

상선 위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도에 관한 연구

김득봉* · 이창현** · 이홍훈**†

*, ** 목포해양대학교

A Study on the Working Status and Onboard Training Satisfaction Level of Merchant Ship's Cadets

Deug-Bong Kim* · Chang-Hyun Lee** · Hong-Hoon Lee**†

*, ** Mokpo National Maritime University, Mokpo, 58628, Korea

요 약 : 2017년 승선실습 중이던 위탁실습생이 사망하는 사고가 있었다. 이 실습생은 1일 12시간씩 작업을 했다고 한다. 실습생에 대한 업무시간과 휴식시간을 규정하는 법령은 아직까지 없다. 이 연구는 상선에서 승선실습을 하는 위탁실습생의 업무실태 파악과 위탁실습생의 처우 개선을 위해 설문조사와 통계분석을 수행했다. 설문은 상선에서 위탁실습을 다녀온 학생을 대상으로 진행했다. 설문결과는 다음과 같다. 첫째, 선종에 관계없이 1일 평균 10시간씩 업무했다는 의견이 43.0%를 차지했고, 휴식시간은 평균 8시간이었다는 의견이 35.2%를 차지했다. 응답자의 15.6%가 12시간 이상 업무한 경험이 있다고 했다. 라면 끓이기, 휴식 중에 작업, 사적인 심부름 등 부당한 지시 사례가 있었다. 둘째, 선종별 교육만족도에 대해 LNG운반선에서 실습한 학생들의 만족도가 높았던 반면, 산적화물선과 컨테이너운반선의 교육만족도는 낮았다. 선박의 크기와 선령, 업무시간, 휴식시간, 실습지원비가 교육만족도에 미치는 영향은 미약함을 확인했다. 끝으로, 위탁실습생의 근로자성 판단에 대해 56.8%가 '근로에 해당된다'고 응답했다. 설문결과를 통해 위탁실습의 열악성과 위탁실습생이 근로와 휴식에 대한 법령의 사각지대에 있음을 확인했다. 이를 위해 업무시간과 휴식시간의 법령 마련, 폭력 및 성희롱에 피해방지시스템 구축 등을 개선방안으로 제시했다. 이 연구는 위탁실습생의 업무와 휴식에 논문의 초점을 맞춰 선박의 종류와 크기, 선령별로 실습만족도를 분석했다는 것에 의의가 있다.

핵심용어 : 승선실습, 실습생, 위탁실습, 업무시간, 휴식시간, 교육만족도

Abstract : In 2017, there was an accident in which a cadet onboard training was killed. This cadet worked 12 hours a day. No regulation has yet been laid down to define hours and breaks for interns. Therefore, the purpose of this study is to investigate the working status of commissioned training, the satisfaction survey of commissioned training, and to improve the treatment of commissioned trainees. The survey was conducted on students commissioned from merchant vessels, and 461 respondents answered the questionnaire. The results of the survey are as follows. First, 43.0% of cadets said that they worked 10 hours a day on average, regardless of the vessel type, and 35.2% said that the average rest time was 8 hours. 15.6% of respondents said they had worked more than 12 hours. Unreasonable order cases deviating from the purpose of education were "making ramen, working at rest time, instruction of dangerous work, making night snack and private errands." Second, the satisfaction level of cadets who practiced on LNG carriers was high, while the satisfaction level of cadets on bulk carriers and container carriers was low. It was confirmed that the ship's size, ship's age, working hours, rest time and training support costs had little minor effect on educational satisfaction. Lastly, 56.8% of the cadets answered 'commissioned training is like work.' Based on the results of the questionnaires, we proposed the following improvement methods; providing legislation for working hours and rest time for commissioned training cadets, protection system against violence and sexual harassment and victim protection. This study focuses on the working and rest time of merchant ship's cadet and it is meaningful to investigated the onboard training satisfaction by ship's type, size and age.

Key Words : Onboard training, Merchant ship's cadet, Commissioned training, Work hour, Rest time, Educational satisfaction

* First Author : kdb@mmu.ac.kr, 061-240-7197

† Corresponding Author : hhlee@mmu.ac.kr, 061-240-7184

1. 서론

2017년 8월, D해운업체에서 승선실습 중인 위탁실습생이 카타르 메사이드 항구에서 정박 중에 사망하는 사고가 있었다. 이 위탁실습생은 2만톤급 액체화학제품운반선에 승선 중이었으며, 승선한지 불과 1개월이 되지 않은 시점이었다. 사망 원인은 열사병으로 추정된다고 밝혀졌으나, 열사병에 이르게 된 과정에 대해서는 조사가 진행 중이다. 사망한 이 위탁실습생은 싱가포르를 출항해서 카타르 메사이드 항까지 항해하는 7일 동안 매일 12시간씩(6h 작업+6h 휴식+6h 작업+6h 휴식) 탱크 클리닝 작업을 했다고 전해지고 있다(Yonhapnews, 2017).

