국적외항상선의 해기사 수급 현황

✧ 김현종 · 정대득*

†, * 목포해양대학교 해상운송시스템학부 교수

The Supply-Demand Situation of Officers for Korean flag ocean-going merchant ship

✧ Hyun-Jong Kim · Dae-Deug Jung*

†, * Department of Maritime transportation system, Mokpo Maritime University, Mokpo, Korea

요 약 : 외국인선원 고용 확대의 주된 요인으로 주장되고 있는 선원의 부족문제, 그 중에서도 국적외항상선의 해기사의 수급현황을 객관적인 자료에 기초하여 분석함으로써 외국인 해기사의 고용범위 조정에 대한 합리적인 근거를 제시하였다. 우리나라 해기사의 수급현황을 분석하기 위하여, 3·4급 해기사의 신규양성·공급 상황을 조사하였고, 해기사의 취업 및 이직현황을 조사하였다. 또한 국적외항상선 척수의 증감상황을 조사하여 선복량의 증가에 따른 해기사의 신규수요 현황도 조사하는 등 여러 요인을 고려한 해기사의 수급현황을 분석하였다. 그 결과 국적외항상선에 공급되는 해기사는 매년 64명 정도가 남아도는 것으로 파악되었다.

핵심용어 : 선원, 선원수급, 해기사, 국적외항상선, 국적내항상선, 국제선박, 국가필수국제선박

Abstract : Foreign maritime officers were employed in Korean flag ocean-going merchant ships since the year of 2005. And the number of foreign maritime officers in Korean ship has been rapidly increased, and it approaches 700 recently. The shortage of Korean maritime officers was mainly claimed the reason of employing foreign maritime officers in Korean flag ship.

In this paper, we surveyed the number of newly supplied officers from every Korean training institution, the number of officers on-board, on-leave, on-job hunting, and the number of officers leaving their job every year. And then we analysed supply-demand situation of Korean maritime officers for Korean flag ocean-going ships for reasonable decision-making in relation with employing foreign maritime officers.

Key words : Seaman, Seaman supply-demand, Officer, Korean flag ocean-going merchant ship, Korean flag coastal merchant ship, International ship, National essential international ship

1. 서 론

국적선박에 외국인 선원이 승선하게 된 것은 1991년에 58명의 중국 국적의 부원이 국적선박에 승선한 것이 그 시발점이 된다고 할 수가 있다. 그 이후, 국적선박에 승선하는 외국인 선원은 부원을 중심으로 꾸준히 증가하여, 2006년 말, 전 선종에 걸쳐 8,889명을 기록할 정도로 급속한 증가세를 이어왔다. 해기사의 경우 노사합의에 의거하여 국제선박에는 선박 1척당 1명의 비율로 외국인 해기사가 승선하게 되어 2007년 하반기에는 700명에 가까운 외국인 해기사가 국적외항상선에 승선하고 있다.

한편 2007년 7월부터는 외국인 선원의 고용확대를 목적으로 하는 정책협의회가 노·사·정 사이에 형성되어 외국인 선원의 고용범위 변경을 위한 논의가 진행되고 있는 상황이다. 외국인 선원 고용을 확대하고자 하는 측에서는 외국인 선원 고용 확대의 주된 이유로서 해운기업의 경쟁력 강화와 선원

부족 상황의 타개를 들고 있다. 우리나라 해운기업의 국제 경쟁력을 강화하자는 데에 반대할 국민은 없을 것이며, 정부도 해운기업에 대한 다양한 정책적 지원을 아끼지 않고 있다. 그 예로 국제선박등록법, 톤세제도, 제주도선박등록특구제도 등의 시행으로 2006년 한 해에만 해도 5천억원에 가까운 혜택을 정부가 해운기업에 제공한 것으로 나타나고 있다. 해운기업은 다른 기업과는 달리 자기 소유 선박의 국적을 비교적 자유롭게 선택할 수가 있어서, 한국의 해운기업일지라도 소유선박의 국적을 얼마든지 편의치적국에 둘 수가 있다. 그럼에도 불구하고 2000년대에 들어서 국적외항상선이 급속히 증가하고 있는 현상은 우리나라의 여러 가지 해운산업 지원 제도가 해운기업의 경쟁력 강화에 불리하지 않다는 것을 반증하고 있다고 사료된다.

