

# 우리나라의 船員法에 관한 研究

— 勤勞基準法과의 比較를 中心으로 —

林 東 喆

## A Study on the Seamen's Law of Korea

Im, Dong Cheol

目 次	
第1章 緒 論	第2節 兩法の 關聯된 部分의 比較
第1節 研究의 目的과 概要	(1) 序說
第2節 船員法의 意義와 海上勞動의 特殊性	(2) 勤勞契約(乘船契約包含)의 意義와 成立
第3節 船員法의 地位	(3) 勤勞條件保護의 內容
(1) 一般勞動關係法과의 關係	(4) 勤勞關係의 終了
(2) 一般市民法과의 關係	(5) 監督
(3) 다른 海事法規과의 關係	第3節 兩法에  각각 固有한 規定
第2章 船員法과 勤勞基準法과의 比較	(1) 船員法
第1節 兩法の 構成內容과 適用範圍의 比較	(2) 勤勞基準法
(1) 船員法의  경우	第3章 結 論
(3) 勤勞基準法의  경우	

### Abstract

Recent statistics shows that the ships registered in our marine offices amount to about 3 million tons and approximately 70 thousands of our seamen are employed in domestic or foreign vessels.

The seaman's calling is widely different from land employment, and it retains many characteristics peculiar to employment at sea. Since we have a few special laws to protect the seamen in the performance of their duties a thorough research on these laws are needed.

In this paper the writer attempted to study our Seamen's Law which had been enacted for the most part to set up a proper labour standard of seaman.

In the first chapter, the method and outline of this study as well as the characteristics of the seaman's labour were introduced, and to clarify the legal position of the Seamen's Law it's relations with private laws such as the civil law, commercial law, labour laws

and other maritime laws were discussed.

In the second chapter, a concrete research on the provisions of the Seamen's Law compared with those of the Labour Standard Law were tried to make clear the characteristics inherent in the former.

In conclusion the writer summarized item by item the special characteristics of the Seamen's Law and made a few remarks.

## 第1章 緒 論

### 第1節 研究의 目的과 概要

持續的인 高度經濟成長으로 인한 經濟規模의 擴張과 더불어 우리나라의 海運産業도 눈부신 發展을 보여 1977年 12月末 現在로 內航船과 外航船을 合하여 3,629,000餘總톤의 船腹量을 確保하기에 이르렀으며<sup>1)</sup> 여기에 乘務하는 船員만도 總7萬餘名에 이를것으로 推算된다. 한편 이와는 別途로 最近 10餘年間 船員의 海外進出도 활발하여 1977年 12月末 現在 外國船舶에 乘務하고 있는 우리나라 船員도 約 13,500名으로 그들이 國內에 送金하는 外貨만도 年間 約 8,800萬弗로 集計되고 있어<sup>2)</sup> 國內外的으로 우리나라 船員들의 國家經濟發展에 對한 寄與度는 매우 크다고 하지 않을 수 없는 現實이다. 그러므로 船員의 勤勞保護를 爲主로한 特別法인 船員法(다만, 外國船舶에 乘務中인 우리나라 船員에 對하여는 原則적으로 우리나라 船員法의 적용이 없다)은 매우 重要한 海事法規의 하나이다. 그런데도 國內에서는 이에 對한 体系的인 研究가 별로 없기에 本稿에서는 이를 다루어 보고자 한다. 船員法은 法條文數만도 142個條에 이르는 방대한 分量이며 그 法的 性格도 特殊하여 많은 論點을 內包하고 있으므로 問題를 把握하는 觀點에 따라 여러가지 研究方法이 있겠으나 本稿에서는 副題가 보여주는 바와 같이 船員法과, 勤勞條件에 對한 一般法에 對應하는 勤勞基準法과의 比較를 通하여 船員法의 特殊한 規定을 体系的으로 發見하고 이를 抽出整理 하는 것을 主된 目的으로 하였다. 그러나 그밖에도 船員法은 獨白的인 目的과 適用對象을 가진 獨立된 法이므로 全体 法体系안에서 考察하고 있는 그 地位를 明白히 하고자 하였으며 또한 船員法에는 勤勞基準法上의 規定과는 아무런 關係도 없는 船員法에 固有한 規定이 있으므로 그 內容과 法的性格도 簡明하게 밝히고자 하였다. 大体로 이러한 目的을 가지고 이루어진 이 研究의 概要는 다음과 같다.

첫째 이 章의 第2節에서는 本稿의 考察對象인 船員法의 意義와 이러한 船員法의 成立을 보게된 背景인 船上勞動의 特殊性에 對하여 간단히 살펴 보았다.

다음 이 章의 第3節에서는 第2章에 들어가기에 앞서 船員法의 地位를 明白히 하기 위하여 船員法과 다른法 即 一般勞動法, 市民法, 다른 海事法規 등과의 關係를 簡略하게 살펴 보았다.

둘째 第2章은 이 論文의 中心의 部分으로 여기에서 船員法과 勤勞基準法의 主要規定內容을 比較分析하였다. 즉 그 第1節에서 兩法의 構成內容의 概要를 각각 編別中心으로 살펴보고 第2節에서 規定內容의 法的性質을 기준으로 하여 對應되는 部分을 구체적으로 對比하였으며 第3節에서는 兩法에 각각 固有한 內容을 살펴본 船員法의 內容에 比重을 두었다.

끝으로 結論에서는 위와같은 分析結果에 따라 船員法의 地位와 勤勞基準法에 對한 船員法의 主要特殊規定內容 및 船員法 固有의 規定內容 등을 抽出要約 하였다.

分析內容에 있어서 깊이있는 充分한 考察이 要求되는 部分에 있어서도 깊이 들어가지 못하고 概括的인 研究가 된 듯한 아쉬움이 있으나 이는 本稿가 紙面의 制約을 받으면서 하는 船員法 全体에

1) 해운항만청 해운국 의항과 統計資料(1977).

2) 해운항만청 해운국 선원과 統計資料(1977).

대한 考察이므로 不得己 하였으며 그러한 部分에 대하여는 앞으로 別途의 研究가 있어야 할 것으로 믿는다.

## 第2節 船員法の 意義와 海上勞動의 特殊性

[1] 船員法(1962.1.10 法律 第963號)은 船員의 職務와 紀律을 確立함으로써 船內의 秩序를 유지하고 또한 船員의 勤勞條件을 定함으로써 船員의 基本的 生活을 保障向上시킴을 目的으로 한다.<sup>3)</sup> 따라서 船員法은 船員의 報酬, 勤勞時間 기타의 勤勞條件에 대한 基準, 船長의 職務와 權限 船內紀律을 그의 主된 內容으로 한다. 勤勞條件의 基準을 定하는 法律로서는 勤勞基準法이 있다. 그러나 船員에게는 陸上의 一般 勤勞者에게 적용되는 勤勞基準法이 適用되지 않고 우선 船員法이 적용된다. 船員法은 陸上의 一般勞動과는 다른 海上勞動의 特殊性을 감안하여 특별히 制定된 「船員 勤勞基準法」이기 때문이다. 즉 船員法은 勤勞基準法의 內容을 海上勞動의 特殊性에 비추어 特殊化한 部分을 기초로 하고, 여기에 다시 勤勞基準法에서는 찾아볼 수 없는 性質을 가진 船長의 職務權限, 船內紀律등에 관한 重要事項을 규정하고 있다. 말하자면 船員法에는 船員의 勤勞保護를 위한 規定과 船舶共同體의 秩序維持라는 兩部分이 共存하고 있다. 때문에 船員勤勞基準法 또는 船員勞動法이라 부르지 않고 員船法이라는 명칭을 붙이게 된 것이다.<sup>4)</sup>

[2] 그러면 船員으로 하여금 陸上의 一般勤勞者에게 적용되는 勤勞基準法과는 완전히 분리된 특수한 法規定인 船員法의 적용을 받도록한 이른바 海上勞動의 特殊性이란 어떠한 것인가? 그 內容에 관하여는 이를 主張하는 사람의 意圖나 觀點에 따라 약간의 差異가 있지만 大略 다음과 같이 要約할 수 있을 것이다.<sup>5)</sup>

1. 海洋을 航行하고 있는 船舶에서 전개되는 船員의 勞動은, 海上에서 일어나는 여러가지 危險을 獨力으로 극복해나아갈 수 밖에 없고 國家의 保護監督으로 부터 멀리 떨어진 船內에서 이루어지므로 船舶은 하나의 孤立된 危險共同體를 구성하고 있다.

2. 船員이 勞動을 제공하고 있는 船舶은 一般社會와 遊離되어 全船員이 共同生活을 하는 場所이므로 乘務員의 生活共同體를 形成하고 家庭生活과 分離된 非自然的인 二重生活을 强요받고 있다.

3. 船員은 많은 人命과 財貨의 安全을 도모하고 船舶共同體의 安全確保를 위하여 특별한 社會的 制約을 받고 있다.

## 第3節 船員法の 地位

### [1] 一般勞動關係法과의 關係

船員法과 勞動關係法과의 關係를 論할 때에는 船員法中 勤勞保護에 관한 規定의 部分과 勞動法과의 關係가 그 主된 對象이다. 그리고 勞動法의 法源과 內容은 여러가지로 分類될 수 있겠지만 個別的 勤勞關係法으로서의 勤勞基準法과 集團의 勤勞關係法으로서의 勞動組合法, 勞動爭議調整法 및 勞動委員會法이 그 基本法에 속한다.<sup>6)</sup> 앞서 第1節과 第2節에서 言及한바와 같이 船員法은 船員「勤勞基準法」인 一面을 가지고 있으므로 船員法과 一般勞動法과의 關係를 論할 때에는 船員法과 勤勞基準法은 각각 勤勞條件에 관한 特別法과 一般法의 關係를 이루고 있다는 점을 먼저 明白히 念頭에 둘 必要가 있다.<sup>7)</sup> 그리고 이점은 앞으로 船員法과 다른 勞動法規는 물론이고 市民法이나 다른 海事

3) 船員法 第1條.

