

국외출장 결과보고서

구 분	내 역					
출장자	소속	해운연구본부	성명	황진회	직급	부연구위원
	소속	해운연구본부	성명	허성례	직급	전문연구원
	소속		성명		직급	
출장목적 (중복선택 가능)	☒ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☐ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타 ()					
관련사업 (예산항목)	- 「선원 정책 기본계획 수립 연구」(수탁) (사업기간: 2023. 03. 20 ~ 2023. 12. 15)					
출장기간	2023.11.22(수) ~ 2023.11.24(금)			출장지	대만	
출장일정	일자	방문지		주요업무*		항공편
	11.22(수)	부산(11:50)→대만(13:30)		항공 이동		KE5695
	11.22(수)	오후 : 대만선주협회		인터뷰		차량 이동
	11.23(목)	오전 : 대만해양대학		인터뷰, 현지조사		차량 이동
	11.23(목)	오후: 대만해양위원회		인터뷰		차량 이동
	11.24(금)	대만(17:15)→부산(20:45)		항공 이동		KE2250
출장성과	○ 출장목적 달성 정도 - 대만과 중국의 정치적 긴장과 선박·선원 체계와의 관계 파악 - 대만의 선원 정책 등 파악 완 ○ 주요 성과 - 대만과 중국의 정치적 긴장과는 무관하게 선원 정책이 세워져 있음 - 대만 선원의 전반적인 숫자, 체계, 교육 체계 등을 파악					
향후계획	○ 출장 성과 공유 계획 - "선원 정책 기본계획 수립 연구"에 기술하여 선원 정책을 연구하는 연구자와 공유 ○ 정책화 등 활용 계획 - "선원 정책 기본계획 수립 연구"에 기술하여 북한과 긴장관계에 있는 우리나라와 대만의 선원 정책 비교 및 선원에 대한 전반적인 체계 기술 및 우리나라와 비교					
참고 등 특이사항 (건의사항)	없음					

* 주요업무 수행 결과 별지 작성 후 첨부

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

업무유형	☒ 현지조사(현장, 전문가 회의) ☐ 국제행사 주최 ☐ 국제행사 참가 ☐ 국제회의(정부대표단) 참석 ☐ 세미나, 교육, 훈련 ☐ 기타 ()
업무①	11.22.(수) 오후 대만선원노동자협회 면담
수행결과	□ 대만선주협회 관계자 면담 - 참 석 자 : KMI 황진회 부연구위원, 허성례 전문연구원 대만선원노동자협회 Secretariate Department Director Duncan Yang - 면담 주요 내용 · (대만 선원 현황) 대만도 한국과 마찬가지로 선원을 하고 싶어하는 사람들이 점점 줄어들고 있는 상황임 · 대만 전체 선원은 6,000~7,000명 정도이며 현재 선박에 승선중인 선원은 3,000명 정도임. 3,000명은 상선에 승선하는 선원의 숫자임. · 대만에서는 국제선박, 근해선박, 연안 선박으로 선박을 나누고 있으며 국제선박의 경우 World Wide의 항행 구역을 의미하며 근해 선박은 대만 인근 나라들 예를 들면 일본 등까지의 항행 구역을 의미하며(300해리) 내항선은 호수나 하천 항내에서만 항해하는 선박을 의미함 · 국제선박, 근해선박, 연안 선박 모두 선원 수첩이 있어야 하나 연안 선박에 대해서는 엄격히 관리되지 않아서 선원 수첩없이 선박을 운항하기도 함 · 선박 승선 일수의 경우 진급에 중요한 영향을 미치기 때문에 교통부의 항만국에 보고함. 대형 회사의 경우 회사에서 보고하고 있으며 소형회사에서는 선원이 직접 정부 부처에 보고하는 경우도 있음 · 많은 대만 선사들이 타국적 선원들을 승선시키고 있지만 대만 국적 선박은 Key Man(해기사)의 경우 1/3을 유지해야 한다는 법적 규정이 있음. 그러나 대만 국적이 아닌 선박들은 이러한 규정에 적용받지 않기 때문에 다양한 국적의 선원들을 고용하고 있음 · 외국인 선원도 대만 노조협회에 가입해야하는데 외국인 선원의 경우 1년 단위로 임시 회원카드를 발급해 줌. 외국인 선원이 대만에서 선원수첩을 발급받기 위한 필수적인 서류의 하나임. 또한 이러한 카드를 갖고 있는 외국인 선원들도 대만 선원들과 동일한 혜택을 누릴 수 있음. 즉 외국인 선원은 노조에 가입한 증거가 없으면 대만 선원수첩을 받을 수 없으며 승선할 수 없음 · (중국과의 정치적 관계) 중국과 대만의 정치적 긴장관계는 해운 업계에 거의 영향을 주지 않음. 그래서 대만 국적의 선원 비중을 유지하려는 노력이나 정책이 없음. 예를 들어 배의 선원이 총 20명이라고 할 때 중국 국적의 선원 비율이 17~18명이 되는 경우도 있음 · (대만 선원 노조) 대만 노조 협회에서는 대만 국적의 선원들이 좀 더 적극적으로 노조에 참여토록하기 위한 복지 혜택들이 있음. 예를 들어 노조 가입 비용이 갑급 해기사는 한달에 60대만달러(2,488원), 올급 해기사는 30대만달러(1,244원)로 월 회비가 매우 저렴하며, 월 회비만 내면 노조의 모든 혜택들을 누릴 수 있음. · 노조협회에서는 선원들을 위해 해운회사와의 지속적인 논의를 통해 복지 혜택을 늘려가고 있으며 2~3년에 한 번씩 2~3%의 임금 상승을 유지하고 있음 · 노조 회원들에게 쓰이는 경비의 경우 정부 보조금(100만 대만달러(41,470,000원 이상), 그 외 선원들에게 받는 월 회비, 노조 협회가 갖고 있는 건물 일부에 대한 임대 사업을 통해

