

최 종
연구보고서

수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

Study on the Insurance System in Fishery

2002. 2.

주관연구기관
수협중앙회

해 양 수 산 부

제 출 문

해양수산부장관 귀하

본 보고서를 “수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안” 과제의 최종보고서로 제출합니다.

2002년 2월 25일

주관연구기관명 : 수협중앙회

총괄연구책임자 : 김 현 용

연구원 : 조 용 훈

연구원 : 백 선 기

연구원 : 이 광 남

연구원 : 방 기 혁

연구원 : 이 회 춘

연구원 : 신 기 준

연구원 : 박 광 범

연구원 : 이 영 준

연구원 : 정 영 태

연구원 : 박 재 연

연구원 : 김 순 정

◆ 요약 문 ◆

I. 제 목

- 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

II. 연구개발의 목적 및 중요성

자연재해에의 노출이라는 1차산업이 가지고 있는 원천적인 어려움 때문에 정부에서는 자연재해대책법과 농어업재해대책법을 제정하여 피해를 입은 농어가에 대하여 지원을 하고 있다. 현행 2가지의 법률에 의해 어업피해구제 즉, 재해를 입은 어가에 대하여 보조 및 지원이 행해지고 있으나, 자연재해대책법 및 농어업재해대책법에 의한 피해복구지원은 한계가 있다. 이들 법률에 의한 지원은 대형사고에 한하여 재해구조 차원의 보상을 실시하는 것으로서 일상적인 고유의 재해사고에 대한 보상은 불가능한 실정이다. 즉, 우리 나라의 어업피해구제 제도는 정부에 의한 필요 최소한의 지원 개념으로서 어업인의 실질적인 피해구제와는 괴리가 있다.

이에 본 연구에서는 어선원 및 어선에 대한 현행 재해보험제도를 비교·검토하고 제도상의 문제점 등을 고찰하며, 어선원에 대한 재해보상의 제도적 정착을 위하여 정책보험으로서 “어선원및어선재해보상보험법(가칭)”의 도입방안과 기대효과 등을 살펴보기로 한다. 그리고 양식물재해보험제도의 도입 가능성과 도입방향을 검토한다.

III. 연구개발 내용 및 범위

연구내용은 크게 3가지로서 보험관련 일반현황, 어선원재해보험 및 양식재해보험으로 구분된다. 연구의 필요성 및 목적, 내용 및 방법, 선행연구를 중심으로한 서론에 이어 제2장에서는 보험과 사회보장 전반에 대한 이해를 돕는

다. 제3장에서는 우리 나라에서 실시되고 있는 수산업의 공제사업 현황을 살펴본다. 제4장은 일본에서 실시하고 있는 수산업의 재해보상제도를 다루고 있다.

제5장에서는 어선원 및 어선재해보상제도에 대하여 전반적으로 다룬다. 제1절은 어선원 재해보상제도의 현황과 문제점을, 제2절은 어선원 및 어선재해보상보험제도의 필요성, 제정원칙, 효율적 운용방안 등을 검토한다. 제3절은 어선원 및 어선재해보상보험제도의 기대효과를 다루고 있다.

제6장은 양식수산물 재해보상제도의 도입방향을 중점내용으로 하였다. 제1절은 양식어업의 특성과 발달과정을, 제2절은 양식어업과 관련한 각종 위험 및 위험대책을 살펴보고, 제3절은 제도도입에 대한 양식어업인의 인식도 조사, 제4절에서는 재해보상의 필요성과 세부추진 주요내용 등 양식수산물에 대한 재해보상제도의 향후 도입방향을 검토한다. 제7장에서는 결론을 맺는다.

IV. 연구개발 결과 및 활용방안

1. 제도상의 문제점

어선원에 대한 재해보상규정은 어선규모에 따라 적용법령이 달라 선주의 재해보상책임 및 보상제도도 상이하다. 25톤이상 어선의 선원은 선원법의 적용을 받아 수협이 선원종합공제, 민간보험사의 선원근재보험에 가입하고 있고, 25톤미만 어선은 다시 2가지로 구분되어 5인이상 승선어선은 산업재해보상보험법의 적용대상이 되어 보호를 받고 있으나, 5인미만의 경우는 적용에서 제외되어 있다. 이에 수협에서 실시하는 공제중 선원보통공제에 가입하여 최소한의 보호만 이루어지고 있다.

선원법 및 산업재해보상보험법에 의한 재해보상도 선원의 경우 정책보험의 혜택이 상대적으로 빈약하다. 25톤미만 어선중 5인이상 승선어선원에 한해서만 산업재해보상보험의 가입의무가 있어 가입대상자가 극소수(3.8%)에 불과하다. 선원보험법의 시행보류로 수협 선원공제가 선원의 재해보상에 대하여 지원기능을 수행하고 있으나 정책보험이 아닌 수협공제는 어선원보호에 한계

6 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

를 지닐 수밖에 없다.

수협중앙회가 연근해어선에 대한 보험으로서 공제사업을 실시하고 있으나, 공제가입률이 저조하여 안정적인 어업생산기반을 구축하는 디딤돌이 되기에는 한계가 있다. 2000년도의 경우, 어선공제가입률은 5.8% (84,048척중 4,916척 가입), 선원공제가입률은 20.1%(156,462명중 31,498명 가입)에 불과한 실정이다.

선원공제에 대하여는 1978년부터 국고보조가 이루어지고 있으나 정부의 공제료 국고보조율이 낮은 상황이다. 육상의 타산업과 비교해 볼 때, 보험료에 대하여 보조금이 지급된다는 자체가 형평성의 문제로 이어질 수 있으나, 열악한 어로작업의 환경을 극복하고 경쟁력 강화와 생산성 향상을 위해서는 어업에 대한 보조금은 현실적으로 존재할 수밖에 없다. 특히, 어선공제에 있어서는 극히 제한적 보조(2001년부터 10톤미만에 대하여)가 이루어지는데 그치고 있고, 선원공제에 있어서도 톤급별 차등지원 및 정부예산에 따라 국고보조율이 매년 상이한 문제점이 있다.

2. 제도도입의 필요성

어선에서의 근로는 육상근로와는 달라 자가승선한 어선소유자라 할지라도 침몰사고 등에 대해 일반 어선원과 동일한 위험에 노출됨으로 승선자 전원을 보호할 필요가 있다. 따라서 본법에서는 임금을 목적으로하는 일반 어선원 뿐만 아니라 무급으로 종사하는 가족어선원 및 어선소유자가 승선한 경우에도 피보험자로 등재하도록하여 실질적으로 어업인의 보호를 기하고 있다. 즉, 연근해어업에 종사하는 어선원 및 어선소유자 전체를 보호하고 어선재해의 복구를 촉진함으로써 수산업 경영의 안정 및 생산성의 향상을 기하는 종합적인 재해보상보험사업의 실시를 위한 제도적 기반을 구축하는 것이다.

어업의 사고율이 육상에 비해 5배이상 높음에도 불구하고 제도적 장치의 미비로 인해 보험에 가입한 비율은 21.3%에 불과하다. 반면, 육상의 근로자는 산업재해보상보험법에 의해 사업장당 1인의 근로자까지 보호되고 있다. 따라서 일정톤급 이상(예로 8톤이상 또는 근해어업 허가선)은 당연가입자로서 재해시 보험관계의 미신고에도 불구하고 보험급여를 실시함으로써 어선원보

호에 만전을 기할 필요가 있다. 그리고 연차적으로 적용톤수의 하향조정을 통하여 육상과 같이 적용 어선원을 확대할 필요가 있다. 즉, 가입률 제고를 위한 제도적 근거가 마련되는 것이다.

현재 25톤이상의 어선에 대하여는 선원법상의 재해보상책임이 부여되고 있고, 25톤미만의 어선은 근로기준법상의 재해보상책임으로 인해 산업재해보상보험법 적용을 받아 가입하고 있다. 그러나 어업의 특이성으로 인한 적용의 어려움으로 5인이하의 경우는 산업재해보상보험법이 적용되지 않아 수협공제에 임의 형태로 가입하고 있다.

이러한 현실을 감안할 때, 본 재해보상보험제도의 도입을 통해 25톤을 기준으로 이원화된 제도를 일원화함으로써 제도적 문제로 인해 발생하는 행정적 비용을 절감하고, 대어업인의 서비스(산재보험공단의 지사가 46개에 불과하여 원거리 이동 필요)의 증진, 어선원의 효율적 보호를 도모할 필요가 있다.

어선원공제에 대하여는 연근해어업진흥계획에 의거 1978년부터 국고보조가 이루어지고 있는데, 이것은 연근해 어선원의 공제가입확대를 통한 재해보상제도의 정착과 안정적인 어업경영의 도모를 위하여 실시되는 것이다. 이러한 국고보조는 수협공제에 가입한 자에 한하여 실시되고 있고, 산업재해보상보험에 가입한 자에게는 실시되지 않고 있다. 즉, 타산업과의 형평성을 고려하여 산업재해보상보험에 가입한 자는 보조대상에서 제외되는 것이다. 결과적으로 25톤이상의 대형어선은 국고지원이 실시되고, 25톤 미만 소형선(산재가입대상)은 국고지원이 없는 불합리성이 발생하고 있다. 이를 해소하기 위해서는 “어선원및어선재해보상보험법(가칭)”의 제정을 통하여 적용대상을 통합하여야 한다.

3. 어선원 및 어선재해보상보험제도의 효율적 운용방안

어선원 및 어선재해보상보험제도가 효율적으로 운용되기 위해서는 첫째, 정부주도에 의한 정책보험이 되어야 한다. 본 재해보상보험은 어선소유자에 대하여 사용 어선원의 재해에 대한 무과실책임을 근간으로 보상을 행하는 것이기 때문에 손해보험의 형태를 띄고 있다. 재해 어선원은 법률에 의하여 피해보상을 받을 수 있으나, 재산상실·부도·도주 등 어선소유자의 고의 또는 부

8 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

특이한 사정으로 인해 재해보상이 이루어지지 못할 경우는 재해어선원만 피해를 보게 되므로 약자인 어선원의 완전한 보호를 위해서는 정부가 관장하는 정책보험으로 운영되어야 한다. 어선원과 같은 사회적 약자의 복지를 위한 사회보험인 것이다.

둘째, 위탁사업으로의 운영이다. 어선원재해보험은 재해발생시 당연가입대상자중 보험관계 미신고 선주의 어선원에 대하여도 보험금을 지급하는 사회보장 성격의 정책보험으로서 보험사업의 운영은 여타 정책보험과 같이 특별법인을 설립하여 위탁·시행하여야 한다. 그러나 현실적으로 별도의 특별공단을 설립하는 것은 '작고 효율적인 정부'를 추구하는 정부의 정책기조에 반하는 것이기 때문에 기존 조직을 활용하여 효율적인 보험운영이 가능하도록 하기 위하여 수협중앙회를 보험사업의 피위탁기관으로 지정하는 것이다.

특정한 민영보험사에 보험사업을 위탁할 수도 있으나, 어업에 대한 전문성 및 해안 위주의 조직망 구성 등의 차이는 보험효율의 격차로 이어져 어업인의 부담만 가중시키는 결과를 초래할 것으로 우려된다. 이것은 민간보험사(2.9%)와 수협공제(97.1%)에 가입하고 있는 현행의 가입율이 이를 반증해 주고 있다.

셋째, 대량위험에 대한 재보험 및 손실에 대한 국가의 최종 지원이 뒤받침되어야 한다. 자연재해의 피해는 예측과 예방이 어려우며, 재해의 발생시 특정지역에 대량으로 발생하는 특성이 있기 때문에 초과손실의 위험이 상존하고 있다. 따라서 이러한 초과손실에 대한 부담이 필요하다. 자체적으로도 비상위험준비금의 조성을 통하여 초과위험에 대한 1차적인 대비를 하고, 이익금을 손실보전준비금으로 조성하여 2차 안전장치를 구성할 계획으로 있으나, 이들 조치만으로는 대량위험에 대한 준비를 모두 갖추었다고 할 수 없다.

법안에서는 보험사업의 이익이 발생한 경우, 위탁보험자의 이익 전체가 손실보전준비금으로 귀속되어 초과손실에 대한 보전금으로 이용될 계획으로 있으나, 손실보전준비금의 고갈시에는 국가의 최종적인 지원이 뒤따라야 보험의 계속성이 보장될 수 있다. 손실보전준비금은 수입지출결산상 잉여금·손실보전준비금 운용수익금·차입금·정부 및 다른 기금으로부터의 출연금 기타 수익금으로 조성하도록 되어 있으므로 장기적인 적자시는 출연금의 증대 혹은 잉여금의 산출이 해결책이 될 수 있으나 잉여금의 산출을 위해서는 보험요율

의 증대로 이어질 수밖에 없다.

넷째, 가입률의 향상이 필수적이다. 자연재해를 대상으로 하는 보험사업은 대수의 법칙이 적용된다 하더라도 연도별 사고율의 변동이 심하여 요율 산정이 어려운 문제점이 있으므로 이의 최소화를 위해서는 가입률의 증대가 필수적이다. 특히 당연가입대상자의 경우 보험관계의 신고를 태만히 한 경우라도 재해 어선원에 대하여는 보험급여가 행해지는 정책보험의 특성상 보험재정은 큰 손실을 보게되므로 당연가입자의 보험신고는 무엇보다 중요한 사안으로 작용한다. 따라서 보험관계의 신고의무 이행 등 가입율의 증대 도모는 보험사업의 지속적 안정과 관련한 가장 중요한 문제이다.

다섯째, 국고지원이 증대되어야 한다. 수협이 실시하고 있는 선원공제에 있어 어업인이 부담하는 보험료에 대한 국고보조는 그 보조시행의 초기에는 톤급에 구분을 두지 않았고, 보조율도 50%로 높은 편이었다. 그러나 현재는 톤급에 따라 10~50%의 보조금이 차등 지급되고 있으며, 100톤이상인 어선(선원공제)에 대하여는 보조금이 지급되지 않는다.

4. 제도도입의 기대효과

정책보험 도입으로 보험료 및 보험급여의 기준이 되는 선원의 평균임금을 종전에는 선주가 임의적으로 책정하였으나, 앞으로는 선원의 실질임금에 근접하게 되므로 이에 따라 보험료, 보조금, 보험혜택 등이 변화하게 된다.

보험에 적용될 선원 1인당 연평균임금은 도입 이전에는 9,624천원이었으나 도입후에는 14,568천원으로 51.4% 증가하게 된다. 이에 따라 선원 1인당 선주가 부담하는 연보험료 증가분은 599천원에서 33.4%가 증가한 799천원이 된다. 선주부담의 증가는 선원법상 재해보상의 완전한 이행에 따른 증가분으로서 실질임금에 기초한 보험가입등 선원법을 이행해 온 선주의 경우는 추가부담 없다.

선원 1인당 연간 정부보조금은 미도입시 176천원에서 도입시에는 277천원으로 101천원(57.4%)이 증가하게 되며, 선원 1인당 보험급여혜택은 사망시 기준 37,961천원에서 19,503천원(51.4%)이 증가하게 된다.

10 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<정책보험의 기대효과>

<연간 기준>

구 분	미도입(a)	도 입(b)	차 액(b-a)	변동률(%)
1인당 적용임금(천원)	9,624	14,568	4,944	51.4
총보험료(백만원)	25,705	38,408	12,703	49.4
1인당(천원)	775	1,076	301	38.8
보조액(백만원)	5,839	9,872	4,033	69.1
1인당(천원)	176	277	101	57.4
보조율(%)	22.7	25.7	3.0	-
선주부담총보험료(백만원)	19,866	28,536	8,670	43.6
1인당(천원)	599	799	200	33.4
척 당(천원)	1,137	1,487	350	30.7
기대효과(백만원)	1,259,177	2,051,245	792,068	62.9
1인당(천원)	37,961	57,463	19,503	51.4

5. 양식물재해보험제도의 도입방향

1) 대상품목

보험 대상품목의 선정에는 양식어업자의 수, 분포, 밀집도, 소득수준, 생산량, 양식방법, 재해유형, 가격변동률 등이 종합적으로 고려되어야 한다. 많은 양식어업자가 가입하는 것이 보험료를 저렴하게 하고, 호당 양어면적이 커 전업화되어 있는 것이 유리하다. 또한, 어느 정도의 소득이 보장되는 품목이어야 보험료의 부담능력이 확보되며, 연도별 가격변동율이 낮아야 보험료 및 기준생산액 설정에 유리하다. 지역적 분포 측면에서는 시군 단위의 세분류가 필요하고, 특히 만별 구분이 필요하나 자료의 한계로 어려움이 예상된다. 양식방법별 대상품목 선정여부, 어종별 세분화의 필요성 등도 검토되어야 할 것이다.

2) 가입방법

가입방법에서는 다음과 같은 방향으로 검토가 이루어질 필요가 있다. 가입자의 수가 많을수록 보험료를 낮출수 있으므로 대상품목 양어가 전체를 의무가입 또는 일정규모 이상의 양어를 의무가입 시키하는 방안이 있고, 반면 재해보험은 개인의 재산상 손해에 관한 사항이므로 의무적으로 가입시켜 시행하는 것은 어렵다는 측면도 있다.

검토 방향은 원칙적으로 임의가입방식을 채택하고, 가입률 제고를 위한 인센티브제 도입을 고려하고 있다. 인센티브의 예시로는 보험료 분납 및 무사고 재가입시 개별어장에 대하여 할인혜택 부여, 영어자금 등 정책자금 금리우대 및 우선권 부여, 재해 무사고 환급 및 재해대책 우수어가에 대한 우대제도 도입 등이 고려될 수 있다.

3) 보험적용대상 자연재해

자연재해의 종류는 여러 가지가 있다. 일반적으로 재해라 하면, 태풍·해일·적조·어병·냉해·이상조류·빈산소수괴 등을 다양하게 일컫는다. 이와 같은 모든 재해를 보험의 대상으로 할 경우 보험료가 높아져 어가의 부담이 커지게 되고 보험제도로서의 시행상 어려움이 많아 시행자체가 불투명해 질 수도 있다. 또한, 일부 재해의 경우는 재해로 인한 것인 지의 피해 여부 판단에도 어려움이 있다.

따라서 적용대상은 발생 빈도가 높은 재해를 우선 검토하고, 운영상의 어려움을 극복해가면서 점진적으로 재해의 대상범위를 확대해 나갈 필요가 있다.

4) 보험금 지급수준(보장수준)

재해를 입었을 경우, 지급되는 보험금의 수준이 어업인으로서 많은 관심사가 될 것이다. 보험금의 지급수준이 높을수록 어업자들은 환영할 일이나 지급기준을 높이면 보험료의 상승도 동반되어 어가의 부담이 증가하는 요인이 되기도 하고 도덕적 해이의 발생 가능성도 높아지게 되는 단점도 있다.

12 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

자연재해대책법이나 농어업재해대책법에 의한 지원금의 제외여부도 논란이 될 수 있다. 제1안으로는 자연재해 및 농어업재해대책법의 지원분을 보험금의 지급액에서 제외하여 이중 보상을 피하는 것이다. 제2안은, 재해보험이 별도의 보험료를 납부하고 가입한 것이기 때문에 재해대책법에 의한 지원분을 포함하는 방안이다. 재해대책법에 의한 지원이 보험으로 전환되지 않고, 일방적 시혜적 성격의 지원금으로 있을 경우에는 제2안이 타당한 것으로 판단되고 있다.

5) 기준생산량

피해율 및 피해액이 산정되기 위해서는 최초 입식량이 정확히 기록되어야 하며, 자연폐사율을 산정(생산율)하여 재해 이외의 원인으로 인한 손실을 감안하여 이를 기준으로 피해량 대비 피해율을 산정하여야 한다. 생물의 경우는 현재의 성장 상태에서 금전적 가치가 있는 것이 아니라 성장에 의해 가치가 증대해 가는 것이므로 성장시 투하되는 직접 경비 등을 반영하고, 성장 정도에 따라 보험가액과 피해액을 산정하여야 하는 까다로움이 있다.

6) 보험요율 산정

보험요율은 전국 평균치의 생산실적과 피해실적을 대비하여 산정할 수도 있고, 시도별 혹은 시군별로 산정할 수도 있다. 어업종류에 따른 구별은 육상과 해상의 확연한 구별 및 양식특성이 다르므로 구별이 필요하다. 요율의 적용에 있어 전국 평균요율을 사용할 경우에는 재해 안전지역은 상대적으로 피해율이 낮아 가입율이 저조하고, 재해 빈발지역은 과소평가된 요율하에서 많이 가입하는 역선택이 발생할 수 있다. 지역별 요율의 적용은 경제논리에는 부합되나 요율의 격차가 심하여 가입율을 확보하기 어려운 문제점이 있다.

7) 국고보조 및 재보험

어업은 해황에 따른 위험성이 많아 재해에 과도하게 노출된 산업이므로 보험요율이 육상의 여타 산업보다 높게 나타난다. 따라서 양식어가의 부담을 경감하고 가입율의 제고를 위하여 보험료의 일정율을 국고에서 지원할 필요가 있다. 국고 지원시는 면적 혹은 시설규모에 따라 차등 지급하는 방안과 규모에 관계없이 일정률을 적용할 수가 있다. 재해의 규모가 통상적 피해 이상으로 과도하게 발생하는 경우도 빈발하므로 일정 피해 이상에 대하여는 재보험을 추진하여 보험운영의 안정을 기해야 할 것이다.

◆ SUMMARY ◆

I . Title of project

- Study on the insurance system in fishery

II . Object and implications

In order to quickly compensate for damages to property and casualty caused by marine accidents, it is highly needed to introduce a special non-profitable government-led policy insurance helping an effective operation of the established National Federation of Fisheries Cooperatives (hereafter NFFC) insurance business. It means that it is recommended to replace the existing insurance on seamen and fishing vessels with the government-led policy insurance aiming at securing them, their property and safe fishing operations, which will thus increase fishery productivity.

This study examines the established property and casualty insurance system in fisheries and introduces Seamen and Property and Casualty Insurance Act (tentative name) to help the policy insurance on seamen and their property take its root as soon as possible. It also investigates an expected achievement of the act and inspects the possibility of the introduction of aqua-culture insurance.

III . Contents and scope of the study

This study consists of these contents as follows ; Following an introduction, the 2nd chapter refers to a general concept for an insurance

and social security and how they work in Korea. The 3rd chapter deals with the present condition of the insurance in fishery sector. The 4th chapter covers the insurance of Japans fishery sector. The 5th chapter generally handles an insurance on seamen and their property. Lastly, the 6th chapter concentrates on an insurance on aqua-culture industry.

IV. Results and effective implementations of the study

The relevant acts to the disasters of seamen and fishing vessels in Korea are Labor Standard Act , Seamens Act , Natural Disaster Protection and Insurance Act and Agricultural and Fishery Disaster Protection and Insurance Act . Among these acts, although Labor Standards Act , Seamens Act intensively regulates an insurance on the disasters of seamen and fishing vessels, there is a problem that applicable acts on damages to property and casualty in fisheries differ according to the size of vessels. Thus, with the introduction of the policy insurance, it will quickly and justly compensate for damages of seamen and fishing fleets in case of marine accidents, augment the productivity in fishery sector and secure a stable fishing management. In order to meet these goals, Seamen and Property and Casualty Insurance Act was introduced.

The insurance according to the Seamen and Property and Casualty Insurance Act is a government-led policy insurance under the superintendence of the minister of Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. The Ministry entrusted the service to NFFC, a public organization, for the purpose of lifting efficiency. NFFC established a parity reserve fund consisted of surplus, invested fund and earnings from parity reserve fund, etc to operate the business smoothly. The service

16 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

takes every possible steps to secure the safety of seamen and fishing vessels by classifying vessel owners over a certain size into automatic policyholders.

In order to bear fruit, it is essential to establish Seamen and Property and Casualty Insurance Act . On the basis of the act, the protection of seamen and fishing fleets will be achieved. The act requires crucial several steps to become a practical measure to settle seamen and their households. Firstly, because natural disaster which is hard to expect and prevent brings severe damages, government should ultimately guarantee the compensations. Secondly, government should also support insurance premium to poor seamen to increase the rate of purchase.

◆ CONTENTS ◆

Chapter 1. Foreword	3
Chapter 2. General concept for an insurance and social security	31
Chapter 3. Present condition of the insurance in fishery sector	43
Chapter 4. Insurance of Japans fishery sector	69
Chapter 5. Insurance on seamen and their property	99
Chapter 6. Insurance on aqua-culture industry	135
Chapter 7. Conclusion	153
Reference	157
Appendix	159

◆ 목 차 ◆

<요 약 문>	3
제1장 서 론	25
제1절 연구의 필요성 및 목적	25
제2절 연구의 내용 및 방법	27
제3절 선행연구	29
제2장 보험과 사회보장	31
제1절 보험의 기능과 종류	31
1. 보험의 뜻과 기능	31
2. 보험의 종류	31
제2절 사회보장	33
1. 사회보장의 의미	33
2. 사회 보장의 필요성	34
3. 사회보장법의 체계	34
제3절 사회보험과 민영보험	37
1. 사회보험	37
2. 사회보험과 민영보험의 유사점과 차이점	37
3. 사회보험과 민영보험의 관계	41
제3장 수산업의 공제사업 현황	43
제1절 어선사고 현황	43
1. 해양사고 발생현황	43
2. 해양사고 원인 분석	45
제2절 수협을 공제사업 현황	47
1. 수협 공제의 개요	47

2. 수협 공제사업 현황	51
제3절 산업재해보상보험제도의 특징 및 어선원 재해보상 현황	60
1. 산업재해보상보험제도의 목적 및 특징	60
2. 재해보상 현황	62
제4장 일본의 수산업 재해보상제도	69
제1절 선원보험제도	69
1. 선원보험 개요	69
2. 선원보험의 대상	70
3. 선원보험의 운영	72
4. 보험급여	73
5. 타 제도와의 관계	74
제2절 어선보험제도	74
1. 어선보험제도의 개요	74
2. 종류	78
3. 보통손해보험	80
제3절 어업재해보상제도	87
1. 목적 및 성격	87
2. 구성체계	88
3. 양식공제	93
제4절 일본 어업공제제도의 시사점	97
1. 제도적인 측면	97
2. 운영적 측면	97
3. 의무가입제 운영	98
4. 정부의 역할 측면	98
제5장 어선원 및 어선재해보상제도의 도입방안	99
제1절 어선원 재해보상제도의 현황과 문제점	99
1. 현행제도의 검토	99

22 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

2. 제도상의 문제점 102

제2절 재해보상보험제도의 필요성 및 효율적 운용방안 105

1. 제도도입의 필요성 105

2. 보상보험법안의 제정원칙 107

3. 어선원 및 어선재해보상보험제도의 효율적 운용방안 108

제3절 어선원 및 어선재해보상보험제도의 기대효과 114

1. 제도도입의 장단점 및 보상내용 비교 114

2. 제도도입 효과의 구분 및 변동변수 내역 117

3. 제도도입의 기대효과 121

제6장 양식물재해보험제도의 도입방향 135

제1절 양식어업의 특성과 발달과정 135

1. 양식어업의 특성 135

2. 발달과정 136

제2절 양식어업의 위험과 대책 137

1. 영향을 미치는 위험 137

2. 위험에 대한 대책 139

제3절 양식어업인의 재해보험에 대한 인식도 140

1. 조사개요 140

2. 설문조사 결과 140

제4절 양식물재해보험제도의 도입방향 검토 143

1. 재해보험의 필요성 143

2. 양식물 재해보험제도의 도입가능성 검토방향 144

3. 세부추진 주요내용 및 방향 145

4. 과급효과 148

5. 제도도입의 문제점 및 보완대책 150

제7장 결 론 153

<참고문헌> 157

<부 록> 159

 I. 근해어업의 임금 실태 161

 II. 근해어업의 허가기준 165

 III. 민간보험사 참여시의 예상 문제점 167

 IV. 어업의 고유 특성 169

 V. 보험의 분류 173

 VI. 정책보험화의 당위성 176

 VII. 어선원및어선재해보상보험법(안) 182

◆ 표 목 차 ◆

<표 2-1> 분류기준에 따른 보험의 종류 32

<표 2-2> 보장제도를 기준으로 한 사회보장법의 체계 35

<표 2-3> 사회보험과 민영보험의 차이점 39

<표 2-4> 산재·고용보험(정책보험)과 민영보험의 비교 40

<표 3-1> 선박용도별 해양사고 발생현황(척수기준) 43

<표 3-2> 인명피해현황 44

<표 3-3> 해양사고 유형별 발생현황 45

<표 3-4> 수협공제와 민영보험의 대비 49

<표 3-5> 연근해어선원 보험가입현황 52

<표 3-6> 연도별 톤급별 선원공제가입률 52

<표 3-7> 연도별 선원공제금 지급 및 손익현황 53

<표 3-8> 연도별 톤급별 선원공제 지급률 54

<표 3-9> 연도별 선원공제 재해유형 분석 55

<표 3-10> 연근해어선 보험가입현황 56

24 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 3-11> 연도별 어선공제가입률	57
<표 3-12> 연도별 어선공제금 지급 및 손익현황	58
<표 3-13> 연도별 톤급별 어선공제 지급률	59
<표 3-14> 어선공제 재해요인 분석(2000년)	59
<표 3-15> 업종별 적용사업장수	63
<표 3-16> 연도별 보험료율 변동현황	64
<표 3-17> 업종별 수납률(2000년)	65
<표 3-18> 연도별 수지현황	66
<표 3-19> 업종별 보험급여별 지급건수(2000년)	67
<표 3-20> 연도별 보험급여 지급현황	68
<표 4-1> 일본의 해상보험과 육상보험 비교	70
<표 4-2> 어선손해등보상제도의 변천내역	75
<표 4-3> 어선손해보험의 종류	79
<표 4-4> 보통손해보험 및 특수보험의 보상범위	81
<표 4-5> 의무가입시의 국고보조율	83
<표 4-6> 보험구분별 K(배율) 및 보험료비율	91
<표 4-7> 굴 및 도미양식어업의 국고보조율	96
<표 4-8> 기타양식어업의 국고보조율 및 보조한도율	97
<표 5-1> 법령별 재해규정 비교	100
<표 5-2> 어선규모별 선주책임과 선원보험 제도	103
<표 5-3> 4대 정책보험의 관장부처와 위탁시행기관	109
<표 5-4> 육상 및 어업의 재해율 비교	114
<표 5-5> 어선원재해시 보상내용비교	116
<표 5-6> 변동요인에 따른 효과의 이동방향	118
<표 5-7> 자료별 임금수준	119
<표 5-8> 각 안별 톤급별 1인당 월평균 임금규모	119
<표 5-9> 각안별 톤급별 가입률	120
<표 5-10> 각안별 보험요율	121
<표 5-11> 국고보조금의 비교	122
<표 5-12> 국고보조금 추정액 : 8톤이상 강제가입시	123
<표 5-12> 국고보조금 추정액 : 8톤이상 강제가입시 (계속)	124

<표 5-13> 국고보조금 추정액 (8톤이상 강제가입) 상세표 1 125
 <표 5-13> 국고보조금 추정액 (8톤이상 강제가입) 상세표 2 126
 <표 5-14> 국고보조금 추정액 : 5톤이상 강제가입시 127
 <표 5-14> 국고보조금 추정액 : 5톤이상 강제가입시 (계속) 128
 <표 5-15> 정책보험의 도입에 따른 어선원의 재해보상 규모변화 129
 <표 5-16> 정책보험의 도입에 따른 어선소유자의 보험료부담 변화 130
 <표 5-17> 톤급별 선주부담액 내역 : 시나리오 1* 132
 <표 5-18> 톤급별 선주부담액 내역 : 시나리오 2* 133
 <표 6-1> 1인당 소유 양식어업권 건수 140
 <표 6-2> 양식어업의 종류 141
 <표 6-3> 양식어업의 양식대상물(품종) 종류 141
 <표 6-4> 농작물재해보험에 대한 인지정도 142
 <표 6-5> 양식어업관련 재해발생의 심각화 정도에 대한 인식도 142
 <표 6-6> 재해보험제도의 도입희망 정도 143
 <표 7-1> 일본의 어업공제 대상 및 내용 154

◆ 그림목차 ◆

[그림 2-1] 우리 나라의 사회보장 체계 36
 [그림 4-1] 일본의 어선보험 운영체계도 77
 [그림 4-2] 개별비례초과손해복합재보험의 재공제 부담비율 89
 [그림 4-3] 어획공제(조개·해조류 채취업)의 재공제 부담비율 90
 [그림 4-4] 어업재해보상제도의 운영체계 92
 [그림 4-5] 공제금 산정방식 94

제1장 서론

제1절 연구의 필요성 및 목적

우리 나라 근로활동에 관한 제반사항은 근로기준법에 그 근간이 규정되어 있다. 다만, 배 안에서 근로를 제공하는 특수 근로자인 선원에 대하여는 해상의 선박이라는 격리된 장소, 근로시간의 불확정성, 해상근로의 위험성 등 근로환경의 특수성으로 인해 근로기준법에 대한 특별법으로서 따로 선원법이 제정되어 있다.

근로기준법과 선원법에는 근로자 및 선원에 대한 사업주(어선소유자)의 재해보상규정을 두고 있는데, 재해보상의 의무가 법률로서 강제되고 있다고는 하나 사업의 도산 등 부득이한 사유로 사업주의 재해보상 능력이 상실된 경우에는 재해를 입은 근로자만 보호막 외로 나갈 수밖에 없게 된다. 따라서 국가에서는 이러한 근로자의 보호를 위하여 산업재해보상보험법이라는 재해보상특별법을 제정하여 국가주도의 공영보험을 운영하고 있다.

그러나 근로기준법의 적용범위와 재해보상규정에 그 근원을 두고 있는 산업재해보상보험은 어선원의 경우 일부에만 적용되고 있다. 즉, 선원법은 25톤 이상의 어선을 적용대상으로 하고 있고, 근로기준법은 25톤미만의 어선에 적용되어 재해보상을 규정하는 근거법 자체가 이원화되어 있고, 이에 따라 산업재해보상보험법도 25톤미만의 어선에 적용되고 있다. 그리고 적용상의 어려움으로 인해 5인미만 승선하는 어선의 경우에는 적용대상에서 제외되고 있다.

선원들은 열악한 해상근로조건 아래에서 소외 받고 있다. 선원중에서도 특히 소형어선에서 과중한 어로작업에 시달리고 위험에 과도하게 노출되어 있는 연근해 어선원의 소외감은 더욱 크다. 이들의 보호를 위해 국가에서는 1978년부터 수협공제료에 대해 국고보조를 실시하고 있으나, 25톤 미만으로서 산재보험의 가입대상이 되는 어선의 경우에는 타산업 간의 형평성 문제로 보험료에 대한 국고보조가 이루어지지 않고 있어 선원법의 적용을 받는, 상대적

으로 대형어선의 경우에 오히려 국고보조가 이루어지는 불합리한 상태에 놓여 있다.

1차산업 특히 바다를 생산의 무대로 하여 경제활동이 이루어지는 수산업은 경제상황의 변동에 따른 경제적인 위험 이외에도 천재지변에 의한 자연적 위험에도 노출되어 있는 열악한 산업이다. 산업적 특성상 가질 수밖에 없는 고위험을 최소화하여 어업인을 보호하기 위해서는 피해의 최소화 및 극복을 위한 제도적 장치가 필요하다. 특히 공적 구제의 혜택을 쉽게 받을 수 있는 육지와는 달리 바다는 재해 시에 구조 등이 어려워 정부의 공적 보호에 상대적으로 소외되어 있는 곳이므로 어업인의 생명 및 재산보호를 위한 다방면의 수산보험제도가 체계적으로 수립되어야 한다. 즉, 위험으로부터 피해를 최소화하기 위한 물리적 장치 및 활동을 바다에서 시행하기에는 한계가 있으므로 보험이라는 2차적인 안전장치에 보다 크게 기대할 수밖에 없다.

1차산업이 가지고 있는 이러한 원천적인 어려움 때문에 정부에서는 자연재해대책법과 농어업재해대책법을 제정하여 피해를 입은 농어가에 대하여 지원을 하고 있다. 자연재해대책법은 1990년에 풍수해재해대책법이 대체된 법률이며, 농어업재해대책법은 자연재해대책법이 농어업부문에서 발생하는 재해를 포용하지 못하기 때문에 보완책으로서 도입된 제도이다.

현행 2가지의 법률에 의해 어업피해구제 즉, 재해를 입은 어가에 대하여 보조 및 지원이 행해지고 있으나, 자연재해대책법 및 농어업재해대책법에 의한 피해복구지원은 한계가 있다. 이들 법률에 의한 지원은 대형사고에 한하여 재해구조 차원의 보상을 실시하는 것으로서 일상적인 고유의 재해사고에 대한 보상은 불가능한 실정이다. 즉, 우리 나라의 어업피해구제 제도는 정부에 의한 필요 최소한의 지원 개념으로서 어업인의 실질적인 피해구제와는 괴리가 있다. 또한, 자력복구가 아닌 자선적 복구지원이기 때문에 이것은 어업인이 자발적으로 재해에 대비하려는 의식을 부족하게 만드는 원인이 되기도 한다.

이에 본 연구에서는 어선원 및 어선에 대한 현행 재해보험제도를 비교·검토하고 제도상의 문제점 등을 고찰하며, 어선원에 대한 재해보상의 제도적 정착을 위하여 정책보험으로서 “어선원및어선재해보상보험법(가칭)”의 도입방안과 기대효과 등을 살펴보기로 한다. 그리고 양식물재해보험제도의 도입 가능성과 도입방향을 검토한다.

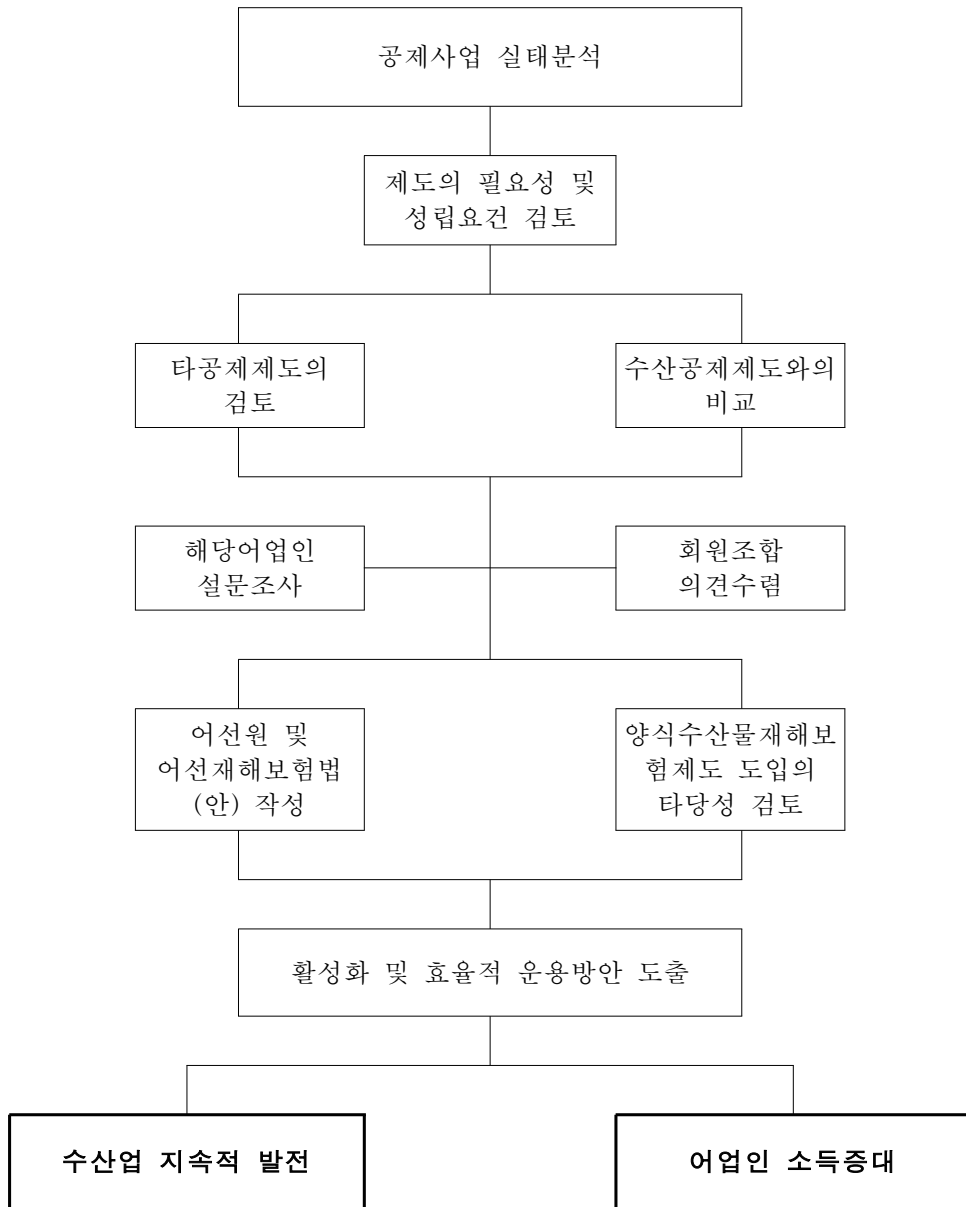
제2절 연구의 내용 및 방법

연구의 목적을 달성하기 위하여 본 연구에서는 총 7개의 장으로 내용을 구성하였다. 연구내용은 크게 3가지로서 일반현황과 어선원재해보험 및 양식재해보험으로 구분된다. 연구의 필요성 및 목적, 내용 및 방법, 선행연구를 중심으로한 서론에 이어 제2장에서는 보험과 사회보장 전반에 대한 이해를 돕는다. 제3장에서는 우리 나라에서 실시되고 있는 수산업의 공제사업 현황을 살펴본다. 중심내용은 해양사고, 수협,의 공제사업, 산업재해보상보험법상의 어선원 재해현황 등으로 구성된다. 제4장은 일본에서 실시하고 있는 수산업의 재해보상제도를 다루고 있다. 일본은 선원보험제도, 어선공제제도, 양식물공제제도를 중심으로 어업재해에 대한 보상체계가 잘 발달해 있어 이에 대한 내용을 검토한다.

제5장에서는 어선원 및 어선재해보상제도에 대하여 전반적으로 다룬다. 제1절은 어선원 재해보상제도의 현황과 문제점을, 제2절은 어선원 및 어선재해보상보험제도의 필요성, 제정원칙, 효율적 운용방안 등을 검토한다. 제3절은 어선원 및 어선재해보상보험제도의 기대효과를 다루고 있다.

제6장은 양식수산물 재해보험제도의 도입방향을 중점내용으로 하였다. 제1절은 양식어업의 특성과 발달과정을, 제2절은 양식어업과 관련한 각종 위험 및 위험대책을 살펴보고, 제3절은 제도도입에 대한 양식어업인의 인식도 조사, 제4절에서는 재해보험의 필요성과 세부추진 주요내용 등 양식수산물에 대한 재해보험제도의 향후 도입방향을 검토한다. 제7장에서는 결론을 맺는다.

연구방법은 어선원 및 어선재해보상보험법의 입안시 전문가 협의회, 관련어업인 공청회 등 여론을 수렴하는 과정을 거쳤다. 대상어업인들에 대하여는 설문조사를 실시하여 재해보험에 대한 인식도를 파악하였으며, 기타 내용은 수협, 선원노동조합 등을 통한 실태파악 및 문헌조사를 통하여 자료를 수집하였다.



[그림 1-1] 연구체계도

제3절 선행연구

국내의 경우 어선공제와 선원공제는 실시되고 있으나, 피해 규모가 큰 양식물의 재해에 대하여는 보험제도가 전무한 실정에 있다. 양식공제와 관련하여서는 1974년에 수협중앙회에서 검토되기 시작하여 1976년에는 수협중앙회의 의뢰로 부산수산대학에서 용역을 수행한 바가 있고, 1983년에는 한국농촌경제연구원에서 「수산재해에 따른 양식공제 제도 도입가능성 연구」를 수행하였다.

이러한 기초연구를 토대로 1988년에는 한국농촌경제연구원에서 「수산재해에 따른 양식공제시험사업 설계(굴 수하식양식을 중심으로)」의 연구결과가 도출되어 이를 중심으로 다음과 같이 수협에서 도상연습을 실시하기도 하였다.

- 공제대상 : 굴수하식 양식업(시설 및 생물)
- 대상사고 : 폭풍, 태풍, 해일, 일시 대량발생의 병충해(납작벌레등), 적조, 이상수온, 독수대
- 연습지역 : 경남 고성만, 전남 가막만
- 연습사전 준비 : '91. 2~'91. 5
- 도상연습 실시 : '91. 6~'92. 2

굴수하식 양식어업에 대한 위와 같은 도상연습 결과 다양한 문제점이 도출되어 공제의 시행은 유보되었으며, 그 이후로는 수산업에 있어서 공제·보험에 대한 연구는 진전되지 못하였다. 1990년대 후반부터 소득수준의 향상과 양식어류 부문의 괄목할 만한 성장에 힘입어 양식어류를 대상으로 한 공제의 필요성이 조심스럽게 대두되기 시작하였는데, 특히 2001년 3월에 시행된 농작물재해보험을 계기로 하여 수산업 부문에서도 양식물재해보험의 실질적 도입을 위하여 해양수산부와 수협중앙회가 준비를 하고 있다. 즉, 2002년 상반기까지는 타당성 분석과 대상품목을 선정한 다음 2002년 말까지 시험사업을 설계하여 2003년부터 도상연습을 행하고, 2004년도에 도상연습상의 문제점 보완 및 제도마련을 통하여 2005년부터는 시험사업이 가능하도록 계획하고 있다.

제2장 보험과 사회보장

제1절 보험의 기능과 종류

1. 보험의 뜻과 기능

보험은 불확실하며 우발적으로 발생하는 각종 위험에 대비하기 위하여 같은 경제적 위협을 느끼는 많은 사람들이 보험료를 모아 준비자금을 형성한 후 불의의 사고가 발생하게 되면 자금의 일부로 손해를 보상해 주는 제도이다.

