

수산업계 산업기능요원제도의 활성화를 위한 개선방안 연구

김용복 · 김종화*

(한국해양수산연수원 · *부경대학교)

1. 서 론

현행 산업기능요원제도는 국가산업발전을 지원 육성하기 위하여 '73년 3월 「병역의무의 특례규제에 관한 법률(법률 제2562호, 이하 병역의무특례법)」 제정을 통하여 군(軍)소요인원의 충원에 지장이 없는 범위 내에서 병역자원을 효율적으로 활용한다는 목적에서 시작되었던 특례보충역제도로 전기의 병역의무특례법이 '83년 12월 「병역법(법률 제3696호)」으로 통합되었다가, '89년 12월 다시 분리되어 병역의무특례법(법률 제4157호)」로 제정됨으로서 특례보충역이 기능요원으로 명칭이 변경되었고, '93년 12월 병역법(법률 제4685호)으로 통합되면서 현행의 산업기능요원제도로 되었다.

본 제도의 시행은 우리 수산업계의 발전을 가속화하기 위한 어선 운항에 필요한 우수한 전문인력의 안정적 수급에는 물론, 수산계 교육기관의 우수 학생 유치에도 크게 기여한바 있다. 그러나 '80년대 후반기부터 시작된 승전기피 현상 심화는 최근 본 제도의 효과성을 크게 위협하고 있는 실정이다.

본고에서는 관련업계 및 협회로부터 수집된 관련자료와 관계자 면담, 관계법규 및 참고자료 등을 통하여 수산업계의 산업기능요원제도의 활용 실태를 조사 분석함으로써 문제점을 파악하고, 본 제도의 활성화를 위한 개선방안을 제시함으로써 선원 직업의 매력화 동기를 부여하고, 이를 통하여 어선어업의 경쟁력 강화에 필요한 우수 인력의 안정적 확보는 물론, 수산계 교육기관의 우수학생 유치에도 기여하고자 한다.

II. 수산업계의 산업기능요원제도의 활용 실태

1. 지정업체의 변동 추이

병역법시행령 제72조 제2항(지정업체의 선정기준)에 의하면 수산업분야는 어선(임차선박 포함) 5척 이상 또는 총톤수 1천톤 이상('01년 3월 27일 이후 5백톤 이상으로 개정)의 선박을 보유하고 원양 또는 근해어업을 영위하는 업체로 규정하고 있었다. 이에 따라 원양어업의 경우 자사 소유의 국적어선을 가진 업체 수에 대비한 최근 5년간 지정된 업체 수의 비율 추이를 보면 <표 1>과 같다.

<표 1> 최근 5년간의 지정업체 수의 비율추이

구 분	1995	1996	1997	1998	1999
총업체수(A)	183	176	167	151	147
지정업체수(B)	53	47	44	41	38
B/A(%)	29.0	26.7	26.3	27.2	25.9

자료: 한국원양어업협회, 원양어업통계 1999

<표 1>에서와 같이 지정업체의 수는 '95년 53개 업체(29.0%)에서 '99년 38개 업체(25.9%)로 점점 낮아졌으며, 국적 어선보유 척수별 원양업체의 수도 <표 2>에서와 같이 '91년 6척 이상 보유업체가 43개 업체(26.4%)에서 '98년 19개 업체(12.6%)로 점차적으로 감소하였다.

이러한 원인은 원양어업의 급속한 환경 변화에 기인한 경영악화 요인 발생으로 인한 업체의 부도 등과 무관하지 않을 것으로 판단된다.

<표 2> 국적 어선보유 척수별 원양업체 추이

구 분	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98
계	163	212	188	192	183	176	167	151
20척 이상	8 (4.9)	6 (2.8)	5 (2.7)	7 (3.6)	7 (3.8)	7 (4.0)	7 (4.2)	6 (4.0)
10~19척	9 (5.5)	8 (3.8)	5 (2.7)	4 (2.1)	7 (3.8)	6 (3.4)	6 (3.6)	7 (4.6)
6~9척	26 (20.0)	28 (13.2)	16 (8.5)	12 (6.3)	8 (4.4)	7 (4.0)	9 (5.4)	6 (4.0)
1~5척	120 (73.6)	170 (80.2)	162 (86.2)	169 (88.0)	161 (88.0)	156 (88.6)	145 (86.8)	132 (87.4)

자료: 한국원양어업협회, 원양어업통계 1999, ()안은 비율%

2. 지정업체의 산업기능요원 배정과 채용 실적

수산분야(원양어업) 지정업체의 최근 5년간의 현역입영대상자에 대한 산업기능요원 배정과 채용실적은 <표 3>과 같다. 연차적으로 지정업체의 수는 감소하고 있지만, 배정인원의 수는 지정업체 수의 감소와는 관계없이 배정되고 있으며, 오히려 '00년의 경우는 '99년에 비교하여 약 50%정도 증가를 되었음을 알 수 있다.

그러나 이러한 배정 인원에도 불구하고 지정업체의 채용 실적은 매년 배정 인원에 못 미치고 있다. 특히 '97년의 경우는 약 41%에 불과한 점은 '98년 배정 인원의 감소를 가져오는 원인으로 제공되었음을 알 수 있다.

'99년의 경우 업체 및 인원의 채용실적이 각각 89% 및 76%로 가장 높은 것은 업체들의 채용실적을 고려하여 미 채용 업체들에게 배정된 인원을 수요가 많은 업체로 재 배정하여 조정하므로 채용실적의 효과성을 높인 것으로 판단된다.

