

Michael Thomas & David Steel, The Merchant Shipping Act, London,
Stevens, 1976.

The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd., TOVALOP,
February 1987.

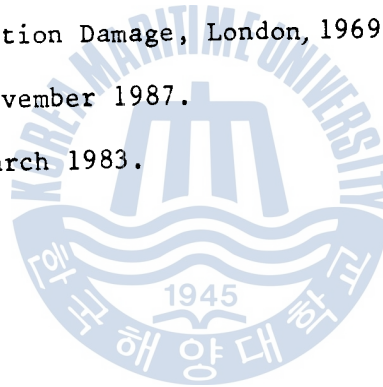
CRISTAL Limited, CRISTAL , February 1987.

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.,
RULES & CORRESPONDENTS , London, 1986/87.

IMO, Official Records of the International Legal Conference on
Marine Pollution Damage, London, 1969.

IMO, NEWS LETTER, November 1987.

CMI, NEWS LETTER, March 1983.



船員의 災害補償에 관한 研究

- 責任保險을 中心으로 -

A Study on Compensation for Seaman's Accidents

睦 鎮 庸

Jin - Yong Mok

< 目 次 >

Abstract

第1章 序 論

第1節 研究의 目的

第2節 研究의 範圍 및 方法

第2章 災害補償制度의 沿革과 法的性質

第1節 序 言

第2節 災害補償制度의 展開

I. 英國

II. 獨逸

第3節 우리나라 災害補償制度의 展開

I. 團體協約에 의한 災害補償

II. 勤勞基準法 및 船員法에 따른 個別使用者 責任에 의한 災害補償

III. 産業災害補償保險法 產災保險 및 船員保險法에 의한 災害補償

第4節 災害補償制度의 法的性質

I. 序 言

II. 災害補償의 法的性質에 관한 學說

III. 災害補償의 法的性質에 관한 學說의 批判

第2節 船員勤災保險

I. 船員勤災保險의 沿革 및 現況

II. 船員勤災保險의 內容

III. 問題點

第3節 船員共濟

I. 序 言

II. 水産業協同組合法에 의한 船員共濟

III. 韓國海運組合法에 의한 船員共濟

IV. 船員共濟의 問題點

第4節 P&I 保險

I. P&I 保險에 의한 船員災害補償

II. P&I 保險에 의한 船員災害補償의 內容

III. 問題點

第5章 船員災害補償保險制度에 관한 比較法的 考察

第1節 序 言

第2節 各國의 船員災害補償保險制度

I. 英國의 경우

II. 美國의 경우

III. 西獨의 경우

IV. 프랑스의 경우

V. 日本의 경우

第3章 우리나라 船員法上의 災害補償

第1節 船員勞動의 特殊性

I. 船員勞動의 本源的인 特殊性

II. 船員勞動의 個別的인 特殊性

III. 船員에 있어서의 特殊性

第2節 船員法上의 災害補償의 主體

第3節 船員法上의 災害補償의 要件

I. 序 言

II. 職務上 災害의 認定基準

III. 職務上 疾病의 認定基準

IV. 船員의 故意·중대한 過失

第4節 船員法上의 災害補償의 內容

I. 요양補償

II. 傷病手當

III. 障害手當

IV. 遺族手當

V. 葬祭費

VI. 行方不明手當

VII. 所持品 遺失補償

VIII. 一時補償

第4章 船舶所有者의 災害補償責任保險制度

第1節 序 言

第3節 우리나라 船員保險法에 의한 災害補償

I. 序 言

II. 船員保險法에 의한 災害補償의 內容

III. 問題點

第6章 結 論

第1節 要 約

第2節 船員災害補償保險法의 必要性

參考文獻

A Study on Compensation for Seaman's Accidents

by Jin Yong-Mok

*Department of Maritime Law, The Graduate School,
Korea Maritime University Pusan, Korea*

Abstract

Seamen take the vessels which navigate on the perilous sea for the place of labor and the place of life, therefore, they meet with frequent accidents. Consequently, it is important and valuable to protect and repair the injured seamen in the eyes of both the law and the society.

Government legislated Seaman Law from Article 85 to 98, as special law of the Standard Labour Law, to compensate the seaman's accident and this act stipulated the liability of the vessel owner for the occupational accidents of the seaman. And it is to compensate effectively the seaman's accidents that the Seaman Act, Article 98 provides the vessel owners to be insured a liability insurance for the seamen whom they employ.

With this view, there are the seaman's compensation and Employer's Liability Insurance of private insurance company, the Seaman's Mutual Benefits Association according to the law of

Marine Products Industry Association, the Seaman's Mutual Benefits Association according to the Law of Korea Marine Transportation Association, and Protection and Indemnity (P&I) as the liability insurances which the vessel owners are insured. But they still involve lots of problems to cover the seaman's accident compensation

Meanwhile, the government has enacted the Seaman's Insurance Act (Law No. 964, legislated on Jan. 10th, 1962; the Enforcement Ordinance of this law has not been enacted) as a synthetic Social Insurance Law for the seamen, and it does not go into effect up to now. But, even though the Seaman's Insurance Act goes into effect, this law still involves lots of problems in field of the seaman's accident compensation.

Consequently, it is required sincerely to enact a separate and apposite Insurance Act for Seaman's Accident Compensation to be good enough to cover sufficiently seaman's accident compensation.

This thesis develops as follow ;

- 1) To unfold that the character of law for accident compensation proceeds to the livelihood protection of labor.
- 2) To exhibit the problems concerned with the seaman's accident compensation in the seaman act.
- 3) To analyze those problems and exhibit the present situation

of the vessel owner which is insured liability insurance in accordance with the seaman act.

4) To present that whether the Seaman's Insurance Act goes into effect or not and that whether the seamen have a sufficient compensation for the accidents or not, if it goes into effect.

5) To emphasize the necessity of enactment of a separate and apposite Insurance Law for Seaman's Accident Compensation.



第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

船員(Seaman, Mariner, Seafarer)은 그 본래의 거주지인 육지로부터 격리된 船舶에 승선하여, 海洋과 天候란 거대한 자연과 鬪爭하면서 항해의 성취를 위하여 勤勞를 제공한다. 이들 船員은 勞動이 연속적이고 不規則적이므로 勞動力의 소모가 심하다. 또한 船員은 船舶을 生活의 場으로 하고 있으므로 인간의 본원적인 사회성을 抑制 당한다. 따라서 정서적으로 不完全한 生活을 한다. 이러한 作業

of the vessel owner which is insured liability insurance in accordance with the seaman act.

4) To present that whether the Seaman's Insurance Act goes into effect or not and that whether the seamen have a sufficient compensation for the accidents or not, if it goes into effect.

5) To emphasize the necessity of enactment of a separate and apposite Insurance Law for Seaman's Accident Compensation.



第 1 章 序 論

第 1 節 研究의 目的

船員(Seaman, Mariner, Seafarer)은 그 본래의 거주지인 육지로부터 격리된 船舶에 승선하여, 海洋과 天候란 거대한 자연과 鬪爭하면서 항해의 성취를 위하여 勤勞를 제공한다. 이들 船員은 勞動이 연속적이고 不規則적이므로 勞動力의 소모가 심하다. 또한 船員은 船舶을 生活의 場으로 하고 있으므로 인간의 본원적인 사회성을 抑制 당한다. 따라서 정서적으로 不完全한 生活을 한다. 이러한 作業環境 및 生活環境으로 말미암아 船員勞動은 높은 이재율을 보이고 있다.

1987年 12月 31日을 基準으로 한 통계를 보면¹⁾ 국적선 및 의 국적선에 승선하고 있는 우리나라 船員의 수는 총 2,323척, 42,815,489톤의 船舶에 68,129명으로 집계되었다. 이들 중에서 1987년 한해 동안 災害를 입은 船員은 4,349명으로서, 이재율은 무려 6.3%였다.

이와같이 船員이 災害를 입은 경우에 船舶所有者에게 過失이 없더라도 그 船員의 멸실·훼손된 勞動力의 價値를 신속하게 補償하도록 일정한 의무를 지운 것이 船員法에서 規定하고 있는 災害補償制度이다.²⁾ 이러한 災害補償制度는 災害를 입은 船員과 그 家族

1) 韓國人力管理所가 발행한 “韓國船員船舶統計年報”에 의한 숫자임.

2) 朴相弼, 韓國勞動法, 서울, 大旺社, 1981, p.488; 金致善, 勞動法講義, 서울, 博英社, 1981, p.248.

의 일간다운 生活을 保障하기 위한 것으로 중요한 社會保障制度의 하나라고 할 수 있다.³⁾

船員法은 第 85 條 내지 第 98 條에서 災害補償에 관한 規定을 두고 있으며 동시에 동시에 同法上의 災害補償을 완전히 履行할 수 있도록 제도적 장치를 마련하고 있다. 이것이 船員法 第 98 條의 船舶所有者의 강제적인 責任保險가입 규정이다. 이에 따라서 船舶所有者가 가입하고 있는 責任保險의 種類를 보면 民間損害保險會社의 船員勤災保險, 水産協同組合法 및 韓國海運組合法에 의한 船員共濟 그리고 P & I (Protection and Indemnity) 保險이다. 그러나 船舶所有者가 船員法上의 災害補償을 담보하기 위하여 가입하고 있는 責任保險들은 가입범위, 운영, 보험요율, 補償內容 등에서 여러가지 문제점을 지니고 있다. 따라서 船員의 災害補償의 완전한 履行에는 차질이 있게 된다.

한편 오늘날에는 災害補償의 法的性格을 私法的 損害補償責任으로 보려는 견해에서 勞動關係에 기초한 生活保障을 위한 補償責任으로 보려는 견해로 나아가고 있고, 또 또한 그 補償方式에 있어서도 使用者가 直接補償方式라든가 請求로 間接補償方式인 社會保險에 의한方式으로 보려는 견해가 나타나고 있다.

3) W. Beveridge 보고서는 “社會保障의 정의를 ‘失業, 疾病 혹은 災患의 위험에 對하여 中斷된 境遇에 對하여 爲한데, 또한 노령에 對한 退職이나 出生, 死亡, 結婚등과 關連된 특별한 支출을 負擔하기 爲한 所得의 保障을 意味한다.’”고 하고 있다. (李 鍾祿, 勞働法, 서울, 博英社, 1987, p. 288.)

우리나라에서도 육상 勤勞者의 災害補償을 보면 産業災害補償保險法 (이하 産災保險法이라 함)에 의해서 補償을 하고 있으므로 社會保險方式에 의한 補償을 하고 있다. 그러나 船員은 産災保險法의 적용대상이 아니므로 따로 船員을 위하여 제정된 船員保險法에서 補償을 받을 수 있도록 하였으나 船員保險法은 船員의 災害를 補償하기에는 미흡하고, 施行令이 마련되지 않아서 현재 시행조차 못하고 있다.

따라서 이 論文에서는 勤勞環境의 特殊性으로 인하여 높은 이채율을 보이고 있는 船員의 災害補償을 保障하기 위하여 船舶所有者가 가입하고 있는 責任保險의 내용을 실증적으로 分析하고 船員保險法중에서 災害補償에 관한 規定의 내용과 問題點을 살펴봄으로서 船員法上의 災害補償義務를 完全히 擔保하도록 하기 위해서 船舶所有者가 가입하고 있는 責任保險의 改善點을 제시하고, 나아가서 船員法上의 船舶所有者의 災害補償責任을 擔保하는데 그치지 않고 그 範圍를 넘어서 災害를 입은 船員 내지는 그 家族의 生活保障을 강화해야 한다는 의미에서 獨立된 船員災害補償保險法이 必要함을 밝히는데 그 目的을 두고자 한다.

第2節 研究의 範圍 및 方法

船員이 職務上 災害를 입은 경우에 被害船員 또는 그 遺族은 船舶所有者에 대하여 船員法上의 災害補償을 요구할 수 있는 것은 물론이고 그 災害가 船舶所有者를 포함한 他人의 故意·過失에 起因한 것일 때에는 이들 加害者에 대하여 民法上의 損害賠償을 請求할 수도 있

다. 그러나 이 論文에서는 民法上的 損害賠償을 제외하였고 船舶所有者의 補償責任만을 研究範圍로 하였다.

研究의 方法으로 船員法의 災害補償規定은 ILO 海事國際協約 및 勸告 그리고 勤勞基準法上的 災害補償規定과 比較法的으로 考察하였고, 韓國 海運組合法 및 水産業協同組合法에 의한 船員共濟 그리고 民間損害 保險會社의 船員勤災保險은 현재 사용하고 있는 約款을 중심으로 실 증적으로 상세히 分析하여 問題點을 도출하였다. 한편 外國의 船員 災害補償을 위한 保險制度는 包括적으로 살펴 보는데 그쳤고, 船員 保險法은 災害補償規定만을 검토하였다.



한편 訴訟을 제기할 수 있는 경우에도 실제 訴訟에서 使用者의 過失을 立證하는 것은 매우 곤란한 경우가 많았고 그 過失을 立證할 수 있는 경우라 할지라도 過失相計의 原則에 의해서 勤勞者 측의 過失만큼 損害賠償額이 減額된다. 따라서 자본주의의 초기에는 災害를 입은 勤勞者에 대한 충분한 補償은 이루어지지 않았다.³⁾

그러나 앞에서 본 바와같이 勞動災害가 近代的 機械設備에 대한 災害防止對策의 放置에 起因한다는 것이 지적되고, 게다가 職業病은 특정의 공장이나 사업장에 勤勞者가 단지 취업했다는 사실에 의하여 被害를 입는 것으로 이해됨에 따라 使用者에게 被害勤勞者에 대한 補償責任의 必要性을 法的으로 인정하게 되었다. 이렇게 해서 勞動災害는 企業危險내지 使用者責任의 原則을 바탕으로 過失責任主義에서 無過失責任主義로 발전했던 것이다.⁴⁾

그런데 이러한 災害補償制度는 各國의 정치적·사회적·경제적 狀況의 차이로 그 전개 양상이 다르게 나타났다. 이들은 일반적으로 英國型과 獨逸型으로 나누는데 양자는 使用者의 故意·過失을 불문하는 즉 無過失責任主義를 기초로 한다는 점에서는 동일하지만 전자는 使用者에 대한 勤勞者의 直接補償請求權을 인정하는 형태이고 후자는 勤勞者에 대한 災害補償을 保險制度를 매개로 하여 使用者 連帶責任의 형태를 취한다는 점이 다르다. 이러한 英國과 獨逸의 災害補償制度는 다른 국가들에게도 큰 영향을 미치고 있으므로 제 2

3) 申守植, 社會保障論(改訂版), 서울, 博英社, 1986, p.363.

4) 林迪廣, 前揭論文, p.22.

절에서는 英國과 獨逸의 災害補償制度의 전개를 살펴보고 제 3 절에서는 制度에 따라 달리해 온 災害補償의 法的性質을 어떻게 볼 것인가에 대하여 學說이 대립되고 있으므로 이를 살펴 보고자 한다.

第 2 節 災害補償制度의 展開

1. 英 國

産業革命以後 英國에서는 自由放任의 經濟思想(lessez faire)이 지배하였다. 이러한 經濟思想下에서 보통법(Common law)은 使用者가 勞動災害에 관하여 責任을 져야 한다는 規定을 갖지 못했다. 다만 過失責任主義에 입각하여 「義務違反이 없으면 過失이 없고, 過失이 없으면 責任이 없다」는 것을 기본원칙으로 하였다. 따라서 使用者에 損害賠償을 請求하기 위하여는 被害勤勞者는 그가 注意義務違反에 있어서 過失이 있고, 그 過失이 유일한 그리고 直接的인 원인이 되어 발생한 災害라는 것을 立證해야만 하였다. 동시에 使用者의 免責事由가 되는 抗辯⁵⁾이 存在하지 아니하여야 하였다. 그러나 이러한 要件들을 충족시키는 것은 지극히 곤란하여서 당시의 勤勞者들은 自助的인 共濟活動을 통하여 救濟方法을 마련할 수 밖에 없었다.

5) 使用者에게 인정되었던 抗辯事由는 ①고용에 수반하는 동상의 危險(Ordinary risk incidental in the employment), ②危險의인수(Receptance or Assumption of the risk) ③공동 고용의 원칙(Doc-trine of Common employment) ④협력(기여)과실의 抗辯(Contributory Negligence) 등 이었다.

業務上 災害의理論と實際, 日本勞働基準局, 1986, p. 778 參照.

英國에 있어서 勞動災害에 관한 최초의立法은 使用者責任法 (Employer's Liability Act)이다. 이법은 보통법을 수정할 목적으로 제정된 것으로서 過失責任을 原則으로 하고, 보통법에 있어서의 共同雇傭의 原則⁶⁾을 철폐하는 것이었다. 그렇지만 보통법상의 免責特約인 危險引受의 抗辯 및 協力過失의 抗辯등을 承認함으로써 사실상 使用者에 대해서 被害勤勞者의 損害賠償請求를 거의 不可能하게 하였다. 따라서 이 법은 勤勞者側에서 맹렬한 저항을 받았을 뿐만 아니라, 당시의 議會에서도 논란의 대상이 되었다. 이러한 흐름 가운데서 過失責任의 原則 그 자체를 부정하고 積極的으로 使用者에게 責任을 지우는 소위 絶對責任 (Absolute liability) 또는 嚴格責任 (Strict liability)의 法理가 確立하게 되었다. 이러한 法理에 기초해서 立法으로 나타난 것이 1897년에 영국 국회에서 제정한 勤勞者補償法 (Workmen's Compensation Act, 1897)인데 이 법은 보통법상의 免責特約을 原則적으로 無效로 하고 過失責任의 概念을 벗어난 점이 그 특징이다.

이 법은 그 후 수차례의 개정을 통하여 그 적용대상을 擴大해

6) 이는 동료근로자의 행위에 의하여 입은 災害에 대하여 使用者는 免責된다는 原則이다.

7) 이는 사용자의 制定法상의 義務를 강화시키는 法理라고 할 수 있는데 이에 의하면 사용자는 공장법, 광업법, 선원법등에서 規定하고 있는 安全規定을 遵守할 의무가 있기 때문에 만약 그 의무를 위반하여 災害를 발생시켰을 경우에는 勤勞者가 使用者의 義務違反과 災害로 인한 損害와의 因果關係만 立證하면 使用者는 賠償責任을 진다는 것이다. 金振雄, 現行勞動災害補償制度의 구조와 법적성질, 서울, 日新社, 1985, p.340.

8) 특히 중요한 개정은 1906, 1918, 1925年の 개정을 들 수 있다.

나았으나 使用者가 被害勤勞者에게 直接 補償하는 直接補償型의 制度이었기 때문에 使用者의 財力에 의존하게 됨으로서 被害勤勞者의 보호에는 여전히 문제가 남아 있었다. 그래서 이 法은 1942년에 英國정부가 발표한 베버리지 보고서 (Report on Social Insurance and Allied Service)를 바탕으로 해서 같은 해에 제정한 産業災害保險法 (The National Insurance(Industrial Injuries) Act of 1946)에 의하여 社會保險法의 일환으로 재편성 되었다.

