

漁船 船長과 航海 當直士官을 위한 教育·訓練制度 改善方向

—어선 갑판부 직원을 위한 훈련·자격면허 및 당직근무의

국제기준과 현행제도의 비교연구—

崔宗和* · 朴仲熙** · 李秉鎬** · 金基允** · 金三坤*

I. 緒 論

가장 이상적인 船舶 運航方式은 우수한 設計와 양질의 재료로써 建造한 선박에 적절한 設備를 갖추고, 잘 훈련된 船員으로 하여금 安全하고 經濟的으로 운항하게 하는 것이다. 그런 측면에서 본다면 선박의 設計나 建造 및 設備는 과학 기술의 발달에 힘입어 대폭 개선된 셈이지만 船員의 資質에 관한 것은 막대한 물질적 투자도 필요하지만 정신적·육체적인 면에서 해결하지 않으면 안될 문제들이 많으므로, 그 향상을 위하여 장기적으로 부단한 노력을 경주하지 않으면 안된다. 더우기 최근 선박의 운항이 國際性을 강하게 띄게 됨으로써 船員의 訓練과 資格은 국제적으로 統一된 基準을 마련하지 않으면 안되게 가지에 이르렀다. 이 문제는 나라마다의 교육제도, 선박 취로 체제, 경제적 여건 등과 밀접한 관계가 있기 때문에 어려움이 많았지만 1978, STCW協約의 발효로 商船船員의 訓練과 資格免許를 위한 통일된 最低基準이 마련되었다. (IMO, 1978)

그러나, 漁船은 그 구조와 조업의 형태가 근본적으로 商船과 상이하기 때문에 이 協約을 그대로 적용할 수가 없으므로 IMO/STW 小委員會는 1981년, 1983년, 1985년의 3차에 걸쳐 漁船船員을 위한 訓練·資格免許 및 當直勤務에 관한 最低基準을 總會決議로서 채택하였으며, 이들 決議文은 1978 STCW 協約을 근간으로 한 것이고, 모든 締約國에 대하여 國內法制로 수용할 것을 의무화하였다.

본 연구는 현행 漁船 海技士制度를 國際基準과 비교 검토하여 沿近海에서 조업하는 漁船의 甲板部 職員을 위한 教育·訓練의 방향을 제시하여, 操業秩

序 維持와 海上交通 安全確保를 위한 기초 자료를 마련코자 한 것이다.

II. 船員의 訓練·資格基準 統一의 必要性和 問題點

1. 韓國의 水産業과 漁船 海難事故의 現況

韓國의 水産業은 최근의 급진적인 발전으로 1986년 總生産量이 366만톤에 달하여 세계 7위를 차지하고 있는데, 그 부문별 내역을 보면 養殖業이 전체의 1/4인 약 79만톤, 一般海面漁業이 1/2인 약 173만톤, 遠洋漁業이 1/4인 약 77만톤으로서 전체적으로는 약 3/4이 漁業生産量이다. (농수산통계연보, 1986)

한편 앞으로 인구의 증가, 국민 소득의 증대, 水産食品에 대한 인식의 고조 등으로 수산물의 수요는 더욱 늘어날 것인데, 최근 바다 牧場化事業이 활발히 추진되고 있기는 하나, 그것만으로 증대되는 수요를 충족시킬 수 있을 것으로 기대할 수는 없으므로 漁業의 生産量은 여전히 늘어나지 않으면 안 될 것이다.

그런데, 一般海面漁業이 이루어지는 韓國 沿近海는 원래 日本, 中國 등 인근국과 각축이 심하면서 海上交通量도 폭주하는 곳이어서 韓國 漁船의 단독 海難事故 뿐만 아니라, 외국 선박과의 쌍방사고도 잦아 국제적인 海難事故 多發海域으로 지목되고 있다(최중화의 2명, 1985, 1986)

또한, 韓國은 海外漁業分野의 활동도 활발하여 1986년에는 22개 海外基地에서 648척의 어선이 조업하였고, 外國籍 漁船에도 다수의 선원이 승출되고 있어서 이제 韓國의 수산업은 국내 산업의 범주를

* 釜山水産大學 實習船

** 釜山水産大學 漁業學科

벗어나 국제성을 강하게 띄고 있다.

