

2006년 해사노동협약상 선원 사회보장에 관한 연구

† 지상원

† 한국해양대학교 해사수송과학부 교수

A Study on the Social Security for Seafarers of Maritime Labour Convention, 2006

† Sang-Won Ji

† Division of Maritime Transportation Sciences, Korea National Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 국제노동기구는 2006년 2월23일 해사노동기준에 관하여 그 동안의 협약 및 권고를 가능한 한 최신화 하고 모든 기준을 통합하여 단일의 문서로 된 해사노동협약을 채택하였다. 이 협약은 제4편 규정 제4.5조에 선원에게 적용되는 사회보장에 관하여 규정하고 있다. 규정 제4.1조 선내 및 육상에서의 의료관리, 규정 제4.2조 선박소유자의 책임에 관한 조항도 사회보장과 관련되어 있다. 우리나라가 이 협약을 비준하기 위하여서는, 우선 먼저 국내 관련법령이 협약상 선원 사회보장 요건을 충족할 수 있는지를 검토하고, 불충분한 부분에 대하여는 이를 정비할 필요가 있다. 따라서 이 연구에서는 협약상 선원의 사회보장에 관한 요건을 수용할 수 있도록 현행 국내 관련 법령과 협약 사이의 차이점을 밝히고, 이 과정에서 도출된 문제점에 관하여 그 해결 방안을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 선원, 선원법, 사회보장, 의료관리, 의료보험, 요양보상, 상병보상, 노령연금, 고용보험, 재해보상, 선박소유자, 국제노동기구, 해사노동협약, 산업재해보상보험.

Abstract : The General Conference of International Labour Organization adopted the Maritime Labour Convention, 2006 which created a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime Conventions and Recommendations in its Ninety-fourth session on 23 February 2006. This Convention prescribes the social security for seafarers in the Regulation 4.5 in the Title 4. Regulation 4.1-Medical care on board ship and ashore and Regulation 4.2-Shipowner's liability are related to social security for seafarers. For the purpose of ratifying this Convention in our country, first of all, it is necessary to review the domestic laws and regulations concerned whether they fulfill or not the requirements of the Convention and have to make preparation insufficient sections. Therefore, this paper aims to find out different regulations between the domestic law and the Convention, as to be able to accept the requirements regarding the social security of the Convention, also suggest the solution on problems derived in this process.

Key words : seafarers, seaman's law, social security, medical care, medical insurance, sickness benefit, injury benefit, old-age benefit, employment insurance, workmen's compensation, ship owner, International Labour Organization, Maritime Labour Convention, industrial accident compensation insurance.

1. 서 론

2006년 2월 23일 스위스 제네바에 위치한 국제노동기구(International Labour Organization: ILO)는 제94회 국제노동총회(제10차 해사총회)에서 1920년부터 1996년까지 채택되었던 해사노동기준에 관한 협약 및 권고를 통합하여 하나의 문서로 단일화한 2006년 해사노동협약(Maritime Labour Contion, 2006: 이하 "협약")을 찬성 314표, 반대 0표, 기권 4표(2개국)로 채택하였다.

이 협약은 2001년 12월부터 2006년 2월까지 총 9회의 각종 회의를 거쳐 기존의 상선선원 관련 37개 협약과 20개의 권고를 통합한 것으로(전, 2007), 국제성이 강한 선원 노동시장에 있어서 보다 향상되고 통일화된 양호한 근로조건 제공이 가능

하게 될 것으로 평가할 수 있다.

선원에 대한 사회보장 보호는 협약 규정 제4.5조 사회보장 편에 규정되어 있으며, 이에는 규정 제4.1조 선내 및 육상에서의 의료관리, 규정 제4.2조 선박소유자의 책임에 관한 조항도 함께 고려하여야 한다.

우리나라가 이 협약을 비준하기 위하여서는 우선 먼저 국내 관련법령이 협약상 선원 사회보장 요건을 충족하고 있는지 여부를 검토하고, 불충분한 부분에 대하여는 이를 정비할 필요가 있다. 따라서 이 연구에서는 협약상 선원의 사회보장에 관한 요건을 수용할 수 있도록 현행 국내 관련법령에서 개정이 필요한 부분을 중심으로 연구의 범위를 한정하여 협약의 요건과 국내법의 차이를 밝히고, 이 과정에서 도출된 문제점에 관하여 그 해결 방안을 제시하고자 한다. 이 논문에서는

† 교신저자 : 지상원(중신회원), swji@hhu.ac.kr 011)581-5823

문헌조사와 법사학적 연구 방법 및 입법론적 연구 방법을 채택하였다.

2. 협약상 선원 사회보장

2.1 회원국의 책임

협약 규정 제4.2조는 선원의 고용과 관련하여 발생하는 질병, 상해 또는 사망의 재정적 결과로부터 선원이 보호되는 것을 확보하기 위한 조항을 두고 있다.

1) 관련 법령의 채택

각 회원국은 자국 선박에 고용된 선원에게 그들이 선원고용계약에 의거 근무하고 있는 동안 발생하거나, 또는 당해 계약에 의거 그들의 고용으로부터 발생하는 질병, 상해 또는 사망의 재정적 결과와 관련하여 선박소유자로부터의 물질적인 지원 및 보조에 대한 권리가 제공되도록 하기 위하여 자국 국기를 게양하는 선박에 해당 코드에 따른 조치가 완비되도록 하여야 한다(규정 제4.2조 1항). 이 규정은 선원이 추구할 수 있는 일체의 다른 법적 구제에 영향을 미치지 아니한다(규정 제4.2조 2항).