이상에서 살펴본 바와같이 英國의 現행 産業災害補償制度는 賠償 觀念으로부터 이탈하여 다분히 국가의 生活保障責任思想과 사회 구성원으로서의 相互扶助思想이 반영된 제도라 할 수 있다. 또한 이러한 의미에서 英國의 現행 産業災害補償制度가 社會保障制度의 체계와 결부되고 있다.

II. 獨 逸

獨逸에 있어서는 災害補償制度를 採擇하기 이전의 유럽의 기타 國家와 마찬가지로 業務上 負傷을 입은 勤勞者가 使用者에 대하여 補償을 받을 수 있는 方法은 民事訴訟을 제기하는 것 뿐이었다. 이 경우에 大陸法의 民法上에서 使用者가 援用할 수 있는 對抗方法은 英國의 모험법에 의한 것보다도 제한되어 있었으나 그 차이는 별로 크지 않았다. 따라서 이러한 方法으로 勤勞者가 勝訴할 수 있는 경우는 거의 없었다.⁹⁾

9) 使用者는 미리 勤勞者에게 賠償請求權을 拋棄하면 되고, 解雇權을 바탕으로 訴訟의 제기를 사실상 불허하였다. 申訴權, 申提書, 1912년.

獨逸帝國政府가 최초로 제정한 災害關係法은 1871年에 立法한 使用者責任法이다. 이 法은 獨逸 全域의 工場, 鑛山 및 철도를 그 적용대상으로 한 것인데, 加害者의 過失을 要件으로 하여 業務上 災害에 대한 賠償責任을 使用者에게 부과한 것이다. 그러나 被害勤勞者가 事業主 또는 그 受任者의 過失을 立證하는 것은 실제로는 곤란 하였고, 또한 立證한다고 하더라도 使用者의 財力에 의존하는 까닭에 현실적인 支給에 대한 保證이 없었다. 따라서 이 法은 無益한 訴訟만 증대시키고 勞使雙方에게 불만족스러운 결과를 초래함으로써 새로운 제도가 요청되었다.¹⁰⁾

1882年 獨逸政府의 報告서는 公共産業災害保險制度를 제안 하였다. 이 제도는 事業장에서 발생하는 일체의 災害에 대하여 使用者나 被害勤勞者의 過失의 유무 또는 業務自體의 危險性 유무에 관계없이 補償을 해주도록 되어 있었다. 이 報告서의 建議에 따라 제정된 것이 1884年의 獨逸産業災害保險法이다.¹¹⁾ 이 法은 제정 초기에는 제조업과 鑛業에 종사하는 勤勞者를 그 적용대상으로 하였지만, 얼마 안가서 기타 産業勤勞者에게 擴大하여 적용하였다. 더구나 이와 유사한 差別법이 속속 제정되어서 1886년에는 公務員 및 農林業에 종사하는 勤勞者에게 그리고 1887년에는 船員에게 적용되는 強制保險制度가 마련되었다.¹²⁾ 이러한 法律들은 그 뒤에 몇번의 수정을

10) 勤勞者는 訴訟에서 勝訴할 可能性이 별로 없으므로 制度 그 자체를 不信하게 되었고, 使用者側에서도 無益한 訴訟에 시달린다고 생각하게 되었다.

11) 이 법의 시행은 1885年 10월이다.

12) 1887년에는 船員이외에 토건업종사자에게도 이 법이 확대적용되었으며, 1900년에는 罪囚에 까지 그 적용대상을 넓혔다.
申守植, 前掲書, p. 49.

거처다가 1911년에 社會保險法¹³⁾으로 통합되었다.

앞에서 살펴본 바와같이 독일에서의 災害補償制度는 無過失責任主義에 의한 使用者責任主義의 단계를 거치지 않고 過失責任主義의 使用者責任法으로부터 곧바로 公法的 保險制度로 이행하였던 것이 그 特色이다.

第3節 우리나라 災害補償制度의 展開

일제시대에는 勤勞者에 대한 保護規定을 그들의 본토에서만 시행, 적용하고 우리나라의 勤勞者들은 그 적용에서 제외하여 따로 총독부에서 발하는 制令·府令등에 따르도록 하였다. 따라서 우리나라의 一般勤勞者에 대한 業務上의 災害補償의 문제는 使用者의 一方的인 救恤에 따를 수 밖에 없었다. 다만 광업근로자에 대하여는 조선광업령에 의하여 業務上 災害에 대한 扶助義務制度를 두고 있었다.¹⁴⁾

한편 해방이후 美軍政期間中에도 勤勞者의 業務上 災害補償에 관한 제도적 장치는 마련되지 못하였고, 이러한 補償問題가 勞動組合에 의한 團體協約에 의하여 확보되도록 장려하고 있는 정도에 지나지 않았다.

그리하다가 1948년에 정부가 수립되고 制憲憲法이 공포되어서 이 憲法上에 일반국민에 대한 生存權 保障과 勤勞者에 대한 勞動權이 保障되자 비로소 勤勞者의 業務上 災害補償에 관한 문제가 본격적

13) 獨逸國保險法(Reichsversicherungsordnung)의 정식 명칭이다.

14) 勞動部, 産災保險 十五年史, 1980, pp. 4~6.

으로 전개되어 갔다.

船員의 災害補償에 관하여도 一般 陸上勤勞者와 마찬가지로 특별한 제도적 장치가 없었으나, 1962년 船員法이 제정되고 이 法에서 船員의 業務上 災害에 관한 補償條項을 規定함으로서 처음으로 船員의 災害災害補償에 관한 제도적 장치가 마련되었다.

그러므로 우리나라 災害補償制度의 邊遷은 다음과 같이 구분할 수 있다.

I. 團體協約에 의한 災害補償¹⁵⁾

勤勞者의 業務上 災害補償에 관한 制度的 장치가 마련되지 않았던 時期에 있어서는 勤勞者들이 業務上 災害에 관하여 補償을 받는 방법은 勞動組合을 결성하고 이를 주체로해서 使用者와 團體協約을 체결하는 등 勤勞者의 힘에 의존할 수 밖에 없었다.

1949년에 災害의 危險率인 높은 荷役作業의 災害補償 문제를 해결하기 위하여 釜山埠頭勞組와 釜山埠頭荷役協會間에 단체협약의 형식으로 特別機構가 設置되었는데, 그 내용은 基金設定方法에 의해서 災害를 補償한다는 것이었다. 이것이 우리나라 災害補償制度의 효시이며, 그 方法面에서 볼때 産災保險의 思想的 原型이라 할 수 있다.

15) 勞動部, 前掲書, pp.11-12.

II. 勤勞基準法 및 船員法에 그대로 個別使用者責任에 의한 災害補償

1948年 制定·公布된 制憲憲法에는 勞動基本權에 관한 諸 規定들을 規定함으로써 勤勞者の 生活保障을 위한 기초를 확립해 놓았다.

이러한 憲法에 근거해서 1953년에 勤勞者の 基本的 生活保障의 向上을 이념으로 하는 勤勞基準法이 제정되었다. 이 法에는 勤勞者가 業務上 災害를 입었을때 補償을 받을 수 있는 災害補償에 관한 規定이 포함되어 있다. 따라서 勤勞者가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸린 경우에 被害勤勞者나 그 유족은 災害의 내용에 따라 이 法에서 規定하고 있는 定型·定率의 金額을 使用者에게 請求할 수 있게 되었다.

한편 勤勞基準法은 육상근로자를 그 적용대상으로 하였으므로 해상근로자인 船員은 이 法의 적용대상이 아니었고 따라서 船員의 災害補償問題는 그대로 방치되어 있었다. 그러나 1962년에 勤勞基準法의 特別法으로 船員法이 제정됨으로써 비로소 船員도 이 法에서 規定하고 있는 災害補償을 請求할 權利를 갖게 되었다.

이와같은 個別使用者責任에 의한 災害補償制度는 勤勞者の 災害補償에 관하여 使用者의 無過失補償責任을 규정하고 있었기 때문에 業務上 災害를 입은 勤勞者는 民法상의 損害賠償制度를 이용하지 않고서도 法定의 補償을 使用者에게 請求할 수 있게 되었다.

Ⅲ. 産業災害補償保險法 및 船員保險法에 의한 災害補償

勤勞基準法 및 船員法에 따른 개별 使用者責任에 의한 災害補償은 使用者의 誠意여부·財力여부등에 左右되어 勤勞者의 災害補償에 불충분하고, 만약 대형 災害가 발생한다면 勤勞者에 대한 補償도 문 제이지만 使用者도 또한 倒産의 危險을 안고 있다. 따라서 勞動災 害에 대한 補償을 保險技術을 매개로 하여 使用者가 연대부담하는 즉 간접보상방식인 保險制度의 必要性이 요청되었다.

그리하여 5.16 이후 설치되었던 사회보장제도 심의위원회에서 産 災保險法과 船員保險法이 立案되어 1963년 11월 당시 5.16 군사 정부의 국가재건최고회의에서 통과 되었다. 그러나 船員保險法은 災 害補償, 의료보험 및 年金의 내용을 포함한 종합적인 船員을 위한 社會保險이었으나 그 施行令이 제정되지 않아서 실시되지 않고 육 상근로자를 대상으로 하는 産災保險法만 실시되게 되었다.

産災保險法은 그 적용대상을 勤勞基準法은 적용을 받는 모든 사 업으로 하고 있었지만(同法 제 4조), 시행 초기에는 사회·경제적 인 여건과 기술상의 문제를 고려하여 이를 전면적으로 시행하지 못 하고 危險度가 높은 사업과 규모가 큰 사업만을 강제적용대상으로 하였다. 그러나 그 후에 강제적용대상을 단계적으로 확대하여 현 재에는 상시 10인 이상의 勤勞者를 사용하는 사업에까지 확대되었 다. 다만 광업, 제조업중 화학·석탄·석유·고무 또는 플라스틱 제 조업은 상시 5인 이상의 勤勞者를 사용하는 경우에 까지 産災保 險의 강제적용대상으로 하였다.(同法 施行令 제 2조 제 1항 6호)

또한 産災保險法은 補償事由, 補償內容 등에 관한 規定도 8 차¹⁶⁾에 걸쳐 改定이 되어서 오늘날에는 産災保險法에 의한 災害補償이 勞動災害에 대한 補償制度의 핵심을 이루고 있다.

第 4 節 災害補償制度의 法的性質

I. 序 言

災害補償制度는 앞에서 살펴 본 것처럼 계속해서 邊遷해 왔다. 이와 더불어 災害補償制度의 法的性格을 어떻게 把握할 것인가에 대하여 學說 또한 對立되고 있다.

그런데 이러한 論義의 內容을 보면 災害補償制度를 廣義의 民事損害賠償制度의 영역에 속하는 것으로 볼 것인가, 그렇지 않으면 勞動保護法의 한 분야로 볼 것인가 또는 社會保障制度의 일환으로서 把握해야 할 것인가 하는 法體系論과 關聯해서 研究가 되어 온 것 같다. 이러한 견해들은 결국 災害補償制度가 지니는 諸機能 즉 損失填補的 機能, 勤勞條件의 保護機能 및 그 가족의 生活保護의 機能 가운데 어느 한면을 중시해서 이 制度의 전체적인 性格을 통일적으로 把握하려는 것이라고 말할 수 있다.¹⁷⁾

아래에서는 위의 견해들을 살펴보고자 한다.

16) 産業災害補償保險法の 改定경과에 대하여서는 勞動部, 産災保險事業年報(1985), 第 2 部, pp.11~48 參照.

17) 金振雄, 前揭論文, p.350.

II. 災害補償의 法的性質에 관한 學說

1. 私法的 損害賠償의 特殊한 制度라는 說

勞働災害에 대한 近代私法體系에서의 구제방법은 不法行爲 내지 債務不履行에 의존한 損害賠償을 의미하는 것이다.(民法 제 390 조 및 제 750 조) 그러나 전통적인 不法行爲와 債務不履行은 過失責任의 原則을 고수하고 있어서 被害勤勞者에 대한 구제의 길을 閉鎖하고 있는 것이나 다름없다.¹⁸⁾

그리하여 過失責任의 原則을 고수하는 전통적인 不法行爲責任을 수정해서 災害補償을 使用者 無過失損害賠償責任이라는 견해와 그 비판으로서 主張된 契約責任이라는 견해가 있다. 전자는 災害補償을 使用者의 故意·過失의 유무를 묻지 않고 企業의 經營主體의 地位에 기하여 賠償責任을 부담하게 하는 無過失責任(liability without fault, schadenersatzpflicht ohne Verschulden)에 의한 損害賠償으로 보는 것이고 후자는 使用者는 勤勞契約上 勤勞者에 대하여 安全을 保障할 義務를 지게 되고 災害補償은 이 義務違反에 대한 契約責任上의 損害賠償으로 보는 것이다.

이 견해들은 종래의 不法行爲理論에서 質적으로 발전한 理論構成을 하면서 역시 損害賠償理論을 기초로 하여 理論構成을 하려는 것으로서, 勞働災害는 使用者가 발생하게 한 것이며 따라서 이로 인한 損害는 마땅히 使用者에 의해서 補償되어야 한다는 생각에 바

18) 使用者가 責任을 회피할 여지가 많다는 것 이외에 訴訟의 장기성, 訴訟비용의 과다 등도 경제력이 약한 勤勞者에게는 문제가 된다. 沈崗燮, 産災補償, 法制月報, 1965.7, p. 38.

탕을 준 것이다. 이와같이 災害補償을 基本的으로 使用者 個人의 賠償責任으로 본 점에서는 私法の 영역을 벗어나지 못하였다.¹⁹⁾

이런 견해는 오늘날에 있어서는 거의 消滅된 것이며, 또한 災害補償을 無過失損害賠償의 法理로 把握하려는 견해는 勞動災害에 대한 法理를 전통적인 過失主義로부터 분리하여, 그의 特質을 明確히 드러낸 점에서는 높이 평가되어야 하겠지만 補償法則의 구조와 그 전개요인을 論理的으로 밝혀내는데는 미흡한 견해라고 본다.

그러나 災害의 발생과 그 補償責任은 使用者에게 있으며 따라서 補償에는 賠償的 요소가 포함되어 있는 것이라는 것을 강조하고 理論을 통해 남아 있다고 볼 수 있다.

2. 災害補償制度를 勞動法上的 制度로 보는 說

이 견해는 補償責任의 근거와 法的 性質을 勤勞關係의 法構造와 연결하여 설명하려는 것이다. 그러나 그 理論의 구성에 있어서는 각국이 相異하였다.

프랑스에서는 災害補償을 私法的 賠償과 相對的으로 구별하여 독자적의 法制度로 보는 이론바 職業危險理論²⁰⁾ (Theorie de risque p-

19) 荒木誠之, 勞災補償法の研究-法理と制度の展開-, 東京, 總合勞働研究所, 1981, p.97.

20) 職業危險(Occupation risk)의 理論도 “他人을 사용하여 危險한 企業을 經營하는 者は 그 危險이 현실化되어 자기가 사용하는 者의 被害를 負을 경우에는 그 經濟的 損失을 補償하여야 한다”는 無過失責任 原理이다. 保有事志大, 勞災補償責任의 法的性格, 現代勞働法講座(12), 東京, 總合勞働研究所, 1983, p.258.

rofessionnel)이 주장 되었다. 이 說에 의하면 使用者가 無過失責任을 지는 것은 災害가 使用者 개인의 主觀的要素에 기인한 것이 아니라, 企業活動과 不可分한 社會的危險에 기인하기 때문이라고 한다. 따라서 使用者가 부담하는 補償責任은 企業經營의 주체인 勞動關係上的 社會的地位에 따른 부담인 것이다. 이러한 의미에서 보면 補償은 社會的責任의 성질을 갖는다고 할 것이다.²¹⁾

한편 독일의 경우를 보면 처음부터 補償制度를 私法的 關係로 하지 않고 公法的인 保險關係로 구성하였기 때문에 補償의 公法的 요소가 강조되어 社會保險에 의한 勤勞者의 生活에 대한 배려라는 목적이 중시되었다.²²⁾

日本은 勞動力補償說이 주장되고 있는데, 이 說은²³⁾ 使用者의 지배 아래에 있는 勤勞者가 그 지배關係에 기인하고 使用者의 지배 영역에서 발생한 危險의 현실화로 災害가 발생하여 그 勞動力을 훼손당한 경우에는 使用者가 被災勤勞者의 勞動力의 價値를 회복시켜 줄 補償義務를 부담하는 것이 公平에 타당하다는 것이다.

이상에서 살펴본 견해들의 공통점은 우선 災害의 特質을 資本과

21) 영국보다 구체적으로 보상에 관하여 논의되었던 미국연방최고 재판소의 1917년 判決(New York Central R.Co.V. white, 243 U.S. 188, 378 S ct, 247.)은 프랑스 職業危險에 유사한 判決로서 補償은 企業經營에 따른 당연한 出費로 보았고 補償義務를 지는 者는 企業經營에 의한 災害의 危險을 발생시켜 그로부터 利益을 얻는 使用者임을 강조하였다.

荒木誠之, 前掲書, p.103.

22) Vgl, W. Kaskel, Grundriss des Sozialen Versicherungsrechts, 1912. S.298 ff,

23) 保原喜志夫, 前掲勞災補償責任の法的性格, pp.27 - 278.

勞働力の 所有가 분리되는 資本主義體制下에서 勞働力을 지배하는 근대적 勞使關係의 구조 그 자체에 내재하고 있는 危險에서 구하고 그에 대한 補償責任을 勞使關係와 關聯시켜서 명확하게 하려는 것이라고 할 수 있다.

3. 災害補償制度를 生活保障制度의 일환으로 보는 說

전술한 견해가 주로 勤勞關係의 制度에 기초를 두고서 使用者의 補償責任의 근거를 밝히려고 함에 비하여 生活保障說은 災害의 결과가 미치는 勤勞者의 生活에 중점을 두고서 勤勞者에 대한 使用者의 災害補償責任의 法的性質을 설명하려는 견해라고 할 수 있다.

이 說을 주장하는 학자들의 理論的 근거는 동일하지 않지만 공통적인 것은 災害補償制度를 生存權保障에서 유래하는 制度로 보고 災害補償의 本質을 국가의 국민에 대한 生活保障義務에서 구함으로써 결국 社會保障制度의 일환으로 災害補償制度를 이해하려고 하는 것이다.²⁴⁾ 다시말하면 生活保障說은 憲法上에 生存權, 勞動權의 保障에 관한 規定이 있고²⁵⁾ 勞動法이나 社會保障에 관한 法の 체계는 이 基本法理의 구체적인 전개로서 해석·운용하려는 입장이므로 勞動災害의 本質은 勤勞者의 生存權의 保障이고 또한 生活保障이라고 이해하는 것이다.

