

포스트 코로나 19 시대를 준비하는 해운산업분야 필수업무종사자로서 선원의 역할과 보호에 대한 연구

이진우* · 홍성화** · 이정민*** · 이창희****†

* 한국해양수산연수원 교수, ** , **** 한국해양대학교 교수, *** 한국해양대학교 석사과정

Study on the Roles and Protection of Seafarers as Essential Workers in the Shipping Industry to Prepare for the Post COVID-19

Jin-Woo Lee* · Sung-Hwa Hong** · Jeong-Min Lee*** · Chang-Hee Lee****†

* Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan 48562, Korea

** , **** Professor, Korea Maritime and Ocean University, Busan 49112, Korea

*** The master's course, Korea Maritime and Ocean University, Busan 49112, Korea

요 약 : 코로나19는 전세계인의 일상을 안정적으로 유지하기 위하여 자신의 업무를 수행하고 있는 필수업무종사자에 대한 중요성을 다시 한번 각인시켜 주었다. 이와 관련하여 국제기구 및 주요 해외국가들은 선원을 필수업무종사자로 지정하고, 선원의 역할을 수행할 수 있도록 이들을 보호하는 각종 개선안을 권고하였다. 특히 국제해사기구는 선원의 원활한 승·하선 등을 지원해 줄 것을 관련 단체 및 회원국 등을 중심으로 촉구하고 있지만, 일부 국가들은 극단적인 자국우선주의로 인해 선원의 승·하선, 상륙, 병원진료 등을 제한하는 사례가 발생하고 있다. 이 연구는 코로나19에도 불구하고 글로벌공급망의 안전을 담당하고 있는 선원의 역할과 보호의 필요성에 대한 논리적 근거를 마련하기 위하여 국제기구 및 주요 해외 국가의 사례를 중심으로 비교하여 분석하였다. 이 연구는 해운산업에서 필수업무종사자로서 선원의 역할과 보호의 필요성을 확인하였고, 해운산업의 회복력을 강화하는 차원에서 선원의 처우 및 복지향상을 위한 시사점의 도출 및 법제도적인 개선방안을 제시하였다. 향후 이 연구는 선원의 역할과 보호의 필요성이 국가정책에 반영될 수 있도록 하는 기초자료서 역할을 할 것으로 기대된다.

핵심용어 : 필수업무종사자, 선원, 보호, 국제해사기구, 해운산업, COVID-19, 글로벌공급망

Abstract : The COVID-19 pandemic reminded us again of the importance of essential workers who perform their roles in maintaining the stability of people's daily lives worldwide. Therefore, the International Maritime Organization and overseas countries designated seafarers as essential workers and proposed relevant measures for their protection to enable them to perform their role. In particular, the International Maritime Organization (IMO) urges related associations and member states to support safe boarding and disembarkation of seafarers. However, Seafarers were restricted from boarding or disembarking, shore leave and hospital treatment in certain countries owing to extreme nationalism. This study compares and analyzes the cases of international organizations and major overseas countries to provide a logical basis for the protection of seafarers who play an essential role in the safety of the global supply chain despite the COVID-19 pandemic. This study identifies the need to protect seafarers and their roles as essential workers in the shipping industry and suggests necessary aspects and institutional improvement measures for improving seafarers' working environment to strengthen the shipping industry's resilience. This study is expected to serve as future basic data for national policies aimed at reflecting the roles of seafarers as essential workers and the need to protect them.

Key Words : Essential worker, Seafarer, Protection, IMO, Shipping industry, COVID-19 pandemic, Global supply chain

* First Author : ejw@seaman.or.kr, 051-620-5467

† Corresponding Author : chlee@kmou.ac.kr, 051-410-4642

1. 서론

1.1 연구 배경 및 목적

세계보건기구(World Health Organization, WHO)의 코로나 19 대유행 선언 이후 2021년 하반기부터 13번째 변이바이러스인 ‘오미크론(B.1.1.529, of SARS-CoV-2)’ 및 재조합변이 ‘XE, XM’ 등이 확산되면서 글로벌 공급망에 상당한 악영향을 미치고 있다. 코로나 19 대유행은 기존의 선박을 이용한 글로벌 공급망을 연결하는 방법과 절차뿐만 아니라 해운 관련 작업환경에도 악영향을 미치면서 선원, 도선사, 항만노동자, 기타 관계자 등의 역할과 보호의 필요성을 재인식시켜 주었다(Millefiori et al., 2021). 특히 국제해사기구(International Maritime Organization, IMO)와 국제해운협회(International Chamber of Shipping, ICS)는 2020년도부터 글로벌 무역거래의 원활성과 안정성을 담보하기 위하여 국가 간 경계를 이동하는 선원들을 필수업무종사자로 지정하고, 코로나 19 백신의 우선 접종, 교대 및 송환, 상륙, 교육, 검사, 각종 의료혜택 등을 포함하는 협력을 회원국들에 촉구하는 결의안을 채택하였다(Slišković, 2020). 그러나 선원의 안전과 건강을 최우선적으로 보호해야 할 정부, 관련 교육·연구기관 및 단체들은 국가 필수업무종사자로서 선원의 역할 및 보호의 필요성에 대한 명확한 근거가 될 수 있는 관련 법령 및 정책 등을 충분히 마련하지 않고 있다.

대표적으로 국제항해에 종사하고 있는 선원의 경우 승선 생활로 인하여 겪게 되는 정신적 피로와 함께 코로나 19와 연계된 감염병 예방을 이유로 제한되고 있는 상륙 및 교대 지연 등으로 인하여 선원의 근로, 안전, 보건 등에서 문제가 발생하고 있다(Hebbar and Mukesh, 2020). 이처럼 열악한 환경 속에서 승선하고 있는 선원의 경우 타 산업 종사자와 비교하여 상대적으로 코로나 19와 같은 감염병에 노출될 위험성이 높고, 치료 및 격리에 어려움이 있기 때문에 선원들에게 ‘선박’이라는 폐쇄된 공간 속에서 안전보건 및 안전한 삶의 질을 보장하는 것은 매우 중요하다(Battineni et al., 2021). 따라서 이 연구는 코로나 19 대유행의 상황 속에서도 ‘선원’이라는 직업군이 사회와 공동체에 기여하는 정도가 상대적으로 저평가된 점에 착안하여 이를 개선하기 위한 관점에서 선원의 역할과 보호의 필요성을 국제기구 및 주요 해외 국가의 사례를 중심으로 비교하여 검토하고자 한다. 그리고 이 연구는 그동안 우리나라의 수출입 물동량의 안전한 해상 운송과 지속가능한 사회 활동의 유지를 위하여 봉사해왔던 선원의 역할과 보호의 필요성이 제대로 평가받을 수 있도록 법제도적인 개선방안을 제시하고자 한다. 또한, 이 연구는 포스트 코로나 19시대를 준비하는 해운산업분야 필수업무종

사자로서 선원의 역할과 보호를 위한 기초자료를 제공함으로써 불확실성 중심의 위험사회를 안전사회로 변화시키는데 기여하는 것을 목적으로 한다.

