

선박직원법상 소형선박조종사의 승무기준 개선에 관한 연구

김동근* · 전영우**

*,** 한국해양수산연수원

A Study on the Improvement of Manning Standards of Small Vessel Operator in the Ship Officer's Act

Dong-Geun Kim* · Yeong-Woo Jeon**

*, ** Division of Education and Research, Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology

요 약 : 최근 들어 선박직원법상 승무기준의 개정의 필요성에 대한 강력한 주장이 수산업계에서 제기되었다. 수산업계에서는 승무기준완화 입장을 유지하는 반면 노동계와 해기사협회 및 통신사협회는 현행유지 내지 기준의 강화를 주장하였다. 본 연구는 선박안전운항을 확보하기 위하여 선박직원법상 소형선박조종사 승무기준의 타당성과 그 개선 방안을 연구·제시하고자 한다.

핵심용어 : 선박직원법, 승무기준, 항해시간 개념, 소형선박조종사, 항해당직, 선박안전운항, 해양사고, 연안수역, 원양수역, 근로시간

ABSTRACT : *The necessity of improving manning standards in the Ship Officer's Act has recently been strongly advocated by the fisheries industry. The fisheries industry maintained the position of the relaxation of current manning standards. However, the Labor unions, Marine Officers Association, and Radio Officers' Association persisted to strengthen the standards or to keep the current standards. This paper studies the appropriateness of current manning standards and proposes its improvement scheme to secure the safe operation of vessels.*

KEY WORDS : Ship Officer's Act, Manning Standards, Concept of Sailing Time, Small Vessel Operator, Navigational Watch, Safe Operation of Vessels, Marine Accident, Coastal Waters, Ocean Waters, Hours of Work

1. 서 론

최근 들어 선박직원법상 승무기준에 대한 노사 간의 이견이 발생하여 이에 대한 연구 검토가 필요하게 되었다. 산업체측인 해운업계에서는 선박설비 현대화 등 여건이 변화되었음을 감안, 국제경쟁력 제고를 도모할 수 있도록 승무기준 완화를 주장하였고, 원양어업계에서는 선박직원 수급상의 문제로 승무기준의 완화를 주장하되 한편으로는 외국인 해기사의 도입을 주장하였다. 반면 노동계측인 노동조합에서는 선원의 피로방지, 근무환경개선을 위하여 현행 기준 유지 내지 강화를 주장하고 있고 해기사협회에서는 선박안전 확보를 위하여 승무기준의 완화에 반대하였고, 선박통신사협회와 어선통신사협회는 통신사관련 승무기준 완화에 반대 내지 현행 기준 유지 입장을 밝혔다.

이러한 입장 차이를 보이는 현 상황에서 선박 운항의 안전을 확보하는 동시에 선박 및 선원에 대한 내외적 환경 변화에 부응할 수 있도록 선박직원법상 승무기준의 타당성과 그 개선 방안을 마련하기 위한 필요성 문제가 대두되고 있다.

이 연구는 선박 및 선원의 내외적 환경 변화에 적합한 선박직원법상 승무기준을 검토함으로써 선박운항 안전을 확보하기 위하여 선박직원법상 승무기준의 타당성과 그 개선을 위한 방안을 마련하는 것을 목적으로 한다. 이러한 연구목적 달성을 위하여 선박직원법상 어선 소형선박 조종사의 승무기준의 타당성에 대한 설문조사를 실시하였다. 이 설문조사 결과를 토대로 현장 조사 및 두 차례의 관련기관의 공청회를 거쳐 의견을 수렴한 후 현 승무기준의 타당성 여부를 살펴보고 이를 근거로 적합한 소형선 승무기준을 제시한다.

2. 설문조사 결과 개요

2.1 설문조사 문항

이 설문조사는 현행 선박직원법상 승무기준에 대한 관계자

*대표저자 : 정회원, dgkim@seaman.or.kr, 051)419-7121

**정회원, jyw@seaman.or.kr, 051)620-5822

들의 일반적 인식을 조사함으로써 승무기준의 문제점에 대한 개선방향을 모색하기 위하여 시행되었다. 이와 같은 연구목적에 부합하도록 선박직원의 직종, 선박의 총톤수, 주기관 추진력, 항행구역 등을 고려하여 분야별로 설문문항을 세부적으로 개발 작성하였다.