24) 林迪廣, 前揭論文, p.21.

25) 憲法에서는 “모든 국민은 勤勞의 權利를 가진다. 勤勞條件의 基準은 인간의 尊嚴性을 보장하도록 法律로서 定한다”고 規定하고 있다.(同法 제 30조 제 1항, 제 2항)

그래서 災害補償의 目的도 災害를 입은 勤勞者의 훼손된 勞動力의 原狀回復의 填補로서 그 勤勞者의 生活에 기여하는 것에 들 것이 아니라, 勞動災害를 生活主體로서의 勤勞者의 生活危險의 한 形態로 把握하여 災害를 입은 勤勞者의 勞動障害나 勞動不能의 全期間에 대한 生活保障으로 이해해야 한다는 것이다.²⁶⁾

한편 災害補償을 勤勞者의 生活保障으로 보는 학자들의 다수는 현대사회에 있어서 勞動災害는 이미 기업차원의 安全·衛生施設의 기술적 개량에 의해서도 방지될 수 없는 경우가 적지않다는 점과 勞動關係上的 災害에 대한 危險을 모두 個別資本에 귀속시키는 것이 不可能하다는 점을 들어 個別資本의 補償責任에서부터 資本總本의 補償責任을 인정하는 입장²⁷⁾으로 災害補償制度의 法理를 구성하는 것이 타당하다고 강조하고 있다.

그렇지만 다수설도 災害補償制度가 社會保障制度속에서 相對的인 獨自性을 갖고 있다는 견해²⁸⁾와 災害補償制度는 社會保障制度에 흡수 융화된다는 견해²⁹⁾로 나뉘어지고 있다.

전자는 災害補償關係法은 社會保障制度의 하나의 構成要素이지만 勤勞關係의 特質때문에 社會保障制度속에서 相對的인 獨自性을 갖고, 社會保障法 一般속에 해소·융합되지 않는다는 것이고, 후자는 生存權原理에 기한 社會保障化의 進전으로 災害補償의 社會保險化는 필연

26) 荒木誠之, 前掲書, pp.106-108 參照.

27) 즉 災害補償의 社會保障化이다.

28) 荒木誠之, 「社會保障法體系における勞災補償」, 法政研究 46卷 2-4合併號, 1980, p.260.

29) 高藤昭, 「勞災補償の社會保障化」論爭勞働法, 東京, 世界思想社, 1978, p.294.

적이므로, 勞動災害를 業務上·外로 구분하는 것은 무의미 할 뿐만 아니라 勞動災害와 그 以外의 人身損害의 구별도 消滅되어야 하고 災害補償制度를 총합적으로 社會保障制度에 흡수·소멸되어야 한다는 것이다.

Ⅲ. 災害補償의 法的性質에 관한 學說의 批判

앞에서 살펴본 바와같이 災害補償制度가 無過失損害賠償責任理論의 발전에 의하여 이끌어져 왔음을 否認할 수 없다.

그러나 災害補償의 法的性質을 無過失損害賠償으로 보는 견해³⁰⁾는 첫째, 補償을 無過失責任이라고 한다면 災害補償의 範圍는 災害를 입은 勤勞者의 全損害額이 되어야 함이 당연하나 실제로 災害補償額이 災害를 입은 勤勞者의 勞動力의 價值인 平均賃金³¹⁾을 基準으로 劃一的으로 法定되어 있는 災害補償의 特性을 論理的으로 설명할 수 없고,

둘째, 만약 補償을 使用者의 災害를 입은 勤勞者에 대한 賠償으로 본다면 補償關係는 民法上の 權利義務關係이며 따라서 私的自治의 原則이 당연히 적용되어야 한다. 그러나 災害補償關係法은 使用者에게 民法上の 補償義務를 부담시키고 또한 그 履行을 행정적으로 강제하여 不履行에 대하여는 刑罰을 부과시키고 있다.

셋째, 補償의 性質을 損害賠償으로 보면 그것은 民法上の 債務이다. 물론 이 債務과 危險分散을 위한 保險制度와의 관계는 責任保

30) 船員의 경우는 1984년 개정법에서 基本給을 그 基準으로 하고 있다.

31) 荒木誠之, 前掲書, pp.98~99.

第3章 우리나라 船員法上的 災害補償

第1節 船員勞動의 特殊性

I. 船員勞動의 本源的인 特殊性

船員勞動은 交通노동으로서 旅客과 荷物の 장소적 이동이라는 축적되지 않는 無形財이다. 따라서 工場노동이 생산하는 有形財와는 다르다. 또한 勞動과 동시에 생산되고 소비되는 即時財라고 말할 수 있는 海運用役을 생산하는 特殊性이 있다. 이와같은 船員勞動의 本源的인 特殊性을 보면¹⁾

① 危險한 海洋이 交通로이고 勞動環境이라는 것

海運用役을 생산하기 위한 勞動手段은 直接的인 交通수단인 船舶, 交通로인 航路, 間接手段인 港灣, 그리고 일반적인 手段인 海洋으로 구성된다. 船員勞動이 土地에 固着되어 있는 장소에서 勞動을 제공하는 陸上勞動과 결정적으로 특수한 것은 다양한 危險을 갖고 있는 海洋과 그것에 浮揚해서 이동하는 船舶을 勞動環境으로 하는데 있다.

② 船員勞動은 自己完結的이라는 것

어떤 港口를 출항해서 目的港으로 向하고 있는 船舶이 陸上에서 人的·物的 원조를 받는다는 것은 대단히 곤란하다. 그러므로 船舶은 한정된 승무원과 선내설비로서 운항된다고 볼 수 있다. 즉 船

1) 船員問題研究會編, 現代의 海運と船員, 東京, 成山堂, 1987, p.15 이하 參照.

員은 독립된 생산단위인 船舶에서 그 勞動을 自己完結的으로 수행해야 한다. 이러한 特殊性은 船舶技術의 발달, 陸上에서의 정보제공, 港灣에서의 勞動제공등에 의하여 어느 정도 해소되어 왔지만 無人船舶으로 될때까지는 완전히 해소되지는 않는다.

③ 장기적으로 직장에 구속됨으로써 가정과 사회에서 격리된다는 것

陸上の 勤勞者에게는 공장은 勞動의 장소이지만 결정적인 生活의 장소는 아니다. 따라서 그들은 하루의 勞動이 끝나면 대부분 가정으로 돌아간다.

이에 비하여 船員은 다른 交通勤勞者와 마찬가지로 直接的인 交通手段인 船舶에 승선해서 이동한다. 그런데 船舶은 교통로를 海洋으로 하기 때문에 상당히 장기간 이동해야 된다. 그 결과 船員은 가정과 사회로부터 상당한 기간동안 격리될 수 밖에 없다. 다시말하자면 船員勞動인 交通用役의 생산은 船員을 장기간 직장에 구속되게 하고 또한 가정이나 사회에서 격리한 狀態에서 비로소 가능하다.²⁾

II. 船員勞動의 個別的인 特殊性

장기간에 걸쳐서 가정과 사회에서 격리된 船員은 危險한 海洋에서 船舶을 自己完結的으로 운항해야 하는³⁾ 船員勞動의 本源的인

2) 住田正二, 船員法の研究, 東京, 成山堂, 1973, p. 30.

3) 이와같은 이유로해서 船舶共同體論을 최초로 주장한 故石井照久는 船舶을 독립적 共同體, 危險共同體, 生活共同體라 하였다. 武城正長, 海上勞動法の研究, 東京, 多賀出版社, 1985, pp. 69-70.

特殊性으로 인하여 아래와 같은 個別的인 特殊性을 가지고 있다.⁴⁾

(1) 다양한 作業

船員勞動의 기술적인 형태는 船舶技術이라는 生産技術로 규정되기 때문에 그 전체에 걸쳐있는 特殊한 것이라고 할 수 있다. 그것은 다른 交通勞動과는 달라서 승무원의 個別的인 專門性이 요구되는 다양한 作業이며 동시에 그것은 승무원 집단으로서 통합된 生産機能과 維持機能을 수행하는 것이기도 하다. 그 다종·다양한 作業을 보면 일상적인 作業, 非常時의 作業, 그리고 돌발적인 作業 및 잠재적인 作業등이다.

(2) 광범위한 知識

船員은 다양한 作業으로 구성된 勞動을 自己完結的으로 행하기 위해서 광범위한 知識과 機能을 勞動力으로서 가지고 있어야 한다. 그것은 단지 단순한 일상적인 作業 뿐만아니라 非日常的인·돌발적인·잠재적인 作業을 하는 知識·機能을 의미하는 것으로 일반적으로 船員의 常務(Seamanship)라고 하는 특수한 기술을 말한다.

(3) 夜間勞動과 變則勞動의 수반성

一般勞動은 夜間에는 중지 되는 것이 보통이지만 海運用役의 생산은 다른 교통부문과는 달리 단순히 人·物을 한 지점에서 다른 지점으로 이동시키는 것 이외에 그것을 가능한 짧은 시간에 이동시키지 않으면 안된다. 그럼에도 불구하고 船舶은 危險性이 높은 海

4) 船員問題研究會編, 前掲書, p.80.

洋에서 陸上의 원조를 받지 아니하고 항행하기 때문에 船員은 교대제에 의한 夜間勞動이 정상이 되기도 한다. 그 외에 非日常的인 作業, 돌발적인 作業이 생기게 된다.

(4) 勞動力 再生産의 不完全性

一般的으로 勞動力은 일정한 지역사회를 구성하는 단위인 가정을 중심으로 하여 再生産된다. 그러나 船員은 그 직장이 船舶이고, 船舶自體는 해양을 이동하기 때문에 장기간에 걸쳐 사회와 가정으로부터 격리된다. 해상의 閉鎖된 船舶에서의 勞動은 정신적, 육체적 스트레스를 적절하게 해소시킬 수 있는 시설이 없기 때문에 作業環境과 生活環境이 매우 不完全하다. 이러한 결과로 船員들의 再生産能力은 海上에서의 勞動期間에 비례하여 상실되는 경향이 크다.

Ⅲ. 船員에 있어서의 特殊性⁵⁾

(1) 勞動力의 苛酷한 消耗性

海運資本은 勞動力에 드는 비용을 일정하게 하고 勞動은 많이 시킬수록 보다 많은 利潤을 獲得할 수 있다. 船員은 船舶에 장기 또는 단기 定着 狀態에 拘束되고 또 艱難하게 발생한 作業을 즉시 처리하는 義務를 부담한다.

이러한 狀况에서 船員은 海運資本(船舶所有者)의 指揮·監督에 좇아 勞務를 提供한다. 즉 艱難한 定着期間 勞務를 一定의 時間 하에서 履行하여야 하는 義務를 負擔하는 勞動力의 質은 劣하다. 劣化될

5) 船員問題研究會編, 前掲書, pp.24-25.

이 船員은 海運資本에 의해서 수시로 勞動을 착취당한다는 것을 전제로 하기 때문에 陸上勞動에 비하여 그 勞動力の 消耗性이 높다.

(2) 勞動力 再生産의 不完全性의 심각화

船員의 勞動力은 앞에서 본 것과 같이 처음부터 不完全한 것이다. 따라서 그것을 완화하기 위해서 船員의 승무기간을 단축하고 休暇日數나 休暇機會를 많게 하는 것이 불가피하다. 그럼에도 불구하고 海運資本은 利潤을 증대시키고 가능한 한 賃金을 인하시키고 休暇日數를 줄이려 하기 때문에 그것이 일정한 水準 이하가 되면 勞動力の 再生産性은 더욱 不完全 해진다.

(3) 海難, 勞動災害, 疾病의 多發性

船舶은 勞動環境일 뿐만 아니라 生活環境이기도 하다. 더구나 危險한 해양을 航行한다. 따라서 船舶이 안전하게 항해하고 船員이 안전하게 勞動하는 것이 가능한 設備나, 船員의 쾌적한 文化生活을 할 수 있도록 하는 設備가 필요하다.

그럼에도 불구하고 海運資本은 海運用役의 생산에 필요한 최소한의 設備를 정비하고 있음에 그치고 가능한 한 절약하려고 한다. 그 때문에 海難, 勞動災害, 疾病이 多發하고 또 선내생활은 원만하지 못하게 된다. 그 결과 船員은 海運資本에 대하여 勞動力만을 판매하고 있음에도 불구하고 육상노동자보다도 더욱 심신을 파괴하게 되고 負傷 및 生命의 위협에 노출되어 있다.

(4) 雇傭의 斷絶, 不安定性

船員은 海運資本에 雇傭되며, 특정한 船舶에 승선해서 勞動을 하는 것에 의하여 賃金을 지급받고 생활을 유지한다. 그러나 船員은

일정한 기간 승선하면 勞動力의 再生産을 위해서 일정한 기간 下船하지 않을 수 없다. 船員이 특정기업에 계속 雇傭되어 있는 경우라 하더라도 통상적으로는 下船하면 실직하고 다시 취업을 위해서는 대체로 다른 船舶이나 기업등의 雇傭의 機會를 찾아 나선다. 그때 적당한 就業機會가 있으면 상관없으나 就業機會가 없으면 生活에 타격을 입게 되고 따라서 보다 불리한 조건으로도 就業하지 않을 수 없게 된다. 그러므로 船員은 육상 근로자에 비하여 雇傭關係가 상대적이고 유동적이며 船員의 雇傭自體는 단속적이고 不完全한 것이다.

第2節 船員法上の 災害補償의 主體

船員法에서 規定하고 있는 災害補償의 主體는 船員法上の 船員이다.

우리나라 船員法은 그 適用對象인 船員(Seaman, Mariner, Seafarer)의 範圍를 한정하고 있는데, 船員法上の 船員이라 함은 賃金を 받을 目的으로 배안에서 勤勞를 제공하기 위하여 고용된 者(船員法 제3조 제1항)를 말한다. 여기서 말하는 배는 船舶法에 의한 대한민국의 船舶(漁船法에 의한 漁船員을 포함한다)과 대한민국의 船舶이외에 대한민국 국적을 취득할 조건으로 備船한 船舶 및 국내항 사이만을 항해하는 外國船舶이다.(船員法 제2조1항 本文, 同施行令 제2조) 그러나 총톤수 5t 미만의 船舶, 호수·강 또는 港內만을 航海하는 船舶, 총톤수 30t 미만 漁船으로서 交通部령이 정하는 船舶 즉 船舶安全法 施行令 제2조의 規定에 의한 平水區域,

沿海區域 및 近海區域에서 어로작업에 종사하는 총톤수 30t 미만의 漁船⁶⁾은 제외된다(船員法 제 2 조 제 1 항 ① ② ③호, 同施行規則 제 2 조)

한편 ILO 해사국제협약 제 55 호⁷⁾ 「海員의 疾病, 傷害 또는 死亡의 경우에 있어서 船舶所有者의 責任에 관한 協約」에서는 加盟國의 모든 船舶(軍艦 제외)의 승무원에 적용되는 것을 원칙으로 하고 있다. 다만 국내법에서 ① 商用이 아닌 官用船, 沿岸漁船, 총톤수 25 t 미만의 船舶 및 原始木造船에 승선하는 者 ② 船舶所有者 이외의 者가 雇傭한 補傭者 ③ 港口에서 修理, 청소, 荷役을 목적으로 雇傭된 者 ④ 船舶所有者의 가족 ⑤ 導船士에 해당하는 者는 제외할 수 있다는 규정을 들 수 있게 하였다. 우리나라 船員法에서는 船舶所有者의 가족등을 포함하고 있고 또한 총톤수 25t 을 총톤수 25t 으로 낮추고 있으므로 ILO 해사국제협약보다도 그 적용범위를 확대하고 있다.⁸⁾

「배안에서 勤勞를 제공하기 위하여 雇傭된 者」라 함은 船內航海組織의 일원으로 계속적으로 勤勞를 제공하기 위하여 雇傭된 사람을 말한다. 여기서 船內航海組織이라 함은 船舶의 運航組織 뿐만

6) 漁船이라 함은 농수산부령이 정하는 규모의 船舶으로 ① 어업에 사용되는 船舶 ② 어업에 종사하는 船舶으로서 어획물의 保藏, 또는 제조설비를 갖춘 船舶 ③ 어장 및 수산업제조 가공공장으로 부터 어획물 또는 그 제품을 전용으로 운반하는 船舶, 어업에 관한 試驗·조사·지도·단속및 교습에 종사하는 船舶을 말한다. (漁船法 제 2 조)

7) 이 협약의 원명은 Convention concerning the liability of the Shipowner, in case of Sickness, Injury or Death of Seaman

8) 朴思會, 船員災害補償에 관한 船主責任과 保險, 韓國海運學會誌 창간호, 1987, p. 35.

아니라 그 船舶의 임무, 용도등을 종합해서 판단해야 하므로 9) 船
 内の 航海組織에 계속적으로 參加하고 있으면 船醫, 은행원, 매점의
 점원, 적뢰물의 加工員, 기상관측원 등 그 職務의 種類를 불문하고
 모든 船員으로 본다. 그러나 정박중의 일반적인 船舶修理 또는 船
 內에서의 荷役作業者나 실질적인 雇傭關係가 없는 事務者등은 船員
 이 아니다. 導船士 역시 극히 단시간에 걸쳐 船內에서 勤務하는데
 불과하므로 船員法上의 船員이 아니다. 10)

우리나라 船員法에서는 船員을 船長, 海員, 豫備員으로 分類하고 있
 다(船員法 제2조 제1항) 船長은 船舶의 운항관리에 대하여 責
 任을 지는 船員이며(同法 제3조 제2항) 海員은 배안에서 勤務
 하는 船長이 아닌 船員이다(동법 第3條 第3項). 海員은 다시
 職員과 部員으로 나누고 職員은 航海士 機關長 機關士 通信長 通
 信士를 말하며 部員이라 함은 職員이 아닌 海員이다. 職員에는 漁
 撈長, 事務長, 醫師, 기타 航海士, 機關士 또는 通信士와 동등 이상
 의 대우를 받는 海員도 包含된다(同法 施行令 제3조) 豫備員이
 라 함은 賃金を 받을 목적으로 배안에서 勤務를 제공하기 위하여
 雇傭된 者 중에서 船員중이 아닌 者를 말한다(同法 제3조 제1
 항)

이상과 같은 船員法上의 船員이 災害補償의 主體가 된다. 그러나

9) 藤崎道好, 前掲書, p.53.

10) 関星峯, 林東淵 共著, 海事法規要論(10版), 516, 海事圖書出版
 部, 1987, p.56.

