

論 文

STCW協約의 發效와 電波管理法의 改正提案

正會員 王 志 均*

(1983年11月30日接受)

A PROPOSAL FOR PARTIAL AMENDMENT OF THE KOREAN RADIO LAW

—On the occasion of preparing for the STCW Convention—

Ji-Kyoon WANG*, *Regular Member*

(Received Nov. 30, 1983)

目 次	
I. 序 論	2. 電波管理法의 改正案
1. 問題의 提起	IV. 反論과 政策效果의 檢討
2. 研究의 範圍와 方法	1. 反論의 檢討
II. 새로운 船舶通信長의 要件	2. 政策效果의 檢討
1. STCW協約上의 Radio Officer	V. 結 論
2. RR上의 無線通信士一般證明書	1. 認識된 事實
3. 國際船舶通信長의 實像	2. 願望되는 倫理(秩序)
III. 電波管理法의 改正 提案	3. 附隨되는 建議
1. 電波管理法의 所轄	参考文献

要 約 STCW協約이 1984年4月28日 國際的으로 發效되므로 이에 對備하기 위하여 우리 나라 電氣通信의 主管廳은 緊急한 課題로서 그가 主管하는 電波管理法의 一部를 改正하여야 함을 提案하였다. 이 主要改正案骨子로서는 船舶局無線 從事者證明制度를 創立한 것과, 電波通信技師一般級을 從來의 電波通信技師1級의 上位級資格으로 採擇하자는 것이다. 아울러, 電波通信技師1級이 不足하다는 不當한 評계로써 船舶通信長의 資格을 下位級인 電波通信技師2級으로 輕減延長하 겠다는 舊態依然한 行政은 是正되어야 함을 具體的數值로써도 論證하였다. 以上の 研究는 上로 最新의 國內外文獻에 依 하였으며 比較考察로서는 우리의 類似點이 많은 日本國의 行政先例를 採하였다. 이렇게 함으로써, WCY '83을 맞은 우리 나라 通信政策이 人的要素 併進으로도 發展되어 先進祖國創造에 寄與할 것을 促求하였다.

ABSTRACT This study begins with investigations of the purpose and background of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers of 1978 stipulated in London (STCW Convention) which will be put into effect internationally on and after the 28th April, 1984. I tried to confirm those common points on requirements of the qualification between the radio officer regulated in the STCW Convention and the radiocommunication operator's general certificate in the Radio Regulations annexed to the International Telecommunication Convention. Then, the Japanese communications administration is taken as a model for the comparative analysis, as Korea and Japan have many similar aspects, especially legal and social aspects. Therefore, as one of urgent tasks of Korean Telecommunications Administration preparing for the STCW Convention, I stressed on the partial amendment of the Radio Law.

The gist of major amendment proposed is as follows;

- (1) to introduce a new system on the radio operator for ship stations.
- (2) to adopt the general certificate of radiocommunication operator.

* 光云大學電子通信工學科 Dept. of Telecommunications, Kwang-Woon University, Seoul, 132 Korea.
論文番號 : 83-18. (接受 : 1983年11月30日)

This year, 1983, was proclaimed World Communications Year (WCY'83) by the U. N. to provide the opportunity for all countries to undertake an in-depth review and analysis of their policies on communications development. In this regards, there must be a stimulation for the accelerated development of Communications Infrastructures in Korea.

I. 序 論

1. 問題의 提起

우리 國政目標가 “祖國의 現代化”에서 “先進祖國의 創造”로 바뀌면서도 우리 나라의 國際社會活動은 더욱 顯著하게 進展되고 있다.

國際海事機構 (International Maritime Organization: IMO)가 1978年 6月 14日에서 7月 7日까지 London에서 開催하였던 STCW (Interntional Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)會議에도 우리 나라에서는 代表團을 派遣하였으며, 이 協約에 調印하게 하였다.

STCW協約의 目的은 海上에서의 人命과 財貨의 安全 및 海洋環境의 保護를 增進시킴에 있으며, 그 方法은 船員의 訓練과 當直勤務를 刷新하고 船員에게 發給되는 技術資格證明을 보다 嚴密하게 強化하는 것이라고 알려져 있다^(註1).

船員의 資格證明對象에는 船長·機關長·航海士官·機關士官외에 無線通信士官(Radio Officer)도 포함되어 있는 바, 通信關係者는 無線通信士官에 대한 資格要件의 詳細한 內容에 關心이 集中되며, 아울러 이 協約이 締結된 確實한 背景까지도 探索할 必要가 있다고 생각된다.

STCW協約의 國際效力은 1984年 4月 28日부터 發生되는 바, 이의 國內施行에 對備하기 위하여 交通部(海運港灣廳)에서는 그가 主管하는 船舶職員法의 改正作業을 完了하였으며 國會의 議決만을 待機하고 있다고 한다^(註2).

船舶職員法中에서는 STCW協約上의 無線通信士官을 船舶通信士라고 呼稱하고 있는 바, 이의 任務는 船舶에서 無線通信을 遂行하며 그 無線設備의 保全操作도 행하고, 기타 이에 附隨되는 일을 도맡아 船舶의 無線局 (radio station)을 管理하는 일이다.

따라서 船舶通信士는 船舶職員 즉 船員이라는 社會的인 身分과 아울러, 通信士라는 技術的인 職分도 가지고 있다. 實際로, 船舶通信士라는 海技士資格은 交通部海運港灣廳長에 의하여 附與되지만, 이 資格試驗에 應試하려면 事前에 필히 遞信部長官이 附與한 電波通信技師(電波通信技能士 2級도 包含됨, 以下 같다)의 國家技術資格手帖

을 所持하고 있어야만 하는 것이다.

이 電波通信技師뿐만 아니라, 船舶에 設置된 無線局의 許可나 檢査는 海運港灣廳長이 監理하는 것이 아니고, 遞信部長官이 電波管理法에 基하여 行政을 執行하고 있다.

그러므로, STCW協約上의 無線通信士官資格要件의 強化를 위한 國內對備策으로서, 船舶職員法의 改正措置는 勿論이러니와, 電波管理法上의 關聯事項改正措置도 隨伴되어야 할 것이라고 直感되었다. 즉, 船舶通信士는 電波通信技師가 根源이므로 이를 規制하는 電波管理法도 改正해야만 될 것이라는 짐작이다.

이 假說이 立證되면, 倫理가 뒤따라야 할 것이라고 생각되어, 筆者는 STCW協約發效에 對備해서, 왜 電波管理法이 改正되어야 하는지 및 어떻게 改正해야 할 것인지에 관하여 研究코자 한다.

원래, 無線通信士 (radio operator)는 國際電氣通信聯合 (ITU)이 主管하는 無線通信規則 (RR)을 法淵으로 하고 있는 바, 이는 1906年 Berlin에서 締結된 것이 嚆矢가 된다.

電波科學의 發達과 社會進化에 隨伴하여 RR은 適時改正을 經由하였는 바, 1974年 ITU無線通信主管廳會議 (Geneva)에서는 RR內의 無線通信士制度를 改正하여, 새로운 無線通信士一般證明書 (radio communication operator's general certificate. 以下 一般級通士라고 略記함)를 無線通信士의 最上級으로 增設하였다.

이 一般級通士는, 海上移動無線通信業務의 專擔資格이므로 곧 STCW協約上의 無線通信士官에 대한 要件과 近似點이 많을 것으로 推定된다. 따라서, 이 兩資格의 要件은 綿密히 比較檢討되어야 할 課題이다.

그러나 順序의으로는, 먼저 RR上에서 從來의 第1級無線電信通信士 (以下, 1通士라고 略記함)의 上位級으로 一般級通士를 增設한 事由를 究明하여 確認함이 必要할 것 같다. 다음으로는, 一般級通士와 STCW協定上의 無線通信士官에 대한 要件을 照明한 後 이 두 新規事項上의 共通要件을 抽出集約해야만 國際的인 새로운 船舶通信長의 實像을 探索 確立할 수 있다고 본다.

(註1) STCW協約 第1條의 2

(註2) 月刊 “海洋韓國,” 1982年 8月號, p. 17, 1983年 7月號 p. 19

이는 國際社會에서 要求하는 基準인 바, 이의 國內實現은 바로 電波管理法이 改正되어야만 이루어질 수 있는 것이다. 즉, 電波管理法의 該當條項改正은 바로 우리 나라의 國際社會에의 即應이 되는 길이다.

이러한 事情下임에도 不拘하고, 遞信部長官은 1983年 9月 8日 “전파통신기사 자격경감조치 검토회의”라는 件名의 公文을 發送하여 船舶通信長의 資格輕減策안을 推進하였다^(註3).

이 會議에는 官·産·學의 關聯代表가 10余人 參加하였으나, 1通士의 不足으로 인하여 그 下位인 電波通信技師 2級(以下, 2通士라고 略記함)으로써 부득이 限時的으로 船舶通信長의 法定資格을 輕減하고 있는 行政措置를 더 延長하겠다는 電波管理局長(遞信部長官의 補助機關)의 企圖에 傾倒되었었다.

招請받았던 筆者는 그의 不當함을 指摘하였고, 前記 國際協約 改正 要件에의 對備가 緊急함을 力說하였으나 當局의 政策改善을 구현케 못하였음은 매우 안타까운 일이다.

果然 1通士不足이라 함은 事實인지, 혹은 1通士가 乘船實習 6個月以後에야 받을 수 있는 海技免許인 甲種船舶通信士(以下, 甲通士라 略記함)가 不足한 것인지의 事實은, 窮明 論決되지 않았음은 더욱 遺憾된 일이었다.

實로, 船舶通信長資格輕減이 시작된 것은 10年前의 일이므로 이의 延長이란 舊態依然의 繼續일 뿐 아니라, 그간의 1通士輩出不足問題는 行政의 不在 내지 怠慢까지를 立證한다는 衆論은 妥當한 것이다.

그러나, 1通士의 技術資格檢定은 1974년부터 國家技術資格法의 施行에 따라 韓國職業訓練管理公團에서 專擔하고 있으므로 遞信部에게만 그 責任을 물을 수 없음도 또한 事實이다.

그러므로, 1通士등에 대한 資格檢定實施가 需給을 考慮치 않고 있음에 대하여도 改善方案은 마련되어야 한다.

차우간, 船舶通信長의 資格強化가 國際協約에서 要求됨에 따라 이에의 準應對策完了가 緊急한 當爲임에도 不拘하고, 우리 나라에서만은 10年間이나 繼續되어온 船舶通信長의 資格輕減을 다시 延長함은, 無事安逸로서 後進祖國으로의 逆行이 되므로 斷然 排除되어야만 한다고 믿어진다. 祭司長의 指導者^(註4)에 의한 이런 試行錯誤方은 즉시 矯正되어야만 할 것이다.

이러한 狀況下에서, 躍進하는 우리 나라의 通信政策을, 死角에 파묻힌 海上通信의 側面으로도 미치게 하며, 아울러 此際에 船舶通信士의 資格과 定員問題에 대하여도 電氣通信主管廳으로서 改革을 斷行할 것을 促求하는데 本研究의 主目的이 있다.

