

委託乘船實習生の 法的地位
—木浦海洋專門大學生을 中心으로—

朴 成 日*

A Study on the Legal Status of Apprentice
Officers on the Merchant ship

Seong-il, Park

目	次
Abstract	IV. 委託乘船實習生에게 적용되는 船員法規定과 day work의 분석 검토 및 개선방향
I. 서 론	1. 선내질서의 유지를 위한 海員의 義務規定과 懲戒規定
1. 연구의 목적	2. 送還規定 및 送還비용
2. 연구의 내용과 방법	3. 乘務員名簿의 公認規定과 적용
II. 乘船實習教育 訓練의 意義	4. 災害報償規定과 적용
1. 승선실습의 의의	5. 委託乘船實習生들의 day work 문제
2. 교육과 훈련	V. 요약 및 결론
3. 승선실습교육·훈련의 목표	
III. 委託乘船實習生の 法的地位	
1. 船員法上の 地位	
2. 船舶職員法上の 地位	
3. 勤勞基準法上の 地位	

Abstract

Students of the Mogpo Merchant Marine College must complete one year's shipboard training course according to IMO(International Maritime Organization) regulations as an obtaining matter of Certificate of competency.

* 정회원, 목포해양전문대학.

The purpose of this shipboard training course lies in the students' acquiring practical knowledge and skill as a part of a course of study and, in the future, fostering essential adaptability and leadership, especially in bad circumstances on the sea.

The shipboard training course has two kinds that the students can be trained either on the training ship or on a merchant ship of the shipping company.

In this paper, I only thought over the legal status of apprentice officers on the merchant ship and analyzed the problems practicably during shipboard training.

This paper is made up of five chapters. The first chapter contains the purpose, contents and method of this study, in the second, the meaning of shipboard practice education and training, in the third, the legal status of apprentice officers on merchant ship, in the fourth, the analysis of the provisions of the seamen act applied to apprentice officers on a merchant ship.

And in the last chapter 5, the contents mentioned is summarized and directions are presented to amend the provisions of the seamen act applied to apprentice officers.

The conclusions are as follows.

1. In case of shipboard training on overseas employment ship, the seamen act applied to the manning agent employing the apprentice officers should be reinforced.
2. The provisions of disembarkation in mid course by discipline of the seamen acts Article 24 should be relaxed. And the provisions in relation to seamen's duty to be a reason of discipline applied to apprentice officer among the provisions for ship's public order maintenance should be abolished.
3. The provision of repatriation completely should be applied to apprentice officers and the provisions of a journey expenditure during their embarkation or disembarkation have to be established.
4. The apprentice officers in shipboard training also need securing a basic wages provision to be criterion of an accident compensation.
5. The apprentice officers in shipboard training should not be in charge of third officer's or third engineer's study.

I. 序 論

1. 研究의 目的

많은 技術教育過程의 內容에는 實習過程(practice course)이 포함되어 있다. 實習은 特別한 時間을 할애하여 실시하는 것이 보통이지만, 경우에 따라서는 放學期間을 活用하기도 하며, 産業現場을 見學한다던가 直接 現場에서 勤務하는 方式으로도 한다. 그런데 海洋系 大學生들은 卒業後 海上에서 귀중한 人命과 막대한 財産을 책임져야 하는 海技士로 勤務하게 되므로 在學중 實習의 의미가 매우 크다고 하겠다. 이에 따라 國際海事機構(IMO, International Maritime Organization)에서는

1986年 부터 國際的으로 航海學科와 機關學科의 學生들에게 卒業前 1年의 實習을 義務的으로 履修하도록 하고 있다. 그런데 이들은 아직 수학 도중에 있는 학생으로서 직업인이 아니므로 그 법적지위를 어떻게 정립하여야 하는지 문제가 제기된다.

實習에는 學校實習船에서 실시하는 實習과 國籍船이나 海外就業船에서 실시하는 委託實習이 있다.

乘船實習은 海上職業準備過程으로서 實習生들이 卒業後 自身들의 生活터전이 될 船舶生活의 經驗인데, 많은 學生들은 委託乘船實習後 海上生活의 魅力을 喪失하는 현상이 나타나고 있다. 이는 學校實習船에서의 乘船實習後보다 더욱 심하다.

그 이유로는 높은 賃金 등 과거와 같은 선원 職業의 장점이 없어지는 등 여러가지가 있겠지만 필자의 經驗에 의하면 委託乘船實習生들의 경우는 船員法 등의 不備나 乘船實習中 發生하는 問題點의 改善 未備 때문에서도 야기되는 것 같다. 따라서 필자는 본고에서 委託乘船實習生에게도 適用되는 船員法 規定을 分析·檢討하고, 實習生들의 法的地位와 實習中 야기되는 問題點을 考察하여 그 內容을 分析·檢討함으로써 委託乘船實習의 改善方向을 제시하고, 보다 원활한 乘船實習이 되도록 하며 乘船實務에 임하기도 전에 海上生活에 대한 魅力을 잃는 일이 없도록 하여 海技士 養成教育의 內實을 기하고, 委託乘船實習生들의 法的地位를 확고히 하려는데 그 목적을 두고 있다.

2. 研究의 內容과 方法

(1) 研究의 內容

항상 學校 등 주위로부터 保護받던 學生의 立場을 떠나 國際的 무대인 海上의 船舶에서 일반 船員들과 똑같이 乘船生活을 하면서 實習을 하여야 하는 必然性 때문에 委託乘船實習生들은 家庭·學校·社會로부터 孤立된 채 上級士官의 指導·監督을 받으며 實習에 임하여야 한다. 때문에 이들에게 船長과 士官을 비롯한 船員들의 친절한 指導와 배려가 있다면 效率의인 委託乘船實習教育訓練(shipboard practice education and training)이 되겠지만 그렇지 않는 경우에는 實習效果의 측면에서 學生들에게 卒業後 乘船生活에 대한 魅力을 잃게 할 수도 있을 것이다.

