

# 水協共濟의 補償制度에 관한 法的 研究

車 詰 杓·朴 容 燮\*

(釜山水産大學校, \*韓國海洋大學校)

## I. 序 論

漁船法 제28조 및 同施行令 제47조1항에 의거하여 총톤수 5톤 이상의 어선은 船舶保險이나 漁船共濟에 가입하고 있는데, 현행 海上保險制度上 船舶保險은 船級을 보유 할 것을 전제로 하고 있고, 船級이 없는 선박에 대해서는 외국의 檢定會社나 국내 檢定會社에 의한 堪航證明書를 유지할 것을 擔保條件으로 하고 있기 때문에 遠洋漁船과 入級船은 民營保險의 海上保險에 가입하고 있으며, 船級이 없는 沿近海漁船과 小型漁船들은 水産業協同組合의 漁船共濟에 가입하고 있다.

또한 총톤수 5톤 이상의 漁船所有者는 그 선원을 被保險者로 하여 保險 또는 共濟에 가입하여야 하며, 이 때의 保險價額은 船員法이 규정하고 있는 선원의 재해를 충분히 보상할 수 있는 수준이어야 한다고 규정하고 있으나, 일반 海上保險(船員災害補償保險)은 상선을 주 대상으로 하여 규정하고 있어서 어업과 어선의 특수성이 배제되어 있고, 水協共濟는 어선을 주 대상으로 하지만, 非營利社團法人이 운영하는 관계로 전문가의 부재 속에 共濟制度의 체계적인 발전을 도모하지 못하고 있다.

水産業協同組合共濟(이하 水協共濟라 한다)는 水産業協同組合이 운영하는 관계로 그 가입 대상을 組合員으로 한정하고 있으며, 1978년부터 국가에서 船員共濟에 한하여 共濟料의 일부를 보조하고 있으나, 그 보조 지원률의 감소와 漁業資源의 감소로 인한 沿近海漁業의 生産性低下 및 어장의 원격화는 어업 경비의 증가를 초래하고, 영세 어민들의 共濟料 부담 능력 부족과 共濟에 대한 어민과 수산 관계자의 인식 부족, 국가의 지원 부족 등의 여러 가지 이유로 共濟의 가입률이 매우 저조하다.

따라서, 이 논문에서는 罹災率이 높은 어선의 海上危

險과 漁船船員의 재해를 담보하고 있는 水協共濟를 保險과 비교하고, 水協共濟의 補償體系를 분석 검토함으로써 沿近海漁船의 손해와 선원의 재해에 대하여 실질적인 보상이 가능하도록 하기 위한 法制度的 改善發展方向을 제시하는 것을 연구의 목적으로 하였다.

## II. 水協共濟의 法的 構造

### 1. 水協共濟의 概念

#### 1) 意 義

海上保險은 해상 사업에 있어서 우연한 海上事故로 생기는 경제적 손실을 회복하기 위하여 많은 經濟主體들이 합리적으로 산출한 자금을 각출하여 회원 중에서 발생한 海上損害를 보상하는 경제적 제도이다. 다시 말하면 海上事業을 영위함에 있어서 代數法則에 따라 다수의 동질적 위험을 대상으로 그것을 감소시키는 사회적 경제 시설이고, 共濟는 同職者 상호간의 相互救濟를 목적으로 다수의 經濟單位가 단체적으로 결합하여 共濟料을 분담하고 그 단체원이 화재, 사망 등의 재해를 당했을 때 그 손해를 구제하는 給付制度이며, 水協共濟는 水産業協同組合 中央會가 회원 및 共濟契約者로부터 共濟料을 받고 일정 기간 내에 미리 약정한 사고의 발생에 대하여 共濟金을 지급하는 사업이다. 이러한 共濟制度는 다수의 組合員이 단체를 구성하고 우연한 사고를 당한 사람에게 共濟金을 지급하는 점에서 保險과 비슷하나, 共濟는 일정한 職場, 職業 또는 地域의으로 한정하여 가입할 수 있도록 하는 점에서 保險과 구별된다.

우리 나라의 海上保險은 英國의 법률과 관습에 따라 제정된 約款을 중심으로 하고 있어 그 根據法律은 英國

法이고, 水協共濟는 根據法律이 水產業協同組合法이며, 그 법률에 의해 水產業協同組合을 관리자로 하여 水產關聯共濟를 실시하고 있다.

## 2) 特 質

다수의 組合員이 相互主義 정신 아래 결합하여 각자가 일정 금액을 거출하여 保險과 유사하게 운영되고 있는 共濟事業은 保險의 혜택이 미치지 못하는 영역을 보완하여 보험적인 성과를 거두고 있다. 非營利團體인 水產業協同組合에서 실시하는 共濟는 民營保險과는 다른 특징들을 가지고 있는데, 구체적인 것을 예시하면 다음과 같다.

(1) 民營保險은 이윤을 목적으로 하기 때문에 保險施設이 가지는 특유의 이념이란 존재하지 않으며, 給付 또는 反對給付를 통한 보장적 기능만이 있을 뿐이다. 또 保險은 投機性이 많이 개재되어 있어서 道德的危險을 유발하기 쉬우나, 共濟는 地緣·血緣을 같이하는 小地域集團의 組合員들로 구성되기 때문에 相互扶助精神이 강한 保險이다.

(2) 水產業協同組合이 경영하는 共濟事業은 利潤追求를 목적으로 하지 않고 경제력이 미약한 漁民에게 일어나는 우연적인 사고의 경제적 손실을 확실하게 低價로 전보·보장하여 주는 데 그 근본 목적이 있으므로 相互保險의 성질에 배치되지 않는 범위 내에서 商法保險編의 적용을 배제하고 있고, 保險募集團束法의 규제 또한 받지 않는다. 또 水協共濟는 生命共濟와 損害共濟를 동시에 취급함으로써 가입자의 편의를 최대한으로 도모할 수 있는 이점이 있다.

(3) 民營保險은 商行爲에 의한 利益追求를 목적으로 하기 때문에 法人稅를 위시하여 稅金을 부과 징수하고 있으나, 水協共濟는 漁民의 相互扶助의인 經濟施設이고 漁民의 共濟料負擔能力의 貧弱性으로 인하여 低價에 의한 共濟事業保障이 전제가 되므로 稅金과 公費금이 면제되고 있다.

(4) 水協共濟는 共濟組合이 組合員의 家計設計를 기초로 하여 그 수효를 측정해서 추진하고 있고, 共濟組合이 組合員의 生産增大, 生活合理化 등을 지원함으로써 組合員의 共濟料 부담에 지장을 받지 않도록 하기 때문에 共濟契約解除率이 낮다.

## 3) 對 象

漁船普通共濟는 어선이 해상에서 해상 고유의 위험인

沈沒·坐礁·衝突·風破의 異常作用과 화재 등의 사고로 인하여 입은 손해를 共濟組合이 보상하는 제도이다.

漁船共濟의 목적이 되는 어선은 漁船法 제2조에서 규정하는 선박으로서 ① 漁業에 종사하는 선박 ② 漁業에 종사하는 선박으로서 漁獲物의 저장 또는 製造設備를 갖춘 선박 ③ 漁場 또는 水產物製造加工場所로부터 어획물 또는 그 제품을 전용으로 운반하는 선박 ④ 漁業에 관한 試驗·調査·指導·團束 및 敎習에 종사하는 선박과 水產業協同組合의 組合員이 소유하거나 운영하는 선박, 政府, 地方自治團體 및 公益團體가 소유하거나 운영하는 선박 등이며, 水產業法 제41조의 규정에 의한 遠洋漁業許可를 받은 遠洋漁船은 漁船普通共濟 목적에서 제외된다.