여기에서 말하는 고용계약에 의거 근무하고 있는 동안이란 업무와 관련하여 실제 어떠한 작업을 수행중이라는 의미가 아니라, 고용계약에 근거하여 승선하여 근무하고 있는 기간 중이라는 것을 의미로 해석하여야 한다. 고용으로부터 발생하는 질병에는 해당 선원의 직무와 관련하여 발생하는 일체의 질병으로 여기에는 직업병 등도 포함되는 것으로 본다.

각 회원국은 자국 국기를 게양하는 선박의 선박소유자가 그 선박에 승선하여 근로하는 모든 선원의 건강보호 및 의료관리에 대한 책임을 질 것을 요구하는 법령을 채택하여야 한다(기준 제A4.2조 1항).

2) 사회보장 보호의 제공

협약은 규정 제4.5조 이하에서 선원에게 사회 보장보호 제공 조치가 취해질 수 있도록 보장하기 위한 조항을 두고 있다. 각 회원국은, ILO헌장 제19조 8항에서 규정하는 일체의 보다 유리한 조건을 침해하지 않고서, 해당 코드에 따라 모든 선원과 국내법에 의해 규정된 범위까지 부양가족이 사회적 보장보호를 이용하는 것을 보장하여야 한다(규정 제A4.5조 1항).

3) 육상 근로자보다 불리하지 않을 것

협약은 특히 선원에 대한 사회보장 보호에 있어서 회원국은 자국의 사회보장법률이 적용되는 선원과 자국의 국내법에 의해 규정된 범위까지의 부양가족이 육상근로자가 향유하는 사회보장 보호보다 불리하지 아니한 혜택을 받을 자격이 부여되도록 보장할 것을 요구하고 있다(규정 제A4.5조 3항).

이것은 각국의 사회보장 제도에 많은 차이가 있고, 그 내용도 다를 수 있지만, 해사노동에 종사하는 선원들이 자국의 육상 근로자에게 적용되는 사회보장의 종류와 실질적인 내용

에 있어서 불리하지 않도록 하여야 한다는 기본적인 원칙을 천명한 것이다.

협약은 사회보장 모든 항목에 걸쳐 지급요건, 지급액 등에 관하여 구체적으로 상세하게 규정하고 있지는 않고, 회원국이 협약에서 요구하는 선원에 대한 사회보장 항목 모두를 제공하지 않아도 되지만, 이러한 점을 고려하여 협약은 자국에서 시행하고 있는 사회보장과 관련하여 육상 근로자에 비하여 선원에게 제공되는 사회보장이 불리하여서는 아니 된다는 것을 강행규정으로 요구하고 있는 것이다.

4) 사회보장에 관한 결의서

한편, 이 협약과 함께 채택된 사회보장에 관한 결의서(XVI)는 해운산업의 범세계적 특성을 고려하여 선원은 특별히 보호될 필요가 있다는 것을 천명하면서, 2006년 해사노동협약이 회원국으로 하여금 자국 영역에 거주하는 육상 근로자가 향유하는 것보다 불리하지 않는 사회보장 보호를 요구한다는 것을 결의하고 있다(ILO, 2006).

5) 기국 책임

각 회원국이 자국의 국기를 게양하는 선박에 대하여 이 협약에 따른 책임을 이행하는 것을 보장하기 위한 목적으로 협약 규정 제5.1.1조는 일반원칙으로서 1항에 각 회원은 자국의 국기를 게양하는 선박에 이 협약의 이행을 확보할 책임이 있다는 것을 명시하고 있다. 이것은 사회보장뿐만 아니라, 이 협약의 이행 책임은 일차적으로 기국 및 선박소유자에 있음을 의미한다.

6) 선원 공급국 책임

각 회원국이 선원의 모집 및 직업소개, 사회보장에 관한 이 협약상 책임 이행을 보장하기 위하여 규정 제5.3조 1항은 자국의 국기를 게양하는 선박에 근무하는 선원의 근로 및 거주 조건에 대한 회원국의 책임에 대한 원칙을 침해하지 아니하고서, 회원국은 자국민 이거나, 자국에 거주하거나 그렇지 아니할 경우, 자국의 영토 내에 주소를 두고 있는 선원의 사회보장뿐만 아니라, 선원의 모집 및 직업소개에 관한 이 협약의 요건을, 그러한 책임이 이 협약에서 규정된 범위까지, 이행하도록 하기 위한 책임도 함께 진다라고 규정한다.

이것은 선원의 사회보장 중에서 특히, 노령연금과 부양가족의 의료보호에 대하여 기국만의 책임으로 하면, 기국에 거주하지 않는 선원 및 그 가족은 보호를 받을 수 없기 때문에 이에 대하여는 특별히 선원 공급국에 그 이행 책임이 있다는 것을 규정하고 있는 것이다.

2.2 선박소유자의 책임

1) 의료관리 비용의 부담

선박소유자는 자신의 선박에서 근로하는 선원의 직무개시일자와 정당하게 송환될 것으로 간주되는 일자 사이에서 발생하거나 또는 이들 일자 사이의 선원 고용으로부터 발생하는

선원의 질병 및 부상과 관련한 비용을 부담할 책임이 있다.

선박소유자는 질병 또는 상해 선원이 회복될 때까지 또는 질병 또는 근로불능이 영구적이라고 선고될 때까지 진료, 필요한 약품 및 치료기구의 보급 그리고 집에서 떠나 있는 동안의 식비 및 숙박비를 포함한 의료관리 비용을 부담할 책임이 있다.

