

法學碩士學位論文

船員災害補償制度의  
問題點 및 改善方案

The Problems and Promotion of  
Compensation Regime for Seaman's  
Accident

指導教授 鄭 暎 錫

2003年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海 事 法 學 科

禹 普 娟

# 目 次

第1章 序論 .....	1
制1節 研究의 目的 .....	1
第2節 研究의 範圍 및 方法 .....	3
I. 研究範圍 .....	3
II. 研究方法 .....	4
第2章 船員災害補償制度의 概念과 沿革 .....	5
第1節 船員災害補償制度의 概念과 法的性質 .....	5
I. 船員災害補償의 概念 .....	5
II. 船員災害補償制度의 法的性質 .....	6
1. 司法的 損害賠償說 .....	7
2. 災害補償說 .....	8
3. 生活保障說 .....	10
4. 私見 .....	13
第2節 船員勞動의 特殊性 .....	14
I. 船員勞動의 本源的인 特殊性 .....	14
II. 船員勞動의 個別的인 特殊性 .....	15
III. 船員에 있어서의 特殊性 .....	16
第3節 船員災害補償制度의 沿革 .....	17
I. 英國法上의 船員災害補償制度 .....	18
1. 商船法 .....	20
2. 勤勞者補償法 .....	21
3. 國民保險(産業災害)法 .....	22

II. 우리나라의 船員災害補償制度 .....	22
1. 團體協約에 의한 災害補償 .....	23
2. 勤勞基準法 및 船員法 .....	24
3. 産業災害補償保險法 및 船員保險法 .....	24

### 第3章 船員災害補償制度와 産業災補償制度의 比較

27

第1節 災害補償의 人的適用範圍 .....	27
I. 災害補償의 適用範圍 .....	27
II. 人的適用範圍 .....	28
1. 船員法 .....	28
2. 産業災害補償保險法 .....	30
第2節 災害補償의 要件 .....	31
I. 一般的 要件 .....	31
1. 業務上 災害의 認定基準 .....	32
2. 業務上 疾病의 認定基準 .....	36
3. 勤勞者의 故意·重大한 過失 .....	38
II. 個別的 要件 .....	40
1. 療養補償 .....	40
2. 傷病補償 .....	42
3. 障害補償 .....	43
4. 一時補償 .....	43
5. 遺族補償 .....	44
6. 葬祭費 .....	45
7. 行方不明補償과 所持品遺失補償 .....	46
第3節 災害補償의 範圍 .....	46
I. 療養補償 .....	46

II. 傷病補償 .....	48
III. 障害補償 .....	48
IV. 一時補償 .....	49
V. 遺族補償 .....	50
VI. 葬祭費 .....	52
VII. 行方不明補償과 所持品遺失補償 .....	53
第4節 災害補償의 審査·調整 및 仲裁 .....	54
I. 다른 給與와의 關係 .....	54
II. 海洋水産官廳의 審査·調整 .....	54
III. 船員勞動委員會의 審査와 仲裁 .....	55
第4章 災害補償責任保障制度 .....	56
第1節 船員勤災保險 .....	57
I. 意義 .....	57
II. 內容 .....	59
第2節 船員共濟制度 .....	61
I. 水産業協同組合法에 의한 船員共濟 .....	61
II. 韓國海運組合法에 의한 船員共濟 .....	64
第3節 船主責任相互保險 .....	66
I. 意義 .....	66
II. 內容 .....	67
第5章 船員災害補償制度의 問題點과 改善方案 .....	71
制1節 船員災害補償制度의 問題點 .....	71
I. 船員法上の 問題點 .....	71

II. 災害補償責任保障制度上の 問題點 .....	74
1. 公的機關의 不在 .....	74
2. 船主責任相互保險의 問題點 .....	79
III. 災害補償法理上の 問題點 .....	80
制2節 船員災害補償制度의 改善方案 .....	81
I. 解釋論的 改善方案 .....	82
II. 立法論的 改善方案 .....	83
1. 船員災害補償保險法の 制定 .....	83
2. 船員保險法の 施行 .....	84
3. 産業災害補償保險法으로의 吸收 .....	85
4. 私見 .....	89
第6章 結論 .....	90
參考文獻 .....	93
ABSTRACT .....	99

# 第1章 序論

## 制1節 研究의 目的

오늘날 세계 각국은 해운을 하나의 기본전략산업으로서 평가하고 이의 진흥·발전을 위하여 많은 노력을 한다. 이는 그로 인한 貿易의 促進, 國際收支의 改善, 勞動需要의 創出에 의한 雇傭效果를 얻기 때문이다.

해운에 있어 근본이 되는 노동력을 제공하는 자가 바로 船員(Seaman, Mariner, Seafarer)이다. 선원은 육지로부터 격리된 船舶에 승선하여 항상 위험에 노출된 해상이라는 자연과 접하면서 항해의 성취를 위하여 勤勞를 제공한다.

船員勞動이 토지에 고착되어 있는 장소에서 노동을 제공하는 陸上勞動에 비해 결정적으로 특수한 것은 다양한 위험을 갖고 있는 해양에서 이동하는 선박 안에서 노동하는데 있다. 港口를 출항하여 目的港으로 향하고 있는 선박이 육상에서 人的·物的 援助를 받는다는 것은 대단히 곤란하므로 선박은 한정된 乘務員과 船內設備로 운항된다고 볼 수 있다. 즉, 선원은 독립된 生産單位인 선박에서 그 노동을 自己完結的으로 수행하는 것이다. 이러한 선원노동의 특수성은 船舶建造技術의 발달, 육상에서의 情報提供, 항만에서의 勞動提供 등에 의하여 어느 정도 해소되어 왔지만 無人船舶이 되지 않는 한 완전히 해소되지는 않을 것이다. 선원은 노동의 제공장소가 선박이기 때문에 장기간에 걸쳐서 가정과 사회로부터 격리되므로, 이러한 선원노동의 본원적인 특수성을 고려할 때, 선원의 海難으로부터의 勞動災害라든지 다양한 疾病 등이 항상 존재함을看過할 수 없다.

이러한 船員勞動의 特殊性은 육상근로자에 비해 높은 罹災率을 보이고 있다. 육상근로자와 비교해 보면, 船員의 災害率은 육상근로자 보다 약5배, 死亡率은 약7배 정도이다<sup>1)</sup>.

우리나라는 이러한 선원노동의 특수성을 인정하여 勤勞基準法의 特別

法으로 船員法을 제정하여 同法 제10장에 船員災害補償制度를 규정하여 선원의 위험노출에 대한 보상을 지급하고 있다. 또한 船員保險法을 제정 (1962. 1. 10)하였으나, 經濟的·社會的 여건미흡으로 시행되지 못하였으며, 현재까지 下位法습이 마련되지 않고 있다.

선원이 재해를 입은 경우에 船舶所有者의 過失이 없더라도 그 선원이 입은 勞動力價値의 손해를 迅速하게 補償하도록 일정한 의무를 지운 것이 船員法上的 災害補償制度라 할 수 있는데, 이는 被災船員과 그 家族의 인간다운 生活을 保障하거나, 生存權을 保障하기 위한 중요한 社會保障制度의 하나이다.

船員法은 재해보상의 완전한 이행을 위해 선박소유자의 保險加入을 강제하고 있다. 強制保險規定에 의해 선박소유자는 民間損害保險會社의 勤災保險, 水協協同組合과 海運組合의 船員共濟 그리고 船主責任相互保險 (P&I 保險)에 가입하고 있다.

그러나 船員法 및 船員災害補償의 이행을 위해 선박소유자가 가입하고 있는 보험 및 공제제도는 여러 가지 문제점이 있다.

육상근로자의 산업재해에 있어서는 産業災害補償保險法이 적용되어 산재보상이 이루어져 국가가 주축이 된 社會保險化를 구축하고 있는 반면에, 船員災害補償制度는 사용자의 直接補償方式에 머물러 있다.

이 研究에서는 船員勞動의 特殊性으로 인하여 높은 재해율을 보이고 있는 선원의 재해보상을 보장하기 위한 선원법상의 재해보상과 이의 이행을 위한 책임보험 및 공제상의 재해보상 내용을 육상근로자의 산재보상 내용과 比較·分析함으로써 船員災害補償制度의 문제점을 파악하고

1) 해양수산부·한국해양수산연수원, 한국선원통계연보, 2001.

<2000년도 우리나라 全體船員과 勤勞者의 災害率 比較>

구분	전체대상근로자	재해인원	재해율	사망자수	사망률
전체근로자	9,485,557	68,976	0.73	2,528	0.03
선원	52,172	1,827	3.50	103	0.2

勤勞者로서의 선원의 滅失·毀損된 勞動力의 價値를 완전히 보상하기 위한 船員災害補償制度의 改善方案을 제시하고자 한다.

## 第2節 研究의 範圍 및 方法

### I. 研究範圍

産業革命 이후 자본주의 경제의 발달단계에 따라 재해보상과 관련하는 法制度和 法意識은 변화하여 왔는데, 오늘날에는 被災勤勞者 保護에서 더 나아가 부양하는 가족의 생명과 건강 보존이라는 범위까지 그 책임 등이 확대되고 있다.

이 논문은 이러한 흐름을 바탕으로 海上에서의 ‘災害’로 인하여 발생하는 船員災害補償에 대하여, 선원법상의 보상내용과 그 이행을 위한 責任保險 및 共濟, 船主責任相互保險(P&I 保險)의 내용을 육상근로자의 재해보상 내용과 비교·검토함으로써 船員災害補償制度의 문제점을 제시하고 船員災害補償의 완전한 이행을 위한 改善方案을 중심으로 구성하였다.

‘제1장 序論’에서는 이 논문의 研究目的과 研究의 範圍 및 方法을 간략하게 서술함으로써 이 논문의 전개방향을 제시하였다.

‘제2장 船員災害補償制度의 概念과 沿革’에서는 선원재해보상의 概念과 선원재해보상의 法的性質에 대해 살펴보았고, 선원노동의 특수성으로 발달해온 船員災害補償制度의 전반적 과정을 영국 및 우리나라에서의 선원재해보상제도의 전개과정을 통해 살펴보았다.

‘제3장 船員災害補償制度와 産業災補償制度의 比較’에서는 선원법상 규정되어 있는 8가지의 재해보상내용을 재해보상의 人的適用範圍, 災害補償要件, 災害補償範圍를 기준으로 勤勞基準法 및 産業災害補償保險法의 재해보상내용과 比較·分析하였다.

‘제4장 災害補償責任保障制度’에서는 선원재해보상을 이행하는 船員勤災保險과 船員共濟制度 및 船主責任相互保險의 재해보상내용을 검토하고



산업재해보상내용과의 차이를 중심으로 比較・考察하였다.

‘제5장 船員災害補償制度의 問題點 및 改善方案’은 두 개의 절로 구성된다. 제1절은 제3장, 제4장의 내용을 바탕으로, 육상근로자의 재해보상의 내용의 비교로 인하여 파악할 수 있는 선원재해보상제도의 문제점을 船員法上的의 問題點과 災害補償責任保障制度上的의 문제점으로 나누어 살펴 보았다. 또한 재해보상의 法的性質로 인하여 船員災害補償上에 존재하는 災害補償 法理上的의 문제점을 제시하였다. 제2절은 선원의 생활보장을 위한 측면에 중심을 둔 社會保險化를 기준으로 船員災害補償制度의 改善方案을 제시하였다.

끝으로 ‘제6장 結論’에서는 위의 각 장에서 전개한 내용을 요약・정리 하는 동시에 船員災害補償制度의 實效性 確保를 위한 향후의 나아갈 방향을 제시함으로써 이 論文을 마감하였다.

## II. 研究方法

이 논문의 研究를 위한 接近方法으로는 기존의 文獻資料에 의한 접근 방법을 택했다. 보다 체계적이고 실용적으로 연구하기 위해 실무적인 내용 및 假說・檢證을 통한 實證的 研究方法을 병행하는 것이 합리적이거나, 이 논문의 연구주제의 특성상 기존의 관련 論文 등 文獻을 검증하는 文獻的 研究方法을 중심으로 전개하였다.

현행 法制度上的의 내용을 기초로 하여 船員災害補償에 대한 기존 論文・著書, 判例 등을 檢討하여 比較・分析하는 방법을 채택한 것이다.

## 第2章 船員災害補償制度의 概念과 沿革

### 第1節 船員災害補償制度의 概念과 法的性質

#### I. 船員災害補償의 概念

현행법상 災害補償制度의 형태를 구분해 보면, 一般勤勞者·船員·公務員과 私立學校敎員의 3종류로 분류할 수 있다. 일반근로자의 경우에는 ‘勤勞基準法’과 ‘産業災害補償保險法’, 선원의 경우에는 ‘船員法’ 및 ‘船員保險法’, 公務員과 私立學校敎員의 경우에는 ‘公務員 年金法’, ‘私立學校敎員 年金法’이 그 근거법률이 된다.

災害補償이라는 制度는 종전의 市民法上의 過失責任原則이나 不法行爲의 法理論으로서는 근로자를 충분히 보호할 수 없다는 점이 자각되면서 발전되어온 것으로 근로자가 業務上 負傷을 당하거나 疾病에 걸린 때 또는 死亡한 경우에 그 勤勞者와 遺族을 보호하기 위한 제도이다<sup>2)</sup>.

재해보상은 生存權 保障의 具體化<sup>3)</sup>와 社會保障制度의 確立<sup>4)</sup>을 위한 것으로 無過失責任을 導入하여 그 내용을 구성한다.

이러한 근로자 재해보상에 위에서 언급한 선원노동의 특수성을 감안하여 마련한 제도가 바로 船員災害補償이다.

船員災害補償이란 船員法 제85조 내지 제98조에서 규정하고 있는 災害

2) 李喆源, 災害補償制度에 관한 一考察, 法學論叢 제13호, 1997, 1면.

3) 生存權의 保障은 인간다운 생활을 할 권리로 이해되며, 이러한 인간다운 생활을 生活權的 基本權의 이념적 기초이자 모든 基本權의 根本規範인 인간으로서의 尊嚴과 價値에 관한 조항(憲法 제10조)의 구체적인 내용을 이루는 요소이다 ; 崔阜桓, 우리나라 産業災害補償制度에 관한 研究, 崇實大學校 勞使關係大學院, 碩士學位 請求論文, 1994, 33-34면.

4) 社會保障, 社會福祉는 국민의 생활보장을 목적으로 하는 국가의 綜合的 施策으로 특히 低所得層이나 勤勞者의 생활안정을 위한 정책이나 제도를 말하는 것으로 국가는 이를 위한 具體的 實踐方案으로 社會保障制度의 確立을 꾀하여야 하는 것이다 ; 崔阜桓, 우리나라 産業災害補償制度에 관한 研究, 崇實大學校 勞使關係大學院, 碩士學位 請求論文, 1994, 34-35면.

補償으로 선원이 職務上 負傷하거나 疾病에 걸린 때 또는 死亡한 경우 그 선원과 그 가족의 보호를 위해 船舶所有者의 災害補償責任을 규정하여 선원의 재해보상이 이뤄지도록 하고 있다. 선원노동의 특수성으로 인하여 선원재해보상은 육상근로자의 재해보상과 달리 두 가지 특징을 보이고 있다. 그 하나는 ‘職務外 災害’에 대한 補償이다. 육상근로자의 경우 직무외 재해는 4대 社會保險<sup>5)6)</sup>의 하나인 健康保險에 의해 보상받는 반면, 선원이 乘務中 職務外의 原因에 의해 재해를 당한 경우에는 船員法上의 船舶所有者의 災害補償責任을 인정하고 있다. 다른 하나는 所持品 遺失補償과 行方不明補償으로 이는 선원재해보상에만 보장하고 있는 것으로 육상근로자 재해보상에는 찾아볼 수 없는 특징이다.

## II. 船員災害補償制度의 法的性質

災害補償制度는 近代市民法에서 출발하여 現行産災保險制度에 이르기까지 法理論의 전개에 의하여 형성·발전되어 왔다. 이러한 産災補償의 기능에는 使用者의 損害賠償的 機能 및 勤勞條件保護機能, 그리고 被災勤勞者 및 그 가족의 生活保障的 機能이 중첩적으로 내포되어 있다. 이러한 세 가지 기능은 시대와 국가에 따라 치중하는 내용이 달라질 수 밖에 없다. 즉, 近代市民法下에서는 使用者의 損害賠償的 機能에 치중하였는데, 이의 모순점을 극복하기 위하여 使用者의 無過失責任理論에 근거한 勤勞條件保護機能으로서 재해보상제도가 형성되었으며, 그 후 이러한 使用者의 無過失災害補償制度에서 被災勤勞者 및 그 家族의 생활을 보장하기 위한 總資本의 책임으로서의 保險制度로 발전되어 온 것이다<sup>7)</sup>.

- 
- 5) 社會保障基本法 제3조 제2호 ; 社會保險이라 함은 국민에게 발생하는 社會的 危險을 保險方式에 의하여 대처함으로써 國民健康과 所得을 保障하는 制度이다.
- 6) 社會保險은 社會政策을 위한 보험으로서 국가가 社會政策을 수행하기 위하여 保險의 原理와 方式을 도입하여 만든 經濟制度로서 社會의 連帶성과 強制성이 적용된다. 國民을 對象으로 疾病·死亡·老齡·失業·기타 身體障碍 등으로 인하여 活動能力의 喪失과 所得의 減少가 발생하였을 때에 保險方式에 의하여 그것을 保障한다. 業務上의 災害에 대해서는 産業災害補償保險, 疾病과 負傷에 대해서는 健康保險, 廢疾·死亡·老齡 등에 대해서는 年金保險, 失業에 대해서는 雇傭保險이 적용된다.

災害補償制度의 法的 性質에 대하여 많은 논의가 전개되어 왔으나, 대체로 市民法上の 損害賠償說<sup>8)</sup>과 災害補償制度를 勤勞關係에 중점을 두어서 勞動法上の 制度로 보려는 說, 社會保障制度의 일환으로서 勤勞者의 生活保障을 위한 制度라고 하는 說로 나뉘게 된다<sup>9)</sup>.

船員災害補償은 일반 육상근로자에게 적용되는 災害補償制度의 法的 性質과는 달리 社會保險化가 되어 있지 않다. 그로 인해 船員災害補償制度의 법적 性質을 社會保障說을 제외한 損害賠償說과 災害補償說로 船員災害補償制度의 法的 性質을 살펴볼 수 있다.

## 1. 司法的 損害賠償說

이 說은 民事法에 의한 損害賠償制度가 過失責任의 원칙을 유지하면서 社會생활관계 속에서 발생하는 손실을 누구에게 어느 정도 부담시키는 것이 衡平에 적절한 것인가의 관점에서 구성되어 있으므로, 勞動法上の 災害補償制度和 이와 같은 형평의 관점에서 산업재해라고 하는 社會생활상의 손실을 填補하는 제도로써 파악해야 한다는 見解이다<sup>10)</sup>.

勞動災害에 대한 근대사법체계에서의 救濟方法은 不法行爲 내지 債務不履行에 의존한 損害賠償을 의미하는 것이다(民法 제390조 및 제750조). 그러나 전통적인 不法行爲와 債務不履行은 過失責任의 원칙을 고수하고 있어서 被害勤勞者에 대한 救濟의 길을 폐쇄하고 있는 것이나 다름 없다.<sup>11)</sup>

7) 李美花, 産災補償에 관한 法制, 韓國外國語大學校 大學院 碩士學位論文, 1992, 27-28면.

8) 韓庚植, 産業災害의 救濟法理에 관한 研究, 博士學位論文, 淸州大學校 大學院, 1998, 12면.

9) 金振雄, 現行勞動災害補償制度의 法的 性格, 勞動法과 勞動政策, 1985, 331면.

10) 産災補償制度를 民事法에 의한 損害賠償으로 이해하는 견해에는 不法行爲責任이라는 관점에서 파악하는 理論과 契約責任이라는 관점에서 파악하는 理論의 두 가지가 있는데, 이는 대체로 産災補償制度를 전통적인 법질서 체계와 법이론에 입각하여 이해하려는데 그 기초를 두고 있다 ; 金振雄, 現行勞動災害補償制度의 法的 性格, 勞動法과 勞動政策, 1985, 352면.

11) 使用者가 責任을 회피할 여지가 많다는 것 이외에 訴訟의 長期性, 訴訟費用의 過多 등도 경제력이 약한 勤勞者에게는 문제가 된다 ; 沈崗燮, 産災補償, 法制月

그리하여 果實責任의 原則을 고수하는 전통적인 不法行爲責任을 수정해서 재해보상을 사용자 無過失損害賠償責任이라는 견해와 그 비관으로서 주장된 契約責任이라는 견해가 있다. 前者는 災害補償을 사용자의 故意·過失의 유무를 묻지 않고 기업의 경영주체의 지위에 기하여 賠償責任을 부담하게 하는 無過失責任(liability without fault)에 의한 손해배상으로 보는 것이고 後者는 사용자는 勤勞契約上の 勤勞者에 대하여 안전을 보장할 의무를 지게되고 災害補償은 이 義務違反에 대한 契約責任上の 損害賠償으로 보는 것이다.

이 견해들은 종래의 不法行爲理論에서 질적으로 발전한 이론구성을 하면서 역시 損害賠償理論을 기초로 하여 이론구성을 하려는 것으로서, 勞動災害는 사용자가 발생하게 한 것이며 따라서 이로 인한 손해는 마땅히 사용자에게 의해서 보상되어야 한다는 생각에 바탕을 둔 것이다. 이와 같이 災害補償을 기본적으로 使用者 個人의 賠償責任으로 본 점에서는 사법의 영역을 벗어나지 못하였다.<sup>12)</sup>

이런 견해는 오늘날에 있어서는 거의 소멸된 것이며, 또한 災害補償을 無過失損害賠償의 法理로 파악하려는 견해는 勞動災害에 대한 법리를 전통적인 過失主義로부터 분리하여 그의 특질을 명확히 드러낸 점에서는 긍정적으로 평가할 만하다. 그러나 勞動法上の 定率補償制度, 勤勞者の 過失相計를 인정하고 있지 않은 점, 産業災害補償의 不履行時 行政強制를 두고 있는 점, 産業災害補償의 社會保險化 현상을 설명할 수 없다는 점에서 批判을 받고 있다<sup>13)</sup>.

## 2. 災害補償說

이 見解는 補償責任의 근거와 법적 성질을 勤勞關係의 法構造에 기초하여 사용자가 직접 보상하는 경우나 사용자가 産災保險料를 부담하는

---

報, 1965. 7, 38면.

12) 荒木誠之, 勞災補償の研究-法理と制度の展開 -, 東京, 総合労働研究所, 1981, 97면.

13) 韓庚植, 前掲論文, 13면.

産業災害補償保險의 경우를 막론하고 그 보상은 어디까지나 勤勞者의 勤勞條件保護에 관한 것이기 때문에 勞動法上의 獨自的인 領域에 속하는 것으로 보는 見解이다.

이 說에 대해 各國의 立場은 상이하었는데 프랑스에서는 災害補償을 司法的 賠償과 상대적으로 구별하여 獨自의 法制度로 보는 이른바 職業危險理論<sup>14)</sup>(Theorie de risque professionnel)이 주장되었다. 이 說에 의하면 사용자가 無過失責任을 지는 것은 災害가 사용자 개인의 주관적 요소에 기인한 것이 아니라, 기업활동과 불가분한 사회적 위험에 기인하기 때문이라고 한다. 따라서 使用者가 부담하는 補償責任은 기업경영의 주체인 勞動關係上의 社會的 地位에 따른 부담인 것이다. 이러한 의미에서 보면 보상은 社會的 責任의 성질을 갖는다고 할 것이다.<sup>15)</sup>

한편 獨逸의 경우를 보면 처음부터 補償制度를 司法的 關係로 하지 않고 公法的인 保險關係로 구성하였기 때문에 보상의 公法的 要素가 강조되어 社會保險에 의한 근로자의 생활에 대한 배려라는 목적이 중시되었다.<sup>16)</sup>

일본은 勞動力補償說이 주장되고 있는데 이 說은<sup>17)</sup> 사용자의 지배 아래에 있는 勤勞者가 그 지배관계에 기인하고 사용자의 지배영역에서 발생한 위험의 현실화로 災害가 발생하여 그 노동력을 훼손당한 경우에는 使用者가 被害勤勞者의 노동력의 가치를 회복시켜줄 補償義務를 부담하는 것이 공평에 타당하다는 것이다.

이상에서 살펴본 견해들의 공통점은 우선 災害의 특질을 資本과 勞動力의 所有가 분리되는 資本主義體制下에서 노동력을 지배하는 근대적 노

14) 직업위험(Occupation risk)의 이론도 “타인을 사용하여 위험한 기업을 경영하는 자는 그 위험이 현실화되어 자기가 사용하는 자가 피해를 입은 경우에는 그 경제적 손실을 보상하여야 한다”는 無過失責任 이론이다. 保有喜志夫, 勞災補償責任の法的性格, 現代勞動法講座(12), 東京, 總合勞動研究所, 1983, 258면.

15) 영국보다 구체적으로 보상에 관하여 논의되었던 미국연방최고 재판소의 1917년 판결(New York Central R.Co, V. white, 243 U.S. 188, 378 S ct, 247.)은 프랑스 직업위험에 유사한 판결로서 보상은 기업경영에 따른 당연한 出費로 보았고 보상의무를 지는 자는 기업경영에 의한 災害의 위험을 발생시켜 그로부터 이익을 얻는 사용자임을 강조하였다 - 荒木誠之, 前掲論文, 103면.

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

17) 保有喜志夫, 前掲論文, 27-278면.

사관계의 구조 그 자체에 내재하고 있는 위험에서 구하고 그에 대한 補償責任을 勞使關係와 관련시켜서 명확하게 하려는 것이다.<sup>18)</sup>

그러므로 災害補償責任의 性格은 個人法理의 차원을 넘는 團體法理에 입각한 損害配分制度라고 보는 것이 가장 타당하다고 한다. 따라서 災害補償制度는 끊임없는 勤勞者들의 자주적 운동을 통하여 市民法原理의 수정을 가능하게 하는 것이며, 그것은 또 勞動力의 保全이라는 총체자본의 합리성 요청의 지지를 받아 국가법의 양보로서 마련된 제도라고 할 수 있다는 것이다. 이 견해는 이런 의미에서 災害補償制度를 現代勞動法上의 制度로서 기본적 특색을 지닌 것으로 이해하고 있다<sup>19)</sup>.

그러나 이 說은 無過失에 의한 사용자의 産業災害補償責任을 전제로 한 것이기 때문에 사업주에게 충분한 재산이 없으면 被災勞動者가 보상 받을 수 없을 뿐만 아니라 ‘業務外’의 災害로 판정되면 被災勞動者는 전혀 보상을 받을 수 없고, 被災勞動者만을 보호대상으로 하고 있을 뿐 그 家族의 生活保障을 도외시하고 있다는 批判을 받고 있다<sup>20)</sup>.