4) 李俊秀, 國際船員法研究, pp. 172~174.

5) 笹木弘, 船員政策と海員組合, 東京, 成山堂, 1962. pp. 27~45.  
石井照久, 海商法, 東京, 有斐閣, 1968. p. 193.

6) 吳貞滋, 勞動法, 서울, 三耕出版社, 1969. p. 22.

7) 住田正二, 船員法の研究, 東京, 成山堂, 1973. pp. 14~19.

法規와의 關係를 살필 때에도 마찬가지이다. 船員法과 勤勞基準法の 比較가 이論文의 主된 目的이고 이것이 第2章의 內容이므로 여기에서 兩法の 關係에 관한 論議는 이만 줄이기로 한다. 船員法과 勞動組合法과의 關係에 관하여는 特記할만한 事項이 없다. 船員法과 勞動爭議調整法과의 關係도 勤勞基準法과 勞動爭議調整法과의 關係에 準하지만 船員法 第3章(紀律)에서 特히 船員의 爭議行爲의 制限에 관한 特別規定과<sup>8)</sup> 第14章(罰則)에서 이에 違反한 行爲를 嚴罰하는 규정을 두고 있다.<sup>9)</sup> 勞動爭議라 함은 同盟罷業, 怠業, 職場閉鎖 기타 勞動關係 當事者가 그 主張을 관철할 目的으로 행하는 行爲와 이에 對항하는 行爲로서 業務의 正常한 運營을 阻害하는 것을 말한다.<sup>10)</sup> 그리고 이러한 爭議行爲에 대하여는 刑事上 및 民事上의 免責規定과<sup>11)</sup> 勞動關係法上의 여러가지 保障規定<sup>12)</sup>을 두어 이를 保護하지만 爭議行爲는 無制限으로 認定되는 것은 아니고 勞動爭議調整法 第2章에서는 따로 爭議行爲의 制限, 禁止에 관한 規定을 마련하고 있다. 그런데 이와는 別途로 船員法 第28條 1項에서는 「勞動關係에 관한 爭議行爲는 船舶이 航海中에 있을 때나 外國의 港口에 있을 때 또는 그 爭議行爲로 인하여 人命 또는 船舶에 危險이 미칠 경우에는 이를 행하여서는 아니된다」라고 규정하고 있다. 이는 船員의 爭議行爲는 船內의 秩序에 지극히 重大한 關係가 있고 船舶共同體의 安全을 左右하는 問題이므로 船員法에 特히 規定한 것으로 풀이된다.<sup>13)</sup> 그러나 이러한 規定을 船員法의 「紀律」의 章에 둔 데대하여는 法體制上 疑問을 갖는 見解도 있다.<sup>14)</sup> 한편 이 규정 違反行爲에 대한 罰則을 규정한 船員法 第134條 2項의 刑量이 勞動爭議調整法上 爭議行爲의 制限禁止의 違反行爲에 대한 罰則을 규정한 同法 第47條의 刑量보다 훨씬 重하다는 點은 注目 할만한 事實이다. 船員法과 勞動委員會法과의 關係에 관하여는 勞動委員會法 第3條 第3項의 規定에 의한 特別勞動委員會로서 船員勞動委員會가 海運港灣廳長管理下에 設置되어 있고<sup>15)</sup> 그 職務와 權限에 관하여 船員法에 特別한 規定이 있을 을 유의할 必였가 있다. 즉 船員法에 의하면 船員勞動委員會는 船員法 및 勞動關係法에 정한 勞動委員會의 職務와 權限을 行하는 外에 海運관청의 諮問에 응하고 船員法의 施行 또는 改正에 관한 事項을 調查審議하며 船員의 勤勞條件에 관하여 海運관청에 建議할 수 있다.<sup>16)</sup>

船員法과 勞動關係法과의 關係를 살핌에 있어서 船員의 職業安定을 위한 特別法의 必要性을 지적 하여 두고자 한다. 즉 우리나라는 勤勞者의 就業할 機會를 부여함으로써 職業의 安定을 도모할 目的으로 職業安定法(1967年 3月 30日 法律 第1952號)을 制定하여 施行하고 있다. 그러나 海上勞動의 特殊性을 기초로 하여 船員의 勤勞條件을 勤勞基準法이 아닌 船員法을 특별히 制定하여 保護하고 있는點, 船員의 勤勞監督業務가 一般勤勞監督業務와 獨立되어 있는 點, 國際勞動機構(I. L. O.)에 의하여 채택된 「海員에 대한 職業紹介所設置에 관한 條約(1920年 第9條約)」의 精神이나 「有料職業紹介所에 관한 條約(1933年 第34號 條約과 1949년에 改正된 第96號 條約)」에서 이를 船員의 職業紹介所에는 適用하지 않도록 규정한 취지<sup>17)</sup>, 陸上勤勞者와는 다른 船員의 職業安定業務의 現實의 特性 및 外國의 立法例 등을 參작하여 職業安定法의 特別法으로 船員職業安定法을 制定하여 施行할 必要가 있다고 본다.

## [2] 一般市民法과의 關係

1. 民法과 商法을 根幹으로 하는 市民法秩序下에서는 私的自治의 原則(契約自由의 原則), 所

8) 船員法 第28條 1項.

9) Ibid. 第134條 2項.

10) 勞動爭議調整法 第3條.

11) Ibid. 第8條 및 第9條, 勞動組合法 第2條.

12) 勞動組合法 第39條 5號, 勞動爭議調整法 第15條.

13) 野村一彦, 船員法概說, 東京, 成山堂, 1959, p. 50.

14) Ibid. p. 50, 笹木弘, 前掲書, p. 59以下.

15) 船員法 第6條.

16) Ibid. 第120條.

17) 同條約 第1條 2項을 參照한 것.

有權絕對의 原則 및 過失責任의 原則을 그 理念으로 하는데 대하여 위 [1]에서 言及한바와 같이 一般勞動法의 特殊分野에 속하는 船員法에서는 一般勞動法에 있어서와 마찬가지로 이러한 市民法原理가 많이 修正되고 있다.<sup>18)</sup> 또 이러한 修正原理와는 別途로 船員法과 商法은 沿革上 특수한 關係에 있으며 現行商法 第5編第3章의 「船長」에 관한 規定內容과 船員法과의 關係도 一瞥할 必要가 있다.

2. 民法과의 關係에 있어서는 먼저 契約自由의 原則을 基本으로 한 民法의 雇傭契約에 관한 部分이 勤勞條件의 最低基準을 法定하고 있는 船員法의 規定들에 의하여 大幅的으로 修正되고 있다.<sup>19)</sup> 또 民法上 不法行爲에 있어서는 過失責任主義가 原則이지만 船員法上의 災害補償에 있어서는 無過失責任主義의 原則에 依據하고 있으며<sup>20)</sup> 勤勞者인 船員들의 爭議行爲와 관련하여 民法上의 債務不履行責任과 不法行爲責任 등도 크게 修正을 받고 있다.<sup>21)</sup>

3. 商法과의 關係를 보면 現在 船員中에서 船長의 私法의 關係에 관하여는 企業法人 商法에 規定되어 있고 그 밖의 部分 즉 船長의 公法의 關係와 船長 이외의 海員에 관한 法律關係는 船員法에 規定되어 있다. 沿革的으로는 大部分의 나라에서 海員도 船舶所有者와의 雇傭契約으로 勞務를 提供하는 企業補助者로 把握되어 海員에 관한 規定도 商法(海商法)에 包含되어 있었다. 그러나 그후 船員勞動도 本質的으로 勞動法의 要素를 지니고 있음을 감안하여 商法典中에 있던 海員에 관한 規定을 분리하여 單行法을 制定하게 되었고 우리나라도 舊商法(第723條~736條)의 海員에 관한 規定을 船員法으로 옮기어 商法典에서 分離 시켰다.<sup>22)</sup> 또한 船長의 勞動關係도 現在 船員法에서 一括的으로 規定하고 있다.

### [3] 다른 海事法規과의 關係

船舶의 安全運航 또는 行政的 保護監督등을 目的으로 하는, 主로 公法의 分野에 속하는 많은 海事法規中에서 船員保險法, 船舶職員法 및 海難審判法과 船員法과의 關係만을 간단히 살펴보고자 한다.

船員保險法은 一定한 船員의 疾病, 負傷, 老齡, 廢疾, 脫退 또는 死亡에 관하여 保險給與를 行하기 위하여<sup>23)</sup> 1962年 1月 10日에 制定公布 되었으나 母法만 있을뿐 그 施行令等 附屬法規도 마련되지 않고 아직 施行을 보지 못하고 있다. 同法에 의하면 保險者는 政府이며<sup>24)</sup> 保險料는 原則的으로 船員과 船舶所有者가 2分の 1씩 負擔하고<sup>25)</sup> 國庫는 保險給與額의 一部등 一定한 負擔을 하도록 되어 있다.<sup>26)</sup> 이 法은 船員과 그家族의 福利增進을 目的으로 하는 社會政策的인法으로서 船員法과 그 軌를 같이 한다. 그 內容을 보면 養老年金(船員保險法 第34條~第38條), 脫退手當金(船員保險法 第45條~第48條)등과 같이 船員保險法 固有의 規定도 있으나 船員法 第10章의 災害補償規定과 類似한 內容이 많다. 따라서 앞으로 船員保險이 實施될 경우에는 船員法 第100條(他給付와의 關係)와 관련하여 두 法은 給付原因, 給付金額등에 있어서 密接한 關係가 있게 될 것이다.<sup>27)</sup>

船舶職員法은 船員에 관한 法이지만 이는 船員의 勤勞保護와는 아무런 關係가 없고 幹部船員인

18) 勞動法과 私法一般과의 關係에 관하여는 考試研究, 第2卷 第3號, 5號 및 6號에 連載된 金亨培教授의 論文 “勞動法과 私法秩序”를 參照한 것.

19) 金亨培, 全訂版勞動法, 서울, 博英社, 1976. pp. 80~81.

