

최근의 어선 해기 인력 수급 실태에 관하여

김용복 · 김종화[†]

(한국해양수산연수원 · [†] 부경대학교)

On the Actual Conditions of Manpower Supply in Seaman's Competency Certificate of Fishing Vessel Recently*

Yong-Bok KIM · Jong-Hwa KIM[†]

(Korea Institute of Maritime & Fisheries Technology · [†]Pukyong National University)

Abstract

The aim of this paper is to represent about the actual conditions of manpower supply in seaman's competency certificate of fishing vessel. Data used here were based on Korea Seafarer's Statistical Year Book(2007~2011) issued by Ministry of Land, Transport, Maritime Affairs and Alma Mater of employed Seafarer's issued by Korea Seafarer's Welfare & Employment Center, and concerned various laws.

The results are as follows : 1. The demanding officers(DO) in the present fishing vessels as minimum boarding standard of Ships Officers Act figured up 5,929 persons totally. Those are divided into officers of 2,988 persons and engineers of 2,941 persons. 2. Comparing DO with now boarding officer members, incase of Coastal & near-ocean fishing vessels exceeded approximately 11.5%(478 persons), but Ocean-going fishing vessels were short supply about 26.7%(477 persons). 3. In spite of ships officers' lacking in Ocean-going, boarding officers until now are only 3.5%(133 persons) annually of alma members in various fisheries schools.

Key words : Manpower supply, Seaman's competency certificate, Fishing vessel, Boarding officer, Short supply

I. 서론

2010년 기준 등록된 국적 동력어선은 총 74,669척으로 총 등록선박 83,010척의 90%에 이르고 있다. 그러나 실제 운항 척수로 판단되는 『한국선원통계연보2011』에 근거하면 6급 해기사 면허 이상의 자격을 갖춘 어선 해기사의 승선을 필요로 하는 척수는 2,458척으로, 등록된 동력어선의 3.3% 수준이며 연근해어선이 2,056척

으로 84%, 원양어선 및 해외취업어선이 14%인 402척에 불과한 실정이다. 이러한 여건에서 어선 해기 신규 인력 양성은 수산계 대학 6개교와 고교 8개교에서 최근 5년간 졸업생을 기준으로 하면 평균적으로 매년 대학 329명, 고교 414명이 배출되고 있으나 실제 면허를 취득하고 어선 해기사로 승선하는 비율은 극히 미흡한 상태이다.

따라서 2010년 수립하여 2014년까지 추진하

[†] Corresponding author : 051-629-5993, kimjh@pknu.ac.kr

* 이 논문은 부경대학교 자율창의학술연구비(2013년)에 의해 연구되었음.

게 되는 농림수산식품부의 제3차 수산진흥종합대책의 6대 중점 추진과제의 하나인 연근해어선 13% 감척과 함께 원양어선 38척의 신규 건조계획을 고려하면 어선 해기인력의 안정적 수급을 위하여 실효성 있는 수요 현황의 검토가 필요할 것으로 판단된다.

이와 관련된 연구는 어선원의 근로조건과 개선 방안(Lee & Im,1993), 인력수급 방안(KMI, 1997)이 있었다. 최근에는 연근해 어선의 외국인 관리방안(Cha & Park,2011)과 무단이탈 저감방안(Kim & Park,2012)에 관한 보고가 있었다.

본 연구에서는 어선 해기 인력 수요 파악의 측면에서 매년 발행되는 『한국선원통계연보』와 『해양계, 수산계 졸업생 현황』 등 각종 정부 통계집과 관계별 자료를 분석하였다. 따라서 어선 해기 인력의 수요 및 양성 실태와 지정교육기관 출신의 어선 해기 인력 승선 실태를 파악함으로써, 향후 어선해기인력 수급정책의 기초 자료로 활용하고자 한다.