### 3. 生活保障說

前述한 見解가 주로 勤勞關係의 制度에 기초를 두고서 사용자의 보상 책임의 근거를 밝히려고 함에 비하여 生活保障說은 재해의 결과가 미치는 勤勞者의 生活에 중점을 두고서 근로자에 대한 사용자의 災害補償責任의 法的性質을 설명하려는 견해라고 할 수 있다.

오늘날 産災補償制度가 社會保障制度의 일환으로서 生活保障的 機能을 하고 있다. 특히 제2차 세계대전 이후에 生存權 내지 勤勞權이라는 權利概念이 實定法上 정착함으로써 生存權的 基本權의 具體化로서 産災補償法理論을 구성하는 것이 가능하게 되었으며<sup>21)</sup>, 이와 함께 종래 단순히 政策的 目的 내지 附隨的 機

18) 睦鎭庸, 船員의 災害補償에 관한 研究. 韓國海洋大學校, 碩士論文, 1989, 27면.

19) 金鍾宅, 産業災害補償保險法에 있어 業務上 災害의 範圍, 碩士學位論文, 圓光大學校 行政大學院, 1995, 19-20면.

20) 金教淑, 産災補償의 法理論, 新世紀 勞動法の 展開(雨田李炳泰教授華甲記念論文集), 대전서적, 1996, 481면.

21) 松岡三郎, 通勤途上災害의 勞災保險法適用問題, 日本勞動法學誌 第43號, 1974. 4,

能으로 파악되었던 産災補償의 生活保障的 要素가 오히려 産災補償의 基本的 要素로 부각되었다<sup>22)</sup>.

이 說을 주장하는 학자들의 이론적 근거는 동일하지 않지만 공통적인 것은 災害補償制度를 生存權保障에서 유래하는 제도로 보고 災害補償의 본질을 국가의 국민에 대한 生活保障義務에서 구함으로서 결국 社會保障制度의 일환으로 災害補償制度를 이해하려고 하는 것이다.<sup>23)</sup> 다시 말하면 生活保障說은 헌법상에 生存權, 勞動權의 保障에 관한 규정이 있고<sup>24)</sup> 勞動法이나 社會保障에 관한 법의 체계는 이 기본법리의 구체적인 전개로서 해석·운용하려는 입장이므로 勞動災害의 본질은 勤勞者의 生存權의 保障이고 또한 生活保障이라고 이해하는 것이다.<sup>25)</sup>

그래서 災害補償의 目的도 재해를 입은 근로자의 훼손된 노동력의 原狀回復의 填補로서 그 勤勞者의 생활에 기여하는 것에 둘 것이 아니라, 勞動災害를 생활주체로서의 勤勞者의 생활위험의 한 형태로 파악하여 災害를 입은 勤勞者의 勞動障害나 勞動不能의 全期間에 대한 生活保障으로 이해해야 한다는 것이다.<sup>26)</sup>

한편 災害補償을 勤勞者의 생활보장으로 보는 학자들의 다수는 현대사회에 있어서 勞動災害는 이미 기업차원의 안전·위생시설의 기술적 개량에 의해서도 방지될 수 없는 경우가 적지 않다는 점과 노동관계상의 재해에 대한 위험을 모두 개별자본에 귀속시키는 것이 불가능하다는 점을 들어 개별자본의 보상책임에서부터 資本總本의 補償責任을 인정하는 입장<sup>27)</sup>으로 災害補償制度의 법리를 구성하는 것이 타당하다고 강조하고 있다.

그렇지만 多數說도 災害補償制度가 社會보장제도 속에서 상대적인 독

---

15-21面.

22) 李美花, 前揭論文, 35면.

23) 林迪廣, 「災害補償責任의 法的性質」, ジコリスト 増刊, 法律學の爭點シリーズ(7), 勞動法の爭點, 260面.

24) 憲法에서는 ‘모든 국민은 근로의 권리를 가진다. 근로조건의 기준은 인간의 존엄성을 보장하도록 법률로서 정한다’고 규정하고 있다(同法 제30조 제1항, 제2항).

25) 睦鎮庸, 前揭書, 27면.

26) 荒木誠之, 前揭論文, 106-108面.

27) 즉 災害補償의 社會保障化이다.



자성을 갖고 있다는 견해<sup>28)</sup>와 災害補償制度는 사회보장제도에 흡수 융화된다는 견해<sup>29)</sup>로 나누어지고 있다.

前者는 災害補償關係法은 사회보장제도 중에서 하나의 구성요소이지만 근로관계의 특질로 인하여 사회보장제도 속에서 상대적인 독자성을 갖고, 사회보장법 일반 속에 해소·융합되지 않는다는 것이다. 後者는 生存權 원리에 기한 사회보장화의 진전으로 재해보상의 社會保險化는 필연적이므로, 勞動災害를 業務上·外로 구분하는 것은 무의미 할 뿐만 아니라 勞動災害와 그 이외의 人身損害의 구별도 소멸되어야 하고 災害補償制度를 총합적으로 社會保障制度에 吸收·消滅되어야 한다는 것이다.<sup>30)</sup>

최근 判例의 태도는 産災補償의 성격을 종래의 損害賠償的 性格에 국한하지 않고 적극적으로 生活保障的 性格을 함께 가지는 것으로 判示하고 있다. 구체적으로 大法院은 ‘勤勞基準法上的 災害補償制度는 근로를 제공하는 勤勞者를 그 지배하에 두고, 災害危險이 내재된 기업을 경영하는 사용자로 하여금 그 過失有無를 묻지 않고 災害發生으로 勤勞者가 입은 손해를 보상에 하려는데 그 목적이 있는 것이나, 勤勞者의 業務上 災害에 대한 損害賠償과 아울러 生活保障的 性格도 가지고 있다고 보아야 한다’라고 判示<sup>31)</sup>하였고, ‘勤勞基準法上 災害補償의 실효성을 확보하기 위하여 産災保險法에서 産災保險制度를 마련하고 있는데, 이 保險制度는 商法上的 損害保險的 性格을 넘어 社會保障的 性格도 있다’라고 判示<sup>32)</sup>하고 있다. 그리고 일본판례에서도 産災保險給與는 損害賠償과 生活補償의 성격을 모두 가지고 있는 것으로 해석하고 있다<sup>33)</sup>.

産業災害補償制度의 법적 성질은 그 시대의 국가가 추구하는 이념에

---

28) 荒木誠之, 社會保障法体系にあける勞災補償, 法政研究 46권 2-4合併號, 1980, 260面.

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

30) 睦鎮庸, 前掲論文, 29면.

31) 大判 1994. 5. 24. 선고 93다38826.

32) 大判 1992. 12. 8. 선고 92다23360.

33) 最二小判 1975. 10. 24 民集 29-9-1379 ; 高松高判 1968. 7. 20. 判タ225-193.

따라 달라진다고 생각된다. 사회법이 추구하는 이념이 바로 사회정의라 할 수 있는데, 産災補償制度를 生活保障制度의 하나로써 보는 것이 사회 정의에 근접한 것이라고 한다<sup>34)</sup>. 또한 産災補償을 社會保障制度로 파악하는 것이 오늘날 선진국의 일반적 추세<sup>35)</sup>이다.

하지만 産災補償制度를 보험제도에 내포하고 있는 勤勞者의 生活保障的 機能을 강조하더라도, 使用者의 損害賠償的 機能이나 勞動法的인 保護機能을 무시하여 이론을 전개할 수는 없다고 생각한다. 결국 産業災害補償制度는 被災勤勞者 및 그 家族의 生活保障的 性格을 주된 내용으로 하고, 損害賠償 및 勞動法的인 보호기능도 아울러 가지고 있다고 해석해야 할 것이나 앞으로의 社會保障制度와 함께 福祉國家로의 발전을 기대하면 産災補償制度의 性格 또한 社會保障의 한 형태로 파악될 수 있을 것이다.

#### 4. 私見

우리나라의 船員災害補償의 경우 그 法的性質을 논의하자면, 産業災害補償制度와 같이 아직 社會保險方式, 年金化 등의 여러 제도적 장치가 되어 있지 않으므로 그 성격을 사용자의 損害賠償的 機能 및 勞動法上的 保護機能으로서 접근하여야 한다고 본다.

船員法 제94조는 不法行爲의 責任과 災害補償責任의 競合을 인정하고 ‘災害補償을 받을 권리가 있는 자가 그 災害補償을 받을 수 있는 동일한 사유로 인하여 民法 그 밖의 法令에 의하여 이 法에 의한 災害補償에 상당하는 給與를 받은 경우에는 船舶所有者는 그 價額의 범위 안에서 이 法에 의한 災害補償의 責任을 免한다’고 규정하고 있다. 따라서 船員災害補償은 損害賠償的인 性質을 가지고 있다. 또한 被災船員에 대한 補償內容을 통해 船員災害補償의 災害補償的 性質을 파악할 수 있다.

船員災害補償이 水協의 공제가입시 국고의 일부보조나, 韓國海運組合

---

34) 韓庚植, 前掲論文, 16-17면.

35) 比較法的으로 영국, 독일 및 프랑스 등의 국가에서는 産災補償制度를 하나의 社會保障制度로 파악하고 있다.

의 공제가입시 세금면제 또는 감면 등을 볼 때 生活保障을 통한 社會保障의 性質도 있으나 이는 아주 일부에 국한 된 것으로 전반적인 성질을 파악하는데 있어서는 미흡하다고 볼 수 있다.

船員은 海上이라는 특수한 직업환경에서 근로를 제공하기 이전에 使用者와 勤勞者와의 勤勞關係를 바탕으로 한 ‘勤勞者’에 해당된다. 따라서 陸上勤勞者의 災害補償과 같이 社會保險의 제도적 장치들이 적용되어야 한다는 필자의 견해에 비추어 볼 때 그 法的性質 또한 生活保障을 통한 社會保障의 性質이 필요하다고 생각된다.

## 第2節 船員勞動의 特殊性

### I. 船員勞動의 本源的인 特殊性

船員勞動은 海運用役生産의 한 요소로 旅客과 貨物을 交通대상으로 하고 船舶이라는 交通수단에 결합하여 無形, 即時材를 생산하는 선원의 精神的, 內體的 서비스이다. 이와 같은 船員勞動의 本源的인 特殊性을 보면<sup>36)</sup> ① 위험한 해양이 交通로이고 노동환경이라는 것<sup>37)</sup>, ② 船員勞動은 自己完結的이라는 것<sup>38)</sup>, ③ 장기적으로 직장에 구속됨으로써 가정과 사회에서 격리된다는 것<sup>39)</sup>을 들 수 있다.<sup>40)</sup>

36) 船員問題研究會編, 現代の海運と船員, 東京, 成山堂, 1987, 15면 이하 참조.

37) 해운용역을 생산하기 위한 노동수단은 직접적인 교통수단인 선박, 교통로인 항로, 직접수단인 항만, 그리고 일반적인 수단인 해양으로 구성된다. 船員勞動이 토지에 고착되어 있는 장소에서 노동을 제공하는 육상노동과 결정적으로 特殊한 것은 다양한 위험을 갖고 있는 해양과 그것에 부양해서 이동하는 선박을 노동환경으로 하는데 있다.

38) 어떤 항구를 출항해서 목적항으로 향하고 있는 선박이 육상에서 인적·물적 원조를 받는다는 것은 대단히 곤란하다. 그러므로 선박은 한정된 승무원과 선내설비로서 운항된다고 볼 수 있다. 즉 船員은 독립된 생산단위인 선박에서 그 노동을 자기완결적으로 수행해야 한다. 이러한 特殊性은 선박기술의 발달, 육상에서의 정보제공, 항만에서의 노동제공 등에 의하여 어느 정도 해소되어 왔지만 무인선박으로 될 때까지는 완전히 해소되지는 않는다.

39) 육상의 勤勞者에게는 공장은 노동의 장소이지만 결정적인 생활의 장소는 아니다. 따라서 그들은 하루의 노동이 끝나면 대부분 가정으로 돌아간다. 이에 비하여

## II. 船員勞動의 個別的인 特殊性

장기간에 걸쳐서 가정과 사회에서 격리된 船員은 위험한 해양에서 선박을 自己完結的으로 운항해야 하는<sup>41)</sup> 船員勞動의 본원적인 特殊性으로 인하여 아래와 같은 개별적인 特殊性을 가지고 있다<sup>42)</sup>.

첫째, 船員勞動의 多樣性이다. 船員勞動의 기술적인 형태는 船舶技術이라는 생산기술로 규정되기 때문에 그 전체에 걸쳐있는 特殊한 것이다. 그것은 다른 交通勞動과는 달라서 乘務員의 個別的인 전문성이 요구되는 다양한 작업이며 동시에 그것은 승무원 집단으로서 통합된 生産機能과 維持機能을 수행하는 것이기도 하다. 그 多種·多樣한 작업을 보면 일상적인 작업, 비상시의 작업, 그리고 돌발적인 작업 및 잠재적인 작업등이다.

둘째, 廣範圍한 知識과 經驗이다. 船員은 다양한 작업으로 구성된 노동을 自己完結的으로 행하기 위해서 廣範圍한 知識과 經驗을 노동력으로서 가지고 있어야 한다. 그것은 단지 단순한 일상적인 작업뿐만 아니라 비 일상적인·돌발적인·잠재적인 작업을 하는 지식·기능을 의미하는 것으로 일반적으로 船員의 상무(Seamanship)라고 하는 特殊한 기술을 말한다<sup>43)</sup>. 船舶業務는 船舶의 自動化에 의하여 다소 줄어드는 점도 있지만, 乘務員 數의 減少에 의해 노동의 質과 量에 있어 큰 차이를 보이지 않는다.

셋째, 夜間勞動과 變則勞動의 隨伴이다. 一般勞動은 야간에는 중지되는

---

船員은 다른 交通勤勞者와 마찬가지로 직접적인 교통수단인 선박에 승선해서 이동한다. 그런데 선박은 교통로를 바다로 하기 때문에 상당히 장기간 이동해야 한다. 그 결과 船員은 가정과 사회로부터 상당한 기간동안 격리될 수 밖에 없다. 다시 말해 船員勞動인 교통용역의 생산은 船員을 장기간 직장에 구속하고 또한 가정이나 사회에서 격리된 상태에서 비로소 가능하다 ; 住田正二, 船員法の研究, 東京, 成山堂, 1973, p.30.

40) 睦鎮庸, 前掲書, 32-33면.

41) 이와 같은 이유로 해서 선박공동체론을 최초로 주장한 故石井照久는 선박을 독립적 공동체, 위험공동체, 생활공동체라 하였다. 武城正長, 海上勞動法の研究, 東京, 多賀出版(株), 1985, pp.69-70.

42) 船員問題研究會編, 前掲書, 80면.

43) 睦鎮庸, 前掲論文, 34면.

것이 보통이지만 海運用役의 生産은 다른 交通부문과는 달리 단순히 人·物을 한 지점에서 다른 지점으로 이동시키는 것 이외에 그것을 가능한 짧은 시간에 신속하게 이동시켜야 한다. 그럼에도 불구하고 선박은 위험성이 높은 해양에서 육상의 원조를 받지 아니하고 항행하기 때문에 船員은 交代制에 의한 夜間勞動이 정상이 되기도 한다. 그 외에 비이상적인 작업, 돌발적인 작업이 생기게 된다.

넷째, 管理能力이다. 선박은 海運企業의 船舶所有者나 傭船者의 직접관리를 벗어나 船長, 當直士官 또는 現場責任者에 의해 管理된다. 航海, 貨物, 資材, 通信 등 船舶技術과 직접 관련되는 것에서부터 勞務, 安全保健, 涉外, 人事, 生活, 福利厚生, 勞使關係까지 다양한 관리가 船內에서 이루어지므로 職責에 따라 다소 차이는 있지만 管理能力은 모든 船員이 갖추어야 할 능력의 하나이다<sup>44)</sup>.

### Ⅲ. 船員에 있어서의 特殊性<sup>45)</sup>

海運資本은 노동력에 드는 비용을 일정하게 하고, 노동을 많이 시켜보다 많은 이윤을 획득할 수 있다. 船員은 선박에 장기 또는 24시간 내내 구속되고 또 선내에서 발생한 작업을 즉시 처리하지 않으면 안된다. 이러한 상황에서 船員은 海運資本(船舶所有者)의 지휘·감독에 좇아서 勤勞를 提供한다. 또 비록 일상적인 근로를 1일 8시간 하기로 했다하더라도 이를 상향하는 노동을 피할 수 없다. 이와 같이 船員은 해운자본에 의해서 수시로 노동을 착취당한다는 것을 전제로 하기 때문에 육상노동에 비하여 그 勞動力의 消耗性이 높다.

船員의 勞動力은 앞에서 본 것과 같이 처음부터 不完全한 것이다. 따라서 그것을 완화하기 위해서 船員의 乘務期間을 단축하고 휴가일수나 휴가기회를 많게 하는 것이 불가피하다. 그럼에도 불구하고 海運資本은

44) 柳明胤, 船員災害補償에 있어서의 職務上の 範圍에 대한 解釋論의 研究, 韓國海  
洋大學 大學院 論文集 第11號, 1989, 329면.

45) 船員問題研究會編, 前掲書, 24-25面.

利潤을 增大시키고 가능한 한 賃金を 인하시키고 휴가일수를 줄이려 하기 때문에 그것이 일정한 수준 이하가 되면 勞動力의 再生産性은 더욱 不完全해진다.

船員은 海運資本에 雇傭되며, 특정한 船舶에 승선해서 노동을 하는 것에 의하여 자금을 지급받고 생활을 유지한다. 그러나 船員은 일정한 기간 乘船하면 勞動力의 再生産을 위해서 일정한 기간 下船하지 않을 수 없다. 船員이 特定企業에 계속 고용되어 있는 경우라 하더라도 통상적으로는 下船하면 실직하고 다시 취업을 위해서는 대체로 다른 선박이나 기업등의 고용의 기회를 찾아 나선다. 그때 적당한 就業機會가 있으면 상관이 없으나 취업기회가 없으면 생활에 타격을 입게되고 따라서 보다 불리한 조건으로도 취업하지 않을 수 없게 된다. 그러므로 船員은 陸上勤勞者에 비하여 雇傭關係가 相對的이고 流動的이며 船員의 雇傭自體는 斷續的이고 不完全한 것이다.

### 第3節 船員災害補償制度의 沿革

海上에서의 共同生活을 영위하면서 船舶이라는 작업환경 안에서 노동을 제공하는 선원들의 災害問題는 船員勞動의 特殊性으로 인해 그 災害補償 문제가 다른 육상근로자에 비해 큰 문제를 안고 있음을 認知할 수 있다.

海上과 船舶이라는 특수한 작업환경 하에서 근로를 제공하는 船員은 열악한 作業環境下에서의 재해도 陸上勤勞者의 産業災害에 비해 相對적으로 높다.

산업의 발달과 勞動法の 發達 및 國際協約의 수용으로 육상근로자의 勤勞條件의 向上과 災害補償의 直接補償方式에서 社會保險의 方式으로의 전환에 의해 그 특수성을 인정받아 왔던 海上船員들의 災害補償에 있어 여러 가지 문제점이 발생하게 되었다.

이러한 상황하에서 과거에서 현재에 이르는 船員의 災害補償制度의 發

達過程을 살펴보는 것은 船員災害補償의 問題點과 改善方案을 제시하는데 필수적인 과정이라 생각된다.

災害補償에 대한 문제의 認識과 함께 海上의 特殊性 즉, 災害補償制度의 전반적인 발전과정을 토대로 船員災害補償制度가 어떤 과정을 거쳐 발전하였는지 아래에서 考察해 보고자 한다.

우리나라의 船員災害補償制度는 선원들 스스로의 團結權을 통한 발전이 아니라 즉, 국가내의 발달과정을 거쳐 성립된 것이 아니라 國家 政策的으로 그 根本이 되는 法制를 國內法으로 가져온 것이므로 그 바탕이 되는 英國法에서의 船員災害補償制度의 成立過程을 살펴보고 우리나라에서의 船員災害補償制度의 展開過程을 考察하고자 한다.

## I. 英國法上の 船員災害補償制度<sup>46)</sup>

英國의 경우 人命損害에 대한 船舶所有者의 責任을 相互擔保하기 위해 Protection Club이 설립되었다. 그러나 Protection Club의 담보범위는 旅客의 死亡과 傷害에 한정되어 있어 船員의 人的損害에 대하여는 적용되지 않았다. 그 이유는 영미법체계의 보통법상의 사용자의 諸抗辯<sup>47)</sup>이 인정<sup>48)</sup>되었기 때문이다. 그 중에서도 共同雇傭原則(Doctrine of the

---

46) 鄭瑛錫, '英國法에서 船上의 人命損害에 대한 船主相互保險補償에 대한 沿革的 考察', 海事法研究 제12권 제1호, 韓國海事法學會, 2000, 38-46면 참조.

47) 普通法上の 使用者의 諸抗辯에는 共同雇傭原則과 寄與過失原則외에도 '同意는 權利侵害의 성립을 조각한다'의 원칙과 동일한 원리에 입각한 危險引受의 원리 (doctrine of assumption of the risk)가 있다. 이 원칙은 勤勞者가 産業災害의 위험을 사전에 인수하였다는 것을 사용자가 주장함으로써 사용자는 賠償責任을 면하게 된다는 原理로 船員에게 적용되지 않았다 ; Rothwell v. Hutchinson(1886), 13Ct. of Sess. Cas.(4th ser.) p.463.

48) 市民法下에서는 '勤勞者'와 '使用者'라고 하는 근로관계상의 개념을 인정하지 않고, 産業災害에 대하여도 不法行爲法이나 契約法의 一般原則이 적용되었다. 그 결과 사용자는 産業災害에 대하여 市民법상의 책임만을 지게 됨으로써 결국 형식적 정의를 추구하려고 하였던 近代市民法은 實質的 不正義를 초래하게 되었다. 또한 普通法의 법리가 産業災害에 관하여 불합리하다는 것은 이러한 기본원리를 바탕으로 사용자의 諸抗辯에 의한 면책이 인정되었기 때문이다. 이러한 항변이 보통법재판소에서 채택된 경우에는 過失행위의 법리에 의한 産業災害의 구제기능은 상실되었다고 하여도 과언이 아니었다 ; 金教淑, 産災補償法理에 관한 研究,

common employment)과 寄與過失原則(Doctrine of the contributory negligence) 등이 船員의 船舶所有者에 대한 소송을 사실상 어렵게 하였다.

共同雇傭原則<sup>49)</sup>에 의하면 선원의 경우 同一船舶에서 海員 사이에서는 물론이고, 海員과 船長과의 사이에서도 共同雇傭의 관계가 성립되는 것으로 보아 船長의 過失에 의하여 海員이 부상을 입은 경우에도 선박소유자의 책임이 없는 것으로 되었다. 이 원칙은 19세기 중엽에 확립되었던 원칙으로 近代企業의 發達과 더불어 多數勤勞者를 雇傭시킴으로써 産業災害에 대한 使用者의 責任限界를 설정해야 할 필요성에 바탕을 두고 있었지만 그 결과로서 被災勤勞者의 救濟에 새로운 法的障礙를 설정한 것으로<sup>50)</sup> 1948년 입법에 의해 廢止될 때까지 준수되었다.

寄與過失原則은 勤勞者의 被災가 자기의 過失의 寄與에 의하여 발생하였다는 것을 使用者(被告)가 抗辯하고, 법원이 이 항변을 인정하는 경우에 使用者는 賠償責任을 면한다는 원칙이다. 다시 말해 使用者의 注意義務違反이 産業災害의 원인이 되었다고 하더라도 勤勞者의 過失이 災害發生에 寄與하였다는 항변을 사용자가 행사하면 사용자는 배상책임을 면한다는 것이다<sup>51)</sup>. 英美法界에서만 적용되던 이 원칙은 1945년에 廢止되어 大陸法界 국가와 마찬가지로 過失相計原則이 적용되게 되었다<sup>52)</sup>.

영국법상 1839년 使用者責任法理 및 1846년 캠프벨법<sup>53)</sup>이 제정되었음에도 불구하고 선원의 死亡이나 傷害가 통상 동료나 본인의 과실에 기인하는 경우가 대부분이기 때문에 共同雇傭原則이나 寄與過失原則이 적용

---

法學博士 學位論文, 釜山大學校 大學院, 1988, 15면.

49) 共同雇傭原則은 勤勞者가 제3자에게 가한 손해에 대하여 사용자는 損害賠償責任을 지지만 그 제3자가 동일한 사용자에게 共同雇傭되어 있는 勤勞者인 경우에는 통상의 제3자와 구별하여 사용자에게 賠償責任이 없다는 것을 말한다. 동료근로자의 행위에 대하여 사용자에게 책임을 인정하는 것은 사용자의 책임범위를 지나치게 확대시킨다는 사고방식이 共同雇傭의 原理로서 확립된 것이다 ; 金教淑, 上揭書, 17면.

50) Roger W. Rideout, Principles of Labour Law, 3rd ed (London : Sweet & Maxwell, 1979), p.366.

51) 金教淑, 前揭論文, 18면.

52) 鄭瑛錫, 前揭論文, 38면.

53) Lord Campbell's Act or Fatal Accidents Act, 1846(9 & 10 Vict. c. 93).



되는 한 재해를 입은 船員이 使用者에게 訴訟을 통하여 損害를 填補받을 수 있는 길은 거의 막혀 있었다. 선원의 이러한 불리한 입장은 1940년 船舶所有者의 책임을 확대하기 시작한 법률의 제정에서부터 해결의 실마리가 풀리기 시작하였다. 이하에서는 이러한 법률을 商船法, 使用者責任法의 내용을 담고 있는 勤勞者補償法 및 國民保險(産業災害)法으로 구분하여 살펴보고자 한다.

## 1. 商船法

1854년 商船法<sup>54)</sup>은 船員의 業務上 疾病<sup>55)</sup>, 傷害 및 死亡의 경우의 治療費, 扶養費, 送還費用 및 葬祭費를 船舶所有者의 부담으로 한다(동법 제228조, 제229조). 또 遭難船員<sup>56)</sup>에 대해서도 공적 비용으로 구제하여 본국에 送還하지만(동법 제211조), 그들에게 지급하여야 할 賃金과 生計費, 필요한 醫療品, 본국 送還費用 및 葬祭費用으로 지출한 일체의 비용을 결국 선박소유자가 부담하게 하였다(동법 제211조 내지 제213조). 이러한 규정은 그 당시로서는 進歩的인 立法으로서 선원의 구제에는 효과적이었지만 船舶所有者의 法的責任이 가혹한 부담으로 생각되었기 때문에 곧바로 Protection Club의 담보범위에 포함되지는 않았다. 개정된 1862년 상선법은 1854년 상선법에 규정되었던 死亡 및 傷害 시의 船舶所有者의 法定責任限度額에 관한 旅客과 船員의 구별을 폐지하여 일률적으로 선박 1톤당 15파운드로 하였다. 이 법률은 1894년 상선법에서도 이어

---

54) Merchant Shipping Act, 1854.

