

국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구

A Study on How to Improve Fishing Vessel Workers' Safety and
Rights in accordance with International Law

한덕훈 • 최지현 • 전해은 • 안지은

2020. 12.



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

저자	한덕훈, 최지현, 전해은, 안지은
연구진	연구책임자 한덕훈 한국해양수산개발원 대외협력사업부 부연구위원 공동연구원 전해은 한국해양수산개발원 대외협력사업부 연구원 공동연구원 안지은 한국해양수산개발원 수산연구본부 전문연구원
외부연구진	공동연구원 최지현 제주대학교 법학전문대학원 교수
연구기간	2020. 1. 1. ~ 2020. 12. 31.
보고서 집필내역	
연구책임자	한덕훈 연구총괄, 제1장, 제2장 제1절~제3절 일부, 제3장 제1절~제4절 일부, 제4장 제1절~제2절 일부, 제3절~제4절, 제5장 제1절, 제2절 일부, 제3절~제4절, 제6장 제1절, 제2절 일부
내부연구진	전해은 제2장 제1절~제3절 일부, 제4장 제2절, 제5장 제3절, 제6장 제2절 안지은 제3장 제1절~제4절 일부
외부연구진	최지현 제4장 제1절 일부
산·학·연·정 연구자문위원	이성재 한국원양산업협회 부장 이동훈 한국선급 책임검사원 이한숙 이주와인권연구소 소장 김택훈 전국해상선원노동조합연맹 수산본부장 김중철 공익법센터 어필 변호사 박주삼 해양수산과학기술연구조합 부이사장/박사 정상욱 수산업협동조합중앙회 안전조업본부 팀장 강양식 부산시 수협 동삼어촌계장 김 환 해양수산부 선원정책과 행정사무관 김도한 해양수산부 어선안전정책과 사무관 서범석 해양수산부 원양산업과 주무관

※ 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

올해 세계는 전대미문의 코로나19 글로벌 대유행으로 인하여 극심한 변화를 겪고 있습니다. 반복되는 사회적 거리두기 강화와 이로 인한 경제 침체, 그리고 이를 타개하기 위한 비상시국 대책 등이 한해 내내 반복되고 있습니다. 이러한 언택트 시대의 어려움에 직면하여 우리가 느낄 수 있는 점은 역설적이게도 결국 우린 모두 연결되어 있다는 연대감이라고 생각합니다. 바이러스 확산을 막기 위한 행정당국의 지속적인 알림 메시지와 회사, 공공기관 등 사회적 조직의 능동적이며 조직적인 대처, 시민 개인의 방역수칙 준수 등 모든 활동이 타인에게 영향을 미치기에 타인에게 피해를 입히지 않도록 모두가 각자 최선을 다해 노력하고 있습니다.

한편 코로나와 함께 올해 우리나라 산업계 전반에 큰 화두 중 하나는 국민의 안전 강화였습니다. 산업 현장에서 노동자의 안전과 복지 향상은 국민의 기본권과 연계되어 강조되었습니다. 또한 이는 육상 노동자들에 비하여 비교적 사각지대였던 해상노동자, 특히 어선에서 조업하는 어선원에 대한 인권과 안전 강화의 문제로 확대되기 시작했습니다. 이에 따라 우리나라 어선 노동자에 대한 현행 실무와 관행을 개선해야 한다는 국내·외 시민단체의 요구도 더욱 강력해졌습니다.

이와 함께 국제사회에서는 각국 법률로 시행되던 어선원의 노동환경 관련 제도가 국제노동기구(ILO)가 주도하는 어선원노동협약의 형태로 성립되어 지난 2017년에 국제적 발효가 이루어졌습니다. 또한 어선의 경우도 안전성 강화를 위한 국제기구 차원의 여러 차례의 노력이 결실을 맺어 IMO 케이프타운협약이 체결되고 현재 각국의 비준을 추구하고 있는 상황입니다. 한편 조업과 연관되어 발생할 수 있는 불법적 상황을 모두 IUU어업(불법·비보고·비규제 어업, Illegal, Unreported and Unregulated Fishing)으로 구성하여 국제적으로 공동대처해야 한다는 추세도 어선원의 권리와 어선 안전 강화를 위해 규제가 필요하다는 흐름을 가속화하고 있습니다. 이러한 사안은 어느 한 국가만의 대응으로는 그 한계가 역력하기 때문에 긴밀하게 국제사회의 협력이 이루어지고 있습니다.

본 연구는 이러한 최근의 경향을 고려하여 상기 국제협약에 우리나라가 가입하게 될 경우 국내법적 개선점과 함께 보완점을 마련하기 위한 법 제도적 연구를 수행하였습니다. 이를 통해 우리나라가 동 협약에 가입할 필요성이 있는지, 가입 시 국내법은 어떻게 개선할 필요가 있는지 등에 대해 심도 있게 검토함으로써 우리나라의 법 제도적·정책적 개선에 기여할 것으로 사료됩니다. 이는 향후 우리나라가 국제사회의 책임 있는 해양수산국가로서 그 역할을 다하는 데 큰 도움이 될 것입니다.

본 연구는 국제개발협력센터 한덕훈 부연구위원의 연구 책임하에 최지현 제주대학교 법학전문대학원 교수, 전해은 연구원, 안지은 전문연구원이 공동연구진으로 연구를 수행하며 노고를 아끼지 않았습니다.

이에 연구진 모두에게 깊은 감사를 드립니다. 아울러 본 연구에는 현장의 고민을 담은 법적, 정책적 개선사항을 도출하기 위하여 산학연정 여러 분야의 자문위원들께서 참여해주셨습니다. 본 연구에 아낌없이 자문과 조언을 하여 주신 한국원양산업협회 이성재 부장님, 한국선급 이동훈 책임검사원님, 인권단체 이주와인권연구소 이한숙 소장님, 전국 해상선원노동조합연맹 김택훈 수산본부장님, 공익법센터 어필 김종철 변호사님, 해양수산과학기술연구조합 박주삼 박사님, 수산업협동조합 중앙회 안전조업본부 정상욱 팀장님, 부산시 수협 강양석 동삼어촌계장님, 해양수산부 김환 선원정책과 사무관님, 김도한 어선안전정책과 사무관님과 서범석 원양산업과 주무관님께 깊은 감사를 드립니다.

끝으로 보고서 집필 과정에서 소중한 조언과 감리로서 보고서의 완성도를 높여 주신 본원 출신 조동오 박사님, 본원 주문배 선임연구위원님께 감사드립니다. 마지막으로 안정적인 연구 수행을 위해 지원한 김정현 전문연구원, 차보민 전문사무원, 부산대학교 오종학 군, 최용원 군, 정유진 양, 김안나 양 등 이 보고서를 출판하기 위해 도움을 주신 모든 분들께 이 자리를 빌려 심심한 감사를 드립니다.

2020년 12월
한국해양수산개발원
원장 장 영 태

목차

요 약	i
-----	---

Executive Summary	xi
-------------------	----

제 1장 서론	1
---------	---

제1절 연구 배경 및 필요성	1
-----------------	---

제2절 연구 목적	7
-----------	---

제3절 연구 범위 및 방법	8
----------------	---

1. 연구 범위	8
----------	---

2. 연구 방법	9
----------	---

제4절 선행연구 검토 및 차별성	11
-------------------	----

1. 선행연구 분석	11
------------	----

2. 본 연구의 차별성	17
--------------	----

제 2장 국제사회 관련 논의 추이와 국내 현황	23
---------------------------	----

제1절 국제사회 논의 배경 및 추이	23
---------------------	----

1. 국제협약 발전 및 전개 과정	23
--------------------	----

2. 어선안전 및 어선원 권리 제고 동향	28
------------------------	----

3. 어선 및 어선원 관련 주요 국제사고 현황	29
---------------------------	----

제2절 국내 어선 및 어선원 관련 현황 및 문제점	30
-----------------------------	----

1. 국내 어선사고 분석 및 문제점	30
---------------------	----

2. 국내 어선원 관련 노동권 위반 사안 분석 및 문제점	44
---------------------------------	----

제3절 소결	55
--------	----

제 3장 해외의 관련 법 제도 분석	59
---------------------	----

제1절 영국	59
--------	----

1. 개요	59
2. 주요 내용	61
제2절 노르웨이	64
1. 개요	64
2. 주요 내용	65
제3절 일본	75
1. 개요	75
2. 주요 내용	76
제4절 소결	80

제 4장 어선안전 및 어선원 권리 관련 주요 국제협약 분석 — 85

제1절 ILO 어선원노동협약(C188)	85
1. 목적 및 특징	85
2. 주요 내용	86
3. 국내법 제도와의 비교 분석	94
4. 소결	179
제2절 IMO 어선안전협약(케이프타운협약)	184
1. 목적 및 특징	184
2. 주요 내용	187
3. 국내 법 제도와의 비교 분석	189
제3절 IUU규범과의 연관성	206
1. 배경 및 취지	206
2. 저촉 가능한 IUU 규범 내용	209
3. 법적 효과	211
제4절 소결	212

제 5장 협약 비준에 대비한 국내 대비방안 — 215

제1절 어선 안전과 어선원 권리 증진을 위한 기본 방향	215
1. 국제사회 IUU어업 개념 확장 고려 불법어업 억제 노력 지속	215
2. 국내 및 외국인 어선원의 노동권 등 인권 확대	216
3. 어선안전 및 어선원 권리에서 책임 있는 해양수산물 위상 제고	216

4. 이해관계자와의 협의와 공조 노력을 통한 협약 비준 대비 규범력 강화	217
------------------------------------------	-----

제2절 국제기준에 부합한 국내법 제도 및 실무 개선방안 217

1. 선원법/어선법 등 법률 거버넌스 개선	217
2. 협약 비준 및 효율적 집행을 위한 유관부처 협력체계 구축	222
3. STCW-F협약과 연동한 교육훈련 및 해기면허 보강	223

제3절 국내업계에 미치는 영향 224

1. 법적 영향	224
2. 제도적 영향	227
3. 경제적 영향	229

제4절 정책적 대응방안 233

1. 인권침해 소지 사안은 즉시 대응과 시정 필요	233
2. 양 협약 비준 대비 범부처 TF 구성 필요	234
3. 해수부 내 유기적인 대응체계 구축	235
4. 해양수산 유관기관과의 협업체계 추진	235

제 6장 결론 및 정책 제언 237

제1절 요약 및 결론 237

제2절 정책 제언 및 추진 로드맵 238

1. 정책 제언	238
2. 추진 로드맵(단기, 중기, 장기)	242
3. 본 연구의 한계 및 향후 연구 방향	243

참고문헌 245

부 록 257

표목차

〈표 1-1〉 선행연구와의 차별성	18
〈표 2-1〉 어선 및 어선원 관련 IMO 국제협약	25
〈표 2-2〉 어선 및 어선원 관련 ILO 국제협약	27
〈표 2-3〉 전 세계 어선사고 발생 주요 원인(FAO)	29
〈표 2-4〉 어선 등록 현황(2019년 기준)	31
〈표 2-5〉 연안어업 등록어선 평균 톤수(2019년 기준)	32
〈표 2-6〉 근해어업 등록어선 평균 톤수(2019년 기준)	32
〈표 2-7〉 원양어업 등록어선 평균 톤수(2019년 기준)	33
〈표 2-8〉 업종별 등록어선 중 협약 적용 대상 선박 척수	34
〈표 2-9〉 해양사고의 유형	35
〈표 2-10〉 최근 5년간 어선 해양사고 발생 현황	35
〈표 2-11〉 어선 해양사고 발생 현황(용도별)	36
〈표 2-12〉 어선 해양사고 발생 현황(해역별)	37
〈표 2-13〉 최근 5년간 어선 해양사고 원인별 현황	38
〈표 2-14〉 최근 5년간 어선 안전사고 원인별 현황	39
〈표 2-15〉 최근 5년 어선(안전)사고 현황	39
〈표 2-16〉 2019년 어선(안전)사고 원인 유형별 사고 건수 및 비율	40
〈표 2-17〉 2019년 외국인 및 1인 조업선 사고 현황	41
〈표 2-18〉 선박별 해양사고 발생률(2018~2019년)	41
〈표 2-19〉 업종별 1인당 선원 월평균 임금	45
〈표 2-20〉 취업 선원의 연령별 현황(2018년 말 기준)	46
〈표 2-21〉 어선원 취업 현황(2018년 말 기준)	46
〈표 2-22〉 최근 5년간 외국인 선원 고용 현황(업종별)	47
〈표 2-23〉 최근 5년간 외국인 선원 고용 현황(국적별)	48
〈표 2-24〉 「제2차 이주 인권가이드라인」 어선원 관련 주요 내용	48
〈표 2-25〉 어선 근로 이주노동자 처우 실태, 문제점과 개선방안	49
〈표 3-1〉 영국 상선법 구성 및 주요 내용	60
〈표 3-2〉 영국 어선원 관련 규정 주요 내용	63
〈표 3-3〉 노르웨이 NMA의 어선 검사 실적(2013~2017)	67
〈표 3-4〉 노르웨이 어선원 인권 관련 규정 현황	69

〈표 3-5〉 노르웨이 어선원 안전 및 근로조건 관련 규정 현황	70
〈표 3-6〉 노르웨이 어선원 사회보장 관련 규정 현황	72
〈표 3-7〉 일본 어선법 구조	76
〈표 3-8〉 일본 선원법 구조	78
〈표 4-1〉 ILO 어선원노동협약 비준 국가(2020년 4월 기준)	86
〈표 4-2〉 어선원노동협약 본문 구성	86
〈표 4-3〉 점진적 이행 접근 방식의 도입	87
〈표 4-4〉 선박의 총톤수와 길이 사이의 동등규정 적용	87
〈표 4-5〉 2007년 어선원노동권고의 구성 및 주요 내용	88
〈표 4-6〉 어선원노동협약의 구성 및 주요 내용	89
〈표 4-7〉 어선원노동협약의 부속서 구조	91
〈표 4-8〉 어선원노동협약 거주설비 요건사항	93
〈표 4-9〉 어선원노동협약 제2조 및 관련 국내법	99
〈표 4-10〉 어선의 길이와 총톤수 사이의 상관관계(일부 사항 적용)	102
〈표 4-11〉 어선원노동협약 제9조 및 관련 국내법	106
〈표 4-12〉 어선원노동협약 제10조, 제11조, 제12조 및 관련 국내법	109
〈표 4-13〉 어선원노동협약 제13조, 제14조 및 관련 국내법	112
〈표 4-14〉 어선원노동협약 제15조 및 관련 국내법	114
〈표 4-15〉 어선원노동협약 제16조, 제17조 및 관련 국내법	116
〈표 4-16〉 어선원노동협약 제18조~제20조 및 관련 국내법	118
〈표 4-17〉 어선원노동협약 제21조 및 관련 국내법	119
〈표 4-18〉 어선원노동협약 제22조 및 관련 국내법	122
〈표 4-19〉 어선원노동협약 제23조, 제24조 및 관련 국내법	125
〈표 4-20〉 어선원노동협약 제25조~제28조 및 관련 국내법	131
〈표 4-21〉 어선원노동협약 제29조, 제30조 및 관련 국내법	142
〈표 4-22〉 어선원노동협약 제31조~제33조 및 관련 국내법	152
〈표 4-23〉 어선원노동협약 제34조~제37조 및 관련 국내법	159
〈표 4-24〉 어선원 적용 재해보상 법제 분류	163
〈표 4-25〉 어선원노동협약 제38조, 제39조 및 관련 국내법	164
〈표 4-26〉 어선원노동협약 제40조~제44조 및 관련 국내법	172
〈표 4-27〉 어선원노동협약 비준 대응 국내법 개정 필요 사항	181
〈표 4-28〉 케이프타운협약과 기존 협약(안)의 비교	185
〈표 4-29〉 SOLAS의 구성	186
〈표 4-30〉 케이프타운협약 비준 및 비준계획 국가(2020년 4월 기준)	187

〈표 4-31〉 케이프타운협약의 주요 내용	188
〈표 4-32〉 케이프타운협약 제1장 총칙 구조	192
〈표 4-33〉 케이프타운협약 제2장 구조, 수밀성 및 설비 구조	193
〈표 4-34〉 케이프타운협약 제3장 복원성 및 관련 내항성 구조	194
〈표 4-35〉 케이프타운협약 제4장 기관, 전기 및 무인기관구역 구조	195
〈표 4-36〉 케이프타운협약 제5장 방화, 화재감지, 소화와 진화 구조	196
〈표 4-37〉 케이프타운협약 제6장 선원 보호 구조	198
〈표 4-38〉 케이프타운협약 제7장 구명설비 및 장비구조	198
〈표 4-39〉 케이프타운협약 제8장 비상조치, 소집 및 훈련 구조	200
〈표 4-40〉 케이프타운협약 제9장 무선통신 구조	200
〈표 4-41〉 케이프타운협약 제10장 선박 항해 설비 및 장치 구조	201
〈표 4-43〉 케이프타운협약 비준 대응 국내법 개정 필요 사항	205
〈표 4-44〉 어선원노동협약과 케이프타운협약 적용 대상 비교	213
〈표 5-1〉 어선 근로 이주노동자 처우 실태, 문제점과 개선방안	221
〈표 5-2〉 STCW-F협약의 개요 및 주요 내용	223
〈표 5-3〉 STCW-F협약 비준 시 대응방안	224
〈표 6-1〉 추진 로드맵	242

그림 목차

〈그림 4-1〉 평수구역 및 연해구역, 근해구역	101
〈그림 4-2〉 IUU어업행위와 타 범죄행위의 연관성	208

약어 목록

※ 알파벳 순

- C188 (ILO 어선원노동협약): Work in Fishing Convention (2007) C188
- CPTPP (환태평양경제동반자협정): Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership
- CTA (IMO 어선안전협약): Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1997
- DG MARE (EU 해양수산총국): European Commission Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries
- EU (유럽연합): European Union
- FAO (세계식량농업기구): Food and Agriculture Organization of the United Nation
- HRAS (영국 비영리단체 해상인권): Human Rights at Sea
- ILO (국제노동기구): International Labour Organization
- IMO (국제해사기구): International Maritime Organization
- IPOA-IUU (IUU근절을 위한 국제행동계획): International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing
- ISM (국제안전관리): International Safety Management
- ISPS (국제선박항만시설보안코드): International Ship and Port Facilities Securities Code
- IUU 어업 (불법 비보고 비규제어업): Illegal, Unreported and Unregulated Fishing
- KOMSA (한국해양교통안전공단): Korea Maritime Transportation Safety Authority
- KR (한국선급): Korean Register
- MCA (영국 해양경비청): Maritime and Coastguard Agency
- MGNs: Marine Guidance Notice

MINs: Marine Information Notice

MLC (해사노동협약): Maritime Labour Convention

MSA (미국 매그너슨스티븐스어업보존관리법): Magnuson-Stevens Fishery
Conservation and Management Act

MSNs: Merchant Shipping Notice

NGOs (비정부기구): Non-Governmental Organizations

NMA (노르웨이 해양당국): Norwegian Maritime Authority

NOAA (미국 해양대기청) ; National Oceanic and Atmospheric Administration

OECD (경제협력개발기구): Organisation for Economic Co-operation and
Development)

RFMOs (국제수산기구): Regional Fisheries Management Organizations

SFV (어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약): Torremolinos International
Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977

SOLAS (국제해상인명안전협약): International Convention for the Safety Of Life
At Sea

STCW (1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약):
International Convention on Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for Seafarers, 1978

STCW-F (어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약):
International Convention on Standards of Training, Certification and
Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995

UN (국제 연합): United Nation

UNODC (UN마약범죄사무소): United Nations Office on Drugs and Crime

WTO (세계무역기구) ; World Trade Organization

요약

국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구

1. 연구의 목적

- ▶ 우리나라는 어선원 노동자의 권리와 인권을 제고해야 한다는 국제적 분위기에 맞춰 ILO 어선원노동협약(Work in Fishing Convention No. 188, 2007: C188, 이하 어선원노동협약) 및 IMO 어선안전협약(CTA: Cape Town Agreement of 2012, 이하 케이프타운협약) 비준을 앞두고 있음
 - 본 논문은 상기 협약을 조사·분석하여 함의를 도출하고, 이와 관련된 현행 국내법 규정을 비교·분석하여 협약 비준에 대비한 구체적인 국내법의 개선 방향에 대해 제언하는 데 그 목적이 있음
 - 또한 향후 정부의 제도 개선 및 정책 변화, 업계의 실무 관행 개선을 위한 법률 개정안 및 정책 대안 마련에 기여하기 위해 현실적 수용성과 비준 후의 규범력 제고 측면을 고려하여 단기, 중기, 장기로 나누어 구체적 개선방안을 제시하고자 함

2. 연구의 특징

- ▶ 본 연구는 상기 국제협약의 도입되었을 때 국내외 어선원 노동자에게 적용 가능한 협약 부분에 보다 주안점을 두고 분석함
 - 외국인어선원 노동자에 대한 개선방안은 선행연구에서 이미 세밀한 분석을 거쳤기 때문에 본 연구에서는 이에 대한 의견을 제시하는 수준에 그치며, 추가적인 분석을 시행하지는 않았음
 - 연구기간과 예산의 제약을 고려하여 상기 협약 도입 시 국내 업계 영향에 대한 설문조사와 업종별 수산 산업계에 대한 구체적인 경제적 영향 분석은 본 연구의 범위에서 제외함
- ▶ 연구 방법으로는 문헌조사와 전문가 자문, 국내 유관단체 인터뷰, 연구 결과에 대한 검증과 보완을 위한 정책세미나 개최 등이 사용됨

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- ▶ 어선원노동협약의 경우 비준국의 불충분한 시설이나 법령의 견지에서 중대하고 특별한 문제로 인하여 즉각 이행이 불가능할 때 노사간 협의를 통하여 계획에 따라 점진적 이행으로 이행할 수 있음
 - 또한 제5장에 따르면, 협약 적용 대상 기준이 되는 길이(L)를 대체하여 전장(LOA) 혹은 부속서 제3장에 규정된 동등기준에 따라 길이, 전장 대신 총톤수(gross tonnage)를 사용하도록 정할 수 있음
 - 협약의 모든 조항에 대하여 동등성 규정이 적용되는 것은 아니지만 선박 총톤수와 길이 사이의 동등성에 대하여 시사점을 제공함

〈요약 표 1〉 어선원노동협약의 점진적 이행 접근 방식 도입 내용

구분	내용
제10조제1항	어선원의 건강진단서 소지 의무
제10조제3항	3일 초과 해상 체류 어선의 건강진단서 소지 의무
제15조	선원명부
제20조	어선소유자의 어선원 근로계약 소지 보장 의무
제33조	어업 관계 위험성 평가
제38조	업무상 질병·상해 또는 사망 시 보호

자료: 저자 작성

- ▶ 어선원노동협약 비준에 대응하여 국내법 개정이 필요한 사항은 〈요약 표 2〉와 같음

〈요약 표 2〉 어선원노동협약 비준 대응 국내법 개정 필요사항

구분		어선원노동협약	국내법 개정 내용
제1장 정의 및 적용범위	제1조	정의	• 선원법 제2조 (정의)
	제2조	범위	• 선원법 제3조 (적용범위)
	제3조	면제	
제2장 일반원칙	제6조	이행	• 점진적 이행 가능성 고려
	제7조	관할당국 및 조정	
	제8조	어선소유자, 어선장 및 어선원의 책임	
제3장 어선의 선내 근로에 관한 최소요건	제9조	최저연령	• 선원법 내 어선원 최저 연령 관련 제 한이 부재하나 근로기준법으로 대응 가능(제64조, 제65조, 시행령 제35 조, 시행규칙 11조)
			• 야간근로의 경우 선원법 제92조로 대응 가능
	제10조	건강진단	• 선원법 제87조, 제 52조의 2로 일부 대응 가능
	제11조		• 건강진단서 내용 및 유효기간 등 세부 내용 관련 선원법 시행규칙 개정 필요
제12조			
제4장	제13조	승무정원과	• 선원법 제65조 및 제75조 개정 필요

구분	어선원노동협약		국내법 개정 내용
근무조건	제14조	휴식시간	(어선 포함)
	제15조	선원명부	• 선원법 제20조, 제44조로 대응 가능
	제16조	어선원의 근로계약	• 선원법 제27조, 근로기준법 제17조 및 시행령 제8조로 대응 가능
	제17조		• 부속서II 고려 선원법 및 선원법 시행령 내 관련 규정 개정 필요
	제18조		• 선원법 내 근로계약서 관련 규정 신설 필요
	제19조		
	제20조		
	제21조	송환	• 선원법 제38조 송환비용 관련 내용 검토 필요
	제22조	직업소개	• 일부 내용은 선원법으로 대응 가능하나 세부 협약 사항에 대한 보완을 위해 시행령 개정 필요
	제23조	어선원의 임금 지급	• 선원법 제53조 개정 필요
	제24조		
제5장 거주구역 및 식량	제25조	거주구역 및 식량	• 어선 거주구역 관련 이행 대상 어선 범위 조정 필요
	제26조		• 무료급식 및 운영 비용 관련 선원법 관련 조항 보완 필요
	제27조		• 식량 및 식수 관련 선원법 시행령 제32조 보완 필요
	제28조		
제6장 의료관리, 보건 및 사회보장	제29조	의료관리	• 선원법 내 의료장비 비치에 관한 의무 규정 명시 필요
	제30조		• 현행 시행법 시행규칙의 의료관리자 업무를 어선소유자 의무로 규정 필요
		산업안전보건 및 사고예방	• 선원법 제84조, 제85조, 제86조 등 의료진 승선 관련 규정 검토 필요
	제31조		• 선원법 시행규칙 제49조 단서 규정 삭제 필요
	제32조		• 육상 진료 관련 선원법 제82조, 제89조 보완 필요
			• 선내 안전보건 기준 제정 시 어선소유자, 선장 등의 직무 또는 의무사항을 구체적으로 규정 필요
			• 선박소유자의 보호복·보호장비 제공 의무 관련 선원법 제82조 보완 필요

구분		어선원노동협약	국내법 개정 내용
	제33조		<ul style="list-style-type: none"> • 교육 관련 선원법 규정에 어선원 포함 • 위험성 평가 관련 선원법 제79조 보완 필요
	제34조	사회보장	<ul style="list-style-type: none"> • 선원법 내 전반적인 사회보장 내용 보완 필요
	제35조		
	제36조		
	제37조	업무상 질병, 상해 또는 사망 시 보호	<ul style="list-style-type: none"> • 현 제도 내 존재하나 체계가 복잡하여 혼란을 야기하므로 조정 필요(선원법 제106조, 어선원 및 어선 재해보상 보험법 제3조, 제6조, 제16조, 제49조, 산업재해보상보험법 제6조, 산업재해보상보험법 시행령 제2조) • 육상 근로자와의 비교 검토 필요
	제38조		
	제39조		
제7장 준수 및 이행	제40조	준수 및 이행	<ul style="list-style-type: none"> • 항만국 의무와 관련하여 선원법 제132조 보강 필요
	제41조		
	제42조		
	제43조		
	제44조		

자료: 저자 작성

- ▶ 케이프타운협약의 경우, 모든 어선을 대상으로 하는 것이 아니라 길이 24m 이상 혹은 그에 상응하는 300톤 이상 어선만을 대상으로 함
 - 이는 공해상 상업적 조업을 하는 선박의 대표적인 크기가 24m/300톤 이상이기 때문임. 24m 이하 선박은 일반적으로 배타적 경제수역 내에서 조업하므로 각 국가의 안전 법 규정을 따름
- ▶ 케이프타운협약은 총 10개의 장으로 구성되어 있으며 장마다 적용 대상 선박과 이행까지의 시간이 상이함
 - 제2장부터 제6장까지는 비준 시 이행해야 하나 제7장, 제8장, 제10장은 비준 후 5년 이내에 이행하면 되며 제9장은 비준 후 10년 이

내에 이행하면 된다고 명시되어 있음

- ▶ 케이프타운협약 비준에 대응하여 국내법 개정이 필요한 사항은 <요약 표 3>과 같음

〈요약 표 3〉 케이프타운협약 비준 대응 국내법 개정 필요사항

구분	케이프타운협약	국내법 개정 내용	비고
적용 범위	<ul style="list-style-type: none"> 제Ⅰ~Ⅵ장은 비준 시 적용 제Ⅶ~Ⅹ장은 비준 후 5년 혹은 10년 내 적용 	<ul style="list-style-type: none"> 구조 변경은 비준 시 적용(신조선) 장비 설치는 5년/10년 내 의무 설치 	
제1장 총칙	<ul style="list-style-type: none"> 길이 24m 기준 톤수로 적용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> 길이 혹은 총톤수 중 국내 적용 기준 선택 필요 	
제2장 구조, 수밀성, 설비	<ul style="list-style-type: none"> SOLAS에 준함 	<ul style="list-style-type: none"> 상선 기준으로 국내법 수정 필요 방해 운항 관련 기준 추가 필요 	Polar Code 연계
제3장 복원성 및 내항성	<ul style="list-style-type: none"> 협약 제정 당시 기술 기준 	<ul style="list-style-type: none"> 현재 기술 기준으로 협약 수정 필요 국내 공식 해역정보 기준 설정 필요 극지 운항 관련 업계 협의 필요 	Polar Code 연계
제4장 기관, 전기, 무인기관 구역	<ul style="list-style-type: none"> 기관·전기설비에 추가 장비 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 「어선기관기준」 및 「선박소방설비 기준」 개정으로 대응 가능 	
제5장 방화, 탐지, 소화 및 소화작업	<ul style="list-style-type: none"> 관련 구조 수정 및 장비 설치 	<ul style="list-style-type: none"> 방화 구조 관련 국내법 재정 필요 「어선설비기준」 및 「어선법시행 규칙」 개정 필요 소방 설비는 신조 시 적용 가능 	관련 국내법 부재
제6장 선원보호	<ul style="list-style-type: none"> SOLAS에 준함 	<ul style="list-style-type: none"> 일부 규칙 관련 국내법 부재 	부록 8, 관련 확인 필요
제7장 구명설비, 장비	<ul style="list-style-type: none"> 관련 설비 추가 	<ul style="list-style-type: none"> 구명정 등 설치 관련 국내법 부재 구명정 설치 시 선박 규모 확대로 선사 부담 증가하므로 업계 협의 필요 	

구분	케이프타운협약	국내법 개정 내용	비고
제8장 비상조치, 소집 훈련	• SOLAS에 준함	• 일부 규칙 관련 국내법 부재	
제9장 무선통신	• SOLAS에 준함	• 국내법 개정으로 대응 가능	
제10장 선박항해설 비, 장치	• 협약 제정 당시 기술 기준	• 현재 기술 기준으로 협약 수정 필요 • 의무 설치 위해 업계 협의 필요	

자료: 한국선급 이동훈 책임검사원 인터뷰(자문일: 2020. 6. 25) 참고하여 저자 재구성

〈요약 표 4〉 어선원노동협약과 케이프타운협약 적용 대상 비교

협약명	적용 대상(원칙)	연관 국내법령
어선원 노동협약	<ul style="list-style-type: none"> • 원칙: 상업적인 어로작업에 종사하는 모든 어선과 어선원(협약제2조) • 단, 면제와 점진적용 규정 존재 • 24m 이상 어선, 7일 초과해상조업선, 200해리 이원해역 통과 어선, 항만국 통제 대상 어선은 즉시 적용 	<ul style="list-style-type: none"> • 20t 이상 어선: 선원법 • 20t 미만 어선: 근로기준법, 최저임금법, 산업재해보상보험 등
케이프타운 협약	<ul style="list-style-type: none"> • 공해상에서 조업(operating)하는 24m(300t) 이상 신조선 • 단, 현존선 확대규정 존재 	<ul style="list-style-type: none"> • 어선법, 어선설비기준 및 원양산업발전법 등

자료: 저자 작성

2) 정책대안 제시 내용 및 정책화 활동

▶ 내국인어선원과 외국인어선원 권리 개선을 위한 기본계획 준비 및 추진이 필요함

- 내국인어선원 고용이 저조하고 외국인어선원 고용 비율이 증가하고 있기에 외국인어선원에 대한 권리 증진과 처우 개선이 시급함
- 장기적으로는 전반적인 조업환경 개선을 통해 내국인어선원의 증가도 고려해야 함

- 임금기준 조정 및 근로환경 개선을 위해 어선원의 노동시간 제한 관련 기준 마련이 시급함
- ▶ 장기적인 관점에서는 국민 안전을 위해 어선사고 저감 어업설비에 대한 안전검사 기준 수립, 개인보호장비 개발 및 1인 조업 어선에 대한 안전 관리 강화, 사고 원인별 저감 대책 마련이 필요함
- 어선원을 대상으로 한 관련 교육도 병행되어야 함
- ▶ IUU어업 관리와 연계된 종합 대책을 수립해야 함
- 국내 제도적 기준이 주요 국가나 국제적 기준으로 보았을 때도 충분할 수 있도록 개정·보완하고 향후 발생 가능한 IUU어업 관련 문제에 사전적으로 대처할 수 있도록 준비해야 함
- ▶ 국내 업계의 경제적인 타격을 고려하여 협약의 적용, 면제, 점진적 적용 가능 규정을 고려한 유연한 접근이 필요함
- 점진적 적용에서 예외로 즉시 적용이 되어야 하는 부분, 특히 24미터 이상의 어선에 대해서는 어선원노동협약의 내용이 즉각 적용되어야 하므로 이에 대한 대비가 시급함
- ▶ 정책 제언을 달성하기 위한 추진 로드맵을 단기·중기·장기로 구분하여 정리하면 <요약 표 5>와 같음

〈요약 표 5〉 추진 로드맵

구분	주요 과제	세부 과제
단기	선원법 등 법률 거버넌스 개선	• 24m 이상의 어선에 대한 협약 내용 반영
	외국인 선원 처우 개선	• 고용 알선 과정 개선 (송출입 과정에서의 공공부분 관여) • 여권 압수, 시설 체류 등 인권침해 시정

구분	주요 과제	세부 과제
		(출입국 관리법 개선) • 취업사기 개선(이탈 보증금 금지) • 선내 폭언 및 폭행, 숙소 문제 개선(국내 노동법/선원법 적용 및 관리감독 강화) • ILO 기준에 맞게 선원법과 근로기준법 개정
중기	선원법 등 법률 거버넌스 개선	• 협약 비준 및 효율적 집행을 위한 유관부처 협력 체계 구축
	외국인 선원 처우 개선	• 휴게시간 및 휴일 보장 • 내국인 선원과의 임금격차 개선 • 재해보상 차별 개선(산업재해보상법 적용) • 근로감독관 수 충원 및 관리 관련 교육 실시
장기	국내 수산업계 전반적 구조조정 지원/교육 및 인식 개선	• STCW-F협약과 연동한 교육훈련 및 해기면허 보장

자료: 저자 작성

3) 정책적 기여 등 기대효과

- ▶ 우리나라는 어선안전과 어선원 인권 보장 및 권리 증진을 위해 어선원노동협약과 케이프타운협약을 비준하고 이에 따라 선원법, 어선법 등 관련 국내법을 정비하여 어선원의 근로기준, 최저임금, 휴식시간, 재해보상, 의료관리, 사회보장, 산업안전보건과 사고 예방에서 어선원의 기본적 권리 신장을 위한 노력을 지속해야 함
 - 또한 정부는 기본 계획을 가지고 어선원의 기본적 권리 신장과 어선안전 제고를 위한 구체적인 단기·중기·장기 지원 방안을 마련해야 함
- ▶ 이러한 법 내용과 체계의 보완을 통해서 궁극적으로는 어선원 근로환경 및 생활안전과 복지의 향상을 기대할 수 있을 것임

A Study on How to Improve Fishing Vessel Workers' Safety and Rights in accordance with International Law

Deuk-hoon Peter Han · Jee-Hyun Choi · Hae-Eun Jeon · Ji-Eun An

1. Purpose

- ▶ Keeping pace with the increasing global calls for enhancing the human and labor rights of fishing vessel workers, South Korea is set for the ratification of two international agreements, the ILO Work in Fishing Convention (The Work in Fishing Convention No.188, 2007: C188, hereinafter the Work in Fishing Convention) and the 2012 Cape Town Agreement on fishing vessel safety (hereinafter the Cape Town Agreement).
- The purpose of this study is to investigate and analyze the aforementioned agreements to draw implications, while comparing and analyzing relevant regulations stipulated by domestic law. Therefore, it ultimately intends to propose specific directions for improving Korean laws in preparation for the ratification of the agreements.
- Furthermore, specific improvement plans are suggested in this study using short-, mid-, and long-term perspectives, focusing

on realistic receptiveness and regulatory power while taking ratification into account. Through such efforts, this study aims to contribute to the preparation of amendments and policy measures for improving the governmental system, changes in policies while enhancing conventional practice in the industry.

2. Feature

- ▶ The analysis of this study puts more emphasis on the areas of the agreements applicable to Korean and foreign fishing vessel workers upon the adoption of the aforementioned international agreements.
 - Preceding studies have already gone through an in-depth and thorough analysis on the subject of improvement measures for migrant fishing vessel workers to which this study gives a number of suggestions not having undergone additional analysis.
 - Given a limited research period and budget, the scope of this study excludes specific content related to surveys on domestic industries as well as economic impact analyses by type of fishery industry in case that the agreements are adopted.
- ▶ Methods utilized in this study include a literature review, consultation with experts, a group interview with relevant organizations in Korea and a policy seminar as a means to supplement and verify the results.

3. Results

1) Summary

- ▶ If a member state of the Work in Fishing Convention is unable to implement all of the measures provided for in this Convention due to special problems of a substantial nature in the light of insufficiently developed infrastructure or institutions, the Member may, in accordance with a plan drawn up in consultation, progressively implement all or some of the provisions.
 - In accordance with Article 5, the competent authority, after consultation, may decide to use gross tonnage in place of length (L) or length overall (LOA) as the basis for measurement in accordance with the equivalence set out in Annex III.
 - Although rules of equivalence are not applied to all provisions of the agreement, it provides implications on the equivalence between gross tonnage and length.

〈Table summary -1〉 Content of progressive implementation in Work in Fishing Convention

Category	Content
Article 10 clause 1	• Requirement to obtain a valid medical certificate
Article 10 clause 3	• Requirement to obtain a medical certificate of a fisher which normally remains at sea for more than three days
Article 15	• Crew list
Article 20	• Responsibility of a fishing vessel owner to ensure that each fisher has a written fisher's work agreement
Article 33	• Risk evaluation in relation to fishing
Article 38	• Protection in the case of work-related sickness, injury or death

Source: Prepared by the author

- Areas that require the amendment of Korean law in response to the ratification of Work in Fishing Convention are stated in 〈Table-summary -2〉 as below;

〈Table summary-2〉 Areas that require the amendment of domestic law in response to ratification of the Work in Fishing Convention

Classification		Work in Fishing Convention	Content of amendment in domestic law
Part 1 Definitions and scope	Article 1	Definition	• The Seafarers' Act article 2 (definitions)
	Article 2	Scope	• The Seafarers' Act (Scope)
	Article 3	Exclusion	
Part 2 General Principles	Article 6	Implementation	
	Article 7	Competent authority and coordination	• Consider the possibility of progressive implementation
	Article 8	Responsibilities of fishing vessel owners, skippers and fishers	
Part 3 Minimum requirements for work on board fishing vessels	Article 9	Minimum age	<ul style="list-style-type: none"> • Restrictions relevant to minimum age of fishing vessel workers are absent in the Seafarers' Act but able to correspond to the Labor Standard Act (Article 64, 65, Enforcement decree article 35, Enforcement regulation article 11) • Those related to night work can correspond to article 92 of the Seafarers' Act
	Article 10	Medical examination	<ul style="list-style-type: none"> • Partially able to correspond to article 87 and clause 2 of article 52 of the Seafarers' Act • Need to amend enforcement regulations of the Seafarers' Act in regard to specifics including the content and period of validity of medical certificates
	Article 11		
	Article 12		

Classification		Work in Fishing Convention	Content of amendment in domestic law
Part 4 Conditions of service	Article 13	Manning and hours of rest	<ul style="list-style-type: none"> • Need to amend article 65 and article 75 of the Seafarers' Act (including fishing vessels)
	Article 14		
	Article 15	Crew list	<ul style="list-style-type: none"> • Able to correspond to article 20 and article 40 of the Seafarers' Act
	Article 16	Fisher's Work Agreement	<ul style="list-style-type: none"> • Able to correspond to article 27 of the Seafarers' Act and article 17 and enforcement decree article 8 of the Labor Standard Act • Need to amend relevant regulations within the Seafarers' Act and enforcement decree of the Seafarers' Act considering the Annex II • Need to establish a provision related to work agreement within the Seafarers' Act
	Article 17		
	Article 18		
	Article 19		
	Article 20		
	Article 21	Repatriation	<ul style="list-style-type: none"> • Need to review the content relevant to the cost of repatriation stipulated in article 38 of the Seafarers' Act
	Article 22	Recruitment and Placement	<ul style="list-style-type: none"> • Partially able to correspond to the Seafarers' Act but need to amend enforcement decree in order to supplement specific items of the agreement
Part 5 Accommodation and food	Article 23	Payment of fishers	<ul style="list-style-type: none"> • Need to amend article 53 of the Seafarers' Act
	Article 24		
	Article 25	Accommodation and food	<ul style="list-style-type: none"> • Need to adjust the scope of fishing vessels that require the implementation of measures with respect to accommodation • Need to complement provisions in the Seafarers' Act relevant to free food and operational cost • Need to complement enforcement decree article 32 of the Seafarers' Act concerning food and drinking water
	Article 26		
	Article 27		
	Article 28		

Classification		Work in Fishing Convention	Content of amendment in domestic law
Part 6 Medical care, health protection, and social security	Article 29	Medical care	<ul style="list-style-type: none"> • Require to stipulate a mandatory carriage of appropriate medical equipment and medical supplies in the Seafarers' Act • Need to change the role of medical service provider carried out under the current law to the role of shipowners • Need to review relevant provisions in article 84, article 85 and article 85 of the Seafarers' Act in regards to those in charge of medical service on board the ship • Need to remove the conditional clause of article 49 of the Enforcement decree of the Seafarers' Act • Need to complement article 82 and article 89 of the Seafarers' Act concerning the medical treatment on land
	Article 30		
	Article 31	Occupational safety and health and accident prevention	<ul style="list-style-type: none"> • Need to specifically stipulate roles and requirements of shipowners and skippers when establishing on-board safety standards for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases • Need to complement article 82 of the Seafarers' Act in regards to shipowners' obligation to provide protection gear equipment to fishing vessel workers • Include fishing vessel workers in education provisions of the Seafarers' Act • Need to complement article 79 of the Seafarers' Act in regards to risk assessment
	Article 32		
	Article 33		
	Article 34	Social security	<ul style="list-style-type: none"> • Need to complement the overall content of social security in the Seafarers' Act
	Article 35		
	Article 36		

Classification		Work in Fishing Convention	Content of amendment in domestic law
	Article 37	Protection in the case of work-related sickness, injury or death	<ul style="list-style-type: none"> • Despite being in place in the current system, these measures need adjustment due to their complexity which results in confusion (article 106 of the Seafarers' Act, article 3, 6, 16, 49 of the Act on Accident Compensation Insurance for Fisheries and Fishing Vessels, article 6 of the Industrial Accident Compensation Insurance Act, article 2 of the Enforcement Decree of the Industrial Accident Compensation Insurance Act) • Need to conduct a comparative review with workers on land
	Article 38		
	Article 39		
Part 7 Compliance and enforcement	Article 40	Compliance and enforcement	<ul style="list-style-type: none"> • Need to complement article 132 of the Seafarers' Act in regards to the obligation of a port state
	Article 41		
	Article 42		
	Article 43		
	Article 44		

Source: Prepared by the author

- The Cape Town Agreement mandates safety measures not concerning all fishing vessels but only those fishing vessels of 24 m in length or 300 tons in weight or more.
- This is because the representative size of fishing vessels operating in international waters is 24 meters/300 tons and over. Those shorter than 24 meters are generally operating within an

exclusive economic zone, which is subject to state's safety regulations

- ▶ Consisting of a total of 10 chapters, the Cape Town Agreement varies in regards to fishing vessels subject to application and periods until implementation by chapters.
 - The Cape Town agreement stipulates that those between chapters 2 and 6 should be implemented upon ratification of the agreement. However, the agreement allows progressive implementation in regards to chapter 10 which means implementation must be carried out within 5 years of ratification, while implementation for chapter 9 should be complete within 10 years from ratification.
- ▶ The table below illustrates specific areas of domestic law that require amendment in respond to the ratification of the Cape Town Agreement

〈Table summary-3〉 Areas of domestic law requiring the amendment in respond to the ratification of the Cape Town Agreement

Category	Cape Town Agreement	Content of the amendment in domestic law	Remarks
Application scope	<ul style="list-style-type: none"> • Chapter I ~VI are applied upon ratification of the agreement • Chapter VII-X are progressively implemented within 5 to 10 years 	<ul style="list-style-type: none"> • Apply structural change upon ratification of the agreement (new vessel) • Mandate equipment installment within 5 to 10 years of the ratification. 	
Chapter 1 General provisions	<ul style="list-style-type: none"> • 24 meters in length • Application of gross tonnage is available 	<ul style="list-style-type: none"> • Need to select between length and gross tonnage for the application of domestic law 	

Category	Cape Town Agreement	Content of the amendment in domestic law	Remarks
Chapter 2 Structures, watertightness, and design	<ul style="list-style-type: none"> • Conform to the SOLAS 	<ul style="list-style-type: none"> • Need to change domestic law on the basis of merchant vessels • Add a provision relevant to acts on interference 	In connection with Polar code
Chapter 3 Stability and sea worthiness	<ul style="list-style-type: none"> • Technological standards at the time of signing the agreement 	<ul style="list-style-type: none"> • Need to revise the agreement to apply current technological standards • Need to establish domestic official standards of sea area information • Require industrial discussion on polar navigation 	In connection with Polar code
Chapter 4 Engine, electricity, unmanned engine, zone	<ul style="list-style-type: none"> • Installment of additional device to engine and electrical system 	<ul style="list-style-type: none"> • Able to correspond to the amendment of 'Fishing Vessel Engine Standard' and 'Standard for Fire Prevention Facilities in Ships' 	
Chapter 5 Fire prevention, detection and extinguishment	<ul style="list-style-type: none"> • Modify relevant structures and install devices 	<ul style="list-style-type: none"> • Need to legislate domestic law in relation to fire protection system • Need to amend 'Fishing Vessel Facility Standard' and 'Enforcement Decree of Fishing Vessels Act' • The construction of fire protection facility can be applied in case of new construction 	Absence of relevant domestic law
Chapter 6 Protection of crews on board	<ul style="list-style-type: none"> • Conform to the SOLAS 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence of domestic law concerning some regulations 	Related to Annex 8 Need to check

Category	Cape Town Agreement	Content of the amendment in domestic law	Remarks
Chapter 7 Lifesaving appliance, equipment	<ul style="list-style-type: none"> • Additionally install relevant facilities 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence of domestic law in regards to the installment of lifeboats etc. • Need to discuss with the industry since the installment of lifeboats will increase the cost of shipping companies due to expanding the size of the ship 	
Chapter 8 Emergency action, response drills	<ul style="list-style-type: none"> • Conform to the SOLAS 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence of domestic law concerning some regulations 	
Chapter 9 Wireless communications	<ul style="list-style-type: none"> • Conform to the SOLAS 	<ul style="list-style-type: none"> • Able to respond with the amendment of domestic law 	
Chapter 10 Ship navigation facility, equipment	<ul style="list-style-type: none"> • Technological standards at the time of signing the agreement 	<ul style="list-style-type: none"> • Need to revise the agreement to apply current technological standards • Need to discuss with the industry for mandatory installation 	

Source: Reconstructed by the author based on interview materials with the Korean Register as reference

〈Table summary – 4〉 Comparison of application subjects between the Work in Fishing Convention and the Cape Town Agreement

Name of the agreement	Application subject (in principle)	Relevant domestic law
Work in Fishing Convention	<ul style="list-style-type: none"> • All fishing vessels and fishing vessel workers engaging in commercial fishing operations in principle (article 2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fishing vessels of 20t and over: the Seafarers' Act • Fishing vessels of less

Name of the agreement	Application subject (in principle)	Relevant domestic law
	<ul style="list-style-type: none"> • But, there are provisions for exclusion and progressive implementation • Immediate implementation is applied to fishing vessels of 24m and over, fishing vessels that remain at sea for more than 7 days, those normally navigate at a distance exceeding 200 nautical miles from the coastline, and fishing vessels subject to port State control 	than 20t: the Labor Standard Act, Minimum Wage Act, Industrial Accident Compensation Insurance Act etc.
The Cape Town Agreement	<ul style="list-style-type: none"> • Newly constructed vessels of 24m (300t) and over operating in international waters • There is a provision for expanding the application to existing ships 	<ul style="list-style-type: none"> • Fishing Vessels Act, the Standards for Fishing Vessel Facilities, Distant Water Fisheries Development Act etc.

Source: Prepared by the author

2) Policy suggestions and relevant activities

- It is necessary to develop and proceed with a basic plan for enhancing the rights of both domestic and foreign fishing vessel workers.
 - With an extremely low ratio of domestic fishing vessel workers currently employed and an increasing ratio of foreign fishing vessel workers, it is imperative to promote the rights of foreign fishing vessel workers while improving conditions of their labor.

-
- From the viewpoint of a long-term perspective, it is necessary to improve the general conditions of fishing operations to raise the number of domestic workers.
 - Adjustments to the wage criteria and the establishment of standards for limiting labor hours are urgently required to improve the working conditions of fishing vessel workers.
 - ▶ The following measures should be implemented from a long term perspective, which includes; the establishment of safety inspection standards for fishing operation facilities to reduce fishing boat related accidents; development of personnel protective equipment and strengthened safety management of fishing vessels with a single person on board, and the establishment of accident reduction strategies by causes.
 - Training for fishing vessel workers should be carried out side by side.
 - ▶ A comprehensive strategy should be established in connection with the management of IUU fishing.
 - Institutional standards in Korea should continue to be improved and amended in order to be sufficient in comparison to other major countries as well as to meet international standards, further to be able to preemptively respond to IUU fishing issues which may potentially arise in the future.
 - ▶ It is essential to take a flexible approach considering the potential impact on the Korean economy when taking agreements, exemptions and regulations for progressive application into account.

- For areas requiring immediate implementation, an exception from progressive implementation, in particular, fishing vessels of 24 meters in length and over shall be subject to the Work in Fishing Convention (C 188), which is in urgent need of preparation.
- This study summarized the short-, mid- and long-term implementation roadmap to achieving the policy suggestions mentioned above as stated below:

〈Table summary-5〉 Implementation Roadmap

Category	Major tasks	Specific tasks
Short-term	Improving the legal governance such as the Seafarers' Act	<ul style="list-style-type: none"> • Reflect the agreement to fishing vessels of 24m and over
	Enhancing labor conditions of foreign fishing vessel workers	<ul style="list-style-type: none"> • Improve the process of employment (Public sector's involvement in the process of expatriation and admission of a country) • Correct areas in violation of human rights including confiscating passports and staying in a detention center etc. (Restructuring the Immigration Act) • Reducing employment frauds (prohibition of deposit in the event of runaway) • Improve abusive language, violations and accommodation issues in ships (application of the Labor Standards Act/the Seafarers' Act while strengthening supervision) • Amend the Labor Standards Act/the Seafarers' Act to meet the Standards of ILO
Mid-term	Improving the legal governance such as the Seafarers' Act	<ul style="list-style-type: none"> • Establish a cooperation system with relevant government departments for ratification and effective enforcement of the agreement

Category	Major tasks	Specific tasks
	Enhancing labor conditions of foreign fishing vessel workers	<ul style="list-style-type: none"> • Ensure rest time and holidays • Reduce the income gap with local fishing vessel workers • Improve the discrimination in accident compensation (apply the Industrial Accident Compensation Insurance Act) • Increase the number of labor supervisors and conduct relevant training
Long-term	Supporting the overall restructuring of the Korean fishery industry/ Boosting education and awareness	<ul style="list-style-type: none"> • Education training and improving the Seafarer's Officer license in connection with STCW-F

Source: Prepared by the author

3) Expected benefits including policy contribution

- ▶ South Korea should ratify the Work in Fishing Convention and the Cape Town Agreement and rearrange relevant domestic laws including the Seafarers' Act and the Fishing Vessel Act in order to ensure the safety of fishing vessels and promote human and labor rights of workers. Thereby, it is important to make continued effort to enhance basic rights of fishing vessel workers in regard to labor standards, minimum wage, rest time, industrial accident compensation, industrial safety and health as well as the prevention of accidents.
- To promote the basic rights of fishing vessel workers and improve the safety of fishing vessels, the government should

prepare specific short-, mid-, long-term support measures under an overall master plan.

- Improvement of legal frameworks as well as its content will ultimately contribute to enhancing working conditions, life safety and welfare of fishing vessels workers.

제 1 장

서론

제1절 연구 배경 및 필요성

육지와 떨어져 운항 또는 조업이 이루어지는 선박에서 노동을 제공하는 선원 또는 어선원의 안전과 권리 제약에 대한 우려의 목소리는 국제사회에서 지속적으로 제기되어 왔다. 특히 지난 2019년 개최된 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization) 제106차 법률위원회에서는 선원 유기 문제를 2018년도 동 회의¹⁾에서와 마찬가지로 주요한 이슈로 다루었다. 회의에서는 2018년을 기준으로 366건의 유기가 발생하였고, 이는 4,886명의 선원에 악영향을 주었다고 보고하였다. 이 중 175건만 해결되었으며 77건은 분쟁 중, 52건은 사건 해결을 위한 행동 착수도 하지 못하였다고 한다.²⁾

상기 언급된 선원 유기 문제는 상선에서 종사하고 있는 선원을 주

1) 국제해사기구 <제105차 IMO 법률위원회 결과>, (검색일: 2020. 6. 23).

2) 국제해사기구 <제106차 IMO 법률위원회 결과>, (검색일: 2020. 6. 23).

로 대상으로 하지만 어선원의 경우에도 상선원에 버금가는 여러 위험에 노출되어 있는 상황이다.

국제노동기구(ILO: International Labour Organization)는 약 5,800만 명이 어로어업과 양식업에 종사하며, 이 중 약 37%는 정규직(full-time), 23%는 비정규직(part-time) 노동자로 어업에 종사하고 있다고 보고했다. 또한 1,500만 명이 어선에 승선하여 정규적으로 노동하고 있다고 적시하고 있다.³⁾ 동 기구는 1999년에 이미 매년 2만 4,000여 명의 수산업계 노동자들이 사망한다는 발표를 통해 수산업과 그 유관산업에서 발생할 수 있는 위험성에 대하여도 이미 환기한 바 있다.⁴⁾ 최근에는 코로나19 사태 발발 이후 경제사정이 악화되면서 선원 교대가 원활히 이루어지지 않아 세계 각지에서 크게 증가한 선원 유기 문제에 대하여 ILO는 특별히 우려를 담은 자료를 발표하였다.⁵⁾

한편 영국 비영리단체 해상인권(HRAS: Human Rights at Sea)은 해상 인권에 관한 제네바 선언(Geneva Declaration on Human Rights at Sea)을 발표하여 해상노동자의 인권 문제를 부각시켰다.⁶⁾ 그 내용은 첫째, 해상에서의 인권은 육지에서의 인권과 동일한 수준으로 보호되어야 하며, 둘째, 해상에 있는 모든 인간은 인간으로서의 권리를 차별 없이 누려야 하고, 셋째, 인권 기준을 악화하는 해상법 규정은 없어야 하며, 넷째, 조약, 관습, 국제법으로 확립된 모든 인권

3) 국제노동기구 <Fisheries>, (검색일: 2020. 6. 23).

4) 국제노동기구 <Fishing among the most dangerous of all professions, says ILO>, (검색일: 2020. 6. 23).

5) 국제노동기구 <Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19), International Labour Standards Department (NORMES) / Sectoral Policies Department (SECTOR), Geneva, 7 April 2020>, (검색일: 2020. 6. 23).

6) Human Rights at Sea, <Geneva Declaration on Human Rights at Sea, 2019 April 5th>, (검색일: 2020. 6. 25).

은 해상에서도 존중되어야 함을 명시하고 있다. 결론적으로 동 선언은 국제적으로 불법어업, 해적에 대한 보호, 법집행 효율성 강화 등이 필요함을 역설하고 이를 해결하기 위한 국제적 이니셔티브를 제안하고 있다.

상선의 경우 우리 정부는 이미 2006년 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 이하 MLC)⁷⁾을 비준하여 선원에게 국제해사노동기준을 적용하였고, 국제해상인명안전협약(SOLAS: International Convention for the Safety Of Life At Sea)⁸⁾도 비준, 적용하여 선박의 기본적인 구조·설비·운항 등의 기준에서 안전을 강화하였다.⁹⁾ 그러나 어선에는 동 협약들이 적용되지 않기 때문에 어선원 권리 보호 및 어선안전 강화와 관련하여 기본적으로 국제법적 흠결이 존재하며, 상선과 비교하여 어선의 안전성을 강화해야 한다는 지적이 계속해서 제기되어왔다.

어선원 노동자의 권리와 인권을 제고해야 한다는 국제적 분위기에 맞춰 국제노동기구는 2016년 6월 14일 ILO 어선원노동협약(Work in Fishing Convention (2007) C188, 이하 어선원노동협약) 협약문을 발표하였고, 2017년 11월 16일 국제적으로 발효하였다. 이에 우리 정부의 어선원노동협약 비준 검토도 더욱 현실적으로 다가왔으며 현행법 제도에 견주어 제반 규정을 비교 검토하고, 국내 파급효과를 분

7) 해사노동협약(MLC)은 총톤수 500톤 이상의 상선에서 승무하는 상선원의 근로기준을 개선하기 위하여 성립된 협약으로서 기존에 존재하였던 관련 노동권고 등을 통합하여 국제노동기구에서 2006년 2월 23일 성립, 2013년 8월 20일에 발효되었다. 해양수산용어사전 〈해사노동협약〉, (검색일: 2020. 6. 25).

8) 1912년 타이타닉호사고 이후 국제적으로 해상에서의 인명 안전에 관한 협약이 발전되었는데, SOLAS는 선박의 구조 설비 안전기준에 관한 협약으로 1974년 최초로 성립된 후, 1981년, 1983년, 1988년 일부 개정되었다. 여객선 및 300톤 이상 화물선을 적용 대상으로 한다. 선박항해용어사전 〈SOLAS〉, (검색일: 2020. 6. 25).

9) 국제해사기구의 해사 관련 일련의 협약 정보에 대한 상세한 사항은 국제해사기구 〈List Of Conventions〉 (검색일: 2020. 6. 23) 참고.

석해야 하는 상황이 되었다.¹⁰⁾

어선원노동협약은 2020년 6월 기준 18개국의 비준이 이루어졌으며,¹¹⁾ 아시아태평양국가 중에서는 태국이 2019년 1월 유일하게 비준한 나라다.¹²⁾ 본 협약은 원칙적으로 상업적 어업에 종사하는 모든 어선 및 어선원에게 적용된다. 다만 생계나 오락을 목적으로 하는 어로 어업 등 일정 조항에서의 예외는 존재한다.

어선원노동협약은 향후 한국이 비준하지 않더라도 국적선 또는 국민 운영 선박이 동 협약 비준국 항만에 진입 시 적용 받게 되므로 항만국 검색 및 그에 따른 제재를 받는 상황이 발생할 수 있다. 따라서 정부 및 업계로서도 더 이상 미룰 수 있는 문제가 아니며, 조속히 협약 내용 분석에 근거한 국내 대응 방안을 마련할 필요성이 있다.

한편 국제해사기구(IMO)가 주관하는 어선안전협약(일명 케이프타운협약)¹³⁾은 어선의 안전을 강화하고 어선원의 기본적 인권 보장과 불법 비보고 비규제어업(Illegal, Unreported and Unregulated Fishing: IUU어업)을 방지할 수 있는 국제협약이다. 세계식량농업기구(FAO: Food and Agriculture Organization of the United Nations) 등 관련 국제기구는 케이프타운협약에 대한 각 국가의 비준과 이행

10) 국제노동기구 <Fisheries>, (검색일: 2020. 6. 23).

11) 국제노동기구 <어선원노동협약의 국가별 비준 상황>, (검색일: 2020. 6. 23).

12) 태국의 수산업과 수산식품은 약 60억 달러 규모의 수출액을 기록하고 있으며, 2017년 기준 60만 명 이상의 노동자를 고용하는 중요 산업으로 그 중 30여 만 명은 해외에서 유입된 노동자이다. 또한 태국의 수산업에서만 2017년 기준으로 5만 7,000명의 외국인 어업노동자가 근로하고 있고, 약 1만 550명이 상업용 어선에서 작업하고 있다. 국제노동기구 보도자료 “Thailand ratifies Work in Fishing Convention”, (검색일: 2020. 6. 23).

13) 원 명칭은 ‘Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977’임. 동 협약은 어선안전에 관하여 성안되었으나 발효는 되지 않았던 이전의 협약들, 즉 토레몰리노스협약(‘The 1977 Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels and the 1993 Torremolinos Protocol’)의 내용을 포괄한다.

을 촉구하고 있으며 비준국 또한 점차 증가하고 있어 케이프타운협약 기준에 부합한 국내 어선 및 어선원 안전, 권리 보호제도에 대한 전반적 검토가 필요한 상황이다.¹⁴⁾ 본 협약은 길이가 24m 이상인 어선에만 적용되며, 공해상 조업어선에 대하여 적용된다.¹⁵⁾

케이프타운협약은 어선의 설계, 건조, 장비 요건 등의 세부 요건을 규정하여 어선 안전성을 크게 강화하도록 하는 내용을 담고 있다. 다만 동 협약을 비준하는 경우 모든 법조항에 대해 일괄적으로 의무를 발생시키지는 않으며, 무선통신장비, 소방안전 등과 관련된 일부 규정은 단계적으로 5년에서 10년의 시간을 두고 이행하도록 되어 있다. 동 협약은 공해상에서 조업하는 길이 24m 이상 어선 총 3,600척을 보유한 22개국에서 비준 후 12개월 뒤에 발효될 예정이다. 최근 스페인이 케이프타운협약에 가입하여 11번째 가입국이 되었다. 2019년 2월 현재 총 1,413척의 어선을 보유하고 있어 비준 기준의 절반에 조금 못 미친다.¹⁶⁾

상기 협약을 국내에 도입하는 경우, 큰 틀에서의 방향은 옳다고 하더라도 실제로 협약 내용을 현장에 적용하기 위해서는 검토해야 할 점이 적지 않다. 아무리 좋은 취지와 내용의 법률이라고 하더라도 비준 후 실제로 국내에서 규범력을 제대로 발휘할 수 있으려면 법률의 실제 내용이 어떠한지에 대하여 수범자와 이해관계인이 충분히 인식하고, 발생할 수 있는 여러 부작용에 관한 사전 연구를 병행하여 검

14) 2019년 10월 21일~23일 스페인 토레몰리노스에서 열린 IMO 주최 각료회의에서 한국을 포함한 48개 국가는 2022년 10월 11일까지는 케이프타운협약을 발효시키고자 하는 토레몰리노스선언(Torremolinos Declaration)에 서명하였다. 국제해사기구 보도자료 (검색일: 2020. 6. 25) 및 국제해사기구 (토레몰리노스 선언), (검색일: 2020. 6. 25) 참고.

15) 케이프타운협약 제4조 발효 요건에 명시되어 있다.

16) Safety 4 sea (Spain accedes to Cape Town Agreement for fishing safety), (검색일: 2020. 6. 27).

토 및 준비 작업이 충분히 면밀하게 이루어진 이후에 비준이 이루어져야 한다. 따라서 비준 후 규범력 제고를 위하여 법적·산업적 영향 분석 및 수범자와 이해관계인의 인식 공유가 긴요한 상황이다.

또한 국내 연안, 근해어선의 경우 내국인 및 외국인 어선원의 조업 현장에서 여러 안전 저해요소가 상존하고, 노동권이 보호되지 않는 측면이 많아 국내 관련 법 제도 전반을 국제적 기준에 비추어 검토하여 개선 법안을 시급히 제시해야 한다.

이와 더불어 IUU어업 방지를 위하여 조업 과정에서 발생하는 불법 어업 행위를 줄이기 위한 노력만이 아니라 어선원 채용 및 승선에서의 불법 행위 저감, 인신매매 방지 등 어선원의 노동법적 권리 보장, 어선 관련 안전관리규정 준수 등 관련된 모든 법 규정을 제대로 지키면서 조업활동을 해야 한다는 인식이 국제적으로 확고해지고 있다. 이미 IUU어업 문제를 극복한 경험이 있는 한국은 동 협약에 대하여도 비준을 적극적으로 검토하는 것이 바람직할 것이다. 종래의 어획 행위 중 발생하는 IUU어업 문제가 이제는 어획 모든 과정상 발생할 수 있는, 즉, 어획의 이전단계와 함께 어선을 활용하여 이루어지는 활동 중 발생하는 모든 불법행위가 IUU어업 문제로 확대되어 다뤄지는 경향이 있기 때문에 포괄적 차원에서 대응 방안이 검토되어야 한다. 즉 IUU어업은 어획 행위상의 불법만이 아니라 어획 과정에서 발생 가능한 어선원 노동권 미보장, 인권 문제 등에도 해당될 수 있다. 이는 향후 어획물 수출상 유럽연합(EU: European Union) 및 미국의 불법어업 관련 규정, 포괄적 점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP: Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)¹⁷⁾ 등에 대한 위반 사항으로 여겨져 향후 수출

17) 환태평양경제동반자협정은 아시아 태평양 지역의 경제통합을 목표로 추진된 경제협력체제다. 처

시 문제를 야기할 수 있다. 따라서 전 어획 과정에 대해 불법적 요소가 있는지에 대해 사전적으로 연구하고 현실적 법 제도 및 실무상 개선책을 수립이 매우 시급하다.

본 연구는 국정기조³ 추진전략³, 국민안전과 생명을 지키는 안심 사회 구현과 관련되며, 이를 통해 국정과제 62. 해양영토 수호와 해양안전 강화 및 추진전략 4. 노동존중 성평등을 포함한 차별 없는 공정사회, 국정과제 63. 노동 존중 사회 실현과 연관된다. 또한 포괄적으로는 국정기조 4. 추진전략 3. 사람이 돌아오는 농산어촌 및 국정과제 84. 깨끗한 바다, 풍요로운 어장의 구현에 기여할 것으로 사료된다.

제2절 연구 목적

이 연구는 어선의 안전 강화 및 어선원의 권리 증진을 위하여 IMO 어선안전협약(케이프타운협약), ILO 어선원노동협약(C188) 등 관련 국제법을 조사·분석하여 함의를 도출하고, 이와 관련된 현행 국내법 규정을 비교·분석함으로써 협약 비준에 대비하여 구체적인 국내법 개선 방향에 대해 제언하고자 한다. 구체적 개선방안으로서 향후 정부의 제도 개선 및 정책 변화, 업계의 실무 관행 개선을 위한 법률 개정안 및 정책 대안을 현실적 수용성과 비준 후의 규범력 제고 측면을 고려하여 단기, 중기, 장기로 나누어 제시하였다. 이러한 연구를

음에는 미국 등 12개국이 환태평양경제동반자협정(TPP: Agreement for Trans-Pacific Partnership)라는 이름으로 추진하다가, 트럼프 미국대통령이 미국 탈퇴를 선언한 이후 일본 주도로 논의가 계속되어 CPTPP로 명명하고 뉴질랜드, 싱가포르, 칠레 등 11개국의 타결로 2018년 12월 30일 발효하였다. 시사상식사전〈환태평양경제동반자협정〉, 검색일: 2020. 6. 27) 및 뉴질랜드 외교통상부〈CPTPP 홈페이지〉, (검색일: 2020. 6. 28) 참고.

통해 해양안전성 강화와 노동 존중을 통한 차별 없는 사회 구현과 함께 보다 풍요로운 어장 구현에 기여함을 목적으로 한다.

제3절 연구 범위 및 방법

1. 연구 범위

본 연구의 범위는 다음과 같다. 먼저 국제사회의 논의 배경과 추이를 살펴보고, 국제협약의 발전 및 전개 과정과 어선안전 및 어선원 권리 제고 동향을 파악한 다음, 주요 국제사고 현황을 분석한다. 또한 국내 어선사고 및 어선원 관련 노동권 위반 사안을 분석한다(제2장). 어선원노동협약과 케이프타운협약을 비준한 영국, 일본, 노르웨이, 프랑스의 입법구조, 발전 과정, 주요 내용을 분석하여 시사점을 도출한다(제3장). 어선원노동협약 및 케이프타운협약의 목적 및 특징, 주요 내용을 분석하고, 특히 선원법 및 부속법령, 근로기준법 및 부속법령, 어선법 및 부속법령을 포함한 관련 국내 법 제도와와의 비교 분석을 통해 협약 비준 시 국내법 개정 방향에 대한 시사점을 도출한다(제4장). 협약 비준에 대비한 국내 대응방안과 관련하여 법률 개정 기본 방향을 제시하고, 국제적 기준에 부합한 국내 법 제도와 실무 개선 방안을 도출하며, 국내업계에 미치는 법 제도적 영향을 파악하고 정책적 대응방안을 제안한다(제5장). 마지막으로 이러한 분석을 기반으로 정책 제언과 향후 추진로드맵을 단기, 중기, 장기로 나누어 제시한다(제6장).

