



## 위탁실습생의 안전관리 강화에 관한 소고 -해양대학교를 중심으로-

임 재 현<sup>†</sup>

<sup>†</sup>목포해양대학교(교수)

### A Study on the Improvement of Safety Management of Cadet on Board a Non-Training Vessel -Focusing on the Maritime Universities-

Chae-Hyun LIM<sup>†</sup>

<sup>†</sup>Mokpo National Maritime University(professor)

#### Abstract

Recently, on job training students have been enforced to do excessive working and their right has not been protected. These situations lead to the accident of on job training student, and that is also the case with the on board training at sea. It is important to enhance safety management of on board training student at sea because the training at sea is inevitable for the Maritime University student to get Marine Officer License, on job training and employment after graduation. Thus, this paper analyzes the Acts and Regulations applied to the cadet(student) on board a non-training vessel to enhance safety management and protect right of the Maritime University students under on board training. Then, it proposes a improved act and regulation draft to enhance safety management of the student.

**Key words :** Cadets, On board training, Seafarers act, Ship personnel act, On job training regulation for college student

#### I. 서론

지정교육기관의 학생들은 「선박직원법」 및 관련 규정 그리고 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 as amended, 이하 “STCW협약”이라 한다) 등에 따라 해기사 면허의 취득을 위해 일정 기간 이상의 승선실습을 하여야 한다. 지정교육기관은 해양수산부장관

의 지정을 받아 선원이 되고자 하는 자 또는 선원에게 교육을 시행하는 대학·전문대학 또는 고등학교, 해양경찰교육원, 한국해양수산연수원과 그 밖의 교육기관을 말한다(선박직원법 시행령 제2조 제7호). 다만, 이 논문에서는 자료 취득의 한계를 고려하고, 지정교육기관 중 다수의 학생이 승선실습에 참여한다는 점을 고려하여 해양대학교에 한정하여 논하고자 한다.

승선실습은 대학에서 자체 실습선을 활용하여 이루어지는 실습선 승선실습과 외부의 상선 등에

<sup>†</sup> Corresponding author :  chlim@mmu.ac.kr

위탁하여 도제식 교육이 이루어지는 위탁 승선실습의 형태로 이루어지고 있다. 이러한 실습은 위의 규정들에 따른 이론 교육을 실제 산업현장에서 실습 및 훈련한다는 측면뿐 아니라 취득하고자 하는 해기사 면허에서 요구하는 승무경력 요건에 충족시키기 위함이다. 특히, 실습을 통해 향후 상선 등의 선박 승선을 위한 적응능력을 배양하고, 선내 업무 및 조직에 대한 이해와 적응 기회를 제공하며, 이론 교육을 통해 습득한 해기 지식에 대한 이해의 확대 및 선박의 실무능력의 배양과 같은 중요한 경험적 요소와 더불어 실습이 대학 졸업 후 취업과 연계된다는 측면에서 실질적 이해관계도 고려된다.

그러나 이러한 승선실습의 중요성에도 불구하고 승선실습을 수행 중(특히 위탁실습의 경우)인 많은 실습선원(선박직원법 제21조는 ‘해기사 실습자’라는 용어를 사용하고 있고, 선원법 제3조 제2항 및 동법 시행규칙 제3조는 ‘실습선원’이라는 용어를 사용하고 있으나 이 논문에서는 포괄적 용어인 ‘실습선원’을 사용한다)은 열악한 환경에서 인권이 침해되거나 부적절한 대우를 받기도 하고, 실습의 취지에서 벗어나는 실질적 노동에 종사하는 경우도 다수 발생하고 있다. 한국해양수산연수원의 보고서에 따르면 실질적인 근로종사 여부를 묻는 설문 질문에 약 51%가 실질적 근로에 종사한다고 답하기도 하였다(KIMFT, 2018).

2017년 8월 카타르 메사이드 항구의 케미컬 운반선에서 발생한 실습선원 사망사고는 이러한 승선실습 이행의 부적절성, 과도한 노동, 휴식시간의 부족, 위험 작업의 수행 등 상대적 ‘을’의 위치에 있는 실습선원의 안전관리 문제 및 권리 침해의 문제점을 잘 보여주고 있다(KBS NEWS, 2017). 이러한 사고는 해운계의 폐쇄적 구조, 병역의무의 이행, 실습 해운회사로의 취업 등과 같은 구조적 문제점이나 실습선원의 보호를 위한 관련 법규정의 미비 등 다양한 문제점이 이러한 결과에 직간접적으로 관여하고 있다. 다만, 대학

의 실습선에서 승선실습을 수행 중인 학생의 경우에는 이러한 문제점에서 제외하고 할 수 있으므로 이 논문의 논의 대상에서 제외한다.

이에 본 논문에서는 위탁승선실습 중인 학생의 안전관리 강화를 위해 실습선원(위탁실습생)에 적용되는 주요 법규정을 분석하고 이를 바탕으로 위탁실습생의 안전관리 강화를 위해 포괄적 범위에서 법규정의 개정 및 제도적 개선 방안을 제시하고자 한다. 이는 향후 법률 및 관련 규정의 개정을 위한 기초자료로 활용될 수 있을 것이다.