그러나, 沿近海漁業에 종사하는 30톤 미만의 動力漁船이 6만7천5백여척으로서 전체 동력 어선 척수의 94.0%나 되는데도 이들 선박에 승무하는 船員은 船員法上的 船員으로 매우 받지 못하므로서 資質의 管理에 문제점이 있고, 더우기 전체 동력 어선의 84.5%를 차지하고 있는 5톤 미만의 소형어선에 승무하는 運航者는 船舶職員法의 적용 대상에서도 제외되므로서 그들의 資質에 대한 統制裝置의 不在와 더불어 沿岸 海上交通의 안전 저해가 심각한 문제점으로 대두되고 있을 뿐만 아니라, 産業國際化의 장애 요인으로 작용할 가능성도 크다.

한편, 이들 漁船의 事故를 원인별로 분석해 보면 57.9%가 운항자의 순수한 과실에 기인한 것이며 <표 1>, 주로 沿近海漁業에 종사하는 100톤 미만인 漁船의 事故가 전체 어선 사고의 69.5%에 달한다. <표 2>.

漁船 및 船員의 職業上的 安全은 어업의 규모 여하를 막론하고 가장 중요한 것이며, 船員이 적절한 安全訓練을 받고 선박 설비와 어구의 정확한 사용법에 숙달된다면 이와 같은 事故가 현저히 감소될 것이 틀림 없다.(IMO, 1986)

그러므로, 韓國 水産業의 國際化 추세를 측면 지

원하고 操業秩序의 維持와 安全運航의 달성을 위하여는 이들 漁船 運航者를 위한 訓練·資格免許 및 當直勤務의 국제기준을 감안하여 教育·訓練의 內實化 方案이 강구되어야 할 것이다.

2. 漁船 船員의 制度的 教育·訓練을 위한 國內法的 根據

漁船의 크기와 형태는 그것이 종사하는 漁業의 종류나 규모에 따라 매우 다양하고 漁具와 漁法도 복잡하므로 全 漁船에 두루 통용될 수 있는 통일된 訓練과 資格基準를 설정하기는 곤란하다.

또 대부분의 沿近海漁業은 그 지방의 연근해에서 행해지는 소규모 영세 사업이므로 操業水域이 광범위하게 분산되는 점도 통제를 어렵게 하는 요인이 된다.

그러나, 이들 小型漁船이 산업적인 대규모 어업을 영위하는 大型漁船과 거의 동일한 漁場에서 여러 가지 서로 다른 漁法으로 조업하고 있다는 사실을 감안할때, 小型漁船 船員의 資質의 統制는 매우 곤란한 일이지만 海難事故의 유발 요인으로서는 그 比重이 매우 크다는 것을 알 수 있다.(최종화, 1985, IMO 1984) 이 문제는 앞에서 지적한 바와 같이 漁船 운항자의 教育·訓練을 통하여서만이 해소될 수 있는

<표 1> 어선 해난사고의 원인 분석(1981-1985, 해난심판원 재결분)

원 인	충돌	좌초	조난	침몰	전복	화재	기관손상	사상	시설손상	기타	계	(%)
운항과실	당 직 근 무	59	22	1	7	—	4	2	2	1	98	14.9
	운 항 계 획	11	40	6	9	1	—	11	—	1	79	12.0
	법 규 준 수	71	1	—	—	—	—	—	—	—	72	10.9
	조 선 기 술	14	16	3	8	5	—	7	2	1	56	8.5
	기 상 이 변 대 처	16	7	5	11	5	—	—	1	—	46	7.0
	기 타	—	—	1	6	1	12	3	6	—	30	4.6
소 계	171	86	16	41	12	16	23	11	3	2	381	57.9
불 가 항 력	21	11	17	27	4	20	172	20	1	7	277	42.1
합 계	192	97	33	68	16	36	195	31	4	9	658	100.0

