

# 中國僑胞船員 混乘에 관한 研究

李 鍾 仁\*·林 善 吉\*\*

## 〈目 次〉

- |                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| 1. 序 言             | 2) 經歷船員의 長期的 確保缺乏     |
| 2. 混乘의 背景          | 3) 中途下船 問題            |
| 2.1 世界海運의 現況       | 4) 韓國內 港口에서의 乘下船 問題   |
| 2.2 韓國海運의 現況       | 4. 混乘의 改善點            |
| 3. 混乘의 實施와 問題點     | 4.1 韓國 船員養成센터의 中國內 設立 |
| 3.1 混乘의 制度化        | 4.2 乘船人員의 構造的 變化      |
| 3.2 中國의 船員實態와 送出現況 | 4.3 韓國內 맨닝會社의 管理強化    |
| 3.3 混乘의 現況         | 5. 結 語                |
| 3.4 混乘의 問題點        | 1) 船員職 認識不足           |
| 1) 船員職 認識不足        | 參考文獻                  |

## 1. 序 言

한국은 1970년대로부터 고도의 경제성장을 이룩하면서 80년대에 들어선후 전반 사회 경제의 비약을 이룩하였다. 특히 88년도의 올림픽의 성공적 개최는 한국경제를 세계경 제속으로 이끌어 나아가는 계기로 되었다.

선진해운국들이 경제의 고도성장 과정에서 경험했듯이 3D 직업으로 불리우는 선원직 의 기피현상이, 90년대로 들어서는 한국해운업에도 등장하게 되었다. 선원직이 점차로

\* 本 大學校 貿易學科 教授 經濟學 博士(經濟學)

\*\* 本 大學校 大學院 海運經營學科 研究生

매력을 잃기 시작함과 동시에 선원임금의 폭등으로 인하여, 해상수송을 유일한 대외운송 수단으로 발전시켜온 한국으로서는 그 영향이 국가경제의 건전한 발전에 많은 영향을 미친다고 해도 과언이 아닐 것이다.

한국해운기업은 이러한 선원직 기피로 인한 ‘船員人力難’과 자국선원들의 임금양등으로 말미암아, 70년대의 경제성장기에 갖고 있던 해운업의 국제경쟁력이 점차로 약화되어 해운업의 새로운 과제로 부각되었다. 한국해운기업은 국제경쟁력 향상을 도모하고, 인력난의 해소대책의 일환으로 勞·使·政의 지지와 협조하에 저임금 중국 교포선원을 한국국적선에 혼승시키는 혼승제도의 도입을 구축하고 실시하게 되었다.

혼승제도의 실시는 지금까지 2년간 계속되면서 여러가지 문제점들이 나타나기 시작하였다. 지금은 이러한 혼승의 문제점을 검토함과 동시에 시급한 대책 마련을 하여야 할 단계에 이르렀고, 장기적인 정책제도로써 이 제도의 미래 취향을 파악하여야 한다고 여겨지고 있다.

이 연구의 목적은 혼승제도 도입의 사회적 배경을 다시 되돌아 보고, 혼승에서 나타난 여러가지 문제점에 대한 분석과 해결책을 검토하여 혼승제도의 건전한 발전을 도모하는데 있다.



## 2. 混乘의 背景

### 2.1 世界海運의 現況

세계경제는 1974년과 1979년 두번에 걸친 석유파동, 그리고 80년에 들어서 2차에 걸친 油價인상, 이로 인한 높은 인플레이션, 산업생산활동의 둔화, 실업률의 증가, 선진諸國의 무역보호주의의 강화, 국제수지 불균형의 심화 그리고 국제정세의 불안 등으로 깊은 침체국면에 들어 섰다.<sup>1)</sup>

1983년도 하반기에 들어서면서 세계경제를 주도했던 주요 선진국들이 경기회복세를 보이기 시작하여 1985년도의 세계경제는 3.2%의 성장을 보였다. 1986년도에는 2.5%, 1988년도 4.2%, 1989년도 3.0%, 1990년도 2.0%로 나타나고 있지만, 1976년도 경기회복시의 5.0%에 비하면 떨어져 있는 실정이라고 하겠다.

세계해운도 이 시기에 들어서서, 제2차 대전이후 43년간 증가추세를 보이던 세계상선

1) 한국선주협회, 「1980년 선협해운년보」, p. 11.

대수가 1983년에 들어서 처음으로 0.5%의 감소를 나타내었다. 86년도 세계선복량은 4억 490만 G/T로서 前년도 대비 2.7% 감소되어 4년 연속 감소세를 보이고 있었고, 이러한 감소추세는 88년까지 지속되다가 89년부터 겨우 1.8%의 증가세를 보이기 시작하였다.

해운선진국 정부는 편의치적제도에 비해 국제경쟁을 잃고 있는 국적선의 선원비, 여러가지 세제혜택 그리고 戰時수송력 문제, 국제무역통상 등 諸문제를 감안하여 정부의 主導하에 이른바 第2船籍制度로 불리우는, 예를들면 영국의 맨섬제도(isle of man)와 같은 새로운 登錄制度까지 만들어 자국선대의 留置에 注力하여야만 하였다.

