

어야 할 것이다.

셋째, 제3자에 대한 保險者代位の 효과에 관하여 언급하였다. 英國에서는 保險者가 보험계약에 의하여 被保險者의 손해를 보상한 후 被保險者의 명의로 保險者가 소송을 제기하고 있고, 韓國이나 中國에서는 保險者 명의로 소송을 제기한다는 점이 다르다. 그러나 英國法도 代位の 효과로서는 被保險者의 권리가 保險者에게 移轉하는 것으로 되어 있어 사실상 양자의 효과는 같다고 볼 수 있으며 소송의 명의가 다른 것은 英國法의 관행에 따른 것으로 판단된다. 따라서 中國法에서 保險者 명의로 소송을 제기하도록 한 것은 中國法 체계상으로 보아 당연하다고 생각된다. 이와 같이 代位權은 被保險者의 권리를 代位하는 것이기 때문에 당연히 被保險者가 가지는 권리이상의 권리를 가지지 못하고, 제3자의 被保險者에 대한 抗辯權의 제약도 받게 된다. 또한 保險者는 법적으로 인정되지 아니하는 被保險者의 권리, 또는 同一被保險者, 共同被保險者에 대하여 代位權을 행사할 수 없다. 일부 보험에 있어서 保險者는 보험가액과 보험금액과의 비례에 따른 代位權을 행사하여야 할 것이다. 그리고 被保險者는 保險者의 代位權의 행사에 협조할 의무가 있기 때문에, 필요한 서류나 알고 있는 사실을 保險者에게 제공하여야 한다. 보험금을 수령함에 있어서 被保險者로서는 保險者의 代位權行使를 위하여 그 객체인 권리를 침해하는 행위를 하여서는 아니 된다. 나아가 보험금을 지급 받음으로써 權利移轉의 효과가 생긴 후에는 被保險者는 保險者로 하여금 그 권리를 행사할 수 있도록 협조할 의무가 있다. 아울러 代位權을 취득한 保險者의 지위를 침해하지 아니할 의무도 부담하여야 한다. 被保險者가 제3자에 대한 권리를 임의로 처분하더라도 무권리자의 처분으로 효력이 없다. 이와 관련하여 中國 海商法은 오직 保險者로부터 보상받기 전에 被保險者의 代位權 拋棄의 법적 효력만을 정의하고 있을 뿐이다. 保險者의 보상 이후의 保險者代位權의 법적 효력에 대해서도 분명하지 아니하다. 관련보상금지급 이후에 被保險者의 권리 합의의 법적 효과에 대하여 명확한 규정을 제정하여야 할 것이다.

위에서 언급한 바와 같이 中國 海商法은 保險者 代位와 관련하여 改正·補完되어야 할 問題點을 안고 있다고 본다. 즉, 用語上의 不明確한 使用으로 인하여 規定의 適用·解釋에 混亂이 우려된다. 그러므로 향후 中國 法律의 改正·補完이 不可避할 것으로 생각되며, 이에 따라 이 논문에서 제시하는 見解가 관련 法律이 改正·補完될 때까지 法院을 비롯한 中國法律解釋機關은 保險者 代位에 관한 包括的인 解釋에 기여하리라 생각된다.

6. 船員의 災害補償制度에 관한 研究

해사법학과 김성환
지도교수 황석갑

선원의 작업은 열악한 자연환경—예컨대, 폭풍, 파도, 폭우, 폭설 등—속에서 행해지고 있으며, 선박에는 갑판, 기관실 및 다른 장소에도 움직이는 기계가 설치, 운영하고 있으며, 선박 그 자체도 항상 위험에 노출되어 있다.

또한 선박은 노무제공의 장소뿐만 아니라 생활의 장소이기도 한다. 일반적으로 육상의 근로자들은 회사에서 노동을 제공하지만 사생활의 장소는 아니며, 그들 대부분은 하루의 근무가 끝

나면 가정으로 돌아간다. 그러나 船員은 선박에서 근무하고 생활하므로, 대부분의 생활을 선박에서 지내게 된다. 선박의 항해는 수개월에서 1년 또는 그 이상의 기간이 필요로 하기 때문에 그 결과 船員은 사회와 가정으로부터 장시간 격리될 수밖에 없다.