<표 3> 수산업계의 산업기능요원 배정과 채용 실적

구 분		'96	'97	'98	'99	'00
배 정(A)	업체수	47	44	41	38	36
	인원	56	120	107	80	126
채 용(B)	업체수	33	32	28	34	15
	인원	39	49	67	61	67
B/A(%)	업체수	70	73	68	89	42
	인원	70	41	63	76	53

자료: 한국원양어업협회, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적. '00.2.9, '01.3.9

3. 수산업계의 지정교육기관별 산업기능요원 편입 현황(현역 입영 대상)

수산분야 지정업체의 산업기능요원 편입 실태는 대부분 선박직원법에 의한 지정교육기관 출신으로 <표 4>는 1998년 12월 말 기준 수산업계에 편입되어 승선하고 있는 총 산업기능요원의 분포를, <표 5>는 '99년 및 '00년도의 신규편입 현황을 <표 6>은 연도별, 학력별 산업기능요원 편입 현황 비교를 나타내고 있다.

<표 4>에서 수산분야 승선 해기사의 산업기능요원 편입은 고교 학력 소지자가 전체 편입자 대비, 66%로 대학 학력 소지자 33%에 비교하여 2배정도 높게 나타나고 있으며, 대상 학교 범위가 비교적 고르게 분포되어 있음을 알 수 있다. 그러나 학교별 편입된 인원은 큰 편차를 이루고 있음을 알 수 있다.

이러한 원인은 학교 소재지, 출신학생들의 승선 비율, 업계 및 학계의 홍보활동 등의 차이에 의한 것으로 생각된다. 따라서 최근 2년간의 신규 편입된 산업기능요원의 출신교를 나타낸 <표 5>에서 영남권에 위치한 학교 출신자가 비교적 많이 편입되고 있음을 알 수 있다.

<표 4> 지정교육기관의 산업기능 편입 현황('98.12월말 현재)

구분	분야별	인원	비율(%)	비 고
대학	수산계	62	28	여수대(11),경상대(20),부경대(12),군산대(17) 【4개교】
	해운계	7	3	해양대(4),목포해대(3) 【2개교】
	기 타	2	1	창원대(1),진주산업대(1) 【2개교】
	소 계	71	33	【8개교】
고교	수산계	108	50	인천수고(3),완도수고(22),주문진수고(20),거제수고(13) 남해수고(23),울릉중고(5),구룡포중고(3),포항수고(12) 성산수고(4),대천수고(3) 【10개교】
	해운계	28	13	해양고(18),부산해사고(9),인천해사고(1) 【3개교】
	기 타	8	4	여수상고(1)대천고(1),동의공업고(1),이광실업고(1), 순천 금광고(1),서울북공고(1),건설공고(1),일반고(1) 【8개교】
	소 계	144	66	【21개교】
기타	어기훈	3	1	출신교 미확인
총 계		218	100	【29개교】

자료: 한국원양어업협회 제공, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적

<표 5> '99년 및 '00년도 지정교육기관 출신의 신규 산업기능 편입 현황

연도	구분	분야별	인원	비율(%)	비 고
'99	대학	수산계	25	41	여수대(5), 경상대(1), 부경대(5), 군산대(14) 【4개교】
		해운계	-	-	
		기 타	-	-	
		소 계	25	41	【4개교】
	고교	수산계	29	48	완도수고(1), 주문진수고(3), 거제수고(5) 남해수고(4), 구룡포중고(5), 포항수고(9) 성산수고(1), 대천수고(1) 【8개교】
		해운계	6	10	부산해사고(6) 【1개교】
		기 타	1	2	부산상고(1) 【1개교】
		소 계	36	59	【10개교】
총 계		61	100	【14개교】	
'00	대학	수산계	28	42	여수대(6), 경상대(5), 부경대(5), 군산대(12) 【4개교】
		해운계	1	1	해양대(1) 【1개교】
		기 타	-	-	-
		소 계	29	43	【5개교】
	고교	수산계	27	40	완도수고(4), 주문진수고(1), 거제수고(3) 남해수고(10), 구룡포중고(1), 포항수고(7), 대천수고(1) 【7개교】
		해운계	9	13	부산해사고(7), 해양고(2) 【2개교】
		기 타	2	3	일반고(1), 연수원(1) 【2개교】
		소 계	38	57	【11개교】
총 계		67	100	【16개교】	

자료: 한국원양어업협회 제공, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적

또한 <표 6>에서는 '99년 및 '00년에 신규로 편입된 실적을 나타낸 것으로 수산계 대학 학력자들의 산업기능요원 편입 비율이 점차 증가하는 반면에 수산계 고교 출신자의 경우는 감소하고 있는 사항을 알 수 있다. 이것은 사회적 경제 환경 변화(IMF 등)에 대한 영향과 무관하지 않음을 시사하고 있다.

<표 6> 연도별, 학력별 산업기능요원 편입 현황 비교

단위 : 명, %

구 분	총계 (%)	대 학			고 교		
		수 산 계	해 운 계	기 타	수 산 계	해 운 계	기 타
		인원(%)	인원(%)	인원(%)	인원(%)	인원(%)	인원(%)
~'98년	218(100)	62(28)	7(3)	2(1)	108(50)	28(13)	11(5)
1999년	61(100)	25(41)	-	-	29(48)	6(10)	1(2)
2000년	67(100)	28(42)	1(1)	-	27(40)	9(13)	2(3)

주: 한국원양어업협회 제공, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적 참조 작성

III. 산업기능요원제도의 문제점과 개선방안

1. 문제점

가. 운영상의 문제점

(1) 지정업체들의 채산성 악화

앞의 <표 3>에서와 같이 수산업계의 산업기능요원 채용 비율은 배정 인원에 비해 저조한 현상을 나타내고 있다. 특히 '97년의 경우는 채용인원이 배정인원의 약 41%수준으로 극히 저조하며 5개년의 연평균 약 61%에도 미치지 못하고 있다. 특히 <표 7>에서와 같이 산업기능요원의 인원을 배정 받고도 1명도 채용하지 못한 업체도 최근 5개년 실적으로 연평균 26.6% 수준을 차지하고 있다. 이와 같이 업체의 채용실적이 저조한 원인은

첫째, 주변국가와의 어업협정, 세계 연안국가들의 잇따른 배타적 경제수역(EEZ)선포로 인한 어장축소 또는 상실, WTO체제 출범에 따른 국내 수산물 시장의 전면 개방, 유류비 및 인건비 상승 등 국내·외의 여건 변화에 따른 업계의 채산성 악화로 채용을 포기하였거나, 부도 등에 의한 선정 취소 및 업계의 영세성에 의한 관리능력 한계에 따른 채용 기피 현상을 들 수 있고,

둘째, 업계의 경영난을 고려한 편입대상자들이 인지도가 높은 대형업체로의 집중되어, 일부 지정업체의 편입대상자의 확보 곤란 등에 의한 원인으로 추정된다.

