

法學碩士 學位論文

船員災害補償保險制度에 관한 研究

Study for the Accident Compensation
Insurance System for Seamen

指導教授 鄭 暎 錫

2005年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

金 鎮 奭

目 次

第1章 序論	1
第1節 研究의 背景 및 目的	1
第2節 研究의 範圍 및 方法	4
第2章 現行法上 船員災害補償制度	5
第1節 勤勞基準法上 災害補償制度	5
I. 의의	5
II. 災害補償의 기준	6
第2節 船員法上 災害補償制度	12
I. 의의	12
II. 船員災害補償制度의 특징	12
III. 船員災害補償의 내용	14
第3節 ILO협약에서 정하는 船員災害補償制度	20
I. 船員福祉協約	20
II. 선원의 사회보장관련 개정협약	23
III. 船員의 年金에 관한 협약	26
第4節 船員災害補償制度와 保險과의 관계	29
I. 保險加入의 강제	29
II. 被保險者	30
第3章 船員災害補償을 관한 社會保險制度	31
第1節 産業災害補償保險	31
I. 의의 및 연혁	31
II. 産業災害補償保險의 특징 및 내용	33

第2節 船員保險法	42
I. 입법경위	42
II. 保險給與의 내용	43
III. 船員保險法의 문제점	46
第3節 漁船員 및 漁船災害補償保險	48
I. 의의	48
II. 내용	51
第4節 船員 社會保險制度의 개선방안	57
I. 遺族 및 障害補償金의 年金 문제	57
II. 海上勤勞者에 대한 遺族 및 障害補償金 제도	62
第4章 船員 災害補償에 관한 保險	65
第1節 法的根據	65
第2節 民營保險社의 船員災害補償保險 상품	65
I. 의의 및 종류	65
II. 勤災保險約款의 내용	68
III. 船員 勤災補償責任保險의 문제점	73
第3節 船主相互保險組合(P&I)의 선원보험	74
I. 의의	74
II. 내용	75
第4節 韓國海運組合의 船員共濟	76
I. 의의	76
II. 내용	77
第5節 船員 災害補償保險制度의 개선방안	79
I. 無保險船舶에 乘務中인 船員의 재해보상 문제	79
II. 災害補償金의 直接請求權	82
III. 小結	88
第5章 結論	90
參考文獻	93
ABSTRACT	95

第1章 序 論

第1節 研究의 背景 및 目的

海運物流強國을 꿈꾸는 우리나라의 船員職은 소위 3D 업종으로 분류된 지 오래이고 선원부족현상은 급기야 외국인을 국내 선박에 승선이 가능하도록 관련법령이 개정되어 필리핀, 태국, 중국 등으로부터 선원을 도입하는 국가로 바뀌었다.¹⁾ 취업선원수에 있어서도 1991년도에 53,500명이던 것이 2002년도에는 17,412명으로써 무려 307%가 감소하였고, 구직등록자 역시 1991년도에 48,296명이던 것이 2002년도에는 13,631명으로써 354%가 감소하는 충격적인 현상을 맞이하였다.²⁾ 이는 선박이 자동화되어 乘務定員이 줄어든 탓도 있겠지만 결과적으로 선원직이 육상이나 그밖의 다른 직종에 비해 매력적이지 못하다는 것이고 이러한 현상은 앞으로도 지속될 것으로 예상되어 우리나라 國籍船의 대다수의 선박직원 조차도 수입해야 하는 심각한 상황이 벌어질 수 있다는 것이다.

이렇듯 시간이 흐를수록 선원직에 대한 매력을 상실하는 이유는 무엇보다 열악한 근무환경과 저임금을 들 수 있겠으나 좀더 가까운 원인중의 하나는 災害補償制度를 비롯한 후생복지제도의 낙후도 이에 해당될 것이다. 선원에 대한 재해보상제도는 종래 선원법에 의해 강화되었던 것이 1989년 무렵을 전환점으로 陸上勤勞者에 비해 상대적으로 저하되기 시작하였다. 陸上勤勞者는 産業災害補償保險法의 개정과 및 보험수급 적용대상자가 확

1) 「외국인근로자의고용등에관한법률」이 제정(2004. 8. 17. 시행)됨에 따라 당초 선원법에 의한 선원은 적용대상에서 제외되었으나, 출입국관리법시행령·시행규칙이 2004. 4.에 개정(2004. 8. 17. 시행)되어 부원에 한해 내항선박에도 외국인 선원의 도입이 허용되어 내항정기(부정기)여객운송사업을 영위하는 자(해운법 제3조제1호·제2호)와 내항화물운송사업을 영위하는 자(해운법 제25조제1항)도 부원을 외국인선원으로 승선시킬 수 있게 되었다.

2) 한국해양수산연수원, “한국선원통계연보”, 2002. 21~25쪽.

대되고 보험급여 내용이 향상되었으나³⁾ 선원의 경우에는 늘 陸上勤勞者 수준을 뒤따라가는 정도의 재해보상이 시행되고 있다.

또한 沿岸船舶의 경우 선원의 채용에 관한 업무를 船長에게 위임하는 경우가 허다하고, 이러한 일이 주로 현장에서 선박이 出航直前に 乘船이 행해지기도 하여, 미처 船員變動申告 등 行政處理를 하지 못한 선원에게 재해가 발생시 통지의무 불이행을 사유로 보험금 지급면책을 당하는 경우가 많아 사회적인 문제로 대두되고 있다. 다행히 漁船員인 경우에는 정책보험인 「漁船員및漁船災害補償保險法」⁴⁾을 제정입법하여 어선원이 보험가입 대상으로 인정되면 재해발생시 船主의 보험료 납입여부와는 무관하게 신속 공정하게 보상할 수 있도록 하여 그나마 선원재해보상 제도의 선진화를 이루었다고 할 수 있다.

우리나라 선원의 재해보상은 선원법에 그 근거를 두고 있으며, 선원법에 의한 완전보상이 이루어지도록 보험가입을 강제하고 있다. 그러나 이러한 규정에도 불구하고 불행하게도 선원의 보험가입은 船主의 의지에 달려 있다. 즉, 아무리 보험가입이 강제되어 있다고는 하나 정책보험 대상인 漁船員을 제외한 일반 선원은 선주의 고의여부와 관계없이 保險料 納入遲滯 등의 사유로 보험금을 지급받지 못하는 사례가 빈번하다. 또한 대부분의 보험상품이 보험가입임금을 기준으로 재해보상이 시행되고 있어, 일부 선주의 경우에는 보험료 절감을 목적으로 임금의 일부만을 보험에 부보하여 막상 재해가 나면 제대로 보상이 이루어지지 않아 민원의 원인이 되고 있기도 하다.

선원의 재해보상과 관련한 관계법령 및 제도의 연구는 갈수록 기피현상이 심화되어가는 선원직을 매력있는 분야로 전환할 수 있는 방안의 하나로 검토가 되어야 할 것이다. 해상기업의 특성상 陸上勤勞者에 비해 상대적으로 더 나은 근로조건이나 재해보상제도가 해상근로자에게 제공되어야 함에도 그렇지 못한데는 여러 가지 원인이 있겠으나, 육상근로자의 재해보상제도와 선원의 그것과는 많은 차이가 있음을 인정하여야 할 것이다.

우선 無保險船舶에 乘務中인 선원의 재해보상에 관한 문제이다. 지적하였듯이 현행 선원법은 선원의 재해보상에 관한 책임을 선박소유자에게 지

3) 한국해양수산개발원, “선원 사회보험 및 복지제도 개선방안”, 2002, 66쪽.

4) 법률 제6866호, 2003. 3. 19.제정, 시행일 : 2004. 1. 1.

우기는 하였으나(선원법 제85조), 대부분 선박소유자는 그러한 책임을 보험으로 커버하고 있으므로 보험료 미납 등의 사유로 無保險이 되는 경우에는 그러한 사실을 모르고 있던 선원에게 재해가 발생한 때에는 보험금의 지급을 한 푼도 받을 수 없게 된다. 따라서 본고에서는 우선적으로 선원 재해보상의 기준이 되는 선원법 및 어선원및어선재해보상보험법과 육상 근로자의 재해보상기준이 되는 근로기준법 및 산업재해보상보험법 등에서 규정하는 재해보상제도를 비교하여 보상제도의 차이점을 살펴보았다.

둘째로는 재해보상청구권의 직접 청구권에 관한 사항으로서 관련법령에서 이미 선원 재해보상을 위한 보험가입은 선원을 피보험자로 하여 가입하도록 강제하고 있음에도, 모든 보험금을 보험계약상 被保險者인 船舶所有者에게 지급하도록 되어 있는 현행 證券發行 관행이 약자의 위치에 있는 선원의 보상받을 권리를 침해할 소지가 많으므로 관련 법령을 비교 분석하고, 재해를 당한 선원이 자유롭게 직접 보험금을 청구할 수 있도록 보험금의 直接請求權을 인정하는 제도 도입의 타당성을 살펴본다.

마지막으로 陸上勤勞者의 경우 産業災害補償保險法에서 유족 또는 장해보상을 연금으로 지급받을 수 있도록 함으로써 유족의 생활안정은 물론 장해를 입은 근로자가 주위의 도움없이 재활의 길을 열어갈 수 있도록 배려하고 있다. 그러나 선원법상 선원에 대한 유족 또는 장해보상의 경우 일정액의 보상금을 일시금으로 지급하도록 규정하고 있으므로(선원법 제88조 내지 제90조), 제도개선을 위하여 年金制度에 대한 관계법령을 비교 분석한다.

장해를 입은 선원 또는 그 유족의 재해보상제도는 육상의 그것에 비해 상당히 낙후되어 있어 개선이 시급한 실정이라 할 수 있으므로, 본고는 선원 재해보상제도에 관한 관련법령을 비교 분석하여 선원법에서 규정하고 있는 선원재해보상제도의 문제점에 대한 개선방안을 제시함으로써 선원 재해보상제도의 선진화 및 활성화에 기여하고자 한다.

第2節 研究의 範圍 및 方法

본 연구는 현행 선원재해보상제도가 산업재해보상보험상의 재해보상제도보다 매우 열악하다는데 관점을 두고, 우리나라의 재해보상관련 법령인 근로기준법, 산업재해보상보험법, 선원법, 漁船員 및 漁船災害補償保險法 중 재해보상기준을 비교 분석하여 선원에게 적용되는 재해보상제도와 다른 법률의 규정에 의하여 시행되는 재해보상제도와 차이점을 도출하였다. 또한 우리나라 대부분 선주는 선원재해보상을 保險商品으로 커버하고 있는 실정이므로 市中에 판매되고 있는 선원재해보상 관련상품의 보장내용을 살펴보고, 우리 선원법에서 규정하고 있는 선원재해보상제도는 국제 규정과 비교해 볼 때 어느 수준인지를 살펴보기 위하여 국제기구인 國際勞動機構(ILO : International Labor Organization) 協約에서 인정하는 선원재해보상관련 규정을 고찰하고자 관련 규정 및 保險約款 등을 활용하였다.

제1장 서론에 이어 제2장에서는 현행 선원재해보상제도를 근로기준법, 선원법, ILO 협약 등에서는 어떻게 규정하고 있는지를 보상내용을 중심으로 비교 분석하였다. 제3장에서는 현행 우리나라 선원 재해보상과 관련한 社會保險制度인 산업재해보상보험법, 선원보험법, 어선원 및 어선재해보상보험법을 비교 고찰하고, 이를 다시 육상과 해상으로 구분하여 해상근로자에게 상대적으로 불리하게 적용되고 있는 현행 사회보험제도의 문제점을 지적하였다. 제4장에서는 선원 재해보상에 관한 우리나라 보험제도에 대하여 시행기관별로 구별하여 보상내용을 중심으로 고찰하였다. 여기에서는 민영보험사의 勤勞者災害補償保險(勤災保險)상품 중 선원재해보상에 관한 부분을 주로 다루었으며, 기타 共濟로 운영되는 재해보상제도에 대하여는 그 보상범위가 근재보험상품과 유사하여 선원법의 재해보상제도와 비교하여 문제되는 사항만을 소개하였다. 제4장에서는 無保險船舶에 승무중인 선원에 대한 보상문제와 보험금의 직접청구권 문제점을 살펴보고, 이에 대한 개선방안을 私見으로 제시하였다. 결론에서는 선원법의 적용을 받는 선원의 재해보상에 관한 문제점을 종합적으로 도출하고 이에 대한 개선방안을 제시하였다.

第2章 現行法上 船員災害補償制度

第1節 勤勞基準法上 災害補償制度

I. 의의

재해보상의 최저기준을 정하고 있는 勤勞基準法은 민법상의 손해배상제도와는 달리 사용자의 과실을 요하지 않는 無過失責任主義이고 업무상의 재해로 인정되는 한해서는 使用者가 일정한 보상의무를 지게 하고 있으며, 실손해에 관계없이 정형적이고 정률적인 보상을 한다는 점과 행정관청의 심사와 중재절차 및 벌칙에 의해 사용자의 보상의무의 이행이 담보되고 있다는 점을 그 특색으로 하고 있다.⁵⁾

일반적으로 근로자는 사용자에 비해 상대적 약자로서 勤勞關係에서 불리한 입장이며 열악한 勤勞條件에 처할 우려가 있다. 따라서 勤勞基準法은 바로 이러한 使用者와 勤勞者의 실질적 불평등을 시정함으로써 근로자에게 인간다운 삶을 보장하기 위한 것이 그 취지이다. 즉, 사용자와 근로자의 개별적 근로관계에서 勤勞條件의 最低基準을 정하여 사용자에게 그 이상을 지키도록 강제함으로써 근로자를 보호하고자 하는 법이다. 이의 구체적 실현을 위해 勤勞基準法의 기준에 저하되는 근로조건은 무효화하며 근로기준법 위반시 사용자에게 형사 처벌하고 또한 사전에 근로감독관을 통해 감독하게 하고 있다.

勤勞基準法은 대한민국 영토 내에 있는 모든 사업장에 적용된다. 다만, 5인 이상의 사업장은 모든 내용이 적용되고, 4인 이하의 사업장에 대해서는 일부 규정만이 적용된다(법 제10조). 또한 대한민국 국민간에 맺어진 근로계약은 그 일하는 현장이 국내이거나 국외이거나 가리지 않고 적용된다. 1999년 1월 이후에는 4인 이하의 사업장에 대해서는 대통령령으로 일부

5) 박홍규, “근로기준법론”, 삼영사, 1999, 318쪽.

규정을 적용하도록 규정하고 있다. 또 公務員年金法 또는 軍人年金法에 의하여 재해보상이 행해지는 사업과 船員法·漁船員및漁船災害補償保險法 또는 私立學校教職員年金法에 의하여 재해보상이 이루어 지는 사업에 대해서는 해당법을 우선 적용받는다(산업재해보상보험법시행령 제3조).

II. 災害補償의 기준

1. 일반적 기준

근로기준법상 재해보상은 負傷·疾病·障害·死亡 등의 災害가 業務上の事由에 의하여 발생한 경우에만 지급된다는 일반적 기준을 가지고 있다(법제81조제1항). 産業災害補償保險法 제1조에서도 “근로자의 業務上の 災害를 신속하고 공정하게 보상하고...”라고 하여 保險給與는 근로자의 업무상의 재해만을 대상으로 하고 있음을 밝히고 있다. 재해보상이나 保險給與의 認定事由인 업무상에 대해 産業災害補償保險法 제4조제1항은 “업무상 재해라 함은 업무상의 사유에 의한 근로자의 부상·질병·신체장해 또는 사망을 말한다”라고 규정하고 있으며, 그 구체적인 인정기준에 대하여는 産業災害補償保險法施行規則 제3장제3절에 명시하고 있다.

2. 업무상재해의 판단기준

업무상 재해인지 여부를 판단하기 위한 근거를 제시하고 있는 산업재해보상보험시행규칙 제32조는 업무와 사고 사이의 인과관계(이를 業務起因性이라 한다)가 있고, 재해와 근로자의 死傷과의 인과관계(이를 業務遂行性이라 한다)가 있는 때에는 업무와 재해 사이에 상당한 인과관계가 있는 것으로 보고 있다. 즉, ①근로자가 근로계약에 의한 업무를 사업주의 지배·관리하에 수행하는 상태에서 사고가 발생하거나 사업주가 관리하고 있는 시설물의 결함 또는 관리상의 하자로 인하여 사고가 발생하여 사상하였을 것, ②사고와 근로자의 死傷간에 상당인과관계가 있을 것, ③근로자의 고의·자해행위나 범죄행위 또는 그것이 원인이 되어 발생한 사상이 아닐

것. 다만, 업무상 스트레스로 인하여 정신과 치료를 받았거나 업무상 재해로 인하여 요양중인 자가 정신장애로 인하여 정상적인 인식능력이나 행위 선택능력 또는 정신적 억제력이 현저히 저하된 상태에서 자살행위로 인하여 死傷하였다는 의학적 소견이 있는 때에는 이를 업무상으로 인정한다.⁶⁾

(1) 業務起因性

근로자가 담당하는 업무와 재해발생 사이에 相當한 因果關係가 있으면 업무상 재해로 인정된다. 因果關係性은 이를 주장하는 측에서 立證하여야 한다. 이는 근로자가 業務遂行中 그 업무에 기인하여 발생한 재해를 말하는 것이므로 그 재해가 질병 또는 질병에 따른 사망인 경우에는 업무와의 사이에 相當因果關係가 있어야 하고, 이 경우 반드시 의학적·자연과학적으로 명백하여야 하는 것은 아니며 근로자의 취업당시 건강상태, 작업장에 發病原因物質이 있는지와 그러한 사업장에서의 근무기간, 다른 근로자에 대한 罹患與否 등 제반사정을 고려할 때 업무와 질병 또는 그에 따른 사망과의 사이에 相當因果關係가 推斷되는 경우 등을 종합적으로 고려하여 판단한다. 해당업무에 종사하지 않았다면 재해가 발생하지 않았을 것이라고 인정되거나, 해당업무에 종사하면 그러한 재해가 발생할 수 있다고 인정되면 業務起因性이 있다.⁷⁾

(2) 業務遂行性

사업주의 지배·관리 아래서 근로자가 작업준비중, 작업중, 작업종료 전 후에 업무와 관련하여 발생한 재해는 업무상 재해로 인정한다. 업무수행성과 업무기인성의 관계에 대해서는 많은 논란이 있어 왔으나 현실적으로 이를 구분하는 것이 쉽지 않고 어느 한쪽에 중요성을 두거나 다른 한쪽을 배제하는 것 또한 타당치 않으므로 業務上 相當因果關係가 있으면 業務上

6) 하갑래, "근로기준법", (주)중앙경제, 2005, 961쪽.

7) 대법 1992. 5. 12. 선고, 92 누 1002. ; 1993. 10. 12. 선고, 93 누 9408. ; 1994. 1. 14. 선고, 93 누 14943. 등 대법원 판례 참고. ; 중앙노동연구소, "노동총서(근기법해설)", 2001, 850쪽~853쪽.

災害로 인정하고 있다.⁸⁾

그러나 근로자가 근로계약에 의하여 통상 종사할 의무가 있는 업무로 규정되어 있지 아니한 회사외의 행사나 모임에 참가하던 중 재해를 당한 경우나,⁹⁾ 근로자가 출장중 업무와 관계없이 여자들을 태우고 놀러다니기 위해 승용차를 운전한 행위,¹⁰⁾ 직원의 인사이동에 따른 회식후 음주한 채 자신의 승용차로 귀사 도중 사망한 경우¹¹⁾ 등 業務遂行의 범위를 벗어난 私的行爲에 의한 災害는 業務上에 해당하지 않는다.

3. 災害補償의 내용

(1) 療養補償

근로자가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸린 경우에는 사용자는 그 비용으로 필요한 요양을 행하거나 또는 필요한 요양비를 부담하여야 한다(법 제81조). 여기서 요양이란 최초요양은 물론 재요양도 포함되는 개념으로서 이에 대한 시효는 규정되어 있지 않으며, 요양기간중 계약기간이 만료되어도 요양보상을 행하여야 한다. 요양보상은 요양상 적당하다고 인정되는 범위내에서만 허용되는 것이므로 근로자가 치료효과를 기대할 수 있는 유효한 치료방법이 있음에도 이에 의하지 않고 의학상 일반적으로 승인되지 아니하는 방법에 의하여 치료를 하는 경우에는, 그를 위하여 지출한 비용은 요양보상의 대상이 되지 아니하며 그 기간 동안의 휴업보상도 인정되지 아니한다. 따라서 근로자가 의학상 치료효과를 기대할 수 있는 유효한 치료방법에 나아간 경우에는 그 치료를 위한 비용은 당연히 요양보상이 되고, 그 치료를 위하여 일정한 기간 동안 취업할 수 없었다면 그 기간에 대하여는 휴업보상도 행해져야 한다.¹²⁾

또한 勤勞基準法上 재해보상 책임에는 법률에 특별한 규정이 없는 한 過

8) 하갑래, 앞의책, 961쪽.

9) 대법 1992. 10. 9. 선고 92 누 11107. ; 중앙노동연구원, 앞의책, 857쪽.

10) 대법 1992. 11. 24. 선고, 92 누 11046. ; 중앙노동연구원, 위의책, 858쪽.

11) 대법 1996. 6. 14. 선고, 96 누 3555. ; 중앙노동연구원, 위의책, 858쪽.

12) 김수복, “노동법”, (주)중앙경제, 2004, 579쪽.

失責任의 원칙과 過失相計의 이론이 적용되지 않으며, 休業補償이나 재해보상과는 달리 요양보상에는 아무런 규정이 없으므로 사용자는 근로자에게 과실이 있다고 하여도 그 過失比率에 상당한 療養補償給與의 지급을 면할 수 없다.¹³⁾

(2) 休業補償

업무상 부상 또는 질병의 원인으로 요양중에 있는 근로자에 대하여는 사용자는 근로자의 요양중 平均賃金の 100분의 60의 休業補償을 행하여야 한다(법 제82조). 그러나 근로자의 중대한 과실이 있는 때로서 근로기준법 제84조의 규정에 따라 사용자가 勞動委員會의 인정을 받은 경우에는 휴업보상을 지급하지 않을 수 있다. 휴업기간은 요양기관에서의 요양기간뿐만 아니라 자택에서의 요양기간도 포함된다.

(3) 障害補償

근로자가 업무상 부상 또는 질병에 걸려 완치후 신체에 장애가 있는 경우에는 사용자는 그 장애정도에 따라 平均賃金에 별표에 정한 일수를 곱하여 얻은 금액의 障害補償을 행하여야 한다(법 제83조). 여기서 장애라 함은 부상 또는 질병이 아직 존재하고 있다 하더라도 치료에 의해서 더 이상의 치료효과를 거둘 수 없는 상태를 말한다. 장애보상은 분할보상이 가능하고, 휴업보상과 같이 근로자의 중대한 과실이 있는 때에는 사용자는 노동위원회의 인정을 받아 장애보상의 지급을 면할 수 있다. 장애보상등급은 산업재해보상보험법시행령 별표 「신체장애등급과 재해보상표」의 기준에 따라 신체장애의 등급을 14등급으로 나누고 있으며, 그 등급에 해당하는 구체적인 장애의 내용과 함께 그 등급에 따라 최고 平均賃金の 1,340일본(장애 제1등급)에서부터 최저 평균임금의 50일본(장애 제14등급)의 一時金を 障害補償으로 지급한다.

(4) 遺族補償

13) 대법 1983. 4. 12. 선고, 82 다카 1702. ; 중앙노동연구소, 앞의책, 866쪽.

勤勞者が業務上死亡한 경우에는 使用者는 그 遺族에 대하여 평균임금의 1,000일분의 遺族補償을 행하여야 한다(법 제85조). 유족보상은 근로자의 사망후 지체없이 행하여야 한다. 또한 장해보상을 받은 후 같은 재해가 원인이 되어 사망하였을 때에도 유족보상은 장해보상과 그 목적을 달리하므로 전액을 지급한다. 遺族補償金은 재산상 손해를 填補하기 위하여 유족에게 지급하는 것으로 위자료라 할 수 없으며,¹⁴⁾ 근로기준법상 재해보상 후 休業補償과 障害補償에 대하여는 근로자에게 중대한 과실이 있음을 이유로 그 補償責任을 면할 길이 있으나(근로기준법 제81조), 유족보상에 있어서는 근로자에게 중대한 과실이 있다고 하여도 사용자가 이를 참작하여 그 補償責任을 면하거나 過失相計의 이론에 따라 보상의 범위를 제한하지 못한다.¹⁵⁾

(5) 葬儀費

근로자가 業務上 死亡한 경우에는 사용자는 평균임금의 90일분의 葬儀費를 지급하여야 한다(법 제86조). 장의비의 지급대상자는 葬禮를 행하는 자가 되며, 장의비는 근로자의 사망 후 즉시 지급하여야 한다.

(6) 災害補償의 支給制限

근로자가 중대한 과실로 인하여 업무상 부상 또는 질병에 걸리고 또한 사용자가 그 과실에 대하여 勞動委員會의 인정을 받은 경우에는 休業補償 또는 障害補償을 행하지 아니하여도 된다(법 제84조). 여기서 중대한 過失이란 故意에 가까울 정도로 무거운 過失을 말하는 것으로 근로자가 조금만 주의를 했더라면 재해의 발생을 미리 認識할 수 있었음에도 불구하고 현저히 주의를 태만히 하였기 때문에 재해의 발생을 認識할 수 없었던 경우를 말한다. 또한 勤勞基準法 제84조에 의해 지급이 제한되는 보상은 休業補償과 障害補償에 한하므로 療養補償·遺族補償·葬儀費의 支給責任은 免除되지 않는다.

