

# 教育에 從事하는 船舶(練習船)에 關聯되는 法律的 問題의 考察

李 俊 秀

A Study Relating to Some Legal Problems of Training Ship

by

Lee Joon Soo

<目 次>

第1章 序 言

第2章 練習生과 船員法과의 關係

第1節 練習生의 概念

第2節 練習生의 保護

第3章 練習船에 乘務하는 公務員의 保護

第4章 結 言

## Abstract

As necessities of various kinds of ship increased and the maritime law as it affects seaman is changing rapidly indeed so the word "seaman" enlarged in its meaning, and such change inevitably brings different concepts and directions. The reason for generous interpretation of a word "seaman" is that every one who contribute to the operation of the ship's community is entitled to the privilege of a seaman. So trainees on board a training ship shall be deemed and taken to be a "seaman" and gain certain legal rights and privilege, especially supply of provisions, medical care and maintenance.

Most of training ships both for merchant marine and fishing are possessed by government nowadays in Korea and the compensation remedy shall apply to government employed seaman working on a training ship by the law of seaman.

## 第1章 序 言

海技士를 養成하는 教育過程에서 그 實技訓練을 爲한 手段으로 練習船을 使用한 歷史는 그리 오래지 않고 또 이러한 制度를 實施하는 國家도 그다지 많지 않다. 傳統的인 方法으로서는 海技士教育機關의 學生은 一定期間 座學課程에서 理論的 學習을 마친 後에 一般 海技士 또는 漁業

會社 所屬의 船舶에 數名씩 委託 配乘되어 實習課程을 밟게되며 그 後에 免許를 取得하면 正規의 該當 職級의 海技士로서 勤務하는 것이 一般의 이었고 現在도 이 制度는 어느 國家에서나 널리 實施되고 있는 普遍的 乘船實習制度이다. 이러한 制度는 生産者 自身이 技能者를 養成하는 一般 勞動法上의 徒弟制度和 類似한 것으로서 한 隻의 船舶에서 同時에 實習시킬 수 있는 學生의 數는 적지마는 商船自體의 目的인 貨客의 海上運送의 機能을 遂行하면서 附隨的으로 將次 海技士가 될者를 養成하게 되므로 實習에 所要되는 經費도 僅少하고 實習自體가 船務의 一部를 兼하는 境遇도 있으므로 船舶側으로도 實習生의 勞力의 提供을 받을 수 있어 兩者는 相助의 關係에 서게되어 有利한 制度라고 할 수 있겠다.

그러나 造船·造機의 發達과 船舶運航技術의 高度化·複雜化와 아울러 船舶의 大型化·高速化·專用船化·自動化 등의 技術革新이 活潑히 進展되어 가고 또 이는 非單 船體·機關·通信 其他 船內 諸計器에 限定되는 것이 아니다 船舶과 關聯되는 陸上의 諸施設 即 荷役方式·港灣·水路等까지에도 미치고 있으므로 이러한 趨勢下에서 海運企業의 第一의 命題인 船舶의 安全運航을 維持하기 爲하여는 船員技術의 質의 向上과 適應力의 涵養에 注力하여 在來의 經驗·熟練 重視의 傳統에서 進一步하여 새롭고 複雜한 機器의 操作과 理解에 基本이 되는 科學知識 重視에의 轉換이 切實히 要請됨은 當然하다 할 것이며 이러한 事實에 비추어 不可避하게 提起되어야 할 問題는 現實適應的인 技術向上을 前提로 하는 海技士의 教育問題라 할 수 있을 것이다.

海技士養成機關의 教育의 方向으로서는 實務界의 變革에 敏感히 對應하는 同時에 豫想되는 技術革新에 先行하는 教育方法을 實施함이 바람직하며 特히 船舶은 恒常 危險한 海上을 航海하는 것이므로 理論과 實技를 兼備하는 데에 萬全을 期하여야 할 것이나, 實技習得의 方法으로서 一般會社 所屬船에 分散시키는 境遇 各船舶의 性能의 優劣과 該船에 乘務하는 士官들의 指導의 不同性等으로 인하여 實習成果에 差異가 생기게 되며, 特히 老朽한 舊式裝備船에서 實習하는 學生은 最新裝備를 操作할 機會를 갖지 못하는 弊端도 있어 先進海運國에서는 優秀한 練習船을 保有하여 海技士教育 過程에서의 實技習得에 있어서 被教育者全員에게 同一 水準의 高度의 實習教育을 實施하는 傾向에 있으며, 優秀한 裝備를 갖춘 練習船에 學生들을 乘船시켜, 教室의 延長으로서 有能한 教育專門家가 指導를 하며 一貫된 教育理念下에 紀律과 傳統을 維持하면서 實施하는 乘船實習教育은 經費가 許諾하는 限 最善의 實習方法일 뿐 아니라 國家의 見地에서도 海外同胞에 對한 士氣의 昂揚과 紐帶의 強化 또 國威를 宣揚하는 手段으로서도 意義가 있으며 따라서 練習船 保有의 傾向을 漸次 增大될 것으로 생각한다.

