



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

實習船員 人權保護를 위한 法制的 研究

A Study on the Legislation for Protection of
Human Rights of Cadets



指導教授 李潤哲

2020年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科

南大原

本 論文을 南大原의 法學碩士 學位論文으로 認準함.

委員長：金 鎮 權 (印)

委 員：杜 鉉 旭 (印)

委 員：李 潤 哲 (印)

The seal of Korea Maritime & Ocean University (KMOU) is visible in the background. It features a stylized anchor and the university's name in Korean and English, along with the year 1945.

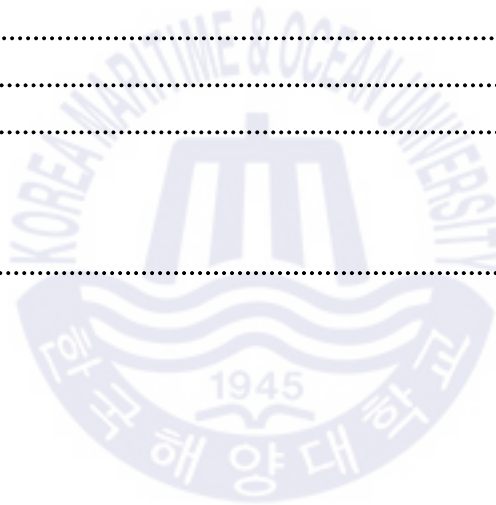
2020年 07月

韓國海洋大學校 大學院

目 次

| | |
|--------------------------------|-----|
| 표목차 | iii |
| Abstract | iv |
| 국문초록 | vii |
| | |
| 第1章 序 論 | 1 |
| 제1절 연구의 배경 및 목적 | 1 |
| 제2절 연구의 범위 및 방법 | 3 |
| | |
| 第2章 實習船員의 法的地位 및 管理體制 現況 | 5 |
| 제1절 국내법상 실습선원 | 5 |
| I. 국내법상 선원 | 5 |
| II. 국내법상 실습선원 | 12 |
| 제2절 국제법상 실습선원 | 18 |
| I. 국제법상 선원 | 19 |
| II. 국제법상 실습선원 | 26 |
| 제3절 실습선원 관리체제 현황 | 27 |
| I. 연간 실습선원현황 | 27 |
| II. 실습선원 관리체제 | 32 |
| III. 외국 실습선원 관리체제 | 45 |
| | |
| 第3章 實習船員의 人權과 人權侵害 | 58 |
| 제1절 실습선원의 인권 | 58 |
| I. 인권의 개념 | 58 |
| II. 실습선원의 인권 | 62 |
| 제2절 실습선원 인권침해 | 65 |
| I. 실습선원 인권 실태 | 65 |
| II. 실습선원 인권침해 사례 | 66 |
| III. 해외 실습선원 인권침해 사례 | 71 |

| | |
|---|----|
| 제3절 시사점 | 73 |
| 第4章 實習船員 人權保護를 위한 法制的 改善方案 | 74 |
| 제1절 법률적 개선방안 | 74 |
| I. 선원법 및 선박직원법 개정(안) | 74 |
| II. 실습선원의 근로제한 | 77 |
| 제2절 제도적 개선방안 | 78 |
| I. 실습선원 전용선박 마련 | 78 |
| II. 실습선원 인권교육 마련 | 83 |
| III. 현장승선실습 지침서 개발 | 87 |
| 第5章 結論 | 90 |
| 제1절 요약 | 90 |
| 제2절 결론 | 91 |
| 參考文獻 | 93 |



표목차

| | |
|--------------------------------------|----|
| <표 2-1> 해양계 대학교·고등학교 졸업생 현황 | 28 |
| <표 2-2> 수산계 대학교·고등학교 졸업생 현황 | 29 |
| <표 2-3> 해양계 교육기관 연도별 현장승선실습 현황 | 31 |
| <표 2-4> 현장실습(수업)과 실습학기제 구분 | 34 |
| <표 2-5> 오션폴리텍 상선교육과정 | 44 |
| <표 2-6> 영국 최저임금 | 49 |
| <표 2-7> USMMA 현장승선실습 | 52 |
| <표 4-1> 선원법 개정(안) | 75 |
| <표 4-2> 선원법 시행규칙 개정(안) | 75 |
| <표 4-3> 선박직원법 개정(안) | 76 |
| <표 4-4> 선원법 개정(안) | 77 |
| <표 4-5> 선원법 개정(안) | 78 |
| <표 4-6> 직업교육훈련 촉진법 개정(안) | 86 |
| <표 4-7> 대학생 현장실습 운영규정 개정(안) | 86 |

A Study on the Legislation for Protection of Human Rights of Cadets

Nam, Dae-won

*Department of Maritime Law and Policy
Graduate School of Korea Maritime and Ocean University*

Abstract

These days, it's not too much to say that we should put much more emphasis on the importance of human rights. Human rights is the fundamental freedom and right that is allowed to all human being, and has to be guaranteed not only on land but also on a vessel which sails a vast ocean. Captain, Chief Engineer, Navigators, Engineers, and ratings are on a vessel, and on several vessels, there are cadets as reserve seafarer on board. Cadets are people taking training program on board to be seafarers including apprentice navigators/engineers. To be seafarers, cadets should have completed course of education and training approved by STCW Convention and have on board experience. For these requirements, cadets embark on their education institutes' training ships, or embark on shipping companies' vessel to develop practical adaptability, acquire workplace skills

and experience the culture in a ship. This will make cadets use their acquired knowledge they learned from education institutes and maximize the effect of maritime education.

However, several accidents related to cadets have occurred recently, and the main reason was human rights abuse. Although cadets are supposed to be on board of apprenticeship to gain practical knowledge, they actually be treated as ‘cheap labor’ or ‘replacement’ and be force to work. Cadets are put into workplace as forced labours and this shows that their rights for learning are being infringed. Even though they do the actual work, because they are not seafarers nor labors, they are on a lower wage than minimum wage under Minimum Wages Act of Seafarers or Legislation on the Minimum Wage. Additionally, works irrelevant to practical education such as grunt work, personal errands, food preparation for office dinner etc, abusive language, assault, sexual harassments happened to cadets enduringly. However implementation and assessment of practice on board is highly relevant to employment and therefore they bear it alone despite unfair treatment. To improve cadets’ poor treatment and practice environment, after change of 2006 MLC, issue focused on cadet’ s legal status and their management system is under active discussion in Korea. Bill that regulates ‘definition and application range of cadets’ , ‘practice and break hours’ etc were passed and the change of the Law of Seamen · Ship’ s members Law has been conducted. But institutional framework to guarantee cadets’ safety and human rights is still not arranged enough. To solve this problem, standard of seafarer’ s safety and preventing accidents should be applied to cadets, and penalty has to be paid by people who break cadet’ s rest under Law of Seaman. In addition, each shipping companies have to arrange a ‘Practical Use Vessel System’ to prohibit cadets’ labour and provide place where they can get organized

training safely and vividly. Last but not least, ‘seafarer’ s human rights training’ should be offered to seafarers to disabuse seafarers of the awareness of cadets. Every law and system about cadets’ field training should be gathered and made into one guideline. Everyone related, including cadets, must comply with this guideline.



실습선원 인권보호를 위한 법제적 연구

남 대 원

한국해양대학교 대학원
해양정책학과 해사법무전공

국문초록

오늘날 인권의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없다. 이러한 인권은 인간으로서 당연히 누릴 수 있는 기본적인 자유와 권리를 뜻하며, 육지뿐만 아니라 드넓은 대양을 항해하는 선박에서도 반드시 보호되어야 한다. 선박에는 선박을 운항하는 선장, 기관장, 항해사, 기관사, 부원 등의 선원으로 구성되어 있으며 일부 선박에는 예비선원인 실습선원이 승선하고 있다. 실습선원은 해기사 실습생을 포함하여 선원이 될 목적으로 선박에 승선하여 실습하는 사람을 말한다. 실습선원이 해기사가 되기 위해서는 STCW협약에서 요구하는 승인된 교육과 훈련의 시행 및 승무경력을 갖춰야 한다. 이러한 자격요건을 충족하기 위해서 실습선원은 각 지정교육기관의 실습선에 승선하여 실습을 하고 있다. 또한 실무 적응력을 기르고 현장에서 필요한 기술을 습득 하며 선박의 문화를 경험하기 위해 실습선원은 해운회사의 선박에 승선하여 현장승선 실습을 수행한다. 이를 통해 실습선원은 학교 등의 지정교육기관에서 배운 지식을 실무에 활용함으로써 해기교육의 효과를 극대화 시킬 수 있다. 하지

만 최근 현장승선실습중인 실습선원과 관련된 각종사고가 잇따라 발생하였으며, 이러한 사고들의 원인을 살펴보면 실습선원에 대한 인권침해가 주된 요인이었다. 실습선원은 해기지식을 배우기 위한 교육의 목적으로 선박에 승선하여 현장승선실습을 해야 함에도 불구하고 선박에서는 실습선원을 ‘값싼 인력’, ‘보조 근로자’ 정도로 여겨 실습선원에게 교육목적을 벗어난 노동을 강요하고 있다. 실제로 실습선원은 여러 작업현장에 노동인력으로 투입되는 경우가 많으며, 이는 헌법에서 규정하고 있는 학습권을 보장받지 못하고 있음을 뜻한다. 또한 실습선원은 실질적인 근로에 종사함에도 불구하고 선원과 근로자가 아니라는 이유로 선원최저임금 또는 최저임금법에 따른 최저임금을 받지 못한 채 노동착취를 당하고 있다. 이 외에도 단순 노동, 선원들의 개인적인 심부름, 회식에 필요한 음식 마련 등의 실습교육과 무관한 업무지시와 폭언, 폭행, 성폭력 등의 인권침해가 실습선원에게 지속적으로 발생하고 있다. 이러한 현실에도 불구하고 현장승선실습의 실시여부 및 이에 대한 평가는 취업과 바로 직결되기 때문에 실습선원들은 자신들이 받는 부당한 대우를 참으며 실습을 하고 있다. 이러한 실습선원의 열악한 처우 및 실습환경을 개선하고자 2006년 해사노동협약이 개정된 이후 우리나라에서도 실습선원의 법적지위 및 관리제도에 대한 논의가 활발히 진행되고 있다. 최근 실습선원의 정의 및 적용범위, 실습선원의 실습시간 및 휴식시간 등을 규정하는 법안이 통과되어 선원법·선박직원법 등의 법개정이 이루어졌다. 하지만 아직까지도 실습선원의 안전과 인권을 보호하기 위한 법제도적 장치는 충분히 마련되어 있지 않다. 이를 해결하고자 선원법상 실습선원에게 적용되고 있지 않은 선원의 안전보건 및 사고예방기준을 실습선원에게도 적용 할 필요가 있으며, 실습선원의 충분한 휴식시간을 제공하기 위해 실습선원의 휴식시간을 방해하는 행위를 한 자에 대해 과태료를 부과하여야 한다. 또한 각 해운회사별로 실습전용선박 제도를 마련하여 실습선원에게 불필요한 노동을 강요하지 않으며, 체계적인 실습교육을 받을 수 있는 공간을 제공하여 실습선원의 안전 확보는 물론 현장감 있는 실습 교육을 제공해야한다. 덧붙여 실습선원에 대한 잘못된 인식을 바로잡고 선박 구성원들의 인권의식을 향상시키기 위해 선원인권교육을 실시하여야한다. 이러한 현장승선실습과 관련된 모

든 법과 제도를 하나의 지침서로 만들어 실습선원 및 실습선원 관계자들 모두가 이 지침서를 따르도록 한다.



第1章 序 論

제1절 연구의 배경 및 목적

전 세계적으로 선원인력의 수급이 불안정한 상황이 발생하고 있는 추세이며 특히, 부족한 해기사를 양성하기 위해서는 오랜 교육과 많은 시간이 필요하다. 이러한 이유로 각 나라마다 해기교육기관을 통하여 실습선원을 교육하고 훈련시키고 있다. 실습선을 보유한 국가에서는 실습선에 실습선원을 승선시켜 이론교육에 근거한 실습을 실시하고 있다. 선박에 설비되어 있는 장비를 실제로 다루고 선박에서 생활하면서 선박에 대한 친숙화를 한다. 이를 바탕으로 실제로 항해를 나가서 선박조종, 기관운용 등의 미래의 해기사가 되기 위한 지식을 배양한다. 또한 해운회사로의 현장승선실습을 통하여 실습선이라는 선박의 특성상 배울 수 없는 화물운송작업, 선박검사, 입거작업 등의 실무를 현장에 나가서 직접 경험한다.

결국 유능한 해기사를 양성하는 것은 실습선원에 대해 어떠한 해기교육과 훈련이 행해지고 실습선원이 실습기간 동안 이러한 지식을 배워서 얼마만큼 습득하느냐에 따라 달라진다. 이러한 실습선원의 중요성에도 불구하고 오랜 기간 동안 실습선원의 법적지위는 불안한 위치에 있어 왔으며, 이러한 이유로 인해 각 나라마다 실습선원의 법적지위에 대한 정의가 다르다. 국제법규에서도 실습선원에 대하여 명확하게 법적지위를 밝히고 있지 않다. 이러한 불안정한 법적지위 속에서도 국가의 명확한 규정이나 법제도 속에서 실습선원을 제대로 보호해주는 국가가 있는 반면, 실습선원의 법적지위에 대한 명확한 규정 및 관리제도가 제대로 갖춰지지 않은 국가도 있다.

우리나라의 경우 실습선원은 선원법상 선원이 아니기 때문에 법과 제도적으로 보호 받지 못하는 경우가 발생한다. 특히 현장승선실습 중 실습선원은 실습교육이라는 명목 하에 과도한 업무량과 노동시간, 폭언 및 폭행 등 비인간적인 대우를 받으며 승선하는 경우가 최근까지도 발생하고 있다. 실습

선원은 육상과는 전혀 다른 선박이라는 낯선 환경에서 인권침해를 받으며 극심한 스트레스를 받게 된다. 이러한 스트레스로 인하여 스스로 현장승선 실습을 포기하는 일도 흔히 발생하고 있다.

이렇듯, 실습선원은 선박이라는 특수한 환경에서 인간으로서의 권리, 즉, 인권을 보호 받지 못하고 있으며 이러한 인권을 헌법으로 규정한 기본권도 보장받지 못하고 있는 실정이다. 또한 실습선원은 위험한 작업환경에 노출되어 크고 작은 안전사고가 발생하고 있으며 심지어 사망사고도 일어나고 있다. 최근 2020년 2월에는 해기사가 되기 위해 1만 7,850톤급의 중량물 운반선에 승선하여 실습 중이던 한국해양대학교 학생이 승선한지 나흘 만에 말라카해협에서 열사병으로 사망하는 안타까운 사고가 발생 하였다. 아직 선박에 대한 친숙화도 제대로 이루어지지 않은 실습선원이 기관실에 내려가 어떤 일을 수행하다가 이와 같은 사고가 발생하였으며, 이러한 사고를 방지할 수는 없었는지에 대한 의문이 제기된다.

안전하고 효율적인 현장승선실습을 위해서 각 해운회사 현장승선실습 담당자들은 실습선원에 대한 운영기준 및 절차, 지도관리 계획, 선박에 대한 기본정보, 당직 등에 관한 운영 계획 등을 수립한다. 이를 학교와 협의하여 실습을 실시하고 있지만 실제 선박에서는 그 기준과 계획에 따라 현장실습이 이루어지지 않고 있다. 따라서 실습선원의 현장승선실습을 실시하는 해운회사 선박의 선정 기준을 명확히 하고 그 기준에 미달하는 선박에는 실습선원의 배정을 하지 않아야 한다. 실습배정 이후에는 지속적인 실습선원의 관리·감독을 통해 선박에서의 현장실습이 제대로 이루어지고 있는지 확인할 필요가 있다.

요즘 선박에 승선하는 실습선원 대부분은 밀레니얼 세대(Millennial Generation)¹⁾로 이들의 사고방식은 인터넷, 스마트폰, 소셜 네트워크 서비스

1) ‘밀레니얼 세대’란 미국의 세대 개념 전문가인 닐 하우(Neil Howe)와 윌리엄 스트라우스(William Strauss)가 1991년 출판한 ‘세대들, 미국 미래의 역사(Generations : The History of America’s Future)’에서 처음 언급된 단어로 1980년대 초부터 2000년대 초 까지 출생한 세대를 말한다. 조윤철·조택연, “밀레니얼 세대의 공간 소비에서 나타난 특징 분석”, 「한국디자인문화학회지」 제25권 제1호, 한국디자인문

(Social Network Services, 이하 ‘SNS’ 라 한다.)의 발전과 함께 성장해왔다. 이 때문에 자연스럽게 정보통신기술에 대한 적응이 매우 빠르고 정보력 또한 다른 어떤 세대보다 뛰어나다. 물론, 개개인마다 차이가 있겠지만 이 세대는 절대적인 빈곤에서 벗어난 환경에서 자라왔으며 불투명한 미래를 위해 저축하고 포기하는 기성세대와는 달리 현재의 가치를 중요하게 생각한다. 따라서 지금 당장 하고 싶은 경험, 사고 싶은 물건 등에 투자하여 현재의 일상과 여유에 더 집중한다. 이러한 실습선원들이 선박에 승선하면 SNS, 인터넷 등을 자유롭게 이용할 수 없고, 본인이 해왔던 많은 것들을 포기해야 한다.²⁾ 이에 더해 선박에 승선하는 것은 가족, 친구 등의 지인들과도 육체적으로 떨어져 지내는 것이기 때문에 우울증, 스트레스 등과 같은 심리적으로 불안정한 증상을 초래할 수 있다.

우리나라 해운을 이끌어 갈 유능한 해기사 양성을 위해 밀레니얼 세대로 이루어진 실습선원의 특성을 제대로 이해하여 그들에게 필요한 교육 및 훈련, 승선생활환경을 조성할 필요성이 있다. 본 논문에서는 이러한 실습선원의 자의하선, 사망사고 등을 방지하기 위해 실습선원 관련 법제도와 관리체제를 개선하여 실습선원의 안전과 인권을 보호하는데 그 목적이 있다.

제2절 연구의 범위 및 방법

이 연구는 국제협약인 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 이하 ‘MLC’ 라 한다.), 선원의 교육, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 협약(International Convention on Standards of Training Certification and Watch keeping for Seafarers, 이하 ‘STCW협약’ 이라 한다.)과 국내법인 선원법 및 선박직원법을 중심으로 그 적용범위와 실습선원의 법적지위에 대해 알아보고, 선박에서의 실습선원의 인권현황 및 실태를 파악하고 제기되

화학회(2019. 3.), 416쪽.

2) 최근에는 초소형 지구국(Very Small Aperture Terminal, 이하 ‘V-SAT’ 이라 한다.)이라는 시스템이 선박에 설치되어 스마트폰을 이용하여 인터넷, 카카오톡 메시지 등을 사용할 수 있지만 많은 인원이 하나의 위성통신기기를 사용함으로써 속도·용량 제한 등의 한계가 따른다.

는 문제점을 검토하여 실습선원의 인권향상을 위한 개선방안을 제시하고자 한다. 「선원법」 제2조 제23호에 따르면 “실습선원”이란 「선박직원법」 제2조 제4호의2 해기사 실습생을 포함하여 선원이 될 목적으로 선박에 승선하여 실습하는 사람을 말하며, “해기사 실습생”이란 해기사 면허를 취득할 목적으로 선박에 승선하여 실습하는 사람을 말한다. 즉, 실습선원의 정의에 해기사 실습생이 포함되어 있으므로 이 연구에서는 실습선원과 해기사 실습생을 구분하지 않고 실습선원으로 통일해서 사용하였다.

이 연구의 내용으로 제1장에서는 연구의 배경 및 목적, 연구의 방법 및 범위를 제시한다.

제2장에서는 국내법·국제법상에서의 선원 및 실습선원에 대한 정의 및 적용범위를 알아보고 국내·외 실습선원의 관리체제 현황을 파악하고자 한다.

제3장에서는 인권의 개념과 선박에서의 국내·외 실습선원의 인권 실태 및 인권침해 사례 등을 검토하여 시사점을 도출하고자 한다.

제4장에서는 실습선원의 인권보호를 위한 법률적, 제도적 개선방안을 제시하고자 한다.

제5장에서는 실습선원 인권보호에 대한 법제적 연구의 결론을 내리기로 한다.

이 연구는 실습선원의 인권보호를 위해 실습선원 관련 국내법 및 국제협약을 바탕으로 실습선원의 관리체제를 분석하여 선박에서의 실습선원의 인권 실태를 파악하여 문제점을 찾아내고자 한다. 식별된 문제점에 대하여 국내법제도와 실습선원 관리체제의 개선방안을 마련하여 실습선원 인권보호라는 목적을 달성하기 위하여 전통적인 법학 연구방법론 중 법해석학적 연구방법을 택하였다. 이 연구에서는 이를 뒷받침하기 위해 실습선원과 관련된 국제협약과 국내법을 1차적 자료(primary sources)로 활용하고, 이와 관련된 학자들의 논문 및 전문서적, 연구보고서 등을 2차적 자료(Secondary sources)로 활용하였다.

第2章 實習船員의 法的地位 및 管理體制 現況

제1절 국내법상 실습선원

I. 국내법상 선원

1. 선원법

1) 선원법의 배경 및 구조

선원법은 우리나라가 일제 식민지배로부터 해방될 때까지는 1910. 8. 29 「조선에 시행할 법령에 관한 건」이라는 긴급칙령(이 칙령은 1911. 3. 25. 법률 제30호로 대치되었다)에 의해서 1913년의 일본 선원법이 조선선원령과 동령 시행규칙의 형태로 제정·시행되었다. 대한민국정부 수립 후에는 제2대 국회 때부터 제5대 국회까지 의원입법안으로 1회, 정부안으로 5회 선원법안이 제출되었으나 회기불계속으로 모두 의결되지 못하고 한동안 조선선원령이 그대로 의용되어 시행되었다. 이러한 상황 속에서 근로자의 기본적인 생활을 보장하고 향상하기 위해서 근로조건의 기준을 규정한 근로기준법이 1953년에 제정·시행되었고, 1960년대에 들어와서 각종 해사법규가 제정되기 시작하였다. 이후 사회·경제적 상황변화와 함께 현대 복지국가적 헌법정신 등에 따라 1962년 1월 10일 법률 제963호로 선원법이 제정되었다.³⁾ 선원법은 총 57차례 개정되었으며,⁴⁾ 그 중 25번은 타법개정에 따른 개정이므로 이를 제외하더라도 선원법 개정은 32차례나 개정되었다.⁵⁾

3) 김동인, 『선원법』 제2판 (서울: 법률문화원, 2007), 62~63쪽.

4) 선원법 연혁, 법제처 국가법령정보센터 홈페이지(<http://law.go.kr>, 최종방문일 : 2020. 03. 22.).

5) 선원법은 여러 차례 개정을 통하여 선원근로자를 보호하기 위한 방향으로 개선되었다. 그러나 때로는 노동보호법적 성격을 강화하는 일반적인 개정방향을 벗어났으며 오히려 근로조건 보호에 반하는 내용을 새로 도입하기도 하였다. 또한 노동보호법 성격과 어울리지 않는 내용을 구성 체계 등을 전혀 고려하지 않고 무조건적으로 수용함으로써 이질적 성격의 혼재라는 결과를 초래하였다. 그 결과 현행 우리나라 선

선원법은 선원의 직무, 복무, 근로조건의 기준, 직업안정, 복지 및 교육·훈련에 관한 사항을 정함으로써 선내질서를 유지하고, 선원의 기본적 생활을 보장·향상시키며 선원의 자질 향상을 도모함을 목적으로 하는 법률이다.⁶⁾ 선원법은 제1장 총칙, 제2장 선장의 직무와 권한, 제3장 선내 질서의 유지, 제4장 선원근로계약, 제5장 임금, 제6장 근로시간 및 승무정원, 제7장 유급휴가, 제8장 선내 급식과 안전 및 보건, 제9장 소년선원과 여성선원, 제10장 재해보상, 제11장 복지와 직업안정 및 교육훈련, 제12장 취업규칙, 제13장 감독 등, 제14장 해사노동적합증서와 해사노동적합선언서, 제15장 한국선원복지고용센터, 제16장 보칙, 제17장 벌칙 등 총 17장으로 구성되어 있다. 선원은 해상노동의 특수성을 고려⁷⁾하여 근로조건의 기준을 정하는 일반법인 근로기준법이 아닌 선원법이 원칙적으로 우선 적용된다.

2) 선원법상 선원

선원법상 선원이란 “이 법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람”을 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 사람은 제외한다.⁸⁾라고 정의하고 있다. 선원법은 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「선박법」에 따른 대한민국 선박(「어선법」에 따른 어선을 포함한다.), 대한민국 국적

원법에는 선원에 대한 보호가 상대적으로 미흡하다는 문제점이 지적되고 있다. 구창희, “선원법상 선원근로자 보호의 문제점과 개선방안” 고려대학교 노동대학원 석사학위논문(2012), 30쪽.

6) 선원법 제1조.

7) 해상근로의 특수성을 인정할 것인지에 대한 논의는 일본에서 전개되고 있으나 우리나라의 학설과 판례는 육상근로와 구별되는 해상근로의 특수성이 당연히 존재하는 것으로 인정하고 있는 것 같다. 다만, 그 구체적인 근거에 대해서는 특별히 제시된 바 없으나, 다음과 같은 이유를 통하여 불 때 해상근로의 특수성을 인정하는 것이 타당하다. 인간은 육상에서 태어나 육상에서 자유롭게 생활하는 것이 본래적인 활동 모습이므로 해상을 항행하는 선박이나 해상에서의 활동은 이러한 자유스러운 활동이 제한을 받을 수밖에 없다. 따라서 근로가 인간의 본래적 활동인 이상 해상근로는 육상근로와 다른 특수성이 있다고 해야 하며, 이를 전제로 한 선원들의 노동관계법령도 가능한 육상근로자와 노동관계법령과 독립한 형식으로 존재하는 것이 바람직하다. 이와 같이 해상근로의 특수성이 인정되는 이상 선원노동관계법령은 육상근로자의 노동관계법령과 가능한 독립된 형식으로 존재하는 것이 바람직하고, 선원법의 해상교통 및 안전법적 규정도 당연히 존치되어야 할 것이다. 김동인, 앞의 책, 79~80쪽.

8) 선원법 제2조 제1호.

을 취득할 것을 조건으로 용선한 외국선박 및 국내 항과 국내 항 사이만을 항해하는 외국선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에 대하여 적용한다. 다만, 다음 각 호9)의 어느 하나에 해당하는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게는 이 법을 적용하지 아니한다.¹⁰⁾ 선원이 일반근로자와 구별되는 것은 선박 안에서 근로를 제공한다는 점에 있다. 이는 근로기준법이 적용되는 선원이나 선원법이 적용되는 선원이나 다를 바가 없고(해상근로의 장소적 공통성), 어선원 및 어선재해보상보험법 제2조 제1항 제2호는 「어선원이라 함은 임금을 받을 목적으로 어선에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자」라고 규정하여 어선의 톤수에 따라 어선원인지 여부를 구별하고 있는 것은 아니기 때문이다. 따라서 선원은 임금을 목적으로 근로를 제공한다는 점에서는 일반적인 근로자와 동일하나 선박 안에서 근로를 제공한다는 점에서는 일반적인 근로자와 구별된다. 또한 선원은 선원법과 근로기준법의 적용범위에 따라 선원법이 적용되는 선원과 근로기준법이 적용되는 선원으로 구분된다.¹¹⁾

선원은 선장과 해원, 예비원으로 구분된다. 선박에서 근무한다고 하기 위해서는 일정한 직무 또는 선무의 존재를 전제로 하는데, 선무란 항해당직, 무선송수신, 기관의 운전, 기상관측, 해양탐사, 여객에 대한 서비스 등의 포함을 말한다. 선무인지의 여부는 선박의 운항조직뿐만 아니라 선박의 임무·용도 등을 통해 종합적으로 판단하여야 한다.¹²⁾ 선장이란 해원을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 대하여 책임을 지는 선원을 말한다.¹³⁾ 선원법에서는 제6조부터 제25조까지¹⁴⁾ 선장의 직무와 권한을 상세히 명시하고

9) 1. 총톤수 5톤 미만의 선박으로서 항해선이 아닌 선박 2. 호수, 강 또는 항내만을 항행하는 선박(「선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률」 제24조에 따른 예선은 제외한다.) 3. 총톤수 20톤 미만인 어선으로서 해양수산부령으로 정하는 선박 4. 「선박법」 제1조의2 제1항 제3호 따른 부선. 다만, 「해운법」 제24조 제1항 또는 제2항에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선은 제외한다.

10) 선원법 제3조 제1항.

11) 김동인, 앞의 책, 118쪽.

12) 권창영, 『선원법해설』 제2판 (서울: 법문사, 2018), 71쪽.

13) 선원법 제2조 제3호.

14) 선원법에서의 선장의 직무와 권한은 제6조(지휘명령권), 제7조(출항 전의 검사·보고 의무), 제8조(항로에 의한 항해), 제9조(선장의 직접 지휘, 제10조(재선의무), 제1

있다.¹⁵⁾ 해원이란 선박에서 근무하는 선장이 아닌 선원을 말한다.¹⁶⁾ 해원은 직원과 부원으로 구분된다. 직원이란 「선박직원법」 제2조제3호에 따른 항해사, 기관장, 기관사, 전자기관사, 통신장, 통신사, 운항장 및 운항사와 어로장, 사무장, 의사와 동등이상의 대우를 받는 해원으로서 해양수산부령이 정하는 해원을 말한다.¹⁷⁾ 부원이란 직원이 아닌 해원을 말하고,¹⁸⁾ 일반적으로 선박운항의 보조자 역할을 수행한다. 부원 중 유능부원이란 갑판부 또는 기관부의 항해당직을 담당하는 부원 중 해양수산부령으로 정하는 자격요건¹⁹⁾

1조(선박 위협 시의 조치), 제12조(선박 충돌 시의 조치), 제13조(조난 선박 등의 구조), 제14조(기상 이상 등의 통보), 제15조(비상배치표 및 훈련 등), 제16조(항해의 안전 확보), 제17조(수장), 제18조(유류품의 처리), 제19조(재외국민의 송환), 제20조(서류의 비치), 제21조(선박 운항에 관한 보고), 제22조(해원의 징계), 제23조(위험물 등에 대한 조치), 제24조(행정기관에 대한 원조 요청), 제25조(쟁의행위의 제한)에서 명시하고 있다.