또한, 선박소유자는 계약 기간 동안 선내 또는 육상에서 발생한 사망의 경우에 장례비용을 지불할 책임이 있다.

선원의 직무개시 일자와 정당하게 송환될 것으로 간주되는 일자 사이에서 발생하는 질병 및 부상이란 업무 수행 중에 발생하는 것만이 아니라, 업무와 상관없이 승선 근무 중에 발생하는 일체의 질병 및 부상을 포함하는 것을 뜻한다.

즉, 승선 근무하고 있는 사이에 업무 이외의 사유로 발생한 질병 및 부상에 대하여도 이를 치료하기 위하여 소요되는 비용을 선박소유자가 부담하여야 한다는 것을 명시한 것이다.

여기에서 선박소유자의 책임에 있어서 선박소유자의 고의 과실을 요건으로 하지 않는다. 따라서 고용계약 기간 중에 직무상 또는 직무의 사유로 발생한 질병, 상해 또는 사망의 재정적 결과에 대한 선박소유자의 책임에는 무과실 책임 주의가 적용된다는 것이다.

2) 요양 중의 임금 지불

질병 또는 상해가 근로불능의 결과를 초래하였을 경우, 선박소유자는 그 선원이 선내에 체류하거나 또는 이 협약에 따라 송환될 때까지 임금전액을 지불하는 것, 국내법령 또는 단체협약에 규정된 바에 따라 선원이 송환되거나 하선한 때로부터 회복될 때까지 또는 만약 더 빠른 경우 관련 회원국의 법에 따라 현금 급여를 지급받을 권리가 발생할 때까지 임금의 전액 또는 일부 금액을 지불할 책임이 있다(기준 제A4.2조 3항).

3) 재정보증

선박소유자는 국내법, 선원근로계약 또는 단체협약에서 규정하는 바에 따라 직업상 상해, 질병 또는 위험에 기인하는 선원의 사망 또는 장기적인 장애가 발생한 경우에 보상을 보장하기 위한 재정보증을 제공하여야 한다.

이 규정은 선원에게 보상을 보장할 수 있도록 하기 위함이다.

4) 선박소유자의 책임제한

기준 제A4.2조 2항은 국내법령은 상해의 발생일자 또는 질병의 개시일자로부터 최소 16주의 기간 동안 의료관리, 식사 및 숙박을 위한 비용을 부담하도록 선박소유자의 책임을 제한할 수 있다고 규정하고 있다. 또한 동조 4항은 국내법령은 상해의 발생일자 또는 질병의 개시일자로부터 최소 16주의 기간 동안 하선한 선원에 대하여 임금의 전액 또는 일부 금액을 지불하도록 선박소유자의 책임을 제한할 수 있다고 규정하고 있다.

한편, 회원국은 국내법령을 통하여 다음 사항과 관련하여 선박소유자의 책임을 면제할 수 있다(기준 제A4.2조 5항).

① 당해 선박의 근무와 관계없이 발생한 상해

② 질병, 상해 또는 사망 선원의 고의의 부당행위에 기인한 상해 또는 질병, 그리고

③ 계약이 체결될 때 고의적으로 은폐된 질병 또는 질환
여기에서 말하는 당해 선박의 근무와 관계없이 발생한 상해란 적어도 선상이 아닌 곳, 예컨대 육상에 상륙하여 순전히 개인적인 문제로 인하여 발생한 상해인 것으로 협의로 해석하여야 한다. 선박 안에서 야간에 갑판을 산보하던 중 넘어지게 되어 다친 경우, 이는 근무시간이 아니고 어떤 업무를 수행하고 있는 중이 아니었기 때문에 선박의 근무와 관계없이 발생한 상해로는 볼 수 없다는 것이다.

이와 관련하여 이 협약과 함께 채택된 선원의 사망, 상해 및 유기에 관한 책임과 손해배상에 관한 국제해사기구/ILO 합동 특별 작업반에 관한 결의서에서 이 협약의 본문은 ILO 총회와 집행이사회 모두가 채택한 선원의 상해 및 사망에 관한 계약적 청구와 관련한 선박소유자의 책임에 관한 지침서상의 규정을 충분히 다루지 않고 있다는 점을 고려하여 상기 작업반으로 하여금 쟁점 사항에 관한 기준과 지침서를 개발하도록 권고하고 있다(전 외, 2007).

그리고 국내법령은 선박소유자의 의료관리, 식사, 숙박 및 매장 비용에 대한 책임에 대하여, 그러한 책임을 공공당국이 부담하는 한 면제할 수 있다(기준 제A4.2조 6항).

이것은 공공당국이 이러한 책임을 지도록 하는 제도를 운영하고 있는 국가인 경우, 선박소유자의 책임을 면제하여도 선원의 보호가 이루어 질 수 있기 때문이다. 또한 이중적으로 관련비용을 받게 할 필요도 없다.

2.3 사회보장의 종류 및 보호방법

1) 사회보장의 종류

협약에서 규정하고 있는 사회보장의 종류는 의료관리, 질병급여, 실업급여, 노령급여, 고용관련 부상급여, 가족급여, 출산급여, 장애급여 및 유족급여의 9개 항목이 있다(기준 제A4.5조 1항). 이 중에서 회원국은 이 협약의 비준시점에서 최소한 3개를 포함하여야 하며(기준 제A4.5조 2항), 이에는 의료관리, 질병급여 및 고용관련 부상급여를 포함하도록 권고되어 있다(지침 제B4.5조 1항). 즉, 이 세 가지는 사회보장에 있어서 가장 기본적인 것이고, 중요하기 때문인 것으로 판단된다.