船員이 될 목적으로 實習을 위하여 승선하는 者인 實習船員은 船員法上의 船員은 아니지만 災害補償에 관하여 船員法의 규정을 적용 받는다. 다만 船員法 제 85조의 傷病手當에 관한 規定은 적용하지 아니한다.(船員法 施行令 제 3조 제 5항)

第 3 節 船員法上의 災害補償의 要件

I. 序 言

우리나라 船員法에서는 船員이 「職務上」¹¹⁾ 負傷·疾病·行方不明 또는 死亡한 경우에 船舶所有者에게 일정한 補償責任을 지우고 있다.(船員法 제 85조 내지 제 98조) 또한 승무중 職務外로 負傷이나 疾病에 걸린 경우에는 요양補償을, 死亡한 경우에는 유족手當 및 葬祭費를 지급하도록 規定하고 있다.¹²⁾ 여기서 「승무중」이란 기항지에서 상륙기간, 승선을 위한 여행기간 및 船舶所有者가 인정하는 下船旅行期間이 포함된다.(同法 제 85조 제 2항) 그러나 船舶所有者의 이러한 補償責任은 船員의 故意 또는 중대한 過失로 인하여 災害가 발생하였음을 船員勞動委員會의 인정을 받은 때에는 免責된다.

따라서 船員法上의 災害補償을 받기 위한 要件은 「業務上」 일 것이 원칙이며 또한 船員의 故意나 중대한 過失이 없어야 한다.

11) 船員法에서는 勤勞基準法의 「業務上」용어 대신에 「職務上」이란 용어를 사용하고 있지만 실질적으로 구별되는 점은 없고 역사적 산물이다. 蒲章, 船員勞動災害補償의 研究, 東京, 日本海事廣報協會, 1983, p.76 參照.

12) 職務外의 경우에는 요양補償額 및 유족手當금이 職務上보다 적게 지급된다. 그러나 葬祭費는 職務上·外의 구별없이 동일하게 지급된다.

이와 같이 船員法은 職務上·外를 구분하고 있으나 그 定義에 관한 규정을 두고 있지 아니하다. 다만 職務上の 疾病의 範圍에 관하여는 勤勞基準法 施行令 제 54 조의 규정을 準用하도록 하고 있다. (船員法 施行令 제 24 조), 그러므로써 船員의 災害補償 문제에 관해서는 勤勞基準法 및 關係法令의 해석·운용과 동일한 해석·운영이 행하여질 것이다.¹³⁾

그러나 勤勞基準法에서는 業務上の 疾病의 範圍를 法定한 것을 제외하고는 “業務上 負傷·疾病·身體障害 또는 死亡하였을때”라고만 규정하고 있다.(勤勞基準法 제 78 조, 제 80 조, 제 82 조) 또 産業災害補償保險法에서도 「業務上 災害」라 함은 業務上の 事由에 의한 勤勞者の 負傷·疾病·身體障害 또는 死亡을 말한다.(제 3 조 제 1 항)고 규정하고 있으나 「業務上」에 관한 概念規定은 없다.¹⁴⁾ 다만 勞働部 例規 제 92 호의 「業務上 災害認定基準」에서 業務上 事由라 함은 業務와 關聯하여 負傷·疾病·身體障害 또는 死亡(이하 災害라 한다)을 발생하게 한 事由」를 말한다.(제 2 조 제 1 항)고 명시하고 「業務와 關聯하여 발생한 災害」라 함은 “당해 災害가 業務와 相當因果關係가 있는 경우”를 말한다.(동조 제 2 항)고 함으로써 그 定義를 내리고 있다. 그러나 이러한 규정만으로는 災害의 業務上 여부에 대한 判斷은 不可能하며 전술한 例規의 내용도 例示에 불과하므로 여전히 解釋上の 문제는 남는다.

13) 徐內機, 改正船員法解説, 서울, 한국해사문제 연구소, 1987, p.101.

14) 朴相弼, 前掲勤勞基準法, p.421.

따라서 아래에서는 船員法上的 災害補償을 請求하기 위한 要件중 災害의 職務上的 認定여부는 勤勞基準法 및 그 關係法令의 해석을 중심으로 해서 考察하고 다음으로 船員의 故意·過失에 대하여 살펴 보기로 한다.

Ⅱ. 職務上 災害의 認定基準

職務上 災害의 認定基準에 관하여는 일반적으로 職務起因性 및 職務遂行성과 關聯하여 문제가 되고 있는데 災害와 職務사이 職務遂行성과 職務起因성이 요구된다는 二要件主義에 입각¹⁵⁾한 相當因果關係說과 職務遂行성을 職務關聯性으로 擴大하고 職務起因성은 職務關聯性에 包括·推定된다고 보는 職務關聯性說이 대립되고 있다.

相當因果關係說은 災害補償의 本質을 災害를 입은 船員의 損害填補의 한 형태로 보고, 職務上 災害는 職務에 내재 혹은 통상 수반하는 災害의 危險이 현실화된 것으로서 職務와 災害間에 相當한 因果關係가 있어야 한다는 것이다. 이 說을 살펴보면 (1) 職務遂行性이라 함은 船員이 船員勤勞契約에 의하여 船舶所有者의 支配·管理 下에 있는 狀態를 의미하지만¹⁶⁾ 통상의 職務에 부수하여 下命된 作業과 默認되었거나 통상 기대되는 행위나 狀態도 포함하는 등 통상

15) 金致善, 前揭勞動法總論, pp.261-264; 金亨培, 前揭書, pp.289-292; 朴相弼, 前揭勞動法, pp.451-454. 에서는 二要件主義에 입각하여 해석하고 있다.

16) 朴相弼, 上揭書, p.423.

의 職務보다 넓게 해석된다.¹⁷⁾ 예를들면 船舶에 화재가 발생한 경우에 船員의 消火作業을 하는 행위, 같은 동료의 위급한 狀況에 빠진 狀態에서 그 救濟作業을 하는 행위등이 이에 속한다. (2) 職務起因性은 災害가 職務上의 것으로 認定되기 위해서는 職務와 災害 사이에 객관적으로 보아서 相當한 因果關係가 있어야 함을 뜻한다.

이와같이 이 說은 職務遂行性和 職務起因性的의 二要件主義를 취하지만 양자의 관계를 보면 職務遂行性은 職務起因性이 인정되기 위한 必要要件으로서 職務起因性的의 存在 내지 제 1 차적 判斷基準에 불과하므로 職務遂行性이 있다고 반드시 職務起因性이 成立되지 않는다.¹⁸⁾

職務關聯性說은 災害補償의 本質을 災害를 입은 船員의 生活保障에 두고 職務上 災害로 인정되기 위해서는 災害와 職務사이에 相當因果關係가 存在할 필요는 없고 合理的인 關聯性만 있으면 족하다는 學說이다.¹⁹⁾

職務上 災害의 認定基準은 災害補償의 本質을 어떻게 보느냐에 따라 달라진다. 이미 제 2 장에서 지적한 바와같이 災害補償의 本質은 生活主體로서의 船員의 生活保障에 있는 것이므로 職務上 災害의 認定에 있어서는 職務와 災害사이에 密接한 因果關係를 중심으로 하

17) 水野勝, 前掲論文, pp. 264-266 參照.

18) 職務遂行性을 職務起因性的의 제 1 차적 判斷基準으로 보아서 職務遂行性을 별개의 인정기준으로 삼지 않고 二要件主義를 취하는 학자도 있다.

松相炳, 前掲書, pp. 423-424.

19) 荒木誠之, 前掲書, p. 157.

기 보다는 災害에 대하여 어느 정도까지 資本側에 船員의 生活保障責任을 부과하는 것이 합리적인가 하는 점을 중심으로 생각하여 因果關係를 완화해서 해석해야 할 것이다.

Ⅲ. 職務上 疾病의 認定基準

船員의 疾病이 職務上의 疾病으로 인정을 받으려고 하면 勤勞關係와 疾病의 발생에 일정한 因果關係가 存在하여야 한다. 그러나 疾病은 그 성질상 負傷과 다르기 때문에 개개의 疾病에 대하여 因果關係의 여부를 判斷하는 것은 대단히 곤란하다. 그러므로 職務上의 疾病에 관하여도 災害性인 것과 職業性인 것으로 나누어 判斷하여야 한다.

(1) 災害性 疾病이라 함은 職務에 關聯하여 돌발적으로 또는 그 발생상태를 시간적·장소적으로 명확하게 할 수 있는 것에 의하여 發病한 것을 말한다. 災害性 疾病은 여러가지이나 ㉠ 당해 負傷의 직후에 신체의 損傷 또는 그 症狀과 발생한 疾病과의 사이에 부위적으로 醫學的 關聯性이 인정될 것. ㉡ 당해 疾病의 種類가 負傷의 성질로 보아서 醫學的으로 타당하다고 인정되며 또한 負傷이 疾病의 발생의 원인으로 될 만한 程度의 강도를 지니고 있을 것. ㉢ 負傷과 疾病의 발생과의 사이에 시간적으로 보아 醫學的 因果關係의 存在를 인정할 만한 것. ㉣ 기초疾病 또는 기존疾病이 있는 경우에는 해당 職務上의 負傷이 원인이 되어, 특히 조기에 發症 또는 긴급히 症惡한 것이 醫學的으로 인정되는 경우 등이 認

定要件이 된다.²⁰⁾

(2) 職務性 疾病이라는 것은 어떤 職務에 종사하는 경우에 그 職業特有的 性질 또는 狀態와 關聯하여 필연적으로 罹患될 우려가 있는 疾病으로서 장기간에 걸쳐서 점진적으로 발생하는 것이다. 이 경우에 職務起因性的 立證이 곤란한 경우가 많다.

그러나 職務上 疾病을 모두 열거하는 것은 불가능하므로 우리나라 勤勞基準法에서도 業務上 疾病의 範圍를 38個 항목으로 包括해서 규정하고 있으며 船員法은 이를 準用하고 있다. 특히 職業性 疾病은 勤勞環境 및 作業양태 및 사용하는 原資材의 상태에 따라 변화하게 됨으로 高度經濟成長期에 들어서면서 職務上 疾病여부를 둘러싸고 많은 紛爭이 일고 있다.

이와같은 職務上 疾病의 인정에 있어서는 醫學的인 관점에서 검토가 되고 있음은 당연한 것이다.⁴⁾ 문제는 疾病인 이상 그 발생이 職務와 關聯을 가지는 것인지의 여부에 관하여 醫學上의 判斷을 전적으로 무시할 수 없을 것이다.²¹⁾

그러나 職務上 疾病의 인정은 災害補償의 法制度에 따른 法的判斷이므로 醫學的 소견이라 하더라도 그것이 곧 法的判斷이 되는 것이 아니다. 즉 醫學的 소견은 중요한 判斷要件의 하나이지만 유일한 判斷要素는 아니고 勤勞關係上의 여러가지 要素와 함께 종합적으로 考察되어야 할 것이다.

20) 金致善, 前掲書, p.264.

21) 日本勞働省勞働基準局, 「災害補償業務上·外認定基準の詳解」, p.115 以下 參照.

責任을 지우고 있다. 그리고 요양기간은 國內法에서 16주 미만인
되지 않도록 규정하고 있다.(동 협약 제 4 조) 그러므로 船員法의
職務外의 요양補償에 관한 規定은 국제협약(ILO)에 미달된다. 그
러나 勤勞基準法은 “業務上 負傷 또는 疾病”의 경우에만 요양補
償을 지급하도록 하고 있음(勤勞基準法 제 78 조)에 비하면 船員
勞動의 特殊性이 고려되어 있는 규정이다.

한편 船員法에서는 船員의 故意 또는 중대한 過失의 경우에는 船
舶所有者의 補償責任을 免責하고 있는데 이는 勤勞基準法과 동일하
며(勤勞基準法 제 81 조) ILO 해사국제협약에서는 船員의 故意, 過失
또는 非行(Default or Misbehavior)이 있을 때 船舶所有者를 免責
하고 있다.(제 55 호 協約 제 2 조)

II. 傷病手當

船員法 제 87 조에서는 船員이 職務上 負傷 또는 疾病이 걸린 경
우에 그 負傷 또는 疾病이 치유될 때까지 처음 4 개월간은 基本
給의 100 %를, 그 후에는 基本給의 60 %를 傷病手當으로 지급하
도록 규정하고 있다.

이는 勤勞基準法 제 79 조(休業補償)의 규정에서 요양비로 처음
부터 平均賃金의 60 %만을 지급하도록 한 것보다 우월한 규정이
며 ILO 해사국제협약 제 55 호에서 船員의 負傷의 경우 船舶所有者의 요
양비 지급의무를 16 주이상으로 規定하고 있는 것과 동일하다.(同
協約 제 4 조)

이와같은 船員法上的 傷病手當은 職務上 災害로 인하여 勤勞를

하지 못한 기간동안의 休業補償으로서의 성격을 가진다. 그러므로 職
務外的 原因으로 災害를 입은 船員에게는 지급하지 아니한다.

Ⅲ. 障害手當

船員法 제 88 조는 職務上的 負傷 또는 疾病이 치유된 후에 아
직도 船員의 신체에 障害가 있을 경우에는 船員法 시행령 제 27 조
에 규정한 障害手當을 지급하도록 하고 있다. 勤勞基準法에서도 船
員法과 마찬가지로 障害등급을 14 등급으로 구분하고, 1 등급은 平
均賃金の 1,340 日分을, 마지막 등급인 14 등급은 平均賃金の 50 日
分을 障害補償으로 지급하고 있다.(勤勞基準法 제 80 조)

이 등급의 구분기준은 障害가 남은 勤勞者의 신체적 기능면에 중
점을 두었고, 당해 勤勞者의 인간다운 生活 내지 社會生活에 있어
서의 품위 등을 전혀 고려하지 아니하였다. 예를 들면 외모에 현
저한 흉터가 남은 女子 勤勞者의 障害를 제 7 등급으로 하고 있다
는가, 양쪽의 고환을 상실한 男子 勤勞者의 障害 역시 제 7 등급으
로 하고 있는 것 등이 그것이다. 그럼에도 불구하고 이러한 勤勞
基準法上的의 등급구분을 船員에게도 그대로 적용하고 있어서 勤勞基
準法에서의 문제점 이외에 船員勞動의 特殊性이 전혀 고려되지 않
고 있다.

한편 船員法の 障害手當金の 산출은 賃金所得·比例에 의한 補償
制度和 海運港灣廳長이 告示하는 金額인 定額補償制度를 절충하고 있
다. 定額補償金인 海運港灣廳長의 告示金額은 障害手當의 경우 당
해 船員이 勤務하는 會社의 全船員의 月平均 基本給의 日額의 30/36

에 障害등급에 의한 日數를 곱한 金額이다.(재해보상 산정기준고시 제 3 조)

IV. 遺族手當

船員法 제 90 조에서는 船員의 職務上 死亡과 職務上 負傷 또는 疾病으로 인한 死亡의 경우에 基本給의 36 개월분에 상당하는 금액과 海運港灣廳長이 告示하는 금액을 遺族手當으로 지급해야 한다고 규정하고 있다. ILO 해사국제협약에서는 특별한 규정이 없고 勤勞基準法에서는 平均賃金의 1,000 일분으로 하고 있다. 여기서 海運港灣廳長이 告示하는 金額은 障害手當의 告示金額과는 다르게 산정하는데, 당해 船員이 勤務하는 회사의 全 船員의 月平均 基本給의 30 개월분의 금액을 말한다.(재해보상 산정기준고시 제 4 조) 승무중 職務外의 原因으로 死亡한 경우에는 基本給의 24 개월분의 금액과 海運港灣廳長이 告示하는 금액이 지급된다.

V. 蔡祭費

船員法 제 91 조에서 船員이 死亡한 경우에 船舶所有者는 지체없이 그 遺族에게 基本給의 1 개월분에 상당하는 金額과 海運港灣廳長이 告示하는 金額을 합산하여 지급해야 한다고 규정하고 있다. 여기서 海運港灣廳長이 告示하는 金額이란 당해 船員이 勤務하는 會社의 全 船員이 月平均 基本給의 3 개월분의 金額을 말한다. ILO 해사국제협약에서는 그 額에 대한 基準을 정하고 있지 않으며, 勤勞基準法은 平均賃金의 90 일분(勤勞基準法 제 83 조)을 지급

하도록 규정하고 있다.

Ⅵ. 行方不明手當

船員法 제 92 조 제 1 항에서 船員이 해상에서 行方不明이 된 경우에는 3 개월까지 매월 1 회의 基本給에 상당하는 金額을 지급하도록 규정하고, 行方不明의 기간이 3 개월을 경과한 때에는 死亡으로 推定하도록 하고 있다. 海上勞動의 경우에는 船舶이 침몰하거나 船員이 바다에 떨어지는 등의 사고로 인하여 船員이 해상에서 行方不明되는 경우가 많으므로 특별히 된 규정이다. ILO 해사국제협약이나 勤勞基準法에는 없는 규정이다.

Ⅶ. 所持品 遺失補償

船員法 제 93 조에서 船員이 승선중⁵ 해난사고를 당하여 所持品을 遺失하였을 때에는 그에 상당하는 金額을 船舶所有者가 지급하도록 하고 있다. 그러나 그 補償額의 基本給의 2 개월분을 초과하는 때에는 2 개월분의 범위내로 제한하고 있다. 勤勞基準法에는 없는 규정이며 ILO 해사국제협약 제 55 호에서는 疾病, 負傷, 死亡者의 所持品을 喪失한 경우 보존하도록 규정(同 協約 제 5 조)하고는 있으나 補償에 관해서는 따로 언급하고 있지 아니하다.

Ⅷ. 一時補償

船員法 제 59 조에서는 職務상의 傷病이 3 년이 경과하여도 治愈되지 아니한 경우에 제 1 단항의 障害手當에 상당하는 金額을 一時에

지급함으로써 船舶所有者의 요양補償責任, 傷病手當支給責任 및 障害手當支給責任을 면할 수 있도록 하고 있다. 1984년 개정된 船員法에는 이러한 明文規定이 없어서 勤勞基準法 제 84 조를 準用하였으나 改正 船員法에서 新設한 規定이다.



第 4 章 船舶所有者의 災害補償責任 保障制度

第 1 節 序 言

특수한 海上企業에¹⁾ 종사하는 船員들은 負傷이나 疾病 또는 死亡의 危險이 항상 따른다는 것은 부정할 수 없는 사실이다. 이러한 危險이 현실화되었을 때 災害를 입은 船員을 구제하기 위하여 船員法에 災害補償에 관한 규정을 두고 있다.(船員法 제 85 조 내지 제 98 조)

한편 船員法上的 災害補償을 실효성있게 保障하기 위하여 船舶所有者에게 保險에 가입하도록 강제하고 있는데²⁾ 船員法 제 98 조에서 「船舶所有者는 이 法에 정한 災害補償을 완전히 履行할 수 있도록 大統領令이 정하는 바에 따라 保險에 가입하여야 한다」하고, 同法 施行令 제 32 조에서는 이러한 保險은 「船員을 雇傭한 船舶所有者가 그 船員을 被保險者로 하여 가입하여야 한다」고 규정하고 있다.