보험의 기능은 보험 가입자간의 경제적 상호 부조 역할, 가계와 기업경제 활동의 촉진, 사회적 자본의 형성으로 국민경제 발전도모, 각종 재해에 대한 예방, 보험에 의한 가치의 보장으로 자금의 원활한 유통 등 다양하다. 또한 거래나 금융 등에 있어 신용도의 증가를 가져다 준다.

2. 보험의 종류

보험의 분류에 대해서는 학자들의 분석시점이나 실무상의 편의성 관점에서 다양한 기준이 제시되어 왔으나 <표 2-1>과 같이 일반적으로 보험사고발생의 객체, 가입의 경제단위, 보험료의 성격, 보험의 경영주체, 보험경영의 동기, 보험 급부의 방식, 보험가입의 선택성, 보험기간, 피보험자의 선택성, 위험의 분담관계, 정부의 정책적 요소의 유무, 법률상의 구분 등을 통하여 종류가 나뉘어진다.

임의보험과 강제보험은 보험의 가입이 임의이나 법률에 의한 강제이냐에 따라 구분하는 것으로서 강제보험은 국민생활에 꼭 필요한 보험이지만, 임의 보험에 맡겨 놓을 경우 역선택 등과 같은 현상에 의해 보험공급 자체가 불가능하게 되거나, 소득재분배 혹은 국민의 복리증진을 도모하기 위하여 강제로 가입하게 하는 경우를 말한다.

<표 2-1> 분류기준에 따른 보험의 종류

기 준	내 역	기 준	내 역
보험사고 발생의 객체	인보험과 재산보험	보험가입 선택성	강제보험과 임의보험
가입경제단위	가계보험과 기업보험	보험기간	단기보험과 장기보험
보험료의 성격	비용보험과 저축보험	피보험자 선택성	개별보험과 집단보험
보험경영주체	민영보험과 공영보험	위험의 분담관계	원수보험과 재보험
보험경영 동기	영리보험과 비영리보험	정부의 정책적 요소의 유무	보통보험과 정책보험
보험급부 방식	정액보험과 손해보험	법률상 구분	손해보험과 인보험

공영보험과 민영보험은 보험경영의 주체가 사적 성격이냐 공적 성격이냐에 따라 구분되며, 공영보험에는 국가가 운영하는 국영보험과 시도지방자치단체가 운영하는 협의의 공영보험이 있다. 주로 사회정책 또는 경제정책실현의 수단으로 보험을 취급하며, 현행법상으로는 산업재해보상보험, 국민건강보험, 각종 연금보험, 고용보험(이상 사회정책보험), 농작물보험, 수출보험 등이 이에 해당된다.

상법 및 보험업법 상의 분류에서는 주로 재산의 실제 손실액을 기준으로 실손보상을 하는 손해보험과 신체상의 사고나 생명사고에 대하여 일정액을 지급하는 정액보험의 인보험(생명보험과 상해보험)으로 구분하여 규정하고 있다. 이를 기준으로 보험사업도 손해보험과 생명보험사업으로 분류된다. 어선원보험의 경우는 어선원 재해에 대하여 어선소유자가 법상의 책임이행인 보상을 행함으로써 발생한 어선소유자의 손실을 보상해 주는 손해보험에 속한다. 어선원도 인보험이 아니며, 어선소유자의 사용 어선원에 대한 무과실 책임의 이행에 따른 소유자의 손실을 보상해주는 손해보험인 것이다.

보통보험과 정책보험은 보험에 경제정책적 의도가 있느냐에 따른 구분으로서 보통보험은 특정한 국가정책의 목적을 수행하는 수단으로서의 의미가 없

34 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

이 가계나 기업과 같은 개별경제의 자유로운 의사에 따라 선택하는 보험이다. 정책보험은 특정한 국가 정책적 목적을 달성하기 위한 수단으로서 보험기술을 활용하는 경우에 나타나는 보험이며, 다시 다음과 같이 3가지로 구분된다.

- ① 사회보험 : 질병, 부상, 사망, 분만, 고도장해, 노령 및 실업 등과 같은 저소득층의 경제적 궁핍에 대해서 경제보장의 조치를 취하는 사회보장정책상의 목적을 달성하기 위한 보험(본연구의 대상인 어선원 및 어선재해보상보험의 경우 여기에 해당됨)
- ② 국민생활보험 : 노동자의 재산형성촉진, 자동차손해배상보장정책, 주택건설촉진정책 등 사회보장정책 이외의 정책으로 국민생활의 유지 및 향상을 정책목적으로 삼고 이의 실현을 위하여 행하는 보험
- ③ 경제정책보험 : 수출무역정책 및 중소기업정책 등 경제정책상의 목적을 달성하기 위하여 보험기술이 이용되는 경우의 보험

제2절 사회보장

1. 사회보장의 의미

사회보장이라 함은 질병·장애·노령·실업·사망 등의 사회적 위험으로부터 모든 국민을 보호하고 빈곤을 해소하며 국민생활의 질을 향상시키기 위하여 제공되는 사회보험·공공부조·사회복지서비스 및 관련복지제도를 말한다.

이중 사회보험은 국민에게 발생하는 사회적 위험을 보험방식에 의하여 대처함으로써 국민건강과 소득을 보장하는 제도를 말하며, 공공부조는 국가 및 지방자치단체의 책임아래 생활유지능력이 없거나 생활이 어려운 국민의 최저생활을 보장하고 자립을 지원하는 제도를 말한다. 사회복지서비스는 국가·지방자치단체 및 민간부문의 도움을 필요로 하는 모든 국민에게 상담·재활·직업소개 및 지도·사회복지시설 이용 등을 제공하여 정상적인 사회생활이 가능하도록 지원하는 제도를 말한다.

2. 사회 보장의 필요성

사회보장은 사회적 불평등 때문에 필요하다고 간단히 설명할 수 있다. 사회의 불평등은 어느 시대·사회에서나 항상 존재해 왔다. 그러나 근대 이전에는 가난을 개인의 운명 정도로 생각하여 사회제도상의 문제로까지 인식하지는 않았다. 근대 이후 신분제 사회가 무너지고, 모든 인간은 기본적 권리를 갖는다는 자연권 사상이 일반화되면서 모든 사람들은 인간다운 생활을 할 권리가 있다는 생존권적 기본권이 대두되었다. 이것이 헌법에 명문화된 것은 1919년 독일 바이마르 공화국 헌법이 최초의 예이다. 점차 가난은 개인의 책임이나 타고난 운명이라기보다는 사회 제도에 문제가 있고, 사회가 이 문제를 해결해야 한다는 것에서 사회보장이 싹트기 시작한 것이다.

현대 사회에 들어 와서는 개인과 가족의 사회보장적 기능이 상대적으로 약화되고 사회와 국가의 책임이 강조되었으며, 이제 사회복지는 더 이상 빈민에 대한 구호나 자선사업의 차원이 아니라 국민의 정당한 권리이며 국가의 의무로까지 인식되고 있다.

3. 사회보장법의 체계

인간다운 생활이란 일반적으로 인간의 존엄성에 상응하는 건강하고 문화적인 생활을 말한다. 이러한 생활을 국민에게 보장해 주기 위하여 국가는 그 정책으로서 사회보장, 사회복지의 증진·실현을 행하여야 하며, 이러한 제도적인 국가의 책무가 다 행해졌음에도 불구하고 생활능력이 없는 국민이 존재할 때에는 법률이 정하는 바에 따라 국가의 보호를 받도록 되어 있다.

사회보장법의 기본이념이 헌법상 국민의 기본권의 하나인 생존권보장의 실현이라고 하는 것은 오늘날에 있어서 공통된 견해이다. 과거의 자유권을 기초로 한 근대 시민법질서는 사적 소유권의 확립과 함께 개인주의 사상을 바탕으로 하여 개인의 생활은 개인의 책임이라는 원칙 아래 못 가진 자에 대한 구제를 오로지 은혜적인 것으로 파악하고 생산수단을 가진 자의 소유권보호만을 중요시하였다. 그러나 이러한 소극적·개인주의적 법질서로 인하여 빚어진 부의 불평등에 대한 비판이 전개되면서 경제적 정의를 기초로 한 생존권

36 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

이 주장되었던 것이다. 그리하여 자유·평등·독립의 추상적 인격이나 개인으로만 파악하는 시민법원리의 모순이 확대되면서 실질적인 자유와 평등을 보장하기 위하여 그의 실정법화가 이루어진 것이 생존권의 대두라 볼 수 있다.

생존권이 실정법상 구체적으로 규정되면서 그 실현수단을 논의하게 되고 그에 기하여 등장한 것이 사회보장법제도라고 할 수 있다. 근로자계층의 경우에 있어서는 노동기본권을 그들의 생존을 보장하는 수단으로 삼고 있으나, 근로자계층 이외에까지 전국민적으로 생존권을 보장하기 위하여 사회보장법제도가 필요하게 된 것이다. 따라서 노동기본권의 보장과 사회보장법제도의 실현은 생존권보장을 위한 두 개의 대표적인 구성체계라고 할 수 있다.

우리 나라의 경우는 ‘사회보장에관한법률’ 제2조(사회보장의 정의)에서 사회보험과 공적부조의 2가지를 사회보장의 구성체계로 보고 있으나 좀더 폭넓게 사회복지까지 포함시켜서 체계구성을 해보면, 사회보장법은 사회보험법, 공적부조법, 사회복지법으로 구분할 수 있다.¹⁾

<표 2-2> 보장제도를 기준으로 한 사회보장법의 체계

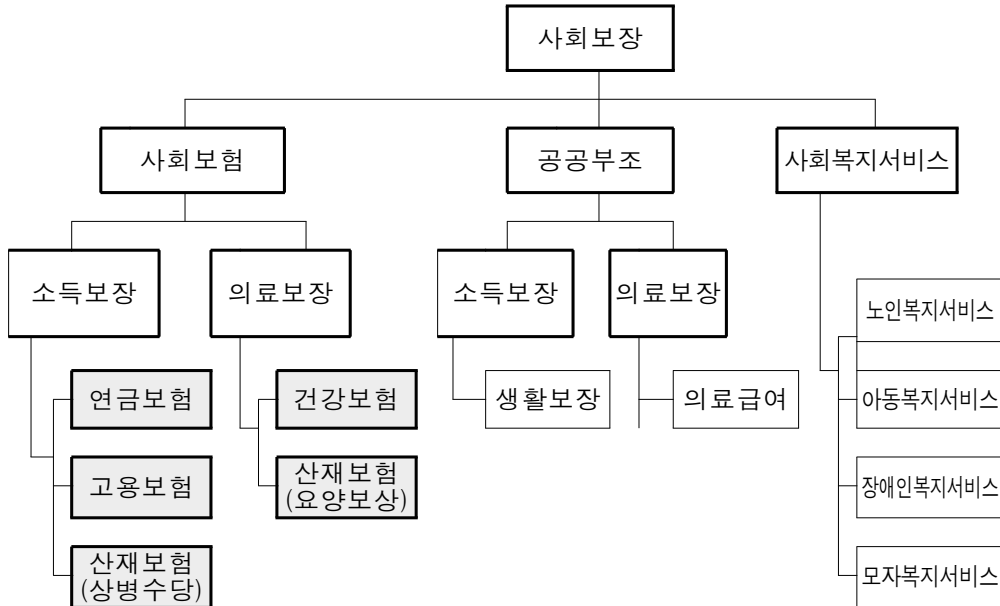
부 문	사 회 보 장 법
사회보험법	<연금법> - 공무원연금법, 군인연금법, 국민연금법, 사립학교교직원연금법 <산업·의료관계법> - 산업재해보상보험법, 군인보험법, 고용보험법, 국민건강보험법
공적부조법	- 국민기초생활보장법, 의료급여법
사회복지법	- 아동복지법, 모자복지법, 노인복지법, 장애인복지법

1) 사회보험과 공공부조의 차이

- ① 사회보험이라 함은 국민에게 발생하는 사회적 위험을 보험방식에 의하여 대처함으로써 국민건강과 소득을 보장하는 제도(사회보장기본법 제3조제2호)
- ② 공공부조라 함은 국가 및 지방자치단체 책임하에 생활유지 능력이 없거나 생활이 어려운 국민의 최저생활을 보장하고 자립을 지원하는 제도(사회보장기본법 제3조제3호)

사회보장과 관련하여 우리 나라의 헌법 제34조를 보면, 제1항은 “모든 국민은 인간다운 생활을 할 권리를 가진다”라고 규정함으로써 국민들에게 일반적으로 생존권 내지 생활권을 보장하고 있다. 그리고 동조 제2항에서는 “국가는 사회보장·사회복지의 증진에 노력할 의무를 진다”고 규정하고, 제3항은 “국가는 여자의 복지와 권익의 향상을 위하여 노력하여야 한다”고 규정하고 있다. 제4항은 “국가는 노인과 청소년의 복지향상을 위한 정책을 실시할 의무를 진다”고 규정하고, 제5항에서는 “신체장애자 및 질병·노령 기타의 사유로 생활능력이 없는 국민은 법률이 정하는 바에 의하여 국가의 보호를 받는다”라고 규정하여 일반국민의 사회보장 뿐만 아니라 사회적 약자에 대하여는 국가의 특별한 보호의 필요성을 강조하고 있다.

이를 위한 현행 법률로는 공무원연금법, 군인연금법, 국민연금법, 사립학교교원연금법, 산업재해보상보험법, 고용보험법, 군인보험법, 국민건강보험법, 선원보험법(미시행), 국민기초생활보장법, 의료급여법, 아동복지법, 모자복지법, 노인복지법, 장애인복지법 등이 있다.



주) ■ 표시 : 4대 사회보험

[그림 2-1] 우리 나라의 사회보장 체계

사회보험과 관련한 우리 나라의 법체계를 세분해 보면, 국민을 대상으로 질병·사망·노령·실업·기타 신체장애 등으로 인하여 활동능력의 상실과 소득의 감소가 발생하였을 때에 보험방식에 의하여 그것을 보장하는 것으로서 업무상의 재해에 대해서는 산업재해보상보험법에서, 질병과 부상에 대해서는 국민건강보험법에서, 폐질·사망·노령 등에 대해서는 국민연금보험법에서, 실업에 대해서는 고용보험법에서 보험을 통해 보장해 주고 있다.

제3절 사회보험과 민영보험

1. 사회보험

사회보험이란 앞서도 언급한 바와 같이, 사회 구성원의 사망·노령, 퇴직·실업·질병 등으로부터 그들과 가족들이 입는 경제상의 손해를 전보하여 줌으로써 국민 생활의 안정을 도모하려는 공적보험으로서 사회보장제도의 한 수단이다. 사회보험은 생명보험이나 화재보험과 같은 상업보험과는 구별되어야 하는데, 상업보험은 영리 추구, 임의 가입, 균등 부담 등을 특징으로 하고, 사회보험은 공익 추구, 강제 가입, 능력에 따른 부담 등을 특징으로 한다. 우리 나라는 2001년 말 기준으로 국민건강보험, 산재보험, 고용보험, 국민연금 등 4대 사회보험을 시행하고 있다.

2. 사회보험과 민영보험의 유사점과 차이점

1) 유사점

1965년과 1966년에 걸쳐 미국의 위험관리학회(American Risk and Insurance Association)의 사회보험용어위원회가 연구·검토한 결과 사회보험의 성립요건을 다음과 같이 규정하고 사회보험의 범위를 명확하게 하였다.

- ① 가입은 법률에 의하여 강제화 된다.
- ② 급여자격은 각자의 각출을 토대로하여 이루어진다.

- ③ 급여의 결정방식은 법률에서 정한다.
- ④ 각자의 급여수준은 통상 각출액과 직접 관계를 갖는 것이 아니고 그 이전의 소득과 가족수에 따라 소득이 재분배된다.
- ⑤ 장기적 관점에서 적절한 급여에 대한 재정계획이 확립되어야 한다.
- ⑥ 비용은 1차적으로 근로자와 사용자의 각출에 의하여 부담한다.
- ⑦ 사회보험계획은 정부에 의하여 관리되거나 적어도 정부가 감독한다.
- ⑧ 사회보험계획은 오직 공무원만을 위해서 정부에 의하여 수립될 수는 없다.

이러한 내용을 기초로하여 사회보험과 민영보험의 유사점은 일반적으로 다음과 같은 점에서 인정되고 있다.

- ① 위험전가와 확산
- ② 가입, 급여, 재정에 관한 조건의 유사
- ③ 급여와 보험료에 대한 정확한 보험수리의 요구
- ④ 급여와 보험료의 균형유지
- ⑤ 경제적 위험보장
- ⑥ 필요욕구에 따라 사전에 급여가 결정되기 어려움

2) 차이점

사회보험과 민영보험의 비교함에 있어서 확일적으로 논리를 전개하는 데는 문제가 있을 수 있다. 그것은 사회보험은 기본적으로 4가지 제도의 내용과 특성이 다르기 때문에 구체적으로 어느 제도를 기준으로 설명하고 있는지가 문제이고, 다른 한편으로 민영보험의 경우에도 손해보험과 생명보험이 대조적이고, 또한 손해보험에 있어서도 일반 손해보험과 자동차보험 같은 배상책임보험의 성격이 다르기 때문에 직접 비교하는데 어려움이 있기 때문이다.

일반적으로 사회보험과 민영보험은 위와 같은 유사성과 각 제도의 특성에 따른 구분이 필요하지만, <표 2-3>과 같이 책임주체, 제도적 원천, 가입방법, 보장수준, 운영주체 등 다양한 부문에서 차이점을 가지고 있다.

이상의 차이점을 기초로 우리 나라의 현행 산업재해보상보험제도와 일반 민영보험과의 차이를 구체적으로 적용하여 살펴보면, <표 2-4>와 같이 요약될 수 있다. 본 연구의 어선원재해보험의 경우도 어선원에 대한 산재보험과 같은 성격을 가지므로 동일한 결과를 낳는다.

40 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 2-3> 사회보험과 민영보험의 차이점

구 분	사 회 보 험	민 영 보 험
책임주체	- 위험의 국가책임	- 위험의 민간책임
제도원천	- 특별법적 공법에 의한 제도	- 일반법적 사법에 의한 제도
가입방법	- 강제가입	- 임의가입
보장수준	- 최저수준의 보장	- 개인적 필요사항의 보장 (손해보험은 실제손해 보장)
급여수준	- 법정급여	- 계약급여
운영주체	- 국가정부 또는 공공기관이 운영주체	- 보험회사간에 자유경쟁
보험료산출	- 비용산출 곤란	- 비용예측 가능
자금집중	- 자금집중 불필요	- 자금집중 필요
가입계약심사	- 언더라이팅 불필요	- 언더라이팅 중요
운영자금	- 정부에 의한 기금 운용	- 보험회사 투자
인플레이영향	- 인플레이션 대책 가능	- 인플레이션에 약함(생명보험)

<표 2-4> 산재·고용보험(정책보험)과 민영보험의 비교

구 분	정책보험(공영보험)	일반보험(민영보험)
근 거 법	· 산업재해보상보험법, 고용보험법 등 해당 특별법 제정으로 운영	· 보험업법
보험성립원천	· 사업주의 피고용자에 대한 무과실 책임의무(재해피해) 이행	· 이해득실에 따른 개인의 자유의사
적용대상	· 법의 목적상 특별계층 위주	· 보험료 부담의사와 능력이 있는 불특정다수 일반인
사업목적	· 저소득층 및 소외계층의 보호	· 보험회사의 영리추구
기본이념	· 사회보장을 통한 복지사회 구현	· 경제논리에 기초한 경영활동
가입방식	· 강제가입(의무가입)	· 임의가입
사업의 관장	· 주무부처	· 보험회사
업무수행자	· 정부 직접 : 고용보험 · 전문성으로 인해 위탁운영 : 산재보험(근로복지공단) 등	· 보험회사
감독 기관	· 주무부처	· 금융감독위원회
보험가입자	· 사업주(선주) : 강제의무	· 가입의사 있는 자 모두
보험대상자(피보험자)	· 피고용 근로자	· 가입자 본인 또는 가족 등
보험가입의무자와 대상자의 관계	· 사업주와 피고용자간의 관계	· 동일 또는 대등·친분관계
영 리 성	· 사회보장의 정책목적 달성을 위한 정부의 기본업무로서 수지균형의 원칙에 따른 비영리 운영 및 지원	· 보험회사의 영리추구가 기본 성립 조건
보험독점 여부	· 실시일반으로 소외계층 보호를 위해 정책당국이 의무수행 : 정책독점 형식	· 회사간 자유경쟁
보험료부과 및 보상방식	· 법률의 규정에 의해 명확화	· 보험회사의 상품종류에 따라 자유 선택

주) 우리 나라 4대 정책보험중에서도 대표적인 “산업재해보상보험”과 “고용보험”을 중심으로 기재

3. 사회보험과 민영보험의 관계

사회보험을 주축으로 하고 있는 사회보장은 사회전체의 의지에 의하여 국민의 최저한도의 경제생활을 보장하는 것이기 때문에 그 범위를 벗어 날 수 없다. 이 때문에 그 이상의 경제생활 보장을 확보하기 위해서는 개인 또는 기업의 책임아래 이것을 준비해야 한다. 사회에 의한 보장, 기업에 의한 보장 및 개인의 책임에 의한 보장이 삼위일체가 됨으로서 경제생활의 보장에 만전을 기할 수 있다.

이와 같이 사회보험이 최저한도의 경제생활의 보장을 수행하는 임무에 그치고 있는 한 보다 높은 수준의 준비를 위해서는 사회보험 이외의 다른 방법에 의존해야 되기 때문에 사회보험이 민영보험(특히 생명보험)의 존재를 부정할 수 없는 것은 당연한 사실이다. 경우에 따라서는 사회보험 급여가 낮을 때에는 민영보험의 보완여지가 충분히 남아 있게 되며 양자의 병존은 가능하다.

한편 사회보험이 강제보급의 효과를 발휘할 때 보험사상이 확대되어 민영보험에 대한 이해를 깊게 한다. 또한 사회보험에 의한 전국민의 경제적 최저생활이 보장된다면 그 이상의 생활수준의 지속과 확보를 위하여 민영보험의 성장에 대한 기초와 기반을 제공하게 된다.

제3장 수산업의 공제사업 현황

제1절 어선사고 현황

1. 해양사고 발생현황

최근의 해양사고 현황을 보면, 1995년부터 1999년까지 5년간은 해양사고가 연평균 약 4.6%씩 증가하는 추세를 보였으나, 2000년도에는 634건으로 전년에 비하여 25.3%가 감소하였다. 선박별로는 여객선·유조선·화물선 등 상선에 의한 해양사고의 건수는 전년 대비 22.6%(37건)가 감소하였고, 어선사고는 건수로 26.0%(178건)가 감소하였다.

<표 3-1> 선박용도별 해양사고 발생현황(척수기준)

(단위 : 척)

구 분	합 계	어 선	상 선 (비어선)					
			소 계	여객선	화물선	유조선	예부선	기타선
1996	844	577	267	20	101	54	41	51
1997	1,027	759	268	21	109	42	49	47
1998	936	700	236	13	73	34	51	65
1999	1,041	781	260	15	97	24	65	59
2000	780	586	194	15	93	14	50	22
합 계	4,628	3,403	1,225	84	473	168	256	244
구성비	100.0	73.5	26.5	1.8	10.2	3.6	5.6	5.3
증가율 '99~'00	-25.1	-25.0	-25.4	0.0	-4.1	-41.7	-23.1	-62.7

자료) 해양수산부

2000년에 해양사고로 인한 인명피해는 189명이며, 이중 부상자는 전년대비 69.0%(129명→89명)가 감소하였고, 사망·실종 등을 포함한 전체 인명피해는 전년대비 35.5%(104명)가 감소하였다. 상선사고에 의한 인명피해는 36명(사망 18명, 부상 18명)으로 전년대비 77.9%(127명)가 감소하였으나, 어선사고에 의한 인명피해는 153명으로 전년대비 17.7%(23명)가 증가하였다. 이로 미루어 어선사고에 의한 인명피해예방을 위하여 안전조업지도 및 안전교육을 좀더 철저히 하여야 할 것으로 판단된다. 사고유형별로는 충돌사고로 인하여 46명이, 침몰사고로는 45명이, 전복사고로는 31명이, 인명사상으로 23명, 행방불명 15명 등의 인명피해가 발생하였다.

<표 3-2> 인명피해현황

(단위 : 명)

구 분	합 계			어 선			비 어 선		
		사망실종	부상		사망실종	부상		사망실종	부상
1996	193	147	46	119	107	12	74	40	34
1997	285	227	58	204	176	28	81	51	30
1998	173	143	30	119	102	17	54	41	13
1999	293	164	129	130	102	28	163	62	101
2000	189	149	40	153	131	22	36	18	18
합 계	1,133	830	303	725	618	107	408	212	196
구성비	100.0	73.3	26.7	64.0	54.5	9.5	36.0	18.7	17.3
증가율 '99~'00	-35.5	-9.1	-69.0	17.7	28.4	-21.4	-77.9	-71.0	-82.2

외국적 선박의 해양사고는 파나마 및 중국 국적선의 수가 대폭 감소(21척) 함으로써 사고도 전년대비 38.8%(31척)의 감소를 보였다. 러시아와 온두라스 국적선의 사고는 각각 1건씩 증가하였다. 전체 해양사고 선박이 780척인데, 이중 외국적 선박의 사고비율이 6.3%를 차지하고 있으며, 이는 1999년(7.7%)에 비해 1.4%p가 감소한 것이다.

46 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

2. 해양사고 원인 분석

해양사고의 유형별 구성비와 순서를 보면, 기관손상으로 인한 사고는 33.2%(211건), 충돌은 22.2%(141건), 좌초는 12.1%(77건), 침몰은 10.3%(65건), 화재폭발은 7.6%(48건)를 나타내었다. 1999년에 비해 충돌사고는 19.4%(34건), 침몰사고는 38.9%(35건), 기관손상사고는 21.6%(58건)가 감소하였다. 톤수별로는 100톤미만 소형선박이 전체사고의 73.3%(780척중 572척)를 차지하고 있는데, 전년에 비해서는 25.9%인 200척이 감소한 실적이다.

<표 3-3> 해양사고 유형별 발생현황

(단위 : 건)

구	분	합	충	좌	화	침	기	조	인	명	기
		계	돌	초	재	몰	관	난	사	상	타
			접		발	불	상				
			촉		발		상				
1996	상 선	184	104	24	6	9	13	5	5		18
	어 선	477	81	43	35	47	146	13	10		102
	소 계	661	185	67	41	56	159	18	15		120
1997	상 선	189	83	28	13	14	14	10	5		22
	어 선	651	107	57	55	85	222	37	1		87
	소 계	840	190	85	68	99	236	47	6		109
1998	상 선	172	68	27	6	28	14	9	2		18
	어 선	600	84	50	54	56	228	39	6		83
	소 계	772	152	77	60	84	242	48	8		101
1999	상 선	164	66	20	9	15	19	5	5		25
	어 선	685	109	48	58	75	250	19	8		118
	소 계	849	175	68	67	90	269	24	13		143
2000	상 선	127	64	23	9	8	11	2	4		6
	어 선	507	77	54	39	57	200	21	15		44
	소 계	634	141	77	48	65	211	23	19		50
합	상 선	836	385	122	43	74	71	31	21		89
	어 선	2,920	458	252	241	320	1,046	129	40		434
	소 계	3,756	843	374	284	394	1,117	160	61		523
계	구성비	100.0	22.4	10.0	7.6	10.5	29.7	4.3	1.6		13.9
	증	-25.3	-19.4	13.2	-28.4	-27.8	-21.6	-4.2	46.2		-65.0
	가										
올											
('99~'00)											

자료 : 해양수산부, 안전계획담당관실.

어선에 의한 해양사고는 1995년 483건에서 1999년은 685건으로 연평균 9.1%씩 증가하였고, 사고율도 증가추세에 있었으나, 2000년에는 507건으로 1999년 대비 26.0%가 감소하였다. 유형별로는 충돌 및 침몰사고가 각각 전년대비 29.4%(32건) 및 24.0%(18건) 감소하고 기관손상 사고도 20.0%(50건) 감소하였다. 톤수별로는 20톤미만의 연안어선 사고가 전년대비 31.7%(114척) 감소하였으나, 100톤미만의 연근해어선 사고가 530척으로 전체 어선사고의 90.4%를 점유하고 있어 소형어선에 대한 안전조업지도의 강화가 요구되고 있다.

2000년도에는 어선사고가 26% 감소하였는데, 이의 주요원인은 선박소유자 및 선원의 안전의식이 다소 향상되고, 어선해양사고방지종합대책을 수립·추진하여 적극적인 예방활동을 실시한데 기인한다. 또한 관련기관간 어선안전조업지도를 강화한데 원인이 있다. 그러나 어선에 의한 해양사고는 전체 해양사고의 80.0%를 차지하고 있고, 기관손상과 충돌, 침몰사고 등이 전체 어선사고의 65.9%(334건)를 차지하고 있어 이에 대한 원인분석 및 대책수립이 시급히 요구되고 있다. 주요 원인을 살펴보면, 어선의 영세성으로 인한 육상예의 기관 및 부품 거치, 선체노후, 기관 정비불량 및 점검소홀, 기본항법 미숙지 등으로 나타나고 있다.

1995년 이후 상선에 의한 해양사고는 감소추세에 있고, 특히 2000년도에는 대형해양사고가 발생되지 않았다. 2000년도 상선부문 해양사고 발생 건수는 127건으로 나타났으며, 사고유형별로는 충돌(접촉)사고 50.4%(64건), 좌초(전복)사고가 18.1%(23건), 기관손상이 8.7%(11건)를 차지하고 있다. 충돌(접촉) 및 좌초(전복)사고가 전체사고의 68.5%(127건중 87건)를 점유하고, 그 주요원인이 기본항법 미준수, 선위확인 소홀 등 운항과실임을 감안할 때 전문인력에 의한 광역교통관제의 조속 시행, 연안선 항해사의 피로누적 방지 및 기본항법 숙지를 위한 지속적인 안전교육이 필요하다. 그리고 사후적 대책으로서 보험제도의 확립이 요구된다.

제2절 수협의 공제사업 현황

1. 수협 공제의 개요

수협의 공제사업은 1962년 4월 1일 수협중앙회의 창립시 “대한수산중앙회”로부터 어선·선원공제사업을 승계하면서 시작되었다. 1970년 4월부터는 생명공제사업을 실시하기 시작했고, 1977년 10월에는 지구별수협에 생명공제사업의 원수취급 업무를 이관하였다. 1978년 3월부터는 선원공제료에 대하여 국고보조가 이루어지기 시작하였다.

1) 공제의 정의

공제(보험)를 사전에서는 다음과 같이 풀이하고 있다. 즉, “공제는 ① 힘을 같이하여 일함, ② 서로 힘을 합하여 도움”이라 규정하고 있고, “보험은 사망·화재·사고 등 뜻하지 않은 사고에 대비하여 미리 일정한 보험료를 내게하고, 사고가 일어났을 때 일정한 보험금을 주어 그 손해를 보상하는 제도”라 하고 있다. 또한, “보험은 피보험자가 우연발생적인 손실을 당하였을 경우, 이러한 손실에 대한 보상과 기타 금전적인 혜택의 제공 또는 그 위험과 관련된 서비스의 제공을 약속하는 보험자에게 위험을 전가하는 위험의 집합”으로 규정하고 있다.

이를 종합하여 정의하면 『공제는 피공제자가 우연히 발생한 사고로 손실을 입은 경우 그 손실을 금전적으로 보상하는 위험전가의 수단』으로 정의할 수 있다.

2) 협동조합공제와 민영보험의 차이

(1) 적용법률

민영보험은 보험업법을 기본법으로 하고 있으며, 그 적용법률로서 상법과 민법등이 있다. 그러나 수협법 제14조의2에서 수협에 대하여는 보험업법의 적용을 배제함으로써 수협의 공제사업은 보험업법상의 규제를 받지 아니하며,

해양수산부장관이 정하는 사항을 규정한 공제규약을 기본으로 사업을 집행하고 있고, 공제규약이 적용받는 법률로서는 민법이 있다.

수협이 공제사업은 민영공제의 경우와는 달리 영리추구에 그 목적이 있지 않으며, 경제적 약자인 어업인에게 발생하는 우연적 사고로 인한 경제적 손실을 보상하여 주고자 하는데 근본목적이 있다.

(2) 가입대상자의 제한

민영보험에 있어서는 불특정 다수인을 가입대상으로 하고 있으나, 수협공제는 가입대상이 자연적으로 산재되어 있는 어업인(조합원)으로 제한된다. 비조합원에 대하여도 사업의 이용을 허용하고는 있으나, 본질적인 면에서는 공제는 주대상이 어업인(조합원)이다.

(3) 공제요율의 저율

수협공제의 특징중 하나로서는 계약자가 부담하는 공제료가 일반적으로 민영보험에 비하여 저렴하다. 계통조직을 통한 가입활동 전개 및 손해공제와 생명공제를 겸하고 있어 모집비, 집금비등의 사업비를 절감할 수 있으며, 사업비의 절감효과는 결과적으로 공제요율을 낮출 수 있는 요인이 된다.

(4) 생명공제와 손해공제의 겸영

민영보험은 보험업법 제10조의 규정에 의하여 생명보험과 손해보험의 겸영이 금지되어 있는데 반하여 수협공제는 어업인들 자신이 조직한 경제단체인 수협이 스스로 경영하기 때문에 보험업법의 배제에 따라 생명공제와 손해공제를 겸영하고 있다. 또한 겸영으로 인한 타 사업부문의 잠식등 위험성을 사전에 해소하기 위하여 엄격한 구분경리와 결산을 하고 있다.

<표 3-4> 수협공제와 민영보험의 대비

구 분	수 협 공 제	민 영 보 험
근거법률	수산업협동조합법	보험업법
사업감독	해양수산부장관	재정경제부장관
사업자의 성격	비영리 사단법인(협동조합)	주식회사
목 적	비영리 상호공제 (이익의 가입자 환원)	영리보험 (이익의 주주배당)
가입대상	특정다수인(조합원)	불특정 다수인
상품판매	계통조직 활용 및 타사업 연계판매	대규모 모집인조직에 의한 상품판매
업무영역	생명·손해공제 겸영	제한적인 겸영

3) 공제의 협동조합경영에 미치는 영향

협동조합이 행하는 공제사업은 조합의 경영 및 어촌에 다양한 형태로 영향을 미치고 있다. 먼저, 위험보장을 통한 어촌경제생활의 향상을 들 수 있다. 이것은 보장적 효용과 신용력의 증대에서 비롯되는 영향이다. 둘째는 저축기능의 겸비로 어촌자금 조달의 창구역할이 가능하다는 것이다. 저축적 효용과 자금면에서의 기여를 통하여 기대할 수 있는 영향인 것이다. 셋째는 협동정신의 고취를 기대할 수 있고, 수협 경영개선에도 도움이 된다는 것이다. 뿐만 아니라 타사업과 연계가 가능하여 경영수지에 간접적인 영향도 미칠 수 있다.

4) 수협공제의 근거규정

(1) 공제규정

공제규정은 공제사업을 영위하는 공제사업자인 수협을 감독하는 사업자 감독규정이므로 공제계약자는 공제규정에 구속되지 아니한다. 그러나, 공제규약

제27조제1항에는 ‘공제약관은 이 규약 및 회장이 따로 정한사항중 공제계약의 주요내용이 되는 것을 규정하여야 한다’고 하여 공제규약이 공제약관의 기초가 됨으로서 실제 공제계약의 내용을 구속하고 있다. 동조 제3항에서는 ‘공제약관을 변경하였을 경우 그 변경이 공제계약자, 피공제자 및 공제수익자에게 불이익이 되지 않는 한 현존하는 공제계약은 장래에 향하여 변경된 것으로 본다’고 하여 규약의 변경은 곧 약관의 변경을 초래하여 계약자들에게 불이익이 되지않으면 향후 변경된 것으로 함으로써 실질적으로 공제계약자에게 규정의 영향을 미치고 있다.

이러한 공제규정에는 공제규약, 공제규약시행규칙, 공제업무취급요령, 공제평가위원회 운영요령, 공제대출업무 취급요령 등이 있으며, 공제규약의 내용을 제한하는 감독기관의 규정으로 해양수산부령인 ‘수산업협동조합 공제규약 기재사항에 관한 기준’(해양수산부훈령 제119호)이 있다.

(2) 약관

공제약관은 공제사업자인 수협과 공제계약자 양자를 구속하는 공제계약에 대한 계약사항을 정해놓은 것으로 공제약관의 내용이 되는 사항은 중앙회장이 정하며, 공제계약을 체결하고자할 때에는 공제계약자에게 공제약관을 교부·설명하고 공제계약을 체결하여야 한다.

공제약관을 변경하였을 경우 그 변경이 공제계약자, 피공제자, 공제수익자에게 불이익이 되지 않는 한 현존하는 공제계약은 장래에 향하여 계약이 변경된 것으로 본다.

(3) 관련 법

수협공제는 ‘수산업협동조합법’을 사업의 근거법으로 하고 있다. 그러나 약관의 ‘준거법’ 규정에서 정하고 있는 바와 같이 ‘이 약관에서 정하지 아니한 사항에 대하여는 수협공제규정 및 대한민국 법령을 준용합니다’고 하여 세부 사항에 대하여는 관련 법규의 적용을 받아들이고 있다. 따라서 ‘민법’, ‘상법’, ‘어선법’, ‘선원법’, ‘약관의 규제에 관한 법률’ 등 국내법과 조약에 의하여 국내법과 동일한 효력을 갖는 국제협약등이 수협의 공제사업에 적용된다 할 수

52 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

있다. 특히 선박공제는 영문약관(ITC-HULLS)의 사용으로 대한민국의 법령 외에 영국의 법률 및 관습법까지 적용된다.

2. 수협 공제사업 현황

해양사고는 과실에 의해서 뿐만 아니라 자연재해에 의하여 필연적으로 일어날 수밖에 없고 그 재해율 또한 육상보다 높다. 이러한 해상의 사고에 대비하기 위하여 상선, 외항선, 어선 등 선박의 종류별로 다양한 보험공제사업이 실시되고 있는데, 수산업과 관련한 보험공제사업은 수협중앙회에서 실시하고 있는 공제사업을 중심으로 선원공제와 어선공제가 실시되고 있다. 선원공제는 민간보험사에 의해 일부 대형선박에 대하여 실시되기도 하며, 어선공제는 대부분이 수협공제에 가입하고 있다.

1) 선원공제

(1) 보험가입 현황

수산업에 종사하는 어선원이 수협의 선원공제에 가입한 현황은 <표 3-5>에 나타나 있다. 산업재해보상보험에 가입한 1,672명을 포함할 경우 총 가입대상 어선원수 156,462명중 33,170명이 가입하여 21.2%의 가입률을 보이고 있다. 이중 25톤 이상의 대형선은 평균 75.7%의 가입률을 보이고 있고, 5인 미만의 소형선은 118,483명의 대상인원수중 6.2%인 7,325명만이 가입하고 있다. 5인이상 25톤미만중 산재보험에 가입한 비율은 28.4%로서 수협공제의 71.8%보다 가입률이 낮게 나타나고 있으며, 동급의 전체 가입률은 43.3%를 보이고 있다.

선원공제의 톤급별 가입률 추이를 살펴보면 <표 3-6>과 같이, 전체적으로는 20% 내외의 실적을 보이며 증감을 거듭하고 있다. 5톤미만의 어선은 1999년까지 3.6%이하의 가입률을 보이다가 2000년에 들어 4.9%로 증가하여 다소 상승하였으나, 여전히 가장 낮은 가입률을 보이고 있다. 5톤이상 20톤미만의 톤급도 1999년까지는 10% 이내의 가입률에 불과하였으나 2000년에는 10%를 상회하고 있다.

<표 3-5> 연근해어선원 보험가입현황

(2000년 12월말)

(단위 : 명, %)

구 분	25톤미만					25톤이상	합계	
	5인미만	5인이상		계				
			소계					
가입대상	118,483	3,084	5,889	8,973	127,456	29,006	156,462	
가입	수협공제	7,325	2,215		2,215	9,540 (7.5%)	21,958	31,498 (20.1%)
	산재보험			1,672	1,672	1,672 (1.3%)		1,672 (1.1%)
	계	7,325	2,215	1,672	3,887	11,212	21,958	33,170
가입률	6.2%	71.8%	28.4%	43.3%	8.8%	75.7%	21.2%	
미 가입	111,158	869	4,217	5,086	116,244	7,048	123,292	

주) 25톤미만 5인 이상은 2000. 11. 8부터 수협공제 신규가입 제한
 자료 : 수협중앙회, 공제보험부; 근로복지공단.

<표 3-6> 연도별 톤급별 선원공제가입률

구 분	평 균	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
합 계	19.4	21.3	20.1	18.3	17.6	20.1
5톤미만	3.6	3.3	3.1	3.4	3.6	4.9
8톤미만	10.0	11.0	9.6	9.8	8.2	11.8
10톤미만	7.0	4.5	4.4	5.4	6.5	14.1
20톤미만	19.3	24.2	19.7	15.9	15.6	21.9
25톤미만	24.8	25.1	23.4	21.6	23.3	32.4
30톤미만	43.3	38.1	36.5	31.4	48.1	66.8
50톤미만	67.9	67.3	66.7	59.8	65.6	85.4
100톤미만	80.5	84.5	84.2	78.1	75.6	79.6
100톤이상	66.8	90.7	74.2	55.0	52.7	59.4

자료) 수협중앙회, 공제보험부(이하 같음)

54 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

선원법의 적용을 받는 25톤이상의 어선은 60%이상의 선원공제 가입률을 나타내고 있으며, 30톤이상 50톤미만의 톤급이 2000년에 가입률 상승폭이 크다. 100톤이상의 대형어선은 1996년에 90% 이상의 높은 가입률을 기록하였으나 어업경영수지의 악화로 가입률이 점차 감소하여 1999년에는 53%수준으로 하락하였다가 2000년에 다소 상승한 59%를 나타내었다.

<표 3-7> 연도별 선원공제금 지급 및 손익현황

(단위 : 백만원, %)

구 분		평 균	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
가 입	건 수	33,384	36,779	34,813	31,648	32,182	31,498
	공제료(A)	20,864	20,109	23,291	19,538	19,654	21,727
	사업비	3,491	3,546	4,090	3,208	3,138	3,475
	순공제료(B)	17,372	16,563	19,201	16,330	16,516	18,252
지 급	건 수	3,211	3,213	3,469	3,156	3,120	3,099
	공제금	17,734	18,047	17,983	18,484	16,891	17,267
	환급금	455	185	276	353	620	839
	계(C)	18,189	18,232	18,259	18,837	17,511	18,106
사 고 율		9.6	8.7	10.0	10.0	9.7	9.8
지급률	C/A	87.2	90.7	78.4	96.4	89.1	83.3
	C/B	104.7	110.1	95.1	115.4	106.0	99.2
사 업 손 익		-563	-2,021	2,670	-1,268	-725	-1,470

주) ① 사업비 : 공제료(A) × 선원종합공제 15%, 선원보통공제 30%

② 미경과기간에 대한 보험료배분으로 인해 사업손익의 합산치가 상이함

(2) 선원공제금 지급 및 손익현황

2000년의 경우 31,398명중 3,099명에게 사고가 발생하여 9.8%의 사고율을 보이고 있다. 순공제료로 받은 183억원의 보험료는 공제금으로 173억원이 지급되고, 환급금이 8억원 발생하여 지급률은 99.2%를 나타내었다. 사업비와 미경과 기간에 대한 보험료 배분 등을 고려한 사업손익은 14억 7천만원의 적자를 나타내고 있다. 1996년에는 사고율은 높았으나 지급공제금이 상대적으로 적어 95.1%의 순공제료 대비 지급률을 보이면서 26억 7천만원의 흑자를 시현하였다. 어업생산과 더불어 어업재해도 불확실성이 높아 연차별 손익규모도 많은 차이를 보이고 있다.

톤급별로 구분하여 공제금의 지급률을 살펴보면, 80톤 이상의 대형선이 107.6~125.9%의 높은 지급률을 보여 적자의 원인으로 나타나고 있으며, 5톤 이상 8톤미만의 소형선이 가장 지급율이 낮은 47% 정도를 보이고 있다. 연도별로는 전 톤급에 있어 격차가 매우 심하게 나타나 특별한 추세를 보이고 있지 않다. 이와 같이 어선어업의 사고율은 편차가 심하여 톤급별로 구분하여 효율을 산정하기가 매우 어려운 특성을 가지고 있다.