<표 7> 미 채용 지정업체의 현황

구 분	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
배정 업체 수(A)	47	44	41	38	36
미채용 업체수(B)	14	12	13	4	12
비율(%) (B/A)	30	27	32	11	33

자료: 한국원양어업협회 제공, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적

따라서 일부 대형업체에서는 편입 대상 수요에 비하여 배정인원이 턱없이 부족한 반면에 일부 중·소 지정업체에서는 편입대상자를 확보하지 못하는 역작용이 발생하고 있는 실정이다.

그 결과, 업계의 채용에 양극화 현상이 일어나 업계의 안정적 인력수급에도 영향을 줌으로서 채용실적 유무에 따른 익년의 지정업체 선정과 수산분야의 전체적 신규인원 배정에도 많은 영향을 주게 된 것이다.

(2) 산업기능요원제도 활용을 위한 적극적 홍보 부족

산업기능요원을 채용할 수 있는 지정업체 선정 결과 및 업체별 배정인원이 병무청으로부터 매년 12월중에 통보된다. 그러나 주된 편입 대상자를 배출하고 있는 지정교육기관에 대한 홍보 부족으로 실질적 효과를 극대화시키지 못하는 실정이다. 일부 업체의 교육기관 방문을 통한 업체의 소개 및 취업설명회 등이 수행되고는 있지만, 그 빈도가 많지 않을 뿐 아니라 업체의 필요에 의하여 불규칙적으로 이루어지고 있는 관계로 우수한 학생들을 업계로 유인하는 선원직업의 매력화 수단으로 효과적으로 활용하고 있지 못하는 실정이다.

이것은 본 제도의 홍보를 위한 업계의 노력 부족에 의한 것으로 산학연계시스템이 잘 형성되어 있지 않는 점을 시사하고 있다.

<표 8>은 최근 5년 동안 지정업체로 선정되어 배정된 인원을 100%로 채용한 업체의 수를 나타내고 있다. 그 비율이 극히 저조한 것(연평균: 21.6%)은 업체의 경영난에 의한 원인도 다소 있겠지만, 지정업체의 홍보 부족 및 지정교육기관의 승선험업정보 제공 미흡에도 원인이 있을 것으로 생각된다.

<표 8> 최근 5년간 100% 채용실적 업체 현황(원양어업분야)

구 분	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
배정 업체 수(A)	47	44	41	38	36
100%채용 업체수(B)	32	4	3	6	3
비율(%) (B/A)	68	9	7	16	8

자료: 한국원양어업협회 제공, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적 내부자료

'96년의 100% 채용실적 업체 비율이 다른 해에 비교하여 높게 나타나고 있는 것은 당시 업체의 규모에 따른 수요 인력을 고려하지 않고 업체별 일률적으로 1~2명을 배정함으로 발생한

것으로, '97년부터는 업체의 규모 및 채용실적을 고려하여 배정함으로써 업체별 1~6명으로 증가하였고, '98년 이후부터는 본격적인 업체 규모에 의한 차등 배정(업체별 1~27명)이 이루어지므로 앞에서 언급한 원인에 의한 100% 채용실적 업체 비율이 급격히 감소한 것으로 판단된다.

(3) 해기사 면허 취득 및 승선인원 감소 현상

수산분야 산업기능요원의 편입을 희망하는 현역입영대상자는 현행 병역법 시행령 제79조 규정에 의한 별표 2<표 11 참조>의 학력별 해기사 면허를 소지한 자가 편입원서, 기술자격증 사본 및 성실종사서약서를 구비하여 지정업체의 장의 추천을 받아 징병검사를 받은 날부터 입영기일 5일 전까지 관할지방병무청장에게 제출하도록 되어 있다. 그러므로 수산계 지정교육기관에 재학 또는 졸업자의 경우 이러한 구비조건을 갖추는데 있어 해기사 면허의 취득이 선행되어야 한다.

그러나 '80년대 후반부터 사회 전반에 나타나기 시작한 3D 직종의 기피 현상은 승선기피 현상을 고조시킴으로서 <표 9>에서와 같이 수산계 고교 지정교육기관의 승선관련 졸업생들의 면허 취득 및 승선인원 비율¹⁾이 연차적으로 감소하고 있으며, 최근 3년간의 평균 면허 취득비율은 19.0%, 승선인원비율은 13.4%로 극히 저조한 현상을 나타내고 있다.

이러한 승선기피현상은 신입생 모집에는 물론 졸업인원에도 영향을 미치므로써 정원에 대비한 입학인원과 입학인원에 대비한 졸업인원 비율이 각각 79.8% 및 79.1% 로 일부학교를 제외하고는 대부분의 학교는 학교별로 다소의 차이는 있지만 정원 미달 현상을 초래하였다.

<표 9> 수산계 고교 지정교육기관 해기사 양성 현황

구분 년도	정원	입학인원	졸업인원	면허취득 인원	승선인원	비고
계	2,441	1,947(79.8)	1,542(79.1)	293(19.0)	206(13.4)	o입학인원()는 정원 대비, 졸업인원()은 입학인원 대비, 면허 취득() 및 승선인원()는 졸업인원 대비 비율(%) 임
1998	793	673(84.9)	551(81.9)	102(18.5)	79(14.3)	
1999	854	689(80.7)	516(74.9)	101(19.6)	64(12.4)	
2000	794	585(73.7)	475(81.2)	90(18.9)	63(13.3)	

자료: 한국해양수산연수원 수산교육부, 수산계 고교 해기사 양성 실태 조사 자료, '01. 4.

