

K-MET 평가제도 도입 필요성에 관한 연구

김종관 · 박성호†

한국해양수산연수원(교수) · †한국해양대학교(교수)

A Study on the Need to Introduce K-MET Assessment System

Jong-Kwan KIM · Sung-Ho PARK†

Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology(professor) ·

†Korea Maritime and Ocean University(professor)

Abstract

The STCW Convention was adopted to ensure safety of ships. Each country has established a maritime education and training and its quality standard system for seamen. And its quality assessment was conducted regularly. However, there are some cases that developing countries do not meet standard of international convention. Korea had signed with other countries for undertaking a recognition of a certificate of competency and/or certificate of proficiency. As this undertaking, the number of foreign crews boarding on Korean vessel is increasing. To prevent marine accidents, the EMSA has been conducting maritime education and training quality assessment either EU countries or non EU countries. So, it is necessary expanded quality assessment of maritime education and training for signed foreign countries with Korea. Therefore, this study prepared the necessity and operation plan of the K-MET assessment system. First, the current status of the countries that signed an undertaking a recognition was reviewed. And acts of a quality assessment system of domestic and foreign countries were reviewed. And then the current status, problems of quality assessment system and foreign seamen introduction system were analyzed. Finally, the necessity of K-MET assessment system and its assessment procedures, methods, subjects, and operational plans were suggested. However, this study is limited research on the necessity of K-MET assessment system, so further research has needed.

Key words : STCW convention, Maritime education and training, K-MET assessment, Foreign seamen

I. 서론

1967년 3월에 도버협에서 발생한 Torrey Canyon호의 좌초로 대형 해양오염이 야기됨에 따라, 국제해사기구(International Maritime Organization, 이하 'IMO')의 전신인 정부간 해사자문기구(International Governmental Maritime Consultative Organization, 이하 'IMCO')는 동년 5월에 특별이사회를 개최하

여 유류에 의한 오염의 법적 책임과 검토와 선원의 훈련 및 자격의 기준에 관하여 조사할 것을 결정하였다. 당시 조사를 위임받은 해사안전전문위원회(Maritime Safety Committee, 이하 'MSC')는 선원의 훈련 및 자격의 국제적 기준 제정 작업을 개시하였으나 국제적으로 해기면허는 복잡하기 때문에 통일할 필요가 없다는 결론을 내렸다. 이에 따라 IMCO는 MSC에 재검토를 명하였고,

† Corresponding author : 051-410-4232, shpark@kmou.ac.kr/orcid.org/0000-0001-5782-1537

MSC는 1971년 9월에 훈련·당직기준전문위원회 (Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping, 이하 ‘STW’)를 신설하여 집중적으로 처리되도록 하였다. 그 결과 제10회 STW에서 「선원훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978; 이하 ‘STCW 협약’)」 초안이 완성되었으며, 1978년 7월 7일에 우리나라를 포함한 72개국이 동 협약을 채택하였다(Lee, 2016).

동 협약체결 과정에는 개발도상국들의 반발이 있었다. 그 이유는 선원교육 기반이 취약하기 때문에 해외송출이 어려울 수 있는데다, 뒤늦게 해운업에 진출한 상태에서 자국 선박이 협약의 미준수로 인하여 출항정지를 받을 수 있는 조항에 쉽게 수긍하기 어려웠기 때문이다(Kwon, 2010). 이러한 어려움에도 불구하고 오늘날 STCW협약은 IMO의 196개 회원국 중 165개 이상의 국가들이 가입한 대표적인 협약 중 하나이다.

STCW 협약은 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준을 국제적으로 통일함으로써 해상에서의 인명·재산의 안전과 해양환경의 보전을 목적으로 하고 있다. 이러한 목적을 달성하기 위해서 동 협약에서는 각 당사국이 교육과 훈련의 목적 및 달성하여야 할 관련 해기능력의 품질 기준을 명료하게 정의할 것을 요구하고 있다. 또한 이를 검증하기 위한 방안으로 각 당사국이 지식, 이해, 기술과 해기능력의 습득, 평가행위 및 자격증명제도의 행정관리에 관한 독립된 평가를 5년 이내의 간격으로 수행하도록 규정하고 있다.