20) Ibid. pp. 224~225, 吳貞根前揭書, pp. 296~300.

21) 金亨培, 前揭書, pp. 340~343.

22) 李榮郁, 新海商法, 서울, 法文社, 1975. p. 193.

23) 船員保險法 第2條.

24) Ibid. 第3條.

25) Ibid. 第60條.

26) Ibid. 第58條.

27) 野村一彦, 前揭書, pp. 156~157.

船舶職員으로서 船舶에 乘務할 者의 資格을 정함으로써 船舶航行의 安全을 圖謀함을 目的으로 한다.<sup>28)</sup> 따라서 이 法에서는 海技士의 資格과 國家試驗에 의한 免許, 船舶別 海技士의 乘務資格등에 관하여 規定하고 있다.

한편 海難審判法은 海難審判院의 審判으로써 海難의 原因을 糾明하고 海難의 防止를 궁극의 目的으로 하지만<sup>29)</sup> 海難原因을 糾明하는 審判過程에서 그 海難이 海技士의 故意 또는 過失로 인하여 發生한 것으로 認定된 때에는 당해 海技士를 懲戒하도록 하고 있으며 (海難審判法 第5條) 그 밖에 審判院의 組織과 管轄, 審判節次등에 관하여 規定하고 있다.

## 第2章 船員法과 勤勞基準法과의 比較

### 第1節 兩法の 構成內容과 適用範圍의 比較

#### [1] 船員法の 경우

1. 船員法은 總則, 船長의 職務와 權限, 紀律, 乘船契約 및 勤勞條件, 俸給 기타의 報酬, 勤勞時間, 休日과 定員, 有給休暇, 食料와 衛生, 少年船員과 女子船員, 災害補償, 就業規則, 監督, 補則, 罰則의 13章 142個 條文으로 構成되어 있고 이 法の 施行을 위하여 大統領令인 船員法施行令과 交通部令인 船員法施行規則이 있다.

2. 船員法은 船員과 船舶所有者에게 適用된다.

(1) 이 法에서 船員이라함은 大韓民國船舶 또는 大韓民國船舶이외에 大統領令으로 정하는 船舶<sup>30)</sup>에 乘務하는 船長, 海員과 豫備員을 말한다. 그런데 여기의 船舶에는 比較的 小形의 船舶인 船員法 第2條2項의 船舶은 除外된다. 海員이라함은 船內에서 勤勞하는 船長以外的 乘務員으로서 勤勞의 對象으로 俸給 기타의 報酬를 받는 者를 말하며 豫備員이라함은 船舶에 乘務하기 위하여 雇傭된 者로서 船內에서 勤勞하지 아니하는 者를 말한다(船員法 第2條). 海員은 다시 職員과 普通船員으로 區分되는데 職員은 航海士, 機關長, 機關士, 船舶通信士, 事務長과 事務員, 醫師 및 위의 航海士, 機關士 또는 船舶通信士와 同等하거나 그 以上の 대우를 받는 者를 말한다(船員法 第3條 및 同法施行令 第2條)

(2) 船舶所有者에는 狹義의 船舶所有者이외에 船舶管理人, 船舶借用人(定期傭船의 경우는 除外) 및 船舶借用人이외의 者가 船員을 雇傭한 경우에는 그 者를 包含한다(船員法 第5條).

#### [2] 勤勞基準法の 경우

1. 勤勞基準法은 總則, 勤勞契約, 賃金, 勤勞時間과 休息, 女子와 少年, 安全과 保健, 技能習得, 災害補償, 就業規則, 寄宿舍, 勤勞監督官, 罰則의 12章 115個 條文으로 構成되어 있으며 大統領令인 勤勞基準法施行令이 있다.

2. 勤勞基準法이 適用되는 事業, 勤勞者 및 使用者에 관하여 詳히 본다.

(1) 모든 事業 또는 事業場에 적용된다. 다만 同居의 親族만을 使用하는 事業 또는 事業場과 家事使用人이나 常時 4人이하의 勤勞者를 使用하는 事業 또는 事業場에는 적용하지 아니한다. 다만 常時 5人以上 16人미만의 勤勞者를 使用하는 事業 또는 事業場에는 適用의 制限이 있다(勤基法 第10條, 同法施行令 第1條).

28). 船舶職員法 第1條.

29). 海難審判法 第1條.

30). 船員法施行令 第1條.

(2) 勤勞者라 함은 職業의 種類를 不問하고 事業 또는 事業場에서 賃金を 目的으로 勤勞를 提供하는 者를 말한다(勤基法 第14條). 그리고 여기서의 勤勞에는 精神勞動과 肉體勞動이 모두 包含된다(勤基法 第16條).

(3) 이상과 같이 適用範圍에 있어서 勤勞基準法은 原則적으로 모든 事業 또는 事業場과, 賃金を 目的으로 하는 모든 勤勞者에게 適用되는 一般法的인 地位에 있는데 比하여 船員法은 船舶에 乘務하고 있거나 乘務할 勤勞者인 船員에게만 適用되는 特別法的인 地位에 있다. 그리하여 船員의 勤勞에 관하여 船員法에 規定이 없는 事項에 관하여는 勤勞基準法을 準用한다고 船員法에 明示하고 있다(船員法 第128條). 勤勞基準法이 同居親族만을 使用하는 事業 또는 事業場에는 適用되지 않는 것과 같은 趣旨에서 船員法도 同一한 家族에 속하는 者만이 乘務하는 船舶에는 그 適用이 制限되는 경우가 있다(船員法 第86條, 第條3項).

## 第2節 兩法の 關聯된 部分의 比較

### [1] 序 論

위의 第1節에서 살펴본바와 같이 船員法과 勤勞基準法의 構成內容에는 共通적으로 關聯된 部分이 많지만 兩法에 각각 固有한 規定內容도 있다. 本稿가 兩法の 比較에 重點을 두고 있어서 關聯된 部分을 먼저 다루고 各法에 固有한 規定內容은 다음 節에서 簡單히 살펴보기로 한다. 이 절에서 兩法の 關聯된 部分을 比較함에 있어서는 第1節에서 본 兩法の 構成內容인 編別에 반드시 구애되지 않고 各編規定內容의 性質을 考慮하여 筆者 나름의 體系에 의하기로 한다<sup>31)</sup> 그리하여 勤勞契約의 意義와 成立, 勤勞條件保護의 內容, 勤勞關係의 終了, 監督의 順序에 따라서 比較檢討하기로 한다.

### [2] 勤勞契約(乘船契約包含)의 意義와 成立

#### 1. 勤勞契約의 意義

船員法에서는 勤勞契約과 乘船契約에 關聯된 많은 規定을 두면서도 그 定義에 관하여는 明文의 規定을 두고있지 아니하다. 勤勞基準法에서는 「勤勞契約이라 함은 勤勞者가 使用者에게 勤勞를 提供하고 使用者는 이에 대하여 賃金を 支給함을 目的으로 締結된 契約을 말한다」<sup>32)</sup>고 定義하고 있다. 이러한 勤勞契約은 勤勞者와 使用者間에 「從屬的 勞動關係」를<sup>33)</sup> 發生시키는 契約이라는 點에서 對等한 者 사이의 債權的 關係로 規律되는 民法의 雇傭契約과는 區別되는 特殊한 契約類型이다.<sup>34)</sup> 그리고 이러한 勤勞契約의 觀念은 船員法에도 原則적으로 그대로 妥當하다.

#### 2. 勤勞契約과 乘船契約의 關係

船員法上 乘船契約의 定義에 관하여 規定이 없지만 特定한 船舶에서 當事者의 一方(船員)이 相對方(船舶所有者)에 대하여 勞務를 提供하고 相對方이 이에 對하여 報酬를 支給할 것을 約定함으로써 成立하는 契約이라 하겠다. 따라서 乘船契約은 特定한 船舶에서 勤勞에 종사할 것을 內容으로 하는 一種의 勤勞契約이다. 이와같은 乘船契約과 勤勞契約은 船員法上 어떠한 關係에 있는가? 이에 대하여는 다음과 같이 說明하는 것이 現行法上 妥當할 것이다. 船舶所有者가 豫備員制度를 두고 있는 경우에는 勤勞契約에 의하여 船員은 船舶所有者와의 사이에 船舶에서 勞務를 提供할 것을 內容으로 하는 從屬的 勞動關係가 맺어지지만 이때의 船舶은 A號 또는 B號등 特定된 船舶이 아니고 不特定의 船舶이다. 그리고 船舶所有者의 乘船指示에 의하여 現實적으로 乘船하여 勞務를 提供할 船舶이

31) 金亨培, 前掲書, p. 142 參照.

32) 勤勞基準法 第17條.

33) 從屬的 勞動關係에 관하여는 久保敬治, 三版 勞動法, (京都, ミネルブア書店, 1976). pp. 3~13을 參照할 것.

34) 野村一彦, 前掲書, p. 53.

特定되는데 이 때에 乘船契約이 이루어 진다. 그리고 乘船契約이 끝나도 勤勞契約은 存續하므로 이 때에 船員은 豫備員의 身分을 취득하게 된다. 船舶所有者가 豫備員制度를 두고 있지 아니할 때에는 乘船契約만으로 處理된다고 본다.<sup>35)</sup> 이와같은 乘船契約은 諾成契約이므로 當事者사이에 合意가 이루어진 때에 成立한다. 海上勞動關係는 特定の 船舶을 中心으로 構成되는 것이 一般的이므로 船員法도 乘船契約을 中心으로 規律하고 있으며 國際勞動機構의 條約도 마찬가지이다.<sup>36)</sup> 그리고 이러한 乘船契約이 海上勞動의 本質上 船員法에서만 認定되고 있는 特殊한 制度임은 勿論이다.<sup>37)</sup>

### 3. 乘船契約의 公認

乘船契約의 成立, 終了, 更新 또는 變更이 있을 때에는 船長 또는 船舶所有者는 交通部令의 定하는바에 의하여 즉시 海運官廳에 乘船契約의 公認을 申請하여야 하고 이러한 公認申請에 대하여 海運官廳은 그 乘船契約이 航海의 安全 또는 船員의 勤勞關係에 관한 法令의 規定에 대한 違反與否와 當事者의 合意與否를 審査하도록 規定하고 있다(船員法 第43條, 第44條). 이는 國際勞動機構의 「海員의 乘船契約에 관한 條約(第22號 條約)」의 趣旨에 따른 것이다. 이러한 海運官廳의 公認은 乘船契約의 內容이 適法하게 이루어 졌음을 國家가 公的으로 確認하는 行爲이다.<sup>38)</sup> 國家가 私人사이의 契約에 干涉하여 이러한 公認을 하는 目的은 무엇인가? 이는 海上勤動의 特殊性에 起因한다고 보겠다. 즉 船員은 일단 乘船하면 一般社會와 遊離된 生活共同體의 一員이 되므로 充分한 合意의 與否를 審査할 必要가 있으며 한편 勤勞條件이 適法한가를 監督하고 船員의 國籍과 身分을 明確히 하여 船員保護의 實效를 거둘 것을 目的으로 한다. 그리고 이는 勤勞基準法에서는 찾아볼수 없는 獨特한 規定이다.

