



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

법학석사 학위논문

선내 안전·보건 및 사고예방 기준에 관한 입법론적 연구

De Lege Frenda for the Standards of the Health, Safety and
Accident Prevention on board Ships



2018 년 8 월

한국해양대학교 대학원

해양정책학과

김 기 선

본 논문을 김기선의 법학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 지 상 원



위 원 홍 성 화



위 원 전 영 우



2018년 6월

한국해양대학교 대학원

목 차

표 목차	v
Abstract	vi
 제1장 서 론	
제1절 연구의 배경과 목적	1
제2절 연구의 범위와 구성	2
 제2장 선내 안전·보건관련 현황 및 문제점	
제1절 산업재해현황	4
I. 일반 산업재해 현황	4
II. 선원 재해 현황	5
III. 시사점	7
제2절 선내 안전·보건관련 문제점	8
I. 선내 안전·보건관련 해사노동협약 수용 현황	9
II. 선내 안전·보건관련 해사노동협약 집행 현황	10
III. 시사점	15
 제3장 안전배려의무와 관련한 법제 검토	
제1절 안전배려의무의 개념과 성질	16
I. 안전배려의무의 개념	16
II. 안전배려의무의 법적 성질	19
III. 안전배려의무의 내용	23
제2절 안전배려의무 관련 법제 검토	25
I. 산업안전보건법상의 안전배려의무	25
II. 선원법상의 안전배려의무	28
III. 안전배려의무 위반시 제재 규정	32
IV. 시사점	34

제3절 안전배려의무의 이행 주체	37
I. 일반적인 안전배려의무의 이행 주체	37
II. 선내 안전·보건관련 안전배려의무의 이행 주체	40
III. 시사점	43

제4장 선내 안전·보건 관련 국제협약과 입법례

제1절 국제협약과 관련 지침서	45
I. 선내 안전·보건관련 해사노동협약 요구사항	45
II. 선내 안전·보건관련 ILO 지침서	48
III. 시사점	53
제2절 선내 안전·보건제도관련 외국의 이행 사례	54
I. 영국	54
II. 일본	57
III. 노르웨이	61
IV. 제언	63

제5장 선내 안전·보건 및 사고예방 기준

제1절 선내안전보건기준의 개요	65
I. 선내안전보건기준의 개념	65
II. 선내안전보건기준의 역할	65
제2절 선내안전보건기준 제시	66
I. 총칙	66
II. 안전기준 및 보건위생	67
III. 작업환경 및 장비	68
IV. 선내 안전·보건 담당자 및 역할	70
V. 기계진동 및 소음에 대한 보호와 작업제한	71

제6장 결론	73
감사의 글	76
참고문헌	77
선내 안전·보건 및 사고예방 기준(안)	79



표 목차

〈표 1〉 2016년 산업재해 현황	4
〈표 2〉 최근 7년간 일반 산업재해 현황	5
〈표 3〉 2016년 선원 재해 현황	6
〈표 4〉 최근 6년간 선원 재해 현황	7
〈표 5〉 산업안전보건기준의 구성	28
〈표 6〉 2006 해사노동협약의 산업 안전 및 보건 규정 이행을 위한 지침서 구성	49
〈표 7〉 해상 및 항구에서의 사고방지 규약의 구성	51
〈표 8〉 일본 선원노동안전위생규칙의 구성	57
〈표 9〉 일본 선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률의 구성	59
〈표 10〉 선내근로자의 근로환경, 건강 및 안전에 관한 규정 제8호의 구성	61

선내 안전·보건 및 사고예방 기준에 관한 입법론적 연구

김 기 선

해양정책학과

한국해양대학교 대학원

초 록

한국선원통계연보에 따르면 2016년 기준 선원의 직무상 재해율 6.02%는 고용노동부에서 발행한 2016년 산업재해 현황분석에 따른 육상노동자 평균재해율 0.49%보다 12.3배 높은 것으로 나타나 선내 안전·보건과 관련한 사고율이 심각한 수준이다.

2006년 해사노동협약에는 규정 제4.3조, 제3.1조 및 제1.1조에 선원의 재해와 관련하여 선내 안전·보건관련 규정을 두고 회원국에서 이행하도록 하고 있으며, 우리나라 선원법에서도 제78조부터 제83조까지 동 협약 제4.3조, 제3.1조 및 제1.1 수용을 위한 법적 근거를 마련하였다. 특히, 선원법 제79조에서는 협약의 요구사항인 선내 안전·보건 및 사고예방 기준을 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 되어 있다. 그러나 협약의 요구사항을 선원법 개정을 통해 법으로는 수용을 하였으나 선내 안전·보건 및 사고예방 기준의 제정과 같이 실제 이행이 되지 않고 있어 선원의 재해율이 협약이 이행되기 전과 비교하여 개선이 되지 않고 있다.

이에 선원 재해율을 감소시키기 위한 하나의 방안으로 아직까지 제정되지 않은 선내 안전·보건 및 사고예방 기준을 연구제시하고자 한다. 이를 위해 먼저 동 협약의 선내 안전·보건관련 규정의 요구사항과 국내법 수용현황 및 이행현황을 분석하였다. 또한 동 협약 이행을 위해 국제노동기구에서 발행한 지침서와 실무규약의 분석과 해외 이행 사례 분석을 통해 선내 안전·보건 및 사고예방 기준의 제정 및 개선 방향을 제시한다.

KEY WORDS: 해사노동협약; 산업안전보건; 직무상 사고율; 안전배려의 의무; 선내 안전·보건 및 사고예방 기준.

De Lege Frenda for the Standards of the Health, Safety and Accident Prevention on board Ships

Kim, Ki Sun

Department of Maritime Law and Policy

Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

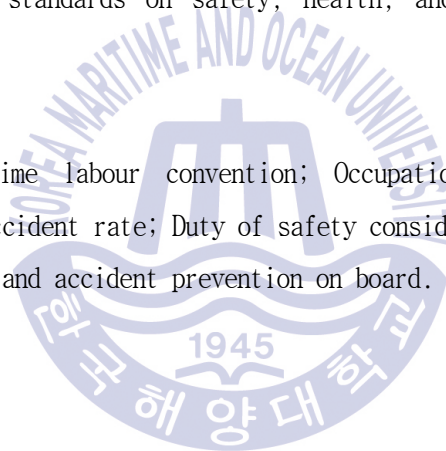
Abstract

According to the Korea Seafarer's Statistical Year Book, the rate of occupational accidents among seafarers in 2016, 6.02%, was 12.3 times higher than that among shore workers, 0.49%, reported by the Analysis of the Status of Industrial Accidents 2016 issued by the Ministry of Employment and Labor. The figures indicate that the rate of accidents related to safety and health on board is severe.

In relation to seafarers' safety and health on board, the Maritime Labour Convention 2006 enacted the provisions of Article 4.3, 3.1, and 1.1 for the member countries to observe, and accordingly the Seafarers Act in Korea also provided the legal basis, Article 78 to 83, to accept those provisions. Especially, Article 79 of the Seafarers Act stipulated that the Minister of Oceans and Fisheries should determine and announce the standards on safety, health, and accident prevention on board required by the convention. However, although the provisions were accepted through the revision of the Seafarers Act, they have not been actually implemented, which would result in no improvement in the rate of occupational accidents among seafarers.

In this sense, in order to reduce the rate of occupational accidents among seafarers, this paper intends to study and present the Standards on safety, health, and accident prevention on board that have not been enacted yet. To this end, this study tries to analyze the requirements of the provisions by the convention related to safety and health on board as well as the current state of acceptance and implementation in municipal law. In addition, for implementation of the convention, this study analyzes not only the guides and codes of practice issued by the International Labor Organization but also the actual cases of implementation to propose the directions of enactment and improvement of the standards on safety, health, and accident prevention on board.

KEY WORDS: Maritime labour convention; Occupational safety and health; occupational accident rate; Duty of safety consideration; Standards on the safety, health and accident prevention on board.



제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

I. 연구의 배경

한국선원복지고용센터에서 발행한 한국선원통계연보의 선원재해 발생 현황을 살펴보면, 2014년까지는 계속 증가하다가 그 이후 감소 추세를 보이고 있다.¹⁾ 그러나 최근 3년간 재해발생 현황은 감소하고 있으나 2011년도와 비교할 경우 여전히 개선이 되지 않고 있음을 알 수 있다. 특히 2016년 말 기준으로 총 2,611명의 재해가 발생하였는데, 이 중 직무상 재해가 2,147명으로 전체의 82%를 차지하였고, 직무외 재해는 424명으로 나타났다.²⁾ 선원근로의 특성상 선박에서 24시간 생활하는 선원이지만 대부분의 재해는 직무를 수행하는 과정에서 발생함을 알 수 있다. 한국선원통계연보의 선원재해 발생건수를 기준으로 2016년 재해율³⁾ 산출결과, 직무상 재해 및 직무외 재해를 모두 합친 전체 재해율은 7.32%이고 직무상 재해만을 고려했을 때 재해율은 6.02%로 선원 100명당 6명 정도가 직무상 재해를 입는 것으로 나타났다. 이는 고용노동부에서 발행한 2016년 산업재해 현황분석에 따른 육상노동자 평균 재해율 0.49%보다 12.3배 높은 재해율이다.⁴⁾ 산업재해 현황분석에 따른 육상노동자의 평균 재해율은 지속적인 개선에 따라 매년 감소하였으나 선원의 재해율은 여전히 높은 상태로 유지되고 있어 앞으로 많은 개선의 노력이 요구된다.

II. 연구의 목적

-
- 1) 한국선원통계연보에 따르면 2011년에 2,308명, 2012년 2,801명, 2013년 3,455명, 2014년 3,731명, 2015년 3,132명, 2016년 2,611명의 선원재해가 발생하였다.
 - 2) 한국선원복지고용센터, 「한국선원통계연보 2017」(부산 : 한국선원복지고용센터, 2017), 285쪽.
 - 3) 재해율은 근로자 100명당 발생하는 재해자수 비율을 말한다.
 - 4) 고용노동부, 「2016년 산업재해 현황분석」(세종 : 문중기획, 2017), 11쪽.

국제노동기구(International Labour Organization, 이하 “ILO“라 한다)는 1920년 이후 선원의 근로 및 생활조건을 개선하기 위하여 39개의 협약과 29개의 권고를 채택하여 해상에서의 국제적인 기준을 정립하고자 하였으나 ILO가 그동안 채택한 국제협약과 권고가 특정한 문제와 필요성에 의해 수시로 채택되어 그 내용의 일관성이 결여되고 중복되는 사항이 많았으며 그 내용을 신속하게 개정하거나 최신화 하지 못하여 그 실효성에 대하여 비판이 제기되었다. 이에 2001년 1월에 개최된 제29차 합동해사위원회의 ILO 협약 통합작업 제안을 시작으로 2006년 2월에 개최된 국제노동총회 해사총회에서 2006년 해사노동협약(이하 “해사노동협약”이라 한다)을 2006년 2월 23일 채택하였다.⁵⁾ 이 협약은 2013년 8월 20일 발효되었으며, 1년의 유예기간이 지난 2014년 8월 20일 시행되었다. 우리나라는 2011년 8월 4일 법률11024호로 선원법을 개정하고 2014년 1월 9일 해사노동협약 비준서를 ILO에 등록하여 동 협약이 2015년 1월 9일 국내에서 발효되었다. 이 협약은 강행규정에 해당하는 “규정 및 기준”은 선원의 선상 근로를 위한 최저요건(제1장), 근로조건(제2장), 거주설비, 오락시설, 식량 및 조달(제3장), 건강보호, 의료관리, 복지 및 사회보장보호(제4장), 준수 및 집행(제5장)으로 구성되어 있으며, 특히 제4.3조는 선내 안전·건강 및 사고예방 관련 제도를 규정하고 있다. 우리나라 선원법에서도 제78조부터 제83조까지 동 협약 제4.3조 수용을 위한 법적 근거를 마련하였다. 특히, 선원법 제78조 제1항 제2호에서 선내 안전·보건 및 사고예방 기준(이하 “선내안전보건기준”이라 한다)의 작성을 국가의 책무로 명시하고 동법 제79조 제1항에서 선내안전보건기준에 포함될 사항을 명시하고 동법 제79조 제2항에서 “선내안전보건기준의 구체적인 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.”고 명시하였으나 아직까지 이행이 되지 않고 있어 선원의 재해를 감소를 위한 선내안전보건기준의 제정 및 이행이 필요하다. 이에 이 논문은 선원의 재해를 감소를 위한 하나의 방안으로 해사노동협약 제4.3조에서 요구하는 선내안전보건기준을 연구·제안하는 것을 목적으로 한다.

제2절 연구의 방법과 범위

5) 전영우, “국제노동기구 해사노동협약의 통합동향”, 『해법학회지』제27권 제1호, 한국해법학회(2005. 4), pp.240-241; 부산지방법해양수산청, 『해사노동협약 이행 안내서』(부산 : 부산지방법해양수산청, 2016), 1쪽.

I. 연구의 방법

이 논문은 해사노동협약의 충실한 이행을 위해 선원법 제79조 제2항에서 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 되어있는 선내안전보건기준안을 마련 제시하기 위한 연구로서 이 연구를 수행하는 방법은 문헌연구, 한국선원통계연보와 산업재해 현황분석과 선원 재해율의 실태 조사, 선내 안전·보건관련 해사노동협약의 수용 및 집행 현황 분석을 한다. 또한 사용자의 안전배려의무에 대해 학설, 판례 및 법제에 대한 분석을 하고, 선내안전보건기준관련 선박소유자와 선원의 지위를 검토한다. 또한 선내 안전·보건관련 해사노동협약의 요건과 영국, 일본 및 노르웨이의 입법례를 비교 검토하였고, 이를 바탕으로 가칭 “선내안전보건 및 사고예방기준(안)”을 제시하는 방법으로 수행되었다.

II. 연구의 범위

선내안전보건기준을 제시하기 위해 제1장에 이어 제2장에서는 우리나라 선내 안전·보건 관련 실태를 파악하기 위해 선원재해 현황과 일반 산업재해 현황을 비교 분석하여 문제점을 도출하고 해사노동협약에서 요구하는 선내 안전·보건관련 우리나라의 이해 및 집행 현황을 조사하여 시사점을 도출한다. 제3장에서는 선내안전보건기준의 법리로써 안전배려의무를 검토한다. 이를 위해 안전배려의무의 개념, 법적 성질 및 내용을 살펴보고 안전배려의무 관련 법제도로써 산업안전보건법과 선원법에 명시된 안전배려의무를 분석한다. 또한 안전배려의무의 이행 주체를 분석하여 선박에서의 안전배려의무 이행에 있어 선박소유자와 선장의 지위를 살펴보기로 한다. 제4장에서는 선내 안전·보건관련 해사노동협약의 요구사항과 외국의 이행사례로서 영국, 일본 및 노르웨이의 입법례를 분석하여 선내안전보건기준 마련을 위한 시사점을 도출한다. 제5장에서는 이러한 검토 결과를 근거로 선내안전보건기준을 제시하고자 한다.

끝으로 제6장에서는 지금까지 살펴본 선내안전보건기준에 대해 정리하고 선내안전보건기준 이행을 위한 추가 개선사항을 제안하고자 한다.

제2장 선내 안전·보건관련 현황 및 문제점

제1절 산업재해현황

1. 일반 산업재해 현황

고용노동부에서는 산업재해의 산업별, 규모별, 지역별, 발생시기별, 원인별 분포와 재해 근로자의 성별, 연령별, 근속기간별 등 특성을 파악하여 산업재해예방 정책 수립의 기초자료 제공을 위한 목적으로 매년 산업재해현황을 조사한다. 이 조사의 조사 대상은 산업재해보상보험법 적용사업체에서 발생한 산업재해 중 산업재해보상보험법에 의한 업무상 사고 및 질병으로 승인을 받은 사망 또는 4일 이상 요양을 요하는 재해를 조사대상으로 한다. 이 조사에 의한 2016년 산업재해 현황분석에 따르면 2016년도 전체 근로자 18,431,716명 중에서 재해자 90,656명으로 천인율⁶⁾은 4.92%로 나타났다. 가장 높은 천인율을 기록한 산업은 광업 137.54% 이고 가장 낮은 천인율을 기록한 사업은 금융보험업 0.37%로 나타나 산업별 재해 발생율의 차이가 크게 나타났다.⁷⁾

<표 1> 2016년 산업재해 현황

구분	전 산업	광업	제조업	건설업	전기 가스 수도업	운수창 교통신 업	임업	어업	농업	금융보 험업	기타의 사업
근로자수	18,431,716	11,153	4,236,653	3,152,859	72,940	836,471	93,493	5,591	80,990	761,187	9,180,379
재해자수	90,656	1,534	26,142	26,570	103	4,114	1,444	43	729	285	29,692
천인율 (%)	4.92	137.54	6.17	8.43	1.41	4.92	15.45	7.69	9.00	0.37	3.23

자료 : 고용노동부, 2016년 산업재해 현황분석

6) 천인율은 근로자 1000명당 발생하는 재해자수의 비율이다.

7) 고용노동부, 앞의 책, 11쪽.

그리고 최근 7년간 일반 산업재해 현황을 살펴보면 2010년 천인율 6.95%에서 2016년 천인율 4.92%가 되기까지 매년 재해 발생율이 감소하였다.⁸⁾ 이러한 결과는 정확한 산업재해현황 조사에서부터 산업재해예방 정책 수립까지 재해율을 감소시키기 위한 지속적인 노력의 결과로 풀이된다.

<표 2> 최근 7년간 일반 산업재해 현황

연도 구분	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
근로자수(명)	14,198,748	14,362,372	15,548,423	15,449,228	17,062,308	17,968,931	18,431,716
재해자수(명)	98,645	93,292	92,256	91,824	90,909	90,129	90,656
천인율(‰)	6.95	6.50	5.93	5.94	5.33	5.02	4.92

자료 : 고용노동부, 2016년 산업재해 현황분석

II. 선원 재해 현황

선원법 제94조 요양보상에 따르면 선원이 직무상 또는 승무중 직무외의 원인으로 부상이나 질병이 발생한 경우 선박소유자가 보상하도록 되어있다. 이는 선박이 일터인 동시에 주거·생활공간이며 육상과 멀리 떨어져 있는 공간임을 반영한 것이다.

한국선원복지고용센터에서 작성한 한국선원통계연보에 따르면 2016년 한 해 동안 2,611명의 선원이 직무상 또는 직무외 원인으로 재해를 입었다. 2016년 12월 31일 기준 취업선원⁹⁾ 35,685명을 고려하면 선원재해율은 7.32%에 달하고 있다. 일반 산업재해와 비교를 위해서 선원의 직무상 재해만을 고려하면 선원재해율은 6.02%를 보이고 있다.¹⁰⁾ 이는 일반 산업계 평균 재해율 0.492% 보다 12.3배에 높고, 운수창고업 및 통신업의 세부 업종인 수상운수업, 항만하역 및 화물취급사업의 재해율 0.944%보다 6.4배 높은 수치로 선원의 재해율이 육상 전체 및 유사업종¹¹⁾의 재해율에 비하여 훨씬 높게 나타나고

8) 고용노동부, 앞의 책, 28쪽.

9) 취업선원은 어선과 상선에 승선중인 승선원과 예비원을 포함한 선원수를 말한다.

10) 한국선원복지고용센터, 앞의 책, 285쪽.

11) 2016년도 철도·궤도 및 석도운수업의 재해율은 0.215%, 여객자동차운수업 재해율은 0.262%, 항공운수업의 재해율은 0.114%이다.

있다.

육상 근로자는 근로기준법상 재해보상에 대한 사업주의 책임을 집단보험화한 산업재해보상보험법의 적용을 받는 반면, 선원은 산업재해보상보험법 제2조에 의해 선원법, 어선원 및 어선 재해보상보험법에 따라 재해보상이 되는 사업으로 산업재해보상보험법의 적용에서 제외된다. 이에 선원의 재해보상은 선원법 제106조에서 선박소유자는 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 보험 또는 공제에 가입하도록 하고 있다. 이로 인해 육상근로자의 재해는 산업재해보상보험법에 의해 일괄적으로 재해현황 조사가 이루어지는 반면 선원의 재해현황 조사는 자료의 누락이 있을 수 있어 실제보다 재해율이 더 높을 수 있다.

<표 3> 2016년 선원재해현황

구분 업종	합계	직 무 상					직 무 외					기 타
		계	실 종	사 망	상 병	장 해	계	실 종	사 망	상 병	장 해	
합계	2,611	2,147	10	67	1,957	113	424		14	410		40
외항선	275	124		5	118	1	151		2	149		
내항선	640	440	1	23	387	29	200		8	192		
원양어선	71	57		1	56		14		1	13		
연근해어선	1,555	1,469	9	37	1,342	81	46		3	43		40
해외취업상선	38	26		1	25		12			12		
해외취업어선	32	31			29	2	1			1		

자료¹²⁾ : 한국선원복지고용센터, 2017년 한국선원통계연보

그리고 최근 6년간 선원 재해 현황을 살펴보면 2011년 이후 지속적으로 재해율이 증가한 후 2014년 재해율 10.05%에서 이후 감소세를 보인다. 그러나 2016년 선원의 재해

12) 2016년 선원 재해 현황의 자료에서 외항선·원양어선·해외취업선의 자료는 실태조사 시 해당업체에서 작성·제출한 자료만을 수록한 것으로 우리나라 전체 재해보상 현황을 반영한 것은 아니며 내항선과 연근해어선의 자료는 각각 한국해운조합과 수협 자료가 반영되었다.

율은 여전히 2011년 및 2012년 재해율보다 높게 나타났다.¹³⁾ 선원의 재해율이 육상 일반 산업 근로자의 재해율과 같이 지속적인 감소를 위해서는 선내안전보건기준의 제정 및 이행의 노력이 필요함을 알 수 있다.

<표 4> 최근 6년간 선원 재해 현황

연도 구분	2011	2012	2013	2014	2015	2016
선원수(명)	38,998	38,906	38,783	37,125	36,976	35,685
재해자수(명)	2,308	2,801	3,455	3,731	3,132	2,611
재해율(%)	5.92	7.20	8.91	10.05	8.47	7.32

자료 : 한국선원복지고용센터, 2017년 한국선원통계연보

Ⅲ. 시사점

고용노동부의 2016년 산업 재해 현황분석에 따르면 육상의 산업 재해율 지표는 꾸준히 개선되고 있는 추세이다. 그러나 아직까지도 우리나라의 업무상 사고 사망만인율¹⁴⁾은 2016년 기준 0.53‰으로 969명이 산재사고로 사망하였다. 이는 선진국¹⁵⁾과 비교하면 2~3배 높은 수준이다.¹⁶⁾ 선원의 경우 2016년 기준 업무상 사고 사망만인율은 18.77‰로 67명의 선원이 직무상 재해로 사망하였다. 산업계 전반에서 안전에 대한 관심과 기대는 높아지고 있으나 여전히 산업현장에서 대형 인명사고가 반복되고 있고 특히 선원의 재해에 관해서는 시급한 대책 마련이 필요하다. 일반 산업 재해 현황과 선원 재해 현황에 대한 조사에 있어 다음과 같은 두 가지의 개선이 필요하다.

첫째, 산업재해의 조사의 주 목적은 재해의 특성을 파악하여 산업재해 예방정책 수립의 기초자료를 제공함에 있다. 고용노동부의 산업재해 현황분석에 있어 재해유형¹⁷⁾은

13) 한국선원복지고용센터, 앞의 책, 7쪽.

14) 근로자 10,000명당 발생하는 업무상 사고 사망자수(업무상 사고로 인해 발생한 사망자수)의 비율이다.

15) 2014년 기준 한국의 사고사망만인율(‰)은 0.58, 일본은 0.19, 독일은 0.16, 미국은 0.36이다.

16) 관계부처 합동, “산업재해 사망사고 감소대책”, 관계부처 합동, 2018.

17) 산업재해 현황분석의 재해 유형은 떨어짐, 넘어짐, 걸림·뒤집힘, 부딪힘, 물체에 맞음, 무너짐, 끼임, 절단·베임·찢림, 화재·폭발·파열, 교통사고, 무리한 동작, 기타 12가지 분류된다.

12가지로 분류하고 업무상 질병은 직업병과 작업관련성 질병으로 세분하여 분석한 반면, 한국선원복지고용센터에서 작성한 한국선원통계연보에서의 재해현황은 실종, 사망, 상병, 장애로 구성되어 있어 재해 예방 정책 수립의 기초자료로 활용하기에 제한적인 정보만 수록하고 있어 개선이 필요하다.

둘째, 육상근로자의 대부분은 산업재해보상보험법에 적용되어 산업재해 현황분석에 있어 일괄적으로 재해현황 조사가 이루어지는 반면 선원 재해 현황 조사에 있어서는 선원법 제106조 제1호에서 “선박소유자는 해당 선박에 승무하는 모든 선원에 대하여 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령으로 정하는 보험 또는 공제(이하 “재해보상보험등”이라 한다)에 가입하여야 한다.”고 명시하고 동법 시행령 제32조에서는 보험 또는 공제로서 선주상호보험조합이 운영하는 손해보험, 보험회사 및 외국보험회사가 선원의 재해보상을 목적으로 운영하는 손해보험, 선박소유자 단체가 선원의 재해보상을 목적으로 한국해운조합법, 수산업협동조합법 또는 원양산업발전법에 따라 소속 업체 등으로부터 부담금을 징수하여 운영하는 공제, 그리고 주무관청의 허가를 받아 설립된 사단법인이 선원의 재해보상을 목적으로 소속 업체 등으로부터 부담금을 징수하여 운영하는 공제 등이 가능하도록 하고 있다. 이로 인해 선원은 소속 선박회사에 따라 다른 재해보험¹⁸⁾에 가입되어 있다. 따라서 선원의 재해현황 조사는 육상근로자의 산업재해 현황분석과 같이 일괄적이고 구체적인 조사가 어려운 실정으로 개선이 필요하다. 선원법 제81조(직무상 사고등의 조사)에 따르면 해양수산부장관은 제82조 제4항에 “직무상 사고등의 발생 사실을 보고받은 경우에는 그 사실과 원인을 조사하여야 하고 조사한 직무상 사고등에 관한 통계를 유지·관리하여야 하고, 그 통계를 분석하여 자료집을 발간할 수 있다.”고 명시되어 있다. 즉, 선원의 재해 현황 조사를 통해 사고 예방을 줄일 수 있는 근거로 활용하기 위해서는 선박소유자가 가입한 보험 또는 공제의 자료를 수신하는 것이 아닌 선원법에 명시된 것과 같이 해양수산부장관에 의해 직무상 사고가 조사될 수 있도록 개선이 필요하다.

제2절 선내 안전·보건관련 문제점

18) 외항선의 경우에는 대부분 선주상호보험(P&I)에 가입하여 재해발생시 보상을 실시하고 있으며, 내항선의 경우에는 해운조합에서 운영하는 공제, 원양어선의 경우에는 민간보험사의 손해보험, 연근해어선의 경우에는 수협에서 운영하는 정책보험인 어선원 재해보상보험에 가입되어 있다.

I. 선내 안전·보건관련 해사노동협약 수용 현황

1. 산업안전보건법령의 협약 수용 현황

산업안전보건법은 산업안전·보건에 관한 기준을 확립하고 그 책임의 소재를 명확하게 하여 산업재해를 예방하고 쾌적한 작업환경을 조성함으로써 근로자의 안전과 보건을 유지·증진함을 목적으로 선내 선원의 근로환경을 포함한 전 산업의 근로환경을 규정한 법령이다. 따라서 해사노동협약의 규정 제4.3조 제1항부터 제3항까지, 기준¹⁹⁾ 가편 제4.3조 제1항부터 제8항의 요구사항을 산업안전보건법, 동 법 시행령 및 시행규칙에서 대부분 수용하고 있다. 다만 기준 가편 제4.3조 제2항 제2호의 “18세 미만인 선원의 안전 및 건강을 특별히 강조하는 적용 가능한 기준과 선내 산업 안전건강 정책 및 프로그램을 준수하기 위하여 선박소유자, 선원 및 기타 관련된 자의 의무”와 관련하여서는 산업안전보건법이 아닌 근로기준법 제5장(여성과 소년)에서 규정하고 있다. 또한 해사노동협약 기준 나편의 요구사항²⁰⁾ 중 산업안전보건기준에 관련된 자세한 사항은 “산업안전보건기준에 관한 규칙” 및 “유해·위험작업의 취업 제한의 규칙”에 수용되어 있다.

그러나 산업안전보건법령의 규정은 해사노동협약에서 요구하는 선내 근로환경에 관한 사항, 즉 선박 고유의 사항인 “갑판 상하에서의 특별한 안전조치”, “땀, 체인 및 계류삭”, “위험화물 및 밸러스트” 등은 규정하고 있지 않다. 그리고 다른 법령에 의해서 규정되는 사항들 “마약 및 알코올 의존의 영향”, “후천성면역결핍증 바이러스(HIV /AIDS)로부터의 보호 및 방지”, “연소선원에 대한 안전 및 건강 교육”, “국제 협력에 관한 사항” 등은 규정하고 있지 않다.

2. 선원법령에 의한 협약 수용 현황

해사노동협약의 선내 안전·보건에 관한 관련규정은 선원법에 포괄적인 규정을 두고 상세한 내용은 동법 시행규칙 및 “선원의 안전 및 위생에 관한 규칙”에 위임하고 있

19) 해사노동협약 기준(Code)은 강행규정(mandatory)인 Part A와 강행규정이 아닌(not mandatory) Part B로 구성되며 이 논문에서는 이하 각각 “기준 가편”과 “기준 나편”이라 한다.

20) 해사노동협약 기준 나편의 요구사항은 ① 업무상 사고, 상해 및 질병에 대한 규정, ② 소음에 대한 폭로, ③ 진동에 대한 폭로, ④ 선박소유자의 의무, ⑤ 통계의 보고 및 수집, ⑥ 조사, ⑦ 국내 보호 및 방지 프로그램, ⑧ 보호 및 방지 프로그램의 내용, ⑨ 산업 안전·건강보호와 업무상 사고방지 지침, ⑩ 연소선원에 대한 안전 및 건강 교육, ⑪ 국제적 협력이 있다.

다.

선원법에서는 제8장(선내 급식과 안전 및 보건) 제78조부터 제89조에서 승무 중인 선원의 건강을 보호하고 안전하고 위생적인 환경에서 생활, 근로 및 훈련을 할 수 있도록 선내 안전·보건 관련한 국가의 책임과 의무, 선내안전보건기준에 포함되어야 할 사항, 선내안전보건기준의 개정 절차, 직무상 사고조사 규정, 선내 안전·보건 관련한 선박소유자와 선원의 의무 등을 규정하고 있다. 그리고 동법 제9장(소년선원과 여성선원) 제90조부터 제93조에서 소년선원과 여성선원의 보호를 목적으로 이들에 대한 작업제한에 관해 선박소유자의 책임을 규정하고 있다. 또한 선원의 안전 및 위생에 관한 규칙은 선원법 제82조, 제83조 및 제91조에 따른 선원의 선내작업시의 위험의 방지와 선내위생의 유지를 위하여 선박소유자 및 선원이 지켜야 할 사항을 규정함을 목적으로 선박소유자의 임무, 위험한 선내작업, 안전담당자의 선임 및 임무, 작업제한 등의 내용을 규정하고 있다.

선원법령에서는 해사노동협약의 규정 제4.3조 제1항부터 제3항까지, 기준 가편 제4.3조 제1항부터 제8항의 요구사항을 선원법 및 동법 시행규칙과 선원의 안전 및 위생에 관한 규칙에서 포괄적으로 규정하고 있다. 그러나 해사노동협약 기준 나편의 요구사항을 반영하기 위해 선원법 제79조 제2항 “선내안전보건기준의 구체적인 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시한다.”에 명시된 산업안전보건기준이 고시로 이행되지 못하고 있다. 또한 선내 안전·보건관련 선원법에서 위임한 상세한 내용을 다루고 있는 선원의 안전 및 위생에 관한 규칙에서도 총 8개 조문으로만 규정하고 있어 해사노동협약 기준 나편의 요구사항을 모두 규정하지 못하고 있다. 따라서 해사노동협약의 수용현황 및 선내안전보건기준과 같이 해사노동협약의 수용을 위해 법률로 규정하였으나 집행이 되지 않고 있는 사항에 대한 검토 및 개선이 필요하다.

II. 선내 안전·보건관련 해사노동협약 집행 현황

1. 선원법령에 규정하였으나 집행되는 않는 규정

해사노동협약의 이행을 위해 우리나라는 2011년 8월 4일 법률11024호로 선원법을 개정하고 2015년 1월 9일 국내에서 동 협약이 발효되었다. 선내 안전·보건 관련 해사노

동협약의 규정 제4.3조 및 기준 가편 제4.3조의 요구사항에 대한 이행 및 집행이 이루어지지 않는 사항을 살펴보면 다음과 같다.

가. 선내안전보건기준

해사노동협약에서 요구하는 선내안전보건기준은 선원법 제78조 제1항 제2호에서 해양수산부장관은 승무 중인 선원의 건강을 보호하고 안전하고 위생적인 환경에서 생활, 근로 및 훈련을 할 수 있도록 선내안전보건기준의 작성을 성실히 이행할 책임과 의무가 있다고 규정하였다. 그리고 선원법 제79조제1항에서 선내안전보건기준에 포함되어야 할 사항과 제2항에서 선내안전보건기준의 구체적인 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 규정하고 있다. 또한 선원법 제80조 선내안전보건기준의 개정에서 “해양수산부장관은 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정할 수 있다”고 명시하여 선내안전보건기준의 지속적인 개정이 이루어 질 수 있도록 하였다. 즉, 선원법에서 국가의 책무로써 선내안전보건기준의 제정, 선내안전보건기준에 포함되어야 할 사항 및 선내안전보건기준에 대한 지속적인 개정이 이루어 질 수 있도록 명시하였으나 아직까지 선원법 제79조제2항에 따른 해양수산부장관이 정한 고시가 이행되지 않고 있다.

