

해상노동법의 발전에 관한 사적연구

지 상 원*

*한국해양대학교 해사수송과학부

A Historical Study on the Development of the Maritime Labour Law

Sang-Won Ji*

*Faculty of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University, Busan 606-791, Republic of Korea

요 약 : 해상노동법이란 선원의 노동에 관한 일체의 관계를 규율하는 법제도의 전체를 말한다. 해상노동이 육상노동과 구별되는 특수성으로는 위험성, 고립성, 책임의 중대성, 이사회성 등을 들 수 있다. 이러한 해상노동만이 가지는 특수성을 충분히 고려한 해상노동기준이 마련되어야, 선원의 지위 향상과 권익 보호를 실질적으로 달성할 수 있다. 선박 자체가 국제성이 강하므로, 그곳에서 이루어지는 해상노동 역시 매우 국제성이 강하다. 그러므로 어느 나라에서 해상노동에 관한 입법을 할 때에는 국제적 관계를 충분히 고려하여야 한다. 따라서 이 논문은 해상노동법의 발달에 관한 사적 연구를 통하여 그 입법 정신을 밝히고, 이에 관한 국내법 제정지침을 제시하고자 한다.

핵심용어 : 선원, 노동, 노동자, 선원법, 해상노동, 해상노동법, 해사협약, 국제노동기구(ILO)

Abstract : It is said the maritime labour law that total legislation system regulate all relationship concerning a labour of seafarers. A possibility of danger, a helplessness from the shore, a importance of the responsibility, a segregation from the public, etc. is mentioned as the particularity of a maritime labour which is distinguished from that of a shore labour. Therefore, the improvement of social standing and protection of rights for seafarers may be achieved substantially by the maritime labour standards considering such particularity of maritime labour. A vessel is itself international relationship, accordingly maritime labour is also same. It means that international relationship should be considered, whenever any country makes it's national law for maritime labour. Therefore, this paper aims to find out the spirit of legislation for the maritime labour law through a historical study on the development of it, and suggest the facts that should be considered for legislation of domestic law concerned .

Key words : Seafarers, Labour, Worker, Mariner's law, Maritime labour, Maritime labour law, Maritime convention, ILO

1. 서 론

그 동안 우리나라에서는 해상노동법에 관한 체계적인 연구가 활발하지 못하였다. 향후 해상노동법의 연구에 한 초석을 놓는다는 의미에서 이 연구는 우선 해상노동법의 역사적 발전 과정을 고찰하려는 것이다.

해상노동법은 해상노동의 특수성에 비추어 제정된 것으로, 육상노동과 해상노동의 특성이 다르기 때문에, 그 노동기준도 각각 달라야 한다는 것은 세계적으로 널리 인식되어 있다(山戶嘉一, 1955). 이것은 일반 육상 노동에 있어서는 볼 수 없는 해상 노동만이 가지는 특수성을 충분히 고려하여 해상노동기준을 입법하여야만, 해상 노동자의 사회적 지위와 권익 향상을 도모할 수 있고, 합리적이고 실질적으로 보호할 수 있다는 것을 뜻한다. 바다를 항해하는 선박이라는 근로장소에서 이루어지는 해상노동은 국제성이 매우 강하다. 선박등록제도의 국제성, 다국적 승조원으로 구성되는 배승현황과 국제해운의 발달에 따라, 해상 노동자의 지위도 국제적 성격을 현저하게 띠게 되어, 오늘날 해상노동에 관한 문제는

국내사항에 관한 것이라고만 할 수 없으며, 국제적 관계의 일부라고 보아야 한다. 따라서 해상노동법의 특성을 검토한 다음, 고대로부터 중세, 근세 및 국제적 통일화 시대에 이르는 사적 발달에 관한 검토를 통하여, 법의 내용 및 입법 정신을 밝히고, 관련 국내법 제정 또는 개정시에 고려하여야 할 사항을 제시하고자 한다.

이 논문에서는 문헌조사와 법사학적 연구 방법을 통하여 해상노동법의 발달과정을 고찰하였고, 해상노동법에 관한 제 원칙을 법제화하는 데에 있어서는 입법론적 방법을 채택하였다.

2. 해상노동법의 특성

2.1 해상노동법의 의의

해상노동법을 매우 간단하면서도 만족스럽게 정의하는 것이 쉽지 않은 것이지만, 이 논문에서는 논의 전개에 필요에 의해 “해상에서 항행하는 선박에 승선하고 있는 선원의 노동에 관한 일체의 관계를 규율하는 법제도의 전체”를 뜻하는 것으로

* 대표저자 : 지상원(정회원), swji@hhu.ac.kr 051)410-4232

로 정의하고자 한다. 우리나라 및 일본 등 많은 국가에서 선원법이라고 하는 경우가 많으나, 여기에 노동법적인 요소가 많으므로 해상노동법이라고 부를 수 있을 것이다. 국제노동기구(International Labour Organization: ILO)에서 현재 2005년 9월 채택할 예정으로 그 동안의 해사협약 및 권고를 통합하는 새로운 협약의 명칭을 통합해사노동협약(Consolidated Maritime Labour Convention)이라고 한다(ILO, 2004). 이를 보아도 해상노동법을 상기와 같이 정의할 수 있다고 본다. 우리나라에서 해상노동법에 속하는 선원법(mariner's law)은 근로기준법의 특별법적 지위에 있다.