II. 어선 해기 인력의 법적 수요 인원 분석

1. 어선 세력 현황

우리나라 어선 해기사가 승선하고 있는 최근 5년간의 어선 세력 현황은 <Table 1>과 같다. 해외취업 어선을 포함하여 2006년 2,579척이었으나 2010년 12월 말 현재 어선 세력은 2,458척(선박량: 387,574톤)으로 매년 약 1% 정도 감소하는 추세를 보이고 있다(MLTMA, 2007~2011).

따라서 2010년 어선 세력에 근거하여 선박직원법 시행령(별표 3)의 선박직원의 최저 승무기준 제1호(항해사) 및 제2호(기관사)에 따라 선종에 대한 톤수와 주기관별로 어선 세력을 분류하였다(MLTMA, 2011).

<Table 1> Number of vessels in fishing type

Type \ Year	2006	2007	2008	2009	2010
Coastal	2,095	2,086	2,063	2,060	2,056
Ocean-going	345	338	326	328	312
Foreign-flag	139	136	125	87	90
Total	2,579	2,555	2,514	2,475	2,458

<Table 2>는 갑판부 승무기준인 톤수별로 분류하여 적용하였다. 200톤 미만, 그 중에서도 연근해 어선이 현저히 많은 척수를 나타내어 2,051척으로 약 83%를 차지하였다.

<Table 2> Number of fishing vessels by tonnage

Tonnage \ Type	200 under	200 ~500	500~ 1600	1600 ~3000	3000 ~6000	6000 over	Sum
Coastal	2,023	33	-	-	-	-	2,056
Ocean-going	15	241	46	5	4	1	312
Foreign-flag	13	34	29	5	9	-	90
Total	2,051	308	75	10	13	1	2,458

그러나 어선 기관부 승무기준은 총톤수 500톤 미만인 2,359척(<Table 2>)은 총톤수가 적용되고, 총톤수 500톤 이상의 99척은 주기관 출력(KW)을 적용하고 있다. <Table 3>은 선종에 대한 주기관 출력을 세분하여 어선 세력을 나타내었다. 이들 99척 중 69척이 1,500~3,000KW에 해당되어 약 70%를 차지하였다.

<Table 3> Number of vessels by engine output over 500 tonnage

Type \ KW	750 under	750 ~1500	1500 ~3000	3000 ~6000	Sum
Coastal	-	-	-	-	-
Ocean-going	-	7	39	10	56
Foreign-flag	-	3	30	10	43
Total	-	10	69	20	99

2. 법정 승무 기준에 의한 어선 해기 인력 수요

소형 선박을 제외한 선박 직원 승무기준을 적용한 <Table 2>와 <Table 3>에 근거한 선종별, 면허 등급별 어선 해기 인력의 법정 최저 수요 인원은 <Table 4> 및 <Table 5>와 같이 산출되었다. 이들 Table에서 보면 어선 항해사는 2,988명, 어선 기관사는 2,941명으로 총 5,929명이 법정 최저 수요 인원으로 나타났다. 항해사와 기관사 모두 해기면허 5~6급의 연근해 어선에서 수요 인원의 대부분을 차지하였다.

이들 최저 수요 인원에서 보면, 5~6급 해기면허를 취득하는 수산계 고등학교 또는 이에 상응하는 교육기관에서 많은 해기인력을 배출해야 함을 의미한다고 할 수 있다.

<Table 4> Minimum demanding officers of fishing vessels by license of competence

Type Grade	Coastal	Ocean-going	Foreign-flag	Sum
6	2,056	256	47	2,359
5	33	292	68	393
4	-	60	52	112
3	-	56	43	99
2	-	10	14	24
1	-	1	-	1
Total	2,089	675	224	2,988

<Table 5> Minimum demanding engineers of fishing vessel by license of competence

Type Grade	Coastal	Ocean-going	Foreign-flag	Sum
6	2,023	263	50	2,336
5	33	297	77	407
4	-	49	40	89
3	-	49	40	89
2	-	10	10	20
1	-	-	-	-
Total	2,056	668	217	2,941

3. 어선 해기 인력의 승선 현황

최근 3년간 연도별 총 어선해기사의 승선인원 대비 학교 출신별 구성 비율은 <Table 6>과 같다. 매년 약간의 차이는 있으나 수산계 15.6%, 해양계 2.6%, 일반 81.82% 수준으로 일반 출신들이 수산계 출신보다 5배 이상 승선하고 있었다.