2. 코로나 19가 해운산업에 미치는 영향과 선원의 역할 변화

2.1 세계적 관점의 국제사회의 협력

국제연합(United Nations, UN)은 2020년 12월 1일 코로나 19로 인해 전 세계 해사산업이 직면하고 있는 문제를 해결하기 위하여 국제 협력 결의안(International cooperation to address challenges faced by seafarers as a result of the COVID 19 pandemic to support global supply chains)을 채택하면서 선원에 대하여 필수업무종사자로서 역할과 지위를 공식적으로 인정하였다. 이를 기반으로 국제연합 회원국들은 지속가능한 국제무역의 안정성과 효율성을 담보하기 위하여 선박 입항 및 출항의 자율성과 편의성, 검역 시간과 방법의 최소화 등을 개선방안으로 제안하였다. 이후 국제해사기구는 선원이 출발지에서부터 선박에 도착할 때까지의 과정을 총 6단계로 구분하고, 구체적인 선원교대지침서를 개발하였다. 특히 2020년 국제노동기구(International Labour Organization, ILO)는 ‘해사노동협약 특별 3자위원회’ 명의로 코로나 19와 관련하여 선원들의 기본권이 보장받을 수 있도록 촉구하는 공동성명서를 기반으로 체약당사국들에게 선원 교대의 안정성, 원활성, 시급성을 담보해 주도록 촉구하였다(Doumbia-Henry, 2020). 그리고 2021년 5월 6일 유엔글로벌콤팩트(UN Global Compact)와 유엔인권사무소(UN Human Rights Office), 국제노동기구, 국제해사기구는 공동 발의안을 구성하고, 선원인권 점검표를 개발하여 해사산업계 이해당사자들에게 정보를 공유하였다. 선원인권 점검표는 일부 용선자들이 요구하고 있는 ‘선원교체 금지(No Crew Change Clauses)’ 조항이 선박 용선계약서상에 포함되지 않도록 권고함으로써 필수적인 선원교대, 송환, 치료, 상륙 등과 같은 부당한 제한을 하지 못하도록 예방효과를 기대할 수 있게 되었다(HRAS, 2021). 그럼에도 불구하고 여전히 국제사회는 개별국가들의 국가이기주의로 인하여 코로나 19가 발현되었던 항만을 기항한 이력이 있는 선박에 대하여 장기간 검역 대기, 입항 금지 또는 선원교대 금지, 해당 지역 출신의 선원이 승선한 경우 선박의 입항 자체를 거부하는 사례 등이 발생하고 있다. 우리나라의 경우 앞서 언급한 바와 같은 폐쇄적인 입장을 유지하고 있음에 따라 외국인 선원도 우리나라 입국 시점에서부터 14일의 격리 기간만 거치면 승선할 수 있도록 엄격하

계 보건당국의 방역지침을 준수하면서도 유연하게 대응하고 있다.

2.2 해사산업에 미치는 영향

2019년 12월부터 본격화된 코로나 19의 확산은 글로벌 공급망을 부분적으로 분절시키면서 물가 상승, 계층 간의 갈등, 사회 불안 등의 문제를 야기하였다. 특히 코로나 19는 2003년 중증급성호흡기증후군(Severe Acute Respiratory Syndrome, SARS), 2015년 중동호흡기증후군(Middle East Respiratory Syndrome, MERS) 사태 보다 확산의 범위와 속도, 치명율 등의 측면에서 더욱 다양하고 복잡한 방식으로 전파되는 양상을 보이고 있으며, 인도에서 처음 발견된 델타변이, 남아프리카공화국에서 창궐한 오미크론까지 지속적으로 변이 바이러스를 확대 재생산하고 있다. 세계보건기구가 2020년 3월 12일 코로나 19 대유행을 선언한 이후 보편적 백신공급, 맞춤형 치료제 개발 등의 한계로 인하여 아직까지 이 사태를 종료하지 못하고 있는 사례만 보더라도 코로나 19가 얼마나 전 세계에 심각한 영향을 미치고 있는지를 확인할 수 있다(Liu et al., 2020).

코로나 19의 영향은 확산 시기, 지역, 대상, 범위에 따라 상당한 차이가 존재한다. 특히 해운산업분야를 특정하여 살펴보면, 여객선은 2021년 발생한 다이아몬드 프린세스호와 관련된 승선여객에 대한 감염사고로 인하여 글로벌 운항이 전면 중단되었으며, 한-일, 한-중 카페리의 경우에도 화물 이외의 여객수송이 거의 없는 상태이다. 그리고 세계 최대 항구 중의 하나인 중국 선전(Shenzhen)항 엔텐국제컨테이너미널(YICT) 등에서 코로나 확진자가 확인되면서 항만 폐쇄 및 각종 내륙물류 시스템이 중단되어, 항만 체선 및 원자재 운송이 지연되어 컨테이너운임지수 및 벌크선 운임지수가 큰 폭으로 변동되는 현상도 발생하였다(Tianming et al., 2021). 또한, 해사산업분야의 필수업무종사자인 선원은 국내법과 국제협약상 최대 승무기간이 12개월 미만이 되도록 명시하고 있지만, 코로나 19로 인해 기존 체결되었던 선원근로계약기간보다 초과하여 승선하고 있는 상황이다(Lee et al., 2021). 따라서 우리나라는 대외무역 의존도가 약 64%이고 수출입화물의 99.7%가 선박을 통하여 운송되기 때문에 국가 차원의 비상상황 속에서 선원의 역할과 보호의 필요성을 인식하는 것이 필요하다(KSA, 2020).

