

法學碩士 學位論文

# 船員災害補償制度的 改善方案에 관한 研究

- 産業災害補償保險法과의 比較를 中心으로 -

*A Study on the Legal System Improvement  
of Seamen's Accident Compensation*

指導教授 李 潤 哲

2007年 8月

韓國海洋大學校 海事産業 大學院

海 事 法 學 科

房 東 植

# 目 次

<i>Abstract</i> .....	<i>i</i>
<b>第1章 序論</b> .....	<b>1</b>
第1節 研究의 目的 .....	1
第2節 研究의 範圍 및 方法 .....	3
1. 研究의 範圍 .....	3
2. 研究의 方法 .....	4
<b>第2章 現行 船員災害補償制度</b> .....	<b>5</b>
第1節 災害補償의 本質 .....	5
1. 災害補償의 意義와 特性 .....	5
2. 災害補償의 法的 性質 .....	8
第2節 船員 災害補償制度의 概觀 .....	11
1. 船員災害補償의 種類와 內容 .....	11
2. 船員災害補償의 審査·調整 및 仲裁 .....	12
3. 船員災害補償의 實現方法 .....	13
4. 船員災害補償의 法的 性質 .....	15
5. 災害補償에 관한 船員法 規定의 解釋論 .....	17
<b>第3章 船員災害補償制度와 産業災害補償制度의 比較</b> .....	<b>23</b>
第1節 災害補償의 人的 適用範圍 .....	23
1. 災害補償의 適用範圍 .....	23
2. 人的 適用範圍 .....	24
第2節 災害補償의 要件 .....	26
1. 一般的 要件 .....	26
2. 個別的 要件 및 內容 .....	36
第3節 災害補償의 審査·調整 및 仲裁 .....	46
1. 다른 給與와의 關係 .....	46
2. 海洋水産官廳의 審査·調整 .....	47
3. 船員勞動委員會의 審査와 仲裁 .....	48

4. 漁船員 및 漁船災害補償保險法の 救濟制度 .....	49
5. 救濟制度 相互間の 關係 .....	50
<b>第4章 災害補償 責任保障制度 .....</b>	<b>51</b>
第1節 船員勤災保險 .....	52
1. 意義 및 沿革 .....	52
2. 船員勤災保險의 災害補償 .....	54
第2節 船員共劑制度 .....	56
1. 意義 및 沿革 .....	56
2. 韓國海運組合法에 의한 船員共劑 .....	57
第3節 船主責任相互保險 .....	63
1. 意義 .....	63
2. 船員災害補償 內容 .....	64
3. 損害額의 算定基準 .....	66
第4節 漁船員 및 漁船災害補償保險 .....	67
1. 意義 .....	67
2. 內容 .....	68
3. 産業災害補償保險과의 比較 .....	74
<b>第5章 船員災害補償制度의 改善方案 .....</b>	<b>75</b>
第1節 船員災害補償의 問題點 .....	75
1. 船員法上の 問題點 .....	75
2. 災害補償 責任保障制度上の 問題點 .....	83
3. 災害補償法理上の 問題點 .....	89
第2節 船員災害補償制度의 改善方案 .....	90
1. 解釋論的 改善方案 .....	90
2. 立法論的 改善方案 .....	91
<b>第6章 結論 .....</b>	<b>99</b>
<b>參考文獻 .....</b>	<b>102</b>

## [表 目 次]

[表-1]	2005年 船主責任保險 加入現況 .....	14
[表-2]	2005年 船舶別 保險加入 現況 .....	15
[表-3]	身體障害等級과 災害補償表 .....	39
[表-4]	共劑別 加入 推移 .....	60
[表-5]	共劑料 收納 推移 .....	61
[表-6]	共劑金 支給 推移 .....	62
[表-7]	漁船員 共劑의 政策保險의 導入에 따른 保險效果 變化 .....	68
[表-8]	漁船員 共劑의 國庫支援 豫算 推計表 .....	69
[表-9]	漁船員 災害保險과 産業災害補償保險 比較 .....	73
[表-10]	療養補償의 範圍比較 .....	76
[表-11]	療養期間 比較 .....	76
[表-12]	療養補償의 免責規定 比較 .....	77
[表-13]	傷病補償의 要件에 대한 比較 .....	77
[表-14]	傷病補償의 補償範圍에 대한 比較 .....	78
[表-15]	傷病補償의 免責規定에 대한 比較 .....	78
[表-16]	障害補償의 要件에 대한 比較 .....	79
[表-17]	障害補償의 免責規定 比較 .....	79
[表-18]	一時補償의 要件에 대한 比較 .....	80
[表-19]	一時補償의 補償範圍에 대한 比較 .....	80
[表-20]	遺族補償의 要件에 대한 比較 .....	81
[表-21]	遺族補償의 補償範圍에 대한 比較 .....	81
[表-22]	遺族補償의 免責規定에 대한 比較 .....	82
[表-23]	葬祭費의 補償要件에 대한 比較 .....	82
[表-24]	葬祭費에 대한 補償範圍 比較 .....	83
[表-25]	葬祭費의 免責規定에 대한 比較 .....	83

# Abstract

## A study on the Legal system improvement of Seamen's Accident Compensation

Dong-Sig Bang

Department of Maritime Law  
The Graduate School of  
Maritime Industrial Studies  
Korea Maritime University  
Busan, Korea

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 imports crew from philippine, china, Indonesia and Thailand, etc. The on board working crew had decreased in 150% that is 60,610 persons in 1996 into 40,176 persons in 2005. The decrease of people who had wanted to work as a crew had been 184%, that is 21,417 persons in 1996 into 11,659 persons in 2005. This Phenomenon is 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 reason why 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's Act but its standard has fallen compared to shore-based workers after 1989. Seaman 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 and the vessels which have a small and narrow place restrain Seamen from leading a fundamental human life. Government

legislated the Seamen's Act from Article 85 to 98, as Special law of the Standard Labor Act, to compensate the Seaman's accident and this act stipulated the liability of the shipowner for the occupational accidents of the seamen. It is said that this regime is the Compensation Regime for Seamen's Accidents.

In addition, it is to compensate effectively seamen against the accidents which the Seamen's Act, Article 98 provides for that the shipowner must insure a liability insurance for the seamen whom they employ. I have studied the problems and promotion of compensation Regime for Seaman's Accident Comparing with the Seamen's Act, Labor Standards Act and industrial Accident Compensation Insurance Act. So I suggest its improvement measures as the solving way of its problems as follows:

It is the general principles to compensate the occupational accident in the accident Compensation of employers under the jurisprudence of Seamen's Accident Compensation system, and on the other hand, even if the crew is damaged by the reason of out-of-duty as well as of the on-the-duty which relates to the occupational accident due to the speciality of marine labor, the crew must be given the compensation by the shipowner under the general Conditions. Also, there is the legal system for the shipowner to Compensate the crew under the missing of crew or their belongings. Also, the shipowner must insure for seamen in order to perform the Seamen's accident Compensation entirely and the mutual aid by the Korea shipping Association Act fisherman fishing accident compensation insurance and must be included in this insurance, so that there is the social securing scope as well as living securing scope in this insurance. Accordingly, the legal character of Seamen's accident Compensation is mixed with the living securing scope and social securing scope, so that it is thought which it is suitable to be negotiated together with the above stated opinions.

However, in case of Seamen's accident Compensation, the accident Compensation by the out-of-duty during boarding can not be discussed as the legal character of land-based workers. Therefore, the on-the-duty of crew and the accident Compensation is divided as the speciality of marine labor and the crew employment contract and then its legal character can be discussed. Accordingly, the

legal character of accident compensation by the out-of-duty during boarding will be considered as the speciality of marine labor and of the crew employment contract. In the contents of Seamen's Accident Compensation,

First, with regard to the medical care compensation, when the crew is injured or sick during on-the-duty, he is compensated for the whole period of employment upon the Seamen's Act, but in case the crew is injured or sick by the reasons of out-of-duty during the boarding (including the embarkation period in the destination and traveling period required for the embarkation and disembarkation), he is medically treated or its paid the expenses required to the medical care within the scope of 3 months at the expenses of shipowner. However, there is the difference on which there is no obligation for the owner to compensate the accident of land-based workers caused by the out-of-duty.

Second, with regard to the complete compensation, the accident by the on-the-duty will be compensated for the whole period and the accident by the out-of-duty for the period of 3 months, and thus there is the difference with the ground worker. However, there is no injury-disease compensation annuity to the crew and on the other hand, the ground worker has the injury disease compensation annuity system.

Third, with regard to the accident compensation, there is no big difference with the seamen's act, labor standard act and industrial accident compensation insurance act about the compensation condition and amount, but the disability compensation annuity system and the regulations of special disability benefits are given to the ground workers, but there is no such the regulation in the accident compensation of Seamen's Act.

Fourth, the shipowner must pay the bereaved compensation and funeral expenses required even if the crew is dead by the accident caused by the out-of-duty as well as by the on-of-duty, and on the other hand, the owner pays the bereaved compensation and funeral expenses only in case the ground worker is dead by the accident caused by on-the-duty. Also, it is the difference on which there is the bereaved compensation annuity system and special bereaved benefits regulations, but there is no such the regulation in the accident compensation of Seamen's Act.

Fifth, with regard to the Compensation in Lump-sum, in case the injury or diseases of ground worker and the crew caused by the on-the-duty is not cured after the passage of 2 years, the owner or the shipowner can be exempted from the responsibility of medical care compensation and injury-disease compensation after the land-based workers is paid the amount equivalent to 1,340 day of average wages and the crew is given the amount equivalent to 1,474 days of boarding average wages. There is no big difference to the ground worker or crew about this point, but when the ground worker who receives the medical care benefits from the industrial accident compensation is not cured in the injury or diseases after the passage of 2 years, or in case his degree by the injury or diseases is related to the medical degree grade standard regulated in the presidential degree (physical disability grade, First class to Third class), there is the injury-disease compensation annuity system to be paid to the land-based workers concerned on be half of the shutdown benefits, but the injury-disease compensation annuity system is not in the Seamen's Act.

With regard to the security of seamen's accidents compensation, the shipowner has secured its effectiveness by all kinds of mutual aid and insurance, making the crew as the insured. So the seamen's accident compensation standard is below the accident compensation standard of land-based workers, so that thus the necessity for improvement of the seamen's accident compensation system is required.

Accordingly, as its improvement ways, first, the tentatively named seamen's accident compensation insurance law to be presented as the law-making under the existing industrial accident insurance law in consideration with the speciality of crew. Secondly, the other improvement way is to amend seafarers insurance Act. Thirdly, the industrial accident compensation is extensively applied together with the compensation system of the existing seaman's act and then the crew must be made as the object applicable to the industrial accident compensation. I think the best way is the extensive application of the industrial accident compensation.



# 第1章 序 論

## 第1節 研究의 目的

「21세기는 海洋의 時代이다.」라는 말처럼 世界 各國은 海洋의 重要性을 認識하고 여러 가지 政策을 推進하고 있으며 우리나라도 이러한 世界的 傾向과 地政學的 特殊性 때문에 海洋産業의 重要性이 더욱더 強調되고 있는 狀況이다. 특히 우리나라의 海運 産業은 輸出入 貨物의 약 99% 以上을 輸送하는 國家經濟의 動脈이고 水産業은 國民의 動物性 단백질 需要의 약 45% 以上을 供給하고 있는 現實을 勘案 할 때 海洋 産業은 國富 創出과 國民經濟 成長의 原動力이며 國家의 基幹産業이다. 그러나 우리나라의 船員職業은 소위 3D業種으로 分類된 지 오래이며 船員不足 現狀은 勞使間合意로 外國人 部員 船員을 國內 船舶에 乘船시킨지 오래되었고 最近에는 外國人 海技士의 乘船이 可能하도록 關聯 法슈이 改正되어 中國, 필리핀, 미얀마, 인도네시아, 태국 등 低賃金 東南亞 國家로부터 船員을 大量 送入하는 국가로 바뀌었다.<sup>1)</sup>

船員 勞動이 陸上 勞動에 비해 가장 特殊한 것은 다양한 危險을 갖고 있는 海洋에서 移動하는 船舶 안에서 勞動하는데 있다. 이러한 船員 勞動의 特殊性은 船舶 建造 技術의 발달, 陸上에서의 情報 提供, 港灣에서의 勞動 提供 등에 의하여 어느 정도 解消 되었지만 無人 船舶이 되지 않는 한 完全 解消는 不可能하다. 또한 船員은 勞動의 提供 場所가 船舶이기 때문에 長期間에 걸쳐서 家庭과 社會로부터 隔離되므로 이러한 本源的인 特殊性을 考慮할 때 船員은 海難으로부터 災害를 피할 수 없다.

특히나 우리나라는 外國에 비해 海洋事故 등 災害率이 顯著하게 높은 實情이

1) 해양수산부·한국선원복지고용센터, 「한국선원통계연보」, 2006.

<외국인선원 고용현황 (업종별)>

2005. 12. 31 현재(단위 : 명)

구 분	국 적 별							
	계	중 국	인도네시아	베트남	미얀마	필리핀	키르기스스탄	기 타
총 계	7,960	3,029	2,267	956	727	925	7	49
외항상선	2,257	658	304	30	501	764		
외항여객선	119	99				20		
원양어선	3,756	1,104	1,566	926		141		19
내항선	226				226			
연근해어선	1,602	1,168	397				7	30

며 陸上 勤勞者와 比較해 보아도 船員의 災害率은 陸上 勤勞者보다 약 5배, 死亡率은 약 8배 정도 높다.<sup>2)</sup> 이와 같이 災害率이 높고 劣惡한 環境속에서 勤務하는 船員들에 대한 災害補償制度는 從來 船員法에 의해 強化되었던 것이 1989년 무렵을 轉換點으로 陸上勤勞者에 비해 相對적으로 低下되기 시작하였다. 陸上 勤勞者는 産業災害補償保險法의 改正과 保險受給 適用 對象者가 擴大되고 保險給與 內容이 向上되었으나<sup>3)</sup> 船員의 境遇에는 늘 陸上 勤勞者 水準을 뒤따라가는 정도의 災害補償이 이루어지고 있다. 우리나라의 船員 災害補償은 船員法에 그 根據 規定을 두고 船員法에 의한 完全 補償이 이루어지도록 保險 加入을 強制하고 있다. 그러나 이러한 規定에도 불구하고 現實적으로는 船員의 保險 加入은 船舶所有者의 意志에 달려 있다. 즉 아무리 保險 加入이 強制되어 있지만 政策 保險 對象인 沿近海 漁船員의 일부를 除外한 大部分의 船員은 船舶所有者의 故意 與否와 關係없이 保險料 納入 延滯 등의 事由로 保險金을 受領하지 못하는 事例가 있어 民願이 提起 되기도 한다.

원래 船員法상의 ‘災害補償制度’란 船員이 災害를 입은 境遇에 船舶所有者의 過失이 없더라도 그 船員이 입은 勞動力 價値의 損害를 迅速·公正하게 補償하도록 一定한 義務를 지우는 것이므로 이는 被災船員과 그 家族의 인간다운 生活를 保障하거나 生存權을 保障하기 위한 重要한 社會保障制度의 하나이다. 따라서 船員法은 災害補償의 完全한 履行을 위하여 船舶所有者의 保險加入을 強制하고 있기 때문에 船舶所有者는 民間 損害保險會社의 勤災保險, 海運組合의 船員共劑 그리고 船主責任相互保險 등에 加入하고 있다. 그러나 船員災害補償의 履行을 위하여 船舶所有者들이 加入하고 있는 위 保險 및 共劑制度는 陸上 勤勞者의 産業災害에 있어서는 産業災害補償保險法이 適用되기 때문에 國家가

2) 2005년도 우리나라 전체 선원과 육상근로자의 재해율 비교는 다음과 같다.

<2005년도 전체 선원과 근로자의 재해율 비교>

구 분	전체 대상 근로자(A)	재해인원(B)	재해율(B/A)	사망자 수(C) (실종 포함)	사망률(C/A)
전체근로자	11,059,193	85,411	0.77	2,493	0.02
선 원	40,176	1,290	3.21	69	0.17

자료 : 노동부 “2005년도 산업재해 현황”

해양수산부·한국선원복지고용센터 “한국선원통계연보” 2006.

(우리나라 전체 근로자의 산업재해율은 2000년 0.73%, 2001년/2002년 0.77%, 2003년에는 0.90%, 그리고 2005년에는 0.77%이며 선원의 재해율은 2000년도 3.5%, 2005년도에는 3.21%이다.)

3) 한국해양수산개발원, “선원사회보험 및 복지제도 개선방안”(2002), 66쪽.

主軸이 된 社會保險化를 構築하고 있으나 船員災害補償制度는 使用者의 直接補償 方式에 머물러 있기 때문에 問題點이 있다.

따라서 本 研究에서는 船員勞動의 特殊性으로 인하여 높은 災害率을 보이고 있는 船員의 災害補償을 保障하기 위한 船員法上的 災害補償과 이의 履行을 위한 責任保險 및 共劑上的 災害補償 內容을 陸上勤勞者의 産災補償 內容과 比較·分析함으로써 船員災害補償制度의 問題點을 把握하고 改善方案을 提示함으로써 船員災害補償制度의 先進化 및 活性化에 寄與하고자 한다.

## 第2節 研究의 範圍 및 方法

### 1. 研究의 範圍

이 研究는 海上勤勞者인 船員은 海上勞動의 特殊性으로 말미암아 陸上勤勞者보다 훨씬 힘들고, 危險하고, 劣惡한 環境속에서 勤務하므로 災害率이 顯著하게 높은데도 불구하고 現行 船員災害補償制度가 産業災害補償保險法上的 災害補償制度보다 매우 劣惡하다는데 觀點을 두고 船員法上的 補償內容과 그 履行을 위한 責任保險 및 共劑, 船主責任相互保險, 漁船員 및 漁船災害補償保險法의 規律內容을 陸上勤勞者의 災害補償 內容과 比較·檢討함으로써, 船員災害補償 制度의 問題點을 提示하고 船員災害補償의 完全한 履行을 위한 改善 方案을 中心으로 構成하였다.

第1章 序論에서는 이 論文의 研究의 目的과 研究의 範圍 및 方法을 簡略하게 敍述함으로써 이 論文의 展開 方向을 提示하였다.

第2章 現行 船員災害補償制度에서는 船員災害補償의 特性上 職務上災害는 물론이고 職務外 原因도 一定한 要件下에서는 災害補償이 가능하며 더 나아가 船員의 行方不明과 所持品 遺失에 대해서도 補償하고 있어 船員災害補償의 法的 性質이 生活保障과 社會保障의 양면이 혼재되어 있기 때문에 生活保障說과 社會保障說의 折衷說이라는 사실을 살펴보았으며 또한 乘務中 職務外的 法的 性質을 船員勞動의 特殊性說과 乘船勤勞契約의 特殊性說이라는 사실을 檢討해 보았다.

第3章 船員災害補償制度和 産業災害補償制度의 比較에서는 船員法上 規定되어 있는 8가지의 災害補償 內容(선원법 제85조 내지 제93조)을 災害補償의 人

的適用 範圍, 災害補償의 要件, 災害補償의 範圍를 基準으로 勤勞基準法 및 産業災害補償保險法의 災害補償 내용과 比較·分析하였다.

第4章 災害補償 責任保障制度에서는 船員災害補償을 이행하는 船員勤災保險과 船員共劑制度 및 船主責任相互保險의 災害補償 內容을 檢討하고 産業災害補償保險 內容과의 差異를 中心으로 比較·考察하였다.

第5章 船員災害補償制度의 改善方案에서는 船員災害補償의 問題點으로 檢討된 第3章, 第4章의 內容을 바탕으로 陸上勤勞者의 災害補償 內容과 比較한 後 船員災害補償制度의 問題點을 船員法上의 問題點과 災害補償 責任保障制度上의 問題點으로 나누어 살펴보았다. 또한 災害補償의 法的性質로 인하여 船員 災害補償속에 存在하는 災害補償 法理上의 問題點을 提示하였다. 그리고 船員의 生活保障側面에 中點을 둔 社會保險化를 基準으로 위에서 提示된 問題點의 解決方案으로 船員의 災害補償도 産業災害補償保險法을 擴大·適用하는 方案을 提示하였다.

第6章 結論에서는 위의 各章에서 展開한 內容을 要約·整理하는 동시에 船員災害補償制度의 實效性 確保를 위한 向後 나아갈 方向을 提示함으로써 이 論文을 마감하였다.

## 2. 研究의 方法

이 論文은 研究를 위한 接近 方法으로 既存의 文獻資料에 의한 接近 方法을 택했다. 보다 體系的이고 實用的으로 研究하기 위해 實務的인 內容, 假說 및 檢證을 통한 實證的 研究 方法을 병행하는 것이 效率的이고 合理的이나, 이 論文 主題의 特性上 既存의 關聯 論文, 研究用役報告書 등 文獻을 檢證하는 文獻的 研究方法을 中心으로 展開하였다. 따라서 現行 法制度上의 內容을 基礎로 하여 船員災害補償에 대한 既存 論文, 著書, 判例, 行政解釋 등을 檢討하여 比較·分析하는 方法을 採擇하였다.

## 第2章 現行 船員災害補償制度

産業社會의 진전에 따라 重化學 및 機械工業의 발달은 現代社會를 文明社會로 牽引하는 原動力이 되어 온 것이 사실이지만 産業戰線에서 從事하는 勤勞者들은 生産組織이 複雜化, 機械化·大規模化 됨에 따라 빈번히 發生하는 産業災害로부터 불가피하게 피해를 입게 되는 境遇가 생긴다. 이와 같은 産業災害로 인하여 負傷 또는 死亡한 境遇 또는 職業病에 罹患된 境遇, 그 被災勤勞者나 家族을 保護 내지 補償해 주는 問題가 매우 重要的 意味를 지니는 것이다. 이와 같이 勤勞者가 「自身の 業務와 關聯하여」 負傷 또는 疾病에 걸리거나 死亡한 境遇에 使用者가 災害를 입은 勤勞者의 滅失·損傷된 勞動力 價値를 迅速하게 補償하는 制度를 「災害補償制度」라고 한다. 그러나 船員災害補償의 境遇는 一般 勤勞者와 달리 「自身の 業務와 關聯이 없는」 境遇에도 使用者인 船舶所有者에게 補償의 義務를 賦課하고 있다. 따라서 이 장에서는 먼저 災害補償의 本質과 이를 土臺로 한 災害補償의 法的 性質을 考察 한다. 다음으로 船員災害補償의 內容을 概觀한 후 이에 基礎한 船員災害補償의 法的 性質을 檢討하고, 마지막으로 災害補償에 관한 船員法 規定의 解釋論을 考察 한다.

### 第1節 災害補償의 本質

#### 1. 災害補償制度의 意義와 特性

##### 1) 災害補償의 意義

災害補償制度는 前述한 바와 같이 勤勞者가 業務的으로 負傷 또는 疾病에 걸리거나 死亡한 境遇에 使用者에게 過失이 없더라도 災害를 입은 勤勞者의 滅失, 毀損된 勞動力 價値를 確實하고 迅速·公正하게 補償할 義務를 賦課함으로써 被災勤勞者와 그 家族의 인간다운 生活을 保障하기 위한 事後的 救濟制度이다.

災害가 발생한 境遇에 있어 被災 勤勞者나 그 家族은 使用者의 不法行爲나 債務 不履行을 理由로 損害賠償을 請求할 수 있다. 그러나 民事訴訟은 많은 費用과 오랜 시간이 所要될 뿐만 아니라 使用者의 故意·過失 또는 債務 不履行의 立證, 勤勞者의 歸責事由에 대한 過失相計의 問題 등 賠償 實現에 많은 難關이

따른다. 따라서 無過失 責任原則을 導入한다고 하더라도 勤勞者의 災害에 대한 救濟를 民法上의 損害賠償 請求 制度에 의하는 것은 勤勞者 保護에 미흡할 것이다. 이와 같은 諸 問題點을 補完하기 위하여 勞動法의 勤勞者 保護法理에 더 잡은 새로운 救濟制度가 勤勞者 災害補償制度이다. 災害補償制度는 補償要件을 確定하여 補償義務를 強制化 시키고 審査 또는 仲裁制度를 통해서 異議를 調整하며, 補償額 定率化를 통해 金額算定을 明瞭化 함으로써 被災勤勞者의 權利回復을 迅速·容易하게 하였다. 그러나 使用者가 그에 相應한 補償을 제대로 履行하지 못한다면 同法에 의한 災害補償制度의 立法上 意義는 喪失되기 때문에 그 補償을 確實하고 迅速·公正하게 保障하기 위해서 産業災害補償保險이라는 社會保險으로 保障하는 形態로 까지 發展되어 온 것이다.

## 2) 災害補償制度의 特性

災害補償의 法的 性質을 論함에 있어서는 우선 災害補償의 本質的인 要素를 어떻게 把握하느냐가 先決 問題이다.<sup>4)</sup> 그동안 災害補償의 法的性質 즉 補償의 根據를 둘러싸고 여러 見解들이 主張되어 왔다. 그 論議는 대체로 災害補償을 廣義의 民事損害賠償法의 領域에 속하는 것으로서, 民事法上의 損害賠償制度는 過失責任의 原則을 維持 하면서도 社會生活 關係 속에서 일어나는 損失을 누구에게 어느 정도를 負擔시키는 것이 衡平에 맞을 것인가 하는 것이 核心이다. 이러한 觀點에서 勞動災害라는 社會生活上의 損失을 填補하는 제도로써 把握할 수 있는 面을 지닌 것이라고 理解하여야 할 것인가<sup>5)</sup> 또는 勤勞條件의 法的 保護라는 側面에서 볼 것인가?<sup>6)</sup> 그렇지 않으면 社會保險의 一環으로 볼 것인가<sup>7)</sup> 하는 것이 主要 爭點이다.

4) 朴相弼, 韓國勞動法(서울: 大旺社, 1992), 311쪽.

5) 金振雄, “現行勞動災害補償制度의 構造와 法的 性質”, 勞動法과 勞動政策(1985), 351쪽.

6) 災害補償을 근로조건의 법적 보호라는 측면에서 본다면 노동재해에 대하여 사용자가 직접 보상하는 경우나 사용자가 보험료를 부담하는 재해보상보험의 경우를 막론하고 그것은 어디까지나 근로자의 보호에 관한 것이기 때문에 노동법의 영역에 속하는 것으로 보아야 할 것이다. (金振雄, 前掲論文 351쪽 荒木誠之, 勞災補償法의 研究(東京: 總合勞動研究所, 1981), 101쪽.)

7) 災害補償을 근로재해라는 사회적 위험 내지 생활위험의 면에서 보고 최근에 와서 災害補償制度의 年金制가 도입되고 보상이 被災勤勞者의 임금을 계산의 기초로 삼고 있으면서도 그 금액의 결정과 분배 방법에 있어서 被災勤勞者 및 그 가족의 생활확보를 하여 근로자의 생활과단을 방지하는 기능을 가진 것으로 보고 이를 사회보험의 일환으로 파악하려고 한다.(金振雄, 前掲論文 351-352쪽; 荒木誠之, 前掲書, 106쪽 이하 참조)

이것은 法體系論的 入場에서 災害補償의 本質 乃至 그의 法的 性質의 논의는 결국 災害 補償이 지니고 있는 諸機能인 損失補填的 機能, 勤勞條件의 保護 機能 및 被災勤勞者와 그 가족의 生活保護的 機能 중에서 어느 일면을 重視하고 또한 이 制度의 전체의 性格을 統一的으로 把握하려고 한 것이라고 볼 수 있을 것이다.<sup>8)</sup>

우리나라의 現行 災害補償制度의 特質은 다음과 같다. 첫째, 無過失 責任을 原則으로 하고 있다. 그러나 勤勞者의 重大한 過失에 起因하는 業務上負傷 또는 疾病은 勞動委員會의 認定을 條件으로 使用者가 그 責任의 一部을 免할 수 있지만(勤勞基準法 제84조, 船員法 제85조, 同法 제90조 단서 조항) 이는 例外的인 境遇에 한하고 큰 틀에서 現行 制度가 民法上 無過失 損害賠償責任論과 脈을 같이 한다는 것은 否認 할 수 없다. 둘째, 業務上(職務上) 起因하는 災害에 대해서는 使用者가 補償責任을 全的으로 負擔하고 있고 그 補償의 目的은 毀損된 勞動力의 回復과 勤勞者와 그 家族 또는 遺族의 生計가 災害 發生前의 水準에 近接하도록 維持하는 것이다. 셋째, 補償의 範圍는 災害에 의하여 실제로 입은 損害의 填補賠償이 아니고 미리 정해진 補償類型에 따라 報償額은 被災勤勞者의 平均賃金 또는 月固定給에 의하여 算定한 定律 補償方式을 취하고 있다. 넷째, 補償 履行을 確保하기 위하여 罰則과 行政官廳의 指導를 強化하고 補償을 둘러싼 爭訟에 있어서는 勞動部 長官과 勞動委員會의 審査와 仲裁(勤勞基準法 제91조)를 거치도록 하였다. 다섯째, 民法上의 損害賠償과의 關係에 있어서 災害補償의 範圍가 損害의 賠償과 일치되는 부분과 그렇지 아니한 부분이 있고 勞動委員會의 審査와 仲裁는 使用者의 民事責任을 排除하지 않고 있다. 産業災害補償保險法(이하 “産災保險法”이라 한다)에 의해 支給받은 保險給付의 限度내에서만 賠償責任을 면할 수 있다.

따라서 現行 災害補償制度는 被災勤勞者의 生活保障的 性格을 갖고 있다는 점, 補償의 定形化·定率化, 補償 履行을 위한 特別한 節次나 國家機關의 介入 등은 不法 行爲論에 의한 賠償制度와는 다른 內容을 內包하고 있다는 것을 알 수 있다.<sup>9)</sup>

---

8) 金振雄, 上揭論文, 352쪽.

9) 姜永虎, “災害補償의 法的 性質과 災害補償要件”, 勞動關係訴訟上の 問題點, 裁判資料 제39집 (서울: 法院行政處, 1987), 611쪽.

## 2. 災害補償의 法的 性質

### 1) 損害保障說

이는 災害補償의 本質을 災害로 인하여 생긴 勞動力 毀損에 대한 損害填補에서 구하는 見解인데 여러 主張이 있지만, 그 共通的인 見解를 정리하면 補償責任을 民法上 損害賠償請求權이 질적으로 變形된 것으로서 無過失 損害賠償의 延長線上에 있다고 보는 見解,<sup>10)</sup> 災害補償이 業務上 災害에 限定되는 無過失責任이라는 前提下에 勤勞者는 必然的으로 災害의 危險을 內包하고 있는 企業에 고용되지 않으면 生存을 維持 할 수 없는 地位에 있으며, 그와 같은 勤勞者를 使用者의 支配下에 두고 勞動力을 利用하여 利潤을 얻고 있는 使用者는 災害가 發生한 境遇, 그것은 使用者의 支配 領域內에 存在하는 不可避한 危險이 現實化된 것이므로 勤勞者가 입은 損害를 補償해야 할 것이라는 見解,<sup>11)</sup> 勞動力을 社會的 價値物로 理解하고 그 毀損에 대한 補償은 公平의 原則에 따라 使用者에게 負擔시키는 것이 妥當하다고 보는 見解<sup>12)</sup>와 補償責任의 性格을 다분히 個人 法理의 틀을 넘은 團體 法理에 立脚한 損害 分配 制度 라고 보는 見解 등이 있다. 이와 같은 損害保障說은 프랑스 職業危險理論<sup>13)</sup>의 영향을 받은 것으로 危險責任思想에 勞動關係 法理를 가미하여 補償責任을 賠償責任이 아닌 勞動法 特有의 責任으로 理論을 整理한 점에서 功勞가 있다고 할 것이다.<sup>14)</sup> 그러나 이

---

10) 康鳳洙, 前揭論文, 25쪽.

11) 姜永虎, 前揭論文, 612쪽.

12) 吾妻光俊, 勞動法概論(東京: 有斐閣, 1969), 393쪽; 康鳳洙, 前揭論文, 26쪽; 姜永虎, 前揭論文, 612쪽.

13) 이것은 보통 職業危險理論이라고 하는데, 이 理論은 使用者가 과실 없이 보상책임을 져야 하는 근거를 명확히 하는데 중점을 둔 것으로 동시에 使用者가 부담해야 할 보상책임은 企業 經營의 주체라는 근로 관계상의 지위에 따라 부담되는 것임을 강조한 것이라 하겠다. 이와같은 견해는 그 후 여러 나라에 영향을 미쳤는데 그 대표적인 것이 미국의 災害補償에 있어서 Leading Case라고 할 수 있는 1917년의 연방 최고법원의 판결(New York Central R Co. v. White 243 U. S. 188, 378 Ct. 247)을 들 수 있다. 위 판결에 의하면 보상책임을 부담하여야 할 자는 企業 經營에 의하여 재해의 위험을 생기게 하며 또 그로부터 이익을 얻는 使用者라고 하였다. 따라서 보상의 책임은 피해의 직접 원인인 고의·과실이 아니라 보다 근본적이며 間接적인 원인인 근로관계 자체에서 찾아야 하며, 또 보상의 대상은 근로자가 입은 손해가 아니라 그의 자본이라 할 수 있는 소득 능력이므로 보상은 소득 능력의 상실을 공공의 복지라는 입장에서 보상하는 것이라고 한다.(金振雄, 前揭論文, 354-355쪽; 姜永虎, 前揭論文, 612쪽; 荒木誠之, 前揭書, 103쪽 이하)

14) 康鳳洙, 前揭論文, 26쪽; 姜永虎, 前揭論文, 612-613쪽; 荒木誠之, 前揭書, 101쪽 이하 참조)



理論은 無過失賠償責任 理論의 根據로써 危險責任主義나 補償責任主義의 思考方式에 立脚하여 企業의 對外的 責任에 관하여 充分히 活用되었지만 無過失의 定率補償에 관하여 充分한 說明이 없으므로 補償의 全體的인 性格을 明確하게 把握하지 못하고 있는 점이 問題點이라고 생각한다.

