

선원 직업성 상병 관련 규정 및 제도 분석

이상현* · 전승환**

*한국해양대학교 해사산업대학원, **한국해양대학교 항해시스템공학부 교수

Analysis of the Law and System for Crew's Occupational Illness

Sang-Hyoun Lee* · Seung-Hwan Jun**

*Department of Ship Operating System Engineering, Graduate School of Maritime Industrial Studies,
National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

**Division of Ship Operation Systems Engineering, National Korea Maritime University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 최근에 경제 발전과 인식의 변화에 따라 국내외적으로 직업병에 관련된 많은 연구가 진행되고 있으며, 그에 따라 상당한 성과도 발생되고 있다. 하지만, 선원들의 열악한 근무환경에 비해 승선근무에 따라 발생하는 직업 관련성 상병에 대해서는 체계적인 연구가 이루어지지 못하고 있으며, 사후(事後) 처리적인 보상에 관련된 연구들만 이루어지고 있는 것이 현실이다. 그래서 이 연구에서는 선원의 직업성 관련 상병에 대한 기초 조사를 근거로 하여 그에 대한 관련 법령 및 제도를 검토하였다. 그리고 선원의 상병 예방과 발병 후 신속하고 적절한 지원을 하기 위한 법적 개선점을 제안하고자 한다.

핵심용어 : 직업병, 선원 직업 관련성 상병, 법적 개선, 법령 및 제도

Abstract : Recently, with economic growth and changes of recognition, the many research into vocational disease is in the process of advancing inside and outside of the country and it follows in research and also produce satisfactory results. However, as compared to the crew's service environment, system research into the occupational illness occurring in embarkation service is not accomplished. After attacking the occupational illness, only the research to the compensation is conducted. Therefore, this study examines law and system of the occupational illness based on basic research into crew's occupational disease and after disease preventing and attacking of the crew, give some legal reform measures to support quick and appropriate.

Key words : Vocational disease, Crew's occupational illness, Legal reform measures, Law & system

1. 서 론

우리나라의 급속한 경제발전에 있어 숨은 일꾼인 해상 물류를 담당하는 선원들의 공헌에도 불구하고 체계적이고 실질적인 지원책이 부족한 것(한-원, 2000)이 현실이다. 일반 근로자의 경우 경제발전과 더불어 최근 몇 년 동안 사람들의 의식수준도 함께 향상되어 육상에서는 전문직업에 대하여 의학적으로 직업병에 대한 연구(노, 2003)가 많이 진행되어 왔다.

그러나 선원에 대하여는 아쉽게도 별로 연구된 바가 없다. 알려진 바와 같이 해상근무는 타 직종에 비해 근무환경(조 외 4인, 2002)이 매우 열악할 뿐만 아니라 항상 위험에 노출되어 있으며, 업무의 반복성 및 단조로움, 사고 유발 시 대형사고로 이어지는 데에 대한 부담감, 낮은 직무만족도와 사회인식도, 가족과의 격리, 노동의 불규칙성 등으로 인한 스트레스가 매우 높아 많은 질병이 유발되고 있다. 이처럼 열악한 근무여건 등(장 외 5인, 2002)에도 불구하고 선원에 대한 의료지원 및 보상 체계가 육상 근로자에 비해 매우 미비한 실정이며, 그동안의 연구도 승선근무시의 피로도 조사 및 보상 관련 제도 개

선 등에 불과하며, 선원수의 급감에 따라 사회적인 관심도 줄어들게 되어 지속적인 체계적인 연구가 이루어지지 못하고 있다.

따라서, 이러한 직업 관련 질병 발생 요인 및 현황을 파악하고 기본적인 선원에 대한 의료관련 법령의 문제점을 조사하여 의료지원 기본방안을 제시하고자 한다.

