

liability, the principle of liability, basis of the carriers liability and the regime for exemptions and immunities. Immediately after, we make a short study on the concept of Seaworthiness of the vessel in both Chilean and Korean Codes and how the spotted legal differences might be a source for litigation. The paper ends with some proposals for feasible solutions to the problems derived from the differences in our respective national Laws.

Key words: Carriers Liability, Limitation of Liability, Chilean Code of Commerce, Korean Commercial Code, Cargo, Jurisdiction, Arbitration, Maritime Transport, Carriage of Goods by Sea.

11. 선원재해보상제도의 문제점 및 개선방안

해사법학과 우보연
지도교수 정영식

과학 및 기술의 발달로 인하여 선박의 대형화 및 고속화로 海上活動에 경쟁력을 부과하더라도 해상에서의 위험으로부터 벗어날 수는 없을 것이다. 육상으로부터 격리된 항상 위험이 도사리는 해양에서, 선박이라는 장소에서 근로를 제공하고 임금을 받는 船員 또한 그러한 위험을 피할 수 없다. 이러한 해상의 위험에 노출되어 船員이 災害를 당한 경우 船員法에서는 船舶所有者가 이를 보상하도록 규정하고, 船員災害補償의 실효성 있는 이행을 위해 船舶所有者로 하여금 보험에 가입하도록 강제하고 있다.

船員災害補償制度는 船員의 손해를 보상하는 損害補償의 性格 뿐만 아니라 勤勞關係를 바탕으로 한 船員 및 그 가족의 인간다운 생활을 보장하기 위한 勞動法的 側面的 生活保障의 側面도 가지고 있다. 다만 船員災害補償制度는 아직까지 사용자 즉 船舶所有者의 直接補償方式에서 국고의 補助 및 年金化와 같이 間接補償方式으로의 전환, 즉 사회보험화가 이루어지지 않아 아직까지 社會保障化 되지 못하고 있다.

船員災害補償制度는 船員法上 8가지의 형태로 구성되어 있는데, ① 船員이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 경우에 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 船舶所有者의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 하는 療養補償, ② 요양중에 있는 船員에게 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액을 지급해야 하는 傷病補償, ③ 療養補償과 傷病補償에 있어 船員이 2년이 지나도 그 부상이나 질병이 치유되지 아니하는 경우 지급되는 일시보상, ④ 船員이 직무상 부상 또는 질병이 치

유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우에는 船舶所有者가 지체없이 지급해야 하는 障害補償, ⑤ 船員이 직무상 사망한 경우 船舶所有者가 유족들에게 승선평균임금의 1,300일분에 상당하는 금액을 지급하는 遺族補償, ⑥ 船員이 사망한 경우 지급되어야 할 승선평균임금의 120일분에 해당되는 금액이 지급되는 장제비, ⑦ 船員이 해상에서 행방불명 된 경우 피부양자에게 1월분의 통상임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액을 지급하는 行方不明補償, ⑧ 船員이 승선중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 통상임금의 2월분의 범위 안에서 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 보상받는 所持品遺失補償으로 살펴볼 수 있다.

船員法에서는 船員勞動의 特殊性으로 인해 特殊災害가 인정되는데, 그 내용은 i) 승선 중 직무외의 원인으로 인한 災害이다. 그 보상에 있어 승선 중 직무상의 원인보다는 미흡하지만 船員勞動의 特殊性을 고려하여 이를 인정하고 있다. ii) 行方不明補償과 所持品遺失補償이다. 이 또한 해상에서의 위험의 特殊性을 고려한 것으로 産災補償保險法에서는 승선 중 직무의 원인으로 인한 災害를 비롯하여 보상하지 않는다. 船員法上的 船員災害補償은 産災保險法과 비교해 볼 경우 그 보상수준이 陸上勤勞者 보다 낮고 船員의 故意·重大한 過失로 인한 부상 또는 질병에 대해서는 船舶所有者의 면책을 규정하고 있어 船員의 災害補償이 이루어지지 않는 문제점이 발생한다.

이러한 船員法上的 船員災害의 실효성 확보를 위해 船舶所有者에게 보험가입을 강제하고 있는데, 주로 船舶所有者들은 勤災保險, 水協과 海運組合에서 실시하는 船員共濟 및 船主責任相互保險(P&I 보험)에 가입하여 그 의무를 다하고 있다. 그러나 이러한 保險 및 共濟의 性質도 普通約款과 特別約款으로 나누어져 船舶所有者들의 보험가입 선택에 의해 船員災害補償이 이루어지지 않을 뿐 아니라 船員의 보험금직접청구권의 제한 등 船員災害補償에 있어 많은 미흡한 점을 드러내고 있다.

