

## 북한선원 양성체계 구축방안에 대한 고찰

전승환\* · 정은석\*\* · † 김중수

\*,\*\*,† 한국해양대학교 교수

**요 약** : 국내 해운회사의 외국인 선원 증가로 의사소통의 어려움, 작업 생산성 감소, 긴급상황 발생 시 대처곤란, 문화적 충돌이 선상폭력으로 이어지는 등 많은 문제점이 발생하고 있다. 또한, 조기하선으로 인한 젊은 층의 관리자금 해기사 부족 및 고령화 가속, 해운선사들의 저임금 외국인선원 선호로 우리나라 해기전승(해기지식의 전달) 단절 초래, IMO 권고에 따른 승선기간의 단축(규격화)으로 육상 타 직종에 비해 상대적으로 낮은 급여, 재승선의 불확실성 및 해기사의 계약직화로 인한 해상직 기피 등으로 인해 해운경쟁력 약화가 두드러지고 있다. 이 연구에서는 우리나라 해운경쟁력 향상을 위한 해결책의 하나로 한국의 우수한 선원 교육·훈련 시스템을 접목한 북한선원 양성체계 구축방안을 고찰하고자 한다.

**핵심용어** : 외국인선원, 교육과정, STCW협약, IMO모델코스, 국제협력기금

배경(우리나라 선원 현황)

[내국인]	구분	국적선		외국취업선		직역		계
		상선	어선	상선	어선	사관	부원	
	2015	17,155	16,820	2,670	331	22,128	14,848	36,976
	2016	16,402	16,085	2,823	375	21,697	13,988	35,685
	2017	16,642	15,426	2,832	396	21,777	13,319	35,096

  

[외국인]	구분	외항선	외항 어선선	내항선	원양 어선	연근해 어선	계
	2015	12,066 (2,259)	70(8)	673	3,374	8,441	24,624 (2,267)
	2016	11,141 (2,379)	70(7)	791	2,991	8,314	23,307 (2,386)
	2017	12,109 (2,496)	75(7)	823	3,810	8,484	25,301 (2,503)

· 주: [ ]안은 외항선 해기사 수

추진 배경 (문제점)

- 국내 해운회사의 외국인 선원 증가로 의사소통의 어려움, 작업 생산성 감소, 긴급상황 발생시 대처곤란, 문화적 충돌이 선상폭력으로 이어지는 등의 많은 문제점 발생
- 조기하선으로 인한 젊은 층의 관리자금 해기사 부족 및 고령화 가속
- IMO 권고에 따른 승선기간의 단축(규격화)으로 육상 타 직종에 비해 상대적으로 낮은 급여
- 재승선의 불확실성 및 해기사의 계약직화로 인한 해상직 기피
- 해운선사들의 저임금 외국인선원 선호로 우리나라 해기전승 단절 초래
- 다양하고 전문화된 승선경험과 지식을 지닌 선원의 부재
- 글로벌 해운경쟁력 약화 및 국내 자본의 해외유출 등

국적별 지급 임금 비교 (2017년)

[단위 : 천원]

구분	한국선원 (100%)	필리핀	미얀마	인도네시아
1항기사	104,000	96,000(92%)	90,000(87%)	88,000(85%)
2항기사	69,000	53,000(77%)	51,000(74%)	53,000(77%)
3항기사	63,000	44,000(70%)	44,000(70%)	44,000(70%)
직장	77,000	30,000(39%)	28,000(36%)	29,000(38%)
부원A	63,000	26,000(41%)	26,000(41%)	26,000(41%)
부원B	55,000	22,000(40%)	22,000(40%)	22,000(40%)

출처 : 국내 A 해운회사

추진 필요성

- 선도적이고 미래 지향적인 해운-해사정책 전문가 집단이 필요하고, 일정부분 선원이 역할을 해야 함
- 우리나라의 우수한 선원 교육·훈련 시스템을 이용하여 양질의 북한 선원 양성 → 외국인 선원 대체
- 언어, 문화 등의 동질성이 높은 양질의 북한 선원 고용을 통한 해운회사의 선박운용 효율성 증가 → 해상물류 활성화 → 국내 엘리트 선원 양성에 기여
- 해운선사 주도의 해운업과 선박관리업의 동반 상승
- 해기분야 남북경제협력의 마중물정책 시행으로 향후 해양수산 전 분야로 남북협력 확대