## 2) 生活保障說

이 說은 産業災害를 勤勞者의 勞動力 毀損이라는 側面보다는 勤勞者의 生活 危險이라는 側面에서 捕捉하고 補償의 目的을 勤勞者 또는 遺族의 生活保障으로 보는 見解<sup>15)</sup>로써 現在 日本의 通說이다. 이 生活保障說을 主張하는 학자들의 共通된 見解는 災害補償 制度를 生存權 保障에서 由來하는 制度로 보고 災害補償의 本質을 國家自體의 生活保護 義務에서 구하고 있다. 이와 같은 理論의 展開 方法에 따라서 두 가지 見解로 分類되는데 그 첫 번째는 生存權 保障의 理念을 災害補償의 本質 속에서 直接 展開하려는 것으로 災害補償의 本質은 現行 憲法의 生存權 保障에 관한 規定과 勤勞基準法과 産災保險法을 통하여 그 基本 理念이 具體的으로 展開·運營되고 있다는 立場이며, 두 번째는 災害補償 立法의 制度的 發展과 現行制度의 現實에 가하여진 機能의 側面으로부터 生活保護說을 構成하는 立場이다. 살펴 보건데, 前者는 災害補償에 대하여 被災勤勞者는 勞動力 毀損이라는 面보다는 生活 主體로서 勤勞者 生活危險의 한 모습으로 捕捉하여 災害補償을 被災勤勞者의 損失의 原狀回復의 填補를 통한 勤勞者의 生活保障이라는 意味로 解釋하는 것이<sup>16)</sup> 옳다고 생각한다. 後者는 災害補償 制度의 구조를 現行 産災保險法의 골자에 따라 補償關係, 補償內容 및 補償行政의 3가지 要素로 하고 각각 그 特質을 나타내고 있다고 한다. 즉, 補償關係에 있어서 補償請求權이 勤勞者가 勤勞關係의 當事者인 지위로부터 決定되는 것이 一般的인 加害者와 被害者와의 關係를 전제로 하는 것이 아니다. 報償內容에 있어서도 給付額이 勤勞者의 從前의 賃金水準을 基礎로 하여 定率化 되어 있는 것은 被災勤勞者 및 그 家族의 生活保障을 圖謀하기 위한 目的이다. 補償行政에 있어서는, 勞使의 集團의 自治와 組織的 參加를 認定하고 있으며 補償 制度가 司法的 側面과 公法的 側面이 함께 施行되고 있는 것이 生存權에 기한 補償制度의 必然的 歸結인 것이다.<sup>17)</sup>

15) 康鳳洙, 前揭論文, 26쪽; 荒木誠之, 前揭書, 101쪽 이하 참조)

16) 窪田準人, “災害補償의 今後의 問題”, 「現代勞動問題講座(6)」(東京: 有斐閣, 1966), 307쪽.

17) 姜永虎, 前揭論文, 615쪽.

### 3) 社會保障說

陸上 勤勞者의 境遇에 災害補償의 性質을 살펴보면 多數 使用者의 共同責任 分擔 및 國庫의 一部 補助에 의한 社會保險 方式에 의하여 災害補償制度가 確立되어 있음을 알 수 있다.

社會保險 方式이란 ‘保險 技術을 利用하여 一定의 事故에 대한 給付를 행하여 國民을 貧困으로부터 防止하는 制度’를 말한다. 이와 같은 社會保險에 의한 諸給與와 無償으로 행하는 公的扶助를 1963년에 制定한 「社會保障에 관한 法律」에 의하면 “社會保障”이라고 定義하고 있다(同法 제2조). 이에 관한 各國의 實定法, 國際協約 및 宣言 등을 比較·檢討하여 보면 社會保障이라는 用語는 一般的으로 “社會的 危險”으로 定義되는 諸 事態의 發生·結果에 대한 補償 制度로서 사용되고 있음을 알 수 있다. 즉, “社會的 危險”으로써는 一般的으로 疾病, 妊娠, 廢疾, 老齡, 勞動災害 및 職業病, 死亡, 家族負擔 및 失業으로 列舉되고 있다(ILO협약 제120호 참조). 따라서 社會保障制度는 一般的으로 “社會的 危險” 事項의 補償을 위한 獨특한 法體系라고 定義할 수 있을 것이다.

다음으로 社會保障을 社會政策의 觀念에 대하여 살펴보면 現代의 社會保障法이 이들 諸事態를 補償한다는 것은 結局 各자의 經濟的 安定의 保障에 그 目的이 있는 것이다. 또한 社會保障政策은 단순히 社會的 危險에 대한 補償制度가 아니라 모든 形態의 豫防措置를 包含하는 個人의 社會的 危險에 대한 補償 및 豫防 政策이라고 定義할 수 있다. 따라서 위의 學說을 綜合해 보면 모든 社會保障制度는 共히 被保護者에 대한 一定의 經濟的 安定保障을 그 目的으로 하고 있다. 이러한 目的은 財政的 再分配에 의하여 達成되는 것으로 그것이 一面 保險額의 徵收와 他面 그 資金의 受惠者의 分配에 의하여 이루어지는 것이다. 따라서 社會保障은 制度的 觀點에서 그 受惠者의 經濟的 安定의 保障을 目的으로 하는 再分配 制度라고 定義할 수도 있을 것으로 생각된다.<sup>18)</sup>

생각하건대, 災害補償의 구조가 使用者의 保險金 負擔 및 일부의 國庫 補助에 의한 社會保險方式을 취하고 있어 勤勞者가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸린 境遇에는 使用者를 代身하여 勤勞福祉公團(노동부장관의 위임을 받아 보험사업관장)이 諸給與를 支給하고 있다. 따라서, “社會的 危險”의 한 事態인 産業災害

---

18) 金東熙, 프랑스의 사회보장제도, 서울대학교 사회과학 연구소(1980. 9. 1) 이하 참조.

는 勞使關係에 特有한 現狀으로 産業災害에 대한 補償問題도 당연히 勞使關係에 隨班하는 問題이며 또한 産業災害에 대한 社會 保險化는 國際的 傾向인 점으로 미루어 보아 災害補償은 社會保險으로써의 性格을 否認할 수 없다. 우리나라의 産災保險法에서도 強制保險 方式과 年金化(障害給與 및 遺族給與의 年金制, 傷病補償 年金制), 勤勞者의 社會 復歸政策의 施行 및 産業災害豫防事業 등을 실시하고 있는 점을 考慮할 때 社會保障制度의 性格을 強하게 內包하고 있는 것이다.

#### 4) 私見

우리나라 船員災害補償의 法的 性質을 살펴보면 船員災害補償은 沿近海 漁船員을 위한 「漁船員 및 漁船災害補償保險法」에서의 國庫의 一部 補助와 韓國海運組合의 共劑 加入時 税金免除 또는 減免 등을 볼 때 社會保障說의 性格도 一面 있지만 陸上 勤勞者의 災害補償과 같이 社會保障說로 보기에는 社會保險方式, 年金化 등 制度的 裝置가 不備되어 있다. 따라서 現行 船員法 制度下에서의 船員 災害補償의 法的 性質은 生活保障說의 一面과 社會保障說의 一面이 混合되어 있기 때문에 兩者의 折衷說이라고 보는 것이 妥當할 것으로 생각된다.

## 第2節 船員 災害補償 制度의 概觀

### 1. 船員災害補償의 種類와 內容

船員災害補償은 그 種類에 있어 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 遺族補償, 葬祭費, 行方不明補償, 所持品遺失補償 등 모두 8가지이다. 이 중 行方不明補償과 所持品 遺失補償은 船員法 特有의 補償이며 療養補償, 傷病補償, 遺族補償 및 葬祭費는 職務上 災害뿐만 아니라 職務外疾病의 境遇에도 船舶所有者에게 補償義務를 賦課하고 있는 점에서 陸上勤勞者의 災害補償制度和 다르며 그 規律 內容의 概觀은 아래와 같다(상세한 설명은 第3章 第2節 2. 個別的 要件 및 內容 /36쪽 참조). ‘療養補償’이란 船員이 職務上 負傷하거나 疾病에 걸린 때에는 그 負傷이나 疾病이 治癒될 때까지 船舶所有者의 費用으로 療養을 시키거나 療養에 필요한 費用을 支給하여야 하며. 船員이 乘務中 職務外의 原因으

로 負傷하거나 疾病에 걸린 境遇에도 3月の 範圍안에서 船舶所有者의 費用으로 療養을 시키거나 療養에 필요한 費用을 支給하여야 한다. ‘傷病補償’은 船舶所有者는 職務上 負傷 또는 疾病으로 療養中에 있는 船員에게 4月の 範圍 안에서 그 負傷 또는 疾病이 治癒될 때까지 每月 1回 通常賃金에 相當하는 金額의 傷病補償을 行하여야 하고, 4月이 지나도 治癒되지 아니하는 境遇에는 治癒될 때까지 每月 1회 通常賃金の 100分の 70에 相當하는 金額의 傷病補償을 行하여야 하며 乘務中の 職務外 負傷 또는 疾病의 境遇에도 3月の 範圍의 療養期間중에 每月 1回 通常賃金の 100분에 70에 相當하는 傷病補償을 하는 것이다. ‘障害補償’은 船員이 職務上 負傷 또는 疾病이 治癒된 후에도 身體에 障害가 남는 境遇에는 船舶所有者는 産災保險法이 정하는 障害等級에 따른 일수에 乘船平均賃金を 곱한 金額의 障害補償을 하는 것이다. ‘一時補償’은 船舶所有者가 療養補償을 받고 있는 船員이 2년이 지나도 그 負傷 또는 疾病이 治癒되지 아니하는 境遇에는 産災保險法에 의한 제1급의 障害補償에 相當하는 金額을 船員에게 一時에 支給함으로써 補償責任을 免할 수 있는 것이고. ‘遺族補償’이란, 船舶所有者는 船員이 職務上 死亡한 境遇에는 遺族에게 乘船平均賃金の 1,300日분에 相當하는 金額의 遺族補償을 하는 것이고 職務外的 原因으로 死亡한 境遇에도 乘船平均賃金の 1,000日분에 相當하는 金額의 遺族補償을 行하도록 規定하고 있으며. ‘葬祭費’規定에는 船員이 死亡한 境遇에는 乘船平均賃金の 120日분에 相當하는 金額을 葬祭費로 支給한다. 또한 行方不明補償과 所持品遺失補償의 主要內容은 船員法 特有的 補償으로서 ‘行方不明補償’은 船員이 海上에서 行方不明이 된 境遇에 船舶所有者는 所定の 被扶養者에게 1月分の 通常賃金과 乘船平均賃金の 3月분에 相當하는 金額의 補償을 行하는 것이고 ‘所持品遺失補償’ 規定에는 船舶所有者는 船員이 乘船中 海洋事故로 인하여 所持品을 잃어버린 境遇에는 通常賃金の 2月分の 範圍안에서 그 遺失된 所持品の 價額에 相當하는 金額을 支給하는 것이다.

## 2. 船員災害補償의 審査·調整 및 仲裁

職務上の 負傷·疾病 또는 死亡의 認定, 療養의 方法, 災害補償金額의 決定, 그 밖에 災害補償에 관하여 異義가 있는 者는 海洋水産官廳에 審査 또는 調整을 請求할 수 있다. 이때 海洋水産官廳은 同請求가 있는 때로부터 1月 以内に

審査 또는 調整을 하여야 한다. 이러한 審査 또는 調整의 請求는 時效의 中斷에 관하여 이를 裁判上의 請求로 본다. 또한, 別途의 請求가 없는 境遇에도 海洋水産官廳은 必要 하다고 認定되는 境遇에는 職權으로 災害補償에 관한 事項에 대하여 審査 또는 調整을 할 수 있고 海洋水産官廳이 船員 또는 기타의 者에 의한 請求가 있는 날로부터 1個月 以內에 審査 또는 調整을 하지 아니하거나 海洋水産官廳의 審査 또는 調整 結果에 異議가 있는 者는 船員勞動委員會에 審査 또는 仲裁을 請求할 수 있고 同委員會는 請求日로부터 1月 以內에 審査 또는 仲裁을 하여야 한다.

### 3. 船員災害補償의 實現方法

우리나라는 5人 以上の 勤勞者를 고용하고 있는 모든 事業場에는 使用者에 비하여 經濟的 弱者인 勤勞者를 保護하고자 1953年 5月 10日 勤勞者의 最低勤勞條件을 規定한 勤勞基準法을 制定·施行한지 10年인 1963年 11月 3日 法律 第1438号로 制定 公布한 産業災害補償災保險法(이하“産災保險法”이라한다.)을 1964年 7月부터 施行해 왔는데 이것은 使用者의 直接報償方式에서 社會補償方式으로 轉換함을 의미한다. 産災保險法은 처음에는 500人 以上の 事業場에만 適用하여 왔으며, 그 후 수차의 改正으로 2000年 1月 1日부터 勤勞者 1人 以上の 全事業場으로 擴大되어 陸上勤勞者의 災害補償에 있어 勤勞基準法은 産災保險法上 補償되지 않는 몇 가지 規定만 施行하게 되었다. 따라서 陸上勤勞者의 境遇에는 社會保險法의 一種인 産災保險法에 의하여 災害補償이 實現되고 있다.

이에 반하여, 船員의 境遇는 船員保險法이 1962年 1月 10日 法律 第964号로 制定 되었지만 舊 日本 船員保險法을 그대로 받아 들였기에 立法 당시에 이미 그 合目的性에 비하여 現實的 與件이 不適當하였고, 또 우리나라의 經濟的·社會的 與件이 社會保險을 실시할 수 있을 만큼 發展하지도 아니한 關係로<sup>19)</sup> 同法의 下位法令이 制定되지 못하여 施行이 不可能하게 되었다. 따라서 船員의 災害補償은 여전히 使用者 즉, 船舶所有者의 直接補償方式으로 남아있다. 船員法은 “船舶所有者가 同法에 定한 災害補償을 완전히 履行할 수 있도록 保險에 加入하여야 한다(선원법 제98조)”고 規定하고 그 “保險은 船員을 고용한 船舶所有者가 그 船員을 被保險者로하여 加入하여야” 하며 韓國海運組合法 및 水産業協同組合法에 의한 共劑를 包含한다고 規定하고 있다.

19) (재단법인)한국해상교통정책연구소, 선원사회보장제도의 합리화에 관한 연구(1996. 2), 102쪽.

### 1) 船員災害保險 加入現況

우리나라 全體 船員中에서 船員法에서 規定하고 있는 船員災害保險 加入 代償者는 2005년 현재 39,018명에서 災害補償保險에 加入한 船員은 39,018명이며 이는 加入 適用代償者의 100%이다. 또한 業種別 災害保險 加入現況을 살펴보면 다음과 같다(표-1 참조). 즉, 災害保險加入對象者로 區別하여 살펴보면 外航船, 遠洋漁船, 沿近海漁船, 海外就業商船 및 海外就業漁船은 災害保險 適用對象 船員을 100% 加入시키고 있으며, 內港船도 適用對象 船員 100%를 加入시키고 있어 差異가 없다.

[表-1] 2005年 船主責任保險 加入現況

(단위:명)

業種 保險		합 계	외항선	내항선	원양어선	연근해어선	해외상선	해외어선
대 상 선 원		39,018	6,441	7,961	2,535	17,960	3,827	294
가 입	계	39,018	6,441	7,961	2,535	17,960	3,827	294
	P & I	11,456	6,166	1,428	56		3,775	31
	민간해상화재보험 (무한책임)	3,426	68	616	2,469		26	247
	수협공제	17,979		19		17,960		
	해운조합 기 타	5,978 179	207	5,752 146	10		19 7	16
미 가 입								

자료 : 해양수산부·한국선원복지고용센터, “한국선원통계 연보”, 2006.

### 2) 船舶別 船員災害保險 加入現況

2005年度 船舶別 船員災害保險 加入現況(船主責任保險 加入現況)에 의하면 총 대상척수 6,276척 가운데 未加入 船舶은 한척도 없다.

[表-2] 2005年 船舶別 保險加入 現況

(단위:척수)

보 험		업 종		합 계	외 항선	내 항선	원양어선	연근해어선	해취상선	해취어선
		업 종	보 험							
대 상 선 원				6,276	612	2,025	346	2,074	1,056	163
가 입	계			6,276	612	2,025	346	2,074	1,056	163
	P & I			1,826	580	170	8		1,039	29
	민간해상화재보험 (무한책임)			717	9	244	337		9	118
	수협공제			2,084		10		2,074		
	해운조합			1,553	23	1,525			5	
기 타			96		76	1		3	16	
미 가 입										

자료 :해양수산부·한국선원복지고용센터, “한국선원통계연보”, 2006.

#### 4. 船員災害補償의 法的 性質

우리나라의 船員災害補償의 경우 災害補償의 法的性質을 陸上 勤勞者와 比較해 보면 一般的으로 司法的 損害賠償說과 災害補償說 및 生活保障說은 같이 論할 수 있다. 그러나 船員災害補償說의 法的 性質은 陸上 勤勞者와 같이 볼 수 없는 부분이 있다. 예컨대, 船員災害補償은 社會保險의 未實施로 인하여 社會保障說로 볼 수 없다는 것이다. 따라서 船員의 乘務中 職務外의 災害補償을 海上 勤勞의 特殊性과 船員勤勞契約의 特殊性으로 區分하여 法的 性質을 論하기로 한다.

##### 1) 海上勤勞의 特殊性說

一般的으로 陸上勤勞者의 境遇 職場에서 勤務中에 일어난 災害는 使用者의 支配·管理下에서 일어난 災害로써 ‘業務上 災害’로 認定될 수 있다. 그러나 船員은 船舶이 作業場이자 宿所이며 休息 空間이다. 따라서 船員이 船舶에서 勤務 中에는 船舶所有者의 支配·管理下에 있다고 볼 수 있으므로 勤務中에 발생한 災害는 職務上 災害로 보는데 異論이 없다. 問題는 船員이 勤務時間을 제외한 시간에 船舶에 머무르고 있다는 것이 과연 船舶所有者의 支配·管理下에 있

다고 볼 수 있는나 하는 점이다. 만일, 船舶所有者의 支配·管理下에 있다고 보면, 船舶內에서 일어난 災害는 勤務中, 勤務外를 不問하고 職務上 災害로 認定된다. 그러나 船員이 船舶內에서 勤務時間 外에 災害를 입는 境遇에 船主의 支配·管理下에 있다고 볼 수 없다면 船員은 災害 補償을 받을 수 없다.

만약, 船員이 船舶內에서 勤務時間 外에 災害를 입은 境遇, 단지 船舶內에 머무르고 있다는 理由만으로 船舶所有者의 支配·管理下에 있다고 한다면 船舶所有者의 負擔이 너무 크고 반면에 船舶所有者의 支配·管理下에 있다고 볼 수 없다면 被害船員은 災害補償을 받지 못하므로 너무 苛酷하다. 따라서 兩者를 折衷하여 乘務中 職務外 災害를 職務上 災害와 區別하여 一定 部分만 補償하는 것 같다. 이와 같은 乘務中 職務外 補償의 法的性質을 “海上勞動의 特殊性說”로 본다.<sup>20)</sup>

## 2) 船員勤勞契約의 特殊性說

乘船 勤務中 港口에서 下船하여 災害를 입은 境遇, 과연 船舶所有者의 支配·管理下에 있다고 볼 수 있는나가 爭點이다. 船長의 許諾을 받고 下船하여 船用品을 구입하기 위하여 上陸하여 交通事故를 당한 境遇, 職務上災害로 認定하고 있다. 그러나 船長의 許諾 하에 下船하여 個人的 用務로 災害를 당한 境遇도 乘務中 職務外의 災害로 認定하고 있다.<sup>21)</sup> 이와 같은 災害는 陸上勤勞者의 境遇에는 業務外의 災害로 災害補償을 받을 수 없다.

이와 같이 乘務中 職務外 補償의 法的性質을 船員勤勞契約의 特殊性으로 본다는 主張에 대해 全的으로 同意한다. 船員法上 船員勤勞契約은 船員이 特定の 船舶에서 勞務를 提供하고 船舶所有者는 報酬를 支給 할 것을 約定하는 契約이다. 그리고 同 契約은 乘船契約이다. 現行 船員法上 船員은 豫備員과 乘船員으로 區分할 수 있는데 船員勤勞契約을 締結하였다고 당장 乘船하는 것이 아니라 一定期間 豫備員으로 待期한 후 特定 船舶에 缺員이 생기면 乘船한다.

이와 같이 下船後 一定期間 乘船하지 않더라도 船員勤勞契約中에 發生한 災害는 職務上災害로 認定할 수 있는나 하는 것이다. 이 境遇 위의 海上勞動의 特殊性說에서 記述한 바와 같이 職務上災害로 認定하면 船舶所有者의 負擔이

20) 金成煥, “선원의 재해보상에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 법학박사 학위논문(2001), 22쪽.

21) 부산선원노동위원회, 1987. 8. 13 노정 33750-6278.



너무 크며 반면 職務上災害로 볼 수 없다면 被災船員은 災害補償을 받을 수 없으므로 苛酷하다. 따라서 兩者를 折衷하여 乘務中 職務外의 災害를 職務上災害와 區別하여 일정 부분만 補償하는 것 같다. 왜냐하면 船舶所有者는 自身の 船舶에 乘船할 船員을 미리 確保하고 있으므로 船員勤勞契約이 存續中이기 때문이다. 따라서 이와 같이 乘務中 職務外 補償의 法的性質을 “船員勤勞契約 特殊性說”로 본다<sup>22)</sup>.

### 3) 私見

船員災害補償의 法的性質을 살펴보면 앞에서 記述한 바와 같이 職務上災害의 境遇에는 折衷說로 보는 것이 妥當하다. 또한 乘務中 職務外의 災害를 補償하는 船員災害補償의 法的性質은 위의 生活保障說, 社會保障說 또는 折衷說로 說明하기에는 力不足이다. 따라서 위와 같이 船員勞動의 特殊性說과 船員勤勞契約의 特殊性說로 본다는 見解에 全的으로 同意한다.

## 5. 災害補償에 관한 船員法 規定의 解釋論

### 1) 職務上, 職務外 災害의 區分

#### (1) 區分 必要性

現行 船員法上 災害補償과 關聯하여 勤勞基準法이나 産災保險法에서 使用하는 “業務上”이란 用語를 使用하지 않고 “職務上”, “職務外”라는 用語를 使用하고 있는데 이에 관해서 船員法上 定義 規定은 없다. 그러나 “職務上”또는 “職務外”라는 用語의 概念은 두 가지 側面에서 明確히 해둘 필요가 있다. 첫째는 船員法에서 “職務”하는 用語를 定義하지 않으면서도 職務上 疾病의 範圍에 관해서는 勤勞基準法 施行令 規定을 準用한다든지(선원법 제27조), 둘째는 陸上勤勞者의 境遇 業務上災害에 대하여 補償을 하지만 船員의 境遇 職務上災害에 대하여 補償하는 것은 물론 療養補償, 傷病補償 및 遺族補償에는 乘船中 職務外의 境遇에도 補償을 하고 있기 때문이다.

---

22) 金成煥, 前掲論文, 23쪽.

## (2) 業務上 災害의 意義

“業務上”이라 함은 ‘特定の 業務에 從事하는 사람이 業務의 性格上 當然히 해야 하는 일의 過程’이라고 辭典的 解釋을 할 수 있다. 이것을 災害補償에 適用시키면 “船員이 船舶所有者와의 船員勤勞契約에 의하여 활동하던 중에 災害가 發生하였다.”고 볼 수 있다. 이러한 意味에서 業務遂行성과 業務와 災害 사이에 相當因果關係가 있어야 한다는 意味에서 業務起因性이라는 두개의 要件으로 構成한다는 것이 一般的인 見解였지만 오늘날에는 “業務上”의 概念을 보다 넓게 解釋하는 것이 一般的인 傾向이다. 實務上에서는 災害가 “業務上” 災害인가, “業務外” 災害인가가 매우 重要하다. 왜냐하면 “業務上” 災害로 認定되어야만 災害補償을 받을 수 있기 때문이다. 따라서 業務遂行성이 認定되지 않으면서 業務起因성이 없으면 “業務上”이라는 判定을 받을 수 없다. 즉, “業務外”의 災害인 것이다.<sup>23)</sup> “職務上”이라 함은 “職業으로서 맡아서 하는 일의 過程”이다. 따라서 災害補償에 適用시키면 “船員이 船舶所有者의 勤勞契約關係에 起因하여 特定한 船舶에서 職務를 맡아서 하는 일의 過程에서 災害가 發生하였다.”고 볼 수 있다. 따라서 위의 業務上 災害와 類似 또는 거의 同一한 意味로 볼 수 있다. 또한 “職務外”의 概念도 “業務外”의 概念과 類似 또는 同一한 意味로 볼 수 있다.

日本 船員法 第10章 災害補償의 第89條 療養補償 역시 우리 船員法과 같이 “職務上”으로 規定되어 있고 日本 勞動基準法 第8章 災害補償의 第75條 療養補償 역시 우리의 勤勞基準法처럼 “業務上”으로 規定되어 있다. 아마도 우리 船員法이 日本 船員法을 立法모델로 삼았기 때문인 것 같다. “公務上”이라 함은 ‘公務員이 國家나 公共團體의 일을 맡아서 하는 過程’이라고 할 수 있다. 이것을 災害補償에 接木시키면 公務員이 國家나 地方自治團體의 일 즉, 公務遂行中에 發生한 災害라고 볼 수 있다. 따라서 위의 “業務上”, “業務外”의 災害와 類似 또는 거의 同一한 意味이며 다만 勤勞의 主體가 勤勞者, 船員 및 公務員의 差異가 있을 뿐이다. 따라서 職務上 災害나 公務上 災害를 業務上 災害에 類推 適用 할 수 있다. 따라서 “業務上 災害”와 “職務上 災害”는 同一 概念으로 보아야 할 것이다.<sup>24)</sup>

23) 金亨倍, 上掲書, 358쪽.

24) 日本의 경우에도 “業務上”의 概念과 “職務上”의 概念을 同一한 概念으로 해석하고 있다.(運輸省東海上技術安全局京船員部 勞動基準課編, 全訂版船員法解釋例規, 東京: 成山堂, 1989. 375쪽)

### (3) 職務上 災害의 要件

#### 가. 船員의 職務 範圍

乘船中 船內에서 職務의 範圍는 과거에는 職級別, 職責別 固有의 職務가 정해져 있었다. 그러나 近來에는 船舶所有者들이 船舶運航의 費用節減을 위하여 乘務員의 人원을 減縮하여, 과거 職務의 水平的·垂直的 구별을 없애가고 있다. 그러므로 船舶의 運航은 다수의 船員이 乘務하여 各組員을 構成하여 그 組員總體가 船舶業務를 完遂하는 形態이기 때문에 船員의 職務 與否의 判斷은 乘船勤勞契約上의 “職務”에 形式的으로 拘束될 수 없다. 이러한 觀點에서 船舶에서 船員의 勞務提供, 生活形態 등을 살펴보면, 船員이 職務時間外에도 ‘船內에 있는 것 자체가 使用者인 船舶所有者의 支配·管理下에 있다고 볼 수 있다. 따라서 恣意的인 逸脫行爲가 아닌 한 船舶 내에서의 行爲는 “乘務中 職務”라고 할 수 있으며 職務에 부수하는 行爲라 할 수 있다. 예컨데, 船員이 體力鍛鍊을 위한 航海中 運動中에 船舶의 흔들림이나 構造上 特徵 때문에 災害를 입는 境遇에는 船舶所有者의 職務上 特命이 있었던 것은 아니지만 場所가 事業場인 船舶內에서 일어난 災害이며 즉, 使用者의 支配·管理下에서 發生된 災害라 볼 수 있으므로 職務에서 積極的인 離脫行爲로 보기 어렵고 健康維持를 위한 生活上의 必要行爲로 보아 職務上으로 認定함이 妥當할 것이다. 즉 船舶所有者의 支配·管理權이 미치는 場所라 함은 船舶 및 關聯施設에 局限되지만 船舶과 隣接한 海上, 埠頭施設 및 貨物도 境遇에 따라 作業場으로 보아야 할 것이다. 왜냐하면, 특히 碇泊中의 繫船, 積양하, 修理, 整備 등 船員들이 하는 作業이 船舶의 外연을 벗어나 이러한 場所를 必然的으로 使用하지 않으면 안되고 船長의 荷役 監督權과 船舶權力은 그곳까지 擴大 된다고 보아야 하기 때문이다.<sup>25)</sup>

따라서 船員法上 “乘務中”의 概念도 寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 隨伴되는 旅行 期間을 包含한다고 規定하고 있고(선원법 제85조 제2항), 우리나라 大法院의 判例도 業務遂行을 떠나서 船員이 乘船하고 있는 일체의 期間, 寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 隨班되는 旅行期間을 包含하는 것으로 解釋하고 있다.<sup>26)</sup>

25) 유명운 船員災害補償에 있어서 職務上 範圍에 대한 解釋論的 研究, 碩士學位論文, 韓國海洋大學校 大學院(1997), 67-68쪽.

26) 大判 1999. 9. 17, 99다24836.

## 나. 職務上 災害

産業災害(Industrial Injury). 즉 職務上 災害의 定義는 國家마다 相異하지만 職務上災害에 관한 國際勞動機構(ILO)의 決議案(1982)에 의하면, “職務上災害라 함은 死亡, 疾病 또는 負傷을 야기하는 職務遂行中에 일어나는 災害(Work Accidents)를 意味하며, 여기에는 職務上 災害로 인한 死亡, 疾病, 職業病, 負傷” 등이 包含된다.<sup>27)</sup> 한편, 日本에서는 業務上災害를 “勤勞者가 業務遂行中 業務에 起因하여 發生한 災害에 의하여 死亡, 身體의 一部 喪失 또는 一部 기능이 못쓰게 된 境遇 또는 療養을 위해 1日 以上の 休業을 수반하는 災害”라고 하고, 우리나라에서는 勤勞者의 災害 補償에 관하여 勤勞基準法 제81조 제1항에서 “勤勞者가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸린 境遇”라고 規定하고 있고, 産災保險法 제1조에서는 “勤勞者의 業務上災害”라고 規定하면서, 同法 제4조 제1호에서는 “業務上災害라 함은, 業務上 事由에 의한 勤勞者의 負傷, 疾病, 身體障害 또는 死亡을 말한다. 이 境遇, 業務上災害의 認定基準은 勞動部令으로 定한다”라고 規律함으로써 災害補償은 業務上 災害만을 對象으로 하고 있음을 明確히 하고 있으며, 産災保險法 施行規則에서 業務上 事故(제32조)와 業務上 疾病(제33조)으로 나누어 規定하고 있고 또한 業務上 疾病에 관한 勤勞基準法 施行令 제40조에는 [별표-3]에 業務上 疾病의 範圍를 業務上 負傷에 起因하는 疾病 등 38개 項目을 例示하고 있다.

그러나, 勤勞基準法 제81조에서 말하는 “業務上”의 災害의 概念과 産災保險法에서 말하는 “業務上”의 概念에 대하여 同一性 與否에 疑問을 提起하는 學者도 있다.<sup>28)</sup> 그러나, 産災保險法은 勤勞基準法上的 災害補償을 實效性 있게 하기 위한 것으로 兩 法律은 表裏關係에 있다고 할 것이고, 産災保險法 제48조 제1항에 의하면 “이 法에 의한 保險給與를 받았거나 받을 수 있는 境遇에는 保險加入者는 同一한 事由에 대하여 勤勞基準法에 의한 災害補償責任은 免除된다”고 規定하여 産災保險法이나 勤勞基準法上 補償事由는 서로 一致하고 있음을 볼 때에 兩 法律의 “業務上”의 概念은 同一하다 할 것이다.<sup>29)</sup> 大法院의 判決도 같은 趣旨이다.<sup>30)</sup> 한편, 船員法 第85條에서는 “船員이 職務上 負傷하거나 疾病

27) 韓國勞動研究院, 9112년 KLI 海外勞動統計, 117쪽.

28) 朴相弼, 前掲 韓國勞動法, 452쪽.

29) 姜永虎, 前掲論文, 619쪽.

에 걸릴 때”라고 規定하고 있으며, 職務上 疾病에 관한 勤勞基準法 施行令 제 40조의 規定을 準用하고 있다(선원법 시행령 제24조).

따라서, 勤勞基準法上 “業務上”의 概念과 産災補險法上 “業務上”의 概念은 同一한 것으로써 本 論文에서도 船員法上 “職務上”의 概念과도 同一 概念으로 본다.

#### (4) 乘務中 職務外 災害의 意義

船員法과 漁船員 및 漁船災害補償保險法(이하 “漁船員 災害補償法”이라 한다)은, 勤勞基準法이나 産災保險法과는 달리 職務外 災害에 대해서도 一定한 要件下에 療養補償, 傷病補償, 遺族補償 및 葬祭費의 災害補償을 規定하고 있다. 그러나, 障害補償의 境遇에는 職務上 災害가 아니면 補償이 되지 않는다는 점, 補償이 되는 療養補償 등 위의 災害補償의 境遇에도 職務上 災害와 職務外 災害는 補償期間, 補償金額 등에서 差異가 나기 때문에 職務上 災害의 概念은 매우 重要한 意味를 가진다. “職務外 災害”의 概念 定義는 船員法안에서 찾을 수 없고, 災害補償과 相關한 災害의 原因 구분을 “職務上”과 “故意·重過失을 포함한 職務外”로 하고 있다는 점에서 “職務上”의 相對概念으로 理解 될 수 있다. 이는 公平의 原則을 考慮하면서도 船員이 “乘務中”에 災害를 입는 境遇에는 이를 職務上, 職務外의 災害로 明確하게 區分하기 어렵고 그로 인하여 船舶所有者가 船員과 그 遺族들로부터 시달림을 받은 勞務現實과 海上勤勞의 特性上 乘務中에는 災害의 危險性이 매우 높다는 점 등을 考慮하여 船員과 그 家族을 保護하기 위한 것이다.<sup>31)</sup>

다음으로는 船員法上 職務外 災害로서 船舶所有者의 補償義務를 發生시키는 또 다른 法律 要件은 “乘務中”이라는 時間的 概念인데 現行 船員法에는 “乘務中”에 관해서도 明確하게 定義되지 않고 있다. 따라서 그 概念을 定立하기 위하여 關聯 規定을 살펴보면, 첫째, 有給休暇에 관한 同法 제67조와 療養補償에 관한 제85조를 들 수 있다. 前者의 規定에는 有給休暇를 發生시키는 繼續乘務期間에 “修理中 또는 계선중인 船舶에서의 勤務를 包含한다.”고 規定하고 있고,

30) 大判 1981.10.13, 80다 2928. 판결의 요지는 “産災保險法の 모든 보험급여는 勤勞基準法상의 당해 災害補償에 상당하는 것이므로 産災保險法상의 유족급여, 장례비와 勤勞基準法상의 유족보상, 장사비는 그 성질이 동일하다.”는 것이다.