2.3 필수업무종사자로서 선원의 역할 변화

코로나 19라는 전 세계적인 재난으로 인해 사회의 기능 및 일상생활 유지를 위해 필수적으로 수행되어야 하는 업무가 새롭게 조명받고 있다. 특히 의료·돌봄·대중교통 종사자와 더불어 재화 또는 서비스 등의 중단없는 공급을 위한 선

원, 도선사, 항만노동자 등의 역할이 주목받고 있다. 그러나 글로벌 공급망의 지속가능성을 담보하기 위하여 선원들은 코로나 19의 감염위험에도 불구하고, 장기승선과 같은 불합리한 근로환경을 감내하고 있다. 대표적으로 2020년 초부터 발생한 코로나 19로 인하여 국제해사기구는 2021년 6월을 기준으로 선원근로계약기간을 초과하여 선박에 승선하고 있는 선원들이 전 세계적으로 약 25만명으로 추정하고 있다(IMO, 2021). 특히 코로나 19로 인한 장기승선은 선원의 피로도를 누적시켜서 안전사고의 발생 가능성을 증가시키고, 선원의 교대, 송환, 상륙, 치료 등에도 영향을 미칠 경우 선원의 기본권을 보호하는 측면에서도 부정적인 영향을 미치게 된다(Baygi et al., 2021).

또한, 코로나 19는 국민 안전 및 사회기능 유지에 위협요인으로 작용하고 있음에 따라 주요 선진해운국들은 해운산업이 국가물류공급망에서 차지하는 비중을 고려하여 다양한 지원제도를 마련하여 시행하고 있다. 이는 향후 코로나 19와 같은 유사한 예상하지 못한 대형재난이 발생할 경우에도 사회안전망을 유지하고, 다양한 재난의 유형과 규모에 맞추어 필수업무와 종사자의 범위를 지정하며, 필수업무 지정 및 종사자 지원위원회 설치 및 지원계획 수립 등을 통하여 보호대책을 시행할 수 있도록 추진체계를 제도화하는 것이 필요하기 때문이다(Shan, 2021; Constantinou, 2021).

우리나라는 전체 수출입 화물의 99.7%를 상선을 통하여 해상운송하고 있기 때문에 해운·항만분야의 기능에 중대한 문제가 발생할 경우, 컨테이너화물, 에너지, 곡물, 기타 자원화물의 적기 수송에 연쇄적인 문제가 발생할 수밖에 없다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 우리나라는 「국제선박등록법」에 따른 국가필수국제선박을 국가필수선박으로 확대 지정하도록 하고, 해양수산부장관은 선박의 입항·출항 및 화물의 하역 등의 업무를 담당하는 자와 항만운영협약을 체결하도록 하여 전시·사변 등으로 인한 해운·항만기능에 중대한 장애가 발생하는 경우에도 차질 없이 해운·항만의 기능을 유지하여 국민경제에 긴요한 물자나 군수물자를 원활하게 수송하기 위한 관점에서 2019년 “비상사태 등에 대비하기 위한 해운 및 항만 기능 유지에 관한 법률”을 제정하여 운영하고 있다. 그러나 동 법은 주로 국가필수선박의 지정 및 항만운영협약의 체결 등에 관한 정책의 기본방향을 설정하기 위한 것으로 10년 단위의 비상사태 등에 대비하여 해운·항만기능 유지에 관한 기본계획을 체계화하고, 비상사태 등에 대비한 선박과 선원의 효율적 활용을 위하여 필요하다고 인정하면 「국제선박등록법」에 따른 국제선박 또는 공공기관이 소유한 선박 중 선박의 규모, 선령 및 수송 화물의 종류 등의 기준에 해당하는 선박을 관계 중앙행정기

관의 장과 협의하여 국가필수선박으로 지정하도록 강제화하고 있다. 또한, 「국제선박등록법」에 따르면, 해양수산부장관은 선박의 입항·출항 및 화물의 하역 등 항만기능의 유지를 위하여 필요하다고 인정하면 「도선법」에 따라 도선사면허를 받은 사람, 「항만운송사업법」에 따라 항만하역사업의 등록을 한 자 등 중에서 일정한 자격을 갖춘 자와 항만별·분야별로 항만운영협약을 체결하여 손실을 보상하도록 명시하고 있다. 그러나 여전히 해양수산부는 해사산업분야의 핵심인 선박의 필수운항요원으로서 선원의 역할과 보호에 대한 명시적인 언급이 없는 상태이며, 구체적인 필수업무종사자와 적용범위에 대해서도 모호한 입장을 취하고 있다.

이처럼 해사산업 분야의 필수업무는 전시·사변 또는 이에 준하는 비상사태 및 해운업체의 파산 등 해운 및 항만기능에 중대한 장애가 발생하여 수출입 화물의 수송이 정지되거나, 항만에서의 선박 입항 및 출항이 불가능하여 국민 경제에 심각한 피해가 예상되는 비상사태 뿐만 아니라 심각한 대규모의 사망자, 부상자, 재산손실을 발생시키는 것으로서 일반적으로 예측가능성이 없이 갑작스럽게 발생한 재난으로 국민의 생명과 신체의 보호 또는 사회를 원활하게 유지하기 위하여 필요한 업무로 정의될 수 있다. 그리고 해사산업분야의 필수업무 종사자는 앞서 언급한 필수업무를 수행하는 과정에서 자신이 아닌 다른 사람의 사업을 위하여 노무를 제공하는 사람으로 정의될 수 있다.

따라서 이 연구의 핵심 논의사항은 코로나 19가 전 세계적으로 지속·확산될 경우 해사산업에 부정적인 영향을 줄 것이 당연하기 때문에 과연 누가 가장 심각한 안전상의 문제에 직면할 것인지를 고민하고, 이러한 위험한 상황 속에서도 자신의 책임을 수행할 수 있는 선원의 역할을 재조명하고, 관련된 법제도적인 개선방안을 제시하는데 있다.

3. 주요 국제기구 및 해외 국가의 필수업무종사자에 대한 역할과 보호에 대한 지원 사례

3.1 주요 국제기구의 지원 사례

1) 경제개발협력기구

경제개발협력기구(Organization for Economic Cooperation and Development, OECD)는 코로나 19 이전부터 식품가공업, 배달업, 보건의료업과 같이 국가 경제활동의 안정적인 유지와 관리에 핵심적인 역할을 수행하는 산업분야를 ‘필수적인(Essential)산업’으로 정의하고 있으며, 이와 같은 산업에 종사하여 재화 또는 서비스 등을 생산하는 노동자를 ‘필수업무종사자’라고 정의하고 있다. 또한, 이와 관련하여 대표적인 필

수업무종사자는 원격 및 비대면으로 수행할 수 없는 필수적인 서비스 업종에서 일하는 보건의료 종사자, 점원, 식품가공 종사자, 건물 관리인, 농업 종사자, 경찰, 소방공무원, 청소부, 대중교통 종사자, 농수산물 종사자 등이 포함된다(OECD, 2020).

