마라케시 정책

상선의 최소 조건에 대한 ITF 정책

2차 개정본 - 2026년 5월

46쪽과 91쪽의 이미지는 ITF 선원 트러스트의 친절한 허락을 받아
디지털사진 갤러리에서 복사한 것이다 www.lifeatsea.co.uk

목차

서문 6

상선의 최소 조건에 대한 ITF 정책 9

마라케시 선언 10

편의치적선 캠페인 소개 10

진정한 연관성을 촉구함 13

수익 소유권에 대한 투명성 촉구 13

선원과 항만노동자 간의 협력과 협업 14

지속 가능한 산업을 위한 노동자 자본 활용 15

노동의 미래 17

유엔 지속가능발전목표(SDGs) 달성을 위해 로비함 21

마라케시 정책 23

원칙의 서술 24

목적의 서술 26

편의치적(FOC)의 정의 28

FOC로 지정되지 않은 등록 명부 30

편의치적선의 ITF 허용 기준 31

제2치적 등록 선박의 ITF 허용 기준 32

국적선의 ITF 허용 기준 33

단순 나용 34

이중 및 병행 등록 선박 35

연안 운송 36

지역 기준 37

편의치적선의 권리와 책임 38
편의치적선의 교섭권과 책임 39
정원 42
편의치적선에 적용되는 협약에 서명하기 위한 ITF 협상 절차 43
부록 47
아테네 정책 48
크루즈 정책 52
자금 및 감사 정책 54
인력 운용 정책 58
국내 연안 운송 정책 71
국적선 정책 75
근해 정책 77
승선 작업반 정책 79
선원 헌장 정책 87

서문

2018년 10월 싱가포르에서 열린 제44차 국제운수노동조합연맹(ITF) 총회에서, 우리는 부속 정책을 포함하여 멕시코시티 정책에 대한 종합적인 검토를 실시하기로 합의했다.

ITF는 항상 2023년 75주년을 맞이하는 ITF의 편의치적선(FOC) 캠페인이 오늘날의 도전과제들과 연관이 있도록 보장했다. 2010년의 마지막 정책 검토는 멕시코시티 정책으로 정점을 찍었고, 그 이전인 1998년 FOC 캠페인 50주년을 맞아 완료한 정책 검토는 오슬로에서 델리 정책으로 마무리되었다. 이후 2006년에는 결사의 자유, 교섭권, 안전 등 해상노동자의 권리를 보호하기 위한 다각적인 캠페인 및 조직화 프레임워크로서 FOC와 함께 편의치적항 캠페인을 시작했고, 같은 해에 해양노동협약이 제정되어 해상노동자의 권리 보호를 위한 중대한 국제 법률 체계가 추가되었다. 2010년 이후 해양산업에 많은 변화가 있었던 만큼, 이번 검토에서는 기술 변화와 기타 발전사항, 그리고 이러한 변화가 ITF 정책에 미치는 영향을 고려했다.

2020년부터 시작된 코로나19 팬데믹은 전 세계를 뒤흔들며 우리 삶에 지각변동을 일으켰다. 경제나 공급망은 그대로 유지되었다. 대중에게 필수품과 보급품을 전달하기 위해 쉴 새 없이 일한 선원들과 항만노동자들에게는 그 영향이 특히 더 컸다. 그 어느 때보다도 '핵심 인력'으로서의 역할이 강조되고 있다. 안타깝게도, 선원 이탈의 급증은 선박 소유주와 깃발 간의 진정한 연관성을 보장하기 위한 우리의 지속적인 노력이 얼마나 중요한지를 부각시킨다.

팬데믹에서 벗어나면서, 많은 정부가 글로벌 공급망의 중요성에 대해 새로이 이해하게 되면서, 더 탄력적이고 보다 나은, 지속 가능한 경제를 구축할 수 있는 방법을 모색했다. 이를 위해서는 기후 및 환경 피해에 대처하기 위한

노력을 재개하는 것보다 더 눈에 띄는 방법은 없다. 해운은 이러한 노력의 중심에 있으며, ITF는 이미 획기적인 노동자 자본 사용과 함께 '환경, 사회, 지배구조(ESG)' 표준을 활용하여 선원들의 이익을 위해 우리의 영향력을 강화하고 있다. 팬데믹 이후 '인권 실사'(HRDD)도 더욱 두드러지게 되었으며, ITF는 해상노동자의 권리를 보호하기 위해 노력하는 기업들과 시범적으로 협약을 체결하는 등 잠재적으로 혁신적인 이 의제를 지원하는 단체의 선봉에 섰다.

지난 5년 동안, 선출된 해양산업 선두 그룹이 정책의 실행과 전략, 프로세스를 포함한 정책의 모든 측면을 검토했다. 정책 자체는 2010년 멕시코시티에서 개최된 제42차 ITF 총회에서 채택되기 전에 철저한 토론을 거쳐 신중하게 작성되었다는 점을 인정받았다. 가맹 해사 노조는 각자의 의견을 제시하였고 정책의 목표를 달성하기 위해 모든 문제를 논의하고 토론하여 정책이 확실히 시행되고 집행되도록 했다.

이 새로운 정책은 노동자의 권리를 보호하고 향상시키기 위한 우리의 노력에 있어 매우 중요하다: 우리는 이 정책이, ITF가 오래 진행해온 FOC 캠페인의 근간을 이루고 있어 자랑스럽다.

스테판 코튼(Stephen Cotton)
ITF 사무총장

데이브 헨델(David Heindel)
ITF 선원분과 의장

재클린 스미스(Jacqueline Smith)
ITF 해양코디네이터

패디 크럼린(Paddy Crumlin)
ITF 위원장겸 항운분과 의장

상선의 최소 조건에 대한 ITF 정책

본 자료는 ITF 정책 문서이며, 관련 ITF 조직이 때때로 정하는 다른 ITF 정책들과 함께 읽어야 한다.

본 정책은 멕시코시티에서 열린 제42차 ITF 총회에서 채택된 멕시코시티 정책을 대체한다.

ITF 정책의 연혁 또는 경위에 대한 상세한 설명은 구속력을 갖지 않는다.

본 정책의 영문본이 최종 버전이다.

마라케시 선언

편의치적선 캠페인 소개

01. ITF의 편의치적선(FOC) 반대 캠페인 체계는 선주들이 자국 국기를 떼고 규제 및 상업적 관점에서 편리한 기국으로 국기를 변경하는 것에 대한 대응책으로, 1948년에 공식적으로 수립되었다.

02. FOC 기국은 선주에게 규제 감독 완화와 (특히 선박 소유 회사의 자본 관련) 익명성, 조세 회피, 노동법 집행 미이행 또는 부실한 집행 등으로 혜택을 제공한다. 또한 선주들이 자국 선원을 주로 임금 등 조건이 훨씬 낮은 개발도상국 출신 선원으로 대체할 수 있도록 허용하고, 노동조합을 회피할 수 있어 사회적 대화, 결사의 자유, 단체교섭을 조직하고 이에 참여할 권리를 약화시킬 수 있도록 허용했다.

03. ITF가 편의치적선으로 선언한 등록 명부를 보유한 많은 선주 및 정부는 '편의치적선'이라는 용어 사용에 반대하며, 대신 '개방형 등록 명부'라고 부르는 것을 선호한다[1]. 그러나 선주가 비용을 절감하고, 사회 전체와 환경, 그리고 가장 중요한 선박에 고용되거나 종사하는 선원들을 희생시키면서 이익을 극대화하기 위해, 규제 및 상업적 편의로 선박에 사용할 깃발을 선택한다는 것은 명백한 사실이다.

1 콜린스 사전: 국적에 관계없이 모든 선박이 이용할 수 있는 국적기 선박 등록, 모든 국가의 선박에 개방된 국가 선박 등록 명부.

04. ITF의 FOC 캠페인 목표는 항상 두 가지였다: 선주들에게 다시 자국 국기로 변경하도록 압력을 가하는 것과, FOC 선박에서 일하는 선원들의 임금과 노동조건을 개선하는 것.

05. 두 번째 목표는 상당한 성공을 거둔 반면, 첫 번째 목표는 원하는 결과를 얻지 못했다. 오히려, FOC 등록 선박 수가 증가하고 있다. 또한 일부 전통적인 해양 국가에서는 국가 선단 유지를 위해, 선주에게 더 많은 유연성을 제공하는 국제 또는 제2 치적 등록 명부를 만들고 또는 국가 규정 및 정책을 개정했다.

06. 유엔해양법(UNCLOS)은 제94조에서 모든 국가는 자국 국기를 게양하는 선박에 대해 행정적, 기술적, 사회적 문제에 대한 관할권과 통제권을 효과적으로 행사해야 한다고 명시하고 있다. 그러나 많은 기국이 이 조항을 온전히 이행할 수 없거나 이행하지 않을 것이다.

07. 특히, 많은 수의 선박을 보유한 FOC 등록기관들은 기술 표준에 따라 선박을 판단하기만 하는 선급협회[2]에게 법적 의무를 위임하는 방식을 선택한다. 일부 FOC 선박은 기술적으로 잘 운영되고 있으며 일부 국가 등록 명부에 등록된 선박과 같거나 더 나은 경우도 있다.

08. 하지만 이러한 선박이 환경에 미치는 영향은 다르다. 전 세계 선단의 절반이 단 세 곳의 FOC 기국에 등록되어 있다. FOC 국가는, 예를 들어, 글로벌 배출권 거래제에 대한 지출 또는 등록 선박 감소 등으로 인한 등록 수입의 감소를 우려하여 유해 배출량 감축을 약속할 수 없거나 약속하려고 하지 않는다. ITF는 전 세계 탄소 배출량 목표를 달성하는 데 필수적인, 2050년까지 해운업의 탄소 배출 제로 목표를 향한 공정한 전환을 지지한다. 이는 각국이 국제해사기구(IMO)에서 다자적으로 또는 파리에서 약속한 자체 배출 한도에 해운을 포함시켜, 탄소 배출 제로를 달성하기 위한 명확한 부문별 목표를 채택할 것을 촉구한다[3].

09. 해양산업에 많은 국제 규정이 도입되었지만, 한 가지(ILO 해사노동협약 2006)를 제외하고는 모두 기술적인 규정이다. 그러나 그 어느 것도 선박 소유주/운영자와 국적기 간의 진정한 연관성을 강화하거나, 투명성 또는 감독을 강화하지 못했다.

2 선급협회들은 선박의 설계, 건조 및 측량을 위한 기술 표준을 개발 및 적용하고, 선박에 대한 조사 및 검사를 수행하는 기관들이다.
3 빅 블루(*역자주: IBM의 별명)를 넘어 지속 가능한 ITF 운수에서부터.

10. ITF의 FOC 캠페인은 FOC 선박에서 선원의 노동조건과 임금을 규제하기 위한 단체협약을 체결하도록 많은 선주와 선박 관리 회사들을 설득하는 데 성공했다. 국제교섭포럼(IBF) 등 단체교섭을 통한 선주 및 선박관리자와의 관계 구축과 동시에 해상 노조의 노동쟁의를 통해 이를 달성할 수 있었다[4].

11. 그러나 국제 무역을 하고 FOC 깃발을 달고 있는 모든 국제 선박의 절반 이상이 여전히 단체협약을 체결하지 않은 것으로 추정된다. 따라서 ITF는 환경사회지배구조(ESG) 요소를 강조하고, 노동자 자본의 수호자 역할을 하는 연금 기금과 협력하고, ESG 고려사항에 노동 기준을 포함시키도록 장려하는 등 영향력을 높일 수 있는 새로운 방법을 모색하고 있다.

12. ITF는 노동권을 포함한 인권을 존중하지 않으면 해운업은 지속 가능하지 않다고 생각한다.

4 IBF는 국제해상사용주협의회(IMEC), 일본 국제선원노무협회(IMMAJ), 한국해운협회(KSA) (*역자주: 구 한국선주협회), 대만기업 에버그린(Evergreen)으로 구성된 선주공동협상단(JNG)과 ITF를 화합시킨다. IBF는 절차의 목표와 규칙을 가지고 있으며, FOC 선박에서 일하는 선원들의 고용 조건을 국제적 수준에서 협상한다.

진정한 연관성을 촉구함

13. 기국과 선박, 그리고 선주 간의 진정한 연관성은, 처음부터 ITF 편의치적선 캠페인의 핵심이었다. 1982년 유엔해양법협약(UNCLOS) 제91조는 국가가 국적을 부여한 선박과 국가 간에 '진정한 연관성'이 있어야 한다고 명시하고 있다. 유엔 선박등록조건에 관한 협약(1986)은 국가가 진정한 연관성을 보장하는 방법을 명확히 하려고 시도했지만 이 협약은 널리 비준되지 않았고 발효되지 않았다.

14. ITF는 FOC 시스템에 지속적으로 반대하며 국가, 선박, 선주 사이에 진정한 연관성이 존재해야 한다는 입장을 유지하고 있다.

15. 기국에 의한 진정한 연관성에 대한 보다 강력하고 보편적인 해석과 이행은 공정한 경쟁의 장을 더 잘 보장할 것이다. 또한 안전한 글로벌 공급망을 개발하고, 에너지 효율에 투자하고, 글로벌 공급망에서 반부패 관행과 인권 실사를 촉진함으로써 해양 산업이 유엔의 지속 가능한 개발 목표를 달성할 수 있도록 지원할 것이다.

