

< 훈련결과보고서 요약서 >

성 명	김 가 경	소 속	해양경찰청
훈 련 국	일 본	훈련기간	2015. 09. 24 - 2018. 03. 23
훈련기관	고베대학	보고서매수	103 매
훈련과제	한일 해양안전관리 교육정책 비교연구		
보고서제목	한국의 내항선 선원정책에 관한 고찰 - 일본과의 해양안전교육 비교를 중심으로 -		
내용요약	<p>1. 목적 한국 내항선원의 문제점을 선원 직업의식과의 관계성에 연결지어, 한국 선원양성기관, 선원확보제도 등을 조사한 후, 한일 해양계 학생을 대상으로 직업위신조사를 실시했다. 그 결과를 한국의 해양안전교육정책안의 기초자료로서 제공하고자 한다.</p> <p>2. 한국의 해양사고 현황 한국은 급속한 경제발전, 여가의 증가에 의해, 해양사고 역시 해양사고 증가했다. 특히 대다수의 훈련되지 않는 일반시민이 이용하는 여객선 해양사고가 끊이질 않는다.</p> <p>3. 세월호 사고와 정부의 대응책 세월호사고는 사회 전반에 지대한 영향을 미쳤다. 그 결과, 한국의 선박안전관리, 선원에 대한 교육 등, 대응책 관해 검토했다.</p> <p>4. 한일 선원교육 일본과 한국의 선원양성루트, 선원양성 시스템은 거의 동일하지만, 실습선 운영면에서 큰 차이가 있었다. 또 한국 승선근무특례제도는 선원확보를 위해 조성된 제도임에도 불구하고, 병역의무를 완수하는 수단으로서 취급된다. 그 결과, 해양계 졸업생은 병역의무기간이 종료되면 이직하는 경향이 심하다는 것을 알게 되었다.</p> <p>5. 한일직업위신조사 한국의 해양계학생이 선원이 되고 싶어 하지 않는 이유를 조사하기 위해, 한일 해양계 학생의 직업위신조사를 실시했다. 그 결과, 진로교육, 선원의식, 공무원 지향 등, 일본 해양계 학생과는 상이점이 있었다.</p> <p>6. 한국의 내항선 선원을 위한 제안 저하되어 있는 해양의식에 관해 관련법률 정비, 경제적인 면에 치우치지 않는 진로교육 실시, 수 해양계 학교의 실습선을 안전과 교육의 분야를 모두 충족할 수 있는 환경정비, 여성해기사의 양성 및 재취업정책 실시 생명과 안전에 관계있는 업무의 정규직화, 승선업무특례제도 제고, 해양경찰대학 설립</p> <p>7. 마무리 국민, 교육기관, 해운기업, 정부가 하나가 된다면, 한국국민의 해양의식 고조, 선원에 대한 직업의식이 점차 변화할 수 있다. 해양사고를 완전히 예방할 수 없다면 시멘트를 소지한 선원을 길러야만 한다.</p>		

한국의 내항선 선원정책에 관한 고찰
- 일본과의 해양안전교육 비교를 중심으로 -

I. 서론

2014년 여객선 세월호가 전복, 침몰했다.

아직 원인규명중이지만, 선원과 해양경찰에 대한 처벌과 정부의 대응책이 뒤따랐다.

그렇다면, 해양사고는 감소해야 하지만, 지속적으로 증가하고 있다.

여기서 선원의 직업의식이라는 정신적인 면에 착안했다.

한일해양계 학생의 선원 직업의식을 조사하고, 그 결과와 한국의 내항선원의 실정 및 문제점에 관해 지적하고, 한국의 해양안전 교육정책의 기초자료로서 제공하는 것을 목적으로 했다.