31) 金東仁, 上揭書, 370쪽.

後者の 規定은 乘務中 “寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 隨班되는 旅行期間을 包含한다.” 로 規定되어 있다. 따라서 “乘務中”에는 業務遂行 與否를 떠나서 船員이 乘船하고 있는 일체의 期間, 寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 隨伴되는 旅行期間뿐만 아니라 休務과 關聯해서도 休務期間 중에 繼續 乘船하고 있는 일체의 期間, 休務를 마치고 배로 復歸하는 旅行期間은 물론 비록 休務期間이 滿了되기 전이라도 배로 復歸하는 期間도 이에 包含된다고 해야 한다.<sup>32)</sup> 이와 같은 사실들에서 “乘務”는 船員이 반드시 船舶內에서 職務를 遂行하는 시점에서 시작되는 것은 아니고 「乘船을 위해 旅行을 시작하는 時點에서 시작하여 下船 또는 下船後의 旅行期間이 終了되는 時點까지」의 全期間에 이루어진다고 理解된다. 이는 舊船員法이 同 內容을 規定하면서 “乘船契約 存續中”이라고 規定하였던 점에서도 그 根據를 찾을 수 있다.<sup>33)</sup>

---

32) 金東仁, 船員法(서울: 法律文化院 2004), 372-373쪽.

33) 판례(대판 1999.9.17 99 다 24836)는 선원이 휴무기간동안 갈 곳이 없어 선박에서 머물던 중 일시 하선하였다가 잠을 자기 위해 다시 승선하다가 사망한 사안에서 이를 승무중 직무외의 원인에 의한 사망으로 보고 있다.

## 第3章 船員災害補償 制度와 産業災害補償制度의 比較

船員의 災害補償은 陸上勤勞者의 災害補償<sup>34)</sup>을 保障하는 社會保險 方式인 産業災害補償保險法(이하 “産災保險法”이라 한다.) 과는 달리 대부분 船舶所有者의 直接補償方式을 벗어나지 못하고 있으며 다만, 船員法上 災害補償의 實效性을 確保하기 위하여 保險加入 強制規定을 두고 있을 뿐이다. 단, 漁船員 및 漁船災害補償法(이하 “漁船員災害補償法”이라 한다.)<sup>35)</sup>에 의한 災害補償은 社會保險方式에 의해서 이루어지고 있으므로 同法의 適用을 받은 漁船所有者는 保險의 當然 適用 加入者가 되고 漁船所有者가 保險料를 納入하지 않았더라도 災害를 당한 漁船員과 그 家族은 中央會에 保險金을 直接 請求할 수 있다(동법 제16조, 제21조 2항).

따라서 同法이 適用되는 漁船에 乘船하는 漁船員들은 船員法이나 勤勞基準法의 適用與否에 관계없이 補償金을 確實하게 支給 받을 수 있다. 그러나 同法의 適用對象은 沿近海漁船에 限定되고 遠洋漁船 및 船員法이 適用되는 商船에 乘務한 船員들의 災害補償은 船員法에 따라 이루어지는데 이는 船舶所有者의 直接補償 方式이다. 따라서 이와 같은 根本的인 差異로 인해 船員에 대한 災害補償이 제대로 이루어지지 않는 問題點이 發生한다.

따라서 船員災害에 대한 完全한 災害補償의 履行을 통한 船員의 生存權保障이라는 改善方案을 導出하기 위해 船員災害補償制度를 災害補償의 人的適用範圍, 災害補償의 要件, 災害補償의 補償範圍, 災害補償의 審査·調整 및 仲裁를 基準으로 産業災害補償 內容과 함께 比較·考察 하고자 한다.

### 第1節 災害補償의 人的 適用 範圍

#### 1. 災害補償의 適用範圍

---

34) 陸上勤勞者에 대한 災害補償에 대해서는 勤勞基準法(사용자의 직접보상방식)과 産業災害補償保險法(사회보험방식)에 의해 이루어지고 있다. 産災保險法은 처음에는 500인 이상의 사업장에만 적용되었으나, 2000년 1월 1일부터 勤勞者 1인 이상의 전 사업장으로 확대되었을 뿐만 아니라, 2001년 7월 1일부터 국가 또는 지방자치단체에서 직접 시행하는 사업장에도 적용하고 있어 사실상 災害補償에 대한 勤勞基準法은 産災保險法상 보상되지 못하는 부분만 예외적으로 시행되게 되었다.

35) 법률 제6866호로 2003. 3. 19 제정되었으며 2004. 1. 1부터 시행되었다.

船員法 適用範圍은 「船舶法」에 의한 大韓民國船舶(「漁船法」에 의한 漁船을 포함한다) 과 大韓民國 國籍을 취득할 것을 條件으로 傭船한 外國船舶, 그리고 國內港 사이만을 航行하는 外國船舶에 乘務하는 船員과 그 船舶所有者에 대하여 適用한다. 단, 총톤수 5톤 未滿의 船舶, 湖水, 江 또는 港內만 航行하는 船舶, 총 톤수 20톤 未滿인 漁船으로 近海區域 以內에서 漁撈 作業에 從事하는 船舶, 自力航行能力이 없어 다른 船舶에 의하여 끌리거나 밀려서 航行되는 船舶(舁船)은 船員法の 適用을 排擠하고 있다(선원법 제2조).

産災保險法은 그 適用範圍을 勤勞者를 使用하는 모든 事業場에 適用하도록 하고 있으나 大統領令이 定하는 事業(同法 施行令 제3조), 즉, 船員法 또는 私立學校 敎員年金法에 의하여 災害補償이 행하여지는 事業에는 그 適用을 排除하고 있다. 또한 常時 5人 以上の 勤勞者를 使用하는 事業 또는 事業場에 適用하는 勤勞基準法이 船員法上의 適用 排除 部分에 適用된다. 再論하면 총톤수 5톤 未滿의 船舶, 湖水, 江 또는 港內만을 航行하는 船舶, 총톤수 20톤 未滿인 漁船으로 近海區域 以內에서 漁撈作業에 從事하는 船舶, 舁船에 勤務하는 船員에 대한 災害補償은 勤勞基準法上의 災害補償 規定이 適用된다는 것이다.

從前에는 産災保險法の 適用範圍을 勤勞基準法の 適用 事業場으로 限定하였지만 지금은 同法の 改正을 통해 모든 事業場으로 擴大하여 零細 事業主도 産災保險法에 加入할 수 있도록 明文化 하고 있어 위에서 언급한 適用排除 事業場을 除外하고는 事業場에 勤務하는 모든 勤勞者의 災害補償을 보다 擴張하여 保障해 주고 있다. 따라서 거의 모든 事業場에 勤務하는 陸上勤勞者들에 대해서는 産災保險法이 適用된다.

## 2. 人的 適用 範圍

### 1) 船員法

船員法에서 規律하고 있는 災害補償의 對象은 船員法上의 船員이다. 여기서 船員法上의 「船員」이라 함은 賃金を 받을 目的으로 배안에서 勤勞를 提供하기 위하여 雇傭된자로서 船長, 海員 및 豫備員(乘務中이 아닌 자를 말한다)을 말한다(선원법 제3조 제1항). 「배안에서 勤勞를 提供하기 위하여 雇傭된 者」라



함은 船內 航海組織의 一員으로 繼續적으로 勤勞를 提供하기 위하여 雇傭된 사람을 말한다. 여기서 「船內航海組織」이라 함은 船舶의 運航組織 뿐만 아니라 그 船舶의 任務·用途 등을 綜合해서 判斷해야 하므로<sup>36)</sup> 船內의 航海組織에 繼續적으로 參加하고 있으면 船醫, 銀行員, 매점의 점원, 어획물의 가공원, 氣像 觀測員 등 그 職務의 種類를 不問하고 모두 船員으로 본다. 그러나 碇泊中의 一般的인 船舶修理 또는 船內에서의 荷役作業者나 實質的인 雇傭關係가 없는 事務者 등은 船員이 아니다. 導船士 역시 극히 短時間에 걸쳐 船內에서 근무하는데 불과 하므로 船員法上의 船員이 아니다. 現行 船員法하에서의 船員은 船長, 海員, 豫備員으로 區分한다 “船長”이라 함은 海員을 指揮·監督하여 船舶의 運航管理에 대하여 責任을 지는 船員을 말하며(선원법 제3조 제2호), “海員”은 배안에서 勤勞하는 船長이 아닌 船員이다(선원법 제3조 제3항). 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, 運航長, 運航士 그 밖에 大統領令이 정하는 海員을 말하며(선원법 제3조 제4호), “部員”이라 함은 職員이 아닌 海員을 말한다(선원법 제3조 제5호). 또한 職員에는 漁撈場, 事務長, 醫師, 기타 漁撈場 또는 醫師와 同等 以上の 待遇를 받는 者로 海洋水産部令이 정하는 者도 포함된다(선원법시행령 제3조). “豫備員”이라 함은 賃金を 받을 目的으로 배안에서 勤勞를 提供하기 위하여 雇傭된 者 중에서 乘務中이 아닌 者를 말한다(선원법 제3조 제1호). 以上과 같이 船員法上의 船員이 災害補償의 主體가 된다. 그러나 船員이 될 目的으로 實習을 위하여 乘船한 者, 즉 實習船員은 船員法上 船員은 아니지만 災害補償(법 제85조 내지 제98조)에 관하여 船員法의 規定을 適用 받는다(선원법 시행규칙 제3조 제1항 제5호).

## 2) 産業災害補償保險法

産業災害補償保險法(이하 “産災保險法”이라 한다)은 勤勞者가 業務上 災害를 입었을 때에 産業災害補償을 행하고 保險施設을 設置·運營하여 災害豫防, 기타 勤勞福祉事業을 행하므로 勤勞者이면 産災保險法에 의하여 保護를 받을 수 있다. 그리고 産災保險法에 있어서의 “勤勞者”라 함은, 勤勞基準法 제14조에서 定義하고 있는 勤勞者의 意味와 같다(産災保險法 제4조 제2호)고 規定하고 있다.

36) 陸鎮庸, “船員의 災害補償에 관한 研究”, 韓國海洋大學校 碩士論文(1989), 38-39쪽.

勤勞基準法 제14조에 “勤勞者란 職業의 種類를 不問하고 事業 또는 事業場에 賃金を 받을 目的으로 勤勞를 提供하는 者”라고 規定하고 있다. 따라서 當該事業에 있어서 任員, 部長, 課長 뿐만 아니라 社員, 雇傭員, 臨時職, 日傭勤勞者 또는 아르바이트, 파트타임 勤勞者이거나 名稱에 關係없이 그 事業에 勤勞를 提供하고 賃金を 받는 사람이면 모두 勤勞者로서 保險對象이 된다. 곧 産災保險法上的 受給勸者가 되는 것이다. 따라서 産災保險法的 勤勞者에 該當하는 지의 與否를 判斷함에 있어서는 그 契約이 民法上的 雇傭契約이든 또는 都給契約이든 그 契約의 型式에 關係없이 그 實質에 있어 勤勞者가 事業 또는 事業場에 賃金を 目的으로 從屬的인 關係에서 使用者에게 勤勞를 提供하였는지 與否에 따라 判斷하여야 한다.<sup>37)</sup> 使用從屬 關係에 대한 具體的인 判斷基準에 있어서는 勤勞者가 擔當하는 業務의 內容이 使用者에 의해서 定해지고 就業規則, 服務規程, 人事規定의 適用을 받으며 業務遂行過程에 있어서도 勤勞者가 使用者로부터 具體的이고 直接的인 指揮·監督을 받는지의 與否, 使用者에 의하여 勤勞時間과 勤勞場所가 指定되고 이에 拘束을 받는지의 與否, 勤勞者 스스로가 제3자를 雇傭하여 業務를 代行하게 하는 등 業務代替性 有無, 備品, 原資材, 作業 道具 등의 所有關係, 報酬가 勤勞自體의 對象的 性格을 갖고 있는지의 與否와 基本給이나 固定給이 定하여져 있는지의 與否 및 勤勞所得稅의 源泉徵收 與否 등 報酬에 관한 事項, 勤勞提供 關係의 繼續性和 使用者에의 全屬性의 有無와 정도, 社會保障制度에 관한 法令 등 다른 法令에 의하여 勤勞者로서의 地位를 認定 받는지의 與否 등 兩 當事者의 經濟·社會的 條件 등을 綜合的으로 考慮하여 判斷하여야 한다.<sup>38)</sup>

## 第2節 災害補償의 要件

### 1. 一般的 要件

우리나라 船員法과 漁船員災害補償法的 災害補償은 그 內容에 따라 療養, 傷病, 障害, 一時, 遺族, 行方不明, 所持品 遺失補償과 葬祭費(선원법 제85조 내지 제93조)로 分類되고 職務關聯性 與否에 따라 職務上 災害와 職務外의 原因으로

37) 大判 1998. 5. 8, 1998다6084.

38) 大判 1997. 12. 26 97누16534, 1994. 12. 9, 94다22859.

인한 災害로 區分된다. 따라서 양법의 災害補償은 職務上災害(療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 遺族補償)와 職務外災害(療養補償, 傷病補償, 遺族補償)로 구분되고 後者에 대해서는 乘務中이라는 要件이 追加되고 있다. 그러나 船舶所有者의 이러한 補償責任은 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 負傷 또는 疾病에 대해서는 船員勞動委員會의 認定을 받아 國民健康保險法 제41조 39)의 規定에 의하여 療養을 받는 船員이 負擔하여야 하는 費用 또는 療養에 필요한 費用을 支給하지 아니 할 수 있다(선원법 제85조 3항). 또한 船員이 乘務中 職務外의 原因으로 死亡할 境遇에 있어 死亡의 原因이 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 境遇에 船舶所有者가 船員勞動委員會의 認定을 받은 때에는 船舶所有者의 補償責任은 免責된다(선원법 제90조 제2항 단서조항). 따라서 船員法上 災害補償을 받기 위한 要件은 「職務上」일 것이 原則이며 아울러 船員의 故意나 重大한 過失이 없어야 한다는 것이다. 勤勞者의 災害가 業務上(職務上) 災害에 該當되는지의 與否는 勞使 雙方에 있어서 補償責任의 有無와 補償給與의 內容을 決定하는데 重要한 問題이다. 특히 被害勤勞者나 그 家族에 있어서는 生活保障에 直結되는 重要한 問題이기 때문이다.

### 1) 業務上 災害의 認定基準

우선, 船員法과 漁船員災害補償法上의 職務上災害의 概念은 앞에서 記述한 바와 같이 다음과 같은 理由로 産災保險法上의 業務上災害와 同一概念으로 보는 것이 妥當하다.<sup>40)</sup> 첫째, 漁船員災害補償法 施行規則(제2조)은 漁船員, 家族漁船員 및 漁船 所有者의 災害의 認定基準에 관하여는 産災保險法 施行規則(제3장 제3절)의 規定을 準用하고 있다. 둘째, 漁船員災害補償法은 保險給與의 內容에서 職務上 災害라고 明示하고 있는데 이는 船員法의 災害補償에 관한 內容을 그대로 受容한 것이다. 따라서 漁船員災害補償法의 職務上 災害는 船員法의 職務上 災害와 同一概念이다. 셋째, 辭典的 意味에서 「業務」란 職場 따위에서 맡아서 하는 일을, 「職務」란 職業으로서 맡아서 하는 일을 意味하는데 兩者

39) 국민건강보험법 제41조 [비용의 일부부담] 제39조 제1항의 규정에 의한 요양급여를 받는 자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 비용의 일부(이하 “본인일부 부담금” 이라한다)를 본인에게 부담한다.

40) 大判 1999. 9. 17, 99다24836, 권창영, “선원법상 재해보상에 관한 연구”, 47쪽. 해양수산부·선원행정사례집(부산선노위 2002. 9. 14), 194-196쪽.

는 거의 同一한 概念이다. 따라서 이에 대한 特別한 規定이 없는 以上 辭典的 同一 概念은 法律的으로도 同一하게 보아야 하는 것이 原則이다. 넷째, 船員의 職務上災害를 判斷함에 있어서는 海上勤勞의 特殊性이 充分히 考慮되어야 한다. 따라서 職務上 災害와 業務上 災害를 同一 概念으로 본다고 하더라도 海上勤勞의 特殊性을 考慮하여 이를 彈力的 으로 解釋해야 한다.<sup>41)</sup> 業務上 災害라 함은 「業務上の 事由에」 의한 勤勞者의 負傷, 疾病, 身體障害 또는 死亡을 말한다. 1981년 以前의 舊 規定에서는 “業務上 災害라 함은 業務 遂行中 그 業務에 起因하여 發生한 災害를 말한다” (구법 제3조 제1항)로 明示했던 業務遂行性과 業務起因性を 削除하고 代身에 「業務上の 事由」로 改定하였다. 이와 關聯하여 業務上の 認定基準을 設定함에 있어 從前의 嚴格한 二要件主義를 脫皮하여 業務上の 認定에 있어 보다 融通性 있게 擴大 解釋할 수 있는 餘地를 마련하기 위한 趣旨<sup>42)</sup>라는 學說도 있지만 判例는 여전히 2가지 要件을 業務上災害의 重要한 認定基準으로 삼고 있으면서 단지, 緩和된 事實認定을 통해 業務上災害를 彈力性 있게 認定하고 있는 것 같다.<sup>43)</sup>

## (1) 業務遂行性과 業務起因性

### 가. 業務遂行性

業務遂行性이란 當該 勤勞者가 事業主의 指揮, 命令下에서 業務를 행하는 것을 말한다.<sup>44)</sup> 業務遂行성은 勤勞者가 勤勞契約에 의하여 事業主의 支配·管理下에 業務를 행하는 것을 意味한다고 하더라도 使用者의 指揮·命令을 받는 本來의 職務遂行 또는 直接的인 支配·管理에 의한 것에만 局限된 것이 아니라 그 業務와 부수해서 기대되는 行爲 또는 事故로 인하여 생긴 災害도 包含된다.<sup>45)</sup>

41) 金東仁, 前掲書, 367쪽.

42) 산업재해보상보험법 해설 I, 한국노동교육원(1999), 45쪽.

43) 金鎔徹 業務上疾病의 認定基準과 그 適用에 관한 研究, 高麗大學校 法務大學院, 碩士學位論文(2000), 24쪽.

44) 대판 1989. 10. 24 선고, 1989누1186 ; 예컨대 택시운전업무 중에 종사하는 자가 업무 수행과정에서 교통사고를 당하여 경련 장애를 입었고 그 후 다시 교통사고를 일으켜 심신의 급격한 충격을 받아 심장마비를 일으켰거나 위경련장애가 악화되어 뇌출혈을 일으키고 그로 인하여 사망하게 되었다면 위 亡人의 死亡은 業務遂行上 災害를 당한 경우에 해당한다.

45) 대판 1994. 10. 25 선고, 1994누9498 「産業災害補償保險法 제4조 제1호 소정의 業務上の 災害에 해당하기 위하여 요구되는 業務遂行性이라 함은 使用者의 지배 또는 관리하에 이루어지는 당해 勤勞者의 업무수행 및 그에 수반되는 통상적인 활동 과정에서 災害의 원인이 발생한

이와 關聯하여 첫째, 職務란 船員勤勞契約이나 船舶의 勞動慣行 등에 根據한 本來的 職務나 作業行爲 뿐만 아니라 作業의 準備나 마무리 行爲 등 職務에 부수한 일도 包含된다. 또한 이러한 職務에는 船員法の 海上交通法の 規定을 考慮할 때 船舶共同體의 安全을 確保하기 위한 돌발적인 作業行爲, 他 船舶이나 人命의 救助行爲 등도 이에 當然 包含된다. 둘째, 職務의 遂行中이란 船員이 船舶所有者 또는 上司의 指揮·命令에 의해서 그 職務를 現實的으로 遂行하는 時間뿐 만 아니라 船舶안이나 밖에서 業務時間이나 그 前後에 必須的으로 隨伴되는 時間도 이에 包含된다.<sup>46)</sup> 따라서 船員이 寄港地에서 物品을 구입하거나 船積과 荷役作業 등을 하는 時間뿐 만 아니라 이러한 作業을 遂行하는 중에 休息하거나 이러한 行爲를 遂行하기 위하여 準備하는 時間도 이에 該當한다. 一般的으로 業務遂行性이 있으면 業務起因性은 그 反證事由가 없는 한 推定되므로 業務遂行性은 業務上的 제1차적인 判斷基準이 된다고 할 수 있다. 물론, 恣意的인 行爲로 인한 災害의 境遇 業務起因性이 否認되는 境遇도 있지만 大部分의 業務遂行性이 認定되는 災害는 業務上的 災害로 取扱되므로, 業務遂行性은 業務起因性 有無를 判定하기 위한 基準 내지 條件이 된다고 할 수 있다.<sup>47)</sup>

#### 나. 業務起因性

業務起因性이라 함은 業務와 災害로 인한 傷病등과의 사이에 相當因果關係가 認定되는 것을 말한다. 災害補償이 一種의 損害賠償的 性質을 가진다고 할 것이므로 業務와 災害인 傷病間에 因果關係의 存在를 必要로 함은 當然한 歸結이라 할 것이다.<sup>48)</sup> 다만, 어느 정도의 因果關係가 있어야 하는지에 관해서 船員法에 明文 規定이 없으나 漁船員災害補償法 施行規則 (제2조)이 産災保險法 施行規則(제3장 제3절)을 準用하고 있는 것을 통하여 볼 때 이는 相當因果 關係로 보아야 한다. 따라서 問題된 職務에 從事하지 아니 하였다면 當該 負傷등의 災害가 發生하지 않았을 것이라는 것이 認定되거나 問題된 職務에 從事한다면 當該 負傷등의 災害가 發生할 것이라고 豫測할 수 있는 境遇에는 職務(業務)起因

것을 말한다」.

46) 大判 1991. 9. 10, 1991누5433.

47) 代判 1991. 9. 10 선고 1991누5433 「업무상 재해의 요건인 업무수행성은 반드시 근로자가 현실적으로 업무수행이 종사하는 동안만 인정할 수 있는 것이 아니라 사업장에서 업무시간 중 또는 그 전후에 휴식하는 동안에도 인정할 수 있는 것이다」.

48) 李基玄, “業務上 災害의 認定”, 司法論集 제17집, 法院行政處(1986), 195쪽.

성이 認定된다고 보아야 한다.<sup>49)</sup> 業務起因성이 存在하느냐의 與否에 대한 「相當因果關係說」, 「條件說」, 「機會原因說」, 「最有力原因說」, 「業務關係說」 등이 있는데 그 概觀은 다음과 같다. 「條件說」은 단순히 業務와 災害間에 條件關係가 있으면 즉, 그 行爲가 없었더라면 그 結果가 發生하지 않았으리라는 關係만 있으면 因果關係를 認定하여 業務起因성이 存在한다고 判斷하는 見解이다. 「機會原因說」은 當該傷病이 勤勞者가 使用者의 支配下에 있었던 것을 機會로 하여 發生하였을 境遇 使用者의 支配下에 있었던 것이 當該 傷病에 대한 機會原因이 되므로 當該災害와 業務사이에 因果關係가 認定되어야 한다는 見解로서 機會·原因이 因果關係 內容이 된다는 것이다. 「最有力原因說」은 傷病에 대한 多數의 原因條件이 結合하고 있을 때 그러한 原因들 가운데 結果에 대하여 必然的인 것, 最終的인 것, 決定的인 것, 最有力한 것을 選擇하여 이것만을 原因이라 하고 結果와의 사이에 因果關係를 認定하는 見解이다.

그러나 條件說과 같이 모든 條件을 同等하게 評價하여 價値評價를 拋棄하는 結果를 가져오는 것은 不合理하고,<sup>50)</sup> 機會原因說의 境遇 災害發生에 積極的인 役割을 하지 못하는 單純한 機會原因을 因果關係의 內容으로 보는 데에는 問題點이 있다고 지적할 수 있다. 또한 最有力願人說은 가장 有力한 原因의 判斷自體가 現實적으로 곤란한 境遇가 많고 現實적으로 可能 하더라도 이 學說에 의하면 業務起因성의 認定範圍가 너무 縮小될 危險이 있기 때문에 業務起因성의 判斷 基準으로는 適合 하지 않다. 「相當因果關係說」은 傷病의 發生에 不可缺의 條件이 된 일체의 事情을 基礎로 하여 業務와 傷病 등과의 經驗則上 相當한 因果關係의 與否를 判斷하여야 한다는 것이다.<sup>51)</sup> 또한, 災害補償責任은 無過失責任이기 때문에 行爲者의 豫見可能性 與否는 不問하는 것이고 따라서 그 因果關係는 主觀的 要所를 제외한 客觀的 相當因果關係를 의미 한다고 한다. 이 見解는 傷病의 發生에 不可缺한 條件이 된 일체의 事情을 基礎로 하여 經驗則에 따라 相當한 因果關係를 判斷하게 되는 것으로서 大部分의 學說<sup>52)</sup> 및 判例<sup>53)</sup>가 지지하는 見解이다. 또한, 業務와의 相當因果 關係를 認定할 수 있는 災害는 실

49) 金東仁, 前掲書, 358쪽.

50) 李基玄, 前掲論文, 195쪽.

51) 金洙福, 産業災害補償保險法, 중앙경제사(1995), 138-139쪽.

52) 金亨培, 勤勞基準法, (서울: 博英社, 2002), 382-383쪽; 朴相弼, 韓國勞動法, (서울: 大旺社, 1989), 453쪽; 李相潤, 勞動法, (서울: 法文社, 1997), 385쪽.

53) 大判 1997. 2. 28, 1996누14833, 大判 1994. 12. 2 宣告, 1994누10122, 大判 1993. 10. 12 宣告, 1992누9408.

제로 事業場 밖에서 또는 업무 후에 發生하는 境遇도 적지 않기 때문에 이러한 境遇에는 業務 遂行性を 基準으로 業務上 與否를 判斷하는 것은 無意味하다. 특히 業務上 疾病과 그에 따른 災害(예컨대, 過勞死)에 대해서는 業務遂行성이 1차적 基準이 될 수 없으며 業務와 疾病과의 相當因果關係만 認定되면 充分할 것이므로 엄밀히 말해서 二要件主義는 아니다. 그러나 相當因果關係說은 勤勞者가 여러 직장을 옮겨 얻은 疾病에 대해 누가 責任을 져야 하는지에 대해서 說明이 不可能 할 뿐만 아니라 勤勞者 保護에 重點을 두고 發展하는 災害補償 制度의 흐름에 비춰볼 때 業務上 災害를 判斷하는 市民法 時代下의 發展理論인 相當因果關係說은 非合理的이라 생각된다. 따라서 社會保障法上 發展해온 補償 法理인 産業災害補償保險에서 主張된 業務關聯性 說이 妥當하다고 생각한다. 또 業務關聯性說은 生活保障的 機能을 業務上 認定基準에 反映한 것으로<sup>54)</sup> 業務遂行性만을 業務上 災害의 判斷 基準으로 하기 때문에 業務의 範圍를 擴大한다. 그리고 因果關係의 立證은 이를 主張하는 者가 해야 하지만 그 立證의 方法과 程度는 반드시 直接證據에 의해서 醫學的·自然科學的으로 明白히 立證되어야 하는 것은 아니고 취업 당시의 健康狀態, 發病經緯, 疾病의 內容, 治療의 經過 등 諸般事情을 考慮할 때 職務와 疾病 등의 災害 사이에 相當因果關係가 있다고 推斷되는 境遇에도 그 立證이 되었다고 보아야 한다.<sup>55)</sup>

#### 다. 職務 遂行성과 職務 起因性간의 關係

위에서 살핀 바와 같이 船員의 災害가 職務上災害에 該當하기 위해서는 一般的으로 職務遂行성과 職務起因성이 認定되어야 한다. 그런데 職業病 등의 등장으로 職務上 災害를 判定함에 있어서 반드시 機械的인 職務遂行성을 要求할 수 없는 境遇가 있다. 따라서 職務上災害의 認定基準으로 2가지 要件이 어떤 關係에 있는지가 問題 되는데 이는 다음과 같이 解釋하는 것이 妥當하다. 즉, 現行 産災保險法이 1981. 12. 17 改正되기 前과는 달리 業務上의 災害를 단순히 「業務上의 事由」라고만 包括적으로 明示하고 있기 때문에 職務上災害를 認定함에 있어서도 반드시 두 要件을 具備할 必要는 없고 各種 職務의 實態와 事業運營의 具體的인 內容 및 災害補償의 性格 등을 考慮하여 融通性 있게 解釋해야 할

54) 河鍾植, "산업재해보상제도에 관한 연구", 숭실대학교 노사관계 대학원 석사학위논문(1998), 60쪽.

55) 大判 2003. 11. 14, 2003두5501.

것이다.<sup>56)</sup> 따라서 船員의 職務上災害를 認定함에 있어서도 各種 職務와 災害의 實態에 따라 職務遂行성과 職務起因성을 다 같이 要求하거나(産災保險法 施行規則 제 32조 등) 業務遂行성을 重視하지 않는 境遇(産業災害補償保險法 施行規則 제 33조 등)등으로 나누어 彈力的으로 解釋해야 할 것이다.

## 2) 業務上 疾病의 認定基準

“業務上 疾病”이란 業務에 起因하는 疾病을 말한다. 業務上 疾病은 대체로 業務固有의 環境이나 作業方法의 特殊性이 直·間接으로 長期間 걸쳐서 漸進적으로 발생하는 性質을 지니므로 業務와의 相當因果關係의 存在 有無가 주된 論點이라 하겠지만 相當因果關係를 正確히 把握하기가 곤란한 性質을 가지고 있다. 따라서 關係 法令에 그 具體的인 災害認定基準을 規定하는 것이 바람직한데 漁船員災害補償法 施行規則(제2조)은 産災保險法 施行規則(제3장 제3절 업무상 재해의 기본원칙)의 具體的인 判定基準을 準用하고 있다. 다만, 船員法 施行規則은 産災保險法 施行規則의 規定을 準用한다는 明文規定이 없으나 職務上 災害의 概念을 漁船員災害補償法과 같이 보기 때문에 船員法이 適用되는 船員들의 職務上 災害를 認定함에 있어서도 이러한 規定에 따르는 것이 妥當하다. 業務上 疾病은 “通常 災害性 疾病과 職務性 疾病”으로 區分 될 수 있다.

### (1) 災害性 疾病

“災害性 疾病”이라 함은 職務에 關聯하여 突發적으로 또는 그 發生 狀態를 時間的·場所적으로 明確하게 할 수 있는 것에 의하여 發病한 것을 말한다. 따라서 業務上 傷害와 같이 外部的으로 認識이 容易하고 또 業務와 災害性 疾病의 사이에 因果關係의 證明이 比較的 容易하다. 따라서 疾病은 ①當該 負傷의 直後에 身體의 損傷 또는 그 症狀과 發生한 疾病과의 사이에 部位的으로 醫學的 關聯성이 認定될 것 ②當該 疾病의 種類가 負傷의 性質로 보아서 醫學的으로 妥當하다고 認定되며 또한 負傷이 疾病發生의 原因으로 될 만한 정도의 強度를 지니고 있을 것 ③負傷과 疾病의 發生間에 時間적으로 보아 醫學的 因果關係의 存在를 認定할 만한 것 ④基礎疾病 또는 既存 疾病이 있는 境遇에는 該當 職務

56) 大判 2002. 11. 26, 2002두6811.



상의 負傷이 原因이 되어 특히 早期에 發病 또는 緊急히 症惡한 것이 醫學的으로 認定되는 境遇등이 認定要件이 된다.<sup>57)</sup>

## (2) 職務性 疾病

“職務性 疾病”이라는 것은 어떤 職務에 從事하는 境遇에 그 作業 特有的의 性質 또는 狀態와 관련하여 必然的으로 病에 걸리게 될 憂慮가 있는 疾病으로서 長期間에 걸쳐서 漸進的으로 發生하는 것이다. 이 境遇에는 外部的 認識이 곤란하기 때문에 業務와 職業性疾病 사이에 職務起因性的의 立證이 곤란한 境遇가 많다. 그러나 職務上 疾病을 모두 列舉하는 것은 不可能 하므로 우리나라 勤勞基準法 施行令 제40조 제1항의 [별표 3] 에서 業務上 疾病의 範圍를 38個 項目으로 包括해서 規定하고 있으며 船員法은 이를 準用하고 있다. 뿐만 아니라 勤勞基準法 施行令 제40조 제37호에 의해 醫學的 知識의 發達과 새로운 職業病的의 出現에 의해 어떤 疾病을 例示하는 것이 必要한 境遇 이것을 行政節次에 의해 可能<sup>58)</sup> 하도록 하고 있다. 또한 同施行令 제38호는 職業病을 망라하는 것은 不可能하고 또 새로운 職業病的의 發生에 迅速히 對應할 수 있는 一般 條項이다. 특히, 職業性 疾病은 勤勞環境 및 作業樣態와 사용하는 原資材의 상태에 따라 變化하게 됨으로 高度經濟成長期에 들어서면서 職務上 疾病 與否를 둘러싸고 많은 紛爭이 일고 있다. 이와 같은 職務上 疾病의 認定에 있어서는 醫學的인 觀點에서 檢討가 되고 있음은 當然하다. 問題는 疾病인 以上 그 發生이 職務와 關聯을 가지는 것인지의 與否에 관하여 醫學的 判斷을 全的으로 無視할 수는 없을 것이다. 그러나 職務上 疾病의 認定은 災害補償의 法制度에 따른 法的 判斷이므로 醫學的 所見이라 하더라도 그것이 곧 法的 判斷이 될 수 없다. 즉, 醫學的 所見은 重要한 判斷 要件의 하나이나 唯一한 判斷 要素는 아니고 勤勞關係上의 여러 要素와 함께 綜合的으로 考察되어야 한다. 또한 列舉 例示된 疾病 自體를 둘러싸고 많은 解釋論이 對立되는데 基本的으로 勤勞者의 生存權保障이라는 觀點에서 産災補償制度의 基本 趣旨에 立脚하여 폭 넓게 解釋하는 것이 바람직하다고 생각된다.

57) 金致善, 노동법강의(서울: 博英社, 1981), 264쪽.

58) 다만, 이 規定의 활용에 있어서 행정청의 태도는 매우 消極的이지만 産災保險法 시행규칙 제33조는 이를 근거로 한 規定이라 할 수 있다 ; 李炳泰, 勞動法, (서울: 玄岩社. 1999), 831 쪽.