(1985년 중앙 해난 심판원 통계)

<표 2>噸수별 어선 해난사고 발생 현황(1981-1985)

噸 수	5톤미만	5-20	20-50	50-100	100-500	500-1000	1000-5000	5000이상	계
사고건수	118	165	150	263	260	9	27	9	1,001
구성비(%)	11.7	16.5	15.0	26.3	26.0	0.9	2.7	0.9	100.0

(1985년 중앙 해난 심판원 통계)

것으로서 이를 위한 法的 根據를 살펴 보기로 한다.

大韓民國 領水內에서 통항하는 모든 船舶의 항해상의 위험을 예방하고 장애를 제거하므로서 海上交通의 安全을 확보하기 위하여 1972년의 國際海上衝突豫防規則協約을 근간으로 한 海上交通 安全法(최종화, 1985., IMO 1984)이 1986년 12월 31일 법률 제 3909호로 제정 공포되었으며, 1988년 1월 1일부터 시행할 예정으로 있다.

이 법은 제7조(海上交通 安全을 위한 教育·訓練의 실시)에서 “선박 소유자는 해상 교통 안전에 관한 업무를 원활히 수행하기 위하여 그 소속 직원에 대하여 대통령령이 정하는 바에 따라 해상 교통 안전에 관한 교육 훈련을 실시하여야 한다”라고 규정하므로서 船員의 教育·訓練을 의무화하고 있다. 이 법의 정신을 살리기 위하여서는 小形 漁船船員을 위한 효율적인 安全運航 教育·訓練方案을 마련하여 操業秩序의 維持와 安全運航의 확보가 동시에 달성되도록 적극적인 대책을 강구하여야 할 것이다.

그 외의 船員 教育·訓練에 관한 규정으로서는 船員法 제106조(船員의 教育·訓練)가 있으나, 이 법은 적용 대상에서 30톤 미만의 어선을 제외하고 있다.

또한 韓國 沿近海에서 조업하는 漁船에 대하여 조업 및 항해의 安全을 도모할 목적으로 船舶 安全操業規則(1972. 4. 17 내무, 국방, 농수산, 교통부령으로 제정, 1985. 6. 7 개정)이 시행되고 있고, 이 규칙의 제27조(海上操業秩序 維持 및 安全에 관한 教育)는 선주와 간부 선원에 대하여 연 1회의 정기 교육과 특별 교육을 이수하도록 의무화하고 있으나 실질적으로는 漁船의 越北操業과 被拉의 防止에 주목적 을 두고 있다.(최종화, 1986) 이상에서 살펴 본 教育·訓練의 法的 根據는 모두 직업교육을 포함한 再教育에 초점을 둔 것이므로, 그 立法精神에 부응하고 실질적인 어민 소득 증대를 기할 수 있도록 沿近海 漁船 船員의 職業教育制度를 정착, 활성화시키는 것이 긴급한 당면 과제이다.

Ⅲ. IMO 決議文의 概要와 特徵

1. 決議文 採擇의 沿革

漁船 船員의 訓練과 資格免許의 統一을 목적으로 하는 국제적인 기준으로서 맨 처음 제정된 것이 1966년의 ILO 協約 제125호이다. ILO는 漁船 船長 및 士官의 資格免許 基準 설정을 위하여 漁船 船員의 強制的 資格免許協約(1966, ILO Convention 125)과

漁船 船員의 職業訓練에 관한 勸告(1966, ILO Recommendation 126)를 채택하였으나 이것들은 국제적인 호응을 얻지 못하였었다.(ILO, 1966)

그러나, 1960년대에 들어와 잇따른 대형 해상사고가 발생하므로서 船員의 訓練과 資格基準 統一의 필요성에 대한 인식이 범세계적으로 높아졌고, 그에 따라 1970년대 초부터 IMO가 중심이 되어 실행에 옮기게 되었다.