<표 3-8> 연도별 톤급별 선원공제 지급률

구 분	평 균	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
5톤미만	55.0	25.4	41.3	70.0	55.8	72.4
8톤미만	45.8	30.3	42.2	52.8	41.8	59.1
10톤미만	48.9	46.9	27.3	71.0	104.6	25.1
25톤미만	62.6	35.3	72.4	104.1	61.8	49.3
50톤미만	50.7	49.5	61.7	43.5	53.9	46.3
80톤미만	94.9	103.8	81.5	99.9	89.7	102.2
100톤미만	107.6	117.6	86.6	102.1	142.3	99.4
100톤이상	125.9	121.3	96.1	166.0	140.4	124.9

<표 3-9> 연도별 선원공제 재해유형 분석

(단위 : 백만원)

구 분	합 계		사 망		상 해		
		구성비		구성비		구성비	
1996년	건 수	3,213	100.0	283	8.8	2,930	91.2
	공 제 금	18,047	100.0	10,505	58.2	7,542	41.8
	건당(천원)	39,694	100.0	37,120	93.5	2,574	6.5
1997년	건 수	3,469	100.0	248	7.1	3,221	92.9
	공 제 금	17,983	100.0	9,196	51.1	8,787	48.9
	건당(천원)	39,809	100.0	37,081	93.1	2,728	6.9
1998년	건 수	3,156	100.0	169	5.4	2,987	94.6
	공 제 금	18,484	100.0	7,457	40.3	11,027	59.7
	건당(천원)	47,816	100.0	44,124	92.3	3,692	7.7
1999년	건 수	3,120	100.0	152	4.9	2,968	95.1
	공 제 금	16,891	100.0	6,035	35.7	10,856	64.3
	건당(천원)	43,362	100.0	39,704	91.6	3,658	8.4
2000년	건 수	3,099	100.0	160	5.2	2,939	94.8
	공 제 금	17,267	100.0	7,033	40.7	10,234	59.3
	건당(천원)	47,438	100.0	43,956	92.7	3,482	7.3
평 균	건 수	3,211	100.0	202	6.3	3,009	93.7
	공 제 금	17,734	100.0	7,033	45.4	9,689	54.6
	건당(천원)	43,624	100.0	40,397	92.6	3,227	7.4

(3) 재해유형

선원공제를 사망사고와 상해사고로 구분하여 재해유형을 나타낸 것이 <표 3-9>이다. 1996년부터 2000년까지 5개년간 평균치를 보면, 총 사고건수 3,211건 중 사망사고는 202건으로 6.3%, 상해사고는 3,099건으로 93.7%였다. 공제금은 사망사고에 45.4%인 80억 4천만원이, 상해사고에 54.6%인 96억 9천만원이

지급되었다. 사고 건당 지급공제금은 사망사고가 4,040만원, 상해사고가 323만원이었다.

2) 어선공제

(1) 보험가입 현황

2000년 현재 어선공제의 가입대상이 되는 어선은 84,048척으로서 이중 4,916척이 수협공제에 가입하여 5.8%의 가입률을 보이고 있다. 이중 25톤이상의 어선은 가입대상 3,399척중 76.6%가 가입을 하였고, 25톤미만 중에서 5인 이상은 1,859척중 33.3%가 가입을 하였다. 절대다수를 차지하는 5인미만 승선 어선은 78,790척이 가입대상으로 되어 있으나, 이중 가입한 어선은 1,692척에 불과하여 2.1%의 가입률을 보인다. 어선공제는 톤수가 클수록 높은 가입률을 나타내고 있음을 알 수 있다.

<표 3-10> 연근해어선 보험가입현황

(2000년 12월말)

(단위 : 척, 명, %)

구 분	25톤미만				25톤이상	총 계	
	5인미만	5인이상		계			
		71인	소 계				
가입대상	78,790	771	1,088	1,859	80,649	3,399	84,048
가입수 (수협공제)	1,692	619		619	2,311	2,605	4,916
가입률	2.1	33.3		33.3	2.9	76.6	5.8
미가입	77,098	1,240		1,240	78,338	794	79,132

자료 : 수협중앙회, 공제보험부(이하 같음)

어선공제의 가입률 추이를 보면, 5개년간 평균 7.3%의 가입률을 보이고 있는데, 해가 지날수록 감소추세를 보여 1996년에는 8.2%이던 것이 2000년에는 5.8%로 감소하였다. 5톤미만의 어선은 1.4%정도의 가입률로 큰 변화가 없이 일정하며, 5톤이상 8톤미만은 1996년의 16.0%에서 2000년에는 11.2%로 큰 감

58 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

소폭을 보이고 있다. 반면, 8톤이상 10톤미만의 어선은 1996년의 5.9%에서 2000년은 2배가 넘는 12.1%를 나타내었다.

어선공제는 대형선으로 톤급이 변할수록 가입률이 현저하게 증대하고 있는데, 이것은 선박가치의 상승에 따른 안전장치의 확보 및 담보대출에 따른 채권확보와 관련이 있다. 50톤급부터는 80%에 가까운 공제가입률을 보이고, 특히 100톤이상은 거의 모든 어선이 공제에 가입하고 있다.

<표 3-11> 연도별 어선공제가입률

구 분	평 균	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
합 계	7.3	8.2	8.1	7.4	6.9	5.8
5톤미만	1.5	1.5	1.5	1.5	1.4	1.4
8톤미만	13.9	16.0	16.1	13.5	13.0	11.2
10톤미만	9.1	5.9	6.6	8.8	11.8	12.1
20톤미만	26.7	32.6	29.9	25.0	22.8	22.9
25톤미만	51.4	58.7	54.6	50.8	47.3	45.0
30톤미만	60.1	64.3	63.7	57.0	57.4	57.7
50톤미만	78.8	86.9	82.9	77.8	73.5	71.6
100톤미만	92.6	99.1	100.3	89.6	88.2	84.2
100톤이상	96.7	100.0	100.0	99.5	100.0	84.1

(2) 어선공제금 지급 및 손익현황

5개년 평균 5,815건의 어선공제 가입건수중 1,713건에 대하여 공제금을 지급함으로써 29.5%의 사고율을 보이고 있다. 공제료 257억원중 사업비 77억원을 제외한 순공제료는 180억원으로 이중 1,713건의 사고에 대하여 건당 평균 1,210만원의 공제금을 지급하여 총 207억원, 지급률은 환급금을 포함하여 84.9%로 나타났다.

2000년은 사업손익이 25억 5천만원의 흑자를 나타내었는데, 1999년 700만원

의 흑자를 기록하여 흑자로 반전되기 전까지는 1996년부터 1998년까지 3개년 간 164억원의 누적 적자를 기록하였다. 이 때문에 5개년간 평균 손익은 28억원의 적자로 남아 있다. 5개년간 사고율은 30%내외로 비슷한 수준을 보이고 있으나, 1999년까지 건당 지급공제금이 1,200만원을 웃돌던 것이 2000년에는 900만원 이하로 감소하여 상대적으로 대형사고를 면하였기 때문이다.

<표 3-12> 연도별 어선공제금 지급 및 손익현황

(단위 : 백만원, %)

구 분		평 균	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
가입	건 수	5,815	6,450	6,330	5,797	5,582	4,916
	공제료(A)	25,693	22,821	29,698	26,959	25,182	23,806
	사업비	7,700	6,846	8,909	8,088	7,539	7,118
	순공제료(B)	17,993	15,975	20,789	18,871	17,643	16,689
지급	건 수	1,713	1,893	1,886	1,647	1,617	1,523
	공제금	20,736	23,968	23,897	25,699	16,794	13,322
	환급금	375	80	88	234	627	848
	계(C)	21,111	24,048	23,985	25,933	17,421	14,170
사 고 율		29.5	29.3	29.8	28.4	29.0	31.0
지급률	C/A	82.2	105.4	80.8	96.2	69.2	59.5
	C/B	117.3	150.5	115.4	137.4	98.7	84.9
사 업 손 익		-2,762	-6,056	-3,625	-6,685	7	2,549

주) ① 사업비 : 공제료(A) × 어선보통공제 30%, 소형어선공제 20%

② 미경과기간에 대한 보험료배분으로 인해 사업손익의 합산치가 상이함

어선공제의 연도별 톤급별 지급률을 보면, 주로 10톤이상 50톤미만의 톤급에서 지급률이 높게 나타나고 있다. 10톤~25톤의 경우는 108.3%의 지급률을, 25톤~50톤은 106.6%의 지급률을 보여 이들이 주된 적자 요인으로 나타나는 톤급이다. 선원공제와 마찬가지로 어선공제에 있어서도 연도별 톤급별 지급률의 차이가 극심하게 나타나고 있는데, 해황에 좌우되는 어업의 특수성상 톤급

60 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

별로 구분하여 별도의 공제요율을 적용하게 곤란함을 알 수 있다. 100톤이상의 경우 1998년에는 지급율이 112.2%에 달하였으나, 2000년에는 1/4정도의 수준인 28.3%로 감소하였다.

<표 3-13> 연도별 톤급별 어선공제 지급률

구 분	평 균	1996년	1997년	1998년	1999년	2000년
5톤미만	61.4	80.7	57.8	42.1	60.4	70.3
8톤미만	62.0	68.8	51.5	71.7	46.9	73.2
10톤미만	69.8	67.5	55.9	33.9	79.4	85.4
25톤미만	108.3	125.1	105.9	113.0	103.8	94.6
50톤미만	106.6	118.4	120.7	112.5	107.4	72.5
80톤미만	86.4	117.9	81.2	90.2	69.7	77.8
100톤미만	78.5	114.2	114.7	52.6	47.5	57.4
100톤이상	68.9	90.0	53.0	112.2	56.4	28.3

(3) 재해유형 분석

어선공제의 재해유형은 일상적 사고와 자연재해로 인한 사고로 구분해 볼 수 있는데, 2000년의 총사고 건수 1,523건중 일상적 사고는 1,398건으로 91.8%를 차지하고, 자연재해 사고는 8.2%인 128건이었다. 지급된 공제금은 일상적 사고에서 111억원, 자연재해 사고에서 22억원으로 건당 지급금액이 자연재해 사고가 2배 이상 많은 1,766만원이었다. 상대적으로 대형사고가 자연재해에 의해 발생하였음을 알 수 있다.

<표 3-14> 어선공제 재해요인 분석(2000년)

구 분	합 계(A)	일상적 사고(B)	자연재해 사고(C)	
				자연재해율(%)
건 수(건)	1,523	1,398	125	8.2
공제금(백만원)	13,322	11,115	2,207	16.6
건 당(천원)	8,747	7,951	17,656	2,018

제3절 산업재해보상보험제도의 특징 및 어선원 재해보상 현황

본 연구에서 도입하고자 하는 어선원재해보상보험 제도는 현행법상 산업재해보상보험과 유사하다. 근로자를 고용하고 있는 사업주의 무과실책임을 기초로 재해근로자를 보호하기 위한 정책보험으로서 도입하려는 것이다. 따라서 본절에서는 산업재해보상보험제도의 특성과 현황에 대하여 살펴본다.

1. 산업재해보상보험제도의 목적 및 특징

1) 산업재해보상보험제도의 의의 및 목적

산업재해에 대한 보상을 확실하고 신속·공정하게 처리하기 위하여 일정한 규모 이상의 기업에 대하여 사업주의 보험가입의사에 불구하고 강제적으로 산업재해보상보험에 가입시키고 보험료를 전액 부담토록 하여 그 기업에서 산업재해가 발생하면 보상문제를 국가가 직접 관장하여 사회보험의 방식으로 실시하는 제도인 산업재해보상보험제도가 등장하게 되었다. 생성과정을 보면, 산업화의 과정에서 근로자를 산업재해로부터 보호하기 위하여 마련된 것으로 전통적인 농경사회였던 우리 나라는 19세기말 외국과의 문호개방 이후 광업과 소규모제조업을 중심으로 산업화가 이루어지는 과정에서 미약하나마 근로자들의 업무상재해에 대한 보상문제가 대두되었다.

산업재해보상보험제도는 근로자의 업무상의 재해를 신속·공정하게 보상하고, 불의의 재해를 당한 근로자나 그 가족의 생활을 보호하기 위한 보험시설의 설치·운영과 근로복지사업을 실시하며, 뜻하지 않은 재해로 인한 사업주의 부담을 분산·경감시켜 기업안정에 기여하기 위하여 산업재해보상보험이라는 사회보험의 방식에 의하여 실시한다는 점에 그 의의가 있다.

산업재해보상보험제도의 목적은 산업재해보상보험사업을 행하여 근로자의 업무상의 재해를 신속·공정하게 보상하고 이에 필요한 보험시설의 설치·운영과 재해예방 기타 근로자의 복지증진을 위한 사업을 행함으로써 근로자보호에 두고 있다. 구체적으로 살펴보면 첫째, 신속·공정한 재해보상을 실시하

62 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

는 것이고, 둘째, 필요한 보험시설의 설치·운영과 재해예방이나 각종 근로복지사업을 추진함으로써 재해를 입은 근로자나 그 가족의 인간다운 생활을 보호하는 데 있다. 셋째, 불의의 재해로 사업주가 과중한 경제적 부담을 지게되는 위험을 분산·경감시켜 안정된 기업활동을 할 수 있도록 도와 주는 데 그 목적이 있는 것이다.

2) 산업재해보상보험제도의 특징

(1) 사회보장제도로서의 특징

산업안전보건법이 사전예방적 성격을 가지는데 대해 산업재해보상보험법은 사후보상 내지 사후구제적 성격이 있다. 이와 같은 목적과 성격 때문에 산업재해보상보험법은 사회보장제도의 확립을 기본이념으로 하고 있다.

산업재해보상보험법이 사회보장제도의 일환으로 실시된다는 점에서 사회보장제도로서의 성격에서 유래되는 고유한 특징은 다음과 같이 요약될 수 있다. 첫째, 무과실책임원칙이 적용된다. 사용자의 고의·과실의 유무를 불문하고 업무상의 재해에 대하여 사용자에게 무과실책임을 부과한다. 업무상의 재해보상에 대한 사용자의 무과실책임을 인정근거에 대하여는 여러 가지 견해가 있으나 이러한 견해는 기업의 위험책임, 근로자의 생활보장책임을 측면에서 파악하는 데서 유래되는 관점의 차이에서 기인하는 것이고 근본적으로 대립되는 견해는 아니다.

둘째, 보험급여의 내용이 정형화되어 있다. 보험급여의 내용은 현실적으로 발생한 전 손해에 대한 전보가 아니고 평균임금을 기초로 법령에 의한 정률 보상방식에 따라 산정하므로 정해져 있다고 볼 수 있다.

셋째, 보험료는 사업주가 부담하되, 사무집행비에 대하여는 국가의 보조가 있다. 즉, 보험사업에 소요되는 비용은 원칙적으로 사업주가 전액을 부담한다. 다만, 보험사업의 사무집행에 소요되는 비용을 국가가 일반회계에서 부담하여야 한다. 또한, 국가는 매년도 예산의 범위 안에서 보험사업에 소요되는 비용의 일부를 지원할 수 있다.

넷째, 보험제도를 채택하고 있다. 재해보상의 이행을 확실히 하기 위하여 사업주가 보험가입자가 되고 노동부장관이 보험관장자로서 보험사업을 운영

· 관리하는 사회보험제도를 채택한다. 이와 같이 정부를 보험관장자로 한 것은 업무상의 재해를 신속·공정하게 보상하고, 이에 필요한 보험시설을 설치·운영하며, 기타 근로자의 복지증진을 행함으로써 근로자를 보호하기 위한 데에 그 취지가 있다.

(2) 근로기준법상의 재해보상과의 관계

산업재해보상보험법과 근로기준법의 관계를 보면, 업무상의 재해에 대한 보상은 근로기준법에 의하여 사용자가 직접 보상방식에 의하여 행하거나, 사업주인 사용자가 산업재해보상보험의 가입자가 된 경우에는 산업재해보상보험법에 의한 사회보험방식인 보험급여를 통하여 실현되기 때문에 양자의 관계는 근로기준법상의 보상책임을 보험의 형태로 대행하는 것으로 볼 수 있다.

근로기준법의 재해보상의 특징은 다음과 같다. ㉠ 개별 사용자의 무과실책임을 원칙으로 한다. ㉡ 재해보상의 내용은 요양보상·휴업보상·장해보상·유족보상 및 장제비 등이다. 다만, 근로자의 중대한 과실로 인하여 업무상 재해가 발생하였을 때에는 노동위원회의 인정을 받은 경우에는 휴업보상 또는 장해보상을 행하지 아니해도 무방하다. ㉢ 재해보상의 책임자는 사용자이다. ㉣ 보상의 범위는 전 손해의 전보가 아니라 평균임금을 기초로 한 정률 보상이다. ㉤ 보상확보를 위하여 행정감독과 벌칙을 명시하고 있다. 이러한 근로기준법상의 재해보상책임을 사업주가 고의 또는 부도 등 재정적 능력의 상실로 이행할 수 없게 될 경우에는 재해근로자가 피해를 보게 되므로 이를 방지하고 재해보상의 완전한 이행이 가능하도록 사회보험화 한 것이다.

2. 재해보상 현황

1) 산업별 적용사업장 및 보험요율 현황

2000년 12월말 현재 산재보험의 적용을 받는 사업장수는 706,231개소로서 1999년에 비해 183.2%의 증가를 보이고 있으며, 여기에 종사하는 근로자는 948만 5천명으로 전년도에 비해 27.5%가 증가하였다. 사업장당 근로자수는 13.4명으로 1999년의 29.8명에 비해 1/2이상 감소하였다.

64 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

업종별 현황을 보면, 제조업이 164,817개의 사업장에서 275만명의 근로자가 가입을 하고 있고, 사업장당 근로자수는 16.7명으로 다소 적은 편이다. 1차산업에서는 임업이 1,922개의 사업장에 65,179명의 근로자가 가입하여 농업의 사업장당 근로자수 16.9명보다 많게 나타나고 있다.

어업은 213개소에 1,839명이 가입하여 1개 사업장당 8.6명으로 타산업에 비해 매우 적은 편에 속한다. 이것은 어업중 산재보험법의 적용을 받는 대상에서 25톤 이상의 어선에 승선하는 어선원이 제외되어 있기 때문이며, 25톤 미만의 어선중에서도 5인이하 어선원이 승선하는 어선은 제외되기 때문이다. 이와 같이 산재보험에는 어선원의 적용대상이 이원화되어 있다.

<표 3-15> 업종별 적용사업장수

(단위 : 개소, 명)

구 분	1999년			2000년		
	사업장수	근로자수	사업장당 근로자	사업장수	근로자수	사업장당 근로자
총 계	249,405	7,441,160	29.8	706,231	9,485,557	13.4
어 업	190	2,086	11.0	213	1,839	8.6
농 업	584	15,973	27.4	1,032	17,435	16.9
임 업	1,284	72,531	56.5	1,922	65,179	33.9
광 업	888	20,066	22.6	1,051	20,261	19.3
제 조 업	79,088	2,339,941	29.6	164,817	2,749,361	16.7
전기, 가스 및 상수도사업	544	50,971	93.7	688	50,195	73.0
건설업	59,176	1,812,702	30.6	94,898	2,228,719	23.5
운수, 창고 및 통신업	11,809	598,232	50.7	26,996	640,682	23.7
금융및 보험업	5,532	383,963	69.4	6,803	375,289	55.2
기타사업	90,310	2,144,695	23.7	407,811	3,336,597	8.2

자료 : 노동부, 「산재보험사업연보」, 2001.

<표 3-16> 연도별 보험료율 변동현황

(단위 : %, 배)

구 분	전산업 평 균	어 업		해 면 어 업	정 치 망 · 어 류 양 식 업	기 타 어 업	농 업		일 반 농 업	기 계 화 농 업
			평균대비 (배수)					평균대비 (배수)		
1991	1.64	-	-	1.70	1.70	0.30	-	-	0.30	1.70
1992	1.94	-	-	1.90	1.90	0.40	-	-	0.40	1.90
1993	2.21	-	-	2.90	4.70	1.80	-	-	1.00	1.20
1994	1.94	2.90	1.5	-	-	-	0.90	0.5	-	-
1995	1.50	3.50	2.3	-	-	-	0.80	0.5	-	-
1996	1.52	4.60	3.0	-	-	-	1.00	0.7	-	-
1997	1.68	6.30	3.8	-	-	-	1.30	0.8	-	-
1998	1.55	6.00	3.9	-	-	-	1.40	0.9	-	-
1999	1.65	7.80	4.7	-	-	-	1.60	1.0	-	-
2000	1.76	9.00	5.1	-	-	-	1.70	1.0	-	-

자료 : 노동부, 「산재보험사업연보」, 각연도.

연도별 보험료율의 변화는 <표 3-16>에 나타나 있는데, 산업전체의 평균요율이 2000년에 1.76%로 나타나고 있고, 1993년에 2.21%로 최고치를 보인 이후, 1996년에 1.52%까지 감소하였다가 다시 증가세를 보이고 있다.

어업은 1993년까지 보험료율의 산정체계가 현재의 1개 체제와는 달리 해면어업, 정치망·어류양식업, 기타어업의 3종류로 구분되어 있었다. 1994년부터는 어업 단일 산업으로 합해져 요율이 산출되고 있다. 어업의 보험료율은 2000년에 9.0%였는데, 1994년의 2.9%에서 계속 증가하여 3배 이상에 이르렀다. 높은 사고율과 수지균형상 당분간 그 증가추세는 계속 이어질 것으로 예상되고 있다. 어업의 요율과 전산업 평균 요율을 대비해 보면, 어업의 요율이 5배 이상 높게(2000년) 나타나고 있으며, 농업의 보험료율은 전산업 평균치에 미달하기 때문에 농업에 비해서도 훨씬 높은 요율을 보이고 있다.

66 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

어업의 보험요율이 이와 같이 높은 것은 열악하고 위험한 근로조건을 그대로 반증하고 있는 것이다. 그러나 우리 나라는 아직 제도적으로 어업분야의 재해보상체계가 선원법과 근로기준법으로 이원화 되어 있고, 선원법의 재해보상책임을 강제할 수 있는 정책보험의 부재로 어업은 위험한 근로환경속에서도 제도까지 뒷받침해 주지 못하는 이중고의 상황에 놓여 있다.

2) 수납 및 수지현황

업종별로 징수가 결정된 보험료 및 기타징수금과 실제로 납부된 금액을 보면, 전산업에서 보험료 2조 2,892억원, 기타징수액 2,155억원 등 총 2조 5,047억원이 징수 결정되었으며, 이중 78.1%의 실제 수납률을 보이며 1조 9,554억원이 납부되었다. 수납률은 보험료가 82.0%를 보인 반면, 기타징수액은 36.7%에 그치고 있다.

<표 3-17> 업종별 수납률(2000년)

(단위 : 억원, %)

구 분	총 계			보 험 료			기타징수액		
	징 수 결정액	수납액	수납률	징 수 결정액	수납액	수납률	징 수 결정액	수납액	수납률
총 계	25,046.8	19,554.5	78.1	22,891.9	18,763.9	82.0	2,154.9	790.6	36.7
어 업	26.4	9.2	35.0	19.4	8.7	44.7	7.0	0.6	8.3
농 업	43.5	36.7	84.2	39.4	35.6	90.4	4.1	1.0	25.3
임 업	59.5	55.2	92.9	57.8	55.0	95.1	1.7	0.3	15.6
광 업	735.2	527.8	71.8	664.5	521.2	78.4	70.7	6.6	9.4
제조업	8,464.8	6,797.8	80.3	7,913.5	6,658.5	84.1	551.4	139.3	25.3
전 기	81.3	80.0	98.4	80.9	79.9	98.7	0.4	0.1	32.8
건 설	9,410.7	7,047.9	74.9	8,824.6	6,875.7	77.9	586.1	172.2	29.4
운 수	1,577.0	1,256.4	79.7	1,491.7	1,237.8	83.0	85.3	18.5	21.8
금 용	366.6	362.3	98.8	365.8	361.9	98.9	0.8	0.4	49.9
기 타	4,281.8	3,381.2	79.0	3,434.4	2,929.7	85.3	847.4	451.5	53.3

자료 : 노동부, 「산재보험사업연보」, 2001.

어업에서는 총 26억 4천만원이 징수 결정되었으나 35.0%의 수납률에 그쳐 19억 4천만원이 수납되었다. 수납률은 전산업을 통틀어 어업이 가장 낮게 나타나고 있는데, 보험료에서 44.7%로 평균치의 1/1.8에 머무르고, 특히 기타징수액에서는 8.3%에 불과하여 평균치 36.7%의 1/4.4에도 못미치고 있다.

어업의 낮은 수납률 특히 연체금, 미신고 사고시의 추정금 등으로 구성되는 기타징수액의 낮은 수납률은 보험재정을 어렵게 만드는 주요 위협요인으로 작용할 것으로 전망된다. 따라서 당연가입대상자의 가입신고 독려와 보험가입자의 철저한 관리가 본 재해보험사업의 중요 관건이 될 것으로 예상된다.

산재보험은 수납률이 대체로 낮게 나타나고 있으나 지출액도 많지 않아 주지율은 95% 내외로 안정을 유지하고 있다. 보험급여만 보면, 1995년에 100.3%로 지출액이 많았으나 전체적으로는 96.8%로 안정적이었다.

<표 3-18> 연도별 수지현황

(단위 : 억원, %)

구 분	적용사 업장수 (개소)	적용근 로자수 (천명)	징 수 결정액	수 납 액		지 출 액			수 지 율	
					수납률		보 험 급 여	업무및 환급	전 체	보 험 급 여
1991	146	7,923	9,007	7,887	87.6	7,767	7,015	752	98.5	97.3
1992	155	7,059	12,505	10,881	87.0	10,279	9,316	964	94.5	88.7
1993	163	6,943	16,360	14,448	88.3	10,467	8,725	1,742	72.4	63.4
1994	173	7,273	15,220	12,914	84.9	11,254	9,986	1,269	87.1	82.7
1995	176	7,894	17,025	14,535	85.4	14,071	11,336	2,735	96.8	100.3
1996	210	8,157	19,834	16,754	84.5	16,154	13,553	2,601	96.4	95.2
1997	228	8,237	23,672	20,201	85.3	18,346	15,560	2,785	90.8	85.5
1998	216	7,582	21,197	17,191	81.1	16,459	14,511	1,948	95.7	100.0
1999	249	7,441	20,622	16,121	78.2	14,992	12,742	2,249	93.0	83.3
2000	706	9,486	25,047	19,555	78.1	16,847	14,563	2,284	86.2	77.6

자료 : 노동부, 「산재보험사업연보」, 각연도.

68 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 3-19> 업종별 보험급여별 지급건수(2000년)

(단위 : 건)

구 분	총 계	요양급여	휴업급여	상해보상연금	장해보상일시금
총 계	982,753	520,663	340,499	45,909	19,934
어 업	1,700	837	671	27	26
농 업	1,707	958	611	47	31
임 업	10,826	6,065	4,498	48	154
광 업	110,198	58,237	24,664	22,227	594
제 조 업	406,861	214,958	147,881	7,716	11,307
전기가스 및상수도업	2,402	1,365	471	199	27
건 설 업	266,656	134,975	102,730	8,837	4,771
운수창고 및통신업	66,886	36,815	21,502	3,221	1,060
금융및보험업	3,801	2,613	971	-	74
기타사업	111,716	63,840	36,500	3,587	1,890
구 분	장해보 상연금	유족보상 일시금	유족보 상연금	장의비	간병급여
총 계	47,083	2,826	3,105	2,629	105
어 업	57	39	7	33	3
농 업	33	8	15	4	-
임 업	28	7	13	8	5
광 업	3,139	498	434	403	2
제 조 업	22,480	768	978	731	42
전기가스 및상수도업	212	10	104	14	-
건 설 업	13,543	674	456	636	34
운수창고 및통신업	3,426	258	345	248	11
금융및보험업	9	35	59	40	-
기타사업	4,156	529	694	512	8

자료 : 노동부, 「산재보험사업연보」, 2001.

3) 보험급여 현황

보험급여가 이루어진 건수를 업종별로 나타낸 것이 <표 3-19>이다. 2000년 총 98만 3천건 중 어업에서는 1,700건이 발생하였다. 이 중 요양급여가 837건으로 가장 많고, 휴업급여가 671건, 장해보상연금이 57건으로 다음을 차지하고 있다. 가입근로자수와 대비해 보면, 전체 기준으로 10.4%의 지급건수율을 보이고 있으나, 어업은 92.4%로 가장 높게 나타난 것으로 파악된다.

연도별로 지급된 보험급여를 보면, 건수는 총 평균 86만 8천건으로 비슷한 수치를 유지하고 있고, 금액은 임금상승 등의 영향으로 1991년의 7천억원에서 2000년에는 1조 4,563억원으로 2배 가량 증가하였다. 어업은 1994년부터 천명 이상으로 급증한 후 1999년까지 1,200여명을 유지하다 2000년들어 1,700명으로 크게 증가하였다. 건당 지급금액은 기타산업을 연도별로 큰 차이 없이 150만원 내외로 나타나고 있으나 어업은 큰 변동을 보이며 연도별로 많은 차이를 나타내고 있다.

<표 3-20> 연도별 보험급여 지급현황

(단위 : 건, 억원)

구 분	총 계		어 업		기 타		건당금액(천원)		
	건 수	금 액	건 수	금 액	건 수	금 액	전 체	어 업	기 타
1991	835,029	7,015.1	26	0.5	835,003	7,015	840	2,024	840
1992	932,395	9,315.6	222	6.9	932,173	9,309	999	3,121	999
1993	784,770	8,725.3	533	8.5	784,237	8,717	1,112	1,598	1,111
1994	804,575	9,985.6	1,285	10.0	803,290	9,976	1,241	777	1,242
1995	826,651	11,335.8	1,286	15.9	825,365	11,320	1,371	1,239	1,371
1996	928,764	13,553.4	1,284	17.5	927,480	13,536	1,459	1,360	1,459
1997	956,763	15,560.4	1,281	21.9	955,482	15,538	1,626	1,713	1,626
1998	845,108	14,510.7	924	22.8	844,184	14,488	1,717	2,465	1,716
1999	781,427	12,742.3	1,257	23.3	780,170	12,719	1,631	1,850	1,630
2000	982,753	14,562.7	1,700	18.4	981,053	14,544	1,482	1,085	1,483

자료 : 노동부, 「산재보험사업연보」, 각연도.

제4장 일본의 수산업 재해보상제도

일본은 섬나라의 특성에 맞게 수산업도 세계에서 가장 발달한 수산대국이다. 수산업이 발달한 만큼 어업과 관련한 재해보상제도도 잘 발달해 있다. 일본의 어업재해보상제도는 공제에서 출발하고 있다. 즉, 협동조합의 자력(공제)을 통한 보상의 개념이 것이다. 공제의 종류로는 어업금액의 감소를 보상해주는 어획공제, 양식수산동식물 및 시설의 손해를 보상해주는 양식공제(적조로 인한 피해는 적조특약으로 여기에 포함), 양식과 관련된 생산금액의 감소 또는 양식시설에 관한 손해를 보상해주는 특정양식공제, 어구의 손피를 보상해주는 어구공제 등 다양하다.

이러한 제도의 법적 근거는 1964년 제정된 어업재해보상법에 있으며, 어업자가 이상현상 또는 불의의 사고에 의해 입는 경영상의 손실을 국가 또는 공적기관이 직접 보전하는 것이 아니라 협동조직의 공제 또는 보험의 방법으로 어업자의 부담에 의해 보전하게 하고, 국가는 협동조직에 보조하는 방식을 취하고 있다. 본 장에서는 일본의 선원보험제도, 어선공제제도, 양식물공제제도를 중심으로 살펴본다.

제1절 선원보험제도

1. 선원보험 개요

일본의 선원보험법은 종합적인 사회보험 제도로서 독자적으로 운영되고 있다. 선원보험은 1939년 선원보험법에 의하여 1940년부터 실시하였는데, 출발 초기에는 의료보험과 연금보험 부분만이 시행되었으나, 1947년부터 실업보험과 재해보상보험이 추가되었다. 현재 일본은 국민 복지의 향상을 위하여 여러 가지의 사회보험 제도가 있으나, 그 중심이 되는 제도는 의료보장을 목적으로 하는 건강보험, 실업자의 생활을 보장하는 고용보험, 업무재해를 입은 근로자를 위한 근로자재해보상보험이 있다. 선원보험은 이러한 3가지 보험을 하나로 묶은 제도이다.

<표 4-1> 일본의 해상보험과 육상보험 비교

보험구분	해상보험	육상보험
재해보상부문	선원보험	- 근로자 재해보상보험 - 각종 공제조합(단기급여)
질병부문	선원보험	- 건강보험 - 각종 공제조합(단기급여)
실업부문	선원보험	- 고용보험
연금부문	후생연금보험	- 후생연금보험, 국민연금 - 각종 공제조합(단기급여)

2. 선원보험의 대상

1) 강제 피보험자

일본 선원법 제1조에 규정하고 있는 선원으로서 선박소유자가 고용한 선원을 강제 피보험자로 하며, 공무원인 선원도 강제 피보험자에 해당한다. 그러나 선박소유자와 선장은 피보험자의 자격이 없다. 반대로 선원보험의 피보험자는 건강보험, 실업보험 및 노동자 재해보상보험의 피보험자가 될 수 없다. 그러나 후생보험과 국민연금보험에서는 제한적이거나 피보험자가 될 수 있다. 일본 선원법 제1조에 규정하고 있는 일본 선원의 범위는 비어선 선원과 어선 선원으로 부분되며, 다음과 같다.

먼저, 비어선 선원은

- ① 일본 관공서가 소유하는 선박
- ② 일본 국민이 소유하는 선박
- ③ 일본 법인이 소유하는 선박
- ④ 위 1~3의 소유자가 빌린 또는 국내의 항에서 국외의 항까지 회항하도록 된 선박
- ⑤ 일본 정부가 승조원을 배승시킨 선박
- ⑥ 국내의 각 항 사이만을 항해하는 선박 등에 승선하는 사람이다.

72 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

다만, 총톤수 5톤 미만의 선박과 호수·하천 또는 항만을 항해하는 선박에 승선하는 사람과 다음의 어선 선원은 선원에 포함되지 아니한다.

어선 선원은 다음의 선박에 승선하는 사람이다.

- ① 추진기관을 비치한 총톤수 30톤 미만의 정치망어업·구획어업·공동어업(지선어업)에 종사하는 어선
- ② 추진기관을 설치한 총톤수 10톤 이상 20톤 미만의 어선으로서
 - a. 중형 정치망어업 또는 소형기선 저인망어업에 종사하는 선박으로서 특정항 내에서 조업하는 어선
 - b. 어업법에 규정된 지정 어업 이외의 어업(자유어업)에 종사하는 것 가운데 특정항 내에 조업하는 어선 및 해안에서 5해리 밖의 해면에서 조업하는 기간이 연간 30일 미만의 어선
- ③ 추진기관을 설치한 총톤수 10톤 미만의 어선으로서
 - a. 어업법에 규정된 지정 어업에 종사하는 어선 가운데 특정항 내에 조업하는 어선 및 해안에서 5해리 밖의 해면에서 조업하는 기간이 연간 30일 미만의 어선
 - b. 자유어업에 종사하는 어선
- ④ 추진기관을 설치하지 아니한 총톤수 30톤 미만의 어선

2) 임의 피보험자

선원보험의 피보험자는 해고 또는 정년 등으로 그 자격을 상실한 후에도 계속하여 선원보험에 가입하여 상병이 발생한 경우에 질병 부분의 급여를 받을 수가 있다. 이러한 피보험자를 임의 피보험자라고 한다.

임의 피보험자의 요건은 강제 피보험자의 자격을 상실한 사람이 상실일 전일까지 계속하여 2개월 이상 강제 피보험자였던 사람이어야 하며, 자격상실일로부터 20일 이내에 신청하였을 때에는 계속하여 질병 임의계속 피보험자가 될 수 있다.

임의 피보험자로서의 자격은 다음의 경우에 상실된다. ① 질병 임의계속 피보험자가 된 날로부터 2년을 경과하였을 때. 다만, 55세 이상으로 퇴직한 사람에 대해서는 2년을 경과하여도 60세가 되거나 또는 60세 미만이라도 국민보건보험의 퇴직자 의료 피보험자가 될 때까지, ② 사망하였을 때, ③ 보험료를 납부 기일까지 납부하지 아니하였을 때, ④ 강제 피보험자가 되었을 때, ⑤ 건강보험의 피보험자가 되었을 때이다.

3. 선원보험의 운영

경영의 주체로서 보험료의 징수와 보험급여를 이행하는 자를 보험자라고 하는데, 선원보험의 보험자는 일본 정부이다. 정부가 관장하는 선원보험의 업무 중에 일부를 도도부현 지사에게 위임하여 처리하고 있는데, 위임 업무의 내용은 피보험자의 자격에 관한 사항, 표준 보수에 관한 사무, 피보험자증과 피부양자증에 관한 사무, 요양급여, 상병수당금, 장제비, 실업 등의 급여, 행방불명 수당금, 이전비 급여에 관한 사무 등이다

운영기구를 보면, 선원보험의 관장은 중앙정부의 사회보험청이다. 여기서는 사업 전반에 관한 운영관리 및 직무상의 연금 급여의 결정과 지급업무를 담당하고 있다. 도도부현에는 민생주관 부서의 보험담당과 또는 사회보험 사무소, 공공직업안정소, 지방운수국·해운감리부·해운지국 및 출장소 등이 보험 업무를 맡고 있다. 보험담당과 또는 사회보험사무소에서는 피보험자의 자격에 관한 사무 및 표준 보수, 보험료 징수, 의료급여, 고액 의료비, 상병 수당금, 장제비, 가족 요양비, 가족 장제비 등의 지급 결정 및 지급, 고령고용 계속 급여, 육아 휴업 급여의 지급결정 및 지급 등의 업무를 맡고 있다. 공공 직업안정소, 지방운수국·해운 감리부·해운지국 및 출장소는 실업의 인정 및 실업급여의 지급 업무를 담당하고 있다.

사회보험청 장관은 도도부현 지사가 지정하는 선박소유자의 조직단체로 하여금 선박소유자가 사용하는 사람에 관한 사무의 일부를 행하게 할 수 있는데, 이를 선원보험 사업조합이라 하고, 지방에서는 어업협동조합이 이 업무를 담당한다.

4. 보험급여

보험급여는 보험사고의 발생시 지급되며, 보험사고로는 질병 또는 부상, 분만, 실업, 고용 계속이 곤란한 사유의 발생, 장애, 행방불명, 사망 등이 있다. 질병 또는 부상은 일반적으로 정신과 육체가 이상 상태에 있고 의사 또는 치과의사의 진료가 필요하다고 인정되는 것으로 한다. 그리고 자격을 취득하기 전에 발병한 것이라도 요양급여 및 상병 수당금의 지급대상이 될 수 있다. 건강 진단, 예방주사는 보험급여의 대상이 아니다.

분만은 임신 4개월(임신 85일) 이후의 것이 해당되며, 출산·유산(인공 중절 포함)·조산에 관계없이 급여의 대상이다. 적출이 아닌 아이의 분만도 급여의 대상이며, 쌍둥이의 분만은 태반 수에 관계없이 1아 1분만으로 한다. 즉 쌍둥이는 2분만으로 본다.

실업은 피보험자인 선원이 선박소유자에게 고용되지 않고 비록 노동의지와 능력을 가지고 있어도 직업을 구하지 못한 상태를 말한다. 노동의지는 지방운수국 또는 공공 직업 안정소에 구직 등록을 한 것에서 판단한다. 결혼, 임신, 출산육아, 가사 이어받기, 입학 때문에 퇴직한 경우에는 원칙적으로 노동의지 및 능력을 가진 것으로 인정하지 아니한다. 직업을 구한 것이란 타인에 고용된 경우뿐만 아니라 자신이 영업하는 것을 포함한다.

고용 계속이 곤란한 사유의 발생이란 고령으로 노동력이 저하되어 보수가 낮아지거나, 육아 휴업에 따라서 보수의 전부 또는 일부를 상실한 경우를 말한다. 장애는 생리적 기능의 전부 또는 일부의 영속적인 장애 상태를 말하며, 통상 다음과 같은 상태의 장애를 말한다. ① 장애의 원인이 피보험 기간 중의 질병 또는 부상으로 생긴 것, ② 육체적 정신적 기능의 장애가 의학적 그리고 사회적으로 보아서 영속적일 것, ③ 노동력의 전부 또는 일부를 상실한 것. 장애를 인정할 시기는 질병 또는 부상에 대하여 요양 급여를 받기 시작한 날로부터 기산하여 1년 6개월을 경과하였을 때(이 기간 내에 상병이 치유된 경우에는 치유된 날로부터)이다.

보험사고로서 행방불명은 직무상의 사유로 인해 행방불명된 그 기간이 1개월 이상인 것을 말하며, 통근 중의 행방불명은 보험사고에 포함시킨다. 사망은 자연사와 실종 선고에 의한 법정 사망을 포함하며, 민법상의 실종 선고뿐

만 아니라 해양보안청 등에 의한 사망 인정도 사망으로 처리한다. 선박이 침몰 또는 멸실한 때에 승선한 피보험자(자격상실 후에도 선내에 승선한 자를 포함)가 3개월간 생사가 불명할 때, 또는 선박이 항해 중에 행방불명되고 3개월간 생사가 불명할 때에는 행방불명된 날을 사망일로 추정한다.

5. 타 제도와의 관계

1) 공제조합의 조합원으로 있는 피보험자에 대한 특례

국가공무원 등 공제조합법 또는 지방공무원 등 공제조합법에 의한 공제조합의 조합원인 피보험자에게는 보험급여를 하지 아니한다. 조합원으로서 피보험자였던 사람이 일반의 피보험자의 자격을 취득한 경우에 그 날짜 이후의 기간을 기초로 하여 보험급여를 받을 수 있다. 조합원인 피보험자에 대해서는 보험료를 징수하지 아니한다.

2) 선원법의 재해보상과의 관계

선원법의 조항에 의하여 재해보상을 받을 사람이 그 재해보상을 받을 사유와 동일한 사유로 인하여 선원보험법에 의한 급여를 받을 때에는 선박소유자는 재해보상의 책임을 면한다.

제2절 어선보험제도

1. 어선보험제도의 개요

일본의 어선보험제도는 어선손해등보상법에 의하여 실시되고 있다. 어선손해등보상제도는 어선에 대하여 불의의 사고로 인한 손해의 복구 및 적기의 갱신을 용이하게 하고, 아울러 어선의 운항에 따른 불의의 비용부담 및 책임 등의 발생으로 인하여 어업경영이 곤란해지는 것을 방지하며, 어선에 적재한 어획물 등에 발생한 불의의 사고로 인한 손해를 보상하여 어업경영의 안정에 이바지함을 목적으로 하고 있다.

<표 4-2> 어선손해등보상제도의 변천내역

년 도	월	변 천 내 역
1937년	6	- 어선보험법 시행
	11	- 태평양鮪鱓(유유)어선보험조합 설립(어선보험조합 제1호)
1942년	4	- 전쟁보험 실시
1947년	2	- 전쟁보험 폐지
1949년	3	- 사단법인 어선보험협회 설립
1951년	4	- 특수보험 실시
1952년	3	- 어선보험 폐지
	4	- 어선손해보상법 시행
	10	- 어선보험협회 해산, 어선보험중앙회 설립
	12	- 어선승무원급여보험 실시
1953년	9	- 만기보험 실시
1966년	7	- 어선재보험(再保險)특별회계의 잉여금 12억엔을 어선보험진흥사업비로 어선보험중앙회에 교부
1967년	7	- 어선재보험(再保險)특별회계의 잉여금 35억엔을 어선보험진흥사업비로 어선보험중앙회에 교부
	10	- 어선적하보험 시험실시, 어선보험중앙회 어선적하보험재보험사업시험실시
1976년	10	- 어선선주책임보험 시험실시, 어선보험중앙회 어선선주책임보험재보험사업 시험실시
1978년	6	- 어선적하보험임시조치법의 일부개정(시험실시기간 5년간을 10년간으로 연장)
	7	- 어선보험중앙회 해외조업 어선손해보상사업 실시
1981년	10	- 어선손해등보상법 시행(어선선주책임보험 본격실시, 어선보험중앙회 어선선주책임보험 재보험사업 및 동 보완재보험사업 실시)
1983년	10	- 어선적하보험본격실시, 어선보험중앙회 어선적하보험보완 재보험사업 실시
1988년	10	- 어선선주책임보험승객손해 실시
1999년	10	- 어선손해등보상법의 일부를 개정(어선보험중앙회보통보험, 어선적하보험재보험사업 및 임의보험재보험사업 실시)

어선보험은 법률에 의거하여 어업인을 위한 비영리 공영보험제도로 운영되고 있으며, 100톤 미만의 어선에 대해서는 보험료의 일부를 국가에서 보조하고 있어 일반손해보험과 비교해 볼 때 유리하다. 어선보험을 인수하는 어선보험조합은 어업자로 구성된 상호보험조직을 보유하고 있다.

1) 변천내역

어선어업은 생산하는 장소가 해상이라는 특수한 곳이기 때문에 기상, 해상 등의 영향을 받기 쉽고 또 어획이 불안정할 뿐만 아니라 자연재해 등으로 인하여 어선 등이 피해를 입게 되는 사고가 많이 발생한다. 또한 어업에 있어서 가장 중요한 생산수단이며 동시에 어업자의 귀중한 재산이기도 한 어선이 침몰, 좌초, 충돌, 화재, 기타 사고로 인한 손해를 입어 어업경영의 계속이 곤란해지는 경우가 많다.

