

STCW 협약요구 필수 교육 이수증명서 국제양식 통일

Study on the Development of a Globally-Consistent
Format for the Certificate of Training and Education in
Accordance with the STCW Convention

조민철*, 김주환**, 이영찬***

Min-Chul Jo^{†*}, Ju-Hwan, Kim^{**}, Young-Chan, Lee^{***}

요 약 문

선박에 승선하는 모든 선원들은 STCW 협약에서 요구하는 바와 같이 STCW 코드 A-I/6조에 따라 해당 훈련 및 평가에 대해 관리, 감독 및 감시되어야 하며, 선원들은 STCW 협약 요구 교육을 이수한 후 이에 대한 증서를 발급받아 해당 선박에 승선하고 있다. 그러나 이러한 법정교육에 대한 교육 이수증서양식이 국제적으로 통일되어 있지 않아 항만국통제(PSC) 검사시 검사관들이 해당 교육 이수 및 교육내용에 대한 식별이 어려우며, 또한 이수증서 양식이 국가별로 제 각각이라 신뢰성이 검증되지 않은 증서도 발생하고 있는 실정이다. 본 연구에서는 이러한 문제를 해결하고, STCW 협약의 올바른 이행을 위해 STCW 협약에서 요구하고 있는 법정교육에 대한 이수증서 양식통일에 대하여 논한다.

※ **Keywords** : STCW 협약, 법정교육, 교육증서, 통일양식

1. 서 론

선박에 승선하는 모든 선원들은 STCW 협약에서

요구하는 바와 같이 STCW 코드 A-I/6조에 따라 해당 훈련 및 평가에 대해 관리, 감독 및 감시되어야 하며, 선원들은 STCW 협약 요구 교육을 이수한 후

†* 논문 주저자

** 선박안전기술공단

*** 한국해양수산연수원

이에 대한 증서를 발급받아 해당 선박에 승선하고 있다.

그러나 이러한 법정교육에 대한 교육 이수증서 양식이 국제적으로 통일되어 있지 않아 항만국통제(PSC) 검사시 검사관들이 해당 교육 이수 및 교육 내용에 대한 식별이 어려우며, 또한 이수 증서 양식이 국가별로 제 각각이라 신뢰성이 검증되지 않은 증서도 발생하고 있는 실정이다.

이에 따라, STCW 협약 요구 법정교육을 분류 및 코드화하고, 이수증서에 대한 국제양식이 통일된다면, ① 증서 양식의 통일화로 증서의 신뢰성을 높일 수 있을 것이며, ② PSC 검사 시 검사관의 혼돈을 방지하고, ③ 이수증서에 대해 검증서류로서의 활용도도 증대될 것이다.

따라서 이러한 문제를 해결하고, 선원 교육증서 양식 통일화에 대해 우리나라가 국제적으로 선도적인 역할을 할 수 있도록 이에 대한 연구가 필요하게 되었다.

2. STCW 협약의 개요

근대에 들어서 해상에서의 안전을 확보하기 위하여 다양하고 국제적인 노력이 이어져 왔다. 해상에서 선박이 안전하게 항해하는데 있어서 영향을 미치는 요소는 크게 선박, 선원, 항해 환경을 들 수 있다. 그 중 항해 환경은 자연적인 요소가 크기 때문에 인간이 개선할 수 있는 범위는 한정된다 하겠으나 선박 및 설비의 안전성 향상은 SOLAS 협약을 통해 그 기준이 제정되었고, 선박을 운항하는 선원의 직무능력에 대한 최저 기준으로 1978년 STCW 협약을 제정함으로써 범세계적인 해기능력의 향상을 기도하였다.

이러한 국제적 기준은 기술적, 환경적 변화에 따라 계속 개정되어 가고 있다. 1978년 STCW 협약은 시대적 변화와 시행상의 문제점을 개선하기 위해

1995년 대폭적인 1차 개정이 이뤄졌고, 그 이후의 환경 변화에 대응하기 위해 2010년 6월 필리핀 마닐라에서의 외교회의를 통해 제2차 개정이 이루어졌다.