2.2 해상노동의 특수성

해상노동은 고립된 위험공동체 가운데에서 전개된다. 노무를 제공하는 직장으로선 선박은 해상위험에 대하여 원칙적으로 독립으로 항쟁하여야 하는 고립적 상태에 있으며, 해양을 이동하여야 함으로 항해 활동과 관련하여 선박의 고립성을 완전히 극복할 수는 없다. 해상노동은 이와 같은 제약하에 있는 노동으로서의 특수성이 있다. 해상노동에의 참가는 일반사회로부터 격리된 생활공동체로의 가입을 강제시키는 것이다. 해상노동은 선박을 중심으로 하는 생활공동체와 불가분의 밀접한 관계를 가진다는 특수성이 있다. 또한, 해상노동은 선원을 포함한 많은 인명과 재화의 안전에 밀접한 관련을 가지기 때문에 선박공동체의 안전 확보라고 하는 사회적 요청에 따른 제약을 받는다. 해상노동의 보호는 세계 해운에 있어서 경쟁력의 균등화 요청에 따른 영향을 강하게 받는다(住田正二, 1973). 이에 따른 선원노동의 특수성으로는 위험성, 고립성, 이동성, 장소의 한정성, 책임의 중대성, 이가정성과 이사회성, 비건강성 등을 들 수 있다. 이것은 선박은 육지와 멀리 떨어진 과도와 바람이 있는 바다를 항해하여야 하고, 승조원은 좁은 공간의 선내에서 근로와 침식을 함께 하여야만 하는 실정에서 비롯된 것으로 육상노동과 구별되는 해상노동이 가지는 특성이다. 이러한 해상노동의 특수성 때문에 해상노동법은 본래 육상노동법과는 그 계통을 달리하고, 이와는 무관하게 海法の 문제로서 다루어져 왔다(別所成紀, 1960). 해상노동법을 연혁적으로 보면, 해상노동자에 대한 법적 규제는 육상노동자에 대한 법적 규제보다 일찍 발달하여 왔기 때문에, 여기에 해상노동법의 선구성(先驅性)을 볼 수 있다. 일반적으로 해법의 선구성에 있어서 해상항행에 관한 법적 규제는 육상의 그것에 비하여 일찍 발달하였다. 해상노동에 관한 법적 규제도 그 대표적인 예에 해당한다. 선원의 급료에 관해서는 함무라비 법전 제239조 중에 그 규정이 있고, 한자 동맹 해법 중에는 선원에 대한 재해보상 규정도 보인다. 이와 같은 해상노동법의 선구성은 해상노동이 가진 특수성으로부터 유래하는 것이다. 즉, 해상노동의 특수성이 해상노동의 법적 보호를 육상노동보다 일찍 필요로 하였

기 때문이다. 해상노동이 생활공동체로의 가입을 강제한다고 하는 것은 생활환경에 관한 선원의 보호를 필요하게 하며, 해운기업의 세계성은 해상노동의 법적 규제의 국제적 통일화를 가져왔기 때문이다.¹⁾

2.3 해상노동법의 국제성

원래 항해업이라고 하는 것은 바다라고 하는 공통의 무대에 있어서, 일정한 문화국에서는 대체로 같은 선내조직과 동일한 형태의 노동방법이 채용되어 있기 때문에, 각국의 해상 노동에 관한 법규와 제도도 많은 접촉점을 가지고 있다(石井照久編著, 1984). 즉, 각국의 해상근로자의 노동보호에 관한 해상노동법 및 관련법규의 내용은 나라에 따른 특수성으로부터 약간의 상위점이 있지만, 대체적으로 매우 유사한 것이 많으며, 다른 산업에 비하여 가장 국제성이 많은 법 분야이다.²⁾ 어느 국가가 자국 선원의 사회적 지위의 개선을 시도하려면, 그 전제로서 국제적으로 각국간의 합의에 의하여 자국의 선박소유자가 국제적 경쟁력에서 열세한 지위에 놓이게 되는 위험성을 제거하여야 한다. 이러한 의미에 있어서 해상노동법은 노동기준법 등의 육상노동법에 비하여 한층 국제적이며, 필연적으로 국제적인 통일이 요망되는 것이다. ILO 헌장 전문도 “어떤 국가가 인도적 노동조건을 채용하지 않는다는 것은, 근로조건의 개선을 희망하는 타국의 장애가 된다”고 천명하고 있다(ILO, 2004a). 제1차 세계대전 후 탄생한 ILO는 해상노동에 관하여 공정한 사회적 입법을 만들기 위한 목적을 달성하고자 공평한 조약을 체결하고 타당한 권고를 채택하는 노력을 계속하여 왔고, 이것은 오늘날 큰 성과를 거두고 있으며, 이준수 박사는 이러한 취지와 “선원법의 국제적 통일이 부분적으로는 이미 어느 정도 진전되어 가고 있는 사실에 비추어, 선원의 해상인명안전, 근로조건의 향상 및 법적 보호를 기본원리로 하는 “국제선원법”이라는 법 영역이 체계적으로 가능하다고 생각하며, 따라서 이러한 용어가 반드시 가까운 장래에 일반화될 것을 믿기 때문에, 감히 “국제선원법”이라는 용어를 사용한 것이다.”라고 하고 있다(이, 1969). 이와 같이 노동보호법이라고 하는 점에서 본 해상노동법의 국제성은 ILO와 관련하여 가장 잘 나타나고 있다.³⁾

3. 해상노동법의 초기발전과정

3.1 고대

이 시대는 기원전 1,900년경 바빌로니아 설형문자의 함부라비 법전(Code of Hammurapi)의 시대로부터 로마법의 Digest(學說彙纂, 기원 533년)의 시대까지로 볼 수 있다(박, 1994).

함무라비 법전에는 선장의 보수에 관한 규정은 해상노동법적

1) 住田正二, 前掲書, 31-32面.

2) 上掲書, 111面(International Labour Office의 이사회 의장이었던 Fontaine의 발언).

3) 山戶嘉一, 前掲書, 10-11面.