국가가 기업에 여러 가지 혜택을 제공하면서 기업의 경쟁력을 향상시키고자 하는 가장 큰 이유는 국민경제 발전과 국민에게 일자리를 제공함으로써 국민의 삶의 질을 향상시키는

† 교신저자 : 김현종(중신회원), hyunjong@mmu.ac.kr 061)240-7066

* 중신회원, ddjeong@mmu.ac.kr 061)240-7169

데에 있다는 것을 부정하지 못할 것이다. 자국민의 일자리를 박탈하면서까지 기업의 경쟁력 향상을 추구하는 정부는 아마 없을 것이며, 선원의 고용정책을 시장의 자율에 방임함으로써 해기전승의 기반이 상실되어 고충을 겪고 있는 여러 외국의 전철을 그대로 답습해서는 안 될 것이다.

본 연구에서는 외국인 선원 고용 확대의 주된 요인으로 주장되고 있는 선원의 부족문제, 그 중에서도 국적외항상선에 대한 우리나라 해기사의 수급현황을 객관적인 자료에 기초하여 분석함으로써 외국인 해기사의 고용범위 조정에 대한 합리적인 근거를 제시하고자 한다. 이를 위하여 우리나라 해기사의 수급현황을 분석하기 위하여, 3·4급 해기사의 신규양성·공급 상황을 조사하였고, 해기사의 취업 및 이직현황을 조사하였다. 또한 국적외항상선 척수의 증감에 따른 해기사의 신규수요 현황도 조사하는 등 여러 요인을 고려한 해기사의 수급현황을 분석하였다.

2. 외국인 선원 승무현황

선박의 등록요건(선박에 자국의 국적을 부여하기 위한 조건)으로서 선주의 국적, 선원의 국적, 조선소의 국적을 요건으로 하는 국가들이 있었으나 조선소의 국적을 요건으로 하는 국가는 제2차 세계대전 이후에는 거의 사라졌다. 현재는 선주의 국적, 선원의 국적 모두를 자국적으로 요구하는 국가를 엄격주의 국가라 하며, 그 중 일부분을 요구하는 국가를 절충주의 국가, 두 가지 모두를 요구하지 않는 국가를 완화주의(편의치적)국가라 한다. 우리나라는 절충주의국가로서 선박소유자의 국적만을 한국국적으로 요구한다.(선박법 제2조)

우리나라 국적선박에 최초의 외국인 선원 승무는 1991년 중국국적의 부원선원이 승선한 것으로 노사합의만으로 시행되었으며, 이에 대하여 정부에서 최초로 마련한 규범은 ‘중국인력의선원고용지침(북방경제정책실무위원회, 1992)’이다. 그 이후 변천과정을 거쳐서, 현재는 국제선박이 아닌 선박에는 ‘외국인 선원고용지침(해양수산부고시, 1994)’, 국제선박에는 ‘국제선박등록법(1997)’이 적용되고 있다.

그리하여 국제선박이 아닌 선박에는 1995년 3월 31일 체결된 ‘외국인 선원훈수에관한노사합의서’에 따라 1척당 부원선원 5명 이내의 범위에서 외국인 선원이 승선할 수 있다. 그리고 국제선박등록법에 의거하여 2005년 8월 18일에 체결된 ‘국

가필수국제선박제도의 시행을 위한 노사합의서’에 따라서, 국가필수국제선박에는 1척당 부원선원만 6명 이내로, 국가필수국제선박이 아닌 국제선박에는 1척당 부원선원 7명, 사관선원 1명이 승선하고 있다.