수익 소유권에 대한 투명성 촉구

16. 글로벌 공급망은 흔히 “세계 무역과 세계 경제의 중추”라고 불리는 해상 운수에 의존하고 있다[5]. 그러나 FOC 제도에 내재된 기업 지배구조 및 재무 투명성 부족 문제를 해결하기 위한 조치를 시행하려는 국제적 정치적 의지는 거의 없다.

5 반기문 전 유엔 사무총장 https://press.un.org/en/2016/sgsm18129.doc.htm

17. 이러한 문제를 해결하기 위한 열쇠는 선박의 실소유자, 즉 ITF가 선박의 최종 소유자 또는 실질 소유자로 간주하는 개인 또는 법인을 식별하는 것이다. 수익 소유자는 선박의 운영을 효과적으로 통제할 수 있으며 선박에서 발생하는 모든 수익의 혜택을 누릴 수 있다. 수익 소유자는 선박의 등록 소유자와 다를 수 있으며, 이러한 등록 소유자는 FOC 등록 명부상 선박 등록만을 목적으로 설립된 '우편함' 회사에 불과하다.

18. 일부 정부는 다른 산업에서 수익 소유권에 대한 투명성을 추구하고 있지만, FOC 제도로 인해 투명성이 절실히 필요한 해양 분야에서는 투명성을 추구하지 않는다.

19. 수익 소유권에 대한 투명성을 통해, 노동조합과 노동자, 시민, 민간 부문 리더, 미디어 및 법집행기관은 기업, 법적 구조 또는 자산의 배후에 있는 실제 인물에 대한 정보에 접근할 수 있다. 이러한 정보는 환경 및 사회적 학대, 금전적 제재에 대처하고 범죄를 예방하는 데 매우 결정적인 지식이다.

선원과 항만노동자 간의 협력과 협업

20. FOC 캠페인에 대한 ITF 가맹 항운노조의 지원은 매우 중요하다. 이제 ITF는 편의항(POC) 캠페인을 홍보하는 데 있어 마찬가지로 중요한 선원 노동조합의 지원을 촉진하기 위해 노력하고 있다.

21. POC 캠페인은 착취를 방지하고, 보건안전을 개선하며, 일자리 손실을 방지하기 위해 ITF 가맹 항운노조가 수용할 수 있는 기준을 전 세계 항만과 터미널에 적용하는 것을 목표로 한다. 이 캠페인의 핵심 주제는 산업안전보건과 래싱(lashing), 자동화, ESG, 노동자 자본, 항운노동조합 강화 등이다.

지속 가능한 산업을 위한 노동자 자본 활용

22. 해운업은 자본 집약적인 산업으로 상당한 규모의 투자가 필요하다. 지속 가능한 자금 확보의 어려움은 2050년까지 해양에서 탄소 배출 제로를 달성해야 하는 과제로 인해 더욱 심화되었다. 이를 위해서는 대규모 공공 및 민간 투자, 기존 은행 자금조달과, 연구와 교육, 인프라에 대한 정부 지출이 필요하다.

23. 운수노동자들은 이미 납세자로서 직접적으로, 그리고 연금 기금을 통해 간접적으로 이러한 투자에 기여하고 있다. 노동자자본위원회 (CWC)[6]는 퇴직연금저축 노동자자본을 촉구하고 있다. 위원회의 발언: "이러한 이연 임금의 수익 소유자인 노동자는 전 세계 주식의 상당 부분을 간접적으로 소유하고 있습니다... 그 결과 노동자 자본은 전 세계 금융시장과, 상장 주식, 고정 수입, 대체 투자 등의 자산 등급에 투자되고 있습니다."

24. 이를 통해 노동자와 노조는 공공 및 민간 투자가 진정으로 지속 가능한 비즈니스 모델을 지원하고; 기존의 임금 불평등을 강화하고 운수노동자의 노동조건을 훼손하는 것이 아니라, 모두의 번영에 기여하는 강력한 기준과 연동되도록 하는 데 있어 중요한 역할을 담당하게 된다.

25. 다양한 유엔 기구를 통해 각국 정부와의 지속적인 정치적 교류와 함께, 노동자 자본과 투자자에 대한 관심을 높인다면 사회적 문제에 대한 필요조건 개선과 FOC 제도의 투명성 향상에 대한 국제적 지지를 확보할 수 있을 것이다. 여기에는 노동조합의 참여와 단체협약의 적용을 받는 선원들이 포함된다.

6 노동자자본위원회는 1999년 세계노조연맹(GUFs)인 국제노동조합연맹(ITUC)과 경제협력개발기구 노동조합 자문위원회(TUAC)가 공동으로 시작한 이니셔티브이다.

핵심 사회 기준으로서 선원의 권리

26. 투자자가 의사 결정 시 ESG 요소를 고려해야 한다는 생각은 이제 널리 받아들여지고 있다. 이러한 추세는 코로나19 팬데믹과 현재의 기후 비상사태로 인해 더욱 가속화되었다[7]. 선원의 인권을 존중하는 것은 기업의 도덕적 의무이자 법적 의무이다. 모든 기업은 공급망에서 인권 실사를 수행해야 할 책임이 있으며, 법적 의무도 점점 커지고 있다[8].

27. ITF는 관리 또는 책임 투자에 대한 정의가 매우 상이하고, 모니터링 및 집행이 취약하여 ESG 이니셔티브를 위한 시장이 혼란스러운 것을 확인했다.

28. 이는 투자자들이 기업의 성과 평가에 집행위원회 위원들을 참여시킬 때 고려해야 하는 주요 사회적 기준으로서 선원들의 권리를 선원 노조가 강조할 수 있는 기회를 제공한다. ITF는 교통 인프라에 투자하려는 자금이 증가함에 따라, 이를 위해 연금 기금과 전략적 관계를 구축하는 방법을 모색하고 있다.

29. 이 전략의 일환으로, ITF는 해양 및 항만 부문의 기업에 적합한 ESG 정책인 노동 기준 모델을 개발할 예정이다. 이는 투자자들에게 심도 있는 지침이 될 것이며 지속 가능한 산업으로의 공정한 전환을 위한 노동조합과의 협력이 지닌 가치를 보여줄 것이다.

30. 여기에는 노동권 존중이 포함되어야 하며 자동화와 아웃소싱, 보건안전, 평등, 대체 연료 등 가맹 노조가 파악한 사안에 대한 성과 격차를 해소해야 한다.

31. ITF는 이러한 기준을 효과적인 기존 절차와 연계하여 글로벌 공급망 전반에 걸쳐 인권을 보호해야 한다. 이를 위해서는 기관 투자자들이 ESG 사안을 정의하고 기업의 실제 성과를 모니터링하는 데 있어 운수노동자와 노동조합의 역할을 훌륭한 기업 지배구조의 일부로 인식해야 한다.

32. ITF는 규제를 통해 투자자와 기업을 위한 의무적인 체계 안에서 이러한 표준을 통합하도록 지원할 필요가 있다. 이러한 유럽에서의 발전은 다른 곳에서도 요구사항을 옹호하는 데 도움이 될 수 있다.

7 2021년 2월, 블룸버그(Bloomberg)는 2025년까지 ESG 자산이 53조 미 달러를 넘어 전 세계 총 운용자산의 3분의 1 이상을 차지할 것으로 예측했다. 이러한 추세는 유럽에서 가장 강하게 나타나지만, 다른 지역도 그 뒤를 따르고 있다. https://www.bloomberg.com/professional/blog/esg-assets-may-hit-53-trillion-by-2025-a-third-of-global-aum/

8 https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF-HRDD_Guidance.pdf

33. ITF는 새로운 목표 대상과 잠재적 동맹 상대를 발굴하여 운수노동자들의 자본 전략의 영향력을 높일 뿐만 아니라 기존 투자자 네트워크를 활용할 것이다. 일부 국가의 가맹 노조는 이미, 예를 들어, 노조가 지명하는 수탁자 등을 통해, 퇴직연금 기금 및 연금 기금과 오랫동안 관계를 맺어오고 있다.

34. 그러나 글로벌 증권거래소에 상장된 기업뿐만 아니라, 비상장 기업에도 ESG 기준을 적용하기 위해서는 더 많은 작업이 필요하다. 주요 선박용선업체인 글로벌 10대 원자재 기업 중 6개가 민간기업이라는 점을 감안할 때, 이는 상당한 영향을 미칠 수 있다.

노동의 미래

35. 해상운수 부문은 공급망, 신기술, 기후 변화 위기, 보건 팬데믹과 같은 중요한 글로벌 동향의 영향을 받는다. ITF는 이러한 도전에 직면하여 운수노동자의 권리와 안전을 보호하고 보장하기 위해 행동해야 한다.

경제적 사용주

36. 디지털 기술을 통해 커머스 기업들은 고용 관계를 포함한 공급망의 모든 측면을 더욱 효과적으로 관리할 수 있다. 그 결과, ITF는 전통적 사용주에서 '경제적 사용주'로 권력이 이동하고 운수노동자에 대한 보호가 희석되는 것을 목격하고 있다.

37. 경제적 사용주는 형식적 사용주가 누구인지 또는 직원의 급여를 누가 지급하는지에 관계없이 직원의 업무를 통제하고 관리하는 회사로 정의된다.

노동자의 보건안전

38. ILO 해사노동협약(MLC, 2006)은 선원의 건강과 복지를 보호하고 선내와 육상에서 의료 서비스를 신속하게 이용할 수 있도록 보장할 의무를 규정하고 있다.

39. ITF는 해양의 지속가능성을 에너지 사용량만을 측정하는 것이 아니라 더 폭넓게 측정해야 한다고 생각한다. 해운업의 탄소 발자국을 줄이기 위한 움직임에서 노동자의 보건안전과 노동자 보호를 보장해야 하며, 이는 해운업에서 배출되는 탄소 배출량을 줄이기 위한 제안의 핵심이 되어야 한다. 해상 노동자들은 신기술 및 대체 연료로 작업할 때 안전해야 한다.

40. 이를 보장하려면 새롭게 업데이트된 규정과 신규 자격, 추가 교육, 선주 측의 재정적 지출이 필요하다. ITF는 각국이 선원의 기술 개발에 대해 보다 책임감 있고 체계적인 접근법을 취하고, 사회적 파트너와 협력하여 선원들이 양질의 교육을 정기적 및 지속적으로 받을 수 있도록 보장할 것을 촉구한다.

41. ITF는 보다 지속 가능한 해양 부문으로 나아가는 과정에서 운수노동자들이 공정한 전환을 보장받아야 한다고 생각한다. 이를 위해서는 노동자와 기업이 신기술을 효과적으로 사용할 수 있도록 사회적 보호와 사회적 대화, 교육이 필요하다. 운수노동자는 뒷전이 될 수 없다.

42. ITF는 기술 개발 및 배포에 있어 인간 중심적 접근법을 보장하기 위해, 기술을 도입할 때 운수노동자 및 노동조합과 협력해야 기술로부터 큰 이점을 얻을 수 있다고 생각한다. 해상 노동자들은 직장에서부터 국제 무대에 이르기까지, 지속 가능한 운수에 관한 모든 수준의 논의에서 대표성을 가져야 한다.

43. ITF는 노동조합이 조합원을 조직하고 조합원에게 교육을 제공하는 데 기술이 도움을 줄 수 있다는 점을 인정한다.

글로벌 위기 대응 계획

44. 해상 노동자들은 세계 경제의 원활한 기능에 있어 매우 중요하다. 그러나 2019년 코로나 팬데믹, 특히 승무원 교체 위기에서 드러났듯이, 많은 사람들이 열악한 환경에서 일하고 있으며 취약한 상황에 처해 있다. ITF는 가맹 노동조합들과 협력하여 해상 노동자를 보호하기 위한 효과적인 글로벌 위기 대응 계획을 개발해야 한다.

평등과 다양성 향상

45. 현재와 미래 세대를 위해 해상에서 성평등과 다양성을 증진시키기 위해서는 해양산업의 전통적인 관행과 가치에 도전하고 선원들의 복지가 적절히 고려되도록 해야 한다. ITF는 운수 규정에서 평등과 다양성을 다루고 운수 회사가 평등과 다양성 정책을 마련하도록 해야 한다고 생각한다.

46. 연안 운송은 일반적으로 영구적인 고용 관계와, FOC 선박보다 나은 순환 근무와 급여 수준으로 인해, 더 많은 여성이 선상에서 일하고 있다. 부서 간 교육 기회는 여성이 차별 없이 해상에서 경력을 쌓을 수 있는 기회를 제공할 수 있다. 이러한 관행은 여성 선원의 고용을 장려하기 위해 장려해야 한다.

47. 디지털 기술이 업계 전반으로 확산됨에 따라, 기내 연결성, 더 나은 노동 환경, 일과 삶의 균형이 개선될 것이다. 그 결과, 특히 청년노동자들에게 더 매력적인 산업이 될 것이다. 또한 앞으로 더 많은 해양 일자리가 연안에 기반할 것으로 예상되어, 여성 선원에게 더 매력적인 직업이 될 것으로 전망된다.

따돌림과 괴롭힘

48. 따돌림과 괴롭힘은 모든 국가와 모든 업무 영역에서 여전히 널리 퍼져 있는 문제이다. 특히 여성에게 가해지는 폭력과 괴롭힘은 노동자가 일자리를 구하고 경력을 쌓는 데 방해가 될 수 있다. 이는 노동자의 신체적, 정신적 안녕에 영향을 미칠 뿐만 아니라 직장 문화, 직장 내 존엄성, 생산성에도 영향을 미친다.