오늘날 선박이 고도로 발달한 과학·기술을 응용하여 선박의 설비가 복잡화·대형화되고 있는 현대산업사회에 있어서도 船員이 선박에서의 재해는 피할 수는 없다. 정부나 船主가 재해의 예방을 위하여 각종 안전·위생 등의 조치를 강구하고 있고 선박시설의 기계화·자동화 등으로 선박의 비약적인 발전을 이루었지만, 우리나라의 재해발생율을 육상근로자와 비교해보면, 선원의 재해율은 육상근로자보다 약5배, 사망률은 약7배 정도이다.

이와 같이 災害率이 높고 열악한 환경 속에서 근무하는 선원들에 대한 우리나라의 선원재해보상은 선원법 제10장 재해보상(제85조 내지 제98조)의 규정에 의하여 보상을 받고 있다. 즉, 선원법에서 요양보상에만 한정하지 않고, 상병보상(제87조), 장해보상(제88조), 일시보상(제89조), 유족보상(제90조), 장제비(제91조), 행방불명보상(제92조) 및 소지품유실보상(제93조) 등 규정하고 있다. 그리고 船主는 船員이 乘務중(寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 수반되는 旅行期間을 포함한다. 이하 같다) 職務외의 원인으로 선원이 재해를 입은 경우, 요양보상, 상병보상 및 유족보상을 행하고 있다. 또한 선원의 고의 또는 중대한 과실로 재해를 입은 경우 선주는 선원노동위원회의 인정을 받은 때에는 요양보상 및 유족보상의 책임을 免한다.

한편 「船主는 이 법이 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령이 정하는 바에 의하여 보험에 가입하여야 한다」라고 규정하고(제98조) 또한 벌칙에서 「第98條의 規定에 위반하여 災害補償을 완전히 이행할 수 있는 保險에 加入하지 아니한 때 船主는 1年이하의 懲役 또는 500萬원이하의 罰金에 處한다」라고 규정하여(제139조 제14호) 선주에게 강제적으로 보험에 가입하도록 규정하여 재해선원에게 재해보상을 완전히 이행될 수 있도록 강제화하고 있지만, 공적 기관의 부재, 법률이나 판례를 위반한 면책규정, 수급권 보호 등의 여러 가지 문제점이 많다.

육상근로자의 재해보상에 대해서는 근로기준법 제8장 재해보상(제81조 내지 제95조)의 규정과 산재보험법에 의해 보상해주고 있는데, 선원의 재해보상과 비교하여 보면 선원의 재해보상이 육상근로자보다 미흡한 점이 많고, 우리나라 선원재해보상은 ILO협약 제55호의 수준에 미흡한 부분이 있으며, 또한 제165호 수준에도 미흡한 점이 많고, 위의 책임보험하에서의 여러 가지 문제점이 많으므로, 이에 대한 개선방안을 본 연구의 목적으로 한다.

이와 같은 연구의 목적을 달성하기 위하여, 먼저 제1장에서는 範圍로서, 본 연구에서는 비교법상의 연구를 선원법, 근로기준법, 산재보험법 및 ILO협약 제55호와 제165호에 국한한다. 또한 선원재해보상의 실효성 확보를 위하여 선주로 하여금 대통령령이 정하는 바에 의하여 보험은 선원을 피보험자로 하여 가입해야 하고, 이 보험에는 수산업협동조합과 한국해운조합의 선원공제를 포함하여(선원법 제98조, 동 시행령 제32조 참조) 민간 손해보험회사의 선원근로자재해보상보험(이하“勤災保險”이라 한다) 및 선주책임상호보험(P&I club) 등이 있으므로, 이에 대하여 상호 비교 검토하여 문제점이 무엇인지 규명하는 것도 본 연구범위에 포함시켰다.

제2장에서는 船員의 災害補償의 本質, 法的 性質 및 船員災害補償制度를 개관적으로 살펴보았다. 육상근로자의 재해보상은 업무재해에 한하여 보상해주는 것이 일반적인 원칙임에 반하여, 선원은 해상노동관계의 특수성 때문에 업무상 재해에 해당하는 직무상 재해는 물론이고 職務外의 原因으로 災害를 입은 경우에 있어서도 일정한 요건 하에서 선주는 재해보상을 해 주어야 한다. 또한, 행방불명이나 소지품 유실의 경우에 있어서도 船主가 보상해 주는 법적 제도가 있다. 그리고 船主는 선원의 재해보상을 완전히 이행하기 위하여 보험은 선원의 피보험자로 하고 있다. 이 보험에는 수산업협동조합법과 한국해운조합법에 의한 공제를 포함하여야 한다. 船主가