2) 다양한 방법의 검토

회원국은 9개의 사회보장 보호항목을 적절히 충당하지 못하는 경우 국내법과 관습에 따라 동등한 급여가 선원들에게 제공되도록 다양한 방법을 검토하여야 한다(기준 제A4.5조 6항). 여기에는 법령, 민간제도나 단체협약 또는 이들의 결합으로 적절하게 포함될 수 있다(기준 제A4.5조 7항).

각국의 사회보장 시행에 있어서 자국 실정에 맞는 제도를 운영할 수 있게 한 것이다. 이것은 각국의 사회보장 제도와 국내사정이 매우 다르고 복잡함에 기인한 것이나, 유연성 규정과 함께 이 협약의 광범위한 기준을 위한 것이다.

3) 국제적 협력

각 회원국은 선원을 위한 점진적이고 포괄적인 사회적 보장보호를 성취하기 위하여 국내환경에 따라 개별적 그리고 국제적 협력을 통하여 조치를 취하여야 한다(규정 제A4.5조 2항).

또한, 회원국들은, 국내법과 관행에 일치하는 범위까지, 거주지와는 관계없이 선원에 의해 취득되었거나 취득 중에 있는 기여 또는 비기여 제도를 통하여 마련된 사회보장권의 유지를 확보하기 위하여 협력하여야 한다(기준 제A4.5조 8항).

그리고 각 회원국은, 이 협약을 비준하는 시점에 제공되는 보호항목을 명시하여야 하며, 이어서 이를 국제노동사무소의 사무총장에게 그 결과를 통보하여야 한다. 사무총장은 이 정보의 등록을 유지하고 모든 이해당사자들이 이용할 수 있게 하여야 한다(기준 제A4.5조 10항).

헌장 제22조에 의한 국제노동사무소의 보고서는 사회보장 보호를 다른 항목으로 확대하기 위하여 규정 제4.5조 제2항에 따라서 취한 조치와 관련한 정보를 포함하여야 한다(기준 제A4.5조 11항).

4) 양자간 또는 다자간 협정

회원국은 자국의 국내현황에 따라 통상적으로 자국에 거주하는 모든 선원에게 사회보장보호를 제공하기 위한 조치를 취해야 한다. 이 책임은 예컨대, 적절한 양자간 또는 다자간 협정 또는 기여 기반의 제도를 통하여 충족될 수 있다. 해당 결과적 보호는 자국에 거주하는 육상근로자가 누리는 것보다 불리하지 아니하여야 한다(기준 제A4.5조 3항).

또한, 회원국이 자국에 거주하는 모든 선원에게 사회보장 보호를 제공하여야 하는 책임의 귀속에도 불구하고, 회원국들은 양자간 또는 다자간 협정과 지역경제통합기구 체제에서 채택한 규정을 통하여 선원에게 적용되는 사회보장법규에 관한 다른 규칙을 규정할 수 있다(기준 제A4.5조 4항).

이와 같이 회원국은 자국에 거주하는 모든 선원에게 사회보장 보호를 제공하기 위한 조치를 취해야 할 책임이 있음을 규정하고 있으며, 이를 양자간 또는 다자간 협정을 통하여서도 충족할 수 있음을 명시하고 있다. 이 경우에도 육상 근로자가 누리는 것보다 불리하지 아니하여야 하는 원칙은 변화가 없다.

2.4 선원연금협약

이 협약은 1946년 ILO 협약 제71호로 채택되었으며, 2006년 해사노동협약 채택시에 이를 폐기하자는 제안도 있었으나, 23 개국이 비준하고 있고, 이 협약의 규정에 따라 선원에 대한 가입연금 제도를 시행하고 있는 국가가 다수 있다는 이유로 그대로 존속하게 되었다. 이 협약은 일반 연금에 추가하여 해상 근무 1년마다 분담금의 기초인 보수의 55세에 연금 시작시 1.5퍼센트, 60세에 연금 시작시 2퍼센트에 해당하는 금액을 선원에게 지급하도록 규정하고 있다(ILO, 1998).

3. 관련 국내 법령

3.1 선원에 대한 사회보장제도의 의의

사회보장이란 국민 각자가 직면하고 있는 질병·상해·분만·사망·노령·실명 등의 위험에 대한 국가적인 부담 또는 보험방법에 의하여 행하는 경제적 보장을 말한다. 우리나라에서 이러한 사회보장은 고용보험·산업재해보상보험·의료보험·연금보험의 소위 4대 사회보험을 통하여 이루어지고 있다.

선원의 경우 국민연금, 의료보험 및 고용보험은 육상 근로자와 해상 근로자의 구분이 없이 동일하게 적용되고 있기 때문에 이들 사이에 게재할 수 있는 선원에게 불리한 처우 문제는 일부 사항을 제외하고 크게 발생하지 않는다. 그러나 산업재해보상보험법은 선원을 적용대상에서 제외하고 선원 재해보상은 선원법을 적용하도록 되어 있다. 이로 인하여 선원 재해보상에 관한 한, 육상 근로자에 비하여 불리한 부분이 있을 수 있다. 산업재해보상보험법상 재해는 업무상 발생한 것이어야 한다. 업무상의 재해 여부는 업무수행성·업무기인성 등을 고려하여 판단한다(김, 2007). 그러나 선원법은 직무의 부상, 질병에 관한 제도를 두고 있는 점은 선원에게 유리한 부분이다. 이는 또한 협약의 요건을 충족시키는 것이기도 하다.