이러한 어선은 발항 당시 통상의 海上危險을 사실상 堪耐할 수 있을 정도로 적합한 상태에 있을 것을 조건으로 하고 있다. 그래서 선령이 鋼船인 경우는 25년, 木船 및 木鋼船인 경우는 15년, 그리고 FRP 선박의 경우는 20년 이상된 것은 共濟의 목적으로 인정하지 않는다. 다만 耐用年數가 초과한 어선은 鑑定規定에 의한 船齡延長 또는 共濟評價委員會의 船齡引下決議를 득한 경우에는 共濟의 목적이 될 수도 있다.

漁具는 主共濟契約漁船에 적재되고 어선과 동일인의 소유에 속하는 경우에만 漁具特約에 의하여 共濟의 목적이 될 수 있다.

船員普通共濟는 共濟契約者로부터 共濟料를 받고 被共濟者의 선원이 일정 기간 내에 직무 수행 중 발생한 사고로 사망 또는 폐질(장해) 상태에 이르렀을 때 被共濟者가 災害船員에 대하여 부담하여야 할 보상 책임으로 인한 손해를 보상하는 제도로서 被共濟者는 선원을 고용한 船舶所有者, 船舶借用人, 船舶管理人 또는 傭船人으로서 어선에 승선하는 선원에 대하여 災害補償責任을 부담하는 자로 하고 있다. 이러한 규정에도 불구하고 선원이 자기 자신을 위하여 共濟에 가입할 경우에는 그 자를 被共濟者로 하고 있다. 이 때에 船員特殊共濟에 가입한 자는 제외할 수 있다.

船員特殊共濟의 被共濟者는 선원을 고용한 船舶所有者, 船舶借用人, 船舶管理人 또는 傭船人으로서 어선에 승선하는 선원이 직무상 재해를 입었을 경우 船員法 제85조 내지 제92조의 규정에 의거 재해 선원에 대한 災害補償責任을 부담하는 자로 하고 있고, 총톤수 30톤 이상의 어선에 승무하는 漁船船員을 가입 대상으로 하고 있

다.

## 2. 水協共濟의 共濟事業

### 1) 共濟事業의 沿革

1937년 9월부터 어선이 해상 사고로 인하여 입은 손해를 보상하기 위하여 朝鮮漁業中央會에서 시행하던 漁船共濟制度는 해방과 더불어 중지되어 오다가 1954년 大韓水產中央會의 발족과 더불어 그해 12월부터 漁船共濟를 재개하였고, 1958년 4월에는 漁船船員에 대하여 船員共濟制度를 시행하였다. 그 후, 1961년 革命政府의 구법통폐합의 일환으로 水產業協同組合法이 제정되면서 水產業協同組合法中央會가 大韓水產中央會로부터 어선 및 船員共濟事業을 승계하여 시행하고 있다. 保險業法이 적용되던 水協共濟는 1963년 12월 5일 保險業法의 적용을 배제하였고, 1969년 4월 28일부터 漁具共濟事業 규정을 신설하여 漁具共濟도 실시하였으나, 1978년 11월에 폐지했고, 1973년 8월 29일부터는 遠洋漁船을 공제 목적에서 제외하였다. 1978년 3월 1일 沿近海漁業振興計劃에 의거하여 船員共濟에 대하여 共濟料의 國庫補助를 실시하였으며, 船員共濟의 治療費, 傷病共濟金, 葬祭共濟金特約을 1983년 9월 1일 신설하였다. 漁具特約은 1985년에 신설된 것이 현재까지 시행되고 있다.

水協共濟規約은 漁船普通共濟와 船員共濟 규정을 승계한 때로부터 1992년의 8월 1일 개정을 포함하여 31번에 걸쳐 共濟規定들을 개정하였다. 그리하여 共濟에 특별한 관심이 없는 어민들은 共濟規定의 개정 내용을 제대로 파악하기 어려운 것이 현실적이다.

### 2) 業務組織

水產業協同組合法의 共濟事業은 1962년 4월 1일 大韓水產中央會로부터 漁船 및 船員共濟事業을 승계할 당시부터 中央會에서만 原受共濟를 취급하고 각 單位組合에서는 代理業務로서 취급하여 왔다. 1977년에 이르러 生命共濟에 한해서 44개 지구별 單位組合에 原受共濟事業을 이양하였다.

生命共濟事業의 취급 현황을 보면 72개 單位組合 중에서 47개 조합이 原受共濟事業을 실시하고 있고, 水產物製造 水產業協同組合을 제외한 22개 조합은 中央會의 대리 업무로서 취급하고 있다. 損害共濟事業은 지금도 中央會에서 전적으로 취급하고 있고, 각 單位組合에서는 대리 업무를 하고 있다.

이에 비하여 日本의 漁業共濟組合의 조직 체계를 보면 損害共濟에 대하여 漁業協同組合과 漁業共濟組合이 原受共濟를 취급하고 있고, 漁船保險組合은 生命保險이나 損害保險의 原受保險을 취급하고 있다. 漁業協同組合의 原受共濟에 대하여 共濟水產業協同組合聯合會가 再共濟를 인수하며, 이 聯合會는 정부의 각종 세제 혜택을 받고 있고, 漁業共濟組合의 原受共濟에 대하여는 漁業共濟組合聯合會가 再共濟를 인수하고 있으며, 漁業共濟組合聯合會의 초과 손해에 대하여는 정부로부터 共濟料 보조나 사무비 보조 등의 特別會計에 의해 인수되고 있다. 또 漁船保險組合의 原受保險에 대하여는 漁船保險中央會가 再保險을 인수하고 있으며, 政府特別會計에 의해 再再保險을 인수하고 있다. 이 때에 정부의 保險料 보조나 事務費 보조를 받고 있다.

## Ⅲ. 漁船 등의 物的損害에 대한 補償

해상에서 발생하는 海上損害는 海上事故로 인하여 被保險利益의 전부 또는 일부가 멸실 또는 손상되는 것을 의미하며, 이것은 보는 관점에 따라 여러 가지로 분류되나, 일반적으로 物的損害, 費用損害, 賠償責任損害로 분류할 수 있다.

海上保險契約이나 水協共濟契約은 損害保險契約으로 原狀回復, 즉 사고 발생 전의 재산 상태로 회복시키는 것을 목적으로 하기 때문에 손해액은 保險事故가 발생한 때와 장소에 있어서의 保險價額에 따라 산정되어야 한다. 그러나 現行保險에 있어서는 保險者の 책임이 개시된 때와 장소에서의 被保險利益의 가액이 保險期間 동안 불변의 保險價額으로 정하고 있기 때문에 保險價額이 협정된 경우를 제외하고는 이것을 기준으로 정한 保險價額에 의해 損害額이 산정되며, 이것이 保險者の 補償額의 기초가 된다. 保險契約에 있어서 被保險利益에 대하여 생긴 손해는 全損 또는 分損을 불문하고 실제의 손해액을 보상해야 하나, 保險者の 補償責任에 금액적 제한을 가하는 경우가 있다.

水協共濟約款에서 규정하고 있는 海損(全損, 分損 등)은 海上保險法上的 개념과 같기 때문에 특별히 구분하지 않기로 한다.