그래서 본고에서는 委託乘船實習生들의 法的·制度的 問題點을 分析·검토하고 그 改善方向을 모색하여 보고자 한다.

본고는 總 5章으로 構成되어 있고, 각 章의 內容은 다음과 같다.

第1章에서는 研究의 目的과 內容 및 方法을 기술하였다.

第2章에서는 乘船實習教育·訓練의 義務와 目標을 考察하였고, 第3章에서는 委託乘船實習生들의 法的地位에 관하여 살펴보았다.

第4章에서는 委託乘船實習生들에게도 適用되는 船員法上的 規定들을 구체적으로 分析·檢討하여

개선방향을 모색하였으며

마지막 第5章은 要約 및 結論部分으로서 앞서의 연구내용을 요약하는 한편 위탁실습생에 관한 선원법규정의 미비점을 지적하고 그 개선방향 및 위탁실습지침의 보완방향을 제시하였다.

(2) 研究의 方法

이 論文은 주로 필자가 木浦海洋專門大學 實習船에서 指導官으로 乘船勤務中 수집한 資料와 一般商船(國籍船 및 海外就業船舶)에서 委託乘船實習中 12개월의 法的乘船實習을 마치지 못하고 下船하여 不足한 實習期間을 學校實習船에서 實習하던 學生 및 實習終了下船後 현재 3학년 2학기 過程에 있는 170명의 學生(航海科 學生 70名, 機關科 學生 100名)을 상대로 한 設問調査의 分析을 바탕으로 이루어졌다.

이 調査는 1989年 6月1日 - 1989年 8月 30日에 걸쳐 실시하였다.

II. 乘船實習教育·訓練의 意義

1. 승선실습의 意義

학생들의 승선실습교육·훈련은 졸업 후 해상에서의 승선근무를 하기에 앞서 실시하는 교육과정의 일부로서 海技연마를 위한 1년간의 체험학습으로 볼 수 있다. 이는 해상승선생활에 대비하는 교육이며, 승선자체가 현장적응훈련인 것이다. 그런데 船員教育訓練은 乘船前訓練, 乘船訓練, 乘船後訓練으로 段階的으로 區分할 수 있고, 이러한 體制는 船員教育體制가 먼저 갖추어진 유럽國家들 사이에서 시행되어 왔다. 乘船實習過程은 sea training, sea year, sea time, sea period 등으로 표현되고 있는데 沿革的으로 볼 때에는 sea training은 바로 pre-sea trainig(乘船前訓練)과 같았기 때문에 海上勤務를 하기 前에 실시되는 一定期間의 豫備教育過程을 總體的으로 pre-sea training으로 부르기도 하였다.

다시 말해 船員教育訓練을 教養教科·專門教科·實技訓練 등으로 구분할 때 乘船實習(shipboard training)은 海技練磨를 하는 體驗學習으로 實技教育訓練에 重點을 두고 있다. 卒業後 海上勤

務를 하기에 앞서 실시되는 豫備教育訓練은 다만 機能이나 技術을 習得 訓練시키는 것 以上の 意義를 갖고 있는데, 이는 단지 海上職業에 대한 準備過程으로서 만이 아니라 장래의 海上生活에서 보람과 만족을 얻을 수 있는 삶에 대한 準備過程이 되어야 하기 때문이다. 즉, 선원이 됨으로써 선내 업무를 비롯한 승선생활에 희망과 보람을 가질 수 있도록 교육·훈련되어야 한다는 것이 중요하다고 할 것이다.

장차 船舶에서 船員으로서의 생활은 그 自體가 하나의 삶의 방식이요, 報酬만을 위한 職業은 아니다. 船舶은 일하고 生活하는 場所이므로 乘船實習教育訓練이 職業準備教育으로 그치고 어떻게 삶을 營爲할 것인가를 教育하지 않는다면 教育目的을 달성할 수가 없다. 즉, 船員으로서 船內業務에는 만족하나 海上生活에 싫어져서 船舶生活을 포기할 수도 있다. 따라서 海技士로 乘船前의 準備過程으로 乘船實習을 포함하는 pre-sea training은 海上의 船舶에서 충실하고 보람있는 생활을 할 수 있도록 教育하는 過程이라고 말할 수 있다.

넓은 意味에서 pre-sea training은 海上生活에 대비하는 教育이며, 乘船訓練(sea training)은 理論的 知識과 實際的 經驗이合一되는 教育的 機會로 士官이 되기 위한 要件으로 갖추어야 할 海上經驗이라고 할 수 있다.

2. 教育과 訓練

教育이라 함은 一般의인 知識·理解·背景등을 넓혀가는 것을 말하며 自己가 처한 環境에 더 效果的으로 對處할 수 있는 過程으로 知識과 經驗을 習得하는 것이며, 各 個人의 品性陶冶까지도 여기에 內包된다. 이것은 廣義의 定義이며 여기에는 學校教育뿐만 아니라 이른바 平生教育(life long education)도 包含되는데 教育을 잘 받은 者는 知識과 經驗을 所有하고 效果的으로 適應할 수 있는 能力을 갖게 된다.

訓練 역시 教育過程의 一部로서 實務狀況(practical situation)에 對處할 수 있는 기계적인 機能(mechanical skill)을 習得하는 것을 말하고 특수한 일을 할 수 있는 機能과 知識을 넓혀가는 過程이다. 그러나 訓練이라는 용어는 職業教育(vocational

education)을 말할 때에도 使用된다.

