

코로나19에 따른 해양계 학교의 승선실습 법제도 개선 연구

김 지 흥[†]

해양수산부(행정사무관)

A Study on the Improvement of Law for the on-board Training of Maritime Schools by COVID-19

Ji-Hong KIM[†]

Ministry of Oceans and Fisheries(deputy director)

Abstract

Under the recent worldwide spread of COVID-19, the maritime schools need to review the mandatory minimum requirements for issuing a certification of officers through the suspension and resumption of on-board training. The domestic law requires at least one year of sea-going services for graduates of maritime schools to issue a certification of officers, and requires at least six months of on-board training during their sea-going services. However, STCW allows online education methods such as e-learning by approval of the competent authority for one year's sea-going services, it was considered that the supplemental application of the minimum sea-going services for issuing the certification of officers for six months of online education and six months of on-board training. As a party to STCW, it is necessary to operate a flexible on-board training system in the national disaster situation of infectious diseases such as COVID-19 by newly reflecting the details on the implementation of e-learning stipulated in the agreement in the domestic law.

Key words : On-board training, Training ship, STCW, Ship personnel act

I. 서 론

2020년 1월부터 국내에도 코로나바이러스감염증-19(이하 코로나19)가 유입되어 감염병이 확산됨에 따라 초·중·고 및 대학교 수업을 비대면 형태의 온라인 원격교육으로 진행하였다. 2020년도 5월 중순에서야 고등학교 3학년을 시작으로 각 학년별 순차적으로 등교인원을 제한하여 등교하는 방식으로 대면수업을 진행하고 있으며, 대부분의 대학교는 1학기에는 전체 학사일정을 온라인 원격교육을 실시하였다. 10월 현재에도 코로

나19의 감염상황에 따라 전국 학교에서 등교수업과 온라인 원격교육이 반복되고 있는 상황이다. 해양(海洋)계열의 교육기관도 감염병 확산에 따라 전국의 다른 초·중·고 및 대학교와 마찬가지로 5월 이전에는 온라인 교육방식으로 수업을 진행하였고, 5월 말부터는 고등학교를 시작으로 순차적으로 분반하여 등교하는 방식과 온라인 교육방식을 병행하고 있으며, 대학교의 경우 2학기에도 비대면 온라인 원격교육방식으로 운영되고 있다.

하지만, 해양계 고등학교 및 대학교는 학생들이 해기사 면허를 취득하기 위해서는 선박직원법

[†] Corresponding author: 044-200-5741, jihong76@korea.kr

과 STCW 협약에 따라 일정기간의 승무경력이 필요하고, 최소한 1년 이상의 승선실습경력이 필요하다. 우리나라에는 해양계열의 고등학교 2개와 대학교 2개가 있으며, 4개 해양계열학교의 학년별 학생정원은 2020년도 기준으로 1,283명이다(해양수산부 자료). 코로나19 발생 이전에는 해양계 교육기관들은 1년의 승선실습경력 충족을 위해 각 학교별로 관리하고 있는 학교실습선박을 통해 승선실습 기간을 충족하고 있었다. 그러나, 코로나19로 인해 해양계열 교육기관의 승선실습 운영이 불가능한 상황이 발생하였다. 해양계열은 특정 학년을 대상으로 1년간 선박 실습교육을 운영하고 있는데 학교소속의 개별 실습선박별로 100명~150명이 승선하며, 각 선박별로 실습생 승선정원이 제한되어 있고 실습생은 4인 1실의 침실을 사용하는 등 단체생활을 하고 있는 상황에서 감염병 관리차원에서 승선실습 시행은 더욱 더 어려운 상황에 처했다.

감염병 관리당국의 감염병 위험도 평가지표(코로나19 중앙사고수습본부, '20년 6월 1일)에 따르면 실습선박은 감염병의 관리 측면에서는 많은 인원이 좁은 공간에서 밀집된 상태로 있고, 환기 등이 용이하지 않은 밀폐된 공간이며, 이용 인원들간의 거리두기가 어려워 밀접 접촉이 발생하는 소위 3밀(密) 상태에 해당하는 고위험 시설로 분류된다. 감염병 관리 차원에서 보면 지정교육기관의 실습선을 이용한 승선실습은 집단감염의 발생 가능성으로 인하여 운영이 어려운 상황이었으나, 학생들은 학교를 졸업할 때 정상적으로 해기사 면허의 발급을 위해서는 관련 국내외 법제도에서 요구하는 실습기간 충족을 위해 필수적으로 승선실습을 운영하여야 하는 상황이었다.

이전의 학교 승선실습에 관련한 연구들은 실습선박 자체의 안전운항을 위해서 상선에 적용되는 안전관리 제도를 실습선박에 적용할 필요가 있다는 연구가 있었고(Lee et al., 2016), 해기사 실습생의 법적인 지위에 대한 검토를 바탕으로 실습생의 산업재해로부터 안전을 확보하기 위한 법제

도 개선방안에 대한 연구(Doo et al., 2018)도 있었다. 하지만, 코로나19와 같이 선박에 승선하는 것 자체가 제한되는 특수한 상황이 발생하는 경우에 대한 승선실습 운영방식과 법제도에 관한 연구는 전무하였다.

이에 이 연구에서는 코로나19 상황하에서 해사 고등학교 및 해양대학교의 승선실습 운영현황을 파악하고, 국내법 및 국제법 제도하에서 해양계 학생들이 졸업할 때까지 이수해야 하는 최소한의 실습기간의 법적기준에 대해서 검토하였다. 그리고 승선실습교육 운영현황과 법제도의 비교를 통해 코로나19 상황에서의 승선실습을 운영할 수 있는 방안을 검토하였으며, 코로나19의 장기화 상황에서도 우리나라 해운업계의 해기사 수급에 영향이 없도록 해양계 학생들이 안전하게 학교실습선박에서 승선실습을 하여 졸업 후 안정적으로 해기면허를 취득할 수 있는 법제도적 개선방안을 도출하였다.