이러한 練習船에서 乘船實習하는 學生은 비록 學生의 身分이지만은 危險한 海上을 航行하는 船內에서 生活하는 危險共同體의 一員이며, 多數의 人命과 財貨의 安全의 確保라는 社會的 要請 때문에 特別한 保護의 對象이 되는 船舶共同體의 一員으로 看做되어야 한다는 視角에서 現行法上으로는 學生을 海員으로 看做할 수 있는 根據은 稀薄하나 船員을 職業으로 삼고자 海技士 教育機關에 入學하였고, 數年間의 座學期間을 通하여 理論의 教育을 이미 履修하였고 또 가까운 將來에 海技士로서 勤務할 義務<sup>1)</sup>를 지닌 이들 學生들에게 海員으로서의 法的 地位를 賦與하고 船員法上의 保護를 可能한 限 最大로 받을 수 있도록 함이 海運·水産發展을 爲한 政策의 見地에서도 바람직하다고 보아 그 立法論의 根據의 摸索을 試圖하고자 한 것이 本稿의 目的의 하나이며 또 練習船에 乘務하는 船員은 大概의 境遇 公務員이며 그 法的 地位는 一般會社의 船

1. 國立學校設置令 第26條

船에 乘務하는 船員에 比하여 劣等한 것이 事實이므로 이들 公務員인 船員에 對하여도 公務員 法의 精神에 抵觸되지 않는 範圍內에서 船員法의 基本原則에 따라 그 勤勞가 保護되고 그들이 船員職에 對한 矜持와 安堵를 느끼면서 勤勞에 臨하도록 함으로써 練習船의 運航과 教育을 더 욱 向上시켜 優秀한 海技士를 輩出케 하여 海運·水産·發展에 一助가 되도록 하는데 또 하 나의 目的이 있다.

本稿는 論題에서 表示된 바와 같이 練習船에 關한 “若干의” 法的 問題에 對한 考察이며 全體가 同一 體系下에 論及된 研究는 勿論 아니다. 또 政策的 接近方法으로 因한 偏見 때문에 생긴 論理의 無理에 對하여는 嚴한 批判을 甘受하여야 할 것이다. 다만 後述하는 바와 같이 世界 各國의 海運競争이 그 熾烈의 度を 加하고 民族主義的 方向으로 變遷하여 가는 傾向이 濃厚하고 또 先進國의 船員職 離脫의 現象이 顯著함에 따라 開途國과 後進國의 船員의 進出이 活潑한 現今에 있어서 船員을 希望하는 者에 對한 教育過程中 乘船實習期間에 있어서는 勞働法 本來의 性格인 雇傭從屬關係를 多少 緩和하여서라도 이들을 法的으로 保護하고자 하는데 意義가 있을 것이며 또한 海運·水産 全般에 걸친 技術革新과 企業性格의 變革은 船員의 範疇를 넓히는 傾向에 있으므로 本稿는 教育에 從事하는 船舶에 乘船하는 學生과 乘務員의 保護를 法的으로 講究할 것을 敢히 主張하는 것이다.

序言을 맺기 前에 本稿에서 使用한 몇개의 用語에 對하여 그 性質의 類似性에 依하여 惹起되는 混用을 避하기 爲하여 于先 그 內容을 說明하고자 한다. 卽 “練習生”이란 用語는 海技士를 養成하는 教育機關에 在學하는 學生으로서 全的으로 教育任務에 從事하는 所謂“練習船”에 乘船하고 있는 被教育者를 指稱하며 “實習生”이란 用語는 海技士를 養成하는 教育機關에 在學하는 學生으로서 教育을 目的으로 하지 아니하는 一般 海運會社 또는 漁業會社의 船舶에 乘船하여 實習하는 學生을 指稱하며 “見習”(apprentice)이란 用語는 英美系의 船員에 關한 法規에서 달하는 바와같이 見習契約(indenture)에 依하여 一定期間 船長 밑에서 勤務하는 年少者를 指稱하는 것으로 한다.