14) 대법 1981. 10. 13. 선고, 80 다 2928. ; 중앙노동연구소, 앞의책, 912쪽.

15) 대법 1981. 10. 13. 선고, 81 다카 351. ; 중앙노동연구소, 위의책, 912쪽.

(7) 一時補償과 分割補償

勤勞基準法 제81조의 규정에 의하여 보상을 받는 근로자가 요양개시후 2년을 경과하여도 부상 또는 질병이 완치되지 아니하는 경우에는 平均賃金の 1,340일분의 一時補償을 행하여 그 후의 이 법에 의한 모든 補償責任을 免할 수 있다(법 제87조). 사용자는 支給能力이 있는 것을 증명하고 보상을 받을 자의 동의를 얻은 경우에는 障害補償, 遺族補償 또는 一時補償金を 1년간에 걸쳐 分割補償할 수 있다.

(8) 補償請求權

보상을 받을 권리는 退職으로 인하여 변경되지 아니하며 讓渡 또는 押留하지 못한다(법 제89조). 따라서 보상받을 권리의 양도 또는 압류를 목적으로 한 계약 기타 法律行爲는 無效이며 相計도 금지된다.

(9) 다른 損害賠償과의 關係

보상을 받게 될 자가 동일한 사유에 대하여 민법 기타 법령에 의하여 이 법 災害補償에 상당한 금액을 받을 경우에는 그 가액의 한도내에서 사용자는 보상의 책임을 면한다(법 제90조). 한편 産業災害補償保險法 제48조에서는 수급권자가 이 법에 의하여 保險給與를 받았거나 받을 수 있는 경우에는 保險加入者는 동일한 사유에 대하여 勤勞基準法에 의한 모든 災害補償責任이 면제되도록 규정하고 있다. 다만, 이 규정은 근로자가 부상 또는 질병으로 인하여 민법 기타 법령에 의하여 손해배상을 받을 경우에 그 가액의 한도에 있어서 사용자가 勤勞基準法 소정의 장해보상의 책임을 면함을 규정하였을 뿐이고 민법규정의 不法行爲로 인한 損害賠償과 勤勞基準法 소정의 障害補償은 그 책임의 성질, 요건 및 범위를 달리하는 것이므로 민법상의 損害賠償請求權의 소를 제기하는 것과 별개 사항이다.¹⁶⁾

16) 대법 1956. 1. 26. 선고, 4288 민상 352. ; 중앙노동연구소, 앞의책, 931쪽.

제2절 선원법상 재해보상제도

I. 의의

재해보상이란 근로자가 노무에 종사함으로써 입은 사망·부상·질병 등의 재해를 사용자가 보상하는 제도로서 이는 勤勞關係에서 수반되는 불가피한 근로조건이다. 특히 선원재해는 海上勤勞의 특성상 자연적 요인과 선내근로환경, 선원의 과실 등 다양한 원인에 의해서 발생하고, 재해비율도 육상재해보다 높으며, 하나의 사고로 다수의 인명이 死傷하는 등 심히 중대한 사고가 많이 발생한다. 이러한 특성을 고려할 때 선원의 재해보상을 어떻게 해주는가의 문제는 선원들의 생존권 보장과 직결됨과 동시에 선원들의 근로의욕을 북돋아 선박운항의 계속성과 안정성을 확보할 수 있고, 선원직업을 선택하는 중요한 요인이 될 수 있다.¹⁷⁾

선원은 육지로부터 격리된 선박에 승선하여, 자연 조건의 변화에 순응하면서 근본적인 사회성을 억제 당할 뿐만 아니라 정서적으로도 불안정한 생활을 할 가능성이 높다. 이러한 생활 환경 및 근로 환경의 특수성 때문에 해상 근로는 육상 근로에 비해 높은 罹災率을 보이고 있어 선원법은 船舶所有者로 하여금 과실의 유무에 관계없이 선원이 재해를 입은 경우 그 선원의 멸실·훼손된 노동력의 가치를 신속하게 보상하도록 하는 일정한 의무를 지우고 있다.

II. 船員災害補償制度의 특징

1. 법적 성질

勤勞者에 대한 産業災害 補償制度는 19세기 후반 産業革命을 통해 생산

17) 김동인, “선원법”, 법률문화사, 2004, 349~350쪽.

수단이 기계화됨과 동시에, 그 운영이 집중화·조직화 됨으로써 급격히 증가하는 산업재해의 책임을 사용자와 근로자 중에서 누가 부담할 것인가 하는 문제로 대두되었다. 이에 대하여 근대 市民法은 個人主義的인 책임이론의 범위 안에서 주로 不法行爲의 법이론에 의거하여 처리하였다. 따라서 사용자는 임금을 지급함으로써 일체의 책임을 면하며, 재해를 입은 근로자는 사용자가 고의·과실로써 근로자에게 손해를 입힌 경우에만 배상책임이 있다는 過失責任主義를 원칙으로 하였다.

그러나 그후 민사상의 과실책임의 원칙에서 탈피하여 산업 재해가 사용자의 故意·過失에서 생긴 것이 아니라도 그것이 산업 자체에 원인이 있는 것이므로 無過失責任 理論을 중심으로 재구성되었다.

일반적으로 근로기준법과 산업재해보상보험법의 재해보상은 재해로 인하여 생긴 노동자의 훼손에 대한 손해의 전보적 측면과(손해전보설), 근로자 또는 유족의 생활위험에 대하여 보상을 목적으로 한 생활보장이라는 측면(생활보장설)의 성질을 가지고 있다는 것이 통설과 판례이다.¹⁸⁾

그러나 선원법의 경우 승무중 직무외의 원인에 의한 사고나 질병까지도 재해보상의 책임을 船舶所有者가 지도록 하고 있으므로 재해보상제도의 본질을 벗어난 것이 아닌가 생각해 볼 수 있겠으나, 이는 해상근로의 특성을 반영한 최소한의 생활보호를 위한 것으로써 확대 해석할 여지는 크지 않다고 본다.

2. 無過失責任主義

선원의 災害補償制度는 선원이 직무상 부상·질병·행방불명 또는 사망 등의 재해를 당하였을 경우에 船舶所有者에게 그 선원의 요양을 명하거나 그 선원 또는 그의 유족이나 被扶養者 등에게 일정한 금액을 지급할 의무를 부과하는 제도이다. 오늘날 산업은 고도로 기계화·자동화되어 있어 관계기관이나 船舶所有者 등이 아무리 선박 등 산업설비의 안전유지 및 재해방지 등에 힘쓴다 하더라도 산업재해를 완전히 방지하기란 거의 불가능하다. 그런데 민법의 일반원칙인 이른바 過失責任主義 原則에 따르면 노동

18) 김동인, 앞의책, 352쪽.

자인 선원에게 직무상의 재해가 발생하더라도 사용자인 船舶所有者에게 고의 또는 과실이 없으면 선박소유자는 책임을 지지 아니한다. 더구나 이러한 재해가 생길 경우에 고의·과실 등 책임원인을 입증하기는 매우 어렵다. 그렇다면 재해를 입은 선원의 구제가 힘들고 그 희생이 너무 크다.

그렇기 때문에 선원의 직무상의 재해가 생길 경우에 船舶所有者 측의 고의·과실 등을 요건으로 하지 아니하고 선박소유자에게 재해를 보상할 의무를 지우고 있다(법 85조내지93조). 뿐만 아니라 선원의 승무 중에는 직무외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 경우에도 3월의 범위 안에서 선박소유자에게 災害補償義務를 지우는 사례는(법 제85조제2항) 私傷病의 경우에는 볼 수 없는 海上勤勞의 特色이다.

Ⅲ. 선원재해보상의 내용

1. 종류

(1) 療養補償

船舶所有者는 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때에는 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 船舶所有者의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다(법 제85조제1항).

선박소유자는 선원이 乘務中(寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 수반되는 여행기간을 포함한다) 職務外의 원인에 의한 것으로서, 國民健康保險法에 의한 療養給與의 대상이 되는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 동법 제41조의 규정에 의하여 요양을 받는 선원이 부담하여야 하는 비용(3월의 범위 내에 한한다)을 지급하여야 하고, 동법에 의한 요양급여의 대상이 되지 아니하는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 그 선원의 요양에 필요한 비용(3월의 범위 내에 한한다)을 지급하여야 한다(법 제85조제2항).¹⁹⁾²⁰⁾ 보상이 되는 최소진료기간에 대하여 선원법에 특별한 제한규정을

19) 직무상의 질병의 범위에 관하여는 근로기준법 시행령 제40조(업무상 질병의 범위)의 규정을 준용하며, 그 종류는 38종에 이른다.

두고 있지 않으므로, 3일 이내의 요양으로 치료될 수 있는 때에는 요양급여의 지급을 제한하고 있는 산업재해보상보험법 적용 근로자와는 달리 선원에 대하여는 3일 이내에 치료될 수 있는 부상이나 질병에 대해서도 요양보상을 시행하여야 한다.

(2) 傷病補償

상병보상이란 선원이 요양으로 인하여 취업할 수 없는 경우에 임금 대신 지급되는 보상을 말하는 것으로, 船舶所有者는 요양중에 있는 선원에게 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액의 傷病補償을 행하여야 하며, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 通常賃金の 70퍼센트에 상당하는 금액의 傷病補償을 행하여야 한다(법 제87조제1항).

船舶所有者는 승무중 직무외의 원인으로 부상을 당하거나 질병에 걸려 요양중에 있는 선원에게 요양기간중(3월의 범위에 한한다) 매월 1회 통상임금의 100분의 70에 상당하는 금액의 傷病補償을 행하여야 한다(법 제87조제2항). 이는 요양중에 있는 선원은 임금을 받을 수 없으므로 선원과 그 가족의 최저생활을 보장하기 위한 것이다.

(3) 障害補償

선원이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우에는 船舶所有者는 지체없이 産業災害補償保險法이 정하는 障害等級에 따른 일수에 乘船平均賃金を 곱한 금액의 장애보상을 행하여야 한다(법 제88조). 여기서 장애란 부상 또는 질병이 치유되었으나 신체에 남은 영구적인 정신적 또는 육체적 훼손으로 인하여 勞働能力이 상실 또는 감소된 상태를 말한다. 따라서 한시장애는 장애에 해당되지 않으며, 장애보상은 부상

20) 선원법 제86조 (요양의 범위) 제85조의 규정에 의한 요양의 범위는 ①진찰, ②약제 또는 치료재료와 의지 기타 보철구의 지급, ③수술 그밖의 치료, ④ 병원·진료소 그밖에 치료에 필요한 자택외의 곳에서의 수용(식사의 제공을 포함한다), ⑤간호, ⑥이송, ⑦통원치료에 필요한 교통비를 포함한다.

이나 질병이 치유된 이후에도 장애가 남는 경우에 행해지는 것이므로, 선원은 치유 이전에 요양급여를 대신하여 장애보상을 청구할 수 없다고 해야 한다.²¹⁾ 장애보상금은 산업재해보상보험법이 정하는 장애등급 및 그에 따른 일수에 승선평균임금을 곱하여 산정하며, 장애등급은 산업재해보상보험법시행령 제31조의 규정에 의거 최저 제14급 55일분부터 최고 제1급 1,474일분이 적용된다.

(4) 一時補償

船舶所有者는 선원법 제85조 제1항 및 제87조 제1항의 규정에 의하여 보상을 받고 있는 선원이 2년이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 産業災害補償保險法에 의한 제1급의 障害補償에 상당하는 금액을 선원에게 일시에 지급함으로써 제85조 제1항·제87조 제1항 또는 제88조의 규정에 의한 보상책임을 면할 수 있다(법 제89조). 선박소유자가 일시보상을 한 경우에는 선원법 제34조 제2항의 규정에 의한 해고의 시기 제한을 받지 않고 선원을 해고할 수도 있다.

(5) 遺族補償

船舶所有者는 선원이 직무상 사망(직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양중의 사망을 포함한다)한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 乘船平均賃金の 1천300일분에 상당하는 금액의 遺族補償을 행하여야 한다(법 제90조제1항). 이는 선원의 수입에 의하여 생계를 유지하여 온 유족의 생계를 보호하기 위한 것이다.

유족보상은 선원이 직무상의 부상이나 질병으로 인하여 장애를 입은 후에 사망하거나 장애보상을 받은 후에 동일한 재해를 원인으로 하여 사망한 경우에도 전액 지급되어야 한다. 또한 일시보상을 한 후에 선원이 사망한 경우에도 전액 지급되어야 한다.

船舶所有者는 선원이 승무중(제85조 제2항의 규정에 의한 요양을 포함한다) 직무외의 원인으로 사망한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족

21) 대법원 1997. 5. 7. 선고 96누 16055 판결.

에게 乘船平均賃金の 1천일분에 상당하는 금액의 遺族補償을 행하여야 한다. 다만, 사망의 원인이 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 경우에 선박소유자가 船員勞動委員會의 인정을 받은 때에는 그러하지 아니하다(법 제90조제2항).

(6) 葬祭費

船舶所有者는 선원이 사망한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 乘船平均賃金の 120일분에 상당하는 금액을 葬祭費로 지급하여야 한다(법 제91조제1항). 이는 사망한 선원이 선박운항요원으로서 본래적 임무를 다했다는 점 등을 고려하여 선량한 풍속에 따라 사망자에 대한 예의를 갖출 수 있게 하기 위한 것이다.²²⁾ 사망은 선원근로관계가 존속중에 발생한 경우뿐만 아니라 그 이후에 사망한 경우에도 그 사망의 원인행위가 선원근로관계의 존속중에 발생하였으면 장제비는 지급되어야 한다. 이 경우 사망이라는 결과와 선원근로관계의 존속중의 원인행위간에 상당인과관계가 있어야 함은 물론이다. 한편 선원법에서의 장제비는 선원이 승무중 직무외의 원인으로 사망한 경우에도 지급된다는 점에서 업무상의 원인에 의한 사망에 한하여 지급되는 勤勞基準法の 장제비와는 구별된다.

(7) 行方不明補償

船舶所有者는 선원이 海上에서 행방불명이 된 경우에는 대통령령이 정하는 被扶養者에게 1월분의 通常賃金과 乘船平均賃金の 3월분에 상당하는 금액의 行方不明補償을 행하여야 한다(법 제92조제1항). 이는 해상근로의 특성을 고려하여 선박이 침몰되거나 항행중 추락 등으로 선원의 생사가 불분명한 경우에 피부양자인 가족의 생활을 보장하고 정신적 고통을 위로하기 위한 것이다. 선원의 行方不明期間이 1월을 경과한 때에는 제90조 및 제91조의 규정을 적용한다(법 제92조제2항).

행방불명보상금을 받은 후 행방불명되었던 선원의 사망이 확인되었다고 하더라도 이미 받은 행방불명보상금을 반환할 필요가 없다. 행방불명보상

22) 김동인, 앞의책, 383쪽.

은 선원의 행방불명기간 동안 피부양자의 생활을 보장하고 정신적 고통을 위로하는데 본래적 취지가 있기 때문이다.

(8) 所持品 流失補償

船舶所有者는 선원이 승선중 海洋事故로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 通常賃金の 2월분의 범위 안에서 그 流失된 所持品の 가액에 상당하는 금액을 보상하여야 한다(법 제93조). 해상근로의 특성상 선박은 선원의 근로장소임과 동시에 주거장소이기도 하다. 따라서 이는 선원이 船用品 등을 선박에 보관하고 생활한다는 점을 고려하여 선원을 보호하기 위한 것이다.

2. 재해보상청구권

(1) 의의

船員法은 무과실책임주의를 따르면서도 해상근로의 특성을 고려하여 勤勞基準法과 産業災害補償保險法과는 다른 유형과 내용으로 선원을 보호하고 있다. 그러나 재해보상이 현실화 되는 과정에서 선박소유자의 보상능력이 없거나 제3자에 의해서 재해보상청구권이 침해될 당한다면 재해보상제도의 본래의 취지를 살릴 수 없게 된다. 따라서 선원과 그 가족의 생존권을 보호하고 재해보상제도의 실효성을 확보하기 위한 제도가 필요하다.

(2) 보험가입의 강제

선원을 고용한 船舶所有者는 船員法에 정한 災害補償을 완전히 이행할 수 있도록 그 선원을 被保險者로 하여 보험(韓國海運組合法 및 水産業協同組合法에 의한 共濟를 포함)에 가입하여야 한다(법 제98조, 시행령 제32조). 이에 따라 災害補償의 실효를 거둘 수 있도록 하기 위하여 船舶所有者로 하여금 선원을 被保險者로 하는 責任保險(예컨대 P&I 보험)에 가입하도록 강제하고 있다.

船員災害補償의 이행을 위하여 船舶所有者로 하여금 보험에 가입할 것을 의무화하고 있으므로 선원은 強制責任保險制度에 의하여 재해보상의 보장을 받고 있다.²³⁾ 그러나 産業災害補償保險法이 적용되는 근로자의 경우에는 책임보험보다 발전한 단계인 사회보험에 의하여 보장을 받고 있어 陸上勤勞者보다 두텁게 보호되어야 할 선원에 대한 재해보상의 보장과 보호가 미흡하다고 할 수 있다.²⁴⁾

(3) 재해보상권의 양도등 금지

재해보상을 받을 권리는 양도 또는 압류하지 못한다(법 제124조). 이는 재해보상청구권을 압류할 수 있게 하면 선원과 그 가족을 보호하려는 재해보상제도의 본래의 취지를 살릴 수 없기 때문이다.

(4) 다른 법률에 의한 보호

재해보상청구권은 선원근로관계에서 파생한 채권으로서 船舶優先特權의 피담보채권인 “선원 기타 선박사용인의 고용계약으로 인한 채권(상법 제 861조 제1항 제2호)”에 해당되어 선박우선택권에 의해서도 보호된다. 또한 재해보상청구권은 임금채권 우선변제제도에 의해서도 보호되는 최우선변제채권이다(선원법 제5조).

23) 이 경우 보험가입에 대한 피보험자는 선박소유자가 되므로 사업자가 도산한 경우 등 보험료납입지체로 인한 무보험인 경우 보상이 어려워 진다.

24) 산업재해보상보험의 적용을 받는 경우 유족연금 또는 장해연금을 일시급이 아닌 연금으로 수령할 수 있는 반면, 선원법의 적용을 받는 경우 산업재해보상보험에서는 보상되지 않는 직무외의 원인에 의한 요양보상·상병보상 및 유족보상(선원법 제85조 제2항, 제87조 제2항, 제90조 제2항), 행방불명보상(제92조), 소지품유실보상(제93조)등을 추가로 지급받는다.

제3절 ILO協約에서 정하는 船員災害補償制度

I. 船員福祉協約

1. 協約의 目的 및 批准 現況

협약 제55호는 선원이 고용기간 중에 부상당하거나 질병에 걸린 경우 船舶所有者가 요양에 필요한 비용(생활비 포함), 근로제공 없이 선내에 있는 기간동안의 급여, 下船하는 경우의 送還費, 사망시의 장제비 등을 부담하도록 규정하고, 이 협약에 의한 선박소유자의 책임과 관련한 모든 분쟁을 신속하고도 저렴하게 처리할 수 있도록 국내법령이 규정할 것을 요구함으로써 선원을 보호할 목적으로 채택되었다.

고용중에 발생한 선원의 질병·부상 또는 사망과 관련한 선박소유자의 책임을 규정하고 있는 협약 제55호는 「1936년 선원을 위한 疾病保險에 관한 협약(협약 제56호)」, 「1946년 선원을 위한 社會保障에 관한 협약(협약 제70호)」, 「1920년 선박의 멸실 또는 침몰의 경우에 있어서의 失業補償에 관한 협약(협약 제8호)」, 「1946년 선원의 연금에 관한 협약(협약 제71호)」, 「1926년 海員의 送還에 관한 협약(협약 제23호)」 등과 함께 船員 社會保障의 한 축을 이루고 있다.

2. 協約의 주요 내용

(1) 適用

이 협약은 軍艦을 제외하고 이 협약이 시행되는 영역에 등록된 통상 海洋航行에 종사하는 모든 선박에 고용되는 사람에게 적용하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 國際勞動機構의 회원국은 국내법 또는 규칙으로 ①상업에 종사하지 아니하는 경우의 공공기관의 선박에 고용된 사람, ②沿岸漁船에

고용된 사람, ③총톤수 25톤 미만의 舟艇에 고용된 사람, ④다우 및 정크와 같은 원시적 구조의 木船에 고용된 사람, ⑤선박소유자 이외의 사용자에게 의하여 선박에 고용된 사람, ⑥전적으로 항에서 船舶의 修理, 청소 또는 화물의 취급에 고용된 사람, ⑦船舶所有者의 가족 구성원, ⑧導船士의 경우로서 필요하다고 인정하는 경우에는 예외를 둘 수 있다(협약 제1조).

(2) 船舶所有者의 책임

선박소유자는 직무의 개시에 관하여 雇傭契約書에 명시된 날로부터 계약 종료까지의 사이에 발생하는 질병 및 부상, 이러한 질병 또는 부상으로 인한 사망에 대하여 책임을 부담해야 한다. 그러나 ①국내법 또는 규칙은 선박근무 이외의 원인으로 발생한 부상이나 환자, ②부상자 또는 사망자의 고의적 행위, ③과실 또는 비행으로 인한 부상 또는 질병, ④고용시 고의적으로 숨긴 질병 또는 장애에 대하여 예외를 둘 수 있도록 하고 있다. 또한 국내법 또는 규정은 被雇傭者가 고용시 健康檢査를 받을 것을 거절한 때에 船舶所有者는 질병 또는 질병에 직접 기인하는 사망에 대하여 책임을 부담하지 않는다는 것을 규정할 수 있다(협약 제2조).

(3) 船舶所有者의療養補償

선박소유자는 환자나 부상자가 치료될 때까지 또는 질병이나 근로의 불능이 永久的 性質일 것이라고 선언될 때까지 의료 및 생활비를 지급할 책임을 부담해야 한다. 다만, 국내법 또는 규정은 의료 및 생활비를 지급하는 船舶所有者의 책임을 부상일 또는 발병일로부터 16주 이상의 기간으로 한정할 수 있다(협약 제4조 제1항 내지 제2항).

선원에게 적용되는 強制疾病保險, 強制災害保險 또는 勤勞者 災害補償制度가 선박이 등록되는 영역에서 시행되고 있는 경우에 국내법 또는 규칙은 다음 사항을 규정할 수 있다(협약 제4조 제3항).

- ① 환자 또는 부상자가 보험 또는 보상제도에 의하여 의료급부를 받을 권리를 가지게 될 때부터 선박소유자는 위의 사람에 대하여 책임을 부담하지 아니할 것

② 환자 또는 부상자가 보험 또는 補償制度의 적용을 받지 아니할 경우라 하더라도 선박소유자는 위의 제도에 의한 수급자에 대한 醫療給付의 지급을 법률에 의하여 정하여지는 때로부터 책임을 부담하지 아니할 것. 다만 위의 환자 또는 부상자가 특히 외국인 근로자 또는 선박이 등록된 영역에 거주하지 아니하는 근로자에 관한 제한 때문에 위의 제도로부터 제외될 경우에는 예외로 한다.

(4) 船舶所有者의 葬祭費의 支給

船舶所有者는 선원이 船內에서 사망한 경우 또는 육상에서 사망하고 그 때에 사망자가 船舶所有者의 비용으로 의료 및 생활비를 받을 권리를 가진 경우에는 葬祭費를 지급할 책임을 부담한다.

국내법 또는 규정은 社會保險 또는 勤勞者補償에 관한 법령에 의하여 사망자에게 장제비가 지급되어야 할 경우에는 船舶所有者에게 지급된 葬祭費가 보험기관에 의하여 상환될 것을 규정할 수 있다(협약 제7조).

(5) 船舶所有者의 遺留品 처리

국내법 또는 규정은 이 협약의 적용을 받는 환자 또는 사망자가 船內에 남긴 재산을 보호하기 위한 조치를 취할 것을 船舶所有者 또는 그의 대리인에게 요구할 수 있다(협약 제8조).

(6) 기타의 비용

국내법 또는 규정은 이 협약에 의한 船舶所有者의 책임에 관한 분쟁을 신속하고 저렴한 비용으로 해결할 수 있는 보장규정을 두어야 한다(협약 제9조). 船舶所有者는 公共機關이 船舶所有者가 부담해야 할 療養補償, 送還費 및 葬祭費를 분담하는 경우에 그 책임을 면할 수 있으며(협약 제10조), 이 협약 및 이 협약에 의한 급부에 관한 국내법 또는 규정은 국적, 주소 또는 인종에 관계없이 모든 선원에 대하여 균등대우를 보장하도록 해석하고 시행하여야 한다(협약 제11조).

이 협약은 이 협약에서 규정한 것보다 더 유리한 조건을 보상하는 法律, 財政, 慣習 또는 선박소유자 및 선원간의 협정에 대하여 영향을 미치지 아니한다(협약 제12조).