### 4. 乘船契約의 期間

船員法에는 乘船契約의 期間에 관하여 아무런 制限도 없다. 그런데 勤勞基準法에 의하면 勤勞契約은 期間의 定함이 없는 것과 一定한 事業完了에 必要한 期間을 定한 것을 除外하고는 그 期間은 1年을 超過하지 못한다고 規定되어 있다(勤基法 第21條). 그리고 이에 관하여 學者들은 長期契約은 勤勞者를 身分으로 拘束할 可能性이 있고 따라서 그의 人格性을 否認할 憂慮가 있기 때문이라고 說明한다.<sup>39)</sup> 그러나 船員들의 경우에는 1年の 期間이 海運界의 實情에 비추어 짧고 乘船契約期間을 法定하는 것이 船員의 就業機會를 잃게 하는 등 오히려 勤勞關係를 不安定하게 하여 船員에게 不利하기 때문에 期間을 制限하지 않고 있다.<sup>40)</sup>

### 5. 乘船契約의 締結과 船員保護를 위한 原則

船舶所有者는 乘船契約의 締結에 있어서 勤勞條件을 明示할 義務가 있으며(船員法 第38條), 違約金 또는 損害賠償額의 豫定과 強制貯蓄이 禁止되는데(船員法 第39條, 第40條) 勤勞基準法에서도 이와 同같은 規定을 두고 있으므로(勤基法 第22條, 第24條, 第26條) 別問題가 있다. 그런데 相計의 制限(船員法 第41條)은 勤勞基準法 第25條(前借金相殺의 禁止)와 현저한 差異가 있다. 즉 勤勞基準法은 借入金과 賃金과의 相計를 全面的으로 禁止하는데 반하여 船員法에서는 船舶所有者의 船員에 대한 債權과 俸給支給의 債務와의 相計를 原則적으로 禁止하되 相計額이 俸給의 3分の1을 초과하지 아니할 때와 船員의 犯罪行爲로 인한 損害賠償의 請求額으로 相計할 때에는 그 例外를 認定하고 있다. 前者에 있어서는 金錢貸借關係에서 생기는 身分의인 拘束의 發生을 防止할 것을 目的으로 하지만<sup>41)</sup> 船員의 경우에 相計를 全面禁止할 때에는 오히려 高利資金의 희생이 될 憂慮가 많고 또 船員의 犯

35) 住田正二, 前掲書, pp. 146~155.

36) I. LO. 第22號 條約.

37) 李俊秀, 前掲書, pp. 178~179.

38) 乘船契約의 公認의 性質에 관하여는 住田正二 前掲書, pp. 158~164를 參照할 것.

39) 沈泰植, 逐條勤勞基準法解説, 서울, 法文社, 1975. p. 85.

40) 土井智喜, 海上勞動講座, 東京, 成山堂, 1967. pp. 15~16.

41) 沈泰植, 前掲書, p. 96.



罪行爲를 刑事問題化 하는것보다 이와같이 解決하는 것이 바람직하기 때문이다.<sup>42)</sup>

### [3] 勤勞條件 保護의 內容

#### 1. 勤勞條件의 基本原則

(1) 勤勞條件이라 함은 俸給, 勤勞時間은 물론이고 有給休暇, 安全, 衛生, 食料등을 包含하는 勤勞者로서의 職場에 있어서의 一切의 대우를 말한다. 勤勞者의 人間다운 生活을 保障하기 위하여 勤勞條件의 基準을 法律로 定하도록 規定한 憲法 第28條 3項에 의거하여 船員인 勤勞者의 勤勞條件은 船員法에서 直接規定하고 있다. 그리고 이와같은 船員法에서 定하는 勤勞條件은 最低基準이므로 勤勞關係當事者는 이 基準을 理由로 勤勞條件을 低下시킬 수 없다고 規定하고 있는데(船員法 第29條) 이러한 點은 勤勞基準法과 다름이 없다(勤基法 第1條, 第2條).

2. 船員法은 船員의 勤勞條件에 관하여 海上勞動의 特殊性에 基因하는 많은 特殊한 規定을 두고있지만 船員도 역시從屬의인 勞動關係에 있는 勤勞者로서 本質上 陸上의 一般勤勞者와 다름이 없다. 그러므로 船員法은 勤勞基準法中에서 勤勞條件에 관한 勞動憲章的인 規定(勤基法 第3條~9條)을 船員에게도 適用하도록 規定하여 船員法의 基本原則으로 삼고 있는데 自由意思에 依한 勤勞條件決定의 原則(船員法 第30條), 均等處遇(船員法 第32條), 強制勞動의 禁止(船員法 第33條), 暴行의 禁止(船員法 第34條), 中間착취의 排除(船員法 第35條), 公民權行使의 保障(船員法 第36條)등이 바로 그것이다.

#### 2. 俸給 기타의 報酬(賃金)

(1) 報酬라 함은 傭傭의 役하를 不問하고 勤勞者가 使用者에게 提供한 勞務에 대하여 使用者가 支給하는 代價를 말한다. 船員法에서는 이를 俸給 其他의 報酬라 하고(船員法 第5章) 勤勞基準法에서는 이를 賃金이라 하지만(勤基法 第18條) 勤勞의 代價라는 點에서 마찬가지 이다. 船員法에서는 船舶所有者가 船員에 대하여 一定한 金額으로서 定期的으로 支給하는 報酬中 基本이 되는 固定額을 俸給이라 하는데(船員法 第4條) 이는 船員法上 各種手當 등의 計算의 基礎로서 重要한 意味가 있다. 한편 勤勞基準法 第19條 第1項과 第2項에는 平均賃金과 通常賃金에 관하여 規定하고 있다. 平均賃金이라 함은 이를 算出하여야 할 事由가 發生한 날 以前 3個月間에 그 勤勞者에 대하여 支給된 賃金の 總額을 그 期間의 總日數로 除한 金額을 말하며 이는 退職金(勤基法 第28條), 休業手當(勤基法 第38條), 年次有給休暇手當(勤基法 第48條), 災害補償金(勤基法 第79條, 第80條, 第82~85條)등을 算出하는 基礎로 使用된다. 通常賃金은 解雇豫告에 갈음하는 支給(勤基法 第27條의 2第1項), 時間外·夜間 및 休日勤勞時의 割増賃金(勤基法 第46條), 年次有給休暇(勤基法 第48條)의 算出基礎가 되며 通常賃金の 算出方法은 勤勞基準法施行令 第31條에 規定되어 있다.<sup>43)</sup>

#### (2) 俸給 기타의 報酬의 決定方法

船員法 第58條에 의하면 船員의 俸給 기타의 報酬는 船員勤勞의 特殊性에 비추어 船員의 經驗, 能力 및 職務의 內容에 따라 이를 定하여야 한다고 規定하고 있다. 이는 勤勞基準法에서는 볼수 없는 特殊한 規定인데 船員勞動의 特殊性인 離家庭性, 危險性 등을 충분히 考慮함과 아울러 乘船經歷, 海技免許의 種類, 職務의 內容 및 權限과 責任등에 따라 報酬額을 決定하도록 하려는 趣旨이다.<sup>44)</sup>

#### (3) 俸給 기타의 報酬의 支給方法

① 俸給 기타의 報酬의 支給方法에 있어서 全額支給의 原則, 通貨支給의 原則, 直接支給의 原則, 一定期日의 支給原則을 船員法에서 採擇하고 있으며(船員法 第59條) 또 船員側에 一定한 事由가 있을 때에 非常支給을 認定하고 있는데(船員法 第60條) 이들은 勤勞基準法上의 原則과 같다(勤基法 第

42) 住田正二, 前掲書, pp. 32~33.

43) 金亨培, 前掲書, pp. 186~187.

59條~60條).

② 그런데 直接支給의 原則과 關聯하여 船員法에는 海上勞動의 特殊性을 考慮하여 特別한 規定을 두고 있다. 즉 船長은 海員의 俸給 기타의 報酬가 船內에서 支給될 때에는 直接 海員에게 支給하여야 하지만 不得已한 事由가 있었을 때에는 다른 職員을 거쳐서 支給하게 할 수 있으며(船員法 第61條) 船舶所有者는 船員으로부터 請求가 있을 때에는 船員에게 支給될 俸給 기타의 報酬를 그 同居의 親族 또는 船員의 收入에 의하여 生計를 維持하는 者에게 支給하여야 한다(船員法 第62條). 이는 一般社會에서 遊離한 生活共同體의 一員이 된 船員의 家族을 保護하기 위한 것이다. 勤勞基準法에서는 直接支給의 原則에 대한 例外가 認定되지 아니한다.

#### (4) 傷病中の 俸給 기타의 手當請求權

船員은 負傷 또는 疾病으로 인하여 職務에 從事하지 못하는 期間에 對하여서도, 그 負傷 또는 疾病이 船員의 故意 또는 重大한 過失에 基因한 것이 아닌 한 勤勞契約 存續中 俸給과 所定의 手當등을 請求할 수 있다(船員法 第63條). 이 때의 負傷 또는 疾病이 職務上의 것인지의 與否는 이를 묻지 아니한다.

