



선원법상 선박소유자 및 선원관리사업자의 법적 지위에 대한 분석과 개선방안에 관한 연구

진 호 현*

한국해양수산연수원(교수)

A Study on The Legal Status and Improvement of The Shipowner and Seafarers Management Company on The Seafarers Act

Ho-Hyun JIN†

Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology(professor)

Abstract

The shipowner's status is a legally and practically important factor in the Seafarers Act because it is the party responsible for hiring and aboard the seafarers and carrying out various protective measures relating to the seafarers. In this paper, I would like analyze and review the legal status of ship owners and seafarers management companies by the Korean Maritime law and review the meaning of the ship owners and the obligations that seafarers recruitment and placement service agencies should provide under the Maritime Labor Convention compares with domestic legislation. Based on the results of the analysis, I would like suggest directions for the establishment of the system, contributing to the development of a sound corporate culture formation and shipping industry as well as the protection of the seafarers' labour.

Key words : Seafarers, Seafarers act, Shipowner, Ship management, Seafarers recruitment and placement service

I. 서론

우리 선원법령에서 선박소유자의 지위는 선원을 고용하고 배승하며, 선원과 관련된 각종 보호 조치를 이행하여야 하고 책임을 지는 당사자이기 때문에 선박소유자의 지위를 결정하는 것은 법제적으로 중요한 요소이다. 한편, 해사노동협약(Maritime Labour Convention; 이하 'MLC 협약'이라고 함)에서 선박소유자의 의미는 선박을 직접 소유하는 것과 관계없이 실질적으로 그 선박을 관리·운영하면서 선원을 고용하고 임금을 지급하는 자를 말한다. 그러나 우리 선원법 상 선박을

소유하였거나 선체용선을 한 자 이외에 선박소유자의 지위를 확보하는 것은 현실적으로 어려운 실정이다.

또한, 우리 선원법령에서는 선원에 대한 고용 및 배승에 대한 직접 당사자로서 선원관리사업자에 대해서 규정하고 있으나, 선원관리사업자는 선박소유자와 대별되기 때문에 사용자로서의 책임과 의무에 대해서는 면제되고 있다. 그러나 선원관리사업자는 선원을 고용하고 교육·훈련·배승을 하고 행정관청에 승·하선 공인 업무를 하고 임금을 지급하는 등 선원과 관련된 실질적인 업무수행에 있어서 선원의 사용자의 지위에 있다고

† Corresponding author : 051-620-5565, hhjin@seaman.or.kr

할 수 있다. 이러한 이유로 MLC 협약에서는 선원직업소개소에 대한 규정을 별도로 규정하고 있다. 특히, 당사국은 선원직업소개소에 대한 운영 형태가 적법한가를 관리하고 감독하여야 하나 우리 선원법은 일부 부재가 있다고 판단된다. 이에 대해서는 뒤에서 자세히 살펴보기로 한다.

이처럼 우리 선원법령에서 규정하는 선박소유자의 지위와 선원관리사업자에 대한 관리·감독 기능에 대한 법적인 문제가 있다는 것을 확인하였다.

본 논문에서는 국내 해사법령에서 규정하는 선박소유자 및 선원관리사업자에 대한 법적지위를 살펴보고, MLC 협약에서 규정하는 선박소유자의 의미와 직업소개소가 갖추어야 할 의무 사항에 대해서 검토한 후 국내 법령과 비교·분석하여 개선방안을 도출하고자 한다. 종국적으로 제도 마련에 대한 방향성을 제시하여 선원의 근로보호와 더불어 해운산업과 건전한 기업문화 발전에 기여하고자 한다.

II. 선박소유자의 법적지위

선원법상 선박소유자의 지위는 선원법령상 선원과 대별되는 개념으로 선원을 고용하고 배승하는 사용자의 지위를 갖고 있으며, 각종 권리 및 책임과 의무를 수반하는 당사자로서의 지위를 갖고 있기 때문에 선원법상 선원과 선박소유자를 명확히 규정하는 것은 상정된 당사자가 법의 적용범위의 여부가 결정되기 때문에 중요한 사항이다.

1. 선원법상 선박소유자의 정의

선원법상 선박소유자란 “선주, 선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고 이 법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의한 선박관리업자, 대리인, 선체용선자 등을 말한다.”라고 규정하고 있다.(선원법 제2조)

선원법상 선박소유자의 종류는 ① 선박의 소유자, ② 선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고 이 법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의한 선박관리업자, ③ 대리인, ④ 선체용선자 등이 있다. 이 중 두 번째 언급된 선박관리업자를 선박소유자로 해석하는 것에 대해 주안점을 두고 살펴보기로 한다. 본 조문에서 선박관리업자를 선박소유자의 지위로 해석하는 데는 한 가지 쟁점 사항이 있다. 바로 선박의 운항에 대한 책임의 해석이다.

“선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고 이 법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의한 선박관리업자”라는 문구에서 선박관리업자가 선박소유자의 지위를 얻기 위해서는 문리해석상 두 가지 조건을 포함하고 있다. 그 중 하나는 선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받아야 하고, 다른 하나는 선박관리계약 등(선원법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하는 방법은 선원법상 선주 또는 선박소유자와 체결하는 선박관리계약 및 해사노동조합선언 등 여러 가지 방법이 존재하기 때문에 선박관리계약 등이라고 표기함)으로 선원법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의하여야 한다.