또한 漁船法은 船員法上的 災害補償을 충족시킬 수 있는 責任保險이나 共濟에 가입할 것을 명하고(同法 제 28 조)있다. 그리고 保

1) 해상기업의 특수성은 「경제적·사회적共同體」, 「獨立한 危險共同體」, 「해상의 危險性 및 大資本性」 「海洋의 廣大性」이다.; 石井照久·鴻常 夫, 海商法·保險法, 東京, 勁草書房, 1981, pp.4-5 參照.

2) 現代 責任保險의 용아라 할 수 있는 것은 自動車責任保險이다. 徐敦珪, 商法研究 第3卷, 서울, 法文社, 1981, p.232.

險에 가입할 의무를 위반한 船舶所有者에게 1년이하의 징역 또는 250만원 이하의 벌금이 부과되고(船員法 제 139 조) 保險에 가입한 사실을 증명하는 書類를 비치하지 아니한 船舶은 出港을 금지시킴으로서 船員保險의 가입을 강제하고 있다.

이와같은 船舶所有者의 責任을 담보하는 保險으로는 水産業協同組合의 船員共濟, 韓國海運組合의 船員共濟³⁾ 民間損害保險會社의 船員勤災保險 그리고 P&I⁴⁾ 保險이 있다.

아래에서는 船舶所有者가 船員法上的 災害補償을 담보하기 위해 가입하고 있는 責任保險의 現況을 船員勤災保險, 船員共濟 및 P&I 保險으로 나누어 살펴보고 문제점을 제시하고자 한다.

第 2 節 船員勤災保險

I. 船員勤災保險의 沿革 및 現況

一般損害保險 會社에서 船員法上的 船員을 대상으로 一般勤勞者를 대상으로 하는 勤勞者 災害補償責任 및 使用者 賠償責任保險(이하 勤災保險 이라함)에 船員災害補償責任擔保 特別約款(이하 船員勤災保險 이라함)을 부가하여 판매하고 있다.

원래 勤災保險은 越南戰의 擴大에 따라 한국의 勤勞者들이 미국 방위기지의 건설 및 기타 부대사업을 위하여 점진적으로 해외로

3) 船員法 시행령 제 32 조 제 2 항, 漁船法 제 28 조와 동법시행령 제 47 조·제 48 조에 의거하여 운영됨.

4) 현재 우리나라 전체 船員의 절반이상을 차지하는 外航船員 및 海外就業船員의 災害補償은 주로 P&I 에서 담보한다.

진출하게 된다. 이러한 陸上勤勞者들의 災害補償의 문제를 해결하기 위하여 1965년 부터 판매된 것이다. 따라서 당시의 船員의 災害問題는 水産業協同組合과 韓國海運組合의 共濟 및 P&I 保險이 담당하여 왔다.

그런데 P&I는 外國保險이고 水産業協同組合 및 韓國海運組合의 共濟는 주로 沿近海漁船과 內航船에 승선하는 船員 및 漁船員을 위주로 한 小規模의 것이었기 때문에 이러한 共濟만으로는 海運業과 水産業의 발달에 따라 主流를 이루게 된 遠洋漁船과 外航船에 승선하는 船員의 災害를 補償하는 것은 불가능 했다.

이에 따라서 주무당국인 交通部와 재무부가 協力하여 民間會社에서 船員保險事業을 영위할 수 있도록 許容하고 여러가지 제도적 보완을 하게 되었다.⁵⁾ 이러한 보완조치는 船員保險을 담보할 수 있도록 一般勤災保險에 特別約款을 추가시킨 船員勤災約款의 제정과 이에 따른 保險料率의 조정, 職務外의 災害를 補償할 수 있도록 담보범위의 擴張 및 船員保險 미가입 船員의 승선금지과 船舶의 출항금지 등이다.

이러한 제도적 보완조치에 힘입어 76년을 基準으로 한 船員保險의 성장율은 年平均 5% 이상을 나타냈다. 그러나 이와 같은 높은 수와 保險料의 실적에도 불구하고 同保險에 대한 새로운 保險開發이 전무한 狀態이고 基本料率 및 約款 또한 76年 認可 당시

5) 金英晙, 船員保險의 位置定立을 위한 小考(上), 損害保險, 84.8, pp. 24-25.

의 체계를 그대로 유지하고 있어 收支惡化의 주요한 원인으로 등장하고 있는 반면에 保險金支給은 급증하며 損害率이 〈표 1〉에서 보는 바와 같이 100%를 넘고 있어서 船員保險事業에 커다란 問題點을 제기하고 있다.⁶⁾ 이에 대하여 保險會社 側은 이에 대한 대책을 강구하기 보다는 사고율이 높은 船員 및 業體에 대하여 付保를 기피하는 극한적인 방법을 동원하고 있어서 船員法에 규정된 船員災害에 대한 實效性 있는 保障을 받지 못하고 있는 실정이다.

〈표 1〉 년도별 선원보험실적 및 이재율표 (단위: 백만원)

| 년 도 | 수거보험료 | 지급보험료 | 손해율 (%) |
|-----|--------|--------|---------|
| 83 | 7,270 | 7,857 | 108 |
| 84 | 8,168 | 8,990 | 110.1 |
| 85 | 9,893 | 10,223 | 103 |
| 86 | 11,687 | 10,437 | 89.3 |

자료: 대한재보험특종부제공 (주의: 86년도 분은 지급이 완결된 것만 계상하였으므로 앞으로 이재율이 더 상승할 것으로 보임)

II. 船員勤災保險의 內容

船員勤災保險에는 국문약관과 영문약관 두 種類가 있거나 현재 국내에서 체결되는 계약의 90% 이상이 영문약관에 의하고 있다.⁷⁾ 그러므로 영문약관을 중심으로 船員勤災保險의 내용을 살펴보기로 한다.

6) 徐憲濟, 漁業災害補償制度에 관한 小考, 韓國保險學會誌 第31輯, 1988, p.268.

7) 申守植, 前掲書, p.385.

영분약관(Standard Workmen's Compensation and Employer's Liability Policy)⁸⁾의 구성은 勤勞者災害補償責任保險(擔保條件A)과 使用者賠償責任保險(擔保條件B)로 되어있다. 이중에 전자는 船主의 船員法上의 災害補償責任을 履行하기 위한 強制責任保險이고 후자는 船員의 職務遂行中 발생하는 사고로 인하여 船員이 입은 傷害, 疾病 또는 死亡으로 인하여 船舶所有者가 부담하여야할 賠償을 지급하는 것으로 통상 船員法上의 補償限度를 초과하는 責任을 부담할 경우를 대비해서 船舶所有者가 任意로 가입하는 責任保險이다.

따라서 陸上勤勞者의 경우에는 產災保險에서 담보되기 때문에 擔保條件A를 특약으로 배제할 수 있으나 船員의 경우는 船員災害補償保險이 없기 때문에 이를 배제할 수 없다. 다만 가입자의 선택에 따라서 擔保條件B는 배제할 수 있다.⁹⁾

船員勤災保險 普通約款은 保險約定事項 免責事項 그리고 條件의 세 부분으로 구성되어 있고 요양補償에 관한 特別이 여기에 추가되어 있다.

特別約款으로는 非職務上 災害補償責任擔保約款(24 Hours Coverage Special Clause), 送還費用 擔保約款(Repatriation Expense Coverage Clause), 使用者賠償責任擔保約款(Employer's Liability Exclusion Clause), 船員災害補償責任擔保約款(Seamen's Compensation Coverage Clause), 요양補償 擴張 擔保約款(Medical Expense's Extended Coverage

8) 미국의 勤勞者 賠償責任保險을 취급하는 保險會社들이 회원인 전국적인 要율산정기구인 National council on compensation insurance (NCCI)에서 제정한 약관임.

9) 徐憲濟, 前揭論文, p.269.

Clause)이 있어서 加入者의 다양한 요구에 응하고 있다.

民間損害保險會社의 船員災害補償責任擔保 特別約款에서 補償하는 損害를 보면 “船員法 제 85 조 내지 제 93 조의 규정에 따라 補償하는 責任을 진다”고 하고 있으므로 그 內容은 ① 요양補償(제 85 조) ② 傷病手當(제 87 조) ③ 障害手當(제 88 조) ④ 一時補償(제 89 조) ⑤ 遺族手當(제 90 조) ⑥ 葬祭費(제 91 조) ⑦ 行方不明手當(제 92 조)이다. 이 중 ①에서 ⑥까지는 명칭과 補償額에 약간의 차이는 있으나 補償內容은 勤勞者災害補償保險 普通約款과 同一하다. 다만 行方不明手當은 船員特殊의 危險이므로 追加擔保하고 있다. 그러나 船員法上的 船舶所有者의 災害補償責任 중에서 船員災害補償責任擔保 特別約款에서 빠진 규정이 있는데 所持品遺失補償과 送還責任이다. 이 중에서 所持品 遺失 危險은 경미한 것이므로 船舶所有者가 自擔하면 되겠지만, 送還責任은 상당한 費用이 소요되므로 追加擔保가 고려되어야 할 것이다.¹⁰⁾ 그러므로 保險者의 보상내용에서 이를 배제하는 것을 전제로한 送還非擔保特約은 船員法 제 98 조에 위배되는 것이 아닌가 생각한다.¹¹⁾ 船員法 제 85 조 2 항에 규정된 요양補償의 경우도 非職務上 災害補償責任 擔保約款에 의하여 담보되는데 이 특약은 구체적 위험율에 따라 세분되지 않고 일률적으로 20%의 부가요율을 적용하고 있다. 그러나 국문약관의 경우는 職務上 災害와 非職務上 災害를 동시에 담보하고 있다. 그러므로 보험요율이 영문약관 보다 平均

10) 朴恩會, 前掲論文, p.41. 勤勞者災害補償保險의 경우는 ①호송을 요하는 비용 ②遺骸의 이동비용 ③회사가 승인하는 경우의 이송비용 ④호송인 1명의 여비는 보상하고 있다.

11) 徐憲濟, 前掲論文, p.272.

10% 높다. 船員勤災의 保險料率은 (표 2)와 같다.

船員勤災保險의 保險料率(기본요율)은 1년을 단위로 하여 실질 임금의 總額에 대한 비율로서 나타내는데 요율은 船質과 톤수에 따라 구분되며 국문약관과 영문약관 간에 차이를 두고 있다. 현행 船員勤災保險料率은 연간 100%가 넘는 이재율의 누적과 船員法 改正에 따른 災害補償增加分을 반영하여 88년 1월 1일 부터 종래의 요율을 25% 인상했다.(표 2 參照) 또한 3년간의 이재율을 집계

(표 2) 수협선원특수공제와 선원근재보험요율대비표(88.1.1 현재)

(단위: %)

| 구분 | 100톤미만 | | | 100-500톤 | | | 500-1000톤 | | | 1000톤이상 | | | |
|----|--------|------|------|----------|------|------|-----------|-----|-----|---------|-----|-----|-----|
| | 수협 | 민보 | 차이 | 수협 | 민보 | 차이 | 수협 | 민보 | 차이 | 수협 | 민보 | 차이 | |
| 강선 | 20년미만 | 9.4 | 9.7 | 0.3 | 7.1 | 7.3 | 0.2 | 4.6 | 6.1 | 1.5 | 4.6 | 4.7 | 0.1 |
| | 20년이상 | 11.8 | 12.2 | 0.4 | 9.4 | 9.7 | 0.3 | 5.9 | 7.3 | 1.4 | 5.9 | 6.1 | 0.2 |
| 목선 | 선령불문 | 14.2 | 14.6 | 0.4 | 11.8 | 12.2 | 0.4 | - | 9.7 | - | - | 7.3 | - |

하이 각 선주별로 할증 할인 계수가 정해져 그에 따른 보험료 할증 할인 혜택이 주어지고 있다.(표 4 參照)

Ⅲ. 問題點

이상에서 살펴본 바와같이 船員勤災保險은 많은 問題點을 지니고 있다.

첫째, 船員勤災約款을 보면 30여년전에 美國에서 제정된 標準約款을 變更함이 없이 그대로 사용하고 있다. 그러나 船員勤災保險이

船員을 위한 保險임을 인식한다면 일부 外航船을 除外하고는 국문 약관을 사용해야 할 것이다. 그리고 普通約款과 特別約款이 원래 陸上勤勞者를 대상으로 한 것이어서 船員의 여건에 맞지 않는 점이 많다. 그래서 船員災害補償責任 擔保約款을 추가시켜서 이러한 점을 해소하려고 하고 있으나 문제의 해결에는 도움을 주지 못하고 있다.¹²⁾

한편 船員法은 職務外의 부상 및 질병도 일정한 요양補償을 지급할 것(제 85조 제 2항)과 職務外의 死亡時에는 遺族手當으로서 24개월분에 상당하는 基本給과 海運港灣廳長의 고시금액을 지급하도록 規定하고 있다(제 90조 제 2항) 그런데 船員勤災保險에서는 非職務上 災害補償責任을 特別約款으로 함으로서 船員勤災普通約款에서는 擔保하지 않는 것으로 해석된다. 따라서 船員法 제 98조에 위배되는 것은 전술한 送還費 特約擔保의 경우와 같다.

둘째, 船員勤災保險에서는 契約者인 船舶所有者가 保險料를 절감할 목적으로 實質賃金보다 낮은 賃金を 告知하여 稅險에 가입하는 예가 많아서 補償의 基準이 되는 賃金과 實質賃金の 不一致가 문제가 된다.

이에 대한 보완책으로 요양補償에 대하여는 告知賃金(附保賃金)이 實質賃金에 미달한 때에는 實質賃金에 대한 附保賃金의 比率에 따라서 補償하고 또 最低賃金制度를 도입하여 附保賃金 및 實質賃

12) 金英昱, 前掲論文, p.33.

금이 월 250,000 원에 미달한 때에는 이에 대한 附保比率에 따라 지급하게 된다. 따라서 실제보다 낮은 賃金으로 附保된 경우에는 船員들은 요양補償額에 대하여는 그 비례에 따라 補償額이 감소되고 기타 災害補償은 告知된 낮은 賃金으로 산출하기 때문에 이종의 損害를 본다.¹³⁾ 이에 더하여 요양補償金은 자기부담액(deductible)이 공제되고, 급여 최고액도 유족補償金額(기본급의 36월분의 금액)으로 제한된다.(요양보상약관 제 2 조)

세째, 保險料는 保險者의 保險給付에 대한 것이고 지급되는 保險金과 균형을 이루어야 한다. 이를 위해서는 사고 발생율을 정확히 평가해야 하는데 현행 船員勤災保險의 요율은 선박용도(표 3)에 따라 사고발생율이 다름에도 불구하고 차등을 두지 않고, 보험요율을 船質(강선, 목선), 선령(20년 基準) 및 톤수(100톤, 500톤, 1,000톤)를 基準으로 구별하고 있을 뿐이다. 船質은 FRP船이 건조되고 있기도 함으로 세분할 必要가 있고, 선령도 10년, 15년, 20년 등으로 세분화 되어야 한다. 톤수 또한(표 2)와(표 4)에서 보는 바와 같이 세분해야만 正確한 사고율을 알 수 있을 것이며 따라서 보험요율도 합리적으로 산출될 것이다.

13) 徐憲濟, 前掲論文, pp.274-275.

〈 표 3 〉 500 톤 미만의 해난사고의 선종별 분포 ('75-'85)

(단위 : 척)

| 구분 선종별 | 5톤미만 | 5-20톤 | 20-50톤 | 50-100톤 | 100-200톤 | 200-500톤 | 대비율 |
|-----------|------|-------|--------|---------|----------|----------|------|
| 여객선 | 1 | 1 | 20 | 45 | 39 | 24 | 6.4 |
| 화물선 | 2 | 37 | 21 | 37 | 80 | 183 | 17.8 |
| 유조선 | 1 | 1 | 4 | 8 | 11 | 55 | 3.9 |
| 어선 | 72 | 190 | 224 | 300 | 174 | 276 | 61.0 |
| 예선 | 1 | 23 | 62 | 31 | 17 | 13 | 7.2 |
| 기타 | 9 | 19 | 11 | 8 | 14 | 15 | 3.7 |
| 계 | 85 | 271 | 342 | 429 | 335 | 566 | |
| 구성비 | 4.2 | 13.4 | 16.9 | 21.1 | 16.5 | 27.9 | 100% |

자료 : " 소형선박위험관리토론회보고서 " 대한손해보험협회발행 (87.6.19)

〈 표 4 〉

선원근재보험 할인·할증 요율표

| 기준 구분 | 기 본 요 율 에 대 하 여 | | | | | | | |
|-----------|-----------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| 손해율 | 20%미만 | 20-40% | 40-60% | 60-70% | 70-80% | 80-90% | 90-100% | 100%초과 |
| 할인 할증율 | -30% | -20% | 0% | +10% | +20% | +30% | +40% | +50% |

第 3 節 船員共濟

I. 序 言

일반적으로 共濟制度는 生活權이나 職業領域을 같이하는 者들이 그들의 경제적 곤궁을 自救하기 위한 制度이며 그 起源은 로마 시대

의 Collegia, Collegia tenuirrum 이나 중세의 Guild에서 찾을 수 있다. 근대에 이르러서 資本主義가 발전하게 되자 資本이 집중되고, 資本主義 經濟體制上 여러가지 모순이 발생하게 됨에 따라서 共濟制度도 근대화 단계로 발전하게 되었다. 즉 小資本으로 경제생활을 영위하는 中小企業者나 도시의 勤勞者 계층 혹은 농민들이 각기 그들의 生活을 지키기 위하여 地域別 또는 職業別로 協同組合을 결성하여 同組合을 통하여 信用, 購買, 販賣등의 경제거래를 비롯한 組合員의 福利후생을 위한 共濟事業을 실시하게 된 것이다.¹⁴⁾

우리나라 共濟事業의 시초는 1915년에 金融組合團體에서 火災共濟事業을 영위하던 시기까지 거슬러 올라가며 그 당시에는 保險制度 또한 정착하지 못한 狀態였다. 1961년 農業協同組合이 발족되어 新農協法에서 「共濟事業」이라는 規定下에 保險도 경영하게 됨에 따라 組合에서 共濟事業과 保險을 경영하는 시초가 되었다.¹⁵⁾

船員의 災害를 保障하는 給合形態의 共濟事業은 韓國海運組合과 水産業協同組合의 船員共濟로 分類할 수 있다. 船主相互組合에서 영위하는 소위 P&I 保險도 共濟事業에 포함될 성질의 제도이나 外國에서 운영하는 것이므로 별도로 살펴보기로 하겠다.

II. 水産業協同組合法에 의한 船員共濟

(1) 水産業協同組合의 船員共濟의 沿革 및 現況

14) 韓東湖, 協同組合保險의 감독행정에 관한 약간의 문제, 保險調查月報, 1978.3.