선원의 경우는 선원보험법이 1962년에 제정되어 있지만 입법 그 합목적성에 비하여 현실적 여건이 따르지 못하여 하위법령이 제정되지 않아 결국 사문화 되어 있다. 일본은 선원보험법에 기초하여 선원에 대한 노령연금, 의료보험, 고용보험 및 산업재해보상 등 사회보장제도를 별도로 운영하고 있는 바와는 대조적이다(박, 1995).

3.2 사회보장의 내용

1) 요양보상

선박소유자는 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때에는 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 선박소유자의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다(선원법 제85조 1항).

선박소유자는 선원이 승무(乘務)중(기항지에서의 상륙기간, 승하선에 수반되는 여행기간을 포함한다. 이하 같다) 직무외의 원인에 의한 것으로서, 국민건강보험법에 의한 요양급여의 대상이 되는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 동법 제41조의 규정에 의하여 요양을 받는 선원이 부담하여야 하는 비용(3월의 범위 내에 한한다)을 지급하여야 하고, 동법에 의한 요양급여의 대상이 되지 아니하는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 그 선원의 요양에 필요한 비용(3월의 범위 내에 한한다)을 지급하여야 한다(선원법 제85조 2항). 선원법 제86조(요양의 범위)는 제85조의 규정에 의한 요양의 범위로 진찰, 약제 또는 치료재료와 의복 기타 보철구의 지급, 수술 그 밖의 치료, 병원·진료소 그밖에 치료에 필요한 자택외의 곳에서의 수용(식사의 제공을 포함한다), 간병, 이송 및 통원치료에 필요한

교통비를 규정하고 있다.

2) 승무선원의 부상 또는 질병중의 임금.

선박소유자는 승무 중인 선원이 부상 또는 질병으로 직무에 종사하지 못하는 경우에도 선원이 승무하고 있는 기간에는 통상임금을 지급하여야 한다. 다만, 그 부상 또는 질병이 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 것인 경우에 선박소유자가 선원노동위원회의 인정을 받은 때에는 그러하지 아니하다(선원법 제50조).

여기에는 협약에서 요구하고 있는 선내에 체류하거나 송환될 때까지는 선박소유자가 임금 전액을 지불할 책임이 고려되어 있지 않다.

3) 상병보상

선박소유자는 제85조 1항의 규정에 의하여 요양 중에 있는 선원에게 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 하며, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 통상임금의 70퍼센트에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 한다(선원법 제87조 1항).

선박소유자는 제85조 2항 본문의 규정에 의하여 요양 중에 있는 선원에게 요양 기간 중(3월의 범위에 한한다) 매월 1회 통상임금의 100분의 70에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 한다(선원법 제87조 2항).

4) 선원의 재해보상을 위한 보험가입

선박소유자는 이 법에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령이 정하는 바에 의하여 보험에 가입하여야 한다(선원법 제98조). 이 규정에 의한 보험은 선원을 고용한 선박소유자가 그 선원을 피보험자로 하여 가입하여야 하며, 이 보험에는 「한국해운조합법」 및 「수산업협동조합법」에 의한 공제를 포함한다(선원법 시행령 제32조 1항 및 2항).

4. 협약 수용에 대한 검토

여기에서는 선원에 대한 사회보장 관련 국내법령 중에서 육상 근로자에게 적용되는 것과 차이가 나기 때문에 선원에게 불리하게 되어 협약의 요건을 충족하지 못하여 개정이 필요한 것을 중심으로 검토하기로 한다.

4.1 직무상 질병 또는 부상시 요양보상 및 상병보상

1) 요양보상의 범위와 소요 비용

요양보상의 범위와 소요 비용부담에 관하여는 선원법 제85조 1항 및 제86조의 규정 내용이 협약의 요건을 충족하는 것으로 볼 수 있다.

2) 선박소유자의 책임 제한 사유

선박소유자의 책임을 제한할 수 있는 선원법 제85조 3항은

선박소유자는 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 부상 또는 질병에 대하여는 선원노동위원회의 인정을 받아 「국민건강보험법」 제41조의 규정에 의하여 요양을 받는 선원이 부담하여야 하는 비용 또는 요양에 필요한 비용을 지급하지 아니할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 이것은 협약이 고의의 부당행위인 경우에 선박소유자의 책임제한을 인정하고 있음과 비교하여 중대한 과실의 경우를 포함하고 있으므로, 협약의 요건에 부합하지 않는다. 따라서 중대한 과실로 인한 경우는 삭제할 필요가 있다.

3) 상병보상의 기준

선원법 제87조 1항은 직무상 상병보상은 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 하며, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 통상임금의 70퍼센트에 상당하는 금액의 상병보상을 행하도록 규정하고 있다. 여기에서 지급 기준을 통상임금으로 하고 있는 것은 산재보험법 제39조에서 규정하고 있는 휴업급여의 기준은 평균임금(100분의 70)임과 비교할 때 적은 금액에 해당한다. 따라서 상병보상의 지급 기준을 통상임금에서 평균임금으로 개정하여야 한다.

4.2 직무외 질병 또는 부상시 요양보상 및 상병보상

위에서 기술한 바와 같이 협약은 직무상과 직무외의 질병 또는 부상을 구분하지 않고 있다. 따라서 협약의 요건을 충족하기 위하여서는 위에서 검토한 바와 같은 이유로 현행 선원법 제85조 2항에서 규정하고 있는 요양기간 3월을 4월로, 상병보상 기준 통상임금을 평균임금으로 개정하여야 한다.