또한 신입생들의 질적인 문제까지 영향을 미치므로써 교육 현장에서의 학생 교과지도에도 많은 어려움을 가중시킬 뿐 아니라, 면허시험에 응시하는 학생의 경우에도 면허시험 합격률을 저하시킴으로서 산업기능요원의 편입을 위한 구비조건을 갖추는데 더욱더 어려움을 가중시키는 결과를 가져왔다.

1) 한국해양수산연수원 수산교육부의 '01년 3월 수산계 고교 9개교를 대상으로 한 실태조사에서 응답한 7개교(완도수고, 인천해양과학고 미 포함)의 자료를 정리한 것으로 제주관광해양고의 경우는 '98년을 제외하고 '99년 및 '00년 자료만 반영된 결과 임

나. 제도상의 문제점

(1) 지정업체의 선정 기준

현행 병역법 제36조 및 동 시행령 제72조 제2항 제5호 규정에 의하면 수산분야의 경우는 “어선(임차 선박 포함) 5척 이상 또는 총톤수 5백톤 이상의 선박을 보유하고 원양 또는 근해어업을 영위하는 업체”로 규정하고 있다.

이러한 선정기준은 '01년 3월 27일 병역법 개정에 의한 것으로 '73년 이 제도가 처음 시작될 때의 “어선(임차 선박 포함) 5척 이상 또는 총톤수 1천톤 이상의 선박을 보유하고 원양어업을 영위하는 업체”에서 그 동안 급변한 국내·외 수산환경 변화의 영향으로 <표 10>에서와 같이 원양업체 및 원양어선 척수가 날로 감소하고 있고, 관련업체의 채산성 악화 및 일반인들의 사회 인식 전환에 따른 승선기피 심화 현상 등으로 업체의 규모가 위축 받고 있는 현실을 고려한 업계 및 해당부처의 지속적인 개정 건의에 의한 것으로 생각된다.

'99년의 경우 원양업체의 지정업체 선정 비율은 선정 기준 변경전의 기준에 따라 <표 1>에서 25.9% 수준이나 이것은 선정기준에 해당되면서도 신청하지 않는 일부 업체도 있을 것으로 사료되나, 대부분의 업체가 이러한 선정 기준에 미달되어 아예 선정 신청을 못한 것으로 판단된다.

따라서 완화된 선정기준은 원양업체에서는 다소 기대 효과를 가져올 것으로 예상되나, 총톤수의 규모가 적은 근해업체의 경우는 일정 척수를 갖는 일부 업종을 제외하고는 총톤수 또는 척수의 미달로 여전히 선정기준에는 미치지 못할 것으로 예상되어 기대효과가 미흡할 것으로 판단된다.

<표 10> 연도별 원양업체 및 원양어선 척수 추이

구 분	업체수	척수	구 분	업체수	척수
1970	36	278	1994	192	642
1975	92	838	1995	183	637
1980	82	750	1996	176	607
1985	112	617	1997	167	602
1990	157	810	1998	151	545
1992	212	759	1999	147	550

자료: 해양수산부, 해양수산자료실

(2) 인원배정방법

현행 병역법 시행령 제72조 제2항 및 제3항에서는 지정업체의 장은 다음 해의 산업기능요원의 소요 인원(신규 선정의 경우는 선정원서 및 관련 구비서류 포함) 등을 매년 7월 31일까지 선정추천권자에게 통보하면, 선정추천권자는 매년 8월 31일까지 업체가 제출한 선정지원서 및 소요인원, 선정추천명부 등을 작성하여 병무청장에게 제출하고, 병무청장은 매년

12월중에 선정결과 및 배정인원을 통보하도록 규정하고 있다.

따라서 병무청장은 동 법 시행령 제74조 제3항에 근거 복무관리가 부실한 업체와 선정기준에 미달되는 업체, 2년이상 계속 배정을 받고도 채용하지 못한 지정업체는 특별한 사유가 없는 한 인원배정에서 제외하고 반대로 채용실적이 우수한 업체의 경우는 우대 배정하고 있다.

이러한 병무청장에 의한 지정업체별 배정인원제도는 갑자스런 업체의 내부사정이나 또는 편입 대상자들의 대형선사 선호 등에 따라 발생하는 일부 지정업체의 미 채용인력을 실수요가 더 요구되는 지정업체로 재 배정하는 절차의 복잡성으로 효과적으로 사용되지 못하고 사장시키는 결과를 초래하고 있다.

(3) 편입자격기준

병역법 제38조 제1호 및 동 법 시행령 제79조 제1항에서는 지정업체로 선정된 수산업의 기간산업체에 승선하여 종사하고 있는 사람 또는 승선하여 종사할 사람으로 현역병 입영대상자는 동 법 시행령 별표 2에 규정하는 학력별 기술자격등급기준에 해당하는 사람으로 <표 11>과 같이 규정하고 있다.