1977년 4월 스페인의 Torremolinos에서 IMO 주관으로 漁船 安全에 관한 國際會議가 개최되고, 거기에서 漁船 船員의 訓練 및 資格免許에 관한 勸告(1977, IMO Torremolinos Conference, Recommendation 8)를 채택하였으며, (IMO, 1974, 1977) 그 후속 조치로서 1981년에는 漁船의 航海當直勤務 중 준수하여야 할 基本原則에 관한 決議(1981, IMO Resolution A. 484(12))(IMO, 1981)가, 1983년에는 길이 24m 이상인 漁船의 船長과 航海當直士官의 資格免許에 관한 決議(1983, IMO Resolution A. 539(13)) (IMO, 1983)가, 1985년에는 制限 및 無制限 水域에서 操業하는 길이 24m 미만인 漁船의 船長과 航海 當直士官의 基準에 관한 決議(1985, IMO Resolution A. 576(14))(IMO, 1985)가 채택되고, 1878, STCW 協約締約國은 의무적으로 國內法制에 수용할 것을 결의하였다.

한편, 1986년 6월에 IMO/STW 小委員會는 FAO/ILO/IMO 합동 작업반이 초안한 漁船 船員의 訓練과 資格免許에 관한 指針(IMO, 1986)을 채택하여 1987년에 각 회원국에 배포하였으므로 이것에 관하여도 충분히 연구하여 선원 교육 훈련계획 수립의 기본자료로 활용하여야 할 것이다.

2. 航海 當直勤務 중 준수하여야 할 基本原則

當直勤務는 士官의 업무 중에서 가장 주된 것으로서 船長으로부터 安全運航에 관한 임무를 위임받아 행하는 것이며, 當直士官은 임무 수행 중 관련 법규를 준수하고 기술적인 업무를 수행하는 것이 가장 기본이지만, 그 외에도 순간적인 판단이나 경험에 의한 임기 응변 조치로써 위험을 극복해야 할 경우도 있다. 그러므로 當直勤務에 임하는 士官은 본선 주위에서 복합적으로 전개되는 인위적·자연적 제반 상황에 적절히 대처하므로서 安全運航을 성취할 수 있는 기술적·도덕적 능력을 갖추고 있어야 하는 것

이다.

이 목적의 달성을 위하여 IMO 決議文 A. 484(12)는 漁船 船員이 航海 當直勤務 중 준수하여야 할 基本原則을 제시하고 있는데 그 要點은 다음과 같다.

첫째, 漁場으로 향하여 航海 중이거나 또는 항구로 歸港 중일 때 준수하여야 할 原則은 ① 當直體制의 적절한 편성과 임무의 적합성 보장, ② 安全運航을 위한 최선의 조치, ③ 航海設備의 유효 적절한 사용과 관련 法規의 준수, ④ 부여된 任務의 완수와 기록의 유지, ⑤ 성실한 見視業務의 수행, ⑥ 海洋環境 保護를 위한 조치, ⑦ 氣象變化에 대한 적절한 對策의 마련 등이다.

둘째, 導船士가 승선하여 操船 중인 경우라도 본선의 안전운항에 관한 책임은 본선측에 있으므로 긴밀한 업무 협력과 병행하여 안전 조치 강구에 만전을 기하여야 한다.

셋째, 漁群探知 및 漁撈作業 중에는 일반적인 항해 중의 준수 사항에 부가하여 船員과 船舶 및 漁具의 安全을 위한 적절한 조치를 강구하여야 하고, 漁獲物을 積載할 때는 歸港 중의 안전을 위하여 요구되는 乾舷과 復原力의 확보에 노력하여야 한다.

