

21世紀를 向한 海技高等教育

李 相 鏤*

Hihger Maritime Education for the Developed Society in the 21st Century

Sang-Jib Lee

〈 目 次 〉

Abstract

I. 序 論

II. 海技教育 理念에 있어서의 葛藤

III. 主要 先進國의 海技教育體制의 變遷과 特性

IV. 韓國 海技高等教育에 대한 自省과 그 發展方向

V. 結論 및 提言

참고문헌

Abstract

In this paper, the basic strategic method to induce the entrants and to raise the morale of students for the maritime college has been discussed. and it is pointed out that the values of higher maritime education in the developed society have a tendency to be highly evaluated from the point of not only maintaining the national shipping but also controlling the quality of the shipping industries and marine environment.

Consequently, the new maritime educational program has to be developed so that the student may make a decision to choose his course for the future job on the base of traditional maritime training.

I. 序 論

2차대전 이후 海運不在의 상태였던 우리나라가 오늘날 세계적인 선박보유국으로 발돋움하게 되었고 한동안 해외 진출 선원 인력의 연간 임금 총액

은 상품 수출로 얻어지는 총외화 가득액의 45%를 웃도는 때도 있었다. 이러한 海運力의 신장은 海技人力이 그 견인차 역할을 하였기에 가능했다고 할 수 있다. 그러므로 우리나라에서 海技教育이 그간 국민 경제와 국가 발전에 기여한 공헌도는

* 韓國海洋大學校 海事大學教授

높이 평가되어야 할 것이다.

그러나 급진적인 산업 사회의 발달, 젊은 세대의 의식 구조의 변화등 으로부터 파생되는 갖가지 괴리와 가치 체계의 혼란으로 오늘날 우리나라 해기교육은 엄청난 시련에 직면하고 있다. 게다가

- 해기교육은 저개발국에서만 가능하다.
- 선진화된 우리 사회에서 해기교육은 실현 불가능하다.
- 해기교육을 굳이 대학 수준으로 할 필요가 없다.

등과 같은 여론이 분분하다. 그러므로 오늘날

- 미래 한국 사회에서 해기고등교육은 실현 가능한가.
- 고등교육기관에서 해기교육을 왜 하여야 하는가
- 해기고등교육을 존속시켜야 할 이유가 어디에 있는가.

등과 같은 문제에 대한 해답을 찾는 것이 매우 중요시 되고 있다. 따라서 이 글은 海技高等教育이 指向해야 할 바를 주로 다루게 되며, 편의상 대학 과정 해기교육을 중심으로 논의하기로 한다. 문제 제기의 단계로서 이 글에서 저자는 기존의 연구조사 결과를 참고로 하면서 직접적인 경험과 많은 인사들과의 토론을 바탕으로 직관적이고 통찰적인 논의를 하고자 한다. 즉, 이 글에서는

- 해운 산업과 해기 인력과의 역학구도의 변천에 대한 역사 의식과 산업 사회의 급진적인 변화에 능동적으로 대처해 나간다는 확고한 교육관
- 교육 현장에서 재학생에게 지식·기술을 교수할 뿐만 아니라 그들의 행동과 태도 변화에 깊은 관심을 쏟아온 과정에서 몸에 배인 인간관
- 한동안 급진·과격 양상으로 전개된 학내 소요 사태 수습 과정에서 체득한 상황대응 논리와 현실 감지력
- 세계해기교육 동향에 관한 정보와 선진국 해기 학교 방문조사 결과 및 많은 토론과 발표를 통

하여 얻어진 식견과 직관 등을 토대로 의견을 개진하기로 한다.

따라서 이 글은 해기고등교육의 위상 정립과 해기교육 모형 정립에 있어서 가치있는 기본 자료로 활용될 수 있을 것이다.

II. 海技教育 理念에 있어서의 葛藤¹⁾

해기인력은 장기간의 교육 기간과 고가인 교육 설비가 요구되는 교육 과정을 이수하여야 함에도 불구하고 장기 승무를 기피하는 것이 선진화 사회의 추세이다. 그러므로 어느 교육에서보다 이념적인 갈등이 심하다. 게다가 선박 기술의 변천, 선원 인력 공급 구조의 변화, 선박 국적 등록 제도의 변화, 피교육자의 가치관 변화 등으로 해기교육 이념에는 대립적인 면이 많아졌다. 여컨대,

- 사용자 이익을 우선으로 할 것인가 피교육자의 발전을 우선으로 할 것인가.
- 전통적인 Ship's Manager를 육성할 것인가 Ship's Driver를 육성할 것인가.
- 실기교육에 비중을 둘 것인가 이론교육에 치중할 것인가.
- 피교육자의 두뇌는 공학 지향적인 기능과 비공학적인 기능을 동시에 발휘할 수 있다고 볼 것인가 어느 하나의 기능만 발휘할 수 있다고 볼 것인가.
- 운항사 육성 체제로 교육할 것인가 재래의 항해사, 기관사 육성 체제로 교육할 것인가.
- 職業人性教育을 사관학교식으로 할 것인가 개방 자유주의적으로 할 것인가 하는 견해 등이다.