다시 말하여 教育과 訓練은 一般的(general)인 것과 特殊한(specific) 것의 差異에 비할 수 있다. 즉, 教育은 바른 理解를 위한 背景을 아는 過程이요, 訓練은 바른 實行을 위한 特殊한 機能을 얻는 過程이다. 또 客觀的인 知識을 習得시키는 것이 教育이요, 主觀的인 經驗을 習得시키는 것이 訓練이라고 말할 수 있다. 즉, 海技士에게 필요한 일정한 目標 또는 基準에 도달하도록 하기 위해서 실천시키는 實務的인 活動을 말하며 船員職業의 現實과 結合한 形態로 正常的으로 稼動하는 商船에서의 訓練이 아니면 實行하기 어렵다. 곧 卒業後 海上生活에 成功的으로 適應해 나가기 위해서는 教育訓練이 필요한데, 이는 環境에 주어지는 기회를 效果的으로 처리할 能力을 키워나가는 데 목적이 있기 때문이다.

3. 乘船實習教育·訓練의 目標

海上職業準備過程으로서의 實習生 教育은 國際的인 教育趨勢나 國際協約에 의한 諸般要件등을 勘案하여 教育過程을 編成하는 것이 原則이라고 볼 수 있다. 그러나 理論的 教育過程을 履修하는 것 만으로는 後日 海技士로서 完全한 專門 職業人이 될 수 없다. 즉, 海技士가 되려면 特殊한 環境에 適應할 수 있는 嚴格한 教育·訓練이 필요한 것이다. 이에는 教育過程의 一部로서 履修하여야 하는 知的인 教育訓練도 있고 心身鍛鍊的 教育訓練도 있다. 다시 말하면 장차 勤務하게 될 海上職業의 環境의 特性을 甘受하고 適應하려면 어느정도 體系의이고 嚴格한 教育·訓練이 必要하다. 이를 위한 準備過程으로서의 商船海技士 教育에 있어서, 海上의 人命安全과 財産의 保護 및 海洋環境의 汚染防止가 最近에는 가장 큰 國際的 關心事로 부각되었다. 그리하여 1984年 4月 28日 發效한 STCW (International Convention on Standards of Training, Certification & Watchkeeping for Seafarers) 國際協約은 1年間의 乘船實習教育·訓練을 規定하는 등 IMO에서는 船員教育訓練의 國際的 基準(Global Standards on Maritime Training)을 定하여 乘船實習教育을 강화하여 나가고 있다.

즉, 乘船實習過程은 教育過程의 一部로서 教育

目的을 보다 具體的으로 實現하는 過程으로서 理論과 實務을 連結하는 統合的인 技術을, 實習을 通하여 體得하며 特殊한 職業環境에서 주어지는 職務遂行에 必須的인 適應力과 指導力을 函養하는데 그 目的을 두고 있다.

그 具體的인 內容은 다음과 같이 集約된다.

- ① 實習을 通하여 專門知識 및 技術의 實踐力과 應用力을 提高하고 實務的인 體驗을 通하여 專門知識의 理解度를 深化시킨다.
- ② 發生可能한 危險에 恒常 對備하고 安全運航을 위한 持續的인 注意力과 警戒心을 바탕으로 하는 責任感 및 經濟的인 船舶運航과 船舶管理의 合理化를 指向하는 誠實性을 函養한다.
- ③ 緊急, 切迫한 事項에 대하여 迅速, 正確하게 對處하는 技術과 能力을 培養한다.
- ④ 船舶運用, 機關器機操作 및 整備에 대한 工學技術的인 探究力을 기른다.
- ⑤ 船舶會社・有關機關 및 關係者들과 直接 接함으로써 海運産業의 組織, 系統 및 그 目的을 理解하며 本船 指揮者로서의 責任感, 使命感을 깊이 認識하게 한다.
- ⑥ 專門 技術 訓練過程에서 뿐만 아니라 船內生活에 이르기 까지 日常生活을 通하여 技術人으로서 德性과 倫理意識을 갖춘 人間으로 成長하게 한다.
- ⑦ 우리 文化를 올바르게 理解하고 나아가서 傳統文化의 繼承・暢達로 昇華시켜 나아가게 하며, 그것을 바탕으로 하여 外國語와 外國文化를 吸收함으로써 世界속의 韓國人으로서의 衿持와 主體性이 짝트게 한다.

III. 委託乘船實習生の 法的地位

1. 船員法上的地位

船員이라 함은 전통적으로는 해상에서 선박을 실질적으로 조종하는 사람으로 이해되어 왔고, Frank. L. Maraist는 “Admiralty in a Nutshell”에서 「실질적으로 선박의 항해와 조종에 참여하는 상선에 있어서의 한 일원이다」라고 정의하고 있다.

그러나 우리나라 船員法 제13조에서는 船員을, 임금을 받을 목적으로 배 안에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자로서 선장 海員 및 예비원(乘務員이 아닌자를 말한다)으로 구분하고 있다. 여기서 「임금」이라 함은 사용자인 선박소유자가 근로의 對價로 근로자에게 임금, 봉급 기타 여하한 명칭으로든지 지급하는 일체의 금품을 말한다(船員法 5조, 근로기준법 18조).

위에서 「근로」라 함은 정신노동과 육체노동을 말한다(船員法 5조, 근로기준법 16조). 「배안에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자」라 함은 선내 항행조직의 일원으로(계속적으로) 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람을 말한다.

또한 선내항행조직이라 함은 선박의 운항조직뿐만 아니라 그 선박의 임무나 용도 등을 종합하여 판단해야 하므로 선내의 항행조직에 계속적으로 참가하고 있으면 된다.

그런데 우리나라 船員法상의 船員에 관한 정의에 비추어 보면 위탁승선실습교육 훈련생은 임금을 받을 목적으로 배 안에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자가 아니므로 船員法 제3조 (1)항에 해당하는 船員으로 볼 수는 없다.