II. 연구 방법

코로나19 감염병 상황하에서의 해양계열 교육기관의 승선실습 운영을 위한 법제도의 개선방안 도출을 위하여 연구대상을 크게 세 분야로 구분하여 연구하였다.

첫 번째로 코로나19 확산에 따라 우리나라 방역당국 및 교육당국이 고등학교, 대학교 등 교육기관에 대하여 방역관리 차원에서 시행한 등교수업 제한, 온라인 원격교육 전환, 등교수업 실시 등의 법적근거와 학사운영 현황에 대하여 파악하였다. 아울러, 해양계열 교육기관들의 승선실습에 관련된 학생정원과 실습형태를 분석을 바탕으로 코로나19 확산 이후의 승선실습교육을 시행하는 방안의 검토를 위해서 실습선박에 적용되는 방역수칙을 살펴보았다.

두 번째로 승선실습과 관련한 국내외 법제도에 대한 검토를 위하여 승선실습에 관련된 국제

사회의 동향을 살펴보고, 국내법인 「선박직원법」과 관련 하위법령 및 행정규칙을 비롯하여 선원의 자격 및 훈련에 관한 국제협약(The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers : STCW)에서 승선기간, 교육방식에 대하여 살펴보았으며 국내법과 국제법의 적용에 대해 비교검토를 하였다. 이를 통해 코로나 확산에 따른 대면 교육이 제한되는 상황에서 현행 법령체계에서 승선실습을 마치고 해기사 면허 취득을 위한 최소한의 실습기간과 운영방식 등에 대하여 중점적으로 검토 하였다.

마지막으로 코로나19와 같은 국가적인 감염병 재난 상황의 발생에 대비하여 해양계열 교육기관의 학생들이 안전하고 정상적으로 승선실습을 마치고 졸업 후 해기사 면허취득을 위해서 현행 국내 법제도의 개정안 제시 등 개선방안에 대하여 고찰해보았다.

Ⅲ. 결과 및 고찰

1. 코로나19관련 교육계 학사운영 현황

가. 일반계 고등학교 과정 운영

2020년 2월 23일 전국적인 코로나 감염병 위기경보가 ‘주의’단계에서 ‘심각’단계로 격상됨에 따라, 교육부는 코로나19 감염증 확산을 선제적으로 예방하고 학생의 안전을 최우선으로 보호하기 위하여 전국의 모든 유·초·중·고등학교, 각종학교의 개학을 2020년 3월 2일에서 3월 9일로 1주일 연기하기로 결정하였다. 이러한 조치는 「감염병의 예방 및 관리에 관한 법률」 제50조 제2항에 따라 교육부 장관 또는 교육감이 복지부 장관과 협의를 통한 사전 예방적인 조치였다. 이후에도 코로나19 감염병의 확산세가 지속됨에 따라, 3월 2일에 다시 3월 9일까지인 등교일정을 3월 23일 까지로 2주일간 추가적으로 연기하였다.

이후 3월 23일부터 온라인 교육 시행하는 방식

으로 20년도 1학기 학사일정을 시작하였으며, 등교수업에 대하여는 3월 23일에서 4월 3일까지 한번 더 추가적으로 연기조치를 시행한 후, 5월 4일 보도 자료를 통해 5월 13일부터 고등학교 3학년을 시작으로 1주일씩 순차적으로 등교수업을 진행하였다. 등교수업을 진행하더라도 한 학년별 등교인원을 최대 2/3이하로 유지하여 등교와 온라인 교육을 현재까지 병행해 나가고 있다.

온라인 교육시행의 근거법령으로는 「초·중등교육법」에 따라 학교의 수업을 방송·통신수업 방식으로 시행이 가능한 것으로 검토되었다(초·중등교육법 제 24조).

나. 일반계 대학교 과정 운영

교육부는 고등학교의 개학 연기 시기와 함께 전국 대학교에 대해서도 개강 연기를 권고하였고, 교육부는 3월 2일에는 대학교에 대하여는 「2020학년도 1학기 대학 학사운영 권고안」을 통하여 코로나19 사태가 안정될 때까지 등교에 의한 집합수업은 하지 않고 원격수업, 과제물 활용 수업 등 재택수업을 실시하였다. 각 대학교는 학교 여건에 따라 교원 및 학생들의 의견을 수렴하여 모든 수업에 대하여 제한 없이 원격수업에 대한 교과목을 개설하여 편성하였고, 2020년도 2학기에도 대부분의 학교는 등교하지 않고 비대면 방식으로 수업을 진행하고 있다. 교육부는 학사 관련 조치로 인해 교육부가 실시하는 평가·감사 등에서 불이익을 받지 않도록 하는 것을 공포한 바 있다.

온라인 교육시행의 근거법령으로는 「고등교육법」에 따라 학교의 학칙에 따라 학교수업을 방송·통신수업 방식으로 시행이 가능한 것으로 검토되었다(고등교육법 제22조).

2. 해양계 학교 승선실습 운영

우리나라의 해양계 학교는 고등학교 2개교와 대학교 2개교가 있다. 해양계 학교는 학생들이 졸업하기까지 1년간의 승선실습기간을 교육과정

에 포함하고 있고, 졸업 후에는 관련 절차에 의해 해기사시험에 합격 후 면허 발급이 가능하며, 신체검사 기준 통과, 법정 필수교육을 받으면 상선의 해기사(항해사, 기관사)로 근무하는 등 해양 분야로 진출한다.