이와 같은 이념의 갈등들이 완전히 해소되기를 기대할 수 없을 뿐만 아니라 해소되는 것이 반드시 바람직한 것만도 아니다. 그러므로 이러한 논쟁과 갈등은 어느 하나를 택하고 그와 대립되는 것을

1) 이상집, 고등성장 사회에 해기고등교육 방안에 관한 연구, 한국해양대학교 해시산업연구소 논문집 제2집, 6~7쪽, 1992.

폐기함으로써 해결하려는 흑백논리보다는 양자간의 상대적 비중, 우선순위, 상호 보완적인 면등을 고려하여 조절해 나가는 것이 바람직하다.

III. 主要 先進國의 海技教育體制의 變遷과 特性²⁾³⁾⁴⁾⁵⁾⁶⁾⁷⁾

선박 기술의 발달, 해운 환경의 변화, 개인의 욕구 단계의 변화 등으로 해기교육에는 많은 변화가 거듭되어 왔다. 세계적인 해운국 임에도 불구하고 오늘날 학생지원 기피로 어려움을 겪고 있는 영국 해기교육을 중심으로 그 변천 과정을 살펴보면 다음과 같다.

- 첫째 단계로 선주 주도하에 최소한의 교육 투자로 선박운항기술을 전수하는 徒弟式교육을 들 수 있으며 이 경우 오직 선주의 이익을 지향하는 교육이 실행되었다 할 수 있다.
- 둘째 단계로 선박 기술이 발달됨에 따라 기초 원리를 이해시키는 과정 없이는 기술 전수가 불가능해지자 정규 학교 교육 체제로 교육하기 시작하였고, 선주 이익과 더불어 국가의 해운 발전을 지향하게 되었다.
- 셋째 단계로 해운 환경의 변천에 따라 선박 운항 기술에 병행하여 다방면에 걸친 폭 넓은 지식과 교양 교육을 추가하여야 하였다. 따라서 대학 과정 해기교육이 대두되었으며 이 경우 교육 목표는 국가의 해운 발전에 비중을 두게 되었다.
- 넷째 단계로 산업 사회의 발달에 따라 해기학교 지원 기피 현상이 일어나자 개인이 성장 발전할 수 있는 교육 기회를 제공하여야 하였다. 따라서 해상 승무 경력자가 다양한 분야로 진출할 수 있도록 교과과정을 운영하여야 한다는 주장이 대두되게 되었다.

즉, 해기교육은 선주의 이익을 위하여 출발되었으나 국가 발전과 개인의 발전도 동시에 추구해야 한다는 쪽으로 그 목적과 개념이 확장 되었다. 그리고 해기교육 제도는 도제식 교육에서 출발하여 기술학교 교육, 전문학교 교육, 대학교 교육으로 변천해가는 추세를 읽을 수 있다. 한편 이러한 변천 과정에서

- 교육의 자율성은 어느 정도 유지되었는가.
- 실기와 학문중 어느 쪽에 비중을 두었는가.
- 해운 경기의 부침과 교육의 일관성과의 관계는 어떠했는가
- 재학생이 전통적인 태도를 유지했는가 아니면 자유 방만한 태도로 변했는가.

등과 같은 점에 주목하고 이들 항목이 해기교육에 어떠한 영향을 주었는가를 주요 선진국을 중심으로 살펴보면 다음과 같다.