규정이라 볼 수 있으나, 이를 오늘날의 해상노동법상의 최저 보수규정이나 해상노동법의 기원이라고 할 수는 없으며, 고대 Greece 해사법의 선주는 선원에 약속한 보수를 전액 지급하여야 한다는 규정은 보수 전액지급의 원칙으로, 선원 근로에 대한 보호를 실천한 것으로 보인다.⁴⁾

에게해의 입구, 소아시아 남서 해안에 위치한 로드 섬을 중심으로 기원전 약 3세기 말경, 그리스 도시국가가 지중해의 해상부역을 지배하는 기간에 성립된 로드 해법(Rhodian Sea Code)은 그 당시 로마법과 접촉되지 않는 범위내에서 로마제국에 채용되었으며, 이 해사관습 및 재결은 로마법과 함께 초기 기독교국에 광범위하게 권위를 떨쳤다.⁵⁾ 이 법에는 선원의 기율 또는 정계에 관한 규정이 있으나, 선원근로의 보호를 위한 규정은 보이지 않는다(이, 1969).

고대에 있어서 노동계급은 노예였다는 것을 일반적으로 인식하고 있는 바와 같이, 이 때의 선원은 노예적 취급을 받았던 시대도 있었기 때문에(別所成紀, 1960), 근로자로서의 견지에서 그 보호에 관한 법적 규제는 뚜렷하게 보이지 않는다.

3.2 중세

1) Maritime Ordinances of Trani

1063년 경 이태리 연안 도시 트라니의 항해업자에 의하여 정비된 것으로 아드리아 해역에 있던 해사관습 및 재결을 포괄한 트라니 조례(Maritime Ordinances of Trani)는 32개 조항으로 구성되어 있으며, 황천시 노예를 바다에 투기하는 금지, 선원의 하선 사유에 관한 규정이 있다(Gerard J. Mangone, 1997). 이 조례 제10조는 “바다의 집정관은 해원이 자국으로부터 승선하거나 질병에 걸렸을 때에 그의 모든 보수를 받아야 한다는 것을 제외하거나, 정의할 수 있다”라고 규정하고 있다(Martin J. Norris, 1985). 이것은 보수지급과 재해보상에 관한 감독 기관이 있었다는 것을 의미하는 것으로 보인다. 중세의 해법적 관습 및 규정이 특히 근대 해법에 많은 영향을 주었지만, 특히 트라니 조례가 근대 해법에 현존하고 있는 가장 오래된 근원으로 중시되고 있다.⁶⁾

2) Tables of Amalphi

중세 초기에 영향력이 컸던 1274년 아말피 해법(Tables of Amalphi)⁷⁾ 제14조에는 선원 또는 그 동료가 항해 중에, 해적이나 자기 의사에 반하여 다른 사람에 의하여 사로잡혔을 때에는 근로를 제공하지 못하였다더라도 임금을 지급하여야 하며, 그로 인하여 질병에 걸렸을 때에는 임금에 부가하여 적법한

비용과 의료 처치를 제공하여야 하고, 선박을 방어하는 중에 다쳤을 경우에는 식료와 필요한 비용과 의료 지원을 제공하도록 규정하고 있다.⁸⁾ 이것은 일종의 재해보상규정이라 볼 수 있다.

3) Consolato del Mare

이것은 그 기원에 관하여 이론이 많지만, 지중해 해역의 각 해사법정에서 해사재판관들에 의하여 수집되어진 고대로부터의 해사법규집으로 14세기 스페인어 본은 바르세로나에서 편찬되고, 1494년에 인쇄되었으며, 그 일부는 해사재판관의 지침서로 간행되었다.⁹⁾ 모두언(冒頭言)에서 바다의 좋은 관습(The Good Customs of the Sea)을 시작한다고 하는 콘솔라토 델 마레(Consolato del Mare)는 그 내용이 상세하여, 오늘날의 성숙한 선원법의 전신적인 존재임을 방불케 하며, 현대 각국 선원법의 기원이라고 볼 수 있고, 해원의 직무와 책임, 해원의 명령복종, 승선계약 준수 의무와 해고 규정 및 해원의 권리로서 봉급의 결정, 지급 방법 및 시기와 장소, 식료의 제공 및 송환규정이 있다(이, 1969).

4) Law of Oleron

프랑스 서해안 오레롱도의 해법으로 11·12세기에 편찬된 오레롱 해법(Rôles on judgements d'Oleron)(서, 1986)에는 제5조에 해원의 재선의무를 규정하고 있다. 제6조는 “어느 선박에 선장에 의하여 고용된 해원이 선장의 허가 없이 선박을 떠나 음주하고 싸우거나 쟁투하여 선장에게 모욕을 주거나, 그로써 다친 경우에 선장은 그들을 치료하거나 그들을 위하여 무엇을 제공할 의무가 없으며, 그들과 그 연부자들을 하선시킬 수 있다. 그러나 선장이나 선박회사의 명령에 의하여 상해를 입은 경우에는 선박의 비용과 부담으로 그들을 치료하고 필요한 것을 제공하여야 한다”라고 규정하고 있다. 또한 제7조는 승선 중에 해원이 질병에 걸린 때에는 선장은 그를 육상으로 보내어 숙소와 정하고 간호인과 통상 선박에서 제공하는 것과 같은 식사를 제공하여야 한다. 선박에서 보다 더 좋은 식사는 선장이 허락하지 않는 한, 해원 자신의 부담으로 하여야 한다. 그가 회복되면, 모든 임금을 받을 수 있고, 만약 사망하였을 경우에는 그것은 그의 부인 또는 친족에게 주도록 규정하고 있다.¹⁰⁾

선박에 근무하는 중에 해원이 질병에 걸리거나 상해를 당한 경우 임금 수령과 치료 받을 권리는 ‘바다의 보통법’이라고 칭할 수 있는 중세의 오래된 해법으로부터 유래한다. 인간의 삶과 그 권리에 대한 이해가 불충분하였던 시대에 선원이 인도주의

4) 松波仁一郎, 中世海法, 宮崎教授在職25年記念論文集(東京: 有斐閣, 1914), 156-159面.

