

# 신 국제선원해기협약과 선박직원법/ 선원법의 개정 방향

박 용 섭\*

General Trend to Reform the Korea Ship Officers' Act and Seaman  
Act on the Ground of STCW Convention, 1995

Yong-Sub, Park

## Abstract

As the former STCW Convention, 1978 has been amended entirely to replace with New STCW Convention on 1995 by IMO, on the ground of the wider international requirements to promote the safe navigation and the quality of seafarers.

It is characteristic of New STCW Convention is to form special capability with good seamanship for each seafarer which the flag state shall be quaratered thoroughly.

According to the legislative policy of the New STCW Convention, we, as a member of IMO, are at the moment stage to make amendment of the Merchant Marine Officers' Act and Seaman Act respectively.

From the view point of the above, this Articles would like to give some issues how to reform the mentioned Acts on the basis of the New STCW Convention.

## 1. 목 적

해운산업이 국제적 규모로 발전함에 따라서 인명과 선박의 안전 뿐만아니라, 해양환경의 보전이라는 문제가 법세계적 관심사로 부각되고 있다. 더구나 해난사고의 원인으로서는 인적 요소가 70퍼센트 전후를 차지하고 있는 점을 고려하여 국제해사기구(IMO)는 선원의 해기능력을 국제수준으로 향상시키기 위하여 「1978년 국제선원해기협약」(STCW, 1978)을 채택하였다. 이 협약은 단지 선박직원의 자격중심으로 입법하였으므로 선박의 전문화와 해기사의 전문적 기능을 요구하는 시대적 요구를 충족시킬 수가 없었다.

\* 한국해양대학교 인문사회과학대학, 법학과 교수

약」을 채택하였다. 물론 개정협약도 선박직원의 개별적 전문성을 충분히 요구한 것은 아니라고 하지만, 선박직원의 개개인의 전문적 기능성을 인정하였다는 점에서 상당히 진보적인 입법이라고 하겠다.

이 협약이 국제적으로 비준단계에 있기 때문에 우리 나라도 선박직원법을 개정하여야 할 단계를 맞고 있다. 일본의 경우에 올 정기 국회에 개정안을 제출하고 있다.

그러므로 우리 나라도 해운국으로서 해상활동의 안전성을 향상시키기 위하여 이 협약을 수용하여야 할 것이므로 아래에서 기본적인 개정방향을 제시하고자 한다.

## 2. 주요내용

### 2.1 협약 본문

#### 2.1.1 정의

정의 규정은 협약 본문 제3조, 부속서 제1-1조, A-1/1조 및 B-11조를 근거로 하고, 선박직원법에서 규정한 특정한 조항을 포함하여 확대하고 있다.

#### 2.1.2 적용선박

이 협약 제3조에서는 군함, 해군 보조함 또는 국유의 비영리선, 어선, 비영리 유선(遊船) 요트(pleasure yacht) 및 원시형 목선을 제외한 해항선(sea-going ship)에 적용한다고 규정하고 있다.

이 협약의 적용선박은 매우 제한적이므로 선박직원법에 적용할 경우에는 그 적용범위를 확대하는 것이 해상교통의 안전에 필요하다고 본다. 어선의 경우에는 국제선원해기협약의 어선협약이 채택되어 있으므로 선박직원법에 포함시킬 수 있다.

그러나 유선 요트를 제외하는 것은 강, 호수, 항만 및 연안 해역에서 해상교통의 안전을 위하여 타당하지 못하며, 특히 요트의 증가가 수상교통 질서를 저해하는 중대한 요소로 작용하기 때문에 선박직원법에 포함시키는 것이 입법취지에 적합하다고 본다. 그러므로 개정안에서는 적용장소를 강과 호수를 포함하여 바다 전부를 포함하고 있다.

우리 나라 상법학계에서 상법의 적용을 받는 선박을 항해선이라 부르고 있다(여기서 선박의 개념의 혼돈을 피하기 위하여 항해선으로 하지 않고 협약의 입법취지에 맞추어 해항선으로 부르고자 한다.).

#### 2.1.3 국제해사기구와의 정보의 전달 및 다른 조약과의 관계

국제조약의 이행에 관한 사항이므로 국내법에서 규정하지 아니하고 비엔나 조약법협약에 근

거한 정부의 중요한 업무로 취급한다.

그리고 선원관계의 다른 국제조약 또는 협약의 효력은 계속적으로 발효하므로 이 협약의 국내 수용에 있어서 제한을 둘 필요가 없다.

#### 2.1.4 해기사 자격증 및 선박직원의 구조

이 협약에서는 해기사 자격증을 체약국의 법정 언어와 영어로 번역하여 작성하도록 규정하고 있다. 이 협약에서는 선박직원의 구조를 기본적으로 선박직원을 3개부로 나누고 있으나, '1974년 국제해상인명안전협약'에 따라서 지엠디에스에스를 설치한 자동화선의 경우에는 갑판부와 기관부의 2부로 구성하고 있다.

그리고 선박직원의 직급과 자격증은 선장과 갑판부에는 선장, 1등항해사 및 항해사, 기관부에는 기관장, 1등기관사 및 기관사, 통신부에는 전신급 무선통신사 또는 전자급 무선통신사로 나눈다. 그리고 지엠디에스에스 장비선에는 통신사를 승선시키는 대신에 선장과 항해사에게 지엠디에스에스 자격증을 소지하도록 규정하고 있다.

선박직원법도 협약의 입법취지에 따라서 선박직원을 기본적으로는 3부로 나누되 지엠디에스에스 장비선에는 선장과 항해사에게 지엠디에스에스 자격증을 소지하도록 하는 협약의 규정에 따라서 2부로 나누어 입법하는 것이 타당하다고 본다.

#### 2.1.5 해기능력과 책임등급

##### 〈해기능력〉

협약은 선박직원으로 승선하는 해기사는 각자의 기능/기술을 근거로 한 전공제도를 채택하였다. 해기능력은 해기사 각자가 익힌 전공분야로서 대부분 복수의 능력을 가진 것이 공통점이다.

협약에서 정한 해기능력과 교육기관에서의 전공분야는 아래와 같다.

- ① 항해 ----- 항해학, 기상학
- ② 하역작업 ----- 적하학
- ③ 선박조종과 인명관리 ----- 운용학, 해상교통법
- ④ 선박기관 ----- 기관학, 기계학
- ⑤ 전기, 전자 및 자동제어 ----- 전기학, 전자학, 제어공학, 기관학
- ⑥ 정비와 수리 ----- 운용학, 기관학, 조선공학
- ⑦ 무선통신 ----- 통신공학

따라서 해기사 교육기관에서는 해기능력의 전공과정을 분명하게 설정하여야 할 것이다.

〈책임등급〉

또 선박의 운항책임을 명확하게 하기 위하여 항해당직 임무를 수행하는 운항급 해기사와 선박의 안전운항과 관리의 책임을 담당하는 관리급 해기사로 구분하고 있다. 그리고 당직항해사를 보좌하는 당직부원은 일반 선무부원과 구별하여 운항급 보조급으로 규정하고 있다.

이를 정리하면 다음과 같다. 다만 선장과 항해사는 지엠디에스에스 자격증을 소지하여야 한다.

책임등급	선장/갑판부	기 관 부
관 리 급	선장 1등항해사	기관장 1등기관사
운 항 급	당직항해사 (2등항해사) (3등항해사) (4등항해사)	당직기관사 (2등기관사) (3등기관사) (4등기관사)
보 조 급	당직갑판부원	당직기관부원

선박직원법 개정안에서도 위에 정리한 바와 같이 해기사의 자격증에 책임등급과 해기능력을 포함하도록 규정하는 것이 합리적이라고 본다. 다만 운항급에는 각 등급을 명시하고 있지 않으나, 그 구체적인 사항은 협약국의 해양교통정책에 따라서 세분화할 필요가 있다. 우리나라는 현재 1급에서 6급까지 그리고 소형선 조종사 자격을 두고 있다.