- 15) 선원법의 기본적인 목적은 해상 노동의 특수성에 바탕을 두고 육상근로자보다 열악한 노동환경에서 노동을 수행하는 선원의 근로조건을 정하고 선원의 기본적인 생활을 보장하고 향상시키는데 있다. 그러나 선원의 근로조건을 기준과 정면으로 배치되는 동법 제2장 선장의 직무와 권한, 제3장 선내질서의 유지와 같은 선내 질서유지법적 성격을 가지는 규정, 즉 강제노동법적인 성격을 가진 규정을 전진 배치함으로써 선원법의 진정한 목적이 선장의 직무와 권한 및 선내질서의 유지에 있다는 것을 암시하는 느낌마저 든다. 따라서 선원법의 진정한 목적인 선원의 근로조건을 정하고 선원의 기본적 생활을 보장하고 향상시킴으로써 선원의 생존권을 보장하여야 한다는 관점에서 보면 선원법 제1조의 목적부터 개정되어야 한다고 생각한다. 이를 바탕으로 선원의 근로조건을 기준과 직접적인 관련이 없는 선장의 직무와 권한(제2장), 선내질서의 유지(제3장), 복지와 직업안정 및 교육훈련(제11장), 한국선원복지고용센터(제15장), 더 나아가 앞에서 언급한 선박의 안전운항 등의 규정들은 선원법에서 삭제하고 이와 관련된 법규에 이관하든지 아니면 새로운 법률을 제정하는 것이 타당하다고 주장하는 견해가 있다. 김교숙, “선원법의 문제점과 개정방향”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 해사법학회(2006. 3.), 125~127쪽.
- 16) 선원법 제2조 제4호.
- 17) 선원법 제2조 제5호.
- 18) 선원법 제2조 제6호.
- 19) 선원법 시행규칙 제1조의2 제1항 제1호 갑판부의 유능부원(이하 “갑판유능부원”)이 되려는 경우에는 18세 이상인 사람으로서, (가) 시행규칙 제41조제1항에 따른 갑판부의 항해당직 부원으로서 18개월 이상 승무한 경력이 있을 것, (나) 시행규칙 제41조제1항에 따른 갑판부의 항해당직 부원으로서 12개월 이상 승무한 경력을 가지고[별표 2]의 유능부원교육과정을 이수하였을 것 중 어느 하나에 해당하는 사람이어야 한다.
- 「선원법 시행규칙」 제1조의2 제1항 제2호 기관부의 유능부원(이하 “기관유능부원”)이 되려는 경우에는 18세 이상인 사람으로서, (가) 시행규칙 제41조제1항에 따

을 갖춘 부원을 말한다.²⁰⁾ 예비원이란 선박에서 근무하는 선원으로서 현재 승무중이 아닌 선원을 말한다.²¹⁾ 해상근로의 특성상 선원들은 가정과 사회와 격리되어 생활해야 하고, 노동의 시간이 많고 강도가 높으며, 근로환경도 좋지 않은 것이 일반적이다. 이에 선원들은 하선하여 가정과 사회생활을 통하여 인간으로서의 기본적인 생활을 향유함으로써 노동력의 생산성을 높이고 결원된 선원이 발생할 시 신속하게 보충하여 선박공동체의 안전을 확보하기 위해서 도입된 것이 예비원제도이다.²²⁾

3) 선원근로감독관

선원의 근로기준 및 생활기준이 선원법이나 관계 법령에서 정하는 기준에 맞는지 확인하기 위하여 3년마다 선박과 그 밖의 사업장에 대하여 검사를 하여야 하고,²³⁾ 이러한 검사와 선원의 근로감독을 위하여 해양수산부에 선원근로감독관을 둔다.²⁴⁾ 선원근로감독관의 자격·임면 및 직무 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.²⁵⁾ 선원근로감독관은 근로기준법의 근로감독관에 해당하는 공무원으로서 선원근로관계에 관하여 전문적인 지식과 경험을 가진 자로 하여금 선원법 등의 이행을 지도·감독하게 한다. 이는 선원법 위반행위 등을 예방하고, 그 위반행위를 신속하게 시정하여 선원을 보호하고 선원법의 목적과 내용을 실현하기 위한 것이다.²⁶⁾ 선원근로감독관은 선원법에 따른 선원근로감독을 위하여 선박소유자, 선원 또는 그 밖의 관계인에게 출석을 요구하거나 장부나 서류의 제출을 명할 수 있으며, 선박이나 그 밖의 사업장을 출입하여 검사하거나 질문할 수 있다.²⁷⁾ 선원근로감독관

른 기관부의 항해당직 부원으로서 12개월 이상 승무한 경력이 있을 것, (나) 시행규칙 제41조제1항에 따른 기관부의 항해당직 부원으로서 6개월 이상 승무한 경력을 가지고[별표 2]의 유능부원교육과정을 이수하였을 것 중 어느 하나에 해당하는 사람이어야 한다.

20) 선원법 제2조 제6호의2.

21) 선원법 제2조 제7호.

22) 김동인, 앞의 책, 131쪽.

23) 선원법 제123조 제1항.

24) 선원법 제125조 제1항.

25) 선원법 제125조 제2항.

26) 김동인, 앞의 책, 817쪽.

27) 선원법 제126조 제1항.

은 출입·검사를 하는 경우에는 검사 개시 7일 전까지 검사 일시, 검사 이유 및 검사 내용 등에 대한 검사계획을 조사대상자에게 알려야 한다. 다만, 긴급히 검사하여야 하거나 사전에 통지하면 증거인멸 등으로 검사 목적을 달성할 수 없다고 인정하는 경우에는 그러하지 아니할 수 있다.²⁸⁾

이러한 검사 출입·검사를 하는 선원근로감독관은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 보여주어야 하며, 출입 시 성명·출입 시간·출입 목적 등이 표시된 문서를 관계인에게 내주어야 한다.²⁹⁾ 선원근로감독관은 승무를 금지하여야 할 질병에 걸렸다고 인정하는 선원의 진찰을 의사에게 위촉할 수 있다.³⁰⁾ 위촉받은 의사는 해양수산부장관의 진찰명령서를 선원에게 보여주어야 한다.³¹⁾ 선원근로감독관은 「사법경찰관리의 직무를 수행할 자와 그 직무범위에 관한 법률」에서 정하는 바에 따라 사법경찰관의 직무를 수행하고,³²⁾ 선원법, 근로기준법 및 그 밖의 선원근로관계 법령에 따른 서류의 제출, 심문이나 신문 등의 수사는 오로지 검사와 선원근로감독관이 수행한다. 다만, 선원근로감독관의 직무에 관한 범죄의 수사에 대하여는 그러하지 아니하다.³³⁾ 선원근로감독관이거나 선원근로감독관이었던 사람은 직무상 알게 된 비밀을 누설하여서는 아니 된다.³⁴⁾ 이를 위반할 때에는 1천만 원 이하의 벌금에 처한다.³⁵⁾

2. 선박직원법상 선원

선박직원법은 STCW협약의 발효에 대비하기 위해 1983년 12월에 개정된 선박직원법을 공포한데 이어 1984년 7월에는 동법 시행령을 그리고 1984년 9월에는 동법 시행규칙을 각각 제정·공포하였다.³⁶⁾ 이 법은 선박직원으로

28) 선원법 제126조 제2항.

29) 선원법 제126조 제3항.

30) 선원법 제126조 제4항.

31) 선원법 제126조 제5항.

32) 선원법 제127조 제1항.

33) 선원법 제127조 제2항.

34) 선원법 제128조 제1항.

35) 선원법 제176조.

36) 이윤철·김진권·홍성화, 『해사법규』(부산: 다솜출판사, 2019), 209쪽.

서 선박에 승무할 사람의 자격을 정함으로써 선박 항행의 안전을 도모함을 목적으로 한다.³⁷⁾ 즉, 이 법은 국제해상충돌예방규칙, 선박안전법, 해사안전법, 선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률, 도선법, 항로표지법 등과 같이 선박 항행의 안전을 도모한다는 측면에서 그 목적이 같으나 선박직원을 대상으로 한다는 차이가 있다. 선박직원법상 직원은 선원법상 직원의 정의와는 다르다.

선박직원법상 “선박직원”이란 해기사(동법 제10조의2³⁸⁾)에 따라 승무자격 인정을 받은 외국의 해기사를 포함한다)로서 선박에서 선장·항해사·기관장·기관사·전자기관사·통신장·통신사·운항장 및 운항사의 직무를 수행하는 사람을 말한다.³⁹⁾ “해기사”란 선박직원법 제4조에 따른 면허를 받은 사람을 말한다.⁴⁰⁾ 선박직원이 되려는 사람은 해양수산부장관의 해기사면허를 받아야 하고,⁴¹⁾ 해기사면허를 취득하기 위해서는 우선 해양수산부장관이 시행하는 해기사 시험에 합격하고, 그 합격한 날부터 3년이 지나지 아니하여야 한다.

또한 등급별 면허의 승무경력을 충족하여야 하며 「선원법」에 따라 승무에 적당한 건강상태를 유지하여야 한다. 그리고 등급별 면허에 필요한 교육·훈련 이수하여야 하며, 통신사 면허의 경우에는 「전파법」 제70조에 따른 무선종사자의 자격 등이 충족되어야 하며 이러한 요건을 갖춘 사람에게 해양수산부장관은 면허를 한다.⁴²⁾ 면허는 직종과 등급별로 나누어져 있으며 항해사의 경우 1급 항해사부터 6급 항해사, 기관사의 경우 1급 기관사부터

37) 선박직원법 제1조.

38) 선박직원법 제10조의2(외국의 해기사 자격을 가진 사람에 대한특례) ① 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」 또는 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에 따라 다른 당사국이 발급한 해기사 자격을 인정하기로 협정을 체결한 국가(이하 “체약국”이라 한다)의 해기사 자격을 가진 사람으로서 해양수산부장관의 인정을 받은 사람은 제4조 제1항에도 불구하고 국제항해에 종사하는 한국선박의 선박직원이 될 수 있다.

39) 선박직원법 제2조 제3호.

40) 선박직원법 제2조 제4호.

41) 선박직원법 제4조 제1항.

42) 선박직원법 제5조 제1항.

6급 기관사, 통신사의 경우 1급 통신사부터 4급 통신사, 운항사의 경우 1급 운항사부터 4급 운항사로 나누어져 있으며 그 외 수면비행선박 조종사(소형, 중형), 소형선박 조종사, 전자기관사 등이 있다.⁴³⁾

II. 국내법상 실습선원

1. 현장실습의 개념

현장실습이란 학생, 고용주, 학교가 함께하는 산학협력⁴⁴⁾ 교육의 한 형태이다. 학생은 재학 중에 산업체에 현장 실습을 나가 학교에서 배운 지식을 실제 현장에서 응용하고 실용적인 기술을 습득하고, 고용주는 학교를 졸업한 후에 바로 현장에 투입 할 수 있는 인재를 길러낼 수 있는 교육제도이다.⁴⁵⁾ 현장실습 교육은 현장경험 교육과 동일한 개념으로 사용되며, 현장경험 교육(work experience or work experience education)이란 교육의 성과를 얻기 위해 작업 현장경험을 얻도록 계획된 프로그램 또는 상품의 생산·분배 혹은 기업의 전문 분야 및 연구기관에서 운영되는 직무에서의 실제적인 활동을 말한다.⁴⁶⁾ 현장실습 교육은 학교의 교육이 생기기 이전부터 존재해 왔으며 중세시대 유럽의 도제 제도는 이론적인 교육이 아닌 장인에게 직접 배우는 현장실습 중심 교육훈련에서 시작되었다.

43) 선박직원법 제4조 제1항.

44) 산학협력은 지식 중심 사회의 이행에 따른 산업 및 직업구조의 변화, 직무의 수준과 내용의 변화의 필요성이 대두되는 등 이에 걸맞은 대학과 산업체 간의 새로운 관계 변화의 필요에 대응하기 위해 그 필요성이 있다. 또한 청년실업 문제 해결, 산업체의 위기감 극복 등의 대안이 된다. 산학협력의 유형은 산업체와 대학, 연구기관 등 연구 주체 간 협력연계에 따라 살펴보면 산업체간, 대학간, 연구기관간 협력과 산학, 산연, 학연, 산학연 협력연구 등으로 구분된다. 김인배, “대학의 산학협력 활성화에 관한 연구 : 수익사업 중심으로”, 한국항공대학교 대학원 석사학위논문(2010), 1~4쪽.

45) Groenewald, T. “A phenomenological research design illustrated”, International journal of qualitative methods, 3(1), 2004, p.42~55.

46) Mason, R. E. and Haines, P. G. 『Cooperative Occupational Education and Work Experience in the Curriculum』(Danville: The Inter State Publishers and Printers, Inc. 1989), p.47.

이러한 도제 제도의 원형과 학교교육이 연계되어 이론교육은 학교에서 실시하고 실습교육은 산업체에서 실시하는 이원적 제도가 생겨났다.⁴⁷⁾ 이후 1906년에 신시내티(Cincinnati) 대학에서 코옵(Co-op: Co-operative education)이라는 용어를 만들고 제도적 수준에서 일 통합 학습(work integrated learning)의 개념을 확립하는 역할을 한 허먼 슈나이더(Herman Schneider)에 의해 현재의 학교교육의 형태인 현장실습 교육이 시행되었다.⁴⁸⁾ 1922년에 리버사이드 주니어 칼리지(Riverside Junior College)에서 간호학, 도서관학, 건축공학 분야 등에서 현장실습 교육을 실시하였고, 현재까지도 많은 고등학교 및 대학에서 현장실습 교육이 이루어지고 있다.⁴⁹⁾ 현장실습은 자신이 미래의 직업이 될 분야에 대한 올바른 자질과 태도에 대한 이미지를 확립하고 해당분야의 전문가로서의 가치를 확립할 수 있는 중요한 과정이다. 그러나 이러한 현장실습을 함으로써 현장에서 실제 접할 수 있는 다양한 문제와 갈등 등을 해결 할 수 있는 능력을 기를 수 있는 긍정적인 효과가 있는 반면, 현장실습을 나가서 충분한 경험을 하지 못하거나 제대로 된 실습지도가 되지 않는 경우 오히려 해당 분야에 대한 부정적인 인식을 가질 수 있다. 또한 실제 현장에서는 현장실습생을 값싼 인력이라고 생각하고 인력부족 해소를 위한 수단으로 생각하는 경우가 발생하고 있다.

2. 선원법상 실습선원

1) 선원법상 실습선원

선원법상 “실습선원”이란 「선박직원법」 제2조 제4호의2 해기사 실습생을 포함하여 선원이 될 목적으로 선박에 승선하여 실습하는 사람을 말한다.⁵⁰⁾ 선원법에서 실습선원은 선원법 시행령 제2조5호⁵¹⁾에 따라 선원에서

47) 김기홍·조희경·오병진, “전문대학에서 현장실습과 실습학기제 운영실태 분석 및 정책적 개선방안”, 한국직업능력개발원(2014), 13쪽.

48) Coll, R. K. & Eames, C, “Learning science and technology through cooperative education”, Asia-Pacific Journal of Cooperative Education, 8(2), 2007, p.131~147.

49) 김정아, “전문대학 비서학 전공생의 현장실습 경험에 대한 연구 ” 「비서학논총」 제22권 제3호, 한국비서학회(2013. 12.), 137쪽.

50) 선원법 제2조 제23호.

51) 선원법 시행령 제2조에 따라 선원이 될 목적으로 실습을 위하여 선박에 승선하는

제외하고 있다. 즉, 선원법에 따른 선원이 될 목적으로 선박에 승선하여 실습하는 사람인 “실습선원”은 선원은 아니지만 선원법의 시행규칙상의 일부 규정을 적용받고 있다.⁵²⁾ 이는 실습선원도 선박공동체의 구성원으로서 선내 질서를 유지할 책임이 있고, 실습 중이라도 항해의 완성을 위하여 근로를 제공하는 경우가 있다는 점 등을 고려한 것이다.⁵³⁾ 또한 실습선원에게 재해보상에 관한 규정을 적용할 때에는 실습선원의 통상임금 및 승선평균임금은 그 실습선원이 실습을 마치고 승무하게 될 직급에 해당되는 선원의 통상임금 및 승선평균임금의 100분의 70으로 한다.⁵⁴⁾

2) 선원근로감독관의 적용 여부

선원근로감독제도는 선박에서 선원의 근로실태가 선원법이나 관계 법령에서 정하는 근로기준에 맞는지 확인하기 위해 선원근로감독관이 선박과 그 밖의 사업장에 대한 검사를 하는 제도이다. 실습선원은 선원이 아니라는 선원법에 근거하여 실습선원과 관련해서는 선원근로감독관의 권한이 미치지 않는다고 할 수 있다.⁵⁵⁾ 선원법에서는 이러한 문제점을 보완 및 개선하고자 선원실습 운영 지도 및 점검 등에 관한 법률을 신설하였다. 이 규정에는 실

사람은 선원이 아닌 사람은 선원의 정의에서 제외하고 있다.

52) 선원법 시행규칙 제3조에 따라 선원법 규정 중 제22조(해원의 징계), 제23조(위험물 등에 대한 조치), 제24조(행정기관에 대한 원조요청), 제25조(쟁의행위의 제한), 제38조(소환), 제42조의2(유기구제보험 등의 가입 등), 제42조의 3(다른 급여와의 관계), 제42조의 4(유기구제보험등의 해지 제한 등), 제44조(선원명부의 공인), 제45조(선원수첩), 제46조(선원수첩의 발급 제한), 제47조(선원수첩의 실효), 제48조(선원신분증명서), 제49조(선원수첩 등의 재발급), 제50조(선원수첩 등의 대여 및 부당사용 금지), 제51조(승무경력증명서의 발급), 제76조(선내 급식-제2항 제외), 제77조(선내 급식비), 제87조(건강진단서), 제90조(미성년자의 능력), 제91조(사용제한), 제92조(야간작업의 금지), 제93조(생리휴식), 제94조(요양보상), 제95조(요양의 범위), 제96조(상해보상), 제97조(장해보상), 제98조(일시보장), 제99조(유족보상), 제100조(장제비), 제101조(행방불명보상), 제102조(소지품 유실보상), 제103조(다른 급여와의 관계), 제104조(해양항만관청의 심사·조정), 제105조(선원노동위원회의 심사와 중재), 제106조(재해보상보험 등의 가입 등), 제106조의 2(재해보상보험등의 해지 제한 등), 제116조(선원의 교육훈련)등이 실습선원에게 적용 된다.

53) 김동인, 앞의 책, 136쪽.

54) 선원법 시행규칙 제3조 제2항.

55) 두현욱·박대건·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, “실습생의 법적지위 및 관리제도 강화 방안 연구”, 한국해양수산연수원(2018), 26~27쪽.

습선원의 실습시간 및 휴식시간 준수 여부와 선원실습 운영에 대하여 보고 또는 자료의 제출을 하게 하거나 관계 공무원으로 하여금 현장조사를 실시하는 등의 지도·점검에 관한 사항이 반영되어 있다.⁵⁶⁾

3. 선박직원법상 실습선원

선박직원법상에는 실습선원에 대한 정의는 없으며, 해기사 실습생에 대해 다음과 같이 정의하고 있다. “해기사 실습생”이란 해기사 면허를 취득할 목적으로 선박에 승선하여 실습하는 사람을 말한다.⁵⁷⁾ 실습선원이 해기사가 되기 위해서는 해기사면허를 취득해야 하고 해기사면허를 취득하기 위해서는 본인이 취득할 면허의 승무경력을 충족하여야한다. 이에 따라 지정교육기관의 학생들은 승무경력의 요건을 충족하고 해기사 관련 현장 실습을 위하여 선박에서 승선실습을 한다. “지정교육기관”이란 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 지정을 받아 선원이 되고자 하는 자 또는 선원에게 교육을 실시하는 대학·전문대학 또는 고등학교(이들에 준하는 각종 학교를 포함한다), 해양경비안전교육원, 「한국해양수산연수원법」에 따른 한국해양수산연수원과 그 밖의 교육기관을 말한다.⁵⁸⁾ 해기사 실습생의 승선 실습은 지정교육기관의 실습선에서 행하는 승선 실습과 상선 또는 어선에서 행하는 승선 실습(이하 “현장승선실습”이라 한다)으로 구분한다.⁵⁹⁾

선박소유자는 현장승선실습을 원하는 해기사 실습생이 있는 경우 해양수산부장관이 정하여 고시하는 현장승선실습 운영지침에 따라 현장승선실습을 실시하여야 한다.⁶⁰⁾ 중앙행정기관의 장은 제2항에 따라 현장승선실습을 실시하는 선박소유자에게 예산의 범위에서 현장승선실습에 필요한 경비의 일부를 지원할 수 있다.⁶¹⁾ 현장승선실습에 필요한 경비는 현장승선실습을 위탁하는 지정교육기관을 통하여 지원한다.⁶²⁾ 현장승선실습을 실시하는 선박

56) 선원법 제129조의2 제1항.

57) 선박직원법 제2조 제4호의2.

58) 선박직원법 제2조 제4호의3.

59) 선박직원법 제21조 제1항.

60) 선박직원법 제21조 제2항.

61) 선박직원법 제21조 제3항.

소유자는 현장승선실습을 실시하기 전에 해양수산부장관이 정하여 고시하는 현장승선실습 표준협약서를 사용하여 해기사 실습생과 현장승선실습 계약을 체결해야 한다.⁶³⁾ 또한 해기사 실습생의 보호 또는 현장승선실습의 내실화를 위하여 필요한 경우에 지정교육기관의 장은 현장승선실습 계약 체결에 참여할 수 있다.⁶⁴⁾ 현장승선실습을 실시하는 선박소유자는 현장승선실습 계약사항을 준수하여야 하고⁶⁵⁾ 현장승선실습 계약에는 선박소유자와 해기사 실습생의 권리와 의무, 현장승선실습의 수당, 내용 및 방법, 기간 및 시간, 결과의 평가, 해기사 실습생의 복리후생 등에 관한 사항이 포함되어야 한다.⁶⁶⁾ 그리고 선박소유자가 지정한 현장승선실습 업무 담당 직원은 현장승선실습 운영지침에 따라 현장승선실습 교육을 실시하여야 한다.⁶⁷⁾

지정교육기관에서 해양수산부장관이 인정하는 교육과정을 이수한 자(이수예정자를 포함)에 대하여는 선박직원법 시행령 별표1의3 해기사면허를 위한 승무경력에 따른 승무경력기간을 계산함에 있어 교육과정을 뺀 교육기관을 다음의 방법⁶⁸⁾에 의하여 산출한 기간의 범위 내에서 선박의 운항, 기관의

62) 선박직원법 제21조 제4항.

63) 선박직원법 제21조의2 제1항.

64) 선박직원법 제21조의2 제2항.

65) 선박직원법 제21조의2 제3항.

66) 선박직원법 제21조의2 제4항.

67) 선박직원법 제21조의2 제5항.

68) 1. 지정교육기관 중 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정 받은 학과[「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」 또는 「어선 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」(이하 “국제협약”이라 한다.)을 비준한 외국의 지정교육기관의 해당 학과를 포함한다]를 2년 이상 이수한 자로서 상선교육과정을 이수한 자는 상선면허를 위한 승무경력2년, 어선교육과정을 이수한 자는 어선면허를 위한 승무경력2년 2. 지정교육기관 외의 대학·전문대학 또는 고등학교(해양수산부장관이 인정하는 외국의 대학·전문대학 또는 고등학교를 포함한다)를 졸업하고 지정교육기관으로 지정받은 한국해양수산연수원에서 해양수산부장관이 인정하는 3급 또는 4급의 해기사 양성교육과정을 이수한 자 중 상선해기사 양성교육과정을 이수한 자는 상선면허를 위한 승무경력2년, 어선해기사 양성교육과정을 이수한 자는 어선면허를 위한 승무경력 2년 3. 별표1의3의 규정에 의한 승무경력이 1년 이상인 자가 소정의 교육과정을 이수한 경우에는 그 교육기관 4. 선박모의조종장비·선박기관모의조종장비 또는 선박통신모의조종장비에 의한 소정의 교육과정을 이수한 자는 1회에 한하여 2월(별표 1의3에 따른 면허를 위한 승무경력이 국제협약에서 요구하는 최소승무경력보다 긴 경우에 한정한다.)

운전, 전자기관의 운전 또는 무선통신의 담당의 직무로 승무한 경력에 산입한다.⁶⁹⁾ 지정교육기관에서 교육과정 중에 실습을 한 경우에는 승무경력기간을 계산함에 있어 1년의 범위 내에서 받으려면 면허에 요구되는 승무경력이 인정되는 규모 이상의 선박(실습선을 포함한다)에서 10일 이상 계속하여 실습을 한 경우에는 실습기간을 승무경력기간에 산입한다.⁷⁰⁾ 지정교육기관 중 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정학과를 졸업한 자(졸업예정자를 포함한다) 또는 지정교육기관에서 해양수산부장관이 인정하는 교육과정을 이수한 자의 승무경력이 3년 이상인 경우는 해당하는 동일직종의 면허⁷¹⁾(운항사과정의 경우에는 전문분야별로 항해사면허 또는 기관사면허를 포함한다)를 받기 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.⁷²⁾ 지정교육기관중 선박직원법 시행령 제16조의2에 따른 해기품질평가 결과가 적정하다고 인정되는 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정학과를 졸업한 자(졸업예정자를 포함한다) 및 해양수산부장관이 정하여 고시하는 승선실습 프로그램을 이수한 자⁷³⁾에 대하여는 해양수산부장관이 정하는 바에 따라 필기시험을 면제할 수 있다.⁷⁴⁾ 지정교육기관으로 지정받은 한국해양수산연수원에서 해양수산부장관이 인정하는 5급 이하의 해기사 양성교육과정을 이수한 자는 해당 교육과정과 같은 직종 5급 이하의 항해사 또는 기관사의 면허취득 및 시험응시를 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.⁷⁵⁾ 지정교육기관으로 지정받은 해양경비안전교육원에서 해양수산부장관이 인정하는 5급의 해기사 양성교육과정을 이수한 자는 해당 교육과정과 같은 직종 5급의 항해사 또는 기관사의 면허취득 및 시

69) 선박직원법 시행령 제16조 제1항.

70) 선박직원법 시행령 제16조 제2항.

71) 1. 대학 또는 전문대학을 졸업한 자는 3급 항해사, 3급 기관사, 전자기관사 또는 3급 운항사 2. 고등학교를 졸업한 자는 4급 항해사, 4급 기관사, 전자기관사 또는 4급 운항사 3. 1년 이상의 통신에 의한 교육과정을 이수한 자는 4급 항해사, 4급 기관사 또는 4급 운항사의 면허를 받기 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.

72) 선박직원법 시행령 제16조 제3항.

73) 상선훈해기사 승선실습 프로그램을 이수할 수 있는 사람은 「선박직원법 시행규칙」 제4조에 따라 상선훈해기사 양성 지정교육기관으로 지정 받은 해사고등학교 재학생으로 한다. 상선훈해기사 승선실습프로그램 제2조, 해양수산부고시 제2016-230호, 2016. 12. 30.

74) 선박직원법 시행령 제16조 제4항.

75) 선박직원법 시행령 제16조 제5항.

협응시를 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.⁷⁶⁾ 지정교육기관 중 선박직원법 시행령 제16조의2에 따른 해기품질평가 결과 적정하다고 인정되는 대학·전문대학 또는 고등학교의 지정학과를 졸업한 자(졸업예정자를 포함한다)가 해양수산부장관이 정하여 고시하는 승선실습 프로그램을 이수한 경우에는 해당 교육과정과 같은 직종 5급의 항해사 또는 기관사의 면허취득을 위한 승무경력이 있는 것으로 본다.⁷⁷⁾ 이와 같이 선박직원법에는 해기사 실무수습을 위한 해기사 실습생, 지정교육기관의 정의와 해기사 실습생의 승선에 관한 선박소유자의 의무에 관한 규정, 해기사 실습생의 승선 실습 및 계약 체결 등의 규정이 있다.

최근 실습선원의 법적지위 및 현장승선실습에 관하여 「선원법」, 「선박직원법」의 법개정이 이루어지기는 하였으나, 여전히 실습선원은 선원법의 안전보건 및 사고예방 기준의 규정의 적용대상에서 제외되고 있으며, 실습선원의 실습교육을 고의로 방해한 선원에 대한 벌칙은 아직까지 마련되어 있지 않다. 「선원법」, 「선박직원법」 외에도 실습선원과 관련된 국내법으로는 「고등교육법」, 「대학생 현장실습 운영규정」, 「근로기준법」, 「훈련기록부에 관한 규정」, 「직업교육훈련촉진법」, 「상선 해기사 승선실습프로그램」, 「해외취업선원재해보상에 관한 규정」 등이 있다. 이 중에서 고등교육법 및 대학생 현장실습 운영규정은 지정교육기관 중 대학에 재학 중 승선 실습에 임하는 학생들에게 적용되고, 직업교육훈련촉진법은 고등학교나 한국해양수산연수원에서 승선 실습에 임하는 학생들에게 적용된다고 할 수 있다.⁷⁸⁾ 이러한 국내법 외에도 각 지정교육기관은 내부 규정을 제정하여 실습선원에 적용하고 있다.

제2절 국제법상 실습선원

76) 선박직원법 시행령 제16조 제6항.

77) 선박직원법 시행령 제16조 제7항.

78) 두현욱·전영우·임채현·진호현, “해기사 실습생의 법적 지위 및 관리제도 개선 방안에 관한 연구”, 「해사법연구」 제30권 제3호, 해사법학회(2018. 11.), 235쪽.

I. 국제법상 선원

1. MLC

1) 채택배경 및 구조

국제노동기구(International Labour Organization, 이하 ‘ILO’ 라 한다.) 국제노동총회는 특별 해사총회를 개최하여 1920년부터 1996년까지 선원의 근로 및 생활조건을 검토하여 선원 모집과 직업소개, 최저연령, 근로시간, 안전, 건강과 복지, 근로감독 및 사회보장 등을 포함한 다양한 쟁점과 관계되는 39개 협약과 29개의 권고 및 1개의 개정의정서를 채택하였다. 그러나 ILO에서 채택한 협약은 지난 80여년에 걸쳐 특정한 문제와 필요성에 따라 여러 가지 시기에 채택되었기 때문에 일관성이 결여되거나 중복되는 부분이 많았으며, 그 기준을 신속하게 개정하여 최신화하지 못하였다는 비판이 제기 되어 왔다.⁷⁹⁾⁸⁰⁾ 이에 2001년 1월에 개최된 제29차 합동해사위원회(Joint Maritime Commission)는 ILO 집행이사회에게 2005년에 국제노동총회(해사총회)를 개최하여 ILO 해사노동기준의 기존내용을 가능한 한 통합하여 단일의 협약을 채택할 것을 권고하였다. 이러한 협약의 작업을 뒷받침하기 위해 합동해사위원회는 해사노동기준에 관한 고위3자간 작업반(High-level-Tripartite

79) 전영우·정대율·오병열·이철중, 『2006년 해사노동협약』(부산: 해인출판사, 2007), 3쪽.

80) 첫째, ILO MLC는 특정 문제와 필요성에 따라 비정기적으로 채택되었기 때문에 일관성이 결여되어 있고, 각 협약과 권고의 내용이 서로 중복되는 부분이 다수 존재하였다. 둘째, 각 협약과 권고의 내용이 신속하게 개정되지 못하여 새로운 해운산업의 변화에 따라가지 못함으로써 해사노동기준이 시대에 뒤떨어지며, 국제협약으로서의 회기 중 특별해사회의(Special Maritime Session, 이를 “해사총회” 라고 함)를 별도로 개최하여 채택하는데, 이러한 해사총회는 보통 5년 또는 10년 간격으로 개최되기 때문에 새로운 협약을 채택하거나 현행의 사소한 협약 규정을 개정하는데 많은 시간과 비용이 소요되어 협약을 최신화하는 데 문제가 있었다. 셋째, 해운에 있어서 선원비가 차지하는 비중은 크다. 따라서 국제기준에 미달하는 근로조건을 제공하는 회사는 성실한 근로조건을 제공하는 회사보다 국제경쟁력에 있어서 우위를 차지할 수 있기 때문에 성실한 근로조건을 제공하는 회사가 오히려 불리한 영향을 받을 수 있다는 불합리한 점이 존재하였다. 홍성화, “해사노동협약 국내 수용을 위한 주요 쟁점사항에 관한 연구”, 「해양정책연구」 제24권 제1호, 한국해양수산개발원(2009. 7.), 185쪽.

Working Group on Maritime Labour Standards)을 구성하여 2001년, 2002년 및 2003년에 회의를 개최할 것을 권고하였으며, 이 권고는 2001년 3월에 ILO 집행이사회에 의해 승인되었다.⁸¹⁾ 2001년 12월 17일 제1차 고위3자간 작업반회의를 시작으로 총9회에 걸친 MLC관련 회의를 개최한 결과, 2006년 2월 7일부터 23일까지 스위스 제네바에서 개최된 제94차 국제노동총회(해사총회)에서 주요 쟁점사항에 관한 합의를 도출하였으며, 2월 23일 2006년에 MLC가 채택되었다.⁸²⁾ 이후 2012년 8월20일에 발효요건이 충족되어 2013년 8월 20일에 발효되었다.⁸³⁾

MLC는 협약 전문(Preamble)과 본문(Articles), 규정(Regulations), 코드 A(Code A: 기준(Standards)), 코드 B(Code B: 지침(Guidelines))의 4단계 구조로 되어 있다.⁸⁴⁾ 본문 및 규정은 기본권과 원칙, 코드 A는 원칙의 기준과 선

81) 전영우, “국제노동기구 해사노동협약의 통합동향”, 「한국해법학회지」 제27권 제1호, 한국해법학회(2005. 4.), 242~246쪽.

82) 홍성화, 앞의 논문, 186쪽.

83) 한국은 2014년 1월 9일 MLC를 승인하였으며, 이 승인을 통하여 한국은 국제노동기구의 56번째 회원국이 되었고, 아시아에서는 14번째로 협약을 승인한 국가가 되었다(Republic of Korea ratifies the ILO Maritime Labour Convention, 2006, http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_233737/lang-en/index.htm, 최종방문일 : 2020. 03. 26.).