즉 해운선진국들인 영국, 노르웨이, 서독 등 나라의 선주들은 해운의 국제경쟁력 향상을 위한 세제혜택, 선원비의 대폭절감 효과를 가져올 있는 국적선의 플래깅아웃(flagging out)을 시작했던 것이다.

세계해운의 전반 경기침체와 더불어 세계 선원시장을 놓고 볼때 해운선진국의 新規선원 인력부족, 개발도상국의 熟練선원 공급부족이 나타났고, 선진해운국들은 선원, 그리고 陸上 고용인원의 減縮 등에 力點을 두어 세계해운산업에 새롭게 나타난 船舶管理會社에 선박을 위탁하여 관리하지 않으면 안되는 실정에 이르렀다.

ISF/BIMCO의 자료에 따르면 1990년 현재 세계外航商船 해기사의 수요는 45만명이고 공급은 40만명으로 5만명의 공급부족 상태이며, 앞으로 2000년에는 수요가 54만명으로 증가될 것으로 전망하고 있다. 현재 해기사의 경우 세계공급규모는 연간 1만 2천--1만 5천명 수준이고, 離職率이 10% 수준인바, 2000년대의 需給均衡을 이루기 위해서는 연간 4만명 수준의 공급이 이루어져야 하기 때문에 현재의 공급규모를 3배정도 확대해야 한다고 제시하고 있다.

또한 部員의 경우, 현재수요는 60만명이고 공급은 85만명으로 25만명의 초과공급 상태이나, 2000년에는 수요가 65만명으로 미미하게 증가될 것으로 전망하고 있다. 離職率을 10%로 보면 매년 3만 5천명의 新規공급이 있어야 需給균형이 이루어지나, 현재 부원의 공급규모는 연간 2만 4천명으로 머지않아 공급부족 현상을 나타낼 것으로 전망되고 있다.<sup>2)</sup> (표-1, 2참조)

2) 해운산업연구원, 「중장기 선원정책 발전방향」, p. 7.

〈표-1〉 世界 船員需給 展望(職員)

단위 : 만명

연 도	총 수 요	현공급수	신규유입	신규유입누적수	총 공 급	수급균형
1990	45	40			40	-5
1991	46	35	4	4	40	-6
1992	47	32	4	8	40	-7
1993	48	29	4	12	41	-7
1994	48	26	4	16	42	-6
1995	49	24	4	20	44	-5
1996	50	21	4	24	45	-5
1997	51	19	4	28	47	-4
1998	52	17	4	32	49	-3
1999	53	15	4	36	51	-2
2000	54	14	4	40	54	0

자료 : 해운산업연구원, 「중장기 선원정책 발전방향」, 1992. 12.

〈표-2〉 世界 船員需給 展望(部員)

단위 : 만명

연 도	총 수 요	현공급수	신규유입	신규유입누적수	총 공 급	수급균형
1990	60	40			85	25
1991	60	35	3.5	3.5	80	20
1992	61	32	3.5	7.0	76	15
1993	61	29	3.5	10.5	72	11
1994	62	26	3.5	14.0	70	8
1995	62	24	3.5	17.5	68	6
1996	63	21	3.5	21.0	66	3
1997	63	19	3.5	24.5	65	2
1998	64	17	3.5	28.0	65	1
1999	64	15	3.5	31.5	64	0
2000	65	14	3.5	35.0	65	0

자료 : 〈표-1〉과 동일

## 2.2 韓國海運의 現況

한국경제는 1980년도에 들어서면서 세계경제의 전반 영향을 받아 5.7 %의 마이너스 성장을 하여 20년간의 성장에서 負의 기록을 남겼으나, 81년에 들어서자 비록 물가, 國際收支 등 면에서는 80년도의 진통을 벗어나지 못 했지만 경제는 7.1% 성장세를 되 찾고, 지속적인 성장세를 보이면서 86년에는 12 %의 고도 성장에 들어섰다. 그후에도 연간 10 %를 넘는 성장률을 몇년간 기록하면서 91년에는 GNP가 6,498 달러로서 한국경제가 새로운 모습으로 세계經濟속에 나타나 ‘亞細亞의 四龍’중의 一員으로 까지 되었다. 혼승이 이룩되기전까지의 경제발전 상황을 보면 표-3과 같다.

〈표-3〉 한국의 경제성장률과 GNP

연 도	80년	81년	82년	83년	84년	85년	86년	87년	88년	89년
경제(%)	-5.7	7.1	6.0	9.2	8.4	5.1	12.3	12.8	12.4	6.7
GNP(\$)	1,592	1,734	1,824	2,002	2,158	2,194	2,505	3,110	4,217	4,994

자료 : 한국선주협회, 「해운년보」, 각년호.

이와 같은 경제성장에 발 맞추어 한국의 해운산업도 큰 발전을 가져오게 되었다. 연도별 등록선박 추이를 보면 선복량이 1980년도의 4,110천만 G/T 로부터 81년에 19.1% 증가, 82년 14.1%, 83년 8.5%, 88년 9.8% 등 몇 차례의 증가를 걸쳐(연평균 3.6%) 1990년도에는 7,031천만 G/T 에 달하여 편의치적국을 제외한 세계 제12위의 船腹을 갖게 되었다.