II. 船員의 社會保障關聯 改定協約

1. 協約의 目的 및 批准 現況

(1) 協約의 目的

협약 제165호는 ILO 會員國 내에 船員만을 위한 社會保障制度를 설립하는데 있어 그 기준으로 삼기 위한 것으로 1936년에 채택된 ILO 협약 제56호 「船員의 疾病保險에 관한 協約」과 1946년에 채택된 ILO 협약 제70호 「船員의 社會保障에 관한 協約」을 개정한 협약이다.

船員의 종합적인 社會保障에 관한 협약의 嚆矢는 협약 제70호 「船員의 社會保障에 관한 協約」이다. 그러나 협약 제70호는 국민 중의 일부인 船員에 국한된 社會保障을 規定하고 있다는 점에서 각 국에서 이를 시행할 경우 일반 국민과의 형평의 문제가 제기될 수 있었다. 따라서 미국을 위시한 선진국에서도 批准을 꺼리고 있었는데, 1952년에 이르러서는 선원을 포함한 모든 자를 대상으로 한 ILO 협약 제102호 「社會保障(最低基準)協約」이 채택되면서 협약 제70호의 중요성은 크게 평가 절하되었다. 즉, 협약 제102호는 한 국가의 전체 社會保障制度가 어떤 내용과 어떤 방법으로 실시되어야 하는가를 보여주고 있기 때문이다.

1980년대에 들어와서 ILO 合同海事委員會 事務局은 협약 제70호가 결코 필요한 숫자의 비준을 통하여 지지 받지 못할 것이라는 점과 이 협약이 이미 낡아 현대화될 필요가 있다는 점에 주목하였다. 많은 나라들은 선원의 사회보장 보호를 이미 상당히 개선하여 두고 있었고, 職務外의 事故, 母性保護, 遺族 및 失業과 관련한 보호 등에서는 이들 국가의 국내법이 협약보다 상당히 앞서 있음도 확인되었다. 그러나 가장 절박한 문제는 船籍國이 아니거나, 船籍國의 居住者가 아니거나, 또는 船籍國에 회사의 주소를

두고 있지 않은 선원의 문제였다. 외국인에 대한 차별대우 문제도 문제이지만, 법제도의 미비로 수급혜택을 보지 못하는 外國人 船員의 숫자가 날로 늘어나게 되었기 때문이다.

따라서 이러한 여러 가지 문제들을 동시에 해결하는 것은 새로운 협약을 채택하는 것이었고, 그 결과 탄생한 것이 협약 제165호이다. 결국 협약 제165호는 협약 제70호가 가지고 있는 결함을 보완함과 동시에 협약 제23호, 제55호, 제56호, 제71호(선원의 연금에 관한 조약), 제103호(母性保護에 관한 협약), 제121호(業務上 災害給與에 관한 협약), 제128호(障碍, 老齡 및 遺族給與에 관한 협약), 제130호(의료 및 질병급여에 관한 협약)의 보호내용을 종합한 綜合社會保障協約이라 할 수 있다. 여기에 추가하여 협약 제165호는 협약 제118호(사회보장에 있어서의 내국인과 비내국인의 균등대우에 관한 협약) 및 협약 제157호(사회보장 권리의 유지를 위한 국제제도의 확립에 관한 협약)의 취지에 따라 自國 船舶에 승무하는 외국인 선원과 외국 선박에 승무하는 내국인을 포함한 모든 선원의 社會保障을 겨냥하고 있다고 할 수 있다.

(2) 批准現況

현재 이 협약을 批准하고 있는 국가는 헝가리와 스페인이다. 그런데 이 협약 제38조 따르면 이 협약은 2개 회원국의 비준서가 사무국장에게 등록된 날로부터 12개월 후에 효력을 발생하도록 되어 있다. 따라서 두 번째 비준국인 스페인이 이 협약 비준서를 등록한 날이 1991년 7월 2일이었으므로 이 협약은 1992년 7월 2일에 발효되었다.

2. 主要內容

(1) 適用範圍

이 협약은 모든 선원에게 적용되며, 그리고 적용이 가능할 경우에는 당해 선원의 피부양자와 유족에게 적용된다(협약 제2조).

여기서 「선원」이란 자격여하를 불문하고 상업적인 목적으로 화물 또는

여객운송에 종사하거나 기타의 상업적인 목적으로 사용되거나 또는 海洋航海用 曳船으로 사용되는 海洋航行船에 고용된 사람을 의미한다. 그러나 ①補助機關의 장착여부에 관계없이 주로 風力에 의하여 추진되는 선박을 포함하는 소형선박과, ②항해에 종사하지 아닐 때의 試錐船과 石油試錐 플랫폼 등의 선박에 고용된 사람은 제외하며, 적용제외 선박의 범위는 관할청이 선박소유자 단체 및 선원 단체와의 협의를 거쳐서 정한다.

또한 여기서 「被扶養者」란 국내법에 의하여 인정된 사람을 의미하며, 「유족」이란 급여의 지급에 관한 법률에 의하여 유족으로 정의되었거나 또는 인정된 자를 의미한다. 만약 유족이 사망자와 함께 생활하고 있었다고 하는 조건만으로 관계법률에 근거하여 유족으로 정의되거나 또는 인정될 수 있는 경우에는 사망자로부터 주된 부양을 받아 왔던 사람에 대해서 당해 조건이 충족된 것으로 간주한다.

실행 가능한 범위에서 漁船所有者와 漁船員을 대표하는 단체와 협의한 후 관할청은 이 협약의 각 조항을 상업적인 海洋漁業에도 적용한다.

(2) 社會保障 給與

회원국은 ①療養給與, ②傷病給與, ③失業給與, ④老齡給與, ⑤職務上 災害給與, ⑥家族給與, ⑦出產給與, ⑧障害給與, ⑨遺族給與 분야 중에서 적어도 3개 분야에 대해서 제9조 또는 제11조의 규정에 따르는 것으로 하며, 이러한 분야에는 ③, ④, ⑤, ⑧ 및 ⑨ 항에서 명시한 사항중 적어도 1개의 사항을 포함해야 한다.

각 회원국은 비준시에 제3조에서 열거한 분야 중 어느 분야에 대하여 제9조 또는 제11조에 의한 의무를 수락할 것인가를 지정해야 하며(협약 제4조), 또 지정한 분야의 각각에 대하여 자국이 제9조의 최저기준 또는 제11조의 최고기준 중 어느 것을 당해 분야에 적용할 것인가를 별도로 표시하여야 한다(협약 제4조).

각 회원국은 國際勞動事務局長에 대하여 제3조에서 열거한 분야 중 이 협약의 비준 시에 지정하지 않은 1개 또는 그 이상의 분야에 대하여 자국이 이 협약상의 의무를 통지일로부터 이행하는 것으로 하여 수락할 것을 통지할 수 있다. 이 경우에 이러한 분야의 각각에 대하여 자국이 제9조의 최

저기준 또는 제11조의 최고기준 중 어느 것을 해당분야에 적용할 것인가를 별도로 표시하는 것으로 한다(협약 제5조). 각 회원국은 國際勞動事務局長에게 통지일자부터 효력이 발생하는 통지를 할 수 있으며, 또 수락한 사회보장 분야와 관련하여 제9조의 규정의 적용을 제11조의 규정의 적용으로 대체할 수 있다는 것을 통지할 수 있다(협약 제6조).

Ⅲ. 船員의 年金에 관한 協約(ILO 協約 제71호)

1. 協約의 目的 및 批准 現況

협약 제71호는 일반 국민에게 공통으로 적용하는 年金制度와는 별도로 선원에 대한 特別年金制度의 시행에 관하여 규정하고 있다. 이 협약은 같은 회의에서 동시에 채택된 협약 제70호와도 그 내용이 서로 다른 것으로서 前者가 “判定, 範圍 및 期間의 조건에서 一般産業勤勞者가 받는 것보다 불리하지 않은” 社會保障制度이면 족한 것에 비하여 제71호는 명백히 보다 특별한 제도를 요구하고 있다. 이 협약은 海上勞動이 一般勞動에 비하여 위험하고 노동력 소모가 크다는 점을 고려하여 장기간의 해상근무를 마친 선원을 특별히 보호하기 위하여 채택된 것이다.

협약 제71호는 페루가 1962년 4월 2일에 비준서를 기탁함으로써 발효요건을 충족시켰고, 협약 제6조에 의거하여 그 6개월 후인 10월 2일에 발효하였으며 현재의 비준국 수는 프랑스, 파나마 등 13개국이다. 협약 제71호는 채택 당시 중국, 영국, 프랑스, 그리스, 인도, 미국 등 22개국 가운데 총 등록톤수 100만톤 이상인 3개국이 포함되는 5개국 이상이 비준하여야 발효되도록 하였다. 그러나 그 중에서 미국, 중국, 영국 등은 여전히 이 협약을 비준하지 않고 있으나 아르헨티나, 노르웨이, 프랑스, 그리스, 이태리 등 다른 국가들이 비준함으로써 발효요건을 충족시켰다.

2. 協約의 主要內容

(1) 適用範圍

이 협약은 軍艦을 제외하고 이 협약이 시행되는 영토 내에 등록된 海洋航行船에 고용되거나 작업에 종사하는 모든 사람을 적용대상으로 한다(협약 제1조). 회원국이 필요하다고 인정할 경우 다음 사람에게 대하여 예외를 규정할 수 있다(협약 제2조 제2항).

- ㉠ 상업에 종사하지 않은 경우의 公共機關의 선박에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉡ 상업을 목적으로 貨物 또는 旅客運送에 종사하지 않은 선박에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉢ 漁船에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉣ 海豹잡이에 종사하는 선박에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉤ 총톤수 200톤미만의 선박에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉥ 다우 및 정크와 같은 원시적 구조의 木造船에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉦ 인도에서 등록된 선박에 관한 한, 인도에 의한 이 협약의 비준 등록 일로부터 5년을 초과하지 않은 기간. 총톤수 300톤을 초과하지 아니하는 국내상선에 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉧ 船舶所有者의 가족
- ㉨ 乘務員이 아닌 導船士
- ㉩ 無線通信士, 無線通信員 및 調理部員을 제외하고, 선박소유자 이외의 고용자에 의해 선박에서 고용되거나 또는 종사하는 사람
- ㉪ 海上에서 통상 사용되지 않고 항에서 사용되는 사람
- ㉫ 國家公共機關에 근무하는 봉급자로서 적어도 이 협약에서 정하여진 것과 전체적으로 동일한 급부를 받을 권리가 있는 사람
- ㉬ 자기의 근무에 대하여 보수를 받지 아니하는 사람 또는 명목만의 급료나 임금을 지급받는 사람
- ㉭ 전적으로 자기의 이익을 위하여 근로하는 사람
- ㉮ 關係船員團體에 의하여 체결된 급여율, 근로시간 및 기타의 근무조건을 결정하는 特別捕鯨團體協定 또는 이와 유사한 작업을 위하여 捕鯨

- 船, 부공선, 運送船 또는 기타에서 고용되거나 작업에 종사하는 사람
- ㉔ 회원국의 영토 내에 거주하지 아니하는 사람
 - ㉕ 회원국이 국민이 아닌 사람

(2) 船員年金制度의 保障

각 회원국은 국내법으로 海上勤勞로부터 퇴직한 선원에 대한 年金支給制度를 설치하거나 그 설치를 보장하여야 한다(협약 제2조 제1항).

(3) 船員年金額

연금권자에게 동시에 지급되는 다른 社會保障年金과 함께 船員年金制度가 55세의 연령에 도달할 때의 연금을 결정할 때에는 해상근무 1년마다 分擔金の 기초가 되는 연간 보수의 1.5%, 60세인 때에는 앞의 보수의 2.0%를 해상근무 1년에 대하여 계산한 합계액보다 적어서는 안된다(협약 제3조 제1항).

(4) 船員年金의 財政

船員年金制度는 연금권자에 대하여 동시에 지급되는 다른 社會保障年金 및 사망한 연금권자의 피부양자에게 지급되는 社會保障給與의 재정과 함께, 船員年金의 재정은 保險金 支給總額의 10% 이상을 보험료 수입에 의해야 한다(협약 제3조 제1항).

그러나 선원은 전체로서 船員年金制度에 의하여 지급되는 年金費用의 반액을 초과하여 분담하여서는 안된다(협약 제3조 제2항).

(5) 기타 사항

船員年金制度는 이를 탈퇴하는 사람이 취득하고 있는 권리를 보전하기 위해 또는 선원의 分擔金에 대한 반환을 명시한 給付를 탈퇴하는 사람에게 지급하기 위해 적당한 규정을 만들어야 한다(협약 제4조 제1항).

船員年金制度는 당해 제도를 시행하는데 있어 발생한 분쟁에 대하여 上訴權(Right of Appeal)²⁵⁾을 허용해야 하며, 관계자가 사기를 행한 경우에는 연금권의 전부 또는 일부의 상실 또는 정지에 대하여 규정할 수 있다. 또한 船員年金制度에 의하여 지급해야 할 연금의 비용을 부담하는 선박소유자 및 선원은 대표자를 통하여 船員年金制度의 관리에 참가할 권리가 있다(협약 제4조 제2항 내지 제3항).

제4절 선원재해보상제도와 보험과의 관계

I. 保險加入의 강제

선원법이 규정하는 선원에 대한 재해 보상의 실효성을 보장하기 위하여 船舶所有者로 하여금 保險 또는 共濟²⁶⁾에 가입하도록 법적으로 강제하고 있는데, 선원법 제98조에서 “선박소유자는 이 법이 정한 재해 보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령이 정하는 바에 따라 보험에 가입하여야 한다”라고 하고, 선원법시행령 제32조에서는 이러한 보험은 “선원을 고용한 선박소유자가 그 선원을 피보험자로 하여 가입하여야 한다”라고 규정하고 있다. 또한 보험에 가입한 사실을 증명하는 서류를 비치하지 아니한 선박에 대하여는 항해 중지와 같은 行政處分을 가하는 방법으로 책임 보험의 가입을 강제하고 있다(법 제113조).

선원 재해발생으로 인한 원활한 보상을 위하여 선박소유자로 하여금 선원을 피보험자로 하여 보험가입을 강제하고 있는 현행 규정은 얼핏 보면 상당히 앞선 재해보상장치로 보일 수 있으며, 船員法에 의한 재해보상제도가 육상의 産業災害補償保險에 비하여 승무중 직무외의 원인에 의한 사망이나 질병까지도 3월의 범위내에서 재해보상책임을 선박소유자에게 지우

25) 영미법상 상소는 특별히 법률에서 허용한 경우에만 가능하고, 그렇지 않은 경우에는 상소가 불가하므로 선원연금제도에 대해서는 회원국에서는 이 협약의 관련규정에 따라 상소할 수 있도록 하여야 한다.

26) 한국해운조합법 및 수산업협동조합법에 의한 공제를 포함한다(선원법시행령 제32조제2항).

고 있어 육상의 재해보상수준보다 한 발 앞선 재해보상제도가 아닌가 착각하기 쉽다. 그러나 선원의 재해보상을 민영보험에 의존하는 현행 제도는 여러 가지 면에서 문제가 있다. 선원은 선박소유자의 보험가입 사실을 항상 확인할 수 있는 처지에 있지 않으므로, 보험계약이 실효된 상태에서 재해를 당한 경우에는 재해보상에 대한 대책이 현재로서는 전무한 상태이다.

II. 被保險者

선원법의 적용을 받는 모든 선박소유자는 선원재해발생으로 인한 보상수단으로 보험에 가입하고 있다. 따라서 보험계약자는 당연히 선박소유자가 되고 있으나, 선원법시행령에서 규정한 대로 선원을 피보험자로 하여 보험가입이 이루어지지 않고 있는 데서 문제가 생긴다.

선원법에 의한 선원재해 보상제도는 해상근로의 특수성 때문에 선주의 부담으로 보험가입을 강제하고 있으며, 保險加入主體가 선주이므로 재해보상에 대한 보상 역시 船舶所有者의 의지에 달려 있다고 해도 과언이 아니다. 따라서 선박소유자가 보험계약을 성실히 체결하고 보험료의 납입지체 없이 유효한 상태로 보험계약이 유지되는 경우에는 다행이겠으나, 그러지 못하고 保險失效事由가 생긴 때에는 재해를 당한 선원은 속수 무책으로 보험금의 지급을 받지 못하는 사례가 발생하여 법의 보호를 받지 못하게 된다. 또한 피보험자가 선박소유자인 보험계약의 경우 보험금의 수령권 역시 피보험자에게 귀속되는 것이므로, 재해보상을 위한 보험금을 수령한 선박소유자의 사정으로 재해선원에게 제때 지급해 주지 못하는 사례가 생길 수 있다. 여기에 대한 문제는 뒤에서 상술하기로 한다.

제3장 船員災害補償에 관한 사회보험제도

제1절 産業災害補償保險

I. 의의 및 연혁

1. 의의

산업재해(Industrial Accident)라 함은 업무상의 재해를 말한다. 이 업무상의 재해의 개념은 그 나라의 역사적 발전과 입법내용에 따라 달라진다.²⁷⁾ 사업장에서 업무수행 중 사고나 질병으로부터 被害勤勞者의 생활보장을 명확히 규정하고 社會保障法의 특질을 보다 뚜렷하게 하기 위해 社會保障方式이 출현하게 되었다. 産業災害補償保險 시행 전에는 勤勞基準法上 사업주가 직접 보상하였으나, 사업주의 개인적 능력에 따라 被害勤勞者에게 요양과 보상이 이루어지므로 충분한 보상이 되지 않는 경우가 많아 産業災害補償保險法을 도입하게 되었다. 産業災害補償保險은 被災勤勞者에게 신속하고 공정한 보상을 보장하기 위해 국가가 책임을 지는 강제보험으로, 근로기준법상 被災勤勞者에 대한 형사 및 보상책임을 사용자를 대신하여 담보하는 제도이다(산업재해보상보험법 제7조). 국가는 사업주로부터 소정의 보험료를 징수하여 법령이 정한 바에 따라 被災勤勞者에게 보상을 시행하는 보험으로 지난 30여년간 우리나라 社會保險制度의 중추적 역할을 담당하고 있다.

2. 연혁

27) 문원주·조석연, “산업재해보상보험법”, 법원사, 2002, 138쪽.

(1) 도입

産業災害 補償制度는 사회보험 방식인 1884년의 독일 災害保險法과 직접 보상방식인 1897년의 영국 勤勞者補償法을 효시로 제2차 세계대전을 전후하여 생활보장형으로 발전하였다. 19세기말 외국과의 문호개방 이후 광업과 소규모 제조업을 중심으로 근로자에 대한 업무상 재해보상 문제가 대두됨에 따라 1938년 조선광업령 개정시 조선광부 부조규칙의 공포로 광산 근로자의 업무상 재해에 대한 법적 扶助 기준이 마련되었다.

1945년 해방을 맞이하면서 제정된 각종 노동법령 및 1948년 제정된 헌법에 재해관련 내용의 미비로 근로자 재해보상은 노사간의 團體協約에 의해 다루어 졌다. 1953년 개별근로자의 보호를 위한 종합입법인 勤勞基準法이 공포되었고, 동법 제8장에 근로자의 업무상 재해에 대해 사용자의 無過失責任을 명시하였으며, 업무상 재해발생시 사용자는 요양비, 휴업보상, 장해보상, 장의비를 지급하도록 하였다. 또한 사용자의 불성실, 대형사고 발생시 기업체 도산 등의 문제로 사용자가 연대하여 책임을 분담하는 보험제도 창설을 시도하였다.

(2) 시행

1963년 광범위한 社會保障制度 실시의 일환으로 保健社會部 산하 社會保險 審議委員會에서 전문 30조의 産業災害補償保險法 초안을 작성하였고, 법 제정 절차를 거쳐 1964년 7월 1일부터 시행에 들어 갔다.

초창기 산업재해보상보험법은 強制社會保險의 형태로 노동청에서 관장하였고, 근로기준법이 적용되는 광업과 제조업을 적용범위로 하였다. 산업재해보상보험료는 사용자가 전액 부담하는 것을 원칙으로 하였으며, 요양급여, 휴업급여, 장해급여, 유족급여, 장의비 및 일시급여 등 6종의 보험급여를 시행하였고, 보험사업의 주요정책을 심의하기 위해 産業災害補償保險 審議委員會를 설치하였다.

(3) 성장

1976년 産業災害補償保險의 근거법률조항(‘사회보장에 관한 법률 및 근로기준법에 의한’)의 삭제로 산업재해보상보험의 독자성을 확보하게 되었고, 1986년에는 산업재해보상보험 사업범위를 확장하여 보험사업의 목적에 재해예방 및 기타 근로자의 복지증진을 위한 사업을 추가하였다. 1999년 재해근로자에 대한 사후관리기능을 강화하여 법의 목적에 재해근로자의 재활 및 사회복귀 촉진을 명시하여 명실공히 사회보장제도로서의 초석을 다졌다고 할 수 있다.²⁸⁾

(4) 産業災害補償保險制度의 보완 확대

최근 産業災害補償保險法의 개정으로 적용 사업장을 확대하고 보험급여 확충 및 형평성 제고, 재활사업 활성화를 위한 제도 등이 속속 보완되었다. 2000년도 이후 주요 개정 보완내용을 보면 우선 2000년 7월에 1인 이상 사업장 적용 및 영세기업 사업주까지 수혜범위를 확대하였고, 급여의 최저 및 최고한도를 설정하여 급여의 所得再分配 기능을 강화하였을 뿐만 아니라 간병급여를 신설하여 중증 産災障礙人을 보호할 수 있도록 하였다.

또한 2001년도에는 職業再活相談制를 도입하여 산재근로자의 창업을 지원하고, 자립 점포 貸貸支援事業을 신설하여 산재근로자의 창업을 지원하였다. 후유증상진료제도를 도입하여 요양후 후유증상 발생 근로자에 대한 의료서비스를 제공하고 요양급여 현실화 방안으로 산재환자에게 인정하는 식대, 상급병실차액, 보철 등 급여액을 인상하였다. 보조기지급 제도를 개선하여 身體障礙者를 위한 전동휠체어, 인공지능의족 등 첨단보조기 지급 제도를 신설하는 등 실로 눈부신 제도 개선이 있었다.²⁹⁾

II. 産業災害補償保險의 特徵 및 내용

1. 特徵

28) 한국노동연구원, “산업재해보상보험 중장기 발전방안”(연구보고서), 2002, 5쪽.

29) 한국노동연구원, 위의 연구보고서, 6쪽.

産業災害補償保險은 保險事業을 통하여 근로자의 업무상 재해에 대하여 신속하고 공정하게 보상하고, 근로자의 福祉增進을 위한 사업을 행함으로써 재해를 입은 근로자나 그 가족의 생존권을 보장하며, 불의의 재해로 사업주가 과중한 경제적 부담에서 위험을 분산·경감시킴으로써 안정된 기업 활동을 보장하고 있다. 업무중 재해에 대한 보상을 주내용으로 하는 産業災害補償保險의 특징은 다음과 같다.

- ① 자진신고 및 자진납부 원칙
- ② 사업장 중심 관리
- ③ 無過失責任主義에 의거 업무상 재해를 입은 근로자에 대해 사업주의 보상책임 담보
- ④ 신속성, 공정성, 확실성의 보장 : 산업재해보상보험에 의한 재해보상은 일반법원을 통한 권리구제와는 달리 産業災害로부터 입은 피해를 신속하게 복구하며, 行政行爲에 의한 裁量이나 담당직원의 판단에 좌우되지 않는 공정한 보상이 이루어지고, 업무상 재해를 입은 근로자에게 적절한 시기에 확실히 보상해 주고 있는 것이다.
- ⑤ 産業災害補償의 사회보장제도 편입 : 사업주가 被害勤勞者에게 보상하지 못하거나 손해배상 請求拋棄를 유도하는 경우 공정한 보상이 이루어지기 어렵다. 産業災害補償保險은 평소에 保險管掌者가 사업주로부터 일정액의 보험료를 징수한 보험료로 재해보상을 받게 되는 사회보험방식을 채택하여, 산업재해를 입은 근로자와 그 가족의 生存權 保障을 기본 이념으로 하는 우리나라 社會保障制度의 가장 핵심적인 제도이다.

2. 産業災害補償保險의 내용

(1) 개요

업무상 재해를 입은 근로자에 대한 재해보상의 신속·공정을 보장하는 동시에 사업주의 위험부담을 경감시키고자 하는 것이 산업재해보상보험법의 기본목적이다. 이에 따라 1970년 12월 31일의 개정은 보험급여를 확대

하고 장해급여와 유족급여에 대하여 일시보상이 아닌 연금보상도 할 수 있도록 하고 있다. 그후 1977년 개정시에는 보험급여수준을 향상시켜 근로자 및 그 가족의 생계를 보호하고 모든 보험급여에 賃金變動順應率制를 적용시켰다. 1982년 개정시에는 상병보상연금제도의 신설, 장기요양을 요하는 폐질근로자를 특별히 보호하기 위한 평균임금산정의 특례를 신설하였고, 1999년 개정시에는 간병급여의 신설 및 보험급여 산정과 평균임금 적용의 합리화를 꾀하였다. 현행 산업재해 보상보험급여는 요양급여·휴업급여·장해급여·유족급여·상병보상연금·장의비·간병급여 등 7가지 종류로 구별된다.