그러나 우리나라 船員法 제45조 船員수첩 발급 조항을 보면 “船員이 되고 자는 자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 해운관청으로부터 船員수첩을 교부 받아야 한다.”고 되어 있고, 委託乘船實習生들은 승선실습전 船員수첩을 교부 받고 실습에 임하게 된다. 또 船員法 제2조 (2)항과 동법 시행규칙 제3조 문언을 보면 船員法의 적용범위를 “船員이 될 목적으로 실습을 위하여 승선하는 자에 대하여도 교통부령이 정하는 바에 의하여 이 법중 船員에 관한 규정을 적용한다”고 되어 있다.

이상과 같은 내용과 함께 委託乘船實習生들은 船員과 마찬가지로 정박중이던 또는 항해중이던 불문하고 특수한 환경인 해상의 선박에서 정신적 및 육체적 근로에 기여하면서 1년동안 승선실습에 임하고 있으며, 선박소유자와 고용계약을 체결하고 船員과 함께 海員名簿에 기재된 자로서 근로의 對價에 해당된다고 볼 수 있는 일정한 수당 등을 고정적으로 받고 있음에 유의할 필요가 있다.

2. 船舶職員法上の地位

우리나라 선박직원법 제2조 (3)항과 (4)항의 규정에 의하면 선박직원이란 해기사로서 「선박법의 적용을 받는 선박」에서 선장, 항해사, 기관사, 통신장 및 통신사의 직무를 행하는 자를 말하고, 해기사라 함은 선박직원법 제4조의 규정에 의한 해운항만청장이 교부한 해기사 면허를 받은 자를 말한다고 되어 있다. 따라서 선박직원이 되려면 해기사이어야 한다. 이와같이 선박직원이 되려면 해기사이어야 하나 해기사의 전원이 선박직원인 것은 아니고 그 중 일부의 사람만이 현실적으로 선박에서 선박직원으로 근무하는 것이 보통이다.

委託乘船實習生들은 국적선이나 해외취업선에서 실습에 임할때, 그들의 전공인 항해나 기관분야의 실습생으로서 실습항해사와 실습기관사로 고용계약을 체결하지만 이들은 해기사 면허취득을 위한 실습생이므로 이들이 해기사가 아닌 것은 당연하다. 이들은 해기사로서 자격이 없으므로 선박직원법상의 선박직원이 아니다. 그러나 委託乘船實習에 임하는 학생들 중에는 수·해양계고교 졸업자로서 5급 해기사 면허를 소지하고 대학 재학 중 승선하는 학생들도 있다. 이들은 선박직원법 시행령 제22조 (1)항의 선박직원 승무기준에 따라 원양수역의 총톤수 6천톤 미만의 선박과 주기관 추진력 6천 Kw 미만의 선박에서 3항사나 3기사로 직무수행이 가능하다. 그런데 우리나라 선박직원법상의 면허취득 요건을 충족시키기 위해서는 실습항해사나 실습기관사로 승선하여야 하는 법의 취지에서 볼때 이들이 3등 항해사나 3등기관사로 근무하는 것은 실습목적에 비추어 바람직하지 못한 일이라 하겠다. 가령 5급해기사 자격을 소지하고 실습에 임하는 학생이 3항사나 3기사로 고용계약을 체결하고 총톤수 6천톤미만이나 주기관추진력 6천 Kw 미만의 선박에서 3항·기사로 승무한다면, 승선실습목적상 합리적이고 타당한 경우라고는 볼 수 없겠다. 그러나 이경우 그는 선박직원법상의 직원이 된다고 할 것이다.

3. 勤勞基準法상의地位

委託乘船實習生이 船員法상이나 선박직원법상 船員이나 해기사가 아님을 살펴보면, 그러면

이들의 실습내용이 근로의 성격이 있는지를 고찰해 보기로 한다.

근로기준법 제14조에서, 「근로자라함은 직업의 종류를 불문하고 사업 또는 사업장에서 임금을 목적으로 근로를 제공하는 자를 말한다.」라고 그 정의를 내리고 있다.

즉, 근로자는 직업의 종류를 불문하기 때문에 육체노동에 종사하는 근로자, 정신노동에 종사하는 근로자 및 서비스업에 종사하는 근로자를 모두 포함한다. 또한 근로자는 임금을 목적으로 근로를 제공하는 자이기 때문에 근로계약에 의하여 현재 특정사업체에 고용되어 있는 자를 말한다. 그런데 노동조합법 (제4조)의 근로자는 실업자인 근로자를 포함하고 있는데 반하여 근로기준법의 근로자는 근로관계를 전제로 하고 있다. 또한 임금을 받을 수 있는 법률관계에 있으면 충분하며 일시적으로 근로를 제공하지 않기 때문에 임금을 받을 수 없는 관계에 있는 자를 제외하는 것은 아니다.

선내에서의 승선실습이 실습 교육 훈련의 한 과정이라고는 하나 배정된 선사나 선박에 따라 실습내용이 크게 다르기 때문에 위탁실습생들은 선내사관과 함께 항해당직에 임하는 등 어느 정도 체계있는 실습을 하는 경우도 있고, 처음 승선시부터 하선시까지 day work만을 하는 경우도 있으며, 5급 해기사 면허증소지자들은 승선과 동시에 선사의 지시에 따라 3항, 기사의 직무수행을 하선시까지 하는 경우도 있다.

또 어떤 경우는 부원의 직무를 맡는 경우도 있다. 이와같이 委託乘船實習生들이 실습항해사나 실습기관사가 아닌 다른 직책으로 승선근무하는 경우는 물론이지만, 이외에 승선실습생들의 실습내용으로 보더라도 근로의 성격이 있다고 볼 수 있다.