행정청은 선박관리업자가 이렇게 두 가지 요건을 모두 충족하려면 “사업자가 해상운송사업에 등록하고 해당 선박을 해운업에 이용하여야 하며, 그러한 사업 주체가 선박관리를 수탁 받은 경우”라고 해석하고 있다. 그러나 실무적으로 이렇게 두 가지 요건을 모두 충족하고 선박관리업을 영위하는 국내사업자는 찾아볼 수 없었다.

2. 해상법상 선박소유자의 정의

우리 해상법에서 사용하는 선박소유자의 개념에는 여러 종류가 있으며, 그 개념을 크게 세 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 넓은 의미의 선박소유자이다. 이는 선박의 소유권자를 말한다. 이러

한 선박소유자 중 선박의 매매 또는 임대업만을 영위하는 자는 해상기업의 주체에 속하지 않는다(Choi, 2014). 둘째, 좁은 의미의 선박소유자이다. 좁은 의미의 선박소유자는 선박을 소유하고 해당 선박을 자기의 해상기업에 이용하는 자를 말하는 바, 이러한 주체는 선박의 소유와 이용이라는 두 가지 요건을 필요로 한다. 이러한 협의의 선박소유자를 자선의장자(自船裝者)라고 한다(Jung, 2013). 셋째 가장 넓은 의미의 선박소유자 개념이다. 우리 상법은 용선계약의 당사자를 선박소유자와 용선자로 규정하고 있다(상법 제827조, 제842조, 제847조 등). 용선계약의 일방 당사자인 선박소유자에는 앞에서 언급한 넓은 의미의 선박소유자와 좁은 의미의 선박소유자가 포함될 뿐만 아니라 타인의 선박을 용선하여 재용선 계약을 체결하는 자 예컨대 선체용선자, 정기용선자, 항해용선자 등도 포함된다. 이러한 예와 같이 타인의 선박의 용선하여 자기의 해상기업에 이용하는 자를 타선의장자(他船裝者)라고 하는데(Jung et al., 2013), 타선의장자가 선박을 재용선(sub-charter)하는 경우에도 우리 해상법 상으로는 선박소유자에 해당된다. 이는 넓은 의미의 선박소유자의 개념보다도 더 넓은 개념이다.

해상법에서 살펴본 바와 같이 선박소유자의 종류는 다양하고 이렇게 다양하게 선박소유자의 지위를 인정하는 것은 해상관계의 특수성에 기반한 선박소유자의 법적 특질의 원용하기 위한 권능 때문이라고 할 수 있다. 예컨대 해상기업을 영위하면서 발생할 수 있는 공동해손, 2척이상의 선박이 과실 있는 충돌이 발생한 경우, 해난구조, 선박소유자의 책임제한 등 각종 위험에서의 일방당사자를 결정하는 데 있어서 선박소유자의 지위가 명백히 규정 되어야하기 때문이다.

3. 해사노동협약상 선박소유자의 정의

가. 협약 본문의 분석

MLC 협약 제2조 정의 및 적용범위에서는 선

박소유자의 정의를 “선박소유자란 선박의 소유자 또는 선박의 소유자로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받았고 다른 조직 또는 사람이 선박소유자를 대리하여 의무나 책임의 일부를 완수하는지 여부와 무관하게, 그 책임을 수탁할 때, 이 협약에 따라서 선박소유자에게 부과된 의무와 책임을 인수하기로 동의한 관리자, 대리인 또는 선체용선자와 같은 다른 조직 또는 사람을 말한다.”라고 규정하고 있다. 이 협약의 선박소유자 정의는

국제해상인명안전협약(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) 제9장의 부속서인 국제안전경영코드(International Safety Management Code; 이하 ‘ISM Code’라고 함) 상의 회사(Company)의 정의 규정을 빌어 왔다. ISM Code 상 회사는 선박소유자 당사자 또는 선박소유자로부터 선박의 운항 및 안전관리 등 코드에서 요구하는 모든 책임과 의무를 인수하기로 동의한 주체를 회사라고 정의 하고 있다.

우리 선원법과 같이 MLC 협약에서는 여러 가지 주체가 선박소유자의 지위를 얻을 수 있다. 다만, “…… who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this convention, ……”라는 문구에서 첫째, 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고, 둘째, 이 협약에 따른 선박소유자의 의무와 책임을 인수하기로 동의한 관리자이어야 한다는 점이다. 이 조문에서는 ‘and’ 접속사를 사용하여 이 두 가지 조건을 동시에 만족하여야 함을 규정하고 있다.