55) 1979년 The Secretary of the Board of Trade v. Sundholme 사건에서 “제 228조 제1항 중 ‘any hurt or injury in the service of the ship’ 부분은 船上에서 제공받은 식품이 불량했기 때문에 발생한 疾病을 포함한다”고 判示하고 있고, 제228조의 제목에도 ‘疾病(illness)’이 포함되어 있기 때문에, 질병도 함께 표기하기로 한다. 그러나 여기서 말하는 질병은 모든 질병을 의미하는 것이 아니라, 위의 判決에 나타나 있는 것처럼 業務上 疾病을 의미하고, 船員 자신의 過失에 의한 疾病은 포함하지 않는다 ; Sanford D. Shipmaster’s Handbook to the Merchant Shipping Acts, 4th ed., Glasgow, 1993, p.65.

56) 遭難船員이란 승선하고 있던 선박이 遭難하여 외국에서 解雇 또는 버려진 船員을 말한다. 엄밀하게 말하면 遭難船의 乘務員에 한정된다는 뜻은 아니지만 편의상 遭難船員으로 하였다.

지고 있다.

1894년 상선법은 1854년 상선법과 그 개정법 및 관련 각 법을 통합한 법전이라 할 수 있어 특별히 변화된 것은 없으며, 1898년 상선법 및 1906년 상선법<sup>57)</sup>에 의해서 일부 개정이 이루어진다.

國際勞動條約法이라 불리는 1925년 상선법은 船員에 대한 船舶所有者의 책임이 확대되었다. 이 법은 乘船 중의 船舶의 難破 또는 滅失의 경우에 船員에게 일정한 休業補償을 주는 결과 船舶所有者에게 새로운 책임을 부과하는 것이었다.

## 2. 勤勞者補償法

특정 産業勤勞者의 業務上 災害에 대해서 共同雇傭原則의 가혹한 적용을 완화하기 위해서 제정된 1880년 使用者責任法은 1897년 勤勞者補償法으로 이어진다. 이 법은 실제로 어느 정도 損害賠償請求訴訟이 제기되었는지는 의문이지만, 항해선의 船員이 아닌 육상노동자와 동일하게 간주되었던 평수구역항해선 船員에게는 적용되었다.

1897년 勤勞者補償法은 사용자의 책임을 묻기 보다 勞動災害를 입은 勤勞者의 救濟를 그 목적으로 하고, 業務上의 災害에 한해서 使用者 또는 勤勞者의 過失의 유무를 묻지 않고 災害補償 請求權을 인정하는 것이다. 따라서 寄與過失原則 및 共同雇傭原則에 의한 항변이 허용되지 아니하나 船員에게는 적용되지는 않았다.

1906년 勤勞者補償法은 1897년 勤勞者補償法을 폐지하고, 적용대상을 확대하여 航海船의 船員도 포함시켰다(동법 제7조). 勤勞者의 重大한 故意의 비행에 기인하는 傷害 및 重大한 後有障害를 일으킨 경우에 대해 勤勞者 報償請求權을 인정하였고, 免責特約을 현저하게 제한하는 등의 특징을 가진다.

---

57) 1906년 商船法은 1894년 商船法을 일부 개정하여 船員의 業務上의 疾病 또는 傷害에 관한 규정과 遭難 船員에 관한 규정이 일부 포함되어 있고, 후자에 관해서는 약간의 船舶所有者 責任을 확대하기는 하였지만, 船主責任을 확대하였다고 내세울 만큼 특별한 것은 아니다.

이 법이 시행된 결과 船舶所有者 측의 過失이 있는 경우에 보통법상의 損害賠償請求와 이 법에 따른 災害補償請求의 選擇權을 선원이 가지게 되었다. 그러나 선박소유자에게 船員의 勞動災害에 대한 商船法상의 보상의무가 있는 경우에는 이 법률에 근거를 두는 補償義務는 생기지 않았다.

### 3. 國民保險(産業災害)法

國民保險法은 여러 차례에 걸쳐서 勤勞者補償法을 폐지하여 業務上 傷害와 職業病에 대하여 保險制度를 도입하였다. 그리고 사용자와 사용인 사이의 費用分擔이 강제되어 결국 이 법에 의한 給付가 勤勞者補償法에 의한 사용자의 보상을 대신하게 되었다.

勤勞者補償法이 재해에 대한 立證責任을 근로자에게 부과한 것에 반해 국민보험법은 재해가 업무중에 발생하였다는 사실만 입증하면 ‘業務中 發生’에 대한 推定的 效力이 발생하였다. 그리고 船員의 疾病, 傷害 및 死亡에 대하여 선박소유자에게 소송을 제기하는 것은 勤勞者 對 使用者의 관계인 반면, 保險給付請求는 勤勞者 對 國家의 관계이기 때문에 國民保險法에 의한 保險給付請求權과 코먼로상의 損害賠償請求權은 양자택일의 관계가 아니라 별개로 존재한다.

결국 이 법이 시행된 이래, 船員으로 乘船하고 있는 선박과 다른 선박과의 衝突에 의해서 負傷을 입은 船員은, 이 법에 근거하여 保險給付를 구할 수 있는 경우에는 國家로부터 給付를 받는 것은 물론 加害船舶의 船舶所有者에게 損害賠償請求를 하는 것도 가능하다.

이와 같이 船員의 災害補償에 대한 法制는 1854년 商船法에서 시작하여 약 100여 년에 걸쳐 船舶所有者의 직접보상인 個人補償으로부터 國家補償이라는 社會保險化 형태로 발전하였음을 알 수 있다.

## II. 우리나라의 船員災害補償制度

선원의 재해보상에 관하여는 일반 육상근로자와 마찬가지로 특별한 제도적 장치가 없었으나, 1962년 船員法이 제정되고, 이 법에서 船員의 業務上 災害에 관한 補償條項을 규정함으로써 처음으로 船員의 災害補償에 관한 제도적 장치가 마련되었다.<sup>58)</sup> 産業災害補償保險法에 앞서 船員保險法을 制定(1962. 1. 10)하였으나, 경제적·사회적 여건 미흡으로 시행되지 못하였다. 제1차 경제개발 5개년 계획의 초년도에 船員法이 제정되었으며, 제정시 해운세력의 미약<sup>59)</sup>으로 시행이 곤란하였기 때문이다. 70년대 우리나라 海運振興政策의 수립에 따라 船員保險 活性化 필요에 따라 73년 2월에 선박소유자의 船員災害補償責任을 法定化하였다.

이하에서는 이러한 내용을 바탕으로 災害補償制度의 변천과 더불어 발전해온 船員災害補償制度에 대해 고찰하여 船員災害補償制度의 과거와 현재에 대해 살펴보도록 하겠다.

## 1. 團體協約에 의한 災害補償<sup>60)</sup>

勤勞者의 業務上 災害補償에 관한 제도적 장치가 마련되지 않았던 시기에 있어서는 勤勞者들이 業務上 災害에 관하여 보상을 받는 방법은 勞動組合을 결성하고 이를 주체로 해서 사용자와 團體協約을 체결하는 등 근로자의 힘에 의존할 수밖에 없었다.

1949년에 災害의 危險率이 높은 하역작업의 災害補償 문제를 해결하기 위하여 부산부두노조와 부산부두하역협회간에 단체협약의 형식으로 특별 기구가 설치되었는데, 그 내용은 基金設定方法에 의해서 재해를 보상한다는 것이었다. 이것이 우리나라 災害補償制度의 효시이며, 그 방법측에서 볼 때 産災保險의 思想的 原型이라 할 수 있다.

58) 睦鎭庸, 前揭書, 20면.

59) 商船 41척, 船員手帖所持者 2,946명 ; 船員의 災害補償制度 現況 및 改善推進, 선원노정과, 2001. 4. 19.

[http://www.momaf.go.kr/search/view.asp?s\\_key=PDS1782](http://www.momaf.go.kr/search/view.asp?s_key=PDS1782)

60) 勞動部, 産災保險 十五年史, 1980, 11-12면.

## 2. 勤勞基準法 및 船員法

1948년 制定·公布된 制憲憲法에는 勞動基本權에 관한 諸規定들을 규정함으로써 勤勞者의 生活保障을 위한 기초를 확립해 놓았다.

이러한 憲法에 근거해서 1953년에 근로자의 기본적 생활보장의 향상을 이념으로 하는 勤勞基準法이 制定되었다. 이 法에는 勤勞者가 業務上 災害를 입었을 때 보상을 받을 수 있는 災害補償에 관한 규정이 포함되어 있다. 따라서 勤勞者가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸린 경우에 被害勤勞者나 그 遺族은 災害의 내용에 따라 이 법에서 규정하고 있는 定型·定率의 금액을 사용자에게 청구할 수 있게 되었다.

한편 勤勞基準法은 陸上勤勞者를 적용대상으로 하였으므로 海上勤勞者인 선원은 이 법의 적용대상이 아니었고 따라서 船員의 재해보상문제는 그대로 방치되어 있었다. 그러나 1962년에 勤勞基準法의 特別法으로 船員法이 제정됨으로서 비로소 船員도 이 법에서 규정하고 있는 災害補償을 청구할 권리를 갖게 되었다.

이와 같은 個別 使用者責任에 의한 災害補償制度는 勤勞者의 災害補償에 관하여 사용자의 無過失補償責任을 규정하고 있었기 때문에 業務上 災害를 입은 勤勞者는 민법상의 災害補償制度를 이용하지 않고서도 법정의 보상을 사용자에게 청구할 수 있게 되었다.<sup>61)</sup>

## 3. 産業災害補償保險法 및 船員保險法

勤勞基準法 및 船員法에 따른 個別 使用者責任에 의한 재해보상은 사용자의 성의여부·재력여부 등에 좌우되어 근로자의 재해보상에 불충분하고, 만약 대형 재해가 발생한다면 근로자에 대한 보상도 문제이지만 사용자도 또한 도산의 위험을 안고 있다. 따라서 勞動産災에 대한 보상을 보험기술을 매개로 하여 사용자가 連帶負擔 하는 즉 間接補償方式인

---

61) 陸鎮庸, 前掲書, 21면.

保險制度의 필요성이 요청되었다.

그리하여 5·16 이후 설치되었던 사회보장제도 심의위원회에서 産業災害補償保險法과 船員保險法이 입안되어 1963년 11월 당시 5·16 군사정부의 국가재건최고회의에서 통과되었다. 그러나 船員保險法은 災害補償, 醫療保險 및 年金的 내용을 포함한 종합적인 선원을 위한 사회보험이었으나 그 시행령이 제정되지 않아서 실시되지 않고 육상근로자를 대상으로 하는 産業災害補償保險法만 실시되게 되었다.

産業災害補償保險法은 제정 당시 그 適用對象을 勤勞基準法의 적용을 받는 모든 사업으로 하고 있었지만(同法 제4조), 시행 초기에는 사회·경제적인 여건과 기술상의 문제를 고려하여 이를 전면적으로 시행하지 못하고 위험도가 높은 사업과 규모가 큰 사업만을 强制適用對象으로 하였다. 그러나 그 후에 强制適用對象을 단계적으로 확대하여 현재에는 勤勞者를 사용하는 모든 사업에 적용한다. 다만 事業의 危險率·規模 및 事業場所 등을 참작하여 大統領令이 정하는 사업은 適用對象에서 제외된다<sup>62)</sup>(同法 제5조).

이렇게 船員災害補償制度는 실제로 勤勞基準法의 특별법으로 제정

---

62) 産業災害補償保險法 施行令 第3條(法の 適用除外事業) ;

- ① 법 제5조 단서에서 "大統領令으로 정하는 事業"이라 함은 다음 각호의 1에 해당하는 事業을 말한다.
  1. 公務員年金法 또는 軍人年金法에 의하여 災害補償이 행하여지는 事業
  2. 船員法 또는 私立學校敎員年金法에 의하여 災害補償이 행하여지는 事業
  3. 建設工事 중 총공사금액이 2천만원 미만인 공사와 住宅建設促進法에 의한 住宅事業者(이하 "住宅事業者"라 한다) 또는 建設産業基本法에 의한 建設業者(이하 "建設業者"라 한다)가 아닌 자가 시공하는 공사로서 연면적이 330제곱미터 이하인 建築物의 건축 또는 대수선에 관한 공사
  4. 가사서비스업
  5. 제1호 내지 제4호의 사업외의 사업으로서 勤勞者를 단속적으로 사용하여 常時 勤勞者의 수가 1인 이상이 되지 아니하는 事業
  6. 농업·임업(벌목업을 제외한다)·어업·수렵업중 상시 5인 미만의 근로자를 사용하는 사업
- ② 제1항 각호의 사업의 범위에 관하여 이 승에 특별한 규정이 있는 것을 제외하고는 통계법에 의하여 통계청장이 고시하는 한국표준산업분류표에 의한다.
- ③ 제1항 제3호의 규정에 의한 총공사금액이 2천만원 미만인 건설공사가 법 제9조 제2항 또는 제3항의 규정에 의하여 일괄적용을 받게 되거나 設計變更(사실상의 설계변경이 있는 경우를 포함한다)으로 그 총공사금액이 2천만원 이상으로 된 때에는 그 때부터 법의 적용을 받는다.

된 船員法에 의해 이루어진다. 또한 船員法에서는 船員法上の 災害補償의 실효성 있는 이행을 위해 強制保險을 附保하고 있는 바, 이는 勤災保險, 船員共濟, 船主責任相互保險을 통해 이루어지고 있다.

아직까지 直接補償方式의 형태에서 벗어나지 못하고 있으며 육상근로자에 한해 産業災害補償保險法이 실행되고 있음을 알 수 있었다.

## 第3章 船員災害補償制度와 産業災補償制度의 比較

선원의 災害補償은 육상근로자의 災害補償<sup>63)</sup>을 보장하는 社會保險方式인 産業災害補償保險法과는 달리 선박소유자의 直接補償方式을 벗어나지 못하고 있으며, 다만 船員法上 災害補償의 실효성을 위해 保險加入強制規定을 두고 있을 뿐이다.

이와 같은 근본적인 차이점으로 인해 선원에 대한 재해보상이 이뤄지지 않는 문제점이 발생한다. 船員災害에 대한 완전한 재해보상의 이행을 통한 선원의 生存權 保障이라는 改善方案을 도출하기 위해, 船員災害補償制度를 재해보상의 人的適用範圍, 재해보상의 要件, 재해보상의 補償範圍, 재해보상의 審査·調整 및 仲裁를 기준으로 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

#### I. 災害補償의 適用範圍

船員法 제2조 제1항에 그 適用範圍를 모든 大韓民國 船舶에 乘務하는 船員과 船主로 규정하고 있다. 단, 총톤수 5톤 미만의 선박, 호수·강 또는 항내만을 항행하는 선박, 총톤수 25톤 미만인 漁船으로 近海區域 이 내에서 漁撈作業에 종사하는 선박, 自力航行能力이 없어 다른 선박에 의

63) 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.



하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박(艇船)은 船員法의 적용을 배제하고 있다(선원법 제2조).

産業災害補償保險法의 경우는 그 적용범위를 근로자를 사용하는 모든 사업장에 적용하도록 하고 있으나, 大統領令이 정하는 사업(同法 施行令 제3조) 즉, 船員法 또는 私立學校敎員年金法에 의하여 재해보상이 행하여지는 사업에는 그 적용을 배제하고 있다. 그러므로 常侍 5인 이상의 근로자를 사용하는 사업 또는 사업장에 적용하는 勤勞基準法이 선원법상의 적용배제 부분에 적용된다. 다시 말해 총톤수 5톤 미만의 선박, 호수·강 또는 항내만을 항행하는 선박, 총톤수 25톤 미만인 어선으로 근해구역 이내에서 어로작업에 종사하는 선박, 부선에 근무하는 선원에 대한 재해보상은 勤勞基準法상의 災害補償規定이 적용된다.

중전에는 産業災害補償保險法의 적용범위를 勤勞基準法의 적용을 받는 사업으로 한정하였으나, 현재는 모든 사업장으로 확대하여 영세사업주도 産業災害補償保險에 가입할 수 있도록 명문화하고 있어<sup>64)</sup>, 위에서 언급한 適用排除되는 사업장을 제외하고는 사업장에 근무하는 모든 근로자의 災害補償을 보다 확장하여 보장해 주고 있음을 알 수 있다. 따라서 거의 모든 사업장에 근무하는 근로자에 대해서는 産業災害補償保險法이 적용된다.

## II. 人的適用範圍

### 1. 船員法

船員法에서 규정하고 있는 재해보상의 대상은 船員法상의 船員이다. 우리나라 船員法은 그 적용대상인 船員의 범위를 限定하고 있는데, 船員法상의 船員이라 함은 자금을 받을 목적으로 배안에서 근로를 제공하기

64) 산업재해보상보험법해설 I, 한국노동교육원, 1999, 35면.

위하여 雇傭된 者(船員法 제3조 제1항)를 말한다. 여기서 말하는 배는 船舶法에 의한 大韓民國의 船舶(漁船法에 의한 漁船員을 포함한다)과 대한민국의 선박이외에 대한민국 國籍을 취득할 조건으로 傭船한 선박 및 국내항 사이만을 항해하는 外國船舶이다(船員法 시행령 제2조). 그러나 앞서 언급한 것과 같이 총톤수 5t 미만의 선박, 호수·강 또는 항내만을 항해하는 선박, 총톤수 25t 미만의 어선, 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박인 桴船의 경우에는 적용범위에서 제외된다.

「배안에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자」라 함은 船內航海組織의 일원으로 계속적으로 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람을 말한다. 여기서 船內航海組織이라 함은 선박의 運航組織 뿐만 아니라 그 선박의 任務, 用度 등을 종합해서 판단해야 하므로<sup>65)</sup> 선내의 항해조직에 계속적으로 참가하고 있으면 船醫, 銀行員, 매점의 店員, 어획물의 加工員, 氣象觀測員 등 그 직무의 종류를 불문하고 모든 船員으로 본다. 그러나 정박중의 일반적인 船舶修理 또는 船內에서의 荷役作業者나 실질적인 고용관계가 없는 事務者 등은 船員이 아니다. 導船士 역시 극히 단시간에 걸쳐 선내에서 근무하는데 불과하므로 船員法上的 船員이 아니다.<sup>66)</sup>

우리나라 船員法에서는 선원을 船長, 海員, 豫備員으로 구분하고 있다. 선장은 해원을 지휘·감독하며 선박의 運航管理에 대하여 책임을 지는 선원이며(船員法 제3조 제2호), 해원은 배안에서 근로하는 선장이 아닌 선원이다(船員法 제3조 제3항). 선원은 다시 職員과 部員으로 나누고 직원은 航海士·機關長·機關士·通信長·通信士·運航長·運航士 그 밖에 대통령령이 정하는 海員을 말하며, 部員이라 함은 직원이 아닌 海員을 말한다. 직원에는 漁撈長, 事務長, 醫師, 기타 어로장 또는 의사와 동등 이상의 대우를 받는 자로 해양수산부령이 정하는 자도 포함된다(船員法 시행령 제3조). 豫備員이라 함은 賃金を 받을 목적으로 배안에서 근무를 제공하기 위하여 고용된 자 중에서 乘務 중이 아닌 자를 말한다(船員法

65) 陸鎮庸, 前掲書, 38-39면.

66) 閔星奎, 林東喆 共著, 海事法規要論(10판), 海事圖書出版部, 1987, 66면.

제3조 제1항).

이상과 같은 船員法上的 선원이 災害補償의 主體가 된다. 그러나 선원이 될 목적으로 실습을 위하여 승선하는 자인 實習船員은 선원법상의 선원은 아니지만 재해보상에 관하여 선원법의 규정을 적용 받는다(船員法 施行規則 제3조 제5호).

## 2. 産業災害補償保險法

産業災害補償保險法은 근로자가 業務上 災害를 입었을 때에 산업재해보상을 행하고, 保險施設을 설치·운영하여 재해예방 기타 勤勞福祉事業을 행하므로 勤勞者라야만 産業災害補償保險法에 의하여 보호를 받을 수 있는 것이다. 그리고 産業災害補償保險法에 있어서의 근로자라 함은 근로기준법 제14조에서 정의하고 있는 근로자의 의미와 같다고 규정하고 있다<sup>67)</sup>. 勤勞基準法 제14조에 ‘勤勞者란 직업의 종류를 불문하고 사업 또는 사업장에 임금<sup>68)</sup>을 목적으로 근로를 제공하는 자’라고 규정하고 있다. 그러므로 당해 사업에 있어서 임원·부장·과장 뿐만 아니라, 사원·고용원·임시직·일용근로자 또는 아르바이트이거나 파트타임머이거나 명칭에 관계없이 그 사업에 근로를 제공하고 임금을 받는 사람이면 모두 勤勞者로서 保護對象이 된다. 곧 産業災害補償保險에 있어서 受給權者가 되는 것이다.

産業災害補償保險法의 근로자에 해당하는지의 여부를 판단함에 있어서는 그 계약이 민법상의 雇傭契約이든 또는 都給契約이든 그 계약의 형식에 관계없이 그 실질에 있어 근로자가 사업 또는 사업장에 賃金を 목적으로 종속적인 관계에서 사용자에게 근로를 제공하였는지 여부에 따라 판단하여야 한다<sup>69)</sup>. 사용종속관계에 대한 구체적인 판단기준에 있어서는 근로자가 담당하는 업무의 내용이 사용자에 의하여 정하여지고, 취업규

67) 産業災害補償保險法 제4조 제2호.

68) 여기서 賃金이라 함은 사용자가 근로의 대상으로 근로자에게 임금, 봉급 기타 어떠한 명칭으로든지 지급하는 일체의 금품을 말한다.

69) 大判 1998. 5. 8, 98다6084.

칙·복무규정·인사규정 등의 적용을 받으며, 업무수행과정에 있어서도 근로자가 사용자로부터 구체적이고 직접적인 지휘·감독을 받는지의 여부, 사용자에게 의하여 근무시간과 근무장소가 지정되고 이에 구속을 받는지의 여부, 근로자 스스로가 제3자를 고용하여 업무를 대행하게 하는 등 업무의 대체성 유무, 비품·원자재·작업도구 등의 소유관계, 보수가 근로자체의 대상적 성격을 갖고 있는지의 여부와 기본급이나 고정급이 정하여져 있는지의 여부 및 근로소득세의 원천징수여부 등 보수에 관한 사항, 근로제공관계의 계속성과 사용자에게 전속성의 유무와 정도, 사회보장제도에 관한 법령 등 다른 법령에 의하여 근로자로서의 지위를 인정받는지의 여부, 양당사자의 경제·사회적 조건 등을 종합적으로 고려하여 판단하여야 한다<sup>70)</sup>.

## 第2節 災害補償의 要件

### I. 一般的 要件

우리나라 船員法에서는 船員이 「職務上」<sup>71)</sup> 負傷·疾病·行方不明 또는 死亡한 경우에 船舶所有者에게 일정한 보상책임을 지우고 있다(船員法 제85조 내지 제98조). 또한 乗務中<sup>72)</sup> 職務外の 원인으로 負傷이나 疾病, 死亡한 경우에도 療養補償, 遺族補償 및 葬祭費를 지급하도록 규정하고 있다. 그러나 船舶所有者의 이러한 보상책임을 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 부상 또는 질병에 대하여는 船員勞動委員會의 인정을 받아 요양을 받는 船員이 부담하여야 하는 비용 또는 요양에 필요한

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

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

72) 여기서 「乗務中」이란 기항지에서 상륙기간, 승하선에 수반되는 여행기간을 포함한다(船員法 제85조 제2항).

비용을 지급하지 않을 수 있다(船員法 제85조 제3항).

따라서 선원법상의 재해보상을 받기 위한 요건은 「職務上」일 것이 원칙이며 또한 船員의 故意나 重大한 過失이 없어야 한다.

이와 같이 선원법은 職務上·職務外를 구분하고 있으나, 그 정의에 관한 규정을 두고 있지 아니하다. 다만 職務上의 疾病의 範圍에 관하여는 勤勞基準法施行令 제40조의 규정을 準用하도록 하고 있다(船員法 施行令 제24조). 그럼으로써 선원의 재해보상 문제에 관해서는 근로기준법 및 관계법령의 해석·운용과 동일한 해석·운영이 행하여질 것이다.<sup>73)</sup>

그러나 근로기준법에서는 業務上의 疾病의 범위를 법정한 것을 제외하고는 ‘業務上 負傷·疾病·身體障害 또는 死亡하였을 때’라고만 규정하고 있다(勤勞基準法 제81조, 제83조, 제85조). 또 産業災害補償保險法에서도 ‘「業務上 災害」라 함은 業務上의 사유에 의한 勤勞者의 負傷·疾病·身體障害 또는 死亡을 말한다(産業災害補償保險法 제4조 제1호<sup>74)</sup>’고 규정하고 있을 뿐 그 이상의 구체적인 규정을 두고 있지 않다.

勤勞者의 災害가 業務上 災害에 해당되는가의 여부는 노사 쌍방에 있어서 보상책임의 유무와 보험급여의 내용을 결정하는데 중요한 문제이다. 특히 被災勤勞者나 그 가족에 있어서는 생활보장에 직결되는 중요한 문제라고 할 수 있다.

## 1. 業務上 災害<sup>75)</sup>의 認定基準

73) 徐丙機, 改正船員法解説, 서울, 한국해사문제연구소, 1987, 101면.

74) 소정의 業務上 災害라 함은 勤勞者가 사업주와의 근로계약에 의하여 사업주의 지배·관리하에서 업무를 수행하다가 그 업무에 기인하여 발생한 災害를 말한다; 大判 1983. 9. 14. 93누5970.

75) 산재법 시행규칙 제2조 제1호에 의하면, “災害”라 함은 사고 또는 유해요인에 의한 勤勞者의 부상·사망·장해 또는 질병을 말한다. 그 외 제2호(유해요인), 제3호(진폐증), 제4호(장해), 제5호(치유)라 하여 그 용어를 정의하고 있을 뿐만 아니라 산재법 시행규칙 별표 1의 業務上 질병 또는 질병으로 인한 사망에 대한 業務上 災害인정기준에서는 業務上 災害에 대하여 구체적으로 예시하고 있다. 이로 인해 業務上 災害여부의 판단이 비교적 용이하게 되었으나, 아직도 業務上이라는 것을 인정하는 데는 해석상의 문제는 여전히 남아 있으며, 業務上 災害의 판단을 위한 일반적 기준의 설정이 필요한 것이다; 産業災害補償保險法解説 I, 前掲書, 44-45면.