2. 研究의 範圍와 方法

(1) 研究의 範圍

人類가 最初로 無線通信에 成功한 것은 1895年 12月初의 Marconi의 無線電信이다. 이 文明의 利器는 有線通信으로서는 不可能인 船舶通信에 活用되었음은 蓋然之事이나, “有害한 混信”^(註5)의 防止등을 目的으로 無線設備의 操作에는 一定한 資格을 요하게 되었음은 國際의 必然之事가 되었다.

이에 따라, RR에서는 船舶의 無線通信士도 各國의 電氣通信主管廳에 의하여 一定한 國際基準에 따른 試驗을 거친 後 免許를 갖도록 規定하였던 바, 우리 나라에서는 遞信部가 이를 擔當執行해 왔다. 韓國職業訓練管理公團에서 이 檢定業務를 專擔케 된 後에도, 電波通信技術資格手帖의 發給은 遞信部長官의 名義로 하고 있다.

電波通信技術資格에는 第1·2級の 電波通信技師와 電波通信技能士 2級, 特殊級無線通信士(無線電話, 航空·甲·乙·丙)과 아마추어無線技士의 區分이 있으며, 無線設備技術資格에도 第1·2級の 無線設備技師와 無線設備技能士 2級 및 特殊無線技士(레이다 甲·乙, 多重無線設備)의 區分도 있다.

이와 같이, 電波에 관한 技術資格의 區分과 種別은 廣範·複雜하므로 本研究에서는 電波通信技師 1級以上の 資格만으로 그 範圍를 限定코자 한다.

1954年 1月부터 無線通信士가 船舶에 乗務코자 하는 경우에는, 새로이 船舶通信士라는 海技

(註3) 전파181.7-9496(1983. 8. 30), 체신부公文

(註4) 祭司長의 知性은 現實을 직접 움직여 가면서 그 秩序를 세워나감. 豫言者의 知性은 現實에 대해서 批判的인 見解로 未來의 비전을 보여줌. 月刊中央, 1969年 5月號, p. 79

(註5) RR 第1條 163號: 無線航行業務 其他의 安全業務의 機能에 害를 미치거나 또는 RR에 따라 행하여지는 無線通信業務의 運營을 현저히 低下·妨害 또는 反復의 으로 中斷하는 混信.

士資格을所持해야 된다는 法條項이 船舶職員法에 規定되어 實施하고 있다.

船舶通信士의 種別에는 甲·乙·丙種의 區分이 있는 바, 前述한 대로 甲通士는 1通士라야 應試할 수 있고, 乙種과 丙種은 각각 技師2級과 技能士2級の 所持者區分으로써 應試된다. 本研究의 主眼點은 1通士以上の 資格으로 限定했으므로 이에 준하여 下級인 乙種과 丙種인 船舶通信士에 관한 範圍는 역시 論及을 省略코자 한다.

또한, STCW協約에서도 Radio Officer以外에 Radiotelephone Operator 및 Radio Operator의 區分이 있으나 Radio Officer의 下位級 등은 上記理由에 따라 論외로 한다.

STCW協約도 龐大한 內容이므로 그 範圍를 좁혀, 締結된 背景의 調査와 함께 Radio Officer에의 要件만을 確認코자 한다.

RR에는 우리 나라 無線設備技師등에 該當하는 技術資格은 없으나, 無線通信士資格으로서는 一般級·1級·2級 및 特別級の 無線電信通信士와 電話級(一般 및 制限)無線通信士의 區分이 있다. 이도 역시 範圍가 광범하므로 2通士以下の 資格에 該當하는 것은 論외로 한다.

新設된 一般級通士가 從來의 1通士의 資格要件과 어떤 점이 다른가를 比較表를 作成하여 檢討하고, 이 一般級通士의 資格要件과 STCW協約上의 無線通信士官에 대한 要件과도 比較檢討하여 共通點과 相違點을 抽出코자 한다.

위와 같은 作業은, 國際社會 變化에 即應하는 새로운 船舶無線通信士의 實像을 確認하는 것인 바, 이의 實現을 위해서는 電波管理法이 改正되어야 하겠기 敢히 電波管理法의 具體的인 該當改正案을 提示하고자 하는 것이다.

물론, 이에 대한 많은 反論이 豫想된다. 따라서 筆者는 法理論이나 統計數字의 提示 및 外國의 行政先例등에 依據하여 이 反論들을 미리 檢討說得코자 한다.

한편, 筆者의 提案이 實現될 때에는 어떤 政策的인 效果가 있을가에 대하여도 分析 期待코자 한다.

특히, 今年는 UN이 宣布한 “世界通信의 해”일 뿐만 아니라, 巴야호로 우리 나라는 “先進祖國의 創造”를 期約하고 있기 때문이다.

(2) 研究의 方法

社會科學의 研究方法에는 여러 가지가 있겠으나, 本研究는 주로 文獻研究方法을 택하고자 한다.

즉, UN CHARTER, ITC, RR, SOLAS^(註6), S-TCW 등의 國際條約을 비롯해서 憲法, 政府組織法, 遞信部職制, 電氣通信法令, 電波管理法令, 船舶職員法, 國家技術資格法令 및 其他의 國內法令에 대한 最新의 資料에 根據코자 한다.

뿐만 아니라, 이들과 關聯되는 國內외의 研究論文·論說·解說·記事·定期刊行物 및 其他를 適切히 援用코자 한다.

아울러, 本研究는 事例研究方法도 취하고자 하는 바, 가장 正確한 關聯統計數字에 依據하되 반드시 權威있는 內外機關의 印刷本發表에 依據코자 한다. 또한 各種會議에서 斯界의 專門家들의 公式發言과 議決歸趨도 克明히 引用하여 狀況變化에 따른 結果도 言及코자 한다.

한편, 우리 나라의 電波管理法은 他分野의 行政法規와 恰似하게 日本國의 電波法을 繼承한 것으로 알려져 있는 바, 우리 나라의 이 法研究에는 日本電波法이 좋은 比較資料가 됨 大多數가 首肯하는 일이다. 이는 法制面에서의 繼承點뿐만 아니라 地理·言語·傳統 및 其他面에서 文化的·社會的으로 近接點이 많은 까닭이다.

日本國은 STCW協約發效에 對備하기 위하여 運輸省主管인 이른바 船員三法의 改正을 既히 爲했음은 勿論이고, 郵政省主管인 電波法을 改正(82年 6月 1日 法律第59號)하여 船舶局無線從事者證明制度를 創設施行中에 있다. 다만 RR의 一般級通士制度는 1通士의 그것과 調節合致시키고 있다.

이 改正中, 前者의 制度는 바로 우리 나라 電波管理法에도 採擇되어야 할 條項이라고 보아지며, 後者의 一般級通士의 改正은 그대로는 繼承될 수는 없는 難點이 있을 것으로 생각된다.

STCW協約의 效力發生은 目前에 있으므로 筆者는 日本 當該法 改正先例를 檢索 取捨하여 우리 에게 알맞는 具體案을 逐條 提出코자 한다.

이같은 努力은, 앞으로 우리 나라 電氣通信主管廳의 姿勢를 示唆하며, 政策的인 貢獻이 되고자 하는 意圖에서 本研究를 試圖한 것이다.

II. 새로운 船舶通信長의 要件

國際條約의 改正에 따른 새로운 船舶通信士의

(註6) International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, London (1980年 5月 25日 發效).

要件을 STCW協約 및 RR의 別로 살핀後, 이 두協約에서의 共通點을 抽出하고 相異點을 探索調和함으로써 國際社會에 即應하는 올바른 船舶通信長^(註7)의 實像을 模索·確認코자 한다.

1. STCW協約上的 Radio Officer

(1) 協約締結의 背景

近者의 海運構造의 變化로 便宜置籍船이 增加하여 이들 船舶乘務員의 質低劣은 安全運航面에 큰 問題를 惹起케 하였던 바, 특히 大型油槽船에서의 海難事故는 海上汚染을 莫甚하게 造成하였다. 이를 例示하면 다음과 같은 바, 世界海運事故의 70%以上이 便宜置籍船에 의한 것이고 油槽船事故의 80%가 船員의 人的過失로 인한 것이었다고 한다^(註8).

1967年 3月 Dover 海峽에서 Torry Canion號, 1976年~77年 Boston 近海에서 Argo Merchant號 및 美國의 東西海岸에서 合計 11隻(이 중 7隻은 Liberia인 便宜置籍船이었음), 1978年 3月 France 海岸에서 Amoco Cadiz號(Liberia의 便宜置籍이었으며 原油 22萬톤을 流失하여 約150km의 海岸을 汚染시켰음), 1978年 3月에는 美國의 當時 大統領 Carter의 油槽船規制에 대한 聲明이 나오게 되었으며, 드디어 72個國의 460名의 代表가 모여 STCW協約을 締結케 되었는 바, 船員의 資格을 보다 刷新強化치 않았을 경우等時는 入港國인 外國에 의해서도 統制(Port State Controle)를 받게 된다^(註9).

(2) 具體的인 要件

無線通信에 直接 關聯된 要件으로서 Radio Officer는 다음을 만족시켜야 한다.

① 最低限의 追加的知識과 訓練

RR에 따른 要件에 補加하여 實務的인 다음知識과 訓練을 거쳐야 한다.

(가) 다음을 포함한 非常時의 無線通信業務의 提供

㉔船體 遺棄, ㉕船內火災, ㉖無線局의 部分的 또는 完全한 破損

(나) 특히 携帶式 및 固定式救命艇用無線機器 및 非常位置指示用無線標識設備과 救命(艇·筏·浮機)上的 無電機의 操作

(다) 海上에 있어서의 生存

(라) 應急醫療(First Aid)

(마) 특히 無線設備과 關聯된 防火·消火

(바) 電氣的·輻射的·化學的 및 機械的인 危

險을 包含한 無線裝置에 關한 危險에 關聯된 人命의 安全을 위한 豫防措置

(사) 특히 無線通信과 關聯된 IMO의 MERSAR의 使用

(아) 船位通報制度和 節次

(자) 國際信號書와 標準海事航海用語의 使用

(차) 無線醫療制度和 節次

② 技能의 持續과 最新知識의 取得을 確固하게 하기 위한 強制的最低要件

(가) 主管廳에 의해서 發給된 免許를 받고 있는 電波通信技師는 船舶乘務의 資格을 維持하기 위하여 다음에 關한 主管廳의 要求를 滿足시켜야 한다.

㉗身體適性(視力·聽力·言語機能)이 每5年 合當할 것, ㉘계속 5年間을 超過하여 中斷된 일이 없는 認定된 無線通信業務에 의하여 專門의 能力이 있을 것, ㉙或 中斷後에는 認定된 시험에 合格하거나 認定된 1以上의 海上 또는 陸上의 訓練課程을 良好하게 修了함으로써 專門의 能力이 있을 것

(나) 새로운 裝置에 대한 試驗合格이나 訓練課程을 修了한 것도 要求할 수 있다.