가. 해사고등학교 실습교육 현황

해양계열 고등학교는 부산 및 인천 해사고등학교가 있으며, 부산해사고등학교는 한 학년 정원이 160명으로 항해전공 학생 80명, 기관전공 80명으로 구성되어 있다. 인천해사고등학교는 한 학년 정원이 120명으로 항해전공 학생 60명, 기관전공 60명이다.

양 해사고등학교 학생은 졸업 후 해기사 면허 취득을 위해 고등학교 3년 전체 학사과정 중 2학년 1학기, 3학년 2학기의 과정 총 12개월 동안 한국해양수산연수원(Korea Institute of Maritime & Fisheries: KIMFT) 실습선박 2척에서 승선실습을 하며, 3학년 2학기에는 실습선박 또는 선사 위탁 현장승선실습을 병행('19년도에 양 해사고 학생 130여명)하고 있다.

나. 해양대학교 실습교육 현황

해양계 대학교는 한국해양대학교 및 목포해양대학교가 있으며, 2019년 기준으로 한국해양대학교(Korea Maritime and Ocean University: KMOU)의 학생들 중 실습교육이 필요한 해사대 학생은 한 학년 정원을 478명으로 항해전공 240여명, 기관전공 240여명으로 구성되어 있다. 목포해양대학교(Mokpo National Maritime University: MMU)의 승선학과 한 학년 학생정원은 525명으로 항해전공 260여명, 기관정공 260여명이 있다.

양 해양대학교는 3학년 과정 1년 동안에 승선실습 과정으로 편성되어 있다. 각 학교별로 실습선박 2척을 운영하고 있고, 학생들은 3학년 1년의 기간 동안에 학교 실습선박에서 평균적으로 6개월 승선실습을 하고 6개월은 해운회사 소속 상선 현장승선실습 6개월을 하고 있으며, 2019년도 기준으로 한국해양대는 383명이 해운회사 현장승

선실습을 하였고, 목포해양대는 379명이 해운회사 현장승선실습을 하였다.

다. 코로나19 관련 승선실습 운영

(1) 선박에서 감염병 발생 우려

해양계 고등학교와 대학교도 「초·중등 교육법」과 「고등교육법」의 적용대상이며, 코로나19의 전국적인 확산 및 집단감염 발생으로 인하여 감염병 위기경보 ‘심각’단계 발령 및 교육부 방침에 따라서 20년도 2월 23일의 개학 연기 조치로 실습선에서의 승선실습 학사운영도 불가능하였다. 특히, 2월 당시에는 일본을 기항하는 크루즈 선박 내에서 총3,711명의 승선자 중에 705명의 감염자가 발생했으며, 이중 6명이 사망한 집단감염 사건이 있었다. 또한 프랑스 항공모함에서 1,081명의 집단감염 발생사례, 미국 항공모함에서의 840명 확진 발생 등으로 대규모 인원이 승선한 선박분야의 집단감염발생이 우려되는 사회적 분위기였다. 해양계 학생들이 대규모로 승선해야 하는 승선실습은 감염병 관리 정부대책과 사회적 분위기상 용인될 수 없는 상황이었다.

(2) 학교 실습선 감염병 위험성

해사고등학교 및 해양대학교의 실습 선박은 선박의 크기와 톤수(2천톤급~9천톤급) 등이 각각 다르나, 평균적으로 선박별로 실습생 정원은 150여명에서 200여명 수준이다. 각 선박별로 실습생의 침실은 대부분 4인 1실을 사용하고 있다 (<Table 1> 참조).

<Table 1> Training ships of maritime schools

Institution	Tonnes	Capacity of trainee(person)	Bedroom operation
KIMFT	5,255	162	1 room for 4
	1,848	144	"
KMOU	9,196	200	"
	6,686	204	"
MMU	9,169	200	"
	4,701	164	1 room for 6 1 room for 4

감염병 관리당국의 감염병 위험도 평가지표(코로나19 중앙사고수습본부, 20년 6월 1일)에 따르면, 해당시설에 대하여 밀폐도, 밀집도, 활동도, 군집도, 지속도, 관리도 총 6가지 위험지표를 평가하여 고위험시설, 중위험시설, 저위험시설로 구분한다. 학교 실습 선박은 학생들이 거주하는 침실과 강의실 등이 외부 창문이 없거나 일부만 개폐 되어, 선내공기 순환 방식에 의한 환기가 어려운 환경으로 밀폐도가 높다. 또한, 4인 1실의 침실 사용, 실습생 150여명이 24시간 선내거주로 대체로 거리두기가 불가능하여 밀집도와 군집도, 활동도, 지속도가 높다. 24시간 선내거주로 인해 취침하는 경우 마스크 착용이 어려워 관리도도 낮아 위험도 평가지표에 따른 고위험시설로 분류되어 집단감염 위험성이 존재하는 것으로 파악되었다.

(3) 승선실습 학사일정 대체

학생들에 대한 감염병 집단감염 발생을 예방하기 위해 5월 말까지 일반 고등학교가 등교수업을 중단하고 원격수업으로 시행하였으며 대학교는 1학기를 전면적으로 원격교육으로 전환하였던 사회적인 분위기와 크루즈, 항공모함 등 선박에서의 대규모 집단감염 발생이 발생된 사례들로 인하여 학교 실습선박의 승선실습 운영은 유보되었다. 이에 각 학교별로 교육부의 지침을 따라 승선실습을 포함한 학교 학사일정을 등교수업 방식에서 온라인 원격수업 방식으로 전환하여 학사일정을 진행할 수 밖에는 없는 상황이었다.