나. 직무상 사고 등의 조사

해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제5항에 따르면 책임당국은 ① 업무상 사고 및 질병의 보고 및 기록에 관한 국제노동기구가 제공한 지침을 고려하여 직무상 사고, 상해 및 질병이 적절히 보고되도록 할 것, ② 그러한 사고 및 질병의 광범위한 통계가 유지, 분석 및 출판되며, 적절한 경우 일반적인 경향과 식별된 위험에 대한 후속 연구를 실시하는 것, ③ 업무상 사고를 조사할 것을 명시하고 있다. 이와 관련하여 선원법 제81조 직무상 사고 등의 조사에서 해양수산부장관은 선박소유자로부터 직무상 사고 등의 발생 사실을 보고받은 경우에는 그 사실과 원인을 조사하여야 하고, 직무상 사고 등을 예방하기 위하여 제1항에 따라 조사한 직무상 사고 등에 관한 통계를 유지·관리하여야 하고, 그 통계를 분석하여 자료집을 발간할 수 있다. 그리고 제1항에 따른 조사의 절차 및 내용이나 조사 결과의 조치 등에 필요한 사항은 해양수산부령인 선원근로감독관직무규

칙 제5조에서 제9조에 명시하고 있다.

직무상 사고 등의 조사는 선내안전보건기준에 포함되어야 할 사항으로 해양수산부장관은 이러한 직무상 조사를 통해 직무상 사고 등에 관한 통계를 유지·관리하여 그 통계를 분석하여 자료집을 발간할 수 있다. 선원의 직무상 사고 관련 통계는 현재 한국선원복지고용센터에서 발행하는 “한국선원통계연보”와 해양안전심판원에서 발행하는 “해양사고현황²¹⁾”이 있다. 선원은 소속 선박회사에 따라 다른 재해보상보험²²⁾에 가입되어 있어 한국선원통계연보에 따른 선원의 재해현황은 재해보상보험에서 제공해주는 자료를 통해서 통계를 내고 있어 전체 재해보상이 반영되지 않고 있으며, 해양사고현황의 통계 제공절차에 따르면 해양수산관서, 언론, 자체 인지된 사고를 지방해양안전심판원에서 해양안전심판 관리시스템으로 입력하여 통계가 생성되고 이를 대외에 제공하는 절차를 따른다. 따라서 한국선원통계연보 및 해양사고현황의 통계는 선원법 제81조 제2항에서 의미하는 통계분석이라 할 수 없다.

2. ILO의 Direct Request에 따른 집행되는 않는 규정

가. ILO 감독체계

ILO는 회원국이 비준한 협약의 이행을 돕기 위해 ILO 감독체계²³⁾(Supervisory system)를 두고 정기적으로 회원국의 협약 적용을 검토한다. ILO 감독체계에서 정기적 감독체계(The regular system of supervision)는 회원국이 비준된 협약의 조항을 이행하기 위해 취한 조치에 대해 회원국들이 제출한 정기보고서를 검토하는 것으로 한 국가가 ILO 협약을 비준할 경우, 협약을 이행하는데 필요한 조치에 대해 정기적으로 보고해야 한다.

이러한 보고에는 매 3년마다 그들이 비준한 8가지²⁴⁾ 기본협약(Fundamental Conventions)

21) 해양사고현황은 국내외 해양사고 발생현황 및 사고원인 등에 대한 통계를 대외에 공표하는 정부 공식통계로써 해상 안전업무, 정책수립의 기초 지표이다.

22) 외항선의 경우에는 대부분 선주상호보험(P&I)에 가입하여 재해발생시 보상을 실시하고 있으며, 내항선의 경우에는 해운조합에서 운영하는 공제, 원양어선의 경우에는 민간보험사의 손해보험, 연근해어선의 경우에는 수협에서 운영하는 정책보험인 어선원 재해보상보험에 가입되어 있다.

23) ILO는 법과 실무에 적용되는 협약과 권고안의 감독을 위한 다양한 수단을 두고 있으며, 크게 정기적 감독체계(the regular system of supervision)과 특별절차(Special procedures)가 있다.

24) 8가지 기본 협약에는 ① Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948 (No. 87), ② Right to Organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98), ③ Forced Labour Convention, 1930 (No. 29), ④

및 4가지²⁵⁾ 공공경영협약(Governance Conventions)을 적용하기 위해 법률 및 실무에 취한 조치를 자세히 설명하는 보고와 이를 제외한 협약에 대해 매 5년마다 제출하는 보고가 있다. 정부는 이러한 보고서의 사본을 사용자 및 노동자 단체에 제출 할 것을 요구 받고, 이러한 단체들은 정부의 보고서에 대해 의견(Comment)을 제시할 수 있고 또한 ILO에 직접 의견을 보낼 수 있다. 이러한 승인된 정부와 사용자 및 노동자 단체의 보고서는 ILO의 전문가위원회(The Committee of Experts)²⁶⁾에서 의해 검토된다. 전문가위원회는 국제노동기준의 적용을 검토할 때 관찰사항(Observation)과 직접요청(Direct request)이라는 두 가지 형식으로 의견을 제시한다. 관찰사항은 국가가 특정 협약을 적용함으로써 제기된 근본적인 질문에 대한 의견이 포함되어 있고, 이러한 관찰사항은 전문가위원회의 연차보고서에 포함된다. 직접요청은 관찰사항보다 기술적인 문제 또는 추가적인 요청과 관련된 것으로 전문가위원회의 연차보고서에 포함되지는 않지만 해당 정부(사용자 및 노동자 단체 포함)에 직접 전달된다. 따라서 정부는 전문가위원회의 직접 요청에 대해 회신을 하여야 하며 이에 대해 전문가위원회에서 이 사항이 관찰사항으로 발전하여 연차보고서에 포함될 수 있다. 연차보고서에 포함된 관찰사항은 노동총회 삼자간위원회에서 논의되고 채택될 경우 이는 다시 총회에서 논의되고 채택되게 되어 다시 해당 정부로 보내지게 된다.²⁷⁾

나. ILO 해사노동협약관련 직접요청(Direct request)

ILO 전문가위원회에서 해사노동협약 이행을 위해 우리나라가 법률로 취한 조치에 대

Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105), ⑤ Minimum Age Convention, 1973 (No. 138), ⑥ Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182), ⑦ Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100), ⑧ Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111)이 있다.

25) 4가지 공공경영 협약에는 ① Labour Inspection Convention, 1947 (No. 81), ② Employment Policy Convention, 1964 (No. 122), ③ Labour Inspection (Agriculture) Convention, 1969 (No. 129), ④ Tripartite Consultation (International Labour Standards) Convention, 1976 (No. 144)가 있다.

26) ILO 전문가위원회는 승인된 협약에 대한 정부 보고서를 검토하기 위해 1926년에 설립되었으며 현재 이사회에 의해 3년 임기로 임명된 20명의 뛰어난 법학자들로 구성되어 있다. 전문가들은 다른 지리적 지역, 법률 제도, 문화 출신이다. 위원회의 역할은 ILO회원국에서 국제 노동 기준의 적용 상태에 대한 공정하고 기술적인 평가를 제공한다.

27) <http://www.ilo.org/global/standards/applying-and-promoting-international-labour-standards/committee-of-experts-on-the-application-of-conventions-and-recommendations/lang--en/index.htm>, 2018년 4월 20일 검색.

해 직접요청을 요구했다. 이 직접요청에 따르면 해사노동협약 규정 제4.3조 건강 및 안전보호와 사고방지에 관련된 항목은 2가지²⁸⁾가 있다.²⁹⁾

먼저 해사노동협약 규정 제4.3조 및 기준 가편 제4.3조 제8항³⁰⁾의 선내 안전 및 보건 관련 위험성과 관련하여 선원법 제79조 제1항 제1호에서 선내안전보건기준에 포함될 사항으로 “선원의 안전 건강 관련 교육훈련 및 위험성 평가 정책”을 언급하였으나 선원법 제82조(선박소유자 등의 의무)에서 산업 안전 및 보건의 관리와 관련하여 위험성 평가를 실시하는 선박소유자의 의무가 규정되지 않음을 지적하고 위원회는 해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제8항에서 요구하는 선내 안전 및 보건관련 선박소유자에게 위험성 평가를 수행하도록 요구하는 의무를 어떻게 이행하고 있는지를 해명하도록 요구하였다. 즉, 선박소유자는 위험성 평가를 실시하여야 하고 그 시행에 있어 책임당국이 제공한 일반적인 통계로부터 획득한 적절한 통계정보를 활용하여야 하나 현행의 직무상 사고 등의 조사로부터 얻은 통계자료나 선내안전보건기준이 마련되지 않은 상황에서 선박소

28) 해사노동협약 규정 제4.3조 건강 및 안전보호와 사고방지에 관련된 직접 요청은 ① Regulation 4.3 and Standard A4.3, paragraph 8. Risk evaluations for occupational safety and health on board ship. The Committee notes that section 79 of the Seafarers' Act, to which the Government makes reference in relation to those provisions of the Convention, relates to the “standards for safety and hygiene on ships” which have to be developed by the authorities under the Minister of Oceans and Fisheries, not to the obligations of shipowners. Furthermore, section 82 of the Act entitled “Responsibility of shipowners” does not mention the requirement to conduct risk evaluations for occupational safety and health on board ship. The Committee requests the Government to indicate how it implements the obligation to require the shipowners to conduct risk evaluation for occupational safety and health on board ship as provided for under Standard A4.3, paragraph 8, ② Regulation 4.3 and Standard A4.3, paragraph 2(d). Ship's safety committee. The Committee notes that section 4(1) of the Rules on the safety and health for seafarers, to which the Government refers, provides that “a master may be in charge of safety in case of a ship the number of which is less than 10 persons”. The Committee recalls that Standard A4.3, paragraph 2(d), requires a safety committee - including a seafarers' representative - to be established on all ships with five or more seafarers. The Committee requests the Government to indicate if safety committees must be established on all ships with five or more seafarers and, if that is not the case, to amend its laws and regulations in order to ensure full conformity with the requirements of Standard A4.3, paragraph 2(d)가 있다.

29) ILO, “Direct Request (CEACR) - adopted 2017, published 107th ILC session (2018) MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) - Korea, Republic of”, NORMLEX, ILO, 2018.

30) 책임당국은 산업 안전 및 보건의 관리와 관련하여 위험평가를 실시하는 선박소유자가 그들 선박으로부터 그리고 책임당국이 제공한 일반적인 통계로부터 획득한 적절한 통계정보를 참조하도록 요구하여야 한다.

유자만의 노력으로 위험성 평가를 이행하는 것은 불가능할 것으로 사료된다.

다음으로 해사노동협약 규정 제4.3조 및 기준 가편 제4.3조 제2항 제라호³¹⁾ 선내안전 위원회와 관련하여 선원의 안전 및 위생에 관한 규칙 제4조 제1항에서 “선원이 10인 이하인 선박의 경우에는 선장을 안전담당자로 할 수 있다”고 명시하였으나 협약에서는 선내안전위원회는 5명 이상이 승선하는 선박에 선내안전위원회(안전대표자 포함)가 설치되도록 요구하고 있다. 이에 위원회는 우리나라 정부가 5명 이상이 승선하는 모든 선박에 선내안전위원회가 설치되고 있음을 나타내고 필요시 법령의 개정을 요구하고 있다. 즉, 협약에서 요구하는 규정 및 기준 가편의 세세한 부분까지 이행이 되도록 요구하고 있음을 알 수 있다.

Ⅲ. 시사점

해사노동협약의 선내 안전·보건에 관한 협약의 수용현황 및 집행현황 분석을 통해 다음과 같이 개선점을 도출할 수 있다.

첫째, 선원의 선내 안전·보건에 관한 규정이 산업안전보건법령 및 선원법령으로 중복되어 있으며 산업안전보건법령으로는 해사노동협약의 선내 안전·보건에 관한 협약의 내용을 모두 수용할 수 없으므로 선원의 선내 안전·보건에 관한 규정은 선원법령에서 규정되어야 한다.

둘째, 해사노동협약의 선내 안전·보건에 관한 협약의 요구사항은 ILO 직접요청에 의한 것을 제외한 협약의 이행을 위한 법률의 조치는 마련되어 있으나 선원법령에 명시한 선내안전보건기준의 작성이나 직무상 사고 등의 조사가 집행되지 않고 있어 선원의 근로환경, 산업 안전 및 보건을 증진시키기 위해서는 실제적 이행이 필요하다.

셋째, 해사노동협약은 ILO의 협약으로서 우리나라는 해사노동협약 이행을 위해서 ILO 감독체계를 통해 지속적인 이행이 촉구된다. 따라서 해사노동협약 관련 직접요청에 명시된 선내 안전·보건에 관한 법률의 개정 및 실제적 이행이 요구된다.

31) 선내안전위원회의 회의에 참석할 목적으로 안전대표로서 지명 또는 선출된 선내 선원의 권한을 명시하여야 한다. 그러한 위원회는 5명 이상의 선원이 승무하는 선박에 구성되어야 한다.

제3장 안전배려의무와 관련한 법제 검토

제1절 안전배려의무의 개념과 성질

I. 안전배려의무의 개념

1. 안전배려의무의 정의

일반적으로 안전배려의무는 상대방의 생명이나 건강, 신체, 재산을 어떠한 위험요소로부터 보호하거나 배려할 것을 내용으로 하는 의무이다.³²⁾ 그러나 우리나라에서 안전배려의무라는 용어는 통일된 용어로 사용되지 않고 학설 및 판례에서 달리 사용되고 있다. 특히 대법원 판례에서 안전배려의무는 계약의 적용 분야에 따라 보호의무와 혼용되어 사용되고 있음을 확인할 수 있다.

가. 피사용자에 대한 사용자의 안전배려의무를 보호의무로 실시한 판례

대법원 2006년 9월 28일 판결³³⁾에서 “사용자는 근로계약에 수반되는 신의칙상의 부수적 의무로서 피용자가 노무를 제공하는 과정에서 생명, 신체, 건강을 해치는 일이 없도록 인적·물적 환경을 정비하는 등 필요한 조치를 강구하여야 할 보호의무를 부담한다.” 고 하여 피용자에 대한 사용자의 의무에서 보호의무로 실시하였다.

나. 투숙객에 대한 숙박업자의 안전배려의무를 보호의무로 실시한 판례

대법원 2000년 11월 24일 판결³⁴⁾에서 “공중접객업인 숙박업을 경영하는 자가 투숙객과 체결하는 숙박계약은 숙박업자가 고객에게 숙박을 할 수 있는 객실을 제공하여 고객으로 하여금 이를 사용할 수 있도록 하고 고객으로부터 그 대가를 받는 일종의 일시 사

32) 박득배, “안전배려의무 위반에 대한 계약책임”, 「한양법학」 제26권 제1호, 한양법학회(2015. 2.), 247쪽.

33) 대법원 2006. 9. 28. 선고 2004다44506 판결; 대법원 2000. 5. 16. 선고 99다47129 판결; 대법원 1998. 11. 27. 선고 97다10925 판결; 대법원 1999. 2. 23. 선고 97다12082 판결.

34) 대법원 2000. 11. 24. 선고 2000다38718,38725 판결.

용을 위한 임대차계약으로서 객실 및 관련 시설은 오로지 숙박업자의 지배 아래 놓여 있는 것이므로 숙박업자는 통상의 임대차와 같이 단순히 여관 등의 객실 및 관련 시설을 제공하여 고객으로 하여금 이를 사용·수익하게 할 의무를 부담하는 것에서 한 걸음 더 나아가 고객에게 위험이 없는 안전하고 편안한 객실 및 관련 시설을 제공함으로써 고객의 안전을 배려하여야 할 보호의무를 부담한다.” 라고 하여 투숙객에 대한 숙박업자의 의무에서 보호의무로 실시하였다.

다. 여행자에 대한 여행업자의 안전배려의무를 안전배려의무로 실시한 판례

대법원 2011년 5월 26일 판결³⁵⁾에서 “기획여행업자는 여행자의 생명·신체·재산 등의 안전을 확보하기 위하여 여행목적지·여행일정·여행행정·여행서비스기관의 선택 등에 관하여 미리 충분히 조사·검토하여 여행계약 내용의 실시 도중에 여행자가 부딪칠지 모르는 위험을 미리 제거할 수단을 강구하거나, 여행자에게 그 뜻을 고지함으로써 여행자가 스스로 그 위험을 수용할지 여부에 관하여 선택할 기회를 주는 등의 합리적 조치를 취할 신의칙상의 안전배려의무를 부담한다.” 라고 하여 여행자에 대한 여행업자의 의무에서 안전배려의무로 실시하였다.

라. 파견근로자에 대한 사용사업주의 의무를 보호의무 또는 안전배려의무로 실시한 판례

대법원 2013년 11월 28 판결³⁶⁾에서 “근로자파견관계에서 사용사업주와 파견근로자 사이에는 특별한 사정이 없는 한 파견근로와 관련하여 사용사업주가 파견근로자에 대한 보호의무 또는 안전배려의무를 부담한다는 점에 관한 묵시적인 의사의 합치가 있다고 할 것” 이라고 하여 근로자파견관계에서 사용사업주의 의무에서 보호의무 또는 안전배려의무로 실시하여 보호의무와 안전배려의무를 동일한 것으로 판단했다.

대법원 판례에서 고용관계, 숙박계약, 여행계약, 근로자파견관계 등에서 안전배려의무가 인정되고 있고 용어에 있어서는 ‘보호의무’와 함께 혼용하여 사용되고 있음을 확인할 수 있다. 따라서 안전배려의무와 보호의무가 내용면에서 동일하게 보고 있음을 확인할 수 있다.

35) 대법원 2011. 5. 26. 선고 2011다1330 판결; 대법원 2007. 5. 10. 선고 2007다3377 판결.

36) 대법원 2013.11.28. 선고 2011다60247 판결.

2. 안전배려의무의 의의

안전배려의무에 대해서 우리나라는 독일³⁷⁾과 같이 민법에 명문의 규정을 두지 않고 학설 및 판례에 의해서 그 의무가 인정되고 있다. 즉 명시적 규정은 없지만 고용관계, 여행계약, 숙박계약, 도급계약 등 다양한 영역에서 안전배려의무가 적용되고 있다.³⁸⁾

안전배려의무를 인정하는 목적은 사용자로 하여금 안전배려의무를 이행토록 하여 사고를 방지하고, 사용자의 안전배려의무 위반으로 피용자에게 피해가 발생할 경우 손해배상청구에 있어 불법행위책임이 아닌 채무불이행책임으로 구성함에 있다.³⁹⁾ 우리나라 민법 제390조는 손해배상청구권의 성립요건으로 “채무자가 채무의 내용에 좇은 이행을 하지 아니한 때”라고 규정하였으나 구체적으로 채무의 내용에 대한 언급은 없다.

계약에 의해서 발생하는 채무⁴⁰⁾의 내용에는 통상 급부의무와 부수적 의무 그리고 보호의무로 구분할 수 있다.

가. 급부의무

급부의무는 채권관계에 있어서 채권에 대응하는 급부의무로 그 내용은 계약에 의하여 정해지며 그 계약의 중심을 이루는 채무이다. 특히 쌍무계약인 노동계약에 있어서 노무자의 노무제공의무와 사용자의 보수지급의무가 급부의무이다.⁴¹⁾ 급부의무의 내용에 따라 주된 급부의무와 종된⁴²⁾ 급부의무로 나누어 질 수 있으며 그 효과로는 주된 급부의무의 불이행 시에는 이행청구권, 손해배상청구권과 해제권이 발생하지만 종된 급부의무의 경우에는 이행청구권과 손해배상청구권은 발생하지만 해제권은 발생하지 않는다.⁴³⁾

37) 독일 민법 제618조 제1항에서 “사용자가 노무의 실행을 위해 제공해야 할 영역, 장비 또는 기구를 설치 및 유지하고 자신의 지시 또는 지휘에 따라 행해지는 노무급부를 규율할 때 노무급부의 성질이 허용하는 한도에서 피용자의 생명 및 건강이 위험으로부터 보호되도록 하여야 하는 것”이라고 안전배려 의무를 정의한다.

38) 박득배, 앞의 논문, 247쪽.

39) 원종욱, “안전배려의무에 관한 연구”, 송실대학교 대학원 박사학위논문(2016. 8), 136쪽.

40) 채무란 채권자의 권리에 대응하여 일정한 행위를 부담하는 채무자의 의무를 말한다. 채무는 주로 계약에 의해서 발생하는 것이지만, 채권관계가 발생한 후에 신의칙에 의하여 발생할 수도 있다.

41) 김형배·김규완·김명숙, 「민법학 강의」 (서울 : 신조사, 2016), 854-855쪽.

42) 종된 급부의무란 채권관계의 유형이나 성질과 관련하여 주된 급부의무처럼 중요한 의미를 가진 의무는 아니지만, 당사자가 일정한 행위를 구체적으로 명시하여 확정함으로써 이를 채무의 내용으로 끌어올린 의무로써 급부소송의 대상이 될 수 있는 급부의무를 말한다.

43) 원종욱, 앞의 논문, 136-137쪽.

나. 부수적 의무

부수적 의무는 주된 급부의무의 내용을 제대로 실현하기 위해 이에 수반되는 준비, 지원, 주의와 배려를 해야 하는 채무자의 의무이다.⁴⁴⁾ 부수적 의무에는 설명의무, 보호의무, 성실의무, 협력의무 등 여러 형태가 있으며 이 의무는 법률이나 계약에 명시적으로 규정되거나 약정되지 않더라도 신의칙상 인정되는 의무이다. 일반적으로 부수적 의무는 급부의무의 실현을 위해 인정되므로 급부의무와 무관하게 독자적으로 인정되지 않는다. 따라서 채권자는 원칙적으로 부수적 의무의 이행만을 요구할 수 없고 부수적 의무의 불이행만을 이유로 계약을 해제할 수 없다. 그러나 채무자가 이러한 의무를 불이행하여 손해가 발생한 경우에는 불완전이행의 문제로서 채무자가 그 손해를 배상하여야 한다.⁴⁵⁾

다. 보호의무

보호의무는 계약적 채권관계에서 발생하는 본래의 급부의무와는 달리 상대방의 생명·신체·재산 또는 기타의 법익을 침해하지 않을 의무이다. 즉 급부의무가 노동력의 공급 등 그 이행을 통하여 이행되는 의무이지만, 보호의무는 법익침해에 대한 위험의 방지, 보호 등 침해예방을 통하여 준수되는 의무이다. 그러므로 보호의무를 부담하는 채무자는 상대방의 법익을 침해하지 않을 의무를 준수해야 하는 것이고, 이행을 통하여 채권자를 만족시키는 행위를 해야 하는 것은 아니다. 보호의무위반의 효과는 보호의무도 부수적 의무로써 신의칙에 근거하여 손해배상청구를 할 수 있으나 이행청구권은 인정되지 않는다.⁴⁶⁾

계약에 의해서 발생하는 채무에서 안전배려의무를 급부의무, 부수적 의무 또는 보호의무 중 어느 것으로 보느냐에 따라 안전배려의무위반에 대한 효과가 달리 적용된다. 따라서 안전배려의무의 학설상 및 판례상 법적 성질에 관해 살펴보아야 한다.

II. 안전배려의무의 법적 성질

1. 학설상 안전배려의무의 법적 성질

44) 김형배·김규완·김명숙, 앞의 책, 855-856쪽.

45) 원종욱, 앞의 논문, 138쪽.

46) 김형배·김규완·김명숙, 앞의 책, 856-857쪽.

학설은 안전배려의무를 계약상 주된 급부의무로 보는 견해, 부수적 의미 또는 보호의무로 보는 견해, 보다 높은 가치의 보호의무로 보는 견해 그리고 안전배려의무를 2가지로 나누어 보는 견해로 나뉜다.

가. 안전배려의무를 주된 급부의무로 보는 견해

이 견해는 근로계약에 있어 사용자의 안전배려의무는 근로계약에 내재하는 본질적 의무로서 근로제공의무에 전제가 되는 의무로 본다. 근로자는 사용자의 지배하에 사용자가 제공하는 근로 장소, 설비 및 장비를 이용하여 근로를 제공한다. 그런데 사용자가 제공하는 근로 장소 및 설비가 위험요소를 포함하는 경우 근로제공과 근로자의 신체는 불가분의 일체를 이루기 때문에 근로제공 그 자체에 근로자의 생명과 건강에 대한 위험이 내재하게 된다. 따라서 사용자는 근로자가 근로를 안전하게 이행할 수 있도록 인적·물적 근로환경을 정비하여 근로자의 생명·신체에의 위험을 미연에 방지할 주된 급부의무를 부담한다.⁴⁷⁾

나. 안전배려의무를 계약상 부수적 의무 또는 보호의무로 보는 견해

학설의 다수가 채택하는 이 견해⁴⁸⁾는 근로계약이라는 쌍무계약에 있어서 계약당사자는 주된 급부의무 뿐만 아니라 이에 부수되는 의무까지 부담하게 됨에 따라 보호의무도 근로관계에 수반되는 신의칙상 부수적 의무로 인정된다는 것이다. 즉, 사용자는 근로자가 노무를 제공하는 과정에서 생명, 신체, 건강을 해치는 일이 없도록 인적·물적 환경을 정비하는 등 필요한 조치를 강구해야 한다.

다. 안전배려의무를 보다 높은 가치의 보호의무로 보는 견해

이 견해는 부수적 의무 또는 보호의무는 급부의무를 실현하는 과정에서 상대방의 생명·신체 등의 침해를 방지하여야 하는 신의칙상의무이나 여기서 더 나아가 채권관계일반에서의 보호의무 이상의 의무로 보는 견해이다. 즉 근로계약에 있어 사용자가 가지는 지시권에 당연히 부수하는 의무로서 노동법상 독자적인 의의를 갖는다고 설명한다. 따라서 사용자는 근로자에 대한 지시권의 주체로서 근로자의 생명, 신체에의 위험을 미연에 방지할 의무를 부담한다.⁴⁹⁾

47) 전형배, “안전배려의무의 내용과 과제”, 「노동법학」 제55호, 한국노동법학회(2015. 9), 34-35쪽.

48) 김형배, 「새로쓴 노동법」(서울 : 박영사, 2016), 339쪽.

라. 안전배려의무를 2가지로 나누어 보는 견해

이 견해는 계약의 유형에 따라 안전배려의무의 내용을 기준으로 안전확보의무와 부수적 의무 혹은 보호의무로 구분하는 견해이다. 안전확보의무는 사고의 위험이 현저히 높은 부문에서 발생하는 것으로 상대방의 안전확보 그 자체를 의무내용으로 하는 절대적 안전배려의무이고, 부수의무 혹은 보호의무는 주된 급부의무의 이행에 수반하여 채무자가 취해야 할 위험방지조치로서의 선관주의의무로 정의한다. 즉 안전배려의무는 고용계약, 운송계약 등에서는 급부의무로서의 성격을 갖고, 의료계약, 임대차계약 등에서는 부수적 의무나 보호의무로서의 성격을 갖는다는 것이다.⁵⁰⁾

2. 판례상 안전배려의무의 법적 성질

안전배려의무에 관한 판례상의 근거를 살펴보면 근로관계에서 피사용자에 대한 사용자의 보호의무 판결, 투숙객에 대한 숙박업자의 보호의무 판결, 여행자에 대한 여행업자의 안전배려의무 판결 그리고 근로자파견관계에서 사용업주의 의무에서 보호의무 또는 안전배려의무 판결에서 모두 계약에 수반되는 신의칙상 부수적 의무로 보고 있다.

특히 근로관계에서 피사용자에 대한 사용자의 보호의무 판결⁵¹⁾에서 “사용자는 근로계약에 수반되는 신의칙상의 부수적 의무로서 피용자가 노무를 제공하는 과정에서 생명, 신체, 건강을 해치는 일이 없도록 인적·물적 환경을 정비하는 등 필요한 조치를 강구하여야 할 보호의무를 부담하고, 이러한 보호의무를 위반함으로써 피용자가 손해를 입은 경우 이를 배상할 책임이 있다” 라고 명시하여 신의칙상 부수적 의무로써 이를 위반할 경우 손해를 배상할 책임이 있다고 명시하였다. 이때 안전배려의무의 요건으로 “보호의무 위반을 이유로 사용자에게 손해배상책임을 인정하기 위하여는 특별한 사정이 없는 한 그 사고가 피용자의 업무와 관련성을 가지고 있을 뿐만 아니라 또한 그 사고가 통상 발생할 수 있다고 하는 것이 예측되거나 예측할 수 있는 경우라야 할 것이고, 그 예측가능성은 사고가 발생한 때와 장소, 사고가 발생한 경위 기타 여러 사정을 고려하여 판단하여야 한다.” 라고 실시하였다.

49) 전형배, 앞의 논문, 34쪽.

50) 전형배, 앞의 논문, 34쪽.

51) 대법원 2006. 9. 28. 선고 2004다44506 판결; 대법원 2000. 5. 16. 선고 99다47129 판결; 대법원 1998. 11. 27. 선고 97다10925 판결; 대법원 1999. 2. 23. 선고 97다12082 판결.

판례상 안전배려의무의 요건으로 업무관련성, 예측가능성은 다음과 같이 해석된다. 먼저 업무관련성은 안전배려의무의 위반을 다투기 위해 요구되는 것으로 본래의 업무뿐만 아니라 통상 업무에 수반하여 관련되는 것을 포함하는 것으로 업무수행과 결과의 발생간에 상당인과관계가 인정되어야 한다. 다음으로 예측가능성은 안전배려의무는 사고발생의 위험에 대한 조치로서 그 필요성이 인정되기 때문에 결과발생의 예견가능성이 없는 사고에 대해서는 안전배려의무를 인정할 수 없다. 따라서 안전배려의무의 위반은 사고의 발생에 대한 예견가능성이 존재하여, 사회통념상 사고를 방지할 수 있는 방법이 있음에도 불구하고, 이를 위반한 경우에 한하여야 한다.⁵²⁾

3. 사건

안전배려의무의 법적 성질에 대해 안전배려의무를 신의칙상 부수적 의무 또는 보호의무로 보는 것이 판례 및 학설의 다수가 채택하고 있다. 안전배려의무의 법적 성질에 대한 학설을 살펴보면 보호의무는 급부의무와 함께 계약관계의 완전한 이행을 달성하기 위한 의무로서 계약을 통한 상대방에 대한 배려를 그 내용으로 하며, 그 법적근거를 신의칙에 두고 개별적 계약관계에서 구체화된 것이다. 그리고 그 위반의 효과를 보면 급부의무는 대가적 견련관계를 기초로 하는 이행청구권, 손해배상청구권, 계약해제권이 인정되지만 부수의무는 손해배상청구권만이 인정된다.

그런데 근로계약은 민사법학에서 채무불이행 체계를 설명할 때 일반적으로 언급하는 재산법적 거래관계와는 달리 근로자는 채무의 이행을 위해 자신의 신체를 이용하여 노무를 제공하게 되므로 노무제공은 근로자의 안전과 보건에 관련한 문제로 직결되어 노무제공의 전제가 된다. 또한 근로계약은 일반적으로 근로를 계속적으로 제공하는 계약으로서 근로자의 안전과 보건에 문제가 발생하면 근로자는 노무를 제공함에 있어 일시적으로 중단할 수 있어야 한다.⁵³⁾ 따라서 안전배려의무는 안전배려의무를 2가지로 나누어 보는 견해와 같이 안전배려의 법리를 일반적으로 적용하기 보다는 그 계약의 성질에 따라 달리 해석하는 것이 타당하다. 즉 고용계약과 같이 대등한 관계라고는 하나 그 성질상 대등한 계약을 할 수 없는 경우와 같이 안전성확보가 중요시 되는 경우에는 급부의무로 해석하고, 다른 계약관계에서는 개별적 계약내용에 따라 부수적 의무 또는 보호

52) 박득배, 앞의 논문, 249쪽.

53) 전형배, 앞의 논문, 35-36쪽.

의무로 해석하여 그 효과를 구분함이 타당하다고 생각한다.

또한 이러한 안전배려의무가 성립되기 위해서는 당사자 간의 일정한 계약관계 또는 이에 준하는 법률관계를 전제로 하여, 그 이행과 관련된 사항을 계약의 구체적인 내용으로 하고, 이행과정에서 발생할 수 있는 위험의 예측가능성이 있을 때 안전배려의무가 성립된다. 특히 근로계약에 있어 산업안전보건법령 및 선원법의 선내안전보건기준이 위험의 예측가능성에 대해 최소한의 조치로서 그 역할을 할 수 있다.

Ⅲ. 안전배려의무의 내용

다수의 학설과 판례에서 안전배려의무를 계약상 부수적 의무 또는 보호의무로 보고, 이러한 보호의무를 위반함으로써 피용자가 손해를 입은 경우 사용자는 이를 배상할 책임이 있다. 사용자는 채무불이행을 면하기 위해 안전배려의무를 이행하여야 하며, 이를 위해 안전배려의무의 내용이 구체화 되어 있어야 한다.

1. 학설과 판례에서의 안전배려의무의 내용

학설에 따르면 안전배려의무의 구체적인 내용은 선원근로계약 등 당사자의 약정이나 단체협약, 취업규칙 등에 의하여 결정되지만, 이러한 규정이 없는 경우 개별적 근로관계와 관련하여 사회통념상 타당한 범위 내에서 인정된다고 한다.⁵⁴⁾

판례⁵⁵⁾에 따르면 안전배려의무의 요건으로 “보호의무위반을 이유로 사용자에게 손해배상책임을 인정하기 위하여는 특별한 사정이 없는 한 그 사고가 피용자의 업무와 관련성을 가지고 있을 뿐만 아니라 또한 그 사고가 통상 발생할 수 있다고 하는 것이 예측되거나 예측할 수 있는 경우라야 할 것이고, 그 예측가능성은 사고가 발생한 때와 장소, 사고가 발생한 경위 기타 여러 사정을 고려하여 판단하여야 한다.” 고 설시하였다. 판례에서의 ‘예측가능성’은 안전배려의무가 문제되는 당해 구체적 상황 등에 의하여 결정된다는 입장을 취하고 있다.