이로써 현행 선원법 제85조 2항 및 제87조 2항에서 규정하고 있는 직무외 상병보상 기간 3개월은 협약상 최소 16주에 미치지 못하는 것을 해결하고, 육상근로자보다 불리하지 아니할 것을 요구하는 협약의 요건을 충족시킬 수 있다. 협약 기준 제A4.5조(사회보장) 3항에서 질병급여는 육상근로자가 누리는 것보다 불리하지 아니하도록 요구하고 있는 것에 특별히 유의하여야 한다.

4.3 승무선원의 부상 또는 질병중의 임금.

현행 선원법 제50조에서 지급 기준 통상임금은 평균임금으로 하고, 지급 제한 사유 중 중대한 과실은 삭제하는 것으로 개정하여야 한다. 이로서 송환시까지 임금전액을 지급하도록 한 협약의 요구와 선박소유자의 책임제한 사유에 중대한 과실은 제외되어 있는 협약의 요건을 충족할 수 있다.

4.4 재정보증

협약 제A4.2조 1(b)항에 의한 선원의 질병, 상해, 사망 또는 장기적인 장애 발생시 보상을 보장하기 위한 재정보증에 관한 사항은 선원법 제98조(보험가입)에 의해 선박소유자로

하여금 선원의 재해보상을 위한 보험가입을 강제화 하고 있기 때문에 이를 충족하는 것으로 볼 수 있다.

1) 사용자 직접보상 방식의 개선

선박소유자는 민간 손해보험회사의 근재보험, 해운조합의 선원공제 그리고 선주책임상호보험 등에 가입하고 있다. 육상 근로자의 산업재해에 있어서는 산업재해보상보험법이 적용되기 때문에, 국가가 주축이 된 사회보험화가 구축되어 있어 공적기관에서 이를 시행하여 보다 확실한 보상과 선원법에는 없는 장해연금 등의 혜택을 받고 있으나, 선박소유자들이 가입하고 있는 보험 및 공제제도는 사용자의 직접보상 방식으로 이를 담당하는 공적기관이 없다(房, 2007).

2006년 해사노동협약의 기준을 준비하고 있는 때에 해상노동의 특수성으로 인하여 높은 재해율을 보이고 있는 선원의 재해보상을 보장하고, 선원의 인간다운 삶을 향상시키기 위하여서는 육상근로자에 비하여 불리한 제도는 시급히 개선할 필요가 있다.

2) 산재보험법의 적용

선원법에는 산재보험법 제38조 재요양, 제40조 장해보상연금, 제42조 간병급여, 제43조 유족급여연금, 제47조 상병보상연금, 제50조 장해특별급여 및 제50조 유족특별급여에 관한 규정이 없다.

산재보험법 제6조 적용 범위 및 시행령 제3조 제1항 제2호에 의하여 선원에게는 산재보험법의 적용이 배제되고 있다. 선원에 대해 산재보험을 적용하기 위해서는 현행 산재보험법 시행령 제3조 1항 2호 「선원법」·「어선원 및 어선 재해보상보험법」 또는 「사립학교교직원 연금법」에 의하여 재해보상이 행하여지는 사업에서 「선원법」를 제외하는 것으로 개정할 필요가 있다.

이렇게 하여 선원에게 선원법상에 기존의 재해보상 규정이 아니라, 산재보험법상의 재해보상 규정을 적용하면 육상 근로자에 비하여 불리한 처우 문제를 해결할 수 있다.

일본의 경우 선원보험법에 근거하여 선원에 대한 모든 사회보장을 육상과는 별도로 운영하고 있다(박, 1996). 그러나 사문화된 선원보험법을 이용하는 것 보다는 4대 사회보험 가운데 재해보상에 관한 것을 제외하고는 육상 근로자와 동일한 체제에서 시행되고 있기 때문에, 재해문제는 산재보험법에 통합하는 것이 현실적으로 가능하고 바람직한 방향인 것으로 본다.

3) 선원법의 개정

선원법에 재해보상 규정을 두고 있는 경우에도 상기한 바와 같이 산재보험법 기준에 미치지 못하는 규정은 개정하여야 한다. 그러나 현행 선원법상 재해보상(동법 제85조 내지 제93조) “요양보상, 상병보상, 장해보상, 유족보상, 일시보상 및 장제비”에 관한 규정은 삭제하고, “승무중 직무외의 재해, 행방불명보상 및 소지품 유실보상”은 해상 근로의 특성

이 반영된 선원의 특수 재해로 보아 선원법에 그대로 두는 것이 가장 합리적인 것으로 본다. 이것이 협약상 선원 사회보장에 있어서 육상 근로자 보다 불리하지 않아야 한다는 요건을 충족시키게 된다.