## 第2章 練習生과 船員法과의 關係

### 第1節 練習生의 概念

序言에서 言及한 바와 같이 練習生이라 함은 海技士를 養成하는 教育機關에 在學하는 學生으로서 全的으로 教育任務에 從事하는 船舶에 乘船하고 있는 被教育者를 말한다. 이러한 練習生은 船員法上 어떠한 地位에 있는가 卽 海員으로 看做할 수 있는가 어떤가를 檢討하여 練習生의 概念을 決定지우고자 한다.

우리나라 船員法 第2條 第2項에 있어서 「海員이라 함은 船內에서 勤務하는 船長 以外의 乘務員으로서 勤勞의 對償으로 俸給 其他의 報酬를 받는 者를 말한다」고 規定하고 있다. 卽 船員法上의 海員이란 첫째는 船內에서 勤務하는 者이어야 할 것. 둘째는 船長 以外의 乘務員이어야 할 것. 셋째는 勤勞의 對償으로 俸給 其他의 報酬를 받는 者이어야 할 것, 卽 船舶所有者와의 사이에 雇傭從屬關係가 存在하여야 할것의 3要件을 充足시키는 者이어야 한다. 따라서 3要件中 어느 1要件을 갖추지 못해도 船員法上의 海員은 될 수 없는 것이다. 練習生은 學習을 目的으로 하는 者이고 勤勞를 目的으로 乘務하는 者가 아니며 또 勤勞의 對償으로 俸給 其他의 報酬를

받는者也 아니기 때문에 船員法上의 海員으로 看做될 수 없다는 것이 一般的 解釋이다.

또 ILO의 國際海上勞動條約 第8號「船舶의 滅失 또는 沈沒의 境遇에 있어서의 失業의 補償에 關한 條約」第1條 第1項에 있어서 「海員이라 함은 海洋航行에 從事하는 船舶 內에 있어서 使用되는 모든 者를 말한다」고 規定하고, 條約 第22號「海員의 乘務契約에 關한 條約」第2條 B項에 있어서 「海員이라 함은 職務의 如何를 不問하고 船內에서 雇傭되고 또는 勤務하고 또 海員名簿에 記載된 모든 者를 말한다. 다만 船長·導船士·練習船에 있어서의 練習生·正式으로 見習契約을 締結한 見習·軍艦의 乘務員 및 政府에서 永續적으로 勤務하는 其他의 者를 포함하지 아니한다」고 規定하고 또 條約 第23號「海員의 送還에 關한 條約」의 第2條 B項에 있어서도 條約 第22條와 同一한 規定을 하고 있다.

英法의 商船法(1899)742條는 海員을 定義하여 「海員이라 함은 船內에서 어떠한 資格으로든지 雇傭(employed) 또는 使用(engaged)된 모든 者(船長·導船士 및 正當하게 契約을 맺은 見習(apprentices)은 除外한다)를 포함한다」라고 規定하고 있으며 練習生이나 實習生에 關하여는 言及이 없으나 雇傭 또는 使用된 者라는 表現으로 미루어 練習生과 實習生은 海員의 範疇속에 들지 않는다고 類推할 수 있을 것이다.

美國의 聯邦法 第4612條(46USC713)는 「海員이라 함은 合衆國市民이 所有하는 船舶內에서 어떠한 資格으로든지 勤務하기 爲하여 雇傭 또는 使用된 者(見習은 除外한다)」라고 定義하여 海員이 될 수 있는 資格의 基準을 雇傭從屬關係에 두고 있으므로 練習生은 海員이라고는 할 수 없다고 解釋하여야 할 것이다.

日本 船員法 第2條 第1項은 「이 法律에서 海員이라 함은 船內에서 使用되는 船長 以外의 乘組員으로서 勞動의 對償으로서 給料 其他의 報酬를 支拂받는 者를 말한다」고 規定하고 있다. 日本 船員法도 우리나라 船員法과 같이 海員의 要件으로서 세가지를 들어 첫째는 船內에서 使用되어야 하고 둘째는 船長 以外의 乘組員이어야 하고 셋째는 勞動의 對償으로 給料 其他의 報酬를 받아야 하는 것으로 되어 있으므로 練習船에 乘船하는 練習生은 이 要件을 다 갖추었다고 볼 수 없으므로 海員으로 看做할 수 없다. 日本의 行政解釋도 「教習船에 乘組하여 教習을 받는 者」는 海員이 아니라고 明示하고 있다.<sup>2)</sup>