2.1 협약의 구성

1995년 개정 STCW 협약은 17개 조문으로 구성된 본문과 8개장, 36개 규칙으로 구성된 부속서 및 강행 규정인 Code-A, 권고적 성격의 규정인 Code-B 및 결의서로 구성되어 있다. 2010년 개정된 STCW 협약은 1995 개정 협약의 부속서와 Code의 내용을 개정한 것으로 구성의 틀은 그대로 유지되었다.

2.2 협약의 개정이력

협약의 개정은 당사국들의 총회 또는 해상안전 위원회(MSC)에 의해 이뤄질 수 있으며 채택된 개정안은 당사국에 통보된 시점 이후 1.5년이 경과한 후 발효하고, 그로부터 5년간 경과 기간이 주어지게 된다. 지금까지 이뤄졌던 부분 개정은 대체로 SOLAS 협약이 개정된 경우 그 내용을 반영 시켜 온 것으로 볼 수 있다. 1978년 협약이 개정된 후 이뤄졌던 협약의 개정에 관한 내용을 정리하면 Table 1과 같다.

Table 1 STCW 협약 개정 이력

년도	내 용
1991	GMDSS
1994	Training in tanker
1995	Comprehensive revision
1997	Drill on passenger ship except Ro/Ro
1998	Code A- II cargo operation
2006	Certificate of SSO and rescue boat

2.3 2010년 STCW 협약 개정의 배경 및 기본원칙

선박의 건조 기술이 발달됨에 따라 선박의 대형화, 고속화, 자동화가 진행되게 되었고 이에 따라 진보된 기술의 집약체인 근대화 선박을 운항할 해기사의 교육에 대한 새로운 기준을 마련하기 위해 1995년도에 전면 개정했었던 STCW 협약의 전면 재개정의 필요성이 제기되었다.

이에 따라 2006년 STW 전문위원회는 협약의 개정을 추진하기로 하였고 2006년 제81차 해사 안전위원회는 본 협약의 개정 작업을 새로운 작업 프로그램으로 채택하게 되었다. 그 후 STW 전문위원회는 6차례의 국제회의를 거쳐 2010년 1월 최종적인 개정안을 마련하고, MSC의 동의절차를 거쳐 2010년 6월 21~26일 필리핀 마닐라에서 개최된 외교회의에서 채택되게 되었다.

개정과 관련하여 다음의 원칙이 준용되었다. ① 1995년 개정된 STCW 협약의 구조 및 목표를 유지, ② 현행 협약의 기준과 수준을 낮추지 않고, 이미 나타난 협약 각 장간의 불일치와 기술혁신으로 인한 해기능력 조건의 유연성과 교육훈련, 자격 증명 및 당직근무요구 수준을 마련, ③ 단거리해상 운송업(Short sea shipping) 및 오프쇼어 산업(Offshore industry)의 특성 및 해양환경을 고려, ④ 보안관련 사안을 강화

3. 선원 교육훈련 현황

3.1 선원 교육훈련 특징

선원 교육훈련은 육상의 교육훈련과 다른 차별성을

가지고 있는데 그 특징을 요약해 보면, 첫째, 선원 교육 훈련은 국제협약의 요건을 충족해야만 하는 법정 강제 교육임을 들 수 있다. 국제해상 인명 안전 협약(SOLAS 74/78)과 선원의 훈련 자격증명 및 당직 기준에 관한 협약(STCW 1995)에 그 근거를 두고 있으며 선원으로서 선박에 승선하기 위해서는 반드시 이수해야하는 교육이다.

특정 선원이 관련 교육 훈련을 이수하지 않았을 경우 당사자는 무자격자로 하선하여야 하며, 해당 선박은 기준 미달선이 되어 자격을 갖춘 선원이 승선할 때까지 출항이 정지된다. 여기에 아직 미발효된 해사노동협약(MLC 2006 미발효)이 2011년 발효되게 되면 그 요건은 한층 강화될 것이다.