49. ILO 협약 190호(C190)와 권고 206호는 젠더 기반 폭력과 괴롭힘을 포함한, 폭력과 괴롭힘 없는 일터에서 일할 수 있는 모든 사람의 권리를 인정한다. 젠더 기반 폭력과 괴롭힘 근절은 협약과 권고의 핵심이다. 이는 보호받지 못하는 노동자가 없는, 안전한 양질의 일자리에 기반한 고용을 보장하기 위한 강력한 토대를 제공한다. MLC 2016 개정안에는 선상 괴롭힘과 따돌림에 관한 선원 보호를 강화하는 내용이 포함되었다.

50. 미래의 기술 부족 문제를 해결하기 위해서는, 공정한 전환의 일환으로 해양 부문에서 여성, 청년 노동자 및 소외 계층을 육성하기 위한 적극적인 정책이 필요하다. 노동조합은 C190 언어의 통합을 통해 기존 법률을 개선하기 위한 캠페인을 진행함으로써 노동자의 권리와 더 나은 조건을 달성할 수 있다. 이는 고용 장벽을 제거하고 양질의 일자리로부터의 제도적 배제를 해결하는 데 도움이 될 수 있다. 단체협약 협상 시, 노조는 폭력 및 괴롭힘을 예방, 해결 및 교정하는 조치가 협약의 일부가 되도록 노력할 수 있다.

업계 전반의 협력

51. 글로벌 경제의 이러한 모든 도전 과제 속에서 해양 부문과 해상 노동자를 보호하려는 복잡한 과제를 수행하려면 모든 당사자의 유연하고 협력적이며 현실적인 접근법이 필요하다. 이를 위해서는 해양 사용주, 노동자, 지역사회의 이해관계가 성공적으로 균형을 이루어야 한다.

52. ITF는 선원들에게 적절한 임금, 노동조건, 동일 노동에 대한 동일 임금을 보장하기 위해 각국이 인권 실사를 강화할 것을 촉구한다. 각국 정부는 FOC 선박의 경우 ITF가 승인한 단체협약의 적용을 받고, 국적 선박의

경우 국가별 단체협약의 적용을 받도록 장려해야 한다. 또한 해양산업의 지속 가능성을 보장하기 위해 자국 국기를 게양한 선박에 더 많은 훈련생과 사관생도가 승선할 수 있도록 국가 전략을 채택해야 한다.

유엔 지속가능발전목표(SDGs) 달성을 위해 로비함

53. ITF는 유엔의 지속가능발전목표를 달성하기 위해 각국 정부를 대상으로 한 로비 활동을 강화하기 위해 노력하고 있다[9]. 지역 사무소 및 소지역 사무소가 FOC 캠페인의 우선순위인 7가지 구체적인 목표에 대한 로비를 강화하도록 지원할 것이다. 7가지 목표:

- **SDG 3 건강과 웰빙**
- **SDG 4 양질의 교육**
- **SDG 5 성평등**
- **SDG 8 양질의 일자리 및 경제 성장**
- **SDG 9 산업 혁신 및 인프라**
- **SDG 13 기후행동**
- **SDG 17 파트너십**

9 https://sdgs.un.org

마라케시 정책

원칙의 서술

01. ITF는 편의치적 시스템에 반대하며, 기국과 실수익 선주 및 지배국과 진정한 연관성이 있어야 한다고 생각한다. 일반적으로 선원의 최소한의 사회기준과/혹은 노동조합권을 실시하지 않고 있으며, 국제기준을 이행하려는 의지 및 능력 모두가 결여되어 있음을 알 수 있다. 이러한 국제적 기준에는 국제 안전기준, 해사노동기준 그리고 인권/노동조합권 등이 있다. 따라서, 민주적이고 독립적인 노동조합이 활동하고 있는 이러한 명부에 등록된 선박들에 대한 사회 통제도[10] 부족하다.

02. 편의치적을 통해 선주들은 세금 회피, 노동조합 거부, 이전 가격 조작, 낮은 임금으로 외국인 선원/여권 소지자 채용, 사회보장기금과 복지비용 미지급, 화물 작업에 선원 동원, 엄격히 적용된 안전 및 환경 기준 회피 등 여러 방법으로, 운항비용을 최소화할 수 있다. 그 결과, 편의치적 등록은, 제대로 확립된 기국 해양 행정의 법률과 규정의 적용을 받고 많은 비용으로 운영되는 국가에 등록하는 것에 비해 경쟁 우위를 갖고 있다. 편의치적은 또한 해운회사가 운영상의 책임성과 투명성 결여로 특징지어지는 복잡한 지배구조를 가질 수 있게 한다.

10 ITF는 사회적 통제에는, 특히 다음과 같은 요소가 포함된다고 생각한다:
- 단체협약 적용범위
- 노동조합 인정
- ITF 기준에 따른 조건
- 국제 표준 및 국제 노동 기준, 특히 MLC 및 ILO 핵심 협약 준수
- 집행

03. ITF는 편의치적제도가 불공정 경쟁에 해당한다고 생각한다. 선원은 자질보다는 비용에 따라 선발되는 경우가 많으며 임시직으로 고용된다. 따라서 선원들의 필요나 업계 및 사회 전반의 장기적이고 지속 가능한 요구는 거의 고려되지 않는다. FOC 등록 선박들은 일반적으로 자국선에 승선한 선원들의 경력 개발이나 훈련에 기여하지 않는다.

04. ITF는 선원들에 대한 차별과 학대에 반대하며, 편의치적 제도는 직접적인 착취를 조장하고 선주가 자신의 판단으로 선원의 임금과 대우를 정할 수 있도록 한다. 힘의 균형이 불평등하다.

목적의 서술

05. 이러한 관점에서, ITF는 다음의 목적을 가지고 편의치적 제도와 기준 이하의 선박들에 대해 캠페인을 하고 있다.

a. 선원의 고용 조건을 보호하고 개선하며 피부색, 국적, 성별, 인종, 종교, 성적 지향 등에 관계없이 모든 선원이 착취로부터 보호받을 수 있도록 보장한다;

b. 편의치적제도의 철폐와 선박을 운영하고 소유하여 영리를 취하는 국가와 선적국 사이의 진정한 연관성 개념을 바탕으로 한 해운업의 규범적인 체계 수립.

c. ITF가 취할 수 있는 정치적, 산업적, 법률적 수단을 동원하여 선적국과 상관없이 모든 선박에 대해 ITF가 수용가능한 기준을 모색하고 기준 이하의 선박에 대해 공격 실시.

d. 캠페인 지원에 있어 국제 연대를 극대화하기 위해 가맹 노조를 강화함.

e. 선적국과 상관없이, 모든 선박에 대해 - 특히 개정된 해사노동협약 2006, ILO 핵심 노동기준 및 기본권, 관련 IMO 기구와 인권 기구에서 정한 국제적인 최소 기준의 적용과 전세계적인 인식.

06. FOC 캠페인을 추진하기 위해, ITF는 두가지 측면에서 활동을 실시한다.

a. 정치적인 측면에서는, 해운업 내의 기준 향상을 위해 정부와 정부간 기관들에 로비하고, 기국과 수익 선주국, 지배국 사이의 실질적인 연계를 강화한다.

b. 산업적인 측면에서는, 전세계 ITF 가맹 노조간의 실질적인 연대 활동을 실시하는 동시에 업계 참여자들과 함께 건설적인 대화의 형태를 통하여 선주, 고용주, 업계 대표자들과 단체협약을 체결함으로써 기준 이하의 선박과 편의치적선에 승선한 선원들의 용인할 수 있는 최저임금과 조건을 보장하기 위한 방안을 모색한다.

07. FOC 캠페인은 선원과 항만노동자들, 그리고 관련 노조간의 연대를 통하여 이루어진다. FOC 캠페인의 성패는, 그 어떤 것보다도, 전세계 항만노동자들의 동참과 힘에 따라 좌우된다. 따라서 항만노동자들과 항운노조에 대한 지원은 선원들이 직접 하는 캠페인을 포함한, 편의항만(POC) 캠페인 지원과 FOC 캠페인에 있어 필수불가결하다.

편의치적(FOC)의 정의

08. ITF는 편의치적을 다음과 같이 정의한다:

선박의 실수익 소유권이 선박이 운항 중인 국가의 깃발이 아닌 다른 곳에 있는 것으로 확인되는 경우, 해당 선박은 편의치적 제도 하에 항해하는 것으로 간주된다. 수익 소유자의 신원이 명확하지 않은 경우, 실효적 통제가 고려될 것이며 선박의 운항을 실질적으로 통제하는 개인 또는 법인과 기국 간에 진정한 연관성이 없는 모든 선박은 FOC 제도 하에 항해하는 것으로 간주된다.

09. ITF 정책 목적을 위해, 실수익 선주라 함은 자연인으로써 궁극적으로 선박을 소유하거나 이익을 취하는 자이다. 선박의 실제소유주가 불명확한 경우, ITF는 누가 선박을 실질적으로 운영하고 있는지를 고려한다. 실질적인 운영이라 함은 선박을 개인 또는 단체가 컨트롤하는 것을 말한다[11].

10. 아래의 11번째 단락에서 정하고 있는 기준을 충족시키지 못하고, 해당 국가 소속 대다수 선박들이 실제 수익자가 아니고/혹은 기국내 효율적으로 관리되지 않는 경우 편의치적으로 지정된다.

11 안내문:
선박의 수익 소유자는 선박을 취득 및 처분하거나 운영을 위임할 수 있는 최종 권한을 가지고 있어 선박에 대한 실질적 통제권을 행사하는 사람 또는 단체를 말한다. 실질적인 통제권은 선박 운영에 대한 책임과 의사결정권이 있는 개인 또는 단체에 있다. 선박의 수익 소유자가 누구인가 혹은 누가 선박에 대한 실질적인 통제권을 행사하느냐를 확인하는 것은 본질적으로 사실 문제이다.

11. 이 편의치적의 정의에 덧붙여, ITF는 편의치적선 지정에 있어 다음의 기준을 고려한다.

a. 기본 인권 및 노동조합의 권리 존중, 결사의 자유, 선의의 노동조합과의 단체교섭권 등 최소한의 국제사회 기준을 선박에 적용할 수 있는 기국의 능력과 의지.

b. ILO 협약과 권고를 비준하고 시행하였는가에 따라 결정되는 사회적 기록.

c. IMO 기구의 비준 및 시행과, 항만국 통제 검사, 결함 및 억류로 드러난 안전 및 환경 기록.

12. 국적선에 적용되는 전반적인 조건을 수용할 수 없는 경우에, 기국 내 노동조합(들)은 해당 등록 명부를 FOC로 지정해달라고 ITF에 요청할 수 있다. ITF는 상황에 따라 모든 등록 명부를 FOC로 선언할 권리를 보유한다. 또한 기국 노조와의 협의에 따라, ITF는 선박별로 편의치적선이라고 지정할 수 있는 권리를 갖는다.

FOC로 지정되지 않은 등록 명부

13. ITF는 기국에 상관없이, ITF가 허용할 수 있는 기준을 확보하기 위해 선박을 상대로 법적 조치를 취하는 것이 가맹조직의 권한이라고 인정한다. 편의치적선이 아닌 경우, 이러한 조치는 통상 기국 내 ITF 가맹 선원노조의 계약을 통해서만 할 수 있다.

편의치적선의 ITF 허용 기준

14. 편의치적선으로 지정된 모든 선박들은 본 정책에 따라 ITF가 서명하고 승인한 단체협약을 체결해야만 한다.

제2치적 등록 선박의 ITF 허용 기준

15. 제2치적 등록 명부는 기국 내 가맹 노조 관할이며, 기국 내 ITF 가맹노조의 승인 없이는 어떤 가맹노조도 제2치적 등록 명부 선박들에 승선한 선원들과 관련된 사항들에 대해 교섭할 수 없다. 제2치적 등록 선박 또는 이와 유사한 조건을 제공한다고 ITF가 선언한 기국 선박들과 체결한 단체협약은 때때로 개정되는 ITF TCC 기준점 및 기준보다 낮아서는 안 된다. 단체협약 서명에 있어, 기국 내 노동조합은, 가능하다면, 인력 공급국의 노동조합과 적절한 양자협약을 체결하여야 한다.

국적선의 ITF 허용 기준

16. 국적선에 대한 ITF 허용 기준은 (본 정책에 첨부된) ITF 국적선 정책에 명시되어 있다.

단순 나용

17. 진정으로 국적선 해운의 발전을 목표로 하고 선박의 완전한 소유권과 통제권이 선박에 대한 실질적 통제권을 행사하는 기국의 국가 또는 법인에게 넘어간 공인 나용선은 수익 소유권 국가의 노조가 동의하는 경우 국적선으로 간주된다.

이중 및 병행 등록 선박

18. 이중 또는 병행 등록 선박들은 편의치적선으로 간주되어야 한다. 그러나 선박 저당권 등록만을 목적으로 편의치적국에 이중 또는 병렬로 등록한 국적선은 수익 소유국 내 노조들이 동의하고, 선상의 모든 조건이 국내 조건일 경우 국적선으로 간주한다.

연안 운송

19. 연안 운송은 해당 국가의 국적선만 이용해야 한다.

20. ITF는 국가 차원에서 연안 운송 유지 및 연장을 지원하며, 특정 국가 내에서 정기 무역에 종사하는 선박 선원들의 지속 가능한 장기 고용을 보장하기 위해 이러한 협약의 중요성을 인식하고 있다. 사회적 덤핑을 방지하기 위해, 이러한 협정의 일부가 아닌 선박(FOC 또는 비 FOC 선박)이 이후 연안 무역에 참여하게 되면 지정된 국가 내에서 거래하는 선박에 대해 합의된 표준을 인정해야 한다.