† 교신저자 : 정희원, jongskim@kmou.ac.kr

\* 중신회원, korjun@kmou.ac.kr

\*\* 정희원, esjeong@kmou.ac.kr

주요 추진내용

북한의 선원양성 기관

계열	학교명	교육과정	학생수(명)	학제
해운계	나진해운대학	항해, 기관, 통신, 전기, 운영학부	1,200	5년
	나진대학(2001년 개칭)			
수산계	원산(동해)수산대학	어로, 양식, 기계, 냉동, 기관, 가공학과	3,000	5년
	남포수산대학		1,200	2년
	청진해양단과대학			2년
수산고등전문학교	수산고등전문학교	(신의주, 원산, 신포, 청진, 해주고등수산 등 20개교)		
	수산고등전문학교			
기타	선원양성학교 모선간부학교 평양선원간부학교			1년

\* 출처: 황진희(2008), '북한의 해운, 항만물류 실태와 남북한 공동발전을 위한 정책과제', 해양한국

주요 추진내용

실습·실습 및 승선실습 체계 구축

- ▣ 법정 실습·실습실 및 기자재
  - 항해: 항해계기실 외 10개실
  - 기관: 내연기관실 외 7개실
  - 선박조종·엔진·GMDSS·액체화물 시뮬레이터 등
- ▣ 국제해기면허 발급을 위한 1년간의 의무 승선실습
  - 국내 교육기관 실습선 활용
  - 국내 해운선사 위탁 실습
  - 국외 해운선사 위탁 실습 및 IMO 등 국제기구의 지원
  - 실습생의 신분 보증 및 보장



주요 추진내용

선원 양성 교육과정 개발

- ▣ IMO 모델코스, STCW 협약, EU EMSA의 기준을 만족하는 교육과정
  - 해양대학(4년제): 전공필수(95학점), 교양(15학점), 기초·심화(40학점)
  - 전문대학(2년제): 전공필수(117학점), 전공기초(33학점)
  - 연수원(9개월제): (이론6, 승선3) 31개과목 750시간
- ▣ 북한의 교육실태를 고려한 교육과정

양성 인원, 직급 및 교재 개발

- ▣ 양성인원 및 직급:
  - 항해, 기관 각 50명 / 3,4급 해기사 또는 부원
- ▣ 교재
  - 해기사: 교육기간에 따라 기 교재 활용 또는 편집
  - 부원 : 신규 집필

주요 추진내용

면허 발급 주체

- ▣ 한국
- ▣ 북한
- ▣ 글로벌 인지도 감안 필요

면허 발급을 위한 제도 구축

- ▣ 면허발급, 양성교육 등을 위한 법체계 정비
- ▣ 행정관리, 발급절차, 서류양식 등 행정시스템 마련
- ▣ 운영조직, 시설공간 및 행정인원 선정
- ▣ 국내외 면허인정을 위한 외교적, 행정적 제도 마련 등

주요 추진내용

교원 및 교육·훈련장소 선정

- ▣ 교원:
  - 학생 15명 기준, 전임교원 1명 정도
  - 전임교원은 남북한 최소인원으로 구성
  - 산학협력교수제도 적극 운영
  - 은퇴교수, 재능기부자 또는 희망자 등
- ▣ 교육·훈련장소
  - 나진, 원산, 함흥, 청진(동해안), 남포, 해주(서해안) 등
  - 부산, 인천, 목포
  - 다덴 등 중국 동해안

주요 추진내용, 기대효과 및 애로사항

재정 확보 방안

- ▣ 정부의 남북협력기금 또는 KOICA 기금
- ▣ IMO 등의 국제기구 협력기금
- ▣ 해운선사의 지원 유도 등

북한선원 육성 및 활용 안정화

- ▣ 산·학·관의 연대 필수
- ▣ 정부, 해운사, 협회, 선박관리업체 등과의 공정한, 워크숍 공동 개최로 참여 유도

기대효과 및 애로사항

- ▣ 남북경제협력 강화 및 국내 해운경쟁력 제고
- ▣ 이문화 외국인선원 고용에 따른 문제점 해소 및 안정된 선원수급
- ▣ 해운업, 조선업 등으로 확대
- ◆ 異質의 思想의 융합 가능성