### 1. 全 損

船舶保險에 있어서 보험적 보호의 목적은 船舶自體가

아니고, 선박을 보험의 목적으로 하는 所有利益, 擔保利益, 賠償責任利益 등으로서 그 중에서 주된 것은 船舶所有利益이다. 따라서 船舶保險에 있어서 全損은 船舶所有利益의 全損이며, 선박의 所有利益은 선박의 물적 가치와 그 존재를 같이 하는 이익이기 때문에, 全損은 선박이 全滅하거나 또는 被保險者로부터 離脫하여 회복의 가능성이 없는(irretrievably deprived) 경우에 인정할 수 있다.

### 1) 船舶이 全損으로 인정되는 경우

水協共濟에서 규정한 선체 및 기관의 全損은 첫째, 어선이 멸실 또는 이에 준하는 大損害로 인하여 원형으로 復舊不能狀態에 있을 때, 둘째, 原形復舊가 불가능한 정도까지 요소적 부분에 손해가 있을 때, 셋째, 손해 정도가 기술적으로 修理復舊가 가능하나 救助費 또는 修繕費 등의 합산액이 共濟價額을 초과하여 경제적인 가치가 없을 때, 다섯째, 損害率이 100분의 75 이상인 손해 등이고, 의장품의 全損이라 함은 첫째, 인양 여부에도 불구하고 선체와 함께 침몰된 때, 둘째, 화재로 인하여 전소되거나 그 연소로 인하여 사용 불능이 된 때, 셋째, 선체와 함께 멸실 또는 이에 준하는 大損害로 인하여 원형으로 復舊不能狀態에 있을 때를 말한다.

일반 海上保險의 船舶保險에서 인정하고 있는 全損의 경우를 예시하면 다음과 같다.

#### ① 선박이 滅失된 경우

선박의 멸실이란 被保險目的物이 被保險危險에 의해 완전히 멸실되거나 또는 보험에 가입된 종류의 물건으로서 존재할 수 없을 정도로 심한 손상을 받은 경우 또는 被保險者가 保險目的物을 박탈당하여 회복할 수 없는 상태에 이른 것을 말한다.

#### ② 선박이 被保險者의 支配로부터 離脫한 경우

이것은 선박이 물리적으로 全滅에 이르지 않고 선박에 대한 船舶所有者 또는 被保險者의 支配力이 상실된 경우, 즉 離脫(deprivation)의 경우이다. 여기서 全損으로 인정되는 선박의 離脫은 일시적으로 支配力이 상실되는 것이 아니고, 支配力이 상실되고 그 回復可能性이 없거나 또는 회복되더라도 無價値한 경우, 즉 회복이 불가능한 것은 아니지만 회복을 위한 비용을 고려해 보면 회복이 오히려 불이익이 되는 경우이다. 회복의 가능성 여부 및 회복의 무가치 여부는 被保險者나 保險者의 객관적 판단에 의하고, 그 후에 사정 또는 판단의 변화에 의해 회

복이 가능해지거나 또는 현실적으로 회복되더라도 일단 성립한 全損은 영향을 받지 않는다.

#### ③ 修繕이 不可能한 경우

선박의 修繕이 불가능한 경우에는 원래의 상태로 회복이 不可能한 소위 絕對的 修繕不能과, 선박의 피해 정도로 보아서 기술적으로는 수선이 가능하나 주변의 사정상 수선이 불가능한 경우인 相對的 修繕不能이 있다. 또 우리 商法에서는 修繕不能을 委付의 사유로 정하여 推定全損으로 취급할 것을 규정하고 있다. 따라서 商法の 규정은 修繕의 가능성 여부가 未確定的인 상태에서 修繕不能의 蓋然性이 큰 경우를 의미하는 것으로 풀이된다. 이러한 기술적인 면에서의 修繕不能 이외에 經濟的 修繕不能이 있다. 經濟的 修繕不能이라 함은 선박의 피해가 막대하여 修繕費가 사고 발생 전의 船舶價額 또는 修繕 후의 船舶價額에 육박하여 修繕하기 보다는 오히려 새로이 건조하거나 또는 구입하는 쪽이 유리하다고 판단되는 경우를 의미한다. 商法에서는 修繕費가 船舶價額의 3/4을 초과할 때에는 經濟的 修繕不能으로 하고 있다.

### 2) 全損의 補償額

#### ① 補償額의 限度

全損이란 被保險利益의 全滅이기 때문에 損害額은 保險價額의 전부이고, 全損의 경우 保險者의 補償責任은 保險金額의 전부이다. 이것은 一部保險이든 全部保險이든 불문한다. 왜냐하면 全部保險인 경우 保險金額은 保險價額과 同額이므로 保險金額과 損害額이 일치하고 또 一部保險인 때는 保險金額의 保險價額에 대한 비율로 損害額을 보상하더라도 全損의 경우 損害額과 保險價額은 일치하기 때문이다. 保險金額이 保險價額을 초과하는 超過保險의 경우는 保險價額이 補償額이다.

水協共濟에서는 共濟契約 체결 단위별로 구분하여 전손의 경우 共濟加入金額의 전액을 지급한다고만 규정하고 있고, 全損의 보상에 대해 상세한 언급을 하지 않고 있다.

#### ② 保險金額으로부터의 控除

全損은 반드시 被保險利益의 실질적인 全滅은 아니기 때문에, 全損으로 인정되는 경우에도 損害額은 被保險利益의 價額에 미달되는 경우도 있다. 이러한 경우 保險者의 補償額은 現實全損額에 한정한다. 왜냐하면 海上保險契約은 現實損害의 보상을 목적으로 하는 損害補償契約(contract of indemnity)의 성질을 갖기 때문이다. 따라

서 全損의 경우도 保險者의 補償額은 반드시 保險金額의 전액으로 되지 않고 특별한 경우에 保險金額에서 控除된다. 그 특별한 경우는 다음과 같다.

① 선박이 免責事由에 의하여 손해를 입고, 아직 修繕이 완료되지 않은 상태에서 全損으로 된 때에는 全損 발생 전의 損害額은 控除된다. ② 선박에 殘存利益이 있을 때에는 그것은 控除된다. ③ 선박의 所有利益과 船費가 同一保險契約下의 보험에 붙여진 경우는 保險事故의 결과 船費 중 지불을 면한 부분이 있는 경우에 그 부분은 控除된다. ④ 被保險者가 被保險利益의 손해에 대하여 과실있는 상대방 등으로부터 손해의 賠償을 받았을 때에는 그 금액을 保險金額에서 控除한다. ⑤ 一部保險인 때에는 保險金額의 保險價額에 대한 비율, 즉 一部保險의 비율로 控除한다.

## 2. 分 損

分損이란 보험에 붙여진 被保險利益에 발생한 일부의 손해를 의미하는데, 全損이 엄격하게 被保險利益의 全減만을 의미하지 않듯이 分損도 반드시 被保險利益의 일부의 손해만을 의미하는 것은 아니다. 分損은 全損에 대한 상대적인 개념으로서 全損에 속하지 않는 모든 손해를 分損으로 취급한다.

海上保險은 損害補償契約으로서 사고가 발생하지 않은 경우와 동일한 재산 상태로 회복을 목적으로 하기 때문에 保險事故가 발생한 때와 장소를 기준으로 保險者의 補償額을 결정한다. 그러나 일반적으로 被保險者에게 保險者責任 開始時點의 상태로 회복시켜 주면 충분하므로, 保險者責任 開始時點의 價額을 保險價額으로 정하고 있다. 따라서 協定保險價額이 존재하면 損害額도 協定保險價額을 기준으로 하여 損害額을 산정하지만, 그렇지 않은 경우는 保險價額을 기준으로 하여 損害額을 산정해야 한다.