국적외항상선의 외국인 선원 고용추이를 Table 1에 나타내었다. 국제선박에는 그 종류를 불문하고 외국인 선원이 취업하고 있는 것이 현재의 상황이며, 일단 외국인 선원이 유입되기 시작하면 그 부문에서 국제선원의 입지는 급격하게 붕괴되는 것은 국내외를 막론하고 누구나 경험하고 있는 사실이다.

3. 신규 해기사 양성 및 취업 현황

국적외항상선에 근무하게 될 신규해기사(3급, 4급)의 공급원은 해양계 대학(3급) 2개교, 해양계고등학교(4급) 2개교, 수산계 대학(3급) 6개교가 있으며, 한국해양수산연수원에서도 단기양성과정으로 3급, 4급 해기사를 양성하고 있다. 그리고 하위직 해기사 또는 부원으로부터 3, 4급 해기사로 승급되는 공급원도 있다. 그 이외에 4급 해기사 공급원으로 전국에 8개의 수산계 고등학교가 있으나, 매년 졸업인원 대비 면허취득 비율이 2% 미만이므로 본 연구에서는 제외한다. Table 2~Table6에 2005년과 2006년도 연말기준 교육기관별 매년 신규 해기사 공급 및 취업현황 등이 나타나 있다.

Table 2에서 보는 바와 같이 해양계 대학의 최근 2년간의 평균 졸업인원은 720명이고, 이중 91%인 654명이 면허를 취득하였으며, 면허취득자의 71%인 462명이 상선에서 승선하는 것으로 나타났다. 그리고 해양계 고등학교의 최근 2년간의 평균 졸업인원은 444명이고, 이중 36%인 162명이 면허를 취득하였으며, 면허취득자의 37%인 59명이 상선에 승선하는 것으로 나타났다.

Table 3은 2005년과 2006년의 12월 31일 기준 해양계 교육기관 졸업자가 승선하는 상선의 국적별, 항행구역별 현황을 나타내고 있다. 해양계 대학 출신의 총 승선인원의 2년간평균은 462명이고, 이중 국적외항상선에 승선중인 인원은 349명으로서 국적외항상선 승선율은 전체의 76%에 이른다. 해양계 고등학교 졸업자가 상선에 승선하는 인원의 2년간 평균치는 59명이고, 이중 국적외항상선에 승선중인 인원은 38명으로 승선율은 64%에 이른다. 그리고 국적내항상선에 승선하는 해양계 대학 출신 해기사는 평균 15명, 해양계 고등학교출신 해기

Table 1 Seaman in Korean flag ocean-going merchant ship

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total	7,825	8,452	8,317	8,925	9,778	10,370
Korean seaman	6,614	6,832	6,495	6,932	7,402	7,445
Foreign seaman	1,211	1,620	1,822	1,993	2,376	2,925
Rate of foreign(%)	15.5	19.2	21.9	22.3	24.3	28.2

Table 2 Supply and employments of new officer by source(2005~2006)

		Korea maritime Univ.			Mokpo maritime Univ.			sub. total	Busan maritime Highschool			Inchon maritime Highschool			Total	
		Deck	Eng.	Sub	Deck	Eng.	Sub		Deck	Eng.	Sub	Deck	Eng.	Sub		
Graduated		2005	172	177	349	187	167	354	703	107	113	220	101	96	197	417
		2006	191	191	382	181	174	355	737	122	134	256	114	100	214	470
Licensed		2005	152	158	310	171	159	330	640	41	36	77	49	42	91	168
		2006	165	160	325	172	170	342	667	38	36	74	41	40	81	155
Employed	Merchant	2005	112	119	231	122	118	240	471	13	18	31	15	18	33	64
		2006	114	112	226	114	113	227	453	10	21	31	12	11	23	54
	Fishery	2005	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Reserved	2005	20	19	39	18	23	41	80	28	18	46	34	20	54	100
		2006	24	25	49	22	25	47	96	28	15	43	27	26	53	96
Leaved		2005	20	20	40	31	17	48	88	0	0	0	0	4	4	4
		2006	27	23	50	36	32	68	118	0	0	0	2	3	5	5