반면에 한국은 1980년대 초까지만 해도 저렴하고 우수한 선원을 충분히 양성함으로써 한국해운의 국제경쟁력을 제고시켰을 뿐만 아니라 세계 해운시장에도 많은 선원을 공급할수 있었는데, 1980년대 중반에 들어서면서 한국경제의 고도성장에 따른 국민소득의 대폭증가, 陸上 就業기회가 많아지고, 선원직의 離家庭性, 선원임금의 상대적 下落, 해상 생활의 閉鎖性, 사회와의 隔離, 儒敎思想에 起因한 선원직에 대한 賤視風潮 등 원인으로 선원직이 인기를 잃기 시작하였다. 이로하여 한국은 선원의 해외송출 大國으로부터 自國內船員 결핍의 큰 진통을 겪기 시작한 것이다.

상선선원 離職率을 볼때 1984년 6.0%에서 매년 증가세를 보여 1991년에는 33.1%를 기록했고 이러한 이직률이 주로 젊은 계층에서 이루어 지고 있어 선원의 老齡化가 가속화 되고 있다. 또한 선원의 退職率도 높은 비율을 보이고 있는바 국적선과 외국적선 선원의 퇴직률이 91년에는 각각 27.1%와 60.4%였다.<sup>3)</sup> (표-4 참조)

3) 해운산업연구원, 「중장기 선원정책 발정방향」, p. 33.

〈표-4〉

## 韓國 船員의 離職率 및 退職率 推移

(단위 : %)

연	도	1984	1986	1987	1988	1989	1990	1991
상 선 이 직 률		6.0	10.0	16.5	21.0	26.1	33.5	33.1
퇴 직 률	국 적 선	39.9	49.5	30.4	46.5	27.3	23.0	27.1
	외국적선	58.3	55.5	54.6	69.3	66.6	51.2	60.4
	합 계	54.3	51.4	50.4	65.4	59.4	45.6	53.1

자료 : 〈표-1〉과 동일

특히 部員인 경우 선원직의 매력을 더욱 잃고 있는 실정이다. 해기사와 비교한 연구 결과를 보면 '경제적 사정으로 승선하는 경우'가 부원이 52.1%, 해기사는 47.6%로 나타나고 있고, '육상에 적당한 일자리를 구하는 것이 어려워서'는 해기사가 부원에 비해 3.5% 높은 것으로 알려져 있다. 부원의 경우 30세 미만은 전체 선원의 16.3%에 지나지 않고, 선원직에 대한 사회적 認識落後로 젊은 세대들의 해양계 학교의 入學志願率이 하락하여 해기사 고령화로 이어져 海技傳承의 문제점으로 이어지게 되었다.

비록 정부는 해운업의 人力難解消를 위하여 병역특례와 같은 정책적 支援을 하여 왔지만 큰 효과를 거두지 못하는 것이 현재의 상황이라 할 수 있다.

21세기를 내다 보면서, 한국의 경제발전과 더불어 해운산업중 국적선대에 대한 需要展望을 推定하여 분석한 결과, 船隊증가에 따른 국내선원의 수급관계의 불균형은 더욱 커질 것으로 예측된다.(표-5 참조)

〈표-5〉

## 韓國 總船腹 展望

단위 : 척, 천GT

	1991		1996		2001		2006		2011	
	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수	척수	톤 수
외항선	413	8,885	514	12,671	704	17,468	919	22,072	1187	27,214
연안선	407	506	482	631	593	819	734	1,074	911	1,416
총선대	820	9,391	996	13,302	1297	18,287	1653	23,146	2098	28,630

자료 : 해운산업연구원, 「21세기를 대비한 국적선대의 수급전망」, 1992. 12.

### 3. 混乘의 實施와 問題點

#### 3.1 混乘의 制度化

한국선주협회는 80년대 후반에 들어서면서 가속화된 선원이직, 퇴직이 선원확보의 장애로 되고, 이러한 현상의 지속이 韓國國籍船隊의 발전에 큰 영향을 미칠것을 豫見하고, 해운선진국의 경험에 비추어 외국선원의 混乘을 선원결핍의 대안으로 모색하기 시작하였다.

이 시기의 世界情勢로 볼때 東西間의 冷戰時代가 끝나고, 각국이 경제성장에 主力하는 시기고, 중국과 한국은 86년도 ‘아세아 게임’과 88년 ‘올림픽’을 통해, 민간적 차원에서 교류가 이룩되기 시작하였고 중국이 저임금의 人口大國이라는 점, 그리고 韓國僑胞들이 많이 살고 있다는 점 등을 감안하여 교포선원을 고용하므로서 언어소통의 원활, 민족적 同質性의 보유 등, 其他國船員의 혼승보다 유리할 것이라는 결론을 얻게 되었다.