2.2 설문조사분석 결과 종합

1) 설문배포 및 회수율

설문조사는 2005년 11월 12일부터 12월 29일까지 47일간 시행하였으며, 총 1,036부 배부에 회수는 945부였다. 그중 어선 소형선 배부는 60부였다. 설문지는 모집단을 균형있게 구성 배포하여 56부를 회수함으로써 93.3 %의 회수율을 보였다.

설문대상자들이 승무기준의 중요성을 인식하고 있음을 감안할 때 회수율은 만족할 만한 수준이었으며, 높은 회수율을 보였다.

2) 설문분석

설문 분석은 회수된 설문지 56부에 대하여 「빈도분석」, 「일원분산분석」 및 「집단간 평균분석」을 시행하였다. 일원분산분석에 있어서 유의 수준은 $\alpha \leq 0.05$ 로 하였으며, 유의도의 신뢰성을 높이기 위하여 여러 가지 요인을 구분하여 유의도를 검정하였다. 그리고 유의성이 있는 부분에 한하여 분산분석의 결과를 언급하였다.

모집단인 상선 및 어선 선원, 상선 및 어선 회사, 유관기관 등의 일반적 인식을 알아보기 위해 소형선박 조종사의 승무기준을 상선과 어선 분야로 구분하여 분석하였다. 본 설문의 신뢰성을 확보하기 위하여 설문 문항 중 자신이 승무를 경험한 선박이나 해당 승무기준을 이해하고 있는 부분에 한하여 응답하도록 하였다. 각 문항분석에서 결측치가 다소 높게 나오게 된 이유는 바로 이런 점에서 연유한다.

각각의 설문 중 주요 응답결과를 가지고 선원집단, 선박소유자 집단 그리고 기타집단(유관기관과 교육기관)간의 집단별 입장을 분석하였다. 설문분석의 결과는 각 집단이 해당되는 곳에서 승무기준의 개선 필요성의 관점에서 언급하기로 한다.

3. 어선 소형선박조종사 선박직원 승무기준 검토

3.1 연안구역 승무기준

1) 현황과 문제점

① 현황

2005년 10월 1일 선박직원법 시행령의 개정으로 소형선박의 정의는 종전 30톤 미만의 선박에서 25톤 미만의 선박으로 개정되었다. 이 조항은 3년의 유예기간 경과 후 시행하

도록 하였고 승무 기준은 Table 1과 같다.

총톤수 25톤 미만의 여객선 외의 선박(어선 포함)에는 소형선박조종사 자격을 가진 선장 및 기관장 1인이 승무하도록 규정하였고, 원양수역의 어선에도 연안수역의 어선과 같이 소형선박조종사 1인만 승선하면 된다.

Table 1. 원양 및 연안수역을 항행하는 소형선박의 승무기준

선박의 항행구역	선박의 구분	선박직원	승무자격
연안수역	여객선	선장 기관장	6급항해사 소형선박조종사
	여객선외의 선박	선장 및 기관장	소형선박조종사
원양수역	어선	선장 및 기관장	소형선박조종사

② 문제점

현행 규정에 따르면 연안수역의 소형어선 승무기준은 소형선박조종사 자격증을 가진 선장 겸 기관장 1인이 승무토록 되어 있다. 동 규정은 항해일수 및 조업시간을 고려하지 않은 문제점을 내재하고 있고, 항해시간 개념에 대한 인식도 부족하다.

따라서, 조업구역 및 조업 형태에 따라 장기조업 및 항해를 할 경우 1인에 의한 항해당직 및 조업 중 정상적인 경계 유지가 현실적으로 불가능하다는 것이 문제점으로 지적되고 있다. 또한 피로누적으로 인한 항해당직 소홀 및 경우에 따라서는 부원이 선박직원의 당직업무를 수행함으로써 안전운항의 위험이 상당히 많이 내재되어 있다. 이러한 문제점은 해양사고의 주요인이 되고 있다.