5) 小門先生論文集刊行會(1958), 船員問題の國際的展望(東京: 日本海事振興會), 11面.

6) 小門先生論文集刊行會, 前掲書, 10面.

7) The Amalphi Table이라고도 한다. Amalphi 시는 어떤 로마 귀족이 4세기에 콘스탄티노플에서 승선한 후 라구사(Ragusa) 부근에서 선박이 침몰한 이후에 이태리로 돌아가는 길을 발견하고, 그 후손들이 로마의 속령으로 알려진 Amalphi에 이주하여 세워진 도시로 알려져 있으며, 9세기 중엽에는 중요한 해운력을 가지고 있었다.

8) Martin J. Norris, op.cit., pp.10-11.

9) 小門先生論文集刊行會, 前掲書, 12面.

10) Martin J. Norris, op.cit., pp.5-6.

적 법의 수혜자였다는 것은 참으로 주목할 만한 것이다. 오늘날 임금규정과 질병 및 상해 선원에 규정의 기원을 역사적으로 볼 때, 이와 같이 오래전의 해법으로부터 유래한 것이다.¹¹⁾

5) Law of Wisbuy

발틱해의 입구를 지배하고, 북해 무역의 중심지였던 섬나라 고트란드(Gotland)의 옛 수도였던 해항 도시 비스비를 중심으로 발전한 비스비 해법(Law of Wisbuy)(박, 1994)은 12세기 경 넓은 영향력을 가졌었다. 가장 빠른 것으로 알려진 비스비 해법은 14세기 초기의 것이다.¹²⁾ 이 법 제1조는 해원이 고용되면 그 항해를 완성할 의무가 있고, 그렇지 않으면 지급 받은 모든 보수를 반환하여야 한다고 하여 해원의 의무를 규정하고 있다. 자의로 하선한 경우에도 마찬가지이다. 제18조는 선박에 근무중인 해원이 육상에서 다친 경우에도 선박의 비용으로 치료를 하여 주도록 규정하고 있다. 이것은 일시적으로 상륙한 경우에도 계속 승선 근무중인 것으로 보아 선박에 치료 의무를 지운 것이다. 제19조는 해원이 질병에 걸린 경우, 육상에 있는 것이 편리한 때에는 육상에 있게 하고 선박에서와 동일한 식료와 간호인을 제공하여야 한다. 회복되면 임금을 받을 수 있고, 만약 사망한 경우에는 미망인 또는 상속인에게 임금을 지급하도록 규정하고 있다.¹³⁾

6) Laws of The Hanse Towns

한자 타운(Hanse Towns) 또는 한자 동맹(Hanseatic League)은 발틱과 쉘드 사이 오늘날 독일 지역의 81개 시로 구성되어 있었다. 발틱은 무역 발달을 방해하는 해적행위와 문화 파괴 행위를 하는 거친 나라들로 둘러 쌓여 있었으며, 이는 루백(Lubeck)과 함부르크 시가 결합하여 상호 방위하도록 강요하게 되었다. 무역을 번창시키고 그들 사이의 논쟁을 해결하기 위하여 동맹에 의하여 채택된 수단의 하나가 그들 해사 활동에 관한 규정을 성립시키는 것이었다. 이러한 이유로 1597년 처음 제정된 것이 한자 동맹 해법이다.¹⁴⁾ 여기에는 해원은 그들의 임금을 잃는 고통으로 유랑자에 대하여 선박을 방어할 의무가 부여되어 있다. 해원이 이 과정 중에 상처를 입거나 불구가 된 경우에는 살아있는 동안 평균적인 임금을 받을 권리가 있다(제35조). 현행 우리나라 선원법은 상병보상으로 4월이 지나도 치유되지 않는 경우에는 매월 1회 통상임금의 70%에 상당하는 금액의 상병보상을 행하여야 한다는 규정과 일시보상에 의하여 선박소유자의 책임을 면할 수 있도록 한 것보다도(선원법 제87조, 89조), 당시의 실제 관행을 알 수 없지만, 규정의 문언적인 해석만으로는 해원에게 유리한 것으로 볼 수 있다.

3.3 근세

1) 프랑스

1681년 루이 14세 치하에서 제정된 프랑스의 海事勅令(l'Ordonnance de la marine)은 모두 5개편으로 제1편 해운 행정 조직, 제2편 해운산업구성, 제3편 해운 산업 활동, 제4편 해안 관리 치안, 제5편 어업에 관한 규정으로 구성되어 있다(채, 2004). 선장은 주소지에서는 선박소유자와 협의하여 선원을 임명하여야 하고(제2편 1장 5조), 항해 도중 집단항명 및 명령불복종 선원의 유치 규정(제2편 1장 22조)이 있다(채, 2004).

2) 영국

영국은 1894년 세계 해법의 모범이라고 불리우는 방대한 영국의 상선법(Merchant Shipping Acts: MSA)을 편찬하였고, 이 법을 근본법으로 하여 필요에 응하여 수시 수정 증보하는 방침을 취해 오다가 1894년부터 1994년까지의 것을 1995년 MSA에 통합하였다.(Christoper Hill, 1998) MSA에는 고용계약, 승무원 명부와 해원의 서류, 해원의 권리와 의무, 임금의 지급과 분배 및 요구, 송환, 선원 구역의 설비, 건강 및 질병, 사망선원의 처리 등에 관하여 광범위 하게 규정하고 있다.¹⁵⁾