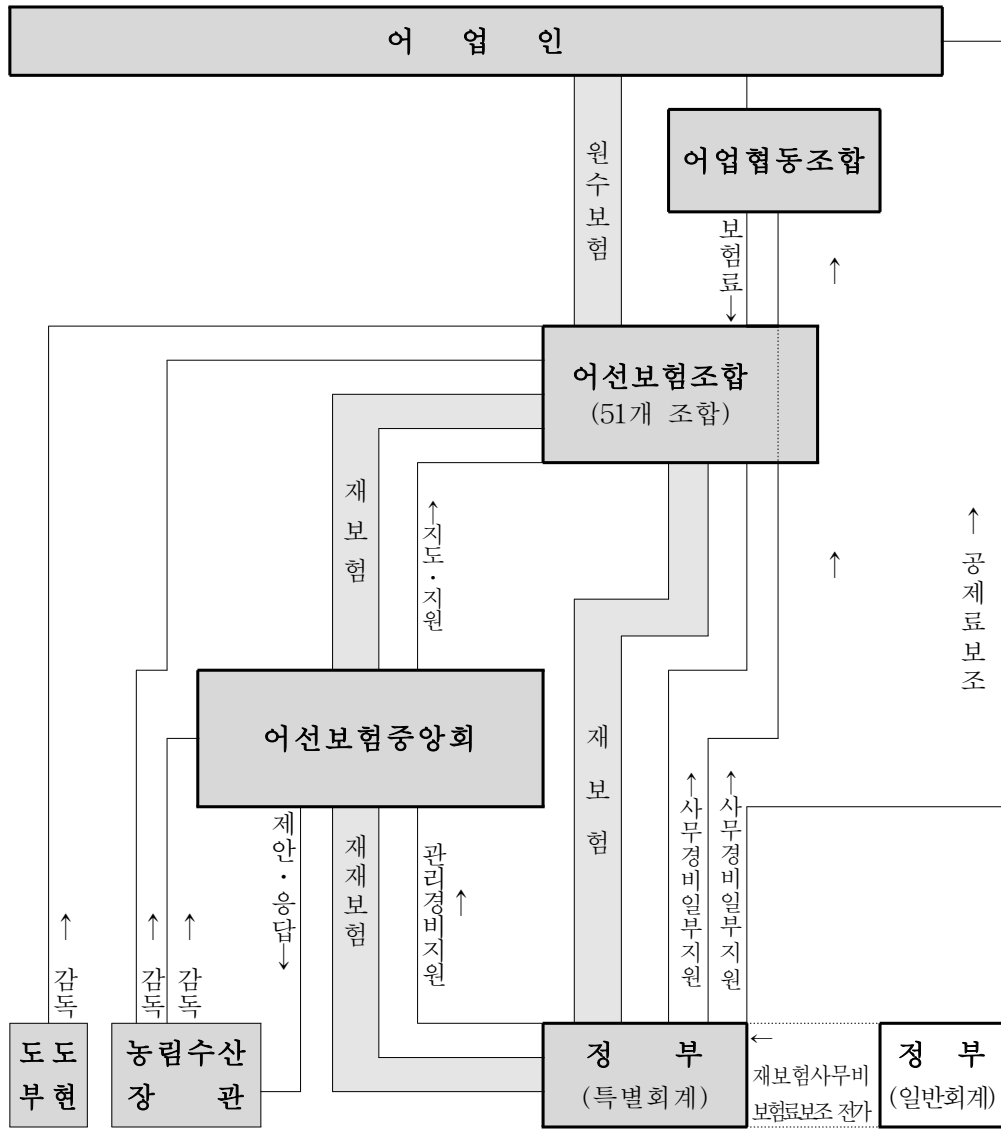
어업이 가지고 있는 이와 같은 특수성과 사유로 인하여 일본 국가산업진흥정책의 한 분야로서 재해대책의 일환으로 1937년 6월 1일에 어선보험제도가 창설되었다. 농림수산관계의 보험제도로서는 1929년에 공포된 가축보험법에 뒤이어 2번째로 탄생한 것이다. 그리고 이 제도는 1952년 4월 1일 어선손해보상제도로 개선되어 이후 현재까지 어선에 관하여 불의의 사고발생 등으로 인하여 어업경영이 곤란해짐을 방지하여 어업경영의 안정을 위하여 중요한 역할을 다해 오고 있다.

어선손해보상제도는 발족 이래 급차에 걸쳐 제도개선을 단행하여 왔으며, 특히 1981년 10월 1일은 1976년부터 5년간을 시험기로 하여 실시해 온 어선선주책임보험 및 어선승조선주보험이 본격적으로 실시되었다. 뿐만 아니라 1983년 10월 1일에는 1973년부터 10년간이나 시험실시해 온 어선적하보험도 본격적인 실시를 보게 됨으로써 그 동안 어업관계자의 오랜 숙원이었던 어선손해등 보상제도의 종합화가 실현되었다.

2) 운영체계

(1) 운영체계

운영체계를 보면 [그림 4-1]과 같이 51개의 어선보험조합이 어업인으로부터 보험을 인수하는 원수보험자가 되고 어선보험조합은 어선보험중앙회 또는 정부의



[그림 4-1] 일본의 어선보험 운영체계도

특별회계에 재보험을 가입한다. 어선보험중앙회는 어선보험조합으로부터 인수한 재보험을 정부의 재재보험에 가입하며, 정부의 특별회계는 어업인에게 공제료를 보조하고, 조합 및 중앙회에 대하여는 사무경비 등을 지원해 준다. 도도부현과 농림수산성(정부)은 어선보험조합과 중앙회에 대해 감독을 실시한다.

(2) 재보험의 운영체계

재보험사업은 어선보험중앙회와 국가에서 운영하고 있다. 어선보험중앙회의 재보험은 보통손해보험, 만기보험, 어선선주책임보험, 어선승조선주보험, 어선적하보험에 대하여 실시되며, 정부의 재보험은 특수보험, 승조원급여보험에 대하여 실시되고 있다. 그리고 정부에서는 어선보험중앙회의 재보험사업에 대하여 다시 재보험을 하는 재재보험사업을 실시하고 있는데, 어선보험중앙회의 재보험 종목중 만기보험의 적립부분, 어선선주책임보험의 인명손해·승객손해, 승조선주보험을 제외한 종목에 대하여 실시하고 있다.

2. 종류

어선손해등보상제도의 종류로는 보통손해보험, 만기보험, 특수보험, 어선선주책임보험, 어선승조선주보험, 어선적하보험, 어선승무원 급여보험, 유람선책임보험, 전재(轉載) 적하보험 등이 있다.

보통손해보험은 보험목적인 어선이 특수보험사고(전쟁, 동란, 피격, 포획, 나포 또는 억류로 인한 멸실, 침몰, 손상, 기타사고) 이 외에 의하여 발생한 손해를 보상하는 보험이다. 만기보험은 보험목적인 어선에 대하여 만기 전에 보통손해보험사고(어선보험조합이 만기보험이 보험관계에 의하여 손해를 보상하는 책임이 시작되는 날로부터 기산하여 1년을 경과할 때마다 그 1년의 기간을 말함)로 인하여 발생한 손해를 보상하며, 또한 만기에 따라 보험금을 지불하는 보험이다.

특수보험은 특수보험사고로 인하여 어선에 발생한 손해를 보상하는 보험이다. 이 경우 포획, 나포 또는 억류로 인한 손해에 대해서는 특약이 없으면 보상하지 않는다. 어선선주책임보험은 특수보험사고로 인한 것을 제외하고, 어선소유자 또는 사용자가 소요 또는 사용어선의 운항에 따라서 발생한 비용에 대해 자기가 부담하여야 할 것을 대신 부담 또는 당해 어선의 운항에 따라서 발생한 손해에 대하

80 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

여 자기배상책임에 의하여 배상함에 따른 손해를 보상하는 보험이다.

어선승조선주보험은 특수보험사고로 인한 것을 제외하고 승조선주(어선 소유자 또는 사용자이며 동시에 승조원인 자)가 승조 중인 어선상에서 불의의 사고로 인하여 사망, 행방불명 또는 장애자가 된 경우에 일정한 보험금을 지불하는 보험이다. 어선적하보험은 특수보험사고에 의한 것을 제외하고 어선에 적재한 어획물, 그 제품, 연료, 시료 및 식료(이하 “어선적하”라고 함)를 보험목적으로 하여 당해 어선적하를 적재하는 어선사고로 기인하는 멸실, 유실, 손상 기타 사고에 의해 당해 어선적하에 발생한 손해를 보상하는 보험이다.

<표 4-3> 어선손해보험의 종류

보험의 종류	보험금의 지급요건
보통손해보험	- 침몰, 좌초, 화재 등으로 인해 어선의 선체, 기관, 설비 등에 발생한 손해와 어선을 구조하는 데 소요되는 비용
만 기 보 험	- 보통손해보험과 동일한 보험금을 지급하는 경우, 만기가 도래할 경우에 보험가입시의 보험가액상당액을 만기보험금으로 지급하는 적립보험
특 수 보 험	- 전쟁, 변란, 습격, 포획, 체포 또는 억류로 인해 어선에 발생한 손해
어선선주책임보험	- 어선이 충돌하는 경우에 상대 선체에 발생한 손해배상 책임과 어선의 운항으로 인해 발생한 제3자에 대한 책임 및 비용
어선승조선주보험	- 어선에 승선한 선주(선주인 동시에 승무원인 자)가 어선상에서 불의의 사고를 입어 사망하거나 행방불명된 경우에 또는 후유장해가 생긴 경우
어선적하보험	- 어선에서 발생한 사고가 원인이 되어 어선에 적재된 어획물과 필수품에 손해를 입은 경우
어선승무원 급여보험	- 어선의 승무원이 억류된 경우에 이 승무원의 급여의 지급을 보장(이 보험은 어선승무원 급여보험법에 근거해서 지급함)
유람선책임보험	- 5톤 미만의 보트로 인해 발생한 배상책임. 보트의 운항으로 인해 발생하는 배상책임과 구조비용
전재적하보험	- 냉동운반선에 적재된 어획물 등에 발생한 손해

어선승조원급여보험은 어선 승조원 급여보험법에 의하여 어선 승조원이 억류된 경우에 급여의 지불을 보장하는 보험으로 어선보험조합에서 행하는 어선승조원 급여보험사업, 정부가 하는 재보험사업에 의해 집행되고 있다. 이것은 어선의 나포로 인하여 승조원이 억류되었을 때 그 억류기간 중 사업주가 이 승조원에 대해 지불할 급여의 전부 또는 일부를 대신하여 보험금으로 지불하는 보험이다.

유람선책임보험은 5톤미만의 보트로 인해 발생한 사고의 배상책임을 이행하는 보험이며, 보트의 운행으로 인해 발생하는 배상책임과 구조비용에 대한 보험금을 지급한다. 전재(轉載) 적하보험은 냉동운반선에 적재된 어획물 등에 발생한 손해를 보험금으로 지급하는 것이다. 이하에서는 여러 종류의 어선보험중 가장 기본이 되는 보통손해보험을 중심으로 살펴보고자 한다.

3. 보통손해보험

1) 가입자격

보통손해보험의 가입자격은 일본 선적으로 1,000톤미만 어선의 소유자 또는 사용자이며, 계약은 가입신청서를 어선보험조합에 제출한 후, 어선보험조합의 승낙을 받을 경우에 가입이 성립한다. 다만, 보험개시일 전일까지에 소정의 보험료를 지불하는 경우에 한하며, 보험료를 지불하는 동시에 이 가입자는 어선보험조합의 조합원이 된다.

어선선주책임보험과 어선적하보험은 보통보험의 부대계약으로 가입하며, 보통보험에 이미 가입했거나 보통보험과 동시에 가입할 경우에만 가입할 수 있다.

2) 보험가액과 보험금액

보험가액은 보통보험에 가입하는 경우 어선의 선가를 평가해서 보험가액을 결정하며, 원칙적으로 수산청장이 정한 평가표준에 의해 산정하지만 어선의 건조가격과 구입가격으로 정하는 경우도 있다. 보험가액은 초과보험 또는 중복보험을 판정하는 기준이 되며 동시에 일부보험의 판정기준이 된다.

보험금액은 보험가액의 한도내에서 임의로 결정할 수 있으나, 보험금이 손

82 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

해액에 보험금액의 보험가액에 대한 비율(부보율)로 지급되므로 보험금액과 보험가액이 일치하는 것(전부포함)이 이상적이다.

3) 보상범위와 특약

보상범위는 <표 4-4>의 6개 구분중에서 선택할 수 있다. 보통손해보험에서는 전손, 분손, 구조비, 특별구조비 등 4개항목을 선택할 수 있으며, 특수보험에서는 전손, 분손, 구조비, 특별구조비, 충돌배상 등 5개항목이 조합되어 있다.

<표 4-4> 보통손해보험 및 특수보험의 보상범위

구분	보통손해보험				특수보험				
	전손	구조비			전손	구조비			
①	전손	구조비			전손	구조비			
②	전손	구조비	특별구조비		전손	구조비	특별구조비		
③	전손	분손	구조비		전손	분손	구조비		
④	전손	분손	구조비	특별구조비	전손	분손	구조비	특별구조비	
⑤	전손	특정손	구조비		전손	특정손	구조비	충돌배상	
⑥	전손	특정손	구조비	특별구조비	전손	특정손	구조비	특별구조비	충돌배상

보통손해보험에는 어구특약이 있는데, 어구를 어선과 함께 보험의 목적으로 하는 특약으로서 어구가 어선과 함께 전손이 발생한 경우에 한하여(특수보험의 경우는 특수보험사고에 의한 전손, 멸실, 침몰, 손상 기타 사고에 의하여 손해가 발생한 경우) 보험금을 지급한다.

4) 보험요율과 할인할증

보험요율은 다양하게 구분할 수 있는데, 총보험요율은 ①순보험요율(위험부

담)과 ②부가보험요율(사업비)의 합으로 구성되며, 순보험요율은 보험금의 지급에 충당하는 소요비용이고, 국고보조의 대상이 된다. 통상보험요율은 기준보험요율에 할인할증율이 적용된 요율이다. 기준보험요율은 어선의 톤수, 어업종류, 선질, 보상범위 등에 따라 설정하고 원칙적으로 3년마다 변경된다. 부가보험요율은 조합의 사무비에 충당하는 비용의 개념이며, 기준부가보험요율에 할인할증율이 적용되어 산정된다.

할인할증은 기준보험요율이 적용대상이 된다. 종류는 선령에 따른 할인할증, 설비에 따른 할인할증, 의뢰검사의 성적에 따른 할인, 보험실적에 따른 할인할증, 표준가액에 대한 보험가액의 비율에 따른 할인, 총톤수 1톤당 보험가액에 따른 할인, 특별할인을 등 다양하다.

5) 국고보조

(1) 개요

보통보험에 가입한 총톤수 100톤 미만의 어선으로서 의무가입(일정한 구역 내에 소속된 어선이 전부 보험에 가입하는 경우) 또는 집단가입(일정한 구역 내에 소속된 20톤 미만의 어선이 과반수 이상 가입하는 경우)의 경우에는 순보험료에 대하여 정부에서 보조가 이루어진다. 어구특약이 보험료 국고부담 대상인 어선보험에 부가될 경우에는 어구에 대하여도 어선과 동일한 방법으로 국고보조가 이루어진다. 조건은 부보율이 30% 이상이어야 하며, 국고부담 금액은 어선부분과 어구부분으로 분리하여 산출한다.

(2) 가입형태에 따른 보조

① 의무가입

지정어선의 전부가 보험에 가입한 경우, 가입구역내의 다음에 해당하는 어선은 모두 국고보조의 대상이 된다. 즉, ㉠ 1톤이상 100톤미만의 동력어선으로 가입구역내에 소유자의 주소 및 어선의 근거지가 있고 연간 60일이상 가동하는 어선(지정어선소유자가 소유하는 지정어선), ㉡ 1톤이상 100톤미만의 동력어선으로 소유자의 주소 및 어선의 근거지가 가입구역내에 있는 어선(지

84 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

정어선소유자가 소유하는 지정어선을 제외), ㉓ 1톤이상 100톤미만의 동력어선으로 소유자의 주소 및 어선의 근거지가 당해 가입구역내에 있고 가동일수 60일 미만의 어선, ㉔ 1톤미만의 동력어선으로 소유자의 주소 및 어선의 근거지가 당해 가입구역내에 있는 어선, ㉕ 무동력어선으로서 소유자의 주소 및 어선의 근거지가 당해 가입구역내에 있는 어선 등이 대상이 된다.

국고부담율은 이상위험부분의 보험료에 대하여는 보조대상이 되는 보험료의 전액에 대하여 보조가 이루어지며, 통상위험부분의 보험료는 무동력어선 및 20톤미만의 동력어선은 보험가액의 65%, 20톤이상 50톤미만의 동력어선은 보험가액의 50%, 50톤이상의 동력어선중 50톤~74톤까지는 49.8%~46.6%, 75톤~99톤은 46.4%~42.4%에 대하여 국고보조가 이루어진다.

의무가입의 경우 국고보조율은, 이상위험부분은 보험금액 전부에 이상재보험요율을 곱한 금액을, 통상위험부분은 국고부담대상보험금액에 통상보험요율을 곱한 보험료에 당해선박의 톤수구분에 따른 비율을 곱하여 산출한 금액을 보조한다.

<표 4-5> 의무가입시의 국고보조율

톤 수 구 분	국고보조율 (순보험료대비)	총보험료대비
무 동 력 어 선	60%	39%
5톤 미만 동력 어선	60%	39%
5톤~20톤미만 동력어선	50%	33%
20톤~50톤미만 동력어선	45%	23%
50톤~75톤미만 동력어선	40%	19%
75톤~100톤미만 동력어선	40%	17%

② 준의무가입

가입지역내의 지정어선 소유자가 3인미만의 경우에는 부모의무가 발생하지 않기 때문에 이러한 가입구역에 대해서는 특히 무동력어선 및 총톤수 100톤미만의 동력어선의 2/3 이상이 가입하면 의무가입의 경우에 준하여 국고보조가 이루어진다.

③ 집단가입

가입지역별로 구역내에 주소를 갖는 자가 소유한 총톤수 20톤 미만의 지정 어선중 총수의 1/2이상 및 15척이상이 보험가액의 30%이상의 보험금액으로 부보되는 경우, 무동력어선 및 총톤수 20톤미만의 동력어선으로서 부보율 30% 이상인 경우에는 보험료를 국고에서 일정률 부담한다. 즉, 이러한 집단 가입의 경우에는 의무가입시 국고보조율의 1/2을 지원해 준다.

6) 보험금의 지급

(1) 전손

① 확정전손

확정전손이 되기 위해서는 어선이 괴멸하는 등의 손해를 입어 원형을 남기지 않은 상태가 되어야 한다. 어선을 원형대로 복구하는 것이 불가능할 정도로 선체의 요소적 부분에 손해를 입은 경우이며, 어선이 조난한 경우 이것을 구조하는 것이 기술적으로 불가능한 상태를 말한다.

보험금의 지급은 “(보험가액-잔존물가액)×(보험금액/보험가액)”의 산식에 의한다.

② 추정전손

추정전손은 어선이 침몰하여 인양이 불가능한 경우로서 어선이 행방불명되어 30일간 소재파악이 불가능한 경우 또는 구조비, 수선비 혹은 이들의 합산액이 보험가액을 초과하는 경우를 말한다.

보험금의 지급은 확정전손과 동일하며, 이 경우 추정전손 요건에 해당하는 피보험자는 그 어선(보험의 목적)에 대하여 갖는 일체의 권리를 현상 그대로 어선보험조합에 이전(위부)함에 따라 보험금액의 전부에 상당하는 보험금을 청구할 수 있다.

(2) 분손

분손은 선체, 기관, 종합가공설비 및 어로설비에 불의의 사고로 생긴 손해

86 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

로서 어획물의 보관시설, 전기설비, 전과설비, 구명설비, 닻, 쇄사슬, 항해용구 및 기관비품에 대하여 13가지의 원인(침몰, 좌초, 충돌, 화재, 총포탄의 명중, 폭발, 고압가스의 분출, 도난, 이상침수 및 풍랑, 나포, 압류)에 따라 생긴 손해를 말한다. 나포, 압류는 특수보험의 경우에 한하여 대상이 된다.

(3) 특정분손

100톤 이상의 어선에 한하여 분손에 의한 보험금지급대상이 되는 손상의 원인이 침몰, 좌초, 충돌(빙산과의 충돌은 제외), 화재의 4가지 원인으로 한정하는 경우이며, 통상의 분손계약보다 보험료가 할인된다.

(4) 구조비

어선에 보험사고가 발생한 경우 또는 보험사고의 발생원인으로 통상 고려되는 사고(선박차제에는 손상이 생기지 않았지만 추진기에 로프 등이 휘감겨 사용불능으로 된 경우 등)가 발생한 경우, 피보험자가 요청한 비용중 다음의 비용을 지급한다.

- 사고어선을 자력으로 또는 다른 어선에 의해 가장 가까운 안전 정박항까지 회항, 예항 또는 호위하는데 필요한 비용
- 구조자에 대한 보수
- 기타 다음과 같은 손해방지 및 경감을 위한 필요 또는 유익한 비용, 손해
 - ① 구조를 위해 소요된 자재의 손해액, 응급조치에 소요된 비용
 - ② 제3자의 불법행위로 입은 손해에 대하여 손해배상청구에 관련된 소송 등이 발생한 경우 소송비용, 중재비용 또는 해난심판비용 등

(5) 특별구조비

특별구조비는 특약으로 이루어지며, 20톤이상의 동력어선으로서 참치어업, 저인망, 권현망, 연어·송어어업, 꽁치붕수망, 고등어낚시, 대구연승, 오징어낚

시, 청새치등 유망어업, 어업단속 등의 어업을 행하는 어선으로 한정된다.

어선이 좌초 또는 충돌한 경우 그 어선의 손해방지 및 경감을 위하여 어획물(그 제품을 포함), 연료, 어구(어상자 포함), 사료, 얼음, 식료품 등의 손해에 대하여 특양에 따라 다음과 같이 산정한 금액의 보험금을 지급

$$\boxed{\text{보험금}} = \boxed{\text{손해액}} \times \boxed{\text{보험가액} / (\text{보험가액} + \text{적하가액})} \times \boxed{\text{부보율}}$$

특약가입의 조건은 어선에서 전신 또는 전화연락에 의해 어업자의 어획량을 상시 명확하게 파악할 수 있고, 그 수신기록이 어업자 등에 의하여 정비되어 있는 어선일 것, 출항시부터 귀항시까지 연료, 사료, 식료품 및 어구의 보유량을 상시 명확하게 파악할 수 있는 어선일 것, 보상책임기간중 조합이 상기를 예상할 수 있는 어선일 것 등이다.

7) 면책사항

법정 면책사항으로는 조합원이나 피보험자의 고의 또는 중대한 과실에 의한 사고, 선장 기타 어선을 지휘하는 자의 고의, 법령에 위반하여 어선을 사용하다가 법령에 기초하여 처분을 받은 경우 등이 있다.

상대 면책사항으로는 법령에 위반하여 운항 또는 조업한 경우에 사고가 발생한 경우, 사고의 통지를 현저하게 지체하여 손해상황의 인정이 곤란한 경우, 보험금의 지급청구시 고의 또는 중대한 과실에 따라 중요한 사실을 통지하지 않거나 허위사실을 통지한 경우, 어선 또는 어선적하의 관리방법 등에 관하여 어선보험조합의 조사를 거절하거나 그 지시에 따르지 않은 경우, 어선 또는 그 운항에 따라 통상의 관리 기타 손해방지 및 경감을 태만히한 경우, 통지의무를 태만히 하거나 어선보험조합의 지시에 따르지 않은 경우, 보험료를 분할 납부하는 경우 정당한 사유 없이 2회째 이후의 납부를 지체한 경우 등이다.

제3절 어업재해보상제도

1. 목적 및 성격

1) 목적

어업재해보상제도는 중소어업자가 영위하는 어업에 대하여 자원의 감소, 태풍, 해일 등 불의의 사고로 입은 손실을 공제 및 보험의 구성에 따라 합리적으로 보상하는 제도이다. 재해에 대하여 국가 및 조합원의 자위대책의 일환으로 실시되고 있으며, 어업재생산의 저해를 방지하고 어업경영의 안정을 도모하고자 실시된다. 과거년도 어획수입을 기준으로 수입이 보증되므로 조난 등의 위험을 무릅쓰고 무리한 조업을 할 필요가 없어 어선, 어구 등의 재산 및 인명보호가 가능하며, 공제금을 담보로 영어자금 등의 원활한 차입이 가능한 효과도 보고 있다.

2) 성격

일본의 어업재해보상제도는 정부의 중요한 재해대책의 일환으로 시행되고 있다는 특징이 있다. 어업재해보상법에 기초하여 1946년부터 실시된 어업과 관련한 중요한 재해대책의 하나로서 어업경영의 안정을 도모하는데 중요한 역할을 하고 있다.

둘째는 상호부조의 정신을 기초로 하고 있다는 것이다. 어업자 상호간 자주적인 상호부조의 정신을 기초로 하며, 강제적인 제도는 아니다. 셋째는 어업협동조합을 기반으로 운영되고 있다. 어업재해보상제도의 담당자는 어업협동조합이며, 바다에 접한 각 도도부현의 어업공제조합은 어업협동조합이 설립한 것에 지나지 않는다. 어업협동조합이 공제조합에 출자하여 그 조합원으로 가입하는 것은 어업재해보상제도가 어업협동조합의 조합원인 중소어업자의 어업경영의 안정에 극히 유효한 제도이며, 당연히 어업협동조합이 그 본래의 사업으로 추진해야 할 성격의 사업이기 때문이다.²⁾

2) 어업재해보상법 제4조에는 “어업공제조합 및 어업공제조합연합회는 중소어업자

넷째, 정부의 적극적인 지원하에서 이루어지고 있는 제도이다. 중소어업자 상호부조의 영역을 초과하는 이상재해에 대하여 어획공제, 양식공제 및 특정양식공제에 대하여 정부의 보험으로 보상하고 있으며, 일정규모 이하의 중소어업자에 대하여 공제료의 일부를 보조하고 있다. 공제조합 및 전국어업공제조합연합회에 대하여 제도의 사무운영상 필요한 사무비 및 인건비의 일부를 보조하고 있으며, 양식공제중 적조특약에 대하여는 공제료의 전액을 국고(2/3)와 지방비(1/3)로 보조하고 있다.

2. 구성체계

1) 공제의 종류

공제의 종류로는 어획공제, 양식공제, 특정양식공제, 어구공제가 있다. 어획공제는 제1호어업인 패류·해조류 채취업, 제2호어업인 10톤미만 어선어업, 3호어업인 10톤이상 어선어업 및 정치어업(총톤수 100톤이상 제외)에 대하여 실시하고 있으며, 양식공제는 굴, 진주, 방어, 도미, 은어, 복어, 간바치, 광어 등에 대하여 실시하고 있다. 특정양식공제는 김, 미역, 다시마, 진주조개, 가리비 등에 대하여 실시하며, 어구공제는 정치망어업과 권현망에 대하여 실시하고 있다.

2) 운영주체

(1) 공제조합

일본의 어업재해공제는 공제조합, 어업공제조합연합회, 정부의 3단계로 운영주체가 구분되어 있다. 각각은 공제인수, 재공제, 이상재해에 대비한 보험을 담당하고 있다.

공제조합은 어업인들로 부터 공제를 최초로 인수하는 업무를 담당하는 주체이다. 바다에 인접해 있는 39개 도도부현에 공제조합이 설립되어 있어 이들

의 협동조직을 기반으로 하는 계통단체로서 ... ”라고 하여 이들 어업공제단체의 성격을 명확히 하고 있음

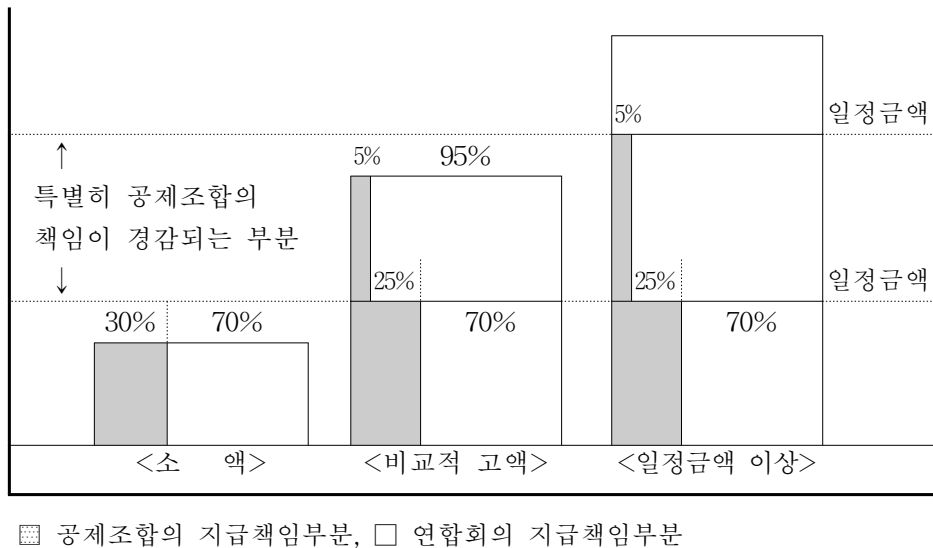
90 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

공제조합이 원수공제를 담당한다. 공제조합은 약관인 공제규정에 기초하여 어업 공제사업을 수행하고있다.

(2) 어업공제조합연합회

공제조합을 회원으로하여 구성된 어업공제조합연합회는 공제조합으로부터 재공제를 인수한다. 전국의 39개 공제조합이 그 회원이 되며, 어획공제·양식공제·특정양식공제에 대하여 개별비례초과손해복합재보험의 형태로 재공제를 실시한다.

개별비례초과손해복합재보험은 공제계약마다 일정의 지급금액까지는 공제조합과 연합회가 비례하여 부담하고, 이를 초과하는 부분은 전부 연합회가 부담하는 형태이다. 비례부담비율은 공제조합이 30%, 연합회가 70%로 하는 것이 원칙이나 비교적 고액지급에 대하여는 공제조합 5%, 연합회 95%로하여 공제조합의 책임을 경감하고 있다.



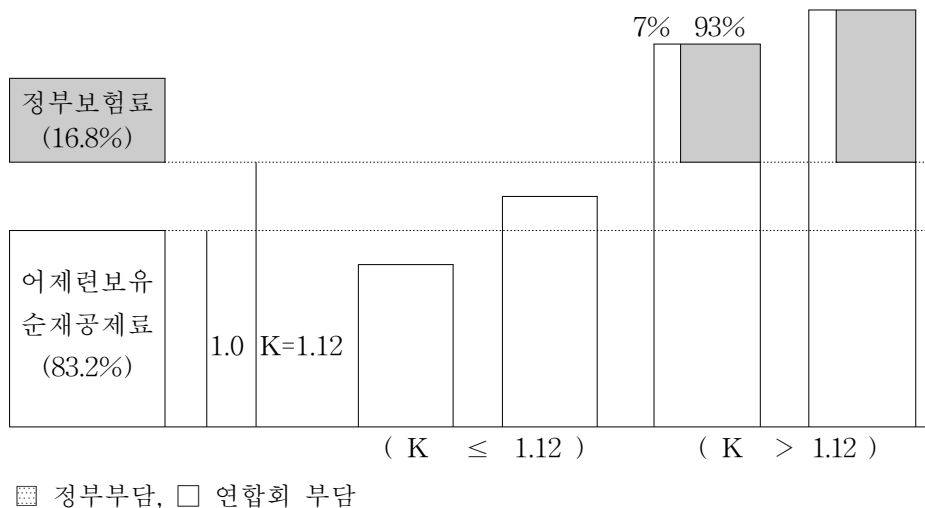
[그림 4-2] 개별비례초과손해복합재보험의 재공제 부담비율

일정금액 및 특별히 공제조합의 책임이 경감되는 부분은 어업 종류마다 농림수산부장관이 정하는 방법에 따라 산정하며, 어구공제의 경우는 개별비례재보험으로서 모든 지급금액을 공제조합과 연합회가 비례하여 부담하는 방식을 취하고 있다. 부담비율은 공제조합이 10%, 연합회가 90%이다.

(3) 정부

정부는 거대 이상재해에 대비하여 연합회로 부터 보험을 인수하며, 전국적인 흉어 등과 같은 이상재해시에는 연합회의 재공제로도 재공제금의 지급이 부족할 수 있으므로 이러한 가능성에 대비하여 연합회의 재공제 책임의 일부를 다시 정부의 보험에 부보하여 국가의 재정으로 장기적인 위험분산을 도모하는 것이다. 이 보험은 연합회가 인수한 재공제를 다시 재재공제하는 것으로 1967년 도입되었으며, 어구공제에 대해서는 정부의 재재보험이 운영되지 않는다.

계약년도, 보험구분마다 지급재공제금 총액이 당해 구분에 관한 연합회의 보유순재공제료의 일정배수(1.05~1.20배, 보험구분별로 상이)를 초과하는 경우 그 초과부분에 대하여 정부가 보험금을 지급한다([그림 4-3] 참조). 그 금액은 초과부분의 93%로서 동일년도 보험구분별 총액초과손해비례재보험방식이다.



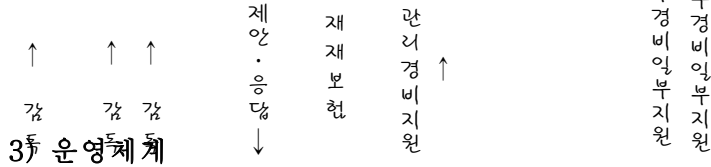
[그림 4-3] 어획공제(조개·해조류 채취업)의 재공제 부담비율

<표 4-6> 보험구분별 K(배율) 및 보험료비율

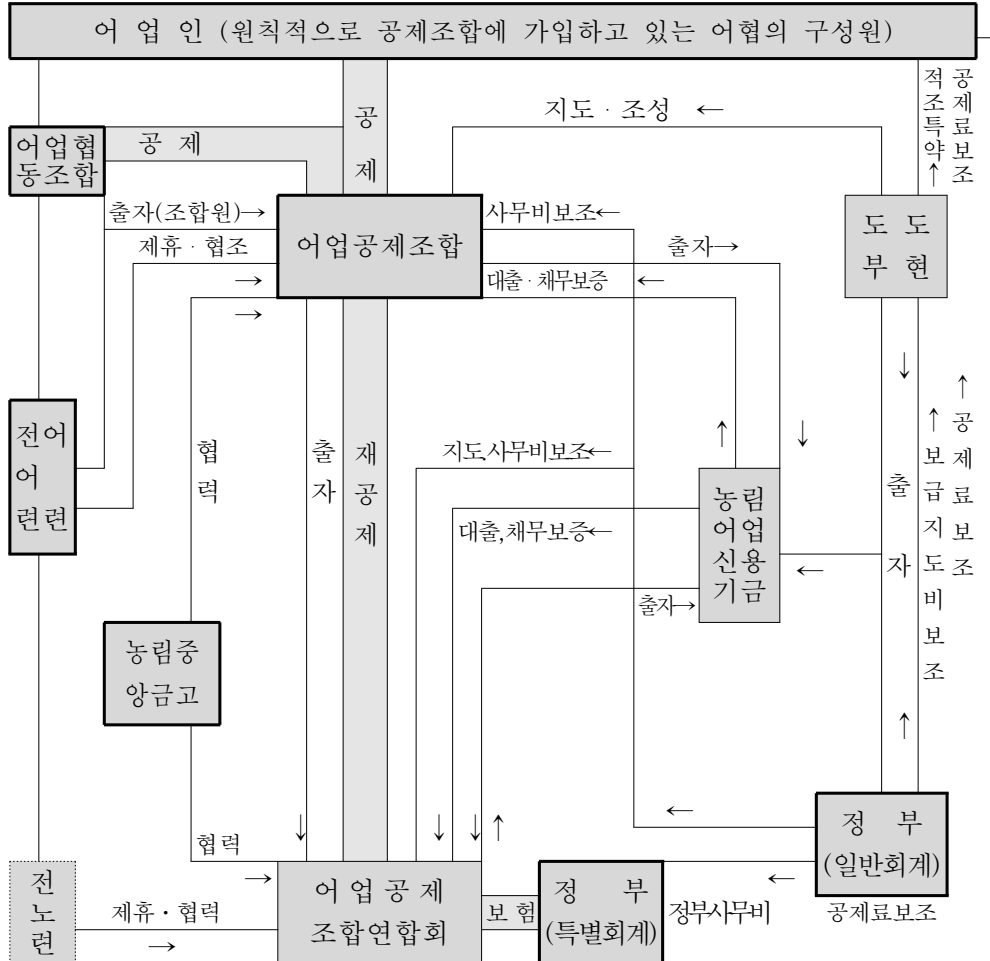
보 험 구 분		K(배율)	보험료비율
어 획 공 제	패류·해조류채취	1.12	16.8
	제2호어업	1.05	8.1
	권망, 부망어업	1.15	17.6
	인망어업	1.10	↑12.4
	낙시, 연승어업	1.07	9.9
	기타어업	1.18	21.3
	정치어업	1.15	14.6
양 식 공 제	패류양식어업	1.07	14.0
	어류양식어업	1.05	↑9.8
	이상적조	1.20	60.0
특 정 양 식 공 제	김양식어업	1.18	18.5
	미역, 다시마양식어업	1.15	18.6
	진주모패, 가리비양식	1.18	21.1

↑ 공 제 료 보 조

주) 보험료비율은 순재공제료 합계액의 정부의 보험료 비율임



운영체계는 [그림 4-4]와 같이, 어업인이나 어업협동조합이 공제조합에 원수공제를 가입하고, 공제조합은 연합회에 재공제를, 연합회는 정부에 보험을 가입한다. 정부는 공제료에 대하여 보조를 실시하며, 적조특약에 대하여는 정부와 지자체가 공동으로 보조한다. 농림어업신용기금, 농림중앙금고 등이 공제조합과 연합회에 대해 대출·채무보증 등 협력과 출자를 행하고 있으며, 어업협동조합연합회, 노동조합연합회 등과도 제휴와 협조가 이루어지고 있다.



[그림 4-4] 어업재해보상제도의 운영체계

4) 활용기금

어업재해보상제도가 원활히 작동할 수 있도록 농림어업신용기금법에 기초한 농어업자신용보증기금이 공제조합 및 연합회의 자금조달에 기여하고 있다. 1995년의 경우, 출자금총액은 58억 2,090만엔(국가 28억 6,000만엔, 도도부현 14억 3,770만엔, 공제조합 2,100만엔, 연합회 15억 220만엔)으로서 공제조합 및

94 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

연합회가 공제료 또는 재공제료 수입을 상회하는 지급책임을 부담해야할 경우 필요한 자금을 신속하게 저리로 조달하도록 해준다. 즉, 공제조합(도도부현 포함) 또는 연합회의 출자액에 따른 대출 및 채무보증의 한도를 정하여 공제조합 및 연합회에 대출 및 채무보증을 제공하고 있다.

3. 양식공제

1) 목적 및 대상

양식공제는 양식중의 양식생물 및 그 양식에 사용중인 양식시설이 사망, 유실 등으로 입은 손해를 보상하는 형태이다. 물적손해보험방식으로서 공제대상은 패류의 굴양식업과 1~2년생 진주양식업이 있고, 어류는 1~2년생 방어양식업, 1~3년생 도미양식업, 은어양식업, 복어양식업, 광어양식업 등이 있다.

2) 보상방법

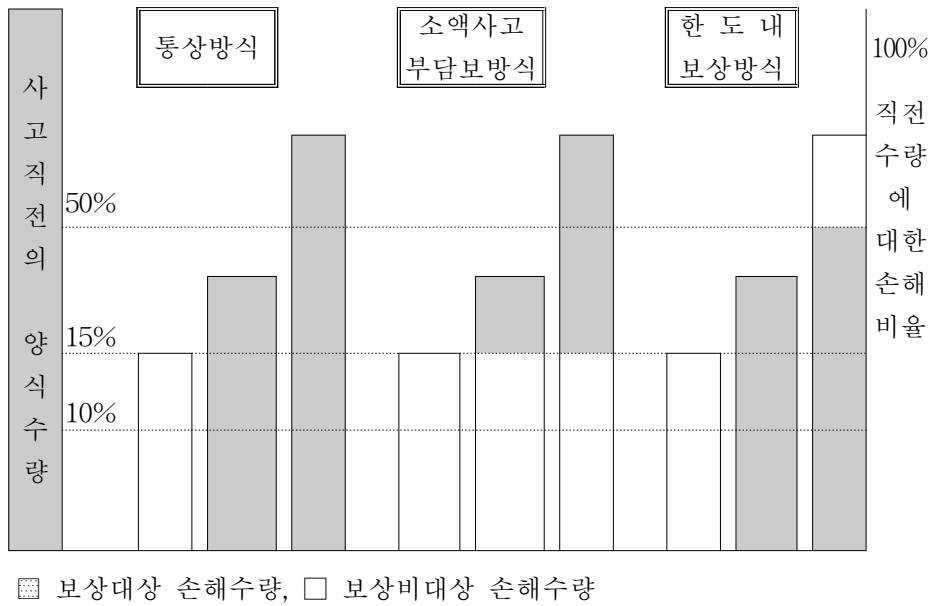
보상은 다음의 산식과 같이, 단위당 공제가액에 손해수량, 경과·생산·보상·계약비율을 토대로 이루어진다.

$$\boxed{\text{보상액}} = \boxed{\text{단위당 공제가액}} \times \boxed{\text{손해수량}} \times \boxed{\text{경과율}} \times \boxed{\text{생산율}} \times \boxed{\text{보상율}} \times \boxed{\text{계약비율}}$$

보상대상이 되는 손해는 사망·멸실·유실·도망 등이며, 특약에 따라 공제료가 할인되는 다음의 보상방식 중에서 선택할 수 있다. 굴, 1~3년생 도미를 제외한 각 양식업의 지정가입지구에 대하여는 병해 등에 의한 사망사고의 경우 손해액에서 일정액을 공제하고 지급한다.

- ① 통상보상방식 : 계약마다, 동일원인에 의한 공제사고마다 손해수량이 사고직전수량의 15%(20%이상의 감액비율이 지정된 경우 그 지정비율)이상인 경우 공제금 전액 지급
- ② 소손해 부담보방식 : 계약마다, 동일원인에 의한 공제사고마다 손해수량이 사고직전수량의 15%(감액비율이 지정되어 있는 경우 15%에 그 감액비율을 합한 비율)이상인 경우 그 초과분 공제금 지급

- ③ 한도내 보상방식 : 계약마다, 동일원인에 의한 공제사고마다 손해수량이 사고직전수량의 15%(15%이상의 감액비율이 지정되어 있고 지정병해에 의한 사망인 경우 그 지정비율) 이상인 경우 최고한도 이내에서 공제금 전액 지급 : 진주, 은어, 복어 등 대상)



[그림 4-5] 공제금 산정방식

3) 가입방법

양식공제에 가입하는 방법은 연합계약과 장기계약이 있다. 연합계약은 가입지역마다 동일종류의 양식어업을 영위하는 자 전원이 일괄적으로 가입하는 방식으로서 양식생물의 전부를 부보하여야 하며, 시설만 가입하는 것은 불가능하다.

장기계약은 동일 가입구역에서 4년간 4회의 계약을 1세트로 하는 가입방식으로서 2년째 이후의 계약은 자동적으로 계속되는 형태이며, 최저계약비율은

96 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

30%이다. 가입 2년째부터는 공제료의 10%가 할인된다(적조특약은 제외). 보상방식과 계약비율은 공제기간중에 변경할 수 없으나, 계약비율은 2년째와 3년째에 인상이 가능하다. 4년간 보험사고가 발생하지 않은 경우는 무사고환급금을 지급하는데, 환급금은 4년째에 국가보조부분을 제외하고 어업인이 순수하게 부담하는 공제료의 70% 상당액과 4년간 부담한 실제 공제료의 4년 평균액 중 낮은 금액으로 한다.

계약비율은 공제금액의 공제가액에 대한 비율로서 자유롭게 선택할 수 있으나, 30%미만일 경우에는 공제료에 대한 국고보조가 없으며 장기계약가입이 불가능하다.

4) 공제료

(1) 굴·도미양식공제

공제료는 어업공제조합의 공제규정에 의하여 양식어업의 종류별로 설정하는데, 전년도까지의 사고경력에 따라 50%의 한도내에서 등급별로 할인할증제도(5%씩 21등급)를 두고 있다.

굴과 도미양식공제는 일정한 공제금액에 대한 순공제료 부분이 보조의 대상이 되는데, 국고보조율과 보조한도율은 <표 4-7>과 같이, 대수별로 60%~75%의 가입비율 한도내에서 25%~50%의 보조가 이루어진다. 보조한도율은 국고보조의 대상이 되는 계약비율의 상한을 의미하며, 이를 초과하는 부분은 보조의 대상에서 제외된다. 국고보조액은 보조한도율 이내에서 공제가액, 계약비율, 요율, 보조율이 적용되어 책정된다.

$$\boxed{\text{계약비율} \leq \text{보조한도율}} \rightarrow \boxed{\text{공제가액} \times \text{계약비율} \times \text{기준공제요율} \times \text{보조율}}$$

$$\boxed{\text{계약비율} > \text{보조한도율}} \rightarrow \boxed{\text{공제가액} \times \text{보조한도율} \times \text{기준공제요율} \times \text{보조율}}$$

<표 4-7> 굴 및 도미양식어업의 국고보조율

구 분	대 수	보 조 한도율	보조율	비 고
굴 양식업	50대미만	75%	1/2	○ 1대의 규격은 다음의 면적 또는 길이를 단 위로 환산 - 뗏목의 경우 49m ² - 연승식양식시설 줄 72m - 말뚝박기식시설 99m ² ○ 대수 160대 이상은 대상에서 제외
	50대이상 80대미만	65%	1/3	
	80대이상	60%	1/4	
도 미 양식업	8대미만	75%	1/2	○ 1대의 규격은 50m ² 의 망을 단위로 하여 환산 ○ 대수 25대 이상은 대상에서 제외
	8대이상 13대미만	65%	1/3	
	13대이상	60%	1/4	

주) 보조한도율은 국고보조의 대상이 되는 계약비율의 상한을 의미, 초과부분은 보조대상에서 제외

국고보조는 계약비율 30%미만, 양식시설의 최고 대수가 굴은 160대 이상(어업협동조합 자영 및 어업생산조합은 800대 이상)·도미 25대 이상(어업협동조합 자영 및 어업생산조합은 125대 이상)의 경우 그 보조대상 자체에서 제외된다.

(2) 기타양식공제

기타양식어업도 계약비율이 30% 이상인 경우와 양식시설의 최고 대수가 진주양식어업 100대 이상(어업협동조합 자영 및 어업생산조합은 500대 이상), 기타 양식어업 25대 이상(어업협동조합 자영 및 어업생산조합은 125대 이상)은 국고보조의 대상에서 제외된다.

대수에 따라 60%~75%의 보조한도율을 가지며, 25%~55%의 보조율로 순공제료 부분에 보조가 이루어진다. 국고보조액의 산정은 도미양식어업과 동일하다.