본 연구는 상기 국제협약의 도입 시 국내외 어선원 노동자에게 공

히 적용 가능한 부분에 보다 주안점을 두고 분석할 계획이다. 외국인 어선원 노동자에 대한 개선방안은 선행연구에서 이미 세밀한 분석 과정을 거쳤기 때문에 본 연구에서는 이에 대한 의견을 제시하는 수준에 그치며 추가적인 분석을 시행하지는 않기로 한다. 또한 연구기간과 예산의 제약을 고려하여 상기 협약 도입 시 국내 업계에 미칠 영향에 대한 설문조사와 업종별 수산 산업계에 대한 구체적인 경제적 영향 분석은 본 연구의 범위에서 제외하고, 향후 타 연구과제로 위임하기로 한다.

2. 연구 방법

본 연구는 문헌조사와 전문가 자문, 국내 유관단체 인터뷰, 연구 결과에 대한 검증과 보완을 위한 정책세미나 개최 등의 방법을 통해 추진되었다.

첫째, 국내외 문헌 및 자료조사를 통해 케이프타운협약, 어선원노동협약 등의 협약과 관련된 법률 논의를 분석·조사하였다. 다른 국가의 관련 문제 대응 현황을 파악하고 협약 주요내용이 법률 구조에 미친 영향을 파악하기 위해 관련 법률조항 및 유관 문헌에 대해 분석하였다. 또한 양 협약 협상 과정에 참여하거나 협약 내용을 분석한 국내외 문헌을 조사·분석하여 본 연구의 선행연구로 참고하면서 비판적 고찰을 실시하였다. 문헌조사 결과를 기본적인 참고자료로 하여 양 협약의 주요 내용에 대한 법률 분석과 함의 도출을 시행하고, 이와 함께 현행 어선원 및 어선 관련 법령을 분석하여 향후 양 협약 비준 시 우리나라 어선원 안전 및 권리의 증진을 위해 법률체계 및 내용의 적절한 개정방안을 도출하고자 하였다.

둘째, 전문가를 통해 기술적 사항에 대한 원고자문을 실시하였다. 어선 안전검사와 관련된 기술적 사항이나 향후 협약 비준 시 어선의 구조 변경 등에 대한 전문적 사항에 관하여는 한국선급, 한국해양교통안전공단 등 전문가에게 원고 자문을 위탁하고, 자문회의 개최를 통해 내용을 보완하였다.

셋째, 어선원 안전 및 권리와 관련된 그룹을 포괄한 자문위원회를 구성하여 현실적 문제점 파악과 함께 협약 비준이 국내에 가져올 여파를 세부적으로 파악하였다. 즉 노사정 및 시민단체 등 개별그룹 또는 전문가 단위로 인터뷰를 시행하여 현행 제도 운영 실태와 문제점을 파악하였으며 향후 양 협약 비준 시의 현행법 개선방안을 논의하고 분석하였다.

이를 위해 해양수산부 선원정책과, 어선안전정책과, 원양산업과, 국제협력총괄과, 외교부, 법무부 출입국관리국, 고용노동부, 해양경찰 등 정부부서, 수협중앙회, 한국원양산업협회 등 산업별 단체 및 원양어업회사들, 전국해상선원노동조합연맹(선원노련) 등 노동조합계, 공익법센터 어필, 비영리단체인 환경정의연합(Environment Justice Foundation), 그린피스(Green Peace), 이주와인권연구소 등 관련 비정부기구(NGOs: Non-Governmental Organizations) 등과 협업을 추진하였다.

넷째, 연구의 결과가 도출된 후에는 정책 세미나를 개최하여 연구 결과를 발표하고, 내용에 대한 검증과 함께 정부정책에 기여할 수 있는 방안을 찾을 수 있도록 현장의 의견을 수렴하였다. 이를 통해 우리나라가 향후 양 협약을 비준했을 때 국내에 미칠 규범적 충격을 완화시키고 현실적인 대응방안을 제시할 수 있도록 공론의 장을 제공하였다.

제4절 선행연구 검토 및 차별성

1. 선행연구 분석

1) 국내 선행연구

- (1) 정대율·박문갑(2007), 「ILO통합어선원협약의 주요 쟁점사항」
(『한국마린엔지니어링학회 전기학술논문집』)

ILO 어선원노동협약 성립을 위한 국제협상의 주요 과정을 소개하고, 주요 내용에 대한 의미를 분석하여 제시하였다. 특히 이 연구는 협약이 성립되는 과정에서 어선소유자 혹은 사용자와 어선노동자 간의 핵심적인 쟁점사항을 소개하고 있다. 또한 ILO통합어선원협약의 구조를 분석하고, 향후 ILO 차원에서 협약 채택이 예상되므로 그에 따른 국내의 대응방안 마련을 촉구하였다. 이 연구는 당 협약의 협상 과정에서 제시되는 세부논점에 대하여 분석하고 있어 국내 대응을 위한 기초자료로서의 성격을 가지나, 협약이 국내 제도에 미치는 파급효과를 제시하거나 국내법의 구체적인 개정사항을 제시하는 데에는 한계가 있다.

- (2) 홍성화(2009), 「2006년 해사노동협약 국내수용을 위한 주요 쟁점사항에 관한 연구」(『해양정책연구』)

이 연구는 상선원에 대한 국제적 노동기준을 확립한 해사노동협약의 주요 내용을 소개하고 국내선원 관련 제도의 개선책을 제시하는데 목적을 두고 있다. 연구의 주요 내용은 주로 해사노동협약의 근로조건 관련 규정을 분석하고 있으며, 동 협약의 채택 경위 및 법적 체

제도 소개하고 있다. 단, ILO 어선원노동협약과의 비교 분석을 위한 참고자료로서의 의미를 가진다는 한계점이 있다.

(3) 신동윤(2014), 「선원의 노동기본권과 근로조건에 관한 선원법과 해사노동협약의 비교 분석」(『서울법학』)

선원법과 해사노동협약의 비교 분석을 통해 해사노동협약의 입법 취지를 기초로 선원법의 개선 방향을 제시하는 데 목적을 둔 연구다. 임금, 휴가, 휴식시간 등의 비교를 통해서 선원법의 구체적 개정 방향을 제시하고 있다. ILO 어선원노동협약의 많은 규정이 해사노동협약과 유사한 내용을 포함하므로 협약과 국내법 제도의 비교를 통한 구체적 법령의 개선 방향성을 제시하고 있다는 점에서 시사점을 얻을 수 있으나, 역시 선원법의 구체적인 개선방안을 도출하지 못했다는 한계가 있다.

(4) 선원이주노동자인권네트워크, 공익법센터 어필(2020), 「누가 이들을 바다에 붙잡았나: 한국어선에서 일하는 이주노동자 인권실태 모니터링 보고서」

한국어선에서 일하는 외국인 어선노동자들에 대한 인권침해 현황을 조사·분석하고 현행 선원법, 근로기준법 등에 대한 포괄적 개선방안을 제시하는 연구보고서다. 선원법, 근로기준법 등 현행법이 제대로 지켜지지 않는 상황과 차별적 행태에 대하여 고발하는 내용이 담겨있다. 이를 개선하기 위한 방안으로 형평성 있는 국내법 규범의 개정과 함께 ILO 어선원노동협약의 조속한 비준을 촉구하고 있다. 다만 외국인어선원에 주로 초점을 맞추고 있어 국내 어선원에 대한 조사·분석은 제한적이라는 한계점이 있다.

(5) 엄선희 외(2019), 『어선원 해기면허 개선방안에 관한 연구』(해양수산부)

이 연구는 어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW-F협약: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995)을 분석하여 국내법 도입방안 및 해기면허 개선방안을 도출하는 것을 목적으로 한다. 어선원의 자격 증명, 훈련, 당직근무 기준 등과 관련된 국제협약과 어선법, 선박안전법 등을 비교 분석하여 향후 해기면허 개선을 위한 개선 방향을 제시하고 있다. 그러나 현행 법체계 중 일부에 대해서만 개정 방향만 제시하고 법령 전반에 대한 구체적 개선방안까지는 도출하지 못했다는 한계가 있다. 즉, 타 법과의 관계에서 어선원의 교육훈련 강화를 위한 구체적 내용까지는 제시하지 못하였다.

(6) 서철원(2014), 『어선원 복지제도 발전방향 연구』(해양수산부)

이 연구는 ILO 어선원노동협약을 연구대상으로 해사노동협약 및 선원법을 포함한 국내법과 비교하여 분석하고 발전 방향을 제시한다. 폭넓은 내용 분석과 노르웨이, EU 등의 해외사례 제시를 통해 구체적 방안을 도출하였다. 그러나 국내법 개정 방향에 있어서 선원법의 최근 내용까지 반영하여 분석하지 못하였고, 선원법 이외의 다른 국내법 개정방안을 다루지 못하여 어선원에 대한 권리 및 안전제고를 위한 국내법 거버넌스와 전반적인 개선방안을 제시하지 못하는 한계가 있다.

2) 해외 선행연구

(1) Kirchner(2019), “Human Rights and Fishing: A Multidimensional Challenge”(Baltic Journal of Law & Politics)

이 연구는 최근 해양 부문에서도 인권의 역할과 인식이 증가하고 있음을 언급하고, 인권침해를 방지하고 이를 중재하는 데에는 국가 및 국제법의 역할이 중요함을 강조하였다. 이 연구를 통해 연구자는 해상에서의 인권침해는 대부분 보이지 않는 곳에서 발생하기 때문에 범죄행위임에도 간과하기 쉬우며, 이는 선원 또는 연안지역 거주자, 선박 운영자, 심지어는 발생 현장에서 멀리 떨어진 기국 간의 구조적인 힘의 불균형에 기반을 두고 있기 때문이라고 분석하였다.

또한 해상에서 서로 다른 행위자 간의 관계와 인권침해 가능성을 분석하고, 국제법의 역할과 한계를 강조하였다. 이와 함께 소비자를 포함한 다양한 국가 및 비국가 행위자가 해상인권 보호 강화에 어떻게 기여할 수 있는지를 제시하였다.

(2) TATAR(2019), “evaluation of occupational safety and health in the global fishing sector”(The Online Journal of Science and Technology)

이 연구는 어업에 있어 산업안전보건(OHS: Occupational Health and Safety)의 역할을 분석하고 산업재해 및 직업병, 위험 등에 관한 수산 분야 법 제도를 분석하였다.

연구자는 상업적 어업에 대해, 매년 2만 4,000명이 넘는 사망자가 발생하는 위험한 직업군 중 하나로 밝히고, 이러한 사고는 소형어선에서 주로 발생한다고 언급하였다. 이에 해양안전과 해양환경보호에

대한 일차적 책임을 맡고 있는 IMO의 역할을 강조하고, 어선원에게 안전한 근무조건을 제공하는 OHS의 정의를 정립하였다.

특히 연구자는 ILO 188협약과 권고 No. 1999의 채택은 전 세계 모든 규모의 어선 내 작업 및 생활 조건을 개선하는 데 매우 중요한 전환점이 된 것으로 보았다. 또한 어업관리 정책은 주로 어업관리 목표를 달성하기 위해 제정되지만, 어업안전에도 간접적으로 영향을 미칠 수 있으며, 안전 또는 어업관리 이외의 목적으로 수립된 다른 정책도 어업안전에 간접적으로 영향을 미칠 수 있다고 결론지었다.

마지막으로 어업 OHS를 개선하기 위해서는 IMO, ILO 및 FAO 등 국제기구의 역할도 중요하지만, 소규모 어업에서 어업 OHS를 모니터링하고 촉진하기 위해서는 여러 단계와 수준에서 보완이 필요함을 지적하였다.

(3) FAO(2018), *Global review of safety at sea in the fisheries sector*

이 연구는 개발도상국의 소규모 어업을 중심으로 해상안전에 관한 법률 및 어업관리조치, 선박 설계 및 건조, 장비, 관련 데이터 역사를 검토하였다. 분석대상은 라틴아메리카 및 카리브해 9개국, 태평양 5개국, 동남아시아 6개국, 남서인도양 6개국, 서아프리카 10개국 등 총 36개국에 이르며, 어업안전에 관한 광범위한 데이터를 수집·분석하였다는 데 의의가 있다.

연구 결과 전체 해상작업 중에서도 어업의 위험성에 대해서는 인식도가 높은 편이나, 해상안전에 대한 평가는 아직 충분하지 않은 것으로 나타났다. 주요 해상사고 원인으로는 기상 조건과 기계적 고장, 설계 및 건설, 어업규정, 인간 활동이 포함되었는데, 특히 소규모 어업 부문에서는 크게 5개 원인이 도출되었다. 첫째, 안전문화 결여와

어업인의 경제적 이득을 위한 위험 감수 의지, 둘째, 해상안전에 대한 구조적 접근 부족, 셋째, 규제당국의 안전체제에 대한 어업인 수용능력 부족, 넷째, 설계·시공 및 장비의 안전성 부족, 다섯째, 어업 관리조치로 인해 의도된 조업수역 밖에서의 선박활동 등이었다. 따라서 해상사고를 최소화하기 위해서는 어업인과 그 부양가족, 정부 당국 모두에서 해양안전 문화에 대한 인식 제고가 시급한 것으로 나타났다.

(4) Jaleel and Grewal(2017), “A Perspective on Safety and Governance Issues of Fishing Vessels”(Ocean Yearbook Online)

이 연구는 전 세계 수산업 부문에서 어업인과 조업활동에 관한 안전 문제 해결을 위해서 국제법 가입과 준수의 중요성을 강조했다. 이를 위해 어업과 안전, 근로조건에 관한 요소 도출 및 안전관리방안과 관련한 국가 사례(호주, 몰디브) 분석을 실시하였다. 다만 해상에서의 개인상해 및 사망, 직업 관련 질병과 어선 손실에 대한 국제 데이터 수집·관리 체계가 구축되어 있지 않아 정확한 통계 분석을 수행하지 못한 한계점을 가진다.

연구 결과 수산업의 사회적 측면에서 고용과 근로조건은 여전히 심각한 문제를 포함하고 있는 것으로 나타났다. 비록 ILO, FAO 등에서 관리지침과 조치를 개발·장려하고 있으나, 그 효과는 미미한 것으로 분석되었다. 이에 연구자는 주요 원인 중 하나로 어선의 비효율적인 추척성을 지적하고, 항만국 통제 메커니즘 강화를 통해 어선원과 선박의 안전을 향상시킬 수 있음을 강조하였다.

(5) Francescutto(2013), The evolution of the regulatory stability regime for fishing vessels(EUT Edizioni Università di Trieste)

이 연구는 IMO 케이프타운협약, 트레몰리노스 의정서, ILO, FAO, SOLAS상의 어선 규격(길이) 및 속도 규정 등과 같이 어선의 안전성 확보를 위한 국제규범 발전 과정을 분석하였다.

연구자는 어선의 온전한 안정성 기준에 관한 논의는 비교적 최근 제기된 것으로, 선박의 평균 크기에 관한 지역적 차이가 선박 안전체에 심각한 피해를 초래할 수 있음을 지적하였다. 이에 IMO, ILO, FAO 등 국제기구가 긴밀하게 협력한 끝에 안전 수준과 일반적인 수산 부문의 생활조건을 개선하기 위한 결정적인 노력이 이루어졌으며, 그 결과 각국에서 적용하는 개발규정을 자발적으로 표준화하고자 하는 노력이 본격화되었다고 보았다. 이후 토레몰리노스협약을 시작으로 어선안전을 위한 선박길이 규정이 논의되었고, 2012년 케이프타운 회의 결과에 따라 개정된 토레몰리노스의정서는 IMO 문서로서 국제비준 및 발효를 위한 회원국 노력이 이어지고 있음을 언급하였다. 특히 가장 최근에 논의된 어선안전에 관한 국제규범은 어선의 길이와 변위 사이의 등가성 유형도 고려하고 있음을 지적하였다.

2. 본 연구의 차별성

어선 및 어선원에 적용되는 IMO 케이프타운협약과 ILO 어선원노동협약에 대한 분석은 이전에도 있었으나, 협약의 비준을 상정하고 국내법령과의 구체적 비교 분석을 통해 세부적인 개선방안을 도출하는 연구는 거의 없는 실정이다.

국제 현안으로 떠오른 양 협약을 분석하고 국내법적 영향 및 그 대응방안을 고민함으로써 우리나라의 현행 제도와 업계 실무의 문제점을 진단하고 국제적인 흐름에 적극적으로 대응하는 제도적 개선방안을 제시하는 데 본 연구의 기본 목적이 있다. 더 나아가 이를 통하여 우리 관련 업계가 해외시장에서 경쟁력을 확보할 수 있는 관련 제도 개선 방향을 제시하고자 한다.

〈표 1-1〉 선행연구와의 차별성

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
주요 선행 연구	1 정대율·박문갑(2007), 「ILO통합어선원협약의 주요 쟁점 사항」 • ILO어선원협약이 성립되어가는 국제협약의 과정을 소개하고, 그 주요 내용에 대한 의의 제시 • 협약 성립 전 사용자와 노동자 간의 쟁점사항 소개	• 문헌조사, 통계분석 • 협약 개요 소개	• ILO통합어선원협약의 구조 • 협약의 주요 쟁점사항 • 채택이 예상됨에 따른 국내 대응방안 마련 촉구
	2 홍성화(2009), 「2006년 해사노동협약 국내수용을 위한 주요 쟁점사항에 관한 연구」 • 상선원에 대한 국제적 노동기준을 확립한 해사노동협약의 주요 내용을 제시하여 국내선원관련 제도 개선 제시 • 주로 근로조건 관련 규정을 분석 연구	• 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 비교연구	• 해사노동협약의 채택 경위 및 법적 체계 • 국내수용을 위한 주요 쟁점사항 • 휴가권, 송환권 등 근로기준
	3 신동윤(2014), 「선원의 노동기본권과 근로조건에 관한 선원법과 해사노동협약의 비교 분석」 • 해선원법과 해사노동협약의 비교 분석을 통하여 동 협약이 가지는 입법의 취지를 기초로 현행법 검토	• 문헌조사 • 해외사례 비교연구	• 선원법과 해사노동협약의 구성과 내용 • 선원의 법적 지위 • 노동기본권, 근로조건

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
	및 개선 방향 검토 • 노동기본권에 중점을 둔 분석 연구 추진		
4	선원이주노동자인권네트워크, 공익법센터 어필(2020), 「누가 이들을 바다에 붙잡았나: 한국어 선에서 일하는 이주노동자 인권 실태 모니터링 보고서」 • 한국어선에서 일하는 외국인 어선 노동자들에 대한 인권침해 상황을 조사 분석하고 현행 선원법, 근로기준법 등에 대한 포괄적 개선방안을 제시 • 선원법 등 현행법이 제대로 지켜지지 않는 실태와 차별적 행태에 대하여 보고 • 이를 개선하기 위한 방안으로 ILO 어선원노동협약의 조속한 비준을 촉구	• 문헌조사 • 설문조사, 인터뷰 • 법률 분석 검토	• 외국인 어선원에 대한 현행 실태조사 분석 • 국내 법률 및 실무상 문제점 제시 • 인권 및 권리 제고를 위한 국내 규범 개선 방안
5	엄선희 외(2019), 『어선원 해기 면허 개선방안에 관한 연구』 • 어선원의 훈련·자격증명 및 당직 근무의 기준에 관한 국제협약을 분석하여 국내법 도입방안 및 이를 통한 해기면허 개선방안 도출	• 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 각국 법제 비교	• 어선원의 훈련·자격 증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 (STCW-F협약)과 어선법, 선박안전법 등 비교 분석 • 면허제도 개선 정책 제언
6	서철원(2014), 『어선원 복지제도 발전 방향 연구』 • 우리나라 제도 중 어선원 복지와 관련된 사항을 분석하고 문제점 해결 방안 모색 • ILO 어선원노동협약, 해사노동협약, 선원법을 포함한 국내법 비교 분석 제시	• 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 각국 법제 비교	• ILO 어선원노동협약 분석 및 해사노동협약 비교 • 국내 선원법 등 관련 제도 분석 • 정책 제언

구 분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
7	<p>Kirchner(2019) “Human Rights and Fishing: A Multidimensional Challenge”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 해상 인권침해 현황과 발생 원인 분석 • 국제법 및 소비자 역할에 따른 해상 인권보호 방안 제시 	<ul style="list-style-type: none"> • 문헌조사 • 법제, 현황 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 해상작업중노동기준 및 안전 분석 • 인권 문제와 해상환경 오염 연관성 분석 • IUU어업과 인권 문제 • 정책 제언
8	<p>TATAR(2019) “evaluation of occupational safety and health in the global fishing sector”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 어업에 있어 산업안전보건(OHS)의 역할을 분석하고, 산업 재해 및 직업병, 위험 등에 관한 수산 관련 법 제도 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 문헌조사, 통계분석 • 법제, 현황 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 세계 수산업 동향 분석 • 수산부문 안전보건 현황 분석 • 어업안전에 영향을 미치는 정부정책 및 개선점 제시
9	<p>FAO(2018) <i>Global review of safety at sea in the fisheries sector</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 개발도상국 소규모 어업을 중심으로 해상안전에 관한 법률 및 어업관리조치, 선박 설계 및 건조, 장비, 관련 데이터 히스토리 검토 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 각국 법제, 현황 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 수산부문 안전에 관한 국제 현황 및 지역별 동향 • 결론 및 정책 제언
10	<p>Jaleel and Grewal(2017) “A Perspective on Safety and Governance Issues of Fishing Vessels”</p> <ul style="list-style-type: none"> • 전 세계 수산업부문에서 어업과 안전, 근로조건에 관한 요소 도출 및 안전관리방안과 관련한 국가사례 분석 실시 	<ul style="list-style-type: none"> • 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 각국 법제, 현황 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 수산부문 어업, 안전, 근로조건 요소 도출 • 어업관리방안에 관한 국가사례 분석 • 결론 및 정책 제언
11	<p>Francescutto(2013) The evolution of the regulatory stability regime for fishing vessels</p> <ul style="list-style-type: none"> • IMO의 케이프타운협약과 트레 	<ul style="list-style-type: none"> • 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 분석 • 각국 법제, 현황 분석 	<ul style="list-style-type: none"> • 전 세계 어선 현황 • 수산부문 어선 안전성 향상을 위한 규정 분석 • 승객 및 화물 안전성

구 분		선행연구와의 차별성		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구 내용
		<ul style="list-style-type: none"> • 몰리노스 의정서, ILO, FAO, SOLAS상의 어선규격(길이) 및 속도 규정 등과 같이 어선의 안전성 확보를 위한 국제규범 발전 과정 분석 		<ul style="list-style-type: none"> • 기준 분석 • 어선의 크기규정과 안전성 관계 • 결론 및 제언
본 연구		<ul style="list-style-type: none"> • 국내 어선 및 어선원에 적용되는 IMO어선안전에 관한 케이프타운협약과 ILO 어선원노동협약에 대한 분석은 이전에도 있었으나, 기준을 상정하고 국내법령과의 비교 분석을 통해 세부적인 개선 방안을 도출하는 연구는 매우 드문 실정임 • 상기 논문 중 상선원 인권보호에 관한 연구는 존재하나, 상선원과 어선원에 대하여 적용되는 국제 규범이 다르기 때문에 본 연구와 분석대상, 과정, 결과에 큰 차이가 있음 • 국제현안으로 이미 떠오른 동 제도의 의의를 분석하고 국내에 미치는 법적 영향 및 그 대응 방안을 고민함으로써 우리나라 현행 제도와 업계 실무의 문제점을 진단하고 국제적인 흐름에 적극적으로 대응하는 제도적 개선방안 제시 • 우리 업계가 세계에서 경쟁력을 확보할 수 있도록 지원하는 정책 마련을 위한 시사점 도출, 제도 개선 방향 제안 	<ul style="list-style-type: none"> • 문헌조사, 통계분석 • 해외사례 비교연구 • 성과 분석 • 전문가 TF 활용연구 • 제도 및 업계 실무 분석 • 단기, 중기, 장기 개선방안 제시 	<ul style="list-style-type: none"> • ILO 어선원노동협약과 IMO 케이프타운협약의 주요 내용 및 합의 분석 • 관련 국내법 및 실무 현황 조사 • 주요국의 관련 대응 현황 • 우리나라 관련 제도 및 파급효과 분석 • 국내 제도적 개선 방안 도출 • 결론 및 정책 제언

자료: 본 보고서 pp. 11~18 참고 저자 작성

제 2 장

국제사회 관련 논의 추이와 국내 현황

제1절 국제사회 논의 배경 및 추이

1. 국제협약 발전 및 전개 과정

어선 및 어선원 안전을 관장하는 대표적인 국제기구로는 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization), 국제노동기구(ILO: International Labour Organization), 세계식량농업기구(FAO: Food and Agriculture Organization of the United Nations)가 있다. 상기 기구는 각각 해상에서의 선박(어선)안전 및 선박의 해양오염 방지, 선원(어선원) 노동의 최소한 권리 보장, 식량 생산과 보급을 위한 수산자원 및 수산업과 관련된 국제기준을 제시한다.

본 연구에서는 IMO와 ILO를 중심으로 국제협약의 발전 및 전개 과정을 분석하였다. 이는 광범위한 수산 분야에서의 기준을 제시한 FAO와 달리 위 두 기구는 어선 혹은 어선원이라는 한정적인 분야에

서 과학적 근거와 전문지식을 바탕으로 국제협약을 주도하고 있기 때문이다.

1) IMO

선박안전에 대한 국제협약은 IMO의 국제해상인명안전협약(SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974)에서 시작되었다. 그러나 어선은 동 협약 제5장 ‘항해의 안전에 대한 규정’ 이외에는 적용 대상에서 제외되었다. 어선에 대한 국제적인 통일 기준은 1977년 스페인 토레몰리노스에서 45개국 및 2개의 국제연합전문기구가 모여 채택한 어선안전을 위한 토레몰리노스 국제협약(1977 SFV협약: The Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)이다.¹⁸⁾ 이 협약은 길이 24m 이상의 세계어선 중 50% 이상을 보유한 15개국 이상의 나라가 비준한 후 12개월 이후 발효될 예정이었다. 그러나 다수의 어선 선단을 보유하고 있는 아시아지역 국가들이 소형선박에 대한 적용 요건이 너무 엄격하다는 이유로 협약 비준에 동의하지 않아 국제적으로 발효되지는 못하였다.

IMO는 1986년부터 동 협약 발효의 어려움을 인식하고 협약의 대상 선박 및 적용 기준을 완화하기 시작하였다. 그 결과 1977 SFV협약의 제Ⅳ장(기관·전기), 제Ⅴ장(방화·화재탐지·소화), 제Ⅶ장(구명설비 및 장치) 및 제Ⅸ장(무선통신) 중 설비 요건에 대하여는 길이 45m 이상의 어선으로 적용 대상을 완화하였다. 이러한 개정 내용은 1993년 4월에 ‘토레몰리노스어선안전협약의정서(International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977)’라는 이름으로 채택되었다.

18) 연효흥(2008), p. 3, 13.

〈표 2-1〉 어선 및 어선원 관련 IMO 국제협약

협약명	채택 및 발효	목적 및 주요 내용
1974년 해상에서의 인명의 안전을 위한 국제협약 (SOLAS Convention 74) • 협약원명: The International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974	협약 채택: 1974년 11월 1일 협약 발효: 1980년 5월 25일	<ul style="list-style-type: none"> • IMO의 협약 중 해상안전과 해양환경 보호를 위한 예방적 규제 규범의 가장 대표 격인 협약 • 선박 구조(설계, 건조, 구획, 복원성), 선박 설비(추진·전기·조종 설비) 및 선박 인적 요소(선원 등)를 규제함으로써 해상안전과 해양환경 보호 • 협약 당사국 의무 및 비준 방법, 협약 적용 시기와 범위 • 협약 절차(개정, 발효, 폐기 등)에 관한 규정
어선의 안전에 관한 토레몰리노스협약 1993 의정서 (1993 SFV PROTOCOL) • 협약원명: International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977	협약 채택: 1993년 4월 2일 협약 발효: 미발효	<ul style="list-style-type: none"> • 어선 복원성 요건 • SOLAS협약과 유사하게 구성 • 길이 24m 이상 원양어선의 구조 및 설비에 대한 안전요건 규정 • 무선 설비규정은 현존 어선에도 적용 • 길이 24m 이상 전 세계 어선 50% 이상을 소유하는 15개국 이상의 국가 비준 필요
1995년 어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 (STCW-F Convention 95/ 1995 STCW-F) • 협약원명: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995	협약 채택 : 1995년 7월 7일 협약 발효 : 1997년 2월 1일	<ul style="list-style-type: none"> • 승선하거나 고용된 어선원을 대상으로 하는 훈련, 자격증명 및 당직 기준 • 해상에서의 인명과 재산의 안전 보장 및 해양환경 보호 증진 • STCW(상선협약)과 조화를 이루는 규정

자료: 해양수산부(2017), pp. 7~ 50 참고 저자 재구성

2) ILO

세계 어느 노동자라도 최소한의 기본 권리는 보장받아야 한다는 보편적 국제규범인 ILO협약은 ILO에서 정한 국제노동기준이다. 총 189개의 협약과 205개의 권고가 채택되었다.¹⁹⁾

ILO 핵심협약은 결사의 자유, 강제노동 금지, 차별 금지, 아동노동 금지 등 4개 분야에 걸쳐 8개 협약으로 이뤄져 있다. 우리나라는 8개 협약 중 차별 금지와 아동노동 금지 등 2개 분야의 4개 협약만 비준하였다. 결사의 자유와 강제노동 금지 등 나머지 분야에 관한 4개 협약은 아직 비준하지 않았다. ILO회원국의 76%가 8개 협약을 모두 비준했고, ILO회원국의 85%는 7개 또는 8개 협약을 비준하였다. 경제협력개발기구 (OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development)회원국 36국과 비교하면, 회원국의 86%가 8개 협약을 모두 비준하였으며 우리나라는 미국(2개 협약 비준) 다음으로 가장 적게 비준한 국가이다.²⁰⁾

우리나라는 1991년 국제 연합(UN: United Nation) 가입을 기점으로 ILO 회원국이 되었으며 1996년 OECD에 가입하면서 선진국 반열에 들었으나, 비준 현황에서도 알 수 있듯 국제기준에 부합하는 노동권을 보장하지 못하고 있다. 이를 개선하기 위해 문재인 정부의 100대 국정과제 63번 ‘노동존중사회실현’ 주요 내용에 ILO 핵심협약 비준이 포함되어있으며, 미 비준 4개 핵심협약 중 3개 협약에 대한 비준 및 협약 비준에 요구되는 법 개정·제도 개선을 함께 추진하고 있다.

19) 정책위키 <ILO핵심협약>, (검색일: 2020. 6. 1).

20) 정책위키 <ILO핵심협약>, (검색일: 2020. 6. 1).

〈표 2-2〉 어선 및 어선원 관련 ILO 국제협약

협약명	적용 기준 및 주요 내용
제112호 어선원으로 고용할 수 있는 최저연령에 관한 협약 (1959년 제138호 협약으로 개정)	<ul style="list-style-type: none"> • 아동노동의 효과적인 철폐 보장 • 최저연령은 의무교육 종료 연령 이상 • 어떠한 경우라도 15세 미만은 노동 불가
제113호 어선원의 건강진단에 관한 협약(1959년)	<ul style="list-style-type: none"> • 모든 선원은 소정의 최소 연차유급휴가를 받을 권 리 보유 • 1년의 근무기간에 대하여 30일 이상 휴가 보장
제114호 어선원의 고용계약에 관한 협약(1959년)	<ul style="list-style-type: none"> • 염수에서 해상어업에 종사하는 모든 종류의 선박 으로, 등록되거나 증표가 교부된 것 • 어선원은 자격에 관계없이 어선 내에 고용되거나 종사하며 해원명부에 기재된 모든 사람. 단, 정부 소속 등 영속적으로 근무하는 기타의 사람은 제외 • 어선원 고용계약에 대한 전반적인 기준 제시
제125호 어선원의 자격증명서에 관한 협약(1966년)	<ul style="list-style-type: none"> • 염수에서 해상어업에 종사하는 모든 어선. 단, 총 톤수 25톤 미만은 제외 • 자격을 갖춘 선장, 항해사, 기관사 승무 • 어선원자격증 발급 최저연령은 18~20세
제126호 선내 선원(어선원) 편의설비에 관한 협약(1966년)	<ul style="list-style-type: none"> • 염수에서 해상어업에 종사하는 75톤 이상 선박 • 모항을 떠나 있는 기간이 보통 36시간 이상인 선 박으로서 입항 중 선원이 상시 선내에 거주 • 선원(어선원) 사용에 제공되는 침실, 식당 및 위생 시설을 적절한 수준으로 구비
제138호 취업의 최저연령에 관한 협약(1973년)	<ul style="list-style-type: none"> • 아동노동의 효과적인 철폐 보장 • 최저연령은 의무교육 종료 연령 이상 • 어떠한 경우라도 15세 미만은 노동 불가
제163호 선원 복지 협약(1987년)	<ul style="list-style-type: none"> • 적절한 복지시설과 편익이 항구 내에 있는 선원들 과 승선중인 선원들에게 제공 보장
제179호 선원모집과 알선 협약(1996년)	<ul style="list-style-type: none"> • 대표적인 어선소유자 및 어선원 단체 등은 이 협약 의 규정 적용이 가능
제188호 어선근로 협약(2007년)	<ul style="list-style-type: none"> • 상업적인 어로 작업에 종사하는 모든 어선과 어 선원에 적용

자료: 노사발전재단 〈ILO협약〉; 한국ILO협회 〈ILO 주요 협약집〉 (모든 자료의 검색일: 2020. 6. 4)
참고해 저자 재구성

2. 어선안전 및 어선원 권리 제고 동향

ILO 어선원노동협약은 2006년에 채택되었던 상선 대상 해사노동협약(Maritime Labour Convention)의 논의 과정²¹⁾에서 어선원에 대한 논의의 필요성이 대두되면서 시작되었다. 상선에 비해 어선 및 어선원의 권리와 안전은 보장받지 못하고 있기 때문이었다. 이에 2003년부터 기존의 어선원 관련 5개 협약과 2개 권고를 개정·보완하였으며 ILO 사무국이 2004년 6월 제92차 국제노동총회에서 어선원노동협약 초안을 마련하면서 논의를 시작하였다.

2005년 6월 제93차 국제노동총회에서 협약안에 대해 투표한 결과, 의결정족수 미달로 부결되었다. 부결이 된 가장 큰 이유는 각 지역 어선 형태와 어선원의 신체적 특성 등을 충분히 고려하지 않았기에 협약 적용 범위가 광범위하고, 기준이 너무 엄격하다는 이유로 우리나라를 포함한 아시아 태평양 국가들이 다수 기권하였기 때문이다. 이에 2006년 12월 개최된 ‘지역간 3자간 원탁회의’에서 협약 채택에 방해가 되는 사안에 대해 논의하였으며 2007년 6월 제96차 국제노동총회에서는 ‘지역간 3자간 원탁회의’에서의 주요 논의 결과와 각국 정부의 개정 제안에 대해 심의하였다.

협약은 10개 국가 비준 후 12개월 후에 발효되며, 10개 국가 중 8개 국가가 연안국이어야 한다. 2016년 11월 리투아니아가 협약에 비준함으로써 2017년 11월 17일부터 협약 발효가 시작된다. 2016년 11월 기준 협약 비준 국가는 보스니아 헤르체고비나(2010년), 아르헨티나(2011년), 남아프리카공화국(2013년), 모로코(2013년), 콩고 공화국(2014년), 프랑스(2015년), 노르웨이(2016년), 리투아니아(2016년), 앙골라(2016년), 에스토니아(2016년) 등으로 모두 연안국이다.²²⁾

21) 해당 논의는 2001년부터 2006년까지 이어졌다.

3. 어선 및 어선원 관련 주요 국제사고 현황

전 세계를 대상으로 한 어업 분야 사고 현황 자료는 제한적으로 수집되었다. ILO는 어업 분야 사고로 인해 연간 2만 4,000명의 사망자와 2,400만 명의 부상자가 발생하고 있다고 추정하였다.²³⁾ 이는 어업종사자 10만 명당 최소 80명의 사망자가 발생한다는 의미다. FAO(2018)는 ILO²⁴⁾의 자료가 보고 및 분석 체계가 갖춰진 국가의 데이터를 바탕으로 한 수치이며, 데이터가 없는 국가의 사망률은 훨씬 높을 수 있다고 지적하였다.²⁵⁾ 이에 보고 및 분석 체계가 없거나 미흡한 국가를 대상으로 전수 조사를 실시하였다. 조사 결과 사고의 주요 원인은 기상 조건, 기계적 고장, 어선 설계 및 관련 인프라 건설, 어업 규정, 어선원의 행동 등으로 나타났으며(표 2-3 참고), 어선 사고를 최소화하기 위해서는 어업인과 그 부양가족, 정부 당국 모두에서 안전에 대한 인식이 생겨야 한다는 점을 지적하였다.²⁶⁾

〈표 2-3〉 전 세계 어선사고 발생 주요 원인(FAO)

원인
• 어업인의 안전 인식 부족 및 경제적 이득을 위한 위험 감수 경향
• 해상에서의 안전에 대한 구조적 접근 부재
• 규제 당국과 어업인의 의무적 안전제도 도입 거부 성향
• 설계, 시공, 장비 개발에 있어 불충분한 안정성
• 어업관리조치로 인한 원하는 조업지에서의 조업 불가

자료: FAO(2018), p.108.

22) 국제노동기구 〈어선원노동협약의 국가별 비준상황〉, (검색일: 2020.6.23.)

23) 국제노동기구 〈Fishing among the most dangerous of all professions, says ILO〉, (검색일: 2020. 6. 23).

24) 국제노동기구 〈Fishing among the most dangerous of all professions, says ILO〉, (검색일: 2020. 6. 23).

25) FAO(2018) p.iii

26) FAO(2018) p.108

제2절 국내 어선 및 어선원 관련 현황 및 문제점

본 연구에서는 어선사고 현황을 파악하기 위해 해양수산부 통계시스템과 해양수산부 「2019년 해양사고통계」 및 중앙해양안전심판원에서 작성한 연도별 해양사고 통계자료를 기본 자료로 하여 어선어업 사고를 분석하였다. 해양수산부 통계자료는 정부 공식 통계로서 정책 수립의 기초 지표로 사용되고, 해양안전심판원은 해양에서 발생하는 선박 관련 사고에 대한 조사와 심판을 통해 사고의 원인을 규명함으로써 해양안전을 확보하는 역할을 수행하므로 해당 자료는 정확성 및 적절성이 확보되었다고 볼 수 있다.

1. 국내 어선사고 분석 및 문제점

1) 어선 등록 현황

국내 어선사고 분석을 위해 먼저 국내에 등록된 어선 수를 파악하였다. 해양수산부 통계시스템에 따르면, 2019년 기준 등록된 어선은 총 6만 5,835척이다. 이 중 선원법 적용 기준인 20톤 이상 어선은 총 2,882척으로 전체 어선 중 4.4%를 차지하여 등록어선의 95% 이상이 근로기준법의 적용을 받는 것으로 나타났다. 등록어선의 업종별·톤수별 현황을 고려하였을 때, 선원법 적용 대상 어선은 주로 원양어업 어선과 쌍끌이대형저인망어업, 대형트롤어업, 대형선망어업 등을 포함하는 일부 근해어업어선으로 추측할 수 있다.

〈표 2-4〉 어선 등록 현황(2019년 기준)

단위: 척, %

항목	계	비중	소계(비중)	적용법률
1톤 미만	13,647	20.73%	62,953척 (95.62%)	근로기준법 또는 적용법 없음
1톤~2톤 미만	20,873	31.71%		
2톤~5톤 미만	18,532	28.15%		
5톤~10톤 미만	8,903	13.52%		
10톤~20톤 미만	998	1.52%		
20톤~30톤 미만	1,070	1.63%	2,882척 (4.38%)	선원법
30톤~40톤 미만	519	0.79%		
50톤~100톤 미만	707	1.07%		
100톤~200톤 미만	246	0.37%		
200톤 이상	340	0.52%		
계	65,835	100%		

자료: 해양수산부 통계시스템 등록어선통계(검색일: 2020. 9. 17) 참고 저자 재구성

본 연구의 분석 대상인 ILO 어선원노동협약 적용 대상 어선은 ① 총톤수 75톤, 길이 15m, 전장 16.5m ② 총톤수 300톤, 길이 24m, 전장 26.5m ③ 총톤수 950톤, 길이 45m, 전장 50m이나 국내 통계는 50~100톤, 200톤 이상 등으로만 통계자료를 작성한다. 따라서 해양수산부 통계시스템 등록어선통계를 바탕으로 어업별·업종별 평균 톤수를 계산하였으며 한국선원복지고용센터 선박업체정보 내에 등록된 선박 정보를 활용하여 협약 비준 적용 대상 어선 수를 추정하였다. 단, 해양수산부 통계시스템의 수치는 등록된 전체 어선 수이나 한국선원복지고용센터 자료의 수치는 현재 조업 가능한 어선 수이므로 약간의 차이가 있을 수 있다.

2019년 기준 적용 대상 선박 수를 업종별로 추정한 결과, 연안어업어선은 대부분 10톤 이하의 소형어선이라 단기적인 관점에서는 적용 대상에서는 제외될 것으로 보인다.

〈표 2-5〉 연안어업 등록어선 평균 톤수(2019년 기준)

단위: 척

어선 유형	무동력	동력		
		소계	50-200톤	200톤 이상
소계	332	37,453	0	0
연안유자망어업	99	12,493	0	0
연안안강망어업	0	412	0	0
연안형망어업	1	0	0	0
연안선망어업	3	254	0	0
연안연승어업	0	0	0	0
연안채낚기어업	0	0	0	0
연안통발어업	16	4,823	0	0
연안들망어업	0	101	0	0
연안조망어업	0	12	0	0
연안선인망어업	0	0	0	0
연안복합어업	88	16,631	0	0
구획어업(정치성)	40	1,852	0	0
구획어업(이동성)	34	270	0	0
정치망어업	51	605	0	0
연안기타	0	0	0	0

자료: 해양수산부 통계시스템 등록어선통계(검색일: 2020. 9. 17) 참고 저자 재구성

근해어업어선의 경우 업종별로 구분하여 분석한 결과 75톤이 포함되는 50~200톤에 대부분의 업종이 포함되었으며 200톤 이상인 경우에는 대형선망어업만 해당되었다.

〈표 2-6〉 근해어업 등록어선 평균 톤수(2019년 기준)

단위: 척

어선 유형	무동력	동력		
		소계	50-200톤	200톤 이상
소계	0	2,677	819	50
외끌이대형저인망어업	0	46	33	0
쌍끌이대형저인망어업	0	72	72	0

어선 유형	무동력	동력		
		소계	50~200톤	200톤 이상
동해구외끌이중형저인망어업	0	39	12	0
중형기선저인망어업(외끌이)	0	48	26	0
중형기선저인망어업(쌍끌이)	0	13	12	0
대형트롤어업	0	52	52	0
동해구트롤어업	0	38	33	0
대형선망어업	0	151	98	50
소형선망어업	0	90	2	0
근해채낚기어업	0	443	92	0
기선권현망어업	0	363	125	0
근해유자망어업	0	419	34	0
근해안강망어업	0	210	90	0
근해붕수망어업	0	3	0	0
잠수기어업	0	220	0	0
근해통발어업	0	199	120	0
근해형망어업	0	44	0	0
근해연승어업	0	227	18	0

자료: 해양수산부 통계시스템 등록어선통계(검색일: 2020. 9. 17) 참고 저자 재구성

원양어선의 경우 두 척을 제외하고 모든 등록 어선이 200톤 이상인 것으로 확인되었다.

〈표 2-7〉 원양어업 등록어선 평균 톤수(2019년 기준)

단위: 척

어선 유형	무동력	동력		
		소계	50~200톤	200톤 이상
소계	0	211	2	209
원양연승어업	0	125	0	125
원양트롤어업	0	19	1	18
원양선망어업	0	31	0	31
원양유자망어업	0	0	0	0
원양붕수망어업	0	6	0	6

어선 유형	무동력	동력		
		소계	50~200톤	200톤 이상
원양채낚기어업	0	29	0	29
원양통발어업	0	1	1	0
기타원양어업	0	0	0	0

자료: 해양수산부 통계시스템 등록어선통계(검색일: 2020. 9. 17) 참고 저자 재구성

선박업체를 통해 등록된 연근해어선 2,725척 중 75톤 이상은 634척, 300톤 이상은 8척, 950톤 이상은 1척이었다. 대체로 선망어업어선의 규모가 큰 편으로 나타났다.

선박업체를 통해 등록된 원양어선 중에서는 194척 중 모든 어선이 75톤 이상이었으며 300톤 이상은 188척, 950톤 이상은 33척으로 나타나 대부분의 원양어선이 협약 적용 대상 선박인 것으로 확인되었다.

〈표 2-8〉 업종별 등록어선 중 협약 적용 대상 선박 척수

단위: 척

항목	계	75톤 이상	300톤 이상	950톤 이상
원양어선	194	211	188	33
연근해어선	634	634	8	1
소계	828	847	196	34

자료: 한국선원복지고용센터 선박업체정보(검색일: 2020. 9. 17)

2) 해양사고 현황

「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」 제2조²⁷⁾의 정의에 따르면 해양사고는 “선박의 운용과 관련하여 해상 및 내수면에서 발생한 사건”을 의미한다. 해양사고 유형은 크게 10가지로 구분된다.

27) 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(시행 2021. 1. 1.)(법률 제17689호, 2020. 12. 22., 타법개정)」

〈표 2-9〉 해양사고의 유형

구분	정의
충돌	다른 선박과 닿거나 부딪힌 것(수면 아래에 있는 난파선과 충돌한 것은 제외)
접촉	외부물체나 외부시설물에 부딪히거나 맞붙어 닿은 것(다른 선박이나 해저 제외)
좌초	해저 또는 수면 아래 난파선에 얹히거나 부딪힌 것
전복	선박이 뒤집힌 것(충돌, 좌초 등에 의해 발생한 것은 제외)
화재·폭발	화재나 폭발(충돌, 전복 등에 의해 발생한 것은 제외)
침몰	충돌·폭발 이외에 황천조우, 균열, 구멍, 절단 등에 의한 침수로 선박 침몰
기관 손상	주기관(축계 포함), 보조기기, 보조보일러 등의 손상
안전사고	주기관(축계 포함)이나 보조기관 등의 손상
부유물 감김	선박의 구조, 설비 또는 운용과 관련하여 사람의 사망, 실종, 부상 등
운항저해	항해 중 추진기에 해상부유물이 감기어 항해를 계속할 수 없게 된 경우

자료: 해양수산부(2019b), p. 54, 58 참고 저자 재구성

해양사고를 어선사고와 비어선²⁸⁾ 사고로 나누어 살펴보면 어선에서 발생한 사고가 전체 해양사고의 65% 이상을 차지하여 해양사고 대부분이 어선에서 발생하고 있음을 확인할 수 있었다.

〈표 2-10〉 최근 5년간 어선 해양사고 발생 현황

단위: 건, %

		2015	2016	2017	2018	2019
해양사고 건수	계	2,101	2,307	2,582	2,671	2,971
	어선	1,461	1,646	1,778	1,846	1,951
	구성비(%)	69.5	71.3	68.9	69.4	65.7
	비어선	366	434	640	661	804
해양사고 발생 적수	계	2,362	2,549	2,882	2,968	3,274
	어선	1,621	1,794	1,939	2,013	2,134
	구성비(%)	68.6	70.4	67.3	68.1	65.2
	비어선	741	755	943	955	1,140

28) 여객선, 화물선 유조선, 예인선, 수상레저기구 및 기타 선박(부선, 준설선, 관용선, 해경정, 군함, 어업지도선, 여객 13인 미만 유·도선) 등이 포함된다.

		2015	2016	2017	2018	2019
인명피해	계 (사망·실종)	395 (100)	411 (118)	523 (145)	455 (102)	547 (98)
	어선	267	324	352	303	450
	구성비(%)	67.6	78.8	67.3	66.6	82.3
	비어선	128	87	171	152	97

자료: 해양수산부(2019b), p. 2, 7, pp. 13~14 참고 저자 재구성

그러나 어선 등록 수를 기반으로 어선 해양사고 발생 현황을 살펴보면 사고 발생률은 약 3%이므로 사고율은 높지 않았다. 이는 어선 등록 수가 비어선 등록 수보다 많아 사고 자체가 더 많이 발생할 수밖에 없는 상황이기 때문으로 볼 수 있다.

용도별로는 연근해어선에서 대부분의 사고가 발생하였다. 연근해어선은 대부분이 선원법이 적용되지 않는 20톤 미만의 선박이며, 국제협약 적용 대상인 300톤/24m에도 해당하지 않아 직접적으로 영향을 받지 않을 것으로 보인다.

〈표 2-11〉 어선 해양사고 발생 현황(용도별)

단위: 척

구분		2015	2016	2017	2018	2019
선박등록척수(A)		66,234	66,067	65,846	65,089	-
해양 사고 발생 척수	총계(B)	1,621	1,794	1,939	2,013	2,134
	연·근해(B ¹)	-	-	1,695	1,763	1,838
	원양(B ²)	-	-	9	18	18
	일반어선 소계(B ³)	-	-	1,704	1,781	1,856
	낚시어선(B ⁴)	-	-	235	232	278
용도별 사고 발생률	전체(B/A)	2.45	2.71	2.94	3.09	-
	연·근해(B ¹ /B)	-	-	87.41	87.58	-
	원양(B ² /B)	-	-	0.46	0.89	-
	일반어선 소계(B ³ /B)	-	-	87.88	88.47	-
	낚시어선(B ⁴ /B)	-	-	12.12	11.53	-

주: 2019년 어선 등록 척수는 2020년 8월경 발표 예정

자료: 해양수산부(2019b), pp. 52~53 참고 저자 재구성

해양사고 발생지역을 해역별로 분석해 보면, 국내해역에서는 서해에서, 국외해역에서는 동해에서 가장 빈번하게 사고가 발생하였다. 전반적으로는 국외해역보다 국내해역에서 더 사고가 자주 발생하였다. 이는 원양어선보다 연근해어선에서 해양사고가 더 빈번히 발생하고 있다는 용도별 어선 해양사고 발생 현황과 동일한 결과를 시사한다. 따라서 해양사고 감소를 위해서는 연근해어선을 중심으로 문제점을 파악하고 해결 방안을 제시해야 한다.

〈표 2-12〉 어선 해양사고 발생 현황(해역별)

단위: 척, %

구분			2015	2016	2017	2018	소계
국내	지정항		133	145	131	108	166
	영해	동해	160	204	214	283	219
		서해	375	399	489	456	531
		남해	557	587	667	741	779
국내계			1,225	1,335	1,501	1,588	1,695
국외	동해		97	127	123	104	97
	서해		34	32	40	45	36
	남해		73	94	87	69	85
	일본수역		5	23	27	40	38
	동남아		24	32			
	원양		3	3			
국외계			236	311	277	258	256
총계			1,461	1,646	1,778	1,846	1,951

자료: 해양수산부(2019b), p. 4 참고 저자 재구성

최근 5년간 발생한 어선사고를 유형별로 분류해 살펴보면 가장 빈도가 잦은 사고 원인은 기관손상, 충돌, 안전사고, 기타(부유물 감김) 등이었다. 충돌은 선박의 용도를 불문하고 가장 빈번하게 발생하는 해양사고 원인 중 하나이며, 기관 손상과 부유물 감김은 어업이라는

특성상 자주 발생할 수밖에 없는 사고 유형이다. 그러나 안전사고의 경우 다른 용도 선박에 비해 많은 사고가 지속적으로 발생하고 있었다. 특히 어선 해양사고의 인명피해를 살펴보았을 때 사고 수 자체는 기타와 충돌 유형이 더 많음에도 불구하고 인명피해는 안전사고 유형의 사고에서 가장 큰 것으로 나타났다.

〈표 2-13〉 최근 5년간 어선 해양사고 원인별 현황

단위: 건

구분	2015	2016	2017	2018	2019
해양사고 총계	1,461	1,646	1,778	1,846	1,951
안전사고	119	113	121	136	180
충돌	159	145	176	174	176
접촉	12	7	13	7	12
좌초	65	112	116	106	110
전복	25	36	47	28	68
화재·폭발	65	91	72	90	88
침몰	23	13	13	23	35
기관 손상	477	523	557	588	540
기타	297	327	365	377	368

주: 1) 기타에는 부유물 감김, 운항저해, 해양오염, 속구 손상, 시설물 손상 등 포함

자료: 해양수산부(2019b), p. 54, 58 참고 저자 재구성

최근 5년간 발생한 어선 안전사고를 원인별로 분석해 보면 선내작업 안전수칙 미준수로 인한 사고 발생이 가장 많았으며 이어 선박운항관리 부적절, 복무감독 소홀 순이었다. 이러한 원인은 모두 선원 활동과 직접적으로 연관된 것으로 선원 활동으로 인해 안전사고가 발생하고 있음을 유추할 수 있다. 따라서 어선 안전사고를 줄이기 위해서는 선원 활동을 직접적으로 개선할 방안이 제시되어야 한다.

〈표 2-14〉 최근 5년간 어선 안전사고 원인별 현황

단위: 건

사고원인		2015	2016	2017	2018	2019
운항과실	출항준비 불량	-	-	-	-	1
	항천대비 대응 불량	-	-	-	-	1
	복무감독 소홀	2	4	4	2	4
	당직근무 태만	-	-	-	-	-
	선내작업 안전수칙 미준수	20	15	14	22	32
	기타	-	-	-	-	1
취급불량 및 결함	선체, 기관설비 결함	-	-	1	3	3
	기관설비 취급 불량	1	-	1	-	-
기타	선박운항관리 부적절	2	5	8	1	4
	승무원 배승 부적절	-	-	1	-	-
	기타	1	-	1	1	-
합계		24	19	21	28	42

주 1) 기타에는 부유물감김, 운항저해, 해양오염, 속구손상, 시설물손상 등 포함

2) 사건에 복수의 원인이 있을 경우 모든 원인 중복 계상

자료: 해양수산부(2019b), pp. 62~66 참고 저자 재구성

3) 어선 해양사고 세부 현황

우리나라 연근해 어선(안전)사고를 관리하는 수협 어선안전조업본부는 최근 5년간 발생한 우리나라 어선(안전)사고는 총 614건(연평균 123건)이며 사망·실종 피해자는 79명으로 파악되었다고 밝혔다.²⁹⁾

〈표 2-15〉 최근 5년 어선(안전)사고 현황

단위: 건, 명

어선(안전)사고		5년 평균	2015	2016	2017	2018	2019
합계	사고(건)	614	602	530	647	580	713
	사망실종(명)	79	82	75	79	78	80
어선 사고	사고건수(건)	458	439	378	504	437	532
	사망실종(명)	35	25	30	42	39	39

29) 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15).

어선·안전사고			5년 평균		2015	2016	2017	2018	2019
어선 사고	구조		439	96%	416	362	486	422	510
	미구조		19	4%	23	16	18	15	22
	원 인 별	선체불량	263	57%	276	201	264	267	306
		운항과실	186	41%	156	167	228	166	215
		기상악화	9	2%	7	10	12	4	11
안전 사고	사고건수(건)		156		163	152	143	143	181
	사망실종(명)		44		57	45	37	39	41
	원 인 별	선상작업	111	71%	120	106	100	101	130
		해상추락	22	14%	22	21	25	25	19
		원인미상등	23	15%	21	25	18	17	32

자료: 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15)

2019년 발생한 어선(안전)사고 총 532건을 분석한 결과 월별로 어선사고는 7월(총 61건)에, 어선원 안전사고는 10월과 12월(각 20건)에 가장 많이 발생한 것으로 나타났으며, 업종별로는 자망, 채낚기, 통발 순, 시간대별로는 12~16시, 선령별로는 16~20년, 톤급별로는 23~50톤에서 사고가 가장 많이 발생하는 것으로 나타났다. 해역별로는 서해가 179건으로 가장 많았으며 이어 남해 149건, 동해 119건, 제주 90건 순이었다.³⁰⁾ 어선(안전)사고 원인 유형별로는 기관 고장에 의한 표류가 가장 많았으며 이어 충돌, 좌초, 화재 순으로 파악되었다.

〈표 2-16〉 2019년 어선(안전)사고 원인 유형별 사고 건수 및 비율

단위: 건, %

구분		표류	충돌	좌초	화재	침몰	전복	침수
총계	532	321	70	42	38	5	26	30
비율	100%	60%	13%	8%	7%	1%	5%	6%

자료: 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15).

30) 정상욱 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15).

외국인 및 1인 조업선의 경우 다른 경우에 비해 사망 및 실종 발생 비율이 높은 편인 것으로 나타났다. 외국인 및 1인 조업선의 사망실종 발생 사고 건수는 연평균 79건으로 파악되었다. 어선사고와 안전사고의 발생 비중은 비슷하였다.

〈표 2-17〉 2019년 외국인 및 1인 조업선 사고 현황

단위: 명, %

구분	평균		2015		2016		2017		2018		2019	
사 망 실 종	어선+원 사고		79		82		75		79		78	
	어선	안전	35	44	25	57	30	45	42	37	39	39
	외국인 선원		13		8		16		13		15	
	비율		16.5		9.8		21.3		16.5		19.2	
	나홀로 조업선		10		11		12		10		7	
	비율		12.7		13.4		16		12.7		9.0	

자료: 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15).

해양수산부(2020)은 낚시어선을 포함한 어선의 사고율과 인명피해율은 높지 않으나 사고 건수와 인명피해 수가 많아 국민 불안감이 높다고 판단하고 있다.

〈표 2-18〉 선박별 해양사고 발생률(2018~2019년)

단위: 건, 척, %

구분	화물선	여객선	유조선	예인선	어선
사고 건수	111	48	91	102	1,976
총 선박수	672	330	760	1,213	65,089
사고율	16.5	14.5	11.9	8.4	3.1

자료: 해양수산부(2020), p. 1

해양수산부(2020)에서 분석한 최근 5년간 어선 인명피해 주요 원인은 어선원사고(안전사고), 침몰·전복사고, 충돌사고, 화재·폭발사고

순이며, 해양수산부는 상기 원인별 사고 예방에 집중하고 있다. 특히 해양수산부가 관심을 가지고 있는 사고는 기상악화 시 발생하는 전복·침몰사고, 화재사고 등으로 인한 대규모 인명피해다. 최근 발생한 사고로는 2018년 2월 28일 발생한 근룡호 전복사고(2명 사망·5명 실종), 2018년 3월 6일 발생한 제11제일호 전복사고(5명 사망·3명 실종), 2019년 11월 19일에 발생한 대성호 화재사고(1명 사망·11명 실종), 11월 25일 발생한 창진호 침몰사고(3명 사망·1명 실종)³¹⁾ 등이 있다.

(1) 어선원사고(안전사고)³²⁾

어선원사고(안전사고)의 주요 원인은 조업안전 작업수칙의 수립 및 이행이 저조한 것이다. 이로 인해 조업 작업 중 양망기, 롤러 등 기계 작동 시 신체 일부 및 옷 등의 끼임, 로프에 의한 타격, 다른 선원 및 기계와의 부딪힘, 어구에 감겨 해상으로 추락 등의 사고가 발생하고 있다. 이 중에서도 가장 문제가 되는 것은 1인 조업어선의 추락사고다. 1인 조업은 주로 5톤 미만의 소형어선에서 주로 이뤄지며 개인이 조업과 항해를 동시에 진행해야 하기 때문에 너울성 파도와 같은 해상 돌발상황에 대응하기가 어렵다. 또한 1인 조업 시 발생한 추락사고는 구조 요청이 어려우며 조업 시의 편의를 위해 구명조끼 등 안전장비를 제대로 착용하고 있지 않은 경우가 있어 인명피해로 이어질 가능성이 높다. 어촌의 고령화 및 선원 수급의 어려움으로 1인 조업이 오히려 확대되고 있어 앞으로도 1인 조업 어선의 어선원사고 증가가 예상된다.

31) 해양수산부(2020), p. 1.

32) 해양수산부(2020), p. 2.

(2) 전복·침몰사고³³⁾

전복·침몰사고의 원인은 대부분 적재 불량, 경계 소홀, 황천 대비·출항 준비 불량, 선내 안전수칙 미준수다. 중앙해양안전심판원에서 조사한 2015년부터 2019년까지의 전복·침몰사고 원인은 과반수(52%)가 운항과실로 나타났다, 전복·침몰사고는 평시 76%, 기상특보 시 24% 비율로 발생한다. 2018년과 2019년 동안 발생한 기상특보 시 인명피해는 풍랑주의보 시 발생한 사고가 72%를 차지하였다.

(3) 충돌사고³⁴⁾

충돌사고는 상호간 상대 선박을 충분히 인지할 수 있는 기상 여건임에도 불구하고 선원의 기본적인 안전수칙 미준수로 인해 발생하는 경우가 대부분을 차지한다. 2015년부터 2019년까지 발생한 충돌사고 중 안전수칙 미준수로 인해 발생한 충돌사고가 전체 충돌사고의 96%(117건)를 차지하였다. 세부적으로는 선장의 어로 집중, 줄음 운항 및 경계 소홀, 당직 중 타 업무 수행이 주요 원인으로 파악되었다. 표류, 원인 미상을 제외하고 원인을 파악할 수 있는 어선사고의 재발률은 충돌사고가 가장 높아, 사고 후에도 선원의 인식 및 행동에 대한 개선이 이루어지지 않는 경향이 있는 것으로 파악되었다.

(4) 화재사고³⁵⁾

화재사고의 주요 원인은 관리 소홀로 인한 기관실 합선 등 전기시설로 인한 화재가 대부분을 차지한다. 다른 화재·폭발 요인으로는 부

33) 해양수산부(2020), p. 2.

34) 해양수산부(2020), p. 3.

35) 해양수산부(2019b), p. 3.

주의와 장비 파손 등이 있다. 이어 기관실 내 유류로 인한 화재, 기타 설비에서의 화재 순이다.

화재사고의 경우, 화재 발생 시 화재 발생 사실을 인지할 수 있는 설비가 부족하고 소화 장치의 소화력이 불충분하여 초기 진화가 실패로 이어지는 것이 가장 큰 문제로 볼 수 있다. 해상이라는 특성상 화재의 초기 진화 실패는 다수의 인명피해로 이어지므로 이에 대한 개선이 필요하다.

2. 국내 어선원 관련 노동권 위반 사안 분석 및 문제점

1) 일반 현황

우리나라 선원은 해양계 4개 학교(해양대학교, 해사고등학교, 오션폴리텍대학교 등) 및 수산계 14개 학교(수산분야 지정교육기관 등)를 통해 매년 약 2,000여 명이 신규인력으로 배출되며, 낮은 임금의 부원 자리 중심으로 외국인 선원이 증가하는 추세다. 그러나 임금과 근로조건, 선내여건이 육상직에 비해 만족스럽지 않아 지속적으로 문제가 발생하고 있다.³⁶⁾

임금 측면에서는 전체 선원의 월평균 임금은 전체 정규직 근로자 월평균 임금보다 높은 편이나 업종별 선원의 근무 강도가 상이함에도 임금 차이가 크지 않다. 이는 근무 강도가 높은 업종 선원의 불만을 야기하고 있다.

36) 해양수산부(2019c), pp. 1~3.

〈표 2-19〉 업종별 1인당 선원 월평균 임금

단위: 천 원

업종	연도	2012	2014	2016	2018
평균임금		4,257	4,335	4,512	4,685
외항선		5,253	5,778	5,698	5,925
내항선		3,291	3,410	3,533	3,711
원양어선		6,223	6,147	6,774	7,565
연근해어선		3,439	3,512	3,701	3,835

자료: 해양수산부(2019c), p. 3

외항선 선원은 6~8개월 이상 승선한 후 2~3개월 내외의 유급휴가를 받으므로 주휴일이 없다. 이마저도 교대를 위한 예비인력이 충분히 확보되지 않을 경우에는 실질적 휴가를 보장할 수 없는 실정이다. 또한 장기승선으로 인해 가족 및 사회와 단절되는 것도 개인의 삶과 일의 균형이 중시되는 현 사회에 맞지 않다.³⁷⁾

선내 구성원의 연령 범위와 국적이 다양한 것도 새로운 갈등을 야기하고 있다. 취업 선원의 연령이 20대부터 60대까지 다양하여 세대 차이가 큰 편이다. 더욱이 20대 취업 선원은 대부분 해기사로 취업하는 것에 비해 40~60대 취업 선원은 해기사와 부원 취업 비중이 비슷하여 세대 간 갈등이 발생하기 쉬운 구조다. 더욱이 부원의 경우 전체 선원의 약 40%가 60세 이상이며 외국인 선원도 많이 고용되므로 세대 간·문화 간 갈등에 취약하다.³⁸⁾

37) 해양수산부(2019c), p. 3.

38) 해양수산부(2019c), pp. 2~3.

〈표 2-20〉 취업 선원의 연령별 현황(2018년 말 기준)

단위: 명

연령	합계	25세 미만	25~29세	30~39세	40~49세	50~59세	60세 이상
전체	34,751	1,201	2,566	3,131	4,640	10,380	12,833
해기사	21,643	1,118	2,413	2,388	2,503	5,572	7,699
부원	13,108	83	153	793	2,137	4,808	5,134

자료: 해양수산부(2019c), p. 2

상선의 경우 2015년 1월 9일 비준한 해사노동협약에 따라 국제기준에 맞추어 근로조건 제도가 개선되었으나, 어선원의 경우 관련 규제가 없어 상대적으로 열악한 근로환경에서 근무하고 있으며 임금, 휴식시간, 휴식공간 등 근로조건에 대한 체계적 기준도 부재한 실정이다. 원양어선원의 유급휴가 및 한국선원고용복지센터를 중심으로 한 복지지원체계도 개선이 필요하다.

2018년 말 기준 한국 국적의 취업어선원은 총 1만 5,756명으로, 전체 취업 선원의 약 44%를 차지한다. 연근해어선에 가장 많이 취업하였으며 이어 원양어선, 해외취항선 순이었다. 부원으로 취업하는 선원 수가 절대적인 숫자상으로는 더 많으나 원양어업 및 해외취항선에는 해기사로 취업하는 비중이 더 높은 것으로 나타났다.

〈표 2-21〉 어선원 취업 현황(2018년 말 기준)

단위: 명

구분		합계	승선원			예비원		
			계	해기사	부원	계	해기사	부원
국적선	원양	1,937	1,379	1,170	227	해당사항 없음		
	연근해	13,982	13,982	4,602	9,380			
해외취항선		377	377	269	208			
합계		15,756	15,756	6,041	9,815			

자료: 해양수산부(2019a), p. 46

2) 외국인어선원

(1) 고용 현황

외국인어선원의 고용은 근로기준법과 고용허가제도(E-9-4 비자)의 적용을 받는 20톤 미만 연근해어선과 선원법과 외국인 선원제도(E-10-2 비자)의 적용을 받는 20톤 이상의 연근해어선 및 원양어선으로 구분된다.

2019년 기준, 외국인 선원은 2만 6,331명으로 전체 선원 6만 1,072명의 43%를 차지한다. 2005년과 비교하였을 때 한국인 선원은 13.5%(5,425명) 감소하였으며 외국인 선원은 7,690명에서 230%(1만 8,361명) 증가하여 외국인 선원 의존도가 매우 높아졌다. 외국인 선원은 주로 외항선과 연근해어선에 고용된다.

2019년 기준 국내에 고용된 외국인어선원은 총 1만 3,901명으로 한국국적 어선원 1만 5,053명(해외취항선 취업 선원 제외)과 비슷한 수준이다.

〈표 2-22〉 최근 5년간 외국인 선원 고용 현황(업종별)

단위: 명

구분	2015	2016	2017	2018	2019
외항선	12,066	11,141	12,109	11,813	11,461
내항선	673	791	823	878	923
외항여객선	70	70	75	47	46
원양어선	3,374	2,991	3,810	3,850	3,869
연근해어선	8,441	8,314	8,484	9,733	10,032
계	24,624	23,307	25,301	26,321	26,331

자료: 통계청 외국인 선원 고용 현황(검색일: 2020. 7. 18)

〈표 2-23〉 최근 5년간 외국인 선원 고용 현황(국적별)

단위: 명

구분	2015	2016	2017	2018	2019
중국	2,000	1,737	1,669	1,501	1,304
인도네시아	6,895	6,991	8,275	9,084	9,498
베트남	4,697	4,642	4,720	5,355	5,452
미얀마	4,619	4,235	4,512	4,346	4,306
필리핀	6,321	5,503	5,903	5,779	5,557
계	24,624	23,307	25,301	26,321	26,331

자료: 통계청 외국인 선원 고용 현황(검색일: 2020. 7. 18)

(2) 문제점

외국인 선원에 대한 의존도에 비해 이들을 관리하고 지원하는 체계는 제대로 갖춰지지 않은 실정이다. 국가인권위원회의 「제2차 이주 인권가이드라인」은 외국인 선원의 인권 증진을 위해 제도 개선과 관리 감독이 강화되어야 한다고 권고하고 있다. 가장 문제가 되는 부분은 ‘외국인 선원 모집 단계에서 공공성 강화’다. 해당 부분은 2012년 실시된 어업 이주노동자 인권상황 실태조사³⁹⁾에서도 언급된 부분 이므로 2020년 현재까지도 해당 문제가 개선되지 않고 지속되고 있음을 확인할 수 있었다.

〈표 2-24〉 「제2차 이주 인권가이드라인」 어선원 관련 주요 내용

개선 과제	주요 내용
이주어선원 모집 단계에서 공공성 강화 및 송출·입 업체 감독	<ul style="list-style-type: none"> • 송출업체 및 송입업체 선주 관리감독 통행 모집 제도 개선 • 송출국 정부와 양해각서를 체결하여 양 정부의 공공기관이 송출·입 담당(송출 비리 방지)
송출 및 선원 관리비용을 어선원이 부담하지 않도록 법 규정 정비	<ul style="list-style-type: none"> • 이주어선원에게 송출 비용이 부당하게 전가되지 않도록 제도 개선 필요(선원의 모집·채용 및 관리 관련 금품 수수 금지, 위반 시 신규 고용 제한 제재 등)

39) 국가인권위원회(2012), pp. 133~146.