2) 국제노동기구

국제노동기구(International Labour Organization, ILO)는 지속적으로 변이되고 있는 코로나 19를 극복하고, 인간, 동식물, 지구가 공존할 수 있는 방향에 적합한 기본적인 욕구를 충족시키는 관점에서, 가장 우선적으로 직간접적으로 위험한 감염 환경에 노출된 노동자로서 경제산업 분야에 특정한 노무를 제공하는 자를 필수업무종사자로 정의하고 있다(ILO, 2020a). 대표적인 경제 분야의 직군은 간호사, 의사, 안전보건 관련 업무(Human Health Related Work), 사회복지 관련 업무(Social Work), 청소 관련 업무 종사자(Support Work) 등이 포함된다. 해사산업분야와 관련하여 국제노동기구는 2021년 4월 19~23일간 해사노동협약 특별 3자위원회 제4차 회의를 개최하여 필수업무종사자인 선원에 대한 이동 제한을 면제하여 원활한 교대 및 송환이 가능하도록 계약당사국들의 배려와 관심을 요구하고, 선박용 연료, 주부식, 응급의료 등과 같은 선용품이 안정적으로 공급될 수 있도록 계약당사국들의 협조를 강조하였다(ILO, 2021). 더불어 국제노동기구는 선원과 관련하여 선원근로계약에 명시된 승선기간이 초과되었음에도 불구하고, 합리적으로 기간을 연장하여 승선할 수 있도록 실용적인 개선안을 권고하는 것과 함께 기국(선박이 등록된 소속국가)과 항만국에게 선원의 자격증명 및 교육훈련과 관련된 유효기간이 최소 3개월 이상 연장될 수 있도록 유예조항을 인정하도록 권고하고 있다.

3) 국제해사기구

국제해사기구는 2020년 5월 회람문서 No.4204/Add.13에 기초하여 코로나 19 기간 중 선원, 해양플랜트분야 인력의 이동 촉진을 위해 IADC(International Association of Drilling Contractors), IOGP(International Association of Oil & Gas Producers), IMCA(International Marine Contractors Association), IAGC(International Association of Geophysical Contractors), ISOA(International Stability Operations Association) 등과 같은 해사산업분야와 연계된 이해관계기관들과 협력하여 정부, 주관청에 대한 권고사항을 회람문서로 개발하였다(IMCA, 2021). 동 회람문서에는 권고의 형태로 코로나 19로 기인한 선원, 해양플랜트 종사자 등에 대한 현실적인 개선방안이 포함되어 있다. 그리고 2020년 11월 국제해사기구 해사안전위원회(Maritime Safety Committee,

MSC)는 제102차 회의를 통하여 코로나 19에 따른 선원의 안전한 교대 등을 위한 절차서를 공식 승인하여 이를 구체화하였다(IMO, 2020). 대표적으로 해사안전위원회는 선원, 해양플랜트 종사자를 필수업무종사자로 지정하고, 교대, 송환, 상륙, 응급치료 등을 목적으로 국경을 이동하는 것에 대한 면제제도의 운영 및 관련 인력들에 대한 필수업무종사자로서의 지위 증명서, 관련 문서, 선원근로계약서, 공항, 헬기장, 항만 등의 자유로운 이용, 환송조건 완화, 안전보건에 대한 기준 제공 등을 절차서에 포함하도록 하고 있다.

또한, 2020년 5월 26일 국제해사기구-국제민간항공기구-국제노동기구는 코로나 19로 인한 선원, 어선원, 해양플랜트분야 인력, 항공 인력, 항공화물공급망 인력, 공항 및 항만 서비스제공자에 대하여 필수업무종사자로서의 지위를 인정하고, 안전하고 원활한 교대를 담보하기 위하여 국적에 관계없이 이들에 대한 응급의료지원 및 자유로운 송환을 보장하는 것을 목적으로 공동선언문을 공개하였다(ILO, 2020b).

3.2 해외 주요 국가의 지원 사례

1) 미국

미국 캘리포니아주의 대표적인 컨테이너 항만인 LA항과 롱비치항 앞바다에 컨테이너선박이 하역하지 못하고 대기하는 ‘체선 현상’은 2021년부터 시작된 경기회복으로 해상물동량이 급증한 것과 더불어 항만관련 종사자의 복귀지연이 항만기능을 저해하는 원인으로 지목되고 있다. 이러한 문제를 해결하고 지원하기 위하여 미국 캘리포니아 주 정부는 코로나 19로 인한 필수업무종사자의 역할과 보호에 대한 정의 및 구분을 국토안보부 산하의 CISA(Cybersecurity and Infrastructure Security Agency)에서 발표한 ‘필수 산업 분류’에 따라 적용하고 있다. 동 지침에 따른 필수업무종사자는 보건의료, 통신, 정보기술, 국방, 식품 및 농경, 대중교통, 에너지, 공공행정 등과 같이 ‘중요한 기반시설의 지속가능성을 확보하기 위해 필수적인 운영 및 서비스를 수행하는 광의의 직업군’으로 정의된다.

미국 연방정부차원의 대표적인 필수업무종사자 지원정책의 사례를 검토해 보면, 펜실베이니아, 버몬트, 루이지애나 등 3개 주는 미국 트럼프 대통령이 2020년 3월 13일 국가비상사태를 선포함에 따른 경제적 피해 극복을 위한 노동자·가계·기업에 대한 지원, 의료보건 시스템 운영 지원, 해운 및 항공 산업 등 심각한 위기에 처한 산업부문에 대한 경제 안정 및 지원 등을 규정한 피해구제책임과 동시에 경기부양을 목적으로 2020년 3월 27일 통과된 「CARES Act」에 따라 조성된 기금을 활용하여 민간 및 공공 부문 노동자를 포함한 필수업무종사자에 대한 피해구제 지원금을 지급하였다.