한편 韓國의 船員法은 제16조(航海의 安全確保)에서 航海當直의 실시에 관하여 언급을 하고 있으나 구체적인 施行指針은 마련되지 않고 있다. 그리고, 제55조와 제56조에서 當直船員의 勤務時間에 관한 것을 규정하고 있는데, 이것은 船員法을 勞動法의 견지에서 船員의 弱者的地位 보호 수단으로만 본 것이다. 그러므로 安全運航을 위하여 當直의 기술적인 분야는 船員의 본질적인 業務이므로 제외하더라도, 當直勤務의 原則에 관한 것은 STCW 協約의 基本原則과 運用指針을 수용하도록 立法措置할 필요가 있다. (최종화, 1980) 더우기 전제 漁船이 當直勤務時間에 관한 규정(船員法 제66조)의 적용 대상에서

조차 제외되고 있는 점은 우리 船員法의 미비점이라고 지적되어야 할 것이며, 30톤 미만의 漁船도 체계적인 航海當直의 유지를 의무화하는 것이 IMO 決議의 기본정신이며, 海上交通의 安全確保面에서도 바람직할 것으로 본다.

3. 資格免許를 위한 要件과 最低知識

韓國의 현행 船舶職員法은 航海士免許를 위한 승무 경력 요건으로서 5, 6급은 3년 이상, 4급은 4년 이상, 3급은 5년 이상(지정 교육기관 졸업자는 3년 이상)으로 규정하고 있는데, 이것은 國際基準의 最低要件을 훨씬 상회하고 있어서 문제점은 없다.

<표 3>은 決議文 A. 484(12)에 나타난 漁船 船長과 航海 當直士官의 資格免許를 위한 最低要件을, <표 4>는 資格免許別로 요구되는 最低知識의 要目を 각각 제시하고 있다. (IMO, 1983, 1985)

4. 決議文에 나타난 特徵

본 決議文들은 漁船 運航의 책임자인 船長과 當直士官의 教育·訓練과 資格免許 및 當直勤務에 관한 國際的 基準를 정하므로서 적절하지 못한 訓練이나 免許 발급 요건을 배제하여 海上交通의 安全을 달성하고자 하는 것인데, 현행 國內法과 비교할 때 두드러진 특징은 다음과 같다.

첫째, 決議文 A. 484(12)에서는 當直勤務의 基本原則만을 제시하고 있으며, 안전 운항을 위한 적절한 인원 배치 및 當直部員의 資格要件에 관하여는 명시하지 않았다. 그러므로, 航海當直 또는 운용상의 指針은 STCW 協約(決議文 1, 3 및 8)을 준용하여야 할 것으로 생각된다.

둘째, 海技士資格의 구분에 대한 개념이 상이하다. 즉, 國內法은 선박의 항행 구역과 噸수별로 船長 및

<표 3> 어선 선장과 항해 당직 사관의 자격 면허를 위한 최저 요건(IMO, 1983, 1985)

선 체 길 이	조업 수역	자 격	면허를 위한 최저 요건		
			연 령	승무 경력	기 타
24미터 이상	무제한 수역	선 장 항해당직사관	19세 이상	3년 이상	신체검사 합격
			18세 이상	2년 이상	"
24미터 미만	제한 수역	선 장 항해당직사관	19세 이상	3년 이상	"
			18세 이상	2년 이상	"
24미터 미만		선 장 항해당직사관	주관청의 규정에 의함		

漁船 船長과 航海 當直士官을 위한 教育·訓練制度改善 方向

〈표 4〉 어선 선장과 항해 당직 사관의 자격면허를 위한 최저 지식(IMO, 1983, 1985)

지 식 의 내 용	길이 24미터 이상				길이 24미터 미만	
	무제한 수역		제한 수역		선 장	항해사
	선 장	항해사	선 장	항해사		
1) 천문 항법	○	○	○	—	—	—
2) 지문 항법, 연안 항법	○	○	○	○	○	○
3) 당직 근무	○	○	○	○	○	○
4) 레이더 항법	○	○	○	○	—	—
5) 컴퍼스	○	○	○	○	○	○
6) 전자 항법장치	—	○	—	○	—	—
7) 기상 및 해상	○	○	○	○	○	○
8) 어선의 기동 및 조종	○	○	○	○	○	○
9) 어선의 구조 및 복원성	○	○	○	○	○	○
10) 어획물 취급 및 적하	○	○	○	○	—	—
11) 어선의 동력장치	○	—	○	—	○	○
12) 해사 법규	○	—	○	—	—	—
13) 영어	○	○	—	—	—	—
14) 선내 의료	○	○	○	○	○	○
15) 방화 및 소화 요령	○	○	○	○	○	○
16) 비상 조치 및 손상 제어	○	○	○	—	○	○
17) 해상 통신	○	○	○	○	○	○
18) 인명 구조	○	○	○	○	○	○
19) 수색 및 구조	○	○	○	○	○	○
20) 어선과 선원의 안전 지침	○	—	○	—	—	—
21) 해양 환경의 보호	—	○	—	○	○	○
22) 기능의 실증 방법	○	—	—	—	—	—