지역 기준

21. ITF는 특정 지정 지역 내 모든 가맹 조합이 해당 지역의 선원을 승선시키고 독점적으로 운항하는 선박에 적용할 지역 기준을 공정관행위원회(FPC)에 제안할 권한을 갖는다고 인정한다.

편의치적선의 권리와 책임

22. ITF는 원칙적으로 ITF 정책에 따라 선원들을 대표하는 모든 가맹노조들이 여기서 정해진 절차에 따라 단체협약을 체결할 권한이 있다고 동의한다. 이러한 권한을 ITF 가맹 조직이 가진다는 것은, 동시에 ITF 선원헌장 정책을 포함한 각종 ITF 정책들을 준수할 책임도 있다는 것을 의미한다.

23. ITF는 공정관행위원회(FPC)에서 정한 기준을 따르고 총 선원비에 근거한 협약의 '가치'를 결정하는 정책을 계속 유지해야 한다.

편의치적선의 교섭권과 책임

24. 편의치적선에 대한 교섭권은 선원에게 최선의 이득이 되는가를 기준으로 부여될 것이다. ITF는 일반적으로 수익 소유국의 노조 또는 수익 소유주가 불명확한 경우 선박을 실질적으로 운영하고 있는 국가의 노조에 부여한다. 이러한 노조(들)은, 가능한, 인력 공급국 노조와 적절한 양자협약을 체결해야 한다. 노조가 양자협약이 실현 가능하지 않다고 판단한 경우, 협약이 실현 가능하지 않도록 만든 장애물을 진행/극복하기 위해 노조들이 어떻게 협력할 것인지에 대한 계획과 함께 서면 설명이 필요하다[12].

단체협약을 체결한 모든 경우:

a. 해당 협약은 모든 선원에게 적용되어야 한다.

b. 모든 선원은 해당 가맹 노조의 조합원이며 해당 노조는 ITF 선원헌장 정책을 포함하여, 때때로 공정관행위원회에서 규정한 조합원으로서의 최소 의무를 이행해야 한다.

c. 모든 선원들은 수익 소유국 및/또는 실질적으로 선박을 통제하는 국가에 거주하는 유무와 관계없이, 공정하고 평등한 대우를 받아야 한다.

d. ITF 사무국은 반드시 ITF 특별협약 서명 전에, 그리고 ITF 복지기금 지급 전에 이를 검토해야 한다.

e. 선박에 관한 모든 기금과 부담금은 반드시 해당 노조가 정한 조합비 내역과 함께, 단체협약에 통합하여 운영되어야 한다.

f. ITF가 협의 절차를 성공적으로 마치고 본 정책에 따라 ITF가 승인해야만 협약이 유효하다고 간주한다.

12 어떤 상황에서는 이를 실행하기가 어렵다는 점을 인정하며, 이와 같은 경우에는 공정관행위원회(FPC) 운영위원회에 해결을 요청할 수 있다.

25. 선원을 대표하는 모든 ITF 가맹조직은 수익 소유권을 가진/또는 실질적 통제 국가의 가맹조직이 (본 정책에 명시된 ITF 협의 절차에 따라) 협상권을 양보하고 위 24항의 조항을 준수하는 경우, 수익 소유가 아닌/또는 자국에서 실질적으로 통제되지 **않는** FOC 선박에 대해 ITF가 승인한 협약을 체결할 수 있다.

26. ITF가 승인한 단체협약의 3가지 요소는 다음과 같다.

a. 단체협약은 ITF TCC 또는 선주, 사용주 및 이들의 대리인과의 ITF 국제 단체교섭을 통하여 만들어진 기타 기준, 또는 업계 참석자들과의 다른 형태의 건설적인 대화에 관련된 ITF 기준을 충족해야 하며, 공정관행위원회가 때때로 승인하고 개정한 다른 정책 요건들도 준수해야 한다.

b. 단체협약은 반드시 ITF가 승인해야 하며, 주기적으로 ITF 기준에 부합하는지를 검토해야 한다.

c. 제34항에 규정된 경우를 제외하고, 수익 소유권 및/또는 실질 통제권 국가의 조합과 협의하고 협상권 배분에 대한 ITF 사무국의 결정이 내려질 때까지 특정 선박과 관련된 ITF 특별 협약은 체결되어서는 안 된다.

정원

27. ITF가 승인한 협약이 적용되는 FOC 선박의 승선 인원 규모는, 때때로 개정되며 본 정책에 첨부된, ITF 인력운용 정책(Manning Policy)에서 규정하고 있다. ITF가 승인한 협약이 적용되는 FOC 선박은 기국 인력배치인증서 또는 이에 상응하는 문서에 제시된 인력운용 수준이 아니라 ITF 인력운용 수준을 채택해야 한다. 그러나 수익 소유권 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 가맹조직(들)이, 제안된 인력 수준이 자국 수준에 기반하고 허용 가능하다고 보증할 경우, ITF 인력운용 수준은 다양해질 수 있다.

편의치적선에 적용되는 협약에 서명하기 위한 ITF 협상 절차

28. 신청 노조는 특정 편의치적선과 관련한 협약을 체결하기 전에, 때때로 정해지는 적절한 양식에 맞게 신청서를 작성하여 ITF 사무국에 제출해야 한다.

29. 만약 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 노조 외에 다른 노조에서 협약 신청서를 제출할 경우, ITF 사무국은 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 노조와 협의할 것이다.

30. 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 가맹노조는 선원의 권리에 관한 ITF 사무국의 질의에 대한 답변을 조율하고 특정 편의치적선에 대한 단체협약을 협상해야 한다. 이러한 사항을 준수하지 못할 경우, 해당 가맹 노조는 ITF 정책에 따라 교섭권 및 책임을 포기해야 할 수도 있다. ITF 사무국의 이러한 조사에 따라, 가맹 노조는 가능한 빨리 회신해야 하며, 4주가 지나면 안 된다.

31. 단체협약 체결 권한을 가진, 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 가맹노조는 자체 요구사항들을 추구해야 하며, 단체협약 체결을 확보하기 위해 취했던 조치들을 ITF 사무국에 통보해야 한다. 단체협약을 체결함에 있어, 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 가맹노조는, 가능하다면, 인력 공급국 노조와 적절한 양자 협약을 체결해야 한다.

32. 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 가맹노조가 인력 공급국 노조의 교섭권을 양보한 경우, 인력 공급국 노조는 해당 선원의 고용 조건에 영향을 주는 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 노조가 행사하는 모든 교섭에 관하여 협의해야 한다.

33. 어떤 국가의 가맹노조가 어떤 선박이 자국에서 수익을 소유하고 실질적으로 통제된다고 주장하나 이를 입증할 수 없을 경우, 해당 가맹노조는 ITF 사무국을 통해 본 정책에 따라 인력공급국 가맹노조가 ITF가 허용하는 협약을 체결하는 것을 거부해서는 안 된다.

34. 인력공급국 가맹노조가 체결한 협약이 만료된 경우, 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 ITF 가맹노조가 선원에 대한 권리와 단체협약 체결권을 유지하고자 한다는 것을 이해해야 하며, 이러한 경우 협의 절차는 단체협약이 만료된 때에 착수된다. 또한 협약 조건이 변경되거나 해당 선박의 수익 소유권 및/또는 실질적 통제권이 변경된 경우, 협의 절차가 다시 진행된다. 수익 소유국 및/또는 실질적 통제를 하는 국가의 가맹노조는, 자신의 입장에서, 단체협약이 만료되기 전에, 인력공급국의 다른 가맹 노조들과도 적절히 협의한다.

35. ITF 사무국은 ITF 가맹조직들의 본 정책 불이행에 관하여 ITF 규약에 따른 가맹조직의 자격정지 등, FPC가 채택하고 집행위원회가 동의한 절차를 개시한다.

36. 특정 항구에서 노동쟁의 행위 또는 이와 같은 위협적인 활동을 통해 ITF가 허용 가능한 단체협약이 체결된 경우, ITF 특별 협약에 명시된 기간(12개월) 동안 본 정책 하에 교섭권과 책임은 노동쟁의에 동참한 노조에게 이전될 것이다. 일반적으로 ITF 표준협약만은 노동쟁의 이후에 체결되어야 한다. 그러나 표준협약을 체결할 수 없다면 만약 조사관 또는 해당 노조는 ITF 사무국과 협의하여 ITF 표준협약 외에 허용 가능한 다른 단체협약을 체결할 수 있다. 특별협약이 체결되고 1년 후, 해당 선박에 대한 교섭권과 책임은 본 정책에 따라 적절한 노조에 할당된다.

부록

아테네 정책 48
크루즈 정책 52
자금 및 감사 정책 54
인력 운용 정책 58
국내 연안 운송 정책 71
국적선 정책 75
근해 정책 77
승선 작업반 정책 79
선원 헌장 정책 87

아테네 정책

유럽 페리 서비스에 대한 ITF 공동 정책

1995년 10월 2~3일,
아테네에서 개최된 ITF 유럽 페리 회의에서 채택됨

2010년 3월 18~19일,
베를린에서 개최된 공정관행위원회 회의에서 개정됨

2023년 12월 7~8일,
산티아고에서 개최된 공정관행위원회 회의에서 개정됨

범위

01. 본 정책의 범위 내에서 '페리'를 정의한다면, '페리'는 두 개 이상의 항구 간에 승객 및/또는 차량 및/또는 (로팍스 또는 로로) 화물을 정기적으로 자주 운송하는 데 사용되는 로로 및/또는 로팍스 및/또는 여객선이다. 일반적으로 정기적으로 운항하지 않는 선박은 페리로 정의되지 않는다.

02. 그러나 정기적으로 운항하지 않는 선박이 위와 같은 정기 페리 서비스와 직접적으로 불공정 경쟁을 하는 경우가 있을 수 있다. 이 경우, 관련 가맹조직들은 서로 협의하여 문제를 해결하기 위해 노력해야 한다.

03. 정기 페리 서비스에는 일반적으로 4일(96시간)을 초과하는 왕복 항해로 정의되는 정기 여객선 운항에 종사하는 선박은 포함되지 않는다. 관련 가맹조직이 동의하는 경우 4일을 초과하는 항해도 페리로 간주되는 예외가 있을 수 있다.

04. 위와 같이, 유럽 페리 서비스에 종사하지 않는 화물선은 본 정책의 적용 범위에 포함되지 않는다.

원칙

05. ITF는 유럽 페리 운항에 있어 편의치적선과 2차 등록 명부 선박의 사용을 반대한다. 이러한 선박 사용의 방지가 가능하지 않을 경우, 이러한 선박은 ITF 승인 단체협약을 체결해야 한다.

06. 위의 5항과 상관없이, 편의치적선(FOC)과 2차 등록 명부 페리의 조건은 해당 거래 지역에 적용되는 국내조건과 동등하거나 상회하여야 한다.

07. 비유럽선박과 유럽에서 정기적으로 운항하는 선박을 포함하여, 유럽 페리 운항에 종사하는 선박의 승무원은 적절한 ITF 유럽 가맹조직에서 체결한 국내 단체협약을 통해 규제되는 유럽 고용조건을 준수해야 하며, 항상 아래 9항에 명시된 서비스에 적용할 수 있는 특별 조건이 적용된다.

08. ITF 공통 TCC 협약의 비선원노동조항 및 부록을, 때때로 개정되는 내용대로, 준수해야 한다.

09. 단체협약에 명시된 조건 외에도, 유럽 페리 운항에 종사하는 선원들에게 양질의 생활 수준과 사회적 보호(사회보장제도와 연금 포함), 휴양시설을 보장해야 한다.

10. 동일한 유럽 국가 내 항구 간에만 교역하는 페리의 선원에게는 선박 및 선원의 국적, 화물 및/또는 승객 운송 여부에 관계없이 이러한 조건과 동등하거나 그보다 우월한 국가별[13] 조건 또는 조건이 적용된다.

13 거래 국가에서

11. 유럽 국가간 운항하는 페리에 고용된 선원은, 선박 및 선원의 국적, 화물 및/또는 승객 운송 여부에 관계없이, 해당 국가에 적용되는 조건과 동등하거나 그보다 우월한 고용 조건이 적용된다. 각 국가에서 적용되는 고용 조건이 서로 상당히 다른 경우, 해당 가맹조직은 우월한 조건을 적용하는 데 동의하거나 함께 적용 가능한 조건을 정해야 한다. 상호 이해가 이루어지지 않는 경우, ITF 규약에 명시된 ITF 중재 절차가 진행된다.

12. 선주, 사용주 또는 그 대리인으로부터 유럽 국가 내 및 유럽 국가 간을 정기적으로 운항하는 페리의 선원을 위한 단체협약 체결 요청을 받은 모든 ITF 가맹조직은, 가능한 한 빨리, 관련 다른 ITF 가맹조직에 연락하여 그 가맹조직과 ITF 사무국에게 통지하고 제안된 협약의 서명에 동의하도록 해야 한다. 이러한 협의 결과, 상호 합의가 이루어지지 않았을 경우, ITF 중재 절차가 진행된다.

13. 유럽 내 운항하는 모든 페리는, 때때로 개정되는 ITF 인력 운용 정책에 따라 그리고, 국내법 및/또는 관행, 국제 요건에 의해 결정된 선원 자격과 최대한의 안전을 보장하는 방식으로, 인력을 충원해야 한다.