2. 선원의 직업 관련성 상병 현황

2.1 선원의 승선환경 조사

1) 선박소음 측정 및 분석

이 논문에서는 선박의 소음환경에 대한 실측치를 가지고 검토하였다. Table 1에서와 같이 선박소음 발생의 주요 근원지는 주기관, 발전기, 보일러 및 각종 보조기계들이 설치되어 있는 기관실로서 선박의 크기 및 종류에 따라 다르지만 소음압의 수준이 약 90dB에서 110dB의 범위에 있음을 알 수 있다. 이러한 소음수준 환경에서 기관부 선원들은 1년 중 휴가기

* 대표저자 : 이상현(정회원), goodguy@hhu.ac.kr, 051)410-4765

** 정회원, korjun@mail.hhu.ac.kr, 051)410-4245

간을 제외한 약 10개월 동안 소음에 노출된다고 할 수 있기 때문에, 높은 소음수준인 기관실(고·김, 2003)에서 하루 8시간의 기본 노동을 장기간 수행한다고 보면 건강에 미치는 영향이 매우 크다고 할 수 있다. 이러한 영향으로는 일상적 회화를 방해하는 영구성 청력손실 및 소음성 난청의 청력저하를 유발할 가능성이 매우 높으며, 수면방해 등으로 인한 피로의 증대로 신체 면역체계의 약화 등을 가져올 것이다. 그러므로 건강에 심각하게 미치는 악영향을 줄이기 위해서는 기관부 선원들의 근무시간은 2시간 이내로 제한되어야 한다. 그러나 실제 선박에서는 그러한 제한에 따라 노동하는 것이 곤란하기 때문에 '방음용 귀마개' 및 '방음용 귀덮개'와 같은 개인용 보호용구를 착용하고 노동을 하고 있는 실정이다.

등을 하는데 필요한 전용공간과 시설이 부족하고, 주야간 3교대 당직근무와 불규칙한 선박 입출항 작업에 기인한 시간적 제약 등이 주된 원인으로 분석된다.

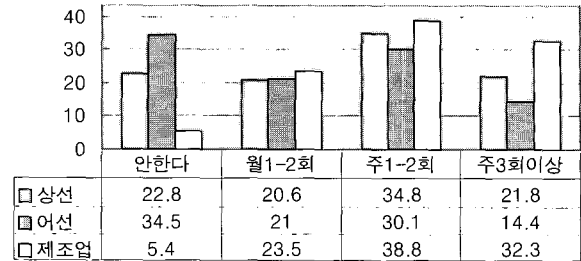


Fig. 2 Exercise state

(3) 수면만족도

Fig. 3에서와 같이 수면이 '충분하다'라고 생각하는 응답자의 비율이 제조업 55.3%, 상선 20.8%, 어선 17.5%의 순서로 조사되어, 선원의 수면이 제조업 근로자에 비해 상당히 부족한 것을 알 수 있다.

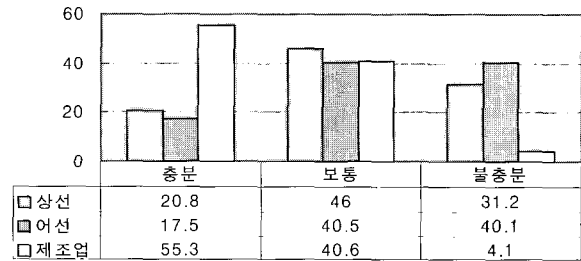


Fig. 3 Sleeping satisfaction level

Table 2 Measured result of noise in ships (dB)

Ship's Type Location	Ro-Ro Ship	Full Cntr Ship	Chemical Tanker	Passenger Ship	Training Ship
Bridge	44.3	47.4	50.6	35.6	48.5
Wing Bridge	51.2	53.1	67.8	53.4	63.2
Officer's Cabin	39.5	37.8	63.1	33.8	50.3
Crew's Cabin	42.1	45.8	67.5	35.0	55.7
Galley	50.6	58.0	78.1	46.8	70.1
Dinning Room	47.8	52.1	73.5	36.6	41.4
Deck Office	46.1	59.7	67.0	-	-
Eng. Con. Rm	83.4	60.6	-	58.7	63.8
Engine Room	105.9	92.6	103.7	93.6	99.2

2) 기타 승선환경 요소

(1) 흡연상태

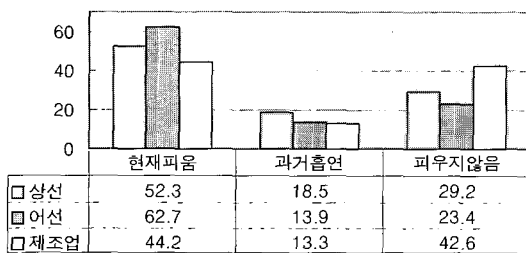


Fig. 1 Smoking state

Fig. 1에서와 같이 흡연상태를 보면 '흡연자'는 어선 62.7%, 상선 52.3%, 제조업(한·단, 2003) 44.2% 순으로 분포하여 높은 흡연률을 보였으며, 과거 흡연률(하·김, 2001)과 비교해 다소 줄어들었으나 최근의 사회 추세에 비하면 아직도 그 비율이 높음을 알 수 있다.