II. 세월호 사고

1. 세월호 사고의 원인 (중앙해양안전심판원 보고서)

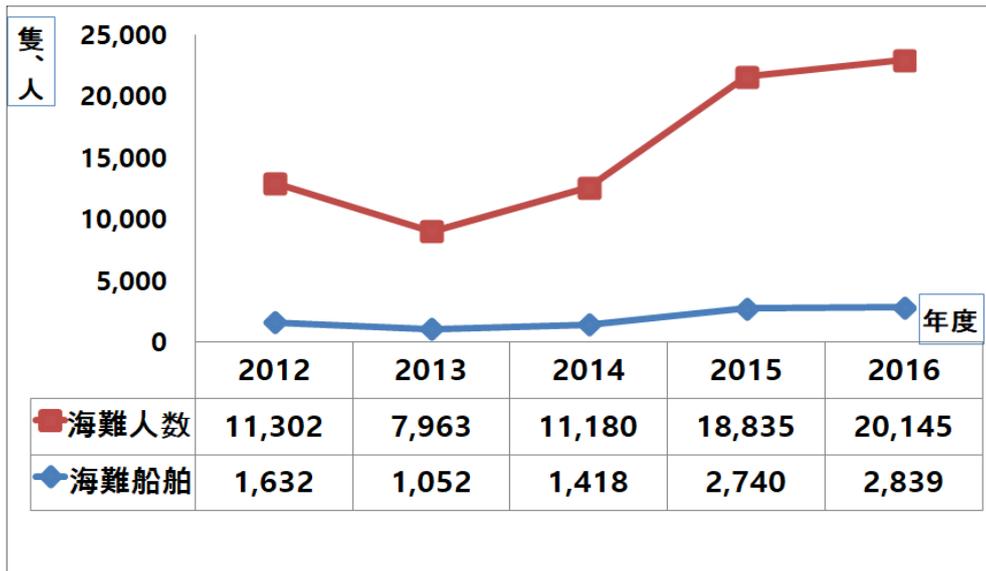
- ① 안전하게 운행할 수 있는 선박의 복원력 부족
- ② 부적절한 조타에 의한 급선회, 과도한 선체의 횡경사발생
- ③ 고박불량에 의한 화물 이동
- ④ 해양경찰이 선내에 대기하고 있던 여객 미구조
- ⑤ 승조원의 승선대피조치 불이행

2. 세월호 사고이후 개정된 여객선 안전대책

- ① 정부, 선박회사의 책임과 의무의 명료화
- ② 여객선 안전관리의 일체화, 운항관리 규정수립, 여객선 도입, 구조, 검사의 엄격화

- ③ 승조원의 책임감, 소질 강화, 대우개선
 - 비상훈련 동영상 보존 의무화, 유니폼 의무화
 - 5000톤 이상의 대형 여객선 선장의 승무기준을 2급 해기사에서 1급 해기사로 격상
 - 면허, 훈련체계의 개편, 예비선원 확보

III. 해양사고 현황



2015년, 2016년 모두 2014년에 비교해 2배 이상 해양사고 선박수가 증가했다.

IV. 선원양성기관

1. 한국

① 이론

2017년 2월 졸업생 기준으로,

- 수·해양계 대학 8개교(3급 해기사) : 졸업생중 해기사 취득자 1,467명
- 수·해양계 고교 12개교(4급 해기사) : 졸업생중 해기사 취득자 758명
- 한국해양수산연수원 : 135명

② 승선실습

해양계 상선실습선은 총 6척으로, 한국해양대학·목포해양대학·한국해양수산연수원 각 2척씩 보유

수산계 어선실습선은, 한국해양수산연수원, 어선학과, 해양경찰 승선학과를 설치하고 있는 6개교의 대학교와 3개교의 고교 등, 각 교육기간에서 총 15척이 운용되고 있다.

결과적으로 해양계 고교 2개교와 수산고 5개교는 근거리 수산고, 대학, 한국해양수산연수원에 실습을 위탁하고 있다.

2. 일본

① 이론

일본의 선원양성기관은 상선계대학 2개교, 상선계 고등전문학교 5개교, 독립행정법인 해기교육기구 산하 해양대 2개교, 해상기술학교 4개교, 해양기술 단기대학교 3개교가 있고, 각각의 교육기관에서 취득 가능한 자격 및 정원(2010년 4월 1일 기준)은 다음과 같다.