2016년도 해양수산부의 국정감사 당시, 김철민 국회의원은 위탁실습생들은 민간선박에서 일반선원들과 동일한 수준의 업무를 수행하고 있음에도 불구하고 월 20만~30만원의 실습지원비와 10만~20만원 추가 작업수당을 받는 실정이며, 더욱 큰 문제는 위탁실습생처럼 선원이 될 목적으로 실습을 위해 승선하는 경우에는 선원법에 의해 선원에서 제외되기 때문에, 결국 위탁실습생들은 ‘근로자’로도 ‘선원’으로도 인정받지 못하면서 최저임금법과 해수부 법령 모두 적용받지 못하는 사각지대에 있다고 말했다(Agriculture and Live Newspaper, 2016).

2011년 K자동차공장에서 실습하던 고등학교 학생이 뇌출혈로 중태에 빠지는 사고를 비롯하여 매년 1~2건의 현장실습 중 사망하는 사고가 끊이지 않고 있다. 이는 실습현장에서 ‘교육’과 ‘노동’이 혼재되면서 발생하는 사고로 카타르에서 승선실습 중에 사망한 사고와 무관하지 않다.

이제까지 해운회사의 상선에서 위탁실습 중인 학생을 대상으로 실습만족도에 관한 여러 차례 연구가 있었으나, 교육내용과 위탁실습 후 의식 변화, 급식 및 거주환경에 대한 만족도가 대부분이었다(Jo et al., 2014; Sin and Im, 2015; Park et al., 2015; Kim et al., 2018). 이 연구는 위탁실습생의 근로와 휴식에 논문의 초점이 맞춰져 있으며, 선박의 종류와 선박의 크기, 선령별로 위탁실습 실태를 조사했다. 추가적으로 외부 환경적 요소와 실습만족도의 상관관계 분석, 위탁실습생들의 처우 개선 방안 등을 강구했다.

2. 위탁실습생의 업무와 휴식 관련 법령 고찰

2.1 용어 정의

해기 지정교육기관에서는 실습선 실습과 위탁실습 2가지 형태의 승선실습제도를 운영하고 있다. 실습선 실습이라 함은 대학(고교)에서 보유하고 있는 실습선에 승선하여 교육을 받는 것을 말한다. 실습선에는 교수(교사), 항해/기관교관

등 실습을 전담하는 인력이 배치되어 있다. 한편 위탁실습은 해운업체(수산업체 포함)의 선박에 학생을 위탁하여 승선실습을 하는 것을 말한다. 실습교육을 위한 별도의 전담 인력은 없으며, 해당 선박의 항해사와 기관사가 교육을 담당한다. 일반적으로 위탁실습생은 1척 선박에 2명(항해사 1명, 기관사 1명)의 학생이 배치된다. 이러한 상선에서 교육을 받는 학생을 ‘위탁실습생’이라 한다. 실습 기간은 총 12개월로 ‘6개월 실습선 실습+6개월 위탁실습’으로 이루어진다. 학생들의 선택에 따라 12개월 동안 연속으로 실습선 실습(또는 위탁실습)을 하는 경우도 있다.

2.2 승선실습의 법적 근거

STCW(The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 이하 STCW) 첨부서 1의 제Ⅱ장 제Ⅱ/1조(총톤수 500톤 이상의 선박에서 항해당직을 담당하는 해기사의 자격증명에 관한 강제적 최저요건)에 의하면 항해사의 경우 12개월 이상, 750 KW 출력을 가진 선박에서 기관사로 승무하기 위해서는 제Ⅲ장 제Ⅲ/1조(유인기관실에서 기관당직을 담당하는 해기사 또는 정기적 무인기관실에서 지정 당직기관사의 자격증명에 관한 강제적 최저요건)에 따라 공장실습을 포함하여 12개월 이상의 승선실습이 요구된다(STCW, 2018).

국내에서도 선박직원법 제5조(면허의 요건) 2항, 동법 시행령 제5조의 2(면허를 위한 승무경력) 및 별표 1의 3, 제9조(승무경력의 증명) 1항 4호 및 5호, 제16조(지정교육기관의 교육과정 이수자 등에 대한 특례)에 따라 12개월 이상의 승선경력이 요구된다. 기관사의 경우 STCW협약과 동일하게 공장실습을 포함하여 12개월 승선실습이 필요하다. 공장실습은 해양수산부장관이 인정하는 조선소나 육상실습장에서 해야 한다(The Ships Officer Act, 2018).

2.3 위탁실습생의 업무와 휴식시간 기준

선원법 제60조(근로시간 및 휴식시간)에 의하면 ‘선원에 해당하는 자’는 1일 8시간, 1주간 40시간을 근로시간으로 하며, 선원과 합의하여 1주간 16시간을 한도로 근로시간을 연장할 수 있다. 항해당직근무자는 1주간 16시간의 범위에서, 그 밖의 선원은 1주간 4시간 범위에서 시간외 근무를 명할 수 있다. 또한 임의의 24시간에 10시간 이상의 휴식시간과 1주간에 77시간 이상의 휴식을 보장하여야 한다. 그러나 이러한 근로와 휴식시간에 대한 규정은 위탁실습생에게 적용되지 않는다. 선원법 시행령 제2조에서 ‘선원이 될 목적으로 실습을 위하여 승선하는 사람’은 선원에 해당하지 않는다고 정의하고 있기 때문이다. 또한 위탁실습생은 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 이하 MLC협약)에서도 적용 받지

못하고 있다.