하지만, 교육부의 관련법령 및 방침과는 별개로 해양계 학생들의 경우에는 졸업한 후 해기사 면허를 취득하기 위해서는 해양수산부의 관련 법령과 STCW 협약에서 요구하는 승선실습 요건을 충족해야만 하는 실정이다. 이에 고위험 시설인 학교 실습선박에서 승선실습을 감염병 위험으로부터 안전하게 할 수 있는 실습선박 방역수칙을 마련·시행하는 동시에 해기면허 발급을 위한 실습기간 등 최소요건을 충족시킬 수 있는 방안이

이행될 필요가 있었다.

(4) 실습선박 감염병 방역수칙

앞에서 살펴본 것과 같이 학교 실습 선박은 밀폐도, 밀집도, 군집도, 지속도, 관리도 등 위험성 평가지표에 따르면 고위험 시설로 분류된다. 이런 고위험 시설에서 감염병으로부터 안전하게 학생들이 실습을 할 수 있도록 방역수칙을 검토하였다.

실습선박을 운영하고 있는 한국해양수산연수원과 해양대학교측과 협의를 통해서 실습선박 방역수칙(안)을 검토하였고, 주요 내용은 다음과 같다.

먼저, 실습선박의 밀폐도를 낮추기 위해 선박의 환기 시설을 외부 환기 100% 순환을 실시하고 개방이 가능한 모든 출입문, 선내·외 개구부를 상시 개방하는 방식을 검토하였다. 밀집도와 군집도, 지속도, 관리도를 위해서는 선박의 실습생 정원을 50%이하로 실습인원을 제한하여 승선할 필요가 있다. 실습생 인원 제한에 따라 식당, 강의실 등 선박 내의 공용구역에서 방역당국에서 정하고 있는 최소 1m 거리두기가 가능하였고, 침실도 기존에는 4인1실 운영에서 최대 2인 1실로 사용하여 실습생간 거리두기를 확보하는 방안이 도출되었다. 또한, 실습생과 교직원 전원은 코로나19 검사 후에 승선하고 승선기간 동안에는 선박에서 승·하선을 제한하여 감염원이 외부에서 들어오는 것을 차단할 필요가 있었다.

실습선박 방역수칙(안)에 대하여 감염병 관리지원단의 감염병 전문의와 함께 실습선박 현장점검을 실시하였고, 코로나19 중앙사고수습본부, 질병관리본부 방역당국의 최종 검토를 거쳐 「실습선박 방역수칙」을 마련하여 시행하였다.

3. 승선실습 법적 최소요건 검토

가. 승선실습 국제동향 및 해기면허 국제성

(1) 승선실습 관련 국제동향

국제해양대학연합(International Association of

Maritime Universities: IAMU)은 2020년 7월 27일에 성명서를 발표했는데, 코로나19로 해기사 양성을 위한 교육 및 훈련에 영향을 받고 있다는 판단 하에 선주 및 STCW 협약 당사국 등 이해관계자들에게 유연하고 실용적인 승선실습과 교육제도 수립을 요청하였다. 또한, 코로나19는 해기교육 및 훈련(Maritime Education and Training: MET) 과정을 운영하는데 장기적이고 부정적인 영향을 미칠 수 있다며 가능한 경우에 교육과정을 조정하고, 학생들이 승선실습 시간을 확보할 수 있도록 선내 훈련 프로그램을 지원하는 등 협력적이고 유연한 조치를 강구할 것을 강력히 요구한다고 밝혔다(Statement of the International Association of Maritime Universities).

아울러, 국제해양대학연합은 지난 5월 5일부터 22일까지 온라인으로 전 세계 해기사 양성교육을 하는 대학교를 대상으로 코로나19에 따른 대학의 대응 및 영향에 대하여 설문조사를 실시한 바 있는데 35개국 55개 대학이 조사에 응한 바 있으며, 응답 대학의 93%가 학교 운영방식을 비대면 온라인 교육을 실시한다고 답했다. 83%의 학교는 전면적인 온라인 교육을 실시한다고 답했으며, 9%는 온라인과 대면교육을 병행한다고 밝혔다. 학교에서 실습교육은 69% 과정이 취소 및 연기되었으며, 27%가 부분적으로 시행하고 있고, 전면적으로 시행한다고 응답한 대학은 4%로 2개 대학만이 학교실습교육을 시행하고 있었다. 특히, 승선실습의 경우 21%가 연기되었고 19%는 중단 상황에 처해 있다고 답했으며, 선사 입장에서도 선원교대의 어려움 및 예산 문제 등을 이유로 실습생의 승선실습을 중단시키는 추세라고 응답했다. 대학 입장에서는 현재 주로 실습, 재정, 평가 방법 및 온라인 교육에 우려를 표명하였고, 코로나19의 유행이 장기간 지속되는 경우에 학교의 재정이나 졸업생의 취업과 학사 일정 등에 변화가 일어날 것으로 예상하였다. 그리고 비대면 교육 실시에도 불구하고 필수적인 실습이 원활하지 않아 향후에 해기사 양성 등에 차질로 해기인력

의 공급에 대해서도 문제점이 발생할 것으로 전망하고 있었다. 이 외에도 65%의 대학이 정부의 방역 조치에 추가로 대학교의 기관 자체적으로 방역 조치를 이행 중인 것으로 밝혔다(Summary results of the survey on the impact of and response to COVID-19 by IAMU member universities).