- 상선계 대학(3급 해기사) 정원 : 총 160명
- 상선계 고등전문학교(3급 해기사) 정원 : 40명
- 해기대학교(3급해기사) 정원 : 40명
- 해기단기대학교(4급해기사) 정원 : 240명
- 해기학교(4급해기사) 정원 : 140명

② 승선실습

대학교 8개교에서 13척, 상선고등전문학교 5개교에서 각 1척씩 보유, 직영으로 승선실습 실시

수산계 어선실습선은 36개교가 32척 보유, 직영이 아닌 곳은 지역별 교육청 혹은 지자체가 운영하여, 지역 수산고 실습생의 승선실습 실시

또한 독립행정법인 항해훈련소에서 운영하고 있는 5척의 실습선으로, 상선계 대학, 상선계 고등전문학교 및 해기교육기구 등 15개교 학생들의 항해훈련을 효율적으로 실시

V. 승선근무특례제도

1. 승선근무특례제도

① 개요

전시와 비상시, 국민경제에 필요한 물자와 군수물자를 운송하기 위한 업무, 또는 이에 관한 업무 지원을 하기 위한 해운, 수산기업에 승선근무를 하는 것으로, 병역의무를 이행했다고 인정해주는 제도이다.

② 자격요건

해양수산부장관이 지정한 20개교의 교육기관에서 정규교육을 받은 해기사 면허소지자로, 대상 승선선박은 100톤 이상 300척의 국가필수선이다.

③ 복무기간 : 3년

④ 도입시기 : 2007년

2. 승선근무특례제도의 문제점

① 내항상선 승선부족(10%정도)

② 내항여객선은 제외선박

③ 2023년까지 적용인수를 500명으로 삭감예정

④ 매년 선원양성기관에서 약 2,400여명의 해기사가 양성되고 있지만, 승선근무특례제도를 이용할 수 없는 인원 발생

⑤ 해양계 졸업 해기사 조기 이직

2015년도 해양계 학교(해사고 2개교, 해양대학교 2개교)를 졸업한 해기사 승조원과 예비원을 포함한 승선률은 84.3%, 이직률은 15.7%이다. 졸업후 2년째인 2014년도 졸업생의 2015년도 승선률은 78.7%, 이직률은 21.3%로 승선률 저하, 이직률이 상승하고 있다.

또 2006년에 졸업한 졸업생의 2015년도 승선률은 23.9%, 이직률은 76.1% 상승하고 있다.

이로써 승선근무특례제도는 승선률과 이직률에 큰 영향을 주고 있는 것을 알 수 있다.

VI. 한일 직업위신 조사

1. 직업위신 조사의 개요

한국 해양계 대학 졸업생이 해상직을 조기에 이직 해버리는 요인을 조사하기 위해, 양케이트 조사를 실시했다. 질문지는 2부 구성으로, 1부의 설문은 성별, 학년, 연령, 학과(항해·기관 등), 취직하고 싶은 직업의 유무, 어떤 직업에 취직하고 싶은가(외항선원, 내항선원, 선원, 해운·운송관계, 기타), 취직하고 싶은 직업에 어느 정도 취직하고 싶은가, 보호자중에 바다와 선박에 관계가 있는 직업을 가지고 있는 사람은 있는 가 등이다.

2부는 직업위신에 관한 설문으로, 일본에서 1995년에 행한 「직업평가의 구조와 직업위신 스코어」를 참고하고, 「외항선 선장」 「외항선 선원」 「내항선 선장」 「내항선 선원」 「해양경찰」을 추가한 56개의 직업(표)을 제시하여, 각각의 직업에 「가장 높다」 「조금 높다」 「보통」 「조금 낮다」 「가장 낮다」 중에 하나를 선택하는 것으로 직업에 대한 사회적인 평가를 조사했다.

결과는 「가장 높다」를 100, 「조금 높다」를 75, 「보통」을 50, 「조금 낮다」를 25, 「가장 낮다」를 0으로, 결과를 평균하여 해당직업의 직업위신 스코어로 결정했다.