(2) 운동행태

Fig. 2에서와 같이 과거 조사(하·김, 2001)보다는 운동시간이 늘었으나 제조업 근로자에 비해 규칙적인 운동의 수행도가 낮은 것으로 조사되었다. 이것은 선박 특성상 규칙적으로 운

(4) 질병발생 경험

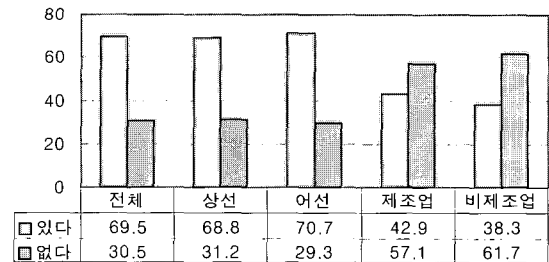


Fig. 4 Disease occurrence

Fig. 4에서와 같이 질병발생 경향을 추측하기 위해 선원의 질병 발생률과 육상 근로자의 2주 동안 유병률을 비교하였다. 육상 근로자의 2주간 유병률 평균은 40.6%이고 선원의 질병 발생률은 69.5%로 조사되어, 육상 근로자에 비해 선원의 질병 발생 경향이 높다는 것을 알 수 있었다.

2.2 선원의 상병 발생현황

2002년에서 2004년까지 최근 3년간 국적 원양상선 5개사와 한국해운조합의 자료에서 선원들에게 발생하고 있는 상병을 조사·분석한 것(해, 2005)을 살펴보면, 상해에 있어서는

Table 2와 같이 골절, 타박상, 염좌, 외상 등의 근골격계에 발생하는 비율이 상당히 큰 것으로 나타났고, 질병의 종류는 Table 3과 같이 소화기계, 순환계, 호흡계의 순으로 나타나고 있으며, 이는 잦은 입출항과 시간의 변동, 기후의 잦은 변화 등 선박의 업무 및 작업환경과 관계가 있기 때문이라고 하겠다.

Table 4 Occurrence state for each kind of injury(%)

질병 분류	골절	타박상	염좌	외상	사망	통증	화상	압착	이물질	창상	파열	계
발생수	462	247	210	135	84	77	52	60	24	17	31	1,419
점유율	34.0	17.4	14.8	9.5	5.9	5.4	3.7	4.2	1.7	1.2	2.2	100.0

Table 5 Disease occurrence state (%)

질병 분류	소화기계	순환계	구강	호흡계	피부	디스크	비뇨생식	신경정신	암	눈,귀	내분비	감염성	계
발생수	182	106	61	56	55	55	55	52	42	38	29	6	737
점유율	25	14	8	8	7	7	7	7	6	5	4	1	100

3. 선원 상병관련 법령 및 지원제도의 현황

3.1 선원 상병관련 국내 법령

1) 선원법

- (1) 제50조 (승무선원의 상병중의 임금)
- (2) 제76조 (안전 및 위생)
- (3) 제85조 (요양보상)
- (4) 제86조 (요양의 범위)
- (5) 제87조 (상병보상)
- (6) 제88조 (장해보상)
- (7) 제98조 (보험가입)
- (8) 제109조 (취업규칙의 신고)
- (9) 시행령 제24조 (직무상 질병의 범위)
- (10) 시행령 제27조 (장해등급)
- (11) 시행령 제32조 (보험가입)
- (12) 시행규칙 제55조의2 (간호의 범위)

2) 선원보험법

- (1) 일반사항 : 1962. 7. 1 제정된 법으로 제1조에 “이 법은 선원에 대한 보험제도를 실시하여 선원과 그 가족의 복리증진에 기여함을 목적으로 한다.”라고 정의되어 있으나 시행령 및 시행규칙의 미 제정으로 시행되지 못함
- (2) 적용규정
 - 제29조 (요양조처)
 - 제31조 (상병수당급)

3) 어선원 및 어선 재해보상보험법(이하 ‘어선원보험법’)