영국 : 전통적으로 선주 주도하에 해기교육이 실시되었으며 교육의 자율성이 없고 해운산업의 경기 부침에 따라 모집 정원을 조절하는 등 일관성을 유지하지 못했다. 그리고 주로 선박 운항 기술교육에 역점을 둔 결과 해기교육의 가치와 개념이 극히 제한적인 범위에 국한되게 되어 매력이 퇴색되고 지원 기피 현상이 확산되기 시작하였다. 1981년에서 1986년 사이에 학생수가 5,300명에서 700명으로 무려 87%나 줄어들었고 신입생은 1980년에 1,274명 이던것이 1986년에는 82명으로 감소된 바가 있었다(T.D. Underwood, Future Manning Practices and the Shipowner, Technology and Manning in the 1990s, a one day Conference 1987.의 14면, The Telegraph, 1991. 11의 15면 1992. 4의 15면). 최근에 학위 과정으로 교육기관을 승격시키고 국고를 지원하기 시작하였으나 교육활기

2) 1981년 필자의 영국, 일본, 미국의 해기사대학 방문조사 결과

3) 1992년 11월 영국인 개원교수 Mark Tompson과의 대담 결과

4) 1992년 필자의 미국 뉴욕 및 메사츄세츠 주립 해사대학 방문조사 결과

5) 1992년 미국 뉴욕 주립 해사대학 Jose Femenia 교수와의 대담 결과

6) 1992년 해외(영국) 장기연수 교수와의 대담 결과

7) 이상집 외 3인, 한국해기사의 교육개발에 관한 연구, 한국해양대학 해운연구소, 1984

를 되찾기는 어려운 실정이다. 여기에는 여러가지 요인이 있으나 해기교육기관은 특정산업체의 인력육성을 위한 하위 예측 기구라는 인식이 깊은 점과 해기교육의 가치를 인정해 주는 사회적인 풍토가 조성되어 있지 않은 것이 하나의 이유가 된다.

일본 : 국가 주도하에 전통적인 해기교육이 실시되었으나 2차 대전 이후 학생 힘에 의하여 급진적인 체제 변화가 있었고, 그 후 선주가 수용못할 정도로 학생의 태도가 방만해짐으로써 고용을 기피하게 되었고 이것은 지원기피를 초래하는 악순환의 불씨가 되었다. 그리고 교육내용을 기초 학문에 치중하는 쪽으로 변화시켰으나 해기고등교육기관으로 뚜렷한 위상을 굳히지 못했다. 즉, 일본의 경우에는 급진적인 체제 변화, 학문 치중의 교육기관으로 변신함으로써 해기고등교육은 침체의 늪으로 빠지게 되었으며 국적 해기인력은 주로 전문학교 교육에 의존하고 있는 실정이다.

미국 : 전통적으로 대학과정에서 교육하여 왔으

며 교육의 일관성을 유지하면서 발전을 거듭하고 있다. 미국 사회에서는 해기고등교육의 기능과 가치가 사회적으로 중요시되고 있어 해운 경기에 관계없이 교육 활기는 유지되고 있다. 교육내용은 자율적인 교육 개혁과 부단한 자구 노력을 통하여 발전해나가는 반면 재학생의 행동과 태도는 전통을 고수함으로써 다양한 사업계가 졸업생을 선호하는 사회적인 분위기를 조성해 나가고 있다. 그러므로 미국의 해기고등교육기관은 선진화 사회에서 성공을 거두고 있는 대표적인 경우라고 할 수 있다.

한국 : 한국 해기고등학교기관의 발전 양상은 국비 지원으로 지속성을 유지해 왔다. 그러나 교육개념과 내용의 신장에 있어서는 언제나 묵시적으로 교육 자율이 제약을 받아왔다.

이상에서 언급한 내용을 요약하면 다음표와 같다.

	교육의 자율성	실기중시	학문중시	교육내용의 신장	학생정원조절의 일관성 유지	학생 태도의 전통성 유지	해기고등교육의 성공여부
영 국	낮 음	높 음	낮 음	낮 음	낮 음	높 음	낮 음
일 본	높 음	낮 음	높 음	낮 음	높 음	낮 음	낮 음
미 국	높 음	높 음	높 음	높 음	높 음	높 음	높 음
한 국	중 간	높 음	높 음	중 간	높 음	높 음	중 간

IV. 韓國 海技高等教育에 대한 自省과 그 發展方向

한국 해기고등교육기관은 지식, 기술, 교양, 교육 뿐만 아니라 직업인성 교육을 중요시하는 전통적인 해기교육을 실행하여 왔기에 졸업생의 자질이 국내외의 해운계에 높이 평가된 바가 있었다. 그러나 한국 해기고등교육은 해운계의 수요 충당에 급급해온 반면, 해기 전문 인력의 價値와 正體에 대한 인식의 확산과 海技文化 정착이라는 측면을 등한히 해 왔다. 오늘날 해기직의 고임금에 대한 매력의 줄어들고 승선 기피 현상이 만연되자 해기인력의 가치마저 부정하려는 분위기가 팽배해

지고 있는 것은 海技文化 不在에 기인된 것이라 할 수 있다.