2) 개선방향 검토

① 기본방향

해양 안전 정책적인 면에 비추어 볼 때 선박직원법상 승무기준에 있어서는 안전을 우선적으로 고려하는 것이 무엇보다 중요한 사안이라 할 것이다. 따라서 사고발생률이 높은 부분에 대한 집중적인 대안 마련이 있어야 한다. 이를 위해 선원 피로방지를 위한 승무기준의 측면에서 항해시간 개념도 고려해야 할 것이다.

② 설문분석 측면

1인 승무에 따른 업무과중 문제를 해결하기 위하여 항해시간의 개념을 도입하고 그 해결방법으로 해기사 추가 승무 또는 일정 자격을 갖춘 부원에게 교육을 이수하게 하여 선박직원의 임무를 수행하도록 하자는 것으로 분석되었다.

③ 어선세력에 의한 통계적 측면

우리 나라 어선세력은 정부에서 지속적인 구조 조정으로 감축을 추진하고 있다. 그러나 2006년 5월 17일 현재 총 어선 90,735척 중 5톤 이상 25톤 미만의 어선세력은 9,470척으로 10.4%를 차지하고 있다. 이들 소형어선 중에서 5톤 이상 10톤 미만의 선박이 8,043척으로 가장 많이 분포되어 있으며, 이것은 Table 2에서 보는 바와 같다.

Table 2. 어선 업종별 톤급별 세력 [단위 : 척]

구 분	원양 어업	근해 어업	연안 어업	양식업	내수면 어업	기타 어업	총계
1톤 미만	0	0	17,285	8,622	3,317	1,230	30,962
1~5톤	0	202	34,920	9,093	623	1,422	47,253
5~10톤	0	125	7,253	358	25	113	8,043
10~25톤	0	1,119	28	149	7	93	1,427
25~50톤	0	1,023	0	8	0	69	1,132
50~100톤	22	891	0	0	0	61	1,024
100~200톤	48	256	0	0	0	21	346
200~500톤	350	26	0	0	0	54	447
500톤 이상	73	0	0	0	0	16	96
계	493	3,642	59,886	18,484	3,972	3,108	90,735

자료 : 해양수산부 내부 통계 DB 자료, 2006년 5월 17일

④ 실태조사 측면

톤수별 조업 실태를 보면 5톤 이상 10톤 미만 어선의 연안 수역 중사 조업어선의 승선 인원은 3 내지 5명으로 나타났다. 이들 어선의 조업실태는 선주가 소형선박조종사 면허를 가지고 선장으로 근무하고, 조업 기간은 24시간 이내 혹은 3내지 4일이며 업태에 따라 조업 기간이 상이하였다.

10톤 이상 25톤 미만의 경우 승선 인원은 6내지 7명이며, 많게는 10명도 있었다. 조업 기간은 24시간 이내 혹은 5내지 6일이며, 길게는 한 달 정도 조업이 이루어지고 있다. 업태에 따라 조업 기간이 상이함을 알 수 있었다. 조업 구역에 있어 남해안은 흑산도 및 제주도 근처, 남지나 및 동지나 근처이고, 동해안은 독도, EEZ 구역 근처, 서해안은 격렬비열도, 백령도 근처에서 이루어지고 있었다.

1회 조업기간이 3내지 4일을 초과하는 경우 자격을 갖춘 선박직원 1인에 의한 항해당직 유지는 현실적으로 불가능 하며 선장 겸 기관장의 감독 하에 부원이 항해 당직근무를 보조하고 있는 실정이다. 따라서 연안 소형어선의 선장 겸 기관장은 과도한 항해당직과 조업업무로 인해 기관에 대한 관리가 취약해지고 있어 기관고장 사고도 많이 발생되고 있는 추세이다. 또한 항해당직의 상당한 기간이 자격을 갖추지 못한 부원에 의한 부적절한 항해당직 체제로 운영되고 있다.