그리고 동 협약에서는 외항상선에 외국인 해기사를 승선시키기 위해서는 당사국간 해기사면허증과 교육이수증 등을 인정하는 해기면허인정협정을 체결하고, 이에 따라 승무자격증(Endorsement)을 발급하도록 되어 있다. 현재 우리나라는 총 40개국과 쌍무 또는 편무 협정을 체결한 상태이다. 향후 해기사 부족으로 인해 국적선에 승선하게 될 외국인 해기사의 수요는 지속적으로 증가

할 것이며, 이에 따른 해기면허인정협정 체결 국가도 늘어날 것으로 예상된다.

그러나 현실적으로 일부 개발도상국들은 아직도 SCTW협약에서 정한 기준에 미달하는 해기교육기관, 해기시험기관 및 해기자격발급기관을 설립하여 많은 해기사를 양성하고, 관련 자격증을 발급하고 있는 실정이다. 이러한 문제를 감안할 때, 국적선의 해양사고방지와 안전운항을 담보하기 위해서는 기존 또는 신규 해기면허인정협정 체결국의 해기품질관리체제에 대한 체계적인 관리와 엄격한 검증이 필요한 시점이다.

따라서 이 연구에서는 선박의 안전운항 확보와 해양사고를 줄이기 위해 현행 해기품질제도의 문제점을 분석하고, 타 국가의 해기품질 평가 사례 등을 바탕으로 해기면허인정협정 체결국의 해기품질관리체제를 검증하기 위한 한국형 해기품질평가제도(Korean Maritime Education and Training Assessment system, 이하 ‘K-MET 평가제도’)의 도입 필요성을 제안하는 것을 목적으로 한다.

II. 연구 방법

우선 해기면허인정협정제도에 대하여 살펴보고, 우리나라의 해기면허인정협정체결 현황을 분석하였다. 또한 국내외 해기품질관리체도를 검토하여 현행 해기품질관리제도에 대한 문제점을 도출하였다. 이를 바탕으로 다른 나라의 해기품질관리 사례를 살펴보고, K-MET 평가제도의 필요성을 제시하였다.

1. 해기면허인정협정제도의 개요

STCW협약에 따라 주관청은 타 당사국에 의하거나 또는 그 권한 하에 선장, 해기사 또는 무선통신사에게 발급된 증명서를 인정하여 승무자격증을 발급하기 위해서는 평가를 통하여 해당 당사국의 해기능력, 훈련 및 증명서의 기준과 품질

기준이 STCW협약의 요건에 의거 철저히 준수되는지를 확인하여야 하며, 관련 당사국 사이에 자격증명과 교육제도가 현저히 변화할 경우 이를 신속하게 통지하기로 하는 협정이 체결되어야 한다. 즉, 기국이 자국 선박에 외국인 해기사를 승선시키는 경우 해기사 면허증 발급국가와 해기사 면허를 상호 인정하는 협정 체결을 의무화하고 있으며, 이를 해기면허인정협정이라 한다.

우리나라는 해기면허인정협정을 통해서 해기사의 해외 취업지원 및 국익을 창출하는 동시에 저비용 외국인 해기인력을 활용하여 해운의 경쟁력 강화를 꾀하고 있다.

이러한 해기면허인정협정은 선원 공급 국가 또는 수요 국가 등 협정체결국의 지위에 따라서 편무 또는 쌍무협정을 체결하고 있으며, 면허증 발급국가는 STCW협약에 따른 선원의 훈련 및 평가 관리, 면허증 진위 및 유효성 확인에 필요한 정보제공, 해기품질의 주기적 검사와 해기품질평가결과 공개 및 중대한 제도 변경 등을 면허증 인정국가에 통보하여야 할 의무가 있으며, 면허증 인증국가는 자국의 해사법규에 대한 지식제공, 징계상의 이유로 해기면허 인정 철회 시 이를 면허증 발급국가에 통보해 줄 의무가 있다.

2019년 11월 6일 기준 우리나라는 총 40개국과 해기면허인정협정 체결하였으며, 그 상세는 <Table 1>과 같다(KMOA, 2019).

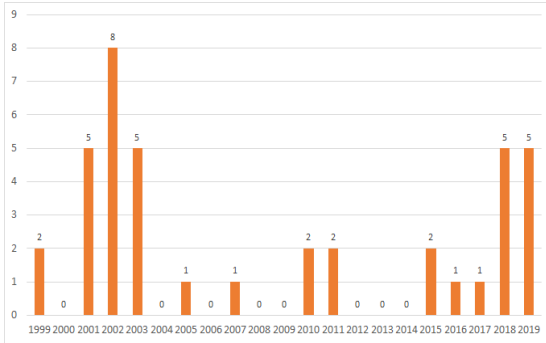
[Fig. 1]과 같이 해기면허인정협정은 주로 2001년에서 2003년 사이에 집중적으로 체결하였으며, 2018년 들어 다시 협정의 체결이 증가하고 있다.