수협공제에 가입하면 100톤 이하의 선박은 국고보조를 받으며, 해운조합공제에 가입하면 세금의 면제나 감면을 받는다. 따라서 선원의 재해보상의 법적 성질은 생활보장적인 측면 뿐 아니라 사회보장적인 측면도 있으므로 위 두 설이 혼재되어 있으므로, 위 두 설의 절충설로 봄이 타당하다고 생각한다. 그러나 선원재해보상의 경우 乘務中 職務外의 災害補償을 육상근로자와 같은 법적 성질로 논할 수 없다. 이러한 선원의 승무중 직무와 재해보상을 해상노동의 특수성과 선원근로계약의 특수성으로 구분하여 법적 성질을 논할 수 있다. 따라서 乘務中 職務外 災害補償의 法的 性質은 海上勞動의 特殊性說과 船員勤勞契約의 特殊性說로 본다.

제3장에서는 船員災害補償의 內容을 선원법, 근로기준법, 산재보험법 및 ILO협약을 상호비교 검토하여 현행 선원법상 재해보상의 내용상의 문제점을 살펴보았다. 즉, 선원의 재해보상의 내용에 있어서, 첫째, 요양보상에 관하여, 선원법상 요양보상은 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때는 전 기간에 대하여 보상해 주고 있지만, 선원이 승무중(기항지에서의 상륙기간, 승하선에 수반되는 여행기간을 포함한다. 이하 같다)에 직무외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 경우에는 3월의 범위 안에서 선주의 비용으로 요양을 시키거나, 요양에 필요한 비용을 지급해 주고 있다. 그러나 육상근로자에게는 어떠한 이유에서도 직무외의 원인으로 인한 재해에 대해서는 사용자가 재해보상의 의무가 없는 점에서 차이점이 있다.

둘째, 傷病補償에 관하여도 위 요양보상의 경우와 같이 직무상재해는 전 요양기간에 대하여, 승무중 직무의 재해는 3월에 한하여 상병보상을 해주는 점에서 육상근로자와의 차이점이 있다. 그러나 선원은 상병보상연금제도가 없는데 반하여 육상근로자에게는 傷病補償年金制度가 있는 점이 또한 차이점이다.

셋째, 障害補償에 관하여 보상요건과 보상금액에 있어서는 선원법, 근로기준법 및 산재보험법 등에 별차이점이 없다. 그러나 육상근로자에게는 장해보상연금제도 및 장애특별 급여규정이 있으나 선원법의 장해보상에는 그와 같은 규정이 없는 점이 차이점이다.

넷째, 遺族補償 및 葬祭費에 관하여 선원의 경우에 있어서는 직무상 재해로 사망한 경우는 물론이고, 승무중 직무외의 원인으로 사망한 경우에 있어서도 선주는 소정의 유족보상과 장제비를 지급하여야 한다. 이점에 있어 육상근로자는 오직 업무상 재해로 인한 사망의 경우에 한하여 사용자가 유족보상과 장제비를 지급하는 점이 차이점이 있으며, 또한 유족보상연금제도 및 유족특별급여규정이 있으나 선원법상 장해보상에는 그와 같은 규정이 없는 점이 차이점이다.

다섯째, 일시보상에 관하여, 육상근로자는 선원이 직무상 부상 또는 질병이 2년을 경과하여도 치유되지 아니 할 경우에는 육상근로자에게는 평균임금의 1,340일분, 선원에게는 승선평균임금의 1,474일분을 각각 일시에 지불하고 사용자 또는 선주는 요양보상 및 상병보상 등의 책임을 면할 수 있다. 이점에 있어서는 육상근로자나 선원에 있어 별 차이점이 없다. 그러나 산재보험에서 요양급여를 받고 있는 육상근로자가 2년이 경과된 날 이후에 당해 부상 또는 질병이 치유되지 아니한 상태에 있거나, 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니한 상태에 있거나, 그 부상 또는 질병에 의한 폐질의 정도가 대통령령이 정하는 폐질 등급기준(신체장해등급 제1급 내지 제3급)에 해당할 경우에는 휴업급여 대신 상병보상연금을 당해 근로자에게 지급하는 상병보상연금제도가 있으나, 선원법에는 이와 같은 상병보상연금제도가 없는 점이 차이점이다.