(다) 새로운 國際規則(勸告 包含)等を 熟知할 것

(라) 이 (나) 및 (다)에 대한 再教育 및 最新化教育을 위한 課程을 制度化할 것

③ 決議文(安全을 위한 無線의 當直勤務 및 保守에 關한 基本的準則과 運用上의 指針)

RR 및 SOLAS의 改正規定을 熟知·遵守할 것.

④ 勸告(訓練에 關한 것)

(가) 第1部(海上에서의 安全을 위한 無線通信에 關한 訓練의 最低水準)

㉚一般事項(身體適性 및 最新의 規則과 技術), ㉛理論 및 實技(工學), ㉜無線通信技術(Morse通信을 包含함), ㉝法規(RR, SOLAS, STCW等), ㉞外國語(英語), ㉟乘船實習

(나) 第2部(無線·電子航法裝置 및 追加的 無線通信裝置를 網羅하는 補充科目의 概要)

㊱直接印刷 및 데이터技術, ㊲選擇呼出시스템, ㊳Facsimile, ㊴衛星裝置(無線通信과 無線測位の

(註7) 船舶通信士の長をいう(船舶通信士の長을 말한다).電波小六法, 學陽書店, 東京, 1970年, p. 19

(註8) STCW協約, 藝文社, 釜山, pp. 10~12, p62, 1980.

(註9) STCW第10條

技術), ㉞RADAR, ㉟無線航海用Computer, ㊱雙曲線시스템, ㊲音響測深裝置, ㊳Television

以上을 檢討한 바, STCW에서는 RR에서의 無線通信士에 대한 資格要件만으로는 未洽하므로, 그 以外로 最新의 電子工學(Computer까지를 包含함)을 理論과 實技面에서 能通기를 바라며, 乘船實務의 強化를 要求하고 있음을 알 수 있다.

2. RR上的 無線通信士一般證明書

(1) 制定經緯

無線電信에만 依存하던 船舶通信은 工學分野의 發達에 따라 無線電話도 SSB 또는 VHF帶로서 實用化되기에 이르렀다. 더욱기 衛星을 經由하는 海事衛星通信의 活用은 無線電信電話 以外인 他通信方式을 船舶局에서도 多用케 했다. 結局 從來의 高速度Morse通信의 必要性보다는 電子設備의 保守能力의 必要性이 增大한 것이다.

이러한 새 趨向의 採擇은 英國에 의하여 提案

되었었는데, 1959年 ITU無線通信主管廳會議에서는 이를 受理한 후 船舶通信士制度의 改正에 대하여 次期會議에서 公式討議하겠다는 勸告(第18號)로서 成立시켰다. 1967年 ITU의 海上移動業務無線通信主管廳會議에서는 Morse通信의 速度를 緩和하되 無線設備의 運用·維持能力이 重視되는 一般級通士의 制度採擇에 관한 決議(第16號)가 成立되었다. 1974年 ITU의 無線通信主管廳會議에서는 이 새 制度를 正式으로 RR상에 成文化하였으며 1976년부터 施行키로 하였다.

이 制度를 採擇實施中인 國家는 다음과 같은데, 美國과 이남리아도 곧 實施할 것이라 한다.(1982年10月 1日現在)^(註10)

英國(1970年), 西獨 프랑스·캐나다(1978年), 뉴질랜드(1980年), 日本國에서는 從來의 1通士

(註10) "電波時報", 電波振興會, 東京, no. 5, p. 62, 1982.

表 1 一般級通士와 1通士의 試驗基準 比較表
The Subjects of Examinations for 1st Class and General Class R/O.

分野	級의 區別 科目	1 通 士	一 般 級	差 異 點
工 學	理 論	(1) 電氣의 一般原理, 無線理論	(2) 充分한 電氣原理·無線工學 및 電子工學의 原理 知識	電子工學
		(2) 移動業務用 各種 無線電信과 無線電話 機器, 無線方向探知機의 運用原理 및 調整	(2) 最新의 無線裝置, 海上用無線電信·無線電話 送受信機, ANTENNA系, 自動警報裝置, 救命艇等의 無線裝置	最新의 海上用 機器
	實 驗	(3) 電動發電機, 蓄電池等의 運用 및 保守 理論, 이들 모두의 修理 實技	(3) 電動機, 同期發電機·發電機·INVERTER·整流機·蓄電池等의 電源裝置, 無線航行機器(無線方向探知機 包含)의 原理·保守·修理의 實技	電源裝置의 多樣化 및 具體化
運 用	通 信 實 技	(1) MORSE CODE: 暗語 1分間當 20語 및 普通語 1分間當 25語의 速度에 의한 5分間의 正確한 送·受信	(1) MORSE CODE: 暗語 1分間當 16語 및 普通語 1分間當 20語의 速度에 의한 5分間의 正確한 送·受信	速度低下
		(2) 無線電話에 의한 正確한 送·受信	(2) 無線電話에 의한 正確한 送·受信	없 음
法 規	地 理	RR의 詳細한 知識, 無線通信의 料金에 關한 知識, SOLAS의 知識	RR의 知識, 無線通信의 料金에 關한 知識, SOLAS의 知識	"詳細"의 削除
		世界地理, 特別 主要한 航路, 航空路 및 가장 重要한 電氣通信路의 充分한 知識	世界地理, 特別 主要한 航路 및 가장 重要한 電氣通信路의 充分한 知識	"航空路"의 削除
學	外 國 語	ITU業務用語中의 하나의 充分한 知識. 受驗者는 그 用語로서 口頭 및 筆記에 의하여 滿足하게 意思를 表明할 수 있어야 한다.	ITU業務用語中의 하나의 知識. 受驗者는 그 用語로서 口頭 및 筆記에 의하여 滿足하게 意思를 表明할 수 있어야 한다.	"充分한"의 削除

의 Morse通信實技試驗速度基準을 一般級通士와 同等하 낮추고 1通士를 一般級通士와 同一한 것으로 改正하여 實施中이다(1983年 4月 1日字).

우리 나라에서는 1976年 12月 31日字 電波管理局發刊 無線通信규칙 第246面上에 RR대로 번역문을 發表하였고 國內法令으로는 電波管理法施行令 第61條內에서 『外國의 一般級證明書所持者는 1通士와 同等하게 臨時的代勤을 認定한다』는 規定을 두었을 뿐이다.

(2) 1通士要件과의 比較

RR上的 一般級通士와 從來의 1通士의 資格要件과를 比較 檢討한 즉, 相違點은 表 1과 같다. 前述한 대로 一般級通士는 1通士보다 上位級으로 規定되어 있다.

以上을 再檢討한 바, 一般級通士는 1通士의 無線工學以外로 電子工學을 더 要求하고 있으며 其他機器와 電源裝置面에서도 多樣化와 具體化에 더하여 最新의 것 에 能通할 것을 바라고 있다.

或者는, Morse通信의 速度基準이 2通士의 그것과 同一함을 根據로 하여 一般級通士의 水準을 낮게 評價하거나, 反面에 Morse通信은 아예 不必要할 것이라고 無責任하게 妄言까지도 하고 있다. 500kHz에 의한 SOS通信은 오래된 制度(1906年)이기는 하지만 가장 斬新하다고 揚言支持되고 있으므로 前記 2개의 解釋은 모두 잘못된 偏見임을 添言한다.

또한, 위 地理科目에서, “航空路의 削除”는 一般級通士가 海上業務專用級이므로 當然한 措置이며, 其他法規上的 “詳細” 및 外國語上에서의 “充分한”의 各語句의 削除는 別로 큰 뜻은 없는 것이다.

3. 國際船舶通信長의 實像

STCW協約上的 無線通信士官의 要件과 RR上的 一般級通士와의 要件을, 共通點과 相異點으로 나누어 살핀 후, 調和策에 의하여 國際社會에서 要求되는 船舶通信長의 實像을 模索· 確認코자 한다.

(1) 共通點

① 이 두 資格은 모두 海上移動業務 즉 船舶의 無線通信士를 위한 專用目的이라는 점이 一致한다.

② STCW協約上的 具體的인 要件中的 勸告內의 “理論과 實技(工學)”는, RR上的 工學分野인 “電子工學· 最新의 海上用機器 및 多樣化와 具體化된 電源裝置”와 同一하게, 모든 海上無線

通信機器에의 能通을 바라고 있다.

③ STCW上的 “無線通信技術”은, RR上的 運用學中的 “通信實技”와 同一하게, 電波通信 疏通上的 能熟을 바라고 있다.

④ STCW上的 “法規”는, RR上的 “法規”와 同一하게, 國際電波法規를 知悉할 것을 바라고 있다.

⑤ STCW上的 “外國語(英語)”는, RR의 “外國語”와 同一하게, 英語를 円滑히 驅使할 것을 바라고 있다.

⑥ STCW上的 “乘船實習”은, RR上的 船舶上的 實務^(註11)와 同一하게, 船上職務에의 熟練을 바라고 있다.

(2) 相異點

① STCW協約上에서는 18歲以上이어야 하는 年齡의 制限이 있으나, RR에는 이런 制限이 없다.

② STCW協約上에서는 5年以下の 定期로써 視力·聽力 및 言語機能에 관한 適性檢査에 合格함을 要求하고 있으나, RR에서는 漠然히 身體適性を 요한다고 되어 있다(RR 3894).

③ STCW協約上에서는 繼續 5年間을 超過하여 中斷된 일이 없는 經歷이 要求되고 있으나, RR에서는 漠然하게 長期間에 從事치 않을 때는 必要措置를 취한다고 되어 있다(RR 3895).

以上の 檢討結果, STCW協約上的 無線通信士官의 要件은 RR上的 一般級通士의 그것과 바로 合致함이 判明된 바, 相違點은 모두 消極的인 抵触이므로 오히려 STCW協約의 確實한 規定에 따름으로써 두 協約上 規定의 調和를 이룸이 바람직하다고 보아진다.

따라서, 國際社會에 即應되는 船舶通信長의 實像은, RR의 一般級通士와 STCW協約의 無線通信士官의 要件을 滿足시키는, 最少 乘船 6個月以上の 經歷所持者이다.

Ⅲ. 電波管理法의 改正提案

STCW協約의 發效에 對備하기 위하여 船舶職員法과 더불어 電波管理法도 改正되어야 한다는 當爲性을 論放說明하고, 나아가 具體的인 電波管理法의 一部 改正案을 作成 提示해 보고자 한다.

(註11) 一般級通士가 第1種船舶局의 通信長이 되기 위하여서는 그 以前에 船舶上 또는 海岸局에서 적어도 1年間(이 期間中の 적어도 6個月間은 船舶上)通信士로서의 實務를 經驗하고 있어야 한다(RR 3953號).

1. 電波管理法의 所轄

(1) STCW協約上要件의 檢討

電波管理法은 우리 나라 電波管理行政의 基本法律로서 電波에 관한 一切를 所轄하고 있다. 다만 ITC第38條에 遵하여 國防機關의 無線設備만은 留保事項으로 하고 있다.

따라서, 文化公報部가 關與^(註12)하는 無線放送局(標準, 短波, FM, TV)이나 交通部海運港灣廳長이 關聯되는 船舶^(註13)의 無線局도 모두 遞信部長官이 電波管理法으로써 許可(再許可 包含)^(註14), 檢査^(註15) 및 其他의 監督^(註16)을 하고 있다.

