

외국인선원 승선 한국어선의 해양사고 예방에 관한 고찰

정대율*†

* 목포지방해양안전심판원 심판관

A Study on the Marine Accidents' Prevention of Korean Fishing Vessel which Foreign Seafarers are on board

Dae-Yul Chong*†

* Mokpo Maritime Safety Tribunal, Mokpo 530-420, Korea

요 약 : 외국인 선원은 1990년대 선원 수급이 어려웠던 어선에 산업연수생으로 승선하기 시작하여 2013년말 현재 상선 및 어선에 총 21,327명이 승선하고 있다. 특히 원양어선 및 연근해어선의 경우에는 최근 5년간 어선 척수가 감소하고 있음에도 불구하고 외국인 선원의 수는 거의 2배 증가하였다. 최근 어선 해양사고를 살펴보면, 어선에 다국적의 선원이 승선한 후 선원 상호간의 의사소통이 어려워진 것이 주요 문제가 되었다. 그리고 외국인 선원이 이해할 수 있는 안전수칙 등이 제공되지 아니하고 교육·훈련이 제대로 이루어지지 않고 있다. 그 결과 어선은 조업 중 해양사고의 발생 위험이 높아졌고, 비상상황에서 선장의 통제 하에 적절한 비상대응이 이루어지지 않았다. 또한 한국인 선원의 외국인 선원에 대한 폭언 및 구타로 인한 몇 건의 노동문제가 발생했다. 따라서 본 논문은 먼저 외국인 선원이 승선한 어선에서 발생한 해양사고 사례와 어선원의 고용 및 교육문제에 대해 살펴보고, 해양사고 예방을 위하여 외국인 선원에 대한 안전수칙교육과 정기적인 비상대비 교육·훈련의 필요성을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 어선, 외국인 선원, 원양어선, 연근해어선, 해양사고, 교육·훈련, 의사소통, 안전수칙, 비상훈련

Abstract : Foreign seafarers have embarked on the fishing vessels as industrial trainees since 1990s and the total number of foreign seafarers on merchant ships and fishing vessels marked 21,327 as of the end of 2013. Especially, in case of deep-sea fishing vessels and coastal/inshore fishing vessels, although the number of fishing vessels decreased, the number of foreign seafarers nearly doubled during recent 5 years. Looking at the marine accidents occurred to fishing vessels, after multinational seafarers are joining on board fishing vessels, difficulties in communication among seafarers has become a major issue. And the safety rules which could be understandable by foreign seafarers are not provided and the education and training for foreign seafarers are not properly conducted either. Consequently, the risk of marine accidents during fishing operation on fishing vessels has increased and emergency response under the captain's control was not effective enough to cope with such emergency situation. Several forced labour issues were also reported resulting from abusive words and assault committed by Korean seafarers. Therefore, This study aims first to review the cases of marine accidents on board fishing vessels which foreign seafarers are working and, the problems concerning employment and education for those foreign seafarers, and then to point out the necessity of conducting training on the safety rules and regular emergency drills for the foreign seafarers in order to prevent marine accidents.

Key Words : Fishing vessel, Foreign seafarers, Deep-sea fishing vessel, Coastal/inshore fishing vessel, Marine accident, Education and Training, Communication, Safety rules, Emergency drill

† dychong@korea.kr, 061-285-9057

※ 이 논문은 「해양안전 제57호」(해양안전심판원 발행)에 게재된 “어선 승무 외국인 선원의 교육·훈련 필요성에 대한 고찰”을 수정 보완하여 발표합니다.