교육부는 현장실습 중 사망이나 안전사고를 계기로 ‘대학생 현장실습 운영규정’을 마련했다(교육부 고시 제2017-115호). 이 규정 제6조(현장실습운영시간)에 의하면 현장실습은 주 40시간을 초과하지 않는 것을 원칙으로 하며, 필요한 경우 실습생의 동의를 얻어 주 최대 5시간까지 실습시간을 연장할 수 있도록 하고 있다. 또한 22시부터 06시까지 야간 실습은 교육목적을 위해 불가피한 경우를 제외하고 금지하고 있다. 이 대학생 현장실습 운영규정이 상선에서 위탁실습 중인 학생들에게도 적용되는 지는 논란의 소지가 있다. 이 규정 제3조(우선적용)에 “직업교육훈련촉진법, 교원자격검정령 시행규칙 등 별도의 법령에 따라 운영하는 현장실습은 해당 법령을 우선 적용한다.”고 규정하고 있기 때문이다.

H대학에서는 ‘위탁승선실습 관리지침’을 만들어 위탁실습생의 업무시간과 휴식을 규정(권고)하고 있다. 이 관리지침에 따르면 실습은 1주일에 최대 40시간까지 가능하며, 야간·휴일 실습은 거부할 권리가 있다고 명시했다(KMOU, 2016). 이 관리지침이 위탁업체에서 실질적으로 적용되고 있는 지는 확인이 필요하나, 위탁실습생에 대한 실습시간과 휴식시간을 제시했다는 것에 큰 의의가 있다고 보여 진다.

2.4 상선 위탁실습생 추정 인원

해기지정교육기관에서 교육과정을 이수한 자가 신규로 해기사 면허를 취득하기 위해서는 3급(4급) 항해사 면허의 경우 12개월 이상의 승선실습, 3급(4급) 기관사 면허의 경우 6개월 공장실습을 포함하여 12개월 이상의 승선실습이 필요하다. 연간 상선과 어선, 실습선에서 승선실습을 하는 인원은 Table 1에서 보는 바와 같이 2,315명 규모이다. 이 중 상선 위탁실습생은 1,100여 명(상선과정의 70~75% 수준)으로 추정된다.

Table 1. The number of on-board training cadets per year

Items	Education institution	The number of cadets	
		Annually	Total (P)
Merchant ship course	KMOU	478	1,483
	MMU	525	
	BNMHS	160	
	INMHS	120	
	KIMFT	60	
Fishing boat course	PKNU, JNU, JNU, GNU, GSU, ICEHS, CHEHS, PHEHS, WDFHS, GNMHS, SSHS, KIMFT		832

Source : MOF (2018)

3. 위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도

3.1 연구방법

위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도를 조사하기 위해 설문조사를 수행하였다. 2016년 7월부터 2018년 2월까지 위탁실습을 다녀온 M대학의 학생을 대상으로 설문조사를 수행하였다. 설문에 응답한 학생은 Table 2와 같이 총 461명으로 남학생 433명, 여학생 28명이다.

설문지는 승선한 선박에 대한 정보, 실습생의 업무시간과 휴식시간, 실습교육에 대한 만족도, 불합리한 대우, 위탁실습생의 근로자성 판단 등에 대한 질문으로 구성했다.

Table 2. Number of survey respondents

Male	Female	Total (P)
433	28	461

3.2 업무 및 휴식에 대한 설문 결과

3.2.1 실습해기사의 업무시간 및 휴식시간

Fig. 1은 위탁실습생의 평균 업무시간을 보이고 있다. 1일 10시간(43.0%)을 업무했다는 응답이 가장 많았으며, 8시간(23.3%), 12시간(17.4%) 순이었다. 응답자의 15.6%가 ‘12시간 이상’ 업무한 경험이 있다고 밝히고 있다. 1일 8시간 당직시간을 마친 후, 사적인 심부름, 별도 과제 수행, 기기보수, 선내순찰 등 추가 업무를 수행하는 것으로 조사됐다.

Table 3은 선종별 평균 업무시간을 보이고 있다. 선종에 관계없이 전반적으로 평균 10시간 형태의 업무시간을 보이고 있다. 다만 케미컬운반선의 업무시간이 다른 선종에 비해 높은 것으로 나타났다. 케미컬운반선에서 실습한 학생 중에서 10시간 이상 업무했다는 의견이 전체의 83%를 차지하고 있어 높은 업무 강도를 보였다.

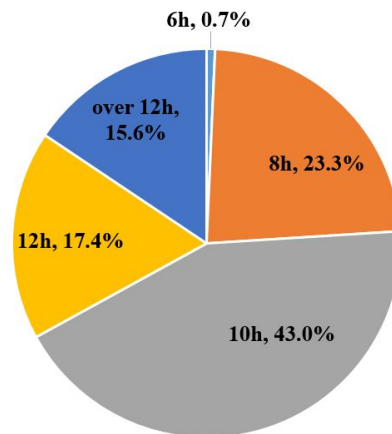


Fig. 1. Ave. work hours of merchant ship's cadets.

