

정부대행검사기관 선박검사원의 자격기준에 관한 연구

이상일* · 정민** · 전해동****

* 한국해양대학교 선박운항과 교수, ** 한국해양수산연수원 교육운영팀 부교수, *** 한국해양대학교 선박운항과 부교수

Eligibility Standards for Recognized Organization Personnel Responsible for Statutory Survey

Sang-Il Lee* · Min Jung** · Hae-Dong Jeon****

* Professor, Department of Ship Operation, Korea Maritime and Ocean University, Busan 49112, Korea.

** Associate professor, Korean Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan 49111, Korea

*** Associate professor, Department of Ship Operation, Korea Maritime and Ocean University, Busan 49112, Korea.

요 약 : 선박안전법 제77조 및 동법 시행규칙 제97조의2에 따르면 정부대행검사기관 선박검사원은 일반적으로 특정분야의 학력과 경력을 가지고 있거나 국가기술자격법상 면허를 취득해야 함을 알 수 있다. 하지만, 해사 고등학교 졸업생 및 해기사 단기양성과정 이수생의 경우 수·해양계 및 조선관련 학과를 졸업하지 않아 선박검사원 자격기준을 만족하지 못하고 있는 실정이다. 영국, 미국, 캐나다 등 주요 해운국가는 우리나라와 같은 규정이 없이 IACS 규정을 준용하고 있고, 일본의 경우 선박안전법에서 선박검사원의 자격 요건을 삭제하였다. 특히, IMO 및 IACS의 선박검사원 자격기준은 공학 또는 자연 과학 분야와 관련하여 고등교육기관에서 최소 2년 이상의 과정을 이수; 또는 해상 또는 해사 교육기관에서 자격을 취득하고 자격 있는 선박 사관으로 승선한 경력이 있는 경우; 그리고 관련 업무를 수행하는데 적합한 영어실력을 요구하는 것이 일반적이다. 이에 공무원임용시험령 제17조에 따라 학력제한을 금지하고 있는 점, 영국 및 일본의 선박검사관 응시자격에 학력제한이 없는 점 등을 감안하면 해사 고등학교 졸업생의 경우 충분한 승선경력 및 교육훈련을 쌓는다면 선박검사원 응시자격을 인정할 수 있을 것으로 판단된다. 또한 해기사 단기양성기관의 수료생의 경우 입학자격이 전문학사 이상의(3급 면허 취득학생의 경우) 학력을 보유하도록 되어 있고, 수료 후 일정한 승선경력을 갖추게 되므로 선박검사원 응시자격을 인정할 수 있을 것으로 판단된다.

핵심용어 : 정부대행검사기관, 선박검사원, 자격기준, 고등교육기관, 선박안전법

Abstract : According to Article 77 of the Ship Safety Act and Article 97(2) of the Enforcement Ordinance of the Ministry, the Recognized Organization (RO) personnel (ship surveyors) responsible for statutory survey shall have educational qualifications and experience in a specific field or obtain a license under the National Technical Qualifications Act. However, graduates from maritime high schools and those who completed the short-term course of the Ocean Polytec did not satisfy the qualification standards for the RO personnel since they did not graduate from the departments of maritime/fisheries or shipbuilding. Major shipping countries such as the United Kingdom, the United States, and Canada use the IACS (International Association of Classification Societies) regulations, and the Ship Safety Act in Japan has eliminated the qualification requirements for ship surveyors. In particular, under the IMO (International Maritime Organization) and IACS regulations, the RO personnel shall have as a minimum the following formal educational background: a degree or equivalent qualification from a tertiary institution recognized within a relevant field of engineering or physical science (minimum two years' program); or a relevant qualification from a marine or nautical institution and relevant sea-going experience as a certified ship officer; and competency in the English language commensurate with their future work. Considering that Article 17 of the Enforcement Decree on Public Officials Appointment Examinations prohibits educational restrictions and there are no educational restrictions on the qualifications of British and Japanese surveyors, if the maritime high school graduates have sufficient sea-going experience, education, and training, they could be recognized as meeting the qualification requirements. Moreover, those who completed the short-term course of the Ocean Polytec could also be recognized as meeting the qualification requirements because they are required to have at least a professional bachelor's degree (in the case of a third-class CoC (Certificate of Competency)) and some sea-going experience after completion.

Key Words : Recognized Organization (RO), RO Personnel or Surveyor, Qualification Standards, Tertiary Institution, Ship Safety Act

* First Author : silee@kmou.ac.kr, 051-410-4099

† Corresponding Author : hjeon@kmou.ac.kr, 051-410-5089

1. 서론

선박은 수 만 가지 부품의 결합으로 건조되는데, 이러한 작업이 선박의 감항성¹⁾을 유지하는데 적합한지에 대한 검사가 필수적으로 진행된다(Lee, 2018). 이는 건조 중에 하는 검사도 있지만 운항 중에도 정기적으로 선급, 정부 등에 의하여 지속적으로 검사를 시행하고 있다. 선박검사는 국가가 공익적인 목적으로 국가공권력에 의하여 처음부터 인명의 안전과 선박의 감항성 유지를 목적으로 시행하는 법정검사와 해상보험의 담보대상으로 당해 선박에 대한 정확한 등급을 확인하기 위하여 시행하는 임의검사인 선급검사로 분류된다(Lee et al., 2011). 법정검사를 시행하기 위해서는 많은 정부공무원인 선박검사관을 필요로 하지만, 선급검사와 중복되는 경우가 많기 때문에 편리성, 경제성, 효율성의 측면에서 우리나라는 선급에 입급된 선박은 「선박안전법」 제 60조(검사업무등의 대행) 규정에 따라 선급의 선박검사원이 정부대행검사를 시행하고, 입급되지 않은 선박은 한국해양교통안전공단의 선박검사원에 의한 정부대행검사를 하고 있다.