### 1) 損害算定額의 기초가 되는 修繕費

#### ① 損害額의 理論的 算定方法

船舶保險에 있어서 分損이 발생한 경우 그 理論的 損害額은 保險事故가 발생한 때와 장소의 價額과 損傷狀態下에서의 價額을 비교하여 산정한 減價額인데, 海上保險에 있어서의 補償額을 결정하는 데 기준이 되는 保險價額은 일반적으로 保險者의 책임이 개시된 때와 장소의 價額이기 때문에 保險事故가 발생한 때와 장소에 있어서

의 減價額을 損害額으로 하지 않는다. 保險事故에 의한 損害額을 保險者의 책임이 개시된 때와 장소에 있어서의 保險價額을 기준으로 환산하여 산정한 금액이 保險者의 補償額 산정의 기초가 되는 損害額으로 된다. 물론 協定 保險價額이 존재하는 경우에는 協定 保險價額에 損害率을 적용하여 損害額을 산정하는데, 여기서의 保險事故에 의한 損害率은 損害額의 完全價額에 대한 비율이다. 선박의 分損에 있어서 피해에 의한 修繕費가 損害額의 기초로 되지만, 이것이 바로 保險者의 補償額이 되지 않는다. 損害額의 산정은 修繕이 이루어진 때와 장소에 있어서의 선박의 完全價額과 修繕費와의 비교에 의하여 산정된 損害率을 선박의 保險價額에 적용시킴으로써 이루어진다.

#### ② 損害額의 實務的 算定方法

船舶保險에 있어서의 分損은 이론적으로는 修繕費를 그대로 損害額으로 하지 않고 保險價額을 기준으로 하여 損害額을 환산하여 산정해야 하겠지만, 일반적으로는 修繕費에서 交換差額을 공제한 금액을 損害額의 기초로 삼는다. 商法에서는 선박의 分損에 대한 산정 방법을 명시적으로 규정하고 있지는 않으나, M.I.A. 제69조에서는 원칙적으로 修繕費를 기초로 해야 함을 다음과 같이 규정하고 있다. 선박이 손상을 입었으나 全損이 아닐 때에는 損害補償의 한도는 保險證券上 명시된 特約이 있는 경우를 제외하고는 다음과 같다.

① 선박이 修繕된 경우, 被保險者는 합리적인 修繕費에서 慣習上의 控除를 한 잔액을, 1회의 사고에 대한 保險金額을 초과하지 않는 한도내에서 보상받을 권리가 있다.

② 선박의 손상 중 일부분만이 修繕되었을 경우, 被保險者는 그 修繕部分에 대하여 전항(1)에 의거 계산한 합리적인 修繕費를 보상받을 권리가 있으며, 또한 未修繕의 손상으로부터 생기는 減價가 있으면 그 합리적인 減價額에 대하여도 보상받을 권리가 있다. 단, 이들 합계액은 전항에 의거하여 계산되는 전체 손상의 修繕費를 초과해서는 안 된다.

③ 선박이 修繕되지 않고 또한 保險期間 중에 損傷狀態로 賣却되지 않았을 경우에는 被保險者는 未修繕의 손상으로부터 생기는 합리적인 減價額에 대하여 보상받을 권리가 있다. 단, 그 금액은 전항에 의거하여 계산되는 손상의 합리적인 修繕費를 초과해서는 안 된다.

선박의 손상이 修繕된 경우에는 修繕費를 기초로 하여

損害額을 산정하고, 일부는 修繕하고 일부는 修繕하지 않은 경우 또는 전혀 修繕하지 않은 경우에는 손상에 의한 損害額의 산정은 未修繕狀態에서의 선박의 減價額에 의하여 산정할 것을 英國海上保險法에서 정하고 있다. 그러나 未修繕部分의 損害額을 선박의 減價額의 평가에 의하여 산정하는 것은 사실상 불가능하기 때문에 實務의 으로 선박의 손상에 의한 減價額은 손상의 回復費, 즉, 修繕費의 見積額에 의하여 산정된다. 英國海上保險法 제69 조 2항과 3항에도 修繕費가 損害額의 한도임을 규정하고 있다.

## 2) 修繕費의 構成

### ① 復舊作業費

修繕作業費에 있어서 가장 문제가 되는 것은 船底의 塗裝費用에 관한 문제이다. 선박의 손상이 船底에서 생긴 경우, 또는 선박의 손상을 修繕하기 위하여 船底에서 작업을 해야 하는 경우 그 선박의 손상이 保險者가 부담하는 손상일 때는 船底의 塗裝費用은 修繕費의 일부를 구성한다고 할 수 있다. 이에 대하여 英國의 海損精算人協會 實務規則에서는 保險者가 부담하는 사고에 의한 船底의 修繕이 행해질 경우에는 船底의 부착물을 청소하고 또한 船底의 塗裝費用은 全額修繕費로 인정한다고 규정되어 있으나, 1981년의 海損精算人協會 實務規則에서는 修繕費로 인정하지 않고 있다.

### ② 復舊作業費에 加算되는 費用 및 損害

선박의 修繕이란 사고에 의한 船舶被害의 復舊作業이고 修繕費는 復舊作業費用이다. 따라서 피해에 대한 復舊作業 그 자체에 필요한 비용 이외의 부수적 비용, 예를 들면 修繕航海費, 船渠費, 可修繕費 혹은 修繕資金調達費用 등은 修繕費가 아니다. 그러나 이와 같은 修繕에 부수하여 발생하는 비용도 保險事故에 의한 선박의 손해 때문에 필요한 이상 保險者의 補償範圍에 포함해야 하는 비용이다. 왜냐 하면 修繕費 및 修繕을 위하여 필요한 이들 비용은 선박의 손해를 원상으로 회복시키는 데 필요한 비용이며, 사고에 의해 被保險者가 입은 現實損害이기 때문이다.

### ③ 修繕費로부터의 控除

船舶修繕은 피해 선박의 原狀復舊作業인데, 修繕을 함에 있어서는 낡은 부품을 신품으로 바꾸거나 재료를 신재료로 바꾸는 경우가 있다. 이런 경우에는 修繕에 의한 船舶價値의 증가 부분이나, 또는 신품으로 교환한 폐품

의 價額을 修繕費에서 控除하여 損害額을 산정해야 할 것이다. 선박의 손해에 대하여 제3자로부터 被保險者가 損害賠償을 받은 경우에도 이를 控除할 필요가 있다. 新舊交換控除, 修繕에 의하여 생긴 廢品價額의 控除, 제3자로부터 회수한 損害賠償金의 控除 등은 修繕費에서 控除한다.

### 3) 漁船共濟에 있어서 分損時 損害補償範圍

共濟事故로 인한 선체의 損害率이 100분의 2에 달하지 아니 할 때에는 그 손해를 보상하지 아니 하며, 의장품에 대하여는 分損은 보상하지 아니 하고 全損事故時에만 보상한다고 규정하고 있다. 또한 漁船普通共濟約款 제9 조에서는 2 퍼센트 미만의 分損은 보상하지 않는다고 규정하고 있다. 이러한 分損事故에도 補償金이 지급되지 않는 경우는 共濟基金에서 융자하여 保險受益者의 費用負擔을 덜어 주고 있다.