개선 과제	주요 내용
이주어선원이 여권 등 신분증을 직접 관리하는 방안 마련	<ul style="list-style-type: none"> 이주어선원의 동의서에 상관없이 신분증 선주 보관 금지 및 위반 시 제재조치 마련
근로감독 인력 증원, 겸직이나 보직순환 없는 전문인력 배치	<ul style="list-style-type: none"> 이주어선원 인권침해 행위에 대한 예방·조사 활동을 전문적으로 수행하기 위한 선원근로감독관 증원 선원근로감독관 대상 노동인권교육 실시 등 전문성 제고를 통해 인권침해 예방활동에 적절히 대응
ILO 어선원노동협약 비준 및 이에 준하여 국내법령 정비	<ul style="list-style-type: none"> 어선원노동협약 관련 국내법 수용을 위한 사전 준비, 사회적 합의, 기타 수용 여건 등을 고려하여 비준 검토 국제규범에 부합하도록 어선원의 권리 보장 어업의 특수성을 고려하면서도 이주노동자의 장시간 노동을 막을 수 있도록 법 규정 신설
이주어선원의 최저임금 결정에 공공성 강화	<ul style="list-style-type: none"> 정부(해양수산부장관)에서 최저임금을 결정·고시 송출국 정부와 이주어선원의 최저임금 관련 정보 정기 공유
이주어선원의 최저임금 차등지급 폐지와 보험제 동등 적용 검토	<ul style="list-style-type: none"> 장기적으로 최저임금 차등 지급 폐지 정당한 노동의 대가로 동등한 임금 보장 및 보험제 적용
어선원 및 어선 재해보상보험법상의 적용 제외 규정 개정	<ul style="list-style-type: none"> 모든 어선원에 대해 「어선원 및 어선 재해보상보험법」 적용 장기적으로 원양어선의 어선원도 포함
이주어선원에게도 재해보상이 동등하게 적용되도록 해양수산부 관리감독 강화	<ul style="list-style-type: none"> 재해 보상 시 해양수산부장관이 고시한 기준임금을 이주어선원에게도 동등하게 적용해야 한다는 대법원 판결을 수협 중앙회가 준수하도록 해양수산부의 관리·감독 강화 원양어선 재해보험 가입 시 이주어선원에게도 「선원법」 제 106조를 준수하도록 해양수산부의 관리감독 강화
공정하고 투명한 어선원 재해보상보험제도 마련	<ul style="list-style-type: none"> 수협중앙회 내 보험심사위원회에 이주어선원 대변위원 포함 장기적으로 산재보험사업 담당 중립적 위원회를 구성하여 공정성과 투명성 강화

자료: 국가인권위원회(2019), pp. 66~74 참고 저자 재구성

〈표 2-25〉 어선 근로 이주노동자 처우 실태, 문제점과 개선방안

논점	문제점	개선방안
휴게시간 휴일 미보장	<ul style="list-style-type: none"> 원양어선과 연근해어선에서 일하는 노동자들은 근로시간, 유급휴가 등의 최소한 노동조건 미적용 	<ul style="list-style-type: none"> 원양어선, 연근해어선 근무자: 선원법 6장, 7장 적용 근로시간 1일 8시간, 1주 40시간 근무

논점	문제점	개선방안
		(협의로 16시간 연장 가능) • 항해당직근무자: 16시간 / 그 밖의 선원: 4시간 내에서 시간외 근로 가능
	• 20톤 미만 연근해어선 노동자의 경우 근로기준법에서 제외	• 근로기준법 63조(근로시간, 휴게, 휴일의 적용)의 적용
급여차별	• 이주노동자 최저임금 결정은 선원노동 단체와 선박소유단체 간 단체협약에 위임 • 원양어선 및 20톤 이상 연근해어선 근로 선원의 임금은 노동시간에 무관하게 월정액으로 정해지는 최저임금과 보합제 임금으로 구성	• 한국인 선원과의 임금 격차 개선 • 한국인 선원과의 임금 격차 개선
고용알선	• E9 비자인 경우 20톤 미만 선박 취업 가능하며 고용노동부에서 관리 • 원양어선과 20톤 이상 연근해어선 근무 이주노동자 모집과 관리는 민간 영리 기업 담당 - MOU를 맺은 현지업체를 통해 선원이 한국에 취업⇒ 현행법 위반	• 공공기관의 관리 필요
취업사기 및 학대	• 이주노동자 이탈보증금 • 한국 업체의 신분증, 통장 압수	• 인권침해 개선 • 이탈보증금 금지 • 출입국 관리법 개선
재해보상 차별	• 육상노동자와 달리 「어선원 및 어선 재해보상보합법」 적용 - 3톤 미만과 원양어선 선원에 미적용 - 원양어선의 경우, 보험 가입 시 외국인 선원 최저임금 기준 적용	• 「산업재해보상법」 적용 • 「어선원 및 어선 재해보상법」 적용, 현재 제외되어 있는 3톤 미만과 원양어선 선원에도 적용 • 보상금 지급 시 내국인과 기준임금 동등 적용 ⁴⁰⁾
선내 폭언·폭행과 숙소문제	• 고립된 선박 내 폭언과 폭행에 대한 피해 신고 곤란 • бази션을 숙소로 제공하는 등 열악한 숙소환경에 노출 • E-9 비자 어선원 노동자들에 대한 법률 기준에 준하는 숙소 제공이 미비	• 국내 노동법의 적용 • 국내 선원법 적용 • 「외국인근로자의 고용 등에 한 법률」 기준 이행 여부 관리감독 강화 • E-10 비자 소유자에게도 「외국인근로자의 고용 등에 한 법률」 적용 • 국내 선원법 적용

논점	문제점	개선방안
	<ul style="list-style-type: none"> • 원양어선 승선 대기 외국인 노동자 숙소 미비 • 선상에서 외국인어선원 여권 압수 등 	<ul style="list-style-type: none"> • 승선 대기 시설 개선 긴급요 • 현행법상 감금죄 위반 소지로 즉시 개선 필요
근로감독 문제	<ul style="list-style-type: none"> • 해양수산청의 근로감독관 수 부족 및 타 업무도 함께 처리 • 어선원 고용계약에 대한 전반적인 기준 제시 	<ul style="list-style-type: none"> • 근로감독관 수 충원 • 이주노동자 인권 실태와 예방 및 대책에 대한 정기 교육 실시 • 임금체불 및 신분증, 통장 압수, 폭언·폭행 등 어선원 인권침해에 적극 대응하고 관행근절
ILO 협약 비준	<ul style="list-style-type: none"> • ILO 협약에서는 선상노동 및 노동조건, 거주 설비 및 식량, 안전과 건강보호, 의료 처치 및 사회보장을 위한 기준 제시 • 대한민국은 ILO 협약 미비준 	<ul style="list-style-type: none"> • ILO 어선원노동협약(제 188호) 내용에 맞추어 선원법과 근로기준법 등에 명시된 규정을 국제기준에 부합하게 개정

자료: 선원이주노동자인권네트워크, 공익법센터 어필(APIL), 「누가 이들을 바다에 붙잡았나: 한국어선에서 일하는 이주노동자 인권실태 모니터링 보고서」,
<https://apil.or.kr/?p=13241> (검색일: 2020. 6. 22) 내용 재정리

3) 정부 대응

(1) 전개 과정

2010년대 중반부터 대형 안전사고가 잇따라 발생함에 따라 안전사고에 대한 국민의 관심도가 높아지고 정부정책에서의 중요성이 증가하였다. 해양 분야에서도 외국인어선원의 인권 문제를 중심으로 어선원 안전사고에 대한 인권단체 및 언론의 문제 제기가 지속되었다.

2017년 해양수산부는 「어작업자 건강 위험요소 측정 및 어업인 질환 손상 현황 조사」를 실시하였다. 조사 결과에 따르면, 어작업 관련 질병 유병률은 7.5%로 일반 산업의 질병 유병률인 0.05%보다 100배 이상 높았다. 그중에서도 근골격계 질환 유병률이 일반 산업에 비해

40) 2010년 수협중앙회를 피고로 한 이주노동자 재해보상액 차별 주장사건에 대하여 2016년 말 대법원은 어선원 이주노동자에게도 해수부 장관이 고시한 재해보상 시 적용되는 기준임금을 동일하게 적용해야 한다고 판결하였다.

높게 나타났다. 사고 형태는 전도 사고(미끄러짐, 넘어짐)가 39.5%로 가장 많았으며 이어 사고성 근골격계 질환(13.3%), 협착·감김 사고(12%), 충돌·접촉 사고(10.2%), 추락 사고(7.4%) 순이었다.⁴¹⁾

2019년 11월에는 국회 농림축산식품해양수산위원회 더불어민주당 정책위원회 오영훈 상임부의장, 공익법센터 어필 정신영 대표변호사, 국제노동기구 방콕사무소 JAJOON COUE 전문가 등 관련 관계자와 전문가가 모여 ‘국제노동기구(ILO) 어선원노동협약 비준을 위한 컨퍼런스’를 개최하였다.⁴²⁾ 다양한 이해관계자가 모여 어선원 관련 논의를 진행할 수 있는 자리였으나 이해관계자 간 의견 합치는 끌어 내지 못하였다.

2020년 4월, 경향신문은 「바다 위의 ‘김용균’」이라는 제목으로 2회에 걸쳐 우리나라 어선원의 재해 현황과 그 원인을 분석하여 보도하였다. 이 기사는 2020년 1월부터 4월까지 어업 산재를 입은 국내외 어선원 노동자를 인터뷰하여 정리한 내용이다. 경향신문은 해당 기사를 통해 어선원 노동자는 바다라는 공간적 특성상 재해가 발생하더라도 즉각적인 치료를 받는 것이 어려우며, 고용주도 어선원 보호보다 경제적 이득을 우선하고 있다고 주장하였다. 아울러 기사는 어선 무게에 따라 관할 부처가 달라지므로 ‘어선원 안전 사각지대’가 발생한다고 지적하였다. 20톤 이상 어선은 해양수산부 관할 선원법의 적용을 받으나 선원 재해에 관련된 핵심 규정이 빠져 있으며, 고용노동부 관할 산업안전보건법은 어업 특성을 반영하지 못해 현장 적용이 어렵다고 보도하였다.⁴³⁾

41) 해양수산부(2018a), pp 147~151.

42) 2019년 7월 2일(화) 14시 국회 의원회관 제1간담회의실에서 개최하였다.

43) 경향신문, http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?art_id=202004270600015#csidx4e798bd3ab0c18b9c73bb87ae708d56 (검색일: 2020. 5. 30)

이에 해양수산부는 2020년 5월부터 모든 어선에 적용할 수 있는 선내 안전보건기준 마련을 준비하기 시작하였다. 또한 ‘선내 안전보건기준 마련을 위한 TF’를 구성해 선주 및 노조단체 등 이해관계자로부터 의견 수렴도 진행하였다.

2020년 6월에는 공익법센터어필, 시민환경연구소, 환경운동연합, 환경정의재단, 선원이주노동자인권네트워크 등 시민단체를 중심으로 불법어업 실태와 이주어선원의 인권침해를 고발하는 기자회견이 열렸다.⁴⁴⁾ 시민단체는 이주어선원의 열악한 노동 조건으로 인한 인권침해와 원양어선의 상습적이고 계획적인 불법어업이 심각한 수준이라고 발표하였다. 시민단체는 인권침해 근절을 위해 최저임금 차별 금지, 휴게 및 휴일 보호, 여권 압수 관행 철폐, 정부 개입으로 이주어선원 송출비용 근절, 이주어선원 권리 구제를 위한 직통 회선 구축 등 개선사항을 제안했다. 불법어업 근절을 위해서는 선박의 해상 체류기간을 6개월로 제한하고 선박 복귀 시 노동 검색을 포함한 항만국 검색을 의무화하며, 선박 위치추적장치 송수신 주기를 30분으로 단축하는 것과 더불어 전자 모니터링 체계 구축을 제안했다.⁴⁵⁾

간담회 다음날인 2020년 6월 9일, 해양수산부는 보도자료를 통해 이주어선원의 인권 보호 및 근로환경 개선 등을 위한 외국인 선원 관리체계 개편을 추진하겠다고 밝혔다. 해양수산부는 이 개편안에 ① 외국인 선원 송출입 체계의 공공성 강화를 위해 선원 송출국과의 협력 강화 및 수협 통합관리 추진 ② 외국인어선원의 인권 보호를 위해 업계와 정부 공동 실태조사 실시 ③ 숙소, 식수, 급식 등 외국인 선원의 근로환경 개선 기준 마련 ④ 외국인 선원 관리제도 개선 ⑤ 외국

44) 2020년 6월 8일 서울 걸스카우트회관에서 개최하였다.

45) 환경운동연합 보도자료, (검색일: 2020. 6. 22).

인 선원 대상 교육체계 개선 등이 포함된다고 하였다.⁴⁶⁾

반면 2020년 6월 11일, 원양업계는 원양산업협회 공식 보도자료를 통해 간담회 내용은 소수·미검증 사항을 원양어업 전체로 일반화한 자료이며 원양어선 승선 비거주 외국인 선원과 이주어선원 용어를 혼동하는 등 신빙성 및 타당성이 부족하다고 반박하였다.⁴⁷⁾

(2) 해양수산부 「어선사고 인명피해 원인별 예방 및 저감 대책」

2020년 6월, 해양수산부는 낚시어선을 포함한 어선의 사고율과 인명피해율은 높지 않으나 사고 건수와 인명피해 수가 많아 국민 불안감이 높다고 보고하였다. 이에 인명피해율이 높은 사고인 어선원사고(안전사고), 침몰 및 전복사고, 충돌 및 화재·폭발사고 등을 중심으로 예방 및 저감 방안을 마련하여 발표하였다.

해양수산부는 어선원사고 관리 강화를 위해 ‘1~2인 조업어선 어선원사고 집중관리’, ‘어업설비 집중 점검 및 직권 감척 대상 포함’을 단기과제로 추진하고 ‘안전어업장비 및 안전조업 관리지침 개발·보급’을 단·중기 과제로 설정하였다. 주관부서는 소득복지과와 어선안전정책과이며 국립수산물과학원, 수협, 한국해양교통안전공단의 협조로 추진할 계획이다.⁴⁸⁾

전복·침몰사고 예방·대응 강화를 위해서는 ‘기상특보 시 출항 통제 강화’, ‘기상특보 시 출어선 관리 강화’를 단기과제로, ‘어선 복원성 확대 등 안전관리 강화’를 중기과제로 제시하였다. 주관부서는 어선안전정책과이며 해양경찰청의 협조를 받아 수행하고자 한다.⁴⁹⁾

46) 해양수산부 2020년 6월 9일 보도자료, (검색일: 2020. 6. 15).

47) 원양산업협회 보도자료, (검색일: 2020. 6. 15).

48) 해양수산부(2020), p. 5, 9.

49) 해양수산부(2020), p. 6, 9.

충돌사고 예방·대응 강화를 위한 단기 과제로는 ‘경계 강화를 위한 항해 당직자 운영 제도’, ‘충돌사고 예방 체험교육 도입 및 캠페인 실시’를 설정하였고 중기 과제로는 ‘사고 재발 시 어선·어선원보험 국고 보조율 조정’을 추진할 계획이다. 주관부서는 어선안전정책과이며 협조부서는 소득복지과이다.⁵⁰⁾

마지막으로 화재사고 예방·대응 강화를 위해 ‘화재장비 보급사업 및 점검 강화’, ‘조난 발신장치 실효성 획기적 제고’를 단기 과제로 추진하고 ‘소화설비의 진압능력 제고 및 취약구조 개선’을 중기과제로 추진할 계획이다.⁵¹⁾

제3절 소결

선박 안전사고(인명피해)가 어선 및 어선원을 대상으로 빈번하게 발생함에도 불구하고 선박안전 및 선원의 복지는 상선을 중심으로 발전했기 때문에 어선 및 어선원의 안전과 권리는 상대적으로 소외되어왔다. 이에 한국정부는 국제기준에 적합한 어선안전 및 어선원 근로복지 기준을 마련하기 위해 ILO의 어선원노동협약 비준을 앞두고 있다.

2019년 기준, 우리나라에 등록된 어선은 총 6만 5,835척이다. 이중 선원법 적용 기준인 20톤 이상 어선은 총 2,882척으로 전체 어선의 4.4%를 차지하여 등록어선의 95% 이상이 근로기준법의 적용을 받는 것으로 나타났다.

50) 해양수산부(2020), p. 7, 9.

51) 해양수산부(2020), p. 8, 9.

선박업체를 통해 등록된 17톤 이상의 연근해어선 2,725척 중 75톤 이상은 634척, 300톤 이상은 8척, 950톤 이상은 1척이었다. 대체로 선망어업어선의 규모가 큰 편으로 나타났다. 선박업체를 통해 등록된 원양어선 194척 중 모든 어선이 75톤 이상이었으며 300톤 이상은 188척, 950톤 이상은 33척으로 나타나 대부분의 원양어선이 협약 비준 적용 대상 선박인 것으로 확인되었다. 75톤 이상 어선은 총 828척으로 추산되었다.

해양사고를 분석한 결과, 어선에서 발생한 사고가 전체 해양사고 중 65% 이상을 차지하여 해양사고 대부분이 어선에서 발생하는 것으로 나타났다. 용도별로는 연근해어선, 해역에서는 국내해역에서 대부분의 해양사고가 발생하였다. 원양어선보다 연근해어선에서 해양사고가 더 자주 발생하고 있으므로 해양사고 감소를 위해서는 연근해어선을 중심으로 문제점을 파악하고 해결방안을 제시해야 한다. 또한 비어선에 비해 어선의 안전사고 비율이 높았으나 대부분이 어선원의 행동에 기인한 사고이므로 충분히 예방할 수 있음을 시사하였다.

어선원 측면에서의 주요 문제는 충분한 실질적 휴가 확보의 어려움 및 장기 승선으로 인한 사회와의 단절이었다. 또한 선내 구성원의 연령 범위와 국적이 다양하여 세대 간·문화 간 갈등이 발생하는 것도 고려해야 한다. 전체 선원의 약 40%가 60세 이상이며 외국인 선원 비중도 증가하고 있어 이러한 갈등은 점차 심해질 것으로 예상된다.

2019년 말 기준, 국내에 고용된 외국인어선원은 총 1만 3,901명으로 한국국적 어선원 1만 5,053명(해외취항선 취업 선원 제외)과 비슷한 수준이다. 그러나 외국인 선원에 대한 의존도에 비해 이들을 관리하고 지원하는 체계는 제대로 갖춰지지 않은 실정이다. 외국인어선원의 고용은 근로기준법과 고용허가제도(E-9-4 비자)의 적용을 받는

20톤 미만 연근해어선과 선원법과 외국인 선원제도(E-10-2 비자)의 적용을 받는 20톤 이상의 연근해어선 및 원양어선으로 구분되어 있어 종합적인 관리 감독이 이루어지지 않고 있다. 특히 외국인어선원을 대상으로 하는 임금 차별, 편의시설 부족, 과도한 수수료, 여권 압수 등 인권침해 사례 등이 지속적으로 보고되고 있어 제도 개선 및 관리 감독 강화가 시급하다.

제3장

해외의 관련 법 제도 분석

제1절 영국

1. 개요

영국은 어선과 어선원의 안전 및 권리 증진을 위한 다양한 국제협정에 참여하고 있는 국가이나, 국내 법제상 국제협정을 수용한 사례는 2013년 비준한 ILO MLC(해사노동협약)와 2019년 비준한 ILO 어선원노동협약 등 어선원에 관한 협정에 치우쳐 있다. 영국 내부적으로는 이미 어선과 어선원에 관한 국내법 규정을 마련한 바 있다.

어선과 어선원에 관한 가장 상위법은 1995년 제정된 「상선법」⁵²⁾으로, 이를 근거로 어선과 어선원에 관한 정책이 수립·시행되고 있다. 「상선법」은 총 13개의 장으로 구성된 영국 의회법(Acts of Parliament)으로, 선박의 정의와 등록, 선원 및 선박의 안전, 어선, 해

52) 영국 법령 데이터베이스 〈Merchant Shipping Act 1995〉 (검색일: 2020. 9. 23).

양오염 방지 등 해사와 관련된 총체적인 사항을 포함하고 있다.⁵³⁾ 동법을 중심으로 세부사항은 하위법령과 이를 보완하기 위한 행동강령(Code of Practice), 해상통보(Marine Notice)을 통해 구체화된다. 특히 가장 하위에 위치한 해상통보의 경우, 조항의 성격과 내용에 따라 MSNs(Merchant Shipping Notice), MGNs(Marine Guidance Notice), MINs(Marine Information Notice) 등 세 가지 유형으로 구분되며, 적용 대상에 어선이 포함된 경우 ‘(F)’로 표기한다.⁵⁴⁾

〈표 3-1〉 영국 상선법 구성 및 주요 내용

구분	주제	주요 내용
Part I	영국 국적선	의무사항 등
Part II	선박 등록	등록 절차, 등록된 선박의 의무 등
Part III	선장 및 선원	고용, 임금, 건강, 교육, 복지, 자격, 매너, 유니폼 등
Part IV	안전	선상 안전 및 건강, 통제
Part V	어선	임금, 안전, 자격, 교육
Part VI	오염방지	오염, 배상, 보험
Part VII	선주책임	항해운송, 책임제한
Part VIII	등대	등대 관리, 등대세금
Part IX	구조 및 난파선	위험선박, 구제, 난파선
Part X	이행	조사 권한
Part XI	사고조사	해상사고조사
Part XII	소송절차	처벌, 관할권
Part XIII	부록	-

자료: 영국 법령 데이터베이스 〈Merchant Shipping Act 1995〉; 송병화·이경훈·최운규(2018), p. 878
참고 저자 재정리

53) 해양수산부(2018b), p. 131.

54) 해양수산부(2018b), pp. 131~132.

2. 주요 내용

1) 어선안전

영국에서 어선안전에 관한 사항은 「상선법」 제1장 1. (2)에 따른 어선 유형 분류에 따라 각기 다르게 적용된다. 동 조항의 톤수규정에 따라 어선 길이를 기준으로 어선의 유형을 소형(small fishing vessel)-중형(medium fishing vessel)-대형(large fishing vessel)으로 구분하고, 유형별로 어선에 적용되는 행동강령 및 해상통보를 마련하고 있다. 이때 소형어선은 24m 미만, 중형어선은 15m~24m, 대형어선은 24m 이상으로 정의된다.

각 어선 유형에 적용되는 근거법령은 2017년 9월 제정된 “The Fishing Vessel (Code of Practice) Regulation 2017”에 따른다. 동 행동강령에 따라 영국의 모든 어선은 어업에 종사하기 위한 요건을 충족하도록 건조되어야 하고, 이에 대한 검사를 받아야 한다. 특히 길이 24m 이상 대형어선의 경우, 영국 정부에서 규정한 기준에 따라 건조되어야 하고, 등록을 위해서는 영국 해양경비청(Maritime and Coastguard Agency, 이하 MCA)의 검사를 통과해야 한다. 중형어선과 소형어선의 경우, 어선원의 교육 및 훈련, 어선 검사 업무 등을 수행하는 비정부공공기관인 Seafish에서 제시한 기준에 따라 건조되어야 하며, 대형어선과 마찬가지로 등록을 위해서는 MCA의 검사를 통과해야 한다. 단, 소형어선은 5년 주기로 MCA의 검사 결과를 갱신하기 위한 정기검진을 추가로 실시하고, 매년 어선의 소유자 또는 관리대리인이 자체 인증검사를 실시해야 한다. 한편 외국어선은 등록 길이가 24m 이상일 경우 IMO 토레몰리노스협약의 요구사항을 준수해야 하고, 24m 미만인 경우 해당 선박의 국적국기를 요구하는 규정을

준수하도록 규정하고 있다. 또한 외국국적이라고 하더라도 영국해역 내를 항해할 경우 영국어선에 적용되는 규정을 충족하는지 검사할 수 있는 권한과 위반사항을 기국 정부에 통보할 권리, 그리고 위반 어선을 구금할 권리를 행사할 수 있다.

그밖에 영국은 소형어선과 중형, 대형어선에 관한 구체적인 안전 규정을 별도의 해상통보 MSN 1871(F)⁵⁵⁾ 및 MSN 1872(F)⁵⁶⁾, MSN 1873(F)⁵⁷⁾상에서 각각 규정하고 있다. 각 해상통보에는 해당 어선유형에 적용되는 안전장비와 어선의 검사 및 인증, 어선변경 및 건조, 외관 등 ‘어선’에 관한 규정이 포함되어 있다. 이와 함께 어선원 개인 구조장치와 인명구조장비 및 소방기기 검사 등 해상사고 예방과 대응을 위한 ‘어선설비’ 규정을 마련하고, 어선원의 안전 및 건강에 대한 위험성 평가 및 어선원을 위한 교육 이수 의무를 명시하였다.

2) 어선원 안전 및 권리

영국의 「상선법」은 어선 등록 및 안전에 관한 사항과 함께 어선원을 포함한 선원의 관리 및 정책을 관할한다. 그 외에 위에서 언급한 MSNs 및 MGNs, MINs 등 하위법령과 행동강령을 통해 어선원에 관한 구체적인 법 규정이 마련되어 있다. 선원 관리와 정책 이행 역시 영국 교통부 산하 MCA가 담당한다.

한편 영국은 2013년과 2019년 각각 ILO의 MLC와 어선원노동협약을 비준하였다. 이에 따라 각 협정상의 규정 대부분이 행동강령 또는

55) 영국 정부 <MSN 1871 Amendment 1: Code of practice for safety of small fishing vessels> (검색일: 2020. 9. 23).

56) 영국 정부 <MSN 1872 Amendment 1: Safe working for construction and use of fishing vessels> (검색일: 2020. 9. 23).

57) 영국 정부 <MSN 1873 Amendment 1: Construction and safe operation of fishing vessels of 24m and over> (검색일: 2020. 9. 23).

해상통보 형식으로 국내법에 수용된 상태이다. 일례로 영국은 2014년 MLC 협약 수용을 위해 “The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Consequential and Minor Amendments) Regulations 2014”를 도입하고, 2018년에는 “The Merchant Shipping (Work in Fishing Convention) Regulations 2018”을 제정한 바 있다. 이 법 규정상에는 국제협약에서 규정하고 있는 어선원의 승선 요건 및 근로조건, 거주설비, 유희시설, 건강 및 위생보호·관리, 의료서비스, 사회복지 및 보장 등에 관한 사항이 포함되어 있다.⁵⁸⁾

〈표 3-2〉 영국 어선원 관련 규정 주요 내용

구분	관련조항	주요 내용
근로계약	상선법 제25조	어선원과 고용주 사이에는 서면 합의가 이루어져야 하며, 당사자 또는 대리인의 서명 필요
선원하선	상선법 제7조	국무장관은 어선원의 퇴직과 관련한 규정을 수립할 수 있음
임금지급	상선법 제30조	어선원의 임금 지급 근거 명시
승무정원	상선법 제47조	내무장관은 어선원, 의사, 요리사, 승무정원 등을 명시할 수 있음
임금보장	Regulations 2014	선주 파산 등에 따른 조치로 영국 정부가 선원비용 등에 대해 부담할 수 있음
사회보장	Regulations 2014	고용주는 어선원의 질병이나 부상에 대한 의료 및 기타비용을 부담해야하며, 고용계약에 따른 임금과 사회적 보장 혜택에 대한 책임이 있음
최소연령	Regulations 2018	어선원은 15세 이상이어야 하며, 학업을 병행할 경우 방학 동안 가벼운 일에 참여할 수 있음. 18세 미만인 자는 고용할 수 없음
어선원 본국송환	Regulations 2018	어선원의 계약이 종료된 경우, 고용주는 어선원의 본국 송환 의무가 존재하고, 송환 대기 중인 어선원의 구호 및 유지에 필요한 사항을 제공해야 함
어선원 숙박시설	Regulations 2018	어선 크기별 어선원 숙박규정은 ‘해상통보’상 규정되며, 선장은 7일 간격으로 어선원 동행하에 숙박시설의 청결 및 거주 가능 여부, 안전, 수리사항을 확인·기록해야 함.

58) 해양수산부(2018b), p. 133.

구분	관련조항	주요 내용
음식과 식수 제공	Regulations 2018	고용주와 선장은 어선원을 위해 적합한 품질과 양, 영양을 갖춘 음식과 식수를 제공해야 함. 이때 종교적·문화적 관행과 어선원 수, 조업기간 등을 고려해야 함
취사시설 구성	Regulations 2018	식당 및 식품저장시설은 위생적으로 유지되어야 하며, 폐기물은 밀폐용기에 보관하고 식품취급 구역과 구분되어야 함
의료관리	Regulations 2018	고용주는 어선원의 선상 및 육상 의료치료를 보장해야 하고, 관련 비용을 부담해야 함
보험	Regulations 2018	고용주는 해당 어선에 대한 보험에 가입해야 하고, 보험이 없는 어선은 입항할 수 없음
근로시간 및 휴식시간	Merchant Shipping Notice	어선원은 최소 주당 77시간의 휴식시간이 주어져야 하며, 24시간 근무했을 경우에는 10시간의 휴식시간이 보장되어야 함. 월 2.5일의 유급휴가와 공휴일에 대한 추가적인 8일의 유급 연차휴가가 보장되어야 함

자료: 영국 법령 데이터베이스 <Merchant Shipping Act 1995>; 영국 법령 데이터베이스 <The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Consequential and Minor Amendments) Regulations 2014>; 영국 법령 데이터베이스 <The Merchant Shipping (Work in Fishing Convention) Regulations 2018> (모든 자료의 검색일: 2020. 9. 23) 참고 저자 재작성

제2절 노르웨이

1. 개요

노르웨이는 IMO의 STCW-F협약(1995)과 케이프타운협약(2013) 그리고 ILO의 어선원노동협약 등 어선과 어선원의 안전 및 권리 향상에 관한 주요 국제협약을 비준한 국가로,⁵⁹⁾ 관련 국내법적 조치를 마련·이행하는 데도 적극적인 행보를 이어가고 있다. 특히 노르웨이는 상기 국제협약 논의 초기부터 참여하여 주요 문안 작성에 기여한 바 있으며, ILO 어선원노동협약의 경우 의정서 체약국이자 협약 가입국

59) 노르웨이는 2006년 STCW-F협약을 비준한 이후, 2013년 7월 케이프타운협약을, 2016년 1월 ILO 어선원노동협약을 비준하였다.

중 가장 먼저 기준을 완료한 국가이기도 하다.

노르웨이는 어선과 어선원 안전 및 권리에 관한 국제사회 논의가 본격화되기 이전부터 이미 관련 국내 법제를 완성하고, 국제사회 논의 결과의 국내 이행을 위해 여러 차례 관련 법률을 개정해 왔다. 구체적으로 살펴보면 일반 근로자에게 적용되는 법률과 별개로 상선 및 수산업, 수산가공업 등에 종사하는 선원에 관한 근로기준법을 명시한 「선원법」⁶⁰⁾이 1975년 제정되었고, 1986년에는 「선원법의 적용 범위에 관한 1986년 1월 31일 No.222 규칙」⁶¹⁾을 마련하였다. 동 법은 이후 2013년 「선박노동법」⁶²⁾과 「선박노동법 적용 범위에 관한 규칙」⁶³⁾이 제정되기 전까지 노르웨이 어선원의 근로기준과 권리 향상을 위한 법적 근거로 활용되었다. 이후 노르웨이는 ILO 어선원노동협약 규정을 완전히 내재화하기 위해 기존 국내법과 다른 조항에 대해서는 협약과 동일하도록 개정을 추진해 왔다. 한편 2007년 제정된 「선박안전법」⁶⁴⁾에서는 어선안전에 관한 사항을 규정하고 있다.

2. 주요 내용

1) 어선안전

노르웨이 어선의 안전관리에 관한 사항은 노르웨이 해양당국(The

60) 일본해사협회 <Seamen's Act of 30 May 1975 no.18.> (검색일: 2020.9.24.)

61) 노르웨이 오슬로대학교 <Regulations of 31 January 1986 No.222 concerning the scope of application of the Seamen's Act.> (검색일: 2020.9.24.)

62) 노르웨이 해양당국 <Ship Labour Act of 21 June 2013 no.102.> (검색일: 2020.9.24.)

63) 노르웨이 해양당국 <Regulations of 19 August 2013 concerning the scope of application of the Ship Labour Act(Act of 21 June 2013 no.102).> (검색일: 2020.9.24.)

64) 노르웨이 해양당국 <Ship Safety and Security Act of 16 February 2007 No. 9.> (검색일: 2020.9.24.)

Norwegian Maritime Authority, 이하 NMA)에서 관할하고 있다. NMA는 노르웨이 국적선 및 노르웨이 해역 안에 있는 외국어선을 대상으로 어선과 어선원의 생명과 건강, 물질적·환경적 안전을 담당하는 행정·감독기관이다. NMA의 주요 업무는 선박 등록 및 안전검사로, 선박검사 인증(certification)과 불시 검사(unannounced supervision)를 실시하고 있다.⁶⁵⁾

노르웨이 어선은 NMA 및 「선박안전법」 등 관련법의 관할아래 건전하고 안전한 작업환경을 보장하기 위해 필수적으로 요구되는 시설·장비를 갖추어야 하고, 선장은 어선원의 안전규정에 관한 교육을 보장해야 한다. 이러한 어선의 안전과 교육에 관한 규정은 내수면 조업선을 제외한 노르웨이 국적의 모든 상업적 어선에 적용된다. 이와 함께 2017년 11월부터는 ILO 어선원노동협약 도입에 따라 구체적인 근로조건에 관한 요구사항을 충족해야 한다.

관련 규정에 따라 노르웨이 어선은 기본적으로 항구에 있는 동안 안전검사를 실시하고, 건강과 안전에 대한 위반이 의심되는 경우에는 해안경비대에 해상 선박검사를 요청할 수 있다. 특히 ILO 어선원노동협약 협약에 따라 어선 안전기준을 향상시키기 위해 500GT 이상 어선을 대상으로 특정 안전관리시스템인 국제안전관리(International Safety Management, 이하 ISM) 인증을 획득하도록 규정하고 있다. 500GT 미만 소형어선의 경우에는 반드시 ISM 기준을 따라야 하는 것은 아니나, 자체적인 안전관리시스템은 마련하여야 한다.

노르웨이의 국내 어선 안전검사에 관한 관할권은 NMA에서 행사한다. 기본적으로 노르웨이에서는 어업과 관련된 15m 이상의 모든 선박은 NMA의 최초 검사를 받은 이후 그 결과에 따라 어업선박증명서

65) Nøstvold et al.(2019), pp. 17~18

(Fishery Vessel Certificate)를 발급받아야 한다. 인증서를 획득한 뒤에는 2년마다 정기점검을 실시하고, 인증서는 5년마다 갱신하여야 한다. 검사 형태는 정기검사와 어선 변경 등에 관한 검사, ISM·ISPS⁶⁶⁾ 검사, 불시검사, 선박의 파손 등 피해에 관한 검사 등으로 구분된다.

2017년 기준 NMA의 어선검사 실적은 최근 5년간 총 4,400건 이상으로, 매년 평균 880건의 검사를 실시한 것으로 나타났다. 이 중 약 50%는 정기검사 실적이며 어선 변경과 관련된 검사 실적도 20% 이상인 것으로 나타났다.

〈표 3-3〉 노르웨이 NMA의 어선 검사 실적(2013~2017)

단위: 건 수

구분	2013	2014	2015	2016	2017
정기검사	490	407	406	400	396
어선 변경 검사	120	142	144	152	206
ISM 및 ISPS	-	2	9	192	180
불시검사	71	77	54	47	53
최초검사	43	58	45	31	78
선박파손 검사	19	13	10	12	11
기타	100	60	54	204	139
합계	843	759	722	1,038	1,063

자료: Nøstvold et al.(2019), p.18; 정명화 외(2019), p.107

한편 NMA 감독관(Inspector)은 선상에서 어선원에 대한 안전 교육 및 근로기준에 관한 사항 등 고용계약을 확인한다. 관련법에 따라 전체 어선원은 승인받은 기관 또는 그에 상응하는 해외기관에서 제공하는 40시간 이상의 안전교육 과정을 이수해야 한다. 어선원에게 공급되는 안전교육은 응급처치 및 위험성평가, 해상구조, 소방 활동 등

66) ISPS는 국제선박항만시설보안코드(International Ship and Port Facilities Securities Code)를 뜻한다.

에 관한 사항이 포함되어야 하며, 이후에는 5~8년마다 20시간 이상의 재교육을 실시해야 한다. 어선의 무선안전인증(radio safety certificate)에 관한 사항도 필수이며 해당 인증서는 5년마다 업데이트해야 한다. 그밖에 감독관은 어선원의 근무시간과 최저임금 준수 여부에 대한 정보를 요구할 수 있으며, 고용계약에 따라 합의된 급여가 지급되었는지 확인할 수 있는 권한을 가진다.

또한 NMA는 2017년 6월부터 ‘위험기반 검사 시스템(risk based inspection)’을 구현하고, 어선의 위험도를 ‘신호등’ 체계로 구분하여 검사 강도를 달리 적용하고 있다. ‘위험기반 검사 시스템’이란 선박 회사 또는 어선의 검사이력 정보, 노르웨이 노동감사청의 ‘사회적 덤핑검사(social dumping inspection)’ 등의 데이터를 활용하여 검사 대상 어선의 위험도를 빨간색-노란색-초록색으로 분류하는 방법이다. 이에 따라 위험도가 높은 어선은 빨간색으로 분류해 높은 강도의 집중적인 검사를 실시하고, 중간 위험도는 노란색, 위험도가 낮은 어선은 녹색으로 분류하여 비교적 간단한 검사를 시행한다. ‘위험기반 검사 시스템’ 도입에 따라 향후 불시검사 비중이 일시적으로 증가할 것으로 예상된다.

2) 어선원 안전 및 권리

노르웨이의 어선원 안전과 인권, 권리에 관한 법제는 「노르웨이 헌법(The Constitution of Norway)」을 비롯하여 「선박노동법」 및 「선박안전법」, 「노르웨이 어선의 근무 및 휴식 시간에 관한 규정」 등 24개 법률 또는 행정규칙 등으로 구성되었다.⁶⁷⁾ 이와 함께 ILO 어선원

67) 노르웨이 어선원 인권 및 안전, 사회보장에 관한 개별 법령 및 관련 조항에 관한 정보는 본 연구(부록 1)에서 확인 가능하다.

노동협약 등 어선원에 관한 국제 규범상의 규제가 국내법으로 내재화되어 있는 상황이다.

노르웨이 관련법상 어선원의 안전 및 권리에 관한 법제는 인권과 안전 및 근로조건, 그리고 사회보장제도로 구분된다. 먼저 인권과 관련된 법조항은 <표 4-2>와 같이 크게 10개 항목으로 구성되었다. 강제노동과 인신매매를 법적으로 금지하고, 성차별을 포함한 일반적인 차별금지 조항, 그리고 아동노동에 관한 규정과 어선원의 자유 및 권리, 급여에 관한 사항을 포함하고 있다. 특히 선상작업이 가능한 최저연령은 16세로, 15세 이상이라도 의무교육을 모두 이수한 자여야 하며 휴교기간에 한하여 가벼운 노동만이 가능하도록 제한한다.

<표 3-4> 노르웨이 어선원 인권 관련 규정 현황

요 인	상세 기준
강제노동 및 인신매매 (Forced labour / Human trafficking)	어선원은 휴게시간 동안 작업장을 떠날 수 있고, 고용자는 근로자에게 지속적인 노동을 강요하거나 신분증 서류 및 급여 등을 강제 갈취할 수 없음
아동노동 및 18세 미만 미성년자 보호 (Child labour and protection for young workers under 18)	어선에 승선하여 해외에서 작업하기 위해서는 최소 16세가 되어야 하며(15세 미만, 학령기 아동 노동 금지), 미성년자는 문화 체험 등 자발적 참여는 가능하나, 안전 및 건강, 학업, 성장 등에 방해가 되어서는 안 됨
언론의 자유 (Freedom of speech and whistle blowing)	모든 어선원(시즌 및 파트타임 포함)은 급여, 건강, 환경, 안전 등에 대해 작업장에서 수용할 수 없는 상태를 고지할 권한이 있고, 5명 이상의 어선원이 고용된 작업장은 관할당국에 수정을 요구할 수 있는 정식 보고 시스템을 갖추어야 함
노조 구성의 자유 (Freedom to be organized)	어선원은 조직을 구성하는 자유를 가질 수 있음
담합 권리 (Right to collective bargaining)	선사 및 어선원의 노조 대표는 임금, 작업환경, 분쟁, 기타 문제에 대하여 단체협상에 참여할 수 있음
고용계약 (Employment contracts)	고용주와 어선원은 서면 고용계약서를 작성해야 하며, 선사에 고용된 어선원은 선상 근무 전 고용계약서에 날인해야 함. 고용계약의 최소 법에서 정한 기준을 준수해야 함

요 인	상세 기준
정기 급여 (Documented regular salaries)	급여는 고용계약서에 따라 지급되어야 하며, 고용자는 계약 급여보다 적은 임금을 지급해서는 안 됨. 고용계약서에 합의된 급여와 법정·기타 공제 정보는 서면 급여명세서(written pay check)상에 표시되어야 하며, 관련 당국은 지급된 급여를 검사할 수 있음
공정 급여 (Fair salaries)	급여 수준은 단체 협약 및 법에 따르고, 동일 업무에 대해서는 성별, 인종, 정치적 견해, 종교, 장애 정도에 따라 차별이 있어서는 안 됨
여성 권리, 성차별 금지 (Women's rights / equality / antidiscrimination)	성차별을 금지하며, 이는 고용, 임금 수준, 근로 조건, 승진 등에 모두에 해당됨
차별 금지 (Discrimination)	어떠한 상황에서도 차별은 금지하나, 객관적 기준 및 법적 근거에 따른 경우에는 특별 처우(different treatment)를 허용함

자료: Nøstvold et al.(2019), Appendix 1, p. i; 정명화 외(2019), pp. 108~109

어선원의 안전과 근로조건에 관한 법제는 고용계약 및 휴가, 안전, 교육, 선상 의료보장에 관한 14개 항목으로 구성되었다. 기본적으로 고용주는 어선원 고용 시 적정 급여와 휴식, 그리고 교육을 제공할 의무가 주어진다. 특히 관련법상 18세 이상이라도 신체적, 정신적 한계를 초과한 업무는 부과할 수 없으며, 야간근무 및 야간교대도 금지되었다. 이와 함께 고용주는 최소 36시간 이상의 휴게시간을 보장해야 하고, 조업 시 예상 가능한 사고 예방을 위한 안전장비 및 어선의 조업정보 보고에 관한 의무도 부과된다.

〈표 3-5〉 노르웨이 어선원 안전 및 근로조건 관련 규정 현황

요 인	상세 기준
안전 교육 (Safety Course)	모든 어업인은 승선 이전에 40시간의 안전 교육을 반드시 이수해야 함
의료 검진 (Medical examination)	길이 15m 이상 어선 또는 3일 이상 해상에서 작업하는 어업인은 공인된 의사로부터 의료 검진 및 승인을 받아야 함

요 인	상세 기준
어구 교육 (Training of handling gear)	어선원이 안전한 상태에서 작업할 수 있도록 어구 사용에 관한 교육·훈련이 이뤄져야 하고, 신규 장비나 기계 도입 시 추가 교육을 실시해야 함. 모든 교육·훈련은 문서로 기록해야 함
감독 및 책임 (Supervision and responsibility)	어선소유자는 조업에 필요한 도구 및 자원, 시설을 선상에 갖추고 있는지 확인할 책임이 존재함. 고용주는 건강, 안전, 환경 관련 법 규정과 근로 조건이 일치하는지 확인해야 함. 고용자는 법 규정을 준수할 의무가 있으며, 관련 요구조치를 확인할 책임과 적합한 안전장비 사용 책임이 있음
근로 및 휴가 (Work and rest time regulations)	선상 또는 3일 이상 해상에서 생활하는 어선원은 하루 최소 10시간의 휴식시간이 보장되어야 하며, 7일 중 77시간이 제공되어야 함. 특별한 이유가 있는 경우 관련 당국에 의해 예외사항을 인정받을 수 있음 - PI: 12개월 이상 근로자의 경우, 주당 평균 48시간 이상의 근무를 금지함. 24시간 동안 최소 10시간의 휴식시간이 주어져야 하며, 휴식시간은 두 번에 걸쳐 나눌 수 있음. 휴식시간은 1시간 단위로 사용 가능하고, 1주일(168 시간)에 최소 77시간의 휴식시간이 보장되어야 함
검사 및 사고 보고 (Inspections / reporting of accidents)	내부 통제를 위해 사고 정보는 반드시 시스템에 보고되어야 하고, 심각한 사고일 경우 관계당국에 통보되어야 함
작업 관련 보호 장비 (Protective equipment-work)	어선원은 선사의 건강·위생 및 안전, 환경 관련 업무에 적극적으로 참여하고 이를 통해 안전한 작업장에서 조업이 이뤄지고 있음을 확인해야 함. 종사자는 규정에 따른 안전장비를 갖추고 장비에 문제가 있거나 안전을 위협하는 경우에는 반드시 고용자에게 고지해야 함
안전 관련 인력 (Manning and guarding)	어선의 안전운항을 확인하기 위한 필수 인력을 갖춰야 하며, 길이 15m 이상 어선의 경우에는 최소 인력이 승선해야 함
선원 목록 (Crew list)	15m 이상 모든 어선은 출항 시 가장 최신의 전자 어선원 목록을 보유해야 함. 목록상에는 조업기간 동안의 승선인 및 승선 업무 정보가 포함되어야 함
어선 모니터링 시스템 (VMS)	15m 이상 모든 어선은 선박 위치정보를 지속적으로 보고하기 위한 전자모니터링 시스템을 설치해야 함
사고 관련 안전장비 (Safety equipment accidents)	경보 장비·시스템 설치를 통해 사고·위급 상황 시 구조·응급 서비스를 어선원에게 제공할 수 있어야 함. 특히 안전 기계 및 기술 장비는 반드시 경보 시스템과 자동 정지 시스템을 갖춰야 함. 작업장은 내화성 (fireproof)이어야 하고, 구명부표(life buoy)가 부두에 비치되어야 함. 적절한 응급조치 장비를 구비하고, 손쉽게 사용할 수 있도록 표시되어야 함

요 인	상세 기준
작업시설 (Working facilities)	작업장은 법과 규칙에 따라 적합하게 구성되어야 함
통풍/온열 및 소음 방지 (Ventilation/heating and Noise vibration)	통풍 시설은 어선 크기 및 건조 연도의 법에 따라 마련되어야 함. 15m 이상 어선의 경우, 비가연성 물질을 사용한 통풍시설이 설치되어야 함. 모든 선실은 통풍이 잘 되어야 하고, 적절한 온도를 유지하고 개인이 조절할 수 있어야 함
사인 및 표시 (Signs and marking)	안전 표시는 위험상황에서 빠르고 효과적으로 식별할 수 있도록 설치되어야 하며, 고용자는 표시에 대한 책임이 있음

자료: Nøstvold et al.(2019), Appendix 1, p. ii; 정명화 외(2019), pp. 110~111

마지막으로 노르웨이 법제상 어선원에게 제공되어야 할 사회보장 제도에는 보험과 연금, 휴가, 그리고 기본적인 거주환경에 관한 23개 항목이 포함되었다. 특히 노르웨이 정부는 각 개별법에 따른 어선원의 사회적 권리에 대해 고용안정과 최저임금 보장, 그리고 선원 공간 및 의식주, 위생·건강, 식품, 식수 등 매우 구체적인 사항까지 법으로 규정하고 있다.

〈표 3-6〉 노르웨이 어선원 사회보장 관련 규정 현황

요 인	상세 기준
보험 (Insurance)	고용주는 어선원을 위해 산업재해보험에 가입해야 함
연금 (pension)	국민보험제도 및 어업보증기금, 의무적인 직업연금법에 따른 연금협정 적용
질병일 경우의 권리 (Rights in the case of sickness)	노르웨이 국민보험법에 따라 질병, 신체적 결함, 임신 및 출산, 실업, 노년장애, 사망 등에 관한 혜택 제공
휴가 (Rights to vacation)	어선원은 휴가법에 따라 매년 25일의 휴가를 가질 권리가 있으며, 60세 이상일 경우 6일의 추가 휴가를 부여함 일반적으로 휴가는 6월 1일~ 9월 30일 사이 18일간 연속으로 사용할 수 있음

요 인	상세 기준
고용 및 해고 (Employment and dismissal)	일반적으로 어선원 고용은 영구적이나, 특정 조건에 따라 합의하에 임시 임명될 수 있음. 고용계약서에는 어선원과 고용주에게 적용되는 통지 기간을 명시하고, 서면으로 합의된 경우를 제외하고는 한 달의 통지 기간이 적용됨. 해고 결정을 내리기 전에 고용주는 그 문제를 어선원 및 대리인과 논의해야 하고, 합법적인 해고 절차로 정당화되어야 함
안전 및 편의를 위한 조명 (Lighting for safety and comfort)	어선원에게 자연광과 인공광 모두 충분한 제공되어 하며, 작업장은 외부적으로 가시성이 있어야 함. 실외 작업자는 일 년 내내 안전하게 작업할 수 있는 충분한 조명이 있어야 함. 비상조명, 특히 비상구 시스템도 마련되어야 함. 어선의 건조 연도 및 크기에 따라 법에 따른 최소 요구사항을 충족하는 전기 및 자연 조명이 있어야 하고, 비상상황에서 비상조명을 제공하는 시스템이 있어야 함. 식당에는 자연 채광이 있어야 하며 자연 채광은 수면실 및 독서 등에는 가능한 한 멀리 있어야 함
직원 참여(정보 및 토론) (Employee participation)	어선원이 50 명을 초과하는 고용주는 노조 대표 선출 등 '노동 조건'에 관한 중요한 문제를 알리고 논의해야 하며, 어선원이 50명 이상인 모든 사업장은 작업 환경위원회를 설립해야 함
모집 및 배치 (Recruitment and placement)	고용주는 어선원 및 임시 근로자에게 고용계획을 알려야하고, 노르웨이 노동복지국에도 신고해야 함. 인력 모집 시 특정 기준이나 수수료를 부과할 수 없으며, 선단이 대행사를 통해 채용하는 경우 고용주는 대행사가 노르웨이에 상주하거나 ILO 어선원노동협약을 비준한 국가에 위치해 있는 등의 조건을 기록해야 함. 선박소유자는 해당 기관이 규칙과 규정을 준수하도록 요구해야 함
직원 공간 (Personnel room)	어선원 출입 및 작업장과 관련하여 직원실을 적절하게 배치·설계하고, 모든 사용자·작업의 특성을 고려해 치수를 설정해야 함
옷장 (Wardrobe)	일반적으로 여성용과 남성용 옷장이 마련되어야 하며, 각 직원을 위한 충분한 공간이 확보되어야 함. 보관함은 잠글 수 있어야 하며, 거울이 있고 통풍이 잘되어야 함
식당 (Eating room / area)	모든 어선원이 식당에 접근 가능하고, 식당은 업무 이외에 만족을 느끼는 공간이어야 함. 또한 일반적으로 동시에 모든 사람을 수용할 수 있어야 하며, 필요한 경우 작업자가 요리할 수 있도록 설비를 갖추어야 함
세탁 공간 (Laundry room)	적절한 세탁 시설이 있어야 하며, 사용 용도에 따라 가구를 청소할 수 있는 적절한 공간이 있어야 함
화장실 (Toilets)	적절한 수의 화장실을 보유하고, 남성과 여성을 위한 별도의 화장실과 화장실 근처에 세면기가 있어야 함

요 인	상세 기준
주방 및 숙박시설 (Mess room, galley spaces and accommodation)	15m 이상 선박의 경우 충분한 갤리 공간을 보유해야 하며, 해당 공간은 충돌 격벽이 아니어야 함
수면에 관한 합의 (Sleeping arrangements)	15m 이상 어선은 수면실이 배 후면에 있어야 하며, 각 객실은 이 침침대와 침구를 보유해야 함. 객실당 최대 수용인원은 2명으로, 최소 크기를 충족해야 함. 객실은 개인 소지품 보관 및 잠금 캐비닛이 있어야 함
위생/세탁시설 (Sanitary/ laundry facilities)	15m 이상 선박에는 모든 탑승자가 샤워/욕조, 세면대, 화장실을 이용할 수 있어야 하며, 위생시설은 건강, 위생 및 개인정보보호 측면에서 요구사항 및 표준을 충족해야 함. 세탁·건조를 위한 충분한 시설이 있어야 함
부상/응급시설 (Facilities for injured/sick)	15m 이상 선박에서는 질병이나 부상 당한 사람을 위한 특정 객실을 보유해야 함. 선원이 15명 이상이고 일반적으로 3일 이상 조업하는 선박의 경우 적절한 가구와 별도 병실이 마련되어야 함
식품보관 (Provisions/ food storage)	식품 공급은 건강하고 충분해야 하며 가능한 한 정부의 영양 조언에 따라 구성되어야 함. 음식 조리 및 서빙은 위생적으로 이루어져야 하고, 종교·문화적 관습을 고려해야 함. 15m 이상 선박에서는 규정에 따라 위생적이고 식품 안전한 방식으로 가능한 갤리와 가까운 곳에 식품을 보관해야 함
유희시설 (Recreational facilities)	휴식 및 휴식 시간 동안 어선원이 이용할 수 있는 공간이 있고, 유희시설·장비·서비스 이용이 가능해야 함
청결 및 거주 가능 조건 (Cleanliness and habitable conditions)	모든 객실과 선실은 단정하고 깨끗해야 하며, 어선원 및 음식과 접촉하는 지역에 대한 특별 요구사항을 설정할 수 있음
음식 및 식수 (Food and water availability)	항상 충분한 식수와 음식이 있어야 하며, 육상 직원은 충분히 사용 가능한 식수를 보유해야 함
시간당 최저임금 (Minimum wage per hour)	노르웨이는 육상 가공산업 계약을 포함하여 여러 단체협약이 일반적으로 적용되므로 최저임금에 관한 계약의 일부가 법적으로 성립되어 있음. 이는 업계 내의 모든 직원(노동조합의 구성원이 아닌 직원 포함)에게 적용됨을 의미함
초과근무 수당 (Additional pay for overtime)	추가 초과근무는 자발적이어야 하며, 일반 급여의 최소 40%가 추가로 지불되어야 함

자료: Nøstvold et al.(2019), Appendix 1, p. I

제3절 일본

1. 개요

일본의 어선 및 어선원 안전과 권리에 관한 법체계는 우리나라와 유사한 특징이 있다. 기본적으로 어선에 관한 「어선법」⁶⁸⁾과 어선원을 포함한 선원 관리 및 지원 정책을 담은 「선원법」⁶⁹⁾을 근거로 관련 정책을 수립·이행하고 있다. 다만 앞서 살펴본 노르웨이, 영국과는 대조적으로 어선 및 어선원 관련 국제협정의 국내 도입에는 다소 소극적인 입장을 취하고 있다.

일본은 1982년에 ‘1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW협약: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978)’⁷⁰⁾를 비준하고 2013년 MLC의 국내 비준을 완료하면서 관련 규정을 국내법에 도입한 바 있으나, 그 전후로는 IMO와 ILO를 주축으로 한 관련 국제협정을 비준 또는 가입한 사례를 찾아볼 수 없다. 이로 인해 어선원의 안전과 권리에 관한 법 규정은 비교적 국제규범과 유사한 수준이나, 어선 내 작업환경 및 선실 내부에 관한 규정과 어선원 복지를 위한 어선설비 규정 등 어선 건조·운영 시 적용되는 구체적인 규제사항은 상대적으로 과거에 머물러 있는 것으로 보인다.

68) e-Gov 法令検索〈漁船法(昭和二十五年法律第七十八号)〉(검색일: 2020.6.27).

69) e-Gov 法令検索〈船員法(昭和二十二年法律第百号)〉(검색일: 2020.6.27).

70) STCW협약은 선원의 인적요인에 대해 국제적으로 통일된 기준을 제시하는 협약으로, STCW-F 협약은 STCW협약의 개정본이라 볼 수 있다. 우리나라는 1985년에 STCW협약을 발효하였다. 세계법제정보센터〈1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약[STCW, 1978](International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. London, 7 July 1978)〉, (검색일: 2020. 8. 11).

2. 주요 내용

1) 어선안전

일본은 어선법을 통해 어선의 건조·허가·등록·검사 및 인증 그리고 위반사항에 대한 벌칙사항을 규정하고 있다.

동 법에 따라 동력어선이 어업에 종사하고자 하는 경우나 어선을 개조하고자 하는 경우, 농림수산부 장관 또는 도도부현 지사(지방자치단체장)의 허가를 받아야 한다. 또한 1톤 이상의 어선은 해당 도도부현(소속 지자체)에 등록해야 하고, 어선 건조 및 개조 작업 완료 시 설계, 재료, 성능 등 법에서 규정한 기술적 기준을 충족하는지 확인하기 위한 ‘검사’를 수행해야 한다. 이때 검사기관은 농림수산부령에 따라 인증 받은 기관만이 권한을 가질 수 있다. 지정 기관은 충분한 경험과 공정한 수행이 가능한 곳으로, 농림수산부장관 또는 도도부현 지사(지방자치단체장)가 지정하며, 인증 기간은 5~10년으로 이후 갱신이 필요하다. 그 외에 동 법은 어선의 안전관리 및 지원에 관한 구체적인 법적 근거를 담고 있지 못한데, 이는 동 법이 어선 개발 및 성능 향상을 목적으로 제정되었기 때문인 것으로 파악된다.⁷¹⁾ 이는 상선 및 화물선 등 어선 외 선박의 안전관리에 관한 일본 내 법제와도 비교되는 것이다.

〈표 3-7〉 일본 어선법 구조

구분	주제
제1장	총칙 (제1조~2조)
제2장	어선의 건조 조정 (제3조~제9조)
제3장	어선의 등록 (제10조~제24조)

71) 류경진(2018), p. 69.

구분	주제
제4장	어선에 대한 검사 (제25조~제26조)
제5장	어선에 관한 시험 (제27조~제28조)
제6장	지정 인증기관 및 지정 검인기관 (제29조~제47조)
제7장	기타 조항(제48조~제52조)
제8장	벌칙(제53조~제57조)
부칙	-

자료: e-Gov 法令検索〈漁船法(昭和二十五年法律第七十八号)〉(검색일: 2020.6.27.) 참고 저자 작성

일본의 비어선에 관한 안전관리는 「선박안전법」⁷²⁾에서 관할한다. 동 법에 따르면 500톤 이상의 화물선은 SOLAS IX장 및 ISM Code에 따라 항행 안전관리를 이행하기 위한 별도의 매뉴얼을 작성·비치해야 한다. 이와 함께 ISM Code상의 기능적 요건인 안전·환경 및 육·해상 선원의 권한, 의사소통체계, 비상상황 대처 방법 및 절차, 사고 발생 시 처리 절차, 내부 심사항목 등을 포함한 안전관리시스템을 구축·이행하도록 규정하고 있다.

어선안전에 관한 법적 근거 외에, 일본정부는 수산청 관할 정책사업으로 ‘안전한 어업노동환경 확보사업’을 실시하고 있다. 본 사업의 주요 내용은 어선사고 분석 및 전국 어선안전조업 추진의 달 개최, 구명조끼 등 안전장비 개선 및 가이드라인 제작·배포, 안전추진원 육성, 어업노동환경 개선 대책회의 등으로, 이를 통해 일본의 어선과 조업환경에 대한 안전관리를 보장하고 있다.⁷³⁾

2) 어선원 안전 및 권리

일본의 어선원 안전과 권리 향상에 관한 법제는 기본적으로 선원

72) e-Gov 法令検索〈船舶安全法(昭和八年法律第十一号)〉(검색일: 2020.6.27.).

73) 엄선희·이정삼·이지은(2015), pp. 106~114.

법에서 관할한다. 총 14장, 135개 조항으로 구성된 선원법은 선원의 노동 조건과 사회보장 및 선내 생활 여건 등에 관한 규정을 명시하고 있다. 구체적으로는 고용계약, 임금 및 수당 등 기타 보수, 노동시간, 휴일, 휴가, 정원, 식사, 위생, 보건, 재해 보상, 취업 규칙 등에 관한 내용을 포함한다. 특히 동 법은 임신 및 출산에 관한 여성 선원의 권리와 고용 보장을 규정하고, 16세 미만이나 미성년자의 선원 고용을 금지하고 있다. 다만 국토교통성의 인증을 받은 경우, 안전과 위생상 위해하지 않은 작업에 한하여 투입 가능하며 오후 8시~다음날 오전 5시까지 이어지는 야간근무에는 참여할 수 없다.

또한 동 법은 어선원의 노동조건과 인명, 재화의 안전을 감독 권한을 선장에게 부과하고 있다. 선장의 직무 권한은 어선원에 대한 지휘 명령권과 징계권, 출항 전 검사와 서류 비치 의무, 어선원의 선내 질서 규율 등으로 구성되었다.

같은 법에서 규정하고 있는 다양한 선원의 근로 조건 및 안전·위생 등 노동 환경, 사회보장 등에 관한 조항의 이행은 정기적인 감사의무 규정을 통해 보장된다. 이때 감사 권한은 국토교통부 장관 또는 장관의 인증을 획득한 ‘등록 검사기관’에 부여함으로써 ‘검사’의 공정성과 신뢰성을 확보하고자 한 것으로 보인다.

〈표 3-8〉 일본 선원법 구조

구분	주제
제1장	총칙 (제1조~26조)
제2장	선장의 직무 및 권한 (제17조~제20조)
제3장	기율(紀律) (제21조~30조)
제4장	고용계약 등 (제31조~51조)
제5장	임금 및 기타 보상 (제52조~제59조)
제6장	근로(노동)시간, 휴일 및 정원 (제60조~제73조)

구분	주제
제7장	유급휴가 (제74조~제79조)
제8장	음식 및 안전·위생 (제80조~제83조)
제9장	여성 선원 (제87조~제88조)
제10장	재해보상 (제89조~제96조)
제11장	취업규칙 (제97조~제100조)
제11장의 2	선원의 근로조건 등 검사 (제100조의 2~ 제100조의 11)
제11장의 3	등록 검사 기관 (제100조의 12~제100조의 28)
제12장	감독 (제101조~제112조)
제13장	기타 (제103조~제121조의 4)
제14장	벌칙 (제122조~제135조)
부칙	-

자료: e-Gov 法令検索〈船員法 (昭和二十二年法律第百号)〉(검색일: 2020.6.27) 참고 저자 작성

그밖에 일본은 국토교통성을 주축으로 어선원 관리 및 지원을 위한 다양한 정책을 시행하고 있다. 이는 일본이 우리나라와 유사한 형태의 어선원 감소 문제를 겪고 있는 데 기인한 것으로 파악된다. 일본의 어선원 규모는 1990년대 약 8만여 명이었던 것이 2016년 2만여 명대로 약 4배 이상 감소하였다. 이러한 선원 수급문제를 해결하고자 일본정부는 2015년부터 국토교통성을 주축으로 ‘선원직업 매력화’ 정책을 수립·시행하고 있다.⁷⁴⁾

한편 일본의 선원 감소 현상은 일본 내 외국인 선원 비중 증가 문제와도 연결되고 있다. 일본은 1984년부터 외국인 선원을 고용하기 시작하였는데 1991년 1,300여 명에 그쳤던 외국인 선원 수가 2016년에는 2만 8,000여 명으로 20배 이상 크게 증가하였다. 이렇듯 일본 내 수산업에서 큰 비중을 차지하는 외국인 선원의 관리를 위해 일본 정부는 STCW를 국내 비준하고, 해당 조약상 외국인 선원에 관한 규

74) 해양수산부(2018b), pp. 140~145.

정을 준용하고 있다. 이에 따라 일본 내 외국인 선원은 자국에서 인정 받은 선원으로서의 지위를 동등하게 인정 받을 수 있으며, 일본의 「선원법」 또는 「선박직원법」 등 관련 법령이나 규칙을 숙지하여 자신의 권익을 스스로 확보할 의무가 있다.⁷⁵⁾

한편 일본은 관련 법 규정 및 국제조약 이외에도 정부정책을 통해 급격하게 증가하고 있는 일본 내 외국인 선원 문제를 해결하고 있다. 일본 국토교통성은 2016년 외국인 선원을 대상으로 한 ‘기관 승인제도’를 수립하고, 외국인 선원 고용체계의 효율성을 제고하여 안정적인 선원 공급을 도모하고자 하였다. ‘기관 승인제도’는 주요 선원 송출 국가에 선원교육센터를 구축하여 우수한 외국인 선원을 양성하고 이를 실제 고용과 연계하는 제도로, 정기적인 현지조사를 통해 해당 교육기관의 교육시설과 교육 수준 등을 보장하도록 하고 있다. 동 제도를 통해 외국인 선원은 현지에서 적절한 교육을 이수 받을 수 있으며, 이후 자격요건 인증을 통해 즉각 일본 내 선사에서 선원으로 활동할 수 있다는 장점이 있다. 또한 선사 입장에서는 자격이 검증된 선원의 안정적 공급이 가능하다는 장점이 있어 인력 활용도 상승에 따른 생산성 향상 및 비용절감 효과가 존재할 것으로 예상된다.⁷⁶⁾

제4절 소결

본 장에서는 어선과 어선원의 안전 및 관리에 관한 주요국 법 제도 분석을 통해, 향후 IMO 케이프타운협약 및 ILO 어선원노동협약 등

75) 해양수산부(2018b), pp. 139~144.

76) 해양수산부(2018b), pp. 145~147.

관련 국제협약 비준을 위한 국내 기반 마련과 법 제도적 개선 방향에 대한 시사점을 도출하였다. 케이프타운협약과 ILO 어선원노동협약을 모두 가입한 노르웨이를 포함하여 영국, 일본 등 주요 수산강국은 자국법 내 어선과 어선원의 안전 및 권리 향상을 위한 근거법을 자발적으로 마련하고 이를 지원하기 위한 정책을 수립·이행하고 있는 것으로 나타났다. 국가별 주요 특징은 다음과 같다.

먼저 영국은 「상선법」 내에 어선과 어선원의 안전·권리 신장에 관한 법 규정을 모두 포함하고, 세부사항은 규칙, 행정명령, 지침서(가이드라인) 등 하위법령 또는 법규에서 다루도록 하여 포괄적 내용을 담은 기본법을 바탕으로 Top-down 방식의 법체계를 취하고 있는 것으로 나타났다. 또한 영국은 어선과 관련하여 법상에서 어선검사 대상기준⁷⁷⁾을 구체적으로 명시하고, 이를 기준으로 각종 안전설비와 비치 기준 등을 적용하도록 명시하였다. 이와 함께 검사 대행기관과 검사기준, 대행기관의 재량권 등을 명확하게 적시하여 현행법 제도 이행에 있어 모호성을 최소화하였다. 어선원의 경우 영국은 이미 ILO MLC와 어선원노동협약을 비준한 국가로 어선원 승선요건과 근로조건, 거주설비, 휴게시설, 의료서비스, 사회보장, 복지 등 국제협약상의 규범을 이행할 의무가 존재한다. 이에 따라 영국은 이미 국내법 내에 국제 수준의 어선원 권리조항을 수용하고 있는 것으로 나타났다.

노르웨이는 어선과 어선원의 안전 및 권리 증진을 위한 국제규범 형성을 주도한 국가로, 관련 국제협약이 논의되기 이전부터 국내법 조항을 마련하고, 주요 국제협약 문서 작성에 기여한 바 있다. 특히 노르웨이는 IMO STCW-F협약과 케이프타운협약, ILO 어선원노동협

77) 24m 미만 중형어선, 15m 미만 소형어선 등이 속한다.

약에 초기 가입한 국가로, 각 협약 비준에 따라 기존의 국내법 조항을 국제기준 및 요건을 충족하도록 제·개정하여 국내 법 규범의 국제적 정합성과 일치성을 추구하고자 하였다. 또한 노르웨이는 영국과 달리 어선과 어선원에 관한 법제를 개별법을 통해 마련하고 있다. 다만 일련의 조항들은 영국과 유사하게 선원법 및 「선박노동법」, 「선박안전법」 등 선박 및 선원에 관한 기본법 내에 포함되도록 하여 해상정책 수립·운영 시 효율화를 극대화하고자 하였다. 다만 어선원의 권리에 관해서는 별도의 하위규정을 마련하여 더욱 구체적이고 현실적인 규정이 포함되도록 한 특징이 존재한다.

마지막으로 우리나라의 수산업 구조와 관련 법체계가 매우 유사한 일본의 경우, 어선법과 선원법 등 각각의 개별법에서 어선과 어선원의 안전 및 권리에 관한 규율을 마련하고 있다. 이 중 어선원에 관한 국내법은 일본이 STCW 및 MLC 협정의 국내 비준을 각각 1982년과 2013년 완료하면서 국제협정상의 규정을 도입한 형태로, 어선원의 노동조건 및 사회보장, 선내 생활여건 등이 국제 수준을 달성하고 있다고 평가할 수 있다. 또한 일본은 우리나라와 유사하게 내국인 선원 감소 및 외국인 선원 비중 증가 문제를 겪고 있어 이에 대한 다양한 지원정책과 근거법을 마련하고 있다. 특히 현지 교육센터 설립·운영을 통해 우수한 외국인 선원을 양성할 뿐만 아니라 고용으로까지 이어지도록 설계한 ‘기관 승인제도’는 외국인 선원 부족 및 이탈 문제가 심화되고 있는 우리나라에 참고가 될 수 있을 것으로 예상된다.