- (1) 제22조 (요양급여)
- (2) 제23조 (승무중 직무외의 원인에 의한 요양급여의 지급 등)
- (3) 제24조 (상병급여)
- (4) 제25조 (장해급여)
- (5) 시행령 제21조 (요양급여 신청 및 요양비 청구)
- (6) 시행규칙 제5조 (요양급여의 범위 및 비용)
- (7) 시행규칙 제22조 (장해급여의 등급기준)

4) 해외취업선원 재해보상에 관한 규정

- (1) 적용대상 : 선원법 제103조 및 동법시행령 제38조제2항의 규정에 의한 선원관리사업자가 외국선주로부터 위탁받은 사항 중 재해보상에 관한 사항
- (2) 보장 내용
 - 제5조 (장해보상)
 - 제10조 (상병보상)
 - 제11조 (요양보상)

5) 산업재해보상보험법(이하 ‘산재보험법’)

- (1) 제42조 (장해급여)
- (2) 제42조의3 (간병급여)
- (3) 제44조 (상병보상연급)
- (4) 제45조의2 (후유증상의 진료)
- (5) 시행령 제31조 (장해급여의 등급기준 등)
- (6) 시행령 제31조의3 (간병급여 지급대상·기준 등)
- (7) 시행령 제39조 (상병보상연급의 등급기준 등)
- (8) 시행규칙 제24조 (간병의 범위)

6) 근로기준법 시행령

- (1) 제40조 (업무상 질병의 범위 등)

3.2 법령상 질병 및 재해기준

1) 업무상 질병기준

법령명	재 해 기 준	비 고
선원법	직무상 질병의 범위에 관해 근로기준법시행령 제40조 규정 준용	
선원보험법	기준 없음- 피보험자(선원)의 질병, 부상, 노령, 폐질, 탈퇴 또는 사망에 관해 보험급여	하위법령 없음
어선원보험법	산재보험법시행규칙 제3장 제3절의 규정 준용	
산재보험법	근로기준법시행령 제40조 제1항의 규정에 의한 업무상 질병의 범위에 속하는 경우는 업무상 요인에 의하여 이환된 질병이 아니라는 명백한 반증이 없는 한 인정	시행규칙 제33조

2) 업무상 재해기준

법령명	재 해 기 준	비 고
선원법	기준 없음	
선원 보험법	기준 없음- 피보험자(선원)의 질병, 부상, 노령, 폐질, 탈퇴 또는 사망에 관해 급여	하위법령 없음
어선원 보험법	재해의 인정기준에 관하여는 산재보험법시행규칙 제3장 제3절 규정 준용	
산재 보험법	1. 근로계약에 의한 업무를 사업주 관리 하에서 수행 중 사고발생, 사업주 관리 시설물 결함 또는 관리상 하자로 사고 발생 2. 사고와 근로자의 사상 간에 상당인과 관계 3. 근로자의 고의·자해, 범죄행위 또는 그런 원인으로 발생한 사상이 아닐 것. 다만, 다음에 해당하는 자가 정신장애상태에서 자살로 인해 사상하였다는 의학적 소견이 있는 경우 가. 업무상 스트레스로 정신과 치료를 받은 자 나. 업무상 재해로 인하여 요양중인 자	시행규칙 제32조

(1) 선원 공제제도

- 선주상호책임보험(P&I 보험)
- 한국해운조합 선원공제

(2) 선원 보험제도

- 어선원 재해보상보험
- 손해보험사 특정보험(선원 근로자재해보험)

일정한 선박에 고용된 근로자가 업무수행 중에 불의의 재해를 입었을 경우, 사업주(선주)가 선원법상의 재해보상(WC)과 동 보상을 초과하는 민법상의 손해배상책임(EL)을 보상하는 보험

- 생명보험사 단체보험(기업보험)

회사 임직원 모두가 대상이고, 선원이 아닌 회사원으로서 가입하며, 승선 중에도 보상이 가능함

Table 8 Entry state for insurance of shipping company

선사	H해운	H상선	D해운	S2해운	P해운	P상선	HA해운
가입 보험	P&I, 단체보험	P&I	P&I	P&I	P&I	P&I	P&I
계	2	1	1	1	1	1	1