유럽국가도 코로나19에 따른 승선실습에 대해서 관심을 표명하였다. 아일랜드 해사청(Irish Maritime Administration: IMA)은 2020년 3월 20일 해양고시 14호(Marine Notice No.14 of 2020)를 공개하며, 코로나19 전염병의 결과로 자국의 선원 관련 증서의 유효성에 대한 임시조치를 발령하였다.

제7항에서 승무경력(Seagoing service)에 대하여서는 계선(lay-up)상태와 같은 실제 항해를 하지 않은 제한적인 상황에 대해서도 유효한 승무경력으로 인정할 것임을 표명하였고, 특히, 실습생의 승무경력에 대하여서는 해상 단계에 대하여 현재로서 최대한 인정 가능한 방법으로 검토 예정임을 부연하였다(Temporary Contingency Planning for Certification of Seafarers - COVID-19 / Marine Notice No. 14 of 2020).

(2) 해기면허의 국제성

해양계 학생들이 졸업 후에 취득하게 되는 해기사 면허는 고등학교의 경우 국제항해를 하는 상선에 해기사로 근무할 수 있는 항해사 4급, 기관사 4급 면허를 취득할 수 있다. 대학교의 경우에는 국제항해를 하는 상선 항해사 3급, 기관사 3급 면허를 취득할 수 있다.

해기사 면허를 취득하기 위한 요건에 대해서는 우리나라 「선박직원법」과 하위 법령에서 구체적으로 정하고 있는데 국내법령은 STCW 협약 사항을 국내법으로 반영한 것이다. STCW 협약은 1984년도에 발효되었고, 2011년도 의정서를 반영하여 2012년부터 개정 시행되고 있다. 우리나라는 동 협약에 대해 1985년에 비준서를 기탁하여 국내적으로 발효(조약 제861호)한 바 있다. 이렇

듯 우리나라는 STCW 협약의 체약 당사국으로써 해기면허 발급요건에 대하여는 국제협약에서 정하는 최소한의 기준을 충실히 따라야 하고, 협약에서 정한 요건을 충족하지 못하는 경우 우리나라에서 발급한 해기면허는 국제적으로 통용되는 해기면허로써 인정에 문제가 발생할 수 있다.

나. 승선실습 법적 요건

(1) 국내법상의 요건

우리나라는 「선박직원법」과 이법의 하위법령과 행정규칙에서 해기사 면허 취득을 위한 경력요건 등을 규정하고 있다. 선박직원법에 따르면 선장, 항해사, 기관장, 기관사 등 선박의 직원으로 직무를 수행하기 위해서는 해기사 면허를 갖추어야 하는데 항해사와 기관사는 1급부터 6급까지 면허가 있다. 면허를 취득하기 위한 요건으로는 해기사 시험에 합격하고, 해기면허의 등급별로 대통령령인 선박직원법 시행령에서 정하는 일정한 승무경력이 필요하다(선박직원법 제4조 및 제5조).

선박직원법 시행령에서는 해양수산부장관이 인정한 지정교육기관 중 대학교, 고등학교의 지정학과를 졸업한 사람은 승무경력이 3년 이상인 경우에 해기사 면허의 발급에 필요한 경력을 충족하였다고 인정하고 있는데, 지정교육기관의 지정학과 졸업생은 경력 2년을 인정하며, 실습에 대하여는 지정교육기관의 교육과정 중 1년의 범위 내에서 실습기간을 승무경력에 포함하게 된다. 이에 따라 지정교육기관을 졸업한 자가 승무경력이 3년 이상인 경우에는 대학 또는 전문대학을 졸업한 자는 3급 항해사 또는 기관사, 고등학교를 졸업한 자는 4급 항해사 또는 기관사 면허를 취득할 수 있는 자격을 갖도록 규정하고 있다(선박직원법 시행령 제16조).

또한, 동법의 시행규칙에서는 해양수산부장관이 지정교육기관의 지정에 대한 세부내용을 규정하고 있는데, 해당 교육기관의 교육 시간, 교육과정별 정원, 실습기간 및 실습계획 등을 확인하여 지정교육기관을 인정하게 되어 있으며, 교육내용

등에 대한 변경사유가 발생할 경우 해양수산부장관에게 지정내용의 변경을 신청토록 하고 있다(선박직원법 시행규칙 제3조, 제4조, 제5조).

마지막으로 해양수산부 행정규칙인 「지정교육기관기준」에서 지정교육기관의 승선실습 과정의 교과과정에 대한 편성기준을 구체적으로 규정하고 있는데, 항해사는 12개월 이상의 승선실습을 하되 12개월 과정 중 6개월 이상의 기간에 대하여 선장 또는 자격을 갖춘 해기사의 감독 하에 선교당직직무를 포함하도록 하고 있다. 기관사의 경우도 유사하게 기관장 또는 자격을 갖춘 해기사의 감독 하에 실시하는 6개월 이상의 기관부 승선실습을 최소 요건으로 정하고 있다(지정교육기관기준 제8조).

아울러, 면허를 발급하는 기관으로 지방해양수산청을 지정하고 있는데 면허를 받고자 하는 사람에 대하여 훈련기록부를 확인하여 1년의 승무경력을 인정하는데, 항해사는 1년의 승무경력을 인정하되, 6개월 이상은 항해당직훈련을 받도록 하고 있고, 기관사면허도 6개월 이상의 기간을 요건으로 하고 있다(지정교육기관기준 제9조). 동기준상 ‘선교당직직무’와 ‘항해당직훈련’이란 용어가 혼재되어 사용되고 있으나, 선교당직직무 또는 항해당직훈련은 같은 의미로 판단되며 당직직무(훈련)는 선박이 해상에서 항해 중인 상태, 정박지에서 정박, 계류 중에도 자격을 갖춘 해기사로 부터 선교 또는 기관제어실에서 직무에 대한 실습교육이 수반되는 경우에도 포괄적으로 인정될 수 있을 것으로 판단된다.