그리하여 韓國船主協會는 대표단을 중국현지에 파견하고 선원학교, 교포선원諸員, 선원송출회사 등 중국측의 제반 정보를 얻은후, 勞·使·政의 많은 노력과 지혜를 모아 91년 7월의 외항상선선원정책 협의회에서 전국선원 노조연맹간에 부분적인 외국인 선원의 혼승을 합의하고, 同年 10월 북방경제정책 실무위원회의 심의를 거쳐 10월 11일 『中國人力의 船員雇用指針』을 제정, 시행단계에 들어가 한국이 해방이후로부터 유지해 오던 旗國主義 정책이 최초로 부분적이나마 수정되었다.

#### 3.2 中國의 船員實態와 送出現況

중국의 해운산업은 80년대 초반에서부터 대외개방정책의 실시와 함께 세계 주요무역국으로 急浮上하면서 큰 발전을 가져오게 되었다.

해운산업의 국가독점화를 실시하고 있는 중국은 旗國主義는 물론 선원의 경우 大型 國營外航商船會社에 집중되고 있어서 지방회사나 작은 연안운송회사의 선원의 자질이 상대적으로 떨어져 있는 상태라 할수 있다. 선박회사의 대부분이 國營會社로 되어 있고 이들 회사의 선원들은 終身勤務制를 실시하며, 회사에서 선원에 대한 엄격한 통제관리를 위하여 선원의 諸般證書와 정부의 규정에 따라 작성되는 인적사항기록(國營會社에 취직시 반드시 제시)을 통일적으로 관리하며, 個個人의 손으로 들어가지 못하게 함으로서 선원들이 其他會社에로의 轉勤이 거의 불가능한 것으로 만들었다.

법적인 측면을 볼때 海商法은 금년 7월부터 실시되었고 선원법과 같은 法規는 아직



제정되어 있지 않은 상태이며, 선원의 복지, 여러가지 보상, 노동쟁의에 관한 규정은 회사가 自社の 구체적 실정에 근거하여 규정, 실시하고, 선원노조와 유사한 機構인 ‘會社工會組織’은 中央政府의 全國總工會의 領導下에 설립되어 있다.

商船船員의 양성을 볼때 大連海運學院, 上海海運學院 그의 廣東省, 세계의 交通部직속인 海陽대학(4년제)을 두고 있고, 연간 해기사를(항해, 기관, 통신, 電技士) 약 1300-1500명 배출하고 있으며, 각지의 항만도시 이를 테면, 天津·大連·青島·上海·廈門·廣州 등지에 交通部와 該當省·市政府 그리고 해운회사 3자 공동투자에 의해 운영되고 있는 선원학교(2년-3년제)를 10여개 보유하고 있어 초급해기사 배출과 手職級部員들을 양성하여 외항상선의 연안운송선박에도 공급하고 있다.

그 외에 中國第一의 국적선사인 中國遠洋運輸總公司(COSCO)는 自社선원의 재교육을 목적으로 국내에 8개의 短期양성센터(3개월-6개월)를 건립하고, 각종 員職級船員 양성과 船員昇級에 따른 재교육을 진행하고 있다. 그러나 전반적으로 볼때 海陽대학(4년제와 일부 3년제)을 제외한 기타의 선원학교, 양성센터 등에서는 주로 이론학습에만 중점을 두고 있고, 실습시설은 거의 없거나 낙후하고, 새로운 투자가 매우 적은 상태이다.

중국의 선원송출 사업은 80년대 중반으로부터 정부가 외화획득을 목표로 대폭 전개하여 왔는데 주요한 송출회사들로는 中國遠洋運輸總公司, 中國海員對外技術服務公司, 中國海洋工程服務公司 3개사가 交通部의 직속회사로 창구역활을 담당하고, 그의 對外貿易部 소속인 國際經濟技術合作公司도 선원송출에 참여하고 있지만 주로는 漁船의 선원송출에 주력하고 있는 실정이다.

중국은 주로 싱가포르, 홍콩, 대만, 일본, 미국, 그리스 등지의 商船에 선원송출하고 있는데, 연간 5000명에 달할 것으로 추산되며 대부분의 경우 올멤바(All member)로 송출되고 있고, 소수의 경우 중국어로 의사소통 가능한 대만, 홍콩, 싱가포르 선박에는 적당 2-3명씩 송출도 하고 있다.

중국 교포선원의 양성의 경우 연변지역내에 설치한 교실과 기숙사를 갖추고 있는 선원양성센터에서 중국의 선원학교나 기타 선원양성기관에서 該當學科 교사를 청하여 3개월간 이론학습을 진행한다. 이론학습이 끝나면 大連, 廣州 등지의 선원학교나 양성센터에 가서 2-3개월의 해상훈련, 그리고 航海器具, 船舶設備의 操作과 補修에 관한 基礎知識을 배우고 시험합격자에 한하여 유관증서를 발급한다.

그러나 여기서 문제점으로 되는것은 이러한 短期교육 기간중 사용되는 교과서가 전부 중국어로 되어 있고, 그 내용은 老朽한 중국의 선박실정에 근거하여 편찬 되었고, 교포 선원들이 중국어로 수업을 받으면서 해기직의 전문지식에 대해 많은 점을 이해하지 못하고 지나버린다는 점, 그리고 중국은 船舶計器와 操作命令을 전부 중국어로 표현하고 있어 海陽대학을 졸업하지 않는한 영어가 매우 서툴러 日常對話는 물론 선박용어는 더 말할 나위가 없는 것이다.