3.3 선원 상병관련 국내 지원제도

1) 의료관련 지원제도

현재 우리나라에는 선원을 위한 의료관련 지원제도가 체계화 되어 있는 것은 전무하다 할 것이다. 다만, 선원법에 근거하여 선박마다 의료관리자를 승선시키고 있으며, 안전교육을 통하여 기초적인 의료지식을 이수케 하고 있을 뿐이다. 비상시나 응급상황 발생시 의료지원은 해경이나 119을 통한 환자 이송과 정박 중일 때 병원으로 환자를 이송하는 것이다. 이것마저 원양에서는 지원을 제대로 지원을 받기가 힘들다. 육상에서는 원격진료에 대한 많은 연구 및 사업이 진행되고 있으나, 해상은 그 대상이 선원으로 국한되어 제대로 된 성과가 발생되지 못하고 있다. 평상시의 의료지원에 있어서는 중대형선사의 경우 Table 6에서와 같이 지정병원제도를 운영하고 있으나 선원들이 느끼는 만족도는 그리 크지 못하며, 대부분의 선원들이 지정병원이나 전담의사가 필요하다는 의견(해, 2005)을 보이고 있다.

Table 7 Designated hospital state for Shipping company

선사	H해운	H상선	D해운	S2해운	P해운	P상선	HA해운
지정 병원	부산 S병원	부산 H, S 병원	부산 S, B, K & H병원	부산 M, 경기S대, S병원	부산S, M병원	부산 H, B & M병원	부산 M, H병원
계	1	2	4	4	2	3	2

2) 보상관련 지원제도

대부분의 국적선사들은 선사에서 선원법에 의한 직접 보상 외에 보험이나 공제에 가입하여 재해나 상병에 대해 보상을 하고 있었다. 이러한 보험이나 공제는 다음과 같은 것이 있다.

4. 선원 상병관련 법령 및 제도의 문제점

4.1 안전 및 의료제도 관련 법령의 문제점

- 1) 선원법 제76조에는 선내 안전 및 위생을 위하여 해양수산부령에서 정하는 것을 지켜야 한다고 규정되어 있으나 이를 어겼을 경우의 처벌 조항이 없어 강제성이 떨어진 다.
- 2) 선원법시행규칙에는 상위법에서 위임하여 규정토록 한 안전에 대한 규정이 없고 교통부령인 별도 규칙에 규정되어 있다. 안전은 재해예방을 위해 ISM 등과 같이 점점 국제적으로 강화되고 있는 것에 비해 하위법령에 체계적으로 반영되지 못하고 있다.
- 3) 신체검사 항목의 질병 판정기준은 “폐·늑막·심장 또는 신장의 질환, 정신이상, 각종 전염병이 없을 것”으로만 되어있어 의사의 재량에 따라 승선 여부가 결정이 되며, 질병에 의한 개량적인 판정기준 없이 개인의 요구나 상황에 따라 승선여부에 영향을 주게 되며, 전염성이 있는 질병(B형 간염 등)의 경우에는 제3자가 선의의 피해를 당할 개연성이 있다.
- 4) 선원법시행규칙의 신체검사로써는 질병 유무 및 기타 신체나 건강상 이상 여부를 제대로 파악되지 못하므로 선사에서는 선원채용에 있어 추가로 정밀검사를 실시하고 있다. 또한 과거와 달리 전국 병원에서 특수검사를 수행하다 보니 이력에 대한 관리가 전혀 이루어지지 못하고 있으며, 선사의 추가적인 비용이 지출되게 한다.
- 5) 의료관리자의 담당업무는 매우 전문적이고 광범위하게 설정되어 있으나 실제 항해사중 자격증을 보유한 자가

이를 담당하므로 전문성이 떨어져 지속적이고 체계적인 관리가 어렵고 진담할 수 있는 여유가 없다.

Table 9 Duty of medical manager (선원법시행규칙 제52조)

항목	담당 업무 내용
보건	선원의 건강관리 및 보건지도
위생	선내의 작업환경위생 및 거주환경위생의 유지
	식료 및 용수의 위생유지
의료	의료기구, 의약품 기타 위생용품 및 의료서적 등의 정비점검
	선내의료관리에 관한 기록의 작성 및 관리
	선내환자의 의료관리에 관한 사항

6) 의료관리자는 일정교육을 이수하고 시험을 거쳐 자격을 취득하나 일정부분 의료행위(의약품 관리 및 제공 등)가 수반되므로 의료법 위반사항이 발생할 수 있다. 즉, 항해중 환자가 발생하여 의료관리자가 부득이하게 약 처방이나 진료 또는 치료를 하였을 경우에도 의료법 제2조 및 25조에서 규정한 무면허의료행위 금지를 위반하게 된다.