産業災害補償保險法에 의해 재해보상을 받으면 勤勞基準法에 의하 사업주의 보상책임은 면제된다. 산업재해보상보험법의 적용을 받는 사업장의 근로자가 재해를 당하게 되면 산업재해보상보험법에 의해 보상을 받는 것이 더 편리하고 보상수준도 근로기준법보다 높으며, 사업주가 보험관계의무를 이행하지 않았다 하더라도 보상을 받는 것이 가능하므로 産業災害補償保險을 이용하는 것이 통상적이다.

(2) 보험급여의 산정

(가) 정률보상방식

보험급여액은 수급권자, 즉 보험급여를 받을 자에게 매우 중대한 관심사이다. 산업재해보상보험법의 보험급여 산정방법은 성질상으로 요양급여를 제외하고, 원칙적으로 모든 평균임금을 기초로 한 정률보상방식에 따른다. 민법상 손해배상액 산정방식은 실손해율을 기초로 삼지만, 본법은 민법과 상이한 것이다. 이러한 정률보상방식은 자칫 잘못하면 구체적 타당성을 잃을 염려가 있으므로, 이러한 단점을 보완하기 위한 제도로 임금변동순응률 제도를 채택하고 있다. 평균임금을 산정할 경우, 특별히 보호해 줄 대상으로서 저임금근로자, 진폐 등 職業病罹患勤勞者에 대하여 특별규정을 두고 있으며, 휴업급여와 상병보상연금을 산정함에 있어서도 특별규정을 두고 있다(법 제38조제3항).

(나) 임금변동순응률제도

임금변동순응률제도(Slide System)라 함은 보험급여방식의 하나인데, 정책슬라이드방식과 자동슬라이드방식의 두 종류가 있다. 전자는 그때 그때의 사회·경제적 사정에 따라 개정하는 방식이며, 후자는 슬라이드방식을 법령으로 정해두고 이 규정에 해당되면 자동적으로 개정되는 방식이다.³⁰⁾ 우리나라에서는 자동슬라이드방식을 원칙으로 하고 있다. 근로자가 소속한 사업의 동일한 직종의 근로자에게 지급되는 통상임금이 변동된 때에는 대통령령이 정하는 기준에 따라 평균임금을 증감할 수 있도록 규정하고 있다(법 제38조제3항).

3. 보험급여의 종류

(1)療養給與

요양급여란 업무상 상병에 의한 신체기능의 상실을 회복함을 목적으로 하여 보험자가 직접 요양급여를 하는 것이며 일종의 現物給與이다. 근로자가 업무상의 사유에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우 당해 근로자에게 요양비의 전액을 지급한다(법 제40조제1항). 요양 급여는 산업재해보상보험법에 의한 근로복지사업의 일환으로서 설립된 勤勞福祉公團에 의하여 설치된 보험시설 또는 지정하는 병원, 의원, 보건소에서 행해진다. 요양급여의 내용에 관해서는 요양의 급여를 원칙으로 한다. 이는 제도의 목적에 따라 보상의 실효를 얻으려 한 것이다. 요양의 급여의 범위에 관해서는 모든 상병에 관하여 구체적으로 정하기 곤란하므로 ①진찰, ②약제 또는 진료재료 기타 보철구의 지급, ③처치·수술 기타의 재료, ④의료시설에의 수용, ⑤간병, ⑥이송의 6종으로 분류하며, ⑦기타 노동부령이 정하는 사항이라고 포괄적으로 규정해 두고 있다.

30) 문원주·조석연, 앞의책, 335쪽.

(2) 休業給與

업무상 사유에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸린 근로자에게 요양으로 인하여 취업하지 못한 기간에 대하여 1일당 평균임금의 100분의 70에 상당하는 금액을 지급한다(법 제41조제1항). 휴업급여의 경우 勤勞基準法에서 정하는 보상수준 1,000분의 60일보다 다소 높은 수준이다. 이 법에 의한 보험급여로서의 휴업급여에 관해서는 종래는 휴업 7일 이내에 부상 또는 질병이 치유된 경우에는 휴업급여를 지급하지 않고, 휴업이 8일 이상으로 된 경우에 휴업 최초의 날부터 급여의 대상으로 하였다. 그후 1981년 개정법에 의하여 휴업기간의 장단에 관계없이 일률적으로 휴업의 제4일째부터 지급하기로 한 것이다. 그러나 휴업급여의 지급이 개시되기까지의 3일간의 휴업일에 관해서는 사업주는 勤勞基準法에 의한 휴업보상을 행하지 않으면 안된다.

(3) 障害給與

근로자가 업무상의 사유에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸려 치유후 신체 등에 장애가 있는 경우 당해 근로자에게 障害等級에 따라 障害補償年金 또는 障害補償一時金を 지급한다(법 제42조). 여기서 장애라 함은 부상 또는 질병이 치유되었으나 신체에 남은 영구적인 정신적 또는 육체적 훼손으로 인하여 노동능력이 손실 또는 감소된 상태를 말한다. 또한 치유라 함은 부상 또는 질병이 완치되거나 부상 또는 질병에 대한 치료의 효과를 더 이상 기대할 수 없게 되고, 그 증상이 고정된 상태에 이르게 된 것을 말한다(법 시행규칙 제2조제4호 및 제5호).

장애급여는 1963년의 구법에서는 모두가 일시급여였는데 1970년 12월 31일 법개정에 의하여 장애등급 제1급에서 제3급까지의 신체장애 근로자에 대해서는 장애보상일시금을 근로자의 선택에 따라 지급받게 하였다. 그후 1981년 법개정에 의하여 장애등급 제7급까지의 신체장애에 대해서도 그 상태가 계속되는 한 연금을 지급받게 하였다. 장애자가 일시금보다 연금을 선택하도록 유도하기 위하여 연금의 선급 및 차액일시금의 지급제도가 신설되었다.

(3) 看病給與

간병급여라 함은 요양급여를 받은 자가 치유 후 의학적으로 상시 또는 수시로 간병이 필요하여 실제로 간병을 받은 자에게 지급하는 보험급여를 말한다(법 제42의3제1항). 간병급여는 상시와 수시로 나누는데 상시간병급여는 ①신경계통의 기능, 정신기능 또는 흉복부장기기능의 장애가 장애등급 제1급에 해당하는 자로서 상시 간병을 받아야 하는 자, ②두 눈, 두 팔 및 두 다리의 장애가 장애등급 제1급에 해당되는 자로서 동시에 그 외의 부위에 장애등급 제7급 이상에 해당되는 장애가 있는 자이다. 수시상병급여는 ①신경계통의 기능, 정신기능 또는 흉복부장기기능에 장애가 장애등급 제2급에 해당되는 자로서 수시간병을 받아야 하는 자 및 신경계통의 기능, 정신기능 또는 흉복부장기기능장애 외의 장애가 장애 제1급에 해당되는 자로 하되 시행령 제31조 제2항의 규정에 의하여 조정된 장애등급이 제1급인 경우를 제외하며, ②상시간병대상자 이외의 장애등급 제1급에 해당하는 장애가 있는 자, ③두 눈, 두 팔 및 두 다리의 장애가 장애등급 제2급에 해당하는 장애와 함께 그 외의 부위에 장애등급 제7급 이상에 해당하는 장애가 있는 자이며, 수시간병급여의 지급기준은 상시간병급여의 3분의 2에 해당하는 금액이다.

(4) 遺族給與

유족급여는 근로자가 업무상의 사유에 의하여 사망한 경우에 피재근로자 유족의 생계를 보호해 주고자 유족에게 遺族補償年金 또는 遺族補償一時金으로 지급한다(법 제43조). 이 급여는 법 제정당시에는 유족보상일시금만 규정하였으나, 1970년 개정시에 유족보상연금을 추가하였고, 1986년에는 유족보상연금 차액일시금을 추가 규정하였다.

유족보상연금은 국제적으로 ILO조약을 비롯하여 선진국들의 재해보상제도에 있어서 유족보상은 모두가 연금제로 되어 있는 상황이다. 본래 유족보상은 근로자의 업무상의 사망에 의하여 초래되는 피부양이익의 상실을 전보해야 할 것이므로 사망한 근로자로부터 부양받던 유족에 대하여 그

피부양 이익의 상실상태가 계속하는 한 연금을 지급하여 보상을 하는 것이 당연한 것이므로 그 연금화가 행해진 것이다. 유족보상연금액은 기본금액과 가산금액을 합산한 금액으로 한다. 여기서 기본금액은 급여기초연액(평균임금에 365를 곱하여 얻은 금액)의 100분의 47에 상당하는 금액을 말하며, 가산금액은 유족보상 연금수급권자 및 그에 의하여 부양되고 있는 유족보상 연금수급권자격자 1인당 급여기초연액의 100분의 5에 상당하는 금액의 합산액으로 한다. 다만, 그 합산금액이 급여기초연액의 100분의 20을 넘을 때에는 급여기초연액의 100분의 20에 상당하는 금액으로 한다. 유족보상연금의 산정에 있어 수급권자가 1인, 2인, 3인, 4인 이상의 경우로 나누어 개개의 수급권자의 유족보상연금의 내용을 다르게 하고 있는 이유는 유족보상연금의 액수가 그 산정의 기초가 될 유족의 수에 따라 가산되고 있기 때문이다.

한편 유족보상일시금액이란 함은 업무상 사망한 근로자의 유족이 유족급여금으로서 한꺼번에 지급받게 되는 금액을 말한다. 그 금액이 종전에는 평균임금의 1,000일분이었는데, 1989년 법 개정시 평균임금의 1,300일분으로 조정되었다. 유족보상일시금의 경우 수급권자는 유족보상연금과 유족보상일시금 중 임의로 선택하여 지급청구를 할 수 있도록 하였으나, 1999년 법 개정시 ①근로자의 사망당시 법 제43조의2 제1항의 규정에 의한 수급자격자가 없는 경우, ②근로자의 사망당시 법 제43조의3 제2항의 규정에 의한 유족보상연금 수급권자가 외국에 거주하는 자인 경우에 한하여 유족보상일시금을 지급하도록 하였다. 그러나 예외적으로 수급권자가 원하는 경우 유족보상일시금 소정액의 100분의 50에 상당하는 금액을 일시금으로 지급할 수 있도록 규정하고 있다.

(5) 傷病補償年金

상해보상연금은 근로자가 업무상 재해로 인하여 요양개시 후 2년이 경과하여도 상병이 치유되지 아니하고, 폐질등급표상의 1~3급의 폐질등급기준에 해당할 경우에 그 피재근로자에게 요양급여 외에 지급되는 연금을 말한다(법 제44조). 장해등급 1~3급에 해당하여 장해보상연금을 받고 있던 자가 재요양을 받아야 할 경우에는 즉시 상해보상연금을 받을 수 있게 된

다. 상병보상연금액은 폐질등급에 따라 달라지게 되는데, 폐질등급 제1급은 평균임금의 329일분을, 제2급은 평균임금의 291일분을, 제3급은 평균임금의 257일분을 각각 지급받을 수 있다. 상병보상연금을 받게 된 자에 관해서는 휴업급여의 지급요건을 만족시키는 경우라 하더라도 휴업급여는 지급되지 않지만, 연금의 지급은 지급사유가 생긴 달의 다음달부터 시작하여 지급을 받을 권리가 소멸한 달에 끝나므로 상병보상연금의 지급사유가 생긴 경우에는 그 지급사유가 생긴 달의 말일까지 계속 휴업급여는 지급된다.

상병보상연금의 당해 근로자가 65세 이상인 경우에는 소정의 상병보상연금액의 100분의 93 상당액을 지급한다. 이는 고령자의 노동능력 등을 고려한 규정이다. 감액의 적용시기는 당해 근로자가 65세 이상에 도달한 날부터 적용한다. 그러나 65세 이후에 취업중 업무상 재해로 인하여 요양하는 경우에는 상병보상연금 개시일로부터 1년간은 위 연금액을 감액하지 않는다.

(6) 遺族特別給與

保險加入者の 고의 또는 과실로 발생한 업무상 재해로 인하여 근로자가 사망한 경우에 受給權者가 민법에 의한 損害賠償請求에 갈음하여 유족특별연금을 청구한 때에는 遺族特別年金을 지급할 수 있다(법 제47조). 유족특별급여는 보험가입자, 즉 사업주의 고의 또는 과실로 인한 업무상 사망을 당한 근로자의 유족에게 민법상 손해배상에 갈음하여 유족급여외에 특별히 지급되는 급여이다. 이는 장해특별급여와 마찬가지로 민사상 손해배상을 신속히 해결하기 위하여 마련해 둔 것이다. 1970년에 신설된 규정이며 1982년, 1994년 전문개정을 하였다.

유족특별급여는 평균임금의 30일분에서 사망자 본인의 생활비(최저 25%~최고40%)를 공제한 후 취업가능기간에 대응하는 계수를 곱하여 산정한 금액에서 유족보상일시금을 공제한 금액으로 한다. 취업가능기간은 사망한 날부터 단체협약 또는 취업규칙에서 정하는 취업정년까지로 한다. 단체협약 또는 취업규칙에서 정하지 아니하는 때에는 55세까지로 한다. 보험가입자의 과실책임으로 발생한 근로자의 사망인 경우, 그 손해배상책임은 당연히 보험가입자가 부담한다.

(6) 장의비

장의비는 근로자가 업무상의 사유에 의하여 사망한 경우에 지급하되, 평균임금의 120일분에 상당하는 금액을 그 장제를 행하는 자에게 지급한다(법 제45조제1항). 장의비는 이른바 매장의 비용에 그치지 않고, 매장을 포함하는 일반적인 장의에 관한 비용을 보상하려는 것이다.

장의비의 최고금액 및 최저금액은 전년도 장의비 수급권자에게 지급된 1인당 평균 장의비일액의 90일분에 장의비 최고금액의 경우에는 법 제38조 제6항의 규정에 의한 최고보상기준금액의 30일분을 합산하여 산정하고, 장의비 최저금액의 경우에는 법 제38조 제6항의 규정에 의한 최저보상기준금액의 30일분을 합하여 산정한다.

(7) 장해특별급여

장해특별급여는 동일한 사유로 인하여 사업주로부터 민사상 손해배상을 청구할 수 있는 경우에 그 손해배상을 신속히 해결하기 위하여 장해 손해배상과 장해특별급여와의 조정에 관하여 1982년 개정법에 의하여 신설되었다. 즉, 업무상의 재해에 관하여 피재근로자 또는 그 유족은 이 법에 정하는 소정의 보험급여를 청구할 권리를 가지게 되지만, 동시에 이 재해에 의하여 입은 근로자의 생명, 신체, 재산 등의 손해에 관하여 민사법상의 손해배상청구권에 기초하여 그 손해의 배상을 사용자에 대하여 청구할 수 있는 경우가 있다. 이는 민법 제756조의 규정에 의한 사용자배상책임에 관한 것으로 산업재해를 입게 된 피재근로자 또는 그 유족이 산재보험급여와 사용자로부터 민법상 손해배상에 의하여 손해의 전보를 받고 그 사이에 아무런 합리적인 조정도 취해지지 않는다면, 본래의 손해액을 상회하여 전보하는 것이 된다. 따라서 손해의 전보가 겹치어 행해지지 않도록 민사손해배상과 산재보험급여에 관하여 합리적인 조정이 필요하게 되어 장해특별급여의 전액을 보험가입자로부터 징수하도록 하고 있다(법 제46조 제3항).

(8) 다른 補償 또는 賠償과의 관계

수급권자가 이 법에 의하여 保險給與를 받았거나 받을 수 있는 경우에는 保險加入者는 동일한 사유에 대하여 勤勞基準法에 의한 모든 災害補償責任이 면제된다(법 제48조). 이는 이 법의 근로기준법, 민법 기타 법령과 상충하지 않고 서로 조화를 이루도록 하기 위하여 규정된 것이다. 이 법의 보험급여와 근로기준법의 재해보상책임 사이의 조화에 관하여는 같은 조 제1항에서, 민법 기타 법령에 의한 손해배상책임과의 관계는 제2항에서, 민법 기타의 법령과 이법에 의한 이중지급의 조정에 관하여는 제3항에서, 이법상 상병보상연금과 근로기준법상 일시보상의 조정은 제4항에 각 규정하고 있다.

그러나 ①산업재해보험법상 비적용사업이나, 임의적용사업이기 때문에 산업재해보상보험에 가입하지 않은 사용자, ②요양기간이 3일 이내인 업무상 상병에 대한 요양보상 또는 휴업보상의 경우에는 근로기준법상 사용자의 재해보상책임이 면제되지 않으며, 그 보상책임은 당연히 사용자에게 있다.

제2절 선원보험법

I. 입법경위

船員保險法은 선원에 대한 보험제도를 실시하여 선원과 그 가족의 복리증진에 기여를 목적(법 제1조)으로 1962. 1. 10. 법률 제964호로 제정되었으나, 시행령이나 시행규칙의 제정없이 그대로 방치되고 있어 사문화된지 오래고 關係當局에서 이법의 폐지를 검토하고 있다.

이법은 당초 제정하면서 舊 日本 船員保險法을 그대로 받아 들여 立法하였으나, 그 당시 이미 合目的性에 비하여 현실적 여건이 부적당하였고, 또 우리 나라의 경제적·사회적 여건이 사회보험을 실시할 수 있을 만큼 발전하지 아니하였다. 그러한 관계로 정부는 이 법의 시행지침을 마련할 수도 없었다. 日本의 船員保險法은 일본 정부가 제2차 세계대전을 대비하여 1939년 4월에 법률 제73호로 제정하였던 것으로 일본 정부가 1940년 2월 칙령 제65호로서 우리 나라에 적용하도록 하였던 법이었다. 따라서 이 법을 근거로 한 선원보험은 社會保險이지만 아직도 우리 나라에서 시행되지

못하고 있다. 다만, 1970년대 우리 나라 海運振興政策의 수립에 따라서 선원 보험을 활성화하기 위하여 1973년 2월 5일 선원법 제128조의3을 신설하여 船舶所有者에게 선원의 재해 보상을 책임지도록 법정하였다. 이 조항을 근거로 하여 외항 해운업자는 이른바 船主責任相互保險에 가입하였고, 내항 해운업자는 韓國海運組合의 船員共濟에 가입하였다.³¹⁾ 船員保險은 정부가 관장하도록 하고(법 제3조), 船員保險中央審議會와 船員保險地方審議會를 두어 보험에 관한 중요사항을 심의하게 하였다.

II. 보험급여의 내용

1. 성격

선원보험법의 급여는 피보험자 또는 피보험자였던 사람의 질병, 사상, 노령, 폐질, 탈퇴 또는 사망에 관하여 보험급여를 행한다(법 제2조). 선원보험은 정부가 관장하도록 하고, 療養措處 및 傷病手當을 제외하고 保險給與에 요하는 비용의 4분의 1을 國庫에서 부담하도록 하여(법 제58조) 보험의 성격을 정책보험으로 하였고, 대한민국 국민인 선원으로서 국내에 선적항을 정한 선박에 승무하는 자는 선원보험의 피보험자로 하여(법 제17조), 당시 민영보험자에 의하여 운영되던 보험과는 차별되게 선원이 직접 피보험자가 되게 함으로써 피보험자 자신이 보험금을 청구 및 수령할 수 있게 하였다.

보험급여기간의 계산은 피보험자였던 기간은 피보험자의 자격을 취득한 날부터 가산하고, 그 자격을 상실한 달의 전월로서 종료한다. 보험금의 지급기간은 사유가 발생한 달의 익월로부터 개시하고, 권리소멸의 달로서 종료한다. 선원보험에서 정하는 요양처리 및 상병수당금(법 제29조 내지 제33조)은 선원법의 그것과 비슷하나 被保險者가 船員自身이 되므로 이러한 보험급여를 직접 수령할 수 있다.

31) 한국해상교통정책연구소, 「선원 사회보장제도의 합리화에 관한 연구」, 1996, 102쪽.

2. 급여의 종류

(1) 療養措處

피보험자 또는 피보험자이었던 자의 질병 또는 부상에 관하여 ①진찰, ②약제 또는 치료재료의 지급, ③처치, 수술 기타의 치료, ④병원 또는 진료소에의 수용 또는 자택이외의 장소에서 요양에 필요한 숙박료 및 식사의 지급, ⑤간호, ⑥이송 등의 요양조치를 행한다(법 제29조제1항).

요양조치를 행하기 곤란한 경우 또는 피보험자나 피보험자이었던 자의 신청이 있거나, 부득이한 경우에는 요양조치에 갈음하여 요양비를 지급할 수 있다

(2) 傷病手當金

피보험자이었던 자가 요양을 위하여 노무에 취역할 수 없을 때에는 그 기간중 상병수당금으로서 1일에 대하여 피보험자의 자격상실당시의 평균 보수일액의 100분의 60에 상당하는 금액을 지급한다(법 제31조). 병원 또는 진료소에 수용된 피보험자이었던 자에 대하여 지급한 상병수당금은 대통령령이 정하는 바에 의하여 감액할 수 있다. 요양의 급여 및 상병수당금의 지급은 동일한 질병 또는 부상 및 이로 인하여 발생한 질병에 관하여 그 보험급여를 개시한 날부터 기산하여 6월을 경과한 때에는 행하지 아니한다. 그러나 해양수산부장관이 지정한 질병에 관하여는 대통령령이 정하는 바에 의하여 6월을 경과한 날부터 다시 6월 이내의 기간을 계속하여 요양조치 및 상병보상금을 지급할 수 있다.

(4) 老齡年金

15년 이상 피보험자이었던 자가 그 자격을 상실한 후 55세를 넘은 때 또는 56세를 넘어서 그 자격을 상실한 때에는 그가 사망할 때까지 老齡年金を 지급한다(법 제34조). 노령연금액은 피보험자이었던 기간 15년 이상 16

년 미만에 대하여 피보험자이었던 전기간의 평균보수연액의 100분의 25에 상당하는 금액으로 하고, 피보험자이었던 기간 15년 이상 1년을 증가할 때마다 그 1년에 대하여 피보험자이었던 전기간의 평균보수연액의 100분의 1에 상당하는 금액을 더한 금액으로 한다. 노령연금의 지급기간은 40년을 넘지 못한다. 노령연금지급을 받는 자가 사망한 경우에는 이미 지급받은 노령연금의 총액이 노령연금의 5년분에 상당하는 금액에 미달할 때에는 그 차액을 일시금으로 그 유족에게 지급한다. 또 15년 이상 피보험자이었던 자가 노령연금의 지급을 받지 아니하고 사망한 경우에는 그 자가 지급을 받을 수 있었던 노령연금의 5년분에 상당하는 금액을 일시금으로서 그 유족에게 지급한다.

(5) 폐질연금 및 폐질수당금

피보험자의 자격상실전 6년전에 3년이상 피보험자이었던 자의 자격상실전에 발생한 질병 또는 부상 및 이로 인하여 발생한 질병이 치유되지 않은 경우 그 정도에 따라 그 자가 사망할 때까지 廢疾年金을 지급하거나 일시금으로 廢疾手當金을 지급한다(법 제39조).

(6) 탈퇴수당금

3년 이상 15년 미만 동안에 피보험자이었던 자가 사망한 때 또는 그 자격을 상실한 후에 다시 피보험자가 되지 아니하고 1년 6월을 경과한 때에는 탈퇴수당금을 지급한다. 그러나 그 자가 폐질수당금의 권리를 가진자인 때에는 1년 6월을 경과하지 아니한 경우라도 이를 지급한다(법 제45조). 폐질연금을 받을 권리를 가진 자에게는 탈퇴수당금을 지급하지 아니한다.

(7) 사망수당금

피보험자 또는 피보험자이었던 자가 3년이상 피보험자이었던 자로서 ① 피보험자가 사망한 때, ②피보험자이었던 자가 그 자격상실후 3월 이내에

사망한 때, ③피보험자이었던 자로서 요양조치를 받는 자가 사망한 때에는 그 유족에게 대하여 피보험자이었던 전기간의 평균보수월액의 3월분에 상당하는 사망수당금을 지급한다(법 제49조).

Ⅲ. 선원보험법의 문제점

1. 입법당시의 상황

우리 나라에 선원보험법이 시행되지 못하는 이유는 입법 당시에 이 법의 시행 환경을 전혀 고려하지 않았고 日本의 戰時 船員勞動環境을 그대로 수용하였기 때문이었다. 또 그 당시 우리 나라의 경제적 사정과 선원 취업률이 극히 저조하였던 현실을 고려하지 않았기 때문이다.³²⁾³³⁾ 선원보험법이 제정된 1962년은 제1차 경제개발 5개년 계획의 초년도이고, 이때에 우리 나라의 상선선복량은 41척, 총톤수 10만톤 정도였다.³⁴⁾ 그 가운데 외항선원은 1,230명 정도로 선원보험의 시행은 근원적으로 불가능하였다. 아울러 당시 내항해운과 어선의 선복량은 극히 미미하여 이러한 선박에 승무하는 선원 역시 선원보험의 대상이 되지 못하였다.³⁵⁾ 그 후 선원보험법을 시행하고자 했을 때도 여러 가지 문제점이 나타났다. 특히 육상보험보다 높은 기본요율 문제, 보험요율의 산정기준시 임금의 일부만을 근거로 한 점, 출항 후 보험계약해지 문제 등이 있었다.³⁶⁾

32) 그 당시 우리 나라는 1차 경제개발 5개년계획의 초년(1962년)도 이고, 우리 나라 상선 선복량은 41척 총톤수 10만톤 정도였으며, 선원 수첩을 소지한 사람은 2,946명이었고, 그 가운데 외항선원은 1,230명으로 추정되었다(해운항만청, 한국해운항만사, 1980, <표4-3> 참조)

33) 특히, 기본요율은 육상보험의 0.14% 내지 6.3%에 비해 4% 내지 12%로써 고율이었다.