이와 같은 문제점은 중국선원의 국제화 길에서 제일 큰 隘路사항으로 되고 있고, 인 구대국인 중국이 필리핀, 태국, 인도 등 동남아시아 국가에 비하여 교육의 보급률은 높은 상태지만, 언어상 애로로 勞務의 국제화가 드는 주요 원인이기도 하다.

### 3.3 混乘의 現況

한국선주협회는 『中國人力의 船員雇用指針』에 의거 중국의 교포선원 해외송출회사인 ‘中國海員對外技術服務 延邊公司’와 한국계 중국인 선원의 양성공급 계약을 체결하고, 적당 3명이내의 員職級선원을 혼승하기 시작하였다.

1991년 11월 첫 혼승이 시작된 이래 2년간에 20여개 국적선사들이 170여척의 선박에 근 700명(승선후 고용취소인원 포함)의 교포선원을 승선시켜 한국국적선의 船員職求人難 解消와 국제경쟁력 향상에 노력하였다.

〈표-6〉

港灣廳 承認別 雇用現況

단위 : 명(93년 9월말 현재)

승인구분	승인인원	고 용 인 원	고용보류	고 용 취 소 인 원
		계(승선/대기)	인 원	계(사직/경계/도주/기타)
1 차	105	93	19	33
2 차	184	95	32	57
3 차	175	133	29	13
4 차	74	56	15	3
5 차	151	151		
계	689	488	95	106

자료 : 동북선박(주)회사, 1992. 10.

주 : 1) 1차, 2차, 3차 고용인원은 재승선인원임.

2) 고용보류인원은 재승선여부 미확정과 선사사정으로 재고용하지 않는 선원 수입.

3) 기타는 해난사고 희생자임.

〈표-7〉

船社別 雇用現況

단위 : 명

선 사 명	승 선 인 위	휴가, 대기인원	고 용 인 원
범 양 상 선	78	31	109
현 대 상 선	61	33	94
한 국 특 수 선	28	10	38
두 양 상 선	24	13	37
태 영 상 선	19	1	20
세 양 선 박	18	7	25
홍 아 해 운	17	1	18
천 경 해 운	14	3	17
유 공 해 운	10	1	11
금 양 상 선	9	20	29
호 남 탕 카	9	.	9
삼 선 해 운	6	9	15
동 진 상 선	6	4	10
한 립 해 운	5	12	17
창 덕 해 운	4		4
경 인 에 너 지	3	3	6
대 한 해 운	2	6	8
중 앙 상 선	2	3	5
장 영 해 운		11	11
대 보 해 운		5	5
계	315	173	488

자료 : 〈표-6〉과 동일

### 3.4 混乘의 問題點

한국이 60년대 중반으로부터 시작했던 선원의 해외송출이 開始段階에서 많은 문제점을 나타냈듯이 그 뒤로 25년후에 시작한 해외선원의 流入混乘도 여러가지 문제점을 露出하여, 정부유관부서와 선사들이 하루빨리 한국의 송출경험에 비추어 여러가지 문제점을 해결하고 현황을 개선하여야 할 단계에 이르렀다.

#### 1) 船員職 認識不足

중국 교포선원인 경우 송출전까지만 하더라도 중국의 滿洲 內陸지방에서 생활한 탓으로 바다에 대하여 미지의 상태였다. 비록 송출선원이 되기 위해 여러가지 시험끝에 선원양성센터나 선원학교에서 6개월간의 교육을 받아 왔지만 그것 만으로 선원으로서

필요한 지식과 기능을 배워내기에는 부족하다는 것은 누구나 다 아는 사실이다. 또한 이수한 교육이 중국어로 되어 있고 사용한 교과서도 중국의 선박운항 시스템에 근거하여 편찬된 것이기에 짧은 시간내에 한국의 선박운항 시스템에 적응한다는 것도 어려운 것이다.

이러한 원인으로 승선후 업무분담에 불만을 나타내며 업무상의 의사소통이 잘 되지 않고 특히 선원으로서 가져야 할 선박이라는 특수환경에 적응할수 있는 정신교육과 훈련이 상당히 미흡함을 나타내고 있다.

한국측 중국선원 관리회사인 東北船舶(株)이 혼승의 中間評價를 위한 설문조사의 결과 「교포선원 선원생활에 대한 적응도」가 한국士官의 평가에 의하면 68% 로 나타났고, 「업무숙련도」에 대한 조사에서 중국선원의 61.5% 가 ‘조금 알 것 같다’로 나타나고, 고용도중 체질, 적응불능에 의한 辭職下船의 비율을 보면 10% 로 나타났다. 그래도 한국 사관들에 대한 설문조사에 의하면 「처음에는 업무수행이 미숙하나 열심히 노력한다」가 79% 에 달하고 있어 선주들의 기대를 저 버리지 않고 있는 실정이다.