2. 산업안전보건법 등 관련 법령

54) 권창영, 「선원법 해설」(경기 : 법문사, 2016), 606쪽.

55) 대법원 2006. 9. 28. 선고 2004다44506 판결; 대법원 2000. 5. 16. 선고 99다47129 판결; 대법원 1998. 11. 27. 선고 97다10925 판결; 대법원 1999. 2. 23. 선고 97다12082 판결.

보다 구체적인 안전배려의무의 내용은 산업안전보건법의 규정을 적용할 수 있다. 산업안전보건법이 규정하는 안전배려의무는 사고방지를 위한 가장 중요한 최저한의 기준을 법으로 정한 것으로 일차적으로 행정감독을 위한 단속규정으로써의 기능을 하지만, 나아가서는 근로계약상 안전배려의무의 내용을 구체화하는 역할도 하고, 손해배상책임에서 사용자의 과실의 전제가 되는 작위의무에 대한 성문법적 근거를 제시한다.⁵⁶⁾ 대법원 판례⁵⁷⁾에 따르면 “보호의무는 실질적인 고용계약의 특수성을 고려하여 신의칙상 인정되는 부수적 의무로서 사업주의 안전상 조치의무를 규정한 산업안전보건법 제23조가 적용되지 아니하는 사용자일지라도 마찬가지로 인정된다.”고 판시하여 근로계약상 안전배려의무는 산업안전보호법에 한정되는 것이 아니며, 사용자의 안전배려의무는 계약·관습·신의칙 등을 기초로 산업안전보건법보다 넓은 의미로 부과된다.

따라서 노동보호법으로서 산업안전보건법상 안전배려의무는 본래 사업주가 부담해야 할 안전배려의무 가운데 가장 중요한 부분을 국가가 부분적으로 확인하고 이를 사업주에게 강제화한 것으로 사업주는 산업안전보건법상의 안전배려의무를 이행·준수하는 것은 별책을 면하는 공법상 효과에 그치고, 사법상 효과로서 사업주가 근로계약상 부담해야 할 안전배려의무로부터 전면적으로 해방될 수는 없다.⁵⁸⁾

3. 사건

안전배려의무의 내용에 있어 학설 및 판례에서 구체적인 안전배려의무는 당사자에 의한 합의 및 문제가 되는 구체적 상황에 따라 결정된다. 산업안전보건법이 규정하는 안전배려의무는 사고방지를 위한 가장 중요한 최저한의 기준을 정한 것으로 선상근로와 같은 특수한 환경에서 발생할 수 있는 위험을 모두 반영할 수 없다. 산업안전보건법 제3조 제1항에서 “다만, 유해·위험의 정도, 사업의 종류·규모 및 사업의 소재지 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 사업에는 이 법의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있다”고 명시하여 선박안전법이 적용되는 선원근로를 산업안전보건법의 일부적용 제외 사업으로 규정하고 있다. 이에 선원법 제79조 제1항 제1호에서부터 제8호까지 선원근로의 특수성을 반영한 선내안전보건기준에 포함되어야 할 사항을 명시하고, 동조 제2항에

56) 노동법실무연구회, 「근로기준법주해Ⅲ」(서울 : 박영사, 2014), 298-299쪽.

57) 대법원 1997. 4. 25. 선고 96다53086 판결.

58) 노동법실무연구회, 앞의 책, 301쪽.

서 선내안전보건기준의 구체적인 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 규정하고 있다.

선박소유자의 안전배려의무에 있어 선내안전보건기준을 이행·준수하는 것은 공법상 효과에 그치고, 사법상 효과로서 선박소유자가 선원근로계약상 부담해야 할 안전배려의 무로부터 해방될 수 없다. 즉 선내안전보건기준은 산업안전보건법이 규정하는 안전배려 의무와 같이 선원법상 선박소유자가 부담하는 안전배려의무 가운데 사고방지를 위한 가장 중요한 최저한의 기준을 정하는 것이다. 따라서 선내안전보건기준은 선박소유자의 안전배려의무 이행·준수를 위한 최소한의 기준으로 명확하게 제정되어야 하며 그 상세한 내용은 해사노동협약에서 요구하는 산업 안전 및 보건의 내용을 포함하여야 한다.

제2절 우리나라 안전배려의무 관련 법제도 개관

1. 산업안전보건법상의 안전배려의무

1. 연혁

근로자의 생명, 신체, 건강은 근로자에게 있어 가장 소중한 것으로 근로제공 과정에서 이것이 손상당하지 않도록 보호하는 것은 노동법의 중요한 과제이다. 예를 들어 근로시간 및 휴식에 관한 법정 기준도 근로자에게 과도한 피로가 축적됨을 방지함으로써 사고 발생을 방지하는 기능을 하고, 그 밖에 대우보장(최저임금제 등)의 체계 및 산업재해보상책임의 제도화도 산업재해를 억제하는 효과가 있다. 그러나 근로자 보호의 핵심은 근로의장에서 안전·보건을 확보하고, 그에 따라 산업재해를 예방하는데 있다.⁵⁹⁾

헌법재판소 결정⁶⁰⁾에 따르면 “근로의 권리가 ‘일할 자리에 관한 권리’ 만이 아니라 ‘일할 환경에 관한 권리’ 도 함께 내포하고 있는바, 후자는 인간의 존엄성에 대한 침해 방지하기 위한 자유권적 기본권의 성격도 갖고 있어 건강한 작업환경, 일에 대한 정당한 보수, 합리적인 근로조건의 보장 등을 요구할 수 있는 권리 등을 포함한다.” 고 설치하였다. 이를 위해 헌법 제34조 제6항에 “국가는 재해를 예방하고 그 위험으로부터 국민을 보호하기 위하여 노력하여야 한다.” 고 하여 국가의 재해예방의무를 규정하

59) 노동법실무연구회, 앞의 책, 287쪽.

60) 헌법재판소 2007. 8. 30. 선고 2004헌마670 전원재판부 결정.

고, 헌법 제36조 제3항에서 “모든 국민은 보건에 관하여 국가의 보호를 받는다.” 고 하여 국가의 보건의무를 규정하고 있다. 헌법에 명시된 국가의 재해예방의무와 보건의무를 구체화 하기위해 근로기준법과 산업안전보건법 등을 제정·시행하고 있다.

1953년 5월 10일에 제정된 근로기준법은 근로자의 안전과 보호를 위해 제64조부터 제73조까지 10개의 조문⁶¹⁾을 규정하였다. 우리나라의 산업구조가 1차 산업 중심에서 2차, 3차 산업 중심으로 급격히 고도화되고 근로자의 안전과 보건에 중대한 영향을 미치는 사업장 내 시설과 환경의 변화로 인해 산업안전보건법의 제정이 요구되었다. 근로자의 안전과 보호 규정은 1981년 12월 31일 산업안전보건법이 제정된 후 1982년 7월 1일 산업안전보건법이 시행되면서 근로기준법의 안전보건규정과 산업안전보건법이 이중적으로 산업안전과 근로자의 안전·보건을 규율하는 체제가 유지되다가, 1990년 1월 13일 개정 산업안전보건법이 1990년 7월 14일 시행되면서 근로자의 안전과 보건에 관하여는 산업안전보건법이 정하는 바에 의하도록 산업안전보건법이 단일체제로 바뀌었다.⁶²⁾

2. 산업안전보건법상 안전배려의무 내용

산업안전보건법은 산업안전·보건에 관한 기준을 확립하고 그 책임의 소재를 명확하게 하여 산업재해를 예방하고 쾌적한 작업환경을 조성함으로써 근로자의 안전과 보건을 유지·증진함을 목적으로 한다. 이 법은 산업의 고도화가 급속하게 진전됨에 따라 산업재해의 발생이 증가함으로써 근로자의 안전과 보건에 대한 법적 필요성이 대두됨으로 인해 산업안전보건법은 제정 및 시행 이후에 수차례 개정되면서 규제 내용이 충실해지고 다양화 되었다.

산업안전보건법은 모든 사업 또는 사업장에 적용되며, 동법상 근로자의 정의는 근로기준법 제2조 제1항 제1호에 따른 근로자를 말하므로, 선원법 제5조 제1항에 따라 선원도 당연히 포함이 된다.

동법 제4조 제1항에서 정부는 ① 산업안전·보건정책의 수립·집행·조정 및 통제, ② 사업장에 대한 재해 예방 지원 및 지도, ③ 유해하거나 위험한 기계·기구·설비 및 방

61) 10개의 조문은 위험방지, 안전조치, 특히 위험한 작업, 유해물, 위험 작업물의 취급 제한, 안전 위생교육, 병자의 취급 금지, 건강진단, 안전관리자와 보건관리자, 감독상의 행정조치 등이 있다.

62) 노동법실무연구회, 앞의 책, 287-288쪽.

호장치·보호구 등의 안전성 평가 및 개선, ④ 유해하거나 위험한 기계·기구·설비 및 물질 등에 대한 안전·보건상의 조치기준 작성 및 지도·감독, ⑤ 사업의 자율적인 안전·보건 경영체제 확립을 위한 지원, ⑥ 안전·보건의식을 복돋우기 위한 홍보·교육 및 무재해운동 등 안전문화 추진, ⑦ 안전·보건을 위한 기술의 연구·개발 및 시설의 설치·운영, ⑧ 산업재해에 관한 조사 및 통계의 유지·관리, ⑨ 안전·보건 관련 단체 등에 대한 지원 및 지도·감독, ⑩ 그 밖에 근로자의 안전 및 건강의 보호·증진에 관한 사항을 성실히 이행할 책임을 진다. 또한 동법 제4조 제2항에서는 이러한 사항을 “효율적으로 수행하기 위한 시책을 마련” 하기 위하여 한국산업안전보건공단, 그 밖의 관련 단체 및 연구기관에 행정적·재정적 지원을 할 수 있다고 규정하고 있다.

또한 동법 제5조는 근로자의 안전과 건강 유지를 위한 사업주의 포괄적인 의무로 ① 이 법과 이 법에 따른 명령으로 정하는 산업재해 예방을 위한 기준을 지킬 것, ② 근로자의 신체적 피로와 정신적 스트레스 등을 줄일 수 있는 쾌적한 작업환경을 조성하고 근로조건을 개선할 것, ③ 해당 사업장의 안전·보건에 관한 정보를 근로자에게 제공할 것, ④ 국가의 산업재해 예방정책에 따르는 것을 규정하고 있다.

이와 동시에 동법 제6조에서 “근로자는 이 법과 이 법에 따른 명령으로 정하는 기준 등 산업재해 예방에 필요한 사항을 지켜야 하며, 사업주 또는 근로감독관, 공단 등 관계자가 실시하는 산업재해 방지에 관한 조치에 따라야 한다.” 고 명시하여 근로자의 의무를 규정하였다.

또한 산업안전보건법 관련 고용노동부령으로 산업안전보건기준에 관한 규칙 및 유해·위험작업의 취업제한에 관한 규칙이 제정되어 있다.

산업안전보건기준에 관한 규칙은 산업안전보건법에서 위임한 산업안전보건기준에 관한 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정하기 위해 총 671개 조문의 방대한 기준으로 구성되어 있다. 이 기준은 총 3개의 편으로 구성되며 제1편에서 총칙, 제2편에서 안전기준, 제3편에서 보건기준을 상세히 규정하고 있다.

유해·위험작업의 취업제한에 관한 규칙은 산업안전보건법 제47조의 따라 유해하거나 위험한 작업에 대한 취업제한에 관한 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정하기 위해 자격·면허·경험 또는 기능의 범위와 자격취득 등을 위한 교육기관 등에 관해서 규정

하고 있다.

<표 5> 산업안전보건기준의 구성

구분	세부 조항
제1편 총칙	제1장 통칙, 제2장 작업장, 제3장 통로, 제4장 보호구, 제5장 관리감독자의 직무, 사용의 제한 등, 제6장 추락 또는 붕괴에 의한 위험방지, 제7장 비계, 제8장 환기장치, 제9장 휴게시설, 제10장 잔재물 등의 조치기준
제2편 안전기준	제1장 기계·기구 및 그 밖의 설비에 의한 위험방지, 제2장 폭발·화재 및 위험물누출에 의한 위험방지, 제3장 전기로 인한 위험방지, 제4장 건설작업 등에 의한 위험예방, 제5장 중량물 취급 시의 위험방지, 제6장 하역작업 등에 의한 위험방지, 제7장 벌목작업에 의한 위험방지, 제8장 궤도 관련 작업 등에 의한 위험방지
제3편 보건기준	제1장 관리대상 유해물질에 의한 건강장해의 예방, 제2장 허가대상 유해물질 및 석면에 의한 건강장해의 예방, 제3장 금지유해물질에 의한 건강장해의 예방, 제4장 소음 및 진동에 의한 건강장해의 예방, 제5장 이상기압에 의한 건강장해의 예방, 제6장 온도·습도에 의한 건강장해의 예방, 제7장 방사선에 의한 건강장해의 예방, 제8장 병원체에 의한 건강장해의 예방, 제9장 분진에 의한 건강장해의 예방, 제10장 밀폐공간 작업으로 인한 건강장해의 예방, 제11장 사무실에서의 건강장해 예방, 제12장 근골격계부담작업으로 인한 건강장해의 예방

II. 선원법상의 안전배려의무

1. 국가의 책무

가. 선내 안전·보건 등을 위한 국가의 책임과 의무

선원법 제78조에 따라 해양수산부장관은 승무 중인 선원의 건강을 보호하고 안전하고 위생적인 환경에서 생활, 근로 및 훈련을 할 수 있도록 ① 선내 안전·보건정책의 수립·집행·조정 및 통제, ② 선내안전보건기준의 작성, ③ 선내 안전·보건의 증진을 위한 국내 지침의 개발과 보급, ④ 선내 안전·보건을 위한 기술의 연구·개발 및 그 시설의 설치·운영, ⑤ 선내 안전·보건 의식을 북돋우기 위한 홍보·교육 및 무재해운동 등 안전문화 추진, ⑥ 선내 재해에 관한 조사 및 그 통계의 유지·관리, ⑦ 그 밖에 선

원의 안전 및 건강의 보호·증진 등의 사항을 성실히 이행할 책임과 의무를 진다. 또한 해양수산부장관은 위 사항을 효율적으로 수행하기 위하여 필요한 경우 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여야 하고, 선내 안전·보건과 선내 사고예방을 위한 활동이 통일적으로 이루어지고 증진될 수 있도록 국제노동기구 등 관계 국제기구 및 그 회원국과의 협력을 모색하여야 한다.

특히, 선원법 제79조 선내 안전·보건과 선내 사고예방 기준에는 ① 선원의 안전·건강 관련 교육훈련 및 위험성 평가 정책, ② 선원의 직무상 사고·상해 및 질병(이하 “직무상 사고등”이라 한다)의 예방 조치, ③ 선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램, ④ 선내 안전저해요인의 검사·보고와 시정, ⑤ 선내 직무상 사고등의 조사 및 보고, ⑥ 선장과 선내 안전·건강담당자의 직무, ⑦ 선내안전위원회의 설치 및 운영, ⑧ 선내 시설 및 장비의 주기적인 점검·관리, ⑨ 소년선원과 여성선원의 보호, ⑩ 위험작업 또는 유해물질에 노출되는 작업에 대한 안전 및 방호, ⑪ 선원법 제125조에 따른 선원근로감독관이 해양항만관청의 명에 따라 수행하는 선내 안전·보건 및 사고예방 점검과 안전 진단 등에 관한 사항, ⑫ 그 밖에 선내 안전·보건 및 사고예방과 관련하여 해양수산부장관이 필요하다고 인정하는 사항이 포함되어 있다. 그리고 선내안전보건기준의 구체적인 사항은 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 하고 있다. 또한 선원법 제80조에 따라 해양수산부장관은 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정할 수 있다.

나. 직무상 사고 등의 조사

선원법 제81조에 따라 해양수산부장관은 선박소유자로부터 직무상 사고 등의 발생 사실을 보고받은 경우에는 그 사실과 원인을 조사하여야 한다. 이 조사는 사고의 원인을 분석하여 재발방지를 위한 조치 마련 및 정책 수립의 기초자료로 제공될 수 있다. 따라서 해양수산부장관은 직무상 사고 등을 예방하기 위하여 조사한 직무상 사고 등에 관한 통계를 유지·관리하여야 하고, 그 통계를 분석하여 자료집을 발간할 수 있다.

다. 의료조언

선원법 제88조에 따라 해양수산부장관은 대한민국 주변을 향해 중인 선박(외국국적 선

박을 포함한다)의 선장이 부상을 당하거나 질병에 걸린 선원에 대한 의료조언을 요청할 경우에는 무선 또는 위성통신으로 의료조언을 무료로 제공하여야 한다. 또한 해양수산부장관은 이러한 의료조언을 제공하기 위하여 「응급의료에 관한 법률」 제27조에 따라 응급의료정보센터를 설치·운영하는 보건복지부장관에게 협조를 요청하여야 하고, 보건복지부장관은 특별한 사유가 없으면 협조하여야 한다.

라. 외국이 선원에 대한 진료 등

선원법 제89조에 따라 해양수산부장관은 국내 항에 입항한 선박의 외국인 상병선원이 진료받기를 요청할 때에는 필요한 조치를 하여야 한다.

2. 선박소유자의 의무

가. 안전운항을 위한 의무

선원법 제63조에 따라 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」을 적용받는 선박소유자는 선박 운항의 안전을 위하여 ① 해기 능력의 향상을 위한 선원의 선상훈련 및 평가계획의 수립·실시, ② 해양사고에 대비하기 위한 선상 비상훈련의 실시, ③ 항해당직에 관한 상세한 기준의 작성·시행, ④ 선원에게 선박안에서의 임무 및 선박의 특성을 숙지하도록 교육을 실시할 것, ⑤ 선장에게 선박안에서 필요한 근무지침서를 제공할 것, ⑥ 선장에게 해상인명안전 및 해양환경보호와 관련된 국내외의 규정 등 자료를 제공할 것, ⑦ 선원을 교체할 때에는 업무의 인계·인수에 소요되는 충분한 시간을 선원에게 줄 것 등을 이행하여 한다.

나. 안전보전에 관한 의무

선원법 제82조에 따라 선박소유자는 ① 선원에게 보호장구와 방호장치 등을 제공하여야 하며, 방호장치가 없는 기계의 사용을 금지하여야 하고, ② 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 위험한 선내 작업에는 일정한 경험이나 기능을 가진 선원을 종사시켜야 하고, ③ 감염병, 정신질환, 그 밖의 질병을 가진 사람 중에서 승무가 곤란하다고 해양수산부령으로 정하는 선원을 승무시켜서는 아니 되고, ④ 선원의 직무상 사고 등이 발생하였을 때에는 즉시 해양항만관청에 보고하여야 하고, 선내 작업 시의 위험 방지, 의약품의 비치와 선내위생의 유지 및 이에 관한 교육의 시행 등에 관하여 해양수산부령으

로 정하는 사항을 지켜야 하며, ⑤ 선장(선박소유자의 대리인)은 특별한 사유가 없으면 선박이 기항하고 있는 항구에서 선원이 의료기관에서 부상이나 질병의 치료를 받기를 요구하는 경우 거절하여서는 아니 되고, ⑥ 「해운법」 제3조에 따른 해상여객운송사업에 종사하는 선박의 선박소유자는 선박에 승선하는 선원에게 제복을 제공하여야 한다.

다. 건강진단서에 관한 의무

선원법 제87조에 따라 선박소유자는 「의료법」에 따른 병원급 이상의 의료기관 또는 해양수산부령으로 정하는 기준에 맞는 의원의 의사가 승무에 적당하다는 것을 증명한 건강진단서를 가진 사람만을 선원으로 승무시켜야 한다. 동법 시행령 제55조에 따라 건강진단의 검진비용은 선박소유자가 부담한다.

3. 선원의 권리와 의무

가. 선원의 준수 의무

선원법 제83조 제1항에 따라 선원은 선내 작업 시의 위험 방지와 선내 위생의 유지에 관하여 ① 선내안전보건기준을 숙지하고 준수할 것, ② 선내 위험장소임을 알리거나 선원의 접근이 금지·제한되는 장소임을 알리는 표지에 표시된 지시에 따를 것, ③ 화물창 안에서의 작업, 용접작업, 도료작업, 무거운 물건을 취급하는 작업, 전기를 사용하는 작업, 어로작업, 높은 곳에서의 작업, 선체 외부작업 및 얼음을 제거하는 작업 등 위험한 작업을 하는 경우 안전벨트, 안전그물망 및 구멍의 등의 보호기구나 장비를 사용할 것, ④ 거주환경의 청결유지 등 개인의 위생 관리를 철저히 할 것 등을 지켜야 한다.

나. 작업거부권

선원법 제83조 제2항에 따라 선원은 방호시설이 없거나 제대로 작동하지 아니하는 기계의 사용을 거부할 수 있다. 선원은 산업안전보건법 제26조 제2항⁶³⁾(작업중지권 등)이 적용되지 않지만, “선원은 방호시설이 없거나 제대로 작동하지 아니하는 기계의 사용을 거부할 수 있다”고 규정한 선원법 제83조제2항에 따라 작업거부권 및 안전배려의무 위반에 대한 근로제공거부권이 인정된다. 즉, 방호시설이 없는 기계 및 제대로 작동하지

63) 산업안전보건법 제26조(작업중지 등) ② 근로자는 산업재해가 발생할 급박한 위험으로 인하여 작업을 중지하고 대피하였을 때에는 지체 없이 그 사실을 바로 위 상급자에게 보고하고, 바로 위 상급자는 이에 대한 적절한 조치를 하여야 한다.

않는 기계는 재해의 발생률이 높기 때문에 명문의 규정으로 작업거부권을 인정하고 있다. 이는 선원법의 작업거부권이 산업안전보건법에 작업중지권의 ‘급박한 위험’을 요구하지 않는 점에서, 선원법에서의 작업거부권이 산업안전보건법의 작업중지권보다 완화된 권리이다.⁶⁴⁾

다. 제복 착용 의무

선원법 제83조 제3항에 따라 「해운법」 제3조에 따른 해상여객운송사업에 종사하는 선박에 근무하는 선원은 선원법 제82조 제7항에 따라 선박소유자가 제공한 제복을 입고 근무하여야 한다.

4. 의료관련자

선박소유자는 선원법 제84조, 제85조 및 제86조에 따라 의사, 의료관리자 그리고 응급처치 담당자를 승선시켜야 한다. 의사의 경우, 선원법 제84조에 따라 ① 3일 이상의 국제항해에 종사하는 선박으로서 최대 승선인원이 100명 이상인 선박(어선은 제외), ② 총톤수 5천톤 이상의 어선으로서 승선인원이 200인 이상의 어선으로 모선식 어업에 종사하는 어선의 선박소유자는 그 선박에 의사를 승무시켜야 한다. 의료관리자의 경우, 선원법 제85조에 따라 ① 「선박안전법」 제8조 제3항에 따라 정하여진 원양구역을 항해구역으로 하는 총톤수 5천톤 이상의 선박, ② 총톤수 300톤이상의 어선(평수구역·연해구역 또는 근해구역을 항행구역으로 하는 어선은 제외)의 선박소유자는 선박에 의료관리자를 두어야 한다. 마지막으로 응급처치 담당자의 경우, 선원법 제86조에 따라 의사나 의료관리자를 승무시키지 아니할 수 있는 선박 중 ① 연해구역 이상을 항해구역으로 하는 선박(어선은 제외), ② 여객정원이 13명 이상인 여객선의 선박소유자는 선박에 응급처치를 담당하는 선원을 두어야 한다.

Ⅲ. 안전배려의무 위반시 제재 규정

1. 산업안전보건법에서의 안전과 보건 의무 위반시

산업안전보건법에서의 안전과 보건에 관한 의무 위반 시 벌칙에는 형벌과 과태료가 있다.

64) 권창영, 앞의 책, 628쪽.

가. 형벌

산업안전보건법에서 안전과 보건에 관한 형벌은 산업안전보건법 제66조의2, 제67조, 제67조의2, 제68조, 제69조, 제70조에서 형벌의 구성요건에 관하여 규정하고 있다.

대법원 2007년 11월 28일 판결⁶⁵⁾에서 “사업주에 대한 법 제67조 제1호, 제23조 제1항⁶⁶⁾ 위반죄는 사업주가 자신이 운영하는 사업장에서 법 제23조 제1항에 규정된 안전상의 위험성이 있는 작업을 규칙이 정하고 있는 바에 따른 안전조치를 취하지 않은 채 하도록 지시하거나, 그 안전조치가 취해지지 않은 상태에서 위 작업이 이루어지고 있다는 사실을 알면서도 이를 방치하는 등 그 위반행위가 사업주에 의하여 이루어졌다고 인정되는 경우에 한하여 성립하는 것이지, 단지 사업주의 사업장에서 위와 같은 위험성이 있는 작업이 필요한 안전조치가 취해지지 않고 이루어졌다는 사실만으로 성립하는 것은 아니다” 라고 설시하였다. 즉, 산업안전보건법 제67조 제1호, 제23조 제1항 위반죄는 그 위반행위가 사업주에 의하여 이루어진 경우에만 성립한다.

산업안전보건법 제71조 양벌규정에서 “법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 제66조의2, 제67조, 제67조의2 또는 제68조부터 제70조까지의 어느 하나에 해당하는 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과한다. 다만, 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리 하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다” 고 규정하고 있다. 이 규정의 취지는 각 본조의 위반행위를 사업자인 법인이나 개인이 직접 하지 아니하는 경우에는 그 행위자나 사업자 쌍방을 모두 처벌하기 위한 것이기 때문에, 이 양벌규정에 의하여 사업자가 아닌 행위자도 사업자에 대한 각 본조의 벌칙 규정의 적용 대상이 된다.⁶⁷⁾

나. 과태료

산업안전보건법 제72조 제1항부터 제6항까지 과태료의 구성요건을 규정하고 있다. 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 고용노동부장관이 부과·징수한다

65) 대법원 2007.3.29. 선고 2006도8874 판결.

66) 산업안전보건법 제23조 제1항 사업주는 사업을 할 때 ① 기계·기구, 그 밖의 설비에 의한 위험, ② 폭발성, 발화성 및 인화성 물질 등에 의한 위험, ③ 전기, 열, 그 밖의 에너지에 의한 위험을 예방하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.

67) 대법원 2004.5.14. 선고 2004도74 판결.

2. 선원법에서의 안전과 보건의무 위반 규정

선원법에서의 안전과 보건에 관한 의무 위반 시 벌칙에는 형벌과 과태료가 있다.

가. 형벌

선박소유자가 선원법 제82조 제1항부터 제3항까지의 규정을 위반하였을 때(선원법 제172조), 제84조를 위반하여 의사를 승무시키지 아니하였을 때(선원법 제173조 제13호), 제85조 제1항을 위반하여 선박에 의료관리자를 두지 아니하였거나 같은 조 제2항을 위반하여 의료관리자 자격증을 가진 선원을 의료관리자로 선임하지 아니하였을 때(선원법 제173조 제1항 제14호), 제86조 제1항을 위반하여 선박에 응급처치 담당자를 두지 아니하였거나 같은 조 제2항을 위반하여 응급처치에 관한 교육을 이수한 선원을 응급처치 담당자로 선임하지 아니하였을 때(선원법 제173조 제1항 제15호)에는 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금에 처한다.

그리고 선박소유자의 대리인인 선장이 선원법 제82조 제6항을 위반하여 선원의 부상·질병 치료 요구를 거절하였을 때(선원법 제164조제10호)에는 1년 이하의 징역 또는 1천만 원 이하의 벌금에 처한다.

나. 과태료

선원법 제82조 제4항을 위반하여 선원의 직무상 사고 등이 발생하였을 때에 해양항만관청에 즉시 보고하지 아니한 선박소유자(선원법 제179조 제2항 제10호), 선원법 제82조 제5항을 위반한 선박소유자(선원법 제179조 제2항 제11호), 선원법 제87조 제1항을 위반하여 건강진단서를 가지지 아니한 사람을 선원으로 승무시킨 선박소유자(선원법 제179조 제2항 제12호)에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다.

선원법 제82조 제7항을 위반하여 선원에게 제복을 제공하지 아니한 선박소유자에게는 500만 원 이하의 과태료를 부과하고(선원법 제179조 제1항 제5호), 정당한 사유 없이 제83조 제3항을 위반하여 제복을 입지 아니한 선원(선원법 제179조 제3항 제2호)에게는 100만원 이하의 과태료를 부과한다.

Ⅳ. 시사점

우리나라 선원의 안전배려의무에 관한 법제도는 산업안전보건법의 일부 규정과 선원법에 명확히 규정되어 있다. 그러나 해사노동협약에서 규정 제4.3조 제3항에서 요구하는 “선박에서의 산업 안전 및 건강 보호와 사고예방을 위한 기준”은 선원근로의 특수성을 반영한 것으로 산업안전보건법은 제3조 적용범위에서 선박안전법 적용사업⁶⁸⁾은 법의 일부를 적용하지 않고 있으므로 선원근로의 특수성이 요구되는 선내안전보건기준은 선원법에서 규정함이 타당하다.

대법원 2014년 8월 28일 판결⁶⁹⁾에서 “사업주에 대한 법 제66조의2, 제23조 제3항 위반죄는, 사업주가 자신이 운영하는 사업장에서 법 제23조 제3항에 규정된 안전상의 위험성이 있는 작업과 관련하여 산업안전보건기준에 관한 규칙이 정하고 있는 안전조치를 취하지 않은 채 작업을 지시하거나, 그와 같은 안전조치가 취해지지 않은 상태에서 위 작업이 이루어지고 있다는 사실을 알면서도 이를 방치하는 등 그 위반행위가 사업주에 의하여 이루어졌다고 인정되는 경우에 한하여 성립하는 것이고, 규칙에서 정한 안전조치 외의 다른 가능한 안전조치가 취해지지 않은 상태에서 위험성이 있는 작업이 이루어졌다는 사실만으로 위 죄가 성립하는 것은 아니라고 할 것이다”라고 판결을 하여, 산업안전보건법에서 노동부령으로 위임한 사업주가 취하여야 할 안전상의 조치사항이 산업안전보건기준에 관한 규칙을 사업주가 인지한 상태에서 그 이행을 하지 않을 경우 위반죄가 성립됨을 알 수 있다. 따라서 선원법에서 안전배려의무의 하나로 선원법 제78조 제1항 제2호에서 명시한 선내안전보건기준의 제정을 통해서 산업안전보건기준에 관한 규칙과 같이 선박소유자가 하여야 할 안전상의 조치를 명확히 하여 선원에 대한 선박소유자의 안전배려의무를 명확히 하여야 한다.

또한 산업안전보건법 제23조(안전조치)⁷⁰⁾제4항에서 “제1항부터 제3항까지의 규정에

68) 산업안전보건법 시행령 제2조의2 제1항 관련 [별표 1]에서 선박안전법 적용사업은 동법 제13조, 제14조, 제15조, 제15조의2, 제15조의3, 제16조의2, 제18조, 제19조, 제3장, 제23조, 제26조(보건에관한 사항은 제외한다), 제28조, 제29조제1항부터 제8항까지, 제29조제10항, 제29조의2, 제30조, 제31조(보건에관한 사항은 제외한다), 제31조의2, 제34조의5, 제36조의4, 제39조, 제39조의2는 적용 제외된다.

69) 대법원 2014.8.28. 선고 2013도3242 판결.

70) 제23조(안전조치) ① 사업주는 사업을 할 때 다음 각 호의 위험을 예방하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다. 1. 기계·기구, 그 밖의 설비에 의한 위험, 2. 폭발성, 발화성 및 인화성 물질 등에 의한 위험, 3. 전기, 열, 그 밖의 에너지에 의한 위험, ② 사업주는 굴착, 채석, 하역, 벌목, 운송, 조작, 운반, 해체, 중량물 취급, 그 밖의 작업을 할 때 불량한 작업방법 등으로 인하여 발생하는 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다, ③ 사업주는 작업 중 근로

따라 사업주가 하여야 할 안전상의 조치사항은 고용노동부령으로 정한다.” 고 명시하고 제9장 벌칙조항에서 제23조 제1항부터 제3항까지 등을 위반한 경우 벌칙을 받도록 규정하였다. 그러나 선원법 제79조 제2항에 따라 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선내안전보건기준에 대해서 선원법 제82조 선박소유자 등의 의무에서 이러한 선내안전보건기준 이행에 관한 의무가 규정되어 있지 않고 그 위반에 따른 벌칙 조항도 없다. 그리고 선원법 제83조 제1항에서 “선원은 선내 작업 시의 위험 방지와 선내 위생의 유지에 관하여 해양수산부령⁷¹⁾으로 정하는 사항을 지켜야 한다.” 고 명시하고 동법 시행규칙 제47조의8 제1항 제1호에서 선원은 선내안전보건기준을 숙지 및 준수하도록 규정하고 있으나 그 불이행에 따른 벌칙조항은 없다.

그리고 행정규제기본법 제4조 제2항에서 “규제는 법률에 직접 규정하되, 규제의 세부적인 내용은 법률 또는 상위법령에서 구체적으로 범위를 정하여 위임한 바에 따라 대통령령·총리령·부령 또는 조례·규칙으로 정할 수 있다. 다만, 법령에서 전문적·기술적 사항이나 경미한 사항으로서 업무의 성질상 위임이 불가피한 사항에 관하여 구체적으로 범위를 정하여 위임한 경우에는 고시 등으로 정할 수 있다” 고 명시하여 법치행정의 원리상 국민의 권리의무에 대한 규율은 법률에 근거하여야 하며, 법률의 위임이나 헌법의 수권근거를 가지지 못하는 행정규칙은 본질적으로 외부적 효력을 가지지 못하므로 국민과 법원을 구속하는 대외적 효력을 가질 수 없다. 그러나 법령의 위임에 따라 행정관청에 법령의 구체적 내용을 보충할 권한을 부여한 경우로서 국민의 권리의무와 관련된 규정이 행정처분의 기준으로 작용된다면 행정규칙도 대외적 구속력이 인정된다.⁷²⁾

자가 추락할 위험이 있는 장소, 토사·구축물 등이 붕괴할 우려가 있는 장소, 물체가 떨어지거나 날아올 위험이 있는 장소, 그 밖에 작업 시 천재지변으로 인한 위험이 발생할 우려가 있는 장소에는 그 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다. ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 사업주가 하여야 할 안전상의 조치 사항은 고용노동부령으로 정한다.