둘째, 선원 교육훈련은 국내법은 물론 국제법과 국제 협약을 충족해야 하는 국제적인 교육이다. 1995년 개정된 STCW 협약은 각국에게 협약의 이행상황에 대한 보고서를 IMO(International Maritime Organization)에 제출하고 IMO사무총장은 전문가 5명을 지정하여 5년 주기의 평가를 시행하고 이 평가에 합격하지 못하면 선원자격제도 적격국 목록(white list)에서 탈락시키도록 하고 있다. 따라서 선원의 국적을 불문하고 기본적으로 이수해야 하는 교육과정과 해기사로 승선하기 위해서 필요한 자격요건은 동일하다고 볼 수 있다.

셋째, 선원 교육훈련은 어느 교육보다 안전과 사고예방을 강조하는 안전제일주의 교육이다. 교육훈련의 목적은 조직원의 업무처리능력을 개발하는 동시에 각 개인의 욕구 파악을 통해 자기개발을 촉진시키고 조직 속에서 역할을 인식시킴으로서 궁극적으로 기업의 생산성을 향상 시키는데 그 목적이 있다고 하겠다. 여기에 추가하여 선원 교육훈련은 선박의 안전 운항과 사고를 예방하는

것을 특히 강조하고 있다.

넷째, 선원 교육 훈련은 안전을 위해서 매일 되풀이 되어야 하는 반복교육이며 사고 사례를 교훈 삼아 똑같은 사고가 일어나지 않도록 해야 하는 반복 재교육이다.

다섯째, 선원 교육 훈련은 많은 시간과 비용을 필요로 하는 장기 투자 교육이다. 선박의 안전 운항을 직접적으로 책임지는 본선의 선기장이 되기까지는 최소한 10년 이상의 기간을 필요로 한다. 또한 한 사람의 선장을 양성하기 위해서는 결코 무시할 수 없는 비용이 든다.

여섯째, 선원 교육 훈련은 실무 중심 교육이자 현장 중심 교육이다. 선원의 교육훈련은 이론보다는 실기 교육과 현장 교육이 중요하기 때문에 교육 훈련 자체를 시뮬레이터를 통해서 하든지 아니면 현장 실습 교육을 중심으로 한다. 특히 해기사를 양성하기 위해서 반드시 실습기간을 거치도록 하는 것도 현장 실무 교육의 중요성을 반영한 결과라 하겠다.

일곱째, 선원 교육훈련은 OJT 교육을 제외하고는 휴가 중에만 교육이 가능한 틈새교육이다. 이는 선원은 교육훈련을 시행하는 데 많은 제약이 있으며, 실질적인 교육 효과를 얻기 위해서 보다 정교한 교육 방안 모색이 필요함을 의미한다.

3.2 선박관리 선사의 교육훈련 체계

일반 선박관리 선사의 교육훈련 체계는 Fig. 1에서 보는 바와 같이 단순 명료하다. 신채 교육은 처음 승선하는 사람들을 위한 신채 교육과 타 회사에서 승선하다가 이동하여 입사하는 경력직 신채 교육이 있으며, 경력직 신채 교육에는 직무 향상을

위한 과정과 회사의 시스템을 숙지하는 과정이 포함되어 있다.

상위직으로 승진하기 위해서는 반드시 본선 OJT 과정을 이수하여야만 하는 교육훈련 특성을 가지고 있다. 선박관리선사 연간 교육 훈련 일정을 수립한 후 연초에 홍보를 통하여 본인의 교육 일정을 사전에 알 수 있도록 하고 있으며 각 직무 교육은 하선 시마다 받는 것을 원칙으로 하며, 최대 2년을 넘지 않도록 하고 있다.

신채 사관 교육과 신채 부원 교육은 신규 채용자가 있으면 수시로 교육을 시행하며, 원칙적으로 매월 시행하고 있다. 1항기사 승진자 교육은 1항기사로 승진이 가능한 인원을 선발하여 수시로 교육을 시행하고 있으며 본 과정을 이수하여야만 승진이 가능하다. 또한 외부 교육기관에서 시행하는 법정 교육과 정도 미리 본선에 알려주어 본인이 어떤 교육을 언제 받아야 하는지 알 수 있도록 하고 있다.