84) 전문(Preamble)에서는 선원의 양호한 근로조건의 증진, 선원은 기본권과 자유로서 확립된 그 밖의 권리보장, 선원에 대한 특별한 보호, 선원의 근로조건과 관련한 기구의 의무와 책임을 강화하기 위하여 현행의 MLC와 권고를 가능한 한 최신화하고, 모든 기준을 통합하여 단일화·통일화할 것을 목적으로 한다는 점을 밝히고 있으며, 이 협약은 노·사·정이 가장 폭넓게 수용할 수 있도록 고안되고, 용이하게 최신화 할 수 있어야 하며, 효과적으로 이행할 수 있고, 집행하기에 적합하도록 한다는 기본원칙을 밝히고 있다. 본문에서는 일반적 의무(제1조), 용어의 정의 및 적용 범위(제2조), 기본권 및 기본원칙(제3조), 선원의 근로권 및 사회권(제4조), 이행 및 법집행 책임(제5조), 규정 및 코드 A와 B(제6조), 선박소유자단체 및 선원단체와의 협의(제7조), 발효요건(제8조), 폐기요건(제9조), 발효의 효과(제10조), 기탁의 기능(제11조), 특별3자간위원회(제13조), 협약의 개정(제14조), 코드의 개정(제15조), 공식언어(제16조) 등을 규정하고 있다. 규정에서는 원칙 및 권리에 해당하는 요소를 규정하고 있으며, 코드A에서는 세부요건을 분야별로 묶어서 규정하고, 코드 B에서는 권고사항을 분야별로 묶어서 규정하고 있다. 규정과 코드 A 및 코드 B의 조문은 동일한 번호체계를 사용하고 있으며, 규정과 코드 A 및 코드 B의 조문번호가 같을 경우에는 동일한 사안을 강행규정, 강행기준 및 권고지침의 수준으로 규정하고 있는 것이다. 부록 A5- I에서는 해사노동적합증서를 발급하기 전에 기국이 점검하고 승인해야 할 선원의 근로 및 생활조건 관련 항목을 열거하고 있다. 부록

원권리의 요소 그리고 코드 B는 세부지침이 규정되어 있다.⁸⁵⁾ 규정과 코드 A의 조항은 강행규정이고, 코드 B의 조항은 강행규정이 아니다.⁸⁶⁾ MLC의 규정 및 코드는 선원의 선상근로를 위한 최저요건(제1장), 근로조건(제2장), 거주설비·오락시설·식량 및 조달(제3장), 건강보호, 의료관리, 복지 및 사회보장 보호(제4장), 준수 및 집행(제5장)으로 구성되어 있다.⁸⁷⁾

2) MLC상 선원

MLC상 선원이란 “이 협약이 적용되는 선박⁸⁸⁾에서 어떠한 직무로든 고용되거나, 종사하거나 일하는 모든 사람을 말한다(Seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies)” 라고 정의⁸⁹⁾하고 있다. MLC는 명시적으로 달리 규정된 경우를 제외하고 모든 선원에 적용 된다.⁹⁰⁾ 다만, MLC의 목적상 어떤 범주의 사람이 선원으로 간주되어야 할 것인지에 대해 의문이 있는

A5-II에서는 해사노동적합증서(Maritime Labour Certificate)와 해사노동적합선언서(Declaration of Maritime Labour Compliance)의 모델양식을 제시하고 있으며, 부록 A5-III에서는 항만국통제관이 실시하는 세부점검항목들을 열거하고 있다. 마지막으로 부록 B5-I에서는 해사노동적합선언서 견본을 제시하고 있다. 홍성화, 앞의 논문, 186~188쪽.

- 85) 전영우, “2006년 해사노동협약 전문 및 본문의 주요 내용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제26권 제3호, 한국해사법학회(2014. 11.), 102쪽.
- 86) MLC 본문 제6조 제1항.
- 87) 제1장 선원의 선상 근로를 위한 최저요건에서는 최저연령, 건강증명서, 훈련 및 자격증명, 직업소개소에 관한 사항을 규정하고 있다. 제2장 근로조건에서는 선원근로계약, 임금, 근로시간 및 휴식시간, 휴가권, 송환, 선박 멸실 또는 침몰 시 선원보상, 승무수준, 선원의 경력과 기술 개발 및 선원고용기회에 관한 사항을 규정하고 있다. 제3장 거주설비·오락시설·식량 및 조달에서는 거주설비 및 선내오락시설의 설치기준에 관한 사항, 식량과 식수의 조달 및 선박조리사 자격기준에 관한 사항을 규정하고 있다. 제4장 건강보호·의료관리·복지 및 사회보장 보호에서는 선내 및 육상 체류 시 의료관리, 선박소유자의 재해보상책임, 건강·안전 보호 및 사고방지, 항만 복지 시설 이용, 선원의 사회보장에 관한 사항을 규정하고 있다. 제5장 준수와 집행에서는 기국책임, 항만국책임, 선원공급국의 책임에 관한 사항을 규정하고 있다.
- 88) “선박”이란 전적으로 내해를 항행하거나 차폐된 수역 내 또는 항만 규칙이 적용되는 지역 내의 수역이나 이에 근접한 수역을 항행하는 선박 이외의 선박을 말한다. MLC 본문 제2조 제1항 제자호.
- 89) MLC 본문 제2조 제1항 제바호.
- 90) MLC 본문 제2조 제2항.

경우에는 그 사안에 관계되는 선박소유자 및 선원 단체와 협의를 거쳐 각 회원국의 권한 당국이 그것을 결정⁹¹⁾한다. MLC에서 규정하고 있는 선원은 협약이 적용되는 선박에서 어떠한 직무(Capacity)를 가진 사람이어야 하고 선내에서 직무를 수행하기 위하여 고용되거나, 종사하거나 일하는 사람이어야 한다. 고용된다는 것은 선박소유자로부터 일정한 대가를 받고 근로를 제공하는 관계를 말한다. 종사한다는 것은 고용관계가 없이 선내의 직무를 수행하는 관계를 말하고 일한다는 것은 고용이나 종사가 아닌 형태로 일하는 관계를 말한다. MLC에 따른 선원은 이러한 관계의 사람을 모두 포함하도록 정의되어 있다.⁹²⁾ MLC는 ILO 회원국⁹³⁾의 기준을 제고하고자 각국의 국내법으로 수용함에 있어 유연성을 제공하도록 제정되어있기 때문에 협약의 주요 문제에 대한 다양한 해석을 초래하며, 이는 선원의 범주 또는 협약의 적용 대상, 선박의 범주에 대해 이 협약의 범주를 벗어나지 않는 한 각 회원당사국의 재량을 상당부분 인정하고 있다.⁹⁴⁾

2. STCW협약

1) 채택배경 및 구조

급속하게 해운환경이 발전함에 따라 선박의 고속화, 대형화가 이루어짐에 따라 대형 사고들이 잇따라 발생하였고, 이러한 사고들의 원인은 인적이요인이라는 것이 드러났다. IMO⁹⁵⁾에서는 이러한 사고들을 예방하고 빠르게 발전

91) MLC 본문 제2조 제3항.

92) 전영우, 각주 85)의 논문, 104쪽.

93) MLC 비준국은 현재 96개국으로 전 세계 국제항해선박 총톤수의 91%가 해당된다 (https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_664151/lang-en/index.htm, 최종방문일 : 2020. 3. 26.).

94) 두현욱·박태건·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, 앞의 보고서, 9~10쪽.

95) IMO는 국제연합(United Nations, 이하 ‘UN’ 이라 한다.)의 12번째 전문 기구로서 해상에서의 안전, 보안과 선박으로부터의 해양오염 방지를 책임진다. 즉, IMO의 목적은 국제교역에 종사하는 해운업에 영향을 미치는 모든 형태의 기술적인 문제에 대하여 정부가 수행하는 규정이나 지침에 있어서 정부 간 상호협력 촉진을 위한 장치를 제공하는 것이며, 해상안전과 효율적인 항해 및 선박으로부터의 오염방지 및 통제와 관련하는 최고 수준의 실질적인 기준을 제공하고 촉진하기 위해서 설치되었다. 국토해양부, 『IMO Guide Book』 (서울: 국토해양부, 2009), 1쪽.

하는 해운환경에 능동적으로 대처할 수 있는 해기사를 양성하기 위하여 STCW협약을 1978년에 채택하였고 1984년에 국제적으로 발효되었다. 이 협약은 전체적인 협약 체계와 서구 중심의 해기사 양성 체계의 일방적인 도입 등 채택 당시부터 여러 문제점이 제기되었다. 특히 1987년 헤럴드 오브 프리 엔터프라이즈(Herald of Free Enterprise)호 사고 같은 대형 여객 사고와 1989년 엑손 발데즈(Exxon valdez)호 사고⁹⁶⁾로 인한 대형 오염사고가 발생하면서 이러한 해난사고를 방지하기 위해 IMO 입법적 기본방향이 인적 요소에 대한 각종 제도의 강화와 개선으로 전환되게 되었다. 그 결과 국제안전관리규약⁹⁷⁾(International Management Code for the Safe Operation of Ships, 이하 ‘ISM Code’ 라 한다.)이 채택되었고, 시대적 변화와 시행상의 문제점을 개선하기 위하여 동 협약은 1995년에 대폭 개정되었다.⁹⁸⁾⁹⁹⁾ 그 이후 선박의 대형화 및 고속화 등 해상산업의 빠른 환경 변화에 대응하기 위해 2010년 6월 필리핀 마닐라에서의 외교회의를 통해 제2차 개정이 이루어졌다. 2010년 개정된 STCW협약¹⁰⁰⁾은 1995년 STCW협약의 구조 및 목표 유지, 협약 기준

-
- 96) 이 사고는 알래스카의 프린스 윌리엄 사운드에서 항해과실(선장의 음주운항)로 인하여 암초에 부딪혀 좌초하여 약 4만여 톤의 원유를 해양에 유출 시켰으며, 이 사고로 인해 약 2,000킬로미터의 해역이 오염되었다. 이 사건을 계기로 유조선의 탱크를 의무적으로 이중구조화 하도록 「선박에 의한 해양오염 방지를 위한 국제협약」(International Convention for the Prevention of Marine Pollution from ship, 이하 ‘MARPOL 협약’)을 개정하였다. 권순명, “선박사고로 인한 해양유류오염방지 법제연구”, 창원대학교 석사논문(2008), 29~30쪽.
- 97) ISM Code는 해상안전과 해상환경의 보호를 위해 해운회사의 안전관리체제(Safety Management System, 이하 ‘SMS’ 라 한다.)를 일정 수준 이상으로 만드는 것이 제정 목적이다. 양형선·노창균, “ISM Code 도입에 따른 국내 해양사고 및 보험률 변화에 관한 연구”, 「해양환경안전학회지」 제16권 제1호, 해양환경안전학회(2010. 3), 66쪽.
- 98) 윤명오, 성유창 “2010년 STCW 개정협약의 주요 내용과 교육계의 대응” 「해양환경안전학회지」 제16권 제3호, 해양환경안전학회(2010. 9), 295~296쪽.
- 99) 전영우·유명윤·문성혁·이영찬, 『1978년 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약과 개정규정』 2011 통합본 (부산: 해인출판사, 2011), 3쪽.
- 100) 주요 개정 내용을 살펴보면 (1) 10개의 신설 용어 및 정의 추가 (2) 면허와 관련된 사기행위를 방지하기 위한 개선책을 제시하고 협약 당사국의 협약 준수에 대한 평가를 강화하였다. (3) 직무능력 중 “보안(Security)” 부분을 강화 (4) 선원들에게 해상에서도 교육받을 수 있는 기회를 주기 위해 원격 및 인터넷 기반 교육(Distance learning & E-learning)에 대한 지침을 신설 (5) ‘부속서 제 I/8조 품질기

의 수준 유지, 협약 각 장간의 불일치, 기술혁신으로 인한 해기능력 조건의 유연성과 교육훈련, 자격증명 및 당직근무의 요구수준을 마련하였다. 또한 단기 해상운송업 및 해상산업의 특수한 특성 및 해양환경을 고려하고 보안 관련 사안 강화와 같은 기본원칙을 가지고 2008년까지 협약의 규정 중 검토할 내용을 식별하였다. 이에 대해 상세한 논의를 거친 후 총 6회의 회의 및 해사안전위원회¹⁰¹⁾(Maritime Safety Committee, 이하 ‘MSC’ 라 한다.)의 동의절차를 거쳐서 2010년 외교회의에서 최종적인 개정안을 채택하였다. 2012년 1월 1일부터 발효하기로 결정하였으며, 경과규정을 2017년 1월 1일까지 두어 2012년 이전에 해기사면허증을 취득한 자는 2017년까지 개정된 협약에 따라 해기교육 이수 등 협약에서 요구하는 요건을 충족하게 하였다.¹⁰²⁾

STCW협약은 17개 조문으로 구성된 본문(Articles)과 훈련, 증서, 자격증명

준’의 대상에 의료증명서를 추가하고, ‘제 I /9조 의료기준’에 관한 문구를 대폭 수정함으로써 의료기준과 발급절차를 구체적으로 강화 (6) 선박기술의 발전, 운항 환경의 변화에 부응한 해기능력의 확대를 위하여 항해사 교육과목을 확대 (7) 기관사의 자격증명에 관한 해기능력의 최저기준을 상당부분 개정 및 재구성 (8) 새로운 면허의 신설 (9) 특정선박 종사자에 대한 특별훈련 요건 제시 (10) 해적, 해상 무장 강도 등에 대응할 수 있는 보안능력을 요구하여 ISPS가 적용될 선박에 승선하는 모든 선원에 대해 보안관련 친숙훈련(Security-related familiarization training), 보안인식교육(Security awareness training)을 신설, 강제화하고 지정보안 책임(Designated security duty) 담당자, 선복보안사관증서(Cert. of ship security officer)의 자격기준 규정 (11) 최소 휴식시간에 대한 기준과 마약/알코올의 남용 방지 (12) 협약의 발효시기 등의 개정과 더불어 16개의 결의안을 채택하였다. 윤명오·성유창, 앞의 논문, 296~298쪽.

101) 해사안전위원회(Maritime Safety Committee)는 IMO 설립 당시부터 총회, 이사회와 함께 구성되었던 주요 기관으로서 위원국 중의 5개국의 요구가 있을 때에 개최된다. 초기에는 이사회와 총회에서 선출된 14개 위원국만 참석할 수 있었으나 이후 모든 회원국에 개방되었다.

① 항로표지, 선박의 설계, 건조, 의장품 등에 관한 국제적 기준을 마련함으로써 여객, 화물

및 선박자체의 안전 확보를 도모한다.

② 화물의 안전한 적재 및 취급을 위한 각종 기준을 제정한다.

③ 선박의 안전항해에 관한 문제로서 선원에 대한 훈련 및 자격기준과 해상에서의 충돌방지를 위한 항행규칙 및 해상에서의 수색 및 구조에 관한 규칙제정 등의 업무를 수행한다. 국토해양부, 앞의 책, 14~15쪽.

102) 권영태, “2010 STCW 개정협약의 수용방안에 관한 연구” 한국해양대학교 대학원 석사학위논문(2012. 2.), 3~4쪽.

및 당직에 관한 강제적 최저기준의 내용을 8장으로 구성한 부속서(ANNEX), STCW협약 부속서의 규정에 대한 강제기준(Mandatory Standards Regarding Provisions of The ANNEX to the Convention)인 코드-A, STCW협약과 그 부속서의 규정에 관한 권고 지침(Recommended Guidance Regarding Provisions of The STCW Convention and Its ANNEX)인 코드-B 등으로 구성되어 있다.

2) STCW협약에 따른 해기사 자격요건

STCW협약에 따라 총톤수 500톤 이상의 선박에서 항해당직을 담당하는 항해사가 되기 위해서는 선내훈련을 포함하는 승인된 훈련프로그램의 일부로서 12개월 이상의 승인된 승무경력을 갖추어야 한다. 또한 선내훈련은 STCW협약의 상세 요구조건을 담고 있는 STCW코드¹⁰³⁾의 제 A-II/1조의 요건을 충족하고 승인된 기록부로 문서화 되어야 하며¹⁰⁴⁾, 요구되는 승무경력 중 6개월 이상의 기간 동안은 선장 또는 자격을 갖춘 해기사의 감독 하에 선교당직근무를 수행하여야 한다.¹⁰⁵⁾ 기관당직을 담당하는 기관사가 되기 위해서는 선내훈련을 포함하는 승인된 훈련프로그램의 일부로서 12개월 이상의 결합된 공장기술 훈련과 승인된 승선경력을 갖추어야 하며, 이 승인된 훈련프로그램은 STCW코드 제 A-III/1조의 요건을 충족하는 선내훈련을 포함하고 승인된 훈련기록부로 문서화 되어야 한다.¹⁰⁶⁾ 또한 요구되는 승무경력 중, 기관장 또는 자격을 갖춘 기관 해기사의 감독 하에서 6개월 이상의 기관당직 업무를 수행하여야 한다.¹⁰⁷⁾

103) 이 코드는 STCW협약 부속서에 수록된 특정 조항에 대한 강제적 규정을 포함하고 있으며 본 협약이 철저하고 또한 완벽하게 시행 될 수 있도록 하기 위하여 당사국이 유지하여야 할 세부적인 최저기준을 제시하고 있다. 또한 STCW협약의 규정에 따른 면허의 발급과 갱신을 위해 지방자가 증명하여야 할 해기능력 기준도 포함하고 있다. 여기서는 해기능력의 기준에 명시된 능력을 항해(Navigation), 하역작업과 적부(Cargo handling and stowage), 선박운항의 통제와 선상의 인명관리(Controlling the operation of the ship and care for persons on board), 선박기관공학(Marine engineering), 전기, 전자 및 제어공학(Electrical, electronic and control engineering), 보수관리와 수리(Maintenance and repair), 무선통신(Radio communications) 등 7개의 기능으로 분류하였다. 전영우·유명운·문성혁·이영찬, 앞의 책, 189쪽.

104) STCW협약 본문 제2장 제II/1조 2.2.

105) STCW협약 본문 제2장 제II/1조 2.3.

106) STCW협약 본문 제3장 제III/1조 2.2.

II. 국제법상 실습선원

1. MLC

MLC는 실습선원에 관한 규정을 두고 있지 않으며, 선원의 개념을 바탕으로 각 국가의 정책적 방향성에 따라 실습선원의 법적지위를 결정한다. 우리나라의 경우에도 실습선원을 선원으로 인정하느냐 하지 않느냐에 따라 실습선원에 대한 MLC의 적용여부가 결정될 것이다. 실습선원을 선원으로 인정할 경우 MLC의 선원보호에 관한 규정을 적용 할 수 있다.

한국해양대학교, 목포해양대학교, 한국해양수산연수원 등의 지정교육기관의 경우 해기사 교육 및 양성을 위해 실습선을 운영하고 있으며, 이러한 경우 MLC상 ‘어떠한 직무로든 고용되거나, 종사하거나 일하는 사람’ 이라고 인정할 수 없고 단지 실습선에서 선원의 자격증명을 위한 승무경력을 쌓기 위한 일환으로서 실습 교육을 받고 있다고 할 수 있다. 따라서 국내 해양계 지정교육기관의 실습선에서 승선하고 있는 실습선원의 경우 MLC의 적용대상이라고 보기 어렵다. 또한 실습선이 아닌 실제 현장을 경험하기 위해서 지정교육기관에서 해운회사로 위탁하여 일반 상선에서 실습중인 실습선원의 경우에도 MLC에서 규정하고 있는 ‘선박에서 어떠한 직무로든 고용되거나, 종사하거나 일하는 모든 사람’ 이 아니다. 현장승선실습중인 실습선원은 단순히 해기사가 되기 위하여 어떠한 직무를 부여받지 않으며 승선실습을 하며 고등교육법에서 규정하는 실습학기제 현장실습수업을 하고 있는 것이기 때문에 MLC에서 정의하고 있는 선원으로 볼 수 없다.

2. STCW협약

실습선원은 해기사가 되기 위해서는 앞서 말했듯이, STCW협약에서 요구하는 승인된 교육과 훈련을 받아야 되고 총톤수 500톤 이상의 선박 항해사의 경우 STCW 코드의 제 A-II/1조, 기관사의 경우 제A-III/1조의 요건에 명

107) STCW협약 본문 제3장 제III/1조 2.3.

기된 해기능력 기준을 만족해야한다. 특히, STCW 코드의 제 A-II/1조(항해사의 경우), A-III/1조(기관사의 경우)에 따른 자격을 취득하기 위해, 실습선원은 면허를 발급하는 관청에 의해 승인된 전 과정의 해기 교육 및 훈련의 일부로써 승인된 승선 실습을 받아야 한다. 또한 승인된 승선 훈련 프로그램은 유자격자에 의해서 감독 및 관리 그리고 평가가 이루어져야 하며, 면허를 발급하는 관청에 의해 승인된 승선훈련기록부에 의해 문서화 되어야 한다. 이 승선훈련기록부는 전자해도 표시 및 정보시스템(Electronic Chart Display and Information System, 이하 ‘ECDIS’ 라 한다.)¹⁰⁸⁾, 리더십 및 팀워크(Leadership and Teamwork), 선박친숙화 등을 포함한 개정 협약의 요구조건을 상세히 다루고 있으며, 실습선원의 능력에 대해 유자격 평가자에 의한 평가 기록도 담고 있다. 훈련기록부에 기재되어 있는 훈련 항목과 평가 기준은 STCW 코드를 따르고 있으며 실제로 수행해야 할 훈련 항목은 실습선원으로 하여금 그들의 승선 실습이 충실히 이행되고 있는지 또한 실습을 담당하는 사관으로 하여금 그들의 실습이 충분한가를 구체적으로 평가할 수 있도록 STCW협약에 있는 내용보다 더 상세히 분류되어 있다. 실습선원은 이 협약에 따라 지정교육기관의 실습선 및 현장에서 운항되는 선박에서 일정 기간 동안 승선훈련을 이수하고 있다. 실습선원의 교육·훈련은 STCW협약에 의해서 발효된 이후 30여년 이행되어 오면서 보편적인 국제해사협약으로서 당사국들 간에 법적 해석이나 이행에 있어서 이렇다 할 법적 분쟁 없이 국제적으로 정립되어 있다고 평가된다.¹⁰⁹⁾

제3절 실습선원 관리체제 현황

I. 연간 실습선원현황

108) SOLAS협약 제5장 제19규칙 제2.1.4항에 의거하여 전자해도 표시 및 정보시스템(ECDIS)은 모든 선박의 해도 비치요건을 충족하는 것으로 인정될 수 있다. 또한 제 82차 MSC 회의 결정에 따른 고속선 코드의 개정에 의해 2008년 7월 1일 이후 건조된 고속선은 ECDIS를 의무적으로 설치하고 있으며, 2008년 7월 1일 전에 건조된 고속선은 2010년 7월 1일까지 이를 설치하여야 한다.

109) 두현욱·전영우·임채현·진호현, 앞의 논문, 233쪽.

1. 선원현황

2019년도 3분기 선원·선박통계현황을 살펴보면 우리나라에는 총 12,482명의 선원이 있다. 이 중 해기사는 예비원을 포함하여 10,599명이고 현재 국적선에 승선하고 있는 해기사는 예비원을 포함하여 7,936명이고, 해외취업선에 승선하고 있는 해기사는 예비원을 포함하여 2,403명이 있다.¹¹⁰⁾ 우리나라는 해양대, 해사고, 오션폴리텍, 수산분야의 지정교육기관 등을 통하여 매년 평균 약 1,800여 명의 신규 해기사 인력이 양성되고 있다.

<표 2-1> 해양계 대학교·고등학교 졸업생 현황

| | | 한국 | | 목포 | | 부산 | | 인천 | | 합계 | |
|------|------|-------|-----|-------|-----|--------|----|--------|----|------|-----|
| | | 해양대학교 | | 해양대학교 | | 해사고등학교 | | 해사고등학교 | | | |
| | | 항해 | 기관 | 항해 | 기관 | 항해 | 기관 | 항해 | 기관 | | |
| 졸업생 | 2017 | 207 | 191 | 196 | 194 | 75 | 74 | 55 | 55 | 1047 | |
| | 2018 | 198 | 162 | 203 | 204 | 76 | 42 | 51 | 31 | 967 | |
| 무면허자 | 2017 | 20 | | 11 | | 7 | | 6 | | 44 | |
| | 2018 | 49 | | 29 | | 18 | | 14 | | 110 | |
| 취업 | 상선 | 2017 | 128 | 114 | 117 | 122 | 42 | 26 | 33 | 25 | 607 |
| | | 2018 | 113 | 100 | 122 | 113 | 42 | 34 | 31 | 18 | 573 |
| | 어선 | 2017 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | | 2018 | - | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| | 예비인력 | 2017 | 58 | 50 | 54 | 43 | 22 | 18 | 9 | 13 | 267 |
| | | 2018 | 52 | 45 | 60 | 62 | 34 | 31 | 20 | 29 | 333 |
| 이직자 | 2017 | 21 | 27 | 25 | 29 | 11 | 30 | 13 | 17 | 173 | |
| | 2018 | 33 | 17 | 20 | 29 | - | - | - | - | 99 | |

출처 : 한국선원복지고용센터, “해양계·수산계 학교 졸업생 현황” (2019), 저자 재작성

110) 한국선원복지고용센터, “2019 3분기 선원·선박통계현황” (2019), 3쪽.

〈표 2-2〉 수산계 대학교·고등학교 졸업생 현황

| | | 경상대 | 군산대 | 부경대 | 전남대 | 제주대 | 강원도립대 | 경남해양과학기술고 | 포항과학기술고 | 완도수산고 | 울릉종합고 | 인천해양과학고 | 성산고 | 충남해양과학고 | 포항해양과학고 | 합계(명) | |
|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-------|-----------|---------|-------|-------|---------|-----|---------|---------|-------|-----|
| 졸업생 | 2017 | 73 | 51 | 122 | 98 | 70 | 32 | 39 | 22 | 39 | 11 | 104 | 29 | 48 | 94 | 832 | |
| | 2018 | 56 | 53 | 111 | 60 | 42 | 33 | 38 | 19 | 40 | - | 94 | 24 | 50 | 93 | 713 | |
| 무면허자 | 2017 | 25 | 8 | 44 | 18 | 49 | 8 | 22 | 20 | 1 | 9 | 76 | 27 | 34 | 61 | 402 | |
| | 2018 | 26 | 11 | 53 | 23 | 26 | 14 | 31 | 18 | 8 | - | 80 | 21 | 26 | 85 | 422 | |
| 취업 | 상선 | 2017 | 11 | 12 | 11 | 8 | 2 | 4 | 2 | - | - | - | - | 1 | 1 | 52 | |
| | | 2018 | 7 | 14 | 3 | 5 | 1 | 2 | - | - | 1 | - | - | 2 | - | 35 | |
| | 어선 | 2017 | 2 | 1 | 12 | 4 | - | - | 10 | - | 8 | - | 6 | - | 5 | 7 | 55 |
| | | 2018 | 2 | 4 | 3 | 5 | - | 2 | 1 | - | 10 | - | 3 | 1 | 7 | 4 | 42 |
| | 예비인력 | 2017 | 4 | 9 | 9 | 17 | 1 | 4 | 1 | 1 | 6 | 2 | 8 | 2 | 3 | 11 | 78 |
| | | 2018 | 3 | 19 | 37 | 12 | 4 | 5 | 6 | - | 8 | - | 6 | 2 | 3 | 3 | 108 |
| 이직자 | 2017 | 56 | 29 | 90 | 69 | 67 | 21 | 26 | 21 | 25 | 9 | 90 | 27 | 39 | 75 | 644 | |
| | 2018 | 44 | 16 | 68 | 38 | 37 | 24 | 31 | 17 | 21 | - | 85 | 21 | 38 | 86 | 526 | |

출처 : 한국선원복지고용센터, “해양계·수산계 학교 졸업생 현황” (2019), 저자 제작성

또한 해양대학교의 정원조정, 승선근무예비역 제도 등을 통해 신규 해기사 인력은 유지 또는 증가하고 있으나, 해운업계 전체의 운임 경쟁이 격화되는 과정에서 해운회사의 영업실적 악화와 유동성 부족 현상이 심화되었다. 이에 따라 2017년에는 국내1위 컨테이너 선사였던 한진해운이 파산하는 사태까지 발생하였다.¹¹¹⁾ 또한 해상직과 육상직의 급여차이가 줄어들고 있고, 일

111) 당시 한진해운은 98척의 선대를 보유하고 있었고, 수송능력은 국내 1위, 세계 7위

과 삶의 균형을 중시하는 사회로 바뀔에 따라 승선근무예비역에 따른 의무 승선기간이 끝나거나, 육상근무에 필요한 최소승선경력을 채운 경우, 더 이상 승선하지 않음으로써 경력 있는 선원의 수급이 어려운 상황이다. 이러한 오랜 해운산업의 침체, 해기사 수급의 어려움 등의 이유로 국내 해운회사의 외국인 해기사 고용률이 매년 증가하고 있어 우리나라 해기사의 취업 비중은 더욱더 감소하고 있는 추세이다. 이에 해양수산부는 산학협력을 통한 해기사의 취업지원, 선종별 맞춤형 교육에 대한 지원 등을 통하여 교육수료 이후의 취업연계를 추진하고 있다. 이러한 교육은 사전에 업종별, 면허급수별로 해운회사들의 구인 수요를 적극 고려하여 해양수산연수원 오션폴리텍의 교육과정에서 개설 및 운영될 방침이다. 또한 국적부원을 대상으로 해기면허 취득교육에 대한 지원을 실시하여 고급 해기사 양성에 노력하는 등 고용수요를 창출하고 안정적인 해기사를 수급하기 위해 여러 방안을 제시하며 노력하고 있다.¹¹²⁾

2. 실습선원현황

우리나라 지정교육기관에서 해운회사의 선박으로 현장승선실습을 나가는 전체 현장승선실습 인원의 수는 세계경제·해운물동량 등에 따른 해운회사의 사정 및 현장승선실습 인원에 대한 지침이 달라짐에 따라 변동된다. 따라서 국내 지정교육기관의 전체 현장승선실습 인원은 매년 약간의 차이를 보이고 있다. 지정교육기관중 수산계 학교의 경우 어선으로의 현장승선실습을 실시하는 경우는 없으며 1년간 실습선에서 실습교육·훈련을 마친 뒤 어선면허를 습득한 후 어선 해기사로 취업할 수 있다. 수산계 학교를 졸업한

의 컨테이너 선사였다. 한진해운은 외환위기 당시 초반 부채비율을 낮추기 위해 자가 선박을 팔고 배를 빌려 영업을 하는 용선 위주로 선박을 운용하였다. 2000년대에 들어서면서 세계 물동량이 폭증하기 시작했고 한진해운은 급증하는 물동량을 맞추기 위해 매우 높은 금액의 용선계약을 체결하였다. 하지만 2008년 이후 금융위기가 찾아오면서 세계 경제가 무너졌고 무리하게 용선계약을 체결한 한진해운은 높은 운임의 장기용선료를 감당하지 못하고 2017년 2월에 파산했다. 김익균, “한진해운의 파산으로 인한 국내 해운항만 시장에 대한 영향” 중앙대학교 글로벌인적자원개발대학원 석사학위논문(2018), 12~14쪽.

112) 해양수산부, “2020 선원정책 시행계획” (2019), 8~9쪽.

후 상선으로 취업하고 싶은 학생은 어선면허를 상선면허로 바꿀 수 있는 해기사 면허교류 시험에 합격하면 상선면허 발급이 가능하다.¹¹³⁾ 상선면허 취득 후 상선에서 실습선원으로 6개월 정도의 실습을 마친 뒤에 상선의 해기사로 취업한다. 수산계 학교를 졸업하고 상선에 취업하는 경우는 수산계 학교 졸업생의 약 10%수준인 80명 정도로 파악된다. 국내 지정교육기관중 해양계 학교의 2018년도 현장승선실습 인원을 살펴보면 한국해양대학교의 경우 약 440명, 목포해양대학교 약 460명, 부산·인천해사고 약250명, 한국해양수산연수원 약100명의 학생들이 현장승선실습을 실시하였다.¹¹⁴⁾

<표 2-3> 해양계 교육기관 연도별 현장승선실습 현황

| 년도 | 한국 해양대학교 | 목포 해양대학교 | 부산 해사고 | 인천 해사고 | 한국해양 수산연수원 | 합계(명) |
|--------------|--------------|--------------|------------|------------|---------------|--------------|
| 2014 | 372 | 409 | 141 | 113 | 126 | 1,161 |
| 2015 | 378 | 372 | 152 | 116 | 125 | 1,143 |
| 2016 | 373 | 403 | 152 | 112 | 135 | 1,175 |
| 2017 | 426 | 492 | 141 | 107 | 93 | 1,259 |
| 2018 | 440 | 465 | 141 | 113 | 102 | 1,261 |
| 합계(명) | 1,989 | 2,141 | 727 | 561 | 581 | 5,999 |

출처: 김진선, “위탁승선실습 만족도 분석을 통한 개선 방안 연구” 한국해양대학교 글로벌물류대학원 석사학위논문(2020)

- 113) 선박직원법 시행령 제15조 제2항 상선면허 또는 어선면허를 받은 사람으로서 다음 각 호의 요건을 모두 갖춘 사람은 이미 받은 면허의 등급과 같거나 그보다 낮은 등급의 어선면허 또는 상선면허를 받을 수 있다.
1. 받으려는 면허를 위한 시험에 합격할 것.
 2. 해양수산부령으로 정하는 교육을 이수할 것.
- 114) 김진선, “위탁승선실습 만족도 분석을 통한 개선 방안 연구” 한국해양대학교 글로벌물류대학원 석사학위논문(2020), 11쪽.