1. 서론

2014년 12월 1일 14시 06분경(한국시각) 러시아 해역의 북태평양 베링해에서 명태잡이 조업 중이던 원양어선 제501오룡호(총톤수 1,753톤)는 기상악화로 어창 등에 해수가 유입되어 선체가 침몰하고 있다는 조난신호를 발신하였고 결국 이 선박은 침몰하였다. 사고당시 501오룡호에는 한국인 11명, 인도네시아인 35명, 필리핀인 13명 및 러시아 감독관 1명 등 60명이 승선하고 있었으며, 이 사고로 승선원 60명 중 7명(러시아인 1명, 필리핀인 3명 및 인도네시아인 3명)만이 구조되고, 나머지 53명은 사망 또는 실종되었다. 이 사건은 국민안전처 해양경비안전본부, 해양수산부 및 해양안전심판원 등에서 아직 사고조사 등이 이루어지지 아니한 상태이기 때문에 그 원인을 단정할 수 없는 상황이다. 다만 이 사건과 유사성이 있는 원양어선의 해양사고로는 2010년 12월 9일 뉴질랜드국 캠벨섬 남단으로부터 124도 방향, 약 1,158마일 떨어진 남빙양 해상에서 발생한 인성호(총톤수 614.0톤) 침몰사건과 연근해어선 제2005해은호에서 발생한 화재사건이 있다. 이 2건의 해양사고는 어선에 모두 외국인 선원들이 승선하였고, 비상상황에서 적절히 대응하였다더라면 물적·인적 피해를 미연에 방지하였거나 최소화 할 수 있었을 것이나 선원 상호간 의사소통이 원활하지 아니하고 교육·훈련이 부족하여 적절한 비상대응을 하지 못한 점이 그 원인으로 밝혀졌다.

우리나라 선박에 승선하는 외국인 선원은 1990년대 선원수급이 어려웠던 어선에 산업연수생으로 부원만을 승선시키기 시작하여 최근에는 상선에 부원뿐만 아니라 선박직원도 1,600여명이 승선하고 있다. 외국인 선원의 승선은 선내생활 및 근로 환경에 변화를 가져왔다고 할 수 있다. 특히 어선의 경우에는 선원 상호간의 의사소통이 원활하지 않아 조업 중 안전사고 발생 위험이 높고, 소화훈련 및 퇴선훈련 등 비상대비훈련이 선박 자체적으로 거의 실시되지 않고 있는 것이 현실이다.

본 연구에서는 외국인 선원의 고용현황을 먼저 살펴 본 후 외국인 선원이 승선하고 있던 어선에서 발생한 해양사고 사례를 통해 외국인 선원에 대한 안전수칙교육과 비상대비를 위한 교육·훈련의 필요성을 제시하고자 한다.

2. 외국인 선원 고용 현황

1990년대 원양어선 및 근해어선에는 선원의 승선기피 등으로 외국인 선원이 「산업연수생 제도」를 통해 승선하기 시작하였고, 이후 외국인 선원은 상선에도 승선하며 계속적으로 증가하였다. 그 결과 2012년도에는 Table 1에서 보는 바

와 같이 21,327명에 달하고 있다(MOF, 2013a). 특히 상선에는 외국인 선박직원(해기사)도 승선하기 시작하여 2012년말 현재 1,600여명이 승선하고 있고, 계속 증가하는 추세이다.

또한 최근 10년간 외국인의 국적별 승선자를 살펴보면, 중국인의 경우 2003년 약 2,800명에서 2010년 약 4,500명까지 증가하였다가 최근 감소하는 추세이고, 인도네시아인의 경우 약 2,200명에서 꾸준히 계속 상승하여 2012년 약 6,300명으로 거의 3배로 증가하였다. 또한 상선에서는 필리핀인 및 미얀마인의 승선이 꾸준히 증가하고 있는 추세이고, 어선에서는 베트남인의 승선이 증가하고 있는 추세이다(MOF, 2014).

Table 1. Foreign Seafarers Employed in Korea Unit : Person

Classification	Nationality						
	Total	China	Indonesia	Vietnam	Myanmar	Philippines	Others
Total	21,327	3,654	6,275	2,628	4,031	4,587	152
M Ocean-going	9,615	449	1,680		3,407	4,078	1
V Ocean-going Passenger	57	2				37	18
F Coastal	597		52		531	11	3
F Deep-sea	4,647	274	2,750	939	93	461	130
F Costal/Inshore	6,411	2,929	1,793	1,689			

Source : 「2013 Statistical Yearbook of Maritime Affairs & Fisheries」, Ministry Of Oceans and Fisheries, Republic of Korea

* M/V : Merchant Vessel, F/V : Fishing Vessel

Table 2. Number of Registered Fishing Vessels and Foreign Fishers Employed in Korea

Year	Registered Fishing Vessels (Unit : Number of Vessel)		Foreign Fishers Employed (Unit : Person)	
	Deep-sea	Costal/Inshore	Deep-sea	Costal/Inshore
2008	448	57,183	3,586	3,379
2009	370	53,799	3,435	4,141
2010	379	50,757	4,006	5,156
2011	377	49,488	4,540	5,409
2012	349	47,955	4,647	6,411

Source : 「2013 Statistical Yearbook of Maritime Affairs & Fisheries」, Ministry Of Oceans and Fisheries, Republic of Korea