즉, 우리나라의 지정교육기관인 고등학교와 대학교의 졸업생은 해기사 면허를 발급받기 위해서는 선박직원법 및 하위법령과 행정규칙에서 정하는 바에 따라 최소한의 요건으로 1년 이상의 승선실습기간을 가지되 1년의 실습기간 중에 6개월 이상은 항해 또는 기관 전공별로 항해당직 또는 기관당직 실습을 하여야 한다.

(2) 국제협약상의 요건

해기면허 취득요건에 대하여 규정하고 있는 STCW 협약은 코드 A편에서 우리나라의 3급 및 4급 해기사면허(500톤 이상 선박, 추진동력 750킬로와트 이상 주추진 기관)에 대한 최저요건을 규정하고 있다. 항해사의 경우에는 500톤 이상 선박에 항해사로 승선하기 위한 요건을 선내훈련을 포함하는 승인된 훈련프로그램의 일부로서 1년 이상의 승인된 승무경력에 갖추도록 하고 1년 이상의 승무경력 중에 6개월 이상의 기간 동안은 선장 또는 자격을 갖춘 해기사의 감독 하에 선교 당직근무를 수행하여야 한다. 기관사는 추진동력 750킬로와트 이상의 주추진기관(Main engine)을 가진 선박에 기관사로 승선하기 위한 요건으로 선내훈련을 포함하는 승인된 훈련프로그램의 일부로서 12개월 이상의 결합된 공장기술 훈련과 승인된 승무경력을 갖추어야 하는데, 승무경력 중 기관장 또는 자격을 갖춘 기관사의 감독 하에 6개월 이상의 기관당직 업무를 수행할 것으로 규정하고 있다(STCW Code A II/1, III/1). 협약의 최소 요건은 현재 우리나라의 선박직원법과 하위 법령에서 규정하는 것과 동일하며 이는 우리나라가 국제협약의 당사국가로써 우리나라 해기사 면허 관련 법령이 국제협약을 이행하는 것으로 해석된다.

하지만, 국제협약은 2011년도 의정서를 반영하여 2012년부터 개정 시행된 코드 B편에서는 협약의 당사국이 Code I/6에서 규정하는 교육훈련에 대하여 e-러닝 방식으로도 선원의 교육을 허가할 수 있도록 하고 있다. e-러닝에 대한 인정요건으로 협약 당사국이 승인한 교육기관에 의해서 교육이 제공되어야 하고, 협약에서 정하는 해기능력의 기준을 충족하기 위해 교육프로그램을 제공되어야 한다. 또한 e-러닝은 월드와이드웹, 인터넷 등에서 유연한 방법으로 자료 등이 공유되는 시스템이 있어야 하며 해기면허를 갖춘 사람에게 의하여 수행, 감사, 평가 및 지원이 이루어져야 한다(STCW Code B I/6. 6. 7.).

즉, 협약에 따르면 승선실습에 대하여도 우리

나라 해양수산부가 승인한 지정교육기관인 해사고등학교, 해양대학교를 통해서 e-러닝 등 온라인 교육을 하는 것을 허가할 수 있다고 법적인 해석이 가능하므로 해기면허를 취득하기 위한 최소요건인 1년 이상의 승무경력에 대해서도 온라인 교육이 가능할 것으로 판단된다. 다만, 1년의 승무경력 중 6개월 이상은 자격을 갖춘 해기사의 감독 하에서 선교 또는 기관당직근무를 수행하도록 한 규정의 이행을 위해서는 실제적으로 선교 또는 기관제어실에서만 자격을 갖춘 해기사가 감독하는 방식으로 당직근무가 가능하기 때문에 e-러닝으로는 이행할 수 없을 것으로 검토된다.

그러므로 해기면허 취득을 위한 최소한의 승선실습기간은 6개월 이상이 필수적인 것으로 법령 해석을 할 수 있다. 협약의 이행과 해석적 측면으로 접근하면 코로나19와 같은 국가적인 감염병 시기에는 협약의 당사국 주관청인 해양수산부가 승인한 교육기관인 지정교육기관을 통해 온라인 실습교육을 허가하면 실습기간 1년 중 6개월은 e-러닝으로 대체하고 6개월은 선박에서 자격을 갖춘 해기사의 감독 하에 승선실습을 해야만 승무경력을 충족할 수 있을 것으로 최종적으로 검토되었다.

(3) 국내법과 국제협약의 관계 및 적용

앞서 살펴본 바와 같이 국내법인 선박직원법과 하위법령 및 행정규칙에서는 해기사 면허를 취득하기 위한 조건으로 승선실습기간을 1년 이상의 승무경력을 충족하도록 요구하고 있다. 국내법령에 따르면 2020년도와 같이 감염병 등으로 인한 학생들 건강과 안전문제 때문에 실습선박에서 승선실습을 하지 못한 학생들은 선사 현장실습을 통해서 승선경력을 갖추거나 졸업 후에 승선실습을 하는 방법 또는 학교과정을 유급해야 되는 상황이다. 졸업 후 승선실습 시행, 학교과정을 유급하는 방안도 학교실습선박의 승선정원이 정해져 있기 때문에 해당 학년의 학생들이 실습과정을 운영하게 되면 승무경력 이수를 연기 또는 유급

했던 학생들이 실습을 할 수 있는 상황도 제한적일 것이다.