나. 국제노동기구의 해설

국제노동기구는 MLC 협약과 관련하여 각 당사국의 질문이나 문의 빈도가 높은 질의사항에 대해서 해설서를 제작하여 게시하고 있다.(ILO, 2015)

이 해설서에서는 “누가 선박소유자 인가?”라는

질문의 답변으로 다음과 같이 응답·해설하고 있다. “선박소유자에 관한 이 포괄적인 정의는 선박의 운항과 관련된 특정 상업 또는 기타 조치와는 상관없이, 선원의 근로조건을 담당하는 단일 주체가 있어야 한다는 생각(idea)을 반영하기 위하여 채택되었다.”라고 설명하였다.(ILO et al., 2015)

이에 부가하여 “따라서 협약의 해석은 선원의 근로조건을 책임지는 어떠한 단일주체가 필요하고 그 주체를 선박소유자로 하여야 한다는 것이지, 선박의 운항에 대한 책임을 인수하는 것에는 큰 비중이 두고 있지 않다”라고 부연설명을 하고 있다. 또한 이와 연계하여 선박소유자를 대리하여 선원관리자가 선원근로계약의 서명주체가 될 수 있음을 설명하고 있다. 이러한 해설은 협약의 입법취지와 협약의 조문이 상치되고 있다는 것을 보여준다. 다만, 국제노동기구는 이러한 해설이 법적 구속력을 갖는 것으로 인용될 수 없음을 서언하고 있다(ILO et al., 2015).

4. 국제안전경영코드상 이행주체

ISM Code A편 제1장 제1.1.2조에서는 “회사(company)는 선박소유자 또는 선박소유자로부터 선박의 운항책임을 맡고, 또한 이 코드에 의하여 부여되는 모든 의무와 책임을 지기로 동의한 선

박관리자 또는 나용선자와 같은 어떤 조직 또는 개인을 말한다.”라고 규정하고 있으며, MLC 협약에서 규정하는 ‘선박소유자’의 정의 규정과 유사하며 <Table 1>과 같다.

ISM Code에서 회사는 선박을 안전하게 관리하기 위하여 안전관리체계(Safety Management System)를 구축하고, 안전관리적합증서(Document of Compliance)를 취득하는 주체이며, 안전관리적합증서의 주체가 ISM Code에서 요구하는 모든 이행 사항의 주체가 된다.

한편, ISM Code A편 제7장에서는 선박운항에 대해서 규정하고 있으며 “사업장은 인명, 선박의 안전 및 환경보호에 관한 필수적인 선박업무를 위한 적절한 점검표를 포함하는 절차, 계획 및 지침을 수립하여야 한다. 이와 관련된 다양한 업무는 규정되어야 하며 자격이 인정된 자에게 부여되어야 한다.”라고 규정하고 있다. 즉, ISM Code 제1장에서 규정하는 회사의 정의에서 “선박소유자로부터 선박의 운항에 대한 책임”을 수탁 받는 주체는 회사(company)임을 명시적인 규정을 통해서 확인이 가능하다. 결과적으로 동 규정 제1장에서 언급하고 있는 “선박의 운항”은 동 규정 제7장에서 규정하는 “인명, 선박의 안전 및 환경 보호에 관한 필수적인 선박업무”를 말하며, “선박의 운항에 대한 책임”은 “필수적인 선박업무 수행에 관한 책임”을 말한다.

<Table 1> Comparison of Definitions of the implementing performer on the MLC & ISM Code

	MLC	ISM Code
Definition	Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.	Company means the Owner of the ship or any other organization or person such as the Manager, or the bareboat Charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the Shipowner and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibility imposed by the Code.

5. 사건

국제적으로 선박관리업이 발달한 국가에서는 선원의 실질적인 채용, 배승 및 관리업무를 선박관리업자가 수행하고 있으며, 우리나라 역시 그러하다. 선원법상 선박소유자의 지위는 ‘운항’에 대한 구체적인 해석이 없으므로 강학상의 해석을 빌어 ‘선박을 용선하여 선박 운항의 주체로서 권한을 얻은 자가 선원법에서 규정하는 선박소유자의 책임과 의무를 인수하기로 합의한 당사자’이어야 하는바 실무적으로 선원법과 MLC 협약에서 규정하는 선박소유자의 지위를 얻을 수 있는 선박관리업자가 존재하기는 힘들다.

해상법상 선박소유자란 선박의 소유권을 가진 자이거나 소유한 선박을 해상기업 활동을 영위할 목적으로 항행에 제공하는 자를 말한다. 그러나 실제법에서는 선박소유자의 정의를 다양하게 사용하고 있다. 우리 해사관계 법률에서 선박소유자는 소유자로서, 점유자로서 그리고 사용자로서 사용하고 있다. 법률용어는 단일 개념으로 사용되어야 하나, 해상기업의 주체는 선박과 관련하여 여러 가지 지위를 갖기 때문에 이를 각기 달리 표현하기 보다는 강학상의 광의의 개념인 선박소유자로 표기한 것으로 보인다(Kim, 2018).

선원법에서 규정하는 선박소유자는 “선주, 선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고 이 법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의한 선박관리업자, 대리인, 선체용선자 등”으로 규정하고 있고, 선원법은 선원의 직무 및 복무, 근로조건, 직업안정, 선원의 교육 및 훈련에 관한 사항 등을 규정하고 있는바 선박의 소유권과는 관계없이 선박의 운영 및 그에 따른 부수적인 것들인 점에 비추어 보면, ‘선원법상 선박소유자’는 선박을 소유하는 자(owner of ship)가 아니라 선박의 소유와는 관계없이 실질적으로 그 선박을 운영하면서 선원을 고용하고 임금을 지급하거나 지급하기로 한자(shipowner)를 말하는 것으로 판단된다. 이러한 해석은 국제기

구의 해설과도 일치하며, 이와 같이 해석하는 것이 사용자와 피용자가 명확히 확정되는 법적 안정성을 갖고 있다(Kwon, 2018). 정의 규정으로써 명확한 주체를 지정하였으나, 그 해석의 여지가 남아 있으므로 해석에 의한 명확한 지위가 부여되어야 한다.