2013 Major Statistical Yearbook of Maritime Affairs & Fisheries」, Ministry Of Oceans and Fisheries, Republic of Korea

외국인선원 승선 한국어선의 해양사고 예방에 관한 고찰

원양어선 및 연근해어선에 최근 5년간 승선하고 있는 외국인 선원의 고용 현황을 살펴보면, Table 2에서 보는 바와 같이 어선의 척수는 원양어선의 경우 448척에서 349척으로 99척(약 22.1퍼센트)이 감소하였고, 연근해어선의 경우 57,183척에서 47,955척으로 9,228척(약 16.1퍼센트)이 감소하였다(MOF, 2013b). 반면에 이들 어선에 승선하고 있는 외국인 선원은 원양어선의 경우 3,566명에서 4,647명으로 1,081명(약 30.3퍼센트)이 증가하였고, 연근해어선의 경우 3,379명에서 6,411명으로 3,032명(약 89.7퍼센트)이 증가하였다. 즉 어선의 감소를 고려할 때 외국인 선원은 최근 5년간 거의 두배 정도 증가하였다고 볼 수 있다(MOF, 2013a).

3. 해양사고 사례 고찰

3.1 원양어선 인성호 침몰사건(Donghae-MST, 2011)

1) 사실의 경과

강조 원양저연승 및 원양통발어선 인성호(총톤수 614.0톤)는 선원 40명과 읍저버 2명이 승선한 가운데 2010년 12월 9일 09시 00분경(세계시+11시간, 이하 시간에 동일하게 적용한다) 남극해양생물자원보존위원회 협약수역의 제88-1해구제B구역에서 조업 후 다른 조업구역으로 이동하면서 우현 쪽에 위치한 양승구의 문과 어구이송통로의 선수 쪽 문을 닫지 아니하였다.

이로 인해 이 선박은 항해 중 3미터 높이의 파도와 초속 10~13미터의 바람의 영향으로 열려있던 양승구를 통해 다량의 해수가 어구이송통로로 유입되면서 선체가 우현 쪽으로 경사하였으며, 2010년 12월 13일 06시 25분경(세계시+12시간) 뉴질랜드국 남부에 위치한 캠프섬(Campbell Island) 남단으로부터 124도 방향, 약 1,158마일 떨어진 해상에서 우현 쪽으로 전복되었다.

당시 사고해역은 흐린 날씨에 시정이 약 6마일이었으며, 초속 10~13미터의 서풍 또는 서남서풍이 불고, 해수온도는 섭씨 0~(-)1도이었으며, 해상에는 높이 약 3.0미터의 물결이 일었다.

이 사고로 인성호는 침몰하였고, 승선원 42명 중 선원 5명이 사망하고, 선장을 포함한 선원 16명과 읍저버 1명이 실종되었다.

2) 원인 고찰

이 사건은 인성호가 황천상태에서 조업장소 이동 중 양승구의 문과 어구이송통로의 선수 쪽 문을 열어 둔 채 항해한 것과 초기에 적절한 비상대응조치를 이행하지 아니한 것이 주된 원인이 되어 발생하였다. 그 결과 다량의 해수가 어구이송통로로 유입된 후 선미어구저장소 및 기관실로 확산

되면서 복원성 상실로 선체가 전복되었고 이후 선체가 침몰한 것이다.

그러나 이 사건은 선박소유자가 상호간 의사소통이 원활하게 이루어지지 않는 5개국의 선원을 승선시키고 모든 선원들이 이해할 수 있는 언어로 작성된 안전지침을 제공하지 아니하는 등 선원관리 및 안전관리를 소홀히 한 것도 일인이 되었다. 이에 이 선박의 선원관리 및 안전관리에 대한 사항에 대해 상세히 고찰해 보면 다음과 같다.

