원임금의 착취

CCOSEC 회원사는 계약임금의 70%를 선원의 선상임금으로 지불하고 있다. 그러나 중개인들은 계약임금의 50%만을 선원의 가족에게 지불하며 나머지 50%는 회사의 유지비로 징수한다. 선원이 船艙清掃費 등 초과근무 수당을 받을 수 있는 근로조건임에도 불구하고 중개인은 이에 대한 근로조건을 숨기고 있다. 이것은 선원들의 직무사기에 악영향을 주게 된다.

### 5. 결론

이 논문은 중국선원의 해외송출조직, 선원의 모집과 송출경로와 그리고 그 경로별 발생되는 문제점을 다루었다. 중국선원 송출단체는 중국정부로부터 공식적으로 영업허가권을 발급받아 선원의 모집, 해외송출 업무를 담당하는 中國外派船員協調機構(CCOSEC)의 41개 회원사와, 각 지역의 工商管理局으로부터 승인을 받아 운영하는 선원중개인회사가 있다. 중국선원의 모집, 해외송출 경로별 발생되는 주된 문제점으로는 중국측 송출업체간의 과당경쟁으로 인한 선원임금의 덤핑, 일부송출업체의 선원증서 준비의 시기행위와 선원임금의 착취행위, 그리고 관료주의에 따른 선원모집과 출국수속 준비의 복잡성을 들 수 있다. 이러한 문제점의 결과로서 외국 선주와 외국 선박관리회사는 자질있는 중국선원을 안정적으로 확보하는데 어려움을 겪고 있다.

중국은 이들 문제점에 대한 보다 자세한 분석과 그에 대한 개선안을 마련하지 않는다면 21세기 최대 선원 공급국으로서 국제 선원노동 시장에서 국제 경쟁력을 잃어버릴 것이다.

## 참고문헌

1. Guest, Andrew (1996), 'A Shift in Supply?', *Lloyd's List Maritime Asia*, February.
2. Institute for Employment Research of the University of Warwick, *BIMCO/ISF 1995 Manpower Update Summary: The World-wide Demand for and Supply of Seafarers*, December.
3. Lee, Tae-Woo (1996), 'Flagging Options for the Future: A Turning Point in Korean Shipping Policy?', *Maritime Policy and Management*, Vol. 23, No. 2, pp. 177-186.
4. 程景琨, 沈康辰 (1994), '中國航海教育与船員培訓', *航海教育研究*, 3號, 交通部航海教育研究會.
5. 林暉 (1996), '國際船員勞務問題的現狀与發展', *世界海運*, 19號.
6. 閔德權 (1995), '中國船員勞務的現狀及發展趨勢', *海運情報*, 11號.
7. 魏杏溫 (1991), '對中國海員外派事業的探討', *亞太地區海運學術討論會論文集*, 中國 杭州.