한편, 선원관리사업자를 노동관계법령에 비추어 살펴보면 ‘근로자에 관한 사항에 대하여 사업주를 위하여 행동하는 자’ 또는 ‘경영담당자’ 등 노동관계 업무에 실질적 권한을 가진 자로 보아 광의의 사용자의 지위와 유사하다. 노동관계법령에서 광의의 사용자 지위를 부여하는 이유는 노동조합법이나 근로관계법령 등의 준수할 책임을 부여하기 위함이다(Lim, 2010). 그리고 해외취업 선원을 관리하는 선원관리사업자의 경우에는 ‘실질적인 근로계약의 당사자’이며, ‘단체교섭의 당사자’로서 근로관계법령에서 언급하는 협의의 사용자(사업주)의 모습도 갖고 있다.

우리 선원법은 선원법 시행령 제38조에 따라 선원관리사업자에게 “선원근로계약서의 작성 및 신고, 선원명부의 작성·비치 및 공인신청, 승선·하선 공인의 신청, 승무경력증명서의 발급, 임금대장의 비치와 임금 계산의 기초가 되는 사항의 기재, 건강진단에 관한 사항, 구인등록, 교육훈련에 필요한 경비의 부담, 수수료의 납부, 선원급여명세서의 제공 등의 업무” 등과 같은 일부 업무에 있어서 선박소유자의 준용규정을 두고 있지만, 이를 제외하고는 선박소유자의 지위에 있는 자가 법률의 이행 주체이며, 피 근로감독의 주체역시 선박소유자로 한정되어 있다.

실질적인 사용자의 지위에 있는 선박관리업자에 대한 관할권이 없으므로 외국적 요소가 있는 사안에 대해서는 국내 선박관리업자에 대한 지도·감독 및 처벌에 관한 기능이 없는 것이다. 즉, 외국의 선박소유자에 승선하는 한국선원에 대한 보호 기능이 낮다고 할 수 있다. 따라서 현행 선원법은 산업계의 실제 현황 등을 고려하지 않은 것으로 보인다. 선원법상 선박소유자의 정의 규

정에서 ‘운항’에 대한 실질적인 해석을 담은 방침이 필요하다고 판단되며, 필요하다면 국제노동기구에 협약의 개정을 요구하는 문서를 제출하거나 선박소유자에 대한 해석을 명확히 요구하는 문서를 제출할 필요가 있다고 판단된다.

Ⅲ. 선원직업소개소의 법적지위

우리나라의 선원직업소개소는 정부의 지도·감독 하에서 정부의 예산으로 운영되는 선원복지고용센터와 선원법에서 규정하는 선원관리사업자가 있다. 선원복지고용센터는 선원법상 설립근거와 업무범위가 명시되어 있고, 선원관리사업자는 해운법에서 규정하는 선박관리업에 등록한자가 아니면 운영하지 못하도록 규정되어 있다. 선원법의 적용범위에 포함되는 선원의 직업소개는 상기 열거한 두 가지 종류의 직업소개소를 통해서 시행되어야 한다.

MLC 협약에서는 선원직업소개소가 갖추어야 할 조건과 당사국이 선원직업소개소를 관리하여야 할 의무를 부여하고 있으며, 이러한 내용을 제도화 할 것을 규정하고 있다. 이에 따라 우리나라 선원직업소개소를 규율하는 법제와 MLC 협약을 비교 검토하여 법령 부재를 살피고 개선 방안을 도출하고자 한다.

1. 해사노동협약

MLC 협약 기준 제A1.4조 제1항에서는 “공공의 선원직업소개소를 운영하는 각 회원국은 당해 선원직업소개소가 이 협약에서 규정하고 있는 선원의 고용권을 보호하고 향상시키는 규율 있는 방식으로 운영되도록 보장하여야 한다.”라고 규정하고 있으며, 공공의 선원직업소개소에 대해서 규정하고 있다. 우리나라는 ‘선원복지고용센터’가 공공의 선원직업소개소에 해당하며, 이 논문에서 다루고자 하는 주요 쟁점은 ‘사설직업소개소’이므로 공공의 선원직업소개소에 대해서는 다루지

않기로 한다.

MLC 협약은 사설직업소개소에 대해서 비교적 많은 조문을 두고 당사국이 사설 선원직업소개소를 관리하여야 할 의무를 다음과 같이 부과하고 있다.

가. 사설직업소개소의 규제 원칙

MLC 협약 규정 제A1.4조에서는 “선원이 유효하고 잘 규제된 직업소개제도를 이용할 수 있도록 보장하는데 있다”라고 직업소개에 대한 규정의 목적을 선언하고 있다.