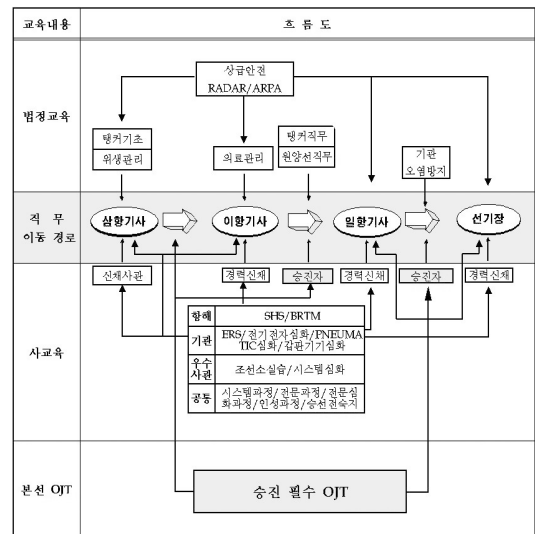


Fig. 1 선박관리선사의 교육 시스템

4. 국내외 증서 비교 분석 및 전문가 의견수렴

4.1 우리나라 증서

우리나라는 선원교육에 대한 STCW 협약을 국내법에 수용하여 시행하고 있는데, 선원법 제116조(선원의 교육훈련)에는 「① 선원과 선원이 되려는 사람은 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관이 시행하는 교육훈련을 받아야 한다. ② 해양수산부장관은 제1항에 따른 교육훈련을 이수하지 아니한 선원에 대하여는 승무를 제한할 수 있다.」하고 정의되어 있다.

또한 선원법 시행령 제43조(선원의 교육훈련)의 내용은 다음과 같다. ① 법 제116조제1항에 따른 선원의 교육훈련은 기초안전교육·상급안전교육·여객선교육·당직부원교육·유능부원교육·전차기관부원교육·탱커기초교육·탱커보수교육·의료관리자교육·고속선교육·선박조리사교육 및 선박보안교육으로 구분한다. ②제1항의 규정에 의한 교육과정별 교육대상자·교육내용 및 교육기간 그 밖에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다. ③ 선원(외국인 선원을 포함한다)이 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」에서 정하는 교육훈련을 받은 경우 그 교육과정이 제2항의 규정에 의한 교육과정과 동등이상의 수준이라고 국토해양부장관이 인정하는 경우에는 제1항의 규정에 의한 교육·훈련을 이수한 것으로 본다.

그리고 선원법 시행규칙 제57조에 따라 해양수산부장관 또는 해양수산부장이 지정한 교육기관의 장이 선원교육을 실시한 경우에는 교육을 받은 사람에게 Fig. 2의 양식에 따라 교육이수증을

발급하거나 선원수첩에 그 사실을 기재하여 주어야 한다고 정의되어 있다.

우리나라 증서의 경우에는 이수한 교육을 일괄 취합하여 정리하는 형식으로 교육내용을 쉽게 파악할 수 있으며, 관리가 편해 증서관리 업무 시 효율적이라는 장점이 있다. 그러나 이수한 교육내용의 미기재 및 취합과정에서 교육과정이 누락될 수 있으며, 타 증서에 비해 작아 증명서로 보이지 않는 단점이 있다.

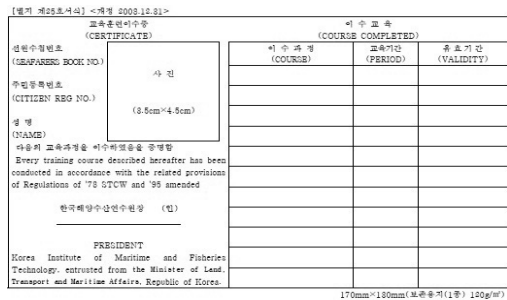


Fig. 2 선원법 시행규칙에 따른 우리나라 교육훈련 이수증(Certificate)

4.2 외국 증서

외국증서의 경우에는 Fig. 3과 같이, STCW 협약에서 규정하고 있는 교육이수후 각각의 교육에 대한 증서를 발급하고 있다. 이에 따라, 개별관리가 가능하며 이수증서에 이수한 교육에 대한 내용이 들어가 있어 증명서에 대한 신뢰도가 높다.