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

서 선원 복지에 관련된 비용을 충당하고 있으며 선사로부터 받는 돈은 없음

- 정부에서 주는 보조금은 전체 산업에 모두 적용되는 것이며 노조에 가입한 노조원의 숫자에 비례하여 주어짐. 선원노조의 경우 몇 만명 단위이기 때문에 다른 노조에 비해 큰 편이어서 정부의 보조금이 많은 편임. 정부의 보조금은 선원의 복지를 위한 목적으로 주어짐
- 정부의 보조금은 '상업보조금'이라는 이름으로 주어짐. 동 기금의 40~50%는 선원노조에 속해 있는 선원들의 교육 비용으로 반드시 써야 함. 예를 들어 선박 승선에 필요한 트레이닝 커리큘럼을 만들어 선원들을 훈련시키거나 선원 복지를 위한 이벤트 등을 개최하는 등에 쓰여져야 함
- 선원들이 받는 교육은 노조에서만 진행되는 것은 아니며, 회사/해양관련 대학/노조/개인이 부담하는 교육들로 구성되어 있음
- 선원직에 대한 매력화 방안으로 선장 등 선박에 경험이 많은 해기사들과 같은 전문인력들을 해사대학에 겸임교수로 초빙을 한다던가 학술대회를 개최, 특강 등을 개최하면서 실무 경험을 접할 수 있는 기회를 많이 만드는 편임
- (선원 증원을 위한 정부의 노력) 정부의 선원 일자리 정책은 위에서 언급한 바와 같이 교육 커리큘럼을 개설 한다던지, 실무경험이 있는 사람들을 초빙하여 세미나를 연다던지 하는 부분들이 있으며 3개월마다 세미나를 개최하여 선원들의 이익이나 복지 증진을 위한 법을 개정하려는 노력을 하고 있음. 3개월마다 개최하는 세미나에서는 선원의 취직과 복지, 임금 문제 등에 대하여 논의를 하고 있음. 또한 선박에 장기 승선한 자나 대만인들을 많이 고용한 회사에 표창 등을 수여함
- 에버그린, 양밍 등 3대 해운회사가 인기 있는 편임. 이 3대 해운회사에서 각각 대학에 방문하여 인재를 채용하는 행사들을 하고 있으며 고정적으로 뽑아가는 인원이 있음
- 고정적으로 대만 선원을 확보하는 것은 선사에서 자체적으로 주로 하고 있지만 정부에서도 독려 하고 있는 상황임. 그러나 계약 등을 통해서 이루어지지 않음
- 대만은 육상의 경우 모든 산업에서 은퇴 연령이 65세인데 2011년 선원법을 개정하여 선원에 한해서만 정년이 없어짐. 정년을 없앤 이유는 후속 세대에 좀 더 많은 경험과 지식을 전승하기 위한 측면에서 정년을 없앴으며, 선원은 건강이 받쳐주는 한 승선이 가능함