주요 협정 체결국은 마셜제도, 파나마, 라이베리아, 바하마, 몰타 등 편의치적국과 미얀마, 인도네시아, 필리핀 등 선원 송출국의 비중이 높은 것으로 분석되었다.

이는 우리나라 해운회사의 편의치적선에 승선하기 위한 조치와 외국인 해기사 및 부원 등의 수급을 위한 조치로 판단된다.

<Table 1> State of undertaking

Nationality	Kind of agreement	Date of conclusion
Marshall islands	Unilateral	1999. 01.
Liberia	Unilateral	1999. 03.
Barbados	Unilateral	2001. 06.
Bahamas	Unilateral	2001. 06.
Singapore	Bilateral	2001. 06.
Vanuatu	Unilateral	2001. 10.
Hongkong	Bilateral	2001. 10.
Malta	Bilateral	2002. 02.
Ghana	Bilateral	2002. 04.
Panama	Unilateral	2002. 04.
Cyprus	Bilateral	2002. 04.
Belize	Unilateral	2002. 05.
Saint vincent	Unilateral	2002. 07.
Malaysia	Bilateral	2002. 07.
Cambodia	Unilateral	2002. 08.
Mongolia	Unilateral	2003. 05.
Indonesia	Bilateral	2003. 08.
Myanmar	Bilateral	2003. 08.
United kingdom	Bilateral	2003. 10.
China	Bilateral	2003. 10.
Philippines	Bilateral	2005. 09.
Vietnam	Bilateral	2007. 06.
Japan	Bilateral	2010. 03.
New zealand	Bilateral	2010. 04.
Antigua and barbuda	Unilateral	2011. 05.
Kiribati	Unilateral	2011. 09.
Georgia	Bilateral	2015. 02. 27.
Sri lanka	Bilateral	2015. 04. 20.
Azerbaijan	Bilateral	2016. 03. 17.
Bangladesh	Bilateral	2017. 10. 02.
India	Bilateral	2018. 04. 10.
Latvia	Bilateral	2018. 05. 30.
Romania	Bilateral	2018. 07. 30.
Croatia	Bilateral	2018. 08. 22.
Finland	Bilateral	2018. 09. 11.
Qatar	Unilateral	2019. 01. 28.
Denmark	Bilateral	2019. 07. 02.
Jordan	Bilateral	2019. 08. 07.
Germany	Bilateral	2019. 09. 27.
Norway	Bilateral	2019. 10. 22.



[Fig. 1] Status of undertaking by year.

그러나 최근에는 핀란드, 덴마크, 독일, 노르웨이 등 경제협력개발기구 회원국과의 체결이 이루어지고 있는데, 이는 우리나라 청년 해기사의 해외진출을 돕기 위한 조치로 판단된다. 이외에도 액화가스운반선 도입에 기반을 둔 에너지 협력 등의 이유로 카타르와 해기면허인정협정을 체결하는 등 국익창출 등을 위해 협정체결국이 늘어날 것이다.

2. 국내외 해기품질관리제도의 검토

가. STCW협약상 해기품질관리제도

STCW협약 제1/8조에서는 각 당사국이 보장하여야 할 해기품질기준을 규정하고 있다. 제1항에 따라 각 당사국은 정부로부터 위탁을 받은 비정부 기관 또는 단체, 정부기관 또는 독립기관에 의하여 시행되는 모든 훈련, 해기능력의 평가, 건강진단서를 포함한 자격증명, 승무자격증 및 갱신행위, 교원과 평가자의 자격과 경험 등에 대한 목표를 달성하기 위하여 해기품질기준체도를 마련하고 계속적으로 감시하여야 한다. 제2항에 따라 각 당사국은 적절하게 자격을 갖춘 자에 의하여 정기적으로 해기품질평가가 수행되게 하여야 하며, 제3항에 따라 IMO의 사무총장에게 제출되어야 한다.