一等航海士와 當直士官으로 구분하고 있으나, 決議文 A. 539(13)과 A. 576(14)는 操業水域과 선박 길이 24m를 기준으로 하여 그 이상과 미만인 漁船의 船長과 航海 當直士官으로 구분하였다. 따라서 선박 길이의 上限이 없다.

셋째, 韓國의 선원 교육이 知識中心的이라 한다면, 決議文은 實技 특히 海上 安全訓練을 매우 중요시하고 있다.

이것은 현실적으로 海上事故를 방지하기 위하여 대단히 중요한 것이므로 韓國에서도 이것을 보다 적극적으로 수용하기 위한 노력이 있어야 할 것이다.

IV. 現行 航海士 試驗要目的 검토

決議文에서 요구하는 해기사 資格別 最低知識에 관한 國際基準과 船舶職員法上的의 要目을 비교하는데에는 양자간의 海技士制度 자체의 불일치, 어선과 商船의 相異點 때문에 필연적으로 모순이 수반된다. 漁船과 商船間의 制度的 相異點의 일례로서 船舶職

員法 施行令 [별표 3]은 500톤 미만인 遠洋水域 漁船의 船長과 航海士 승무 자격이 商船에 비하여 하향 조정되어 있는데, 이는 漁船을 商船과 동일시하여 톤수에 중점을 둔 승무 기준이다. 그러나 遠洋漁業에 종사하는 漁船이라도 500톤 미만인 것이 주축을 이루고 있는 점을 감안할 때, 이 자격 기준은 操業水域 또는 航行區域에 중점을 두어 당연히 商船과 동일한 수준으로 조정하는 것이 합리적일 것으로 판단된다. 본 연구에서는 이러한 점을 감안하여, 船舶職員法上的의 航行區域을 漁船의 操業水域과 동일시하고, 500-1600톤(1978, STCW협약에서는 200톤 미만, 1600톤 미만, 1600톤 이상으로 구분하고 있음.)인 漁船의 船長 資格은 3급 항해사 면허이므로, 편의상 이 선박을 上限으로 정하여 길이 24m 이상인 선박으로서 無制限水域에서 조업하는 漁船의 船長 資格을 3급으로, 航海士의 資格을 4급 및 5급으로, 制限水域에서 조업하는 漁船의 船長 資格을 4급으로, 航海士의 資格을 5급 및 6급으로 하여 비교표를 만든 것이 〈표 5〉이다.

<표 5>

국제기준과 현행 면허시험 요목의 비교(길이 24m 이상)