<표 11> 현역병 입영대상자의 학력별 기술자격 등급 기준

학 력	국가기술자격법에 의한 기술, 기능분야(서어비스분야 제외)의 등급 또는 선박직원법에 의한 해기사 면허등급
<ul style="list-style-type: none"> ○ 4년제 대학을 졸업하고 대학원에 진학하지 아니한 사람(대학 제4학년 과정을 이수한 사람을 포함한다) ○ 대학원에 진학하였으나 중퇴한 사람 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 기사 <input type="checkbox"/> 해기사 면허 (소형선박조종사를 제외한다)
<ul style="list-style-type: none"> ○ 2년제 대학을 졸업한 사람(대학 3학 년 또는 4년학년에서 중퇴, 휴학한 사람 및 대학 2학년 과정을 이수한 사람을 포함한다) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 기사 <input type="checkbox"/> 산업기사 <input type="checkbox"/> 해기사 면허 (소형선박조종사를 제외한다)
<ul style="list-style-type: none"> ○ 고등학교졸업 이하의 학력을 가진 사람(대학 제1학년 또는 제2학년에서 중퇴, 휴학한 사람을 포함한다). 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 기사 <input type="checkbox"/> 산업기사 <input type="checkbox"/> 기능사(기능사보 포함) <input type="checkbox"/> 해기사 면허

그러나 수산계 고교의 산업기능요원을 희망하는 학생들의 경우는 해기사 면허취득이 무엇보다 먼저 선행되어야 하는 관계로, 면허취득을 위한 면허시험의 합격과 더불어 선박직원법 제5조에서 규정하고 있는 면허의 요건을 갖추기 위한 승무경력 구비가 현실적인 어려움으로 대두되고 있다. 이러한 요인은 학교별 사정에 따라 다소간의 차이는 있지만, 자체 실습선 확보 미흡, 학교의 지형적 위치로 인한 업계와의 효과적 산학협동 부족, 업계의 채산성 악화에 따른 업체들의 실습생 승선기피 등에 의한 것으로 판단된다.

어렵게 승선경력 구비를 위하여 승선한 학생들도 실제적 편입 대상으로 인정되는 시점이 면허취득 이후인 점을 감안하면 승선 당해 연도의 편입이 사실상 어렵고 익년도로 미루어지

는 경우가 대부분이다.

또한 익년의 배정인원 결정 통보가 통상 연말에 통보되나 배정인원의 변수가 내재되어 있는 현행의 제도상의 문제점과 연계되어 면허취득을 위한 필요한 승선경력의 개인별 차이 및 징병검사 시기 등에 의한 변수가 익년의 편입에 대한 확실성을 감소시키므로 산업기능요원 제도에 의한 우수학생들의 해기사로의 유인에 부정적 영향을 미치고 있다.

(4) 의무종사기간

병역법 제39조 제1항, 제41조 제2항에서 현역병입영대상자의 산업기능요원으로 종사하여 야할 의무종사기간은 3년으로 규정하고 있다.

동 법 시행령 제89조에서는 이러한 의무종사기간을 계산함에 있어 수산 및 해운분야의 승선 예정자로 산업기능요원에 편입된 사람은 그 승선한 날부터 기산하고, 종사기간 중의 교육소집기간, 3월 이내의 승·하선 대기기간과 동 법 시행령 제85조 제1항 및 제2항 규정에 의한 전직(3월 이내) 경우는 포함되나 3월을 초과하는 병무청장이 인정하는 부득이한 사유로 인한 지정업체 대기 기간의 연장된 기간은 의무종사기간에 포함되지 않도록 규정하고 있다.

따라서 현행 제도 내에서의 의무종사기간은 승선한 날로부터 3년이 만료되는 달의 1일에 의무종사기간을 마치는 날을 명시하여 복무만료처분을 하고 교육소집을 받지 아니한 때에는 복무만료처분을 보류하고 교육소집을 마친 후에 만료처분을 하도록 되어 있다.(동 법 시행령 제90조 제2항 및 제3항)

그러나 수산계 교육기관 출신들의 경우 편입 기준에 해당하는 학력별 기술자격

<표 11>을 구비하는데 있어 다른 분야의 기술자격 취득과는 달리 면허취득을 위한 선박직원법 제5조 규정에 의한 면허의 요건을 충족하기 위한 승선경력 확보로 졸업 후 면허취득에 필요한 승선기간 만큼 편입시기가 지연됨으로서 실제 승선기간이 지연되어 타 산업분야 종사자에 비교하여 상대적 불균등한 여건을 갖고 있다. 뿐만 아니라 어선의 경우는 근로기준법은 물론 선원법에서도 근로시간에 대한 적용범위(선원법 제66조 제1항)에서 제외되어 있어 똑같은 해상에서 근무한 해운분야 선박(유급휴가 적용 배제)보다도 불리한 여건에서 일괄 3년의 의무종사기간을 적용 받고 있다.

더구나 어로작업선의에 의한 장기조업으로 입항 기회 감소 등 많은 열악한 노동 여건이 전혀 고려되지 못한 경우 생산성 향상, 채산성 개선 목적으로 승선인원의 감소 추세, 주야를 불문한 어로작업, 이질 문화권의 선원의 승선확대에 따른 문화적 갈등에 의한 정서적 결핍, 해상 전재 등고 있는 실정이다.

2. 개선방안

가. 운영상의 개선방안

당면한 업계의 각종 어려운 환경에서 앞서 지적한 여러가지 운영상 문제점으로 인한 미채용

실적의 증대는 향후 본 제도의 지속적 시행을 더욱더 어렵게 하여 수산업계의 안정적 우수 인력 수급 측면은 물론 수산계 교육기관의 우수 학생 확보에도 많은 문제를 유발할 것으로 예상된다. 따라서 본 제도의 효과적 운영을 위하여

첫째 : 업계는 물론 교육기관 모두가 서로 본 제도의 필요성과 효과를 공동 인식하여 산학 협동체제하의 유기적 관계 구축이 선행되어야 할 것이다.

업계의 채산성 호전은 현재의 국내·외적 수산환경으로 미루어 짧은 시간에 기대하기는 곤란하겠지만 우수한 인적자원의 확보 및 관리가 이러한 시점에서 무엇보다도 중요한 점을 상기하여 보다 적극적이고 능동적인 경영 합리화를 위한 지속적인 노력과 지정업체에 배정된 산업기능요원을 우선적으로 활용할 수 있는 노력이 병행되어야 할 것이다.