2.1.6 해기사 시험기관 지정

협약에서는 해기사 시험기관을 정부 뿐만 아니라 비정부기관과 단체에 위임할 수 있음을 인정하고 있다. 그러므로 이 협약은 해기능력 품질평가에 정부로부터 위탁을 받은 비정부기관, 또는 단체가 실시하는 모든 교육훈련, 해기능력의 평가(시험), 자격증명, 배서와 갱신, 교원과 평가자의 자격과 경험에 관한 사항을 포함하여 정부가 지도 감독을 하도록 규정하고 있다.

선박직원법 개정안에서도 협약의 입법내용을 근거로하여 해운항만청은 시험의 시행에 대한 감독권을 행사하는 것으로 한정하고 시험의 집행은 교육기관 또는 전문법인에 위임하는 것이 타당하다고 본다.

2.1.7 해기사 시험과목

협약은 해기사 책임등급제도를 도입하면서 해기능력의 평가기준인 시험범위를 실무중심으로 규정하였다. 더구나 해기사 자격증의 국제화를 인정하기 위하여 체약국에게 다른 나라의 해기사 자격제도를 심사할 권한을 주고 있고, 그 심사기준은 이 협약의 코드에서 규정하고 있는 해기능력 평가기준을 근거로 하여야 한다.

이 협약은 해기능력의 평가기준을 관리급, 운항급 그리고 보조급으로 나누어 규정하고 있고, 통신에 대해서는 다만 선장과 항해사에게 지엠디에스에스 자격증만을 소지할 것을 규정하여 과거와 같이 별도의 무선통신부 개념을 제거하였다.

선박직원법 개정안에서는 협약에서 정한 해기능력의 평가기준을 그대로 도입하고자 한다. 그리고 선원의 고용안전과 노동환경의 개선 및 해상교통질서를 보장하기 위하여 선장/갑판부의 운항급에 선원법과 해상교통법을 필수화 하고, 그리고 해상운송의 합리화와 해양환경보호 및 해난사고의 합리적인 처리를 위하여 선장/갑판부 관리급에 해상법과 해상보험법을 추가하는 것이 타당하다고 본다.

#### 2.1.8 해기사 교육과정

이 협약은 해기능력의 기준을 선박의 크기, 항행구역 및 기관의 출력에 따라서 정하고 있다. 또한 선박근무의 특성을 고려하여 화재, 생존구명 훈련과 특수선 교육을 위한 기준을 명시하고 있다. 이러한 내용은 선박근무를 위한 최저한의 기준으로서 실무적 내용이다.

해기사 양성 대학의 경우에는 이 협약에서 규정한 해기능력 기준과 학사학위에 필요한 교육과정을 망라할 필요가 있다. 이 협약에서는 정부가 승인한 해기교육 훈련과 승선 또는 시뮬레이터 실습 1년을 합하여 3년간 해기능력 교육을 요구하고 있다. 그러므로 협약의 입법 취지에 비추어 보면 나머지 1년에 학사학위 취득에 필요한 관련 과목을 수강할 수 있다. 즉, 해기교육 3년과 학사학위 관련 1년으로 정립하여야 한다.

그리고 해기사 교육기관은 대학의 경우 3급 해기사, 전문대학 3급 그리고 고등학교는 4급을 최저수준으로 교육함을 원칙으로 한다. 그 후의 해기능력의 향상은 해운계의 책무로서 평생교육 제도의 하나로 정부 연수원과 사내 연수원에서 담당하고 또 해기사 개인의 책무사항으로 한다.

#### 2.1.9 경과 규정

이 협약의 발효와 관계없이 현재의 해기사 면허장과 관련 증서는 계속 유효하다. 그리고 이 협약이 발효되기 전 7년 동안에 3년이상 취득하고자 한 자격증에 해당하는 직무를 수행하기 위하여 승무한 사람(선원)에 대하여 이 협약의 발효 후 2년 이내에 승무증서를 발행할 수 있다.

따라서 이를 선박직원법 개정안에 채택하는 것이 타당하다고 본다.

#### 2.1.10 해기 자격 면제증서

체약국의 주관청은 갑판부와 기관부 선박직원에게 6개월을 한도로 특정선박에 승무하도록 허용하는 면제증서를 발급할 수 있다. 이 경우 면제 해기사는 주관청이 선박의 안전 운항에 충분한 자격이 있다고 인정하여야 한다.

이 면제증서는 해당 직위의 바로 아래 직위의 해기사에게만 수여하여야 한다. 그리고 주관청은 이 사항을 매년 1월 1일 이후에 가능한 한 빨리 IMO사무총장에게 송부하여야 한다.

현행 선박직원법에도 이와 유사한 규정을 가지고 있으므로, 이 협약의 내용을 도입하여도 문제가 없다고 본다.

#### 2.1.11 하위 해기사 자격 동등취급 특례

주관청은 이 협약의 규정에서 정한 바에 따라서 선박기술의 발전과 선박과 항로의 특성에 따라서 승무경력, 선내조직 및 교육 등에 관하여 특례규정을 정할 수 있다.

선박직원법 개정에서 여객정원에 의한 특례, 예선의 업무, 공작선, 원양의 해저자원 탐사선과 시험선, 겨울철 북양과 남빙양 어선 등에 대하여 특례 규정을 둘 수도 있다.

#### 2.1.12 감독

체약국의 주관청은 입항선박에 대하여 해기자격과 관련된 사항을 감독할 권한을 가진다. 그리고 결함사실을 그 선박의 선장과 기국의 외교 공관에 통지하고서 출항금지 조치를 실시하여야 한다.

선박직원법 개정에서 현행 감독조항을 이 규정에 일치하도록 개정할 필요가 있다. 그러나 선박이 부당하게 억류된 경우에 출항금지 조치를 내린 정부는 손해배상의 책임을 진다.

#### 2.1.13 국제적 기술 협력

체약국은 이 협약에 따라서 다른 국가가 선박의 안전운항 기술의 이전을 요구하면 이를 거절하지 못하고 기술이전의 의무가 있다.

이 내용도 해운협정에 규정할 사항 내지 대외원조관계법에 명시할 사항이므로 선박직원법 개정안에서는 주관청의 업무로 고유한 업무로 보아 관련 규정을 신설할 필요가 없다.

### 2.2 협약 부속서 제1장 - 총칙

#### 2.2.1 해기사 자격증

협약은 해기사자격증을 기본적 자격증으로 선장/갑판부 해기사 자격증, 기관부 해기사 자격증 및 운항사 자격증으로 나누고 있다. 그리고 부속자격증으로 지엠디에스에스 통신자격증, 특수선 자격증(유조선과 로로선에 한함), 일반 구조정 및 고속구조정 자격증, 소화훈련 자격

증 및 의료훈련 자격증이 있다. 그리고 당직부원에게도 당직부원자격증이 필요하다.

해기사 자격증의 서식의 표준사항은 아래와 같다.

[언어] 발행국의 공용어로 작성하고 영어로 번역하여 발행하여야 한다.

[서식] 이 협약에서 규정한 서식 보기를 참고하고 발행국이 독자적으로 작성하여 발행할 수 있다.

[내용] 해기사 자격증에는 직급, 기능 및 책임등급을 배서하여 확인하여야 한다.

[유효기간] 자격증의 유효기간은 5년으로 한다.

선박직원법 개정안에는 협약에서 채택한 해기사 자격증 서식을 포함하여 새로운 해기사 자격증 서식을 제안하고 동시에 부속자격증도 새로이 작성하여야 할 것이다.

### 2.2.2 연안항해 해기사 요건

연안국은 자국선박에 적용하는 선박직원의 자격요건을 연안해역을 항해하는 다른 나라의 선박에 동일하게 적용하여야 한다. 또한 교육과 훈련의 요건도 동일하여야 한다. 연안국의 선박이 다른 나라의 연안을 항해할 때에도 동일하다.

선박직원법에 적용할 경우 우리 나라의 연해해역은 선박안전법에서 규정한 연해구역으로 하는 것이 법 적용의 통일성과 합리성을 유지할 수 있다.