業務上 災害라 함은 業務上의 사유에 의한 근로자의 부상·질병·신체장애 또는 사망을 말한다. 1981년 이전의 舊規定<sup>76)</sup>에 명시했던 업무수행성과 업무기인성을 삭제하고 대신에 ‘業務上의 事由’로 改正하였다. 業務上의 認定基準을 설정함에 있어 종전의 엄격한 二要件主義(業務遂行성과 業務起因性)를 탈피하여 業務上의 인정에 있어 보다 융통성 있게 확대·해석할 수 있는 여지를 마련하기 위한 趣旨<sup>77)</sup>라고 보는 學說도 있으나, 判例는 여전히 2가지 요건을 業務上 災害의 중요한 인정기준으로 삼고 있으면서 단지 완화된 사실인정을 통해 業務上 災害를 탄력성 있게 인정하고 있는 듯 하다<sup>78)</sup>.

## 1) 業務遂行성과 業務起因性

### (1) 業務遂行성

業務遂行성이라 함은 당해 근로자가 사업주의 지휘·명령하에서 업무를 행하는 것을 말한다<sup>79)</sup>. 業務遂行성은 근로자가 勤勞契約에 의하여 사업주의 支配·管理下에 업무를 행하는 것을 의미한다고 하더라도 사용자의 指揮·命令을 받는 본래의 직무수행 또는 직접적인 지배·관리에 의한 것에만 국한된 것이 아니라 그 業務와 附隨해서 기대되는 행위 또는 사고로 인하여 생긴 災害도 포함된다<sup>80)</sup>. 예를 들면 선박에 화재가 발생한 경우에 선원이 소화작업을 하는 행위, 같은 동료가 위급한 상황에 빠

76) 舊法 제3조 제1항 ; 業務上의 災害라 함은 業務遂行中 그 업무에 起因하여 발생한 災害를 말한다.

77) 産業災害補償保險法解説 I, 前掲書, 45면.

78) 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, 24면.

79) 대판 1989. 10. 24 선고, 89누1186 ; 예컨대 택시운전업무에 종사하는 자가 업무수행과정에서 교통사고를 당하여 경련장애를 입었고 그 후 다시 교통사고를 일으켜 심신의 급격한 충격을 받아 심장마비를 일으켰거나 위 경련장애가 악화되어 뇌출혈을 일으키고 그로 인하여 사망하게 되었다면 위 망인의 사망은 業務遂行上 災害를 당한 경우에 해당한다.

80) 대판 1994. 10. 25 선고, 94누9498 「産業災害補償保險法 제4조 제1호 소정의 業務上의災害에 해당하기 위하여 요구되는 업무수행성이라 함은 사용자의 지배 또는 관리하에 이루어지는 당해 勤勞者의 업무수행 및 그에 수반되는 통상적인 활동과정에서 災害의 원인이 발생한 것을 말한다」.

진 상태에서 그 구제작업을 하는 행위 등이 이에 속한다.<sup>81)</sup>

일반적으로 業務遂行性이 있으면 業務起因性은 그 반증사유가 없는 한 推定되므로 業務遂行性은 業務上의 제1차적인 判斷基準이 된다고 할 수 있다. 물론 자의적인 행위로 인한 災害의 경우 업무기인성이 부인되는 경우도 있지만 대부분의 業務遂行性이 인정되는 災害는 業務上의 災害로 취급되므로 업무수행성은 業務起因性 有無를 판정하기 위한 기준 내지 조건이 된다고 할 수 있다<sup>82)</sup>.

## (2) 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 인정되는 것을 말한다<sup>83)</sup>. 災害補償이 일종의 損害賠償的 性質을 가진다고 할 것이므로 業務와 災害인 傷病과의 사이에 因果關係의 존재를 필요로 함은 당연한 귀결이라 할 것이다<sup>84)</sup>.

業務起因性이 존재하느냐의 여부에 대하여는 위에서 말한 相當因果關係說 이외에도 條件說, 機會原因說, 最有力原因說, 業務關聯說이 있다.

條件說은 단순히 업무와 재해간에 조건관계가 있으면 즉, 그 행위가 없었더라면 그 결과가 발생하지 않았으리라는 관계만 있으면 인과관계를 인정하여 업무기인성이 존재한다고 판단하는 견해이다.

機會原因說은 당해 상병이 勤勞者가 사용자의 지배하에 있었던 것을 기회로 하여 발생하였을 경우 사용자의 지배하에 있었던 것이 당해 상병

81) 陸鎮庸, 前掲書, 42-43면.

82) 대관 1991. 9. 10 선고, 91누5433 「業務上 災害의 요건인 업무수행성은 반드시 勤勞者가 현실적으로 업무수행에 종사하는 동안만 인정할 수 있는 것이 아니라 사업장에서 업무시간 중 또는 그 전후에 휴식하는 동안에도 인정할 수 있는 것이다」.

83) 업무기인성 인정여부에 관한 산재재심사례

① 업무기인성이 인정된 사례(산재재심사례 81-19호, 81. 3. 23)

경비원이 순찰중 계단에 넘어져 뇌실질 내출혈 및 혈종을 유발한 경우는 업무기인성이 인정된다.

② 업무기인성이 부정된 사례(산재재심사례 81-3, 81. 1. 19)

야간경비 근무중 외부인으로부터 보내온 청산가리를 탄 술을 마시고 사망한 경우는 오히려 경비업무를 위반한 것이 되며 더불어 업무의 기인성과는 하등의 인과관계가 없다고 보지 않을 수 없다.

84) 李基玄, 業務上 災害의 認定, 司法論集 제17집, 法院行政處, 1986, 195면.

에 대한 기회원인이 되므로 당해 災害와 업무 사이에 인과관계가 인정되어야 한다는 견해로 기회원인이 인과관계의 내용이 된다는 것이다.

最有力原因說은 상병에 대한 다수의 원인조건이 경합하고 있을 때 그러한 원인들 가운데 결과발생에 대하여 필연적인 것, 최종적인 것, 결정적인 것, 최유력한 것을 선택하여 이것만을 원인이라 하고 결과와의 사이에 因果關係를 인정하여 業務起因性을 인정하는 견해이다.

그러나 條件說과 같이 모든 조건을 동등하게 평가하여 가치평가를 포기하는 결과를 가져오는 것은 不合理하고<sup>85)</sup>, 機會原因說의 경우 災害發生에 적극적인 역할을 하지 못하는 단순한 기회원인을 인과관계의 내용으로 보는 데에 문제점이 있다고 지적할 수 있다. 또한 最有力原因說은 가장 유력한 원인의 판단 자체가 현실적으로 곤란한 경우가 많고 현실적으로 가능하더라도 이 學說에 의하면 業務起因性의 인정범위가 너무 축소될 위험이 있으므로 業務起因性의 판단기준으로는 적합하지 않다.

相當因果關係說은 상병의 발생에 불가결의 조건이 된 일체의 사정을 기초로 하여 業務와 傷病등과의 경험직상 상당한 인과관계인가 어떤가를 판단하여야 한다는 것이다<sup>86)</sup>. 또한 災害補償責任은 無過失責任이기 때문에 행위자의 豫見可能性 與否는 불문하는 것이고 따라서 그 인과관계는 주관적 요소를 제외한 客觀的 相當因果關係를 의미한다고 한다. 이 견해는 상병의 발생에 불가결한 조건이 된 일체의 사정을 기초로 하여 경험법칙에 따라 상당한 인과관계를 판단하게 되는 것으로서 대부분의 學說<sup>87)</sup> 및 判例<sup>88)</sup>가 지지하는 견해이다.

또한 업무와의 상당인과관계를 인정할 수 있는 災害는 실제로 사업장 밖에서 또는 업무 후에 발생하는 경우도 적지 않으므로 이러한 경우에는 業務遂行性을 기준으로 業務上 여부를 판단하는 것은 무의미하다<sup>89)</sup>. 특

85) 李基玄, 上揭論文, 195면.

86) 金洙福, 産業災害補償保險法, 중앙경제사, 1995, 138-139면.

87) 金亨培, 勤勞基準法, 博英社, 2002, 382-383면 ; 朴相弼, 韓國勞動法, 大旺社, 1989, 453면 ; 林鍾律, 勞動法, 博英社, 1999, 432면 ; 李相潤, 勞動法, 法文社, 1997, 385면.

88) 大判 1997. 2. 28 宣告 96누14833, 大判 1994. 12. 2 宣告 94누10122, 大判 1993. 10. 12 宣告 92누9408.

89) 金亨培, 勞動法, 博英社, 1998, p.36 ; 大判 1986. 9. 23 宣告 86누176.



히 業務上 疾病과 그에 다른 災害(예컨대 過勞死)에 대해서는 業務遂行성이 1차적 기준이 될 수 없으며 業務와 疾病과의 相當因果關係說만 인정되면 충분할 것이므로 엄밀히 말해 二要件主義는 아니다.

그러나 相當因果關係說은 근로자가 여러 직장을 옮겨 얻은 질병에 대해 누구 책임을 져야 하는지에 대해 설명이 불가능할 뿐만 아니라, 근로자 보호에 중점을 두고 발전하는 災害補償制度의 흐름에 비춰볼 때, 그 업무상 재해를 판단하는 시민법 시대하의 발전이론인 相當因果關係說은 非合理的이라 생각된다. 따라서 社會保障法상 발전해온 補償法理인 産業 災害補償保險制에서 주장된 業務關聯性說이 타당하다고 생각된다.

業務關聯性說은 생활보장적 기능을 業務上 認定基準에 반영한 것<sup>90)</sup>으로, 業務遂行性만을 업무상 재해를 判斷基準으로 하여 業務의 範圍를 擴大한다.

## 2. 業務上 疾病<sup>91)</sup>의 認定基準

船員의 질병이 직무상의 질병으로 인정을 받으려고 하면 근로관계와 질병의 발생에 일정한 因果關係가 존재하여야 한다. 그러나 질병은 그 성질상 부상과 다르기 때문에 개개의 질병에 대하여 인과관계의 여부를 판단하는 것은 대단히 곤란하다<sup>92)</sup>.

業務上 疾病은 통상 災害性 疾病과 職務性 疾病으로 구분될 수 있다.

### 1) 災害性 疾病

災害性 疾病이라 함은 직무에 관련하여 돌발적으로 또는 그 발생상태

---

90) 河鍾植, 産業災害補償制度에 관한 研究, 崇實大學校 勞使關係大學院 碩士學位論文, 1998, 60면.

91) 業務上 疾病이란 업무에 기인하는 질병을 말한다. 業務上 疾病은 대체로 업무 고유의 환경이나 작업방법의 特殊性이 직접 또는 간접으로 장기간에 걸쳐서 점진적으로 발생하는 성질을 지니므로 업무와의 상당인과관계 존재유무가 주된 논점이라 하겠으나 상당인과관계를 정확히 파악하기가 곤란한 성질을 가지고 있다.

92) 睦鎮庸, 前揭書, 44면.

를 시간적·장소적으로 명확하게 할 수 있는 것에 의하여 발병한 것을 말한다. 業務上의 傷害와 같이 외부적으로 인식이 용이하고 또 업무와 災害性 疾病의 사이에 因果關係의 證明이 비교적 용이하다.

災害性 疾病은 여러 가지이나 ① 당해 부상의 직후에 신체의 損傷 또는 그 증상과 발생한 질병과의 사이에 부위적으로 醫學的 關聯性이 인정될 것, ② 당해 질병의 종류가 부상의 성질로 보아서 의학적으로 타당하다고 인정되며 또한 부상이 질병의 발생의 원인으로 될 만한 정도의 강도를 지니고 있을 것, ③ 負傷과 疾病의 발생과의 사이에 시간적으로 보아 醫學的 因果關係의 존재를 인정할 만한 것, ④ 기초질병 또는 기존 질병이 있는 경우에는 該當 職務上의 負傷이 원인이 되어, 특히 조기에 發症 또는 긴급히 症惡한 것이 의학적으로 인정되는 경우 등이 인정요건이 된다.<sup>93)</sup>

## 2) 職務性 疾病

職務性 疾病이라는 것은 어떤 직무에 종사하는 경우에 그 職業特有的性質 또는 상태와 관련하여 필연적으로 병에 걸리게 될 우려가 있는 질병으로서 長期間에 걸쳐서 점진적으로 발생하는 것이다. 이 경우에는 외부적 인식이 곤란하기 때문에 업무와 직업성 질병 사이에 인과관계가 문제가 된다<sup>94)</sup>.

勤勞基準法에서는 시행령 제40조 제1항의 [별표 3]에서 業務上 疾病의 범위에 관해 업무의 내용, 작업환경 및 취급물질 등에 기인하여 의학적 경험에서 나타나는 개연성이 높은 특정한 질병을 열거함으로써 업무와 질병 사이의 因果關係에 관한 勤勞者의 立證을 손쉽게 하고 있으며, 船員法은 이를 準用하고 있다. 뿐만 아니라 시행령 제40조 제37호에 의해 의학적 지식의 발달과 새로운 직업병의 출현에 의해 어떤 질병을 예시하는 것이 필요한 경우 이것을 行政節次에 의해 어떤 질병을 예시하는 것

93) 金致善, 勞動法講義, 博英社, 1981, 264면.

94) 姜永虎, 産災補償의 法的性質과 災害補償要件, 裁判資料 제39집, 勤勞關係訴訟上の 諸問題(上), 法院行政處, 1987, 631면.

이 필요한 경우 이것을 行政節次에 의해 가능<sup>95)</sup>하도록 하고 있으며 또한 제38호에 의해 모든 職業病을 망라하는 것이 불가능하고 또 새로운 직업병의 발생에 迅速히 대응할 수 있는 일반조항임을 알 수 있다.

다만, 列舉·例示된 질병 자체를 둘러싸고 많은 解釋論이 대립되는데 기본적으로 勤勞者의 生存權 보장이라는 관점에서 産災補償制度의 기본 취지에 입각하여 해석을 하는 것이 바람직하다고 생각된다.

### 3. 勤勞者의 故意·重大한 過失

船員法은 船員에게 故意 또는 重大한 過失이 있는 경우에는 船舶所有者는 補償責任을 면할 수 있다는 단서규정을 두고 있다(船員法 제85조 제3항, 제90조 제2항). 이 船舶所有者의 면책규정은 형평의 관념<sup>96)</sup>에서 당사자의 이해를 조정하기 위한 過失相計의 사상에 기초를 둔 것이며, 아울러 선원의 安全衛生에 관한 주의를 환기시키는데 부수적인 목적이 있다. 따라서 이 단서규정은 어디까지나 극히 制限的으로 해석되어야 하며, 그 적용은 신중을 기할 것이 요청된다. 만약 이 규정이 확대 적용되거나 또는 남용이 되어 오히려 船舶所有者의 補償을 제한하는 근거로 악용된다면 補償制度의 의의가 반감될 우려가 있다. 이러한 점을 고려하여 船員法은 船舶所有者측에서 적극적으로 船員勞動委員會의 인정을 받은 경우에 한하여 면책될 수 있다고 규정하였다.<sup>97)</sup>

즉, 療養補償, 遺族補償이 船員의 故意 또는 重大한 過失에 의해서 성립된 경우 선박소유자는 船員勞動委員會의 인정을 받음으로써 보상책임을 면할 수 있다.

95) 다만 이 규정의 활용에 있어서 행정청의 태도는 매우 소극적이지만 産災保險法 시행규칙 제33조는 이를 근거로 한 규정이라 할 수 있다 ; 李炳泰, 勞動法, 玄岩社, 1999, 831면.

96) 선원에게도 책임을 부담시켜야 할 만한 사유가 있는 때에도 모두 선박소유자의 일방적인 부담으로만 일관한다면 또한 형평의 원리에 반한다. 災害補償의 원리가 船舶所有者의 故意 또는 重大한 過失이라는 주관적인 요건을 필요로 하지 않는다고 하더라도 선원의 주관적인 책임까지를 방임할 수 없다.

97) 睦鎭庸, 前掲書, 46면.

勤勞基準法 또한 ‘勤勞者が 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 인정을 받은 경우’에 休業補償 또는 障害補償을 행하지 아니하여도 된다고 규정하였다. 그러나 모든 사업장에 있어서 적용되는 産業災害補償保險法の 경우, 使用者의 災害補償責任을 면책하는 규정을 두고 있지 않으므로 실질적으로 육상근로자에 대한 使用者의 재해보상책임 면제는 없다고 할 것이다.

産災保險法の 療養給與에 있어 3일 이내의 요양으로 치유될 수 있을 때에는 産災保險法上の 요양급여로 취급하지 아니하고 당해 사업주가 勤勞基準法上の 療養補償責任<sup>98)</sup>으로 치료해 주어야 하므로 결국 勤勞者 입장에서는 면책규정이 없는 것과 같다<sup>99)</sup>. 또한 勤勞基準法과 마찬가지로 勤勞者の 故意 또는 重過失로 인하여 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우라도 특단의 사정이 없는 한 요양급여에 대하여 使用者는 책임져야 하며 勤勞者の 過失비율에 상당한 금액의 지급을 면할 수도 없다<sup>100)</sup>.

勤勞基準法の 補償限界<sup>101)</sup>를 극복하여 보상을 확실하고 迅速·公正하게 처리하기 위하여 일정한 규모 이상의 기업에 대하여 사업주의 보험가

98) 이 療養補償에는 介護(看病)을 위한 비용도 포함되며, 勤勞者에게 過失이 있더라도 過失비율에 의한 상당한 금액의 지불을 면할 수 없으며(大判, 1989. 7. 11, 88다카25571 ; 大判 1981, 10. 13, 81다카351), 또한 使用者가 勤勞者에게 지급한 치료비가 勤勞基準法상 療養補償에 해당된다면 치료비중 勤勞者の 過失비율에 따른 금액을 부당이득이라 하여 使用者의 손해배상책으로부터 共濟할 수 없다(大判 1994. 12. 27, 94다40543).

99) 金成煥, 前掲論文, 46면.

100) 이 같은 제도의 취지는 종래 勤勞者の 業務上 부상 또는 질병에 대한 요양을 使用者의 단순한 ‘은혜적 부조’의 관념에서 탈피하여 노동력의 보호 내지 勤勞者の 生存權을 수호한다는 적극적인 이념에서 使用者에게 療養補償을 의무로서 규정하고 사회보험화한 産業災害補償保險法 보험관장자의 의무로서 규정한 것이다. 産業災害補償保險法 제40조에 의한 요양급여의무를 지게 되는 부상 또는 질병은 그 업무와의 인과관계를 가진 業務上の 災害에 한하는 것이므로 勤勞者の 過失 또는 사업주의 故意 또는 過失의 유무에 불구하고 요양급여의무를 부담하게 되는 것이다 : 金洙福, 前掲書, 396면.

101) 災害가 발생했을 경우, 재해를 입은 勤勞者는 勤勞基準法上の 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 勤勞基準法上の 補償限界가 있다.

입의사에 불구하고 强制的으로 産業災害補償保險에 가입시키고 保險料를 전액 부담하도록 하여, 그 기업에서 산업재해가 발생하면 보상문제를 국가가 직접 관장하여 社會保險의 방식으로 실시하는 것이 바로 産業災害補償保險制度이다. 따라서 보다 확실한 재해보상을 통한 勤勞者 保護를 위하여 사용자의 면책을 인정하고 있지 않은 것이라 할 수 있다.

## II. 個別的 要件

船員法<sup>102)</sup> 제10장은 船員의 災害補償<sup>103)</sup>에 대하여 규정하고 있다. 그 종류에는 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 遺族補償, 葬祭費, 行方不明補償 그리고 行方不明補償 이렇게 7가지가 있다. 行方不明보상과 소지품유실 보상은 선원법 특유의 보상으로 그 외에도 요양보상, 상병보상, 유족보상, 장제비에 대해서는 육상근로자와 마찬가지로 직무상 재해에 대해서만 보상하는 것이 아니라, 職務外 原因으로 인한 災害의 경우에도 선박 소유자에게 보상의무를 부과하고 있다.

### 1. 療養補償

선원법 제85조 제1항에서는 “船舶所有者는 船員<sup>104)</sup>이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때에는 그 負傷이나 疾病이 치유될 때까지 船舶所有者의 費用으로 療養을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다”고 규정함으로써 療養補償에 대하여 규정하고 있다.

이 조항에서 ‘職務上’이라 함은 ‘職務를 原因으로 하여’라는 취지이므로 직무와 부상 또는 질병과의 사이에 인과관계가 있어야 한다. 먼저 ‘職

---

102) 船員法은 1962년 1월 10일에 제정된 것으로 ‘船員의 職務, 服務, 勤勞條件의 基準, 職業安定 및 教育·訓練에 관한 사항을 정함으로써 船內秩序를 유지하고, 船員의 기본적 생활을 보장·향상시키며 船員의 자질향상을 도모함을 目的으로 한다(船員法 제1조).

103) 林東喆·鄭暎錫, 海事法規講義 제2판, 學現社, 2000, 154-160면 참조.

104) 船員에는 豫備員도 포함된다.

務上의 職務'에는 담당작업뿐만 아니라 船員勤勞契約 본래의 취지에 따라서 인정되는 행위를 포함한다고 보아야 하므로 통근 도중·작업의 준비 또는 뒤처리 등의 행위에 대하여는 船員勤勞關係에 있어서의 행위, 즉 船舶所有者 또는 선장의 지휘감독 하에 행하여지는 행위만을 직무상의 행위로 보아야 할 것이다.

'職務上의 負傷'이 되기 위해서는 그것이 '職務에 起因하여' 생긴 것이어야 한다. 負傷이 직무에 기인한다 함은 일반적으로 부상과 직무 사이에 相當한 因果關係가 있는 경우를 말한다. 즉 일반적으로 부상이 그 職務行爲로부터 사회통념상 보통 생길 수 있는 경우에는 因果關係가 있다고 할 것이다. 직무상의 부상은 그 직무와의 인과관계가 비교적 분명하므로 별로 문제될 것이 없다.

疾病은 그 성질상 발생과정 면에서 부상과는 다르므로 職務에 起因한 것인지의 여부가 분명하지 않은 경우가 많다. 그러므로 직무상의 것인지의 여부는 역시 질병과 직무와의 사이에 상당한 인과관계가 있었는지의 여부에 따라 판단하여야 한다. 그러나 개개의 疾病의 대하여 이러한 판단을 한다는 것은 負傷의 경우와 달라 매우 어렵고 불필요한 다툼을 유발하여 船員保護의 실효를 거두는데 지장이 있을 우려가 있으므로 직무상의 질병의 범위에 관하여는 勤勞基準法 施行令 제40조(業務上 疾病의 範圍)의 규정을 준용하여 38종에 이르는 직무상의 질병을 명확하게 규정하고 있다.

船舶所有者는 船員이 승무 중<sup>105)</sup> 직무외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 경우에 3월의 범위 안에서 船舶所有者의 費用으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다. 다만, 그 負傷 또는 疾病이 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 것인 경우에 船舶所有者가 船員勞動委員會의 인정을 받은 때에는 그러하지 아니하다(船員法 제85조 제2항).

따라서 療養 등에 일정한 제한이 있는 점이 職務上의 負傷 또는 疾病의 경우와 다르다. 그러나 선박소유자가 선원을 위하여 醫療保險法에 의

---

105) 기항지에서 상류기간, 승하선에 수반되는 여행기간을 포함.

한 醫療保險組을 설립한 경우에 선원이 醫療保險에 의한 醫療給與의 대상이 되는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 위의 규정을 적용하지 아니한다(船員法 제85조 제2항). 그 대신 이 대에는 醫療保險法 제34조(費用의 一部負擔)의 규정에 의하여 요양을 받은 선원을 위하여 부담하여야 하는 비용을 3월의 범위 내에서 船舶所有者가 부담하도록 하고 있다.

療養補償은 勤勞者·船員이 業務上(職務上) 부상 또는 질병에 걸린 경우에 이의 치료·회복을 위한 療養을 행하거나 필요한 療養費를 사용자 또는 선박소유자가 부담하는 것은 産業災害補償이나 船員災害補償에 있어 공통된 부분이다.

즉, 船員法, 産業災害補償保險法은 療養補償의 요건으로 ‘勤勞者の 業務上 부상 또는 질병에 걸린 경우’를 요구한다.

그러나 船員法의 경우는 제85조 제2항에 “船員이 乘務中(寄港地에서의 上陸期間, 乘下船에 수반되는 旅行期間을 포함)에 職務外의 원인으로 負傷하거나 疾病에 걸린 경우에는 3월의 범위안에서 선주의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급한다”고 규정하여 육상근로자와는 달리 ‘船員이 乘務中에 職務外의 원인으로 負傷하거나 疾病에 걸린 경우’에도 療養補償이 이루어짐을 알 수 있다.

## 2. 傷病補償

船員法 제87조에서는 “船舶所有者가 船員이 職務上 負傷당하거나 疾病에 걸려 療養中에 있을 시에는 船員에게 4월의 범위안에서 그 부상 또는 치유될 때까지의 매월 1회 通常賃金에 상당하는 금액을, 船員이 乘務中에 職務外로 負傷 또는 疾病에 걸렸을 때는 3개월에 한해서 傷病補償을 해야한다”고 하여 그 補償要件을 규정하고 있다.

이는 職務上の 負傷이나 疾病으로 인하여 療養補償을 받고 있는 船員이 노동을 하지 못하여 임금을 받지 못하는 경우에도 그의 最低生活을

보장하고 生活安定을 도모하기 위한 규정이라 할 수 있다<sup>106)</sup>.

勤勞基準法과 産業災害補償保險法の 경우는 傷病補償의 내용의 “休業補償(休業給與<sup>107)</sup>)”을 勤勞基準法 제82조 “근로자가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸려 療養 중에 있을 때”, 産業災害補償保險法 제41조 제1항 “업무상 사유에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸린 근로자가 요양으로 인하여 취업하지 못한 때”라고 하여 休業補償(休業給與)의 요건을 규정하고 있어 船員法上的 傷病補償과는 다소 차이가 있다.

### 3. 障害補償

船員이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체의 장애가 남는 경우에는 船舶所有者는 지체없이 産業災害補償保險法이 정하는 장애등급(제1급 내지 제14급)에 따른 일수에 乘船平均賃金を 곱한 금액의 ‘障害補償’을 행하여야 한다(船員法 제88조).

船員法(제88조) 및 勤勞基準法(제83조), 産災補償保險法(제42조<sup>108)</sup><sup>109)</sup>에서 규정하고 있는 障害補償의 요건은 ‘船員(勤勞者)이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체에 障害가 남는 경우’라 하여 요건에 있어서는 별다른 차이점이 없다.

### 4. 一時補償

一時補償이라는 것은 船員·勤勞者가 業務上 災害로 인하여 요양을 하

106) 林東喆·鄭暎錫, 前掲書, 157면.

107) 휴업급여는 실질적으로 단기적 노동불능에 대한 소득보장급여로서의 성격을 갖고 있다 ; 金裕盛, 社會保障法, 한국방송통신대학교출판부, 1991, 236면

108) 서울高判 1993. 12. 17 宣告, 93구24119 ; 장애급여는 勤勞者가 業務上 부상 또는 질병과 상당인과관계가 있는 장애가 남게 되는 경우 지급되는 보험급여이다.