II. 실습선원 관리체제

실습선원은 해기사 면허 취득을 위해 STCW협약에서 요구하는 해기능력의 기준을 갖추고 국내법인 선박직원법에서 요구하는 승무요건을 충족하기 위해 지정교육기관의 실습선과 해운선사의 상선에 승선하여 실습을 한다. 실습선원은 실습을 통하여 해상환경의 경험을 통한 승선생활의 적응능력을 기르고 선내업무의 이해도를 높이며 바다라는 낯선 환경에서의 선박의 안전 및 효율적 관리 능력을 배운다. 또한 교육을 통해 습득한 해기 지식에 대한 이해의 확충 및 선박에서의 실무능력을 향상 시킬 수 있다.

1. 대학교 실습선원 관리체제

우리나라는 1973년 산업교육진흥법에 ‘현장실습’이라는 용어가 등장한 이래, 대학생의 현장실습은 학생이 향후 관련 산업에 종사하는데 있어서 필요한 지식·기술·태도를 습득할 수 있게 하는 것을 목적으로 한다.¹¹⁵⁾ 현장실습은 산학협력을 기반으로 해당 전공분야의 실무능력 향상을 위해 학생의 전공과 관련된 실무 실습 과정으로 운영된다.¹¹⁶⁾ 현재 우리나라의 현장실습은 크게 현장실습 수업과 실습학기제로 구분되며, 현장실습 수업이란 「고등교육법」 제2조의 각호에 따른 학교와 현장실습기관이 공동으로 참여하여 산업체 현장에서 학생에게 이론을 적용하고 실무의 교육 및 실습 등을 실시하는 산학협력 교육과정을 말한다.¹¹⁷⁾ 현장실습수업은 교육과정의 일부 또는 전체를 현장실습기관과 공동으로 실무 및 실습교육을 하는 것을 말하며, 분야별 특성과 교육 목적에 따라 다양한 형태로 운영 될 수 있다. 또한 현장실습수업은 일정 기간 지속여부와 관계없이 실무능력 함양을 위한 현장실습기관에서 운영되는 모든 수업을 말한다. 또한 현장실습수업은 대학수업의 일환으로 수업 체계를 갖추면서 실습생의 선발·배치·교육·평가 전반에 걸쳐 체계적인 프로그램의 개발 및 운영이 이루어져야 한다.¹¹⁸⁾ 현장실습은 필요

115) 대학생 현장실습 운영규정 제5조 제1항.

116) 대학생 현장실습 운영규정 제5조 제2항.

117) 대학생 현장실습 운영규정 제2조 제1호.

한 경우 학기단위(계절학기 포함)로 일정기간 연속으로 실시하는 실습학기제로 운영할 수 있다.¹¹⁹⁾ 실습학기제란 현장실습 중 학칙이 정하는 기간 이상 지속 운영하며, ‘현장실습’ 과목으로 학점을 부여하는 것을 말한다.¹²⁰⁾ 실습학기제는 실습을 시작하기 전에 학교, 현장실습생, 실습기관 간 협약을 체결해야 하며¹²¹⁾ 이 협약에 근거하여 실습학기제가 운영된다.¹²²⁾ 현장실습은 휴게시간을 제외하고 1일 8시간, 1주간 40시간을 초과하지 않는 것을 원칙으로 하며, 현장실습생의 동의를 얻어 1주간 최대 5시간을 한도로 실습시간을 연장할 수 있으며, 오후 10시부터 오전 6시까지의 야간 현장실습은 운영할 수 없다. 다만, 교육목적을 위해 불가피한 경우 실습생과 협의하여 야간에 운영할 수 있다.¹²³⁾ 대학과 실습기관의 협의 하에 현장실습지원비가 결정되고 수업의 요건을 갖추지 않는 현장실습으로서 실질적 근로에 해당하는 경우, 「최저임금법」 및 「근로기준법」에 따라 고시되는 시간급 최저임금액 이상의 실습지원비를 현장실습생에게 지급하여야 한다.¹²⁴⁾ 현장실습 대상 학년 및 요건 등은 학칙으로 정하여 운영되며, 현장실습생은 현장실습 교육 및 실습수행에 관한 지도를 받을 수 있는 권리가 있고 보건 및 산업재해 등으로부터 보호받을 권리와 사고 및 재해 시 보상받을 권리가 있다.¹²⁵⁾

실습기관의 사정이 있을 경우, 현장실습생의 실습 태도가 불성실 할 경우에는 학교 측에 통보하고 학교 및 현장실습생의 동의하에 실습을 변경, 중단 및 취소를 할 수 있다.¹²⁶⁾ 실습기관에서는 자체 기준 및 규정 등으로 현장실습생을 평가하거나 징계 및 불이익의 조치를 취할 수 없고, 학교에서 정한 평가 기준에 따라 현장실습생에 대한 평가를 실시하고 그 결과를 해당 학교에 제출하여야 한다.¹²⁷⁾ 실습기관은 실습학기제 운영을 위한 세부 운영

118) 교육부·산학협력정책연구소, “대학생 현장실습 운영 매뉴얼” (2017), 10~17쪽.

119) 대학생 현장실습 운영규정 제4조 제2항.

120) 대학생 현장실습 운영규정 제11조 제1항.

121) 대학생 현장실습 운영규정 제14조 제1항.

122) 대학생 현장실습 운영규정 제14조 제2항.

123) 대학생 현장실습 운영규정 제6조.

124) 대학생 현장실습 운영규정 제7조.

125) 대학생 현장실습 운영규정 제8조.

126) 대학생 현장실습 운영규정 제9조.

계획서를 학교에 제출하고 이를 협의하고 운영한다. 또한 실습기관은 교육 담당자를 지정해 현장실습생에 대한 교육을 진행하여야 하며, 학교의 장은 실습기관의 장과 협의하여 지도(담당)교수 등 현장실습생에 대하여 필요한 현장지도를 하여야 한다.¹²⁷⁾ 실습기관 또는 학교는 현장실습 중 발생할 수 있는 각종 사고 및 재해를 예방하기 위하여 안전 교육, 성희롱 예방 교육 등을 실시하여야 하고, 현장실습 중 상해 등의 사고로 인한 생명·신체상의 손해 및 배상책임 등의 상황에 대비하여 현장실습생을 피보험자로 하는 보험에 가입하여야 한다.¹²⁸⁾

〈표 2-4〉 현장실습(수업)과 실습학기제 구분

| 구분 | 현장실습(수업) | 실습학기제 |
|--|---|---|
| 개념 | · 수업의 전체 또는 일부를 산업체 현장에서 산학협력과정으로 운영 | · 현장실습수업 중 학기 내 일정기간 이상 지속 운영 |
| 공통 | · 현장실습 수업계획, 수강신청계획, 현장교육실습기관 교육담당자 및 현장지도계획, 지도(담당)교수 현장방문 지도계획, 평가방식·학점부여 근거 및 기준을 마련해야 함. · 현장실습지원비는 원칙적으로 지급하되, 소요되는 비용의 산정 및 부담 방법 등은 대학과 실습기관의 협의하에 결정 | |
| 학점 | · 개별 수업의 일부로, 본 교과목 이수학점에 포함 | · ‘현장실습’으로 학점 부여 |
| 운영시간 | · 1일 8시간 초과 금지 및 1주간 40시간 초과 금지 및 야간 현장실습 실습생과 협의하에 운영가능 | · 세부 운영 계획서를 학교에 제출하여 실습기간 및 시간 협의 |
| 협약 | · 필수사항 아님 | · 실습 시작 전, 현장실습생-학교-실습기관 간 협약 체결 |
| 대학정보공시 | · 공시대상 아님 | · 연속 4주 이상, 전일제(1일 6시간 이상) 운영 |
| 학생보호 | · 교육 및 실습수행에 관한 지도를 받을 권리, 사고 및 재해 시 보상받을 권리, 불이익을 받지 않을 권리 등을 보장 | · 각종 사고 및 재해 예방을 위한 안전 교육, 성희롱 예방 교육 실시 · 현장실습생을 피보험자로 하는 보험에 가입하는 등의 보호조치 |
| 출처 : 교육부·산학협력정책연구소, “대학 현장실습 운영 매뉴얼”(2017), 저자 재작성 | | |

127) 대학생 현장실습 운영규정 제10조.

128) 대학생 현장실습 운영규정 제15조.

고등교육법 제22조에 따르면 학교의 수업은 학칙으로 정하는 바에 따라 주간수업, 야간수업, 계절수업, 방송·통신에 의한 수업 및 현장실습수업 등의 방법으로 할 수 있으며, 학생의 현장 적응력을 높이기 위해 필요하면 학칙으로 정하는 방법에 따라 실습학기제를 운영할 수 있다고 규정하고 있다. 즉, 대학에서 해운회사 등으로 학생을 위탁 실습하는 경우는 고등교육법에서 규정하는 실습학기제 현장실습수업을 수행하는 것으로 이해할 수 있다.¹²⁹⁾ 또한, 「대학생 현장실습 운영규정」¹³¹⁾을 교육부고시로 제정하여 고등교육법 제22조의 현장실습수업과 실습학기제 운영에 필요한 사항을 규정함을 목적으로 시행하고 있다. 지정교육기관 중 대학교의 현장승선실습의 경우도 이 고시를 적용해 학교와 현장실습기관이 공동으로 참여하여 산업체 현장에서 학생에게 이론의 적용, 실무교육 및 실습 등을 실시하는 산학협력 교육과정으로 실습학기제 현장실습수업을 운영하고 있다. 현장실습을 운영하고자 하는 학교는 「고등교육법」 및 「대학생 현장실습 운영규정」에 따른 현장실습 운영 기준을 준수하여 학칙 등 관련 규정을 마련하여야 한다.¹³²⁾ 또한 체계적인 현장실습 운영을 위한 지원센터¹³³⁾를 설치하고 운영하여야 한다.¹³⁴⁾ 현장실습의 건실한 운영을 위하여 국가 및 지방자치단체는 현장실습의 운영실태 등에 관하여 지도·점검 계획을 수립하여 시행할 수 있다.¹³⁵⁾

대학생 현장실습 운영규정을 적용하기에 앞서 대학의 현장실습수업에 관한 기본법이나 타법에 따라 운영되는 현장실습은 해당 법령이 우선 적용

129) 대학생 현장실습 운영규정 제16조.

130) 두현욱·전영우·임채현·진호현, 앞의 논문, 239쪽.

131) 동 규정의 조문으로 제1조(목적), 제2조(정의), 제3조(우선적용), 제4조(현장실습 구분), 제5조(현장실습 운영 원칙), 제6조(현장실습 운영 시간), 제7조(현장실습지원비), 제8조(현장실습생), 제9조(실습 내용 변경 등), 제10조(현장실습의 평가), 제11조(실습학기제 구분), 제12조(실습학기제와 학칙), 제13조(실습학기제 운영방법), 제14조(실습학기제와협약), 제15조(실습기관 관리 및 점검), 제16조(학생 보호), 제17조(학교별 규정), 제18조(지원센터), 제19조(지도·감독 등) 등이 있다.

132) 대학생 현장실습 운영규정 제17조.

133) 한국해양대학교의 경우 운항훈련원, 목포해양대학교의 경우 취업실습본부가 현장실습 운영을 위해 설치되어 운영되고 있다.

134) 대학생 현장실습 운영규정 제18조.

135) 대학생 현장실습 운영규정 제19조.

됨을 규정하고 있다.¹³⁶⁾ 대학생 국내 현장실습에 대한 학교 실무자용 안내서인 “대학생 현장실습 운영 매뉴얼”¹³⁷⁾에는 이에 대한 예로 선박직원법 시행령에 따른 승선실습, ‘한국해양수산연수원’에서 시행하는 전문자격 시험대상 학과(항해사, 기관사, 통신사, 운항사 등)를 전문자격 취득 요건 충족을 위해 필수적으로 실시하는 현장실습에 포함 시키고 있다.¹³⁸⁾ 즉, 대학교 학생의 승선실습은 현장실습수업의 일환으로 선원법 및 선박직원법에 따른 승선실습에 관한 규정이 우선 적용되며, 선원법 및 선박직원법에서 규정하지 않은 사항에 대해서는 대학생 현장실습 운영규정이 보충적으로 적용된다. 대학생 현장실습은 교육적 기능이 우선적으로 담보 되어야 하고, 학생의 실무 능력 함양을 목적으로 한다. 또한 체계적인 현장실습 운영이 가능한 현장실습기관을 선정하여야 하고, 대학의 교육과정으로 수업을 운영해야 하며, 학생전공과 관련된 현장실습기관 현장에서 운영 프로그램에 따른 수행 등의 원칙이 준수되어야 한다.¹³⁹⁾ 승선실습은 실습학기제로 운영되고 실습학기제는 ‘현장실습’ 과목으로 학점을 부여하도록 되어있으나, STCW협약 및 선박직원법 등 현장실습관련 법규를 고려하여 여러 과목으로 나누어 학점을 부여하고 있다.

지정교육기관은 해운 및 해사 산업의 발전과 해양관리행정 선진화에 요체가 될 해기전문인력이 갖추어야 할 지식과 기술에 관하여 교육하고 연구하고 있다. 이러한 연구를 바탕으로 학생들에게 승선실습과정이 포함된 기본 교육과정을 이수하게 하여 폭넓은 인격과 지도력 및 현장 적응력을 갖춘 유능한 해기전문인력을 육성하는 것을 목적으로 하고 있다. 우리나라는 1975년에 한국해양대학교 실습선 구 “한바다호¹⁴⁰⁾”가 건조되면서 처음으로 우

136) 대학생 현장실습 운영규정 제3조(우선적용) 「직업교육훈련촉진법」, 「교원자격검정령 시행규칙」 등 별도의 법령에 따라 운영하는 현장실습은 해당 법령을 우선하여 적용한다.

137) “대학생 현장실습 운영 매뉴얼”은 각 대학의 현장실습센터(혹은 전담조직) 등 담당부서 또는 담당자가 대학생의 국내 실습기관(산업체) 대상 현장실습 업무를 추진함에 있어 각종 기준과 절차, 업무 절차별 필요 양식 등을 수록하고 있다.

138) 교육부·산학협력정책연구소, 앞의 보고서, 12쪽.

139) 두현욱·박태건·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, 앞의 보고서, 31쪽.

리나라 교육기관의 자체 실습선을 이용하여 체계적이고 효율적인 승선실습이 가능해졌다. 실습선은 항해기술, 기관, 운용 등에 관한 실무교육과 훈련을 위한 선박으로 IMO와 STCW협약에서 규정하고 있는 승선실습 과정을 이수하기 위한 선박이며, 항해사 및 기관사를 양성하기 위한 목적으로 만들어진 선박이다. 우리나라 지정교육기관 중 수산계 대학으로는 경상대학교, 군산대학교, 부경대학교, 전남대학교, 제주대학교, 강원도립대학교로 총6개의 대학이 있으며 6개 학교 모두 어업용 실습선을 보유하고 있다. 각 학교별로 실습선 운영규정을 제정하여 실습선을 운영 및 관리하고 있다.¹⁴¹⁾ 해양계 대학은 한국해양대학교, 목포해양대학교 2개의 대학교가 있다. 한국해양대학교의 경우 2척의 실습선을 갖추고 있으며 1년에 약100일의 항해실습(연안항해-10여회, 원양항해-2회)을 통하여 학생들이 해상생활에 적응할 수 있도록 실습 교육·훈련을 실시하고 있다. 목포해양대학교의 경우에도 2척의 실습선을 보유·운영하고 있으며, 학생들의 승선실습을 교육을 위하여 다양한 교육시설을 갖추고 있다.¹⁴²⁾ 해양계 대학의 승선실습교육은 그 방법에 따라 3가지로 나뉜다. 첫째, 지정교육기관에서 보유하고 있는 실습선에서 실습하는 실습선 실습교육, 둘째, 해운회사에 실습선원을 위탁하여 교육을 실시하는 현장승선실습 교육, 셋째, 학교나 외부의 육상실습시설 및 해상산업 관련 기관의 견학 또는 단기실습 등을 통하여 교육을 실시하는 육상실습교육 등으로 분류 된다.

우선, 실습선 실습교육의 특징을 살펴보면 실습선 실습교육은 학교교육과 연계가 가능하므로 체계적이고 조직적인 실습교육이 가능하다. 또한 실습선

140) 구 “한바다호”는 1975년 일본 규슈 우스키조선소에서 건조되어 총톤수 3491톤, 길이 약99.8m, 폭 14.5, 높이 30m의 선박으로 2005년에 한국해양대학교에서 퇴역한 뒤, 2007년부터 한국해양수산연수원에 임대되어 약 10년간 실습선으로 활용되었다.

141) 이상일·최정환, “국립대 실습선 안전운항을 위한 법제도적 개선방안”, 「해사법연구」 제28권 제1호, 한국해사법학회(2016. 3.), 55-56쪽.

142) 한국해양대학교 실습선 한바다호는 2005년 건조되어 총246명의 정원이 승선할 수 있으며, 실습선 한나라호는 2018년에 건조되어 총239명의 정원이 승선할 수 있다. 그리고 목포해양대학교 실습선 새누리호는 2003년에 건조되어 총208명의 정원이 승선할 수 있고, 실습선 세계로호는 2018년 건조되어 총 239명의 정원이 승선할 수 있다.

에서의 단체생활을 통해 협동심, 동료애, 상대에 대한 배려심 등을 기를 수 있다. 하지만 화물하역작업, 기관장비 분해 등 실제 현장에서 이루어지는 작업에 대한 경험을 할 수 없으며, 실습선에 승선하고 있는 학생들의 수가 많기 때문에 본인 스스로 나서서 실습을 하지 않으면 멀리서 지켜만 보는 간접적이고 피동적인 실습이 될 가능성이 있다.

한국해양대학교 실습선은 「한국해양대학교학칙」(이하 ‘학칙’이라 한다.) 제12조제1항에 따라 실습선에 승선실습 중인 해사대학 학생의 면학 분위기를 고취하고 효율적인 교육이 이루어지도록 하며 장차 선박직원으로서의 자질 함양을 목표로 한다.¹⁴³⁾ 실습선에는 선장 및 기관장을 두고, 선장 및 기관장은 「한국해양대학교 교원 보직임용 등에 관한 규정」에 따라 총장이 임명한다.¹⁴⁴⁾ 실습선은 운항부와 교학부로 구성되어 있으며 운항부는 갑판부, 기관부로 분류하고, 실습선의 운항업무에 관한 업무를 담당한다.¹⁴⁵⁾ 교학부는 실습생의 교육 및 생활지도에 관한 업무를 담당하고, 교학부장, 교원, 교육교관으로 구성되어 있다.¹⁴⁶⁾ 운항부와 교학부는 실습선의 안전운항과 실습생 교육을 위하여 상호 협력 및 협조하여야 한다. 실습생은 「학칙」 제51조 및 제58조에 따라 승선생활교육, 승선실습, 상급안전교육, 선박 친숙화 교육 및 선원법 제63조 제1항제1호의2에 따른 선내비상훈련을 받아야 하고 매 학기 승선한 실습선에서 실시하는 상급안전교육 및 선박 친숙화 교육을 이수해야 한다.¹⁴⁷⁾ 실습선 선장은 음주금지 및 흡연 장소지정 등에 대한 적절한 조치를 취할 수 있다.¹⁴⁸⁾ 이러한 사항이 지켜지지 않을 경우 「한국해양대학교 실습선 시행세칙」¹⁴⁹⁾ 제39조(상벌사항) 상·벌점 부과기준에 따라 해당 학생에

143) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제2조.

144) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제4조.

145) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제5조.

146) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제6조.

147) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제13조.

148) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제24조.

149) 이 세칙은 한국해양대학교 실습선 운영 규정에 의거하여 실습선의 운영조직 및 직무, 학생상담제도, 실습선 학생사관부, 학생당직제도, 학생 일과, 상벌 등에 대한 세부적인 사항 등을 규정하고 있다. 이 세칙은 제1장(총칙), 제2장(운영 조직 및 직무), 제3장 실습선 학생사관부, 제4장(시설물 사용 관리), 제5장(학생사관부 학생회의), 제6장(실습생 당직제도), 제7장(일과 및 점검 등), 제8장(상륙), 제9장(복

게 별점이 부과되며, 한 학기 동안 별점이 100점 이상이거나 연속된 2개 학기 내에 별점이 150점에 달한 자에게는 하선경고가 주어진다.¹⁵⁰⁾ 하선경고 2회 또는 하선조치규정에 해당하는 행위를 범하였을 경우에는 해당 학생에 대해 하선조치를 상신한다.¹⁵¹⁾ 이처럼 한국해양대학교 학생들은 엄격한 규정 아래 통제된 생활을 하며 실습선에서 승선실습교육을 받고 있다.

해기사 면허를 취득하기 위해 필요한 승선경력을 충족하고자 1년 동안 학교 실습선에 승선하거나 한 학기는 현장승선실습을 나갈 수 있다. 이는 학생 본인이 선택할 수 있으나 현장승선실습을 하는 것이 취업에 유리하다고 생각하기 때문에 대부분의 학생들이 현장승선실습을 선호하고 있다. 실제로 해운회사의 인사담당자들도 직원 채용 시 현장승선실습 시행 여부를 중요한 부분으로 생각한다. 해운회사로의 현장승선실습은 미래에 자신들이 근무하게 될 현장에서 실습함으로써 학교에서 배운 지식을 실무에서 바로 적용할 수 있고, 현장에서도 많은 지식을 습득할 수 있다. 실습선에서는 실습할 수 없는 화물운송작업(Cargo operation), 연료유 수급 작업(Bunkering), 평형수 교환 작업(Ballast Water Exchange Operation), 입거(Dock), 각종 검사(선급검사, 기국검사, 메이저검사(Major Inspection)¹⁵²⁾ 등) 등을 경험할 수 있다. 또한 실습인원이 본인을 포함하여 각 부서별 최대2명 정도이므로, 능동적이고 많은 실습경험을 쌓을 수 있다. 하지만 이러한 현장승선실습은 선박의 종류, 항로, 화물의 종류 등에 따라 개개인마다 경험하는 실습현장이 다르며 실습교육을 담당하는 해기사의 능력, 열정, 등에 따라 교육의 질이 달라질 수 있다. 한국해양대학교의 경우 현장승선실습생 선발 및 실습관리를

장), 제10장(상별사항), 제11장(기타 승선생활세칙) 등으로 구성되어 있다.

150) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제29조.

151) 한국해양대학교 실습선 운영 규정 제28조.

152) 1977년 전 세계 석유회사들의 모임으로 설립된 OCIMF(Oil Companies International Marine Forum)는 자신들의 화물을 안전하게 수송할 선박의 검증을 위한 검사 시스템을 개발하였다. 이렇게 만들어진 검사가 메이저검사(Major Inspection)이며, 이 검사는 선박소유자, 운항자, 관리자 등을 대상으로 국제협약 및 석유회사들이 기대하는 요건의 만족 여부를 평가하는데 그 목적이 있다. 채종주, “메이저 석유회사에 의한 선박검사의 실태분석과 개선방안의 제시” 한국해양대학교 대학원 석사학위논문(2008), 4쪽.

위해 매년5~6월, 11~12월 총 2번에 걸쳐 해운회사 수요조사 실시 후 희망자에 한해 온라인으로 지원서를 접수하고, 현장승선실습 배정절차에 의거하여 실습 배정을 진행한다. 해양대학교와 실습기관은 실습을 시작하기 전에 학교, 현장실습생, 실습 기관 간 “승선실습 학기제 운영에 관한 협약서”¹⁵³⁾를 체결하고 있다. 매 학기마다 현장승선실습을 나가는 학생들을 대상으로 안전교육 및 실습 설명회를 실시하고 있으며, 현장승선실습 중 지켜야 할 안전 수칙, 비상상황 발생 시 취하는 조치 등 각종 보고 사항을 상세히 설명한다. 또한 선발된 학생들의 실습 선사, 선명, 선령, 승선일자 등을 관리하고 있으며 각 가정으로도 위 내용이 포함된 학부모 안내문 발송 및 현장승선실습에 대한 안내를 실시하고 있다. 실습생들은 실습선박의 통신 여건이 허락되는 상황 하에 본인의 건강상태, 과제물 제출관련 질문 등 실습과 관련된 어떠한 사항이라도 SNS(카카오톡, 네이버 밴드 등)를 통해 문의할 수 있다. 해양대학교 학생은 현장승선실습 시 각 대학의 학칙 및 교학규정, 승선실습 학사운영규정, 승선실습 배정에 관한지침 등이 적용된다.¹⁵⁴⁾ 하지만 한 학기에 현장승선실습을 진행하는 학생의 수가 너무 많아 지정교육기관의 현장실습 운영을 위한 지원센터의 인력은 턱없이 부족하고 전 세계를 향해하는 선박의 현장승선실습의 운영 실태를 점검하는 것은 사실상 불가능하다. 이러한 문제로 인해 실습선원에 대한 지정교육기관의 관리가 제대로 이루어지지 않고 있으며, 실습선원은 선박에서 안전과 인권을 보호받지 못하는 경우가 발생하고 있다.

육상실습교육은 승선실습교육을 통해서도 실습선원이 할 수 없는 경험을 각종 시뮬레이터, 모형설비, 실험기자재 등을 통하여 실시할 수 있다. 항해

153) 이 협약서는 제1조(승선실습 학기 및 장소), 제2조(실습방법), 제3조(대학의 의무), 제4조(회사의 의무), 제5조(실습생의 의무), 제6조(실습생의 권리), 제7조(실습지원비의 지급), 제8조(취업), 제9조(협약의 변경 및 효력)등의 내용이 포함되어 있다.

154) 해양대학교 실습관련 규정으로는 「고등교육법」, 「대학생 현장실습 운영규정」, 「선박직원법」, 「선원법」, 「해외취업선원 재해보상에 관한규정」, 「직업교육훈련 촉진법」, 「선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 협약」, 「해사노동협약」, 「학칙」, 「교학규정」, 「승선실습학사 운영규정」, 「승선실습 배정에 관한 지침」, 「위탁 승선실습 지침서」 등이 있다.

계열 학생의 경우 선박입출항 작업, 각종 해협 통과 등을 향해 시뮬레이터를 활용하여 본인이 직접 선박을 조종할 수 있다. 또한 액화천연가스 운반선, 원유운반선, 화학물질운반선 등의 화물밸브(Cargo Valve)조작, 탱크압력 조절 등의 선박의 화물작업을 본인이 직접 시행해봄으로써 항해사 혹은 선장의 업무를 간접적으로 경험할 수 있다. 기관계열 학생의 경우 엔진수리, 발전기수리 등의 난이도가 높은 업무를 기관시뮬레이터를 통해 시행하며 이러한 과정은 기관실내에서 일어나는 작업의 이해와 기기를 구성하는 기부속 등의 파악에 많은 도움이 된다.

2. 고등학교 실습선원 관리체제

고등학교의 경우 산업계의 수요에 직접 연계되어 맞춤형 교육과정을 운영하는 고등학교인 특수목적고등학교를 지정·고시하였다.¹⁵⁵⁾ 그 중 해양 분야의 전문 인력 양성을 통해 국제 경쟁력을 갖춘 우수한 해기 인력을 배출하기 위하여 미래의 마이스터(Meister)를 양성하는 취지로 부산해사고등학교, 인천해사고등학교가 선정되었다. 또한 해사고는 2016년 2학년 1학기 교육과정에 국가직무능력표준(National Competency Standards, 이하 ‘NCS’라 한다.)을 시범적으로 운영하였으며, 2017년부터 승선실습 교육과정에 NCS 학습 모듈과 능력단위를 적용하고 있다.¹⁵⁶⁾

상선해기사 지정교육기관으로 지정 받은 해사고등학교의 소속 학생들은 「상선해기사 승선실습프로그램」¹⁵⁷⁾에 따라 한국해양수산연수원의 상선 실습선인 한우리호와 한반도호에서 6개월 간 승선실습을 진행하고 있으며¹⁵⁸⁾, 이후 해운회사의 상선에서 승선실습을 이수하면 해사고등학교의 승선실습을

155) 초·중등교육법 시행령 제90조.

156) 류원·권승철·김홍범, “NCS 기반의 해사고 항해계열 승선실습교육 이해도 분석 연구”, 「수산해양교육연구」 제31권 제6호, 한국수산해양교육학회(2019. 12.), 1,631쪽.

157) 해양수산부고시 제2016-230호, 2016. 12. 30.

158) 부산·인천 해사고등학교의 경우 학교 자체적으로 보유하고 있는 실습선이 없다. 이에 해양수산부는 양질의 교육 시행을 목표로 해사고등학교 학생 모두를 수용할 수 있는 실습선을 신조 건설하는 계획을 수립하였다. 해양수산부, “제1차 선원정책 기본계획 2019~2023” (2019), 21쪽.

완료한 것으로 한다.¹⁵⁹⁾ 고등학교 실습선원의 경우 STCW협약에 따라 항해 및 정박실습을 수행하고 있으며 「직업교육훈련 촉진법」¹⁶⁰⁾¹⁶¹⁾에 따라 승선 실습이 이루어지고 있다. 직업교육훈련 촉진법 그 외에 사항에 대해서는 선박직원법 및 선원법이 적용된다.

해양대학교와 유사하게 실습기관은 실습을 시작하기 전에 학교, 현장실습생, 실습 기관 간 “해상용 현장실습표준협약서”를 체결하고 있다. 이 협약서는 현장실습 기간 및 장소, 현장실습 방법, 실습기관의 의무, 현장실습생의 권리, 현장실습생의 의무, 현장실습 시간과 휴식, 미성년자와 여자의 특별보호, 현장실습 수당, 식비 및 용품 등, 복리후생, 현장실습의 평가, 안전·보건상의 조치, 재해보상, 상벌, 현장실습내용의 변경, 현장실습계약의 해지, 현장실습중단 방지, 취업, 수료증명서 등의 내용이 포함되어 있다. 하지만 이러한 “해상용 현장실습협약서”에 있는 내용 중 현장실습생의 권리, 현장실습 시간과 휴식 등의 내용은 해사분야의 전공지식과 실무능력을 향상 시킨다는 이유로 대부분의 선박에서 지켜지지 않는 경우가 많으며, 고등학교 실습 선원을 단지 해기사 혹은 부원의 보조 근로자로 여기며 일을 시키

159) 상선해기사 승선실습프로그램 제4조 제4항, 해양수산부고시 제2016-230호, 2016. 12. 30.

160) 「직업교육훈련 촉진법」은 직업교육훈련을 촉진하는 데에 필요한 사항을 정하여 모든 국민에게 소질과 적성에 맞는 다양한 직업교육훈련의 기회를 제공하고 직업교육훈련의 효율성과 질을 높임으로써 국민생활 수준의 향상과 국가경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

161) 주요 규정으로는 동법은 직업교육훈련의 촉진을 위한 직업교육훈련 기본계획의 수립·시행(제4조), 직업교육훈련기관의 연계운영(제5조), 직업교육훈련의 위탁(제6조), 현장실습(제7조), 현장실습 운영기준(제7조의2), 현장실습산업체의 선정 등(제8조), 현장실습계약 등(제9조), 현장실습 시간(제9조의2), 직업교육훈련교원의 산업체 현장지도(제9조의3), 현장실습산업체의 책무(제9조의4), 현장실습 안전교육 등(제9조의5), 우선 직업교육훈련대상자(제10조), 직업교육훈련생의 선발(제11조), 직업교육훈련과정의 편성(제12조), 직업교육훈련교원의 양성 및 연수 등(제13조), 직업교육훈련기관의 특성화 등(제14조), 원격직업교육훈련체제의 구축(제15조) 등에 관한 규정이 포함되어 있으며, 그 외에도 직업교육훈련협의회의 구성 등에 관한 규정(제18조~제20조), 교육훈련기관의 평가 및 정보의 공개에 관한 규정(제21조~제23조), 그리고 「근로기준법」의 준용 등(제24조)(근로기준법 제54조 휴게, 제65조 사용금지, 제72조 갱내근로의 금지, 제73조 생리휴가), 지도·점검 등(제25조), 벌칙 및 과태료(제26조 및 제27조) 등이 있다.

는 등 실습선원의 인권을 침해하는 문제가 자주 발생하고 있다.