<표 4-8> 기타양식어업의 국고보조율 및 보조한도율

구 분	대 수	보 조 한도율	보조율	비고
진 주 양식업	15대미만	75%	55%	○ 1대의 규격은 다음의 면적 또는 길이를 단위로 환산 - 뗏목의 경우 34m ² - 연승식양식시설 줄 60m - 죽부유 줄 60m ○ 대수 100대 이상은 대상에서 제외
	15대이상 30대미만	75%	1/2	
	30대이상 50대미만	65%	1/3	
	50대이상	60%	1/4	
상 기 이 외	8대미만	75%	1/2	○ 1대의 규격은 50m ² 의 망을 단위로 하여 환산 ○ 대수 25대 이상은 대상에서 제외
	8대이상 13대미만	65%	1/3	
	13대이상	60%	1/4	

주) 보조한도율은 국고보조의 대상이 되는 계약비율의 상한을 의미하여 이를 초과하는 부분에 대하여는 보조의 대상에서 제외함

제4절 일본 어업공제제도의 시사점

1. 제도적인 측면

일본은 우리 나라와 달리 “농업재해보상법”, “어업재해보상법”, “어선손해등 보상법” 등과 같이 농업·어업·어선분야에 대한 전문적인 특별법을 두어 해당 업종에 맞는 공제제도를 도입·발전시켜 왔다. 우리 나라의 경우도 “농어업재해대책법”과 같은 해당 업종에 맞는 별도의 법률을 두고 있으나, 구체적인 보상기준과 방법 등은 자연재해대책법에 위임하고 있으므로 엄격한 의미에서 독립된 개별법으로 볼 수는 없다.

2. 운영적 측면

일본은 자연재해와 같은 거대위험을 보험이 아닌 공제제도를 이용하여 대처하고 있으며, 정부를 최종 보험자로하여 단계별로 적절한 위험분산 도모하

고 있다. 공제제도는 어업인 상호간의 상부상조정신에 기초하여 조합을 중심으로 운영되며, 일부 시정촌의 최하위 행정조직망도 활용하고 있다. 법률에 근거한 제도적인 틀 내에서 정부가 최종적인 위험부담주체(보험료의 국고보조, 거대재해에 대한 예산지원 등)로서 기능하기 때문에 담보력이 비교적 취약한 공제조합 및 연합회가 자연재해와 같은 거대위험의 담보능력을 제공하고 있다.

3. 의무가입제 운영

어업재해의 특성상 필연적으로 역선택의 문제가 발생하게 되는데, 이를 해결하기 위하여 일정규모 이상 또는 특정 업종에 대하여 의무보험제도를 운영하고 있다. 예를 들면, 어획공제에서 가입단위를 일정구역의 어업권으로 하고, 어업권내의 어업인 중 2/3이상이 보험가입에 찬성하면, 그 어업권내에 있는 나머지 어업인들도 의무적으로 공제에 가입해야 하는 것 등이다.

4. 정부의 역할 측면

우리 나라는 매년 어업재해피해가 발생할 때마다 보상적 성격의 복구비지원을 국고 또는 지방비와 국민성금을 통해 무상지원 또는 저리융자로 실시하고 있으나, 일본에서는 법률적인 뒷받침 하에 각종 공제제도가 그 역할을 대신함으로써 안정적이고 충분한 복구비지원이 가능하다. 이상손해가 발생할 경우 손해액의 상당부분을 정부에서 보전해 주고 있어 제도의 안정적인 운영이 가능하다.

유럽이나 미국과 달리 보험회사가 원보험 또는 재보험에 참여치 않고 정부에서 최종적인 위험을 부담하기 때문에 거대재해 발생시 국가가 재정부담 의무를 안고 있다. 의무적으로 공제에 가입토록 하는 대신에 정부에서는 공제료의 일정분을 국고로 보조해 주고, 조합운영이 어려운 지역에서는 시정촌이 공제조합의 역할을 대신하여 해당지역의 주민들을 위해 공제사업을 자치단체단위로 실시하기도 한다. 기금제도는 농림어업신용기금, 농업공제기금과 같은 각종 기금을 마련하고 정부가 여기에 출자함으로써 이상재해에 대비하고 있다.

제5장 어선원 및 어선재해보상제도의 도입방안

제5장에서는 어선원 및 어선재해보상제도에 대하여 살펴본다. 제1절은 어선원 재해보상제도의 현황과 문제점을, 제2절은 어선원 및 어선재해보상보험제도의 필요성, 제정원칙, 효율적 운용방안 등을 검토한다. 제3절은 어선원 및 어선재해보상보험제도의 기대효과에 대하여 언급하였다.

제1절 어선원 재해보상제도의 현황과 문제점

1. 현행제도의 검토

어업과 관련한 우리 나라의 재해규정은 4개의 법률 즉, 산업재해보상보험법(근로기준법), 선원법, 자연재해대책법, 농어업재해대책법에서 다루고 있다. 선원보험법이 존재하고는 있으나, 이 법은 1962년 1월 10일 법률 제964호로 제정되면서 일본의 선원보험법을 그대로 받아 들였기 때문에 입법 당시에 이미 그 합목적성에 비하여 현실적 여건이 부적당하였고, 또 우리 나라의 경제적 사회 여건이 사회보험을 실시할 수 있을 만큼 발전하지도 아니하였다. 그러한 관계로 정부는 이 법의 시행령을 마련할 수도 없었다. 구 일본 제국의 선원보험법은 일본 제국 정부가 제2차 세계대전을 대비하여 1939년 4월에 법률 제73호로 제정하였다. 이 법을 일본 제국정부는 1940년 2월에 칙령 제65호로서 조선에 적용하도록 하였던 법이었다.

따라서 이 법을 근거로 한 우리 나라의 선원보험은 사회보험이지만 아직도 우리 나라에서 시행되지 않고 있다. 다만, 1970년대 우리 나라의 해운진흥정책의 수립에 따라서 선원보험을 활성화하기 위하여 1973년 2월 5일 선원법 제128조의3을 신설하여 선박소유자에게 선원의 재해보상을 책임지도록 법 정하였다.

<표 5-1> 법령별 재해규정 비교

법령	구분	관련내용	관련조항
산업재해보상보험법	적용범위	○ 근로자를 사용하는 모든 사업	법 제5조
	적용제외사업	○ 법 제5조 단서의 “대통령령으로 정하는 사업” - 선원법 또는 사립학교교원연금법에 의한 사업 - 농업·임업(벌목업 제외)·어업·수렵업중 상시 5인미만의 근로자를 사용하는 사업	시행령 제3조
	보험가입	○ 적용대상사업장은 강제가입 - 미가입시에도 보상(가입대상자에게 보험금 추징 실시)	
선원법	적용범위	○ 총톤수 5톤이상인 선박 및 25톤이상인 어선	법 제2조 제1항
	보험가입	○ 선박소유자는 이 법에서 정한 재해보상을 완전히 이행할 수 있도록 보험에 가입하여야 함 - 보험에는 한국해운조합법 및 수산업협동조합법에 의한 공제를 포함	법 제98조 시행령 제32조
자연재해대책법	대상재해	○ 태풍·홍수·호우·폭풍·해일·폭설·가뭄 또는 지진 기타 이에 준하는 자연현상으로 인하여 발생하는 피해	법 제2조
	지원대상	○ 동일한 재해기간에 발생한 피해액이 다음 금액이상 - 특별시구 : 20억원, 광역시구 : 11억원, 기타시군 : 7억이상 - 어선·어구, 수산증·양식시설, 수산생물의 입식	재해구호 및복구비용부담기준 제3조
농어업재해대책법	어업재해	○ 이상조류·적조현상, 태풍·해일 기타 어업재해대책심의위원회가 인정하는 자연현상으로 인한 수산양식물·어업시설물의 피해	법 제2조
	지원대상	○ 이상조류 또는 적조현상 등으로 인하여 양식수산물이 시·군 기준 3억이상 피해시 지원	시행령 제3조

1) 산업재해보상보험법

산업재해보상보험법은 제3장 제3절에서 살펴본 바와 같이, 근로기준법에 의한 사업주의 재해보상책임을 공영보험이라는 형태를 통하여 부담해 가는 제도이다. 적용범위는 근로기준법의 적용대상 사업장으로 되어 있으나, 어선원의 경우 선원법이 적용되지 않는 25톤미만 선박의 선원중 5인이상 승선어선에 한정되어 있다. 보험의 성격은 국가가 관장하는 정책보험이며, 적용대상이 되는 사업장은 당연히 보험가입의 대상자가 되도록 강제하고 있다.

보상범위는 근로기준법의 기준을 상회하는 수준으로 산업재해보상보험법에서 별도로 정한 기준을 적용하고 있다. 산업재해보상보험법에 의한 재해보상의 기준에 대하여는 제2절에서 어선원및어선재해보상보험법상의 기준 및 수협공제와 비교하여 다루도록 한다.

2) 선원법

선원법은 해상 근로에 종사하는 선원의 권익옹호와 보호를 위하여 제정된 법률로서 재해보상의 규정을 정한 선언적 의미의 법률이다. 산업재해보상보험법, 자연재해대책법 및 농어업재해대책법이 재해대책을 위한 실정법이라면, 선원법과 근로기준법은 그 보상의 의무를 명시한 선언법인 것이다. 이에 따라 동법에 의한 보상이 원활히 이루어지기 위해서는 별도의 재해보상특별법이 제정되어야 하나 특별법으로서의 선원보험법이 후속조치의 미비로 시행이 유보되어 있다.

선원법에서는 근로기준법과 같이 어선소유자의 선원에 대한 재해보상규정을 명기하고 있으나, 이의 원활한 이행을 위한 조치로서는 어선소유자로 하여금 보험에 가입하도록 하고 그 보험은 민간보험, 수산업협동조합법 및 한국해운조합법에 의한 공제 등으로 명시하고 있을 뿐이다. 따라서 근로기준법에 대한 재해보상특별법으로서 산업재해보상보험제도가 존재하듯이 선원법에 대한 특별법으로서 선원재해보상보험법이 제정되어야 하나 선원보험법이 제정된지 39년이 지난 현재에도 현실에 맞는 제도의 도입은 요원한 형편이다.

3) 자연재해대책법

자연재해대책법에 의한 재해복구는 동법 제62조와 대통령령인 재해복구및 복구비용부담기준등에관한규정에 의하여 이루어지고 있으며, 태풍의 내습 등으로 대형재해가 발생할 때 복구지원을 통하여 신속한 재생산 기반을 구축하는 데 그 목적을 두고 있다.

지원대상은 동일한 재해기간 동안 시군구 단위로 피해액이 다음 금액 이상인 때이며, 농작물 등 동산피해는 제외된다. 즉, ① 구(서울특별시) : 20억원 이상, ② 구(광역시) : 11억원 이상, ③ 기타 시군 : 7억원 이상 (인구 30만 이상인 시는 11억원 이상)이다.

피해시 지원내용은 어선의 경우, 40톤미만에 대해서 20%의 국고지원과 장기용자 60%가 지원된다. 선원에 있어서는 그 유가족에 대하여 사망선원 1인당 1,000만원(세대주)~500만원(세대원)이 지원된다. 증양식시설은 어망, 시설, 생물 등으로 구분하여 규모에 따라 20~60%의 국고보조가 있다. 간접지원으로는 영어자금 상환연기 및 이자감면(1~2년분), 농지개량조합비 감면(피해정도에 따라 100~30%), 중고생 수업료 면제, 지방세 감면, 이재민 구호 및 무상 양곡지원 등이 있다.

4) 농어업재해대책법

농어업재해대책법에 의한 지원은 동법 제4조 및 동법시행령 제3조에 근거하며, 생산력의 증진 및 안정적 어업경영을 기하는데 지원의 목적이 있다. 지원대상은 이상조류 또는 적조현상으로 인한 수산 양식물의 피해에 한하며, 지원내용은 양식생물에 있어서 종묘대금 또는 치어대금, 죽은 양식물의 철거비 등이다. 간접지원으로는 이재민 구호, 학자금 지원, 영어자금의 상환연기 및 이자감면, 정부양곡 지급 등이 있다.

2. 제도상의 문제점

1차산업은 경제상황의 변동에 따른 경제적인 위험 이외에도 천재지변에 의한 자연적 위험에도 노출되어 있는 특수한 산업이다. 특히, 공적구조의 기능

104 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

이 손쉽게 닿을 수 있는 육지와는 달리 어로활동의 장소인 바다는 재해시에도 구조가 어려워 정부의 공적 보호에 상대적으로 소외되어 있는 곳이다. 이러한 원천적인 어려움과 더불어 어업과 관련한 재해보상제도는 다음과 같은 많은 문제점을 가지고 있다.

1) 재해보상책임 및 보상제도의 이원화

어선원에 대한 재해보상규정은 어선규모에 따라 적용법령이 달라 선주의 재해보상책임 및 보상제도도 상이하다. <표 5-2>와 같이, 25톤이상 어선의 선원은 선원법의 적용을 받아 수협이 선원종합공제, 민간보험사의 선원근재보험에 가입하고 있고, 25톤미만 어선은 다시 2가지로 구분되어 5인이상 승선어선은 산업재해보상보험법의 적용대상이 되어 보호를 받고 있으나, 5인미만의 경우는 적용에서 제외되어 있다. 이에 수협에서 실시하는 공제중 선원보통공제에 가입하여 최소한의 보호만 이루어지고 있다.

이와 같이 어선원에 대한 재해보상은 형식적으로는 이원화, 내용적으로는 3가지로 나누어져 있어 실제 적용상에서도 문제점이 발생하고 있다. 선망·권현망 등과 같이 하나의 허가 아래 대소형의 여러 어선이 선단을 이루어 조업을 행하고 있는 어업의 경우, 어선의 톤수에 따라 가입하여야 하는 보험이 달라지는 등 동일한 사업장에 보험은 이원화되는 사태의 발생으로 행정적 비용도 증가되고 있다.

<표 5-2> 어선규모별 선주책임과 선원보험 제도

구 분	25톤이상 어선원	25톤미만 어선원	
		5인이상 승선어선	5인미만 승선어선
선 주 책 임	선원법상의 재해보상책임	근로기준법상의 재해보상책임	좌 동
보 험 제 도	수 협	선원종합공제	선원보통공제
	민 보	선원근재보험	
	정 부	(선원보험)	산업재해보험
시 행 일 또는 적용일	선원보험 미시행	1991. 7. 1 시행	미 적 용

2) 정부 주도의 어업재해보상 보험제도 미 실시

수산업에 대한 자연재해대책법 및 농어업재해대책법에 의한 피해복구지원은 한계가 있다. 이들 법률에 의한 지원은 대형사고에 한하여 재해구조 차원의 보상을 실시하는 것으로서 일상적인 고유의 재해사고에 대한 보상은 불가한 실정이다. 자력복구가 아닌 자선적 복구지원이기 때문에 이것은 어업인이 자발적으로 재해에 대비하려는 의식을 부족하게 만드는 원인이 되기도 한다.

선원법 및 산업재해보상보험법에 의한 재해보상도 선원의 경우 정책보험의 혜택이 상대적으로 빈약하다. 25톤미만 어선중 5인이상 승선어선원에 한해서만 산업재해보상보험의 가입의무가 있어 가입대상자가 극소수(3.8%)에 불과하다. 선원보험법의 시행보류로 수협 선원공제가 선원의 재해보상에 대하여 지원기능을 수행하고 있으나 정책보험이 아닌 수협공제는 어선원보호에 한계를 지닐 수밖에 없다.

3) 수협공제의 어업재해보상 제도로서의 한계 노정

수협중앙회가 연근해어선에 대한 보험으로서 공제사업을 실시하고 있으나, 공제가입률이 저조하여 안정적인 어업생산기반을 구축하는 디딤돌이 되기에 한계가 있다. 2000년도의 경우, 어선공제가입률은 5.8% (84,048척중 4,916척 가입), 선원공제가입률은 20.1%(156,462명중 31,498명 가입)에 불과한 실정이다.

공제가입률이 부진한 이유는 어업환경의 악화(EEZ 및 한일어업협정등으로 인한 어장축소), 입어 및 어획할당량 제한으로 인한 어업손실, 휴폐업 및 사업도산 등 수산업 존립위기 도래, 조업부진으로 인한 어가소득 열악으로 공제료 납입부담, 도시가계소득에 비해 낮은 어가소득(도시가계대비 69%, 농가대비 83% 수준, 2000년 기준), 정부의 복구지원 기대심리 등으로 자진가입 저조, 해난사고에 대한 인식결여와 무사고 어업인의 피해의식(본전심리) 과다 등 여러 가지가 있으나, 공제가입을 강제할만한 실질적인 제재수단 없다는 것이 근본적인 큰 원인이다.

4) 공제가입 촉진을 위한 정부의 재정적·행정적 지원미흡

선원공제에 대하여는 1978년부터 국고보조가 이루어지고 있으나 정부의 공제료 국고보조율이 낮은 상황이다. 육상의 타산업과 비교해 볼 때, 보험료에 대하여 보조금이 지급된다는 자체가 형평성의 문제로 이어질 수 있으나, 열악한 어로작업의 환경을 극복하고 경쟁력 강화와 생산성 향상을 위해서는 어업에 대한 보조금은 현실적으로 존재할 수밖에 없다. 육상의 평균 위험율인 1.7%에 비해 연근해어업의 위험률은 5배이상 높은 9.0%에 달해 국조보조가 있다고 해도 어선소유자의 부담은 육상 사업주에 비해 매우 높은 실정이다. 특히, 어선공제에 있어서는 극히 제한적 보조(2001년부터 10톤미만에 대하여)가 이루어지는데 그치고 있고, 선원공제에 있어서도 톤급별 차등지원 및 정부 예산에 따라 국고보조율이 매년 상이한 문제점이 있다.

공제에 가입하지 않은 어선에 대한 행정제재도 미흡하여 가입률을 높이지 못하는 원인이 되고 있다. 미가입자에 대하여 입출항통제 등을 실시하고 있으나, 규모가 작은 입출항신고소의 경우에는 전화통보 및 약식통제로 인해 실질적인 가입강제수단이 되지 못하고 있는 것이다.

제2절 재해보상보험제도의 필요성 및 효율적 운용방안

1. 제도도입의 필요성

1) 어업인 보호를 위한 어업재해보상의 제도적 기반 구축

어선에서의 근로는 육상근로와는 달라 자가승선한 어선소유자라 할지라도 침몰사고 등에 대해 일반 어선원과 동일한 위험에 노출됨으로 승선자 전원을 보호할 필요가 있다. 따라서 본법에서는 임금을 목적으로하는 일반 어선원 뿐만 아니라 무급으로 종사하는 가족어선원 및 어선소유자가 승선한 경우에도 피보험자로 등재하도록하여 실질적으로 어업인의 보호를 기하고 있다. 즉, 연근해어업에 종사하는 어선원 및 어선소유자 전체를 보호하고 어선재해의 복

구를 촉진함으로써 수산업 경영의 안정 및 생산성의 향상을 기하는 종합적인 재해보상보험사업의 실시를 위한 제도적 기반을 구축하는 것이다.

2) 재해보험가입 증대로 어업인 복지 실현

어업의 사고율이 육상에 비해 5배이상 높음에도 불구하고 제도적 장치의 미비로 인해 보험에 가입한 비율은 21.3%에 불과하다. 반면, 육상의 근로자는 산업재해보상보험법에 의해 사업장당 1인의 근로자까지 보호되고 있는 실정이다. 따라서 일정톤급 이상(예로 8톤이상 또는 근해어업 허가선)은 당연가입자로하여 재해시 보험관계의 미신고에도 불구하고 보험급여를 실시함으로써 어선원보호에 만전을 기할 필요가 있다. 그리고 연차적으로 적용톤수의 하향조정을 통하여 육상과 같이 적용 어선원을 확대할 필요가 있다. 즉, 가입률 제고를 위한 제도적 근거가 마련되는 것이다.

3) 이원화된 어선원에 대한 재해보상보험제도의 일원화 및 합리화 도모

현재 25톤이상의 어선에 대하여는 선원법상의 재해보상책임이 부여되고 있고, 25톤미만의 어선은 근로기준법상의 재해보상책임으로 인해 산업재해보상보험법 적용을 받아 가입하고 있다. 그러나 어업의 특이성으로 인한 적용의 어려움으로 5인이하의 경우는 산업재해보상보험법이 적용되지 않아 수협공제에 임의 형태로 가입하고 있다.

이러한 현실을 감안할 때, 본 재해보상보험제도의 도입을 통해 25톤을 기준으로 이원화된 제도를 일원화함으로써 제도적 문제로 인해 발생하는 행정적 비용을 절감하고, 대어업인의 서비스(산재보험공단의 지사가 46개에 불과하여 원거리 이동 필요)의 증진, 어선원의 효율적 보호를 도모할 필요가 있다.

4) 국고보조의 합리화 도모

어선원공제에 대하여는 연근해어업진흥계획에 의거 1978년부터 국고보조가 이루어지고 있는데, 이것은 연근해 어선원의 공제가입확대를 통한 재해보상제도의 정착과 안정적인 어업경영의 도모를 위하여 실시되는 것이다. 근거법령

은 수산업법 제87조, 동법시행령 제67조, 수산장려보조금교부규칙(해양수산부) 제2조, 선원공제료 보조금 집행요령(해양수산부, 1978. 2.20) 등이다. 보조대상은 어선원중 수협선원공제(보통 및 종합)에 가입한 자에 한하며, 지원율은 2001년 현재 30톤미만 50%, 50톤미만 20%, 100톤미만 10%이다.

이러한 국고보조는 수협공제에 가입한 자에 한하여 실시되고 있고, 산업재해보상보험에 가입한 자에게는 실시되지 않고 있다. 즉, 타산업과의 형평성을 고려하여 산업재해보상보험에 가입한 자는 보조대상에서 제외되는 것이다. 결과적으로 25톤이상의 대형어선은 국고지원이 실시되고, 25톤 미만 소형선(산재가입대상)은 국고지원이 없는 불합리성이 발생하고 있다. 이를 해소하기 위해서는 “어선원및어선재해보상보험법(가칭)”의 제정을 통하여 적용대상을 통합하여야 한다.

2. 보상보험법안의 제정원칙

어선원및어선재해보상보험법(가칭)은 그 제정에 있어 다음과 같은 제정원칙을 두고 있다.

첫째, 본법을 어선원 및 어선에 대한 재해보상보험사업 실시의 근간으로서 성격을 부여하는 것이다. 산업재해보상보험법 및 수산업협동조합중앙회의 공제사업을 일원화하여 어선원보험의 체계를 확립하고, 어선재해보상체계의 구축으로 어선소유자의 재생산능력을 확보하는 발판으로 삼는 것이다.

둘째, 선원법과의 보완관계를 구축한다는 원칙이다. 즉, 선원법은 모든 선박에 종사하는 선원의 근로기준 및 재해보상을 규정한 모법의 위치에 있으나, 선원법의 재해보상규정에 대한 강제이행이 가능한 정책보험은 미비하고, 수협공제의 가입에도 한계가 노정되고 있으므로 선원법의 재해보상규정이 강제될 수 있도록 공영보험을 도입한다는 것이다. 이에 따라 결과적으로 선원법의 재해보상규정이 완전히 이행될 수 있도록 상호 밀접한 보완적 관계의 유지가 가능한 것이다.

셋째, 산업재해보상보험법의 시행상 어업과 관련한 문제점을 보완하는 방향으로의 제정이다. 산업재해보상보험법은 우리 나라 근로자의 재해보상을 위한 근간의 위치에 있으나, 어업의 특성인 임금산정의 곤란·사고율의 과다·해난

시 공적구조의 어려움·사업장의 유동성·어선원의 빈번한 이동 등을 산업재해보상보험법에서는 모두 고려하기 어렵다. 따라서 어업의 특성을 반영하여 어선원 및 어선소유자를 실질적으로 보호할 수 있는 제도로서의 확립을 위주로 하였다.

넷째, 현실과 유리되지 않게 집행력 있는 규정 도입을 통해 법의 실효성을 확보한다는 원칙을 두었다. 당연가입자를 8톤이상(근해어업) 또는 5인이상으로 규정하고 점진적으로 확대할 수 있는 근거를 마련함으로써 법의 실효성 확보를 기하였다. 그리고 신규 규제를 도입하지 않고 기존 법률의 한도내에서 규제를 최소화하였고, 가입확대를 위하여 인센티브를 부여할 수 있도록 하였다.

3. 어선원 및 어선재해보상보험제도의 효율적 운용방안

1) 정부주도에 의한 정책보험

본 재해보상보험은 어선소유자에 대하여 사용 어선원의 재해에 대한 무과실책임을 근간으로 보상을 행하는 것이기 때문에 손해보험의 형태를 띄고 있다. 재해 어선원은 법률에 의하여 피해보상을 받을 수 있으나, 재산상실·부도·도주 등 어선소유자의 고의 또는 부득이한 사정으로 인해 재해보상이 이루어지지 못할 경우는 재해어선원만 피해를 보게 되므로 약자인 어선원의 완전한 보호를 위해서는 정부가 관장하는 정책보험으로 운영되어야 한다. 어선원과 같은 사회적 약자의 복지를 위한 사회보험인 것이다.

2) 수협중앙회의 위탁운영

(1) 정책보험의 특수성

특별법을 제정하여 국가가 관장하게 되는 정책보험은 보험업법의 적용을 받는 일반 보험과는 달리 보험사업의 비수익적 공익성, 보험관계의 계속성 및 통합관리 필요성 등의 특수성을 가지고 있다. 정책보험은 국가가 관장하고, 그 시행은 1개의 공공단체(공단, 조합 등)에 위탁하여 시행하게 되는데, 그 사유는

110 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

- ㉠ 보험의 가입, 보험료 징수 및 보험급여 등과 관련하여 법에 의한 강제성의 필요성
- ㉡ 보험가입이 현실적(경제적 사정)으로 어려운 저소득계층에 대한 소득이전의 성격보유, 보험요율 및 보험급여의 공공성, 심의위원회에 의한 공정성 등 정책보험 사업으로서의 특수성
- ㉢ 보험사업으로 이윤을 얻는 것이 아니며, 보험료의 일정부분에 대한 국고 보조 등의 특수성 존재
- ㉣ 보험자가 ‘사고율이 낮은 선주’의 가입만을 선호할 경우 발생할 수 있는 가입자의 질적 계층분화는 ‘무사고자들에 의한 십시일반’의 성격으로 사고자를 부조하는 정책보험의 근본취지를 무너뜨림
- ㉤ 본 법안에 의한 정책보험은 당연가입대상자 제도를 두고 있기 때문에 당연가입대상자(선주)중 보험관계의 신고를 태만히한 선주의 사고 어선원에 대해서도 보험금을 지급해야 하는 의무가 발생됨
- ㉥ 정책보험의 재정은 “수지균형의 원칙”에 따라 운영되므로 보험료의 수입이 보험금 지출을 초과하여 잉여금이 발생한 경우에도 잉여금은 손실보전준비금으로 계상하게 되어 위탁보험자에게는 이익이 발생치 않는 등 다양한 특징이 있기 때문이다.

우리 나라의 4대 정책보험인 산업재해보상보험, 국민건강보험, 고용보험, 국민연금 등도 상기와 같은 이유로 인해 모두 해당 부처에서 관장을 하되, 시행은 당해 법률로서 별도로 설립된 공단에 의해 단일 체제로 이루어지고 있다.

<표 5-3> 4대 정책보험의 관장부처와 위탁시행기관

종 류	근 거 법	관 장	위탁시행기관
산재보험	산업재해보상보험법	노동부	근로복지공단
고용보험	고용보험법	노동부	근로복지공단
건강보험	국민건강보험법	보건복지부	국민건강보험공단
국민연금	국민연금법	보건복지부	국민연금관리공단

주) 일본의 경우도 어선손해등보상법에 의거 보험자로 어선보험중앙회에 위탁시행

(2) 수협중앙회에 보험사업의 업무를 위탁한 사유

이 법안에 의한 어선원재해보험은 재해발생시 당연가입대상자중 보험관계 미신고 선주의 어선원에 대하여도 보험금을 지급하는 사회보장 성격의 정책 보험으로서 보험사업의 운영은 여타 정책보험과 같이 특별법인을 설립하여 위탁·시행하여야 한다. 그러나 현실적으로 별도의 특별공단을 설립하는 것은 ‘작고 효율적인 정부’를 추구하는 정부의 정책기조에 반하는 것이기 때문에 기존 조직을 활용하여 효율적인 보험운영이 가능하도록 하기 위하여 수협중앙회를 보험사업의 피위탁기관으로 지정하는 것이다.

수협중앙회는 1962년 발족 당시부터 어선보험과 어선원보험을 실시하여 어업분야의 보험사업에 대한 다년간의 노하우와 전국적인 보험조직을 가지고 있으며, 현재에도 수산업 분야의 주요 정책사업을 해양수산부장관으로부터 위탁받아 수행하고 있는 공공조합으로서 어선원 관련 정책보험 사업수행을 효율적으로 행할 수 있는 적합한 조직이다.

특정한 민영보험사에 보험사업을 위탁할 수도 있으나, 어업에 대한 전문성 및 해안 위주의 조직망 구성 등의 차이는 보험요율의 격차로 이어져 어업인의 부담만 가중시키는 결과를 초래할 것으로 우려된다. 이것은 민간보험사(2.9%)와 수협공제(97.1%)에 가입하고 있는 현행의 가입율이 이를 반증해 주고 있다.

(3) 보험사업의 피위탁기관 지정에 따른 수협중앙회의 역할 정립

수협중앙회는 어업인을 위한 생산자단체로서 어업분야의 전문성과 어업인과의 경제적·인적 관계 및 조직을 통한 우수한 경쟁력으로 어선원공제 및 어선공제를 영위하여 최근 다소의 이익이 발생하였으나, 보험사업의 피위탁자로 지정됨으로 인해 현재의 이익금이 보험재정 안정을 위한 손실보전준비금으로 계상(수지균형)됨에 따라 오히려 사업에 참여해야 하는 유인이 사라져 버리는 결과가 초래되기도 한다.

정책보험은 보통보험과는 달리, 영리를 목적으로 행하는 사업이 아니라 사회보장을 위하여 보험료 수입이 보험금 지급분을 초과하는 경우에도 그 초과분은 이익 등으로의 처리가 불가능하기 때문에 보험사업을 시행하기 위한 피

위탁자의 지정은 일반적으로 생각하는 독점사업자로의 지정에 따른 혜택부여(독점이익의 향유)와는 근본적으로 성격이 다르다.

이와 같이 수협은 정책보험사업 수행에 따른 금전적 이익은 기대할 수 없으나, 어선원 및 어업인을 보호하고자 하는 정부의 정책취지를 이해하고, 생산자단체로서 어업인 보호라는 협동조합 본연의 임무를 다하기 위해 위탁보험자로서의 역할을 하도록 하려는 것이다.

3) 대량위험에 대한 재보험 및 손실에 대한 국가의 최종 지원

자연재해의 피해는 예측과 예방이 어려우며, 재해의 발생시 특정지역에 대량으로 발생하는 특성이 있기 때문에 초과손실의 위험이 상존하고 있다. 따라서 이러한 초과손실에 대한 부담이 필요하다. 자체적으로도 비상위험준비금의 조성을 통하여 초과위험에 대한 1차적인 대비를 하고, 이익금을 손실보전준비금으로 조성하여 2차 안전장치를 구성할 계획으로 있으나, 이들 조치만으로는 대량위험에 대한 준비를 모두 갖추었다고 할 수 없다. 대량위험을 보험료의 증가로 직결시킬 수 없을 경우는 일정기간은 보험재정을 적자로 이어갈 수밖에 없을 것이기 때문이다. 회계결과 장기적인 적자의 발생시는 최종적으로 정부에서 부담할 수밖에 없다. 본 재해보험사업은 정부가 관장하는 정책보험으로서 보험자는 위탁에 의하여 사업을 대행하는 형태이기 때문에 국가의 최종 지원은 당연한 몫이기도 하다.

법안에서는 보험사업의 이익이 발생한 경우, 위탁보험자의 이익 전체가 손실보전준비금으로 귀속되어 초과손실에 대한 보전금으로 이용될 계획으로 있으나, 손실보전준비금의 고갈시에는 국가의 최종적인 지원이 뒤따라야 보험의 계속성이 보장될 수 있다. 손실보전준비금은 수입지출결산상 잉여금·손실보전준비금 운용수익금·차입금·정부 및 다른 기금으로부터의 출연금 기타 수익금으로 조성하도록 되어 있으므로 장기적인 적자시는 출연금의 증대 혹은 잉여금의 산출이 해결책이 될 수 있으나 잉여금의 산출을 위해서는 보험요율의 증대로 이어질 수밖에 없다.

4) 가입률 증대도모

자연재해를 대상으로 하는 보험사업은 대수의 법칙이 적용된다 하더라도 연도별 사고율의 변동이 심하여 요율 산정이 어려운 문제점이 있으므로 이의 최소화를 위해서는 가입률의 증대가 필수적이다. 특히 당연가입대상자의 경우 보험관계의 신고를 태만히 한 경우라도 재해 어선원에 대하여는 보험급여가 행해지는 정책보험의 특성상 보험재정은 큰 손실을 보게되므로 당연가입자의 보험신고는 무엇보다 중요한 사안으로 작용한다. 따라서 보험관계의 신고의무 이행 등 가입율의 증대 도모는 보험사업의 지속적 안정과 관련한 가장 중요한 문제이다.

산재보험의 예를 보면, 미신고시에 부과하는 징수금, 가산금, 연체금 등 불량 채권의 징수율이 36.7%에 불과하고, 어업은 특히 저조하여 8.3%로 최하위에 머물고 있으므로 성실한 신고의무 준수, 보험료의 원활한 징수를 통한 본재해보험사업의 운영은 중요한 사항이다. 따라서 이러한 사업수행의 원활화를 위하여 수협중앙회를 위탁보험자로 지정하여 원활한 운영을 도모하고자 하는 것이다.

5) 심의위원회의 효율적 운용을 통한 투명성 확보

어업재해보상보험심의위원회는 보험료 및 보험급여, 손실보전준비금의 조성·운용, 보험요율의 결정 등 중요사항 심의, 위탁보험자의 결정에 불복하여 보험가입자가 재심사청구를 한 경우 재결을 행하는 기구로서 그 역할이 매우 중요하다. 따라서 심의위원회의 효율적 운용은 보험사업 운영의 투명성을 확보하고, 나아가 제도의 성공을 가져올 수 있는 중요 사안이라 할 수 있다.

6) 사업별 특별회계 처리 및 감독 철저

보험자인 수협중앙회는 당해 보험사업 만을 위탁받아 영위하기 위하여 별도로 설립된 공단과 같은 특수법인이 아니라 기존의 고유 업무로서 다양한 사업을 동시에 영위하는 공공조합이므로 당해 보험사업의 투명한 운영을 위해서는 재해보험사업의 회계를 기존 회계와 독립된 특별회계로의 처리가 불

가피하다. 따라서 법안에는 회계처리의 구분은 물론 이익금이 발생할 경우도 위탁보험자로서 당연히 손실보전준비금에 귀속시키고 있다. 그리고 보험사업의 위탁운영에 대하여는 보험의 관장부처인 해양수산부의 철저한 감독이 뒤따라야 할 것이며, 이를 통해 보험사업은 지속적으로 영위될 수 있을 것이다.

여기서 어선원재해보험사업은 당연가입자의 경우 보험관계의 신고를 행하지 않아도 재해어선원에 대하여는 보험급여를 실시하는 사회보험이기 때문에 보험재정에서 발생하는 모든 손실과 이익을 해양수산부장관의 책임하에 두고 위탁보험자는 위탁사업만 수행하는 것으로 할 수 있으나, 어선재해보험의 경우는 물적 임의보험으로서 어선소유자의 책임이 아니라 개인의 재산보호를 통한 경영안정에 보험의 근본목적이 있으므로 어선원재해보상보험과 구분하여 위탁보험자의 수지계산 책임하에 운영하도록 하는 방안도 고려될 수 있다.

7) 국고지원의 증대

수협이 실시하고 있는 선원공제에 있어 어업인이 부담하는 보험료에 대한 국고보조는 그 보조시행의 초기에는 톤급에 구분을 두지 않았고, 보조율도 50%로 높은 편이었다. 그러나 현재는 톤급에 따라 10~50%의 보조금이 차등 지급되고 있으며, 100톤이상인 어선(선원공제)에 대하여는 보조금이 지급되지 않는다.

어업에서는 사고율이 9.7%인 반면, 육상은 0.7%에 불과하여 육상에 비해 재해율이 13.4배 높다(2000년, 발생건수 대비). 사고의 빈도 뿐 아니라 경중을 종합적으로 고려한 보험요율을 대비할 경우에도 5배이상에 이른다. 산업재해보상보험내의 보험요율을 비교해 보면, 산재의 어업은 9.0%의 요율을 보이는 반면, 산재의 전체 평균은 1.76%로 낮다. 종합적으로 보면 육상의 평균재해율에 비해 5배이상 높은 특성이 있으므로 평균 23%인 선원공제의 보조율을 감안하여 이 부분을 제외해 주더라도 3.8배의 높은 재해율을 여전히 가지고 있는 결과이다. 따라서 어업인의 안정된 어업경영과 가입률 증대를 통한 지속적인 보험사업의 운영을 위해서는 국고보조율의 증대가 도모되어야 한다.

<표 5-4> 육상 및 어업의 재해율 비교

연 도	어선원재해(수협선원공제)	육상재해(산재평균)
1995	8.9% (3,061명/34,277명)	1.0% (78,034명/7,893,727명)
1996	8.7% (3,213명/36,779명)	0.9% (71,548명/8,156,894명)
1997	10.0% (3,469명/34,813명)	0.8% (66,770명/8,236,641명)
1998	10.0% (3,156명/31,648명)	0.7% (51,514명/7,582,479명)
1999	9.7% (3,120명/32,182명)	0.7% (55,405명/7,441,160명)
2000	9.8% (3,099명/31,498명)	0.7% (68,976명/9,485,557명)

자료 : 수협 및 산재보험사업연보 각년도.

8) 전산처리 시스템의 정비

보험사업이 현재 수협중앙회에서 실시하고 있는 어선 및 선원공제의 체제를 벗어나 정책보험으로 완전한 체제를 구축하기 위해서는 당연가입대상자, 보험관계미신고자 등에 대한 전산작업 및 시스템이 정비되어야 한다. 정책보험은 보험관계의 신고가 효율적인 운영의 관건이므로 미신고자의 최소화를 위해서는 전산체제의 정비를 통해 어선 및 소유자, 어선원 등에 대한 정보를 최대한 수집하고 활용할 수 있는 체제가 이루어져야 한다.

제3절 어선원 및 어선재해보상보험제도의 기대효과

1. 제도도입의 장단점 및 보상내용 비교

1) 도입의 장단점

어선원재해보상보험제도³⁾의 도입에 따라 여러 가지 장단점이 혼재하게 되는데, 먼저 장점으로는 다음과 같은 사항을 들 수 있다.

3) 가입이 강제되는 어선원재해보상보험을 대상으로 기대효과를 분석함

- ① 연근해어선의 특수성을 감안하여 어선원 전체를 포괄하는 재해보상 규정이 마련된다는 점(이원화되어 있던 보상체계의 단일화로 합리적인 어선원 보호 기대)
- ② 선원법상의 재해보상이 완전히 이행 가능하게 된다는 점(기존의 수협공제는 소지품, 행발불명보상, 비업무상재해 등이 특별약정으로 처리되어 선원법상의 보상규정 완전이행이 곤란)
- ③ 선원최저임금을 보험가입의 최저단위로 함으로써 현실임금이 반영되지 못한 점이 개선되어 보상액이 증가한다는 점
- ④ 가입률 증가 및 강제가입 대상자 확대에 따른 보호 어선원의 수가 확대된다는 점
- ⑤ 국고보조의 실시근거 명확화로 보험료 저렴 및 안정적인 보조가 가능해진다는 점
- ⑥ 자연재해대책법에 의한 복구지원을 향후 동법으로 보상가능하게 됨으로써 자연재해대책법에 의한 정부의 재해복구지원 대상 및 예산의 감소가 가능하게 된다는 점
- ⑦ 어업인의 생산(소득)기반인 어선의 재해에 대한 신속한 복구가 가능한 제도의 구축으로 어업경영의 안정화가 제고된다는 점
- ⑧ 어업재해보상보험위원회의 설립을 통하여 보험료율의 결정, 재심사청구의 제기 등을 행하여 합리적인 보상이 이루어질 수 있다는 점

그러나 단점으로서 보험료에 대한 국고지원금의 증가가 불가피하고, 보험가입자의 보험료 증가가 뒤따르게 된다. 다만, ① 선원법의 의한 재해보상을 완전히 이행해 왔던 어선, ② 실질임금(협약임금)에 가까운 월임금으로 보험에 가입해 왔던 어선, ③ 전체 어선원을 피보험자로 등재하였던 어선의 경우에는 현재의 부담액과 차이가 없으며, 연도별 노사간의 협상에 의한 임금상승분만 감안하면 된다.

<표 5-5> 어선원재해시 보상내용비교

구 분	산업재해보상보험	수협 선원종합공제	어선원및어선재해보상보험
근거법률	산업재해보상보험법	수산업협동조합법	어선원및어선재해보상보험법
가입대상	근로기준법 적용사업장(25톤미 만중 5인이상 승선)	연근해 어선소유자 (25톤이상)	전 연근해어선소유자 (선주겸선장등 가족어선원 포함)
가입방법	강제가입 (미가입시도 보상)	선주 가입의무화 (미가입시 보상불가)	○ 강제가입 : 8톤이상, 5인 이상 승선 어선 - 미가입시도 보상 ○ 임의가입 : 기타
가입금액	근로자 임금전액	선주의 임의결정 가입	○ 어선원의 임금전액 - 단체협약, 취업규칙, 근로 계약서 등에 의한 임금
지급사유	근로기준법상 사용 주재해보상책임	선원법상 선주의 재해 보상책임	좌 동
지급금액	근로기준법상재해보 상금액의 약 10% 정도 상회	선원법상의 재해보상 금액을 임의특약가입	선원법상의 보상규정 완전이행
보 험 료	선원 연임금의 9.5%	선원 연임금의 8.8%	○ 선원 연임금의 일정비율 - 재해보상보험심의위원회 에서 결정
보 험 료 국고보조	없 음	톤급별 차등지원 100톤미만중 10~50%	○ 톤급별 차등지원 - 법률에 국고보조 제도화
미가입시	○ 가입여부 불문 보험금 지급 - 국세체납의 예에 준해 보험료 징수	○ 공제금 지급불가 ○ 선원법에 의한 벌 칙 및 출항통제 - 선원법상 벌칙유 명무실 - 일부가입시 출항 통제미실시	○ 강제가입 : 보험금 지급 ○ 임의가입 : 보험금 미지급 - 당연가입대상자는 국세 체납의 예에 준해 보험 료 징수

2) 제도상의 보상내용 비교

어선원의 재해시 보상이 이루어지는 정도를 비교해 보면 <표 5-5>와 같다. 제정될 어선원및어선재해보상보험법(가칭)은 현행 25톤이만 5인이상의 어선에 적용되는 산업재해보상보험법상의 보상방법을 원용하여 어선원의 보호에 만전을 기하며, 기존 수협공제의 경우 가입금액을 어선소유자가 하한선을 바탕으로 임의로 결정하던 것을 노사간의 합의에 의한 실질임금(협약임금)으로 규정함으로써 어선원보호에 역점을 두었다. 그리고 일정톤급 이상은 보험가입의 무자인 어선소유자가 보험관계의 신고를 하지 않아도 어선원에게는 보상을 이행하는 강제가입제도이다.

특히, 임금은 산업재해보상보험법의 적용을 받는 어선의 경우, 육상근로자를 위주로 제정된 제도로 인해 실제 인정되는 임금이 선원최저임금에 불과한 경우가 많았고, 이에 따라 실질적인 어선원 보호가 어려웠으나, 본법의 도입으로 어선원의 임금이 실질임금에 근접할 수 있는 길이 열리게 되었다.

2. 제도도입 효과의 구분 및 변동변수 내역

1) 도입효과외 구분

정책보험의 도입에 따른 효과는 적용임금의 증가, 보상수준의 증가, 가입률의 증가, 보험료율의 인하 등의 4가지 요인에 의해 국고보조액의 변동, 어선원의 보호정도의 변화, 어선소유자의 부담변화 등으로 그 결과가 나타난다.

먼저, 적용임금은 어선소유자의 임의 산정에서 실질임금(협약임금)의 채택으로 변함으로써 적용규모가 증가하게 된다. 보상수준은 선원보통공제에의 가입, 특약체결 등 선원법에서 규정하고 있는 보상기준 이하의 가입을 행하던 것을 선원법의 규정에 의한 재해보상을 완전히 이행할 수 있는 체계로의 변화이다. 가입률의 증가(산재보험가입인원 포함)는 기존의 수협공제가 정책보험으로 변경됨에 따라 강제가입 및 어선소유자의 인식변화로 가입률이 증가하게 되는 것으로 보험가입인원이 증가됨에 따라 절대적인 제결과치의 상승을 가져다 준다. 보험료율의 인하는 가입률 증대로 인한 보험자의 운영비 인

하효과로서 규모의 경제가 적용되면서 발생하는 인하효과이다.

상기의 변동요인에 따른 효과의 변화는 <표 5-6>과 같이 나타날 것으로 예상된다. 적용임금, 보상수준, 가입률 등의 변화는 국고보조액, 어선원보호수준 및 어선소유자의 부담을 증가시키는 방향으로 작용하고, 보험료율의 인하는 국고보조액과 어선소유자의 부담을 경감시키는 방향으로 작용한다.

<표 5-6> 변동요인에 따른 효과의 이동방향

구 분	국고보조액	어선원보호	어선소유자 부담
적용임금의 증가	증 가	증 가	증 가
보상수준의 증가	증 가	증 가	증 가
가입률의 증가	증 가	증가(전체) 불변(개별)	증가(전체) 불변(개별)
보험료율의 인하	감 소	불 변	감 소

2) 변동변수 내역

정책보험의 도입에 따른 효과를 살펴보기 위해 사용한 변수는 3가지 총 11개 안으로 첫째, 톤급별 1인당 월평균 임금의 규모 4개안, 둘째, 톤급별 가입률 3개안, 셋째, 보험료율 4개안 등이 변수들이다.