## II. 위탁실습생 관련 법규정

외부의 상선 등에 위탁실습을 수행 중인 학생들에게 적용되는 주요 규정에는 국내법 및 국제법을 포함하여 각 대학의 내부 규정이 포함된다. 관련 주요 규정을 간략히 요약하면 <Table 1>과 같이 정리할 수 있다.

먼저, 주요 국내 법규정에는 「고등교육법」, 「선박직원법」, 「선원법」, 「직업교육훈련촉진법」, 「대학생 현장실습 운영규정」, 「해외취업선원재해보상에 관한 규정」, 「훈련기록부에 관한 규정」, 「근로기준법」 등이 있고, 기타 법규정으로 「근로자직업능력 개발법」, 「산업교육진흥 및 산학협력촉진에 관한 법률」 등의 규정이 포함된다.

다음으로, 국제적으로도 선원의 자격 및 선원의 근로에 관한 국제적 최저요건을 규정한 STCW협약 및 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 2006, 이하 “MLC협약”라 한다)과 국제해사기구(International Maritime Organization)의 관련 제규정 등이 직간접적으로 위탁실습생에 대해 적용된다.

마지막으로, 해양대학교 내부의 학칙, 위탁승선실습 지침서, 승선실습의 학사 운영에 관한 규정이나 그 밖에 실습 관련 규정 등이 포함된다.

해양대학교 해사대학의 학생 중 승선실습 중인

<Table 1> Acts and Regulations related with Cadets on Board a Non-training Vessels

Main Acts and Regulations		Outline
National Acts and Regulations	Higher Education Act	- Art.21 - on job training class and operation of on job training semester
	On Job Training Regulation for College Student	- Elaborating the contents of Art.21 of Higher Education Act - Basic Act applied in the students under on board training
	Ship Personnel Act	- Special Act applied in the on board training under the Art.3 of On Job Training Regulation for College Student - Art.21 stipulates the on board training of cadet
	Seafarers Act	- The on board training of Cadet is not included, but articles on the person who want to become a seafarer included
	Vocational Education and Training Promotion Act	- If there is no concerned Acts or Regulations in relation with on board training affairs, this Act can be applied
	Regulation on Accident Compensation for Overseas Working Seafarers	- Art.13 includes accident compensation for overseas working on board training seafarers
	Training Record Book Regulation	- Stipulates recording and managing of training record book - Training record book is to be recognized as on board career
	Etc.	- Labor Standards Act, Workers Vocational Skills Development Act, Industrial Education Enhancement and Industry-Academia-Research Cooperation Promotion Act
Int'l Conv.	STCW Convention	- Stipulates directly on board training of cadet
	MLC Convention	- Stipulates protection of seafarer's right like as working condition, contract, welfare, health and etc.
Univ.	Similar Regulations for Maritime University	- School Regulations, Guidelines for on Board Training, Educational Regulation, On Board Training-Teaching Regulation, Other Regulations related with on Board Training at Non-training Vessels

학생의 경우 아래에서 논의하는 것처럼 기본적으로 고등교육법에 따른 현장실습수업의 일환으로 승선실습이 이루어지며, 현장실습에 대한 구체적 사항을 정하기 위해 대학생 현장실습 운영규정에 추가적 사항을 규정하고 있다. 다만, 다른 법규정에 의해 운영되는 현장실습이나 전문자격을 취득하기 위한 현장실습인 경우에는 해당 법령이 우선 적용되는 것으로 규정하고 있으므로 선박직원법에 따른 해기사 실습자에 대한 규정이 우선하여 적용되고(대학생 현장실습 운영규정 제3조), 선박직원법에 포함되어 있지 않은 실습선원의 권리보호 및 안전관리 등에 관한 사항은 선원법에서 관련 규정을 포함하고 있다.

### Ⅲ. 위탁실습생 안전관리 및 법적

## 지위에 관한 주요 규정의 검토

### 1. 고등교육법 및 대학생 현장실습 운영규정

#### 가. 고등교육법

고등교육법 제22조에서는 학교 수업의 일환으로 현장실습수업을 규정하고 있고, 또한 학생의 현장 적응력의 향상을 위해 실습학기제를 운영할 수 있도록 규정하고 있다. 현장실습수업을 학교와 현장실습기관이 공동으로 참여하여 산업체 현장등을 실시하는 산학협력 교육과정(대학생 현장실습 운영규정 제2조 제1항)으로 정의할 때 현재의 승선실습의 운영은 해양대학교의 각 대학의 학칙에 따라 실습학기제로 이루어지는 현장실습수업을 의미한다.