3. 한국해양수산연수원 오션폴리텍 실습선원 관리체제

한국해양수산연수원 오션폴리텍 교육과정은 해운산업계에서 요구하는 해기인력의 탄력적인 양성과 공급을 이루기 위하여 국내 해양계·수산계 학교 졸업생이 아닌 승선경험이 전혀 없는 사람들을 대상으로 개설되었다. 1991년 국비지원을 통해 [단기해기사 양성교육과정]으로 개설된 이후 2010년 [오션폴리텍교육과정]으로 개편되어 정부 정책에 부응하고 해양산업분야 업계의 맞춤형 기능 인력을 양성하고 있는 해기사 단기양성교육과정이다. 이 과정은 취업을 원하는 육상의 뛰어난 인재들을 우수한 해기사로 양성하여 해운산업계의 인력난 문제를 해소하고, 양질의 일자리 창출을 이끌어 내고 있다. 한국해양수산연수원은 2척의 상선 실습선과 1척의 어선 실습선을 통한 오션폴리텍 초급 해기사 양성과정 교육생의 승선실습을 운영하고 있다. 해상안전교육 장비를 이용하여 해상에서 일어날 수 있는 비상 상황에 대처하는 능력의 향상을 도모하고 있으며 선박조종시뮬레이터, 기관실시뮬레이터 등의 첨단교육 장비를 통해 예비 해기사들의 해기능력을 배양하고 있다.

오션폴리텍 실습선원과 관련된 법령으로는 고용보험법 제31조(직업능력개발의 촉진), 근로자직업능력개발법 제20조제1항제3호, 사업주에 대한 직업능력개발 지원규정(고용부 고시 제2015-114호, '15.12.31), 국가인적자원개발컨소시엄 운영규정(고용부 고시 제2015-83호, '15.11.26), 전략분야 인력양성사업 운영규칙(한국산업인력공단 내규, '15.12.17)등이 있다. 오션폴리텍 교육과정은 외항상선 3급, 내항상선 5급 원양어선 3급, 어선5급 과정으로 구성되어 있으며 이 과정은 오션폴리텍 “해기사양성 실습교육 운영지침”에 따라 적용된다. 해기사 면허의 취득을 위해서는 한국해양수산연수원 과정을 수료한 후 본인의 과정에 맞는 잔여 승무경력을 충족하고 훈련기록부에 확인을 받아야 면허가 발급된다.

<표 2-5> 오션폴리텍 상선 교육과정

| 과정명 | 상선분야 | |
|-----------------------------|--|--|
| | 외항상선 3급 | 내항상선 5급 |
| 법적근거 | 선박직원법 시행령 제16조 제1항, 제3항 | 선박직원법 시행령 제16조 제5항 |
| 지원자격 | 전문대졸업 이상 | 학력제한 없음 |
| 교육기간 | 9개월 (이론6월 + 승선실습3월) | 5개월 (이론4월 + 승선실습1월) |
| 교육내용 | STCW협약 모델코스기준 751시간 | STCW협약 모델코스기준 504시간 |
| 특전 | - 승무경력 2년 인정 - 승선필수 법정교육공급 (138~241시간) | - 승무경력 1년 인정 - 승선필수 법정교육공급 (140~170시간) |
| 면허취득 | 연수원 수료 후 잔여 승무경력 9개월 충족 시 면허취득 | 연수원 수료 후 잔여 무경력 1개월 충족 시 면허취득 |
| 협력기관 | 한국선주협회 한국선박관리사업협회 | 한국해운조합 |
| 출처 : 한국해양수산연수원 홈페이지, 저자 재작성 | | |

잔여 승무경력을 충족시키기 위해 해운회사에서 승선실습을 하는 경우 한국해양수산연수원은 실습을 시작하기 전 연수원, 현장실습생, 실습 기관 간 “승선실습에 관한 협약서” 를 체결하고 있다. 이 협약서는 승선실습 시작 및 장소, 한국해양수산연수원의 의무, 회사의 의무, 실습생의 의무, 실습생의 권리, 실습지원비의 지급, 취업, 협약의 변경 및 효력 등의 내용이 포함되어 있다. 오션폴리텍 과정을 거친 실습선원들도 해양대학교 출신 해기사들로 이루어진 선박에서 해양대학교 출신이 아니라는 이유로 차별을 겪는 경우가

있으며, 다른 실습선원들과 마찬가지로 보조 근무자 혹은 값싼 인력이라는 인식을 가진 선원들에 의해 인권을 보호받지 못하는 일이 발생한다.

4. 해운회사의 실습선원 관리체제

우리나라 해운회사들은 각 지정교육기관과 현장승선실습에 관한 협약을 체결하고 실습선원을 위한 선박과 현장승선실습을 제공한다. 각 해운회사들은 협약서에 따라 실습선원의 실습시간, 현장실습방법 등을 준수하도록 되어 있으나 실제로 선박에 승선하고 있는 선원들은 이러한 협약서의 내용을 알지 못하고 있는 경우가 대부분이다. 회사 규정에서 실습선원의 현장승선실습에 대한 내용은 찾아보기 힘들며 설령, 현장승선실습에 대한 규정이 있다 하더라도 명확하고 구체적인 내용을 담고 있는 경우는 드물다.¹⁶²⁾ 또한 각 해운회사별로 실습선원에 대한 규정이 다르기 때문에 실습선원에 대한 체계적인 교육이 이루어지지 않고 있다. 더불어 각 선박마다 실습선원 교육을 담당하는 해기사 수준에 따라 각기 다른 현장승선실습교육이 이루어지고 있다. 이러한 문제점을 해결하기 위해 실습선원과 해운회사간의 구체적이고 통합된 협약서 마련 및 실습선원을 교육하는 해기사를 대상으로 한 교수법 교육이 시급하다.

Ⅲ. 외국 실습선원 관리체제

앞서 말했듯이, 우리나라에서 실습선원은 선원법의 일부 규정을 적용받지만 선원은 아니다. 다른 나라의 경우, 우리나라와 같이 실습선원을 선원으로 인정하지는 않지만 국가적 차원에서 실습선원을 보호해주는 나라가 있으며, 실습선원을 선원으로 인정하여 일반 선원에게 적용되는 선원 근로계약을 체결하고 선원과 동등하게 보호해주는 나라가 있다. 이처럼 실습선원의 지위는 국가별로 상이하다. 우리나라 실습선원의 인권을 향상시키고 효율적인 실습선원 관리를 위한 개선방안 마련을 위하여 각 국가의 실습선원의 법적

162) 우리나라 'H' 해운회사의 경우 실습선원 관련 규정은 4개의 규정으로 총 7줄에 그친다.

지위 및 관리체제를 분석·파악하고자 한다.

1. 영국

1) 실습선원 법적지위

영국 교통부(Department of Transport) 산하의 영국해양경비청(Maritime and Coastguard Agency, 이하 ‘MCA’ 라 한다.)에서 발행한 Marine Guidance Note(이하 ‘MGN’ 이라 한다.) 477(M) 4.6.1에 따르면 “실습선원은 승선훈련을 받기 위한 목적으로 선박에 승선하여 근로에 종사하는 자로서, 승선훈련을 제공하는 해운회사와 합의된 계약¹⁶³⁾의 조건과 약관에 따라 실습을 한다. 따라서 이러한 실습선원은 MLC 최소요구사항 규정에 근거하여 선원으로 간주 된다¹⁶⁴⁾” 라고 명시되어 있다. 이에 실습선원도 선원과 선박소유자가 체결하는 개별고용계약¹⁶⁵⁾(Seafarer Employment Agreement, 이하 ‘SEA’ 라 한다.)을 체결하고 있다.

2) 실습선원 관리제도

영국은 중세시대부터 정통 도제식 실무중심교육이 강조되었고, 과거의 도제훈련제도(Apprenticeship)는 단순히 스승에게 일을 배우는 훈련생의 신분이었으나 현재는 근로자의 신분으로 간주하고 있다. 영국의 도제훈련제도는

163) 실습계약서에는 1. 실습선원의 성명, 나이, 출생지 2. 실습을 제공하는 회사명과 주소 3. 실습계약의 발효 시점과 장소 4. 실습선원이 선박에서 수행해야 할 업무의 범위 5. 장학금 형식의 교육비 지급 금액 및 약정(가능한 경우 선박 이동 비용, 환율 등을 포함 6. 실습기간의 종료는 실습계약 시 합의된 기간과 조건에 따라 진행되며, 확정종료일자는 실습계약 두 당사자 간에 합의에 의해서 조정이 가능하나, 일방의 당사자의 종료통지를 통해서도 가능. 이때 종료통지는 선박소유자보다 선원에게 유리하게 해석 7. 일반선원에게 제공되는 각종 건강 및 사회보장제도가 동일하게 실습선원에도 적용 8. 실습선원의 송환권 9. 선박소유자에 대한 단체교섭권 10. 실습선원의 근무시간 11. 실습선원이 이용할 수 있는 징계 및 고충처리절차에 대한 정보 12. 실습기간 중 실습선원의 연금 지급 등의 내용이 최소한 포함되어야 한다.

164) MGN 477(M) 4.6.1. There may also be instances where “trainees”, whose sole purpose in working on a ship is to receive training, are present on a ship under the terms of a written agreement (a “training agreement”) with a training provider. Such “trainees” are nonetheless regarded as seafarers for the purposes of the MLC Minimum Requirements Regulations.

165) 영국은 MGN 474(M)에 따라 선박소유자는 선원과 SEA를 체결하여야 한다.

의무교육을 마친 학생이 교육기관에서의 교육(off-site)과 사업장에서의 직업 훈련(on-site)을 동시에 받도록 하는 일·학습 듀얼시스템을 추구하고 있다.¹⁶⁶⁾ 최근 영국 정부는 이 도제훈련제도를 청년실업 해결책으로 가장 효과적인 방법으로 인식하고 있다. 이 제도는 취업을 목표로 하는 젊은 청년들에게 미래에 자신이 가지게 될 직업에 대한 경험, 관련 기술의 습득 등의 긍정적인 요소들을 제공하며, 현재 여러 많은 분야에서 이루어지고 있다. 해운산업에서도 유능하고 뛰어난 선원확보를 위하여 정부의 승인을 받은 기관을 통해 도제훈련제도를 실시하고 있다. 이러한 도제훈련제도에 따라 실습선원의 현장승선실습을 진행하고 있으며, 실습선원은 실습을 마친 후 본인이 실습한 해운회사에 해기사로서 취업이 가능하다. 개인 현장승선실습 이외에도 영국선주협회(UK chamber of shipping) 산하의 상선사관양성위원회(Merchant Navy Training Board, 이하 'MNTB' 라 한다.)¹⁶⁷⁾로부터 승인을 받은 해기교육기관¹⁶⁸⁾에 위탁하여 해기사 자격 취득을 위한 교육을 실시하고 있다.¹⁶⁹⁾

166) 박지순·방준식·최수정·최흥기, “한국형 도제훈련 정착을 위한 제도화 방안 연구”, 한국산업인력공단(2014), 101-102쪽.

167) Merchant Navy Training Board(MNTB) is a voluntary body and a part of the UK Chamber of Shipping, the trade association for the UK shipping industry.

168) 영국은 실습선원과 일반선원을 대상으로 다양한 프로그램에 따라 선원의 교육 및 훈련을 제공하는 해기교육기관이 있으며, MNTB는 해기교육기관을 대표하는 국제해사협회(International Association of Maritime Institution)와 긴밀히 협력한다. 해기교육기관은 아래와 같다.

- North East Scotland College (Scottish Maritime Academy)
- Blackpool & the Fylde College (Fleetwood Nautical Campus)
- City of Glasgow College
- Lews Castle College
- Liverpool John Moores University (Lairdside Maritime Centre)
- Lowestoft College
- National Maritime College of Ireland
- North Kent College of Further Education
- Orkney College
- Shetland School of Nautical Studies
- Tyne Coast College (South Shields Marine School)
- University of Plymouth
- Southampton Solent University (Warsash Maritime Academy)

169) 이창희·두현욱, “해외 해기사 실습생의 법적 지위 및 관리 정책에 대한 연구”,

실습선원이 양질의 교육과 실습을 통하여 유능한 해기사로 성장하여 해운 회사에 취업한다면 결국, 선박소유자의 이익창출과 직결되기 때문에, 실습선원의 현장승선실습은 선박소유자들에 의해 진행되어 왔으며, 실습선원의 교육 및 실습에 대한 비용을 부담한다. 영국정부는 선박소유자의 비용 부담을 줄여주기 위해 MCA MIN486(M) and MGN 455(M)에 따라 해사훈련지원제도(Support for Maritime Training, 이하 ‘SMarT’ 라 한다.)를 통하여 해운경제 활성화와 자국선원의 확보를 위하여 실습선원 양성에 필요한 비용을 일정부분 지원¹⁷⁰⁾하고 있다.

영국은 한국과 같이 해기교육기관의 현장실습 운영을 위해 설치된 지원센터(운항훈련원, 취업실습본부 등)를 통해 실습선사 및 실습인원을 배분하는 것이 아니라, 선박소유자가 주관하는 채용박람회에 개별적으로 이력서를 작성하여 제출한다. 이 때 해운회사와 실습선원의 연계를 지원하는 대리점¹⁷¹⁾(Agent)을 통하여 계약이 이루어지는 것이 일반적이다. 각 해운회사는 이러한 이력서를 받아 실습과 취업을 연계하여 계약을 체결하고 있으며 실습선원의 근로성을 인정하여 실습 급여 또는 장학금 형식으로 대가를 지급하는 제도를 운영한다.¹⁷²⁾ 선박소유자는 실습선원에게 영국의 최저임금에 관한 규정을 준수하여 계약조건에 따라 실습급여를 지급하거나 또는 장학금 형식으로 일괄 지급하고 있다. 실습선원은 실습 첫 해에는 나이와 상관없이 최저금액인 4.15파운드가 적용되고 1년의 실습을 마친 후에는 나이에 맞는 최저 시급이 적용된다.¹⁷³⁾

「해사법연구」 제30권 제2호, 한국해사법학회(2018. 7.), 118쪽.

170) SMarT Funding 제도는 실습선원의 훈련을 위해 MCA 와 MNTB의 승인을 받아 운영되고 있으며, 영국의 해양전문지식을 충분히 공급하여 국가의 경제적, 전략적 요건을 충족시키기 위한 제도이다. SMarT Funding은 실제 교육비의 50%를 부담하며 개인이나 교육기관이 아닌 실습선원을 승선시키는 해운회사에 지원하고 연간 3천만 파운드의 지원이 이루어지고 있다(<http://mntb.org.uk/industry-information/smart-funding/>, 최종방문일 : 2020. 4. 28.).

171) 승선실습 대리점(Agent)은 해기교육기관에 재학 중인 학생들을 대상으로 승선실습 장학금을 지불할 수 있는 선박소유자에게 이력서, 승선절차, 비자, 근로계약, 보건환경 등에 대한 상담 등의 책임을 맡고 있다.

172) 두현욱·박태건·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, 앞의 보고서, 104~105쪽.

<표 2-6 > 영국 최저임금

| Year | 25 and over | 21 to 24 | 18 to 20 | Under 18 | Apprentice |
|------------------------------|-------------|----------|----------|----------|------------|
| April 2020 (current rate) | £8.72 | £8.20 | £6.45 | £4.55 | £4.15 |
| April 2019 to March 2020 | £8.21 | £7.70 | £6.15 | £4.35 | £3.90 |

출처 : <https://www.gov.uk/national-minimum-wage-rates>

실제로 대부분의 해운회사들은 유능한 해기사 인력 양성을 위해 최저임금보다 더 많은 금액을 지급하여 의욕적이고 헌신적으로 선원 양성에 기여한다. 이러한 해운회사를 지원하기 위해 정부는 16~18세 사이의 실습선원에 대해서는 최대 1000파운드까지 지원하며, 해사교육재단(Maritime Educational Foundation, 이하 'MEF' 라 한다.)의 장학금(Bursary)을 이용하여 실습생이 대학이나 실습을 제공하는 자의 프로그램에 등록하였을 때 2,000파운드를 먼저 청구하고 실습선원이 실습을 마친 후에 2,000파운드를 추가로 청구할 수 있다. 또한 선박소유자는 정부의 허가를 받은 25세 이하의 실습선원에 대한 국민건강보험료를 납입하지 않게 함으로써 실습선원에 드는 비용 부담을 줄일 수 있다.¹⁷⁴⁾

2. 미국

1) 실습선원 범적지위

미국 연방 상선법(Merchant Marine Act, 일명 '존스법(Jones Act)' 이라고 한다.)은 선원의 범위를 명확하게 규정하고 있지 않기 때문에 많은 논란이 제기되어왔다. Offshore Co. v. Robinson 판결¹⁷⁵⁾에 따르면, “선원이 되기 위해서는 상해를 입은 해양근로자가 영속적으로 선박에 소속되었거나 그 근

173) <https://www.gov.uk/national-minimum-wage-rates>(최종방문일 : 2020. 5. 1.).

174) <http://mntb.org.uk/apprenticeshipcosts/>(최종방문일 : 2020. 5. 2.).

175) Offshore Co. v. Robinson, 266 F.2d 769(5th Cir. 1959).

로의 상당부분을 선박에서 수행해야 하고, 해양근로자가 수행한 업무가 선박 운항 중 또는 정박 중에 선박의 운항이나 선박의 기능수행에 기여하였어야한다” 라고 판시하였으며, 매사추세츠 해양대학교 실습선에서 실습선원 1명이 사망하고 여러 명이 화상을 입은 사고가 발생하였는데 이에 대해 법원은 “실습선원은 근로를 목적으로 실습선에 승선하고 있지 않았기 때문에 미국 연방 상선법에 따른 선원 또는 피고용인이 아니다” (cadets are neither “seamen” nor “employees” under the Jones Act)” 라고 판시하였다.¹⁷⁶⁾ 따라서 실습선원에 대해 선원과 동일한 법적지위를 부여하지 않는다.

하지만 미국연방규정집(Code of Federal Regulation, 이하 ‘CFR’ 이라 한다.)에는 모든 산업분야의 실습생에 대한 규정이 포함되어 있으며, 29 CFR § 29-Labor Standard for The Registration of Apprentice programs 은 미국 노동부의 허가를 받은 과정으로 실습 프로그램 등록에 관한 정책과 절차를 규정함으로써 실습생들의 복지를 보호하고 기회를 촉진시켜 노동 기준을 제정하는 것에 그 목적이 있다. 또한 29 CFR § 30-Equal employment opportunity in apprenticeship 에 따르면 인종, 피부색, 종교, 국적, 성별, 나이, 장애 등에 따른 차별을 금지함으로써 실습생에게 동등한 기회를 제공한다고 정의되어 있다. 또한 실습생과 실습을 지원하는 자에게 동등한 기회를 제공하기 위해 실습제공자들이 취해야하는 적극적인 행동 및 노력을 규정하

176) On December 22, 1981, a fire aboard the Bay State, a training vessel used by the Massachusetts Maritime Academy (academy), killed Cadet Rodney C. Morris and severely injured Cadet Stephen A. Bianco. Bianco and Morris’s estate brought actions in the Superior Court against the Academy, its board of trustees, the Board of Regents of Higher Education, and the Commonwealth. They allege violation of the Jones Act, 46 U.S.C. Section 688 (1982 & Supp. III 1985); negligence, gross negligence and unseaworthiness under general admiralty law, and negligence and wrongful death as to Morris under State law, including G. L. c. 229 (1988 ed.). The defendants moved to dismiss the complaints for lack of subject matter jurisdiction and failure to state a claim. They contended that the plaintiffs’ claims are barred by sovereign immunity, that State courts lack jurisdiction over the admiralty claims under the saving to suitors clause, 28 U.S.C. Section 1333 (1988), and that State courts lack jurisdiction over the Jones Act claims because the cadets are neither “seamen” nor “employees” under the Jones Act.

고 있다. 이러한 규정에 따라 실습 중 차별 및 협박을 받거나 보복을 당할 경우 개인 혹은 대리인(authorized representative)을 통해 서면으로 불만을 제기할 수 있다.

2) 실습선원 관리체제

미국의 해기사 양성제도는 크게 연방정부에서 지원 운영하는 미국 상선사관학교(U.S Merchant Marine Academy, 이하 ‘USMMA’ 라 한다), 미연안경비대학(U.S Coast Guard Academy, 이하 ‘USCGA’ 라 한다.)과 각 주에서 지원·운영하는 6개 주립대학의 교육을 통하여 이루어진다.¹⁷⁷⁾

미국의 경우 이러한 교육기관에서 학생들의 승선훈련을 위해 발생하는 교육비는 주정부가 모두 부담하고 있으며,¹⁷⁸⁾ 한국의 해양대학과 마찬가지로 학생 전원이 기숙사생활을 의무적으로 하고 있으며, 엄격한 규칙에 따라 상선사관으로서 갖추어야 할 리더십과 책임감 등을 키워 나가고 있다. USMMA의 경우 선내훈련명령서(Shipboard Training Orders)를 만들어 실습선원에게 적용하고 있으며 이 명령서는 미국 내 해기교육기관에서 운영하는 실습선과 현장승선실습을 진행하고 있는 실습선원 모두에게 사용된다. 실습선에서의 실습은 승선일수의 1.5배를 인정하고 있으며¹⁷⁹⁾, 시뮬레이터 교육을 통한 선교자원관리(Bridge Resource Management) 과목을 이수하면 최대 30일까지 승선경력을 인정하고 있다.¹⁸⁰⁾

실습선원은 실습선 선장에게 승선실습 관련 내용에 대해 확인받고 서명을 받아야 한다. USMMA 학생은 미국교통부가 지정한 정부선박 혹은 정부의 지원을 받는 선박, 조선소 등에서 실습을 할 수 있다.¹⁸¹⁾ 현장승선실습배정은 아카데미 교육 담당자(Academy Training Representative¹⁸²⁾, 이하 ‘ATR’ 이

177) 김성규, “미국의 해기사 교육제도와 취업현황에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제25권 제2호, 한국항해항만학회(2001. 6.), 2쪽.

178) U.S.C Title 46, § 51102.

179) 46 CFR § 10.232 (h) (5).

180) USMMA, “Department of Shipboard Training Sea Year Guide” (2019), p.15.

181) U.S.C Title 46, § 51307.

182) Academy Training Representative(ATR)은 선장 면허를 가진 USMMA출신들로 구성되어 있으며, 학생들의 실습선박을 배정하고, 실습 진행 상황을 모니터링 한다.

라 한다.)에 의해서 이루어지며, 1년에 3학기제로 이루어진 USMMA 교육과정 중 2,3학년 때는 A와B 두 개의 커리큘럼(Curriculum)으로 나누어 진행된다. 또한 현장승선실습에 대한 모든 내용을 담은 가이드북(Sea Year Guide)을 제작해 실습선원에게 제공하고 있다.

<표 2-7 > USMMA 현장승선실습

| Subject (A Split) | Freshman | | | Sophomore | | | Junior | | | Senior | | | Remark |
|--|----------|-------|-------|-----------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|--|--------|
| | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | | |
| Sea Training I | | | | | | | | | | | | | 현장승선실습 |
| Sea Training II | | | | | 7 | | | | | | | | 현장승선실습 |
| Sea Training III | | | | | | | | 8 | 6 | | | | 현장승선실습 |
| Subject (B Split) | Freshman | | | Sophomore | | | Junior | | | Senior | | | Remark |
| | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | Units | | |
| Sea Training I | | | | | | | | | | | | | 현장승선실습 |
| Sea Training II | | | | | 7 | 8 | 6 | | | | | | 현장승선실습 |
| Sea Training III | | | | | | | | | | | | | 현장승선실습 |
| 단위 : 학점 | | | | | | | | | | | | | |
| 출처 : USMMA, "2019-2020 USMMA Catalog" (2019), 저자 재작성 | | | | | | | | | | | | | |

본인이 선택한 커리큘럼에 따라 첫 실습 시 최대 약135일의 현장승선실습을 한 후 두 번째 실습 시 최대 약 265일의 현장승선실습이 이루어진다. 첫 실습기간 동안 컨테이너, 유조선, 벌크선 등 미국 정부가 지정한 선박을 중심으로 다양한 종류의 선박에 임의로 배정되어 승선실습을 한 후에, 두 번째 실습 시에는 본인이 원하는 선종(주로 군함)을 요청하여 승선실습을 할 수 있다.

실습 중인 실습선원은 학교에서 내준 과제를 완료해야하고 실습을 마친 후에는 필기시험¹⁸³⁾과 구술시험¹⁸⁴⁾을 통과해야 한다. 실습비는 한 달에 약

1,000달러가 지급 된다.¹⁸⁵⁾ USMMA 학생의 경우 실습선원(Cadet)¹⁸⁶⁾으로서 USMMA의 전 교육과정을 이수하여야 하고, 이를 이행하지 못할 경우 교육기간 동안 제공된 교육비를 환급하도록 규정되어 있다. 졸업 전까지 선박의 톤수나 기관출력에 관계없이 미국해안경비대가 발급하는 상선사관으로서 국내 또는 국제항해에 종사할 수 있는 해기사 면허를 취득하여야 하며 졸업 후에도 앞에서 말한 해기사 면허를 6년 동안 유효하게 유지하고 있어야 한다. 또한 그 사실을 보고서 형식으로 졸업날짜에 관계없이 1월1일부터 3월1일 사이에 미국 연방정부 기구인 운수성(Department of Transportation, 이하 ‘DOT’ 라 한다.) 산하의 해사청(Maritime Administration, 이하 ‘MARAD’ 라 한다.)에 제출하여야 한다.¹⁸⁷⁾ 또한, 적어도 5년 동안 미국적선의 상선에 승선하여 해기사로 근무하거나 미국 해양 관련 산업, 해양과학 분야에서 근무하거나, 미국의 군인 또는 국가 해양 및 기상청(National Oceanic and Atmospheric Administration, 이하 ‘NOAA’ 라 한다.)에서 근무하여야 한다.¹⁸⁸⁾

3. 독일

1) 실습선원 법적지위

독일 해양노동법(Seearbeitsgesetz)¹⁸⁹⁾상 선원이란 “직업훈련¹⁹⁰⁾에 종사하는

183) 실습 과제는 실습 항해사의 경우, 천문항해학, 지문항해학 등의 항해지식에 관한 내용이 많다.

184) 승선실습 중 배운 교육과 기술에 대해 질의 및 응답을 하는 과정이며, 실습선원이 제출한 보고서를 토대로 실시한다.

185) <https://www.usmma.edu/academics/departments/sea-year>(최종방문일 : 2020. 5. 3.).

186) 카데트(Cadet)라는 용어는 1938년 미국연방사관학교의 생도들을 칭하는 명칭으로 처음 사용되었다. 이후 Cadet은 해군사관학교 생도로서 상선에 승선하는 자를 의미하기도 한다. 2차 세계대전 이후 강제징집제도가 불필요하게 됨에 따라 해군학군사관제도(Reserved Officer' Training Corps)의 활성화로 인하여 승선실습 수요가 확대되었고, 현재는 이들을 포함하는 용어로도 사용되고 있다. 이창희·두현욱, 앞의 논문, 121~122쪽.

187) USMMA, “2019-2020 USMMA Catalog” (2019), p.29.

188) U.S.C Title 46, § 51306.

189) 해양노동법(Seearbeitsgesetz)은 선원의 최소기준(제2장), 선원근로계약서, 근무의무, 선원의 재선의무, 상륙 및 휴가, 선박의 위험, 임금, 근무시간 및 휴식시간, 휴가,

자를 포함하여 고용 형태에 관계없이 선박에서 일하는 모든 사람”을 말한다.¹⁹¹⁾ 다만, 주법에 따라 설립된 교육기관의 학생 중 항해실습을 목적으로 선박에 승선한 자는 선원으로 간주하지 않는다.¹⁹²⁾ 즉, 현장승선실습중인 교육기관의 학생은 선원이 아니며 이들을 제외한 직업훈련을 받고 있는 자는 선원에는 포함되지만 일반선원과 는 차이가 있는 것을 알 수 있다. 직업훈련을 목적으로 선박에 승선하는 자는 선원고용계약(Heuervertrages) 대신 직업훈련계약(Berufsausbildungsvertrag)을 체결하고 임금(Heuer)이 아닌 보상(Vergütung)을 지급 받는다.¹⁹³⁾ 선박에서 실시하는 직업훈련은 직업교육훈련법(Berufsbildungsgesetz)에 따라 이루어지며, 직업학교는 연방기본법에 기초한 각 주정부의 학교법(Schulgesetz)에 근거해서 학생들을 교육한다.¹⁹⁴⁾

2) 실습선원 관리체제

독일은 영국과 마찬가지로 도제훈련제도가 활발하게 진행되고 있으며 직업학교에서의 이론 교육과 고용주에 의한 작업현장에서의 교육이 결합된 직업훈련 시스템으로 널리 알려져 있다.¹⁹⁵⁾ 이 시스템은 매우 체계적인 구성으로 이루어져있고 고용주는 정부의 지원을 받으며 훈련을 위한 장소, 교육 등을 제공하며 이들을 관리·감독 한다. 직업훈련비는 해운회사마다 약간의 차이가 있으나, 첫해에는 한 달에 약1200~1500유로, 그 다음해에는 약 1500~

해고와 선원고용계약의 종결, 송환과 방치 등에 관한 선원의 고용조건(제3장), 숙소와 여가활동시설, 식사제공(제5장), 선원의 안전과 건강보호, 의료지원, 치료 및 복지지원(제6장), 노동 및 생활조건의 관철(제10장) 등 선원의 근로관계, 근로조건 등에 대하여 구체적으로 정하고 있으며 이 외에 선원양성교육, 선박의 질서유지, 이의제기 및 권리구제절차 등도 함께 두고 있다. 한국해양수산개발원·한국법제연구원, “선원분야 법률 체계 개편방안 연구”, 해양수산부(2018), 148쪽.

190) 직업훈련은 기업에서 도제교육으로 이루어져, 학교교육과 상호보완적으로 시행되고 있다. 기업은 훈련 교사와 별도의 실습교육 공간을 마련하여 도제들을 양성하며 학교는 효율적인 직업교육 프로그램을 개발하려고 노력한다. 박성희, 『독일 교육 왜 강한가?』(서울: 살림터, 2014), 230쪽.

191) Searbeitsgesetz § 3 Besatzungsmitglieder(1).

192) Searbeitsgesetz § 3 Besatzungsmitglieder(3), 8.

193) Searbeitsgesetz § 3 Besatzungsmitglieder(2).

194) 김기홍, “독일 중등단계 이원화 직업교육훈련과정 운영 현황과 시사점”, 한국교육개발원(2015), 8쪽.

195) European Transport Workers’ Federation, “How to enhance training and recruitment in the shipping industry in Europe” (2011), p.42.

2000유로 정도가 지급된다.

해기사가 되기 위한 과정은 의무교육 이후의 중등교육 이수 과정¹⁹⁶⁾에 따라 그 방법을 나눌 수 있다. 먼저 중등교육 1단계만을 거친 사람은 선박에서 부원의 역할을 수행하는 선박정비사(Schiffsmechaniker)로 3년간 직업훈련을 받거나 직업학교(Berufsfachschule)에서 2년 동안 해사교육을 받은 후 1년간의 실습을 마친 뒤 직업전문학교(Fachschule)에 진학하여 2년의 해사교육 과정을 통해 해기사가 된다. 중등교육 2단계 과정을 거친 사람은 중등교육 1단계 과정을 거친 사람과 마찬가지로 선박정비사로서 3년간 직업훈련을 받거나 1년의 실습을 마친 뒤 전문대학(Fachhochschule)에 진학하여 3년의 해사교육과정을 통해 해기사가 된다. 또는 중등교육 2단계 과정을 마친 뒤 바로 전문대학에 진학하여 4년의 해사교육과정을 배운 뒤(이 시기 중 1년 혹은 2학기 동안 실습을 진행한다.) 해기사가 될 수 있다. 이 과정에서 해운회사의 적극적인 참여가 이루어지고 있으며 이를 통해 기업이 원하는 인재를 양성해서 채용할 수 있고 재교육 비용이 줄어드는 장점이 있으며, 국가는 청년 고용률을 높일 수 있다.

현장승선실습은 해기교육을 실시하는 교육기관의 게시판 등에 모집공고가 날 때도 있지만, 대부분의 학생들은 개별적으로 해운회사에 방문 및 전화하거나 홈페이지를 통해 자신의 이력서를 제출하여 현장승선실습을 실시한다. 현장승선실습은 독일의 해상운송산업에서의 선원의 역량 및 숙련에 관한 규정(Verordnung über die Befähigungen der Seeleute in der Seeschifffahrt) 및 STCW코드에 따라 제작된 지침서에 따라 진행되고 있으며, 이 지침서에는 실습의 기간과 목적, 선박에서의 실질적인 훈련 내용, 훈련기록부의 작성 및 보관방법 등의 내용이 담겨 있다. 현장승선실습은 지침서의 부속서인 훈련 프로그램에 따라 실습선원의 교육을 담당하는 해기사가 훈련을 구성하고 진

196) 독일의 중등교육과정은 두 단계로 나뉘며, 1단계는 주요학교(Hauptschule), 실업학교(Realschule), 인문학교(Gymnasium)로 구분할 수 있다. 2단계는 대학입학을 위한 인문학교 상급반(Gymnasiale Oberstufe)이 있으며 이 단계에서 대학입학자격시험(Abitur)을 치르고 있다. 최희선·정미경, “독일 직업교육훈련제도의 경제통합에서의 역할 및 시사점”, 산업연구원(2014), 35~36쪽.