그러나 해기전문인력은 해운산업 분야 뿐만 아니라 해양산업과 해양환경 분야에 있어서 불가피한 존재로 부각되고 있으며 그 수요가 오히려 증대되고 있는 것이 선진국의 추세이다. 미국의 경우 국적 상선대의 축소로 상선대학 졸업생에게 해상 승무직 취업 기회는 거의 주어지지 않고 있으나 해기고등교육은 활기있게 지속되고 있다. 그 이유는 해기기술 인력에 대한 가치와 기능을 인정하고 선호하는 문화가 정착되었기 때문이라 할 수 있다.

그러므로 한국의 해기고등교육은 고도성장 사회에서 존속할 수 있도록 해기문화 창달에 앞장서야

하며 21세기의 해기인력이 진출 할 분야를 지향하는 교육 모델을 개발해야 할 것이다. 그 내용에는

- 해기기술 인력 자질 경쟁의 시대에 대처해 나갈 수 있는 해기교육
- 해기인력 시장경쟁원리를 탄력적으로 수용하는 해기교육
- 젊은 세대의 上向欲求, 평등의식, 개방성향을 수용하는 해기교육
- 해기직업을 통하여 개인이 성장발전할 수 있다는 전망과 비전을 제시할 수 있는 해기교육
- 시민이 자녀를 기꺼이 보내고 싶어하는 해기교육

II. 結論 및 提言

지금까지 해기교육 이념상의 갈등, 해기교육의 자율성·전통성 해기 문화 창달의 필요성 등에 관하여 논의하였다. 이것을 바탕으로 다음과 같은 결론을 내릴 수 있다.

1. 산업 사회의 발달, 해운산업구조의 변천, 젊은 세대의 의식 구조와 가치 체계의 변화에도 불구하고 불편한 근무환경여건을 감수해야 하는 선박 직장 고유의 특성은 변질될 수 없으므로 해기교육 이념에 대한 갈등은 팽배되기 쉽다.
2. 역사와 전통이 깊은 해운국일지라도 해기학교를 산업체의 하위 예측 기구로 간주하여 教育自律을 제약하거나 해기교육 본질을 급진적으로 개혁한 경우에는 교육 활기를 잃어가는 반면 사회가 선진화되더라도 교육의 자율성, 학생 정원 조절의 일관성, 학생 태도의 전통성 등을 유지하고 교육 개념의 확장, 교육 내용의 다변화를 지향한 경우에는 해기전문 인력의 가치와 기능을 올바르게 인식해 주는 해기문화가 정착되어 있어 해기교육은 활기를 잃지 않고 있다.
3. 해기전문인력은 국가의 해운산업 뿐만 아니라 해양산업의 발전과 해양 환경 보호 차원에서 중요시되고 있음에도 불구하고, 우리나라의 경우 해기문화의 부재로 고임금에 대한 매력 감소되자 승선 기피 현상이 급진적으로 확산되

었으며 해기고등교육 존속의 이유와 가능성에 대하여 성급한 의견이 분분하다.

4. 해기고등교육 기관은 자구적인 노력으로 해기교육이 고도성장 사회에서 존속할 수 있도록 해기 문화 창달에 앞장서야 하며 개인이 해기교육을 통하여 성장·발전할 수 있고 국가 발전에 기여할 수 있도록 잠재력을 일깨워 주는 교육을 지향해야 한다.

따라서 해기고등학교기관은 개인의 성장, 해운·해양 분야의 발전, 국가의 번영, 인류의 행복 증진에 기여하고 봉사하는 專門人力 育成에 역점을 두어야 하며 이러한 이념의 실천을 위하여 다음과 같은 점에 인식을 같이 하여야 할 것이다.