특히 연근해어선 항해사의 경우는 최근 3년 평균 백분율로 87%가 일반 출신이었고 11%가 수산계 출신이었다. 반면에 기관사는 수산계가 6.8%, 일반 출신이 91.7%로 항해사에 비교하여 기관사의 일반 출신 비율이 더 높은 것을 알 수 있었다.

<Table 6> Alma mater of employed seafarers for 3 year's duration lately (parenthesis:%)

Type & license	Alma mater		Total	Fisheries				Maritime	General short org.
				Univ.	College	High school	Short org.		
2008	Coastal	officer	2,274	4(0.2)	29(1.3)	201(8.8)	31(1.4)	50(2.2)	1,959(86.1)
		engineer	2,122	1(0.0)	5(0.2)	138(6.5)	17(0.8)	21(1.0)	1,940(91.4)
	Ocean-going	officer	595	29(4.9)	52(8.7)	178(30.0)	34(5.7)	21(3.5)	281(47.2)
		engineer	560	3(0.5)	14(2.5)	84(15)	20(3.6)	30(5.4)	409(73.0)
	Foreign-flag	officer	48	5(10.4)	13(27.1)	8(16.7)	-	1(2.1)	21(43.8)
		engineer	63	1(1.6)	1(1.6)	15(23.8)	2(3.2)	1(1.6)	43(68.3)
	Sum		5,662	43(0.8)	114(2.0)	624(11.0)	104(1.8)	124(2.2)	4,653(82.2)
2009	Coastal	officer	2,308	2(0.1)	29(1.3)	178(7.7)	27(1.2)	44(1.9)	2,028(87.9)
		engineer	2,130	-	-	121(5.7)	13(0.6)	34(1.6)	1,962(92.1)

2010	Ocean-going	officer	610	21(3.4)	56(9.2)	199(32.6)	48(7.9)	38(6.2)	248(40.7)
		engineer	578	2(0.3)	10(1.7)	92(15.9)	29(5.0)	35(6.1)	410(70.9)
	Foreign-flag	officer	67	8(11.9)	11(16.4)	11(16.4)	5(7.5)	1(1.5)	31(46.3)
		engineer	66	-	1(1.5)	10(15.2)	3(4.5)	4(6.1)	48(72.7)
	Sum		5,759	33(0.6)	107(1.9)	611(10.6)	125(2.2)	156(2.7)	4,727(82.1)
	Coastal	officer	2,381	4(0.2)	30(1.3)	188(7.9)	32(1.3)	57(2.4)	2,070(86.9)
		engineer	2,242	-	1(0.0)	148(6.6)	2(0.1)	37(1.7)	2,054(91.6)
	Ocean-going	officer	613	22(3.6)	62(10.1)	205(33.4)	35(5.7)	37(6.0)	252(41.1)
		engineer	567	2(0.4)	13(2.3)	105(18.5)	27(4.8)	30(5.3)	390(68.8)
	Foreign-flag	officer	65	11(16.9)	12(18.5)	13(20.0)	8(12.3)	1(1.5)	20(30.8)
engineer		62	-	2(3.2)	14(22.6)	5(8.1)	7(11.3)	34(54.9)	
Sum		5,930	39(0.7)	120(2.0)	673(11.3)	109(1.8)	169(2.8)	4,820(81.3)	

그리고 원양어선 항해사의 경우는 수산계 출신이 51.8%, 일반 출신이 43%를 차지하고 있으나 기관사의 경우는 수산계가 23.5%, 일반 66.5%이었다. 따라서 항해사는 수산계 출신의 비율이 높은 반면에 기관사의 경우는 일반 출신이 수산계 출신 보다 약 3배 이상 승선하는 것으로 조사되었다.