물론, 放送局에서 無線設備를 操作하는 無線設備技師(技能士 2級도 包含)나 船舶에서 無線局을 運用하는 電波通信技師도, 모두 遞信部長官이 電波管理法으로써 監理^(註17)를 하고 있다.

그러므로 船舶通信士는 비록 無線通信士라는 語句앞에 “船舶”이라는 2個의 文字가 더 있지만, 이도 또한 義務的으로 電波管理法의 適用을 받고 있는 것이며 또한 받아야만 하는 것이다.

물론, 船舶通信士는 船員이라는 身分에 따라 船舶이라는 特殊環境에서의 安全을 위하여 船員法·船舶安全法·船舶職員法의 規制를 받아야만 된다. 그러나, 同時에 無線通信士라는 職分에 따라 無線局이라는 技術的인 場에서의 無線通信을 위하여 ITC, RR, 電波管理法의 規制를 받아야만 된다.

따라서, STCW協約上의 無線通信士官에 대한 要件強化에 대한 對備策으로서 交通部海運港灣廳長이 그가 主管하는 船舶職員法을 改正하여 遵應케 함은 應當하거나, 또한 이와 함께 無線通信士의 職分을 規制하는 電波管理法上의 關聯條項도 改正하여 遵應케 함도 當爲가 되는 것이다.

具體的으로 이를 說明한다면, 交通部海運港灣廳에서 實施하는 各種船舶通信士海技試驗에서는 船舶職員 즉 士官船員으로서 必要한 海軍一般이나 船舶概要等의 知識을 確認하고 있다. 특히, STCW協約에서는 海上安全訓練教育 즉 鎮火(fire fighting)·救命艇操縱(life boat saving)·海上에서의 生存技術(survival technique at sea)·應急醫療(first aid)를 要求하고 있으므로 船舶通信士海技試驗에서는, 이 네 가지에 대한 確認이 追加實施될 것으로 推察된다.

그러나, 上記以外的의 모든 事項은 無線通信士의 職分에 속하는 일이다. 즉 “STCW協約에서의 具體的인 要件”(p. 125) 중에서 ②技能의 持續과 最新

知識의 取得을 確固하게 하기 위한 強制的最低要件 (p. 125) ③決議文 (p. 125) 및 ④勸告 (p. 125)는, 모두 電波通信技師로서의 技術的인 職務에 관한 事項에 속한다.

다만 同①最低限의 追加的知識과 訓練 (p. 125)에 대해서는 前述한 대로 海技士를 위한 海上安全試驗科目에 속하는 것이 있기는 하다. 그러나 이것도 細密히 觀察하면, 無線通信士의 職分事項이라고도 볼 수 있는 것이다. 즉 同(가)에 의한 船體遺棄·船內火災·無線局의 破損等은 船舶上의 非常時에 該當되는 바, 船舶通信士에게 要求되는 것은 上記等을 包含한 非常時에 있어서의 「無線通信業務의 提供」이므로 이는 通信士의 職分이라고 보아진다. 實際로, 船舶의 遺棄는 船長의 命令事項이며, 船內鎮火는 無線局을 除外하고는 他船員의 分擔所關이기 때문이다. 通信士의 職務는 끝까지 船舶의 救助를 위한 無線通信을 遂行하는 일이다. 다음으로서, 同(나)에 의한 非常位置指示用無線標識設備나 救命艇用無線機器等은 電波管理法에 基하여 甲種型式檢定을 요하는 義務的인 無線機器이다^(註18). 또한 同(나)의 操作方法도 電波管理法이 規定하고 있다^(註19). 或 同(다)海上에 있어서의 生存, 同(라)應急醫療, 同(사)MERSAR 및 同(자)國際信號書와 標準海軍航海用語의 使用은 海技士試驗科目이라고 主張할 수도 있겠으나, 實地로 이들이 通信士에 의하여 使用되는 것은 無線通信으로써 행해지는 것이므로 이들도 모두 電波管理法의 所轄事項이 되는 것이다. 其他의 同(마), (바), (아) 및 同(차)는 역시 無線通信에 의하여 無線通信士가 행하는 일인 故로 바로 電波管理法의 管轄事項이다.

以上으로 分析檢討한 즉, 同①을 비롯하여 同② 내지 同④를 包含한 STCW協約上의 無線通信士官에 대한 要件의 모두는, 實로 電波管理法의 所轄임이 分명한 것이다.

(註12) 電波管理法施行令第23條(文化公報部長官과의 合議)

(註13) 政府組織法第40條第4項: 海運과 港灣의 運營 및 建設에 관한 事務를 管掌하기 위하여 交通部長官所屬下에 海運港灣廳을 둔다.

(註14) 電波管理法第2章

(註15) 電波管理法第6章

(註16) 電波管理法第7章

(註17) 電波管理法第3章

(註18) 電波管理法第29條의 2, 無線機器型式檢定規則第3條

(註19) 電波管理法施行規則第33條, 第89條, 無線設備規則第88條

(2) 國際法優位論의 實現

國際法과 國內法과의 關係에 대하여는 여러 學說이 있으나, 現今의 大多數의 法學者는 二元論이나 國內法優位論을 물리치고 一元論과 國際法優位論을 支持하고 있다^(註20).

우리 憲法에는, 「이 憲法에 의하여 批准公布된 國際條約과 一般的으로 承認된 國際法規는 國內法과 同一한 效力을 갖는다」라고 明白히 規定되어 있다^(註21).

그러나, 우리 나라 電波管理法第3條(條約과의 關係)에는, 「電波에 關하여 條約에 따로 規定이 있는 때에는 이 法의 規定에 不拘하고 그 規定에 의한다」라고 明示되어 있으므로 電波에 關한 限은 國際法優位論의 適用이 妥當하다고 보아진다.

또한 우리 나라 電氣通信法第11條(國際電氣通信業務)에는, 「國際電氣通信業務에 關하여 協約 또는 協定에 따로 規定이 있는 때에는 그 規定에 의한다」라고 規定되어 있으므로 電氣通信에 關하여도 國際法優位論은 適用되어야 한다.

ITC는 1976年 2月 9日 批准公布(條約第564號) 되었으므로 이에 附屬된 RR第55條의 第2節(船舶局通信士證明書의 種類)內에 明示된 一般級通士證明書規定은 適用되어야 하며, 또한 從來의 1通士보다 上位級으로서 施行되어야 한다.

따라서, 一般級通士는 法律인 電波管理法上으로도 規制實施해야만 하는 것이다.

한편, IMO/SOLAS는 1981年 1月 17日 條約第730號로서 批准公布되었고 1981年 3月 31日부터 施行하고 있으므로 同條約第4章(無線電信 및 無線電話)內에 規定되어 있는 無線通信士官에 關해서는 優先적으로 適用되어야 할 것이다.

다만, STCW協約에는 우리 나라 代表가 署名은 하였으며, 아직 批准公布는 아니되어 있다. 그러나, 이 協約의 國際發效日부터 韓國船舶의 外國寄港時에는 이 協約에 의한 監督을 받을 것이며 違反時에는 抑留處分까지도 받게 된다^(註22).

交通部에서는 벌써 數年前부터 STCW對策方案을 4次以上이나 關係處에 配布하는 등, 綿密周到하게 立案을 完成한 바 있다.

無線通信의 主務處인 電波管理局에서는 그저 船舶通信長의 資格輕減策만을 10年間이 넘도록 劃策함으로써 糊塗하고 있다.

이는, 實로 작지 않은 通信政策上의 問題라고 痛感되므로 上記 國際法優位論에 準據하는 電波管理法改正案을 하루 빨리 立案하여 國會의 議決를 받도록 함이, 遞信部長官의 하실 일이라고

믿어진다.

이 意見은, 電波管理法上의 解釋에 의할 뿐만 아니라, 政府組織法上 遞信部長官은 電波管理를 掌理토록 되어 있음에 依據하는 것이다^(註23).

2. 電波管理法의 改正案

무릇, 拱手批判은 容易한 일이며, 代案의 提示 없는 批判은 建設的인 것이 못된다는 말이 있다.

筆者는 日本國의 行政先例를 參考로 하여, STCW協約發效에 對備할 電波管理法의 一部 改正案을 감히 提示한다.

먼저, 이 改正案의 趣旨 및 主要骨子を 簡記한後 RR에의 準應策과 STCW協約에의 準應策을 위한 改正案을 合쳐, 法條文 順序에 따라 具體적으로 提示한다.

(1) 趣旨

1984年 4月 28日부터 國際적으로 效力이 發生되는 STCW協約에 對備하기 위하여, 船舶無線局에 從事하는 電波通信技師의 資格證明을 보다 嚴密強化하게 發給함과 아울러, 1976年 1月 1日부터 效力이 發生한 RR上의 一般級通士制度를 採擇施行코자 하려는 것임.

(2) 主要骨子

① 船舶局無線從事者證明制度를 新設하고 每5年에 1回 이 資格을 更新함.

② 1級通士의 上位級으로서 一般級通信士를 增設함.

③ 船舶通信長의 定義를 設定함.

(3) 具體案

① 第9條(竣工檢査)中の 「資格」다음으로, 「船舶局無線從事者證明에 關한 것을 包含한다」를 加插한다.

② 第11條(無線局의 許可)中の 「資格」다음으로, 「(船舶局無線從事者證明에 關한 것을 包含한다)」를, 및 「定員이」다음으로 「第30條의」를, 각각 加插한다.

③ 第30條(無線設備의 操作과 工事)中の 「無線從事者」다음으로, 「船舶局의 無線設備로서 遞信部令이 定하는 것의 操作에 있어서는 船舶無

(註20) 朴觀淑, “新稿國際法,” 서울, 法文社, pp. 48, 58, 1967.

(註21) 憲法第5條第1項

(註22) STCW協約第10條

(註23) 政府組織法第41條(遞信部): 遞信部長官은 郵便·郵便換·郵便對替·電波管理 및 電氣通信에 關한 事務를 掌理한다.

線局無線従事者證明을 얻고 있는 無線従事者」를 加挿한다.

④ 第31條(無線従事者の 資格種目 및 従事範圍)中の「電波通信技師 1級」의 앞으로,「電波通信技師一般級」을 加挿한다.

⑤ 第33條의 2(船舶局無線従事者證明)

(가) 第1項: 第30條本文의 遞信部令의 定하는 船舶局의 無線設備의 操作을 行하고자 하는 者는 遞信部長官에 申請하여 船舶局無線従事者證明을 받을 수 있다.

(나) 第2項: 遞信部長官은 船舶局無線従事者證明을 申請한 者가 遞信部令의 定한 無線従事者の 資格이 있고 다음 各號의 1에 該當될 경우에는 船舶局無線従事者證明을 附與하여야 한다.

第1號: 遞信部長官이 當該申請者에 對해 行하는 船舶局의 無線設備의 操作에 關한 訓練의 課程을 修了한 때

第2號: 遞信部長官이 第1號의 訓練課程과 同等한 內容을 가지고 있다고 認定한 訓練課程을 修了하고 있고 그 修了한 날로부터 5年을 經過하고 있지 않을 때

(다) 第3項: 第33條의 規定은 第1項第3號를 除外하고 船舶局無線従事者證明에 準用한다.