### 2.2.3 입항선의 감독절차

이 협약은 입항국 주관청에게 아래의 열거 사항에 대하여 입항선의 감독권을 인정하고 있다. 감독권의 행사는 필요한 기술의 유지, 그리고 국제 안전관리 코드(ISM Code)에 적합한지 그리고 해기능력을 감독의 범위로 한다.

- ① 해기사 자격증의 소지, 선원의 정원과 안전 배선 여건의 일치
- ② 충돌, 엇힘 등의 해난사고시 당직근무 기준의 위반
- ③ 불법물질을 배출한 것
- ④ 선박을 불안정하게 운항시킨 것
- ⑤ 선박을 인명, 재산 또는 환경에 위협을 끼치는 방법으로 항해
- ⑥ 항해당직 또는 기관당직의 위반
- ⑦ 안전항해, 안전 무선 당직, 또는 해양오염방지를 위한 유자격자의 배치위반
- ⑧ 항해개시 시의 첫 당직 및 당직교대 후에 충분히 휴식을 취하지 못한 경우

선박직원법 개정안에 이 협약의 감독사항을 시행령과 시행규칙에 구체적으로 명기하는 것이 감독권의 남용을 방지할 수 있다.

### 2.2.4 해기사 자격의 취소 등

체약국은 자국의 선박직원이 해기사 자격증에 알맞지 아니하게 해상인명안전과 해양환경 보

전에 있어서 해기능력이 부족하거나 또는 행위가 부당할 때에 또한 위조 해기사 자격증을 소지한 경우에 공정한 조사를 실시하여 해기사 자격증을 정지 또는 취소할 수 있게 국내법에 명시하여야 한다. 그리고 이 협약을 준수하지 아니하는 선박과 선박소유자 및 선박직원에게 처벌 또는 불이익의 조치를 취하여야 한다.

선박직원법은 행정벌, 과태료 또는 출항정지 등의 내용으로 선박직원법의 강제 이행을 규정하고 있다.

### 2.2.5 훈련 평가

이 협약은 선원의 훈련과 평가를 해기능력의 기준을 유지할 수 있게 학습방법, 전달 매체 및 교육 프로그램을 조직적으로 구축하도록 규정하고 있다. 또한 선내교육과 평가를 선박의 안전향해를 확보하는 범위 내에서 실행하도록 규정하고 있으며, 교원과 감독관 및 시험관의 자격을 강화하고 있다. 현장교육에는 시뮬레이터 훈련을 도입하고 있다.

그리고 해기품질의 평가제도를 도입하여 해기능력의 평가 및 교육기관 내의 훈련평가를 의무화하고 있다.

선박직원법 개정안에서 해기교육의 교과과정의 기준, 해기능력의 내용, 교원의 자격과 시험관의 자격 기준을 도입하여야 한다. 현행 선박직원법에서는 이에 관한 기준이 매우 부족하기 때문에 협약에서 규정한 기준을 인정하는 것이 합리적이라고 본다.

### 2.2.6 품질기준

협약은 체약국의 정부에게 해기품을 향상시킬 수 있게 해기품질기준을 설정하도록 규정하고 있다. 품질기준의 평가는 매5년마다 실시한다.

- ① 해기교육과 훈련의 목적 및 설치기준의 설정
- ② 해기시험은 해기 지식의 이해도 및 기술수준의 적정성의 평가
- ③ 해기사 자격제도의 행정관리, 정책, 내부적 품질 보증
- ④ 교원과 평가자의 자격과 경력
- ⑤ 독립평가의 문서화
- ⑥ 결함사항의 시정조치
- ⑦ 평가자의 자격과 경력

선박직원법 개정안에 협약에서 채택한 품질평가제도를 삽입하는 것이 해기사 자격증의 국제적 품질 평가를 위해서 합리적이라고 본다.

### 2.2.7 외국 해기사 자격증(선장/갑판부, 기관부, 무선통신부, 당직부원)의 인정

협약은 체약국 정부는 외국의 해기사 자격증을 인정하기 위하여 자국의 해기사 자격 기준에



일치하는 가를 확인하여야 하고, 그리고 해기사 자격의 교육제도와 자격증명의 제도가 현저하게 변경될 경우에 관련 당사국 사이에 신속하게 정보교환을 할 수 있게 협정을 체결하도록 규정하고 있다.

선박직원법의 개정안에서 이를 적극적으로 수용하고 해운협정을 체결할 경우에도 이를 포함하도록 하여야 할 것이다.

### 2.2.8 시뮬레이터 훈련

협약은 해기사 교육의 시뮬레이터 교육과 훈련의 유효성을 인정하고 이를 적극적으로 권장하고 있다. 그리고 일반적인 시뮬레이터의 성능기준은 훈련용 성능기준과 해기능력 평가용 성능기준으로 구분하고 있으며, 또한 레이다 시뮬레이터의 성능과 알파 레이다 시뮬레이터 성능의 일반적인 기준을 정하고 있다.

선장, 갑판부 실습훈련용의 시뮬레이터는 선박조종, 레이다 및 적하 시뮬레이터의 종합적인 설비가 필요하고, 기관부는 기관시뮬레이터 설비가 필요하다.

선박직원법의 개정안에 시뮬레이터를 해기교육에 이용하도록 신설하고, 또한 해기능력의 평가에 사용할 수 있게 제도화 할 필요가 있다. 그리고 시뮬레이터의 성능은 해운항만청장이 고시로 정할 필요가 있다고 본다.

외국의 경우 영국은 1주간(5일)의 조종 시뮬레이터 훈련은 2주간의 해상경력으로 인정하며, 노르웨이는 10일간 훈련을 2개월간 해상경력으로 인정한다. 프랑스는 1주간의 훈련을 1.25개월의 해상경력으로 인정하고 미국은 3급 항해사의 경우 승선경력의 25%를 시뮬레이터 실습훈련으로 대체할 수 있다. 일본도 이를 인정하기 위하여 연구중에 있다.

### 2.2.9 의료 기준 및 승무경력 기준

협약은 체약국의 정부는 해기사 자격증을 취득하고자 하는 사람에게 건강 및 승무경력의 기준을 규정하고 있다.

- ① 건강기준 : 선원의 의료적성, 시각과 청각
- ② 자격기준 : 신원확인, 최저연령 이상, 승무경력 및 강제적 교육훈련 이수
- ③ 해기능력 : 해기직무상 필요한 기능과 수준의 유지

선박직원법에는 협약이 요구하는 의료기준과 자격 기준은 이미 충족하고 있다고 본다. 그러나 해기능력에 관하여서는 협약에서 정한 기준을 도입하여야 할 것이다.

### 2.2.10 시운전의 참여

이 협약은 체약국의 주관청으로 하여금 자국선박이 시운전에 참가하기 위하여 국기계양을 인정하는 것을 방해하지 아니함을 규정하고 있다. 또한 협약은 시운전 기간 동안에 이 협약에

서 정한 안전항해와 해양오염방지의 효과를 거둘 수 있도록 실시하도록 규정하고 있으며, 실시 6개월 전에 상세한 사항을 국제해사기구에 제출하도록 규정하고 있다.

선박이 국기를 게양하는 것은 선박법에 규정할 사항이고, 시운전의 효과를 위하여 안전항해와 해양오염방지 사항은 선박안전법과 해양오염방지법에 각각 명시되어야 할 사항이라고 본다. 그리고 시운전 요원은 선박직원법에서 규정한 해기사 자격증을 소지하도록 규정하는 것은 당연하다고 본다. 다만 시운전의 특성을 고려하여 해기사의 자격요건을 경감할 수 있으므로 이를 선박직원법에 포함시키는 것이 타당하다고 본다.

시운전의 운항기준은 국제해사기구에서 개발한 지침서를 참고로하여 해운항만청장이 고시로 정할 필요가 있다.

