

병역 대체복무제도에 관하여

한국선주협회 해무팀

2002년 9월 국방부에서는 지난 1980년대 이후 출산을 저하에 따른 병역자원 감소를 이유로 현행 대체복무(산업기능요원, 전문연구요원 등), 전환복무(전투·해양경찰, 경비교도, 의무소방)인원을 2003년부터 단계적으로 감축·폐지한다고 발표했다.

신규 해기인력의 대부분을 대체복무인 산업기능요원에 의지하고 있는 우리 해운업계로서는 큰 충격이 아닐 수 없다.

사실상 해운은 국민경제적 측면에서 볼 때, 우리나라의 수출입화물 운송의 대부분을 담당하는 국가경제의 생명선이며, 특히 외항해운의 운임 수입은 반도체, 철강, 자동차 등과 함께 우리나라의 주요 외화가득원으로서, 부존자원이 빈약하여 대외의존도가 높은 우리나라 국민경제를 뒷받침하는 전략적인 산업이라 할 수 있다.

또한 해운은 평상시 국가 안보력의 간접적인 척도이며 임진왜란, 제1, 2차 세계대전 및 걸프 전쟁의 교훈에서 알 수 있듯이 해상수송능력은 전쟁의 승패의 관건으로 해운은 제4군의 역할을 담당하고 있다.

미국의 경우 해운을 국방상 중요 수단으로 간주하여 해운안보계획(Maritime Security Program : MSP)를 수립하여 시행하고 있으며, 국·주립 상선대학을 설립하여 배출된 인력은 의무적으로 상선사관에 복무하게 하는 등 해운을 물적·인적으로 지원하고 있다.

우리 정부도 일찍이 해운산업의 중요성과 해기사 육성의 필요성을 인식하여 산업기능요원

제도가 도입되기 훨씬 이전인 1958년부터 해군 예비원제도(NROTC)를 도입, 해기전승의 틀을 마련하였으며, 1991년 폐지되기까지 해기사의 자질향상은 물론 해기사의 수급안정과 해기전승에 크게 기여하였다.

동제도 폐지와 동시에 해기사는 산업기능요원으로 편입되었고 해기 인력수급 해소에 일익을 담당하여 왔다. 물론, 양질의 해기인력 양성과 해군예비사관 확보 및 해기전승 차원에서는 종전의 해군예비원제도에 비해 미흡한 점이 있었지만 나름대로 기능을 발휘하였다.

그러나 별도의 제도적 대안없이 병역수요의 잉여자원으로 활용되어 영구적이지 못한 산업기능요원이라는 대체복무제도에 해기사가 편입됨으로써 편입이후 10여년이 지난 현시점에서 해기사의 병역제도는 다시 한번 존폐의 위기에 직면하고 있다.

외항해운분야의 산업기능요원 현황을 살펴보면, 매년 약 500명 정도가 편입되어 현재 약 1,500명 가량이 해기사로 종사하고 있으며, 2002년말 기준으로 외항해운의 전체 해기사가 3,100명임을 감안할 때 산업기능요원이 약 48%를 차지하고 있다.

그러나 1990년대 들어 육·해상간 근로자들의 임금격차가 크게 줄어들고 젊은층은 육상과 격리된 해상근무 기피하여 초급해기사들이 이직률이 급격히 증가함으로써 해기사의 수급문제는 우리 해운업계의 당면과제가 되고 있다.

그럼에도 불구하고, 국방부는 해기사에 대한



병역 대체복무제도를 폐지하려 하고 있다. 국방부의 계획을 보면, 해운산업의 특성과 중요성, 그리고 제도폐지시 예상되는 파급효과 등에 대해 고민한 흔적이 전혀 없는 것 같다. 해운업계가 크게 반발하는 이유도 여기에 있다.

물론, 우리 해운업계가 국방부의 방침을 전혀 이해하지 못하는 바는 아니다. 문제는 아무런 대안없이 그동안 40여년간 존속되어 온 제도를 3년안에 폐지키로 하면서 계속 유지되는 5천명 수준의 병역대체복무 인력에 해기사를 포함시키지 않는 등 해운에 대한 배려가 전혀 없다는 점이다.

아울러 앞서 지적한 것처럼, 매년 500명 정도의 인원으로 국가경제의 기여도가 높은 외항해운산업이 유지되고 있다는 사실을 간과하고 있다는 점이 안타까울 뿐이다.

일예로 1990년 발발한 걸프전 당시 전쟁 상황에서도 한국선원으로 구성된 국적 LNG·원유선은 에너지 수송을 차질없이 수행하였으나, 해기사에 대한 대체복무가 폐지되고 승선기피에 따라 한국선원을 국적선에 승선시키지 못하는 상태가 되고 또다시 최근 미국이 이라크를 압박하듯 주요 산유국에서 전쟁이 발발할 경우, 전쟁지역 기항거부 사태는 물론 에너지 수송 차질



로 인하여 국민생활에 미치는 영향은 명약관화할 것이다.

따라서 국방부는 아무런 대안없이 산업기능요원제도를 폐지할 경우, 해기인력의 수급불안은 물론, 우리나라 해운산업의 장래도 예측할 수 없다는 점을 염두에 두고, 해운업계가 공감할 수 있는 대안을 마련하여야 할 것이다.

한국·목포해양대학교와 한국선주협회에서는 2002년부터 이러한 위기상황을 극복하기 위해 수차례의 회의와 연구를 통하여 '국가 해운력 강화를 위한 상선사관 병역제도에 관한 연구'를 발표하고 2003년 9월2일 '국가 안보를 위한 해운인력의 제4군화 정책'이라는 주제로 심포지엄을 개최하여, 해운분야 대체복무제도 유지의 필요성과 산업기능요원제도 축소·폐지시 대안으로 해군무관후보생과 같은 보충역제도의 재도입을 제안한 바 있다.

이는 해기사를 병역법상 산업기능요원에서 분리하여 공중보건의·국제협력의·공익법무관·징병전담의 등과 같이 보충역에 편입시키는 방안이다.

결론적으로 해운인력 양성은 해운업 유지·발전의 필수요건이며 건국 이래 해운산업의 중요성에 따라 국가에서 국비로 양성하고 있는 해기사, 특히 국가 지정교육기관인 해양계학교 졸업생들에 대한 병역 대체복무제도가 적합한 형태로 유지되기를 희망한다.

최근에 열린 부산항만공사 출범 기념행사에서 한국선주협회는 노무현 대통령에게 해기사에 대해 종전의 해군 ROTC제도 부활을 포함한 병역특례제도를 존치시켜 줄 것을 건의하였으며, 이 자리에서 대통령이 긍정적인 검토를 지시함으로써 동 제도가 발전적인 방향으로 개선될 것으로 기대되고 있다.