정부대행검사를 수행하는 선박검사원에 대하여 「선박안전법」 제77조 및 동법 시행규칙 제97조의2에 법적근거를 규정하고 있다. 「선박안전법」 제77조제1항에는 ‘대행업무를 행하는 공단 및 선급법인은 해당 대행업무를 직접 수행하는 자로서 선박검사원을 둘 수 있다’고 규정하고 있으며, 동조 제2항에 ‘선박검사원의 자격기준 및 직무 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다’라고 규정하고 있다. 「선박안전법」 제77조제2항에 근거한 「선박안전법」 시행규칙 제97조의2에 따르면 선박검사원의 자격은 선체검사원, 기관검사원 및 전문검사원으로 구분하여 자격기준을 검사원별로 규정하고 있다. 검사원 자격부여 시 학력 및 경력 기반으로 국가기술자격법상(MOEL, 2019) 면허를 취득한 경우 자격을 부여하고 있음을 알 수 있다. 하지만, 선박검사원이 되고자 하는 자에게 특정분야의 학력을 요구함으로써 유사한 경력을 가지고 있음에도 불구하고 일부 해사 고등학교 졸업생 및 해기사 단기양성과정 이수생의 경우 자격이 제한되고 있는 경우가 발생하고 있다.

이 논문에서는 정부대행 업무를 수행하는 선급협회 또는 한국해양교통안전공단의 선박검사원이 되기 위한 자격기준이 일정 수준 이상의 모든 국민에게 균등하게 주어져야 함

에도 불구하고 일부 학력과 경력에 의하여 자격이 제한되고 있는 상황에 대하여 자세히 고찰하고자 한다.

2. 선박검사원의 법적 근거 및 문제점

2.1 법적근거

과거 선박검사원의 자격은 선박검사관의 자격을 준용하도록 규정되어 있었으나, 2009년 12월 「선박안전법」을 개정하면서 그 자격기준 및 직무사항을 시행규칙에 별도로 신설하였다²⁾. 「선박안전법」 제77조제2항을 신설하고 2010년 06월 「선박안전법」 시행규칙 제97조의2에 선박검사원 자격기준을 신설하였다. 제97조의2 제1항은 법 제77조제2항에 따른 선박검사원은 선체검사원, 기관검사원 및 전문검사원으로 구분하며 검사원의 자격기준은 다음과 같이 규정하고 있다. 선체검사원은 첫째, 대학의 해양계·수산계·조선 관련 학과를 졸업하고 관련 분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 둘째, 전문대학의 해양계·수산계·조선 관련 학과를 졸업하고 1년 이상의 대행 검사기관의 견습 경력이 있는 사람, 넷째, 선박검사관으로서 경력이 있는 사람, 다섯째, 다음의 어느 하나에 해당하는 사람으로 1) 「국가기술자격법 시행규칙」에 따른 조선기술사의 자격을 취득한 사람, 2) 「국가기술자격법 시행규칙」에 따른 조선기사의 자격을 취득하고 관련 분야에서 3년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 3) 「국가기술자격법 시행규칙」에 따른 조선산업기사의 자격을 취득하고 관련 분야에서 6년 이상 근무한 경력이 있는 사람으로 규정하고 있다. 기관검사원은 첫째, 대학의 기관·기계 관련 학과를 졸업하고 관련 분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 둘째, 전문대학의 기관·기계 관련 학과를 졸업하고 관련 분야에서 4년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 셋째, 대학 또는 전문대학의 기관·기계 관련 학과를 졸업하고 1년 이상의 대행검사기관의 견습 경력이 있는 사람, 넷째, 선박검사관으로서 경력이 있는 사람, 다섯째, 다음의 어느 하나에 해당하는 사람으로 1) 「국가기술자격법 시행규

2) (「선박안전법」 제77조 개정 전)

제77조 (선박검사원) ①제60조제1항 및 제2항의 규정에 따라 대행업무를 행하는 공단 및 선급법인은 해당 대행업무를 직접 수행하는 자로서 선박검사원을 둘 수 있다. 이 경우 선박검사원의 자격은 선박검사관의 자격을 준용한다.

(「선박안전법」 제77조 개정 후)

제77조(선박검사원) ①제60조제1항 및 제2항에 따라 대행업무를 행하는 공단 및 선급법인은 해당대행업무를 직접 수행하는 자로서 선박검사원을 둘 수 있다.

② 제1항에 따른 선박검사원의 자격기준 및 직무 등에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다. (신설)

1) 선박의 감항능력(seaworthiness)은 사용목적에 따라 그 정의에 다소 차이가 있다. 「상법」 제787조에서는 감항능력의 요건으로서 각호의 구분에 따라 선체능력, 운항능력 및 감하능력으로 구분하고 있으나, 「선박안전법」 제2조제6호의 감항성은 선박이 자체의 안전성을 확보하기 위하여 갖추어야 하는 능력으로서 일정한 기상이나 항해조건에서 안전하게 항해할 수 있는 성능을 말한다.

칙」에 따른 기계제작기술사, 산업기계설비기술사 또는 조선기술사의 자격을 취득한 사람, 2) 「국가기술자격법 시행규칙」에 따른 일반기계기술사의 자격을 취득하고 관련 분야에서 3년 이상 근무한 경력이 있는 자로 규정하고 있다. 전문검사원은 첫째, 대학의 금속 또는 전기·전자 관련 학과를 졸업하고 관련분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 둘째, 대학 또는 전문대학의 금속 또는 전기·전자 관련 학과를 졸업하고 1년 이상 대검검사기관의 견습 경력이 있는 사람으로 규정하고 있다(MOF, 2019).