### 2.2.11 회사의 책임

협약은 선박회사에게 선박직원을 선임하고 관리할 책임이 있음을 규정하고 있다. 선박직원의 선임과 관리에는 선박의 크기와 출력 및 업무에 따라서 결정하여야 하고, 동시에 선박직원을 포함한 선원의 정원도 합리적으로 결정하여야 한다. 또한 선박소유자는 선원의 고용관계 서류를 비치하여 선원이 자유롭게 이용할 수 있게 하여야 한다. 이 서류에는 선원의 경력, 교육훈련, 의료기준 및 해기능력에 관한 사항 등의 관련을 포함하여야 한다. 그리고 선임된 선원은 자기가 승무할 선박에서의 특정한 임무, 선박의 구조배치, 설비, 일상 선무 또는 비상시의 업무 등에 관하여 숙지할 의무가 있다.

회사의 책임에 관한 사항 가운데 고용관계 및 정원은 선원법에 규정할 사항이고, 선박직원의 정원은 선박직원법의 승무기준에 포함시킬 사항이다. 그리고 선원이 숙지할 사항은 회사가 자기 선원의 해기능력을 향상시키기 위한 사항이므로 사내 연수교육을 통하여 실시하여야 할 것이다. 이 사항은 선원법 또는 선박직원법에 명시하는 것이 타당하다고 본다.

### 2.2.12 당직시간

이 협약은 당직직원과 부원은 자기의 직무를 안전하게 수행할 수 있도록 근로시간과 휴식시간의 관계를 법제화하고 있다. 이 사항은 노동법의 일부로 생각할 수 있으나 이 협약은 선원의 교육과 당직 및 자격에 관한 종합적 법률의 성질을 가지고 있으므로 여기에 명시한 것이다.

(가) 10시간이상의 휴식 - 2회 분할가능

- ① 24시간의 당직 근무 중에 10시간 이상의 휴식시간
- ② 10시간의 휴식시간을 2회로 나눌 수 있고, 그 중에 1회는 6시간이상일 것.
- ③ 10시간의 휴식시간은 6시간까지 축소가능 하나, 2일을 초과하지 말 것

(나) 매주 70시간의 휴식시간 보장

항해당직 직원과 부원의 휴식시간은 매주 70시간 이상일 것.

선박직원법 개정안에 당직규정을 신설하기 때문에 개정안에 포함시켜도 무방하다. 물론 선원법 제55조를 개정할 수 있으나, 선원법은 포괄적인 근로기준법이므로 개별적인 특수한 사항은 직접 관련법에 명시하는 것이 법운용상 타당하다고 본다.

### 2.3 협약부속서 - 제2장 선장과 갑판부

선장은 갑판부의 자격요건은 기본적으로 승선경력과 학교교육 내지 훈련을 바탕으로 구성하고 있다. 여기에 선박의 크기와 항행구역을 바탕으로 해기능력의 차이를 인정하고 있다.

그리고 협약은 항해사 자격 시험에 응시하고자 할 때마다 체약국 정부가 승인한 교육 훈련을 이수하도록 (every candidate for certification shall meet 1. .... and 2. .... and 3. ....) 규정하고 있다. 우리 나라의 경우 4년제 대학 출신은 1급항해사까지, 전문대학은 2급항해사까지 그리고 고등학교는 3급항해사까지 응시를 위한 승인된 교육과 훈련을 학습한 것으로 해석할 수 있다. 이렇게 해석할 경우 전문대 출신이 1급이상의 항해사 시험에 응시할 경우와 고등학교 출신이 2급이상의 항해사 시험에 응시할 경우에는 별도의 승진을 위한 사내 또는 해기사 교육기관에서 실시하는 연수교육을 필요로 한다.

이 협약은 재학 중의 승선 실습기간을 총 승무경력에 포함하고 있으므로 상위급 해기사 시험에서 이를 인정하는 것이 해석론상 타당하다고 본다.

#### 2.3.1 500톤 미만의 선박

##### (가) 연안항해구역

###### A. 항해사의 응시자격 : 5급

연령 만18세 이상의 사람으로서 지엠디에스에스 장비선의 경우 지엠디에스에스 자격증을 소지하고, 다음 하나의 요건을 갖출 것

- ① 주관청이 인정한 적절한 기간의 승무경력을 포함한 특별 훈련의 이수
- ② 3년이상 갑판부 승무경력

###### B. 선장의 응시자격 : 4급

연령 만20세 이상의 사람으로서, 항해사로 12개월 이상 승무하고, 또 해기능력의 기준에 적합한 주관청이 승인한 교육 훈련을 받았을 것. 다만 주관청은 선박의 규모와 항로 조건을 고려하여 위 자격요건의 일부를 경감할 수 있다.

##### (나) 원양항해구역

A. 항해사 자격요건 : 500톤 이상의 항해사 자격증을 가질 것.

B. 선장의 자격요건 : 500톤 내지 3,000톤 선박의 선장 자격증을 소지할 것.

#### 2.3.2 500톤이상의 선박 - 연안/원양 항해구역; 3급 항해사

항해사 자격요건 : 만18세 이상일 것. 지엠디에스에스 장비선의 경우 지엠디에스에스 자격

증을 소지하고, 다음의 하나의 요건을 갖출 것.

- ① 승인된 교육 훈련과 승무훈련에 따라 1년 이상의 승선경력 또는
- ② 3년 이상의 승무경력 다만 승무경력 중에 6개월은 브리지에서 항해당직 근무를 수행하여야 한다.

### 2.3.3 500 내지 3,000톤 선박의 선장과 1등항해사

- 연안/원양 항해구역 : 2급 항해사

- A. 1등항해사 자격요건 : 500톤이상의 선박의 항해로서 자격요건을 갖출 것
- B. 선장의 자격요건 : 다음 하나의 요건을 갖출 것
  - ① 500톤이상의 항해사로서 3년 이상의 승무경력 또는
  - ② 1등항해사로서 1년 이상 승무경력이 있는 경우에는 항해사로서 1년 이상의 경력이 필요하다(24개월이상의 승무경력).

### 2.3.4 3,000톤이상의 선장과 1등항해사 - 연안/원양 항해구역; 1급 항해사

- A. 1등항해사 자격요건 : 500톤이상의 해기사로서 12개월의 승무경력
- B. 선장의 자격요건 : 다음의 하나의 요건을 갖출 것
  - ① 500톤이상의 선박의 항해사로서 36개월, 또는
  - ② 1등항해사로서 12개월 승무경력이 있는 경우에는 항해사로서 12개월 경력이 필요하다(24개월이상의 승무경력).선박직원법의 개정안에는 다음과 같이 세분화를 제안한다.

#### <화물선>

선박직원법의 개정안에서는 선박의 크기 기준을 500톤으로 하되 연안 해운의 특성을 고려하여 300톤(또는 200톤)을 최소기준으로 할 필요가 있다고 본다. 그러나 가능하면 선박의 크기를 단순화시키는 것이 선원의 편익과 행정의 복잡성을 피하기 위하여 타당하다고 본다.

- ① 300톤미만(또는 200톤미만)
- ② 300톤 - 500톤
- ③ 500톤 - 3,000톤
- ④ 3,000톤 - 10,000톤
- ⑤ 10,000톤 이상

#### <여객선>

그리고 여객선의 경우에는 선박의 크기와 여객정원을 고려하여 기준을 설정하나, 선박의 크기의 해기사기준 보다 1등급 상위의 해기사 자격으로 정하는 것이 타당하다고 본다.

- ① 300톤미만 또는 여객정원 100명

- ② 300톤-500톤 또는 여객정원 100명 이상~300명
- ③ 500톤-3,000톤 또는 여객정원 300명 이상~500명
- ④ 3,000톤-10,000톤 또는 여객정원 500명 이상~1000명
- ⑤ 10,000톤이상 또는 여객정원 1000명 이상

〈어선〉

어선은 길이 24미터를 기준으로 하고, 선박크기가 200톤 이상인 어선은 상선에 준한다. 다만 200톤 미만의 어선은 24미터로 본다.