### 3) 勤勞者의 故意·重大한 過失

船員災害는 海上勤勞의 特性上 自然的 要因과 船內 勤勞環境, 船員의 過失 등 다양한 原因에 의해서 發生되고 災害比率도 陸上災害보다 높으며 하나의 事故로 多數의 人命이 死傷하는 등 심히 重大한 事故가 많이 發生한다. 이러한 特性을 考慮할 때 船員의 災害補償을 어떻게 해 주는가의 問題는 船員들의 生存權保障과 直結됨과 동시에 勤勞意慾을 북돋아 船舶運航의 繼續性과 安定性을 기할 수 있고 船員職業을 選擇하는 重要한 要因이 될 수 있다. 그러나 船員에게도 責任을 負擔시켜야 할 만한 事由가 있는 때에도 모두 船舶所有者의 一方的인 負擔으로만 一貫한다면 또한 衡平의 原理에 반한다. 再論하면, 災害補償의 原理가 船舶所有者의 故意 또는 重大한 過失이라는 主觀的인 要件을 必要로 하지 않는다고 하더라도 적어도 船員의 主觀的인 責任까지를 放任할 수 없다.<sup>59)</sup>

이에 船員法은 船員에게 故意 또는 重大한 過失이 있는 境遇에 船舶所有者는 補償責任을 免할 수 있다는 但書規定을 두고 있다(선원법 제85조3항, 제90조2항). 이 船舶所有者의 免責 規定은 위에서 언급한 衡平의 觀念에서 當事者의 이해를 調整하기 위한 過失相計의 原則에 基礎를 둔 것이며 아울러 船員의 安全衛生에 관한 主意를 換氣시키는데 附隨的인 目的이 있다.

따라서 이 但書規定은 어디까지나 극히 制限的으로 解釋되어야 하며 그 適用은 慎重을 기할 것이 要請된다. 만약, 이 規定이 擴大 適用되거나 또는 濫用되어 船舶所有者의 補償을 제한하는 根據로 惡用된다면 補償制度의 意義가 退色될 憂慮가 있다. 이러한 점을 考慮하여 船員法은 船舶所有者側에서 積極的으로 船員勞動委員會의 認定을 받은 境遇에 한하여 免責된다고 規定하였다. 다만, 漁船員災害補償法은 「災害의 原因이 當該 漁船員 등의 故意 또는 重大한 過失로 인한 境遇에는 保險給與를 支給하지 아니할 수 있다」고 規定(동법 제23조제3항, 제24조제2항, 제27조제2항)하여 船員勞動委員會의 認定을 받아야 한다는 明示的 規定이 없다. 따라서 水産業協同組合中央會(이하 “中央會”라 한다)는 船員의 故意 또는 重大한 過失에 대하여 船員勞動委員會의 認定을 받지 않고 保險給與의 責任을 免할 수 있는지가 問題 되는데 이는 否定的으로 解釋하는 것이

---

59) 李源台, 선원재해보상제도의 개선 방향에 관한 연구, 경영학석사논문, 한국해양대학교 해사산업대학원(2001), 51쪽.

妥當하다. 즉, 船員의 故意 또는 重大한 過失에 대하여 船員勞動委員會의 認定을 받지 못한 境遇에도 保險者인 中央會의 免責을 認定한다면 이는 職務外 災害에 대한 免責事由를 船員勞動委員會를 통하여만 認定받도록 嚴格히 制限한 船員法의 趣旨에 반하고<sup>60)</sup> 이러한 境遇에 保險者인 中央會는 免責되지만 船舶所有者는 여전히 災害補償金의 支給債務를 腐談하는 結果<sup>61)</sup>가 되어 不當하기 때문이다.

따라서 船舶所有者와 中央會가 職務外災害가 船員의 故意 또는 重大한 過失에 의해서 發生했고 이에 대하여 船員勞動委員會로부터 認定을 받았다는 사실을 主張·立證하지 못하는 한 災害補償(給與) 責任을 免할 수 없다고 해야 한다.<sup>62)</sup> 勤勞基準法 역시 “勤勞者가 重大한 過失로 인하여 業務上 負傷 또는 疾病에 걸리고 또한 使用者가 그 過失에 대하여 勞動委員會의 認定을 받은 境遇에 休業補償 또는 障害補償을 行하지 아니 하여도 된다.”고 規定(근로기준법 제 84조)하였다. 그러나 모든 事業場에 適用되는 産災保險法의 境遇 使用者의 災害補償責任을 免責하는 規定을 두고 있지 않으므로 實質적으로 陸上勤勞者에 대한 使用者의 災害補償 責任 免除은 없다. 그 理由는 勤勞基準法의 補償限界<sup>63)</sup>를 克服하고 補償을 確實하고 迅速·公正하게 하기 위하여 一定한 規模 以上の 企業에 대하여 事業主의 保險加入意思에 불구하고 強制的으로 産災保險法에 加入시키고 保險料를 全額負擔하도록 하여 그 企業에서 産業災害가 發生하면 補償 問題를 國家가 直接 管掌하여 社會保險 方式으로 實施하는 것이 바로 産業災害補償保險制度이다. 따라서 보다 確實한 災害補償을 통한 勤勞者 保護를 위하여 使用者의 免責을 認定하고 있지 않은 것이다.

---

60) 서울지판 2002. 12. 29, 2000가합18566.

61) 어선원재해보상법은 수급권자가 동법의 규정에 따라 보험급여를 받았거나 받을 수 있는 경우에는 보험가입자는 동일한 사유에 대하여 선원법 및 근로기준법에 의한 재해보상책임을 면하도록 규정하고 있다(동법 31조 1항). 따라서 직무외 재해에 대해서 수급권자가 중앙회로부터 보험급여를 받지 못한 경우에는 선박소유자에게 선원법에 의한 재해보상을 청구할 수 있는데, 선박소유자가 선원의 고의 또는 중대한 과실에 대하여 선원노동위원회의 인정을 받지 못하는 한 보상책임을 면할 수 없게 되어 불합리한 결과가 초래되는 것이다.

62) 부산지판 2001. 11. 21, 2000가단68029.

63) 災害가 발생했을 경우, 재해를 입은 勤勞者는 勤勞基準法上的 災害補償制度에 의해 使用者가 個別的으로 부담하고 있는 補償責任을 이행한다면 쉽게 보상문제를 끝낼 수 있다. 그러나 실제로 재해가 발생하였을 때 使用者가 經營難이나 도산·폐업 등으로 일정한 보상금을 지급하지 못한다면, 勤勞基準法에 의한 災害補償制度의 立法上 意義는 상실되는 勤勞基準法上的 補償限界가 있다.

## 2. 個別的 要件 및 內容

船員法 第10章은 船員의 災害補償에 대하여 規定하고 있다. 그 種類에는 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 遺族補償, 葬祭費, 行方不明補償, 所持品 遺失補償 등 8가지가 있다.前述 한바와 같이 行方不明補償과 所持品 遺失補償은 船員法 特有의 補償이고, 療養補償, 傷病補償, 遺族補償 및 葬祭費에 대해서는 陸上勤勞者처럼 業務上 災害에 대하여만 補償하는 것이 아니라 職務外 原因으로 인한 災害의 境遇에도 船舶所有者에게 補償義務를 賦課하고 있다. 한편, 漁船員災害補償法은 船員法의 災害補償에 관한 內容을 거의 그대로 受容하고 있다.

### 1) 療養補償(給與)

‘療養補償(給與)’이란 船員이 職務上 負傷을 당하거나 疾病에 걸린 境遇에 船舶所有者나 水産業協同組合中央會 (이하 “中央會”라 한다)가 그의 費用으로 療養을 시키거나 療養에 필요한 費用을 支給하는 것을 말한다(선원법 제85조 제1항, 어선원재해보상법 제22조). 職務上 疾病의 範圍에 관하여는 勤勞基準法 施行令 제40조의 規定을 準用한다(선원법 시행령 제24조). 그리고 療養의 範圍는 ① 診察 ② 藥劑 또는 治療材料와 義肢 기타 補綴具의 지급 ③ 手術 그 밖의 治療 ④ 病院, 診療所 그 밖의 治療에 必要한 自宅외의 곳에서의 收容(식사제공 포함) ⑤ 看病 ⑥ 移送 ⑦ 通院治療에 必要한 交通費이다(선원법 제 86조).

漁船員災害補償法은 이러한 共通事項 外에 檢査와 그 밖의 海洋水産部令이 定하는 事項을 療養의 範圍에 追加하고 있으며 具體的인 療養給與의 範圍·費用 등 療養給與의 算定基準은 産災保險法 施行規則 제3장 제2절의 規定을 準用한다(동법 제22조 제3항, 제4항, 동법 시행규칙 제5조). 船員法 施行規則도 療養中에 看病의 範圍는 「産災保險法」 施行規則 제24조의 規定에 따르도록 規定하고 있다(선원법 시행규칙 제55조의2). 또한 양법은 産災保險法(제40조 3항)과는 달리 「負傷 또는 疾病이 3日 以內의 療養으로 치료 될 수 있는 때에는 療養給與를 지급하지 아니한다.」는 規定이 없다. 따라서 船舶所有者와 中央會는 3日 以內에 治療될 수 있는 負傷이나 疾病에도 船員에게 療養補償(給與)를 해주어야 한다. 위 條項에서 「職務上」이라 함은 「職務를 原因으로 하여」라는 趣旨이므로 職務와 負傷 또는 疾病과의 사이에 因果關係가 있어야 한다. 먼저 「職務

上」의 職務에는 擔當作業 뿐만 아니라 船員勤勞契約 本來의 趣旨에 따라 認定되는 行爲를 包含 한다고 보아야 할 것이다. 職務上 負傷이 되기 위해서는 그것이 「職務에 起因하여」 생긴 것이어야 한다. 이것은 一般的으로 負傷과 職務 사이에 相當한 因果關係가 있는 境遇를 말한다. 즉 一般的으로 負傷이 그 職務 行爲로부터 社會通念上 보통 생길 수 있는 境遇에는 因果關係가 比較的 分明하므로 별로 問題 될 것이 없다. 그러나 職務上 疾病은 그 性質上 發生 過程面에서 負傷과는 다르므로 職務에 起因한 것인지의 與否가 分明하지 않은 境遇가 많다. 따라서 職務上의 與否는 역시 疾病과 職務와의 사이에 相當한 因果關係가 있었는지의 與否에 따라 判斷하여야 한다. 그러나, 個個의 疾病에 대하여 이러한 判斷을 한다는 것은 負傷의 境遇와 달리 매우 어렵고 不必要한 分爭을 誘發하여 船員保護의 實效를 거두는데 支障이 있을 憂慮가 있기 때문에 職務上 疾病의 範圍에 대해서는 勤勞基準法 施行令 제40조(業務上 疾病 範圍)의 規定을 準用하여 38種의 職務上 疾病을 規定하고 있는 것이다(선원법 시행령 제24조).

船舶所有者는 船員이 乘務中(寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 隨班되는 旅行 期間을 包含한다) 職務外의 原因으로 疾病에 걸린 境遇에는 3月의 範圍 안에서 船舶所有者의 費用으로 療養을 시키거나 療養에 必要한 比容을 支給하여야 한다. 다만, 그 負傷 또는 疾病이 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 것인 境遇에는 船舶所有者가 船員勞動委員會의 認定을 받아 國民健康保險法 제41조64)의 規定에 의하여 療養을 받는 船員이 負擔하여야 하는 費用 또는 療養에 必要한 費用을 支給하지 아니할 수 있다(선원법 제85조 제2항, 제3항, 어선원재해보상법 제23조제2항, 제3항). 이 境遇 3個月의 起算點은 船員이 客觀적으로 보아 療養을 받을 수 있는 상태에 이른 날(醫師가 乘船하지 아니한 境遇에는 通常 下船日, 潛在的인 災害의 境遇에는 診斷 등으로 疾病의 發生이 確定된 날)부터 起算하되 民法의原則에 따라야 할 것이다.<sup>65)</sup>

## 2) 傷病補償(給與)

‘傷病補償’이란 船員이 療養으로 인하여 就業할 수 없는 境遇에 賃金 代身 支給되는 補償을 말한다(선원법 제87조, 어선원재해보상법 제24조). 이는 勤勞基

64) 국민건강보험법 제41조(費用的 일부부담) 제39조 제1항의 규정에 의한 요양급여를 받는 자는 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 비용의 일부(이하 “本人 일부 부담금”이라 한다)를 본인이 부담한다.

65) 권창영, 「선원법상 재해보상에 관한 연구」, 79쪽.

準法과 産災保險法の 休業補償(給與)<sup>66)</sup>과 같은 類型的 災害補償으로서 療養中에 있는 船員은 賃金を 받을 수 없기 때문에 船員과 그 家族의 最低生活을 保障하기 위한 것이다. 傷病報償(給與)의 內容은 船員의 災害가 職務上인지 職務外인지 與否에 따라 다음과 같이 區分된다.

첫째, 船舶所有者와 中央會는 船員이 職務上 負傷이나 疾病에 걸려 療養中에 있을 때에는 4月の 範圍안에서 그 負傷이나 疾病이 治癒될 때까지 每月 1回 通常賃金에 相當하는 金額을, 4月이 지나도 治癒되지 아니 한 때에는 治癒될 때까지 每月 1回 通常賃金の 70퍼센트에 相當하는 金額의 傷病補償(給與)을 해야 한다(선원법 제87조 제1항, 어선재해보상법 제24조 제1항).<sup>67)</sup>

둘째, 船舶所有者와 中央會는 乘務中 職務外의 原因으로 負傷이나 疾病에 걸려 療養中에 있는 船員에게 療養期間中 3個月의 範圍內에서 每月 1회 通常賃金の 100분의 70에 相當하는 金額을 傷病補償金(給與)으로 支給하여야 한다(선원법 제87조 제2항, 어선원재해보상법 제24조 제2항)고 그 補償要件을 規定하고 있다. 위 境遇에 있어서 算定된 漁船員의 傷病給與가 船員法 제54조의 規定에 따른 最低賃金額에 未達하는 境遇에는 그 最低賃金額을 傷病給與 支給額으로 한다(漁船員災害補償法 제24조 제3항). 船員法 제54조의 規定의 의하여 2007년 2월 1일부터 2007년 12월 31일까지 船舶所有者가 船員에게 支給하여야 하는 最低賃金은 月906,000월이고 漁船員의 災害補償時 적용되는 通常賃金(乘船平均賃金) 算定을 위한 最低額은 月1,109,110원(1,774,570원)이다(海洋水産部 告示 제2006-01호).또 兩法の 傷病補償(給與)은 産災保險法(제41조)의 休業給與와는 달리 船員이 就業하지 못한 期間이 3日以内 일 때에도 行해져야 한다. 船員은 陸上勤勞者와는 달리 乘務中에 職務外의 原因으로 負傷하거나 疾病에 걸린 境遇에도 3個月에 한해서 傷病補償을 해야 하는데 이는 職務外의 事由로 傷病 療養中인 船員의 最低 生活安定을 圖謀하기 위한 規定이다.

66) 근로기준법 제82조, 제81조의 규정의 의하여 요양 중에 있는 근로자에 대하여는 사용자는 근로자의 요양중 평균임금의 100분의 60의 휴업보상을 행하여야 한다. 산업재해보상보험법 제41조: 휴업급여는 업무상 사유에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸린 근로자에게 요양으로 인하여 취업하지 못한 기간에 대하여 지급하되, 1일당 지급액은 평균임금의 100분의 70에 상당하는 금액으로 한다. 다만, 취업하지 못한 기간이 3일이내인 때에는 이를 지급하지 아니 한다.

67) 직무상 부상또는 질병을 당한 선원이 진단결과 취업치료의 판정이 났다고 하더라도 실제 요양을 위해 휴업한 기간에 대해서는 상병보상을 실시해야 한다. 해양수산부, 선원행정사례집 (노정 33750-1643, 1991, 3. 9), 119쪽.

### 3) 障害補償(給與)

船員이 職務上負傷 또는 疾病이 治癒된 후에도 身體에 障害가 남는 境遇에는 船舶所有者는 지체 없이 産災保險法이 정하는 障害等級에 따른 일수에 乘船平均賃金を 곱한 金額의 障害補償을 행하여야 한다(선원법 제88조, 어선원재해보상법 제25조). 이 境遇 “障害”란 負傷 또는 疾病이 治癒되었으나 身體에 남은 永久的인 精神的 또는 肉體的 毀損으로 인하여 勞動能力이 喪失 또는 減少된 狀態를 말한다(산재보험법 시행규칙 제2조4호). 따라서 限時障害는 該當하지 않으며 障害補償(給與)은 負傷이나 疾病이 治癒된 以後에도 障害가 남는 境遇에 행하여지는 것이므로 船員은 治癒以前에 療養給與를 代身하여 障害補償(給與)을 請求할 수 없다고 해야 한다.<sup>68)</sup> 또한, 障害等級의 算定에 관한 事項은 「産災保險法 施行令」 제31조의 規定을 準用한다(선원법 시행령 제27조). 船員法(제88조), 勤勞基準法(제83조) 및 産災保險法(제42조)<sup>69)</sup>에서 規定하고 있는 障害補償의 要件은 ‘船員(勤勞者)이 職務上負傷 또는 疾病이 治癒된 후에도 身體障害가 남는 境遇’라 하여 要件에 있어서는 별다른 差異點이 없다.

[表-3] 身體 障害等級과 災害補償表

等級	災害補償	等級	災害補償
제1급	1,474일본	제8급	495일본
제2급	1,309일본	제9급	385일본
제3급	1,155일본	제10급	297일본
제4급	1,012일본	제11급	220일본
제5급	869일본	제12급	154일본
제6급	737일본	제13급	99일본
제7급	616일본	제14급	55일본

(産災保險法 제42조 제2항, 別表 1)

68) 대판 1997. 5. 7, 1996누16055.

69) 서울고판, 1993. 12. 17 선고, 1993구24119 ; 장해급여는 근로자가 업무상 부상 또는 질병과 상당인과관계가 있는 장해가 남게 되는 경우 지급되는 보험급여이다.

#### 4) 一時補償(給與)

‘一時補償’이란 船員이 負傷 또는 疾病에 의하여 療養, 傷病補償(給與)을 받고 있지만 2년이 지나도 그 負傷 또는 疾病이 治癒되지 않는 境遇에 船舶所有者나 中央會가 一時에 法定補償金을 支給하고 療養, 傷病, 障害補償(給與) 責任을 免할 수 있는 것을 말한다(선원법 제89조, 어선원재해보상법 제26조). 이것은 船員의 療養이 長期化 됨으로써 船舶所有者나 中央會의 負擔이 加重되는 것을 輕減시켜 주는데 그 주된 趣旨가 있지만 船舶所有者의 經營惡化 등으로 인하여 船員에게 충분한 療養, 傷病, 障害補償이 되지 않을 수 있는 狀況을 對備하여 船員을 保護하기 위한 趣旨도 있다. 一時補償(給與)을 할 것인가의 與否는 船舶所有者나 中央會의 裁量에 달려 있다. 따라서 이들의 意思表示가 없는 한 船員은 一時補償(給與)을 要求할 수 없다.<sup>70)</sup> 또한 船舶所有者나 中央會는 船員의 傷病이 發生한 후 2년이 經過 되어야만 一時補償을 할 수 있기 때문에 船舶所有者나 中央會가 2년이 되기 전에 船員과 合意하여 一時補償을 하더라도 2년이 經過하는 始點까지의 殘餘期間에 相當하는 療養, 傷病補償(給與)의 責任을 免할 수 없다.<sup>71)</sup> 一時補償金은 産災保險法 제42조 제2항의 規定에 따른 제1급의 障害等級 日數인 1,474일에 乘船平均賃金을 곱하여 算定한 金額이다. 船舶所有者가 算定된 補償金을 船員에게 一時에 모두 支給한 때에는 療養, 傷病, 障害補償(給與)의 責任을 免하며 中央會는 療養, 傷病給與 支給責任만 免除된다(어선원재해보상법 제26조).<sup>72)</sup> 따라서 양법에 明示되지 않는 다른 補償(給與)이나 船舶所有者의 損害賠償責任은 免除되지 아니한다.<sup>73)</sup> 또한 船舶所有者가 一時補償을 한 境遇에는 船員法 제34조제2항에 의한 解雇의 時期制限을 받지 않고 船員을 解雇할 수도 있다. 勤勞基準法의 境遇에도 平均賃金의 1,340日分을 一時에 補償

70) 대판 1999. 7. 9, 1999다7473.

71) 해양수산부, 선원행정사례집(노정91551-33 : 1996. 1. 24), 126쪽.

72) 어선원재해보상법상의 일시보상은 선원법의 일시보상의 내용을 수용한 것이기 때문에 중앙회가 일시보상을 행하면 장해보상급여의 책임을 면하도록 하는 것이 타당한데, 동법에 이에 대한 사항이 명시되지 않는 것은 입법의 착오로 보아야 한다.

73) 해양수산부는 법문의 규정에도 불구하고 선박소유자가 선원의 직무상 부상 또는 질병에 대하여 선원법 제89조에 의거 일시보상을 행하였다면 그 후의 선원법상 모든 책임을 면한다고 해석하고 있다. 해양수산부, 선원행정사례집(노정33750-2599, 1990. 5. 1), 122쪽. 근로기준법은 요양보상을 받는 근로자가 요양 개시후 2년을 경과하여도 부상 또는 질병이 완치되지 아니하는 경우에는 평균임금의 1,340일분의 일시보상을 행함으로써 사용자가 근로기준법에 의한 모든 보상책임을 면할 수 있도록 규정하고 있다(동법 87조).



함으로써 使用者의 責任을 免할 수 있다(근로기준법 제87조). 그러나 産災保險法의 境遇에는 大部分 障害補償 年金を 休業給與 대신 支給함으로써 一時補償 뿐인 船員法과는 큰 差異가 있다.

## 5) 遺族補償(給與)

‘遺族補償(給與)’는 船員이 職務上 또는 乘務中 職務外의 原因으로 死亡한 境遇에 그 船員의 遺族에게 支給되는 補償金を 말한다(선원법 제90조, 어선원재해보상법 제27조). 이는 船員의 收入에 의하여 生計를 維持하여 온 遺家族의 生計를 保護하기 위한 것으로서 遺族補償金額(給與)은 船員이 職務上 死亡하거나 職務上 疾病 또는 負傷으로 인한 療養中에 死亡한 境遇에는 乘船平均賃金の 1,300日分을, 乘務中 職務外의 原因에 의해서 死亡한 境遇에는 乘船平均賃金の 1,000日分에 相當하는 金額이다. 따라서 具體的인 遺族補償(給與)金은 死亡한 船員의 1일 乘船平均賃金에 위 補償日數를 곱한 金額이 된다. 勤勞基準法에서는 業務上死亡의 境遇에 한하여 使用者가 그 遺族<sup>74)</sup>에게 平均賃金の 1,000日分의 遺族補償을 하도록 規定하고 있다(근로기준법 제85조). 한편, 産災保險法에서는 遺族補償을 遺族補償年金 또는 遺族補償一時金으로 하되 遺族補償年金の 支給水準, 受給資格 및 資格喪失과 支給停止 등에 관한 事項은 大統領令으로 定한다(동법 제43조). 有足補償 一時金은 遺族補償年金으로 支給하기 곤란한 境遇로(산재보험법 시행령 제32조) 平均賃金の 1,300日分에 相當하는 金額으로 한다. 따라서 船員法, 漁船員災害補償法 및 勤勞基準法은 一時金으로 支給하는데 반해 産災保險法에서는 年金으로 支給할 수 없는 境遇를 除外하고는 原則적으로 遺族補償年金으로 支給한다. 그리고 遺族補償(給與)을 받을 遺族의 範圍와 順位는 船員法施行令 제29조( 漁船員災害補償法 제23조)의 各號의 順位에 의하고, 同 施行令 제29조와 같은 號에 規定된 者 사이에 있어서는 그 記載된 順位에 의하되, 配偶者에 있어서는 子女 또는 父母가 있는 境遇에는 그 子女 또는 父母와 같은 順位로 하며, 父母에 있어서는 養父母를 先順位로 實父母를 後順位로 하고, 祖父母에 있어서는 養父母의 父母를 先順位로 實父母의 父母를 後順位로, 父母의 養父母를 先順位로 父母의 實父母를 後順位로 한다(선원법 시행

74) 유족의 범위 등에 대하여는 근로기준법 시행령 제44조, 유족의 순위자에 대하여는 근로기준법 시행령 제45조, 보상수령확인자의 사망에 대해서는 근로기준법 시행령 제46조 참조.

령 제29조, 제30조 제1항). 船員이 遺言 또는 船舶所有者에 대한 通報로서 위 遺族補償金を 받을 刺擊이 있는 者 중에서 그 順位를 指定한 境遇에는 그에 따른다(선원법 시행령 제30조 2항). 遺族補償을 받을 수 있는 같은 順位の 者가 2인 以上이 있는 境遇에는, 遺族補償은 그 支給 받을 사람의 수에 의하여 等分하여 支給한다(선원법 시행령 제30조 4항). 그리고 遺族補償(給與)을 받을 수 있었던 者가 死亡한 境遇에는 그 權利는 喪失하고 같은 順位の 者가 있는 境遇에는 같은 順位の 者가 같은 順位가 없는 境遇에는 다음 順位の 者가 이를 承繼한다(선원법 시행령 제30조 5항).

## 6) 葬祭費

‘葬祭費’란 船員이 死亡한 境遇에 葬禮에 所要되는 費用을 補償하는 것을 말한다(선원법 제91조, 어선원재해보상법 제28조). 兩法의 葬祭費는 職務外 死亡의 境遇에도 支給된다는 점에서 業務上으로 死亡한 境遇에 한하여 支給되는 勤勞基準法(제86조)과 産災保險法(제45조)의 葬儀費와 區別된다. 따라서 職務上, 職務外 災害인 境遇뿐만 아니라 其他 事由로 인하여 死亡한 境遇에도 支給된다.<sup>75)</sup> 死亡이라는 結果는 船員의 地位에 있을 때 즉, 船員勤勞關係가 存續中에 發生한 境遇에만 葬祭費가 支給되는지 問題되는데 이는 다음과 같이 解釋함이 妥當하다. 즉, 船員의 死亡은 船員勤勞關係가 存續中에 發生한 境遇뿐만 아니라 그 以後에 死亡한 境遇에도 그 死亡의 原因行爲가 船員勤勞契約 存續中에 發生하였으면 葬祭費는 支給되어야 할 것이다. 왜냐하면 船員의 死亡은 卽死한 境遇뿐만 아니라 負傷이나 疾病 등의 原因行爲가 있는 후에 相當期間이 지나서 發生할 수도 있기 때문이다. 따라서 死亡의 發生 時點만을 考慮하여 葬祭費를 支給한다면 本制度의 趣旨에 맞지 않고 다른 災害補償(給與)과의 關係에서도 衡平性을 잃을 수 있기 때문이다. 다만, 船員勤勞關係가 終了된 以後에 船員이 死亡하여 葬祭費가 支給되기 위해서는 死亡이라는 結果와 船員勤勞關係의 存續中의 原因行爲間에 相當因果關係가 있어야 할 것이다.<sup>76)</sup> 船舶所有者나 中央會는 船員이 死亡한 境遇에는 지체 없이 大統領令이 定하는 遺族에게 乘船平均賃金の 120日分에 相當하는 金額을 葬祭費로 支給하여야 한다(선원법 제91조). 葬

75) 부산고판 1999. 4. 14. 1998나12195.

76) 金東仁, 前揭書, 383쪽.

祭費의 支給을 받은 遺族의 範圍와 順位는 遺族手當을 받는 遺族範圍 및 順位와 같다. 다만, 葬祭費를 支給해야 할 遺族이 없는 境遇에는 실제로 葬祭를 행한 者에게 葬祭費를 支給하여야 한다(선원법 제91조 제2항, 어선원재해보상법 제28조제2항).

## 7) 行方不明補償(給與)

‘行方不明補償(給與)’이란 船員이 海上에서 行方不明이 된 境遇에 船員의 被扶養者에게 支給되는 補償金을 말한다(선원법 제92조, 어선원재해보상법 제29조). 이는 海上勤勞의 特性을 考慮하여 船舶이 沈沒하거나 航海中 墜落 등으로 船員의 生死가 不分明한 境遇에 被扶養者인 家族의 生活을 保障하고 精神的 고통을 慰勞하기 위한 것이다.

### (1) 要件

行方不明補償(給與)金의 支給要件은 船員이 海上에서 行方不明된 境遇에 支給된다. 海上이란 一般的으로 陸地가 아닌 바다의 空間을 總稱하는 概念으로서 水中과 海底뿐 만 아니라 船舶이 航海를 계속 할 수 있는 空間이면 領海 測定 基線의 陸地側 水域인 河川이나 湖水도 包含된다. 船舶은 航海의 目的을 達成하기 위해서 河川이나 湖水도 航海해야 하는 境遇도 있을 수 있기 때문이다. 船員이 海上에서 行方不明 된 이상 船舶이 沈沒하거나 航海中 船員의 過失에 의해서 墜落한 境遇뿐 만 아니라 上陸하여 歸船 도중에 海上에서 行方不明된 境遇도 補償金을 支給해야 한다. 왜냐하면 船員이 海上에서 行方不明이 된 이상 그 原因은 問題되지 않기 때문이다.

### (2) 內容

行方不明補償(給與)金은 1月分の 通常賃金과 乘船平均賃金の 3月분에 相當하는 金額이다. 따라서 船舶所有者나 中央會는 이 중 하나만을 支給해서는 아니되며 위 金額을 船員의 行方不明이 確認 된 후에 지체없이 被扶養者(遺族)에게 一時에 支給해야 한다. 이와 같은 行方不明制度를 두고 있는 理由는 陸上勞動

과는 달리 海上勞動의 境遇에는 船舶이 沈沒하거나 船員이 바다에 떨어지는 등의 事故로 海上에서 船員이 行方不明이 되는 境遇가 많기 때문이다. 이러한 境遇에 船員은 勞動의 提供이 없으므로 賃金請求權이 생기지 않는다고 보아야 할 것이지만 船員法은 被扶養者인 家族의 精神的 苦痛을 慰勞하고 行方不明期間 중의 生活을 保障하기 위하여 行方不明 補償制度를 두고 있는 것이다.

#### 가. 行方不明補償(給與)金の 返還

行方不明給與를 받은 被扶養者는 行方不明된 船員의 生存事實이 確認된 때에는 그 給與金を 返還해야 하는데 이를 받은 者가 善意의 境遇에는 받은 金額을, 惡意의 境遇에는 받은 金額의 2배에 該當하는 金額을 返還해야 한다(어선원재해보상법 제29조제3항). 그러나 船員法에는 위와 같은 返還規定이 없다. 따라서 船員法이 適用되는 船員의 被扶養者가 行方不明補償金を 返還해야 할 基準은 民法의 不當利得 返還規定(제748조)에 따라야 할 것이지만 同一한 災害에 관한 補償이므로 漁船員災害補償法의 規定을 準用하는 것이 妥當할 것이다.

#### 나. 死亡의 推定規定

船員法 제92조제2항은 「船員의 行方不明期間이 1月을 經過할 때에는 제90조(遺族補償) 및 제91조(葬祭費)의 規定을 適用한다」 또한 漁船災害補償法 제29조제2항은 「第1項의 規定에 따른 漁船員등의 行方不明期間이 1月을 經過할 때에는 제27조 및 제28조의 規定에 따른 遺族給與 및 葬祭費를 支給한다」 라고 規定하고 있다. 이는 海上에서 사람이 行方不明된 境遇에는 그 生死與否나 死亡의 時期에 대한 證明이 곤란하지만 死亡確率이 매우 높다는 점을 考慮하여 遺族補償(給與)金과 葬祭費를 支給함으로써 被扶養者 家族을 保護하기 위한 것이다.<sup>77)</sup> 여기에서 「1월이 經過한 때에 遺族報償金과 葬祭費를 지급한다」는 것은 行方不明된 船員의 死亡을 推定하여 그 被扶養者에게 補償(給與)金を 支給 한

---

77) 대판 1998. 3. 13. 97다52622 : 수산업협동조합중앙회의 선원보통공제 약관상 선원이 공제사고를 해상에서 행방불명이 된 경우에 최후 음신일로부터 1월이 경과하여도 행방을 알 수 없을 때에는 그 때에 사망한 것으로 추정한다는 규정은 사망진단서 등 사망 사실을 확인할 수 있는 증명 없이도 유족의 이익을 위하여 피공제자에게 공제금이 신속히 지급될 수 있도록 하기위한 규정이다.

다는 것을 의미한다. 따라서 이때는 死亡의 看做가 아니라 死亡의 推定이라고 보아야 한다. 양법의 規定은 「戶籍法」 제90조 認定死亡과 類似한 制度이며 産災保險法<sup>78)</sup>에서도 死亡의 推定으로 規定하고 있기 때문이다.

## 8) 所持品 遺失補償(給與)

行方不明補償(給與)과 함께 船員法上的 特有한 補償의 하나로 船員法 第93條와 漁船員災害補償法 第30條에서는 所持品 遺失補償에 대하여 規定하고 있는바 그 內容은 “船舶所有者(中央會)는 船員이 乘船中 海洋事故로 인하여 所持品을 잃어버린 境遇에는 通常賃金の 2月分の 範圍안에서 그 遺失된 所持品の 價額에 相當하는 金額을 補償하여야 한다”는 것이다. 이와 같이 所持品 遺失補償(給與)이란 船員이 乘船中 海洋事故로 인하여 個人所持品을 잃어버린 境遇에 行하여지는 補償을 말하는데 海上勤勞者의 特性上 船舶은 勤勞의 場所이자 住居場所이기도 한다. 따라서 이는 船員이 所持品을 船舶에 保管하는 점을 考慮한 것이다.

### (1) 要件

船員이 所持品 遺失補償(金與)을 받기 위해서는 乘船中 海洋事故나 漁船災害로 인하여 所持品을 잃어버려야 한다. ‘乘船中’이란 船員이 主體的인 船內 航行組織에 參與하고 있는 것을 말하고 ‘海洋事故’라 함은 「海洋事故의 調査 및 審判에 관한 法律」 제2조 제1호<sup>79)</sup>의 概念과 같은 것으로 보아야 한다. 따라서 이는 漁船災害<sup>80)</sup> 등 船舶의 運用에 關聯한 事故를 總稱하는 概念으로 把握해야

---

78) 제39조 제1항 : 사고가 발생한 선박 또는 항공기에 있던 근로자의 생사가 불명하거나 항해 중의 선박 또는 항공기에 있던 근로자의 행방불명 기타의 사유로 그 생사가 불명한 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 사망으로 추정하고, 유족급여 및 장의비에 관한 규정을 적용한다.