34) 해운항만청, “한국해운항만사”, 해운항만청, 1980, 표 4-3참조.

35) 이원태, “선원재해보상제도의 개선방안에 관한 연구”, 한국해양대학교 해사산업대학원 해사경영학과 석사학위논문, 2001, 65쪽.

36) 황진희, “선원복지제도의 문제점과 개선방향”, 해양수산동향 통권 제165호, 1998년 6월, 32쪽.

2. 시행상 문제점³⁷⁾

(1) 기본요율

보험요율이 선박의 구조와 선령에 따라서 최저 4퍼센트에서 최고 12퍼센트로서 육상보험의 0.14퍼센트 내지 6.3퍼센트에 비교하여 매우 고율인데다 선종 및 위험의 종류에 따라 할증제도를 두고 있었는데 그 내용을 보면, ①원양어선 선원 : 기본요율의 110퍼센트 할증, ②업무외 재해보상 : 30퍼센트 할증, ③전쟁위험담보 : 0.5 ~ 10퍼센트 할증, ④의료보상 확장담보 : 연 임금총액의 0.2 ~ 5퍼센트 할증 등이다.

(2) 임금기준

보험요율 산정의 기준은 표준임금 또는 총임금을 근거로 하지 않고, 다양한 임금형태에 따르므로 船舶所有者는 보험료를 절약하기 위하여 임금의 일부만을 보험료의 산정 근거로 제시하고 있다. 이것은 선원이 보상을 받을 때에 보험요율 산정의 임금을 기준으로 보상받기 때문에 매우 불리한 요소로 작용하였다.

(3) 피동적인 보험가입

船主責任保險은 대부분 선박소유자의 자발 의사에 따라 가입하기보다는 입출항을 목적으로 마지 못해 가입하는 경향이 있었으므로, 출항을 목적으로 보험에 가입하였다가 출항 후에 이를 해지하는 경우가 있었다. 그리고 보험회사는 보험 사고율이 낮고, 선원의 임금수준이 높은 선박만을 선택적으로 가입시키고, 선체보험과 선원보험을 연계하여 선체보험 인수가 가능한 선박을 선택하여 보험을 인수하는 경향이 높았다. 이 당시 선원 근채보험의 사고율은 평균 70 ~ 80퍼센트에 이를 정도였으므로 보험회사가 보

37) 해운항만청, “선원보험제도를 실시하기 위한 연구”, 1977년10월, 171~190쪽.

험인수를 기피하였다.

(4) 면책금액

의료보험에서 인정되는 의료비 기초공제인 小損害控除(보험자면책금액)에 대한 보험료 할인을 선박소유자가 악용할 소지가 있었다. 특히 요양비는 전액 보상을 원칙으로 하고 있으나, 소손해 공제에 대하여는 보험료가 할인되는 점을 이용하여 우선 눈앞의 보험료 지출을 줄이려는 생각에서 소손해 공제액을 높여서 보험가입을 원하는 선박소유자가 많았다. 이 당시 선원 1인당 소손해 공액액은 최저 5,000원에서 최고 100,000원이며, 이에 대한 보험요율의 할인은 2퍼센트 ~ 20퍼센트였다.

(5) 외국에서의 요양보상

항해 중에 발생한 질병 또는 부상으로 외국항에 하선할 경우에 국내 보험회사와 외국 병원 사이에 지정병원 계약이 없고, 醫療酬價가 국내에 비해 월등히 비싸서 보험회사가 해외에서의 치료를 기피하였다.

제3절 어선원 및 어선재해보상보험

I. 의의

어선원 및 어선재해보상보험 제도는 연근해 어업에 종사하는 어선원 및 어선의 재해발생시 신속하고 적절한 보상으로 어선선원을 보호하고, 어선재해 복구를 촉진하여 漁船主의 재생산능력을 확보하고자 하는 것으로(법제1조), 海洋水産部長官이 관장하는 非營利 公營保險으로 收支均衡의 원칙이 적용되어 영리목적의 일반 보험사업과는 구별될 뿐 아니라 어선주가 납부하는 보험료의 일부를 정부 보조금 형태로 지원하여 운영되며, 국가에서 시행하는 사회보장 성격의 政策保險으로 영세하고 操業環境이 열악한 연근해 漁業人의 생명 및 재산을 보호하고 안정적인 어업경영을 도모하고

자 제정되었다.³⁸⁾

1. 導入背景

이 법이 제정되기 전까지는 연근해 어선원 및 어선의 재해발생시 신속·공정하게 보상하고 효율적으로 운영할 수 있는 재해보상 체계가 미흡하였다. 연근해 어선은 수산업협동조합공제³⁹⁾(水協共濟)를 포함하여 보험가입률이 21.1%로써 비교적 저조하고, 가입한 경우에도 어선원은 비율급(깃가림제) 등에 의한 임금산정의 곤란 등으로 선주가 임의로 낮게 책정한 임금으로 보험에 가입함에 따라 補償金額이 적어 어선원과 선주의 분쟁의 소지가 있어 왔다. 무엇보다 육상 근로자의 경우에는 政策保險인 産業災害補償保險을 운영하고 있으나 操業環境 및 勤勞條件이 보다 열악한 海上勤勞者인 어선원에 대하여는 政策保險 미실시로 재해보상에 어려움이 있었다.

현행 선원보험 관계를 규정하고 있는 船員法에서는 선원의 災害補償基準만 정하고 있으며, 실질적으로는 보험요율 결정, 보험료의 징수와, 보험급여 등을 민간보험사(또는 공제기관)에서 영리목적으로 운영되고 있으며, 현행 어선보험료의 이원화로 漁業人에게 불편을 초래하고 보험운영의 혼선을 초래하고 있었다. 예컨대 동일사업장내 어선이 2척이상인 경우(권현망, 선망등) 톤수별로 보험가입대상이 상이하여 보험가입 및 운영의 혼선을 초래하기도 하였다. 즉, 25톤 이상 乘船 漁船員은 선원법에 따라 수협선원공제에 가입하여야 하고, 25톤 미만 승선 어선원은 다시 상시 5인 이상 승선시는 정책보험인 産業災害補償保險에 가입하여야 하며, 상시 5인

38) 법률 제6866호로 2003. 3. 19. 제정되었으며, 2004. 1. 1.부터 시행하였다.

39) 수산업협동조합은 어업인과 수산물 제조업자의 협동조직을 촉진하여 경제적·사회적 지위의 향상과 수산업의 생산력 증강을 도모함으로써 국민경제의 균형있는 발전을 기하기 위하여 1962년 1월 20일 법률 제1013호에 의하여 설립되었으며, 동법 제65조 제1항 제4호의 규정에 의하여 공제사업을 시행하고 있다. 설립당시 수협중앙회에서 어선공제와 선원공제사업을 승계받아 시행하였으며, 어선원및어선재해보상보험법에 의거 어선원 및 어선재해보상보험을 정부로부터 위탁받아 시행하고 있다.

미만 승선시는 가입의무 없이 水協共濟에 任意加入하여야 하였다(선원법 제2조). 이러한 점을 감안하여, 漁船 및 漁船員에 대한 종합적인 政策保險의 도입을 통하여 연근해 어선원 및 어선에 대한 재해보상을 통한 漁業人의 福祉向上 및 水産業의 안정적 발전을 위하고자 하는데 그 도입배경이 있다.

한편, 政策保險의 도입으로 재해발생시 어선원 1인당 평균 보험혜택은 [표 1]에서 보는 바와 같이 유족의 경우 5,746만원으로 994만원(20.9%)이 증가할 것으로 보이는데, 이는 어선원 월평균 적용임금(1,004천원→1,214천원)의 증가에 기인한 것이며, 이에 따라 漁船主의 보험료부담 및 정부보조금 액수도 증가요인으로 작용된다.

[표 1] 어선원공제의 정책보험의 도입에 따른 보험효과 변화

구 분	미도입(a)	도입 ¹⁾ (b)	차액(b-a)	변동률(%)
가입인원(명)	33,017	36,604	3,587	10.9
1인당 적용임금(천원)	1,004	1,214	210	20.9
총보험료(백만원)	40,181	53,845	13,664	34.0
1인당(천원)	1,217	1,471	254	20.9
보조액(백만원)	10,667	15,531	4,864	45.6
1인당(천원)	323	424	101	31.3
선주부담총보험료(백만원)	29,514	38,314	8,800	29.8
1인당(천원)	894	1,047	153	17.1
총보험금(백만원)	1,568,967	2,051,245	482,278	30.7
1인당(천원)	47,520	57,463	19,503	20.9

※ 수산업협동조합 「수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안」, 2002.

II. 내용

1. 法の概要 및 特徴

이 법에 의한 災害補償保險事業은 海洋水産部長官이 관장하고, 그 운영을 水産業協同組合法에 따라 설립된 水産業協同組合中央會에 위탁하였다(법 제3조 및 제9조). 그리고 아래 [표 2]에서 보는 바와 같이 보험료의 일부를 국고에서 지원할 수 있도록 하고, 보험사업에 관한 중요사항을 심의 및 심사하기 위하여 漁業災害補償保險委員會를 두었다(법 제4조 및 제7조).

[표 2] 어선원공제의 국고지원 예산 추계표

구분	2002	2003	2004	2005	2006	2007
당연가입대상(명)	72,792	72,792	72,792	72,792	72,792	72,792
가입인원(명)	33,017	36,604	40,191	43,778	47,365	50,954
가입률(%)	45%	50%	55%	60%	65%	70%
평균월임금(천원)	1,004	1,214	1,335	1,469	1,616	1,778
1인당보험료(")	1,217	1,471	1,618	1,780	1,959	2,155
총보험료(백만원)	40,181	53,845	65,029	77,924	92,788	109,806
국고보조예산(백만원)	10,667	15,531	19,985	25,178	31,223	38,214
1인당 보조액(천원)	323	424	497	575	659	750

※ 수산업협동조합 「수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안」, 2002.

또한 漁船員災害補償保險은 연근해어업에 종사하는 漁船所有者를 당연가입자로 하여 어선원·가족어선원 및 어선소유자가 어업활동과 관련하여 입은 재해를 보상하도록 하고, 그 보험급여의 종류 및 범위를 정하였다(법 제18조 및 제23조 내지 제32조).

그 뿐만 아니라 漁船災害補償保險은 연근해어업에 종사하는 어선소유자가 가입할 수 있도록 하고, 그 보험의 대상은 선체·기관 및 의장품을 일괄단위로 하며, 가입금액은 대상어선의 잔존가액의 일정비율로 하였다(법 제51조 내지 제55조).

만약 보험급여에 관한 결정에 불복이 있는 자는 중앙회에 심사청구를 제기할 수 있도록 하고, 심사청구에 대한 결정에 불복하는 경우엔 漁業災害補償保險委員會에 재심사청구를 할 수 있도록 하며, 이 경우 재심사청구를 받은 날부터 50일 이내에 裁決을 하도록 하고, 위원회의 재결은 중앙회를 羈束하게 하였다(법 제59조 내지 64조).

어선원및어선재해보상법에 의한 보험사업은 연근해 어업인의 생명 및 재산을 보호하여 안정적인 어업경영을 도모하기 위한 것이므로, 일반보험과는 달리 영리추구가 아닌 수지균형의 원칙에 의하여 운영되는 비영리 公營保險이어야 하고, 어선원 등 저소득 어업인의 재해시 신속한 구제가 가능하도록 하면서 보험가입을 강제하는 등 社會保障 政策의 일환으로 시행하는 특징을 가지고 있다. 이와 같이 이 법에 의한 보험사업은 사회보장 성격의 政策保險이기 때문에 보험사업의 운영은 海洋水産部가 직접 수행하거나 특별법인을 설립하여 위탁·시행하도록 원칙을 두고 있다. 따라서 1962년부터 어선 및 어선원 공제를 실시하여 어업분야 보험에 대한 경험과 전국적 共濟組織을 가지고 있는 水協組織을 활용하는 것이 보다 효율적이라는 판단에서, 다른 회계와 구분하여 계리하도록 하는 등 수협의 부실화로 인한 保險財政의 동반부실화를 방지하기 위한 제도적 장치를 마련하여 수협중앙회로 하여금 이를 운용하도록 하였다.

또 하나의 특징은 이 법은 보험료 납입 여부에 관계없이 재해발생시 漁船員에게 우선적으로 보상하고 그 보상액도 현재보다 약 20.9% 증가하게 됨에 따라 보험제도의 운영과정에서 일시적으로 손실발생이 불가피하게 될 것으로 예상되므로 保險財政의 安定化를 위하여 海洋水産部에 漁業災害補償保險委員會를 두어 보험재정안정 등 보험운영 전반에 대한 심의를 하도록 하고(법 제7조), 水協中央會로 하여금 적정규모의 損失補填準備金을 조성·적립하도록 하여 운영상 예상치 못한 초과지출 등 수지상의 불균형에 대비하도록 하며(법 제14조), 損失補填準備金에는 정부의 出捐이

가능하도록 하여 재정에 대한 최종책임을 정부가 지도록 하고 있다.

또한 매 會計年度마다 責任準備金 및 非常危險準備金을 적립하여 안정적 보험운영을 위한 제도적 장치를 두고 있으며(법 제13조), 보험가입자가 부담하는 보험료의 일부를 국고에서 보조함으로써 가입률을 제고시킬 수 있는 제도적 장치를 마련하고 있다.

사회적 약자인 어선원 보호 및 加入義務者인 漁船主의 보험가입을 강제하기 위하여 漁船主의 보험관계 미신고(태만)시에는 과태료 부과(법 제70조), 미납부한 보험료(3년간) 일시 징수 및 지급 보험금의 일부 추징 등의 불이익을 주도록 하고 있는바(법 제48조), 이러한 불이익은 사회보장적 성격의 政策保險 특성상 재해발생시 먼저 지급한 보험금으로 인한 재정손실을 방지하기 위해 그 반대급부로서 가입의무자에 추징함으로써 재정균형을 이루고자 하였다.

2. 主要 保險給與 內容

(1) 療養給與

漁船員등이 職務上 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우 요양비의 전액을 어선원등에게 직접 지급한다(법 제21조 내지 제22조).

또한 乘務中 職務外의 원인으로 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 3월분 이내의 요양급여를 지급한다(법 제23조). 직무외의 원인으로 인한 재해보상을 행하는 제도는 해상근로자를 보호하기 위하여 船員法에만 있는 독특한 제도이다. 요양급여의 산정기준은 선원법에서와 마찬가지로 산업재해보상보험법시행규칙 제3장 제2절의 규정을 준용한다.

(2) 傷病給與

직무상 부상을 당하거나 질병에 걸려 요양을 받을 경우 최초 4월까지는 通常賃金에 해당하는 금액을, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 通常賃金の 100분의 70에 상당하는 금액을 지급한다(법 제24조제1항).

직무외의 원인으로 부상을 당하거나 질병에 걸려 요양을 받을 경우 3월의 범위내에서 통상임금을 상병급여로 지급한다(법 제24조제2항). 이 경우 상병급여가 선원법 제54조의 규정에 따른 최저임금에 미달하는 경우에는 그 최저임금액을 상병급여의 지급액으로 한다(법 제24조제3항).⁴⁰⁾ 이때 산정된 상병급여가 선원법 제54조의 규정에 따른 최저임금액에 미달하는 경우에는 그 최저임금액을 상병급여 지급액으로 한다(법 제24조제3항). 어선원에 대한 상병급여는 선원법에 의한 상병보상과 마찬가지로 산업재해보상보험의 휴업급여와는 달리 선원이 취업하지 못한 기간이 3일 이내인 때에도 행하여야 한다.

(3) 障害給與

어선원등이 직무상 부상을 당하거나 질병에 걸려 치유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우에 産業災害補償保險法에서 정하는 障害等級에 따른 장해보상일시금의 일수에 乗船平均賃金을 곱하여 산출한 장해급여를 당해 어선원등에게 지급한다(법 제26조). 이는 선원법에 의한 장해보상급여와 마찬가지로 일시금으로만 지급하도록 규정하고 있다.

(4) 一時補償給與

요양급여 및 상병급여를 받고 있는 어선원등이 2년이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 産業災害補償保險法이 정하는 障害等級에 해당하는 장해보상일시금 일수에 승선평균임금을 곱하여 산정한 금액을 어선원등에게 일시로 지급할 수 있다(법 제26조). 이는 선박소유자의 경영악화 등으로 인하여 선원에게 충분한 요양·상병·장해보상이 되지 않을 수 있는 상황을 대비하여 선원을 보호하기 위한 목적 중 하나이다.

40) 2004. 9. 22. 해양수산부가 발표한 선원법 제10장에 규정에 의한 재해보상시 통상임금 및 승선평균임금 산정을 위한 최저임금은 월 888,490원이며, 이의 적용기간은 2004. 10. 1.부터 2005. 9. 30.이다(해양수산부 고시 제2004-60호).

(5) 遺族給與 및 葬祭費

어선원등이 직무상 사망한 경우에는 乘船平均賃金の 1천300일분에 상당하는 금액을 유족에게 지급하고, 직무외의 원인으로 사망한 경우에는 乘船平均賃金の 1천일분에 상당하는 금액을 유족에게 지급한다(법 제27조). 어선원등이 직무상 사망하거나 乘務中 職務外의 원인으로 사망한 경우 유족에게 승선평균임금의 120일분에 상당하는 금액을 장제비로 지급한다(법 제28조). 선원이 사망한 후 지체없이 유족보상을 받을 수 있는 유족 중에서 그 순위에 따라 위 금액을 지급해야 하며, 장제비를 지급받을 수 있는 유족이 없는 경우에는 실제로 장제를 행한 자에게 유족급여를 지급해야 한다.

(6) 行方不明給與

어선원등이 행방불명 그 밖의 사유로 생사가 불명한 경우에는 통상임금의 1월분과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액을 지급한다(법 제29조). 선원이 해상에서 행방불명된 이상 선박이 침몰되거나 항해중 선원의 과실에 의해서 추락한 경우뿐만 아니라 상륙하여 귀선 도중에 해상에서 행방불명된 경우도 보상금은 지급되어야 한다. 선원이 해상에서 행방불명된 이상 그 원인은 문제되지 않는다. 여기서 해상이란 일반적으로 육지가 아닌 바다의 공간을 총칭하는 개념으로서 수중과 해저뿐만 아니라 선박이 항해를 계속할 수 있는 공간이면 영해 측정기선의 육지측 수역인 하천이나 호수도 포함된다고 해야 한다.⁴¹⁾

(7) 所持品流失補償

어선원등이 乘船中 漁船災害로 인하여 所持品을 잃어버린 경우 통상임금의 2월분의 범위안에서 流失된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 지급한다(법 제30조). 어선원이 소지품유실보상을 받기 위해서는 승선중 어선재해로 인하여 소지품을 잃어버려야 한다. 따라서 어선사고 이외에 귀항이

41) 김동인, 앞의책, 384쪽.

나 귀선 도중에 선원이 소지품을 잃어버린 경우에는 소지품유실보상금이 지급되지 않는다.

[표 3] 어선원재해보험과 산업재해보상보험 비교

구 분	산업재해보상보험	수협 선원종합공제	어선원및어선재해보험
근거법률	산업재해보상보험법	수산업협동조합법	어선원및어선재해보상보험법
보험사업 시행	근로복지공단 (정부위탁)	수협중앙회	○ 수협중앙회 (정부위탁)
가입대상	근로기준법적용사업장(25톤미만중 5인이상 승선)	연근해 어선소유자 (25톤이상)	○ 전연근해어선소유자 (가족어선원 포함)
가입방법	강제가입 (가입미신고시도 보상)	선주 가입의무화 (미가입시 보상불가)	○ 강제가입 : 대통령령규정 (가입미신고시도 보상) ○ 임의가입 : 가입시 보상
가입금액	근로자임금전액	선원월임금 (선주 임의결정 가입)	○ 어선원의 임금전액 - 단체협약, 취업규칙, 근로 계약서 등에 의한 임금
지급사유	근로기준법상 사용주재해보상책임	선원법상 선주의 재해보상책임	○ 좌동
지급금액	근로기준법상재해보상금액의 약 10% 정도 상회	선원법상의 재해보상금액을 임의특약가입	○ 선원법상의 보상규정 완전이행
보상합의	보험금에 의한 보상합의	선주 책임하에 보상 합의 - 보험사업자와 선주가 합의 보상	○ 보험금에 의한 보상합의 - 보험사업자는 선주와 합의 없이 선원에 보상
보험료	선원 연임금의 9.5%	선원 연임금의 8.8%	○ 선원 연임금의 일정비율 - 재해보상보험심의위원회에서 결정
보험료 국고보조	없음	톤급별 차등지원 100톤미만중 10~50%	○ 톤급별 차등지원 - 법률에 국고보조 제도화
기금운용	있음(제80조-83조) 보험료, 수익금, 적립금, 잉여금, 출연금, 차입금	없음	○ 평형준비금 - 잉여금, 수익금, 출연금, 차입금
미가입시	가입여부 불문 보험금 지급 - 국세체납의 예에 준해 보험료 징수	공제금 지급불가 ○ 선원법에 의한 벌칙 및 출항통제	○ 당연가입 : 보험금 지급 ○ 임의가입 : 보험금 미지급. 당연가입대상자는 국세체납의 예에 준해 보험료 징수

4. 産業災害補償保險과의 比較

위의 [표 3]에서 보는 바와 같이 産業災害補償保險과 漁船員및漁船災害補償保險 사업은 모두 政策保險으로서 재해발생시 사회적 약자인 근로자에 대하여 사회보험방식에 의하여 보상하는 것으로 본질적인 차이는 없다고 할 것이나, 어선원재해보험은 海上勤勞者인 선원의 근로기준 및 재해보상관계를 규정한 船員法の 기준에 따라 재해보상을 이행하기 위한 公營保險의 역할을 담당하며, 産業災害補償保險은 勤勞基準法の 災害補償關係를 공영보험화 한 것이라 할 수 있다.

그러나 産業災害補償保險은 전체 근로자의 일반적 상황을 고려한 데 비하여 漁船員保險은 특별히 어업의 특성인 임금산정의 곤란, 어선사고율 과다, 어선원의 빈번한 승하선, 사업장의 유동성 등 海上勤勞의 特殊性을 감안하여 어선원 및 어선소유자를 실질적으로 보호할 수 있는 行方不明補償, 所持品流失補償 등의 제도를 도입하고 있다.

제4절 선원 사회보험제도의 개선방안

I. 유족 및 장해보상금의 연금 문제

1. 陸上勤勞者の 유족 및 장해보상금 제도

1976년 産業災害補償保險이 사회보장에 관한 법률 및 勤勞基準法에 의한다는 근거법률조항을 삭제하여 산업재해보상보험의 독자성을 모색한 이후 재해예방, 근로자 복지증진 사업이 활발하게 전개되어 왔으나, 선원법의 경우 그 재해보상 정도가 勤勞基準法の 수준에 맞추거나 약간 상향된 수준에 머물러 거북이 걸음을 하고 있었다.

보험제도 역시 産業災害補償保險은 1960년대에 이미 사용자가 연대하여 책임을 부담하는 정부 주도의 強制 社會保險制度를 도입하여 시행함으로

써 사업주가 망하더라도 근로자에게는 피해가 없도록 제도적 장치를 마련하였으며, 단지 재해보상 차원을 벗어나 災害勤勞者의 재할 및 사회복지추진을 위한 프로그램을 도입하는 등 事後管理機能을 강화하였다.

특히 保險加入者(개별 사업주)와 保險受惠者(피재근로자)가 일치하지 않고 사업주의 재해보상 책임을 국가가 보증하므로 보상의 안정성을 확보함을 물론 保險加入者의 사정에 의해 재해자가 보험급여를 받지 못하는 사례가 없게 되었다.⁴²⁾ 장해급여 및 유족급여의 경우 1970년 법개정 이전에는 일시금으로만 지급하던 것을 연금으로 지급받을 수 있도록 제도를 개선하였다. 장해급여의 경우 장해등급 제1급에서 제3급까지에 해당하는 근로자에 대해서는 장해보상연금을, 장해등급 제1급에서 제14급까지의 신체장해 근로자에 대해서는 장해보상일시금을 근로자의 선택에 따라 지급받을 수 있도록 제도가 개선되었다. 그후 1981년 개정법에 의하여 장해등급 제7급까지의 신체장해에 대하여도 그 상태가 계속되는 한 연금을 지급받게 하는 등 실로 눈부신 제도의 발전이 있었다.

2. 연금보상금의 내용

(1) 傷病補償年金

(가) 지급조건

육상에 근무하는 모든 근로자는 産業災害補償保險法⁴³⁾이 정하는 바에 따라 요양급여를 받는 근로자가 요양 개시 후 2년이 경과되어도 치유가 되지 아니하고 폐질등급(1~3급)에 해당되는 경우와 장해보상연금을 받고

42) 선원근재의 경우 선주의 보험료 납입 지체 등이 보험금 지급면책으로 이어져 결국 피해는 재해자가 보는 경우가 많다.