〈예선〉

예선은 항내 예선과 항외 예선으로 구분한다. 항외 예선의 경우에는 항내 예선의 해기사자격 보다도 1등급 상위 해기사 자격으로 한다.

## 2.4 협약부속서 제3장 - 기관부

기관사의 자격기준은 기관의 출력을 기초로 한다. 항해사와 달리 항행구역과 선박의 크기로 서 자격기준을 규정하지 않고 있다.

그리고 이 협약은 기관사의 모든 등급에서 체약국 정부가 승인한 교육과 훈련을 이수하도록 (every candidate for certification shall meet 1. .... and 2. .... and 3. ....) 규정하고 있다. 우리 나라의 경우 4년제 대학에서는 1급기관사까지, 전문대학은 2급기관사까지, 고등학교에서는 3급해기사까지의 교육과 훈련의 전과정을 이수하는 것으로 인정할 수 있다. 이렇게 해석한다면 전문대학 출신이 1급이상의 기관사 시험에 응시할 경우, 또는 고등학교 출신이 2급이상의 기관사 시험에 응시할 때에는 정부가 승인한 사내 연수교육 또는 해기사 지정 교육기관에서 상위급 기관사의 연수교육을 이수하도록 규정할 필요가 있다.

그리고 무인화 기관실의 자동화 선박은 그 자동화 정도에 따라 제1종, 제2종 및 제3종으로 구분하고, 기관부 선박직원의 배치를 선박직원법에서 조정한다.

### 2.4.1 기관출력 750킬로와트 이상의 당직 기관사의 자격요건; 4급·5급 기관사

- (가) 자격요건 : 만18세 이상일 것.
- (나) 승무/교육경력 : 다음의 자격요건을 동시에 갖출 것.
  - ① 승인된 교육훈련과 6개월 이상의 승무경력
  - ② 30개월이상의 교육 훈련과정을 이수할 것.

### 2.4.2 기관출력 750 - 3,000킬로와트 선박의 기관장과 1등기관사의 자격요건; 3급 기관사

- (가) 1등기관사 자격요건

- ① 당직기관사의 자격요건을 갖출 것(6개월 승무경력과 30개월 교육훈련과정 이수).
- ② 당직기관사로서 12개월의 승무경력을 갖출 것.
- (나) 기관장 자격요건: 2급 기관사
  - ① 당직기관사의 자격요건을 갖출 것.
  - ② 총 승무경력 24개월을 갖출 것.
  - ③ 총 승무경력 24개월 가운데 12개월은 1등기관사로 근무하였을 것.

#### 2.4.3 기관출력 3,000킬로와트 이상 선박의 기관장과 1등기관사의 자격요건 :1급·2급 기관사

- (가) 1등기관사 자격요건: 2급 기관사
  - ① 당직 기관사의 자격요건을 갖출 것.
  - ② 12개월 이상 기관사로 승무하였을 것
- (나) 기관장의 자격요건: 1급 기관사
  - ① 총 승무경력이 36개월 이상일 것.  
(750킬로와트 당직기관사 승무경력 6개월을 가지고 있으므로 별도로 기관사로서 16개월 및 12개월을 1등기관사 승무경력이 있어야 한다.)
  - ② 총 승무경력 36개월 가운데 12개월은 1등기관사로 근무하였을 것.
- (다) 3,000킬로와트 이상의 선박의 1등기관사 자격의 특례  
3,000킬로와트 이상의 선박에서 1등기관사의 자격을 가진 해기사가 12개월을 책임있는 기관사로 근무하고 기관사 자격중에 배서한 경우에 3,000킬로와트 미만의 선박에서 기관장으로 근무할 수 있다.

선박직원법의 개정안에서는 협약에서 규정한 기관사 응시요건을 준용하는 것이 타당하다고 본다.

#### 2.5 협약부속서 제4장 - 무선통신사

협약에서 구성한 무선통신사 제도는 1974년 국제해상인명안전협약에서 규정한 지엠디에스에스 장비선에만 적용한다. 특히 1992년 2월 1일부터는 모든 선박에 지엠디에스에스 장비를 설치하여야 한다.

- ① 지엠디에스에스 통신사 자격요건은 전파법규에 따른 증서를 소지할 것
- ② 만18세 이상일 것.
- ③ 승인된 교육 훈련을 이수할 것.

선박직원법 개정안에서 지엠디에스에스 통신사 자격요건을 이 협약과 동일하게 정하는 것이 타당하다고 본다. 그러므로 선박직원법에 특례조항을 두어서 사용기능만을 자격요건으로 규정

할 필요가 있다.

여기서 주의하여야 할 사항은 입법이유에서 지적한 바와 같이 지엠디에스에스는 선박 통신의 일반적인 무선전화와 같은 기술수준이기 때문에 작동법만을 중심으로 하는 해기능력을 요구한다는 점이다.

전파법 중 무선종사자 규정 제30조와 시행령 제61조는 육해공 무선통신사의 기준을 정한 일반법이고, 선박직원법 중 무선통신사 규정은 선박에만 종사하는 무선통신사를 규정한 특별법의 성격을 가지고 있다. 특히 지엠디에스에스를 규정한 ITU의 R.R. 및 IMO의 SOLAS와 STCW의 입법취지는 선장과 항해사에게 지엠디에스에스 장비를 스스로 사용할 것을 요구하게 되었다.

1974년 국제해상인명안전협약에서 지엠디에스에스를 채택하였고 동시에 국제무선 연합에서도 지엠디에스에스 장비의 도입에 따른 선박 무선통신사의 자격을 크게 완화하였다. 이 제도는 1999년 7월 1일부터 전면 시행되므로 지엠디에스에스 장비선의 항해사에게 육상의 무선전화 통신사(육군 통신병)와 같은 정도의 지식수준을 요구하는 자격증을 발급하여야 할 것이다.

국제무선통신연합에서도 연안 30해리해역(A1)에는 비에치에프 무선전화 통신을 위한 ROC(resycticted operator's certificate), 연안 100해리 정도의 해역(A2)에서는 MF무선통신사로서 일반무선통신사인 GOC( general operator's certificate) 그리고 A1과 A2 해역 이상의 A3 원양에서도 GOC를 요구하고 있다.

선박통신사의 본질은 통신설비를 제작하는 설계기술자가 아니라, 우리가 가정에서 전화기를 사용하는 것과 같이 선박에서 일상화 된 통신기이므로 선장과 항해사는 단지 지엠디에스에스의 사용기능만을 요구할 뿐임에 주의하여야 한다.

## 2.6 협약부속서 제7장 - 운항사(갑기양부 해기사) 자격

### 2.6.1 운항사의 의의

이 협약에서 규정한 갑기양부 해기사는 항해사 기능과 기관사 기능을 복합시킨 항해·기관사기능을 가진 해기사를 말한다(협부속 코드 제A-VII조). 우리 나라 선박직원법에서는 운항사로 규정하고 있다. 이 운항사도 지엠디에스에스 장비선에 승무할 경우 지엠디에스에스 자격증을 소지하여야 한다. 이 운항사 자격증은 항해사 또는 기관사와 동등한 자격증으로서 상호 호환성을 가진 해기사 자격증이다.

그리고 이 협약은 자동화선에 적용할 것을 정부 또는 선박소유자에게 운항사 자격증을 소지한 것을 이유로 선원의 정원을 감소시키거나, 선원의 상무(선박운항기술)를 저하시키거나 또는 운항사에게 항해당직과 기관당직을 겸무시키는 조치를 금지시키고 있다. 그러나 실제로 운항사는 선박직원의 감소효과를 가져오는 제도이다.

### 2.6.2 운항사 자격요건

항해사와 기관사의 승인된 교육과 훈련을 이수할 것을 기본조건으로 하므로 실제로 해기사 협과목이 증가한다.

(가) 3급운항사 이하 - 운항급

총12개월의 승무경력(500톤이상의 선박에서 6개월 항해당직/750킬로와트 이상의 선박에서 6개월 기관당직)을 갖출 것.