109) 勤勞者의 직무상 災害로 인하여 療養補償을 통해 치료를 받았으나, 신체에 장애가 남아 본래의 기능 즉 勤勞者의 노동력 전부 또는 일부가 영구히 상실되거나 또는 감소되어 근로를 전혀 할 수 없거나 불안전하게 할 수 밖에 없을 것이다. 이와 같은 경우에 감소 또는 상실된 소득을 전보하여 勤勞者의 인간다운 생활을 보장해 주고자 마련된 것이 장애급여제도이다 ; 金洙福, 前掲書, 427면.



는 경우 船舶所有者·사용자가 일시에 그 비용을 보상함으로써 船員法·勤勞基準法상의 災害로 인한 補償責任을 면하는 보상을 말한다<sup>110)</sup>.

船員法에서는 ‘船員이 職務上 負傷 또는 疾病이 2년을 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우’를, 勤勞基準法에서는 ‘勤勞者가 요양개시 후 2년이 경과하여도 치유되지 아니할 경우’를 그 요건으로 하고 있다.

그러나 産業災害補償保險法의 경우는 일시보상이라는 규정은 없으나 그와 같은 傷病補償年金을 동법 제44조에 ‘療養給與를 받는 勤勞者가 요양개시 후 2년이 경과된 날 이후에 당해 부상 또는 질병이 치유되지 않은 상태에 있거나 그 부상 또는 질병에 의한 廢疾의 정도가 대통령령이 정하는 廢疾等級基準에 해당할 경우’ 휴업급여 대신 傷病補償年金<sup>111)</sup>을 당해 勤勞者에게 지급하도록 규정하고 있다.

따라서 보상요건에 있어 별다른 차이는 존재하지 않는다.

## 5. 遺族補償

船員法 제90조 제1항에서는 “船舶所有者는 船員이 職務上 死亡<sup>112)</sup>한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 乘船平均賃金の 1,300일 분에 상당하는 금액의 ‘遺族補償’을 행하여야 한다”고 하여 遺族補償을 규정하고 있다.

또한 船舶所有者는 船員이 승무<sup>113)</sup> 중 직무외의 원인으로 사망한 경우

---

110) 金成煥, 前掲論文, 71면 ; 일시보상은 勤勞者가 業務上 災害로 인하여 너무 오랫동안 요양을 하는 경우 사용자의 부담이 너무 크므로 그 부담을 경감케 하려는 데 이 제도의 취지가 있다.

111) 障害補償年金을 받고 있던 자가 재요양하고 있는 경우에는 요양개시 후 2년이 경과된 것으로 본다. 傷病補償年金은 별표 3에 의한 폐질등급에 따라 지급한다. 그러나 당해 勤勞者가 일정연령에 도달한 이후에는 노동능력 등을 고려하여 傷病補償年金을 감액하여 지급하되, 그 연령 및 지급기준 등에 관한 사항은 대통령령으로 정한다. 다만 일정연령 이후에 취업중인 자가 業務上의 災害로 인하여 요양하는 경우에는 대통령령이 정하는 기간동안 傷病補償年金을 감액하지 아니한다(産業災害補償保險法 제44조).

112) 직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양 중의 사망을 포함.

113) 직무외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸려 船員法 제85조 제2항의 규정에 의

에는 지체없이 유족에게 승선평균임금의 1,000일 분에 상당하는 금액의 遺族補償을 행하여야 한다. 다만, 사망의 원인이 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 경우에 船舶所有者가 船員勞動委員會의 인정을 받은 때에는 그러하지 아니하다(船員法 제90조 제2항).

船員法은 제90조에 ‘船員이 직무상 사망하거나, 직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양중의 사망한 경우’와 ‘船員이 乘務中에 職務外的 원인으로 死亡한 경우에’ 船舶所有者로 하여금 지체없이 遺族補償을 행하도록 요건을 규정하고 있다.

勤勞基準法(동법 제85조) 및 産業災害補償保險法(동법 제43조)은 ‘勤勞者가 業務上 死亡한 경우’에 보상하도록 규정하고 있다.

船員法에 있어 ‘船員이 乘務中에 職務外的 原因으로 死亡한 경우’를 규정하고 있어 그 차이를 살펴볼 수 있다.

## 6. 葬祭費

船員法에서는 제91조에 “船舶所有者는 船員이 사망한 경우에는 지체없이 대통령령이 정하는 유족에게 乘船平均賃金の 120일분에 상당하는 금액을 葬祭費로 지급해야 하고, 葬祭費를 지급해야 할 유족이 없는 경우에는 실제로 장제를 행한 자에게 葬祭費를 지급하여야 한다”고 규정하고 있어 職務上 災害 및 職務外的 災害로 인한 船員의 死亡을 포함하고 있다.

勤勞基準法(동법 제86조)과 産業災害補償保險法(동법 제45조)은 船員法과는 달리 ‘職務上 死亡한 경우’에 한해서 장의비를 지급한다고 각 법에서 규정하고 있으며, 勤勞基準法의 경우는 船員法 보다는 낮은 90일분을 장제비로 지급하며, 産業災害補償保險法은 평균임금의 120일분을 장제비<sup>114)</sup>로 지급하고 있다.

---

한 요양을 포함.

114) 장의비가 대통령령이 정하는 바에 따라 노동부장관이 고시하는 최고금액을 초과하거나 최저금액에 미달하는 경우에는 그 최고금액 또는 최저금액을 각각 장의비로 한다(産業災害補償保險法 제45조 제2항).

## 7. 行方不明補償과 所持品遺失補償

船員法 제92조에 “船舶所有者는 船員이 海上에서 行方不明이 된 경우에는 대통령령이 정하는 被扶養者(遺族)에게 1월분의 通常賃金과 乘船平均賃金の 3월분에 상당하는 금액의 ‘行方不明補償’을 행하여야 한다”고 하여 선원의 行方不明에 대한 보상을 규정하고 있다.

行方不明補償과 함께 船員法상의 특유한 보상의 하나로 船員法 제93조에서는 所持品遺失補償에 대하여 규정하고 있는 바, 그 내용은 “船舶所有者는 船員이 승무 중 海洋事故로 인하여 所持品을 잃어버린 경우에는 通常賃金の 2월분의 범위 안에서 그 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 보상하여야 한다”는 것이다.

즉 行方不明補償은 해상에서의 船員의 行方不明을, 所持品遺失補償은 船員이 乘務中 海洋事故로 인하여 所持品을 잃어버린 경우를 요건으로 하여 그 보상을 이행하고 있다.

이러한 行方不明補償과 所持品遺失補償은 육상근로자의 재해보상내용에는 찾아 볼 수 없는 것으로, 상시 위험에 노출된 해상에서의 근로제공으로 인해 生存權에 위협을 받는 船員勞動의 特殊性을 감안한 보상내용으로 파악할 수 있다.

## 第3節 災害補償의 範圍

### I. 療養補償

療養에 따른 다툼을 피하기 위하여 船員法에서는 그 범위를 범정하고 있다. 즉 요양에는 ① 진찰, ② 약제 또는 치료 재료와 義肢 기타 補綴具의 지급, ③ 수술 그 밖의 치료, ④ 병원·진료소 그 밖의 치료에 필요한 자택 외의 곳에서의 수용(식사의 제공을 포함), ⑤ 간호<sup>115)</sup>, ⑥ 이송, ⑦

통원치료에 필요한 교통비가 포함된다.

이러한 요양의 내용은 療養補償制度의 취지에 비추어 보통 일반적인 환자에게 필요한 내용의 수준이어야 할 것이다.

陸上勤勞者 요양범위는 선원의 요양범위와 내용면에 있어 별 차이가 없다.

船員法의 경우 船員이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 경우에는 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지, 船員이 승선중 직무 외의 원인으로 부상 또는 질병에 걸린 경우에는 3월의 범위 내에서 선주가 요양책임을 부담한다. 단 직무상 부상 또는 질병의 경우, 요양개시 후 2년이 경과하여도 부상 또는 질병이 완치되지 않으면 선주는 乘船平均賃金の 1,474일분(産業災害補償保險法 별표1 - 제1급의 장해수당)을 지급하고 요양책임을 면할 수 있다(船員法 제89조).

勤勞基準法의 경우도 業務上 부상 또는 질병에 걸린 경우에 한하여 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 요양을 제공하고, 요양개시 후 2년이 경과하여도 완치되지 않는 경우 사용자가 平均賃金の 1340일분을 지급하고 그 책임을 면할 수 있도록 규정하고 있다.

그러나 産災保險法의 경우 療養給與<sup>116)</sup>는 치료내용, 기간, 금액에 제한 없이 치유될 때까지 지급하는 것으로 되어 있어 차이를 보이고 있다<sup>117)</sup>.

---

115) 그 범위에 관하여는 産業災害補償保險法 제9조의 제3항 제5호의 규정에 의한 개호(介護)의 범위에 관한 규정을 준용.

116) 요양급여는 業務上 災害에 의한 상병을 치유하여 노동능력을 회복시키는 것을 목적으로 행하는 급여로서 노동력회복기간과 정도는 勤勞者의 生存權保護에 있어서 뿐만 아니라 유족급여 및 장의비 이외의 다른 보험급여액의 결정에 있어서도 그 전제가 되는 것이므로 보험급여 중에서도 요양급여는 기본적인 중요 위치를 점하고 있다 : 金洙福, 前掲書, 395면.

117) 요양급여로서 행해지는 요양은 災害勤勞者의 가득능력의 손실을 회복시키기 위한 것이므로 이를 위한 필요하고 적절한 모든 치료가 포함된다. 勤勞者의 業務上 災害에 의한 부상이나 질병에 있어서는 요양기간이나 요양금액의 한도를 설정하지 않을 뿐만 아니라 그 내용에 있어서도 필요한 치료를 적절하고 충분하게 할 수 있도록 하고 있다 : 金洙福, 上掲書, 401면 ; 요양급여의 범위·비용 등 요양급여의 산정기준은 노동부령으로 정하여 고시한다(産業災害補償保險法 제40조 제4항).

## II. 傷病補償

船員法上の 傷病補償의 내용은 船員이 職務上 災害를 입은 경우 요양 중인 船員에게 4월의 범위 안에서 매월 1회 통상임금을 지급하고, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 通常賃金の 70%에 상당하는 금액의 傷病補償을 행해야 한다. 또한 乗務中 職務外的 원인으로 災害를 입은 경우는 陸上勤勞者の 休業補償과는 달리 3월 범위 내에서 通常賃金の 100분의 70을 지급하도록 규정하고 있다.

勤勞基準法の 경우 요양중에 있는 勤勞者에 대하여 사용자는 매월 1회 이상 勤勞者の 요양중 平均賃金の 100분의 60의 休業補償을 지급하여야 한다<sup>118)</sup>(勤勞基準法 제82조).

그러나 産業災害補償保險法<sup>119)</sup>에 있어서의 休業給與<sup>120)</sup>는 취업하지 못한 기간에 대하여 매월 1회 이상 지급하되, 1일당 지급액은 평균임금의 100분의 70에 상당하는 금액으로 하고 있어 勤勞基準法上的의 급여수준보다 높게 규정되어 있다. 다만 취업하지 못한 기간이 3일 이내인 때에는 이를 지급하지 아니하고 勤勞基準法상의 휴업보상이 지급되어진다.

## III. 障害補償

船員法에 규정된 障害補償의 내용은 ‘船員이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우는 船舶所有者는 지체없이 産業災害補償保險法이 정하는 장애등급<sup>121)</sup>에 따른 일수에 乘船平均賃金を 곱

---

118) 사용자는 요양중의 勤勞者에게 평균임금의 100분의 60에 상당하는 금액을 휴업보상으로 지급하여야 하지만, 휴업보상을 받을 자가 임금의 일부를 사용자로부터 지급받았을 경우에는 평균임금과 그 부분과의 차액의 100분의 60의 휴업보상을 지급하여야 한다(勤勞基準法 시행령 제42조).

119) 産業災害補償保險法은 傷病補償연금 규정(동법 제44조)을 두고 있다. 이는 장기요양을 하고 있는 被災勤勞者の 생활보호를 위하여 휴업급여 대신에 지급하는 연금으로서의 보험급여이다. 이는 業務上 災害로 인한 장기적 노동불능에 대한 소득보장급여라는 점에서 단기적 노동불능에 대한 소득보장급여인 휴업급여와는 구별된다: 金洙福, 前掲書, 484면.

120) 휴업급여제도는 業務上の 부상으로 요양 중에 있는 勤勞者와 그 가족의 최저생활을 보장하고자 하는 데에 있다: 大判 1989. 6. 27, 88누2205.

한 금액의 障害補償을 행하여야 한다’는 것이다.

勤勞基準法은 勤勞者가 業務上 負傷 또는 疾病에 걸려 완치 후 신체에 장애가 있는 경우에 사용자는 그 신체정도에 따라 소정의 보상을 하여야 한다고 규정하고 있다. 이때 障害補償을 행할 신체등급표는 勤勞基準法 시행령 별표 4에 의한다.

産業災害補償保險法의 장애급여의 경우 障害等級을 14등급으로 구분하여 勤勞者가 業務上の 사유에 의해 療養補償을 받은 후 여전히 신체에 장애가 남은 경우 이에 따라 障害補償을 행하도록 하고 있다. 그 외 産災保險法은 障害年金과 障害特別給與<sup>122)</sup> 규정을 두고 있다. 즉 産災保險法上的의 장애급여는 船員法 및 勤勞基準法의 경우와 같이 일시금만을 지급하는 것이 아니라 장애등급에 따라 障害補償年金 또는 障害補償一時金으로 하되, 障害補償年金 또는 障害補償一時金은 수급권자의 선택에 따라 지급함으로써 年金方式을 제시하고 있다. 단 대통령령이 정하는 노동력을 완전히 상실한 障害等級의 勤勞者에 대하여는 障害補償年金을 지급한다(産災保險法 제42조 제3항).

#### IV. 一時補償

一時補償은 선원의 재해에 대한 보상내용이 아니라 재해로 인해 장기간에 걸친 선박소유자나 사용자의 보상책임을 면하게 해주는 보상이다.

船舶所有者는 療養補償 및 傷病補償을 받고 있는 船員이 2년이 지나도

121) 産業災害補償保險法 별표1에 장애등급을 14등급으로 나누고, 그에 따른 장애급여일시금을 규정하고 있다. 장애 1등급의 경우는 장애급여일시금 1,474일분을 장애 14등급의 경우는 55일분을 규정하고 있다.

122) 보험가입자의 故意 또는 過失로 발생한 業務上 災害로 인하여 勤勞者가 대통령령이 정하는 장애등급에 해당하는 장애를 입은 경우에 수급권자가 민법에 의한 손해배상청구에 갈음하여 장애특별급여를 청구한 때에는 産業災害補償保險法 제42조의 장애급여 외에 대통령령이 정하는 장애특별급여를 지급할 수 있다. 다만 勤勞者와 보험가입자 사이에 장애특별급여에 관하여 합의가 이루어진 경우에 한한다(産災保險法 제46조 제1항).

수급권자가 제1항의 규정에 의한 장애특별급여를 받은 때에는 동일한 사유에 대하여 보험가입자에게 민법 기타 법령의 규정에 의한 손해배상을 청구할 수 없다(동법 제46조 제2항).

그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 産業災害補償保險法에 의한 제1급의 장해수당에 상당하는 금액을 船員에게 일시에 지급함으로써 船員 제85조 제1항(療養補償), 제87조 제1항(傷病補償) 또는 제88조(障害補償)의 규정에 의한 보상책임을 면할 수 있다(船員法 제89조).

船員이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 경우에 船舶所有者는 療養補償을 하여야 하지만 그 부상, 질병이 너무 장기에 걸쳐서 치료가 끝나지 않는 경우에도 무한정 船舶所有者에게 療養補償의 의무를 부과하는 것은 船舶所有者에게 지나친 부담을 주는 경우도 있기 때문에 2년이 지나도 부상 또는 질병이 치유되지 않는 경우에는 産業災害補償保險法에 의한 제1급의 장해수당에 상당하는 금액을 일시에 지급하도록 함으로써 船舶所有者가 療養補償을 하고 傷病補償 또는 障害補償을 지급해야 하는 책임을 면제하고 있다<sup>123)</sup>.

船員法の 경우 일시보상의 요건을 성립시킬 경우 승선평균임금의 1,474일분을 船員에게 일시에 지급함으로써 船舶所有者의 療養補償, 傷病補償, 障害補償의 책임을 면할 수 있다.

勤勞基準法の 경우에는 평균임금의 1,340일분을 일시보상함으로써 사용자의 책임을 면할 수 있다.

産業災害補償保險法の 경우는 傷害補償年金을 휴업급여 대신 지급함으로써 일시보상이 이루어짐으로 船員法과 차이가 있음을 알 수 있다.

## V. 遺族補償

船員法上 遺族補償의 요건이 성립될 경우 즉, 船員이 職務上 死亡하거나, 職務上 疾病 또는 負傷의 원인이 되어 死亡한 경우에는 船舶所有者는 지체없이 대통령령이 정하는 遺族에게 乘船平均賃金の 1,300일분에 상당하는 금액을 지급해야 하고, 乘務中 職務外의 원인으로 死亡한 경우에는 乘船平均賃金の 1,000일분에 상당하는 遺族補償을 행해야 한다.

---

123) 林東喆·鄭映錫, 前掲書, 157-158면.

勤勞基準法에서는 業務上 死亡인 경우에 한하여 사용자가 그 遺族<sup>124)</sup>에게 平均賃金의 1,000일분의 遺族補償을 하도록 규정하고 있다.

産業災害補償保險法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의 支給水準, 受給資格 및 資格喪失과 支給停止 등에 관한 사항을 大統領令으로 정한다(동법 제43조)고 규정하고 있다. 遺族補償一時金은 遺族補償年金으로 지급하기 곤란한 경우로 平均賃金의 1,300일분에 상당하는 금액으로 한다.

船員法 및 勤勞基準法의 경우는 일시금으로 지급하는데 반해 産業災害補償保險法에서는 연금으로 지급할 수 없을 경우를 제외하고는 원칙적으로 遺族補償年金으로 지급한다.

유족의 범위와 순위는 아래의 각 호의 순위와 같으며, 遺族補償(장제비를 포함 - 이하 그 순위에 있어 같다)을 받을 순위는 船員法 施行令 제29조 각 호의 순위에 의하고, 船員法 시행령 제29조와 같은 호에 규정된 자 사이에 있어서는 그 기재된 순위에 의하되, 부모에 있어서는 양부모를 先順位로, 실부모를 後順位로 하고, 조부모에 있어서는 양부모의 부모를 先順位로, 실부모의 부모를 後順位로 부모의 양부모를 先順位로 부모의 실부모를 後順位로 한다(船員法 施行令 제29조, 제30조 제1항).

- ① 船員의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 배우자(사실상 婚姻關係에 있던 者를 포함)·자녀·부모·손 및 조부모.
- ② 船員의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니한 배우자·자녀·부모·손 및 조부모.
- ③ 船員의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 형제자매.
- ④ 船員의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니한 형제자매.
- ⑤ 船員의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 배우자의 부모, 형제자매의 자녀 및 부모의 형제자매.
- ⑥ 船員의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니한 배우자의 부모,

---

124) 勤勞基準法 시행령 제44조(유족의 범위), 勤勞基準法 시행령 제45(유족의 순위), 勤勞基準法 시행령 제46조(보상수령확정자의 사망)를 참조.



## 형제자매의 자녀 및 부모의 형제자매

船員이 유언 또는 船舶所有者에 대한 통보로서 위 각 호의 1에 해당하는 자를 지정한 경우에는 그 순위에 따른다(船員法 시행령 제30조 제2항).

또 태아는 위 3의 ① 및 ②를 적용함에 있어서는 이미 출생한 것으로 한다(船員法 시행령 제30조 제3항).

遺族補償을 받을 수 있는 같은 순위의 자가 2인 이상이 있는 경우에는 遺族補償은 그 지급 받을 사람의 수에 의하여 등분하여 지급한다(船員法 시행령 제30조 제4항).

遺族補償을 받을 수 있었던 자가 사망한 경우에는 遺族補償 받을 권리를 상실하고 같은 순위의 자가 있는 경우에는 같은 순위의 자가, 같은 순위가 없는 경우에는 다음 순위의 자가 이를 승계한다(船員法 施行令 제3조 제5항).

産業災害補償保險法의 경우 遺族의 順位를 i) 근로자의 사망 당시 그에 의해 부양되고 있던 배우자·자녀·부모·손 및 조부모, ii) 근로자의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있지 아니하던 배우자·자녀·부모·손 및 조부모 또는 근로자의 사망 당시 그에 의하여 부양되고 있던 형제자매, iii) 형제자매로 규정하고 있으며, 이러한 受給權者間에 있어서는 각각 그 기재된 순서에 의한다. 이 경우 같은 순위의 受給權者가 2인 이상인 경우에는 당해 유족에게 등분하여 지급하도록 하고 있다.

위의 경우 父母에 있어서는 양부모를 先順位로 하고, 실부모를 後順位로 하고, 祖父母에 있어서는 양부모의 부모를 先順位로, 실부모의 부모를 後順位로, 父母의 양부모를 先順位로, 부모의 실부모를 後順位로 한다.

따라서 그 내용에 있어서는 선원법상의 유족 순위와 대동소이하다.

## VI. 葬祭費

船舶所有者는 船員이 死亡한 경우에는 지체없이 大統領令이 정하는 遺

族에게 乘船平均賃金の 120일 분에 상당하는 금액을 葬祭費로 지급하여야 한다(船員法 제91조).

장제비의 지급을 받을 유족의 범위와 순위는 유족수당을 받는 유족의 범위 및 순위와 같다. 다만 장제비를 지급해야 할 유족이 없는 경우에는 실제로 장제를 행한 자에게 장제비를 지급하여야 한다(船員法 제91조 제2항).

葬祭費란 船員·勤勞者가 사망한 경우 船員·勤勞者의 장사를 치르기 위해 船舶所有者·사용자가 장사를 치르는 사람에게 지급하는 금품을 말한다.

## VII. 行方不明補償과 所持品遺失補償

船員法 제92조에 “船舶所有者는 船員이 해상에서 行方不明이 된 경우에는 대통령령이 정하는 被扶養者(遺族)에게 1월분의 通常賃金과 乘船平均賃金の 3월분에 상당하는 금액의 ‘行方不明補償’을 행하여야 한다”고 하여 선원의 행방불명에 대한 보상을 규정하고 있다.

여기서 行方不明期間이 1월을 경과한 때에는 사망한 경우에 지급되는 遺族補償 및 葬祭費의 규정을 적용한다(船員法 제92조 제2항).

行方不明補償과 함께 船員法상의 특유한 보상의 하나로 船員法 제93조에서는 所持品遺失補償에 대하여 규정하고 있는 바, 그 내용은 “船舶所有者는 船員이 승무 중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 통상임금의 2월분의 범위 안에서 그 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 보상하여야 한다”는 것이다.

육상노동과는 달리 海上勞動의 경우에는 선박이 침몰하거나 船員이 바다에 떨어지는 등의 사고로 해상에서 船員이 行方不明이 되는 경우가 많다. 이러한 경우에 船員은 노동의 제공이 없으므로 임금청구권이 생기지 않는다고 보아야 할 것이나 船員法은 피부양자인 가족의 정신적 고통을 위로하고 행방불명 기간중의 생활을 보장하기 위하여 行方不明 補償制度를 두고 있는 것이다<sup>125)</sup>.

## 第4節 災害補償의 審査・調整 및 仲裁

### I. 다른 給與와의 關係

船員法上の 災害補償을 받을 권리가 있는 자가 그 災害補償을 받을 수 있는 동일한 사유로 인하여 민법 그밖의 법령에 의하여 이 법에 의한 災害補償에 상당하는 급여를 받은 경우에는 船舶所有者는 그 가액의 범위 안에서 이 법에 의한 災害補償의 책임을 면한다(船員法 94조).

産業災害補償保險法 또한 다른 보상 또는 배상과의 관계를 同法 제48조에 규정함으로써 船員法上の 재해보상과 같이 다른 급여와의 관계를 분명히 하고 있어 동일한 재해로 인한 재해보상 이외의 다른 급여가 지급되지 않도록 하고 있다. ‘受給權者가 이 법에 의해 보험급여를 받았거나 받을 수 있는 경우에는 保險加入者는 동일한 사유에 대하여 勤勞基準法에 의한 災害補償責任이 免除된다’, ‘受給權者가 동일한 사유에 대하여 이 법에 의한 보험급여를 받은 경우에는 保險加入者는 그 금액의 限度 안에서 民法 기타 法令에 의한 損害賠償의 責任이 免除된다’는 것을 그 내용으로 하고 있다.

### II. 海洋水産官廳의 審査・調整

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 그밖에 災害補償에 관하여 異議가 있는 자는 海洋水産官廳에 대하여 審査 또는 調整을 청구<sup>125)</sup>할 수 있다. 해양수산관청은 심사 또는 조정의 청구가 있는 때에는 1월 이내에 심사 또는 조정을 하여야 하며, 船員의 동청구가 없는 경우에도 海洋水産官廳은 필요하다고 인정되는 경우

125) 林東喆·鄭暎錫, 前掲書, 158면.

126) 船員法 제95조에 의한 심사 또는 조정의 청구는 시효의 중단에 관하여 이를 재판상의 청구로 본다.

에 직권으로 災害補償에 관한 사항에 대하여 심사 또는 조정을 할 수도 있다.

이러한 심사 또는 조정을 할 경우에는 선장 그밖의 이해관계인의 의견을 들어야 하며 審査 또는 調整을 위해 필요하다고 인정되는 경우에는 의사에게 診斷 또는 檢案을 시킬 수 있다.

産業災害補償保險法の 경우에도 保險給與에 관한 결정에 불복이 있는 자는 공단에 심사를 청구할 수 있다(同法 제88조). 審査請求는 보험급여에 관한 결정이 있음을 안 날부터 90일 이내에 하여야 하며, 심사청구서를 받은 공단의 소속기관은 5일 이내에 의견서를 첨부하여 이를 공단에 송부하여야 한다. 공단은 심사청구서를 送付받은 날부터 50일 이내에 審査請求에 대한 결정을 해야 한다. 다만, 부득이한 사유로 인하여 그 기간 내에 결정을 할 수 없을 때에는 1차에 한하여 10일을 넘지 아니하는 범위내에서 그 기간을 연장할 수 있다(同法 제89조).

### Ⅲ. 船員勞動委員會의 審査와 仲裁

海洋水産官廳이 船員 또는 기타의 者에 의해 審査 또는 調整의 請求가 있는 날로부터 1월 내에 심사 또는 조정을 하지 아니하거나 審査 또는 調整의 결과에 異議가 있는 자는 船員勞動委員會에 審査 또는 仲裁를 청구할 수 있다(船員法 제96조 제1항).