2.2 자격기준에 대한 문제제기

선박검사원의 폭 넓은 자격기준에도 불구하고 선박검사원 업무와 관련성이 높은 해기사로서 장기간 승선한 경우에 「선박안전법」 시행규칙 제97조의2를 충족하지 못하여 선박검사원이 될 수 있는 자격이 주어지지 않는 경우가 발생하고 있다. 수해양계 또는 일반 선원으로 승선하여 해기사 자격을 갖추고 일정기간 승선경력을 가진 자의 경우 대학이나 전문대학 졸업 학력이 없으므로 선박검사원에 응시할 자격이 제한되고 있다. 공무원임용시험령 제17조는 ‘공무원 임용시험은 이 령 및 다른 법령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 학력에 따른 제한을 두지 아니한다’라고 하여 학력 제한을 금하고 있는 점 등을 감안하여 학력 제한에 대해서는 제고할 필요성이 있다.

하지만 승선경력을 가지지 않은 자가 전문검사원이 되고자 하는 경우에는 동 규칙 제97조의2의 제1항 제1호 마목³⁾에 따르면 조선기사로 3년 경력 또는 조선 산업기사로 6년 이면 응시자격이 발생하게 되므로, 국가기술자격법령⁴⁾에 따라 고등학교 졸업 후 조선기능사 취득 후 1년 경력을 가지면 조선산업기사를 취득할 수 있고, 산업기사 취득 후 1년 경력이면 기사를 취득 가능하므로 선박에 승선하지 않은 사람은 고등학교 학력을 가지고 선박검사원 자격을 취득할 수 있는 방법이 있음에도 불구하고 가장 선박검사업무와 밀접한 승선경력을 가진 고등학교를 졸업한 자에게 선박검사원 지원 자격이 주어지지 않는 것은 형평성 차원에서 문제가 발생하고 있음을 알 수 있다. 아울러 해기사 양성기관의 해기사 단기양성과정에서도 모집 당시 전문대 이상 졸업자로 지원자격을 정하여 교육한 후 승선실습 후에 해기사로 근무하고 있다. 그러나 일정기간 승선경력을 가지고 선박검사원이 되고자 하는 경우, 수·해양계 및 조선관련 학과를 졸업하지 않았을 경우 선박검사원 지원 자격기준을 만족하지 못하고 있는 실정이다⁵⁾.

3) 기관검사원도 유사하기 때문에 선체검사원의 경우만 설명하기로 한다.

4) 국가기술자격법 시행령 별표 4의2 ‘기술·기능 분야 국가기술자격의 응시자격’(제14조제7항 관련)

이처럼 선박검사원이 되고자 하는 경우 관련 경력이 있음에도 불구하고 특정분야의 학력이 요구되어 자격기준을 만족하지 못하는 경우가 발생하고 있다. 이에 학력 또는 전공 등을 고려함과 동시에 일정 자격 및 경력을 갖춘 경우 선박검사원이 될 수 있는 기회를 보장할 수 있도록 자격기준을 확대함으로써 선박검사원이 되고자 하는 자에게 보다 폭 넓은 기회를 제공하여 형평성을 제고할 필요가 있다.

이 논문은 위와 같은 문제를 해결하기 위하여 국제협약 및 주요 해운선진국의 사례를 비교 및 분석하여 「선박안전법」 시행규칙 제97조2의 개정안을 수립하고자 한다.

3. 국내·외 선박검사원 자격기준 비교

3.1 IMO 규정

1) Resolution A.789(19) Module 4A

국제해사기구(International Maritime Organization, 이하 ‘IMO’)의 결의서는 다음 Table 1과 같이 선박검사원의 일반자격을 규정하고 있으며, 정부대행검사를 수행하고 있는 정부대행검사기관(Recognized Organization, 이하 ‘RO’)의 검사원은 ① RO가 인정한 고등교육기관으로부터 공학적 또는 자연과학 관련분야 최소 2년 프로그램의 교육, 또는 ② 해상 또는 해사교육기관에서 자격을 취득하고 자격을 갖춘 선박 사관으로서 관련 승선경험, 그리고 ③ 작업을 수행하는 데 적합한 영어 실력을 요구하고 있다.

2) RO Code⁶⁾ Part 2 Sec. 4.2.5

이 규정에서는 RO의 최소한의 자격, 책임 및 학력에 대하여 정하고 있다. ① 공학 또는 자연과학과 관련하여 고등 교육기관(Tertiary institution)에서 최소 2년 이상의 과정을 이수; 또는 ② 해상 또는 해사 교육기관(marine or nautical institution)에서 자격을 취득하고 인증된 선박 사관으로 승선한 경력이 있는 경우; 그리고 ③ 협약증서 발행 및 관련 업무 제공에 적합한 영어를 구사할 수 있는 전문가로 규정하고 있다.

3.2 국제선급연합회 규정

국제선급연합회(International Association of Classification Societies, 이하 ‘IACS’)의 선박검사원과 도면 승인 담당자의 훈련 및 자격에 관한 절차(IACS, 2012)에서는 다음과 같이 규정하고 있다. ① 관련 공학 또는 자연과학 분야(최소 2년 프로그램) 내에서 인정된 Tertiary Institution(고등교육기관, 고등학교 이후의 과정)⁷⁾의 학위 또는 동등한 자격, 또는 해상

5) 단, 해기사 단기양성과정생 중에 수·해양계·조선관련 학과를 졸업한 사람은 지원 자격이 주어짐.