3) 미국

미국은 1790년 6월 20일에 선원의 근로조건을 규제하기 위한 법이 제정되었으나, 그 사항을 선주의 처분에 맡겼기 때문에 선원에게 가치 있는 보호를 제공해 주지는 못하였으며, 1872년의 Shipping Commissioner's Act는 빈발하던 고용상의 폐단으로부터 선원을 보호하고자 하였다. 1915년 3월 4일 의회를 통과한 La Follette Seamen's Act는 해상안전의 향상과 선원의 근로조건 향상을 목적으로 하고 있다. 이 법 제20절은 보통법상의 동료 고용인 규칙(fellow-servant rule)에 의하여 선원이 선장, 사관 및 해원의 과실로 인한 상해에 대하여는 손해배상을 받지 못하였던 것을 승선 중에 선원의 어떠한 상해에 대한 손해배상 소송에서도 이 규칙을 적용하지 않도록 하였다. 제1차 세계대전의 결과 미국 상선대의 성장과 팽창은 미국으로 하여금 세계 제일의 해상 세력을 만들어야 한다는 주장을 가져왔다. 이러한 주장에 대한 응답으로 미국 의회는 1920년 7월 5일 일반적으로 Jones Act라고 불리는 상선법을 제정하였다. 이 법은 제33절에서 1915년 선원법 제20절을 개정하여 1908년 연방사용자책임법에 의하여 철도 노동자에게 적용되는 상해에 대한 모든 배상규정을 선원에게도 적용하기로 하였다.¹⁶⁾ 이 상선법은 1928년, 1936년, 1970년 상선법으로

11) Ibid., pp.10-11.
 12) 小門先生論文集刊行會, 前掲書, 12面.
 13) Martin J. Norris, op.cit., pp.5-6.
 14) ibid., p.8.
 15) op. cit., pp.449-472.
 16) Martin J. Norris, op.cit., pp.325-328.

이어지고 있다. 1933년 National Recovery Act와 1935년 Labor Relations Act는 선내의 근로 및 생활조건을 크게 개선 시켰고, 해상여객과 선원의 안전을 증진시켰고, 1936년 상선법은 선내의 선원의 상태를 조사할 임무와 정부보조선의 최소정원기준, 최저임금기준, 근로조건을 결정할 임무를 규정하고 있다(이, 1969).

4) 일본

일본에서 처음으로 근대적 색채를 가진 해상노동자로서의 선원의 보호입법이 출현된 것은 1879년 “西洋形商船海員雇入雇止規則”¹⁷⁾이다. 이 규칙은 영국 상선법을 기본으로 하여 제정된 것으로 극히 진보적인 내용의 것은 아니었다.¹⁸⁾ 1899년 상법 제5편 해상 제2장 선원 제2절 해원편에 일반 해원을 대상으로 하는 규정이 설정되었다. 이것은 해원 보호의 노동법적 규율에 목표를 둔 상당히 진보적인 것으로 일반 육상노동법에 비하여 일찍 발달한 것이었다.¹⁹⁾ 일본에서는 1899년3월에 처음으로 선원법이 특별법으로 제정되었다.²⁰⁾ 일본의 노동법의 역사(歴史)로 볼 때, 선원법은 일반노동법체로서 광업법이 1905년, 광장법이 1911년 제정된 것과 비교하면 선구적인 역할을 한 것으로 평가된다(上井智喜, 1959). 1937년 개정 선원법은 선원보호정책의 근대적 정비를 이룬 것으로 획기적이고 진보적인 색조가 상당히 강한 것이었고, 노동법으로서의 색채가 보이게 되었다. 독일 및 France 등의 입법례²¹⁾에 따라, 해원에 관한 규정을 전부 통일하고 상법에 있었던 선원에 관한 절을 모두 폐지하였다. 이로써 처음으로 해상노동보호법으로서의 형식적으로 분리 독립된 선원보호방책의 근대적 정비를 획기적으로 이루게 되었다. 제2차 세계대전 후 신헌법제정²²⁾과 노동기준법의 제정 및 해상근로에 관한 ILO조약의 수용 필요성으로 1947년 선원법의 대개정이 있었다. 이것은 사회적 약자인 선원에 대한 특별한 보호를 목적으로 선원의 기본적 인권을 옹호하고, 문화적 생활의 확보를 목표로 하는 선원보호법으로서 형성되었으며, 전문 14장 147조의 조문으로 구성된 광범위한 단행법으로서의 특색을 가지고 있다.²³⁾

5) 우리나라

우리나라는 반도국가로서 선사시대부터 해상왕래를 시작한 오랜 역사를 가지고 있음에도 불구하고, 해상노동법적인 규정의 발전은 매우 늦게 시작되었으며, 1895년 농상공부가 설치되면서 그 설치령 제1조에 수송운송에 관한 사무와 제7조 3항에 선박·해원 및 항로표지에 관한사항은 농상공부대신이 관리하도록 하였다(손, 1997). 1912년 4월 제정된 조선선원령은 1899년 일본 선원법을 따르게 하였다. 그리고 그 시행에 필요한 동령 시행규칙을 제정하여 송환비용 상환을 규정하였다(손, 1997). 이 때에는 일제의 식민지 정책으로 인하여 진정한 노동입법이란 기대할 수 없었다. 우리나라가 근대적 의미의 노동법제를 갖게 된 것은 오랜 일이 아니며, 20세기 초까지 조선왕조에 있어서는 경제구조와 사회체제가 오늘날과는 상이하았기 때문에, 당시의 노동법제는 노동법으로서의 동질성이 인정될 수 없는 것이었으며, 우리나라의 노동법사는 1945년 광복 이후부터 시작된 것이라고 하여도 과언이 아니다(김, 2003). 이러한 사정하에서 1962년 1월 10일 처음 제정 공포된 선원법은 ILO 해사협약의 취지를 수용한 일본 선원법을 계승하였기 때문에, 그 기본적인 골격은 국제기준에 아주 미흡한 것은 아니었으며, 그동안 17번째 개정을 거쳐 오늘에 이르고 있다.