2. 직업위신조사의 대상

한국은 한국해양대학교, 목포해양대학교 2개교, 일본은 고베대학, 히로시마 상선고등전문학교, 오오시마 상선고등전문학교 2·3학년, 총 560명을 대상으로 설문을 배포하고, 응답자 518명(회수율 93%)에 대해 조사·분석했다.

3. 직업위신 조사의 분석결과

① 입학동기 및 직업의식

일본 해양계 학생의 74%가 취직하고 싶은 직업이 있다고 답한데에 비해, 한국 해양계 학생중에 42%만 취직하고 싶은 직업이 있다고 밝혔다. 선원교육 전문양성기관임에도 불구하고, 보통 대학 진학하는 것처럼 입학했다고 볼 수 있다.

일본 해양계 학생들은 대학 2,3학년이지만, 앞으로 무엇을 할 것인가라는 신념이 확실해 보였다. 즉 일본에서는 중학교 2학년에 일주일간 미리 정해진 직장에서 학생견습생으로서 진로교육을 받는다. 개인차는 있지만, 고교 진학시부터 진로와 직업의 장래성에 관해 지대한 관심을 갖게 된다.

② 선원에 대한 의식

일본 해양계학생중 76%가 「해상직」을 선택한 것에 비해, 한국 해양계 학생들의 40%만이 「해상직」을 선택했다. 「육상직」을 선택한 학생은 32%나 되었다. 이 수치는 9%를 나타낸 일본 해양계학생보다 3배나 많은 수치였다.

일본 해양계 학생들은 해양계 학생으로서 승선은 당연한 것이라는 마음가짐을 가지고 있지만, 한국 해양계 학생은 해양계학생임에도 불구하고, 승선을 꺼리는 경향이 보였다.

한일 해양계학생의 직업위신조사에서, 「어민」 「외항선 선장」 「외항선 선원」 「내항선 선장」 「내항선 선원」 「해양경찰」의 직업위신 스코어를 비교한 결과, 모두 일본측이 높았다. 또한 외항선 선원의 경우, 일본에서는 내항선 선장과 비교해 그다지 차이가 없지만, 해양경찰보다는 위신 스코어가 높다. 하지만, 한국에서는 외항선 선원의 위신 스코어가 해양경찰보다 낮았다.

일본에서는 해양경찰이 되기 위해서, 해상보안대학 혹은 해상보안학교 등에 진학하는 등의 코스가 있다. 그러나 한국에서는 현재 해양경찰대학이 없다. 따라서 한국 해양경찰에 지원하는 지원자중, 해기사 자격을 갖고 있는

사람의 대부분은 수·해양계 대학졸업생이다. 한국의 선원양성기관과 해양경찰은 밀접한 관계가 있다. 또 한국에서는 해양경찰을 바다를 지켜주는 경찰보다 공무원의 직종으로 취급하는 경향이 있다.

③ 한국학생의 공무원 지향

「취직하고 싶은 직업」을 선택하는 설문 결과에서, 한국 학생들이 바라는 직업이 엇보였다.

일본인학생은 장래에 「취직하고 싶은 직업」설문에서, 기타를 선택한 학생은 3%였다. 그 5명의 학생은 각각 자신이 하고 싶은 직업을 기입했는데, 엔지니어, 도선사, 기술직, 조선소 근무, 해양경찰 등이었다.

한편 한국인학생들은 장래 「취직하고 싶은 직업」설문에서 기타를 선택한 학생은 32%를 차지했다. 46명의 학생중 38명은 각각 자신이 선택한 직업을 기입했는데, 해양과 관계없는 직업 등이 많았다. 그 중 58%는 공무원을 선택했다.

VII. 한국 내항선원 확보를 위한 제안

1. 해양의식 증진

한국에서 해양의식수준이 낮다는 것은 직업위신조사 결과로도 밝혀졌다. 그 이유는 다양하지만, 근본적인 원인은 해양에 대한 체계적인 교육시스템의 부재이다. 현재까지 한국에서 교육되어 온 역사와 해양관련 교과서는 내륙편향적으로 왜곡되고 부실한 부분이 많았었다.