71) 제47조의8(선원의 준수사항) 법 제83조 제1항에서 “선내 작업 시의 위험 방지와 선내 위생의 유지에 관하여 해양수산부령으로 정하는 사항”이란 다음 각 호의 사항을 말한다. 1. 법 제78조 제1항 제2호에 따른 선내안전보건기준을 숙지하고 준수할 것, 2. 선내 위험장소임을 알리거나 선원의 접근이 금지·제한되는 장소임을 알리는 표지에 표시된 지시에 따를 것, 3. 화물창 안에서 작업, 용접작업, 도료작업, 무거운 물건을 취급하는 작업, 전기를 사용하는 작업, 어로작업, 높은 곳에서의 작업, 선체 외부작업 및 얼음을 제거하는 작업 등 위험한 작업을 하는 경우 안전벨트, 안전그물망 및 구멍의 등의 보호기구나 장비를 사용할 것, 4. 거주환경의 청결유지 등 개인의 위생 관리를 철저히 할 것이다.

72) 이근호, “행정규칙의 법령 위반 여부 해석”, 『법제』 통권 제672호, 법제처(2016. 3), 141-145쪽.

따라서 선내안전보건기준은 고시 형식의 법규명령⁷³⁾이나 “전문적·기술적 사항이나 경미한 사항으로서 업무의 성질상 위임이 불가피한 사항”이 아니고 산업안전보건기준에 관한 규칙과 같이 국민의 권리의무에 대한 규율이므로 행정규칙의 하나인 고시가 아닌 시행규칙으로 제정되어야 할 것이다. 또한 선내안전보건기준의 제정과 함께 포괄위임금 지원칙에 위배되지 않기 위해서는 선내안전보건기준의 이행과 관련한 선박소유자의 의무를 선원법 제82조에 명시하고 이러한 의무위반에 따른 벌칙조항의 제정이 필요하다.

선내안전보건기준의 이행과 관련한 선박소유자의 의무를 선원법 제82조 제8항으로 “선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램을 이행 하여야 한다.”는 규정과 동조 제9항에 “제1항부터 제8항까지의 규정에 따라 선박소유자가 선원의 안전과 건강 보호를 위해 하여야 할 조치 사항은 해양수산부장관 고시로 정한다.”는 규정의 신설이 필요하다. 그리고 동법 시행령 제23조의3(선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램) “법 제82조 제8항에서 해양수산부령으로 정하는 선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램이란 다음 각 호의 내용을 포함한다.”는 조문과 그 각호의 내용으로 ① 선원의 안전·건강 관련 교육훈련 및 위험성 평가, ② 선원의 직무상 사고·상해 및 질병의 예방 조치, ③ 선내 안전저해요인의 검사·보고와 시정을 포함하는 규정의 신설이 필요하다. 또한 벌칙조항으로 선원법 제172조에 “선박소유자가 제82조 제1항부터 제3항까지 및 동조 제8항의 규정을 위반하였을 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.”는 규정의 개정이 필요하다.

제3절 안전배려의무의 이행 주체

1. 일반적인 안전배려의무의 이행 주체

1. 안전배려의무의 이행에 있어서 사용자의 의미

근로계약상 안전배려의무의 주체는 근로계약을 체결한 사용자이다. 근로기준법 제2조

73) 일반적으로 법규명령이란 법령상의 수권에 근거하여 행정권이 정립하는 일반적·추상적 규정으로서 행정주체와 국민에 대하여 직접적인 구속력을 가지며 재판규범이 되는 법규를 말한다. 이에 반해 행정규칙은 행정조직 내부 또는 공법상의 법률관계에서 그 조직과 활동을 규율하는 일반적·추상적 명령으로서 법규적 성질을 갖지 않는다고 보는 것이 일반적이다.

제2호에서 “사용자”란 사업주 또는 사업 경영 담당자, 그 밖에 근로자에 관한 사항에 대하여 사업주를 위하여 행위하는 자를 말한다. 사용자란 근로자를 사용종속관계에서 근로를 제공받고 그 대가로 임금을 지급하는 내용의 근로계약을 체결한 자로서, 원칙적으로 법의 적용을 받는 근로자가 일하는 사업 또는 사업장의 ‘사업주’가 사용자에게 해당된다. 그러나 근로자를 두텁게 보호하기 위해 사업주 이외에 사업주에 준하는 법상의 법적 책임을 부담하는 자의 범위를 확장시켜 규정하고 있다.⁷⁴⁾ 또한 근로기준법 제76조에 따라 근로자의 안전과 보건에 관한 사항을 정한 산업안전보건법 제2조 제2호에서 “사업주란 근로자를 사용하여 사업을 하는 자”로 정의하였다. 산업안전보건법에서는 직업의 종류와 관계없이 임금을 목적으로 사업이나 사업장에 근로를 제공하는 자를 사용하여 사업을 하는 자는 모두 사업주로 정의하였다.

근로계약상 안전배려의무의 주체인 사용자는, 기업의 규모가 거대해지고 산업의 운영 방식이 복잡해짐에 따라 노동현장의 노무제공방식은 전형적인 1:1의 사용자와 근로자의 구조에서 하나의 사업에 여러 사용자가 참여하는 구조로 변화되었다. 이로 인해 노무를 제공받는 주체가 명시적인 근로계약관계를 맺고 있는 사용자가 아닌 경우가 생기게 되고 이러한 경우 안전배려의무 이행의 주체를 형식적인 근로계약을 체결한 자로 한정하는 것은 실질적인 안전배려의무 이행을 확보하는데 도움을 주지 못한다. 즉 실무적으로 노무를 수령하거나 노무제공과정을 조정할 수 있는 자에게 안전배려의무를 부담하게 할 필요가 있다.⁷⁵⁾ 이러한 사례는 판례를 통해서 확인할 수 있다.

대법원 2013년 11월 28일 판결⁷⁶⁾에서 “근로자파견관계에서 사용사업주와 파견근로자 사이에는 특별한 사정이 없는 한 파견근로와 관련하여 사용사업주가 파견근로자에 대한 보호의무 또는 안전배려의무를 부담한다는 점에 관한 묵시적인 의사의 합치가 있다고 할 것”이라고 하여 근로자파견관계에서 사용사업주에게 파견사업주의 근로자인 파견근로자에 대하여 역시 계약법상 안전배려의무를 부담하도록 하고 있다.

대법원 1997년 4월 25일 판결⁷⁷⁾에서 “건축공사의 일부분을 하도급 받은 자가 구체적인 지휘·감독권을 유보한 채 재료와 설비는 자신이 공급하면서 시공 부분만을 시공기

74) 노동법실무연구회, 「근로기준법주해 I」(서울 : 박영사, 2014), 125-126쪽.

75) 전형배, 앞의 논문, 37-38쪽.

76) 대법원 2013.11.28. 선고 2011다60247 판결.

77) 대법원 1997. 4. 25. 선고 96다53086 판결.

술자에게 재하도급하는 경우와 같은 노무도급의 경우에, 그 도급인과 수급인의 관계는 실질적으로 사용자와 피용자의 관계와 다를 바가 없으므로, 그 도급인은 수급인이 노무를 제공하는 과정에서 생명·신체·건강을 해치는 일이 없도록 물적 환경을 정비하고 필요한 조치를 강구할 보호의무를 부담한다” 고 실시하여 수급인의 근로자에 대하여 도급인이 계약법상 안전배려의무를 부담하도록 하고 있다.

2. 안전배려의무의 이행에 있어서 이행보조자의 의미

안전배려의무의 이행에 있어 민법 제391조(이행보조자의 고의, 과실)에서 “채무자의 법정대리인이 채무자를 위하여 이행하거나 채무자가 타인을 사용하여 이행하는 경우에는 법정대리인 또는 피용자의 고의나 과실은 채무자의 고의나 과실로 본다” 고 명시하여 이행보조자의 고의, 과실도 채무자의 고의나 과실로 규정하고 있다.

이행보조자에 대한 채무자의 채무귀속근거는 타인을 사용하여 이익을 얻는 채무자는 이에 대한 위험·불이익 역시 감수해야 한다는 점에서 그 근거를 찾을 수 있다. 또한 계약을 체결하여 채권자에게 일정한 급부를 약속한 채무자는 그 이행과 관련하여 이행보조자를 사용한 경우라도 채권자에 대한 급부의무를 이행하여야 한다. 따라서 이행보조자가 이행행위를 하더라도 과실의 정도는 채무자의 주의의무 또는 주의능력을 기준으로 판단해야 한다.⁷⁸⁾

대법원 2011년 5월 26일 판결⁷⁹⁾에서 “민법 제391조는 이행보조자의 고의, 과실을 채무자의 고의, 과실로 본다고 규정하고 있는바, 이러한 이행보조자는 채무자의 의사 관여 아래 그 채무의 이행행위에 속하는 활동을 하는 사람이면 족하고 반드시 채무자의 지시 또는 감독을 받는 관계에 있어야 하는 것은 아니므로, 그가 채무자에 대하여 종속적인가 독립적인 지위에 있는가는 문제되지 않으며, 이행보조자가 채무의 이행을 위하여 제3자를 복이행보조자로서 사용하는 경우에도 채무자가 이를 승낙하였거나 적어도 묵시적으로 동의한 경우에는 채무자는 복이행보조자의 고의, 과실에 관하여 민법 제391조에 의하여 책임을 부담한다고 보아야 한다.” 고 실시하였다. 따라서 안전배려의무의 주체는 사용자이며 안전배려의무 이행을 위한 이행보조자의 이행 업무가 객관적·외형적으로 관련된 것이면 이행보조자의 행위가 채권자에 대해서 불법행위가 되더라도 고의, 과실

78) 김형배·김규완·김명숙, 앞의 책, 911-912쪽.

79) 대법원 2011. 5. 26. 선고 2011다1330 판결.

로부터 사용자의 책임이 면책될 수 없다.⁸⁰⁾

II. 선내 안전·보건관련 안전배려의무의 이행 주체

1. 안전배려의무의 이행에 있어서 선박소유자의 의미

선원근로계약에 있어 안전배려의무의 주체는 선원근로계약을 체결한 선박소유자이다. 따라서 해사노동협약과 선원법에서의 선박소유자의 정의를 살펴보자.

가. 해사노동협약에서의 선박소유자

해사노동협약 본문 제2조 제1항 제차호에서 “선박소유자란 선박의 소유자 또는 선박의 소유자로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받았고 다른 조직 또는 사람이 선박소유자를 대리하여 의무나 책임의 일부를 완수하는지 여부와 무관하게, 그 책임을 수탁할 때, 이 협약에 따라서 선박소유자에게 부과된 의무와 책임을 인수하기로 동의한 관리자, 대리인 또는 선체용선자와 같은 다른 조직 또는 사람을 말한다⁸¹⁾” 라고 정의하고 있다. 선박소유자의 정의에서 선박소유자(Shipowner)는 선박의 소유자(Owner of ship)와는 구별되는 개념으로 사용된다. 선박의 소유자란 선박에 대한 소유권을 가진 선박등기부상의 소유권자를 의미하나 선박소유자는 선박의 소유자를 포함하여 선박관리자, 대리인 또는 선체용선자를 포함한 폭넓은 개념이다.⁴⁵⁾

동 협약에서 규정하는 선박소유자는 ① 선박의 소유자 또는 ② 선박의 소유자로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고, 그 책임의 위탁 시 이 협약에 따라서 선박소유자에게 부과된 의무와 책임을 인수하기로 동의한 관리자, 대리인 또는 선체용선자와 같은 다른 조직 또는 사람을 포함한다. 해사노동협약에서 규정하는 선박소유자는 선박의 소유자로부터 두 가지 요건 첫째 ‘선박의 운항에 관한 책임’의 수탁과, 둘째 해사노동협약에서 규정하는 선박소유자에게 부과된 ‘의무와 책임’을 인수하기로 동의한 경우 선

80) 대법원 2002. 7. 12. 선고 2011다44338 판결.

81) Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

박관리자, 대리인 또는 선채용선자도 해사노동협약에서 요구하는 선박소유자가 될 수 있다. 이러한 개념은 선박에서 선원의 근로 및 생활 여건에 대하여 책임을 지는 선박소유자라는 의미로서 해사노동협약 기준 가편 제2조 제1항 제가호⁸²⁾에서 선원의 근로계약은 반드시 선박소유자 또는 선박소유자의 대표자에 의해서 서명되어야 한다는 것에도 반영되어 있음을 알 수 있다. 따라서 명칭에도 불구하고 선박소유자의 지위의 획득 유무는 선박관리회사 경우 선박관리계약서를 통해서 그리고 선채용선자 경우 선채용선계약서에 명시된 선박의 운항책임과 협약에 따른 의무와 책임의 위탁에 관한 기재사항을 통해서 확인될 수 있다.⁸³⁾

만약 위의 ‘선박의 운항에 관한 책임’과 ‘해사노동협약상 선박소유자에게 부과된 의무와 책임’을 모두 위탁받은 선박관리회사는 선박소유자의 지위를 획득하므로 안전배려의무의 이행 주체가 된다. 그러나 두 개 중 어느 하나만을 위탁받은 선박관리자의 경우에는 선박소유자의 지위를 획득하지 못하므로 안전배려 의무의 이행 주체가 될 수는 없다. 이 경우 선박관리회사는 안전배려의무를 이행하는 선박소유자의 이행보조자의 지위에 서게 된다고 해야 할 것이다.

나. 선원법에서의 선박소유자

선원법 제2조 제2호에서 선박소유자란 “선주, 선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고 이 법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의한 선박관리업자, 대리인, 선채용선자 등”을 선박소유자로 규정하고 있다. 즉 선원법에서 규정하는 선원의 직무, 복무, 근로조건의 기준, 직업안정, 복지 및 교육훈련에 관한 사항에 있어 선박소유자는 선박을 소유한 선주 또는 선주로부터 선박의 운항에 대한 책임을 위탁받고 이 법에 따른 선박소유자의 권리 및 책임과 의무를 인수하기로 동의하여 실질적으로 그 선박을 운영하는 선박관리업자, 대리인, 선채용선자를 선박소유자로 정의하고 있다.⁸⁴⁾

82) 자국 국기를 게양하는 선박에 승무하는 선원은 해당 선원과 선박소유자 또는 선박소유자의 대표 양자가 서명한, 이 협약에 따라 양호한 근로·생활조건을 제공하는, 선원고용계약서(또는 피고용자가 아닐 경우에는 계약서 또는 유사한 증빙서류)를 가져야 한다.

83) 전영우, “2006년 해사노동협약 전문 및 본문의 주요 내용에 관한 연구”, 『해사법연구』 제26권 제3호, 한국해사법학회(2016. 4), 111-114쪽.

84) 권창영, 앞의 책, 70-71쪽.

2. 안전배려의무의 이행에 있어서 선장의 지위

선원법 제2장 제3호에서 선장이란 “해원을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원”으로 정의한다. 선원법상 선장은 특정선박을 지휘·감독하는 사람으로서 선박소유자로부터 선임되고, 통상 해기사 면허를 보유하고 있으며, 공법상·사법상 직무권한을 행사하는 근로자를 의미한다.⁸⁵⁾

선원법 제6조(지휘명령권)에서 “선장은 해원을 지휘·감독하며, 선내에 있는 사람에게 선장의 직무를 수행하기 위하여 필요한 명령을 할 수 있다”고 명시하고 있다. 선장의 해원에 대한 지위가 선박소유자와 선장 사이의 계약에 의하여 결정되면 법률관계가 불안정하게 되므로, 선원법은 선장에게 해원에 대한 지휘·감독권이 있음을 명시적으로 규정하였다. 선원법상 선장의 해원에 대한 지휘·감독권은 선장이 선박소유자의 대리인으로 행사하는 사법상 지휘·감독권과 구별되는 것으로 인명·선박·화물 안전 및 공공의 안전을 위하여 선원법이 선장에게 부여한 공법상의 권한이다. 즉 선장은 선박공동체가 항해의 목적을 달성할 수 있도록 해원의 직무를 지휘하고, 직무수행의 적정성 여부를 감독할 수 있다. 선장의 지휘·감독권은 법률에 규정된 선장의 고유권한이므로, 선박소유자가 선장의 지휘·감독권을 제한할 수 없다. 따라서 선장이 선박소유자의 지시에 의하여 해원에 대한 지휘·감독권을 부적절하게 행사한 결과에 대해 선장은 선박소유자의 지시를 이유로 면책을 주장할 수 없다.⁸⁶⁾

선장은 선박소유자의 대리인으로서 그 피용자인 해원에 대하여 대리권의 범위에서 상업상 지휘·감독권을 가지고 있으나, 선내에 있는 사람에 대하여는 선박소유자의 대리인으로서 권한을 행사할 수 없다. 그러나 선장은 선박의 최고책임자로서 인명·선박·화물의 안전을 위해서 해원을 포함하여 선내에 있는 사람에게 선장의 직무를 수행하기 위하여 필요한 명령을 할 수 있다.⁸⁷⁾

선원법상 선장은 선원법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람으로 선장도 선원의 한 구성원이다. 그리고 선원법 제82조 선박소유자 등의 의무에서 그 이행의 주체는 선박소유자임을 규정하였으며, 이와 관련하여 동법 제172조 벌칙에서

85) 권창영, 앞의 책, 60-61쪽.

86) 권창영, 앞의 책, 161-166쪽.

87) 권창영, 앞의 책, 167쪽.

“선박소유자가 제82조 제1항부터 제3항까지의 규정을 위반하였을 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.” 고 명시하여 안전배려의무 이행의 주체는 선박소유자임을 분명히 규정하고 있다. 따라서 선원법상 선장은 안전배려의무의 이행의 주체가 될 수 없고, 선박소유자의 안전배려의무 이행을 위해 해원을 지휘·감독하는 이행보조자이다.

Ⅲ. 시사점

근로계약 및 선원근로계약에 있어 안전배려의무의 이행의 주체는 그 계약을 체결한 사용자 및 선박소유자이다. 그런데 산업의 운영 방식이 복잡해짐에 따라 안전배려의무 이행의 주체를 명확히 하여 실질적인 안전배려의무 이행이 되도록 하는 것이 근로자 보호에 있어 중요한 문제이다. 특히 선박소유자는 편의치적선제도 및 선박관리산업 등의 산업의 운영 방식에 따라 해사노동협약 및 선원법에서 요구하는 선박소유자가 달리 정해질 수 있다. 또한 국제안전경영코드(International Safety Management Code, 이하 “ISM Code” 라 한다) 제5조 제1항⁸⁸⁾에서 선장은 선박의 안전운항 및 환경보호를 위한 사업장의 방침에 대한 이행에 책임이 있음을 명시하였으며, 동조 제2항⁸⁹⁾에서 선장의 ‘최우선적인 책임 및 권한’ (Overriding authority and the responsibility)을 명시하였는데, 이는 해사안전법 제45조(선장의 권한) “누구든지 선박의 안전을 위한 선장의 전문적인 판단을 방해하거나 간섭하여서는 아니 된다” 는 규정으로 선장의 공법상 책임을 명시한 것이다. ISM Code에서의 선장의 책임과 권한은 ISM Code 제1항 제2호⁹⁰⁾에서 규정한 사업장(Company)의 선박 안전운항 및 환경보호 방침에 대한 이행의 책임 및 공법상의 책임으로 선장은 선박소유자의 책임인 안전배려의무의 이행의 주체가 될 수 없다. 따라서

88) 사업장은 ① 사업장의 안전 및 환경보호 방침의 이행, ② 그 방침을 준수하도록 선원에게 동기 부여, ③ 간단 명료한 방법으로 적절한 명령 및 지침의 하달, ④ 규정된 요건이 준수되는지 검증, ⑤ 주기적으로 안전경영시스템을 검토하고 그 결함사항을 육상의 경영자에게 보고에 대하여 선장의 책임을 명확히 규정하고 문서화하여야 한다.

89) 사업장은 본선에서 운영되고 있는 안전경영시스템에 선장의 권한을 강조하는 명확한 조항이 포함되도록 하여야 한다. 사업장은 선장이 안전 및 오염방지와 관련하여 결정을 내리고 또한, 필요한 경우에는 사업장의 지원을 요청할 수 있는 최우선적인 책임 및 권한을 갖도록 사업장의 안전경영시스템에 규정하여야 한다.

90) 사업장은 선박소유자(Shipowner)로부터 선박의 운항책임을 맡은 그리고 그러한 책임을 맡을 때 이 코드에 의하여 부과되는 모든 의무와 책임을 지기로 동의한 선박의 소유자(Owner of the ship) 또는 관리자와 같은 여타 조직이나 사람, 또는 선체용선자를 의미한다.

안전배려의무의 이행의 주체인 선박소유자와 선박소유자의 안전배려의무 이행을 위해 해원을 지휘·감독하는 이행보조자로서 선장의 안전상의 조치를 명확히 하기 위해서도 선원법 제79조제2항에 규정한 선내안전보건기준의 제정이 필요하다.



제4장 선내 안전·보건 관련 국제협약과 입법례

제1절 국제협약과 관련 지침서

1. 선내 안전·보건관련 해사노동협약 요구사항

해사노동협약의 내용 중에서 제4장 “건강보호, 의료관리, 복지 및 사회보장보호”에서 선내안전보건기준의 내용을 담고 있다.

해사노동협약 제4.1조는 선내 및 육상에서의 의료관리에 대한 규정을 기재한 것으로 선원의 건강을 보호하고 선원에게 선내 및 육상에서 의료관리를 신속하게 이용할 수 있도록 하기 위한 목적으로 일반적인 선내에서의 의료관리와 육상에서의 의료관리, 의료관리자 승무기준, 의료보고 절차 등이 규정되어 있다.

해사노동협약 제4.2조에서는 선박소유자의 책임으로 선원의 고용과 관련하여 발생한 질병, 상해 또는 사망의 재정적 결과로부터 선원을 보호하도록 하기 위한 목적으로 선박소유자의 책임을 규정하고 있다. 이 규정의 이행을 위해서 각 회원국은 자국 국기를 게양하는 선박의 선박소유자가 그 선박에 승선하여 근로하는 모든 선원의 건강보호 및 의료관리에 대한 책임을 질 것을 요구하는 법령을 채택하여야 한다.

해사노동협약 규정 제4.3조에서는 선원의 건강 및 안전 보호와 사고방지 관련하여 규정하고 있으며, 이 부분이 선내안전보건기준을 제정하기 위한 핵심사항이다. 따라서 선내안전보건기준 제정을 위해 해사노동협약 규정 제4.3조 및 기준 가편 제4.3조와 나편 제4.3조의 내용을 살펴보아야 한다.

1. 협약의 요건

해사노동협약은 전문(Preamble), 본문(Article), 규정(Regulation), 기준(Standard) 가편 및 나편으로 구성되어 있다.

해사노동협약 본문 제2조(정의 및 적용범위)에서 “이 협약 요건”이란 이 “협약의 본문, 규정 및 기준 가편에 있는 요건을 말한다.” 라고 명시하고, 본문 제6조(규정과 기준 가편 및 나편)에서 “규정과 기준 가편의 조항은 강행규정이고 기준 나편의 조항은 강행규정이 아니다⁹¹⁾” 라고 명시하고 “각 회원국은 규정에 설정된 권리와 원칙을 존중할 의무를 지며 기준 가편에 상응하는 조항에 규정된 방식으로 각 규정을 이행할 의무를 진다. 부가하여 회원국은 기준 나편에 마련된 방식으로 자국의 책임을 이행하도록 상당한 고려를 하여야 한다.” 고 명시하였다. 즉 이 협약의 요건은 본문, 규정 및 기준 가편이지만 기준 나편은 강행규정은 아니지만 회원국은 자국의 책임을 이행하는데 있어 “상당한 고려(Due consideration)” 를 하여야 한다.

2. 선내 안전·보건 관련 협약의 요구사항

가. 선내 안전·보건 관련 규정의 요구사항

해사노동협약 규정 제4.3조(건강 및 안전 보호와 사고 예방)는 선내 선원의 근로환경이 산업안전 및 건강을 증진시키도록 보장하는데 목적이 있다. 이를 위해 각 회원국은 ① 자국 국기를 게양하는 선박에 승무하고 있는 선원이 직업적 건강보호를 받고 있으며, 안전하고 위생적인 환경을 갖춘 선내에서 생활, 근로 및 훈련을 할 수 있도록 보장하여야 하고, ② 선박소유자 및 선원 단체의 대표와 협의 후, 국제기구, 주관청 및 해사산업단체가 권고한 적용 가능한 코드, 지침 및 기준을 고려하여, 자국 국기를 게양하는 선박에서의 산업안전 및 건강관리를 위한 국내 지침을 개발하고 보급하며, ③ 관련 국제문서를 고려하여 코드에 명시된 사안들에 역점을 두고 자국의 선박에서 산업안전 및 건강보호와 사고예방을 위한 기준을 정하도록 법령 및 기타 조치를 채택하여야 한다.

나. 선내 안전·보건 관련 기준 가편의 요구사항

해사노동협약 기준 가편 제4.3조(건강 및 안전 보호와 사고 예방)는 규정 제4.3조에 따라 선박에서의 산업안전과 건강 보호 및 재해 방지를 위한 기준을 법령 또는 그 밖의 조치를 정할 경우, ① 선원의 훈련 및 교육뿐만 아니라 위험평가를 포함한 회원국 국기를 게양하는 선박에서의 산업안전 및 건강 정책 및 프로그램의 채택과 효과적 이행 및

91) 해사노동협약 본문 제6조 제2항은 The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory로 규정하고 있다.

증진, ② 선내 업무상 사고, 상해 및 질병을 방지하기 위한 합리적인 주의사항(이 주의 사항에는 선내 장비 및 기계의 사용으로 인하여 발생할 수 있는 상해 또는 질병의 위험 뿐만 아니라 환경요인 및 화학물질의 위험한 수준에 노출될 위험을 경감하고 방지하기 위한 조치를 포함), ③ 이행에 관계가 있는 선원 대표 및 그 밖의 모든 사람과 관련한 업무상 사고, 상해 및 질병을 예방하고, 산업안전 및 건강보호를 지속적으로 증진시키기 위한 선내 프로그램(이 프로그램은 공학 및 설계제어, 집합적 및 개별적인 과업에 대한 공정 및 절차의 대체와 개인보호장비의 사용을 포함한 예방조치를 고려하여 그것의 이행에 관계가 있는 선원 대표 및 기타 모든 사람을 포함), 그리고 ④ 불안정한 상태의 검사, 보고 및 시정과 선내 업무상 사고의 조사 및 보고에 대한 요건을 포함하여야 한다.

그리고 위 사항에 따른 법령 또는 그 밖의 조치의 규정은 ① 일반적인 산업안전 및 건강보호와 특정 위험을 다루는 관련 국제규범을 고려하고, 선원의 근로에 적용될 수 있는 업무상 사고, 상해 및 질병의 예방과 관련된 모든 사항과 특히 선내고용에 있어 특정한 사항을 다루어야 하고, ② 적용 가능한 기준과 선내 산업안전·건강 정책 및 프로그램을 준수하기 위하여 선박소유자, 선원 및 그 밖의 관련된 자의 의무를 명확히 명시하여야 하고, 특히 18세 미만인 선원의 안전 및 건강에 주의를 기울이고, ③ 선내 산업 안전·건강 정책 및 프로그램을 이행하고 준수하기 위한 특정의 책임을 고려하여 선장 또는 선장이 지정한 자 또는 양자의 직무를 명시하고, ④ 선내안전위원회(위원회는 5명 이상의 선원이 승무할 경우에 선내에 설치)의 회의에 참석할 목적으로 안전대표자로서 지명 또는 선출된 승무 선원의 권한을 명시하는 것을 포함한다.

또한 그 법령 및 그 밖의 조치는 선박소유자 및 선원 단체의 대표자와 협의를 거쳐 정기적으로 검토되어야 하며, 필요한 경우, 산업안전·건강 정책 및 프로그램의 지속적인 개선을 촉진하고 회원국 선박에 승선 중인 선원들을 위한 안전한 산업환경을 제공하기 위하여 기술 및 연구의 변화를 고려하여 개정되어야 한다.

권한당국은 ① 업무상 사고 및 질병의 보고 및 기록에 관한 국제노동기구가 제공한 지침을 고려하여 직무상 사고, 상해 및 질병이 적절히 보고되도록 할 것, ② 그러한 사고 및 질병의 광범위한 통계가 유지, 분석 및 출판되며, 적절한 경우 일반적인 경향과 식별된 위험에 대한 후속 연구를 실시하는 것, ③ 업무상 사고를 조사하는 것을 보장하여야 한다. 그리고 ④ 산업안전 및 건강 문제에 대한 보고 및 조사는 선원의 개인적 자

료를 보호하도록 고안되어야 하며, 국제노동기구가 이 문제에 관하여 제공하는 지침을 고려하며, ⑤ 선내 특정 위험성에 관한 정보에 대하여 모든 선원들의 주의를 환기하기 위한 조치를 취하기 위하여 선박소유자 및 선원 단체와 협력하고, ⑥ 산업안전 및 보건 의 관리와 관련하여 위험평가를 실시하는 선박소유자가 그들 선박으로부터 그리고 책임 당국이 제공한 일반적인 통계로부터 획득한 적절한 통계정보를 참조하도록 요구하여야 한다.

다. 선내 안전·보건 관련 기준 나편의 지침 내용

해사노동협약 기준 나편 제4.3조(건강 및 안전 보호와 사고 예방)는 기준 가편 제4.3 조의 이행을 위해 상당한 고려를 할 사항으로 11개의 조문⁹²⁾으로 구성되어 있다. 기준 나편 제4.3.1조(업무상 사고, 상해 및 질병에 대한 규정) 제2항에 권한당국이 산업 안전 및 건강관리를 위한 국내 지침에 ① 일반 및 기본 규정, 접근수단 및 석면관련 위험성을 포함한 선박의 구조적 특성, ② 기계류, ③ 선원이 접촉할 수 있는 장소에서의 극히 낮거나 높은 온도의 영향, ④ 작업장소 및 선내 거주구역에서의 소음의 영향, ⑤ 작업장소 및 선내 거주구역에서의 진동의 영향, ⑥ 위 ④ 및 ⑤호에서 규정하는 것 이외에 작업장소 및 선내 거주구역에서의 흡연을 포함한 환경요소의 영향, ⑦ 갑판 상하에서의 특별한 안전조치, ⑧ 적·양하 설비, ⑨ 방화 및 소화, ⑩ 닻, 체인 및 계류삭, ⑪ 위험 화물 및 밸러스트, ⑫ 선원용 개인보호장구, ⑬ 밀폐구역에서의 작업, ⑭ 피로의 육체적 및 정신적 영향, ⑮ 마약 및 알코올 의존의 영향, ⑯ 후천성면역결핍증 바이러스(HIV/AIDS)로부터의 보호 및 방지, ⑰ 비상 및 사고 대응의 사항을 다룰 수 있도록 보장하여야 한다.

II. 선내 안전·보건관련 ILO 지침서

해사노동협약에서의 산업안전 및 보건(Occupational safety and health)은 선원⁹³⁾안전,

92) 해사노동협약 기준 나편 제4.3조(건강 및 안전 보호와 사고 예방)는 기준 나편 제4.3.1조(업무상 사고, 상해 및 질병에 대한 규정), 제4.3.2조(소음에 대한 폭로), 제4.3.3조(진동에 대한 폭로), 제4.3.4조(선박소유자의 의무), 제4.3.5조(통계의 보고 및 수집), 제4.3.6조(조사), 제4.3.7조(국내 보호 및 방지 프로그램), 제4.3.8조(보호 및 방지 프로그램의 내용), 제4.3.9조(산업 안전·건강보호와 업무상 사고방지 지침), 제4.3.10조(연소선원에 대한 안전 및 건강 교육), 제4.3.11조(국제적 협력)으로 구성되어있다.

93) 해사노동협약에서의 선원이란 선내에서 고용, 종사 또는 근로하는 모든 사람을 선원으로 폭넓

건강 및 행복을 저해할 수 있는 근로환경에서 일어날 수 있는 위험에 대해 예상, 인식, 평가 및 통제를 하는 것으로 그 중심이 되는 것이 예방 및 보호 조치의 적용을 통한 작업위험을 평가하고 관리하는 것이다. 이에 ILO는 해사노동협약에서 요구하는 산업 안전 및 보건의 이행을 위한 지침서 “2006 해사노동협약의 산업안전 및 보건 규정 이행을 위한 지침서(Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006)”를 2014년 10월에 개최된 특별삼자간위원회⁹⁴⁾ 회의에서 채택하고 2015년 3월 이사회의 승인을 얻어 출판하였다.

이 지침의 목적은 협약을 비준한 회원국들이 해사노동협약에서 요구하는 산업안전 및 보건의 이행을 돕는 것으로 해사노동협약 규정 제4.3조뿐만 아니라 규정 제3.1조 및 규정 제1.1조에 따른 관련 규정의 이행을 위한 필요한 정보를 제공하는데 있다. 동 지침서의 주요 내용으로 ① 산업안전 및 보건의 소개, ② 해사분야에 있어서 산업안전 및 보건의 원칙 및 적용의 이해, ③ 기국의 관할기관의 책임, ④ 선박소유자 및 선원의 책임, ⑤ 선내안전위원회, ⑥ 선상에서의 위험, ⑦ 업무상 사고, 부상 및 질병의 조사 및 보고, ⑧ 선원을 위한 교육 및 지침, ⑨ 특정법주의 선원으로 구성되어 있다.