따라서 선주단체인 한국원양어업협회가 중심이 되어 지정업체와 교육기관 사이에 자매결연 등의 체제 구축을 유도함으로써 상호 효과적인 정보교류를 통한 학생들의 수산업 현황에 대한 인식 제고, 승선실습 기회 제공 및 입학 선택의 견학 등 현장실무교육 증대, 안정된 취업 기회 부여 등과 같은 효과를 기대할 수 있을 것으로 생각된다.

둘째 : 한국원양어업협회 중심의 산업기능요원제도에 관련한 업체별 배정인원 등에 대한 자료를 교육기관에 매년 정기적으로 통보하는 등 적극적인 홍보수단이 강구되어야 할 것이다.

이를 위하여 한국원양어업협회의 홈페이지를 이용한 본 제도의 업체별 현황 등을 소개하거나, 협회 발행의 간행물을 이용하는 방법 등을 제안하고자 하며, 아울러 당해 업체의 소재지, 담당자 및 구인 사항 등을 언급함으로써 전국에 산재된 교육기관에서 보다 용이하게 본 제도의 관련정보를 접할 수 있도록 함으로써 우수학생들의 승선을 위한 수산업계 유인을 적극적으로 유도하여야 할 것이다.

셋째 : 재학생들의 다양한 면허등급의 응시 유도 노력 강화

수산계고교의 경우 응시하는 면허등급이 현행 4급 내지 5급으로 학생들의 개인적 능력 차에 발생하는 불합격 비율 및 아예 응시를 기피하는 경우가 발생하고 있는 측면을 고려하여 면허응시등급을 학교당국에서 6급까지 확대하여 능력별로 응시할 수 있도록 지도함으로써 다소 능력이 부진 학생들도 면허응시를 유도하고 아울러 합격률을 증진시키는 방법을 고려할 수 있다.

최근 한국해양수산개발원에서 연구 보고된 “21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안” 보고서에 의하면 해양계 또는 수산계 교육기관 재학생을 대상으로 한 입학지원동기에 대한 설문조사에서 응답자 493명중 졸업 후 의무승선을 통한 병역면제혜택이 동기가 되었다로 응답한 학생이 73명(14.8%), 그 외 승선을 동기로 응답한 학생이 220명(45.5%)²⁾으로 조사된 것으로 미루어 면허시험 합격에 대한 확신이 있을 경우 학생들의 학업 충실 및 자발

2) 한국해양수산개발원의 “21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안(2000. 4.)”의 연구 보고에서 선원직 매력화를 위한 설문조사 응답자, 해운계 대학 170명(34.5%), 수산계 대학 90명(18.3%), 해양계 고교 118명(24.0%), 수산계 고교 115명(23.3%)의 조사 결과, 지원 동기가 바다에 대한 동경 91명(18.5%), 해기사 취업이 육상직에 비교 용이 63명(12.8%) 해기사임금이 육상직보다 높기 때문 66명(13.4%) 학비저렴 64명(13.0%) 학업성적 77명(15.6%) 주변 권유 38명(7.7%), 기타 12명, 오류 9명에 의한 것을 참고로 하였음.

적인 면허 응시를 기대할 수 있고 합격률 역시 높을 것으로 생각된다.

현행 선박직원법 시행령 제22조 제1항 관련 선박직원 최저 승무기준 별표 3에 의하면 6급해기사 면허의 소지자의 경우 총톤수 500톤 미만의 어선에서는 1등항해사 또는 1등기관사의 승무기준에 해당하므로 병역법 시행령 제79조 제1항 규정에 의한 별표 2의 현역병 입영대상자의 “학력별 기술자격 등급 기준” <표 11>에서도 고교 졸업 학력자의 경우는 소형선박 조종사 면허까지 해당하므로 응시과목으로 영어과목이 제외되어 있는 6급해기사 면허의 합격률 증대에 크게 기여할 것으로 예상된다.

'00년 수산분야의 원양업체로 산업기능요원 채용이 가능한 36개의 지정업체가 보유하고 있는 총 373척의 선박 중 총톤수 500톤 미만의 선박은 284척으로 76%³⁾을 차지하고 있는 점을 고려하면 수산계 고교에서 재학생들의 6급해기사 면허로의 응시 유도는 본 제도의 효율성을 제고하기 위한 인적자원확보차원에서 볼 때 보다 효과적인 방법이 될 수 있을 것으로 판단된다.

나. 제도상의 개선방안

(1) 지정업체의 선정기준 완화

수산 분야 지정업체의 선정기준 완화는 본 제도 실시 후부터 지속적으로 건의된바 있었으나 반영되지 못하고 있다. 지난 '01. 3. 27일 병역법 시행령의 개정으로 개정전의 “5척 이상 또는 1천톤 이상의 원양 및 근해어업 영위업체”로 규정되어 있었던 선정기준이 척수에 대한 규정은 변동 없이 총톤수 합계만 5백톤 이상으로 변경되므로 원양업체의 경우는 상당한 효과가 예상되나, 총톤수가 극히 적은 근해어선을 보유한 업체는 개정전의 경우와 마찬가지로 일부 업종을 제외하고는 기대되는 효과가 거의 없을 것으로 생각된다.

그러나 이러한 선정기준의 완화 조치는 급변한 수산환경 변화에 의한 어선의 세력 감소를 반영한 결과로 생각되어지며, 향후 척수에 대한 규정도 완화하여 소규모의 원양 및 근해업체에 우수한 인력의 안정적 확보에 기여할 수 있도록 검토되어야 한다.

지정업체의 선정기준이 개정되기 전에 업계에서는 현행 5척 또는 1천톤 이상을 수산업법 제41조 제1항 제2호에 의한 원양어업허가를 득 한 자로 완화를 희망하였고, 지난 2000년 4월 한국해양개발원의 “21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안” 보고서에서는 2척 또는 500톤 이상의 선박을 보유 또는 임차한 업체로 완화(안)를 제시한바 있다.