현재 한국은 해양교육에 관한 법적근거는 존재하지 않는다. 따라서 해양의식을 증진시키기 위해서는 발본적인 관련법규와 제도 구축이 필요하다. 관련법률을 고안, 시행 후, 프로그램 및 입안, 교원에 대한 재교육, 학생들 대상 해양체험교육 제조 등을 구축해야 한다.

2. 편향되지 않은 진로교육

한국에서는 한일직업위신 조사결과에서 알 수 있듯이, 직업 위신이 경제성과 밀접하게 관련되어 있는 경향이 있다.

한국은 제2차세계대전후, 개발도상국중 가장 빨리 산업화나 민주화를 이룩한 국가이고, GDP순위에서 보면 인구가 5,000만명임에도 세계에서 11위의 경제성장을 이루었다.

한국은 비약적인 발전을 이룩한 국가임에도 불구하고, 대다수의 한국국민은 빈부격차가 심해 살기 힘들다고 한다. 14년간 지속적으로 OECD 회원국중 자살율 1위, 평균자살률의 2배라는 OECD의 평가서가 그 사실을 증명하고 있다.

급격한 경제발전과는 다르게 정신적인 면이 쫓아가지 못하는 경향이 있다. 경제적인 면에 치우치는 직업이 아니고, 스스로 하고 싶은 것, 세상에 공헌할 수 있는 진로교육으로서의 유아교육을 부모교육과 병행해서 실시해야 한다. 일반인 대상 직업의식에 관한 교육을 실시하는 것으로, 해운과 해상직종에 대한 이미지를 개선할 수 있다.

3. 물과 친해질 수 있는 수영교실

세월호 사고 이후 교육부에서는 ‘교육분야 안전종합대책’으로서 수상안전사고예방을 위한 초등학교 3학년을 대상으로 수상안전교육을 실시하기로 발표했다.

일본에서는 1955년 시운마루 침몰사건으로 학생들의 익사사고가 사회문제로서 부각되었고, 수영에 관한 교육의 필요성에 대해 논의되기 시작했다. 시운마루 사고후, 다양한 해양사고 가능성을 상정해 사망자수를 줄이기 위한 착의영(평상복 차림의 수영)을 시행하고, 일본 전국 초·중·고에 수영장을 만들어 수영교육을 강화했다.

한일 수영교육을 비교한 결과, 한국은 수영프로그램이 학년과 상관없이 동일했고, 일본은 학년별, 개인 능력별 프로그램으로 구성되어 있었다. 또한 실기내용에서도 큰 차이가 있었다.

한국의 생존수영교육은 구명동의 착용상태를 고려한 입수와 뜨는 동작 향상을 통해 자유형을 이용해 안전한 장소로 이동하는 것을 목적으로 한다. 한편 일본은 착의상태를 고려한 갑작스러운 추락 및 안전한 입수와 배영동작 향상을 통해, 평영과 피닝을 이용해 안전한 장소로 이동하는 것을 목적으로 하고 있다.

더욱이 안전의 면에서도 큰 차이가 있었다. 일본에서는 모든 학생에게 수영카드가 부여되고, 보호자에 의한 당일 학생의 체온 및 건강상태를 체크, 날인을 하는 것이 의무화되어 있다. 수영카드가 없으면 원칙적으로 수영입수가 금지되고 견학하게 되어 있다.

한국정부의 각 정책담당자는 탁상공론이 되지 않도록, 전문가, 실무자, 교사 등 관계자와 함께, 지속적인 협의를 통해, 정책을 입안해야 한다. 완벽한 정책은 없다고 하지만, 국민의 안전과 교육에 관한 정책은 오랫동안 효과가 있도록 입안해야 한다.

4. 승선실습선의 내실있는 운영

한국의 수·해양계 대학에서 이용하고 있는 실습선 8척 중, 75%인 6척이 2018년 기준 선령이 20년을 넘게 된다. 선령 26년이 되는 실습선도 있다. 한국의 관련법률에서는 세월호사고 이후, 여객선·유람선·도선 등은 선령 20년까지라는 사용기준을 설정했지만, 실습선은 제외선박이 되었다.