이러한 어선원 관련 법 제도와는 대조적으로, 어선에 관한 법 규정은 아직까지 일본이 관련 협약에 가입하거나 관련 규정을 국내에 도입하려는 움직임을 보이고 있지 않아 관련 법제의 국제화 측면에서 미진한 상태이다. 그럼에도 불구하고 일본이 자율적으로 수립·시행

하고 있는 ‘어선안전관리체제’의 경우, 어선안전운항매뉴얼을 구축하고 내용상에 항해와 조업의 이행 여부를 판단하는 데 있어 기상 기준 등 정량적 요소를 고려하도록 규정하므로 안전과 정확성, 이행 가능성 측면에서는 우리나라의 어선안전관리체제 도입 및 매뉴얼 구축에 중요한 참고자료가 될 수 있을 것으로 예상된다. 단, 상기 일본의 사례를 국내에 적용하기 위해서는 우리나라의 어선구조와 운영 현황, 조업 현실을 직시하고 실질적으로 적용 가능한 요소와 구체적인 정책 도입·시행 방안을 도출하기 위한 조사·연구가 선행되어야 할 필요가 있다.

제 4 장

어선안전 및 어선원 권리 관련 주요 국제협약 분석

제1절 ILO 어선원노동협약(C188)

1. 목적 및 특징

ILO 어선원노동협약(Work in Fishing Convention (2007) C188, 이하 어선원노동협약)은 2017년 11월 16일 국제적으로 발효된 이래 18개의 국가가 협약에 가입하였다. 2020년 2월 3일 비준한 덴마크를 포함한 4개국은 향후 발효를 앞두고 있다.⁷⁸⁾ 해사노동협약(MLC)은 어선원에게는 적용되지 않기 때문에 대부분의 어선원의 근로 환경이 상선원에 비해 상대적으로 열악하나 법적 보호가 충분하지 못하다는 배경에서 어선원노동협약이 성립되었으며, 본 협약은 이전에 있었던 어선원 관련 ILO 협약들의 내용을 취합할 뿐만 아니라 개선된 내용을 포함하고 있다.

78) 국제노동기구 <어선원노동협약의 국가별 비준 상황> (검색: 2020. 6. 27).

〈표 4-1〉 ILO 어선원노동협약 비준 국가(2020년 4월 기준)

구분	비준 국가(18)	비준국의 향후 국내 발효일(4)
유럽 (10)	네덜란드, 노르웨이, 덴마크, 리투아니아, 보스니아 헤르체고비나, 영국, 에스토니아, 포르투갈, 폴란드, 프랑스	네덜란드: 2020년 12월 19일 덴마크: 2021년 2월 3일 포르투갈: 2020년 11월 26일 폴란드: 2020년 12월 17일
아프리카 (6)	나미비아, 남아공, 모로코, 세네갈, 앙골라, 콩고	
아시아& 오세아니아 (1)	태국	
아메리카 (1)	아르헨티나	

자료: 국제노동기구 〈어선원노동협약의 국가별 비준상황〉 (검색일: 2020.6.23.) 참고 저자 작성

2. 주요 내용

어선원노동협약의 주요 내용은 〈표 4-2〉와 같이 구성되어 있다.

〈표 4-2〉 어선원노동협약 본문 구성

부	세부 사항
제1부 (제1조~제5조)	정의 및 적용 범위
제2부 (제6조~제8조)	일반원칙
제3부 (제9조~제12조)	최저요건
제4부 (제13조~제24조)	근로조건
제5부 (제25조~제28조)	숙식
제6부 (제29조~제39조)	의료, 보건, 사회보장
제7부 (제40조~제44조)	준수 및 이행
제8부 (제45조)	부속서 1,2,3 개정
제9부 (제46조~제54조)	최종 규정

자료: 국제노동기구 〈어선원노동협약〉 (검색일: 2020. 5. 30) 참고 저자 작성

1) 점진적 이행 방식 도입(제4조)

협약은 자국의 불충분한 시설이나 법령의 견지에서 중대한 특별한

문제로 인하여 즉각 이행이 불가할 시 노사 간 협의를 통하여 계획에 따라 점진적으로 이행할 수 있다.

〈표 4-3〉 점진적 이행 접근 방식의 도입

구분	내용
제10조제1항	어선원의 건강진단서 소지 의무
제10조제3항	3일 초과 해상 체류 어선의 건강진단서 소지 의무
제15조	선원명부
제20조	어선소유자의 어선원 근로계약의 소지 보장 의무
제33조	어업 관계 위험성 평가
제38조	업무상 질병·상해 또는 사망 시 보호

자료: 국제노동기구 〈어선원노동협약〉 (검색일: 2020. 5. 30); 정대을 외(2007b) pp.11~15 참고 저자 작성

2) 선박 총톤수 및 선박 길이의 동등성(제4조)

협약은 제5조에서 길이(L)를 대체하여 전장(LOA)을 사용할 수 있다고 규정하고, 부속서 제3장에 규정된 동등기준에 따라 길이, 전장 대신 총톤수(gross tonnage)를 본 협약 부속서 제3장 각 항의 목적상 사용하도록 정할 수 있다고 규정한다. 본 협약의 부속서 제3장 어선의 거주구역 제8조에 규정되어 있다. 즉, 협약의 모든 조항에 대하여 동등성 규정이 적용되는 것은 아니지만, 선박 총톤수와 길이는 어느 정도 동등한 기준으로 적용될 수 있음을 시사한다.

〈표 4-4〉 선박의 총톤수와 길이 사이의 동등규정 적용

구분	내용
제14조	천정 높이
제37항	침실의 바닥 면적
제38항	
제41항	
제43항	사관용 침실

구분	내용
제46항	침대 안쪽 최고 치수
제49항	의자가 있는 책상 제공
제53항	식당과 침실 분리
제55항	냉장고, 냉온수 제공설비
제61항	욕조, 샤워기, 화장실, 세면대의 수
제64항	세탁건조시설
제65항	
제67항	병실

자료: 국제노동기구 <어선원노동협약> (검색일: 2020. 5. 30; 정대울 외(2007b) p.15 참고 저자 작성)

3) 어선원노동협약 권고

ILO는 어선원노동협약을 보충하는 권고를 본 협약이 성립한 2007년 6월 14일에 채택하였다. 이를 통해 그 이전에 있던 2005년 어업 중 근로권고(196호)는 폐지되었다. 권고는 어선원노동협약이 비준되는 경우에도 법적 구속력은 없지만 본 협약의 각 조항에 대한 보충 해석 자료로 사용할 수 있을 것이다.

〈표 4-5〉 2007년 어선원노동권고의 구성 및 주요 내용

구분	주요 내용
제1편 어선 내 근로조건	미성년자 보호, 건강검진, 자격증명 훈련
제2편 승무조건	승무기록, 특별조치, 어선원의 임금
제3편 거주구역	구조, 설계, 소음 및 진동 정도, 난방, 조명, 침실, 위생설비, 휴게시설, 식량
제4편 의료서비스, 보건 및 사회보장	선내 의료관리, 산업안전보건, 위험성 평가, 업무상 질병목록 설정
제5편 기타 규정	연안국의 배타적 경제수역 내 조업권 허가 시 협약의 요구사항을 준수하도록 요구 가능

자료: 국제노동기구 <어선원노동협약>; 국제노동기구 <어선원노동협약 권고> (모든 자료의 검색일: 2020. 5. 30)를 바탕으로 저자 작성

4) 어선원노동협약의 구조

어선원노동협약은 제9장, 제54조 및 3개의 부속서로 이루어져 있다. 협약의 본문은 다음과 같은 구조로 구성된다. 정의 및 적용범위(제1장), 일반원칙(제2장), 어선 선내근로 최저요건(제3장), 근무조건(제4장), 거주구역 및 식량(제5장), 의료관리, 보건 및 사회보장(제6장), 준수 및 이행(제7장), 부속서 제1장 제2장, 제3장의 개정(제8장), 종결규정(제9장)이다.

〈표 4-6〉 어선원노동협약의 구성 및 주요 내용

구분		내용
PART I. 정의 및 적용범위 (DEFINITIONS AND SCOPE)	제1조	정의(Definitions)
	제2조	범위(Scope)
	제3조	
	제4조	
	제5조	
PART II. 일반원칙 (GENERAL PRINCIPLES)	제6조	이행(Implementation)
	제7조	관할당국 및 조정(Competent authority and coordination)
	제8조	선박 소유자, 선장 및 선원의 책임 (Responsibilities of fishing vessel owners, skippers and fishers)
PART III. 어선의 선내 근로에 관한 최소요건 (Minimum requirements for work on board fishing vessels)	제9조	최저연령(Minimum age)
	제10조	건강진단(Medical examination)
	제11조	
	제12조	

구분		내용
PART IV. 근무조건 (Conditions for service)	제13조	승무정원과 휴식시간(Manning and hours of rest)
	제14조	
	제15조	선원명부(Crew list)
	제16조	선원의 근로 계약 (Fishers' work agreements)
	제17조	
	제18조	
	제19조	
	제20조	송환(Repatriation)
	제21조	
	제22조	직업소개(Recruitment and placement)
	제23조	선원의 임금 지급(Payment of fishers)
	제24조	
PART V. 거주구역 및 식량 (Accommodati on and food)	제25조	거주구역 및 식량(Accommodation and food)
	제26조	
	제27조	
	제28조	
PART VI. 의료관리, 보건 및 사회보장 (Medical care, health protection and social security)	제29조	의료관리(Medical care)
	제30조	
	제31조	산업안전보건 및 사고 예방(Occupational safety, health and accident prevention)
	제32조	
	제33조	
	제34조	사회보장(Social security)
	제35조	
	제36조	
	제37조 제38조	업무상 질병, 상해 또는 사망 시 보호(Protection in the case of work-related sickness, injury or death)
	제39조	
PART VII. 준수 및 이행 (Compliance and enforcement)	제40조	준수 및 이행(Compliance and enforcement)
	제41조	
	제42조	
	제43조	
	제44조	

구분		내용
PART VIII. 부속서 제1장 제2장, 제3장의 개정	제45조	부속서 제1장, 제2장 및 제3장의 개정 (Amendment of Annex I, II and III)
PART IX. 종결규정 (Final Provisions)	제46조	종결규정(Final Provisions)
	제47조	
	제48조	
	제49조	
	제50조	
	제51조	
	제52조	
	제53조	
	제54조	

자료: 국제노동기구 <어선원노동협약> (검색일: 2020. 5. 30) 참고 저자 작성

한편 본 협약의 부속서 제1장은 측정의 동등규정에 대하여 정의하고, 부속서 제2장은 어선원의 근로계약에 대한 세부사항을 규정하며, 부속서 제3장은 어선의 거주구역에 대한 상세한 보충 규정을 두고 있다.

〈표 4-7〉 어선원노동협약의 부속서 구조

구분		내용
부속서 제1장 (Annex I)		측정의 동등규정(Equivalence in measurement)
부속서 제2장 (Annex II)		어선원의 근로계약(Fisher's work agreement)
부속서 제3장 (Annex III)	어선의 거주 구역 (Fishing vessel accommodation)	일반규정(General provisions)
		계획 및 통제(Planning and control)
		천정 높이(Headroom)
		거주구역의 출입문 및 거주구역 간의 문 (Openings into and between accommodation spaces)
		단열(Insulation)
	설계 및 구조 (Design and construction)	기타(Other)

구분	내용	
부속서 제3장 (Annex III)	어선의 거주 구역 (Fishing vessel accommodation)	소음 및 진동(Noise and vibration)
		통풍(Ventilation)
		난방 및 냉방(Heating and air conditioning)
		조명설비(Lighting)
		침실(Sleeping rooms)
		일반(General)
		바닥 면적(Floor area)
		침실당 인원수(Persons per sleeping room)
		기타(Other)
		식당(Mess rooms)
		욕조 또는 샤워기, 화장실 및 세면대 (Tubs or showers, toilets and washbasins)
		세탁시설(Laundry facilities)
		질병 및 상해 어선원을 위한 시설 (Facilities for sick and injured fishers)
		기타 시설(Other facilities)
		침구, 주방기구 및 기타 규정 (Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions)
		휴게시설(Recreational facilities)
		통신시설(Communication facilities)
		조리실 및 식료품 저장설비(Galley and food storage facilities)
		식량 및 식수(Food and potable water)
		청결 및 거주조건(Clean and habitable conditions)
		어선장 또는 어선장 권한하에서의 검사(Inspections by the skipper or under the authority of the skipper)
		유통성(Variations)

자료: 국제노동기구 <어선원노동협약> (검색일: 2020. 5. 30) 참고 저자 재작성

부속서 제3장은 선내 거주설비의 요건에 대하여 상세히 규정한다. 일부 거주설비는 어선의 규모에 따라 다른 요건을 요구하는데, 천정 높이, 침실 바닥 면적, 침대 규격, 욕조 샤워기, 화장실 등에 대하여 어선의 길이에 따라 다른 사항을 요구하고 있다.

부속서 제3장(Annex III)은 일반규정을 두어서 부속서 제3장 어선 거주구역의 목적상, 협약 제3조의 면제조항의 적용을 받을 수 있는 어선을 제외하고, “모든 갑판이 있는 신어선(all new decked fishing vessels)에 적용” 한다고 규정한다. 그러나 회원국 당국은 협의 후 현존 어선에도 부속서 제3장의 요구사항을 적용할 수 있다고 여지를 주었다(부속서 제3장 제2조).

이와 함께 부속서 제3장 제3조는 통상 24시간 미만을 바다에서 머물고 항구에서는 어선원이 선내에서 생활하지 않는 경우에는 관할당국이 융통성(variation)을 허용할 수 있다고 규정한다. 이 경우 당해 선박에 대하여 어선원이 휴식, 식사, 위생 목적의 적합한 시설을 가지도록 회원국은 보장해야 할 의무를 부과한다(부속서 제3장 제3조).

〈표 4-8〉 어선원노동협약 거주설비 요건사항

거주설비	어선원노동협약	부속서 제3장 (Annex III) 근거조항
천정 높이	길이 24m 이상 어선: 200cm (협의 시 190cm 가능)	14, 15
침실 바닥 면적 (1인 기준)	길이 24~45m 어선: 1.5㎡ (협의 시 1.0㎡ 가능)	37, 39
	길이 45m 이상 어선: 2.0㎡ (협의 시 1.5㎡ 가능)	38, 39
침대 규격	길이 24m 이상 어선: 198cm×80cm (협의 시 190cm×70cm 가능)	46, 47
욕조 또는 샤워기	길이 24m 이상 어선: 매 4인 또는 그 이하마다 1개 (협의 시 매 6인 또는 그 이하마다 1개)	61, 62
화장실	길이 24m 이상 어선: 매 4인 또는 그 이하마다 1개 (협의 시 매 8인 또는 그 이하마다 1개)	61, 62
세면대	길이 24m 이상 어선: 매 4인 또는 그 이하마다 1개 (협의 시 매 6인 또는 그 이하마다 1개)	61, 62

자료: 국제노동기구 〈어선원노동협약〉 (검색일: 2020. 5. 30); 정대을 외(2007b) pp. 69-85 참고 저자 재작성

5) 기존 ILO 어선원 관련 협약의 개폐

협약 제46조는 “본 협약은 1959년 어선원의 최저연령에 관한 협약(112호), 1959년 어선원 건강검진에 관한 협약(113호), 1959년 어선원의 고용계약에 관한 협약(114호) 및 1966년 어선원의 거주설비에 관한 협약(126호)을 개정한다”고 규정한다. 기존 ILO의 어선원과 관련된 협약이 본 협약을 통해서 개정되고 보완되었다는 의미를 담고 있다.

3. 국내법 제도와 비교 분석

1) 각 조항에 따른 세부 분석

(1) 협약 제1조(정의)

선원법은 제2조 정의 규정에 선박, 어선 등에 관해 별도로 정의를 내리지 않고 제3조(적용 범위) 제1항에서 “선박법에 따른 대한민국 선박(어선법⁷⁹⁾에 따른 어선을 포함한다”이라고만 규정하고 있으며, 개별 법률에서 각각의 적용 대상이 되는 어선에 관한 규정을 두고 있다. 어선이라는 개념의 정의를 다른 법의 내용을 인용할 것이 아니라 구체적으로 정해야 할 필요가 있다.

선원법은 상선원, 어선원 모두를 적용 대상으로 하며 해수부의 선원정책과에서 집행을 담당한다. 선원법의 일부 조항은 상선원에게만, 일부 조항은 어선원에게만 적용되며 두 종류의 선원에게 모두 적용되는 조항도 존재하는 것으로 파악된다. 협약 비준 이후 선원법의 체계를 그대로 가져가면서 현재와 같이 상선원, 어선원에 개별적으

79) 「어선법 (시행 2020. 8. 28.) (법률 제16568호, 2019. 8. 27., 타법개정)」

로 또는 공히 적용되는 구조로 갈 것인지, 아니면 별도의 「어선원법」, 「상선원법」으로 구성하여 본 협약 비준 이후 이행할 것인지에 대한 지속적인 검토가 필요하다.

(2) 협약 제2조(적용 범위)

협약은 기본적으로 상업적 어로에 종사하는 모든 어선원 및 어선에 적용된다. 또한 회원국은 24m 이상 어선에 근로하는 어선원에 대한 보호 규정을 이보다 더 작은 선박에서 일하는 어선원에게까지 협의 후 적용 확대가 가능하다.

(3) 협약 제3조(면제)

강, 호수, 운하에서 이루어지는 어업 작업을 수행하는 어선원 또는 어선의 한정된 범주가 본 협약 적용의 면제 대상이 될 수 있다. 면제된 경우에도 관할당국은 회원국의 의무로서 이들에 대하여도 점진적으로 확대(extend progressively)하기 위한 적절한 조치를 취해야 한다(shall).

한편 본 협약을 적용하였을 시 어선원의 특정 근로 조건을 도저히 충족시킬 수 없거나, 어선 조업이 불가능해지는 ‘중대한 성격의 특별한 문제(special problems of a substantial nature)’가 발생하는 경우에만 면제가 가능하고, 또한 면제 어선원 및 어선의 범주, 면제 사유, 면제된 범주에 동등한 보호를 제공하는 일체의 조치에 대해 계획을 세워서 제출해야 한다. 어선원의 특정 근로 조건을 도저히 충족시킬 수 없거나, 어선 조업이 불가능해지는 ‘중대한 성격의 특별한 문제’가 발생한다는 것이 면제의 요건인 만큼, 이를 제시하고 입증하여 국제노동기구에 보고서를 제출할 필요가 있다(제3조 3항 참고). 그러나 이는 쉽지 않은 작업이 될 것으로 예상된다. 이에 더하여 면제된 범주의 어

선과 어선원에 동등한 보호를 제공하기 위해 취해진 조치를 기술해야 하고, 후속 보고서에 취해진 일체의 조치에 대하여 기술해야 한다. 따라서 단순히 20톤 미만의 어선에 대하여는 본 협약이 면제될 수 있다고 단순한 도식으로 접근하는 것은 곤란할 것으로 사료된다.

먼저 협약은 “제2조에서 상업적 어로활동을 수행하는 모든 어선원과 어선에 영향을 미친다”고 명시하고, 제1조의 정의 규정에서 “상업적 어로라 함은 강, 호수, 운하에서의 어로작업을 포함한 모든 어로작업(all fishing operations)을 말한다”고 규정한다. 따라서 원칙적으로 본 협약은 모든 어선원, 어선에 적용되는 것이다. 따라서 20톤 미만의 어선에서 작업하는 어선원에게도 원칙적으로 본 협약이 적용될 수밖에 없다. 다만 아래에서 보듯, 강, 호수, 운하에서의 어로작업 종사 어선과 한정된 범주의 어선원과 어선에 대하여는 협약의 특정 규정을 면제할 수 있도록 되어 있다(협약 제3조). 따라서 중대한 성격의 특별한 문제가 야기될 위험성을 협약 비준 후 최초보고서에 기술하여 국제노동기구에 제출하는 경우, 어선원, 어선의 범주, 관련 대표 단체의 면제에 대한 입장 등을 보고하고, 후속 보고서에는 면제된 범주에 대해 취해진 동등한 보호조치를 기술해야 한다.

본 보고서 4장의 분석에서는 선원법이 적용되지 않는 20톤 미만의 어선에서 작업하는 어선원의 경우 어선원노동협약이 적용되지 않는다는 전제 아래 협약과 현행 유관 법률을 분석한 것은 아니다. 본 협약을 비준하기 위해 정부가 검토한 후 20톤 미만의 어선에 대하여는 면제를 주장하는 경우를 가정하여 4장에서 분석하였다. 전체 어선의 95%에 해당하는 20톤 미만 어선의 경우, 비준과 동시에 바로 본 협약의 내용을 적용하게 된다면 업계에 미치는 파급적 효과가 매우 클 것으로 예상된다. 20톤 미만의 어선 중에도 각 톤수에 따라 사업체의

규모, 영세성 정도에 큰 차이가 있다. 또한 이 범주의 어선과 어선원을 면제한다고 하여도 동등한 보호조치를 기술하고 지속적으로 업데이트 내용을 국제노동기구에 제출하여야 하는 문제가 있기 때문에 결국 20톤 미만 어선의 어선원과 강, 호수, 운하 어로어선의 어선원에게도 협약이 적용될 가능성을 계속해서 살펴보아야 할 것이다. 다시 말하면 적용 면제를 위해 제출해야 하는 “중대한 성격의 특별한 문제(special problems of a substantial nature)”는 어선원노동협약을 바로 국내 전 어선에 적용할 때 발생할 수 있는 산업적 충격을 의미한다. 이 충격을 정량적·정성적으로 측정한 뒤 협약 비준 시 먼저 제출하여 적용 면제를 주장하고, 일정한 기간 경과 후 또는 일정한 수준에 달하는 경우에는 어선원노동협약을 적용하겠다는 기준점을 제시해야 한다. 따라서 이런 점을 고려한다면 어선원노동협약이 케이프타운협약보다 전 어선과 어업계에 미치는 영향이 더 크므로, 현실적이고 체계적인 준비가 필요하다고 사료된다. 이런 점에서 어선원노동협약과 케이프타운협약은 비준 시의 영향력에 차이가 있다고 판단된다.

즉, 케이프타운협약은 공해상 조업어선이 그 대상이기 때문에 연근해어선의 경우 공해상 조업을 하는 일부 어선을 제외하고는 협약 적용 대상이 되지 않는다. 반면 어선원노동협약의 경우는 원칙적으로 상업적 어로활동을 수행하는 모든 어선원과 어선에 영향을 미친다는 차이가 있다. 따라서 20톤 미만의 어선 및 20톤 미만의 어선에서 근무하는 어선원은 어선의 규모를 고려하면 공해상 어업이 현실적으로 어려우므로 원칙적으로 케이프타운협약 적용에서 제외되나, 어선원노동협약의 경우는 20톤 미만의 어선까지도 기본적으로 적용 대상이 된다.

(4) 협약 제4조(점진적 이행)

회원국이 불충분한 인프라 기반 또는 제도 등을 이유로 한 “중대한 성질의 특별한 문제”로 즉각적인 본 협약의 이행이 어려운 경우, 일부 또는 전 조항을 점진적으로 이행(progressively implement)할 수 있다. 다만 24m 이상 어선, 7일 초과 해상에 머무는 어선, 200해리 초과 영역 항해 어선, 항만국에서 통제하는 본 협약 제43조에 규정된 어선에 대하여는 점진적 이행이 불가능하다. 다시 말하면 본 협약을 즉시 이행해야만 한다(제4조 제2항).

협약이 24m 이상 어선에 대해서는 점진적 이행을 허용하지 않고 즉시 이행을 강조하였기 때문에 24m 이상 어선에 대하여는 본 협약의 내용이 전부 적용될 것이다. 다만 특정 조항의 경우 24m 초과 45m 미만 또는 45m 이상 어선의 경우 별도의 규정을 두었다면 해당 조항이 적용될 수 있다. 24m 이상 어선에 대하여 확정적인 명시 규정은 없으나, 300톤의 중량을 가진 어선과 동등함을 부속서 제3장에서 규정하였기 때문에 이를 기준으로 해석할 수 있을 것이다.

결국 협약은 원칙적으로 모든 상업적 어로활동을 수행하는 모든 어선원과 어선에 영향을 미치나, 강, 호수, 운하에서 어로작업을 하는 어선의 어선원에게는 면제될 수 있다. 또한 협약 비준 시 24m 이상 어선 종사 어선원에게는 즉시 적용되어야 하고, 그 이하 어선에 대해서는 협의를 거쳐 확대할 수 있다(협약 제4조 제2항 및 제2조 제3항).

(5) 향후 개선방안

이런 기준으로 본다면 현 선원법은 20톤 이상 어선에 종사하는 어선원에게 적용되고, 그 이하 어선 종사자에게는 근로기준법이 적용된다. 협약이 비준되는 경우 단기적으로는 선원법의 내용을 변경 및

보완하면 적용 가능하겠지만, 중장기적으로는 근로기준법의 내용도 변경해야 한다. 또 다른 방안으로는 「어선원법」을 독립적인 법으로 규정하여 모든 상업적 어로어선에 종사하는 어선원에 대한 법률로 규율하는 것을 고려할 수 있다.

2) 협약 비준 시 기존 국내법의 한계, 문제점 및 개선 방향

(1) 적용 범위(제2조)

어선원노동협약은 “이 협약에서 따로 규정한 경우를 제외하고, 상업적 어로활동을 수행하는 모든 어선원과 어선에 영향을 미친다(제2조 제1항)”고 규정하고 있다. 다만 적용에 우선순위를 두어서 이 “모든 회원국은, 길이 24미터 이상 선박에서 근로하는 어선원을 위해 이 협약에 규정된 보호를, 협의 후 그보다 작은 선박에서 근로하는 어선원에게 이 협약의 전부나 일부를 적용할 수 있다”(제2조 제3항)라고 하여 24미터 이상 선박에 대해서 우선적으로 적용되도록 규정되었다. 다만 24미터 미만의 어선에 대해서는 협약 규정 적용 여부에 관해 재량권을 부여하고 있다.

〈표 4-9〉 어선원노동협약 제2조 및 관련 국내법

협약	국내법(선원법)
제2조 범위 1. 이 협약에서 따로 규정한 경우는 제외하고 이 협약은 상업적 어로활동을 수행하는 모든 어선원과 어선에 영향을 미친다. 2. ... 3. (중략) 길이가 24미터 이상인 선박에서 근로하는 어선원을 대상으로 이 협약에 규정된 보호를 협의한 후 24미터 미만인 선박에서 근로하는 어선	제3조 (적용 범위) ① 다른 어선을 포함한다), 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 용선(傭船)한 외국선박 및 국내 항과 국내 항 사이만을 항해하는 외국선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에 대하여 적용한다. 다만 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게는 이 법을 적용하지 아니한다 1. ... 2. ...

협약	국내법(선원법)
원에게도 협약 전부 혹은 일부를 적용할 수 있다.	3. 총톤수 20톤 미만인 어선으로서 해양수산부령으로 정하는 선박
제3조 1. 어선의원의 특정 근무조건이나 관련된 조업 활동을 수행할 때 중요하고 특별한 문제가 발생할 경우 회원국은 협약에서 요구하는 사항이나 특정 규정 적용에 대해 협의 후 면제할 수 있다.	

자료: 정대을 외(2007b) p.9 및 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」
참고 저자 작성

「선원법」⁸⁰⁾은 「선박법」⁸¹⁾에 따른 ‘선박’에 적용하는 것을 기본으로 하고 있는데, 대상 선박에 어선을 포함시켜 「선박법」 규정이 어선에 도 적용되도록 규정하고 있다(제3조). 다만 선원법 제3조 제1항은 총톤수 20톤 미만의 어선으로 해양수산부령인 「선원법 시행규칙」⁸²⁾이 정하는 선박을 적용 대상에서 제외하였다. 해양수산부령인 「선원법 시행규칙」 제2조는 평수구역,⁸³⁾ 연해구역,⁸⁴⁾ 근해구역⁸⁵⁾에서 어로에 종사하는 총톤수 20톤 미만의 어선에는 「선원법」이 적용되지 않는다고 하였다.

80) 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」

81) 「선박법(시행 2019. 7. 1.) (법률 제16160호, 2018. 12. 31., 타법개정)」

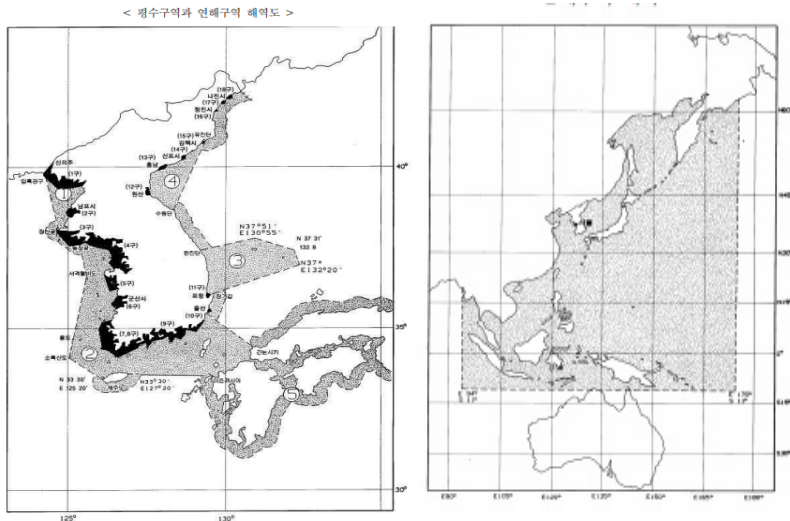
82) 「선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정)」

83) 호소·하천 및 항내의 수역(「항만법」에 따른 항만구역이 지정된 항만의 경우 항만구역과 「어촌·어항법」에 따른 어항구역이 지정된 어항의 경우 어항구역을 말한다(「선박안전법 시행령(시행 2021. 1. 5.) (대통령령 제31380호, 2021. 1. 5., 타법개정)」 제2조 제3항 가호 참고)

84) 영해기점으로부터 20해리 이내의 수역을 말한다(「선박안전법 시행령(시행 2021. 1. 5.) (대통령령 제31380호, 2021. 1. 5., 타법개정)」 제2조 제3항 나호 참고). 해양수산부령인 「선박안전법 시행규칙(시행 2020. 12. 18.) (해양수산부령 제415호, 2020. 6. 17., 일부개정)」 제15조 제3항은 그림 4-1의 수역을 연해구역으로 지정하고 있다.

85) 동쪽은 동경 175도, 서쪽은 동경 94도, 남쪽은 남위 11도 및 북쪽은 북위 63도의 선으로 둘러싸인 수역을 말한다(「선박안전법 시행규칙(시행 2020. 12. 18.) (해양수산부령 제415호, 2020. 6. 17., 일부개정)」 제15조 제4항 참고).

〈그림 4-1〉 평수구역 및 연해구역, 근해구역



자료: 해양수산용어사전 〈평수구역과 연해구역 해역도〉; 해양수산용어사전 〈근해구역 해역도〉
(모든 자료의 검색일: 2020.12.24.)

근해구역이 동아시아 해역의 상당수를 포함하고 있다는 점에서 동아시아 이외의 지역에서 원양어업을 하는 원양어선의 경우에는 총톤수 20톤 미만의 어선이라고 하더라도 선원법의 적용을 받는 선박이 된다는 것을 확인할 수 있다.

(2) 적용 대상

가. 총톤수 환산

문제는 24미터 이상의 상업적 어로에 종사하는 선박에 적용하고 있는 협약과 20톤 이상의 어선에 대해서 적용하고 있는 선원법 사이의 간극이다. 이 문제에 대해서는 부속서가 일종의 실마리를 제공하고 있다. 협약 제5조는 부속서 3에 따라서 필요한 경우에는 길이 기

준 대신 총톤수 기준을 사용할 수 있다고 하였다. 이에 따라서 부속서 제3장은(어선의 거주구역) 제8항에서 어선의 길이 기준을 총톤수에서는 다음과 같이 적용하도록 하였다.⁸⁶⁾

〈표 4-10〉 어선의 길이와 총톤수 사이의 상관관계(일부 사항 적용)

내용	세부 사항
75톤	15미터~16.5미터
300톤	24미터~26.5미터
950톤	45미터~50미터

자료: 국제노동기구 〈어선원노동협약〉(검색일: 2020. 5. 30); 정대을 외(2007b) pp. 69~71 참고 저자 작성

따라서 이 기준에 따르면 24미터를 기준으로 협약 적용 여부를 정할 경우, 톤수로 하면 300톤을 기준으로 삼는 것과 마찬가지로 해석할 수도 있을 것이다. 선원법 제3조 제1항 제3호에서는 “20톤 미만의 어선으로 해양수산부령으로 정하는 선박”에 대해서는 선원법을 적용하지 않는다고 정하고 있는데, 이는 일차적으로 어선원노동협약의 의무적용 선박(25미터, 300톤) 범위에서 벗어나므로 협약 이행에 있어서 큰 문제가 생기지 않는다. 다만 협약을 점진적으로 적용할 경우에는 협약 적용 대상이 될 수 있다. 20톤 미만의 선박의 경우 우리나라에서는 근로기준법이 적용되고 있으나 근로기준법이 어선원노동협약에 부합하지 않는다는 한계가 있으므로 연근해 어업 선박에 어선원노동협약의 선원 복지 및 시설기준에 관한 조항을 적용하는 것이 과연 의미가 있는지 의문이 제기될 수 있다.

86) 이 기준은 어선의 거주구역 설비규정 중 13개 항목에 대해서만 적용되도록(부속서 제5조) 하였다. 즉, 천정 높이(제14항), 침실의 바닥 면적(제37항, 제38항, 제41항), 선박직원용 침실(제43항), 침대의 최고치수(제46항), 의자가 있는 책상 제공(제49항), 거주구역 내 식당과 침실의 분리(제53항), 냉장고 및 냉온수장치(제55항), 욕조와 화장실의 숫자(제61항), 세탁시설(제64항 및 제65항), 병실(제67항) 등 13개 항목에 대해서는 표의 기준에 따라서 적용하도록 하였다.

나. 24미터 이하 선박에 점진적 적용

어선원노동협약이 24미터 이하의 선박에까지 점진적으로 적용되게 하기 위해서는 협의가 필요한데, 이 협의는 관계당국과 사용자 및 근로자 사이의 합의를 의미한다.

선원법의 경우에는 일단 20톤 이상의 선박에 대해서는 모두 적용되도록 하였기 때문에 문제가 되지 않는다. 24미터(300톤) 이하 선박의 경우는 점진적으로 적용될 수 있도록 규정하고 있지만 20톤 이상의 선박은 선원법에 따라서 규율될 것이기 때문에, 선원법의 내용이 어선원노동협약의 내용을 다 포함하고 있다면 우리나라는 점진적 적용을 채택할 이유가 없다.

문제는 20톤 미만의 선박이다. 이 경우 선원법 적용 대상에서는 제외되지만, 어선원노동협약에는 적용되기 때문이다. 점진적 적용을 위해서는 어선원노동협약 제2조 제3항에 따라 “관할당국과 관련된 사용자 및 근로자의 대표단체와의 협의”를 필요로 한다. 그러나 20톤 미만의 소형 선박의 경우에는 애초에 협약의 규정을 적용할 수 있는 수준이 아니므로 이러한 경우에 굳이 협의 절차를 거쳐야 되는지 의문이 제기될 수 있으며, 사실상 불필요한 절차라고 할 수 있다.

(3) 상업적 어로

어선원노동협약은 상업적 어로의 경우에만 적용한다고 하고 있다. 상업적 어로란 “강, 호수 및 운하에서의 어로작업을 포함한 모든 어로작업을 말한다. 다만 생계 및 오락을 목적으로 한 어로는 제외한다”(제1조 (a))고 규정하고 있다. 협약에 따르면 생계형 및 오락수단으로서의 어로 활동은 상업적 어로 활동에서 제외하고 있다.

「선원법」은 상업적 어로에 대해서만 적용되는 것은 아니다. 비상업적 어로에 대해서 「선원법」이 적용된다고 해서 상업적 어로의 경우에만 적용되는 어선원노동협약의 국내 이행에 문제가 생기는 것은 아니다.⁸⁷⁾

(4) 점진적 이행 가능성(제7조)

어선원노동협약은 아래의 4가지 경우를 제외하고는 협약의 일부 규정을 점진적으로 적용될 수 있도록 하였다(제7조 제2항). 4가지 경우는 다음과 같다. ① 길이 24미터 이상인 경우 ② 7일 이하로 해상에 머무는 경우 ③ 배타적 경제수역 및 대륙붕이 아닌 공해상에서 조업하는 어선 ④ 협약 제43조의 항만국 통제 대상이 아닌 경우이다.

점진적 이행의 대상이 되는 사항은 6가지로 한정되어 있다. 건강진단서 ·소지 의무(제10조 제1항), 24미터 이상의 선박에서 건강진단서 ·소지 의무의 예외 부적용(제10조 제3항),⁸⁸⁾ 선원명부 비치 의무(제15조), 근로계약서 소지 보장 의무(제20조), 어선 위험성 평가 시 어선원 참석 보장 의무(제33조), 업무상 질병, 상해, 사망으로부터 보호 의무(제38조)이다.

87) 단, 전영우(2010)는 반대의견을 제시하였다 (p. 32)

88) 어선원노동협약 제10조 제1항은 모든 선원의 건강진단서를 어선에 소지하고 있도록 규정하고 있다. 제2항은 예외적으로 책임 있는 당국이 여러 사정을 고려하여 건강진단서 소지에 면제를 부여할 수 있도록 하였다. 제3항은 이러한 면제가 부여될 수 없는 경우에 관한 규정으로 선박이 24미터 이상인 경우 혹은 3일 이상 항해하는 경우에는 건강진단서를 반드시 첨부하도록 규정하고 있다. 그러나 이 경우도 점진적으로 적용될 수 있도록 하였다.

어선원노동협약 제4조 제2항에서 24미터 이상의 선박에 대해서는 점진적 이행이 적용되지 않도록 하였음에도, 제10조가 24미터 이상의 선박에 대해서 굳이 책임 있는 당국의 진단서 소지를 점진적으로 의무화하도록 한 것이다.

점진적 이행을 시도할 경우 각 회원국은 ① 점진적으로 이행하기로 한 조항 명시 ② 사용자 및 근로자 대표단체, 어선소유자 및 어선원의 대표단체의 관련 입장 명시 ③ 점진적 이행을 위한 계획 작성 등의 조건을 이행해야 한다(제4조 참고).

(5) 최저근로연령 및 야간근로(제9조)

가. 최저연령

「선원법」에는 어선원의 최저연령에 관한 제한이 존재하지 않는다. 따라서 이 경우 「근로기준법」⁸⁹⁾에 따를 수밖에 없다. 「근로기준법」은 15세 이하 아동은 근로자로 고용하지 못하도록 하였다. 「근로기준법」에 따르는 한 어선원 최저연령을 16세로 정한 제9조의 내용 이행에는 문제가 없다. 현재 우리나라는 중학교 의무교육을 시행하고 있으며⁹⁰⁾ 만 15세까지는 중학교 재학 중이므로 협약 이행에 문제가 될 가능성은 극히 적다.

나. 위험한 업무

어선원노동협약은 연소자의 안전 및 건강 등을 해칠 수 있는 근로에 대해서는 18세 이상(제10조 제3항)이어야 한다고 규정하는데 이 부분에 대해서는 근로기준법 제65조가 18세 미만의 자에 대해서 “도덕상 또는 보건상 유해·위험한 사업에 사용”하지 못한다고 규정하고 있어 국내 이행법률은 이미 완비되어 있다. 근로기준법에 대한 교육과 보급을 통하여 현장에서도 충분히 이행할 수 있는 상황이다.

89) 「근로기준법(시행 2021. 1. 5.) (법률 제17862호, 2021. 1. 5., 일부개정)」.

90) 1998년 「교육기본법(시행 2019. 6. 19.) (법률 제15950호, 2018. 12. 18., 일부개정)」에 중학교 의무교육이 규정되었지만, 재정 부족으로 2002년에 전면 실시되었다.

다. 야간근로

어선원노동협약상 야간근로는 금지되어 있다(제10조 제6항). 이에 대해서는 선원법 제92조가 명시적으로 규정하고 있다. 18세 미만의 자는 야간 중에는 적어도 9시간은 근로할 수 없다는 협약 제10조 제6항의 내용은 선원법 제92조에 명확히 규정되어 있어 이행에 문제가 없다.

〈표 4-11〉 어선원노동협약 제9조 및 관련 국내법

어선원노동협약	국내법
제9조 1. 어선에 승선하여 근로할 수 있는 최저 연령은 16세이다. 그러나 관할당국은 국내법령으로 규정되어 있는 의무교육을 받을 수 없으며 어업 분야 직업훈련을 받는 자는 최저연령을 15세로 조정할 수 있다. 2. 관할당국은 국내법령과 관습에 근거하여 15세 이하인 자는 수업이 없는 기간 동안 약간의 근로를 수행하도록 인정할 수 있다. 이런 경우에는 협의하여 근로 형태를 결정하여야 하며, 근로 조건과 휴게시간 등을 명시하여야 한다.	근로기준법 제64조(최저 연령과 취직인허증) ① 15세 미만인 사람(「초·중등교육법」에 따른 중학교에 재학 중인 18세 미만인 사람을 포함한다)은 근로자로 사용하지 못한다. 다만 대통령령으로 정하는 기준에 따라 고용노동부장관이 발급한 취직인허증(就職認許證)을 지닌 사람은 근로자로 사용할 수 있다. <개정 2010. 6. 4., 2020. 5. 26.> 근로기준법 시행령 제35조(취직인허증의 발급 등) ①법 제64조에 따라 취직인허증을 받을 수 있는 자는 13세 이상 15세 미만인 자로 한다. 다만 예술공연 참가를 위한 경우에는 13세 미만인 자도 취직인허증을 받을 수 있다. 근로기준법 시행규칙 제11조(취직인허 신청 등) ① 15세 미만인 자가 법 제64조와 영 제35조에 따라 취직인허증을 받으려면 별지 제9호서식의 15세 미만인 자의 취직인허증 교부 신청서를 관할 지방고용노동관서의 장에게 제출하여야 한다. <개정 2010. 7. 12.> ② 사용자 또는 15세 미만인 자는 영 제39조에 따라 취직인허증을 재교부받으려면 별지

어선원노동협약	국내법
	제9호서식의 15세 미만인 자의 취직인허증 재교부 신청서에 취직인허증이 못쓰게 되거나 이를 잃어버리게 된 사유서를 첨부하여 관할 지방고용노동관서의 장에게 제출하여야 한다. <개정 2010. 7. 12.>
<p>3. 어선에 승선하여 활동할 수 있는 최저 연령은 수행해야 하는 근로 성격 혹은 여건이 미성년자의 도덕, 건강, 안전을 위험하게 한다면 18세 이상이어야 한다.</p> <p>4. 제3항이 적용되는 활동의 형태는 국내법령 또는 관할당국에 의하여 결정되어야 하며 협의 후 관련 위험 혹은 적용 가능한 국제 기준이 고려되어야 한다.</p> <p>5. 16세 이상인 자의 이 조 제3항에서 언급된 활동의 수행은 국내법령 또는 관할당국에 의하여 미성년자의 도덕, 건강, 안전을 보호하며 미성년자가 적절한 교육 혹은 직업훈련 그리고 승선 전 기초안전교육을 이수하였다는 조건이 결정되어야 한다.</p>	<p>근로기준법 제65조(사용 금지) ① 사용자는 임신 중이거나 산후 1년이 지나지 아니한 여성(이하 “임산부”라 한다)과 18세 미만자를 도덕상 또는 보건상 유해·위험한 사업에 사용하지 못한다.</p>
<p>6. 18세 미만 어선원의 야간근로는 금지되어야 한다. 이 조의 목적에 따라 국내 법률 및 관습에 근거하여 “야간”이 정의되어야 한다. 야간은 자정 이전부터 익일 오전 5시 이후까지 최소 9시간이 포함되어야 한다. 관할당국은 다음의 경우 엄격한 야간근로 제한에 대한 면제를 결정할 수 있다.</p> <p>(a) 관련 어선원을 대상으로 하는 효과적인 훈련이, 구축된 프로그램 및 계획에 의해 부정적인 영향을 받는 경우</p> <p>(b) 업무의 특정 성격 또는 승인된 훈련 프로그램이 어선의 야간업무 수행 면제에 따라 적용되며, 협의 후 관할당국이 어선원의 건강 혹은 복지에 관하여 부정적인 영향이 없는 근로를 결정하는 경우</p> <p>7. 이 조의 어떠한 규정도 회원국들이 다른 기타 국제노동협약을 비준함으로써 발생하는 일체의 의무에는 영향을 미치지 아니한다.</p>	<p>선원법 제92조(야간작업의 금지) ① 선박소유자는 18세 미만의 선원을 자정부터 오전 5시까지를 포함하는 최소 9시간 동안은 작업에 종사시키지 못한다. 다만 가벼운 일로서 그 선원의 동의와 해양수산부장관의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 제60조제6항에 따른 작업에 종사시키는 경우나 가족만 승무하는 선박에 대하여는 제1항 본문을 적용하지 아니한다.</p>

자료: 정대을 외(2007b) pp. 19~21; 「선원법(시행 2020. 7. 30.)」(법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정); 「근로기준법(시행 2021. 1. 5.)」(법률 제17862호, 2021. 1. 5., 일부개정) 참고 저자 작성

(6) 근로조건

가. 건강진단(제10조, 제11조, 제12조)

어선원노동협약 제10조는 어선원이 건강진단서를 통하여 건강을 증명하지 않는 이상 어선에 승선하여 근로하지 못하도록 하였다. 선원법 제87조는 건강진단서 발급을 선원의 승무 요건으로 규정하고 있다. 만약 건강진단서를 가지지 아니한 자를 선원으로 승무시키면 선박소유자에게 500만 원 이하의 과태료가 부과 가능하다(선원법 제117조 제2호). 어선원노동협약 제10조의 경우 국내법 이행에 문제가 없다.⁹¹⁾

어선원노동협약 제11조에 따르면 건강진단서와 관련한 조치를 제공하기 위하여 법령 또는 기타 조치를 채택해야 한다. 해양수산부령인 「선원법 시행규칙」⁹²⁾에는 건강검진 의료기관의 자격에 대해서만 규정하고 있다. 어선원노동협약 제11조에 따르면 (a) 건강진단서의 유형 (b) 건강진단서의 형식과 내용 (d) 건강진단서 유효기간과 건강검진 주기에 대해서 규정하도록 되어 있으나, 관련 내용은 국민건강보험법의 건강검진기관에서 규율하고 있다.

다만 “(e) 건강진단서의 발급이 거부된 자 또는 그가 수행해야 할 근로에 관하여 부과된 제한이 있을 경우에는 다른 독립된 개업의사에 의해 재검사를 받을 권리”에 대해서는 입법되어 있지 않다. 이 부분에 대한 입법이 필요하며, 「선원법 시행규칙」에 관련 내용을 개정할 필요가 있다.

91) 어선원노동협약 제7조 제2항이 제10조 제1항의 건강진단서 소지 의무에 대해서는 점진적 이행이 가능하다고 규정하고 있으나, 이러한 측면에서 점진적 이행이 필요하지 않은 상황이다.

92) 「선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정)」

다만 어선원노동협약 제12조는 24미터 이상의 선박에 대해서는 통상적으로 3일 이상 해상에 머무를 경우 어선원 진단서에 i) 청력·시력이 업무수행에 만족스러울 것(제1항(a)), 해상근무로 인하여 악화될 수 있는 건강상태가 아닐 것(제1항(b))에 대해서 인정을 받아야 한다고 규정하고 있다. 또한 건강진단서 최대 유효기간을 규정하고 있다(2년, 18세 미만 1년, 제2항). 이에 대해서는 「선원법 시행규칙」에 관련 내용을 개정할 필요가 있다.

〈표 4-12〉 어선원노동협약 제10조, 제11조, 제12조 및 관련 국내법

협약	국내법
제10조 1. 업무 수행에 있어 적합함을 증명하는 유효기간 내의 건강진단서를 소지하지 않은 어선원은 어선에 승선하여 근로할 수 없다. 2. 관할당국은 합의 후 어선원의 안전 및 건강, 선박 규모, 의료 지원 및 피난 가능성, 항해기간, 어로작업 형태를 고려하여 이 조 제1항의 적용 면제를 허가할 수 있다. 3. 길이 24미터 이상인 어선 혹은 3일 이상 해상에서 머무는 어선에 승선하는 어선원에 대해서는 이 조 제2항에서의 면제가 적용되지 않는다. 시급한 경우, 관할당국은 최근 시일 내에 유효기간이 만료된 건강진단서를 소지한 자가 유효한 건강진단서를 마련할 때까지 제한적으로 정해진 기간 동안 동일한 선박에서 근로하는 경우 면제를 허가할 수 있다.	선원법 제87조(건강진단서) ① 선박소유자는 「의료법」에 따른 병원급 이상의 의료기관 또는 해양수산부령으로 정하는 기준에 맞는 의원의 의사가 승무에 적당하다는 것을 증명한 건강진단서를 가진 사람만을 선원으로 승무시켜야 한다. <개정 2013. 3. 23.> ② 건강진단서의 발급 및 그 밖에 건강진단에 관한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 2013. 3. 23.>
제11조 각 회원국은 아래 사항을 제공하기 위하여 법령 혹은 기타 조치들을 마련하여야 한다. (a) 건강진단서의 유형 (b) 건강진단서의 형식과 내용 (c) 건강증명서 혹은 시력과 관련한 별도의	선원법 시행규칙 제52조의2(건강검진의료기관) ①법 제87조 제1항에서 "해양수산부령이 정하는 기준에 적합한 의원"이란 다음 각 호의 의료기관을 말한다. <개정 2007. 4. 13., 2008. 3. 14.,

협약	국내법
<p>진단서의 경우에는 적절한 자격을 갖춘 개업의사 혹은 관할당국이 건강진단서를 발급할 수 있는 자격을 갖추었다고 인정한 자에 의해 발급되어야 한다. 자격이 있는 개업의사는 건강검진 절차를 수행하는 동안 철저히 직업적 독립성을 가지고 자신의 의료적 판단을 수행해야 한다.</p> <p>(d) 건강진단서 유효기간과 건강검진 주기</p> <p>(e) 건강진단서 발급이 거부된 자 혹은 근로 관련 제약이 있을 경우 다른 개업의사에 의해 재검사를 받을 권리</p> <p>(=) 기타 관련 요구사항들</p>	<p>2008. 8. 28., 2012. 5. 18., 2013. 3. 24., 2015. 7. 7.)</p> <p>1. 연근해어선에 승무하는 선원의 경우 : 「의료법」에 따른 의원급 이상의 의료기관</p> <p>2. 그 밖의 선원의 경우 : 「국민건강보험법 시행령」 제25조제4항에 따른 건강검진 기관(해당 건강검진기관과 동등하다고 해양수산부장관이 지정·고시하는 의료기관을 포함한다)</p> <p>② 선원의 건강검진을 실시하고자 하는 의원은 제1항의 기준에 적합한 의료기관임을 확인할 수 있는 증빙서류를 첨부하여 관할 지방해양항만관청에 신고하여야 한다. <개정 2008. 3. 14.></p> <p>③ 제2항의 규정에 따른 건강검진 의료기관 신고를 수리한 지방해양항만관청은 이를 다른 지방해양항만관청에 통보(해양수산부장관이 정하여 고시하는 정보통신망을 이용한 통보를 포함한다)하여야 한다. <개정 2008. 3. 14., 2008. 3. 14., 2013. 3. 24.></p>
<p>제12조</p> <p>제10조 및 제11조에 규정된 사항에 추가하여, 일반적으로 3일 이상 해상에 머무르거나 길이 24미터 이상인 어선의 경우;</p> <p>1. 어선원의 건강진단서가 포함해야 하는 최소한의 사항은 다음과 같다.</p> <p>(a) 어선에서 어선원의 업무 수행하기에 어선원의 청력 및 시력이 충분할 것</p> <p>(b) 어선원이 해상근무로 건강이 악화되기 쉽거나 해상근무에 부적합하거나 선내 다른 자의 안전이나 건강을 해치는 일체의 의료조건으로부터 해당되지 않을 것</p> <p>2. 건강진단서의 유효기간은 발급일로부터 최대 2년이다. 다만 18세 미만 어선원의 건강진단서 유효기간은 최대 1년이다.</p>	

협약	국내법
3. 건강진단서의 유효기간이 항해 중 만료 되었을 경우 해당 항해 종료까지 그 진단서의 효력이 지속된다.	

자료: 정대율 외(2007b) pp. 21~25; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」; 「선원법 시행규칙(2020. 4. 6, 타법개정, 해양수산부령 제402호)」 참고 저자 작성

나. 최소 승무원 및 휴게시간(제13조, 제14조)

어선원노동협약은 선박의 안정적인 운영 보장을 규정하고 자격 있는 자가 선장에 임명될 것을 요구하고 있다. 이에 반해서 국내법에는 관련 규정이 미비한 상황이다.

어선원노동협약은 승무정원에 대해서 선박이 안전 항행을 하기 위하여 요구되는 어선원의 수와 자격 요건을 정한 최소한의 승선기준을 정하도록 요구하고 있다. 승무정원에 대해서는 선원법 제65조가 규정하고 있지만, 제75조는 그 적용 범위에서 어선을 제외하였다. 따라서 어선원노동협약 이행을 위해서는 제75조의 내용을 개정하여 어선의 경우에도 적용되도록 하여야 한다. 다만 제75조가 적용 제외 대상에서 제1호의 어선을 배제한다고 하더라도 선원법 제65조가 여전히 선원법의 최소 승무기준을 정하고 있는지 의문이 제기될 수 있다. 선원법은 제65조는 승무정원을 선박소유자가 자체적으로 정하고 이를 해양항만관청의 인정을 받도록 규정하고 있을 뿐 최소 승무정원 기준을 정하고 있지는 않기 때문이다. 이 부분에 대해서도 개정이 필요하다.

최소 휴게시간 부여와 관련하여서 선원법 제60조는 어선원노동협약에서 정한 기준에 부합한다. 다만 협약 제75조가 적용 범위에서 어선을 제외하고 있다. 제75조의 내용을 개정하여 어선의 경우에도 적용될 수 있도록 하여야 한다.

〈표 4-13〉 어선원노동협약 제13조, 제14조 및 관련 국내법

협약	국내법
<p>제13조</p> <p>자국의 국기를 게양하는 어선소유자가 다음 사항을 보장할 수 있도록 각 회원국은 관련 국내법령 또는 기타 조치를 마련하여야 한다.</p> <p>(a) 안전한 항해 및 운항을 위해 선박은 충분하고 안전하게 운영되어야 하고, 자격을 갖춘 선장이 통제하여야 한다.</p> <p>(b) 건강 및 안전을 보장하기 위해 어선원에게 충분한 양의 규칙적인 휴식시간이 주어져야 한다.</p>	
<p>제14조</p> <p>1. 관할당국은 제13조에 규정된 요구사항과 더불어 다음 사항을 정하여야 한다.</p> <p>(a) 길이 24미터 이상 선박의 경우, 안전한 항해를 위해 필요한 최소 승무원 수와 자격요건을 명시할 것</p> <p>(b) 3일 이상 해상에 체류하는 어선은 선박의 크기와 관계없이, 협의 후, 피로 회복을 위해 어선원에게 제공되어야 하는 최소한의 휴식시간을 정할 것. 휴식시간은 최소 아래에 명시된 시간 이상이어야 한다.</p> <p>(i) 24시간 중 10시간;</p> <p>(ii) 7일 중 77시간</p> <p>2. 제한적이고 특정한 사유가 있다면 관할당국은 이 조의 제1(b)항에서 제시한 기준에 대해 일시적으로 면제할 수 있다. 그러나 면제되는 경우에도, 어선원은 적용 가능한 한 보상적인 휴식시간을 받을 수 있어야 한다.</p> <p>3. 협의 후 관할당국은 이 조의 제1항 및 제2항의 요구사항에 대해 대체 사항을 정할 수 있다. 그러나 대체 사항은 규정된 요구사항과 실질적으로 동등해야 하며, 어선원의 안전과 보건을 위협하게 하지 않아야 한다.</p>	<p>〈최소 승선원〉</p> <p>선원법</p> <p>제65조(승무정원) ①선박소유자는 제60조, 제64조 및 제76조를 지킬 수 있도록 필요한 선원의 정원[이하 “승무정원”(乘務定員)이라 한다]을 정하여 해양항만관청의 인정을 받아야 한다.</p> <p>....</p> <p>제75조(적용 범위) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 이 장의 규정을 적용하지 아니한다.</p> <p>1. 어선(어획물 운반선과 제74조에 따른 어선은 제외한다)</p> <p>.....</p> <p>선원법 시행규칙</p> <p>제44조(승무정원증서의 발급) ①선박소유자가 법 제65조에 따라 선박의 승무정원을 정하여 지방해양항만관청의 인정을 받고자 하는 때에는 별지 제21호서식의 승무정원인정 신청서에 법 제119조에 따른 취업규칙(이하 “취업규칙”이라 한다)을 첨부하여 제출하여야 한다. <개정 1991. 2. 22., 1997. 12. 15., 2008. 3. 14., 2012. 5. 18., 2017. 1. 18.></p>

협약	국내법
<p>4. 이 조의 어떠한 경우에도 어선, 어선에 승선하고 있는 어선원 혹은 어획물의 시급한 안전이나 해상에서 조난당한 다른 선박 혹은 인명을 지원할 목적으로 필요한 활동을 수행하기 위해 어선장이 어선원에게 근무를 요구하는 권리를 해치는 것은 아니다. 따라서 어선장은 정상적인 상황으로 돌아가기 위해 휴식시간을 일시중지하고 상황 회복을 위해 필요한 근로 수행을 어선원에게 요구할 수 있다. 어선장은 정상적인 상황으로 회복한 후, 계획된 휴식시간 중근로를 수행한 모든 어선원에게 적절한 휴식시간을 제공하여야 한다.</p>	<p>〈최소 휴식시간〉 선원법 제60조(근로시간 및 휴식시간) ① 근로시간은 1일 8시간, 1주간 40시간으로 한다. 다만 선박소유자와 선원 간에 합의하여 1주간 16시간을 한도로 근로시간을 연장(이하 “시간외근로”라 한다)할 수 있다. ② 선박소유자는 제1항에도 불구하고 항해 당직근무를 하는 선원에게 1주간에 16시간의 범위에서, 그 밖의 선원에게는 1주간에 4시간의 범위에서 시간외근로를 명할 수 있다. ③ 선박소유자는 제1항 및 제2항에도 불구하고 선원에게 임의의 24시간에 10시간 이상의 휴식시간과 임의의 1주간에 77시간 이상의 휴식시간을 주어야 한다. 이 경우 임의의 24시간에 대한 10시간 이상의 휴식시간은 한 차례만 분할할 수 있으며, 분할된 휴식시간 중 하나는 최소 6시간 이상 연속되어야 하고 연속적인 휴식시간 사이의 간격은 14시간을 초과하여서는 안 된다 ④ 제2항 및 제3항에도 불구하고 해양항만 관청은 입항·출항 빈도, 선원의 업무 특성 등을 고려하여 불가피하다고 인정할 경우에는 당직선원이나 단기 항해에 종사하는 선박에 승무하는 선원에 대하여 근로시간의 기준, 휴식시간의 분할과 부여간격에 관한 기준을 달리 정하는 단체협약을 승인할 수 있다. 이 경우 해양항만청장은 해당 단체협약이 해양수산부령으로 정하는 휴식시간의 완화에 관한 기준에 적합한 것에 한하여 승인하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p>

자료: 정대물 외(2007b) pp. 27~29; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」; 「선원법 시행규칙(2020. 4. 6, 타법개정, 해양수산부령 제402호)」 참고 저자 작성

다. 선원명부(제15조)

어선원노동협약 제15조는 선원명부를 선내에 비치하고 육상의 책임담당자에게 전달해야 한다고 규정하고 있다. 선원법 제20조는 선박 내에 비치하여야 하는 서류로 선원명부를 규정하고 있으며, 제44조는 선박소유자가 승선·하선 교대가 있을 때 이를 해양항만관청의 공인을 받도록 규정하고 있다.⁹³⁾

〈표 4-14〉 어선원노동협약 제15조 및 관련 국내법

협약	국내법
	<p>선원법</p> <p>제20조(서류의 비치) ① 선장은 다음 각 호의 서류를 선내에 갖추어 두어야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박국적증서 2. 선원명부 <p>.....</p>
<p>제15조</p> <p>모든 어선에는 1통의 선원명부가 비치되어야 하며, 선원명부 사본 1통은 선박 출항 이전이나 선박 출항 즉시 육상의 관할당국에 전달되어야 한다. 관할당국은 해당 정보의 활용처, 활용시기, 활용목적을 정하여야 한다.</p>	<p>제44조(선원명부의 공인)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선박별로 선원명부를 작성하여 선박과 육상사무소에 갖추어 두어야 한다. <개정 2013. 3. 23.> ② 선박소유자는 선원의 근로조건 또는 선박의 운항 형태에 따라서 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선원의 승선·하선 교대가 있을 때마다 선박에 갖추어 둔 선원명부에 그 사실과 승선 선원의 성명을 적어야 한다. 다만 선박소유자가 선원명부에 교대 관련 사항을 적을 수 없을 때에는 선장이 선박소유자를 갈음하여 적어야 한다. <개정 2013. 3. 23.> ③ 선박소유자는 제2항에 따른 승선·하선

93) 이러한 측면에서 어선원노동협약 제7조 제2항이 제15조의 선원명부 비치 의무에 대해서는 점진적 이행이 가능하도록 규정하고 있으나, 점진적 이행이 필요하지 않은 상황이다.

협약	국내법
	교대가 있을 때에는 선원 중 항해구역이 「선박안전법」 제8조제3항에 따라 정해진 근해구역 안인 선박의 선원으로서 대통령령으로 정하는 사람을 제외한 선원의 선원명부에 대하여 해양항만 관청의 공인(인터넷을 통한 공인을 포함한다. 이하 같다)을 받아야 한다. 이 경우 선박소유자는 선장에게 자신을 갈음하여 공인을 신청하게 할 수 있다. 〈개정 2015. 1. 6.〉

자료: 정대을 외(2007b) p. 29; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」
참고 저자 작성

라. 어선원 근로계약(제16조, 제17조, 제18조, 제19조, 20조)

어선원노동협약은 어선원근로계약에 대해서 제16조에서 제20조에 걸쳐 규정하고 있다. 어선원노동협약 제16조는 어선원이 이행될 수 있는 근로계약에 의해서 보호되어야 한다고 규정하였다. 이에 대해서 선원법 제27조는 선원근로계약을 체결할 때 임금, 근로시간, 그 밖의 근로조건을 구체적으로 밝혀야 한다고 규정하고 있다. 어선원 노동협약 부속서II는 근로계약과 관련 관련한 세부적인 사항에 대해서 규율하고 있다. 이에 대해서는 근로기준법을 검토할 필요가 있다.

근로기준법 제17조와 시행령 제8조는 근로계약 체결 시 명시해야 하는 사항에 대해서 규정하고 있다. 특히 시행령 제8조 제2호는 취업 규칙을 통하여 갈음할 수 있는 사항에 대해서 규정하였다. 구체적인 기준이 명시되어 있으나, 어선원노동협약 부속서II에서 규정하고 있는 사항까지 망라하고 있지는 못한 것으로 보인다.

부속서II는 어선원 노동의 특정한 업무 조건을 반영하여 근로자 보호를 위하여 자세한 사항을 기술하고 있으나, 일반적인 근로기준법

은 이에 관한 사항을 담지 못하였기 때문이다.⁹⁴⁾ 이 부분에 대해서는
선원법 및 선원법 시행령의 개정을 통하여 해결해야 할 것이다.

〈표 4-15〉 어선원노동협약 제16조, 제17조 및 관련 국내법

협약	국내법
제16조 회원국은 아래 사항과 관련된 국내법령 또는 기타 조치를 마련하여야 한다. (a) 자국 선박에서 근무하는 어선원들이 이해 할 수 있으며 협약 규정에도 부합하는 근 로계약에 의해 어선원이 보호되도록 요 구하는 것 (b)....	선원법 제27조(근로조건의 명시 등) ① 선박소유자는 선원 근로계약을 체결할 때 선원에 대하여 임금, 근로시간 및 그 밖의 근로조건을 구체적으로 밝혀야 한다. 선원 근로계약을 변경하는 경우에도 또한 같다. ...
제16조 회원국은 아래 사항과 관련된 국내법령 또는 기타 조치를 마련하여야 한다. (a) ... (b) 부속서II에 포함된 규정에 따라 어선원의 근로계약에 포함되어야 하는 최소한의 명세 들을 명시할 것	근로기준법 제17조(근로조건의 명시) ① 사용자는 근로 계약을 체결할 때에 근로자에게 다음 각 호의 사항을 명시하여야 한다. 근로계약 체결 후 다음 각 호의 사항을 변경하는 경우에도 또한 같다. <개정 2010. 5. 25.> 1. 임금 2. 소정근로시간 3. 제55조에 따른 휴일 4. 제60조에 따른 연차 유급휴가

94) 부속서 II 중 문제될 수 있는 사항은 부속서 II의 (a), (b), (c), (e), (g), (h), (i), (j), (k), (m), (n)이다:

- (a) 어선원의 성 및 이름, 생년월일, 출생지,
- (b) 근로계약이 체결된 장소 및 날짜,
- (c) 어선원이 승선하여 근무하는 어선명 혹은 선박 등록번호,
- (e) 근로계약 체결 시점에서 결정할 수 있는 경우, 수행할 항해
- (g) 가능할 경우, 어선원에게 근무를 위해 승선하도록 요구된 장소 및 날짜
- (h) 국내법령 및 규정에 의해 대체 제도가 제공되지 않는다면, 어선원에게 제공되는 제반 규정
- (i) 급여, (배당률에 의해 정해질 경우) 급여, 배당률 및 배당 방법 혹은 (결합에 의해 정해질 경우)
급여 및 결합방법 그리고 합의한 최저임금,
- (j) 근로계약의 종료 및 종료 조건
- (k) 어선원 업무와 관련하여 질병, 상해 혹은 사망이 발생한 경우, 어선원을 보호하는 장치
- (m) 고용주, 어선소유자 혹은 기타 어선원 근로계약의 당사자가 어선원에게 제공해야 하는 보건과
사회보장보호 범위 및 혜택,
- (n) 송환을 위한 어선원의 권리

협약	국내법
	5. 그 밖에 대통령령으로 정하는 근로조건 근로기준법 시행령 제8조(명시하여야 할 근로조건) 법 제17조 제1항 제5호에서 “대통령령으로 정하는 근로조건”이란 다음 각 호의 사항을 말한다. <개정 2018. 6. 29.> 1. 취업의 장소와 종사하여야 할 업무에 관한 사항 2. 법 제93조제1호부터 제12호까지의 규정에서 정한 사항 3. 사업장 부속 기숙사에서 근로자를 기숙하게 하는 경우 (중략) 기숙사 규칙에서 정한 사항
제17조 회원국은 아래 사항과 관련된 법령 또는 기타 조치를 마련하여야 한다. (a) 어선원 근로계약을 체결하기 전에 체결 당사자에게 근로계약 조건을 검토할 기회 및 자문을 구할 수 있는 절차 (b) 근로계약 내에서 해당 어선원 근로 기록의 유지 (c) 근로계약 관련 분쟁 해결 수단	선원법 제27조(근로조건의 명시 등) ① ② 선박소유자는 선원 근로계약을 체결할 때 선원이 원하는 경우에는 선원 근로계약의 내용에 대하여 검토하고 자문을 받을 수 있는 기회를 주어야 한다. 선원 근로계약을 변경하는 경우에도 또한 같다

자료: 정대을 외(2007b) pp. 29~31; 「선원법 (시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」; 「근로기준법 (시행 2021. 1. 5.) (법률 제17862호, 2021. 1. 5., 일부개정)」; 「근로기준법 시행령 (시행 2020. 3. 3.) (대통령령 제30509호, 2020. 3. 3., 타법개정)」 참고 저자 작성

어선원노동협약 제18조는 근로계약서를 선내에 비치하도록 되어 있는데, 이에 대해서 국내법은 규정되어 있지 아니하다. 선원법 제20조를 개정하여 선내에 비치해야 하는 서류에 선원근로계약서를 추가하여야 한다.

어선원노동협약 제20조는 근로계약서를 어선원이 소지하도록 보장할 책임이 어선소유자에게 있으나, 선원법은 이에 대해서 규정하고 있지 않다. 선원법에 새로운 규정을 두어 관련 내용을 추가하여야 한다.

〈표 4-16〉 어선원노동협약 제18조~제20조 및 관련 국내법

협약	국내법
제18조 선내에 어선원의 근로계약서가 비치되어야 하며, 근로계약서 사본 1부는 어선원에게 가지고 있어야 한다. 선내에 비치된 근로계약서는 어선원과 국내법령에 근거하여 요청하는 기타 관계자가 이용 가능하여야 한다.	선원법 제20조(서류의 비치) ① 선장은 다음 각 호의 서류를 선내에 갖추어 두어야 한다. <개정 2013. 3. 23.> 1. 선박국적증서 2. 선원명부 3. 항해일지 4. 화물에 관한 서류 5. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 서류 ⁹⁵⁾ ② 선장은 해양수산부령으로 정하는 서식에 따라 선원명부 및 항해일지 등을 기록·보관하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.>
제19조 제16조 혹은 제18조와 부속서III는 단독으로 선박을 운항하는 어선소유자에게 적용하지 않는다.	없음
제20조 승선 중인 어선원에게 적절한 근무 환경과 생활 조건을 제공하기 위해 어선소유자는 이 협약의 요구에 따라 각 어선원은 어선소유자 혹은 어선소유자로부터 위임받은 대표자가 서명한 서면 근로계약서를 가지도록 보장할 책임이 있다.	없음

자료: 정대율 외(2007b) p. 31; 「선원법 (시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」
참고 저자 작성

(7) 송환(제21조)

어선원노동협약 제21조는 송환의무에 대해서 규정하고 있으며, 어선원은 근로계약이 종료하는 등의 사유로 정당한 사유로 근로계약이 종료되면 송환의무를 선박소유자가 부담하도록 하고 있다. 선원법 제38조는 송환의무에 대해서 규정하고 있다. 또한 선박소유자가 송

95) 「선원법 시행규칙」 제13조가 이에 대해서 규정하고 있지만, 근로계약서는 명시하고 있지 않다.