1. 교육부와 산업체의 협동에 의한 優秀人力 育成 大學群에 대한 差等支授, 대학 정원 조절 자율화, 대학 진학 인구 감소 등으로 대학 입시 경쟁은 수년 이내에 학생 유치 경쟁으로 전환된다. 그러므로 해기 직업을 통하여 개인이 성장·발전할 수 있다는 비전을 주는 교육과정을 제시하지 않으면 학생 자원 고갈 현상이 초래된다는 전제하에 대책을 세워야 한다.
2. 해기고등교육기관은 성악과, 기악과, 건축공학과 등과 같이 실기와 학문을 조화롭게 교육하는 대학으로 위상이 정립되어야 한다. 학문지향적인 대학으로 변신한 일본의 상선대학, 과거 실기에만 비중을 두어 왔던 영국 상선대학은 교육 활기를 잃어가는 반면 실기와 학문을 같은 비중으로 교육해 온 미국의 해사대학은 발전하고 있는 점을 타산지석으로 하여 어느 한쪽으로 치우치는 일이 없어야 할 것이다.
3. 산업사회의 선진화와 개인의 욕구단계의 향상으로 해기고등교육기관은 자구적인 노력으로 발전 방향을 모색하지 않으면 존속하기 곤란하다. 태도와 행동으로는 전통을 존중하되 지식·기술 내용은 시대의 변화와 요구에 부응하는 교육 다변화를 지향해야 한다. 그러므로 급진적인 체제 변화는 지향하되 교육 개혁의 노력은 지속되어야 한다.
4. 해기기술 능력과 직업인성을 갖춘 인력은 대학

이 육성할 수 있으나 해상 승무직을 선호하는 가치 체계를 그들이 갖게 하는 것은 교육만으로 불가능하다는 점을 수요자 측은 인식하고 시장 경쟁원리에 걸맞는 대책을 마련하여야 할 것이다.

5. 해운 경기의 부침에 관계없이 해기전문인력의 존재 이유는 풍부해지고 있다. 그러므로 해기교육은 특정단체의 일시적인 요구보다 국가의 백년대계를 위한다는 차원에서 지속적으로 발전되어야 한다. 따라서 졸업생 전원이 자격시험에 합격하는 한 해기고등교육의 자율성을 보장되어야 할 것이다.
6. 승선경력을 갖춘 졸업생이 해운·해양관련분야로 다양하게 진출할 수 있도록 교육하는 해기교육개념 확대는 선진화 사회에서 순리적인 현상이다. 이것을 인위적·제도적으로 저지하려 들면 해기고등교육은 소멸되고 말 것이다. 오늘날 우리나라의 해기고등교육기관이 교육다변화를 지향하는 것은 비록 때늦은 감이 있으나 교육개념의 확장을 통하여 해기 문화를 정착하려는 자구적인 노력의 일환으로 받아들여야 할 것이며, 21세기 국가의 해운·해양산업의 유지발전을 위하여서는 불가피한 변화로 인식되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

1. 이상집 외3인, 한국해기사의 교육개발에 관한 연구, 한국해양대학 해운연구소, 1984.
2. 이상집, 고도성장사회에 있어서의 해기고등교육 방안에 관한 연구. 한국해양대학교 해사산업연구소 논문집 제2집, 1992.
3. 이상집 외7인, 해운직 전문인력의 정신 개발에 관한 연구, 한국학술진흥재단, 1987. 11.
4. 신세호·김영철, 주요국의 교육개혁동향, 민족문화문고, 1987.
5. Hatfield, M. R. and Smith, M. H., The Role of the Master In the Industrialized Transport System at Sea, Journal of Navigaion Vol. 28, No. 4, 1975
6. Hill, J.M.M., The Seafaring Career, Tavistock Inst. of Human Relations, 1972.
7. Lilyd, F., Floating Plantships, Business Goes to Sea Industries and Services, Society Naval Architects and Marine Engineers, 1983.
8. Lusted, W.V., What is Required of a Ship's Officer in Diverse and Changing World? Inst. of Marine Transaction (c) 1984.
9. Maciel, J.T., Training of Seafarers to Adopt the Right Attitude, Seminar on Shipboard Organization in Education and Training for the 1990s, Singapore Polytechnic, 1986.
10. Phelan, C.N., Education and Training for the Future, Inst. of Marine Engineer Transactions (c), 1986.
11. Rosenstein, et al., Nautical Training Systems and the Occupational Behavior of Seamen Marit. Pol. Magmt. 5, 1978.
12. Salama, A, et al., AMTA Plans for Delvelopment of Its Future Educational Programs, Workshop on the Intergrated Training of Deck and Marine Engineer Officer, Int. Maritime Lecturers, Ass., 1990.
13. T. D. Underwood, Future Manning Practices and the Shipowner, Technology and Manning in the 1990s, A One Day Conference 1987. 10., London Institure of Marine Eng. and Nautical Int.
14. The Telegraph, 1991. 11. p. 15.
15. The Telegraph, 1992. 4. p. 15.