入會 Becoming a Member		
月薪 Officers	\$802/Year	
船員 Ratings	\$578/Year	
福利項目 Benefits	補助金額 Entitlement	申請期限 Application Deadline
本人死亡補助 on-board Loss of life	60,000	無
在岸期間 on-shore	5,000	Within two years of the incident 事發後兩年內
住院期間 on-board Hospitalization	3,000	Within one year of the incident 事發後一年內
在岸期間 on-shore	2,000	Within one year of the incident 事發後一年內
海難獲救或工作受傷住院治療 Survivors or long-term treatment	2,000	Within one year of the incident 事發後一年內
身體傷殘不適 Disability	依退休補助 In accordance with pension plan	Within two years of the incident 事發後兩年內
退休補助 Pension Benefit	需計算 to be calculated	滿65歲後兩年內 Within two years after reaching 65 years old
居喪 Condolence	1,000	Within one year of the incident 事發後一年內
生育補助 Maternity allowance	2,000	分娩後一年內 Within one year after childbirth
技術訓練 Workshop & skill training	會員及配偶 Member & Spouse	1,000 每戶每年一次 Once per household per year
會員及子女獎學金 Member's & Children Scholarship	國小1,000 Elementary 國中1,000 Junior High 高中1,500 Senior High 大學2,000 University 研究所2,500 Graduate school	依當年公告辦理 In accordance with announcement of the current year
STCW 專業訓練補助 STCW training subsidy	一般訓練1,000 1,000 per course	證書發給後一年內 Within one year after the Certificate is issued
在岸勞保補助 On-shore Labour Insurance subsidy	每月500 500 every month	退休後一年內 Within one year after withdrawal
遺孀津貼 Columbarium	無 Nothing	無 None

1. 勞資糾紛調處 Resolution of labor disputes
2. 會員之勞工保險 Labour insurance for members
3. 會員研習及訓練執照證書或報名申請表之贈送
Organize national examination and issue certificates of qualification
4. 會員暨家屬旅遊和活動 Activities for members and their families
5. 會員暨遺孀安葬 Columbarium for members



주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

업무②	11.23.(목) 오전 대만 까오슝해양대학교 방문 및 면담	
	□ 대만까오슝해양대학교 관계자 면담 - 참 석 자 : KMI 황진희 부연구위원, 허성례 전문연구원 대만까오슝해양대학교 Yung-Sheng Chen 교수, Chaur-luh TSAI 교수, Wong, Chun-Pong 교수, Yi-Chih Yang 교수 - 면담 주요 내용 · (학교 소개) 까오슝해양대학교는 1948년에 설립 되었음. 대만은 섬 국가이기 때문에 해사 생태계가 잘 발전되어 왔고, 또한 해사 생태계가 필요한 나라임. 잘 발전된 결과는 에버그린과 양밍과 같은 큰 해운회사를 보면 알 수 있음 · 대만의 국립해양대학교는 2개 학교이며 지룽에 있는 해양대학교보다 까오슝해양대학이 역사적으로 오래되었음 · 까오슝해양대학교의 목표는 국제협약에 따라 선원 교육을 시켜 선원을 배출하는 것임 · 전임교수는 여자 선장님 1분을 포함한 5명의 선장님들이 맡고 있음 · 해사대학은 작년 기준 4년제 과정 201명, 5년제 과정 242명 등의 학생이 재학중임 · 또한 직업 고등학교 과정을 운영중임 · 학교 전체 캠퍼스는 5군데가 있음 · 해사대학 내에는 승선을 위한 실습실들이 많이 배치되어 있음. 해도실, ECDIS, 시뮬레이션 GMDSS, 레이더 등이 STCW 교육 과정에 따라 갖춰져 있음 · 이러한 기기들은 선원훈련센터라는 곳에서 관리중 · 생존훈련 등을 위하여 실내 수영장도 갖추고 있음 · 까오슝항만 인근에 학교가 위치해 있음 · 한국의 해양수산연수원과 같이 특수선박 훈련을 하는 해양/해사 인원 훈련처라는 곳이 있으며 본 교 내에 위치하고 있음 · (학사과정) 본 교의 커리큘럼은 4년, 5년, 6년 과정이 설립되어 있음 · 각 과정에서 승선을 원하는 학생들 중 승선을 원하는 학생들은 60.3%, 70.1%, 78.1%이지만 최종적으로 승선을 하는 학생들은 25.3%정도임. 이는 선사의 TO가 부족하기 때문임 · 본 교는 학사 후 과정을 운영중임. 타 과를 졸업한 사람들을 교육 시키는 과정이며 단기 훈련과정임. 선사에서 자금을 대고 교육부에서도 독려를 하는 과정이며 생활비, 학비, 잡비 등을 지원 받음. 여러 선사들이 이 과정에 자금을 대고 있으며 학생들에게 주는 장학금, 보조금 등 여러 가지 명칭들로 학생들에게 주어지고 있음. 향후 승선을 예정하는 계약을 해서 받는 학생들도 있고, 그런 계약없이 혜택을 받는 학생들도 있는 등 여러 가지 형태가 있음 · 학사 후 과정은 1년 반이 걸리는 과정임 · 학사 후 과정의 1기의 경우 20명이 입학해서 17명이 수학 중이며 2기는 50명이 들어와서 중도 탈락 이후 39명이 수학중임. 2기때 지원한 학생은 100명이 넘었으나 선사에서 면접 등에 관여하면서 필요한 인원 수 만큼만 뽑기 위하여 50명만 뽑음 · 7~8년 전에도 이와 유사한 과정이 있었으며 그때는 20명 정도의 학생이 졸업을 했음. 최근 다시 학사 후 과정을 개설한 이유는 선사에서 인재가 필요하다는 요청에 의한 것임 · 7~8년 전 유사 과정도 역시 선사의 요구에 의해서 학원같은 개념으로 운영을 했음. 운영	