獨逸의 船員法 第3條는 「海員이라 함은 船舶職員 其他의 被傭者 및 普通船員을 말한다」고 定義하고 있고, 프랑스의 海上勞動法 第3條는 「船舶所有者 또는 그 代理人에 對하여 船內에서 勤務할 것을 契約한 者는 그 性의 如何를 不問하고 이 法律의 適用에 關하여는 이를 海員으로 한다고 規定하고 있고, 오스트리아의 航海·海運法 第6條는 「海員이라 함은 船長·導船士·見習 및 碇泊中 一時的으로 雇傭되는 者를 除外하고 資格의 如何를 不問하고 船內에 있어서 雇傭되거나 또는 勤務하는 모든 者를 말한다」고 定義하며 文脈上으로 보아 練習生은 海員으로 看做되고 있지 않다.

以上에서 檢討한 바와 같이 ILO의 國際海上勞動條約과 各國의 現行法은 한결같이 練習生은 海員으로 看做하지 않고 있다. 勿論 船員法은 海上勤勞者로서의 船員의 勤勞條件을 保護하고 個別的 船員의 勞動關係에 對하여 廣範圍하게 勞動權을 保障하는 見地에서 規制하는 것이므로 學習을 爲主로 하는 學生인 練習生을 船員法上의 海員으로 看做하지 않는다는 것은 論理上 一應 正當하다고 하여야 하겠다.

2. 日本運輸省船員局, 船員法解釋例規, 1976, p. 29.



그러나 本稿는 다음과 같은 몇가지 理由에 依하여 練習生도 船員法上의 海員으로 看做되어야 한다고 主張하고 現行船員法 全體의 適用은 받지 않으되 船員法 固有의 保護規定은 制限的으로라도 이를 適用시켜 練習生을 保護하는 것이 海運·水産의 健全한 發展을 爲하여 政策上 必要하다고 強調하며 立法論的으로 考慮되어야 할 것을 建議하고자 한다.

① 練習生도 危險共同體의 一員이다.

船舶은 하나의 危險共同體를 構成하고 있다. 許多한 海上危險이 存在하는 海洋을 航行하면서 危險에 直面하여도 獨力으로 이에 對處하지 않으면 안되는 孤立狀態에 있어서 人命과 財貨의 安全確保라는 公共的 要請과 船員 自身들의 生存에 直結되는 海上生活은 一般 陸上勞動關係에서 찾아 볼 수 없는 固有性과 特異性이 있으므로 이들 船舶上의 共同生活關係에 對하여는 陸上生活關係와 相異하는 特別配慮를 要求하게 되고 따라서 船員法은 私法上의 權利義務를 規制하는데에 그치지 않고 公法上의 船舶權力 下에 船內秩序를 強化하는 指導·統制와 命令·服從·關係를 法法으로 規制하는 同時에 이에 相應하는 特別한 公法的 保護와 保障을 講究하고 있는 것이다.<sup>3)</sup>

또 船舶은 人的 組織體로서 乘務員共同體를 構成한다. 陸上의 生法과 全然判異한 場所에서 營爲되는 海上生活은 有機的인 乘務員共同體에 依하여 비로서 이루어지는 것이므로 이러한 特異한 生活環境下에 있는 船員의 生活關係에 對하여는 法의 後見的 保護上 特別히 要求되는 것이다. 練習生도 乘船하고 있는 限 危險共同體의 一員이며 乘務員共同體의 一員에서 除外되어서는 안될 것이다.

② 練習生의 性格과 類似한 實習生을 海員으로 看做한 例가 있다.

日本運輸省船員局長發通達95號(1963年)에 依한 行政解釋으로서 「敎習을 目的으로 하지 아니하지 아니하는 一般 海運會社 또는 漁業會社의 船舶에 乘務하는 實習生은 船舶所有者와의 사이에 雇傭關係가 있고 船務에 從事하는 境遇에는 海員이다」라고 한 例가 있다. 練習生이나 實習生이나 모두 海技士를 養成하는 教育機關의 學生이며 實習生은 敎習을 目的으로 하지 아니하는 一般 海運會社 또는 漁業會社의 船舶에 乘務하고 練習生은 全的으로 教育을 目的으로 하는 船舶에 乘務한다는 差異 뿐이다. 實習生의 境遇 船舶所有者와의 사이에 雇傭關係가 있어야 한다는 條件이 있으나 練習生의 境遇도 雇傭關係에 類似한 性質이 있다고 看做될 수 있고 또 雇傭關係를 맺을 수도 있는 것이며, 實習生의 境遇에 船務에 從事하여야 한다는 條件이 있으나 練習生도 實質的으로는 그 生活의 性質로 보아 船務에 從事하는 것으로 볼 수 있으므로 結果的으로는 實習生과 練習的 間에는 何等의 區別이 없다고 하여야 할 것이다.