STCW협약 제A-1/8조에서는 국가적 목표와 해기품질기준에 대해 기술하고 있다. 제1항에 의거 각 당사국의 교육과 훈련의 목적 및 달성하여야

할 관련 해기능력의 기준을 명료하게 정의하여야 하며, 제2항에 의거 해기품질기준의 적용분야를 결정하여야 한다. 특히, 제3항에는 STCW협약 개정사항의 반영, 결함사항의 시정조치 활동 등을 검증하기 위하여 해기품질평가가 5년 이내의 간격으로 수행되도록 요구하고 있다.

나. 선박직원법령상 해기품질관리제도

STCW협약 당사국인 우리나라는 동 협약에서 규정하고 있는 해기품질관리제도를 국내법으로 수용하고 있다. 따라서 STCW협약의 이행법인 선박직원법 시행령 제16조의2에 따라 해양수산부장관은 지정교육기관, 시험 또는 면허의 관리에 관한 업무를 위임 또는 위탁받은 기관에 대하여 국제협약에서 정하는 해기사항성교육·시험 또는 면허관리에 관한 품질평가(이하 ‘해기품질평가’)를 실시하고 있다. 또한 동 조에 따라 해기품질평가는 5년마다 실시하도록 규정하고 있으며, 해기품질평가의 실시방법, 실시결과와 사후관리는 동법 시행규칙에서 정하고 있다. 동법 시행규칙 제21조에 따라 평가대상기관은 자체적으로 실시하는 내부평가와 해양수산부장관이 실시하는 외부평가를 받아야 하며, 평가대상기관은 해기품질관리체제를 갖추어야 한다.

해기품질관리체제 및 해기품질평가에 관한 상세사항은 해양수산부고시인 해기품질기준에서 규정하고 있다. 해기품질기준에서는 품질방침, 품질관리계획 수립 등 해기품질관리체제에 관한 사항과 내부평가, 외부평가, 수시평가 등 해기품질평가에 관한 사항 및 품질평가운영위원회에 대한 사항을 규정하고 있다. 특히, 외부평가에 있어서 그 대상 및 주기, 범위 절차, 처리 등에 대하여 상세하게 규정하고 있으며, 이에 따라 자격을 갖춘 해기품질평가단이 평가를 시행하고 있다.

3. 외국의 해기품질평가 사례

우리나라의 해기품질기준에서 외부평가의 대상은 지정교육기관, 시험기관 및 해기자격증의 발

급에 관련된 업무를 시행하는 기관에 한한다. 즉, 우리나라와 해기면허인정협정을 체결하고 있는 국가의 지정교육기관, 시험기관 및 해기자격증의 발급에 관련된 업무를 시행하는 기관은 대상이 아니다.

그러나 STCW협약 제I/8조제1항제1호에는 주관청이 해당 당사국이 협약의 요건을 철저히 준수되지를 확인하도록 규정하고 있으며, 이 규정을 근거로 일부 국가에서는 실질적으로 해기면허인정협정체결국의 해기품질평가를 수행하고 있다.

해기면허인정협정 체결국의 해기품질평가를 수행하는 가장 대표적인 사례는 대형 해양사고 등에 대한 유럽연합(European Union, 이하 'EU') 차원의 체계적인 공동대처를 위해 2002년 설립된 유럽해사안전청(European Maritime Safety Agency, 이하 'EMSA')에 의한 해기품질평가를 들 수 있다.

EU는 EU해역에서 운항하는 선박에 승선하는 선원의 다수가 EU회원국에서 해기교육·훈련을 받고 있지만, EU회원국이 아닌 국가(이하 '비 EU 국가')의 선원은 비 EU 국가에서 해기교육·훈련을 받고 있으며, 이들 중 일부는 STCW협약 기준을 충족하지 못하고 있다는 사실에 주목하였다. 또한 해양사고의 주요 원인으로 인적 과실이 대부분을 차지하고 있으며, 이러한 인적 과실을 감소할 수 있는 방법은 선원에 대한 교육, 훈련 및 근무 조건이라 판단하였다.

이에 EMSA는 EU회원국에 대한 해기품질평가뿐만 아니라 EU와 해기면허인정협정을 체결하여 EU국의 선박에 승선하는 비 EU 국가에 대한 해기품질평가도 수행하고 있다. 즉, 유럽위원회(European Commission)의 2008-106 지침서에 따라 비 EU 국가의 해기교육·훈련기관 등이 STCW협약의 요구사항을 준수하는지 평가할 수 있는 특정절차를 도입하고 있으며, EU 회원국을 대신하여 EMSA가 이러한 평가를 수행할 수 있도록 규정하고 있다. 또한 동 지침서에 따라 평가의 주기는 5년이며, 이에 따라 2007년에서 2013년까지

첫 번째 평가를 수행하였으며, 2014년부터 2019년까지 두 번째 평가를 수행하였다(EMSA, 2020).