(나) 2급운항사 - 관리급(1등 항해·기관사)

총24개월을 승무경력을 필요로 한다. 즉, 750킬로와트 이상의 출력의 선박에서 당직 기관사로서 12개월의 승무경력과 500톤 이상의 선박에서 운항급 항해사로서 12개월의 경력을 갖출 것.

(다) 1급운항사 - 관리급(선장)

다음과 같이 48개월 승무경력의 자격요건을 갖추어야 한다.

- ① 500톤이상의 선박에서 당직항해사의 승무경력 24개월을 갖출 것.
- ② 750킬로와트 유인기관실의 당직기관사 및 3,000킬로와트 이상의 선박에서 1등기관사/기관장 경력이 24개월 이상일 것(1등기관사 12개월, 기관장 12개월).

선박직원법의 개정안에서 이 협약에서 규정한 운항사제도를 최저요건으로하여 도입하고자 한다.

현행제도를 바탕으로 하여도 4년제 대학에서도 3급운항사 자격증을, 고등학교에서는 4급운항사 (또는 3급운항사 - 협약의 입법취지에 비추어 이론상 가능함) 자격증을 취득할 수 있다.

그러나 2급운항사와 1급운항사는 현행제도보다 2배이상의 승무경력을 요구하는 바 먼저 필기시험을 합격하고서 승무경력은 회사에서 조정하도록하여 해결하는 방법을 제시하는 바이다.

## 2.7 특수선 교육훈련

이 협약에서는 유조선과 로로여객선 같이 특수한 기능을 가진 선박에 승무할 선박직원에 대하여 승선 전에 관련 교육과 훈련을 받도록 규정하고 있다.

선박직원법 개정안에서 부가자격으로 규정하고자 한다.

## 2.8 업무, 갑판/기관 일지

이 협약에서는 당직시간에 관해서만 규정하고, 선박직원의 업무내용과 갑판일지와 기관일지 등의 공식문서에 관해서는 규정하지 않았다. 그러나 선박직원법이 자격시험과 절차에 관한 사항 뿐만 아니라 선박직원의 책임등급과 해기능력을 포함한 입법취지에 비추어 개정안에서 선박직원의 업무와 책무내용, 당직시간 및 갑판일지와 기관일지의 내용을 명시하는 것이 타당하다고 본다.



### 3. 입법기술상의 원칙

#### 3.1 법률조항

- 1) 헌법규정에 의하여 필요한 사항은 법 조항으로 규정한다.
- 2) 국민의 권리와 의무 사항은 법 조항으로 규정한다.
- 3) 해운항만청장의 직무 사항은 법 조항으로 규정한다.
- 4) 국민의 권리와 의무를 제한하는 사항은 법 조항으로 규정한다.
- 5) 해운업을 조성하거나 규제하는 사항은 법 조항으로 규정한다.
- 6) 정책사항과 국제 관계사항은 법 조항으로 규정한다.

#### 3.2 시행령 조항

집행사항과 위임사항을 말한다.

- 1) 법 조항에서 규정한 집행사항을 규정한다.
- 2) 법 조항에서 규정한 위임사항을 규정한다.
- 3) 해운항만청장의 현장 업무사항을 규정한다.
- 4) 법률 시행의 절차사항을 규정한다.

#### 3.3 시행규칙 조항

절차사항을 규정한다.

- 1) 법 조항과 시행령의 시행절차에 필요한 사항을 규정한다.
- 2) 행정업무에 필요한 사항 또는 서식을 규정한다.
- 3) 법률의 시행에 필요한 고시사항을 규정한다.
- 4) 행정업무에 구체적인 사항을 명시한다.

#### 3.4 고시사항

- 1) 주관청에서 대외적으로 공지할 사항
- 2) 상급기관이 하급기관의 업무집행을 공지할 사항
- 3) 공무집행상 적극적인 대민협력 홍보사항
- 4) 법률의 규정에서 주관청에 위임된 사항

#### 3.5 특수 강조사항

- 1) 규칙 I/1 - 정의가 개정되고 그리고 확대됨  
직원법에 선장, 1등항해사, 항해사, 그리고 기관장, 1등기관사, 기관사가 될 수 있는 자격을 하부법률과 연결하여 정하고 그들의 책임범위를 정한다.
- 2) 규칙 I/2 - 증서배서가 개정  
증서의 크기와 형태확정
- 3) 규칙 I/3 - 연근해 해역의 보고가 정의됨  
연안항해의 범위를 정한다.
- 4) 규칙 I/4 - 항만국통제범위 확대
- 5) 규칙 I/5 - 검사와 집행, 검사와 시행조치 확립
- 6) 규칙 I/6 - 훈련 및 평가  
가. 코드 A-1/6조에 적합한 훈련 및 평가를 확보  
나. STCW훈련을 직접수행하는자, 검사하는 자, 그리고 평가하는 자, 측정하는 자들의
  - ① 훈련의 직무에 대한 자격여부
  - ② 교수기법과 평가방법 및 실행에 있어서 적절한 훈련이나 지침
  - ③ 훈련프로그램의 이해, 그리고 수행하는 특정훈련 목적의 이해다. STCW훈련을 감독하는 자들이
  - ① 훈련의 특정목적이나 훈련프로그램에 대한 이해라. STCW자격증명에 대한 능력을 평가하는 자들이
  - ① 평가가 이루어지는 직무에 대한 적합한 자격은 있는지 여부
  - ② 평가되는 능력에 대한 적절한 지식과 이해를 가졌는지 여부
  - ③ 평가방법과 실행에 대한 훈련과 지침
  - ④ 경험 있는 평가자가 만족할 만한 정도의 그리고 감독 하에 획득된 시뮬레이터의 실제 사용경험을 포함한 실제 평가방법
- 7) 규칙 I/7 - 적용과 집행의 보고  
IMO에 보고할 협약의 행정관리에 대한 담당자
- 8) 규칙 I/8 - 품질기준의 적용  
교수기법 및 평가방법과 실행에 대해 제공된 훈련 및 지침이 포함된 교수요원과 평가요원의 경력과 자격증명,  
품질기준의 주체 특히 교육기관별 독립평가를 담당할 자,  
평가내용과 절차 그리고 보고
- 9) 규칙 I/9 - 신체적 기준 확립, 의료기준 수립
  - ① 지망자는 요구조건을 만족할 것.
  - ② 지망자 등록은 접근가능할 것.
- 10) 규칙 I/10 - 증서를 인정하기 위하여 순응을 확인하고 배서를 발행,  
타국이 발행한 내용중 인정 할 것과 절차
- 11) 규칙 I/11 - 증서의 갱신은 조화되어야하고 옛증서와 새증서를 비교하고 자격증은 개정법에 따라서 갱신.

필요한 보수교육실시, 필요한 보수교육

- 12) 규칙 I/12 - 시뮬레이터의 성능과 사용에 기준을 적용  
시뮬레이터의 성능과 성능기준은 국제해사기구에서 정한 바에 따르고, 훈련 효과는 영국, 미국, 노르웨이 등에서 시행하는 것을 참고로 한다.
- 13) 규칙 I/13 - 시운전의 실행은 변동없음.
- 14) 규칙 I/14 - 협약의 규정에 따라 회사의 선박에 배치되는 선원들에 대한 회사의 책임 부여 방식 1/14의 1.1에서 1.5가지 검토.  
회사는 선원을 모집하고, 선원을 숙지시키고 그리고 기록에 대한 책임을 진다.
- 15) 규칙 1/15 - 경과규정  
1997년 2월1일, 톤수범위를 이날부터 변경 할 것인가.  
1998년 8월1일  
2002년 2월1일  
개정법률이 공포된 날로부터 1년 후로부터 1998년 8월 1일까지 발효한다.

① 2002년 2월1일 까지

1978년 STCW증서는 1998년 8월1일전에 그들의 훈련을 시작하였거나 혹은 업무에 대한 자격을 갖춘 지망자에게는 발행할 수 있다. 1978년 STCW증서는 1997년 과정아래에 승인되거나 배서될 수 있고 그리고 재발행되거나 갱신될 수 있다.