① 운항지침 및 안전관리요소

선박소유자는 14척의 어선을 운항하면서 「조업선 안전수칙」을 한국어로 작성하여 각 선박에 배포하였다. 그 내용을 살펴보면 선장은 황천항해 시 당시의 기상 및 해상상태를 파악한 후 피항지를 선정하여 미리 피항을 하고, 황천항해가 예상될 경우에는 황천항해를 준비하고 기상 및 해상상태에 따라 적합한 방법으로 조선하도록 규정하고 있다. 또한 이 안전수칙에는 긴급조난 시 ①침몰 및 퇴선 시 선장과 각 부서별 사관 책임 하에 인명구조를 최우선적으로 조치할 것, ②매 10일마다 팽창식 구명뗏목의 사용방법을 교육시키고, 소화 및 퇴선훈련을 실시한 후 그 결과를 회사에 보고할 것, ③의사소통이 용이하지 않은 외국선원은 반복교육을 통해 퇴선 시 숙련도를 향상시킬 것 등이 있다. 그리고 팽창식 구명뗏목 사용방법, 화재배치도 및 소방훈련 배치도 견본 등은 한국어와 영어로 병기되어 있거나 영어로만 작성되어 있었다.

그러나 인성호에는 6개국(대한민국, 중국, 인도네시아, 베트남, 필리핀 및 러시아) 사람이 승무하고 있으며, 이들 중 대한민국 선원은 영어가 일부 가능하고, 중국선원은 조선족으로서 한국어는 가능하나 영어가 불가하며, 필리핀선원은 영어만이, 인도네시아선원은 영어만이 일부 가능하고, 베트남선원은 한국어와 영어가 불가하였다.

결과적으로 인성호 소유자는 인성호에 승선하고 있는 선원 상호간 의사소통이 원활하지 아니한 상태임에도 「조업선 안전수칙」을 한국어로만 작성하였고, 팽창식 구명뗏목 사용방법, 화재배치도 및 소방훈련 배치도 등은 한국어 또는 영어만으로 작성하여 전 선원이 그 내용을 숙지하는데 어려움이 있었다.

② 선원관리요소

이 선박에는 선원 40명과 읍저버 2명 등 42명이 승무하고 있다. 선원 40명은 대한민국 선원 7명 이외에 중국인(조선족) 8명, 인도네시아인 11명, 베트남인 11명 및 필리핀인 3명 등이 혼승하고 있었다. 그리고 외국인 선원은 6곳의 대리점을 통해 모집되어 승무하고 있었다.

정대율

선박소유자는 이 선박에 승무하고 있는 선원의 성명 및 국적을 제대로 파악하지 못한 상태로 관리하고 있었다. 원양어선에 승무할 선원의 모집이 현실적으로 어렵다는 것을 무시할 수 없으나, 선원 상호간 의사소통이 원활하게 이루어지지 않은 상황에서 안전한 조업과 비상시 적절한 대응을 기대하기는 한계가 있었을 것으로 판단된다.

③ 선장의 행위요소

선장은 우선적으로 황천항해 시 풍파의 영향으로 양승구 및 어구이송통로를 통해 해수가 선내로 유입될 경우 부력 및 복원성을 상실하여 선박이 침몰 또는 전복될 수 있기 때문에 양승구 덧문과 어구이송통로의 선수 쪽 문을 닫아야 했으나, 이를 단지 아니한 채 항해하는 등 황천항해 준비가 적절하지 못하였다.

그러나 선장의 가장 큰 과실은 해수의 선내 유입되는 초기 비상대응조치를 취하지 않은 것이다. 선장은 사고발생 25분 전 선교 항해당직 중이던 갑판원(중국인)으로부터 선체가 우현 쪽으로 10도, 좌현 쪽으로 2도 정도로 횡요를 한다는 것과 CCTV를 통해 어구이송통로에 해수가 유입되어 있다는 것을 보고받았고, 이에 최우선적으로 그 원인을 파악하여 제거하였어야 했다. 즉, 어구이송통로로 해수가 유입되었다면 선교 항해당직 중이던 항해사에게 지시를 하여 어구이송통로의 선수 쪽 문을 닫혀있는지, 어구이송통로에 설치된 잠수펌프가 작동하고 있는지 또는 선체외관이 이상이 없는지 등을 확인하여 조치하도록 하여야 했고, 각 어창 및 밀폐구역을 점검하여 선체 파공여부를 확인하여야 했다. 그러나 선장은 이를 이행하지 아니하였고, 선장의 지시를 받은 갑판원(중국인)은 어구이송통로에 내려가 해수가 유입되어 있는 것을 직접 확인하고 어구이송통로의 선수 쪽 문을 열려있는 것을 보았으나 침수의 원인을 알지 못하여 어구이송통로의 선수 쪽 문을 닫지 아니한 채 선교로 다시 올라와 선장에게 보고하였으며, 또한 잠수펌프가 작동하고 있는지 여부도 확인하지 아니함으로써 사고 초기에 선체경사를 미연에 방지할 수 있는 기회를 놓쳤다.