과 목	요 목	면 허 의 급 수					
		1급	2급	3급	4급	5급	6급
항 해	지문 항법, 연안 항법			0*	0*	0*	0*
	천문 항법		0	0*	*	*	
	레이더 항법	0	0	0*	0*	0*	*
	전자 항법장치	0	0	0	*	*	*
	항해 계획		0	0*			
운 용	선박의 구조 및 설비			0*	0*	0*	0*
	선박의 기동 및 조종	0	0	0*	0*	0*	0*
	선박의 복원성	0	0	0*	0*	0*	0*
	당직 근무			0*	0*	0*	0*
	기상 및 해상			0*	0*	0*	0*
	선박의 동력장치	0	0	0*	0*	0*	0*
	비상 조치 및 손상 제어	0	0	0*	0*	0*	0*
	방화 및 소화 요령			0*	0*	0*	0*
	인명 구조			0*	0*	0*	0*
	선내 의료			0*	0*	0*	0*
	수색 및 구조			0*	0*	0*	0*
	해상 통신			0*	0*	0*	0*
	승무원의 관리 및 훈련	0	0	0			
해양 환경의 보호				*	*	*	
해사법규	국내 법규	주관청의 규정					
	국제 협약	0	0	0*	*	*	*
영 어	해사 영어	0	0	0*	*	*	*
	일반 영어	0	0	0	0	0	
전문과목	어획물의 취급 및 적하		0	0*	0*	*	*
	어선의 운항 관리	0	0				
	어선법			0	0		
	수산 실무	0	0	0			
	어선과 선원 안전 지침			*	*	*	*

0: 선박직원법 시행령 상의 시험요목 표시

*: 국제 기준 상의 최저 지식 요목 표시

또 길이 24m 미만인 漁船의 船長과 航海士의 資格을 船舶職員法上 小形船舶 操縦士로 보아 비교표를 만들면 <표 6>과 같다.

이들 표에 나타난 國際基準의 특징은,

첫째, 天文航法, 레이더 및 電波航法을 地文航法과 더불어 기초 항해술로 간주하고 있으며,

둘째, 선박의 구조, 정비, 조종 등 船舶運用術에 관련된 요목들은 우리 法規와 대체적으로 일치하고,

셋째, 길이 24m 미만인 漁船 運航者의 면허 시험에도 當直勤務要目을 두고 있는데, 우리 船員法에서는 漁船 船員은 모두 當直勤務에 관한 규정의 적용

대상에서 제외시키고 있는 점과 비교되고,

넷째, 國內海事法規에 관한 要目은 主務管廳의 규정에 의하지만, 安全運航과 관련되는 國際協約, 海事航海 英語, 어획물의 積載, 船員의 安全·衛生과 같은 요목들을 중요시하고 있는 점 등을 들 수 있다.

IMO가 채택한 資格免許의 基準은 국제적으로 요구되는 知識의 最低基準을 설정한 것인데, 韓國의 現行 法規는 해기사 자격 요건면에서 이 基準보다 대체로 높으므로 큰 문제는 없다. 다만, 國內法에서는 商船船員을 위한 STCW約協을 수용한 船舶職員法을 漁船과 商船에 공통으로 적용하므로서 漁船 船

〈표 6〉 국제기준(길이 24m 미만)과 소형 선박조종사 면허시험 요목의 비교

요	목	선박직원 법	국제기준
1) 선박의 개요		0	
2) 지문 함법		0	*
3) 당직 근무			*
4) 컴퍼스		0	*
5) 기상 및 해상		0	*
6) 선박 조종		0	*
7) 선박의 복원성		0	*
8) 해상 통신		0	*
9) 화재 예방 및 소화 장비		0	*
10) 인명 안전		0	*
11) 비상 조치		0	*
12) 소형선의 동력장치		0	*
13) 응급 처치		0	*
14) 수색 및 구조			*
15) 해양 환경 오염의 방지		0	*
16) 해상 충돌 예방규칙		0	*
17) 해사 법규		0	주관청의 규정

員에 대하여 부분적으로 모순되는 점들이 발생하는데, 이에 관하여는 세계 주요 水産海運國의 法制와 비교 연구해 볼 필요가 있다. 한편, 과학 기술의 발달로 다양하고 정교한 電子裝備가 小形漁船에 까지 급속히 보급되고 있는 현실을 감안할 때, 漁船 運航 및 操業技術의 고급화는 필연적으로 달성되어야 할 과제이므로 免許試驗要目의 부분적인 재조정과 더불어 漁船 海技士를 위한 教育·訓練制度의 次元轉換이 요망된다.