② 1997년 2월 1일부터

당사국은 1978년 증서를 다음과 같이 톤수를 바꿀 수 있다. 이 법이 공포된 날로부터 1년 이후에 자동적으로 바뀐다.

- 200 등록톤 → 500총톤수
- 1600 등록톤 → 3000 총톤수로

## 4. 선원법의 개정방향

### 4.1 개정방향

이 협약 부속서 제6장은 「모든 선원에 대하여 친숙 훈련, 기초 안전훈련 및 지도에 관한 강제적 최저 요건」을 규정하고 있다.

제6장에서 규정한 내용(제VI장)은 선원 전체가 반드시 숙지하여야 할 사항이기 때문에 선원법에 규정할 사항으로 이해하고서 우리 선원법에 도입하기를 권고하고자 한다.

#### 4.1.1 선원의 친숙 훈련(제A-VI/1조 제1항)

모든 선원이 비상시를 대비하여 반드시 알아야 할 기초적인 사항을 말한다.

- 1) 다른 선원과 승선원과의 기초적 안전사항의 통신과 안전에 관한 표시, 사인 및 경고 사항의 이해
- 2) 승선원의 선외로 추락
- 3) 화재의 탐지 및 경보
- 4) 퇴선 경보
- 5) 비상 소집 및 구명정의 승선장소와 탈출
- 6) 구명동이의 착용
- 7) 경보 울리기와 휴대용 소화기의 사용법
- 8) 인명사고의 응급조치
- 9) 수밀문의 개폐방법

#### 4.1.2 기초 훈련(제A-VI/1조 제2항)

충돌, 화재, 침몰시의 퇴선과 관련하여 비상시에 알아야 할 선박운항기술상의 필요한 기본적인 사항을 말한다. 매5년마다 교육 훈련을 필요로 한다.

- 1) 인명의 생존기술 : 퇴선 및 물 속에서 생존기술
- 2) 방화와 소화 기술 : 소화기사용, 선내 소화조직
- 3) 부상자의 응급조치 : 부상자 바로잡기, 후송, 인공호흡, 지혈 등

다만, 유조선과 여객선 등과 같이 선박의 크기와 화물 및 항로 등을 고려한 특성에 비추어 기초훈련을 실시하는 것이 불합리하거나 또는 실행 불가능하다고 주관청이 인정하는 경우, 위 요건의 일부를 면제할 수 있다.

#### 4.1.3 생존뗏목, 구조정 및 고속 구조정의 자격요건(제VI/2조)

##### 1) 생존정 및 구조정의 정장자격증

- ① 만18세 이상
- ② 12개월 승무경력 또는 승인된 교육훈련과 6개월의 승부경력
- ③협약 A코드의 제A-VI/2조 제1항 내의 제4항의 해기능력을 갖출 것.

##### 2) 고속 구조정

- ① 생존정 및 구조정 자격증을 소지한 것.
- ② 고속구조정 교육 훈련의 이수
- ③ A코드 제A-VI/2조 제5항내지 제8항에 규정된 해기능력을 갖출 것.

##### 3) 소화 훈련의 자격요건(제VI/3조)

- ① 호화작업을 감독하는 선원은 협약 코드 A의 제A-VI/3조의 소화기술에 관한 해기능력을 갖출 것.
- ② 연령과 승무경력의 제한이 없음.
- ③ 해기사 자격증명에 포함시키거나 또는 교육훈련 수료증을 별도로 발급.

4) 응급조치와 의료 요건(제VI/4조)

- ① 선내의 의무담당 선원은 협약 코드 A의 제A-VI/4조 제1항 내지 제3항의 응급조치 해기능력을 갖출 것.
- ② 동시에 협약 코드 A의 제A-VI/4조 제4항 내지 제6항의 치료상 해기능력을 갖출 것.
- ③ 의료자격증을 해기사 자격증이 발급요건으로 하거나, 아니면 교육 훈련증서를 소지하도록 할 것.

## 4.2 선원법 개정시안

### 4.2.1 개정

제106조(비상, 직업적 안전, 치료 및 생존의 기능)

- ① 모든 선원 또는 선원이 되고자 하는 사람은 선박의 안전 운항과 비상시에 적절한 조치를 취할 수 있게 건설교통부령이 정한 고시한 다음 각호의 교육 훈련을 매5년마다 받아야 한다.
  - 1. 기초사항에 관한 사항
  - 2. 생존정, 구조정 및 고속구조정 사항
  - 3. 발전적 소화훈련에 관한 사항
  - 4. 응급조치 및 의료에 관한 사항
- ② 해운항만청장 제1항에 명기한 사항 및 교육훈련을 수료한 선원에게 수료증서를 발급하여야 한다. 다만, 이 교육을 해기교육기관에서 실시한 경우에는 수료증서를 발급을 해기교육기관에 위임할 수 있다.

### 4.2.2 신설

제106조의 2(특수선 훈련)

- ① 석유, 액화가스 또는 위험물을 운반하는 총톤수 100톤 이상의 선박과 여객과 자동차를 운송하는 로로여객선에 승무하는 선원은 이들 선박의 안전운항을 위하여 건설교통부령이 정한 특수교육 훈련을 받아야 한다.
- ② 해운항만청장은 제1항에서 규정한 교육훈련을 수료한 선원에게 수료증을 발급하여야 한다. 다만, 위 교육을 해기교육기관이 실시한 경우에는 수료증의 발급을 해기교육기관에 위임할 수 있다.

(별표 2) 선원법 시행규칙

교육과정별 교육대상자·교육내용 및 교육기간(제42조, 제43조 제2항, 제57조 제1항 관련). 아래 사항은 선원 전부에 적용할 기초교육임.

교육과정	교육대상자	교육내용	교육기간
기초사항	신규선원 기존선원	1. 신규훈련: 선박업무 숙지 및 기초 1) 선내의 안전통신, 표지 및 경고 신호의 이해 2) 바다에 사람이 빠진 경우의 조치 3) 화재 탐지 및 신호 4) 퇴선 시의 조치 5) 비상소집 및 구명정 승선 6) 구명동의 착용방법, 보관 관리	2일
		2. 인명 생존 기능 1) 해난사고의 유형(충돌, 화재, 침몰, 좌초 등) 2) 구명설비의 종류와 비품 3) 생존장비의 선내 위치 4) 생존 구명 훈련 및 퇴선 시의 유의사항	1일
		3. 방화 기능 1) 선내 소화 설비의 종류와 위치 및 관리 2) 화재 시의 탈출 경로 3) 가연성 물질과 발화 연소 가능성 4) 화재의 분류와 소화작업 5) 자동 화재탐지기 및 소화장비의 관리	2일
		4. 응급조치 및 의료 기능 1) 인체의 구조와 생리 2) 부상자 자세 바로잡기와 이송 3) 인공호흡 4) 지혈 및 쇼크 대응 요법 5) 감전사고와 대응 요법 6) 붕대 사용법	1일
		5. 작업안전과 해양환경 보전 1) 선내 비상계획 및 비상 업무 2) 비상 소집 장소 및 개인장비 3) 침수제어 조치 4) 해양환경 보호 5) 작업 안전 6) 밀폐 구역에서 작업상 주의사항 7) 선내 인간관계 개선-사회적 책임, 고용조건, 약물금지	1일
		6. 생존정, 구조정, 고속정 1) 생존정, 구조정 및 고속정의 구조 설비 및 기관 운전 2) 생존정, 구조정 및 고속정의 진수, 회수 및 본선에서 이탈 3) 생존정의 기관 작동 및 소화기 사용 4) 퇴선 후의 생존자 보호 5) 인공위성 위치 무선설비(EPIRBs) 및 레이더 트랜스폰더 이용	2일 구명정수 자격교육

교육과정	교육대상자	교육내용	교육기간
기초사항	신규선원 기존선원	6) 조난신호 사용 7) 생존자의 응급의료 및 인공호흡 8) 황천시 고속정 운전 9) 수색 실행 방법	2일 구명정수 자격교육
		7. 일반적 소화훈련 1) 방화수 이용 2) 소화작업 중의 통신 3) 통풍 제어 4) 위험물의 관리 및 소화작업 5) 부상자의 응급조치 및 치료 6) 비상계획 준비 및 소화반의 조직구성 7) 선내 각 구획의 화재 제어 8) 사고 조사와 보고서 작성 9) 소화설비 검사	2일

비고 : 선박직원법 시행규칙 별표 1의 규정에 의한 교육과정을 이수한 자(유효기간이 경과하지 아니한 자에 한한다)는 다음 각목의 교육과정을 이수한 것으로 본다.