一般的으로 勞務를 提供하지 아니한 期間에 대하여는 報酬請求權이 없으나 海上勞動의 特殊性을 감안하여 船員의 경우에는 이를 認定함으로써 그 保護를 두텁게 하고 있다.<sup>44)</sup> 勤勞基準法에서 볼수 없는 規定이다.

#### (5) 比率에 의한 報酬

船員法에서는 船員의 報酬가 比率에 의하여 支給될 경우에는 그 比率에 의하여 받는 額이 勤勞契約의 定하는 一定額에 未達할 때에도 그 報酬額은 그 一定額을 低下할 수 없다고 規定하여(船員法 第64條) 漁船, 機帆船 등에서 흔히 볼수있는 比率制에 있어서, 收益이 없는 경우에도 報酬의 一定額을 保障하고 있다. 이는 保障給이라는 點에서는 勤勞基準法 第39條(都給勤勞者)의 內容과 類似한데 勤勞基準法 第39條의 保障給은 時間給인 것을 原則으로 하고있는 點이 다르다.<sup>45)</sup>

### 3. 勤勞時間, 休日 및 定員

(1) 船員法은 船員으로 하여금 人間다운 生活을 보장하기 위하여 報酬와 함께 代表的 勤勞條件인 勤勞時間, 休일에 관한 規定을 두고 또한 勤勞時間制를 지킴에 있어서 必要한 人員數의 海員 즉 定員에 대하여 규정하고 있는데 이들 內容은 船員勤勞의 特殊性 때문에 勤勞基準法의 內容과 다른 點이 많다. 船員法의 이러한 規定은 國際勞動機構의 「船內勤勞時間과 定員에 관한 條約(1936年 第57號 條約)」의 基準을 全面的으로 採用한 것이며 그 밖에 이와 관련된 條約으로는 「賃金, 船內勤勞時間 및 定員에 관한 條約(1958年 第109號 條約)」이 있다.

#### (2) 一般的인 適用範圍와 特例

##### ① 船員法의 경우

다음 船舶에 대하여는 勤勞時間, 休日 및 定員에 관한 規定을 適用하지 아니한다.

1) 沿海區域 또는 平水區域을 그 航海區域으로 하는 總噸수 200톤 미만의 船舶으로서 國內各港間만을 航行하는 船舶 또는 海運港灣廳長이 船員勤勞委員會의 議決을 거쳐 指定한 船舶.

2) 帆船

3) 漁船

또 다음의 船員에 대하여도 마찬가지로 勤勞時間, 休日 및 定員에 관한 規定이 適用되지 아니한다.

1) 甲板部, 機關部 또는 無線部の 最上位에 있는 職員으로서 航海當直을 하지 아니하는 者.

44) 住田正二, 前掲書, p. 34.

45) Ibid. p. 36.

46) 沈泰植, 前掲書, p. 153.

2) 醫師와 調劑 또는 看護에 專門的으로 종사하는 者.

② 勤勞基準法의 경우

勤勞基準法 第49條는 同法 第4章(勤勞時間과 休息)과 第5章(女子와 少年)에서 정한 勤勞時間, 休息과 休日に 관한 諸般規定이 전혀 適用되지 아니하는 事業과 勤勞者를 定하고 있다.

(3) 勤勞時間과 休日

가. 船員法의 경우

① 航行中 및 入出港日의 勤勞時間

1) 航海當直者의 勤勞時間

총톤수 1,000톤 이상의 船舶에 乘務하는 甲板部와 無線部의 職員과 甲板部の 普通船員 및 총톤수 500톤 이상의 船舶에 乘務하는 機關部の 職員과 普通船員으로서 航海當直을 할 職務를 가진 者가 航海當直을 할 경우의 勤勞時間은 1일에 8時間 以內, 1週(7日)에 56時間 以內로 한다(船員法 第67條 1項). 1週間に 56時間으로 定한 것은 航海當直에 從事하는 者는 그의 作業의 性質上 비록 日曜日 일지라도 航行을 停止할 수 없기 때문이다.

2) 航海當直을 하지않는 者의 勤勞時間

총톤수 500톤 이상의 船舶에 乘務하는 甲板部와 機關部の 職員 또는 普通船員으로서 航海當直을 할 職務를 가지지 아니한 者의 航海中 또는 入出港日에 있어서의 勤勞時間은 1일에 8時間以內, 1週에 48時間以內로 한다(船員法 第69條). 여기서 1週에 48時間으로 한 것은 週休日を 豫定하고 있는데 意義가 있다.

3) 事務部の 普通船員의 勤勞時間

12人을 超過하는 旅客定員을 가진 船舶에 乘務하는 事務部の 普通船員은 航行中 1일에 대하여 적어도 12時間 이를 休息시켜야 하며, 또한 休息時間에는 8時間의 연속한 休息時間이 包含되어야 한다(船員法 第71條). 旅客船 以外の 船舶에 乘務하는 事務部の 普通船員의 경우에는 航行中 및 入出港日에 있어서의 勤勞時間은 1일에 8時間以內로 한다. 다만 船長은 必要하다고 認定할 때에는 1일에 대하여 2時間이내로 이를 延長할 수 있다(船員法 第72條).

② 碇泊中の 勤勞時間

甲板部 機關部와 無線部의 職員과 甲板部와 機關部の 普通船員의 경우에는 法第68條 단서의 규정에 의하여 特別히 碇泊中の 航海當直을 하는 때를 除外 하고는 1일에 8時間以內, 1週間に 48時間以內로 한다(船員法 第70條). 事務部 普通船員의 碇泊中에 있어서의 勤勞時間은 團體協約에 特別한 規定이 있는 경우를 除外하고는 1일에 8時間 以內로 한다(船員法 第73條). 碇泊中에는 航海當直을 시켜서는 아니된다. 이는 船舶이 碇泊中에는 航海中인 때와는 달라 船舶의 安全을 위하여 必要한 사람만이 勤勞하고 그 밖의 人員은 休養을 시킬 必要가 있기 때문이다. 다만 入港後 12時間以內 또는 出港豫定時間前 12時間以內일 때와 船舶의 安全을 도모하기 위하여 必要하다고 認定할 때에는 航海當直을 시킬 수 있다(船員法 第68條).

③ 休日

船舶所有者는 碇泊中(入出港日을 除外한) 甲板部, 機關部와 無線部의 職員과 甲板部와 機關部の 普通船員에게 1週間に 적어도 1日의 休日を 주어야 한다. 그러나 船長은 부득이한 事由가 있을 때에는 休일에 있어서도 甲板部, 機關部 및 無線部の 海員을 必要한 作業에 從事시킬 수 있다. 다만 그로인하여 1週間に 48時間 以內의 勤勞時間의 制限을 초과하여서는 아니된다(船員法 第70條 2項, 3項).

④ 勤勞時間의 延長

船長은 위 ①의 航海當直의 規定에 불구하고 다음과 같이 勤勞時間을 延長할 수 있다,

1) 甲板部 또는 無線部の 職員이 航海當直을 하는 경우에 있어서의 勤勞時間에 대하여는 1日에 1時間 以內.

2) 船長이 特別한 必要에 의하여 甲板部 또는 無線部の 職員의 航海當直의 人員數를 增加할 경우에 있어서 增加된 者의 勤勞時間에 대하여는 1日에 4時間 以內.

3) 機關部の 普通船員이 航海當直에 從事하는 경우에 있어서의 勤勞時間에 대하여는 航海當直의 通常交代등을 위하여 必要한 時間.

#### ⑤ 時間外勤勞와 時間外手當

船長은 臨時的 必要가 있을 때에는 航海中이던 碇泊中이던 不問하고 그 船員의 職務의 種類, 船舶의 噸수 等에 따라 各各 法定된 勤勞時間의 制限을 초과하여 作業에 종사시킬 수 있고 혹은 事務部 普通船員의 休息時間을 短縮하거나 休息時間을 連續시키지 아니할 수 있다. 그리고 이 때에 船舶所有者는 通常勤勞時間의 報酬의 100分의 50을 加算한 時間外手當을 支給하여야 한다(船員法 第74條).

#### ⑥ 勤勞時間에 包含되지 아니하는 作業

한편 船員法 第75條에서는 船舶의 正午位置測定을 위하여 必要한 作業등 5個項의 作業에 關하여 海員이 船長의 命令에 의하여 이에 從事하는 경우에는 그 勤勞時間은 上述한 勤勞時間의 制限속에 포함되지 아니한다고 규정하고 있다.

#### 나. 勤勞基準法의 경우

##### ① 8時間勤勞의 原則과 그 例外

勤勞時間은 休息時間을 除하고 1日에 8時間, 1週日에 48時間을 基準으로 한다(勤勞法 第42條1項 本文). 그러나 여기에 대한 例外로서 勤勞基準法上 다음과 같은 여러가지 경우가 認定되고 있다.

1) 當事者間의 合意에 의하여 1週日에 60時間의 限度로 勤勞할 수 있다(勤勞法 第42條1項 단서).

2) 特別한 事情이 있을 때에는 勞動廳長의 許可를 얻어 勤勞時間을 延長할 수 있다(勤勞法 第42條2項 本文).

3) 一定한 事業으로서 公益 또는 國防上 特別히 必要한 때에 使用者가 勞動廳長의 承認을 얻어 勤勞時間을 變更할 수 있는 경우가 있다(勤勞法 第47條의2).

② 有害危險作業에 있어서의 基準勤勞時間과 그의 例外에 關한 特別이 있다(勤勞法 第42條).

③ 女子와 少年의 勤勞時間에 대하여 상세한 規定을 두고 있다(勤勞法 第55條~57條).

④ 使用者는 延長時間勤勞와 夜間勤勞(下午 10時부터 上午 6時까지 사이의 勤勞) 또는 休日勤勞에 대하여 通常賃金의 100分의 50以上을 加算하여 支給해야 한다(勤勞法 第46條).