하지만, 앞에서 검토한 것처럼 STCW 협약은 해기면허 취득요건에 대하여 최신의 기술 등을 반영하여 e-러닝 교육에 대하여 당사국이 6개월을 인정할 수 있는 규정이 존재하므로 코로나19와 같은 전 세계적인 비상상황에 좀 더 유연성을 가지고 있다.

우리나라 헌법에서도 “헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다.”고 하고 있고(헌법 제6조 제1항), 우리나라는 STCW 협약에 대하여 1985년도에 비준서를 국제해사기구에 기탁하여 국내적으로 발효(조약 제861호)하였다. 그러므로 동 협약의 국내법적인 효력에 대하여는 법률과 같은 것으로 해석될 수 있고(Jang, 2020), 이에 따라 협약에 따른 해기면허 취득요건을 충족 시 국내법적으로도 인정이 가능 할 것으로 판단된다.

또한, 해기면허 취득요건을 항해사의 경우 1년으로 실습요건을 정하고 있는 현행 선박직원법 시행령 제9조의 시행은 1998년 9월 개정·시행 사항이고, STCW 협약의 경우 2011년도 의정서를 반영하여 2012년부터 개정 시행된 1년의 실습요건에 e-러닝 교육에 대한 당사국 승인 조문이 반영된 STCW Code B I/6. 6. 7.의 규정을 감안하면 국내법과 국제협약사이의 ‘신법우선의 원칙’을 적용하는 경우에도(Sung, 2019) STCW 협약에 따라서 e-러닝 교육을 승선실습에 대하여 적용할 수 있는 법적 해석이 타당할 것이다.

4. 고찰

코로나19와 같은 전 세계적인 감염병 확산의 상황 하에서 해양계 교육기관의 졸업생들의 정상적인 해기면허 취득을 위해 현재 우리나라 교육기관의 승선실습에 대한 운영 실태와 운영의 근거가 되는 국내법 및 국제법에 대하여 검토한 결과 우리나라 법령의 개선방안을 도출하였다.

먼저, 해기사 양성 지정교육기관 졸업생의 승무경력에 대하여 규정하고 있는 「선박직원법 시행령」 제9조 제4항에 대한 개정이 필요하다. 현행 시행령 제9조 제4항은 제2호는 지정교육기관의 해기사양성 교과과정 이수자가 면허를 받기 위해서는 승선실습을 포함하며, 항해분야는 1년 이상, 기관분야는 6월 이상의 승무경력을 필요로 한다고 규정하고 있다. 현재의 조문으로는 e-러닝 등 온라인 교육을 시행할 수 있는 근거가 부족한 것으로 판단된다. 그러므로 현 시행령 제9조에 “해양수산부장관은 감염병 발생 등 국가적인 재난으로부터 학생들의 안전을 확보하기 위해 필요한 경우에는 원격수업 등 정보통신매체를 이용하여 승선실습을 운영할 수 있다. 이 경우 교육 대상, 수업 운영 방법 등에 관하여 필요한 사항은 해양수산부장관이 정한다.”라고 관련 조문을 추가 신설할 필요가 있다.

두 번째로 시행령 신설 조문의 해양수산부 장관의 위임 사항은 해양수산부 행정규칙인 「지정교육기관기준」에서 세부적으로 반영하는 것이 필요하다. 「지정교육기관기준」에서 현행 STCW Code B I/6. 6. 7.에서 규정하는 e-러닝에 대한 인정요건, 제공방식, 교육프로그램, 평가 등에 대한 구체내용의 반영이 이루어져야 한다. 지정교육기관기준 제8조의 제4항을 신설하여 “승선실습에 대한 원격교육은 지정교육기관이 교육과정에 대하여 해양수산부장관에게 승인을 받아야 한다. 지정교육기관기준에서 정하는 해기능력의 기준을 충족하기 위해 교육프로그램이 제공되어야 하며, e-러닝은 월드와이드웹, 인트라넷 등에서 유연한 방법으로 자료 등이 공유되는 시스템이 있어야 하며, 자격을 갖춘 사람에 의하여 수행, 감사, 평가 및 지원이 이루어져야 한다.”로 개정조문을 제시한다.

상기와 같이 선박직원법 시행령과 지정교육기관의 기준을 개정을 하면 현행 STCW 협약에서 최소요건으로 정하고 있는 1년의 승선실습 기간 중 6개월의 선교 또는 기관당직근무 실습요건을

국내 법령 하에서도 정상적으로 수용이 가능하고, 감염병이 극단적으로 확산되어 국제해사기구를 중심으로 하는 국제사회의 동의하에 6개월의 실습요건도 충족하지 못하는 심각한 상황이 발생할 경우에도 국내법령을 근거로 유연하게 승선실습 요건을 충족하여 우리나라 교육기관 졸업생의 해기면허 취득이 가능할 것으로 예상된다.

IV. 결론

이 연구는 최근의 전 세계적으로 코로나19 감염병이 확산되는 상황 하에서의 우리 해양계 교육기관의 승선실습 중단 및 재개 과정을 통해 교육기관 졸업생의 해기사 면허 발급을 위한 최소한의 법적요건에 대하여 정리하고, 향후 우리나라의 승선실습관련 법제도의 개선방안을 도출하였다.