이와 같은 요인은 첫째, 항해사 면허(1~4급)는 어선 및 상선으로 구분되어 있지만 기관사 면허는 구분이 없기 때문에 상선 취업이 쉽게가능하고 또 선호하는 기관사 면허 소지자의 성향으로 볼 수 있다. 둘째는 어선의 규모, 근로 환경 및 근로조건 등을 고려한 수산계 출신 항해사들이 어선 승선을 기피하는 요인으로 작용한 것으로 추정된다.

그러나 <Table 1>에서처럼 어선 척수는 매년 평균 1% 감소함에도 불구하고, 승선 중인 어선 해기 인력은 <Table 6>에서와 같이 2008년을 기준으로 매년 약 2%씩 증가하고 있음을 알 수 있었다.

4. 법정 최저 수요와 승선 인원 비교

<Table 4>와 <Table 5>에서 제시된 법정 최저 수요 인원과 <Table 6>의 2010년 기준 승선 인원을 비교하여 나타내면 <Table 7>과 같

다.

연근해 어선에서는 법정 승선 인원 4,145명보다 478명(11.5%) 많은 해기 인력이 승선하고 있다. 반면에 원양어선 및 해외 취업어선의 경우에는 법정수요 인원 1,784명보다 477명(26.7%)이 부족한 것으로 조사되었다. 특히 원양어선의 경우, 어선기관사가 어선항해사에 비교하여 더 많은 인원이 부족한 것으로 파악되었다.

연근해 어선에 승선 중인 해기사가 법정수요 인원보다 많은 것은 총톤수 200톤 미만의 연근해 어선이라도 어로 조업의 특성과 향후 양질의 선·기관장 전문 인력 확보 측면에서 선박 직원법 시행령(별표 3)의 최저 승무기준 인원 이상으로 항해사 및 기관사를 승선시키고 있는 것으로 판단된다.

<Table 7> Comparison between demanding seafarers of minimum boarding(A) and the employed(B)

Seafarer Type	Officer			Engineer		
	A	B	Diff.	A	B	Diff.
Coastal	2,089	2,381	292	2,056	2,242	186
Ocean-going	675	613	-62	668	567	-101
Foreign-flag	224	65	-159	217	62	-155
Total	2,988	3,059	71	2,941	2,871	-70

Ⅲ. 어선 해기 인력의 공급

1. 수산계 학교의 어선 해기 인력 양성

3급 해기사 양성기관의 6개 대학교 졸업생이 2010년 12월을 기준한 최근 5년간 면허취득 현황은 <Table 8>과 같다. 여기서 한국선원복지이용센터(KSWEC, 2007~2011), 해양·수산계 학교 졸업생 현황(KMI, 2011)에 근거하여 편집한 것으로 졸업인원은 당해 연도의 면허 취득 인원을 기준하여 항해사 또는 기관사로 구분하였다. 그리고 무면허(No license)는 항해 및 기관분야 면허를 취득하지 않은 인원을 합하여 나타내었으며, 승선 인원은 2010. 12. 31일 현재 승선 중인 인원으로서 예비인력은 고려하지 않았다.

먼저 면허취득을 보면, 수산계 대학의 승선관련학과의 총 졸업인원 1,639명 중 59.8%인 980명이 항해사 또는 기관사 면허를 취득하고 있으나, 4급 및 5급 해기사를 양성하는 8개 수산계 고교의 경우 총 졸업인원 2,069명 중 17%에 해당하는 352명이 해기사 면허를 취득하였다. 따라서 수산계 대학은 고등학교보다 면허 취

득률이 3배 이상 높았다.

한편 수산업계 요청에 의해 한국해양수산연수원(KIMFT, 2011)에서 2006년부터 개설 운영되는 맞춤형 원양어선 5급 해기사 양성과정(교육기간 : 5월)은 2011년 5월 기준으로 총 졸업인원 116명 모두가 면허를 취득하고 있다.