14. 모든 관련 ITF 가맹조직은 유럽 페리 서비스 운영에 있어 유럽노조 입장에서의 장점을 각국 정부가 납득할 수 있도록 국가 차원에서 노력을 다해야 하고 - 이 과정에서 ITF는 정보 센터 역할을 함 - 유럽 페리 서비스에 영향을 미치는 쟁점이 논의되는 유럽의 포럼에서 사용자들과 각국 정부에게 공동으로 대처하고자 이러한 노력의 결과를 서로 교환해야 한다.

15. 모든 ITF 가맹조직들은 국내외적으로 서로 협조를 확대해야 하고, 이러한 협력은 필요 시 노동자협의체[14] 내에 협력의 장을 만드는 것뿐만 아니라 국내/지역노조 조직들이 관여하도록 해야 한다. 특히 중요한 점은 유럽 페리 서비스 분야에서 ITF의 전략적 목표를 현실화함에 있어 항만노동자와 선원의 협력이다.

16. 유럽 페리 서비스 운영에 관한 ITF 내 현재의 토론 추세를 이어가기 위해, ETF/ITF 사무국은 유럽 페리 회의를 정기적으로 소집하여, 회의에 모든 관련 유럽 가맹조직들이 참석해 ETF MTS 및 ETF 항운분과와 긴밀히 협력하도록 해야 한다.

14 유럽 페리 서비스에 관한 공동 정책을 목적으로, 노동협의회는 정보교환과 협의를 위해 회사 경비로 정기적으로 만나는 초국가적 페리 회사 내 설립된 기구이다. 노동협의회는 노조 대표와, 사업 관리 구조, 즉, 회사와 자회사들의 노조원들로 구성된다. ETF가 관할기관일 경우, 유럽 노동협의회의 설립에 관한 EU 이사회 지침 94/45/EC에 근거할 수도 아닐 수도 있다.

크루즈 정책 (Cruise Policy)

연안, 탐험 & 해양 편의치적 크루즈 선박에 대한 ITF의 정책

2024년 10월 13~19일에 마라케시에서 개최된 제46차 ITF 총회에서 채택됨

범위

01. 크루즈산업은 다른 해양운수 체계와는 상당히 다른, 고유한 운영시스템으로 발전해왔다. 이 정책은, ITF 마이애미 가이드라인 정책과 함께, 크루즈 산업의 고유한 특성을 반영하며, 허용 가능한 ITF 승인 크루즈 계약을 체결한 ITF 가맹조직을 위한 원칙과 수단을 명시한다.

02. ITF 크루즈 정책은 상선의 최소 조건에 관한 ITF 정책에 정의된대로, 연안 운송에 종사하지 않는 모든 편의치적 등록 크루즈 선박에 적용된다. 선원들이 연안 지역 시민과 동등한 임금과 사회적 혜택, 보호를 받지 못하고, 나아가 이러한 조건이 마이애미 가이드라인 정책에서 구상하는 것보다 낮은 경우, 연안 운송에 종사하는 크루즈 선박에 대해서도, 이 정책은 최소한의 기준으로 적용될 수 있다.

03. 이 정책은, 연안, 탐험, 해양 편의치적 크루즈 선박과 관련하여 ITF 허용 단체협약(CBAs)을 확보할 때 ITF 마이애미 가이드라인 정책과 함께 읽어야 하고 ITF 가맹조직이 인정한 최소 기준으로 간주되어야 한다.

원칙

04. 단체협약은 소유자 및 운영자와만 체결해야 한다. 예외적으로, ITF 사무국이 승인한 경우에만, 관리자 및 중개인과 단체협약을 체결할 수 있다.

05. 국내법, 단체협약 또는 시상에 따라 더 높은 임금 또는 더 나은 조건과 보상이 적용되는 경우, 이는 ITF 정책에 포함된 기준보다 우선적으로 적용되어야 한다.

06. 단체협약은 선원들이 1951년 국제노동기구(ILO) 동일가치 동일보수협약(Equal Remuneration Convention) (100호)에 따라 차별 없는 기준으로 임금을 지급받고, 2006년 해사노동협약 - 표준 A2.2에 따라 임금을 받으며, 나아가 가이드라인 B2.2.2.4(a)를 준수하도록 보장해야 한다.

07. 법적 규정에 근거하거나 단체협약에 포함된 경우를 제외하고는, 선원 임금에서 공제해서는 안 된다(2006 해사노동협약, 가이드라인 B2.2.2.4(h) 참조).

자금 및 감사 정책

2010년 8월 5~12일,
멕시코시티에서 개최된 제42차 ITF 총회에서 채택됨

2026년 5월 13~14일,
로테르담, 공정관행위원회(FPC)에서 개정됨

도입

01. '자금 및 감사 정책'은 편의치적선에 ITF 승인 단체협약을 체결해 온 ITF 가맹노조가 지켜야 할 자금 및 감사 요건에 대한 절차가 명시되어 있다. 자금 항목은 편의치적선에 관하여 ITF가 승인한 단체협약의 일부를 구성하는 항목들로, 선원에게 직접 지급되는 것이 아니라 선원에게 혜택을 제공하기 위해 노조 또는 기업이 사용하는 자금이다.

원칙

02. ITF가 승인한 단체협약에 자금 항목이 통합되어 있는 모든 가맹조직은 이러한 항목이 ITF의 요건에 일치해야 함을 인지해야 한다.

임금표: 일반적인 배치

03. ITF가 승인한 모든 단체협약은 임금표에서 **현금과 비현금 혜택을 명확하게 구분하는** 통일된 방식으로 명시해야 한다.

04. 이를 위해, **임금표의 왼쪽에는** 선상에서 현금으로 또는 선원의 개인 은행계좌로 지급되는 임금 요소와 선원 대신 가족 또는 다른 당사자에게 월부어음으로 지급되는 임금 요소만 포함해야 한다. 임금표는 이러한 현금 항목을 좌측에 명시해야 한다[15]. 또한 거치 지불금으로 간주된 항목들도 반드시 명시되어야 한다[16]. 선원의 개인 계좌가 아닌 회사 또는 제3자에게 지급되는 왼쪽의 항목에 대해서는, 선원 개인이 요청한 (월부어음) 송금 목적, 총액, 지급 기간이 확정되어야 한다.

05. 이 외에 선원이 직접 허가하지 않았지만 단체협약 당사자 간 합의한 목적에 따라 교육비, 의료비 또는 기타 항목들은 **임금표의 오른쪽에** 명시한다. 조합비 외에, 해당 시, 이러한 항목들은 **'자금**'으로 분류한다.

자금 요건

06. ITF가 승인한 단체협약상 비용에 포함된 **자금의 최대 금액은** 때때로 개정되는, ITF 공정관행위원회(FPC)에서 정한, 직급당 합의된 수준을 초과할 수 없다.

07. 모든 자금 항목 및 관련 지급 항목들은 단체협약 내에 글 및/또는 임금표상 각주로 명시해야 한다.

자금 회계 감사 절차

08. 회사와 노조 간에 ITF가 승인한 단체협약을 체결하였다는 것은 협약 당사자가 본 협약에 나와있는 조항들을 이행하는 것을 보장하는, 단체협약에 대한 협약당사자의 **상호 책임**이다. 그러므로, 자금의 목적이나 해당 자금의 지급 관리에 관해서는, 첫째로 단체협약 당사자들이 서로 책임을 진다.

15 현금 항목은 기본급, 휴가 수당, 생활비, 보장된 초과근무 수당 등 현금으로 지급되는 급여의 구성 요소이다.
16 지연 지급 제도는 적립금, 연금 기금, 저축 계획 등과 같이 정해진 기간이 지난 후 개별 선원에게 현금 혜택을 지급하는 제도이다.

09. 회사가 자금 지원 요소를 포함하도록 요청하고 이후 회사가 해당 자금을 보유, 투자, 이전, 상계 또는 기타 방식으로 통제할 수 있는 경우, 노조는 자금 지원의 목적이 달성되고 할당된 금액의 가치에 상응하는 혜택이 제공되었음을 스스로 인정하도록 **정기적인 보고를** 받을 자격이 있어야 한다.

10. 마찬가지로, 회사는 해당되는 경우 조합의 주도로 도입된 자금 조항에 따라 수령, 적립 또는 이체된 금액에 대해 보고를 받을 권리가 있다.

11. 9항, 10항에 따른 모든 보고는 **매년** 실시해야 하며, 이전 해에 대한 보고를 **4월말까지** 실시한다. ITF는 수시로 모든 경우에 공통된 형식으로 보고해야 할 최소한의 정보를 파악할 수 있으며, 필요한 경우 구체적인 세부 사항을 추가로 문의할 수 있다. 보고서를 제출하지 않거나 늦게 제출한 경우, 이를 합의사항 위반으로 간주한다.

12. IBF의 경우, ITF와 JNG는 이러한 **회계 보고서 사본을** 요청하고 받을 자격이 있으며, 모든 관련 서류와 계좌에 대한 접근 권한을 가진 독립적인 회계감사를 보낼 권리가 있다.

13. 교육, 이메일 및 의사소통 등을 포함하되 이에 국한되지 않는 사용자 측의 비용을 인정하는 항목은 상기 8~12항에 정의된 자금 지원 요소로 간주되지 않으며, 임금표상 자금 지원 요소의 총 비용에도 포함되지 않는다.

14. **IBF의 경우**, 대체 회계/감사 절차가 적용될 수 있는 자금 항목과 관련하여 ITF와 JNG 간 중심에서 확인된 여러가지 자금 항목이 있을 수 있다. IBF 당사자들 간 중심에서 합의한 규정과 절차뿐만 아니라, 이 자금 항목들은 통상 법인과 그 법인의 창작물로 등록된다. 이러한 기금 관련 계좌들은 IBF 중심 단계에서 검토한다. 이러한 항목들의 목록은 IBF가 주기적으로 검토한다

회계 감사 절차 면제

15. 선원의 노동조합 가입에 따라 또는 선원이 계약 체결 시 수락한 계약 요건에 따라 선원에게 부과되는 **조합비/회비**는 임금표의 일부에 표시되거나 총비용에 포함된 임금 수에 관계없이, **이러한 절차상 면제된다**.

16. 마찬가지로, 이러한 **절차상 면제는** 사용주에게 부과되거나 선원 개인에게 과세되는 등 선원의 거주지 국가의 **국가 행정기관**이 직접 감독하고 요구할 수 있는 기금에 대한 합의된 공제에도 적용된다. 협약 체결 당사자들에게 반드시 각국의 요건들에 대해 증명할 수 있어야 한다.

ITF 가맹조직 절차

17. 자금 지원 요소가 포함된 ITF가 승인한 단체협약이 노동력 제공 가맹조직 또는 실질 소유주 가맹조직 중 한 쪽에 의해 체결된 경우, 해당 가맹조직(실질 소유주 가맹조직이든 노동력 제공 가맹조직이든 상관없이)은 서명 가맹조직으로부터 전년도 자금 지원 내역서를 받을 권리가 있으며, 필요한 경우 이에 대해 문의할 수 있다.

18. 서명 가맹조직은 체결된 모든 ITF 승인 단체협약에서 자금의 의도가 이행되는지 모니터링하고 본 정책의 미준수 또는 위반 증거가 있을 경우 ITF에 알릴 책임이 있다. 정상적인 상황에서 해당 조합으로부터 불만이 접수되지 않는 경우, ITF 사무국과 FPC 운영위원회는 이 정책이 전면적으로 적용되었으며 각 자금 방안이 ITF 요구사항에 부합한다는 것이 확인된 것으로 간주한다.

인력 운용 정책

2023년 12월 4~5일,
산티아고에서 열린 선원분과 회의에서 채택됨

A 부분. 인력 운용 정책

목적

01. 이 정책의 목적은 ITF 승인 또는 국가별 협약이 적용되는 모든 선박이 다음을 제공하기 위해 충분하고 효과적이며 효율적인 인원의 승무원이 배치되도록 하는 것이다.

    - 선박의 안전과 보안, 안전한 항해와 해상운항;
    - 항구 내 안전한 운항;
    - 부상 또는 인명 손실 방지;
    - 해양 환경에 대한 피해와 재산 피해 방지;
    - 피로 방지를 통해 선원의 보건복지를 보장함.

02. 회사의 정의: 선박 소유자 또는 선박 소유자로부터 선박 운영에 대한 책임을 인계받고 그러한 책임을 인수하면서 ISM(국제안전관리) 코드에서 부과하는 모든 의무와 책임을 인계받는 데 동의한 관리자 또는 나용선자와 같은 기타 조직 또는 개인.

일반원칙

03. 회사는 국내 및 국제 요건에 따라 자격을 갖추고 인증을 받았으며 의학적으로 건강한 선원이 승선하고; 운항하기에 안전한 승선 인력 운용의 모든 측면을 포괄할 수 있도록 적절한 인원의 승무원이 승선하도록 보장해야 한다[17].

    1) 선박의 승선 인력 배치 수준에 대한 제안서를 준비하면서, 회사는 반드시 다음을 수행해야 한다.

        i. 선박의 안전 운항, 승무원의 보안, 해양 환경 보호, 예상치 못한 사건이나 비상 상황에 대처하는 데 필요한 선박 보완의 업무와 의무, 역량, 책임을 평가함;

        ii. 임무와 의무, 역량, 안전 운항, 승무원 보안, 해양 환경 보호, 해당되는 경우 승객 대피를 포함한, 예상치 못한 사건 또는 비상 상황에 대처할 수 있는 역량에 근거하여 승선 인력 배치 수준 제안서를 준비하고 제안서의 타당성을 확보함;

        iii. 승선 인력 배치 수준이 항상 모든 면에서 적절하고, 선박을 정상 운항 상태로 되돌리거나 안전하게 입항할 수 있는 적절한 역량을 보유하고 있고, 업무 최적의 상황과 조건, 요건을 충족하도록 보장함.