환의무에 태만한 경우에는 기국이 이를 이행하고 그 비용을 선박소유자에게 구상할 수 있는데, 이에 대해서는 선원법 제42조가 명시적으로 규정하고 있다.

다만 선원법 제38조 제2항은 송환비용을 선박소유자가 선원에게 청구할 수 있는 경우를 예정하고 있는데 임의하선(제1호), 징계(제2호), 단체협약, 취업규칙, 선원 근로계약 등으로 정한 경우(제3호)에 대해서 규정하고 있다. 문제는 단체협약, 취업규칙, 선원 근로계약에 선원들에게 불리한 송환의무 내용이 들어가 있는 경우 사실상 어선원노동협약 제21조의 송환의무를 태만히 하는 효과가 생길 수 있으므로 이에 대한 검토가 필요하다. 제21조 제3항은 송환 자격을 갖추기 위한 최대 승무요건을 포함하여 송환 자격이 있는 특별한 상황을 국내법으로 정하도록 예정하고 있다. 따라서 이러한 송환의무가 발생하는 상황에 대해서는 단체협약, 취업규칙, 선원 근로계약에 정하도록 하는 것이 아니라 선원법 및 선원규칙에서 제정할 필요가 있다.

〈표 4-17〉 어선원노동협약 제21조 및 관련 국내법

협약	국내법
<p>제21조</p> <p>1. 회원국은 자국 어선에서 근로하고 외국항에 입항하는 어선원의 근로계약 만료, 어선원 또는 어선소유자의 정당한 사유로 인한 계약 종료 혹은 근로계약에 따라 요구되는 업무를 어선원이 수행할 수 없거나 특정 상황에서 수행할 수 없다고 판단되는 경우 어선원의 송환 자격을 보장하여야 한다. (중략)</p> <p>2. (중략) 어선소유자가 송환비용을 부담하여야 한다. 다만 어선원이 근로계약서에 명시된 근로 의무에 대해 중대한 과실이 있다고 국내법령 또는 기타 조치에 따라 밝혀진 경우는 제외한다.</p>	<p>선원법</p> <p>제38조(송환) ① 선박소유자는 선원이 거주지 또는 선원 근로계약의 체결지가 아닌 항구에서 하선하는 경우에는 선박소유자의 비용과 책임으로 선원의 거주지 또는 선원 근로계약의 체결지 중 선원이 원하는 곳까지 지체 없이 송환하여야 한다. 다만 선원의 요청에 의하여 송환에 필요한 비용을 선원에게 지급할 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>② 선박소유자는 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 송환에 든 비용을 선원에게 청구할 수 있다. 다만 선박소유자는 6개월 이상 승무하고 송환된 선원에게는 송환에 든 비용의</p>

협약	국내법
<p>3. 회원국은 제1항에 따라 어선원의 송환 자격에 대한 상세한 상황, 법령 혹은 기타 조치에 의해, 어선원이 송환 자격을 갖추기 위한 최대 승무기간 및 어선원의 송환 목적지를 정해야 한다.</p> <p>4. 만약 어선소유자가 (중략) 송환을 위한 의무를 충실히 이행하지 않았다면, (중략) 회원국이 관련 어선원의 송환을 처리하여야 하며, 어선소유자에게 발생한 비용을 구상할 권리가 있다.</p> <p>5. 국내법령은 (중략) 송환비용을 구상할 어선소유자의 권리를 침해하지 않는다.</p>	<p>100분의 50에 상당하는 금액 이상을 청구할 수 없다.</p> <p>1. 선원이 정당한 사유 없이 임의로 하선한 경우</p> <p>2. 선원이 제22조제3항에 따라 하선 징계를 받고 하선한 경우</p> <p>3. 단체협약, 취업규칙 또는 선원근로계약으로 정하는 사유에 해당하는 경우</p> <p>③ 제1항에 따라 선박소유자가 부담할 비용은 송환 중의 교통비, 숙박비, 식비 및 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 비용을 말한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>④ 선박소유자는 선원근로계약을 체결할 때 선원에게 송환비용을 미리 내도록 요구하여서는 안 된다.</p> <p>제42조(선원 송환을 위한 조치 등)</p> <p>① 해양수산부장관은 선박소유자가 제38조에 따른 송환의무를 이행하지 아니하여 선원이 송환을 요청하는 경우에는 그 선원을 송환하여야 한다. 이 경우 송환에 든 비용은 그 선박소유자에게 구상(求償)할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.></p>

자료: 정대울 외(2007b) p. 33; 「선원법 (시행 2020. 7. 30.)」(법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정), 참고 저자 작성

(8) 직업소개(제22조)

어선원노동협약 제22조 제1항은 어선원 직업소개를 제공하는 공공업무를 운영한 경우에 대해서 규정하고 있다. 제2항은 그렇지 않은 경우 사설업체의 경우 표준화된 면허 및 인증제도를 두도록 요구하고 있다. 우리나라는 기본적으로 외국인 근로자의 고용 등에 관한 법률상 고용허가제를 운영하고 있다. 그러나 이와 별개로 선원법 제115조 및 선원법 시행령 제39조는 해양수산부 장관이 선원인력 수급 관리에 관한 제도를 둘 수 있도록 하였다. 이에 따라 해양수산부 장

관은 “고용범위 결정, 고용절차 등을 체계적으로 마련하여 선원 수급의 안정과 관련 산업의 생산적 발전을 도모할 목적”으로 외국인 선원 관리지침을 제정하였다. 이에 따라서 어선원 근로자의 국내 수급과 관련하여서는 두 가지 제도가 함께 존재한다. 20톤 이상의 연근해어선과 원양어선에 대해서는 외국인 선원 관리지침이 적용되며, 20톤 이하의 연근해어선에 대해서는 고용허가제가 적용된다. 외국인 선원 관리지침은 민간선원관리업체가 송출 및 모집에 관한 업무를 담당한다. 고용허가제의 경우 노동부와 송출국 정부 사이에 인력송출 양해각서를 체결하고, 이에 따라서 외국인력정책위원회가 이주선원의 도입 규모를 결정하며, 이주어선원 모집은 외국정부가 직접 한다.

따라서 고용허가제의 경우 어선원노동협약 제22조 제1항상의 공공업무의 성격이 강하다고 할 수 있다. 어선원노동협약은 해당 업무가 모든 어선원 및 고용주를 위한 공공업무의 일부일 것을 요구하고 있으며, 우리나라의 고용허가제는 이러한 요건을 충분히 충족하고 있다. 외국인 선원 관리지침은 사설업체가 운영하는 경우이며, 이 경우 어선원노동협약 제22조 제2항상 표준화된 인증제도나 면허제도 혹은 다른 형식의 규제에 적합하게 운영되어야 한다. 선원법 제110조는 구직·구인등록기관, 제112조 제3항에 따른 선원관리사업자, 해양수산부령으로 정하는 해양수산 관련 단체 또는 기관 외에는 선원의 직업소개사업을 할 수 없다고 하여 선원의 직원소개사업을 할 수 있는 자의 자격을 법으로 정하고 있으므로 제2항의 요건은 충족하고 있다고 할 수 있다.

다만 어선원노동협약 제3항이 요구하고 있는 (a)항과 (b)항 및 ©항에 대해서는 법으로 규정하고 있지 못하다. 정책수단으로 이를 이행할 수도 있으나, 이에 관한 내용을 선원법 시행령에 넣는 것이 가장

합리적인 입법 대안이 될 것이다.

제4항에서 제6항은 사설고용대리업협약(rivate Employment Agencies Convention)에 가입한 경우에 대해서 규정하고 있는데 우리나라는 협약에 가입하지 않은 상태다.

추가로 국제협약의 준수와 관련하여 선원법 제113조는 국제협약을 준수할 것을 규정하고 있다. 그러나 해당 국제조약으로 「해사노동협약」만을 특정하고 있다. 어선원노동협약을 비준하게 될 경우에는 어선원노동협약 역시 준수할 국제협약으로서 명시해야 한다.

〈표 4-18〉 어선원노동협약 제22조 및 관련 국내법

협약	국내법
제22조 어선원의 직업소개 1. 회원국은 어선원 직업소개와 관련된 공공 업무가 모든 어선원 및 고용주를 위한 공 공업무의 일부이거나 공공업무여야 한다.	<p>선원법 제115조(선원인력수급관리)</p> <p>① 해양수산부 장관은 선원의 자질 향상 및 선원인력 수급(需給)의 균형을 도모할 수 있도록 선원인력 수급관리에 관한 제도 (이하 “선원인력수급관리제도”라 한다)를 마련할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 해양수산부장관은 선원인력의 수급이 균형을 잃어 수급의 조정(調整)이 불가피하다고 인정하는 경우에는 제107조 제5항에 따른 선원정책위원회의 심의를 거쳐 선원인력 공급의 우선순위를 정하는 등 필요한 조치를 할 수 있다. <개정 2013. 3. 23., 2015. 1. 6., 2019. 1. 15.></p> <p>③ 선원인력수급관리제도를 시행하기 위하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>선원법 시행령 제39조(선원인력수급관리제도)</p> <p>① 해양수산부 장관은 제115조제1항에 따른 선원인력 수급관리에 관한 제도를 수립·시행하기 위하여 필요하다고 인정하는</p>

협약	국내법
	<p>경우에는 관계 중앙행정기관, 지방자치단체, 공공기관 및 선원인력 수급과 관련된 기관·단체에 필요한 협조를 요청할 수 있다.</p> <p>② 해양수산부 장관은 선원인력의 수급과 관련하여 법 제107조제2항제2호다목에 따른 외국인 선원의 고용에 관한 기준을 정하려는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여야 한다.</p> <p>[전문개정 2017. 12. 29.]</p>
<p>제22조 어선원의 직업소개</p> <p>1....</p> <p>2. 회원국에서 운영되는 모든 사설 어선원 직업소개는 표준화된 인증제도, 허가제도 혹은 다른 형식의 규제에 적합하게 운영되도록 하여야 하며, 이러한 제도는 협의시에만 수립, 수정 또는 변경되어야 한다.</p> <p>3. 회원국은 국내법령, 규정 혹은 기타 조치에 의해 다음 사항을 수행하여야 한다.</p> <p>(a) 직업소개가 선원 고용을 방해 혹은 저지할 목적의 수단(중략)을 사용하거나 목록화를 금지하는 것</p> <p>(b) 어선원의 직업소개를 위한 일체의 수수료 혹은 기타 비용을 직접이든 간접이든 전체든 부분이든 부과하지 않도록 요구하는 것</p> <p>(c) 관련 국내법령을 위반하였을 시 직업소개의 인증, 면허 혹은 다른 공공 인증에 의한 조건은 중지 또는 철회될 수 있도록 정할 것. 또한 직업소개 운영 조건을 명시할 것</p> <p>사설고용대리업</p> <p>4. 「1997년 사설고용대리업협약(제181호)」의 회원국은 상기 협약 제1조 제1(b)항에 적용되는 업자에게 이 협약의 특정 책임을</p>	<p>선원법</p> <p>제110조(선원공급사업의 금지) 구직·구인등록기관, 제112조제3항에 따른 선원관리사업자, 해양수산부령으로 정하는 해양수산 관련 단체 또는 기관 외에는 선원의 직업소개사업을 할 수 없다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>제112조(선원관리사업)</p> <p>① 해양수산부 장관은 선원관리사업제도를 수립 또는 변경하려면 관련 선박소유자 단체 및 선원 단체와 협의하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 「해운법」 제33조에 따라 선박관리업을 등록한 자가 아니면 선원의 인력관리 업무를 수탁(受託)하여 대행하는 사업(이하 “선원관리사업”이라 한다)을 하지 못한다.</p> <p>③ 선원관리사업을 운영하는 자(이하 “선원관리사업자”라 한다)는 선박소유자의 인력관리업무 담당자로서 수탁한 업무를 성실하게 수행하여야 하며, 수탁한 업무 중 대통령령으로 정하는 업무에 관하여는 이 법을 적용할 때 선박소유자로 본다.</p> <p>제113조(국제협약의 준수 등)</p> <p>① 구직·구인등록기관, 선원관리사업자 또는 해양수산부 장관의 허가를 받아 공적 업무를 수행하는 해양수산 관련 단체나</p>

협약	국내법
<p>부여할 수 있다. (중략)</p> <p>5. (중략) 사설고용대리업자가 「1997년 사설 고용대리업협약(제181호)」의 문맥상 “사용사업체”인 어선소유자 대신, 어선원을 대상으로 자신의 의무를 제대로 수행하지 않은 경우 어선소유자가 책임을 져야 한다.</p> <p>6. 이 협약에 언급된 어떠한 내용도 회원국에게 이 조 제4항에서 언급된 사설고용대리업자의 어업 분야 운영을 허용하기 위한 의무를 부과한 것으로 간주되어서는 안 된다.</p>	<p>기관은 선원의 노동권을 보호하고 증진하는 방식으로 선원의 직업소개사업을 운영하여야 하고, 선원의 직업소개와 관련하여 이 법, 「해운법」 및 해사노동협약으로 정하는 사항을 준수하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 선박소유자는 해사노동협약이 적용되지 아니하는 국가의 선원직업소개소를 통하여 선원을 고용하려는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해사노동협약의 기준을 충족하는지를 확인한 후 해사노동협약의 기준을 충족하는 선원직업소개소로부터 소개받은 선원을 고용하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>선원법 시행령 제56조의5(선원의 직업소개사업을 위한 기관·단체의 범위) 법 제110조에서 “해양수산부령으로 정하는 해양수산관련 단체 또는 기관”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 단체 또는 기관을 말한다. <개정 2013. 3. 24., 2019. 4. 15.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「수산업협동조합법」에 따른 수산업협동조합중앙회 2. 「한국해운조합법」에 따른 한국해운조합 3. 선원의 직업소개에 관련된 기관 또는 단체로서 제38조의2에 따른 정책자문위원회의 자문을 거쳐 해양수산부장관이 지정하는 단체 또는 기관 <p>[본조신설 2012. 5. 18.] [제56조의4에서 이동 <2019. 4. 15.>]</p>

자료: 정대을 외(2007b) pp. 33~37; 「선원법 (시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정); 「선원법 시행령(시행 2021. 1. 12.) 대통령령 제31390호, 2021. 1. 12., 일부개정)」
참고 저자 작성

(9) 임금 지급(제23조)

어선원노동협약 제23조는 임금을 정기에 지급할 것을 요구하고 있으며 선원법 제52조 제2항은 임금이 매월 정기에 지급될 것을 규정하고 있어서 제23조의 요건을 충족한다.

어선원노동협약 제24조는 합리적인 비용을 가족들에게 송금할 수 있는 수단을 제공할 것을 요구하고 있다. 선원법 제52조 제3항은 가족들에게 통화로 지급하는 방법에 대해서 규정하고 있다. 다만 이것은 법령이나 단체협약에 규정되어 있는 경우로 한정하고 있다. 이 부분에 대한 개정이 필요하며, “법령이나 단체협약”에 규정이 없는 경우라도 가족에게 송금이 될 수 있는 수단을 제공하여야 한다.

〈표 4-19〉 어선원노동협약 제23조, 제24조 및 관련 국내법

협약	국내법
제23조 회원국은 협의 후, 어선원이 매월 혹은 기타 정기적으로 지급되어야 하는 급여를 받을 수 있도록 하는 국내법률, 규정 혹은 기타 조치를 채택해야 한다.	선원법 제52조(임금의 지급) ① 임금은 통화(通貨)로 직접 선원에게 그 전액을 지급하여야 한다. 다만 법령이나 단체협약에 특별한 규정이 있는 경우에는 임금의 일부를 공제하거나 통화 외의 것으로 지급할 수 있다. ② 임금은 매월 1회 이상 일정한 날짜를 정하여 지급하여야 한다. 다만 임시로 지급하는 임금, 수당, 그 밖에 이에 준하는 것 등 대통령령으로 정하는 것에 대하여는 그러하지 아니하다. ③
제24조 각 회원국은 어선에서 근로하는 모든 어선원에게 비용을 지불하지 않고 선금을 포함하여 수령한 급여의 전부 혹은 일부를 가족에게 송금할 수 있는 수단을 제공해야 한다.	선원법 제52조(임금의 지급) ① ② ③ 선박소유자는 제1항에도 불구하고 선원이 청구하거나 법령이나 단체협약에 특별한

협약	국내법
	규정이 있는 경우에는 임금의 전부 또는 일부를 그가 지정하는 가족이나 그 밖의 사람에게 통화로 지급하거나 금융회사 등에 예금하는 등의 방법으로 지급하여야 한다.
	...

자료: 정대을 외(2007b) p. 37; 「선원법 (시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」
참고 저자 작성

(10) 숙박(제25호, 제26호, 제27호, 제28호)

가. 선내 거주설비

가) 어선원노동협약

(가) 협약 규정

협약 제25조와 제26조는 거주설비가 충분한 크기와 질을 갖추고 어선원의 선내 거주기간 동안 적합하게 설치되도록 요구하는 법령으로, 채택할 의무를 각 회원국에 부과한다.

특히 이와 같은 법령상의 조치는 다음의 사항을 명시한다. 즉, 거주구역 관련 어선 건조, 개조를 위한 도면 승인, 위생을 고려한 거주구역 및 주방공간의 유지, 통풍, 난방 냉방 및 조명, 심각한 소음 진동의 경감, 침실 식당 기타 거주공간 위치, 크기, 화장실 및 욕실 등 위생설비, 온·냉수의 공급, 기준 미달 불만 처리를 위한 절차 등을 포함해야 한다.

협약 제28조는 회원국이 제25조 혹은 제27조에 따라 채택한 법령 등 조치는 부속서 제3장의 거주설비 조항에 완전한 효력을 미친다고 규정(제28조제1항)하고, 부속서 제3장을 이행할 위치에 있지 않은 회원국은 협의 후에 부속서 제3장의 규정에 실질적으로 동등한

(substantially equivalent)한 법령 등 조치를 채택할 수 있다고 규정한다. 단, 이 경우에도 제27조의 식량과 식수의 규정을 제외한다고 규정하기 때문에 식량 식수의 규정은 그대로 적용되어야 할 것으로 사료된다(제28조제2항).

(나) 협약 부속서 제3장

협약 부속서 제3장은 어선의 거주설비에 대한 세세한 규정을 두어서 이를 협약 제3조의 면제된 어선을 제외한 모든 신조선(all new decked fishing vessels)에 적용함을 명시하였다. 다만 협의를 거쳐서 관계당국은 동 부속서 제3장의 요건들을 현존선에 합리적이며 실행 가능한 경우 적용할 수 있다고 규정한다(부속서 제3장 제2조 Annex III 2.).

부속서 제3장에서 기술하는 거주설비에 관한 일련의 규정들은 협약을 비준하는 경우 그 효력을 고려하고 규정해야 할 것이다. 다만 일정한 규정의 경우는 24미터 이상 어선, 길이 24미터 이상 45미터 미만 어선(1인당 침실 바닥 면적(제37조)), 45미터 이상 어선(세탁시설(제65조), 별개의 병실(제67조)) 등 어선의 규모에 따라 다른 설비 요건을 제시하고 있다.

또한 부속서 제3장 제3조는 ① 어선의 입항 중 어선원이 선내에서 생활하지 않는 경우 ② 일반적으로 24시간 미만을 해상에서 머무는 어선의 경우는 본 부속서의 규정에서 융통성을 부여할 수 있음을 규정하였다. 그런 경우에도 관계당국은 어선원이 휴식, 식사, 위생 관점에서 적정한 시설을 보유할 것을 보장해야 함을 규정한다.

나) 국내법

(가) 근로기준법 및 부속법령

현행 근로기준법 제10장은 기숙사에 관한 일련의 규정을 두고, 사업 및 사업장 부속 기숙사를 두는 경우 기숙사 생활의 보장을 규정하여 근로자 사생활의 자유를 보장하도록 하고 있다. 또한 기숙사 규칙을 정하고 시행하도록 하고 있다. 한편 근로기준법 시행령 제8조는 사업장 내 부속 기숙사에서 근로자가 기숙하는 경우 기숙사 규칙으로 정한 사항을 근로자와 근로계약 체결 시 명시해야 할 근로조건으로 대통령령이 정하는 경우의 예시로 열거하고 있다(근로기준법 제17조).

(나) 선원법 및 부속법령

선원법은 선내 거주설비에 대한 명시적인 규정을 두고 있지 않다. 다만 선원법 시행규칙으로 선장이 선원 거주설비를 정기적으로 점검하고 기록을 유지하도록 의무화하였고, 선내 의료관리자의 업무로서 선내거주 환경위생을 유지하도록 하고 있다.

다) 검토 및 개선방안

현행 근로기준법과 선원법 공히 선내 거주구역에 대한 명시적인 규정은 존재하지 않는 상태인 것으로 사료된다. 따라서 향후 협약이 비준되는 경우 거주설비 면에서 20톤 이상의 어선에 대하여 거주설비에 대한 협약상의 규정을 도입하고, 거주시설의 크기, 품질이 양호해야 함을 천명해야 하며, 협약상의 일정한 기준요건을 법령상의 요건으로 도입해야 할 것으로 사료된다.

다만 20톤 미만 어선의 경우 현행 근로기준법이 적용됨을 고려하였을 때 우리나라가 본 협약을 비준하는 경우 어느 정도 범위의 어선

을 대상으로 본 협약의 효력 범위를 정할 것인지 논란이 될 수 있다. 그러나 24미터 이상 어선에 대하여는 점진적 면제 규정이 적용되지 않으므로 이를 반대 해석하면 24미터 미만의 소규모 어선에 대하여는 본 협약의 점진적 이행 선언이 가능할 것으로 보인다(협약 제4조 제2항). 어선원 특별 근무조건이나 어선조업의 입장에서 중대한 특별한 문제 발생 시에 어선의 한정적 범주에서 면제가 가능함을 고려할 때, 24미터 미만 어선에 대하여 해당 요건이 충족되는지 선행 검토가 되어야겠지만, 세부적인 검토 후 면제 주장이 가능할 것이다. 그러나 24미터 미만 어선에 대한 면제는 어디까지나 단기적인 면에서 요건 충족을 검토하였기에 주장할 수 있다는 것이고, 중장기적인 측면에서는 결국 협약 이행 대상에 포함되어야 할 것으로 사료된다(협약 제3조 제3항, 협약 제4조 제3항 참고).

나. 식량과 식수

가) 협약

협약 제27조는 충분한 영양, 질, 양의 식량이 선내에 적재되고 보급될 것, 충분한 질과 양의 휴대용 식수가 제공되고, 식량과 식수는 어선소유자에 의해 어선원에 무료로 공급되어야 함을 명시하고 있다. 다만 비율급제도(share system)나 어선원 노동계약을 규율하는 단체협약이 규율하고 있는 경우, 국내법령 또는 단체협약에 따라 동 비용은 운영비에서 회수 가능하다고 규정한다.

상기에서 살펴보았듯이 협약 제28조 제2항은 부속서 거주설비 규정을 이행할 위치에 있지 아니한 회원국의 실질적으로 동등한 규정을 자국 법령 등으로 제정할 수 있다고 규정하였으나, 단서에서 제27조의 규정은 예외로 하여 식량과 식수에 관한 규정은 회원국이 준수

하기를 상정하고 있다(with the exception of provisions related to Article 27)(제28조 제2항).

나) 국내법

(가) 근로기준법

근로기준법에서는 식량과 식수에 관한 구체적인 규정을 두고 있지는 않지만, 동 법 제99조는 기숙사 규칙 작성과 변경 관련 조항을 두어 부속 기숙사에 근로자를 기숙시키는 사용자는 외출, 행사, 식사, 안전보건 등에 관한 기숙사 규칙을 작성하여야 한다고 규정하여 식사에 관한 규정을 간접적으로만 규정하고 있다.

(나) 선원법

선원법 제76조는 선내 급식을 규정하고 있다. 선박소유자는 승무 중인 선원을 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 적당한 양과 질의 식료품과 물을 선박에 공급하고, 조리과 급식에 필요한 설비를 갖추어 선내 급식을 하여야 하고, 이 경우 승무 중인 선원의 다양한 문화와 종교적 배경을 고려하여야 한다고 규정하여 선박소유자의 승무선원에 대한 식료품 및 식수 공급 의무를 규정하고 있다.

선원법 제77조는 선내급식비를 규정하여 제76조의 식료품 공급에 갈음하여 선내 급식을 위한 식료품 구입비용(선내급식비)을 선장에게 지급하고, 선장에게 선내 급식을 관리하게 할 수 있다고 규정한다. 선원법 시행령 제22조의 2는 선박조리사 의무승무 대상 선박에서 어선은 제외되어 있음을 명시하고, 동 시행령 제23조는 해수부 장관이 선내급식비의 최저 기준액을 정하고자 한다면 해양수산부령이 정하는 바에 따라 자문을 거쳐야 한다고 하였다.

다) 검토 및 개선방안

현행 선원법은 명시적인 무료급식을 규정하고 있지는 않기 때문에 협약 비준 시 이에 대한 원칙적인 선언규정 혹은 보완이 필요할 듯 사료된다. 또한 협약 제27조 (c)항에서 규정하듯 단체협약이나 노동자의 근로계약이 규정한다면 상기 비용은 운영비로서 구상될 수 있기 때문에 이 부분에 대한 내용도 함께 선원법 등에서 보완이 필요할 것으로 사료된다. 다만 이러한 예외규정이 도입되는 경우 어선원의 단결권과 단체협약권의 발전 정도에 따라 어선원의 입장에서는 현행 선원법 규정보다도 퇴보한 상태로 도입될 수 있기 때문에 추가 검토가 필요할 것으로 사료된다.

부속서 제3장 제78조와 제79조의 관계당국이 식량과 식수의 최저 기준과 양에 대한 요구사항을 정할 수 있다는 규정에 부합하기 위하여 선내급식비의 최저액을 결정하기 위한 현행 선원법 시행령 제23조 해양수산부령에 의한 자문의 명시적 근거를 시행규칙에 명시할 필요가 있으며, 보다 활성화할 필요가 있다.

〈표 4-20〉 어선원노동협약 제25조~제28조 및 관련 국내법

협약	국내법
제5편 거주구역 및 식량 제25조 회원국은 자국 어선에 대해 선내 숙식, 식사 및 식수와 관련된 국내법령 혹은 기타 조치를 채택해야 한다.	근로기준법 제10장 기숙사 제98조(기숙사 생활의 보장) ① 사용자는 사업 또는 사업장의 부속 기숙사에 기숙하는 근로자의 사생활의 자유를 침해하지 못한다. ② 사용자는 기숙사 생활의 자치에 필요한 임원 선거에 간섭하지 못한다.
제26조 회원국은 자국 어선의 <u>선내 거주구역이 충분한 크기와 품질을 갖추고 있으며</u> , 어선원의 승선기간과 업무수행을 위해 적절히 설비되어야 한다는 국내법령 혹은 기타 조치를 채택	제99조(규칙의 작성과 변경) ① 부속 기숙사에 근로자를 기숙시키는 사용자는 다음 각 호의 사항에 관하여 기숙사 규칙을 작성하여야 한다.

협약	국내법
<p>해야 한다. 특히 이러한 조치는 해당 시 다음과 같은 문제를 다루어야 한다.</p> <p>(a) 선내 거주구역과 관련된 어선의 건조 혹은 개조를 위한 도면 승인</p> <p>(b) 위생 및 전반적인 안전, 건강 및 안락한 조건에 대한 적절한 선내 거주구역 및 주방공간 유지</p> <p>(c) 냉난방, 환기, 조명</p> <p>(d) 심각한 소음 및 진동 완화</p> <p>(e) 침실, 휴게실 및 기타 선내 거주 공간의 위치, 크기, 건축 자재, 가구 및 비품</p> <p>(f) 화장실과 욕실을 포함한 위생 시설 및 충분한 냉온수 공급</p> <p>(g) 본 협약의 요건을 충족하지 않는 선내 거주구역에 관련 불만사항에 대응하는 절차</p> <p>제27조</p> <p>회원국은 다음을 요구하는 국내법령, 규정 혹은 기타 조치를 채택해야 한다.</p> <p>(a) 선내에 적재되고 제공되는 식량은 충분한 영양가, 품질 및 양이 있을 것;</p> <p>(b) 충분한 품질 및 양의 식수가 있을 것; 그리고</p> <p>(c) 어선소유자는 어선원에게 식량과 식수를 무료로 제공해야 한다. 다만, 국내법령에 따라, 비율급 제도 혹은 어선원의 근로계약에 적용되는 단체협약이 정하는 바에 따라 운영 비로 비용을 회수할 수 있다.</p> <p>제28조</p> <p>1. 제 25조부터 제27조에 따라 회원국이 채택하는 국내법령, 규정 혹은 기타 조치는 선내 거주구역에 관한 부속서 III에 최대한 반영되어야 한다. 부속서 III은 제45조에 규정한 방법으로 개정될 수 있다.</p> <p>2. 부속서 III의 조항을 이행할 수 있는 위치에 있지 않은 회원국은 협의 후, 제27조와 관련</p>	<p>1. 기상(起床), 취침, 외출과 외박에 관한 사항</p> <p>2. 행사에 관한 사항</p> <p>3. 식사에 관한 사항</p> <p>4. 안전과 보건에 관한 사항</p> <p>5. 건설물과 설비의 관리에 관한 사항</p> <p>6. 그 밖에 기숙사에 기숙하는 근로자 전체에 적용될 사항</p> <p>② 사용자는 제1항에 따른 규칙의 작성 또는 변경에 관하여 기숙사에 기숙하는 근로자의 과반수를 대표하는 자의 동의를 받아야 한다.</p> <p>③ 사용자와 기숙사에 기숙하는 근로자는 기숙사 규칙을 지켜야 한다.</p> <p>제100조(부속 기숙사의 설치·운영 기준)</p> <p>사용자는 부속 기숙사를 설치·운영할 때 다음 각 호의 사항에 관하여 대통령령으로 정하는 기준을 충족하도록 하여야 한다.</p> <p>1. 기숙사의 구조와 설비</p> <p>2. 기숙사의 설치 장소</p> <p>3. 기숙사의 주거 환경 조성</p> <p>4. 기숙사의 면적</p> <p>5. 그 밖에 근로자의 안전하고 쾌적한 주거를 위하여 필요한 사항</p> <p>제100조의2(부속 기숙사의 유지관리 의무)</p> <p>사용자는 제100조에 따라 설치한 부속 기숙사에 대하여 근로자의 건강 유지, 사생활 보호 등을 위한 조치를 하여야 한다.</p> <p>근로기준법 시행령</p> <p>제8조(명시하여야 할 근로조건) 법 제17조 제1항제5호에서 “대통령령으로 정하는 근로조건”이란 다음 각 호의 사항을 말한다. <개정 2018. 6. 29.></p> <p>1. 취업의 장소와 종사하여야 할 업무에 관한 사항</p> <p>2. 법 제93조제1호부터 제12호까지의 규정에서 정한 사항</p> <p>3. 사업장의 부속 기숙사에 근로자를 기숙</p>

협약	국내법
<p>된 조항을 제외하고 부속서 III의 규정이나 기타 조치에 해당하는 조항을 법령 혹은 기타 조치로 제정할 수 있다.</p>	<p>하게 하는 경우에는 기숙사 규칙에서 정한 사항</p> <p>선원법 시행규칙 제10조(항해의 안전 확보) 법 제16조에 따른 항해당직의 실시, 선박의 화재예방 그 밖에 항해안전을 위하여 선장이 지켜야 할 사항은 다음 각 호와 같다. <개정 1997. 12. 15., 1999. 6. 24., 2005. 10. 17., 2012. 5. 18.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「국제 해상충돌 방지규칙」의 준수 2. 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」의 준수 3. 모든 항해장치의 정기적 점검과 그 기록의 유지 4. 선원 거주설비의 정기적 점검과 그 기록의 유지 <p>선원법 시행규칙 제52조(의료관리자의 업무) ①법 제85조제4항에 따른 의료관리자의 업무는 다음 각 호와 같다. <개정 1999. 6. 24., 2012. 5. 18., 2014. 1. 8.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선원의 건강관리 및 보건지도 2. 선내의 작업환경위생 및 거주환경위생의 유지 3. 식료 및 용수의 위생 유지 4. 의료기구, 의약품, 그 밖의 위생용품 및 의료서적 등의 비치·보관 및 관리
<p>부속서 제3장 식량과 식수 78. 어선원의 인원과 운항기간 및 특성을 고려하여 식량과 식수는 충분해야 한다. 또한, 식량과 관련된 어선원의 종교적 요구사항 및 문화적 관행을 고려하여 영양, 품질, 양 및 다양성에 적합해야 한다.</p>	<p>근로기준법 제99조(규칙의 작성과 변경) ① 부속 기숙사에 근로자를 기숙시키는 사용자는 다음 각 호의 사항에 관하여 기숙사 규칙을 작성하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 기상(起床), 취침, 외출과 외박에 관한 사항 2. 행사에 관한 사항 3. 식사에 관한 사항 4. 안전과 보건에 관한 사항 5. 건설물과 설비의 관리에 관한 사항

협약	국내법
79. 관할당국은 선박에 적재된 식량과 식수의 표준과 양에 대한 요구사항을 제정할 수 있다.	<p>6. 그 밖에 기숙사에 기숙하는 근로자 전체에 적용될 사항</p> <p>선원법 제76조(선내 급식) ① 선박소유자는 승무 중인 선원을 위하여 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 <u>적당한 양과 질의 식료품과 물을 선박에 공급하고, 조리와 급식에 필요한 설비를 갖추어 선내 급식을 하여야 한다.</u> 이 경우 승무 중인 선원의 다양한 문화와 종교적 배경을 고려하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 선박소유자는 제1항에 따른 선내 급식을 위하여 대통령령으로 정하는 자격을 갖춘 선박조리사(이하 “선박조리사”라 한다)를 선박에 승무시켜야 한다. 다만 대통령령으로 정하는 선박에 대하여는 이를 면제하거나 선박조리사를 갈음하여 선상 조리과 급식에 관한 지식과 경험을 가진 사람을 승무하게 할 수 있다.</p> <p>③ 해양수산부 장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 선박조리사의 자격을 위한 교육과 시험을 실시한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>제77조(선내 급식비) ① 선박소유자는 해양수산부 장관의 승인을 받아 제76조 제1항에 따른 식료품 공급을 갈음하여 <u>선내 급식을 위한 식료품의 구입비용(이하 “선내 급식비”라 한다)을 선장에게 지급하고, 선장에게 선내 급식을 관리하게 할 수 있다.</u> 이 경우 선장은 선원 모두에게 차별 없이 선내 급식이 이루어지도록 하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 선박소유자는 선내 급식비를 지급할 때에는 선원 1인당 1일 기준액을 밝혀야 한다.</p> <p>③ 선내 급식비는 선내 급식을 위한 식료품 구입과 운반을 위한 비용 외의 용도로 지출하여서는 안 된다.</p> <p>④ 해양수산부장관은 대통령령으로 정하는</p>

협약	국내법
	<p>바에 따라 선내 급식비의 최저기준액을 정할 수 있다. 이 경우 선박소유자는 최저기준액 이상의 선내 급식비를 지급하여야 한다.</p> <p>선원법 시행령 제22조(선박조리사의 자격 등) ① 법 제76조 제2항 본문에서 “대통령령으로 정하는 자격을 갖춘 선박조리사”란 18세 이상인 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람을 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 해양수산부령으로 정하는 선박조리사 교육을 이수하고 해양수산부 장관이 실시하는 자격시험(이하 “선박조리사 자격시험”이라 한다)에 합격한 사람 2. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람 <ul style="list-style-type: none"> 가. 「국가기술자격법」에 따른 조리기능사 이상의 자격증을 취득하고, 선박에서 3년 이상 조리업무에 종사한 경력이 있는 사람 나. 해양수산부령으로 정하는 선박조리사 교육을 이수한 사람 나. 선박에서 6년 이상 조리업무에 종사한 경력이 있고, 해양수산부령으로 정하는 선박조리사교육을 이수한 사람 3. 「2006 해사노동협약」에 따라 외국정부로부터 선박에서의 조리과 급식에 관한 자격을 취득한 사람 <p>② 선박조리사 자격시험은 필기시험으로 실시한다.</p> <p>③ 선박조리사 자격시험의 시험과목은 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 집단급식 및 위생관리 2. 식중독 예방 및 관리 <p>④ 선박조리사 자격시험의 응시절차, 합격 기준 및 그 밖에 선박조리사 자격시험에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>제22조의2(선박조리사 의무승무 대상 선박의 예외) 법 제76조제2항 단서에서</p>

협약	국내법
	<p>“대통령령으로 정하는 선박”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 항해선이 아닌 선박 2. 법 제65조제1항에 따른 승무정원이 10명 미만인 선박 <p>3. 어선</p> <p>제23조(선내급식비의 최저액결정) 법 제77조 제4항 전단에 따라 해양수산부장관이 <u>선내 급식비의 최저기준액을</u> 정하고자 할 때에는 <u>해양수산부령이 정하는 바에</u> 따른 자문을 거쳐야 한다.</p>

자료: 정대을 외(2007b) pp. 37~41; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정); 「선원법 시행령(시행 2021. 1. 12.) (대통령령 제31390호, 2021. 1. 12., 일부개정); 「선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정); 「근로기준법(시행 2021. 1. 5.) (법률 제17862호, 2021. 1. 5., 일부개정); 「근로기준법 시행령(시행 2020. 3. 3.) (대통령령 제30509호, 2020. 3. 3., 타법개정)」 참고 저자 작성

(11) 의료, 보건, 사회보장(제29조, 제30조)

가. 협약

협약 제29조는 어선에 승선하고 있는 어선원 수, 운항기간, 운항구역을 고려하여 선박 업무에 필요한 의료장비와 의약품을 비치해야 한다고 규정하였다((a)항). 또한 응급처치 또는 의료관리 자격을 가진 이를 최소 1명 이상 승무시킬 의무가 있으며((b)항), 의료장비, 의약품 등에 대한 설명은 (b)항에서 승무한 의료관리자격자가 이해할 수 있는 언어로 작성되어야 하고((c)항), 어선에는 의료적 조언을 제공할 수 있는 전문가 혹은 서비스와 연결되는 무선 위성통신 설비가 설치되어 있어야 하며((d)항), 어선원은 육상에서 치료받을 권리가 있음((e)항)이 규정되어 있다.

이 경우 승선 중인 어선원의 수, 운항구역, 항해기간을 고려하여

회원국이 법령 기타 조치를 규정하여야 하는 경우는 제29조의 a항, b항, d항의 경우이다.

또한 협약 제30조는 ① 길이 24미터 이상 어선에 대하여 ② 승선 어선원 수, 운항구역, 항해기간을 고려하여 회원국은 일정한 법령을 제정할 의무를 부과하고 있다. 즉, 선내에 비치할 의료장비 의약품을 명시할 것((a)항), 이를 정기적 간격으로 점검할 것((b)항), 책임 있는 당국에 의해 승인된 의료지침서를 선내에 비치할 것((c)항), 해상에서 무선통신 등으로 의료 조언을 받을 수 있도록 사전시스템을 구축할 것((d)항), 의료 조언을 얻을 수 있는 무선통신 목록을 선내 비치할 것((e)항), 국내법령에 일치하는 범위 내에서 승선 중 또는 외국항 상륙 시 어선원에게 무료로 제공될 것((f)항) 등이다.

나. 국내법

가) 의료장비 및 의약품

(가) 의료장비 및 의약품의 어선 비치의무 규정

선원법 제82조는 선박소유자의 의무로서 선내 작업 시 위험 방지와 의약품 비치, 선내 위생 유지 및 이에 대한 교육 시행 등에 관하여 해양수산부령으로 정하는 사항을 지켜야 한다고 규정한다. 선원법 시행규칙 제52조 제1항 제4호는 의료관리자의 업무로서 의료장비, 의약품, 그 밖의 위생용품 및 의료서적 등의 비치·보관 및 관리를 들고 있다.

(나) 검토 및 개선방안

협약 제29조 규정은 승선 중인 어선원의 수 등을 고려하여 적절한 의료장비와 의약품을 비치하도록 되어 있기 때문에 일정한 요건하에서 의

료장비 비치에 관한 의무규정을 선원법에 명시할 필요성이 있다고 사료된다. 또한 현행 선원법 시행규칙도 의료관리자의 업무로서 의료기구, 의약품 비치 보관 관리의무를 규정하는 것은 바람직하나, 보다 근본적으로 어선소유자의 의무로서 규정하는 것이 더욱 바람직할 것이다.

나) 의료진

(가) 의사, 의료관리자, 응급처치사의 승무

국내 선원법에서 관련 규정을 비교하여 보면, 선원법은 의사 또는 의료관리자의 승무에 관하여 제84조 의사, 제85조 의료관리자, 제86조 응급처치담당자에 관한 규정을 두고 있다. 어선과 관련하여, 제84조의 의사는 해양수산부령에서 정하는 모선식(母船式) 어업에 종사하는 어선의 경우에 해당된다. 선원법 시행규칙 제48조 제1항에 따르면, 선원법 제84조 제2호에서 “해양수산부령으로 정하는 모선식(母船式) 어업에 종사하는 어선이란 총톤수 5,000톤 이상의 어선으로서 승선인원이 200인 이상인 어선을 말한다.”고 규정하여 제한적으로 의사의 승무를 어선에도 인정하고 있다.

선원법 제85조는 선박소유자가 의료관리자를 두어야 하는 의무 규정을 담고 있으며, 해양수산부령으로 정하는 어선을 대상으로 한다. 이와 관련, 선원법 시행규칙 제49조는 총톤수 300톤 이상의 어선에 의료관리자를 두도록 하였다. 그러나 항행구역이 평수구역, 연해구역 및 근해구역인 어선의 경우는 그러하지 아니하다고 하여 의료관리자를 두어야 하는 어선의 범위에서 제외하였다. 다시 말하면 300톤 미만 어선은 의료관리자를 두어야 하는 규정에서 제외되어 있어 의료관리자를 두지 않아도 된다.

선원법 제86조는 응급처치 담당자를 규정하면서 연해구역 이상을

항해구역으로 하는 선박에는 응급처치를 담당하는 선원(응급처치 담당자)을 두어야 한다고 했지만, 여기에서 어선은 제외되었다(동 조 제1항 제1호). 따라서 어선의 경우는 300톤 미만의 경우 의료관리자도, 응급처치 담당자도 두어야 할 의무가 없다.

(나) 검토 및 개선방안

협약 제29조 제2항에서 모든 어선에 응급처치 또는 기타 의료관리의 자격을 가진 자를 두도록 한 것이 아니라, 승선어선원의 수, 운항 구역, 항해기간을 고려하여 두도록 규정하기는 하였으나 협약 제4조 제2항에 따르면 24미터 이상 어선의 경우 점진적 적용이 가능하지 않아 즉시 협약 적용이 이루어진다는 점을 고려하였을 때 300톤(24미터)이상 어선에 대하여는 의료관리자를 두도록 하는 것이 바람직하다고 사료된다. 따라서 선원법 시행규칙 제49조의 단서 규정은 삭제하는 것이 바람직할 것이다.

다) 의료 통신장비

(가) 의료통신을 할 수 있는 무선통신 설비 설치

선원법 제88조는 무선 장비를 활용한 의료 조언을 규정하여 해수부 장관이 외국국적선박을 포함하여 대한민국 주변을 항해 중인 선박의 선장이 상병 선원에 대한 의료 조언을 요청한다면 무선 또는 위성통신으로 무료로 의료 조언을 제공하여야 한다고 규정함으로써 간접적으로 관련 무선통신 설비를 설치할 것을 명시하였다.

(나) 검토 및 개선방안

하지만 협약 제29조 제d항에서 규정하는 것과 같이 어선에 무선

또는 위성통신 설비 설치 의무를 명시하지 않고 있기 때문에 향후 협약을 비준한다면 명시적인 규정 도입이 필요할 것으로 사료된다.⁹⁶⁾

96) 한편 “의료통신을 할 수 있는” 무선 또는 위성 통신설비 설치 의무는 아니지만, 「어선법(시행 2020. 8. 28.) (법률 제16568호, 2019. 8. 27., 타법개정)」 제5조는 무선설비, 제5조의2는 어선위치발신장치에 관한 규정을 각각 두고 있다. 즉, 어선법 제5조는 어선소유자가 무선설비를 어선에 갖추어야 할 의무를 규정하고, 국제적으로 총톤수 300톤 이상 어선 중 어획물운반선의 경우 해상인명안전협약(SOLAS)에 따른 무선설비를 갖추어야 함을 명시한다. 이를 근거로 「어선법 시행규칙(시행 2021. 1. 1.) (해양수산부령 제435호, 2020. 9. 3., 일부개정)」 제42조는 상기 조건을 충족하는 어획물운반선, 어획물가공선, 수산물 지도단속교습 어선에 대하여 무선설비를 갖추 것을 요구하고 있다.

또한 동 법 제5조의2는 내수면어업을 위한 어선을 제외하고 어선의 안전운항을 확보하기 위하여 어선소유자는 어선위치발신장치를 갖추고 작동하여야 하는 의무를 부여하였다. 다만 동 법 시행규칙 42조의2는 무동력어선, 내수면어업어선, 수산업 시험조사 지도단속 어선의 경우는 제외하였다.

제5조(무선설비) ① 어선의 소유자는 해양수산부 장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 「전파법」에 따른 무선설비를 어선에 갖추어야 한다. 다만 국제항해에 종사하는 총톤수 300톤 이상의 어선으로서 어획물운반업에 종사하는 어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선에는 「해상에서의 인명안전을 위한 국제협약」에 따른 세계해상조난 및 안전제도의 시행에 필요한 무선설비를 갖추어야 한다. 이 경우 무선설비는 「전파법」에 따른 성능과 기준에 적합하여야 한다. ② 제1항에 따라 무선설비를 갖춘 어선의 소유자는 안전운항과 해양사고 발생 시 신속한 대응을 위하여 어선을 항행하거나 조업에 사용하는 경우 무선설비를 작동하여야 한다. ③ 제1항에도 불구하고 어선이 해양수산부령으로 정하는 항행의 목적에 사용되는 경우에는 무선설비를 갖추지 아니하고 항행할 수 있다.

어선법 시행규칙 제42조(무선설비의 설치대상어선 등) ① 법 제5조제1항 단서에 따라 “해양수산부령으로 정하는 어선”이란 국제항해에 종사하는 총톤수 300톤 이상의 어선으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 어선을 말한다.

1. 어획물운반업 또는 수산물가공업에 종사하는 어선
 2. 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 어선
- ② 법 제5조제3항에서 “해양수산부령으로 정하는 항행의 목적에 사용되는 경우”란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.
1. 임시항행검사증서를 가지고 1회의 항행에 사용하는 경우
 2. 시운전을 하는 경우

어선법 제5조의2(어선위치발신장치) ① 어선의 안전운항을 확보하기 위하여 제2조제1호가목 또는 나목에 해당하는 어선(「내수면어업법」에 따른 내수면어업에 종사하는 어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선은 제외한다)의 소유자는 해양수산부장관이 정하는 기준에 따라 어선의 위치를 자동으로 발신하는 장치(이하 “어선위치발신장치”라 한다)를 갖추고 이를 작동하여야 한다. 다만 해양경찰청장은 해양사고 발생 시 신속한 대응과 어선 출항·입항 신고 자동화 등을 위하여 필요한 경우 그 기준을 정할 수 있다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 11. 19., 2017. 7. 26., 2018. 12. 31.>

② 제5조제1항에 따른 무선설비가 어선위치발신장치의 기능을 가지고 있는 때에는 어선위치발신장치를 갖춘 것으로 본다.

③ 제1항에 따른 어선의 소유자 또는 선장은 어선위치발신장치가 고장나거나 이를 분실한 경우 지체 없이 그 사실을 해양경찰청장에게 신고한 후 대통령령으로 정하는 기한까지 어선위치발신장치를 정상 작동하기 위한 수리 또는 재설치 등의 조치를 하여야 한다.

라) 육상 진료

(가) 육상에서 치료 받을 수 있도록 요구할 권리

협약 제29조 (e)항은 어선원은 육상에서 치료 받을 권리와 중대한 상해 또는 질병의 경우 적절한 방법으로 육상에서 치료 받을 권리를 가진다고 규정한다.

현행 선원법 제82조는 선박소유자의 의무를 규정하면서 동조 제6항에서 선장은 선박이 기항하고 있는 항구에서 선원이 의료기관에서 부상이나 질병의 치료를 받기를 요구하는 경우 거절하여서는 안 된다고 규정하고 있다. 즉, 선박소유자의 의무로 규정하기 보다는 선장의 의무사항으로 규정하고 있다. 또한 기항하는 항구에서 선원이 요구하는 경우 거절하여서는 안 된다는 형태로 규정하여 근본적으로 육상에서 치료 받을 권리를 명시적으로 보장하고 있다고 보기에는 어렵다고 사료된다.

어선법 시행규칙 제42조의2(어선위치발신장치 설치 제외 등) ① 법 제5조의2제1항 본문에서 “「내수면어업법」에 따른 내수면어업에 종사하는 어선 등 해양수산부령으로 정하는 어선”이란 다음 각 호의 어선을 말한다. <개정 2017. 6. 28., 2018. 5. 1., 2019. 3. 22.>

1. 무동력어선
2. 「내수면어업법」에 따른 내수면어업에 종사하는 어선
3. 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속에 종사하는 어선
4. 「수산업법」 제8조에 따른 면허어업에 사용하기 위하여 같은 법 제27조제1항·제3항에 따라 관리선으로 지정받거나 승인받은 어선. 다만 「낚시 관리 및 육성법」에 따른 낚시어선은 제외한다.
5. 「선박안전 조업규칙」 제5조제2항제2호에 따른 서해특정해역에서 「수산업법 시행령」 제24조 제1항제11호에 따른 근해자망어업에 종사하는 어선의 부속선
6. 총톤수 2톤 미만의 어선으로서 상갑판이 없이 현단(舷端)으로만 이루어져 있거나, 상갑판 상부에 구조물이 없는 어선[기관실의 보호를 위하여 기관실 위벽(圍壁)만 설치한 어선을 포함한다]
- ② 삭제 (2017. 6. 28.)
- ③ 법 제5조의2제1항에 따른 어선위치발신장치(이하 “어선위치발신장치”라 한다)로부터 수집한 어선의 위치정보는 어선의 안전운항, 불법 어업·영업의 단속, 수산자원의 조사, 해양사고에 대한 신속한 대응·조사 및 어선의 출항·입항 신고의 관리를 위한 목적으로만 사용하여야 하며, 해당 어선의 소유자나 선장의 동의를 얻지 아니하고 다른 목적으로 사용하거나 제3자에게 제공하여서는 안 된다.

한편 선원법 제89조는 외국인 선원에 대한 진료를 규정하여, 해수부 장관이 국내에 입항한 선박의 외국인 상병 선원이 진료를 요청하였을 경우 필요한 조치를 취해야 할 의무를 규정하고 있다. 이 규정도 국내항에 입항한 선박이라는 요건이 포함되어 있어, 어선원이 육상에서 치료 받을 권리를 언급하고 있기는 하지만 명시적으로 동 권리를 규정하고 있다고 보기는 어렵다.

(나) 검토 및 개선방안

협약의 정신을 고려하면 기본적으로 어선원의 권리 규정 측면으로 규정된 협약과 부합하도록 어선원이 육상에서 치료 받을 권리를 선원법 조항에 명시하여 정비할 필요성이 있다.

〈표 4-21〉 어선원노동협약 제29조, 제30조 및 관련 국내법

협약	국내법
<p>의료조치 제29조 회원국은 다음을 요구하는 국내법령, 규정 또는 기타 조치를 채택해야 한다. (a) 어선은 선내 어선원 수, 운항구역 및 운항 기간을 고려해서 선박 업무에 적절한 의료 장비 및 의약품을 제공해야 한다. (b) 어선은 선내 어선원 수, 운항구역 및 운항기간을 고려하여, 응급처치 및 기타 의료 관리의 자격을 갖추거나 이에 대한 교육을 받아 해당 어선의 의료장비와 의약품을 사용하는 데 필요한 지식을 갖추고 있는 자가 <u>최소한 1명 이상 승선하고 있어야 한다.</u> (c) 선내 의약품 및 의료장비에는 (b)에 언급된 자 <u>혹은 그가 이해할 수 있는 언어 및 형식으로 된 사용설명서 혹은 기타 정보가 포함</u></p>	<p>선원법 제82조(선박소유자 등의 의무) ① 선박소유자는 선원에게 보호장구와 방호장치 등을 제공하여야 하며, <u>방호장치가 없는 기계의 사용을 금지하여야 한다.</u> ② 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 위험한 선내 작업에는 일정한 경험이나 기능을 가진 선원을 종사시켜야 한다. 〈개정 2013. 3. 23.〉 ③ 선박소유자는 감염병, 정신질환, 그 밖의 질병을 가진 사람 중에서 승무가 곤란하다고 해양수산부령으로 정하는 선원을 승무시켜서는 안 된다. 〈개정 2013. 3. 23.〉 ④ 선원의 직무상 사고 등이 발생하였을 때 선박소유자는 <u>즉시</u> 해양항만관청에 보고하여야 한다. ⑤ 선박소유자는 선내 작업 시의 위험 방지, 의약품의 비치와 선내위생의 유지 및 이에</p>

협약	국내법
<p>되어야 한다.</p> <p>(d) 어선은 운항구역 및 운항기간을 고려하여, 의료 자문을 제공할 수 있는 육상 전문가 혹은 의료 서비스와 무선 또는 위성 통신으로 연락할 수 있는 설비가 설치되어야 한다</p> <p>(e) 어선원은 심각한 부상 혹은 질병이 발생했을 경우, 시기적으로 적절한 치료를 위해 육상에서의 치료를 요구할 권리가 있다.</p> <p>제30조 회원국은 길이 24 미터 이상인 어선에 대해, 승선하고 있는 어선원 수, 운항구역 및 운항기간을 고려하여, 다음을 요구하는 요구하는 국내법령, 규정 및 기타 조치를 채택해야 한다.</p> <p>(a) 관할 당국은 선내 탑재되어야 하는 의약품과 의료장비를 규정할 것</p> <p>(b) 관할당국이 지정 또는 승인한 책임자는 관할당국이 정한 기간마다 선내 비치된 의약품과 의료장비를 적절하게 유지하고 검사할 것</p> <p>(c) 선박에는 관할당국이 채택 혹은 승인한 의료지침서 또는 국제 선박 의료 가이드(International Medical Guide for Ships) 최신호를 비치할 것</p> <p>(d) 선박은 항상 이용 가능한 전문가 조언을 포함하여, 바다 위의 선박에게 무선 혹은 위성통신에 의하여 사전에 계획된 의료자문 시스템에 접근할 수 있을 것</p> <p>(e) 선박은 의료 자문을 얻을 수 있는 무선 혹은 위성통신 목록을 선내에 탑재할 것</p> <p>(f) 회원국의 국내법령 및 관행과 일치하는 범위까지, 어선원이 승선하고 있거나 외국항에 상륙하는 동안 의료서비스를 무료로 제공할 것</p>	<p>관한 교육의 시행 등에 관하여 해양수산부령으로 정하는 사항을 지켜야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>⑥ 선장은 특별한 사유가 없으면 선박이 기항하고 있는 항구에서 선원이 의료기관에서 부상이나 질병의 치료를 받기를 요구하는 경우 거절하여서는 안 된다.</p> <p>선원법 시행규칙 제52조(의료관리자의 업무) ① 법 제85조제4항에 따른 의료관리자의 업무는 다음 각 호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선원의 건강관리 및 보건지도 2. 선내의 작업환경위생 및 거주환경위생의 유지 3. 식료 및 용수의 위생유지 4. 의료기구, 의약품, 그 밖의 위생용품 및 의료서적 등의 비치·보관 및 관리 5. 선내의료관리에 관한 기록의 작성 및 관리 6. 선내환자의 의료관리에 관한 사항 <p>② 제1항제4호에 따른 의료기구, 의약품 등의 비치·보관 및 관리는 의료관계 법령과 국제노동기구의 「선내의료함 내용물에 관한 권고」에 따른다.</p> <p>③ 선장 및 의료관리자는 별지 제25호의2 서식에 따른 표준의료보고서에 따라 선내환자의 의료관리에 관한 사항 등을 기록·관리 하여야 한다. 이 경우 작성된 내용은 비밀을 유지하여야 한다. <신설 2014. 1. 8.></p> <p>선원법 제84조(의사의 승무) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선박소유자는 그 선박에 의사를 승무시켜야 한다. 다만, 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양항만관청의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2013. 3. 23.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 3일 이상의 국제항해에 종사하는 선박

협약	국내법
	<p>으로서 최대 승선인원이 100명 이상인 선박(어선은 제외한다)</p> <p>2. <u>해양수산부령으로 정하는 모선식(母船式) 어업에 종사하는 어선</u></p> <p>선원법 시행규칙</p> <p>제48조(의사의 승무) ①선박소유자는 법 제84조 각 호 외의 부분 단서에 따른 승인을 받으려는 경우에는 다음 사항을 기재한 신청서 2통을 지방해양항만관청에 제출하여야 한다. <개정 1997. 12. 15., 2008. 3. 14., 2012. 5. 18.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박의 명칭 · 종류 · 총톤수 및 항행구역 2. 최대 탑재인원 및 승선인원 3. 승인을 얻고자 하는 기간 4. 승인을 얻고자 하는 사유 <p>② 지방해양항만관청이 제1항에 따른 승인을 하는 경우에는 법 제85조에 따른 의료 관리자를 반드시 승무하게 하여야 한다. <개정 1997. 12. 15., 1999. 6. 24., 2008. 3. 14., 2012. 5. 18.></p> <p>③ <u>법 제84조제2호에서 "해양수산부령으로 정하는 모선식(母船式) 어업에 종사하는 어선"이란 총톤수 5천톤 이상의 어선으로서 승선인원이 200인 이상의 어선을 말한다.</u> <개정 1997. 12. 15., 2008. 3. 14., 2012. 5. 18., 2013. 3. 24.></p> <p>선원법</p> <p>제85조(의료관리자) ① <u>의사를 승무시키지 아니할 수 있는 선박 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선박소유자는 선박에 의료관리자를 두어야 한다.</u> 다만, 해양수산부령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2013. 3. 23.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「선박안전법」 제8조제3항에 따라 정하여진 원양구역을 항해구역으로 하는 총톤수 5천톤 이상의 선박

협약	국내법
	<p><u>2. 해양수산부령으로 정하는 어선</u></p> <p>② 제1항에 따른 의료관리자(이하 "의료관리자"라 한다)는 제3항에 따라 발급된 의료관리자 자격증을 가진 선원(18세 미만인 사람은 제외한다) 중에서 선임하여야 한다. 다만, 부득이한 사유로 해양항만관청의 승인을 받은 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>③ 제2항에 따른 의료관리자 자격증은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관이 실시하는 시험에 합격하거나 시험에 합격한 사람과 같은 수준 이상의 지식과 경험을 가졌다고 해양수산부장관이 인정하는 사람에게 해양수산부장관이 발급한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>④ 의료관리자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선박 내의 의료관리에 필요한 업무에 종사하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>⑤ 선박소유자는 의료관리자가 질병이나 그 밖의 사유로 그 직무를 수행할 수 없거나 하선하는 경우에는 지체 없이 다른 의료관리자를 선임하거나 승무시켜야 한다. <신설 2018. 12. 11.></p> <p>제86조(응급처치 담당자) ① 제84조 또는 제85조제1항에 따른 의사나 의료관리자를 승무시키지 아니할 수 있는 선박 중 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선박소유자는 선박에 응급처치를 담당하는 선원(이하 "응급처치 담당자"라 한다)을 두어야 한다.</p> <p><u>1. 연해구역 이상을 항해구역으로 하는 선박 (어선은 제외한다)</u></p> <p>2. 여객정원이 13명 이상인 여객선</p> <p>② 선박소유자는 응급처치 담당자를 해양수산부령으로 정하는 응급처치에 관한 교육을 이수한 선원 중에서 선임하여야 한다</p> <p>선원법 시행규칙</p> <p>제49조(의료관리자) ① 삭제 <2007. 4. 13.></p>

협약	국내법
	<p>②법 제85조제1항제2호에서 "해양수산부령으로 정하는 어선"이란 총톤수 300톤 이상의 어선을 말한다. 다만, 평수구역·연해구역 또는 근해구역을 항행구역으로 하는 어선을 제외한다.</p> <p>제52조(의료관리자의 업무) ①법 제85조제4항에 따른 의료관리자의 업무는 다음 각호와 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선원의 건강관리 및 보건지도 2. 선내의 작업환경위생 및 거주환경위생의 유지 3. 식료 및 용수의 위생유지 4. 의료기구, 의약품, 그 밖의 위생용품 및 의료서적 등의 비치·보관 및 관리 5. 선내의료관리에 관한 기록의 작성 및 관리 6. 선내환자의 의료관리에 관한 사항 <p>② 제1항제4호에 따른 의료기구, 의약품 등의 비치·보관 및 관리는 의료관계 법령과 국제노동기구의 「선내의료함 내용물에 관한 권고」에 따른다.</p> <p>③ 선장 및 의료관리자는 별지 제25호의 2서식에 따른 표준의료보고서에 따라 선내환자의 의료관리에 관한 사항 등을 기록·관리 하여야 한다. 이 경우 작성된 내용은 비밀을 유지하여야 한다.</p>
	<p>선원법</p> <p>제88조(무선 등에 의한 의료조언) ① 해양수산부장관은 대한민국 주변을 향해 중인 선박(외국국적 선박을 포함한다)의 선장이 부상을 당하거나 질병에 걸린 선원(이하 "상병선원"이라 한다)에 대한 의료조언을 요청할 경우에는 무선 또는 위성통신으로 의료조언을 무료로 제공하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 해양수산부장관은 제1항에 따른 의료조언을 제공하기 위하여 「응급의료에 관한</p>

협약	국내법
	법률」 제27조에 따라 응급의료정보센터를 설치·운영하는 보건복지부장관에게 협조를 요청하여야 하고, 보건복지부장관은 특별한 사유가 없으면 협조하여야 한다.
	제89조(외국인 선원에 대한 진료 등) 해양수산부장관은 국내 항에 입항한 선박의 외국인 상병선원이 진료받기를 요청할 때에는 필요한 조치를 하여야 한다.

자료: 정대울 외(2007b) pp. 41~43; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정); 「선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정)」
참고 저자 작성

(12) 산업안전보건 및 사고 예방(제31조~제33조)

가. 협약

산업안전보건 및 사고 예방과 관련하여, 협약 제31조는 회원국이 다음 사항에 대한 법령 및 기타 조치를 채택해야 함을 의무화하였다. 즉, 어선원의 위험성평가, 관련 교육훈련을 포함한 직업상의 사고, 직업병 등 선내 근로 위험 예방((a)항), 어선원이 작업 시 사용할 어구 운용과 어선조업 지식 관련 교육훈련((b)항), 18세 미만 어선원 안전을 고려한 어선소유자, 어선원 및 타 관련자의 의무((c)항), 자국 기국선 내 발생 사고의 보고와 조사((e)항), 산업안전보건합동위원회 또는 협의 후 적절한 기구의 구성((f)항) 등이다.

협약 제32조는 통상적으로 3일을 초과하여 해상에 머무는(normally remaining at sea for more than three days) 24미터 이상(24 metres in length and over)의 어선을 적용 대상으로 하고 있다. 그 외의 선박에게도 승선어선원 수, 조업구역, 항해기간을 고려하여 협의 후 적용하여야 함을 규정한다(제32조제1항). 동 조 제2항에서는 책임 있는

당국에게 의무를 부과하여, 조업상의 위험을 예방하기 위한 선내 절차의 수립, 어선소유자, 어선장, 어선원 등에게 선내 안전보건 위험성 평가 및 관리지침 수립 및 정보 제공 의무를 관할 당국에 부과하였다.

동 조 제3항은 어선소유자는 어선원에게 보호복과 보호장비를 제공할 의무가 있으며, 모든 승무 중 어선원에게 당국에 의해 승인된 기초훈련을 이수토록 보장할 의무가 있고, 조업 전 어구, 안전장비 등의 설비에 충분히 합리적으로 숙련될 수 있도록 보장할 의무가 있음을 명시한다. 즉, 3일을 초과하여 해상 조업하는 24미터 이상 어선의 어선원에게 어선소유자는 협약 제32조 제3항에 따라 어구, 안전장비 숙련을 보장해야 하고, 보호복과 보호장비를 제공하며, 기초훈련을 받도록 해야 한다.

제33조는 어업과 관련된 위험성 평가는 어선원이나 그들의 대표자가 참여한 상태에서 실시해야 한다는 의무사항을 규정한다.

나. 국내법

가) 선내안전보건기준

(가) 기준 제정 및 고시

선원법 제78조 제1항 제2호에 따른 선내 안전·보건 및 사고예방 기준(선내안전보건기준)은 2020년 6월 22일 현재 제정 고시되어 있지 않은 상태⁹⁷⁾로서 이는 해수부 장관에게 부여한 의무사항에 위반되는 것으로 사료된다. 조속한 제정 고시가 필요하고, 여기에는 동법 제79조 제1항 각호의 사항이 포함되어야 한다.

97) 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」 참고.

(나) 검토 및 개선방안

협약 제32조 제2항에서도 관할당국은 유해 및 위험 고려 업무상 사고, 상해 질병 예방을 위한 선내 절차를 어선소유자가 정하도록 요구해야 할 의무를 가진다. 이에 부합하도록 향후 제정될 선내안전보건기준에는 현행 선원법이 정하는 사항 이외에도 어선소유자, 선장 등의 직무 또는 의무사항을 구체적으로 규정할 필요성이 있다.

나) 보호장비와 방호장치

(가) 제공 의무

선원법 제82조는 선박소유자의 의무로서 선원에게 보호장비와 방호장치를 제공할 의무가 있고, 방호장치 없이 기계를 사용하는 것은 금지된다고 규정하고 있다. 또한 일정한 경험을 가진 선원에 대하여만 위험한 선내 작업을 종사하도록 하고 있다.

이에 반하여 선원법 제83조는 선원의 의무로서 선내 작업 시 위험 방지를 위해 해수부령으로 정하는 사항을 지킬 의무를 부과하고, 제2항에서는 선원에게 방호시설이 없거나 작동하지 않는 기계사용을 거부할 수 있는 권리도 부여하고 있다. 선원법 시행규칙 제47조의 8은 선원의 준수사항을 다음과 같이 명시하였다. 선원은 선내안전보건기준을 숙지하고 준수할 것, 위험장소 알림 표지의 지시에 따를 것, 어로작업, 높은 곳에서의 작업, 선체외부작업 등 위험하다고 여겨지는 작업 수행 시 안전그물망, 안전벨트, 구멍의 등 안전장비나 기구를 사용할 것을 규정하고 있다.

(나) 검토 및 개선방안

선원법 제82조의 선박소유자로서의 의무 중 보호복과 보호장비 제

공의무는 대체로 협약 제32조 제3항과 부합된다고 사료된다. 그러나 현재 어선원에게 조업 전 어구와 안전장비 등에 숙련되도록 보장할 의무는 어선소유자의 의무로 명확하게 규정되지 않았기에 이에 대한 보완이 필요할 것으로 사료된다. 또한 선내안전보건기준이 제정되고 시행되지 않은 상태에서, 협약 비준을 전제로 기준 안에 포함될 여러 규정과 장치들에 대해 논하는 것은 결국 큰 의미를 갖지 못할 수도 있기 때문에 선내안전보건기준의 조속한 제정과 시행이 우선되어야 할 것이다.

다) 조업 전 어구, 안전장비

(가) 사용법 숙지 교육

선원법 제2조(목적)에 따르면 이 법은 선원의 직무 등 교육훈련 사항을 정함으로써 선내 질서를 유지하고, 선원의 기본적 생활을 보장하며, 선원의 자질 향상을 도모하는 것을 목적으로 한다.

제79조는 선원의 안전과 건강 관련 교육훈련을 선내안전보건기준에 포함하도록 하고 있고, 선원법 제11장은 복지, 직업안정 그리고 교육훈련의 장을 별도로 두고 있다. 제116조는 선원의 교육훈련을 명시하고, 그 세부적 교육사항은 선원법 시행규칙 제43조 제1항에서 정하며, 동 조 제3항은 선원(외국인 선원을 포함)은 선원의 훈련 자격 증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약에서 정하는 교육훈련을 받은 경우 제1항의 교육훈련을 이수한 것으로 본다고 규정한다.

(나) 검토 및 개선방안

그러나 선원법이 규정하는 교육훈련은 상선원에 대한 내용이고, 어선원에 대한 내용은 현행법에서 제외되어 있다. 따라서 어선원의

어구 사용, 안전장비 사용법 등 조업 전 기초교육 등에 대한 내용을 협약 비준에 대비하여 보강할 필요가 있다.⁹⁸⁾

라) 위험성 평가

(가) 평가정책

위험성 평가와 관련하여, 선원법 제79조 제1항 제1호에는 선내안전보건기준에 선원의 안전, 건강 교육훈련 및 위험성 평가정책을 담도록 하고 있다.