#### 나. 대학생 현장실습 운영규정

대학생 현장실습 운영규정은 고등교육법 제22조에 따른 현장실습수업과 실습학기제 운영에 필요한 사항을 규정하고 있다. 따라서 실습학기제로 현장실습수업을 진행하는 위탁실습생은 동 규정에서 정하는 바에 따라 안전관리 및 권리보호 등이 이루어져야 한다. 또한, 선박직원법이 동 규정에 우선하여 적용되는 특별법적 지위에 있음을 고려할 때 선박직원법에 포함되지 않은 사항에 대해서는 동 규정이 적용된다(Ministry of Education and UNICO., 2017). 동 규정에 포함된 현장실습수업의 운영과 현장실습에 참여하는 학생의 보호를 위한 주요 규정을 다음과 같이 정리할 수 있으며, 이는 선박직원법 및 선원법 등과 비교·검토를 통해 향후 위탁실습생의 보호를 위해 해상에서의 실습 특성을 반영한 승선실습 관련 규정의 제·개정에 기초자료로 활용될 수 있다.

① 현장실습 운영원칙

현장실습은 교육적 기능의 우선적 담보, 학생의 실무능력 향상, 체계성 현장실습 운영이 가능한 현장실습기관의 선정, 대학의 교육과정으로 수업 운영, 학생전공과 관련된 현장실습기관 현장에서 운영 프로그램에 따른 수행 등의 원칙이 준수되어야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제5조). 위탁승선실습의 경우에도 이와 같은 원칙이 준수되어야 하나 일부 선박에서 교육적 기능이 지나치게 약화되고 선원의 업무를 과도하게 요구하는 문제점이 다수 제기되고 있고, 이에 승선실습의 취지에 부합되는 최소한의 업무 경험을 제외하고 교육적 기능에 부합되도록 관리될 필요가 있다.

② 현장실습 운영시간

현장실습은 최대 1일 8시간, 1주 40시간의 현장실습 시간 준수, 주당 동의를 기반으로 최대 5시간 연장할 수 있고, 야간실습이 금지되며, 최소 1일 1시간 휴식 및 1달 1일의 휴일이 보장되어야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제6조). 그러나 아래에서 논의되는 것처럼 선원법상 실습선원은 휴식시간에 관한 규정이 적용되지 않기 때문에

현 규정이 적용되어야 할 것으로 판단된다.

③ 현장실습지원비

원활한 현장실습의 수행을 위해 현장실습지원비를 지급하여야 하고, 비용의 산정 및 부담방법을 대학과 실습기관의 협의로 결정하며, 현장실습이 수업 요건을 갖추지 않은 실질적 근로에 해당하는 경우에는 최저시급에 따른 최저임금액 이상의 실습지원비가 지급되어야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제7조). 최저임금액은 2018년 기준으로 일반 근로자는 1,573,770원 그리고 선원은 1,982,340원으로 책정되어 있다. 다만, 위탁실습생의 경우에는 선원법에 실습선원에 대한 별도의 규정이 포함되어 있지는 않으나 실제 실습 중 필요 불가결하게 실습생으로부터 제공되는 노동력의 일부를 인정하여 관행적으로 약 30만원 수준의 금액이 지급되어 왔다(Doo et al., 2018).

④ 현장실습생의 요건, 의무 및 권리

대학은 학칙에 의해 현장실습의 대상 학년 및 요건을 정하고, 현장실습생은 대학생 현장실습 운영규정 및 학칙 등 대학 규정과 실습기관의 안전관리규정 및 기준을 준수하여야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제8조). 예컨대, 해양대학은 실습시기를 3학년 1학기 및 2학기로 정하고 있다.

또한, 현장실습생은 지도를 받을 권리, 보건 및 산업재해 등으로부터 보호 및 보상을 받을 권리가 인정되며, 아래의 논의에서처럼 위탁실습생은 선원법 및 관련 규정에 따라 선박직원의 지도를 받고, 보건이나 재해보상에 대한 권리를 인정받고 있다.

⑤ 현장실습의 평가 등

대학은 현장실습생 평가 기준을 제공하고, 실습기관은 현장실습생을 대학 기준에 따라 평가하여 대학으로 제출하여야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제10조). 해양대학교도 이러한 체계로 구축되어 위탁실습 중인 선박에서 실습담당자가 평가 후 대학으로 제출되고 있다.

⑥ 실습학기제 구분

실습학기제는 현장실습 중 학칙이 정하는 기간

이상 지속 운영하며, 현장실습 과목으로 학점을 부여하는 것을 말한다(대학생 현장실습 운영규정 제11조 제1항). 다만, 위탁실습의 경우에는 STCW 협약 및 선박직원법 등에 근거하여 교육내용을 구분한 여러 과목을 실습하고 있으며, 보통 약 6개월의 기간을 기본으로 실습이 이루어지고 있다.

⑦ 실습학기제의 협약

대학은 실습기관과 실습 시작 전에 대학, 현장실습생 및 실습기관간 협약을 체결하여야 하며, 대학은 이러한 협약에 근거하여 실습학기제를 운영하여야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제14조). 위탁실습생의 경우에도 이와 유사한 협약을 작성하고 있다.