79) 第2條(정의)이 法에서 사용하는 用語의 定義는 다음과 같다.

1. “海洋事故”라 함은 海洋 및 內水面에서 발생한 다음 名目の 1에 해당하는 事故를 말한다.

가. 船舶의 構造·設備 또는 運用과 關連하여 사람이 死亡 또는 失蹤되거나 負傷을 입은 事故나. 船舶의 運用과 關連하여 船舶 또는 陸上·海上施設에 損傷이 생긴 事故

다. 船舶이 滅失·遺棄되거나 行方不明된 事故

라. 船舶의 衝突·坐礁·顛覆·沈沒이 있거나 操縱이 불가능하게 된 事故

마. 船舶의 運用과 關連하여 海洋汚染 被害가 발생한 事故

80) 어선재해란, 침몰, 좌초, 충돌, 화재, 손상 등 어선의 사고(어선의 수리 또는 정박중에 생긴 사고를 포함한다)를 말한다(어선원재해보상법 제2조제7호).

한다. 또한 所持品을 잃어버린다는 것은 船員의 意思와 關係없이 占有를 喪失한다는 것을 말한다.

## (2) 內容

所持品 遺失補償(給與)金은 通常賃金의 2月分の 範圍內에서 그 遺失된 所持品の 價額에 相當하는 金額이다. 따라서 所持品 價額이 通常賃金의 2個月分을 넘는다고 하더라도 補償金의 最高額은 通常賃金의 2個月分을 넘지 못한다. 所持品 遺失補償(給與)는 海洋事故나 漁船災害로 인하여 船舶이 沈沒 또는 坐礁되었으나 船員만 救助되고 所持品을 잃어버린 境遇에 行하여지는 것이 一般的이다. 그러나 간혹 이러한 事故로 인하여 船員이 行方不明됨과 同時에 所持品을 잃어버린 境遇도 있는데 이때는 行方不明補償과 所持品遺失補償을 함께 하여야 한다.

## 第3節 災害補償의 審査·調整 및 仲裁

### 1. 다른 給與와의 關係

船員法上の 災害補償을 받을 權利가 있는 者가 그 災害補償을 받을 수 있는 同一한 事由로 인하여 民法 그 밖의 法令에 의하여 이 法에 의한 災害補償에 相當하는 給與를 받은 境遇에는 船舶所有者는 그 價額의 範圍 안에서 이 法에 의한 災害補償의 責任을 免한다(선원법 제94조). 産災保險法 또한 다른 補償 또는 賠償과의 關係를 同法 제48조에 規定함으로써 船員法上の 災害補償과 같이 다른 給與와의 關係를 分明히 하고 있어 同一한 災害로 인한 災害補償 이외의 다른 給與가 支給되지 않도록 하고 있다. 즉 “受給權者가 이 法에 의해 保險給與를 받았거나 받을 수 있는 境遇에는 保險加入者는 同一한 事由에 대하여 勤勞基準法에 의한 災害補償責任이 免除된다”(동법제48조제1항)와 “受給權者가 同一한 事由에 대하여 이 法에 의한 保險給與를 받은 境遇에는 保險加入者는 그 金額의 限度 안에서 民法 기타 法令에 의한 損害賠償의 責任이 免除된다”

(동법 제48조 제2항)고 規定하고 있다.

한편, 漁船員災害補償法의 保險給與와 船員法 및 勤勞基準法의 災害補償과의 關係를 살펴보면 漁船員災害補償法 제31조 제1항은 “受給權者가 이 章의 規定에 따라 保險給與를 받았거나 받을 수 있는 境遇에는 保險加入者는 同一한 事由에 대하여 船員法 및 勤勞基準法에 의한 災害補償責任을 免한다”고 規定하고 있다. 이는 産災保險法(제48조 제1항)과 같은 調整規定으로써 漁船所有者가 漁船員 및 漁船災害補償保險에 가입하여 當該事故에 대해 妥當히 保險給與가 支給되어야 하는 境遇라면 漁船所有者로 하여금 船員法과 勤勞基準法上의 災害補償責任을 免하게 하자는데 그 趣旨가 있다.<sup>81)</sup>

## 2. 海洋水産官廳의 審査·調整

船員法과 漁船員災害補償法의 災害補償(給與)은 그 類型에 따라 補償의 要件과 內容에 있어서 差異가 있다. 따라서 災害補償關係의 當事者들간에 紛爭이 發生할 수 있으며 이러한 紛爭을 民事訴訟에 의하여 解決한다면 많은 時間과 費用이 所要되어 災害補償制度의 本來的 趣旨를 살리기 어렵게 된다. 이에 船員法과 漁船員災害補償法은 勤勞基準法 및 産災保險法과 마찬가지로 迅速하고 간편한 救濟節次를 통해서 災害船員과 그 遺族을 保護하기 위한 救濟制度를 두고 있다.

職務上의 負傷, 疾病 또는 死亡의 認定, 療養의 方法, 災害補償金額의 決定, 그 밖에 災害補償에 관하여 異議가 있는 者는 海洋水産官廳에 대하여 審査 또는 調整을 請求할 수 있다. 海洋水産官廳은 審査 또는 調整의 請求가 있는 때에는 1月 以內에 審査 또는 調整을 하여야 하며(선원법 제95조 제2항), 海洋水産官廳은 必要하다고 認定되는 境遇에는 職權으로 災害補償에 관한 事項에 대하여 審査 또는 調整을 할 수 있다(선원법 제95조 제3항). 이 境遇 ‘審査’라 함은 當事者 사이에 다툼이 있는 問題點을 調査하여 事實에 대한 判斷을 내림으로서 紛爭의 해결을 容易하게 하는 것을 말하며 ‘調整’이라 함은 利害關係를 달리는 行爲나 狀態 사이에 客觀的 見地에서 妥當한 解決을 發見하는 것을 말한다. 海洋水産官廳이 審査 또는 調整을 함에 있어서는 船長 그 밖의 利害關係人의 意見을 들어야 하며(선원법 제95조 제4항), 審査 또는 調整을 위하여 必要

---

81) 대판 2001. 9. 18, 2001다7834.

하다고 認定되는 境遇에는 醫師에게 診斷 또는 檢안을 시킬 수 있다(선원법 제 95조 제5항). 그리고 審査 또는 調整의 請求는 時效의 中斷에 관하여 이를 裁判上의 請求로 본다(법 제95조 제6항).

産災保險法の 境遇에도 保險給與에 관한 決定에 不服이 있는 者は 公團에 審査를 請求할 수 있다(同法 제88조). 審査請求는 保險給與에 관한 決定이 있음을 안 날부터 90日 以內에 하여야 하며 審査請求書를 받은 公團의 所屬機關은 5日 以內에 意見書를 添附하여 이를 公團에 送付하여야 한다. 公團은 審査請求書를 送付 받은 날부터 50日 以內에 審査, 請求에 대한 決定을 하여야 한다. 다만, 不得已한 事由로 인하여 그 期間內에 決定을 할 수 없을 때에는 1차에 한하여 10日을 넘지 아니하는 範圍內에서 그 期間을 延長할 수 있도록(同法 제89조) 規定 되어 있다.

### 3. 船員勞動委員會의 審査와 仲裁

災害補償에 관하여 海洋水産官廳에 審査와 調整을 請求한 者は 海洋水産官廳이 이에 대하여 그 請求가 있는 때부터 1月 以內에 審査 또는 調整을 하지 아니하거나 審査 또는 調整의 結果에 異議가 있는 境遇에는 船員勞動委員會에 審査 또는 仲裁를 請求할 수 있다(선원법 제96조 제1항). 이러한 請求에 대해서도 時效中斷에 관하여는 이를 裁判上의 請求로 보아야 할 것이다. 船員法은 이에 대한 明文規定을 두고 있지 않지만 船員勤勞關係의 當事者가 權利紛爭을 解決하기 위해서 이를 請求하므로 海洋水産官廳의 審査와 調整의 請求와 同一效力을 認定하는 것이 妥當하기 때문이다.

審査와 仲裁의 請求를 받은 船員勞動委員會는 1月 以內에 審査 또는 仲裁를 하여야 한다(선원법 제96조제2항). 여기서 ‘仲裁’라 함은 다툼이 있는 問題點을 해결하도록 仲介를 하여 和解시키는 것을 말한다. 예컨대, 療養의 方法에 관하여 船員은 入院 治療를 원하고 船舶所有者는 通院 治療를 主張하여 다툼이 있는 境遇에 그 紛爭을 解決하기 위하여 兩者사이를 仲介하고 和解하도록 이끄는 것이다. 이와 같은 船員勞動委員會의 審査와 仲裁는 海洋水産官廳의 審査, 調整과 마찬가지로 說得·勸告의 性質을 가진 것에 불과할 뿐 當事者를 拘束하는 行政處分은 아니다. 따라서 當事者들은 이에 대하여 行政訴訟을 提起할 수 없다.<sup>82)</sup>

82) 권창영, “선원법상 재해보상에 관한 연구”, 노동법연구 제11호, 서울대노동법연구회(2001), 84쪽.



#### 4. 漁船員 및 漁船災害補償保險法の 救濟制度

漁船員災害補償法の 保險給與는 海洋水産部長官이 業務를 委託하여 水産業協同組合中央會가 이를 遂行하고 있다(同法 제9조). 따라서 中央會의 保險給與지급에 대한 救濟手段은 船員法の 救濟手段과는 다를 수밖에 없고 그 內容은 아래와 같다.

##### 1) 中央會의 審査

保險給與에 관하여 不服이 있는 者는 그 決定이 있음을 안날부터 90日 以內에 會員組合을 거쳐 中央會에 審査 請求를 해야 하고 이를 수리한 會員組合은 審査 請求書에 意見書를 添附하여 5日 以內에 中央會에 제출해야 하며 保險給與에 관한 決定에 대해서는 行政審判法에 의한 行政 審判을 提起할 수 없다(同法 제57조). 中央會에 대한 審査 請求는 時效 中斷에 관하여 民法(제168조)에 따른 裁判上의 請求로 본다(同法 제63조제1항). 따라서 漁船員과 그 遺族이 中央會의 保險給與 決定에 대하여 審査 請求를 한 때에는 災害補償給與의 請求權에 대한 時效가 中斷된다. 中央會는 審査 請求를 받은 날로부터 50日 以內에 審査 請求에 대한 決定을 하여야 한다. 다만, 不得已한 事由로 50日 以內에 決定을 할 수 없을 때에는 1차에 한하여 10日을 넘지 아니하는 範圍 內에서 그 期間을 延長 할 수 있다(同法 제58조제1항).

##### 2) 漁業災害補償保險 審査委員會의 再審査

審査請求에 대한 中央會의 決定에 대하여 不服이 있는 者는 그 決定이 있음을 안 날로부터 90日 以內에 中央會를 거쳐 漁業災害補償保險審査委員會에 再審査請求를 해야하고 이를 수리한 中央會는 再審査請求書에 意見書를 첨부하여 5日 以內에 漁業災害補償保險審査委員會에 送付하여야 한다(同法 제59조). 同委員會에 대한 再審査請求는 時效中斷에 관하여 民法(제168조)에 따른 裁判上의 請求로 본다(同法 제63조1항). 따라서 漁船員과 그 遺族이 漁業災害補償保險審査委員會에 再審査 請求를 한 때에는 災害補償給與의 請求權에 대한 時效가 中

斷된다. 同委員會의 審理와 裁決에 대해서는 審査請求에 대한 中央會의 審理와 裁決에 관한 規定을 準用한다(同法 제61조). 따라서 同委員會는 청구를 받은 날로부터 50日 以內에 裁決을 해야 한다. 다만, 不得已한 事由가 있는 때에는 1차에 한하여 10日을 延長하여 裁決할 수 있다. 漁業災害補償保險 審査委員會의 裁決은 中央會를 羈屬하며 行政訴訟法 제18조를 適用함에 있어 이를 行政審判에 대한 裁決로 본다. 이는 中央會의 保險事業은 海洋水産部 長官의 委託에 의해서 행하여지고 漁業災害補償保險審査委員會는 海洋水産部에 소속되어 있기 때문이다(同法 제61조제2항, 제63조제2항, 제7조, 제60조). 따라서 漁業災害補償保險審査委員會의 裁決에 대하여 不服이 있는 者는 行政訴訟를 提起할 수 있다.

## 5. 救濟制度 相互間의 關係

漁船員災害補償法에 의해서 保險給與가 행하여지는 船員들 중 勤勞基準法이 適用되는 漁船員들이라고 하더라도 이에 대한 異議 提起는 同法에 따라야 하며 産災保險法에 따른 救濟를 請求할 수는 없다고 해야 한다. 同法(제6조제2항)이 適用되는 漁船員은 産災保險法이 適用되지 않기 때문이다. 船員法이 適用되는 漁船員들이라고 하더라도 漁船員災害補償法에 의해서 保險給與가 행하여지는 漁船員들은 이에 대한 異議 提起도 同法에 따르는 것이 法體系上 妥當하므로 船員法에 의한 審査와 調整, 仲裁를 請求 할 수 없다고 해야 할 것이다.<sup>83)</sup>

---

83) 이상윤, 노동법(서울: 법문사, 2003). 372쪽.

## 第4章 災害補償 責任保障制度

船員은 海上勤勞의 特殊性으로 인하여 身體의 傷害, 死亡, 行方不明 등 災害의 發生危險이 높은 特性을 지닌 職業으로 認識되고 있다.<sup>84)</sup> 船舶에서의 船員의 災害發生率이 우리나라의 境遇 陸上の 그것에 비하여 매우 높은 것으로부터 그 理由를 찾을 수 있다.<sup>85)</sup> 따라서 船舶所有者에게 이러한 危險을 保險에 부보할 것을 法的 義務化 할 必要性에 따라 船員法에서는 船舶所有者에게 保險에 加入하도록 強制하고 있는 바 그 內容은 아래와 같다. 船員法 第98條에서 “船舶所有者는 이 法이 定한 災害補償을 完全히 履行할 수 있도록 大統領令이 定하는 바에 따라 保險에 加入 하여야 한다.” 고 規定하고 있고 同法 施行令 제32조에서는 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 加入하여야 한다.”라고 規定하고 있다. 또한, 保險에 加入한 事實을 證明하는 書類를 備置하지 아니한 船舶에 대하여는 航海 中止와 같은 行政處分을 가하는 方法으로 責任保險의 加入을 強制하고 있다(선원법 제113조).

그리고, 船員法은 罰則規定 제139조에서 “保險에 加入할 義務를 위반한 船舶所有者에게 1年 以下の 懲役 또는 250만원 以下の 罰金이 賦課”되도록 規定하고 있지만 政府에서는 被災船員의 災害補償 基準만 定하고 保險料率 決定, 保險料의 徵收 및 給與支給 등을 民間保險社에서 營利目的으로 運營되고 있는 것이다. 船員災害發生으로 인한 원활한 補償을 위하여 船舶所有者로 하여금 船員을 被保險者로 하여 保險加入을 強制하고 있는 現行 規定은 얼핏 보면 상당히 앞선 災害補償裝置로 比칠수 있으며 船員法에 의한 災害補償制度가 陸上の 産業災害補償保險에 比해서 乘務中 職務外의 原因에 의한 死亡이나 職務外 傷病(3월의 범위)까지도 災害補償責任을 船舶所有者에게 賦課하고 있어 陸上の 災害補償 수준보다 進一步한 災害補償制度가 아닌가 錯角하기 쉽다. 그러나 沿近

84) 2005. 12. 31 현재 총인명사고 1,290명으로 높은 편이다. 업종별은, 외항선 307명(23.8%), 내항선 148명(11.5%), 원양어선 215명(16.6%), 연근해어선 508명(39.4%), 해외취업선원 112명(8.7%)이며, 사고유형별로는, 직무상 1,062명(82.3%) 직무외 228명(17.7%), 상병자 926명(71.8%), 장해67명(5.2%), 실종 22명(1.7%), 사망47명(3.6%)이며 이 중 해기사가 493명(38.2%), 부원이 797명(61.8%)이다. 해양수산부, 한국선원복지고용센터 “한국선원통계연보”(2006), 55쪽.

85) 全永遇, 現行 船員災害補償制度의 限界와 그 改善을 위한 國際的 動向(強制責任保險 制度의 改善을 中心으로) 한국해기사 협회 「월간 海技」 (2001년 11월) 8쪽,(200112월호), 34쪽.

海 漁船員을 위한 漁船員災害補償法을 제외하고는 大多數 船員의 災害補償을 民營保險에 依存하는 現行制度는 여러 가지 측면에서 問題가 있다.<sup>86)</sup>

現行 船舶所有者의 責任을 保障해주는 制度로는 水産業協同組合의 船員共劑, 韓國海運組合의 船員共劑(船員法 施行令 제32조 제2항), 民間損害保險會社의 船員勤災保險 및 船主責任相互保險(P&I 보험)이 있다. 外航商船所有者와 遠洋漁船所有者는 주로 船主責任相互保險 또는 船員勤災保險에 加入하고 內航商船所有者는 組合의 船員共劑에 主로 加入하고 있는 實情이다.

## 第1節 船員勤災保險

### 1. 意義 및 沿革

勤勞者 災害補償責任保險은 勤勞者가 作業과 關聯하여 負傷 또는 死亡하거나 職業病을 얻었을 境遇 이를 補償해주는 保險이다. 또한 使用者賠償責任保險은 使用者가 使用人으로부터 雇傭과 관련한 負傷, 死亡, 職業病등으로 民事訴訟을 當하여 法的으로 賠償責任을 지게 될 境遇 使用者가 입게되는 經濟的損失을 補償하는 保險이다. 一般的으로 損害保險會社에서는 船員法上的 船員의 위험을 擔保하기 위해 一般勤勞者를 對象으로 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”이라 함)에 船員災害補償責任擔保 特別約款(이하 “船員勤災保險”이라 함)을 부과하여 판매하고 있다. 一般的으로 被雇傭人이 勞動法 등에서 정한 災害補償을 拒否하건 補償限度를 超過하는 補償을 要求하는 境遇 등에 있어서 使用者를 對象으로 損害賠償請求訴訟을 請求하게 된다. 따라서 使用者 賠償責任保險이 勤勞者 災害補償責任保險과 다른점은 使用者 賠償責任保險이 勞動法 등 法律에 規定되어 있지 않는 境遇나 勤勞者 災害補償責任保險에서 附保하지 않는 境遇에 附保한다는 점이다. 우리나라에서는 이러한 種類의 保險들을 一種의 社會保險으로 보아 産業災害保險이라 하여 勞動部에서 管掌하고 있으며 勞動部에서 管掌하기 전에는 勤災保險이라하여 勤勞者災害保險과 使用者賠償責任保險을 한 契約에 包含하여 使用하였다. 1965년부터 販賣되기 시

---

86) 禹普娟, 선원재해보상제도의 문제점 및 개선방안, 법학석사 학위논문, 한국해양대학교 대학원(2003).

작한 勤災保險은 당시 월남전의 확대로 韓國人勤勞者들이 미국의 방위기지 건설 및 기타 부대사업을 위하여 월남에 진출하게 되자 그들에 대한 災害保險問題의 解決方案으로서 생겨난 것이었다.<sup>87)</sup> 그리고 船員勤災保險(Seamen's Compensation Insurance)은 一般損害保險會社가 陸上 勤勞者를 對象으로 하는 勤災保險에다 船員에 대한 災害補償責任 特別約款을 부과한 것이다. 이와 같은 船員勤災保險이 成立되기 전에는 水産業協同組合과 韓國海運組合의 船員共劑 및 船主責任相互保險이 船員의 災害補償 문제를 전적으로 담당하였다. 船主責任相互保險은 非營利相互保險이라지만 그 運營 主體가 英國등의 外國法人이라는 점에서 매년 많은 액수의 外貨가 保險料(call)라는 名目으로 海外로 流出되는 問題點을 안고 있다. 韓國海運組合의 船員共劑는 주로 內航船에 乘務하는 船員을 대상으로 하는 零細한 小規模의 것이다. 따라서 오늘날 海運業과 水産業의 主流를 이루는 外航船과 遠洋漁船에 乘務하는 船員의 災害補償制度로서 共劑制度는 사실상 그 기능을 다 하기는 어렵다고 볼 수 있다. 아무튼 1973년에는 船員勤災保險에 대하여 흥미가 없던 損害保險會社들로 하여금 船員保險事業을 영위하도록 誘導하기 위하여 交通部와 財務部가 協力하여 여러 制度를 補完하게 되었다. 이러한 補完措置로서 一般 勤災保險과 구별되는 船員勤災保險에 대한 特別約款의 制定과 이에 따른 保險料率의 指定, 使用者 賠償責任 限度額의 引上, 職務外의 災害도 補償할 수 있도록 하기 위한 擔保 範圍의 擴張 및 船員保險 未加入船舶의 出漁禁止와 같은 行政的인 制裁措置가 가해졌다 이와 같은 制度的 補完措置에 힘입어 船員勤災保險은 1976년을 基準으로하여 年平均 5% 以上の 伸張率을 보여 왔다. 그러나 이러한 保險料收入의 伸張에도 불구하고 새로운 保險商品이 開發되지 않았고 基本요율 및 約款 또한, 1976년 認可 당시의 體制를 그대로 維持하고 있다. 그 반면, 保險金の 지급은 急增하였기 때문에 損害率이 100%를 넘고 있어 船員保險事業의 運營에 커다란 問題點이 提起되고 있다. 이에 대해 保險會社側은 對策을 講究하기 보다는 事故率이 높은 船員 및 業體에 대하여 附保를 忌避하는 極限的인 방법을 동원하고 있어서 船員保險이 갖는 社會保險的 特質이 외면당하고 있는 것은 물론이고 船員法에 規定된 船員災害에 대한 實效性 있는 保障을 받지 못하고 있는 實情이다.<sup>88)</sup>

87) 정영석, “선원재해보상제도의 문제점과 개선방안”, 「월간 海技」(1995. 11), 20쪽.

88) 정영석, 前揭論文, 21쪽.

## 2. 船員勤災保險의 災害補償

### 1) 內容

船員勤災保險 約款은 國文約款과 英文約款이 있는데 國內에서 締結되는 船員勤災保險은 주로 英文約款에 의하고 있다, 이 英文約款은 勤勞者 災害補償責任保險(담보조건 A)과 使用者 賠償責任保險(담보조건 B)로 되어 있다. 擔保條件 A는 船舶所有者가 船員法上 災害補償責任을 이행하기 위한 強制責任保險이고 擔保條件 B는 船員의 職務遂行中 發生한 事故로 인하여 船員이 입은 傷害, 疾病 또는 死亡으로 인하여 船舶所有者가 負擔하여야 할 損害賠償額을 支給하는 것으로서 通常의으로 船員法上의 補償限度를 超過하는 責任을 負擔해야 하는 境遇를 對備하여 船舶所有者가 加入하는 任意責任保險이다. 陸上勤勞者의 境遇는 擔保條件 A가 產災保險에 의하여 擔保되기 때문에 特約으로 이를 排除할 수 있지만 船員의 境遇에는 船員保險法이 施行되고 있지 않아 이를 排除할 수 없다. 擔保條件 B는 加入者의 選擇에 따라 이를 排除할 수 있다.<sup>89)</sup> 船員勤災保險 普通約款은 基本的으로 約定事項, 免責事項, 條件의 3部分에 療養補償約款이 追加되어 있다. 그리고 使用者 賠償責任付 擔保約款, 船員災害補償 擔保約款, 非職務上 災害補償責任 擔保約款, 送還費用 擔保約款, 戰爭危險 擔保約款, 醫療補償擴張 擔保約款, 共同保險約款등의 特別約款이 있어 加入者가 任意로 選擇할 수 있다.

船員法 제10장의 規定에 依據하여 補償責任을 지는 船員勤災保險 特別約款의 補償內容은 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 遺族補償, 葬祭費, 行方不明補償 등이다. 船員勤災保險 特別約款에는 所持品 遺失補償과 送還責任이 빠져 있어 所持品遺失補償은 그 金額이 크지 않아 별 문제 없지만 船舶所有者가 負擔하는 災害補償責任中에서 送還責任은 相當한 費用이 所要되므로 追加擔保가 考慮되어야 한다. 또 船員法 제85조 제2항에 規定된 療養補償의 境遇도 非職務上 災害補償責任 擔保約款(24 hours coverage clause)에 의해 擔保되는데 이 特約은 具體的인 危險率에 따라 細分되지 않고 一律的으로 20%의 附加요율을 適用하고 있다.

---

89) 정영석, 上揭論文, 21쪽.

## 2) 保險期間

한글약관을 사용한 境遇에 保險期間은 1년을 原則으로 하여 開始日 午前 12:00부터 滿期日 午前 12:00까지로 한다. 그러나 英文約款을 사용할 境遇에는 00:00부터 滿期日 前日의 24:00까지로 한다.

## 3) 保險契約者와 被保險者

保險契約과 被保險者 船員勤災保險은 船舶을 單位로 하여 그 船舶定員에 의한 包括 加入이 制度化되어 있다. 이 制度의 目的은 個別 船員이 乘船하고 下船할 때마다 保險契約을 締結하거나 保險契約을 解止하는 불편을 解消하기 위한 것이다. 船舶所有者는 船舶 定員에 대한 包括 契約을 締結 한 뒤 船員이 交代될 때마다 이를 保險者에게 告知한다. 保險契約者는 船舶所有者, 船舶借用人, 外國船舶의 船員管理事業者이다. 그리고 被保險者는 船員이 아니고 保險契約者이다. 따라서 船員이 被保險者가 아니므로 受給權이 確保되지 않고 있다.

## 4) 保險料

船員勤災保險 料率は 1년을 單位로 하여 船員의 1년간 實質賃金の 總額에 대한 比率로써 나타낸다. 요율은 船齡과 船質 그리고 噸수에 따라 區分하며 國文約款의 요율이 英文約款의 요율보다 약10%정도 높다. 그 理由는 英文約款에서는 非職務上의 災害를 特約(요율20%)에 의해 擔保하지만 國文約款은 職務上災害 및 非職務上災害를 동시에 擔保하기 때문이다.

保險契約者가 保險者에게 支給할 保險料는 1년간 保險料이다. 保險料 分納特別約款에 따라서 2회 또는 4회 分納할 수 있다. 그러나 1年間 保險料가 1,000,000원 未滿일 境遇에는 一時拂로 한다.

## 5) 契約締結에 必要한 書類

船員災害補償保險에서 必要한 書類는, 乘船船舶의 國籍證書, 船員名簿 및 賃

金臺帳寫本(職責, 姓名, 住民登錄番號, 乘船平均賃金 算出 明細書), 團體協約書 또는 就業規則 申告書, 事業者 登錄證을 提出하여야 한다. 그리고 만일 附保賃金이 基準表의 賃金보다도 낮을 때에는 前年度 甲勤稅 定算書 寫本을 덧붙여야 한다.

## 6) 災害通報 義務

乘船中인 船員이 災害를 당하면 船長은 즉시 公傷通知書를 作成하여 保險者에게 通知하여야 한다.

## 第2節 船員共劑制度

### 1. 意義 및 沿革

多數의 經濟主體가 保險料에 해당하는 金錢을 納入하고 加入者에게 所定의 事故가 發生한 境遇에 미리 定해진 金額을 支給하는 制度를 共劑라고 한다. 이는 生活圈이나 職業領域을 같이하는 사람들이 그들의 經濟的 곤궁을 自救하기 위하여 生成·發展된 制度라는데 그 意味가 있다. 共劑制度의 起源은 로마 시대 의 Collegia 또는 中世의 Guild에서 찾을 수 있는데 近代에 와서 資本主義가 發達함과 더불어 資本이 集中되고 資本主義 經濟의 여러 矛盾이 發生함으로써 共劑制度도 近代化 단계로 發展하였다. 즉, 小資本으로 經濟生活를 營爲하는 中小企業者나 勞動者 階層 또는 農民들이 각기 스스로의 權益을 지키기 위하여 地域別 또는 職種別로 協同組合을 結成하고 그 組合을 통하여 信用 購買, 販賣 등의 經濟去來를 비롯한 組合員의 福利 厚生을 위한 共劑事業을 實施하게 된 것이다. 우리나라 共劑事業의 始初는 1915년에 金融組合單體에서 火災共劑事業을 營爲하던 時期까지 거슬러 올라가며 그 당시에는 保險制度 또한 定着되지 못한 상태였다. 1961년 農業協同組合이 發足되고 農業協同組合法에서 共劑事業이라는 規定下에 保險業도 經營하게 된 것이 始初였다. 現在 船員의 災害를 補償하는 組合形態의 共劑事業에는 韓國海運組合에서 運營하는 船員共劑가 있다.



## 2. 韓國海運組合法에 의한 船員共劑

### 1) 沿革

우리나라에 있어서 海運共劑事業의 시작은 1949年 海運組合法에 의하여 설립된 大韓海運聯合이 실시한 船舶共劑事業이었다. 그후 이 事業은 1961年 12月 韓國海運組合法에 의하여 設立된 韓國海運組合<sup>90)</sup>이 承繼하여 施行하고 있다. 船員共劑事業은 1974年 交通部의 指示에 의해 시작되었는데 그 당시에는 船員의 死亡에 따른 補償, 行方不明補償, 障害補償, 所持品 遺失補償만을 擔保하였다. 그 후에 補償範圍를 擴大하여 療養補償, 傷病補償까지 擔保하도록 하였지만 補償金額은 一定한 額數를 限度로 하는 實費였다. 이와 같은 韓國海運組合法에 의한 船員 共劑는 船員法上的 災害補償을 完全히 履行할 수 없었기 때문에 1979年 船員法上的 災害補償의 完全한 履行을 위하여 任意共劑를 導入하였다. 이어서 1984年 8月에 改正된 船員法에 따라 關聯組合으로 하여금 이 법에 의한 船主賠償責任의 完全한 履行이 可能하도록 任意共劑制度를 調整하고 療養補償과 傷病補償에 대하여 一定한 金額의 限度內에서 實費를 補償하는 基本共劑制度를 補完하여 1986年 2月부터 施行하고 있다. 韓國海運組合 定款에 따르면 組合員의 資格을 海上運送事業 免許를 얻은 者와 총톤수 5톤 以上の 船舶을 運營하는 者로 하고 있다.

### 2) 內容

船員共劑는 船員法 제85조 내지 제93조의 規定에 의한 船員의 災害에 대하여 船舶所有者의 補償責任을 돕기 위하여 韓國海運組合이 實施하는 相互共劑를 말하며 韓國海運組合法 제6조에 의거 1974年 1月부터 施行해 오고 있다. 同法에 의한 船員共劑는 普通約款과 特別約款 및 追加約款으로 構成되어 있다. 普通約

90) 한국해운조합 : 1961. 12. 30 한국해운조합법이 공포(법률 제917호)되어 조선해운조합령이 폐지되고, 대한해운연합회가 소유하고 있던 재산과 채무 그리고 모든 권리가 「한국해운조합」에 승계됨으로써 1962. 3. 28 창립총회를 거쳐 공식적으로 발족함(2001년, 해운조합백서, 한국해운조합, 17쪽). 한국해운조합법 제6조(사업)1항4호에 의거 “조합원의 사업수행중 발생하는 재해에 대비한 공제사업”을 시행하고 있다. 조합원 자격은 국내에 주된 사무소를 둔 자로서 해운법에 의한 해상여객운송사업 면허를 받거나 해상화물운송사업 등록을 한 자임(한국해운조합 정관, 제7조).

款은 船舶所有者가 船員法에서 規定하는 責任保險 加入 義務를 履行하기 위하여 加入하는 共劑이다. 그리고 特別約款 및 追加約款은 普通約款의 範圍를 超過하는 責任을 擔保하기 위한 共劑이다.

### (1) 普通約款

海運法에 의한 海上運送事業免許를 받은者와 총톤수 5톤 以上인 船舶의 所有者를 被共劑者로 하는 共劑이다. 加入者는 韓國海運組合의 組合員으로서 船員法上의 強制的 責任保險加入 義務를 負擔하는 者이다. 普通約款에서 補償하는 損害의 內容은 船員法 제85조 내지 제92조에서 정하는 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 遺族補償, 葬祭費, 行方不明補償이다. 組合은 災害補償 責任의 原因이 된 사실이 船員共劑 加入證書에 記載된 共劑期間 중에 한하여 補償한다. 그러나 組合은 ① 加入者(法人인 境遇에는 그 理事 또는 法人의 업무를 執行하는 그밖의 기관) 또는 이들의 法定代理人의 故意나 法令違反으로 인한 損害 ② 船員의 故意 또는 犯罪行爲로 생긴 損害(그 船員에게 생긴 損害에 한함) ③ 作業場(船舶포함)내에서의 簡易 治療費 ④ 原因의 直接·間接을 묻지 아니하고 地震, 噴火, 海溢 또는 戰爭, 外國人 武力行使, 革命, 內亂, 事變, 暴動, 騷擾, 勞動爭議 기타 이들과 類似한 事態로 생긴 損害 ⑤ 核燃料物質(사용이 끝난 燃料포함)의 放射線 照査 또는 放射能 오염으로 생긴 損害 ⑥ 핵연료물질의 放射線 照査 또는 放射能 오염 이외의 放射線 照査 또는 방사능 오염으로 생긴 損害 ⑦ 共劑 加入者가 아닌 다른 自然人 또는 法人에 의하여 사실상 僱傭되어 있는 동안에 생긴 損害 ⑧ 加入者의 船員이 아닌 제3자의 加害行爲로 인하여 생긴 損害 ⑨ 無免許運轉 또는 飲酒運轉으로 인하여 생긴 損害 ⑩ 船員의 能動的인 싸움으로 인하여 생긴 損害 ⑪ 船員의 妊娠, 出産, 流産 또는 外科的 수술, 그 밖의 醫療處置 및 이로 인하여 생긴 損害 등에 대해서는 補償하지 아니한다.

### (2) 特別約款 및 追加約款

普通約款에 의한 補償의 限度額을 超過하여 負擔해야 하는 損害와 기타 特約에 따른 補償을 받기 위한 共劑로서 船員法上 船舶所有者가 責任져야 하는 부

분에 대하여 미흡한 부분을 補充하는 역할을 한다.

① 移送費用附擔保 追加約款 : 組合은 船員共劑 普通約款의 規定에도 불구하고 災害를 입은 船員이 國內外 療養機關으로 移送되거나 送還되는 境遇의 移送費用을 補償하지 아니한다. 그러나, 起動이 不可能하여 護送을 要하는 重患者, 遺骸의 送還費用 또는 療養機關으로 緊急히 移送를 要할 境遇의 移送費用은 適切한 運送用具에 의한 片道에 한하여 實費로 1인당 300만원을 限度로 補償한다.