이로 볼때 교포선원들이 장기고용을 택하면서 승선시간의 흐름에 따라 승선허격자들이 많아져 선원직 인식부족이 스스로 해결될 것이라 믿어지지만 신규선원의 교육면에서 한국의 선박운항 실정에 맞는 교육 즉 한국의 교사들과 설비, 교과서 및 선원양성 관리 제도 등으로 이룩된 선원양성 시스템의 중국내 설립, 운영이 시급하며, 선상에서도 한국 선원들의 인내심 갖든 세심한 가르침이 더욱 필요하다고 생각한다.

## 2) 經歷船員의 長期的 確保缺乏

선원직도 다른 직종과 마찬가지로 우수한 인력의 확보란 다름아닌 同一職에 장기간 종사한 경력자를 많이 유치하는 것이다. 특히 선박인 경우 복잡한 시스템, 제한된 인원이 공동협력속에서 모든 운항이 이루어지므로 각자가 자기 스스로의 업무수행에 막힘이 없어야 한다.

비록 혼승이 2년간 밖에 지속되지 않은 상태에서 유능한 경력자가 나타나기를 바라는것은 무리하나 현재 상황에서 중국 교포선원의 대부분이 3년 정도의 승선후게 원하지 않는것은 員職級선원이 적어도 3년 이상의 경력을 소유하여야 선박운항관리에 참여 할수 있다는 경험으로 보면 문제점이 아닐수 없다.

앞에서 언급한 설문조사에 의하면 「돈을 벌기 위해 승선」이 50%, 「외국구경」이 31.5%, 「중국에 직장이 없어서」가 2%에 지나지 않는다. 「향후 선원생활 계획」중 1~2년을 원하는 사람이 23.5%, 2~3년을 원하는 사람이 40.5%, 3~5년은 21%, 5년이상은 겨우 15%에 지나지 않는다.

비록 현 단계에서 볼때 중국이 개방정책에 따른 고도의 경제성장이 이룩되고, 시장경

쟁체제가 점차적으로 국민의 금전의식을 변화시켜 물질소비와 금전에 대한 욕구가 높아지므로써 해외취업이 인기사업으로 되어 장기고용의 실현이 가능하다고 여겨지지만, 다른 한편으로는 한국선주들이 중국선원들에게 ‘매력화’ 방안을 제시하는 것이 더욱 바람직 하다고 여겨진다.

즉 지금까지 실시한 老朽선박과 한국선원이 忌避하는 선박, 항로에 한하여 교포선원을 승선시키는 조치를 바꾸어 현대화한 선박에도 교포선원을 승선시켜 선원직의 해기능력을 향상시키고 선원직에 대한 보람을 느끼게 유도하여야 할 것이다.

그리고 2~3년의 경력자에 대하여서는 경우에 따라 手職級으로의 昇進시킴과 더불어 임금, 항로수당, 작업수당 및 퇴직금지불 등 면에서 同職級의 한국선원과 너무 큰 차이를 점차적으로 줄여야 할 것이며 우수선원의 장기수급을 목적으로 우수한 자들에 한하여 중국이나 한국의 해양대학, 해기연수기관에서 재교육을 실시하여 초급해기사의 양성에 까지 힘써 교포선원의 상급직에 대한 열망과 직무만족도를 높여야 할 것이다.

### 3) 中途下船 問題

선박의 순조로운 운항은 선주의 경제이익과 집적적인 연관을 갖고 있을 뿐만 아니라 선박회사의 이미지를 나타낸다고 하여도 과언이 아니다. 선원의 귀책사유로 선박운항에 문제가 발생하면 회사, 그리고 기타 선원들에게도 많은 불편과 위험을 초래한다.

중국 교포선원의 경우 신체적 부적응과 한국선원들과의 부적응으로 인한 辭職中途下船率이 9%에 달하고, 한국선원과의 쟁의행위, 업무상 명령불복종, 근무태도 불량, 음주행위, 선내질서 위반 등으로 인한 懲戒下船, 그리고 한국내 無斷離脫 등 까지 포함한 중도하선이 13%나 이르고 있다. 이는 한국선원에 비해 3배정도 높은 것이다. 중도하선은 선박의 운항에 지장을 주고 선주에게 불 필요한 비용부담을 초래하며, 중국 송출회사측에도 많은 애로를 가져다 주고 있다.

그중 한국선원과의 쟁의, 업무상 명령 불복종, 근무태도 불량 등은 한편으로 교포선원들이 장기간 사회주의의 계획경제체제 하에서 생활하면서 체제의 차이, 사고방식과 습관의 차이, 언어의 차이 등 이데올로기의 차이에서 나타나는 것으로서 사소한 이해 불일치에 의해 발생한다.

그리고 무단이탈의 발생은 중국교포들이 한국사회에 대한 정확한 인식이 부족하고 단순히 임금의 차이에서 나타나는 이익만 추구하고, 법적의식이 빈약하여 현재 나타나고 있는 친척방문객의 불법체류에서, 육상 피고용인원들의 무단이탈 등이 극심하여 교포선원들에게 까지 그 영향이 나타나고 있는 것이다.