V. 結 論

漁船船員을 위한 教育·訓練의 基本原則은 소규모 영세 어업 분야에 고용되는, 교육의 혜택면에서 불리한 집단도 필수적으로 포함하여 적용해야 하며, 보편적 필요성과 그 분야의 특수성에 따라 安全運航과 더불어 사업의 성공과 船員의 직업적 육구를 충족하기 위한 技術開發에 기초를 두고 시행되어야 하는 것이다.

漁船의 安全한 操業 및 運航을 위하여 IMO가 별도로 채택한 漁船 船員을 위한 訓練·資格免許 및 當直勤務에 관한 國際基準과 현행 國內制度와를 비교 검토한 결과 다음과 같은 결론을 얻었다.

1. IMO 決議文은 當直勤務에 관하여 基本原則만을

제시하였으나, 선박의 安全運航을 위하여 적절한 當直의 維持가 필수적임을 강조하고 있으며, 資格要件面에서 海上安全分野 訓練을 중요시하는 技術中心의 인 점이 특징이다.

2. 레이더 및 電子航法裝置의 이용, 무선 전화를 이용한 意思疏通, 生存技術과 防火 요령을 포함한 漁船 특유의 安全守則, 조난 선박의 搜索과 救助, 海上交通安全 및 環境의 保護와 같은 교육 과정을 漁船에 적용할 수 있도록 개발할 필요가 있으며, 新技術 수용을 위한 再教育制度의 확립, 기술의 고급화를 위한 船員教育의 次元轉換 등이 요망된다.

3. 현행 海技士 免許制度는 國際基準을 충분히 수용한 것으로서 체제상의 특별한 수정을 필요로 하지 않으나, 이 제도는 漁船의 特殊性을 배려 하지 않은 것이므로 특히 30톤 미만인 小形漁船 運航者의 자질 향상 등 현실적으로 해결하여야 할 문제점들이 있으므로, 이들 船員에 대하여 安全한 操業 및 運航을 위한 教育·訓練制度의 마련과 구체적인 시행 방법에 관한 것을 연구할 필요가 있다.

文 獻

1. 金周年 : 1978년의 船員의 訓練·資格證明 및 當直勤務에 관한 國際協約의 對策方案, 韓國海洋大學 論文集 15輯, 1980, p. 31-49.
2. 崔宗和, 朴仲熙, 李秉鎭 : 韓國이 SAR協約을 受容하는 過程에서 考慮하여야 할 問題點에 관하여, 釜山水產大學 論文集 36輯, 1986. p. 75-86.
3. 허일, 김주년 : 해기 면허 시험제도의 문제점과 개선 방안(항해·기관), 21世紀 船員教育에 관한 세미나, 1986, p. 289-337.
4. 농림수산부 : 1986 농림수산 통계 연보, p. 249.
5. Cheol-Yeong Lee, Jong-Hwa Choe: A Traffic Control System of Congested Korea Coastal Waterway, Port & Transport Systems Report, No. 11, 1985, p. 31-53.
6. Hjalmar R. Bardarson: Safety of Fishing Vessels and Their Crew, IMO NEWS No. 4, 1984, p. 2-3.
7. ILO Convention 125 : Convention Concerning Fishermen's Certificates of Competency, 1966.
8. ILO Recommendation 126: Recommendation Concerning the Vocational Training of Fishermen, 1966.

9. IMO: Document for Guidance on Fishermen's Training and Certification, 1986.
10. IMO: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, Chapter II.
11. IMO: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, Chapter V, Regulation 13.
12. IMO: Recommendation on Training and Certification of Crews of Fishing Vessels, Torremolinos International Conference for the Safety of Fishing Vessels, 1977, Recommendation 8.
13. IMO Resolution A.484(12): Basic Principles to be Observed in Keeping a Navigational Watch on Board Fishing Vessels, 1981.
14. IMO Resolution A.539(13): Certification of Skippers and Officers in Charge of a Navigational Watch on Fishing Vessels of 24 meters in Length and Over, 1983.
15. IMO Resolution A.576(14): Standards for Skippers and Officers in Charge of a Navigational Watch on Fishing Vessels of Less than 24 meters in Length Operating in unlimited and Limited Waters, 1985.