⑧ 실습기관 관리 및 점검

실습기관은 실습학기제 운영에 관한 정보를 포함한 세부 운영계획서를 학교에 제출하고 이를 협의하여야 하며, 대학은 지도(담당)교수 등으로 하여금 현장실습생에 대한 필요한 현장지도를 하도록 하여야 한다(대학생 현장실습 운영규정 제15조). 다만, 위탁실습생의 경우에는 현장실습의 현장이 육상 사무실이 아닌 국제적으로 운용되는 해상의 선박이기 때문에 현실적으로 동 규정에 따른 현장실습생에 대한 현장지도가 불가능한 현실이다. 대체적 수단으로 주기적 해당 해운회사와의 회의나 해상의 학생과의 주기적 통신이 활용되고 있는 실정이나 이는 현장실습의 적절한 이행이나 학생의 안전관리라는 측면에서 일정한 한계가 존재한다.

⑨ 지원센터

국가대학은 현장실습 운영을 위해 지원센터를 설치 및 운영하여야 하며(대학생 현장실습 운영규정 제18조), 해양대학의 경우 취업실습본부나 운항훈련원과 같은 기관이 이러한 역할을 하고 있다.

⑩ 지도·감독

국가 및 지방자치단체는 현장실습에 대한 지도 및 감독을 할 수 있으며, 교육부장관은 현장실습 계약의 체결, 현장실습 시간의 준수, 현장실습의

운영 등에 대해 필요한 경우 학교에 보고 또는 자료의 제출을 요구하거나 관계 공무원으로 하여금 현장조사를 하게 하는 등의 지도점검을 할 수 있다(대학생 현장실습 운영규정 제19조). 이는 위에서처럼 실제 선박에 위치한 현장실습의 현황 파악에서는 적절한 지도·감독 수단이 되지 않는 못한다. 특히, 외국적 선박에 승선하는 위탁실습생의 경우에는 국가의 관할권행사에 있어 더 큰 어려움이 존재한다.

2. 선박직원법

선박직원법은 선박직원으로서 선박에 승무(乘務)할 사람의 자격을 정함으로써 선박 항행의 안전을 도모하는 것을 목적으로 하며(선박직원법 제1조), 위탁실습생과 관련된 규정은 제21조에 포함되어 있다. “선박소유자는 제11조에 따라 승무하는 선박직원 외에 실무수습을 하는 해기사 실습자가 있는 경우에는 그를 승선시켜 실무수습을 할 수 있도록 하여야 한다.”고 규정하고, 이를 위반하여 해기사 실습자의 승선 및 실무수습을 거부한 자는 100만원 이하 벌금형에 처해질 수 있다(선박직원법 제26조). 이와 더불어, 동법 시행령 제16조는 지정교육기관의 교육과정 이수자 등에 대한 특례규정을 통해 지정교육기관에서 교육과정 중 실습을 한 기간(1년 이내)을 그대로 승무경력으로 인정하는 규정을 포함하고 있다. 이러한 실습의 승무경력은 훈련기록부를 통해 증명되어야 한다(선박직원법 제9조 제5항).

선박직원법에는 위의 규정 외에는 위탁실습생과 관련된 별도의 규정이 포함되어 있지 않다. 다만, 위탁실습생이 선원법 제3조 제2항 및 동법 시행규칙 제3조에 규정된 실습선원에 포함된다고 보았을 때 위탁실습생의 현장실습의 운영이나 실습생의 안전관리에 관한 사항은 선원법 규정을 적용할 수 있다. 따라서 위탁실습생은 현장실습 수업의 일환으로 선박직원법 및 선원법에 따른 승선실습에 관한 규정이 우선하여 적용되며, 선

박직원법 및 선원법에 규정되지 않은 사안에 대해서는 대학생 현장실습 운영규정이 보충적으로 적용된다.

### 3. 선원법

#### 가. 선원법상 위탁실습생의 법적 지위

선원법은 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고 「선박법」에 따른 대한민국 선박(「어선법」에 따른 어선 포함), 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 용선(傭船)한 외국선박 그리고 국내 항과 국내 항 사이만을 항해하는 외국선박에 승무하는 선원과 그 선박의 소유자에 대해 적용된다(선원법 제3조). 다만, 총톤수 5톤 미만의 선박으로서 항해선이 아닌 선박, 호수·강 또는 항내만을 항행하는 선박(선박의 입항 및 출항 등에 관한 법률 제24조에 따른 예선은 제외), 총톤수 20톤 미만인 어선으로서 해양수산부령으로 정하는 선박, 「선박법」 제1조의2 제1항 제3호에 따른 부선(해운법 제24조 제1항 또는 제2항에 따라 해상화물운송사업을 하기 위하여 등록한 부선은 제외) 중 어느 하나에 해당하는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게는 선원법을 적용하지 않는다.

따라서 위탁실습생이 선원법에 따른 선원인 경우 동법이 적용된다고 할 수 있으나, 동법 제3조 제2항 및 동법 시행규칙 제3조는 실습선원은 선원법상 선원은 아니라고 규정하고 있다. 다만, 실습선원이 선원법상 선원이 아니라고 하더라도 선원법 중 선원에 관한 일부 규정이 적용되는 것으로 규정하고 있으며, 이에 실습선원에 해당하는 위탁실습생도 선원법상 선내 질서유지, 선원의 송환 및 보험 가입, 선원신분증명, 선내 복지, 여성 및 미성년 선원 보호, 재해보상 그리고 교육·훈련 등 일부 규정이 적용되어 그 권리의 보호 및 안전관리가 이루어지고 있다.