## 4. 漁具特約에 의한 補償

### 1) 漁具特約의 目的

漁具特約은 漁具가 어선과 함께 全損되어 손해가 발생한 경우 그 漁具損害에 대하여 共濟金을 지급하는 共濟制度이다. 漁具는 어선의 法定設備가 아니라 漁撈活動을 위한 도구이기 때문에 별도의 漁船用品이다. 그러나 그 價額이 비싸고, 중요한 漁撈設備이기 때문에 보험의 목적으로 취급한다. 이러한 特約을 인정하는 이유는 漁業者에 있어서 漁具는 漁船과 같이 기본적인 生産手段이며, 漁業活動을 하는데 없어서는 안 되는 도구이다. 漁具滅失로 인한 경제적 손실을 최소화하기 위하여 漁具特約의 규정을 두고 있다. 漁具特約이 인정되는 漁具의 범위는 旋網, 機船底引網, 鯨鯨網, 기타 共濟組合이 인정하는 漁具로서 漁具의 共濟價額은 特約 당시에 있어서 新品取得價額의 80 퍼센트 상당액 범위 내에서 協定價額으로 하고 있다.

### 2) 漁具特約의 締結

水協共濟에서는 漁具特約에 대하여 다음과 같이 규정하고 있다.

主共濟契約의 어선에 적재된 漁具를 공제의 목적으로 한다. 다만, 당해 漁具는 이를 적재한 어선과 동일인의 소유에 속하는 것으로 한다. 共濟의 목적인 漁具가 어선과 함께 全損되었을 때만 共濟者가 補償責任을 지며, 이때 被共濟者에게 지급할 共濟金은 共濟加入金額으로 한다.

共濟期間은 主共濟契約의 共濟期間과 동일하다. 共濟價額, 共濟加入金額 및 共濟料는 主共濟契約와 별개이며, 主共濟契約 또는 다른 特約에 의한 損害補償에 영향을 미치지 아니 한다. 主共濟契約이 效力喪失, 解止 또는 消滅한 때에는 이 特約도 동시에 效力喪失, 解止 또는 消滅한다. 제1항의 어선과 동일인의 소유란 漁船普通共濟의 主共濟契約者로서 어선을 登記·登錄한 所有者, 漁船賃借人 또는 漁船定期傭船者로서 漁具特約을 체결할 때에도 契約者는 主共濟契約者이어야 한다. 제2항은 漁具가 分損인 경우에는 共濟事故의 범위에서 제외됨을 말한다. 예를 들면 선원이 故意 또는 過失로 漁具에 손상을 입혔거나 操業中 海底障礙物에 의해 部分破網되었거나 전부滅失된 경우 또는 선상에서 분실된 것은 보상하지 않는다.

#### IV. 漁船船員 등의 人的損害에 대한 補償

##### 1. 船舶所有者的 災害補償責任

선원은 그 본래의 주거지인 육지로부터 격리된 선박에 승선하여, 自然條件의 변화에 순응하면서 근로를 제공한다. 또 선원은 협소한 선박을 생활의 장으로 하기 때문에 인간의 本源的인 社會性을 壓制할 뿐만 아니라 정서적으로도 불안정한 생활을 할 가능성이 높다. 이러한 生活環境 및 作業環境으로 말미암아 海上勤勞는 높은 罹災率을 보이고 있다. 따라서 船員法에서는 船舶所有者에게 과실의 유무에 관계없이 선원이 재해를 입은 경우 그 선원의 殞失·훼손된 노동력의 가치를 신속하게 보상하도록 일정한 의무를 지우고 있는 것이 災害補償制度이다.

災害補償制度는 19세기 후반 産業革命에 의해 생산수단이 기계화되고 집중화 조직화됨으로써 産業災害가 급격히 증가하였다. 이러한 産業災害에 대하여 책임이 누구에게 있는가에 관하여 近代市民法은 개인주의적인 責任理論의 범위 안에서 파악하여 주로 不法行爲의 法理論에 따라 처리하였다. 따라서 使用者는 임금의 지불로써 일체의 책임을 면하며, 災害를 입은 勤勞者는 使用者가 고의 과실로써 勤勞者에게 손해를 입힌 경우에만 賠償責任이 있다는 過失責任主義를 원칙으로 하였다. 그 후 民事上의 過失責任의 원칙에서 탈피하여 産業災害가 使用者의 고의 과실에서 생긴 것이 아니라도 그것이 산업 자체에 원인이 있는 것이므로 無過失責任理論을 중심으로

재구성되었다. 無過失責任理論 또한 문제점이 많아 被害勤勞者를 구제하는 데는 무색하였는데, 여기서 産業災害補償立法이 등장하게 되었다. 이러한 災害保障制度는 社會保險方式의 獨逸災害保險法(Unfallversicherungsgesetz, 1884년)과 直接補償方式을 취하는 英國의 勞働者補償法(Workmen's Compensation Act 1897년)이 표시가 되어 2차 세계 대전을 전후하여 生活保障形으로 발전되었다. 우리 나라의 災害補償制度는 1963년 産業災害補償保險法(법률 제1438호)이 제정된 이래 同法의 적용 사업장이 점차 확대되었으며, 直接補償制와 産災保險法에 의한 保險制度가 병행 시행되고 있다.

선원의 災害補償에 관하여 정부에서는 선원과 그 가족의 복리 증진을 위하여 船員保險法(1962.1.10 법률 제964호)을 제정하였으나, 施行令이 아직 공포되지 아니하여 그 시행을 못하고 있는 실정이다. 선박에 관련하여 재해를 입은 경우에는 船員法 제85조와 제98조에 災害補償에 관한 규정을 두어 災害補償을 완전히 이행할 수 있도록 제도적 장치를 마련하고 있다. 선원의 災害補償을 완전하게 이행하도록 하기 위하여 船舶所有者에게 강제적으로 가입하도록 규정하고 있는 責任保險에는 民間損害保險會社의 船員勤災保險과 水産業協同組合法 및 韓國海運組合法에 의한 船員共濟, 그리고 P & I 保險이 있는데, 沿近海漁船을 소유하고 있는 漁船所有者는 船員勤災保險 또는 水産業協同組合法에서 시행하는 船員共濟에 가입하고 있고, 遠洋漁船所有者는 船員勤災保險 또는 P & I 保險에 가입하고 있다.

##### 2. 船員法上的 災害補償種類

선원의 災害補償制度는 선원이 직무상 負傷·疾病·行方不明 또는 死亡 등의 재난을 당하였을 경우에 船舶所有者에게 그 선원의 요양을 명하거나, 그 선원 또는 그의 유족이나 피부양자 등에게 일정한 금액을 지급할 의무를 부과하는 제도이다.

이는 民法의 일반 원칙인 過失責任原則에 따르면 선원에게 직무상의 재해가 발생하더라도 使用者인 船舶所有者에게 고의 또는 과실이 없으면 船舶所有者는 책임을 지지 아니할 뿐만 아니라, 이러한 재해가 생길 경우에 고의·과실 등 責任原因을 입증하기는 매우 곤란하다. 그래서 船員法은 선원에게 재해가 발생한 경우 船舶所有者의 고의·과실 등을 요건으로 하지 아니 하고 船舶所有者에게 재해를 보상할 의무를 지우고 있다. 또 船員法은

선원이 승무 중에는 직무 외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 경우에도 그것이 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 것이 아닌 한, 船舶所有者로 하여금 일정 기간 요양을 시키거나 요양에 필요한 비용을 지급하도록 하고 있다. 船員法 제10장에서 규정하는 災害補償의 내용은 다음과 같다.