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

이 중단된 이유는 외국인 선원들의 활용이 늘어났기 때문이며, 최근에 학사 후 과정을 개설한 이유는 대형 선사들이 신조선을 많이 해서 선원이 부족이 예상됐기 때문에 개설된 것임

- 현재도 외국인 선원들이 승선하고 있으나 코로나 기간동안 외국인 선원들을 승선시키기 어려웠던 경험을 한 뒤(국가 봉쇄 등) 일정 비율 이상의 대만인들을 선원으로 고용해야 무리 없이 운영이 될 것이라는 선사들의 입장을 반영하여 학사 후 과정을 다시 개설하게 됨
- 5년제 과정의 경우 앞의 3년은 고등학교 과정이고 뒤의 2년은 대학 과정임. 대만의 경우 모든 고등학교 학비가 무료이기 때문에 앞의 3년은 무료이고 뒤의 2년은 무료가 아님. 그러나 선사 등에서 학비 등의 장학금을 많이 지원받는 편임
- 실제 장학금을 받는 것은 모든 과정에서 1% 내외임. 선박회사에서 주는 장학금까지 합친다면 5% 정도일 것임
- 미래 선박에 대한 교육은 수업중 언급 하기는 하지만 교육 과정은 없음. 왜냐하면 단기간에 미래 선박이 주 운송수단이 되지 않을 것이라고 보기 때문임
- **(해사고등학교)** 해사고등학교는 전국에 5개가 있는데 직업고등학교임. 5개 학교 중 2개 학교에 항해과가 있으며 인원은 40명임. 그리고 5개 학교 모두 기관과가 있으며 한 학년에 80명의 학생이 있음. 그래서 총 인원은 약 400명임
- 해사고등학교에서도 해사관련 교육들을 진행하고 있지만 고등학교만 졸업해서는 취업이 쉽지 않기 때문에 고등학교 졸업 후 관련 학과나 학교에 진학하는 학생들이 많음
- 해양고등학교를 졸업한 학생들은 을급 선원이 됨
- **(승선)** 대만의 경우 정치적 특수성 때문에 나라로 인증받지 못하고 있어, 타국가에서 선원으로 일을 하기 위해서는 나라별로 공식 인증을 받아야 함. 최근 벨기에의 공식 인증을 받음. 그러므로 까오슝해양대 학생들은 졸업 후 벨기에 국적의 선박에 승선할 수 있음
- 대만의 경우 외국인 선원과 대만 국적 선원의 임금 차이가 거의 없음. 대만의 경제상황 때문인데 이를 이유로 임금차이는 크지 않음
- 일반 대학을 나온 학생들의 월급 평균과 초임 3항기사의 월급 보통 3배 이상임. 일반적인 대학 졸업생의 임금수준은 평균 3만대만달러(약 1,242,000원)인데 반해 3대 대형 선사의 3항기사 초임 임금의 경우 16만대만달러(약 6,628,800원)임. 원양선의 경우는 이렇듯 5배 이상의 차이를 보이고 작은 선사나 근해선의 경우 3배 정도의 차이를 보이고 있음
- 선장의 경우 36만대만달러(14,922,000원)임
- 대만의 경우 한국의 해사대학생들과는 다르게 자비로 공부하는 시스템이기 때문에 대학을 졸업한 후에도 반드시 선원이 되어야 한다거나 하는 제약이 없음
- **(선박 실습)** 정부가 기금을 출연해서 만든 실습선은 9,900톤의 실습선 1척이 있음
- 학생들이 3항기사가 되기 위해서는 1년의 실습시간이 필요한데 전 대만의 해사 관련 학교 학생들이 1척으로 실습하기에는 무리가 있음. 학생 1인당 1달의 실습 시간만이 주어짐. 나머지 부족한 시간은 선박 회사에서 실습할 수 밖에 없음. 실습 할 수 있는 환경이 녹록치 않기 때문에 중도 탈락이 있는 편임
- **(선원이라는 직업에 대한 인식)** 대만에서도 한국과 유사하게 선원이라는 직업에 대해 잘 모르거나 인식이 좋지 않음. 코로나 기간 동안 컨테이너 회사들의 주식이 오르는 깜짝 이벤트 덕분에 사람들이 선원이라는 직업에 대하여 생각하는 계기가 되었음
- 급여가 상당히 높음에도 불구하고 선원이 인기직종이 아닌 이유는 대만의 생활환경 및 가정환경에 있을 것임. 부모들은 자식들이 본인들 주변에 있었으면 좋겠다는 생각을 전통적