구체적으로 실습선원에게 적용되는 선원법 규정은 제22조(해원의 징계), 제23조(위험물 등에

대한 조치), 제24조(행정기관에 대한 원조 요청), 제25조(쟁의행위의 제한), 제38조(송환), 제42조의2(유기구제보험 등의 가입 등), 제42조의3(다른 급여와의 관계), 제42조의4(유기구제보험등의 해지 제한 등), 제44조(선원명부의 공인), 제45조(선원수첩), 제46조(선원수첩의 발급 제한), 제47조(선원수첩의 실효), 제48조(선원신분증명서), 제49조(선원수첩 등의 재발급), 제50조(선원수첩 등의 대여 및 부당사용 금지), 제51조(승무경력증명서의 발급), 제76조(선내 급식-제2항 제외), 제77조(선내 급식비), 제87조(건강진단서), 제90조(미성년자의 능력), 제91조(사용제한), 제92조(야간작업의 금지), 제93조(생리휴식), 제94조(요양보상), 제95조(요양의 범위), 제96조(상병보상), 제97조(장해보상), 제98조(일시보상), 제99조(유족보상), 제100조(장제비), 제101조(행방불명보상), 제102조(소지품 유실보상), 제103조(다른 급여와의 관계), 제104조(해양항만관청의 심사·조정), 제105조(선원노동위원회의 심사와 중재), 제106조(재해보상보험 등의 가입 등), 제106조의2(재해보상보험등의 해지 제한 등), 제116조(선원의 교육훈련) 등을 포함한다.

한편, 해외취업선원 재해보상에 관한 규정은 선원법 제112조 및 동법 시행령 제38조 제2항의 규정에 의하여 선원관리사업자가 외국선주로부터 위탁받은 사항 중 재해보상에 관한 사항을 정하고 있다. 특히, 제13조는 실습선원의 재해보상에 대해 규정하고 있는데, 선원이 될 목적으로 승선실습중인 자에 대해서도 재해보상은 실습을 마치고 종사하게 될 직급 선원의 통상임금 및 승선평균임금의 70퍼센트를 기준으로 산정하여 실시하며 특별보상금은 지급하지 아니한다고 규정되어 있다.

즉, 외국선주로부터 선원의 인력관리업무를 위탁(受託)하여 대행하는 사업을 영위하는 선박관리사업자로부터 위탁실습 중인 학생들의 재해보상에 관한 규정을 포함하고 있으며, 이는 현재 다수의 위탁실습이 이루어지고 있는 형태로 위탁실습생의 보호를 위해 매우 중요한 것으로 이해

된다. 다만, 재해보상에 관한 규정만을 포함하고 있고 그 이외의 안전관리에 관한 사항에 대해서는 규정이 포함되어 있지 않아 위탁실습생 보호에 미흡하다고 할 수 있다.

#### 나. 선원근로감독의 적용여부

선원근로감독은 선원의 근로실태가 선원법 및 관계 법령에서 정하는 기준에 부합하는가를 확인하기 위해 선박이나 그 밖의 사업장에 대한 검사와 선원의 근로감독을 위한 제도이다(Doo et al., 2018). 위탁실습생은 선원법상 선원은 아니지만 선원에게 적용되는 몇몇 규정에 적용되기 때문에 위탁실습생이 선원근로감독의 대상에 해당하는지는 명확하지 않다. 생각건대, 선원근로감독은 선원의 근로기준 및 생활기준 등에 대한 검사·감독이므로 위탁실습생의 징계, 징의행위, 송환, 급식 또는 보험 등에 대해 위탁실습생에게 직접적인 문제가 발생한 경우에는 선원근로감독관의 권한이 미칠 수 있을 것이다. 다만, 여전히 임금이나 근로시간 등에 관한 규정은 위탁실습생에게 적용되지 않기 때문에 이에 대한 감독은 이루어지지 않는 문제가 발생할 수 있다.

최근 선박소유자의 인권보호 의무 이행을 강화하여 (외국)선원의 인권을 보호하고자 승선하는 모든 선원의 국적국 언어 또는 영어로도 선내 뿐만 처리절차를 작성하여 선박 내의 보기 쉬운 곳에 게시하도록 법령을 개정([법률 제15129호, 2017. 11. 28., 일부개정])한 것처럼 위탁실습생에 대한 인권 및 안전이 위협되는 상황을 막기 위해 선원근로감독의 권한을 확대할 필요가 있다.

#### 4. 해사노동협약(Maritime Labour Convention)

동 협약의 당사국은 양호한 근로에 대한 모든 선원의 권리를 확고히 하기 위해 협약 규정이 완전한 효력을 발생하도록 할 의무가 있다. 우리나라는 2014. 1. 09. 비준서를 기탁하여 2015. 1. 09. 발효되었다. 동 협약은 상선 관련 국제노동기구(International Labour Organization) 해사노동기준을

통합·단일화하고, 국제노동적합증서 및 국제노동적합선언서를 도입하였으며, 증서발급제도에 있어 품질보증제도를 도입하였다.