⑥ 第33條의 3(船舶局無線従事者證明의 失效)

(가) 第1項: 船舶局無線従事者證明은 當該船舶局無線従事者證明을 얻은 者가 이를 얻은 날以後에 다음 各號의 1에 該當할 경우에는 그 效力을 잃는다. 다만 兵役法에 의한 軍服務의 期間은 除外한다.

第1號: 當該船舶局無線従事者證明에 關한 訓練課程을 修了한 날부터 起算하여 5年을 經過할 날까지의 사이, 第30條本文의 遞信部令의 定하는 船舶局의 無線設備 其他 遞信部令의 定하는 無線局의 無線設備의 操作業務에 從事치 않았거나, 當該期間內에 遞信部長官이 船舶局의 無線設備의 操作에 關하여 行하는 船舶局無線従事者證明을 받고 있는 者에 對한 訓練課程 또는 遞信部長官이 이와 同等한 內容을 가지고 있는 것이라고 認定한 訓練課程을 修了하지 아니한 때

第2號: 繼續하여 5年間 第1號의 業務에 從事하지 않았거나 當該期間內에 同號의 訓練課程을 修了하지 아니한 때

第3號: 第33條의 2의 第2項의 規定에 該當하여 無線従事者の 資格을 잃은 때

第4號: 第69條의 2 第1項의 規定에 의하여

船舶局無線従事者證明의 效力이 停止되고 그 停止期間이 5年을 經過한 때

⑦ 第36條(資格檢定 및 手帖交付)中の「無線従事者」다음에,「및 船舶局無線従事者」를 加挿하고 第1項으로 한다.

第2項: 遞信部長官이 行하는 船舶局無線従事者證明을 위한 訓練課程, 이의 認定 및 其他 이의 實施를 위하여 必要한 事項은 大統領令으로 定한다.

⑧ 第37條(通信長의 配置·無線従事者の 資格別定員)

(가) 第1項: 表 2의 左欄에 揭記한 船舶無線電信局에는 通信長(船舶通信士의 長을 말한다. 以下 같다)으로서 各 右欄에 揭記하는 電波通信士이며 船舶局無線従事者證明을 얻고 있는 者를 配置하여야 한다.

(나) 第3項: 遞信部長官은 第1項 및 第2項에 規定하는 外에, 必要가 있다고 認定될 때에는 遞信部令에 의하여 無線局에 配置할 無線従事者の 資格(船舶局無線従事者證明을 包含한다)마다의 定員에 關하여 定할 수 있다.

⑨ 第69條(無線従事者の 技術資格의 取消等)中 第2項을 第3項으로, 第3項을 第4項으로 하고 第2項을 다음과 같이 新設한다.

第2項: 第1項(第3號를 除外한다)의 規定은 船舶局無線従事者證明을 얻고 있는 者에게도 準用한다. 다만, 이 경우 同項中 技術資格이라고 한 것은 船舶局無線従事者證明이라고 본다.

⑩ 第62條의 2(船舶局無線従事者證明의 效力의 停止)

(가) 第1項: 遞信部長官은 第70條의 2 第2項의 規定에 의하여 書類의 提出을 要求받은 者가 當該書類를 提出치 않을 때에는 그 船舶局無線従事者證明의 效力을 停止시킬 수 있다.

(나) 第2項: 遞信部長官은 第1項의 規定에 의하여 船舶局無線従事者證明의 效力을 停止한 경우에 있어서 同項의 書類의 提出이 있을 때에는 遲滯없이 그 停止를 解除하여야 한다.

(다) 第3項: 第69條第3項의 規定은 第1項의 規定에 의한 停止에 準用한다.

⑪ 第70條의 2(報告等)

(가) 第1項: 遞信部長官은 이 法律을 施行하기 위하여 必要하다고 認定한 때에는 船舶局無線従事者證明을 얻고 있는 者에 對하여 船舶局無線従事者證明에 關한 報告를 要求할 수 있다.

(다) 第2項: 遞信部長官은 船舶局無線従事

表 2 法第36條第1項의 改正案
A Proposal for Amendment of the Article 37-1

船舶無線電信局	電波通信士
第1種局(國際航海에 就航하는 旅客船으로서 250名을 超過하는 旅客定員을 가진 船舶의 無線電信局을 말한다. 以下 같다)	通信長이 되기 전 15年以內에 船舶無線電信局에서 電波通信技師一般級 또는 電波通信技師1級으로서 5年以上 業務에 從事하고 現在 上記 資格中의 1인 手帖을 가진 者
第2種局(다음에 揭記하는 船舶의 無線電信局을 말한다. 以下 같다) 1. 國際航海에 就航하는 旅客船으로서 250名未滿의 旅客定員을 가진 總噸數 500톤以上의 것(沿岸區域을 航行區域으로 하는 것을 除外한다) 2. 國際航海에 就航하는 旅客船以外의 船舶으로서 公衆通信業務를 取扱하는 總噸數5,500톤以上의 것(1.의 但書를 準用한다)	通信長이 되기 전 10年以內에 船舶無線電信局 또는 海岸局에서 電波通信技師2級以上으로서 3年以上 業務에 從事하고 現在 電波通信技師一般級 또는 電波通信技師1級의 手帖을 가진 者
第3種局(다음에 揭記하는 船舶의 無線電信局을 말한다. 以下 같다) 1. 旅客船으로서 第1種局과 第2種局以外의 것(沿岸區域을 航行區域으로 하는 것을 除外한다) 2. 旅客船以外의 船舶으로서 公衆通信業務를 取扱하는 第1種局과 第2種局以外의 것 3. 第2種 또는 第3種從業制限을 가진 總噸數 500톤以上의 漁船	通信長이 되기 전 5年以內에 船舶無線電信局 또는 海岸局에서 電波通信技能士2級以上으로서 2年以上 業務에 從事하고 現在 電波通信技師2級以上의 資格手帖을 가진 者
第4種局(第1種局 내지 第3種局에 該當하지 아니하는 船舶의 無線電信局을 말한다. 以下 같다)	通信長이 되기 전 3年以內에 船舶無線電信局 또는 海岸局에서 1年以上 業務에 從事하고 現在 電波通信技能士2級以上의 資格手帖을 가진 者

者證明을 얻은 者가 第3條의 3第1號 또는 第2號에 該當한다고 보는 경우에는, 그 者에 대하여 遞信部令의 定하는 바에 의하여 當該船舶局無線從事者證明의 效力을 確認하기 위한 書類로서 遞信部令의 定한 것의 提出을 要求할 수 있다.

⑫ 第85條(罰則)

(가) 第14號中 第69條다음에 「第1項」(同條第2項에서 準用하는 경우를 包含한다)를 加插함.

(나) 同條第5號를 第6號로 하고 새로이 第5號를 다음과 같이 新設한다.

第69條의 2第1項의 規定에 의하여, 船舶局無線從事者證明의 效力이 停止되었는데도 不拘하고 第30條本文의 遞信部令으로 定한 船舶局의 無線設備의 操作을 行한 者

⑬ 附則(經過規則)

(가) 이 法은 公布後 1月後에 施行한다.

(나) 이 法律施行時現在新法第31條의 2의 第2項의 無線從事者의 資格을 가지고 있는 者는 이

法律施行日에 同條第1項의 規定에 의한 船舶局無線從事者證明을 얻은 것으로 본다.

(다) 이 法律施行時 現在新法第31條의 2의 第2項의 無線從事者의 資格의 國家檢定에 合格된 者로서 當該資格의 無線從事者의 手帖을 얻고 있지 않은 者는 當該手帖을 받은 날에 同條第1項의 規定에 의한 船舶局無線從事者證明을 받은 것으로 본다.

(라) 이 法律施行時 現在新法第39條에 따른 電波通信技師1級의 資格을 가지고 있고 船舶無線電信局에 5年以上 勤務하였던 者는 願에 의하여 電波通信技師一般級の 資格을 받을 수 있다.

(마) (ㄷ) 및 (ㄹ)項의 規定에 의하여 船舶局無線從事者證明을 받은 것으로 보는 者는 이 法律의 施行日부터 5年以內에 新法의 規定에 의한 船舶局無線從事者證明書의 交付를 申請하여야 한다.

(바) 附則 (나) 및 (ㄹ)項의 規定에 의하여 船舶

局無線從事者證明을 받은 것으로 본 쪽과 同(라)項의 規定에 의하여 電波通信技師 一般級의 資格을 원하는 쪽은, 이 法律의 施行日부터 3年以内に 前項의 規定에 의한 申請을 하지 아니한 때에는 當該期間의 滿了에 의하여 각각 이 두 가지의 效力을 잃는다.

IV. 反論과 政策效果의 檢討

STCW協約發效의 對備策의 하나로서 遞信部에서도 그가 主管하는 電波管理法을 火急히 改正해야 되겠다는 것과, 이에 따라 提示된 具體的인 그 改正案에 대하여는 여러 가지 反論이 豫想되므로 이를 檢討하여 說得할 必要가 있다.

反面에, 이 改正案의 實現으로써 얻어질 수 있는 政策의 效果도 考察해 보고자 한다.

1. 反論의 檢討

(1) 船舶職員法의 改正만으로써 充足하다는 反論

船舶通信士는 海技資格이므로 이를 規制하는 船舶職員法의 該當事項을 STCW協約의 要件대로 改正하면 足할 것이라는 反論은 通信士의 本質을 모르는 所致이다. 船舶職員法에서는 高級船員의 資格과 船舶이라는 特殊環境에의 安全適應을 規制하는 것^(註24)인 바, 이에 앞서서 船舶通信士는 遞信部의 電波管理法으로써 電波通信技師로 免許됨이 必須인 까닭이다. 즉, 電波通信技師가 된 다음에야 船舶通信士가 될 수 있는 것이므로 먼저 電波通信技師의 要件을 電波管理法에서 改正해야만 順理가 된다.

따라서, 電波管理法에서 規制해야만 할 電波通信技師의 技術的要件을 越權的으로 船舶職員法에서 規制하겠다는 것은 政府組織의 紀綱을 紊亂케 하는 妄見인 것이다.

한편, STCW協約內의 定義中 “主管廳(Administration)”이란 “船舶이 그 國旗를 揭揚할 權利를 가진 締約國의 政府^(註25)”이며, “締約國”이란 “이 協約의 效力이 發生한 國家”^(註26)이다라고 規定되어 있다. 이들 STCW協約上의 定義는 ITC上의 主管廳^(註27)과는 判異하다.

따라서, STCW協約上의 主管廳이란 大韓民國政府이지, 交通部海運港廳長은 아니다. 다만, 우리 政府組織法에 따라 海事は 交通部長官이, 海運은 海運港廳長이 掌理·管掌하고 있는 것임^(註28)에 基할 뿐이다.

STCW協約上의 免許狀發給名義도 政府(Government)이므로 電波通信技師의 證明書內에 STCW協約의 要求事項을 充足시켰다고 表示하거나 別途로 免許狀을 發給하는 것은 各國의 裁量事項이다^(註29).