② 使用者 賠償責任擔保 特別約款 : 加入者の 船員이 職務上으로 입은 災害에 대하여 普通約款에 따라 補償되는 金額을 超過하여 加入者の 法律上の 損害賠償責任을 負擔함으로써 입은 損害를 補償한다. 擔保範圍는 加入者の 職務上 災害를 입은 船員에게 支給하여야 할 損害賠償金과 加入者가 損害賠償에 관한 訴訟을 위하여 組合의 書面 同意를 받아 支給한 諸般 費用 등이다.

③ 戰爭危險 擔保 特別約款 : ㉠戰爭, 侵略, 外國의 武力行使, 敵對行爲 또는 戰爭 類似 行爲 ㉡反亂, 暴動, 事變, 騷擾, 內亂, 謀反, 革命, 民衆 蜂起, 軍府 또는 政權 篡奪勢力의 行動, 戒嚴令이나 拿捕狀態 또는 戒嚴令을 宣布하거나 維持하여야 할 事態 ㉢政府 또는 地方官廳에 의하여 또는 그 命令에 따른 包圍, 拿捕, 隔離 狀態, 關稅 規制 및 國有化로 인한 船員의 身體의 傷害를 補償한다. 補償限度는 別途로 정하게 된다.

④ 職務外災害 擴張擔保 特別約款 : 職務外的 傷害 또는 疾病에 대하여 職務上 災害와 同一한 方法으로 補償한다. 다만, ㉠中毒, 滿醉, 麻醉 등으로 생긴 災害 ㉡過激한 運動이나 危險한 娛樂으로 생긴 災害 ㉢自害, 自殺, 自殺未遂 및 이와 類似한 行爲로 인하여 생긴 災害 ㉣梅毒, 淋疾, AIDS, 기타 이와 類似한 疾病으로 인하여 생긴 災害 ㉤船員의 惱疾患 또는 心身喪失 및 이로 인하여 생긴 災害 ㉥軍人이 아닌 者로서 軍事作戰을 수행하거나 軍事訓練을 받는 중에 입은 災害에 대하여는 報償하지 않는다.

⑤ 所持品 遺失補償 特別約款 : 船員이 乘務中 海洋事故로 인하여 所持品을 잃어버린 境遇에는 30만원 範圍안에서 그 遺失된 所持品의 現實價額에 相當하는 金額을 補償한다. 이 밖에도 共劑料分割納入 特別約款, 共同加入 特別約款, 確定加入 特別約款, 換率特別約款, 慣習上の 費用擔保 追加約款, 綜合加入 割引 特別約款이 있다 (韓國海運組合, 船員共劑 特別約款).

(3) 共劑別 加入推移

다음에 提示한 통계는 1996년부터 2005년까지 韓國海運組合의 共劑事業 現況으로 共劑別 加入推移 <표-4>와 共劑料 收納推移 <표-5> 및 共劑金 支給推移 <표-6>이다.

[表-4] 共劑別 加入 推移

項目別 年度別	旅客 共劑		船員 共劑		船舶 共劑		船主賠償責任共劑	
	척	명	척	명	척	톤	척	톤
1996	192	37,539	1,195	5,793	926	708,803	0	0
1997	198	38,400	1,224	5,690	1,001	569,999	0	0
1998	258	37,154	1,229	5,599	1,005	592,845	81	18,398
1999	273	42,112	1,276	5,864	1,210	641,633	127	30,935
2000	281	42,747	1,385	6,052	1,254	660,757	178	57,583
2001	299	44,904	1,503	6,667	1,343	976,991	270	117,435
2002	342	51,018	1,673	7,483	1,499	1,439,149	347	179,760
2003	346	52,409	1,857	7,929	1,646	1,905,430	418	256,452
2004	371	56,103	2,096	8,272	1,740	2,231,457	475	312,681
2005	350	53,670	2,229	8,379	1,810	2,465,079	560	370,003

Note : 2005년 12월 31일 기준

자료 : 한국해운조합, “연안해운통계연보”, 2006

[表-5] 共劑料 收納 推移

項目別 年度別	合 計	旅客共劑	船 員 共 劑				
			小 計	旅 客 船	貨 物 船	油 槽 船	기 타 선
1996	8,954,400	1,092,459	4,564,444	775,615	866,864	1,188,236	1,733,729
1997	10,816,497	1,136,192	4,994,787	791,174	870,438	959,867	2,373,308
1998	12,574,112	1,260,068	4,984,254	679,828	780,774	1,245,258	2,278,394
1999	13,372,473	1,217,262	5,247,122	628,482	749,327	1,314,466	2,554,847
2000	15,862,112	1,289,583	5,933,612	727,480	937,475	1,498,032	2,770,625
2001	19,014,815	1,269,004	6,978,859	663,355	989,664	1,562,130	3,763,710
2002	24,868,563	1,601,409	9,002,971	883,396	1,820,827	2,109,339	4,198,409
2003	28,505,692	1,730,883	9,867,681	892,796	1,808,834	2,113,044	5,053,007
2004	32,719,527	1,692,265	11,530,180	1,106,835	1,892,147	2,288,680	6,242,518
2005	35,583,315	1,685,542	11,665,207	1,204,324	1,598,357	1,827,099	7,035,427

Note : 2005년 12월 31일 기준

자료 : 한국해운조합 “연안해운통계연보” 2006.

[表-6] 共劑金 支給 推移

項目別 年度別	合 計	旅客 共劑	船 員 共 劑				
			小 計	旅 客 船	貨 物 船	油 槽 船	기 타 선
1996	4,914,743	1,214,450	3,700,293	544,520	711,840	537,892	1,906,077
1997	5,114,954	1,162,279	2,899,120	93,303	777,667	606,129	1,426,021
1998	10,299,154	1,041,637	5,137,676	392,914	980,056	1,428,951	2,335,755
1999	10,137,765	968,580	5,309,691	37,965	1,182,264	1,143,474	2,604,988
2000	11,375,400	886,066	4,820,360	317,241	1,501,392	1,083,702	1,198,025
2001	14,475,856	1,144,574	5,571,138	462,377	774,906	1,645,610	2,685,245
2002	18,503,101	1,123,131	6,882,748	574,940	957,342	2,033,035	3,317,431
2003	21,366,711	1,163,495	7,496,068	437,557	1,759,301	1,703,354	3,595,856
2004	24,463,471	1,189,507	10,069,528	844,280	2,566,708	1,928,320	4,730,220
2005	24,083,969	1,201,302	8,471,219	754,686	1,304,685	1,422,671	4,989,177
사망/(명)	48	4	44	4	6	7	27
부상/(명)	616	70	546	75	91	81	299

Note : 2005년 12월 31일 기준

자료 : 한국해운조합, “연안해운통계연보”, 2006

### 第3節 船主責任相互保險

#### 1. 意 義

船主責任相互保險은 船舶保險의 擔保事項이 아닌 衝突損害賠償責任, 船舶除去費用, 船員의 死傷에 관한 賠償責任의 費用, 船荷證券의 免責條項에 該當되지 않는 賠償責任 등 船舶所有者의 第三者에 대한 損害賠償責任을 擔保하는 일종의 船舶所有者 相互間 共劑組合으로서 非營利 團體이다. 英國에는 많은 수의 船主相互保險組合(P&I Club)이 있는데 한국의 船舶所有者들은 Britannia P&I Club 또는 U.K. P&I Club에 주로 加入하고 있다.

船舶의 運航에 隨伴하여 船員의 人命喪失 또는 傷害로 인한 保險事故는 船主相互保險組合이 擔保했던 危險중의 代表的인 것의 하나였다. 人命事故와 관련하여 發生하는 補償請求의 內容은 診療費, 藥品費, 病院費, 그리고 關係 交通費 등의 治療費用과 治療期間의 收益喪失과 기능장애 또는 상실로 인한 將來를 향한 損害의 두 가지로 大別할 수 있다. 오늘날 船主責任相互保險의 擔保危險중 人命關係 補償請求의 比重이 絶對的이지는 않지만 그 밖의 다른 危險과 比較할 때 여전히 相當 部分을 차지하고 있다. 船舶保險보다 廣範圍한 條件으로 船主責任相互保險이 擔保하고 있는 船舶所有者의 第三者에 대한 責任은 ①船舶所有者가 法律上 自身이 雇用하고 있는 船員에게 지는 責任과 義務 즉, 法律에 의하여 賦課되는 法律上の 責任 ②船舶所有者가 자유로운 意思로 締結한 契約의 不履行으로 인한 責任인 契約上の 責任 ③船舶所有者의 責任있는 意思로 第三者에게 損害를 입혔을 때, 그 損害의 賠償責任인 不法行爲責任이 있다. 이 중에서 “法律에 의해서 賦課되는 責任”의 重要事項은 傷病 船員에 대한 治療義務, 送還義務, 作業條件確保, 기타 職務上傷病에 대한 災害補償을 保障하기 위하여 船主相互保險에 가입하고 있으며 外航商船船員과 海外送出船員의 災害補償은 주로 船主責任相互保險에 부보하고 있다. 最近에는 우리나라에서도 韓國船主相互保險組合(KPI)<sup>91)</sup>과 韓國海運船主相互保險組合(KS P&I)<sup>92)</sup>이 設立되어 國內 P&I Club도 競爭體制에 突入하고 있다.

91) 韓國船主相互保險組合(KP&I)은 1998년 P&I Club 설립 준비단을 설치하고, 그 해 2월 5일에 韓國船主相互保險組合法을 통과시키면서 1999년 12월에 설립되었다. 우리나라 최초의 P&I Club이 설립된 것이다.

92) 2000년 2월 9일에 내항선 업계(104개 회사, 217척)를 중심으로 한 韓國海運船主相互保險組合(KS P&I Club)이 창립되었다.

## 2. 船員災害補償 內容

우리나라 船舶所有者들이 주로 加入하고 있는 United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association. LTD.의 定款에 明示된 擔保危險은 다음과 같다.

### 1) 傷害 및 死亡

船員의 航海中 혹은 船舶管理上의 不注意와 船上에서 本船에 關係되는 기타의 不注意한 行爲나 怠慢으로 인하여 船舶의 所有者나 管理者가 責任을 지는 入院費, 手術費 및 葬祭費 등을 포함한 人命의 損傷이나 疾病에 대하여 補償한다. 또 乘務中인 船員의 人命死傷 및 疾病 혹은 本船에서 下船 또는 本船에 乘船할 船員의 人命死傷 및 疾病의 結果로 法的으로 船舶所有者가 責任져야 할 境遇의 責任을 擔保한다.

그러나 우리나라 6천여명의 海外送出船員에게 適用하는 「海外就業船員의 災害補償에 관한 規定」(해양수산부 고시 제2001-96호, 개정2001.12.1)에는 “職務上 死亡한 境遇에 遺族補償金은 乘船平均賃金の 1,300日分과 特別補償金 미화 4만달러(漁船船員의 境遇에는 미화 2만 달러)를 合算한 金額의 遺族補償을 行하여야 한다”고 規定하므로써 商船船員과 漁船船員間에 2만달러의 補償金額이 差異가 있다. 이처럼 商船과 漁船을 差別하여 規定하는 것은 漁船船員이 相當한 不利益을 당하고 있음을 證明하는 것이다. 또한, 法體系나 慣習이 다른 外國의 民間團體(P&I Club)가 우리나라의 船員法과 團體協約의 規定에 따라 災害補償을 하고 있는 實情이며 위에서 살펴본 바와 같이 漁船員의 境遇에는 相當한 問題點을 안고 있다.

### 2) 送還 및 交代費用

送還 및 交代費用은 外國의 陸上에 遺棄된 船員을 交代 시키거나 法律上 船舶所有者가 送還할 責任이 있는 境遇 또는 傭船契約, 團體協約 기타 組合으로



부터 事前에 書面으로 承認을 받은 乘船契約 또는 雇傭契約上 船舶所有者가 船員을 送還시켜야 할 境遇 및 送還 또는 交代가 船員 또는 船舶의 안전에 必須的인 境遇에 이를 補償한다. 그러나 特定한 契約이 終了되어 發生하는 送還費用은 補償되지 않는다. “特定한 契約”이라 함은 船舶所有者와 船員 相互間의 合意下에 이루어질 수 있거나 船舶의 賣渡, 船舶에 關連된 船舶所有者의 特定行爲에 의해 成立되는 것을 말한다.

### 3) 所持品 遺失補償

船舶所有者가 海上危險으로 인하여 發生한 船員의 所持品滅失에 대하여 海事行政協定(National Maritime Board Agreements) 기타 船主相互保險組合(P&I Club)으로부터 承認을 받은 協定 혹은 法律에 의거하여 船舶所有者가 補償하게 되었을 때 船主相互保險이 補償한다. 그러나 現金, 有價 證券, 貴金屬에 대한 責任은 特約이 없는 한 免責된다.

### 4) 船員의 賃金에 대한 補償

負傷 또는 疾病에 基因한 外國에서의 藥物治療 혹은 病院治療期間 또는 歸國期間의 賃金과 交代船員으로서 乘船하는 船員의 賃金, 乘船中이거나 乘·下船도중에 그 船舶의 滅失 또는 沈沒로 인하여 發生한 失業船員에 대한 船舶所有者의 補償責任에 대하여 補償한다.

### 5) 共劑 免責

船員의 疾病補償에 한하여 港口當 미화 200달러의 共劑 免責을 適用한다. 그러나 同一한 疾病으로 인하여 2개 以上の 港口에서 治療를 받은 境遇에는 1회에 한하여 共劑 된다.

### 3. 損害額의 算定基準

#### 1) 基本 原則

船員이 死亡한 境遇 補償請求는 死亡者 本人에게 생긴 損害額과 葬祭費 기타 附隨 實費가 基準이 된다. 이 중 本人에게 發生한 期待利益의 損害는 遺族 또는 扶養家族들에 대한 損害賠償의 算定基礎가 된다. 收入이 可能的 全期間(보통 停年退職 時까지)의 總收入과 控除해야 할 生活費의 水準(本人이 收入을 얻기 위해 支出해야 할 生活費)을 綜合하여 算定한다. 被害者에게 支給하여야 할 損害賠償金額을 算出함에는 總損害額에서 船舶所有者의 費用으로 加入한 他保險, 年金, 기타 社會保障 制度下에서 支給되는 金額은 控除한다. 通常적으로 補償金額을 算出하는 順序는 다음과 같다.

우선, 被害者의 被害額을 事故 당시의 收入(통상임금 기준), 收入이 가능한 期間, 그리고 該當 生活費 등을 勘案하여 一時補償額(보통 호프만식 또는 라이프니츠식에 의함)을 算出하고 그 다음 社會保障制度 또는 他保險이나 年金에 의하여 支給되는 金額을 控除한다. 損害賠償金에서 控除되어야 할 가장 重要한 項目은 勤勞基準法, 船員法 등의 規定에 의거 船舶所有者나 使用者가 지출한 費用이다. 즉, 傷病等級에 따라 支給한 傷害 또는 災害補償金과 本人의 治療를 위해 船舶所有者가 支出한 治療費, 傷病補償, 勤勞의 提供없이 支給된 給與 등도 控除된다. 損害賠償은 使用者와 使用人 사이의 過失 有無와 그 定度 또는 比率에 根據를 두고 있는 만큼 事故의 原因이 全적으로 船舶所有者의 過失에 의하지 않고 本人의 過失이 개재되어 있을 때에는 本人의 過失定度 만큼 損害賠償額에서 控除한다.

#### 2) 精神的 損害의 算定基準

‘精神的 損害’라 함은 財産 이외의 損害 즉, 事故로 인한 衝擊등 精神的 苦痛을 말하며 그 賠償은 보통 慰藉料라는 名目으로 이루어진다. 慰藉料를 認定하는 것은 각 國家마다 立法趣旨에 따라 差異가 있을 수 있겠지만 設사 認定한다고 해도 精神的 損害를 金額으로 評價하는 것이 不可能하기 때문에 判決에 의하지 않는 한 當事者 雙方의 合意에 의하는 수밖에 없다. 慰藉料에 대해 船舶所有者에게 責任이 있을 때에는 船主相互責任保險이 그 損害도 擔保하며 事故 通報를 접한 該當家族의 衝擊으로 인한 精神的 損害도 마찬가지이다.

## 第4節 漁船員 및 漁船災害補償保險

### 1. 意義

漁船員 및 漁船災害補償保險制度는 沿近海 漁業에 從事하는 漁船員 및 漁船災害發生時 迅速하고 適切한 補償으로 漁船員을 保護하고 漁船災害復舊를 促進하여 漁船主의 再生産 能力을 確保하고자 하는 것으로(법 제1조) 海洋水産部長官이 管掌하는 非營利 公營保險으로써 營利目的의 一般保險事業과는 區別될 뿐 아니라 漁船主가 納付하는 保險料의 一部를 政府補助金 형태로 支援하여 運營되며 國家에서 施行하는 社會保障性格의 政策保險으로 零細하고 作業 환경이 劣惡한 沿近海 漁業人의 生命 및 財産을 保護하고 安定的인 漁業經營을 圖謀하고자 制定하였다.<sup>93)</sup>

### 1) 導入背景

이 法이 制定되기 전까지는 沿近海 漁船員 및 漁船災害 發生時 迅速·公正하게 補償하고 效率的으로 運營할 수 있는 災害補償體系가 미흡하였다. 沿近海 漁船은 水産業協同組合의 共劑 (水協共劑)<sup>94)</sup>를 包含하여 保險加入率이 21.1%로써 比較的 低調하고 加入한 境遇에도 漁船員은 比率給 등에 의한 賃金算定의 困難 등으로 船舶所有者가 任意로 낮게 策定한 賃金으로 保險에 加入함에 따라 補償金額이 적어 漁船員과 船舶所有者의 紛爭의 素地가 있어 왔다. 무엇보다도 陸上勤勞者의 境遇에는 政策保險인 産業災害補償保險을 運營하고 있지만 作業 환경 및 勤勞條件이 훨씬 劣惡한 海上勤勞者인 漁船員에 대하여는 政策保險 未實施로 災害補償에 어려움이 있었다. 現行 船員保險 關係를 規定하고 있는 船員法에서는 災害補償基準만 정하고 있으며 實質的으로 保險料率의 決定, 保險料의 徵收와 保險給與 등을 民間保險社(또는 公제기관)에서 營利目的으로 運營되고 있으며 現行 漁船保險料의 二元化로 漁業人에게 불편을 招來하고 保險運

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

94) 水産業協同組合은 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, 어선원재해보상법에 의거 어선원재해보상법을 정부로부터 위탁받아 시행하고 있다.

營의 混線을 招來하고 있었다. 예컨대, 同一 事業場內에 漁船이 2척 以上인 境遇(권현망, 선망 등) 噸數별로 保險加入對象이 相異하여 保險加入 및 運營의 混線을 招來하기도 하였다. 즉 20톤 以上 乘船中인 漁船員은 船員法에 따라 水協船員共劑에 加入하여야 하고 20톤 未滿 乘船中인 漁船員은 다시 常時 5인 以上 乘船時는 政策保險인 産業災害補償保險에 加入하여야 하며 常時 5인 未滿 乘船時는 加入義務없기 때문에 水協共劑에 任意加入하여야 하였다(선원법 제2조). 이러한 점을 勘案하여 漁船 및 漁船員에 대한 綜合的인 政策保險의 導入을 통하여 沿近海 漁船員 및 漁船에 대한 災害補償을 통한 漁業人의 福祉向上과 水産業의 安定的 發展을 위하고자 하는데 그 導入背景이 있다.

한편, 政策保險의 導入으로 災害發生時 漁船員 1인당 平均 保險惠澤은 [표-7]에서 보는 바와 같이 遺族의 경우 5,746만원으로 994만원(20.9%)이 增加할 것으로 보이는데 이는 漁船員 月平均 適用賃金(1,004천원→1,214천원)의 增加에 起因한 것이며 이에 따라 漁船主의 保險料 負擔 및 政府 補助金 額數도 增加 要因으로 作用될 것이다..

[表-7] 漁船員 共劑의 政策保險의 導入에 따른 保險效果 變化

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

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

## 2. 內容

### 1) 法의 概要 및 特徵

이 법에 의한 災害補償保險事業은 海洋水産部長官이 管掌하고 그 運營을 水

産業協同組合法에 따라 水産業協同組合 中央會에 委託하였다(법 제3조 및 제9조). 그리고 아래 [表-8]에서 보는 바와 같이 保險料의 일부를 國庫에서 支援할 수 있도록 하고 保險事業에 관한 重要事項을 審議 및 審査하기 위하여 漁業災害補償保險委員會를 두었다(법 제4조 및 제7조).

[表-8] 漁船員共劑의 國庫支援 豫算 推計表

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<sup>95)</sup>은 沿近海漁業에 從事하는 漁船所有者를 當然 加入者로 하여 漁船員, 家族漁船員 및 漁船所有者가 漁業 活動과 關聯하여 입은 災害를 補償하도록 하고 그 保險給與의 種類 및 範圍를 定하였다(법 제18조 및 제23조 내지 제32조). 그 뿐만 아니라 漁船災害補償保險<sup>96)</sup>은 沿近海 漁業에 從事하는 漁船所有者가 加入할 수 있도록 하고 그 保險의 對象은 船體·機關 및 艙裝品을 一括單位로 하며 加入 金額은 對象 漁船의 殘存 價額의 一定比率로

95), 96) 2006년도 어선원 및 어선보험 가입실적

- 어선원 보험 : 당연가입(강제가입) : 5톤 이상의 어선(원양어선은 제외), 임의가입(자율가입) : ① 5톤미만의 어선 ② 가족어선원(배우자 및 직계존비속)만 승선하는 어선 ③ 관리선 지정 어선 ④ 내수면 어선 ⑤ 시험·연구·조사·지도·단속·교습 어선
- 어선보험 : 임의가입(자율가입)
- 가입실적

구분	합계	5톤이상	5톤이하	가입율(%)
어선원보험	11,650척	9,366척	2,284척	85%
어선보험	5,015척	3,756척	1,259척	5.9%

\* '06년도 당연가입 대상척수는 11,020척임

하였다(법 제51조 내지 제55조). 만약, 保險給與에 관한 決定에 不服이 있는 者는 中央會에 審査請求를 提起할 수 있도록 하고 審査請求에 대한 決定에 不服하는 境遇엔 漁業災害補償保險委員會에 再審査請求를 할 수 있도록 하며 이 境遇 再審査請求를 받은 날부터 50日以內에 裁決을 하도록 하고 同 委員會의 裁決은 中央會를 羈束하게 하였다(법 제59조 내지 64조). 위에서 살펴본 바와 같이 漁船員 및 漁船災害補償法에 의한 保險事業은 沿近海 漁業人의 生命 및 財産을 保護하여 安定的인 漁業經營을 圖謀하기 위한 것이므로 一般保險과는 달리 營利追求가 아닌 非營利 公營保險이어야 하고 漁船員 등 低所得 漁業人의 災害時 迅速한 救濟가 可能하도록 하면서 保險加入을 強制하는 등 社會保障政策의 一環으로 施行하는 特徵을 가지고 있다. 따라서 이 法에 의한 保險事業은 社會保障 性格의 政策保險이기 때문에 保險事業의 運營은 海洋水産部가 直接遂行하거나 特別法人을 設立하여 委託·施行하도록 原則을 두고 있다. 때문에 1962년부터 漁船 및 漁船員 共劑를 實施하여 漁業分野保險에 대한 經驗과 全國的 共劑組織을 가지고 있는 水協組織을 活用 하는 것이 보다 效率的이라는 判斷에서 다른 會計와 區分하여 計理하도록 하는 등 水協의 不實化로 인한 保險財政의 同伴 不實化를 防止하기 위한 制度的 裝置를 마련하고 水協中央會로 하여금 이를 運用하도록 하였다.

또 하나의 特徵은 保險料 納入與否에 관계없이 災害發生時 漁船員에게 優先的으로 補償하고 그 補償額도 水協共劑보다 약 20.9% 增加하게 됨에 따라 保險制度의 運營過程에서 一時的으로 損失發生이 不可避하게 될 것으로 豫想되므로 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 保險 財政安定 등 保險運營 全般에 대한 審議를 하도록 하고(법 제7조), 水協中央會로 하여금 適定規模의 損失補填準備金を 助成·積立하도록 하여 運營上 豫想치 못한 超過支出 등 收支上의 不均衡에 對備하도록 하며(법 제14조), 損失補填準備金에는 政府의 出捐이 可能하도록 하여 財政에 대한 最終責任을 政府가 지도록 하고 있다. 또한 每會計年度 마다 責任準備金 및 非常 危險準備金を 積立하여 安定的 保險 運營을 위한 制度的 裝置를 두고 있으며(법 제13조), 保險加入者가 負擔하는 保險料의 일부를 國庫에서 補助함으로써 加入率을 提高시킬 수 있는 制度的 裝置도 마련되어 있다. 또한 社會的 弱者인 漁船員 保護 및 加入義務者인 漁船主의 保險加入을 強制하기 위하여 漁船主의 保險關係 未申告(태만)時에는 過怠料 賦課(법 제70조), 未納付한 保險料(3년간) 一時 徵收 및 支

給保險金의 一部追徵 등의 不利益을 주도록 하고 있는바(법 제48조) 이러한 不利益은 社會保障的 性格의 政策保險 特性上 災害發生時 먼저 支給한 保險金으로 인한 財政損失을 防止하기 위해 그 反對給付로서 加入義務者에게 追徵함으로써 財政均衡을 이루고자 한 것이다.

## 2) 主要 保險給與 內容

### (1) 療養給與

漁船員등이 職務上負傷을 당하거나 疾病에 걸린 境遇 療養費의 全額을 漁船員등에게 直接 지급한다(법 제21조 내지 제22조). 또한 乘務中 職務外의 原因으로 負傷을 당하거나 疾病에 걸린 境遇에는 3月分 以內의 療養給與를 支給한다(법 제23조). 職務外의 原因으로 인한 災害補償을 행하는 制度는 海上勤勞者를 保護하기 위하여 船員法에만 있는 獨特한 制度이며 療養金與의 算定基準은 船員法에서와 마찬가지로 産災保險法 施行規則 제3장 제2절의 規定을 準用한다.

### (2) 傷病給與

職務上 負傷을 당하거나 疾病에 걸려 療養을 받을 境遇 最初 4月까지는 通常賃金에 該當하는 金額을, 4月이 지나도 治癒되지 아니하는 境遇에는 治癒될 때까지 通常賃金의 100分의 70에 相當하는 金額을 支給한다(법 제24조 제1항). 職務外의 原因으로 負傷을 당하거나 疾病에 걸려 療養을 받을 境遇에는 3月의 範圍內에서 通常賃金을 傷病給與로 支給한다(법 제24조 제2항). 이 경우 傷病給與가 船員法 제54조의 規定에 따른 最低賃金에 未達하는 境遇에는 그 最低賃金額을 傷病給與의 支給額으로 한다(법 제24조 제3항).<sup>97)</sup> 漁船員에 대한 傷病給與는 船員法에 의한 傷病補償과 마찬가지로 産業災害補償保險의 休業給與와는 달리 船員이 就業하지 못한 期間이 3日 以內인 때에도 行하여야 한다.

---

97) 2006. 12. 27 .해양수산부가 고시한 (해양수산부 고시 제2006-101호) 「선원법」 제54조의 규정에 의하여 2007. 2. 1부터 2007. 12. 31까지 선박소유자가 선원에게 지급하여야 할 최저임금은  
1. 적용대상: 「선원법」 제3조 제1호에 의한 “선원”  
2. 최저임금액 및 적용방법: 1) 선원최저임금액: 월 906,000원, 2) 「선원법」 제52조의 규정에 따른 어선원의 재해보상시 적용되는 통상임금(승선평균임금) 산정을 위한 최저액: 월 1,109,110원(1,774,570원)이다.

### (3) 障害給與

漁船員 등이 職務上 負傷을 당하거나 疾病에 걸려 治癒된 후에도 身體에 障害가 남는 境遇에 産災保險法이 정하는 障害等級에 따른 障害補償一時金 日數에 乘船平均賃金を 곱하여 算出한 障害給與를 當該 漁船員등에게 支給한다(법 제 26조). 이는 船員法에 의한 障害補償 給與와 마찬가지로 一時金만 支給하도록 規定하고 있다.

### (4) 一時補償 給與

療養給與 및 傷病給與를 받고 있는 漁船員이 2년이 지나도 그 負傷 또는 疾病이 治癒되지 아니하는 境遇에는 産災保險法이 定하는 障害等級에 該當하는 障害補償 一時金 日數에 乘船平均賃金を 곱하여 算定한 金額을 漁船員에게 一時로 支給할 수 있다(법 제26조).

### (5) 遺族給與 및 葬祭費

漁船員 등이 職務上 死亡한 境遇에는 乘船平均賃金の 1,300日분에 相當하는 金額을 遺族에게 지급하고 職務外의 原因으로 死亡한 境遇에는 乘船平均賃金の 1,000日분에 相當하는 金額을 遺族에게 支給한다(법 제27조). 漁船員 등이 職務上 死亡하거나 乘務中 職務外 原因으로 死亡한 境遇 遺族에게 乘船平均賃金の 120日분에 相當하는 金額을 葬祭費로 支給한다(법 제28조). 船員이 死亡한 후 지체 없이 遺族補償을 받을 수 있는 遺族中에서 그 順位에 따라 위 金額을 支給해야 하며 葬祭費를 支給받을 수 있는 遺族이 없는 境遇에는 實際로 葬祭를 행한 者에게 遺族給與를 支給해야 한다.

### (6) 行方不明給與

漁船員 등이 行方不明 그 밖의 事由로 生死가 不明한 境遇에는 通常賃金の 1月分과 乘船平均賃金の 3月분에 相當하는 金額을 支給한다(법 제29조). 船員이 海上에서 行方不明된 이상 船舶이 沈沒되거나 航海中 船員의 過失에 의해서 墜落한 境遇뿐만 아니라 上陸하여 歸船 途中에 海上에서 行方不明된 境遇도 補償金은 支給되어야 하고 船員이 海上에서 行方不明 된 以上 그 原因은 問題되지 않기 때문이다. 여기서 ‘海上’이란 一般的으로 陸地가 아닌 바다의 空間을 總稱하는 概念으로서 水中과 海底뿐만 아니라 船舶이 航行을 계속할 수 있는 空間이면 領海 測定基線의 陸地側 水域인 河川이나 湖水도 包含된다고 해야 한다.<sup>98)</sup>



(7) 所持品遺失 補償

漁船員등이 乘船中 漁船災害로 인하여 所持品을 잃어버린 境遇 通常賃金の 2 月分の 範圍안에서 遺失된 所持品の 價額에 相當하는 金額을 支給받는데(법 제 30조), 漁船員이 所持品遺失補償을 받기 위해서는 乘船中 漁船災害로 인하여 所持品을 잃어버려야 한다. 따라서 漁船事故 이외에 歸郷이나 歸船 途中에 船員이 所持品을 잃어버린 境遇에는 所持品遺失 補償金이 支給되지 않는다.

[表-9] 漁船員災害保險과 産業災害補償保險 比較

區分	産業災害補償保險	漁船員 및 漁船災害保險
根據法律	産業災害補償保險法	漁船員 및 漁船災害補償保險法
保險事業施行	근로복지공단 (정부위탁)	○ 수협중앙회 (정부위탁)
加入對象	근로기준법적용사업장 (5톤미만중 5인이상 승선)	○ 전 연근해어선소유자 (가족어선원 포함)
加入方法	강제가입 (가입미신고시도 보상)	○ 강제가입 : 대통령령규정 (가입미신고시도 보상) ○ 임의가입 : 가입시 보상
加入金額	근로자임금전액	○ 어선원의 임금전액 - 단체협약, 취업규칙, 근로 계약서 등에 의한 임금
支給事由	근로기준법상 사용자 재해보상책 임	○ 선원법상 선주의 재해보상책임
支給金額	근로기준법상 재해보상 금액의 약10%정도 상회	○ 선원법상의 보상규정 완전이행
補償合意	보험금에 의한 보상합의	○ 보험금에 의한 보상합의 - 보험사업자는 선주와 합의없이 선원에 보상
보 험 료	선원 연임금의 9.5%	○ 선원 연임금의 일정비율 -재해보상보험심의위원회에서 결정
보 험 료 국고보조	없음	○ 톤급별 차등지원 - 법률에 국고보조 제도화
기금운용	있음(제80조-83조) 보험료, 수익금, 적립금, 잉여금, 출연금, 차입금	○ 평형준비금 - 잉여금, 수익금, 출연금, 차입금
미가입시	가입여부 불문 보험금 지급 - 국세채납의 예에 준해 보험료 징수	○ 당연가입 : 보험금 지급 ○ 임의가입 : 보험금 미지급. 당연 가입대상자는 국세채납의 예에 준해 보험료 징수

98) 金東仁, 前掲書, 384쪽.

### 3. 産業災害補償保險과의 比較

위의 [表-9]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 事業은 모두 政策保險으로서 災害發生時 社會的 弱者인 勤勞者에 대하여 社會保險方式에 의하여 補償하는 것으로 本質的인 差異는 없지만 漁船員災害補償保險은 海上勤勞者인 船員의 勤勞基準 및 災害補償關係를 規定한 船員法の 基準에 따라 災害補償을 履行하기 위한 公營保險의 役割을 담당하며 産業災害補償保險은 勤勞基準法の 災害補償關係를 公營保險化한 것이라고 할 수 있다. 그러나 産業災害補償保險은 全體勤勞者의 一般的 狀況을 考慮한 데 비하여 漁船員災害補償保險은 특별히 漁業의 特性인 賃金算定の 곤란, 漁船事故率 過多, 漁船員의 빈번한 乘下船, 事業場의 流動性 등 海上勤勞의 特殊性을 勘案하여 漁船員 및 漁船所有者를 實質的으로 保護할 수 있는 行方不明補償, 所持品 流失補償 등의 制度를 導入하고 있는 것이다.

## 第5章 船員災害補償制度의 改善方案

### 第1節 船員災害補償制度의 問題點

船員災害補償에 관한 船員法의 內容 및 強制保險으로서의 勤災保險, 海運組合을 통한 船員共劑, 漁船員 및 漁船災害補償保險 및 船主責任相互保險의 內容을 比較·檢討해 보았다. 勤勞者의 生存權保障이라는 根本趣旨를 바탕으로 船員災害補償을 考察 할 때 勤勞者의 生活保障 側面에서 많은 脆弱點을 드러내고 있다. 船員災害補償에 있어 公的機關의 不在라는 根本的 問題點을 비롯하여 이를 基盤으로 하는 各 制度上의 미흡한 점을 改善方案의 導出을 위하여 아래와 같이 살펴보기로 한다.