이때 船員勞動委員會는 청구일로부터 1월 이내에 審査 또는 仲裁를 하여야 한다(船員法 제96조 제2항).

産業災害補償保險法에 의할 경우, 審査請求에 대한 결정에 불복이 있는 자는 産業災害補償保險審査委員會에 재심사청구를 할 수 있으며, 이때 産業災害補償保險審査委員會는 공단의 심사청구와 마찬가지로 50일 이내에 再審査請求에 대한 결정을 하여야 한다.

## 第4章 災害補償責任保障制度

선원은 신체의 상해 또는 사망 등 災害의 발생위험이 높은 특성을 지닌 직업의 하나로 인식되고 있다<sup>127)</sup>. 선박에서의 선원의 사망 또는 상병 사고의 발생율이 우리나라의 경우 육상의 그것에 비하여 매우 높은 것<sup>128)</sup>으로부터 그 이유를 찾을 수 있다<sup>129)</sup>. 따라서 선박소유자에게 이러한 위험을 보험에 부보할 것을 법적 의무화할 필요성에 따라 船員法에서는 船舶所有者에게 보험에 가입하도록 강제하고 있는데 그 내용은 아래와 같다.

船員法 제98조에서 ‘船舶所有者는 이 법에 정한 災害補償을 완전히 이행할 수 있도록 대통령령이 정하는 바에 따라 보험에 가입하여야 한다’라고 규정하고 있고, 船員法 施行令 제32조에서는 이러한 保險은 ‘船員을 고용한 船舶所有者가 그 船員을 被保險者로 하여 加入하여야 한다’고 규정하고 있다.

그리고 船員法은 罰則規定 제139조에서 “보험에 가입할 의무를 위반한 선박소유자에게 1년 이하의 징역 또는 250만원 이하의 벌금이 부과”됨을 규정하고 있고 제113조에서는 船員法에서 규정한 명령을 이행하지 않을 경우는 선박소유자 및 선원에게 시정명령을 할 수 있음을 규정하고 있다. 즉, 정부에서는 피해선원의 재해보상기준만 정하고, 보험요율 결정, 보험료의 징수 및 급여지급 등을 민간보험사에서 영리목적으로 운영되고 있는 것이다.

이렇게 선박소유자의 책임을 보장해 주는 제도로는 水産業協同組合의 船員共濟, 韓國海運組合의 船員共濟(船員法 施行令 제32조 제2항), 민간

---

127) 2000년 총인명사고(사망, 행방불명 및 부상포함) 건수는 1,133건으로 매우 높은 편이다 ; 해양안전심판원 홈페이지 참조(<http://www.kmst.go.kr>).

128) 우리나라의 경우 船員의 災害율은 陸上勤勞者의 災害율에 비하여 6배정도에 달하여 해상노동의 위험성을 대변해 준다 ; 해양수산부, 21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안, 한국해양수산개발원, 2000, 187면.

129) 전영우, 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), 海事法研究, 韓國海事法學會, 2001. 6, 90면.

손해보험회사의 船員勤災保險 그리고 船主責任相互保險(P&I 保險)이 있다.

외항 상선 소유자와 원양어선소유자는 주로 船員勤災保險 또는 船主責任相互保險에 가입하고, 내항상선소유자와 원근해 어선소유자는 조합의 船員共濟 또는 勤災保險에 주로 가입하는 실정이다.

## 第1節 船員勤災保險

### I. 意義

일반손해보험 회사에서는 船員法上的 船員을 위험을 담보하기 위해 일반근로자를 대상으로 하는 勤勞者 災害補償責任 및 使用者 賠償責任保險(이하 ‘勤災保險’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 부가하여 판매하고 있다.

이 때 勤勞者 災害補償責任保險이란 근로자가 작업과 관련하여 負傷 또는 死亡하거나 職業病을 얻었을 경우 이를 補償해 주는 保險을 말하며, 使用者 賠償責任保險은 사용자가 사용인으로부터 고용과 관련된 負傷, 死亡, 職業病으로 民事訴訟을 당해 법적으로 賠償責任을 지게 될 경우 사용자가 입게 되는 經濟的 損失을 보상하는 保險을 말한다<sup>130)</sup>.

일반적으로 피고용인이 노동법 등에서 정한 재해보상을 거부하건, 보상한도를 초과하는 보상을 요구하는 경우 등에 있어서 사용자를 대상으로 損害賠償請求訴訟을 청구하게 된다. 따라서 使用者 賠償責任保險이 勤勞者 災害補償責任保險과 다른 점은 使用者 賠償責任保險이 勞動法 등 법률에 규정되어 있지 않는 경우나 勤勞者 災害補償責任保險에서 附保하지 않는 경우에 附保한다는 점이다.

우리나라에서는 이러한 종류의 보험들을 일종의 社會保險으로 보아 産業災害保險이라고 하여 노동부에서 관장하고 있으며, 勞動部에서 관장하

130) 김동훈, 保險論, 學現社, 1993, 205면.

기 전에는 勤災保險이라 하여 勤勞者 災害保險과 使用者 賠償責任保險을 한 계약에 포함하여 사용하였다.

P & I는 外國保險이고 수산업협동조합 및 한국해운조합의 共濟는 앞에서 언급했듯이 주로 연근해어선과 내항선에 승선하는 船員 및 漁船員을 위주로 한 소규모의 것이었기 때문에 이러한 共濟만으로는 해운업과 수산업의 발달에 따라 주류를 이루게 된 원양어선과 외항선에 승선하는 船員의 災害를 보상하는 것은 불가능했다.

이에 따라서 주무당국인 교통부와 재무부가 협력하여 민간회사에서 船員保險事業을 영위할 수 있도록 허용하고 여러 가지 제도적 보완을 하게 되었다.<sup>131)</sup> 이러한 보완조치는 船員保險을 담보할 수 있도록 一般勤災保險에 특별약관을 추가시킨 船員勤災約款의 제정과 이에 따른 保險料率의 조정, 職務外的 災害를 보상할 수 있도록 擔保範圍의 擴張 및 船員保險未加入, 船員의 乘船禁止와 선박의 출항금지와 같은 행정조치가 가해졌다.<sup>132)</sup>

이와 같은 고찰로 인해 船員勤災保險(Seamen's Compensation Insurance)이 이러한 陸上勤勞者를 대상으로 한 勤災保險에 船員災害補償責任 擔保特別約款을 부가한 것이란 것을 알 수 있다.

이러한 제도적 보완조치에 힘입어 76년을 기준으로 한 船員保險의 신장율은 연평균 5% 이상을 나타냈다. 그러나 이와 같은 높은 수가 보험료의 실적에도 불구하고 同保險에 대한 새로운 보험개발이 전무한 상태이고 基本料率 및 約款 또한 76년 認可 당시의 체제를 그대로 유지하고 있어 수지악화의 주요한 원인으로 등장하고 있는 반면에 보험금지급은 급증하며 損害率이 100%를 넘고 있어서 선원보험사업에 커다란 문제점을 제기하고 있다.<sup>133)</sup> 이에 대하여 보험회사 측은 이에 대한 대책을 講

131) 김영욱, 船員保險의 位置定立을 위한 小考(上), 損害保險, 1984, 24-25면.

132) 陸鎮庸, 前掲書, 55면 ; 鄭映錫, 船員災害補償制度의 문제점과 개선방안, 海技, 1995. 11-12, 21면 ; 李源台, 船員災害補償制度의 改善方向에 관한 研究, 經營學碩士學位論文, 韓國海洋大學校 海事産業大學院, 2001, 69면.

133) 서헌제, 漁業災害補償制度에 관한 소고, 한국보험학회지 제31집, 1988, 268면.

究하기 보다는 사고율이 높은 선원 및 업체에 대하여 附保를 기피하는 극한적인 방법을 동원하고 있어서 船員法에 규정된 船員災害에 대한 실효성 있는 보장을 받지 못하고 있는 실정이다<sup>134)</sup>.

## II. 內容

船員勤災保險은 국문약관과 영문약관(Standard Workmen's Compensation and Employer's Liability Policy)이 있는데 과거에는 영문약관이 주로 사용되었으나 근래에는 국문약관을 주로 사용한다. 영문약관의 구성은 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 되어있다. 前者는 선주의 船員法上的의 災害補償責任을 이행하기 위한 強制責任保險이고, 後者는 선원의 職務遂行中 발생하는 사고로 인하여 船員이 입은 傷害, 疾病 또는 死亡으로 인하여 船舶所有者가 부담하여야 할 배상을 지급하는 것으로 통상 船員法上的의 보상한도를 초과하는 책임을 부담할 경우를 대비해서 船舶所有者가 임의로 가입하는 任意責任保險이다.

따라서 陸上勤勞者의 경우에는 産業災害補償保險法에서 담보되기 때문에 담보조건 A를 특약으로 배제할 수 있으나 선원의 경우는 船員災害補償保險이 없기 때문에 이를 배제할 수 없다. 다만 가입자의 선택에 따라서 담보조건 B는 배제할 수 있다.<sup>135)</sup> 즉, 産業災害補償保險法의 경우 근로자의 직무상 재해에 대해서 모두 보상이 되는 반면에, 勤災保險은 선박소유자의 任意保險 未加入으로 인하여 초과되는 재해에 대하여 보상이 이루어지지 않는 문제점이 있다.

민간손해보험회사에 의한 勤災保險은 船舶保險에 가입한 선주를 주요 대상으로 하여 船員災害를 동시에 담보하는 형태로 이루어지는 것이 거래의 관행이며, 보험요율은 기본요율, 원양어선 할증율, 해외취업선 할증율 등 위험정도에 따라 요율을 차등 적용한다<sup>136)</sup>.

134) 鄭暎錫, 前掲論文 船員災害補償制度의 문제점과 개선방안, 21면.

135) 서헌제, 어업災害補償制度에 관한 소고, 한국보험학회지 제31집, 1988, 269면.



船員勤災 普通約款은 기본적으로 約定事項, 免責事項, 條件의 3부분에 요양보상약관이 추가되어 있다. 特別約款에는 사용자배상책임부담보약관(Employer's Liability Exclusion Clause), 사용자배상책임만의 담보약관, 선원재해보상책임담보약관(Seamen's Compensation Coverage Clause), 비직무상 책임보상책임담보약관(24 Hours Coverage Special Clause), 송환비용담보약관(Repatriation Expense Coverage Clause), 전쟁위험담보약관, 의료보상확장담보약관(Medical Expense's Extended Coverage clause), 공동 보험약관 등이 있어 가입자가 임의로 선택할 수 있다.

船員法 제10장의 규정에 의거하여 補償責任을 지는 船員勤災保險 特別約款의 보상내용은 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 있다. 所持品遺失補償은 그 금액이 크지 않아 별 문제는 없으나, 船舶所有者가 부담하는 재해보상 책임 중에서 송환책임은 상당한 비용이 소요되므로 추가담보가 고려되어야 할 것이다.<sup>137)</sup> 또 船員法 제85조 제2항에 규정된 요양보상의 경우도 非職務上 災害補償責任擔保約款에 의해 담보되는데, 이 특약은 구체적인 위험률에 따라 세분되지 않고 일률적으로 20%의 附加料率을 적용하고 있다.

船員勤災保險은 선박을 단위로 하여 그 선박정원에 의한 포괄가입이 제도화되어 있다<sup>138)</sup>. 船舶所有者는 선박정원에 대한 포괄계약을 체결한 뒤, 船員이 바뀔 때마다 이를 保險者에게 告知한다.

보험계약자는 船舶所有者, 船舶賃借人, 외국 선박의 船員管理事業者인 해외 船員送出業者이다. 그리고 被保險者는 船員이 아니고 保險契約者이다. 따라서 선원이 피보험자가 아니므로 수급권이 미확보된다.

産業災害補償保險法은 被災勤勞者의 생활보장과 건강회복 또는 그 유

136) 金成煥, 前掲論文, 96면.

137) 朴恩會, 船員災害補償에 관한 선주책임과 보험, 한국해운학회지 창간호, 1987, p.41. 勤勞者災害補償보험의 경우는 ① 호송을 요하는 비용, ② 유골의 이동비용, ③ 회사가 승인하는 경우의 이송비용, ④ 호송인 1명의 여비는 보상하고 있다.

138) 이 제도의 목적은 개별 船員이 승선하고 하선할 때마다 보험계약을 체결하거나 보험계약을 해지하는 불편을 없애기 위한 것이다.

족들의 생활보호를 위하여 보험급여는 절대 필요한 것으로, 일반채권과는 달리 특별하게 보호하고 있다. 勤勞福祉公團에서 勤勞者에 대하여 재해보상을 한 뒤, 使用者에게 그 책임을 묻는다.

## 第2節 船員共濟制度

共濟<sup>139)</sup>는 同職者 상호간의 상호구제를 목적으로 다수의 경제단위가 단체적으로 결합하여 거출금을 분담하고 그 단체원이 火災, 死亡 등의 재해를 당했을 때 그 손해를 구제하는 給付制度이다.<sup>140)</sup> 다수의 경제주체가 保險料에 해당하는 금전을 납입하고 가입자에게 소정의 사고가 발생한 경우에 미리 정해진 금액을 지급하는 것으로 이는 생활권이나 직업영역을 같이 하는 사람들이 그들의 경제적 곤궁을 自救하기 위하여 생성·발전된 제도라는데 그 의미가 있다.

우리나라 공제사업의 시초는 1915년에 금융조합단체에서 火災共濟事業을 영위하던 시기까지 거슬러 올라가며 그 당시에는 보험제도 또한 정착하지 못한 상태였다. 1961년 농업협동조합이 발족되어 新農協法에서 ‘共濟事業’이라는 규정하에 보험도 경영하게 됨에 따라 조합에서 공제사업과 보험을 경영하는 시초가 되었다.

船員의 災害를 보장하는 조합형태의 공제사업은 水産業協同組合法에 의한 船員共濟와 韓國海運組合法에 의한 船員共濟로 나뉘어 살펴볼 수 있다.

### I. 水産業協同組合法에 의한 船員共濟

---

139) 그 기원은 로마시대의 Collegia, Collegia tenuirrum이나 중세의 Guild에서 찾을 수 있다. 근대에 이르러서 자본주의가 발전하게 되자 자본이 집중되고, 자본주의 경제체제하 여러 가지 모순이 발생하게 됨에 따라서 共濟제도도 근대화 단계로 발전하게 되었다. 즉 소자본으로 경제생활을 영위하는 중소기업자나 도시의 勤勞者 계층 혹은 농민들이 각기 그들의 생활을 지키기 위하여 지역별 또는 협동조합을 결성하여 동조합을 통하여 신용, 구매, 판매등의 경제거래를 비롯한 조합원의 복리후생을 위한 共濟사업을 실시하게 된 것이다.

140) 具河書, 保險學要論, 法文社, 1986, 25면.

水産業協同組合의 船員共濟는 어선에 승선하는 漁船員이 일정한 기간 내에 직무수행중 발생한 사고로 인하여 사망 또는 廢疾(障害)의 경우에 共濟金을 지급하는 사업을 말한다.

船員共濟는 船員特殊共濟와 船員普通共濟가 있는데 선원특수공제는 船員法 제98조에 규정한 선박소유자의 재해보상책임을 이행하기 위한 強制責任保險이며, 船員普通共濟는 선박소유자가 재해보상의 한도를 넘는 보상책임을 질 경우를 대비하거나 선원이 자기를 위하여 가입하는 自費保險으로서 定額保險의 성격을 지니고 있다. 2002년 현재 수산업협동조합에 의해 船員特殊共濟는 船員綜合共濟로 변경되어 그 내용을 규정하고 있다.

船員綜合共濟란 被共濟者인 어선 소유자가 고용한 선원이 일정 기간 내에 재해를 입었을 경우, 피공제자가 船員法의 규정에 의한 보상책임을 부담함으로써 손해가 발생했을 때 그 손해를 보상해 주는 책임공제제도이다.

피공제자가 될 수 있는 자는 船員을 고용한 船舶所有者, 船舶借用人, 船舶管理人 또는 傭船者로서, 어선에 승선하는 船員이 災害를 입었을 경우 船員法에 의한 災害補償責任을 부담하는 자이다<sup>141)</sup>.

총톤수 25톤<sup>142)</sup> 이상의 어선에 승무하는 어선선원을 피보험 대상으로 하고 있다. 다만, 선원보통공제에 가입한 자는 船員綜合共濟에 가입할 수 없다(船員綜合共濟約款 제2조 제2항)<sup>143)</sup>.

그리고 어선소유자는 재해선원에 대하여 선원임금을 기준으로 하여 災害補償責任을 이행하도록 船員法이 규정하고 있으므로 선원종합공제에서는 船員 실제임금에 관계없이 共濟契約者가 체결시에 고지한 임금을 보상임금으로 한다. 이에 공제가입선원별로 보상임금을 명시하여 가입하여

141) 鄭暎錫, 前揭論文 船員災害補償制度의 문제점과 개선방안, 23면.

142) 船員綜合共濟의 가입대상은 '船員을 고용한 선주'라 하여 선박톤수에는 제한이 없으나 船員普通共濟의 경우 총톤수 25톤 미만의 선박의 선주를 가입대상으로 하고 있으므로, 船員綜合共濟의 대상은 '총톤수 25톤 이상의 선박'이 되는 것이다.

143) 船員法의 적용을 받지 아니하는 船員이라 하더라도 그 船員에 대하여 災害補償責任을 부담하는 자가 가입하고자 할 때에는 被共濟자가 될 수 있다.

야 하나, 보상임금이 동일하고 승무원 전원을 가입시키는 總括保險의 형태를 취할 경우에는 무기명으로 할 수 있다.

船員의 職務遂行과 관련하여 共濟事故가 발생하였을 경우, 즉 船員의 부상이나 질병시에는 療養共濟金, 傷病共濟金 및 一時補償金을 지급하며, 장해시에는 障害共濟金을 지급하며 또한 소지품유실·사망·행방불명시에는 所持品遺失補償共濟金, 遺族共濟金, 葬祭共濟金 및 行方不明共濟金을 지급하여 보상내용에 있어 船員法上의 災害補償內容을 수용하고 있음을 알 수 있다. 단, 共濟金 산정 기준이 되는 보상임금과 船員法上의 승선평균임금과의 불일치가 문제로 제기될 수 있음을 간과해서는 안된다.

漁船共濟의 共濟料率은 <표 1>과 같다. 共濟料는 연간 예상임금에 共濟料率을 곱하여 산정하게 되며, 월 평균임금이 150만원인 船員의 연간 보험료는 158만원 정도이다. 漁船員을 보호하기 위하여 국고에서 共濟料의 일부를 국고에서 보조하고 있는데 보조비율은 <표2>와 같다. 따라서 水産業協同組合의 共濟에 경우 예외적으로 社會保險的 性格을 띠고 있다고 볼 수 있다<sup>144)</sup>.

<표 1> 漁船員共濟의 共濟요율

승선선박톤급	강선 20년 미만	강선 20년 이상	목선
100톤 미만	8.9%	11.0%	13.3%
100-500톤 미만	6.5%	8.8%	11.0%
500톤 이상	5.5%	6.5%	8.8%

<표 2> 漁船員共濟의 국고보조율

승선선박톤급	25톤 미만	25-50톤	50-100톤	100톤 이상
국고보조율	共濟료의 50%	20%	10%	없음

144) 전영우, 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), 海事法研究, 韓國海事法學會, 2001. 6, 109면.

船員普通共濟는 共濟契約者로부터 共濟料를 받고 被共濟者의 船員이 일정기간 내에 직무수행중 발생한 사고로 사망 또는 폐질(장해) 상태에 이르렀을 때 被共濟者가 災害船員에 대하여 부담하여야 할 보상책임으로 인한 손해를 보상하는 제도이다. 被共濟者는 船員을 고용한 船舶所有者, 船舶借用人, 船舶管理人 또는 傭船人으로서 어선에 승선하는 船員에 대하여 災害補償責任을 부담하는 者이다. 다만, 船員이 자기 자신을 위하여 共濟에 가입한 경우에는 그 자를 被共濟者로 한다. 이 경우 船員綜合共濟에 가입한 자는 제외할 수 있다(船員普通共濟約款 제2조 제2항 및 제3항).

船員普通共濟는 총톤수 25톤 미만의 船舶所有者 등이 선원법상의 재해 보상의 한도를 넘는 보상책임을 질 경우를 대비하여 가입하거나 선원이 자기를 위하여 가입한다. 앞의 경우는 任意責任保險(Voluntary Liability Insurance)에 해당하며 뒤의 것은 任意 人保險의 일종이라 할 수 있다<sup>145)</sup>.

## II. 韓國海運組合法에 의한 船員共濟

韓國海運組合의 共濟<sup>146)</sup>는 韓國海運組合이 그 會員 및 共濟契約者로부터 공제료를 받고 일정기간 내에 미리 약정한 사고의 발생에 대하여 공제금을 지급하는 사업이다.

韓國海運組合法에 의한 船員共濟에는 기본공제인 船員普通共濟와 任意共濟인 船員特別 및 追加 共濟 두 가지로 나누어지는데, 前者는 船舶所有者가 船員法에서 규정(船員法 시행령 제38조 제2항)하고 있는 責任保險加入義務를 이행하기 위해서 가입하는 共濟이고, 後者는 基本共濟의

145) 전영우, 前揭論文, 109면.

146) 海運組合의 共濟제도도 수협의 共濟制度和 마찬가지로 다수의 조합원이 단체를 구성하고 우연한 사고를 당한 자에게 共濟金을 지급하는 점에서 보험과 유사하나, 共濟는 조합의 조합원이 될 수 있는 자는 국내에 주된 사무소를 둔 자로서 해상여객운송사업면허 또는 해상화물운송사업면허를 받은 자에 한정하여 가입할 수 있도록 하는 점(韓國海運組合法 제8조 제2항)에서 보험과 구별된다.

보상범위를 넘어서는 책임을 담보하기 위한 共濟이다.

船員普通共濟는 공제가입자로부터 분담금을 받고 가입자의 船員災害補償責任의 원인이 된 사실이 船員共濟 가입증서에 기재된 共濟期間 중에 생긴 경우 船員法 제85조 내지 제93조에 정한 災害補償責任과 그에 관하여 가입자가 조합의 동의를 받아 지출한 제비용으로 생긴 손해를 보상하는 제도이다.

가입대상은 組舍員, 準組舍員 및 公共期間 所有(運營)船舶으로 한다. 보상내용은 船員法과 같이 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 遺族補償, 장제비, 行方不明補償, 所持品遺失補償이다. 船員普通共濟의 경우에는 國庫補助가 없다.

船員特別 및 追加 共濟는 船舶所有者 등이 船員法上의 災害補償의 한도를 넘는 補償責任을 질 경우 또는 거동이 불가능하여 호송을 요하는 중환자, 유해의 송환비용 또는 요양기관으로 긴급히 이송을 요할 경우의 移送費用에 충당하기 위하여 가입한다. 前者를 使用者賠償責任 擔保特別約款이라 하고, 後者를 移送費用負擔附 擔保追加約款이라 한다. 그리고 관습상의 비용으로 사망한 선원에게 지급하는 弔意金, 慰勞金 등 이와 유사한 비용이나 船員法上 補償金 이외 가입자와 船員(대리하는 단체포함)간에 관습적인 합의 또는 협약에 의하여 지급된 비용 등도 특약으로 가입할 수 있다.

産業災害補償과 비교하여 볼 때 재해보상 내용상에는 큰 차이점이 없다. 다만 勤災保險에서 언급했듯이 任意保險과 特別保險으로 나뉘 선원 재해보상을 이행하기 때문에 임의보험에 미가입으로 인한 재해보상의 불이행이 문제시된다. 産業災害補償保險의 경우 국가에 의한 社會保險의 형태로 災害補償의 不履行이라는 문제점은 제시되지 않는다. 또한 선원의 受給權 確保에 있어서도 共濟事業은 산업재해보상에 비해 미흡함을 제도상 알 수 있다.

### 第3節 船主責任相互保險 (Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Insurance)

#### I. 意義

船主相互保險이라 함은 船舶所有者, 船舶賃借人, 傭船者 기타 船舶運航業者가 선박의 소유와 운항에 수반하여 발생한 사고로 인하여 제3자에 대한 책임을 진 경우에 이를 담보하는 相互保險이다<sup>147)</sup>. 현재 세계의 주요 해운국에서는 船主責任相互保險(P&I 保險)이 존재하고, 선박운항에 따른 사고 발생시 선주의 각종 責任損害 및 費用損害를 附保하고 있는데 이 보험을 보통 船主責任相互保險이라 한다.

P&I Club은 세계적으로 약 20개사가 있으며 우리나라 선주는 영국의 Britannica P&I Club 또는 UK P&I Club에 주로 가입해오고 있으며, 1999년 우리나라에도 P&I Club이 설립됨으로써 韓國船主相互保險組合에 가입하는 선주가 증가하는 추세이다.

세계의 여러 船主相互保險組合의 擔保危險은 거의 동일한데 조합이 담보하고 있는 위험 가운데 가장 대표적인 것이 선박의 운항에 따른 船員의 人命喪失 또는 傷病으로 인한 保險事故이다. 인명사고와 관련하여 발생한 보상청구의 내용은 진료비, 병원비, 약품비 및 관계교통비 등의 치료기간의 수익상실, 신체장애로 인하여 장래수익의 손실 등 두 가지로 대별될 수 있다. 오늘날 P&I 보험의 담보위험 중 인명사고와 관련된 보상청구의 비중은 적지만 기타 다른 위험과 비교할 때 여전히 상당한 부분을 차지한다고 할 것이다.

---

147) Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, An Introduction to P&I, Lloyd's of London Press Ltd., 1988, p.65 ; 金政秀, 海上保險論, 博英社, 1990, p.65.

## II. 內容

앞서 언급했듯이 擔保危險은 거의 동일하다. 따라서 이하에서는 우리나라에서 주로 가입하고 있는 영국 런던 스팀쉽 선주상호보험조합(The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited)의 약관을 토대로 船員과 관련된 담보위험을 살펴보도록 하겠다.

조합은 선주가 고용한 船員에 대하여 關係法 또는 별도의 特約에 따라 조합원에게 ① 船員의 負傷, 疾病 또는 死亡에 따른 法的 損害賠償 또는 補償責任, 그로 인하여 지출된 醫療費, 葬祭費(제9조 제3항 및 제4항), ② 가입선 船員의 賃金에 대한 責任(제9조 제5항 제1호), ③ 가입선 船員의 失業手當에 대한 補償責任(제9조 제5항 제2호), ④ 가입선 船員의 送還 및 交代費用에 대한 責任(제9조 제6항), ⑤ 負傷 또는 疾病에 걸린 船員을 치료하기 위한 목적으로 또는 그 船員을 교체하기 위하여 가입선이 離路한 경우에 합리적으로 발생한 비용에 대하여 擔保提供(제9조 제7항 제1호), ⑥ 船員所持品の 損傷 또는 滅失에 대한 責任(제9조 제11항)과 같은 擔保를 제공한다.