Table 3. Ave. work hours by ship's type

Hour	Cont.	Car	Bulk	Oil	Chem	LNG	LPG
6h	1	0	0	0	0	0	2
8h	16	16	16	22	15	7	11
10h	26	32	27	29	44	16	16
12h	14	19	9	13	16	5	1
over 12 h	10	14	8	14	13	5	5
Total (P)	67	81	60	78	88	33	35

* Cont. (Container ship), Car (Car carrier), Bulk (Bulk carrier), Oil (Oil tanker), Chem. (Chemical tanker), LNG (LNG carrier), LPG (LPG carrier)

Fig. 2는 1일 평균 휴식시간을 보이고 있으며, Table 4와 Table 5는 선종별 평균 휴식시간과 최소 휴식시간을 나타낸 것이다. 아래 그림과 같이 1일 평균 휴식시간은 8시간(35.2%)이 가장 많았으며, 6시간(28.5%), 10시간(18.4%), 10시간 이상(13.6%) 순이었다. 최소 휴식시간은 4시간(41.4%), 6시간(29.7%), 8시간(10.8%) 순이었다. 이러한 최소 휴식시간의 빈도가 실습기간 중 얼마나 발생하는지 알 수 없으나, 선박 입·출항 시 계류작업 지원, 탱크 클리닝(tank cleaning) 작업, 정박 중 현문당직, 정박 중 기관수리 등 선박 입·출항 및 정박 중에 주로 발생하는 것으로 사료된다.

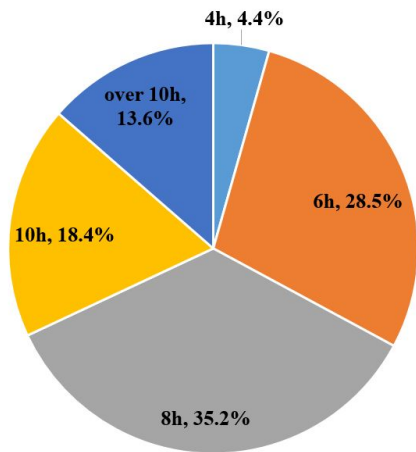


Fig. 2. Ave. rest time of merchant ship's cadets.

Table 4. Ave. rest time by ship's type

Hour	Cont.	Car	Bulk	Oil	Chem	LNG	LPG
4h	5	1	3	4	3	3	0
6h	20	29	18	14	27	8	8
8h	17	31	18	32	29	14	12
10h	16	14	11	14	16	3	6
over 10h	8	7	11	11	11	4	7
Total (P)	66	82	61	75	86	32	33

Table 5. Minimum rest time by ship's type

Hour	Cont.	Car	Bulk	Oil	Chem	LNG	LPG
4h	28	40	26	30	41	14	12
6h	20	25	16	30	30	8	8
8h	5	5	9	9	7	7	8
10h	3	0	1	2	2	2	0
over 10h	3	3	4	3	4	2	1
Total (P)	59	73	56	74	84	33	29

3.2.2 위탁실습생의 주요 업무 내용

Fig. 3은 승선 중 위탁실습생이 주로 수행한 업무의 내용으로 사관들의 업무보조가 34%로 가장 높았으며, 당직 보조 27%, 기기정비 및 청소 등 잔업(daywork) 12%, 서류업무 4% 순으로 조사되었다.

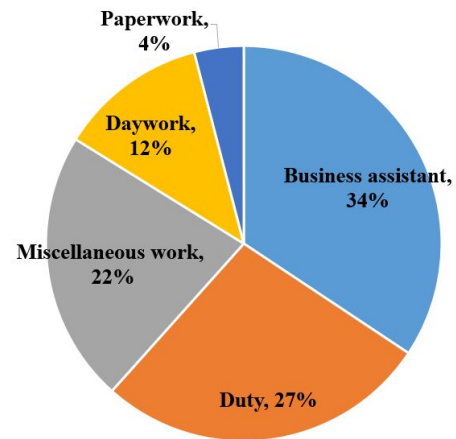


Fig. 3. Main works of merchant ship cadets.

3.2.3 폭력, 성희롱, 부당한 지시 등의 경험

Table 6과 같이 폭력, 성희롱 등의 경험에 대해 남학생의 경우 22.4%, 여학생의 경우 57.2%가 '경험이 있다'고 응답했다. 남학생은 대부분 폭력에 대한 경험이었고, 여학생은 성희롱에 대한 경험이었다.

Table 7은 실습교육 목적 외 부당한 지시에 대한 경험 사례를 나타낸 것이다. 라면 끓이기, 휴식시간에 작업, 위험작업 지시, 야참 만들기, 사적인 심부름이 가장 많았으며, 그 밖에 회식 준비, 술안주 만들기, 설거지하기, 침실청소, 노래 부르기, 술/게임 접대하기, 세탁, 수면 방해, 마사지 등도 있었다.

부당한 지시의 경험은 위에서 살펴 본, 위탁실습생의 업무 내용과 무관하지 않다. 공과 사를 구분할 수 있는 능력은 누구나 가지고 있다. 그러나 알면서 부당한 지시를 내리는 이유는 '실습생은 허드렛일 하면서 배우는 것이다'는 시각과 '과거 자신도 그렇게 승선실습을 했다'는 데에 기인하고 있

상선 위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도에 관한 연구

다. 또한 실습 평가를 좋게 받아야 하는 위탁실습생 입장에서 ‘어떠한 지시를 내려도 거부할 수 없다’는 심리를 이용한 부분도 있다고 판단된다.