협약상 선원은 “이 협약이 적용되는 선박에서 어떠한 직무로든 고용되거나, 종사하거나 일하는 모든 사람을 말한다.”으로 정의된다(MLC협약 제2조 제1항 바목). 협약의 목적상 선원에 해당하는 사람의 범주에 의문이 있다면 선박소유자 및 선원 단체와 협의를 거쳐 각 당사국의 권한 당국이 정하도록 규정하고 있으며, 이에 위탁실습생이 선원에 해당하는지에 대한 해석이 국가간 일치하지 않는다(MLC협약 제2조 제3항). 예컨대, 영국은 실습생의 선원 지위를 인정하고, 미국은 선원의 지위를 인정하지 않지만 미국 정부차원의 사회적 안전망을 마련하고 있으며, 인도는 선원으로 인정하지만 일부 면제 조항을 두고 있다(Lee and Doo, 2018).

국제노동기구는 MLC협약의 비준국은 협약 발효 후 국내법을 통한 협약의 이행실태를 보고하도록 요구하고 있고, 우리나라는 2016년 1월 보고서를 제출하였다. 이에 대한 국제노동기구 전문가 그룹의 의견서에 위탁실습생이 선원에 포함되어야 한다는 의견을 제시하였으며(ILO, 2017), 우리 정부에서 이에 대한 대응방안을 검토 중에 있다. 만약 위탁실습생의 법적 지위에 변화가 발생한다면 이는 국내 타 분야의 실습생 제도와 큰 차이를 발생시키기 때문에 관련 단체나 기관의 의견수렴을 기반으로 국가 차원의 정책적 결정이 요청되며, 위탁실습생의 안전관리 및 권리보호에 관한 관련 법제도 전반적인 개정이 필요할 것이다.

#### 5. 소 결

위탁실습생의 승선실습은 고등교육법 및 대학생 현장실습 운영규정에 따른 현장실습수업으로 실습학기제의 형태로 이루어지며, 실습생은 현장실습수업에 참여하는 학생의 신분을 가진다.

선박직원법 및 선원법에 따른 위탁실습생은 해

기사 면허의 취득을 위한 승무경력요건의 충족과 실습수습 및 졸업 후 취업연계 등의 목적으로 승선실습을 하는 학생으로 선원에 해당하지 않는다. 다만, 실제 현장에서는 학생의 신분에도 불구하고 과도한 업무를 요청하거나 인권이 침해되는 등의 문제점이 발생하고 있기 때문에 위탁실습생의 법적 지위를 명확히 규정하고, 국가의 정책적 기조에 맞추어 학생의 신분으로 불필요한 업무나 인권침해를 방지할 수 있는 제도적 장치가 마련되어야 할 것이다.

위탁실습생의 안전관리에 관하여는 대학생 현장실습 운영규정 및 선원법상 일부 규정이 적용된다고 할 수 있으며, 선원이 아니지만 선원에 관한 일부 안전관리 및 인권보호에 관한 규정이 적용되는 한계가 존재한다. 또한, 대학생 현장실습 운영규정에 포함된 안전관리 및 인권보호에 관한 규정이 선원법에는 포함되어 있지 않은 한계가 존재한다.

#### IV. 안전관리 강화를 위한 개선 방안

##### 1. 법체계 정비

위탁실습생의 실습학기제 현장실습수업에 대해서는 선박직원법이 우선 적용되지만 선박직원법에는 위탁실습생의 법적 지위에 관한 사항, 안전관리, 그 밖에 실습수업의 운영 및 실습생의 관리에 관한 사항을 포함하고 있지 않다. 대학생 현장실습 운영규정이 적용되겠지만 해상에서 이루어지는 승선실습의 특성을 온전히 반영하지 못할 뿐 아니라 국제적 기준과의 통일성 등도 해결할 수 없는 문제점이 있다. 또한, 선원법에 따른 위탁실습생의 권리보호 및 안전관리에 대해서도 주로 선내질서 유지나 재해보상에 관한 선원의 지위를 준용하는 정도에 지나지 않으며, 실습지원비나 근로시간 등 실습생의 안전관리나 권리보호에 필수적인 요소를 온전히 포함하고 있지 않다. 따라서 위탁실습생의 안전관리 및 권리보

호에 관한 규정이 미비된 부분에 대해 대학생 현장실습 운영규정을 준용하여 선박직원법 및 선원법에 반영하고, 그 밖에 대학생 현장실습 운영규정에 포함된 실습생의 안전관리, 권리보호, 실습 및 실습생 관리 등에 관한 사항을 포괄할 수 있도록 관련 고시를 신설하는 방안도 필요할 것으로 판단된다.

##### 2. 위탁실습생 보호를 위한 제도 정비

선원법상 선원의 안전관리 및 권리보호를 위한 다음과 같은 감독 기능이 규정되어 있다.