Fig. 3 외국양식 샘플

그러나 각각의 교육별로 증명서를 발급함에 따라 많은 종류의 증명서가 발급되므로 관리가 어렵다는 단점이 있으며, 각각 교육에 대한 확인이 용이하지 않다.

4.3 국내외 증명서 비교분석

국내외 교육증서 차이에 대한 명확한 이해를 돕기 위해 국내외 문서를 비교하면 Table 2와 같다.

Table 2 국내외 증명서 비교

구분	우리나라 증서	외국 증서
방식	○ 이수교육 취합후 발행	○ 각각의 교육에 대한 이수증서발행
장점	○ 관리 및 보관이 용이 ○ 관리 업무효율 증진 ○ 수료 교육 일괄 파악 가능 ○ 증서제시시 편리함 ○ 분실시 재발급 쉬움	○ 교육별로 각각의 증서가 발급되어 확인이 용이하며, 증서의 신뢰도가 높음 ○ 증서별 개별 관리 가능
단점	○ 교육과정 누락 ○ 교육과정 미기제 ○ 다수 종류의 교육 취합으로 복잡함	○ 분실시 각각의 증서 재발급 ○ 많은 교육증서로 인한 관리곤란 ○ 각각의 교육에 대한 확인 어려움

4.4 전문가 의견수렴 결과분석

설문기간은 2012년 8월 20일부터 8월 31일까지 2주간 실시하였으며, 회신은 FAX 및 E-mail로 받았다. 회신된 설문지는 총 40부이며, 표본오차는 95% 신뢰수준에서 ±11.63% Point로 나타났다.

설문대상자의 일반적인 특성 및 모든 항목은 빈도분석 및 교차 분석을 하여 백분율로 나타

내었다. 수집된 자료(RAW Data)의 처리는 SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) Ver 10.0 프로그램으로 전산처리 하였다.

1) 설문 대상자

설문대상자가 속한 회사의 업종은 선박관리회사 75%, 선주회사 22.5%, 기타(정부대행검사기관) 2.5%로 나타났다. 설문대상자의 업무 부서별 응답 결과를 살펴보면 안전팀이 37%, 해사팀이 35%의 응답률을 기록하여 선원의 교육에 대한 주업무로 담당하는 부서에 종사하는 업무자들의 응답률이 전체 응답자의 과반수로 나타났다.

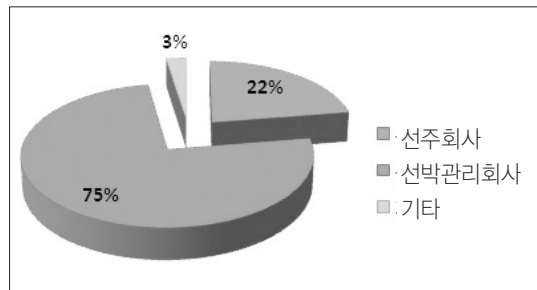


Fig. 4 설문자 소속기관

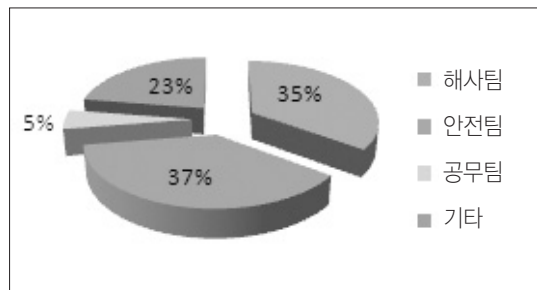


Fig. 5 설문대상자 업무부서

2) STCW상 교육증서 양식 통일화 작업 필요성 조사

IMO 회의에서 신규 작업 의제로 제출하기 위해

서는 교육증서 통일화 작업이 실질적으로 필요한지에 대한 이해당사자의 수요조사가 선행되어야 한다. 즉, 선원 관리를 직접적으로 담당하고 있는 선박관리사, 선주사, 정부대행검사기관 등 실무 종사자들의 선호도가 파악되어야 할 것이다.