EMSA는 평가를 받아야 하는 대상 국가의 규정 등을 자세히 분석한 후 해당 국가의 선원 교육·훈련 및 인증 시스템을 설정하고 유지하는 기관을 직접 방문하여 평가를 수행한다. 또한 평가 결과에 따른 부적합사항을 식별하고 개선을 이끌어 내는 역할을 하고 있다.

대표적인 사례로, EU는 EMSA에서 작성한 2010년 필리핀 교육기관에 대한 평가결과 보고서를 근거로 평소 국제기준에 미달하는 해기교육기관을 설립·운영하고 있다는 의혹을 받아들인 필리핀에서 발급한 해기 면허증을 인정하지 않겠다고 경고한 것을 들 수 있다. 이에 따른 개선 대책으로 필리핀 정부는 선원센터에 구직자로 위장한 점검관을 파견하여 19개 선박관리업체의 불법 선원 직업안내에 대하여 고발하였으며, 선원 교육기관 중 하나를 추가로 폐쇄하였다. 또한 필리핀 의회는 해양관련 행정부를 완전 탈바꿈하기 위해 해사관청을 단일화 하는 Marina 개편안을 승인하여 교육품질 감독권을 부여하는 등 해사감독권을 통합하기도 하였다(KMC, 2012).

Ⅲ. 연구 결과

1. 우리나라 외국인 선원 도입제도의 문제점

국적선에 승선하고 있는 외국인 선원은 해마다 증가하는 추세이다.

<Table 2>와 같이 최근 3년간 외국인 선원의 현황을 보면 2016년 23,307명이었으나, 2018년 26,321명으로 약 13%증가하였다. 특히, 원양어선과 연근해 어선에 승선하는 외국인 선원의 증가세가 두드러지고 있다.

최근 3년간 우리나라 선박에 승선하는 외국인 선원의 국적은 <Table 3>과 같다. 2018년 기준으로 인도네시아가 9,084명으로 약 35%를 차지하고 있고, 필리핀이 5,779명으로 약 22%를 차지하고

있으며, 베트남이 5,355명으로 약 20%를 차지하고 있다. 특히, 인도네시아와 베트남 선원은 증가 추세에 있으며, 중국 선원은 감소추세에 있다.

<Table 2> Number of foreign crew for 3 years

Division	2016	2017	2018
Ocean-going Ship	11,141	12,109	11,813
Home trade vessel	791	823	878
Pelagic fishing boat	2,991	3,810	3,850
Ocean-going passenger vessel	70	75	47
Littoral fishing boat	8,314	8,484	9,733
Total	23,307	25,301	26,321

Source : MOF, 2019

<Table 3> Nationality of foreign crew for 3 years

Nationality	2016	2017	2018
China	1,737	1,669	1,501
Indonesia	6,991	8,275	9,084
Vietnam	4,642	4,720	5,355
Myanmar	4,235	4,512	4,346
Philippines	5,503	5,903	5,779
Other	199	222	256
Total	23,307	25,301	26,321

Source : MOF, 2019

국적선에 승선하는 외국인 선원은 크게 세 가지의 유형으로 구분할 수 있다. 첫 번째 유형은 고용허가제를 통해 어업분야에 종사하는 외국인 선원이다. 이들은 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률에 근거하여 20톤 미만의 어선에 승선한다. 두 번째 유형은 내항선, 외항여객선 및 연근해어선에 승선하는 외국인 선원이다. 이들은 해운법, 선원법 등에 근거를 두고 모집하며, 우리나라는 중국, 베트남, 인도네시아 3개국에서 외국인 선원을 도입한다. 마지막으로 외항선에 승선하는 외국인 선원이다. 이들은 국제선박등록법, 선박직원법 등에 근거를 두고 모집하며, 선원관리회사를 통해 선박에 승선하는 것이 일반적이다.

이 중 20톤 미만의 어선에 승선하는 외국인 선

원은 선원법의 적용 제외 선박에 승선하기 때문에 국내에서 별도의 선박 직무에 대한 교육이 필요치 않으며, 나머지 두 유형도 선원의 자국에서 선박 직무에 대한 교육을 수료한 후 승선하는 것이 일반적이다.