船主責任相互保險은 船舶保險보다 광범위한 조건으로 船舶所有者의 제3자에 대한 책임<sup>148)</sup>을 담보하고 있는데 그 중에서 '법률에 의해서 부과되는 책임'의 중요사항은 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 災害補償義務이다. 따라서 우리나라의 선박소유자들은 선원법이 강제하는 재해보상을 보장하기 위하여 船主責任相互保險에 가입하고 있다. 또한 원양어선에 승무하는 선원과 해외 송출어선원의 재해보상도 주로 船主責任相互保險에 附保한다<sup>149)</sup>.

---

148) 船主責任相互保險이 담보하고 있는 船舶所有者의 제3자에 대한 책임은 ① 船舶所有者가 법률상 자신이 고용하고 있는 船員에게 지고 있는 책임과 의무 즉, 법률에 의하여 부과되는 법률상의 책임, ② 船舶所有者가 자유로운 의사로 체결한 계약의 불이행으로 인한 책임인 계약상의 책임, ③ 船舶所有者의 책임있는 의사로 제3자에게 손해를 입혔을 때 그 손해의 배상책임인 불법행위책임이 있다.

149) 鄭映錫, 前掲論文 船員災害補償制度의 問題點과 改善方案, 海技, 30면.



## 1. 傷害 및 死亡<sup>150)151)</sup>(Injury and Death)

선원의 不注意로 인한 傷害 혹은 船舶管理上의 不注意, 선상에서 또는 본선에 관계되는 기타의 不注意한 行爲나 怠慢으로 인하여 船舶所有者가 결과적으로 책임을 지게 되거나 혹은 船舶所有者나 管理者에게 책임을 지게 하는 입원비, 수술비 및 장제비 등을 포함한 인명의 손상이나 질병에 대하여 補償한다.

또 乘務中인 船員의 人命死傷 및 疾病 혹은 본선에서 下船, 본선에 乘船할 선원이 人命死傷 및 疾病의 결과로 법적으로 선박소유자가 책임져야 할 경우의 責任을 擔保한다.

## 2. 送還 및 交代費用(Repatriation and Substitute Expenses)

送還 및 交代費用은 외국의 육상에 遺棄된 선원을 교대시키거나 법률상 선박소유자가 送還할 책임이 있는 경우 또는 傭船契約, 團體協約 기타 조합으로부터 사전에 서면으로 승인을 받은 乘船契約 또는 雇傭契約上 선박소유자가 선원을 送還시켜야 할 경우 및 送還 또는 交代가 선원 또는 船舶의 安全에 필수적인 경우에 이를 보상한다. 그러나 특정한 계약이 종료되어 발생하는 送還費用은 보상되지 않는다. 特定契約이라 함은 선박소유자와 선원 상호간의 합의 하에 이루어질 수 있거나, 선박의 매도, 선박에 관련된 선박소유자의 특정행위에 의해 성립되는 것을 말한다.

---

150) 鄭暎錫, 上揭論文, 30면 ; 李源台, 前揭論文, 84-85면.

151) 船員이 사망한 경우 발생할 수 있는 보상청구는 사망자 본인에게 생긴 손해액과 장제비, 기타 부수 설비가 기준이 된다. 이 중 본인에게 발생한 기대이익의 손해는 유족 또는 부양 가족들에 대한 손해배상의 산정기초가 된다. 수입이 가능한 전기간(보통 정년 퇴직 시까지)의 총수입과 共濟해야 할 생활비의 수준(본인이 수입을 얻기 위해 지출해야 할 생활비)을 종합하여 산정한다. 피해자에게 지급하여야 할 손해배상금을 산출함에 있어서 총손해액에서 船舶所有者의 비용으로 가입한 타보험, 연금, 기타 사회보장 제도하에서 지급되는 금액은 共濟한다.

### 3. 所持品遺失補償(Loss of and Damage to the Effects of Seamen and Others)

船舶所有者가 해상위험으로 인하여 발생한 船員의 所持品 滅失에 대하여 해사행정 협정(National Maritime Board Agreement) 기타 船主責任 相互保險組合으로부터 승인을 받은 협정 혹은 법률에 의거하여 선박소유자가 보상하게 되었을 때 船主責任相互保險이 보상한다. 그러나 현금, 유가증권, 귀금속에 대한 책임은 특약이 없는 한 면책된다.

### 4. 船員의 賃金에 대한 補償(wage)

負傷 또는 疾病에 기인한 외국에서의 약물 치료 혹은 병원치료기간, 귀국기간의 임금과 교대선원으로서 승선하는 선원의 경우, 대기 중 또는 귀국기간의 임금, 승선 중이거나 승·하선 도중에 그 선박의 멸실 또는 침몰로 인하여 발생한 失業船員에 대한 船舶所有者의 補償責任에 대하여 보상한다.

### 5. 共濟免責(Deductibles)

선원의 傷病補償에 한하여 항구 당 미화 200\$의 共濟免責을 적용한다. 그러나 동일한 질병으로 인하여 2개 이상의 항구에서 치료를 받은 경우 1회에 한하여 공제된다.

이러한 船員災害補償責任保障제도는 기본적으로 船員法上の 災害補償을 強制保險으로 附保하고 보상범위를 초과하는 부분에 대해서는 임의보험으로 船舶所有者의 선택에 따라 그 손해를 附保하고 있다. 船員法上の 災害補償의 내용은 앞서 살펴본 産業災害補償과 그 내용에 있어서 즉 보상요건이나 보상내용에 있어 크게 벗어난 내용은 찾아 볼 수 없다. 단,

船員災害補償責任保障과 産災補償保險法の 면책부분에 있어서는 차이를 보이고 있다.

보험자는 보험계약자의 고의 중과실, 전쟁위험, 고지의무위반, 통지의무위반 및 보험료가 미납등의 경우 면책되므로, 면책규정이 존재하지 않는 産災補償保險法과는 달리 强制保險의 형태인 船員共濟와 勤災保險은 이러한 경우 船員에 대한 災害補償을 보장하는 규정이 없음<sup>152)</sup>을 그 차이로 지적할 수 있다.

---

152) 金成煥, 前掲論文, 96면.

## 第5章 船員災害補償制度의 問題點과 改善方案

### 制1節 船員災害補償制度의 問題點

船員災害補償에 관한 船員法の 內容 및 强制保險으로서의 勤災保險, 水産業協同組合과 海運組合을 통한 船員共濟, 船主責任相互保險의 內容을 비교 검토해 보았다.

勤勞者의 生存權 保障이라는 근본 취지를 바탕으로 船員災害補償을 고찰할 때 勤勞者의 生活保障面에 있어 많은 취약점을 드러내고 있음을 알 수 있다. 船員災害補償에 있어 公的機關의 不在라는 근본적 문제점을 비롯하여 이를 기반으로 하는 각 제도상의 미흡한 점을 改善方案의 도출을 위해 아래에서 짚고 넘어 가고자 한다.

#### I. 船員法上의 問題點

##### 1. 船員災害補償의 內容上 問題點<sup>153)</sup>

이상에서 船員災害補償의 內容을 船員法을 중심으로 陸上勤勞者의 災害補償을 규정한 勤勞基準法 및 産業災害補償保險法을 補償要件, 補償比率, 補償內容 및 免責規定을 기준으로 비교해 보았다. 그로 인해 船員法上의 船員災害補償이 陸上勤勞者에 비해 미흡한 부분이 있음을 엿볼 수 있는데 그 內容을 療養補償, 傷病補償, 障害補償, 一時補償, 遺族補償으로 나눠 살펴보고 免責規定에 있어서의 미흡한 점을 考察하고자 한다.

##### 1) 療養補償上의 問題點

우선 療養補償要件上의 미비점을 지적할 수 있다. 船員法 제85조 제1

---

153) 金成煥, 上揭論文, 88-91면.

항에서는 療養補償의 요건으로, ① ‘船員이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 때’, ② ‘船員이 乗船中 職務外의 原因으로 負傷하거나 疾病에 걸린 경우에는 3월의 범위’를 규정하고 있다. 이는 ‘원인여하를 불문하고 모든 병적인 상태와 그 결과’를 요건으로 하는 ILO협약상의 기준에 미달하여 국제적 수준의 보상에 미달한다.

船員法 제86조에서 규정하고 있는 요양의 범위에는 産災保險法과 비교했을 때 재요양을 받을 수 있는 조건과 인정범위, 재요양과 휴업급여 및 障害補償연금 수급과의 관계, 재요양의 절차 등이 규정되어 있지 않다. 따라서 재요양시의 災害補償이 문제시된다.

또한 요양기간에 있어 船員法上の 요양기간은 職務上 負傷을 당하거나 疾病에 걸려서 요양을 개시한 후 2년이 경과하여도 부상 또는 질병이 완치되지 않는 경우에는 船員法은 선주가 乗船平均賃金の 1,474일분을 지급하고 療養責任을 면할 수 있도록 규정하고 있고, 船員의 乗船中 職務外 災害의 경우에는 3월의 범위 내에서 船舶所有者의 療養責任은 제한된다.

이러한 船員法上の 내용은 産災保險法과 비교하여 볼 때 치료내용, 기간, 금액에 제한 없이 치유될 때까지 그 災害를 보상하는 점과 勤勞者에게 過失이 있더라도 過失比率에 의한 災害補償責任을 면할 수 없다.

## 2) 傷病補償上の 問題點

船員法 제87조에 규정된 傷病補償의 의해 船員이 職務上 災害를 입은 경우 4월의 범위 내에서 통상임금을 지급하고, 4월이 지나도 치유되지 아니할 경우에는 통상임금의 100분의 70을 지급하도록 규정하고 있다. 또한 乗船中 職務外의 原因으로 災害를 입은 경우 3월의 범위 내에서 通常賃金の 100분의 70을 지급하도록 규정하고 있다. 通常賃金の 100분의 70은 勤勞基準法에 규정한 休業補償의 平均賃金の 100분의 60에 미달하기 때문이다<sup>154)</sup>. 보통 平均賃金の 60%는 회사마다 조금씩 다르지만 보

154) 일부 논문에서는 船員法 제87조에서 규정한 傷病補償금이 4월이내는 통상임금,

통 통상임금의 102% 정도이기 때문에 이러한 결과가 나온다<sup>155)</sup>.

### 3) 障害補償上の 問題點

船員法 제88조에서는 障害補償의 요건을 ‘職務上の 負傷 또는 疾病이 치유된 후 신체에 장애가 있는 경우’로 한정하는데 비해 ILO협약은 職務上·職務外の 원인에 상관없이 인정하고 있어 船員法上の 요건이 국제적 수준에 미치지 못하고 있다. 한편 船員法은 産災補償保險法上の 障害補償의 年金形態를 수용하고 있지 않으므로 被災船員에 대한 장기간에 걸친 생활보장에는 陸上勤勞者에 비해 미약하다 할 수 있다.

### 4) 一時補償上の 問題點

船員法은 요양급여를 받고 있는 船員이 2년이 경과되어도 부상 또는 질병이 치유되지 않을 경우 障害補償 제1등급에 해당되는 일시보상금을 지급하고 선주의 요양책임을 면하는 규정을 두고 있으나, 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 장기적·안정적 생활보장 측면에서 船員法은 産災保險法에 비해 미흡하다고 할 수 있다.

### 5) 遺族補償上の 問題點

遺族補償에 있어 船員法은 産災保險法과 같은 遺族補償年金制度가 규정되어 있지 않고 일시금제도 뿐이므로 일시보상상의 문제점과 같이 장

---

4월 이후에는 통상임금의 70%를 지급하도록 한 규정이 勤勞基準法 제82조의 휴업보상금을 평균임금의 60%로 규정한 것보다 우월한 규정이라고 본 것은 잘못된 점이다 ; 김은희, 船員災害補償에 관한 선주책임과 보험, 한국해운학회지 창간호, 1987, pp.36-37.

155) 통상임금과 평균임금은 勤勞基準法 제18조와 제19조, 勤勞基準法 시행령 제2조 내지 6조, 승선통상임금은 船員法 제3조 제8호, 승선평균임금은 船員法 제3조 제8의2호, 船員法 시행령 제3조의3 및 제3조의4 참조.

기적·안정적 생활보장 측면에서 타법보다 불리한 遺族補償제도를 가지고 있다고 할 것이다.

## 2. 免責規定上の 問題點

船員法上の 요양이나 遺族補償에 있어 선주의 부상 또는 질병이 船員의 故意 또는 重大한 過失에 의해서 발생한 경우 선주는 船員勞動委員會의 인정을 받음으로써 災害補償責任을 면할 수 있다.

災害補償의 핵심인 産災補償法은 船員法과는 달리 勤勞者의 重大한 過失이 있음을 이유로 사용자의 책임을 면하거나 過失비율로 상당한 금액의 지급을 면할 수 없다. 免責規定의 不在로 勤勞者에 대한 확실한 災害補償의 보장을 확보하여 被災勤勞者의 生存權을 보장하고 있어 船員法의 미비점을 확인할 수 있다.

## II. 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 근본적인 문제점은 바로 공적기관의 부재이다. 陸上勤勞者의 災害補償의 핵심을 이루는 産災保險法에 있어 산업災害補償은 국가의 관장으로 이루어져 勤勞基準法상의 보상의 내용뿐만 아니라 보상급여에 대한 수급권에 대한 연금제의 실행으로 인한 장기간에 걸친 勤勞者 및 그 가족의 生存權을 보장함으로써 被災勤勞者의 災害補償을 보장하고 있다. 그러나 船員災害補償에 있어서는 산재보상과는 달리 사회보험화가 이루어지고 있지 않고 아직까지 責任保險이나 船員共濟를 통해 그 災害를 보상하고 있다.

이렇게 船員災害에 대한 보험이 국가의 관장으로 이루어지지 않을 경우 여러 가지 문제가 발생하게 된다.

이하에서는 그러한 근본적 문제에 대해 살펴보고자 한다.

## 1) 無保險 災害의 問題

船員法 제98조에서 船舶所有者의 완전한 船員災害補償의 이행을 위해 강제보험을 규정하고 있으나 보험 또는 기타의 재정적 보장이 없이 선박을 운항하는 경우가 있다. 이에 대해 船員法 제139조 제14호에서 보험에 미가입하는 船舶所有者에 대하여 1년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금에 처하도록 규제하고 있다. 그러나 災害를 당한 船員이 보상을 받지 못하여 生存權에 위협을 받는 것에 비하면 船員法 제139조 제14호의 처벌은 너무나도 가벼운 처벌에 불과하다고 생각된다.

陸上勤勞者の 산재보상에 있어서는 災害補償 주체가 국가이므로, 보험가입자인 사용자나 사업주가 産災保險의 未加入, 産災保險金の 未納, 企業의 破産 등의 사유로 被災勤勞者가 災害補償을 받지 못하는 경우는 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 인정하지 않는 승무중 직무의 災害와 行方不明補償 그리고 所持品遺失補償을 규정하고 있다. 勤災保險의 경우는 船員災害補償의 이러한 부분에 대하여 특별약관으로 보상을 보장하고 있으므로 船舶所有者는 追加保險料를 부담하여야 한다. 따라서 船舶所有者가 특별약관에 가입하지 않은 경우, 즉 지급불능의 상태에서는 船員에게 災害가 발생하여도 이에 대한 보상이 이루어지지 않는다.

### ② 共濟・保險料 未納에 의한 解止問題

共濟 및 責任保險에 있어서도 船舶所有者의 보험료의 미납으로 인한 보험계약의 해지로 船員의 災害에 대한 보상이 이루어지지 않는다. 다시



말해 船舶所有者가 共濟나 責任保險에 가입하더라도 共濟金이나 保險料를 船舶所有者가 미납할 경우, 선박의 운항은 계속되고 시간의 경과에 따라 보험기간이 종료되면, 船員에게 그 보험기간의 종료 사실이 통지되지 않은 채 재해발생시 船員의 災害補償은 이루어지지 않게 되는 것이다.

또한 共濟·保險契約의 任意解止 規定<sup>156)</sup>에 의해 船員은 운항중에 災害補償의 위험을 보장받지 못한다.

### ③ 共濟·保險契約의 無效問題<sup>157)</sup>

水協 綜合共濟 제24조 및 勤災保險 普通約款 제8조에 의해 i) 保險契約者 또는 被保險者가 보험계약 당시 加入船員에 이미 사고가 발생하였거나, 사고의 원인이 발생하였음을 알고 있었을 때, ii) 보험계약에 대하여 보험계약자 또는 피보험자의 詐欺行爲가 있을 때에는 보험계약은 無效로 하고 있다. 또한 海運組合 共濟 普通約款 제7조에 의해 보험기간내에 保險加入證書에 기재된 사업의 폐지 또는 종료된 때와 타 법령에 의하여 보험에 가입된 때에는 그 때부터 이 보험가입의 효력은 상실된다. 그리고 海運組合 共濟普通約款 제8조에 의해 보험계약을 맺은 후 이 계약에서 담보되는 위험과 동일한 위험을 담보하는 다른 계약을 맺고 이를 사기의 목적으로 알리지 아니한 경우에도 無效이다.

## 3) 被保險者 變更 및 通知義務違反의 問題

共濟의 경우 共濟契約者는 실제조업에 필요한 船員을 어선단위로 가입시키되 加入船員別로 共濟加入金額을 명시하여 기명으로 가입하여야 한

156) 보험계약자는 共濟사고발생 전에 보험계약해지 신청서에 보험증권을 첨부하여 언제든지 보험계약의 전부 또는 일부를 해지할 수 있으며(수협 종합共濟 제25조, 海運組合共濟 보통共濟 제8조 제3항, 勤災保險 보통약관 제9조 제1항), 또한 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(海運組合共濟 보통약관 제8조 제3항, 勤災保險 보통약관 제9조 제1항 및 제2항).

157) 金成煥, 前揭論文, 129-130면.

다. 단 加入船員에 대한 共濟加入金額이 동일한 경우에는 어선에 승선한 船員을 전부 가입할 때에는 無記名으로 가입할 수 있다(水協綜合共濟 제4조). 公除期間 중 加入船員을 변경하고자 할 때에는 지체없이 그 사실을 수협·조합에 통지하고 공제증권에 승인배서를 받아야 하며, 승인배서를 받지 아니한 때에는 그 변경된 船員의 사고로 인한 被共濟者의 손해에 대하여는 보상하지 않는다.

共濟加入金額이 동일하여 어선에 승선한 船員을 전부 無記名으로 가입한 경우, 共濟事故時 승선원 수가 공제가입 인원수보다 초과되었음이 판명된 때에는 가입船員 1인당 共濟金額은 사고 당시의 승船員 수에 따라 按分된 것으로 하여 共濟金을 감액하여 지급한다(水協 綜合共濟 제9조 제3항). 또한 기재된 船員 이외의 다른 船員으로 교체되었음을 즉 보험회사에 교체된 船員의 이름, 급료 등을 통지하여 보험증권상 피보험자를 변경배서를 받지 아니한 채, 교체 승선한 船員이 災害를 입었을 시에는 災害補償을 받을 수 없다.

#### 4) 損害防止義務와 共濟·保險金 差減問題<sup>158)</sup>

선주가 共濟나 責任保險을 가입했다라도 加入船員에게 사고가 발생하였을 때에는 損害의 防止 및 그 輕減에 노력하지 않거나(水協綜合共濟 제32조 제1항), 船員法에서 정한 안전 및 위생에 관한 규정과 그 밖의 災害방지에 관한 법령을 준수하지 않아 災害가 발생한 때(海運組合 共濟 보통약관 제12조, 勤災保險 普通約款 제13조)에는 보험회사에서 위의 손해에 대하여 전부 또는 일부를 보상하지 않는다. 따라서 災害를 입은 船員들은 災害補償을 받을 수 없거나 감액될 수도 있다.

#### 5) 保險者 免責의 問題<sup>159)</sup>

水協綜合共濟 제18조 및 海運組合 共濟 普通約款 제4조, 勤災普通約款

158) 金成煥, 上揭論文, 131-132면.

159) 金成煥, 上揭論文, 132-133면.

제4조 등에서는 災害補償의 免責事項을 규정하고 있다.

그 내용은 船舶所有者가 船員의 안전에 직접 관계되는 법령을 위반하여 災害가 발생한 경우, 약물중독이나 既往症 등 특정질병으로 災害를 입은 경우, 핵연료물질이나 방사능에 의한 오염, 지진, 분화 해일 또는 이와 유사한 천재지변으로 인한 災害, 전쟁, 외국의 무력행위, 혁명, 내란, 반란, 폭동 및 이와 유사한 변란으로 발생한 災害, 가입자의 船員이 아닌 제3자의 가해행위로 인한 災害, 외과적 수술, 기타 의료처치 및 이로 인하여 발생한 災害, 위법 고용된 船員의 災害 등의 경우, 시력 감퇴 등 생리적 노화 또는 악화 및 이와 유사한 질병 및 이로 인한 災害, 치아와 관련된 질병 및 이로 인하여 발생한 災害 등이 있으며, 이러한 사유에 해당될 경우 被災船員은 災害補償을 받을 수 없게 된다.

그러나 기초질병 또는 기존질병(기왕증)이 있는 경우에도 과로 등으로 인하여 기초질병 또는 기존질병이 자연악화의 정도를 넘어서 급속히 악화된 경우에는 職務上 疾病으로 인정하는 것이 判例와 行政解釋이므로, 위의 기왕증에 대한 면책규정은 그 내용에 있어 불합리하다 생각된다.

또한 시력감퇴 등 생리적 노화 또는 악화 및 이와 유사한 질병 및 이로 인한 災害, 치아와 관련된 질병 및 이로 인하여 발생한 災害의 경우에는 船員法上 災害補償의 범위에 해당되지만 위의 共濟나 保險에서는 보상하지 아니하므로 법령에 위배된다.

이러한 責任保險 및 共濟 상의 면책규정에 열거된 災害는 産災保險法과 같은 사회보험의 적용을 받을 경우 船員에게 災害補償을 지급해야 될 사항들로 船員들의 災害補償 및 船員의 生活保障的 측면을 도외시한 보험자이익을 우선한 조항으로 보인다.

## 6) 受給權의 保護問題

海運組合共濟와 勤災保險의 경우 i) 加入者가 災害通知 또는 共濟金請求에 관한 서류에 故意로 사실과 다른 것을 기재하였거나, 그 서류 또는 증거를 偽造 또는 變造한 경우 및 ii) 加入者 또는 代理人이 상당한 이유

없이 災害의 조사를 妨害 또는 回避할 때에는 그 해당 손해액에 대하여는 청구권을 상실한다.

따라서 船舶所有者가 共濟나 勤災保險에 가입하였다고 하더라도 위의 요건에 부합할 경우에는 해당 損害額에 대해 청구권이 상실되므로 船員 災害補償이 이루어지지 않는다.

또 勤災保險 및 共濟에서는 災害保險請求權을 2년으로 규정하고 있으나, 船員法에서는 災害補償請求權을 3년으로 규정하고 있으므로 이는 법률에 위배된다.

## 2. 船主責任相互保險의 問題點

### 1) 災害補償 要件上の 問題

우리나라 船員法은 船員이 승선 중에는 비록 직무 외의 사유로 災害를 입었을 경우라도 船員의 고용주인 船舶所有者가 차등을 두어 보상하는 것을 원칙으로 하고 있다. 그러나 船主責任相互保險의 경우는 직무상과 직무 외의 구분보다는 乘船 中일 것을 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요건에 있어 기본적인 차이가 있다.

### 2) 異議提起 問題

船員法법의 경우 海洋水産官廳에 대한 심사·조정 청구를 통해 船員 災害補償에 대한 異議를 해결하고 있는 반면에 船主責任相互保險의 경우는 외국의 민간 단체인 P&I Club 자체의 관정에 의한 보험급여에 의의가 있더라도 그것의 해결을 위한 國內法上的 制度가 마련되어 있지 않다. 또한 이는 외국보험단체로 그에 상당하는 保險料가 외국으로 流出되는 결과가 된다.

### 3) 先支給規定의 問題

先支給規定(Pay-to-be paid)의 문제점이다. P&I Club에 가입한 경우 이른바 선지급규정에 의거 제3자의 請求權이 인정되지 않으므로 船員이 보험자에게 災害補償金을 직접 청구할 수 없다. 따라서 船舶所有者가 과산 또는 지불불능에 빠진 경우 船員은 적절한 災害補償금을 받을 수 없다. 이처럼 船員災害補償을 위해 P&I Club에 가입한 경우 우리 船員法<sup>160)</sup>이 요구하는 정도의 船員災害補償에 대한 保障을 하고 있다고 보기는 어렵다.

### 4) 損害防止義務와 保險金 差減問題

責任保險에 船舶所有者가 가입하였더라도 船員이 사고가 발생하였을 때에 船舶所有者가 담보의 이행, 선급, 법령 및 감항성을 유지하지 않아 보험계약이 해지되거나 보험자가 보상액을 감액하는 경우, 船員들은 이러한 解止事實이나 減額事實을 모른 채 항행을 계속하므로 그 선박에 승선한 船員이 災害를 입은 때에 被災船員은 災害補償을 받을 수 없거나 감액된 보상을 받는다.

## Ⅲ. 災害補償法理上の 問題點

船員 및 勤勞者の 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 현재의 社會保障法上の 産業災害保險制에 이르고 있다. 보상법리의 변천으로 앞으로의 보상방향을 예측할 수 있는데, 구시대적인 법리의 적용으로 현시대의 사회보장적인 성격을 기준으로 했

---

160) 우리 船員法 施行令 제32조는 船員을 피보험자로 보험에 가입하도록 요구하고 있고 우리 상법 제724조는 제3자의 보험자에 대한 직접청구권을 인정하고 있으므로 우리 법체계 하에서 船員을 피보험자로 하는 強制責任保險의 경우 船員에 의한 보험자에 대한 災害補償의 직접 청구권이 인정되는 것을 예정하고 있는 것으로 보아야 한다.

을 때 아래의 문제점이 제시된다.

첫 번째로, 寄與過失 法理(Doctrine of the contributory )의 잔존이다. 療養補償이나 遺族補償에 있어 선원의 중대한 과실 또는 고의에 의해 재해가 발생한 경우 선박소유자는 船員勞動委員會의 인정을 받아 재해보상 책임을 면할 수 있다. 반면에 社會保險化 되어 있는 産業災害補償保險法에서는 사용자의 이러한 면책을 허용하고 있지 않다. 따라서 기여과실 법리의 잔존은 社會保障法上的 生活保障的 性格의 재해보상에 비추어 비합리적이다.