Table 6. Experience of assault, sexual harassment etc.

Sex	Have experience	Have no experience	Non-response
Male	97 (22.4%)	326 (75.2%)	10 (2.4%)
Female	16 (57.2%)	12 (42.8%)	0 (0%)

Table 7. Example of experience about unreasonable order

Unreasonable instructions	Number of cases
Making instant noodle (ramen)	56
Working during break time	51
Order of dangerous works	40
Making of a midnight snack	33
Private errands	30
Preparation dining together	9
Making side dish for wine	9
Cleaning (other person's cabins)	8
Singing	6
Washing the dishes	5
Odd jobs	5
Entertain (wine and dine)	4
Game entertainment	4
Laundry of others' clothes	4
Additional reports	3
Disturb one's sleep	3
Massage	3

3.2.4 실습지원비 수령 현황

위탁실습생의 품행유지 및 상륙(외출) 지원 등의 명목으로 해운회사에서 지급해 주는 실습지원비는 Fig. 4와 같이 월 200~300달러(56.2%)가 가장 많았고, 300~400달러(37.8%), 400~500달러(2.7%) 순이었다. 월 200달러 미만(2.0%)을 받았다는 의견도 있었다.

Table 8은 선종별 실습지원비 수령 현황을 보인 것으로, 컨테이너반선, 자동차운반선, 산적화물선과 같은 일반화물선에 비해 케미컬운반선, 유조선과 같은 위험물운반선에서 월 300~400달러를 받았다는 의견이 많았다. 설문응답자 중 57.7%가 실습지원비 외에 추가로 작업수당(탱크 클리닝, 엔진 분해 정비, 냉동컨테이너 관리수당, 해적당직수당 등)을 받았다는 의견이 있었다. 작업수당 금액에 대해 월 50달러였다는 의견이 전체(작업수당 수령자 중)의 45.5%를 차지했으며, 월 50~100달러 33.1%였다.

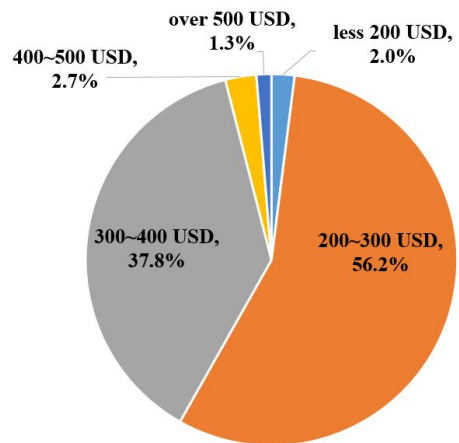


Fig. 4. Current status of payment of training support cost.

Table 8. Training support cost by ship's type

USD	Cont.	Car	Bulk	Oil	Chem	LNG	LPG
less 200	7	0	1	0	1	0	0
200-300	43	60	30	45	22	32	18
300-400	15	21	28	32	56	2	14
400-500	2	1	1	1	7	0	0
over 500	0	0	0	1	2	0	3
Total (P)	67	82	60	79	88	34	35

3.3 환경 요소별 실습만족도 및 상관관계 분석

3.3.1 선박의 종류, 크기, 선령별 실습 만족도

Table 9는 선종별 교육만족도와 업체만족도를 보이고 있다. 만족도는 ‘1~10’으로 표현되며, ‘10’에 가까울수록 만족도가 ‘높음’을 의미한다. 만족도는 위탁실습을 다녀온 학생 중에서 개인별로 정성적으로 평가하도록 하였다. 만족도 조사 결과는 다음과 같다.

교육만족도는 LNG운반선에서 실습한 학생에서 높게 나타났다. 기타 선박(특수목적선 등), 유조선, 자동차운반선, LPG운반선, 케미컬운반선 순이었다. 반면 산적화물선과 컨테이너운반선에서의 교육만족도는 다소 낮았다. 산적화물선의 교육만족도가 낮은 이유에 대해 ‘보수할 것이 많다, 화물창 청소 등 잔업이 많다, 2~3개 국가의 외국선원이 승선 중이라 불편했다, 식사가 입에 맞지 않았다, 사관들의 교육열의가 부족했다’ 등의 이유를 들었고, 컨테이너운반선의 교육만족도 저조에 대해 ‘입·출항이 잦다, 틀에 박힌 일을 반복적으로 시킨다, 수면 시간이 적을 때도 있다.’ 등의 의견이 있었다. 업체만족도 또한 LNG운반선에서 가장 높은 반면, 산적화물선과 컨테이너운반선 운용업체의 업체만족도는 다소 낮았다.

Table 9. Training satisfaction level by ship's type

Ship's Type	Education Satisfaction		Company Satisfaction	
	Level	Rank	Level	Rank
LNG	6.32	1	6.53	1
Others	6.18	2	5.33	6
Oil	5.89	3	5.76	3
Car	5.76	4	5.54	4
LPG	5.67	5	5.79	2
Chemical	5.63	6	5.53	5
Bulk	5.53	7	5.29	7
Container	5.47	8	5.21	8

Table 10과 Table 11은 선박 크기별, 선령별(진수일 ~ 2017년) 교육만족도와 업체만족도를 나타낸 것이다. 결과에서 보듯이 선박의 크기와 선령이 교육만족도에 미치는 영향은 거의 없음을 알 수 있다. 상관관계 분석을 통해서도 동일한 결과를 얻을 수 있었다. 선박 크기와 교육만족도의 상관관계는 +0.001, 선령과 교육만족도의 상관관계는 +0.031로 계산되었다. 상관관계 분석은 SPSS(Statistical Package for the Social Sciences) 통계분석 전용 프로그램을 사용했다.