그러므로, 우리나라에서 遞信部長官이 發給하는 電波通信技師手帖內에서 STCW協約要件의 證明을 할 수도 있으며, 혹은 別途로 證明(船舶局無線從事者證明)을 發給할 수도 있는 것이다. 다시 말하면, 大韓民國의 遞信部長官이 正當한 權限이 있는 公務員으로서 船舶通信士의 STCW協約要件에의 合致證明을 할 수 있다.

우리 나라 電波管理 및 電氣通信의 主管廳은 遞信部長官이므로 STCW協約上의 通信士要件은 宜當히 遞信部長官이 證明하여야 되는 것이라고 筆者는 主張한다.

電波通信의 技術事項은 바로 遞信部長官이 主管하는 職務이기 때문이다.

(2) 志願者의 過重負擔으로 인한 反論

現在, 우리 나라에서는 國家技術資格法에 基하여 電波通信技師의 應試者는 韓國職業訓練管理公團에서 實施하는 이 筆記試驗에 合格한 後, 다시 同公團에서 無線通信實技試驗에 合格함을 要한다. 兩試驗의 合格者는 비로소 遞信部長官의 該當技術手帖을 申請後에 받는 것이지만, 船舶에 乘船기 위해서는 다시 海運港廳長이 施行하는 船舶通信士海技試驗에 合格해야 하며, 乘船實習을 6個月 經한 후에야 該當船舶通信士의 免許狀을 받을 수 있는 法體制下에 있다.

이렇게 困難한 數個의 段階經由는 먼저 罷기 작이 없는데도, 不拘하고, 累上加霜格으로 또 하나 遞信部長官이 施行하는 船舶局無線從事者證明을

(註24) 船舶職員法第1條(目的): 이 法은 船舶職員으로서 船舶에 乘船한 者의 資格을 定함으로써 船舶航行의 安全을 圖謀함을 目的으로 한다.

(註25) STCW ARTICLE II (b): "ADMINISTRATION" Means the government of the party whose flag the ship is entitled to fly.

(註26) "PARTY" Means a state for which the convention has entered into force. STCW ARTICLE II - (a)

(註27) ITC ANNEX 2, ADMINISTRATION: Any governmental department or service responsible for discharging the obligations undertaken in the convention of ITU and regulations.

(註28) 政府組織法第40條第1項: 交通部長官은 陸運·航空·海運의 觀光에 관한 事業을 掌理한다.

(註29) ANNEX TO STCW: 一般規程: 規則 1/2-2(a),(b)

언기 위한 訓練課程과 試驗을 賦課하겠다는 本 改正案은, 너무도 過重한 負擔을 應試者에게 주는 것이라는 反論을 있을 수 있다.

이와 같은 論難은, 筆者가 主催하였던 韓國通信學會通信法研究分科委員會(83. 7. 7)會議에서도 提起된 바 있었다.

그러나, STCW協約上의 要件은 通信士에게만 課한 것이 아니며, 國際條約에서 決定된 事項인 고로 不可避한 일이다.

다만, 國內法制을 改正하여 效率을 올릴 수는 있으므로 公團의 試驗回數를 增加하든지, 아예 遞信部로 該試驗主管處를 移管하든지, 혹은 海技試驗日時를 調整하는 일 등은 火急히 實現되어야 할 일이다.

(3) 資格輕減의 延長으로서 足하다는 反論

우리 나라에서 船舶通信長의 法定電波通信技師 1級의 資格을, 不足하다는 理由로써 下位級인 電波通信技師 2級으로 輕減措置를 實地로 開始한 것은 1973年 2月 16日부터이다.

이 以前の 船舶局의 通信士의 定員數는 第1種局은 3名, 第2種局은 2名이었었으나, 電波管理法第37條(通信長의 配置, 無線從事者의 資格別定員)第1項內의 左欄인 船舶局의 種局을 航行區域이나 總定員의 基準을 區別치 않고, 모두 第3種局^(註30)으로 함으로써 韓國의 船舶局定員數를 單 1名으로 改惡한 것이었다.

改惡이라 함은, 이 改正希望은 船主協會가 中心이 되어 要路에 作用케 한 것이지, 韓國船舶通信士協會, 韓國船員勞動組合이나 通信關係學校機關等에서는 全部가 反對했었고 公聽會조차 열지도 않았었음을 말하는 것이다.

뿐만 아니라, 이 法律의 附則으로서 船舶通信長의 資格을 輕減措置시켰었으나, 1977年 12月 31日이 되자 다시 이 延長은 大統領令으로 變形^(註31)되어 83年 12月 31日까지로 繼續輕減케 되었다.

表 3 1通士와 甲通士의 現況
The Present Numbers of 1st Ocean-going Vessel R/O.

(1983. 8. 30現在)

區 分	人 員	備 考
電波通信技師 1級	621名	1983年度上半期合格者는 79名
甲種船舶通信士	436名	乘船者는 273名, 不乘船者는 163名

結果的으로, 船舶通信長의 資格輕減은 실로 合算하여 무려 10年間을 經了한 것이다.

1983年 9月 8日 遞信部會議室에서 開催되었던 “전파통신기사 자격경감조치검토”會議에서도 韓國船主協會에서는 繼續 船舶通信長의 資格輕減을 要望하였다.

이 理由는, 1通士가 不足하다는 것이었는 바, 이 協會에서 必要한 甲通士의 不足數는 115名이다^(註32). 따라서 이는 甲通士가 不足하다는 것이지, 1通士가 不足한 것이 아니므로 그 自体의 主張에는 別써 矛盾이 있다.

이 會議에는 特殊法人인 韓國無線從事者協會(以下 無線協會라 略記함) 및 社團法人 韓國船舶通信士協會(以下 船通協會라 略記함)의 代表도 參席하여, 각각 83年 8月 末現在의 1通士 및 甲通士의 現況數字를 印刷物로서 提示하였다. 이 中의 本論文과 直結되는 것은 다음 表 3과 같다. 參考로, 無線協會는 無線從事者의 技術資格手帖申請을 도맡아 遞信部長官의 附與를 받아 手交하는 機關이며, 船通協會는 船舶通信士의 乘船을 推薦하는 總本山이므로 이들의 統計는 가장 信憑될 수 있는 것이다.

表 3에 의하면, 1通士로서 甲通士가 아닌 者는 185名이므로 1通士가 不足하다는 船主協會의 主張은 錯誤이다. 또한 甲通士로서 不乘船者가 163名이나 있으므로 甲通士가 不足하여 船舶運航을 못하겠다라고 때를 쓸 수도 없는 일이다.

물론, 1通士나 甲通士의 個人事情으로 因하여 乘船치 않는 경우도 있을 수 있다. 이 主된 理由로서는, 1973年以前에는 船舶通信士定員이 2名以上이었는데, 納得할 수 없는 法改惡으로 因하여 單 1名의 定員으로 削減된 곳에 있는 것이다. 즉 2名이 하던 業務를 1名이 해야만 할 뿐만 아니라, 事務長이나 深夜의 發光信號操作等까지도 해야만 하는 韓國通信士의 勞苦는 실로 莫甚하다. 더우기, 이런 勞動條件의 加增以外로도 通信士에 대한 年功累加制가 實施되지 않고 있음은 海上勤務를 忌避하는 重要原因이라고 傳聞된다.

따라서, 船主側의 1通士不足 主張은 不當한 虛構임이 確實하다.

國家技術資格試驗의 通信術基準은 緩和되어, 83

(註30) 電波管理法第37條

(註31) 電波管理法施行令(大統領令第8324號). 附則第2項

(註32) 海洋韓國, 83年 8月號, p. 68

年上半期 1通士の合格者は 79名이나 되었고, 同年下半期에도 22名이合格되었으므로 1通士不足의 口實은 錯誤이다.

問題는, 通信士를 거쳐야만 通信長이 될 수 있음을 知悉함에도 不拘하고, 1通士가 없다고 주장하면 2通士로 資格輕減된다는 船主側의 意識構造에 있다. 이런 趨勢는 2通士가 없을 때에는 丙通士로 資格輕減하면 된다는 方向으로도 간 것이나, 丙通士가 없으면 어떻게 할 것이냐에 관해서는 미처 생각하지 못했을 것이다.

結果的으로, 大韓民國船舶通信士의 質은 자꾸만 墜落될 것인 바, 國家의 威信이야 어떻든, 目前의 私利(人件費節減)에만 汲汲한 不條理가 根着되는 것은 芟除되어야 한다.

企業의 私益追求에도 倫理의 限界는 있어야 하므로 船主側에서는 通信長을 위한 通信士로서의 乘船實習에 雅量을 배풀기를 바라마지 않는다. 이는 “가진 자”와 “없는 자”의 隔差解緩에 의한 國民總和와 社會正義實現에도 이바지되는 國家의 命題이기도 하다. 이 機會에, 外國의 船主가 費用을 負擔함으로써 韓國通信長의 再教育을 시켰던 일을 우리 船主側에 喚起코자 한다. 1978年8月, 英國의 Mobile Shipping社에서는 3名의 教育을 韓國航空大學에서 받도록 하였었다^(註33).

電波管理局長은 船主側에의 追從에 의한 舊態依然을 脫皮하고 오히려 遞信部長官을 輔佐해야 할 것이며, 海運의 監督官廳에서도 國家百年의 大計를 위하여 毅然한 行政權을 發揮하기를 바란다.

通信長의 代를 이을 通信士의 乘船措置를 官命으로 하고, 이에 不服하는 船主는 船舶職員法上的 條項으로써 斷乎히 處罰하는 法의 制定이 必要하다. 이렇게 되어야만, 즉 政府가 活動해야만 開發途上國의 發展을 阻害하는 原因을 克服할 수 있다는 것은 常識事項이다^(註34).

(4) 日本國의 先例를 따름으로써 充足하다는 反論

日本國에서는 RR士의 一般級通士를 從來의 1通士와 一致케 하여 施行하고 있을 바, 우리 나라에서는 이에 따르지 않음이 正當하다. 理由인즉 RR에는 分明히 一般級通士가 1通士의 上位級으로서 規制되어 있기 때문이다.

日本國은 1906年 Berlin國際無線電信條約에 加入한 以來 第1級無線通信士에 대한 國家의 待遇가 높았을 뿐 아니라, 이들 出身者들이 現在의 官·公·民의 社會全般에서 指導者의 位置를 占하고 있다. 이와 같은 社會的傳統을 姑保하고라

도, 81年末現在 日本國의 第1級無線通信士總數는 11,470名^(註35)을 上廻하고 있으므로 이 制度를 變更한다면 該 社會의 問題까지 惹起될 念慮마저 尙상할 수 있다.

1970년에 發刊된 學陽書房의 電波小六法內的 RR번역에는 860A(3)으로서, 「海上移動業務를 위한 無線通信士 一般證明書도 있다」^(註36)라고 하였을 뿐이며, 이를 國內立法化를 하지 않았음은, 1通士에 대한 固守性을 維持한 것을 나타냈다고 解釋된다.