이에 이 연구에서는 우리나라의 승선실습을 시행하는 교육기관의 실습현황과 승선실습의 요건에 대하여 규정하고 있는 국내법령 및 국제법에 대하여 살펴보았고 이를 바탕으로 국내 법제도의 개선방안을 도출하였으며 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 국내 2개의 해사고등학교와 2개의 해양대학교에서 연간 약 1,300여명의 학생들의 승선실습을 위해서 실습선박을 운영하고 있으며, 코로나19 발생 이전의 실습선박 운영방식으로는 감염병이 확산되는 상황 하에서 학생들의 감염병 관리 문제가 발생할 우려와 이로 인한 면허취득을 위한 최소요건 충족을 못하는 상황이 예상된다. 학생들의 감염병 위험에 대한 관리를 위해서는 「실습선박 방역수칙」에 따라 학생 및 승선원 전원이 코로나 검사를 통해 음성을 확인하여 승선실습을 진행하고 실습정원도 일정수준으로 관리, 선내 위험구역 관리 하는 등 철저한 방역관리가 필요하다.

둘째, 국내 법제도는 해양계 교육기관의 졸업

생이 해기면허 발급을 위해서는 최소 1년 이상의 승무경력이 필요하고 승무경력 중에 6개월 이상의 선교 및 기관제어실 당직근무 훈련이 요구된다. 하지만, 해기면허에 관한 국제협약인 STCW 협약은 1년의 승무경력에 대해서 주관청 승인에 의한 e-러닝 등 온라인 교육방식을 용인하고 있으므로 협약의 당사국가인 우리나라도 국내법령의 규정에 대하여 국제협약을 보완적으로 적용하면 6개월의 온라인 교육과 6개월의 승선실습을 시행하는 경우 해기면허 발급을 위한 최소한의 승무경력을 충족할 수 있는 것으로 검토되었다.

셋째, 국제협약의 당사국으로서 협약에 규정되어 있는 e-러닝 시행에 관한 내용을 국내법에도 신설 반영하여 코로나19와 같은 감염병 국가 재난 상황에서의 유연한 승선실습 체도를 운영할 필요성 있다. 이를 위해 「선박직원법」 시행령에 감염병 상황 등 국가적인 재난에 학생들의 건강을 위해 해양수산부장관이 정보통신매체를 활용한 승선실습 시행을 할 수 있도록 하고, 세부적인 사항을 위임토록 하여 해양수산부 행정규칙인 「지정교육기관기준」에서 e-러닝의 방법과 평가 등에 대해 규정하는 것으로 개선방안을 제시하였다. 상기의 3가지 개선방안의 이행을 통해 방역관리 측면에서도 안전성을 확보하고 해양계 학교 졸업생들의 해기면허 취득에 필요한 최소한의 요건도 충족시킬 수 있을 것으로 판단된다.

글로벌 해양강국을 표명하고 있는 우리나라는 해기사 양성 교육기관의 학사과정을 통해 지속적이고 안정적인 해기사 공급이 필수요소이다. 이번 코로나19를 계기로 교육기관의 승선실습 제도에 대한 검토를 통하여 향후 유연한 제도 운영의 기반을 마련하고 안정적인 우리나라 해기사 양성에 도움이 될 것으로 기대되며, 앞으로 승선실습에 대한 국제사회의 동향을 면밀히 파악하여 이에 대한 이행을 국내 제도에 지속적으로 반영하는 연구가 필요할 것으로 사료된다.

References

- Doo HW, Jeon YW, Lim CH and Jin HH(2018). Study on Improvements in Management Regime and Legal Statute of Cadet. *Maritime Law Review*, 30(3), 229~254.
<https://doi.org/DOI : 10.14443/kimlaw.2018.30.3.9>
- IAMU(2020). Statement of the International Association of Maritime Universities. Call for collaborative action to support prospective officers in the organization of their on-board training in the context of challenges arising from COVID-19 and its long-term impacts/
<https://iamu-edu.org/survey-on-the-impact-of-and-response-to-covid-19> on Oct 1.
- IAMU(2020). Summary results of the survey on the impact of and response to COVID-19 by IAMU member universities.
<https://iamu-edu.org/iamu-statement-related-to-on-board-training-was-published-in-the-imo-website> on Oct 1.
- Irish Maritime Administration(2020). Temporary Contingency Planning for Certification of Seafarers - COVID-19 / Marine Notice No. 14 of 2020.
<https://www.gov.ie/pdf/?file=https://assets.gov.ie/72161/71db74005c98429dbb19be4fabf18d1f.pdf#page=null> on Oct 1.
- Jang JW(2020). A Comparative Study on the Relationship between International and Domestic Law in Korean and Overseas Constitution. *Sogang Law Journal* 9(1), 105~142.
<https://doi.org/10.35505/slj.2020.02.9.1.105>
- Lee SI and Choi JH(2016). Improvement of Legal Regime for Safe Operation of the National University Training Ships in Korea. *Maritime Law Review*, 28(1), 52~76
CI : G704-001308.2016.28.1.008
- STCW 2010 Manila Amendments Code A. II/1(Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of navigational watch on ships of 500 gross tonnage or more), III/1(Mandatory minimum requirements for certification of officers in charge of engineering watch in a manned engine-room or designated duty engineers in a periodically unmanned engine-room).
- STCW 2010 Manila Amendments Code B. I /6(Guidance regarding training and assessment). 6(Use of distance learning and e-learning). 7(Guidance for training by distance learning and e-learning).
- Sung JH(2019). Status of International Treaties in the Constitution of Korea. *The Justice* (170-2), 471~499.
<https://doi.org/DOI : 10.29305/tj.2019.02.170.2.471>

-
- Received : 06 October, 2020
 - Revised : 18 October, 2020
 - Accepted : 23 October, 2020