3.3.2 요소별 상관관계 분석

Table 12는 평균업무시간, 평균휴식시간, 최소휴식시간, 실습지원비가 교육만족도에 미치는 영향(상관관계)을 나타낸 것이다. 평균업무시간, 평균휴식시간, 최소휴식시간, 실습지원비를 독립변수로 사용하여 교육만족도와 비교하였다. 상관관계지수가 +0.4 이상 또는 -0.4 이하가 나오면 '상관관계가 있음'을 의미하며, ±0.2~0.4는 '상관관계 약함' 0~±0.2는 '상관관계 매우 약함'을 의미한다.

결과에서 보듯이 평균업무시간, 평균휴식시간, 최소휴식시간, 실습지원비와 교육만족도의 상관관계는 '매우 약함'으로 나타났다. 다만 상관관계 지수는 작았지만 평균업무시간과는 음(-)의 관계, 평균휴식시간과 최소휴식시간, 실습지원비와는 양(+)의 관계가 있음을 알 수 있었다. 즉, 평균휴식시간과 최소휴식시간은 길수록, 실습지원비는 많을수록, 평균업무시간은 짧을수록 교육만족도는 높아질 수 있다는 것을 시사한다.

선박의 크기, 선박의 연령, 업무시간, 휴식시간, 최소휴식시간, 실습지원비와 같은 환경적 요소가 교육만족도에 미치는 영향은 미약했다. 학생들의 교육만족도는 환경적 요소보다는 인적 요소와 관계가 깊다는 것을 짐작할 수 있다. 이는 위탁실습 중에 중도 하선한 학생들의 상담결과에서도 알 수 있다. 실습선박의 사관으로부터 인격적인 모욕을 받았거나, 실습선박의 사관들과 마찰이 있었던 경우, 관심을 받지 못한 경우에 만족도가 낮았다.

Table 10. Training satisfaction level by ship's size

Ship's Size	Education Satisfaction		Company Satisfaction	
	Level	Rank	Level	Rank
100K-150K	6.00	1	6.08	1
50K-100K	5.85	2	5.74	2
10K-50K	5.63	3	5.18	5
Over 150K	5.59	4	5.39	3
less 10K	5.50	5	5.27	4

Table 11. Training satisfaction level by ship's age

Ship's Age	Education Satisfaction		Company Satisfaction	
	Level	Rank	Level	Rank
15-20Y	5.85	1	5.69	2
10-15Y	5.76	2	5.53	4
over 20Y	5.74	3	5.80	1
less 5Y	5.71	4	5.65	3
5-10Y	5.66	5	5.42	5

Table 12. Correlation with working hours, break time etc.

Correlation	Ave. working hours	Ave. break time	Minimum break time	Training support cost
Education satisfaction	- 0.104	0.144	0.024	0.063

4. 위탁실습생의 근로자성 판단 및 개선 방안

4.1 위탁실습생의 근로자성 판단 기준

고용노동부의 '일경험 수련생에 대한 법적 지위 판단과 보호를 위한 가이드라인'에서는 근로자성 판단 기준을 다음과 같이 제시하고 있다(MOEL, 2016).

- (Q 1) 직무교육 프로그램이 없이 업무상 필요에 따라 수시로 업무를 지시하는 등의 방식으로 일경험 수련생의 노동력을 활용하는 경우
- (Q 2) 상시적 또는 특정시기에 인력이 추가로 필요한 업무 등에 근로자를 대체하여 일경험 수련생을 활용하는 경우
- (Q 3) 교육·훈련내용이 지나치게 단순·반복적인 것이어서 처음부터 노동력의 활용에 그 주된 목적이 있다고 볼 수 있는 경우

위탁실습이 근로에 해당되는 지를 판단하기 쉽지 않다. 교육부는 "현장실습을 시행하는 대학에서는 고용노동부의 가이드라인의 판단기준을 참고하여 구체적인 현장실습 내용이 실질적 근로에 해당하는 지 여부를 판단하고, 실습지원

상선 위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도에 관한 연구

비를 포함한 해당 현장실습의 운영에 관하여 실습기관과 협의하여야 한다(MOE, 2016)”고 밝히고 있으나, 현장실습을 운영하는 대학에서 판단해서 해당 업체와 협의하라는 소극적 대안에 불과하다.

고용노동부가 정한 근로의 판단기준에 따라 위탁실습생의 근로자성을 설문한 결과는 Table 13, Fig. 5와 같다. 설문대상은 위 3장의 설문대상과 동일하다. ‘Q1 ~ Q3 기준에 모두 해당된다’고 응답한 사람은 전체에서 56.8%를 차지했으며, ‘모두 해당되지 않는다’ 19.4%, ‘잘 모르겠다’ 23.8%로 나타났다. 아래 설문결과를 바탕으로 ‘위탁실습은 근로의 성격을 가진다’고 단정할 순 없다. 다만, 앞으로 위탁실습생의 처우 개선의 기초자료로 활용이 가능할 것으로 예상된다.