먼저 교육양식이 상이함으로 해서 업무상 애로사항이 발생한 적이 있느냐는 질문에 대해서는 Table 3에서 보는 바와 같이 전체의 67.5%가 경험이 있었고, 10%는 직접적인 불편함을 경험하지 못했으나, 미래의 애로사항 가능성을 이유로 중립적인 입장을 취하였다.

Table 3 교육증서 양식의 상이화로 발생한 업무상 애로사항 경험 유무 조사

	응답자수	비율(%)
다수있었음	12	30%
가끔있었음	15	37.5%
보통	4	10%
없었음	6	15%
전혀없었음	3	7.5%
합계	40	100%

그 다음으로 STCW 협약상 요구되는 법정교육증서양식 통일화가 필요한지에 대한 조사에서는 Fig. 6에서 보는 바와 같이 전체 응답자 40명의 84퍼센트인 34명이 필요하다는 의견을 나타냈고, 5명은 중립적인 입장을 취하였다. 또한 필요하지 않다고 응답한 이유를 살펴보면 증서양식이 달라 불편한 경우는 있겠지만, 국제법규에 따라 발급되었다는 언급이 있기 때문에 국제적으로 문제가 없을 것이라는 의견이었다.

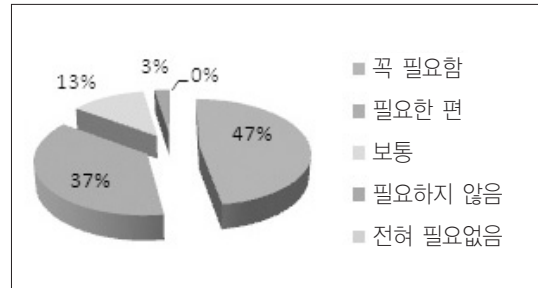


Fig. 6 교육증서양식 통일화 필요성

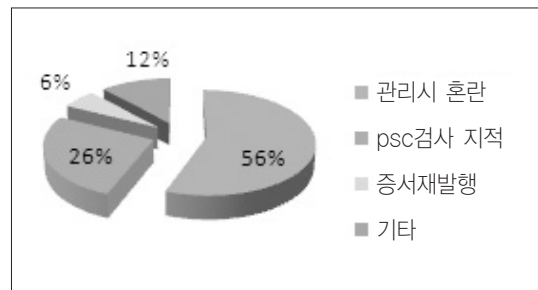


Fig. 7 교육증서 양식통일화 필요성 이유

교육증서 통일화가 필요하다고 응답한 전문가를 대상으로 필요성 이유를 조사한 결과 업무상 선원 교육 이력사항 관리에 있어 혼란이 있으며, PSC 수검시 각 국의 증서가 상이하여 선원이 필수 교육을 이수하였는지 여부를 검사관이 판단하기 용이하지 않아 예기치 못한 지적사항도 발생하고 있음을 알 수 있었다. 즉, 국제적으로 통일된 해기사 면허 및 승무자격증과 달리 교육증서양식은 국가별로 상이하여 국제협약 이행을 명확하게 판별하는데 애로점이 발생하고 있었다.

3) 교육증서 통일 양식 선호도 조사

교육증서의 통일화 작업이 진행될 시 통일 양식 개정방향 설정을 위해 현재 발행된 두가지 양식에

대한 선호도를 조사하였다.

Table 4 교육증서 통일 양식 선호도

	외국양식	우리나라 양식	합계
응답자 수	7	33	40
비율(%)	17.5%	82.5%	100.0%

전체 응답자 중 82.5%가 우리나라 양식을 선호한다고 응답하였다. 선호하는 이유에 대해서는 ① 관리상에 누락발생 방지 ② 증서하나에 일괄 표시하여 식별 용이 ③ 증서 분실시 재발급 용이 ④ 교육이력관리 용이가 주를 이루었다. 하지만 우리나라 교육 증서 양식의 경우 다양한 교육 내용을 명확하게 표현하기 보단 교육 과정 및 협약의 관련 코드만을 기재하므로, 본 양식으로 통일하기에 앞서 교육과정 명칭 및 관련 코드를 현행 부속서 개정안에 맞추어 새로이 정비할 필요가 있다는 점을 지적하였다.