4. 해상노동법의 통일화 시대

4.1 국제노동기구의 설립과 역할

제1차 세계대전의 결과는 근로계급인 신흥세력의 참여가 없이는 어떠한 문제도 본질적으로 해결되지 않는다는 인식을 가져와 1919년 6월 28일 조인된 “베르사이유 평화조약” 제13편(노동편) 전문에 근로자의 인격과 권리를 보장하는 선언이 채택되었다. 이 선언은 ILO 헌장²⁴⁾ 전문에 같은 취지가 채택되어 있다. 1919년 국제연맹의 조직과 함께 동 조약 제13편의 제1관 노동기관 및 제2관 일반원칙²⁵⁾에 기하여 사회정의의 향상을 목적으로 한 ILO가 설립되었고, 1944년 필라델피아 선언²⁶⁾

17) 명치 12년 2월의 대정관 포고 제9호에 의한 뒤따라 농상공부령으로 “동사무취급수속”이 공포되었다(山戶嘉一, 前掲書, 14面); 이 규칙은 명치 13년 3월 13일 포고 제13호에 의하여 「商船」이 삭제되어 “西洋形商船海員雇入雇止規則”으로 되어 명치 32년 상법 제정 시 까지 존속되었다(藤崎道好, 船員法總論, 東京, 成山堂書店, 1975, 16面).
 18) 그 내용으로서 해원의 고임고지에 대하여서는 관청의 공인을 받아야 한다는 것(제3조), 고용계약기간을 6개월로 한다는 것(제3조), 해원고지의 제한(제5조, 제13조), 해원고지 사유의 결정(제13조) 등은 전반적으로 진보된 조항으로 평가된다.
 19) 山戶嘉一, 前掲書, 5-6面.
 20) 小林正彬(1980), 日本海運經營史 2 運業の労働問題(東京: 日本經濟新聞社), 18面. 이 때 선박법도 함께 제정되었으며, 선원법은 전적으로 공법적인 행정상의取締規定을 둔 것으로 선원에 대한 기본적인 보호규정인 것이었다.
 21) 영미법의 경우는; 체외하드라도 독일은 1872년 선원규칙, 1902년 선원법, 프랑스 1926년 海上勞動法, 벨기에 1928년 海員雇入契約法, 스칸디나비아 1920-1924년 海員雇入契約法 등의 諸國은 商法典 중에 있던 해원고임계약에 관한 규정을 분리하여 독립된 單行法을 제정하였다.
 22) 전후 1946년 11월 3일 일본 신헌법이 공포되었고, 이에 앞서 제정된 1945년 12월 노동조합법, 1946년 9월 노동관계조정법이 공포되었으며, 1947년 4월 7일 개정선원법과 함께 노동기준법이 제정되었다.
 23) 山戶嘉一, 前掲書, 16 17面.
 24) ILO헌장 원본은 1919년 채택된 이래, 1922년, 1945년, 1946년, 1953년, 1962년 및 1972년 개정된 바가 있다. 현행 헌장은 1974년 11월 1일 발효된 1972년 개정된 것이다(ILO(2004), CONSTITUTION of the International Labour Organization and Standing Orders of the International Labour Conference, p.5, foot note 1).
 25) 동 조약 제427조는 “체약국은 산업에 종사하는 임금생활자의 신분상, 도덕상 및 지능상의 복지가 가장 중요한 국제적 문제인 것을 인식하고, 국제연맹의 기관과 함께 제1관에 규정한 상설기관을 조직 한다”고 선언하고 있다.

은 이러한 접근을 더욱 명확히 하고 발전시켰다(ILO, 2000). 제2차 세계대전 후 ILO는 국제평화기관인 국제연합이 성립되면서 1946년 양 기관 사이의 협정(ILO, 2000a)에 따라 그 전문기구로서 활동을 재개하여 오늘에 이르고 있다. 해상노동법의 국제성에 따른 해사노동 기준의 통일화와 관련하여 ILO의 역할은 이 분야에서 중대한 의미를 가진다. ILO는 1920년 처음으로 “선원의 최저 연령에 관한 조약 제7호”를 채택된 이후, 1996년까지 39개의 해사협약과 29개의 권고 및 1개의 의정서를 채택하였다(ILO, 2001b). 이들 협약은 해상노동법의 국제적 통일화를 가져왔다. 해상노동의 특수성에서 비롯하는 선원근로 보호를 위한 해상노동기준은 ILO의 국제노동총회(International Labour Conference: ILC)가 아닌 별도의 합동해사총회(Joint Maritime Conference: JMC)에서 채택한다. JMC는 통상적으로 ILC 회기중에 별도의 회의일을 정하여 개최한다. JMC에서의 토의 준비를 위해 ILO 사무국에 해사담당부가 있으며, 총회에서 선출한 선주 및 선원측 위원과 이사회²⁷⁾에서 지명한 위원으로 구성된 합동해사위원회가 설치되어 있다. ILO회의에는 회원국의 사용자, 노동자, 정부의 3개 대표가 참석하여 각 그룹별 회의와 3자가 참석하는 전체회의를 진행한다. JMC관련 회의에 회원국은 선박소유자, 선원, 정부의 대표를 보낼 필요가 있기 때문에, 각국에는 해원노동조합과 선박소유자단체가 설립되어 있어야 한다.