또한 선장은 선체가 급격히 우현 쪽으로 경사하는 것을 알았다면 즉시 비상경보음을 울려 진 선원을 퇴선장소에 소집시킨 후 퇴선준비를 했어야 했으나, 조기에 적절한 퇴선 명령을 내리지 아니함으로써 선체가 전복되기 전에 구명뗏목을 물에 띄우지 못하였다.

④ 선내 비상훈련

선장은 회사의 「조업선 안전수칙」에 따라 매월 3회 소화 및 퇴선훈련을 실시하였다고 회사에 보고하였다. 특히 사고 발생 13일 전 조업장소에서, 그리고 사고발생 3일 전 항해 중 각각 소화 및 퇴선훈련 등 비상훈련을 실시하였다고 회

사에 보고하였다. 그러나 당시 기온이 섭씨 영하 1~3도인 상태에서 소화훈련을 실시하였다고 보기는 어려울 것이며, 팽창식 구명뗏목만이 설치되어 있기 때문에 구명뗏목을 실제 해상에 띄울 수 없어 사용방법만을 설명하였다고 보는 것이 합리적이다.

해양안전심판원은 이 사건에 대하여 선장이 조업장소 이동 중 황천 시 해수가 선내로 유입될 수 있는 양승구 문과 어구이송통로의 선수 쪽 문을 닫고 항해하여야 하나 열린 상태로 둔 채 황천항해 준비를 이행하지 아니한 것과 어구이송통로로 해수가 유입되는 상황에서 어구이송통로의 선수 쪽 문을 닫는 등 조기에 적절한 비상대응조치를 이행하지 아니한 것이 주된 원인이 되어 양승구와 어구이송통로로 다량의 해수가 유입된 후 선미어구저장소 및 기관실로 확산되면서 복원성을 상실하여 발생하였다고 보았다. 또한 선박소유자가 상호간 의사소통이 원활하게 이루어지지 않는 5개국 선원을 승선시키고 모든 선원들이 이해할 수 있는 언어로 작성된 안전지침을 제공하지 아니하는 등 선원관리 및 안전관리를 소홀히 한 것도 일인이 되었다고 적시하였다.

3.2 연근해어선 제2005해은호 화재사건(Donghae-MST, 2014)

1) 사실의 경과

강조 연근해 채낚기어선 제2005해은호(총톤수 29.0톤)는 태풍 피항 차 2013년 8월 31일 09시 30분경 울릉도 저동항에 입항하여 계류 중이었다. 기관장은 기관실 내 공구함 등을 보관할 선반을 제작·설치하고, 운항 중 진동이 심한 보조기관에 지지대를 설치하기 위하여 같은 날 11시경부터 철재 앵글을 상갑판에서 절단한 후 같은 날 17시경 기관실 내에서 용접작업을 하였다.

기관장은 저녁식사를 위해 같은 날 17시 40분경 용접작업을 중단하고 하선하여 식당에 있던 중 같은 날 18시 00분경 기관실에서 화재가 발생하였다.

선박 가까운 부두에 있던 선장은 재선 중인 베트남 선원의 연락을 받고 신속히 선박으로 돌아와서 휴대용 소화기를 사용하여 진화하고자 하였으나, 진화가 불가하다고 판단하여 기관실을 폐쇄하였다. 화재는 이후 다른 선박의 선원들과 육상의 해양경찰 및 소방서 직원의 지원을 받아 진화되었다. 당시 사고해역은 풍랑주의보가 발효 중으로서 흐린 날씨에 북풍이 초속 10미터에서 13미터로 불었으며, 파고는 항내로서 잔잔하였다.

이 사고로 제2005해은호는 기관실 내부 전체가 소손되고, 선원실 일부가 진화과정에서 피해를 입었다.

2) 원인 고찰

이 화재사건은 기관실 내부에서 철재 앵글을 사용하여 공

구함 보관용 선반을 제작·설치하기 위하여 용접작업 중 불뚱이 기관실 바닥에서 튀어 형강못치(통상 ‘웨이스’라고 불린다) 등 가연성물질에 붙는 등 기관장의 부주의가 주된 원인이 되어 발생하였다. 그러나 화재 발생 후 초기 비상대응이 조기에 이루어지지 아니한 것도 이 사고의 일인이 된다고 판단하며, 그 결과 기관실 내부가 전소되는 큰 피해를 입게 되었다. 이에 이 선박의 선원 상호간 의사소통과 비상대비 교육·훈련의 실태에 대해 살펴보면 다음과 같다.