4) 교육 증서 양식 중 필수 기재사항 검토

적임 증명서(Certificate of Proficiency)는 STCW 코드 B 제 1장 2조 단락 5에 규정한 기재사항을 포함하여 발급되어진다. 본 설문은 규정된 기재사항에 더하여 교육내용 및 교육시간을 추가하여 불필요하다고 생각하는 항목이 무엇인지 식별하기 위해 실시하였다. 기재항목은 아래 6가지로 정하고, 응답자로 하여금 불필요한 항목을 다중선택하도록 하였다.

- ① 교육과정 ② STCW 훈련모델 코드번호 ③ 교육시간 ④ 교육별 유효기간 ⑤ 교육 국가명 및 기관 ⑥ 교육내용 ⑦ 없음(다 필요함)

Fig. 8은 본 사항에 대한 설문 결과를 나타낸다. 전체 응답자중 56%가 상기 여섯가지 항목을 모두 기재해야 한다는 의견을 주었고, 교육 내용 및 교육시간에 대해서는 응답자의 20%가 불필요하다고 조사되었다.

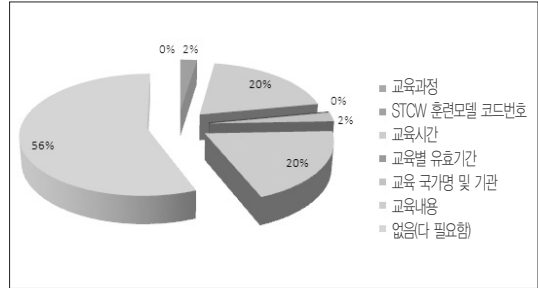


Fig. 8 교육 증서 양식 중 필수 기재사항 검토

본 사항이 작업의제로 반영 시 교육 증서양식에 최소한의 요구 기재사항만을 담거나 이에 추가하여 교육시간 및 교육내용을 추가 반영하여 증서양식 통일화 작업을 진행하여야 할 것으로 판단된다.

5) 시사점

상기 설문결과는 현재 교육증서양식이 국가별로 상이하여 국제협약 이행을 명확하게 판별하는데 애로점이 발생하고 있음을 보여준다. 따라서 STCW 협약상 요구되는 법정교육 적임증명서 양식이 통일될 필요가 있음을 알 수 있었다.

하지만 본 연구의 설문대상이 국내 이해당사자로 한정되어 있어 국외 이해당사자에 대한 타당성 조사를 병행하지 못한 한계점이 있다. 의제 문서 제출 전 주요 회원국에 대한 입장을 사전 조사해 볼 필요가 있다.

교육증서양식 개정방향의 경우 해외 증서에 비해

아국이 발급하는 증명서에 대한 선호도가 높다는 점에 주목할 필요가 있다. 실무 종사자의 입장에서 협약상 요구되는 최소요건을 만족하여 관리가 편리한 증서발급을 선호하는 만큼 이러한 의견을 반영하여 만약 본 과제가 신규작업의제로 채택 된다면 협약상 통일되지 않는 교육증서 양식의 개정이 아국의 증명서를 기초로 진행될 수 있도록 IMO 회의시 적극 대응할 필요가 있을 것이다.

5. 결 론

선원으로서 선박에 승선하기 위해서는 국제해상 안전 협약(SOLAS 74/78)과 선원의 훈련 자격 및 당직 기준에 관한 협약(STCW 1995)의 요건을 충족해야만 하는 법정 강제교육을 이수 하여야 한다.