Data source : Korea Seafarer's Statistic Year Book(2005 & 2006), MOMAF, KOREA

Table 3 Employments by Maritime Education Institution and Vessel's flag

		Korea maritime Univ.			Mokpo maritime Univ.			sub. total(%)	Busan maritime Highschool			Inchon maritime Highschool			Total (%)
		Deck	Eng.	Sub	Deck	Eng.	Sub		Deck	Eng.	Sub	Deck	Eng.	Sub	
Korean Flag (Ocean)	2005	100	104	204	83	75	158	362(77)	8	12	20	11	9	20	40 (63)
	2006	97	97	194	69	73	142	336(74)	7	17	24	8	4	12	36 (67)
Korean Flag (Coastal)	2005	1	0	1	3	10	13	14(3)	1	3	4	4	7	11	15 (23)
	2006	3	3	6	2	8	10	16(4)	2	4	6	4	7	11	17 (31)
Other Flag (Merchant)	2005	11	15	26	36	33	69	95(20)	4	3	7	0	2	2	9 (14)
	2006	14	12	26	43	32	75	101(22)	1	0	1	0	0	0	1 (2)
Total	2005	112	119	231	122	118	240	471(100)	13	18	31	15	18	33	64 (100)
	2006	114	112	226	114	113	227	453(100)	10	21	31	12	11	23	54 (100)

Data source : Korea Seafarer's Statistic Year Book(2005 & 2006), MOMAF, KOREA

사는 평균 27명에 이르는 것을 알 수가 있다.

한편 수산계 대학은 전국에 6개교가 있으며, 최근 2년간의 졸업인원 평균치는 281명이고, 이중에서 133명이 면허를 취득하여 면허 취득비율은 47%를 나타냈다. Table 4는 2005년과 2006년의 12월 31일 기준 수산계 교육기관 졸업자의 승선선박의 국적별, 항행구역별 승선현황을 나타내고 있다. 수산계 대학 출신의 총승선인원의 2년간 평균치는 61명이고, 이중 국적외항상선에 승선중인 인원은 38명으로서 국적외항상선 승선율은 62%로 조사되었다.

Table 5는 한국한국해양수산연수원(KIMFT, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology)에서 공급하는 해기사의 인원을 나타낸 것이다. 신규양성교육과정은 2006년에는 3급 해기사 과정이 29명, 4급 해기사 과정이 15명 양성되었으며 그 숫자는 해기사의 수급상황을 고려하여 변경 조정된다. 면허취득교육과정(하위직 승급자: 5일~3일 과정)은 선박직원

법 제5조 1항 4호, 동법시행령 제5조 1항 1호에 의거하여 지정 교육기관 출신이 아닌 자가 하위직으로부터 승급하는 경우, 상위면허 취득에 요구되는 교육과정이다. 그러나 취득하고자 하는 면허보다 바로 하위등급의 면허를 이미 소지한 경우에는 이 교육을 이수할 필요가 없으므로, 실제 지정교육기관 출신이 아닌 자로서 하위직으로부터 3급, 4급으로 승급하는 인원은 이보다 많을 것으로 판단된다. 한편 2006년도에 신규로 선원노동시장에 진출한 지정교육기관 출신이 아닌 해기사의 인원수는 3급이 38명, 4급이 408명이다. 그러나 4급의 경우 2005년, 2006년에는 해군, 해양경찰소속의 인원이 많아서 실제 상선에 진출하는 인원은 2004년도의 인원을 참조하는 것이 타당하다고 파악되었다. 따라서 하위직으로부터 3, 4급해기사로 진출하는 인원은 매년 40~90명 정도가 된다고 판단할 수가 있다. 상선에 근무하는 이러한 인원이 상당수에 이르는 것은, 외항상선에 승선하는 일반출신(지정교육기관 출신이 아닌 자)