43) 법률 제4826호에 의하여 1994. 12. 22. 전문개정된 이 법은 노동부장관이 관장하고 국고의 지원을 받는 정책보험으로서 근로자를 사용하는 모든 사업에 적용된다(법 제2조, 제3조 및 제5조). 다만, 공무원연금법, 군인연금법, 선원법, 어선원및어선재해보상보험법, 사립학교교직원연금법 등의 적용을 받는 사업에 대하여는 이 법의 적용을 제외하고 있다(동법 시행령 제3조).

있던 근로자가 부상 또는 질병이 악화되어 재요양하고 있는 경우에 傷病補償年金을 지급한다(법 제44조). 상병보상연금청구에 의거 폐질등급을 결정하고, 등급(1~3급)⁴⁴⁾에 따른 상병보상연금을 지급하며 상병보상연금을 지급하게 되는 경우 휴업급여 또는 장해보상연금은 지급 중단하게 된다.

등급별 지급일수를 보면 1급은 연간 329일분, 2급은 연간 291일분, 3급은 연간 257일분이고, 상병보상연금 청구시 구비서류는 ①상병보상연금청구서, ②폐질상태 신고서(요양중인 의료기관에서 발급), ③폐질상태가 변동된 경우 14일 이내에 폐질상태신고서에 폐질상태를 증명할 수 있는 의사의 診斷書を 첨부하여 의료기관 관할 지사에 제출한다. 법 제44조 제3항의 규정⁴⁵⁾에 의하여 감액한 경우 감액분을 감안하여 지급된다. 장해 제1급 내지 제3급에 해당되는 근로자가 재요양한 경우 장해보상연금선급금기간 중에는 상병보상연금을 지급하지 않는다. 지급내용은 업무상의 사유에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸려서 치유 후 신체 등에 장해가 남아 있는 경우에 지급하며, 障害補償事故의 종류에 따라 장해보상일시금(장해등급 4급 내지 14급) 또는 장해보상연금을 지급받을 수 있다.⁴⁶⁾

(나) 지급방법

일시금은 요양종결후 受給權者의 신청에 따라 해당 등급에 요양종결 당시의 평균임금을 곱하여 계산한 금액을 지급하며, 연금은 등급별 연금에 해당하는 일수에 평균임금을 곱하여 산정한 금액을 12로 나누어 매월 1회 지급하되, 1급은 329일분을, 2급은 291일분을, 3급은 257일분을, 4급은 224일분을, 5급은 193일분을, 6급은 164일분을, 7급은 138일분을 각 지급한다. 또 장해등급 1급 내지 3급은 청구에 의거 연금의 4년분까지, 4급 내지 7급은 연금의 2년분까지 선급금을 지급할 수 있다(법 제42조 제2항 및 별표 1).

44) 산업재해보상보험법시행령 [별표 4] 참조.

45) 업무상재해로 요양 중 65세에 도달한 이후에는 노동능력 등을 고려하여 상병보상연금을 감액하여 상병보상연금의 93%를 지급한다.

46) 장해등급 1급부터 7급까지 연금대상이며 수급권자의 선택에 의하여 일시금과 연금을 지급받을 수 있으나 1급부터 3급까지는 연금으로만 지급한다(산업재해보상보험법 제42조 제2항 내지 제3항).

(다) 처리절차

장해보상청구서를 작성하여 의료기관, 사업주, 본인의 날인 후 근로자가 요양 종결한 의료기관 관할 근로복지공단 지사 또는 사업장관할 근로복지공단 지사에 제출하여야 한다. 장해보상 청구서가 접수되면 공단지사는 장해심사 일정을 지정하여 災患者에게 통보하고 지정일시에 자문의사의 심사를 받아야 한다. 諮問醫 所見과 주치의 소견이 일치 할 경우 장해등급을 결정하고 청구인에게 지급하게 되며, 자문의 소견과 주치의 소견이 상이한 경우 제3의 의료기관에 특진을 의뢰하여 장해상태를 재확인한 후 처리하게 된다.

(2) 遺族給與

(가) 지급조건

근로자가 업무상 사유에 의하여 사망한 경우 그 유족에게 유족보상일시금 또는 遺族補償年金을 지급하며, 수급권자가 원하는 경우 유족보상일시금의 50/100에 상당하는 금액을 일시금으로 지급하고 유족보상연금은 50/100을 감액하여 지급한다(법 제43조).

일시금 지급대상은 ①유족중 유족보상연금 수급권자가 없는 경우, ②유족급여를 연금의 형태로 지급하기 곤란한 경우⁴⁷⁾이다. 유족보상 일시금 수급권자의 순위는 ①근로자의 사망당시 그에 의하여 부양되고 있던 배우자, 자녀, 부모, 손 및 조부모, ②근로자의 사망당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니하던 배우자, 자녀, 부모, 손 및 조부모 또는 근로자의 사망당시 그에 의하여 부양되고 있던 형제자매 순으로 한다. 만약, 같은 순위의 수급권자가 2인 이상인 경우 그 유족에게 등분하여 지급하며, 부모에 있어서 養父母를 우선순위로 하고 조부모에 있어서 양부모의 부모를 우선 순위로

47) 이런 경우는 ①근로자가 사망당시 유족보상연금 수급권자가 외국에 거주하는 자일 경우, ②내국인 수급권자가 국외로 이주하는 경우이다(산업재해보상보험법 시행령 제32조).

한다. 위 순서에 불구하고 근로자가 특히 유언으로서 지정할 경우에는 그 지정에 따른다(법 제43조의2).

유족보상 연금 수급자격자의 범위는 ①근로자의 사망당시 그에 의하여 부양되고 있던 처, ②남편(사실상의 혼인관계에 있는자를 포함), 부모 또는 조부모로서 60세 이상인 자, ③근로자가 사망당시 부양중인 자로서 자녀 또는 손으로 18세 미만인 자, ④근로자가 사망당시 부양중인자로서 형제자매로 18세 미만이거나 60세 이상인 자, ⑤처를 제외하고 위 수급권자에 해당하지 아니하는 남편, 자녀, 부모, 손, 조부모 또는 형제자매로서 장해등급 제3급 이상에 해당하는 자, ⑥근로자가 사망당시 태아인자가 출생한 경우 유족급여 연금수급권자로 본다(법 제43조의4).

그리고 유족보상연금 수급권자의 순위는 배우자, 자녀, 부모, 손, 조부모 및 형제자매의 순으로 한다(법 제43조의2 제3항).

(나) 지급방법

기본금액은 평균임금의 365일분을 곱하여 얻은 금액에 급여기초연액의 100분의 47으로 하고, 가산금액은 기본금액에 사망한 근로자에 의하여 부양되고 있는 연금대상자 1인당 100분의 5씩 가산하되 100분의 20이 넘을 때는 100분의 20에 상당하는 금액을 합산하여 계산한 금액으로 한다. 이경우 수급권자가 원하면 유족보상 일시금의 100분의 50에 상당하는 금액을 일시금으로 지급하고 유족연금은 100분의 50을 감액하여 지급한다(법 제43조 제3항).

유족보상연금의 지급중지는 ①유족보상연금 수급권자가 사망한 경우, ②유족보상연금 수급권자가 그 자격을 잃은 경우, ③유족보상연금 수급권자가 행방 불명된 경우이다(법 제43조의3).

연금의 지급 시기는 그 지급사유가 발생한 달의 다음달 초일부터 개시되어 그 지급받을 권리가 소멸된 달의 말일에 종료되고, 연금의 지급은 1년분의 연금을 12등분하여 월별로 지급하되 당월분의 금액을 다음달 10일까지 지급한다. 연금의 지급중지 사유가 발생한 때는 그 사유가 발생한 달의 다음달 초일부터 사유가 소멸한 달의 말일까지 지급 중지된다(시행령 제40조).

Ⅱ. 海上勤勞者에 대한 유족 및 장해보상금 제도

1. 船員法

(1) 장해보상

선원이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우에는 船舶所有者는 지체없이 産業災害補償保險法이 정하는 장애등급에 따른 일수에 乘船平均賃金을 곱한 금액의 장해보상을 행하도록 하고 있다(법 제89조). 이와 같이 선원법상의 장해보상은 그 산출근거를 육상근로자에게 적용하는 산업재해보상보험법을 따르도록 하고 있어 해상근로의 특수성이 반영되어 있지 않을 뿐만 아니라, 그 보상방법은 전액 一時金으로 지급하도록 하여, 産災의 경우처럼 年金으로 지급받을 수 있는 길이 없다.

(2) 일시보상

선박소유자는 요양보상 및 상병보상을 받고 있는 선원이 2년이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 産業災害補償保險法에 의한 제1급 障害等級에 상당하는 금액을 선원에게 지급함으로써 그 보상 책임을 면한다(법 제89조).

(3) 유족보상

선박소유자는 선원이 직무상 사망한 경우에는 지체없이 대통령이 정하는 유족에게 乘船平均賃金의 1천300일분에 상당하는 금액의 유족보상을 행하여야 한다(법 제90조제1항). 또 직무외의 원인으로 사망한 경우에는 승선평균임금의 1천일분에 상당하는 금액의 유족보상을 행하여야 한다(법 제90조제2항). 여기에서도 마찬가지로 직무외의 사망에 의한 유족보상이 있을 뿐 유족보상을 연금으로 지급하는 규정이 없으므로 일시금으로 지급하고 있다.

2. 漁船員및漁船災害補償保險法

(1) 장해급여

어선원등이 직무상 부상을 당하거나 질병에 걸려 치유된 후에도 신체에 장해가 남는 경우에 당해 어선원등에게 장해급여를 지급한다(법 제25조제1항). 障害給與는 산업재해보상보험법 제42조의2 제2항의 규정에 의한 장해등급 및 그에 따른 장해보상일시금의 일수에 乘船平均賃金を 곱하여 산정한다(법 제25조제2항). 어선원및어선재해보상법에서도 선원법에서와 마찬가지로 장해보상의 산정근거를 産業災害補償保險法에 두고 있으며, 보상금지급방법을 명기하지 않아 실무에서는 전액 일시금으로 지급되고 있다.

(2) 일시보상급여

요양급여 및 상병급여를 받고 있는 어선원등이 2년이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 산업재해보상보험법 제42조제2항의 규정에 따른 제1급의 장해등급에 해당하는 장해보상일금의 일수에 승선평균임금을 곱하여 산정한 금액을 당해 漁船員등에게 일시로 지급할 수 있다(법 제26조).

(3) 遺族給與

어선원등이 직무상 사망한 경우에 대통령령이 정하는 유족에게 승선평균임금의 1천300일분에 상당하는 금액을 지급한다(법 제27조제1항). 또 직무외의 원인으로 사망한 경우에 그 유족에게 1천일분에 상당하는 금액을 遺族給與로 지급한다(법 제27제2항).

Ⅲ. 小 結

年金制度란 가입자가 노령, 장애, 사망 등의 사회적 위험에 처해 소득이 감소하거나 상실되는 경우 본인이나 유족에게 경제적으로 안정적인 생활을 보장할 수 있도록 연금형태의 급여를 제공하는 대표적인 所得保障制度이며, 일반 경제활동 계층을 대상으로 한 社會保險의 중추적 제도이다. 또한 노인 인구수 증대에 따른 가족 부양체계 감퇴 상황을 고려할 때 사회적 차원에서 대응하는 노후 소득보장제도이다.

세계적인 사회보장제도의 발달에 발맞추어 우리나라도 이제 4대보험인 건강보험, 연금보험, 고용보험, 산업재해보상보험을 시행하는 나라가 되었다. 특히 재해를 당한 근로자 및 그 유족을 보호하는 재해보상제도는 陸上勤勞者의 경우에 재해보상금을 연금으로 받을 수 있도록 제도화 되어 있어 소득감소에도 불구하고 최소한의 생계를 보장받을 수 있다.

그러나 海上勤勞者의 경우 해상근로의 특수성 등 여러 가지 악조건에서 근무하고 있어서 최소한 육상근로자보다는 근로조건이나 재해보상조건이 나아야 함에도 불구하고 船員災害補償에 있어 年金制度의 不在는 실로 안타까운 일이 아닐 수 없으며 시급히 도입하여야 할 과제라고 생각한다.

제4장 선원 재해보상에 관한 보험

제1절 법적 근거

선원법이 적용되는 상선에 승선한 선원들은 선원법에 따라 재해보상이 이루어지는데, 이는 선박소유자에 의한 직접보상의 방식이다. 선원법은 “선박소유자는 이 법에 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령이 정하는 바에 의하여 보험에 가입하여야 하며, 선원법 제98조의 규정에 의한 보험은 선원을 고용한 선박소유자가 그 선원을 피보험자로 하여 가입하여야 하고, 여기에는 韓國海運組合法 및 水産業協同組合法에 의한 공제를 포함한다”라고 규정하고 있다(법 제98조, 시행령 제32조 제1항 내지 제2항). 그러나 이러한 선원법의 적용을 받는 선원의 경우 대부분 선원재해보상을 보험에 의존하고 있으므로 선원의 의지와는 상관없이 선주의 보험계약해지 또는 보험료납입지체 등의 사유로 무보험 또는 보험계약이 실효되어 보험금을 지급받지 못하게 되는 일이 많다.

다행히 어선원및어선재해보상보험법의 적용을 받는 어선원은 사회보험방식에 의하여 보험보상이 되고 있으며, 어선소유자가 보험료를 납입하지 않았더라도 재해를 당한 어선원과 그 가족은 보험사업을 수탁운영하는 수협중앙회에 보험금을 직접 청구할 수 있다.

제2절 민영보험사의 선원재해보상보험 상품

I. 의의 및 종류

1. 의의

우리 나라 민영보험자에 의하여 운영되고 있는 船員災害補償을 擔保하는 보험상품으로는 「船員勤災保險」이 있다. 선원근재보험은 「勤勞者災害保障責任保險」 約款을 적용하며, 이 약관은 금융감독위원회의 승인을 받아 10개 損害保險社⁴⁸⁾가 공통으로 사용한다.

근재보험은 일정한 사업장에 사용자와 근로자간의 고용계약을 전제로 근로자의 업무상 손해나 질병에 대하여 피보험자인 사용자가 부담하여야 하는 근로기준법 또는 선원법상의 제보상과 민법상 사용자배상책임을 담보하는 사회보장성 보험이다. 산업재해보상보험의 적용범위가 근로기준법의 적용을 받는 사업 또는 사업장과 같다고 하더라도, 산업재해보상보험법 적용예외사업 또는 사업장에 종사하는 근로자의 업무상의 재해에 있어서는 산업재해보상보험법상의 보험급여를 받을 수 없어도 근로기준법상의 재해보상을 받을 수 있으므로, 이러한 경우 근로기준법상 근로자재해보상책임은 근로자재해보장책임보험 보통약관⁴⁹⁾에서 담보하게 된다.

2. 근재보험의 종류

(1) 적용사업장에 따라

근재보험은 적용사업장에 따라 국내근재보험, 해외근재보험, 선원근재보험으로 구별한다.

① 국내근재보험은 국내 소재 사업장에 고용된 근로자가 업무상 재해를 입었을 경우 사용자가 보상해야 할 근로기준법상의 제보상책임(재해보상책임 : Worker's Compensation, WC)과 産業災害補償保險의 제보상을 초과

48) 삼성, 동부, 엘지, 동양, 동부, 그린, 제일, 쌍용, 대한, 신동아 화재보험 등.

49) 보험약관은 보통거래 약관의 일종으로서 보험자가 동질적인 위험에 대하여 많은 보험가입을 인수하기 위하여 미리 작성한 보험계약의 내용을 이루는 정형적인 계약조항이다. 보통약관은 당사자 사이에 다른 약정이 없는 한 계약당사자를 구속하는 보험계약상의 법원으로서 중요한 의미를 갖는다. 특별약관은 보통약관이 보험계약의 일반적, 보편적 표준적인 계약조항이므로 특수한 계약자들에게는 보통약관으로 불충분하여 보다 개별적으로 특별한 약정을 하는 내용의 약관을 말하며 보통약관의 일부를 이룬다.

하여 사용자가 민법상 부담하게 되는 법률상의 배상책임(사용자배상책임 : Employer's Liability, EL)을 담보하는 보험이다. 재해보상책임보험은 근로복지공단에서 관장하는 산업재해보상보험법의 적용을 받지 아니하는 업체에 한해서 가입이 가능하며, 산업재해보상보험법의 적용을 받는 업체는 使用者賠償責任保險에만 가입이 가능하다.

② 해외근재보험은 해외소재 사업장에 고용된 근로자가 재해를 입은 경우 사용자가 부담하여야 하는 재해보상책임과 법률상배상책임을 담보하는 보험으로서 행정상 보험가입⁵⁰⁾이 강제되어 있으며 재해보상책임담보와 사용자배상책임담보를 동시에 가입하여야 한다.

③ 선원근재보험은 선원이 재해를 입은 경우 선박소유자가 부담하여야 할 선원법상의 제보상 책임(재해보상책임 : WC)과 법률상의 배상책임(사용자배상책임 : EL)을 담보하는 보험으로 재해보상책임은 선원법에서 강제하고 있다.

④ 직업훈련생보험은 직업훈련을 받는 훈련생이 훈련중에 그 훈련에 기인하여 재해를 입은 경우 직업훈련기본법에 따라 부담하게 될 손해를 보상한다.

(2) 담보범위에 따라

근재보험은 담보범위에 따라 다음과 같이 구별된다.

① 勤勞者災害補償責任保險(Worker's Compensation : WC)은 국내 또는 해외사업장에 근무하는 근로자 및 선상에서 근무하는 선원이 업무상 혹은 비업무상(해외, 선원근재) 재해를 입었을 경우 사용자가 부담해야 할 근로기준법 및 선원법상의 제보상을 보험자가 대신하여 보상한다. 1989년 개정된 산업재해보상보험법에 의거 현행 근로기준법상의 재해보상 범위보다 보상금 지급기준이 상향 조정됨에 따라 근로기준법상의 재해보상내용과 산업재해보상보험법상의 재해보상내용을 동일하게 적용하기 위하여 재해보상확장담보 추가특별약관을 첨부하여 사용한다.

50) 해외취업선원에 대하여는 “해외취업선원재해보상에관한규정”(해양수산부 고시 제1991-6호, 1991. 2. 8)에 의거 선원법에서 정하는 재해보상범위 강화된 수준으로 재해보상책임을 지우고 있다.

②使用者賠償責任保險(Employers' Liability : EL)은 고용된 근로자가 업무를 수행하는 도중 사용자의 고의 또는 과실로 질병이나 신체상해를 입은 경우 산업재해보상보험 또는 근재보험 재해보상으로 보상받는 금액을 초과하여 사용자가 민법상 손해배상책임을 짐으로써 부담하게 되는 손해 및 소송비용을 보상한다.

근재보험에서 사용하는 약관은 ㉠근로자재해보상책임보험 보통약관, ㉡재해보상책임담보 특별약관, ㉢재해보상확장담보 추가특별약관, ㉣비업무상 재해확장담보 추가특별약관(선원 및 해외근로자용), ㉤업무상재해에 대한 현지치료비 및 현지휴업보상금 부담보 추가특별약관(사우디아라비아 근로자용), ㉥해외취업선원 재해보상담보 추가특별약관(선원), ㉦산업재해보상보험 초과담보 특별약관, ㉧사용자배상책임담보 특별약관, ㉨전쟁위험담보 특별약관, ㉩보험료분할납입 특별약관, ㉪환율 특별약관, ㉫공동보험 특별약관 등이 있으나 여기에서는 선원재해보상에 관한 약관에 한하여 그 내용을 살펴 본다.

II. 근재보험약관의 내용

1. 勤勞者 災害保障 責任保險 普通約款

(1) 補償하는 損害

보험회사는 被保險者의 근로자에게 생긴 業務上의 재해로 인하여 被保險者가 부담하는 손해를 약관 및 특별약관의 규정에 따라 보상한다. 또한 재해의 원인이 된 사실이 보험증권 기재의 보험기간 중에 생긴 경우에 한하여 보상한다(약관 제2조). 선원법 제85조 내지 제92조의 규정으로 선주가 선원에게 보상하여야 할 책임을 보험자가 대신하는 것으로 특약에 의거 비업무상 재해도 담보한다. 선원근재보험의 피보험자는 선원법상의 船舶所有者를 말하는 것인데, 선원을 고용하고 그 선원에 대하여 임금을 지급하는 자를 선박소유자로 한다. 선원근재보험에서 재해보상을 받는 사람은 선박소유자(피보험자)에게 고용된 선원이다. 여기서 문제는 보험계약상 피보

험자는 선박소유자에게 있는데서 생긴다. 재해를 당한 선원에게는 보험약관상 보험금 직접청구권이 없다.

(2) 補償하지 아니하는 손해

아래의 사유로 인하여 근로자가 입은 재해로 인한 손해(그러한 사유가 발생하지 않거나 또는 확대되지 않았을 손해를 포함한다)는 보상하지 아니한다(약관 제5조).

- ① 契約者, 被保險者(법인인 경우에는 그 이사 또는 법인의 업무를 집행하는 그 밖의 기관) 또는 이들의 法定代理人의 고의나 법령위반으로 인한 손해
- ② 근로자의 고의 또는 범죄행위에 의한 손해
- ③ 無免許運轉 또는 飲酒運轉中에 생긴 손해
- ④ 被保險者의 下都給人 및 그의 근로자에게 생긴 손해
- ⑤ 被保險者가 아닌 다른 自然人 또는 法人에 의하여 사실상 고용되어 있는 동안에 생긴 손해
- ⑥ 지진, 분화, 해일 또는 이와 비슷한 天災地變으로 인한 손해
- ⑦ 전쟁, 침략, 교전, 외국의 무력행위, 혁명, 내란, 반란, 계엄령선포, 폭동, 소요 기타 이와 비슷한 사태로 생긴 손해
- ⑧ 핵연료물질(사용된 연료를 포함) 또는 핵연료물질에 의하여 오염된 물질(原子核分裂 生成物을 포함)의 放射性, 폭발성 그 밖에 유해한 특성 또는 이들의 특성에 의한 사고로 인한 손해
- ⑨ 위 ⑧. 이외의 放射線 照射 또는 放射能 汚染으로 인한 손해

(3) 타인을 위한 보험계약

타인을 위한 보험계약을 체결하는 경우에 그 타인의 위임이 없는 때에는 반드시 이를 회사에 알려야 하며, 이를 알리지 않았을 때에는 그 타인은 이 계약이 체결된 사실을 알지 못하였다는 사유로 회사에 이의를 제기할 수 없다(약관 제7조 제2항).

타인을 위한 保險契約에서 保險事故가 발생한 경우에 계약자가 그 타인

에게 보험사고의 발생으로 생긴 손해를 배상한 때에는 계약자는 그 타인의 권리를 해하지 아니하는 범위안에서 회사에 보험금의 지급을 청구할 수 있다.

(4) 請求權의 消滅時效

이 약관에 의한 보험금 請求權과 解約還給金 請求權은 2년간 행사하지 아니하면 그 효력이 소멸된다(약관 제21조).

(5) 다툼의 조정

이 계약의 내용 또는 보험금의 지급 등에 관하여 회사와 계약자, 피보험자 기타 利害關係人과의 사이에 다툼이 있는 경우에는 金融監督院에 설치된 金融分爭調整委員會의 조정을 받을 수 있다(약관 제22조).

2. 災害補償責任擔保 特別約款

(1) 補償하는 손해

特別約款에서 규정한 보상하는 손해는 아래의 災害補償責任으로 인한 손해를 말한다(약관 제1조).

- ① 勤勞基準法 적용 근로자의 경우 : 勤勞基準法 제81조 내지 제83조와 동 제85조 내지 제87조에 정한 재해보상금액
- ② 船員法 적용 근로자의 경우 : 선원법 제85조 내지 제92조에 정한 재해보상금액

(2) 療養補償의 特例

요양보상에 대하여는 韓國船員統計年報⁵¹⁾에서 정하는 業種別·職責別

51) 해양수산부(선원노동과) 및 한국해양수산연수원(기획정보팀)이 공동으로 매년 발행하고 있으며, 통계범위는 '선원법 적용대상선박'으로서 국적선의 경우 외

賃金を 기준(이하 '補償基準金額'이라 한다)으로 아래의 금액을 보상한다(약관 제2조).

- ① 계약자 또는 피보험자가 고지한 月賃金總額(이하 「保險加入賃金」이라 한다)이 補償基準金額을 넘을 때에는 요양보상금액 전액
- ② 保險加入賃金이 보상기준금액을 미달할 경우에는 요양보상금액에 대하여 보상기준금액에 대한 보험가입임금의 비율에 따라 산출한 금액

3. 非業務上災害 擴張擔保 追加特別約款(船員 및 海外勤勞者用)

(1) 補償하는 손해

근로자에게 생긴 非業務上의 신체의 상해 또는 질병에 대하여도 업무상의 재해와 동일한 방법으로 보상한다(약관 제1조).