또한 실습선은 IMO 국제안전관리규정의 기준을 충족하지 못하는 것도 문제다. 예를 들면, 침실의 위치, 승조원이 대피할 수 있는 피난소, 보호식량 비치공간, 발라스트수에 의한 오염물질 및 외래종 생물로부터 해양환경을 보호하기 위한 발라스트수 처리장치 공간확보 등이 보완되어야 한다.

한국의 수산계 고교의 실습선은 지자체 교육청 소유로, 지자체가 속해있는 수산고 중 1곳을 운영주체로 정하고 있다.

이러한 운영체제 때문에 운영주체인 학교와 그렇지 않은 학교와의 스케줄 조정이 곤란하다. 실습선을 총괄하는 부서를 일원화하여 혼선을 막아야 한다.

5. 적극적인 여성 해기사 양성

한국은 1984년 9월 8일 선원법이 개정되어, 여성도 선원이 될 수 있게 되었다. 그 후 한국해양대학교에서 처음으로 1991년에 여성이 입학하였고, 여학생 입학자수는 매해 증가했다.

그러나, 해사고, 해양대학교에서는 여학생의 입학인원을 제한하고 있다. 고교는 10%, 대학은 15%이하이다.

여성 해기사의 진출이 지체되는 이유는, 선박승조원의 취업 형태의 특수성, 해운기업과 선원사회의 보수성, 가정과 사회활동의 좁은 틈사이에 서있는 여성의 지향성, 동양적인 특유의 사회·문화적인 배경 등, 다양한 요인을 들 수 있다. 특히 한국에서는 병역으로서의 의무승선기준과 여성선원과는 전혀 관계가 없기 때문에, 국세 낭비라고도 한다. 그러나, 내항선의 경우, 1회 승선기간이 길지 않기 때문에 여성해기사에게 적합하다 할 수 있다. 외국인 선원이 점점 증가하고 있는 와중에, 기존 여성해기사의 재취업 및 선원교육기관의 여학생 입학인원 제한을 제고해야만 한다.

6. 생명·안전업무의 정규직화

세월호 선원들은 1년기한의 계약직 선장을 비롯해, 29명의 선원중, 15명이 비정규직이었다. 특히 선박운항의 핵심인 항해·기관 선원의 17명중 12명이 비정규직이었다.

한국에서는 선장과 선원을 비정규직으로 고용하는 사례가 연안여객업계에서는 흔한 일이다. ‘내항여객선 선원 근로계약의 기관별 현황’에 의하면 한국의 연안여객선 선원은 총 802명중 비정규직 선원이 602명이었다.

근로계약기간이 1~2년인 선원이 346명으로 가장 많고, 1년미만인 단기계약선원도 74명이나 되었다. 특히 1급 해기사는 총 10명중 8명이 비정규직이고, 그 중에서 2명은 1년 미만 단기계약직이었다. 기관사도 전체 274명중 197명이 비정규직이었다.

이러한 현상은 안전을 확보하기 위해서는 비용이 들지만, 위험한 상태를 묵인하면 단기적인 이득을 극대화할 수 있다는 인식이 만연되어 있기 때문이다. 인건비 지출을 줄이는 비정규직을 채용하여, 위험을 환기시킨 것이다. 이와 같은 고용구조에서는 안전훈련을 한다고 해도 효과가 없고, 선원들에게 책임감을 기대할 수 없다.

세월호 사고를 계기로, 공공안전을 위한 대책이 입안되어, 발표되었다. 그러나 아직도 크고 작은 재난이 끊이지 않는다. 헌법에는 국가는 국민의 생명과 재산을 지켜야 한다고 명시되어 있다. 따라서, 국민의 생명과 안전에 관한 업무는, 책임감있는 숙련된 전문가에게 맡기는 것이 당연하다.

7. 승선근무특례제도 재고

이 제도는 선원확보를 위한 제도이면서, 국가의 안전보장에 관한 제도이기도 하다. 그러나 승선근무특례제도가 전시에 구체적으로 어떠한 활동을 하는지, 국민들에게 명확히 공표되어 있지 않아서, 단순한 특례라는 편견도 생겼다.