Table 4 Employments by Fishery Education Institution and Vessel's flag

		Kyung Sang Univ.		Kunsan Univ.		Bukyoung Univ.		Yeosu		Jeju Univ.		Kwangwon Univ.		Sub. Total		Total (%)
		Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.	
Korean Flag (Ocean)	2005	3	8	7	11	6	0	7	1	2	0	0	0	25	20	45 (63)
	2006	0	4	2	6	2	4	2	1	5	0	2	2	13	17	30 (61)
Korean Flag (Coastal)	2005	0	7	2	1	1	0	0	3	0	0	0	0	3	11	14 (19)
	2006	0	3	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	2	4	6 (12)
Other Flag (Merchant)	2005	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	4 (5)
	2006	0	1	3	2	0	0	1	0	0	0	1	0	5	3	8 (17)
Fishing	2005	1	0	0	0	3	0	5	0	0	0	0	0	9	0	9 (13)
	2006	0	1	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	3	2	5 (10)
Total	2005	4	16	9	14	10	1	12	4	2	0	0	0	37	35	72 (100)
	2006	0	9	5	9	4	4	5	2	6	0	3	2	23	26	49 (100)

Data source : Korea Seafarer's Statistic Year Book(2005 & 2006), MOMAF,KOREA

해기사가 전체의 19%(2006년 12월 31일의 통계)에 이르는 바로부터도 충분히 이해할 수가 있는 것이다.

규모로 공급되는 3급해기사는 621명, 4급해기사는 171명으로서, 합계 792명 정도로 산정할 수 있다.

Table 5 Officers certified and supplied by KIMFT

Course Class	New course(1Year)				Certi. acquisition course (3~5day)			
	3		4		3		4	
	Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.	Deck	Eng.
Year								
2006	21	8	2	13	20	18	275	133
2005	14	8	3	12	20	14	223	93
2004	0	0	0	0	11	10	39	54

위의 자료를 종합해 국적외항상선에 공급되는 신규 3급항해사 및 신규 4급 항해사의 공급현황은 Table 6과 같다. 이 데이터는 각 출신기관별 연평균 면허 취득 인원수에서 출신기관별 국적외항상선 승선율(해양대: 76%, 수산대: 62%)을 고려하여 산출한 것이며, 한국해양수산연수원과 하위직승급(면허취득교육 이수자)의 국적외항상선 승선율은 통계상 파악이 불가능하여 해양계 대학과 수산계 대학의 승선율의 평균치 69%를 적용하였다. 4급해기사의 국적외항상선으로의 신규 공급인원수는 각 출신기관별 연평균 면허취득 인원수에 국적외항상선 승선율을 곱하여 산출하였으며, 한국해양수산연수원과 하위직승급(면허취득교육 이수자)의 국적외항상선 승선율은 통계상 파악이 불가능하여 해양계 고등학교의 국적외항상선 승선율인 64%를 적용하였다. 결과적으로 매년 국적외항상선에 신

4. 선원 수급 현황

선원의 가용인력이란 승선원, 예비원, 미취업자 수를 합한 개념으로서 승선하고자 하는 의사가 있는 인원이라고 정의한다. 국적외항 및 해외취업 선원의 연도별 가용인력 현황을 Fig. 1에 그래프로 나타내었다. 부원의 가용인력은 1998년 이후 점차 감소하는 추세이며, 해기사의 경우는 큰 변화없이 일정하게 유지되고 있으며, 특히 2002년 이후 계속적으로 증가하는 추세로 4년동안 약 9% 증가하는 추세를 보였으며, 2006년 말의 해기사의 가용인력 수는 9,426명으로 나타났다.

Table 7은 2002년부터 2006년까지 연도별 국적외항상선의 해기사 취업인원수와 예비원율을 조사 결과를 나타내고 있다. 취업인원은 2002년에 4,248명(통신사 포함)으로부터 25 %가 증가하여 2006년 말 현재 5,301명(통신사 포함)인데 반하여, 부원은 4년 동안 17 %가 감소하여 2006년 말 현재 2,144명으로 줄어들었다.