1) 療養補償

선원이 직무상 부상 또는 질병에 걸린 경우에는 船舶所有者는 그의 비용으로 필요한 요양을 하도록 하거나 또는 療養費를 부담하여야 한다. 이러한 부상이나 질병이 직무상의 것일 때는 치유될 때까지 이고, 직무 이외의 것일 때는 3개월의 범위 내에서 船舶所有者가 책임을 진다. 國際勞動機構(ILO)에서는 「船員의 질병, 부상 또는 사망의 경우에 있어서 船舶所有者의 책임에 관한 協約」(제55호 協約)을 채택하여 完治 또는 永久障害로 확정될 때까지 船舶所有者에게 비용을 지급할 책임을 지우고 있다.

2) 傷病手當

船員法 제87조에서는 선원이 직무상 부상하거나 질병에 걸려 요양 중에 있을 때에는 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 通常賃金에 상당하는 금액을 傷病手當으로 지급하여야 하며, 4월이 지나도 치유되지 않는 경우는 치유될 때까지 通常賃金の 70 퍼센트에 상당하는 금액의 傷病手當을 지급하도록 하고 있다. 이는 勤勞基準法 제79조 平均賃金の 60 퍼센트보다 우월한 규정이며, ILO協約 제55호 제4조의 船舶所有者의 療養費支給義務를 16주 이상으로 규정하는 것과 동일하다.

3) 障害手當

船員法 제88조에서는 직무상의 부상 또는 질병이 치유된 후 신체에 장애가 있는 경우에는 船舶所有者는 지체없이 産業災害補償保險法이 정하는 障害等級에 따라 障害手當을 지급하도록 규정하고 있다. 船員法에서도 勤勞基準法과 마찬가지로 障害等級을 14등급으로 구분하고, 1등급은 平均賃金の 1340일분을, 14등급은 平均賃金の 50일분을 障害補償으로 지급하도록 규정하고 있다.

4) 遺族手當

船員法 제90조에서는 선원이 직무상 사망하거나, 직무상 질병 또는 부상이 원인이 되어 사망한 경우, 平均賃金

의 1300일분에 상당하는 금액의 遺族補償을 행하도록 규정하고 있다. 선원이 승무 중 직무 외의 원인으로 사망한 경우에도 乘船平均賃金の 1000일분에 상당하는 遺族補償을 행하도록 규정하여 海上勤勞의 特殊性이 인정되었다 할 수 있다.

5) 葬祭費

船員法 91조에서는 선원이 사망한 경우 船舶所有者는 지체없이 유족에게 乘船平均賃金の 120일분에 상당하는 금액을 葬祭費로 지급하도록 하고 있다. 이는 平均賃金の 90일분을 葬祭費로 지급하는 勤勞基準法보다 높게 책정되어 있으며, 基本給의 1월분과 海運港灣廳長이 고시하는 금액을 합산한 금액을 葬祭費로 지급하던 과거보다는 단순화된 것이다.

6) 行方不明手當

船員法 제92조에서는 선원이 해상에서 행방 불명된 경우에는 被扶養者에게 1월분의 通常賃金과 乘船平均賃金の 3월분에 상당하는 금액을 行方不明에 대하여 補償하도록 하고 있다. 行方不明期間이 1월을 경과한 때에는 사망의 경우에 지급되는 遺族補償 및 葬祭費가 지급된다.

3. 水協共濟에 의한 補償

1) 水協共濟의 災害補償

船員共濟는 1958년 4월부터 大韓水產中央會에서 시행하기 시작하여 1961년 水產業協同組合法에 근거한 水產業協同組合中央會에서 沿近海漁船을 대상으로 시행하고 있다.

船員共濟에는 船員特殊共濟와 船員普通共濟 2가지가 있는데, 船員特殊共濟는 船員法상의 船舶所有者의 災害補償責任을 이행하기 위한 強制責任保險이고, 船員普通共濟는 漁船所有者가 船員法상의 災害補償의 한도를 넘는 補償責任을 대비하여 가입하거나 선원이 자기를 위하여 가입하는 任意保險으로서 定額保險의 성격을 띠고 있다.

船員特殊共濟는 30톤 이상인 어선의 所有者를 대상으로 하는 共濟로서 船員法 제10장의 규정을 그 보상 내용으로 하고 있다. 船員法에서는 선원에게 정기적 일률적으로 소정의 근로 또는 총노동에 대하여 지급하기로 정하여진 月給金額(또는 都給金額)인 通常賃金과 乘船平均賃金を 기준으로 補償限度를 정하고 있으나, 共濟에서는 共濟契約者間에 협정된 금액인 補償賃金으로 하고 있는



것이 차이점이다. 共濟契約者인 漁船所有者의 告知金額이 船員勤勞契約(團體協約)上的 補償基準賃金과 일치하는 것이 보통이지만, 만일 漁船所有者가 保險料의 절감을 목적으로 이를 낮게 고지하는 경우에는 漁船船員의 災害補償에 큰 차질을 가져 오게 된다.

船員普通共濟는 선원이 직무상 사고로 사망하거나 장해를 입었을 경우에 보상하는 傷害保險의 일종이라 할 수 있다. 船員普通共濟는 船員特殊共濟와는 달리 被保險者가 漁船所有者가 아니라 선원이고, 共濟의 가입에 둔 수 제한이 없기 때문에 船員法の 災害補償範圍에서 제외된 선박의 선원들이 주로 가입하고 있다.

共濟料率은 종전에는 선령·선질·톤수에 관계없이 共濟金額 400만원을 기준으로 하여, 400만원까지는 1 퍼센트, 이를 초과하는 경우에는 1.2 퍼센트를 일률적으로 적용하였으나, 87년 6월 1일에 변경된 요율에 의하면 30톤 미만은 共濟金額의 0.9 퍼센트, 30~50톤은 1.1 퍼센트, 50톤 이상은 1.3 퍼센트로서 종래보다 상당 폭 인상되었다고 하겠다.

## 2) 水協共濟의 災害補償內容

船員普通共濟에서 보상하는 것은 死亡(行方不明 포함)과 廢疾(障害)이며, 共濟金은 사망의 경우(해상에서 사고로 行方不明되어 1개월이 넘도록 행방을 알 수 없을 때는 사망으로 추정)에는 共濟金額全額이 지급된다. 또 가입 선원이 共濟期間 내에 직무 수행 중 발생된 사고로 인하여 廢疾(障害)狀態에 이른 경우는 産業災害補償保險法 施行令 제13조에 의한 身體障害等級에 따라 共濟加入金額의 3 퍼센트(障害等級 14等級)에서 共濟加入金額 100 퍼센트(障害等級 1等級)까지 지급한다. 船員特殊共濟에서는 障害等級에 따라 補償賃金の 55일분에서 補償賃金の 1474일분을 보상하고 있다.

한편 선원이 승무 중(기항지에서 상륙 기간, 승하선에 수반되는 여행 기간 포함)에 직무 외의 원인으로 부상하거나 질병에 걸린 경우 3월의 범위 안에서 船舶所有者의 비용으로 요양을 시키거나, 요양에 필요한 비용을 지급하여야 한다는 규정 때문에 船員特殊共濟에서는 직무 외의 災害補償에 대하여 20 퍼센트 附加料率支給을 조건으로 特約에 의해 擔保하고 있다.