(2) 보상하지 않는 손해

보통약관의 보상하지 아니하는 손해에 추가하여 아래의 손해도 보상하지 아니한다. 다만, ④와 ⑦이 船員法 勤勞者에게 해당하는 경우 船員法에서 정한 재해보상금은 보상한다(약관 제2조).

- ① 中毒, 痲醉, 滿醉 등으로 생긴 손해
- ② 과격한 운동이나 위험한 오락(스카이다이빙, 스쿠버다이빙, 행글라이딩, 자동차경주 등)으로 인하여 생긴 손해
- ③ 自害, 自殺, 自殺未遂 및 이와 유사한 행위로 인하여 생긴 손해
- ④ 韓國標準疾病 死因分類에 아래와 같이 분류된 질병 및 이로 인하여 생긴 손해

항선과 내항선, 원양어선과 연근해어선에 승무하는 우리나라 선원과 선박을 대상으로 취업선원 및 선박현황, 선원사고현황, 임금현황 등을 수록하고 있다.

병 명	분 류 기 호
1. 악성 신생물	140~208, 230~234
2. 당뇨병	250
3. 만성 류마티스성 심질환	393~398
4. 고혈압성 질환	401~405
5. 허혈성 심질환	410~414
6. 기타형의 심질환	420~429
7. 뇌혈관 질환	430~438

- ⑤ 梅毒, 淋疾, 後天性免疫缺乏症(AIDS), 기타 이와 유사한 질병 및 이로 인하여 생긴 손해
- ⑥ 視力減退 등 생리적 노화 또는 약화 및 이로 인하여 생긴 손해
- ⑦ 齒牙에 관련된 질병 및 이로 인하여 생긴 손해
- ⑧ 軍人이 아닌 자로서 軍事作戰을 수행하거나 軍事訓練을 받는 중에 생긴 손해

4. 使用者賠償責任擔保 特別約款

(1) 補償하는 손해

재해보상책임담보 및 재해보상관련 법령에 따라 보상되는 재해보상 금액을 초과하여 피보험자가 法律上的 損害賠償金額을 부담함으로써 입은 손해를 부담한다(약관 제1조). 사용자는 근로자의 업무상 재해에 대하여 근로기준법 또는 선원법상의 재해보상책임을 부담하고 있으나 재해발생에 대해 사용자에게 과실이 있고, 不法行爲 責任 또는 債務不履行 責任이 발생하는 경우에는 사용자는 위 법에서 정한 급부를 초과하는 손해에 대하여 민법상의 손해배상책임을 부담하게 되는데 사용자배상책임 특별약관은 이러한 초과손해를 담보한다.

(2) 補償하는 손해의 범위

보상하는 손해의 범위는 약관 제2조의 규정에 따라 ①被保險者が 業務上 災害를 입은 근로자에게 지급하여야 할 손해배상금, ②被保險者が 損害賠償에 관한 소송을 위하여 회사의 서면동의를 받아 지급한 비용이며, 보상 범위는 피보험자가 업무상 재해를 입은 피해자에게 지급하여야 할 손해배상금 중에서 근로기준법, 산업재해보상보험법, 선원법의 규정에 의한 제반 보상금을 초과하는 금액으로 한다.

(3) 補償하지 아니하는 손해

普通約款의 보상하지 아니하는 손해에 추가하여 아래의 손해를 보상하지 아니한다(약관 제3조).

- ① 被保險者と 근로자 사이에 손해보상 또는 재해보상에 대한 다른 약정이 있는 경우 그 약정에 따라 加重된 賠償責任
- ② 普通約款 또는 災害補償關聯法令에 의하여 보상되지 아니하는 業務上 災害에 대한 배상책임
- ③ 産業災害補償保險法の 규정에 의하여 급부를 행한 보험자가 求償權의 행사 또는 비용의 청구를 함에 따라 부담하게 된 배상책임
- ④ 被保險者의 동거친족에 대한 배상책임
- ⑤ 재해발생일로부터 3년이 경과한 후 피보험자가 損害賠償請求를 받음으로써 부담하게 된 배상책임
- ⑥ 위법 고용된 근로자에 대한 배상책임
- ⑦ 災害補償責任擔保特別約款을 첨부하는 보험계약의 경우 보험가입 임금이 실임금⁵²⁾에 미달함으로써 災害補償特別約款에 따른 보상액이 재해보상관련법령에 따른 보상액보다 적은 경우에 그 차액

Ⅲ. 船員 災害補償責任保險의 問題點

위에서 살펴 보았듯이 선원법에 의한 船員 災害補償 責任은 船舶所有者

52) 실무적으로는 실임금의 확인은 해양수산부 및 한국해양수산연수원이 매년 공동으로 발행하는 「한국선원통계연보」상의 선종별·직책별 임금을 적용한다.

에게 있으나 대부분 선박소유자는 이러한 재해보상을 보험에 의존할 수 밖에 없는 실정이다. 이 경우 被保險者는 船舶所有者로서 제3자를 위한 보험형태로 운영되므로 재해자 본인이 보험금을 직접 청구할 수 없을 뿐만 아니라,⁵³⁾ 보험자는 보험계약자의 고의 또는 중과실, 전쟁위험, 告知義務違反, 通知義務違反 및 보험료 미납 등의 경우에는 보험금의 지급을 면책하도록 규정하고 있다. 또한 實質賃金을 보험에 부보하지 않고 임금이 일부분을 보험에 부보하는 경우에는 요양보상을 실질임금 대비 보험부보임금의 비율로 比例補償하는 등 완전한 재해보상을 기대하기 힘들다고 할 것이다. 이때 보험회사가 적용하는 기준임금은 매년도 海洋水産部 및 韓國海洋水産研修院이 공동 발행하는 「韓國船員統計年報」상의 직책별 선원임금이다. 해당 직책으로서 동 연보상의 임금보다 낮은 경우 치료비를 비례보상한다.

특히 상해보험과 관련하여 우리 나라의 損害保險會社는 1973년 7월 25일 財務部로부터 勤災保險 約款에 特約 條項으로서 船員特別約款(seamen's special clause)을 삽입하여 선원의 근재 보험을 인수하고 있으나 이 약관으로는 선원의 노동 환경을 고려하여 보험요율, 면책 사유, 보상 분쟁 처리 및 강제 가입 등에 관련된 약관이 합리적이지 못하여 社會 保險으로서 선원 보험의 기능을 다하지 못하고 있다.⁵⁴⁾

제3절 船主相互保險組合(P&I)의 船員保險

I. 선주상호보험 일반

船主相互保險을 영위하는 선주상호보험조합(P&I Club)은 세계적으로 약 20개가 있으며 우리나라 선주는 주로 영국의 'Britannia P&I Club' 또는 'UK P&I Club'에 가입해 오고 있고, 1999년 우리나라에서도 'P&I Club'이 설립됨으로써 韓國船主相互保險組合에 가입할 수 있다. 선주상호보험에서

53) 선원법시행령 제32조에서 선원을 고용한 선박소유자가 선원을 피보험자로 하여 보험가입을 하도록 하고 있으나, 보험운영 형태는 그렇지 못하다.

54) 한국해상교통정책연구소, 앞의 보고서, 102쪽.

는 선원·여객 및 화물에 관한 책임, 제3자의 신체상해에 관한 책임, 타선과의 충돌배상책임, 船舶 殘存物除去費用, 油類汚染損害 賠償責任 등인데, 이러한 배상책임을 패키지로 하여 운영한다.

II. 내용

1. 특징

船主相互保險에서 담보하는 油類汚染事故 등은 한번 사고로 수백만달러의 보험금이 지급될 수 있으므로 계약자는 보상액을 높여 보험가입을 할 수 밖에 없고, 보험료 절감을 목적으로 免責金을 높게 설정하여 보험에 가입하는 경향이 있어 면책금액 이하인 선원의 요양보상이나 상병보상은 선박소유자의 부담으로 지급해야 한다.

선주상호보험은 소위 “Pay-to-be paid”의 원칙⁵⁵⁾에 의거 제3자의 청구권이 인정되지 않는다. 우리 선원법 시행령 제32조는 선원을 피보험자로 보험에 가입하도록 요구하고 있고, 우리 상법 제724조는 제3자의 보험자에 대한 直接請求權을 인정하고 있으므로 우리 법체계 하에서 선원을 피보험자로 하는 強制責任保險의 경우 선원에 대한 재해보상의 직접 청구권이 인정되는 것을 예정하고 있는 것으로 보아야 할 것이나, 아직까지 선주상호보험에서는 재해선원의 직접청구권을 인정하고 있지 않다.

2. 문제점

선주상호보험은 기본적으로 선주의 배상책임을 담보하고 있으므로 無過失責任을 원칙으로 하는 선원법의 취지와 상충된다. 예컨대 선원법에서는 선원의 승무중 직무외의 원인으로 사망한 경우라도 승선평균임금의 1,000일분에 상당하는 재해보상금을 유족에게 지급하도록 규정하고 있으나, 선주상호보험에 가입한 선박에 승선한 선원이 惡性 新生物로 인한 질환, 고

55) 실손보상의 원리에 따라 보험계약자가 손해를 입은 사람에게 배상금을 먼저 지불하고 나중에 보험자에게 보험금을 청구해야 한다는 원칙이다.

혈압성 질환, 뇌혈관 질환 등 선주에게 책임이 없는 직무외의 원인으로 사망한 경우에는 보험금을 지급받을 수 없는 소지가 많다.

또한 선주상호보험은 “Pay-to-be paid”의 원칙에 의거 제3자의 請求權이 인정되지 않으므로 재해를 당한 선원이 保險者에게 災害補償金을 청구할 수 없다. 따라서 船舶所有者가 과산 또는 지불불능 상태에 빠진 경우 선원은 적절한 재해보상금을 받을 수 없을 뿐 아니라, 보험계약자의 과도한 免責金額(自己負擔金) 설정으로 면책금액 이하의 재해보상금은 선박소유자의 부담이 되고, 결국 이러한 문제는 선원 스스로 해결하도록 무언의 압력이 될 수 있어 원만한 요양을 기대하기 힘들다고 할 것이다.

다음은 船主相互保險組合 보험의 경우도 민영보험사의 재해보상보험과 마찬가지로 피보험자를 선박소유자로 하여 보험계약을 체결하고 있어 선원법 시행령 제32조의 선원을 피보험자로 보험에 가입하여야 한다는 요건을 만족시키지 못하고 있다.

제4절 韓國海運組合⁵⁶⁾의 船員共濟⁵⁷⁾

I. 의의

1. 선원공제사업의 목적

한국해운조합 선원공제는 선원법 제85조부터 제93조의 규정에 의한 선박소유자의 재해보상책임을 돕기 위하여 시행하는 相互共濟로서 선주에게 고용된 선원이 재해를 입었을 경우에 선주가 부담하여야 할 선원법상의 제보

56) 한국해운조합은 한국해운조합법(법률 제917호)에 의해 1962년도에 설립된 비영리특별법인체로서 해운업자의 협동조직을 촉진하여 그 경제적 사회적 지위를 향상시켜 해운업의 발전을 도모함으로써 국민경제의 발전을 기함을 목적으로 한다. 조합원의 사업수행 중 발생하는 재해에 대비한 공제사업을 영위(법 제6조 제1항 제4호)하고 있으며, 선원공제사업은 1973년부터 시작하였다.

57) 한국해운조합 선원공제는 1973년에 시작하여 2004. 12. 현재 그 가입선원수는 8,400명에 이른다(한국해운조합, 내부자료, 2005.).

상(WC : Worker's Compensation)을 담보한다. 한국해운조합 선원공제는 선원을 보호할 목적으로 하는 强制保險이며, 민영 보험사가 판매하는 船員 災害補償保險과 그 擔保內容이 비슷하나 國庫補助없이 非營利로 운영된다.

2. 공제가입 대상

한국해운조합 선원공제에 가입할 수 있는 자는 해운법 제4조의 규정에 의한 海上旅客運送事業 면허 또는 海上貨物運送事業 등록을 한 자로서 조합원 자격을 취득한 자(한국해운조합법 제8조 제2항), 기타 해운관련업을 영위하는 자로서 準組合員 자격을 취득한 자(법 제15조의2)이다. 이는 불특정 다수인을 상대로 공제사업을 영위하는 農業協同組合法 또는 水産業協同組合法에 의한 공제와는 달리 그 이용대상을 해운업자 및 해운관련업자로 제한하고 있고, 공제계약 대상선박 역시 공제사업을 이용할 수 있는 자 등이 소유, 관리, 운영하는 선박으로 한다.

3. 선원공제가입 일반

한국해운조합 선원공제는 선원을 위하여 선원공제에 가입한 선주가 선원공제 계약자이고, 선원은 共濟契約者가 아닌 중요한 利害關係者로서 선주에 대한 재해보상 청구권을 갖는다. 또한 共濟事故 보상시 보상할 금액은 선원법의 규정에 따라 승선평균임금 또는 통상임금을 기준으로 지급하므로 선원공제 가입임금을 따로 정하지 않는다. 그러나 실무적으로는 실제 승선평균임금 등을 알 수 없기 때문에 공제가입시 부보임금을 승선평균임금으로 간주하여 공제가입계약을 체결한다. 공제가입기간은 1년을 원칙으로 하되, 가입자의 사정에 따라 1년이내의 기간을 정하여 단기가입할 수 있으며 공제계약의 효력은 공제료를 납입한 날의 24:00부터 개시되고 계약 만료일 24:00에 종료된다.

II. 내용

1. 보통약관

한국해운조합 선원공제 보통약관은 민영보험사의 船員勤災保險 상품 약관과 그 내용이 비슷하며, 선원법 제85조부터 제93조의 규정에 의한 선주의 재해보상책임을 담보한다. 다만, 민영보험사 근재보험의 경우 선원법 제93조의 규정에 의한 所持品 遺失補償에 대하여는 그 손해확인이 어려움을 이유로 보상범위에서 제외하고 있으나, 선원공제에서는 선원이 승선중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 통상임금 2월분의 범위안에서 실비 보상한다.

2. 특별약관

선원공제 보통약관에서는 선원법 제85조 내지 제93조에서 규정하는 선박소유자의 보상책임을 담보하고 있으며, 선박소유자의 과실로 민사상 책임을 져야 하는 경우 이를 담보하기 위한 사용자배상책임 특별약관 뿐만 아니라, 아래와 같이 민영보험사에서는 취급하지 않는 특별약관을 두고 있다.

첫째, “確定加入特別約款”으로서 선원의 성명, 직책, 임금을 확정하여 공제가입을 하고 공제기간이 만료되어도 공제료를 정산하지 않는 제도이다. 이는 연안 선박의 경우 외항선과는 달리 대부분 영세한 선주에 의해 운영되므로 공제료를 절감하기 위하여 실질 임금보다 낮은 금액으로 공제에 부보하고, 공제가입 선원수를 실지보다 줄여서 공제에 가입하는 사례가 많으므로, 공제가입선원이 재해를 입은 경우 공제가입시 고지한 임금을 기준으로 공제금을 산정함으로써 분쟁의 소지를 사전에 예방하려는 것이다.

둘째로는 “慣習上の 費用擔保 追加約款”으로서 공제가입선원이 사망 및 행방불명된 경우 선원법의 규정에 의한 재해보상금에 사망선원 유족에게 지급하는 조의금, 위로금 등 이와 유사한 비용을 이 약관에 의한 공제가입 금액 범위내에서 추가하여 지급한다. 이는 통상 선원이 승무중 사망 또는 행방불명된 경우 그 유족은 법정 재해보상금 이외 장제비, 식비, 숙박비 등 관습상의 비용을 추가지급을 요구하는 경우가 많아 공제가입 선주의 원할

한 사고수습을 돕기 위한 제도이다.

3. 문제점

한국해운조합 선원공제 역시 被保險者를 선원으로 하지 않고 船舶所有者를 피보험자로 하여 共濟契約을 체결하므로 船舶所有者의 歸責事由에 의하여 共濟金支給 免責事由가 발생하는 경우 재해를 입은 선원은 선원법에 의한 보상을 받지 못하는 경우가 있다.

제5절 선원 재해보상보험제도의 개선방안

I. 無保險船舶에 乘務中인 船員의 災害補償 問題

1. 問題의 提起

현행 선원법에 의한 災害補償制度는 선주의 보험가입을 강제하고 있는 한편, 선주의 자유의사에 따라 보험을 가입하고 있는 실정이다. 그러다 보니 선주의 귀책사유에 의하여 無保險 상태에서 선박이 항행하는 사례가 빈번하고 이로 인한 보험금 지급면책⁵⁸⁾으로 재해를 당한 선원과 그 가족이 災害補償金을 수령하지 못하여 고통을 당하는 사례가 흔하다.

産業災害補償保險이나 漁船員및漁船災害補償保險의 경우 보험료 미납시 강제징수가 가능하므로 선주의 보험료 납입 지체시 또는 보험가입 대상이 되나 보험가입을 하지 않은 경우라 할지라도 선원에게 재해발생시 재해보상을 법에 따라 先施行 후 求償權을 행사하여 무보험에서 자유로울 수 있으나, 船員勤災保險의 경우 민간보험자 또는 共濟機關에 의한 운영으로 보

58) 보험금의 지급면책은 보험료 납입지체는 물론 선원확정가입을 조건으로 계약이 체결된 경우 승하선 변동을 지체하거나 누락시킨 경우에도 무보험으로서 면책사유가 된다(부산고등법원 2003. 4. 4. 선고 2002나11038 판결).

협료 강제징수가 곤란하여 무보험인 경우 보상이 불가하다.

2. 船員乘下船變動 미신고가 보험금 지급면책이 된 사례⁵⁹⁾

(1) 기초사실

○○해운이라는 상호로 예부선업을 영위하는 김○○은 그 소유선박 3001태영호 선원 4명에 관하여 共濟期間을 1996. 5. 27.부터 1997. 5. 27.까지로 하는 피고가 운영하는 船員共濟에 가입하였고, 김○○의 소유선박에 1996. 12. 25. 하○○이 직책 조리장, 임금 1,000,000원으로 하여 승선계약을 체결하고 3001태영호에 승선하였다. 그후 위 하○○은 1997. 1. 1. 술에 취한 상태에서 선박에 승선하다가 발을 헛디더 바다에 빠져 익사하였다.

이 사건 선원공제의 보상하는 손해는 선원법 제85조 내지 제93조의 규정에 의한 재해보상금액이다. 공제가입자는 선원의 성명, 직책, 임금을 확정하여 공제가입(이하 “확정가입”이라고 한다)을 하고 가입자가 확정하여 통지한 선원명단에 포함되지 않은 선원은 被共濟者의 선원이 아닌 것으로 본다.

그런데 하○○이 위와 같이 사망할 때까지 공제계약자(선주) 김○○은 하○○의 성명, 직책, 임금을 共濟者에게 알려 공제가입증서에 확인을 받지 아니하였다.

(2) 判決內容

선주 김○○이 이 사건 선원공제에 가입하면서 確定加入 特別約款을 적용하기로 한 이상, 3001태영호에 승선한 선원으로서 김○○ 그 성명, 직책, 임금을 共濟者에게 알려 공제가입증서에 확인을 받은 선원에 한하여 공제금 지급의무를 부담한다고 할 것인데, 하○○이 비록 3001태영호에 승선한 선원이기는 하지만, 그가 승선 중 사고로 사망할 때까지 김○○이 그 성명, 직책, 임금을 공제자에게 알려 공제가입증서에 확인을 받지 아니하였으므로

59) 부산지방법원 2002. 7. 26. 선고 2001가단31353 판결.

로 하○○이 승선중 사망하였다 하더라도 공제자로서는 이에 따른 공제금을 지급할 의무가 있다고 할 수 없다.

(3) 시사점

이는 선원법상 재해보상제도의 허점을 그대로 나타내 주는 판결이다. 沿岸船舶의 경우 일부 중대형 선사를 제외하고는 대부분 영세할 뿐 아니라 심지어 선주가 직접 선원으로 승선하고 있는 선박이 많다. 또한 선원구하기가 힘들어 出航直前に 선장이 임의로 선원을 승선시키는 사례가 비일비재하여 보험가입에 관한 行政處理를 하지 못하는 일이 허다하다.

한편 대부분 연안선박인 경우 선원의 직책, 성명, 임금을 확정하여 보험가입을 하고, 그 확정된 조건으로 보상을 받는 確定加入特別約款을 계약조건으로 하고 있으므로 미처 변경된 선원에 대한 통지를 保險機關에 하지 못하여 사고를 당하는 경우 보험금 지급 면책사유가 된다.

이는 보험가입 강제 및 보상기준만 있고 구체적 保險運營에 관하여는 그 규정이 모호한 현행 선원법의 미흡함을 보여준다.

(4) 保險金 지급면책

선원 재해보상을 위한 민영보험은 그 약관에서 아래와 같이 여러 가지 보험금 지급 면책사유를 열거하고 여기에 해당되는 경우에는 보험금의 지급을 거절하고 있다.⁶⁰⁾ 문제는 선원의 의지와는 상관없이 계약자 또는 피보험자의 의지에 따라 보험금의 면책사유가 발생한다는 것이다.

예컨대, 계약자, 피보험자 또는 이들의 法定代理人의 고의나 법령위반으로 인한 손해, 보험료 납입 지체, 천재 지변으로 인한 보험금 지급 면책 등이 그것인데, 이는 保險加入義務가 船舶所有者에게 유보되어 있는 선원법의 맹점이라 할 것이다.

3. 先補償 事後求償制度 도입

60) 근로자재해보상책임보험 보통약관 제5조 제1항.

현행 선원법에서 선박소유자의 책임으로 보험가입을 강제하고는 있으나, 그 보험가입 여부는 전적으로 선박소유자의 의지에 달려 있다. 정부의 근로감독 또는 입출항 관리 등의 강화로 어느 정도 무보험선박을 방지할 수 있을지 모르나 여기에는 행정력의 한계가 있다고 보여 진다. 따라서 지금 처럼 보험가입 강제 및 보상기준만 규정하고 있는 선원법 체계에서는 그 실효를 거두기가 어렵다고 생각된다. 그러므로 현행 선원법에 구체적으로 보험운영에 관한 사항을 규정할 필요가 있다고 본다. 그 좋은 방안으로 선원법에 의한 선원재해보상보험 역시 산재나 漁船人保險처럼 政策保險化하여 보험가입 대상선박인 경우 무보험상태에서 재해를 당하더라도 먼저 보상을 받고, 보험운영기관에서 사후에 구상하는 제도를 도입하여야 할 것이다.

그렇지 않다면 최근 제정된 漁船員및漁船災害補償保險法の 적용대상이 현재는 어선에 승무중인 선원으로 제한되어 있으나, 그 범위를 商船(여객선 포함)에 승무중인 선원으로 확장하여 시행한다면 육상 산재에 비해 해를 거듭할수록 상대적으로 낙후되어 가는 船員災害補償 制度를 다소나마 증진시킬 수 있을 것이라고 생각한다.

II. 災害補償金の 直接請求權

1. 문제의 제기

우리 船員法은 선원의 요양보상, 상병보상, 장해보상, 일시보상, 유족보상, 장제비, 행방불명보상, 소지품유실보상의 보상책임을 선박소유자에게 지우고 있으며, 船舶所有者는 선원법에서 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령이 정하는 바에 의하여 보험에 가입하도록 규정하고 있다(법 제98조). 한편, 선원법시행령 제32조에서는 법 제98조의 규정에 의한 보험은 선원을 고용한 선박소유자가 그 선원을 피보험자로 하여 가입하도록 하고 있으며, 이 보험에는 韓國海運組合法 및 水産業協同組合法에 의한 共濟를 포함하도록 규정하고 있다. 선원재해를 담보하는 선원근재보험은 관계법령에서 선원을 피보험자로 하여 보험가입을 강제하였음에도 불구하고 保險實務에서는 선박소유자를 피보험자로 하여 보험계약체결이

행해지고 있다.⁶¹⁾ 그리고 産業災害補償保險法에서 보험가입자는 사업을 영위하는 사업주로 하되, 보험급여는 당해 근로자에게 직접 지급하도록 하고 있다(법 제40조). 어선원및어선재해보상보험법 역시 보험가입자는 어선의 소유자로 하되(법 제16조), 保險給與는 당해 어선원에게 직접 지급하도록 하여(법 제22조), 보험금청구 및 재해보상금 수령에 관한 수급권자를 법에서 지정하였다.

선원이 피보험자가 아닌 상태에서 재해보상을 받는 절차는 당해 근로자가 직접 수급권자로 제도화 되어 있는 産災와는 많은 차이가 있다. 모든 보험금이 피보험자인 선박소유자를 통하여 지급되기 때문에 지급시기가 지연되고, 영세한 선박소유자인 경우에는 오히려 재해보상보험금을 유용할 수 있는 여지를 주는 것이다. 또한 船員災害補償金은 선원에게 지급된 실질 임금을 기준으로 산정되나, 보험료 절감 등의 사유로 임금의 일부만을 보험에 부보한 경우에는 제대로 재해보상을 받지 못하는 사태에 이르게 된다.