2006년 말 현재 해기사 및 부원의 취업인원은 7,445명(통신사 포함)에 이르렀으며, 해기사의 인원은 계속 증가추세에 있으므로 2007년 하반기인 현재는 해기사가 5,700여명, 부원선원이 2,060여명으로서 합계 7,760여명에 이를 것으로 추정된다. 한편, 해기사의 예비원율은 13.4%~18.1%를 보이고 있었으며(2006년에는 15.7%), 부원은 그 보다도 높은 수준이며, 우리나라의 선원법 제68조에서는 선원의 유급휴가일수를 승무기간 1

Table 6 New Officers supplied to Korean flag ocean-going merchant ship every year by source

Class	Source	Maritime Univ.	Fishery Univ.	Maritime Highschool	KIMFT	Certi. acquisition	Total
3rd		497	78	-	20	26	621
4th		-	-	104	10	57	171
Total		497	78	104	30	83	792

Table 7 Seaman employments for Korean flag ocean-going merchant ship

		2002		2003		2004		2005		2006	
		Employed	Ready rate	Employed	Ready rate	Employed	Ready rate	Employed	Ready rate	Employed	Ready rate
Total		6832	14.9	6495	17.0	6932	18.5	7402	14.9	7445	16.3
Officer	Sub total	4248	13.4	4192	15.3	4716	18.1	5147	13.4	5301	15.7
	Deck	2165	13.2	2155	14.6	2449	18.4	2676	13.6	2748	15.1
	Eng.	2021	13.7	2017	16.1	2249	17.9	2458	13.2	2540	16.2
	Radio	62	14.8	20	17.6	18	12.5	13	8.3	13	30.0
Rating	sub total	2584	17.5	2303	20.1	2216	19.3	2255	18.5	2144	18.0
	Deck	1096	16.0	993	18.1	941	20.0	938	18.4	905	18.1
	Eng.	854	22.5	732	24.5	703	19.2	706	19.7	673	19.5
	Cook	634	13.8	578	18.4	572	18.4	611	17.3	566	16.0

Table 8 Rate of changes of occupation for officer in Korea

		2002			2003			2004			2005			2006		
		No. of Ready-on-board Officer	No. of leaved officer	Rate of leaving	No. of Ready-on-board Officer	No. of leaved officer	Rate of leaving	No. of Ready-on-board Officer	No. of leaved officer	Rate of leaving	No. of Ready-on-board Officer	No. of leaved officer	Rate of leaving	No. of Ready-on-board Officer	No. of leaved officer	Rate of leaving
Total		8610	911	10.5	8663	710	8.2	8770	874	10.1	9028	806	9.2	9426	353	3.9
D E C K	Sub	4448	394	9.0	4520	358	8.0	4611	470	10.4	4783	435	9.4	5058	168	3.5
	1st	1555	22	1.4	1609	22	1.4	1660	53	3.3	1727	13	0.8	1881	-99	-5.7
	2nd	1142	19	1.7	1155	40	3.5	1255	-7	-0.6	1219	128	10.2	1316	-31	-2.5
	3rd	1414	263	18.3	1420	195	3.8	1405	285	20.1	1468	219	15.6	1530	114	7.8
	4th	308	42	14.8	284	84	27.3	259	92	32.4	333	37	14.3	283	153	45.9
	5th	22	34	94.4	40	7	31.8	26	37	92.5	25	32	123.1	35	17	68.0
	6th	7	14	127.2	12	10	142.9	6	10	83.3	11	6	100.0	13	14	127.3
E N G I N N E R	Sub	4081	470	11.3	4113	295	7.2	4134	399	9.7	4225	365	8.8	4350	181	4.3
	1st	1347	81	5.8	1421	-30	-2.2	1459	11	0.8	1474	41	2.8	1608	-104	-7.1
	2nd	1062	33	3.1	1020	84	7.9	1091	-18	-1.8	1049	111	10.2	1087	10	1.0
	3rd	1333	273	19.7	1327	163	12.2	1296	268	20.2	1370	133	10.3	1332	159	11.6
	4th	276	16	6.8	296	31	11.2	230	123	41.6	300	23	10.0	284	94	31.3
	5th	48	-5	-17.2	36	24	50.0	43	7	19.4	28	31	72.1	27	14	50.0
	6th	15	14	107.6	13	23	153.3	15	8	61.5	4	26	173.3	12	8	200.0
R A D I O	Sub	81	47	37.6	30	57	70.4	25	5	16.7	20	6	24.0	18	4	20.0
	1st	44	30	40.5	9	36	81.8	9			7	3	33.3	5	3	42.9
	2nd	35	14	30.4	17	22	62.9	16	1	5.9	11	5	31.3	9	2	18.2
	3rd	2	3	6.0	4	-1	-50.0	-	4	100.0	2	-2	-	4	-1	-50.0