4.2 통합해사협약 시대의 도래

1) 통합 배경

그동안 ILO에서 채택한 해사협약은 그 노동기준이 해운산업의 발전에 따르지 못하고 복잡하며, 중복 및 일관성이 결여되어 있고, 각국의 비준율이 낮아, 국제 기준으로서의 적용이 부적절 하며, 신속한 개정을 통한 최신화가 어렵다는 등의 문제점이 제기되었다.²⁸⁾

1998년 7월에 구성된 선박소유자측과 선원측의 합동작업반은 23개 해사협약과 22개 권고에 관한 조사 결과 개정할 필요성이 많음을 1998년 11월 ILO 이사회 제273차 회의에 보고하였으며, 이는 대부분 승인되었다(ILO, 2001b). 이에 ILO의 합동해사위원회는 2001년 1월 22일부터 26일까지 개최된 제29차 회의에서 2004년 예비총회 및 2005년 ILC 해사총회를 개최하여 해사기준의 기존내용을 가능한 한 통합하여 단일의 협약을 채택할 것을 ILO 이사회에 권고하였고(ILO, 2001a), 이 권고

는 2001년 3월에 ILO 이사회에서 승인되었다(ILO, 2001b). 이에 따라 JMC는 작업반을 구성하여 단일 해사협약 제정 작업을 시작하였다.

2) 경과

2001년 12월 17일부터 12월 21일까지 ILO본부에서 고위 3자간 작업반²⁹⁾ 제1차 회의가 개최된 이래, 2002년 6월 24일부터 6월 28일까지 제1차 소작업반 회의, 2002년 10월 13일부터 10월 18일까지 고위 3자간 작업반 제2차 회의, 2003년 2월 2일부터 7일까지 제2차 3자간 소작업반 회의를 거쳐 2004년 9월 13일부터 9월 24일까지 예비기술해사총회가 개최되어 통합협약안을 마련하였다.

3) 통합협약의 구조

전문에는 채택 취지를 천명하고, 16개 조문으로 구성된 본문(Article)에는 기본 원칙 및 권리와 일반규정, 용어의 정의 및 적용범위 등 협약내용을 포괄적으로 포함하는 내용으로 구성된다. 기존 협약을 관련성이 있는 것으로 5개편(Title)으로 구분하고, 각 편에는 해사노동협약의 기본원칙들로 구성된 규정(Regulation)을 두고, 각 규정마다 해당 규정의 목적을 먼저 짧은 문장으로 명시하고 그 목적에 따른 기본 요소를 규정하며, 이 규정(Regulation)을 어떻게 이행할 것인가에 대한 기준과 지침을 코우드(Code) Part A의 기준(Standard A) 와 Part B의 권고(Guideline B)를 두기로 하였다. 각 편에서 규정하고 있는 내용은 다음과 같다.

제1편 : 선박에서 일하는 선원의 최저 요건

최저연령, 건강검사, 훈련 및 자격증명, 모집과 채용 (직업소개), 선원신분증명서,

제2편 : 고용 조건

선원고용계약서, 임금, 근로시간 및 휴식, 유급휴가, 송환, 선박의 멸실 또는 침몰에 대한 선원보상, 배송 기준, 해사분야에 지속 고용

제3편 : 거주구역, 오락시설, 식량 및 조달

거주구역 및 오락시설, 식량 및 조달

제4편 : 건강 보호, 의료, 복지 및 사회적 보호

선박 및 육상 의료, 선박소유자의 책임, 건강 및 안전 보호와 사고예방, 육상 복지시설, 사회보장

제5편 : 협약준수 및 법집행

기국의 책임, 항만국의 책임, 선원공급국의 책임

26) ILO 제26차 총회 개최지인 필라델피아(Philadelphia)에서 1944년 5월 10일 ILO의 목적과 목표에 관하여 채택된 선언을 말한다. 이 선언은 ILO의 목적 달성을 위하여 취하여야 할 주요 조치는 협약의 형태-조약과 유사한-로 국제 기준을 채택하는 것과 협약국이 비준한 협약에 대하여는 의무를 부과하는 것이라고 천명하고 있다(ILO(2000), Fundamental rights at work and international labour standards, Geneva, International Labour Office, p.1).

27) ILO이사회는 28명의 정부대표(10명은 중요 산업국이며, 18명은 기타 국 정부의 대표가 선출한 나라로 구성)와 각 14명의 노사대표로써, 총 56명으로 구성된다(ILO(2004), CONSTITUTION of the International Labour Organization and Standing Orders of the International Labour Conference(Article 7), p.8).

28) 선박소유자 및 선원측이 제기한 기존 협약의 우려 사항에 관한 공동 의견임(ILO, TWGMLS/2001/1, pp.13-17).

29) 협약의 통합작업을 뒷받침하기 위하여 JMC는 “해사노동기준에 관한 고위 3자간 작업반(High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards)을 구성 기존의 해사노동기준을 최신화 하고, 가능한 범위까지 통합하여 하나의 새로운 기본협약을 준비하는 작업을 수행토록 하였다.

신협약의 구체적인 내용은 각 편별로 구체화 하여 규정하고 있으며, ILO에서 준비한 통합해사협약안에 포함되어 있다.(ILO, 2004b)

5. 결 론

해상노동법을 연혁적으로 보면, 해상노동자에 대한 법적 규제는 육상노동자에 대한 것보다 일찍, 지역적으로는 지중해를 거쳐 유럽에서 발전하여 왔다. 함무라비 법전의 보수 전역지급의 원칙은 선원 근로에 대한 보호를 일찍이 실천한 것으로 보인다.

특히나 조레도 보수지급과 재해보상에 관한 규정을 두고 있다. 한자 동맹 해법 중에도 재해보상 규정이 있다. 이것은 해상노동의 특수성으로부터 유래하는 것으로 그 법적 보호를 육상노동보다 일찍 필요로 하였기 때문이다.

근소라도 텔 마레는 현대 각국 선원법의 기원이라고 볼 수 있다. 오래된 해법에서 승선 중인 해원이 질병에 걸리거나 상해를 당한 경우 임금 수령과 치료 받을 권리를 규정하고 있음은 인간의 삶과 그 권리에 대한 이해가 불충분하였던 시대에 선원이 인도주의적 범의 수혜자였다는 것은 오늘날 해상노동법의 입법시 주목할 만한 가치가 있는 것이다. 임금규정과 질병 및 상해 관한 규정의 기원을 역사적으로 볼 때, 이와 같이 오래전의 해법으로부터 유래한 것이다.