두 번째로, 업무상 재해에 관한 相當因果關係說의 不適合性이다. 선원 재해보상에 있어 직무상 질병에 있어서는 勤勞基準法 施行令 제40조 제1항 [별표3]에 규정된 업무상 질병을 준용하고 있다. 이때 業務上 疾病의 기준이 되는 것이 相當因果關係說이다. 相當因果關係說은 市民法上的 損害賠償原理로 業務起因性을 기준으로 업무상 재해를 판단한다. 최근 판례에 있어 業務遂行性을 기준으로 업무상 재해를 판단하여 그 범위를 확대하고 있으나 社會保障的 性格의 재해보상으로 이어지는 현시점에서 업무상 재해 확대의 필요성에 相當因果關係說은 그 한계를 보이고 있다.

歸屬責任의 문제이다. 예를 들어 A라는 근로자가 여러 사업장을 전전하던 중 질병을 걸렸을 경우, 相當因果關係說에 따르면 어느 사업장에서 재해를 입었는가의 인과관계 입증에 필요하다. 근로자 보호 차원에서는 어느 사업장의 보상이 아니라 ‘疾病’에 대한 보상이 필요한 것이다. 또한 새로운 생산수단에 대한 因果關係立證 및 通勤災害<sup>161)</sup>에 대한 인과관계 입증에 어렵다는 점도 그 한계로 제시할 수 있다.

## 制2節 船員災害補償制度的 改善方案

이상과 같이 船員災害補償 및 船員法上的 災害補償에 관한 강제보험으로 시행되고 있는 保險制度的 내용을 비교·고찰함으로써 公的機關의 부

161) 산업재해보상보험법에서는 회사에서 제공한 교통수단 이용으로 재해를 입은 경우 이를 보상하고 있다.

재로 인한 船員災害補償에 발생하는 여러 가지 문제점들을 살펴볼 수 있었다. 이하에서는 이러한 문제점들을 근본적으로 해결하기 위한 改善方案에 대해 제시하고자 한다.

최소한의 船員法상의 災害補償을 완전히 보장하기 위해서는 社會保險의 차원에서 정부가 주관이 되는 보험제도가 필요하다. 그러기 위해서는 우선 ① 정부가 주관하는 公保險이어야 하며, ② 船員을 保險受益者인 被保險者로 하여 保險加入의 여부에 관계없이 災害補償의 對象船員에 대하여는 船員保險에서 보상해 주어야 한다<sup>162)</sup>. ③ 保險料率 및 保險金の 산정에 있어서 의료보험의 표준 보수월액과 같은 단일의 기준을 마련하여야 할 것이다. ④ 災害補償 외에도 被保險者の 질병, 부상, 분만, 사망, 행방불명 및 실업은 물론 피부양자의 질병, 부상, 분만 또는 사망 등에 대하여 包括的 保險給與를 행하여야 한다. ⑤ 그 밖에도 船員의 실질적 복지의 향상을 위한 부대사업을 실시하는 포괄적 社會福祉保險이어야 한다<sup>163)</sup>.

## I. 解釋論的 改善方案

船員災害補償은 損害賠償的 性格 및 勤勞關係的 性格을 지닌 선박소유자의 責任保險 형태로 이루어지며, 産業災害補償保險法상의 재해보상에 비해 生活保障的 災害補償이 이루어지지 않고 있다. 職務上 災害 외에 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 규정상 재해보상의 범위가 확대되었다고 볼 수 있다.

그러나 앞서 제시한 i) 寄與過失法理의 殘存, ii) 相當因果關係說의 不適合性의 문제를 통해 해석론상 災害補償範圍가 擴大되었다고는 할 수 없다.

---

162) 예컨대 船舶所有者가 보험료를 미납하였거나 보험에 부보하지 않은 경우 또는 임금을 부실고지한 경우에도 船員法상의 災害補償기준에 따라 船員法상의 災害補償 기준에 따라 船員保險에서 보상하고, 사후에 해당 船舶所有者로부터 구상할 수 있도록 하여야 한다.

163) 鄭映錫, 前揭論文 船員災害補償制度의 問題點과 改善方案, 33면.

船員災害補償의 완전한 이행을 위해서는 船員災害補償의 社會保險化를 통해 그 법리 또한 사회보장법에 맞는 법리를 적용해야 할 것이다. 시민 법상의 기여과실 법리의 잔존인 船員의 故意 또는 重大한 過失로 인한 재해에 대한 선박소유자의 재해보상책임의 회피에 대한 규정을 삭제하고 社會保障法上的 生活保障說에 따라 국가에 의한 사회보험화를 구축해야 할 것이다. 또한 相當因果關係論에 의해 제한되어 왔던 업무상 재해의 범위를 業務關聯性說을 따름으로 인해서 업무의 범위 확대를 꾀할 수 있다. 왜냐하면 사회보장법상의 산재보험제 하에서 주장되는 업무관련성설은 業務遂行性만을 그 판단기준으로 하여 업무와 관련이 있는 경우 업무상 재해로 인정하여 相當因果關係說에 따른 한계점을 해결할 수 있기 때문이다.

概念法學을 벗어난 새로운 변화를 수궁할 社會法的인 제도가 필요하므로 社會保障法上的 生活保障說의 입장과 業務關聯性說에 의한 업무상 재해의 판단은 선원의 보호 측면에서 재해보상법리상 제시된 문제점을 해결해 줄 것이다.

## II. 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 보장하기 위한 별도의 社會保險을 설치하는 방안<sup>164)</sup>이다. 船員災害補償에 대한 社會保險法으로 船員保險法이 있으나 이는 제정 이후로 시행되지 못하고 있을 뿐만 아니라 현실정에 맞지 않는 내용도 많기 때문에 船員災害補償에 대하여 새로운 입법 필요성을 제시한다.

일반 국민에 대한 각종 사회보험의 제정 전에 船員保險法이 제정이 이루어져 船員에 대한 특별한 보호필요성을 국가가 인식하고 있었음을 알

164) 金成煥, 前揭論文, 145-157면 참조.



수 있다. 그러나 이는 그간의 船員勞動社會 현실의 변화에 부응하지 못하는 것이 많기 때문에 船員保險法을 개정하여 시행한다고 하더라도 이는 전면 개정에 이르는 대폭적인 것이어야 할 것이다. 따라서 기존의 현행법을 폐기하고 새롭게 입법하는 것이 현실적인 대안이 될 것이다<sup>165)</sup>.

## 2. 船員保險法の 施行

현행 船員法上の 災害補償은 強制保險에 附保하게 하고 있으나 P&I, 水協共濟, 海運組合共濟 각각의 附保條件 때문에 強制保險의 實效性を 확보하고 있지 못한 실정이다. 또 강제보험에 부보하지 않은 船員이 災害를 당한 경우, 보상할 실질적인 방법이 없다.

따라서 船員保險法 개정·실시<sup>166)</sup>하여 강제가입은 물론 未加入 船員의 災害에 대하여도 일단 보험급여를 하고, 船舶所有者 등으로부터 求償權을 행사하는 방안이 필요하다는 견해<sup>167)</sup>이다.

뿐만 아니라 법안의 내용은 사회보장의 3대 분야인 災害補償, 醫療保險 및 雇傭保險을 망라한 綜合保險의 형태를 취하는 것으로 하고 있으나, 이 논문에서의 논점과는 다소 차이가 있으므로 의료보험 및 고용보험의 문제는 제외시켜 船員災害補償에 있어서의 내용만 다루기로 한다.

165) 金成煥, 上揭書, 145-146면.

166) 船員保險法の 내용에 船員災害補償 뿐만 아니라 船員에 대한 의료보험과 고용보험의 내용도 포함시켜 규정함으로써, 船員에 대한 사회보험의 문제점을 해결하고 통일된 船員사회보험을 구축하고자 하는 견해가 있다. 이는 의료보험상의 문제, 船員의 질병에 있어 船員法上の 災害補償 규정과 겹치거나 사업장인 선박의 국제적 이동성으로 의료보험법 상의 급여를 사실상 받지 못하는 문제점을 災害補償 보험을 의료보험과 동일한 보험에서 부보함으로써 船舶所有者와 船員의 이중부담을 줄이고 의료보험의 적용여부를 둘러싸고 발생할 수 있는 분쟁을 방지함으로써 효율성을 높여 해결하려는 것이다. 또한 船員의 근로特殊性으로 인하여 고용보험의 수혜를 거의 받을 수 없음에도 불구하고 현행 고용보험법이 전면 적용되는 부당하므로 船員保險法에서 실업수당 및 船員에게 적용할 수 있는 구체적인 직업능력개발사업과 고용안정사업을 개발하여 실시함으로써 고용보험법의 적용을 피하고 船員사회보장제도의 합리화를 꾀하려고 한다; 鄭暎錫, 船員社會保險制度의 問題點과 船原保險法の 改正方向, 海法·通商法 제7권 제2호, 1995, 141-142면.

167) 鄭暎錫, 上揭論文, 141-149면.

船員災害補償에 있어 일본의 船員保險과 같이 정부에서 보험자로서 관장하는 것이 가장 바람직하다고 할 수 있으나, 현실적으로 우리나라에서는 정부의 재정부담능력 및 조직상의 문제 등으로 인하여 당장 船員保險을 정부가 운영하기는 현실적으로 어렵다고 본다.

따라서 정부기관 중 船員法을 관장하는 海運港灣廳에서 관장<sup>168)</sup>하여 감독하고 韓國船主協會, 韓國海運組合 및 水産業協同組合과 같은 船舶所有者 團體 또는 船舶所有者 등이 조합을 결성하여 이들 조합이 보험자로서 직접 船員保險을 시행하는 방안이 합리적이라 하여 船員保險法の 개정·실시를 주장하고 있다.

### 3. 産業災害補償保險法으로의 吸收

#### 1) 産業災害補償保險法과 船員法の 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 보상하고, 災害勤勞者의 재활 및 社會복귀를 촉진하기 위하여 이에 필요한 보험시설을 설치·운영하며 재해예방 기타 勤勞者의 복지증진을 위한 사업을 행함으로써 勤勞者 보호에 이바지함’을 목적으로 시행되고 있다.

産災保險法은 이러한 목적 하에 ‘勤勞者를 사용하는 모든 사업장’에 적용되고 있으나 사업의 위험률, 규모 및 사업장소 등을 참작하여 대통령령이 정하는 일부사업의 적용을 제외하고 있다. 이에 따라 産災保險法 시행령 제3조 제1항 제2호에 규정된 ‘船員法에 의하여 災害補償이 행하여지는 사업장’에는 産災保險法이 적용되지 않고 있다.

따라서 우선적으로 産災保險法 시행령 제3조 제1항 제2호를 삭제하여 船員災害補償에의 産災保險法の 확대적용이 가능하도록 하여 船員法上의 災害補償 및 船員法上의 災害補償이 적용되지 않는 25톤 미만의 소형선

---

168) 2002년 현재는 船員法을 海陽수산부에서 관장하고 있다.

박에의 확대적용으로 船員에 대한 迅速 公정한 災害補償이 이루어져야 한다.

이와 더불어 船員法 상에는 기존의 災害補償규정을 삭제하고 産災保險法상의 災害補償규정을 적용한다는 것이다. 다만 産災保險法에서 보상이 되지 않는 船員特殊의 災害補償이 문제되는데 즉, 승무중 직무외의 災害, 行方不明補償 그리고 所持品遺失補償을 어떻게 할 것인가의 문제이다. 이 문제의 해결방법으로 영국의 ‘國民保險(産業災害)법’에서 船員에 관계된 保險給付를 제6편에 따로 규정하듯이 産災補償法上에 따로 船員災害補償을 규정하는 것이다. 이렇게 함으로써 한편으로는 船員과 陸上勤勞者의 災害補償을 하나의 통일된 법제로 적용할 수 있고, 船員의 特殊災害 또한 보장할 수 있어 합리적이라 생각된다.

## 2) 改善效果

### (1) 船員法 補償內容上的 改善效果

#### ① 療養補償에 있어서의 改善

産災保險法의 경우 요양기간의 제한이 없으며, 再療養의 要件 또한 명백하다. 또한 후유증상의 진료의 경우 재요양의 요건에 해당되지 아니하거나 당해 부상 또는 질병의 특성상 치료된 후에도 후유증상이 발생되거나 발생될 우려가 있는 경우에 의료기관에서 필요한 조치를 받을 수 있다는데 다툼이 없다. 그 외에도 船員에 대한 간병급여의 지급이 명확하다.

따라서 産災保險法으로 船員災害補償이 흡수될 경우 療養補償에 있어 제시되던 문제들이 개선될 수 있다.

#### ② 傷病補償에 있어서의 改善

産災保險法上的 船員災害補償의 흡수가 이루어질 경우 傷病補償에 있어서는 i) 傷病補償금의 향상이 이루어진다. 즉 船員法上 船員이 직무상

災害를 입었을 경우 4월의 범위 내에서 通常賃金を 지급하고, 4월 경과 후에도 치유되지 않을 경우에는 通常賃金の 100분의 70이 지급된다. 乘船中 職務外의 원인으로 災害를 입은 경우에는 3월의 범위내에서 통상임금의 100분의 70을 지급하도록 하고 있다. 이는 육상의 경우에 비해 열악한 것이다. 따라서 흡수로 인해 傷病補償금은 平均賃金の 100분의 70으로 향상되어 傷病補償금의 향상이 이루어진다.

ii) 현행 船員法上 일시보상으로 船舶所有者는 療養補償과 傷病補償 등의 책임을 일정요건 하에 면할 수 있는데, 産災保險法이 적용될 경우에는 療養給與과 같이 船員의 선택에 의해 傷病補償연금을 지급 받을 수 있으므로 被災船員이나 그 가족의 생활안정을 장기간으로 두텁게 보장할 수 있다.

### ③ 障害補償에 있어서의 改善

産災保險法の 船員에의 적용을 통해 障害補償에 기대되는 개선점은 두 가지로 살펴볼 수 있다.

i) 현행 船員法上の 障害補償 일시금 지급으로 발생하는 문제를 産災保險法の 연금제를 이용하여 해결할 수 있다. 즉, 장기간에 걸친 被災船員의 보장을 위해 장해등급 제1급 내지 7급에 있어 연금으로 지급하는 것이다.

ii) 보험가입자 즉 사용자의 故意 또는 過失로 勤勞者가 장해등급 제1급 내지 제3급에 해당되는 災害를 입은 때에는 被災勤勞者가 민법에 의한 손해배상청구에 갈음하여 障害特別給與를 청구할 수 있어 물적손해분만 아니라 船員法上 존재하지 않던 정신적 손해까지 迅速하게 보상받을 수 있게 된다.

### ④ 一時補償에 있어서의 改善

일시보상에 있어서의 개선은 傷病補償연금을 통한 船員의 장기적인 생활안정을 도모할 수 있다는 것이다. 또한 일시보상이 이루어진 이후의 요양비는 船員이 부담하는 船員法上の 災害補償과는 달리 産災保險法の

경우는 요양에 있어 기간에 제한이 없어 보다 船員을 보호할 수 있다.

### ⑤ 遺族補償에 있어서의 改善

현행 船員法上 일시금으로만 지급하도록 규정되어 있는 遺族補償을 연금으로 지급함으로써 被災船員이나 그 가족의 장기적인 생활안정을 도모할 수 있고, 船舶所有者의 故意 또는 過失로 船員이 사망한 경우에는 그 유족이 민법에 의한 손해배상청구에 갈음하여 장해특별급여를 청구할 수 있으므로, 재판을 거치지 않고 迅速하게 보상받을 수 있어 보다 災害補償의 목적을 달성할 수 있다.

## (2) 保險制度上的 改善

### ① 公的機關에 의한 補償

船舶所有者의 개별적인 責任保險에 의해 船員災害補償이 이루어졌던 것과는 달리 국가에 의해 보상이 이루어지게 된다. 따라서 船舶所有者의 責任保險 未加入, 不足加入, 保險料 未納으로 인한 保險解止 경우에도 船員은 產災保險法上的 '先補償, 後保險料徵收' 制度를 통해 災害補償을 받을 수 있다. 保險契約의 無效, 保險加入者의 任意解止 그리고 告知義務違反에 의한 保險解止 등의 문제가 발생하기 어려워 船員災害補償의 보장된다.

또한 補償主體가 國家이므로 무엇보다도 船舶所有者의 災害補償保障의 무 위반에 대한 감독과 규제가 용이하다.

### ② 擴大된 船員災害補償의 請求權

產災保險法이 적용될 경우 보험증권 상 규정하고 있는 보험자의 면책을 구실로 한 船舶所有者의 부당한 補償拒否 또는 回避를 防止할 수 있다. 또한 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 產災保險法上에서는 용납되지 않으므로 被災船員의 受給權이 보장된다.

그리고 産災保險法上의 災害補償給與 請求權 時效가 3년이므로 船員法보다 船員災害補償에 대한 보험금 청구권 시효가 1년 연장되어 시효의 만료로 인한 보험금 지급거부를 1년 연장한 효과를 가진다.

#### 4. 私見

이상에서는 船員災害補償의 입법적 改善方案으로서 i) 船員災害補償保險法의 制定, ii) 船員保險法의 시행을 살펴보았다. 선원은 육상근로자에 비해 상대적으로 노동의 특수성이 인정된다 할 것이나, 선원 또한 선박 소유자와의 근로관계로 인하여 임금을 받는 근로자이므로 船員災害補償保險法을 제정하는 것은 합리적이지 않다고 생각된다.

災害補償制度를 사회보험화로 보장하고 있는 産業災害補償保險法의 내용과 船員法上 규정되어 있는 災害補償의 내용이 유사하며 災害補償의 완전한 이행을 하는데 있어 면책규정이 존재하지 않는 産災保險法이 보다 효율적이기 때문이다. 또한 다른 사회보험이 제정되기 전에 국가에서 船員保險法을 제정하였다는 점에서 선원의 특수성을 인정하였다는 점은 인정하나, 이는 그 제정시에 근로자를 위한 사회보험이 미비하였을 뿐 아니라 근로기준법의 수준이 국제협약의 영향을 받은 선원의 재해보상수준 보다 매우 낮았으므로 船員勞動의 特殊性에 맞는 재해보상을 요구함으로써 생겨난 것으로 생각한다.

船員保險法은 시대적으로 현재의 船員災害補償을 附保하기에는 미흡하고 船員保險法의 시행령을 제정할 필요가 없다고 생각된다. 災害補償의 법제가 국제적 수준 및 법리의 발달 통해 확고히 자리잡고 있기 때문이다<sup>169)</sup>. 船員災害補償의 産業災害補償保險法으로의 흡수가 가장 합리적인 개선방안인 것 같다.

---

169) 産業災害補償保險法상의 문제점이 제시되고 있으나 본 논문에서는 이러한 점을 배제하고 전 勤勞者에게 적용되는 사회보험의 면을 중심으로 다루고자 한다.

## 第6章 結論

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

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

船員災害補償制度는 船員法上 8가지의 형태로 구성되어 있는데, ① 船員이 직무상 부상하거나 질병에 걸린 경우에 그 부상이나 질병이 치유될 때까지 船舶所有者의 비용으로 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하여야 하는 療養補償, ② 요양중에 있는 船員에게 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액을 지급해야 하는 傷病補償, ③ 療養補償과 傷病補償에 있어 船員이 2년이 지나도 그 부상이나 질병이 치유되지 아니하는 경우 지급되는 일시보상, ④ 船員이 직무상 부상 또는 질병이 치유된 후에도 신체에 장애가 남는 경우에는 船舶所有者가 지체없이 지급해야 하는 障害補償, ⑤ 船員이 직무상 사망한 경우 船舶所有者가 유족들에게 승선평균임금의 1,300일분에 상당하는 금액을 지급하는 遺族補償, ⑥ 船員이 사망한 경우 지급되어야 할 승선평균임금의 120일분에 해당되는 금액이 지급되는 장

제비, ⑦ 船員이 해상에서 행방불명 된 경우 피부양자에게 1월분의 통상 임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액을 지급하는 行方不明補償, ⑧ 船員이 승선중 해양사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에는 통상임금의 2월분의 범위 안에서 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 보상받는 所持品遺失補償으로 살펴볼 수 있다.

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

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

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

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



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

보상의 주체로서 국가가 관장하여 船舶所有者들의 免責事項을 없애고, 보다 확실한 관리·감독을 통해 船員災害補償을 확보할 수 있다. 이뿐만 아니라 補償水準의 向上 및 年金制度의 導入으로 인한 장기간의 船員 및 그 가족의 생활보장, 船員의 保險金請求權의 확실한 확보 등 公的機關의 확립으로 여러 가지 문제를 해결할 수 있다.

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

# 參 考 文 獻

## I. 國內文獻

### 1. 單行本

勞動部, 産災保險 十五年史, 1980.

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

徐丙機, 改正船員法解說, 서울, 한국해사문제연구소, 1987.

산업재해보상보험법해설 I, 한국노동교육원, 1999.

金洙福, 産業災害補償保險法, 중앙경제사, 1995.

金亨培, 勤勞基準法, 博英社, 2002.

朴相弼, 韓國勞動法, 大旺社, 1989.

林鍾律, 勞動法, 博英社, 1999.

李相潤, 勞動法, 法文社, 1997.

金亨培, 勞動法, 博英社, 1998.

金致善, 勞動法講義, 서울, 博英社, 1981.

李炳泰, 勞動法, 玄岩社, 1999.

林東喆·鄭暎錫, 海事法規講義 제2판, 學現社, 2000.

金裕盛, 社會保障法, 한국방송통신대학교출판부, 1991.

김동훈, 保險論, 學現社, 1993.

具河書, 保險學要論, 法文社, 1986.

金政秀, 海上保險論, 博英社, 1990.

## 2. 論文·기타

해양수산부·한국해양수산연수원, 한국선원통계연보, 2001.

해양수산부, 21세기 선원수급 안정을 위한 선원직 매력화 방안, 한국해양수산개발원, 2000.

鄭瑛錫, '英國法에서 船上의 人命損害에 대한 船主相互保險補償에 대한 沿革的 考察', 海事法研究 제12권 제1호, 韓國海事法學會, 2000.

鄭暎錫, '선원재해보상제도의 문제점과 개선방안', 海技, 1995. 11.

金敎淑, 産災補償法理에 관한 研究, 法學博士學位論文, 釜山大學校 大學院, 1988.

睦鎭庸, 선원의 재해보상에 관한 연구, 법학석사 학위논문, 한국해양대학

교대학원, 1989.

韓庚植, 産業災害의 救濟法理에 관한 研究, 博士學位論文, 淸州大學校 大學院, 1998.

金振雄, 現行勞動災害補償制度의 法的 性格, 勞動法과 勞動政策, 1985.

沈崗燮, 산재보상, 法制月報, 1965.

金鍾宅, 産業災害補償保險法에 있어 業務上 災害의 範圍, 碩士學位論文, 圓光大學校 行政大學院, 1995.

金敎淑, 産災補償의 法理論, 新世紀 勞動法の 展開(雨田李炳泰教授華甲記念論文集), 대전서적, 1996.

金成煥, 船員의 災害補償制度에 관한 研究, 韓國海洋大學校 博士論文, 2002.

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.

李基玄, 業務上 災害의 認定, 司法論集 제17집, 法院行政處, 1986.

姜永虎, 産災補償의 法的性質과 災害補償要件, 裁判資料 제39집, 勤勞關係訴訟上の 諸問題(上), 法院行政處, 1987.

전영우, 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), 海事法研究, 韓國海事法學會, 2001. 6.

- 김영욱, 船員保險의 位置定立을 위한 小考(上), 損害保險, 1984.
- 李源台, 船員災害補償制度의 改善方向에 관한 研究, 經營學碩士 學位論文, 韓國海洋大學校 海事産業大學院, 2001.
- 서헌제, 어업재해보상제도에 관한 소고, 한국보험학회지 제31집, 1988.
- 朴恩會, 선원재해보상에 관한 선주책임과 보험, 한국해운학회지 창간호, 1987.
- 金英昱, 船員保險의 位置定立을 위한 小考(上), 損害保險, 1984.
- 鄭暎錫, 船員社會保險制度의 問題點과 船原保險法의 改正方向, 海法·通商法 제7권 제2호, 1995.
- 李美花, 産災補償에 관한 法制, 韓國外國語大學校 大學院 碩士學位論文, 1992.
- 河鍾植, 産業災害補償制度에 관한 研究, 崇實大學校 勞使關係大學院 碩士學位論文, 1998.

## II. 外國文獻

### 1. 單行本

- Roger W. Rideout, Principles of Labour Law, 3rd ed (London : Sweet & Maxwell), 1979.

Sanford D. Shipmaster's Handbook to the Merchant Shipping Acts,  
4th ed., Glasgow, 1993.

荒木誠之, 労災補償の研究-法理と制度の展開 -, 東京, 総合労働研究所,  
1981.

高藤昭, 「労災補償の社会保障化」 論争労働法, 東京, 世界思想社, 1978.

保有喜志夫, 労災補償責任の法的性格, 現代労働法講座(12), 東京, 総合労働研究所, 1983.

林迪廣, 「災害補償責任の法的性質」, ジコリスト 増刊, 法律学の争点シリーズ(7), 労働法の争点.

船員問題研究会編, 現代の海運と船員, 東京, 成山堂, 1987.

住田正二, 船員法の研究, 東京, 成山堂, 1973.

武城正長, 海上労働法の研究, 東京, 多賀出版(株), 1985.

蒲章, 船員労働災害補償の研究, 東京, 日本海事広報協会, 1983.

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

Christopher Hill, Bill Robertson & Steven J. Hazelwood, An  
Introduction to P&I, Lloyd's of London Press Ltd., 1988.

## 2. 論文・기타

荒木誠之, 「社會保障法体系にあける勞災補償」, 法政研究 46卷 2-4合併  
號, 1980.

# ABSTRACT

## The Problems and Promotion of Compensation Regime for Seaman's Accident

By Woo, Bo-youn

Faculty of Maritime Law

Graduated School of Korea Maritime University

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. Consequently, it is important and valuable to protect and repair the injured seamen in the eyes of both the law and the society.

Government legislated the Seamen 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 seaman. It is said that this regime is the Compensation Regime for Seamen's Accidents.

In addition to it is to compensate effectively the seaman's accidents that the Seamen Act, Article 98 provides the shipowner to be insured 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 Seafarers Act, Labor Standards Act and Industrial Accident Compensation Insurance Act. So I want to suggest its improvement measures as the solving way of its problems, and thus if it is summarized, it is as shown in the followings.

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 is related 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 the losing of personal articles. Also, the shipowner must be the insured of seamen in order to perform the seamen's accident compensation entirely, and the mutual aid by the National Federation of Fisheries Cooperative Act and Korea Shipping Association Act must be included to this insurance, and thus 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, and thus 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 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 the boarding of crew will be considered as

the speciality of marine labor and of the crew employment contract.

With regard to the security of the seamen's accident 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 ground worker, and 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 seafarers 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 appliance of the industrial accident compensation.