* (-) means increment of officer

Fig. 1 No. of crew ready to be onboard

개월에 대하여 6일(경우에 따라서는 5일)로 정하고 있으므로 현재의 해기사·부원의 예비원율은 적절한 수준이라고 판단 된다.

한편 1999년부터 2006년까지 해외취업상선의 해기사 취업 인원(승선원·예비원)수의 변화 추이조사에 의하면, 해외취업 해기사의 인원은 해마다 감소하고 있으며 감소인원의 대부분은 1등항해사 및 1등기관사 이하의 중하위직인 것으로 파악 되었다. 1999년도의 해외취업상선의 해기사 취업인원은 4,195명, 2006년의 취업인원은 3,107명으로서 7년 동안에 무려 26%의 감소한 것으로 조사되었다.

Table 8은 해기사의 가용인원수와 이직율을 나타내고 있다. 이직율은 최근 4년동안 현저하게 감소하고 있는 것을 알 수가

Table 9 No. of Crews in Korean flag coastal merchant ship

Year	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06
Korean crew	7542	7381	7781	8532	8016	8112	8275	8176	8068	8042	7801
No. of ship	996	1122	1545	1614	1369	1554	1630	1729	1885	2025	1959
Korean Crew per ship	7.57	6.58	5.04	5.29	5.86	5.22	5.08	4.73	4.28	3.97	3.98

있었다. 특히 1급, 2급 등 상위직 해기사는 5%를 이내에서 증감하는 것으로 나타났으며, 3급 해기사의 이직율도 20% 이내로 나타나고 있다. 또, 2006년도의 해기사 이직율을 급수별로 확인할 수가 있었는데, 1급~3급 해기사(통신사 제외)의 이직율은 0.6%로 나타났고, 1급~4급해기사(통신사 제외)의 이직율은 3.3%로 나타났다.

5. 국적상선의 선박량 현황

국적외항상선의 선박량 변화 추이를 알아보기 위하여, 1995년부터 2007년(8월) 사이의 연도별 국적외항상선의 총 보유척수 현황을 조사하였다. 국적외항상선의 척수가 1995년부터 꾸준히 증가하는 추세를 나타냈다(Fig. 2). 이러한 증가추세에 대해서는 여러 가지 요인이 복합적으로 작용하고 있는 것으로 보이는데, 우선 아시아 지역을 중심으로 한 급격한 해상물동량의 증가와 이로 인한 국제해운경기의 상승, 국제선박등록법·제주선박등록특구제도·톤세제도의 시행 등으로 인한 국적외항상선의 경영여건 호전 등에 따른 것으로 판단된다. 우리나라 내항상선의 선박척수 및 한국인 선원 취업인원을 Table 9에 나타내었다. 내항상선의 선박 척수는 2000년 이후에 지속적으로 증가함을 알 수가 있는데, 취업선원의 숫자는 오히려 감소하고 있어서, 선박 1척당 한국인 승선인원은 2000년도에는 5.86명이었으나, 그 이후에 지속적으로 감소하여 2006년도에는 3.98명으로 파악되었다. 이것은 내항상선업체의 영세한 규모와 여러 업체의 난립, 과당경쟁 등으로 경영여건이 악화되어 선원의 근로조건을 개선할 수가 없고, 그에 따라서 근로조건이 열악한 내항상선에 국적선원이 승선을 기피하는 데에 그 원인이 있는 것으로 판단된다.