6) IMO 정부대행검사기관 코드 (Code for Recognized Organizations)

7) Tertiary Institution은 사전적 의미로는 3차 교육기관을 뜻하며, 통상적으로 고등학교 졸업 이후의 고등교육기관을 뜻함.

정부대행검사기관 선박검사원의 자격기준에 관한 연구

Table 1. Comparison of qualification standards for RO personnel edited by the author

| Ship Safety Act Article 77, para. 2 | Enforcement Ordinance of the Ministry of Oceans and Fishers Article 97-2(Hull surveyors) | IMO Res. | RO Code | IACS regulations |
|---|---|--|---|---|
| Matters necessary for the qualification standards, duties, etc. of ship surveyors shall be prescribed by Enforcement Ordinance of the Ministry of Oceans and Fisheries. | Ship surveyors are divided into hull surveyors, engine surveyors and professional surveyors, and the qualification standards for surveyors are as follows: In this case, the period recognized by the Minister of Oceans and Fisheries during the period of practical training at relevant international organizations and specialized international/national institutions can be counted as the period of experience in the relevant field according to the following subparagraphs: | Res. A.789(19) Module 4A | RO Code Part 2 Sec. 4.2.5 | No.7 Procedure for the Training and Qualification of Survey and Plan Approval Staff(IACS Proc Req. 2009/Rev.1 2012) |
| | <p>A. A person who has worked for at least two years in the relevant field after graduating from the departments of maritime, fisheries, and shipbuilding at the university, or after obtaining a equivalent qualification in accordance with laws.</p> <p>B. A person who has worked for at least 4 years in the relevant field after graduating from the departments of maritime, fisheries, and shipbuilding at the college, or after obtaining a equivalent qualification in accordance with laws.</p> <p>C. A person who graduated from the department of maritime, fisheries, and shipbuilding at the university or college, or attained a equivalent qualification in accordance with laws, and has at least one year of training experience at a Recognized Organization.</p> <p>D. A person who has experience as PSCO</p> <p>E. Anyone of the following:</p> <p>1) A person who has obtained a qualification as a shipbuilding professional engineer in accordance with the Enforcement Ordinance of the Minister of the National Technical Qualifications Act.</p> <p>2) A person who has worked for at least 3 years in a related field after obtaining a qualification as a shipbuilding engineer in accordance with the Enforcement Ordinance of the Minister of the National Technical Qualifications Act.</p> <p>3) A person who has worked for at least 6 years in the relevant field after obtaining a qualification as a shipbuilding industrial engineer in accordance with the Enforcement Ordinance of the Minister of the National Technical Qualifications Act.</p> | <p>1. qualifications from a tertiary institution recognized by the RO within a relevant field of engineering or physical science (minimum two years' programme); or</p> <p>2. qualifications from a marine or nautical institution and relevant sea-going experience as a certificated ship officer, and</p> <p>3. should have proficiency in the English language commensurate with the work.</p> | <p>1. qualifications from a tertiary institution within a relevant field of engineering or physical science (minimum two-year programme); or</p> <p>2. qualifications from a marine or nautical institution and relevant seagoing experience as a certificated ship officer, and</p> <p>.3 proficiency in the English language commensurate with the scope of statutory certification and services.</p> | <p>1. a degree or equivalent qualifications from a tertiary institution recognised within a relevant field of engineering or physical science (minimum two years' program), or</p> <p>2. relevant qualifications from a marine or nautical institution and relevant sea-going experience as a certified ship officer, and</p> <p>3. to be competent in the English language commensurate with their future work</p> |

또는 해사 기관⁸⁾의 관련 자격과 공인된 선박 사관으로서의 관련 승선 경험, 그리고 ② 영어 실력을 갖출 것이라고 규정되어 있다.

3.3 주요국가의 입법례

1) EU 규정

유럽연합(European Union, 이하‘EU’)은 REGULATION (EC) No 391/2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations를 통해 정부대행검사기관(RO)의 검사원의 일반적 기준(부속서 I)에 관해 다음과 같이 규정하고 있다. 부속서 I은 정부대행검사기관 선박검사원 자격 최소기준을 정하고 있는데, RO는 정부를 대신하여 검사를 할 경우 선박검사원 자격 및 인증서에 대하여 IMO Res. A.789(19)의 부속서에 따른 조항에 따라야 한다고 규정하고 있다. 구체적으로 최소기준은 ① RO는 전임 검사원 또는 다른 RO의 전임검사원을 통한 검사를 인정한다. ② RO가 고용한 검사원, 기술 및 행정직원에 의해 수행되는 행동과 작업을 점검할 수 있는 감독시스템을 갖추고, 검사원은 특정유형의 선박에 그들이 수행할 특정 검사와 관련한 광범위한 지식과 적용 가능한 관련 기준에 관한 지식을 가지고 있어야 한다. 또한 검사원의 자격기준 및 지속적인 지식함량을 구현하기 위한 시스템을 갖추도록 하고 있다(EU, 2009).

EU의 REGULATION (EC) No 391/2009은 정부대행검사기관의 선박검사원의 기준에 관해 일반적 규정을 부속서 I에서 언급하고 있다. 살펴본 바와 같이 동 규정은 단지 선급협회가 전임검사원을 통해 선박 검사를 실시하도록 하고 있다. 그러나 동 규정에서는 전임검사원에 관한 구체적 정의는 따로 언급하지 않는다. 전임검사원의 구체적 정의에 관해서는 IACS의 전임/비전임 검사원의 정의 및 비전임 검사원의 고용 및 통제에 관한 절차⁹⁾를 참조할 수 있으며, 구체적 선박검사원의 자격절차에 관해서는 IACS의 선박검사원과 도면 승인 담당자의 훈련 및 자격에 관한 절차(No.7)를 참조해야 한다.