船員普通共濟에 첨가하여 체결된 船員普通共濟特約은 治療費負擔特約, 生計費負擔特約, 葬祭費負擔特約 및 附帶費用負擔特約 등이다.

治療費負擔特約은 가입 선원이 共濟期間 내에 직무 수행 중 발생한 급격하고도 우연한 외래의 사고로 인하여 신체에 상해를 입고, 그 직접적인 결과로서 생활 또는 업무 능력에 지장을 초래하여 의사의 치료를 필요로 하는 경우 入院治療時는 180일을 한도로 1일에 대하여 약정된 醫療共濟金 日額의 150 퍼센트를, 通院治療時는 90일을 한도로 1일에 대하여 약정된 醫療共濟金 日額의 100 퍼센트를 보상한다.

生計費負擔特約은 入院治療 기간 중 1일에 대하여 약정된 生計費 日額을 보상하는 特約이고, 生計費는 1인당 1일에 대하여 共濟加入金額의 1000분의1 이내로 하며, 계약 단위는 1000원, 최고 한도는 20,000원이다.

葬祭費負擔特約은 共濟加入 선원이 共濟期間 내에 직무 수행 중 발생한 사고로 사망하여 死亡共濟金의 支給事由가 발생하였을 때에 약정된 금액의 葬祭費를 지급하는 特約이다. 이 葬祭費는 共濟加入金額의 10 퍼센트에 상당하는 금액으로 하며, 최고 한도는 300만원으로 한다.

附帶費用負擔特約은 가입 선원이 共濟期間 내에 직무 수행 중 발생한 사고로 사망하여 死亡共濟金의 支給事由가 발생한 때에 약정된 금액의 附帶費用을 지급한다. 附帶費用은 共濟加入金額의 30 퍼센트 이내로 하며, 최고 한도는 500만원으로 한다. 船員特殊共濟契約 체결시에도 附帶費用特約을 체결하는데, 이 때 補償金額은 월임금의 1420일분이다.

## 3) 改善點

선원이 불의의 사고에 의한 人命損失과 經濟的 損害를 보상받기 위해 보험이나 水協共濟에 가입하여 장차 발생할지도 모를 재해에 대비하고 있지만, 일반적으로 선원이 勤勞契約을 체결할 당시 어떤 보험에 가입하고 있는지, 또는 사고 발생시에 補償範圍가 어느 정도인가에 대하여 평상시에는 관심을 가지지 않는 것이 보통이다. 그러다 사고가 발생하면 船舶所有者를 대신하여 保險會社 또는 共濟組合으로부터 사고에 대한 보상을 받게 되는데, 그 補償金額이 현실에 맞지 않는 경우가 허다한 바, 이는 補償金額을 규정하는 船員法, 勤勞者災害補償保險法이 정하는 障害等級規定 및 保險約款이 현실성이 없기 때문에 소송을 통하여 해결하려는 사례가 급증하고 있다. 이처럼 損害補償訴訟事例가 급증하는 것은 각종 사고의 피해자들에 대해 지급되는 補償金額이 法院의 판결

을 통할 경우 保險會社에서 지급받는 금액보다도 보통 2배 이상을 보상받을 수 있기 때문이다.

船員特殊共濟 제127조에서는 선원의 월임금은 선원의 실제 乘船平均賃金을 고려하지 않고 共濟組合과 共濟契約者間에 災害補償基準賃金(補償賃金)으로 협정된 것으로 한다고 규정하고 있다. 또 通常賃金은 補償賃金の 80퍼센트에 해당하는 금액으로 하고 있다. 이것은 漁船所有者가 保險料 軽減 등의 목적으로 船員勤勞契約(團體協約)상의 補償賃金보다 낮게 고지하는 경우는 漁船船員의 災害補償에 큰 차질을 가져 올 수 있다.

船員特殊共濟는 漁船船員을 보호할 목적으로 漁船所有者를 被共濟者로 하는 強制保險이다. 이러한 공제는 共濟料를 납입함으로써 共濟事故에 대해 책임을 지는데, 共濟料를 미납한다든지 契約者의 고의, 중대한 과실로 인한 共濟契約의 解止 및 契約者의 義務違反으로 인하여 계약이 解止된 경우 불이익을 받는 사람은 선원이다. 한편 任意共濟는 船員法上 災害補償을 완전히 할 수 있도록 하고 있으나, 漁船所有者의 의사에 달려 있으므로 漁船所有者가 선택하지 않은 부분은 船員法의 災害補償의 내용에 미달되는 경우가 생긴다.

## V. 結 論

경제적 규모가 영세하고 위험성이 큰 水産業의 특수성 때문에 一般保險으로부터 소외당하고 있는 漁船과 漁船船員의 재해를 담보하고 있는 水協共濟의 특성, 損害補償制度에 대하여 중점적으로 검토·분석하였다.

우리 나라의 어선은 1908년 漁業法이 제정된 이래 경제 성장과 더불어 量的膨脹을 계속함으로써, 1965년에 51,052척이던 것이 1990년에는 99,658척에 이르러, 水産物生産 세계 8위와 水産物輸出 1,637백만 달러를 기록하게 되었다. 1980년대 초반까지만 해도 국가 경제가 빈약하고 경제 부흥이라는 측면에서 잡는 어업과 外貨獲得에만 치중하여 선원이나 어선의 재해는 물론 魚族資源의 보호에는 정책적인 배려를 하지 못한 것이 사실이다. 그러나 세계 각국의 沿岸資源保護에 의한 遠洋漁場縮小와 沿近海魚族資源의 감소 및 자원에 대한 國民意識의 향상으로 水産業의 경기가 침체되어, 오늘날에 있어서도 漁船과 漁船船員의 보호를 위한 적절한 대책이 마련되지 않고 있는 상태이다. 漁村人口와 漁業從事人口의 감소를 막고 漁業從事者들의 經濟活性化를 위한 중·장기적인

제도가 연구·검토되어야만 한다. 따라서 현행 제도의 보완을 위한 연구자의 견해를 다음과 같이 제시하고자 한다.

### 1) 共濟加入者의 範圍를 擴大하는 方案

水産業協同組合에서 시행하는 共濟는 組合員에 한하여 이용하게 하는 원칙, 즉 限定組合員主義이다. 현실적으로 漁業從事人口의 감소와 漁村의 都市化, 兼業收入의 증대 등으로 組合員의 수가 감소하고 있어서 代數法則 적용에도 문제가 발생할 형편이다. 共濟施設은 代數的法則에 입각한 確率計算에 의하여 영위되므로 공제 경영의 합리화를 기하려면 최소 한도의 계약고 유지는 물론 나아가 점진적인 신계약의 확대가 절대적으로 필요하다. 일부 共濟事業은 종류에 따라 不特定多數人을 대상으로 영위되지만 모든 共濟事業에 있어서 限定組合員主義를 철폐하고 일반 民營保險처럼 組合員이나 會員에 국한할 것이 아니라, 不特定多數人을 대상으로 共濟事業을 영위하는 방안이 검토되어야 할 것이다.

### 2) 政府의 再保險機能方案

日本의 경우는 정부가 보통 損害保險에 대해서 8~9할, 滿期保險에 대해서는 5할, 積荷保險에 대해서는 9할의 再保險責任을 부담하는 방식으로 정부가 保險機構에 참여하고 있고, 保險事故에 의한 最終損失도 정부가 부담하고 있다. 그러나 우리 나라는 정부의 再保險機能이 없어서 水産業協同組合이 最終損失을 부담하고 있다. 이 때문에 水協共濟에서는 高額共濟契約를 기피하고 있는 실정이다.