4.2 보상관련 법령의 문제점

- 1) 선원법에서는 선박소유자가 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 재해보상을 위한 보험에 가입하도록 하였으며 벌칙조항도 정해져 있으나, 선원의 재해보상을 담당할 선원보험법은 하위 법령이 제정되지 않아 법 기능을 상실하였다.
- 2) 선원법에서는 재해보상을 위한 보험을 산재보험법과 같이 특정 보험을 명시하여 정하지 않고 선주가 임의로 선택하여 가입토록 하고 있다. 즉, 이를 강제가입이 아닌 선박소유자의 재량권에 맡기고 있다.
- 3) 선주가 임의 보험에 충분한 보상이 되지 못할 정도로 보험금액을 낮추어 가입하여도 이를 정정하거나 개선하기가 어렵다.
- 4) 선원사상(재해)이 발생하면 선주의 책임으로 보상이 이루어져 선주와 선원(가족)간에 보상을 둘러싸고 불가피한 다툼이 발생한다.

4.3 의료지원제도의 문제점

- 1) 일반 상선 및 어선의 경우 선내 위생은 의료관리자가 담당 및 관리를 하게 되어 있으며, 통상 의료관리자 자격을 갖춘 3등항해사가 의료관리자로 지정되어 업무를 처리하고 있다.
- 2) 근해, 원양항해 등 원격지에서의 환자 또는 부상자 발생 시 의료관리자의 대처에는 한계가 있으며, 이 부족한 점을 보완할 수 있는 응급의료체계가 구축되어 있지 않다. 물론, 헬리콥터가 도달할 수 있는 거리에 있을 경우에는 해군, 해경이나 연안경비대 또는 119 등에 연락하여 이

송을 할 수 있지만, 그 이상의 원거리에서는 본선 자력으로 응급처치나 치료를 하여야 한다. 또한 지원 가능한 응급의료체계도 육상을 중심으로 설립된 것으로 해상 특수성을 제대로 반영하고 있지 못하다.

4.4 보상 및 지원제도의 문제점

- 1) 선원의 재해보상을 위한 재해보상보험이나 공제 가입이 법에는 기본적인 가입만 규정되어 있고, 실제적인 보험이나 공제의 가입은 선주의 재량권으로 되어있다. 따라서 최소한의 기본적인 보상 이외에는 선주가 임의로 결정하기에 따라 충분한 보상이 될 수도 있고 그렇지 못할 경우도 발생하게 된다. 또한 선주가 선원에 대한 가입정보를 제대로 알리지 않는다면 그나마도 보상이 안 될 수도 있다.
- 2) 선원재해보상제도를 진담 운영할 공적기관이 없다(한원, 2003). 법에는 공제나 보험의 가입만 의무로 규정되어 있고 그 종류, 관리 기관 또는 이행여부를 감독할 만한 추가적인 보완대책이 빠져 있다. 최근에 어선원보험법이 시행되어 어선원에 대한 기본적인 대책은 마련이 되었다는 것에 위안으로 삼을 수 있겠다.
- 3) 선원에 대한 보상은 현금위주의 보상이 이루어지고 있어 종합적인 사회보장 기능을 수행하지 못하고 있으며, 연금형태 보상보다 전체 보상금액도 적다.

Table 10 Comparison for a lump sum allowance of seamen law & benefits of industry disaster insurance

(단위 : 만원)

연령	산재보험 연금액	선원법 연금환산액	배율
30	180	19	9.5
40	180	25	7.2
50	180	35	5.1
평균	180	26	7.3

가정 : 월 소득 200만원 기준, 이자율, 임금상승률 5% 가정
 평균수명 73세, 장해1급 기준, 일시금액 9,826만원(1,474일 기준)

출처 : 한국선원복지고용센터(2003), 『선원재해보상의 산재보험제도 통합체계 구축방안 연구』

- 4) 선원 재해보상을 위한 보험이 근로자재해보험, 한국해운조합의 선원공제, 선주상호책임보험(P&I 보험), 일반보험사의 단체보험(기업보험), 손해보험사의 특종보험 등으로 나뉘어져 있어 재해보상 범위와 액수, 보험요율 등에 차이가 있고 선주나 회사에 따라 가입여부가 달라지게 된다. 이에 사고로 인한 사상의 보상에는 차별이 발생되므로 보상과정에서 분란의 소지가 될 수 있다. 보통 해운선사들은 선원재해보험에 가입하고 있으며, 그 가입형태는 수협(연근해어선), 해운조합(내항선), P&I(외항선) 및 근재보험 등으로 나뉘어져 있다.