또한 MLC 협약 기준 제A1.4조 제2항에서는 “자국의 영역 내에서 운영되고 있는 사설 선원직업소개소가 회원국에 있는 경우, 그들이 표준화된 면허제도, 인증제도 또는 기타 형식의 규제에 적합한 경우에만 운영되도록 하여야 한다. 이러한 제도는 관련 선박소유자단체 및 선원단체와 협의의 후에만 수립, 수정 또는 변경되어야 한다. 사설 선원직업소개소는 과도하게 확산되지 않도록 하여야 한다.”라고 규정하여 당사국의 의무를 크게 세 가지로 구분하여 사설직업소개소에 대한 면허인증 등 규제형식을 갖추어야하고, 이러한 제도는 노·사간에 합의하여야 하며, 직업소개소가 과도하게 확산되지 않도록 하여야 함을 규정하고 있다.

나. 사설직업소개소의 요건

MLC 협약 기준 제A1.4조 제3항에서는 선원직업소개소가 충족하여야 하는 사항에 대해서 다음과 같이 열거 하고 있다. ① 직업소개소는 해당 선원단체와 선박소유자간의 단체협약에 따라서 운영될 것, ② 해당 선원단체와 해당 선박소유자 모두 해당 회원국의 영역에 근거를 두고 있을 것, ③ 해당 회원국이 직업소개소의 운영을 허용하는 단체협약을 허가 또는 등록하는 국내법령 또는 절차를 가지고 있을 것, 그리고 ④ 직업소개소가 규율있는 방식으로 운영되고 이 기준 제5항에서 규정하는 것과 동등한 선원의 고용권을 보호 및 증진하는 조치가 완비되어 있을 것이다.

다. 사설직업소개소에 관한 법령의 구비

MLC 협약 기준 제A1.4조 제5항에서는 제2항에서 규정하는 제도를 채택한 회원국은 국내 법령 또는 기타 조치에 의해 최소한 다음 사항을 규정하도록 하고 있다. ① 사설 선원직업소개소가 선원이 자격을 갖춘 곳에 고용되는 것을 방해하거나 저지할 목적의 수단 또는 메커니즘을 사용하거나 목록의 작성을 금지하는 것(선원블랙리스트 작성금지), ② 선원에 대한 직업소개 또는 고용과 관련하여 직접적이든 간접적이든, 전적이든 부분적이든 발생한 어떠한 수수료 또는 기타 비용도 선원에게 요구하지 않는 것. 다만, 국가 건강진단서, 국가 선원수첩과 여권이나 기타 유사한 개인여행문서의 발급비용은 제외한다. 그러나 비자 발급비용은 선박소유자가 부담한다. ③ 자국의 영역 내에서 운영중인 사설 선원직업소개소로 하여금 다음 사항을 보장하도록 하는 것을 포함하여야 한다.

- ㉠ 책임당국이 검사에 이용할 수 있도록 그들을 통해 직업소개된 모든 선원의 최신화 유지,
- ㉡ 선원이 업무에 종사 전 또는 중간에 고용계약서상의 자신의 권리와 의무에 대해 알려 주어야 하며, 선원이 고용계약서에 서명하기 전·후에 고용계약서를 검토하고, 고용계약서의 사본을 수령하도록 하는 장치의 마련,
- ㉢ 사설 선원직업소개소에 의해 직업소개된 선원은 관련 직무에 필요한 자격을 갖추고 증명서를 소지하며, 선원의 고용계약서는 적용 가능한 법령 및 고용계약서의 일부를 구성하는 일체의 단체협약에 적합한 지를 검증하도록 하는 것,
- ㉣ 선박소유자로 하여금 실행 가능한 한 외국항에서 선원이 유기되지 않도록 보호하기 위한 수단을 마련하도록 하는 것,
- ㉤ 자신의 활동과 관련하여 제기된 일체의 불만사항에 대하여 검토하고 응답하여야 하며, 해결되지 아니한 불만사항에 대해 책임당국에게 조언하도록 하는 것,
- ㉦ 사설 선원직업소개소는 선원고용계약서상 자신 또는 관련 선박소유자의 선원에 대한 의무행위를 해태한 결과 선원에게 발생할 수 있는 금전

적 손해를 선원에게 보상하기 위해 보험 또는 그와 동등한 적절한 조치에 의한 보호제도를 수립하도록 하는 것.

상기와 같은 사안은 선원직업소개소를 관리·감독하는 기능에 해당하므로 우리 선원법령에서는 선원관리사업자의 의무규정으로 두어야 한다.

라. 회원국 간의 감시통제기능

MLC 협약 규정 제1.4조 제3항에서는 “각 회원국은 자국의 국기를 계양하는 선박에서 근로하는 선원과 관련하여 이 협약이 적용되지 않는 국가 또는 영역에 근거를 두고 있는 선원직업소개업체를 이용하는 선박소유자로 하여금 그 선원직업소개업체들이 코드에서 규정하는 요건에 적합할 것을 보장하도록 요구한다.”라고 규정하고 있다.