    2) 이러한 요소들과 더불어, 직원들이 안전한 수준 이상으로 장시간 근무하지 않도록 보장하기 위해, 회사는 반드시 다음을 수행해야 한다.

        i. 최고 업무량 및 일상적인 업무량 하에 관련 업무와 임무를 수행하는 데 필요한 인원수 결정을 포함하여, 대표적인 항해 또는 운항 기간 동안 선상에서 수행해야 할 모든 기능을 파악함;

        ii. 정상적인 운항을 구성하는 기능을 식별하고 동시 업무와 임무를 안전하게 수행하는 데 필요한 최소 인원수를 결정함;

17 ISM 코드 6조 및 IMO 총회 결의안 참조. 1047(27)

iii. 이러한 기능을 수행하는 데 필요한 역량과 기술, 경력을 식별함;

iv. 선장과 승무원이 자신의 기술 및 훈련과 관련하여, 지정된 대로, 적절한 책임 수준에서 동시적이고 지속적인 운항을 수행할 수 있도록 근무일정 조정을 수립함;

v. 피로를 방지하도록 충분한 휴식 시간을 확보하고 그에 따라 근무일정을 구상하도록 보장함.

3) 이러한 원칙을 적용할 때는, 다음과 관련하여, IMO 결의안 A. 1047(27) 최소안전승선인원 원칙과 국제노동기구(ILO) 해사노동협약(MLC), ILO, 국제전기통신연합(ITU), 세계보건기구(WHO)의 기타 관련 지침을 적절히 고려해야 한다.

i. 당직근무;

ii. 노동시간 및 휴식시간;

iii. 안전관리;

iv. 선원의 자격증;

v. 선원의 훈련;

vi. 산업보건 및 위생;

vii. 선원 숙소

승선 인원 요건 설정

04. 노동 특성상 안전한 운항을 위해 모든 선박은 반드시 승선 인원을 충분히 갖춰야 한다.

05. 선박의 승선 인원은 다음을 포함하여 모든 관련 요소를 고려하여 설정되어야 한다.

    1) 선박의 크기 및 유형;

    2) 주요 추진장치 및 보조장치의 개수, 크기, 유형과, 고전압;

    3) 선박 디지털화와 자동화, 복합성 수준;

    4) 선박의 건조 및 장비;

    5) 사용된 유지보수 방법;

    6) 적재할 화물;

    7) 기항통지(PC) 빈도, 수행할 운항의 기간과 특성;

    8) 선박이 관여하는 상권과 수역 및 운항지역;

    9) 승선 시 훈련 활동 범위;

    10) 적용 가능한 최대 노동시간 한도 및 최소 휴식시간 요건;

    11) 피로 방지 방법;

    12) 산업안전보건 요건 및 절차 준수;

    13) 선원 복지 제공;

    14) 선박의 보안 규정;

    15) 케이터링 수요;

    16) 위생 규정;

17) 당직근무 일정 조정;

18) 선상 의료서비스;

19) 항구 및 해양에서 화물 취급과 관련된 의무[18].

승선 인원 결정

06. 선박의 승선 인원 결정은 1978년 개정된 선원의 훈련, 인증 및 당직 기준에 관한 국제 협약(STCW) 및 국제 안전 관리 코드(ISM 코드)에 명시된 대로 적절한 책임 수준에서의 기능 수행에 근거해야 하며, 여기에는 다음 사항이 포함된다:

1) 당직근무:

- 안전한 항해를 관리하고 계획함;
- 안전한 항해 당직근무를 관리하고 유지함;
- 모든 조건에서 선박을 관리하고 작동 및 처리함;
- 선박을 안전하게 관리하고 정박 및 해람함.

2) 화물 운항:

- 계획;
- 안전한 화물 운항을 모니터링하고 보장함;
- 적재;
- 확보;
- 항해 중 돌봄.

18 ITF TCC 및 IBF 협약의 비선원노동 조항 상호 참조

3) 선박 운항 및 승선 인력 돌봄:

- 승선한 모든 사람의 안전과 보안을 관리하고 유지하며, 운항 시 구명과 소방, 기타 안전 시스템을 유지함;
- 모든 수밀 폐쇄 장치를 관리하고 조작하고 유지함;
- 승선한 모든 사람을 소집하고 하선시키는 작업을 적절히 관리하고 수행함;
- 해양환경 보호 작업을 적절히 관리하고 수행함;
- 선상 의료서비스를 관리하고 제공함;
- 안전한 운항 및 선박 보안을 위해 필요한 행정 업무를 관리하고 수행함.

4) 엔지니어링:

- 선박의 주요 추진장치 및 보조장치를 관리하고 조작하고 모니터링하며, 이러한 기계들의 성능을 평가함;
- 안전한 엔지니어링 당직근무를 관리하고 유지함;
- 연료 및 바닥짐(밸러스트) 작업을 관리하고 수행함;
- 선박의 시스템과 장비, 서비스의 안전을 관리하고 유지함.

5) 전기, 전자, 제어 엔지니어링:

- 선박의 전기전자 장비와 고전압을 관리하고 조작함;
- 선박의 통신과 전기전자 시스템의 안전을 관리하고 유지함.

6) 무선통신:

- 선박의 무선 장비를 사용하여 정보를 송수신함;
- 안전한 무선통신 당직을 유지함[19];
- 비상 시 무선통신 서비스 제공.

7) 유지보수 및 수리:

- 사용된 유지보수 및 수리 방법에 따라 선박의 시스템 및 장비에 대한 유지보수 및 수리 작업을 적절히 수행함.

추가 요소들

07. 위 단락의 요소와 기능 외에도 승선인원 결정에는 다음 사항도 고려해야 한다:

1) 안전한 운항과 선박의 보안, 해양 환경 보호에 필요한 활동을 조정할 수 있는 선장과 승무원 정원의 역량;

2) 선원에게 할당된 선상 근무시간 및 휴식시간과 관련하여, 최대 업무량 상황 및 조건을 충족하는 데 필요한 자격을 갖춘 인원수;

3) 조업 중이 아닐 때 선원 및 해양 환경의 안전과 보안, 보호의 관리;

4) 다음을 보장하기 위한 3교대 당직근무제 준수:

- 선장은 3교대 당직근무제를 채택함으로써 정기적 당직근무를 요구 받지 않는다.
- 항해 당직은 적격 당직관 한 명 (또는 그 이상)과 이를 지원하는 적절한 자격을 갖춘 보통 선원으로 구성된다.
- 특정 시간에 당직 근무하는 당직관 및 보통 선원의 실제 인원수는 일반적인 상황과 조건에 따라 달라진다.

19 ITU 무선통신규정과 국제해상인명안전협약(SOLAS)

- 3교대 당직근무제를 유지할 수 있도록 공인된 갑판 당직/감시조 보통 선원은 승무원의 일부가 되어야 한다. ITF는 항해 당직근무를 책임지는 당직관이 어두워지거나 시야가 제한되는 시간 동안 단독으로 감시 역할을 하는 것은 안전하지 않다고 판단한다.
- 1등 기관사는 3교대 당직근무제를 채택함으로써 정기적 당직근무를 요구 받지 않는다.

5) 보건안전

- 적용 가능한 승선 산업보건과 위생기준의 유지;
- 필요 시, 승선한 모든 사람에게 적절한 음식과 식수를 제공함.

노동시간과 휴식시간

08. 노동시간과 휴식시간에 대한 한도는 다음과 같아야 한다:

1) 최대 노동시간은 다음을 초과하면 안 된다:

- 24시간 내에 14시간;
- 7일 내에 72시간;

2) 최소 휴식시간은 다음보다 적으면 안된다:

- 24시간 내에 10시간;
- 7일 내에 77시간;

09. 휴식시간은 두 번의 기간 이상으로 나눌 수 없으며, 그 중 한 번의 기간은 최소 6시간 이상이어야 하고 연속 휴식시간 간의 간격은 14시간을 초과할 수 없다.

10. 근무시간과 휴식시간에 대한 기록을 보관하여 규정 준수 여부를 확인할 수 있도록 해야 한다.

11. 기계실이 비어 있는 경우와 같이 선원이 대기 중일 때, 선원은 작업 호출로 인해 정상적인 휴식시간이 방해받는 경우 연속 6시간의 휴식을 취해야 한다.
12. 짧은 휴식시간은 물론 모든 식사에는 충분한 시간을 허용해야 한다.
13. 청년 선원을 보호하기 위한 조치를 취해야 한다.
14. 사관생도는 하루에 8시간 이상 근무해서는 안 된다.
15. 또한 승선인원 수준은 케이터링 및 음식 서비스에 종사하는 선원에 대한 요건도 고려해야 한다.
16. 선박의 요리사는 해당 직무에 대해 적절히 교육 받고 자격을 갖추어야 한다. 그러나 승무원이 10명 미만이거나 예외적으로 1개월 이내의 기간 동안 운항하는 선박의 경우, 조리사는 완전한 자격을 갖출 필요는 없지만, 식품을 취급하는 모든 책임자는 위생과 식품, 선상 식품 보관과 관련된 사항에 대한 교육을 받아야 한다.

B 부분. 인력운용 정책 - 모델 선박

직위	인원수	수준	자격증 역량 숙련도
선장	1	관리	STCW II/2
1등 항해사	1	관리	STCW II/1
당직관의 갑판	2	운항	STCW II/1
1등 기관사	1	관리	STCW III/2
2등 기관사	1	관리	STCW III/2
당직관 엔진	2	운항	STCW III/1
전기기술책임자(ETO)	1	운항	STCW III/6
전자기관 부원(ETR)	1	지원	STCW III/7
갑판장	1	지원	STCW II/5
AB 갑판	3	지원	STCW II/5
정박 당직자	1	지원	STCW III/5
AB 엔진	3	지원	STCW III/5
주방장	1	해당없음	해사노동협약(MLC)
요리사	1	해당없음	해사노동협약(MLC)
케이터링부 직원	2	해당없음	해사노동협약(MLC)
일반 선원(OS)	1	지원	STCW II/4
사관생도	*		
총계	**23**		

* 회사는 승선인원 계획 시 사관생도의 필요성을 고려할 것을 권고 받는다.

B 부분의 부록

일반

01. 안전 당직 유지에 적용되는 원칙은 STCW 규정의 A-VIII/2항에 명시되어 있으며, 이 원칙들을 지켜서 규정들을 준수해야 한다.

02. 규정에 따르면, 모든 선박의 선장은 선박의 전반적인 안전에 대한 책임을 져야 한다. 또한 국제해상충돌방지규칙 1972, 개정안(COLREG)에서 요구하는, 감시를 포함하여 항상 안전한 항해를 유지하기 위한 적절한 당직근무가 이루어지도록 해야 한다. ITF가 항해 당직근무를 맡은 당직관이 어두워지거나 시야가 제한되는 시간 동안 단독으로 감시 역할을 하는 것은 안전하지 않다고 판단한다는 점을 선장과 선주, 또는 선박회사는 유념해야 한다.

03. 모든 선박의 1등 기관사는 안전한 엔지니어링 당직근무를 유지하기 위해 항상 업무 배정을 적절히 해야 한다.

04. 또한, 승선인원 수준은 다음을 고려해야 한다:

    1) 항해 중이거나, 항해 중이 아니거나, 거의 정지 상태로 운항 중인 선박의 안전 기능 관리;

    2) 제한된 규모의 선박을 제외하고, 자격을 갖춘 갑판 사관들을 배치하여 선장이 정기적으로 당직을 서지 않아도 되도록 해야 한다;

    3) 추진력이 제한적인 선박이나 무인 기계실에 대한 규정에 따라 운항하는 선박을 제외하고는, 자격을 갖춘 기관사를 배치하여 1등 기관사가 정기적으로 당직을 서지 않아도 되도록 해야 한다;

    4) 적용 가능한 승선 산업보건과 위생기준의 유지;

    5) 승선한 모든 사람에게 적절한 음식과 식수 제공.

적절한 승선 인원 수준에 대한 지침

05. 본 문서에 언급된 승선인원 수준은 모든 운항 조건 하에서 선박의 안전한 운항을 위해 합리적으로 예측 가능한 모든 상황과 근무 조건에 필요한 승선인원 수준이다.

06. 선원의 일일 휴식시간 또는 근무시간에 대한 기록은 반드시 유지되어야 한다.

07. 일부 선박의 다양한 근무 패턴과 운항 주기를 고려할 때, 회사는 선원의 근무 패턴과 교대 및/또는 근무 일정, 선박 또는 선박 그룹의 특정 운항 요건, 그리고 항만, 항구 또는 기타 조직의 호출(콜아웃) 요건 등을 고려해야 한다.

    1) 연안 선박 - 연안 선박은 다양한 운항 특성과 필수적인 운항 조건으로 인해 특별한 문제를 제시한다. 회사는 본 정책의 A 부분의 노동시간에 대한 제약을 상기하고 그에 따라 승선 인원 수준을 설정해야 한다.

    2) 대형 선박 - 제한된 크기의 대형 선박 을 제외하고, 회사는 화물 운항을 고려하여 항해책임자와 기관사 외에 책임자를 추가해야 한다.

    3) 여객선 및 로로선 - 승선 인력 배치 수준을 결정할 때 해양 환경에 익숙하지 않은 많은 승객을 다뤄야 할 필요성을 고려해야 한다. 회사는 구명 기기를 책임질 숙련된 선원에 대한 최소 인원수 요건을 반드시 주목해야 한다.