(나) 검토 및 개선방안

협약 제33조는 문언상 “어업(fishing)에 대한 어선원 또는 대표자가 위험성 평가(risk evaluation)에 참여”라고 포괄적으로 규정되어 있다. 현행 선원법 제79조의 내용보다 더 제세한 세부사항을 도출하여 선내안전보건기준이나 기타 기준에 포함해야 할 것으로 사료된다.

마) 18세 미만 소년어선원의 안전 및 보건

(가) 소년어선원의 안전 및 보건

선원법 제61조는 18세 미만 소년 선원의 근로시간을 규정하고, 선원법 시행규칙 제39조의 6은 1일 8시간, 1주 40시간 초과 금지, 1일 1시간 이상 식사를 위한 휴식, 연속으로 2시간 근로 시 즉시 15분 이상 휴식 제공 등을 규정한다. 또한 선원법은 제9장에서 소년선원과 여성선원을 별도로 규정하여 보호하고 있다.

그러나 협약 제31조에서 강조하는 회원국의 의무로서 18세 미만

98) 같은 의견으로 전영우(2019, p. 32)는 선원법시행규칙에 별표 2(안)을 삽입하여 어선원 기초교육 대상자, 교육 내용, 기간, 유효기간 등을 명시하여 제안하고 있다.

어선원의 안전보건을 위한 어선소유자와 어선원 관계인의 의무와 관련하여, 선원법 제79조에서는 선내안전보건기준 안에 선원법 시행규칙 제47조의6에서 열거하는 소년선원, 여성선원의 보호에 대한 사항을 포함되어야 한다(동 조 제1항 제2호)고 규정하고 있다.

(나) 검토 및 개선방안

향후 조속히 제정되어야 할 선내안전보건기준에는 18세 미만 소년선원의 안전보건에 대한 세부적 보호 내용을 담아야만 협약 제31조가 회원국에게 부여한 “법령 기타 조치를 제정할 의무”에 부합될 것으로 사료된다.

다. 소결

선내근로위험에 대한 예방, 어구사용법 훈련, 18세 미만 소년어선원 보호, 자국 기국선에서 발생한 사고의 보고, 산업안전보건합동위원회 구성 등의 의무를 회원국에 부과한 협약의 취지에 맞도록 현행 선원법의 관련 내용에 대한 보완이 필요하다. 특히 3일을 초과하여 해상조업을 하는 24미터 이상 어선의 어선원에게 어구와 안전장비에 대한 숙련 보장, 보호복 및 보호장비의 제공, 기초훈련 제공 등이 이루어질 수 있게 충분한 법적 근거가 마련되도록 관련 국내법을 정비해야 할 것이다.

〈표 4-22〉 어선원노동협약 제31조~제33조 및 관련 국내법

협약	국내법
제31조 회원국은 다음 사항에 관한 국내법률, 규정 또는 기타 조치를 채택해야 한다.	근로기준법 제76조(안전과 보건) 근로자의 안전과 보건에 관하여는 「산업안전보건법」에서 정하는

협약	국내법
(a) 어선원의 위험성평가와 관리, 교육훈련과 선내 교육을 포함한 업무상의 사고, 직업병 및 업무 관련 위험 예방	바에 따른다.
(b) 어선원을 대상으로 그들이 사용할 어구의 유형별 취급 방법 및 어업 작업에 대한 교육훈련 실시	선원법 제78조(선내 안전·보건 등을 위한 국가의 책임과 의무) ① 해양수산부 장관은 승무 중인 선원의 건강을 보호하고 안전하고 위생적인 환경에서 생활, 근로 및 훈련을 할 수 있도록 다음 각 호의 사항을 성실히 이행할 책임과 의무를 진다. <개정 2013. 3. 23.> 1. 선내 안전·보건정책의 수립·집행·조정 및 통제 2. 선내 안전·보건 및 사고 예방 기준의 작성 3. 선내 안전·보건의 증진을 위한 국내 지침의 개발과 보급 4. 선내 안전·보건을 위한 기술의 연구·개발 및 그 시설의 설치·운영 5. 선내 안전·보건 의식을 북돋우기 위한 홍보·교육 및 무재해 운동 등 안전문화 추진 6. 선내 재해에 관한 조사 및 그 통계의 유지·관리
(c) 18 세 미만 어선원의 안전과 건강을 고려한 어선소유자, 어선원 및 기타 관련자의 의무	7. 그 밖에 선원의 안전 및 건강의 보호·증진 ② 해양수산부 장관은 제1항 각 호의 사항을 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.> ③ 해양수산부 장관은 선내 안전·보건과 선내 사고 예방을 위한 활동이 통일적으로 이루어지고 증진될 수 있도록 국제노동기구 등 관계 국제기구 및 그 회원국과의 협력을 모색하여야 한다.
(d) 자국 어선의 발생 사고 보고 및 조사	제79조(선내 안전·보건 및 사고 예방 기준) ① 제78조제1항제2호에 따른 선내 안전·보건 및 사고 예방 기준(이하 "선내안전보건기준"이라 한다)에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. <개정 2013. 3. 23.> 1. 선원의 안전·건강 관련 교육훈련 및 위험성 평가 정책
(e) 산업 안전 및 보건에 관한 공동위원회 설치 혹은 협의 후 기타 적절한 단체의 구성	
제32조 1. 이 조항의 요건은 길이 24미터 이상의 통상적으로 3일 이상 해상에 머무르는 어선에 적용되며 , 협의 후, 승선하고 있는 어선원 인원, 운항 구역 및 운항 기간을 고려하여 다른 선박에 적용해야 한다.	
2. 관할당국은 다음 사항을 수행해야 한다.	
(a) <u>협의 후, 국내법령, 단체 교섭 계약 및 관습에 따라, 어선소유자는 해당 어선에서 발생할 수 있는 특정 위험과 유해를 고려하여 직업 사고, 부상 및 질병을 예방하기 위한 선내 절차를 수립하도록 요구할 것</u>	
(b) <u>선박에서 안전 및 건강에 대한 위험을 평가하고 관리하는 방법에 대한 충분하고 적절한 지침, 훈련자료 혹은 기타 적절한 정보가 어선소유자, 선장, 어선원 및 기타 관련자에게 제공되도록 요구할 것</u>	
3 어선소유자는 다음 사항을 수행해야 한다.	

협약	국내법
<p>(a) <u>승선 중인 모든 어선원에게 적절한 개인 보호복과 보호장비를 제공하도록 보장할 것</u></p> <p>(b) <u>승선 중인 모든 어선원이 관할당국의 승인을 받은 기본 안전 교육을 받을 수 있도록 보장할 것, 관할당국은 상기 교육과 동등한 지식과 경험을 입증한 어선원에게는 이 요구 사항에 대해 서면 면제를 부여할 수 있을 것</u></p> <p>(c) <u>어선원은 장비를 사용하거나 관련 작업에 참여하기 전, 관련 안전 조치를 포함하여 장비 및 장비 작동 방법에 대해 충분하고 합리적으로 숙지할 수 있도록 보장할 것</u></p> <p>제33조 어업과 관련된 위험성평가는 어선원 혹은 어선원 대표자가 참여한 상태에서 적절하게 수행해야 한다.</p>	<p><u>2. 선원의 직무상 사고·상해 및 질병(이하 “직무상 사고 등”이라 한다)의 예방조치</u></p> <p><u>3. 선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램</u></p> <p>4. 선내 안전저해요인의 검사·보고와 시정</p> <p><u>5. 선내 직무상 사고 등의 조사 및 보고</u></p> <p>6. 선장과 선내 안전·건강담당자의 직무</p> <p><u>7. 선내안전위원회의 설치 및 운영</u></p> <p><u>8. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사항</u></p> <p>② 선내안전보건기준의 구체적인 사항은 해양수산부 장관이 정하여 고시한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>제80조(선내안전보건기준의 개정) 해양수산부 장관은 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정할 수 있다.</p> <p>선원법 시행규칙</p> <p><u>제47조의6(선내 안전·보건 및 사고 예방 기준에 포함되어야 할 사항) 법 제79조제1항 제8호에서 “그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다.</u> <개정 2017. 1. 18.></p> <p>1. 선내 시설 및 장비의 주기적인 점검·관리</p> <p><u>2. 소년선원과 여성선원의 보호</u></p> <p><u>3. 위험작업 또는 유해물질에 노출되는 작업에 대한 안전 및 방호</u></p> <p>4. 법 제125조에 따른 선원근로감독관이 해양항만관청의 명에 따라 수행하는 선내 안전·보건 및 사고 예방 점검과 안전 진단 등에 관한 사항</p> <p>5. 그 밖에 선내 안전·보건 및 사고 예방과 관련하여 해양수산부 장관이 필요하다고 인정하는 사항</p> <p>[본조신설 2014. 9. 19.]</p>

협약	국내법
	<p>선원법</p> <p><u>제82조(선박소유자 등의 의무)</u> ① 선박소유자는 선원에게 보호장구와 방호장치 등을 제공하여야 하며, 방호장치가 없는 기계의 사용을 금지하여야 한다.</p> <p>② 선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 위험한 선내 작업에는 일정한 경험이나 기능을 가진 선원을 종사시켜야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>③ 선박소유자는 감염병, 정신질환, 그 밖의 질병을 가진 사람 중에서 승무가 곤란하다고 해양수산부령으로 정하는 선원을 승무시켜서는 안 된다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>④ 선박소유자는 선원의 직무상 사고 등이 발생하였을 때에는 즉시 해양항만관청에 보고하여야 한다.</p> <p>⑤ 선박소유자는 선내 작업 시의 위험 방지, 의약품의 비치와 선내위생의 유지 및 이에 관한 교육의 시행 등에 관하여 해양수산부령으로 정하는 사항을 지켜야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>⑥ 선장은 특별한 사유가 없으면 선박이 기항하고 있는 항구에서 선원이 의료기관에서 부상이나 질병의 치료를 받기를 요구하는 경우 거절하여서는 안 된다.</p> <p>⑦ 대통령령으로 정하는 선박소유자는 선박에 승선하는 선원에게 제복을 제공하여야 한다. 이 경우 제복의 제공 시기, 복제 등에 관하여는 해양수산부령으로 정한다. <신설 2015. 1. 6.></p> <p><u>제83조(선원의 의무 등)</u> ① 선원은 선내 작업 시의 위험 방지와 선내 위생의 유지에 관하여 해양수산부령으로 정하는 사항을 지켜야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>② 선원은 방호시설이 없거나 제대로 작동하지 아니하는 기계의 사용을 거부할 수 있다.</p> <p>③ 선원은 제82조제7항에 따라 선박소유</p>

협약	국내법
	<p>자가 제공한 제복을 입고 근무하여야 한다.</p> <p>선원법 시행규칙 제47조의8(선원의 준수사항) 법 제83조제1항에서 “선내 작업 시의 위험 방지와 선내 위생의 유지에 관하여 해양수산부령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 법 제78조제1항제2호에 따른 선내 안전·보건 및 사고 예방 기준을 숙지하고 준수할 것 2. 선내에서 위험장소임을 알리거나 선원의 접근이 금지·제한되는 장소임을 알리는 표지에 표시된 지시에 따를 것 3. 화물창 안에서의 작업, 용접작업, 도료 작업, 무거운 물건을 취급하는 작업, 전기를 사용하는 작업, 어로작업, 높은 곳에서의 작업, 선체 외부작업 및 얼음을 제거하는 작업 등 위험한 작업을 하는 경우 안전벨트, 안전 그물망 및 구멍의 등의 보호기구나 장비를 사용할 것 4. 거주환경의 청결 유지 등 개인의 위생 관리를 철저히 할 것

자료: 정대을 외(2007b) pp. 43~47; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」; 「선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정)」; 「근로기준법(시행 2021. 1. 5.) (법률 제17862호, 2021. 1. 5., 일부개정)」 참고 저자 작성

(13) 사회보장(제34조~제37조)

가. 협약

협약 제34조에서 제37조까지는 사회보장에 관하여 규정하고 있다. 제34조는 자국 영역 내에서 통상적으로 거주하는 어선원과 국내법에 제공되는 범위까지의 그들의 부양가족에 대하여 자국 영역에서 통상적으로 거주하는 노동자, 자영업자에 적용되는 규정보다 불리하지 아니한 혜택을 받을 권리(no less favourable)를 각 회원국은 보장해

야 한다고 명시한다.

제35조는 자국 사정에 따라 자국 영역 내에서 통상적으로 거주하는 모든 어선원에게 점진적·포괄적 사회보장 보호를 위한 단계적 조치를 회원국이 취할 의무를 부과한다.

제36조는 국적에 상관없는 평등대우원칙과 어선원의 점진적·포괄적인 사회보장보호의 성취(a항), 모든 어선원에 대하여 거주지와 관계없이 이미 취득하였거나 취득하고 있는 사회보장의 유지 보장(b항)을 위해 회원국에게 양자 또는 다자간 협력의무를 부여한다.

제37조는 회원국에 대한 상기와 같은 책임 귀속에도 불구하고 회원국은 양자·다자간 협정 또는 지역경제통합기구 규정 등을 통해 어선원에게 다른 사회보장규정의 적용이 가능하도록 결정할 수 있음을 천명하고 있다.

나. 국내법

「사회보장기본법」 제3조는 국내에 거주하는 외국인에 대한 사회보장 규정을 상호주의 원칙에 따르되, 관계 법령에서 정하는 바에 따른다고 규정하고 있다.⁹⁹⁾

「선원법」 자체에서 사회보장과 관계되는 규정은 없으나, 선원법 시행규칙 제20조에서는 선원근로계약에 포함되어야 하는 내용으로 제8호에서 선박소유자가 그 비용을 부담하는 건강보호 및 사회보장 등에 관한 사항을 담고 있다. 또한 선원법 시행규칙 제58조의3은 지방해양수산청장은 해사노동인증검사관 또는 인증검사 대행기관으로 하여금 2006년 해사노동협약에 적합한지 여부를 검사해야 하고, 제5

99) 「사회보장기본법(시행 2020. 6. 4.) (타법개정 2019. 12. 3, 법률 제16737호)

호에서 선원에 대한 사회보장제도의 제공을 그중 하나로 들고 있다. 선원법 시행규칙 제58조의3은 해사노동협약 관련 사항으로 상선원에 해당되는 내용이기 때문에 어선원과는 관련이 없다. 따라서 현재 선원법령 전반에는 사회보장에 관한 내용이 취약하다고 할 수 있다.

다만 이 경우 20톤 이상 어선의 어선원에 대하여 적용되는 규정이기 때문에 20톤 미만의 어선의 노동자들에게는 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률이 적용된다.¹⁰⁰⁾ 동 법에서는 외국인근로자에 대한 고용허가(제8조), 근로계약(제9조), 고용관리(제3장), 외국인근로자의 보호, 차별금지(제22조) 보증보험, 상해보험 등 가입(제23조) 등을 규정하고 있다. 제3조 단서에서는 본 법의 적용 범위에 관련하여, 선원법의 적용을 받는 선박에 승무(乘務)하는 선원 중 대한민국 국적을 가지지 아니한 선원 및 그 선원을 고용하고 있거나 고용하려는 선박의 소유자에 대하여는 적용하지 아니한다고 명시하고 있다.

다. 검토 및 개선방안

협약은 자국 내에 통상적으로 거주하는 어선원 및 그 가족들이 사회보장보호에서 불리하지 아니한 혜택을 받도록 보장할 의무를 회원국에 부과하였기 때문에 이러한 규정의 취지에 맞도록 국내법령을 점차적으로 개선해 나가야 할 것으로 사료된다. 모든 어선원에 대한 점진적·포괄적 사회보장, 국적과 관계없는 평등대우원칙 등도 외국인 어선원에 대한 보호 원칙을 천명하는 규정이라고 사료된다. 다만 우리나라는 외국인에 대한 사회보장의 범위에 대하여 기본적으로 상호주의를 전제로 하고 있기 때문에 보호의 범위를 일률적으로 확대하기는 어렵지만, 협약의 취지에 따라 외국인 어선원에 대한 보호를

100) 「외국인근로자의 고용 등에 관한 법률(시행 2020. 5. 26.)」(타법개정 2020. 5. 26, 법률 제17326호)

증대하는 방향으로 법 제도가 개선되어야 할 필요성이 크다고 사료된다.

본 협약을 비준하게 된다면, 즉시는 아니더라도 장기적으로 20톤 미만의 어선 노동자에 대하여도 적용이 될 것으로 예상되기 때문에 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률을 협약 제34조에 맞도록 조정할 필요성이 예상된다. 이 경우 근본적으로 ① 어선원 보호를 위한 법률을 별도로 제정하여 20톤 미만의 어선원에게도 적용되는 통합된 법으로 거버넌스 체계를 재편하거나 또는 ② 현행 선원법 내에서 어선원에 대한 규정을 별도로 두어서 관리하는 방법도 고려해 볼 수 있을 것이다.

〈표 4-23〉 어선원노동협약 제34조~제37조 및 관련 국내법

협약	국내법
제34조 회원국은 자국 영토에 거주하는 어선원 및 국내법에서 규정한 어선원의 부양가족이 자국 영토에 거주하는 고용인 혹은 자영업자를 포함한 다른 근로자에게 적용되는 조건보다 덜 유리한 조건에서 사회 보장 보호 혜택을 받을 자격이 있음을 보장해야 한다.	사회보장기본법 제8조(외국인에 대한 적용) 국내에 거주하는 외국인에게 사회보장제도를 적용할 때에는 상호주의의 원칙에 따르되, 관계 법령에서 정하는 바에 따른다.
제35조 회원국은 국기 상황에 따라 자국 영토에 거주하는 모든 어선원에게 점진적으로 포괄적인 사회보장보호를 달성하기 위한 단계별 조치를 수행해야 한다.	외국인근로자의 고용 등에 관한 법률 제1조(목적) 이 법은 외국인근로자를 체계적으로 도입·관리함으로써 원활한 인력수급 및 국민경제의 균형 있는 발전을 도모함을 목적으로 한다.
제36조 회원국들은 국내법령, 규정 혹은 관행에 따라 양자 또는 다자간 협정 혹은 기타 협정을 통해 협력해야 한다. (a) 국적과 관계없이 평등대우원칙을 고려하여 어선원에 대한 포괄적인 사회보장보호	제2조(외국인근로자의 정의) 이 법에서 “외국인근로자”란 대한민국의 국적을 가지지 아니한 사람으로서 국내에 소재하고 있는 사업 또는 사업장에서 임금을 목적으로 근로를 제공하고 있거나 제공하려는 사람을 말한다. 다만 「출입국관리법」 제18조제1항에 따라 취업활동을 할 수 있는 체류자격을 받은 외국인 중 취업분야 또는 체류기간 등을 고

협약	국내법
<p>를 점진적으로 달성할 것</p> <p>(b) 거주지와 관계없이 모든 어선원이 취득했거나 취득 중인 사회보장권리의 유지를 보장할 것</p> <p>제37조</p> <p>제34조, 제35조 그리고 제36조에 따른 책임의 귀속에도 불구하고 회원국은 양자 및 다자간 협정과 지역경제통합기구에서 채택한 규정을 통해 어선원에게 적용되는 사회보장보호법에 관련된 다른 규칙을 정할 수 있다.</p>	<p>려하여 대통령령으로 정하는 사람은 제외한다.</p> <p>제3조(적용 범위 등) ① 이 법은 외국인근로자 및 외국인근로자를 고용하고 있거나 고용하려는 사업 또는 사업장에 적용한다. 다만 「선원법」의 적용을 받는 선박에 승무(乘務)하는 선원 중 대한민국 국적을 가지지 아니한 선원 및 그 선원을 고용하고 있거나 고용하려는 선박의 소유자에 대하여는 적용하지 아니한다.</p> <p>② 외국인근로자의 입국·체류 및 출국 등에 관하여 이 법에서 규정하지 아니한 사항은 「출입국관리법」에서 정하는 바에 따른다.</p> <p>제22조(차별 금지) 사용자는 외국인근로자라는 이유로 부당하게 차별하여 처우하여서는 안 된다.</p> <p>선원법 시행규칙</p> <p>제20조(선원근로계약서에 포함되어야 할 사항) 법 제43조제1항에서 “해양수산부령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다. <개정 2013. 3. 24.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선원의 국적, 성명, 생년월일 및 출생지 2. 선박소유자의 성명(법인의 경우에는 대표자의 성명을 말한다) 및 주소(법인의 경우에는 주사무소의 소재지를 말한다) 3. 선원근로계약이 체결된 장소 및 날짜 4. 선원의 직무에 관한 사항 5. 임금에 관한 사항 6. 유급휴가 일수에 관한 사항 7. 선원근로계약의 종료에 관한 사항 8. 선박소유자가 그 비용을 부담하는 건강보호 및 사회보장 등에 관한 사항 9. 선원의 송환비용에 관한 사항 10. 선원의 근로조건에 관한 사항 11. 단체협약에 관한 규정이 필요한 경우에는 해당 단체협약에 관한 사항

협약	국내법
	<p>선원법 시행규칙 제58조의3(인증검사) ① 법 제137조제1항·제3항 및 제4항에 따라 인증검사를 받으려는 선박소유자는 별지 제30호 서식의 인증검사 신청서를 지방해양수산청장에게 제출하여야 한다. <개정 2014. 1. 8., 2017. 1. 18.></p> <p>② 지방해양수산청장은 제1항에 따른 인증검사의 신청을 받은 경우 법 제139조에 따른 해사노동인증검사관 또는 법 제140조제1항에 따른 인증검사 대행기관(이하 “인증검사 대행기관”이라 한다)으로 하여금 제58조의 2제1항 각 호 및 다음 각 호에 따른 내용이 선원관계 법령 및 「2006 해사노동협약」에 적합한지 여부를 검사하게 하여야 한다. 다만 임시인증검사 및 특별인증검사의 경우에는 해당 검사에 따른 사유와 관련 있는 내용만 해당한다. <개정 2014. 1. 8., 2017. 1. 18.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선원의 휴가에 관한 권리 2. 선원의 송환 권리 3. 「2006 해사노동협약」 사본 비치 4. 선박소유자의 선원에 대한 재해보상 책임 의무 5. <u>선원에 대한 사회보장제도의 제공</u>

자료: 정대울 외(2007b) pp. 47~49; 「선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정)」; 「사회보장기본법(시행 2018. 12. 11.) (법률 제15885호, 2018. 12. 11., 일부개정)」; 「외국인근로자의 고용 등에 관한 법률(시행 2020. 5. 26.) (법률 제17326호, 2020. 5. 26., 타법개정)」 참고 저자 작성

(14) 업무상 질병, 상해 사망 시 보호(제38조~제39조)

가. 협약

업무상 질병, 상해, 사망 시 보호와 관련해서는 협약 제38조와 제39조가 규정하고 있다. 제38조는 회원국의 의무를 규정하여 어선원의 업무상 질병, 상해 사망 시 보호조치를 취할 의무를 규정한다. 또한 어선원은 업무상 사고나 질병이 발생한 경우, 적절한 의료, 국내법에 부합한 상응하는 보상에 접근할 수 있어야 한다고 규정한다.

제38조는 점진적 이행 방식이 허용되어 있다(협약 제4조 제1항 f호). 그러나 24미터 이상 어선, 7일 초과 해상에 체류하는 어선 등에 대하여는 점진적 이행이 허용되지 않고 즉시 이행해야 한다(협약 제4조 제2항).

나. 국내법

어선원 및 어선재해보험과 관련 국내법체계는 다층적인 구조로 구성되어 있다. 먼저 20톤 이상의 어선에 적용되는 선원법 자체에도 재해보상에 관한 규정을 두고 선박소유자에게 재해보상보험가입의무를 부과하고 있다(선원법제106조).

그러나 어선원 및 어선재해보상보험법(이하 어선원재해보험법) 제6조(적용 범위)에 따르면 본 법은 모든 어선에 적용되나, 예외적으로 원양어선, 수산물운송어선과 대통령령으로 정하는 어선을 제외하도록 되어 있다. 이에 근거하여 어선원재해보험법 시행령 제3조는 3톤 미만의 어선, 내수면어업어선, 규정된 수산물관리선, 연구어업교습어업어선, 시험조사, 지도단속 어선을 법의 적용 대상에서 제외하고 있다. 그러나 3톤 이상의 어선을 1척 이상 소유한 자가 소유하는 3톤

미만 어선은 본 법의 적용을 받아 재해보상보험에 가입 가능하다.

동 법 제16조는 본 법의 적용을 받는 어선의 소유자는 어선원보험에의 당연가입자가 된다고 규정하고, 본 법 적용의 제외대상인 제6조 제1항 제3호에 따른 어선소유자(3톤 미만 어선 등)는 수협중앙회 승인 시 어선원보험에 가입할 수 있도록 하였다. 또한 어선원재해보험법이 적용되는 경우 산업재해보상보험법은 적용되지 아니함을 규정한다(동법 제6조제2항).

〈표 4-24〉 어선원 적용 재해보상 법제 분류

어선원 분류	적용법
• 원양어선 승무 어선원	• 선원법 재해보상 규정 적용 • (선원법 제106조 이하)
• 연근해 어선(20톤 이상)에 승무하는 어선원을 포함한 3톤 이상의 연근해 어선에 승무하는 어선원	• 어선원 및 어선 재해보험법의 당연적용대상(어선원재해보험법 제6조 및 제16조 제1항 본문)
• 소유주가 법인이거나 어선원 5인 이상을 상시 고용하는 3톤 미만의 연근해 어선에서 승무하는 어선원	• 수협중앙회의 승인을 받아 어선원재해보험법 임의적용 대상(법제16조제1항단서) • 임의적용 대상이 되지 못하면 산업재해보상보험법 적용 가능(산업재해보상보험법 제6조 및 동 법 시행령 제2조 제1항 제6호 해석)
• 자연인이 소유주이며 어선원 5인 미만을 상시 고용하는 3톤 미만의 연근해 어선에 승무하는 어선원	• 수협중앙회 승인 시 어선원재해보험법 임의적용 대상(법제16조제1항 단서) • 임의적용대상이 아닐 시 산업재해보상보험법(산업재해 기본법)도 적용되지 않음(산업재해보상보험법 제6조 및 동 법 시행령 제2조 제1항 제6호)

자료: 서철원(2014), p. 183 에서 인용 및 저자 수정

다. 검토 및 개선방안

현행 어선원 재해보험법제는 협약에서 요구하는 보호조치를 취할 의무와 비교할 때 일견 현 제도 내에서도 보호의 체계는 갖추고 있는

것으로 판단된다. 그러나 기본적으로 선원법, 어선원재해보험법, 산업재해보상보험법으로 나누어져 있는 체계의 복잡성으로 인해 많은 혼동을 주고, 무엇보다 육상 근로자와 비교하여 형평성 있게 어선원들을 보호하는지 여부도 더욱 검토하여 어선원 보호에 충실을 기해야 할 것이다.

또한 선원법상 선박소유자가 가입하고 선원에게 피보험자로서의 지위를 신설(선원법 제106조 제3항)하여 선원이 보험사업자에게 직접 청구할 수 있는 조항을 보면 수급권 보호에 비교적 충실을 기하고 있다고 사료된다. 그러나 3톤 미만 연근해어선 소유자로 5인 이상 영세어선을 소유한 어선소유자의 경우 자력이 충분하지 않은 경우 어선원 재해보험에 가입할 유인이 적을 수도 있고, 각각의 법령에 따른 절차의 차이로 인해 불합리한 결과를 가져올 수 있어서 이에 대한 추가적인 보호와 연구를 향후 추진해야 할 것이다.

〈표 4-25〉 어선원노동협약 제38조, 제39조 및 관련 국내법

협약	국내법
제38조 1. 회원국은 업무 관련 질병, 부상 혹은 사망에 대하여 국내법령, 규정 혹은 관행에 따라 어선원을 보호하기 위한 조치를 취해야 한다. 2. 업무상 사고 혹은 질병으로 인한 부상의 경우, 어선원은 다음 사항을 이용할 수 있어야 한다. (a) 적절한 의료 서비스 (b) 국내 법률 및 규정에 상응하는 보상 3. 어업 분야의 특성을 고려해, 다음 사항을 통하여 이 조 제1항에서 언급된 보호를 보장	선원법 제106조(재해보상보험 등의 가입 등) ①선박소유자는 해당 선박에 승무하는 모든 선원에 대하여 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령으로 정하는 보험 또는 공제(이하 “재해보상보험 등”이라 한다)에 가입하여야 한다. <개정 2015. 1. 6., 2016. 12. 27.> ② 선박소유자는 재해보상보험 등에 가입할 경우 보험가입 금액은 승선평균임금 이상으로 하여야 한다. <신설 2015. 1. 6., 2016. 12. 27.> ③ 재해보상보험 등에 가입하는 선박소유자는 선원이 재해보상보험 등을 운영하는 사업자(이하 “재해보험사업자 등”이라 한다)

협약	국내법
<p>할 수 있다.</p> <p>(a) 어선소유자의 책임에 대한 시스템 혹은 (b) 의무 보험, 근로자 보상 혹은 기타 제도</p> <p>제39조</p> <p>1. 어선원에 대한 국가 규정이 없는 경우, 각 회원국은 자국 어선에 승선 중인 어선원에 대하여 해상 혹은 외국항에 머무르고 있는 어선에 고용되거나 어선에서 근무하거나 작업하는 동안 어선소유자가 어선원에게 제공되어야 하는 보건 및 의료 관련 책임을 지도록 법, 규정 또는 기타 조치를 채택해야 한다. 이러한 법률, 규정 혹은 기타 조치는 어선원이 본국으로 송환될 때까지 외국에서 치료를 받는 동안 관련 자재 지원 및 (중략) 의료비를 어선소유자가 지출할 책임이 있음을 보장해야 한다.</p> <p>2. 국내법령은 상해가 선박 업무와 관련 없이 발생하였거나 계약 시 질병이나 질환을 은폐하였거나 어선원의 고의적인 부정행위로 인해 상해나 질병이 발생한 경우 어선소유자의 책임 면제를 허용할 수 있다.</p>	<p>에게 보험금을 직접 청구할 수 있도록 선원을 피보험자로 지정하여야 한다. <신설 2016. 12. 27.></p> <p>④ 재해보험사업자 등은 선원·유족 또는 지정대리인이 재해보상을 청구하는 경우에는 「민법」 제469조에도 불구하고 선박소유자를 대신하여 대통령령으로 정하는 기간 내에 재해보상을 하여야 한다. <신설 2016. 12. 27.></p> <p>⑤ 제2항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 재해보상의 청구와 지급에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <신설 2016. 12. 27.></p> <p>어선원 및 어선 재해보상보험법</p> <p>제6조(적용범위) ① 이 법은 모든 어선에 적용한다. 다만 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 어선에 대하여는 이 법에 특별한 규정이 있는 경우에만 적용한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「원양산업발전법」 제6조제1항에 따라 원양어업의 허가를 받은 어선 2. 「해운법」 제24조제2항에 따라 수산물 운송에 종사하는 어선 3. 그 밖에 어선의 규모·어선원 수·위험률·어로(漁撈) 장소 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 어선 <p>② 제1항에 따라 이 법을 적용 받는 어선에 대하여는 「산업재해보상보험법」을 적용하지 아니한다.</p> <p>어선원 및 어선 재해보상보험법 시행령</p> <p>제3조(적용 범위) 법 제6조제1항제3호에서 “대통령령으로 정하는 어선”이란 다음 각 호의 어선을 말한다. <개정 2010. 4. 20., 2015. 5. 18., 2018. 1. 30.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 3톤 미만의 어선. 다만 3톤 이상의 어선 1척 이상을 소유하고 있는 자가 소유하는 3톤 미만의 어선은 제외한다.

협약	국내법
	<p>2. 가족어선원만 승선하는 어선</p> <p>3. 「내수면어업법」에 따라 내수면어업에 사용하는 어선</p> <p>4. 「수산업법」 제27조제1항에 따라 관리선으로 지정 받은 어선. 다만 정치망어업의 관리선으로 지정 받은 어선은 제외한다.</p> <p>5. 「수산업법」 제45조에 따라 시험어업 또는 연구어업·교습어업에 사용하는 어선</p> <p>6. 「어선법」 제2조제1호나목에 따라 수산업에 관한 시험·조사·지도·단속 또는 교습에 종사하는 어선</p> <p>어선원 및 어선 재해보상보험법</p> <p>제16조(보험가입자) ① 이 법을 적용 받는 어선의 소유자는 당연히 어선원 등의 재해보상보험(이하 “어선원보험”이라 한다)의 보험가입자(이하 “당연가입자”라 한다)가 된다. 다만 제6조제1항제3호에 따른 어선의 소유자는 중앙회의 승인을 받아 어선원보험에 가입할 수 있다.</p> <p>② 제1항 단서에 따라 어선원보험에 가입한 어선의 소유자(이하 “임의가입자”라 한다)가 그 보험계약을 해지할 때에는 중앙회의 승인을 받아야 한다.</p> <p>③ 중앙회는 보험관계의 성립일 이후 2년 이상 어선의 소재가 불분명한 경우 등 대통령령으로 정하는 사유로 계속하여 보험관계를 유지할 수 없는 경우에는 그 보험관계를 소멸시킬 수 있다.</p> <p>제49조(어선보험가입자) ① 제6조제1항제1호 및 제2호에 따른 어선을 제외한 어선의 소유자는 어선재해보상보험(이하 “어선보험”이라 한다)에 가입할 수 있다.</p> <p>② 어선보험의 가입금액(이하 “보험가입금액”이라 한다)은 제52조에 따른 보험가입금액에 대통령령으로 정하는 비율을 곱하여 산정한 금액 이상이 되어야 한다.</p>

협약	국내법
	<p>산업재해보상보험법 제6조(적용 범위) 이 법은 근로자를 사용하는 모든 사업 또는 사업장(이하 “사업”이라 한다)에 적용한다. 다만 위험률·규모 및 장소 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 사업에 대하여는 이 법을 적용하지 아니한다.</p> <p>산업재해보상보험법 시행령 제2조(법의 적용 제외 사업) ① 「산업재해보상보험법」(이하 “법”이라 한다) 제6조 단서에서 “대통령령으로 정하는 사업”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업 또는 사업장(이하 “사업”이라 한다)을 말한다. <개정 2008. 8. 7., 2010. 3. 26., 2015. 4. 14., 2018. 9. 18., 2020. 6. 9.> 1. 「공무원 재해보상법」 또는 「군인 재해보상법」에 따라 재해보상이 되는 사업. (중략) 2. 「선원법」, 「어선원 및 어선 재해보상보험법」 또는 「사립학교교직원 연금법」에 따라 재해보상이 되는 사업 3. 삭제 <2017. 12. 26.> 4. 가구 내 고용활동 5. 삭제 <2017. 12. 26.> 6. 농업, 임업(벌목업은 제외한다), 어업 및 수렵업 중 법인이 아닌 자의 사업으로서 상시근로자 수가 5명 미만인 사업</p>

자료: 정대을 외(2007b) pp. 49~51; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정); 「어선원 및 어선 재해보상보호법(시행 2015. 8. 4.) (법률 제13191호, 2015. 2. 3., 일부개정); 「어선원 및 어선 재해보상보호법 시행령(시행 2020. 8. 28.) (대통령령 제30977호, 2020. 8. 26., 타법개정); 「산업재해보상보호법(시행 2020. 6. 9.) (법률 제17434호, 2020. 6. 9., 일부개정); 「산업재해보상보호법 시행령(시행 2021. 1. 12.) (대통령령 제31388호, 2021. 1. 12., 일부개정)」 참고 저자 작성

(15) 준수 및 이행(제40조~제44조)

가. 협약

제40조에서 제44조까지는 협약의 준수 및 이행에 관한 규정을 담고 있다. 먼저 제40조는 국내법령에 따른 검사 및 조사, 감시, 불만 처리, 벌금 및 시정조치 등 본 협약에 부합하는 제도를 구축하여 자국의 기국어선을 효과적으로 관할 통제하여야 할 의무를 회원국에 부과하였다.

제41조는 회원국이 어선의 생활 및 근로조건에 대한 점검이 이루어졌음을 보여주는 당국이 발행한 유효한 문서를 비치해야 하는 의무를 부과한다. 협약 제41조는 모든 어선에 대해서가 아니라 3일 이상 해상에 머무는 어선이면서 24미터 이상이거나, 3일 이상 해상에 머무는 어선이면서 기국 해안선에서 200해리 초과영역 또는 기국 대륙붕 외곽 경계 밖 영역 가운데 해안선으로부터 먼 영역에서 항해하는 어선에 대하여 이 규정 준수를 요구하고 있다.

제42조는 제41조에서 규정하는 기국 책임을 이행하기 위해 충분한 수의 자격 있는 검사관을 지정하여야 하며, 검사 수행과 증명서 발급 업무를 독립적 기관에 위탁할 수 있음을 규정한다. 또한 이러한 경우에도 조사와 증서의 발급에 회원국이 전적인 책임을 진다는 규정도 포함하고 있다.

제43조는 회원국으로서 기국의 의무와 항만국의 조치사항, 항만국의 통지업무, 항만국의 대상선박을 불합리하게 억류 혹은 지연해서는 안 될 의무 등을 규정한다.

먼저 동 조 제1호는 기국으로서 회원국의 의무로 기국어선이 협약 요구사항을 지키지 않는다는 불만사항을 접수하거나 증거를 취득한

경우 ① 사안조사필요조치를 하고 ② 발견된 결함을 시정하기 위한 시정조치가 취해질 것을 보장해야 할 의무를 규정한다. 동 조 제2호는 항만국으로서 회원국은 자국 항구에 기항한 어선이 협약에 일치하지 않는다는 불만사항을 접수하거나 증거를 취득했을 때 ① ILO사무총장 및 해당 어선의 기국정부에 전달할 보고서를 마련하고 ② 명백하게 위험한 선내 조건을 시정하는 데 필요한 조치를 취할 수 있다(may take measures). 동 조 제3호는 항만국의 통지의무를 규정하였는데, 제2호의 조치를 취하는 경우 가장 가까운 기국의 대표부에게 통지할 의무가 있으며, 가능한 경우 대표부를 출석시켜야한다. 또한 이 경우 항만국은 불합리하게 당해 어선을 구류하거나 지연시켜서는 안 된다고 의무사항을 규정한다.

제4호는 본 조의 불만사항이 어선원, 관련 전문단체, 관련 협회, 어선원 노동조합 또는 승선어선원의 안전보건 위험사항 및 어선의 안전성에 관심이 있는 어떠한 자(any person)에 의하여도 제기될 수 있다고 규정한다. 승선어선원만이 아니라 전문단체와 비영리단체(NGOs)가 그들을 대신하여 불만사항을 회원국에 제기할 수 있도록 폭넓은 참여의 기회를 부여하는 조항으로 사료된다.

제5호는 본 조의 규정은 회원국이 명백하게 근거를 발견하지 못하는 불만사항에 대하여는 적용하지 않는다고 규정한다. 해석상 회원국이 조사를 시행한 뒤에 그러한 근거가 명백히 근거가 없음이 발견되지 않는 한 본조의 조치들을 취하여야 할 것이다.

제44조는 이 협약을 비준하지 않은 국가의 기국어선이 이 협약을 비준한 회원국의 기국어선보다 더 유리하게 대우받지 않게 하는 방식(not receive more favorable treatment)으로 협약을 적용하여야 한다고 규정한다. 이는 주로 회원국이 항만국 검색을 할 때에도 입항

하려는 회원국의 기국어선보다 비회원국의 어선에 대하여 유리한 대우를 하는 것을 금지하고, 회원국이 협약을 비준한 취지에 맞도록 형평성 있게 협약에 기반한 항만국 검색 수행과 법률 집행을 도모하려는 취지에서 제정된 것으로 사료된다. 본 규정을 통해서 비회원국도 협약의 국제적 확산에 크게 영향을 받을 수 있고, 주요 원양어업 국가들 중 아직 비준국 상태가 아닌 국가에게도 협약 내용을 기준으로 한 법의 시행과 이행을 유인할 수 있는 조항이다.

나. 국내법

가) 어선원 생활 및 근무조건

(가) 어선원 생활 및 근무조건에 대한 감독

현행 선원법은 승선 어선원의 생활 및 근무조건에 대하여 정해진 규정에 따라 감독하고 있다. 즉, 선원법 제123조는 근로기준 등과 관련된 검사를 규정하여 선원의 근로기준 및 생활기준이 본 법 및 관계 법령에서 정하는 기준에 맞는지 여부에 대해 해수부 장관이 3년마다 선박과 그 사업장에 대하여 검사할 의무를 규정한다. 검사 면제는 해사노동적합증서를 선내에 비치해 둔 선박일 시 가능하다. 또한 제2항에서는 어선법에 의한 어선에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제1항의 검사주기를 늘릴 수 있다고 규정하였다.

(나) 개선방안

제123조에 따른 선원근로기준검사는 대부분 상선에 대하여 적용되는 것으로 파악된다. 제2항에서 어선에 대하여 검사주기를 늘릴 수 있다고 하는데, 이를 규정한 법령을 찾기 어렵다.

협약이 비준된다면 3일 이상 해상에 머무는 24미터 이상 어선이나

기국 해안선에서 200해리 초과영역을 항해하는 어선에 대하여는 반드시 준수할 것을 요구하고 있기에 이에 부합되도록 어선원의 근로 및 생활조건에 대한 검사를 수검하고 당국이 발행한 유효한 증서를 어선에 구비해야 할 것이다.

나) 기국으로서의 의무

(가) 원양어선의 안전관리지침

원양산업발전법은 2019년 11월 27일 제4절 원양어선의 안전관리 조항을 신설하여 안전조업을 위한 원양어선의 안전관리지침을 원양어업자가 작성하여 해수부 장관에게 제출하고, 선박에 비치하게 하였다. 본 법에 따라 원양어업자는 안전관리 책임자를 두어야 하고(동법 제28조의3), 해양수산부는 해사안전법 제58조 제2항에 따른 해사안전감독관에 의해 안전관리지침 준수와 이행 상태를 확인하여야 한다(동법 제28조의4). 이와 같이 기국의 의무로서 원양어선에 대한 안전관리 체계를 구성하고 있다.

(나) 항만국 검색 의무

선원법 제132조는 외국선박에 대한 검사를 통해 해사노동협약에서 정한 선원의 근로 생활기준 충족 여부를 검사하도록 하고 있다. 동 조항은 상선원에 대하여만 적용되는 것으로 파악된다. 또한 해외에서 잡은 어획물을 실은 어선의 항만국 검색과 관련하여 원양산업발전법 제14조 항만국 검색 관련 조항을 두어 주로 IUU어업과 관련된 위반사항 등을 적발하기 위해 장부서류 검사, 관계인에 대한 질문 등을 할 수 있도록 하고, IUU어업과의 관련성이 확인된 경우 입출항, 항만서비스 등의 제공을 금지하도록 하였다.

(다) 검토 및 개선방안

어선원의 근로조건 조사 등 항만국의 의무와 관련하여 현행 선원법 제132조는 해사노동협약만을 상정하고 검색하는 것으로 파악되기에 협약이 비준된다면 어선원노동협약의 규정에 맞게 현행법의 보강이 필요할 것으로 사료된다.

〈표 4-26〉 어선원노동협약 제40조~제44조 및 관련 국내법

협약	국내법
제40 조 각 회원국은 국내법을 혹은 규정에 따라 검사, 보고, 감시, 불만사항 처리 절차, 벌칙 및 시정 조치를 포함하여 본 협약의 요구사항을 준수하는 체계를 구축함으로써 자국선박에 대한 관할권과 통제를 효과적으로 행사해야 한다.	선원법 제123조(선원의 근로기준 등에 대한 검사) ① 해양수산부 장관은 선원의 근로기준 및 생활기준이 이 법이나 관계 법령에서 정하는 기준에 맞는지 확인하기 위하여 3년마다 선박과 그 밖의 사업장에 대하여 검사를 하여야 한다. 다만 해양수산부 장관은 제136조제1항에 따라 해사노동적합증서 등을 선내에 갖추어 둔 선박에 대하여는 검사를 면제할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.> ② 「어선법」에 따른 어선에 대하여는 대통령령으로 정하는 바에 따라 제1항에 따른 검사주기를 늘릴 수 있다.
제41 조 1. 회원국은 다음 사항이 해당되는 어선이 3일 이상 해상에 머무른다면 (a) 길이 24미터 이상인 경우 (b) 일반적으로 기국 해안선으로부터 200해리를 초과하는 영역에서 항해하거나 해안선으로부터 보다 먼 기국 대륙붕 외곽 경계 밖에서 항해하는 경우	제124조(행정처분) ① 해양수산부장관은 선박소유자나 선원이 이 법, 「근로기준법」(제5조제1항에 따라 선원의 근로관계에 관하여 적용하는 부분만 해당한다. 이하 같다) 또는 이 법에 따른 명령을 위반하였을 때에는 그 선박소유자나 선원에 대하여 시정에 필요한 조치를 명할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.> ② 해양수산부 장관은 선박소유자나 선원이 제1항에 따른 명령에 따르지 아니하는 경우로서 항해를 계속하는 것이 해당 선박과 승선자에게 현저한 위험을 불러일으킬 우려가 있는 경우 그 선박의 항해정지를 명하거나 항해를 정지시킬 수 있다. 이 경우 선박이
해당 어선이 생활 및 근로 조건에 관한 본 협약의 규정을 준수하고 있다는 것이 관할당국 또는 관할당국 대리자에 의해 점검되었음을 증명하는 관할당국이 발행한 유효한 문서를 선내에 비치하도록 요구해야 한다.	
2. 해당 문서의 유효기간은 국내 혹은 국제 어선안전인증서의 유효기간과 일치하는 것이 가능하나 어떠한 경우에도 유효기간이 5	

협약	국내법
<p>년을 초과하면 안된다.</p> <p>제42조</p> <p>1. 관할당국은 제41조에 명시된 책임을 다하기 위해 충분한 수의 자격을 갖춘 검사관을 임명해야 한다.</p> <p>2. 회원국은 어선 내 생활 및 근로여건 검사를 위한 효과적인 시스템을 구축함에 있어, 업무 수행에 적합하고 독립적이라고 인정되는 공공기관 또는 기타 단체가 검사 수행과 증명서 발급 업무를 수행할 수 있도록 허가할 수 있다. 이러한 경우, 회원국은 자국 어선의 생활 및 근로환경에 관련 관련 검사 및 서류 발급에 대하여 전적인 책임을 진다.</p> <p>제43조</p> <p>1. 자국 어선이 본 협약의 요건에 부합하지 않는다는 불만사항을 접수하거나 증거를 획득한 경우, 회원국은 문제를 조사하고 발견한 결함을 시정하기 위한 조치가 취해지도록 보장해야 한다.</p> <p>(중략)</p> <p>4. 본 조의 목적을 위해, 어선원의 안전보건 관련 위험에 관한 사항을 포함해 선박의 안전에 관심 있는 어선원, 관련 전문기관, 관련 협회, 노동조합은 불만사항을 제출할 수 있다.</p> <p>(후략)</p> <p>제44조</p> <p>회원국은 본 협약을 비준하지 않은 국가의 어선이 본 협약을 비준한 회원국의 어선보다 더 나은 대우를 받지 않도록 이 협약을 적용해야 한다.</p>	<p>항해 중일 때에는 해양수산부 장관은 그 선박이 입항하여야 할 항구를 지정하여야 한다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>③ 해양수산부 장관은 제2항에 따른 처분을 한 선박에 대하여 그 처분을 계속할 필요가 없다고 인정하면 지체 없이 그 처분을 취소하여야 한다.</p> <p>제132조(외국선박에 대한 점검) ① 해양수산부장관은 소속 공무원에게 국내 항(정박지를 포함한다. 이하 같다)에 있는 외국선박에 대하여 다음 각 호의 사항을 점검하게 할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 기국에서 발급한 승무정원증명서와 그 증명서에 따른 선원의 승선 여부 2. 선원당직국제협약의 항해당직 기준에 따른 항해당직의 시행 여부 3. 선원당직국제협약에 따른 유효한 선원자격증명서나 그 면제증명서의 소지 여부 4. 해사노동협약에 따른 해사노동적합증서 및 해사노동적합선언서의 소지 여부 5. 해사노동협약에 따른 선원의 근로기준 및 생활기준의 준수 여부 <p>② 해양수산부 장관은 제1항에 따라 점검을 할 경우 소속 공무원으로 하여금 그 선박에 출입하여 장부·서류 및 그 밖의 물건을 점검하고, 해당 선원에게 질문을 하거나 선원의 근로기준 및 생활기준 등에 대하여 직접 확인하게 할 수 있다. <개정 2013. 3. 23.></p> <p>③ 제1항제1호부터 제3호까지의 규정에 해당하는 사항에 대한 점검은 「선박안전법」 제68조에 따른다.</p> <p>원양산업발전법</p> <p>제14조(항만국 검색) ① 해외에서 어획물을 실은 선박이 국내항에 입항하고자 할 때에는 입항 48시간 전에 어획물의 명칭, 수량, 어획증명서 등을 입증하는 서류 등을 해양수산부</p>

협약	국내법
	<p>령으로 정하는 바에 따라 해양수산부 장관에게 제출하여 입항신고를 하여야 한다. <개정 2008. 2. 29., 2013. 3. 23., 2013. 7. 30., 2015. 1. 6., 2020. 2. 18.></p> <p>② 해양수산부 장관은 제1항에 따라 신고한 선박이 불법·비보고·비규제 어업을 하였거나 이를 지원하였다는 충분한 증거가 있는 경우 선박의 입항을 금지할 수 있다. <신설 2015. 1. 6.></p> <p>③ 해양수산부 장관은 제1항에 따라 신고한 선박이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 항만국 검색을 하는 공무원에게 해당 선박에 승선하여 불법·비보고·비규제 어업 관련 어획물·장부·서류 또는 그 밖의 물건을 검사하거나 관계인에게 질문하게 할 수 있다. <신설 2013. 7. 30., 2015. 1. 6., 2020. 2. 18.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 국제수산기구가 관리하는 어종의 수산물을 실은 경우 2. 국제수산기구 또는 외국 정부에 불법·비보고·비규제 어업 선박으로 등재된 경우 3. 국제수산기구나 외국 정부가 불법·비보고·비규제 어업 의심 선박으로 통보하면서 검색을 요청한 경우 4. 외국 정부에 의하여 불법·비보고·비규제 어업 국가로 지정된 국가의 국적선박 5. 외국 정부와 체결한 불법·비보고·비규제 어업 방지협력에 관한 협정에서 정하고 있는 어종을 실은 경우 6. 해양수산부 장관이 불법·비보고·비규제 어업 선박으로 의심되는 증거가 있거나 특별히 검색이 필요하다고 인정하는 경우 <p>④ 해양수산부 장관은 제3항에 따른 항만국 검색 결과 불법·비보고·비규제 어업과 관련성이 확인된 경우 선박의 입항·출항 및 항만의 이용을 금지하거나 어획물의 양륙·전재·포장·가공 및 연료와 물자의 공급, 정비·수리 등 항만서비스 이용 등을 제한할 수 있</p>

협약	국내법
	<p>다. <개정 2008. 2. 29., 2013. 3. 23., 2013. 7. 30., 2015. 1. 6.></p> <p>⑤ 제3항에 따라 출입·검사를 하는 공무원 은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다. <개정 2013. 7. 30., 2015. 1. 6.></p> <p>⑥ 제2항 및 제4항에 따른 입항·출항 금지, 제3항에 따른 검사·질문 등에 관하여 필요 한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>제4절 원양어선의 안전관리 <신설 2019. 11. 26.> [시행일 : 2020. 11. 27.]</p> <p>제28조의2(안전관리지침의 작성 등) ① 원 양어업자는 안전한 조업을 위하여 해양수산 부령으로 정하는 바에 따라 원양어선의 안전 관리지침(이하 “안전관리지침”이라 한다)을 작성하여 해양수산부 장관에게 제출하고 선 박에 비치하여야 한다.</p> <p>② 해양수산부 장관은 제1항에 따라 안전관 리지침을 제출 받은 때에는 원양어선의 안전 을 확보하기 위하여 필요한 경우 그 이유를 명시하여 원양어업자에게 보완을 요구할 수 있다.</p> <p>③ 원양어업자는 제2항에 따라 해양수산부 장관으로부터 안전관리지침의 보완을 요구 받은 경우 안전관리지침에 그 내용을 반영하 여야 한다.</p> <p>④ 해양수산부 장관은 원양어업자의 안전 관리지침에 대한 준수 여부를 정기 또는 수시 로 점검할 수 있다.</p> <p>⑤ 원양어업자는 제1항에 따른 안전관리지 침 작성 및 제출 등의 업무를 「해사안전법」 제51조에 따른 안전관리대행업자에게 대행 하게 할 수 있다. 이 경우 원양어업자는 그 사 실을 10일 이내에 해양수산부 장관에게 알려 야 한다.</p> <p>⑥ 제1항부터 제4항까지의 규정에 따른 안 전관리지침 제출 절차 및 점검에 필요한 사</p>

협약	국내법
	<p>항은 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>⑦ 원양어선의 안전운항을 위하여 원양어업자등이 지켜야 하는 사항 등 안전관리지침에 포함되어야 하는 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>[본조신설 2019. 11. 26.]</p> <p>[시행일 : 2020. 11. 27.] 제28조의2 제28조의3(안전관리책임자) ① 원양어업자는 안전관리지침의 수립·이행 및 원양어선의 안전운항을 위하여 안전관리책임자를 두어야 한다.</p> <p>② 제1항에 따른 안전관리책임자의 자격기준·인원 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>[본조신설 2019. 11. 26.]</p> <p>[시행일 : 2020. 11. 27.] 제28조의3 제28조의4(해사안전감독관) ① 「해사안전법」 제58조제2항에 따른 해사안전감독관은 <u>해양수산부령으로 정하는 바에 따라 안전관리지침의 준수와 이행의 상태를 확인하여야 한다.</u></p> <p>② 해사안전감독관은 원양어선의 안전운항을 위하여 필요하면 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부 장관에게 다음 각 호의 사항을 요청할 수 있다. 이 경우 해양수산부 장관은 해사안전감독관의 요청이 타당하면 그에 따라야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 출항의 정지 명령 2. 원양어업자의 안전관리지침 위반에 대한 조치 <p>③ 제2항에도 불구하고 원양어선의 안전확보를 위하여 긴급히 조치하여야 할 사유가 있는 경우에는 해사안전감독관은 직접 원양어업자 또는 원양어선의 선장에게 출항정지를 명할 수 있다. 이 경우 해사안전감독관은 그 사실을 지체 없이 해양수산부장관에게 보고하여야 한다.</p> <p>④ 해사안전감독관은 원양어선에 출입하</p>

협약	국내법
	<p>여 해당 선박의 안전검사 및 조사를 할 수 있고, 원양어업자는 해사안전감독관이 안전검사 및 조사와 관련하여 요청하는 사항에 대하여 협조하여야 한다.</p> <p>⑤ 제4항에 따라 출입·검사 등을 실시하는 해사안전감독관은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다. [본조신설 2019. 11. 26.] [시행일 : 2020. 11. 27.] 제28조의4</p> <p>해사안전법 제58조(지도·감독) ① 해양수산부 장관은 해양사고가 발생할 우려가 있거나 해사안전관리의 적절한 시행 여부를 확인하기 위하여 필요한 경우 등 해양수산부령으로 정하는 경우에는 제2항에 따른 해사안전감독관으로 하여금 정기 또는 수시로 다음 각 호의 조치를 하게 할 수 있다. 다만 「수상레저안전법」에 따른 수상레저기구와 선착장 등 수상레저시설, 「유선 및 도선 사업법」에 따른 유·도선, 유·도선장에 대해서는 그러하지 아니하다. <개정 2013. 3. 23., 2014. 5. 14.></p> <p>1. 선장, 선박소유자, 안전진단대행업자, 안전관리대행업자, 그 밖의 관계인에게 출석 또는 진술을 하게 하는 것</p> <p>2. 선박이나 사업장에 출입하여 관계 서류를 검사하게 하거나 선박이나 사업장의 해사안전관리 상태를 확인·조사 또는 점검하게 하는 것</p> <p>3. 선장, 선박소유자, 안전진단대행업자, 안전관리대행업자, 그 밖의 관계인에게 관계 서류를 제출하게 하거나 그 밖에 해사안전관리에 관한 업무를 보고하게 하는 것</p> <p>② 제1항에 따른 지도·감독 업무를 수행하기 위하여 해양수산부에 해사안전감독관을 둔다. 다만 제99조제1항에 따라 해양수산부장관의 지도·감독 권한의 일부를 위임하는 경우에는 그 권한을 위임받은 기관의 장이</p>

협약	국내법
	<p>소속된 기관에 해사안전감독관을 둔다. <신설 2014. 5. 14.></p> <p>③ 제1항제1호 또는 제2호의 조치(이하 “지도·감독”이라 한다)를 실시하려는 해사안전감독관은 지도·감독 실시일 7일 전까지 지도·감독의 목적, 내용, 날짜 및 시간 등을 서면으로 해당 지도·감독의 대상이 되는 자에게 알려야 한다. 다만 긴급한 경우 또는 사전에 지도·감독의 실시를 알리면 증거 인멸 등으로 해당 지도·감독의 목적을 달성할 수 없다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니할 수 있다. <개정 2014. 5. 14.></p> <p>④ 제1항에 따라 지도·감독을 실시하는 해사안전감독관은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 내보여야 한다. <개정 2014. 5. 14.></p> <p>⑤ 제1항에 따라 지도·감독을 실시한 해사안전감독관은 그 결과를 서면으로 해당 지도·감독의 대상이 되는 자에게 알려야 한다. <개정 2014. 5. 14.></p> <p>⑥ 제2항에 따른 해사안전감독관의 자격·임면 및 직무 범위에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. <신설 2014. 5. 14.></p> <p>⑦ 제1항부터 제5항까지에서 규정한 사항 외에 지도·감독에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</p> <p>제59조(개선명령) ① 해양수산부 장관은 지도·감독 결과 필요하다고 인정하거나 해양사고의 발생 빈도와 경중 등을 고려하여 <u>필요하다고 인정할 때에는 그 선박의 선장, 선박소유자, 안전관리대행업자, 그 밖의 관계인에게 다음 각 호의 조치를 명할 수 있다.</u> <개정 2013. 3. 23., 2014. 5. 14.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박시설의 보완이나 대체 2. 소속 직원의 근무시간 등 근무 환경의 개선 3. 소속 임직원에게 대한 교육·훈련 실시 4. 그 밖에 해사안전관리에 관한 업무의 개선

협약	국내법
	② 해양수산부 장관은 제1항제1호에 따른 조치를 명할 경우에는 선박시설을 보완하거나 대체하는 것을 마칠 때까지 해당 선박의 항행정지를 함께 명할 수 있다.

자료: 정대을 외(2007b) pp. 51~55; 「선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)」; 「원양산업발전법(시행 2020. 11. 27.) (법률 제16645호, 2019. 11. 26., 일부개정)」, 「해사안전법(시행 2020. 8. 28.) (법률 제16568호, 2019. 8. 27., 타법개정)」 참고 저자 작성

4. 소결

협약의 원칙적인 적용 대상은 강, 호수, 운하에서의 어로를 포함한 모든 어로작업을 포함한다. 한편 제3조의 면제, 제4조의 점진적 적용을 종합적으로 고려해보았을 때 길이 24미터 이상 어선, 7일을 초과하여 해상에 머무는 어선, 통상적 기국해안선에서 200해리 초과영역에서 항해하는 어선, 항만국의 통제 대상이 되는 어선에 대하여는 점진적 이행이 불가하며, 즉시 협약이 이행되어야 한다. 따라서 이러한 어선들에 대하여는 협약의 국내 발효와 함께 적용되어야만 할 것으로 예상되기 때문에 보다 면밀히 국내법의 체계 정비작업을 서둘러야 할 것으로 사료된다.

또한 제3조의 면제, 제4조의 점진적 적용 조항들도 주장만 하면 바로 그러한 주장이 받아들여지는 것이 아니다. 면제의 경우 강, 호수, 운하에서 어로작업에 종사하는 어선과 한정된 범주의 어선원 또는 어선에 대하여 요청할 수 있다. 그러나 어선원의 특별한 근무조건이나 어선조업의 견지에서 중대한 성질의 특별한 문제(special problems of a substantial nature)가 발생할 경우에 한해 요청할 수 있고, 또한 면제를 요청하는 범주의 어선원에게 동등성 조치를 기술하여 국제노

동기구에 제출해야 하며 그 이후에도 후속조치를 지속적으로 업데이트하여 추후 소통하도록 되어 있는 등 일견 까다로운 요건들이 함께 제시되어 있기 때문에, 협약의 비준을 상정할 때 이 부분에 대하여도 사전에 세심한 검토와 근거 마련이 필요하다고 판단된다. 약 95%에 해당하는 20톤 이하 국내어선에 대하여 영세성 등을 사유로 하여 면제를 주장하는 경우 그것이 어선조업의 견지에서 중대한 성질의 특별한 문제가 되는 것으로 포섭 가능할지 계속적으로 검토가 필요하다. 또한 그것이 받아들여진다고 하여도 국내 수산업 발전과 관련하여 바람직할 것인지도 고려해야 한다. 동 협약을 비준한다면 단기적으로는 일부 어선 범주에 대하여 규정 이행을 면제 받더라도, 계속 적용을 면제받으면서 비준 상태를 유지하기는 현실적으로 어려울 것으로 사료된다. 국제노동기구에 동등성 조치에 대한 후속보고를 계속해야 하기 때문이다(협약 제3조 제3항 및 제2조 제3항).

제4조 점진적 적용의 경우도 건강진단서, 선원명부, 근로계약서의 어선원 소지 보장 의무, 위험성 평가, 업무상 재해 사망 시 보호조치는 점진적으로 이행할 수 있다. 단, 24미터 이상인 어선, 7일 초과 해상에 머무는 어선, 200해리 초과 영역에서 통상적으로 항해하는 어선, 제43조의 항만국 통제의 대상이 되는 어선의 경우는 점진적 적용이 불가하고 바로 적용해야 한다(협약 제4조제2항).

협약은 각 조항에 따라서 대상이 되는 어선의 규모를 상정하여 놓았다. 가령 협약 부속서 제3장은 거주설비에 대하여는 원칙적으로 신어선을 대상으로 하고 있으나 협의에 의하여 현존 어선으로 확대할 수 있다는 점 등을 명시하였다(부속서 제3장 제2조). 협약은 또한 길이와 총톤수에 관한 동등성 조항을 부속서 제3장 제8조에 두어 일부의 제한적 조항에 대하여만 본 동등성 조항을 적용하여야 함을 한

정하였다. 그러나 당해 조항은 길이와 총톤수 규정 사이의 상관관계에 대하여 일정한 시사점을 주기 때문에 협약의 다른 조항을 해석할 때도 시사점을 주고 있다.

상기 분석 내용을 바탕으로 어선원노동협약 비준 시 개정이 필요한 국내법을 정리하면 다음과 같다.

〈표 4-27〉 어선원노동협약 비준 대응 국내법 개정 필요 사항

구분		어선원노동협약	국내법 개정 내용	비고
제1장 정의 및 적용범위	제1조	정의	• 선원법 제2조 (정의)	
	제2조	범위	• 선원법 제3조 (적용범위)	
	제3조	면제		
제2장 일반원칙	제6조	이행	• 점진적 이행 가능성 고려	
	제7조	관할당국 및 조정		
	제8조	어선소유자, 어선장 및 어선원의 책임		
제3장 어선의 선내 근로에 관한 최소요건	제9조	최저연령	• 선원법 내에 어선원 최저연령 관련 제한은 없으나 근로기준법으로 대응 가능 (제64조, 제65조, 시행령 제35조, 시행규칙 11조) • 야간근로의 경우 선원법 제92조로 대응 가능	
	제10조	건강진단	• 선원법 제87조, 제 52조의 2로 일부 대응 가능 • 건강진단서 내용 및 유효기간 등 세부 내용 관련 선원법 시행규칙 개정 필요	
	제11조			
	제12조			
제4장 근무조건	제13조	승무정원과 휴식시간	• 선원법 제65조 및 제75조 개정 필요(어선 포함)	
	제14조			
	제15조	선원명부	• 선원법 제20조, 제44조로 대응 가능	

구분	어선원노동협약	국내법 개정 내용	비고
	제16조	어선원의 근로계약	<ul style="list-style-type: none"> •선원법 제27조, 근로기준법 제17조 및 시행령 제8조로 대응 가능 •부속서II 고려 선원법 및 선원법 시행령 내 관련 규정 개정 필요 •선원법 내 근로계약서 관련 규정 신설 필요
	제17조		
	제18조		
	제19조		
	제20조		
	제21조	송환	<ul style="list-style-type: none"> •선원법 제38조 송환비용 관련 내용 검토 필요
	제22조	직업소개	<ul style="list-style-type: none"> •일부 내용은 선원법으로 대응 가능하나 세부 협약 사항에 대한 보완을 위해 시행령 개정 필요
	제23조 제24조	어선원의 임금 지급	<ul style="list-style-type: none"> •선원법 제53조 개정 필요
제5장 거주구역 및 식량	제25조	거주구역 및 식량	<ul style="list-style-type: none"> •어선 거주구역 관련 이행 대상 어선 범위 조정 필요 •무료급식 및 운영 비용 관련 선원법 조항 보완 필요 •식량 및 식수 관련 선원법 시행령 제32조 보완 필요
	제26조		
	제27조		
	제28조		
제6장 의료관리, 보건 및 사회보장	제29조	의료관리	<ul style="list-style-type: none"> •선원법 내 의료장비 비치에 관한 의무규정 명시 필요 •현행 시행법 시행규칙의 의료관리자 업무를 어선소유자 의무로 규정 필요 •선원법 제84조, 제85조, 제86조 등 의료진 승선 관련 규정 검토 필요 •선원법 시행규칙 제49조 단서 규정 삭제 필요 •육상 진료 관련 선원법 제82조, 제89조 보완 필요
	제30조		
	제31조	산업안전보건 및 사고예방	<ul style="list-style-type: none"> •선내 안전보건 기준 제정 시 어선소유자, 선장 등의 직무 또는 의무 사항을 구체적으로 규정 필요 •선박소유자의 보호복·보호장비 제공 의무 관련 선원법 제82조

구분	어선원노동협약	국내법 개정 내용	비고
	제32조	보완 필요 • 교육 관련 선원법 규정에 어선원 포함 • 위험성 평가 관련 선원법 제79조 보완 필요	
	제33조		
	제34조	사회보장 • 선원법 내 전반적인 사회보장 내용 보완 필요	
	제35조		
	제36조		
	제37조	업무상 질병, 상해 또는 사망 시 보호 • 현 제도 내 존재하나 체계가 복잡하여 혼란을 야기하므로 조정 필요 (선원법 제106조, 어선원 및 어선 재해보상보험법 제3조, 제6조, 제16조, 제49조, 산업재해보상보험법 제6조, 산업재해보상보험법 시행령 제2조) • 육상 근로자와의 비교 검토 필요	
	제38조		
	제39조		
제7장 준수 및 이행	제40조	준수 및 이행 • 항만국 의무와 관련하여 선원법 제132조 보강 필요	
	제41조		
	제42조		
	제43조		
	제44조		

자료: 저자 작성

향후 국내법을 정비하는 과정에서 길이 혹은 총톤수 중 어느 것을 기준으로 협약의 적용 대상으로 삼을 것인지에 대하여는 더 많은 검토가 필요할 것으로 보인다. 다만 우리 수산업 관련 현행법상 대부분의 경우 톤수 기준으로 적용 범위를 구분하고 있기 때문에 현행법과의 체계성과 본 협약 적용 시 혼란 감소를 위하여 톤수 기준으로 본 협약의 적용 대상을 정리하는 것이 더 바람직한 것으로 사료된다.

현행법이 20톤 이상 어선을 기준으로 선원법 및 근로기준법으로 어선원 노동 관계 법률을 이원화하였고, 어선원 재해보상보험 관련

하여서는 선원법, 어선원재해보험법, 산업재해보상보험법으로 삼원화되어 있어 단순히 적용 법만 다른 것이 아니라 보상 절차와 보상 기준에까지 차이가 나타나고 있다. 협약 비준과 함께 이 부분에 대한 종합적인 검토가 필요하다.

또한 특히 최근 많이 문제가 되고 있는 외국인어선원에 대한 최저 임금 차별, 재해보상의 차등, 위법적인 신분증 압수, 모집 과정에서 현행법 위반 문제 등의 여러 문제¹⁰¹⁾¹⁰²⁾도 단기, 중기, 장기 차원에서 현실적인 대응방안을 같이 모색해야 할 것으로 사료된다. 당장 현행법 위반의 소지가 있는 위법적 신분증 압수, 모집 과정의 문제, 승선 대기 중 환경 등에 대하여는 단기적 처방이 필요할 것으로 사료된다.

제2절 IMO 어선안전협약(케이프타운협약)

1. 목적 및 특징

통칭 ‘케이프타운협약’으로 불리는 ‘IMO 어선안전협약(CTA: Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1997)’은 국제해사기구(IMO)가 2012년 채택한 협약으로, 어선의 구조·설비·장치 및 운영 규정과 관련된 전반적인 기준을 제시하여 어선에서

101) 선원이주노동자 인권네트워크, 공익법센터 어필, 「누가 이들을 바다에 붙잡았나: 한국어선에서 일하는 이주노동자 인권실태 모니터링 보고서」, (검색일: 2020. 6.22).

102) 선원이주노동자인권네트워크, 공익법센터 어필, 김종철(2017), pp. 20~26.

근무하는 모든 사람의 안전을 보장하고 불법적인 조업을 하지 않기 위해 수립되었다.