8) Marine or nautical Institution은 해상 또는 해사 기관으로 번역하였으며, 여기에서 Institution의 의미를 파악해본 결과 사전적 의미는 교육전문직종과 관련된 기관 또는 대학, 은행 등과 같이 특정 목적을 가진 대규모 기관으로 뜻하고 있다. 해사고등학교 같은 경우 대학이 아니므로 Institution에 포함시키는 것은 어렵지만, 4급 해기사 양성이라는 특정목적 가지고 있으므로 Institution에 넓은 의미로 포함시킬 수 있을 것으로 봄

9) No.5 Definition of Exclusive Surveyor and Non-Exclusive Surveyor and Procedure for Employment and Control of Non-Exclusive Surveyors;

1. 전임 검사원: 선급에 고용되어 일정한 자격을 갖추고 훈련된자로 고용주에 있는 모든 직무 및 활동을 수행할 권한을 부여받은 자
2. 비전임검사원: 비전임 검사원은 협회(Society)와 그 직무를 대행하는 계약을 체결하고 다른 조직을 대신하여 자유롭게 일할 수 있는 사람을 말한다.

2) 영국

영국은 RO의 선박검사원 자격기준은 별도로 규정하지 않고 있으므로 각 선급협회의 규정에 따르도록 하고 있다.

반면, 선박검사관은 상선법(Merchant Shipping Act 1995, 이하 ‘상선법’ 또는 ‘MSA’)의 ‘항만국통제관(Port State Control Officer)의 임명 및 권한에 관한 근거’ 규정을 살펴보면 해기사 면허를 보유한 자에게는 별도의 학위 기준을 제시하지 않는 것을 알 수 있다. 상선법 Part X(256조-265조)에 선박검사관의 임명 및 그의 권한과 책임에 관해 규정하고 있다(UK, 1995). 선박검사관은 관련 정부기관장(장관)에 의해 임명되며, 그의 선박 검사의 일련의 행위는 정부 기관을 대리한다고 볼 수 있다. 선박검사관의 상세 자격요건에 대해서는 상선법이 아닌 해사연안경비청(Maritime and Coastguard Agency, 이하‘MCA’)의 자격기준에서 정하고 있다. 선박검사관의 자격기준을 검토해 본 결과 채용분야(항해, 선박 및 기관)에 따라 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW)¹⁰⁾에 따르는 선장, 기관장 면허 또는 해기사면허를 요구한다. 특히 해기사 면허를 보유한 자에게는 별도의 학위기준을 제시하지 않으며, Chartered Engineer에게는 학위 기준을 제시하고 있지만 이는 반드시 4년제 대학의 공학학위로 한정되지 않는다.

결론적으로 해기사 자격증을 가지고 승선경력을 보유한 경우 MCA의 선박검사관에 지원할 수 있는 자격이 주어지는 것이다.

3) 일본

일본의 경우, 「선박안전법」에서 선박검사원의 자격요건을 규정하지 않고 있다. 과거 일본의 「선박안전법」 상에 선박검사원 자격에 대하여 별도로 규정하였으나 현재는 자격기준을 삭제하였다. 선박검사관에 해당하는 해사기술전문관의 자격기준은 일본 「선박안전법」 14조에 다음과 같이 기술되어 있다. 해사기술전문관(선박검사관, 선박측도관, PSCO)이 되기 위해서는 국가공무원채용II 직종(기계/전기/전자) 또는 국토교통성 조선 직원채용 시험에 합격자한 후 내부의 소정의 교육을 통해 가능하다. 선박검사원의 경우도 별도의 자격요건을 정하지 않고 일본 정부의 정부대행검사권을 가진 RO의 정규 검사원을 그대로 인정하고 있다.

일본은 선박검사관에 대한 자격기준은 규정하고 있으나, 선박검사원에 대한 자격은 별도로 규정하지 않고 RO에 의하여 채용하도록 하고 있다. 단지 특이한 점은 선박검사관 응시자격에 조선소, 해운 회사 등에서 선박 기술 관련 업무에 종사한 경험이 4년 이상, 유효한 해기 면장을 가진 상선의

10) International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

정부대행검사기관 선박검사원의 자격기준에 관한 연구

승선 경력이 4년 이상, 또는 이에 상당하는 업무 경험을 한 사람을 추가하여 대학 또는 고등상선전문학교를 졸업하지 않은 사람도 자격이 주어지고 있다는 것을 파악할 수 있었다.

4) 마셜아일랜드

IMO협약을 적용받는 선박이나 선사에 대하여 검사, 조사 및 심사할 책임이 있거나 이를 수행하도록 선박검사원으로 임명된 자는 최소한 다음 사항을 준수하도록 규정하고 있다. ① 해상 또는 선박 관련 교육기관으로부터 발급받은 자격증을 갖추고, STCW II/2(총톤수 500톤 이상 선장 및 1등 항해사의 자격증명에 대한 강제적 최저요건) 또는 STCW III/2(추진동력 750킬로와트와 3000킬로와트 사이의 주 추진 기관에 의해 추진되는 선박의 기관장과 1등 기관사의 자격증명에 관한 강제적 최저요건)에 적합한 자격을 갖춘 사관으로서의 항해 경험 및 자격증 취득 이후에도 선박과 항해 관련 지식을 지속적으로 보유하며, 선체나 기관부 사관으로서 최소 3년 이상 근무할 것, ② Marine Administrator 또는 Marine Administrator를 대리할 권한이 있는 자가 인정한 관련 공학 또는 자연과학 분야의 전문교육기관(Tertiary Institution)으로부터 발급받은 학위 또는 그와 동등한 자격을 갖추고, 최소 3년 이상의 관련 업무에 종사할 것, ③ 선박, 운항 및 업무에 필요한 관련 국제 해양법, 규정 및 국제협약에 관한 실용적이고 이론적인 지식에 관한 필수 교육 수료로 규정하고 있다(MI, 2018).