이 선박은 총톤수 29.0톤의 어선으로서 「선원법」상 선장이 선내에 비상배치표를 걸어두고 비상대비훈련을 실시하여야 할 대상 선박에 해당하지 아니하나, 그럼에도 불구하고 선원들은 선내 화재가 발생하거나 비상시 구명뗏목을 이용하여 퇴선할 수 있는 능력은 갖추어야 한다.

이 선박에는 선원 5명이 승선하고 있으며, 선장과 기관장이 한국인이고, 나머지 선원 3명은 베트남인으로서 한국어와 영어가 불가하다. 따라서 한국인과 베트남인 상호 간에는 조업 중 주로 간단한 한국어와 몸짓·손짓 등으로 의사소통을 한다. 베트남인 선원들은 자국의 송출회사에서 일정 기간 한국어교육 및 안전교육을 받고, 입국 후 수협중앙회에서 취업교육을 이수한다. 그러나 실무에서 베트남인 선원에게 한국어 구사능력을 기대하기 어려운 실정으로서 베트남인 선원은 팽창식 구명뗏목 작동법이 한국어 및 영어로 작성되어 있어 그 내용을 알지 못하고, 선내 비치된 소화기의 종류 및 장소와 그 사용법에 대해 제대로 알지 못한다. 또한 선장 또는 기관장은 베트남어를 구사할 수 없어 베트남인 선원에게 조업 중 안전수칙을 교육시킬 수 없고, 소화 및 퇴선훈련 등 비상훈련도 실시할 수 없다.

그 결과 선내에 있던 베트남인 선원 3명은 화재 발생 사실을 알고 즉시 휴대용 소화기를 사용하여 진화작업을 할 수 있는 상황임에도 이를 이행하지 아니하고, 육상에 있는 선장에게 화재 사실을 알려주지만 함으로써 초기 진화시기를 놓쳤다고 판단된다.

4. 선내 비상대비 교육·훈련요건

여객선과 총톤수 500톤 이상의 선박(평수구역을 항해구역으로 하는 선박을 제외한다)의 선장은 비상시에 조치하여야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표(Emergency station bill)를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두고 선박에 있는 사람에게 소방훈련, 구명정훈련 등 비상시를 대비한 훈련을 실시하여야 한다(「선원법」 제15조제1항). 비상배치표에는 선내 비상시 각 선원의 임무, 휴대품 및 수행위치 등이 상세히 나타나 있고, 선원들은 반복된 교육·훈련을 통해 이를 숙지하여야만 비상시 기대할 수 있는 결과를 얻을 수 있다.

그러나 앞서 원양어선 인성호 침몰사건에서 언급한 바와 같이 기온이 섭씨 영하 1~3도인 남빙양에서 조업 중인 원양어선 선장이 법령에서 규정하고 있는 선내 비상훈련을 규정대로 실시하였다고 보기는 어려울 것이므로 이에 대한 대책을 마련할 필요가 있다.

또한 연근해어선은 대부분 총톤수 200톤 미만으로서 「선원법」상 비상대비 교육·훈련을 실시할 대상 선박에 해당되지 아니하나, 제2005해은호 화재사건에서 보는 바와 같이 해양사고 발생 초기에 선원으로서 기본적으로 실행가능한 조치를 이행하지 아니하여 막대한 피해를 입고 있다. 따라서 연근해어선의 경우도 제도적 마련을 통해 선내 비상훈련이 적절히 시행하도록 할 필요가 있다.

이러한 선내 비상훈련에 관한 문제는 외국인 선원이 승선하고 있는 선박에 국한된 사항이 아니다.

5. 선내작업 안전수칙 준수

어선의 경우에는 「선박안전조업규칙」과 「어선안전조업규정」에 의거하여 선박소유자와 선장·기관장·통신장 또는 그 직무를 대행하는 자는 해상조업질서유지 및 안전에 관한 교육을 매년 4시간씩 이수하여야 하고, 그 외 선원에 대하여는 선장이 교육받은 내용을 전달하는 전달교육을 실시하도록 하고, 교육을 이수하지 아니한 어선(선원)은 출항을 금하도록 규정하고 있다.