⑤ 使用者에 대하여 1週日에 平均 1回以上의 有給休暇를, 그리고 勤勞時間 4時間인 경우에는는 30分以上, 8時間인 경우에는는 1時間以上의 休息時間을 勤勞時間 途中에 주어야 한다(勤勞法 第46條).

#### (4) 定 員

船舶所有者는 法令이 정하는 경우를 除外하고 勤勞時間制의 이행에 必要한 船員의 定員을 정하여 그 人員數의 海員을 乘務시켜야 하며 航海中에 缺員이 생겼을 때에는 즉시 그 缺員을 補充하여야 한다(船員法 第76條). 여기의 定員은 職員 및 普通船員을 망라한 全體의 定員이며 職員에 關하여는 船舶職員法에 最少限度의 乘務員을 규정하고 있다. 한편 船員法은 甲板部の 普通船員의 定員에 關하여 具體的인 規定을 두고 있다(船員法 第77條).

여기의 定員에 關한 規定은 船舶共同體의 特性에 基因한 것이며 勤勞基準法에는 없는 規定이다.

#### 4. 有給休暇

有給休暇制은 一定한 要件을 갖춘 勤勞者가 一定한 期間 勤勞에 종사하지 아니하는 동안에도 俸給 기타의 報酬를 支給하여 勤勞者로 하여금 休養을 취하게 하고 그 生活을 保障하는 制度이다.

##### (1) 船員法의 경우

우리나라는 國際勞動機構의 「船員의 有給休暇에 관한 條約(1949年 第91號 條約)」의 趣旨를 모두 採擇하고 있다.<sup>47)</sup> 有給休暇를 附與하기 위한 要件을 보면 船舶所有者는 船員이 同一船舶에서 1年間 連續하여 勤務에 從事하였을 때에는 그 1年の 經過後 1年以內에 그 船員에게 有給休暇를 賦與해야 하는데 이 때에 船員이 同一所有者에 속하는 다른 船舶에 轉船하였을 때에는 그 轉船前後의 勤務는 同一船舶에 있어서 從事한 것으로 본다. 또 船舶에 있어서의 勤務가 中斷된 경우에 그 中斷의 事由가 船員의 故意 또는 過失로 인한것이 아니고 또 그 中斷期間의 合計가 6週間을 超過하지 아니한 때에는 그 中斷前後의 勤務는 連續하여 從事한 것으로 본다(船員法 第81條).

有給休暇의 日數는 連續한 勤務 1年에 대하여 25日로 하며 連續한 勤務 3月을 增加할 때마다 2日을 加한다. 그러나 沿海區域 또는 平水區域을 그 航行區域으로 하는 船舶으로서 國內 各港間만을 航海하는 것에 乘務하는 船員의 有給休暇의 日數는 連續한 勤務 1年에 대하여 12日로 하며 連續한 勤務 3月을 增加할 때마다 2日을 加한다(船員法 82條). 그런데 여기서 「연속한 근무 3月을 增加할 때마다 2日을 加한다」 함은 超過勤務期間에 해당되는 基本休暇日數 外에 2日을 各各 累進計算한다는 뜻을 留意해야 한다(船員法施行令 第27條). 한편 船舶所有者가 船員에게 支給해야 하는 有給休暇中의 報酬는 俸給과 臨時로 支給되는 賞與 기타 이에 準하는 報酬를 除外한 手當 및 食費이다(船員法 第85條).

#### (2) 勤勞基準法의 경우

勤勞基準法의 有給休暇는 月次有給休暇와 年次有給休暇로 區分되어 있다.

##### ① 月次有給休暇

使用者는 1月에 대하여 1日의 有給休暇를 주어야 한다(勤基法 第47條). 이는 우리나라 特有의 制度로서 外國에서는 그 類例를 찾아볼 수 없다.<sup>48)</sup>

##### ② 年次有給休暇

使用者는 1年間 皆勤한 勤勞者에 대하여는 8日, 9割 以上 出勤한 勤勞者에 대하여는 3日의 有給休暇를 주어야 한다. 이 때에 勤勞者가 業務上의 負傷 또는 疾病으로 休業한 期間과 産前 産後의 女子가 法 第60條의 規定에 의하여 休業한 期間은 出勤한 것으로 본다. 한편 1年을 超過하는 繼續勤勞年數 1年에 대하여 1日씩의 休暇가 加算된다. 그러나 휴가총일수가 20日을 초과 하는 경우에는 그 초과하는 일수에 대하여는 通常賃金を 支給하고 有給休暇를 주지 않을 수 있다(勤基法 第48條).

#### 5. 食料와 衛生(安全과 保健)

##### (1) 船員法

海上勤勞의 特殊性으로 말미암아 乘船中인 船員의 健康을 維持하려면 일정한 榮養價있는 食料를 支給함과 아울러 船員의 衛生管理를 충분히 행할 必要가 있다. 그리하여 船員法에 의하면 船舶所有者는 船員의 乘務中 交通部令이 定하는 食料品을 現物로 供給하여야 하며(船員法 第87條1項) 海運官廳이 指定하는 醫師가 船內勤務에 適當하다는 것을 證明한 健康證明書を 가지지 아니한 者는 原則的으로 船內에 乘務시킬 수 없도록 하였고(船員法 第88條1項 本文) 現在 實行되지는 못하고 있지만 所定の 船舶에는 醫師를 乘務시키도록 規定하고 있다(船員法 第89條). 또 一定한 船舶에는 海運官廳이 定하는 醫藥 기타의 衛生用品과 醫療書를 비치 하도록하는 한편 船員中에서 衛生管理者를 指定하도록 하였다(船員法 第90條).

##### (2) 勤勞基準法

勤勞基準法에서는 安全과 保健에 관한 第6章에 10個의 條文을 두고 있지만 그중에서 위 船員法의 規定內容과 比較될 수 있는 것은 保健에 관련된 두 세개의 規定인데 病者의 就業禁止를 規定한 第

47) 李俊秀, 前掲書, p. 188.

48) 金亨培, 前掲書, p. 202.

71條와 一定한 事業에 保健管理者를 두도록 規定한 第72條 등이 그것이다.

## 6. 少年과 女子

### (1) 船員法

① 未成年者의 能力, 未成年者가 船員이 되려고 할때에는 法定代理人의 同意가 있어야 한다. 그러나 일단 同意를 얻은 者는 乘船契約에 관하여 成年者와 同一한 能力을 가진다(船員法 第91條).

② 女子船員의 使用禁止, 船舶所有者는 女子를 船員으로 使用하지 못한다. 다만 同一한 家族만을 使用하는 船舶에있어서는 例外的으로 女子船員이 認定된다(船員法 第92條1項). 이와같이 女子船員을 明文으로 禁止한 立法例는 찾아보기 어려운 保守的인 規定이다.

③ 最低年令과 年少船員의 使用制限.

船舶所有者는 15세未滿인 者를 船員으로 使用하지 못한다. 그러나 이 때에도 同一한 家族만을 使用하는 船舶에 대하여는 例外가 認定된다(船員法 第92條1項). 18세未滿인 者를 船員으로 使用하고자 할 때에는 그의 船員手帖에 海運官廳의 認證을 얻어야 한다(船員法 第92條3項). 한편 18세미만인 者를 石炭의 運搬作業에 從事하게 하거나 火夫로 使用하지 못한다(船員法 第92條2項).

④ 夜間作業의 禁止

船舶所有者는 原則的으로 18세미만의 船員을 下午 8時부터 上午 5時까지의 사이의 作業에 종사시키지 못하며 또한 休日勤務에 종사시키지 못한다. 그러나 海運官廳의 認可를 얻은 경우와 약간의 例外的인 경우가 法定되어 있으며 또 同一한 家族만을 使用하는 船舶에도 例外가 認定된다(船員法 第93條).

### (2) 勤勞基準法

① 女子, 船員法과는 달리 女子勤勞者가 認定되므로 그의 保護를 위한 各種 規定을 두고 있다(勤基法 第51條, 第56條~62條).

② 最低年令과 年少者의 使用制限, 13세 미만자는 勤勞者로 使用하지 못한다. 다만 勞動廳長의 就職認許證을 所持한 者는 例外로 한다(勤基法 第50條1項). 使用者는 年少者證明書를 事業場에 비치해야 하고(勤基法 第52條) 18세미만자는 道德上 또는 保健上 有害危險한 事業에 使用하지 못하며(勤基法 第51條) 坑內勞動이 禁止된다(勤基法 第58條). 또 原則的으로 13세 以上 16세 미만者의 勤勞時間은 1日에 7時間, 1週에 42時間을 초과하지 못한다(勤基法 第55條).

③ 夜業禁止, 18세미만者는 下午 10時부터 上午 6時까지의 사이에 勤勞시키지 못하며 또 休日勤務에 종사시키지 못한다. 그러나 勞動廳長의 許可를 얻었을 때에는 例外로 한다(勤基法 第56條).

## 7. 災害補償

災害補償制度는 一般的으로 勤勞者가 業務上(職務上) 負傷, 罹病, 行方不明 또는 死亡하였을 경우에 그러한 災害에 대한 使用者의 故意 또는 過失이 없을 경우에도(無過失責任) 使用者에게 一定한 補償責任을 認定하여 勤勞者 또는 그 遺族을 保護하는 制度이다. 一般勤勞者의 災害補償에 관해서는 勤勞基準法과 産業災害補償保險法이, 船員의 災害補償에 관해서는 船員法과 船員保險法이 각각 規定하고 있다.

### (1) 船員法上的 內容

① 療養補償, 船員이 職務上 負傷을 입었거나 또는 疾病에 걸렸을 때에는 그 負傷 疾病이 治癒될 때까지, 그리고 故意나 重過失없이 職務外에서 負傷 또는 疾病에 걸렸을 때에는 3月の 범위내에서 船舶所有者는 그 費用으로 療養을 시키거나 그에 必要한 費用을 支給해야 한다(船員法 第49條).