이와 같이 마셜아일랜드의 선박검사관 또는 선박검사원에 대한 자격기준은 승선경력 또는 공학 또는 자연과학분야에서의 학위를 갖추고 최소 3년 이상의 경력을 요구하고 있다. 이는 국제선급연합회 자격기준과 유사함을 알 수 있다.

5) 미국

미국연방법규¹¹⁾ 제46편(Shipping) 제3305조에 따르면 미해안경비대(United States Coast Guard, 이하 ‘미해안경비대’ 또는 ‘USCG’)는 “해사검사담당관(Officers in Charge, Marine Inspections: OCMI)”이 일관되게 선박검사규칙과 표준을 해석하여 산업계에 혼돈과 부당한 손실을 회피하도록 하여야 함을 규정하고 있다(US, 2019). 미해안경비대 소속의 해사검사담당관은 “현장 해사검사담당관”과 선박검사증서를 발행권이 있는 해사검사담당관으로 구분되며 양자 간 규칙해석상이견이 있는 경우에는 이를 해결하도록 노력하여야 하며, 특히 선박 설계 및 도면 검토와 관련된 해석상이견이 있는 경우에는 미해안경비대의 해사안전센터도 참여하여 해석상의 불일치를 해결하여야 한다.

제46편 제3316조는 미국선급(American Bureau of Shipping, 이하 ‘ABS’)을 일체의 연방정부가 소유한 선박에 관한 선박

검사 관련 미연방정부의 정부대행검사기관으로 인정함을 규정하고 있고[동조 (a)], 또한 상호주의에 근거하여 외국선급에게도 미국의 정부검사권을 위탁할 수 있음을 규정[동조 (b)]하고 있다.

그러므로 미국 정부대행검사권을 위탁하는 체계가 기본적으로 미국선급을 중심으로 하여 그에 상응하는 검사역량을 가지고 미국선급에게도 정부검사권을 부여하는 국가들의 소속 선급법인들에게 정부검사권이 부여되기 때문에 기본적으로 선급법인의 검사원의 자격에 대한 자격은 미국선급의 선급검사원의 자격을 기준으로 한다고 보면 될 것 같다. 또한 미국선급 및 외국선급에게 정부검사권을 부여하되 미국연방법령으로는 선급검사원의 자격을 규정하지 않고 있기 때문에 국제선급연합회의 일반 검사원 기준과 대동소이하다고 판단된다.

6) 캐나다

캐나다는 150톤 이하의 소형선박과 24미터 이상의 중대형선박은 검사체계를 분류하여 시행하고 있다. 소형선박의 경우 캐나다는 선급법인이 없기 때문에 제3의 단체나 기관에게 정부검사권을 위탁을 주는 체계는 아니기 때문에 “캐나다 교통부 해사안전검사관(Transport Canada Marine Safety Inspector)”이 직접 선박의 외부와 내부를 검사하고 있다(Canada, 2019a). “캐나다 교통부 해사안전검사관”은 조선공학과군(고등학교 졸업 후 2년제 또는 4년제 조선공학과 졸업 필요), 전기과군(전기, 전자공학 또는 전기 또는 전자기술 등의 2년제나 4년제 졸업 필요. 또는 해사관련 전기 및 전자교육이 결합된 교육 및 훈련 또는 경력 필요), 항해과군(항해과 선원 등 캐나다 자격증명 소유가 별도로 요구되고 그에 더하여 고등학교 졸업증명 또는 관련 교육, 훈련 및 경력 증명), 기관공학과군(기관과 선원 등 캐나다 자격증명 소유가 별도로 요구되고 그에 더하여 고등학교 졸업증명 또는 관련 교육, 훈련 및 경력 증명) 등 4개의 전공 또는 경력 군으로 구분되어 채용되고 있으며, 선원 경력이 있는 경우는 고등학교 이상의 학력을 요구하지 않고 있다.

150톤 이하의 선박검사가 캐나다 정부검사관에 의해 직접 수행되는 것과 달리, 24미터 이상의 중대형선박은 정부대행 검사기관에 의해 수행되고 있다(Canada, 2019b). 캐나다 정부는 정부대행검사기관 중 캐나다 정부와 위탁계약(한국의 「선박안전법」 상 용어로는 검사업무 등의 대행에 해당함)을 체결한 특정 선급법인의 검사결과를 정부검사로 간주하기 때문에 굳이 중대형선박검사를 위한 선박검사원의 자격을 법정화하지 않고 해당 위탁계약의 체결주체인 선급법인들의 내부 검사원 자격기준을 간접적으로 승인하고 있다고 볼 수 있다. 이는 국제선급연합회 자격기준을 따르고 있다고 판단된다.

11) Code of Federal Regulation: 종종 미연방통합법률집이라고도 함.

4. 시사점 및 입법개정안

4.1 시사점

우리나라 정부대행검사기관 선박검사원의 자격기준은 「선박안전법」 시행규칙 제97조의2에 법적근거를 가지고 있다. 하지만 영국, 미국, 캐나다 등 주요 해운국가는 우리나라와 같은 규정이 없이 IACS 규정을 준용하고 있고, 일본의 경우 「선박안전법」에서 선박검사원의 자격 요건을 삭제하였다. 대부분의 IACS 소속 선급 및 주요 해운국가들은 우리나라와 같이 법적으로 선박검사원 자격 기준을 정하기보다는 IACS 규정에 따라 선급에서 채용하도록 하고 있으며, 채용 후에는 별도의 반복적인 현장경험과 현장교육을 통해 수년간 또는 수십 년간 선박검사원의 역량을 최대화하고 있는 것을 확인할 수 있다.