그러나 이러한 안전조업교육은 각 어선의 조업종류 및 방식을 반영한 안전수칙을 교육시키는데 한계가 있다고 본다.

최근 5년(2009~2013년) 동안 선박용도별 사고종류별 해양사고 발생현황을 살펴보면, 247척의 선박에서 302명의 인명피해가 발생하였고, 이중 어선은 161척(65.2%)에서 173명(57.3%)의 인명피해가 발생하였다. 특히 이 5년 동안 해양안전심판원의 인명사상사건 77건 재결 결과 선내작업 안전수칙 미준수가 주된 원인이 된 건수는 57건(74.0%)을 차지하고 있는 것으로 나타났다(KMST, 2014). 즉 어선의 인명사상사건은 외국인 선원이 승선한 선박과 무관하게 한국인 선원만 승선하는 선박에서도 발생하고 있다고 볼 수 있다.

따라서 어선의 경우에는 어업의 종류와 조업방식에 따른 선내작업 중 안전수칙을 마련하여 어선에 제공하고 적절히 교육시키는 등 예방대책이 필요하다고 본다.

6. 선원 상호간 의사소통 부재로 인한 문제점

6.1 외국인 선원의 고용 및 승선

연근해어선에 승선하는 외국인인은 수협중앙회와 한국산업인력관리공단에서 선발하고, 국내 고용 수요가 발생하였

정대율

을 때 입국한 자에 대하여 수협중앙회에서 승선 전 취업교육(2박3일)을 실시한다. 즉 「선원법」의 적용을 받는 총톤수 20톤 이상의 어선에 승선하는 외국인은 수협중앙회 주관 하에 자국 내 송출회사에서 한국어교육 및 안전교육 등 이론교육을 1개월 정도 이수하고, 「선원법」의 적용을 받지 아니하는 총톤수 20톤 미만의 어선에 승선하는 외국인은 고용허가제에 의거하여 한국산업인력공단 주관 하에 자국 내에서 한국어능력시험을 통해 선발한다. 그리고 수협중앙회의 취업교육은 한국생활 적응교육, 선원근로계약서 내용 설명 등을 2박 3일 동안 실시한다. 다만 외국인에 대한 한국어능력시험은 100점 만점에 40점 이상이면 통과한 후 국내 고용 수요에 따라 선발되기 때문에 실제 한국어 구사능력을 기대하기는 어려운 실정이다(Chong, 2014).

6.2 선박내 인명사상사건

우리나라 어선에 승무하고 있는 외국인 선원은 앞서 언급한 바와 같이 승선 전 취업교육을 받는다. 이후 외국인 선원은 승선 후 열악한 어선의 생활 및 근로여건에 적응하기도 전에 조업에 종사하여야 하고, 조업 중 한국어 구사능력이 떨어져 한국인 선장 및 선원의 지시사항을 이해하지 못하는 등 선원 상호간 의사소통이 원활하지 않게 된다. 그 결과 한국인 선장 또는 선원의 입장에서는 외국인 선원의 안전사고 예방을 위해 육설을 포함한 큰소리로 지시하거나 일부 구타 등 문제가 발생하고 있다.

2014년 2월 14일 제주 해상에서 조업 중이던 연근해 통발어선(총톤수 79톤)에서 인도네시아인 선원이 한국인 선원의 상습적인 구타로 승선 10일만에 사망하는 사건이 발생하였다. 이 사고와 관련하여 제주지방법원에서는 폭행을 주도했던 한국인 선원에게 폭행치사죄로 징역 3년을, 그리고 폭행에 가담한 한국인 선원에게 징역 1년에 집행유예 3년을 각각 선고했다(Jejudominilbo, 2014). 외국인 선원에게 어선 승선은 낯설고 열악한 환경을 처음 접하기 때문에 적응의 시간이 필요할 것이고, 한국인 선원에게는 이러한 외국인 선원의 처지와 문화를 이해하고 배려할 수 있도록 적절한 교육이 필요하다고 본다.

7. 결론

어선원은 조업 중 안전사고 예방을 위하여 안전수칙 등을 숙지하고, 또한 선원과 선박의 안전을 위하여 소방훈련 및 구명뗏목 작동법 등을 숙지할 수 있도록 적절한 교육·훈련을 받도록 보장되어야 한다. 앞서 언급한 바와 같이 어선의 인명사상사건에서 선내작업 중 안전수칙 미준수가 주된 원인이 되고 있다는 점을 고려할 때 어업의 종류와 조업방식에 따른 선내작업 중 안전수칙을 마련하여 어선에 제공하고 적

절히 교육시키는 등 예방대책이 필요하다고 본다.

