동지해운 초임사관 자기소개서_국립한국해양대학교 해사인공지능보안학부 AI(항해)전공 이지은

지원동기 및 이유

엄격하고 정밀한 규정 하에 운항되는 LNG 선에서 실무를 배우고 싶습니다.

저학년 시절 해양안전 모의심판대회를 준비하며 해사법규를 처음 공부했습니다. 후배로서 시키는 대로 하며 본선까지 올랐지만, 비슷해 보이는 규정들 사이의 상관관계조차 정리하지 못한 채 장려상으로 대회를 마무리했습니다.
아쉬움을 가진 채로 4 학년이 되어, 런던에서 열린 IMO 협약이행 전문위원회(III) 회의에 참관할 기회가 생겼습니다.
규정이 완성된 상태로 내려오는 것이 아니라 적용 시 현장 문제를 반영해 계속 고쳐진다는 것을 알았고, 이어 참가한 2026 모의 IMO 총회에서는 대상을 받았습니다. 다만 두 자리 모두 결국 규정을 탁상에서 공부하는 곳이었습니다.

제가 실습한 배는 4300TEU 컨테이너선이었습니다. 화물이 봉인된 채 실리는 만큼 화물을 두고 판단할 일이 적었고, 검사의 종류와 빈도도 탱커선에 비해 적었습니다. 그래서 규정이 가장 빡빡하게 걸려 있는 LNG 선에서 그것이 실제로 어떻게 지켜지는지 배우고 싶습니다.
동지해운은 40 년 넘게 가스선을 운영해 왔고, 국내 최초로 MOL 과 LNG 선 한국 해기사 공급 계약을 맺은 선사입니다. 다국적인 환경에서 부딪히며 기본기를 제대로 배울 수 있다고 판단했습니다. 영어는 따로 준비한 스펙이기보다는 평소 공부하는 수단으로 써 왔습니다. 해사 이슈를 원문으로 읽고, 런던 IMO 회의 참관과 모의 총회도 모두 영어로 진행했습니다. 영어를 자주 사용하는 근무환경에 차질을 주지 않을 수준을 갖추고 있습니다.

항해사로서 가장 중요하게 생각하는 요소

6 개월간 실습 항해사로 승선하며 미국, 캐나다, 중국 항만을 다녔습니다. 같은 규정을 따르면서도 국가마다 해석과 적용에 차이가 있었고, 협약을 잘 모르는 사람도 선원으로 근무할 수 있다는 점은 놀라운 부분이었습니다. 규정을 지키는 것과 이해하는 것은 다른 일이었습니다.
항해 당직 중 사관들끼리 의견 충돌이 생긴 상황을 보고, 선내 책장에서『Bridge Team Management』를 찾아 읽었습니다. 서로가 가진 모호함(ambiguity)을 줄여 나가는 것이 곧 안전 운항이고, 지침은 수행하는 사람이 충분히 이해했을 때 제 역할을 한다는 사실을 배울 수 있었습니다. 어려울 때 도움을 구해야 한다는 것은 누구나 알지만, 어느 시점에 무엇을 근거로 판단할지까지 아는 사람은 많지 않습니다. 따라서 저는 지시를 받으면 왜 그렇게 하는지 한 번 더 확인하고, 확실하지 않으면 반드시 묻습니다.

입사 후 포부

초임 사관으로서 가장 중요한 것은, 상급자를 놀라게 하지 않는 것이라 생각합니다.
모르는 것은 분명히 모른다고 밝히며, 상급자가 예상 못할 독단적인 행동을 하지 않겠습니다.
또한 배움을 멈추지 않겠습니다. 선배 사관들의 업무 방식을 배우며, 항해사의 기본인 당직부터 안전하게 서는 데 집중하겠습니다.

길게는 수석항해사 이상으로 올라가, 화물과 안전과 선원을 책임질 수 있는 사관이 되고 싶습니다. 규정을 아는 것과 지키는 것 사이의 거리를 줄이는 일을 제가 선 자리에서 해 나가겠습니다.