(1) 임금변수

1인당 월평균 임금은 선원 최저고시임금, 한국선원통계연보 및 어업경영조사보고의 평균임금을 기초로 4가지의 안을 도입하였다. 2000년의 경우, 선원최저고시임금은 88만 3천원이고, 한국선원통계연보에 수록된 임금은 163만 1천원, 수협중앙회 어업경영조사보고에 의하면 142만 1천원으로 나타나고 있다.

120 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 5-7> 자료별 임금수준

구 분	선원최저고시임금	한국선원통계연보	어업경영조사보고
임금액수	552천원 × 160%* = 883.2천원	1,631천원	1,421천원

주) * : 선원법에 의한 기준.

임금수준의 시나리오는 다음과 같다.

- ① 제1안 : 25톤이상에 대하여는 한국선원통계연보(해양수산부)에 의한 평균임금(1,631천원), 25톤미만은 최저임금(883.2천원) 적용
→ 25톤미만의 경우 실질임금과 차이 예상
- ② 제2안 : 8톤이상에 대하여 어업경영조사보고(수협중앙회)의 평균임금(1,421천원) 적용
→ 톤급별 차등 필요
- ③ 제3안 : 1안 및 2안을 톤급별 어선원수를 가중치로 차등화
→ 실질임금에 근접한 안
- ④ 제4안 : 25톤미만에 대하여 최저임금 적용, 현실적인 임금산정의 어려움으로 시행초기에는 최저임금의 적용이 불가피할 것으로 판단됨
→ 현실이 최대한 반영된 안

<표 5-8> 각 안별 톤급별 1인당 월평균 임금규모

(단위 : 천원)

구 분	제1안	제2안	제3안	제4안
① 5톤 미만	883	883	883	883
② 5~8톤미만	883	883	883	883
③ 8~10톤미만	883	1,421	1,067	883
④ 10~25톤미만	883	1,421	1,067	883
⑤ 25~30톤미만	1,631	1,421	1,421	1,421
⑥ 30~50톤미만	1,631	1,421	1,421	1,421
⑦ 50~100톤미만	1,631	1,421	1,744	1,421
⑧ 100톤 이상	1,631	1,421	1,744	1,421

(2) 가입률

가입률은 먼저 강제가입의 대상이 되는 톤급의 기준을 8톤으로하여 도출하고, 5톤기준은 상호 비교를 위해 적용하였다. 강제가입의 대상이 되지 않는 소형 톤급과 현재 선원법에 의해 의무가입이 규정되어 있는 25톤급 이상은 현행가입률이 그대로 유지되는 것을 전제로 하였다.

각 안별 가입률의 기준은 다음과 같다.

- ① 제1안 : 모든 톤급에 따라 현행의 가입율이 그대로 유지되는 것으로 함
- ② 제2안 : 현재 가입율이 12.5%에 불과한 8~10톤까지의 톤급은 2배수준인 25%까지 가입률이 증가하는 것으로 하고, 10톤~25톤은 현재의 43% 가입률 수준에서 60%로 증가하는 것으로 함. 나머지 톤급은 현행가입률이 유지됨
- ③ 제3안 : 8~10톤은 가입률이 40%로 증대하고, 10~25톤은 70%로 가입률이 증대하는 것으로 함. 나머지 톤급은 현행가입률이 유지됨

5톤이상을 강제가입으로 할 경우는 8톤이상 강제기준에 적용하였던 8~10톤의 안별 가입률이 5~8톤에도 그대로 적용되는 것으로하여 가입률을 상승시켰다.

<표 5-9> 각안별 톤급별 가입률

안 \ 톤 수		톤 수				
		5톤미만	5~8톤	8~10톤	10~25톤	25톤이상
8톤 이상 강제	제 1 안	현 행	현 행	현 행	현 행	현 행
	제 2 안	현 행	현 행	25%	60%	현 행
	제 3 안	현 행	현 행	40%	70%	현 행
5톤 이상 강제	제 1 안	현 행	현 행	현 행	현 행	현 행
	제 2 안	현 행	25%	25%	60%	현 행
	제 3 안	현 행	40%	40%	70%	현 행

122 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

(3) 요율

보험료율은 크게 두가지의 요인에 의해 변동될 수 있는데, 첫째는 당연가입 대상자의 확대에 따른 가입증가로 인하여 당해 톤급의 사고율이 상대적으로 낮을 경우 평균적인 보험료의 인하요인이 발생할 수 있고, 둘째는 가입자 증대에 따라 발생하는 규모의 경제에 의한 보험료의 인하 가능성이 존재함으로써 생길 수 있다. 본 분석에서는 이러한 두가지 요인을 동시에 고려하여 보험료율이 현재의 8.8%에서 5% 단위로 15%(8.8%를 100으로 봄)까지 인하되는 것으로 가정하여 4가지 안을 채택하였다.

<표 5-10> 각안별 보험요율

구 분	제1안 (현재율)	제2안 (5%인하)	제3안 (10%인하)	제4안 (15%인하)
요 율	8.80%	8.36%	7.92%	7.48%

3. 제도도입의 기대효과

1) 보조금 규모에 미치는 효과

어선원에 대한 정책적 재해보험제도가 도입됨에 따라 변화되는 국고보조액은 <표 5-11>과 같이 98억 7천만원으로 나타나고 있다. 이것은 정책보험을 도입하지 않은 상태로 예산이 반영된 2002년의 국고보조액인 58억 4천만원보다 40억원(69.1%)이 증가하는 것이다. 이로써 어업에 대한 전체적인 보조율도 미도입시의 22.7%에서 25.7%로 상승하고 있다. 강제가입대상 톤수를 5톤이상으로 규정할 경우에는 국고보조액인 105억원으로 도출되어 8톤이상의 강제가입기준과 6억 1천만원의 격차(6.2%)를 보이고 있다.

<표 5-11> 국고보조금의 비교

구 분	미도입시 (2002년) ^㉑	정책보험도입시 ¹⁾		차 액	
		5톤이상 강제가입	8톤이상 강제가입 ^㉒	㉒-㉑	증감률
가입인원(명)	33,170 (산재보험합산)	37,243	35,697	2,527	7.6
가 입 률(%)	21.3	23.8	22.8	1.5%P	-
년간총보험료(백만원)	25,705	39,633	38,408	12,703	49.4
국고보조액(백만원)	5,839 ²⁾	10,485	9,872	4,033	69.1
평균보조율(%)	22.7	26.4	25.7	3.0%P	-

주) ① 임금 제4안, 가입률 제2안, 요율 제4안 기준

② 2002년 예산액 기준

변동변수별·시나리오별 국고보조액은 <표 5-12>와 같이 최저 89억원(임금4안, 가입율1안, 요율4안)에서 최대 153억원(임금2안, 가입률3안, 요율1안)으로 나타나고 있다. 시행초기에는 최저 89억원의 국고보조금이 소요되고, 이후 점차 증대하여 보험이 정착된 후에는 국고보조금이 상승할 것이다.

5톤이상의 어선을 강제가입대상으로 할 경우는 <표 5-14>와 같이, 최저 89억원(임금4안, 가입율1안, 요율4안)에서 최대 169억원(임금2안, 가입률3안, 요율1안)으로 나타나고 있다. 현행가입률에서는 강제가입 톤수의 변화에도 불구하고 국고보조금의 규모에 변화가 없고, 가입률의 증대에 따라 국고보조액은 평균 2억 7천만원(최대 16억원)이 증가하는 것으로 나타난다.

124 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 5-12> 국고보조금 추정액 : 8톤이상 강제가입시

(단위 : 명, 백만원)

평균 임금		예상 가입률 추정			년 간 총보혐료	
안	기 준	기 준	인원	가입률		
1안	- 25톤미만: 883.2천 원 - 25톤이상: 1,631천 원	전체 현가입	33,170	21.2%	46,953	
		8~10톤: 25% 10~25톤: 60%	35,697	22.8%	49,310	
		8~10톤: 40% 10~25톤: 70%	37,831	24.2%	51,300	
2안	- 8톤미만: 883.2천 원 - 8톤이상: 1,421천 원	전체 현가입	33,170	21.2%	45,046	
		8~10톤: 25% 10~25톤: 60%	35,697	22.8%	48,838	
		8~10톤: 40% 10~25톤: 70%	37,831	24.2%	52,040	
3안	- 8톤미만: 883.2천 원 - 8~25톤: 1,067천 원 - 25~50톤: 1,421천 원 - 50톤이상: 1,744천 원	전체 현가입	33,170	21.2%	47,721	
		8~10톤: 25% 10~25톤: 60%	35,697	22.8%	50,569	
		8~10톤: 40% 10~25톤: 70%	37,831	24.2%	52,973	
4안	- 25톤미만: 883.2천 원 - 25톤이상: 1,421천 원	전체 현가입	33,170	21.2%	42,254	
		8~10톤: 25% 10~25톤: 60%	35,697	22.8%	44,611	
		8~10톤: 40% 10~25톤: 70%	37,831	24.2%	46,601	
평균 임금		요율별 보조액				
안	기 준	8.80%		8.36%	7.92%	7.48%
			보조율			
1안	- 25톤미만: 883.2천 원 - 25톤이상: 1,631천 원	11,206	23.9%	10,646	10,085	9,525
		12,384	25.1%	11,765	11,146	10,527
		13,379	26.1%	12,710	12,041	11,373
2안	- 8톤미만: 883.2천 원 - 8톤이상: 1,421천 원	11,832	26.3%	11,241	10,649	10,057
		13,728	28.1%	13,042	12,355	11,669
		15,329	29.5%	14,563	13,796	13,030

<표 5-12> 국고보조금 추정액 : 8톤이상 강제가입시 (계속)

(단위 : 명, 백만원)

평균임금		요율별보조액				
안	기준	8.80%		8.36%	7.92%	7.48%
			보조율			
3안	- 8톤미만: 883.2천원	11,291	23.7%	10,726	10,162	9,597
	- 8~25톤: 1,067천원	12,714	25.1%	12,079	11,443	10,807
	- 25~50톤: 1,421천원	13,916	26.3%	13,221	12,525	11,829
	- 50톤이상: 1,744천원					
4안	- 25톤미만: 883.2천원	10,436	24.7%	9,914	9,393	8,871
	- 25톤이상: 1,421천원	11,615	26.0%	11,034	10,453	9,872
		12,610	27.1%	11,979	11,349	10,718

- 주) ① 1안 : 25톤이상에 대하여는 한국선원통계연보(해양수산부)에 의한 평균임금, 25톤미만은 최저임금 적용 → 25톤미만의 경우 실질임금과 차이 예상
- ② 2안 : 8톤이상에 대하여 어업경영조사보고(수협중앙회)의 평균임금 적용 → 톤급별 차등 필요
- ③ 3안 : 1안 및 2안을 톤급별 어선원수를 가중치로 차등화 → 실질임금에 근접
- ④ 4안 : 25톤미만에 대하여 최저임금 적용 → 임금산정의 어려움으로 시행 초기에는 최저임금의 적용 불가피 (현실최대 반영치)

126 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 5-13> 국고보조금 추정액 (8톤이상 강제가입) 상세표 1

<기준> ① 임금4안 (8톤미만: 883.2천원, 8톤이상: 1,421천원) × ② 가입률2안 (8~10톤: 25%, 10~25톤: 60%) × ③ 요율4안 (7.48%)

구 분	가입대상수 (명)	현가입수		가입예상수	
			가입률		가입률
5톤미만	97,880	4,752	4.9%	4,752	4.9%
5-8톤미만	12,361	1,544	12.5%	1,544	12.5%
8-10톤미만	8,242	1,029	12.5%	2,060	25.0%
10-25톤미만	8,973	3,887	43.3%	5,383	60.0%
25-30톤미만	3,858	2,576	66.8%	2,576	66.8%
30-50톤미만	6,299	5,382	85.4%	5,382	85.4%
50-100톤미만	13,901	11,061	79.6%	11,061	79.6%
100톤이상	4,948	2,939	59.4%	2,939	59.4%
합 계	156,462	33,170	21.2%	35,697	22.8%
구 분	1인당월임금 (천원)	요율(%)	보험료 (백만원)	보조율 (%)	보조액 (백만원)
5톤미만	883.2	7.48	3,767	50.0	1,884
5-8톤미만	883.2	7.48	1,224	50.0	612
8-10톤미만	883.2	7.48	1,633	50.0	817
10-25톤미만	883.2	7.48	4,267	50.0	2,134
25-30톤미만	1,421.0	7.48	3,286	50.0	1,643
30-50톤미만	1,421.0	7.48	6,865	20.0	1,373
50-100톤미만	1,421.0	7.48	14,108	10.0	1,411
100톤이상	1,421.0	6.50	3,258	-	-
합 계		-	38,408	25.7	9,872

<표 5-13> 국고보조금 추정액 (8톤이상 강제가입) 상세표 2

<기준> ① 임금4안 (8톤미만: 883.2천원, 8톤이상: 1,421천원) × ② 가입률2안 (8~10톤: 25%, 10~25톤: 60%) × ③ 요율1안 (8.8%)

구 분	가입대상수 (명)	현가입수		가입예상수	
			가입률		가입률
5톤미만	97,880	4,752	4.9%	4,752	4.9%
5-8톤미만	12,361	1,544	12.5%	1,544	12.5%
8-10톤미만	8,242	1,029	12.5%	2,060	25.0%
10-25톤미만	8,973	3,887	43.3%	5,383	60.0%
25-30톤미만	3,858	2,576	66.8%	2,576	66.8%
30-50톤미만	6,299	5,382	85.4%	5,382	85.4%
50-100톤미만	13,901	11,061	79.6%	11,061	79.6%
100톤이상	4,948	2,939	59.4%	2,939	59.4%
합 계	156,462	33,170	21.2%	35,697	22.8%
구 분	1인당월임금 (천원)	요율(%)	보험료 (백만원)	보조율 (%)	보조액 (백만원)
5톤미만	883.2	8.80	4,432	50.0	2,216
5-8톤미만	883.2	8.80	1,440	50.0	720
8-10톤미만	883.2	8.80	1,921	50.0	961
10-25톤미만	883.2	8.80	5,021	50.0	2,510
25-30톤미만	1,421.0	8.80	3,865	50.0	1,933
30-50톤미만	1,421.0	8.80	8,076	20.0	1,615
50-100톤미만	1,421.0	8.80	16,598	10.0	1,660
100톤이상	1,421.0	6.50	3,258	-	-
합 계	-	-	44,611	26.0	11,615

128 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 5-14> 국고보조금 추정액 : 5톤이상 강제가입시

(단위 : 명, 백만원)

평균임금		예상가입률추정			년간 총보험료	
안	기준	기준	인원	가입률		
1안	- 25톤미만: 883.2천원 - 25톤이상: 1,631천원	전체 현가입	33,337	21.2%	47,109	
		5~10톤: 25% 10~25톤: 60%	37,243	23.8%	50,752	
		5~10톤: 40% 10~25톤: 70%	41,231	26.4%	54,471	
2안	- 8톤미만: 883.2천원 - 8톤이상: 1,421천원	전체 현가입	33,337	21.2%	45,296	
		5~10톤: 25% 10~25톤: 60%	37,243	23.8%	50,280	
		5~10톤: 40% 10~25톤: 70%	41,231	26.4%	55,211	
3안	- 8톤미만: 883.2천원 - 8~25톤: 1,067천원 - 25~50톤: 1,421천원 - 50톤이상: 1,744천원	전체 현가입	33,337	21.2%	47,910	
		5~10톤: 25% 10~25톤: 60%	37,243	23.8%	52,011	
		5~10톤: 40% 10~25톤: 70%	41,231	26.4%	56,144	
4안	- 25톤미만: 883.2천원 - 25톤이상: 1,421천원	전체 현가입	33,337	21.2%	42,410	
		5~10톤: 25% 10~25톤: 60%	37,243	23.8%	46,053	
		5~10톤: 40% 10~25톤: 70%	41,231	26.4%	49,772	
평균임금		요율별보조액				
안	기준	8.80%		8.36%	7.92%	7.48%
			보조율			
1안	- 25톤미만: 883.2천원 - 25톤이상: 1,631천원	11,284	24.0%	10,720	10,155	9,591
		13,105	25.8%	12,450	11,795	11,139
		14,965	27.5%	14,217	13,468	12,720
2안	- 8톤미만: 883.2천원 - 8톤이상: 1,421천원	11,957	26.4%	11,360	10,762	10,164
		14,449	28.7%	13,727	13,004	12,282
		16,915	30.6%	16,069	15,223	14,378

<표 5-14> 국고보조금 추정액 : 5톤이상 강제가입시 (계속)

(단위 : 명, 백만원)

평균임금		요율별보조액				
안	기준	8.80%		8.36%	7.92%	7.48%
			보조율			
3안	- 8톤미만: 883.2천원	11,385	23.8%	10,815	10,246	9,677
	- 8~25톤: 1,067천원	13,435	25.8%	12,763	12,092	11,420
	- 25~50톤: 1,421천원	15,502	27.6%	14,727	13,952	13,177
	- 50톤이상: 1,744천원					
4안	- 25톤미만: 883.2천원	10,514	24.8%	9,988	9,463	8,937
	- 25톤이상: 1,421천원	12,336	26.8%	11,719	11,102	10,485
		14,195	28.5%	13,486	12,776	12,066

- 주) ① 1안 : 25톤이상에 대하여는 한국선원통계연보(해양수산부)에 의한 평균임금, 25톤미만은 최저임금 적용 → 25톤미만의 경우 실질임금과 차이 예상
- ② 2안 : 8톤이상에 대하여 어업경영조사보고(수협중앙회)의 평균임금 적용 → 톤급별 차등 필요
- ③ 3안 : 1안 및 2안을 톤급별 어선원수를 가중치로 차등화 → 실질임금에 근접
- ④ 4안 : 25톤미만에 대하여 최저임금 적용 → 임금산정의 어려움으로 시행초기에는 최저임금의 적용 불가피 (현실최대 반영치)

2) 어선원의 재해보상 규모에 미치는 효과

정책보험이 도입됨에 따라 어선원이 받게 되는 수혜정도를 보면, 기대효과로서 유족보험급여 및 장제비를 기준으로 전체 62.9%가 증가할 것으로 예상된다. 어선원 1인당 기대효과를 보면, 도입 이전에는 3,796만원이었던 것이 도입 이후에는 5,746만원으로 51.4% 증가한다. 이러한 기대효과의 증가는 1인당 평균 월임금이 802천원에서 1,214천원으로 51.4%의 증가를 보이고, 선원법에 의한 재해보상이 완전히 이행되지 못하였던 기존의 보상수준이 정책보험의 도입 이후에는 완전한 보상이행이 가능해짐에 따라 증대하는 것이다.

130 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 5-15> 정책보험의 도입에 따른 어선원의 재해보상 규모변화

구 분	미도입(a)	도 입 ¹⁾ (b)	격차(b-a)	변동률 (%)
보험신고인원(명)	33,179 (산재보험합산)	35,697	2,527	7.6
가입률(%)	21.3	22.8	1.5%P	-
1인당월임금(천원)	802	1,214	412	51.4
총보험료(백만원)	25,705	38,408	12,703	49.4
1인당(천원)	775	1,076	301	38.8
기대효과 ²⁾ (백만원)	1,259,177	2,051,245	792,068	62.9
1인당(천원)	37,961	57,463	19,503	51.4

주) ① 도입의 시나리오

- 임 금 : 25톤미만 → 883천원, 25톤이상 → 1,421천원
- 예상가입률 : 8~10톤 → 25%, 10~15톤 → 60%, 나머지 → 현가입률
- 요 율 : 7.48%

② 사망시 수령보험금 기준(유족보험급여 1,300일분 + 장제비 120일분)

③ 기존의 수협공제는 선원보통공제와 선원종합공제가 혼재되어 기대효과가 낮았음

④ 1인당 : 어선원 1인당 수치.

3) 어선소유자의 보험료 부담액에 미치는 효과

정책보험의 도입으로 보험가입자인 어선소유자는 현행보다 어선원 1인당 33.4%인 200천원의 보험료 부담이 추가될 것으로 예상된다. 총보험료는 어선원 1인당 775천원에서 1,076천원으로 38.8%가 증가되나, 국고보조액도 1인당 176천원에서 277천원으로 57.4% 증가됨에 따라 결과적으로 33.4%의 추가부담이 발생한다.

1인당 어선원의 추가혜택인 51.4%의 기대효과 증대는 어선소유자의 추가부담률 33.4%보다 높은 수준이고, 국고보조액을 포함한 전체 보험료의 증가율인 38.8%에 비해서도 높아 국고보조액을 고려하지 않더라도 비용편익상 바람직한 결과로 나타난다. 승선하는 어선원수를 고려한 척당 어선소유자의 부담

<표 5-16> 정책보험의 도입에 따른 어선소유자의 보험료부담 변화

구 분	미도입(a)	도 입 ¹⁾ (b)	격차(b-a)	변동률 (%)
보험신고인원(명)	33,179 (산재보험합산)	35,697	2,527	7.6
가입률(%)	21.3	22.8	1.5%P	-
1인당 임금(천원)	802	1,214	412	51.4
총보험료(백만원)	25,705	38,408	12,703	49.4
1인당(천원)	775	1,076	301	38.8
보 조 액(백만원)	5,839	9,872	4,033	69.1
1인당(천원)	176	277	101	57.4
보 조 율 (%)	22.7	25.7	3.0	-
선주부담총보험료 (백만원)	19,866	28,536	8,670	43.6
1인당(천원)	599	799	200	33.4
척 당(천원)	1,137	1,487	350	30.7

주) ① 도입의 시나리오

- 임 금 : 25톤미만 → 883천원, 25톤이상 → 1,421천원
- 예상가입률 : 8~10톤 → 25%, 10~15톤 → 60%, 나머지 → 현가입률
- 요 율 : 7.48%

② 1인당 : 어선원 1인당 수치

보험료는 미도입시 1,137천원에서 도입시에는 1,487천원으로 350천원(30.7%) 이 증가한다.

현재까지는 어선원의 현실임금이 반영되지 못한 공제가입으로 인해 재해사고 발생시 지급공제금 이외 별도의 합의금이 필요한 실정이었다. 따라서 이러한 현실을 고려한다면 어선소유자의 추가부담인 보험료의 증가가 모두 부담이라고 볼 수는 없다. 즉, 선원법에 의한 재해보상 수준의 완전한 이행을 위한 추가부담의 발생요인은 정책보험의 도입으로 인한 추가부담의 발생이 아

나라 기존의 법체계 내에서도 어선소유자가 당연히 이행해야 했던 의무이기 때문이다. 따라서 실질적인 추가부담은 척당 30.7%라는 수치상의 결과보다 더 적다.

톤급별 어선소유자의 부담액 변화를 보면 <표 5-17>과 같다. 8톤~10톤미만이 40천원의 추가부담으로 3.0%의 증가율을 보여 가장 낮고, 10~25톤미만은 85천원으로 4.7%의 추가부담률을 보인다. 국고보조율이 높은 5톤미만 및 25톤~30톤미만의 톤급중에서도 상대적으로 높은 33.3% 및 47.2%의 부담증가율을 보이고 있는데, 이것은 선원보통공제가 종합공제로 보상수준이 증가하고 실질임금도 증가하기 때문이다. 30톤~50톤미만은 추가부담률이 47.3%로 가장 높게 나타나고 있으며, 50톤~100톤미만의 경우도 42.9로 높은 증가율을 보인다. 대체로 30톤이상의 어선에서 보험료의 추가부담액이 크게 나타나고 있는데, 이것은 국고보조율이 소형선박(50%)에 비해 상대적으로 낮기 때문이다(보조율 20%~10%).

톤급별 부담액의 차이가 위와 같이 크게 나타나고 있으나, ① 선원법의 의한 재해보상을 완전히 이행해 왔던 어선, ② 실질임금(협약임금)에 가까운 월임금으로 보험에 가입해 왔던 어선, ③ 전체 어선원을 피보험자로 등재하였던 어선의 경우에는 현재의 부담액과 차이가 없다. 다만, 연도별 노사간의 협상에 의한 임금상승분은 자동적으로 반영되어야 한다.

<표 5-17> 톤급별 선주부담액 내역 : 시나리오 1*

(단위 : 천원, 명, %)

구 분		평 균	5톤미만	5~8톤 미 만	8~10톤 미 만	10~25톤 미 만	
1 인 당	공제료	미도입	817	595	653	770	758
		도입후	1,076	793	793	793	793
		증감액	259	198	140	23	35
	공 제 료	미도입	206	297	326	385	379
		도입후	277	396	396	396	396
		증감액	71	99	70	11	18
	보 조 액	미도입	611	297	326	385	379
		도입후	799	396	396	396	396
		증감액	188	99	70	11	18
척당 평균	어 선 원 수		1.86	1.37	2.50	3.50	4.83
	선주부담	미도입	1,137	408	816	1,347	1,829
		도입후	1,487	543	991	1,387	1,915
		증감액	350	136	175	40	85
		증가율	30.7	33.3	21.5	3.0	4.7
구 분		25~30톤 미 만	30~50톤 미 만	50~100톤 미 만	100톤 이 상	-	
1 인 당	공 제 료	미도입	866	866	893	940	
		도입후	1,275	1,275	1,275	1,108	
		증감액	409	409	383	168	
	보 조 액	미도입	433	173	89	-	
		도입후	638	255	128	-	
		증감액	205	82	38	-	
	선주부담	미도입	433	693	804	940	
		도입후	638	1,020	1,148	1,108	
		증감액	205	327	344	168	
척당 평균	어 선 원 수		6.80	7.47	9.32	10.06	
	선주부담	미도입	2,945	5,176	7,489	9,456	
		도입후	4,337	7,622	10,699	11,150	
		증감액	1,391	2,446	3,210	1,694	
		증가율	47.2	47.3	42.9	17.9	

주) * : ① 임금4안 (8톤미만: 883.2천원, 8톤이상: 1,421천원) ×
 ② 가입률2안 (8~10톤: 25%, 10~25톤: 60%) ×
 ③ 요율4안 (7.48%)

134 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

<표 5-18> 톤급별 선주부담액 내역 : 시나리오 2'

(단위 : 천원, 명, %)

구 분		평 균	5톤미만	5~8톤 미 만	8~10톤 미 만	10~25톤 미 만	
1 인 당	공제료	미도입	817	595	653	770	758
		도입후	1,250	933	933	933	933
		증감액	433	338	280	163	175
	공제료	미도입	206	297	326	385	379
		도입후	325	466	466	466	466
		증감액	120	169	140	81	88
	보조액	미도입	611	297	326	385	379
		도입후	924	466	466	466	466
		증감액	313	169	140	81	88
척당 평균	어 선 원 수		1.86	1.37	2.50	3.50	4.83
	선주부담	미도입	1,137	408	816	1,347	1,829
		도입후	1,719	639	1,166	1,632	2,252
		증감액	582	231	350	285	423
		증가율	51.2	56.8	42.9	21.1	23.1
구 분		25~30톤 미 만	30~50톤 미 만	50~100톤 미 만	100톤 이 상	-	
1 인 당	공제료	미도입	866	866	893	940	
		도입후	1,501	1,501	1,501	1,108	
		증감액	634	634	608	168	
	보조액	미도입	433	173	89	-	
		도입후	750	300	150	-	
		증감액	317	127	61	-	
	선주부담	미도입	433	693	804	940	
		도입후	750	1,200	1,351	1,108	
		증감액	317	508	547	168	
척당 평균	어 선 원 수		6.80	7.47	9.32	10.06	
	선주부담	미도입	2,945	5,176	7,489	9,456	
		도입후	5,102	8,967	12,587	11,150	
		증감액	2,157	3,791	5,098	1,694	
		증가율	73.2	73.2	68.1	17.9	

주) * : ① 임금4안 (8톤미만: 883.2천원, 8톤이상: 1,421천원) ×
 ② 가입률2안 (8~10톤: 25%, 10~25톤: 60%) ×
 ③ 요율1안 (8.80%)

제6장 양식물재해보험제도의 도입방향

본장은 양식수산물 재해보험제도의 도입방향을 검토하는 데에 역점을 두었다. 제1절은 우리 나라 양식어업의 개괄적인 특성과 발달과정을 살펴보고, 제2절은 양식어업에 영향을 미치는 위험의 종류와 현행 대책을 알아본다. 제3절에서는 양식어업인이 가지고 있는 재해보험제도에 대한 인식도를 파악하며, 제4절은 양식물 재해보험제도의 도입방향에 대하여 살펴본다.

제1절 양식어업의 특성과 발달과정

1. 양식어업의 특성

수계에서 생산이 이루어지고 있다는 점에서는 어선어업과 양식어업에 차이가 없으나, 어업의 형태·과정 및 해황 등 여러 가지 면에서 어선어업과는 달리 양식어업은 다음과 같이 경제적 특성을 가지고 있다. 첫째, 양식어업에서는 과잉투자 및 생산으로 인한 자원고갈 문제를 예방할 수 있다는 점이다. 어업자원은 공유재산적 성격을 가지는 자원으로 국가에서 관리를 함에도 불구하고 남획에 의해 자원의 감소가 초래될 수 있는데 비해, 양식어업에서는 구조자체에서 일어날 수 없는 일이다.

둘째, 생산의 불확실성 또는 위험성이 완화될 수 있다. 어선어업에서 포획의 대상으로 하고 있는 자원은 해황에 따라 규모의 변동이 매우 심하게 발생하나, 양식어업은 자연생태계에 순응 또는 조절을 통하여 인위적인 통제가 가능함으로서 불확실성이 그 만큼 적다. 셋째, 양식어업은 수면을 수직적 및 집약적으로 이용하기 때문에 단위생산성이 높다. 어장생산성이 좋은 경우는 1ha 당 100~200톤의 어류생산이 가능하다고 한다.

넷째, 어선어업은 어선의 이동을 통하여 어획이 이루어지므로 연료비가 많이 소요되나, 양식어업은 양식시설을 설치하여 기르는 어업으로서 그 만큼 에

너지 소비가 적다. 다섯째, 어장이 조성된 이후에는 어장탐색을 위한 추가적인 노력이 필요 없고, 생산관리를 제대로 할 경우 계획생산이 가능하며, 최종 생산물에 대한 표준화가 용이하여 상품성을 높일 수 있다. 여섯째, 생명공학 등 첨단기술의 활용이 가능하여 생산물의 품질제고와 생산능력의 개선가능성이 크며, 뱀장어 등은 폐수를 이용하여 양식할 수도 있다. 그리고 어선어업은 물론 축산업에 비해서도 경제적으로 더 효율적이다. 즉, 같은 어종을 생산하더라도 집약적인 생산이 가능함으로 어선어업에 비해 생산비가 적게 든다.

2. 발달과정

우리 나라의 양식어업을 발달 단계로 나누어보면 크게 3단계로 나눌 수 있다. 제1기는 1970년대 초반 이전으로서 이 시기는 김·미역 등 해조류 생산을 위주로 생산량이 미미한 발달 준비기로 볼 수 있다. 제2기는 1970년대 중반에 해당되며, 굴·피조개 등 패류 위주의 양식이 중심을 이루어 패류 생산량이 급격히 증가한 양식어업 발달의 전반기에 해당한다. 제3기는 1980년대 중반 이후로서 넙치·방어 등 어류와 진주조개 등 고소득 품종이 본격적으로 양식되기 시작한 시기이다. 이 시기는 어류 양식종이 다양화되고 생산량이 급격히 증가한 양식어업의 발달 후기에 속한다.

어류양식의 변천과정을 보면, 1964년에 동해안 감포·포항·삼척 등지에서 시험적으로 가두리양식이 시작되었고, 1967년에는 남해안 통영군 한산도와 산양면 산덕리에서 방어와 복어에 대하여 시험양식이 시도되었다. 1968년에는 국립수산과학원(당시 진흥원)에서 고급어에 대한 산업화 양식이 시험적으로 시도되기도 하였다. 이러한 시험양식을 통하여 기초적인 제반 문제점을 규명하고, 급후 어류양식의 개발 필요성과 방향을 제시하였다. 그러나 당시 국내외 시장 여건과 기타 사정이 여의치 못해 일반 어업인에게 어류양식이 보급되지는 못하였다.

1974년에는 경남 통영의 옥지·산양·곤리·봉암·한산 등을 중심으로 방어양식이 시작되었고, 1975년에는 거문도에서 연승어업으로 채포한 방어를 월동시키면서 이 지역의 양식이 시작되었다. 1976년부터는 자연산 방어의 치어를 채포하여 양식하기 시작하였고, 1983년은 돔·농어에 대하여 1985년에는

조피볼락이 양식되기 시작하였다. 1986년에는 넙치를 대상으로 육상수조식 양식이 이루어지기 시작하였고, 1988년부터는 넙치의 종묘생산이, 1991년부터는 조피볼락·점농어·황점볼락·돔류 등의 종묘생산이 가능하게 되면서 본격적인 어류양식의 길이 열리게 되었다.

제2절 양식어업의 위험과 대책

1. 영향을 미치는 위험

1) 자연적 위험

양식어업에 영향을 미치는 위험은 자연적 위험, 경제적 위험, 인위적 위험으로 나누어질 수 있다. 이중 자연적 위험, 즉 자연재해는 기상조건과 환경의 변화에 의하여 발생하는데, 돌발적이고 예측 불가능하며 그 변화가 불확실하기 때문에 피해에 대한 예방과 극복이 매우 어렵고 피해규모도 큰 편이다. 이러한 자연적 위험은 양식물의 수확을 감소시키고 생산수단인 양식장 관리선이나 양식시설물을 파괴·유실케 한다. 일반적으로 양식물 및 양식시설물에 피해를 주는 자연적 위험에는 태풍(폭풍 포함), 해일, 적조, 이상조류, 해적생물부착 등이 있다.

우리 나라의 여름철에 연례적으로 내습하는 태풍이나 고기압 전선이 통과할 때 발생하는 폭풍은 동서해안의 양식시설물을 파괴하는 등 막대한 손실을 미치며, 이들 재해발생 직후에는 수온과 염분농도가 급상승함으로써 양식물의 생육과 성장에 커다란 영향을 미친다. 태풍의 최다로 발생하는 월은 8월, 7월, 9월의 순으로 대부분이 이 기간에 내습하고 있다. 또한 일본의 서해안에서 발생하는 해일은 동해 및 서해안 양식어장에 피해를 주는데, 이들 재해는 돌발적으로 발생하기 때문에 사전조치를 취하기 어렵고 피해예방대책이 없어 피해가 크다.

적조현상은 하천, 호수, 바다 등의 부영양화로 수중의 식물성 플랑크톤의 개체가 돌발적으로 다량 증식하여 해수나 담수의 색깔을 변화시키는 현상이

다. 적조의 발생원인은 아직도 완전히 규명되지 않았으며, 적조가 발생하면 해수는 대개의 경우 적갈색 또는 황갈색을 나타내고, 때로는 황록색·황색·암자색을 나타내기도 한다. 적조의 발생원인이 되는 생물은 편모조류·규조류·야광충 등이거나 적색균류·염조류·직모충류 등에 의해서 발생하는 경우도 있다. 적조는 대개 6~9월경에 가장 많이 발생하나 야광충에 의한 적조는 5월, 규조류에 의한 경우는 봄에 많이 발생한다.

적조에 의한 양식물의 피해는 첫째, 다량 발생한 플랑크톤이 어류의 호흡기를 폐쇄함으로써 호흡을 곤란하게 만들고, 둘째, 막대한 적조생물이 죽은 후 사체들이 분해될 때 유독한 유해물질을 발생시켜 수질을 오염시키며, 셋째, 사체들의 분해에 의해 용존산소량을 감소시키고 황화수소를 증가시켜 어패류를 질식케 한다.

이상조류는 자연현상에 의하여 수온·염분·용존산소 또는 영양염류가 변함으로써 바닷물의 질이 급변하는 현상 전체를 일컫는다. 이상냉수는 겨울철에 북서계절풍이 강하게 일어난 뒤, 혹은 겨울철 한냉한 북서풍에 의해서 생성된 한류가 외해에서 급히 진입할 때 나타난다. 이러한 이상냉수는 양식물의 성장·발육을 억제하거나 심하면 양식물을 동사시킨다. 이상온수는 영양염이 풍부한 냉수성 해류의 수역에 난류가 급격히 진입해 해수온도를 급상승시킴으로써 양식물의 폐사를 야기하고 있다.

해적생물이 양식물에 부착함으로써 생기는 피해는 주로 패류 혹은 해조류에서 많이 발생하며, 이로 인한 피해는 양식생물을 폐사시키는 직접적인 피해와 양식물의 품질을 저하시키는 간접적인 피해로 나누어 진다.

2) 경제적 위협

양식어업에 있어서 가장 중요한 경제적 위협은 양식물 및 양식시설자재의 가격변동에 따른 위협이다. 양식물의 가격변동에 따른 위협을 보면, 양식물의 생산은 환경조건으로 인하여 양식물 종류마다 비교적 일정한 시기에 집중됨으로써 가격차가 시기에 따라 크다. 뿐만 아니라 양식물에 대한 수요의 가격탄력성이 비교적 작아 생산량 증감에 대한 가격진폭이 크다. 이 때문에 양식어업인들로서는 생산하는 양식물에 대한 가격변동의 위협을 항상안고 있다.

3) 인위적 위험

국가경제가 발전함에 따라 여러 산업부문의 다양한 수요에 파생되어 기존의 양식어업에는 반대로 피해가 초래되는 결과가 야기되기도 한다. 양식어업에 있어서의 이러한 인위적 위험으로는 육상오염원으로 인한 해양오염, 매립 및 간척으로 인한 어장축소, 댐의 방수로 인한 담수의 다량유입, 발전소의 가동에 따른 온수의 배출, 양식어장 자체의 밀식에 의한 자가오염피해 등이 있다.

2. 위험에 대한 대책

양식어업에는 경제적·인위적 위험 이외에도 자연재해로 인한 위험이 타 산업에 비해 많으므로 이들 위험을 회피하기 위한 다양한 대책이 마련되어야 한다. 현행 대책으로는 자연재해대책법 및 농어업재해대책법에 의한 국가의 지원, 가해자의 피해보상 혹은 손해배상, 정부의 비축에 의한 가격안정사업 등이 있다. 이들 대책들은 실질적 재생산을 위한 대책으로는 미흡하며, 일상적 위험에 대한 대책으로서도 부족하기 때문에 보다 합리적인 대책이 마련될 필요가 있다.

그 대책으로서 고려될 수 있는 것이 보험(공제)제도이다. 현대사회는 보험이 보편화 되어 있어 위험이 있는 곳은 보험이 있다고 할 정도로 보험의 경제적 안정 역할은 크다. 그러나 위험의 정도가 너무 크면 도리어 보험이 형성되지 않는 역설적인 면이 있어 양식물에 있어서도 아직까지 원활한 보험시장이 형성되어 있지 않다. 양식업에 영향을 미치는 자연재해는 대부분 인위적인 예방이 거의 불가능하므로 이들 재해에 대한 대책은 자연히 사후대책이 중심이 되지 않을 수 없고 사후대책의 일환으로서 보험은 매우 중요한 의미를 지닌다.

제3절 양식어업인의 재해보험에 대한 인식도

1. 조사개요

양식수산물재해보험제도의 도입타당성에 필요한 자료를 수집하고, 이의 홍보를 통하여 향후 사업시행시 원활한 운영이 이루어질 수 있도록 하기 위하여 설문조사를 실시하였다. 조사는 해수어류·가리비양식·우렁챙이양식·홍합양식·굴수하식양식어업을 행하는 어업인을 대상으로 하였으며, 설문기간은 2001년 11월 20일부터 2001년 12월 10일까지 20일간이었다.⁴⁾

조사내용은 양식어업인의 재해보상 대상어종 파악, 적정 국고보조율 도출, 다발재해 종류 파악, 국조보조율에 따른 가입예상을 추정 등을 위한 어업인 및 공제관련자의 의견수렴을 위한 기초자료의 확보에 중점을 두었으며, 조사방법은 해당 수협에서 조합원을 대상으로 면접 혹은 우편을 통한 표본조사에 의하였다.

2. 설문조사 결과

설문에 응답한 어업인의 소유 양식어업권의 건수는 1건이 93.4%로 가장 많았고, 2건이 5.2%, 3건이 0.9%로 나타나고 있다. 어업권은 대부분이 1건을 소유하고 있는 것으로 나타났다.

<표 6-1> 1인당 소유 양식어업권 건수

(단위 : 건수)

건수	빈도	퍼센트(%)	유효퍼센트(%)	누적퍼센트(%)
1건	197	93.4	93.4	93.4
2건	11	5.2	5.2	98.6
3건	2	0.9	0.9	99.5
4건	0	0.0	0.0	99.5
5건	1	0.5	0.5	100.0
합계	211	100.0	100.0	-

4) 양식보험에 관심을 가지고 설문에 응답한 어업인은 대부분은 양식어업자였음.

142 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

응답자들이 영위하고 있는 양식어업의 종류는 육상양식어업이 80.1%로 가장 많았으며, 해상가두리 양식어업은 15.6%로 다음 순을 잇고 있다. 육상종묘 생산어업도 2.4%의 빈도를 보이고 있다.

<표 6-2> 양식어업의 종류

(단위 : 건)

양식종류	빈도	비율(%)	유효비율(%)	누적비율(%)
육상양식	169	80.1	80.1	80.1
육상종묘	5	2.4	2.4	85.5
축제양식	4	1.9	1.9	84.4
해상양식	33	15.6	15.6	100.0
합계	211	100.0	100.0	-

양식어업의 양식대상품종은 주로 광어로서 81.0%를 차지하였으며, 조피볼락이 16.1%였다. 광어와 조피볼락 2개 어종이 응답자의 97.1%를 차지할 정도로 많은 비중을 보이고 있다.

<표 6-3> 양식어업의 양식대상물(품종) 종류

(단위 : 건)

품종	빈도	비율(%)	유효비율(%)	누적비율(%)
광어	171	81.0	81.0	81.0
조피볼락	34	16.1	16.1	97.1
돔	1	0.5	0.5	97.6
기타	5	2.4	2.4	100.0
합계	211	100.0	100.0	-

현재 실시되고 있는 농작물 재해보험에 대한 인지도를 설문한 결과, 전혀 모른다는 대답이 12.8%, 이야기를 들은 정도로 약간 알고 있다는 응답이 65.9%, 잘 알고 있다는 응답이 18.5%로 나타났다. 어업인들도 농작물 재해보험에 대하여는 과반수 이상이 인지하고 있는 것으로 볼 수 있다.

<표 6-4> 농작물재해보험에 대한 인지정도

(단위 : 건)

구 분	빈 도	비율(%)	유효비율(%)	누적비율(%)
전혀 모름	27	12.8	13.2	13.2
이야기들은 정도	139	65.9	67.8	81.0
잘 알고 있음	39	18.5	19.0	100.0
무 응 답	6	2.8	-	
합 계	211	100.0	100.0	-

양식어업에 발생하고 있는 재해에 대한 심각성의 인지 여부에 대한 설문에는 심각한 편이라고 응답한 어업인이 68.2%로 가장 많고, 매우 심각하다고 응답한 어업인이 22.3%로 다음 순을 보이고 있다. 어업인들은 양식어업에서 발생하는 재해에 대해 91.8%가 심각한 수준으로 보고 있다.

<표 6-5> 양식어업관련 재해발생의 심각화 정도에 대한 인식도

(단위 : 건)

구 분	빈 도	비율(%)	유효비율(%)	누적비율(%)
매우 심각함	47	22.3	22.6	22.6
심각한 편임	144	68.2	69.2	91.8
심각하지 않음	17	8.1	8.2	100.0
매우 심각함	0	0.0	0.0	
무 응 답	3	1.4	-	
합 계	211	100.0	100.0	-

재해보험의 도입에 대하여는 19.9%가 반드시 도입되기를 희망하였고, 66.8%는 도입희망, 나머지 13.3%는 부정적인 응답을 하였다. 전체적으로 86.7%의 어업인이 양식물재해보험제도의 도입을 희망하고 있는 것으로 나타나고 있다. 그러나 실제 도입시 가입여부는 국고지원율, 보험요율 등에 영향을 받기 때문에 가입의사로 해석할 수는 없음에 주의하여야 한다.

<표 6-6> 재해보험제도의 도입희망 정도

구 분	빈 도	비율(%)	유효비율(%)	누적비율(%)
반드시 도입	42	19.9	19.9	19.9
도 입 희 망	141	66.8	66.8	86.7
잘 모 름	16	7.6	7.6	94.3
필요성 못느낌	12	5.7	5.7	100.0
전혀도입필요없음	-	-	-	
합 계	211	100.0	100.0	-

제4절 양식물재해보험제도의 도입방향 검토

1. 재해보험의 필요성

1990년대 들어 양식어가의 대형화 및 기업화로 양식기술이 안정화되고, 양식수산물의 사회적·경제적 비중이 높아짐에 따라 보험사업 실시의 여건이 형성되었으며, 그 필요성도 증대되고 있는 상황이다. 어업에서 어선 및 선원에 대한 공제는 수협에서 이미 실시하고 있고, 이를 정책보험으로 전환하기 위한 입법화 작업도 진행되고 있다. 그러나 소득보장을 위한 생산물 보험사업은 전무하고, 현행법상의 지원은 대형사고 위주의 생계형 지원에 그치고 있다. 지원내용도 수산생물입식비(종묘, 치어대금 등)에 한정되어 있어 안정적인 생업보장 및 소득확보가 어려운 실정이므로 양식재해보험제도의 수립과 이의 효율적인 운용방안 모색을 통하여 양식어업인의 안정적인 소득보장을 기해야 할 때이다.