우리나라는 선사시대부터 해상왕래를 시작한 오랜 역사를 가지고 있음에도 불구하고, 해상노동법의 발전은 매우 늦다.

일본의 경우에는 1899년 상원의 해원 보호를 위한 노동법적 규정은 상당히 진보적인 것으로 일반 육상노동법에 비하여 일찍 발전하였다.

해운기업의 세계성에 따라 해상노동법은 다른 산업에 비하여 가장 국제성이 많은 법 분야로 한층 국제적이며, 필연적으로 국제적인 통일이 요망되는 것이다. 이에 따른 통일화와 관련하여 ILO에서 중대한 역할을 하여왔다.

해상노동법의 발전에 관한 지금까지의 고찰 결과에 의하면 그 입법과정에서 중요하게 고려한 사항으로 해상노동의 특수성과 국제성을 반영하였다는 것을 들 수 있다. 우리나라에서도 해상노동자의 사회적 지위와 권익을 보장하고, 그들의 인간다운 삶을 향상시키기 위하여 해상노동기준 또는 해상노동법 제정·개정시에 해상노동이 가진 특수성과 국제적 관계를 충분히 고려하여 입법하여야 한다. 선원의 생활환경, 근로조건의 향상, 사회보장, 항만국 통제에 이르기 까지 해사협약이 통합되는 현 시점에서는 더욱 그러하다.

해상노동 보호를 위한 선원법의 담당 중앙행정 부서가 노동부가 아닌 해양수산부로 되어 있는 해상노동의 특수성을 인정 한 것으로 당연한 조치로 보인다. 해양수산부에서는 ILO에 파견 제도를 두고 있다. 파견관이 본부로 귀임한 후, ILO에서 쌓은 전문지식을 충분히 발휘할 수 있도록 하는 제도의 시행을 제안한다. 해상노동 실태와 제도적 규제 사이에 차이가 발생 하지 않도록, 해상노동 기준의 입법시에는 해상노동의 특수성

을 알고, 해상노동에 관한 이론적 연구와 법적 지식을 갖춘 전문가 그룹에 의하여 충분한 시간적 여유를 두고 심도있게 연구 검토할 수 있는 제도의 도입을 제안한다. 모든 노동자가 보호 받아야 하는 것과 같이 해상노동자에게도 그 노동의 특성상 국가의 후견적 보호가 필요함은 물론이며, 이것은 사회 정의의 실현이기도 한 것이다.

6. 후 기

이 연구는 한국해양대학교 학술진흥회의 신진교수연구비 지원에 의하여 수행되었음.

참 고 문 헌

- [1] 김형배(2003), 제13판 노동법, 박영사, pp.64
- [2] 박용섭(1994), 해상법론, 형설출판사, pp.48, 53
- [3] 서돈각(1986), 상법강의[하권], 법문사, pp.466
- [4] 손태현(1997), 중정판 한국해운사, 효성출판사, pp.106, 216, 269
- [5] 이준수(1969), 국제선원법연구, 단국대학교법학박사학위논문, pp.3, 13-14, 16-17, 23-26
- [6] 채이식(2004), 1681년 프랑스 해사칙령에 관한 연구(한국해법학회지 제26권 제1호, 한국해법학회, pp.221, 246-247
- [7] 石井照久 編著, 海上労働の國際統一法運動と海上労働法の推移 - ILOと日本海運(財団法人 日本海技協會(1984), 船長ハンドブック第2巻 船長の勞務管理, 東京, 成山堂書店), 川面에서 再引用
- [8] 菊池勇夫(1959, 労働法講座, 第7卷(上), 東京, 有斐閣
- [9] 小林正彬(1980), 日本海運經營史海 2 運業の労働問題, 東京, 日本經濟新聞社
- [10] 住田正二(1973), 船員法の研究, 東京, 成山堂書店, 30面
- [11] 上井智喜(1959), 日本海運と船員, 東京, 成山堂書店, 1面
- [12] 別所成紀(1960), 船員法の研究, 東京, 海文堂, 2-3面
- [13] 藤崎道好(1975), 船員法總論, 東京, 成山堂書店
- [14] 山戸嘉一(1955), 船員法 - 解説と研究 -, 新戸, 海文堂, 2面
- [15] Christopher Hill(1998), Maritime Law 5th. ed., London, LLP Limited, p.3
- [16] Gerard J. Mangone(1997), United States Admiralty Law, Hague, Kluwer Law International, pp.6
- [17] Martin J. Norris, THE LAW OF SEAMAN(1985), 4th ed., Volume 2(New York: The Lawyers Co-operative Publishing Co., pp.11
- [18] ILO(2000), Fundamental rights at work and international labour standards, Geneva, International Labour Office, pp.1
- [19] ILO(2001a), Final report, Joint Maritime Commission(29th Session), JMC/29/2001/14, Appendix 2 Resolution concerning the review of relevant ILO

- maritime instruments, Geneva, 22-26 Jan. 2001, pp.28
- [20] ILO(2001b), TWGMLS/2001/1, High-Level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards(first meeting), Appendix 1 (a) List of ratification of international maritime labour Conventions, Geneva, p.25, 1-15
- [21] ILO(2004a), CONSTITUTION of the International Labour Organization and Standing Orders of the International Labour Conference, Geneva, International Labour Office, pp.5, 74-80(Agreement between the United Nations and the International Labour Organization)
- [22] ILO(2004b), Recommended draft Consolidated maritime labour convention, PTMC/04/01, Geneva, pp.13-14

원고접수일 : 2004년 12월 29일

원고채택일 : 2005년 3월 24일