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

	으로 갖고 있으며, 또한 선원이라는 직업에 대한 정보가 많지 않다는 것, 마지막으로 요즘 젊은 세대들이 힘든 일은 싫어하는 경향이 때문에 인기 직종이 아니라고 생각함 · 최근들어 대만 선사들이 대만인을 선원으로 키우고자 하는 것은 코로나를 겪으면서 대만 국적 선원들의 필요성을 느꼈기 때문임
	
업무③	11.23.(목) 오후 대만 해양위원회 및 정부부처 관계자 면담 □ 대만해양위원회 및 관계자 면담 - 참 석 자 : KMI 황진희 부연구위원, 허성례 전문연구원 대만해양위원회 Ricky Zih-Jia Li, Li Hsi, 국가해양연구원 Chia-Dai Yen(Ray), 항만국 Eric Lin, Tseng-cheng · (대만 해양위원회 소개) 대만 해양위원회는 2018년 설립된 위원회임. 2018년 이전에는 한국과 같이 교통부에 소속되어 있었음. 현재는 어업부와 항운부는 교통부에서 계속 관할하고 해양위원회는 독립된 기관으로서 부서간 협조 등을 돕는 역할을 하고 있음 · 국가해양연구원과 KMI사이에는 MOU가 되어 있음 · 선원에 관해서는 국가 차원에서 관리하고 있음. 학교의 커리큘럼 역시 STCW에 의해 짜여져 있으며 이후 시험을 거쳐 증서를 받아야 승선 가능함. · (대만 선원) 승선 가능한 대만 선원은 2만명 정도 이고 그 중 실제 승선중인 사람은 7,000명 정도임 · 상선에 승선하기 위한 학생들 선원 훈련이 있고 사지와 공비 둘로 나눌 수 있는데. 공비인 국가 지원을 받는 학생은 4,000명 정도임. 대만은 IMO 회원국은 아니지만 모든 IMO 협약을 따르고 있음 · 전반적으로 선원이 감소세인데 이를 해결하기 위해 임금 혜택 이외에도 외국인 선원이 머물면서 간부로 승진할 수 있도록 기회를 주고, 간부로 승진한 후 최소 5년정도 이후에는 대만 국적으로 귀화할 수 있는 기회를 줌. 또한 항구에 정박했을 때 선원들에게 쉴 수 있는 장소와 종교적 의식을 치를 수 있는 장소를 제공하고 있음

주요 업무내용 (계획(), 결과(√))

	을 때 본국으로 돌려보내는 것은 대만의 중계회사가 업무를 함 · 어선의 경우 선장만 대만인이면 됨(나머지 선원들은 모두 외국인이어도 상관없음) · (국제 협약) 지금 대만은 IMO 회원국도 아니고 ILO에도 속해있지 않지만 훈련 자격증 부여 등은 국제 조약에 기반하여 시행함. 현재 선원들의 생활이나 연령이나 선상에서 생활하는 기준 등 모든 것들은 ILO C188에 준하게 하려고 현재 법률을 준비중임
--	---