水産業協同組合은 水産業의 생산력을 증대시키는 것을 목적으로 하고 있으므로, 水産業의 한 영역인 遠洋漁業도 水産業協同組合에서 경영하는 각종 사업의 혜택을 향유할 수 있어야 한다. 따라서 현행 水産業協同組合法에 정부의 再保險機能을 위한 규정을 신설할 필요가 있다.

### 3) 漁獲物에 대한 共濟實施方案

어선이 해상 고유의 위험으로 침몰, 화재 또는 전기 장치의 고장이나 냉동기 고장과 같은 특정한 사고로 인하여 漁獲物이 경제적 가치를 상실하게 된다. 水協共濟에서는 아직 이러한 漁獲物에 대한 공제를 시행하고 있지 않아 재해를 당한 漁船所有者는 2중으로 피해를 입게 된다. 따라서 漁獲物에 대하여도 공제를 실시하여 재해를

입은 漁船所有者의 경제적 부담을 덜어 주어야 할 것이다. 물론, 이것은 保險이나 共濟의 목적물로서 확정되어 있지 않아 保險價額의 결정에 있어 문제가 되지만, 漁獲可能量과 漁撈期間을 고려하여 漁獲量을 예측하고, 이 예측량에 따라 保險料를 차등화하고, 總漁獲物에 대한 保險價額은 그 어선의 最大漁獲量으로 하면 된다고 본다.

4) 漁船法 제28조 規定의 強化

현행 漁船法 제28조에서 규정하고 있는 責任保險 가입 대상 어선을 총톤수 5톤 이상에서 漁船法 施行規則 제2조에서 규정하는 선박으로 조정하여야 한다. 총톤수 5톤 미만의 어선이 90 퍼센트 이상을 차지하고 있는 우리나라에서 제도적으로 이들 어선을 付保의 대상에서 제외시킨다는 것은 우리나라 어선 대부분이 無保險漁船이라고도 할 수 있을 정도로 많은 숫자이다. 물론 우리나라의 漁家 대부분이 영세하여 保險料의 납입 문제와 國家經濟基盤이 약하다는 문제는 있지만, 水産業關聯法規의 정비를 통하여 가능한 한 無保險漁船을 해소하고, 그러한 어선이 재해를 당했을 경우 정부가 모든 책임을 지고 原狀回復시키며, 그러한 재해가 발생되지 않도록 政府次元에서 계몽과 弘報教育이 행해져야 할 것이다.

5) 漁獲共濟制度의 施行

漁獲共濟制度란 예기치 못한 漁獲不振 때문에 漁獲金額이 감소하는 경우 그 감소액에 대하여 共濟金을 지급함으로써, 다음 出漁資金을 확보할 수 있도록 하는 共濟制度이다. 이 제도는 과거의 漁獲金額을 기준으로 하여 수입이 보장되기 때문에 遭難의 危險을 헤아려 굳이 무리한 조업을 할 필요가 없게 되어 漁船이나 漁具 등의 재산은 물론 귀중한 人命을 보호하는 한편, 더 나아가 漁業資源의 합리적인 관리도 기대할 수 있는 장점이 있다. 따라서, 이러한 제도를 개발·시행함으로써 水産業從事人口를 확보하고 所得增大에 기여할 수 있어서 産業構造의 안정을 꾀하고 인구의 都市集中化를 예방하여 국토의 균형있는 발전 효과도 기대할 수 있을 것으로 판단된다.

參考文獻

朴容變·洪乘泰, 「ILO 海事協約」, 부산:경양사, 1985.  
 李殷燮, 「海上保險論」, 서울:新英社, 1992.  
 林東喆·閔星奎, 「新訂海事法規要論」,釜山:韓國海洋大學海事圖書出版部, 1992.  
 星野良樹, 「漁船損害等補償法詳論」,東京:同文館出版社, 1985.  
 三宅哲夫, 「漁船保險概說」,東京:成山堂書店, 1988.  
 Arnould, *Law of Marine Insurance and Average*, 16th.ed., Stevens and Sons, 1981.  
 Victor Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, 8th ed., Witherby & Co Ltd., 1982.  
 Ivamy, E.R. Hardy, *Marine Insurance*, London : Butterworths, 1969.  
 Grant Gilmore and Charles L. Black, Jr, *The Law of Admiralty*, 2nd ed., New York : The Foundation Press, Inc., 1975.  
 徐憲濟, “漁業災害 補償制度에 관한 小考”, 韓國保險學會誌(31집), 韓國保險學會, 1988.  
 吳煥鍾 “水産業協同組合의 共濟事業에 관한 研究”, 群山水大研報 제16권 2호, 群山水産專門大學, 1982.  
 柳炯均, “日本の 船舶保險料率”, 「保險調査月報」, 제10권 7호, 韓國保險公社, 1987.  
 木村治郎, “新協會貨物約款의 危險條項と 免責條項に關する問題點”, 「損害保險研究」, 第45卷1號, 損害保險事業研究所, 1983.  
 三倉 滋, “保險の目的と保險契約の目的”, 「損害保險研究」, 第3卷 第2輯, 損害保險事業研究所, 1937.  
 水産業協同組合中央會, 「日本國 漁業(漁獲 및 漁具) 共濟制度」, 1992.  
 \_\_\_\_\_, 「日本國 漁船 및 船員保險制度」, 1991.  
 \_\_\_\_\_, 水産業協同組合 共濟規約, 1991, 1993.  
 高麗火災海上保險(株), 「船舶保險·船員災害補償責任保險理論 및 實務」, 1991.5

## **A Legal Study on Indemnification of Korean Mutual Insurance of Fisheries Cooperatives**

**Cheol - Pyo CHA · Yong - Sub PARK\***

(National Fisheries University of Pusan, \*Korea Maritime University)

By the Article 28 of the Korean Fishing Vessels Act and the Article 47 - 1 of the Enforcement Ordinance of the Act, fishing vessels over 5 gross tons must be insured the fishing vessels mutual insurance or marine insurance. Therefore the distant - water fishing vessels and vessels registered with Classification Society can be insured to the marine insurance, and non - registered vessels and the small fishing vessels can be insured to the fishing vessels mutual insurance of Fisheries Co - operatives.

Moreover, the shipowners of fishing vessels over 5 gross tons to be insured a liability insurance for their crew, and it is to compensate effectively the crewman's accidents prescribed in the Seaman's Act. The shipowner's Liability Insurance to be insured the seaman's Compensation Insurance or the seaman's mutual insurance of the Fisheries Co - operatives and the Protection and Indemnity, but they still involve lots of problems to cover the crewman's accidents reasonably.

The author's views on the improvement way of the fisheries mutual insurance system are as follows.

1. The size of fishing vessels over 5 gross tons prescribed by the Article 28 of the Fishing Vessels Act must be revised into over 1 gross tons. And the regulations concerning penalties against nonfulfilment of the regulation must be strengthened in order to have legal effectiveness.

2. The level of the government subsidy for the fisheries mutual insurance must be raised up from the large point of view for protection of fishermen. It is concluded that the Government have to take charge of the remutual insurance in order to develop the fisheries mutual insurance system.

3. The mutual insurance system of fish catch have to be excuted in order to guarantee the stable income for fishermen on the base of the amount of money by fish catch in the previous year.