이 규정은 회원국들 사이에서도 이 협약에 따른 적절한 직업소개소를 통하여 선원을 공급받고 또한 선원의 근로조건 등을 보장 받을 수 있도록 하는 조문으로써 일반적인 국제협약에서는 찾아보기 힘든 조문이다. 왜냐하면 국제협약을 이행하는 당사국이 협약의 피규제 대상을 감시하거나 통제하는 기능이 있는 반면, MLC 협약은 당사국 내에 있는 선박소유자 또는 선원송입업자(직업소개소)가 다른 당사국 내에 있는 직업소개소에 대한 적합성을 요구할 수 있는 조문이기 때문이다.

마. 직업소개소의 검사 및 감독제도

MLC 협약 기준 제1.4조 제6항에서는 “권한당국은 관련 회원국의 영역 내에서 운영 중인 모든 선원직업소개소를 철저히 감시하고 통제하여야 한다. 자국영역 내에서 사설 선원직업소개소를 운영하도록 하는 위한 일체의 면허, 인증 또는 유사한 공인은 관련 선원직업소개소가 국내 법령의 요건을 충족하는지를 검증한 후에만 부여 또는 갱신하여야 한다.”라고 규정하고 있다.

이와 관련하여 MLC협약 기준 제A5.3조에서는 선원공급자를 관리감독하기 위한 당사국의 책임관계(Labour-supplying responsibilities)를 다루고 있으며 내용은 다음과 같다. “각 회원국은 검사 및

감독 제도와 면허의 위반에 대한 소송절차 그리고 기준 제A1.4조에서 규정된 기타 운항 요건을 통하여 자국 영토 내에 설치된 선원 모집 및 직업소개업체에 대한 운영 및 실무에 적용 가능한 이 협약의 요건을 시행하여야 한다.”라고 규정하며, 직업소개업체에 대한 검사 및 감독 제도를 두고 요건의 적합성을 검증을 요구하고 있다.

한편, MLC 협약 지침(Guidelines) 제B5.3조 제1항에서는 “해당 회원국의 영토 내에 설립되거나, 어느 곳에 위치하는 지를 불문하고, 선주를 위하여 선원의 서비스를 확보하는 사설 선원 모집 및 직업소개업체는 선박소유자와 선원이 맺은 고용계약의 조항을 선주가 적절히 이행하는 것을 담보하기 위하여 책임을 인수하도록 요구될 수 있다.”라고 규정하여 MLC협약은 선원직업소개소는 선원이 보호받을 수 있도록 선주가 고용계약사항을 적절히 이행하고 있는 것을 담보하는 책임을 인수하는 규정을 인정하고 있다. 이러한 방향성이 선원의 근로조건을 제대로 보호 해줄 수 있을 것이라고 판단한 결과이다. 다만, 본 규정은 임의 규정(non-mandatory)에 해당되므로 강제성은 부여되지 않으나 이러한 규정들을 참고하여 각 국의 법령을 입법하여야 한다.

이와 관련하여 MLC 협약 Article 제6조 제2항에서는 “각 회원국은 규정에 설정된 원칙과 권리를 존중할 의무를 지며 코드 A편의 상응하는 조항에 규정된 방식으로 각 규정을 이행할 의무를 진다. 부가하여 회원국은 코드 B편에 마련된 방식으로 자국의 책임을 이행하도록 상당한 고려를 하여야 한다.”라고 규정하고 있다. 즉, 강제성이 부여되지 않았다는 것은 협약에서 요구하는 문자 그대로를 요구하지 않았을 뿐이지 입법과정에서 참고를 하여야 한다(Jeon, 2014). 즉, 강제성이 부여되지 않았다고 하여 전혀 고려의 대상이 되지 않는 것이 아니라 각국이 가지고 있는 법률적 특징, 사회적 여건 등을 고려하여 입법하는 것을 권고하는 것이다. 그렇게 입법이 달성되어야 협약의 강행규정에서 요구하는 사항들을 적절하게

이행할 수 있기 때문이다.

2. 선원직업소개소 관련 국내법령

직업소개소와 관련하여 우리나라 관련 법령에서 확인 열거하고 MLC 협약과 비교 검토하여 국내법령의 부족한 부분을 확인하고자 한다.

가. 선박관리업과 선원관리사업

우리나라의 협약에서 규정하는 선원직업소개소와 관련된 업종은 선원관리사업이다. 선원법 제112조 제2항에서는 “해운법 제33조에 따라 선박관리업을 등록한 자가 아니면 선원의 인력관리업무를 수탁하여 대행하는 사업(선원관리사업)을 하지 못한다.”라고 규정하고 있으며, 같은 조 제3항에서는 “선원관리사업을 운영하는 자는 선박소유자의 인력관리업무 담당자로서 수탁한 업무를 성실하게 수행하여야 하며, 수탁한 업무 중 대통령령(선원법 시행령 제38조)으로 정하는 업무에 관하여는 이 법을 적용할 때 선박소유자로 본다.”라고 규정하고 ① 선원근로계약서의 작성 및 신고, ② 선원명부의 작성·비치 및 공인신청, ③ 승선·하선 공인의 신청, ④ 승무경력증명서의 발급, ⑤ 임금대장의 비치와 임금 계산의 기초가 되는 사항의 기재, ⑥ 건강진단에 관한 사항, ⑦ 구인등록, ⑧ 교육훈련에 필요한 경비의 부담, ⑨ 수수료의 납부, ⑩ 선원급여명세서의 제공 등에 관한 업무는 선박소유자의 지위를 준용하고 있다.