왜냐하면 실습환경이 육상에서의 실습과는 달리 제한된 공간인 해상의 선박에서 이행되는 특수성을 보거나 또는 이들이 船員과 함께 하는 실습내용의 성격상으로 볼때 첫째, 실습생들이 형식적인 면에서 임금을 받을 목적으로 승선하는 것은 아니지만 실질적인 면에서는 수당 등의 명목으로 委託乘船實習生 1인당 월 평균 미화 197.5달러의 對價를 받고 있으며, 이 對價는 곧 임금의 성격으로 볼

수 있다.

그러나 앞서 지적한 대로 실습생은 임금을 목적으로 고용되어 승선한 자가 아니므로 船員法상으로는 船員이라고 보지 않았지만, 委託乘船實習生들도 근로자에 준하는 신분으로 보는 것이 옳을 것으로 생각된다.

IV. 委託乘船實習生에게 적용되는 船員法規定과 day work의 분석 검토 및 개선 방향

우리나라 船員法 제2조(2)항을 보면 “船員이 될 목적으로 실습을 위하여 승선하는 자에 대하여도 교통부령이 정하는 바에 의하여 이 법중 船員에 관한 規定을 적용한다”고 되어 있다.

그 내용을 보면 선내질서의 유지를 위한 海員의 義務規定, 送還規定, 乘務員名簿의 公認規定, 船員수첩規定, 승무경력증명서에 관한 規定, 선내급식規定, 건강진단서에 관한 規定, 소년船員과 여자船員規定, 災害報償規定, 교육훈련에 관한 規定등이 있다.

그런데 여기서는 문제가 있다고 생각되는 선내질서의 유지를 위한 海員의 義務規定, 送還規定, 乘務員名簿의 公認規定, 災害報償規定등 만을 다음과 같이 살펴보고자 한다.

1. 선내질서의 유지를 위한 海員의 義務規定과 懲戒規定

船員法 제23조에서는 선박공동체의 안전을 확보하기 위한 공공적 견지에서 船員法은 선내 질서의 유지를 위하여 海員이 지켜야 할 사항을 規定하고 있는데 그 구체적 내용은 다음과 같다.

- (1) 상사의 직무상 명령에 따를 것.
- (2) 직무를 게을리하거나 다른 船員의 직무를 방해하지 말 것.
- (3) 선장이 지정하는 시간까지 선박에 승선할 것.
- (4) 선장의 허가없이 선박을 떠나지 말 것.
- (5) 선장의 허가없이 구명정 그밖의 중요한 속구를 사용하지 말 것.

(6) 배안의 식료품 및 물을 함부로 사용하지 말 것.

(7) 선장의 허가없이 전기나 불을 사용하거나 흡연이 금지된 곳에서 담배를 피우지 말 것.

(8) 선장의 허가없이 일용품외의 물품을 배안에 들여오거나 배안에서 내어가지 말 것.

(9) 배안에서 싸움·폭행 음주난동 그밖의 선내질서를 어지럽게 하는 행위를 하지 말 것 등이다.

여기서 船員法은 선박공동체의 안전과 선내질서를 확보할 것을 목적으로 하고 있으므로 이 질서유지를 위하여 처벌 규정을 두고 있다. 船員法 제24조 1항에는 동법 제23조의 海員의 義務規定을 지키지 아니하는 경우에 선장은 海員을 懲戒할 수 있다고 되어 있다. 이때 선장이 海員을 懲戒할 수 있는 것은 이 규정에 의한 경우에 한한다고 되어 있다. 그러나 委託乘船實習生은 船員法상 海員은 아니나 동법 제2조 2항과 동법규정 3조에 의하여 당연히 선내질서의 유지에 관한 규정을 적용받고 이를 어겼을 때 선장의 懲戒를 받게 된다.

懲戒의 종류로는 훈계, 상륙금지 및 하선의 세 가지가 있다.(船員法 제24조 2항)

그런데 여기서의 懲戒는 船員法 제38조 1항의 규정인 직무이행능력이 현저하게 부족하거나, 지나치게 직무를 게을리 하거나, 직무에 관하여 중대한 과실이 있거나 하는 등의 질서유지를 위한 규정중 어느 한 가지를 지키지 아니하는 경우라고 할 수 있다. 그러나 승선실습생으로서 「직무수행능력의 부족」, 「직무상의 태만」 등의 사유가 船員과 동등한 입장에서 懲戒의 사유로 이들에게 적용됨을 불합리하다는 생각이 든다. 왜냐하면 실습생은 숙련된 선원이 아니기 때문에 징계시에는 이점을 감안하여야 하기 때문이다.

다음으로 委託乘船實習生들의 懲戒 사유의 내용으로 선내질서를 문란하게 하거나, 기기 및 기계 조작상의 고의적실수로 선박운항에 현저한 지장을 초래케하는 명백한 행위를 하는 경우가 매우 드물며, 이와 같은 사유로 懲戒하선시에는 엄격한 학칙의 적용으로 1년간의 실습기간을 채우기가 어렵고 또한 학교생활과 졸업후 취업에 까지 큰 영향을 미친다. 그러므로 委託乘船實習生에게 懲戒사유가 발생하였을 때는 적법한 懲戒절차를 밟아야 하고,

중대한 과실이 아니라면 실습중 중도하선이 아닌 훈계나 상륙금지 등 교육효과적 측면에서 적합하다고 생각된다.