③ 海員의 範圍는 擴大解釋되는 傾向에 있다.

海員이라는 用語는 伸縮性있고 廣範圍한 解釋을 내리는 傾向이 있다. The Buena Ventura 事件에 있어서 Hough 判事는 「傳統的으로<sup>5)</sup> 海員이라 함은 海上에서 船舶을 操縱하는 者를 뜻하며 왔으나 船舶의 急進的인 增加 및 海運의 發達에 따라 船員의 定義도 이에 對應하여 擴大解釋하지 않을 수 없다」고 하였다. 이러한 擴大解釋은 航海中 乘船하고 있는 船員의 厚生과 海上 勤務하는 者들의 어떠한 特權을 認定해 줌으로써 船舶의 安全과 海運發展에 貢獻할 수 있다고

3. 山戶嘉一, 船員法, 1955, p. 9.

4. 日本運輸省船員局, op. cit. p. 29.

5. "The Buena Ventura" 243 F797(DC NY 1926).

前提하고 이러한 解釋下에 The Buena Ventura號에 配置된 消防員도 船員으로 看做하여야 한다고 하였다. 美國의 判例로서 旅客船 內에 配置된 樂士<sup>6)</sup>들을 海員으로 認定한 事實이 있으며 理髮師<sup>7)</sup> 潛水夫,<sup>8)</sup> 見視員,<sup>9)</sup> 女電話交換員<sup>10)</sup> 甚之於는 船員의 制服을 입고 商業的 映畫影中 負傷을 입은 俳優<sup>11)</sup>를 船員이라고 判決한 事件도 있다.

이러한 解釋은 裁判官의 主觀的 解釋이며 法制화된 것은 아니지만 海運의 發展 其他 船舶의 使用目的의 多樣化에 따라 海員의 範圍는 더욱 擴大되어 간다고 보아야 할 것이다.

日本運輸省船員局長發通達 第22號(1950年)에 依하면 「船舶所有者에 對하여 無償으로 旅客船 內의 Boy로서 勞動할 것을 約束한 者에 對하여 海員의 定義에 依하면 嚴密한 意味에서는 該當되지 않으나 本質은 勤勞者이므로 海員으로 認定하여야 한다고 생각한다. 이 境遇 乘船契約 解除手當, 災害補償등의 基準이 되는 給料 또는 標準報酬의 基準은 어떻게 定하여야 할 것인가」라는 質疑에 對하여 「Boy는 船內에서 勞動할 것이 承認되고 實質的으로는 船舶所有者와 使用從屬關係에 있으며 또 勞動의 對價로서 一定한 營業設備의 使用을 認定받아 그에 依한 利益은 給料라고 보아야 하므로 設令 形式的 報酬는 支拂되지 않더라도 海員으로 解하여야 할 것이다. 따라서 이러한 경우에는 船舶所有者로 하여금 早速한 時日 內에 通貨에 依한 固定給을 定하게 하여 船員法上의 給料 또는 標準報酬의 額을 明確히 하여 두도록 指導하기 바란다」<sup>12)</sup>라고 答하고 있다.

日本運輸省船員局長發通達 第314號(1956年)에 依하면 오징어잡이 漁船에 乘船하는 職業的 낚시꾼<sup>13)</sup>의 取扱에 對하여 「形式的 如何를 不問하고 實質的으로 判斷하여 낚시꾼과 船主와의 사이에 從屬勞動이라는 近代社會에 特有한 勞動關係가 存在하는 限 船員法上의 海員으로 解한다」고 하였다.

以上の 例에서 본 바와 같이 各國의 船員에 關한 立法과 ILO의 國際海上勞動條約은 그 適用對象으로 부터 練習生은 除外하고 있다. 이는 船員法이 海上勤勞基準法이며 따라서 雇傭從屬關係의 有無에 따라 海員인가 아닌가를 定하고 있기 때문이다.