이러한 실정이 선박의 안전 항해당직 유지와 조업의 안전을 확보하기 어려워 해양사고로 이어지고 있는 것으로 분석되고 있다.

⑤ 해양사고율 측면

□ 선박 톤수별 해양사고율

최근 선박사고 통계를 살펴보면 어선소형 선박의 사고발생률이 증가추세에 있다. 2005년도 기준 해양사고 어선 총 657척 중 총톤수 5톤 이상 25톤 미만 어선의 해양사고 선박 척수는 표 3에서 보는 것과 같이 235척으로 전체 해양사고 어선의 35.8%를 차지하고 있음을 알 수 있다.

□ 선종별 해양사고율

2005년도 기준 총 해양사고 선박 874척의 선종별 해양사고 현황은 해양안전심판원 자료에 의하면, 어선의 사고 척수는 657척으로 전체 비율의 75.2%로 나타났으며 Table 3에서 보는 바와 같다. 어선의 해양사고가 가장 많이 발생하고 있음을 알 수 있다.

Table 3. 선박톤수별 선종별 해양사고 현황

[단위 : 척/비율(%)]

구 분	여객선	화물선	유조선	예선	부선	어선	기타선	합계
5톤 미만	0	1	0	0	0	151	8	160
5~20톤 미만	0	0	0	1	1	201	3	206
20~25톤 미만	0	0	0	1	0	34	0	35
25~30톤 미만	0	0	0	0	0	74	1	75
30~100톤 미만	2	2	0	19	1	161	2	187
100~200톤미만	2	0	4	13	2	26	3	50
200~500톤미만	2	3	3	2	9	7	2	28
500~1,600톤미만	0	27	5	1	11	2	2	48
1,600~3,000톤미만	0	17	4	0	9	0	2	32
3,000~6,000톤미만	0	23	3	0	2	1	0	29
6,000톤 이상	2	16	5	0	0	0	1	24
합계	8	89	24	37	35	657	24	874
백분율 (%)	0.9	10.3	2.7	4.2	4.0	75.2	2.7	100

자료: 해양안전심판원 제공 2005년도 해양사고 통계자료

□ 어선해기사 등급별 해양사고율

해양안전심판원에서 제공한 해기사 등급별 해양사고율은 Table 4에서 보는 바와 같이 2005년 기준 총 106명 중 6급 해기사가 37명, 35.0%로 가장 높다. 그리고 소형선박조종사가 30명, 28.3%로 나타났음을 알 수 있다.

Table 4. 어선해기사 면허 등급별 해양사고율

구 분	1급		2급		3급		4급		5급		6급		소 계	
	항해사	기관사	항해사	기관사	항해사	기관사	항해사	기관사	항해사	기관사	항해사	기관사		
2000년	4	1	9	-	23	2	25	3	18	4	107	30	68	294
2001년	4	-	-	1	7	3	7	2	6	6	69	27	50	182
2002년	-	-	2	-	4	2	6	3	5	1	59	17	61	160
2003년	-	-	5	1	15	-	12	-	14	1	97	19	67	231
2004년	1	-	1	1	11	-	9	1	7	1	41	4	52	129
2005년	6	1	2	1	11	-	11	-	7	-	31	6	30	106
합 계	15	2	19	4	71	7	70	9	57	13	404	103	328	1,102

자료: 해양안전심판원 제공, 2005년도 해양사고 통계자료

⑥ 근로시간

선원법상의 근로시간은 제6장 제55조 근로시간 및 휴식에 규정되어 있다. 이에 어선의 경우 본 규정은 선원업무처리지침 제62조에 따라 준용하도록 규정되어 있으므로 원칙적으로는 어선에 대해서도 적용되어야 한다고 보는 것이 타당할 것이다. 그러나 승무정원의 산정시에는 선박직원법 시행령의 승무기준에 명시된 최소인원만이 승선하도록 산정하고 있다. 따라서 어선의 경우 근로시간 개념이 지켜지지 않고 있는 문제점이 있다. 실제 선박에서의 근로시간은 선장 겸 기관장 1인이 선박직원으로서 승무하고 있어 항해구역 및 조업특성에 따라 조업기간이 긴 경우 선원법상의 근로시간 준수는 현실적으로 불가능함을 알 수 있다.