참조:

- 국제해상인명안전협약(SOLAS) 개정안 (SOLAS) 규정 14
- 선원의 훈련, 인증 및 당직 기준에 관한 국제협약 1978(STCW 1978), 개정안
- IMO 총회 결의안 A.1047(27) 최소 안전 승선인원 정책
- 국제해사기구(IMO) 총회 결의안 A.703 (17) 세계해상조난안전시스템(GMDSS) 무선통신 인원 훈련
- 국제안전관리(ISM) 코드
- 국제해상충돌예방규칙 1972(COLREG 1972), 개정안
- 해사노동협약(MLC 2006), 개정안 규정 2.7에 따름

국내 연안 운송 정책

2008년 6월 19일,
스톡홀름에서 개최된 ITF 공정관행위원회에서 채택됨

2023년 12월 7~8일,
산티아고에서 개최된 ITF 공정관행위원회 회의에서 개정됨

주요 사항

01. 연안 운송은 자국민을 위해 국내 해운 교역을 남겨두는 것이 원칙이다. 일반적으로 연안 운송은 화물 및 승객 운송에 적용되지만, 해양 시추, 풍력 발전소, 기타 지속 가능한 에너지 개발, 해저 광물 자원 개발, 준설, 어업, 국가 영해에서의 해양 건설과 같은 해양산업 분야에도 종종 적용된다. 또한 정기 여객선과 연관된 피더선 서비스도 이에 포함된다.

02. 연안 운송의 구성 요소에는 일반적으로 국기 게양, 소유권을 자국민의 과반수 통제로 제한, 승무원을 자국민으로 제한, 가능한 경우 국내 건설 등의 요건이 포함된다. 이러한 요소는 국가 경제, 안보, 환경 정책을 뒷받침할 뿐 아니라 국제 무역에서 입지를 유지하고 공급망의 회복력도 구축하려는 국가의 시도를 보완하는 기업을 제공한다.

03. 연안 운송은 오랜 전통을 가진 정책일 뿐만 아니라 국제사회에서 널리 받아들여지고 있다. 국제선원권리단체(SRI)[20]의 조사에 따르면 유엔 회원국 중 91개국이 연안 운송을 하고 있는 것으로 나타났다. 일부에서는 해양 연안 무역이 심해 항해 선박에만 적용된다고 생각할 수 있지만, 한 국가의 내항을 운항하고 견인, 선박 정박, 벙커링, 챈들러리와 같은 항만 서비스를 제공하는 얕은 흘수의 선박에도 적용될 수 있으며, 적용되어야 한다. 추가 혜택은 공공 및 민간 해양 기술 교육 시설에 대한 지원으로, 이는 연안 무역에 필요한 자격을 갖춘 인력에 대한 수요에 내재되어 있다. 연안 운송 정책은 국가 해양 기술 기반 유지의 기본일 뿐만 아니라 해양 기술 기반 유지의 의도와 중요성에 대한 정치적 선언이기도 하다.

04. 이러한 원칙의 적용은 일자리 기회를 제공하고, 중대한 해양 서비스를 수입하는 대신 자국 경제의 세입을 확보하며, 자국의 보안을 도모하고 인재 및 자연재해에 국가가 더 잘 대응할 수 있게 한다. 합법적인 보안 문제상 자국에 입국하여 일하는 사람들을 통제해야 하는 세계에서, 연안 운송은 이러한 필수적인 기준을 강화하는 역할을 한다. 자격을 갖춘 국가 인력은 공급망의 유동성을 유지하는 데 필수적인 역할을 담당한다. 새로운 에너지원을 비롯한 새로운 선상 기술의 사용과 함께 해상무역의 업무 성격이 진화함에 따라, 선원들은 국가 교육 및 기술 개발 시설에 대한 접근성과 함께 각국 정부의 사회적 지원을 통해 노동자의 공정한 전환과 미래 노동의 기술 수요를 충족시키는 데 도움이 될 수 있다.

20 세계 연안운송법이라는 제목의 국제선원권리단체(SRI) 보고서

05. 연안 운송의 이점을 보여주는 훌륭한 사례는 미국에 있다. 연안 운송을 미국 국내 무역과 해양 활동에 적용한 것은1789년에 최초로 관련 법이 제정되었을 정도로, 미국 역사만큼이나 오래되었다. 이후 몇 가지 다른 연안 운송법이 제정되었고, 20세기 초에는 국내 해양 기능을 관리하기 위해 일반적으로 존스법(Jones Act)으로 알려진 포괄적인 법률이 제정되었다.

06. 이 법은, 일부 편의주의 지지자들과 기업 배송 이해관계자들의 반대에도 불구하고, 미국에 수많은 혜택을 제공했다. 존스법 제정 이후 모든 미국 대통령은 존스법을 특별히 강조하며 미국 상선에 대한 지지를 표명했다. 이러한 정서는 미국 군부 지도자들도 공감하였다.

07. 요약하자면, 연안 운송은 한 국가의 교통, 환경, 경제, 국가 안보 및 고용 관행의 논리적 확장이라고 할 수 있다. 연안 운송 정책이 없거나 제한적인 국가들이 이러한 이점을 누릴 수 있는 잠재력은 매우 크므로 적극적으로 추진해야 한다. 이는 통합된 운송 정책의 전제조건이자 이 정책이 지속 가능하도록 해양 구성 요소들을 통합시키는데 있어 전제조건이다.

특별 허가

08. 특별 허가 또는 완화는 객관적으로 정당화될 수 있고 예외적인 특성을 가지며 매우 짧고 한정된 기간 동안 필요한 진정한 예외에만 제한적으로 사용되어야 한다. 단일 항해 허가와 같은 제도의 사용은 이러한 기준을 충족해야 하며, 3자 사회적 대화를 거쳐야만 발급될 수 있다. 게다가, 예외적인 경우와 비슷한 상황이 발생하였을 때, 단순 나용선이나 국적취득 조건부 나용선의 구매 같은 경우에는 연안 운송 정책의 핵심적인 측면이 적용되어 야 한다.

무역 협정

09. 국내 운송에 대한 국가적 유보 조치, 즉 연안 운송은 자유무역협정(FTA)에서 흔히 볼 수 있다. FTA를 체결할 때 자국의 국적 선단 및 자국 선원을 홍보할 역량을 제한하는 어떠한 조건도 회피해야 한다. 협상 시, 각국은 피더 서비스를 포함하여 외국 선박의 연안 운송 시장 진입을 제한하는 유보 조치를 요구해야 한다. 또한 각국은 협상이 기존의 국가 기준을 약화시키거나, 노동권 및 조건을 포함하여 국가 기준을 개선하는 데 방해가 되는 조건을 부과하지 않도록 해야 한다.

국적선 정책

2010년 8월 5~12일,
멕시코시티에서 개최된 제42차 ITF 총회에서 채택됨

2023년 12월 7~8일,
산티아고에서 개최된 공정관행위원회 회의에서 개정됨

01. 국적선은 반드시 ITF 가맹노조가 교섭한 국내단체협약으로 보호받는 선원이 승선해야 한다는 것이 ITF 국적선 정책이다.

자국 선원

02. 국적선에서 근무하는 자국 선원의 임금 및 조건은, ITF가 해석한대로, 국제노동기구(ILO)가 정한 최소한의 국제 기준에 따라 ITF 가맹 국적선 노조가 협상할 문제이다.

비거주 선원

03. 국적선에 승선한 국내에 거주하지 않는 선원의 경우, 선원비 총액은 선원분과에서 합의하고 때때로 개정한 최소 수준에 부합해야 한다.

04. 국내 비거주 선원 임금은 선원분과에서 합의한 기준에 따라 계산해야 한다.

비선원노동 조항

05. ITF 정책에 명시된, 선원과 항만노동자 간의 상호연대원칙에 따라, 비선원노동 조항은 모든 국내 단체협약에 포함되어야 한다.

제외

06. 다른 ITF 정책이 적용되거나 더 높은 기준이 존재하는 경우, 국가별 연안 운송과 지역별 기준, 근해, 대륙붕, 페리 서비스, 지역 내 무역 및 크루즈 선박은 이 정책에서 제외된다.

양자 관계

07. 인력 공급국 노조는, 특히 국적선에서 근무할 자국민을 위한 서비스를 통하여, 양질의 자국 해운산업을 지원하는 중요한 역할을 한다.

08. 가능하다면, 국적기 노조와 인력 공급 노조 간 양자 합의/관계를 구축해야 한다. 불가능할 경우, 해당 노동 공급 노조에 설명해야 한다.

근해 정책

ITF의 근해 대륙붕/기국 관할권 정책

01. ‘근해 이동식 해상 구조물’이 해외 대륙붕 관할국에서 운영 중일 경우에는 기국의 단체협약과 법률, 규정의 적용을 받는다.

02. 기국의 단체협약 조건은 최소한 대륙붕 관할국의 조건과 실질적으로 동등해야 하며, 편의치적선의 경우, ITF 정책이 적용된다. 모든 ‘구조물들’은 적용 가능한 모든 IMO 협약과 코드, 결의안 뿐만 아니라 선박과 선원에게 적용되는 ILO 협약과 권고안도 준수해야 한다.

03. 만약 대륙붕 관할국이 고용과 사회, 경제적 조건에 관한 규칙과 규정을 공표하거나 현지 인력을 고용해야 한다는 노동조합 정책이 있는 경우, 어떠한 ITF 가맹 노조도 기국 내 ITF 가맹 노조와 대륙붕 관할국 내 ITF 가맹노조 간 협의가 이뤄질 때까지 ‘구조물’에 인력을 배치할 수 없다.

04. 위에 언급된 협의 중에는 준수해야 할 일반적인 규정은, ‘해양 승무원’은 자국 혹은 대륙붕 관할국의 국민이나 거주자이면서 ITF 선원분과 가맹 노조 조합원이어야 한다고 요구한다. 이 경우, 해당 ‘구조물’이 편의치적선일 경우, 교섭권은 수익 소유국 내 노조에 있다.

05. 기국 및 수익 소유국 가맹 노조는 대륙붕 관할국 가맹 노조와 '구조물'의 선주/운영사/용선주와 '구조물'의 인력 배치에 관한 모든 교섭에 참석할 권한이 있다.

06. 여기서 가장 중요한 것은 관련 가맹 노조들은 서로 협력해야 하며, 모든 교섭 단계 및 내용에 관한 정보를 ITF에 통보해야 한다. 기국/대륙붕 관할국 가맹 노조들은 모든 관련 법률, 규정, 정책문건을 ITF에 제출해야 한다.

07. 노조 간 교섭 단계에서, ITF 가맹조직들은 ITF에게 초기에는 조정자로, 궁극적으로는 ITF 규약에 명시된대로 중재자로 활동할 것을 요청할 수 있다.

08. 국적/대륙붕 관할국 가맹 노조들은 구조물이 국적선 노조로 돌아오도록 선주, 운영사, 용선주와 ITF가 승인할 수 있는 협약을 체결하도록 모든 노력을 기울여야 한다.

승선 작업반 정책

국제 선박에 승선하는 승선 작업반

2005년 4월,
리오데자네이루에서 개최된 ITF 선원분과 회의에서 채택됨

2023년 12월 7~8일,
산티아고에서 개최된 공정관행위원회 회의에서 개정됨

도입

01. 지난 50년이 넘는 세월 동안 해운업계의 '승선 작업반'은 합법적인 사항이었으며, 초창기 선내에서 습득하기 힘든 전문 기술과 지식을 가진 전문가와 외부의 통상적인 운항 요건을 제공하기 위한 것이었다. 선박 승무원이 감소하고 선박이 대형화되고 항구에 머무는 시간이 최소화됨에 따라, 승선 작업반은, 시간이 허락하는 경우, 조선소에서 또는, 최근에는 점차 항구에서 수행하던 작업량 최대치 및 수리를 용이하게 하기 위한 추가 노동력을 공급하는 방식으로 발전했다. '승선 작업반'의 역할과 선원의 전통적이고 역사적인 임무 간 구분이 모호해졌으며, 기국이 최소 승선 인원 수준을 설정할 때 이러한 작업반의 활용은 중요하게 고려될 사항이다. 이러한 작업자들의 급여 요율은 전통적으로 선원의 단체협약 또는 수상하게도 선원을 위한 ILO 협약의 적용을 받지 않기 때문에, 선원의 고용 조건을 악화시키는데 이용될 수 있다.

02. ITF는 선박 승무원들이 제한된 기간 동안 전문 기술을 사용할 수 있어야 한다는 필요성을 인식하고 장기간 항구에 정박하지 않는 현대식 선박의 계획 정비에 대한 개정된 접근방식을 염두에 두고 있지만, 승선 작업반이 선박에 영구적으로 승선하여 선원 신분증을 가지고 운항하며 기본적인 선원의 임무를 수행하는 경우가 너무 많다는 사실을 인식하고 있다.