Table 13. Survey result about labor judgment criteria

Questions	Applicable (Yes)	Not applicable (No)	I don't know
Q1	287	73	94
Q2	273	89	91
Q3	212	102	139

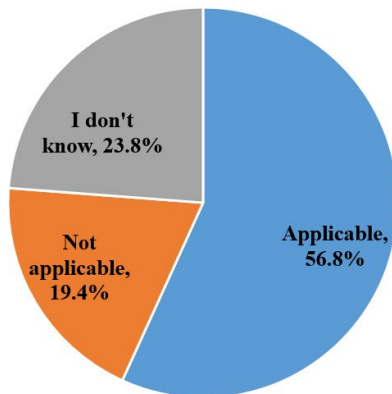


Fig. 5. Survey result about labor judgment criteria.

4.2 위탁실습 개선 방안

4.2.1 위탁실습생의 실습시간과 휴식시간 규정 마련

현재 해양계 대학에서는 실습선 실습과 위탁실습을 병행해서 12개월 승선실습을 시키고 있다. 연속으로 12개월을 상선에서 실습하는 학생들에게는 가혹한 제도일 수 있다. 선원들은 선원법과 MLC협약을 근거로 승선 이후 4개월 혹은 6개월 시점에 휴가를 가질 수 있지만, 실습생은 그렇지 못하다. 직업교육훈련촉진법의 제9조에 의하면 “미성년자 또는 재학 중인 직업교육훈련생의 현장실습 시간은 1일 7시간, 1주일 35시간을 초과하지 못 한다. 다만 당사자의 합의에 따라 1일 1시간, 1주일에 5시간을 한도로 연장할 수 있다.”라고

명시되어 있다. 실제 상선에서는 직업교육훈련촉진법과 같은 제도가 마련되어 있지 않다. 위탁실습생은 학생의 신분이며, 학생은 휴식과 학습이 보장되어야 한다. 업체의 생산성 향상을 위한 노동력으로 취급되어서는 안 된다. 따라서 위탁실습생을 위한 교육시간과 휴식시간이 법령에 명시되어야 한다. 선원법 제60조(근로시간과 휴식시간), 동법 시행규칙 제3조(실습선원의 적용범위) 개정을 통해 위탁실습생의 업무시간(실습시간)과 휴식시간을 규정해야 한다.

4.2.2 폭력, 성희롱 등 방지 및 피해자 보호시스템 구축

학교와 위탁업체에는 위탁실습생들이 폭언과 폭행, 성희롱 등 부당한 대우로부터 벗어나 위탁실습의 목적에 부합하는 환경이 조성되도록 해야 한다. 학교 측에서는 위탁실습생들의 부당한 대우나 폭언, 폭행, 성희롱을 담당하는 관리자를 지정하고 현실적인 관리가 이행되어야 한다. 통상적인 보고체계는 ‘위탁실습 관리자→지도교수→해당 학부(과)장→총장’하되, 성 관련 보고체계는 ‘상담센터 담당자→총장’으로 이어지는 시스템을 구축해야 한다. 위탁실습 중 피해 학생이 2차 피해(해운회사의 채용 기피 등)를 받지 않도록 철저한 개인정보보호와 위탁업체의 책임 있는 사후 대책이 약정되어야 한다.

4.2.3 위탁실습 전 대인관계 개선을 위한 교육 필요

청년층 이직 원인에 대한 연구에서 “신입사원의 86.6%가 대인관계의 어려움을 겪고 있다.”는 연구결과가 있다(Yu, 2011; Brain media, 2018; Hankookilbo, 2017). 서울 소재 S대학의 학생 설문조사, 전남 소재 M대학의 위탁실습 중 중도 하선한 학생 상담 결과에서도 비슷한 결과를 볼 수 있다. 요즘 청년들은 자기주장이 강한 반면, 상대방과 직접적으로 대면한 상황에서 자기주장을 얘기하는 것에 대해서는 소극적인 특성을 가지고 있다. 위탁실습생과 상담과정에서도 전화통화(음성)보다는 문자(e-Mail, 카카오톡 등)로 애로사항을 전달하는 학생이 많다. 대인관계에 있어 어려움을 느끼고 있다는 단적인 예이다. 위탁실습생들이 실습 중 중도 하선하는 이유, 실습 후 교육만족도가 낮은 이유도 이것과 무관하지 않다. 따라서 학교에서는 학생들에게 직장 내 대인관계, 선박의 조직문화에 대해 교육할 필요가 있다. 위탁실습은 사회생활의 첫 관문이자, 선박이라는 특수한 환경을 가지고 있기 때문에 사전 교육은 반드시 필요하다 판단된다.

5. 결론

2017년 케미컬운반선에서 승선실습 중이던 위탁실습생이 사망하는 사고가 있었다. 이 학생은 승선하자마자 7일 동안 혹독한 중동지역 날씨에도 불구하고 1일 12시간씩 탱크클리

닝(tank cleaning) 작업을 했다고 한다. 이와 같이 선박에서는 ‘실습’이라는 명분 아래 ‘노동’을 시키는 사례가 종종 있다. 또한 위탁실습생들에 대한 업무시간과 휴식시간이 법에 규정되지 않아 인권 사각지대에 놓여있는 것이 현실이다. 이 연구는 설문조사를 통해 위탁실습생의 업무실태를 파악하고 실습만족도, 위탁실습제도와 위탁실습생들의 처우 개선을 위해 수행했다. 설문조사를 통해 얻은 결과는 다음과 같다.