15) 李相先, 保險과共濟, 保險調查月報, 1979.10.

1937年 5月 朝鮮漁業組合中央會에 의하여 시작된 共濟事業이 水産業協同組合 共濟事業의 호시를 이루는데 1954년 國庫補助를 통하여 동사업은 大韓水産中央會에서 승계하였다. 大韓水産中央會는 1958년 5월 船員共濟의 認可를 얻게 되었고 1961년 水産業協同組合法이 공포되면서 共濟事業은 同法の 적용을 받게 되었다.¹⁶⁾

水産業協同組合의 船員共濟는 漁船에 승선하는 漁船員이 일정한 기간내에 職務遂行中 발생한 사고로 인하여 死亡 또는 廢疾(장해)의 경우에 共濟金을 지급하는 事業을 말한다.(水産業協同組合 共濟規定 제 120조) 여기에서 漁船은 漁船法 제 2조에 규정된 船舶을 말하며 이러한 船舶에 승선하는 승무원은 船員法上的 船員과는 달리 漁船員이라 불린다.

船員共濟는 船員特殊共濟와 船員普通共濟가 있는데 전자는 船員法 제 98조에 규정한 船舶所有者의 災害補償責任을 履行하기 위한 強制責任保險이며, 船員普通共濟는 船舶所有者가 災害補償의 한도를 넘는 補償責任을 질 경우를 대비하거나 船員이 자기를 위하여 가입하는 任意保險으로 定額保險의 성격을 지니고 있다. 水産業協同組合에서는 처음에는 船員普通共濟만 운영해 왔으나 1986년 1월부터 船員特殊共濟를 개발·시행하고 있는데 종목별 船員共濟의 가입현황은 〈표 5〉와 같다.

16) 金英昱, 前揭論文, p.27.

(표 5) 선원공제현황 ('87.1 - 12.)

(단위 : 백만원)

| 구 분 | 가 입 | | | 지급공제금 | 지급율(%) |
|------|--------|---------|-------|-------|--------|
| | 건 수 | 계 약 고 | 수입공제료 | | |
| 선원보통 | 27,310 | 148,481 | 1,381 | 2,419 | 185 |
| 선원특수 | 17,744 | 248,005 | 3,415 | 2,927 | 86 |
| 계 | 45,054 | 396,486 | 4,796 | 5,346 | 111 |

자료 : 수협 공제 부제공

(2) 水産業協同組合 船員共濟의 內容

가. 船員特殊共濟

船員特殊共濟는 30 톤 이상의 漁船 船舶所有者를 대상으로 하는 共濟로서 船員法의 規定에 따라서 요양補償, 傷病手當, 障害手當, 遺族手當, 葬祭費, 行方不明手當을 그 補償內容으로 하고 있다. 또한 職務上 災害의 경우에 船員에게 지급되는 共濟金도 船員法에서 規定하고 있는 金額과 동일하다.

한편 船員法 제 85 조 2 항이 規定하는 職務外 災害補償은 20 % 附加料率 지급을 조건으로 特約에 의해서 擔保하지만 船員法 제 93 조의 所持品 遺失補償은 擔保하지 않는다. 共濟料率은 公제기간 1 년간의 船員의 賃金總額에 대한 비율로 산출되며 船質과 선령 및 톤수를 基準으로 나누어 진다.¹⁷⁾ 基本料率은 앞의 < 표 2 >와 같다.

17) 韓國海運組合 船員共濟 加入現況, 韓國保險統計年監, 韓國保險公社, 1986. p.544.

韓國海運組合法에 의한 船員共濟에는 基本共濟와 任意共濟의 두가지가 있다. 전자는 船舶所有者가 船員法에서 규정(船員法 施行令 제 38조 제 2항)하고 있는 責任保險加入義務를 이행하기 위해서 가입하는 共濟이고 후자는 基本共濟의 補償範圍를 넘어선 責任을 담보하기 위한 共濟이다.

(2) 韓國海運組合 船員共濟의 內容

가. 基本共濟

基本共濟는 海運業法에 의한 海上運送事業의 免許를 소지하고 있는 者와 총톤수 5톤이상의 船舶을 소지하는 者를 대상으로 하는 共濟이다. 가입자는 주로 韓國海運組合의 組合員으로서 船員法상의 강제적인 責任保險加入義務를 이행하기 위한 者이다.

基本共濟의 補償內容은 船員法과 같이 요양補償, 傷病手當, 障害手當, 遺族手當, 葬祭費, 行方不明手當, 所持品 遺失補償이다. 그러나 실제로 지급하고 있는 共濟金額은 船員法에 미달하고 있다.

요양補償은 14 등급으로 구분해서 각 등급에 따른 일정한 한도의 實費를 지급하고 있다. 또한 각 등급에 따른 補償額은 奉급월액 20 만원을 基準으로 하여 다시 구분하고 있다. 예를들면 1등급의 경우, 奉급월액이 20 만원 이상일 때에는 한도액이 120 만원이고, 奉급월액이 20 만원 미만일 때에는 한도액은 100 만원이다. 14 등급의 경우는 奉급월액이 20 만원 이상인 때에는 12 만원을 한도로, 20 만원 미만인 때에는 10 만원을 한도로 實費를 지급한다. 그러므로 韓國海運組合法에 의한 船員基本共濟의 요양補償은 船員의 負傷이나 疾病이 치유될때까지 必要한 비용을 지급하도록 규정한다.

船員法에 미달하는 내용이다.(船員法 제 85 조 제 1 항)

傷病手當은 負傷 또는 疾病에 걸린 船員이 요양중일 때 그 가족에게 생계비를 지급하는 것으로 4 개월이내에서는 매월 1 회 基本給의 全額을, 4 개월이후는 9 개월까지만 基本給의 70 %를 지급한다.

이는 船員法이 4 개월이내에서는 基本給의 全額을 그 후는 완치될 때까지 基本給의 60 %를 지급하도록 한 규정보다도 불리한 규정이다.

障害手當은 1 등급에서 14 등급¹⁸⁾의 등급별 共濟金과 海運港灣廳長의 告示金額¹⁹⁾을 지급하는데 1 등급은 基本給 日額의 1,340 일분이고 14 등급은 基本給 日額의 50 일분으로 船員法과 다름이 없다.

遺族手當 및 葬祭費도 船員法과 동일한 규정을 두고 있다. 行方不明手當은 基本給의 3 개월분이며 所持品 遺失補償은 奉급월액이 20 만원 이상인 者와 그 이하인 者로 나누어서 전자는 15 만원 이내에서, 후자는 10 만원 이내에서 實費를 지급한다.

基本共濟의 料率은 共濟期間 1 년에 대한 가입 船員의 연간 賃金에 대한 비율이며, 가입 船舶의 船種, 船齡에 따라 (표 4)에서 보는 바와 같이 달리 적용된다.

18) 障害등급은 船員法 施行令 제 27 조의 규정을 준용하고 있다.

19) 告示金額은 船員法과 동일하게 지급되는데 전선원의 월평균 기본급 $\times 30/36 \times$ 장해 등급일수로 계산된다.(재해보상 산정기준고시, 제 3 조)

나. 任意共濟

任意共濟는 基本共濟에 의한 요양補償 및 傷病手當의 한도액을 초과하는 損害와 기타 特約에 대한 補償을 받기 위한 共濟로서 船員法上 船舶所有者가 책임지는 부분의 완전한 補償이 가능하다.

任意共濟의 料率(표 7)은 基本共濟의 料率(표 6)과 비교하면 500톤이상 1,000톤 경우에는 32%, 1,000톤 이상의 경우는 20%정도 基本料率보다 높게 책정되어 있다. 그러나 (표 7)의 비교에서 알 수 있는 것처럼 民間損害保險會社의 船員勤災보다 5%정도 저렴한 料率이므로 현재 共濟加入者중 85% 이상이 任意共濟에 가입하고 있다.

(표 6) 기본부가율

| 선종별 | 순톤수 | 총톤수 | 총톤수 | 총톤수 |
|-----|----------|--------|-------------|---------|
| | | 500톤미만 | 500-1000톤미만 | 1000톤이상 |
| 사용선 | | 5.22% | 4.76% | 4.32% |
| 기타선 | 선령 10년미만 | 5.79% | 5.27% | 4.79% |
| | 선령 10년이상 | 6.07% | 5.51% | 5.02% |

船員法에 미달하는 내용이다.(船員法 제 85 조 제 1 항)

傷病手當은 負傷 또는 疾病에 걸린 船員이 요양중일 때 그 가족에게 생계비를 지급하는 것으로 4 개월이내에서는 매월 1회 基本給의 全額을, 4 개월이후는 9 개월까지만 基本給의 70 %를 지급한다.

이는 船員法이 4 개월이내에서는 基本給의 全額을 그 후는 완치될 때까지 基本給의 60 %를 지급하도록 한 규정보다도 불리한 규정이다.

障害手當은 1 등급에서 14 등급¹⁸⁾의 등급별 共濟金과 海運港灣廳長의 告示金額¹⁹⁾을 지급하는데 1 등급은 基本給 日額의 1,340 일분이고 14 등급은 基本給 日額의 50 일분으로 船員法과 다름이 없다.

遺族手當 및 葬祭費도 船員法과 동일한 규정을 두고 있다. 行方不明手當은 基本給의 3 개월분이며 所持品 遺失補償은 奉급월액이 20 만원 이상인 者와 그 이하인 者로 나누어서 전자는 15 만원 이내에서, 후자는 10 만원 이내에서 實費를 지급한다.

基本共濟의 料率은 共濟期間 1년에 대한 가입 船員의 연간 賃金에 대한 비율이며, 가입 船舶의 船種, 船齡에 따라 〈표 4〉에서 보는 바와 같이 달리 적용된다.

18) 障害등급은 船員法 施行令 제 27 조의 규정을 준용하고 있다.

19) 告示金額은 船員法과 동일하게 지급되는데 전선원의 월평균 기본급 $\div 30/36 \times$ 장해 등급일수로 계산된다. (재해보상 산정기준고시, 제 3 조)

나. 任意共濟

任意共濟는 基本共濟에 의한 요양補償 및 傷病手當의 한도액을 초과하는 損害와 기타 特約에 대한 補償을 받기 위한 共濟로서 船員法上 船舶所有者가 책임지는 부분의 완전한 補償이 가능하다.

任意共濟의 料率(표 7)은 基本共濟의 料率(표 6)과 비교하면 500톤이상 1,000톤 경우에는 32%, 1,000톤 이상의 경우는 20%정도 基本料率보다 높게 책정되어 있다. 그러나 (표 7)의 비교에서 알 수 있는 것처럼 民間損害保險會社의 船員勤災보다 5%정도 저렴한 料率이므로 현재 共濟加入者중 85% 이상이 任意共濟에 가입하고 있다.

(표 6) 기본 부가율

| 선종별 | 순톤수 | 총톤수 500톤미만 | 총톤수 500-1000톤미만 | 총톤수 1000톤이상 |
|-----|----------|---------------|--------------------|----------------|
| | 사용선 | | 5.22% | 4.76% |
| 기타선 | 선령 10년미만 | 5.79% | 5.27% | 4.79% |
| | 선령 10년이상 | 6.07% | 5.51% | 5.02% |

자료 : 한국해운조합 공제부제공

(표 7) 선원임의공제(근재보험)요율표 및 보상조건

1. 강제요율표

(%)

| 선 | 선 | 100 톤미만 | | 100 톤이상 | | 500 톤이상 | | 1000 톤이상 | |
|----|-----|---------|--------|---------|--------|---------|-------|----------|-------|
| | | 시중보험 | 조 합 | 시중보험 | 조 합 | 시중보험 | 조 합 | 시중보험 | 조 합 |
| 강 | 20년 | 11.64 | 11.058 | 8.76 | 8.322 | 7.32 | 6.954 | 5.64 | 5.358 |
| | 미 만 | | | | | | | | |
| 선 | 20년 | 14.64 | 13.908 | 11.64 | 11.058 | 8.76 | 8.322 | 7.32 | 6.954 |
| | 이 상 | | | | | | | | |
| 목선 | 불분 | 17.52 | 16.644 | | | | | | |

자료 : 한국해운조합 강제부제공

IV. 船員共濟의 問題點

(1) 水産業協同組合의 船員共濟의 경우

水産業協同組合의 船員共濟중 船員法의 강제적인 責任保險加入의 규정에 따라 가입하고 있는 것이 船員特殊共濟이다.

船員特殊共濟에서 가장 問題가 되는 것은 災害補償의 基準賃金の 결정방법이다. 상선의 船員들의 경우는 賃급제가 보통이므로 이를 기준으로 하면 되지만 漁船員들의 보수는 成果給의 일종인 소위 깃가림(步合制)방법²⁰⁾으로 결정되므로 補償의 基準賃金을 정하기가 어렵다. 이에 의하면 出業하지 않은 동산은 물론이고 出業하더라도

20) 깃가림제라함은 지방별, 어종, 어업종류, 조업구역별에 따라 차이는 있지만 所要漁業航次의 어획량에서 割定비를 공제한 금액을 기준으로 결정하고 출항시에는 前渡金 및 假支給金만을 수령하는 方法이다.

어획에 失敗한 경우는 賃금이 지급되지 않는다.²¹⁾

따라서 이를 基準으로 災害補償을 하게되면 많은 분쟁이 발생하므로 분쟁의 해결을 위해서 船員法은 漁船員의 賃金에 관해서는 賃金에 관한 규정, 즉 賃金の 種類(제 47조) 및 賃金の 支給方法(제 48조)에도 불구하고 月 固定給, 生産手當 또는 比率給으로 할 수 있는 규정을 두었었다.²²⁾ (船員法 제 52조 제 1항) 또한 比率給이 月 最低賃金에 미달한 때에는 月 最低賃金を 比率給의 月額으로 한다고 규정하였었다.(船員法 施行令 제 19조 제 1항) 1988년 9월 1일부로 船員法 施行令을 改正하여 漁船員의 賃金を 比率給으로 지급하는 경우에 比率給의 月額이 月 固定給에 미달하는 때에는 月 固定給을 比率給의 月額으로 본다고 하여 보완하였다.(船員法 施行令 改正令 제 19조 제 2항) 그런데 船員共濟規約 제 127조는 「共濟契約 체결시 共濟契約者가 결정하여 본 회에 告知한 船員의 原賃金은 船員의 실제 賃金에도 불구하고 본 회와 共濟契約者 간에 災害補償基準賃金으로 협정된 것으로 한다」고 규정하고 있어서 船舶所有者가 保險料의 경감등의 목적으로 船員勤勞契約(團體協約)上的 補償賃金보다 낮게 告知하는 경우는 漁船員의 災害補償에 큰 차질을 가져오며 이는 船員勤勞契約을 變更하는 경우에 船員에게 명시하여야 한다는 규정(船員法 제 29조)에 위배된다.

21) 金英昱, 前掲論文, p.29.

22) 1987년 11월 28일 개정된 부분임.

船員特殊共濟는 被害者인 船員을 보호할 目的으로 船舶所有者가 契約者로서 가입하는 強制保險이다. 그런데 共濟約款은 共濟料 미납으로 인한 共濟金 지급거절조항(同 約款 제 5 조 제 3 항), 契約者들의 故意, 重大한 過失로 인한 免責(同 約款 제 7 조 제 1 호), 契約者들의 사고발생의 認知 및 시기로 인한 契約의 無效(同 約款 제 12 조), 契約者들의 義務違反으로 인한 契約의 解止 등의 규정을 두고 있으므로 契約者인 船舶所有者의 告知義務違反이나 保險料 지급의 懈怠등으로 인하여 사실상 船員에게 不利益이 돌아가는 것이 된다.

한편 船員特殊共濟는 船員法 제 85 조 제 2 항에 規정한 職務外 災禍補償은 特約에 의해서만 담보하고 있고 所持品 遺失補償은 담보하지 않는 것이 船員法 제 98 조에 위배된다는 것은 전술한 바와 같다.

(2) 韓國海運組合 船員共濟

韓國海運組合의 船員共濟중에서 船員法의 強制保險加入의 規정에 따라 韓國海運組合의 組合員이 가입하고 있는 共濟가 基本共濟이다. 그러나 基本共濟는 요양補償 및 傷病手當을 定한 金額의 한도내에서 實費를 지급하도록 規定하고 있으므로 船員法上의 요양補償 및 傷病手當의 補償內容에 미치지 못한다. 또한 水産業協同組合의 船員共濟와 마찬가지로 保險加入者인 船舶所有者가 船員의 실제 賃金보다 낮은 金額을 告知한 경우에 船員의 災害補償에 문제가 발생한다.

선대의 90% 이상이 가입하고 있다. 우리나라의 外航船과 海外就業船에 승무하고 있는 船員들은 주로 유럽에 본부를 두고 있는 5개의 P & I 보험에 가입되어 있다.²⁷⁾ 우리나라 船員이 P & I 保險에 가입되어 있는 現況은 〈표 8〉과 같다.

〈표 8〉

P & I 가입현황

(1987.12.31 현재)

| 선박별 구분 | 외항선 | 내항선 | 원양어선 | 인근해어선 | 해외취업선 |
|-----------|-----|-----|------|-------|-------|
| 척 수 | 443 | 584 | 712 | 2,782 | 2,534 |
| 가입척수 | 379 | 78 | 83 | - | 1,898 |
| 가입율(%) | 86 | 13 | 17 | - | 75 |

자료 : " ' 87 선원근로실태현황 " 해운항만청발행

II. P & I 保險의 船員災害補償의 內容

P & I 保險에서 담보하고 있는 船員災害補償의 內容을 UK P & I club 의 Rules Book 을 중심으로 살펴보기로 한다.

27) 5개 클럽은 아래와 같다.

- The Steamship Mutual Underwriting Association(Bermuda) Ltd.
- The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd.
- The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.
- The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd. 등이 있음 .