졸업생의 승선인원을 보면, 대학은 5년간 301명으로 전체 졸업생의 18.4%이었다. 이들 중 어선 또는 상선에 항해사 125명(41.5%), 기관사 154명(51.2%)이었으며 기관사의 승선비율이 약간 높았다. 이 현상은 현행 면허제도상 항해사 면허는 어선항해사로 한정되어 있지만, 기관사 면허는 비한정적이므로 기관사 면허 취득자가 상선 승선을 더 많이 한 것으로 판단된다.

고교 출신의 승선인원은 5년간 76명으로 전체 졸업생의 3.7%에 불과하다. 이들 중 항해사 36명(47.4%), 기관사 22명(28.9%), 무면허 18명(23.7%)이었다.

해기연수원은 5년간 116명의 졸업생중 29명이 승선하여 승선비율이 25.0%로 나타났다. 이 값은 대학과 고등학교보다 높았다.

그러나 2006년부터 2010년까지 해기양성기관

<Table 8> Alma mater' s license of competence and employed seafarers

Alma mater	Condition	2006		2007		2008		2009		2010		Sum	
		Graduated	Employed	Graduated	Employed	Graduated	Employed	Graduated	Employed	Graduated	Employed	Graduated	Employed
Univ.	Officer	90	15	89	12	110	33	127	25	147	40	563	125
	Engineer	68	22	64	10	82	37	112	49	91	36	417	154
	No license	116	1	108	1	133	14	129	3	173	3	659	22
	Sum	274	38	261	23	325	84	368	77	411	79	1,639	301
High school	Officer	49	11	47	4	81	1	63	10	56	10	296	36
	Engineer	9	3	2	-	5	2	20	7	20	10	56	22
	No license	293	-	343	5	391	4	305	2	385	7	1,717	18
	Sum	351	14	392	9	477	7	388	19	461	27	2,069	76
KIMFT	Officer	10	1	11	4	19	4	8	3	18	5	66	17
	Engineer	5	-	8	1	11	3	9	3	17	5	50	12
	No license	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Sum	15	1	19	5	30	7	17	6	35	10	116	29
Total		640	53	627	37	832	98	773	102	907	116	3,824	406

인 수산계학교의 5년간 승선추이는 완만하게 증가하는 경향을 보였다.

2. 수산계 졸업생의 승선 현황

최근 5년간 수산계 학교 졸업생의 선종별 승선현황은 <Table 9>와 같다. 대학졸업자의 경우, 총 승선인원 301명 중 국내소속 어선 승선자는 71명(23.6%)으로 상선의 230명(76.4%)과 비교하면 극히 저조한 실정이다. 특히 기관사의 경우에는 승선인원 154명 중 145명(94.2%)이 상선에 승선하고 있는 반면에 어선 승선자는 9명(5.8%)에 불과하여 항해사 경우보다 더 저조

한 것으로 조사되었다.

고등학교 졸업자는 총 승선자 76명 중 60명(78.9%)이 승선하여 대부분 국내소속 어선에 종사하여 대학 졸업자와는 반대로 나타났다. 연수원 졸업자는 총 29명 중 원양어선에 22명(75.9%)이 승선하여 고등학교 졸업자와 유사한 결과를 보여 주고 있다.

따라서 2006년 이후 각종 수산계 학교 졸업인원 총 3,824명에서 2010년 12월 말 현재 승선인원은 406명(10.1%)이며, 이들 중 어선해기 인력은 133명으로 졸업인원 대비 3.5%, 승선인원 대비 32.8%로 나타났다.