2. 送還規定 및 送還비용

선원근로계약의 종료에 따른 선원의 보호규정인 送還規定은 선원법 제41조 1항에 규정된 내용으로 선박소유자는 선원이 거주지 또는 선원근로계약의 체결지가 아닌 항구에서 하선하는 경우에는 선박소유자의 비용과 책임으로 선원의 거주지 또는 선원근로계약의 체결지까지 送還하여야 한다. 그러나 선원의 요청에 의하여 직접 送還하는 대신에 送還에 필요한 비용을 선원에게 지급하는 경우에는 送還義務를 면한다. 그러나 통법 제41조 2항 각호의 1에서 規定하는 경우에 선박소유자는 선원을 送還한 후 이에 든 비용을 선원이 부담하게 할 수 있다고 規定하고 있다. 또한 선원의 懲戒하선의 경우나 선원이 送還비용을 스스로 부담해야 하는 경우를 제외하고 선원을 送還하는 경우에 선박소유자는 하선한 선원의 送還에 소요되는 일수에 따라 선원의 통상임금에 상당하는 送還수당을 지급하여야 한다(법 제42조). 선원과 마찬가지로 실습생도 委託乘船實習을 마치고 외국에서 하선하여 귀국할 때에는 送還비용이 많이 든다고 볼 수 있다. 送還비용의 부담주체는 하선사유에 따라 달라지겠지만 선원법 제42조 1항의 送還規定은 委託乘船實習생에게도 적용되는 규정으로 법령 또는 그들에게 적용되어질 수 있는 단체협약등에 의거하여 귀환될 권리가 있는 장소인 거주지 또는 근로계약체결지까지의 수송이 되도록 하는 규정을 말한다. 또 ILO 해사조약 및 권고에 따른 선원送還에 관한 조약에 의하여 선원을 送還하는 데 있어 “적절하고 신속한 수단에 의한 送還을 준다. 그러나 委託乘船實習생들은 국외에서의 하선시에도 그 절반이 船便으로 送還 되었으며, 도착지로부터 귀가 시까지의 비용은 실습생 본인부담이 34%이었다. 또 매월 지급되는 각종 수당과 送還비용을 相計하는 경우도 있었다. 이와같은 문제점을 해결하기 위해서는 선원법과는 별도로 승선실습생에게 적용될 수 있는 적절한 送還規定이 마련되어야 할 것이다.

3. 乘務員名簿의 公認規定과 적용

선원법 제44조 1항에 의하면 선박소유자는 교통부령이 정하는 바에 의하여 선박별로 乘務員名簿를 작성하여 선박과 육상 사무소에 비치하여야 한다고 되어 있고, 동법 제44조 2항에는 선원의 승·하선 교대가 있을 때마다 선박소유자는 선박에 비치한 乘務員名簿에 그 사실과 승선선원의 성명을 기재하여 해운관청의 公認을 받아야 한다고 되어 있다. 그러나 해운항만청장의 공인행위는 선원의 승·하선, 직무변경, 계약갱신등의 적법성을 공적으로 확인하는 것으로 이의 불이행시는 벌칙이 적용되긴 하지만 이와 같은 행위의 법률상의 효과는 公認을 받지 않으므로 하여 무효가 되지 않는다. 즉, 乘務員名稱등의 公認제도는 국가가 선주와 선원등의 私人간의 계약에 간섭하여 계약내용이 적절하고 안전항해에 지장이 없는지의 여부를 감독하는 선원의 보호를 위한 제도이다. 그러므로 이 乘務員名稱의 公認規定은 委託乘船實習生들에게도 적용되는데, 이들은 단지 실습항해사나 실습기관사의 지위로서 공적확인을 받아야 선원법상 적법하다고 볼 수 있을 것이다.

4. 災害報償規定과 적용.

선원의 災害報償제도는 선원이 직무상 부상·질병·행방불명 또는 사망등의 재난을 당하였을 경우에 선박소유자에게 그 선원 또는 그의 유족이나 피부양자등에게 일정한 금액을 지급할 義務를 부과하는 제도이다. 그런데 선원법 제87조의 상병수당을 제외한 災害報償規定은 委託乘船實習生들에게도 선원의 경우와 마찬가지로 적용된다. 해상근로에는 특수한 위험이 뒤따르고 그 위에 기후의 격변이 따르며 육상의 제설비로부터 격리되어 이용이 어려움으로 하여 육상에서 보다 훨씬 재해율이 높다. 또한 관계기관이나 선박소유자가 아무리 선박이나 산업설비의 안전유지, 재해방지등에 힘쓴다 하더라도 해상에서의 재해를 완전히 방지하기는 어렵다. 그런데 민법의 일반원칙인 이른바 과실책임의 원칙에 따르면 근로자인 선원에게 직무상의 재해가 있다 하더라도 사용자인 선박소유자에게 고의 또는 과실이 없으면 선박소유자는 책임을 지지 않게 된다. 더구나 이러한 재해가 있을