승선근무특례제도의 역사는 얕다. 2017년으로 10년째이다. 지금까지 선행연구는 장점중심으로 문제점 등은 거론되지 않았다. 선원에 관한 문제는 단기적으로 취급해서는 안된다. 한국은 삼면이 바다로 둘러싸여 있어도 실제로 육지를 통해 북한을 지나는 물류 출입이 곤란하다.

정부의 지원으로 육성된 해양계 학생이 병역기간만 승선하고, 기간종료후에는 다른 직업으로 전직해버리는

시스템 그 자체를 발본적으로 재고해야 할 것이다. 또한 의무복무기간을 승선근무특례제도와 관계없이 3년에서 5년으로 연장하는 것도 한 방법일 것이다. 의무복무기간을 5년으로 연장하면 1급 해기사까지 취득할 수 있어, 선장을 목표로 장기 승선하는 해기사가 증가할 것이다.

8. 해양경찰학과의 일원화

한국 해양계 대학생의 직업위신조사에서, 학생들의 공무원 지향이 두드러졌다. 한국 대학생의 공무원지향은 한국 사회의 분위기에 의한 것이라 볼 수 있다.

본디 한국의 수.해양계 대학은 국가의 해양정책의 일환인 상급해기사 양성을 위해 개설되었다. 2018년 1월 현재, 졸업생을 배출하고 있는 학교는 8개교이다. 그러나, 그 대부분의 학교는, 상급해기사를 양성하기 위한 목적과 달리, 해양경찰학과라는 이름으로 개설되어 있다. 입학시점부터 학생들이 공무원을 지향하는 것은 당연한 것이 되어버렸다.

전국 해양경찰학과의 정원인 약 380명을, 해양경찰대학교를 개설해서, 한 곳에서 집중적으로 훈련시키는 것이 효과적이고 국가예산을 절약할 수 있을 것이다. 현재, 해양경찰교육원에서 신규채용된 공무원 대상으로 해양경찰을 위한 교육과정을 실시하고 있다. 따라서 이 인프라를 충분히 활용할 수 있으리라 사료된다.

VIII. 마무리

2014년 4월 16일, 476명을 태운 세월호는 전복된 후 침몰했다. 그 날, 유족의 마음뿐만 아니라, 세월호가 침몰해가는 생방송을 보고 있었던 한국 국민의 마음도 함께 침몰했다. 그 이후, 해양사고를 방지하기 위한 많은 대책이 이루어졌어도, 여전히 해양사고는 끊이지 않고 있다.

한국에는, 국가예산으로 이루어져있는, 선원 전문양성기관이 4곳이 있다. 해사고 2개교에는 대학에 가기 전의 일반고교와 같은 감각으로 진학하여 4급 해기사자격을 취득해도, 일반대학으로 진학하는 경우가 많다. 해양대학에서도 예외는 아니다. 선원보다 공무원을 목표로 하던가, 선원 확보 목적으로 설치한 승선근무특례제도를 이용해 병역의무만을 마치는 사람도 많다.

한국은 여전히 부모의 권고, 사회의 분위기 등에 의해, 직업선택이 좌우된다. 삼면이 바다로 둘러싸여있는 탁월한 해양환경에도 불구하고, 선원전문양성기관에 진학해도 선원이 되고 싶어하지 않는다.

본 연구에서는 한국해양대학교, 목포해양대학교 학생과 고베대학, 히로시마 상선고등전문학교, 오오시마 상선고등전문학교 학생 518명에게 56종의 직업 위신조사를 실시했다. 한국의 선원이탈, 해양이탈은 뿌리 깊은 것이었음을 확인했다. 따라서 본론부분에서 한국의 내항선원을 확보하기 위한 8가지 방법을 제안했다.

이와 같이 국민, 교육기관, 해운기업, 정부가 마음을 모아 일체화한다면 한국국민의 해양의식은 상승하고, 선원에 대한 직업의식이 점차 변화할 것이다. 해양사고를 완전히 예방할 수 없다면 주어진 환경에서 가능한 모든 것을 할 수 있는 시맨십을 가진 선원을 길러야 한다.