(1) 傷害 및 死亡(Injury and Death)

船員이 승선중 또는 船舶에 승선하기 위한 여행기간이나 下船後 여행기간 중에 傷害 또는 死亡하였을 경우에는 병원, 요양, 장제 기타 必要한 비용과 送還 및 교대자의 代替費用을 補償한다. 그러나 船員勤勞契約上의 규정에 의하여 가중된 責任은 사전의 승인을 얻지 아니하면 補償하지 않는다.(제 2조 제 2항)

(2) 船員의 疾病(Illness of Seamen)

船員이 疾病에 걸렸을때 職務上·職務外를 불문하고 船舶所有者에게 責任이 있으면 傷病 및 死亡에 준하여 補償한다.(제 2조 제 3항)

(3) 送還 및 교대비용(Repatriation and Substitute Expenses)

船員의 傷害·死亡·疾病의 경우에 補償되지 않는 送還 및 교대비용으로 陸上에 遺棄된(left ashore) 船員을 교대시키거나 法律上 船舶所有者가 送還할 責任이 있는 경우에도 補償한다. 그러나 船員勤勞契約이 종료했거나 船舶所有者에게 歸責될 사유로 인하여 送還하거나 교대하는 경우에는 免責된다. 船舶이 滅失 또는 沈沒한 경우에도 이 조항의 적용을 받는다.(제 2조 제 4항)

(4) 所持品 遺失補償(Loss of and Damage to the Effects of Seamen and Others)

船員(여객 기타 인원 포함)이 승선중 所持品을 유실하였을 경우에 船舶所有者의 責任을 補償한다. 그러나 현금, 유가증권, 귀금속에 대한 責任은 特約이 없는 한 免除된다.(제 2조 제 5항)

第 5 章 船員災害補償保險制度에 관한 比較法的 考察

第 1 節 序 論

職務上 災害의 賠償責任을 市民法上的 不法行爲責任으로서의 使用者責任(民法 제 756 조 參照)의 원리에 의한다면 그것은 개별적인 雇傭契約關係에서 발생하는 문제로서 故意 또는 過失에 의한 행위에 대해서만 責任을 져야하는 限界點이 있다.¹⁾ 따라서 실제로 그 賠償이 충분하지 못하였다. 그리하여 勤勞者들의 正當한 賠償의 요구가 높아지자²⁾ 국가의 행정적인 강제에 의한 定額補償을 원칙으로 하는 使用者의 災害補償制度가 생기게 되었다.(勤勞基準法 제 78 조 이하, 船員法 제 85 조 이하 參照) 이와같이 勤勞基準法이나 船員法上에서 災害를 입은 勤勞者에 대한 災害補償義務를 규정하고 있더라도, 실제로 특정의 災害가 발생하였을 때 使用者가 일정한 補償金을 지급하지 못한다면 災害補償制度의 立法上 意義는 사라지고 말 것이다. 따라서 補償을 확실히 하고 損害賠償責任의 과도한 부담으로 부터 企業危險을 분산하기 위하여 災害補償保險制度가 발생하게 된 것이다.³⁾

1) 金祐起, 産災補償保險法詳解, 서울, 中央經濟社, 1985, p.19.

2) 사용자로서도 이러한 補償制度에 의하여 노동운동이 격화되는 것을 억제할 수 있을 뿐만 아니라, 이러한 제도가 있음으로써 안심하고, 勞動을 할 수 있다는 사실은 곧 勞動生産性의 향상을 기대할 수 있는 결과를 초래한다. 沈泰植, 前掲書, pp.287-288.

3) 有泉亨, 現代損害賠償法講座 8 (損害と保險), 東京, 日本評論社, 1980, pp.290-291.

이러한 災害補償保險制度 발생과정에는 ILO 도 큰 몫으로 기여하였다. 1919년에 창설된 ILO 는 勤勞基準의 국제적 기준을 설정하기 위하여 많은 協約과 勸告를 採擇하여 왔고 그 憲章 前文에서도 「雇傭으로 말미암아 생기는 疾病 또는 負傷에 대한 勤勞者의 보호」 즉 職務上 災害補償을 명백히 규정하고 있다.⁴⁾ 제 2 차 세계대전 이후에는 災害補償에 대하여 社會保障이라는 관점에서 전쟁전의 協約과 勸告를 재 검토하기에 이르렀다. 이 때의 ILO 의 勤勞災害에 관한 協約과 勸告중에서 기본적인 것이 「1944년의 ILO 의 協約 제 67호인 所得保障에 관한 勸告」와 같은 해에 제 68호인 「의료보호에 관한 勸告」이다. 이를 기초로 1952년에 「社會保障의 최저기준에 관한 協約(제 102호)」이 採擇되었다. 그 후 ILO 는 1964년 제 121호 協約인 「業務災害의 경우에 있어서 給付에 관한 條約」을 採擇하였다.

한편 船員에 대하여는 1920년 제 10호 勸告가 船員의 失業保險制度의 策정을 요구한 것으로 시작하여 동년 제 8호 協約인 「船舶의 멸실 또는 침몰의 경우 失業의 補償에 관한 協約」, 1926년 제 23호 協約 「海員의 송환에 관한 協約」, 1936년 제 55호 協約 「船員의 질병 또는 死亡의 경우 船舶所有者의 責任에 관한 協約」 및 제 56호 協約 「船員을 위한 疾病保險에 관한 協約」에 이르렀다.

육상근로자와 마찬가지로 船員의 社會保障에 관한 協約이 2차 세

4) 1964년 ILO 憲章 前文.

國民保險法에 의한 급부의 種類는 退職年金, 疾病給付, 폐질給付, 出産給付, 失業給付, 死亡補助金, 遺族給付(미망인 및 자녀급부), 産業災害給付가 있다. 이중 폐질給付는 非職務上일 경우 지급하지 않지만 폐질이 일할 수 없는 영구적 障害일 경우에 기간의 제한없이 疾病給付金을 지급한다.⁷⁾

II. 美國의 경우

미국의 船員에게도 영국과 마찬가지로 社會保障制度에 의해서 모든 勤勞者에게 공통적으로 적용되는 일반제도가 船員에게도 적용되고 있다. 1908년의 勤勞者補償法(Workman Compensation)에 의하여 職務上 災害를 입은 船員에 대하여는 모든 勤勞者와 마찬가지로 僱主인 船舶所有者가 補償할 責任이 있다.

미국의 災害補償法의 특색은 職務上 災害를 補償하기 위하여 僱主가 민간보험회사에 勤勞者災害補償責任을 附保하거나 주정부가 設立한 社會保險金庫에 가입하거나 혹은 産業災害의 危險을 補償하기에 충분한 準備金을 스스로 적립하는 방법을 취하고 있다는 것이다. 따라서 선택보상제도를 취하고 있으며 강제적 社會保險에 의한 補償制度가 지배적이 아니다.

勤勞者補償法에 의거한 産業災害補償保險制度의 적용 범위는 被用者이나 각 주마다 그 범위가 다르다. 給付는 現金給付에 한정되어 있었으나 현재는 의료급부도 행하고 있다. 현금급부의 보상금액

7) Internation Social Security Association Social Security for Seaman(Provisional Report), ISSA/SSGM/DOC.1,p.119.

은 災害의 등급에 따라 다르긴 하지만 대개 平均賃金에 대한 比率로 정해지며 최고한도의 제한이 있다. 급부에 必要한 비용은 雇傭主가 전액 부담한다.

船員災害에 대한 船舶所有者의 補償責任이 실정법으로 규정된 것은 1920년의 商船法(일명 Jones Act)이다. Jones Act는 1908년의 聯邦雇傭主災害補償法(Federal Employer's Liability Act)에 의하여 철도원이 누리고 있는 權利를 船員이 동일하게 향유할 수 있다는 내용이다.⁸⁾

Jones Act에 의하면 船員은 종래의 해사관습법에 의하여 災害가 결함이 있는 설비 또는 不堪航性(Unseaworthiness)에 起因한다는 이유로 船舶所有者에게 補償請求를 할 수도 있고 Jones Act의 규정에 따라서 災害가 船舶所有者의 過失 때문에 발생하였음을 이유로 補償을 請求할 수도 있다는 선택권을 船員에게 부여하였다.⁹⁾ 이와 같이 船員의 災害에 대하여 船舶所有者가 責任을 져야 함으로 責任保險으로 민간회사에 가입하고 있다.¹⁰⁾

한편 失業, 遺族, 障害 및 健康保險制度는 연방정부가 사회보장청(Social Security Administration)을 통하여 실시하며 船員도 일

8) 閔星奎, 船員年金制度에 관한 研究 한국해기사협회 연구용역에 의한 研究報告書, 1985.4, p.60.

9) Jones Act에 의하여 선원은 고용인에게 대항할 수 있는 3가지 보호를 받게 되었는데 그것은 치료비, 감항능력에 대한 Warranty, 그리고 Jones Act에 의한 過失 訴訟이다. Frank L. Maraist, Admiralty (in a nutshell), St. Paul, Minn., West Publishing Co., 1983, p.175.

10) 申守植, 前掲書, p.467.

반국민과 같이 적용을 받고 있다. 다만 船員의 職務上의 災害 부문에 대해서는 遠洋船員 및 부두근로자 災害補償法 (Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Act)에 의하여 통일적으로 운영되고 있다.

Ⅲ. 서독의 경우 11)

서독의 船員保險은 國家保險院 감독을 받으면서 船員傷害保險을 直接 운영하는 海事同業組合 (Sea-Berufsgenossenschaft)에서 관장한다. 독일 1880 년대에 질병보험과 의료보험을 도입하여 단계적으로 실시해 왔는데 船員을 대상으로 한 것은 1887년 船員災害保險法이다. 이법은 그후 1911년의 獨逸國保險法에 통합되었다.

또한 海事同業組合 산하기구인 海事金庫 (Seekasse)에서 船員의 費

지 노령연금보험을 시행하기 위하여 1927년 설치된 해사변위금고

은 災害의 등급에 따라 다르긴 하지만 대개 平均賃金에 대한 比率로 정해지며 최고한도의 제한이 있다. 급부에 必要한 비용은 雇傭主가 전액 부담한다.

船員災害에 대한 船舶所有者의 補償責任이 실정법으로 규정된 것은 1920년의 商船法(일명 Jones Act)이다. Jones Act는 1908년의 聯邦雇傭主災害補償法(Federal Employer's Liability Act)에 의하여 철도원이 누리고 있는 權利를 船員이 동일하게 향유할 수 있다는 내용이다.⁸⁾

Jones Act에 의하면 船員은 중래의 해사관습법에 의하여 災害가 결함이 있는 설비 또는 不堪航性(Unseaworthiness)에 起因한다는 이유로 船舶所有者에게 補償請求를 할 수도 있고 Jones Act의 규정에 따라서 災害가 船舶所有者의 過失 때문에 발생하였음을 이유로 補償을 請求할 수도 있다는 선택권을 船員에게 부여하였다.⁹⁾ 이와 같이 船員의 災害에 대하여 船舶所有者가 責任을 져야 함으로 責任保險으로 민간회사에 가입하고 있다.¹⁰⁾

한편 失業, 遺族, 障害 및 健康保險制度는 연방정부가 사회보장청(Social Security Administration)을 통하여 실시하며 船員도 일

8) 閔星奎, 船員年金制度에 관한 研究 한국해기사협회 연구용역에 의한 研究報告書, 1985.4, p.60.

9) Jones Act에 의하여 선원은 고용인에게 대항할 수 있는 3가지 보호를 받게 되었는데 그것은 치료비, 감항능력에 대한 Warranty, 그리고 Jones Act에 의한 過失 訴訟이다. Frank L. Maraist, Admiralty (in a nutshell), St. Paul, Minn., West Publishing Co., 1983, p.175.

10) 申守楨, 前掲書, p.467.

반국민과 같이 적용을 받고 있다. 다만 船員의 職務上의 災害 부문에 대해서는 遠洋船員 및 부두근로자 災害補償法 (Longshoremen's and Harbor Worker's Compensation Act)에 의하여 통일적으로 운영되고 있다.

Ⅲ. 서독의 경우¹¹⁾

서독의 船員保險은 國家保險院 감독을 받으면서 船員傷害保險을 直接 운영하는 海事同業組合 (See-Berufsgenossenschaft)에서 관장한다. 독일 1880 년대에 질병보험과 의료보험을 도입하여 단계적으로 실시해 왔는데 船員을 대상으로 한 것은 1887년 船員災害保險法이다. 이법은 그후 1911년의 獨逸國保險法에 통합되었다.

또한 海事同業組合 산하기구인 海事金庫 (Seekasse)에서 船員의 疾病, 노령연금보험을 시행하고 있으며 1927년 설치된 海사병원금고에서 船員의 疾病保險을 관장하고 있다.

서독의 社會保障制度는 社會保險과 公的扶助로 구분하고 社會保險은 疾病保險, 災害保險, 年金保險 및 失業保險으로 分類된다. 海事同業組合에서 시행하는 船員保險은 이 중에서 失業保險을 제외한 나머지 3種類이며 失業保險은 연방노동공단과 주 노동국에서 실시한다. 이러한 船員保險은 船員에게만 적용되는 특별제도는 아니며 모든 국민에게 적용되는 일반 社會保障制度가 船員에게도 적용된다. 다만 社會保險을 규율하는 法律 특히 疾病保險과 災害保險 중에 船員 직

11) 閔星奎, 前掲보고서, pp. 44 - 45 參照.

형의 특성과 특별한 생활 및 작업조건 때문에 약간의 특별한 조항이 들어 있다.

IV. 프랑스의 경우

프랑스의 社會保障制度는 船員保險에서 始作되었는데 프랑스의 船員保險은 1681년 콜베르(Colbert) 재무상이 傷病船員의 요양 및 給付支給 의무와 救濟院의 설치를 칙령으로 규정한데서 비롯된다.

이 船員保險은 세계에서 가장 오래된 社會保險으로 알려져 있다.

船員의 社會保障은 1926년 海上勞動法典, 1968년 船員退職年金法典 및 1938년 船員保險의 조직개편과 동일에 관한 法規命令에 규정되어 있다. 이리하여 프랑스의 船員保險은 특수지역 보험제도로써 광부, 철도원, 농업근로자 등과 같이 특별제도로써 운영되고 있다.¹²⁾

船員社會保障은 도시계획·주택 및 교통성의 傷病船員救濟局에서 直接 관장하고 있다. 앞에서 본 1938년의 法規命令은 船員保險의 根據法이며 傷病船員에게 船舶所有者의 災害補償責任(海上勞動法規에 의하여 4개월)이 만료한 후부터 의료에 대한 현물 및 현금급부, 요양 日當手當, 폐질 船員에 대한 年金, 死亡의 경우 遺族에 대한 年金과 葬祭費를 지급하고 있다. 또한 船員의 가족에게도 疾病給付와 出產手當을 지급한다.

船員年金給付는 船員退職年金法典에 의하여 船員退職金庫를 설치해서 지급하고 있다.

12) 申守植, 前掲書, p.406.

V. 日本의 경우

日本은 船員保險이 종합적인 社會保障制度로서 독자적으로 운영하고 있다. 日本의 船員保險은 1939년에 제정되고 1940년에 실시된 船員保險法에 의하고 있으며 이 法은 우리나라 船員保險法의 제정에 참고가 되기도 하였다. 당초에는 의료保險과 年金保險 부문으로 되어 있었으나 1947년 부터 失業保險과 災害補償保險이 추가되어서 船員을 위한 종합적인 社會保險法으로 발전하였다. 이하에서 이 法의 災害補償부문을 자세히 살펴 보기로 한다.

(1) 被保險者

가. 강제적용대상자

船員法 제 1 조에 규정하는 船員(총톤수 5톤 이상인 船舶의 승무원)으로서 船舶所有者에게 고용되는 者는 강제 적용의 被保險者로 된다.

나. 疾病任意繼續 被保險者

2개월 이상 계속해서 강제적용의 被保險者이었던 者가 자격을 상실한 경우에도 신청에 의하여 2년간은 被保險者가 될 수 있다. 이 被保險者에게는 요양給付 또는 傷病手當金 등 疾病부문의 保險給付만 지급된다.

(2) 요양給付

요양給付는 본인과 그 가족이 負傷, 疾病에 걸렸을때 지급한다. 본인의 경우는 通勤災害를 포함하는 職務上の 疾病은 나올 때까지 의료비의 전액을 지급한다. 승선계약 존속중의 職務外的 疾病(하선 후 3개월 이내)에 대해서도 같다. 따라서 승선계약 존속중의 職

務外 疾病은 3개월 후부터는 일반 疾病保險의 원칙에 따르는 것으로 하고 있다.¹³⁾

가족의 경우는 본인의 職務外의 疾病과 동일한 기간에 걸쳐 外來時에는 치료비의 70%를, 入院時에는 80%를 지급한다.

(3) 傷病手當

傷病手當金은 본인의 疾病이나 負傷으로 職務를 수행할 수 없을 때 지급하며 職務上의 傷病人 경우에는 처음 4개월간은 標準報酬日額의 全額을 지급하며 4개월 후부터는 標準報酬日額의 60%를 지급한다. 職務外의 경우는 처음부터 標準報酬日額의 60%를 지급하며 가족이 없는 자가 입원한 때에는 標準報酬日額의 50%로 감액된다.

급부기간은 최대 3년이며 資格喪失 후에도 규정된 요건에 해당하면 被保險者이었을 때와 동일하게 지급된다.

(4) 障害補償

船員補償法에서의 災害補償인 障害補償은 障害年金과 障害手當金이다.

가. 障害年金

職務上의 災害를 입어 치유되었으나 중한 障害가 남아있거나 傷病이 1년 6개월 경과하여도 치유되지 않은 경우로서 중한 障害가 있는 자가 障害年金을 請求하였을 지급한다. 또한 職務外의 傷病이 1년 6개월내에 치유되었으나 중한 障害가 남아 있을 때 지급한다.

13) 蒲章, 前掲書. p.81.

부터 벗어나는 경향을 나타냄과 동시에 현재는 産業災害補償保險法이 災害補償制度의 핵심을 이루는 것처럼 보인다.¹⁵⁾

그러나 船員은 勤勞基準法이나 産業災害補償保險法의 적용을 받지 않고 1962년에 공포되고 1984년에 대폭 개정된 勤勞基準法의 특별법인 船員法의 災害補償 규정(제 85조 이하 제 98조까지)에 의하고 있다.

한편 정부는 船員을 대상으로 하는 국영 船員保險을 실시하기 위하여 1962년도에 이미 船員保險法을 제정하였고 1975년도에 개정한 바 있으나 同法은 시행령조차 마련되지 않고 있어서 우리나라 社會保險法 중에서 가장 문제로 되고 있는 法이다.

이하에서는 船員保險法중에서 災害補償에 관한 내용을 살펴보고 그 문제점을 지적하고자 한다.

II. 船員保險法에 있어서 災害補償의 內容

(1) 被保險者

船員保險法에서는 被保險者의 概念을 사용하고 있으며¹⁶⁾ 同法 제 17조에서 船員法에서 규정하는 대한민국 국민이 船員으로서 국내에 船籍港을 정한 船舶에 승무하는 者로 하고 있다. 따라서 ① 5총톤 미만의 소형船舶 ② 30총톤 미만의 漁船 ③ 湖, 江 또는 港內만을 항행하는 여객선 이외의 船舶을 제외한 한국선박에 승무

15) 申守植, 前掲書, p.377.

16) 우리나라 産災保險法에서는 被保險者란 概念을 사용하고 있지 않고, 船舶所有者는 보험가입자가 되고 船員은 受給자가 된다.