제4장에서는 船員災害補償에 대한 보상책으로 船主가 의무적으로 가입하여야 하는 각종 공제 및 보험에 대하여 상호 비교 검토하여 그 문제점을 살펴보았다. 즉, 선원재해보상의 가장 큰 문제점은 사회보험을 시행하지 않으므로 인하여 선원재해보상을 담당하는 공적기관의 부재에 따른 문제점으로, 첫째, 공적기관의 부재로서, 船主 등이 책임보험에 가입하지 않거나 船主 등이 책임보험을 가입하더라도 보험료를 납부하지 않아 자격이 박탈되는 경우, 선원법에서 규정하고

있는 보상금액 이하로 가입하는 경우, 船主 등이 임의로 보험을 해지하거나 보험계약이 무효로 되는 경우, 船主 등이 책임보험가입시 실질임금보다 낮추어 가입하는 경우, 보험가입자(선주)의 손해방지의무, 담보(Warranty), 선급 또는 감항성의 유지 등을 이행하지 않아 선원재해보험이 해지되는 경우, 그 사실은 선원에게 알려지지 않고서 선박은 계속 운항되며, 이 경우 피재선원은 재해보상을 받을 수 없거나 적게 받을 수 있다. 만일 위와 같은 경우, 육상근로자는 산재보험법에 의하여 재해보상을 받을 수 있다. 왜냐하면 산재보험법은 사회보험으로서 “先補償 後保險 金 徵收” 방식으로 운영되기 때문이다.

둘째, 保險者의 免責規定이 많다. 예컨대, 기왕증의 경우에는 기초질병 또는 기존질병(기왕증)이 있는 경우에도 과로 등으로 인하여 기초질병 또는 기존질병이 자연악화의 정도를 넘어서 급속히 악화된 경우에는 직무상 질병으로 인정하는 것이 판례와 행정해석·판례이므로, 보험약관상 면책규정과 판례 및 행정해석과 맞지 않다. 또한 시력감퇴 등 생리적 노화 또는 악화 및 이와 유사한 질병 및 이로 인한 재해, 치아와 관련된 질병 및 이로 인하여 발생한 재해의 경우에는 선원법상 재해보상의 범위에 해당되지만 위의 공제나 보험에서는 보상하지 아니하므로 법령에 위배된다.

그리고 위의 보험자 면책규정에 포함되는 재해의 경우, 만일 산재보험법과 같은 사회보험의 적용을 받는다면 피재선원이 재해보상을 받을 수 있는 재해들이다.

셋째, 受給權의 保護로서 피보험자(선원)의 청구권 상실에 의하여 선원이 재해보상을 받을 수 없는 경우도 있으며, 또한 책임보험에서는 재해보상을 청구할 수 있는 시효를 2년으로 규정하고 있으나, 선원법이나 산재보험법에서는 3년으로 규정하고 있으므로 법률위반이므로 문제가 된다.

제5장에서는 船員災害補償의 改善方向으로, 제3장과 제4장에서 비교 검토하여 제시된 문제점의 해결 방향으로 선원의 재해보상에도 산재보험법을 확대 적용하는 방안 또는 가칭 선원재해보상보험법의 입법론적 고찰을 제시하였다. 즉, 위에서 살펴본 바를 종합하여 보면, 선원의 재해보상기준이 육상근로자의 재해보상기준에 미달하는 문제점등이 있어 선원의 재해보상제도를 개선할 필요성이 요청된다. 따라서 그 개선 방안으로, 첫째, 선원의 재해보상제도에 있어서 현행 선원법상 보상제도와 병행하여 산재보험법을 확대 적용하여 선원도 산재보험법의 적용대상이 되도록 하는 방안이 있을 수 있다. 둘째, 또 다른 개선방안은 선원의 재해보상에 대하여 선원의 특수성을 감안하여 현 산재보험법 수준으로 가칭 선원재해보상보험법을 입법안으로 제시한다. 이상과 같은 개선 방안으로 선원의 재해보상이 명실공히 보장 되도록 법적인 제도적 장치가 있어야 할 것을 생각된다.

마지막으로 제6장에서는 결론부분에서는 본론의 각 부분에서 검토한 것을 종합정리 하였다.