동 협약의 서문에서 나타내는 바와 같이 1977년 토레몰리노스협약과 1993년 토레몰리노스의정서는 기술적·법적 제약 때문에 발효되지 못하였다.¹⁰³⁾ 그러나 지속적인 어선 사고 발생 및 불법어업 증가로 어선 분야 국제협약의 중요성이 증가하였다. 또한 상선을 대상으로 하는 국제해상인명안전협약(SOLAS)이 1974년 11월 작성된 이후 1980년 발효됨¹⁰⁴⁾으로써 상선과 동등한 수준의 어선안전 보장 필요성이 꾸준히 제기되었다.

〈표 4-28〉 케이프타운협약과 기존 협약(안)의 비교

제목	주요 내용
토레몰리노스 국제협약 (1997년)	<ul style="list-style-type: none"> • 어선과 어선원의 안전에 관한 국제기준을 마련하기 위해 추진하였으나, 강화된 안전기준에 대한 각국의 부담과 엄격한 발효조건으로 미발효 • 발효요건 : 24m 이상, 전 세계 어선 선복량 중 50% 이상을 소유하는 15개국 이상 비준
토레몰리노스의 정서 (1993년)	<ul style="list-style-type: none"> • 토레몰리노스협약(1977)의 일부 규정이 이행 곤란함을 감안하여 기준을 개정하고, 발효 조건을 완화하였음에도 각국의 가입 저조로 미발효 • 발효요건 : 24m 이상 어선의 합계 척수 1만 4,000척 이상, 15개국 이상 비준
남아공 케이프타운협약 (2012년)	<ul style="list-style-type: none"> • 토레몰리노스의정서(1993)의 조속한 이행을 위해 길이를 톤수로 환산하여 적용하고 면제 규정 추가와 발효조건 완화에도 불구하고 미발효 • 발효요건 : 24m 이상 어선의 합계 척수 3,600척 이상, 22개국 이상 비준

자료: 해양수산부(2017), pp.7~50 참고 저자 재구성

103) IMO(2018, pp.1~2) Cape town agreement of 2012, consolidated text of the regulations annexed to the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, as modified by the Cape Town Agreement of 2012., 2018 edition, Foreword, (중략)

104) 한국은 1981년 3월 발효하였다.

〈표 4-29〉 SOLAS의 구성

장	내용 (500톤 이상 화물선 등 대상)
제1장	일반사항
제2장	구조, 복원성, 기관·전기·소화설비
제3장	구명설비
제4장	무선설비
제5장	항해안전
제6장	화물운송
제7장	위험물운송
제8장	원자력선
제9장	안전운항 관리
제10장	고속선 안전조치
제11장	해상안전 특별조치
제12장	산적화물선 추가조치
제13장	준수의 검증
제14장	극지운항 안전조치

주: SOLAS 예외 대상은 어선, 군함, 500톤 미만 화물선, 무동력선, 목선, 요트 등

자료: 국제해사기구 〈SOLAS 협약〉(검색일: 2020.7.18.) 참고 저자 재구성

2019년 10월 21~23일 대한민국을 포함한 48개국이 토레몰리노스 선언에 서명함으로써 향후 케이프타운협약 기준을 약속했으며,¹⁰⁵⁾ 2020년 4월 기준 14개 국가가 가입하였다.¹⁰⁶⁾

105) 2019년 10월 21~23일 스페인 토레몰리노스에서 열린 IMO 주최 각료회의에서 대한민국을 포함한 48개국이 동 협약의 10주년을 맞이하는 2022년 10월 11일까지 케이프타운협약 기준을 약속하는 토레몰리노스선언(Torremolinos Declaration)에 서명하였다. 국제해사기구 보도자료(검색일 : 2020. 4. 22).

106) 2020년 2월 18일, 핀란드는 14번째 케이프타운협약 가입국이 되었다. Safety 4 Sea, 〈Finland joins cape town agreement on fishing vessel safety〉(검색일: 2020. 4. 22). 참고.

〈표 4-30〉 케이프타운협약 비준 및 비준계획 국가(2020년 4월 기준)

구분	비준 국가(14)	비준계획 국가(35)
유럽(12)	네덜란드, 노르웨이, 독일, 덴마크, 벨기에, 스페인, 아이슬란드, 프랑스, 핀란드	아일랜드, 영국, 크로아티아
아프리카 (16)	남아공, 콩고, 상투메 프린시페	가나, 가봉, 기니, 기니비사우, 나미비아, 나이지리아, 라이베리아, 모잠비크, 시에라리온, 우간다, 중아공, 콩고민주공화국, 토고
아시아& 오세아니아 (12)	룩제도	뉴질랜드, 대한민국, 레바논, 마셜제도, 바누아투, 방글라데시, 인도네시아, 중국, 키리바시, 파푸아뉴기니, 피지
아메리카 (9)	세인트키츠네비스	벨리즈, 니카라과, 아르헨티나, 에콰도르, 칠레, 코스타리카, 파나마, 페루

자료 : 국제해사기구 보도자료(검색일: 2020.6.25) 참고 저자 작성

2. 주요 내용

케이프타운협약은 모든 어선을 대상으로 하는 것이 아니라 길이 24m 이상 혹은 그에 상응하는 300톤 이상 어선만을 대상으로 한다. 이는 공해상 상업적 조업을 하는 선박의 대표적인 크기가 24m/300톤 이상이기 때문이다. 24m 이하 선박은 일반적으로 배타적 경제수역 내에서 조업하므로 각 국가의 안전법 규정을 따른다.

케이프타운협약은 총 10개의 장으로 구성되어 있으며 장마다 적용 대상 선박과 이행까지의 기한이 상이하다. 제2장부터 제6장까지는 비준 시 이행해야 하나 제7장, 제8장, 제10장은 비준 후 5년 이내까지 이행하면 되며 제9장은 비준 후 10년 이내에 이행하면 된다고 명시되어 있다¹⁰⁷⁾.

〈표 4-31〉 케이프타운협약의 주요 내용

장	주요 내용	적용 대상	이행시 점
제1장	총칙 (General Provisions)	24m 이상 신조선	비준 시
제2장	구조, 수밀성 및 설비 (Construction, watertight integrity and equipment)	24m 이상 신조선	비준 시
제3장	복원성 및 관련 내항성 (Stability and associated seaworthiness)	24m 이상 신조선	비준 시
제4장	기관, 전기 및 무인기관구역 (Machinery and electrical installations and periodically unattended machinery spaces)	45m 이상 신조선	비준 시
제5장	방화, 탐지, 소화 및 소화작업 (Fire protection, fire detection, fire extinction and fire fighting)	45m 이상 신조선 /예외 있음	비준 시
제6장	선원 보호 (Protection of the crew)	24m 이상 신조선	비준 시
제7장	구명 설비 및 장치 (Life-saving appliances and arrangements)	45m 이상 신조선 단, 현존선(Reg.13, 14)	현존선 경우 비준 후 5년 이내 (Reg.1(4))
제8장	비상조치, 소집 및 훈련 (Emergency procedures, musters and drills)	24m 이상 신조선 및 현존선	현존선 경우 비준 후 5년 이내 (Reg.1(4))
제9장	무선통신 (Radiocommunications)	45m 이상 신조선 및 현존선	현존선 경우 비준 후 10년 이내 (Reg.1(4))
제10장	선박 항해 설비 및 장치 (Shipborne navigational equipment and arrangements)	24m 이상 신조선 및 현존선	현존선 경우 비준 후 5년 이내 (Reg.1(4))
부록	증서 및 부속설비기록 (Certificate and record of equipment)	-	-

자료: IMO(2018) pp.7~173; 나형진 외(2011), p. 8; The Pew Charitable Trusts 요약
〈케이프타운협약 설명〉(검색일: 2020. 6. 1), p. 5를 참고하여 저자 재작성

107) IMO(2018) p. 9, Part A, Regulation 1 (4) 참고

3. 국내 법 제도와와의 비교 분석

1) 각 조항에 따른 세부 분석

(1) 총칙

가. 적용범위 및 동등성 규정

제1장 총칙은 협약 적용 범위, 발효 요건, 이행 시기 등을 규정하고 있다. 제1조 제(1)항에 따르면 특별히 다른 규정이 없을 경우 본 협약은 신조선(new vessels)에 적용된다. 본 협약 적용 대상과 관련하여 당사국 담당관청은 길이 규정을 총톤수 규정으로 대체할 수 있다. 즉, 24m는 300톤, 45m는 950톤, 60m는 2000톤, 75m는 3000톤과 동일한 선박으로 대체 간주할 수 있다.

나. 점진적 이행

점진적 이행 관련은 제1조 4항에서 다룬다. 현존선의 경우에는 관련된 제7장에서 제10장까지의 모든 규정을 즉각적으로 이행하기 어려운 경우(not immediately possible to implement all of the measures), 당사국은 계획을 수립하여 점진적으로 이행할 수 있다(the Party may, in accordance with a plan, progressively implement the provisions....). 무선통신(제9장)의 경우는 10년, 구명설비(제7장), 응급절차 및 훈련(제8장), 선박항해설비(제10장)의 경우는 5년의 기한 내에 점진적으로 이행할 수 있다.

이때 신조선(new vessels)의 경우는 점진적 이행의 대상이 되지 않고, 현존선(existing vessels)에만 해당된다는 점이 명시되어 있다(Regulation 1(4), 협약의 적용 조항). 또한 점진적 이행 조항 적용 대

상이라고 할지라도 첫째, 국제해사기구(IMO)에 제7장, 제8장 제9장, 제10장 중 어느 장의 어느 조항을 점진적으로 이행할 것인지 여부를 명시하고, 둘째, 그 이유를 명시하며, 셋째, 각각 5년 또는 10년의 기간을 넘지 않는 기한 내에서 점진적 이행을 위한 계획을 기술하고, 넷째, 차후의 보고(communications)에서는 점진적 이행을 위해 취해진 수단(measure)과 수립된 계획에 부합한 진척 상황(progress made in line with time frame established)을 국제해사기구(IMO)에 보고해야 한다. 따라서 점진적 이행이 가능한 현존선의 경우에도 협약 비준 시 적용 대상 어선 전체에 대하여 향후 비준국으로서 어떤 계획을 가지고 대응할지 세심한 사전계획과 준비가 필요하다.

다. 기존 협약과의 관계

케이프타운협약의 발효 요건은 두 가지로 구분된다. 우선 공해상(high seas)에서 조업(operating)하는 24m 이상의 총 어선 수 합계 3,600척을 보유한 22개 이상의 회원국이 본 협약에 의해 구속될 것이라는 동의 의사를 표명해야 한다. 협약은 동의 의사를 표명한 후 12개월 후에 발효된다. 따라서 본 협약의 적용 대상은 공해상 조업 어선이다.

제1조 일반적 의무(Gengeal Obligations)에 따르면 1993년 토레몰리노스 의결서 제1조 제1(a)항, 제(2)항, 제(3)항, 제9조 제10조는 본 협약에 의하여 수정되었기에 이의 적용을 제외한다고 명시되어 있다(제1조 제1항 일반적 의무). 그러나 이 협정서와 1993년 토레몰리노스의정서의 제2조에서 제8조, 제11조에서 제14조, 1993년 토레몰리노스의정서 부속서의 규정들, 1977년 토레몰리노스협약 부속서의 규정들은 모두 본 협정 당사국에 의하여 시행되어야 한다(제1조 제2

항). 또한 본 협약의 부록은 협약의 중요한 일부를 구성하며, 본 협약을 지칭할 때는 부록도 포함된다(제1조 제3항).

이러한 협약의 적용 구조에 따라 살펴보면, 어선 또는 선박이라 함은 어류, 고래, 물개, 바다코끼리 등을 상업적 목적으로 어획(any vessel used commercially for catching fish, whales, seals, walrus or other living resources of the sea)하는 데 사용되는 선박을 의미한다(제2조 정의규정).¹⁰⁸⁾ 또한 스포츠나 레크리에이션, 어류나 해양 생물자원의 가공처리, 연구나 훈련, 또는 어획물 운반 전용으로 사용하는 어선의 경우에는 적용되지 않는다(제3조 적용 범위). 따라서 어획물운반선 전용으로 사용되는 운반선은 케이프타운협약의 적용 대상에서 제외될 것으로 사료된다.

라. 중고선 문제

케이프타운협약의 적용 대상은 원칙적으로 신조선이다. 신조선이라 함은 본 협약의 발효시점 또는 발효 이후 건조(building) 또는 주요한 개조(major conversion) 계약이 체결된 경우를 의미한다(협약 제2조 제1항 a호 정의규정). 또는 협약 발효 전 건조 또는 주요 개조 계약이 체결되고 발효 이후 3년 또는 그 이후에 인도되는 경우(동조 동항 b호), 건조계약이 없었다면 용골이 거치되었거나, 특정한 선박의 인식 가능한 건조가 시작되었거나, 최소 50톤 또는 모든 건조자재의 약 1% 중 적은 쪽의 조립이 시작된 경우(동조동항 c호) 등을 신조선으로 규정한다.

문제는 상기 개념 정의가 규정하는 신조선만이 아니라, 주요한 개조 계약이 체결된 경우에도 신조선으로 취급한다는 의미가 협약에 담

108) IMO(1995) p. 10

겨 있다는 점이다. 우리 업계에서 해외의 중고선을 도입하여 일부 수리 후 사용하는 관행이 다수 존재함을 고려하면, 이런 경우에도 협약에서 정의하는 신조선에 해당하여 협약의 직접적 적용 대상이 되는지가 중요하다. 그 결과에 따라서 업계에 미치는 영향이 상당하기 때문에 큰 문제가 될 수도 있다.¹⁰⁹⁾

협약 내용을 살펴보면, 제5조에서 선박의 수리, 개조, 변형에 대하여 이러한 공사를 행하는 선박은 적어도 그 선박에 종래 적용되던 요건에 계속 적합해야 한다고 규정하고 있다(협약 제5조 제1항). 주요한 수리 및 개조의 경우는 담당 관청이 합리적으로 실행 가능하다고 판단하는 경우 그러한 수리 및 개조의 범위에 한하여 신조선에 요구되는 요건을 충족시켜야 한다(협약 제5조 제2항). 담당 주관청이 합리적으로 실행 가능하다고 판단하는 경우로 한정하고 있지만, 만약 중고선의 주요한 수리 및 개조가 이루어지는 경우 담당관청이 합리적이고 실행가능하다고 판단한다면 중고선의 개조도 협약의 규정을 따라야 할 것으로 파악된다. 이를 고려하였을 때 중고 선박 문제가 업계에 미치는 파급력은 상당할 것으로 사료된다.

〈표 4-32〉 케이프타운협약 제1장 총칙 구조

구분		내용
Part A (Application, definition, etc.)	제1조	적용(Application)
	제2조	정의(Definitions)
	제3조	면제(Exemptions)
	제4조	동등성(Equivalents)
	제5조	수리, 개조 및 변형(Repairs, alterations and modifications)

109) 해양수산과학기술연합 박주삼 박사 인터뷰(자문일: 2020. 6. 1)

구분	내용
Part B (Surveys and certificates)	제6조 점검 및 검사(Inspection and survey)
	제7조 구명설비 및 기타 장비 검사 (Surveys of life-saving appliances and other equipment)
	제8조 무선통신 설비 검사(Surveys of radio installations)
	제9조 구조, 기계, 설비 검사 (Surveys of structure, machinery, equipment)
	제10조 검사 후 상태 유지(Maintenance of conditions after survey)
	제11조 증명서의 발급 또는 배서(Issue or endorsement of certificates)
	제12조 증서의 발급 또는 배서의 위임 (Issue or endorsement of certificates by another Party)
	제13조 증서의 유효기관과 효력(Duration and validity of certificates)
	제14조 증서와 설비 기록의 양식 (Forms of certificates and records of equipment)
	제15조 증서의 보유(Availability of certificates)
	제16조 증서의 수용(Acceptance of certificates)
	제17조 면책특권(Privileges)

자료: IMO(2018) pp. 9~20 참고 저자 작성

(2) 구조, 수밀성 및 설비

케이프타운협약 비준 시 상선에 적용되는 SOLAS 국제협약에 준하는 구조, 수밀성 설비가 공해상 조업 24미터 이상의 어선에도 요구된다.

〈표 4-33〉 케이프타운협약 제2장 구조, 수밀성 및 설비 구조

구분	내용
제1조	구조(Construction)
제2조	수밀문(Watertight doors)
제3조	선체 보전성(Hull integrity)
제4조	풍우밀문(Weathertight doors)
제5조	화물창구(목제덮개)(Hatchways closed by wood covers)
제6조	화물창구(목제덮개 외)(Hatchways closed by covers other than wood)
제7조	기관구역 개구(Machinery space openings)

구분	내용
제8조	기타 갑판 개구(Other deck openings)
제9조	통풍구(Ventilators)
제10조	공기관(Air pipes)
제11조	측심장치(Sounding devices)
제12조	현창 및 창(Sidecuttles and windows)
제13조	흡입 및 배출관(Inlets and discharges)
제14조	방수구(Freeing ports)
제15조	닻, 계류장비(Anchor and mooring equipment)

자료: IMO(2018) pp. 21~30 참고 저자 작성

(3) 복원성 및 관련 내항성

협약 비준 지연으로 인해 관련 기술 및 정보가 발달하여 현재 사용되지 않는 기술 등이 명시되어 있다.

〈표 4-34〉 케이프타운협약 제3장 복원성 및 관련 내항성 구조

구분	내용
제1조	총칙(General)
제2조	복원성 기준(Stability criteria)
제3조	어창의 침수(Flooding of fish-holds)
제4조	특수어획법(Particular fishing methods)
제5조	강풍과 횡요(Severe wind and rolling)
제6조	갑판유입수(Water on Deck)
제7조	조업 여건(Operating conditions)
제8조	착빙(Ice accretion)
제9조	경사시험(Inclining test)
제10조	복원성 자료(Stability information)
제11조	간이 어창 칸막이(Portable fish-hold divisions)
제12조	선수 높이(Bow height)
제13조	최대허용 조업흘수(Maximum permissible operating draught)
제14조	구획 손상 시 복원성(Subdivision and damage stability)

자료: IMO(2018) pp. 31~38 참고 저자 작성

(4) 기관, 전기 및 무인기관구역

기관 및 설비구조에 대한 규정을 명시하고 있다.

〈표 4-35〉 케이프타운협약 제4장 기관, 전기 및 무인기관구역 구조

구분	내용
Part A (General)	제1조 적용(Application)
	제2조 정의(Definitions)
	제3조 총칙(General)
	제4조 기관(Machinery)
Part B (Machinery installations)	제5조 선박의 후진(Means of going astern)
	제6조 증기보일러, 급수계통 및 증기배관 구성 (Steam boilers, feed systems and steam piping arrangement)
	제7조 조타실과 기관구역 간의 통신 (Communication between the wheelhouse and machinery space)
	제8조 조타실에서의 추진기관 제어 (Wheelhouse control of propulsion machinery)
	제9조 기압체계(Air pressure systems)
	제10조 연료유, 윤활유, 기타 인화성 유류 관리 (Arrangements for fuel oil, lubricating oil and other flammable oil)
	제11조 선저폐수 배수 장치(Bilge pumping arrangements)
	제12조 소음 보호(Protection against noise)
	제13조 조타장치(Steering gear)
	제14조 기관사 호출 장치(Engineers' alarm)
	제15조 어획물 보존을 위한 냉동장치 (Refrigeration systems for the preservation of the catch)
Part C (Electrical installations)	제16조 주전원(Main source of electrical power)
	제17조 비상전원(Emergency source of electrical power)
	제18조 충격, 화재 및 전기 관련 위험의 예방 (Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin)
Part D (Periodically unattended machinery spaces)	제19조 화재안전(Fire safety)
	제20조 침수 대비(Protection against flooding)
	제21조 통신(Communications)
	제22조 경보장치(Alarm system)
	제23조 기관, 보일러 및 전기설비의 특별 요건(Special requirements for machinery, boiler and electrical installations)
	제24조 안전장치(Safety system)

자료: IMO(2018) pp. 39~60 참고 저자 작성

(5) 방화, 탐지, 소화 및 소화작업

어선 방화 구조 및 방화 시 탐지장비, 소화 작업 시 필요한 설비 등을 규정하고 있다.

〈표 4-36〉 케이프타운협약 제5장 방화, 화재감지, 소화와 진화 구조

구분		내용
Part A (General)	제1조	총칙(General)
	제2조	정의(Definitions)
	제3조	구조(Structure)
Part B (Fire safety measures in vessels of 60 metres in length and over)	제4조	거주구역 및 업무구역의 격벽 (Bulkheads within the accommodation and service spaces)
	제5조	거주구역, 업무구역 및 제어구역의 계단 및 승강기트렁크 보호 (Protection of stairways and lift trunks in accommodation spaces, service spaces and control stations)
	제6조	방화구획의 문(Doors in fire-resistant divisions)
	제7조	격벽 및 갑판의 화재 보전성 (Fire integrity of bulkheads and decks)
	제8조	구조의 세부사항(Details of construction)
	제9조	통풍장치(Ventilation systems)
	제10조	난방설비(Heating Installations)
	제11조	기타 사항(Miscellaneous items)
	제12조	가스 실린더 및 위험물 보관 (Storage of gas cylinders and dangerous materials)
	제13조	탈출수단(Means of escape)
Part B (Fire safety measures in vessels of 60 metres in length and over)	제14조	자동 스프링클러, 화재경보 및 화재감지시스템(Automatic sprinkler and fire alarm and fire detection systems(Method II F)
	제15조	자동 화재경보 및 화재감지시스템(Automatic fire alarm and fire detection system(Method III F)
	제16조	화재위험이 높은 화물구역의 고정식 소화 장치 (Fixed fire-extinguishing arrangements in cargo spaces of high fire risk)
	제17조	소화펌프(Fire pumps)
	제18조	소화주관(Fire mains)

구분	내용
	제19조 소화전, 소방 호스와 노즐(Fire hydrants, fire hoses and nozzles)
	제20조 소화기(Fire extinguishers)
	제21조 제어, 거주, 업무구역의 휴대용소화기(Portable fire extinguishers in control stations and accommodation and service spaces)
	제22조 기관구역 내 소화설비 (Fire extinguishing appliances in machinery space)
	제23조 국제육상시설연결구(International shore connection)
	제24조 소방복(Fireman's outfit)
	제25조 화재진압(Fire control plan)
	제26조 상비 소화설비(Ready availability of fire-extinguishing appliances)
	제27조 대체의 허용(Acceptance of substitutes)
Part C (Fire safety measures in vessels of 45 metres in length and over but less than 60 metres)	제28조 방화구조(Structural fire protection)
	제29조 통풍장치(Ventilation systems)
	제30조 난방설비(Heating installations)
	제31조 기타사항(Miscellaneous items)
	제32조 가스실린더 및 위험물 보관 (Storage of gas cylinders and dangerous materials)
	제33조 탈출수단(Means of escape)
	제34조 자동 화재경보 및 화재감지시스템 (Automatic fire alarm and fire detection systems)
	제35조 소화펌프(Fire pumps)
	제36조 소화주관(Fire mains)
	제37조 소화전, 소방 호스와 노즐(Fire hydrants, fire hoses and nozzles)
	제38조 소화기(Fire extinguishers)
	제39조 제어, 거주, 업무구역의 휴대용소화기(Portable fire extinguishers in control stations and accommodation and service spaces)
	제40조 기관구역 내 소화설비(Fire extinguishing appliances in machinery space)
	제41조 소방복(Fireman's outfit)
	제42조 화재진압(Fire control plan)
	제43조 상비 소화설비(Ready availability of fire-extinguishing appliances)
	제44조 대체의 허용(Acceptance of substitutes)

자료: IMO(2018) pp. 61~92 참고 저자 작성

(6) 선원 보호

선원의 어선 작업 시 발생 가능한 재해를 방지하기 위한 규정을 명시하고 있다. 또한 부록 제8항에도 관련 사항이 명시되어 있다.

〈표 4-37〉 케이프타운협약 제6장 선원 보호 구조

구분	내용
제1조	일반적 보호조치(General protection measures)
제2조	갑판개구(Deck openings)
제3조	불워크, 레일 및 가드(Bulwarks, rails and guards)
제4조	계단 및 사다리(Stairways and ladders)

자료: IMO(2018) pp. 93~98 참고 저자 작성

(7) 구명 설비 및 장비

어선 내 구명 설비 및 장비의 기준을 제시한다.

〈표 4-38〉 케이프타운협약 제7장 구명설비 및 장비구조

구분	내용
Part A (General)	제1조 적용(Application)
	제2조 정의(Definitions)
	제3조 구명설비의 평가, 시험 및 승인 (Evaluation, testing and approval of life-saving appliances)
	제4조 생산시험(Production tests)
Part B (Vessel requirements)	제5조 구명정과 구조정의 수와 유형 (Number and types of survival craft and rescue boats)
	제6조 구명정과 구조정의 이용 및 탑재 (Availability and stowage of survival craft and rescue boats)
	제7조 구명정 승정(Embarkation into survival craft)
	제8조 구명동의(Life jackets)
	제9조 방수복 및 보온구(Immersion suits and thermal protective aids)
	제10조 구명부환(Life buoys)
	제11조 구명줄발사기(Line-throwing appliance)

구분	내용
Part B (Vessel requirements)	제12조 조난신호(distress signals)
	제13조 무선구명설비(Radio life-saving appliances)
	제14조 레이더트랜스폰더(Radar transporters)
	제15조 구명설비의 역반사재(Retro-reflective materials on life-saving appliances)
	제16조 작동 준비, 정비 및 점검(Operational readiness, maintenance and inspections)
Part C (Life-saving appliances requirements)	제17조 구명정의 일반적 요건(General requirements for life boats)
	제18조 자체복원식부분폐형 구명정(Self-righting partially enclosed lifeboats)
	제19조 전폐형 구명정(Totally enclosed lifeboats)
	제20조 구명뗏목의 일반적 요건(General requirements of liferafts)
	제21조 팽창식 구명뗏목(Inflatable liferafts)
	제22조 고체식 구명뗏목(Rigid liferafts)
	제23조 구조정(rescue boats)
	제24조 구명동의(Life jackets)
	제25조 방수복(Immersion suites)
	제26조 보온구(Thermal protective aids)
	제27조 구명부환(Life buoys)
	제28조 구명줄발사기(Line-throwing appliance)
	제29조 로켓낙하산화염신호(Rocket parachute flares)
	제30조 신호홍염(Hand flares)
	제31조 발연부신호(Buoyant smoke signals)
	제32조 진수 및 승정설비(Launching and embarkation appliances)

자료: IMO(2018) pp. 99~136 참고 저자 작성

(8) 비상조치, 소집 및 훈련

어선 작업 중 혹은 어선 내 비상상황 발생 시 대응 기준 및 사전 예방을 위한 교육·훈련의 필수 내용을 명시한다.

〈표 4-39〉 케이프타운협약 제8장 비상조치, 소집 및 훈련 구조

구분	내용
제1조	적용(Application)
제2조	일반비상경보장치, 비상배치표 및 비상지침서(General emergency alarm system, muster list and emergency instructions)
제3조	퇴선 훈련(Abandon ship training and drills)
제4조	비상조치 훈련(Training in emergency procedures)

자료: IMO(2018) pp. 137~145 참고 저자 작성

(9) 무선통신

무선통신 장비 및 설비 기준을 규정한다.

〈표 4-40〉 케이프타운협약 제9장 무선통신 구조

구분	내용
Part A (Application and definitions)	제1조 적용(Application)
	제2조 용어 및 정의(Terms and definitions)
	제3조 면제(Exemptions)
	제4조 기능 요건(Functional requirements)
Part B (Vessel requirements)	제5조 무선설비(Radio installations)
	제6조 무선장비: 일반(Radio equipment: General)
	제7조 무선장비: A1해역(Radio equipment: Sea area A1)
	제8조 무선장비: A1, A2 해역(Radio equipment: Sea area A1 and A2)
	제9조 무선장비: A1, A2, A3 해역(Radio equipment: Sea area A1, A2 and A3)
	제10조 무선장비: A1, A2, A3, A4해역 (Radio equipment: Sea area A1, A2, A3 and A4)
	제11조 청취(Watches)
	제12조 전원(Source of energy)
	제13조 성능기준(Performance standards)
	제14조 정비 요건(Maintenance requirements)
	제15조 선박통신사(Radio personnel)
	제16조 무선통신 일지(Radio records)

자료: IMO(2018) pp. 147~162 참고 저자 작성

(10) 선박 항해 설비 및 장치

항해 설비 및 장치 기준을 규정한다.

〈표 4-41〉 케이프타운협약 제10장 선박 항해 설비 및 장치 구조

구분	내용
제1조	적용(Application)
제2조	면제(Exemptions)
제3조	선박용 항해장치(Shipborne navigational equipment)
제4조	항해용 계기 및 참고자료(Nautical instruments and publications)
제5조	신호장비(Signalling equipment)
제6조	항해 선교 시계(Navigation bridge visibility)

자료: IMO(2018) pp. 163~170 참고 저자 작성

2) 협약 비준 시 기존 국내법의 한계, 문제점 및 개선 방향¹¹⁰⁾

(1) 총칙

협정 적용 어선의 기준을 길이 또는 총톤수로 결정할 수 있도록 함에 따라 길이 또는 총톤수 중 어느 기준을 국내에 적용할지를 먼저 결정해야 한다.

(2) 구조, 수밀성 및 설비(제2장)

어선에도 SOLAS 협약에 준하는 설비가 요구된다. 현재 어선은 ICLL(International Convention on Load Lines, 선박만재흘수선조약) 기준으로 볼 때 일부분(갑판 상 코밍 등)에만 적용하고 있으나 일반 상선과 동일한 수준으로 적용해야 한다.

빙해 운항어선에 관한 기준도 국내법에 부재하므로 해당 내용이

110) 한국선급 이동훈 책임검사원 인터뷰(자문일: 2020. 6. 25)를 참고하여 저자 정리 및 재작성.

추가되어야 한다. 빙해 운항의 경우 향후 정부에서 비준 계획 중인 ‘Polar Code(International Code for Ships Operating in Polar Waters)’와 중복되는 부분이 있으므로 양 조건을 모두 만족하도록 법을 수정한다면 효율성 및 효과성을 확보할 수 있을 것으로 보인다.

(3) 복원성 및 관련 내항성(제3장)

케이프타운협약 비준 지연으로 인해 협약 작성 당시에 비해 복원성 및 관련 내항성 기술이 상당히 발달하였다. 따라서 협약에서 기준으로 제시하고 있는 내용이 현 상황과 맞지 않아 이에 대한 수정이 필요하다. 참고로 국내 40m 미만 어선은 대부분 본 규정을 만족시키지 못한다. 아울러 부록의 권고사항은 의무사항이 아니므로 이행 여부를 확인해야 한다.

본 장의 이행을 위해 가장 시급하게 결정해야 하는 부분은 조업해역별 해양정보 공식 기준 마련이다. 현재 조업지역에 대한 정보를 정부나 검사대행기관에서 관리하지 않으므로 조업해역별 해역정보의 공식 기준이 없으며, 정보 확인 및 통일 측면에서의 체계도 구축되어 있지 않다. 따라서 어떤 정보를 조업지역에 대한 공식 해역정보로 인정할 것인가에 대한 논의를 시작할 필요성이 시급하다.

극지 운항은 제2장 구조, 수밀성 및 설비와 마찬가지로 ‘Polar Code’와 연계되는 부분이 있다. 따라서 두 협약을 종합적으로 분석해야 한다. 단, 이와 관련하여 협약 이행 시 업계에 미칠 상세 영향에 대한 정보가 부족하므로 업계의 의견¹¹¹⁾을 반영해야 한다.

111) 한국선급 이동훈 책임검사원 인터뷰(자문일: 2020. 6. 25)에 의하면 2020년 6월 기준 10척가량이 극지해에서 조업 중인 것으로 확인되었다.

(4) 기관, 전기 및 무인기관구역(제4장)

본 항에서 규정하는 대부분의 내용은 국내법 개정으로 대응이 가능하다. 일례로 ‘연료유 계통의 모든 부분에 과압 방지를 위한 릴리프 밸브 및 공기관/넘침관 설치’(제10규칙(3))는 국내법 「어선기관기준」에 따른 실린더 및 크랭크실에 대한 과압 방지 설비로 대체가 가능하다. 단, 고정식 소화장치의 설치에 국내 규정 「선박소방설비기준」과 설치 대상(국내 기준은 1,000톤 이상)이 상이하므로 주관청의 재량권을 통한 조정이 필요하다.

(5) 방화, 탐지, 소화 및 소화작업(제5장)

국내법 개정 시 가장 문제가 되는 조항이라고 볼 수 있다. 현재 국내 규정에 어선 관련 방화 구조 기준이 부재하므로 기준 신설 또는 「어선설비기준」 개정이 필요하다. 방화 구조도가 추가되어야 하므로 「어선법시행규칙」 별표6의 개정 또한 필요하다. 이를 위해서는 방화 관련 어선 구조 파악 및 장비 리스트 확인이 우선적으로 이뤄져야 한다. 아울러 본 장에서 제시하는 방화 구조를 어선에 적용한다면 방화 재료 승인 및 비상탈출 트렁크 적용 등으로 건조선가 상승이 우려되므로 업계와의 충분한 협의가 필요할 것으로 보인다.

소방 설비에 관한 사항은 방화에 비해 비교적 이행이 용이하므로 비준 후 신조 시 적용 가능할 것으로 판단된다.

(6) 선원 보호(제6장)

제1규칙(2) 및 제2규칙(3) 관련 국내법 규정이 없으므로 해당 부분에 대해 신설 혹은 개정이 필요하다. 또한 부록 8. ‘최심운항수선으로부터 불워크 상단의 최저점까지 또는 작업 갑판의 현단까지의 최소거

리 계산 방법에 관한 지침(제4장 제3규칙)’은 권고사항이므로 이행이 필요한 경우에는 국내 어선에 적합한 계산식 등의 개발이 필요하다.

(7) 구멍 설비 및 장비(제7장)

현재 국내법에는 어선 내 구조뗏목 설치 관련 요건만 존재하므로 생존정, 구조정 등의 설치 요건이 국내법에 추가되어야 한다. 단, 구조정 등을 설치할 경우 배의 규모가 커지므로 선사의 입장에서는 부담이 될 수 있어 그에 대한 영향을 파악해야 한다.

(8) 비상조치, 소집 및 훈련(제8장)

비상소집 훈련 및 선상 훈련, 교육 등은 현재 어선에는 적용하고 있지 않은 사항으로 관련 상선 조항 검토를 통해 국내법에 반영할 필요가 있다.

(9) 무선통신(제9장)

본 항의 내용은 국내 관련 규정인 「어선설비기준」에 비해 단순 강화된 수준이므로 「어선설비기준」 개정을 통한 설비 추가로 대응이 가능할 것으로 사료된다.

(10) 선박 항해 설비 및 장치(제10장)

본 항의 내용은 법적으로는 문제가 없는 것으로 판단되나, 협약 기준이 지연되면서 관련 기술·정보가 발달함에 따라 현재 기준과 맞지 않는 부분이 있어 수정이 필요하다. 예를 들어 본 항에서 기준으로 제시하는 무선방향탐지기(RDF)는 레이더와 GPS 등의 상용화로 현재

사용이 미미하다. SOLAS에서도 해당 장비에 대해 2002년 7월 1일 이후로는 요구하지 않는다. 따라서 항해 설비 및 장치의 5년 이내 의무 설치를 위해서는 실제 사용하는 장비 파악 등을 위해 업계와의 협의가 진행되어야 한다.

〈표 4-43〉케이프타운협약 비준 대응 국내법 개정 필요 사항

구분	케이프타운협약	국내법 개정 내용	비고
적용 범위	<ul style="list-style-type: none"> • 제Ⅰ~Ⅵ장은 비준 시 적용 • 제Ⅶ~Ⅹ장은 비준 후 5년 혹은 10년 내 적용 	<ul style="list-style-type: none"> • 구조 변경은 비준 시 적용 (신조선) • 장비 설치는 5년/10년 내 의무 설치 	
제1장 총칙	<ul style="list-style-type: none"> • 길이 24m 기준 • 톤수로 적용 가능 	<ul style="list-style-type: none"> • 길이 혹은 총톤수 중 국내 적용 기준 선택 필요 	
제2장 구조, 수밀성 및 설비	<ul style="list-style-type: none"> • SOLAS에 준함 	<ul style="list-style-type: none"> • 상선 기준으로 국내법 수정 필요 • 방해 운항 관련 기준 추가 필요 	Polar Code 연계
제3장 복원성 및 내항성	<ul style="list-style-type: none"> • 협약 제정 당시 기술 기준 	<ul style="list-style-type: none"> • 현재 기술 기준으로 협약 수정 필요 • 국내 공식 해역정보 기준 설정 필요 • 극지 운항 관련 업계 협의 필요 	Polar Code 연계
제4장 기관, 전기, 무인기관구역	<ul style="list-style-type: none"> • 기관·전기설비에 추가 장비 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 「어선기관기준」 및 「선박 소방설비기준」 개정으로 대응 가능 	
제5장 방화, 탐지, 소화 및 소화작업	<ul style="list-style-type: none"> • 관련 구조 수정 및 장비 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 방화 구조 관련 국내법 제정 필요 • 「어선설비기준」, 「어선법시행규칙」 개정 필요 • 소방 설비는 신조 시 적용 가능 	관련 국내법 부재
제6장 선원 보호	<ul style="list-style-type: none"> • SOLAS에 준함 	<ul style="list-style-type: none"> • 일부 규칙 관련 국내법 부재 	부록 8, 관련 확인 필요

구분	케이프타운협약	국내법 개정 내용	비고
제7장 구명설비 및 장비	• 관련 설비 추가	• 구명정 등 설치 관련 국내법 부재 • 구명정 설치 시 선박 규모 확대로 선사 부담이 증가 하므로 업계 협의 필요	
제8장 비상조치, 소집 및 훈련	• SOLAS에 준함	• 일부 규칙 관련 국내법 부재	
제9장 무선통신	• SOLAS에 준함	• 국내법 개정으로 대응 가능	
제10장 선박 항해 설비 및 장치	• 협약 제정 당시 기술 기준	• 현재 기술 기준으로 협약 수정 필요 • 의무 설치 위해 업계 협의 필요	

자료: 한국선급 이동훈 책임검사원 인터뷰(자문일: 2020. 6. 1) 자료 참고하여 저자 재구성

제3절 IUU규범과의 연관성

1. 배경 및 취지

IUU어업은 어업 과정에서 해당국의 허가 없이, 또는 관계당국에 보고하지 않은 채 조업을 하거나 무국적선과 같이 비규제 어선을 활용하는 어업을 의미한다.¹¹²⁾¹¹³⁾ IPOA-IUU의 포괄적인 IUU어업에

112) 「원양산업발전법(시행 2020. 11. 27.) (법률 제16645호, 2019. 11. 26., 일부개정)」.
제2조(정의) 제12호 이하에는 불법, 비보고, 비규제 어업의 정의를 아래와 같이 규정한다.
12. “불법어업”이란 다음 각 목의 어업활동을 말한다.
가. 한 국가의 관할 수역에서 자국 또는 외국 선박이 해당 국가의 허가 없이 조업하거나 법규를 위
반하여 행하는 어업활동
나. 국제수산기구의 가입국 선박이 해당 국제수산기구의 법적 구속력이 있는 보존관리조치 또는
관련 국제법의 규정을 위반하여 행하는 어업활동
다. 국제수산기구에 협력하는 국가를 포함하여 해당 국가의 국내 법규 또는 국제적 의무를 위반하
여 행하는 어업활동

대한 개념 정의¹¹⁴⁾에서 보듯이 종래의 어업 과정에서 허가 없이 조업하거나 어업 관련 규정을 위반한 경우만이 아니라, 조업국의 현행 법 규정에 위반하여 조업하는 경우도 개념적으로는 IUU어업에 포함시킬 수 있다고 규정되어 있다. UN마약범죄사무소(UNODC: United Nations Office on Drugs and Crime)는 기존의 IUU어업행위 과정에서 발생한 어선원 인권침해, 기본적 노동권 미보장을 ‘형사적 IUU행위’로 분류하고, 어선을 이용한 조세 포탈, 돈세탁, 마약범죄, 인신매매 등을 ‘어업범죄(fisheries crime)’로 분류하여 초국가적 범죄단체와 연결되어 있음을 천명하며 각 국가의 집중적인 대응을 요청하고 있다.¹¹⁵⁾

세계식량농업기구(FAO)도 역시 IUU어업행위와 어업 관련 범죄, 수산분야 연관 범죄의 상호관계에 주목하고 있다. IUU어업행위에 대하여는 우리 원양산업발전법 제2조 정의 규정이 명시하듯이 IPOA-IUU의 IUU어업 구성요소(Element of IUU)를 통해 그 개념요소를 파악할 수 있다.

반면 어업 관련 범죄(fisheries related crimes)는 어업행위와 긴밀히 연결된 범죄로 예를 들면 어업면허 위조, 세금 탈루, 돈세탁, 부적

13. “비보고어업”이란 다음 각 목의 어업활동을 말한다.

가. 한 국가의 관할 수역에서 조업을 한 경우로서 해당 국가의 국내 법규를 위반하여 관계 당국에 보고하지 아니하거나 거짓으로 보고하는 행위

나. 국제수산기구 관할 수역에서 조업을 한 경우로서 해당 국제수산기구에서 정한 보고를 하지 아니하거나 거짓으로 보고하는 행위

14. “비규제어업”이란 다음 각 목의 어업활동을 말한다.

가. 국제수산기구 관할 수역에서 무국적 선박, 비가입국 또는 실질적인 비가입국의 국적선이 해당 국제수산기구의 보존관리조치에서 벗어나게 행동하거나 이를 위반하여 행하는 어업활동

나. 국제수산기구의 보존관리조치가 없는 수역이나 어족자원에 대하여 국제법에 따른 해양생물 자원 보존을 위한 국가의 책임을 따르지 아니하는 방식으로 행하여지는 어업활동

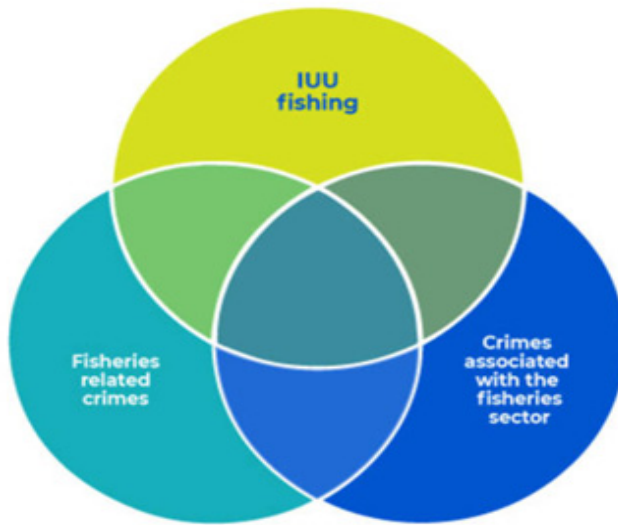
113) 한덕훈(2014), p. 516.

114) IPOA-IUU 〈Element of IUU〉 (검색일: 2020. 6. 27).

115) UNODC 〈Fisheries Crime〉 (검색일: 2020. 6. 28).

합 노동환경(예를 들면 C188 위반)으로 인한 위법한 범죄행위를 말한다. 또한 수산분야 연관범죄(crimes associated with the fisheries sector)는 조업과는 직접적인 연관성이 없으나 수산분야에서 발생하는 범죄로, 어선을 이용한 마약 밀수, 인신매매, 해적 행위, 무기 밀매 등을 말한다.

〈그림 4-2〉 IUU어업행위와 타 범죄행위의 연관성



자료: FAO 〈Links between IUU fishing and related crimes〉 (검색일:2020.10.10).

이러한 측면에서 우리나라가 어선원노동협약이나 케이프타운협약을 비준하기 전이라고 하여도, 해외입어선사의 경우 국외 입어연안국의 선원 노동 관련 법령 위반 또는 국제법을 위반하는 경우에는 IUU어업행위로 분류될 수 있을 것이다. 따라서 ILO 어선원노동협약을 비준하고, 이에 적극적으로 대응하는 것은 IUU 분야에 대한 국제

적인 기준을 따라가는 수동적인 자세에 머무르는 것이 아니라 크게 변화하고 있는 국제기준에 선제적으로 호응하는 자세라는 점에서 필요불가결한 측면이 존재한다.

2. 저축 가능한 IUU 규범 내용

향후 양 협약이 비준되어 국내법과 동등한 효력을 가지는 경우, 이에 위반하는 행위가 동반된 조업이 국내 수역 또는 해외 연안국 수역에서 발생하거나, 조업행위 전후를 통해서 양 협약의 위반행위가 발생한 경우 연안국/항만국은 자국 법령 위반을 이유로 하여 문제 제기가 가능할 것으로 사료된다. 특히 EU와 미국의 경우는 2014년과 2019년 두 차례에 걸쳐 우리나라가 이미 경험한 바와 같이, 자국의 IUU 관련 규정과 무역규범에 따라 우리나라의 수산물 수출에 대하여 일정한 제재를 가하는 상황도 예견된다.

미국은 매그너슨스티븐스법을 기반으로 공해상에서의 IUU어업행위, 부수어획, 상어어획 등에 관한 3년간의 자료를 평가하여 2년마다 불법어업보고서를 미국 의회에 제출하고 있다. 이에 따라 불법어업국으로 지정 시 미국으로의 수산물 수출 제한 조치를 취할 수도 있다.¹¹⁶⁾¹¹⁷⁾

한편 우리나라는 아직 가입하지 않았지만 지난 2015년 가입을 고려하였던 포괄적 점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP: Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership)¹¹⁸⁾ 은

116) NOAA <Magnuson-Stevens Reauthorization Act Biennial Reports to Congress> (검색일: 2020. 6. 28).

117) Korea Herald Newspaper 「S. Korea named illegal fishing country by US」 (검색일: 2020. 6. 27).

수산보조금을 금지한 명문을 포함한 최초의 국제적 무역협정¹¹⁹⁾이다. 이는 수산자원 보존관리에 악영향을 주는 보조금 문제를 다루고 있다. 즉, 과도 어획된 상태의 어족자원에게 부정적 영향을 주는 수산보조금을 금지하면서, 이와 함께 IUU어업행위를 행하여 기국, 지역수산물관리기구에 의해 등재된 IUU어선에 제공하는 수산보조금도 함께 금지하고 있다.¹²⁰⁾ 이런 수산보조금을 제공한 경우 타 회원국의 의무로 규정된 사항을 위반한 것으로 판단하여 환경협약의 절차를 거쳐 시정하도록 조치를 요구할 수 있다.¹²¹⁾ 이에 부가하여 동 협정의 환경 챗터에는 IUU 어업의 근절과 IUU 어획물의 교역 방지 의무, 능력 향상을 위한 타 회원국과의 협력, 기국선, 자국민 IUU행위 관련 감시, 해상전재 감시 지원, 항만국 조치 실시, 미가입 국제수산물기구(RFMOs) 보존관리조치 이행 노력, 국제수산물기구 어획증명서제도 준수 노력 등을 회원국 의무사항으로 담고 있다.¹²²⁾¹²³⁾

118) 뉴질랜드 외교통상부 <CPTPP 홈페이지> (검색일: 2020 .6. 27).

119) 본 무역협정은 Regional Trade Agreement(RTA)의 성격을 가진다.

120) Article 20.16: Marine Capture Fisheries

5. The Parties recognise that the implementation of a fisheries management system that is designed to prevent overfishing and overcapacity and to promote the recovery of overfished stocks must include the control, reduction and eventual elimination of all subsidies that contribute to overfishing and overcapacity. To that end, no Party shall grant or maintain any of the following subsidies¹³ within the meaning of Article 1.1 of the SCM Agreement that are specific within the meaning of Article 2 of the SCM Agreement:

(a) subsidies for fishing¹⁴ that negatively affect¹⁵ fish stocks that are in an overfished¹⁶ condition; and

(b) subsidies provided to any fishing vessel¹⁷ while listed by the flag State or a relevant Regional Fisheries Management Organisation or Arrangement for IUU fishing in accordance with the rules and procedures of that organisation or arrangement and in conformity with international law.

121) Chapter 20.20 이하 및 Chapter 28 Dispute Settlement, Article 28.20:

Non-Implementation – Compensation and Suspension of Benefits.

122) Article 20.16: Marine Capture Fisheries. paragraph 14.

123) FAO Subcommittee on Fish Trade (Recent Trade Agreements and Market Access for Fish and Fishery Product) (검색일: 2020. 6. 27).

3. 법적 효과

1) 수출장벽/통제장치 작용 가능

국제무역규범에서 IUU어업행위를 환경규범을 침해하는 행위로 인식하고 제재하고자 하는 것은 앞서 설명한 CPTPP만이 아니다. WTO는 지난 10여 년간 수산보조금에 대한 규제 문제를 합의하려고 노력해오고 있다. 이에 따라 WTO 협상문에서도 역시 과도 어획을 유발하는 수산보조금과 함께 IUU어업행위와 연관된 보조금을 금지하고 있다.¹²⁴⁾ WTO의 경우는 아직 협상 중이고 언제 타결이 될지 현재로서는 가늠하기 어렵다. 하지만 CPTPP에서 지역무역협정으로서 IUU어업행위에 대한 보조금 금지와 함께 회원국에게 IUU어업행위자에 대한 여러 방식의 규제 의무를 부과한 사례와 같이 향후 타 지역무역규범에서도 이러한 사례가 지속적으로 환경 관련 챕터에 등장하여 무역제한조치(trade restrictive measure)로 작용할 가능성이 크다.¹²⁵⁾ 즉 향후에도 IUU어업행위를 이유로 하여 무역상 분쟁과 수출 제한이 발생할 소지가 더욱 커지고 있다고 사료된다.¹²⁶⁾

또한 어선의 안전성 강화를 위하여 향후 정부에서 일정한 보조금 또는 신조 어선펀드를 추진하는 경우, 과도어획을 유발하는 금지 보조금에 해당할 것인지 아니면 어선의 안전성 강화를 위한 어업인 보

124) WTO 〈Negotiations on fisheries subsidies〉 (검색일: 2020. 6. 25).

125) THE UNITED STATES-MEXICO-CANADA AGREEMENT(USMCA), Article 24.21: Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing,
2. In support of international efforts to combat IUU fishing and to help deter trade in products from IUU fishing, each Party shall:
(g) cooperate with other Parties through the exchange of information and best practices to combat trade in products derived from IUU fishing. USMCA 〈Chapter 24〉 (검색일: 2020. 6. 25).

126) 한덕훈(2015), pp. 80~85

호 성격의 허용보조금으로 구분될 것인지는 추가적인 검토가 필요할 것이다.

2) 인권규범과의 저촉

본 연구에서 검토한 양 협약은 궁극적으로 어선원의 인권 개선을 위한 것이기도 하다. 어선원 인권 개선을 위한 문제 제기와 해결방안 모색이라는 측면에서 양 협약에 접근할 필요가 있다.¹²⁷⁾ 국가인권위원회에서 이미 지난 2012년 연근해 외국인 선원의 인권 개선을 위한 정책권고를 당시 국토해양부 장관 등 유관기관의 장에게 제시하였으나 해결에 이르지 못하였고, 2019년 유사한 취지로 다시 한 번 이주 인권가이드라인을 펴낸 바 있다.¹²⁸⁾ 내·외국인을 막론하고 어선원노동자들의 열악한 근로조건은 개선되어야 마땅하며, 이를 위해 양 협약의 비준 노력도 함께 경주되어야 할 필요성이 더욱 커지고 있다고 사료된다.

제4절 소결

어선원노동협약과 케이프타운협약을 비준하고 이에 따라 선원법, 어선법 등 관련 국내법을 정비함으로써 어선원의 근로기준, 최저임금, 휴식시간, 재해 보상, 의료관리, 사회보장, 산업안전보건과 사고 예방 등 모든 측면에서 어선원의 기본적 권리 신장을 위한 노력이 지속되어야 할 것이다. 이러한 법 내용과 체계의 보완을 통해서 결과적으로 어

127) 국가인권위원회(2013), pp. 133~146, 1106~1111.

128) 국가인권위원회(2019), pp. 66~74.

선원 근로 및 생활안전과 복지의 향상을 기대할 수 있을 것이다.

〈표 4-44〉 어선원노동협약과 케이프타운협약 적용 대상 비교

협약명	적용 대상(원칙)	연관 국내법령
어선원 노동협약	<ul style="list-style-type: none"> • 원칙적 상업적 어로활동을 수행하는 모든 어선원과 어선(협약 제2조) • 단, 면제와 점진적용 규정 존재 • 24미터 이상 어선, 7일 초과 해상조업선, 200해리 이원해역 통과 어선, 항만국 통제 대상 어선은 즉시 적용 	<ul style="list-style-type: none"> • 20톤 이상 어선: 선원법 • 20톤 미만 어선: 근로기준법, 최저임금법, 산업재해보상보험법 등
케이프타운 협약	<ul style="list-style-type: none"> • 공해상에서 조업(operating)하는 24미터(300톤) 이상 신조선 • 단, 현존선 확대 규정 존재 	<ul style="list-style-type: none"> • 어선법, 어선설비기준 및 원양산업발전법 등

자료: 본 연구 4장 내용을 바탕으로 저자 작성

제 5 장

협약 비준에 대비한 국내 대응방안

제1절 어선 안전과 어선원 권리 증진을 위한 기본 방향

1. 국제사회 IUU어업 개념 확장 고려 불법어업 억제 노력 지속

상기에서 언급한 바와 같이 전통적 IUU어업행위가 어획 과정에서
의 불법, 비보고, 비규제 행위만을 의미했다면 최근 국제사회는 어획
과정에서만 아니라 어획을 위한 승선, 어획 후 전재 등 모든 과정
에서의 불법적 행위에 대하여 포괄적으로 공동대응하려는 경향을 보
인다. ILO 어선원노동협약도 어선원에 대한 기본적 근로기준 보장과
어선 선내설비 등의 안전 강화, 직업으로서 조업의 안전 강화를 도모
함으로써 선내에서의 근로와 생활의 안전성 강화를 도모하는 취지를
가진다. 케이프타운협약도 어선 방호장치, 선내 설비기준 강화를 통
한 어선원의 안전 보장이라는 취지를 기본으로 하고 있다. 따라서 우
리나라가 상기 협약의 비준을 고려할 때는 어선원의 권리 보호가 수

산자원 보호에 부정적 영향을 주는 불법어업의 억제와 밀접한 관련이 있다는 점을 중시하여 추진하여야 할 것이다.

2. 국내 및 외국인 어선원의 노동권 등 인권 확대

최근 IMO 등 국제기구의 선원 유기 문제에 대한 우려 표명과 국내 외국인어선원 인권단체의 문제 제기 및 유관기관의 대응에서 알 수 있듯이, 이 문제는 기본적으로 외국인어선원뿐만 아니라 내국인 어선원까지도 포괄하는 어선원의 전반적인 인권과 권리 보장의 문제로서 시급히 추진되어야 할 필요성이 매우 크다. 국가인권위원회의 2012년 권고에도 불구하고 유관부서의 거버넌스와 현행 실무 행태가 크게 바뀌지 않았다는 점을 고려할 때, 현행 법령의 문제점을 파악하고 개정하는 것도 중요하지만, 국제적으로 발효되고 있는 협약의 비준을 준비하는 것도 우리가 중점적으로 추진해야 할 방향이다.

3. 어선안전 및 어선원 권리에서 책임 있는 해양수산물 위상 제고

2015년 및 2019년에 미국의 우리나라를 불법어업국으로 지정했다가 해제하기를 반복했다. 우리나라도 IUU 문제에 대하여 나름대로 대응하고 있는 것으로 보이지만, 항상 문제가 발생한 뒤에야 대응한다는 공통점이 있다. 이런 상황이 향후에도 반복된다면 국제사회에서 책임 있는 해양수산물국으로서 우리나라의 위상은 설 자리가 매우 취약해질 것이다. 한국은 이미 2015년 FAO 항만국조치협정에 가입하여 외국어선에 대해서도 항만국 통제를 하고 있다. 이와 함께 STCW-F협약과 어선원노동협약, 케이프타운협약 비준을 통해 책임

있는 해양수산물국가로서의 위상을 제고할 필요성이 있다.

4. 이해관계자와의 협의와 공조 노력을 통한 협약 비준 대비 규범력 강화

협약을 비준한다고 하더라도 규범이 실제로 효력을 발휘하기 위해서는 국내에서 수용할 만한 여건이 마련되어야 한다. 이를 위해서는 이해관계자들과의 지속적인 협의와 토론이 필요하다. 케이프타운협약이 적용되는 24미터 이상 공해상 조업어선과 어선원노동협약이 적용되는 24미터 이상 어선, 7일을 초과하여 해상에 머무는 어선, 200해리 초과 항해어선 등에 대해서는 비준 즉시 협약이 발효될 것이기 때문이다. 이때, 적용 대상이 되는 어선원과 영세한 어선소유자에 대한 고려가 함께 이루어져야 한다. 이를 위하여 정부(해수부, 고용노동부, 법무부, 외교부), 이해관계자(산업계, 노동계), 환경단체, 전문가단체 등과의 협의와 공조가 반드시 병행되어야 할 것이다.

제2절 국제기준에 부합한 국내법 제도 및 실무 개선방안

1. 선원법/어선법 등 법률 거버넌스 개선

1) 어선원노동협약 관련 체계 개선 방안

국내의 영세한 수산업계에 대한 급격한 영향과 전반적인 경제적 타격을 고려한다면, 어선원노동협약 적용은 면제 및 점진적 적용 가능 규정을 고려하여 유연하게 접근할 필요가 있다. 그러나 점진적 적

용에서 제외되는 24미터 이상의 어선에 대해서는 협약 내용이 즉각 적용되어야 하기 때문에 특히 대비가 시급하다. 이에 대해서는 단기적으로 즉시 대응이 필요하다.

어선원노동협약 관련 거버넌스 개선을 위하여 첫째, 현행 선원법을 그대로 두고 현행 법 조문을 각기 보완하여 적용할지, 둘째, 선원법 내에 상선원 및 어선원을 나누어 규율하는 이중체제로 갈지, 셋째, 별도의 상선원법과 어선원법이 존재하는 이원체제로 갈지는 더 검토가 필요하다. 보다 근본적으로는 내·외국인 어선원 모두의 실질적 권리보장을 위하여 어떠한 거버넌스가 바람직한지 면밀한 검토가 계속 필요할 것으로 파악된다.

검토해본 결과 단기적으로는 24미터 이상 어선의 어선원에 적용하고, 그 이하의 어선에도 요건을 구비하여 점진 적용을 고려해야 할 것으로 보인다. 따라서 장기적으로는 어선원의 권리 보장을 위한 별도의 법률을 만들어서 어선원노동협약의 내용을 충실히 준수하고 시행할 필요가 있을 것으로 사료된다.

2) 케이프타운협약 관련 체계 개선 방안

케이프타운협약과 관련하여 앞서 제4장에서 살펴본 바와 같이 협약의 원칙적 적용 대상은 공해상 조업 중인 24미터 이상의 어선이다. 따라서 원양어선과 연근해 어선 중 300톤급 이상의 중대형어선이 적용 대상이 될 것이다. 연근해의 소규모 어선은 협약 자체의 적용 대상에서 제외되어 있으므로, 이러한 점을 고려할 때 원양어선에서 먼저 협약 비준에 대비한 준비를 조속히 해야 할 것으로 사료된다. 연근해 소규모 어선의 경우는 케이프타운협약 대비라기보다는 사전적인 안전시설의 확충과 대비라는 측면에서 장기적으로 대응 준비가

필요할 것으로 보인다.

케이프타운협약 비준 관련, 법률 거버넌스에 대해서는 먼저 어선법, 어선설비기준 등을 협약의 내용에 맞게 어떻게 개선할지 검토하는 작업이 진행되어야 한다. 어선법의 내용에 케이프타운협약이 어선에 요구하는 구조기준의 핵심 내용을 담고, 세부적인 기준은 어선설비기준을 보완하여 개정해야 할 것이다.

다만 현행 어선법의 경우 구조 개선의 필요성이 있다고 사료된다. 즉, 어선의 건조, 등록, 검사, 말소와 안전 복지 위생을 구분하여 현행 어선법에는 건조, 등록, 말소 등 행정적 관리사항을 주로 담도록 하고, 새로이 어선안전법(가칭)을 제정하여 어선의 안전, 위생을 강화함으로써 산업종사자의 안전을 제고할 수 있도록 분법화하는 방안을 고려해야 할 것이다. 이는 현행 우리나라 법제상 선박법과 선박안전법¹²⁹⁾으로 나뉘어 관리되는 상선의 경우를 참고로 한 것이다. 또한 본 연구 제3장의 영국 입법 사례에서와 같이 상선법을 모법으로, 상선과 어선에 대한 세부규정을 하위 법규(Regulation)로 나누어 법적 보호를 하는 체계와, 노르웨이와 같이 선원법, 선박노동법, 선박안전법 등 각각의 법률을 제정하고 하위 규정을 마련하여 선박, 어선, 어선원 등을 보호하도록 한 입법 사례를 모두 고려한 것이다. 이 중 우리의 경우는 양 협약을 모두 비준한 노르웨이의 사례도 충분히 고려할 만한 예시라고 판단된다.

129) 「선박안전법」 제3조 적용범위 제2.2호에서는 「어선법」 제2조제1항에 따른 어선은 제외된다고 규정한다. 「어선법」 제2조 제1항의 어선의 양식업 종사어선, 어획물운반선, 어획물가공선, 시험조사선, 지도단속교습선, 건조 허가를 받아 건조 중인 어선, 등록을 마친 어선 등을 말한다.

3) 어선원 권리 제고를 위한 법률 개선방안

개선방안을 제시하는 경우 내국인과 외국인 어선원 모두에게 공히 발전적인 방향을 제시할 필요가 있다. 최근 시민단체와 공익법인 어필 등에서 제기한 문제점은 일견 타당하다. 그러나 지속적으로 검토를 요하는 면도 많이 있다고 사료된다. 양 협약이 향후 비준되는 경우 법리적으로 외국인 어선원에게 더 많은 법적인 보호를 제공할 필요성이 있다. 또한 일부 사안의 경우는 당장 현행법 위반 소지도 농후한 만큼 이러한 점을 고려하여 개선방안을 제시하는 것이 필요하다. 즉, 현행법 위반 소지가 큰 경우는 즉시 단기적으로, 협약의 개정과 관련하여 제도 개선이 필요한 부분은 중장기적으로, 단기, 중기, 장기로 나누어서 검토하고 방안을 제시할 필요가 있을 것으로 사료된다.

인권침해 소지가 있는 부분, 가령 여권 압수와 같은 사항은 인신구속의 의미를 가질 수 있는 심각한 현행 법률 위반이기 때문에 조속히 시정되어야 할 것이다.

송·출입 과정에서 드는 각종 수수료도 협약을 논하기 이전에 선원법 등 현행법 자체에서도 위반의 소지가 크기 때문에, 먼저 정확한 사실관계의 확인이 필요하고 조속한 시정과 행정당국의 감독이 중요할 것으로 사료된다. 다만 이 부분은 송출국 현지 인맥들과의 뿌리 깊은 연결 소지가 있기 때문에 개선까지 시일이 걸릴 것으로 보인다. 어느 정도 시간이 소요될지라도 이를 개선하려는 노력은 현행법 준수 측면에서 당장 급하고 매우 필요하다고 사료된다.

〈표 5-1〉 어선 근로 이주노동자 처우 실태, 문제점과 개선방안

논점	문제점	개선방안
휴게시간 및 휴일 미보장	원양어선과 연근해어선에서 일하는 노동자들은 근로시간, 유급휴가(선원법)등 최소한의 노동조건 미적용	원양어선, 연근해어선 근무자에게 「선원법」 6장, 7장 적용 근로시간 1일 8시간, 1주 40시간 근무(협의로 16시간 연장 가능) 항해당직근무자: 16시간/그밖의 선원: 4시간 내에서 시간외 근로 가능
	20톤 미만 연근해어선의 노동 고용허가제 어업노동자의 경우, 근로기준법에서 제외	〈근로기준법〉 63조(근로시간, 휴게, 휴일의 적용)의 적용
급여차별	이주노동자 최저임금 결정 선원노동단체와 선박소유단체 간 단체협약에 위임	한국인 선원과의 임금 격차 개선
	원양어선 및 20톤 이상 연근해어선 근로 선원의 임금은 노동시간에 무관하게 월정액으로 정해지는 최저임금과 보합제 임금으로 구성	한국인 선원과의 임금 격차 개선
고용알선	Visa status에 따라 E9(고용노동부) 20톤 미만 선박 OK	
	원양과 20톤이상 연근해어선 근무 이주노동자 모집과 관리를 민간 영리기업이 담당 -MOU 맺은 현지업체를 통해 선원의 한국 취업⇒ 현행법 위반	공공기관의 관리가 필요함(고용노동부)
취업사기 및 학대	이주노동자 이탈보증금	인권침해 개선 이탈보증금 금지
	한국 업체의 신분증, 통장 압수	출입국 관리법 개선
재해보상차별	육상노동자와 달리 〈어선원 및 어선 재해보상보험법〉 적용 -3톤 미만과 원양어선 선원에 미적용 -원양어선의 경우, 보험가입 시 외국인 선원 최저임금 기준을 적용하는 등	〈산업재해보상법〉의 적용 〈어선원 및 어선 재해보상법〉, 현재 제외되어 있는 3톤 미만과 원양어선 선원에도 적용 임금지급시 내국인과 기준임금 동등적용 ¹³⁰⁾

130) 어선원이주노동자 재해보상액을 어선원 이주노동자의 최저임금을 기준으로 산정하여 지급한 사안에 대해 2010년 수협중앙회를 피고로 한 소송이 제기되었다. 대법원은 어선원 이주노동자에게도 해수부 장관이 고시한 재해 보상 시 적용되는 기준임금을 동일하게 적용해야 한다고 판결하였다. 선원이주노동자 인권네트워크, 공익법센터 어필, <https://apil.or.kr/?p=13241> (검색일: 2020. 6. 22) 참고.

논점	문제점	개선방안
선내 폭언·폭행과 숙소문제	고립된 선박내 폭언과 폭행에 대한 피해 신고가 어려움	국내 노동법의 적용 국내 선원법 적용
	바지선을 숙소로 제공하는 등 열악한 숙소환경에 노출 E-9 visa 어선원 노동자들에 대한 법률 기준에 준하는 숙소 제공이 미비	〈외국인근로자의 고용 등에 한 법률〉 기준 이행 여부 관리감독 강화 E-10 visa 소유자도 〈외국인근로자의 고용 등에 한 법률〉 의 적용 국내 선원법 적용
근로감독문제	해양수산업의 근로감독관은 절대숫자가 부족하며 타 업무도 함께 처리 어선원 고용계약에 대한 전반적인 기준 제시	근로감독관 수 총원 이주노동자 인권실태와 예방 및 대책에 대한 정기 교육 실시 임금체불 및 신분증 통장압수, 폭언·폭행 등 어선원 인권침해에 적극 대응하고 관행근절
ILO 협약 비준	ILO 협약에서는 선상노동 및 노동조건, 거주 설비 및 식량, 안전과 건강보호, 의료 처치 및 사회보장을 위한 기준을 제시 대한민국은 ILO 협약 미비준	ILO 어선원노동협약(제 188호) 내용에 맞게 선원법과 근로기준법 등에 명시된 규정을 국제기준에 부합하게 개정

자료: 선원이주노동자 인권네트워크, 공익법센터 어필, <https://apil.or.kr/?p=13241> (검색일: 2020. 6.

22) 내용 재정리

2. 협약 비준 및 효율적 집행을 위한 유관부처 협력체계 구축

양 협약의 비준을 계기로 하여 부처 간의 유기적 협력체계가 구성되고, 어선원노동자에 대한 촘촘한 보호망이 구축되도록 거버넌스를 구축하고 집행할 필요가 있다. 현행 법체계에서는 고용노동부와 해양수산부에서 관할을 나누어 어선원을 관리하고 있다. 노동 관련 주무부서 또는 해양수산 분야 주무부서로 나뉘다 보니 적용되는 법의 구조가 복잡할 뿐만 아니라, 유사한 사안에서도 어선원에게는 적용되는 법률이 달라 불합리한 경우가 발생할 수 있다. 대표적인 것이 선원법, 어선원재해보험법, 산업재해보상보험법의 체계 등이다. 이런 점에 대한 개선이 필요하다.

3. STCW-F협약과 연동한 교육훈련 및 해기면허 보장

어선원노동협약에서는 어선원이 승선 전 조업 및 안전에 관한 교육을 받도록 회원국에게 의무화하였다. 교육을 통하여 조업과 승선 생활에서의 안전을 강화하려는 취지이다. 한편 STCW-F협약 도 기초 안전훈련, 당직근무의 최저기준 등을 규율하여 어선원의 역량을 강화함으로써 해상에서의 인권과 해양환경을 제고하려는 협약이다. 한국은 아직 비준하지 않은 상태나 어선원노동협약, 케이프타운협약과 함께 본 협약을 비준하게 된다면 어선원의 조업 안전성 제고에 크게 기여하리라고 사료된다.