또한, 미국 캘리포니아 주정부 행정명령의 개요를 살펴보면, 2020년 3월 19일을 기준으로 주지사는 모든 캘리포니아 주민의 건강과 안전을 위해 중요하다고 판단되는 필수 주요 사회기반 산업과 추가 산업의 연속성을 유지하는 데 필요한 경우를 제외하고, 모든 주민에게 가정 내 격리를 지시하는 N-33-20 행정명령을 실행하고 있다(CA, 2020). 이 명령에 따라 캘리포니아 주정부 공중 보건 담당 사무관은 지역 사회를 보호하기 위해 필수업무종사자를 지정하여 관련된 피해당사자를 지원하고 있으며, 공중 보건과 안전을 비롯하여 경제 및 국가 안보에 중요한 기능의 연속성을 보장하고 있다. 대표적으로 교통물류 시스템과 관련하여 원격 근무가 현실적으로 불가능한 필수업무종사자의 사례로는 항만 당국 및 상업 시설 직원, 준철선, 항만노동자, 선원, 도선사, 선용품 공급 관련 종사자, 해상 교통 및 내륙 수로 종사자(유지 관리 및 수리 포함), 국제무역에 직간접적으로 관련된 노동자 등이 포함된다.

2) 캐나다

캐나다 공공안전국(Public Safety Canada)은 코로나 19로 인한 캐나다의 중요 사회기반 시설에 대한 국가 정책을 재검토하여 중요 사회기반 시설을 식별하고, 이것이 캐나다인의 건강, 안전, 보안 또는 경제적 복지와 정부의 효과적인 기능에 필수적인 프로세스, 시스템, 시설, 기술, 네트워크, 자산 및 서비스로 포함되도록 하고 있다(PSC, 2021). 이를 기반으로 캐나다 중앙정부는 코로나 19로 인하여 관할 구역에서 사업장의 폐쇄 및 국경 봉쇄 등의 조치를 적용할 수 있고 ‘필수업무 서비스’에 대한 중단없는 공급을 강조하고 있다. 특히 캐나다 공공안전국은 시민의 건강을 담보하기 위해 중요 사회기반 시설에 대한 서비스 및 기능의 안정적인 운영을 유지하고, 지역 주민 커뮤니티 및 지방자치단체가 필수업무종사자에 대하여 종합적인 지원방안을 공동으로 개발하여 지원하도록 하고 있다. 대표적인 사례로서 캐나다 중앙정부는 국세청(Canada Revenue Agency)을 통하여 코로나 19에 대응하여 새로운 형태의 전 국민 지원정책을 마련하여 기존의 고용보험에서 담보하지 못하는 영역에 대한 지원을 확대하고 있다. 또한, 캐나다 중앙정부는 필수업무종사자 지원프로그램(Essential Worker Support Program)을 통하여 최우선적으로 보건의료 및 사회서비스, 돌봄노동, 청소, 교통 및 물류, 환경미화 등의 업종을 대상으로 필수업무종사자로서의 지위와 역할을 인정하고, 핵심 공공서비스를 제공하고 있는 간호사, 요양보호사, 사회복지사 같은 필수업무종사자의 임금을 인상하는 형태로 재정지원을 실시하였다(NC, 2020). 특히 필수업무종사자를 보호하기 위하여 세부적인 자격요건

과 지원범위는 연방정부가 아닌 각 주에서 설정하도록 하고, 관련 재원은 중앙정부를 중심으로 각 주정부가 25%를 보조하도록 하여 돌봄노동자 대상 지원정책, 코로나 19로 인해 자가격리 조치 중인 이들을 대상으로 하는 물품지원정책, 긴급임금보조정책, 기업 대상 긴급대출제도 등을 시행하고 있다.

3) 영국

영국 정부는 코로나 19 확산에 대응하고 사회를 안정적으로 유지하기 위해 반드시 필요하다고 판단되는 분야 및 직업군을 필수업무종사자로 지정하고, 이들에게는 봉쇄정책 등 예외적인 상황에서도 자녀의 대면교육을 보장함으로써 육아부담 없이 필수업무에 종사할 수 있도록 지원하고 있다. 이처럼 코로나 19가 지속되면서 필수업무종사자의 역할과 중요성은 더욱 부각되고 있음에 따라 이들이 직면한 위험과 필요한 처우개선 등에 대한 사회 전체의 요구가 증가하고 있다. 이러한 사회적 요구에 영국 정부는 다음과 같은 직업군을 코로나 19 대응과 관련된 필수업무종사자로 정하고 있다. 우선 보건복지 부문에서는 의사, 간호사, 조산사, 응급구조사, 간병인, 의료시설의 청소부 및 운반원 등의 지원인력, 의약품 및 보호장비 공급자 등 폭넓은 직업군을 필수업무종사자로 포함하고 있다. 교육 및 보육 부문에서는 교사·보육 교사 및 관련 지원인력 등과 더불어 주요 공공서비스에서는 사법제도 관련 필수인력, 종교계 직원, 주요 일선 업무 및 사망자 관리업무 수행직원, 공영방송 관련 직원 등이 포함된다. 그리고 지방 및 중앙정부에서는 코로나 19의 효율적 대응과 관련하여 중요한 행정직업군이나 보조급 지급과 같이 필수적인 공공서비스를 제공하는 직업군에 대해서도 제한적으로 필수업무종사자의 역할을 인정하고 있다.

물론 치안 및 국가안보 부문에서는 경찰, 국방부 직원, 소방·구조 관련 직원, 국가범죄수사국 직원, 그리고 국경보안 및 교도소 직원 등이 포함된다. 이외에도 식품 및 필수자재 부문의 생산·유통·판매자 및 배달원 등과 육해공 및 철도를 통한 운송 부문 관련 종사자들도 필수업무종사자에 해당한다. 마지막으로 공익사업, 통신 및 금융서비스 부문에서는 유류, 가스, 전기, 수도 및 폐기물 처리 관련 직업군, 정보통신 기반시설 관련 및 우편서비스 직업군, 그리고 필수 금융서비스를 제공하는 직업군 등이 필수업무종사자에 포함된다 (GOV. UK, 2021).

3.3 주요 국제기구 및 해외 국가의 지원 사례에 대한 요약

Table 1, Table 2와 같이 주요 국제기구 및 해외국가들은 경제활동의 안정적인 유지와 관리에 핵심적인 역할을 수행하는 산업분야와 그에 종사하는 자를 ‘필수업무종사자’로 인정하고 있으며 이러한 분야에는 크게 보건·복지·안전분야, 교통·물류·운송분야, 필수공공서비스분야, 청소·위생관련 분야 등이 포함된다. 주요 국제기구 및 해외국가들은 이러한 분야의 핵심인력들에 대한 재정적인 지원과 적극적인 보호 정책을 추진하고 있으며, 해사산업분야와 관련하여 주요 해운국가들은 선원을 필수업무종사자로 인정하고 이들의 기본권을 보호하기 위해 노력하고 있다. 주요 국제기구 및 해외국가들은 선원을 포함한 필수업무종사자에 대한 일련의 조치들을 통하여 코로나 19가 특정 국제기구와 국가만의 문제가 아니라 글로벌 공급망의 운영 및 안정의 관점에서 관련된 모든 이해관계자들이 상호 협력하여 인도주의적인 구호활동과 선원교대의 촉진 및 보호를 장려하는 데 공동의 목적을 갖고 있다.