행해야하며 선박과 선박에 설치된 장비는 실습선원의 현장승선실습에 적합하여야 한다.(The nature and equipment of the ship shall be suitable for the practical training of assistants officer)¹⁹⁷⁾

4. 시사점

영국의 경우 실습선원을 선원으로 간주하고 있으며, 국가와 해운회사의 상당한 지원을 통해 이루어지는 도제교육을 통하여 현장승선실습을 실시하고 있으며, 이를 통해 기업이 필요로 하는 능력을 갖춘 인력을 확보할 수 있고, 실습선원은 실습을 통해 실무를 미리 접함으로써 실제 본인이 해기사가 되어 바다로 나가 항해를 시작하였을 때 별도의 선박에 대한 적응기간 없이 바로 본인의 업무를 맡을 수 있다. 이러한 국가와 해운회사의 전폭적인 지원을 통해 해기사가 될 경우 국가에 대한 충성심이 생겨나고 회사에 대한 애사심이 높아져 장기근속이 늘어날 것이며, 자신의 직업에 자부심을 가지고 회사에 근무하며 추후에 실습선원을 교육함에 있어서도 최선을 다해 본인의 지식과 경험을 전수할 것이다.

미국의 경우 실습선원은 선원으로서의 법적지위를 인정하고 있지는 않지만, CFR에 따라 실습선원에 대한 법적인 보호가 철저히 이루어지고 있다. 현장승선실습은 정부가 지정한 선박을 중심으로 진행되고 있으며, 실습 가이드북을 제작하여 실습선원에게 승선실습에 필요한 정보를 제공하고 있다. 여기서는 실습선원의 안전을 다른 무엇보다 중요시 여기고 있다. 독일의 경우 이론교육과 현장승선실습이 병행된 이원적 교육훈련체제를 토대로 선원을 양성하고 있다. 이를 위해 해운회사와 정부의 아낌없는 지원이 이루어지고 있다. 이는 대학교 등의 학벌 중심이 아닌 실무 중심의 인력을 선호하는 기업과 사회 분위기에서 비롯한다고 볼 수 있다.

위 국가들을 살펴보면 실습선원의 법적지위 및 관리체제는 다르지만 실습선원 양성을 위해 국가의 아낌없는 재정적인 지원을 통하여 해운회사의 부담을 줄여주고 실습선원을 보호하는 정부차원의 사회적 안전망이 구축되어

197) <http://www.berufsbildung-see.de/nautwo.html>(최종방문일 : 2020. 6. 29.).

있는 것을 알 수 있다. 이러한 외국의 실습선원 관련 법제도의 장점을 분석 및 연구하여 우리나라에 반영하기 위해 영국의 제도 중 SMarT제도와 같이 정부지원 방안을 모색하고, 미국의 연방규정집과 같이 실습선원을 선원으로 인정하지는 않지만 실습선원의 안전과 권리를 보호 할 수 있도록 법적 공백을 보완하기 위한 국내법 개선이 필요하다. 또한 독일과 같이 해운회사는 사회적 책임감을 가지고 실습선원 양성에 적극적으로 참여하는 자세가 필요하고 직업교육에 대한 국민들의 사회적 인식이 변화되어야 한다. 하지만 안타깝게도 오랜 독재와 짧은 인권투쟁 역사를 가진 우리나라의 현실과는 부합하지 않는 부분이 존재하며, 영국과 독일의 도제훈련제도는 산업혁명 이후 많은 노력을 통해 이루어 낸 산물이기 때문에 우리나라에 바로 적용시키기에는 어려움이 따르는 것이 사실이다. 따라서 외국의 관리체제를 참조하되 우리나라 현실에 맞는 실습선원관련 법과 제도를 마련해야 한다.



第3章 實習船員의 人權과 人權侵害

제1절 실습선원의 인권

I. 인권의 개념

1. 인권의 역사

인권은 인간의 존엄 혹은 자유와 평등이라는 핵심적 가치 때문에 추상적·이념적 권리로만 인식하기 쉽지만 인권은 신분제도가 해체되고 근대사회가 출현하면서 등장한 역사적 산물이다.¹⁹⁸⁾ 인권은 역사적으로 고대에서부터 현재에 이르기까지 계속해서 주장되고 있다. 근대적 인권보장을 위한 제도의 출현은 영국에서 시작되었다. 1215년 영국의 왕 존과 왕의 실정을 견디지 못한 귀족들 사이에 63개 조항의 규약을 정하고 왕에게 승인하도록 한 귀족 조항인 마그나카르타(Magna Carta Libertatum)¹⁹⁹⁾가 그 시초이다.

이후 왕의 재가를 촉구하기 위한 청원인 권리청원, 인신구속의 적부를 심사하기 위해 피구금자를 법원에 출두시킬 것을 명한 영장인 인신보호영장에 관한 제정법인 인신보호법, 국왕을 상징으로 한 의회통치의 기초 및 법의 지배원리를 확립시킨 문서인 권리장전 등을 통해 발전해왔다. 이러한 영국의 근대인권선언은 미국과 프랑스에 영향을 주어 미국에서는 버지니아 권리장전(Virginia Bill of Rights)²⁰⁰⁾, 미국독립선언(Declaration of Independence)

198) 이부하, 『비교헌법론』 (서울: 법영사, 2014), 363쪽.

199) 마그나 카르타는 법의 지배(rule of law)를 천명한 최초의 문서라는 점에서 중요한 의미를 가지며, 마그나 카르타로 인해 영국에서는 더 이상 절대군주제는 불가능하게 되었다. 이후 권리청원과 권리장전을 거쳐 입헌군주제의 토대가 되었다. 오늘날 마그나 카르타라는 단어는 자유와 권리를 상징하는 용어로도 자주 사용되고 있다. 황한식, “마그나 카르타” 「법조」 제68권 제1호, 법조협회(2019. 2.), 10~12쪽.

200) 버지니아 권리장전이 갖는 인권사적인 의의는 국민주권의 원리는 천명하고 재산권, 행복추구권, 생존권, 자유권, 저항권 등을 천부불가침의 자연권으로 규정하고 있다는 점과 언론, 출판의 자유, 종교, 양심의 자유 등의 근대적 권리들을 체계적으로 제시하였다는 점에 있다. 또한 대륙회의는 정부 조직의 틀을 채택함으로써 버지니아 권리장전과 일체를 이루게 하여 버지니아 권리장전은 미군 헌법의 모태

등 로크(John Locke)²⁰¹⁾의 자연권사상이 담긴 인권선언문이 등장했으며, 프랑스에서는 인간과 시민의 권리선언(Declaration of the Rights of Man of the Citizen)²⁰²⁾이 탄생하였다. 그 외에 독일, 오스트리아 등 여러 나라에서 인권보장을 위해 노력하고 법제도 또한 발전하였다.²⁰³⁾

2. 인권의 개념

오늘날 인권개념의 역사적·철학적 기초는 자연법론과 사회계약론²⁰⁴⁾에서 찾을 수 있다. 자연법론에 의할 경우 인간은 단지 인간이라는 이유로 해서 그 본성상 천부적 권리를 함유한다. 그런 의미에서 1789년 프랑스 ‘인간과

가 되었다. 그 내용으로는 모든사람은 태어날 때부터 자유롭고 독립하여 일정한 권리를 갖는다. 생명과 자유, 재산을 향유할 권리(제1조), 주권재민(제2조), 국가의 기본권보호의무(제3조), 특권계층의 창설금지(제4조), 권력분립(제5조), 선거권과 과세권(제6조), 기본권제한의 법률유보(제7조), 형사사건의 배심심판을 받을 권리(제8조), 잔혹하고 이상한 형벌의 금지(제9조), 일반영장의 금지(제10조), 민사사건의 배심재판권(제11조), 언론출판의 자유(제12조), 민병대에 의한 국가방위(제13조), 인민정부의 독립성(제14조), 인권존중의 원칙(제15조), 종교의 자유(제16조) 등이 있다. 김용자, “인권의 의미와 발전과정”, 「아동과 권리」 제2권 제2호, 한국아동권리학회(1998. 1.), 9쪽.

- 201) 로크는 정치·사상적으로 혼돈과 변혁의 시기였던 17세기 중후반기(1632~1704)에 근대정신의 토대를 정립한 철학자로 인식론·존재론·언어철학 등의 분야에서 많은 업적을 남겼으며 오늘날에도 많은 영향을 끼치고 있다. 로크에 따르면 자연은 인간 삶의 편의를 위해 신으로부터 주어졌다. 김일방, “존 로크(John Locke)의 자연관에 관한 분석적 고찰”, 「환경철학」 제24호, 한국환경철학회(2017. 12.), 156~160쪽.
- 202) ‘인권선언’으로 불리는 이 선언은 1789년 8월 프랑스 혁명 중에 제헌의회가 채택하였으며, 제정의 목적, 이유 등을 설명하는 전문과 17개조의 본문으로 구성되어 있다. 이 선언은 기독교 사상, 자연법 사상, 계몽철학의 사상을 담고 있으며, 영국과 미국의 각 주 헌법의 영향을 받았다. 이 인권선언은 인간의 기본적 권리를 모두 망라하고 있다는 점에서 높이 평가받으며, 인권보장을 위한 보편적 내용과 가치를 지니는 철학적 원리를 제시하고 있는 국가 질서의 기초를 마련하였다. 김용자, 앞의 논문, 10~11쪽.
- 203) 장영철, 『기본권론』 (서울: 화산미디어, 2018), 3-8쪽.
- 204) 사회계약론은 주어진 자연법 질서나 신의 질서에 따라 인간 사회질서를 확립하려는 시도에 반대하고자 사회계약을 통해 새롭게 사회질서를 만들어 보려고 한 시도이다. 사회계약론에 따르면 개인이나 인간사회가 자연이나 신에 의해 운명 지어진 존재가 아니다. 고봉진, “사회계약론의 역사적 의의- 홉스, 로크, 루소의 사회계약론 비교”, 「법과정책」 제20권 제1호, 제주대학교 법과정책연구소(2014. 3.), 56쪽.

시민의 권리선언'에서의 '인간의 권리선언'은 자연법사상의 실증적 표현이라 할 수 있다. 즉 인권선언에서는 '인간의 자연적이고 양도불가능하고 신성불가침한 제 권리'라고 선언하면서 '인간은 권리로써 자유롭고 평등하게 태어나며 생존 한다' (제1조)라고 천명하기에 이르렀다. 프랑스 인권선언 제2조에서는 '자연권' (droits naturels)이라는 명문의 표현을 사용하고 있고, 미국의 버지니아주 권리장전에서는 '천부적 권리 또는 생래적 권리'라는 표현을 쓰고 있다. 이와 같은 인간의 천부인권사상 내지 자연권 사상은 근대국가의 형성과 더불어 각국의 헌법과 인권선언에 구현되어 있다.²⁰⁵⁾

인권이란, 사람이 개인 또는 나라의 구성원으로서 마땅히 누리고 행사하는 기본적인 자유와 권리를 말한다. 국제연합헌장²⁰⁶⁾(Charter of the United Nations Charter, 이하 'UN헌장'이라 한다.) 제1조 제3항에는 '인종·성별·언어 또는 종교에 따른 차별 없이 모든 사람의 인권 및 기본적 자유에 대한 존중을 촉진하고 장려함에 있어서 국제적 협력을 달성 한다'라고 국제연합의 목적을 언급하고 있다. 1948년 12월 UN총회에서 채택된 세계인권선언²⁰⁷⁾(the Universal Declaration of Human Rights)에 따르면 '모든 사람은 태어날 때부터 자유롭고, 존엄하여, 평등하다' (제1조) 그리고 '모든 사람은 인종, 피부색, 성, 언어, 종교 등 어떤 이유로도 차별받지 않으며, 이 선언에 나와 있는 모든 권리와 자유를 누릴 자격이 있다' (제2조)라고 명시하고 있다. 이 선언에서 말하는 권리의 내용은 상당히 이념적이고 추상적이며 종래 발표되어 온 인권선언의 종합이다. 세계인권선언은 여러 국가의 법에서 부여하는 전통적 정치권과 시민권을 총 망라하였으며,²⁰⁸⁾ 이 선언이 제정된 이

205) 한영수, “장병인권보장 실태 및 개선방안 연구”, 연세대학교 행정대학원 석사학위논문(2008), 7쪽.

206) 「국제연합헌장」은 1945년 10월 24일에 발효된 조약으로 총 19장 111조로 이루어져 있으며 제2차 세계대전 이후 국제연맹(League of Nations)을 대신하는 국제연합(United Nations)의 법적 기초를 이루는 설립조약이다.

207) 「세계인권선언」은 1948년 12월 10일 파리에서 열린 제3회 유엔총회에서 채택되었으며, 총 30개의 조문으로 이루어져 있다. 노동권적 권리, 생존권적 권리를 자세히 규정하고 있으며, 제1조부터 제20조까지는 시민적 자유권의 권리, 제21조에서는 정치적 권리, 제22조부터 제27조까지는 경제적·사회적 문화적 권리 등을 각각 규정하고 있다.

208) 김용자, 앞의 논문, 13쪽.

래로 인권은 모든 사람과 국가가 존중하고 준수해야 하는 인류 공동의 가치로 인정받고 있다.²⁰⁹⁾

우리나라는 이른바 6대 핵심협약인 시민적·정치적 권리에 관한 국제규약, 경제적·사회적·문화적 권리에 관한 국제규약, 인종차별 철폐협약, 여성차별철폐협약, 아동권리협약, 고문방지협약에 모두 가입하고 있다. 국가인권위원회법에서는 인권을 “헌법 및 법률에서 보장하거나 대한민국이 가입·비준한 국제인권조약 및 국제 관습법에서 인정하는 인간으로서의 존엄과 가치 및 자유와 권리” 라고 정의²¹⁰⁾하고 있다.

3. 기본권의 개념

기본권이란, 헌법에 의해 보장되는 국민의 기본적인 권리이다. 또한 기본권은 생존권적 의미에서 국민의 생활에 요구되어지는 기본적인 재화나 서비스 등을 국가에게 제공해 줄 것을 요구할 수 있는 권리로 정의된다.²¹¹⁾ 기본권의 정확한 기원은 알 수 없지만 실질적으로 근대자연법론, 사회계약론, 계몽주의 사상에 기초하여 천부적 인권설이 제기되기 시작한 18세기에 접어들어서 발전하기 시작했다.²¹²⁾ 기본권이라는 표현은 독일의 바이마르헌법²¹³⁾에서 최초로 규정되었으며, 동 헌법 제151조 제1항에서 “경제생활의 질서는 각인으로 하여금 인간다운 생활을 보장할 것을 목적으로 하는 정의의 원칙에 합치하여야 한다.” 라고 명시되어 있다.²¹⁴⁾ 기본권은 독일기본법에서 사용되고 있는 용어로, 우리나라에서도 학자들 사이에서 일반화된 용어이다. 프랑스의 ‘인간과 시민의 권리선언’에서의 ‘시민의 권리’ 는 인간의 권리

209) 진호현·김진권, “상선 선원의 인권보호를 위한 제도 개선 방안에 관한 연구”, 『해사법연구』 제31권 제1호, 한국해사법학회(2019. 3.), 209쪽

210) 국가인권위원회법 제2조 제1호.

211) 정재황, 『신 헌법입문』(서울: 박영사, 2014), 445쪽.

212) 정인탁, “기본권에 비추어 본 취업규칙 제도의 헌법적 고찰” 한국방송통신대학교 대학원 석사학위논문(2018), 7쪽.

213) 바이마르 헌법은 1919년 8월에 제정되었으며, 사회적 기본권이 처음으로 규정되었다. 이 헌법에는 서자의 동등권, 착취로부터 소년의 보호, 토지개혁, 중산층 육성 등 많은 사회적 보장규정이 들어있다. 김용자, 앞의 논문, 11쪽.

214) 김철수, 『헌법학신론』(서울: 박영사, 2013), 943쪽.

보다는 한 국가의 국민 내지 시민으로서의 권리를 의미한다는 점에서 실정법상 권리로서의 성격을 갖는다. 일반적인 용례로서의 기본권과 인권을 구별하면 인권은 인간의 자연적 권리에 기초한 권리에서 비롯된다는 점에서 법학적인 용례뿐만 아니라 철학적·사회학적인 용례로 널리 사용된다.²¹⁵⁾ 즉 기본권은 법제화를 전제로 한다는 점에서는 인권과 형식상으로는 구별되지만 인권의 본질은 그대로 가지고 있는 것으로 본다.²¹⁶⁾

우리나라의 헌법의 경우 인간의 존엄과 가치 및 행복 추구권, 자유권, 평등권, 사회권, 참정권, 청구권 등의 다양한 기본권을 보장하고 있으며, 모든 영역에서의 기회의 균등과 국민생활의 균등한 향상을 기할 것을 선언하여 실질적인 평등사회건설의 이념을 제시하고 있다.²¹⁷⁾ 이러한 기본권은 ‘국가 안전보장, 질서유지 또는 공공복리를 위하여 필요한 경우에 한하여 법률로써 제한할 수 있으며, 제한하는 경우에도 자유와 권리의 본질적인 내용을 침해할 수 없다’ 라고 규정²¹⁸⁾하여 기본권의 제한도 가능성을 규정하였다.

II. 실습선원의 인권

1. 선원의 인권

선원은 당연히 인간으로서의 존엄과 가치를 지니고 자유와 권리를 누리는 기본적 인권을 갖는 기본권의 주체이다. 헌법 제10조에 규정²¹⁹⁾하고 있는 인간의 존엄과 가치는 선원에게도 보장해야 하는 당연한 국가적 의무이다. 즉 선원도 일반국민과 마찬가지로 개인이 가지는 불가침의 기본적 인권을 국가에 의해 보호 받아야 한다. 선원은 일반국민과 같이 기본권의 주체가 되지

215) 김철수, 『헌법학개론』 (서울: 박영사, 2010), 229쪽.

216) 장영철, 앞의 책, 11쪽.

217) 송안영, “사회적 기본권 관련 헌법재판소 판결 성향 분석 : 인간다운 생활을 할 권리와 교육을 받을 권리를 중심으로”, 서강대학교 공공정책대학원 석사학위논문 (2015), 5쪽.

218) 대한민국헌법 제37조 제2항.

219) 대한민국헌법 제10조. 모든 국민은 인간으로서의 존엄과 가치를 가지며, 행복을 추구할 권리를 가진다. 국가는 개인이 가지는 불가침의 기본적 인권을 확인하고 이를 보장할 의무를 진다.

만 해양의 특수한 환경과 선박이라는 제한적이고 폐쇄된 공간에서의 수직적인 조직 구조에서 일을 수행하는 선원 업무의 특성 상 기본권이 제한되는 경우가 종종 발생한다. 이는 직장 내 괴롭힘, 따돌림 등의 인권침해 문제로 이어질 수 있다. 인권은 사회적 인격체의 하나로서 인간이 가지고 있는 다양한 권리임에도 불구하고, 승선생활에서 공식적으로 ‘선원의 인권’에 대한 담론의 형성 및 문제 제기 등과 같은 일이 제대로 이루어지지 않고 있다. 실제로 선원의 인권은 정형화 되지 않고 여러 가지 양태를 이루며 충돌하고 있다. 따라서 선원의 인권을 보호하기 위해서는 일반적인 조직문화에서 나타나는 직원들의 심리적 현상들과 선원들이 어떠한 실제적 상황에 있는가를 분석하고 육지와 분리되어 고립된 환경에서 보수적인 선상규율이 존재하는 선박의 특성을 고려하여야 한다.²²⁰⁾

이러한 선원인권침해 문제에 대한 심각성을 깨닫고 선원의 인권보호를 위하여 국제운수노련(International Transport Workers Federation, 이하 ‘ITF’라 한다.)과 국제해운회의소(International Chamber of Shipping, 이하 ‘ICS’라 한다.)에서 공동으로 “Guidance on Eliminating Shipboard Harassment and Bullying”이라는 간행물을 발간하였다. 이 간행물에서는 선박에서 일어나는 괴롭힘에 대해 정의²²¹⁾하고 그러한 사건을 식별하여 보고하는 절차 등을 상세히 기술하였으며, 선박에서의 괴롭힘을 없애기 위한 조치나 방법을 알려주고 있다. 선원의 인권침해 문제가 더 이상 소수의 선박·선원에서 발생하는 문제가 아니라 전 세계 어느 선박에서나 일어날 수 있고 모든 해운관계자들이 관심을 갖고 해결해 나가야 할 문제라고 인식하고 있는 것이다.

220) 진호현·김진권, 앞의 논문, 210쪽.

221) 이 간행물에서는 하라스먼트(Harassment)는 개인의 존엄성을 침해하고 협박, 적대적, 타락, 굴욕적 또는 모욕적인 환경을 조성하려는 목적 또는 결과를 갖는 차별 형태이고(Harassment is a form of discrimination which has the purpose or effect of violating the dignity of a person and of creating an intimidating, hostile, degrading, humiliating or offensive environment), 불링(Bullying)은 적대적이거나 혐오스러운 행동을 포함하는 harassment의 한 형태이며 이로 인해 상대방은 협박 또는 위협을 느낄 수 있다고 정의하고 있다(Bullying is a form of harassment that includes hostile or vindictive behaviour, which can cause the recipient to feel threatened or intimidated).

우리나라는 선박에서의 인권침해 문제를 해결하기 위해서 인권침해 가해자에 대한 페널티(Penalty)를 강화함으로써 인권침해 재발방지에 노력하며, 선박 내 위성 통신 시설 설치를 의무화를 위한 협의를 추진 중이다. 또한 선원 하선 시 승선기간 중 권익침해 여부조사를 실시하고, 선상생활 적응도 검사를 통한 선원 인권에 대한 심층 관리 강화를 진행 중이다. 그리고 선주 단체 및 선원단체, 지정교육기관, 선원복지고용센터 등 선원관계기관들의 네트워크를 더욱 활용하여 선내 인권침해 예방 관련 사항에 대해 주기적인 모니터링을 추진하는 방안을 마련하고 있다.²²²⁾ 선박에서뿐만 아니라 일반직장에서도 이러한 인권침해, 괴롭힘 등의 문제가 발생하고 있으며 우리나라는 2019년에는 근로기준법 개정이 이루어지면서 직장 내 괴롭힘의 정의 및 금지²²³⁾, 직장 내 괴롭힘 발생 시 사용자의 조치의무²²⁴⁾의 조항이 신설되었다.

2. 실습선원의 인권

실습선원은 선원법상 선원이 아니기 때문에 국제법 및 국내법에서의 실습선원의 인권을 보호하는 각종 법 제도에 공백이 발생한다. 이 때문에 오랜 기간 동안 선박에서 실습선원은 해기사 양성에 필요한 교육의 일환으로서의 실습이 아닌 단순 반복 노동, 개인적인 심부름 등을 요구 받아 왔으며, 폭언 및 폭행 등의 비인간적인 대우를 받으며 생활하는 경우도 있다. 이런 불합리한 현실에도 불구하고 실습선원들은 현장승선실습 중의 본인의 평가가 취업과 직결되기 때문에 그러한 사실을 선장 혹은 회사에 알리고 문제를 해결하려고 하기 보다는 실습기간동안 참고 견디거나 자의하선을 선택하여 실습을 포기한다. 간혹 실습선원이 부당한 대우를 받은 것에 대해 선장 혹은 회사에 문제 제기를 한다. 하지만 이러한 사실에 대해 선장 혹은 회사의 인사 담당자는 근본적인 원인을 찾아 문제를 해결하기 보다는 부당한 대우를 받은 것에 대하여 피해자인 실습선원의 잘못으로 여겨버리거나, 실습선원에게 비인간적인 언행을 한 선장 및 해원에 대한 가벼운 경고나 주의를

222) 해양수산부, 각주 112)의 보고서, 17쪽.

223) 근로기준법 제76조의2.

224) 근로기준법 제76조의3.

주는 등의 임시적인 방안을 이용하여 문제를 처리하는 경우가 많다.

이렇듯, 실습선원은 선박에서 인권을 보호받지 못하는 경우가 자주 발생하고 있으며 선원법상 선원이 아니라는 이유로 선원의 권리와 인권을 보호하는 해운노동조합에도 가입하지 못하는 상황이다. 현재로서는 소속 지정교육기관을 통해서 보호를 받아야 되지만 전 세계를 돌아다니는 선박의 특성 상 지정교육기관 직원의 인력부족, 실효성이 없는 운영협약서 등으로 인해 보호받지 못하고 있는 것이 실습선원 인권의 현실이다.

이러한 실습선원의 인권을 보호하고자 선박소유자와 실습선원은 두 당사자 간의 권리, 의무, 승선실습수당, 실습내용 및 방법, 기간 및 시간, 실습생 복리후생 등이 규정되어 있는 현장승선실습 표준협약서를 체결하고²²⁵⁾, 현장승선실습 계약 미체결 또는 현장승선실습 계약을 체결할 때 표준협약서를 사용하지 않을 시 선박소유자에게 과태료 500만원을 부과하여 선박소유자에게 현장승선실습 표준협약서에서 정하는 계약사항을 준수하는 방안을 마련하였다.²²⁶⁾ 또한 국가가 현장 승선실습 운영과 관련된 내용을 선박소유자에게 보고나 자료제출 명령, 현장조사의 지도·점검 등을 실시 가능하도록 하는 방안을 마련하였다.²²⁷⁾ 실습선원의 인권을 보호하기 위해서는 이러한 법제도 개선과 더불어 실습선원은 헌법에서 규정하고 있는 교육받을 권리를 보장받아야 되는 주체임을 인식하고 어떠한 경우에도 이 기본권은 반드시 지켜져야 한다.

제2절 실습선원 인권침해

I. 실습선원 인권 실태

최근 해운선사, 해운관련 노동조합, 지정교육기관 등의 관계자 및 학생을 대상으로 한 설문조사²²⁸⁾에 따르면 현장승선실습이 실질적인 근로에 종사한

225) 선박직원법 제21조의2 제1항.

226) 선박직원법 제31조 제1항.

227) 선원법 제129조의2.

228) 두현욱·박태건·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, 앞의 보고서,

다고 생각하느냐에 대한 질문에 총 241명의 응답자 중 과반 수 이상인 약 51.5%에 해당하는 123명이 ‘그렇다’ 및 ‘매우 그렇다’ 라고 답변하였고, 약 22%인 53명이 ‘전혀 그렇지 않다’ 및 ‘그렇지 않다’ 라고 답변하였다. 이는 현장승선실습중인 실습선원은 선박에서 실질적인 근로를 수행하고 있다고 여겨진다. 「대학생 현장실습 운영규정」 제7조에 따라 실습이 실질적 근로에 해당하는 경우에는 「최저임금법」 및 「근로기준법」에 따라 고시되는 시간급 최저임금액 이상의 실습지원비를 지급해야 함에도 불구하고 선박에서는 실습선원은 선원이 아니며 근로계약을 체결하지 않는다는 이유로 월 30만원 수준의 실습지원비만을 지급하며 노동 착취를 하고 있다고 판단된다. 또한 현장승선실습중인 실습선원은 휴게시간을 제외한 실습시간이 1일 8시간, 1주간 40시간을 초과하지 않는 것을 원칙으로 하며, 실습선원의 동의를 얻을 경우 1주간 최대 5시간을 한도로 실습시간을 연장할 수 있다. 하지만 실제 현장승선실습선원의 업무실태 및 실습만족도를 조사하기 위한 설문조사²²⁹⁾에 따르면 총 446명의 응답자 중 약 76%에 해당하는 339명이 하루에 10시간 이상 실습하였다고 답변했다. 이 설문조사에 따르면 선박에서의 실습선원의 실습시간은 전혀 지켜지지 않는 것으로 보인다. 이 외에도 실습선원은 선박에서 폭언, 폭행, 성폭력 등을 당하는 경우가 발생하고 있으며 선내 회식을 위한 야식 만들기, 사적인 심부름, 청소, 빨래 등의 실습교육과는 전혀 관계가 없는 부당한 지시를 받고 있다. 실습선원들은 이러한 인권침해를 받으면서도 취업과 직결되는 현장승선실습의 평가를 위해 이러한 비인간적인 대우를 참으며 실습하고 있다.

II. 실습선원의 인권침해 사례

최근 현장승선실습 중 실습선원에 대한 인권침해가 자주 발생하고 있으며,

68쪽.

- 229) 이 설문조사는 2016년 7월부터 2018년 2월까지 현장승선실습을 다녀온 M대학의 학생들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 설문에 응답한 학생은 총 461명이며, 남학생은 433명, 여학생은 28명이다. 김득봉·이창현·이홍훈, “상선 위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도에 관한 연구”, 「해양환경안전학회지」 제24권 제6호, 해양환경안전학회(2018. 10.), 711~712쪽.

인권침해로 인한 실습선원의 자의하선, 부상, 사망사고 등의 내용이 언론보도 등을 통해 알려지며 사회적으로 큰 파장을 불러일으켰다. 이러한 인권침해사례를 다양한 유형별로 분석하여 실습선원의 인권실태를 파악하고자 한다.

1. 과도한 업무

1) 화학물질 운반선 실습선원 열사병 사망 사고

2017년 8월6일, B 주식회사(이하 B)가 관리하는 화학물질 운반선 ‘C’ (1만 2천44톤)호에 싱가포르에서 승선하여 실습선원으로 승선 중이던 목포해양대학교 3학년 J군(당시24세)은 카타르 메사이드 항구에서 통풍관 제거 작업을 하던 중 열사병으로 사망했다. C호는 무더운 중동 지역을 항해 하고 있었으나 에어컨 시설이 정상적으로 작동되지 않아 실내 온도는 38도에 이르렀다. J군과 함께 일하던 선원 중 1명은 탱크 청소 작업의 무더위 및 과도한 업무 강도에 구토를 하는 등 이상증세를 보였고, 이 선원은 선장에게 하선 신청까지 하였다.

한편 B회사의 ‘승선 실습생 관리지침’에는 실습선원이 최초 승선할 때에는 선박 적응을 위하여 가능한 갑판업무 실습을 지양하고 우선 당직근무를 시행한 뒤 필요에 따라 갑판업무 실습을 시행하며, 공휴일에는 항해당직 업무나 긴급한 업무 이외의 다른 업무를 지시하지 못하도록 규정하고 있다. 하지만 선장은 J군이 승선한 2017년 7월18일부터 하루12시간씩 (6시간 작업 후 6시간 휴식을 취하는 근무형태) 탱크 청소 업무를 지시하여 과도한 노동을 강요 했다. 이 사건은 피해자가 취약한 환경에서 자신의 신체적 한계를 초과하는 업무에 시달리다 사망한 사건이다. 선장은 선박 내의 모든 사건·사고를 방지할 책임이 있으며, 이 사건 사고 발생 당시는 40도에 육박하는 매우 더운 날씨였으므로 다른 때보다도 더 안전사고 예방에 만전을 기할 필요가 있었다. 이에 인천지방법원은 선장을 업무상과실치사²³⁰⁾죄로 금고²³¹⁾ 1

230) 형법 제268조(업무상과실·중과실 치사상) 업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 사람을 사상에 이르게 한 자는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

년6월에 처하고 3년간의 집행유예²³²⁾를 선고 했다.²³³⁾ 이 사건 당시 C선박에 승선하고 있던 선장과 1등항해사, 2등항해사는 항해기록과 근무시간기록부 등을 조작했지만 3등항해사가 모든 사실을 밝히면서 선장을 구속시킬 수 있었다.²³⁴⁾

2) 중량물 운반선 실습선원 열사병 사망 사고

중량물 운반선 ‘S’ (1만7850톤)호에서 현장승선실습 중이던 실습선원 J군은 승선실습 5일 만에 열사병 증세를 보이다 2020년 2월 10일 오전 6분(현지 시각)에 목숨을 잃었다. J군은 출항 4일째인 2월 9일 오전 9시30분경에 말레이시아반도 남부 말라카해협에서 기관실 작업 지원 도중 고열과 구토 등 열사병 의심 증세를 보이며 쓰러졌다. 선사인 팬오션 측은 J군을 헬기를 이용하여 육상으로 이송하려고 했으나 헬기가 구해지지 않았고 J군은 결국 열사병 증세를 보이고 13시간이나 지난 후 육상으로 가는 보트에 탑승했으나 약 3시간 후에 병원으로 옮겨졌다. 병원으로 옮겨진 J군은 안타깝게도 30분 뒤에 목숨을 거뒀다. 해양경찰은 선장, 2등항해사, 3등항해사, 3등기관사, 실습항해사 등 5명을 참고인 신분으로 국내로 소환해 정확한 사고 경위와 당시 응급처치 과정에서의 과실의 여부, 선내 부당지시·가혹행위 여부 등을 중점 조사하여 선원법과 형법, 근로기준법 등에 따른 후속조치를 취할 방침이다.²³⁵⁾

231) 형법 제41조(형의종류) 1. 사형 2. 징역 3. 금고 4. 자격상실 5. 자격정지 6. 벌금 7. 구류 8. 과료 9. 몰수; 「형법」 제68조(금고와 구류) 금고와 구류는 형무소에 구치한다.