그외 선원의 송출전 교육부족의 특히 승선생활 과정에서 한국선원들의 과격한 행위, 언어, 그리고 임금선원들에 대한 무시 등 많은 요인의 종합작용결과라 할수 있다. 한국

선주나 선원들이 중국 교포선원들이 성장한 시대와 사회적, 역사적 배경을 이해하고 교포사회를 정확히 인식하므로서 이들에게 많은 교포애를 느끼게 하고 또한 선상에서 여러가지 커뮤니케이션을 통하여 한국의 경제, 사회제도에 대한 정확한 인식을 도모하고 교포선원들이 안착하여 승선생활을 해 나아가게끔 이끄는것이 더욱 중요하다고 생각한다.

#### 4) 韓國內 港口에서의 乘下船 問題

韓中間의 민간교류가 시작하여서부터 92년 8월 正式修交이래, 한국계 중국 교포들의 고국방문이 잦아지고 이에 따른 불법체류의 盛行 등으로 말미암아 한국의 출입국관리국 등 유관 관리부서에서는 중국교포 출입국관리면에서 많은 애로를 겪게 되었고, 한국의 새로운 사회문제로까지 대두 되었다. 불과 몇년 사이에 근 6만명(추산)의 불법체류자가 나타났고, 한국정부는 마지막 해결책으로 엄격한 입국통제를 실시하여 현재는 교포들의 한국방문길이 바늘구멍처럼 어렵게 되었다 해도 과언이 아니다.

교포선원의 경우 송출사업이 2년간 진행되면서 13명이 한국내 이탈을 하여 다른 목적으로 한국을 방문한 교포들의 불법이탈에 비해 비록 수자상 많은 것은 아니지만 정부의 민감한 부분을 건드리 92년초 교포선원의 한국내 승선이 허용된 뒤 불과 90명이 한국내 항구에서 승하선이 이룩되고 지금은 한국내 승하선이 거의 불가능한 것으로 되었으며 한국내항구에서 교포선원의 상륙까지 금지되어 있는 실정이다.

따라서 90% 이상의 선원교체가 일본을 비롯한 싱가포르 등 동남아항구에서 진행되고 있고, 선박의 중국측 寄港이 거의 없다시피 된 실정에서 선원교체비용의 증가는 당연한 것이다. 主승선지역 일본의 경우를 보더라도 1인 승선시 대리점 수수료 및 기타 부대비용이 1,000달러 발생하고, 항공료까지 포함하면 1,500달러의 교대비가 발생하는데 비해 중국과 한국사이에 항공편이용 출,입국시 교대비용 450달러(여객선이용 출,입국시 250~300달러 정도임)과 비교하면 추가비용이 1,000달러 이상 발생하는 것으로서 연간 400명의 선원교체가 이루진다고 할때 80만달러나 일본 등 지에 추가소비되는 결과(최소의 경우임)가 되는 것이다.

뿐만아니라 한국에 기항하는 선박이 自國僑胞들을 한국에서 승선시키지 못하고 일본에 와서 승선하는데 대하여 일본관계기관에서는 이상하게 생각하는 등 국가의 位相에도 문제가 되고 있다.

그동안 90명이 국내항에서 승하선을 하였으나 선사직원들이 帶同案内하는 등 보안대책을 철저히 준수하여 국내항 승하선으로 인해 문제가 발생하지 않고 있으므로 한국선박에 승선하는 교포선원들이 국내항에서 교대를 위한 승하선, 그리고 선박의 한국기항시 상륙을 할수 있는 길을 전면적으로 허용해 주어야 한다고 생각한다.

이렇게 함으로서 선사의 비용을 절감함과 동시에 교포선원들이 발전한 한국사회를 더욱더 정확히 인식하고, 한국을 자랑스러운 고국으로 생각하며 민족의 긍지를 느끼게 함으로서 튼튼한 韓民族의 一員으로 될 수 있을 것이다.

#### 4. 混乘의 改善點

선진해운국의 해운기업은 모두가 국가의 경제성장과 더불어 3D (difficult, dangerous, dirty)직업으로 불리우는 선원직을 기피하는 선원들의 이직, 퇴직에 따른 선원난, 그리고 중대하는 선원비로 진통을 겪어야만 하였다. 비록 국가안보상 제4의 군대로 불리우는 자국선대와 자국선원의 유치에 노력을 하였지만 최종의 원만한 해결책으로는 혼승제도를 유입해야만 하는 실정이다.

우리의 이웃인 세계 제2의 해운국(편의치적국 제외) 일본의 경우를 보더라도 1970년대부터 시작한 선원비 急騰으로 1979년에는 政府.勞組.船社가 합동으로 선원제도근대화 위원회를 설치하고 인력절약선의 연구, 근대화선 실용화, 超 근대화선의 연구까지 하여 왔지만 이러한 배승정원의 축소의 선원비절감책으로서는 국제경쟁력을 회복하기 어려웠다.<sup>4)</sup> (표-8 참조)

〈표-8〉

日本船舶 1隻當 船員費 比較

단위 : 천달러

	일본선원 전원 승선				혼 승		동남아시아 선원 24명
	24명	18명	15명	11명	일본선원 9명+동남아 선원 15명	일본선원 4명+동남아 선원 20명	
1달러=125엔	2,650	2,100	1,750	1,300	1,250	800	350

자료 : 해운산업연구원, 「일본해운산업의 현황과 전망」, 1989. 9.