따라서 앞서 살펴본 바와 같이 국적선에 승선하는 외국인 선원의 대부분이 인도네시아, 미얀마, 필리핀 등 선원 송출국이 대부분을 차지하고 있으며, 우리나라에서 별도의 직무교육을 시행하지 않기 때문에 해당 국가에서 시행하는 선박 직무에 대한 교육이 STCW협약 등 국제협약을 준수하여 이루어지는지를 지속적으로 평가할 필요가 있다.

2. 현행 해기품질평가 현황 및 문제점

가. 해기품질평가 현황

우리나라는 STCW협약 및 선박직원법령에 의거 매 5년마다 평가대상기관을 대상으로 외부평가를 시행하고 있다. 또한, 2001년부터 2016년까지 4차례에 걸쳐 IMO에 해기품질평가 보고서를 제출하였으며, 2020년 외부평가를 시행하여 2021년 새로운 해기품질평가 보고서를 제출할 예정이다.

해기품질평가 보고서 제출을 위하여 해기품질종합평가계획을 수립하고, 해기품질평가단을 구성하여 외부평가를 시행하고 있다.

2020년도 해기품질 외부평가에서는 한국해양대학교를 비롯한 상선분야 지정교육기관 7개, 해기사 시험기관인 한국해양수산연수원, 해기 면허발급 기관은 11개 지방청 및 1개의 해양관리단과 수산분야 14개의 지정교육기관 등을 대상으로 시행할 예정이다.

나. 문제점

앞서 살펴본 바와 같이 현행 해기품질평가는 국내의 지정교육기관 등에 한하여 시행하고 있다.

하지만 국내에 한정된 현행 해기품질평가는 해

기면허인증체결협정을 맺은 국가에서 선박 직무에 대한 교육을 이수한 후 국적선에 승선하는 외국인 선원이 증가하고 있는 현 시점에서 그들의 자격 등을 사전에 검증할 수 없는 문제점이 있다.

국적선에 승선하는 외국인 해기사는 선박직원법 시행규칙 제22조의 6 및 선원업무처리지침 제51조의2에 의거 우리나라 해사 법규에 관한 지식을 갖추도록 교육을 받고 있으며, 그 상세는 <Table 4>와 같다.

<Table 4> Details of maritime law education for foreign officer's

Subject	Time
Seafarers' act	3 hours
Ship personnel act	2 hours
Ship safety act	3 hours
Marine environment management act	2 hours
International ship and port facility security act	2 hours
Other	1 hour
Total	13 hours

<Table 4>에서 보는 바와 같이 외국인 해기사는 선원의 자국에서 대부분의 선박 직무에 대한 교육·훈련을 받고, 원활한 직무 수행을 위해 우리나라 해사법규에 관한 지식만을 요구하고 있다.

외국인 선원의 경우 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률 시행규칙 제11조 및 외국인 취업교육기관 지정 및 운영에 관한 규정에 의거 16시간 이상의 교육을 시행하고 있으며, 그 상세는 <Table 5>와 같다.

<Table 5>에서 보는 바와 같이 외국인 선원은 우리나라에서 취업활동을 위하여 필요한 사항을 중점적으로 교육하고 있으며, 외국인 해기사와 동일하게 선박 직무에 대한 교육·훈련은 선원의 자국에서 시행하고 있다.

<Table 5> Details of education for foreign seamen

Subject	Time
Korean workplace culture	1 hours
Korean laws (Labor standards act, Immigration control act, etc.)	5 hours
Sexual harassment prevention education	3 hours
Occupational safety and health, etc.	7 hours
Total	13

즉, 현행 법령상 국적선에 승선하는 외국인 선원의 선박 직무에 대한 교육·훈련을 국내에서 시행하고 있지 않으므로 전적으로 외국인 선원의 국가에 교육·훈련체계에 의존할 수밖에 없는 실정이다. 따라서 해양사고의 예방과 외국인 선원의 자질 향상 등을 위해 국내뿐 아니라 해기면허 인정협정 체결국가를 해기품질평가 대상에 포함하여야 하며 그 국가를 위한 새로운 해기품질평가제도가 필요할 것이다.