232) 형법 제62조(집행유예의 요건) ①3년 이하의 징역이나 금고 또는 500만원 이하의 벌금의 형을 선고할 경우에 동법 제51조의 사항을 참작하여 그 정상에 참작할 만한 사유가 있는 때에는 1년 이상 5년 이하의 기간 형의 집행을 유예할 수 있다. 다만, 금고 이상의 형을 선고한 판결이 확정된 때부터 그 집행을 종료하거나 면제된 후 3년까지의 기간에 범한 죄에 대하여 형을 선고하는 경우에는 그러하지 아니하다. ②형을 병과할 경우에는 그 형의 일부에 대하여 집행을 유예할 수 있다.

233) 인천지법 2018. 7. 19. 2018고단3255; 인천지법 2019. 3. 22. 2018노2668.

234) 시사IN, <https://www.sisain.co.kr/news/articleView.html?idxno=32106>(최종방문일 : 2020. 5. 8.).

235) 부산일보, <http://www.busan.com/view/busan/view.php?code=2020030519523307660>(최종방문일 : 2020. 5. 8.).

이 사고의 사망원인은 열사병으로 밝혀졌으나, 이러한 사고가 일어나게 된 과정에 대해서는 현재 조사가 진행 중이며 과도한 업무로 인한 사망사고인지의 여부는 조사가 끝이 나야 정확히 알 수 있다. 하지만 사망한 실습선원 J군은 키 190센티미터에 건장한 체격과 태권도 유단자임을 감안하였을 때 아무리 온도가 높은 기관실이라 하더라도 짧은 시간의 작업을 하다 이러한 사고를 당했다고는 추측하기 힘들다. 사고 당일 언제 기관실에 내려가서 얼마의 기간 동안 작업을 했으며, J군이 승선 후에 지속적으로 과도한 업무를 부여받은 건 아닌지 등의 조사가 이루어져야 할 것이다. 또한 아직 선박이라는 낮은 환경에 적응도 되지 않은 실습선원에게 높은 온도의 기관실에서 작업 시 필요한 안전 수칙 등에 대한 교육의 실시여부도 조사 할 필요가 있다.

2. 자동차 운반선 기관사의 실습선원 상습폭행 사건

자동차 운반선에 승선하는 기관사 A씨(남, 30세)는 자동차운반선에서 2등 기관사와 1등기관사로 근무하면서 2013년 6월경부터 약 3년 4개월동안 상습적으로 실습선원을 폭행하고 부당한 행위를 강요했다.²³⁶⁾ A씨는 기관실내에서 작업 중에 실습선원들이 자신의 말을 제대로 알아듣지 못하거나 작업태도 등이 마음에 들지 않는다는 이유로 작업공구인 스패너(Spanner)와 드라이버(Screwdriver) 등을 실습선원에게 던져 얼굴을 맞힌 것을 비롯하여 흡연을 한 뒤 손등에 담뱃재를 터는 등의 비윤리적 행위들도 서슴지 않게 일삼았다. 또한 수십 차례 손과 작업공구 등으로 실습선원들을 폭행하였으며 맥주 캔에 구멍을 만들어 실습선원의 입에 갖다 대어 억지로 술을 마시게 하고, 2L 음료수 2~3개를 마시게 하는 등의 부당한 행위를 강요하였다.

그러한 자신의 지시를 따르지 않을 경우 실습 평가 등에 불이익을 줄 것 같은 태도로 피해자들을 위협하며 괴롭혔다. 실습선원들은 녹취록 및 고소 사건 관련 채증 사진 등이 담긴 증거자료를 경찰에 제출하고 진술했다. 이

236) 창원해양경찰, “창원해경, 실습해기사 상습적으로 괴롭힌 선박직원 검거”, 보도자료(2019. 4.)

사건은 장기간 원양항해를 하는 선박 내에서 상급 기관사로서 하급자인 실습선원들을 폭행하고 의무 없는 일을 강요한 것으로 이 범행들은 3년이 넘는 긴 기간에 걸쳐 선박이라는 밀폐된 공간에서 은밀하게 이루어 졌다. 이러한 과정에서 피해자인 실습선원들이 입게 된 정신적, 신체적 피해가 상당한 것으로 보이고 이 들 중 일부는 폭행 사건 이후 선박에서 하선하게 되는 등의 상당한 불이익을 당했다. 이에 창원지방법원은 기관사 A씨에 대해 상습특수폭행²³⁷⁾ 및 강요²³⁸⁾죄로 징역 8월에 처하고 2년의 집행유예를 선고했다.²³⁹⁾

3. 벌크 화물선 갑질 의혹 사건

2018년 9월 인천 해사고 등에 따르면 이 학교 3학년 학생인 A군은 2018년 8월 5일 해기사가 되기 위해서 한국과 일본을 오가는 4천900톤급 벌크 화물선에 승선실습을 위해 승선했다가 나흘 만에 하선했다. A군은 선박에서 하선한 후 인천해사고 측에 자신이 선박에서 겪은 일에 대해 민원을 제기했다. A군은 배에 탄지 이틀 만인 8월 7일 저녁 회식을 하던 중 선장으로부터 땅에 떨어진 복숭아 조각을 주워 먹으라는 명령을 받았고 A군은 당시 “기름과 흙이 묻은 복숭아를 어떻게 주워 먹느냐” 라고 항의했으나, 선장의 강압적인 명령을 어길 수 없어 바닥에 떨어진 복숭아를 주워 먹었다고 설명했다. 또한 선장에게 인사를 했는데도 불구하고 인사를 하지 않았다는 질책을 받았고, 다른 선원이 당직 중에 해야 할 일을 대신 하기도 했다고 주장했다. A군이 하선 의사를 밝힌 뒤에 녹음한 녹취록에는 실습선원 A학생을 다그치

237) 형법 제260조(폭행, 존속폭행) ①사람의 신체에 대하여 폭행을 가한 자는 2년 이하의 징역, 500만원 이하의 벌금, 구류 또는 과료에 처한다. ②자기 또는 배우자의 직계존속에 대하여 제1항의 죄를 범한 때에는 5년 이하의 징역 또는 700만원 이하의 벌금에 처한다; 「형법」 제261조(특수폭행) 단체 또는 다중의 위력을 보이거나 위험한 물건을 휴대하여 동법 제260조제1항 또는 제2항의 죄를 범한 때에는 5년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다; 「형법」 제264조(상습범) 상습으로 동법 제257조, 제258조, 제258조의2, 제260조제2항, 제261조의 죄를 범한 때에는 그 죄에 정한 형의 2분의 1까지 가중한다.

238) 형법 제324조 제1항. 폭행 또는 협박으로 사람의 권리행사를 방해하거나 의무없는 일을 하게 한 자는 5년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

239) 창원지법 2019. 9. 20 2019고단1982.

는 욕설이 섞인 선장의 음성과 실습선원의 하선 사유로 인해 선박의 분위기가 흐려진다고 하며 A학생을 혼내는 선원의 음성이 담겨있었다. A군은 청와대 국민청원에 이러한 내용을 구체적으로 적어 호소하는 글을 올렸으며, 학교 측에는 신경정신과 진단서를 제출하였다. 선장과 승조원 등은 이 같은 의혹을 일관된 진술로 부인하였다.²⁴⁰⁾

Ⅲ. 해외 실습선원 인권침해 사례

1. 컨테이너선 실습선원 성폭행 사건

2010년 6월 24일 12시경 영국국적의 컨테이너선박에서 승선실습 중이던 남아프리카 국적의 실습선원 ‘A’ 씨가 자살하는 사건이 발생했다. A씨의 시체는 크로아티아 리예카 항구 근처에서 현지 경찰이 2시간동안 수색한 끝에 발견되었다. 남아프리카 신문에 따르면, 그녀는 자살을 시도하기 전에 우크라이나 국적을 가진 1등항해사에게 강간을 당했다고 동료들에게 말했다고 한다. A 여성이 타던 선박의 해운회사 관계자에 따르면 회사는 “ A씨가 1등항해사에게 강간당한 사실을 알게 되자마자, 그 즉시 1등항해사에게 하선명령을 내렸다.” 라고 말했다. 남아프리카 신문에 따르면 이 사건 이외에도 많은 실습선원들이 선박에서 성폭력, 원치 않는 임신, 부당한 하선요구 등을 당해왔으며 이 사건은 이러한 사건들의 빙산에 일각에 불과하다고 전했다.²⁴¹⁾

2. 갑판장(Boatswain)의 실습선원 위협사건

이 사건은 갑판장이 실습선원을 칼로 위협한 사건이며, 이 사건이 일어나기 전부터 갑판장은 지속적으로 실습선원을 비난하고 깎아내리는 등의 행동으로 실습선원을 괴롭혔다. 실습선원은 이러한 사실을 선장에게 보고했고,

240) 연합뉴스, <https://www.yna.co.kr/view/AKR20180910103200065?input=1195m>(최종방문일 : 2020. 5. 6.).

241) <https://gcaptain.com/cadets-death-is-just-the-tip-of-a-dirty-iceberg/>(최종방문일 : 2020. 5. 10.).

선장은 실습선원의 대리점과 선주에게 이 사실을 보고했으며 현재는 갑판장에 대한 처분을 기다리는 중이다. 실습선원은 이 사건 외에도 자신이 실습했던 선박은 위험한 작업 환경에서 장시간 근무를 시키고 식량공급도 제대로 이루어지지 않는 선박이라고 말했다. 이 선박은 일주일에 두 항구를 세 번이나 왕복 운항하고 정박 기간이 짧아 업무량이 매우 많은 선박이었다. 선원들은 체중이 줄어들 만큼 지치고 힘들어 했으며 이들의 초과근무기록 또한 실제 초과근무한 시간과 다르게 기록되곤 했다고 한다.²⁴²⁾

3. 실습선원 계약서 강제 변경 사건

해당 선박은 선주는 레바논 국적, 선장과 선원들은 시리아국적, 실습선원들은 인도와 방글라데시 국적을 가진 다국적 선원이 승선한 선박이었다. 이 선박에서 실습선원들이 실습을 위해 승선한 후 처음 계약한 실습계약서에는 9개월의 실습기간과 월 250달러의 실습비와 왕복 비행기 티켓을 포함한 승·하선 비용 등을 보장하는 내용이 들어 있었다. 하지만 선박 출항 후 선주는 처음 계약서에 오류가 있었다며 새로운 계약서를 강요했다. 그 계약서에는 왕복 비행기 티켓을 포함한 승·하선 비용은 실습선원이 받는 실습비에서 공제되어야 된다는 내용이 포함되어 있었다. 실습선원은 이 계약을 거절하지 못했고 9개월간 실습했다. 9개월이 지난 이후 선주에게 하선을 위한 비용을 요청하였으나, 실습선원은 선원이 아니기 때문에 하선비용을 지불할 수 없다며 거절당했고 하선을 원하면 비행기 티켓을 포함한 하선에 필요한 모든 비용을 본인이 부담하라는 통보를 받았다. 또한 선주는 선원수첩에 “Very bad behavior, dangerous on board” 라는 리마크(Remark)를 기재하는 등 지속적으로 실습선원의 평판을 폄하하려 하였고 실습선원의 계약 위반, 잘못된 행동 등의 원인에 의한 하선이라고 주장했다.²⁴³⁾

242) <https://www.seafarerswelfare.org/stories/seafarerhelp-supports-bullied-deck-cadet-after-knife-incident-on-board>(최종방문일 : 2020. 5. 10.).

243) <https://www.facebook.com/170569686405365/photos/share-it-maximum-harassment-and-bullying-faced-by-cadet-from-an-arab-ownerdear-a/1310069769122012/>(최종방문일 : 2020. 5. 10.).

제3절 시사점

해기지식 응용과 실무적응력 향상을 위한 현장승선실습은 실습선원에게 매우 중요한 교육 중 하나이다. 하지만 실습선원은 선박이라는 고립된 환경에서 한 개인으로서 당연히 누려야 할 인권과 기본권을 보호받지 못하고 오랜 기간 동안 인권침해를 받아 왔다. 오랜 악습으로 이어지고 있는 선배 해기사의 심부름, 폭언, 폭행 등의 비인간적인 대우를 받고 있지만 취업이라는 목적을 이루기 위해 지금 이 순간에도 마지못해 실습을 수행하고 있다. 또한 실습선원은 선원법 시행령에 따라 선원에서 제외되고 있으며 이에 따라 해양수산부에서 정하는 「선원 최저임금 고시」에 따른 선원최저임금²⁴⁴⁾을 적용 받지 못한다. 또한 실습선원은 근로자에도 포함되지 않기 때문에 「최저임금법」²⁴⁵⁾에 따른 최저임금의 적용을 받지 못하는 법의 사각지대에 놓여있다. 실제로 실습선원이 현장승선실습 중 선박에서 받는 실습지원비는 월30만원 수준에 불과하다. 선박의 특수성, 위험성, 업무환경 등을 종합적으로 고려하였을 때 실습선원들은 터무니없이 적은 실습지원비를 받으며 선박의 보조 근로자 정도로 여겨진다. 이렇듯 실습선원은 교육과 근로가 혼재된 선박에서 학생도 근로자도 아닌 애매한 신분으로 선박에 승선하여 교육의 목적을 벗어난 노동, 단순 업무 등의 실질적인 근로에 대한 임금을 착취당하는 경우가 발생하고 있다. 이러한 실습선원의 열악한 실습환경과 처우를 개선하고 인권을 보호하기 위해 정부, 해운회사, 지정교육기관 등의 많은 노력과 투자가 필요하며 이를 실행하기 위한 법제도적 개선방안 마련이 시급하다.

244) 선원 최저임금은 고용노동부 장관이 고시하는 육상근로자의 최저임금과는 별도로 「선원법」 제59조에 따라 해양수산부 장관이 해양수산부 정책자문위원회의 자문을 받아 정하고 있다. 해양수산부는 2020년도 선원 최저임금을 월 2,215,960원으로 고시하였으며, 이는 2019년 선원 최저임금인 월 2,153,720원에서 62,240원(2.89%)이 인상된 것으로, 육상근로자 최저임금 인상률과 동일한 수준에서 책정되었다. 해양수산부고시 제2019-184호, 2019. 12. 13.

245) 「최저임금법」 제3조 제2항에 따라 선원법의 적용을 받는 선원과 선원을 사용하는 선박의 소유자에게는 이 법을 적용하지 아니한다.

第4章 實習船員의 人權保護를 위한 法制的 改善方案

제1절 법률적 개선방안

I. 선원법 및 선박직원법 개정(안)

1. 안전보건 및 사고예방기준 관련 문제

선원법 제78조²⁴⁶⁾는 선내안전·보건 등을 위한 국가의 책임과 의무에 대해 정의하고 있으며 선원법 제79조²⁴⁷⁾에서는 선내 안전·보건 및 사고예방 기준을 정하고 있다. 하지만 실습선원은 선원법상 선원이 아니므로 선원법 시행규칙 제3조에서 정한 일부규정만을 적용받지만 동법 제3조에는 안전보

-
- 246) 선원법 제78조(선내 안전·보건 등을 위한 국가의 책임과 의무) ①해양수산부 장관은 승무 중인 선원의 건강을 보호하고 안전하고 위생적인 환경에서 생활, 근로 및 훈련을 할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 성실히 이행할 책임과 의무를 진다.
1. 선내 안전·보건정책의 수립·집행·조정 및 통제
 2. 선내 안전·보건 및 사고예방 기준의 작성
 3. 선내 안전·보건의 증진을 위한 국내 지침의 개발과 보급
 4. 선내 안전·보건을 위한 기술의 연구·개발 및 그 시설의 설치·운영
 5. 선내 안전·보건 의식을 복돋우기 위한 홍보·교육 및 무재해운동 등 안전문화 추진
 6. 선내 재해에 관한 조사 및 그 통계의 유지·관리
 7. 그 밖에 선원의 안전 및 건강의 보호·증진
- 247) 선원법 제79조(선내 안전·보건 및 사고예방 기준) ① 제78조제1항제2조에 따른 선내 안전·보건 및 사고예방 기준(이하 “선내안전보건기준”이라 한다)에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.
1. 선원의 안전·건강 관련 교육훈련 및 위험성 평가 정책
 2. 선원의 직무상 사고·상해 및 질병(이하 “직무상 사고 등”이라 한다)의 예방 조치
 3. 선원의 안전과 건강보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램
 4. 선내 안전저해요인의 검사·보고와 시정
 5. 선내 직무상 사고 등의 조사 및 보고
 6. 선장과 선내 안전·건강담당자의 직무
 7. 선내안전위원회의 설치 및 운영
 8. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사람

건 및 사고예방 기준의 규정은 포함되어 있지 않다. 따라서 실습선원의 안전보건 및 사고예방 기준에 관한 법적인 보호가 이루어지고 있지 않은 상황이다. 또한 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정²⁴⁸⁾할 수 있는데, 정작 선박에서 상대적인 약자인 실습선원을 보호해야 할 의무가 있는 지정교육기관의 의견은 전혀 반영될 수 없는 법적 제도의 공백이 발생한다. 이러한 문제점을 해결하고자 「선원법」 및 「선원법 시행규칙 개정(안)을 다음과 같이 제시하고자 한다.

<표 4-1> 선원법 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|--|--|
| 선원법 제80조 (선내안전보건기준의 개정) | 선원법 제80조 (선내안전보건기준의 개정) |
| 해양수산부장관은 <u>선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정할 수 있다.</u> | 해양수산부장관은 <u>선박소유자 단체 및 선원 단체, 지정교육기관의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정할 수 있다.</u> |

<표 4-2> 선원법 시행규칙 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|---|--|
| 선원법 시행규칙 제3조 (실습선원의 적용범위) | 선원법 시행규칙 제3조 (실습선원의 적용범위) |
| 3. 법 제76조(제2항을 제외한다)·제77조 및 제87조에 따른 선내급식·선내급식비 및 건강 진단서에 관한 규정 | 3. 법 제76조(제2항을 제외한다)·제77조·제78조·제79조·제80조 및 제87조에 따른 선내급식·선내급식비, 선내 안전·보건 등을 위한 국가의 책임과 의무 및 사고예방 기준, 선내안전보건기준의 개정, 건강 진단서에 관한 규정 |

248) 선원법 제80조.

2. 인권침해 선원에 대한 벌칙

선박에서 실습선원의 인권을 보호하기 위해서는 실습선원에 대한 선원들의 인식 변화가 가장 중요하다. 이러한 인식 변화를 위해서는 선원들에 대한 인권교육과 더불어 실습선원의 인권을 침해하는 선원에 대한 벌칙이 필요하다. 현재 선박직원법 상에는 현장승선실습 계약을 체결하지 않거나 준수하지 아니할 경우 벌금을 부과하고 있으며,²⁴⁹⁾ 선원법에는 실습선원의 휴식시간을 보장하고 이를 위반할 시 징역 또는 벌금에 처하는 규정을 신설하였다.²⁵⁰⁾ 하지만 이러한 규정은 선박소유자에게만 적용되므로 실제 선박에서 실습선원의 인권을 침해한 직접 행위자인 선원에게도 과태료를 부과하여 선박에서 실습선원의 인권보호가 이행되도록 하는 법률 개정이 마련되어야 한다. 이에 「선박직원법」 및 「선원법」 개정(안)은 다음과 같다.

〈표 4-3〉 선박직원법 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|---|--|
| 선박직원법 제31조 (과태료) | 선박직원법 제31조 (과태료) |
| ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 2. (생략) <신설> | ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 2. (현행과 같음) 3. 제21조의2제3항을 위반하여 현장승선실습 계약사항을 준수하지 아니한 사람 |

249) 선박직원법 제31조 제1항. 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 제21조의2제1항을 위반하여 현장승선실습 계약을 체결하지 아니하거나 현장승선실습 계약을 체결할 때 현장승선실습 표준협약서를 사용하지 아니한 선박소유자
2. 제21조의2제3항을 위반하여 현장승선실습 계약사항을 준수하지 아니한 선박소유자

250) 선원법 제170조 제3호의2. 제61조의2제1항에 따른 실습시간을 초과하거나 같은 조 제2항 또는 제3항에 따른 휴식시간 또는 휴일을 부여하지 아니하고 실습을 실시한 때에는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

〈표 4-4〉 선원법 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|--|---|
| 선원법 제179조 (과태료) | 선원법 제179조 (과태료) |
| ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다. <신 설> | ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다. <u>6의2. 제61조의2를 위반하여 실습선원의 실습시간 및 휴식시간을 보장하지 않은 선원</u> |

II. 실습선원 근로제한

실습선원은 현장승선실습을 수행하면서 월30만원 수준의 실습지원비를 받고 있다. 이 금액은 20~30년 전과 비교했을 때와 전혀 차이가 없으며 많은 학자, 해운관계자, 실습선원들은 이 금액을 인상해야 한다고 주장하고 있다.²⁵¹⁾ 또한 실습지원비는 실습선원의 실습이 실질적인 근로에 준한다고 일부 인정하여 관행적으로 지급되어 온 것²⁵²⁾으로 선박에서는 이른바 “일하면서 배운다.” 라는 현장승선실습에 대한 잘못된 인식이 만연해 있다. 이러한 인식으로 인해 실습선원은 해기사의 업무를 대신 수행하기도 하고 실습 교육 목적 이외에 단순 반복되는 일들만 지시 받기도 한다. 또한 교육에 전혀 관계없는 개인 심부름, 야식 만들기 등을 하며 휴식시간도 보장받지 못하며 인권 침해를 당한다. 실습선원은 선박에 근로를 목적으로 승선한 것이 아니며 현장승선실습은 수업의 일환이므로 교육적 기능이 가장 우선적으로 담보되어야 한다. 따라서 해운회사 및 선박에서는 실습선원에게 노동을 요

251) 한 설문조사에 따르면 응답자의 약 93%가 현재 제공되는 월30만원 수준의 실습지원비를 인상해야 한다는 답변을 하였다. 실습지원비 인상은 선박소유자에게 경제적으로 부담을 안기므로 실습선원의 실습기회 축소 및 안전에 필요한 지원의 감소 등으로 이어질 수 있다. 이를 해결하기 위한 단기적인 방안으로 정부지원을 통해 1인당 50만원을 추가하는 방안을 제시하였다. 두현욱·박태건·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, 앞의 보고서, 127~128쪽.

252) 두현욱·전영우·임채현·진호현, 앞의 논문, 246쪽.

구해서는 안 된다. 하지만 선박업무의 특성상 근로를 동반하지 않으면 그 과정이나 실무를 알 수 없는 업무(예를 들어, 갑판 녹 제거 작업, 화물탱크 청소 작업 등)가 있으므로 이러한 업무를 교육하기 위해 부득이하게 작업에 참여해야 할 경우 1일 2시간 이상 작업할 수 없게 하며, 같은 작업을 2일 연속 수행 할 수 없게 한다. 또한 선박의 안전 및 보안 등에 문제가 발생하여 실습선원에게 이에 필요한 작업을 하게 한 경우, 작업시간에 상응하는 보상휴식을 주어 실습선원의 근로를 철저히 제한하여야 한다. 이러한 제안은 관련 법령의 개정작업과 함께 이루어져야 한다. 이에 「선원법」 개정(안)은 다음과 같다.

〈표 4-5〉 선원법 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|-------------------------------------|--|
| 선원법 제61조의2 (실습선원의 실습시간 및 휴식시간 등) | 선원법 제61조의2 (실습선원의 실습시간 및 휴식시간 등) |
| <신 설> | ⑤ 선박 업무의 특성 상 부득이하게 근로를 동반한 교육을 해야 할 경우, 선박소유자는 실습선원에게 1일2시간 이상, 2일 연속 작업을 지시할 수 없다. |
| <신 설> | ⑥ 선박소유자는 제4항에 따라 휴식시간에도 불구하고 필요한 작업을 한 실습선원 또는 휴식시간 중에 작업에 호출되어 정상적인 휴식을 취하지 못한 실습선원에게 작업시간에 상응한 보상휴식을 주어야 한다. |

제2절 제도적 개선방안

I. 실습선원 전용 선박 마련

1. 지정교육기관 실습의 한계

1) 실습선 한계

최근 해양수산부는 잇따른 실습선원의 안전 및 사망사고 문제를 해결하기 위해 현장승선실습을 전면폐지하고 지정교육기관의 실습선만을 이용하여 실습을 진행하는 방안을 검토한 것으로 알려졌다.²⁵³⁾ 하지만 이 방안은 여러 가지 문제점이 있다. 현재 한국해양대학교 실습선 한바다호에 승선하고 있는 인원은 약 120명으로 총 수용가능 인원인 204명보다 훨씬 적은 수의 학생이 승선하고 있다. 그럼에도 불구하고 학생들이 공부하고 생활하는 공간인 침실, 화장실, 세탁실, 체육관 등의 시설은 매우 부족하기 때문에 많은 학생들이 불편을 겪는다.²⁵⁴⁾ 또한 기존의 각 당직별 학생 수인 15명 내외의 인원보다 더 많은 학생이 실습교육에 참여하게 될 경우 실습의 효율성 및 교육의 질이 현저하게 떨어질 것으로 판단된다.

2) 현장승선실습의 목적소멸

현장승선실습의 가장 큰 목적은 실습선원의 현장적응력을 높이고 실무 경험을 쌓게 하여 우수한 해기인력 양성이다. 이러한 장점을 가진 현장승선실습은 실습선만으로 대체할 수 없으며 이러한 제도가 폐지될 경우 오히려 다른 문제들을 야기한다. 현재 대부분의 해운회사는 현장승선실습을 통해 회사에 필요한 인재를 발굴하여 채용한다. 하지만 현장승선실습이 폐지되면 회사는 원하는 인력을 찾기 위해 다른 방식(인턴제도 등)을 도입할 가능성이

253) 국제신문, <http://www.kookje.co.kr/news2011/asp/newsbody.asp?code=0300&key=20200310.22011003776>(최종방문일 : 2020. 6. 1.).

254) 현재 한국해양대학교는 2척의 실습선을 운영하고 있으며, 수용 가능한 실습선원의 수는 2척 모두 합쳐 404명이다. 한국해양대학교의 2021년도에 예상되는 3학년 학생의 수는 총 489명이며 이 중 기관부의 경우 6개월간의 승선실습기간을 충족하면 해기사 면허 발급 요건을 만족하므로 이를 감안하면 실습선에 모든 3학년 학생이 승선을 한다고 가정할 경우, 1학기당 약 370명의 학생이 실습을 수행한다. 이론상으로는 지정교육기관 자체 실습선을 이용한 실습이 가능한 것처럼 보인다. 하지만 현재 실습선에 승선하고 있는 학생들의 생활환경을 자세히 들여다보면 그렇지 않다. 학생들의 개인 소지품을 보관할 장소가 따로 마련되어 있지 않기 때문에 4인 침실을 3명이 사용하여 4개의 침대 중 남는 1개의 침대에 자신들의 소지품을 보관하고 있다. 침대를 제외한 침실 공간의 면적 또한 1~2평에 불과하여 3명의 학생이 서있기만 해도 남는 공간이 거의 없을 정도로 실내 공간이 협소하다. 이러한 부족한 공간에 더 많은 학생들을 수용하는 것은 불가능하며, 현재 발생되고 있는 문제를 해결하기 위해서라도 실습선의 추가 도입을 검토하여야 한다.

있으며, 이는 지정교육기관 졸업 후 바로 취업을 원하는 실습선원과 원활한 해기사 수급이 필요한 해운회사 모두에게 도움이 되지 않는다. 따라서 현장 승선실습폐지는 실습선원의 안전사고를 차단하는 임시방편일 뿐 근본적인 해결책이 되지 못한다. 이러한 문제를 해결하기 위해 아래와 같은 개선방안을 제시한다.

2. 실습선원 전용 선박 마련

1) 물적요인

현재 현장승선실습 인원은 해운회사별로 매학기 실습선원의 인원을 정하고 각 지정교육기관은 그 정해진 인원내 따라 학생들을 대상으로 수요조사를 실시한 후 현장승선실습 배정절차에 따라 실습을 배정하는 시스템으로 이루어져 있다. 선박별로 1~4명 정도의 실습선원이 승선하고 있으며 평균적으로 2명의 실습선원(항해학과, 기관학과 학생 각각 1명)이 선박에 승선하고 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해 각 해운회사별로 현장승선실습용 선박(가칭 ‘실습전용선박’)을 지정하고 해당 해운회사에 현장승선실습을 지원한 모든 실습선원을 승선시킨다. 이러한 실습전용선박에는 선교, 기관실, 하역 제어실(Cargo Control Room)등의 공공구역에 폐쇄 회로 텔레비전(Closed Circuit Television, 이하 ‘CCTV’ 라 한다.)이 설치되어야 하며, V-SAT을 통한 인터넷 사용이 가능하도록 하여 실습선원의 안전과 복지를 위한 시설이 필수적으로 갖추어져야 한다. 이러한 실습전용선박은 관계공무원 및 지정교육기관의 현장실습 운영 지원센터의 직원의 관리 및 감독이 원활히 이루어질 수 있도록 국내에 입항하는 정기선²⁵⁵⁾ 위주로 선정되어야 한다.

2) 인적요인

이와 같이 실습선원이 승선한 선박에는 현장승선실습 업무를 담당하는 선

255) 정기선(liner or liner ship)은 미리 예정된 일정에 따라 일정한 항로를 정기적으로 운항하는 선박을 말한다. 이는 운송의 수요에 대응하여 불특정 항로를 부정기적으로 운항하는 선박인 부정기선(tramp or tramp ship)과는 대립되는 용어이다. 정기선의 경우에는 어떤 여객 또는 어떤 화주의 청약에도 응하여 운송을 인수하여야 하고, 또한 여객이나 화물의 만선·만재 여부를 분지 않고 규칙적으로 운항하여야 한다. 이균성, 『신해상법 대계』(서울: 한국해양수산개발원, 2010), 77쪽.

박직원을 지정하고 그에 따른 실습선원의 현장승선실습 교육이 진행되어야 한다. 여태까지의 현장승선실습 교육을 담당하는 선박직원은 실습선원을 가르치는 교수법을 전공하지 않았을 뿐더러 실습선원 인권보호의 필요성에 대한 교육을 받지 않았다. 이러한 상황에서 현장승선실습을 진행하다보니 각 선박별로 실습의 내용이 다르고 교육의 질 또한 떨어질 수밖에 없었다.

실습선원의 수는 선박의 크기에 따라 약간의 차이를 보일 수 있으나 지정 교육기관 실습선의 적정 실습인원을 도출한 연구에 따르면 선교 실습 시 7~8명, 기관실 실습 시 7~8명이 적절하다고 조사되었다.²⁵⁶⁾ 이에 실습전용선박의 실습선원은 항해·기관계열 각각 최대7명으로 제한하여 현장승선실습 교육의 질을 향상시킬 수 있다. 또한 실습선원을 교육하는 해기사(가칭 ‘교육해기사’)를 추가로 승선시켜 선박 운항의 업무를 위한 해기사와는 별도로 실습선원의 교육만을 전담하는 업무를 수행하도록 한다. 이러한 교육해기사는 우리나라 해운의 미래를 책임지는 해기사를 양성하는 중요한 역할을 수행하는 자리인 만큼 1등항해사·기관사의 경력이 1년 이상인 자로 구성되어야 한다. 또한 교육해기사의 교수법 향상을 위해 한국해양수산연수원의 교육과정을 신설하여 (가칭 ‘실습선원 교수법 교육’) 교육해기사에게 이러한 교육을 이수하게 한다.

교육해기사는 실습선박에 승선하기 전에 실습선원의 교육에 대해 지정교육기관의 현장실습 운영 지원센터와 상의하는 등 교육의 질을 높이는 방안을 마련해야 한다. 교육해기사는 1등 항해사·기관사와 같은 급여를 받으며, 실습선원과 동일한 휴식시간을 보장 받아야 한다. 각 해운회사는 실습선원의 종래의 실습태도 등의 주관적인 평가에 추가로 실습시험 등을 실시하여 객관적인 평가 자료를 만들어 이에 따라 실습선원에 대한 평가를 실시하여야 한다. 이러한 실습선박을 통해 지정교육기관 실습선에서는 경험할 수 없는 실무적인 측면을 보완하고 선박 및 해기사 별로 차이가 많았던 현장승선

256) 노범석·강정구·김선규·박영수·김이남·김선태, “실습선의 효율적 교육 인원 및 설비 개선에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제34권 제8호, 한국항해항만학회(2010. 9.), 620쪽

실습 교육의 질을 상향평준화 시킬 수 있다.