경우에 고의 과실등 책임원인을 입증하기는 매우 어렵다. 그렇다면 재해를 입은 선원의 구제가 힘들고 그 희생이 너무 크다. 여기서 선원법은 선원의 직무상의 재해가 있을 경우 선박소유자측의 고의·과실등을 요건으로 하지 아니하고 선박소유자에게 재해를 보상할 義務를 지우고 있다. 뿐만 아니라 선원법은 선원이 승무중에는 직무외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 사상병의 경우에도, 그것이 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 것이 아닌 한 선박소유자로 하여금 일정한 기간 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하도록 하고 있는데 이는 육상근로의 경우에는 볼 수 없는 해상근로의 특색이다. 委託乘船實習生에게도 선원과 마찬가지로 적용되는 災害補償의 구체적 내용에는 요양보상, 장해수당, 일시보상, 행방불명수당, 유족수당, 장제비, 소지품유실보상등이 있다. 그런데 해상이라는 특수한 환경에서의 근로는 항상 재해의 위험을 안고 있다고 할 수 있다. 더구나 재해의 발생시 선박의 특성상으로 불때 그 재해의 성격이 집단재해인 경우가 많고, 승선실습중의 경우도 같은 환경에 처하여 있다고 할 수 있다. 선박소유자는 만약의 재해에 대비하여 선원법 제98조의 규정에 따라 보험에 가입하도록 강제되고 있으며, 동법 제10장에는 선원의 각종 재해에 대해 종류별로 보상기준을 정해 놓고 있다. 災害補償의 법적성질에 관한 학설도는 사법적 손해배상의 특수한 제도라는 설, 근로관계의 범구조와 연결하여 노동법상의 제도로 보는 설, 그리고 생활보장제도의 일환으로 보는 설등이 있다. 그러나 우리나라 헌법에서 보장하고 있는 국민에 대한 사회보장권의 입법이념과도 일치하는 노동관계설과 생활보장설의 공통된 이념인 생존권보장측면에서 통일적으로 파악해야 될 것이다. 그러므로 委託乘船實習生の 경우도 재해발생시에는 충분한 보상을 받을 수 있도록 기본급規定과 같은 보상기준이 마련되어야 하며, 상병수당과 같은 선원법상의 예외규정도 이들에게도 적용여부를 검토할 필요가 있다.

5. 委託乘船實習生들의 day work문제

승선근로에서의 day work라함은 통상적으로 부원들이 하는 일로서 평일 오전 8시경부터 오후 5

시경까지 하는 선상근로라고 할 수 있다. 위탁실습생들은 1년의 승선실습기간중 거의 대부분이 처음에는 이 day work에 임하는데 그 기간에 문제가 있다고 본다. 이들은 1년의 승선실습에서 1인당 평균 4개월의 day work를 한것으로 나타났다. 실습생들은 부원들과 함께 day work를하여 봄으로써 선박의 전체적인 위계질서와 그 일의 성질 및 부원들의 고충등이 어떤 것인지 알 수가 있으므로 필요성은 있다. 그러나 선박 공간에서의 일과는 매일 반복되는 거의 똑같은 일의 계속이므로 작업의 숙련도가 필요치 않은 委託乘船實習生들에게 장기간의 반복되는 근로의 성격인 day work는 회사나 본선측에서 그 기간을 고려하여야 한다. 설문조사에 의하면 day work를 전혀 시키지 않는 선박은 없었으며(다른 직책을 처음부터 맡은 경우 제외) 승선실습기간 계속하여 day work만을 하다가 하선한 학생도 있었다. 이들의 1년간의 실습은 이론과 실무를 접목시키는 실습이 되어야 하므로 선박소유자는 특별한 경우를 제외하고는 반복적 근로인 day work를 대폭 줄이고 대신 해기사가 갖추어야 할 지식과 기술을 익히는데 시간을 할애하도록 하여야 할 것이다.

V. 요약 및 결론

해기사준비과정으로서의 위탁승선실습 교육·훈련생은 임금을 받을 목적으로 선박내에서 근로를 제공하기 위하여 승선하는 것이 아니고 해기사양성을 위한 산학협동체의 일환으로 실습목적을 위하여 승선하므로 船員法상 船員은 아니다.

그러나 이들에게도 船員法상 선내질서유지, 선원수첩, 선내급식, 送還, 건강진단, 災害補償, 교육훈련에 관한 規定등이 적용된다(船員法 제2조). 또한 권한있는 당국이 교부하는 해기사면허장이 없으므로 선박직원법상 해기사나 직원이라고 볼 수 없는 단순한 실습생이다. 또한 해군무관후보생군사교육을 받고 있는 학생의 신분이므로 병역법상의 제약점도 있다. 그리고 해상의 선박이라는 특수한 환경에서 승선실습을 하게 되므로 육상에서 실습하는 경우와는 크게 다르다. 그러나 본론에서 살펴

본 바와 같이 委託乘船實習生은 현행법상 船員은 아니라 하더라도 사실상 船員에 준하는 노무를 제공하고 또한 실질적 임금에 해당한다고 볼 수 있는 각종 명목의 상당한 수당 등을 제공받고 있으므로 委託乘船實習生도 근로자에 준하여 보호되어야 하므로 委託乘船實習生에 대한 선원법의 적용범위가 확대되어야 할 것이며 효과적인 실습목적을 달성하기 위하여 승선실습 기준을 마련하는 등 제도의 보완이 있어야 할 것이다. 이를 정리하면 다음과 같다.

1. 해외취업선에서의 실습은 船員관리사업자를 통하여 승선실습하게 되는데 현행 船員法은 선원관리사업자에게 임금지급 의무나 災害補償 등 근로계약 이행의무는 강제하지 않고 있어서 이의 불이행시 그 법적책임소재가 명확하지 않다. 따라서 이와 같은 경우 船員관리사업자의 책임을 강화할 수 있는 방향으로 법적인 보완이 있어야 하겠다.

2. 委託乘船實習生은 1년의 의무적 실습기간을 효과적으로 마치는 것이 목적이므로 船員法 제24조의 懲戒에 의한 중도하선규정은 실습목적에 비추어 너무 가혹하므로 이규정의 완화나 별도의 규정이 필요하다고 여겨진다. 이와 함께 委託乘船實習生에게도 적용되는 船員法 제23조의 선내질서유지를 위한 규정 중 (1) 직무수행능력의 부족이나 (2) 직무를 게을리 하거나 (3) 직무상의 과실 등과 같은 규정은 판단기준이 모호하고 선내에서 사관자의적 사적으로 판단하고 행사할 수 있으며, 실습생이 이와같은 규정을 지키지 않는다고 하여 선내질서유지에 큰영향을 미친다고 볼 수 없으므로 적용규정에서의 제외가 검토될 필요가 있다.