선박안전법상의 선박검사원 응시자격이 학력과 경력을 바탕으로 제한됨으로써 진입문턱을 높이는 것은 오늘날 공유화되고 공개된 지식체계가 대세를 이루는 사회현실 및 기회의 형평성에 부합하지 않는다는 비판을 받기 쉽다. 특히 선박검사원은 채용 후에도 반복적인 교육 및 현장 경험을 통해 전문가로 양성됨을 주목한다면 응시자격을 확대할 필요성이 있다.

해기사 단기양성기관의 수료생의 경우 입학자격이 전문학사 이상의(3급 면허 취득학생의 경우) 학력을 보유하도록 되어 있고, 수료 후 일정한 승선경력을 갖추게 됨에도 불구하고 현 규정상 선박검사원이 될 수 없도록 되어 있는 것은 형평성 차원에서 제고할 여지가 있다. 일반 대학 및 전문대학 졸업(해양·수산계, 조선관련, 기계 및 기관 제외) 후 해기사 양성기관에서 과정을 이수하고 승선하여 일정경력을 채운 경우, 국제협약 및 IACS 규정에 따른 선박검사원 자격 및 선박검사관 자격 기준과 비교해보면 충분한 자격이 있음에도 불구하고 「선박안전법」 시행규칙 제97조의2(선박검사원의 자격)에서는 자격기준에 해당되지 않고 있다. 해기사 단기양성기관의 교육과정을 거치면 3급 해기사 면허를 취득할 수 있고, 경력을 쌓으면 2급 해기사 면허를 취득할 수 있으며, 해기사양성교육기관의 1년 교육과정 중에는 항해와 선박안전관리 등(선체검사원)에 대한 교과목이 포함되어 있기 때문에 기초과학·공학에 대한 이해가 되어 있다고 볼 수 있다.

수·해양계 고등학교 졸업자의 경우 졸업 후 4급 해기사 면허 취득자격이 주어지고, 2년간의 승선생활을 하면 3급 면허를 응시할 수 있고, 면허 취득 전후로 면허와 관련한 10시간 교육과정이 개설되어 있는 등 선박의 전문가가 되기 위한 여러 과정을 거치고 있다. 다만, 고등학교 과정 및 면허 취득과 관련한 교육이 선박의 감항성 등을 계산·검증할 수 있는 기초과학·공학지식이 담보되는지 의문이 드는 것은 사

실이지만, 일본 및 영국의 선박검사관 응시자격에 학력제한이 없는 점¹²⁾(IMO, 2013), 공무원임용시험령 제17조에 따라 학력제한을 금하고 있는 점 등을 감안하면 부족한 학력에 승선경력 및 충분한 교육을 쌓는다면 선박검사원 응시자격을 인정할 수 있을 것으로 판단된다. 특히, 채용 후 IACS 규정에 따르면 충분한 교육 및 현장경험의 기회가 주어지기에 부족한 역량을 키울 것으로 생각된다.

해기사 양성기관의 단기양성과정 수료생 및 수·해양계 고등학교 졸업생에게 선박검사원 응시자격을 부여하는 것은 즉각적인 선박검사원이 되는 것을 의미하는 것은 아니다. 비록 응시자격을 가졌다 할지라도 모든 사람을 RO가 채용하는 것은 아니며, 최소한의 자격을 갖춘 사람 중 능력과 경험 등을 종합적으로 검토하여 채용 여부를 개별적으로 정하게 되므로, 특정 학력과 경력을 바탕으로 형평성에 어긋나는 차별적 규정을 유지할 필요는 없는 것으로 판단된다.

4.2 「선박안전법」 시행규칙 개정안

선박검사원 자격은, 선체검사원(기관검사원)의 경우 ① 대학의 해양계·수산계·조선관련 학과(기관검사원은 기관·기계)를 졸업한 후 또는 법령에 따라 이와 같은 수준의 학력을 갖춘 후 관련 분야에서 2년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 즉 대학 4년 + 경력 2년 = 6년, ② 전문대학의 해양계·수산계·조선관련 학과(기관검사원은 기관·기계)를 졸업한 후 또는 법령에 따라 이와 같은 수준의 학력을 갖춘 후 관련 분야에서 4년 이상 근무한 경력이 있는 사람, 즉 전문대학 2년 + 경력 4년 = 6년, ③ 대학 또는 전문대학의 해양계·수산계·조선관련 학과(기관검사원은 기관·기계)를 졸업한 후 또는 법령에 따라 이와 같은 수준의 학력을 갖춘 후 1년 이상의 대행검사기관의 수습 경력이 있는 사람, 즉, 입사 후 교육 후 현장에서 업무를 수행하도록 한 것으로 대학(4년) 또는 전문대학(2년) + 1년의 수습기간 = 5년 또는 3년을 요구하고 있다. 즉, 선박검사원 응시 자격의 경우, 대학은 졸업 후 2년 경력, 전문대학은 4년의 경력을 요구하고 있는 점을 고려하여 해기사 단기양성기관과 수·해양계 고등학교도 이와 동등한 적정 경력을 요구해야 할 것으로 보인다.