근본적으로 船員에 대한 災害補償이 産災保險法과 같은 공적기관에 의한 사회보험형식이 아닌 각각의 附保條件에 의해 이루어지고 있으며, 통일된 법제를 형성하고 있지 못하고 있는 것이다.

복지사회를 지향하는 국가의 경우 勤勞者에 대한 社會保險은 아주 필수적이고, 통일된 법제의 실행으로 법적 안정성을 확립하는 것은 세계적인 추세로 널리 인지되고 있다. 이에 船員災害補償制度도 勤勞者의 生存權 보장을 위한 통일된 災害補償制度의 필요성을 인정해야 한다.

産災保險法으로의 船員災害補償制度의 흡수는 현행의 船員災害補償制度가 안고 있는 여러 가지 문제점을 해결해 주는 좋은 방안이라 생각된다. 船員 또한 船舶所有者와의 근로관계를 바탕으로 그 特殊性을 인정받았기에 船員이기 이전에 勤勞者인 것이다. 따라서 船員災害補償制度의 船員 및 船員의 家族의 生活安定 및 生存權 確保를 위한 社會保障的 성격을 부과하기 위해서라도 産災保險法으로의 편입은 아주 합리적이라 생각된다.

보상의 주체로서 국가가 관장하여 船舶所有者들의 免責事項을 없애고, 보다 확실한 관리·감독을 통해 船員災害補償을 확보할 수 있다. 이뿐만 아니라 補償水準의 向上 및 年金制度의

導入으로 인한 장기간의 船員 및 그 가족의 생활보장, 船員의 保險金請求權의 확실한 확보 등 公的機關의 확립으로 여러 가지 문제를 해결할 수 있다.

독립적인 체제를 가지고 있더라도 그 내용이 대동소이하고 特殊性으로 인하여 보장된 災害補償이 이루어지지 않고 있으므로 각각의 내용보완보다는 하나로 통일된 체제를 구축함이 합리적이라 생각된다. 産災保險法으로의 船員災害補償의 흡수는 船員의 特殊災害에 대한 특별규정의 삽입으로 인한 船舶所有者의 追加保險料 및 그외의 문제가 발생할 수도 있으나, 보다 확실한 船員의 生存權 保障을 위해 극복해야 될 문제라 생각된다.

12. 해상운송법 개정방향에 관한 연구

해사법학과 황순영
지도교수 정영석

商法典이 1962년 1월 20일에 法律 제1000호로 공포되어 1963년 1월 1일부터 시행되어 왔는데, 商法 제5편의 海商法에 관하여는 1991년 개정된 新海商法이 1993년 1월 1일부터 시행 되기에 이르렀다. 이 改正에서는 1924년의 船主責任制限條約의 수용에서 1976년 海事債權責任制限條約을 수용한 것, 또 海上物件運送에 관한 1924년의 헤이그 규칙의 수용에서 1968년의 헤이그 비스비 규칙을 수용하였고, 海上運送實務를 반영한 定期傭船契約에 관한 規定의 신설과 정비 등에 중점을 두었다. 그 결과로 나타난 商法은 당시의 기준으로 볼 때에는 결코 시대에 뒤떨어졌다고는 볼 수 없지만, 이후 급변하는 기업환경은 비록 10여년의 기간 동안이지만, 海商法에도 상당한 변화를 요구하게 되었다. 또한 우리 海商法은 不定期海運에 있어 海上物件運送의 契約形態와 관련하여 중요한 지위를 차지하고 있는 傭船契約에 관한 立法이 미비하여 세계 10대 해운국에 진입한지 벌써 수 년여의 시간이 지났음에도 불구하고, 國內 海運企業間에 海上物件運送에 관한 法律的 紛爭이 발생하여도 法廷地選擇(forum shopping)에서 大韓商事仲裁院과 大韓民國 法院은 當事者間의 管轄合意에 있어 외면당하고 있는 現實임을 부인할 수 없다. 海商法이 實務에 부합되게 合理的이고 合目的的으로 改正되어야 하는 이유는 여기에 있다.

이 논문은 주로 海上物件運送法의 문제점과 개정방향을 고찰한다. 1991년 海商法은 1968년 헤이그 비스비규칙을 수용하여 혁신적인 改正을 이루었다고는 하나, 海上物件運送法의 핵심이라 할 수 있는 包裝當 責任制限 등의 規定에 관하여는 獨自의인 規定을 두고 있고, 또한 國內 海運企業間에도 빈번히 체결되고 있고 海上物件運送契約의 중요한 축을 이루고 있는 傭船契約을 규율할 만한 規定이 빈약하므로 海商法 改正時 반영되어야 할 海上物件運送法의