Table 1. Contents of the role and scope of essential workers at major international organizations.

International organizations	Contents of the role and scope of essential workers.
Organization for Economic Co-operation and Development, OECD	<ul style="list-style-type: none"> Industrial departments and workers that play a key role in the stable maintenance and management of national economic activities. Ex) Food processing, delivery, and health care workers, etc.
International Labor Organization, ILO	<ul style="list-style-type: none"> Economic and industrial departments and workers directly or indirectly linked to the front line of the infectious environment Ex) workers in safety and health-related work, social welfare work, and cleaning-related work, etc. In addition, recommendation of measures for smooth shift and repatriation of sailors in the maritime industry.
International Maritime Organization, IMO	<ul style="list-style-type: none"> Seafarers, fishing sailors, port service providers, etc. are designated as essential workers. Suggestion realistic improvement measures such as safe shifts for sailors due to COVID-19, free use of ports, and standards for safety and health.

Table 2. Definition and content of essential workers in North and Central America and the UK

	USA	Canada	UK
Definition of essential workers	Departments and broad occupational groups that perform operations and services essential to the sustainability of critical infrastructure	Departments and occupational groups that perform services and functions of important infrastructure to ensure the health and safety of Canadians	Departments and occupational groups deemed indispensable for the maintenance of society in response to the spread of COVID-19
Support policies for essential workers	<ul style="list-style-type: none"> • Support for overcoming economic damage and economic stability, • Financial support for damage relief for essential workers, • Ensure continuity of important functions for economic and national security, including public health and security, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • New national support policies in response to COVID-19, • Financial support to raise the wages of essential workers, • Policies for nursing workers, • Emergency wage support policies, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Support essential workers to work without burden of childcare by ensuring face-to-face education for their children even in exceptional circumstances such as closure policy, etc.
Types of essential workers	Port authorities and commercial facility employees, port workers, sailors, charterers, ship supply workers, maritime transportation and inland waterway workers (including maintenance and repair), and workers directly or indirectly related to international trade, etc.	Workers in industries such as nurses, nursing care surveys, social workers, health care and social services, caring labor, cleaning, transportation and logistics, and environmental sanitation, etc. that provide essential public services.	Workers involved in health and welfare, education and childcare, major public service, major public service, security and national security, food and essential goods, transportation through land, sea and air, electricity, water and waste disposal, information and mail services.

4. 포스트 코로나 시대를 준비하는 선원의 역할 정립과 보호를 위한 법제도 개선방안

4.1 전통적 선원의 역할에 대한 재검토

첫째, 자주국방을 위한 기반으로서의 선원의 역할이다. 안보적 관점에서 선원은 베트남전쟁, 걸프전쟁 등에서 군수물자 운송의 역할을 수행하였으며, 이로 인하여 적의 표적이 되어 많은 희생이 발생하였다. 특히 한국전쟁 당시 인천 상륙작전과 흥남 철수작전, 연평도 포격 당시 주민 대피 사례는 민간선박과 해기인력이 군사안보는 물론 시민 안전 확보에도 중요하게 활용될 수 있음을 증명하고 있다. 즉, 해기인력은 국가 위급상황 시 즉각적으로 투입되어 해군과 더불어 군수물자의 이송, 민간인 수송 등 국가안보에 핵심적인 역할을 수행한다(Jang et al., 2018).

둘째, 원활한 국가물류시스템 운영의 한 축으로서 선원의 역할이다. 선원들은 수출입화물의 대부분을 선박을 통하여 해상운송하고 있는 우리나라에서 원활한 물류공급망을 담보하고, 국적 선대 및 항만의 안전을 책임지고 있다. 또한, 선원들은 승선 경력을 바탕으로 조선, 철강, 항만, 금융 등과 같은 해사클러스터산업으로 진출하여 발전에 기여하고 있

다(Kim and Jeong, 2017).

셋째, 안정적인 외화 획득 기여자로서의 선원의 역할이다. 한국전쟁 이후 경제 성장의 기반이 붕괴된 우리나라는 경제발전 및 실업 해소를 위해 해외 인력송출을 추진하였으며, 파독 광부와 간호사가 인력송출에 따른 경제발전의 주역으로 인식되고 있다. 그러나 송출선원의 외화수익과 해운업이 창출하는 외화수익을 고려하면 경제발전의 실제 주역은 외국선사에 취업한 선원이며, 지금까지도 선원의 우리 경제 기여비율은 매우 높다고 할 수 있다(An and Choi, 2018).

이처럼 선원은 우리나라 경제발전의 견인차, 해양사고 예방의 파수꾼, 제4군, 국적 선대 지킴이, 양질의 일자리의 안전관으로서 역할을 수행해왔으며, 향후에는 국가적 재난 발생 시에 필수업무를 수행하는 분야까지 포함될 수 있도록 ‘필수업무 종사자’로서 역할의 범위를 확대할 필요가 있다. 그러나 2021년 5월 18일 제정된 ‘필수업무 지정 및 종사자 보호·지원에 관한 법률(약칭: 필수업무종사자법)’은 코로나 19 확산으로 인하여 다음과 같은 명확한 한계점이 노출되고 있다.

첫째, ‘필수업무종사자’란 필수업무를 수행하는 과정에서 자신이 아닌 다른 사람의 사업을 위하여 노무를 제공하는

사람(「근로기준법」 제2조 제1항 제1호에 따른 근로자를 포함한다. 이하 같다)으로 명시되어 있고, 승무 특수성을 고려하여 선원법 제5조(다른 법률과의 관계)에 따라 선원의 근로관계에 한정되어 「근로기준법」 제2조제1항제1호가 선원에게 적용되기 때문에 필수업무종사자법을 적용하는데 해석의 다툼이 있다. 둘째, 필수업무 지정 및 종사자 지원위원회의 심의를 거쳐 고용노동부장관이 정하는 사람을 필수업무종사자로 지정하도록 범위의 확장성을 고려하고 있으나, 동 법 제8조(위원회의 구성 및 운영)에 해양수산부 또는 관련 공무원이 참여할 수 있는 근거가 없음에 따라 적용대상으로 확대하는데 한계가 있다. 셋째, 소관부처의 문제로서 동 법은 현재 고용노동부(근로기준정책과)가 담당하고 있음에 따라, 근로기준법상의 근로자의 안전과 건강을 보호하기 위한 정책의 수립·시행에 집중되어 있어 해운분야는 현재 사각지대에 위치하고 있다.