⑦ 외국의 사례

일본의 승무기준에서 소형선박이라 함은 Table 5에서 보는 것과 같이 총톤수 20톤 미만의 선박 및 1인이 조종하는 구조의 선박으로서 그 운항 및 기관의 운전과 관련한 업무 내용이 총톤수 20톤 미만의 선박과 동등한 것으로 국토교통성령으로 정하는 총톤수 20톤 이상의 선박을 말한다(동법 제2조 제4호에 정의하고 있다). 소형선박의 종류도 특수, 연안, 외항 소형선박으로 구분하고 자격도 특수, 1급, 2급 소형선박조종사로 나누고 있다.

영국의 경우 근로시간을 명확히 규정하고 있고 당직시간을 기록하도록 하여 항해시간 준수를 위한 제도적인 근거가 강화되어 있어 항해 및 조업으로 인한 피로문제를 해결하고 있다.* 필리핀의 경우에도 소형선박에 최소 2인(항해사 1명 및 기관사 1명) 이상 승무하도록 규정하고 있는 점**은 참고가 될 수 있을 것이다.

*. Statutory Instrument 2004 No. 1713, 2004년 어선(근로시간: 해양-어선원) 규정 참조.
 **. Memorandum Circular N. 148 참조.

Table 5. 외국의 소형선박 승무기준의 사례

일본	영국	필리핀
○소형선박을 용도 및 항해구역에 따라 특수, 연안, 외항 소형선박으로 구분하고 자격도 특수, 1급, 2급 소형선박조종사로 구분 적용 ○소형선박 승무기준 : 20G/T 미만	○소형어선에 관한 별도의 규정은 없으며 어선 전체에 대해 갑판부는 선박 길이 및 조업구역에 따라 구분하고 기관부는 750kW 이상의 선박에만 승무기준 적용 ○근로시간 : 매 7일당 평균 48시간 초과 금지	○선종별로 승무기준 규정 ○어선 갑판부 최저 기준 : 35G/T 이하 ○기관부 최저기준 : 200kW 이하 ○최소한 갑판1, 기관1, 총 2인 이상 승무특규정

3) 검토 결론

① 개선방안

이상의 문제점에 대한 개선방안으로 Table 6의 세 가지 방안을 제시한다. 이 중 B방안을 우선적으로 채택할 것을 제안한다. 이 방안은 승무기준을 현행대로 유지하되 어선의 안전운항을 위한 2당직 체제를 도입할 수 있도록 행정지도를 강화하는 방안이다. 오늘날 고유가로 인한 수산업의 수지악화, 선원 수급상 문제점, 일본의 사례에서도 1명을 승무하도록 규정하고 있는 점 등을 고려하여 “승무기준은 현행을 유지하되 부원에 대한 해기면허의 취득을 용이하게 하는 방안”을 채택할 필요가 있다고 본다. 이러한 방안이 실효를 거두기 위해서는 다음의 보완 방안이 필요하다.

□ 특별면허 취득교육 신설

연수원에 원격 통신교육과정을 설치하여 교육생에게 통신교재를 공급하고 학습자는 본선 등에서 선장이나 기관장을 통해 선내에서 학습지도를 받도록 하며, 선박의 입항이나 휴가기간을 택하여 2일 정도의 교육을 이수토록 하여 필기시험을 면제하고 면접시험으로 면허를 부여한다.

□ 필기면제요건 완화(선박직원법 시행령 제13조 제4항)

필기시험면제를 위한 승무경력을 현행 2배에서 1.5배로 완화하여 부원이 소형선박조종사 면허를 조기에 취득할 수 있도록 조치한다.

□ 행정지도 실시

실태조사에서 나타난 바와 같이 현재 부원이 부분적인 당직을 서고 있으므로 이들에게 위의 특별면허취득 교육과정을 이수하도록 하여 면허를 취득하도록 행정지도를 실시할 필요가 있다.