<표 6> 해사노동협약의 산업 안전 및 보건 규정 이행을 위한 지침서의 구성

구분	세부 조항
1. 소개	1.1 지침의 목적, 1.2 해양부문에서의 ILO 활동, 1.3 산업안전 및 보건, 1.4 해사노동협약의 산업안전 및 보건 이행에 따른 경제적 효과, 1.5 해사노동협약에서의 산업안전 및 보건의 요건 이해, 1.6 이행규정
2. 해사분야에 있어서 산업 안전 및 보건의 원칙 및 적용의 이해	2.1 Hazard와 Risk의 정의, 2.2 위험성 평가, 2.3 예방의 원칙, 2.4 산업안전보건 관리 시스템, 2.5 지속적 개선
3. 기국의 관할기관의 책임	3.1 개관, 3.2 산업안전보건 관리에 대한 국가의 지침, 3.3 산업안전보건 관리 정책 및 프로그램, 3.4 국제협력, 3.5 주기적 검토, 3.6 선원의 개인정보보호, 3.7 선원에 대한 공정한 대우
4. 선박소유자 및 선원의 책임	4.1 소개, 4.2 선박소유자의 책임과 의무, 4.3 선장의 책임, 4.4 선원의 책임

은 정의를 채택하였다.

94) 특별삼자간위원회는 ILO 협약의 운영에 대한 지속적인 검토 작업을 유지하기 위해 설치된 위원회로서 이 협약을 비준한 각 회원국 정부가 지명한 2명의 대표와 집행이사회가 합동해사위원회의 협의를 거쳐 지명한 선박소유자 및 선원의 대표자들로 구성된다.

5. 선내안전위원회	5.1 소개, 5.2 목적 및 목표, 5.3 구성 및 책임, 5.4 선내안전위원회 회의, 5.5 안전대표자, 5.6 안전관리자, 5.7 선내안전위원회 구성원을 위한 교육
6. 선상에서의 위험	6.1 전반적인 소개, 6.2 유해한 주변요소에 대한 노출, 6.3 선상 작업환경의 내재된 위험, 6.4 정신적 산업 건강영향, 6.5 작업장내의 폭력, 6.6 비상대응 및 사고대응, 6.7 기타의 위험(인체공학적 위험, 생물학적 위험, 화학 물질들, 흡연, 마약 및 알코올 남용 및 의존, 피로 등)
7. 업무상 사고, 부상 및 질병의 조사 및 보고	7.1 일반 요구사항, 7.2 목표, 7.3 업무상 사고 및 부상의 보고, 7.4 업무상 사고 및 부상의 조사, 7.5 업무상 질병의 보고 및 조사, 7.6 데이터의 보호
8. 선원을 위한 교육 및 지침	8.1 일반 요구사항, 8.2 선박 안전 친숙화, 8.3 선원에 대한 산업안전보건 정보의 소통
9. 특정범주의 선원	9.1 개요, 9.2 18세 미만의 선원, 9.3 여성선원, 9.4 임시 고용된 선원

또한, 이 지침은 해사노동협약의 산업안전보건의 요건 이행을 위한 절차뿐만 아니라 각 요건에 대한 회원국이 적용 가능한 ILO 실무규약⁹⁵⁾을 함께 소개하고 있다.

해사노동협약 기준 가편 제4.3조에서 규정하는 선내안전보건기준 마련하기 위해서 고려할 수 있는 ILO 실무규약에는 해상 및 항구에서의 선내사고방지(Accident prevention on board ship at sea and in port), 직무상 사고와 질병의 기록과 통보(Recording and notification of occupational accidents and diseases, 1996), 작업장내의 환경적 요인들(Ambient factors in the workplace, 2001), 작업 중 화학물질 사용의 안전(Safety in the use of chemicals at work, 1993), 작업 환경에서의 소음 및 진동으로부터의 작업자 보호(Protection of workers against noise and vibration in the working environment, 1977), 석면 사용의 안전(Safety in the use of asbestos, 1984), 작업장 내 알코올 및 약물 관련 물질의 관리(Management of alcohol and drug-related issues in the workplace, 1996), 후천성면역결핍증 바이러스 및 직업의 세계(HIV/AIDS and the world of work, 2001) 등이 있으며, 이 중에서 선내안전보건기준을 마련하기 위한 주요 실무규약인 해상 및 항구에서의 선내 사고방지 및 직무상 사고와 질병의 기록과 통보를 살펴본다.⁹⁶⁾

95) ILO에서는 선박의 특수한 상황을 고려하여 다양한 해사관련 협약 및 권고를 채택하여 시행하고 있으며, 이 협약 및 권고의 효과적인 이행을 위해 선박에서 이용 가능한 실무규약(Code of practice)을 개발 및 보급하여 선원의 안전 및 건강에 기여하고 있다.

96) ILO, *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*, (Geneva : ILO, 2015), pp.116-120.

1. ILO 실무규약-해상 및 항구에서의 선내 사고방지

이 실무규약은 ILO에서 그동안 개발된 문서, 결의문 및 간행물의 수렴할 필요성을 인식하여 1992년 11월 제254차 ILO회의에서 이사회 결정에 따라 1993년 9월 28일부터 10월 5일까지 제네바에서 전문가회의⁹⁷⁾를 개최하여 ILO사무국에서 작성한 실무규약초안을 검토하여 본 규약을 채택하였으며, 1994년 11월 제261차 ILO회의에서 이사회 승인을 얻어 출판되었다. 이 실무규약을 통해서 선원 및 선박의 안전과 건강 및 사고예방을 위한 실무지침으로 활용 가능하다.

이 실무규약은 해사노동협약 제43조의 규정과 기준 가편 및 나편의 대부분의 내용을 수용하고 있으나 ① 개인적 자료의 보호, ② 작업장소 및 거주구역에서의 진동에 의한 영향, ③ 마약 및 알코올 의존의 영향, ④ HIV/AIDS로부터의 보호 및 방지, ⑤ 책임당국의 조사에 관한 내용, ⑥ 연소선원의 교육, ⑦ 국제적 협력의 방식에 관한 내용은 포함되어 있지 않다.⁹⁸⁾

<표 7> 해상 및 항구에서의 사고방지 규약의 구성

구분	세부 조항
1. 일반규정	1.1 목적, 1.2 적용, 1.3 일반적인 용어의 정의
2. 일반적 의무와 책임	2.1 기국 책임당국의 일반적 의무, 2.2 기국외의 책임당국의 일반적인 임무와 책임, 2.3 선박소유자의 일반적인 임무와 책임, 2.4 선장의 일반적인 임무와 책임, 2.5 선원의 일반적인 임무와 책임, 2.6 선내 안전건강위원회의 일반적인 임무와 책임, 2.7 안전관리자의 일반적인 임무와 책임, 2.8 안전대표자의 일반적인 임무와 책임
3. 사고의 보고	3.1 일반규정
4. 작업전승인제도	4.1 일반규정
5. 선내 안전건강에 관한 일반고려사항	5.1 선내 거주설비 유지, 개인 건강 및 위생, 5.2 화학물질의 사용, 5.3 화재방지, 5.4 작업복 및 개인보호장비, 5.5 신호, 게시물 또는 색상 규약
6. 선내 비상 및 비상 장비	6.1 일반규정, 6.2 소화 장치 및 훈련, 6.3 퇴선연습 및 훈련, 6.4 헬리콥터 작업, 6.5 기타 훈련
7. 위험물의 운송	7.1 일반규정, 7.2 특별 주의사항, 7.3 추가적인 정보원

97) 전문가회의의 구성은 정부대표, 고용자 그룹 대표 및 근로자 대표 등 각각 5명씩, 15명의 전문가로 구성되었다.

98) ILO, *Accident prevention on board ship at sea and in port*, (Geneva : ILO, 1996), pp.1-172.

8. 선박의 안전한 승하선	8.1 선박의 승하선 수단, 8.2 선박의 현문사다리 및 현측사다리, 8.3 이동식 사다리, 8.4 도선사용 사다리, 8.5 수상에서의 사람의 이송
9. 선박에서의 안전한 활동	9.1 일반 규정, 9.2 통행로 및 인도, 9.3 수밀문, 9.4 조명, 9.5 화물해치 및 기타 갑판개구의 보호, 9.6 선창 및 기타 구역의 출입, 9.7 배수
10. 밀폐 또는 제한구역의 출입 및 작업	10.1 일반규정, 10.2 위험구역 진입 시 주의사항, 10.3 담당자 및 책임 사관의 직무와 책임, 10.4 구역 내 진입을 위한 준비 및 보안, 10.5 제한 및 밀폐구역의 대기상태 점검, 10.6 작업전 승인제도의 활용, 10.7 진입전 절차 및 준비, 10.8 진입 중 절차 및 준비, 10.9 대기상태가 불안전하다고 알려지거나 의심스러운 경우 구역 내 진입을 위한 추가적인 요건, 10.10 호흡구 및 소생장비, 10.11 장비 보수관리 및 훈련
11. 몸으로 들어올리기 및 옮기기	11.1 일반규정
12. 공구 및 재료	12.1 일반 규정, 12.2 손 공구, 12.3 이동식 전기, 공기 및 유압공구, 12.4 공작실 및 선반기계(고정식 장치), 12.5 연마기계류, 12.6 알코올램프, 12.7 압축공기, 12.8 압축 가스실린더
13. 용접, 불꽃절단 및 기타 열작업	13.1 일반규정, 13.2 개인보호장비, 13.3 화재, 폭발 및 생존할 수 없는 환경에 대비한 예방조치, 13.4 전기용접장비, 13.5 전기아크용접 중 취해져야 할 예방조치, 13.6 불꽃절단 및 용접
14. 도색작업	14.1 일반규정, 14.2 분무, 14.3 높은 곳에서의 도색작업 및 현측에서의 작업
15. 높은 곳 및 현측에서의 작업	15.1 일반규정, 15.2 수리용대 또는 발판, 15.3 보스너, 15.4 이동식 사다리, 15.6 줄사다리, 15.7 너백선을 이용한 현측작업
16. 전기 및 전기설비	16.1 일반사항, 16.2 휴대용 도선, 휴대용 전등, 전기 공구와 기타 이동설 설비, 16.3 고전압 계통, 16.4 정류자와 전자설비, 16.5 무선 통신 설비, 16.6 축전지 및 축전지실, 16.7 마이크로컴퓨터를 포함한 시각표시장치에서의 작업
17. 위험하고 자극적인 물질과 방사선 작업	17.1 일반, 17.2 불포화 폴리에스테르 작업, 17.3 접착제 작업, 17.4 절연, 페인트 및 기타 코팅의 제거, 17.5 석면을 취급하는 작업, 17.6 인조 광물섬유 작업, 17.7 무선 설비와 레이더 설비, 17.8 전리 방사능물질
18. 쇠파지 및 섬유박지의 유지·보수	18.1 일반사항, 18.2 쇠파지, 18.3 섬유 박지
19. 묘박, 입거 및 계류	19.1 일반규정, 19.2 묘박, 19.3 계류작업이나 예인시 사용되는 인조섬유 밧줄의 특성, 19.4 계류작업, 19.5 부표 계류작업
20. 갑판상 및 화물구역에서의 작업	20.1 일반규정, 20.2 하역작업, 20.3 인양설비, 20.4 슬링의 사용, 20.5 폴리 블록, 20.6 후크, 20.7 샤클, 20.8 선박 항행 중의 갑판상 작업, 20.9 황천, 20.10 창구와 화물창에서의 작업
21. 기관구역에서의 작업	21.1 일반사항, 21.2 보일러, 화염에 닿지 않는 압력용기와 증기관, 21.3 추진기, 21.4 터빈, 21.5 내연기관, 21.6 공기압축기와 공기탱크,
22. 취사실, 식기보관실 및 기타 식품취급구역에서의 작업	22.1 식품의 선적과 보관, 22.2 음식준비, 22.3 주방, 식기실에서의 작업과 음식물 배식

23. 거주구역에서의 안전	23.1 일반사항, 23.2 세탁기기, 23.3 체력단련실, 23.4수영장, 23.5 오수장치
24. 특수한 선박유형	24.1 일반규정, 24.2 산적화물선과 산적화물의 운송, 24.3 컨테이너선, 24.4 로로선 및 차량 여객 겸용 페리, 24.5 유조선, 24.6 산적화학제품운반선, 24.7 액화천연가스운반선과 액화석유가스운반선, 24.8 여객선, 24.9 해양시설물 원조선

2. ILO 실무규약-직무상 사고와 질병의 기록과 통보

이 실무규약은 ILO에서 직무상 사고와 질병의 통보에 관한 기존의 일반적인 규정은 제한된 정보만을 담고 있어 사고예방을 위한 통일되고 효과적인 기록 및 통보의 필요성을 인식하여 1994년 3월 제259차 ILO회의에서 이사회 결정에 따라 1994년 10월 3일부터 10월 11일까지 제네바에서 전문가회의⁹⁹⁾를 개최하여 실무규약을 작성하였으며, 1994년 11월 제261차 ILO회의에서 이사회에 승인을 얻어 출판되었다. 이 실무규약은 직무상 부상과 질병에 관한 신뢰성 있는 정보를 수집하는 국가시스템을 정립하는 일반원칙을 제 공함으로써, 그 조사·분류·기록·보고와 통일된 절차 및 방식의 채택을 목적으로 국가차원, 기업차원으로 분류하여 각각 이행해야 할 조치들을 구체적으로 제시하였다.

이 실무규약은 해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제1항 제다호, 기준 나편 제4.3.5조 및 제4.3.6조의 내용도 수록하고 있다.

Ⅲ. 시사점

ILO의 헌장(Constitution)은 근로자는 고용에 따른 부상, 질병 및 상해로부터 보호받아야 한다는 원칙에서 출발되었으며, 해사노동협약도 선원보호 제도를 발효시켜서 양호한 근로를 확보하는 것과 양호한 근로조건을 제공하는 선박소유자와 정부가 불공평한 부담을 지지 않도록 공정한 경쟁체제를 수립하는 것 등을 주요 목표로 채택된 협약이다. 특히 해사노동협약 제4.3조의 건강 및 안전보호와 사고방지의 규정은 선내 선원의 근로환경이 산업안전 및 건강을 증진시키도록 보장하는데 있는 것으로 ILO는 그 이행을 위해서 ILO 실무규약(Code of practice)을 발행하였다. 이 실무규약은 법적 구속력이 없지 않으며, 국내법이나 규정 혹은 표준의 조항을 대체하기 위함이 아닌 ① 특정 산업에서의

99) 전문가회의의 구성은 정부대표, 고용자 그룹 대표 및 근로자 대표 등 각각 7명씩, 21명의 전문가로 구성되었다.

안전 및 보건, ② 특정 위험에 대한 근로자보호, ③ 특정 안전 및 보건 조치에 대한 지침을 제공을 위해 만들어졌다. 따라서 해사노동협약에서 요구하는 선내안전보건기준 마련을 위해 ILO 실무규약을 참고하여야 하며, 선원의 재해율을 육상의 근로자 수준으로 지속적으로 개선해 나가야 한다.

제2절 선내 안전·보건제도관련 외국의 이행 사례

1. 영국

1. 법제도

영국의 경우 1995년 상선법(Merchant Shipping Act) 제21장 제4편 선상에서의 안전 및 보건(Safety and Health on ship)에서 총 4개의 조문으로 규정하고 있으며 하위 법령으로 ① 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) Regulations 1997), ② 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(연소선원의 고용)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Employment of Young Persons) Regulations 1998 No. 2411), ③ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(발암물질 및 돌연변이 유발요인)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Carcinogens and Mutagens) Regulations 2007 No. 3100), ④ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(생물학제)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Biological Agents) Regulations 2010 No. 323), ⑤ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(화학제)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Chemical Agents) Regulations 2010 No. 330), ⑥ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(고소작업)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Work at Height) Regulations 2010 No. 332), ⑦ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(석면)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Asbestos) Regulations 2010 No. 2984), ⑧ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규정(인공광학방사선)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Artificial Optical Radiation) Regulations 2010 No. 2987), ⑨ 상선 및 어선의 선내 보건 및 안전규

정(전자기장)(The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) (Electromagnetic Fields) Regulations 2016 No. 1026) 등이 있다.

또한 상선법(안전작업실무규약)(The Merchant Shipping(Code of Safe Working Practices) (Amendments and Revocation) Regulations 2015 No. 1692)에 따라 해사연안경비청(Maritime and Coastguard Agency)은 선내 안전 및 보건을 위해 상선선원용 안전작업실무규약(Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarers)을 2015년 9월 4일 발행하여 선내 안전 및 보건을 위해 선박소유자 및 선원이 사용할 수 있도록 하고 있으며 정기적으로 개정을 통해 작업실무의 변화 및 표준을 유지하고 있다.¹⁰⁰⁾ 이 안전작업실무규약은 총 33개의 장¹⁰¹⁾과 부속서로 구성되어 있어 해사노동협약에서 요구하는 선내안전보건에 관한 사항을 모두 수용하고 있다.

이러한 안전작업실무규약은 법에 근거를 둔 것으로 실용적인 모범사례를 제시하며 사업장에서 법률이 정한 기준에 적합한 운영을 할 수 있도록 조언을 하는 것으로 산업에서 작업 활동을 하면서 합리적으로 실행 가능한 지침을 제공해 준다. 즉 안전작업실무규약은 그 자체로 사용자 등에게 법적인 의무를 부담시키지는 않지만, 실무규약의 준수 또는 불이행 사실은 형사재판에서 관련 명령이나 법령의 해당 내용을 이행하지 않았다는 증거가 될 수 있다. 다만, 형사면책을 주장하는 피고인은 자신이 취한 조치가 법령이 규정한 조치와 등등한 효과가 있는 방법이라는 점을 입증하면 책임을 면할 수 있다.¹⁰²⁾

2. 관찰관청

영국의 선내 안전 및 보건에 관련된 문제는 해사연안경비청(Maritime and Coastguard

100) MCA, *Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarer*, (London : MCA, 2015).

101) 이 안전작업실무규약은 제1장(산업안전보건관리), 제2장(안전교육), 제3장(선내생활), 제4장(비상훈련 및 절차), 제5장(화재예방), 제6장(선상보안), 제7장(보건감독), 제8장(개인보호장비), 제9장(안전표시 및 그 사용), 제10장(수동조작), 제11장(선내 안전한 이동), 제12장(소음, 진동 및 기타 물리적 영향), 제13장(안전책임자), 제14장(작업전허가제도), 제15장(밀폐구역진입), 제16장(해치커버 및 접근통로), 제17장(고소작업), 제18장(작업용 장비의 제공, 관리 및 사용), 제19장(승강 플랜트 및 운영), 제20장(기계 및 전원시스템에서의 작업), 제21장(유해물질 및 혼합물), 제22장(승선장비), 제23장(사주부의 음식 준비 및 처리), 제24장(열작업), 제25장(도장), 제26장(묘박, 계류 및 인양작업), 제27장(로로 페리), 제28장(건 화물선), 제29장(산전액체 화물을 수송하는 탱커), 제30장(항만예선), 제31장(해상 유류와 가스 설비에 보급하는 선박), 제32장(연안재생에너지 보급하는 선박), 제33장(인체공학)으로 구성되어 있다.

102) 전형배, “영국 산업안전보건법 체계의 시사점”, 「노동법논총」 제20권, 한국비교노동법학회 (2010. 12), 354-355쪽.

Agency : MCA)과 해양사고조사국(The Marine Accident Investigation Branch : MAIB)에 의해서 이루어진다.

가. 해사연안경비청(MCA)

해사연안경비청은 유사업무를 통합하여 해양사고 발생 시 능동적이며 효과적인 대처를 위해 1998년 4월 1일에 해양경비청(The Coastguard Agency)과 해양안전청(Marine Safety agency)의 통합으로 탄생하였다. 해사연안경비청의 주요 설립 목적은 영국 정부의 해양 안전 정책을 집행하고, 연안 및 해양에서 인명피해를 최소화하는 것이다. 이를 위해서 해양경비청은 ① 해양안전에 관한 높은 수준의 법령 및 기준을 개발, 촉진 및 집행, ② 선원 및 연안 이용자의 인명 손실 최소화 방안 마련 및 집행, ③ 해양과 연안에서의 선박오염 최소화, ④ 선원의 자격증명 등의 활동을 한다.¹⁰³⁾ 해사연안경비청은 행정집행기관으로서 관련 규정의 위반자에 대하여 처벌을 할 수 있다.

나. 해양사고조사국(MAIB)

해양사고조사국¹⁰⁴⁾은 교통부(Department for Transport) 산하의 독립적인 조직으로 해양사고의 재발 방지를 위해 전세계 모든 영국 선박 및 영해내의 외국선박에서 발생한 사고를 조사하여 그 원인을 규명하는 기관으로 1989년 설립되었다. 해양사고조사국의 조사 목적은 해양사고의 재발 방지를 위한 것으로 해양사고의 책임을 묻거나 비난을 위함이 아니다. 따라서 해양사고조사국은 처벌을 하는 권한을 가지지 않는다.

3. 시사점

영국의 법제도는 해사노동협약에서 요구하는 산업안전 및 보건에 관한 규정을 잘 충족하고 있다. 특히 해사연안경비청(MCA)에 의해서 정기적으로 개정되어 출판되는 상선 선원용 안전작업실무규약은 선내안전 및 보건과 관련하여 작업별, 선종별로 세분한 선상작업뿐만 아니라 소음, 진동 및 위험성평가 등에 대한 제도를 폭넓게 마련하여 해사노동협약을 충실히 이행하고 있다.

행정조직에 있어서도 선내안전 및 보건에 관련된 문제를 해사연안경비청(MCA)에서

103) <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency/about>, 2018년 4월 20일 검색.

104) <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch/about>, 2018년 4월 20일 검색.

담당하고 있으며 연안 및 해양에서의 인명피해를 최소화하기 위해 안전작업실무규약의 지속적 개정의 노력을 하고 있다. 또한 해양사고가 발생한 경우 해양사고조사국(MAIB)과 협력하여 선박의 종류, 사고발생장소 등에 따라 협조하여 업무를 효율적으로 수행하고 있다.

II. 일본

1. 법제도

일본의 선내안전 및 보건 관련 법제도는 선원법과 선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률에서 규정하고 있다.

가. 선원법

선내안전 및 보건과 관련하여 선원법¹⁰⁵⁾, 선원법시행규칙¹⁰⁶⁾ 및 선원노동안전위생규칙에서 규정하고 있다.¹⁰⁷⁾ 특히 선원노동안전위생규칙은 총 8개장과 96개의 조문으로 구성되어 안전기준, 위생기준 및 개별기준을 법에서 상세히 규정하고 있다.

<표 8> 일본 선원노동안전위생규칙의 구성

각장 제목	조문 제목
제1장 총칙	제1조 취지, 제1조의2 선장에 의한 통괄관리, 제1조의3 선내안전 위생위원회, 제2조 선내안전담당자의 선임, 제3조 안전담당자의 자격, 제4조 안전담당자의 선임특례, 제5조 안전담당자의 업무, 제6조 개선의건의 제출 등, 제6조의2 소화작업지휘자의 선임, 제6조의3 소화작업지휘자의 업무, 제6조의4 개선의건 제

105) 선내 안전 및 보건관련 선원법의 규정은 제81조(안전 및 위생), 제82조(의사), 제82조조의2(위생관리자), 제83조(건강증명서), 제85조(연소선원의 취업제한), 제86조(연소선원의 야간노동금지), 제87조(임산부의 취업제한), 제88조(임산부의 유해작업금지), 제88조의2(임산부의 근로 시간 및 휴일의 특례), 제88조의4(임산부의 야간노동의 제한), 제88조의6(임산부 이외의 여자선원의 취업제한), 제88조의7(생리일에 있어서의 취업제한), 제88조의8(적용범위) 등이 있다.

106) 선내 안전 및 보건관련 선원법시행규칙의 규정은 제53조(의약품 기타 위생용품의 비치 등), 제54조(의료서의 비치), 제55조(건강증명서), 제56조의2(건강증명에 필요한 비용의 부담), 제57조(의사의 지정), 제57조의2(연소선원의 증명), 제58조(연소선원의 야간노동의 금지특례), 제58조의2(임신중인 여자가 취업 가능한 항해의 범위), 제58조의3(임산부의 야간노동의 금지특례) 등이 있다.

107) http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0100/search?searchType=4&groupCd=38&category=1, 2018년 4월 20일 검색.

	안 등, 제7조 위생담당자의 선임, 제8조 위생담당자의 업무, 제9조 개선의견의 제안 등, 제10조 보조자, 제11조 안전위생에 관한 교육 및 훈련, 제12조 선원의 의견을 듣기 위한 조치, 제13조 기록 작성 및 보존, 제14조 규정의 작성, 제15조 삭제, 제16조 선원의 준수사항
제2장 안전기준 및 위생기준	제1절 안전기준 제17조 작업환경의 정비 등, 제18조 접촉 등으로부터의 방호, 제19조 통행안전, 제20조 기구 등의 정돈, 제21조 밀폐구획에서의 탈출장치 등, 제22조 연소되기 쉬운 폐기물의 처리, 제22조의2 액화석유가스의 취급, 제23조 관계 등의 표시, 제24조 안전표지 등, 제24조의2 기름 관련 문서의 보존, 제25조 조명, 제26조 마루 위 등의 안전, 제27조 족장 등에서의 안전, 제27조의2 해중추락의 방지, 제28조 경험 또는 기능을 필요로 하는 위험작업 제2절 위생기준 제29조 선내위생의 유지, 제30조 취업을 금지하는 선원, 제31조 의사의 진료, 제32조 특수한 작업에 종사하는 선원에 대한 건강검사, 제33조 통풍 및 화기, 제34조 설치류 및 곤충류의 제거, 제35조 손 씻는 설비, 제36조 변소, 제37조 조리작업, 제37조 식료품의 저장, 제38조 청수의 선적 및 저장, 제39조 하찬수 등의 사용제한, 제40조 음용수 탱크 등, 제40조의2 음용수 수질검사 등, 제41조 전염병 예방, 제42조 전염방지, 제42조의2 구급조치에 필요한 위생용품, 제43조 의료기관과의 연락 제3절 검지기구 및 보호도구 제44조 검지기구, 제45조 보호구
3. 개별작업기준	제46조 화약류를 취급하는 작업, 제47조 도장작업 및 도장박리작업, 제48조 용접작업, 절단작업 및 가열작업, 제49조 위험물 등의 검지작업, 제50조 유해기체 등이 발생할 우려가 있는 장소 등에서 행할 작업, 제51조 고소작업, 제52조 배전 밖에서의 작업, 제53조 고열부 부근에서 하는 작업, 제54조 중량물 이동작업, 제55조 양화장치를 사용하는 작업, 제56조 투묘작업 및 계류작업, 제57조 어로작업, 제58조 감전의 우려가 있는 작업, 제59조 녹 떨구기 작업 및 공작기계를 사용하는 작업, 제60조 분진을 발산하는 장소에서 하는 작업, 제61조 고온상태에서 열이나 태양열을 받으면서 하는 작업, 제62조 물 또는 습윤한 공기에 노출되어 하는 작업, 제63조 저온 상태에서 하는 작업, 제64조 소음 또는 진동이 심한 작업, 제65조 창구 개폐작업, 제66조 선창 내 작업, 제67조 기계류의 수리작업, 제68조 착빙제거작업, 제69조 인화성액체류 등에 관계된 작업, 제70조 연속작업 시간의 제한 등
4. 특수위해방지기준	제71조 화물의 소독을 위한 훈증, 제72조 설치류 및 곤충류의 제거를 위한 훈증, 제73조 사알킬 연을 적재하고 있는 경우의 조치
5. 연소선원의 취업제한	제74조 연소선원의 취업제한
제6장 여자선원의 취업	제75조 임신부의 취업제한, 제76조 임신부 이외의 여자선원의 취업제한

제한	
제7장 등록안전담당자 강습실습기관	제77조 안전담당자 강습의 등록, 제78조 등록의 요건 등, 제79조 등록의 갱신, 제80조 강습의 실시에 관한 의무, 제81조 등록사항의 변경 신고, 제82조 등록 안전담당자 강습사무규정, 제83조 등록안전담당자 강습사무의 휴폐지, 제84조 재무제표 등의 구비 및 열람 등, 제85조 전자적 기록에 기록된 사항을 제공하기 위한 전자적 방법, 제86조 적합 명령, 제87조 개선 명령, 제88조 등록의 취소 등, 제89조 장부의 기재 등, 제90조 보고의 징수, 제91조 공시, 제91조의2 안전담당자 강습의 등록, 제91조3 등록의 요건 등, 제91조의4 등록의 갱신, 제91조의5 강습의 실시에 관한 의무, 제91조의6 적용
제8장 등록위험작업강 습실시기관	제92조 위험작업 강습의 등록, 제93조 등록의 요건 등, 제94조 등록의 갱신, 제95조 강습의 실시에 관계된 의무, 제96조 준용

나. 선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률

선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률에는 선원재해방지 계획의 수립 및 선원재해방지의 목적으로 선박소유자와 선원의 자주적인 활동을 촉진하기 위한 조치를 강구함으로써 선원법 및 선원노동안전위생규칙에 관한 법령과 더불어 선내에서의 쾌적한 작업환경 및 주거 환경 정비를 포함한 종합적이고 계획적인 선원재해방지 대책 추진을 도모함으로써 선원의 재해방지에 기여하는 것을 그 목적으로 한다. 총 10개의 장과 72개의 조문으로 구성되어 있다. 이 법률에는 선박소유자의 책임과 선원의 책무 및 국가의 원조를 규정하고 선원재해방지규정은 국토교통대신의 인가를 받아야 그 효력이 인정됨을 명시하였다. 또한 비밀준수의무 규정을 통해 개인정보를 보호하고 선원의 신고 규정을 두어 법률의 위반이 있을 때 선원은 그 사실을 선원노무관 등에 신고를 할 수 있으며 이를 이유로 선박소유자는 선원을 해고하거나 불이익한 취급을 할 수 없도록 하고 있다.

<표 9> 일본 선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률의 구성

각장 제목	조문 제목
제1장 총칙	제1조 목적, 제2조 정의, 제3조 선박소유자의 책무, 제4조 선원의 책무, 제5조 국가의 원조 등
제2장 선원재해방지계획	제6조 기본계획, 제7조 실시계획, 제8조 계획의 변경, 제9조 권고 등

3. 안전위생관리체제	제10조 총괄안전위생관리사, 제11조 안전위생위원회, 제12조 단체안전위생위원회, 제13조 선원의 의견을 듣기 위한 조치, 제14조 안전위생교육체제의 정비, 제15조 권고
4. 안전위생개선 계획	제16조 안전위생개선계획의 작성 등, 제17조 변경명령, 제18조 안전위생개선계획의 준수
5. 선원재해방지협회	제19조 목적, 제20조 법인격, 제21조 명칭, 제22조 등기, 제23조 일반 사단법인 및 일반 재단법인에 관한 법률의 준용, 제24조 업무, 제25조 안전관리사 및 위생관리사, 제26조 선원재해방지규정, 제27조 선원재해방지규정의 인가, 제28조 선원재해방지규정의 폐지의 제출, 제29조 관계선원 등의 의견의 청취, 제30조 회원의 준수의무, 제31조 자격, 제32조 가입, 제33조 회비, 제34조 설립의 요건, 제35조 발기인, 제36조 창립총회, 제37조 설립의 인가, 제38조 성립의 시기 등, 제39조 정관, 제40조 임원, 제41조 임원의 임면 및 임기, 제42조 감사의 겸직금지, 제43조 대표권의 제한, 제44조 결산관계 서류의 제출 등, 제45조 참여, 제46조 총회의 소집, 제47조 총회의 의결사항, 제48조 총회의 의사, 제49조 총회에 관한 민법의 준용, 제50조 총대회
제6장 해산 및 청산	제51조 해산, 제52조 청산인, 제53조 결산 및 청산에 관한 민법의 준용, 제54조 감사역의 선임
제7장 감독	제55조 결산관계서류의 제출, 제56조 보고 및 검사, 제57조 권고 등
제8장 보칙	제58조 보조, 제59조 비밀준수의무, 제60조 적용제외
제9장 잡칙	제61조 선원노동관, 제62조 선원노동관의 사법경찰관 제63조 교통정책심의회에 자문 등, 제64조 선원의 신고, 제65조 권한의 위임
제10장 벌칙	제66조에서 제72조에서 벌칙으로 징역, 벌금 또는 과태료 규정

2. 관할관청

일본의 해사분야를 담당하는 기관은 국토교통성(Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism)의 해사국(Maritime Bureau)이며, 선원의 안전 및 위생의 문제를 담당하는 것이 해사국의 업무 중 하나이다.¹⁰⁸⁾ 특히, 선원법 및 선원재해방지활동의 촉진에 관한 법률에 의해 선원노동관 제도를 두고 법률에 명시된 선원노동보호 및 선원위생관련 근로감독업무를 수행한다. 이들은 모두 법률이 정하는 사법경찰관의 직무를 수행한다.

3. 시사점

일본의 법제도는 해사노동협약에서 요구하는 산업안전보건에서 요구하는 규정의 대부

108) <http://www.mlit.go.jp/index.html>, 2018년 4월 20일 검색.

분을 충족하고 있으나, 위험성 평가, 흡연을 포함한 환경요소의 영향, 피로의 육체적 및 정신적 영향, 마약 및 알코올 의존의 영향, 후천성면역결핍증 바이러스(HIV /AIDS)로부터의 보호 및 방지, 비상 및 사고 대응에 관한 제도적 보완이 필요하다. 또한 선원재해 방지활동의 촉진에 관한 법률에 따라 선원재해방지협회를 설립·운영하고 있는 점은 우리나라에 이와 같은 기능을 할 수 있는 기관의 설립을 위한 검토시 참고가 될 수 있을 것이다.