우리 나라의 1通士數는 700名未滿이므로 이의 改正으로 인한 社會問題累及은 크지 않을 것 같으며, 時의 革新이 希求되는 時運은 이의 改正斷行을 支持한 것으로 보인다.

우선은 1通士上位級으로서 一般級通士를 加插改正한 후, 約5年間의 經過期間이 지난 후에, 1通士와 2通士를 調節함이 좋을 것으로 생각된다.

中土進國인 우리나라는 日本과는 다르므로, 그를 따르지 말고, RR의 規制대로 改正措處함이 바람직한 일이다.

(5) 其他理由로 인한 反論

其他 百家爭鳴에 의한 反論도 없지 않을 것이므로 遞信部의 諮問委員會를 통한도 勸獎된다.

자우간, 無線通信士問題는 改革을 斷行할 時點에 있으므로 時宜히 國際條約 改正에 即應도록 斷을 내려야 할 것이다.

2. 政策效果의 檢討

筆者의 電波管理法 改正提案이 實現될 때의 期待할 수 있는 政策效果를 세 가지 部面으로 나누어 檢討한다.

政策은 樹立의 過程보다 效果面의 分析이 重要視된다는 것과, 發展이란 計劃된 變動을 뜻하는 것이라 하므로, 電波管理法의 改正이 가져다 줄 發展像을 고려한다.

(1) 常識性的의 具現

① 通信部門에서의 法體系完備에 의한 遵法秩序가 構築된다(事實上 條約과 國內法令과의 不

(註33) 한국부동산중개협회회보, 서울, 1978年 7月31日~8月26日間, 第160時間, 第19號, pp. 14~16, 1978.

(註34) 俞慧外, “政策學概論”, 法文社, 서울, p. 270, 1950.

(註35) “通信白書,” 日本郵政省, 東京1981年度, p. 349

(註36) “電波小六法,” 學陽書房, 東京, p. 141(一般證明書も有る), 1970年.

一致라든가 또는 電波管理法은 있으나 없으나 無關하다는 世評을 拂拭될 것이다).

② 電氣通信의 主管廳인 遞信部長官의 本然의 姿勢確立에 이바지되며, 國家行政의 紀綱이 肅然해진다(從前에는 電波管理法의 改正이 他部處 또는 船主協會의 意圖대로 追從만 되어 왔다. 이는 2級職國家公務員이던 電波管理局長의 階級이 낮았음에 基因했던 것이라고 云謂되는 바, 積極的인 電波管理法改正實現은 遞信部長官의 威信을 高揚하는 것이다).

③ 國際條約을 忠實히 遵守케 됨으로써 大韓民國의 國際的地位가 向上된다.

④ 國際電波社會에서의 後進相을 脫皮하고 「呼出에 대한 應答遲延局은 모두 韓國船이다」라는 貶言은 免하게 된다(2人의 通信士定員은 聽守時間을 2倍로 增加시킬 수 있기 때문이다).

⑤ 無線通信士의 새 人事制度를 確立케 함으로써 明朗한 社會風土 培養에 이바지된다. 이에 關聯하여, 總務處가 主管하는 公務員法等은 改正되어 通信士는 優待되어야 한다.

⑥ 通信從事者의 勉學風土가 向上되고 通信教育이 發展된다(10年余나 資格輕減을 해 왔던 社會風土는 昇級試驗에의 努力을 오히려 嘲笑의 의으로 하고 있음은 痛嘆되는 事實이다).

⑦ 새로운 海上無線通信設備에 대한 關心의 增進에 따라 通信產業發展을 助長한다.

⑧ 海上通信의 正常化로 인하여 우리 나라 海運의 發達을 引導한다.

⑨ 올바른 價値觀의 定立에 寄與되어 健全한 正義社會具現을 促進한다.

⑩ 通信科學의 研究가 獎勵되어 學問하는 氣風을 振作한다.

(2) WCY '83의 實踐

國際聯合은 1983年을 “世界通信의 해”(World Communications Year: WCY '83)로 宣布하면서, “Development of Communication's Infrastructures”를 副題로서 選定하였다.

아울러, ITU를 WCY '83의 先導機關임을 決定하고, 世界의 모든 通信關係者들은 이의 調整에 協助토록 要請하였다.

WCY '83의 目的은 大略 다음과 같이 集約된다. **첫째**, 通信이 모든 國家의 經濟와 社會의 發展에 있어서의 必需의 要素로서 基本的인 重要性을 차지하고 있음을 再認識시키자는 것, **둘째**, 이를 契機로 하여 모든 國家로 하여금 通信發展을 위한 各自의 政策을 深層檢討分析케 하며 **셋째**,

通信infrastructures의 加速的인 發達을 促進하는 것이다.

생각컨대, UN이 宣布하는 世界年으로서 “通信”이 그 主題가 되는 일은 이번이 처음이며, 앞으로 1900年代에서는 다시 없을 것으로 보인다. 이렇게 貴重한 WCY '83을 맞은 우리 通信人은 千載一遇인 이 世界年을 率先해서 뜻있게 보내야 될 使命感을 느끼고 있다.

WCY '83의 目的中的의 둘째에는 通信發展을 위한 契機로서 “各國 스스로의 通信에 관한 政策에 대한 深層檢討分析”이 促求되어 있다.

따라서, 우리 나라에서도 電氣通信의 政策에 관한 檢討分析이 행하여져야 될 것이다. 특히, RR에 即應하는 一般級通士의 採擇 및 STCW協約上의 無線通信士官要件에 관한 對策等은 바로 이에 該當하는 것이라고 보아진다.

가장 두드러지는 檢討對象은, 우리 나라의 電氣通信主管廳의 問題인 바, 遞信部가 主人意識을 自覺하고 船舶·航空機이건 自家·官廳이건 間에, 그곳에서 일하는 通信士는 積極的으로 管理해야 되겠다는 意識構造를 堅持하는 것이다.

遞信部는 從前의 「뒤따라다니는 部」에서 「先導하는 部」로 完全히 인식을 달리해야 한다.

WCY '83을 맞아 遞信部에서는 國際學術세미나·電氣通信展示會·靑少年美術大會·郵票展示會를 主管하였으나, 이런 外部의인 行事보다도 船舶通信長에 관한 電波管理法을 合理的으로 改正하여 對處함이, 오히려 그 目的에 맞는 通信政策의 實踐이 되는 것이라고 믿어진다.

그간, 우리 나라에서는 韓國電氣通信公社·韓國 데이터通信株式會社等이 새로이 發足하였고^(註37), 電子交換이나 光纖維線路等의 活用に 의하여 ISD^(註38)가 開通되고, 電話申請積帶도 急激히 解消되는 등 實로 광복할 發展을 이룩하였다.

或者는, 이것이 바로 WCY '83의 第3目標인 “通信infrastructure의 加速的인 發達”에 符合되는 것이라고 보고 있다.

물론, 通信에 관한 物的設備가 增設·效率化되는 것은 歡迎되는 일임에 틀림없으나, 이는 人間을 위한 것이며 人間에 의하여 이루어진 人間의 것임도 또한 事實이다.

(註37) KTA : 1982. 1. 1發足, KDACOM : 1983. 3. 29.發足

(註38) 국제자동전화(International Subscriber Dialing) : 1983. 8. 1. 開始.

따라서 “통신 infrastructures”라는 것은 物的인 것 뿐만이 아니라, 人的인 것도 包含되어 解釋되어야 한다고 말하고 싶다.

또한, 人類歷史의 發展은 唯物的인 革命 (revolution)에 의한 것이 아니고, 人間의 精神力에 의한 漸進的인 進化 (evolution)에 의한 것이라고 알려져 있다.

그러므로, 電氣通信의 主管廳은 通信의 設備에만 置重하지 말고, 通信에 관한 人間의 問題尊重에도 注目해야 할 것이다.

船舶無線通信에 있어서도 唯物的인 無線設備와 아울러, 이를 操作管理하는 人間인 無線通信士에 관한 問題도 있다.

通信infrastructure의 加速的인 發達을 期하자는 WCY '83의 目標達成의 하나로서, 韓國에서는 船舶無線通信士를 規制하는 電波管理法의 改正提議 解決도 包含 實顯되어야 할 것이다.

通信設備設置만으로 내닫고 있는 우리나라 通信政策에, 通信人力置重도 併進되는 政策의 檢討와 改善實踐은 실로 WCY '83을 具現하는 일이다.

(3) 先進祖國創造에의 寄與

1983年 1月18日 第115回臨時國會에 參席하신 全斗煥大統領은 今年度の 國政을 이끌어 나갈 抱負와 所信을 國民앞에 밝히는 國政演說을 통해 「先進祖國의 創造」가 바로 우리의 國民의 輿望이고 時代의 召命임을 強調하고, 自身의 任期中 身命을 바쳐 期必코 實現시키겠다는 決意를 表明한 바 있다. 그리고 이를 위해 여러 分野에서 해야 할 目標을 밝혔던 바, 그 중에서 「公開政治의 風土造成과 어떠한 政策決定도 國民의 討論과 輿論의 수렴을 거쳐야 한다는 慣行을 계속 尊重해야 할 것」을 強調하고 있다.

따라서, 船舶通信士의 定員削減政策이 單1회의 公聽會開催도 없이 大多數關係人의 反對에도 不拘하고 오직 船主協會의 願案대로 決定해버렸던 改惡은 다시는 없을 것이며 또한 改正되리라 기대한다. 또한, 이와 같이 實施되었던 船舶通信長의 資格輕減을 10年間이나 無理하게 強行하고 또 또 다시 舊態依然하게 이를 延長하겠다는 非理는 斷然 排除되어야 마땅하다.

船舶通信長에 대한 國際要件은 一層 嚴密強化되었으므로 우리도 이에 맞추어 이 資格을 補強向上시켜야 하는 것이다. 이리키 위하여서는 RR대로 1通士의 上位級으로서 一般級通士를 設定하고 또한 STCW協約상의 該當要件에 適合토록 船舶局無線從事者證明制度를 新設해야만 된다.

여기서, 前者는 70年代의 “祖國의 現代化”때 벌써 이루어야 했던 改正이며, 後者는 늦었으나 焦眉의 改正事項에 該當된다.

우리나라에서만, 一般級通士보다 2階級이나 아래인 2通士로 船舶通信長의 資格을 輕減延長함은 結局 後進祖國으로의 逆行을 賣來하는 것이다.

電氣通信의 主管廳에 의한, 通信士에 대한 政策改善은 바로 先進祖國을 創造하는 第1步라고 믿어진다.

V. 結 論

1. 認識된 事實

(1) STCW協約이 締結된 背景에는, 大型海上汚染의 主된 原因이 便宜置籍船士의 船員의 人的 過失에 있었으므로 이를 是正함으로써 事故를 豫防코자 함에 있다.

(2) STCW協約의 目的은 船員을 訓練하고 當直勤務를 刷新케 하며 船員에게 發給되는 資格證明을 嚴密強化하자는 것이다.

(3) STCW協約의 規制對象에는 無線通信士官도 包含되며, 이에 대한 要件은 海上安全訓練을 畢할 것과 아울러 海上無線通信에 能通케 하는 것이다.