#### 1. 船員法上의 問題點

##### 1) 船員災害補償의 內容上 문제점<sup>99)</sup>

##### (1) 療養補償上의 問題點

우선, 療養補償 要件上의 未備點을 지적 할 수 있다. 船員法 제85조 제1항에서는 療養補償의 要件으로 ①船員이 職務上 負傷하거나 疾病에 걸린 때 ②船員이 乘務中 職務外의 原因으로 負傷하거나 疾病에 걸린 境遇에는 3月の 範圍를 規定하고 있다. 이것은 “原因 如何를 不問하고 모든 病的인 狀態와 그 結果”를 要件으로 하는 ILO協約上의 基準에 未達하여 國際的 水準에 미달한다. 船員法 제86조에서 規定하고 있는 療養의 範圍에도 産災保險法과 比較했을 때 再療養을 받을 수 있는 條件과 認定範圍, 再療養과 休業給與 및 障害補償 年金受給과의 關係, 再療養의 節次 등이 規定되어 있지 않다. 따라서 再療養時의 災害補償이 問題된다. 또한, 療養期間에 있어 船員法上의 療養期間은 職務上 負傷을 당하거나 疾病에 걸려서 療養을 開始한 후 2年이 經過하여도 그 負傷 또는 疾病이 完治되지 않는 境遇에 船舶所有者가 乘船平均賃金의 1,474日分을 支給하고

99) 金成煥, 前揭論文, 88-91쪽.

療養責任을 免할 수 있도록 規定하고 있고 船員의 乘務中 職務外 災害의 境遇에는 3月의 範圍內에서 船舶所有者의 療養責任은 制限된다. 이와같은 船員法上의 內容을 産災保險法과 比較해 보면 治療內容·期間·金額에 制限 없이 治癒될 때까지 그 災害를 補償하는 점과 勤勞者에게 過失이 있더라도 過失比率에 의한 災害補償 責任을 免할 수 없도록 規定한 産災保險法과 큰 差異가 있다.

[表-10] 療養補償의 範圍 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
요양 의 범 위	1. 진찰 2. 약제 또는 치료재료와 의지 기타 보철구의 지급 3. 수술 그 밖의 치료 4. 병원, 진찰소 그 밖에 치료에 필요한 자택 이외의 곳에서의 수용 (식사제공은 포함한다.) 5. 看病 6. 移送 7. 통원치료에 필요한 교통비	1. 진찰 2. 약제 또는 치료재료와 의지 기타 보철구의 지급 3. 처치·수술 그 밖의 치료 4. 의료시설에의 수용 5. 개호 6. 移送	1. 진찰 2. 약제 또는 치료재료와 의지 기타 보철구의 지급 3. 처치·수술 그 밖의 치료 4. 의료시설에의 수용 5. 看病 6. 移送 7. 기타 노동부령이 정하는 사항

[表-11] 療養期間의 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
요양 기 간	① 직무상: 치유 될 때까지 단, 요양개시 후 2년까지 ② 직무외: 3개월 내	요양 후 2년까지	제한없음

[表-12] 療養補償의 免責規定 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
면책 규정	① 직무상: 요양개시 후 2년이 경과 후 부상 또는 질병이 완치되지 않는 경우, 승선평균임금의 1,474일분의 일시금을 지급 ② 직무외: 선원의 고의 또는 중과실로 선원노동위원회의 인정을 받을 때	요양개시 후 2년이 경과하여도 부상 또는 질병이 완치되지 않는 경우, 평균 임금의 1,340일분의 일시금 지불	규정없음

(2) 傷病補償上의 問題點

船員法 제87조에 規定된 傷病補償에 의해 船員이 職務上 災害를 입은 경우 4月の 範圍 안에서 通常賃金を 支給하고 4月이 지나도 治癒되지 아니할 境遇에는 通常賃金の 100分の 70을 支給하도록 規定하고 있다. 또한, 乗務中 職務外의 原因으로 災害를 입은 境遇 3月の 範圍內에서 通常賃金の 100分の 70을 支給토록 規定하고 있다. 그러나 通常賃金の 100분의 70은 勤勞基準法에서 規定한 休業補償는 平均賃金の 100분의 60 및 産災保險法에서 規定한 休業給與의 100분의 70 에 훨씬 未達하기 때문이다.<sup>100)</sup> 왜냐하면 보통 船舶會社에서 支給하는 通常賃金은 會社에 따라 약간의 差異는 있지만 乘船平均賃金の 65%정도 이므로 훨씬 적은 額數이다.

[表-13] 傷病補償의 要件에 대한 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
名稱	傷病補償 <제87조>	休業補償 <제82조>	休業給與 <제41조>
要件	療養中에 있는 船員	療養中에 있는 勤勞者	療養으로 就業하지 못하는 者

100) 일부논문에서는, 船員法 제87조에서 規定한 상병보상금액이 근로기준법 제82조의 평균임금의 100분의 60의 휴업보상의 규정보다 우월한 규정이라고 하나 잘못된 것이다.

[表-14] 傷病補償의 補償範圍에 대한 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
보상급여의 내용	① 통상임금 4월 범위내 지불 ② 4월이 지나도 치유되지 아니할 경우, 매월통상 임금의 100분의 70지급 ③ 승무중 직무외의 부상 또는 질병으로 요양중인 선원에게는 3월의 범위안에서 매월 통상임금의 100의 70 지급	평균 임금의 100분의 60	○ 평균임금의 70/100 단, 취업하지 못한 기간이 3일이내인 경우는 근로기준법을 적용하며 또한 휴업급여가 최저임금에 미달하는 경우에는 최저임금을 휴업급여 지급액으로 함 ○ 피재근로자가 일정연령에 도달한 이후에는 근로능력등을 고려하여 감액하여 지불함 단, 일정 연령 이후에 취업증인자가 업무상 재해로 인하여 요양하는 경우에는 대통령령이 정하는 기간동안 휴업급여를 감액하지 아니함.

[表-15] 傷病補償의 免責規定에 대한 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
면책규정	① 직무상 : 요양개시 후 2년 경과시 부상 또는 질병이 완치되지 않는 경우, 승선평균임금의 1,474일분을 지급 ② 직무외 : 3개월 내	① 요양개시 후 2년 경과시 부상 또는 질병이 완치되지 않는 경우, 평균임금의 1,340일분의 일시금을 지불 ② 근로자의 고의 또는 중과실로 노동위원회의 인정을 받은 때	규정없음

### (3) 障害補償上の 問題點

船員法 제88조에는 障害補償의 要件을 “職務上の 負傷 또는 疾病이 治癒된 후 身體에 障害가 있는 境遇”로 規定하고 있는데 ILO協約은 職務上, 職務外의 原因에 相關없이 認定하고 있어 船員法上の 要件이 國際的 水準에 미치지 못하고 있고 船員法은 産災保險法上の 障害補償의 年金形態를 受容하고 있지 않으므로 被災船員에 대한 長期間에 걸친 生活保障에는 陸上 勤勞者에 비해 微弱하다.

[表-16] 障害補償의 要件에 대한 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
名稱	障害補償 (제88조)	障害補償 (제83조)	障害給與 (제42조)
요건	직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우	좌 동	업무상 사유에 의한 부상을 당하거나 질병에 걸려 치유된 후에도 신체 등에 장애가 있는 경우

[表-17] 障害補償의 免責規定 比較

法律	船員法	勤勞基準法	産災保險法
면책 규정	규정 없음	근로자의 고의 또는 중과실로 노동위원회의 인정을 받을 때	규정 없음

### (4) 一時補償上の 問題點

船員法은 療養給與를 받고 있는 船員이 2년이 經過되어도 負傷 또는 疾病이 治癒되지 않을 境遇에는 障害補償 第1等級에 該當되는 一時補償金을 支給하고 船舶所有者의 療養責任을 免除하는 規定을 두고 있지만 産災保險法과 같은 傷

病補償 年金制度는 두고 있지 않다. 따라서 被災勤勞者의 長期的, 安定的, 生活保障 側面에서 船員法은 産災保險法에 크게 미흡하다.

[表-18] 一時補償의 要件에 대한 比較

法 律	船 員 法	勤勞基準法	産災保險法
名 稱	一時補償 (제97조)	一時補償 (제87조)	傷病補償 年金 (제44조)
要 件	2년이 지나도 치유되지 아니할 경우	2년이 지나도 치유되지 아니할 경우	요양개시 후 2년이 경 과 되어도 치유되지 아 니할 경우

[表-19] 一時補償의 補償範圍 比較

法 律	船 員 法	勤勞基準法	産災保險法
보 상 (급여) 의 내 용	승선 평균임금의 1,474일본 지급	평균임금의 1,340일본 지급	① 휴업급여 대신 상병보상연금을 지급. 단, 당해부상 또는 질병이 치유되지 아니한 상태에 있거나, 그 부상 또는 질병에 의한 폐질의 정도가 대통령령이 정하는 폐질등급 기준에 해당하는 경우. ② 장해보상연금을 받고 있던 근로자(제42조 3항 단서)가 재요양하고 있는 경우에는 요양개시 후 2년이 경과된 것으로 看倣(제44조 1항 단서) ③ 상병보상연금은 「별표3」에 의한 폐질등급에 따라 지급. 단, 피재근로자가 일정 연령에 도달한 이후에 노동능력 등을 고려하여 상병보상연금을 감액하여 지급하며, 또한 일정 연령 이후에 취업중인 자가 업무상 재해로 인하여 요양하는 경우에는 대통령령이 정하는 기간동안 상병연금을 감액하지 아니함



(5) 遺族補償上の 問題點

遺族補償에 있어서도 船員法은 産災保險法과 같은 遺族補償 年金制度가 規定되어 있지 않고 一時金制度 밖에 없으므로 一時補償上の 問題點과 같이 被災船員의 長期的, 安定的, 生活 保障側面에서 産災保險法보다 不利한 遺族補償制度를 두고 있다.

[表-20] 遺族補償의 要件에 대한 比較

法 律	船 員 法	勤 勞 基 準 法	産 災 保 險 法
名 稱	遺族補償 (제90조)	遺族補償 (제85조)	遺族給與 (제43조)
요 件	직무상, 승무중 직무외의 원인으로 사망한 경우	업무상 사망한 경우	업무상의 사유로 사망한 경우

[表-21] 遺族補償의 補償範圍에 대한 比較

法 律	船 員 法	勤 勞 基 準 法	産 災 保 險 法	
보 상 (급여) 내 용	① 직무상 : 승선평균임금의 1,300일분  ② 직무외 : 승선평균임금의 1,000일분	평균임금의 1,000일분	유족급여(법 제43조 2항)	
			유족급여의 종류	유족급여의 금액
			유족보상연금	유족보상연금액은 다음의 기본금액과 가산금액을 합산한 금액으로 한다. ① 기본금액 : 급여기초연액(평균임금에 365를 곱하여 얻은 금액의 47/100에 상당하는 금액) ② 가산금액 : 유족보상연금 수급권자 및 그에 의하여 부양되고 있는 유족보상연금 수급자격자 1인당 급여기초연액의 5/100에 상당하는 금액의 합산액. 다만, 그 합산금액이 유족기초연액의 20/100을 넘을 때에는 급여기초연액의 20/100에 상당하는 금액으로 한다.
			유족보상일시금	평균임금의 1,300일분

[表-22] 遺族補償의 免責規定에 대한 比較

法 律	船 員 法	勤 勞 基 準 法	產 災 保 險 法
면 책 규 정	직무외의 원인으로 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 사망인 경우에 선박소유자가 선원노동위원회의 인정을 받을 때	규정 없음	규정 없음

## 2) 免責規定上의 問題點

船員法上의 療養補償, 遺族補償에 있어 “船員의 負傷 또는 疾病이 船員의 故意 또는 重大한 過失에 있어서 發生한 境遇” 船舶所有者는 船員勞動委員會의 認定을 받으면 災害補償 責任을 免할 수 있다. 그러나 產災保險法은 船員法과는 달리 勤勞者의 重大한 過失이 있음을 理由로 使用者의 責任을 免하거나 過失比率로 相當한 金額의 支給을 免할 수 없다.

따라서 產災保險法은 免責規定의 不在로 被災勤勞者에 대한 보다 確實한 災害補償을 確保하여 生存權을 保障하고 있으므로 船員法의 問題點을 確認할 수 있다.

[表-23] 葬祭費의 補償要件에 대한 比較

法 律	船 員 法	勤 勞 基 準 法	產 災 保 險 法
名 稱	葬祭費 (제91조)	葬儀費 (제86조)	葬儀費 (제45조)
요 건	직무상 또는 승무중 직무외의 원인으로 사망한 경우	업무상 사망한 경우	업무상 사유에 의하여 사망한 경우

[表-24] 葬祭費에 대한 補償範圍 比較

法 律	船 員 法	勤 勞 基 準 法	產 災 保 險 法
보상 (급여) 내용	승선평균임금의 120일분	평균임금의 120일분	평균임금의 120일분 단, 노동부장관이 고시하는 최저금액에 미달하거나 최고금액을 초과하는 경 우에는 그 최저금액 또 는 최고금액으로 한다.

[表-25] 葬祭費의 免責規定에 대한 比較

法 律	船 員 法	勤 勞 基 準 法	產 災 保 險 法
면책 규정	규정 없음	규정 없음	규정 없음

## 2. 災害補償 責任保障 制度上の 問題點

### 1) 公的機關의 不在

船員災害補償의 가장 큰 問題點은 社會保險을 施行하지 않으므로 인하여 船員災害補償을 擔當하는 公的機關이 없다는 것이다. 陸上勤勞者의 境遇에는 政府에서 主管하는 產災保險法을 施行하고 있으므로 當該 事業場이 產災保險 加入對象 企業이라면 事業主가 產災保險法에 加入하지 않거나 加入했더라도 保險料를 滯納하거나 또는 破産하는 境遇에도 被災勤勞者는 災害補償을 確實히 받을 수 있다. 그러나 船員의 境遇 陸上勤勞者와 달리 이와 같은 社會保險이 없고 責任保險이나 共劑로 運營되고 있으므로 沿近海 漁船員에게 適用되는 漁船員災害補償法을 除外하고는 船員의 災害補償은 오로지 船舶所有者의 意志에 달려있다고 해도 過言이 아니다.

## (1) 無保險災害의 問題

現行 船員法 제98조에서 船舶所有者의 完全한 船員災害補償의 履行을 위해 強制保險을 規定하고 있지만 船舶所有者의 自由意思에 따라 保險을 加入하고 있는 實情이다. 따라서 保險 또는 기타의 財政的 保障이 없이 船舶을 運航하는 경우도 있다. 이에 대해 船員法 제139조 제14호에 “保險에 未加入하는 船舶所有者에 대하여 1年 以下の 懲役 또는 500만원 以下の 罰金에 처하도록” 規制하고 있다. 그러나 災害를 당한 船員이 補償을 받지 못하여 生存權에 威脅을 받는 것에 비하면 罰則 規定은 너무나도 가벼운 것이다. 반면, 陸上 勤勞者의 産災補償에 있어서는 災害補償 主體가 國家이므로 保險 加入者인 使用者나 事業主가 産災保險에 未加入 또는 産災保險金의 未納, 企業의 倒産 등의 事由로 인하여 被災勤勞者가 災害補償을 받지 못하는 境遇가 없다.

## (2) 船舶所有者의 支給不能의 問題

### ① 特別約款에의 未加入

船員法에서는 産災保險法에서 認定하지 않는 乘務中 職務外 災害와 行方不明 補償, 所持品遺失補償'을 規定하고 있다. 따라서 勤災保險의 境遇는 船員災害補償의 이러한 부분에 대하여 特別 約款으로 補償을 保障하고 있으므로 船舶所有者는 追加 保險料를 負擔해야 한다. 따라서 船舶所有者가 特別約款에 未加入한 境遇에는 支給不能의 狀態가 되기 때문에 補償이 이루어지지 않는다.

### ② 共劑·保險料未納에 의한 解止問題

共劑 및 責任保險에 있어서 船舶所有者의 保險料 未納으로 인한 保險契約의 解止로 船員의 災害補償이 이루어지지 않는다. 再論하면, 船舶所有者가 共劑나 責任保險에 加入했다라도 共劑料나 保險料를 未納할 境遇에도 船舶 運航은 계속되고 保險 期間이 終了되었는데도 船員에게 그 사실이 通知되지 않은채 災害가 發生할 境遇에는 船員의 災害補償은 이루어지지 않는다.

### ③ 共劑 · 保險契約의 無效問題<sup>101)</sup>

海運組合 船員共劑 보통약관 제7조 및 勤災保險 普通約款 제8조에 의해 i) 保險契約者 또는 被保險者가 保險契約 당시 加入船員이 事故가 發生하였거나 事故의 原因이 發生하였음을 알고 있었을 때 ii) 保險契約에 대하여 保險契約者 또는 被保險者의 詐欺行爲가 있을 때. 또한 海運組合共劑 普通約款 제7조에 의해 保險期間內에 保險加入證書에 記載된 事業의 廢止 또는 終了된 때와 他 法令에 의하여 保險에 加入된 때에는 그때부터 이 保險加入의 效力은 喪失된다. 그리고 海運組合共劑 普通約款 제8조에 의해 保險契約을 맺은 후 이 契約에서 擔保되는 危險과 同一한 危險을 擔保하는 다른 契約을 맺고 이를 詐欺의 目的으로 알리지 아니한 境遇에도 無效이다.

### (3) 被保險者 變更 및 通知 義務 違反의 問題

共劑의 境遇 共劑契約者는 組合에 船員共劑 加入證書와 船員給料明細書를 제출하고 組合은 申請書를 檢討하여 加入引受 與否를 決定하고 公제료 案內書를 發給하며 加入者는 船舶單位로 加入時 該當 公제료를 納付하면 組合은 船員共劑 加入證書를 發給하는데 加入船員別로 共劑 加入金額을 明示하여 記名으로 加入하여야 한다. 共劑 期間中 通知義務로써 船員의 變動, 職責變動, 給與變動 등이 있을 때에는 지체없이 書面으로 組合에 알리고 共劑加入證書에 確認을 받아야 한다. 「承認背書를 받지 아니한 때에는 그 變更된 船員의 事故로 인한 被共劑者의 損害에 대해서는 補償하지 않는다(한국해운조합 선원공제 보통약관 제6조제3항)」。 또한 勤災保險 역시 記載된 船員이외의 다른 船員으로 交替된 境遇 保險會社에 交替된 船員의 姓名, 給料 등을 通知하고 保險證券上에 被保險者를 變更背書를 받지 아니한 채, 交替船員이 災害를 당했을 境遇 災害補償을 받을 수 없다.

101) 보험계약자는 共濟사고발생 전에 보험계약해지 신청서에 보험증권을 첨부하여 언제든지 보험계약의 전부 또는 일부를 해지할 수 있으며(海運組合共濟 보통약관 제8조 제1항, 勤災保險 보통약관 제9조 제1항), 또는 상당한 이유 없이 사업장 등의 조사 및 열람에서 조사의 거부 및 회피한 때에는 회사는 보험을 전부 또는 일부를 해지할 수 있으며, 보험가입의 해지는 災害가 발생한 후에 이루어진 경우에도 그 손해를 보상하지 아니한다 (海運組合共劑 보통약관 제8조 제3항, 勤災保險 보통약관 제9조 제1항 및 제2항).

#### (4) 損害防止 義務와 共劑·保險金 差額問題<sup>102)</sup>

船舶所有者가 共劑나 責任保險을 加入했다라도 加入船員에게 事故가 發生하였을 때에는 損害의 防止 및 그 輕減에 노력하지 않거나(해운조합공제 보통약관 제12조 제1항) 船員法에서 정한 安全 및 衛生에 관한 規定과 그 밖의 災害防止에 관한 法令을 遵守하지 않아 災害가 發生한 때(해운조합공제 보통약관 제12조 제2항, 근재보험 보통약관 제13조)에는 保險會社에서 위의 損害에 대하여 全部 또는 一部를 補償하지 않는다. 따라서 災害를 입은 船員은 災害補償을 받을 수 없거나 減額될 수도 있다.

#### (5) 保險者 免責의 問題<sup>103)</sup>

海運組合共劑 普通約款 제4조 및 勤災保險 普通約款 제4조 등에서는 災害補償의 免責事項을 規定하고 있다. 그 內容은 船舶所有者가 船員의 安全에 直接關係되는 法令을 違反하여 災害가 發生한 境遇, 藥物中毒이나 既往症 등 特定疾病으로 災害를 입은 境遇, 核燃料物質이나 放射能에 의한 汚染, 地震, 噴火, 海溢 또는 이와 類似한 天災地變으로 인한 災害, 戰爭, 外國의 武力行爲, 革命, 內亂, 反亂, 暴動 및 이와 類似한 變亂으로 發生한 災害, 加入者의 船員이 아닌 제3자의 加害行爲로 인한 災害, 外科的 手術 기타 醫療處置 및 이로 인하여 發生한 災害, 違法 雇傭된 船員의 災害등의 境遇, 視力減退 등 生理的 老化 또는 惡化 및 이와 類似한 疾病 및 이로 인한 災害, 齒牙와 關聯된 疾病 및 이로 인하여 發生한 災害 등이 있으며 이러한 事由에 該當될 境遇에는 被災船員은 災害補償을 받을 수 없게 된다.

그러나 基礎疾病 또는 既往症이 있는 境遇에도 過勞 등으로 인하여 基礎疾病 또는 既存疾病이 自然惡化의 定度を 넘어서 急速히 惡化된 境遇에는 職務上 疾病으로 認定 되고 있는 것이 判例<sup>104)</sup>와 行政解釋<sup>105)</sup>이므로 위의 既往症(기존질

102) 金成煥, 前掲論文, 131-132쪽.

103) 金成煥, 上掲論文, 132-133쪽.

104) 大判, 1980. 10. 14. 1979누170. 大判, 1990. 9. 25. 선고 1990누2727. 大判, 1994. 4. 12. 94누156.

105) 해양수산부, 선원행정사례집(노정33750-10413, 1991.12.16) (노정33750-8517, 1985.12.18) (노정33750-4641, 1987.6.4) (노정 33750-5558, 1987.7.13).

병)에 대한 保險者의 免責規定은 그 內容에 있어 妥當性이 缺如된다고 생각된다. 또한, 視力減退 등 生理的 老化 또는 惡化 및 이와 類似한 疾病 및 이로 인한 災害, 齒牙와 관련된 疾病 및 이로 인하여 發生된 災害의 境遇에는 船員法上 災害補償의 範圍에 該當되지만 共劑나 保險에서는 補償하지 아니함으로써 法令에 違背된다. 이러한 責任保險 및 共劑上의 免責規定에 列擧된 災害는 產災保險法과 같은 社會保險의 適用을 받을 境遇, 船員에게 災害補償을 해야만 될 事項들로서 船員들의 災害補償 및 船員의 生活保障의 側面을 度外視한 保險者 利益을 優先한 條項으로 생각된다.

## (6) 受給權의 保護問題

이는 請求權의 保護와 時效期間에 대한 問題인데 海運組合과 勤災保險의 境遇에는 i)加入者가 災害通知 또는 證據를 偽造·變造한 境遇 ii)加入者 또는 代理人이 相當한 理由 없이 災害의 調査를 妨害 또는 回避할 때에는 그 該當 損害額에 대하여는 請求權을 喪失한다. 따라서 船舶所有者가 共劑나 勤災保險에 加入 하였다고 하더라도 위의 要件에 附合될 境遇에는 該當 損害額에 대한 請求權이 喪失되므로 船員災害補償이 이루어지지 않는다. 또한, 勤災保險 및 共劑에서는 災害保險 請求權을 2年으로 規定하고 있으나 船員法에서는 災害補償 請求權을 3年으로 規定(선원법 제128조, 어선원재해보상법 제65조)하고 있으므로 이는 法律에 違背된다.

## 2) 船主責任相互保險의 問題點

### (1) 災害補償 要件上의 問題

우리나라 船員法은 船員이 乘船中일 때는 비록 職務外의 事由로 인하여 災害를 입었을 境遇라도 船舶所有者는 職務上 災害와 差等を 두어 補償하는 것을 原則으로 規定하고 있다. 그러나 船主責任相互保險의 境遇는 “職務上과 職務外”의 區分보다는 “乘船中 일 것”을 補償要件으로 하고 있다. 이와 같이 우리나라 船員法과 船主責任相互保險은 災害補償要件에 있어서 基本的인 差異가 있다. 實務에서는 船員法の 職務上 疾病과 職務外 疾病의 判定 때문에 紛爭이 繼續되고 있다.

## (2) 異議提起 問題<sup>106)</sup>

船員法の 境遇 海洋水産官廳에 대한 審査・調整請求를 통해 船員災害補償에 대한 異議를 解決하고 있는 반면에, 船主責任相互保險의 境遇는 外國의 民間團體인 P&I Club 自體의 判定에 의하므로 保險給與에 異議가 있더라도 解決을 위한 國內法上の 制度가 없다.

## (3) 先支給 規定의 問題(*pay to be paid*)

先支給 規定(*pay-to-be paid*)의 問題이다. P&I club에 加入한 境遇에는 이른바 先支給 規定에 依據 제3자의 請求權이 認定되지 않으므로 船員이 保險者에게 災害補償金을 直接 請求할 수 없다. 따라서 船舶所有者가 破産 또는 支給不能에 빠진 境遇, 船員은 적절한 災害補償金을 받을 수 없다. 따라서 船員災害補償을 위하여 P&I Club에 加入한 境遇에도 現行 船員法<sup>107)</sup>이 要求하는 船員災害補償에 대한 保障을 하고 있다고 보기 어렵다.

## (4) 損害防止 義務와 保險金支給差減 問題

船主責任相互保險에 船舶所有者가 加入 하였더라도 船員이 事故가 發生하였을 때에 船舶所有者가 擔保의 履行, 船級, 法令 및 勘航性を 維持하지 않아서 保險契約이 解止되거나 保險者가 補償額을 減額支給하는 境遇 그 船舶에 乘船하고 있는 船員이 災害를 입은 때에 被災船員은 災害補償을 받을 수 없거나 減額된 補償을 받는다.

---

106) 정영석, 前掲論文, 33쪽.

107) 船員法 施行令 제32조는 선원을 피보험자로 보험에 가입하도록 요구하고 있고, 우리 상법 제724조는 제3자의 보험자에 대한 직접청구권을 인정하고 있으므로 우리 법체계 하에서 선원을 피보험자로 하는 강제책임보험의 경우, 선원에 의한 보험자에 대한 재해보상의 직접청구권이 인정되는 것을 예정하고 있다고 보아야 한다.



### 3. 災害補償 法理上の 問題點

우리 憲法 第34條 第1項에서 “모든 國民은 人間다운 生活을 할 權利를 가진다.”고 規定하고 있으며 第2項에서 “國家는 社會保障·社會福祉의 增進에 노력할 義務를 가진다.”고 天命하고 있다.

産災保險法의 基本理念은 憲法 第34條의 정신을 바탕으로 制度의 確立을 維持하는데 있다. 따라서 沿革上으로도 船員 및 勤勞者의 災害補償의 法理는 市民法上の 損害賠償에서 勞動法上の 災害補償으로 이어져 現在의 社會保障法上の 産業災害保險制度에 이루고 있다. 따라서 舊時代의 法理의 適用으로 인하여 現時代의 社會保障의 性格을 基準으로 했을 때 아래와 같은 問題點이 提示된다.

첫째, 過失相計의 原則의 殘存이다. 療養補償과 遺族補償에 있어 船員의 重大한 過失 또는 故意에 의해 災害가 발생한 境遇 船舶所有者는 船員勞動委員會의 認定을 받아 災害補償 責任을 免할 수 있다. 반면에, 社會保險化 되어있는 産業災害補償保險에서는 使用者의 이러한 免責을 許容하고 있지 않다. 따라서 過失相計의 原則의 殘存은 社會保障法上の 生活保障의 性格의 災害補償에 비추어 非合理的이다.

둘째는, 業務上災害에 관한 相當因果關係說의 不適合性이다. 船員災害補償에 있어 職務上 疾病의範圍에 관하여는 「勤勞基準法 施行令 제40조」의 規定을 準用하고 있다(船員法 施行令 제24조). 이때 業務上疾病의 基準이 되는 것이 相當因果關係說이다. 同 關係說은, 市民法上の 損害賠償原理를 業務起因性を 基準으로 業務上災害를 判斷한다. 최근 판례에 있어 業務遂行性を 基準으로 業務上災害 與否를 判斷하여 그 範圍를 擴張하고는 있으나 社會保障의 성격의 災害補償으로 發展하는 現時點에서 業務上災害 擴大의 必要性에 相當因果關係說은 그 限界를 보이고 있다. 즉, 歸屬責任의 問題인데 예를들면, A라는 勤勞者가 여러 事業場을 전전 하던 중 疾病에 걸렸을 境遇 相當因果關係說에 따르면 어느 事業場에서 災害를 입었는가의 因果關係의 立證이 必要하다. 그러나 勤勞者 保護次元에서는 어느 事業場의 補償이 아니라 「疾病」에 대한 補償이 必要한 것이다. 또한, 새로운 生産手段에 대한 因果關係 立證 및 通勤災害<sup>108)</sup>에 대한 因果關係 立證이 어렵다는 점도 그 限界로 提示된다.

108) 정영석, 船員社會 保險制度의 問題點과 船員保險法의 改正方向, 海法·通商法 제7권 제2호, 한국해사법학회(1995) 141-142쪽.

## 第2節 船員災害補償制度의 改善方案

船員의 災害補償은 職務上災害 뿐만 아니라 乘務中 職務外 災害에 대해서도 一定한 補償을 하고 있으므로 그 점에 있어서는 陸上 勤勞者보다 더 많은 範圍의 災害補償을 하고 있다. 그러나 다른 한편으로는 補償比率, 療養期間, 再療養과 後遺症狀의 診療, 一時補償 등에 있어서 船員法上的 災害補償이 一般勤勞者에 비하여 相對的으로 不利한 점이 많다. 第1節에서 살펴 본바와 같이 船員災害補償 및 船員法上的 災害補償에 관한 強制保險으로 施行되고 있는 保險制度의 內容을 比較·考察함으로써 公的機關의 不在로 인한 船員災害補償에 여러 가지 問題點들을 살펴보았다. 따라서 以下에서는 이와 같은 諸 問題點을 根本的으로 解決하기 위한 改善 方案을 提示하고자 한다. 優先的으로 最小限의 船員法上的 災害補償을 完全히 保障하기 위해서는 社會保險의 次元에서 政府가 主管하는 保險 制度가 반드시 必要하다. 따라서 몇 가지 原則을 세울 수 있는데 ①政府가 主管하는 公保險이어야 하며 ②船員을 被保險者로 하여 保險加入의 與否에 關係없이 被災船員에 대해서는 船員保險에서 補償해 주어야 한다.<sup>109)</sup> ③保險요율 및 保險金의 算定에 있어서 國民健康保險 등의 標準報酬月額<sup>110)</sup>과 같이 單一基準을 마련해야 한다. ④災害補償 외에도 被保險者의 疾病, 負傷, 分娩, 死亡, 行方不明 및 失業은 물론이고 被扶養者의 疾病, 負傷, 分娩 또는 死亡 등에 대해서도 包括的 保險給與를 行하여야 한다. ⑤그 밖에 船員의 實質的 福祉向上을 위한 附帶事業 즉 勤勞福祉事業을 展開하는 包括的 社會福祉保險 이어야 한다.<sup>111)</sup>

### 1. 解釋論的 改善方案

現行 船員災害補償은 損害 賠償의 性格과 勞動 關係的 性格을 함께 지닌 船舶所有者의 責任保險 形態로 이루어지며 産災保險法上的 災害補償에 비해서 生

109) 예컨대, 船舶所有者가 보험료를 미납하였거나 보험에 부보하지 않은 경우 또는 임금을 부실 고지한 경우에도 船員法上的 災害補償 기준에 따라 船員保險에서 보상하고, 사후에 해당 船舶所有者로부터 求償할 수 있도록 하여야 한다.

110) 「국민건강보험법」상, 표준보수월액이란 제62조 제3항의 규정에 의한 직장가입자가 일정 기간동안 지급받는 보수를 기준으로 하여 등급별로 산정한다 (동법 제63조) 그리고 「직장가입자에 대한 보험료 부과 원칙」에 대해서는 동법시행령 제34조에 규정되어 있다.

111) 정영석, 前揭論文 “船員災害補償制度의 問題點과 改善方案”, 33쪽.

活保障的 災害補償이 이루어지지 않고 있다. 職務上 災害外에 乘務中 職務外 災害와 行方不明補償, 所持品 遺失補償을 시행하고 있어 規定上 災害補償의 範圍가 擴大되었다고 볼 수 있다. 그러나 앞서 提示한 바와 같이, i) 過失相計의 原則의 殘存 . ii) 相當因果關係說의 不適合의 問題로 인하여 解釋論上 災害補償 範圍가 擴大되었다고는 할 수 없다. 따라서 船員災害補償의 完全한 履行을 위해서는 社會保險化를 통해 그 法理 또한 社會保障法에 不適合하게 適用해야 한다. 市民法上의 過失相計原則의 殘存인 “船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 災害”에 대한 船舶所有者의 災害補償 責任의 免責規定을 削除하고 社會保障法上의 生活保障說에 따라 國家에 의한 社會保險化를 構築해야 할 것이다. 또한 相當因果關係說에 의해 制限되어있던 業務上 災害의 範圍를 業務關聯性說을 따름으로 인해서 業務上災害의 範圍를 擴大할 수 있을 것이다. 왜냐하면, 社會保障法上의 產災保險制度下에서 主張하는 業務關聯性說은 業務遂行性만을 그 判斷基準으로 하여 業務와 關聯이 있는 境遇에는 業務上災害로 認定하여 相當因果關係說의 限界點을 克服할 수 있기 때문이다.