2. 先支給原則과 直接請求權

(1) 선지급원칙

선지급원칙은 해상보험에서 주로 적용되고 있는데, 해상보험은 선주들의 선박보험, 화물소유자의 적하보험을 중심으로 발달하여 왔고 해상보험제도가 어느 정도 정착된 이후에는 해상운송과 관련하여 선주들이 부담하는 손해배상책임을 보상하는 해상책임보험의 영역이 급속도로 발전하게 되었다.⁶²⁾ 그런데 이 해상책임보험 영역은 그 초창기에 로이즈(Lloyd's) 등 영국 내 영리를 목적으로 하는 보험자들이 선박소유자들이 부담하게 될 손해배상책임을 대해서 보험인수를 거부하거나 고액의 보험료를 요구하였기 때문에 선박소유자들이 자신들 스스로 영리보험에 담보해 주지 않는 위험

61) 근로자재해보상책임보험 보통약관 제2조(보상하는 손해)에서 회사는 피보험자의 근로자에게 생긴 업무상의 재해로 인하여 피보험자가 부담하는 손해를 약관의 규정에 따라 보상한다고 규정하여 이를 관행화하고 있다.

62) 양승규, “보험법”, 삼지원, 2002, 290~291쪽.

에 대해 상호구제를 목적으로 만든 일종의 共濟組合인 船主責任相互保險組合(P&I Club)을 중심으로 발전하여 왔다. 그 결과 해상책임보험은 다분히 선주들에게 유리한 독특한 내용을 가지게 되었는데, 그 대표적인 것이 바로 先支給 原則(pay to be paid rule)이다.⁶³⁾⁶⁴⁾

한편, 일반적인 보험의 발전사 역시 해상보험의 발전사와 마찬가지로 物保險에서 기원하여 이후 책임보험이 성립되었고 오늘날은 이 책임보험의 영역이 보다 확장되고 주목받게 되었다. 그런데 현대 책임보험의 특징은 피보험자를 위한 보험에서 점점 피해자를 보호하는 보험으로 그 성질이 변해 간다는 것이다. 그 대표적인 것이 피해자의 책임보험자에 대한 直接請求權의 인정이다. 그런데 해상책임보험 영역⁶⁵⁾에서의 선지급 원칙은 피보험자가 피해자에게 손해배상을 한 이후에만 보험자에게 보험금청구를 할 수 있다는 것이기 때문에 오늘날의 일반적인 영역에서 인정되는 피해자의 직접청구권과 양립하기 어렵다고 할 것이다.⁶⁶⁾

(2) 直接請求權

일반적으로 책임보험에서는 피해자와 보험자 사이에 직접적인 因果關係가 존재하지 않는다. 保險事故가 발생하게 되면 피해자는 가해자인 피보험자를 상대로 損害賠償請求를 하게 되고 피보험자는 자기가 가입한 책임보험자에게 賠償責任을 전가시키게 된다.⁶⁷⁾ 그러나 피해자는 법적으로는 보험자와 계약관계에 있지 못하므로 상대적으로 협상력이 약해지는 불리한 지위에 놓일 수 있다. 이와 같은 피해자의 법적지위에 대한 특수성 때문에 법적보호의 필요성이 있다고 하겠다. 그러한 법적보호의 일환으로 피해자가 가해자인 피보험자에게 배상책임을 청구하지 아니하고 직접 보험자에

63) 박성철, 「P&I 보험에서 선주의 파산과 제3자에 의한 직접청구권에 관한 연구」, 한국해운학회지 23호, 2000, 197쪽

64) 한국선주상호보험조합은 보험계약규정 제43조 제4항에서 “조합원에게 손해배상금을 청구할 제3자의 조합에 대한 청구는 인정하지 아니한다”라고 규정하고 있다.

65) 선원법에서 규정하는 선원재해보상을 위한 보험도 여기에 포함한다.

66) 박성철, 위의 논문, 199쪽.

67) 위의 논문, 200쪽.

게 보험금의 지급을 청구할 수 있는 직접청구권이 법적으로 인정되는 수가 있다. 우리나라는 舊商法에서 보관자의 책임보험과 강제책임보험의 일부의 경우에만 직접청구권이 인정되었으나, 1991년 改定商法 724조 제2항에서 책임보험의 경우에는 제3자에 의한 직접청구권을 인정하고 있다.

이러한 직접청구권은 피보험자의 협력을 필요로 하지 않고 損害賠償節次의 간소화, 노력과 비용 및 시간의 절약을 가져 올 수 있는 가장 확실한 피해자 보호수단으로 평가된다. 또한 책임보험에 관한 기본적인 철학의 변화를 반영하고 있는 것으로 책임보험 그 자체는 가해자를 보호하기 위한 제도일지라도 책임보험의 보험금은 궁극적으로 보험계약상의 피보험자를 위한 것이 아니라 피해를 입은 자를 위한 것이라는 사고로부터 나온 것이다. 이는 責任保險에서 脫契約化의 한 과정으로 이해할 수 있을 것이다.⁶⁸⁾

(3) 직접청구권에 관한 판례와 학설

(가) 책임보험본질설

피해자의 보험자에 대한 直接請求權의 인정근거에 관하여 책임보험계약 구조상 당연하다고 하는 설이다.⁶⁹⁾ 책임보험은 피해자 보호를 위한 것이고, 가해자 보호는 피해자 보호의 반사적 효과에 불과하고 오히려 피해자는 책임보호에서 제1차적 피보험자⁷⁰⁾라고 하거나 또는 책임보험은 가해자를 위하여 免責利益을, 피해자를 위하여는 損害賠償利益을 부보하는 계약이라고 하여 피해자의 직접청구권은 책임보험계약 구조상 당연히 인정된다고 한다.⁷¹⁾

책임보험계약에 있어 피해자는 보험자에 대하여 직접 어떠한 권리도 갖지 않는 것이 契約法의 원칙이라 할 수 있다. 그렇지만 책임보험계약의 경제적 이익이 피해자에게 귀속되므로 피해자로 하여금 보험자에게 직접 보

68) 박성철, 앞의 논문, 200쪽.

69) 정진욱, 「직접청구권의 소멸시효기간과 그 기산점」, 법원공보 제945호, 2003, 175쪽.

70) 김태주·김문재, 「자동차손해배상책임보험에 있어서의 피해자의 직접청구권」, 법대논총(경북대) 제23권, 1985, 462~463쪽.

71) 정진욱, 위의 논문, 176쪽.

험금을 청구할 수 있도록 하는 것이 피해자의 보호를 위하여 바람직하다는 것이다. 이에 責任保險契約에서는 피해자인 제3자가 보험자에게 직접 보험금청구권을 인정하는 경우가 있으며, 이것이 피해자의 직접청구권이라는 것이다. 그리고 이 견해는 責任保險契約에 있어서의 절차의 간소화와 피해자보호라는 정책적 차원에서 법률 및 약관에 의하여 피해자의 직접청구권이 예외적으로 인정되는 것이라고 한다.

(나) 契約當事者意思說

계약당사자의사설은 책임보험에 있어서 피해자의 직접청구권이 인정되는 법적근거를 계약당사자의 의사에서 구하고자 하는 설이다. 이 설에 의하면 피해자의 직접청구권은 비록 보험계약자의 경제적 이익과 직접 결부되지 않는다고 하더라도 그것이 사회적·도덕적으로 높이 평가되고 또한 경제적 이익을 손상시키지 않는다면 그것을 자기의 의사에 의하여 계약의 내용으로 삼으려는 가능성을 부정할 수 없는 것이고, 그에 의하여 생기는 사회적 평가는 보험계약자와 보험자 모두에게 간접적인 이익이 된다고 한다. 그리하여 책임보험에 있어서는 피보험자가 책임의 면탈을 위하여 조건부 권리이전을 약속하고 보험자가 이를 승낙함으로써 피해자는 직접청구권을 갖게 된다고 한다.⁷²⁾

결국 직접청구권에 대한 법률의 규정이 없는 경우에도 公序良俗에 반하지 않는 한 계약당사자는 합의로 직접청구권을 인정하는 것은 가능하기 때문에 계약당사자의 합의 내지는 약관상으로 직접청구권이 인정되는 경우에는 유효하다는 설이다.

(다) 法規定 效果說

책임보험계약에서 보험금 또는 손해배상금지급 절차의 간소화, 피해자보호라는 정책적 관점에서 법으로 특별히 규정한 효과라는 설이다.

상법 개정전까지는 책임보험에 있어서 법령이나 약관에 명시하지 않는 한 피해자의 직접청구권을 인정하지 않았다.⁷³⁾ 그러나 최근 경향은 책임보

72) 최기원, “보험법”, 박영사, 1993, 368쪽.

험의 수혜자는 피해자라는 인식이 고조되면서 이에 대한 논의가 끊이지 않고 있으며, 국내의 지배적인 견해 및 판례는 법률이나 약관에 규정이 있는 경우에만 피해자의 직접청구권을 인정할 수 있다고 함으로써,⁷⁴⁾ 그것이 법규정의 효과라는 태도를 취하고 있다.

(라) 선주상호책임보험에 있어서의 직접청구권

책임보험의 일종으로 볼 수 있는 船主相互責任保險에는 전통적으로 제3자의 직접청구권은 인정되지 않는다는 학설이다. 그 주장하는 논거를 보면 우선, 선주책임상호보험은 피보험자의 지위와 보험자의 지위가 대등한 企業保險이므로 상법 제663조의 “해상보험 기타 유사한 보험”에 해당한다고 보아, 보험계약규정이 피보험자에게 불이익하게 규정되었다 하더라도 상법 제663조의 不利益變更 禁止規定에 위반된다 할 수 없으므로 선주책임상호보험 약관에서 규정하고 있는 제3자 직접청구권에 관한 규정을 무효로 볼 일은 아니라고 한다.⁷⁵⁾ 그러나 상법 제663조는 “피보험자 또는 보험계약자”에게 불리하게 변경하지 못하도록 한 것에 불과하다 할 것이고, 피해자는 상법 제663조에서 규정하는 “被保險者” 또는 “保險契約者”의 당사자가 아니므로 이 규정을 적용할 대상이 아니라고 한다.⁷⁶⁾

선주상호책임보험의 경우 제3자에게 직접청구권을 인정하지 않는 것은 공서양속에 반하는 규정이 아니냐는 논란에도 불구하고, 선주책임상호보험은 손해를 서로간에 보상해 주기로 조합원 간에 상호 합의한, 즉 자신이 보험자이면서 피보험자이기도 한 상호보험이기 때문에 공서양속에 반한다고 볼 수 없다고 한다.⁷⁷⁾ 공서양속에 반하느냐 아니냐라고 다투는 부분은 선주상호책임보험의 책임보험으로서 삼각관계 중 보험자와 피해자 사이의 직접청구권관계에 관한 논의이지 보험자와 피보험자 간의 보험관계가 공서양속에 반한다는 주장은 아니라고 할 것이므로 옳지 않다고 한다.⁷⁸⁾ 또

73) 대법원 1981. 1. 13. 선고, 80다 874 판결 참조.

74) 대법원 1981. 1. 13. 선고, 80다 874 판결 참조.

75) 문병일, 「한국 P&I 클럽의 발전방안」, 한국해법학회 2000 가을 정기학술발표자료, 16쪽.

76) 박성철, 앞의 논문, 201쪽.

77) 문병일, 위의 논문, 16쪽.

한 피보험자는 자신을 보호하기 위하여 책임보험계약을 체결하며, 책임보험이 加害者保護機能과 被害者保護機能을 수행하고 있지만, 피보험자가 의도하는 바가 무엇이든 하더라도 책임보험계약의 보호주체는 피보험자이고 책임보험에서 문제되는 배상책임의 주체도 피보험자이므로, 법률 또는 약관에 특별한 규정이 없는 한 피해자의 보험자에 대한 직접청구권은 인정될 수 없다고 한다.⁷⁹⁾

(라) 私見

책임보험계약은 기능적으로 피해자를 위한 보험으로서의 성격을 가지기 때문에 피해자의 피해보상절차의 중복을 피하고 피해자의 지위를 강화하려는 목적을 가지고 있으며, 특히 개정상법에서도 임의보험 강제보험을 불문하고 모든 책임보험에서 직접청구권을 인정하고 있으므로 법규정에 의한 법정효과로 보는 것이 당연하다고 생각한다.

Ⅲ. 小 結

責任保險契約은 기능적으로 피해자를 위한 보험으로서 성격을 가지기 때문에 제3자가 直接請求權을 행사할 경우에 보험금을 경제적으로 제3자가 수익하지만, 이에 법률적으로 피보험자의 지위를 부여할 수는 없다. 그리고 피해자의 직접청구권은 피해자의 피해보상절차의 중복을 피하고 피해자의 지위를 강화하려는 목적을 가지고 있으며, 특히 改定商法에서도 任意保險 또는 強制保險與否를 불문하고 모든 책임보험에서 직접청구권을 인정하고 있으므로 법개정에 의한 法定效果로 보는 것이 타당할 것이다.⁸⁰⁾

생각건대, 오늘날 책임보험의 특징은 피보험자를 위한 보험에서 점점 피해자를 보호하는 보험으로 그 성질이 변해 간다는 점이다. 그럼에도 불구하고 해상책임보험의 영역은 아직 피보험자가 피해자에게 선지급의 원칙을 고수하고 있으나 1991년의 상법개정으로 최소한 상법이 적용되는 경우

78) 박성철, 앞의 논문, 201쪽.

79) 대법원 판례회보, 2002, 206쪽.

80) 박성철, 위의 논문, 176쪽.

에는 이와 같은 취지가 保險約款에도 반영되어야 할 것이다.

통용되고 있는 직접청구권에 대한 면제를 규정한 보험약관은 상법 제724조 제2항과 선원법시행령 제32조⁸¹⁾를 위반한 무효이며, 따라서 피해자는 보험자에게 보험금을 직접 청구할 수 있도록 관련 약관의 정비가 필요하다 할 것이다.

81) 선원법시행령 제32조에서는 선박소유자는 선원을 피보험자로 하여 보험에 가입할 것을 규정하고 있다.

제4장 結 論

이상에서 근로자를 위한 재해보상 법제를 우리 나라 陸上勤勞者와 海上勤勞者로 대별하여 살펴보고, ILO 협약에서 정하는 船員災害補償制度를 개관하였으며 더 나아가 현행 우리나라 선원재해보상을 담보하는 보험제도와 관계법령에서 정하는 기준을 비교 고찰하였다.

우리 나라 선원의 福祉厚生政策은 여러 가지 면에서 낙후되어 있으며 그 중에서도 가장 심각한 것은 선원에 대한 재해보상제도이다. 1989년 무렵을 전환점으로 선원재해보상제도는 육상의 産災補償制度에 비해 낙후되기 시작하여 지금은 그 제도나 정책면에서 후진성을 탈피하지 못하고 있다. 육상근로자는 産業災害補償保險法의 개정 및 확대로 보험급여 내용과 수준이 계속 향상되었다. 반면 船員災害補償制度는 임금채권을 보장하는 일이라든지, 고용보험을 적용하는 문제 등 모든 면에서 육상의 그것보다 열악한 것이 오늘의 현실이라 할 수 있다.

본고에서는 이를 제도적으로 개선할 수 있는 몇가지 立法方案을 私見으로 제시하였다.

첫째, 無保險船舶에 승무 중인 선원의 災害補償問題이다.

선원법 및 동법시행령에서는 선원의 재해보상에 관한 책임을 선박소유자에게 지우고, 선원을 피보험자로 하여 보험가입을 강제하고 있으나, 실무적으로 선원보험관련 모든 상품에서 선원이 아닌 船舶所有者를 被保險者로 하여 보험계약이 체결되고 있다. 産業災害補償保險이나 漁船員保險인 경우에 보험료를 납입하는 사업주와 재해자를 구분하여 재해자를 직접 수급권자로 인정하므로 재해발생시에 재해자가 보험자를 상대로 보험금을 청구하고 수령하게 된다. 따라서 사회적 약자인 점이 커버될 수 있을 뿐 아니라 사업주의 파산이나 도주 등으로 사업주의 행정적인 지원이 어려운 상황에도 보험급여를 받을 수 있어 안정적인 재활치료 및 재해보상이 가능

한 것이다.

그러나 보험기관의 보험가입에 의존하고 있는 선원은 재해발생으로 인한 보험금은 반드시 被保險者인 船主를 통하여 행해지고, 만약 선주의 보험금 청구 등 행정적인 뒷받침이 어려운 경우 보험금을 청구하지 못하게 되어 궁극적으로는 애꿎은 선원만 어려운 지경에 처하게 된다. 또한 선원보험가입 의무가 전적으로 선박소유자에게 유보되어 있을 뿐 보험가입에 대한 구체적인 제도가 마련되어 있지 않아 선박소유자의 과실로 무보험이 되거나 보험금지급 면책이 되는 경우가 있어 실로 난감하지 않을 수 없다.

따라서 선원보험 역시 육상의 産業災害補償保險이나 漁船員에 대한 보험처럼 政策保險으로 전환되어야 한다. 선원재해보상제도가 정책보험으로 시행된다면 先補償 後求償이라는 근로자 보호정책에 따라 해상근로자가 좀 더 안심하고 근로에 임할 수 있다고 할 것이다. 이러한 제도는 현행 시행되고 있는 선원법에 반영하여도 무방하고, 2004. 1. 1.부터 시행되고 있는 어선원및어선재해보상보험법의 개정을 통하여 시행이 가능하다. 다만, 정책보험으로 전환시 재정지원이 문제가 되겠으나 이미 어선원에게 보험료를 국고에서 지원하고 있으므로 정책적인 배려가 반드시 필요하다고 생각한다.

둘째로, 災害補償金の 直接 請求權에 관한 사항이다.

현행 선원법의 규정에도 불구하고 보험 실무에서는 선원을 被保險者로 하지 않고 船舶所有者를 被保險者로 하여 증권이 발행되므로, 재해를 당한 선원이 보험자를 상대로 직접 보험금을 청구하거나 수령할 수 없어 여기에서 오는 폐단이 한 두 가지가 아니다. 1991년 改定商法에는 책임보험의 경우에 피해자가 보험금을 직접청구할 수 있도록 규정하고 있고 책임보험이 결국 피해자를 위한 보험임을 고려할 때 관계 保險約款의 수정이 필요하다고 본다. 보험약관의 수정은 이미 개정상법에서 책임보험금의 직접청구권을 인정하고 있고, 선원법에서도 선원을 피보험자로 하여 보험가입을 강제하고 있으므로 해양수산부장관이 보험약관의 허가권을 행사하는 금융감독위원장과 협의로 보험금의 직접청구권 문제는 해결될 수 있다고 판단된다.

셋째로, 유족 및 장해보상금의 年金에 관한 문제이다.

海上勤勞者인 경우 재해보상으로 인하여 지급받는 장해수당, 일시보상금, 유족수당 등을 모든 일시금으로 받도록 규정하고 있다. 그러나 이러한 일시금 제도는 재해를 당한 근로자 또는 그 유족에게 보상금 본래 취지와는 다르게 사용될 수 있을 뿐 아니라 당사자와 가족간 다툼의 원인이 되고 있으며, 지금처럼 저금리 시대에는 생계비마저 조달이 어려운 상황이 되었다.

따라서 陸上勤勞者의 경우처럼 재해를 당한 선원이 계속적인 치료가 가능하고 경제적으로 안정적인 생활을 향유할 수 있도록 災害補償金을 年金으로 지급받을 수 있는 법개정이 필요하다 할 것이다. 이는 보험상품의 경우 보험료 인상요인으로 작용할 수 있으나 연차적으로 확대시행하는 방안을 도입한다면 그리 어려운 문제는 아니라고 생각되며, 특히 선원재해보상 제도가 정책보험화 된다면 선원재해보상을 위한 연금문제는 부수적으로 해결될 수 있다고 본다.

參 考 文 獻

I. 국내문헌

1. 단행본

- 김동인, 『선원법』, 법률문화원, 2004.
- 김수복, 『노동법』, (주)중앙경제, 2004.
- 문원주·조석연, 『산재보험보상보험법』, 법원사, 2002.
- 박홍규, 『근로기준법론』, 삼영사, 1999.
- 양승규, 『보험법』, 삼지원, 2002.
- 이상국, 『근로기준법해설』, 중앙경제사, 1997.
- 임동철·정영석, 『해사법규강의(개정3판)』, 해인출판사, 2003.
- 임종률, 『노동법』, 박영사, 1999.
- 중앙노동연구소, 『노동총서(근기법해설)』, 2001.
- 최기원, 『보험법』, 박영사, 1993.
- 하갑래, 『근로기준법』, (주)중앙경제, 2005.

2. 논문 기타

- 김태주·김문재, 『자동차손해배상책임보험에 있어서의 피해자의 직접 청구권』, 법대논총(경북대) 제23권, 1985.
- 문병일, 『한국 P&I 클럽의 특질과 발전방안』, 한국해법학회 2000년 가을 정기학술발표회 발표자료, 2002.
- 박성철, 『P&I 보험에서 선주의 파산과 제3자에 의한 직접청구권에 관한 연구』, 한국해운학회지 23호, 1996.

- 박영준, 『해상보험에서의 피해자의 직접청구권에 관한 고찰』, 중앙법학 (중앙대학교), 2003.
- 수협중앙회, 『수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안』, 2002.
- 이원태, 『선원재해보상제도의 개선방향에 관한 연구』, 한국해양대학교 해사산업대학원 경영학석사 학위논문, 2001.
- 정영석, 『현행법상 선상의 인적 손해에 대한 선주상호보험의 보상』, 한국해운조합 공제교육자료, 2002.
- _____, 『선원사회보험제도의 문제점과 선원보험법의 개정 방향』, 해 법·해상법, 제7권 제2호, 한국해사법학회, 1995.
- 정진욱, 『직접청구권의 소멸시효기간과 그 기산점』, 법원공보 제945호, 1993.
- 한국해상교통연구소, 『선원 사회보장제도의 합리화에 관한 연구』, 1996.
- 한국해양수산개발원, 『선원 사회보험 및 복지제도 개선방안』, 2002.
- 해양수산부, 『21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안』, 2000.
- 해양수산부·한국해양수산연수원, 『한국선원통계연보』, 2002.
- 황진희, 『선원복지제도의 문제점과 개선방향』, 해양수산동향 통권 제165 호, 1998년 6월.

ABSTRACT

"Study for the Accident Compensation Insurance System for Seamen"

Jin-seok Kim
Dept. of Maritime Law
Graduate School of
Korea Maritime University

Korea is advancing with a leading country of shipping and distribution but the number of crew in Korea which has been divided into 3D has decreased for a long time. This short of crew made the law that allow foreigners to board in Korean vessels and Korea imports crew from Philippine, China and Thailand. The working crew had decreased in 35%, that is 53,500 persons in 1991 into 17,412 persons in 2002. The decrease of people who had wanted to work as a crew had been 354%, that is 53,500 persons in 1991 into 17,412 persons in 2002. This phenomenon is that because crew doesn't need like before for vessel automation as well as because crew is less attractive than other jobs. This phenomenon will be continued and at last we may import all crew from abroad.

The cause that crew has lost its attractiveness is the poor working condition and low wage but more major cause can be a

crew welfare system lag. The crew welfare system was reinforced by Seamen Act but its standard has fallen compared to land workers after 1989. The land workers welfare system has elevated with an amendment of The Industrial Accident Insurance Act and an expansion of applied workers. The crew welfare system, however, just has followed the land workers welfare system. This falling behind of welfare system has accelerated crew unwelcome phenomenon.

In case of the coasting vessels, the most captains are entrusted with an employment of crew, and moreover, they employ crew just before boarding. Because of these systems, many unreported crew aren't covered by the insurance for failure of crew change report and it becomes a social problem. Fortunately 「Compensation for Seamen and Fisherboat」 was enacted and if crew is approved by this act, they are covered by the insurance regardless of premium payment of shipowners. This act is highly rated as an advanced crew compensation system.

Korean crew is compensated by Seamen Act and the government forced the crew to be insured for a complete compensation. Unfortunately the insurance against accident of merchant crew depends on shipowners' will. Although the act is obliged crew to be insured, there are many cases they aren't compensated because of premium nonpayment, and so on. Moreover some shipowners insure their crew for the low wage to save premium. For these reasons when the accidents happen, crew isn't compensated completely and lots of civil appeals are raised.

This study starts from concept which switches from being evaded crew to popular job. The searvice workers are provided less working condition and accident compensation system than land

workers. There are many reasons that the searervice workers work in poor condition and among them the person himself made a discovery the problems of accident compensation system.

The first problem is accident compensation of boarding crew on the uninsured vessels. As mentioned above, in Seamen Act shipowners are charged with accident compensation of their crew(Rule 85) but most shipowners shift their responsibility on insurance. As the insurance loses its effect due to premium nonpayment and the uninsured crew who doesn't know it meets with an accident, they can not get any insurance money. This system is much poorer than land workers' industrial accident compensation system. In consideration of extraordinary nature of a sea duty the policy insurance that covers whether crew are insured or not has to be introduced.

The second problem is direct claim right of injured crew. The present policy issue practices which all insurance benefit is paid to shipowners infringe right of weak crew. Therefore the system that crew who meets an accident can claim damages directly needs to be established.

The last problem is compensation payment at a time. According to Seamen Act the insurance money is paid at a time in case of bereaved family liability and handicap liability(Rule 88~90). On the other hand land workers get compensation as a pension according to Industrial Accident Insurance Act. This system allows bereaved family to stable their livelihood and support themselves without help from those around one. Therefore related law and system which an indemnity is paid to injured crew as a pension like land workers need to be improved.