최근 우리 나라의 수산업 특히 양식업은 양적인 면에서 급진적으로 성장해 왔으며, 전체 수산업에서 차지하는 비중도 점차 증대되어 왔다. 이와 같이 양식업이 크게 발전함에 따라 각종 재해로부터의 피해도 대규모화 되어 이들 재해가 수산업 경영에 미치는 영향도 매우 심각한 실정에 있다.

농업의 경우는 2001년 3월 1일부터 사과와 배를 대상으로 태풍, 서리, 우박

등 3종류의 자연재해에 대하여 농작물재해보험을 실시하고 있다. 이에 반해 자연재해에 노출이 심하여 피해율이 높은 양식물의 경우는 제도 시행을 위한 연구의 부족과 지속적인 관심의 부족으로 아직 재해보험을 실질적으로 시행할 수 있는 자료가 불비한 상태에 있다.

사회의 제도는 소득수준이 상승할수록 이를 뒷받침하기 위하여 여러 가지로 고도화 되어가기 마련이다. 특히 고소득 사회로 나아갈수록 위험에 대비하고자 보험제도도 급속히 발전해 나가게 된다. 그러한 만큼 어업에 대한 재해보험의 제도적 뒷받침은 이미 늦은 감이 없지 않다. 따라서 어업인의 소득안정과 안정적인 양식물의 생산을 기하기 위한 실질적인 연구로서 대상양식업의 분포·생산 및 피해현황, 어업인 인식도 조사 및 손해평가체계 구축, 시험사업설계 및 도상연습 실시 등에 대한 연구를 통하여 향후 양식물에 대한 재해보험이 실질적으로 이루어질수 있는 여건을 다져나가야 한다.

2. 양식물 재해보험제도의 도입가능성 검토방향

양식물보험제도의 도입을 위해서는 현재의 여러 가지 여건을 고려하여 신중을 기할 필요가 있다. 양식물 재해보험제도의 도입가능성을 검토하기 위해서는 크게 양식물 재해보험제도 성립조건 충족성, 양식물 재해보험제도 운영상 필요한 제사항에 대한 현실 적합성 및 양식어업인들의 양식물 재해보험제도에 대한 인식도 등이 중요하게 고려되어야 한다.

양식물 재해보험제도 성립조건 충족성이란 양식물 재해보험제도가 보험제도로써 성립할 수 있는지 없는지를 결정하는 조건을 충족시켜야 함을 의미하는 것으로 양식물 재해보험제도성립의 가장 기본적인 기준이 된다. 양식물 재해보험제도 운영상 필요한 제사항에 대한 현실 적합성이란 양식물 재해보험제도의 성립조건이 충족되어 실제로 본 제도를 운영하고자 할 때 필요한 제사항이 현실에 적합한지 그렇지 않은지의 여부와 어느 정도의 지원이 뒷받침될 때 채택 가능할지에 대한 문제이다.

양식물 재해보험제도에 대한 인식도는 보험가입자가 될 양식어업인들이 재해보험제도에 대해 가지고 있는 인식의 정도로서 이것 역시 매우 중요한 의미를 갖는다.

3. 세부추진 주요내용 및 방향

1) 대상품목

보험 대상품목의 선정에는 양식어업자의 수, 분포, 밀집도, 소득수준, 생산량, 양식방법, 재해유형, 가격변동률 등이 종합적으로 고려되어야 한다. 많은 양식어업자가 가입하는 것이 보험료를 저렴하게 하고, 호당 양어면적이 커 전업화되어 있는 것이 유리하다. 또한, 어느 정도의 소득이 보장되는 품목이어야 보험료의 부담능력이 확보되며, 연도별 가격변동율이 낮아야 보험료 및 기준생산액 설정에 유리하다. 지역적 분포 측면에서는 시군 단위의 세분류가 필요하고, 특히 만별 구분이 필요하나 자료의 한계로 어려움이 예상된다. 양식방법별 대상품목 선정여부, 어종별 세분화의 필요성 등도 검토되어야 할 것이다.

2) 가입방법

가입방법에서는 다음과 같은 방향으로 검토가 이루어질 필요가 있다. 가입자의 수가 많을수록 보험료를 낮출수 있으므로 대상품목 양어가 전체를 의무가입 또는 일정규모 이상의 양어를 의무가입 시키하는 방안이 있고, 반면 재해보험은 개인의 재산상 손해에 관한 사항이므로 의무적으로 가입시켜 시행하는 것은 어렵다는 측면도 있다.

검토 방향은 원칙적으로 임의가입방식을 채택하고, 가입률 제고를 위한 인센티브제 도입을 고려하고 있다. 인센티브의 예시로는 보험료 분납 및 무사고 재가입시 개별어장에 대하여 할인혜택 부여, 영어자금 등 정책자금 금리우대 및 우선권 부여, 재해 무사고 환급 및 재해대책 우수어가에 대한 우대제도 도입 등이 고려될 수 있다.

3) 보험적용대상 자연재해

자연재해의 종류는 여러 가지가 있다. 일반적으로 재해라 하면, 태풍·해일·적조·어병·냉해·이상조류·빈산소수괴 등을 다양하게 일컫는다. 이와 같

은 모든 재해를 보험의 대상으로 할 경우 보험료가 높아져 어가의 부담이 커지게 되고 보험제도로서의 시행상 어려움이 많아 시행자체가 불투명해 질 수도 있다. 또한, 일부 재해의 경우는 재해로 인한 것인 지의 피해 여부 판단에도 어려움이 있다.

따라서 적용대상은 발생 빈도가 높은 재해를 우선 검토하고, 운영상의 어려움을 극복해가면서 점진적으로 재해의 대상범위를 확대해 나갈 필요가 있다.

4) 보험실시지역

초장기 보험의 실시범위는 전국적으로 구분 없이 실시하는 방안이 있고, 시도·시군 등의 지역별로 우선 실시하는 방안이 있을 수 있다. 전국을 대상으로 할 경우는 많은 보험가입자의 확보가 가능하고, 짧은 기간 내에 보험제도에 관한 인식을 확산시킬 수 있는 장점이 있다. 시도 혹은 시군을 대상으로 할 경우는 시행초기에 예상되는 문제점을 보완·개선하여 점차적으로 안정된 보험제도 구축이 가능하다는 장점이 있다. 다만, 전국적으로 실시할 경우는 보험료의 산정 등 실시상의 어려움 예상된다.

5) 보험운영기관

보험사업을 행하는 사업자는 수협 또는 민간보험사업자 모두가 대상이 될 수 있을 것이다. 다만, 시장이 협소하므로 시장을 분할하면 대수의 법칙이 적용하기 어려운 문제점이 있고, 국고가 지원되므로 해양수산부 장관이 약정을 체결하는 1개 사업자가 사업을 수행하는 것이 규모의 경제 실현 측면에서도 타당할 것이다. 수협이 보험사업을 수행할 경우는 기존의 해안선에 분포해 있는 생산자 단체의 조직을 이용하여 보험운영비의 절감, 어업에 대한 지식 구비 등 강점을 보유하고 있어 보험운영의 효율성을 기할 수 있을 것으로 예상된다.

6) 보험금 지급수준(보장수준)

재해를 입었을 경우, 지급되는 보험금의 수준이 어업인으로서 많은 관심

사가 될 것이다. 보험금의 지급수준이 높을수록 어업자들은 환영할 일이나 지급기준을 높이면 보험료의 상승도 동반되어 어가의 부담이 증가하는 요인이 되기도 하고 도덕적 해이의 발생 가능성도 높아지게 되는 단점도 있다.

자연재해대책법이나 농어업재해대책법에 의한 지원금의 제외여부도 논란이 될 수 있다. 제1안으로는 자연재해 및 농어업재해대책법의 지원분을 보험금의 지급액에서 제외하여 이중 보상을 피하는 것이다. 제2안은, 재해보험이 별도의 보험료를 납부하고 가입한 것이기 때문에 재해대책법에 의한 지원분을 포함하는 방안이다. 재해대책법에 의한 지원이 보험으로 전환되지 않고, 일방적 시혜적 성격의 지원금으로 있을 경우에는 제2안이 타당한 것으로 판단되고 있다.

7) 기준생산량

피해율 및 피해액이 산정되기 위해서는 최초 입식량이 정확히 기록되어야 하며, 자연폐사율을 산정(생산율)하여 재해 이외의 원인으로 인한 손실을 감안하여 이를 기준으로 피해량 대비 피해율을 산정하여야 한다. 생물의 경우는 현재의 성장 상태에서 금전적 가치가 있는 것이 아니라 성장에 의해 가치가 증대해 가는 것이므로 성장시 투하되는 직접 경비 등을 반영하고, 성장 정도에 따라 보험가액과 피해액을 산정하여야 하는 까다로움이 있다.

8) 손해평가

어업에 발생하는 재해는 동시다발적으로 발생하여 단기간에 많은 손해평가 인력이 소요되는 특성이 있으며, 재해원인의 파악이 어렵기 때문에 피해율 산정에서 논란의 여지가 많을 것이다. 이러한 논란을 방지하기 위해서는 실제로 양식어업을 행하는 전업어가를 손해평가 요원으로 참여시키는 방안이 강구될 필요가 있다.

9) 보험요율 산정

보험요율은 전국 평균치의 생산실적과 피해실적을 대비하여 산정할 수도

있고, 시도별 혹은 시군별로 산정할 수도 있다. 어업종류에 따른 구별은 육상과 해상의 확연한 구별 및 양식특성이 다르므로 구별이 필요하다. 요율의 적용에 있어 전국 평균요율을 사용할 경우에는 재해 안전지역은 상대적으로 피해율이 낮아 가입율이 저조하고, 재해 빈발지역은 과소평가된 요율하에서 많이 가입하는 역선택이 발생할 수 있다. 지역별 요율의 적용은 경제논리에는 부합되나 요율의 격차가 심하여 가입율을 확보하기 어려운 문제점이 있다.

10) 국고보조 및 재보험

어업은 해황에 따른 위험성이 많아 재해에 과도하게 노출된 산업이므로 보험요율이 육상의 여타 산업보다 높게 나타난다. 따라서 양식어가의 부담을 경감하고 가입율의 제고를 위하여 보험료의 일정율을 국고에서 지원할 필요가 있다. 국고 지원시는 면적 혹은 시설규모에 따라 차등 지급하는 방안과 규모에 관계없이 일정률을 적용할 수가 있다. 재해의 규모가 통상적 피해 이상으로 과다하게 발생하는 경우도 빈발하므로 일정 피해 이상에 대하여는 재보험을 추진하여 보험운영의 안정을 기해야 할 것이다.

11) 양식수산물재해보험법(가칭)의 제정

이상의 방안이 추진되기 위해서는 양식물재해보험법의 제정이 우선되어 제도적 여건이 마련될 필요가 있다.

4. 보험도입의 파급효과

1) 긍정적 효과

(1) 수산업 발전의 근간

유엔해양법협약의 발효에 따른 본격적인 배타적경제수역시대의 돌입과 한일어업협정, 한중어업협정 등 국제어업질서의 변화는 우리 나라 원양어업의 어장상실은 물론 근해어장의 축소를 가져왔고, 이에 따라 어선어업을 통한 어업생산은 지속적으로 기대하기 어려운 상황에 놓여 있다. 따라서 근해 및 원

150 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

양어장의 상실로 인해 앞으로의 수산업은 연안을 중심으로 발전을 모색하여야 하며, 양식업을 중심으로 한 기르는 어업의 지속적 육성이 수산업의 발전과 직결되어 있다.

그러나 양식업의 재해 또한 대규모로 발생하고 있어 이러한 재해에 대한 구제책이 없이는 장기적으로 수산업 전체의 발전은 약속될 수 없을 것이다. 즉, 양식물재해보험제도가 실질적으로 도입되어 어업인에게 도움이 될 수 있는 근간이 되고자 함이며, 양식어업을 중심으로 한 수산업의 소득보장 등의 원활한 기능이 뒷받침되어야 수산업의 발전은 가능하다.

(2) 어업경영안정도모 가능

기존의 생산에 대한 재해지원은 정부에 의한 일방적인 직접지불의 형태이면서 지원이 미미한 상태이나, 보험을 통한 경우는 어업인 스스로의 협동을 통한 단계로 격상될 수 있고, 실질적인 손해보전이 가능하다. 즉, 보험을 통해 어업인에게는 자생력 강화가 기대되고, 재생산이 가능하도록 실질적인 도움을 줄 수 있다. 그리고 미래의 어업재해에 대비할 수 있는 자세를 유도하여 계획적인 경영활동이 가능하게 해준다.

(3) 불법시설의 통제용이

사고발생시 손해사정에 수협이 직접적으로 개입하고, 데이터베이스에 의한 양어관리 및 실사를 행함으로써 불법시설에 대한 통제가 용이하다. 주 검토대상인 어류양식어업 뿐만 아니라 기타 해조류·패류 등도 불법시설 및 면적이 있으므로 보험대상이 확대되면 이들 어업에 대하여도 불법시설의 통제와 지도가 용이해져 점진적인 민주어업 정착의 초석이 될 것으로 기대된다.

(4) 여신거래 신용 증대

어떤 물건이 담보로서 가치를 가지기 위해서는 그에 대한 통제여부와 불확실성의 존재여부로 결정되며, 담보로서의 인정여부는 금융기관의 권한이다. 따라서 현실적인 문제점을 고려할 때, 양식물이 담보물로서 인정받기는 곤란할 것으로 예상되나, 양식물 재해보험이 도입되어 보험에 부보된 경우에는 금

용기관에 대하여 당해 양식물을 담보로서 인정해 줄 수 있도록 유도할 수 있을 것이다.

담보로서의 인정이 어려울 경우는 보험금의 일정비율을 신용으로 인정하는 것은 가능할 것으로 예상된다. 이 경우 보험에 대한 질권설정은 채권보전의 방안으로 작용할 수 있고, 그 인정규모는 보험금액 한도를 전체 신용으로서 인정해 줄 수도 있으며, 보험금액에서 생산비를 제외한 부분을 한도로하여 신용으로 인정해 주는 방안도 있을 것이다.

(5) WTO/DDA 수산보조금 축소 대비

재해보험에 대한 보험료 국고지원은 어업경영비용 절감을 위한 직접적인 지원으로 볼 것이 아니라 자연재해에 대한 지원을 보험의 형태로 전환하여 지원하는 것이므로 향후 WTO/DDA 협상에서도 허용보조금으로 인정받을 수 있는 가능성이 높다. 이 경우 보험료에 대한 국고지원은 수산보조금 감축문제에 자유로운 어업인 지원 정책이 될 것이므로 WTO에 대비한 어업인 지원책으로서도 재해보험의 도입 의미는 크다.

2) 부정적 효과

양식물 재해보험제도의 실시는 앞에서 본 긍정적인 효과외에 부정적인 효과도 가져오게 되는데 부정적인 효과로서 첫째, 재해의 발생이 없는 피보험자에 있어서의 보험료납부는 이익의 보장없는 일방적인 지출로 인식될 수 있다는 것이다. 둘째로는 보험가입중 시설 및 경영개선의 요구가 있을 때는 양식어업인의 자본지출과 노력을 강요하게 된다는 것이다.

5. 제도도입의 문제점 및 보완대책

1) 문제점

양식수산물의 공제와 관련한 기존의 연구 및 농업부문의 선행연구를 통해 보면, 생산물에 대한 재해보험의 실시는 대수의 범칙을 다소 만족시키기 위한

강제가입의 필요, 손해평가의 현실적 어려움, 특별법의 제정, 일시 다발성의 자연재해 특성상 정부주도의 안전장치 필요 등 많은 문제점을 안고 있다. 기존의 연구를 통해서도 소득보장 보험사업으로서 양식물의 재해보험 도입의 가능성은 높은 것으로 인식되고 있으나, 또한 피할 수 없는 많은 문제점도 안고 있는 것이다. 즉,

- ① 재해 보험에 대한 인식부족으로 인해 실제 도입시 어업인의 보험가입 여부가 불투명하고, 일부 소수의 가입시에는 위험분산이 불가능해져 보험운영자체가 어려울 수 있다.
- ② 높은 재해율과 피해발생규모가 커서 어업인의 보험료 부담이 과중되고, 이 때문에 보험사업이 불안정해 질 가능성이 크다.
- ③ 피해원인이 복잡하고, 태풍·이상난동·적조·수질오염 등 그 재해원인이 다양하여 어업재해에 대한 정확한 피해액 산정이 불가능하다.
- ④ 기초 통계자료의 미비로 보험요율 산정 등 보험의 기본설계가 곤란하다. 기존의 자료는 대형재해를 위주로 조사된 통계로서 일상적 재해는 기초자료가 전혀 없다.
- ⑤ 수익성 결여 및 업무의 복잡성 등으로 민간보험 기관의 참여가 기피되고 있다.
- ⑥ 어업재해보험 전문가가 필요하나 이의 양성에는 많은 시일이 소요된다.
- ⑦ 보험가입 어업인과 미가입 어업인간의 사회적 위화감이 조성될 우려가 있다.
- ⑧ 제도 구상 및 기본 설계 등에 대한 전문지식이 결여되어 있다.
- ⑨ 성급한 제도 도입후 실패시 어업인 불만의 고조 및 정부재정의 부담이 가중될 수 있다.

2) 보완대책

양식수산물의 재해보험 도입시 예상되는 문제점이 다소 해결되고 보험의 원활한 추진이 기해지기 위해서는 다음과 같은 선행조건이 먼저 해결되어야 한다.

첫째, 보험사업의 설계, 요율결정 등을 위해서는 이에 필요한 기초통계조사

가 먼저 이루어져야 한다. 정확한 자료가 바탕이 되지 않으면 재해보험의 시행자체가 곤란하다. 둘째, 철저한 준비와 도상연습의 과정을 거친후 시험사업을 통한 단계적인 실시가 바람직하다. 선불리 우선도입·후보완으로 나아가서는 안될 것이다. 셋째, 시험사업과 본사업의 실시에 대비한 조직구성이 먼저 이루어져야 한다. 그리고 이를 위해서는 소요 재원의 재원확보가 우선적으로 필요하다.

넷째, 재해보험사업이 안정적으로 이루어지기 위해서는 특별법의 제정이 선행되어야만 원활한 사업운동을 기대할 수 있다. 다섯째, 법규의 제정을 통해 정부의 지원 및 재보험의 규정 등이 명확해져야 한다. 양식어가의 부담을 경감하고 가입율의 제고를 위하여 보험료의 일정부분을 정부에서 국고로 지원해야 한다. 어업은 그 특성상 재해율이 높아 보험료 부담이 육상에 비해 평균적으로 높다. 또한, 공적구조가 어려우므로 이러한 열악성을 보완하기 위해서는 국고보조가 반드시 뒤따라야 한다. 그리고 민간보험사에 대한 재보험보다는 정부주도의 재보험을 통하여 대량재해에 대한 대비책을 마련하여야 한다.

다섯째, 양식수산물재해보험기금의 설치가 뒤따라야 한다. 재보험 도입 또는 손실금에 대한 재정지원은 단기적인 보완책이라 볼 수 있으므로 이윤의 적립, 전입금, 차입금 등을 재원으로하여 재해율의 고저에 따른 안전장치로서 기금의 조성이 필요하다는 것이다.

그리고 무엇보다 중요한 것은 가입대상자의 확대와 가입률의 증가를 통해 대수의 법칙이 적용될 수 있도록 해야 한다. 이것은 어업인에 대한 재해보험의 홍보와 인식 제고만이 이끌어 낼 수 있는 일이다.

제7장 결 론

본 연구에서 중점적으로 다루고 있는 어선원 및 어선재해보상보험은 어업에 종사하는 어선원 및 어선에 대한 재해보상보험사업을 행하여 어선원재해를 신속·공정하게 보상함으로써 어선원을 보호하고, 어선재해의 복구를 촉진함으로써 어선소유자의 재생산능력 확보를 통한 어업경영의 안정에 이바지함을 목적으로하고 있다. 어선원에 대한 재해보험은 사회보험으로서 그동안 소외되어 오던 어선원에 대한 국가의 정책적 사업의 일환으로서 매우 중요한 의의를 가진다.

「어선원및어선재해보상보험법」의 제정을 통하여 수협이 행하고 있는 기존의 선원 및 어선공제를 법률에 의한 정책보험으로 전환하여 효율적인 보험운영의 도모와 어업인 복지증진 및 어업경영의 안정성 확보를 기하며, 나아가 어업과 관련한 재해보상 체계구축의 시발점이 되고자 한다. 사업주체는 해양수산부 장관이 되어 수산재해보험 장·단기계획수립, 소요예산 확보 등을 행하고, 보험업무는 수협에 위탁하여 시행하여 효과적인 운영을 기하고자 한다. 보험가입의무자인 어선소유자는 보험가입과 보험료의 납부를 통하여 재해보상의 책임을 면하고, 어선의 경우에는 재해보상을 받게 된다.

기존 수협중앙회에서 실시하고 있는 선원 및 어선공제의 정책보험화 이외에도 수산업에는 생산물에 대한 위험을 보험으로 담보할 수 있는 제도의 도입이 필요하다. 일본은 어업재해보험이 매우 발전된 형태를 띄고 있다. 우리나라와 같은 재해대책법에 의한 시혜적 지원이 아니라 협동조직의 자력 즉, 공제를 통한 보상의 개념으로 접근하고 있다. 1964년에 제정된 어업재해보상법에 근거를 두고 있으며, 어업자가 이상현상 또는 불의의 사고에 의해 입는 경영상의 손실을, 국가 또는 공적기관이 직접 보전해 주는 것이 아니라 공제 및 보험의 방법으로 어업자의 부담에 의해 보전하는 형태를 취하고 있는 것이다.

<표 7-1> 일본의 어업공제 대상 및 내용

구 분	어업종류		사업의 성격	비 고
어획공제	1호 어업		어획부진에 따른 어업소득이 감소한 경우의 손실을 보상	국고보조 있으나, 100톤 이상은 없음
	2호 어업			
	(지정 3호 어업)			
	3호어업	어선어업 정치어업		
양식공제	패 류 양식업	굴·진주 양식업	양식수산동식물의 사망(폐사), 유실 등에 따른 손해 및 양식 시설의 손괴 등으로 인한 손해를 보상	국고보조 있음
	어 류 양식업	방어·도미·은송어·복어·방어·넙치 양식업		
특정양식공제	김·미역·다시마 양식업		특정 양식업을 대상으로 하며, 생산금액 감소 및 양식시설이 손실된 경우의 손해를 보상	국고보조 있음
어구공제	정 치 망		조업중에 어구가 손실된 경우의 손해를 보상	
	선 망			
	진주모패양식업			
	가리비 양식업			

자료 : 일본 전국어업공제조합연합회.

어업재해보상제도의 종류도 다양하여 어획금액의 감소를 보상하는 어획공제, 양식 수산동식물 및 시설의 손해에 대하여 보상하는 양식공제, 특정양식물과 관련된 생산금액의 감소 또는 양식시설의 손해에 대하여 보상하는 특정양식공제, 조업중 발생한 어구의 손실에 대하여 보상하는 어구공제 등이 있다.

이와 같이 어업재해보험에 관한 제도가 체계적으로 발달한 국가가 일본이다. 우리 나라는 아직도 일본에서 실시하고 있는 어획물·양식물·어구공제는 실시되지 않고 있으나, 금번의 양식수산물에 대한 재해보험 도입추진과 같이 단계적으로 어업과 관련한 재해보험의 추진을 시작으로 운영에 대한 노하우

가 터득된다면, 점차 그 범위 및 종류도 확대해 나갈 수 있을 것이다.

배타적경제수역시대의 돌입과 한일어업협정, 한중어업협정 등 국제어업질서의 변화에 우리 나라의 어장은 축소되었고, 이에 따라 어선어업을 통한 어업생산은 지속적으로 기대하기 어려운 상황에 놓이게 되었다. 어업여건의 변화뿐만 아니라 연안환경오염, 자원고갈 등으로 어업생산이 86년의 366만톤(일반해면어업 : 173만톤, 천해양식어업 : 95만톤)을 최고량으로 보인 뒤 지속적으로 감소하여 2000년에는 255만톤에 머물렀다.

따라서 앞으로의 수산업은 연안어업을 중심으로 발전을 모색하여야 하며, 양식업을 중심으로한 기르는 어업의 지속적 육성이 수산업의 발전과 직결되어 있다. 그러나 양식업의 재해 또한 대규모로 발생하고 있어 이러한 재해에 대한 구체책이 없이는 장기적으로 수산업 전체의 발전은 약속될 수 없다. 즉, 양식어업을 중심으로한 수산업의 소득보장보험을 통하여 수산업이 지속적으로 발전해 나갈 수 있는 기틀을 마련해야 한다. 양식수산물에 대한 보험제도의 도입 및 원활한 추진을 위한 방안도출과 이를 뒷받침하기 위한 제도의 구축은 광범위한 수산보험제도의 도입을 위한 시발점이 될 것이다.

◆ 참고문헌 ◆

- 국민연금관리공단, 「국민연금통계연보」, 2001.
- 김성호·정규선·최경환, 「농업재해보험제도수립을 위한 조사연구」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1989.
- 김승호·정규선·최경환, 「농업재해보험제도수립을 위한 조사연구」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1989.
- 내무부 중앙재해대책본부, 「재해극복 30년사(1963-1993)」, 1995.
- 내무부 중앙재해대책본부, 「재해연보」, 1997.
- 노동부, 「산재보험사업연보」, 각연도.
- 농림수산부, 「농업재해보험종합보고서」, 1991.
- 농림수산부, 「농작물재해백서」, 1980.
- 농촌진흥청, 「농작물 재해피해율 산정기준 조사연구」, 1995.
- 박성쾌·신영태·김정봉, 「수산재해에 따른 양식공제시험사업설계」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1988.
- 박용섭 외3, 「선원 사회보장제도의 합리화에 관한 연구」, 한국해상교통정책연구소, 1996.
- 산림청, 「산림보험제도에 관한 연구」, 2001.
- 신쌍식·박영수, 「사회보험법해설」, 청림출판, 1999.
- 신영태·옥영수·김정봉, 「수산재해에 따른 양식공제제도 도입가능성연구」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1983.
- 이중용·정명변·김종숙, 「농업재해보험제도에 관한 연구」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1980.
- 이중용 외3, 「농업재해보험 시험조사사업의 평가분석」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1985.
- 이중용 외4, 「농업재해보험시험사업설계」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1981.
- 정명채·김종숙·최경환, 「농업재해보상과 작물재해 보험대책」, 한국농촌경제연구원 정책연구, 1993.

- 최경환·박대식, 「농업재해대책의 실태와 개선방향」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 2001.
- 최경환 등, 「농작물재해보험 시범사업을 위한 표준수확량 산정 및 손해평가 체계 구축에 관한 연구」, 한국농촌경제연구원, 2001.
- 한국농촌경제연구원, “농업재해보험제도수립에 관한 공청회”, 한국농촌경제연구원 정책토론시리즈, 1988.
- 한국농촌경제연구원, 「농업재해보험 도상연습의 평가분석에 관한 연구」, 한국농촌경제연구원 연구보고, 1986.
- 한국농촌경제연구원, 「농업재해보험 시험조사사업결과보고서」, c84-5, 1984.
- 한국농촌경제연구원, 「농업재해보험제도수립을 위한 기본구상」, 한국농촌경제연구원 정책토의시리즈, 1985.
- 한국지방행정연구원, 「재해보험제도 도입방안연구」, 한국지방행정연구원 연구보고서, 1994.
- 한국지방행정연구원, 「재해보험제도 시행방안」, 1995.
- 한국지방행정연구원, 「재해영향 평가제 도입방안연구」, 한국지방행정연구원 연구보고서, 1994.
- 한국지방행정연구원, 「재해피해의 합리적인 산정방법」, 1995.
- 한국해양수산연수원, 「한국선원통계연보」, 각연도.
- 해양경찰청, 「해난사고 통계연보」, 2001.
- 행정자치부 국립방재연구소, 「자연재해보험의 상품개발 및 운영방안 분석」, 2000.
- 三宅哲夫, 「어선보험개설」, 성산당서점, 1988.
- 수산청, 「어업재해보상간계법령집」, 지구사, 2000.
- 수산청 어정부 어업보험과 편저, 「알기쉬운 공제제도」, 1996.
- 신일본보험신문사, 「주요공제의 구조와 개황」, 신일본보험신문사, 2000.
- 어선보험중앙회, 「어선손해등보상간계예규집」, 지구사, 2000.

◆ 부 록 ◆

- I. 근해어업의 임금 실태
- II. 근해어업의 허가기준
- III. 민간보험사 참여시의 예상 문제점
- IV. 어업의 고유특성
- V. 보험의 분류
- VI. 정책보험화의 당위성
- VII. 어선원및어선재해보상보험법(안)

Ⅰ. 근해어업의 임금 실태

1. 임금지급 형태

- 우리 나라 근해어업의 임금지급 형태를 보면, 아래의 표와 같이 고정급제 · 짓가림제 · 고정급비용 짓가림제로 크게 구분되고, 여기서 다시 다양한 형태로 나누어지고 있음
- 뿐만 아니라 동일한 어업에 있어서도 지역에 따라 많은 차이가 있으며 어선별로도 다르게 적용되고 있어 획일적으로 임금지급형태를 구분하는 것 자체도 현실적으로 무의미할 정도임

<어업별 임금지급 형태>

지 급 형 태		어 업
고정급제	월급제	정치망어업
	일급제	기선권형망어업
짓가림제	순수 짓가림제	근해자망어업(고성, 삼천포, 통영) 근해통발어업 ¹⁾ , 잠수기어업, 근해연승어업 ²⁾
	최저임금제	근해안강망어업 ³⁾ , 근해채낚기어업 ⁴⁾ 동해구기선저인망어업, 서남구기선저인망어업 ⁵⁾ 외끌이대형기선저인망어업, 동해구트롤어업
고정급 비용 짓가림제	고정급가산 생산수당제	쌍끌이대형기선저인망어업 ⁶⁾ 대형선망어업
	고정급비용 짓가림제	근해자망어업(인천, 여수, 웅진) 대형트롤어업

- 주 : 1) 후포는 최저임금제
 2) 군산은 최저임금제
 3) 여수는 고정급 비용 짓가림제
 4) 여수는 순수 짓가림제
 5) 부산은 고정급 가산 짓가림제
 6) 인천은 고정급 비용 짓가림제

자료 : 수협중앙회, 어업경영조사보고, 2000.

2. 임금의 결정방법

- 임금의 결정방법에 있어서도 단체협약하는 경우와 개별협약하는 경우가 있는데, 어업별·지역별로 임금의 지급형태와 복합적으로 어우러져 매우 복잡한 양상을 띄고 있음

<어업별 임금 결정방법>

구 분	어 업	비 고
단체협약	쌍끌이대형기선저인망어업, 대형트롤어업, 외끌이대형기선저인망어업, 동해구트롤어업, 근해채낚기어업 ¹⁾ , 동해구기선저인망어업, 서남구기선저인망어업 ²⁾ , 근해안강망어업, 대형선망어업, 기선권형망어업	각 업종별조합 대 해원노조
개별협약	정치망어업, 잠수기어업, 근해통발어업 ³⁾ , 근해자망어업 ⁴⁾ , 근해연승어업	선주 대 선원

- 주 : 1) 울릉지역 개별협약
 2) 여수지역 개별협약
 3) 후포지역 단체협약
 4) 후포, 부산지역 단체협약

자료 : 수협중앙회, 어업경영조사보고, 2000.

3. 짓가림제 실시어업의 공동경비

- 이른바 비율급이라 할 수 있는 짓가림제에 있어서도 어업별·지역별로 직급에 따라 차이가 많고 공동경비의 산출을 위한 기준도 어업별로 다르게 되어 있음
- 또한 비율급 또는 생산수당의 산정에 있어서도 경비에 대한 정확한 자료의 정산이 어려워 추석(추석바리) 및 설(설바리)을 전후하여 년 2회 정확한 정산을 한 후 분배하는 형태를 띄고 있어 월별 임금의 정확한 지급 자체가 안되고 있음

<짓가림제 어업의 공동경비 내역>

어업 비용	외 끌 이 대 기 저	동 해 구 기 저	서 남 구 기 저	근 해 안 강 망	동 해 구 트 롤	근 해 자 망	근 해 채 낚 기	근 해 연 승	잠 수 기	근 해 통 발	비 고
어 구 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	1. 어구비 : 조업중 파손된 어구의 부분 대체 및 보 망경비
연 료 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
용 기 대	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
얼 음 대	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	2. 수리비 : 조업중 의 기관수리, 부 속품 대체(대규 모 수리시 선주 부담, 부분 수리 시 공동경비 인
소 모 품 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
주 부 식 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
후 생 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
수 리 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	3. 공제료 : 선원공 제료만 공동경비 인정
사 무 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
판 매 비	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
감가상각비	○	○			○		○				
재해보상금	○						○				
공 제 료	○	○					○				

자료 : 수협중앙회, 어업경영조사보고, 2000.

4. 어업별 선원 1인당 평균임금(1999년)

- 다양한 임금제도와 함께, 임금의 정도도 어업별 생산수준 및 경비 등에 따라 천차만별의 금액을 보임
 - 1999년의 경우, 어업경영조사보고서상의 근해어업 전체의 평균 임금은 142만원으로서 선원법에 의한 최저임금 적용시의 평균임금 88만 3천원보다는 1.6배 이상의 차이가 나고 있음
 - 특히, 선원통계연보를 기준으로한 어업에서의 평균임금은 163만 1천원으로서 최저임금보다 1.85배가 높음

<어업별 평균임금>

(단위 : 천원)

어업명	종사자수 (명)	1인당 연평균임금(A)	어업종사 기간(월)(B)	월평균임금 (A/B)
개량식대모망	12	8,508	9	945
소대망	10	8,043	8	1,005
정치망어업평균	1	8,190	8	1,024
쌍끌이대형기선저인망	23	16,642	12	1,387
외끌이대형기선저인망	8	15,429	12	1,286
대형트롤	15	25,003	12	2,084
동해구기선저인망	8	9,095	12	758
서남구기선저인망	9	13,482	12	1,124
동해구트롤	8	10,697	12	891
대형선망	73	21,086	12	1,757
기선권형망	45	11,444	7	1,635
근해통발	11	20,632	9	2,292
잠수기	3	28,111	9	3,123
근해안강망	8	13,919	11	1,265
근해채낚기	12	10,895	9	1,211
근해자망	8	8,268	5	1,654
근해연승	8	8,773	8	1,097
평균	11	12,791	9	1,421

자료 : 수협중앙회, 어업경영조사보고, 2000.

5. 수령형태별 임금현황

- 월임금총액에서 통상임금·생산수당·상여금 등 명칭에 따른 임금이 차지하는 비율이 어업별로 다양한 차이를 보이고 있음
- 통상임금에 대한 평균임금의 배율은 2.05배로서 선원법상의 배율인 1.24배보다 훨씬 높은 수준임
- 이러한 결과에도 불구하고 선원법 제52조(어선원의 임금에 대한 특례)를

166 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

그대로 어선원의 임금에 반영하고 있어 기존의 공제 및 보험은 어선원의 보호를 충분히 기하지 못하고 있는 것임

<수령형태별 임금현황>

(단위 : 천원)

구분 업종별	총승선원 (3,296척)	월 평균 임금				
		계	기본임금 (통상임금)	시간외수당 (생산수당)	상여금	기타
합 계	29,896	1,631	796	743	76	16
선 망	6,601	1,692	1,057	458	177	-
저 인 망	5,010	1,736	825	783	71	57
트 룰	1,475	2,018	601	1,371	46	-
연 승	1,638	1,825	773	987	65	-
유 자 망	2,410	1,343	727	556	60	-
채 낚 기	4,735	1,640	728	912	-	-
안 강 망	4,058	1,567	590	893	55	29
통 발	3,340	1,429	732	635	62	-
기 타	629	1,275	715	440	-	120

자료 : 해양수산부, 한국선원통계연보, 2000.

II. 근해어업의 허가기준

<수산업법>

제41조 (허가어업) ①다음 각호의 1에 해당하는 어업을 하고자 하는 자는 어선 또는 어구마다 해양수산부장관의 허가를 받아야 한다.

1. 총톤수 8톤이상의 동력어선 또는 수산자원의 보호와 어업조정을 위하

여 특히 필요하여 대통령령이 정하는 총톤수 8톤미만의 동력어선을 사용하는 어업(이하 "근해어업"이라 한다)

2. 해외수역을 조업구역으로 하는 어업(이하 "원양어업"이라 한다)

②다음 각호의 1에 해당하는 어업을 하고자 하는 자는 어선·어구 또는 시설마다 시·도지사의 허가를 받아야 한다.

1. 무동력어선 또는 총톤수 8톤미만의 동력어선이나 어선의 안전조업과 어업조정을 위하여 대통령령이 정하는 총톤수 8톤이상 10톤미만의 동력어선을 사용하는 어업으로서 근해어업 및 제3항외의 어업(이하 "연안어업"이라 한다)

<수산업법시행령>

제25조 (근해어업의 종류) 법 제41조제1항제1호의 규정에 의한 근해어업의 종류는 다음 각호와 같다.

1. 대형기선저인망어업 : 총톤수 60톤이상의 동력어선에 의하여 저인망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
2. 중형기선저인망어업 : 총톤수 20톤이상의 동력어선에 의하여 저인망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
3. 근해트롤어업 : 동력어선에 의하여 망구전개판을 장치한 인망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
4. 근해선망어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 선망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
5. 근해채낚기어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 외줄낚시 또는 채낚기로 수산동물을 포획하는 어업
6. 기선선인망어업 : 동력어선에 의하여 인망(저인망을 제외한다)을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
7. 근해자망어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 유자망 또는 고정자망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
8. 근해안강망어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 안강망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업

9. 근해붕수망어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 붕수망·초망 또는 들망을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
10. 잠수기어업 : 동력어선에 잠수기를 설치하여 패류등의 정착성 수산동물을 포획·채취하는 어업
11. 근해통발어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 통발 또는 문어 단지를 사용하여 수산동물을 포획하는 어업
12. 근해형망어업 : 동력어선에 의하여 형망을 사용하여 패류를 포획하는 어업
13. 근해연승어업 : 총톤수 8톤이상의 동력어선에 의하여 주낙을 사용하여 수산동물을 포획하는 어업

III. 민간보험사 참여시의 예상 문제점

1. 미신고자에 대한 보험금 지급기관의 혼란

- 어선원보험은 미신고 어선소유자의 어선에 승선하는 어선원에 대하여도 우선 보상을 행하고, 가입의무자인 어선소유자에게는 지급 보험금의 일부와 3년간 미납된 보험료를 추징하는 형태를 띄고 있음
 - 따라서 미신고 사고시 보험금을 지급해야할 의무 기관이 어느 곳이나에 대한 혼란이 초래됨
- 복수의 보험사업자가 존재할 경우, 피해 어선원이 무작위하게 복수의 현행 보험사업자에게 보험금을 신청하게 하는 경우와 특정 보험사업자를 지정하는 경우가 있을 수 있음
 - 무작위하게 신청하게 하면, 보험사업자는 미신고 사고자를 기피하게 되어 서로 보험금 지급을 회피할 가능성이 존재하여 서비스의 질이 저하될 수 있음

- 한편, 어업인은 수협에 가까이 있기 때문에 미신고 보험금의 지급을 주로 수협에 신청을 하게 될 것으로 판단됨
- 이 경우 수협이 지출에 역차별화되는 현상이 발생하여 수협의 보험재정은 악화만 가속화됨

2. 공영보험의 기능곤란 우려

- 수협을 미신고 보험금의 지급기관으로 지정할 경우에도 수협의 보험재정은 악순환을 초래될 수밖에 없음
- 재해보험사업을 다수의 보험사업자가 영위할 경우, 국세채납처분의 예에 의해 징수금을 징수하는 기관(수협중앙회)에 대하여는 악성 보험가입자가 가입하고, 기타 민간보험사에는 양질의 보험가입자만이 가입하는 양극화 현상이 발생하여 공영보험으로서의 기능이 마비될 수도 있음
- 양질의 가입자를 둔 민간보험사는 자기의 계산으로 이윤을 획득하고, 수협은 악성가입자를 통한 손실, 미신고 지급건으로 인한 손실 등으로 재정악화만 계속되어 사업의 계속성은 보장받을 수 없음.

3. 대수의 법칙 구현 곤란

- 사업자가 분리되어 있을 경우, 사고율에 기초한 대수의 법칙이 작용되지 않아 보험사업의 투명성도 확보하기 어려움
- 다수의 보험사업자가 진출해 있는 자동차보험(임의보험)의 시장규모에 비해 어선원보험의 시장은 협소하기 때문에 시장을 분할할 경우 대수의 법칙을 금과옥조로 하는 보험시장이 성립되기 어려움

IV. 어업의 고유특성

1. 어업 임금의 특성

구 분	법적 형태	특 성
육상임금	고 정 급	○ 산정하기 쉽고, 회계가 명확하여 확인이 용이하며, 사업장도 고정되어 현장확인 용이
해상임금	어업 ○ 비율급(짓가림제) - 선원법 제52조 및 제54조 ☞ 법률에서도 곤란성 인정	○ 비율급은 사업주가 근로자를 직접 감독을 할 수 없는 경우에 형성되는 임금형태 - 육상의 경우 택시기사의 경우와 유사 ○ 어업별 지역별로 지급형태 다양(표 참조) ○ 소형선을 위주리한 자급자족의 원시적 고용형태 - 회계장부의 미기재(공책에 직접 혹은 부인이 형식없이 기재하는 정도) ○ 지급기간의 다양 - 항차별 지급 또는 1년에 설과 추석 등 2회에 걸친 정산 → 임금미확정 - 비율급이므로 어획량이 많은 여기에는 비율급이 많고, 금어기 또는 비수기에는 적어 규모 변동 극심 ○ 어업은 해상작업이라는 생산활동이 포함되는 1차산업의 “어부” 개념임 ○ 임금확인이 곤란 - 장부미기재, 지급시기 변동, 사업장의 미고정 등으로 확인이 곤란하여 산재보험에서도 최저임금에 준하는 경우가 대부분
	기타선원	고 정 급

<선원법시행령 제19조의2에 의한 임금의 산정결과>

구 분	월고정급(기준)	통상임금	평균임금	통상임금 /평균임금(%)
1. 월고정급의 지급비율이 큰 업종	100	120	150	80.000
2. 월고정급+생산수당(1이외)	100	125	155	80.645
3. 1 및 2 이외	100	130	160	81.250
평 균	100	125	155	80.645

○ 어업부문은 비율급 및 어기에 따른 생산변동 등 임금산정의 어려움으로 인해 선원법에서도 제52조(어선원의 임금에 대한 특례) 및 제54조(최저임금), 동법시행령 제19조의2(어선원의 통상임금 및 승선평균임금의 산정기준) 등을 제정하여 별도의 적용을 인정하고 있는 정도임

- 즉, 고정급의 1.5~1.6배를 승선평균임금으로 정하고 있음

2. 어업의 고유특성

어업의 특성	주요내용
재해에 노출	<ul style="list-style-type: none"> ○ 가격변동에 따른 위험 : 경제적 위험 → 모든 산업 공통 ○ 자연재해에 노출 : 자연적 위험 → 1차산업의 특성
사고율의 과다	<ul style="list-style-type: none"> ○ 사고율 기준 : 13.5배 → 어업 9.7% > 육상 0.7% ○ 보험요율기준 : 육상의 5배 → 9.0%(산재의 어업) > 1.76%(육상평균)
정부의 공적보호 무력	<ul style="list-style-type: none"> ○ 재해발생시 원거리 및 해황의 영향으로 구난이 곤란 <ul style="list-style-type: none"> - 육상은 5분 이내 항시 출동 가능 - 해상은 출동시간 지연(원거리) 및 자연재해시 출동 자체의 곤란으로 사후처리(시체인양 등)에 급급 ☞ 생명과 재산보호의 의무인 정부의 역할 미흡
어선원의 빈번한 이동	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어업에 따라 항차별로 수시로 승선어선을 변경 ○ 금어기 등 규제로 인해 철망시기에는 타 어업으로 이전
임금산정 곤란	<ul style="list-style-type: none"> ○ 비율급에 기초한 임금지급, 산정기간의 장기화, 회계처리 미흡, 빈번한 승하선, 사업장의 유동성 등으로 임금의 확인 곤란
사업장 이동	<ul style="list-style-type: none"> ○ 본질적으로 육상의 고정된 사업장과는 달리 움직이는 어선이며, 어선 사무를 행하는 사무소도 없음 ○ 1회 출어시 장기간 조업 ○ 출어 이외에도 여기에 따라 선적항을 장기간 벗어남
일반 선원과 구분	<ul style="list-style-type: none"> ○ 어업은 해상작업이라는 생산활동이 포함되는 1차산업으로서 “어부”의 개념임 <ul style="list-style-type: none"> - 운송만 담당하는 3차산업으로서의 “운송서비스업”인 여타선원과는 명백한 차이가 있음

3. 어업의 사고율

- 어업은 육상에 비해 재해율이 13.5배 높음(2000년)
→ 어업 9.7% / 육상 0.7% = 13.4배
- 보험요율 대비로는 5배에 이름(가중평균)
→ 9.0%(산재의 어업) > 1.76%(육상평균)

<육상 및 어업의 재해율 비교>

연 도	어선원재해(수협선원공제)	육상재해(산재평균)
1995	8.9% (3,061/34,277)	1.0% (78,034/7,893,727)
1996	8.7% (3,213/36,779)	0.9% (71,548/8,156,894)
1997	10.0% (3,469/34,813)	0.8% (66,770/8,236,641)
1998	10.0% (3,156/31,648)	0.7% (51,514/7,582,479)
1999	9.7% (3,120/32,182)	0.7% (55,405/7,441,160)
2000	9.8% (3,099/31,498)	0.7% (68,976/9,485,557)

자료 : 수협 및 산재보험사업연보 각년도.