結論的으로 概念法學을 벗어난 새로운 變化를 受容할 社會法的인 制度가 必要하므로 社會保障法上의 生活保障說의 立場과 業務關聯性說에 의한 業務上災害의 判斷등이 船員의 保護側面에서 災害補償 法理上 提示된 問題點을 解決해 줄 것이다.<sup>112)</sup>

## 2. 立法論的 改善方案

### 1) 船員災害補償保險法의 制定

船員의 災害補償을 保障하기 위한 別途의 社會保險을 設置하는 方案<sup>113)</sup>이다. 물론, 船員災害補償에 대한 社會保險으로 船員保險法이 있지만 이는 制定 以後로 施行되지 못하고 있을 뿐만 아니라 現實情에 맞지 않는 內容이 많기 때문에 船員災害補償에 대하여 새로운 立法 必要性을 提示한다. 一般 國民에 대한 各種 社會保險의 制定 以前에 船員保險法이 制定된 것은 船員 勤勞者에 대한 特別한 保護의 必要性을 國家가 認識하고 있었음을 알 수 있다. 그러나 이는

---

112) 禹普娟, 前揭論文, 83쪽.

113) 金成煥, 前揭論文, 145-157쪽.

그간의 海運環境과 船員勤勞社會 現實의 變化에 符應하지 못하기 많기 때문에 船員保險法을 改正하여 施行한다고 해도 이는 全面改正에 이르는 大幅的인 것이어야 한다. 따라서 死文化된 既存의 現行法을 廢棄하고 새롭게 立法하는 것이 보다 더 現實的인 代案이 될 것이다.

## 2) 船員保險法의 施行

現行 船員法上 災害補償은 強制保險에 附保하게 하고 있으나 P&I, 海運組合 共劑, 勤災保險 등 各各의 附保條件 때문에 強制保險의 實效性을 確保하고 있지 못한 實情이다. 또한 無保險船舶에 乘務中인 船員이 災害를 당한 境遇, 補償할 實質的인 方法이 없다. 물론, 沿近海 漁船員을 위한 政策保險인 漁船員災害補償法이 있지만 同法이 適用되지 않는 漁船에 乘船한 漁船員과 船員法이 適用되는 商船 船員은 適用되지 않는다. 따라서 下位法令 등의 不備로 施行되지 못하고 있는 船員保險法의 內容에 船員災害補償 뿐만 아니라 船員에 대한 醫療保險과 雇傭保險의 內容도 包含시켜 規定함으로써 船員에 대한 社會保險의 問題點을 解決하고 統一된 船員社會保險을 構築하고자 하는 見解가 있다. 이는 醫療保險上의 問題, 船員의 疾病에 있어 船員法上의 災害補償 規定과 겹치거나 事業場인 船舶의 國際的 移動性으로 國民健康保險法上의 給與를 事實상 받지 못하는 問題點등을 災害補償保險과 醫療保險을 同一한 保險에서 부보 함으로써 船舶所有者와 船員의 二重 負擔을 줄이고 醫療保險의 適用 與否를 둘러싸고 發生할 수 있는 紛爭을 防止함으로써 效率性을 높여 解決하려는 것이다. 또한 船員의 勤勞 特殊性으로 인하여 雇傭保險의 受惠를 거의 받을 수 없음에도 不拘하고 現行 雇傭保險法이 全面 適用됨은 不當하므로 船員保險法에서 失業給與 및 船員에게 適用할 수 있는 具體的인 職業能力開發事業과 雇傭安定事業을 開發하여 實施함으로써 雇傭保險法의 適用을 피하고 船員社會保障制度의 合理化를 꾀하고자 하는 目的에서 船員保險法을 改正·實施하여 強制加入은 물론 未加入船員의 災害에 대해서도 일단 保險給與를 하고 船舶所有者 등으로부터 求償權을 행사하는 方案이 必要하다는 見解<sup>114)</sup>가 있다. 뿐만 아니라 法案의 內容에는 社會保障의 3大分野인 災害保險, 醫療保險 및 雇傭保險을 망라한 綜合保險의 形態를 취하고 있다.

114) 정영석, 前揭論文, 한국해사법학회(1995), 141-142쪽.

船員災害補償에 있어서 日本의 船員保險과 같이 社會保險의 次元에서 政府가 保險者로서 主管이 되는 것이 가장 바람직하지만 現實적으로 우리 政府의 財政負擔能力 및 組織上의 問題 등으로 인하여 당장 船員保險法을 政府가 運營하기에는 어렵다고 본다. 따라서 政府機關 중에서 船員法을 管掌하는 海洋水産部에서 管掌하여 監督하고 韓國船主協會, 韓國海運組合, 水産業協同組合 中央會와 같은 船舶所有者 團體 또는 船舶所有者 등이 組合을 結成하고 이들 組合이 保險者로서 直接 船員保險을 施行하는 方案이 合理的이라 하여 船員保險法의 改正·實施를 主張하고 있다.

### 3) 産業災害補償保險法으로의 吸收 統合

#### (1) 産業災害補償保險法과 船員法의 法制 整理

産災保險法은 「産業災害補償保險事業(이하“保險事業”이라 한다)을 행하여 勤勞者의 業務上의 災害를 迅速하고 公正하게 補償하고 이에 必要한 保險施設을 設置·運營하며 災害豫防 기타 勤勞者의 福祉 增進을 위한 事業을 행함으로써 勤勞者 保護에 이바지함」을 目的으로 施行되고 있다(동법 제1조). 産災保險法은 이러한 目的下에 ‘勤勞者를 使用하는 모든 事業 또는 事業場’에 適用한다. 다만, 危險率, 規模 및 場所 등을 考慮하여 大統領令이 定하는 一部事業은 適用을 除外하고 있다(동법 제5조). 이에 따라 産災保險法 施行令 제3조 제1항 제2호에 規定된 “船員法·漁船員 및 漁船災害補償保險法에 의하여 災害補償이 행하여지는 事業場”에는 産災保險法이 適用이 排除 되고 있다. 따라서 船員에 대해 産災保險을 適用하기 위해서는 앞서 지적한 産災保險法 施行令 제3조 제1항 제2호를 改正할 必要가 있다. 이와 더불어 船員法上에는 既存의 災害補償 規定을 削除하고 産災保險法上의 災害補償 規定을 適用하자는 것이다. 예컨대, 現行 船員法上의 災害補償의 種類(同法 제85조 내지 제93조)로서 ‘療養補償, 傷病補償, 障害補償, 遺族補償, 一時補償 및 葬祭費’ 등은 解釋論으로 하고, “乘務中 職務外의 災害, 行方不明補償 및 所持品 遺失補償”은 現行 産災保險法에 特別條項을 新設, 즉 立法論으로 解決하면 된다. 이렇게 함으로써 한편으로는 船員과 陸上 勤勞者의 災害補償이 統一된 單一 法制度를 適用 할 수 있고 海上 勤勞의 特性이 反影된 船員의 特殊 災害 또한 保障할 수 있어서 가장 合理的이라 생각 한다.

## (2) 改善 效果

### 가. 船員法 補償 內容의 改善 效果

#### ① 療養補償의 改善內容

産災保險法の 境遇에는 療養期間의 制限이 없고 再療養의 要件 역시 明白하다. 또한 後遺症狀의 진료의 境遇, 再療養의 要件에 該當되지 않거나 當該負傷 또는 疾病의 特性上 治療된 후에도 後遺症狀이 發生되거나 發生될 憂慮가 있는 境遇에는 醫療機關에서 必要한 措置를 받을 수 있다. 그 외에도 船員에 대한 看病給與의 支給이 明確하다. 따라서 産災保險法으로 船員災害補償이 吸收될 境遇, 療養補償에 있어 위에서 提示된 問題點들이 改善될 수 있다.

#### ② 傷病補償의 改善 內容

産災保險法上에 船員災害補償이 吸收될 境遇에는 i)傷病補償金이 向上된다. 즉 船員法 제87조는 “船員이 職務上災害를 입는 境遇에는 4月の 範圍안에서 通常賃金を 支給하고 4月이 지나도 治癒되지 아니 할 境遇에는 通常賃金の 100分の 70을 支給하도록 規定”되어 있다. 이는 陸上の 境遇에 비해 매우 劣惡한 것이다. 따라서 吸收로 인해 傷病補償金은 乘船平均賃金の 100分の 70으로 向上된다 ii)現行 船員法上 療養開始 後 2年이 經過하면 乘船平均賃金の 1,474日分の 一時金を 支給하고 船舶所有者는 療養, 傷病, 障害補償 등의 責任은 免할 수 있다. 그러나 産災保險法이 適用될 境遇에는 療養給與와 같이 船員의 選擇에 따라 傷病補償年金을 支給 받을 수 있으므로 被災船員이나 그 家族의 長期的 生活 安定을 보다 두텁게 保障할 수 있는 利點이 있다.

#### ③ 障害補償의 改善 內容

産災保險法の 適用을 통해 障害報償에 기대되는 改善效果는 다음과 같다. 첫째, 現行 船員法上の 障害補償은 一時金으로 支給함으로써 發生하는 問題를 産災保險法の 年金制를 利用하여 解決할 수 있다. 즉, 長期間에 걸친 被災船員의 保護를 위해 障害等級 第1級 乃至 第7級은 年金으로 支給하는 것이다. 따

라서 障害補償을 年金으로 支給할 수 있게 됨으로써 被災船員이나 그 家族의 長期的·安定的 生活保障을 할 수 있다. 둘째, 保險加入者 즉, 使用者의 故意 또는 過失로 勤勞者가 障害等級 第1級 내지 第3級에 該當하는 災害를 입은 때에는 被災勤勞者가 民法에 의한 損害賠償請求에 갈음하여 「障害特別給與」를 請求 할 수 있어 物質的 損害뿐만 아니라 船員法上 없는 精神的 損害까지 迅速하게 補償 받을 수 있게 된다.

#### ④ 一時補償의 改善 內容

一時補償에 있어서의 改善 效果는 傷病補償年金을 통해 船員의 長期的인 生活 安定을 圖謀할 수 있다는 것이다. 또한, 一時補償이 이루어진 以後의 療養費用은 船員이 負擔하는 現行 船員法상의 災害補償과는 달리 産災保險法이 適用될 경우에는 療養에 있어 期間에 制限이 없어 繼續 適用될 수 있기 때문에 보다 더 船員을 保護할 수 있다.

#### ⑤ 遺族補償의 改善 內容

船員法上 遺族補償 支給要件은 「船員이 職務上 死亡하거나 職務上 疾病 또는 負傷이 原因이 되어 死亡한 境遇 또는 船員이 乗務中 職務外の 原因으로 死亡한 境遇」이다. 이에 반하여 産災保險法에서는 「勤勞者가 業務上の 事由에 의하여 死亡한 境遇」로 規定하고 있기 때문에 船員法이 産災保險法보다는 支給要件이 緩和되어 있다. 그러나 遺族補償年金制度가 規定되어 있지 않고 오직 一時金制度 뿐이므로 遺族의 長期的·安定的. 生活保障側面에서 船員法은 産災保險法보다 不利한 遺族補償 制度를 가지고 있다. 또한, 産災保險法에서는 保險加入者(사용자)의 故意·過失로 業務上 災害가 發生하여 勤勞者가 死亡한 境遇에 被災勤勞者의 遺族이 民法에 의한 損害賠償請求에 갈음하여 保險加入者와 遺族사이의 合意를 전제로 遺族特別給與(동법 제47조)를 請求할 수 있다. 그러나 船員法에는 同制度가 없기 때문에 특히, 精神的 損害에 대한 賠償의 경우 訴訟를 통하지 않으면 안되는 問題가 있다. 따라서 産災保險法の 遺族給與 適用對象에 船員이 包含될 境遇에 나타내는 效果는, 첫째, 現行 船員法上 一時金으로만 支給하도록 規定되어 있는 遺族補償을 年金으로 支給함으로써 被災船員이나 그 家族의 長期的인 生活安定을 圖謀할 수 있고, 둘째, 船舶所有者의 故意

또는 過失로 인하여 船員이 業務上 災害로 死亡한 境遇에는 그 遺家族이 民法에 의한 損害賠償請求에 갈음하여 「遺族特別給與」를 請求할 수 있으므로 돈과 시간이 많이 所要되는 裁判을 통하지 않고 迅速하게 補償받을 수 있는 長點이 있다.

## 나. 保險制度上的 改善

### ① 公的機關에 의한 補償

船員災害補償의 가장 큰 問題點은 수차 지적했듯이 社會保險이 아닌(漁船員 및 漁船災害補償保險法 제외) 船舶所有者의 個別的인 責任保險에 의하여 補償이 實現되는데 있다. 再論하면, 船員災害補償의 境遇 그 補償의 主體가 公的機關이 아니라는 점이다. 이에 반하여 陸上勤勞者의 境遇에는 國家에서 産災保險法을 運營하는 것과는 對照的이다. 따라서 陸上勤勞者의 境遇에는 當該事業場이 産災保險 加入對象 企業이라면 事業主가 産災保險을 加入하지 않거나 加入한 후 保險料를 滯納하거나 또는 破産하는 境遇에도 被災勤勞者는 災害補償을 받을 수 있지만 船員의 境遇에는 그렇지 못한 問題가 있다. 따라서 責任保險에 의한 船員의 災害補償이 産災保險法으로 轉換하는 境遇에 나타나는 效果는 다음과 같다.

첫째, 船舶所有者의 責任保險 未加入, 不足加入, 保險料未納 등으로 인한 保險解止 境遇에도 船員은 産災保險法上的 “先補償, 後保險料 徵收” 制度를 통해 災害補償을 받을 수 있다.

둘째, 保險契約의 無效, 保險加入者의 任意 解止, 告知義務 違反에 의한 保險解止 등이 發生하지 않는다. 셋째, 補償主體가 國家이므로 무엇보다도 船舶所有者의 災害補償 保障義務 違反에 대한 監督과 規制가 容易하다. 現在 船員法에 의해서도 勤勞監督이 이루어지지 않는것은 아니지만 豫防하기가 現實적으로 不可能 하였다.

### ② 擴張된 船員災害補償의 請求權

産災保險法이 船員勤勞者에게 適用될 境遇, 保險證券上 規定하고 있는 保險者의 免責을 구실로 한 船舶所有者의 不當한 補償 拒否 또는 回避를 防止할 수



있다. 또한, 船主相互責任保險 約款에서 볼 수 있는 請求權 喪失 條項 및 제3자의 保險 金請求 禁止 條項이 産災保險法上에서는 容納되지 않으므로 被災船員의 受給權이 保障된다. 그리고 産災保險法上의 災害補償給與 請求權 時效가 3年이므로 船員災害補償에 대한 保險金 請求權 時效가 1年 延長되어 時效 滿了로 인한 保險金 支拂 拒否와 이를 理由로 한 船舶所有者の 報償 拒否 또는 回避를 防止할 수 있는 效果가 있다.

### (3) 船員의 特殊災害 問題

現行 船員法은 船員이 乘務中 職務外의 災害를 입은 境遇 ‘療養補償은 3月の 範圍內에서’, ‘傷病補償은 3月の 範圍內에서’ 通常賃金の 100分の 70에 相當하는 金額을 그리고 ‘遺族補償은 乘船平均賃金の 1,000日分을 支給’하도록 規定하고 있다. 그리고 船員이 乘船中 海上에서 行方不明 되었을 境遇, 船舶所有者は 遺族補償, 葬祭費外에 ‘行方不明 補償金額으로 通常賃金の 1月分과 乘船平均賃金の 3月分을 합친 金額’으로 補償하도록 規定되어 있으며 船員이 海洋事故로 인하여 所持品을 잃어버린 境遇에는 ‘通常賃金の 2月分の 範圍內에서’ 實價額을 補償하도록 하는 所持品遺失補償을 規定하고 있다. 그런데 産災保險法은 業務上 災害에 대해서만 補償하고 있고 더욱이 行方不明補償과 所持品 遺失補償은 同法에 規定되지 않고 있다. 그러므로 船員에 대해서 産災保險法을 擴大 適用할 境遇, 이들을 어떤 方式으로 補償할 것인가 하는 問題가 있다. 위와 같은 問題點을 改善하기 위해서는 다음의 方案을 講究할 수 있을 것이다.

첫째, 現行 産災保險法에서 補償하지 않는 「乘務中 職務外의 災害」에 관해서는 同法에 特別條項을 新設하고 船舶所有者가 特別割増 保險料를 負擔하는 條件으로 船員을 同法 適用對象에 編入 시킬 수 있을 것이다. 둘째, 만약 여러 가지 事由로 인하여 産災保險法에 特別條項을 新設할 수 없다면 次善策으로 乘務中 職務外의 補償만 別途의 責任保險에 加入하도록 強制하고 職務上災害만 産災保險에서 補償되도록 할 수도 있을 것이다. 그러나 改善方案으로 提示한 두 境遇 모두 船舶所有者の 追加 保險料 負擔을 不可避하게 만들기 때문에 이들의 抵抗을 克服해야 하는 問題가 있다. 그러나 災害率이 높고 船員職을 忌避하는 昨今の 狀況下에서 船員災害補償制度의 改善策은 勞使政이 반드시 解決해야 될 時急한 問題이다

#### 4) 私見

以上과 같이 船員災害補償의 立法論的 改善方案으로서 1) 船員災害補償保險法의 制定, 2) 船員保險法의 施行, 3) 産災保險法으로의 吸收·整理 方案에 대한 方法과 改善效果에 대해 記述 하였다. 海上勤勞者인 船員은 陸上勤勞者에 비해서 相對的으로 勞動의 特殊性이 認定되지만 船員 또한, 船舶所有者와의 勤勞關係로 인하여 賃金을 받는 勤勞者이므로 船員만을 위한 別途의 船員災害補償保險法을 制定하는 것은 合理的이지도 않고 現實的이지도 않다고 생각된다. 또한, 船員保險法은 現在의 船員災害補償을 附保하기에는 너무나 미흡하므로 全面的인 改正이 必要하므로 同法의 施行令을 制定할 必要가 없다고 생각된다.

따라서 災害補償制度를 社會保險化로 保障하고 있는 産災保險法의 內容과 船員法上 規定된 災害補償의 內容이 類似하며 災害補償의 完全한 履行을 하는데 있어 免責規定이 없는 産災保險法으로의 吸收가 가장 效率的이라고 생각한다. 또한, 沿革上으로 살펴보아도 다른 社會保險이 制定되기 以前인 1962年 1月 10日 法律 第964號로 船員保險法을 制定하였다는 것은 船員勞動의 特殊性을 國家가 認定한 證據이므로 船員災害補償을 産災保險法으로 吸收하는 것이 最上의 對策이라 생각한다.

## 第6章 結論

現代의 船舶은 科學技術의 눈부신 발달로 말미암아 大型化, 現代化, 電子裝備化 됨으로서 갈수록 船舶의 危險性이 낮아지고 있지만 海上으로부터의 危險에서는 결코 벗어날 수 없을 것이다. 따라서 陸上으로부터 隔離되어 항상 危險이 도사리는 海洋에서 船舶이라는 移動하는 狹小한 場所에서 勤勞를 提供하고 賃金을 받는 船員 또한 그러한 危險을 피해 갈수는 없다. 특히, 船員職業은 海上勤勞의 特殊性으로 인하여 餘他 産業의 勤勞者보다 災害發生率이 훨씬 높다. 이와 같이 海上의 危險에 露出되어 船員이 災害를 당한 境遇, 船員法에서는 船舶所有者가 이를 補償하도록 規定하고 船員災害補償의 實效性 있는 履行을 위하여 船舶所有者는 保險에 加入하도록 強制하고 있다. 그러나 現行 船員 災害補償制度下 에서는 船舶이 押留(legal arrest)·難破·坐礁·沈沒되거나 船舶所有者가 破産 또는 支拂不能(insolvency) 狀態 등의 事由가 發生하면 船員도 동시에 無保險 狀態에 빠져 災害에 대하여 無防備 狀態가 되는 問題가 發生하므로 船員勞動組合 및 船員關聯團體 등에서는 公的補償體制로 改編하거나 產災保險法에 編入할 것을 強力하게 要求해야만 한다.

우리나라 船員의 福祉厚生政策은 여러 가지 면에서 落後되어 있으며 그 중에서도 가장 深刻한 것이 船員에 대한 災害補償制度이다. 1989年 무렵을 轉換點으로 船員災害補償制度는 陸上の 產災保險制度에 비해 落後되기 시작하여 지금은 그 制度나 政策面에서 後進性을 脫皮하지 못하고 있는데 陸上勤勞者는 產災保險法の 改正 및 擴大로 保險給與 內容과 水準이 계속 向上되었기 때문이다. 船員災害補償制度는 船員의 損害를 補償하는 損害補償的 性格뿐만 아니라 勞動關係를 바탕으로 한 船員과 그 家族의 인간다운 生活를 保障하기 위한 勞動法的 側面的 生活保障的 側面도 가지고 있지만 船員災害補償制度는 아직까지도 使用者인 船舶所有者의 直接補償方式에서 國庫의 補助 및 年金化와 같이 間接補償方式으로의 轉換 즉 社會保險法化가 이루어지지 못하고 있는 것이 現實이다.

우리나라 船員法에서는 船員災害補償의 實效性 確保를 위해 船舶所有者에게 保險加入을 強制하고 있기 때문에 勤災保險, 海運組合에서 실시하는 船員共劑와 漁船員 및 漁船災害補償保險과 船主責任相互保險에 加入하여 그 義務를 履行하고 있다. 그러나 이와 같은 保險 및 共劑도 普通約款과 特別約款으로 나누어져 있기 때문에 船舶所有者들의 保險加入 選擇에 따라 船員災害補償이 이루

어지지 않을 뿐 아니라 被保險者가 船員이 아닌 船舶所有者이므로 船員의 保險金 直接請求權이 制限되는 등 船員災害補償에 있어 미흡한 점이 많다. 이와 같은 諸般 問題들은 根本적으로 船員에 대한 災害補償이 産災保險法과 같은 公的機關에 의한 社會保險方式이 아닌 共劑나 保險種類에 따라 各各의 附保條件에 의해 이루어지고 있으며 統一된 法制를 形成하고 있지 못하기 때문이다.

오늘날 社會福祉, 社會保障을 指向하는 民主主義 國家에서는 勤勞者에 대한 社會保險은 必須적이고 統一된 法制度의 實行으로 法的安定성을 確立하는 것은 普遍 妥當한 原理이다.

따라서 船員災害補償제도도 被災勤勞者와 그 家族의 生存權保障을 위한 統一된 災害補償制度의 必要性을 認定해야만 한다. 따라서 本 論文에서 提案한 産災保險法으로의 船員災害補償制度의 吸收(확대적용)는 現行 船員災害補償制度가 안고 있는 諸般 問題點을 解決해줄 수 있는 最適의 方案이라고 생각한다. 船員이란, ‘賃金を 받을 目的으로 배안에서 勤勞를 提供하기 위하여 雇傭된 者(선원법 제3조1호)’로써 배안에서 勤勞를 提供한다는 점을 除外하고는 勤勞基準法 제14조의 勤勞者와 同一概念으로써 船員도 우리나라의 勤勞者임에 틀림없다. 더욱이 1988년 이후 國民所得이 向上되고 社會的 與件과 勤勞者들의 價値觀이 변했으며 더구나 海上勤勞의 特殊性으로 인하여 船員職은 3D 業種으로 取扱되고 있으며 移職率이 急增하고 있는 現實을 勘案해야 할 처지이다. 따라서 船員災害補償制度는 船員 및 그 家族의 生活安定 및 生存權確保를 위한 社會保障의 性格을 賦課하기 위해서라도 産災保險法으로의 編入은 아주 妥當하고도 合理的이라 생각한다. 만약, 産災保險法의 擴大·改正으로 船員災害補償制度가 吸收되면 陸上勤勞者와 海上勤勞者가 모두 統一된 法制度下에서 社會保障制度의 根幹을 형성하는 社會保險인 産災保險法의 適用對象이 되는 바, 補償의 主體로서 國家가 管掌하므로 船舶所有者의 免責事項은 없어지고 보다 확실한 管理·監督을 통해 船員災害補償을 確保할 수 있다. 뿐만 아니라 補償水準의 向上 및 年金制度의 導入(傷病補償年金, 障害補償年金, 障害特別給與, 遺族補償年金 및 遺族特別給與 등)으로 인해 長期間 被災船員 및 그 家族의 生活保障과 더불어 船員의 保險金 請求權의 확실한 確保 등과 함께 公的機關의 確立으로 여러 가지 問題點을 解消할 수 있다. 또한, 産災保險法과 船員法상의 災害補償 內容이 海上勞動의 特殊性으로 인하여 別途의 獨立的인 法體制를 가지고는 있지만 그 內容이 大同小異하고 여러 가지 問題로 인해서 災害補償이 잘 이루어지고 있지

않기 때문에 各各의 內容 補完이나 別途의 船員災害補償保險法의 制定 하거나 實際적으로 死文化된 船員保險法의 全面改正에 의한 施行보다는 陸上 勤勞者들과 함께 産災保險法에 吸收·改正하여 하나의 統一된 補償體系를 構築하는 것이 法的 安定性の 確保面에서 合理的이라 생각된다.

한편, 産災保險法으로 船員災害補償이 吸收 될 境遇에는 前述한 바와 같은 船員의 特殊災害에 대한 特別規定의 挿入(新設)으로 인한 船舶所有者의 追加保險料 등 그 외의 問題가 發生할 수도 있으나 陸上 勤勞者처럼 보다 確實하고도 繼續적인 治療가 可能하고 經濟적으로 安定的인 生活을 할 수 있도록 災害補償金을 年金으로 支給받을 수 있는 등 改善 效果가 크기 때문에 海洋 富國을 志向하는 大國의 側面에서 능히 克服할 수 있는 問題라고 생각된다.

## 參考文獻

### 1. 國內文獻

#### (1) 單行本

- 具河書, 「保險學概論」, 서울 : 法文社, 1986.
- 김주년, 「海事法規解說」, 부산 : 제일문화사, 1999.
- 金亨培, 「勤勞基準法」, 서울 : 박영사, 2002.
- 金致善, 「勞動法講義」, 서울 : 博英社, 7981.
- 金東仁, 「船員法」, 서울 : 法律文化院, 2004.
- 金洙福, 「産業災害補償 保險法」, 서울 : 중앙경제사, 1995.
- 김우기, 「産災補償保險法, 詳解」, 서울 : 중앙경제사, 1986.
- 김명수, 「勞動法 II」, 서울 : (주) 중앙경제, 2005.
- 김광옥, 「最新 勞動法典(上. 下)」, 서울 : 한국노사문제연구소, 1999.
- 김경열, 「船員法 解說」, 부산 : 도서출판 한길, 2004.
- 김광주·안경렬·이석형·장영두 「조사방법론 강의」, 서울 : 三英社, 2004.
- 김광옥, 「勞動判例 가이드 (산업재해보상보험법)」, 서울 : 한국노사문제연구소, 1999.
- 김광옥, 「勞動判例 가이드 (근로기준법)」, 서울 : 한국노사문제연구소, 1999.
- 민성기·임동철, 「海事法規要論 (10판)」, 해사도서 출판부, 1987.
- 朴相弼, 「韓國勞動法」, 서울 : 大旺社, 1989, 1992.
- 박승두, 「勞動法の 再照明」, 서울 : 노동경제신문사, 1994.
- 徐丙機, 「改正船員法解說」, 서울 : 한국해사문제연구소, 1987.
- 「産業災害補償保險法解說I」, 한국노동교육원, 1999.
- 신쌍식, 「勞動法解說」, 서울 : 창립출판, 2000.
- 윤조덕, 「産滓保險과 勞動運動」, 서울 : 한국노총중앙연구원, 1999.
- 李相潤, 「勞動法」, 서울 : 法文社, 1997.
- 李潤哲·金鎮權, 「海事法規」, 부산 : 다솜출판사, 2004.
- 이경호·정승건, 「바다와 국가의 정책」, 서울 : 학현사, 2001.
- 李英俊, 「韓國民法論(총칙편)」, 서울 : 박영사, 2004.
- 林東喆·鄭映錫, 「海士法規講義 제2판」, 學現社, 2000.

- 전근오, 「勞動法 實務解說 및 主要 相談事例」, 서울 : 중앙노동연구소, 1887.
- 정영석, 「海商法講義要論」, 부산 : 해인출판사, 2003.
- 하갑래, 「勤勞基準法」, (주) 중앙경제, 2005.
- 「勞動關係法」, 서울 : 매일노동뉴스, 2000.
- 「ILO 海事協約과 勸告」, 전국선원노동조합연맹, 1985.
- 「ILO 海事條約 및 勸告」, 서울 : (사) 해항회, 1988.

## (2) 論文·其他

- 강봉수, 「災害補償과 損害補償」, 법조, 1986. 3.
- 강영호, 「産災補償의 法的性質과 災害補償 要件. 裁判資料 第39集, 勞動關係 訴訟上の 諸問題 (上)」, 법원행정처, 1987.
- 권창영, 「船員의 勤勞契約關係에 관한 研究」, 「노동법연구」 제11호, 서울 대노동법연구회, 2001.
- 金東仁, 「船員의 勤勞關係 終了와 法的保護」, 한국해양대학교 대학원 해사 법학과, 법학박사 학위논문, 2002.
- 金成煥, 「船員의 災害補償制度에 관한 研究」, 한국해양대학교 대학원 해사 법학과, 법학박사 학위논문, 2001.
- 김용철, 「業務上 疾病의 認定基準과 그 適用에 관한 研究」, 고려대학교 대학원 석사학위논문, 2000.
- 金仁顯, 「船員의 職務過失에 따른 法的責任에 대한 研究」, 목포해양대학교, 2000.
- 金鎮奭, 「船員災害補償保險制度에 관한 研究」, 한국해양대학교대학원 해사 법학과 법학석사 학위논문, 2005.
- 金振雄, 「現行 勞動災害補償制度의 構造와 法的性格」, 노동법과 노동정책, 일신사, 1985.
- 睦鎭庸, 「船員의 災害補償에 관한 研究」, 한국해양대학교 대학원 법학석사 학위논문, 1989.
- 朴贊照, 「韓國船員制度의 國際化를 위한 研究」, 한국해양대학교 해사산업대학원 석사학위논문, 1993.
- 禹普娟, 「船員災害補償制度의 問題點 및 改善方案」, 한국해양대학교 대학원 해사법학과 법학석사 학위논문, 2003.

- 유명운, 「船員災害補償에 있어서 職務上 範圍에 대한 解釋論的 研究」, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 1997.
- 유명운, 「船員法の 問題點과 改善方向에 관한 研究」, 한국해양대학교 대학원 해사법학과 법학박사 학위논문, 1999.
- 이기현, 「業務上 災害의 認定, 사법론집 제17집」, 법원 행정처, 1986
- 이민우, 「船員法上 規律內容의 特殊性과 改善方案에 관한 研究」, 고려대학교 노동대학원 노동법학과 석사학위논문, 2004.
- 李源台, 「船員災害補償制度의 改善 方向에 관한 研究」, 한국해양대학교대학원 해사경영학과 경영학석사 학위논문, 2001.
- 이주완, 「우리나라 船員의 人力開發, 維持에 관한 研究」, 경남대학교 경영대학원 경영학과 석사학위논문, 1993.
- 이준수, 「國際船員法研究」, 단국대학교 대학원 법학박사 학위논문, 1969.
- 全永遇, 「現行 船員災害補償制度의 限界와 그 改善을 위한 國際的 動向 (強制 責任保險制度의 改善을 中心으로)」, 한국해기사협회, 월간 “해기” 2001, 11-12월.
- 河鐘植, 「産業災害補償制度에 관한 研究」, 숭실대학교 대학원 석사학위논문, 1998.
- 황진희, 「船員福祉制度의 問題點과 改善方向」, 해양수산동향 통권 제165호, 1998. 6.
- 한국해상교통문제연구소, 「船員社會保障制度의 合理化에 관한 研究」, 1996.
- 한국해운조합, 「船員共濟約款 (普通·特別)」, 2006.
- 한국해운조합, 沿岸海運統計 年報, 2006.
- 해양수산부·한국선원복지고용센터, 「韓國船員統計年報」, 2003. 2004. 2005. 2006.

## 2. 外國文獻

- 最新 船員勞動關係法令集, 東京 : (주)成山堂書店, 2006.
- 荒木誠之, 勞災補償の研究-法理と制度の展開-, 東京: 総合勞動研究所, 1981.
- 西村健一郎, 災害補償と損害賠償, 東京 : 一粒社, 1988.
- 吾妻光後, 勞動法概論, 東京 : 有斐閣, 1969.
- Maritime Labour Convention, 2006.



## 감사의 글

젊은 시절 여러 가지 사정으로 인하여 하고픈 공부를 못 한 관계로 항상 가슴 한편에는 못다 핀 배움의 열정이 움크리고 있었던 것 같다. 승선생활 17년, 노동조합활동 19년의 세월 속에서 기회만 주어진다면 나 자신을 위해 선원법에 대해서 보다 더 깊이 있게 배우고 연구하고 이론적으로 정립하고 싶었다. 그러던 차에 큰 결심하고 50대 후반에 시작한 만학의 길, 대학과 대학원 생활 5년 동안에 좌절 하고픈 고비 고비마다 큰 위로와 용기를 주었던 고마운 사람들.

나이에 어울리지 않게 무거운 책가방을 들고 토요일, 일요일도 없이 때로는 외국 출장길에도 책과 함께 또는 논문 초안과 함께 부산떨었고 돌보기 쓰고 컴퓨터 앞에서 하루 5시간 이상 씨름도 하였으며 하루도 빠짐없이 전문서적을 만지작거리면서 앞만 보고 달려온 지난 세월이 정말 꿈만 같다. 지금와 생각하면 여기까지 올 수 있었던 원동력은 보이지 않는 곳에서 주님의 큰사랑과 은총이 있었던 것 같다

특히나 이 논문이 완성되기까지 항상 진절과 미소로 대학원 생활과 논문 지도에 자상하고도 세심한 지도와 조언을 해주신 이윤철 지도교수님께 머리 숙여 감사드립니다.

그리고 바쁜 일정에도 불구하고 논문의 심사를 맡아 큰 가르치심을 주신 지상원 교수님과 김진권 교수님께도 진심으로 감사드립니다.

또한 논문 작성에 있어 퇴근 후와 공휴일에도 싫다는 기색없이 큰 도움을 준 우리 직장 이광전님과 지현숙양 에게도 고마움을 전합니다.

끝으로 만학도 5년의 긴 시간 동안 힘들어하는 나에게 항상 곁에서 위로와 격려와 큰 사랑으로 지극 정성으로 내조해 준 사랑하는 아내 루피나와 딸 소연과 아들 준영, 그리고 사위 김정윤에게도 미안하고도 고마운 마음으로 이 작은 결실을 올리며 감사의 글을 대신한다.