<Table 9> Number of employed seafarers in fisheries alma mater for 5 years

Alma mater		Type		Merchant		Fishing Vessel		Foreign-flag		Total
		Ocean-going	Coastal	Ocean-going	Coastal	Merchant	Fishing Vessel			
Univ.	Officer	63	13	38	2	9	-		125	
	Engineer	107	15	9	-	23	-		154	
	No license	-	-	22	-	-	-		22	
	Sum	170	28	69	2	32	-		301	
High school	Officer	4	1	28	-	1	2		36	
	Engineer	3	1	17	-	1	-		22	
	No license	2	1	14	1	-	-		18	
	Sum	9	3	59	1	2	2		76	
KIMFT	Officer	6	11	-	-	-	-		17	
	Engineer	1	11	-	-	-	-		12	
	No license	-	-	-	-	-	-		-	
	Sum	7	22	-	-	-	-		29	
Total		186	53	128	3	35	2		406	

3. 부원 선원의 어선 해기 인력 양성

수산계 학교를 졸업하지 않은 어선 부원 선원은 선박직원법 제5조에 의한 면허의 요건을 구비하면 해기연수원에서 해당 면허시험을 거쳐 등급에 적합한 부원 승선경력으로 면허취득교육을 이수하여 면허를 발급받는다.

<Table 10>은 해기연수원의 최근 3년간 면허취득교육 이수자 현황을 나타내었다. 면허취득교육 이수자 중 일부는 면허시험 응시 전에 이수하는 경우가 있어 이수자 전원이 면허 취득자로 볼

수 없으나 동 교육 이수자는 해기사로 승선하고자 하는 강한 욕구를 가진 유효 신규 인력으로 볼 수 있다.

<Table 10>에서 3급, 4급 및 5급 면허취득교육 이수자는 연 760명 정도이며, 이들 중 기관사 이수자는 선종이 한정되지 아니한 면허 취득으로 인해 대부분 상선 승선을 희망하였고, 항해사는 선종에 따라 교육과정 운영을 구분함으로써 인해 해당 과정 이수자는 어선항해사로 승선하게 된다.

그러나 6급 해기사 면허취득교육 이수자의 연

평균 592명의 경우는 어선 승선 경력을 가진 부원 선원들이 많았다.

<Table 10> Number of KIMFT' s license of competence for 3 years

Grade \ Year		Year			
		2008	2009	2010	Total
3	Officer	17	9	7	33
	Engineer	30	60	49	139
	Sum	47	69	56	172
4, 5	Officer	4	5	8	17
	Engineer	102	135	76	313
	Sum	106	140	84	330
6	Officer	461	258	230	949
	Engineer	406	208	214	828
	Sum	867	466	444	1,777
Total	Officer	482	272	245	999
	Engineer	538	403	339	1,280
	Sum	1,020	675	584	2,279

동 과정 이수자 대상으로 조사된 설문 결과에 서 보면 항해사 63%, 기관사 67% 정도가 어선 승선을 희망하고 있었다.

따라서 해기연수원을 통한 어선 해기 인력은 적어도 60%라면 연평균 456명 정도로 예상된다.

IV. 요약 및 결론

어선 해기 인력 수급은 어선 척수에 기인하는 것으로 어선 척수의 변화는 어선 어업의 어황 사정에 따라 변수가 많으며, 승선 계약 기간의 장기화, 어선원의 근로조건과 임금 등의 요인에 의한 적당 해기 인력 승선 인원 산정에 많은 어려움이 있다.

따라서 본 연구에서는 선박직원법 시행령 별표 3에서 규정하고 있는 선박직원의 최저승무기준과 국토해양부에서 발행하는 『한국선원통계연보』 및 『해양계, 수산계 졸업생 현황』 등의 통계 자료를 활용하여 어선 등록 척수가 아닌 실제 운항 어선 척수를 기준으로 단기적 수급 실태를 조사

하였으며, 그 결과는 다음과 같다.

1. 어선 해기 인력이 승선하고 있는 최근 5년간의 어선 세력은 출어 어선을 대상으로 한 경우, 매년 평균 약 1% 정도 감소하였다.

2. 선박직원법 시행령(별표 3)상에서 선박직원의 최저승무기준에 근거하여 산정된 어선 해기 인력의 법정 최저 수요 인원은 총 5,929명으로, 어선항해사 2,988명과 어선기관사 2,941명이었다.