3. 실습전용선박을 위한 정부의 지원

우리나라 국적선원을 양성하는 것은 결국 우리나라 해운의 미래를 양성하는 것이며 이런 중요한 사안을 해운회사만의 자금 및 정책에 맡긴다는 것은 각 회사 선박의 운항요소 및 선박체제 등의 변경을 이러한 제도적 변화는 시간적·경제적으로 매우 부담을 주는 것이라 생각된다. 또한 해운회사가 이러한 제도를 따라야 할 의무도 없으므로 앞에서 제시한 제도적 개선방안을 실현하기 위해서는 정부의 아낌없는 투자와 지원을 통해 해운회사의 자발적인 참여가 이루어질 수 있는 정책을 마련해야 한다. 예를 들어 실습전용선박을 위해 발생하는 비용은 해운회사가 부담하되 이러한 경제적 부담을 덜어주기 위해 정부가 실습전용선박에 대한 도선료, 입출항세, 부두사용료 등의 항비를 지원해주는 정부 보조금을 지급할 수 있다. 또한 실습전용선박에 필요한 기기 설치(CCTV, V-SAT 설치 등 실습선원의 안전 및 복지에 필요한 설비) 혹은 실습전용선박 건조 시 발생하는 비용에 대한 금융기관 대출 시 정부가 이자비용의 일부(약 1~2% 내외)를 보전해줄 수 있으며 실습선원의 교육을 담당하는 교육해기사에 대한 교수법 등의 교육은 전액 국비 또는 교육비 일부 지원을 통해 시행되어야 한다. 이러한 정부의 지원을 통하여 해운회사의 실습전용선박 도입을 적극 장려할 수 있으며 실습전용선박 제도를 빠르고 안정적으로 정착시킬 수 있을 것이다.

4. 기대효과

실습전용선박을 통해 지정교육기관은 세계 각지의 수백 척의 선박에 흩어져 있어 사실상 어려웠던 학생 관리를 단 수십 척의 선박의 동향 파악 및 선박방문을 통해 실현 할 수 있다. 또한 선박에서 상대적인 약자인 실습선원의 수를 늘림으로써 실습선원에 대한 인권침해를 방지하는 효과를 기대할 수 있다. 또한 선내 복지시설 확충, 교육시설 개선 및 현장승선실습 전담 해기사의 교육을 통해 체계적이고 안전한 현장승선실습이 이루어 질 수 있다.

따라서 이러한 실습전용선박을 통해 국가는 현장승선실습의 문제점으로 항상 지적되어 온 실습선원의 안전문제, 인권침해문제 등을 해결할 수 있으며, 해운회사는 실습지원 시설 및 실습선원 교육인력 등 실습선원 양성을 위해 필요한 비용에 관해서는 정부의 재정적 지원을 통해 예산 부담을 줄일 수 있다. 정부, 해운회사, 지정교육기관이 서로 협조하여 실습전용선박 제도를 구축하고 실현한다면 실습선원은 현장승선실습 중 불필요한 노동을 강요받지 않으며 안전하고 인권이 보장된 환경에서 현장감 있는 교육을 제공 받을 수 있다.

II. 실습선원 인권교육 마련

1. 인권교육의 필요성

실습선원의 인권보호를 위해서는 현장승선실습 관리의 제도적 개선과 더불어 실습선원 인권에 대한 인식변화를 할 수 있는 인권교육이 뒷받침 되어야 한다. 앞서 살펴보았듯이, 실습선원에 대한 심각한 인권침해 실태에도 불구하고 실습선원의 인권을 보호하기 위한 교육은 전혀 마련되어 있지 않다. 인권교육이란 인권에 대한 이해와 지식을 습득하고, 인권을 존중하는 가치·태도·품성을 키우며, 다른 사람의 인권 보호 및 증진을 위한 실천력을 길러냄으로써 인권이 존중되는 사회를 만드는데 이바지하는 일체의 교육적 활동을 말한다.²⁵⁷⁾

실습선원의 인권보호를 위해 아무리 좋은 법과 제도가 마련이 된다 하더라도 실제 선박에 승선하고 있는 선원 및 해운관계자들의 실습선원 인권에 대한 인식이 변하지 않는다면 그 법과 제도는 무용지물이 될 수밖에 없다. 한국선주협회에서 해양수산부 등 관련 단체를 대상으로 선내 인권침해 사고의 재발 방지 및 제도 개선을 위한 「선내 인권침해 예방을 위한 콘텐츠(포스터, 리플릿, 가이드북)」를 제작하고 배포하고는 있으나 실습선원의 인권 보호를 위한 전문화된 교육과정은 아직까지 부재하다.²⁵⁸⁾ ILO에서도 선원인

257) 국가인권위원회 인권교육센터 운영지침 제2조.

권 교육의 개념, 목적, 체계 등에 대한 통일된 의견을 제시하지 않고 있으며,²⁵⁹⁾ 실습선원에 대한 인권 교육 역시 제시되지 않고 있다.

우리나라의 다른 어느 분야이든 인권교육에 대한 중요성을 인식하고 인권 보호를 위한 교육을 실시하고 있으나 선박에서의 선원과 실습선원에 대한 인권의 중요성은 최근에서야 그 심각성을 인지하였으며 이에 따라 인권침해를 방지하기 위한 노력을 기울이고 있다.

2. 실습선원 인권교육 마련

실습선원의 인권보호를 위해서는 우선 실습선원과 관계되는 선원, 실습선원, 해운회사 육상직원 모두를 대상으로 한 실습선원 인권교육이 마련되어야 한다. 실습선원 인권교육은 인권교육의 기본원칙²⁶⁰⁾을 기반으로 하며, 실습선원 인권교육을 통해 실습선원의 역할 및 중요성을 강조하고 이에 따라 실습선원 인권보호의 필요성 및 당위성이 설명되어야 한다. 또한 실습선원 인권의 중요성을 강조하고 실습선원이 처한 현실 및 선박에서 겪는 다양한 갈등구조 및 인권침해현황을 정확히 분석하여 교육에 반영할 필요가 있다. 이후 국내·외 인권교육의 동향을 검토하고 세계 여러 나라의 인권교육을 분석하여 실습선원의 인권교육의 개념을 정립해야 한다.

258) 진호현·이창희, “선원인권교육의 도입 방안에 관한 기초연구”, 「해양환경안전학회지」 제25권 제5호, 해양환경안전학회(2019. 8.), 561쪽.

259) 진호현·김진권, 앞의 논문, 227쪽.

260) 국가인권위원회 인권교육센터 운영지침 제3조(인권교육의 기본원칙) ① 인권교육은 인권의 보편성·불가분성·상호의존성을 기반으로 한다.

② 인권교육은 학습자가 차이를 존중하고 인정하며, 성별, 종교, 장애, 나이, 사회적 신분, 출신지역, 출신국가, 출신민족, 용모 등 신체적 조건, 혼인여부, 임신 또는 출산, 가족형태 또는 가족상황, 인종, 피부색, 사상 또는 정치적 의견, 형의 효력이 실효된 전과, 성적지향, 학력, 병력 등에 근거한 편견·차별행위를 반대하고 개선하도록 하는 것이어야 한다.

③ 인권교육은 학습자의 삶과 연관된 인권문제를 보편적인 인권기준에 따라 분석·비판·해결할 수 있도록 하는 것이어야 한다.

④ 인권교육은 인권이 보장되는 학습 환경에서 학습자 중심의 다양한 교수방법을 통하여 이루어지도록 하는 것이어야 한다.

⑤ 인권교육은 사회적 약자 및 소수자가 스스로 자신의 인권을 인식하고 권리와 능력을 강화하여 인권침해 및 차별을 받지 아니하도록 하는 것이어야 한다.

실습선원 인권교육은 상호존중형 분위기 속에서 진행되어야 하고, 일방적이거나 지시적인 방법이 아니라 학습자 스스로 교육에 참여하여 경험하도록 해야 한다.²⁶¹⁾ 인권교육이 성공적으로 시행되기 위해서는 인권에 대한 선원들의 인식 및 태도의 변화여부에 달려있다. 이와 더불어 선원 및 실습선원의 고용, 승·하선 관리 등의 인사업무를 담당하는 해운회사 인사팀 직원, 해운회사 선박의 안전운항을 보장하고 회사와 본선간의 의사소통을 확보하기 위해 지정된 회사안전책임자(Designated Person, 이하 ‘DP’ 라 한다.)등의 해운회사 육상 직원들도 실습선원의 인권보호 필요성을 인식 할 필요가 있다. 왜냐하면 선박에서 실습선원에 대한 인권침해 발생 시 피해자는 육상직원에게 도움을 요청 할 가능성이 크다. 하지만 만약 육상직원이 실습선원의 인권보호에 소극적이고 인권침해 문제를 대수롭지 않게 여긴다면 선박에서의 실습선원 인권침해 문제는 결코 해결될 수 없다.

따라서 육상직원은 실습선원의 인권문제에 대해 많은 관심을 가지고 보호해야 할 의무가 있다. 따라서 실습선원 인권교육 개설시 업무의 관련성 및 직책에 따라 선장·기관장을 포함한 고급사관(1등 항해사·기관사), 하급사관(2,3등 항해사·기관사) 및 부원, DP를 비롯한 인사팀 직원 등의 육상직원으로 구분하여 각 직급에 맞는 효과적인 학습 및 교수법을 통한 실습선원 인권교육이 시행되어야 한다. 또한 실습선원 인권교육을 위한 교재가 마련되어야 하며 이러한 교재 역시 선박의 각 계층별로 발생할 수 있는 인권 침해사례(폭언, 폭행, 가혹행위, 노동착취, 성폭력 등) 및 각 상황에 따른 대처법 등을 구체적인 설명과 등 교육대상에 맞게 제작되어야 한다.

여기서 간과해서는 안 될 점은 선박에서 발생하는 인권침해는 주로 상급자가 하급자에게 혹은 선배가 후배를 상대로 이루어지는 경우가 대부분이긴 하지만 후배 혹은 하급자가 선배 혹은 상급자의 인권을 침해하는 경우도 있을 수 있으며, 같은 직급의 선원 및 실습선원간의 인권침해 등 다양한 상황들을 고려하지 않을 수 없다. 이러한 모든 상황을 종합적으로 고려하여 실습선원 인권교육을 개발하여야 하며 이후에는 현장승선실습시 안전교육과

261) 진호현·이창희, 앞의 논문, 569쪽.

더불어 인권교육을 의무적으로 시행하여야 한다. 이에 「직업교육훈련 촉진법」 및 「대학생 현장실습 운영규정」, 「교육부고시」 제2017-115호(개정 2017. 3. 1.) 또한 아래와 같이 개정되어야 한다.

〈표 4-6〉 직업교육훈련 촉진법 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|---|--|
| 직업교육훈련 촉진법 제9조의5 (현장실습 <u>안전교육</u> 등) | 직업교육훈련 촉진법 제9조의5 (현장실습 <u>안전·인권 교육</u> 등) |
| ① 직업교육훈련기관의 장은 현장실습을 받는 직업교육훈련생에 대하여 현장실습 <u>안전교육</u> 을 실시하여야 한다. ② 직업교육훈련기관의 장은 제1항에 따른 <u>안전교육</u> 을 그에 필요한 인력·시설 및 장비 등을 갖춘 전문기관에 위탁할 수 있다. | ① 직업교육훈련기관의 장은 현장실습을 받는 직업교육훈련생에 대하여 현장실습 <u>안전교육 및 인권교육</u> 을 실시하여야 한다. ② 직업교육훈련기관의 장은 제1항에 따른 <u>안전·인권 교육</u> 을 그에 필요한 인력·시설 및 장비 등을 갖춘 전문기관에 위탁할 수 있다. |

〈표 4-7〉 대학생 현장실습 운영규정 개정(안)

| 현행법 | 개정안 |
|---|---|
| 대학생 현장실습 운영규정 제16조 (학생 보호) | 대학생 현장실습 운영규정 제16조 (학생 보호) |
| ① 실습기관 또는 학교는 현장실습 중 발생할 수 있는 각종 사고 및 재해를 예방하기 위하여 <u>안전 교육, 성희롱 예방 교육</u> 등을 실시하여야 한다. | ① 실습기관 또는 학교는 현장실습 중 발생할 수 있는 각종 사고 및 재해를 예방하기 위하여 <u>안전 교육, 인권 교육</u> 등을 실시하여야 한다. |

3. 기대효과

실습선원 인권교육을 통해 선박에서 발생하고 있는 실습선원 인권침해실태에 대한 심각성을 일깨우고 인권보호의 중요성을 강조하여 실습선원에 대

한 인권침해를 예방하는 데 그 목적이 있다. 또한 이러한 인권교육을 통해 선박에서 상대적 약자이면서 소수인 실습선원 스스로의 인권을 인식하고 자신들이 행할 수 있는 권리와 능력을 신장시켜 인권에 관한 역량을 강화할 수 있다. 실습선원 인권교육을 통해 실습선원의 인권이 보호되면 자연스레 실습선원 과 관련된 사건사고(자살, 자의하선, 안전사고 등)의 발생률이 줄어들 것이며, 선박에서 가장 낮은 대우를 받아왔던 실습선원의 인권향상은 다른 선원의 인권에도 영향을 주어 선박의 모든 구성원들의 인권이 더불어 보호되는 시너지 효과를 발휘할 수 있을 것이다. 선원 및 실습선원의 인권이 보호되는 선박이라면 기존의 수직적이고 강압적인 분위기에서 벗어나 훨씬 자유로운 분위기 속에서 서로의 의견 및 정보 교환이 가능해질 수 있다. 이는 한국 선박의 고질적인 문제로 지적되었던 상급자에게 조언을 하지 못하여 발생하던 각종 사고를 미연에 방지 할 수 있으며, 상대방의 의견을 수용하는 과정에서 알지 못했던 서로의 가치관과 생각을 공유할 수 있다. 이를 통해 선원간의 갈등 원인을 파악 할 수 있으며 그 결과 선박 구성원간의 마찰을 줄일 수 있을 것이라 기대한다.

Ⅲ. 현장승선실습 지침서 개발

1. 현장승선실습 지침서의 필요성

실습선원이 겪는 불의의 사고, 선원과의 불화 혹은 자의하선 등은 실습선원에게 처해지는 부당한 대우, 인권의 침해 또는 열악한 작업환경에서의 과도한 업무 등으로 인해 발생한다. 이를 방지하기 위하여 한국해양대학교의 경우 현장승선실습이 확정된 학생들에 대하여 현장승선실습 중 필히 지켜야 하는 안전 수칙, 각종 보고 사항 및 비상상황 발생 시 대처하는 방법 등을 안내하는 설명회를 매 학기 실시하고 있다. 또한 승선실습 운영위원회, 실습선원관리, 비상대응, 승·하선 관리, 승선 전 안전교육, 준수사항, 과제물 등의 내용이 담긴 위탁승선실습 관리지침을 제정하고 그에 따라 현장승선실습을 운영하고 있다.

현장실습 운영을 위한 지원센터인 운항훈련원의 직원 중 한명이 승선실습 담당자로 지정되며, 각 실습선원에게는 지도교수가 배정된다. 실습선원은 실습 중 문제가 발생하게 되면 이 지침의 비상대응 절차에 따라 승선실습담당자 또는 배정된 지도교수에 연락하여 문제를 해결할 수 있다. 하지만 실습선원들은 자신들에게 배정된 교수가 누구인지 위탁승선실습 관리지침의 존재 유무조차 모르는 경우가 많다. 또한 선원법 및 선박직원법 등에서 규정하고 있는 실습선원 관련 규정을 정확히 파악하지 못하고 있다. 즉, 실습선원은 자신이 어떠한 법적근거로 실습을 하며 자신을 보호할 수 있는 제도가 무엇인지 알지 못한 채 실습을 한다.

2. 현장승선실습 지침서의 내용

현장승선실습 지침서는 실습선원이 이 지침서 한편만으로도 현장승선실습에 대한 모든 내용을 알 수 있도록 제작되어야 한다. 실습선원이 학교와 해운회사 간의 승선실습 학기제 운영에 관한 협약서, 위탁승선 실습지침, 실습선원 과 관련된 법령 등 이 모든 관련 서류 와 법령을 찾아 확인하는 일은 현실적으로 어렵다. 따라서 「STCW협약」, 「선원법」, 「선박직원법」, 「대학생 현장실습 운영규정」, 「훈련기록부에 관한 규정」, 「고등교육법」, 「직업교육훈련촉진법」, 「상선 해기사 승선실습프로그램」 등 실습선원과 관련된 모든 법령을 이 지침서에 삽입함으로써 실습선원은 필요 시 언제든지 이 지침서를 이용하여 관련 법령을 찾아볼 수 있게 하여야 한다. 특히 실습선원이 반드시 알아야 될 법조문 등은 하이라이트(Highlight) 혹은 밑줄 등을 이용하여 알아보기 쉽게 표시하여 실습선원이 알고자 하는 내용을 빠르게 찾을 수 있게 하여야 한다.

이외에 학교와 회사간의 협약서, 위탁승선 실습지침, 학칙 등 현장승선실습과 관련된 기존의 모든 문서뿐만 아니라 현장승선실습 중 발생할 수 있는 사고, 인권 침해 등의 문제 발생 시 대처할 수 있는 방안 등을 이 지침서에 넣어야 한다. 또한 현장승선실습 지침서에는 실습선원을 담당하는 모든 지도교수의 이메일, 휴대전화번호 등의 연락처를 기입하여 긴급상황 발생 시 승선실습담당자 및 담당 지도교수와 연락이 되지 않을 경우 다른 지도교수

에게 연락하여 문제를 해결할 수 있도록 하여야 한다. 또한 개정된 선박직원법 시행을 위해 해양수산부장관이 정하여 고시할 예정인 현장승선실습 표준협약서도 이 지침서에 첨부하여야 한다.

3. 기대효과

지정교육기관은 현장승선실습을 위한 지침서를 제작하여 실습선원, 승선실습 담당자, 지도교수, 해운회사 및 선박 등에 배분한다. 실습선원은 현장승선실습을 하는 경우 이 지침서를 반드시 지참하여야 하며, 실습 중 각종 안전사고 및 인권 침해 등이 발생하였을 때 이 지침서를 참조하여 그 상황에 맞게 대처할 수 있다. 또한 현장승선실습시 자신이 갖는 의무 및 권리를 제대로 파악하고 실습을 수행할 수 있다. 뿐만 아니라 실습선원과 관련된 모든 사람들이 현장승선실습과 관련된 규정 및 실습선원의 관리체제를 이 지침서를 통해 알 수 있게 하여 선원은 자신도 모르게 실습선원에게 행해왔던 잘못된 행동이나 요구 등을 자제할 수 있다. 해운회사 인사팀, 지정교육기관의 실습선원 담당자 및 지도 교수도 실습선원 관련 사건·사고 발생 시 모든 관계자가 공유하고 있는 이 지침서에 대응방법에 따라 빠르고 효율적인 일 처리가 가능하여 최근 잇따르고 있는 실습선원 관련 사고를 줄일 수 있을 것이다.

第5章 結 論

제1절 요약

선원법상 실습선원은 해기사 실습생을 포함하여 선원이 될 목적으로 선박에 승선하는 사람을 말하며 이러한 실습선원은 STCW협약에서 요구하는 승무경력을 충족하고 실무경험을 쌓기 위해 실제 운항하는 선박에서 현장승선실습을 수행한다. 한편 MLC에서는 실습선원의 정의에 대해 명시적으로 규정하고 있지 않다. 그럼에도 어떠한 직무로든 고용되거나, 종사하거나 일하는 모든 사람을 선원으로 정의하며 실습선원이 선박에서 이러한 업무를 수행할 경우 선원으로 포함하여야 한다는 입장을 표명하고 있다. 그러나 우리나라의 경우, 현장승선실습은 수업의 일환이며, 실습선원은 근로를 위해 선박에 승선하는 사람이 아니다.

따라서 우리나라 실습선원은 선원이 아니며, 이들은 현장승선실습을 통해 교육을 받을 권리 즉, 학습권을 누릴 권리가 있다. 하지만 해기 전문지식을 습득하고 선박에 대한 적응능력을 배양해야 할 선박에서 실습선원은 과도한 노동을 요구받으며 휴식시간을 보장받지 못하고 실습교육목적 외에 불합리한 지시를 받기도 한다. 심지어는 폭언, 폭행, 성폭력 등을 당하는 경우도 발생한다. 현장승선실습중인 실습선원에 대한 인권침해 문제는 현장승선실습 제도가 생겨난 이래로 지속적으로 발생하고 있으며, 선박 내에서의 세대간의 갈등 및 직급 간의 갈등과 맞물려 더욱 심화되고 있다. 이러한 실습선원에 대한 인권침해 문제를 해결하기 위해서는 실습선원에 대한 선원들의 인식 변화가 최우선적으로 이루어져야 하며, 이를 위해서 선원들을 대상으로 한 인권교육 및 실습선원의 인권을 침해한 선원에 대한 처벌 강화가 필요하다. 또한 기존의 현장승선실습 제도의 필요성과 문제점을 파악하여 실습선원의 안전하고 체계적인 교육과 효율적인 관리가 가능한 새로운 현장승선실습제도가 마련되어야 한다.

제2절 결론

우리나라 해운산업을 이끌어 갈 우수한 해기사 양성을 위해 만들어진 현장습선실습제도는 선박의 특수성을 이해하고, 실무에서의 문제 해결 능력을 기르기 위해서 만들어졌다. 하지만 이러한 좋은 취지로 만들어진 제도는 선원들에 의해 변질되어 잘못된 관행과 악습으로 이어지고 있다. 선박에서 상대적 약자인 실습선원들은 배려 받지 못하고 오히려 불명확한 실습선원의 지위 및 상황으로 인해 난처한 상황에 자주 놓이게 된다. 실습선원은 오랜 기간 교육이라는 명목아래 노동착취 등을 비롯한 인권침해를 당해왔으며 몇몇 선원들은 이러한 인권침해에 대한 심각성을 자각하지 못하고 오히려 우호적인 의견을 나타내기도 한다.

이러한 의견은 시대의 흐름을 역행하는 것이며 상대방의 인권을 침해하는 행동이 얼마나 비열하고 잔인한 행동인지 인식하지 못하고 있는 것에서 비롯된다. 선박은 육지와 분리·단절되어 있기 때문에 일반 사회와는 다른 문화가 형성되어 있고, 상급자로부터 내려오는 지시를 수행하는 수직적인 업무구조를 가지고 있다. 이러한 선박에서 인권침해를 당할 경우 친구·가족 등과 함께 생활하는 육지보다 심리적·육체적으로 더욱 고통 받을 수 있으며, 공간적인 제약이 따르기 때문에 인권문제에 대한 해결이 빠르게 이루어질 수 없다. 이미 우리나라의 다른 산업 분야에서는 인권의 중요성을 인지하고 인권향상을 위한 다양한 교육이 마련되어 있으며, 이러한 노력을 통해 많은 분야에서 인권에 대한 인식이 바뀌었다. 이와 더불어 인권보호를 위한 법제도의 개정 및 연구가 활발히 진행되고 있다.

하지만 실습선원의 인권보호를 위한 제도 개선 및 교육은 다른 분야에 비해 느리게 진행되고 있는 것으로 판단된다. 지금부터라도 실습선원의 인권 실태를 철저히 파악하여 인권보호를 위한 법률과 제도 개선이 시급하다. 자율운항선박, 지능형 해상내비게이션(E-Navigation)선박, 친환경연료 선박 등 다양한 선박 기술의 발전도 물론 중요하지만 그러한 선박을 운항하는 사람이 될 예정인 실습선원의 인권보호가 그 무엇보다 먼저 이루어져야 할 것이

다. 저자 역시 현장승선실습을 경험하였고 현재 선박에서 근무하고 있는 해기사로서 실습선원의 인권보호를 위한 노력을 하지 않았던 것에 대해 반성하며 하루 빨리 실습선원의 인권이 보호된 현장승선실습이 이루어지기를 바란다.



參考文獻

1. 국내자료

I. 단행본

- 국토해양부, 『IMO Guide Book』, 서울 : 국토해양부, 2009.
- 권창영, 『선원법해설』 제2판, 서울 : 법문사, 2018.
- 김동인, 『선원법』 제2판, 서울 : 법률문화원, 2007.
- 김철수, 『헌법학개론』, 서울 : 박영사, 2010.
- _____, 『헌법학신론』, 서울 : 박영사, 2013.
- 박성희, 『독일 교육 왜 강한가?』, 서울 : 살림터, 2014.
- 이균성, 『신해상법 대계』, 서울 : 한국해양수산개발원, 2010.
- 이부하, 『비교헌법론』, 서울 : 법영사, 2014.
- 이준일, 『인권법-사회적 이슈와 인권』, 서울 : 홍문사, 2017.
- 이운철 · 김진권 · 홍성화, 『해사법규』, 부산 : 다솜출판사, 2019.
- 장영철, 『기본권론』, 서울 : 화산미디어, 2018.
- 전영우 · 유명윤 · 문성혁 · 이영찬, 『1978년 선원의 훈련 · 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약과 개정규정』, 2011 통합본, 부산 : 해인출판사, 2011.
- 전영우 · 정대율 · 오병열 · 이철중, 『2006년 해사노동협약』, 부산 : 해인출판사, 2007.
- 정재황, 『신 헌법입문』, 서울 : 박영사, 2014.

II. 연구논문 및 보고서

- 고봉진, “사회계약론의 역사적 의의- 홉스, 로크, 루소의 사회계약론 비교”, 「법과정책」 제20권 제1호, 제주대학교 법과정책연구소, 2014.
- 권순명, “선박사고로 인한 해양유류오염방지 법제연구”, 「창원대학교 행정대학원 석사논문」, 2008.
- 권영태, “2010 STCW 개정협약의 수용방안에 관한 연구”, 「한국해양대학교 대학원 석사학위논문」, 2012.
- 구창희, “선원법상 선원근로자 보호의 문제점과 개선방안”, 「고려대학교 노동대학원 석사학위논문」, 2012.
- 김교숙, “선원법의 문제점과 개정방향”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 해사법학회, 2006.
- 김기홍, “독일 중등단계 이원화 직업교육훈련과정 운영 현황과 시사점”, 한국교육개발원, 2015.
- 김기홍·조희경·오병진, “전문대학에서 현장실습과 실습학기제 운영실태 분석 및 정책적 개선방안”, 한국직업능력개발원, 2014.
- 김득봉·이창현·이홍훈, “상선 위탁실습생의 업무실태 및 실습만족도에 관한 연구”, 「해양환경안전학회지」 제24권 제6호, 해양환경안전학회, 2018.
- 김성규, “미국의 해기사 교육제도와 취업현황에 관한 연구”, 「항해항만학회」 제25권 제2호, 한국항해항만학회, 2001.
- 김용자, “인권의 의미와 발전과정”, 「아동과 권리」 제2권 제2호, 한국아동권리학회, 1998.
- 김익균, “한진해운의 파산으로 인한 국내 해운항만 시장에 대한 영향”, 「중앙대학교 글로벌인적자원개발대학원 석사학위논문」, 2018.

- 김인배, “대학의 산학협력 활성화에 관한 연구 : 수익사업 중심으로”, 「한국항공대학교 대학원 석사학위논문」, 2010.
- 김일방, “존 로크(John Locke)의 자연관에 관한 분석적 고찰”, 「환경철학」 제24권 제0호, 한국환경철학회, 2017.
- 김정아, “전문대학 비서학 전공생의 현장실습 경험에 대한 연구”, 「비서학논총」 제22권 제3호, 한국비서학회, 2013.
- 노범석·강정규·김선규·박영수·김이남·김선태, “실습선의 효율적 교육 인원 및 설비 개선에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제34권 제8호, 한국항해항만학회, 2010.
- 두현욱·박태진·진호현·김기선·전영우·이창희·조익순·임채현, “실습생의 법적지위 및 관리제도 강화 방안 연구”, 한국해양수산연수원, 2018.
- 두현욱·전영우·임채현·진호현, “해기사 실습생의 법적 지위 및 관리제도 개선 방안에 관한 연구”, 「해사법연구」 제30권 제3호, 해사법학회, 2018.
- 류원·권승철·김홍범, “NCS 기반의 해사고 항해계열 승선실습교육 이해도 분석 연구“, 「수산해양교육연구」 제31권, 제6호, 한국수산해양교육학회, 2019.
- 박지순·방준식·최수정·최홍기, “한국형 도제훈련 정착을 위한 제도화 방안 연구”, 한국산업인력공단, 2014.
- 송안영, “사회적 기본권 관련 헌법재판소 판결 성향 분석: 인간다운 생활을 할 권리와 교육을 받을 권리를 중심으로”, 「서강대학교 공공정책대학원 석사학위논문」, 2015.
- 양형선·노창균, “ISM Code 도입에 따른 국내 해양사고 및 보험률 변화에 관한 연구”, 「해양환경안전학회지」 제16권 제1호, 해양환경안전학회, 2010.

- 윤명오·성유창, “2010년 STCW 개정협약의 주요 내용과 교육계의 대응”, 「해양환경안전학회지」제16권 제3호, 해양환경안전학회, 2010.
- 이상일·최정환, “국립대 실습선 안전운항을 위한 법제도적 개선방안”, 「해사법연구」제28권 제1호, 한국해사법학회, 2016.
- 이창희·두현욱, “해외 해기사 실습생의 법적 지위 및 관리 정책에 대한 연구”, 「해사법연구」제30권 제2호, 해사법학회, 2018.
- 전영우, “2006년 해사노동협약 전문 및 본문의 주요 내용에 관한 연구”, 「한국해법학회지」제26권 제3호, 한국해사법학회, 2014.
- _____, “국제노동기구 해사노동협약의 통합동향”, 「한국해법학회지」제27권 제1호, 한국해법학회, 2005.
- 정인택, “기본권에 비추어 본 취업규칙 제도의 헌법적 고찰”, 「한국방송통신대학교 대학원 석사학위논문」, 2018.
- 진호현·김진권, “상선 선원의 인권보호를 위한 제도 개선 방안에 관한 연구”, 「해사법연구」제31권 제1호, 한국해사법학회, 2019.
- 진호현·이창희, “선원인권교육의 도입 방안에 관한 기초연구”, 「해양환경안전학회지」제25권 제5호, 해양환경안전학회, 2019.
- 채종주, “메이저 석유회사에 의한 선박검사의 실태분석과 개선방안의 제시”, 「한국해양대학교 대학원 석사학위논문」, 2008.
- 최희선·정미경, “독일 직업교육훈련제도의 경제통합에서의 역할 및 시사점”, 산업연구원, 2014.
- 한영수, “장병인권보장 실태 및 개선방안 연구”, 「연세대학교 행정대학원 석사학위논문」, 2008.
- 홍성화, “해사노동협약 국내 수용을 위한 주요 쟁점사항에 관한 연구”, 「해양정책연구」제24권 제1호, 한국해양수산개발원, 2009.

황한식, “마그나 카르타”, 「법조」 제68권 제1호, 법조협회, 2019.

Ⅲ. 기타자료

교육부·산학협력정책연구소, “대학생 현장실습 운영 매뉴얼”, 2017.

국제신문, (<http://www.kookje.co.kr/>), 2020.

법제처 국가법령정보센터, (<http://law.go.kr/>), 2020.

부산일보, (<http://www.busan.com/>), 2020.

연합뉴스, (<https://www.yna.co.kr/index>), 2020.

한국선원복지고용센터, “2019 3분기 선원·선박통계현황”, 2019.

_____, “해양계·수산계 학교 졸업생 현황”, 2019.

해양수산부, “2020 선원정책 시행계획”, 2019.

_____, “제1차 선원정책 기본계획 2019~2023”, 2019.

2. 국외자료

I. 단행본

Mason, R. E. and Haines, P. G. 『Cooperative Occupational Education and Work Experience in the Curriculum』, Danville : The Interstate Publishers and Printers, Inc. 1989.

II. 연구논문

Coll, R. K., & Eames, C, “Learning science and technology through cooperative education” , Asia-Pacific Journal of Cooperative Education, 8(2), 2007.

European Transport Workers’ Federation, “How to enhance training and recruitment in the shipping industry in Europe” , 2011.

Groenewald, T. “A phenomenological research design illustrated” , International journal of qualitative methods, 3(1), 2004.

III. 기타자료

Berufsbildung-see, (<http://www.berufsbildung-see.de/nautwo.html>), 2020.

Facebook, (<https://www.facebook.com/>), 2020.

GCAPTAIN, (<https://gcaptain.com/>), 2020.

ILO, (<https://www.ilo.org/>), 2020.

MNTB, (<https://mntb.org.uk/>), 2020.

Seafarerswelfare, (<https://www.seafarerswelfare.org/>), 2020.

USMMA, “2019-2020 USMMA Catalog” , 2019.

_____, “Department of Shipboard Training Sea Year Guide” , 2019.

_____, (<https://www.usmma.edu/>), 2020.

UK GOV, (<https://www.gov.uk/>), 2020.