해기사 단기양성기관 수료생의 경우, 수·해양계 대학과 동일한 전문지식은 부족하다고 하더라도 전문대학 이상의 학력기간은 최소 2년, 해기사 단기양성기관 과정 1.5년과 수

12) IMO Instruments Implementation Code(III code) PART 2 기국검사관 규정에 따르면 a marine or nautical institution에서의 적절한 자격을 취득한 후 승선경력을 갖춘 사람이 기국검사관이 될 수 있도록 규정하고 있고, 이를 일본 및 영국에서는 해기사 면허를 가지고 승선경력이 있는 경우를 Institution에서 적절한 자격을 취득한 것으로 인정하는 것으로 판단되므로 우리나라의 수·해양계 고등학교도 이에 해당되는 것으로 해석할 수 있다.

료 후 승선경력을 3년으로 하면 선박검사원 업무를 수행하는데 적정할 것으로 판단된다. 수·해양계 고등학교의 경우, 대학의 과정이 없으므로 그 기간에 상응하는 경력과 면허가 필요할 것으로 판단되며, 고등학교 전문과정 3년(4급 면허 취득)후 2년간 승선하면 3급 면허를 취득하게 되고, 기간 상 전문대학을 졸업하는 기간과 유사하므로 3급 면허 취득 후 3년 이상의 기간의 경력이 필요할 것으로 사료된다.

따라서 국가에서 관장하는 해기사면허를 취득하고 경력을 갖추었을 경우 선박검사원의 자격이 충분하다고 하는 개선의 취지를 반영하여 현행 「선박안전법」 시행규칙 97조의 규정에 ‘3급 해기사 면허를 취득한 후 관련 분야에서 3년 이상을 근무한 경력(승선경력을 산정할 때 유급휴가기간을 포함한다)’라는 문구를 추가 신설할 필요가 있겠다.

5. 결론

우리나라 정부대행검사기관의 선박검사원에 대한 법적근거는 「선박안전법」 시행규칙 제97조의2에서 규정하고 있다. IMO 및 IACS의 선박검사원 자격기준은 공학 또는 자연과학 분야와 관련하여 고등교육기관에서 최소 2년 이상의 과정을 이수; 또는 해상 또는 해사 교육기관에서 자격을 취득하고 자격 있는 선박 사관으로 승선한 경력이 있는 경우; 그리고 관련 업무를 수행하는데 적합한 영어실력을 요구하는 것이 일반적이다. 우리나라는 정부대행검사기관의 기준과는 별도로 「선박안전법」 상에 선박검사원 기준을 엄격히 함으로써 검사원 자격 자체를 학력에 따라 제한하고 있어 오늘날 공유화되고 공개된 지식체계가 대체를 이루는 사회현실과 부합하지 않는다는 비판을 받기가 쉽다. 특히 검사원은 일회적 채용으로 자격이 부여되는 것이 아니라 채용 후 별도의 반복적인 현장경험과 현장교육을 통해 역량을 강화시킨다는 점을 함께 고민해 볼 필요가 있다.

오히려 선박검사원 자격을 제한하기 보다는 학력보다는 경력을 바탕으로 확대한다면, 다양한 교육과 직업적 배경을 가진 지원자들도 선박검사원 자격기준에 부합되도록 하여 경쟁의 폭을 확대할 수 있을 것이다. 또한, 우수하고 다양한 인적 자원을 선박 검사원으로 채용함으로써 선박 검사원 상호간 보다 탄력적인 사고와 다양성의 배움을 얻을 수 있는 기회를 획득하도록 유도하는 것도 상당한 이점이 있다고 판단된다.

사 사

이 논문은 2019년도 해양수산부 ‘선박검사제도 합리화 등 연구용역’의 연구비 지원을 받아 수행된 연구입니다.

References

- [1] Canada(2019a), Justice Laws Website. Board of Steamship Inspection Scale of Fees (C.R.C., c. 1405), Retrieved from https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/C.R.C.,_c._1405/.
- [2] Canada(2019b), Getting your vessel of 24 metres and above inspected and certified, Retrieved from: <https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/dvro-fsc-dspi-1781.htm>.
- [3] EU(2009), Regulation No. 391/2009 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations, Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0011:0023:EN:PDF>.
- [4] IACS(2012), No.7 Procedure for the Training and Qualification of Survey and Plan Approval Staff (IACS Proc Req.), 2009/Rev.1 2012. p. 2-3,
- [5] IMO(2013), Instruments Implementation Code (III code), PART 2, Retrieved from: <https://www.imo.org>.
- [6] Lee, S. M.(2018), A Study to Improve the Vessel Navigation Suspension Order System, Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety, Vol. 24, No. 1, p. 57.
- [7] Lee, Y. C., D. Nam, and S. I. Lee(2011), A Study on Legal Responsibility of Class Surveyor, Journal of The Korea Maritime Law Association, Vol. 23, No. 2, p. 28.
- [8] MI(2018), Marshall Islands, Maritime Regulation, p. 40. [5] MOEL(2019), Ministry of Employment and Labour, Enforcement Decree of The National technical qualifications Act, Retrieved from: https://elaw.klri.re.kr/eng_mobile/viewer.do?hseq=41241&type=part&key=40.
- [9] MOF(2019), Ministry of Oceans and Fisheries, Ship Safety Act, Retrieved from: <https://www.moleg.go.kr/>.
- [10] UK(1995), United Kingdom, Merchant Shipping Act 1995, Retrieved from: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents>.
- [11] US(2019), 46 U.S. Code § 3301(d)(1), Retrieved from: <https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim/@title46/subtitle2/partB/chapter33&edition=prelim>.

Received : 2020. 04. 24.

Revised : 2020. 06. 08.

Accepted : 2020. 06. 26.