이러한 배경에는 한국원양어업협회의 내부자료에 의한 '00년 3. 31 기준 원양어업분야의 지정업체수가 36개사로, 선정이 취소된 5개사를 제외하면 실제 31개사에 해당하고, 이것은 해양수산부 통계자료에 의한 '99년 말 원양업체수 147개사에 대비하여 21% 수준에 불과하므로 지정업체 선정기준 완화 필요성이 꾸준히 요구되고 있었던 것으로 생각된다.

그러나 업계의 안은 원양어업의 구조적 측면 및 다른 분야와의 형평을 고려하고, 업계의

3) 한국원양어업협회의 “2000년 산업기능요원 채용실적 현황” 자료에 의한 '00년 3월31일 기준 지정업체 36개사 (선정취소 5개사 포함)를 기준으로 해양수산연수원의 “업체별 선원 선박 현황(2000. 4.)”의 원양어선 관리업체(pp22-66)에서 정리된 선박 척수로 정리한 것임.

심화되고 있는 경영난 해소를 위한 대책과 인적 자원관리를 위한 별도의 관리 주체가 강구되지 않는 한 짧은 기간 내의 시행이 사실상 어려운 실정이었으며, 개발원 안은 어선의 규모와 업계 보유 선박의 현 실정을 고려한 지정업체의 범위를 확대하는 효과가 발생할 것은 분명하지만 현재의 지정업체의 미 채용 실적과 근해업체의 현황 등을 고려하면 너무 영세규모의 업체까지 확대되는 결과⁴⁾를 가져오므로 역시 업계의 안과 같이 본 제도 시행을 위한 별도의 관리 방법이 검토되어야 할 것으로 판단되었다.

따라서 본 연구에서는 현재의 개정된 5척 이상 또는 5백톤 이상의 선정기준이 우선 바람직한 것으로 생각되며, 업체의 적극적 참여와 관심을 통한 효과증대 노력이 필요할 것으로 생각된다.

그러나 현재의 선정기준에는 미달되나 경영실적이 양호한 우량업체가 더욱더 폭넓게 포함될 수 있도록 척수의 선정기준도 5척 이상에서 3척 이상으로 조정되었으면 한다. 그래서 일부 근해업종 중 총톤수 또는 척수에 미달하는 우량업체도 일단 선정 신청의 대상이 될 수 있도록 균등한 기회가 부여되었으면 한다.

(2) 인원배정 방법의 개선

현행의 병무청장에 의한 업체별 배정방식의 문제점 개선을 위하여 당해 연도의 현역 소요 인원 배정을 추천하는 추천기관에 일괄 배정하고 추천기관이 업체별로 배정하도록 하여 일정기간 동안 지정업체의 선정취소 사유 발생 및 사실상 채용이 어려운 업체에 이미 배정된 인원을 다른 지정업체로 추가 배정할 수 있도록 함으로서 미 채용으로 사장되는 배정인원을 효율적으로 활용될 수 있도록 검토할 필요가 있을 것으로 생각된다.

가능하다면 추천기관은 이러한 조정 업무를 다시 업계의 현황을 잘 파악할 수 있는 원양업체 단체인 한국원양어업협회에 위임하고 해당 협회는 이러한 산업기능요원의 조정 및 인적 관리까지 담당하므로써 업계의 담당직원 및 관련업무 지식부족에서 오는 어려움을 해소할 뿐 아니라 교육기관과의 유기적 관계를 유지하여 인원확보 및 수급에도 긍정적 효과를 기대할 수 있을 것으로 판단된다.

(3) 편입기준의 완화

다른 산업 분야의 일반적 국가기술자격증이 해당 기술자격시험에 합격시 취득이 가능한 반면에 수산 및 해운분야의 경우는 산업기능요원의 편입을 위하여 병역법 시행령 제79조 규정에 의한 별표 2의 기술자격을 구비함에 있어 해기사 면허시험에 합격하고도 선박직원법 제5조 규정에 따라 취득을 위한 승선경력 구비가 필요하다.

따라서 해기사 면허취득의 여건을 고려하여 '97. 5. 27 개정 시 삭제된 병역법 시행령 제84조의 공익근무요원의 "산업기능요원 편입을 위한 직업훈련" 내용을 참조하여 현역입영대상

4) 한국해양수산연수원의 "업체별 선원 선박 현황, 2000. 4. 자료에 등재된 원양어선 관리업체 124개사를 중심으로 현행의 지정업체 선정기준을 적용할 경우 55개 업체(44%), 2척 또는 500톤 이상을 적용할 경우는 79개업체(63.7%), 3척 또는 500톤 이상을 적용할 경우 72개업체(58%)에 해당하는 것으로 나타나고 있다.

으로 승선에 한하여 적용할 수 있는 방법을 검토하여 해기사 면허시험에 합격하고 1년 이내의 기간에 면허 취득이 가능한 경우는 편입이 가능할 수 있도록 함으로 우수한 선원인력 확보 및 산업기능요원의 원활한 편입을 기대할 수 있을 것으로 사료된다.

이 방안의 효율적 진행을 위하여 선박직원법에서 면허의 요건을 완화할 수도 있을 것으로 예상할 수 있으나 선박직원법의 경우는 '84년 이후부터 발효되어 시행되고있는 선원의 교육훈련, 자격증명 및 당직에 관한 국제협약(STCW)이 선박직원법의 원전이 되고 있는 점을 감안하면 제도의 변경이 사실상 불가한 입장이므로 병역법상의 제도 변경이 바람직할 것으로 사료된다.

이러한 방안이 병역법상 다른 기술자격소지와와의 형평의 원칙에 어긋나면 교육기관의 2년 수학으로 면허시험 합격 시 면허취득이 가능한 소형선박조종사를 취득하고 원양어선에 승선 종사하고자 하는 경우에도 편입이 가능할 수 있도록 병역법 시행령 제83조 제1항 제4호 내용 중 “선박승선분야 중 선박직원법에 의한 해기사의 면허분야”를 “선박승선분야”로의 개정을 검토할 필요가 있을 것으로 생각된다.