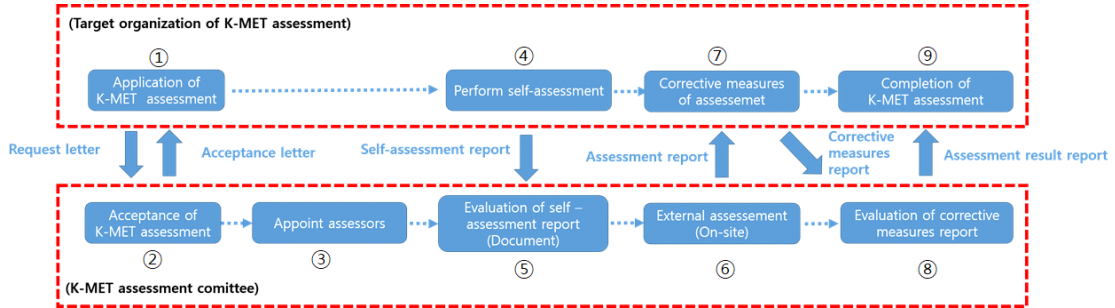
3. K-MET 평가제도의 도입 필요성

앞서 살펴본 바와 같이 국적선에 승선하는 외국인 선원이 증가하고 있으나, 우리나라에서 별도의 해기교육을 시행하고 있지 않으며, 해기면허 인정협정을 체결하는 국가가 늘어남에 따라 국내에 한정된 현행 해기품질평가를 확대하여 적용할 필요성이 대두되고 있다.

이에 K-MET 평가제도를 도입하여 해기면허 인정협정 체결국가 등을 대상으로 정기적인 해기품질평가를 통한 외국의 해기교육기관의 품질 향상을 도모할 필요가 있으며, 결국 교육 품질 향상으로 통해 외국인 선원의 자질 향상 및 해양사고 예방에 기여하게 될 것이다.

가. K-MET 평가 절차와 방법

K-MET 평가 절차는 준비, 평가, 정리 등 3단계로 구분할 수 있으며, 자세한 절차는 [Fig. 2]와 같다.



[Fig. 2] Procedure of K-MET assessment.

(1) 준비단계

해양수산부는 K-MET 평가 위원회(이하 ‘평가 위원회’)를 구성하고, 평가 위원회는 대상기관을 5년 주기로 평가할 수 있도록 K-MET 평가관리 계획을 작성한다.

평가 위원회는 노사정을 대표하는 해기전문가로 구성하고, K-MET 평가에 필요한 평가지침 등을 준비한다.

K-MET 평가 대상기관(이하 ‘평가 대상기관’)이 평가 위원회에 평가 신청서를 제출하면, 평가 위원회가 검토 후 평가 대상기관에 평가 일정 등을 통보한다.

(2) 평가단계

자체평가는 평가과정에서 중요한 역할을 한다. 자체 평가 위원회를 구성하고 평가 위원회의 지침 등을 참고하여, 자료를 수집하고 분석하여 문제점을 발견하고 해결책을 모색한다. 자체 평가 보고서를 작성하여 평가 위원회에 제출하면 평가 위원회는 보고서와 첨부자료를 면밀하게 서면 평가한다. 제시된 자료 중 미흡한 부분은 방문 평가 시 확인할 수 있도록 준비한다.

평가 위원회는 평가 대상기관과 협의하여 방문 평가 일정을 정한다. 방문 평가에서는 서면 평가에서 확인하기 어려웠거나 충분하지 않은 내용을 직접 확인하고, 관계자 면담 등을 통해 평가 대상기관의 협약 이행 정도를 파악한다.

방문 평가가 끝나고 평가 결과를 정리하여 평가 대상기관에게 통보한다.

(3) 정리단계

평가 대상기관은 평가 결과서를 바탕으로 시정 조치를 시행하고 관련 조치 사항을 보고서로 평가 위원회에 제출한다. 평가 위원회는 제출된 시정조치 보고서를 평가하여 최종 평가 결과 보고서를 평가 대상기관에 통보함으로써 평가 업무가 정리된다.

나. K-MET 평가대상 및 운영방안

K-MET 평가 대상은 국내 지정교육기관뿐만 아니라 해기면허인정협정을 체결한 국가의 지정 교육기관을 대상으로 한다.

K-MET 평가를 받은 해외 교육기관은 선박직원법상 국내 지정교육기관에 준하는 지위를 인정받을 수 있으며, 평가 결과가 기준에 미달하거나 부적합한 경우에는 시정 또는 보완을 요구할 수 있으며 이러한 시정사항을 이행하지 아니한 경우 지정을 해제할 수 있도록 한다.