4.5 선박소유자의 책임 제한

선원법 제85조(요양보상) 3항은 “선박소유자는 제2항의 규정에 불구하고 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 부상 또는 질병에 대하여는 선원노동위원회의 인정을 받아 국민건강보험법 제41조의 규정에 의하여 요양을 받는 선원이 부담하여야 하는 비용 또는 요양에 필요한 비용을 지급하지 아니할 수 있다.”고 규정하고 있다. 협약 제A4.2조 제5(b)항에서 규정하고 있는 “선원의 고의의 부당행위(wilful misconduct)”에는 중대한 과실은 포함되지 않는 것으로 본다. 고의행위(wilful act)는 의도적인 요소가 포함된 반면에, 불이행(default) 및 비행(misbehaviour)은 의도적인 요소가 반드시 필요한 것은 아니다. 한편, 비행(misbehaviour)은 부당행위(misconduct)와 거의 유사한 의미를 갖는다고 할 수 있다. 따라서 부당행위(misconduct)로만 표현하였으면, 의도적인 요소가 포함되지 않지만, 고의의 부당행위(wilful misconduct)로 표현하고 있으므로, 고의적인 요소가 있어야 한다. 그러므로 이를 중대한 과실의 경우까지 확대 해석하여서는 아니 된다.

한편, 산업재해보상보험법 시행규칙 제32조 3호는 사고로 인한 근로자의 사상이 업무상 재해로 보는 요건으로 근로자의 고의·자해행위나 범죄행위 또는 그것이 원인이 되어 발생한 사상이 아닐 것을 요구하고 있다.

이와 같이 산재보험법상 재해로 인정되지 않는 경우는 근로자의 고의, 자해행위나 범죄행위 또는 그것이 원인이 되어 발생한 사상이어야 한다. 여기에도 근로자의 중대한 과실을 요건으로 하고 있지 않는 것과 비교하여도 선원법 제85조 3항의 중대한 과실은 삭제하는 것이 타당하다.

4.6 거주지에 관계없이 선원의 사회보장권 유지·보장

거주지에 관계없이 선원의 사회보장권 유지·보장을 내용으로 하는 협약 제A4.5조 8항과 관련하여 선원법 제2조(적용 범위)는 「선박법」에 의거하여 대한민국 선박(「어선법」에 의한 어선을 포함한다)과 대한민국 국적을 취득할 것으로 조건으로 용선한 외국선박 그리고 국내항 사이만을 항행하는 외국선박에 승무하는 선원과 그 선박의 소유자에 대하여 적용한다고 명시하고 있다. 따라서 국적선에 승선 중인 외국 선원이 선원법에 명시된 요양보상, 상병보상, 장애보상 등의 재해관련보상 등은 거주지와 상관없이 보상받을 수 있으므로 이에 관하여는 협약의 내용을 수용하는데 문제가 없다.

그러나 협약은 사회보장보호 혜택의 동등한 대우를 동등하게 받도록 회원국은 자국 선박에 승무하는 자국선원, 외국선원 또는 양자에 대하여 협약에 따라 적용 가능한 사회보장보호를 제공하여야 하고, 관계 선원을 위한 일체의 추가적인 항목을 식별하기 위하여 사회보장보호의 9개 항목을 주기적으로

검토하도록 권고하고 있다(제B4.5조 5항). 그러나 국내 관련법령에 이에 관한 규정이 없으므로, 선원법에 이에 관한 규정을 신설할 필요가 있다.

4.7 노령급여

노령급여의 경우 국적선에 승선하고 있는 우리나라 선원에게는 국민연금법이 적용되어 그 이행상의 문제가 없지만, 외국선원에 관련하여서는 선원공급국에서 일차적으로 책임을 져야 하는 것이 보다 중요한 문제이다. 국민연금법은 이 법의 적용을 받는 사업장에 사용되고 있는 외국인도 당연히 사업장 가입자가 되는 것으로 규정하고 있지만, 상호주의에 입각하여 제126조 단서 규정에 의하여 그 외국인의 본국법이 대한민국 국민에게 적용되지 아니하면 그러하지 아니하다 라고 규정하고 있다. 또한 동법 제127조는 대한민국이 외국과 사회보장협정을 맺은 경우에는 이 법에도 불구하고 국민연금의 가입, 연금 보험료의 납부, 급여의 지급 요건, 급여액의 산정, 급여의 지급 등에 관하여 그 사회보장협정에서 정하는 바에 따른다고 규정하고 있다. 현재까지 유효하게 협정을 체결한 국가는 파악되지 않고 있다. 그리고 국민연금법은 국내에 거주하면서 분담금을 납부하다가 외국으로 이주한 자, 외국에서 분담금을 납부하다가 국내로 이주한 자에 대한 보험급여의 보전·지속 등에 관한 구체적인 규정은 없이 단지 외국과의 협정에 맡겨두고 있으므로 이에 관한 규정을 신설할 필요가 있다(한국해양수산연수원, 2001). 그러나 양호한 외국인 선원의 지속적인 승선을 위하여서는 선원공급국과 일본의 예와 같이 양자 협정 체결을 활성화 할 필요가 있다(일본정령, 2006; 2007).

선원연금에 관한 협약 제71호는 비준하지 않더라도 구체적인 불이익은 없지만, 선원의 중요성과 어려운 해상노동의 특수성을 이해하여 선원에게 매우 유익한 이 협약상의 가급연금제를 국민연금법에 받아들일 필요가 있다(해양수산부, 2007).

4.8 선원이 2개 이상의 국내법령에 의해 사회보장보호 혜택을 받을 경우

사회보장을 규정하는 2개 이상의 국가법규의 적용을 받는 선원의 경우, 관련 회원국들은 선원의 선호도뿐 아니라 관계 선원에게 보다 유리한 각 법규에 의한 보호의 종류 및 수준과 같은 요소를 고려하여 상호협정에 의하여 어느 법규를 적용할 것인지를 결정하기 위하여 협력하여야 한다(제B4.5조 3항). 그러나 국내 관련법령에는 이에 대한 내용이 없으므로, 선원이 2개 이상의 국내법령에 의해 사회보장을 보장될 경우, 사회보장의 형태 및 수준 등을 고려하여 관련 선원의 선호도 및 선원에게 보다 유리한 법령이 적용되도록 국민연금법, 선원법 및 산업재해보상보험법에 명시할 필요가 있다.