첫째, 위탁실습생의 43.0%가 1일 평균 10시간씩 업무했다고 했고, 휴식시간은 평균 8시간이었다는 의견이 35.2%를 차지했다. 한편 응답자의 15.6%가 ‘12시간 이상’ 업무한 경험이 있다고 했고, ‘6시간 미만’ 휴식했다는 의견도 28.5%나 차지했다.

둘째, 폭력·성희롱 등의 경험에 대해 남학생의 경우 22.4%, 여학생의 경우 57.2%가 경험이 있다고 응답했다. 남학생은 대부분 폭력에 대한 경험이었고, 여학생은 성희롱에 대한 경험이었다. 교육 목적외의 부당한 지시 사례에 대해 ‘라면 끊이기, 휴식시간에 작업, 위협작업 지시, 야참 만들기, 사적인 심부름’ 등이 가장 많았다.

셋째, 선종별 교육만족도에 대해 LNG운반선에서 실습한 학생들의 만족도가 높았던 반면, 산적화물선과 컨테이너운반선은 낮았다. 선박의 크기와 선령, 업무시간, 휴식시간, 실습지원비가 교육만족도에 미치는 영향은 거의 없음을 확인했다.

넷째, 위탁실습생의 근로자성 판단에 대해 56.8%가 ‘근로에 해당된다’고 응답했다.

위 설문결과를 토대로 위탁실습생의 업무시간과 휴식시간을 법령에 명시, 폭력 및 성희롱에 피해 방지 및 피해자 보호시스템 구축, 위탁실습 전 대인관계 개선을 위한 사전교육 필요성을 제안했다.

현장실습을 위해 직업교육훈련촉진법, 산업재해보상보험법, 산업교육진흥 및 산학협력촉진에 관한 법률, 대학생 현장실습 운영규정 등 다양한 법령이 마련되어 있지만 아직도 법령의 효력이 실습 현장까지 미치지 못하고 있음을 확인했다. 이 연구는 기존의 선행 연구와 달리 선박의 종류와 선박의 크기, 선령별로 위탁실습생의 근로와 휴식, 외부 환경적 요소와 실습만족도의 상관관계 분석을 수행했다는 것에 큰 의의가 있다.

References

- [1] Agriculture and Live Newspaper(2016), Parliamentary Inspection of the Administration 2016 - MOF, 28th, Sept. 2016, <http://www.afinews.co.kr/>.
- [2] Brain media(2018), New Employee 86.6%, Personal Relationship is the Most Difficult, 21st, Sept. 2018, <http://kr.brainworld.com/>.
- [3] Hankookilbo(2017), It is Difficult to Make a Person, Freshman Suffering from Interpersonal Difficulties, 18th, May 2017, <http://www.hankookilbo.com/>.
- [4] Jo, I. S., S. W. Park and G. H. Yun(2014), A Study on Awareness Change of Ship-board Caused by Commissioned Education to Shipping Company, Conference of the Korean Society of Marine Environment & Safety, pp. 74-76.
- [5] Kim, D. B., C. H. Lee and H. H. Lee(2018), A Study on the Working Conditions and Training Satisfaction Level of Merchant Ship Cadets, Conference of the Korean Society of Marine Environment & Safety, p. 28.
- [6] KMOU(2016), Guidelines for Consigned Practice Management, No. 201601.
- [7] MOE(2016), Answers to Major Inquiries Based on Implementation of University Student Field Practice Regulations (University Support Division of MOE, Employment Start-up Education Support Division, No. 1614, 1st June 2016.
- [8] MOEL(2016), Guidelines for Judging and Protecting the Legal Status of Work Experience Students, <http://news.moel.go.kr/>.
- [9] MOF(2018), Korean Sailor Statistics, <http://www.mof.go.kr/>.
- [10] Park, J. W., B. D. Gang and G. T. Lee(2015), Exploring Plans to Improve the Onboard Training Management for Fisheries High School, Journal of Fisheries and Marine Science Education, 27(5), pp. 1404-1412.
- [11] Sin, H. S. and M. H. Im(2015), A Basic Study on the Satisfaction of On-board Training for Cadets in Shipping Company, Journal of Fisheries and Marine Science Education, 27(2), pp. 441-451.
- [12] STCW(2018), Attachment 1, Chap. II and III.
- [13] The Ships Officers Act(2018), Rule 5 Requirements for a License.
- [14] Yonhapnews(2017), 300,000 Won Per Month, Poor Treatment of Merchant Ship's Cadets, 13th, Aug. 2017, <http://www.yonhapnews.co.kr/>.
- [15] Yu, B. S.(2011), Turnover and Determinant of the Rising Generation Graduates from University(Focusing on the first job), Employment Trend Survey Symposium of Korea Employment Information Service, pp. 290-315.

Received : 2018. 09. 27.
 Revised : 2018. 10. 16.
 Accepted : 2018. 10. 26.