② 傷病手當, 船員이 職務上 負傷을 입었거나 疾病에 걸렸을 때에는 船舶所有者는 2月の 범위내에서 그 負傷 또는 疾病이 치유될 때까지 每月 1回 月俸給額에 相當하는 額의 傷病手當을 支給하며, 2月이 경과한 후에는 치유될 때까지 月俸給額의 100分の 60에 相當하는 額의 傷病手當을 支給해야

한다(船員法 第96條).

③ 障害手當. 船員의 職務上의 負傷 또는 疾病이 治癒된 경우에도 船員의 身體에 障害가 있을 때에는 船舶所有者는 치유된後 즉시 障害의 程度에 따른 所定의 障害手當을 支給해야 한다(船員法 第97條).

④ 遺族手當. 船員이 職務上 死亡한때, 또는 職務上의 負傷이나 疾病으로 인하여 死亡한 때에는 遺族에게 月俸給額의 36月分에 相當하는 額의 遺族手當을 支給해야 한다. 故意 또는 重過失없이 乘船中 死亡한 때에도 마찬가지이다(船員法 第98條).

⑤ 葬祭費. 船員이 職務上 死亡한 때 또는 職務上의 負傷이나 疾病으로 인하여 死亡한 때에는 月俸給額의 3月 分에 해당하는 額의 葬祭費를 支給해야 한다(船員法 第99條).

⑥ 行方不明手當. 船員이 海上에서 行方不明되었을 때에는 3月の 범위내에서 每月 1回 被扶養者에게 月俸給額에 相當하는 行方不明手當을 支給해야 한다(船員法 第99條의2).

⑦ 所持品 流失補償. 船員이 乘船勤務中 海難事故로 인하여 所持品을 流失 하였을 때에는 船舶所持者는 그에 相當한 額을 補償해야 한다(船員法 第99條의3).

#### (2) 勤勞基準法上의 內容과의 比較

船員法上의 災害補償의 內容에 해당하는 것으로 勤勞基準法에서도 療養補償(勤基法 第78條), 休業補償(同法 第79條), 障害補償(同法 第80條), 遺族補償(同法 第82條) 및 葬死費(同法 第83條)의 規定을 두고 있다. 이들을 船員法의 內容과 比較하면

① 療養補償에 있어서 船員法과 같은 職務外의 負傷, 疾病에 관한 補償規定이 없으며 一時補償에 관한 規定을 두고 있다(勤基法 第84條). ② 船員法上 傷病手當과 比較된 休業補償의 額은 療養中 平均賃金의 100分의 60이다. ③ 遺族補償에 있어서의 補償金이 平均賃金의 千日分이다. ④ 行方不明手當과 所持品流失補償은 性質上 船員法에서만 認定되고 있다.

### [4] 乘船契約 또는 勤勞關係의 終了

#### 1. 船員法

##### (1) 乘船契約의 終了

乘船契約은 契約期間의 滿了, 船員의 死亡으로 인하여 當然히 終了한다. 船員法은 乘船契約의 性質上 當事者의 意思表示가 없이도 法律의 규정에 의하여 當然히 終了하는 경우를 定하는 同時에 當事者의 意思表示로 乘船契約을 解除할 수 있는 경우를 限定하는 한편 乘船契約이 延長되는 경우에 관하여 規定하고 있다.

① 法律上 當然한 終了. 乘船契約은 船舶이 沈沒 또는 滅失하였거나 1月間 存否不明으로 滅失推定되었을 때와 相續등 包括承繼의 경우를 除外하고 船舶所有者의 變更이 있을 때에는 原則적으로 終了한다(船員法 第45條1項, 2項 및 第49條1項).

② 乘船契約의 解除. 乘船契約은 이른바 繼續的 契約關係이므로<sup>49)</sup> 一方當事者의 意思表示에 의하여 그 契約關係를 將來에 向하여 消滅시킬 수 있는데 이를「解除」라 한다. 따라서 乘船契約에 期間의 定함이 없는 경우는 勿論이고 期間의 定함이 있는 경우에도 法에 規定된 解除事由에 해당하면 當事者는 즉시 解除할 수 있다. 그리고 船舶所有側의 解除事由에 관하여는 船員法 第46條에, 船員側의 解除事由에 관하여는 同法第47條에 각각 規定되어 있다. 그런데 船員法의 乘船契約의 解除에 관한 規定은 船員의 保護와 船舶의 安全運航의 確保라는 두가지 目的을 達成코자하는 것이므로 船員法의 解除事由는 限定的 列擧라고 보아야 할 것이며<sup>50)</sup> 民法에 대한 特則으로 풀이해야 한다. 따라

49) 郭潤直, 債權各論(上), 서울, 法文社, 1967. pp. 46~50.

50) 住田正二, 前掲書, p. 180.

서 民法 第661條本文과 같은 不得已한 事由만에 의한 解除는 認定되지 아니한다. 한편 期間의 定함이 없는 乘船契約은 當事者의 한쪽이 24時間 以上の 期間을 정하여 書面으로 解除의 要請을 하였을 때에는 그 期間이 滿了한 때에 終了한다(船員法 第48條).

③ 乘船契約의 延長. 위에서 살펴본 바와 같이 乘船契約이 終了하는 경우에도 海上勤勞의 特殊性에 비추어 乘船契約이 延長되는 경우가 있는데 人命, 船舶 또는 積荷物의 應急救助作業을 위하여 必要한 경우를 규정한 第45條2項과 船內作業上 또는 船員補充上 不得已한 경우를 규정한 第50條가 여기에 해당한다.

## (2) 乘船契約終了後의 船員의 保護

乘船契約의 終了에 의하여 船員은 豫備員制度가 없는 경우에는 失職하게 되고 豫備員制度가 있는 경우에는 豫備員으로 된다. 따라서 船員法은 社會政策의인 配慮에서 乘船契約의 終了原因이 船員의 責任으로 돌릴수 없는 事由인 경우에 특히 船員의 保護規定을 두고 있다.

① 失業手當. 船舶所有者는 船舶이 沈沒, 滅失 또는 運航에 전디지 못하게 됨으로써 乘船契約이 終了한 때에는 2月の 範圍內에서 船員의 失業期間中 每月 1回 그 失業日數에 따라 俸給에 相當한 額의 失業手當을 支給해야 한다(船員法 第51條).

② 退職手當. 第52條, 1項 各號의 1에 해당하는 事由가 있어 退職할 때에 船舶所有者는 繼續勤勞年數 1年미만인 船員에게는 20日分의, 1年以上인 船員에게는 年當 30日分의 俸給額에 相當한 額의 退職手當을 支給해야 한다. 이때에 6月 未滿은 半年으로, 6月 以上은 이를 1年으로 본다(船員法 第52條).

③ 送還과 送還手當. 船舶所有者는 船員이 居住地 또는 雇傭契約當時의 場所以外에서 乘船契約이 終了된 때에는 船舶所有者의 費用으로 雇傭港 또는 船員이 希望하는 곳까지 그 船員을 送還하여야 하며 送還에 要하는 日數에 따라 俸給額에 相當한 額의 送還手當을 支給해야 한다(船員法 第53條1項本文, 第55條1項本文).

④ 勤務成績證明書. 海員은 船長에 대하여 勤務成績에 관한 證明書를 請求할 수 있다(船員法 第57條).

## 2. 勤勞基準法

使用者와 勤勞者가 對等한 立場에서 自由로운 意思表示에 의하여 法律關係를 成立시키고 혹은 消滅시킨다는 市民法的 立場과는 달리 勤勞基準法은 勤勞의 機會를 保護하기 위하여 解雇를 制限하는 한편 勤勞關係 終了時의 勤勞者 保護規定을 두고 있다.

### (1) 解雇등의 自由에 대한 制限

① 解雇 等の 正當한 理由. 使用者는 勤勞者에 대하여 正當한 理由없이 解雇, 休職, 停職, 轉職, 減俸 기타 懲罰을 하지 못한다(勤基法 第27條1項). 그러나 船員法 第46條와 같은 解雇事由의 列舉가 없으므로 여기의 「正當한 事由」는 社會通念上 解雇를 正當視할 만한 相當한 事由로 해석해야 하며<sup>51)</sup> 就業規則이나 團體協約에 이에 관한 基準을 定立할 수 있을것이다.<sup>52)</sup>

② 解雇時의 制限. 使用者는 正當한 理由가 있어도 勤勞者가 業務上負傷 또는 疾病을 위한 休業期間과 그후 30日間, 또는 産前産後의 女子의 法定休業期間과 그후의 30日間은 原則적으로 解雇가 禁止된다(勤勞法 第27條2項 本文).

③ 解雇의 豫告. 使用者가 勤勞者를 解雇하고자 할 때에는 原則上 적어도 30日前에 豫告를 하거나 또는 30日分 이상의 通常賃金を 支給해야 한다(勤基法 第27條의 2).

### (2) 勤勞契約終了時의 保護

51) 沈泰植, 勞働法概論, 서울, 法文社, 1976. p. 327.

52) 金亨培, 前掲書, p. 234.



① 退職金制度. 使用者는 繼續勤勞年數 1년에 대하여 30日分 以上の 平均賃金を 退職金으로 退職勤勞者에게 支給할 수 있는 制度를 마련해야 한다. 但 勤勞年數 1年未滿인 경우에는 例外로 한다 (勤基法 第28條).

② 그 밖에 使用者는 金品清算(勤基法 第30條)과 使用證明書의 交付義務(勤基法 第31條)가 있으며 法第23條3項의 경우에는 勤勞者에게 歸郷旅費를 支給해야 한다.