하는 者는 被保險者로 된다. 그리고 船員法 施行令 제 1 조에서 규정하고 있는 外國船舶으로서 한국에 傭船되었거나, 한국인이 승선했거나, 한국해안을 항행하는 船舶으로 한국에 船籍港을 둔 船舶에 승선했는 船長, 海員, 및 豫備員이 被保險者로 된다. 또한 이러한 者들이 船舶所有者에게 雇傭되어 있을 것을 要件으로 한다. 그러나 公務員(俸給, 給料을 받지 않는 者는 제외되지 아니함) 및 同法 施行令에서 정하는 者는 被保險者에서 제외시킨다.

한편 船員保險法은 任意繼續被保險者에 관한 규정(제 21 조)을 두고 있는데 任意繼續被保險者라 함은 10년이상 15년미만 被保險者의 자격을 가진 者를 말하며, 이러한 者는 노령, 탈퇴 및 死亡에 관한 保險에 한하여 給付를 받을 자격이 있다.

(2) 요양給付

被保險者 또는 被保險者이었던 者의 疾病 또는 負傷의 경우에 요양을 행하도록 船員保險法 제 29 조에서 규정하고 있다. 요양給付는 진찰 약제 또는 치료재료의 지급, 처치, 수술 기타의 치료, 간호, 이송, 병원 또는 진료소의 수용등 現品給與를 원칙으로 하지만 예외적으로 요양비 전액에 대하여 現金給與도 가능하도록 규정하고 있다.(제 30 조) 그러나 現金給與時에는 그 지급기간을 6개월 이내로 제한하고 있다.(제 33 조)

船員法과 다른 점은 船員法에서는 職務上과 職務外로 구분하여 요양補償에 차등을 두고 있으나(船員法 제 85 조) 船員保險法은 職務上·外의 구분을 하고 있지 않는다는 것이다.

이와같이 船員保險은 ① 船員에 관한 종합보험이다. ② 事故發生의 原因에 있어서 職務上·외의 구분이 없다. ③ 公的年金制度를 도입하고 있다. ④ 保險給付費用的 4분의 1을 國고에서 부담하도록 하고 있다. ⑤ 피보험자의 자격을 船舶에 승무한 기간내로 한정하고 있다는 특징을 가지고 있었다.¹⁷⁾

또한 同法은 1939년에 日本에서 만든 船員保險法을 參考로 하여 만들어진 것인데, 日本船員保險法은 당시의 ILO의 社會保險에 관한 協約 즉 船員의 傷病, 負傷 또는 死亡의 경우에 있어서 船舶所有者의 責任에 관한 協約(제 55호)과 동시에 採擇된 船員의 傷病保險 協約(제 56호)의 정신을 바탕으로 하고 있었다. 따라서 그 당시에 육상근로자에게는 健康保險法만이 있었던 것에 비하여 대내적으로나 대외적으로 비교하여 보아도 1939년 船員保險法에 담긴 內容이 船員의 社會保障水準으로 그리 손색이 없었다.

그러나 약 반세기가 경과하는 동안에 국제적으로나 국내적으로나 生活水準이 크게 向上되었고 물가수준도 變動하였다. 또한 海上勞動 환경에도 큰 變化가 생겨서 便宜置籍船(flag of Convenience)이 세계 船舶의 3분의 1을 점하게 되어 船員의 고용형태도 국제적인 경향을 띠게 되었다. 이에 더하여 船員의 社會保障制度의을 촉구하는 ILO 海事勞動協約과 勸告가 各國의 船員關係法律에 수용되어 立法措置가 이루어지고 있으며, 우리 船員法도 이에 맞추어 정비해 나가고 있다.

17) 蒲章, 前掲書, p.34.

이러한 시대적 狀況에서 고찰해 볼 때 우리의 船員保險法은 船員保護를 위한 法으로서는 너무나 동떨어진 規定이 많고 ILO의 國際協約에서 規定하는 基準에 미달되어 시대적으로 낡은 法이다.

우선 船員保險法의 規定중에서 災害補償에 관한 내용을 船員法上의 그것과 비교하여 보면

① 傷病手當의 경우를 보면 현행 船員法(제 87 조)은 職務上 傷病으로 요양을 받고 있는 船員에 대하여 최초 4개월간은 基本給의 100%를, 그 후에는 基本給의 60%를 傷病手當으로서 支給하도록 規定하고 있다. 반면에 船員保險法의 規定에 따르면 平均報酬日額의 60%를 傷病手當金으로 지급하도록 하고 있다. 또한 동일한 傷病에 대하여 그 給付期間을 6개월간으로 한정하고 있다.

② 船員保險法은 船員法의 遺族手當에 해당하는 規定으로 死亡手當金을 지급하도록 하고 있다. 그러나 그 지급금액은 平均賃金의 3개월분으로 船員法이 遺族手當으로 基本給의 36개월분과 海運港灣廳이 고시하는 금액을 지급하도록 한 規定에 비하면 훨씬 미달되는 規定이다.

③ 船員法의 災害補償에 規定하고 있는 내용중에서 船員保險法에서 누락된 부분은 葬祭費, 行方不明手當, 所持品 遺失手當이다.

④ 船員保險法의 災害補償規定은 原則적으로 船員 자신의 危險만을 補償하고 있고 扶養家族은 그 대상에서 제외하고 있다.

船員保險法의 목적을 船員에 대한 保險制度를 실시하여 船員과 그 家族의 福利증진에 기여함(동법 제 1 조)에 두고 있는점을 고려하여 볼때 船員家族의 生活保障을 위하여 疾病給付 및 遺族年金

制度가 포함되어야 할 것이다.

그리고 船員保險法은 船員이 疾病에 걸린 경우에 年金額을 지급할 수 있는 규정을 두고 있는데 그 算定基準과 年金額등에 문제가 있다. 船員保險法에서는 卹給年金額의 算定基準을 被保險者의 가입기간의 標準報酬年額으로 하고 있다. 이러한 규정은 그 算定基準면에서 다른 公的年金額에 비하여 불리하다. 公務員年金額法을 보면 가입자의 最終報酬月額을 年金額算定基準으로 하고 있고, 國民年金額法에서도 基本年金額의 均等部分은 年金額受給前年度의 전 가입자의 月平均報酬額에 2.4를 곱해서 산출한다. 또한 年金額을 보더라도 船員保險法은 가입자가 被保險者이었던 전 기간의 平均報酬年額의 25%에 상당하는 年金額을 지급하도록 규정(船員保險法 제 40 조)하고 있어서 *그 비율이 너무 낮다. ILO 協約 제 102호 「社會保障 最低基準에 관한 協約」에서는 廢疾年金額의 경우에 年金額을 年金額給付 比率의 60%로 하고 있는 것(同 協約 제 2 조)에 비하면 너무나 큰 차이가 있다.

또한 船員保險法은 物價變動이나 賃金引下등에 대비한 규정이 없다. 國民年金額의 경우에는 年金額의 實質價値를 유지하기 위하여 最終加入年度(즉 退職年度)와 年金額受給 당시의 報酬額의 차이가 20% 이상일 때에는 年金額을 조정하는 슬라이드 方式을 취하고 있다. 公務員年金額의 경우에도 매년 자동적으로 조정되도록 규정하고 있어서 物價變動이나 賃金引上에 대비하고 있다.

第 6 章 結 論

第 1 節 要 約

해상을 항행하는 船舶에서 전개되는 船員勞動의 특수성¹⁾은 광막한 大洋에서 모든 비상사태를 獨力으로 해결하지 않으면 안되는 고립성, 船舶에서 노동과 生活を 함께 함으로 인한 장소적 제한성, 離社會性 및 離家庭性, 그리고 자연의 危險에 항쟁하지 않으면 안되는 危險性, 야간이나 休日에도 航海當直을 하지 않으면 안되는 勞動의 不規則性등이다.

이와같은 노동환경을 가진 船員은 다른 직종에 종사하는 勤勞者들 보다도 災害를 입은 危險이 훨씬 높다고 볼 수 있으며 이러한 災害를 입은 船員을 보호하는 것이 법적·사회적으로 중요하다고 하겠다.

오늘날 災害補償制度가 使用者에 의한 直接補償方式에서 벗어나서 社會保險에 의한 間接補償方式으로 나아감에 따라서, 그 법적성질을 私法的 損害賠償制度의 특수한 제도로 보는 입장에서 근로관계에 특유한 법현상으로 把握하게 되었다. 후자의 입장에서든 근로관계에 내재하는 危險에 대한 使用者의 社會的 責任을 중시하는 勞動關係說과 被害勤勞者의 生活保障을 그 목적으로 하여서 災害補償의 기능을 중시하는 生活權保障說로 크게 나뉘어져 있다. 그러나 災害補償의 성질은 勞動力의 훼손에 대한 損失填補와 勤勞者의 生

1) 李俊秀, 前掲論文, p. 1.

活保障이라는 양면을 동시에 가지고 있는 것이고 二者擇一의 性質은 아니라고 생각된다. 따라서 災害補償의 法的性質은 근로관계를 기반으로 하는 生活保障的 性格을 지니고 있으므로 社會保障制度和 勞動法の 공통된 理念인 生存權保障이라는 側面에서 把握해야 될 것이다.

第2節 船員災害補償保險法の 必要性

外國의 船員災害補償保險制度에서 살펴 본 바와같이 각국은 船員에게만 적용되는 특별제도로써 船員의 災害를 保障하기 위한 保險制度를 두고 있다. 또한 전국민을 대상으로 하는 一般社會保障制度에 船員을 포함하고 있는 경우에도 특별한 운영기관을 두거나 法 그 자체에 特別規定을 두어서 다른 職種보다 우대적인 것이 일반적이다.

그러므로 여러 선진국과 마찬가지로 勤勞者에 대한 최초의 社會保障立法이 우리나라에서도 船員保險法에서 비롯된 것은 당연한 귀결이다. 그러나 이 法은 현재 시행되고 있지 않고 또한 이 法의 내용중 年金關係는 1986년 12월 31일에 전면 개정된 國民年金法에 따라서 年金管理公團에서 관장하지만 船員에게도 적용되고 있고, 의료보험관계는 직장의료보험에 흡수되어 의료보험관리공단에서 관장하고 있다. 따라서 위 모든 것을 다 포함하는 종합적인 社會保險으로서의 船員保險은 그 시행이 현실 여건상 어렵다고 할 것이다.

한편 船員保險法에 포함되어 있는 船員災害補償保險關係는 船員法 제 98 조에 따라서 船舶所有者가 가입하고 있는 責任保險에 맡기고 있다. 그러나 船舶所有者가 가입하고 있는 責任保險은 앞에서 지적한 問題點을 갖고 있다. 또한 비록 그 문제점이 해결된다 하더라도 船員法상의 船舶所有者의 災害補償義務의 이행을 實效적으로 擔保하는 역할 즉 船舶所有者의 財源을 擔保하는 역할 밖에 하지 못한다.

오늘날 災害補償制度는 被害船員의 상실된 勞動力의 가치를 填補하는 범위를 넘어서 被害船員 및 그 家族의 生活을 保障하는 기능을 하는 것으로 把握되고 그러한 기능은 災害補償保險法에서 담당하고 있다.

그럼에도 불구하고 우리나라에서는 船員이 災害를 입은 경우에 船員法에 의해서 被害船員의 損失을 填補하는 정도에 머물고 있고 우리나라 육상근로자나 외국의 경우와 같은 社會保險方式에 의한 災害補償保險法이 없어서 被害船員 및 그 가족의 生存權保障에는 미흡하다고 할 것이다.

요양을 하여야 할 被害船員을 위한 傷病補償年金이나 受給權者의 선택에 따라 障害給與나 遺族給與를 각각 障害補償年金이나 遺族補償年金으로 補償받을 수 있게 하기 위해서라도 船員保險法 중 災害補償關係만을 독립해서 船員災害補償保險法으로 조속히 시행할 必要가 있다.

參 考 文 獻

1. 單行本

(1) 國 內

金祐起, 產災補償保險法詳解, 서울, 中央經濟社, 1985.

金致善, 勞動法講義, 서울, 博英社, 1981.

金亨培, 勞動法, 서울, 博英社, 1987.

閔星奎, 林東喆共著, 海事法規要論(10版), 釜山, 海事圖書出版部,
1987.

朴相弼, 韓國勞動法, 서울, 大旺社, 1981.

——, 勤勞基準法解說, 서울, 大旺社, 1985.

徐敦珏, 商法研究 第3卷, 서울, 法文社, 1981.

徐丙機, 改正船員法解說, 서울, 韓國海事問題研究所, 1987.

申守植, 社會保障論(改訂版), 서울, 博英社, 1986.

沈泰植, 勞動法總論, 서울, 法文社, 1977.

趙海均, 保險經營論, 서울, 博英社, 1976.

(2) 國 外

Frank L. Maraist, Admiralty (in a nutshell) St. Paul. minn.,
West publishing Co., 1983.

菊池勇扶, 社會保險法の形成, 東京, 有斐閣, 1970.

藤崎道好, 船員法總論, 東京, 成山堂, 1975.

武城正長, 海上労働法の研究, 東京, 多賀出版棚, 1975.

- 石井昭久・鴻常 夫、海商法・保險法、東京、勁草書房、1981.
- 船員問題研究會編、現代の海運と船員、東京、成山堂、1987.
- 石泉亨、現代損害賠償法講座 8（損害と保險）、東京、日本評論社、1984.
- 日本労働省、労働基準局編、業務上 災害の理論と實際、1986.
- 上井智喜、海上労働法講座、東京、成山堂、1967.
- 蒲章、船員労働災害補償の研究、東京、日本海事広報協會、1983.
- 荒木誠之、労災補償法の研究—法理と制度の展開—、東京、総合労働研究所、1981.

2. 論文 目次

(1) 國 内

- 金振雄、現行 労働災害補償制度의 構造와 法的性格、労働法과 労働政策、서울、日新社、1985.
- 金英恩、船員保險의 位置定立을 위한 小考(上)、損害保險、1984.8.
- 閔星奎、船員年金制度에 關한 研究、韓國海技社協會 研究용역에 對한 研究報告書、1985.
- 金英恩、船員保險法의 制定과 船員社會保障制度의 確立、李俊秀 博士 華甲紀念論文集、韓國船員船舶問題研究所、1986.
- 朴世逸、産業災害問題에 對한 法經濟的 接近、労働法의 諸問題、博英社、1984.
- 朴庸燦、韓國의 産災補償制度、社會福祉研究、韓國社會事業大學 社會福祉研究所、1980.

- 朴恩會, 船員災害補償에 관한 船主責任과 保險, 韓國海運學會誌, 창간호, 1987.
- 朴孝成, 韓國船員保險制度와 災害補償問題(上). 海運港灣, 1984. 봄호.
- 徐憲濟, 漁業災害補償制度에 관한 小考, 韓國保險學會誌(제 31집), 1988.
- 李相德, 被害者救濟와 産災補償制度 서울대, 석사학위論文, 1984.
- 李相先, 保險과 共濟, 保險調查月報, 1979.10.
- 李俊秀, 國際船員法研究, 韓國海洋大學論文集(제 1 권), 1969.
- 韓東湖, 協同組合保險의 감독행정에 관한 약간의 문제, 保險調查月報, 1978.3.
- 勞動部, 産災保險十五年史, 1980.
- 勞動部, 産災保險事業年報, 1985(제 2 부)
- 韓國保險公社, 保險統計年監, 1986.

(2) 國 外

International Social Security Association Social Security for
Seaman (Provisional Report) ISSA/SSGM/DOC:1

高藤昭, 勞災補償の社會保障化, 論爭勞働法, 世界思想社, 1978.

保原喜志夫, 勞災補償責任の法的性質, 現代勞働法講座(12), 東京, 總
合勞働研究所, 1983.

水野勝, 業務上·外の認定基準, ジュリスト 増刊, 法律學の爭點 シ
リーズ(7), 勞働法の爭點.

- 林通儀，「船舶衝突の責任」，『ジュリスト』1984年10月号，頁107-114。
- 林通儀，「労働災害補償責任の法的性質」，『ジュリスト』増刊，法律學の争點シリーズ(7)，労働法の争點。
- 蒲章，「日韓の海事條約，1987年-1988年」，『海事準備總會に備えて』，海事産業研究所叢，No.244，1985。
- ，「昆乘の國際競争」，『海洋韓國』(통권 제180호)，韓國海事問題研究所，1988. 9。



IMO國際海難救助 協約案에 관한 研究

— 1987年 IMO協約案과 商法の 比較研究 —

A Study on the IMO Draft Articles for a
Convention on Salvage.

李 鉉 世

Hym - Se Lee

< 目 次 >

| | |
|--|-----------------------|
| 第1章 序 論 | 第1節 序 說 |
| 1. 研究의 目的 | 第2節 總則規定 |
| 2. 研究의 範圍 및 構成 | 1. 定義規定 |
| 第2章 海難救助의 意義와 海難救助法의 沿革 | 2. 適用範圍 |
| 第1節 海難救助의 意義 | 3. 公共機關이 管理하는 救助活動 |
| 1. 海難의 概念과 原因 | 4. 救助契約 |
| 2. 海難救助의 意義 | 2. 船舶所有者와 船長의 援助提供義務 |
| 第2節 海難救助法의 沿革 | 3. 締約國사이의 協力 |
| 1. 序 說 | 第4節 救助者의 權利 |
| 2. 海難救助法의 歷史的 發展 | 第3節 救助活動의 實行 |
| 第3章 海難救助協約의 成立과 우리나라 商法 | 1. 契約當事者의 義務 |
| 第1節 海難救助協約의 成立 및 內容 | 1. 救助料請求의 條件 |
| 1. 1910年 協約 | 2. 救助料算定의 基準 |
| 2. 1976年 協約 | 3. 特別補償 |
| 第2節 우리나라 商法 | 4. 救助報酬의 分配 |
| 1. 商法上 海難救助法의 體制 | 5. 人命救助 |
| 2. 商法上 海難救助法의 內容 | 6. 既存契約에 의거한 救助作業 |
| 第4章 IMO海難救助協約案의 採擇 | 7. 救助者의 不當行爲의 效果 |
| 第1節 序 說 | 8. 船舶所有者 및 船長의 禁止行爲 |
| 第2節 IMO協約案의 採擇動機 | 第5節 請求權 및 訴訟 |
| 1. 現行海難救助法原則의 問題點 | 1. 船舶優先特權 |
| 2. 主要 油槽船의 海難事故 | 2. 擔保提供義務 |
| 第3節 Lloyd's Open Form의 改正과 IMO 協約案의 採擇經緯 | 3. 救助報酬의 中間支給과 利子の 支給 |
| 1. LOF 1980 | 4. 提訴期間 |
| 2. CMI 草案 | 5. 管轄權 |
| 3. IMO 協約案 | 6. 政府所有船舶 |
| 第5章 IMO 協約案의 分析 및 1910年 協約·商法과의 比較考察 | 第6章 要約 및 結論 |
| | [參考文獻] |