- 가. 유탱커교육, 액화가스탱커교육 또는 케미칼탱커교육과정을 이수한 자로서 승무하고자 하는 선박이 그 교육을 받은 선박과 같은 경우에는 탱커교육과정
- 나. 보수교육과정을 이수한 자는 안전교육과정중 당직부원교육과정

## 5. 맺음말

### 5.1 입법기준

이 협약은 선원의 해기능력을 직원과 부원을 망라하여 규정하고 있다. 이 협약의 법적 구성면에서 본다면 먼저 선박직원을 중심으로 당 직부원을 포함한 항해 및 기관 당직 선원의 해기능력을 광범위하게 규정하고 있다.

그 다음에는 선박에 승무하는 선원 전부 즉 선박 직원과 부원이 공통적으로 필요로 하는 기초적인 해기능력도 포함하고 있다.

여기서 말하는 해기능력은 이 협약에서 규정한 「선원의 훈련, 자격 및 당직」을 의미한다. 이 말의 개념은 이른바 선박운항기술인 선박운용술 또는 선원의 상무(Seamanship)이다.

이 협약의 개정 부속서에서 규정하고 있는 중요한 해기능력의 내용은 아래와 같다.

선원법:

- ① 전 선원의 기초적인 기술 : 선원으로서 직무상 반드시 필요로 하는 일반적인 해기능력

- ㉓ 비상, 직업의 안전, 의료 및 생존(제6장)
- ㉔ 특정 선박의 특별훈련(제5장)
- ② 선박직원법 : 선박직원인 해기능력
  - ㉗ 선장과 갑판부의 해기사(제2장) : 지엠디에스에스 작동기술 포함
  - ㉘ 기관부 해기사(제3장) : 유인/무인 기관사로 구분함.
  - ㉙ 무선통신사(제4장) : 지엠디에스에스 자격으로 같음함.
  - ㉚ 갑기양용 해기사(운항사) (제7장) : 운항사 임.
  - ㉛ 당직 부원(제2장, 제3장) : 선박직원의 보조급 운항요원이므로 선박직원법에 규정함.

## 5.2 선박직원법과 선원법에 포함시킬 사항

이 협약은 선박의 안전 향해와 해양환경의 보존을 위한 기본적인 국제법으로서 강제적 통일성을 가지고 있다.

이러한 법적 특징은 우리 나라도 관계법률인 선박직원법과 선원법을 개정할 수밖에 없다. 더구나 우리 나라는 이 협약을 성안시킨 국제해사기구(IMO)의 이사국으로서 가능한 한 국내법을 정비할 책무를 가진다고 하겠다.

여기에서는 위 두 선원관계법을 개정함에 있어서 기본적인 방향을 다음과 같이 정하고자 한다.

### ① 선박직원법:

- ㉗ 선장과 갑판부의 해기사
- ㉘ 기관부 해기사
- ㉙ 무선통신사
- ㉚ 운항사(갑기양용 해기사)
- ㉛ 당직부원: 항해/기관 당직의 합리적 운용상 선박직원법에 규정함.

### ② 선원법:

- ㉓ 비상, 직업의 안전, 의료 및 생존(제6장)
- ㉔ 특정 선박의 승무원의 특수 훈련(제5장)

그리고 입법 기술상 우리 나라의 선박직원법과 선원법에 기본적인 법률로 협약의 필요한 내용만을 계수할 경우에 협약 본문과 부속의 중요 조항은 법률조항으로 하고, 협약코드를 시행령과 시행규칙의 관련 조항으로 정리함을 원칙으로 하였다.

그리고, 기존의 선박직원법은 과거 일본의 1950년대 선박직원법을 번역하여 국내법으로 입법하였고, 1970년대와 1980년대 선원의 해외취업을 규제하고 선박직원을 확보하기 위한 행정 편의적 목적으로 수차례 개정하였기에 그 법적 구조가 매우 혼란스러웠다.

그러므로 이 협약을 선박직원법의 원전으로 계수함에 있어서 기존의 선박직원법의 복잡한 법적 구조를 바로 잡아야 할 필요성과 당위성을 인식하여 시행령 조항 가운데 중요한 부분은 법률조항으로 재편을 시도하였다(입법기술상 원칙 참고).

그러나 현행 선박직원법은 지난 30여년간 우리 해운력의 현장 해기사를 양성하고 관리해



은 기본법이었고, 시행과정에서 쌓아온 행정적 기능을 유지발전시키기 위하여 대부분 유지하고 있음을 밝히는 바이다.

이 보고서는 21세기 세계해운 속에서 선진형 해기사를 양성하고 관리하고자 하는 취지에서 작성된 것이고, 국내의 관련 단체의 의견을 종합 정리한 것임을 밝히면서, 우리 나라 해기사의 자질향상과 해운과 수산의 발전에 기여하기를 기대하는 바이다.

## 參 考 文 獻

### 〈한국자료〉

1. 조동오·목진용, 선원훈련·자격증명·당직기준에 관한 협약(STCW協約)의 개정에 관한 연구, 서울 : 해운산업연구원, 1994
2. 全永遇, 선원자격보증'해상안전'세계흐름 반영, 월간 海技 1995년 8월호.
3. \_\_\_\_\_, STCW協約 等の 改正과 그 國內受容을 위한 法的 研究, 國際船員協約세미나, (社)韓國海技士協會·(財)韓國海上交通政策研究所, 1995. 5.
4. 한국해사재단, STCW 協約 改正에 따른 對策 수립에 관한 연구, 1996.

### 〈일본자료〉

1. 織田政夫, ヨ-ロッパにおけるシミュレータ訓練, 甲機兩用教育および船舶衛生管理の狀況, 人と船, 第84號, 1996.
2. 佐藤 敬一郎, 將來の船員教育について, 人と船, 第84號, 1996.
3. (財)日本海技協會, 將來の船員教育に関する意見, 人と船, 第86號, 1996.
4. 新井康夫, 北美における船員教育機關での船舶運航シミュレータ, 船長, 第109號, 1996.
5. 平野研一, 1978년STCW條約의包括的見直しについて, 海上勞動, 第48號, 1996.
6. 喜多野 和明, GMDSS도입관리위원회のとりにまとめ, 해상노동, 제48호, 1996.
7. 赤塚宏一, STCW條約改正採擇存る, 海運, 1995. 10.
8. 日本政府, 電波法の一部を改正(昭和 25年 5月 2日, 法律 第131號)
9. 國際海事機構, 國際海上人名安全協約, 1994. 合本

### 〈국제해사기구자료〉

1. Christopher Young, Comprehensive Revision of the STCW Convention, MIC, Vol. 26, No. 1, 1995.
2. IMO NEWS, 1995 Target Date Planned for STCW Revision, No. 2, 1995.
3. IMO NEWS, New Code Planned in STCW Revision, No. 1, 1994.
4. IMO NEWS, Draft STCW Amendments ready for Conference, No. 1, 1995.
5. IMO NEWS, The STCW Convention, No. 2, 1995.
6. Focus on IMO, The STCW, October, 1986.
7. Focus on IMO, The GMDSS, January, 1992.
8. Focus on IMO, The New STCW Convention, January, 1996.
9. Norwegian Nav. and shipping Dept., CEPT RP 11-15, Demark, Finland, Norway and Sweden, 1992, May.