결국은 플래깅아웃을 방지하고 해운의 국제경쟁력을 제고하기 위해 1987년에 ‘海造 審’의 심의를 걸쳐 정책대안으로 채택된 것이 일본 국적선에 저임금 선원의 혼승을 시 실하는 방안이었다.

이러한 세계해운 선진국의 경험과 한국의 실정에 맞추어 실시되고 있는 중국 교포선

4) 해운산업연구원, 「일본해운산업의 현황과 전망」, pp. 89-94.



원의 혼승제도도 그 어느면에서 보나 시기적이며 적절한 대안이 아닐수 없다고 말할수 있다. 현실의 혼승의 문제점을 해결하고 보다 완벽한 제도구축으로 한국해운산업의 지속적인 발전을 도모하는 것이 한국해운산업의 선원문제에서의 장래과제라 말할 수 있다.

동시에 지금의 시점에서 아래와 같은 대안이 토의되어야 한다고 생각한다.

#### 4.1 韓國 船員養成센터의 中國內 設立

일본, 홍콩을 비롯한 나라와 지역에서는 이미 자국선박의 운항실정에 알맞는 외국선원의 양성과 훈련을 위해 오래전부터 해외양성센터의 설립에 노력하여 왔다.

유사한 機構들인 홍콩의 Ming Wah 선사가 중국 蛇口市에 설립한 'Ming Wah Training Center', 그리고 일본이 동남아시아에 설치한 선원훈련센터 등은 자국의 상선대 운항의 질적수요에 맞는 외국선원양성의 장기적인 대책 마련으로 그 효력을 나타내고 있는 실정이다.

한국도 선원양성의 편리성, 비용의 절감 등을 감안하면서 하루속히 중국내에 혼승선원들의 양성, 재교육을 위한 선원양성센터의 설립을 심중히 논의함과 동시에 실시단계에 들어가야 하며 혼승제도의 원활한 발전을 기하여야 한다.

#### 4.2 乘船人員의 構造的 變化

현재 상황에서는 員職級선원에 한하여 최당 2-3명의 선원을 혼승하고 있지만 장기적인 대안으로 手職級선원과 初級海技士의 부족도 점차적으로 심화되는 점을 미루어 보아 지금으로부터 제도적 마련과 양성에 착수하여야 한다고 여겨진다.

#### 4.3 韓國內 매닝會社の 管理強化

지금 많은 중국의 非 정부승인의 회사들이 덤핑형식으로 선원을 조직하여 한국의 선박관리회사들이 관리, 운항하고 있는 편의치적선, 漁船에 부적격한 선원을 송출하고 있고, 선원자질상 많은 문제점을 나타내며, 한국의 선박관리회사들도 중국측 송출회사의 窗口權 유무를 불문하고 임금차액만 노리면서 질이 떨어진 선원을 고용하고 있고, 선원관리상의 차실로 많은 고용혼란을 빚어냈고 있다.

이러한 문제점을 한국정부 유관 관리부서에서는 정상경로의 창구회사로 송출, 유입되고 있는 중국 교포선원으로 간주하여 무차별 중국 교포선원에 대하여 여러가지 불합리한 조치들을 실행하여 혼승제도의 발전에 불필요한 애로를 만들고 있는 실정이다.

한국정부 유관 관리부서에서는 교포선원의 한국측 매닝회사에 대한 관리를 강화하여

중국 교포선원의 혼승이 시작단계에 불과한 오늘날, 합리한 조치, 정책으로 그 발전을 도모하고 혼승의 眞價를 찾을 수 있게끔 하여야 한다.

## 5. 結 語

본 연구에서는 1990년도 하반기로 부터 실시하여 온 중국 교포선원의 한국 국적선원의 혼승배경과 현황, 그리고 혼승과정에 나타난 여러 가지 문제점을 열거하여 분석하고, 원인을 찾아 보았으며 또한 해결책에 대하여 검토하여 보았다.

혼승제도는 그 역사적 배경속에서 태어남과 동시에 실천속에서 정확성을 검증하고 있는 것이다. 선원송출의 대국으로 부터 선원의 유입 혼승까지 실시하게 된 것은 다름 아닌 국가경제의 성장을 상징하며 어떤 의미에서 보나 해운선진국으로 발전하고 있는 한국해운산업이 남겨야 할 수 있다.

정부와 선사 등 관련자들은 혼승의 시작단계에서 문제점을 발견하고 그 개선안과 장기발전 계획을 수립하여 혼승제도의 건전한 발전을 도모하고, 한국 해운산업의 당면 과제를 원만히 해결함과 동시에 장래의 추세를 미리 豫見하고 파악하여 새로운 제도적 대책마련과 도입을 검토하여 나아가야 할 것이다.