〈표 5-2〉 STCW-F협약의 개요 및 주요 내용

구분	내용
명칭	어선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing vessel Personnel, 1995)
목적	어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 국제적 기준을 제정함으로써 해상에서의 인명과 재산의 안전 및 해양환경 보호 증진 어선에 대한 항만국 통제와 비준국 항구 내 결함 어선 출항 금지 조치 가능
발효 및 비준	1995년 협약문 성립, 2012년 9월 29일 발효, 2019년 8월 기준, 31개국 비준 ¹³¹⁾ 한국은 비준 검토 중
주요내용	어선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 최저기준, 기초안전훈련, 당직근무원칙 등
구성	본문 15조, 부속서 4장 23조 및 결의서 9개
비준효과	어선의 항만국 통제 가능 비준국 항구 내 정박 어선에 대해 본 협약 준수 및 인명, 재산, 환경오염 관련 결함 존재 시 출항금지 조치 가능

자료: 업선회 외(2019), pp. 6~8 참고 저자 수정 작성

131) STCW-F협약 비준국(2019년 8월 기준)은 벨기에, 캐나다, 콩고, 덴마크, 프랑스, 잠비아, 아이슬란드, 키리바시, 라트비아, 리투아니아, 모리타니, 모로코, 나미비아, 나우루, 네덜란드, 뉴질랜드, 노르웨이, 팔라우, 폴란드, 포르투갈, 루마니아, 러시아, 세인트루시아, 시에라리온, 남아프리카공화국, 스페인, 시리아, 튀니지, 우간다, 우크라이나, 우루과이 등 총 31개국이다.

〈표 5-3〉 STCW-F협약 비준 시 대응방안

항목	내용
어선 선원 교육 인프라 확대	교육체계 개선
	<ul style="list-style-type: none"> • 「선박 안전 조업규칙」 제29조(해상조업 질서 유지 및 안전에 관한 교육)에 기반, 선주와 선장, 간부선원(기관장, 통신장 등) 연 1회(4시간) 안전교육 이수 의무화 • 2019년 8월 어선안전조업법 본회의 통과, 2020년 8월 28일 시행 → 어업인 안전조업교육 시행령, 시행규칙의 추가 정비를 통한 법적 근거 확립 필요 • (기타 영어능력 등) 어선 선장과 항해사 기본 자격요건으로 영어 능력 향상을 위한 교육과정 준비 필요 - 해사 영어능력 향상을 위한 해사 영어교재 개발
법 제도의 정비	20톤 미만 어선 선원 지원에 대한 법 제도 정비
	<ul style="list-style-type: none"> • 고용노동부에서 관리 감독하고 있는 '20톤 미만 어선 선원'에 대한 법 제도 정비 필요 • 당직선원 고용에 따른 인건비 상승에 대응하여 인건비 지원을 위한 관련 법 제도 정비 필요
	선박직원법 개정
	<ul style="list-style-type: none"> • 승선 경력 기준 강화 규정 정비 - ①무제한 수역의 24미터(189톤)이상 어선선장 및 당직선원, ②750KW(1005마력)이상 어선의 기관장·1등기관사 승선 경력 기준 강화 - 어선 선장: 12개월→길이 12m 이상 어선 갑판부 2년 이상 - 당직 선장: 무경력→길이 12m 이상 어선 갑판부 2년 이상 - 기관장 및 1등 기관사 <ul style="list-style-type: none"> · 1등기관사: 6개월 → 12개월 · 기관장: 12개월 → 24개월(12개월의 일등기관사 경력 포함 필요) • 선박직원 자격 기준 강화: 24m 이상~45m 미만(200톤 미만) 어선 선장 자격 강화(6급→5급)

자료:엄선희 외(2019), pp. 19~20 참고 저자 수정 작성

제3절 국내업계에 미치는 영향

1. 법적 영향

비준 준비에 있어 가장 우선적으로 고려되어야 하는 사항은 법적

영향력이다. 어선원노동협약과 케이프타운협약 비준 시 개정이 필요한 법은 해양수산부 관할의 선원법, 해상안전법, 어선법뿐만 아니라 근로기준법, 최저임금법, 재해보상법, 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률까지 해당되므로 고용노동부, 법무부 등 관계부처와의 협력이 불가피하다.

우선 선박의 구조 등과 관련된 케이프타운협약 비준은 해양수산부와 관련된 법이 주요 골자이므로 관련법 개정이 비교적 용이하며 관계부처와 관계자도 명확한 편이다. 그러나 어선원과 관련된 어선원노동협약 비준은 해양수산부와 더불어 고용노동부, 법무부, 산업통상자원부 등 다양한 관계부처의 관할 법이 모두 고려되어야 한다.

특히 국내 어선원 수급의 어려움으로 인해 증가하고 있는 외국인 선원 대우와 관련해서는 광범위한 법이 관련되어 있다. 어선은 크게 원양어선, 20톤 미만 연근해어선, 20톤 이상 연근해어선으로 나뉜다. 그리고 어선의 구분에 따라 외국인어선원에게 적용되는 법이 상이하다.

근거 법률과 주무부처를 구체적으로 살펴보면, 원양어선과 20톤 이상 연근해어선은 선원법(E-10 비자)의 적용을 받으나, 20톤 미만 연근해어선에서 근무하는 외국인어선원은 선원법이 아닌 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률(E-9 비자)에 근거하여 관리된다. 주무부처도 선원법의 적용을 받는 원양어선과 20톤 이상 연근해어선은 해양수산부이나, 20톤 미만 연근해어선은 고용노동부가 주무부처가 된다. 외국인 선원의 노동 관계법 적용 여부도 차이가 난다. 원양어선과 20톤 이상 연근해어선은 선원법의 적용을 받으며 근로기준법이 일부 적용된다. 외국인어선원은 최저임금법이 적용되지 않으며 최저임금은 노사협의로 결정된다. 그러나 20톤 미만 연근해어선의 외국인어선원은 근로기준법과 최저임금법을 적용받게 된다. 동일한 외국

인어선원이라도 근로하는 어선 혹은 장소에 따라 임금과 비자 등에서 처우가 달라지므로 이러한 구분은 현장에서의 혼란을 가중한다. 예를 들어 같은 어장에서 근무하더라도 20톤 이상 어선에서 노동하면 어선원으로 선원법 적용을 받으나, 어선에 승선하지 않고 어장 관리를 한다면 육상 노동자로 간주된다.¹³²⁾

게다가 외국인어선원의 처우가 개선되지 않는다면 상대적으로 처우가 나은 제조업 등으로의 취업을 위해 이탈하여 불법체류자가 될 가능성이 증가한다. 이는 법무부와 관계된다. 따라서 현재 발생하는 문제의 실효성 있는 해결과 궁극적인 어선원 권리 제고를 위해서는 관련 부처의 적극적인 협력이 필요하다.

또한 단순히 법을 제정하거나 개정하는 것으로 그치는 것이 아니라 해당 법이 실제 현장에 반영될 수 있도록 해야 한다. 법이 제정되더라도 시행령 및 시행규칙이 부재하여 제대로 시행조차 되지 않는 경우도 있으므로 이러한 문제가 발생하지 않도록 처음부터 법 개선 방안과 일정을 체계적으로 수립해야 한다.

해양수산업에 있어 우리나라의 국제적 위상이 높아지면서 국제법 기준을 요구하는 세계사회의 목소리도 높아지고 있다. 현재 본 연구에서 다루고 있는 두 협약 외에도 공해상 어업 및 해양생물보호와 관련된 어업 관련 국제법 기준이 논의 중이다. 이 중 일부 사안은 어선원노동협약과 케이프타운협약에도 포함되므로 법 및 제도 개선 시 추후 체결 예정인 국제법까지 함께 분석하여 반영한다면 효율적으로 국제법 변화에 대응할 수 있을 것이다. 특히 해양쓰레기, 기후변화 대응, 해양환경 보호와 관련된 국제법 기준이 앞으로 점차 증가할 것으로 예상된다. 관련 법 개정을 앞두고 충분한 검토가 진행되지 않는

132) 이주와인권연구소 이한숙 소장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 13).

다면 어선원노동협약과 케이프타운협약 비준 시 소요된 시간과 노력이 다시 반복될 가능성이 있으며, 잦은 법 개정으로 업계에서의 혼란이 가중될 수 있다.

어선원노동협약에는 많은 국가가 비준할 수 있도록 유연성 규정이 있으며 2조, 3조, 4조에 주로 해당한다. 일부 조항은 24m 이상 혹은 3일 이상 등의 조건이 전제되어 있으며, 국내에 중대하고 특별한 문제를 야기하는 경우 협의를 통해 협약의 특정 범위에서 적용을 제외할 수 있다. 만약 협약의 일부는 유보가 가능하다는 조항을 광범위하게 적용하여 국내법 정비 대신 유보를 선택한다면 협약 비준이 형식적으로만 이루어질 수 있으며, 향후 체결될 국제법에도 영향을 미치게 될 것이다. 게다가 어선원노동협약은 기존 국내법을 어떻게 바꿀 것인가에 대한 하나의 기준이므로 어선원노동협약이 비준된다고 해서 국내 어선원의 권리가 완전히 보장되는 환경이 갖추어지고 모든 문제가 해결될 것이라고 보기는 어렵다. 따라서 어선원의 권리를 제고하고 어선 안전을 도모하기 위한 지속적인 법령 개선을 위한 추가적 연구와 권리 보장을 위한 노력을 지속하여야 할 것이다.

2. 제도적 영향

어선원노동협약과 케이프타운협약 비준 시 가장 먼저 제도적으로 개선이 필요한 부분은 외국인어선원의 송출입 과정이 될 것이다. 현재 외국인어선원의 송출입 과정은 어선의 규모에 따라 다르게 적용되고 있다. 원양어선과 20톤 이상 연근해 어선은 송입업체와 송출업체 사이의 송출계약(민간)으로 이루어지나 20톤 미만 연근해어선은 노동부와 송출국 정부 사이의 인력송출양해각서(MOU)에 근거한다.¹³³⁾

인권단체에서 송출입 제도 개선을 위해 제안한 개선 방안은 송출입 과정을 공공 부분이 담당하는 것이다. 2014년 인권단체와 해양수산부의 외국인어선원 송출입 관련 협의 시 해양수산부는 수협에서 송출입 과정을 관리하는 것을 제안하였으나 인권단체에서는 수협이 송출입 과정에 참여하는 것을 반대하고 있다. 이는 수협이 연근해어업 선주를 대변하므로 부적절하다는 의견이 있기 때문이다.¹³⁴⁾

어업을 제외한 제조업 등 다른 분야의 이주노동자 고용은 고용허가제를 기반으로 진행된다. 2000년대 초반 외국인 연수생 제도(어업 포함)가 문제가 되면서 2000년대 중반 고용허가제로 개선되었으나 어업은 산업 특성상 적용이 어려워 고용허가제에서 제외되었다. 따라서 현재 송출입 과정을 포함한 외국인어선원 고용 제도는 2000년대 초반 제정된 외국인 연수생 제도와 유사하다.

어업에서 이주노동자의 이해관계 당사자가 다른 분야에 비해 비교적 많고 복잡한 것도 문제 해결을 어렵게 만든다. 일반적으로 노동 분야 이해관계자는 사업주-노동자-인권단체-정부로 구성되나, 외국어선원의 경우 노조-선원 송출업체-송입업체(관리업체)-수협-선주-노동자-인권단체-정부로 구성되므로 해결 지점을 찾는 데 시간이 많이 소요되며 갈등이 발생할 가능성도 높다.

비준과 관련된 주요 쟁점에 관해 지역별 및 이에 따른 조업환경별 차이가 크다는 점도 고려해야 한다. 연근해 어선의 40%가 등록된 부산의 경우 지리적으로 물과 조업지 간 거리가 멀어서 어획이 조직적으로 이뤄져야 하므로 선단 및 조업 중인 어선의 규모가 큰 편이다.¹³⁵⁾ 따라서 다른 지역에 비해 선원법 대상 어선이 많고 선단 단위

133) 선원이주노동자인권네트워크, 공익법센터 어필, 김종철(2017), p. 8. 및 공익법센터 어필 김종철 변호사 인터뷰(자문일: 2020. 6. 1)

134) 이주와인권연구소 이한숙 소장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 13).

에서 협조를 요청할 수 있다. 현재 부산시의 관심은 크지 않으나 지역경제에서 수산업의 비중이 높기 때문에 비준 시 필요한 제도 개선을 위해 시 차원에서의 적극적인 참여와 지원을 요청하는 것도 가능하다.

하지만 남해안이나 경주 인근을 포함한 동해안 지역에서의 조업 환경은 훨씬 열악하다. 해당 지역의 경우 어촌의 고령화가 심각하기 때문에 1인 조업이나 소규모 어업이 많으며 외국인어선원의 비율도 높은 편이다. 남해안에는 무인도도 많기 때문에 무인도를 거점으로 조업이 이루어지는 경우에는 정부의 관리나 실태 파악이 어려울 수 있다.

또한 제주도 해역은 어장이 가깝기 때문에 조업을 위해 멀리 나갈 필요가 없어 어선이 작고 열악하다. 이러한 상황에서 전 해역에 동일한 수준의 제도 적용을 추진한다면 혼란이 가중될 수 있다.

3. 경제적 영향

1) 원양어업

현재 원양업계에서는 비거주선원에 대해 관련 규정의 예외 적용이 가능하다고 보며 외국인어선원에 대한 차별 대우도 유지되고 있다. 어선원노동협약 비준 시 국내 영향에 대해 원양어업 노조는 내외국인을 동등하게 취급해야 함을 인식하고 있으며 이러한 방향으로 나아가는 것에 대해서는 긍정적으로 평가하는 것으로 보인다.¹³⁵⁾

인터뷰¹³⁷⁾를 통해 파악한 바에 따르면, 선원은 기본적으로 일자리

135) 이주와인권연구소 이한숙 소장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 13).

136) 선원노련 김택훈 수산본부장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 14).

137) 선원노련 김택훈 수산본부장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 14).

감소, 근로조건 악화 등의 이유로 외국인 선원 승선에 반대하나, 선주는 노동력 부족, 인건비 절감 목적으로 외국인 선원 수용을 선호한다고 한다. 실제로 외국인어선원 고용 시 상당한 비용절감 효과가 존재한다고 한다.

현재 원양어업 선원의 임금은 주로 비율급여(전체 생산수익에 근거하여 비율에 따라 책정)이다. 원양어업 노조는 능률급의 일종으로 보합제(월 고정급+보합)를 적용하는 것을 개선안으로 제시하되 한국 인선원과 외국인어선원의 완전히 동등한 처우는 어려우나 최저임금선은 수용 가능할 것으로 인식하고 있다. 외국인근로자의 최저임금 교섭은 선원법에 명시되어 있지만, 차별 금지 내용은 부재하다. 현재 원양어업의 최저임금 산정에는 209시간 기준이 적용되지 않는다. 월급 기준은 30일, 최저임금 기준은 해양수산부 장관 고시이다. 보합은 급별로 책정하며 보합의 경우 외국인은 미적용 대상이다. 보합률은 연근해어업의 경우 5:5이며 원양어업은 32~34% 수준이다.

원양어업은 다른 산업과 달리 조업기간이 18개월 이상(상선은 12개월 내)이며 어획 성과 예측이 어려워 위험(Risk) 분산과 수익 최대화가 어렵다. 또한 원양어업 허가 유지, 환율, 유류비 등 유지 및 변동비용이 많이 들어 노동시간이 길다. 이로 인해 국제 기준에 따라 월 기준이 아닌 시간 기준이 필요하다는 의견도 존재한다. 하지만 선원 임금 기준이 육상보다 높으므로 시간 기준에 맞춰 임금 기준을 마련한다면 기존 임금에 비해 1.5배 이상 높아질 우려가 있어 업계의 부담이 가중될 수 있다.

일본의 경우 2008년 원양어업 어선원에 대해 휴식과 추가급여 지급 규정을 제정했으며 북태평양의 대형 트롤어선에서는 월 고정급을 주로 주는 것으로 파악되었다. 이에 원양어업 노조는 선주가 이익상

비율급을 선호할 수밖에 없으므로 비율급을 보합제로 변경하는 것보다 기존 비율급 문제를 개선하는 것이 필요하다고 주장하였다. 비율급여 문제를 해결하기 위해서는 생산비용 투명화 제도를 도입하여 조업에 참여하는 어선원이 조업으로 얼마만큼의 수익을 얻었는지를 확인하고 선원법에 근거한 비율급 기준을 바탕으로 임금을 지급하는 방안을 제시하였다.¹³⁸⁾

케이프타운협약 비준 시, 현재 등록된 원양어선의 대부분이 적용 대상이 되므로 업계 부담은 불가피하다. 정확한 규모 파악을 위해 기준에 맞는 실제 어선 설계 및 수리 관련 연구를 진행할 필요가 있다.

원양어업 노조에서는 두 협약이 요구하는 최저 수준은 수용이 필요하며 만약 해당 수용이 경영에 부담이 된다면 선주 부담 또는 국가 지원을 통해 보완해야 한다는 의견을 제시하였다.

2) 연근해어업

케이프타운협약의 경우 대부분의 연근해어선은 기준 이하이므로 단기 적용과 관련해서는 해당 사항이 없을 것으로 보이나, 장기적으로는 어선에 대한 적용 범위가 확대될 것이므로 이에 대한 대응이 필요하다. 연근해어업의 경우 대부분이 소규모 어선이며 1인 조업 어선도 많으므로 현장에서 체감하는 부담은 더 클 것으로 예상된다.

어선원노동협약 비준 시 외국인어선원 관련 문제가 발생할 가능성이 높다. 원양어업은 제3국에서 승하선이 일어나므로 선원 이탈 가능성이 적으나 연근해어업은 이탈 가능성이 높아 송출업체 및 송입업체(관리업체)의 책임이 커질 수밖에 없는 구조이다. 이탈은 불법체

138) 선원노련 김택훈 수산본부장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 14).

류로 이어지므로 이탈 방지를 위해 선주가 요청하면 수협에서 송입 업체(관리업체)를 배정하는 시스템으로 운영하고 있다. 외국의 경우 한 업체가 송출업과 관리업을 동시에 운영하고 있을 가능성도 크다. 또한 베트남 노동부 전 관료가 선원 송출기업을 세워 운영하는 경우도 있어 현지 노동부에 시정이나 협조를 요청하기도 힘든 상황이다. 이주어선원의 이탈은 불법노동자 증가와 관련이 있으나 이주어선원 수 자체가 적어 큰 영향은 미치지 않기 때문에 불법체류자를 관리하는 법무부에서도 관심이 적은 편이다.¹³⁹⁾

다만 연근해어업에서 외국인어선원 이탈이 발생하는 근원적인 이유는 높은 노동 강도에 비해 임금이 낮기 때문이므로 비준을 통해 해당 상황이 개선된다면 외국인어선원의 이탈 감소도 기대할 수 있다.

3) 기타 영향

내외국민 구분할 것 없이 우리나라의 어업 근로여건은 최저 수준인 상황이다. 선원법 적용 기준은 20톤 이상이므로 20톤 미만 어선에는 최소 승무정원 기준이 없으며 유급 휴가제도, 최소 휴식시간도 규정되어 있지 않다. 승하선 점검, 안전·사고 예방(위험성 평가제도) 또한 미비한 상황이며 어선·어선원 재해보상 시 선원감독법상 심사 제도를 활용하지 않아 보상도 제대로 받기 어렵다. 임금 책정 기준도 어선의 경우는 선원법 적용 예외 대상이다. 단순히 최저임금 기준으로 상승한다고 하더라도 보험료 등 간접비용이 증가할 수 있어 실질적인 임금 증가를 기대하기 어렵다. 가장 기본이 되는 주부식비도 연근해어업의 경우 선원과 선주가 공동 부담하기 때문에 복지에서도 개선이 필요하다. 다만 최근 원양어업은 주부식비를 선주가 부담하

139) 이주와인권연구소 이한숙 소장 인터뷰(인터뷰일: 2020. 5. 13).

는 것으로 변경되는 등 유의미한 개선이 조금씩 이뤄지고 있다.

내국인의 외국인 선원 대체 가능성도 고려할 수 있다. 단기적으로는 어렵지만, 어선원에 대한 대우와 근로 환경, 조업 환경 등은 개선될 것으로 예상되기 때문에 장기적인 시각에서는 내국인 선원 증가 가능성도 염두에 둘 필요가 있다.

케이프타운협약 기준에 적합한 소형 어선을 건조한다면 어선 수출도 기대할 수 있다. 동남아시아는 아세안(ASEAN)을 중심으로 빠른 경제성장과 소비인구 증가로 시장잠재력이 크고, 해양국가가 많아 조선 산업에 관심이 많다. 비준국에서는 비준하지 않은 국가의 조업을 금지하므로 장기적인 시각에서는 비준국이 증가할 가능성도 높다. 이렇게 되면 국제협약 기준에 맞는 어선의 수출도 기대할 수 있다.¹⁴⁰⁾¹⁴¹⁾

제4절 정책적 대응방안

1. 인권침해 소지 사안은 즉시 대응과 시정 필요

국내 어선원의 안전, 복지 강화, 권리 보호의 핵심은 선원법과 근로기준법에서 보장하는 최소한의 근로조건 보장과 함께 우리 현행법의 내용을 준수하는 것이 중요하다. 해수부도 유관기관의 업계 실태를 감독하고 지시할 책임 있는 기관으로서, 최근 비정부기구(NGOs)의 여러 시정 요구에 부응하여 개선되어가는 부분에 대하여는 적극적으로 홍보하고 인식 확산을 도모하되, 양 협약에서 제시하는 기준

140) 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15).

141) 해양수산부 어선안전정책과 김도한 사무관 인터뷰(2020. 8. 14).

에 대해서는 그 내용을 충분히 고려하여 큰 방향성을 가지고 기본계획을 세워 추진해야 할 것이다.

국내 어선원 증가가 답보 상태인 중에 외국인 어선원이 꾸준히 증가하면서 우리 원양어선 및 연근해 어선에서도 핵심인력으로 늘어나고 있기 때문에, 외국인 어선원의 근로환경 문제도 마냥 미룰 수 있는 상황은 아니다. 이러한 점을 고려할 때 현행법을 위반 소지가 있는 여권 압수, 채용 과정에서의 위법 소지 사안 등은 범정부 차원에서 즉각적인 조치와 시정이 고려되어야 할 부분이다. 국제사회에서 한국의 위상과 해양수산업이 가지는 국제적인 성격을 고려하였을 때에도 신속한 조치가 필요하다.

2. 양 협약 비준 대비 범부처 TF 구성 필요

협약 비준에 대비하기 위해 외교부, 고용노동부, 법무부 등과 함께 TF를 구성하여 대응하는 방안이 긴급하다. 어선원노동협약을 선원법상 20톤 이상 어선에 적용하는 것 또는 24미터 이상의 어선에 적용하는 것으로 정리하여 선원법을 개정 혹은 보완하는 것으로 단기적 대응을 추진한다 하더라도 결국 20톤 미만 어선의 어선원들도 동 협약의 적용 대상이기 때문에 고용노동부, 법무부와 의 협의와 업무 조정은 반드시 필요할 것으로 사료된다. 따라서 중장기적 관점에서 범부처 간 협의와 준비가 반드시 필요하다.

3. 해수부 내 유기적인 대응체계 구축

해수부는 양 협약의 비준과 관련하여 모든 관련 과를 포함하는 TF 팀을 이미 가동하고 있으며, 2020년 4월 어선안전정책팀을 어선안전 정책과로 승격하고 원양산업과 및 선원정책과에서도 협약 비준 대비 연구 용역을 추진하고 있다. 한편 IUU 문제 일반에 대하여는 원양산업과에서 대응하고, IUU 관련 국제회의는 국제협력 총괄과 국제기구 팀에서 대처하고 있다. 물론 과별로 업무분장을 정하고 그에 따라 해당 업무의 국내적 이슈와 국제적 이슈를 함께 대응하는 것이 효율적일 것이다. 해수부 내에서 각 과와 국제협력총괄과의 유기적인 업무 교류와 공조 대응이 필수적일 것이다.

4. 해양수산 유관기관과의 협업체계 추진

향후 코로나 사태가 완화되는 2021년 이후 추진될 것으로 예상되는 양 협약의 비준을 위한 국제회의 대응에 있어서도 해수부의 담당 부서와 함께 한국선급(KR), 한국해양교통안전공단(KOMSA), 수산업 협동조합중앙회, 한국원양산업협회, 선원노련 등 각 노동자 권익보호단체, 비영리기구(NGOs) 등과 유기적으로 협조하면서 대응할 필요가 있다. 20톤 미만 어선 어선원의 경우를 고려하면 근로기준법, 최저임금법, 산업재해보상보험법 등이 연관될 것이다. 이에 대해 즉시 협약을 적용하기에는 국내의 여러 상황을 고려할 때 다소 어려울 수 있어, 장기적 관점에서 검토를 진행해야 할 것이다.

제 6 장

결론 및 정책 제언

제1절 요약 및 결론

상기 연구에서 살펴본 바와 같이 어선원 근로 조건에 관한 어선원 노동협약과 어선안전에 관한 케이프타운협약을 비준하게 되면 이에 따라 선원법, 어선법 등 관련 국내법을 정비하여 어선원 근로기준, 최저임금, 휴식시간, 재해보상, 의료관리, 사회보장, 산업안전보건과 사고 예방을 위해 노력을 경주해야 한다. 이와 함께 정부는 기본 계획을 가지고 어선원의 기본적 권리 신장과 어선안전 제고를 위해 노력을 지속해가야 할 것이다. 상기의 노력을 통해서 결과적으로 어선원의 근로 및 생활의 안전을 도모하고 이는 우리 어선과 어장의 근로 환경의 개선을 도출하며 해양안전을 제고하고 차별 없는 노동사회와 환경을 구축하는 데 기여할 수 있을 것이다.

어선안전과 어선원 인권보장 및 권리 증진을 위한 기본 방향으로 는 국제사회의 IUU어업 개념의 확장 추세를 고려하여 불법어업을 억

제하려는 노력을 지속하면서 이와 함께 양 협약의 비준을 준비해야 할 것이다. 또한 국제사회에서 한국의 위상과 책임 있는 해양수산물국가로서의 책무를 충분히 고려해야 한다. 협약을 비준하고 효율적으로 집행하기 위해서 유관부처와 부처 내 협력체계 구축을 서둘러야 할 것으로 사료된다. 중장기적으로는 어선원의 승선 전 조업안전을 위한 교육이 강화되어야 하고, 조업의 안전성 제고를 위해 STCW-F 협약도 비준을 준비해야 할 것이다.

제2절 정책 제언 및 추진 로드맵

1. 정책 제언

1) 국내/외국인어선원 권리 개선을 위한 기본계획 준비 및 추진

거버넌스 개선과 관련하여 첫째, 현행 선원법을 그대로 두고 현행 법 조문을 각기 보완하여 적용할지, 둘째, 선원법 내에 상선원 및 어선원을 나누어 규율하는 이중체계로 갈지, 셋째, 별도의 상선원법과 어선원법이 존재하는 이원체계로 갈지는 더 검토가 필요하다. 단기적으로는 20톤 미만 어선에 대해 적용을 유예하였다가 점진적으로 확대 적용하는 계획을 생각해 볼 수 있다. 다만 비준 자체를 위해서는 해양수산부와 관계부처인 노동부, 법무부 등의 관심도가 낮으므로 해양수산부 관할의 선원법과 어선법 위주로 개정을 추진하는 방안도 고려할 수 있다. 이 경우 적용 범위는 좁아지지만, 비준 시기는 앞당길 수 있다.

내국인어선원 고용은 공급 자체가 없어 임금 수준과 관계없이 고용하기 어려운 상황이므로 외국인어선원 고용 비율이 증가할 수밖에

없으며, 이는 외국인어선원에 대한 권리 증진과 처우 개선이 시급함을 의미한다. 그러나 장기적으로는 전반적인 조업환경 개선을 통해 내국인어선원의 증가도 유도해야 한다. 현재는 외국인 선원의 인력 수급 문제를 노사협의로 진행하여 인력 수급을 시장 논리에만 의존하고 있다. 국민 일자리 보호 및 인력 수급을 종합적으로 고려하기 위해서는 정부가 세심한 주의를 가지고 계획을 수립하여 추진하여야 할 것으로 사료된다.

임금기준 조정 및 근로환경 개선을 위해서는 어선원의 노동시간 제한기준 마련이 시급하다. 노동시간 제한기준이 마련된다면 기존 비율제 보완, 보합제 도입 논의, 외국인어선원의 최저임금 기준 설정 등에 대한 논의도 이어질 수 있을 것이다.

2) 어선사고 저감을 위한 안전의식과 제도 강화 서둘러야

해양수산부(2020)¹⁴²⁾에 따르면 어선사고 저감 어업설비에 대한 안전검사기준이 없으므로 관련 검사기준 마련과 개인보호장비 개발 및 1인 조업 어선에 대한 안전 관리 강화가 시급하다. 이는 단순히 협약 비준만을 위해서가 아니라 장기적인 관점에서 국민 안전을 위해 필요한 조치이다. 더불어 어선원 사고 예방을 위해서는 조업 중 안전유해요소를 분석하여 안전작업관리에 필요한 매뉴얼 마련 및 교육과 홍보가 필요하다.

전복 침몰 사고로 인한 인명피해도 지속적으로 발생하고 있다. 사고 가능성이 높은 겨울철 풍랑주의보 시 출항 제한 및 출어선 관리 강화를 제안한다. 또한 무리한 조업으로 인한 적재 불량 때문에 전

142) 해양수산부(2020), pp. 2~4.

복·침몰사고 발생률이 높은 업종 등에 대해서는 복원성 검사 대상 선박 확대도 고려할 수 있다.¹⁴³⁾

어선의 충돌사고는 주로 선장과 선원의 부주의로 인해 발생하였다. 따라서 항해당직자 운영, 선장의 안전항해 준수 의식 제고 및 정착을 위한 교육과 홍보를 강화해야 한다. 아울러 재발률이 높으므로 사고 재발 방지를 위해 충돌사고 재발 시 어선·어선원보험료에 대한 국고보조금 지원율¹⁴⁴⁾ 삭감 및 제외 도입도 검토할 필요가 있다.

마지막으로 어선에서의 화재사고는 초기 진압이 가장 중요하므로 화재 인지능력 강화와 화재진압 설비 개선이 시급하다. 아울러 어선은 어획량을 늘리기 위해 화재사고에 신속하게 대응하기 어려운 구조로 설계되고 있어 어선 자체에 대한 개선도 필요하다. 이는 케이프 타운협약 비준에도 포함되는 부분이다.

3) 불법어선 관리와 연계된 종합 대책 준비 필요

양 협약은 어선원 권리 보호와 어선 안전성 강화를 통해 사고를 방지하려는 노력의 일환이다. 이를 국제협약으로 발효하여 국제법적 기준으로 자리매김함으로써 상선원에 비하여도 뒤떨어진 것으로 평가되는 어선원의 권리를 보장하고 제고하려는 취지에 따른 것이다. 우리나라는 지난 2014년 미국과 EU에 의해, 2019년 미국의 의해 IUU어업 관련 국제적인 이슈의 대상이 되었던 바 있다. 그 결과 우리 수산물이 해당 국가에서 수출 금지를 당할 수도 있다는 위협에 직면

143) 「어선법」상 길이가 24미터 이상 어선 및 낚시어선(13인 이상)만 복원성 검사 대상이다.

144) 어선·어선원보험은 톤급별로 보험금의 15~70%를 국고보조금으로 지급하고 지자체에서 추가 보조하여 보험료의 최대 90% 수준까지 지원해 주고 있는 상황이다. 해양수산부 공식블로그해양수산부 공식블로그 “바다에서 일하는 바닷사람을 위한 수산정책보험, 알고 계십니까?” (검색일: 2021.1.15). 참고.

해야 했다. 뿐만 아니라 보다 근본적인 차원에서 우리나라의 국력 및 해양수산 분야 신인도 하락까지 유발했던 아쉬운 사례들이었다. 당시에는 해외수역에서 조업상의 문제 제기가 누적된 상태였고 문제 해결을 위한 소통이 원활하지 않아 문제가 더 커진 측면이 있다. 국내의 제도적 기준이 주요 국가의 기준에서는 충분하지 않다는 것이 그 사유였던 것으로 파악된다.¹⁴⁵⁾

향후에도 동일한 사유로 같은 사안이 발발하는 사태는 막아야 할 것이다. 그러기 위해서는 해외 주요 국가와의 협력채널 원활화와 국제기구에서의 한국인의 인적능력 발휘 등도 여전히 중요하겠지만, 지금까지 반복해서 발생해왔고 앞으로도 발생할 수 있는 IUU 문제에 사전적으로 대처하는 것이 더욱 중요하다. 그 방법으로서 법률가, 원양업계, 자연과학자 등 다양한 구성원을 포함한 ‘IUU어업문제 TF(가칭)’를 운영하여 세계식량농업기구(FAO), 지역수산물관리기구(RFMOS) 등 중요 국제회의와 미국, EU, 뉴질랜드, 영국 등 주요국의 동향을 분석하고 대응방안을 마련하는 방법을 생각해 볼 수 있다. 국제회의에 다녀와서 결과보고서를 제출하고 난 뒤 과제가 종료되는 것이 아니라, 정부 유관부처 공무원, 학자, 관련 연구자와 함께 세밀히 관련 내용을 분석하여 대처방안을 고안하는 과정이 꾸준히 필요하다.

해양수산부는 원양산업발전계획을 5년마다 만들고 시행하는 등 나름대로 노력하고 있다. 그러나 매번 추진방안과 개선방안이 비슷비슷한 측면이 있으며, IUU 문제는 이전에 비하여 많이 개선되었지만 여전히 주기적으로 발생하고 있다. 우리의 노력을 미국 해양대기청(National Oceanic and Atmospheric Administration; NOAA) 및 EU 해양수산총국과의 협업채널을 통해 주기적으로 알리고 교류할 필요가 있다.

145) 공익법센터 어필 김종철 변호사 인터뷰(자문일: 2020. 6. 1)

양 협약 비준을 위해 노력하는 세부적인 내용에 대해 상기 주요국과 교류하고 좋은 아이디어를 바탕으로 협업할 수 있다면 불법어업 문제에 대응하는 한국의 노력을 더욱 강조해서 보여줄 수 있을 것이다.

2. 추진 로드맵(단기, 중기, 장기)

국내 경제에 미치는 타격을 생각한다면 협약의 적용, 면제, 점진적 적용 가능 규정을 고려한 유연한 접근이 필요하다. 점진적 적용에서 제외되는 24미터 이상의 어선에 대해서는 협약 내용이 즉각 적용되어야 하기 때문에 특히 대비가 시급하다. 이 부분은 단기적으로 바로 대응할 필요가 있다.

〈표 6-1〉 추진 로드맵

구분	주요 과제	세부 과제
단기	선원법 등 법률 거버넌스 개선	• 24미터 이상의 어선에 대한 협약 내용 반영
	외국인 선원 처우 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 고용알선 과정 개선(송출입 과정에서 공공부분 관여) • 여권 압수, 시설 체류 등 인권침해 부분 시정(출입국 관리법 개선) • 취업 사기 개선(이탈 보증금 금지) • 선내 폭언 및 폭행, 숙소 문제 개선(국내 노동법/선원법 적용 및 관리감독 강화) • ILO 기준에 맞게 선원법과 근로기준법 개정
중기	선원법 등 법률 거버넌스 개선	• 협약 비준 및 효율적 집행을 위한 유관부처 협력 체계 구축
	외국인 선원 처우 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 휴게시간 및 휴일 보장 • 내국인 선원과의 임금 격차 개선 • 재해보상 차별 개선(산업재해보상법 적용) • 근로감독관 수 충원 및 관리 관련 교육 실시
장기	국내 수산업계의 전반적 구조조정 지원/ 교육 및 인식 개선	• STCW-F협약과 연동한 교육훈련 및 해기면허 보강

자료: 저자 작성

3. 본 연구의 한계 및 향후 연구 방향

본 연구는 어선원노동협약과 케이프타운협약의 국내 비준을 대비하여 양 협약의 내용을 분석하고 이에 관련된 국내법 규정을 세부적으로 분석하여 향후 우리나라가 양 협약을 비준하는 경우 국내법에서 개선되어야 할 내용에 대한 세부적인 법적 검토를 실시하고, 양 협약이 국내 업계에 미칠 영향을 개괄적으로 분석하였다. 또한 이를 통해 정부의 제도 개선 및 정책 변화, 업계의 실무 관행 개선을 위한 법률 개정 방향과 정책 대안을 제시하였다.

하지만 본 연구는 연구기간과 예산의 제약으로 인해 양 협약 도입이 국내 수산업계에 미칠 구체적인 경제적 영향 분석은 본 연구의 범위에서 제외하였다. 따라서 향후 원양어업, 근해어업, 연근해어업 등 세부적인 산업에 미칠 영향을 분석하고 업종별 대응방안을 마련하며 이를 기반으로 양 협약 비준을 준비해야 할 것이다.

향후 수행되어야 할 후속 연구로는 본 협약 비준에 따른 원양산업, 근해 및 연근해어업 등 경제적 여건분석에 따른 업종별 대응방안 연구가 필요하다. 또한 법제적 측면에서 선원법, 어선법, 원양산업발전법 등의 구체적 법률 개정방안 연구가 진행되어야 한다, 내외국인선원과 선박의 안전강화를 위한 제도개선 연구도 지속적으로 필요하다. 무엇보다도 향후 IMO 및 ILO 등 국제기구 회의에 체계적으로 대응하여 국내제도의 개선과 맞물려 유기적으로 연결할 수 있는 어선 및 어선원 연구가 후속되어야 할 것으로 사료된다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

국가인권위원회, 『국가인권위원회 결정례집』, 제5집, 2012

국가인권위원회, 「제2차 이주 인권가이드라인」, 2019.

나형진 외, 『1993년 토레몰리노스의정서 시행에 관한 협정 개발 대응 연구』, 농림수산식품부, 2011.

류경진, 「우리나라 어선 안전관리체제에 대한 연구」, 부경대학교, 2018.

서철원, 『어선원 복지제도 발전방향 연구』, 2014.

선원이주노동자인권네트워크, 공익법센터 어필, 김종철, 「바다에 붙잡히다」, 『월간 복지동향』, 230, 2017.

송병화·이경훈·최운규, 「해양안전 확보를 위한 소형어선 법 제도 개선에 관한 연구」, 『한국환경안전학회지』, 제24권 제7호, 해양환경안전학회, 2018.

신동윤, 「선원의 노동기본권과 근로조건에 관한 선원법과 해사노동협약의 비교 분석」, 『서울법학』, 22(1), pp. 163~186, 2014.

엄선희·이정삼·이지은, 『어선어업의 안전성 제고를 위한 정책방안 연구』, 한국해양수산개발원, 2015.

엄선희 외, 『어선원 해기면허 개선방안에 관한 연구』, 해양수산부, 2019.

연효흠, 『어선안전에 관한 국제협약의 동향과 우리나라 대응방안 :1993년도 토레몰리노스 어선안전협약 의정서를 중심으로』, 한국해양대학교 석사학위논문, 2008.

전영우, 「어선원노동협약의 국내수용에 있어서 주요 쟁점사항에 관한 연구」, 『海事法研究』, 22(1), pp. 25~60, 2010.

전영우, 「2007 어선원노동협약 국내수용을 위한 핵심과제」, 국회세미나 자료, 2019. 7. 2.

정대울·박문갑, 「ILO 통합어선원협약의 주요 쟁점사항」, 한국마린엔지니어링학회 학술대회 논문집, pp. 165~166, 2007a.

정대울·박문갑, 「어선원노동협약 및 권고」, 다솜출판사, 2007b.

- 정명화·윤미경·안지은·홍혜수, 『우리나라 원양산업의 사회적 책임 실천 강화를 위한 정책연구』, 기본연구 2019-16, 한국해양수산개발원, 2019.
- 한덕훈, 「IUU어업행위에 대한 최근 국제사회의 입법 및 판례 동향과 국내 대응방안에 대한 연구」, 『경영법률』, 제24권 제2호, 2014.
- 한덕훈, 『환태평양동반자협정(TPP)수산물조금 법률분석』, 대외경제정책연구원, 2015.
- 홍성화, 「2006년 해사노동협약 국내수용을 위한 주요쟁점사항에 관한 연구」, 『해양정책연구』, 24(1), pp. 181~220, 2009.
- 해양수산부, 「국제해사기구 가이드북(IMO Guide Book)」, 2017.
- 해양수산부, 「어작업자 건강 위해요소 측정 및 어업인 질환 손상 현황 조사」, 2018a.
- 해양수산부, 「선원분야 법률 체계 개편방안」, 2018b.
- 해양수산부, 「2019년 한국선원통계연보」, 2019a.
- 해양수산부, 「2019년 해양사고통계」, 2019b.
- 해양수산부, 「2020 선원정책 시행계획」, 2019c.
- 해양수산부, 「어선사고 인명피해 원인별 예방 및 저감 대책」, 2020.

〈국외 문헌〉

- Nøstvold, Bjørg Helen, Anne Mette Ødegård, Marianne Svorken, Rolf Andersen, and James A. Young, "Social Sustainability in Norwegian Fisheries", Nofima, 2019.
- FAO(Food and Agriculture Organization of the United Nations), *Global review of safety at sea in the fisheries sector*, 2018.
- Francescutto, A., "The evolution of the regulatory stability regime for fishing vessels", EUT Edizioni Università di Trieste, 2013.

IMO(International Maritime Organization), *Cape Town Agreement of 2012, 2018 Edition*, 2018

IMO(International Maritime Organization), *Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977*, 1995

Jaleel, A. and D. Grewal, "A Perspective on Safety and Governance Issues of Fishing Vessels", *Ocean Yearbook Online*, 31(1), pp. 472-501, 2017.

Kirchner, S., "Human rights and fishing: a multidimensional challenge", *Baltic Journal of Law & Politics*, 12(1), pp. 155-171, 2019.

Tatar, V., "Evaluation of occupational safety and health in the global fishing sector", *The Online Journal of Science and Technology*, April, 9(2), 2019.

〈국내법령〉

근로기준법(시행 2021. 1. 5.) (법률 제17862호, 2021. 1. 5., 일부개정)

근로기준법 시행령(시행 2020. 3. 3.) (대통령령 제30509호, 2020. 3. 3., 타법개정)

교육기본법 (시행 2019. 6. 19.) (법률 제15950호, 2018. 12. 18., 일부개정)

사회보장기본법(시행 2020. 6. 4.) (타법개정 2019. 12. 3, 법률 제16737호)

산업재해보상보호법(시행 2020. 6. 9.) (법률 제17434호, 2020. 6. 9., 일부개정)

산업재해보상보호법 시행령(시행 2021. 1. 12.) (대통령령 제31388호, 2021. 1. 12., 일부개정)

선박법 (시행 2019. 7. 1.) (법률 제16160호, 2018. 12. 31., 타법개정)

선박안전법 시행령(시행 2021. 1. 5.) (대통령령 제31380호, 2021. 1. 5., 타법개정)

선박안전법 시행규칙(시행 2020. 12. 18.) (해양수산부령 제415호, 2020. 6. 17., 일부개정)

- 선원법(시행 2020. 7. 30.) (법률 제16902호, 2020. 1. 29., 타법개정)
- 선원법 시행규칙(시행 2020. 4. 6.) (해양수산부령 제402호, 2020. 4. 6., 타법개정)
- 선원법 시행령(시행 2021. 1. 12.) (대통령령 제31390호, 2021. 1. 12., 일부개정)
- 어선법 (시행 2020. 8. 28.) (법률 제16568호, 2019. 8. 27., 타법개정)
- 어선법 시행규칙 (시행 2021. 1. 1.) (해양수산부령 제435호, 2020. 9. 3., 일부개정)
- 어선원 및 어선 재해보상보호법(시행 2015. 8. 4.) (법률 제13191호, 2015. 2. 3., 일부 개정)
- 어선원 및 어선 재해보상보호법 시행령(시행 2020. 8. 28.) (대통령령 제30977호, 2020. 8. 26., 타법개정)
- 외국인근로자의 고용 등에 관한 법률 (시행 2020. 5. 26.) (타법개정 2020. 5. 26, 법률 제17326호)
- 원양산업발전법(시행 2020. 11. 27.) (법률 제16645호, 2019. 11. 26., 일부개정)
- 해사안전법(시행 2020. 8. 28.) (법률 제16568호, 2019. 8. 27., 타법개정)
- 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(시행 2021. 1. 1.) (법률 제17689호, 2020. 12. 22., 타법개정)

〈인터넷 자료〉

- 경향신문 「바다 위의 ‘김용균’](상)2.6일에 한 명 ‘바다 위 사망’...어선원보험 적용 ‘통계 사각」, http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?art_id=202004270600015#csidx4e798bd3ab0c18b9c73bb87ae708d56 (검색일: 2020. 5. 30)
- 국제노동기구 〈어선원노동협약(Work in Fishing Convention No. 188, 2007: C188)〉, https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188 (검색일: 2020. 5. 30)
- 국제노동기구 〈어선원노동협약 권고(Work in Fishing Recommendation, 2007 (N

o. 199))), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R199 (검색일: 2020. 5. 30)

국제노동기구 <Fisheries>, <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/sipping-ports-fisheries-inland-waterways/fisheries/lang--en/index.htm> (검색일: 2020. 6. 23).

국제노동기구 <Fishing among the most dangerous of all professions, says ILO>, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_071324/lang-en/index.htm (검색일: 2020. 6. 23).

국제노동기구 <Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19), International Labour Standards Department (NORMES) / Sectoral Policies Department (SECTOR), Geneva, 7 April 2020>, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/briefingnote/wcms_741024.pdf (검색일: 2020. 6. 23)

국제노동기구 보도자료 “Thailand ratifies Work in Fishing Convention”, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_666581/lang-en/index.htm (검색일: 2020. 6. 23)

국제노동기구 <어선원노동협약의 국가별 비준 상황>, https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333:NO (검색일: 2020.6.23.)

국제해사기구 <List Of Conventions>, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions.aspx> (검색일: 2020. 6. 23)

국제해사기구 보도자료 “Global regime to create much-needed safety standards for fishing vessels moves a significant step closer”, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/25-Torremolinos-Conference.aspx> (검색일: 2020. 6. 25)

국제해사기구 <토레몰리스 선언>, <http://www.imo.org/en/About/Events/Documents/Torremolinos%20fishing%20conf/TORREMOLINOS%20DECLARATION.pdf> (검색일: 2020. 6. 25)

국제해사기구 <SOLAS 협약>, [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-)

- 1974.aspx (검색일: 2020.7.18.)
- 국제해사기구 <제105차 IMO 법률위원회 결과>, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-105th-session.aspx> (검색일: 2020. 6. 23)
- 국제해사기구 <제106차 IMO법률위원회 결과>, <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Legal/Pages/LEG-106th-session.aspx?%20%20fbclid=IwAR19oweBXGq7EqzxztN79FXS7mxqYosPjqGnoHdoIMT4kzSvSCf1-fatPYI> (검색일: 2020. 6. 23)
- 노르웨이 오슬로대학교 <Regulations of 31 January 1986 No. 222 concerning the scope of application of the Seamen's Act>, <https://app.uio.no/ub/ujur/oversatte-lover/data/for-19860131-0222-eng.pdf> (검색일: 2020.9.24.)
- 노르웨이 해양당국 <Regulations of 19 August 2013 concerning the scope of application of the Ship Labour Act(Act of 21 June 2013 no.102).>, <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/directives/the-scope-of-application-of-the-ship-labour-act/> (검색일: 2020.9.24.)
- 노르웨이 해양당국 <Ship Labour Act of 21 June 2013 no.102.>, <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/laws/ship-labour-act/> (검색일: 2020.9.24.)
- 노르웨이 해양당국 <Ship Safety and Security Act of 16 February 2007 No. 9.>, <https://www.sdir.no/en/shipping/legislation/laws/ship-safety-and-security-act/> (검색일: 2020.9.24.)
- 노사발전재단 <ILO협약>, <https://www.nosa.or.kr/portal/nosa/SpecData/govLaborData/iloCvn> (검색일: 2020. 6. 4)
- 뉴질랜드 외교통상부 <CPTPP 홈페이지>, <https://www.mfat.govt.nz/en/trade/free-trade-agreements/free-trade-agreements-in-force/cptpp/> (검색일: 2020. 6. 28)
- 선박항해용어사전 <SOLAS>, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=382879&cid=42329&categoryId=42329> (검색일: 2020.6.25)
- 선원이주노동자 인권네트워크, 공익법센터 어필 「누가 이들을 바다에 붙잡았나: 한국어선에서 일하는 이주노동자 인권실태 모니터링 보고서」, <https://api>

l.or.kr/?p=13241 (검색일: 2020.6.22)

세계법제정보센터 <1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제 협약 [STCW, 1978](International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. London, 7 July 1978)>, https://world.moleg.go.kr/web/wli/lgsInfoReadPage.do?A=A&searchType=all&searchPageRowCnt=10&CTS_SEQ=48310&AST_SEQ=309&ETC=1 (검색일: 2020.8.11)

시사상식사전 <환태평양경제동반자협정>, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=930069&cid=43667&categoryId=43667> (검색일: 2020.6.27)

원양산업협회 “[보도자료]NGO, 불법어업과 인권침해 관한 브리핑관련 - 원양업체의 입장 및 반박자료”, http://www.kosfa.org/report/view.asp?pageno=1&startpage=1&num=401&list=list_1(검색일: 2020.6.15)

영국 법령 데이터베이스 <Merchant Shipping Act 1995>, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents> (검색일: 2020. 9. 23)

영국 법령 데이터베이스 <The Merchant Shipping (Maritime Labour Convention) (Consequential and Minor Amendments) Regulations 2014>, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2014/1614/made> (검색일: 2020. 9. 23)

영국 법령 데이터베이스 <The Merchant Shipping (Work in Fishing Convention) Regulations 2018>, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2018/1106/contents/made> (검색일: 2020. 9. 23)

영국 정부 <MSN 1871 Amendment 1: Code of practice for safety of small fishing vessels>, <https://www.gov.uk/government/publications/msn-1871-amendment-1-code-of-practice-for-safety-of-small-fishing-vessels> (검색일: 2020. 9. 23)

영국 정부 <MSN 1872 Amendment 1: Safe working for construction and use of fishing vessels>, <https://www.gov.uk/government/publications/msn-1872-amendment-1-safe-working-for-construction-and-use-of-fishing-vessels> (검색일: 2020. 9. 23)

영국 정부 <MSN 1873 Amendment 1: Construction and safe operation of fishing vessels of 24m and over>, <https://www.gov.uk/government/publications>

- /msn-1873-amendment-1-construction-and-safe-operation-of-fishin
g-vessels-of-24m-and-over (검색일: 2020. 9. 23)
- 일본해사협회 <Seamen's Act of 30 May 1975 no.18.>, https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/mlc/flag/nor/mlc_nor_act-30_05-1975_no18.pdf (검색일: 2020.9.24.)
- 정책위키 <ILO핵심협약>, <http://www.korea.kr/special/policyCurationView.do?newsId=148862514> (검색일: 2020.6.1)
- 중앙해양안전심판원 해양사고통계, <https://www.kmst.go.kr/kcom/cnt/selectContentsPage.do?cntId=21010000> (검색일: 2020.2.14)
- 통계청 외국인선원 고용현황, https://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=146&tblId=DT_MLTM_1324 (검색일: 2020.7.18)
- 환경운동연합 “[보도자료] 한국 원양어선, 선박에 어선원이 ‘감금된’ 시간 세계 1위, 해상 노동시간 세계 1위” <http://kfem.or.kr/?p=207628> (검색일: 2020.6.22)
- 한국ILO협회 <ILO주요협약집> <https://m.blog.naver.com/PostList.nhn?blogId=ilokorea> (검색일: 2020.6.4)
- 한국선원복지고용센터 선박업체정보, <https://www.koswec.or.kr/koswec/information/shipsearch/selectShipSearchList.do> (검색일: 2020.6.22)
- 해양수산부 통계시스템 등록어선통계, <http://www.mof.go.kr/statPortal/cate/statView.do> (검색일: 2020.9.17)
- 해양수산부 2020년 6월 9일 보도자료 “해수부, 외국인 어선원 처우 개선에 팔 걸었다. - 선원도입 공공성 강화, 인권보호, 근로환경·관리체계 개선 등 -” <https://www.mof.go.kr/article/view.do?articleKey=32673&boardKey=10&menuKey=376¤tPageNo=1> (검색일: 2020.6.15)
- 해양수산부 공식블로그 “바다에서 일하는 바닷사람을 위한 수산정책보험, 알고 계십니까?” <https://blog.naver.com/koreamof/221863866364> (검색일: 2021.1.15)
- 해양수산용어사전 <해사노동협약>, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=5949946&cid=67003&categoryId=67003> (검색일: 2020.6.25)

해양수산용어사전 <평수구역과 연해구역 해역도>, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=5950174&cid=67003&categoryId=67003> (검색일: 2020.12.24)

해양수산용어사전 <근해구역 해역도>, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=5950098&cid=67003&categoryId=67003> (검색일: 2020.12.24)

e-Gov 法令検索 <漁船法 (昭和二十五年法律第百七十八号)>, <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=325AC1000000178> (검색일: 2020.6.27)

e-Gov 法令検索 <船員法 (昭和二十二年法律第百号)>, <https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=322AC0000000100> (검색일: 2020.6.27)

e-Gov 法令検索 <船舶安全法 (昭和八年法律第十一号)>, https://elaws.e-gov.go.jp/document?law_unique_id=308AC0000000011_20190401_429AC0000000041 (검색일: 2020.6.27)

FAO <Links between IUU fishing and related crimes>, <http://www.fao.org/iuu-fishing/background/links-between-iuu-fishing-and-other-crimes/en/> (검색일: 2020.10.10.)

FAO Subcommittee on Fish Trade <Recent Trade agreements and Market Access for Fish and Fishery Products>, <http://www.fao.org/3/nb388en/nb388en.pdf> (검색일: 2020. 6. 27).

UNODC <Fisheries Crime>, https://www.unodc.org/documents/about-unodc/Campaigns/Fisheries/focus_sheet_PRINT.pdf (검색일: 2020.6.28.)

Human Rights at Sea <Geneva Declaration on Human Rights at Sea, 2019 April 5th>, https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2019/04/HRAS_GENEVA_DECLARATION_ON_HUMAN_RIGHTS_AT_SEA_5_April_2019_Version_1_LOCKED.pdf?fbclid=IwAR1Jk7v1I5yw0XG-dsGpmZljex7ZpmAK924XuWlpy3-kMqLZKKdLSN3PoCI (검색일: 2020.6.25.)

NOAA <Magnuson-Stevens Reauthorization Act Biennial Reports to Congress>, <https://www.fisheries.noaa.gov/foreign/international-affairs/identification-iuu-fishing-activities#related-regulations> (검색일: 2020.6.28.)

IPOA-IUU <Element of IUU>, <http://www.fao.org/docrep/005/y3536e/y3536e04.htm#fnB2> (검색일: 2020.6.27.).

- Koreaherald Newspaper 「S. Korea named illegal fishing country by US」, <http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20190920000074> (검색일: 2020.6.27.)
- Safety 4 Sea 〈Finland joins cape town agreement on fishing vessel safety〉, <https://safety4sea.com/finland-joins-cape-town-agreement-on-fishing-vessel-safety/> (검색일: 2020.04.22.)
- Safety 4 Sea 〈Spain accedes to Cape Town Agreement for fishing safety〉, <https://safety4sea.com/spain-accedes-to-cape-town-agreement-for-fishing-safety/> (검색일: 2020.6.27.)
- The PEW Charitable Trusts 요약 〈케이프타운협약 설명〉, https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/02/ctaexplained_brief---ko.pdf (검색일: 2020.6.1.)
- USMCA 〈Chapter 24〉, <https://usmca.com/environment-usmca-chapter-24/> (검색일: 2020. 6. 25).
- WTO 〈Negotiations on fisheries subsidies〉, https://www.wto.org/english/tratop_p_e/rulesneg_e/fish_e/fish_e.htm (검색일: 2020. 6. 25).

〈인터뷰 자료〉

- 이주와인권연구소 이한숙 소장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 13)
- 선원노련 김택훈 수산본부장 인터뷰(자문일: 2020. 5. 14)
- 한국선급 이동훈 책임검사원 인터뷰(자문일: 2020. 6. 25)
- 해양수산부 어선안전정책과 김도한 사무관 인터뷰(자문일: 2020. 8. 14)
- 공익법센터 어필 김종철 변호사 인터뷰(자문일: 2020. 6. 1)
- 해양수산과학기술연합 박주삼 박사 인터뷰(자문일: 2020. 6. 1)
- 수협 어선안전조업본부 정상욱 팀장 인터뷰(자문일: 2020. 9. 15)

부록

부록: 노르웨이의 어선원 인권, 안전, 사회보장에 관한 법 제도

〈부록 표 1〉 노르웨이의 어선원 인권 및 안전, 사회보장에 관한 법제 목록

관련 법령	약어
The Constitution of Norway	CN
The Basic Agreement	BA
Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, article 4 (The human rights act) LOV-1999-05-21-3	CHUM
Penal Code	PC
The Ship Safety Act	SA
Regulations on work and deployment of young people on Norwegian ships (2002-04-25-423)	RYNS
The Ship Labour Act	SLA
Labour Disputes Act	LDA
Regulations on employment agreement and salary settlement (FOR-2013-08-19-1000)	REAS
The Ship Labour Act chapter 4, Regulation of 19 August, 2013, No. 1000 on employment agreements and pay statement	SLA No.1000
The Equality and Anti-Discrimination Act	EAD
Regulation on holiday for employees on ships	RHS
Regulation on work environment on ships (FOR 2005-01-01)	RWENV
Regulations on working environment, safety and health for those who work on board ships	RWESH
Regulation on medical examination on ships (FOR-2014-06-05-805)	RMED
Regulation on working- and rest hours at Norwegian fishing vessels (FOR-2017-11-10-1758)	RREST
Regulations on safety training for fishermen (FOR-1989-02-10-88)	RSafe
Regulation on crew of Norwegian ships (FOR-2009-06-18-666)	RCREW
Regulation on report obligation at sea (FOR 2008-06-27)	RREP
National Insurance Act	NIA
Law on pension for fishermen (1957-06-28-12)	LPEN
Regulations on reporting of position and electronic reporting for Norwegian Fishing vessels. (FOR-2009-12-21-1743)	RPEL
Guarantee fund for fishermen	GFF

관련 법령	약어
Regulation concerning the construction, equipment, operation and inspection of fishing vessels with a maximum length of 15 meters or more (FOR-2000-06-13-660)	RCEOI

자료: 세계법제정보센터 <https://world.moleg.go.kr/web/main/index.do> (검색일: 2020. 7. 18)
참고 저자 재작성

〈부록 표 2〉 노르웨이의 어선원 인권 및 안전, 사회보장에 관한 관련 법 현황

요인	관련 법 규정
인권	
강제노동 및 인신매매	ILO no, 29, CN, § 93 CHUM0, PC §§ 257-260
아동노동 및 18세 미만 미성년자 보호	ILO 188 art 9 and 31, SA § 18, RYNS
언론의 자유	ILO 87, CN § 100, SLA §§2-6,2-7
노조 구성의 자유	ILO 87, ILO no: 98 art 49 - 56, BA, ch.II
담합 권리	ILO 98, LDA
고용계약	ILO 188 art. 16-20, 34-39, SLA §§ 3-1, 9-6 (2), REAS
정기 급여	ILO 188 art. 23-24, SLA chapter 4 No 1000, BA, SLA § 4-2
공정 급여	CN section 110
여성 권리, 성차별 금지	ILO no. 111, EAD Act (section 2 and 5), SLA (section 10), BA
차별 금지	ILO no. 111, EAD Act (section 2 and 5), SLA (section 10), BA
근로시간 및 휴식시간 규정	ILO 188 art 13-14, The SA §§ 23-24, RREST
안전 및 근로기준	
안전 교육	ILO 188 art 8, 31, 32-3, 33, The SA §§ 22, 29, 30, RSAFE
의료 검진	§§3-4, RWESH § 2-6
어구 교육	ILO 188 art.10-12, The SA §17, RMED
감독 및 책임	SA §§21-22, RWENV (FOR 2005-01-01)
검사 및 사고 보고	ILO 188 art 31 d, e, 40. SA chapter 7, RREP
작업 관련 보호 장비	ILO 188 art. 32. SA §21

요인	관련 법 규정
안전 관련 인력, 선원 목록	ILO 188 art. 13,14, 15. SA section 15 - 16 , RCREW section 14
어선 모니터링 시스템	RPEL
통풍/온열 및 소음 방지	ILO 188 art. 26c, 28, SA sections 21, RCEOI chapter 5 (§5-30) 11 (§11-5 and 11-6)
사고 관련 안전 장비	ILO 188 art 29, 30. SA §2,7 RWENV
사회보장	
보험	ILO 188 art. 38, NIA§13-7,
연금	ILO 188, art 34-36, NIA, LPEN, GFF
업무 관련 질병 보호	ILO 188 art. 38, NIA§13-7
휴가	ILO 132. RHS(FOR-1989-12-22-1285)
고용 및 해고	SA
안전 및 편의를 위한 조명	ILO 188 art. 25, 26e, 28, SA sections 21, 22, 22a, 25, RCEOI chapter 11 (§§11-8, 11-9)
직원 참여(정보 및 토론)	SLA chapter 10, BA
질병에 대한 권리	ILO 188 art. 38, NIA§13-7
휴게시설	ILO 188 art. 25, 26f, 28, SA sections 21, RCEOI chapter 11 (§§11-14, 11-16)
수면에 관한 협의사항	ILO 188 art. 25, 26e, 28, SA sections 21, 22, 22a, 25, RCEOI chapter 11 (§§11-10, 11-11)
위생/세탁시설	ILO 188 art. 25, 26f, 28, SA sections 21, RCEOI chapter 11
부상/응급시설	ILO 188 art. 25, 27, RCEOI chapter 11 §11-12
식품보관	ILO 188 art. 25, 27, RCEOI chapter 11 §11-12
유희시설	ILO 188 art. 25, 27, RCEOI chapter 11 §11-12
평결 및 거주가능 조건	ILO 188 art. 25, 27, RCEOI chapter 11 §11-4
음식 및 식수	ILO 188 art. 25, 27, RCEOI chapter 11

자료: 세계법제정보센터 <https://world.moleg.go.kr/web/main/index.do> (검색일: 2020. 7. 18)

참고 저자 재작성

기본연구보고서 발간목록

2020년

01	해양수산업의 지역 간 연관구조 분석	장정인
02	해양수산 분야 기술 대외의존도 분석연구 - 스마트항만을 중심으로 -	전형모
03	지역 해양수산 오픈 플랫폼 구축방안 연구	최지연
04	갯벌 거버넌스 개선방안에 관한 연구	육근형
05	해양환경정책의 능동적 추진을 위한 자원체계 개선 방안 연구	박수진
06	항만 대기환경 관리 표준 및 평가모형 연구	안용성
07	해양수산분야 사회문제해결형 R&D 기반 구축 연구	좌미라
08	해양 유입 하천쓰레기 관리체계 개선방안	이윤정
09	수산물 품질·안전관리 제도 개선방안 연구	이현동
10	국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구	한덕훈
11	스마트 양식 클러스터 추진 방안 수립 연구	이상철
12	해양포유류 보호에 관한 수산업 대응 방안 연구	정명화
13	수산물 수급통계 개선 방안 연구	김수현
14	IMO 온실가스 규제 대응 정책방향 연구	박한선
15	퇴직전문가 활용을 통한 해운업 경쟁력 강화방안 연구	안영균
16	글로벌 선사들의 물류통합화 전략에 대한 국적선사의 대응방안	전형진
17	내항여객운송항로 정책 발전방안 연구	김태일
18	블록체인 기술기반 식품콜드체인 체계 구축 연구	조지성
19	항만자동화 도입 관련 노무 갈등 해소 방안 연구	김찬호
20	스마트항만과 스마트도시 연계 발전 방안 연구	이연경
21	항만의 회복탄력성 측정 모형 구축에 관한 연구	김성기
22	IMO 규제기반 해수산업의 글로벌 지속발전방안 연구 -新해수산업의경제적파급효과분석연구(4차년도)-	박한선
23	국내 항만연계 산업의 가치사슬 및 공급사슬 연계성 강화방안 - 자동차 산업을 중심으로	신수용

2019년

01	한반도 평화 체제 수립 대비 접경수역 연구	최지현
02	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축 연구(2차년도)	이현동
03	4차 산업혁명 시대의 스마트 어촌 구축방안 연구	박상우
04	해양수산분야 예견적 위험분석 기반구축 연구	최석우
05	재해대응 및 환경보전을 위한 연안토지 매수 이행방안 연구	윤성순
06	선박 대기오염물질 배출저감 기술의 평가·인증체계 구축 및 활용방안 연구	안용성
07	해양레저관광서비스 산업 육성방안 연구	최일선
08	주요국의 나고야의정서 이행체계 강화에 대응한 해양유전자원정책 개선 연구	박수진
09	하천·해양 수질의 연계·통합 관리 체계 연구	장원근
10	총허용어획량(TAC) 기반 수산자원관리 강화 방안 연구	이정삼
11	우리나라 수산업·어촌의 공익적 기능에 관한 연구	류정곤
12	우리나라 원양산업의 사회적 책임 실천 강화를 위한 정책연구	정명화
13	수산업 노동시장 구조 분석과 노동정책 변화에 따른 대응 연구	한광석
14	우리나라 정기선 해운정책 개선 방안 연구	김태일
15	국내외 해운금융 비교를 통한 국내 해운금융 역량강화 방안 연구	전형진
16	해상 사이버 보안체계 강화방안 연구	박한선
17	해운 기업 비즈니스 모델과 경쟁우위 분석 연구	윤희성
18	국내 항만산업이 지역경제에 미치는 영향 분석	하태영
19	동북아 공동배출규제해역 지정 필요성 및 추진방안 연구	이기열
20	수출기업의 글로벌 공급사슬협력 수준 분석과 물류정책 방안 연구 - 화주~물류기업 협력을 중심으로 -	김은수
21	신선식품 수출입 증대를 위한 우리나라 항만물류 개선 방안	신수용
22	환동해권 물류 및 지역개발 비즈니스 모델 제안과 협력방안	박한선
23	IMO 규제기반 해사산업의 글로벌 지속발전방안 연구 - 우리나라 新해사산업의 경쟁력 분석에 관한 연구 -	최나영환

수시연구보고서 발간목록

2020년

01	포스트 코로나 19 해양수산 분야 정책방안	박광서
02	생분해성 어구 사용 활성화 방안 연구	심성현
03	해양법 전문인력 양성 방안 연구	박영길
04	무인도서 해양주권 강화와 이용 활성화를 위한 제도 개선방안	정지호
05	지역 해양수산 재정분권 대응방향	황재희
06	데이터 3법 개정에 따른 항만·물류 데이터 활용도 제고 방안	이기열
07	양식 활어 유통 효율화 방안 연구	마창모
08	해양레저관광사업 추진을 위한 제도정비 방안	홍장원
09	해양바이오기업의 규제 정비 방안 연구	최석문
10	비상체제 시 선원의 안전을 위한 선박-항만-항공 이동경로 구축방안	이혜진

2019년

01	일본의 수산물 수입 구조 분석과 對일본 수출 전략 연구	임경희
02	선박부착생물에 대한 선제적 대응을 위한 정책방향 연구	박수진
03	수산물 위생안전을 위한 저온유통체계 구축방안 연구	장홍석
04	전국 사업체조사 마이크로데이터를 활용한 어촌지역 고용통계 (2016, 2017)	한광석

일반연구보고서 발간목록

2020년

01	지역 해양관광 경쟁력 지수 체계화 연구	최일선
02	AIS 기반 글로벌 선박 배기가스 배출량 분석 연구	강무홍
03	김 중기 수급전망모형 「Gim-MFoS」 구축 연구	허수진

04	중앙 북극 공해 비규제어업방지협정 이행방안 연구	김민수
05	동해 평화관광자유구역 조성 방안 연구	윤인주
06	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(II) - 일반 수출입 컨테이너 정보교환방식 중심 -	이연경
07	스트레스 테스트를 통한 우리나라 해운·조선 기업의 안정성 분석	박성화
08	인공지능기반 해상운임예측 연구	황수진
09	국제물류주산업 실태분석 및 경쟁력 제고 방향 연구	최나영환
10	디지털화에 따른 개별 직업의 대체 가능성 추정 연구	박희대
11	시계열 분석을 통한 해운시장 분석 및 예측 연구	고병욱
12	해양수산분야 글로벌 경제효과 분석모형(KMI-GEM) 시범 구축 연구	임병호
13	해운항만물류 인력양성사업 관리운영 제도 개선 방안 연구	이자연

2019년

01	양식수산물의 경영비 조사체계 구축에 관한 연구	백은영
02	딥러닝 기반의 건화물선 시황예측 연구	윤희성
03	해운-조선산업 관계분석 연구 - 컨테이너 신조발주량 예측 -	최건우
04	디지털 공급사슬 물류정보통합 구축전략 연구(Ⅰ) - 디지털 공급사슬 생태계 정보통합지도 구축 중심 -	최상희
05	시민 건강증진을 위한 해안관리 방향	정지호
06	우리나라 주요 국제여객항 운영체계 개선방안 연구 : 운영, 시설, 제도를 중심으로	이경한
07	북한 서해 해양관광 활성화 방안	윤인주
08	EU의 수산물 소비 특성 및 수출 전략(프랑스, 스페인을 중심으로)	김지연
09	해양수산 위성계정 기초연구(Ⅰ)	장정인
10	우리나라 해운·물류기업의 중국 자유무역시범구 활용방안 연구	김형근
11	지역 해양수산 혁신성장체계 구축 연구	최지연
12	도미니카공화국 뱀장어 양식사업 타당성 조사	마창모
13	강원도 어촌 신활력 제고방안(2차년도) - 어촌 활성화 거버넌스 구축과 신활력 사업구상 -	박상우

기본연구 2020-10

국제법 변화에 대응한 어선원 안전 및 권리 제고방안 연구

2020년 12월 29일 인쇄

2020년 12월 31일 발행

발 행 인 | 장 영 태

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 애드원플러스 (070-4390-3850)

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 02-394-0337

정가 15,000원