Ⅲ. 노르웨이

1. 법제도

노르웨이의 선내안전보건 문제는 선내근로자의 근로환경, 건강 및 안전에 관한 규정 제8호(Regulations of 1 January 2005 No.8 concerning the working environment, health and safety of persons working on board ship)에 명시되어 있다. 이 규정은 선원법 제13 조제3항(Section 13 (3) of the Seaman's Act of 30 May 1975 No.18) 및 선박의 감항성 등의 공공통제에 관한 법률(Act of 9 June 1903 No. 7 relating to Public Control of the Seaworthiness of Ships, etc)에 근거한다. 이 규정은 17개의 장 및 2개의 부록으로 구성되어 해사노동협약에서 요구하는 사항을 모두 수용하고 있다.

<표 10> 선내근로자의 근로환경, 건강 및 안전에 관한 규정 제8호의 구성

각장 제목	조문 제목
제1장 총칙	1.1 목적, 1.2 적용범위, 1.3 의무, 1.4 선내에서 기타 활동 관련 건강 및 안전에 관한 의무, 1.5 예외, 1.6 안전관리시스템
제2장 근로환경, 안전 및 건강	2.1 근로환경, 안전 및 건강의 일반지침, 2.2 위험성 평가, 2.3 작업배치 및 조직, 2.4 선내근로자의 자문, 2.5 근로자에 대한 정보제공, 2.6 근로자의 훈련, 2.7 건강 진단 및 보건
제3장 개인보호장비	3.1 개인보호장비에 관한 규정, 3.2 정의, 3.3 개인보호장비의 요건, 3.4 개인보호장비의 조달, 3.5 정보 및 훈련
제4장 작업장비	4.1 작업장비에 관한 규정, 4.2 정의, 4.3 일반적 의무, 4.4 작업장비의 검사 및 보수관리, 4.5 특별한 위험성이 있는 작업장비, 4.6 근로자에 대한 정보제공, 4.7 근로자의 훈련

제5장 안전대표자 및 근로환경위원회	5.1 안전대표자의 선출, 5.2 지역을 운항하는 선박들의 안전대표자 선출, 5.3 선임급 안전대표자 선출, 5.4 지역을 운항하는 선박들의 선임급 안전대표자 선출, 5.5 안전대표자의 임기, 5.6 안전대표자의 임무, 5.7 위험한 작업을 일시적으로 중지할 권리, 5.8 근로환경위원회 설치 의무, 5.9 근로환경위원회의 구성, 5.10 지역을 운항하는 선박들의 근로환경위원회의 구성, 5.11 근로환경위원회의 업무, 5.12 비밀준수의무, 5.13 안전 및 환경 근로에 소요되는 시간, 5.14 훈련, 5.15 정보제공 및 연차보고서 작성의무
제6장 근로자의 협력의무	6.1 근로자의 협력, 6.2 근로자의 의무, 6.3 위험한 작업을 중지할 권리
제7장 물체의 수동취급에 관한 특별규정	7.1 물체의 수동취급에 관한 규정, 7.2 정의, 7.3 작업조직, 7.4 정보 및 훈련
제8장 임신부, 출산후 모유수유중인 근로자에 관한 특별규정	8.1 적용범위, 8.2 정의, 8.3 선장과 회사에 대한 정보제공, 8.4 위험성 평가, 8.5 작업배치 및 조직, 8.6 임신부의 휴가권
제9장 안전 및 보호조치를 위한 특별규정	9.1 특별한 작업을 위한 안전 및 보호장비의 사용, 9.2 고압장비, 페인트분무장치, 샌드블라스팅장치, 세정장치 등과 관련한 안전조치, 9.3 기계류의 방호장치, 9.4 높은 곳에서의 작업, 9.5 어선에서의 특별작업을 위한 안전 및 방호장비의 사용
제10장 석면과 특정 유독 및 건강유해물질의 사용 금지	10.1 선내에서의 석면 사용금지, 10.2 특정 케미컬의 사용금지
제11장 화학제와 생물학제에 대한 노출로부터 근로자를 보호하기 위한 규정	11.1 적용범위, 11.2 정의, 11.3 화학제와 생물학제에 대한 노출로부터 근로자를 보호하기 위한 규정, 11.4 위험성 평가, 11.5 작업배치 및 조직, 11.6 위생조치, 11.7 건강검진, 11.8 돌발 노출시 조치, 11.9 화학제와 생물학제에 노출된 근로자의 등록, 11.10 화학제와 생물학제를 함유하는 폐기물의 저장, 취급 및 수송, 11.11 훈련 및 정보
제12장 화학제 노출로부터 근로자 보호에 관한 특별규정	12.1 물질과 제품의 기록, 12.2 표시, 12.3 포장, 12.4 작업장 오염에 대한 조치, 12.5 노출한계치, 12.6 한계치 또는 관리기준을 초과한 경우의 조치, 12.7 발암성 화학물질 작업에 대한 특별조치, 12.8 샌드블라스팅 작업에 대한 특별조치, 12.9 가연성, 폭발성 화학물질 또는 휘발성 화학물질과 관련한 특별조치, 12.10 기록, 12.11 작업의 변경
제13장 생물학제 노출로부터 근로자 보호에 관한 특별규정	13.1 생물학제의 분류, 13.2 경고표지, 13.3 노르웨이 해사청에 보고, 13.4 생물학제의 오염에 대한 조치, 13.5 실험실에서의 포집조치, 13.6 산업공정을 위한 포집조치
제14장 기계진동에 대한 보호 규정	14.1 적용범위, 14.2 정의, 14.3 예외, 14.4 한계치, 14.5 반응치, 14.6 위험성 평가, 14.7 진동측정, 14.8 반응치를 초과한 경우의 조치, 14.9 한계치를 초과한 경우의 조치, 14.10 건강검진, 14.11 건강검진 후속조치, 14.12 작업의 변경, 14.13 정보 및 훈련, 14.14 경과조치

제15장 소음에 대한 보호 규정	15.1 목적, 15.2 체계적 소음노출 방지, 15.3 위험성 평가, 15.4 소음측정장치, 15.5 소음측정, 15.6 소음측정 담당자, 15.7 해상시운전 운용조건, 15.8 소음측정시 환경조건, 15.9 소음측정 절차, 15.10 소음 노출의 확인, 15.11 교정 및 측정의 불확실성, 15.12 소음측정위치, 5.13 기관실에서의 소음측정, 15.14 선교 및 거주구역에서의 소음측정, 15.15 일반적인 빈 공간에서의 소음측정, 15.16 소음노출 한계치, 15.17 노출반응치를 초과하였을 경우의 조치, 15.18 노출한계치를 초과하였을 경우의 조치 15.19 소음노출 한계치 15.20 고속선에서의 소음노출 한계치, 15.21 청력보호구의 사용, 15.22 청력보호구의 기술 요건, 15.23 경고 알림, 15.24 건강감시 및 청력 검사, 15.25 사용자의 건강감시의 후속조치, 15.26 정보 및 훈련, 15.27 거주공간간의 방음재, 15.28 조사보고서, 15.29 예외
제16장 인공광학방사선으로부터의 보호 규정	16.1 적용범위, 16.2 정의, 16.3 노출한계치, 16.4 노출의 확인 및 위험의 평가, 16.5 노출의 평가, 계산 및 측정, 16.6 체계적 노출 방지, 16.7 측정, 16.8 노출한계치를 초과하였을 경우의 조치, 16.9 정보 및 훈련, 16.10 건강검진
제17장 종결규정	17.1 발효
부록	부록 1 높은 곳에서 일시적 작업을 위한 작업장비의 사용에 관한 규정 부록 2 생물학제로 분류된 물질의 목록

2. 관할관청

노르웨이의 선내 안전 및 보건 문제는 노르웨이 해사청(Norwegian Maritime Directorate : NMA)에서 담당한다. 노르웨이 해사청(NMA)은 노르웨이 선박 및 노르웨이 영해의 외국선박에 대한 인명 안전, 보건, 선박의 안전 및 환경에 관련된 사항에 대한 행정기관 및 감독기관으로 ① 선원의 면허업무, ② 인명, 건강 및 선박의 안전 증진, ③ 양호한 작업환경 확보, ④ 환경친화적 해운활동 촉진, ⑤ 해상안전업무 및 통제감독, ⑥ 해양사고조사 등의 업무를 담당한다.¹⁰⁹⁾

3. 시사점

노르웨이의 경우 법제도 측면에서 선내근로자의 근로환경, 건강 및 안전에 관한 규정 제8호는 해사노동협약의 선내안전보건의 요건을 충실히 충족하고 있다. 또한 행정조직에 있어서 선내안전과 보건문제를 노르웨이 해사청(NMA)에서 단독으로 관할하고 있다.

IV. 제언

109) <https://www.sdir.no/en/>, 2018년 4월 20일 검색.

해사노동협약에서 요구하는 선내 안전·보건제도와 관련한 영국, 일본 및 노르웨이의 이행사례를 살펴보면 대체적으로 협약의 요구사항을 모두 충족하고 있다. 선내안전보건 기준에 있어 영국에서는 법령에 근거를 두고 해사연안경비청(MCA)에서 상선선원용 안전작업실무규약을 발행하였고, 일본과 노르웨이는 법령으로 “선원노동안전위생규칙”과 “선내근로자의 근로환경, 건강 및 안전에 관한 규정 제8호”에서 각각 규정하고 있다. 우리나라의 선내안전보건기준은 선원법 제79조 제2항에 따라 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 되어 있어 영국의 제도와 유사하다. 그러나 산업안전보건법의 산업안전보건기준에 관한 규칙과 같이 선박소유자가 취하여야 할 안전상의 조치사항을 명시하고 그 이행을 하지 않을 경우 위반죄가 성립하기 위해서는 일본의 “선원노동안전위생규칙”과 같이 고시가 아닌 규칙으로 제정됨이 타당할 것으로 사료된다.

행정기관에 있어서 우리나라는 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률(이하 “해양사고심판법”이라 한다)에 따른 해양안전심판원이 있다. 해양안전심판원은 영국의 해양사고조사국(MAIB)과 유사한 기관으로 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률에 따라 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통해서 해양사고의 원인을 밝힘으로써 해양안전의 확보에 이바지함을 목적으로 한다. 이는 선원법 제79조 선내안전보건기준에서 요구하는 직무상 사고의 조사에 있어 선원법 제125조에 따른 선원근로감독관과 해양안전심판원의 업무협력 시스템을 구축할 수 있는 요소가 있다. 즉, 해양안전심판원은 해양사고와 관련한 원인규명의 전문기관으로써 원인규명을 위한 조사와 통계작성 및 배포의 업무를 하고 행정처분을 요하는 조사와 안전 및 보건 관련 감독업무는 선원근로감독관이 시행하는 것이 바람직한 것으로 사료된다.

제5장 선내 안전·보건 및 사고예방 기준

제1절 선내안전보건기준의 개요

I. 선내안전보건기준의 개념

산업 안전 및 보건은 일반적으로 근로자의 안전, 건강 및 복지를 해칠 수 있는 작업장에서 또는 작업장으로부터 발생하는 위험에 대한 예상, 인식, 평가 및 통제의 과학으로 정의된다.¹¹⁰⁾ 산업 안전 및 보건의 핵심은 예방과 보호조치의 적용을 통해서 직무상 위험을 평가하고 관리하는 것이다. 따라서 선원, 재산 및 환경에 위해를 줄 수 있는 위험의 식별 및 위험성 평가 절차를 수행하여 적절한 예방 또는 보호조치를 개발 및 이행하여야 한다. 이를 위해서는 신뢰할 수 있는 데이터와 통계를 수집하고 분석하는 것은 위험성 평가를 효과적으로 수행하는 필수사항이다.¹¹¹⁾

선내 근로환경은 산업 재해, 상해 및 질병으로 이어질 수 있는 물리적, 인체공학적, 화학적, 생물학적, 심리적 및 사회적 요소로 구성되어 있어 선원들은 그러한 노동조건에서 고립, 장시간 근무, 다국적 선원, 엄격한 조직 구조 및 높은 수준의 스트레스와 피로에 직면한다. 또한 알코올과 약물 남용, 폭력, 괴롭힘 및 전염병은 잠재적인 문제이다.¹¹²⁾ 또한 한국선원통계연보에 따른 2016년 한 해 동안 선원의 재해보상금액은 약 427억¹¹³⁾으로 선원의 산업재해를 줄이는 것이 산업의 경쟁력을 향상시킬 수 있는 방안이 될 수 있다. 따라서 선내안전보건기준의 제정 및 이행을 경제적 비용으로 보지 말고 선원의 선내 안전 및 보건에 대한 지속적인 개선에 대한 투자로 보아야 할 것이다.

II. 선내안전보건기준의 역할

110) ILO, op. cit., p.3.

111) ILO, op. cit., p.12.

112) ILO, op. cit., p.4.

113) 한국선원복지고용센터, 앞의 책, 286쪽.

선내안전보건기준은 직무상 위험의 관리를 통해서 선원의 안전과 보건을 평가 할 수 있는 방법을 제공하여야 하며, 이러한 방법은 데밍 사이클(Deming cycle)로 알려진 PDCA에 의해서 지속적으로 개선되어야 한다. 즉, 위험성 평가 및 예방조치를 포함한 선내안전기준은 지속적인 개선을 위해서 국가 및 선박소유자는 선내 근로환경의 변화를 고려하고 정기적인 검토 및 개정이 이루어져야 한다.¹¹⁴⁾ 이를 위해서 선원법 제79조에서 선내안전보건기준의 구체적인 사항을 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 규정하고, 제80조에서 “해양수산부장관은 선박소유자 단체 및 선원 단체의 대표자와 협의하여 선내안전보건기준을 정기적으로 검토하여야 하며, 필요한 경우 검토 결과를 고려하여 선내안전보건기준을 개정할 수 있다” 고 규정하여 지속적인 개정이 이루어지도록 규정하고 있다. 그러나 아직까지 선내안전보건기준의 제정이 이루어지고 있지 않고 있어 해사노동협약의 요구사항을 반영한 선내안전보건기준을 제시하고자 한다.

제2절 선내안전보건기준의 제시

해사노동협약 규정 제4.3조 제3항에서 각 회원국은 기준에서 규정하는 사안들을 다루는 법령 및 그 밖의 조치를 채택하고, 자국의 선박에서 산업 안전과 건강보호 및 사고 예방을 위한 기준을 정하도록 명시하였다. 이에 이 논문에서는 해사노동협약의 요구사항을 반영한 선내안전보건기준을 총 9개의 장과 총 81개의 조문으로 구성하여 제시한다. 선내안전보건기준의 세부적인 내용은 부록에 전체 내용을 첨부하고 여기에서는 선내안전보건기준안의 주요 사항을 설명하기로 한다.

1. 총칙

선내안전보건기준은 선원법 제78조에 따라 선내 안전·보건 등에 관한 기준을 정하여 승무 중인 선원의 건강보호 및 안전하고 위생적인 환경을 규정함을 목적으로 한다(선내안전보건기준 제1조). 동 기준의 적용범위는 해사노동협약을 적용받는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게 적용한다(선내안전보건기준 제3조). 해사노동협약 본문 제2조 제1항 제자호의 선박의 정의에 따르면 “선박이란 전적으로 내해를 항행하거나 차폐된 수역 내 또는 항만규칙이 적용되는 지역 내의 수역이나 이에 근접한 수역을

114) ILO, op. cit., pp.16~18.

항행하는 선박 이외의 선박을 말한다” 고 명시하여 선내안전보건기준도 해사노동협약을 적용받는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게 적용한다. 선내 안전보건 관련 책임에 있어 동 기준에 따른 선박소유자의 책임은 선원과 안전대표자에게 부과되는 의무에 의하여 영향을 받지 아니한다(선내안전보건기준 제4조 제1항). 선내안전보건 기준은 안전배려의무에 그 법리를 두고 있으며 선원근로계약에 있어 안전배려의무의 이행 주체는 선박소유자이다. 따라서 선내안전보건기준에서 선원과 안전대표자에게 부과되는 의무는 선박소유자의 이행보조자로서의 의무이며 이로 인해 동 기준에 있어 선박소유자의 책임은 선원과 안전대표자의 의무에 의하여 영향을 받지 않는다.

II. 안전기준 및 보건위생

안전기준 및 보건위생에 관한 사항은 해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제2항 제가호에 따라 일반적인 산업 안전 및 건강보호와 특정 위험을 다루는 관련 국제문서를 고려하고, 선원의 근로에 적용될 수 있는 업무상 사고, 상해 및 질병의 예방과 관련된 사항을 규정한다.

1. 안전기준

선내안전보건기준 제2장에서는 안전기준을 규정한다. 선박소유자는 선내작업의 설비, 기계, 기구, 용구 등을 정비·정리하고 또한 선내의 작업환경을 항상 양호한 상태로 유지하기 위한 노력을 하여야 한다(선내안전보건기준 제5조). 또한 선박소유자는 선내에서 수행하는 각종 작업으로 인한 안전사고를 예방하기 위하여 사고예방조치, 선원보호조치, 사후관리 등의 내용이 포함된 선내안전작업관리기준을 마련 시행하여야 하며(선내안전보건기준 제17조 제1항), 선내안전작업기준을 마련할 때 선내 위험을 식별하고 그 위험을 야기하는 위험성 평가를 하여야 한다(선내안전보건기준 제17조 제2항). 그리고 선박소유자는 선내 작업 시 기온, 습도, 작업강도, 작업에 종사하는 선원의 피로도, 장애의 우려 정도 등 작업환경을 고려하여 해당 작업에 종사하는 선원에게 충분한 휴식을 주는 등 적절한 조치를 하여야 한다(선내안전보건기준 제17조 제3항). 즉, 선내안전보건기준 제2장 안전기준에 명시된 작업환경의 정비(제5조), 기계류의 방호조치, 접촉 등으로부터의 방호(제6조), 안전작업관리기준(제17조) 등의 규정에서 이행 및 책임의 주체는 선박소유자임을 명시하였다.

2. 보건위생

선내안전보건기준 제3장에서는 보건위생을 규정한다. 선박소유자는 선내의 거주장소 및 작업장소를 청결히 유지하고 환기, 채광, 조명, 온도, 소음, 진동 등의 환경조건을 위생상 양호한 상태로 유지하고 선원에게 적절히 휴식을 부여하는 등 선원의 건강유지를 위한 적절한 조치를 하여야 한다(선내안전보건기준 제18조 제1항). 그리고 선박소유자는 법 제82조제3항에 따른 감염병, 정신질환 등의 질병을 가진 것으로 의심이 되는 선원에게 지체 없이 의사의 진료를 받게 하여야 한다(선내안전보건기준 제19조). 즉, 선내안전보건기준 제3장 보건위생에 명시된 선내위생의 유지(제18조), 의사의 진료(제19조) 등의 규정에서 이행 및 책임의 주체는 선박소유자임을 명시하였다.

Ⅲ. 작업환경 및 장비

작업환경 및 장비에 관한 사항은 해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제2항 제가호의 규정과 관련하여 동 협약 기준 나편 제4.3.4조 선박소유자의 의무의 내용을 규정한 것으로 보호장비 또는 안전장비를 제공하여야 하는 선박소유자의 모든 의무는 일반적으로 선원이 그것을 이용할 것을 요구하는 규정과 관계 사고 방지 및 건강 보호조치를 준수하기 위한 선원에 대한 요건과 함께 규정한다.

1. 검지기구 및 보호구

선내안전보건기준 제4장에서는 검지기구 및 보호구를 규정한다. 선박소유자는 산소가 결핍될 우려가 있는 장소에서 작업을 하게 할 선박에는 산소량을 측정하기 위해 필요한 검지기구를 준비하여야 한다(선내안전보건기준 제32조 제1항). 또한 선박소유자는 선원이 사용하는 보호구를 다른 법령에 따라 갖추 둔 보호구를 포함하여 그것을 필요로 하는 작업에 동시에 종사하는 사람 수 이상을 선박에 갖추고 상시 유효하고 청결하게 유지하여야 한다(선내안전보건기준 제33조 제1항). 즉 선내안전보건기준에 있어 선박소유자는 검지기구 및 보호구의 준비에 책임이 있다.

2. 작업환경, 안전 및 건강

선내안전보건기준 제5장에서는 작업환경, 안전 및 건강을 규정한다. 위험성 평가에 있어 선박소유자는 선내 위험을 식별하고 그 위험을 야기하는 위험성을 평가하여야 한다.

이러한 위험성 평가는 가. 새로운 작업 설비 또는 신기술이 도입된 때, 나. 선원의 건강과 안전에 영향을 미칠 수 있는 작업 조직과 계획에 대한 수정을 한 때에 최초, 정기 및 필요시 수시로 시행되어야 한다(선내안전보건기준 제34조 제1항). 위험성 평가의 결과는 문서로 기록되어야 한다(선내안전보건기준 제34조 제2항). 또한 선원의 안전과 건강에 위험성이 식별된 경우 그 위험을 제거하거나 감소시키기 위한 조치를 하여야 한다(선내안전보건기준 제34조 제3항). 즉, 선박소유자는 선내 위험을 식별하고 그 위험에 대한 위험성 평가를 통해 선원의 안전과 건강에 관한 위험성을 제거하거나 감소시킬 책임이 있다.

안전보건에 관한 교육 및 훈련에 있어 선원은 가. 안전하고 적절한 방식으로 작업을 수행하기 위한 훈련, 나. 중대하거나 특별한 위험성이 있는 구역에 진입하기 위한 훈련, 다. 신기술이 도입되었을 때의 훈련을 받아야 한다(선내안전보건기준 제38조 제1항). 그리고 선박소유자는 가. 선내의 안전 및 위생에 관한 기초적 사항, 나. 선내의 위험한 또는 유해한 작업에 관한 작업방법, 다. 보호구, 구멍로프, 안전벨트 및 작업용 구명복의 사용방법, 라. 선내 안전 및 위생에 관한 수칙의 내용, 마. 선박에 실은 선박의 설비 및 작업에 관한 구체적 사항, 바. 신기술이 도입되었을 때의 훈련 대하여 선원에게 교육훈련을 실시하여야 한다(선내안전보건기준 제38조 제2항). 즉 선박소유자는 선내 안전보건과 관련한 사항에 대해 선원을 교육훈련 시킬 책임 그리고 선원은 안전한 작업을 위해 관련한 훈련을 이수할 책임이 있다.

3. 개인보호장비 및 작업장비

선내안전보건기준 제6장에서 개인보호장비 및 작업장비를 규정한다. 개인보호장비의 요건으로 모든 개인보호장비는 가. 위험을 야기하지 않아야 하며 위험을 방지하기에 적합할 것, 나. 작업장에서의 조건에 적합할 것, 다. 선원의 건강을 고려할 것, 라. 필요시 조정하여 작업자에게 맞출 수 있을 것의 요건을 충족하여야 한다(선내안전보건기준 제39조 제1항). 선박소유자는 특별한 보호장비를 요하는 작업을 수행할 수 있도록 하기 위하여 필요에 따라 가. 안전벨트와 안전멜빵, 나. 헬멧, 보호안경, 안면스크린, 청력보호기, 다. 작업복, 긴 장갑, 작업조끼, 부력조끼, 방진장갑, 라. 안전장화, 자장식 호흡기, 여과식 마스크 장비를 적절한 수량 선내에 갖추두어야 한다. 또한 선박소유자는 선원에게 개인보호장비로써 보호하고자 하는 위험성에 대하여 사전에 정보를 제공하고(선내안

전보건기준 제40조 제1항), 선원에게 개인보호장비의 사용에 관하여 필요한 교육훈련을 실시하여야 한다(선내안전보건기준 제40조 제2항). 즉 선박소유자는 개인보호장비의 선내에 비치할 책임과 함께 선원에게 개인보호장비로써 보호하고자 하는 위험성에 대한 정보와 그 사용에 관하여 필요한 교육훈련의 책임이 있다. 선박소유자는 작업장비에 있어서도 개인보호장비와 같이 선원에 대한 작업장비의 정보제공 및 사용훈련에 대한 책임이 있다.

Ⅳ. 선내 안전·보건 담당자 및 역할

선내안전보건기준 제7장에서 해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제2항 제다호와 제라호의 규정에 따라 선내 산업 안전·건강 정책 및 프로그램을 이행하고 준수하기 위해 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 및 선내안전위원회를 규정한다. 안전담당자의 선임에 있어 선박소유자는 선원법 제82조제2항에 따라 선내작업으로 인한 위험을 방지하고 기타 이 규칙에서 정하는 사항을 이행하기 위하여 선박에 기관장 또는 2년 이상 승선근무한 경험이 있는 기관사 중에서 안전담당자 1인을 선임하여야 한다(선내안전보건기준 제45조 제1항). 선임된 안전담당자는 가. 선내작업상의 안전도 확인 및 적정한 작업인원의 배치, 나. 안전장비·위험탐지기구·소화기구·보호기구 기타 위험방지를 위한 설비·용구 등의 비치 및 점검, 다. 작업 중 위험한 사태가 발생하였거나 발생할 우려가 있을 때의 응급조치 또는 방지조치, 라. 안전장비 및 보호기구등의 사용방법과 안전수칙 기타 작업의 안전에 관한 교육, 마. 선내안전관리에 관한 기록의 작성 및 보관, 바. 기타 안전조치에 필요한 사항의 임무를 수행한다(선내안전보건기준 제45조 제3항). 또한 건강담당자의 선임에 있어 선박소유자는 선원법 제79조 제1항 제6호에 따라 가. 선원법 제84조에 따른 의사, 나. 선원법 제85조에 따른 의료관리자, 다. 선원법 86조에 따른 응급처치담당자 중에서 선내 건강담당자를 선임하여야 한다(선내안전보건기준 제46조 제1항).

안전대표자의 선출에 있어 선박소유자는 승무중인 선원 중 선박마다 안전대표자를 해당 선원이 선출하게 하여야 한다(선내안전보건기준 제49조 제1항). 선출된 안전대표자는 작업환경과 관련되는 사안에 관하여 선원의 이익을 보호하여야 하고, 선원의 안전과 건강에 대하여 상당한 고려를 하는 방식으로 선내 작업이 실시되도록 하여야 한다(선내안전보건기준 제52조 제1항). 또한 안전대표자는 어떤 작업운영이 선원의 인명과 건강에

즉각적인 위험을 초래하고 어떤 방법으로도 그 위험요소를 피할 수 없다고 볼 때에는 일시적으로 그 작업을 중지시킬 수 있고(선내안전보건기준 제53조 제1항), 그 작업의 중지로 인한 어떠한 손해와 멸실에 대해서도 책임을 지지 아니한다(선내안전보건기준 제53조 제4항).

선내안전위원회의 설치 의무에 있어 선박소유자는 선원수가 5명 이상인 선박에 선내안전위원회를 설치하여야 한다(선내안전보건기준 제54조). 선내안전위원회는 건강과 관련하여 선내에서 안전하고 적절한 조건을 확보하기 위한 업무를 하여야 하며 그 목적을 달성하기 위하여 가. 선내사고방지, 선원의 건강과 복지에 관한 사항, 나. 훈련, 현장설명 및 근로 중과 휴식 중 직무상 재해를 방지하기 위하여 중요한 정보에 관한 사항, 다. 위험성 평가가 선원이 폭로된 위험요소를 밝혀낼 수 있는 것인지의 여부를 판단하기 위하여 제34조에 따른 위험성 평가에 관한 검토를 포함한 사고와 상해의 위험성이 있는 작업장과 작업조건의 식별, 라. 선내의 환경과 관련하여 발생할 수 있는 질병과 사망의 원인을 밝혀내기 위한 노력과 예방조치에 관한 논의, 마. 작업보호 조치가 작업계획에 반영되도록 하는 적극적 노력, 바. 새롭게 고용된 선원에게 본인이 폭로될 작업환경의 특별한 위험성과 보호조치에 관한 지침과 훈련이 제공되도록 담보, 사. 선원의 복지, 사회적 관계, 레저활동 등에 관한 중요한 사항의 논의를 관장한다(선내안전보건기준 제56조).

선박소유자는 선내안전보건기준의 이행에 있어 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 및 선내안전위원회의 선임, 선출 및 설치의 의무가 있다. 이러한 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 및 선내안전위원회는 선내안전보건기준에서 명시한 임무를 수행하여야 한다. 선박소유자의 책임은 선원과 안전대표자에게 부과되는 의무에 의하여 영향을 받지 아니한다. 이 원칙은 선내의 기타 활동에 부과되는 의무에 대해서도 또한 적용된다(선내안전보건기준 제4조 제1항). 따라서 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 및 선내안전위원회는 선박소유자의 선내안전보건기준 이행을 위한 이행보조자의 지위에 있다.

V. 기계진동 및 소음에 대한 보호와 작업제한

기계진동 및 소음에 대한 보호와 작업제한에서는 해사노동협약 기준 가편 제4.3조 제2항 제가호의 규정과 관련하여 동 협약 기준 나편 제4.3.2조 소음에의 노출, 기준 나편 제4.3.3조 진동의 노출 및 기준 나편 제4.3.10조 연소선원에 대한 안전 및 건강 교육 등

의 내용을 규정한다.

1. 기계진동 및 소음에 대한 보호

선내안전보건기준 제8장에서 기계진동 및 소음에 대한 보호를 규정한다. 기계진동에 있어 선박소유자는 기계적 진동에 대한 선원의 노출 위험성을 평가하여야 하며, 필요시 진동 노출 수위를 측정하여야 한다(선내안전보건기준 제61조 제1항). 그리고 선박소유자는 진동을 최소화하기 위하여 필요한 기술적 및 조직적 조치를 하여야 하며 가. 기계진동에 대한 폭로를 적게 하는 대안적 작업방법, 나. 인체공학적으로 적절히 설계된 작업 장비의 선택 및 수행할 작업을 고려하여 진동을 최소화하는 것, 다. 진동으로 발생하는 부상의 위험을 저감시키는 보조 장비의 공급과 효과적으로 전신진동을 저감시키는 좌석과 손-팔 시스템에 전달되는 진동을 줄이는 핸들, 라. 작업 공구, 작업장 및 작업장 시스템에 대한 적절한 유지보수 프로그램, 마. 작업장과 작업공간의 설계와 배치, 바. 기계진동 폭로를 최소화하도록 하기 위한 충분한 정보와 선원이 올바르게 안전하게 작업 공구를 사용하도록 지시하는 훈련, 사. 충분한 휴식이 수반된 적절한 작업 계획의 조치가 마련되어야 한다(선내안전보건기준 제63조 제1항). 즉 선박소유자는 기계진동에 있어 위험성 평가, 진동감소 조치 및 진동보호구의 지급 등에 대한 책임이 있다. 이러한 선박소유자의 책임은 소음에 대한 보호에 있어서의 그 책임이 같다.

2. 위험한 선내작업, 소년선원 및 여성선원의 작업제한

선내안전보건기준 제9장에서 위험한 선내작업, 소년선원 및 여성선원의 작업제한을 규정한다. 위험한 선내 작업에 대해 선박소유자는 「선원법」 제82조제2항에 따라 경험 또는 기능을 가진 사람으로 하여금 가. 묘기·권양기를 조작하는 작업, 나. 하역용장비를 조작하는 작업, 다. 바닥에서 2미터 이상인 장소에서 보조장비를 사용하여 하는 작업, 라. 몸의 중심을 선체 밖으로 내놓고 하는 작업, 마. 산소결핍의 우려가 있는 장소에서 하는 작업, 바. 인체에 유해한 가스를 검지하는 작업, 사. 위험화물의 상태를 점검하는 작업, 아. 감전의 우려가 있는 전기공사작업, 자. 금속의 용접·절단 또는 가열작업을 수행하도록 하여야 한다(선내안전보건기준 제78조 제1항). 즉 이 장에서의 위험한 선내작업, 소년선원(18세 미만의 선원)의 작업제한, 여성선원 및 임산부 등의 작업제한에 대해 선박소유자의 책임으로 규정하였다.

제6장 결론

해사노동협약은 SOLAS, STCW 및 MARPOL과 함께 해운분야의 4대 중요협약(Fourth pillar)의 하나로 간주된다. 특히 해사노동협약 규정 제4.3조는 선내 선원의 근로환경이 산업 안전 및 건강을 증진시키도록 보장하기 위함을 목적으로 회원국은 산업 안전 및 건강을 증진시키기 위해 선내안전보건기준의 제정 및 이행이 요구된다. 우리나라의 선원 재해율은 육상대비 약 12.3배로 해사노동협약이 비준하였음에 불구하고 여전히 개선이 되지 못하고 있다. 선박안전법 적용사업인 선원근로는 산업안전보건법 제3조 적용범위에 의해 산업안전보건법의 일부를 적용하지 않는다. 따라서 선원의 근로환경이 산업 안전 및 건강을 증진시키기 위해 선원근로의 특수성과 해사노동협약의 요건을 충실히 반영한 선내안전보건기준의 제정이 필요하다.

선내안전보건기준은 안전배려의무에 그 법리를 두고 있으며 선원근로계약에 있어 안전배려의무 이행의 주체는 선박소유자이다. 선내안전보건기준에서 선장, 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 등에 부과되는 임무는 선박소유자의 이행보조자로서의 임무이다. 즉 선내안전보건기준에 있어 선박소유자의 책임은 선장, 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 등의 의무에 의하여 영향을 받지 않는다. 또한 선내안전보건기준의 제정은 선원의 근로환경에 대한 선박소유자가 이행하여야 할 최소한의 안전기준이다. 이에 이 논문은 선내안전보건기준의 제정 및 이행을 위해 선내안전보건기준의 법적 근거와 협약의 요구사항을 분석하고 관련 ILO 지침서 및 외국의 사례를 비교 분석하여 선내안전기준의 구성 및 주요사항을 제시하였다. 그러나 선내안전보건기준의 이행을 위해서 다음의 사항에 대한 개선이 요구된다.