Table 6. 개선방안별 장단점 비교

방안	장점	단점
A.항해시간 개념 명확히 하되 부원에 대한 해기면허 취득 용이하게 하는 방안	○항해시간 개념 도입으로 장기조업 어선의 안전당직 체제 확보 ○부원의 선박직원화로 국적선 해기사 양성 가능	○안전기준 강화로 수산업의 경제난 타개 예로
B.승무기준 현행 유지하되 부원에 대한 대책으로 해기면허 취득을 용이하게 하는 방안	○현행 안전기준 유지 가능 ○부원의 선박직원화로 국적선 해기사 양성 가능	○항해시간 개념 미비로 장기조업 어선의 안전당직 체제유지 곤란 ○선박소유자의 호응과 관심이 적을 경우 실효성 낮음
C.부원에게 일정 교육 실시 후 선박직원 당직보조자로 인정하는 방안	○승무기준 완화로 수산업의 제정난 타개에 도움	○선박직원의 승무기준 완화시 관련기관의 반발 예상 ○부원에 의한 당직수행으로 선박안전에 문제 발생

3.2 원양수역 승무기준

1) 현황과 문제점

① 현황

선박직원법 시행령 별표 3 제4호표는 원양수역을 항해하는 총톤수 25톤 미만의 어선에 소형선박조종사 자격을 가진 선장 및 기관장 1인이 승무하도록 규정하고 있다.

② 문제점

현행 규정상 2005년 5월 현재 해양수산부 내부 통계 DB자료에 의하면 국적선 중 25톤 미만의 소형어선으로서 원양구역에 종사하는 선박은 존재하지 않는 것으로 나타났다. 그러나 원양수역에 종사하는 소형어선 승무기준이 선박직원법 시행령 별표 3 제4호표에 규정되어 있고 소형어선도 원양어업에 종사할 수 있는 것으로 되어 있다. 이 조항은 실제 시행되지 않는 규정이어서 유명무실한 것이라 할 수 있다. 한편, 선박직원법 시행령 별표 3 제4호표의 비고 2는 “원양수역에서의 어선의 항행구역은 수산업법 제41조의 규정에 의하여 허가받은 조업구역으로 한다” 라고 규정하고 있어 어선 선박직원의 승무기준이 선박직원법과 수산업법에 중복 규정되어 있다고 할 수 있다. 이 규정에 의하면 원양구역에 종사하는 소형어선의 경우에도 1인의 소형선박조종사가 항해당직을 24시간 담당하도록 허용하게 되어 해상안전의 측면에서 문제가 되고 있음을 알 수 있다.

2) 개선방향 검토

① 설문분석 측면

선박직원법 시행령 별표 3 제4호표에서 규정하는 소형어선의 원양수역 승무기준 철폐 여부에 대한 설문에서 유효 응답자 31명 중 찬성한다는 응답은 25명(80.6%), 반대한다는 응답은 6명(19.4%)으로 나타나 대다수의 유효 응답자는 승무기준 철폐에 대해서 찬성한다는 의견이 우세하였다. 91명에 달하는 무 응답자는 이 부분의 승무기준 철폐에 대하여 견해 제시를 유보한 것으로 이해된다. 집단별 평균분석에 의하면 모든 집단에서 승무기준을 철폐하는 것에 찬성한다는 의견을 보인 것은 선원 67%, 회사 100%, 기타집단 81%였다.

② 실태조사 측면

2005년 해양수산부 내부 통계 DB 자료에 의하면 25톤 미만인 소형어선으로서 원양어업 종사 어선은 전무하고 근해어업 종사어선은 상당히 많은 것으로 나타났다. 이들 근해어업 종사어선은 선박직원법 시행령 별표 3 제4호표의 비고 2의 규정에 의하여 항행구역은 근해로 하고 승무기준은 선장 겸 기관장의 직무를 소형선박조종사가 수임할 수 있다. 어선에 대한 원양수역의 승무기준 조항은 1998년 2월 24일 선박직원법 시행령 개정(대통령령 제15678호) 당시 현장 실태조사 미비로 불필요한 규정을 입법하게 된 것으로 판단된다.