4.2 선원의 역할과 보호에 대한 인식 개선방안

첫째, 필수업무종사자법에 대한 본문 개정시 선원이 “필수업무종사자”의 범주에 포함될 수 있는 근거를 삽입하는 것이 필요하다. 즉, 전통적인 산업사회 중심에서 위험사회로 변화되면서 해운산업에 있어서 선원의 역할과 가치는 직업적 관점에서 더욱 다양하게 변화되고 있다. 특히 경제, 국방, 안전, 일자리 측면에서 역할과 필요성을 강조하던 과거의 선원의 역할만으로는 양질의 선원 확보, 재해 예방, 해기전승, 해운산업 발전에 한계가 있음에 따라 국가와 사회 저변에 필수불가결한 핵심으로서 선원의 역할과 필요성을 재조명할 필요가 있다. 즉, 소관 부처 개정시 해양수산부 신규 참여 및 관련 위원회 구성에 대한 재검토가 필요하다.

둘째, 해양수산부는 단독으로 “(가칭) 해운분야 필수업무 지정 및 종사자 보호·지원에 관한 법률”을 입법 추진하는 것을 검토할 필요가 있다. 제3장에서 살펴본 주요 국제기구 및 해외국가들의 사례 분석에 기반하여 아래의 Table 3과 같은 목적과 내용으로 법령을 개정할 필요가 있다.

셋째, 추가적인 대안으로서 기존 법령상의 지방자치단체 측면에서 부합되는 조례개정과 관련된 부칙에 따른 근거에 기반하여 선원의 보호와 관련된 지방자치단체는 개별 조례를 통하여 이 법 시행일부터 1년 이내에 이 법 취지에 부합하도록 해당 조례를 신설하는 것을 고려하여야 한다. 대표적으로 “안양시 필수업무 지정 및 종사자 보호·지원에 관한 조례”를 참조하여 선원들이 많이 거주하는 주요 지방자치단체를 중심으로 아래의 Table 3과 같이 관련 조례를 후속 발의하는 것을 적극적으로 검토하여야 한다.

Table 3. Main contents of the provisional Act on the Designation of Essential Business and the Protection and Support of Essential Business Workers

Article No.	Legal provisions
Article 1	Purpose
Article 2	Definitions
Article 3	Responsibilities of Government
Article 4	Responsibilities of the People
Article 5	Relationship to Other Statutes
Article 6	Designation of Essential Business and Establishment of a Worker Support Committee
Article 7	Matters determined by the Committee
Article 8	Composition and Operation of the Committee
Article 9	Regional Committee
Article 10	Composition and Operation of Regional Committee
Article 11	Establishment of a Support Plan for Essential Workers
Article 12	Investigation and Evaluation
Article 13	Administrative and Financial Support
Article 14	Monetary Awards, etc.
Article 15	Cooperation of related Agencies, etc.
Article 16	Delegation and Entrustment of Authority

5. 결론 및 제언

일반적으로 무역의존도가 높고, 개방적인 경제 구조를 가진 국가에 있어서 해운은 수출과 국가 전략물자 운송의 안전관 역할을 한다. 특히 대외무역 의존도가 높고, 수출입화물 대부분이 선박을 통하여 운송되는 우리나라의 경우 선원의 역할과 보호의 필요성은 이루 말할 수 없이 중요하다. 특히 선원은 해상이라는 공간적 특수성과 선박이라는 폐쇄적이고 제한된 장소에서 노동을 제공하고 있기 때문에 일반 육상직 노동자와 비교하여 상대적으로 열악한 환경과 조건에서 근무하고 있다. 따라서 선원의 역할과 보호의 필요성과 더불어 선원의 처우 및 복지에 관하여 관심을 가지고 개선될 필요가 있다. 그러나 2020년 초부터 발생한 코로나 19로 인하여 선원들은 다양한 감염위험에 노출되어 있을 뿐만 아니라 장기승선, 선원교대의 지연, 상륙금지 등과 같은 문

제에 직면하고 있다.

따라서 이 연구는 코로나 19로 인하여 재조명을 받고 있는 선원의 역할과 보호의 필요성을 국제기구 및 주요 해외 국가의 사례를 중심으로 비교하여 공통적으로 필수업무종사자로서 선원의 역할을 인정하고 보호의 필요성을 인정하고 있음을 확인하였다. 그리고 이 연구는 포스트 코로나 19 시대를 준비하는 해운산업분야 필수업무종사자로서 선원의 역할과 보호를 위하여 기존의 필수업무종사자법을 중심으로 개정하는 방안, 해양수산부는 단독으로 입법을 추진하는 방향, 지방자치단체의 조례 신설방안을 제시하였다.

더불어 추가적인 제언을 한다면, 코로나 19로 인해 발생한 선원의 고대문제는 여전히 개별국가의 감염비율, 보건정책 등에 차이가 있기 때문에 통일된 방식을 채택하는 것이 매우 어렵지만 국제해사기구를 중심으로 보다 체계적인 협력체계를 구축할 필요가 있다. 그리고 해양수산부, 선원단체, 선주단체 등은 선원교대가 가능한 국가, 항만, 보건정책 등에 대한 정보의 효율적 수집·공유를 통하여 원활하고, 안전한 선원교대를 지원하고, 장기승선 중인 선원, 감염 후 재택치료 중인 선원 등에 대한 상시적인 모니터링과 지원 조치 등이 이행될 수 있도록 한국선원복지고용센터를 중심으로 상담기능을 강화하여야 한다.