첫째, 산업안전보건법과의 관계 정립이 필요하다. 산업안전보건법은 모든 사업 또는 사업장에 적용되고 유해·위험의 정도, 사업의 종류·규모 및 사업의 소재지 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 사업에는 이 법의 전부 또는 일부를 적용하지 아니할 수 있도록 되어 있어, 선박안전법이 적용되는 사업도 일부 적용된다. 이로 인해 선박소유

자 등에게 선내안전보건기준과 산업안전보건법이 이중규제의 문제가 야기될 수 있다. 따라서 선내안전보건기준과 관련한 산업안전보건법과 선원법의 관계를 일반법과 특별법의 관계로 명시함이 필요하다.

둘째, 선원법 제79조 제2항에 따라 선내안전보건기준은 해양수산부장관이 정하여 고시하도록 되어 있어 선내안전보건기준을 제정 및 시행하여 정착이 된 후에는 고시를 시행규칙으로 제정비할 필요가 있다. 법치행정의 원리상 국민의 권리의무에 대한 규율은 법률에 근거하여야 하며, 법률의 위임이나 헌법의 수권근거를 가지지 못하는 행정규칙은 본질적으로 외부적 효력을 가지지 못하므로 국민과 법원을 구속하는 대외적 효력을 가질 수 없다. 산업안전보건법에는 법률에서 위임한 사항을 산업안전보건기준에 관한 규칙과 유해·위험작업의 취업제한에 관한 규칙으로 정하고 있다. 선내안전보건기준도 국민의 권리의무에 대한 규율로서 산업안전보건법의 시행규칙과 같이 선내안전보건기준을 시행규칙으로 제정하여야 한다.

셋째, 선내안전보건기준의 제정과 함께 포괄위임금지원칙에 위배되지 않기 위해서는 선내안전보건기준의 이행과 관련한 선박소유자의 의무를 선원법 제82조에 명시하고 이러한 의무위반에 따른 벌칙조항의 제정이 필요하다. 선내안전보건기준의 이행은 선박소유자의 의무임에도 불구하고 그 이행에 대한 선박소유자의 의무가 명시되어 있지 않다. 따라서 선원법 제82조 선박소유자 등의 의무에 제8항으로 “선박소유자는 해양수산부령으로 정하는 선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램을 이행 하여야 한다.”는 규정과 동조 제9항에 “제1항부터 제8항까지의 규정에 따라 선박소유자가 선원의 안전과 건강 보호를 위해 하여야 할 조치 사항은 해양수산부장관 고시로 정한다.”는 규정의 신설이 필요하다. 그리고 동법 시행령 제23조의3(선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램) “법 제82조 제8항 ‘해양수산부령으로 정하는 선원의 안전과 건강 보호를 증진시키기 위한 선내 프로그램’이란 다음 각 호의 내용을 포함한다.”는 조문과 그 각호의 내용으로 ① 선원의 안전·건강 관련 교육훈련 및 위험성 평가, ② 선원의 직무상 사고·상해 및 질병의 예방 조치, ③ 선내 안전저해요인의 검사·보고와 시정을 포함하는 규정의 신설이 필요하다. 또한 벌칙조항으로 선원법 제172조에 “선박소유자가 제82조 제1항부터 제3항까지 및 동조 제8항의 규정을 위반하였을 때에는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다.”는 규정의 개정이 필

요하다.

넷째, 직무상 재해조사 및 통계업무의 집행이 필요하다. 해사노동협약에서 요구하는 산업 안전 및 보건에 관한 사항에서 가장 핵심이 되는 것은 위험성 평가이다. 선박소유자는 위험성 평가를 실시할 경우 그들 선박으로부터 그리고 책임당국이 제공하는 일반적인 통계로부터 획득한 적절한 통계정보를 참조하여 시행하여야 한다. 따라서 현행의 직무상 재해조사 및 통계업무는 해양안전심판원에서 시행하고, 선내 안전·보건관련 업무는 선원근로감독관이 시행하는 것을 제안한다.

이 논문은 해사노동협약에서 요구하는 선내안전보건기준의 제정 및 이행을 위한 방안을 제언하였으나 영세 선박소유자 및 일부 선박에서는 그 이행이 어려움이 있을 것으로 사료된다. 이에 선내안전보건기준의 적용범위를 해사노동협약을 적용받는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게 적용한다. 따라서 향후 해사노동협약을 적용받지 않는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 소유자에게 적용가능한 선내안전보건기준의 제정이 필요하다.



감사의 글

먼저, 석사과정 동안 연구에 매진할 수 있도록 아낌없는 격려와 지도를 해주신 전영우 교수님께 진심으로 감사와 존경의 마음을 전합니다. 그리고 바쁘신 와중에도 저의 논문심사를 맡아주시고 부족한 논문에 대하여 꼼꼼하고 세심하게 논문을 지도해주신 지상원 교수님, 홍성화 교수님께 깊은 감사를 드립니다. 또한, 많은 가르침을 주신 본 학과의 이윤철 교수님, 최석운 교수님, 김진권 교수님께도 감사를 드립니다.

석사과정 2년 동안 서로 의지하며 많은 도움을 준 연구실 동기인 신승한님께도 고마움을 전합니다.

그리고 제가 연구에 몰두할 수 있도록 배려해 주시고 도와주신 한국해양수산연수원 원장님과 교직원분들께 감사드리며, 특히 해사안전교육팀의 모든 교직원분들께 깊은 감사의 마음을 드립니다. 또한, 논문의 완성에 아낌없는 조언을 해주신 조장원 교수님과 김이완 교수님께 고마움을 전합니다.

석사과정을 수료하고 논문이 완성되기까지의 2년 동안 바쁘다는 핑계로 많이 찾아뵙지 못해도 항상 저를 곁에서 격려해 주신 아버지, 어머니, 장모님께도 머리 숙여 감사드립니다. 마지막으로 지난 2년 동안 학업과 논문 준비라는 핑계에도 불구하고 헌신적으로 내조해준 아내와 건강하게 태어나준 아들 홍욱이에게도 사랑과 감사의 마음을 전합니다.

지면으로 미처 언급하지 못했지만, 저를 아끼고 격려해 주셨던 모든 분들에게도 진심으로 감사하다는 말씀을 전합니다. 석사과정의 수료가 새로운 출발의 계기가 될 수 있도록 계속 정진하면서 나아가도록 하겠습니다.

2018년 8월

김 기 선 올 리

참고문헌

1. 국내문헌

- 고용노동부, 「2016년 산업재해 현황분석」 (세종 : 문중기획, 2017).
- 관계부처 합동, “산업재해 사망사고 감소대책”, 관계부처 합동, 2018.
- 권창영, 「선원법 해설」 (경기 : 법문사, 2016).
- 김형배, 「새로쓴 노동법」 (서울 : 박영사, 2016).
- 김형배 · 김규완 · 김명숙, 「민법학 강의」 (서울 : 신조사, 2016).
- 노동법실무연구회, 「근로기준법주해 I」 (서울 : 박영사, 2014).
- 노동법실무연구회, 「근로기준법주해 III」 (서울 : 박영사, 2014).
- 박득배, “안전배려의무 위반에 대한 계약책임”, 「한양법학」 제26권 제1호, 한양법학회(2015. 2).
- 부산지방해양수산청, 「해사노동협약 이행 안내서」 (부산 : 부산지방해양수산청, 2016).
- 원종욱, “안전배려의무에 관한 연구”, 숭실대학교 대학원 박사학위논문(2016. 8).
- 이근호, “행정규칙의 법령 위반 여부 해석”, 「법제」 통권 제672호, 법제처(2016. 3).
- 전영우, “국제노동기구 해사노동협약의 통합동향”, 「해법학회지」 제27권 제1호, 한국해법학회(2005. 4).
- 전영우, “2006년 해사노동협약 전문 및 본문의 주요 내용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제26권 제3호, 한국해사법학회(2016. 4).
- 전형배, “영국 산업안전보건법 체계의 시사점”, 「노동법논총」 제20권, 한국비교노동법학회(2010. 12).
- 전형배, “안전배려의무의 내용과 과제”, 「노동법학」 제55호, 한국노동법학회(2015. 9).
- 한국선원복지고용센터, 「한국선원통계연보 2017」 (부산 : 한국선원복지고용센터, 2017).

2. 외국문헌

ILO, *Accident prevention on board ship at sea and in port*, (Geneva : ILO, 1996).

ILO, *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*, (Geneva : ILO, 2015).

ILO, “Direct Request (CEACR) - adopted 2017, published 107th ILC session (2018) MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) - Korea, Republic of” , *NORMLEX*, ILO, 2018.

MCA, *Code of Safe Working Practices for Merchant Seafarer*, (London : MCA, 2015).



선내 안전·보건 및 사고예방 기준(안)

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 기준은 선원법 제78조에 따라 선내 안전·보건 등에 관한 기준을 정하여 승무 중인 선원의 건강보호 및 안전하고 위생적인 환경을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 기준에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “위험”이란 사망, 부상, 질병, 작업환경 등에 대해 해로움이나 손실이 생길 우려가 있는 상태를 말한다.
2. “위험성”이란 특정한 위험사건이 발생할 가능성과 그 결과의 조합을 말한다.
3. “위험성 평가”란 위험성의 크기를 추정하고, 그 위험성이 용인될 수 있는지를 결정하는 전체 과정을 말한다.
4. “개인보호장비”란 선원의 안전과 건강에 위해를 끼칠 수 있는 위험으로부터 자신을 보호하기 위하여 착용하거나 지녀야 하는 장비와 그러한 목적의 부속물을 말한다.
5. “작업장비”란 선내작업에 사용되는 모든 기계, 기구, 공구 및 설비를 말한다.
6. “작업장비의 사용”이란 장비의 기동과 정지, 작동, 설치, 조립, 수리, 수정, 보수관리 및 청소를 포함한 작업장비의 사용을 포함하는 일체의 작업운영을 말한다.
7. “손팔 진동(hand-arm vibration)”이란 작업장비의 진동이 작업하고 있는 선원의 손과 팔로 전달되는 기계적 진동을 말한다.
8. “전신진동(whole-body vibration)”이란 작업장비의 진동이 작업하고 있는 선원의 전신에 전달되는 기계적 진동을 말한다.
9. “진동작업”이란 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 기계·기구를 사용하는 작업을 말한다.
 - 가. 동력을 이용한 해머
 - 나. 체인톱
 - 다. 엔진 커터
 - 라. 동력을 이용한 연삭기
 - 마. 임팩트 렌치
 - 바. 그밖에 작업하는 선원에게 기계적 진동을 전달하는 기계·기구
10. “소음작업”이란 1일 8시간 작업을 기준으로 85데시벨 이상의 소음이 발생하는 작업을 말한다.
11. “강렬한 소음작업”이란 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 작업을 말한다.
 - 가. 90데시벨 이상의 소음이 1일 8시간 이상 발생되는 작업
 - 나. 95데시벨 이상의 소음이 1일 4시간 이상 발생되는 작업

다. 100데시벨 이상의 소음이 1일 2시간 이상 발생되는 작업

라. 105데시벨 이상의 소음이 1일 1시간 이상 발생되는 작업

마. 110데시벨 이상의 소음이 1일 30분 이상 발생되는 작업

바. 115데시벨 이상의 소음이 1일 15분 이상 발생되는 작업

12. "충격소음작업"이란 소음이 1초 이상의 간격으로 발생하는 작업으로서 다음 각목의 1에 해당하는 작업을 말한다.

가. 120데시벨을 초과하는 소음이 1일 1만회 이상 발생되는 작업

나. 130데시벨을 초과하는 소음이 1일 1천회 이상 발생되는 작업

다. 140데시벨을 초과하는 소음이 1일 1백회 이상 발생되는 작업

13. "청력보존프로그램"이란 소음노출평가, 노출기준 초과에 따른 공학적 대책, 청력보호구의 지급 및 착용, 소음의 유해성과 예방에 관한 교육, 정기적 청력검사, 기록·관리 등이 포함된 소음성 난청을 예방관리하기 위한 종합적인 계획을 말한다.

제3조(적용범위) 이 기준은 2006 해사노동협약을 적용받는 선박에 승무하는 선원과 그 선박의 선박소유자에게 적용한다.

제4조(선내 안전보건 관련 책임과 비용) ① 이 기준에 따른 선박소유자의 책임은 선원과 안전대표자에게 부과되는 의무에 의하여 영향을 받지 아니한다. 이 원칙은 선내의 기타 활동에 부과되는 의무에 대해서도 또한 적용된다.

② 선내 안전 및 보건과 관련한 조치결과에 대하여 어떠한 경우에도 선원에게 비용을 요구하여서는 아니 된다.

제2장 안전기준

제5조(작업환경의 정비 등) 선박소유자는 선내작업의 설비, 기계, 기구, 용구 등을 정비·정리하고 또한 선내의 작업환경을 항상 양호한 상태로 유지하기 위한 노력을 하여야 한다.

제6조(기계류의 방호장치, 접촉 등으로부터의 방호) ① 선박소유자는 기계의 작동부분 등에 대한 적절한 방호장치를 마련하여야 한다.

② 선박소유자는 통상 폐쇄된 상태를 유지하는 뚜껑, 덮개 또는 기타 방호장치의 내부와 기계의 위험한 부분에 대하여 눈에 잘 띄는 색으로 도장하여야 한다.

③ 선박소유자는 기계와 장치가 보수관리 또는 수리 등의 목적으로 정지된 경우 무심코 작동되지 않도록 적절한 예방조치를 하여야 한다.

④ 선박소유자는 기계 또는 동력전달장치의 회전축, 치차, 플라이휠, 조차 그 이외의 회전 및 작동 부분에서 통상작업 시에 사람의 신체가 접촉할 우려가 있는 것에는 울타리, 난간, 건널다리, 보호망 등을 설치하여야 한다.

④ 선박소유자는 청소, 주유, 수리, 그 밖의 작업을 할 경우 떨어지거나 넘어짐에 따라 사람이 제1항의 운동부분에 접촉할 우려가 있을 때는 안전한 발판을 설치하여

야 한다.

⑤ 선박소유자는 증기, 열탕 그 밖에 고온의 기체 또는 액체가 통하는 관에서 통상 작업 중 접촉할 우려가 있는 것에는 그 부분을 감싸두거나 덮어 놓아야 한다.

제7조(통행과 승하선 안전) ① 선박소유자는 선외로 사람이 통행할 수 있도록 현문 사다리 또는 난간 및 발 딛는 곳에 적절한 넓이의 디딤판을 설치하여야 한다. 다만, 부득이한 사유로 현문 사다리 또는 디딤판을 이용할 수 없는 경우로서 통행의 안전을 확보하기 위해 필요한 조치를 강구한 때는 그러하지 아니한다.

② 선박소유자는 야간에 선외로 통행할 때 안전을 확보하기 위하여 필요한 조명장치를 설치하여야 한다.

③ 선박소유자 및 선장은 화물 등을 갑판위에 적재 하는 경우에는, 가능한 한 선박 현측으로부터 떨어진 장소에 통로를 확보해두어야 한다. 다만, 불가피한 이유로 적하 등의 위를 통행로로 사용하는 경우, 그 윗면을 보행에 적합하게 평평하게 하고 그 양측에 보호울타리 또는 이것에 상당한 안전확보 조치를 하여야 한다.

④ 선박소유자는 선원에게 해상터미널 또는 육상의 화물구역을 통해 선박에 어떠한 방법으로 안전하게 승하선하는지에 관한 정보를 제공하여야 한다.

⑤ 선원은 안전하지 않은 승하선 장치를 이용하지 않아야 하며 승하선 수단을 주의하여 이용하여야 한다.

⑥ 승하선 설비는 항상 선원 또는 육상 관계자에 의하여 감독되어야 한다.

⑦ 승하선 장치는 선박이 접안된 후 즉시 정 위치에 설치하여야 하며 선박이 접안되어 있는 동안 정위치를 유지하여야 한다.

⑧ 선박의 승하선지점에 자기 접화등 및 별도의 구명줄 또는 이와 유사한 장치와 함께 구명부환을 비치하여야 한다.

⑨ 선박의 승하선 장치 위에 있는 사람이 물에 떨어질 수 있는 부두 측과 선박사이의 간격은 그물로 된 적합한 규격의 안전망으로 보호되어야 하며, 선박 및 부두 측에 적절하게 결속되어야 한다.

⑩ 승하선 장치 및 인접한 접근로는 장애물이 없어야 한다.

⑪ 현측사다리 및 현문 사다리에는 최대 허용 사용각도와 승선인원 및 총중량을 고려한 최대 안전하중이 명확하게 표시되어야 하며 그 최대 허용 사용각도 및 최대 안전하중을 초과하여서는 아니 된다.

제8조(밀폐구획에서 탈출장치 등) 선박소유자는 동결실, 냉동고 등 내부에서 작업을 하여야 하는 경우에는 내부에서 조작이 가능한 문을 여는 장치 또는 타인을 부르는 장치 등을 설치하여야 한다.

제9조(연소되기 쉬운 폐기물의 처리) 선박소유자는 기름 묻은 헝겊, 톱밥 그 밖에 타기 쉬운 폐기물은 방화성 뚜껑이 달린 용기에 넣는 등 안전하게 처리하여야 한다.

제10조(액화석유가스의 취급) ① 선박소유자는 조리작업 등에 액화석유가스를 연료로 사용하는 경우 해당작업을 하는 장소를 충분히 환기하고 누설여부를 확인하며 작업

자가 작업장소를 이탈하지 않도록 하는 등 위험을 방지하기 위하여 필요한 조치를 강구하여야 한다.

② 선박소유자는 액화석유가스의 용기를 바꾸거나 교체하는 작업을 시키는 경우는 작업을 개시하기 전에 안전성을 확인하고 작업을 개시하여야 하는 취지를 선원에 주지시켜야 한다.

제11조(관계통의 표시) 선박소유자는 선내의 관장치 및 전로의 계통 종별에 관하여 [별표 1]에서 정하는 식별표준에 따라 표시하여야 한다.

제12조(안전·보건표지) 선박소유자는 소화기 보관장소, 비상시에 탈출할 통로, 승강설비 및 출입구, 추락위험이 개구, 고압전로가 나오는 장소, 들 것 등 선내의 필요한 장소에 다음 각 호와 같이 안전·보건표지를 설치하여야 한다.

1. 별표 2에 의한 안전·보건표지의 종류와 형태
2. 별표 3에 의한 안전·보건표지의 종류별 용도·사용장소·형태 및 색채
3. 별표 4에 의한 안전·보건표지의 색채·색도기준 및 용도
4. 별표 5에 의한 안전·보건표지의 기본모형

제13조(선내조명) 선박소유자는 선내 야간통행, 작업안전 등을 확보하기 위하여 필요한 조명을 하여야 한다.

제14조(바닥 위 등의 안전) ① 선박소유자는 작업장소 및 통로의 바닥 위에 넘어지거나 미끄러지거나 뺨족한 것을 밟아서 찢리는 등의 사고가 발생하지 아니하도록 필요한 조치를 강구하여야 한다.

② 선박소유자는 작업장소, 통로 또는 승강설비의 돌출부분에서 작업하거나 통행하는 도중에 접촉 또는 충돌의 위험성이 있는 것은 감싸두는 등 적당한 조치를 강구하여야 한다.

제15조(작업발판 등에서의 안전) 선박소유자는 작업발판 및 디딤판은 손상, 변형 또는 부식 등을 고려하여 사용 목적에 적합한 튼튼한 구조로 만들어야 한다.

제16조(수중 추락의 방지) 선박소유자는 바다에서 추락할 우려가 있는 장소에서는 작업상 방해가 되지 않도록 보호책을 사용하는 등 적당한 조치를 강구하여야 한다.

제17조(안전작업관리기준) ① 선박소유자는 선내에서 수행하는 각종 작업으로 인한 안전사고를 예방하기 위하여 사고예방조치, 선원보호조치, 사후관리 등의 내용이 포함된 선내안전작업관리기준을 마련 시행하여야 한다.

② 선박소유자는 제1항에 따른 안전작업관리기준을 마련할 때 선내 위험을 식별하고 그 위험을 야기하는 위험성 평가를 하여야 한다.

③ 제1항에 따른 안전작업관리기준에는 다음 각 호에서 규정하는 항목 중 해당선박에 관계되는 작업이 포함되어야 한다.

1. 화약류를 취급하는 작업
2. 도장작업 및 도장박리작업

3. 용접작업, 절단작업 및 가열작업
4. 위험물 등의 검지작업
5. 유해한 기체 등이 발생할 우려가 있는 장소 등에서의 작업
6. 인화성 액체류 등에 관계된 작업
7. 높은 곳에서 하는 작업 또는 뱃전 밖에서의 작업
8. 고열물체 근처에서 하는 작업
9. 고온상태에서 열이나 태양열을 받으면서 하는 작업
10. 저온상태에서 하는 작업
11. 착빙 제거작업
12. 물 또는 습윤한 공기에 노출되어 행하는 작업
13. 중량물 이동작업
14. 양화장치를 사용하는 작업 또는 양·투묘 작업 및 계류작업
15. 창구 개폐작업 또는 선창 내 작업
16. 감전의 우려가 있는 작업
17. 소음 또는 진동이 심한 작업
18. 녹 털기 작업 및 공작기계를 사용하는 작업
19. 분진을 발산하는 장소에서 하는 작업
20. 석면가루 또는 석면을 함유하는 먼지가 발생할 위험성이 있는 작업
21. 기계류의 수리작업
22. 화학제에 노출위험이 있는 작업
23. 생물학제에 노출위험이 있는 작업

④ 선박소유자는 선내 작업 시 기온, 습도, 작업강도, 작업에 종사하는 선원의 피로도, 장애의 우려 정도 등 작업환경을 고려하여 해당작업에 종사하는 선원에게 충분한 휴식을 주는 등 적절한 조치를 하여야 한다.

제3장 보건위생

제18조(선내위생의 유지 등) ① 선박소유자는 선내의 거주장소 및 작업장소를 청결히 유지하고 환기, 채광, 조명, 온도, 소음, 진동 등의 환경조건을 위생상 양호한 상태로 유지하고 선원에게 적절히 휴식을 부여하는 등 선원의 건강유지를 위한 적절한 조치를 하여야 한다.

② 선박소유자와 선장은 선박이 항구에 입항하였을 경우 선원의 정당한 상륙을 거절 하여서는 아니 된다.

제19조(의사의 진료) ① 선박소유자는 법 제82조제3항에 따른 감염병, 정신질환 등의 질병을 가진 것으로 의심이 되는 선원에게 지체 없이 의사의 진료를 받게 하여야 한다.

다.

② 의사는 제1항에 따라 진료를 받은 선원이 승무에 적합한 지의 여부를 판단하는 경우 해당선원의 장애의 정도, 경력 및 직무를 고려하여야 한다.

제20조(통풍 및 환기) 선박소유자는 기관실, 조리실 등 고온 또는 다습한 상태인 선내의 작업장에 통풍, 환기 등 온도와 습도 조절을 위한 적당한 조치를 강구하여야 한다.

제21조(취 및 곤충류의 제거) ① 선박소유자는 거주설비, 위생설비 그 밖의 취 또는 곤충이 숨기 쉬운 장소에 매년 1회 이상 약품으로 취 또는 곤충류를 제거하는 조치를 강구하여야 한다.

② 제1항 규정에도 불구하고 검역법 제27조에 따른 선박위생관리 증명서 또는 위생관리 면제증명서가 있는 선박에 대해서는 해당증명서의 발행일부터 6개월간은 같은 항의 조치를 생략할 수 있다.

③ 선박소유자는 제1항의 조치를 하기 위하여 선원에게 훈증을 하는 경우에는 청산가스, 크로비크린 및 메틸브로마이드 등 인체에 해로운 약품을 사용해서는 아니 된다.

제22조(화장실 등) 선박소유자는 선내에 화장실과 목욕실이 설치되어 있는 경우 미생물 또는 해충이 발생하지 않도록 소독 등 청결하게 유지 관리하고, 선원이 상시 사용할 수 있는 상태로 유지하여야 한다.

제23조(조리작업) ① 선박소유자는 선내에서 조리작업을 시킬 경우 해당작업에 종사하는 사람에게 청결한 의복과 모자를 착용하도록 하고 손을 씻도록 하는 등 위생상 필요한 조치를 하여야 한다.

② 선박소유자는 주방용기구, 식기 등 조리용 또는 식사용 기구를 청결하게 유지하여야 한다.

제24조(식료품의 저장) ① 선박소유자는 식료품의 저장을 위하여 식료품의 종류에 알맞은 보존방법을 강구하고 저장설비를 청결히 유지하여야 한다.

② 선박소유자는 식료품의 조리에 대해 알맞게 그 선도를 확인시키고 세정을 하게 하는 등 위생상 필요한 조치를 강구하여야 한다.

제25조(식수관리) ① 선박소유자는 식수를 선적하는 경우에 청정한 것을 선적해야 하고 또 이것을 위생적으로 선적하고 보관하여야 한다.

② 선박소유자는 식수 탱크 및 식수의 관계통에는 식수가 아닌 것을 저장하거나 또는 통하게 해서는 안 된다. 다만, 부득이한 사유가 있는 경우에 식수가 오염되지 않도록 하기 위한 조치를 강구한 때는 그러하지 아니 한다.

③ 선박소유자는 선원이 항상 식수를 음용할 수 있도록 필요한 설비를 갖추거나 적절한 조치를 하여야 한다.

제26조(감염병 예방) ① 선박소유자는 선박이 별표 6에 따른 감염병이 발생한 지역 또는 발생할 우려가 있는 지역으로 항해하는 경우는 예방주사 실시, 위생용품정비, 감

염병예방에 필요한 주의사항에 대한 교육 등 감염방지를 위해 필요한 조치를 강구하여야 한다.

② 선박소유자는 제1항의 지역에 대해 식료 또는 식수 구입의 제한, 외래자에 대한 방역조치, 위생상태에 관한 정보수집 등 감염방지를 위해 필요한 조치를 강구하여야 한다.

③ 선박소유자는 선원의 감염병을 예방하기 위하여 다음 각 호의 조치를 하여야 한다.

1. 감염병 예방을 위한 계획의 수립
2. 보호구지급, 예방접종 등 감염병 예방을 위한 조치
3. 감염병 발생시 원인조사 및 대책 수립
4. 감염병 발생 선원에 대한 적절한 처치

제27조(감염방지) 선박소유자는 선내에 감염병 또는 감염병이 의심되는 역병이 발생한 경우 환자를 격리하고, 환자가 사용한 장소, 의복, 기구 등의 소독, 생수 및 날 음식 섭취제한 등 감염방지를 위해 필요한 조치를 강구하여야 한다.

제28조(응급조치에 필요한 위생용품) 선박소유자는 케미컬탱커 및 액화가스운반선에 다른 법령에 따라 준비하여야 할 것 외에 화물성상에 알맞은 해독제, 들 것 및 산소 호흡구를 비치하여야 한다.

제29조(의료기관과의 연락) 선박소유자는 선내에 응급환자가 발생한 때는 필요에 따라 의료기관과 긴밀한 연락을 유지하고 그 지시에 따라서 적절한 조치를 하여야 한다.

제30조(후천성면역결핍증 관리) ① 해양수산부장관 및 선박소유자는 선원의 후천성면역결핍증의 예방 및 관리와 후천성면역결핍증의 예방을 위한 교육과 홍보를 실시하여야 한다.

② 선원은 후천성면역결핍증에 관한 올바른 지식을 가지고 예방을 위한 주의를 하여야 하며, 해양수산부장관이나 선박소유자가 “후천성면역결핍증예방법”에 의하여 행하는 조치에 적극 협력하여야 한다.

제31조(마약과 알코올 남용 방지) ① 선원은 술을 마시거나 마약류(「마약류관리에 관한 법률」에 의한 마약류를 말한다)를 사용한 상태에서 당직근무를 하여서는 아니된다.

② 제1항에 따른 당직자인 선원이 그 업무를 수행할 수 없는 상태의 기준은 다음 각 호와 같다.

1. 음주로 인하여 혈중알코올 농도 0.03퍼센트 이상인 경우
2. 「마약류관리에 관한 법률」에 의한 마약류를 사용한 경우

③ 선박소유자는 선원의 건강증진을 도모하기 위하여 절주 및 약물남용금지 등 건강관리에 관한 조치를 하여야 한다.

④ 선박소유자는 선원에게 음주와 약물남용이 건강에 해롭고, 안전운항에 위험하다는 것을 교육·홍보하여야 한다.

⑤ 선장은 해원이 선박에서 음주 및 약물남용으로 소란행위를 하거나 고의로 시설물을 파손한 때에는 선원법 제22조에 따라 해원을 징계할 수 있다.

제4장 검지기구 및 보호구

제32조(검지기구) ① 선박소유자는 산소가 결핍될 우려가 있는 장소에서 작업을 하게 할 선박에는 산소량을 측정하기 위해 필요한 검지기구를 준비하여야 한다.

② 선박소유자는 위험물 중에 인체에 유해한 기체를 발산할 우려가 있는 물질을 적재하는 선박에는 해당기체의 양을 측정하기 위해 필요한 검지기구(다른 법령에 따라 갖춰 둔 것을 제외한다.)를 준비하여야 한다.

제33조(보호구) ① 선박소유자는 선원이 사용하는 보호구를 다른 법령에 따라 갖춰 둔 보호구를 포함하여 그것을 필요로 하는 작업에 동시에 종사하는 사람 수 이상을 선박에 갖춰두고 상시 유효하고 청결하게 유지하여야 한다.

② 선박소유자는 전항의 보호구 중 자장식호흡구, 송기식호흡구 및 공기압축기를 분기별 1회 이상 점검하여야 한다.

③ 선박소유자는 케미컬탱커의 경우에는 신품 또는 세정 후 미사용인 경우를 제외하고는 보호구 및 작업복을 거주구역에서 격리하여 보관하여야 한다.

제5장 작업환경, 안전 및 건강

제34조(위험성 평가) ① 선박소유자는 선내 위험을 식별하고 그 위험을 야기하는 위험성을 평가하여야 한다. 이러한 위험성 평가는 다음 각 호의 경우에 최초, 정기 및 필요시 수시로 시행되어야 한다.

1. 새로운 작업 설비 또는 신기술이 도입된 때
2. 선원의 건강과 안전에 영향을 미칠 수 있는 작업 조직과 계획에 대한 수정을 한 때

② 위험성 평가의 결과는 문서로 기록되어야 한다.

③ 선원의 안전과 건강에 위험성이 식별된 경우 그 위험을 제거하거나 감소시키기 위한 조치를 하여야 한다.

제35조(작업배치 및 조직) ① 작업방법 및 배치는 선원의 안전과 건강이 최고 수준으로 보호되고 지속적으로 개선될 수 있도록 하여야 하며 선내의 모든 활동에 감안되어야 한다.

② 작업환경의 계획과 평가 및 필요한 보호조치의 이행은 선원과 협력하여 다음 각 호의 요소를 고려하여 실시하여야 한다.

1. 작업은 개별 선원의 연령, 해기능력 및 자격을 고려하여 배치 및 조직되어야 한다.

2. 작업은 작업장소의 설계, 설비의 선택 및 방법과 관련하여 단순하고 반복적 작업

을 할 수 있도록 개별 선원에게 적용되어야 한다.

3. 선내에서 작업의 지시 및 감독 책임을 지는 사람은 해당 작업과 관련하여 필요한 자격과 위험요소에 대한 이해 등을 갖추어야 한다.

4. 효과적인 감독을 통하여 작업이 건강의 관점에서 안전하고 적절한 방식으로 실시되도록 한다.

5. 작업에 투여할 사람은 충분한 휴식의 가능성이 부여되어야 한다.

제36조(선원의 자문) 선원 또는 안전대표자는 자문을 받을 수 있으며 선원의 건강 및 안전에 영향을 미칠 수 있는 사안과 관련한 제안을 할 권리가 있다.

제37조(선원에 대한 정보 제공) ① 선박소유자는 안전 및 건강 유해요소에 관하여 필요한 정보를 선원에게 제공하여야 하며 선원은 이를 숙지하여야 한다.

② 제35조제2항에 따른 위험성 평가에 관한 문서는 항상 선원 또는 안전대표자가 볼 수 있도록 하여야 한다.

③ 선내 안전과 건강을 증진하기 위하여 취한 모든 조치가 선원에게 통보되어야 한다.

제38조(안전보건에 관한 교육 및 훈련) ① 선원은 다음 각 호의 훈련을 받아야 한다.

1. 안전하고 적절한 방식으로 작업을 수행하기 위한 훈련
2. 중대하거나 특별한 위험성이 있는 구역에 진입하기 위한 훈련
3. 신기술이 도입되었을 때의 훈련

② 선박소유자는 다음 각 호의 사항에 대하여 선원에게 교육훈련을 실시하여야 한다.

1. 선내의 안전 및 위생에 관한 기초적 사항
2. 선내의 위험한 또는 유해한 작업에 관한 작업방법
3. 보호구, 구명로프, 안전벨트 및 작업용 구명복의 사용방법
4. 선내 안전 및 위생에 관한 수칙의 내용
5. 배에 실은 선박의 설비 및 작업에 관한 구체적 사항
6. 신기술이 도입되었을 때의 훈련

③ 탱커(유조선, 케미컬탱커, 액화가스운반선)의 선박소유자는 해당선박의 선원에게, 화물의 취급방법, 보호구의 사용방법과 함께 화물의 누설, 유출 및 화재 그 밖의 비상시에 있어서 조치에 관한 훈련을 실시하여야 한다.

④ 교육·훈련은 주기적으로 반복되어야 하며 수정되거나 새로운 위험이 예상되는 경우에도 실시되어야 한다.

⑤ 시행된 교육·훈련은 문서로 기록되어야 한다.

제6장 개인보호장비 및 작업장비

제39조(개인보호장비의 요건) ① 모든 개인보호장비는 다음 각 호의 요건을 충족하여야 한다.