### [5] 監 督

여기에서는 一般勤勞者에 대한 勤勞監督業務가 勞動廳인데 대하여 船員勞動의 監督機關은 海運官廳(船員法 第113條)이라는 것이 우선 다르다. 勤勞基準法에서는 第11章(勤勞監督官)에 勤勞監督官의 權限과 義務에 관하여서만 規定하는데 比하여 船員法 第12章에는 보다 廣範한 監督關係 規定을 두고 있다. 即 船員勤勞監督官의 權限과 義務에 관한 規定(船員法 第114條~116條) 이외에 海運官廳의 行政處分權(船員法 第109條), 紛爭의 周旋權(船員法 第111條)과 施設 및 補助에 관한 規定(船員法 第110條)이 바로 그것이며 特別勞動委員會인 船員勞動委員會의 職務와 權限에 관해서도 規定을 두고 있다(船員法 第120條).

## 第 3 節 兩法에 각각 固有한 規定內容

### [1] 船員法

船員法の 두가지 目的中的 하나인 「船員의 職務와 紀律을 確立함으로써 船內的 秩序를 維持」하기 위하여<sup>53)</sup> 船員法에서는 第2章에서 船長의 「職務와 權限」을, 그리고 第3章에서 「紀律」에 관하여 規定하고 있는데 그 骨子は 다음과 같다. 즉 船長의 權限으로서는 指揮命令權(船員法 第7條), 懲戒權(同法 第22條), 強制措置權(同法 第25條2項, 26條, 27條1項), 行政官廳에 대한 援助의 請求權(同法 第27條), 船內死亡者에 대한 水葬權(同法 第15條) 등이 있으며 義務로서는 出航前의 檢査義務(同法 第8條), 航海의 成就義務(同法 第9條), 在船義務(同法 第11條), 甲板上的 指揮義務(同法 第10條), 船舶危險時의 措置(同法 第12條), 船舶衝突時의 措置(同法 第13條), 遭難船舶등의 救助義務(同法 第14條), 船內非常訓練(同法 第14條의 2), 船內遺留品의 措置(同法 第16條), 在外國民의 送還義務(同法 第17條), 船舶書類의 備置義務(同法 第18條), 航行에 관한 報告義務(同法 第19條) 등이 있다.

한편 紀律에 관한 內容은 海員의 義務(同法 第24條 및 第25條 1項), 懲戒의 內容과 節次에 관한 規定(同法 第23條, 24條)과 爭議行爲의 制限 및 強制下船에 관한 規定(同法 第28條) 등이다.

이와같은 船長의 職務와 權限에 관한 規定 및 船內紀律에 관한 規定의 性格을 어떻게 理解하느냐에 관하여는 論議가 있을 수 있다.<sup>54)</sup> 그러나 爭議行爲의 制限에 관한 第28條1項의 規定을 除外하고는 이들 規定을 直接 船員의 勤勞保護를 위한 勞動法規의 性格을 가지고 있다고 말할 수는 없다. 各 條文에 따라서 多少 性格上의 差異는 있지만 人命, 船舶, 積荷등 船舶共同體의 安全을 確保하기 위한 公益的인 規定이라고 보아야 한다. 이밖에도 船員法에 固有한 主要한 規定으로서 船員法 第56條와 第56條의 2의 船員手帖에 관한 規定이 있음을 지적하여 둔다.

### [2] 勤勞基準法

한편 勤勞基準法에도 船員法에서는 찾아 볼 수 없는 固有의 規定이 있는데 第7章 技能習得, 第10章 寄宿舍 및 第6章의 安全과 保健 가운데서 安全에 관한 規定등이 그것이다. 船員法에 이러한

53) 船員法 第1條.

54) 住田正二, 前掲書, pp. 5~13.

規定을 두지 아니한 것은 그러한 必要性이 없기 때문이다.

### 第 3 章 結 論

以上에서 船舶共同體의 安全과 船員勤勞의 保護라는 두가지 目的을 追求하는, 그러면서도 後者에 보다 큰 比重을 두고 있는 船員法의 主要部分을 모두 考察하였다. 그리하여 船員法中의 船員勤勞保護規定部分은 本質적으로 勞動法規이고 海上勤勞의 特殊性이 반영된 勤勞基準法의 特別法的 規定들임을 밝혔다. 때문에 여기서는 市民法的 原理가 크게 修正되고 있음을 보았다. 또 여러가지 理由로 보아 職業安定法에 대한 特別法으로서 船員職業安定法의 制定必要性을 지적하는 한편 다른 海事法規와의 關係에 있어서는 특히 앞으로 實施될 船員保險法과 船員法의 密接한 關係를 一瞥하였다. 그러면 이미 緒論에서 밝힌바와 같이 이 글의 核心的 部分인 船員法과 勤勞基準法의 比較의 結果로 抽出된 勤勞基準法에 대한 船員法의 特殊한 規定內容을 다음에 要約列舉하고자 한다.

#### [1] 勤勞契約의 成立과 關連하여

1. 船員勤勞의 特殊性의 表現으로서 勤勞關係가 主로 乘船契約을 中心으로 이루어지므로 乘船契約關係의 많은 規定이 있으며 또 이와 關連하여 豫備員制度가 規定되어 있다.
2. 私人間의 契約에 國家가 關여하는 乘船契約의 公認制度가 있다.
3. 船員勤勞의 實情을 고려하여 乘船契約期間의 制限이 없다(勤勞基準法에서는 1年以下).
4. 船舶所有者의 船員에 대한 債權과 俸給支給의 債務와의 相計를 海上勤勞의 特性을 고려하여 一定한 범위에서 許容하고 있다.

#### [2] 勤勞條件保護의 內容에 있어서

1. 報酬決定에 있어서 船員勤勞의 特殊性을 감안하도록 明文化하고 있다.
2. 報酬支給方法에 있어서 直接支給의 原則에 例外를 認定하여 船員外에 그 同居의 親族등에게도 支給할 수 있도록 明文으로 規定하고 있다.
3. 船員은 故意 또는 重大한 過失에 基因하지 않은 負傷 또는 疾病으로 勤務에 從事하지 못하는 期間에 대하여도 勤勞契約의 存續中 俸給과 所定の 手當을 請求할 수 있도록 하고 있다.
4. 航海當直을 할 職務를 가진 船員의 航海中의 勤勞時間을 適當 58時間으로 하고, 船舶의 安全運航上 勤勞時間에 包含되지 아니하는 作業을 法定하고 있다.
5. 定員에 關한 規定을 두고 있다.
6. 有給休暇의 日數가 一般勤勞者 보다 長期間이고 休暇中에 俸給과 所定の 手當이외에 食費를 支給한다.
7. 乘務中인 船員에게 食料를 支給하며 一定한 船舶에 醫師를 乘務시키고 衛生用品과 醫療書를 備置하도록 하는 規定을 두고 있다.
8. 女子勤勞者인 女子船員의 使用이 禁止되고 있다.
9. 海上勤勞의 性格上 未成年者가 船員이 되는데는 法定代理人의 同意를 얻도록 하고 있다.
10. 船員의 最低年齡을 15歲(勤勞基準法上 勤勞者의 경우는 13歲)로 하고 18歲 未滿者의 夜間作業時間을 短縮하고 있다.
11. 療養補償에 있어서 傷病이 치유될 때까지 療養을 실시하고 職務外의 負傷과 疾病에 대하여도 所定の 療養을 시키도록 規定하고 있다.

12. 行方不明手當과 所持品流失補償이 認定된다.

[3] 勤勞關係의 終了에 있어서

1. 船員保護와 船舶運航의 安全確保의 見地에서 船舶所有者와 船員側에서 하는 乘船契約 解除의 事由를 各自 法定하고 있다.

2. 船舶所有者의 變更이 있는 경우에 新所有者와 船員과의 사이에 從前과 同一한 條件의 雇傭이 있는 것으로 본다는 規定을 두고 있다.

3. 乘船契約終了後의 船員保護를 위하여 失業手當, 退職手當, 送還과 送還手當 등의 制度를 두고 있다.

[4] 監督에 있어서

1. 船員勤勞監督官에 관한 規定 以外에 海運官廳의 監督權과 船員勞動委員會의 職務와 權限에 관한 規定을 두고 있다.

[5] 그 밖에 特히 船員의 爭議行爲의 制限에 관한 規定을 두고 있으며, 罰則에 있어서 罰金刑의 罰金額이 勤勞基準法에서는 最高 1,500만원 以下 까지인데 船員法에서는 20만원 以下에 不過하므로 法規遵守의 實效를 거두기 위하여 船員法上の 罰金額을 現實化할 必要가 있음을 지적하여 둔다.

### 參 考 文 獻

1. 沈泰植, 逐條勤勞基準法解說, 서울, 法文社, 1976.
2. 沈泰植, 勞動法概論, 서울, 法文社, 1975.
3. 金亨培, 全訂版勞動法, 서울, 博英社, 1976.
4. 金致善, 勞動法總論, 서울, 博英社, 1975.
5. 金致善, 勞動法各論, 서울, 博英社, 197.
6. 吳貞根, 勞動法, 서울, 三耕出版社, 1969.
7. 郭潤直, 債權各論(上), 서울, 法文社, 1967.
8. 郭潤直, 債權各論(下), 서울, 法文社, 1971.
9. 徐煥珪, 全訂商法講義(下卷), 서울, 法文社, 1972.
10. 李榮郁, 新海商法, 서울, 法文社, 1975.
11. 裴炳泰, 註釋海商法, 서울, 韓國司法行政學會, 1977.
12. 國會圖書館立法調查局, I. L. O. 條約集(上下卷), 1965~1966.
13. 久保敬治, 三版勞動法, 京都, ミネルブア書店, 1976.
14. 田中誠二, 海商法詳論, 東京, 勁草書房, 1970.
15. 石井照久, 海商法, 東京, 有斐閣, 1968.
16. 住田正二, 船員法の研究, 東京, 成山堂, 1973.
17. 野村一彦, 船員法概說, 東京, 成山堂, 1957.
18. 笹木弘, 船員政策と海運組合, 東京, 成山堂, 1962.
19. 土井智喜, 海上勞動講座, 東京, 成山堂, 1967.
20. Porges, W., Temperley's Merchant Shipping Acts(British Shipping Laws Vol. 11), London, 1963.
21. Clarke, W. V. J., Cole's Merchant Shipping Acts, Glasgow, 1960.