Fig. 2 No. of Korean Flag Ocean going ship

이와 같은 경향은 특별한 이변이 없는 한, 앞으로 수년 동안은 지속될 것으로 전문가들이 예측하고 있다. 따라서 앞으로 수년 동안은 국적외항상선의 선박척수 증가로 인한 해기사의 신규수요는 매년 최대 420명(7명 × 60척)에 이를 것으로 추정된다.

6. 결 론

본 논문에서는 외국인 선원 고용 확대의 주된 요인으로 주장되고 있는 선원의 부족문제, 그 중에서도 국적외항상선에 대한 우리나라 해기사의 수급현황을 객관적인 자료에 기초하여 분석함으로써 외국인 해기사의 고용범위 조정에 대한 합리적인 근거를 제시하고자 하였다. 우리나라의 상선해기사가 취업하는 선박은 국적외항상선, 국적내항상선, 해외취업상선 등이 있는데, 국적외항상선에 취업하는 해기사는 근래에 들어와서 지속적으로 그 숫자가 증가하고 있고 이직율도 감소하고 있으나, 해외취업상선·내항상선의 해기사 및 국적외항상선·국적내항상선·해외취업상선의 부원선원은 지속적으로 취업인원이 감소하는 것을 알 수가 있었다.

국적외항상선에 대한 3·4급 해기사의 신규공급 상황을 조사한 결과, 매년 3급해기사는 621명, 4급해기사는 171명이 국적외항상선에 공급되는 것으로 나타났다.

그리고 국적외항상선에 대한 해기사의 가용인력수는 2002년 이래 계속적으로 증가하여 2006년 말의 1~4급 해기사 가용인력수는 9,321명으로 나타났으며, 2006년도 국적외항상선의 1~4급 해기사 이직율은 0.033으로 나타났다.

또한, 2003년부터 국적외항상선의 척수는 매년 50~60척 정도가 증가하는 것으로 파악되어 국적외항상선의 선박척수 증가로 인한 해기사의 신규수요는 매년 420명 정도라고 판단되었다.

국적외항상선의 외국인 선원 도입문제와 관련, 앞에서 기술한 자료에 근거하여 국적해기사의 수급상황을 분석한 결과는 다음과 같다.

- ① 매년 신규로 해기사의 노동시장에 공급되는 인원은 3급해기사가 621명, 4급해기사가 171명으로 총 792명.
- ② 매년(2006년) 해기사 이직인원수 = 9,321(2006년 말의 1~4급 해기사 가용인력수) × 0.033(2006년도의 1~4급 해기사 이직율) = 308명.
- ③ 국적외항상선의 선박 척수 증가로 인한 매년 해기사 신규수요 인원수는 420명

따라서 매년 국적외항상선에서의 해기사 수급상황을 보면
① - ② - ③ = 792 - 308 - 420 = 64명으로 되어, 국적외항상
선에 공급되는 해기사는 매년 64명 정도가 초과 공급되는 것
으로 파악되었다.

참 고 문 헌

- [1] 김경훈(2007), "톤세제도가 우리나라 해운산업에 미치는
영향에 관한 연구", 중앙대학교 대학원

- [2] 해양수산부(2006), "해양수산통계연보"
[3] 해양수산부 한국선원복지고용센터(2006), "업체별 선원선
박현황"
[4] 해양수산부 한국선원복지고용센터(2006), 한국선원통계연보
[5] 해양수산부 한국선원복지고용센터(2007), "해양계 · 수산계
학교 졸업생현황"

원고접수일 : 2008년 1월 18일

원고채택일 : 2008년 2월 21일