1. 위험을 야기하지 않아야 하며 위험을 방지하기에 적합할 것
2. 작업장에서의 조건에 적합할 것
3. 선원의 건강을 고려할 것
4. 필요시 조정하여 작업자에게 맞출 수 있을 것

② 개인보호장비는 유지관리, 수리 및 교체하여 항상 양호한 상태로 두어야 한다.

③ 보호장비는 사용하지 않을 때에는 선내의 별도장소에 보관되어야 한다.

④ 선원이 여러 가지 종류의 보호장비를 동시에 착용하여야 하는 경우 개별 장비의 보호효과를 감소시키지 않고 장비들을 조합할 수 있어야 한다.

⑤ 개인보호장비를 다수의 선원이 사용하여야 하는 상황의 경우에는 선원의 건강 및 위생을 위한 적절한 조치를 하여야 한다.

⑥ 개인보호장비의 사용조건은 위험성의 심각성, 개별 선원의 근로조건에 관한 특별조건 및 해당 장비의 보호특성에 기초하여 결정되어야 한다.

⑦ 개인보호장비는 장비사용지침서에 따라 명시된 목적용으로만 사용되어야 한다.

⑧ 선박소유자는 특별한 보호장비를 요하는 작업을 수행할 수 있도록 하기 위하여 필요에 따라 다음의 장비를 적절한 수량 선내에 갖추두어야 한다.

1. 안전벨트와 안전멜빵
2. 헬멧, 보호안경, 안면스크린, 청력보호기
3. 작업복, 긴 장갑, 작업조끼, 부력조끼, 방진장갑
4. 안전장화, 자장식 호흡구, 여과식 마스크

제40조(정보 및 훈련) ① 선박소유자는 선원에게 개인보호장비로써 보호하고자 하는 위험성에 대하여 사전에 정보를 제공하여야 한다.

② 선박소유자는 선원에게 개인보호장비의 사용에 관하여 필요한 교육훈련을 실시하여야 한다.

제41조(작업장비의 검사 및 보수관리) ① 작업장비의 안전이 그 설치와 조립에 따라 영향을 받는 경우 그 장비를 사용하기 전에 검사를 하여야 한다.

② 작업장비가 위험한 상황을 초래할 수 있는 부하를 받게 될 경우 그 위험을 식별하기 위하여 적절한 검사를 하여야 한다.

③ 제1항과 제2항에 따른 검사결과 시정을 요하는 사항은 그 내용과 결과를 기록하여야 한다.

④ 작업장비는 적절한 작업조건을 유지하기 위하여 주기적인 보수관리를 하여야 한다.

제42조(특별한 위험성이 있는 작업장비) 작업장비의 사용 시 인명과 건강에 특별한 위

험성이 있는 경우 서면으로 작업지시를 하여야 하고 다음 각 호의 조치를 하여야 한다.

1. 해당 작업장비를 사용하는 것을 과업으로 하고 필요한 훈련을 받은 선원만이 사용할 것
2. 사용도중 결함이나 마모가 위험을 초래할 수 있는 경우 해당 작업장비를 사용하지 말 것

제43조(선원에 대한 정보제공) ① 선박소유자는 선원에게 작업장비를 안전하게 사용하기 위하여 필요한 정보를 제공하여야 하고 선원은 이를 숙지하여야 한다.

② 선박소유자가 선원에게 제공하여야 할 정보는 다음 각 호와 같다.

1. 작업장비의 불규칙성과 관련된 유해요소
2. 작업장비의 사용상 주의하여야 할 점
3. 작업구역 근처에 다른 선원이 있는 경우 작업장비를 사용함으로써 유발할 수 있는 위험

제44조(작업장비의 사용훈련) ① 선박소유자는 선원에게 작업장비의 사용과 관련하여 필요한 훈련, 연습 및 현장설명을 실시하여야 한다.

② 선박소유자는 작업장비의 검사업무를 수행하는 선원이 그 직무를 수행하기 위하여 필요한 훈련, 연습 및 현장설명을 실시하여야 한다.

제7장 안전담당자, 건강담당자, 안전대표자 및 선내안전위원회

제45조(안전담당자의 선임) ① 선박소유자는 법 제82조제2항에 따라 선내작업으로 인한 위험을 방지하고 기타 이 규칙에서 정하는 사항을 이행하기 위하여 선박에 기관장 또는 2년 이상 승선근무한 경력이 있는 기관사 중에서 안전담당자 1인을 선임하여야 한다. 다만, 선원이 10인 이하인 선박의 경우에는 선장을 안전담당자로 할 수 있다.

② 위험물선박 운송 및 저장 규칙 제2조제1호의 규정에 의한 위험물을 상시 운송하는 선박에는 제1항의 규정에 의한 안전담당자 외에 1등 항해사를 위험물안전담당자로 선임하여야 한다. 다만, 선원이 10인 이하인 선박의 경우에는 위험물안전담당자를 선임하지 아니할 수 있다.

③ 제1항의 규정에 의한 안전담당자는 다음 각 호의 임무를 수행한다.

1. 선내작업상의 안전도 확인 및 적정한 작업인원의 배치
2. 안전장비·위험탐지기구·소화기구·보호기구 기타 위험방지를 위한 설비·용구 등의 비치 및 점검
3. 작업 중 위험한 사태가 발생하였거나 발생할 우려가 있을 때의 응급조치 또는 방지조치
4. 안전장비 및 보호기구등의 사용방법과 안전수칙 기타 작업의 안전에 관한 교육

5. 선내안전관리에 관한 기록의 작성 및 보관

6. 기타 안전조치에 필요한 사항

③ 제2항의 규정에 의한 위험물안전담당자는 위험물의 취급과 관련된 제1항 각호의 임무를 수행하여야 한다.

제46조(건강담당자의 선임) ① 선박소유자는 법 제79조제1항제6호에 따라 다음 각 호의 사람 중에서 선내 건강담당자를 선임하여야 한다.

1. 법 제84조에 따른 의사

2. 법 제85조에 따른 의료관리자

3. 법 제86조에 따른 응급처치 담당자

② 제1항에 의한 건강담당자는 다음 각 호의 임무를 수행한다.

1. 거주환경위생의 유지

2. 식료 및 청수의 위생유지

3. 의료품과 그 외 위생용품, 의료서, 위생보호구 등의 점검 및 정비

4. 부상 또는 질병이 발생한 경우에는 적당한 응급조치

5. 발생한 부상 또는 질병의 원인조사

6. 위생관리에 관한 기록의 작성 및 관리

7. 선원의 건강관리·보건교육 및 건강증진 지도

8. 당해 선박의 선원보호를 위한 다음 조치에 해당하는 의료행위

가. 외상 등 흔히 볼 수 있는 환자의 치료

나. 응급을 요하는 자에 대한 응급처치

다. 상병의 악화방지를 위한 처치

라. 선내 질병자의 요양지도 및 관리

마. 의약품의 투여(의사의 원격의료지원이 있는 경우에 한함)

9. 법 또는 법에 의한 명령이나 안전보건관리규정 및 취업규칙 중 보건에 관한 사항을 위반한 선원에 대한 조치의 건의

10. 기타 작업 및 작업환경 중 선원건강관리에 관한 사항

제47조(개선의건의 제출 등) ① 안전담당자, 위험물안전담당자 및 건강담당자는 소관업무에 관한 개선의견을 기록 유지하고 이를 선장에게 보고하여야 한다. 다만, 제2항에 따라서 보고를 받은 선장이 개선의견을 선박소유자에게 보고하지 아니한 경우에는 직접 선박소유자에게 보고할 수 있다.

② 선장은 제1항에 따른 개선의건의 보고가 있는 때에는 이를 검토하여 선박소유자에게 보고하여야 한다.

③ 제1항 단서 또는 제2항에 따라 개선의견을 보고받은 선박소유자는 개선에 필요한 조치를 하여야 한다.

제48조(기록 작성 및 보존) 선박소유자는 다음 각 호의 사항에 대한 기록을 작성하고 3년간 선원의 노무관리 사무를 행하는 장소에 보존하여야 한다.

1. 제38조에 따른 교육 및 훈련에 관한 사항
2. 안전담당자, 건강담당자로부터 개선제안이 있었던 사항
3. 화재 등 해양사고
4. 부상 및 질병 등 직무상 재해에 관한 사항
5. 식수에 관한 검사, 개선조치 또는 세정
6. 그 밖의 안전 또는 위생 관련 개선조치

제49조(안전대표자의 선출) ① 선박소유자는 승무중인 선원 중 선박마다 안전대표자를 해당 선원이 선출하게 하여야 한다.

② 제1항에 따라 선출하여야 할 안전대표자의 수는 다음 각 호와 같다.

1. 선원수가 3명 이상 7명 이하인 선박은 1명. 다만, 선원의 과반수이상이 안전대표자 없이도 안전과 환경적 작업이 이루어 질 수 있다고 보아 이를 선출하지 않기로 한 경우에는 안전대표자를 선출하지 않을 수 있다.

2. 선원수가 8명 이상 14명 이하인 선박은 1명
3. 선원수가 15명 이상 39명 이하인 선박은 2명
4. 선원수가 40명 이상인 선박은 3명

③ 안전대표자의 선출시 다음의 원칙을 고려하여야 한다.

1. 안전대표자는 경력을 갖춘 하위자 중에서 선출
2. 안전대표자가 2명 이상인 경우에는 직종별로 선출
3. 선장, 기타 종사자의 최상위자, 부서장 또는 건강담당자는 선출대상에서 제외

④ 선원수가 3명 이상 7명 이하인 선박에서 하위자 중에서 안전대표자를 선출할 수 없는 경우에는 부서장이 안전대표자로 선출될 수 있다. 이 경우에도 선장은 안전대표자가 될 수 없다.

⑤ 안전대표자의 선출 시 다음 각 호의 사항을 준수하여야 한다.

1. 선장이 안전대표자의 선출을 위한 회의를 소집한다.
2. 안전대표자는 과반수이상의 득표로서 선출된다.
3. 해원이 안전대표자로 선출되기를 거부하는 경우에는 선장이 지명한다.
4. 기타 종사자가 안전대표자로 선출되기를 거부하는 경우에는 선장이 기타 종사자 중 최상위자의 의견을 들어서 지명한다.
5. 선출결과는 항해일지에 기록하여야 한다.

제50조(선임안전대표자의 선출) ① 선내에 1명 이상의 안전대표자가 있는 경우 안전대표자 간의 투표에 의하여 1명의 선임안전대표자를 선출하여야 한다.

② 선임안전대표자는 안전대표자 간의 활동을 조정할 책임을 지며 안전대표자 간의

전문분야의 안배를 결정한다.

③ 안전대표자에 관한 규정은 달리 규정하지 않는 한 선임안전대표자에게도 적용된다.

제51조(안전대표자의 임기) ① 안전대표자의 임기는 1년 이내로 하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 선원의 의사에 따라 선거 전에 임기를 2년 이내로 할 수 있다.

② 안전대표자의 승무기간이 종료하는 경우 지체 없이 새로운 안전대표자가 선출되어야 한다.

제52조(안전대표자의 임무) ① 안전대표자는 작업환경과 관련되는 사안에 관하여 선원의 이익을 보호하여야 하고, 선원의 안전과 건강에 대하여 상당한 고려를 하는 방식으로 선내 작업이 실시되도록 하여야 한다.

② 안전대표자는 다음 각 호에서 권고하는 사항을 행할 수 있다.

1. 필요시 새로운 선원보호 조치의 제안
2. 선원의 안전과 건강에 중요한 업무내용과 절차의 개발에 참여
3. 제48조에 따른 위험성 평가에 참여하고 그 평가 결과 식별된 조치가 이행되었는지의 여부 확인

③ 안전대표자는 다음 각 호의 사항을 확인하여야 한다.

1. 작업장비, 기술장비, 화학물질 및 작업과정이 선원을 유해요소에 노출시키지 않는지 여부
2. 보호기구와 개인보호장비의 사용 여부와 양호한 작동상태로 관리되는지 여부
3. 선원에게 필요한 현장설명, 연습 및 훈련이 실시되는지 여부
4. 건강과 안전의 측면에서 선원이 안전하고 적합한 방식으로 작업을 수행할 수 있도록 작업이 조직되었는지 여부

④ 안전대표자가 사고 또는 상해가 발생할 수 있는 사안을 인지한 경우 즉시 그 유해요소를 피하도록 최선을 다하여야 하며, 필요한 경우 선장 또는 해사노동인증검서관에게 통지하여 적절하게 대응하도록 조치하여야 한다.

⑤ 사망, 직무상 상해 등의 인명사고가 발생한 경우 안전대표자는 신속히 그 사건에 대한 자신의 평가와 그 상해를 피하기 위하여 취한 보호조치에 관한 진술서를 작성하여 선장 또는 해사노동인증검서관에게 제출하여야 한다.

⑥ 안전대표자는 가능한 경우 선내 작업환경과 관계되는 내부 통제 및 심사를 포함한 감독방선과 검사에 참여하여야 하며, 선장은 이러한 방선시 안전대표자에게 통지하고 참여할 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다.

⑦ 안전대표자는 지침과 요구사항 및 선장에 대한 요청사항 등 자신의 업무에 관한 기록을 하는 사고예방일지를 유지하여야 한다. 사고예방일지는 선내안전위원회의 회의 시 제출하여야 한다.

⑧ 사고예방일지는 최종기재일로부터 3년간 선내에 보관하여야 한다.

제53조(위험한 작업을 일시적으로 중지할 권리) ① 안전대표자가 어떤 작업운영이 선원의 인명과 건강에 즉각적인 위험을 초래하고 어떤 방법으로도 그 위험요소를 피할 수 없다고 볼 때에는 일시적으로 그 작업을 중지시킬 수 있다.

② 제1항의 경우 작업은 위험요소를 피하거나 더 위험한 상황이 발생하는 것을 방지하기 위하여 필요한 범위까지만 중지되어야 하며, 안전절차가 마련되어 있고 작업운영을 중지시키는 절차가 명시되어 있는 경우에는 가능한 그 절차를 따라야 한다.

③ 안전대표자는 선장에게 작업의 중지 사실을 신속히 통지하여야 하며 선장은 작업운영을 계속할 것인지를 판단하여야 한다.

④ 제1항에 따라 일시적으로 작업을 중지시킨 안전대표자는 그 작업의 중지로 인한 어떠한 손해와 멸실에 대해서도 책임을 지지 아니한다.

제54조(선내안전위원회의 설치 의무) 선원수가 5명 이상인 선박의 선박소유자는 제55조에 따라서 선내안전위원회를 설치하여야 한다.

제55조(선내안전위원회의 구성) ① 선내안전위원회는 선장, 기관장, 안전담당자, 조리장, 선임안전대표자(선출된 경우에 한한다), 안전대표자(최대 3명까지) 등으로 구성되어야 한다.

② 제1항에 의한 안전대표자가 3명을 초과하는 경우에는 안전보건위원회를 구성할 3명의 안전대표자를 안전대표자 간의 투표로써 선출하여야 한다.

③ 제1항에 따라 선내안전위원회를 구성할 수 없는 경우에는 선내안전위원회를 선장, 안전담당자, 선임안전대표자 및 안전대표자로 구성한다.

④ 선내 각 직종의 대표자가 선내안전위원회의 위원으로 구성되어야 하며 각 부서장도 선내안전위원회에 참석할 수 있도록 허용되어야 한다.

⑤ 선내안전위원회의 위원수는 선내 선원의 직종과 수를 고려하되 10명을 초과하지 않도록 하여야 하며, 의장은 위원간의 호선에 의하여 선출하고 간사를 지명하여야 한다.

⑦ 안전위원회를 설치한 선박의 경우 해기사와 부원간의 균형을 이룰 수 있도록 선내안전위원회를 조정하여야 한다.

⑧ 건강담당자는 자유롭고 독립적인 투표권이 없는 위원으로 선내안전위원회의 업무에 참여할 수 있다.

제56조(선내안전위원회의 업무) ① 선내안전위원회는 건강과 관련하여 선내에서 안전하고 적절한 조건을 확보하기 위한 업무를 하여야 하며 그 목적을 달성하기 위하여 다음 각 호의 사항을 관장한다.

1. 선내사고방지, 선원의 건강과 복지에 관한 사항

2. 훈련, 현장설명 및 근로 중과 휴식 중 직무상 재해를 방지하기 위하여 중요한 정보에 관한 사항

3. 위험성 평가가 선원이 폭로된 위험요소를 밝혀낼 수 있는 것인지의 여부를 판단하기 위하여 제34조에 따른 위험성 평가에 관한 검토를 포함한 사고와 상해의 위험

성이 있는 작업장과 작업조건의 식별

4. 선내의 환경과 관련하여 발생할 수 있는 질병과 사망의 원인을 밝혀내기 위한 노력과 예방조치에 관한 논의

5. 작업보호 조치가 작업계획에 반영되도록 하는 적극적 노력

6. 새롭게 고용된 선원에게 본인이 폭로될 작업환경의 특별한 위험성과 보호조치에 관한 지침과 훈련이 제공되도록 담보

7. 선원의 복지, 사회적 관계, 레저활동 등에 관한 중요한 사항을 논의

② 선내안전위원회는 선원의 안전과 건강상 중요한 업무내용과 새롭거나 수정된 절차를 검토하고 필요 시 개선안을 제안하여야 한다.

③ 선내안전위원회는 건강상해, 직무상 재해와 2차사고에 관한 모든 보고서(감독보고서 포함)를 검토하고 재발방지를 위한 조치를 하여야 한다.

④ 선내안전위원회는 1년에 2회 이상 정기적으로 개최되어야 한다. 또한 모든 선원의 보호조치에 관계되는 경우에는 회의를 개방하여야 한다.

⑤ 선내안전위원회는 그 활동에 관한 기록을 하고 모든 위원이 서명하는 회의록을 유지하여야 한다. 회의록은 최종기재일로부터 최소 3년간 선내에 보관하여야 한다.

⑥ 안전대표자와 선내안전위원회의 위원은 안전과 작업환경에 관한 해당 규정, 지침 및 규칙을 숙지하여야 한다.

⑦ 안전보건위원회는 2명 이상의 위원의 요청에 따라 작업환경, 안전 및 건강에 관계되는 사안을 논의하기 위한 임시회의를 개최할 수 있다.

제57조(비밀준수 의무) ① 선내안전위원회는 개인적 사안이나 선박소유자의 기업비밀에 관계되는 경우에 비밀준수 의무가 부과된다.

② 선내안전위원회가 비밀준수 의무를 부과하는 경우에 그 사안에 관한 토의에 참여하는 모든 사람은 허가받지 않은 사람이 자신이 알게 된 정보에 접근하거나 노출되는 것을 방지하여야 한다.

제58조(안전 및 환경 근로에 소요되는 시간) ① 안전대표자와 선내안전위원회의 위원은 선원의 휴식시간을 방해하지 않는 적절한 방식으로 근로시간 내에 자신의 직무를 수행하여야 하며, 자신의 업무수행에 방해를 받게 될 경우 선원은 직속상급자에게 통지하여야 한다.

② 선장과 선박소유자는 안전대표자와 선내안전위원회 위원의 책무로 인하여 선원의 수입감소, 근로조건 또는 근로계약의 악화를 초래하지 않도록 하여야 한다.

제59조(선원의 의무) ① 각 선원은 과업을 수행하고 명령과 지시에 따라야 할 의무가 있으며, 주의를 기울여야 하고 이 기준에 따라서 인명, 건강 및 복지를 담보하기 위하여 모든 면에서 협력하여야 한다.

② 모든 선원은 필요한 보호장비를 사용하여야 하며 사고와 부상을 방지하기 위하여 협력하여야 한다.

③ 비번시간은 선원이 휴식을 취하거나 업무를 수행하기에 적합하도록 조직되어야

한다.

④ 선원이 인명 또는 건강에 위험을 초래할 수 있는 결함사항을 인지한 경우 그 위험성을 피할 수 없다면 신속하게 안전대표자 또는 책임자에게 통지하여야 한다.

⑤ 모든 선원은 양호한 작업환경을 구축하고 이 기준에 따른 목적을 달성하기 위하여 선박소유자, 선장 및 다른 해원과 협력할 의무가 있다.

제60조(위험한 작업을 중지할 권리) ① 해원은 인명과 건강에 위험을 초래할 수 있다고 예상되는 작업의 경우에는 일시적으로 그 작업을 중지할 수 있다.

② 작업을 중지한 해원은 선장에게 작업의 중지 사실을 신속히 통지하여야 하며 선장은 작업을 계속할 것인지를 판단하여야 한다.

③ 제1항에 따라 일시적으로 작업을 중지한 해원은 그 작업의 중지로 인한 어떠한 손해와 멸실에 대해서도 책임을 지지 아니한다.

제8장 기계진동 및 소음에 대한 보호

제61조(기계진동에 대한 위험성 평가) ① 선박소유자는 기계적 진동에 대한 선원의 노출 위험성을 평가하여야 하며, 필요시 진동 노출 수위를 측정하여야 한다.

② 제1항에 의한 위험성 평가와 측정은 주기적으로 반복되어야 하고 이러한 진동 측정과 평가는 전문성을 갖춘 자격있는 사람이 하여야 한다.

③ 진동 측정과 위험성 평가의 결과는 차후에 활용될 수 있도록 보관되어야 한다.

④ 기계적 진동에 대한 노출수위는 특별한 작업 상태의 관찰로서 평가할 수 있고, 특별한 상태에서 사용하는 장비를 이용한 진동의 크기 관련 정보를 참조하여 평가할 수도 있으며 장비 제조자가 공급하는 정보를 포함하여 평가될 수 있다.

⑤ 이 규정에 따른 평가는 특별한 측정장치 또는 적절한 방법론을 필요로 하지 않으며 위험성 평가 시 고려하여야 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 수위, 노출 형식과 기간, 주기적으로 간헐성 진동에 대한 노출 또는 반복적 충격
2. 특별히 민감한 위험의 건강과 보전에 대한 영향
3. 기계적 진동과 작업장 또는 다른 작업 장비 사이에서 상호작용에 따른 선원의 안전에 대한 간접적 영향
4. 작업 장비 제조자가 공급하는 정보
5. 기계 진동 노출 수위를 저감시키도록 설계된 대체장비의 존재 여부
6. 낮은 온도와 같은 특별한 작업 조건 등
7. 정상적 작업시간하에 선박에서 전진진동에 대한 노출 존재 여부
8. 가능한 한 알려진 정보를 포함하여 건강 감시로부터 얻을 수 있는 적절한 정보

제62조(진동측정) ① 위험성 평가를 위한 기초자료로서 측정을 하는 경우 측정값은 진동에 대한 선원의 노출정도가 나타나야 한다. 그 방법과 장비는 측정될 주변 요소와 진동에 대한 특성에 따라 채택되어야 한다.

② 손-팔 진동의 측정은 ISO 5349-2:2001에 따라 수행되어야 하며, 양손을 이용하여 장비를 사용하여야 하는 경우에 측정은 각각의 손에서 하여야 하며 선원의 노출 수위를 표시하는 것은 두 개의 측정값 중 더 높은 값으로 한다.

③ 전신진동의 측정은 ISO 2631-1:1997에 따라 수행되어야 한다.

제63조(진동감소 조치) ① 선박소유자는 진동을 최소화하기 위하여 필요한 기술적 및 조직적 조치를 하여야 하며 다음 각 호의 조치가 마련되어야 한다.

1. 기계진동에 대한 폭로를 적게 하는 대안적 작업방법
2. 인체공학적으로 적절히 설계된 작업장비의 선택 및 수행할 작업을 고려하여 진동을 최소화하는 것
3. 진동으로 발생하는 부상의 위험을 저감시키는 보조 장비의 공급과 효과적으로 전신진동을 저감시키는 좌석과 손-팔 시스템에 전달되는 진동을 줄이는 핸들
4. 작업 공구, 작업장 및 작업장 시스템에 대한 적절한 유지보수 프로그램
5. 작업장과 작업공간의 설계와 배치
6. 기계진동 폭로를 최소화하도록 하기 위한 충분한 정보와 선원이 올바르게 안전하게 작업 공구를 사용하도록 지시하는 훈련
7. 충분한 휴식이 수반된 적절한 작업 계획

제64조(진동보호구의 지급 등) 선박소유자는 진동작업에 선원을 종사하도록 하는 때에는 방진장갑 등 진동보호구를 지급하여 착용하도록 하여야 한다.

제65조(유해성 등의 주지) 선박소유자는 진동작업에 선원이 종사하도록 하는 때에는 다음 각 호의 사항에 관한 내용을 선원에게 널리 알려야 한다.

1. 인체에 미치는 영향 및 증상
2. 보호구의 선정 및 착용방법
3. 진동기계·기구 관리방법
4. 진동장해 예방방법

제66조(진동기계·기구 사용설명서의 비치 등) 선박소유자는 진동작업에 선원을 종사하도록 하는 때에는 해당 진동기계·기구의 사용설명서 등을 작업장 내에 비치하여야 한다.

제67조(진동기계·기구의 관리) 선박소유자는 진동기계·기구에 대하여는 상시 점검하여 보수하는 등 정상적인 상태로 유지·관리하여야 한다.

제68조(소음에 대한 위험성 평가) ① 선박소유자는 선원이 소음에 노출되는 경우 그 위험성 평가를 하여야 한다.

② 위험성 평가는 정기적으로 수행되어야 하고 특히 소음노출에 영향을 미치는 중요한 변화가 있거나 건강감시의 결과로 필요하다고 인식될 때 행하여져야 한다.

③ 위험성 평가 문서는 그 정보를 나중에 적시에 활용될 수 있도록 하기 위하여 선박에서 선원이 쉽게 접근하도록 보관되어야 한다.

④ 위험성 평가는 특히 다음 각 호를 고려해야 한다.

1. 수위, 노출 형식과 기간, 충격소음 혹은 두들기는 소음에 대한 노출
2. 소음과 진동사이의 상호작용, 소음과 작업관련 내이신경 독성의 물질(청각에 손상의 원인이 되는 물질)사이의 상호작용에 관한 선원의 건강과 안전
3. 소음과 경고 신호 혹은 사고위험을 저감하기 위해 관찰될 필요가 있는 다른 소음사이의 상호작용의 결과로 인한 선원의 건강과 안전의 간접적인 영향
4. 정상적 작업시간 하에 소음노출의 확대 영향
5. 작업공구 제조자가 제공하는 소음배출에 대한 정보
6. 소음 배출을 저감하도록 설계된 작업장비의 대안 존재
7. 건강감시에 따라 얻을 수 있는 적절한 정보
8. 청각 보호장치의 효용성

제69조(소음 측정) ① 선원의 소음에 대한 노출의 측정은 ISO 1999:1990에 따라 수행되어야 하며, 선박의 다양한 지역에서 소음수준을 측정함에 있어 ISO 2923:1996이 사용되어야 한다.

② 측정결과와 문서는 선박에 비치하고 해양수산부장관과 선원이 요구 시 보여주어야 한다.

③ 측정과 평가는 소음 측정 전문가에 의해 수행되어야 한다.

④ 소음 수준을 측정할 때 선박은 전체추진출력의 최소 80퍼센트의 추진부하로 작동하여야 하고 또한 보조기기, 통풍시스템 및 다른 장비들이 지속적으로 운전되고 있어야 한다.

제70조(소음 노출의 체계적 예방) ① 작업은 선원이 소음으로 하여금 보호받는 방법으로 계획되고 수행되어야 하며, 조치는 기술적 향상과 관련하여 가능한 실현가능하도록 취해져야 하거나 다른 방법으로 시간을 제한하고 소음노출 강도를 제한하도록 해야 한다.

② 기술적 장치는 불필요한 소음이 일어나지 않는 방법으로 배열되고 사용 및 유지·보수되어야 한다.

제71조(소음감소 조치) 선박소유자는 강렬한 소음작업 또는 충격소음작업 장소에 대하여는 기계·기구 등의 대체, 시설의 밀폐·흡음 또는 격리 등 소음감소를 위한 조치를 하여야 한다. 다만, 작업의 성질상 기술적·경제적으로 현저히 곤란하다는 관계 전문가의 의견이 있는 때에는 그러하지 아니 하다.

제72조(표시) 제68조에 따른 위험성 평가를 기초로 선원이 소음에 노출될 수 있는 작업구역에는 해당구역의 소음수준을 눈에 잘 띄는 곳에 표시하여야 한다.

제73조(청력보호구의 지급 등) ① 선박소유자는 소음작업, 강렬한 소음작업 또는 충격소음작업에 근로자를 종사하도록 하는 때에는 청력보호구를 지급하고 착용하도록 하여야 한다.

② 제1항의 규정에 의한 청력보호구는 선원 개인에게 전용의 것으로 지급하여야 한다.

제74조(보호구의 관리) 선박소유자는 지급한 청력보호구에 대하여는 상시 점검하여 이상이 있는 경우 이를 보수하거나 다른 것으로 교환하여 주어야 한다.

제75조(건강진단) ① 위험성 평가에서 선원이 인체에 해로운 진동 및 소음에 노출된 것이 밝혀지고 선원의 건강상 위험을 야기하는 경우 적절한 건강진단을 받아야 하며, 노출로 인한 건강진단을 받아야 하는 경우는 다음 각 호와 같다.

1. 식별가능한 부상이나 질병에 직접적으로 관련되는 경우
2. 특별한 작업조건하에서 부상이나 질병이 발생할 것 같은 경우
3. 부상과 질병의 시험에 관한 기술을 검사할 필요가 있는 경우

② 건강진단은 진동 및 소음에 따른 건강상의 영향을 밝혀야 하고 예방적 조치의 근거나 부상에 대한 선원의 위험을 감소시킬 수 있는 기타 조치를 도출할 수 있어야 한다.

③ 선원에게 건강진단 결과를 통지하여야 한다.

제76조(배배치) 선원의 건강을 보호하기 위해 필요하다면 선박소유자는 선원이 진동 및 소음에 의하여 건강상 위험한 노출의 위험이 없는 같은 조직 내의 다른 작업을 하도록 하여야 한다.

제77조(건강진단 후속조치) 건강진단 결과 의사의 소견으로 작업장에서 진동 및 소음의 노출로 인한 질병이나 건강에 부정적인 영향을 미친 것을 밝혀낸 경우 다음 각 호의 조치를 하여야 한다.

1. 건강 전문가나 공공기관의 의견을 고려한 위험성 평가를 검토할 것
2. 진동 및 소음에 노출될 위험을 제거 또는 저감시키기 위해 필요한 조치를 하는 것
3. 선원에게 통지하는 것
4. 제76조에 따라 선원에게 다른 업무를 하게 하는 것
5. 사용자는 지속적인 건강 감시를 해야 하고 유사하게 노출된 모든 선원의 건강 상태를 검사하도록 하는 것. 이 경우 의사, 건강전문가 또는 지방청장은 건강진단을 받을 것을 권고할 수 있다.

제9장 위험한 선내작업, 소년선원 및 여성선원의 작업제한

제78조(위험한 선내작업 등) 선박소유자는 「선원법」 제82조제2항에 따라 경험 또는 기능을 가진 사람으로 하여금 다음 각 호의 작업을 수행하도록 하여야 한다.

1. 양묘기·권양기를 조작하는 작업
2. 하역용장비를 조작하는 작업
3. 바닥에서 2미터 이상인 장소에서 보조장비를 사용하여 하는 작업

4. 몸의 중심을 선체밖으로 내놓고 하는 작업
5. 산소결핍의 우려가 있는 장소에서 하는 작업
6. 인체에 유해한 가스를 검지하는 작업
7. 위험화물의 상태를 점검하는 작업
8. 감전의 우려가 있는 전기공사작업
9. 금속의 용접·절단 또는 가열작업

제79조(소년선원의 작업제한) 선박소유자는 「선원법」 제91조제3항에 따라 18세 미만의 선원을 다음 각 호의 작업에 종사시켜서는 아니 된다.

1. 부식성물질, 독성물질 또는 유해성물질을 제거하기 위한 화물창 또는 탱크안의 청소작업
2. 유해성의 도료 또는 용제를 사용하는 작업
3. 직접 햇빛을 받으며 장시간하는 작업
4. 추운 장소에서 장시간하는 작업
5. 냉동고 안에서 장시간하는 작업
6. 수중에서 선체 또는 추진기를 검사·수리하는 작업
7. 선체의 전부 또는 상당부분이 물에 잠긴 상태에서 탱크 또는 보일러의 내부에서 행하는 수리작업
8. 먼지 또는 분말이 발생하는 장소에서 장시간하는 작업
9. 30킬로그램 이상의 물건을 다루는 작업
10. 알파선·베타선·중성자선 기타 유해한 방사선에 노출될 우려가 있는 작업

제80조(여성선원의 작업제한) 선박소유자는 「선원법」 제91조제4항에 따라 여성선원을 제78조제6호 및 제79조 제1호·제2호·제9호·제10호의 작업에 종사시켜서는 아니 된다.

제81조(임산부 등의 작업제한) 선박소유자는 「선원법」 제91조제6항에 따라 산후 1년이 지나지 아니한 여성선원을 제78조제1호·제2호·제4호부터 제6호까지 및 제9호 및 제79조 각 호의 작업에 종사시켜서는 아니 된다.

부 칙

제1조(시행일) 이 고시는 공포하는 날부터 시행한다.

선내 안전·보건 및 사고예방 기준(안)에 제시된 별표의 세부적인 내용은 지면관계상 이 논문에서는 다루지 않고 그 명칭만을 제시하기로 한다.

[별표 1] 선내의 관계 및 전로 계통의 식별표준(제11조 관련)

[별표 2] 안전·보건표지의 종류와 형태(제12조 제1호 관련)

[별표 3] 안전·보건표지의 종류별 용도·사용장소·형태 및 색채(제12조 제2호 관련)

[별표 4] 안전·보건표지의 색채·색도기준 및 용도(제12조 제3호 관련)

[별표 5] 안전·보건표지의 기본모형(제12조 제4호 관련)

[별표 6] 예방조치가 필요한 감염병 목록(제26조 관련)