5. 결 론

우리나라 선원에게 적용되는 사회보장의 종류와 내용에 있어서 협약을 비준하기에 결정적으로 문제가 되는 것은 없는

것으로 판단된다. 그러나 협약의 근본취지에 따라 선원에게 보다 나은 근로조건을 제공하고, 육상 근로자에 비하여 불리하게 적용되는 것은 협약 비준을 준비하고 있는 이때에 개선하여야 될 것으로 본다.

선원법 제85조 3항에서는 중대한 과실을 삭제하고“ 선박소유자는 선원의 고의로 인한 부상 또는 질병에 대하여는 있다”로 개정하여 협약의 요건을 충족하도록 하여야 한다.

선원법 제87조 1항은 통상임금을 평균임금으로 하여“선박소유자는.....매월 1회 통상임금에.....상병보상을 행하여야 하며, 4월이치유될 때까지 매월 1회 평균임금의.....한다.”로 동조 제2항도 지급기준을 평균임금으로 하고 지급기간 3월을 4월로 하여 “선박소유자는.... 선원에게 요양기간중(4월의 범위에 한한다) 평균임금의한다.”로 개정하여야 한다.

선원법 제50조는 “선박소유자는..... 평균임금을.....선원의 고의로 인한 것인 경우에.....아니하다”로 개정하여야 한다.

산업재해보상보험법을 선원에게 적용 제외 시켜두고 있는 것은 시급히 해결되어야 할 사항이다. 이를 위하여서는 현행 산재보험법 시행령 제3조 1항 2호에서 「선원법」을 제외하는 것으로 개정할 필요가 있다.

또한 현행 선원법상 재해보상(동법 제85조 내지 제93조) “요양보상, 상병보상, 장해보상, 유족보상, 일시보상 및 장제비”에 관한 규정은 삭제하고, “승무중 직무외의 재해, 행방불명보상 및 소지품 유실보상”은 해상 근로의 특성이 반영된 선원의 특수 재해로 보아 선원법에 그대로 두는 것이 가장 합리적인 것으로 본다. 이것이 협약상 선원 사회보장에 있어서 육상 근로자 보다 불리하지 않아야 한다는 요건을 충족시키게 되고, 해상 근로에 종사하는 선원에게 협약의 취지에 부합하는 양호한 근로의 향상을 가져올 것이다.

거주지와 관계없이 선원의 사회보장권을 유지 보장하고 그 혜택을 동등하게 대우 받도록 선원을 위한 일체의 추가적인 항목을 식별하기 위하여 사회보장보호의 9개 항목을 주기적으로 검토하도록 하는 규정을 선원법에 신설할 필요가 있다.

노령연금과 관련하여 양자 또는 다자간 협정 체결을 활성화 하고, 선원연금협약상 선원에 대한 가급연금제를 국민연금법에 도입할 필요가 있다.

선원이 2개 이상의 국내법령에 의해 사회보장보호 혜택을 받을 경우 관련 선원의 선호도 및 선원에게 보다 유리한 법령이 적용되도록 국민연금법, 선원법 및 산업재해보상보험법에 명시할 필요가 있다.

참 고 문 헌

- [1] 김동인(2007), “선원법”, 법률문화원, pp.543-545.
- [2] 박용섭(1995), “주요 해운국의 선원 사회보장제도-일본과 영국의 선원보험법을 중심으로-”, 海法·通商法 제8권 제1호(한국해사법학회), pp.7-47.
- [3] 방동식, 이운철(2007), “선원재해보상제도의 개선에 관한 연구”, 해사법연구 제19권 제2호, p.116.

- [4] 일본정령(2006), “일본 및 프랑스 공화국의 양국에 있어 취로한 자 등에 관계된 건강보험법, 선원보험법, 국민건강보험법, 국민연금법 및 후생연금보험법의 특례에 관한 정령(平成18년 10월 20일 정령 제334호)”.
- [5] 일본정령(2007), “일본 및 아메리카 합중국의 양국에 있어 취로한 자 등에 관계된 건강보험법, 선원보험법, 국민건강보험법, 국민연금법 및 후생연금보험법의 특례에 관한 정령(최종 개정 : 平成 19년 2월 21일 정령 제27호)”.
- [6] 한국해양수산연수원(2001), “국제노동기구의 선원관련 협약 수용을 위한 연구”, p. 179.
- [7] 해양수산부(2007), “ILO 해사노동협약 국내수용을 위한 기초연구 중간보고서”, pp.324-325.
- [8] 全永遇 (2007), “2006年 海事勞動協約”, 海印出版社.
- [9] 全永遇(2007), “2006年 海事勞動協約의 柔軟性規定에 관한 研究”, 海사법연구 제19권 제2호, p.3.
- [10] 房東植(2007), “船員災害補償制度의 改善方案에 관한 研究”, 法學碩士學位論文, 韓國海洋大學校 海事産業大學院, p.34.
- [11] ILO①(2006), “Resolution concerning social security(XVI)”.
- [12] ILO(1998), “Maritime labour Conventions and Recommendations fourth(revised) edition”, pp.163-164.

원고접수일 : 2008년 1월 31일

원고채택일 : 2008년 3월 13일