그러나 이러한 협약 교육에 대한 이수증명서 양식이 국제적으로 통일되어 있지 않아 여러 가지 문제점이 나타나고 있다. 우선, 선원의 경우 기국에 따라 관련 교육의 중복 이수 및 증서 재발급 받는 경우가 발생하고 있다. 이는 2010 마닐라 개정 협약의 올바른 이행을 방해하고 각 장간의 효율적 이행을 저해하고 있다.

또한, 선원의 증서를 관리하는 선사나 교육기관에서도 각 국가의 증서양식이 다름으로 인해 증서를 관리하는데 있어 애로사항이 발생하고 있다. 항만 국통제(PSC) 검사 시에도 검사관들이 해당 교육 이수 및 교육 내용에 대한 식별이 어려우며, 이수 증서 양식이 달라 신뢰성이 검증되지 않은 증서도 발생하고 있는 실정이다. 따라서 대한민국은 이러한 문제를 해결하기 위해 2010 마닐라 개정협약의 모호한 해석을 제거하여 각 기국별 교육 및 이수

증서양식을 통일하기 위한 논의가 필요하다.

각 국가별 교육 이수 증서를 살펴보면, 크게 2가지 양식으로 나눌 수 있다. 첫 번째는 교육별로 각각 하나의 증서로 발급되는 방식이고, 두 번째는 선원이 수료한 교육에 대해 일괄적으로 취합하여 하나의 증서로 발급되는 방식이 있다.

교육별로 각각의 증서를 발급하는 경우에는 교육별로 확인이 용이하며, 개별적으로 관리할 수 있다. 그리고 교육별로 증서가 발급됨에 따라 이수한 교육 내용이 기재되어 외부 검사 시 증서의 신뢰도가 높은 편이다. 그러나 많은 종류의 교육 증서로 인해 증서 관리에 어려운 점이 있다.

이수한 교육에 대해 일괄 취합 후 하나의 증서로 발급되는 경우에는 증서의 관리 및 보관이 용이 하며, 교육 이수 내용을 한 번에 확인 할 수 있어 업무 효율화에 도움이 된다. 그러나 이수한 교육의 세부적 교육사항이 기재되어 있지 않고, 이수 교육을 취합하는 과정에서 수료한 교육이 누락 되는 경우도 발생하고 있다

따라서 이러한 점을 고려하여, STCW 협약에서 요구하는 주요 교육을 분류하고 이수 증명서를 통일화 한다며, 선원, 관리 선사 및 선박검사관 등이 업무를 하는데 있어 좀 더 효율적으로 이행할 수 있을 것이다.

결론적으로 STCW 협약에서 요구하는 주요 교육을 식별하고 이수 증서양식을 국제적으로 통일하게 된다면, 선원교육에 대한 각 국가 간의 2010 마닐라 개정협약의 모호한 해석을 제거하여 발생할 수 있는 이견을 통일화 시킬 수 있을 것이다. 또한, 기국별 교육 및 증서가 통일됨에 따라 선원들에게 적시에 적절한 교육 프로그램을 제공할 수 있을 것이며, 선원을 관리하는 관리 선사의 업무

효율성도 증가할 것으로 예상된다.

STCW 협약상 주요 교육을 식별 및 분류하고, 이수 증명서를 국제적으로 통일하는 것이 필요한 상황이나, 아직까지 IMO에서는 논의되고 있지 않고 있다.

따라서 IMO 차원에서의 본격적인 논의를 촉구 하고, 향후 국제적으로 통일된 선원 교육을 통해 선박의 안전운항을 도모하도록 하기 위하여 동 연구를 통해 의제문서를 개발하여 IMO 제92차 해사안전위원회(MSC)에 정식 작업의제로 채택해 줄 것을 요청하였다. 회의결과, 과반수이상의

회원국이 동의하여 STW 45차의 정식 작업의제로 채택되었다.

이에 따라, 향후 IMO에의 논의를 위해 STCW 협약상 필수 교육 및 증서양식 통일에 대한 좀 더 세부적인 연구가 요구된다.

후 기

본 연구는 해양수산부에서 2012년 IMO 전략 대응 연구용역으로 추진하였음을 밝힙니다.