## 第2節 練習生の 保護

船員法은 船員의 海上勞動의 特殊性에 비추어 制定된 特別立法이다. 즉 船員法은 勤勞基準法의 內容을 海上勞動의 特殊性에 基하여 特殊화된 部分을 基礎로 하여 이에 船長의 職務·權限·船內規律等에 關한 重要한 規定을 設定하고 있는데 이것은 勤勞者인 船員이 人間다운 生活을 營爲하는 데에 必要한 勤勞條件을 確保할 수 있도록 그 最少限度를 維持할 基準을 定立한 것이다. 또 勤勞基準法이 모든 事業의 勤勞者에 適用되는 데에 反하여 船員法이 海運企業에 있어서의 勤勞者인 「船員」에 對하여만 適用하는 것은 海上勤勞의 特異性에 依한 것이며 또 船員에 對한 法的 規制는 陸上勤勞者에 對한 法的 規制에 앞서서 發達한 것이기 때문에 海上特有

6. "The Sea Lark" 14 F2d 201(DC Wash. 1926).

7. "Agnew V. American President Lines" 73F Supp 944(DC Cal 1947).

8. "The murphy Tugs," 28F429(Dc Mich 1886).

9. "Grimberg V. Admiral Orient ss Line, 300 F619(DC Wash 1924).

10. 46 Frd 123(Dc Wash 1930).

11. "Famous Players Lasky Corp. 30 F2d 402(LC Cal 1929).

12. 日本運輸省船員局, op. cit. p. 29.

13. Ibid. p. 32.

의 船員勞動保護의 法理가 作用하는 것은 當然하다 할 것이다.<sup>14)</sup> 一般的으로 海上을 航行하는 船舶에서 展開되는 船員勤勞의 特性으로 颶風과 같은 自然의 威脅을 받으면서 이와 抗爭하지 않으면 안되는 危險性, 陸地와 멀리 떨어져 廣漠한 大洋에서 모든 非常事態를 獨力으로 解決하지 않으면 안되는 孤立性, 氣候의 激變을 堪耐하면서 날마다 地域的으로 그 位置를 달리 하는 制限된 區域內에서 生活하여야 하는 場所限定性, 夜間에도 休日에도 航海當直을 하지 않으면 안되는 勤勞의 不規則性, 高貴한 人命과 高價의 船舶 積貨의 安全確保에 隨伴되는 責任의 重大性, 安全航海의 遂行上 必然的으로 要求되는 秩序維持를 爲한 紀律性, 家族이 死亡하거나 病苦로 呻吟하여도 航海中에는 어찌할 方途가 없는 離家庭性, 社會的 動物인 人間으로서 社會活動을 完全히 沮止 當하는 離社會性, 生理的 欲求의 充足을 制限받는 不自然性, 新鮮한 食料와 飲料水의 惠澤을 받지 못하고 또 恒常 動搖하는 船上에서 寢食하여야 하는 非健康性 等を 指摘할 수 있겠다. 이러한 生活環境은 船上에 있는 모든 者에게 影響을 주는 것으로서 船員職이나 普通船員은 勿論 學習을 爲하여 乘船하고 있는 練習生도 例外가 될 수 없는 것이다. 따라서 船員法 固有의 海上勤勞·海上生活保護의 理念은 一般에 乘船하는 모든 人的 構成員에 具顯되어야 할 것이므로 練習生에 對하여도 制限的으로라도 保護規定은 適用되어야 할 것이다. 本稿에서 論述하고자 하는 것은 練習生도 海員으로 看做하여 다음 事項에 對하여는 船員法의 規定을 適用함이 바람직하다는 것이다. 즉 食料의 供給과 災害補償이다.

#### ① 食料의 供給

船員의 食料를 船舶所有者가 負擔하는 것은 오랜 慣習으로 確立된 것으로서 船員法 第87條도 「船舶所有者는 船員의 乘務中 交通部令의 定하는 바에 의하여 이에 食料品을 供給하여야 한다」고 規定하고 있다. 現在 우리나라에 있어서는 海洋系 海技士養成機關은 國費로써 教育을 하고 있으므로 그 練習船에 乘船하는 練習生은 當然히 食料의 供給을 받고 있으나 水産系 海技士養成機關의 教育은 國費로써 하지 않고 있으므로 그 練習船에 乘船하는 練習生에 對하여는 船舶所有者가 食料를 支給하여야 할 것이다.