5. 결 론

근래에 우리나라 해운산업의 눈부신 발달과 함께 해양수산부의 발족에 힘입어 선원에 대한 지원을 위하여 해양수산부의 주도아래 관련 기관 및 단체에 의해 많은 연구 및 조사가 시행되어 왔다. 그간의 연구조사를 보면 선원에 대한 사회보험, 재해보상보험 및 복지제도 등에 대해서는 많은 선행연구가 이루어졌으며, 이에 대한 개선안 및 대책도 충분히 제시가 되었다. 이 논문에서는 선원의 재해나 상병과 직접적으로 관련된 법령이나 제도를 중심으로 살펴보았다.

우리나라 선원에 대한 의료지원시스템을 개선하기 위하여 미약하나마 다름과 같이 몇 가지 방안을 제안하고자 하며, 선원들의 보다 나은 근무환경을 조성하기 위해서는 앞으로도 계속적으로 심층 연구가 있어야 할 것이다.

5.1 의료지원제도 개선방안

- 1) 해상원격의료시스템의 도입
- 2) 해상산업보건 감시체계의 도입
- 3) 해상응급센터의 설립

5.2 법령 개선방안

- 1) 선원법에 있어 승선 중에 발생한 모든 재해나 질병은 직무상 또는 직무외의 구분 없이 승선 중 발생으로 인정하여 보상을 하도록 관련 규정 개정
- 2) 선원보험법의 하위법령(시행령, 시행규칙) 마련
- 3) 선원보험법의 하위법령 마련이 현실적으로 어렵다면 기존 연구방안과 같이 산업재해보상보험법을 기본으로 적용을 받도록 하고 해상근로의 특수성을 인정하여 그 외 기존 선원법에서 특별히 보장하는 내용(해망불명 보상, 소지품 유실보상 등)만 따로 추가 규정
- 4) 규정 개정을 통한 의료관리자 교육 강화
- 5) 원격진료시스템 도입 및 지원을 위한 관련 법령 개정
- 6) 해상산업보건감시체계 실시를 위해 관련 법령에 근거 마련
- 7) 선원신체검사 항목 대폭 늘이고, 검사기준도 명확히 제시
- 8) 선원의 상병에 대한 보상을 연금 형태로도 선택할 수 있도록 한다.

참 고 문 헌

- [1] 고창두, 김상현(2003), “연안 소형선박내의 소음 및 진동에 기초한 선상근무 환경의 평가”, 한국항해항만학회지 제27권 제1호
- [2] 노동부(2003), “직업관련성 업무상질병 인정기준 개정에 관한 연구(근육골격계질환을 중심으로)”
- [3] 대한산업보건협회(1997), “직업병 및 산업재해의 감시체계”
- [4] 부산 응급의료정보센터 홈페이지(<http://www.ps-emc.or.kr>)
- [5] 장석기 외 5인(2002), “국내의 선원재해 현황에 관한 연구”, 한국항해항만학회지 제1권 제1호
- [6] 조효제 외 4인(2002), “선박내의 공기오염도 및 전자파에 기초한 선상근무 환경의 평가”, 한국항해항만학회지 제26권 제2호
- [7] 하해동, 김재호(2001), “선박근무자의 승선경력이 정신피로 및 체력특성에 미치는 영향”, 한국항해학회지 제25권 제4호, p.356
- [8] 한국산업안전공단(2003), “제조업 근로자 건강실태조사” 보고서
- [9] 한국산업안전공단 홈페이지(<http://www.kosha.net>)
- [10] 한국선원복지고용센터(2003), “선원재해보상의 산재보험제도 통합체계 구축방안 연구”
- [11] 한국해양수산개발원(2000), “21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안”
- [12] 한국해양수산개발원(2003), “선원 사회보험 및 복지제도 개선방안”
- [13] 한국해운조합 홈페이지(<http://www.haewoon.co.kr>)
- [14] 해양수산부(2005), “선원의 승선근무에 따른 직업병 조사·분석 및 제안”

원고접수일 : 2006년 6월 13일

원고채택일 : 2006년 7월 7일