병역법 제65조 제5항 규정에 의하면 공익근무요원소집대상보충역의 경우는 해기사 면허 소지에 관계없이 국외를 왕래하는 선박의 선원으로 3년 이상 공익근무요원소집이 연기된 경우에 교육소집 종료 시 복무를 마친 것으로 규정하고 있다.

따라서 열악한 근로환경에서 장기간 항행과 어로작업을 병행하며 각종 위험으로부터 노출되어 있는 원양어업의 해상노동 특수성을 고려하면, 수산계 교육기관 출신으로 원양어업에 종사하고자 승선하는 현역병 입영대상에게도 해기사 면허 소지여부에 관계없이 산업기능요원 편입이 가능할 수 있는 획기적 조치가 가장 바람직할 것으로 판단된다.

(4) 의무종사기간의 효율적 적용

현역입영대상자의 현행 3년의 의무종사기간은 본 제도 시행 초기의 5년 및 현행 전문연구요원의 의무종사기간 5년에 비교하면 2년이 단축되어 있고, 육·해·공군의 복무기간 26개월 내지 30개월에 비교하여도 더 이상의 단축은 바람직하지 않는 것으로 사료된다.

그러나 편입기준 구비를 위한 해기사 면허취득에 소요되는 승선기간을 의무종사기간에 반영할 수 있도록 검토할 필요가 있을 것으로 판단된다.

이러한 의무종사기간의 효율적 적용은 보다 많은 우수인력의 유도에 유효하게 작용할 것으로 예상된다.

IV. 요약 및 결론

우리 수산업이 오늘날 세계 11위의 선진 수산국으로 위상을 확보하는데는 수산계 교육기관의 우수한 전문인력의 양성, 배출과 함께 '73년부터 시행된 병역특례제도에 의한 초급 해기사의 안정적 수급이 크게 기여하였다.

그러나 그간의 급격한 사회적 여건 변화와 국내·외의 수산환경의 변화는 업계의 경영난

을 가중시키고 있을 뿐 아니라 수산계 교육기관의 우수 학생 유치에도 심각한 타격을 주므로써 그 존립까지도 위협받고 있는 실정이다.

따라서 우리 수산업의 자생력을 배양하고 국가 경쟁력을 향상시켜 지속적인 선진 수산국으로서의 위상을 지켜가기 위하여 우수한 수산 전문인력의 안정적 확보가 무엇보다 중요하다. 따라서 본 제도의 활성화를 위하여서는 다음과 같은 운영 및 제도의 개선이 필요하다. 운영상의 개선점으로는

첫째, 산학 유기적 협동체재 구축에 의한 인적자원관리 중요성에 대한 재인식 둘째, 한국 원양어업협회 및 업체의 홈페이지 등 각종 홍보 매체를 이용한

본 제도의 적극적 홍보 수단 개발

셋째, 재학생들의 6급 해기사 면허 응시 확대 등과 같이 적극적이고 효과적인 업계 및 학교의 관심과 노력이 절실히 요구된다.

제도적 개선점으로는 넷째, 2001년 3월 27일 개정된 지정업체의 완화 기준에서 제외된 척수 기준을 향 후 3척 수준으로 완화하여, 총톤수 500톤 미만의 일부 건전한 근해업체가 포함될 수 있도록 한다.

다섯째, 업계의 미 채용 인력이 타 지정업체에 조속히 배정될 수 있도록 업체별 인원배정을 병무청장에서 해당 분야 추천기관 또는 공신력 있는 단체에 권한을 위임하는 것이 바람직하다.

여섯째, 편입기준의 완화에 있어 수산계 교육기관의 승선분야를 졸업하고 수산분야 지정업체 선박의 승선만으로 편입을 가능하게 하거나, 타 분야와의 형평성 문제가 된다면, 소형선박조종사를 소지하고 선박직원이 아닌 직책에 승선하여도 편입이 가능할 수 있도록 병역법의 개정 검토가 필요하다.

V. 참고문헌

- 1) 한국해양수산개발원, 2000, “21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안”, 해양수산부
- 2) 한국해양수산연수원, “업체별 선원 선박 현황”, 2000.
- 3) 한국원양어업협회, “원양어업통계 제21집”, 1999.
- 4) 병무청, “전문연구/산업기능요원 안내”, 2001.
- 5) 병무청, “병무 통권 제33호”, 1996.
- 6) 한국원양어업협회, “2000년 산업기능요원 채용실적 현황 자료, 원양분야 연도별 산업기능요원(현역) 채용실적”, 2001. 3. 9.
- 7) 병역법, 동 법 시행령 및 시행규칙, 2001. 3. 27, 1999. 12. 31.

- 8) 선박직원법, 동 법 시행령 및 시행규칙, 2000.
- 9) 선원법, 동 법 시행령 및 시행규칙, 2000.
- 10) 한국해양수산연수원 수산교육부, “수산계 고교 졸업생 현황” 실태 조사 자료, 2001. 3.

A Study on the System Improvement for the Activation of Industrial Man Power in Fisheries

Yong-Bok KIM · Jong-Hwa KIM*

(Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology · *Pukyong national University)

Abstract

This paper is written for the aim of the system improvement to the activation of industrial man power in fisheries on the basis of '73 military special except system (MSES). As the results of the purpose, several points to be improved are as follows :

1. It is necessary to reminder on the important of man power maintenance by the cooperative system between industry and school.
2. MSES should be known to the people broadly and positively through the Korea pelagic fishery association and related industry, for example, their internet homepages.
3. The students should be opened the choice opportunity to applicant to lower license grade than their general study level.
4. More companies will be relaxed the restricted items upon new criteria about the nominated companies, revised system on March 27, 2001.
5. If any nominated company has unemployed man power under the system, it entrust the power of attorney in military office to other recommended authority or association for the purpose of the prompt performance to other nominated companies.