승선 작업반의 업무 영역

03. 합법적이든 그렇지 않든, 승선 작업반의 업무 영역은 다음과 같다.

    a. 제조업체의 대표단이 기계 및 전기 설비의 유지보수 및 수리를 담당함;

    b. 항해 장비와 무선 장비의 설치와 수리

    c. 선박 청소 및 유지보수

    d. 도장 및 일상적인 갑판 보수

    e. 엔진 및 전자기기의 수리와 일상적인 유지보수

    f. 크고 작은 설문 작업

    g. 화물 취급과 래싱 작업

    h. 항구 및 위험 구역에서의 보안 업무

    i. 선내 강철 용접 수리

    j. 선박의 정박

승선 작업반 문제의 범위

04. 모든 선원들은 해상 생존과 비상 시 안전 대피가 가능하고 화재 진압팀을 구성할 수 있도록 엄격한 신체 검사와 기본 교육을 받아야 한다. 승선 작업반은 이러한 법적 요건을 갖출 필요가 없으며, 임시고용원으로 분류되며, 최소 승무요건을 요구하지 않으며, 따라서 비상 상황에서 선원에 대한 법적 책임을 지지 않는다. 반대로 기국은 승선 인원 감축을 허용하는 국제해사기구 총회결의서 1047(27)에 따라 최소 안전 승선인원을 결정할 때 승선 작업반의 사용을 고려할 것이다.

05. 해상 보안 강화 조치로 ISPS(국제선박 및 항만시설 보안) 규칙이 도입된 가운데, 선박은 보안 계획서를 비치해야 하며, 선박 보안 책임자는 승선하고 있는 사람 모두가 선박이나 입항한 항만에 위협이 되지 않 도록 해야 하고 항상 방선자를 감독해야 한다. 선박 관리자가 직접 공급하거나 선박 관리자와 연결되지 않은 일반 노동력을 고용하면 선박에 중대한 보안 위험이 발생할 수 있으며, 각 항구의 보안 평가에 영향을 미치고 승무원의 해안 휴가를 금지할 수 있다.

06. 선급협회는 적절한 감독 없이 선급협회에 알리지도 않은 채 자격이 부족한 이들 수리반이 해상에서 주요 선체 수리를 수행하는 경우가 너무 많다는 우려를 표명했다. 이러한 불법적인 작업들은 아마 최근에 발생한 여러 선박 손실의 발생 요인이었을 것이며, 국제선급협회(IACS)는 이러한 관행에 우려를 표했고 모든 선박 운영사와 선장이 항해 중 수리 및 정비에 관한 규정(IACS UR Z13)을 준수할 것을 권고하였다.

07. 현재 국제노동기구는 선원을 선박에 승선한 모든 사람으로 정의하고 있으나, IMO/SOLAS에서는 이와 다르게 정의하고 있다. 따라서 의료, 안전 교육 등 IMO에 따른 교육, 책임 및 최소 요건은 적용될 수 없지만 최저 임금, 송환 등 ILO 협약에 따른 권리, 보호 및 최소 기준은 적용되어야 하는 예외적인 상황이 발생하고 있다. 이러한 법의 허점으로 인해, 선원이나 연안에서 해운업에 종사하는 노동자들에게 기존의 노동자 보호가 제공되지 않은 채 승선 작업반 사용이 확산되고 있다.

08. IMO에서 작업자들을 선원이라고 인식하지 않음에도 불구하고, 최소안전승선인원증서를 받기 위해 정기적인 승선 작업반 배치를 하는 타당한 이유가 되고, 특별히 훈련을 받은 숙련된 해상전문가를 양성하기 위한 진로와 교육생 승선을 거부하는 것이 해운업계의 입장이다.

09. 승선 작업반의 직책과 직무가 선원과 비슷함에도 불구하고, 점차적으로 ITF나 선원 가맹 노조가 교섭한 선원 협약에서 간과되고 있다. 동일한 선박에서 선원이 승선 작업반으로 바로 승선하는 경우가 가끔 있었으며, 이런 경우 선원의 전체 협약기간 동안 승선하고 있다. 이러한 관행으로 인해 당직 의무를 지지 않는 모든 선박의 승무원은 실질적으로 임시직이 된다.

10. 선원 정원이 적은 경우, 간혹 접안 시 필요한 계류 작업자들을 승선시키고 있다. 규제가 완화된 항구의 경우, 승선 작업반이 화물 고박 작업, 적/양하 작업에 배치될 위험성이 증가하고 있다. ITF는 선원이 이러한 작업을 하는 것을 반대하는 캠페인을 지속적으로 하고 있으며, 선원 및 항만노동자 가맹조직이 전폭적으로 지지하고 있다.

11. ITF는, 선원들은 안전하고 양질의 노동환경에서 일할 자격이 있으며 선박회사와 정부는 테러리스트 및 해적들로부터 보호해야 할 민간인이라는 입장을 견지하고 있다. 선원의 안전이 위협받는 곳에서 승선 작업반의 활용은 ITF 가맹조직들이 지원해왔다. 그러나 국제선박 및 항만시설 보안(ISPS) 규칙에 명시된 일반적인 보안 요건을 충족할 수 있는 충분한 승무원이 상시 승선하고 있어야 한다.

정의 및 요건

12. 선원의 정의는 2006년 개정된 해사노동협약(MLC)의 정의에 반영되어 있는데, 제2조 1항(f)에 따르면, "***선원이란*** *이 협약이 적용되는 선박에 고용되거나 종사하거나 어떤 직책에서든 일하는 사람을 의미한다*"고 명시되어 있다[21].

13. 국제해사기구의 SOLAS 협약(해상인명안전협약)은 넓은 의미에서 다음과 같은 사람들 외에 모든 사람을 승객으로 정의한다. "선장과 승무원 또는, 해당 선박의 업무상 선박에 고용되거나 선박에 승선하여 어떤 직책에 종사하는 그 외의 사람".

14. SOLAS(해상인명안전협약)에서의 선원에 대한 정의는 여객도 선원도 아닌 비정규직 인력과 승선 작업반 배치에 대한 인식을 더욱 명확하게 해주고 있다.

15. IACS UR Z13 항해 중 수리와 정비에 관한 선급 요건에 보면, 승선 작업반이 실시한 선체 작업은 아래의 경우를 제외하고는 인정할 수 없다고 언급하고 있다.

    a. (감독관과 함께) 첫 회의를 개최했으며 조건이 만족스러운 조건이 타결되었다.

    b. 완료에 대한 최종 만족 테스트를 실시했다."

21 2006년 2월 국제노동회의는 제94차 (해사) 회의 세션에서 직업군에 대한 정보에 관한 ILO 결의안 VII을 채택했는데, 이는 선박에서 일정 기간 근무하는 특정 범주의 사람을 선원으로 간주해야 하는지 여부에 대한 명확성이 필요한 상황이 발생할 수 있음을 인정한 것이다. 이 결의안에는 선원을 정의하는 데 발생할 수 있는 어려움을 해결하는 데 도움이 되는 범주와 기준이 포함되어 있다.

16. 개정된 최소안전승선인원 원칙에 관한 결의안인, 총회 결의안 A.1047(27)에 따르면, 안전한 승선인원은 선박, 선원, 승객, 화물 및 재산의 안전과 안정, 해양 환경 보호에 필요한 자격을 갖춘 숙련된 선원의 수에 따라 결정된다고 명시되어 있다.

승선 작업반 배치에 대한 ITF의 입장

17. ITF는 승선 작업반이 선원 고용에 위협이 된다고 인식하며;

    a. 광범위한 승선 작업반 사용으로 정규직 선원의 선박 고용을 감소시키는 관행을 비난하고;

    b. 선박에서 어떤 직책으로든 고용되거나 종사하는 모든 사람을 선원으로 명확하게 정의하는 ILO 및 IMO 협약의 모든 개정안을 지지하고;

    c. 항만노동자가 전통적으로 그리고 역사적으로 수행해 온 화물 취급 서비스를, 정규직이든 임시직이든, 선원 또는 선상에 있는 다른 사람이 수행하도록 활용하는 것을 적극적으로 반대하며;

    d. 선급 협회 등과 협력하여, 특히 환경과 선박 승무원의 생명을 위협할 수 있는 불법 수리 관행을 근절하기 위해 노력할 것이며;

e. 해상에서의 훈련 기회 확대의 필요성을 인식하고, 업무량이 급증하는 시기에 추가 인력이 필요한 곳을 찾아 정규직 승무원을 위한 훈련 정박지를 마련할 예정이며;

f. 최소안전승선인원증서에 대한 총체적인 검토를 위해 국제해사기구에서 적극적으로 로비하고, 안전하지 않은 최소 승선 인원에 대해 이 증서를 발행하는 기국을 폭로할 것이며;

g. 승선한 모든 노동자들은 국제노동기구에서 정한 최저 임금 요율에 부합하는 협약을 가지고 있고 선원의 협약을 손상시키지 않도록 할 것 이며;

h. 승선 작업반이 항해 중 선박의 안전과 정박 중 선원의 업무량과 권리에 어떤 영향을 주는지 모니터링 할 것이며;

i. 승선 작업반의 조건은 적절한 작업 환경과 안전하고 양호한 노동조건을 요구하는 국제노동기구 정책에 반해서는 안 된다.

승선 작업반에 대한 ITF 가이드라인

18. 해당 선원 노조와 협의 후, 승선 작업반을 배치한 경우, 선박 운영에 있어 법적인 역할에 있어서 다음을 준수해야 한다:

    a. 승선 작업반의 최대 승선 작업기간은 12개월 중 1개월이다.

    b. 보안 담당자는 선원의 임무를 수행해서는 안 된다.

    c. IACS UR Z13에 따라 실시한 모든 선박 검사 및 선체 작업은 선급협회에 통보해야 한다.

    d. 모든 승선 작업반은 승무원에게 최소한 비슷한 수준의 임금과 적절한 ILO 협약 및 권고에 따른 최소한의 조건 및 보호를 제공하는 계약이 적용되어야 한다.

    e. 승선 작업반 도입이 현 승무원을 대체하거나 ITF 계약을 영구적으로 훼손하는 데 사용되어서는 안 된다.

선원 헌장 정책

편의치적선에 승선한 선원에 대한 ITF 노조 멤버십 및 의무 정책

2010년 8월 5~12일,
멕시코시티에서 개최된 제42차 ITF 총회에서 채택됨

도입

01. ITF 가맹조직들은 ITF 규약에 따라 자주적인 가맹조직이며, ITF의 편의치적(FOC) 캠페인 관련 정책을 포함한 ITF 정책을 채택했다.

02. ITF는 마라케시 정책에서 정한 바와 같이, 공정관행위원회(FPC)가 승인한 기준과 절차에 따라 단체협약을 승인한다.

03. 본 '선원 헌장' 정책은 ITF 가맹 노조가 체결한 편의치적선(FOC)에 대한 ITF 승인 협약에 따라 근무하는 선원의 의무 및 회원 권리와 관련하여 ITF 가맹 노조가 합의한 관행을 명시한다.

멤버십 회비와 노조 의무

04. ITF 가맹조직들이 ITF가 승인한 단체협약에 따라 고용된 선원에게 또는 이 선원들과 관련하여 부과하는 모든 회비의 수준과 유형은 공정하고 가맹조직들이 해당 선원에게 제공하는 회비와 일치해야 한다.

05. 공정관행위원회에서 정한 바에 따라, ITF가 승인한 단체협약이 적용되는 편의치적선에 승선한 선원들에게 가맹노조가 반드시 이행해야 할 핵심적인 최소 의무는 다음과 같다.

    a. 적합한 형태의 멤버십 카드;

    b. 노조 회보 또는 저널, 잡지;

    c. 노조 간부의 성명과 전화번호 등 연락처가 포함된 안내 책자

    d. 단체협약에 따라 제기된 모든 타당한 고충 처리를 지원함;

    e. 조직 업무에 대한 참여권(멤버십의 특수성을 반영하는 형태로);

    f. 가능하다면, 노조 대표자가 직접 선박을 방문;

    g. 양자 협약을 맺고 있는 각 가맹조직의 주요 책임을 확인함.

책임

06. ITF 단체협약이 체결된 경우, 선원이 제기하거나 선원을 대표하여 제기된 고충(체불 임금, 부상 혹은 사망)이 있을 때, 우선적으로 서명 노조가 그 고충을 해결할 책임이 있다. 가맹조직은 승인된 또는 허용된 단체협약(들)에 따라 조합원들이 제기한 고충을 처리할 노조 관계자를 정해야 하며, 해당 관계자에 대해 ITF 사무국에 알려야 한다. ITF 조사관이나 코디네이터는 고충 처리 담당자가 될 수 없다.

07. 하나 이상의 가맹 노조가 조합비를 공유할 경우, 가맹 노조들은 모든 경우에 노동 조합의 의무는 거주지와 국적에 상관 없이 모든 선원에게 있다는 점을 고려하여 어느 노조가 단체협약이 체결된 선박에 승선하고 있는 선원들을 지원할 책임을 질 것인지를 합의할 것이다. 일단 책임 배분에 대해 합의가 되면 가맹 노조는 이에 대해 ITF 사무국에 통보한다.

08. 가맹 노조는 ITF승인 협약에 따라 제기된 고충(체불 임금, 부상, 사망)의 수, 상세 내역, 고충 처리 내용에 대해 ITF 사무국에 연락해야 한다.

총선원비 및/또는 IBF 자금 항목

09. ITF가 승인한 단체협약에 포함된 자금 항목들은 반드시 ITF의 자금 및 감사 정책에 명시된 ITF 요건을 준수해야 한다.

ITF 사무국과 노조(들)

10. 선원의 고충이 기항지에서 처리되는 경우, 서명 가맹조직은 해외에 있는 가맹 노조원에게 제한된 도움만 제공할 수 있다. 이 경우 ITF 사무국은 승선 중인 선원들을 지속적으로 도와줄 것이다. 가맹 노조원이 연루된 경우, ITF와 가맹 노조는 가능한 모든 도움을 주기 위해 협력할 것이다.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

우리가 세상을 움직입니다

국제운수노동조합연맹

49-60 Borough Road
런던 SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733