① 직무상 부상·질병 또는 사망의 인정, 요양의 방법, 재해보상금액의 결정 및 그 밖에 재해보상에 관하여 이의가 있는 자가 해양항만관청에 심사나 조정을 청구할 권리와 해양항만관청이 정해진 기간에 심사나 조정을 하지 아니하거나 심사나 조정의 결과에 이의가 있는 자는 선원노동위원회에 심사나 중재를 청구할 수 있다(선원법 제104조 및 제105조).

② 선원의 근로기준 및 생활기준의 적절성에 대한 3년 주기의 선원근로감독관의 검사가 진행된다(선원법 제123조 및 제125조).

③ 선박소유자나 선장이 선원법, 근로기준법 또는 선원법에 따른 명령을 위반한 사실이 있다고 판단하는 경우에는 선박소유자나 선장에 대한 불만 제기절차나 해양항만관청, 선원근로감독관 또는 선원노동위원회에 그 사실을 신고하는 절차(선원법 제129조)가 마련되어 있다.

그러나 ①에 포함된 재해보상과 관련한 심사·조정 절차만이 위탁실습생에 적용될 뿐 다른 감독 기능은 위탁실습생에 인정된다고 볼 수 없다. 또한, 위탁실습생이 졸업 후 승선근무에 비역으로 복무하기 위해 또는 취업을 위해 승선실습 중에 자신의 권리를 주장하거나 하선이 어렵다거나 하선으로 불이익을 감수해야 하는 현실을 고려할 때 위탁실습생의 안전이 위협받고 권리가 침해되는 문제점이 발생하고 있음을 고려하여야 한다.

따라서 위탁실습생을 제도권에 포함할 수 있도록 선원근로감독관제도의 적용 등 관련 감독 기능을 신설하여야 할 것이다.

### 3. 위탁실습생을 지도하는 선박직원의 교육·훈련 및 선사의 관리 프로그램 정비

위탁실습생의 선상 교육 및 훈련은 해당 선박에서 지정하는 선박직원이 담당하게 되는데, 담당 선박직원은 위탁실습생에 대해 교원(교수)의 역할을 수행하는 사람으로 승선실습에 대해 교수법 등 필요한 교육·훈련이 필요하다. 또한, 선박에서 사실상 ‘을’의 지위에 있는 위탁실습생에 대해 우월적 지위에서 이루어지는 불필요한 행동의 예방을 위한 교육 등도 요청된다.

위탁실습생을 승선시키는 해운회사의 경우에도 현재 승선실습을 위한 프로그램이 운영되는 회사가 대다수이기는 하지만 여전히 위탁승선실습의 의의와 취지를 제대로 이해하지 못해 과도한 노동을 요구하거나 실습생의 안전관리 및 권리보호에 제 역할을 수행하지 못하는 경우가 존재한다. 이에 해양수산부나 대학과의 협의를 통해 승선실습을 위한 표준화된 프로그램을 정비하여 위탁실습생을 보호할 필요가 있다.

### 4. 개정 검토가 필요한 주요 문제

#### ① 용어의 통일

선박직원법은 해기사 실습자라는 용어를 그리고 선원법은 실습선원이라는 용어를 사용하고 또한 양자의 관련성에 대한 준용 규정도 포함되어 있지 않아 혼란을 가중하는 측면이 있기 때문에 정비될 필요가 있다. 위탁실습생이 학생의 신분임을 명확하게 표현할 수 있고, 실습선원 및 해기사 실습자라는 용어를 상호 준용이 가능하도록 선원법에는 승선실습 중인 학생을 포괄할 수 있는 용어로 변경하고, 선박직원법은 예컨대 ‘해기사 실습생’과 같이 좀 더 일반적으로 준용되는 표현으로 변경할 필요가 있다.

#### ② 실습생의 법적 지위 명확화

국내 정책적 추진 방향이 실습생을 학생의 신분으로 관리하는 것임을 고려하여 선원법의 규정에서 위탁실습생이 선원이 아니지만 선원에 적용되는 일부 규정이 적용된다는 규정보다는 위탁실습생을 명확하게 현장실습수업에 참여하는 학생의 신분임을 명시하고, 이에 상응하는 관련 규정이 적용되는 것으로 정비될 필요가 있다. 다만, 향후 국제노동기구와의 협의 및 타 국가와의 형평성 등 여러 상황을 고려하여 실습생의 법적 지위에 대한 신중한 접근이 요청된다.

#### ③ 휴식시간의 보장

위에서 살펴본 것처럼 대학생 현장실습 운영규정에는 실습생의 휴식시간 및 근로시간에 규정이 포함되어 있다. 선원법에도 선원의 휴식시간 및 근로시간에 대한 규정이 포함되어 있지만 이는 위탁실습생에 대해서는 적용되지 않기 때문에 이에 대한 규정이 제정되어야 한다.