(4) 船舶通信士의 法淵은 RR士의 無線通信士인 바, RR은 1974年改正되어 一般級通士를 從來의 1通士보다 上位級으로 新設하였다. 이는 海上移動無線通信業務의 專擄級이며 大多數의 先進各國에서는 이 制度를 採擇實施中이다.

(5) 一般級과 1級の 通信士의 資格要件을 比較檢討하였던 바, 一般級の Morse無線通信實技의 速度基準은 低下되어 있으나 工學面에서는 越等하게 格上되었고, 새로이 電子工學에 대한 理論과 實技에 能通한 것을 要求하고 있음이 다르다.

(6) STCW協約상의 Radio Officer의 要件과 RR士의 一般級通信의 要件을 比較하면 共通點은 많은 反面에 相違點도 있으나, 이 相違點은 消極的인 것이어서 두 協約상의 當該要件은 쉽게 調和一致된다. 이는 바로 國際社會에 即應되는 새로운 船舶通信長의 實像이다.

(7) STCW協約상의 無線通信士官에 대한 要件을 檢討한 바 海上安全教育訓練에 관한 네 가지를 除外하고 一切는 電波管理法의 所轄事項에 속한다.

(8) RR士의 一般級通士를 制度化하는 것도 우

리 나라에서는 電波管理法의 所轄事項이다.

(9) 우리 나라의 電波管理에 관한 主管廳은 遞信部長官이다.

(10) 電波에 관하여는 國際法優位論의 適用이 妥當하다.

(11) STCW協約上의 無線通信士官에 대한 要件의 證明은 遞信部長官이 附與할 수 있다.

(12) 船舶局의 通信士定員을 規制하는 電波管理法第37條를 關係國民이 多數 反對하였음에도 不拘하고, 公聽會等에서의 討論도 거치지 않고 船主協會단의 願案대로 改正하여 實質的으로 單1名의 定員으로 하였던 일은 非民主的이며 不合理的인 改惡이었다.

(13) 船舶通信長의 法定資格인 1通士를 10年間以上이나 繼續해서 下位級인 2通士로 資格輕減을 거듭하는 것은 이 資格을 強化하고 있는 國際條約의 趣旨에 違背되는 行政이다.

(14) 1通士가 不足하다는 統計는 錯誤이다.

(15) 甲通士도, 船主協會가 不足하다는 115名의 2倍以上數의 剩餘가 있다.

(16) 通信士로서 6個月의 乘船經歷을 거쳐야만 通信長이 될 수 있다.

(17) 1通士의 乘船實習은 不應하면서, 1通士가 不足하다는 핑계는 電波管理法의 法的威信을 輕視하는 意識構造의 所産이다.

(18) 船舶通信長의 資格輕減은 既定事實이라는 前提下에서, 上級資格으로의 勉學努力이 오히려 嘲笑의 的이 되는 價値顛倒가 社會風潮로서 根着되어 있다.

2. 願望되는 倫理(秩序)

(1) STCW協約은 우리 나라 憲法에 基하여 批准公布되어야 한다.

(2) STCW協約의 國際效力發效에 앞서서 國內關係法令인 船舶職員法令은 改正公布施行되어야 한다.

(3) STCW協約上의 無線通信士官에 대한 要件強化에 對備하여, 無線通信一切를 規制하는 國內法令인 電波管理法의 關係條項도 改正實施되어야 한다.

(4) 우리 나라 電波管理와 電氣通信의 主管廳인 遞信部長官은 STCW協約發效에 對備하여, 緊急한 課題로서 그가 主管하는 電波管理法의 一部를 改正實施해야 한다.

(5) 電波管理法上 改正될 事項은 “船舶局無線從事者證明制度”로서 遞信部長官의 名義로 發

給되어야 한다.

(6) 國際無線通信規則(RR)上의 電波通信技師一般級證明書는 電波通信技師1級의 上位級으로서 즉시 採擇施行되어야 한다.

(7) 船舶通信長의 法定資格인 電波通信技師1級을 下位級인 電波通信技師2級으로 資格輕減한 措置를, 더 延長하여서는 아니된다.

(8) 船主들의 企圖만으로써 決定되었던 船舶通信士의 定員削減은 是正되어야 하며, 遠洋區域과 總噸數를 基準하여 2名의 定員으로 復元되어야 한다.

(9) 船主들은 目前의 私益만에 의하지 말고, 船舶通信長養成을 위한 電波通信技師1級의 乘船實習을 協調해야 한다.

(10) 海運港灣廳長은 電波通信技師1級의 船舶通信長을 위한 實習에 船主가 응하지 않는 경우는, 이를 強制해야 한다.

(11) 電波通信技師2級資格手帖所持有者로서 船舶通信長의 資格輕減을 받고 있는 者들은 上位資格試驗에 合格도록 부지런히 勉學해야 한다.

(12) 모든 電波通信士는 STCW協約에서의 要求에 따라 訓練을 받고 새로운 電子工學의 研修를 거듭한後, 이를 위한 證明制度에 應해야 한다.

(13) 우리 나라 WCY '83事業으로서 通信士政策에 대한 深層檢討分析도 이루어져야 한다.

(14) 通信設備에만 偏重된 遞信部의 通信政策은 人的併重으로도 發展되어야 한다.

(15) STCW協約의 發效에 對備한 電波管理法의 改正이, 本案대로 實現되어, 先進韓國의 創造에 寄與되어야 한다.

3. 附隨되는 建議

本論에서 詳論하지 못한 問題點을 整理하여 各官廳 所管別로 區分해서 그의 實現을 促求한다.

(1) 總務處

① 公務員法 및 公務員試驗令이 改正되어, [職群: 通信]內에 새 職列로서 通信監理官(通信士職) 및 通信研究官의 두 가지만이라도 增補될 것.

② 通信職列의 上記階級도 1級까지 昇進할 수 있도록 改善될 것.

(2) 科學技術處

① 國家技術資格法으로써 規定되어 있는 電波通信 檢定主管處는 韓國職業訓練管理公團에서 電氣通信의 主管廳인 遞信部로 還元되게 될 것.

(3) 遞信部

① 電波管理局內에 檢定課가 新設되어, 船舶

局無線從業者證明(同教育機關認定業務 包含)吳電波通信의 國家檢定業務를 分擔하도록 될 것.

② 電波管理公務員의 專門性이 提高될 것, 最小限 5年以上 國際航海에 從事한 電波通信技師 1級을 1名만이라도 配置 될 것.

③ 一般海岸局에도 電波通信技師의 法案資格과 定員은 지켜지도록 監理 될 것.

④ 國際無線通信規則(RR)의 改正完本이 즉시 發刊되어 國民에게 適時 周知될 것.

⑤ 韓國電氣通信公社 傘下인 一般海岸局에서 學校在學生의 無線通信實習이 이루어지도록 周旋될 것.

(4) 海運港灣廳

① 通信士에게는 「先免許後實習」의 制度로 하고 6月間乘船經歷後에 通信長으로서의 履傭承認이 되는 方法도 檢討될 것.

② 船舶通信士海技試驗期日은 國家技術資格法에 의한 電波通信技師試驗 合格即後에 施行되도록 變更調節될 것.

(5) 兵務廳

兵役法第78條에 基하여 「兵役義務者가 國外旅行을 하는 경우 海洋 및 水産系大學生의 乘船實習을 許可範圍로 하고 있는 現規定에, 「工大電波通信專攻學生의 乘船實習(通信)」도 加插包含될 것.

(6) 文教部

① 工大電波通信專攻者의 在學中의 乘船實習實現이 周旋될 것.

② 船舶通信長을 위한 教科課程研究에 支援이 있어야 될 것.

(7) 韓國職業訓練管理公團

① 韓國技術資格檢定公團에서 技師檢定審議委員으로 委嘱했던 團休會員(韓國通信學會, 1977年11月2日字)과의 協調는 承繼 活用되어야 할 것.

② 電波通信技師는 國際資格의 므로 關係條約(STCW 包含)의 改正에 注目하고, 電子工學(電子回路, 自動制御, Computer)을 試驗科目으로서 補充 強化할 것.

③ 技師 1級으로서 乘船經歷이 있는 者를 1名만이라도 職員으로서 配置할 것.

이러한 本研究의 努力에 의하여, 우리 나라 電波通信에 관한 政策의 改善이 이루어져서 情報化社會를 先導하는 通信이 發展되고, 偉大한 先進祖國創造가 促進될 것을 確信한다.

參 考 文 獻

I. 編·著書

- (1) 金海東, "調査方法論講義," 서울, 甲中堂, 1976
- (2) 국세전기통신임업(주) 제564호, 1976. 2. 9., 서울, 판보 제7267호
- (3) 國際電氣通信條約附屬無線通信規則 (1979, 1979-1980) 東京, 電波振興會, 1981.
- (4) "1978年船員의 訓練·資格證明 및 當直勤務의 基準에 關한 國際條約," 釜山, 藝文社, 1978.
- (5) "電波法令集," 東京, 電波振興會, 1983.
- (6) "通信政策," 遞信部, 서울, 1982.

II. 論文·其他

- (1) "論文集," 서울, 光云大學, 1962~1983.
- (2) "無線從業者의 制度改善과 供給均衡化方案에 關한 研究報告書," 서울, 韓國電氣通信產業研究所, 1977.
- (3) "社會科學論集," 서울, 延世大學校, 1977.
- (4) 成義慶, "통신의 世界 世界," 서울, 電子時報, 1983. 8. 3.
- (5) 申相珪, "電氣通信의 國際協力의 增進方向," 서울, 韓國通信學會誌, 1982.
- (6) 李李浩, "豫言者의 知性과 司祭의 知性," 서울, 月刊中央, 1969年 5月號.
- (7) 李珍, "外國船主要請에 對한 船舶通信長 再教育," 서울, 韓國無線從業者協會會報, 第19號, 1978.
- (8) 李珍, "海上移動業務의 當面課題," 서울, 韓國通信學會誌, 第5卷, 1980年.
- (9) 王志均, "無線從業者의 當面課題," 서울, 韓國無線從業者協會會報, 第19號, 1978.
- (10) 王志均, "世界通信의 世界 國民意識의 刷新," 韓國無線從業者協會會報, 第8號, 1983.
- (11) 王志均, "STCW協約의 發效力 船舶通信士의 教育方案," 서울, 月刊 海洋韓國, 第8號, 1983.
- (12) 王志均, "電波通信教育의 改善方案," 光云大學論文集, 第11號, 1982.
- (13) 韓國通信學會誌, 서울, 1975~1982.
- (14) 韓國行政學會誌, 서울, 1978~1982.



王 志 均 (Ji-Kyoon WANG) 正會員
 1923年 7月25日生
 1945年 8月: 舊官立朝鮮無線電信講習所 卒業
 1977年 2月: 建國大學校行政大学院行政學科(通信行政專攻)修了
 1945年~1950年: 交通部技士(航空 및 鐵道通信)
 1951年~1959年: 大韓海運公社(等)通信長(海上通信)

1960年~現在: 光云學園敎員, 光云大學敎授, 同大學附設通信科學研究所長, 本學會副會長