또, 委託乘船實習生에게 懲戒사유가 발생하면 船員과 마찬가지로 船員法 제24조 4항에 의한 처벌한 절차를 밟도록 하여야 할 것이다.

3. 船員法 제41조의 送還規定은 委託乘船實習生에게도 船員法상이나 ILO 海事 협약상 적용되는 데도 불구하고 委託乘船實習中 委託乘船實習生이 고정적으로 받는 수당등과 相計되어 지켜지지 않는 경우가 있다. 그러나 船員法 제41조 2항 4호, 5호의 「船員근로계약에 정한바에 의하지 아니하고 임의로 하선한 경우」와 海員의 義務規定인 「동법 제23조의 규정에 의하여 懲戒하선한 경우 등으로

하선, 送還되는 경우」를 제외하고는 相計없이 委託乘船實習生의 送還이 이행되도록 하여야 할 것이다. 이와함께 승·하선시에 필요한 여행비용이나 수당규정도 있어야 할 것이다.

4. 근로시간의 문제로서 1년간의 승선실습중 효과적인 실습목적을 달성하기 위해서는 선원근로감독을 강화하여 船員法 제55조 내지 제58조까지의 근로시간규정은 반드시 지켜지도록 하여야 한다. 이와함께 2~3개월정도의 적절한 Day Work기간이 선원법 시행규칙이나 선박회사의 단체협약 등에서 규정되어야 한다.

5. 委託乘船實習中 받는 실습수당등은 국적선회사와 해외취업선회사별로 비슷한 수준의 내용으로 동일되어 정해져야 하고, 이 수당등은 위험의 개연성이 높은 해상실습의 특수성을 감안하여 고정급이어야 하며 이 고정급은 당연히 통상임금으로 보아야 할 것이다.

6. 선내에서 승선실습을 시킴에 있어서 선박소유자는 법상으로도 적법치 못한 3항사나 3기사 그리고 부원의 일과 같은 비정상적인 직책이나 승무정원의 보충역할 같은 형식적인 과업에 실습생들을 활용하지 않도록 하여야 한다. 왜냐하면 선박직원법 시행령 제22조1항의 규정대로 선박소유자는 선박별 선박직원의 승무자격 또는 그 상당자격의 선박직원을 승무시켜야 하므로 실습생을 3항사나 3기사의 직무를 맡기는 것은 적법하다고 볼 수 없기 때문이다. 다시 말하면 단순한 실습목적만을 위해서 배선시켜야 할 것이다.

7. 선박에서의 재해는 육상에서 보다 재해위험률이 높고, 그 재해가 집단재해일 경우가 많으므로 委託乘船實習生도 예외일 수가 없다. 그러나 委託乘船實習生은 船員法상 船員이 아닌 관계로 기본급규정이 船員法상 불분명하고, 이로 인하여 재해발생시 보상기준이 분명하지 않고 보상액 또한 적을 수 밖에 없으나, 委託乘船實習生도 근로자에 준하는 지위로 보아지므로 이와 같은 문제를 해결하기 위해서는 적정한 통상임금 규정이 필요하다고 여겨진다. 또 委託乘船實習生에게 적용되는 災害補償規定중 상병수당은 제외되는데, 이는 보상규정의 취지에도 어긋난다고 볼 수 있으므로 삭제되어야 할 것이다.

8. 서독, 일본, 프랑스등 일부 선진국가의 사회 보장보험에서 시행되고 있는 출퇴근 재해개념이 1990년부터 우리나라 산재보험법에도 도입될 예정이므로 船員이나 委託乘船實習生이 승·하선을 하기 위하여 여행하는 동안 발생할 수도 있는재해에 대하여는 승·하선 재해규정과 같은 船員法상의 조항이 신설될 필요가 있다.

9. 委託乘船實習은 좌화과정에서 익힌 전공분야의 이론을 현장인 선박에서 확인 습득하는 과정일 뿐만 아니라 선내규율과 해상생활에의 적응성을 기르는 교육이므로 선내사관들의 적극적인 지도교육이 필요하다.

參考文獻

金鍾吉, IMO海事安全管理, 海運港灣廳, 1983.
 朴相弼, 韓國勞動法, 서울, 大旺社, 1981.
 徐丙機, 改正船員法解説, 서울, 韓國海事問題研究所, 1987.
 林東喆, 閔星奎, 海事法規要論 10版, 釜山, 海事圖書出版部, 1987.
 海運港灣廳, ILO海事協約 및 勸告('87, ILO總會採擇), 1988.
 洪秉泰, ILO海事協約 및 勸告, 釜山, 경양사, 1985.

李再雨, 實習生の 效率的 集團指導에 관한 研究, 木浦海洋專門大學, 1986. 10.
 志津田氏治, 船員法の 現代的 諸問題, 日本海事産業研究所報, No. 215, 1984.
 蔽崎道好, 船員法總論, 東京, 成山堂, 1975.
 武城正長, 海上勞動法研究, 東京, 多賀出版(株), 1975.
 船員問題研究會編, 現代の 海運と船員, 東京, 成山堂, 1987.
 土井智要, 海上勞動講座, 東京, 成山堂, 1967.
 Frank. L. Maraist, Admiralty in a Nutshell, St. Paul, Minn., West Publishing Co., 1983.
 NJGASKELL, CDEBATTISTA AND RJSWATTON Chorley and Giles' Shipping Law, Eighth Edition, Institute of Maritime Law, University of Southampton, 1987.
 The United States Merchant Marine Academy, Kings Point, New York 11024, Catalog 1977-88.
 USMMA., 「Ships' officers' Guide for Training of Midshipmen at Sea」, Kings Point, New York, Academy Training Representatives Maritime Administration, 1974.
 S, G, Sturmeay, British Shipping and World Competition, University of London, The Athlone Press, 1962.