3. 2010년 12월 말 기준 승선 중인 어선 해기 인력은 2,458척의 어선에 5,930명이 승선하고 있는 것으로 파악되었으며 출신별 구성 비율은 매년 약간의 차이는 있으나 수산계 15.6%, 해양계 2.6%, 일반 81.82% 수준으로 일반 출신들이 수산계 출신보다 5배 이상 승선하고 있었다.

4. 어선 해기 인력의 법정 최저 수요인원과 승선인원을 비교하면 연근해 어선에서는 항해사 및 기관사 모두 법정 인원보다 478명인 11.5%정도 많이 승선한 반면에 원양어선의 경우는 법정 수요인원보다 약 477명인 26.7%가 부족한 것으로 조사되었다.

5. 대학(6개)에서 3급 해기사 면허의 신규양성 인원은 연평균 졸업인원 329명 중 59.6%인 196명이 해기사 면허를 취득하고 있으며, 4급 및 5급 해기사를 양성하는 고교(8개)의 연평균 졸업인원 414명 중 17%인 71명이 해기사 면허를 취득한 것으로 나타났다. 그리고 한국해양수산연수원의 맞춤형 원양어선 5급 해기사의 연평균 수료인원은 24명으로 모두가 면허를 취득하였다.

6. 한국해양수산연수원의 신규 어선 해기 인력은 면허취득교육과정 이수자의 약 60%로 추정되며, 연평균 456명 정도이다.

7. 2006년 이후 각종 수산계 학교 졸업인원 총 3,824명에서 2010년 12월 말 현재 승선인원은 406명(10.1%)이며, 이들 중 어선해기 인력은 133명으로 졸업인원 대비 3.5%, 승선인원 대

비 32.8%로 나타났다. 그러나 대학은 주로 2008년 이후, 고교는 2009년 이후 승선인원이 증가하고 있었다.

이상과 같은 어선 해기 인력의 수급 실태를 고려하면 2008년 이후 졸업생들의 승선 증가 현상이 최근 청년실업 심화라는 사회적 여건 변화와 무관한 것으로 보이지 않는다. 그러나 우수한 어선 해기 인력의 안정적 수급과 함께 어선어업의 경쟁력 향상 및 해양사고의 미연방지가 중요하다.

나아가 수산계 학교 출신의 어선 승선 기피 현상 해소를 위한 산·학·관의 유기적인 관계를 통하여 신규 양성에서부터 승선생활의 장기화를 유도할 수 있는 근로환경과 근로조건의 개선을 위한 지속적인 노력이 필요하다고 사료된다.

Reference

MLTMA(2007~2011). Korea Seafarer's Statistical Year Book.
MLTMA(2011). Ships Officers Act in Enforcement Ordinance of Annexed List 3. Korea Seafarer's Welfare & Employment Center(2007~2011). Seafares and Vessels' Statistical Year Book.

Korea Seafarer's Welfare & Employment Center(2007~2011). Alma mater of Maritime and Fisheries School.

KMI(2011). Statistics of Maritime and Fisheries.

KIMFT(2011). Unpublished Education Data of KIMFT.

Lee, Z. K & D. C. Im(1993). A study on Reform Directions for Promotion of Fishermen's Labor Condition, Jour. Fish. Mar. Sci. Edu. 5(1), 23~30.

KMI(1997). A Study on Manpower Supply Plans of Maritime & Fisheries Industries, 159.

Cha, C. P & J. U .Park(2011). A Study on Management of Foreign Seaman on Board Coastal & Offshore Fishing Boats, Jour. Fish. Mar. Sci. Edu. 23(4), 515~525.

Kim, Y.U. & M. K. Park(2012). A Study on Devices of Reducing Foreign Fishermen's Rate of Deserting from Coastal and Offshore Fishing Vessels in Korea, Jour. Fish. Mar. Sci. Edu. 24(2), 263~271.

-
- 논문접수일 : 2013년 05월 08일
 - 심사완료일 : 1차 - 2013년 06월 14일
 - 게재확정일 : 2013년 06월 17일