#### ② 災害補償

오늘날 모든 職場에는 各其 그 性質에 따라서 어느 程度의 危險이 存在한다. 船員의 勤勞에는 海上 特有의 危險이 隨伴하고, 氣候의 激變과 陸上의 諸設備의 利用으로부터의 隔離, 居住場所의 狹小, 衛生設備의 不充分 등으로 因하여 災害를 입는 率은 陸上勤勞者에 比하여 越等히 높다. 이러한 船員災害를 補償하기 爲하여 ILO條約 第55號 「船員의 疾病·負傷 또는 死亡의 경우의 船舶所有者의 責任에 關한 條約」과 第56號 「船員을 爲한 疾病保險에 關한 條約」도 採擇이 되어 있고, 現行 船員法도 第10章에 災害補償에 對하여 規定하고 있으나 이러한 災害補償은 災害의 犧牲이 된 勤勞者인 船員을 救濟하는 制度임에는 틀림이 없으나 이 救濟가 恩惠的으로 이루어지는 社會事業의 制度가 아니라 어디까지나 使用者인 船舶所有者의 補償責任 下에 設定된 制度이다. 船舶所有者에게 過失은 없다 하더라도 船員의 勤勞의 遂行에 依하여 利益을 얻는 地位에 있는 限, 災害의 結果를 船舶所有者에게 負擔시킨다는 것은 衡平의 原則에 合致한다. 「利益있는 곳에 負擔있다」는 法諺처럼 危險은 利益의 對價補償이다. 오늘날 海技士養成의 責任은 國家가 負擔하는 것이 一般的이므로 練習生에 對한 災害補償의 責任도 國家가 지는 것이 當然하다 하겠다. 練習生에 對한 災害補償의 內容으로서는 練習生은 一般船員과는 그 性格에 있

14. 住田正二, 船員法の研究, 1973, p. 30.

어서 差異가 있으므로 療養補償과 葬祭費를 政府가 負擔하여 練習生이 乘船中 負傷을 입거나 또는 疾病에 걸렸을 때에는 政府는 그 負傷, 疾病이 治療될때까지 療養에 必要한 費用을 支給할 것을 勸告하고 싶다. 日本航海訓練所規則에 依하면 「所長은 實習生이 實習訓練때문에 傷癘를 입거나 또는 疾病에 걸렸을 때에는 治療費를 支給할 수 있다.」(第17條)고 하였고 또 「實習生이 乘船中 海難 其他의 災害에 依하여 死亡하거나 傷癘를 입었을 때에는 災害補償을 行할 수 있다」(第18條)고 規定하고 있다.

### 第3章 練習船에 乘務하는 公務員의 保護

公務員은 國家 또는 公共團體와 公法上 特別權力關係를 맺고 公務를 擔當하는 機關構成者를 말한다.<sup>15)</sup> 練習船에 乘務하는 公務員도 國家公務員法 또는 教育公務員法の 規則에 依하여 職務를 遂行하는 것이나 海上勤勞關係의 特殊性으로 因하여 海上勤勞保護法の 性質을 지닌 船員法の 立法趣旨가 이들 公務員인 船員에게도 미치게 하는 것은 바람직한 일이라 하겠다. 勿論 國家公務員法上에서도 補償制度로서 公務員이 公務上 負傷을 입거나 疾病으로 因하여 死亡하거나 退職한 公務員 또는 遺族에게 支給하는 補償, 公務上의 負傷·疾病으로 因한 療養期間中 所得能力의 障礙를 받는 경우의 損失補償, 公務로 因하지 아니한 死亡·廢疾·負傷·疾病·出產 其他 事故에 對한 給與 등이 있으나(國家公務員法 第77條 第2項·地方公務員法 第68條 第3項) 一部 先進海運, 水産國에서 實施하는 것과 같이 公務員의 資格을 가진 者에 對하여도 船員法の 規程을 制限의으로 適用하여 一般實務界와의 調整을 圖謀할 것을 建議하고 싶다. 日本의 境遇 一般職에 屬하는 國家公務員인 船員에 對하여는 國家公務員法(1947年 法律 第120號)附則 第16條의 規定에 依하여, 當初에는 國家公務員法 第2條의 一般職에 屬하는 職員에 對하여는 船員法の 適用을 除外하였으나 同法の 第1次 改正法律(1948年 法律 第222號)附則·第3條 第1項의 規定에 依하여 (船員法·勞動基準法 및 이에 基하는 命令의 規定은 勞動條件에 關한 勞動基準監督機關의 職權에 關한 規定을 除外하고 別途로 法律이 制定實施될 때까지, 國家公務員法の 精神에 저촉하지 않고, 또 同法에 基한 法律 또는 人事院規則으로 定한 事項에 矛盾되지 않는 範圍內에서 準用되도록 하였다. 準用의 경우의 必要한 事項은 人事院規則으로 定하도록 되어있고, 이에 基하여 船員法 第10章(災害補償)의 特別規則이 定하여져 있다. 또 船員法과의 調整을 도모하기 爲하여 給與에 있어서는 「勞動基準法 등의 施行에 隨伴하는 政府職員에 對한 給與의 應急措置에 關한 法律」, 乘船契約解除手當에 關하여는 「國家公務員等 退職手當 暫定措置法」, 送還에 對하여는 「國家公務員의 旅費에 關한 法律」이 定하여져 있다. 따라서 一般職公務員인 船員에 對하여는 以上の 規則 및 法律에 定한 事項 以外の 事項에 對하여는 船員法の 規定이 準用 되는 것이다.<sup>16)</sup>