특히 외국인 선원이 승선하고 있는 어선에서는 안전수칙과 비상대비훈련과 관련된 사항이 모든 선원이 이해할 수 있도록 한국어 및 영어뿐만 아니라 승선 중인 선원의 자국어로 작성되어 선내에 비치하여야 한다.

그러나 현실은 본론에서 외국인 선원이 승선하고 있는 원양어선과 연근해어선에서 발생한 사고사례를 통해, 어선에서 한국인 선원과 외국인 선원 상호간의 의사소통에 문제점이 있고, 외국인 선원이 조업을 위한 안전수칙 및 비상대비훈련을 제대로 이수하지 못한 열악한 상황에서 근무하고 있다는 것을 알 수 있었다.

원양어선 인성호는 「선원법」상 선원에 대한 비상대비훈련을 주기적으로 실시하여야 함에도 이를 이행하지 아니하였고, 다국적 선원이 승선하여 선원 상호간 의사소통이 원활하지 않아 선박 자체적인 교육·훈련이 어려웠다. 또한 원양어선은 한번 출항하면 장기간 기항하지 아니하고 조업하여야 하는 실정이다. 따라서 원양어선은 외국인 선원에 대해 승선 전 육상에서 적절한 안전수칙교육과 비상대비훈련을 실시하여야 하고, 또한 승선 후 출항 전에 본선 자체적으로 반드시 비상대비훈련을 실시하는 것이 필요하다.

연근해어선은 선장 또는 기관장이 선박 자체적으로 외국인 선원에 대해 교육·훈련을 실시할 역량이 부족하고, 또한 매일 연속되는 바쁜 조업과 각 선박별로 소수의 외국인 선원이 승선하고 있어 교육·훈련을 실시하기 어려운 실정이다. 이에 연근해어선의 경우도 제도적 마련을 통해 선내 비상훈련이 적절히 시행하도록 할 필요가 있다. 또한 교육·훈련은 휴어기 또는 풍랑주의보 등 기상특보가 예보되었을 때를 이용하여, 어촌계 또는 각 지역의 수협이 주관이 되어 장소 제공과 교육생(외국인 선원)을 모으고, 한국해양수산연수원 또는 수협중앙회의 전문 강사가 이론 및 실습교육을 실시하도록 하는 것이 바람직하다고 본다. 그리고 정기 선박검사 시 선장을 포함한 모든 선원들은 유효기간이 도래하여 재충전이 필요한 소화기에 대해 적절한 장소에서 직접 소화기를 분사하는 실습을 하고, 또한 구명뗏목의 개방검사에 입회하는 것도 필요하다고 본다.

마지막으로 외국인 선원에게 어선 승선은 낯설고 열악한 환경을 처음 접하기 때문에 적응의 시간이 필요할 것이고, 한국인 선원에게는 이러한 외국인 선원의 처지와 문화를 이해하고 배려할 수 있도록 적절한 교육이 필요하다고 본다.

References

- [1] Chong, D. Y.(2014), A Study on the Necessity of Education and Training for the Foreign Seafarers on Korean Fishing

Vessel, Maritime Safety, No. 57, p. 77.

- [2] Donghae-MST(2011), Judgement Donghae-MST 2011-012.
- [3] Donghae-MST(2014), Judgement Donghae-MST 2014-008.
- [4] Jejudominilbo(2014), News, <http://www.jejudomin.co.kr/news/articleView.html?idxno=52647>(Internet Search : June, 30, 2014.).
- [5] KMST(2014), Korean Maritime Safety Tribunal, 「2013 Status of Marine Accident」, pp. 8-47.
- [6] MOF(2013a), Ministry Of Oceans and Fisheries, 「2012 Statistical Yearbook of Maritime Affairs & Fisheries」, p. 300.
- [7] MOF(2013b), Ministry Of Oceans and Fisheries, 「2012 Major Statistical Yearbook of Maritime Affairs & Fisheries」, p. 91.
- [8] MOF(2014), Ministry Of Oceans and Fisheries, 「2013 Statistical Yearbook of Maritime Affairs & Fisheries」, p. 368.

Received : 2014. 12. 05.

Revised : 2015. 01. 30. (1st)

: 2015. 02. 16. (2nd)

Accepted : 2015. 02. 25.