③ 어선 세력 통계 측면

2005년 5월 현재 해양수산부 내부 통계 DB자료에 의하면 총톤수 5톤 이상 25톤 미만의 어선 중 원양어업 종사어선(원양구역 종사어선과 유사한 개념으로 이해)은 전무하나 근해어업 종사어선은 1,446척이 존재함을 알 수 있다. 근해어업 종사어선 중 동해권 종사어선은 원양수역 종사어선에 해당하지만 이들의 승무기준은 연안수역의 승무기준과 마찬가지로 선장 겸 기관장 직무를 소형선박조종사가 수임할 수 있도록 되어 있다.

④ 외국의 사례

일본은 외항 소형선박으로 구분하여 규정하고 있으나 어선의 경우 해당사항이 없다. 특수목적으로 사용되는 선박이 이에 해당되고 영국과 필리핀은 별도 규정이 없었다.

3) 검토 결론

우리나라에는 현실적으로 원양구역에 종사하는 소형어선이 없다는 점과 근해어업 어선의 경우 규정이 불필요하게 중복 규정되어 있다. 외국사례에서도 원양구역의 소형선박에 대한 별도의 규정이 없었으며, 그리고 설문분석 결과도 모든 집단이 이 규정의 철폐에 찬성한 점 등을 고려해야 할 것이다.

4. 요약 및 결론

본 연구는 선박직원의 승무기준에 관한 본격적인 연구로서는 처음으로 시행된 것이어서 연구에 대한 유관기관 및 단체의 관심이 높았는데, 특히 노사간 이견이 많았고 연구가 진행되는 동안 상당한 정도의 의견 대립도 있었다. 이러한 여건 하에서 본 연구진은 종합적인 분석을 바탕으로 결론을 도출하기 위하여 설문조사 분석, 실태조사, 통계분석, 해양사고율, 외국의 사례 연구 등을 통하여 승무기준에 영향을 미치는 다양하고 폭넓은 기초연구를 하였다. 이러한 기초연구를 바탕으로 잠정초안을 마련, 두 차례의 워크숍과 2회의 공청회를 거쳐 유관기관 단체의 의견을 최대한 수렴하였다.

아래에서 제시하는 결론은 종합적인 연구의 결과를 바탕으로 제시된 초안에 대하여 유관기관 단체의 입장을 대변하는 자문위원의 비판과 전문위원의 제언을 가능한 한 수용하여 마련한 것이다.

(1) 연안수역의 소형선박 조종사 승무기준은 현행을 유지하되 부원에 대한 해기면허의 취득을 용이하게 하는 방안을 채택할 필요가 있다고 보고, 2당직 체제를 도입할 수 있도록 행정지도가 강화될 필요가 있는 것으로 보아 연안수역의 소형선박조종사 승무기준을 강화하는 방향으로 개선이 필요한 것으로 사료된다.

(2) 원양구역에 종사하는 소형어선이 전무한 현실에서 이 승무기준은 사문화 되어 있음을 알 수 있었다. 어선에 있어 원양구역 승무기준의 적용을 배제하는 방향으로 검토할 것을 제안한다. 다만, 소형선박이 원양조업에 취향할 필요가 있는 때에는 해양수산부장관의 승인을 받아 예외적으로 승무자격을 인정하는 제도를 도입할 필요가 있다.

사 사

본 연구는 해양수산부의 지원으로 수행된 「선박직원법 승무기준 개선에 관한 연구」의 일환으로 수행되었다

참 고 문 헌

- [1] 수산청(1995), 어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약, 1996. 6.
- [2] 선박직원법령
- [3] 선원법령
- [4] 일본 선박직원법령 및 선원법령
- [5] 영국 승무기준(Statutory Instrument 1984 No. 1115, Statutory Instrument 1998 No. 1013, Statutory Instrument 2004 No. 1713)
- [6] 펠리핀 승무기준(Memorandum Circular No. 148)

원고접수일 : 2006 년 12월 01일

원고채택일 : 2006 년 12월 26일