특히 이 연구는 예상하지 못한 다양한 형태의 감염병 확산을 대비한 새로운 필수업무의 정의 및 관련 종사자의 범위와 관련된 국내법과 제도를 정착시킬 수 있는 기존법률에 대한 개정(안), 신설(안) 등을 제시함으로써 포스트 코로나시대를 대비하여 선원들이 필수업무 종사자로서 당당하게 보상과 지원을 받을 수 있도록 근거를 마련하였다는 점에서 의의가 있다. 그럼에도 불구하고 국제기구와 주요 해외국가들과 네트워크를 구축함으로써 필수업무종사자로서 선원의 역할과 보호의 필요성을 공유하고, 선원의 복지와 처우개선을 위한 국제표준화 작업과 관련된 노력에 대하여 구체적인 방안을 제시하지 못한 한계도 존재한다. 향후 이 연구는 국제사회의 일상회복에 대한 노력의 성과로 인한 코로나 19의 종식과 또 다른 감염병이 확산되는 비상상황이 발생하더라도 선원의 역할과 보호의 철학이 국가정책에 반영될 수 있는 기초가 될 것 기대한다.

References

- [1] An, M. J. and E. S. Choi(2018). History and characteristics of Korean seafarers. Institute for Humanities and Social Sciences, 19(1), pp. 95-123.
- [2] Battineni, G., G. G. Sagaro, N. Chintalapudi, M. Di Canio, and F. Amenta(2021), Assessment of Awareness and Knowledge on Novel Coronavirus (COVID-19) Pandemic among Seafarers. Healthcare, 9(120), pp. 1-11.
- [3] Baygi, F., N. M. Khonsari, A. Agoushi, S. H. Gelsefid, A. M. Gorabi, and M. Qorbani(2021), Prevalence and associated factors of psychosocial distress among seafarers during COVID-19 pandemic. BMC Psychiatry, 21(222), pp. 1-9.
- [4] CALIFORNIA ALL(CA)(2020), Essential workforce. Retrieved from <https://covid19.ca.gov> on December 8.
- [5] Constantinou, C. S.(2021), People Have to Comply with the Measures: Covid-19 in Risk Society. Journal of Applied Social Science, 15(1), pp. 3-11.
- [6] Doumbia-Henry, C.(2020), Shipping and COVID-19: protecting seafarers as frontline workers. WMU Journal of Maritime Affairs, 19, pp. 279-293.
- [7] GOV. UK(2021), Guidance: Children of critical workers and vulnerable children who can access schools or educational settings. Retrieved from <https://www.gov.uk> on December 8.
- [8] Hebbar, A. A. and N. Mukesh(2020), COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. International Maritime Health, 71(4), pp. 217-228.
- [9] Human Rights At Sea(HRAS)(2021), UN launch voluntary guidelines to protect seafarers' human rights amid COVID-19 crew change crisis. Retrieved from <https://www.humanrightsatsea.org> on December 8.
- [10] ILO(2020a), End the plight of stranded seafarers. Retrieved from <https://www.ilo.org> on December 8.
- [11] ILO(2020b), ICAO-ILO-IMO: A Joint Statement on designation of seafarers, marine personnel, fishing vessel personnel, offshore energy sector personnel, aviation personnel, air cargo supply chain personnel, and service provider personnel at airports and ports as key workers, and on facilitation of crew changes in ports and airports in the context of the COVID-19 pandemic. Retrieved from <https://www.ilo.org> on December 8.
- [12] ILO(2021), Seafarers desperately need prompt access to medical care say ILO and International Maritime Organization. Retrieved from <https://www.ilo.org> on December 8.
- [13] International Marine Contractors Association(IMCA)(2021), Offshore industry group strongly supports IMO's day of the seafarer and call for a fair future for seafarers. Retrieved from <https://www.imca-int.com> on December 8.
- [14] IMO(2020), Maritime safety committee, 102nd session (MSC 102), 4-11 November 2020 (virtual session). Retrieved from <https://www.imo.org> on December 8.

- [15] IMO(2021), Frequently asked questions about how COVID-19 is impacting seafarers. Retrieved from <https://www.imo.org> on December 13.
- [16] Jang, Y. R., Y. S. Lee, and Y. C. Lee(2018), A Study on the developing and sustaining of merchant marine reserve system for an assurance of highly skilled and trained maritime workforce. *Maritime Law Review*, 30(2), pp. 301-326.
- [17] Kim, S. K. and J. Y. Jeong(2017), The Study of seafarers education system for the sea power in Korea. *Journal of the Korean Society of Marine Environment & Safety*, 23(1), pp. 56-66.
- [18] Korea Shipowners' Association(KSA)(2020), The importance of the shipping industry. Retrieved from <http://www.shipowners.or.kr> on December 13.
- [19] Lee, H. J., B. R. Kim, and S. I. Lee(2021). A study on the measures to improve the legal system and the necessity of standardization for the seafarers' safety in case of emergencies: Focused on the preparation of measures to improve seafarers' treatment under the COVID-19. *Law & Policy Review*, 27(2), pp. 117-146.
- [20] Liu, X., Y. Liu, and Y. Yan(2020), China macroeconomic report 2020: China's macroeconomy is on the rebound under the impact of COVID-19. *Economic and Political Studies*, 8(4), pp. 395-435.
- [21] Millefiori, L. M., P. Braca, D. Zisis, G. Spiliopoulos, S. Marano, P. K. Willett, and S. Carniel(2021), COVID-19 impact on global maritime mobility. *Scientific Reports*, 11(18039), pp. 1-16.
- [22] Noseworthy Chapman(NC)(2020), COVID-19 Impact on business - June 19, 2020. Retrieved from <https://noseworthychapman.ca> on December 8.
- [23] OECD(2020), OECD employment outlook 2020: Worker security and the COVID-19 crisis. Retrieved from <https://www.oecd-ilibrary.org> on December 8.
- [24] Public Safety Canada(PSC)(2021), Guidance on Essential Services and Functions in Canada During the COVID-19 Pandemic. Retrieved from <https://www.publicsafety.gc.ca> on December 8.
- [25] Shan, D.(2021), Occupational health and safety challenges for maritime key workers in the global COVID 19 pandemic, *International Labour Review*, 20211883, pp. 1-37.
- [26] Slišković, A.(2020), Seafarers' well-being in the context of the COVID-19 pandemic: A qualitative study. *Work*, 67(4), pp. 799-809.
- [27] Tianming, G., V. Erokhin, A. Arskiy, and M. Khudzhatov (2021), Has the COVID-19 Pandemic Affected Maritime Connectivity? An Estimation for China and the Polar Silk Road Countries. *Sustainability*. 13(3521), pp. 1-39.

Received : 2022. 03. 08.

Revised : 2022. 04. 25.

Accepted : 2022. 04. 27.