나. 선원관리사업의 규제

위에서 살펴본 바와 같이 MLC 협약 상 사설 직업소개소의 규제사항은 면허인증 등 규제형식을 갖추어야하고, 이러한 제도는 노·사간에 합의하여야 하며, 직업소개소가 과도하게 확산되지 않도록 하여야 함을 규정하고 있다. 이와 관련하여 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 면허인증 등 규제형식에 대해서 살펴보면 해운법상 선박관리업의 등록기준에 대해서 명시하고 있으며, 면허 등록의 조건은 상법상의 회

사이어야 하고 선박소유자 등과 선박관리계약을 체결하고 있으면 족하다. 그 이외에 특정 규모 이상의 자본금을 보유한자가 아니면 영업보증금을 예치하여야 하는 의무가 있다.

둘째, 당사국의 선원관리사업과 관련된 제도를 변경하려면 노·사간의 합의를 하여야 하는데, 이러한 규정은 찾아볼 수 없었다. 이와 관련하여, 선원관련 국내법령 개정 시 관련 노사의 의견을 청취하는 것은 노동법령 이행을 하는 국가로써 당연한 일이고 또 실무적으로도 그렇게 시행하고 있으나, 선원법령에서는 찾아볼 수 없었다. 다만 이 규정의 이행부분은 실제적인 것이지 반드시 법령으로 규정하여야 할 필요는 없다고 판단된다.

셋째, 직업소개소가 과도하게 확산되지 않도록 규제하는 제도는 국내법령으로는 일정한 조건을 달성하면 누구나 등록할 수 있는 등록제가 아니라 허가제로 시행·운영하도록 하여야 하나, 우리나라 선박관리업은 등록제로 운영하고 있다. 또한 등록 방법에 있어서도 협약에서 규정하는 일정한 요건을 만족하도록 규제하여야 한다.

IV. 개선 방안

1. 선박소유자의 법적지위 문제

가. 선박소유자의 법적지위에 대한 해석

선원법 제2조에서 규정하는 선박 운항에 대한 강학상의 해석과 함께 선박소유자로부터 선박관리와 운항에 대한 수탁을 받는 자는 실무적으로 존재하기 힘들다. 이에 관한 쟁점은 운항에 대한 해석의 문제인 바 이에 관한 해석은 해상법상의 운항자로 해석하여서는 아니되며, 선원법은 공법이고 실제로 선박을 운영·지배하는 자에 의하여 선원과 관련된 운항적 요소가 결정되기 때문에 운항에 대한 해석은 공법상의 선박 운항자인 안전관리적합증서를 부여받은 자로 해석하여도 무리가 없다고 판단된다.

왜냐하면, 안전관리적합증서를 부여받은 선박관리업자는 협약에 따른 선박에 대한 안전운항 및 환경보호를 위하여 선박을 지배하고 운영할 수밖에 없다. 또한, 선박관리업자는 협약의 이행을 위하여 선원의 자격검증 및 선원의 채용·배승 업무 역시 수행하여야 하므로 선원에 대한 실질적인 지배를 하고 있다고 볼 수 있기 때문이다.

나. 협약 상 운항에 대한 개념 정립

관련 문제에 대한 근본적인 해결방안은 법률을 통하여 명확한 해석과 함께 법적 지위가 부여되는 것이다. 법령을 개정하는 과정은 상당한 시일이 소요되므로 소관업무를 담당하는 행정기관의 유권해석을 담은 지침이 우선 필요하다.

이러한 과정과 더불어 국제협약을 해석과정에서도 분쟁을 해소하여야 하는바 국제노동기구의 특별삼자간회의(The Special Tripartite Committee)를 통하여 관련 규정을 개정하는 방향을 논의하는 것도 하나의 방법이다.

2. 선원관리사업자의 규제방안

가. 규제의 당위성

앞서 검토한 선원관리사업자에 대한 국내법령과 국제협약을 검토한 결과 두 가지 측면에서 규제의 당위성에 대한 설명이 가능하다.

첫째, 국제협약의 적절한 이행이다. 우리 해운법상 선박관리업자의 등록기준이 MLC 협약에서 요구하는 모든 사항을 충족하고 있지는 않았다. 즉, 국제협약을 이행하는 데 있어서 일부 공백이 있는 것이다.

둘째, 국제위상의 문제가 있다. 실무적으로 외국의 선박소유자 등이 우리나라의 선박관리업자로부터 선원을 공급받는 경우, 외국의 선박소유자 등은 자신의 선박에 승선하는 선원의 처우에 관한 검증을 하기 위하여 한국의 선원관리사업자에게 ‘seafarers recruitment and placement service certificate’를 요구하고 있다. 이러한 증서는 해운법에서 규정하는 해운업등록증이 해당되며, 요식

적인 측면에서 선원관리사업을 운영하는 선박관리업자의 해운업등록증 상에는 MLC 협약의 규정을 충족한다는 문구의 삽입이 필요하다.