평가 대상기관의 평가 주기는 5년으로 하며, 평가 결과 등은 홈페이지 등을 통해 공개함으로써 타 평가 대상기관 등이 그 결과를 공유할 수 있도록 한다.

IV. 결론

선박의 안전운항 확보를 위하여 STCW협약이 발효되었으며, 각국의 해기교육기관은 STCW협약에 의거 선원의 자격증명, 교원과 평가자의 자격 등에 대한 품질기준제도를 마련하고, 정기적으로

품질평가를 수행하고 있다. 하지만 선원 교육 기반이 취약한 개발도상국 등에서 국제기준에 미달하는 해기교육기관이 난립되고, 이로 인해 그 국가의 선원교육 품질에 대한 평가가 필요하다는 인식이 확산되고 있다.

또한 우리나라는 1999년부터 주요 해운국가들과 해기면허인정협정을 체결하고 있으며, 2019년 11월 기준 40개국에 이르고 있다. 이에 따라 국적선에 승선하는 외국인 선원이 늘어나고 있으며, 이들에 대한 해기교육은 대부분 선원의 자국에서 시행하는 것이 일반적이다.

선원의 교육 및 훈련이 인적 과실을 줄일 수 있어 해양사고를 예방에 기여할 수 있지만, 외국인 선원이 받은 해기교육·훈련이 STCW협약에 의해 의거 수행되고 있는지를 정기적으로 평가하지 않고 해기면허인정협정에 의해 면허 등을 인정하고, 국적선에 승선하고 있는 실정이다.

일찍이 EU 등에서는 자국뿐만 아니라 해기면허인정협정을 맺은 타 국가의 해기품질의 평가를 수행하고 있으며, 우리나라도 국내에 한정된 해기품질평가를 타 국가까지 확대할 필요성이 제기된다.

이에 이 연구에서는 현행 해기품질평가의 문제점을 분석하고, K-MET 평가제도의 필요성과 운영방안 등을 마련하기 위하여 우리나라와 해기면허인정협정 현황을 분석하고, 국내외 해기품질관리제도의 검토와 외국의 해기품질평가 사례를 조사하여 분석하였다. 이를 토대로 외국인 선원 도입제도의 문제점과 현행 해기품질평가 현황 및 문제점을 분석하고, K-MET 평가제도의 필요성을 제시하였다.

이 연구의 성과는 다음과 같다.

첫째, 우리나라와 해기면허인정협정을 체결한 국가 현황을 파악하고, 국제협약 등에서 제시한 해기품질평가 규정과 각 국가가 해기품질평가 사례를 파악하였다.

둘째, 현행 해기품질평가제도의 현황과 문제점, 외국인 선원의 도입 문제점을 분석하여, 국내에 국한된 해기품질평가를 확대하여야 하는 당위성을 마련하였다.

셋째, K-MET 평가제도의 필요성을 제시하고, K-MET 평가제도의 평가절차와 방법, 평가대상 및 운영방안을 현실적으로 제시하였다.

다만 이 연구는 K-MET 평가제도의 필요성을 제시에 한정된 연구인만큼 향후 K-MET 평가제도에 대한 구체적인 후속연구가 필요할 것으로 판단된다.

References

- EMSA(2020). Visits and inspections related to standards for seafarers(inspections in third countries), Retrieved from <http://www.emsa.europa.eu/visits-a-inspections/training-of-seafarers.html> on March 31.
- KMC(2012). Trends related maritime safety, IMO annual white paper, Korea Maritime Center, Daejeon, Korea, 118.
- KMOA(2019). State of Undertaking, Korea Marine Officers' Association, Retrieved from https://www.mariners.or.kr/civilappeal/view.php?bd_code=reference&bd_idx=6642 on March 31.
- Kwon, HW(2010). 1942 STCW, Seoul economy daily, Retrieved from <https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=011&aid=0002078845> on March 31.
- Lee, YC(2016). Theory and practice of international maritime convention, Dasom press, Busan, Korea, 76~77.
- MOF(2019). Statistics of Registered Vessels, Retrieved from <http://www.mof.go.kr/statPortal/> on March 31.

-
- Received : 01 April, 2020
 - Revised : 17 April, 2020
 - Accepted : 23 April, 2020