#### ④ 적절한 실습지원비의 지급

대학생 현장실습 운영규정에는 실습지원비에 대한 규정이 포함되어 있으나 선원법에는 이에 대한 규정이 포함되어 있지 않다. 실습생이 선원에 해당한다면 최저임금에 해당하는 금액이 지급되어야 하겠지만 선원이 아닌 승선실습 중인 학생에 해당하기 때문에 승선실습지원비를 지급할 수 있도록 관련 규정의 정비가 필요하다. 또한, 현재 상선 등에서 관행적으로 지급되는 약 30만원의 실습지원비는 적절하지 않다는 의견이 많지만(Doo et al., 2018) 향후 법규정의 정비를 통해 위탁실습생의 법적 지위를 학생으로 명확히 하고 실습 목적에 맞게 관리된다면 실습지원비의 인상은 필요하지 않을 수도 있다.

#### ⑤ 실습기관의 관리 및 점검

대학생 현장실습 운영규정에는 대학의 지도(담당)교수 등으로 하여금 현장실습생에 대해 필요한 현장지도를 하도록 하고 있는데 승선실습에 대해서는 현장지도가 어렵기 때문에 이를 대체할 수 있는 관련 제도를 도입할 필요가 있다. 예컨

대, 주기적으로 승선실습 중인 학생과 해당 선박의 실습 담당 직원 및 선장·기관장과의 통신이나 보고를 제도화하는 방법을 고려할 수 있다.

## V. 결 론

많은 해양대학 학생들이 해기사 면허의 취득을 위한 승무경력 요건의 충족, 선박의 현장 적응력 향상, 이론적 해기 지식의 실습 및 훈련, 졸업 후 취업으로 연계 등 다양한 목적으로 위탁실습을 수행하고 있다. 특히, 해기사 교육은 국제적 기준에 부합되도록 이루어져 왔고, 실무적 경험을 중요시 하여 왔다. 그러나 어려운 해상에서의 실습 환경은 필연적으로 많은 사고를 발생시키기도 하였고, 또한 고립된 환경에서 상대적 음의 위치에 있는 실습생의 안전이 위협받거나 권리가 침해당하는 등의 문제가 발생하였다.

이에 본 논문에서는 위탁실습생의 안전관리 강화를 위해 현재 위탁실습생에 대해 적용되는 국내의 관련 규정의 검토를 통해 실습생의 안전관리 및 권리보호에 있어 적절하지 않은 사안에 대해 분석하고 이에 대한 개선 방안을 도출하고자 하였다. 이를 통해, 위탁실습생의 안전관리 및 권리보호 등에 관한 규정을 담고 있는 대학생 현장실습 운영규정의 내용을 반영한 선박직원법 및 선원법의 개정 및 고시 제정, 위탁실습생을 보호하기 위한 선원근로감독과 같은 감독 기능의 강화, 위탁실습생을 지도하는 선박직원의 교육·훈련 및 선사의 관리 프로그램의 정비 등의 개선 방안과 법제의 개정 시 구체적으로 검토가 필요한 사안으로 용어의 통일이나 실습생 법적 지위의 명확화, 휴식시간의 보장, 실습지원비의 지급 및 실습기관의 관리에 관한 사항 등을 도출하였다.

해기사는 단순히 선박에 승선하여 선박을 운항하는 사람으로 간주되기 보다는 우리나라 물류의

기반이 되는 해운과 해사산업 전반에 매우 중요한 인적 자원이 되는 것을 고려하여야 한다. 따라서 해기사가 되기 위해 현장실습을 수행하는 학생들에 대한 안전관리가 강화되고 권리보호를 위한 제도적 장치가 마련되어 이러한 중요한 인력이 실습을 포기하거나 피해를 보지 않도록 위의 논의를 바탕으로 국가적 차원에서 정책적 대응방안을 고민하여야 할 것으로 판단된다.

## References

- Doo HW, Jeon YW, Lim CH and Jin HH(2018). A Study on Improvements in Management Regime and Legal Statute of Cadet, *Maritime Law Review* 30(3), 229 ~ 254.  
<http://doi.org/10.14443/kimlaw.2018.30.3.9>.
- ILO(2017). Direct Request (CEACR) - adopted 2017, published 107th ILC session (2018), *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) - Korea, Republic of (Ratification: 2014)*.  
[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80031:::NO:80031:P80031\\_COMMENT\\_ID:3338387](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80031:::NO:80031:P80031_COMMENT_ID:3338387).
- KBS NEWS(2017). Wage 300,000 won and 12 hours Work .... Certain Cadet's Death.  
<http://news.kbs.co.kr/news/view.do?ncd=3531851&ref=D>.
- KIMFT(2018). A Study on Legal Status and Management Regime of Cadets on Board a Ship.
- Lee CH and Doo HW(2018). A Study on Legal Status and the Training Policy of Cadets on Board a Ship - Focusing on the U.K., the U.S.A., India-, *Maritime Law Review* 30(2), 107 ~ 129.  
<http://doi.org/10.14443/kimlaw.2018.30.2.4>.
- Ministry of Education and UNICO(2017). *Operating Manual of University(College) on job training*.

- 
- Received : 10 January, 2019
  - Revised : 30 January, 2019
  - Accepted : 05 February, 2019