나. 입법방향

위에서 언급한 바와 같이 요식적인 부분의 충족과 더불어 다음과 같은 선원관리사업자에 대한 실제적인 규제사항이 필요하다.

선박관리업의 등록은 해운법에서 규정하고 있으나, 선원관리사업자에 대한 규정은 선원법에서 다루고 있으므로 해운법의 등록기준을 개정하기 보다는 해운법상의 등록조건을 갖춘 사업자에 한하여 선원관리사업을 수행하려는 사업자에 대한 별도의 규제를 선원법에 존치하는 것이 합당하다. 이러한 규정은 크게 두 가지 사항이 규정되어야 한다. 첫째, 선원관리사업자가 갖추어야 할 요건에 관한 규정이 필요하고 둘째, 이러한 선원관리사업자에 대한 검사 및 감독 등을 시행할 수 있는 인증제도가 필요하다.

V. 결론

선원들은 자신이 승선한 선박의 모든 안전운항 관리는 안전관리적합증서를 발급받은 선박관리회사가 보장하고 있다고 인지하고 있다. 또한 이러한 회사에서 면접을 보고 고용계약서에 서명하였으며, 배승 계획도 선박관리회사의 인력담당자에 의하여 전달 받았을 것이다. 해당 선원의 선원수첩에도 선박관리회사의 상호가 적시되어 있으며, 해당 회사의 담당자와 자신의 직무에 대한 사항을 논의하고 자신의 급여 또한 선박관리회사의 이름으로 지급하고 있다. 특히, 최근 선원들의 고립된 생활로 인하여 발생하는 각종 인권문제(Jin and Kim, 2019) 등은 선원의 ‘사용자’라는 주체가 선원으로부터 멀어지면 멀어질수록 선원들은 더욱 고립되어 불리한 입장이 될 것이다. 이러한 선원들의 입장에서 자신의 사용자는 어떤 주체가 되어야 하는 것이 정당한지 관련자들이 모두 생

각해보아야 할 문제이다.

우리나라의 총 선박관리업체(약 395여개)수 중 선원관리업체(선원관리업체 112개, 선원선박관리업체 222개)의 비중은 약 85%에 해당된다(2019년 6월 기준). 우리나라의 선박관리산업은 선원을 기반으로 하고 있으며, 선원관리사업은 선박관리업을 육성하는 데 기반이 되는 사업이다. 이러한 사업자들에 대한 적절한 관리·감독시스템이 부재하다는 것은 결국 선원의 근로관계 보호에 대한 관리·감독시스템이 부재하다는 것으로 귀결된다.

선박소유자의 법적지위 문제는 우리 선원법령에서 규정하고 있지만 사용자와 피용자의 관계에 관한 본질을 회피하였다고 판단되며, 이러한 이유로 실무적인 공백이 발생하고 있다. 선원법이 위와 같은 문제를 선결하여야 건전한 산업발전과 더불어 선원의 노동의 질 또한 향상될 수 있다고 판단된다.

필자가 우리 선원법령을 연구하는 동안 선박소유자 등에 관한 법적 지위 문제 외에도 선원의 최대 승무기간에 관한 문제, 유급휴가 기간 동안의 고용유지 문제, 실습선원의 기본권 보장 문제 등 여러 가지 문제가 식별되었다. 본 논문에서는 지면에 한계로 인하여 식별된 모든 사안에 대해서 적시하지 못하였으나, 추후 별도의 지면에서 소개하기로 한다. 또한, 외국의 선원직업소개소와 관련된 법령에 대한 비교법적인 사항을 언급하지 못한 점과 구체적이고 실질적인 입법안을 제시하지 못한 점에서 아쉬움이 남으며, 이는 향후 연구 과제로 남긴다.

References

- Choi JH(2014). Commentary of Maritime Commercial Law 2nd Edition. Parkyoungsa. 66.
- ILO(2015). Maritime Labour Convention, 2006 Frequently Asked Questions(FAQ)-Fourth edition-. International Labour Standard Department. 26.
- Jeon YW(2014). A Study on Major Contents of Preamble and Articles of Maritime Labour

- Convention, 2006. *Maritime Law Review*. 23(3). 103.
- Jin HH and Kim JK(2013). A Study on the Qualifications of Designated Person on the Maritime Safety Act. *Journal of Korean Navigation and Port Research*. 37(5). 520~521.
<http://dx.doi.org/10.5394/KINPR.2013.37.5.519>
- Jin HH and Kim JK(2019). A Study on the Improvement Plan for the Protection of Human Rights of Merchant Ship Seafarers. *Maritime Law and Policy Review*. 31(1). 209~217.
- Jung CH(2013). *Lecture of Commercial Law Vol. 2*. Parkyoungsa. 807~808.
- Kim IH(2018). *Maritime Commercial Law 5th Edition*. Bobmunsa. 45~46.
- Kwon CY(2018). *The Commentary on The Seafarers' Act 2nd Edition*. Bobmunsa. 87~88.
- Lim JR(2010). *Labour Law 8th Edition*. Parkyoungsa. 35.
-
- Received : 10 September, 2019
 - Revised : 07 October, 2019
 - Accepted : 15 October, 2019