우리나라도 海運·水産의 振興·獎勵의 政策的 見地에서 國家所有인 公船에 乘務하는 國家公務員 또는 地方公務員인 船員에 對하여는 公務員法에 저촉이 되지 않는 限度內에서 船員法の 規定을 準用하여 이들의 保護를 도모하는 것이 바람직하다고 생각한다.

15. 金道昶, 行政法(下), 1973, p. 121.

16. 藤崎道好, 船員法總論, 1970, p. 72.



## 結 言

以上에서 檢討한 바와 같이 練習船에 乘船하여 敎習을 받고 있는 練習生은 海員이 아니라는 點에서 거의 立法例가 一致하고 있다. 卽 先進海運國들의 船員法은 海員의 定義에 있어서 한결 같이 雇傭契約의 有無에 基準을 두고 있으며 國際海上勞動條約에 있어서는 雇傭契約의 有無에 依하여 規定하거나 또는 條約 第22號와 23號와 같이 「練習船에 있어서의 練習生」이라고 具體的으로 明示하여 練習生은 海員이 아님을 明示하고 있다.

그러면 練習生은 海員社會에 있어서 무엇이나 하는 問題는 當然히 擡頭되어야 할 것이다. 韓國船員法은 船員을 船長, 海員 및 豫備員으로 分類하고 있으며 練習生이 豫備員이 아님도 分明하고 또 旅客이나 便乘者가 아님도 練習生의 實態로 보아 明確하다. 練習生이 「海員」에 該當되지 않기 때문에 海上에서 遭難을 당하거나 傷病에 걸렸을 때 災害補償을 받지 못하므로 問題가 되는 수가 있다. 이에 對하여 勞動關係가 아니기 때문에 船員法體系와는 別個로 이러한 事例에의 保障方法이 講究되어야 한다고 主張하는 學者도 있다.<sup>17)</sup> 그러나 本稿는 勞動關係가 아니라도 練習生을 海員으로 看做할 수 있는 몇個의 理由를 本文에 說明하였다. 教育에 從事하는 船舶 즉 通稱 “練習船”이라고 불리우는 船舶은 次代의 海運·水産의 運航要員인 海技士를 養成하는 過程에서 가장 重要한 實技習得을 爲한 施設이고 또 恒常 危險성과 孤立을 隨伴하는 海上을 運航하기 때문에 이에 乘船하는 船員은 勿論 被教育者인 練習生도 法的으로 保護함으로써 그들의 士氣를 昂揚하고 有故時에 對한 補償을 講究함으로써 安堵感을 가지고 職務와 教育에 臨하게 함은 政策的 見地에서도 考慮되어야 할 問題이다. 이러한 觀點에서 法理論上의 無理는 있으나 練習生도 船員法上의 海員으로 看做하고 制限의이지마는 保護規定을 適用할 것을 主張하였다.

現行船員法은 두가지의 性格을 가지고 있다. 첫째는 海上勞動保護法으로서의 性格과 또 하나는 海上交通安全法의 性格이다. 船員法 第2章(船長의 職務와 權限)과 第3章(紀律)은 勞動保護의 性格이 아니라 海上交通警察法의인 性格을 지닌 規定이다. 그러면 왜 本來 勤勞者로서의 船員의 勤勞條件을 保護하는 船員法속에 海上交通警察法의인 規定이 삽입되었을까? 그 理由로서 들 수 있는 것은 沿革의인 理由이다.<sup>18)</sup> 沿革의인 理由 속에는 政策的 必要에 依하여 制定되었다는 要素도 內包하고 있다고 볼 수 있다. 따라서 練習生의 海員의 性質도 政策的 解釋으로 可能할 것이고 또 이는 海員의 範圍의 擴大解釋과도 同軌를 이룬다고 볼 수 있는 것이다.

17. 土井智喜, 海上勞動講座, p. 32.

18. 住田正二, op. cit, p. 50.