4. 공제금 이외 합의금 지급현황

- 합의금은 중증 장애 이상의 재해시 주로 지급이 이루어지며, 지급율은 48%에 이름
- 전남도의 경우, 사망대비 합의금 지급율은 57%, 장애발생대비 합의금 지급율은 73%, 평균 67%에 이름

174 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

- 본 법률의 제정으로 민사소송 및 합의금 지급율을 낮추어 어업인의 안정적인 어업경영을 도모할 수 있음
- 제도적 장치의 미흡으로 인한 선주의 합의금 지급은 어업경영의 악화요인으로 작용될 소지가 있음

<공제금 지급시 합의금 및 소송건수>

구 분		실 적	구 분	실 적
선원공제가입인원수		31,017명	선주상대 소송건수	21건
공제금 지급인원수		3,702명	합의금 지급건수	160건
	사망·실종	152명	합의금지급 사유 발생 재해(사망 + 장해 1/2)	317건
	장해발생	330명		
이의제기 건수		1건	합의금 지급율	50.5% (160/317)

V. 보험의 분류

보험의 분류기준에 따른 종류

- 보험의 분류에 대해서는 학자들의 분석시점이나 실무상의 편의성 관점에서 다양한 기준이 제시되어 왔으나 다음과 같이 일반적으로 나뉘어짐

임의보험과 강제보험

- 보험의 가입이 임의이냐 법률에 의한 강제이냐에 따라 구분
- 강제보험은 국민생활에 꼭 필요한 보험이지만, 임의보험에 맡겨 놓을 경

우 역선택 등과 같은 현상에 의해 보험공급 자체가 불가능하게 되거나, 소득재분배 혹은 국민의 복리증진을 도모하기 위하여 강제로 가입하게 하는 경우를 말함

<보험의 분류>

기 준	내 역	기 준	내 역
보험사고 발생 객체	인보험과 재산보험	보험가입의 선택성	강제보험 과 임의보험
보험가입 경제단위	가계보험과 기업보험	보험기간	단기보험과 장기보험
보험료성격	비용보험과 저축보험	피보험자의 선택성	개별보험과 집단보험
보험경영주체	민영보험과 공영보험	위험의 분담관계	원수보험과 재보험
보험경영동기	영리보험과 비영리보험	정부의 정책적 요소의 유무	보통보험과 정책보험
보험금부방식	정액보험과 손해보험	법률상 구분	손해보험 과 인보험

□ 공영보험과 민영보험

- 보험경영의 주체가 사적 성격이나 공적 성격이냐에 따라 구분
- 공영보험에는 국가가 운영하는 국영보험과 시도지방자치단체가 운영하는 협의의 공영보험이 있음
 - 주로 사회정책 또는 경제정책실현의 수단으로 보험을 취급함
 - 현행법상 : 산재보험, 건강보험, 각종 연금보험, 고용보험(이상 사회정책 보험), 농작물보험, 수출보험 등이 해당됨

□ 상법상의 분류

- 상법 및 보험업법에서는 주로 재산의 실제 손실액을 기준으로 실손보상을 하는 손해보험과 신체상의 사고나 생명사고에 대하여 일정액을 지급하는 정액보험의 인보험(생병보험과 상해보험)으로 구분하여 규정하고 있음
- 이를 기준으로 보험사업도 손해보험과 생명보험사업으로 분류
 - ☞ 어선원보험의 경우, 어선원 재해에 대하여 어선소유자가 법상의 책임이행인 보상을 행함으로써 발생한 어선소유자의 손실을 보상해 주는 손해보험임
 - 어선원도 인보험이 아님 : 어선소유자의 책임에 따른 소유자의 손실을 보상

□ 보통보험과 정책보험

- 보험에 경제정책적 의도가 있느냐에 따른 구분
- 보통보험 : 특정한 국가정책의 목적을 수행하는 수단으로서의 의미가 없이 가계나 기업과 같은 개별경제의 자유로운 의사에 따라 선택
- 정책보험 : 특정한 국가정책적 목적을 달성하기 위한 수단으로서 보험기술을 활용하는 경우에 나타나는 보험

☞ 다시 3가지로 구분됨

- ① 사회보험 : 질병, 부상, 사망, 분만, 고도장해, 노령 및 실업 등과 같은 저소득층의 경제적 궁핍에 대해서 경제보장의 조치를 취한다고 하는 사회보장정책상의 목적을 달성하기 위한 보험
- ② 국민생활보험 : 노동자의 재상형성촉진, 자동차손해배상보장정책, 주택건설촉진정책 등 사회보장정책 이외의 정책으로 국민생활의 유지 및 향상을 정책목적으로 삼고 이의 실현을 위하여 행하는 보험
- ③ 경제정책보험 : 수출무역정책 및 중소기업정책 등 경제정책상의 목적을 달성하기 위하여 보험기술이 이용되는 경우의 보험

VI. 정책보험화의 당위성

1. 지속적인 국고보조 실시로 어업인 경영악화 방지

- 산재보험으로 이관될 경우, 현재의 국고보조가 불가능해 질 수 있음
 - 수산업에 있어 공제료의 보조금 지급은 어업의 산업적 취약성, 연근해 소형어선의 경영안정으로 수산업 생산력 증강을 위한 정책적 차원에서 국고보조가 이루어지고 있음
 - 수산업의 합리적인 발전을 위한 이러한 정책적 보조금의 지급사유에도 불구하고 어선원보험이 산재법 대상으로 이관될 경우에는 유사한 1차산업인 농업, 임업 등과 기타 광산업 등에서도 전후 이유를 불문하고 형평성 차원에서 동일한 국고보조를 요구할 수 있음
 - 그러나 타산업의 국고보조 요구는 국가재정 사정과 산업적 보조기준 등이 불분명하여 실시될 가능성은 낮다고 보여짐
- 반대로 산재보험은 산업 전체를 다루고 있기 때문에 수산업 부문만의 보조금 지급에 역의 형평성 문제가 제기되어 지원이 중지될가능성이 높음
 - 타 산업에서 이의제기 및 예산확보에 어려움
 - 국고보조의 미지급은 어업인의 경영악화, 수산업의 발전저해 등을 초래하고 결국 그 부담도 어업인에게 돌아감
- 이에 반해, 법의 제정시는 국고보조의 지속적인 실시가 가능하여 어업인의 경영악화 방지가 가능

2. 가입률 제고로 보험재정 안정도모 및 어업인 부담경감

- 보험재정 안정도모
 - 산재법 체계의 보험가입은 자진가입으로 인해 가입률이 매우 낮음(43% : 동급의 경우, 수협공제의 가입률은 71.8%)

178 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

- 특히 1인 이상에 대해서도 법의 적용대상이 확대될 경우에는 가입률이 현저히 저하될 것으로 판단됨
- 가입률의 저조는 추징금의 증가로 보험재정의 악화를 초래
- 산재에서 추징된 기타징수금의 징수율은 8.3%에 불과하여 산재 재정의 악화요인이 되고 있음 (전산업 평균치 36.7%)
- 재정악화를 방지하기 위해서는 가입률을 제고해야 하나 근로복지공단에서는 현실적으로 제고의 방법이 전무한 실정임
- 수협에서는 어업인에 대한 정보보유, 무선국을 통한 지속적인 통신유지 (어획량 보고, 위치보고 등) 방대한 해안 점포망, 어업인과의 유대관계, 영 어자급의 공급, 생산물 위판 등의 관계를 통하여 가입률 제고가 가능함

○ 가입 어업인의 부담경감 및 형평성 확보

- 가입률의 제고는 재정안정 뿐만 아니라 기가입 어업인의 상대적 손해를 막아줌
- 추징률이 저조할 시 다음해의 보험요율 상승요인으로 작용
 - ☞ 성실히 보험에 가입하고 있는 어업인의 부담만 가중
 - 형평성 저해

3. 보험요율의 인하로 어업인 부담 경감

- 산재의 경우 어업의 보험요율은 9.0%로서 현 수협공제보다 높음
- 근로복지공단에 대하여는 보험사업에 소요되는 경비 및 공단의 운영비가 국고로 지원되고 있는 데도 불구하고 요율이 높은 것임
- 기존의 수협공제는 8.8%로서 사업비의 지원이 없음에도 산재의 요율보다 낮음
- 낮은 요율은 어업인의 부담을 경감시키고, 국고보조금의 절대액수도 적어짐

- ※ 산재법 이관시 더 높은 보험요율로 어업인의 부담이 커 국고보조를 고려하지 않더라도 절대적인 요율의 차이로 부담은 크질 수밖에 없음

4. 재해보상수준의 증대로 어선원 보호수준의 향상

- 근로기준법에 의한 재해보상 수준보다 선원법의 재해보상 규정이 더 강화되어 있음
 - 선원법은 비업무상재해, 소지품유실보상, 행방불명보상이 추가됨
 - 해상근로의 특수성이 반영된 당연한 조치이며, 특수성의 원활한 반영을 기하기 위해 선원법이 특별법으로서 존재하는 것임
- ※ 산재법으로 이관시 동일한 법률 내에서 보상수준을 달리 한다는 것 자체가 문제로 될 수 있을 뿐만 아니라 산재보험에 어선원에 대한 보상을 별도로 추가한다고 해도 여타 산업의 불만을 야기 시킬 수 있음

5. 적용 임금의 증대로 어선원 보호수준의 향상

- 산재법에서는 어업임금의 산정근관으로 인하여 사고발생 시 최저임금에 준한 보상이 주로 이루어지고 있음
 - 이에 본 법에서는 실질임금에 근접하는 체계로 나아감으로써 보상금액의 현실화를 제고할 수 있음
 - 산재법의 개정을 통하여 임금의 현실성을 고려시킬 수도 있으나, 가입인원의 절대비중이 낮아(현재 : 0.019%, 전어선원 적용시 0.33%) 전체 산업을 관리하여야 하는 노동부 및 근로복지공단의 입장에서는 열악한 환경 조건에 처해있는 소수 어선원들에 대한 관심을 지속적으로 가질 수 없을 것임은 자명함

180 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

- 법제정 전후 어선원의 수혜정도 변화(유족비 + 장제비)
 - 1인당 기대효과 : 3,796만원 → 5,746만 (51.4%증가)
 - 산재법 적용시보다 956만원 증가 : 4,790만원→5,746만원(20%증가)

<정책보험의 도입에 따른 어선원의 재해보상 규모변화(1인)>

(단위 : 천원)

구 분		월임금	기대효과
도 입	산재 적용시	1,012	47,901
	법 제 정 시	1,214	57,463
차 액		202	9,562
변동률(%)		20.0	20.0

- 주) ① 사망시 수령보험금 기준(유족보험급여 1,300일분 + 장제비 120일분)
 ② 산재적용은 2000년 지급 실적
 ③ 법제정시는 전어선 평균치

6. 양호한 접근성으로 행정비용 절감 및 어업인 편의 도모

- 어업은 사업장이 고정되어 있는 육상과는 달리 사업장 확인이 곤란한 이동조업의 특성이 있으며, 조업시기의 확보는 매우 중요함
 - 육상의 사업장과 같이 사무요원이 별도로 있지 않고, 대부분이 선주가 스스로 승선하여 조업을 병행하고 자체적으로 사무를 집행하는 어선이 많아 46개에 불과한 근로복지공단의 지사수로는 어업부문의 원활한 보험가입유도 및 행정처리가 어려움
 - 이에 비해 수협은 보험취급 점포수만 594개에 이르고 위치도 대부분 연안에 있어 어업인의 접근성이 양호하여 어업인 편의도모 및 가입 행정비용이 감소됨
- ※ 산재보험의 행정처리를 위해서는 선주가 조업을 포기하고 원거리로 이동해야 함으로 이동에 따른 직접비용 및 조업포기에 따른 간접비용(기회비용)이 발생하여 현재 어업인의 원성이 자자한 실정임
 - 수협은 접근성이 양호하고 제반 처리를 직원들이 도맡아 해줌

7. WTO 뉴라운드 수산보조금 축소 대비

- WTO 뉴라운드인 도하개발아젠다에서는 수산보조금의 축소가 의제로 되었음
- 수산보조금이 축소될 경우에는 생계형 위주의 우리 나라 수산업은 산업으로서의 기반 유지 자체가 어려울 수도 있음
- 수산보조금의 유지를 위해서는 보조금의 개편이 절실하며, 기존의 공제료 보조를 정책보험화 하여 보험사업자에 대한 지원으로 간접보조가 이루어지면 WTO에서도 허용될 것으로 판단됨
- ☞ 영어자금의 지원감축, 면세유류에 대한 과세 등 수산보조금의 축소가 향후 현실화 될 경우, 본법에 의한 지원을 통하여 보조금 감축액의 상쇄를 도모할 수 있을 것임

8. 종합적 어업재해보험제도의 체제 정립을 위한 기틀 마련

- 일본의 경우, 수산업이 발달한 수산강국인 만큼 수산업 관련 재해보상제도가 매우 발달해 있음
- 어선원·어선·어업재해보상보험등 다양한 분야에 해당 법률로서 어업재해에 대비하고 있음
- 우리 나라의 경우도 수산업 자체는 일본 못지 않게 발달해 있으나 그에 걸맞지 않게 이를 보호할 수 있는 보험장치는 일본에 비교할 수 없을 정도로 못미치는 수준에 머물고 있음

<일본의 어업관련 재해보험제도 개요>

구 분	근거법률	공제종류	공제사업기관
선원보험	선원보험법	○ 선원보험 ○ 의료보험 ○ 고용보험	○ 정부 -선원보험사업조합(사무위임) -어업협동조합(사무위임)
어선보험	어선손해등보상법	○ 어선선주책임보험 ○ 어선승선선주보험	○ 어선보험조합 -어선보험조합중앙회(재보험) -정부(재재보험)
		○ 어선보험 - 보통손해보험 - 만기보험 - 특수보험 ○ 어선적하보험 ○ 어선승선원급여보험	○ 어선보험조합 -정부(재보험)
어업공제	어업재해보상법	○ 어획공제 ○ 양식공제 ○ 어구공제	○ 어업공제조합 -어업공제조합연합회(재보험) -정부(재재보험)

- 우리 나라도 일본과 같이 향후 어선원, 어선 이외에 소득보장을 위한 다양한 어업재해보험제도의 구축이 필요함
 - 이번의 어선원및어선보험제도의 도입과 아울러 90년대 들어 증가하고 있는 양식어업의 피해를 극복하기 위한 양식보험의 도입이 시도되고 있음
- 특히 행정자치부에서는 자연재해대책법에 의한 지원을 2003년부터 자연재해보험으로 전환하려고 시도 중에 있어 본법의 제정이 이루어지면 자연재해보험중 어업 부분을 이관하여 본법에 수용할 수 있는 길이 열리게 됨
 - ☞ 본법은 종합적인 수산관련 재해보험제도의 확립을 위한 기틀로서의 역할

9. 어업인 복지향상을 위한 해양수산부와 협동조합의 역할 정립

- 어업인의 복지향상은 해양수산부와 생산자 단체의 몫임
 - 어업에 대한 전문성이 결여된 근로복지공단과 노동부에서 어업인과 어업의 다양한 특성을 고려한 적절한 보호를 지속적으로 기한다는 것은 기대하기 어려움
 - 근로복지공단 및 노동부는 산업 전체에 골고루 애정을 가져야 하고 관장해야 하는 만큼, 보호를 필요로 하는 낮은 비중의 어업인에게 까지 항구적인 복지향상의 손길이 미칠 것이라고 기대하기는 어려움
 - 어업인의 보dana은 복지향상을 도모하기 위해 존재하는 해양수산부에서 전문인력과 지식을 바탕으로 어업인에 대한 지속적인 관심과 애정 어린 배려를 이어가야 함
 - WTO 뉴라운드, 어업협정, 자원고갈, 원유가 인상 등 거듭된 악재로 어려움을 겪고 있는 어업인에 대한 지원은 그 어느 때 보다 절실함
 - ☞ 해양수산부와 유관 단체의 정체성 확립 및 수산정책의 차질 방지

Ⅶ. 어선원및어선재해보상보험법(안)

제1장 총 칙

제1조(목적) 이 법은 어업에 종사하는 어선원과 어선에 대한 재해보상보험사업을 행하여 어선원재해를 신속·공정하게 보상하고, 재해를 입은 어선의 복구를 촉진함으로써 어선원의 보호 및 어업경영의 안정에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) ①이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각호와 같다.

1. “어선원”이라 함은 임금을 받을 목적으로 어선에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 자를 말한다.
2. “가족어선원”이라 함은 어선소유자와 동거중인 배우자(사실상 혼인관계에 있는 자를 포함한다) 및 직계존비속으로서 어선에서 근로를 제공하는 자를 말한다.
3. “어선소유자”라 함은 선주·어선차용인·어선관리인·용선인 등의 명칭에 불구하고 어선원을 고용하고 그 어선원에 대하여 임금을 지급하는 자를 말한다.
4. “임금”·“통상임금”·“승선평균임금”이라 함은 각각 선원법에 의한 임금·통상임금·승선평균임금을 말한다.
5. “어선원등의 재해”라 함은 어선원·가족어선원 및 어선소유자(이하 “어선원등”이라 한다)가 어업활동과 관련하여 입은 부상·질병·신체장애 또는 사망을 말한다.
6. “어선재해”라 함은 해상고유의 위험인 침몰·좌초·충돌·풍파 등의 이상작용에 의한 사고와 화재·손상 등 어선의 사고(어선의 수리 또는 정박 중에 생긴 경우를 포함한다)를 말한다.

②어선원등의 재해의 인정기준에 관하여는 해양수산부령으로 정한다.

제3조(보험의 관장과 보험연도 등) ①이 법에 의한 재해보상보험사업(이하 “보험사업”이라 한다)은 해양수산부장관이 이를 관장한다.

②이 법에 의한 보험사업은 어선원재해보상보험사업(이하 “어선원보험사업”이라 한다)과 어선재해보상보험사업(이하 “어선보험사업”이라 한다)으로 구분한다.

③이 법에 의한 보험연도는 정부회계연도에 따른다.

제4조(국고의 지원) ①국가는 매회계연도 예산의 범위 안에서 보험가입자가 부담하는 보험료 중의 일부를 지원할 수 있다.

②국고지원액의 지급에 관한 세부사항은 해양수산부장관이 따로 정한다.

제5조(기준임금) ①이 법을 적용함에 있어서 어업의 폐업 등으로 임금을 산정

· 확인하기 곤란한 경우 또는 대통령령이 정하는 사유에 해당하는 경우에는 해양수산부장관이 정하여 고시하는 금액(이하 “기준임금”이라 한다)을 임금으로 할 수 있다.

②기준임금은 어선의 규모·어업형태 및 임금수준 등을 고려하여 결정할 수 있다.

제6조(적용범위) ①이 법은 어선원등을 사용하는 모든 어선에 적용한다. 다만, 어선의 규모·위험을 및 어로장소 등을 참작하여 대통령령이 정하는 어선은 그러하지 아니하다.

②제1항의 규정에 따라 이 법의 적용을 받는 어선에 대하여는 산업재해보상보험법을 적용하지 아니한다.

제7조(어업재해보상보험위원회) ①보험사업에 관한 중요사항을 심의하게 하고 보험급여에 관한 결정에 대한 재심사청구를 심리·재결하게 하기 위하여 해양수산부에 어업재해보상보험위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

②위원회는 위원장·부위원장 각 1인을 포함한 30인 이내의 위원으로 구성한다.

③다음 각호의 1에 해당하는 자는 위원이 될 수 없다.

1. 금치산자·한정치산자 또는 파산자로서 복권되지 아니한 자
2. 금고 이상의 실형의 선고를 받고 그 집행이 종료(종료된 것으로 보는 경우를 포함한다)되거나 집행이 면제된 날부터 2년이 경과되지 아니한 자

④위원의 자격 및 위원회의 조직과 운영 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제8조(보험사업 관련 조사·연구) 해양수산부장관은 보험사업을 효율적으로 관리·운영하기 위하여 조사·연구사업 등을 할 수 있다.

제2장 보험사업의 운영

제9조(업무의 위탁) 해양수산부장관은 제1조의 목적을 달성하기 위한 사업을 효율적으로 수행하기 위하여 수산업협동조합법에 따라 설립된 수산업협동

조합중앙회(이하 “중앙회”라 한다)에 보험사업의 업무를 위탁한다.

제10조(수탁업무) 제9조의 규정에 따라 중앙회가 위탁받아 수행하는 업무는 다음 각호와 같다.

1. 보험가입자·수급권자 및 당해 어선에 관한 기록의 관리·유지
2. 보험료 그밖의 이 법에 의한 징수금의 징수
3. 보험급여의 결정 및 지급
4. 보험급여에 관한 심사청구의 심리·결정
5. 그밖에 이 법에 의한 보험사업과 관련하여 해양수산부장관이 위탁한 사업

제11조(업무에 대한 감독) ①중앙회는 매회계연도 종료후 2월 이내에 보험사업실적 및 결산을 해양수산부장관에게 보고하여야 한다.

②해양수산부장관은 중앙회에 대하여 보험사업에 관한 보고를 명하거나 소속공무원으로 하여금 중앙회의 업무상황을 검사하게 하는 등 감독상 필요한 조치를 할 수 있다.

제12조(회계처리) ①중앙회는 이 법에 의한 보험사업의 회계를 중앙회의 다른 회계와 구분하여 처리하여야 한다.

②중앙회는 어선원보험사업과 어선보험사업을 각각 구분하여 회계처리하여야 한다.

③중앙회는 해양수산부장관의 승인을 얻어 보험사업에 관한 회계규정을 정하여야 한다.

제13조(책임준비금 등의 적립) ①중앙회는 대통령령이 정하는 바에 따라 결산기마다 어선원보험사업과 어선보험사업을 구분하여 각각 책임준비금과 비상위험준비금을 계상하여야 한다.

②제1항의 규정에 의한 책임준비금과 비상위험준비금의 산정기준 및 계상에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제14조(손실보전준비금의 조성) ①중앙회는 보험제정의 안정 등 보험사업의 원활한 운영을 위하여 손실보전준비금을 적립하여야 한다.

②손실보전준비금은 보험사업의 결산상 잉여금·손실보전준비금의 운용수

익금·차입금·정부 및 다른 기금으로부터의 출연금 그밖의 수익금으로 조성한다.

③손실보전준비금의 관리 및 운용 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제15조(잉여금과 손실금의 처리) ①중앙회는 보험사업의 결산상 잉여금이 생긴 때에는 이를 손실보전준비금으로 적립하여야 한다.

②결산상 손실이 생긴 때에는 비상위험준비금과 손실보전준비금으로 그 손실액을 충당한다.

제16조(차입금) 보험사업에 소요되는 경비를 지급하기 위하여 필요한 때에는 손실보전준비금의 부담으로 자금을 차입할 수 있다.

제17조(업무의 대행) ①중앙회는 보험료, 이 법에 의한 그밖의 징수금의 수납과 보험금여의 지급 등에 관한 업무의 일부를 수산업협동조합법에 의한 지구별·업종별 및 수산물가공수산업협동조합(이하 “회원조합”이라 한다)으로 하여금 대행하게 할 수 있다.

②제1항의 규정에 따라 중앙회가 회원조합으로 하여금 대행하게 할 수 있는 업무의 범위는 대통령령으로 정한다.

제3장 어선원재해보상보험

제1절 보험가입자 및 보험관계

제18조(보험가입자) ①이 법의 적용을 받는 어선소유자는 당연히 어선원재해보상보험(이하 “어선원보험”이라 한다)의 보험가입자가 된다. 다만, 제6조 제1항 단서의 규정에 의한 어선소유자는 그러하지 아니하다.

②제6조제1항 단서의 규정에 의한 어선소유자는 중앙회의 승인을 얻어 어선원보험에 가입할 수 있다.

③제2항의 규정에 따라 어선원보험에 가입한 어선소유자가 보험계약을 해지하고자 할 때에는 중앙회의 승인을 얻어야 한다. 다만, 이 경우 보험계약

의 해지는 그 보험계약이 성립한 보험연도가 종료된 이후에 하여야 한다.

④중앙회는 보험관계의 신고를 한 후 2년 이상 어선의 소재가 불분명한 경우 등 계속하여 보험관계를 유지할 수 없다고 대통령령이 정하는 사유에 해당하는 경우에는 그 보험관계를 소멸시킬 수 있다.

⑤이 법의 적용을 받는 어선소유자가 이 장에서 보상하는 범위를 보상을 받을 수 있는 다른 보험에 가입한 경우에는 제1항의 규정에 불구하고 이 장에 의한 보험에의 가입의무가 면제된다.

제19조(보험의 의제가입) ①제18조제1항의 규정에 따라 어선소유자가 보험의 당연가입자가 되는 어선이 규모의 변동 등으로 인하여 제6조제1항 단서의 규정에 의한 어선에 해당하게 된 경우에는 당해 어선소유자는 그 해당하게 된 날부터 제18조제2항의 규정에 따라 어선원보험에 가입한 것으로 본다.

②제18조제3항의 규정은 제1항의 규정에 의한 보험계약의 해지에 관하여 이를 준용한다.

제20조(보험관계의 성립일) 보험관계는 다음 각호의 1에 해당하는 날에 성립한다.

1. 제18조제1항의 규정에 따라 그 어선소유자가 어선원보험의 당연가입자가 되는 어선에 있어서는 어선법 제13조의 규정에 의한 어선의 등록후 단체협약 등을 통한 어선원의 고용관계 성립일. 다만, 어선원의 고용관계의 확인이 곤란할 경우 또는 가족어선원의 경우에는 조업(시험조업을 포함한다)을 위하여 출어를 시작한 날
2. 제6조제1항 단서의 규정에 의한 어선이 제18조제1항의 규정에 따라 규모의 변동 등으로 그 어선소유자가 어선원보험의 당연가입자가 되는 어선에 해당하게 된 경우에는 그 해당하게 된 날
3. 제18조제2항의 규정에 따라 어선원보험에 가입한 어선에 있어서는 그 어선소유자가 중앙회에 그 승인신청서를 접수한 날의 다음 날

제21조(보험관계의 소멸일) 어선원보험의 보험관계는 다음 각호의 1에 해당하는 날에 소멸한다.

1. 어선소유자가 어선법 제19조의 규정에 따라 어선을 말소등록한 날의 다

음 날. 다만, 말소등록 이전이라도 어선소유자의 신청에 의하여 당해 어선이 어업을 계속적으로 영위할 수 없다고 중앙회가 인정하는 경우에는 그 인정한 날의 다음 날

2. 제18조제3항(제19조제2항에서 준용하는 경우를 포함한다)의 규정에 따라 어선소유자가 보험계약을 해지하는 경우에는 그 해지에 관하여 중앙회의 승인을 얻은 날의 다음 날
3. 제18조제4항의 규정에 따라 중앙회가 보험관계를 소멸시키는 경우에는 그 소멸의 결정·통지를 한 날의 다음 날

제22조(보험관계의 신고 및 변경신고) ①어선소유자는 제18조제1항의 규정에 따라 당연히 어선원보험의 가입자가 된 경우에는 그 보험관계가 성립한 날부터 14일 이내에, 어선의 말소등록 등으로 인하여 보험관계가 소멸한 경우에는 그 보험관계가 소멸한 날부터 14일 이내에 중앙회에 보험관계의 성립 또는 소멸의 신고를 하여야 한다.

②어선원보험에 가입한 어선소유자는 어선소유자의 이름, 어선의 선적항 등 대통령령이 정하는 사항이 변경된 때에는 변경된 날부터 14일 이내에 그 변경사항을 중앙회에 신고하여야 한다.

제2절 보험급여

제23조(보험급여의 종류 등) ①어선원보험의 보험급여의 종류는 다음 각호와 같다.

1. 요양급여
2. 상병급여
3. 장애급여
4. 일시보상급여
5. 유족급여
6. 장제비
7. 행방불명급여
8. 소지품유실급여

②제1항의 규정에 의한 보험급여는 제24조 내지 제32조의 규정에 의한 보

190 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

험급여를 받을 수 있는 자(이하 “수급권자”라 한다)의 청구에 의하여 지급한다.

③보험급여는 지급결정일부터 14일 이내에 지급하여야 한다.

④어선원등에 대한 보험급여의 산정에 있어서 통상임금 및 승선평균임금은 선원법 제52조의 규정에 의한다.

제24조(요양급여) ①요양급여는 어선원등이 어업활동과 관련하여 직무상 부상하거나 질병에 걸린 경우에 당해 어선원등에게 지급한다.

②요양급여는 요양비의 전액으로 하되, 중앙회가 지정한 의료기관에서 요양을 하게 한다. 다만, 부득이한 경우에는 요양에 갈음하여 요양비를 지급할 수 있다.

③제1항의 요양급여의 범위는 다음 각호와 같다.

1. 진찰
2. 약제 또는 치료재료와 의지(義肢) 그밖의 보철구의 지급
3. 수술 그밖의 치료
4. 병원·진료소 그밖에 치료에 필요한 자택외의 곳에서의 수용(식사의 제공을 포함한다)
5. 간호
6. 이송
7. 통원치료에 필요한 교통비
8. 그밖에 해양수산부령이 정하는 사항

④제2항 및 제3항의 규정에 의한 요양급여의 범위·비용 등 요양급여의 산정기준은 해양수산부령으로 정한다.

제25조(직무외의 원인에 의한 부상 또는 질병의 경우 요양급여 등) ①어선원등이 어업활동과 관련하여 직무외의 원인에 의한 것으로서, 국민건강보험법 제39조의 규정에 의한 요양급여의 대상이 되는 부상을 당하거나 질병에 걸린 경우에는 동법 제41조의 규정에 따라 요양을 받는 어선원등이 부담하여야 하는 비용(3월의 범위 안에 한한다)을 지급한다.

②어선원등이 어업활동과 관련하여 직무외의 원인에 의한 것으로서, 국민건강보험법 제39조의 규정에 의한 요양급여의 대상이 되지 아니하는 부상을

당하거나 질병에 걸린 경우에는 그 어선원등의 요양에 필요한 비용(3월의 범위 안에 한한다)을 지급한다.

③제1항 및 제2항의 규정에 불구하고 어선원등의 고의 또는 중대한 과실로 인한 부상 또는 질병에 대하여는 국민건강보험법 제41조의 규정에 따라 요양을 받는 어선원등이 부담하여야 하는 비용 또는 요양에 필요한 비용을 지급하지 아니할 수 있다.

제26조(상병급여) ①직무상 부상을 당하거나 질병에 걸려 요양중에 있는 어선원등에게는 4월의 범위 안에서 그 부상 또는 질병이 치유될 때까지 매월 1회 통상임금에 상당하는 금액을 지급하되, 4월이 지나도 치유되지 아니하는 경우에는 치유될 때까지 매월 1회 통상임금의 70퍼센트에 상당하는 금액을 지급한다.

②제1항의 규정에 불구하고 직무외의 원인에 의하여 부상을 당하거나 질병에 걸려 요양중에 있는 어선원등에게는 요양기간(3월의 범위에 한한다)중 매월 1회 통상임금의 100분의 70에 상당하는 금액을 지급한다.

제27조(장해급여) ①장해급여는 어선원등이 직무상 부상을 당하거나 질병에 걸려 치유된 후에도 신체에 장해가 남는 경우에 당해 어선원등에게 지급한다.

②장해급여는 산업재해보상보험법 제42조의 규정에 의한 장해등급에 따른 일수에 승선평균임금을 곱하여 산정한다.

제28조(일시보상급여) 제24조제1항 및 제26조제1항의 규정에 따라 요양급여 및 상병급여를 받고 있는 어선원등이 2년이 지나도 그 부상 또는 질병이 치유되지 아니하는 경우에는 산업재해보상보험법 제42조의 규정에 의한 제1급의 장해보상에 상당하는 금액을 당해 어선원등 또는 대통령령이 정하는 유족(이하 “유족”이라 한다)에게 일시금으로 지급한다. 이 경우 제24조제1항·제26조제1항 또는 제27조의 규정에 의한 보상책임을 면할 수 있다.

제29조(유족급여) ①유족급여는 어선원등이 직무상 사망(직무상 부상 또는 질병으로 인한 요양중의 사망을 포함한다)한 경우에 유족에게 승선평균임금의 1천300일분에 상당하는 금액을 지급한다

192 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

②어선원등이 어업활동과 관련하여 직무외의 원인으로 사망한 경우에는 유족에게 승선평균임금의 1천일분에 상당하는 금액을 지급한다. 다만, 사망의 원인이 선원의 고의 또는 중대한 과실로 인한 경우에는 이를 지급하지 아니할 수 있다.

제30조(장제비) ①장제비는 어선원등이 사망한 경우에 유족에게 승선평균임금의 120일분에 상당하는 금액을 지급한다.

②유족이 없는 경우에는 실제로 장제를 행하는 자에게 지급한다.

제31조(행방불명급여) ①사고가 발생한 어선에 있던 어선원등의 생사가 불명하거나 어로활동 또는 항행중의 어선에 있던 어선원등의 행방불명 그밖의 사유로 생사가 불명할 경우에는 대통령령이 정하는 피부양자에게 1월분의 통상임금과 승선평균임금의 3월분에 상당하는 금액을 행방불명급여로 지급한다.

②제1항의 규정에 의한 어선원등의 행방불명기간이 1월을 경과한 때에는 제29조 및 제30조의 규정에 의한 유족급여 및 장제비를 지급한다.

③제2항의 규정에 의한 보험급여를 받은 후 그 어선원등의 생존이 확인된 때에는 그 급여를 받은 자가 선의인 경우에는 받은 금액을, 악의인 경우에는 받은 금액의 2배에 해당하는 금액을 반환하여야 한다.

제32조(소지품유실급여) 소지품유실급여는 어선원등이 승선중 해난사고로 인하여 소지품을 잃어버린 경우에 통상임금의 2월의 범위 안에서 그 유실된 소지품의 가액에 상당하는 금액을 지급한다.

제33조(다른 보상 또는 배상과의 관계) ①수급권자가 어선원보험에 관한 이 법의 규정에 따라 보험급여를 받았거나 받을 수 있는 경우에는 보험가입자는 동일한 사유에 대하여 선원법 및 근로기준법에 의한 재해보상책임이 면제된다.

②수급권자가 동일한 사유에 대하여 어선원보험에 관한 이 법의 규정에 따라 보험급여를 받은 경우에는 보험가입자는 그 금액의 한도안에서 민법 그밖의 법령에 의한 손해배상의 책임이 면제된다.

제34조(부당이득의 징수 등) ①중앙회는 이 장에 의한 보험급여를 받은 자가 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 그 급여액에 해당하는 금액을 징수하여야 한다. 다만, 제1호의 경우에는 급여액의 2배에 해당하는 금액을 징수한다.

1. 허위 그밖의 부정한 방법으로 보험급여를 받은 경우

2. 그밖에 잘못 지급된 보험급여가 있는 경우

②제1항제1호의 경우 보험급여의 지급이 보험가입자의 허위의 신고 또는 증명으로 인한 것이거나 요양기관의 허위의 진단으로 인한 것인 때에는 그 보험가입자 및 요양기관도 연대하여 책임을 진다.

③중앙회는 제1항의 규정에 의한 부당이득을 받은 자에 대하여 지급할 보험급여가 있는 경우에는 이를 제1항의 규정에 따라 징수할 금액에 충당할 수 있다.

제35조(제3자에 대한 구상권) ①중앙회는 제3자의 행위에 의한 재해로 인하여 이장에 의한 보험급여를 지급한 경우에는 그 급여액의 한도 안에서 급여를 받은 자의 제3자에 대한 손해배상청구권을 대위한다.

②제1항의 경우 보험급여를 받은 자가 제3자로부터 동일한 사유로 인하여 이미 손해배상을 받은 때에는 중앙회는 그 배상액의 한도 안에서 이 장에 의한 보험급여를 지급하지 아니한다.

제36조(수급권의 보호 등) ①어선원등의 보험급여를 받을 권리는 그 퇴직으로 인하여 소멸되지 아니한다.

②어선원등의 보험급여를 받을 권리는 양도 또는 압류할 수 없다.

제37조(수급권의 대위) 보험가입자가 어선원등의 재해에 대하여 이 장에 의한 보험급여의 지급사유와 동일한 사유로 민법 그밖의 법령에 의하여 보험급여에 상당하는 금액을 수급권자에게 미리 지급한 경우로서 당해 금액이 보험급여에 대체하여 지급한 것으로 인정되는 경우 보험가입자는 대통령령이 정하는 바에 따라 당해 수급권자의 보험급여를 받을 권리를 대위한다.

제3절 보험료

제38조(보험료의 징수) ①중앙회는 어선원보험사업에 소요되는 비용에 충당하기 위하여 보험가입자로부터 보험료(이하 “어선원보험료”라 한다)를 징수한다.

②중앙회는 보험가입자의 부담을 경감하기 위하여 어선원보험료를 분할하여 징수할 수 있다.

제39조(보험료의 산정) 중앙회는 보험가입자가 운영하는 어선의 어선원등에 적용되는 임금의 연간총액(이하 “임금총액”이라 한다)에 제41조 및 제42조의 규정에 의한 보험료율을 곱하여 어선원보험료를 산정한다.

제40조(임금총액의 변경신고) 보험가입자는 임금 및 어선원등의 증감에 따라 임금총액에 변경이 있는 경우 그 내역을 중앙회에 신고하고, 중앙회는 이에 따라 어선원보험료를 조정할 수 있다.

제41조(보험료율의 결정) 보험료율은 매년 9월 30일 현재 과거 3년간의 임금총액에 대한 보험급여총액의 비율과 이 장의 규정에 의한 보험급여에 소요되는 금액 및 어선원보험사업의 운영비 등을 고려하여 어선의 업종별·규모별로 구분하여 해양수산부령으로 정한다.

제42조(보험료율의 특례) 중앙회는 대통령령이 정하는 어선에 대하여는 제41조의 규정에 불구하고 보험가입자별·어업별로 징수한 어선원보험료와 지급한 보험급여액의 비율 또는 조업기간 등을 고려하여 대통령령이 정하는 바에 따라 인상 또는 인하한 보험료율을 그 어선에 대한 다음 보험연도의 보험료율로 할 수 있다.

제43조(보험료의 신고·납부) ①보험가입자는 매 보험연도의 말일 또는 보험관계가 소멸한 날의 전날까지 사용한 모든 어선원등에게 지급한 임금총액(지급하기로 결정된 금액을 포함한다)에 제41조 및 제42조의 규정에 의한 보험료율을 곱하여 산정한 금액을 보험연도 초일부터 70일 이내에 신고·납부하여야 한다.

②중앙회는 보험가입자가 제1항의 규정에 의한 신고를 하지 아니하거나 그

신고가 사실과 다른 때에는 그 사실을 조사하여 어선원보험료를 산정하여야 한다.

③제2항의 규정에 따라 산정된 어선원보험료를 납부하지 아니한 보험가입자에 대하여는 그 보험료의 전액을 징수하고, 어선원보험료를 납부한 보험가입자에 대하여 그 납부한 보험료의 차액이 있는 때에는 그 초과액을 반환하거나 부족액을 징수하여야 한다.

제44조(보험료 등 과납액의 충당과 반환) ①중앙회는 보험가입자가 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금과 체납처분비로 납부한 금액중 잘못된 금액을 반환하고자 하는 때에는 대통령령이 정하는 순위에 따라 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금에 우선 충당하고 그 잔액을 당해 보험가입자에게 반환하여야 한다.

②제37조의 규정에 따라 보험가입자에게 보험급여를 지급하여야 하는 때에는 대통령령이 정하는 순위에 따라 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금에 우선 충당하고 그 잔액을 당해 보험가입자에게 반환하여야 한다.

③중앙회는 제1항 또는 제2항의 규정에 따라 잘못된 금액을 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금에 충당하거나 반환하는 때에는 그 납부일의 다음 날부터 충당 또는 반환하는 날까지의 기간에 대하여 대통령령이 정하는 이자율에 따라 계산한 금액을 그 잘못된 금액에 가산하여야 한다.

제45조(연체금의 징수) 중앙회는 보험가입자가 납부기한까지 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금을 납부하지 아니한 때에는 그 연체기간에 대하여 36월을 초과하지 아니하는 범위 안에서 은행의 연체이자율 등을 고려하여 대통령령이 정하는 바에 따라 연체금을 징수한다. 다만, 연체금의 금액이 소액이거나 그밖에 그 징수가 적절하지 아니하다고 인정되어 대통령령이 정하는 경우를 제외한다.

제46조(보험가입자로부터의 보험급여액의 징수) 중앙회는 다음 각호의 1에 해당하는 어선원등의 재해에 대하여 보험급여를 지급하는 경우에는 대통령령이 정하는 바에 따라 그 급여액의 일부를 보험가입자로부터 징수할 수 있다.

196 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

1. 보험가입자가 제22조의 규정에 의한 보험가입신고를 게을리 한 기간 중에 발생한 재해
2. 보험가입자가 어선원보험료의 납부를 게을리 한 기간 중에 발생한 재해

제47조(징수금의 통지 및 독촉) ①중앙회는 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금을 징수하는 경우에는 납부의무자에게 그 금액과 납부기한을 문서로 통지하여야 한다.

②중앙회는 납부의무자가 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금을 납부기한 내에 납부하지 아니한 때에는 기한을 정하여 그 납부의무자에게 납부의 독촉을 하여야 한다.

③중앙회는 제2항의 규정에 따라 독촉을 하는 경우에는 독촉장을 발부하여야 한다. 이 경우 납부기한은 10일 이상의 여유가 있도록 하여야 한다.

제48조(징수금의 체납처분) 중앙회는 제47조제2항 및 제3항의 규정에 의한 독촉을 받은 자가 그 기한 내에 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금을 납부하지 아니한 때에는 해양수산부장관의 승인을 얻어 국세체납처분의 예에 따라 이를 징수할 수 있다.

제49조(징수금의 결손처분) ①중앙회는 다음 각호의 1에 해당하는 사유가 있을 때에는 해양수산부장관의 승인을 얻어 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금을 결손처분할 수 있다.

1. 체납처분이 종결되고 체납액에 충당된 배분금액이 그 체납액에 부족한 경우
2. 소멸시효가 완성된 경우
3. 징수할 가능성이 없다고 인정하여 대통령령이 정하는 경우

②중앙회는 제1항제3호의 규정에 따라 결손처분을 한 후 압류할 수 있는 다른 재산을 발견한 때에는 지체없이 그 처분을 취소하고, 다시 체납처분을 하여야 한다.

제50조(서류의 송달) 국세기본법 제8조 내지 제12조의 규정은 어선원보험료, 이 장에 의한 그밖의 징수금에 관한 서류의 송달에 관하여 이를 준용한다.

제4장 어선재해보상보험

제51조(보험가입자) ①어선재해보상보험(이하 “어선보험”이라 한다)에 가입할 수 있는 자는 제6조제1항의 규정에 의한 어선소유자로 한다.

②어선보험에 가입하고자 하는 자는 대통령령이 정하는 바에 따라 보험가입금액이 제55조의 규정에 의한 보험가액의 일정비율(이하 “보험가입금액의 비율”이라 한다) 이상이 되도록 가입하여야 한다.

제52조(보험대상의 범위 및 보험기간) ①어선보험의 대상은 제51조제1항의 규정에 의한 어선을 구성하는 선체·기관 및 의장품을 일괄단위로 한다.

②어선보험의 보험기간은 가입후 1년으로 한다.

제53조(보험급여) ①중앙회는 어선재해로 인하여 어선보험의 대상에 손해가 발생한 경우 보험가입자의 청구에 의하여 보험가입금액의 비율과 손실율에 따라 산출한 보험급여액을 지급한다.

②제1항의 규정에 의한 보험급여는 지급결정일부터 14일 이내에 지급하여야 한다.

제54조(보험료 및 보험료율의 결정) ①어선보험료는 제55조의 규정에 의한 보험가액에 보험가입금액의 비율과 보험료율을 곱한 금액으로 한다.

②보험료율은 해양수산부장관이 대통령령이 정하는 시점과 기간을 기준으로 어선보험의 보험가입금총액에 대한 보험급여총액의 비율 및 보험사업의 운영비 등을 감안하여 어선의 업종별·규모별로 구분하여 결정한다.

③제42조의 규정은 어선보험의 경우에 이를 준용한다.

제55조(보험가액) 어선보험의 보험가액은 보험가입자가 운영하는 어선의 잔존가액으로 한다.

제56조(보험대상 및 제3자에 대한 대위) ①중앙회는 어선보험의 대상 전체가 손실되어 보험가입금액의 전부를 지급한 때에는 그 대상 및 잔존물에 대한 보험가입자의 권리를 대위한다. 다만, 보험가액의 일부를 보험에 가입한 경우에는 그 보험가입금액의 비율만큼 보험가입자의 권리를 대위한다.

②중앙회는 제3자의 행위에 의한 재해로 인하여 어선보험의 보험급여를 지급한 경우에는 그 급여액의 한도 안에서 급여를 받은 자의 제3자에 대한 손해배상청구권을 대위한다.

제57조(보험에 가입된 어선의 양도에 따른 권리·의무의 승계) 보험가입자가 어선보험에 가입된 어선을 양도하는 경우에는 그 양수인은 어선보험계약에 관한 양도인의 권리·의무를 승계한 것으로 추정한다.

제58조(수급권의 보호) 어선보험의 보험금을 지급받을 권리는 이를 압류할 수 없다. 다만, 보험대상 어선이 담보로 제공되는 경우에는 그러하지 아니하다.

제5장 심사 및 재심사청구

제59조(심사청구의 제기) ①보험급여에 관한 결정에 불복이 있는 자는 중앙회에 심사청구를 할 수 있다.

②제1항의 규정에 의한 심사청구는 당해 보험급여에 관한 결정이 있음을 안 날부터 90일 이내에 하여야 한다.

③보험급여에 관한 결정에 관하여는 행정심판법에 의한 행정심판을 제기할 수 없다.

제60조(심사청구에 대한 심리·결정) ①중앙회는 제59조제1항의 규정에 의한 심사청구를 받은 날부터 50일 이내에 심사청구에 대한 결정을 하여야 한다. 다만, 부득이한 사유로 그 기간 내에 결정을 할 수 없을 때에는 1차에 한하여 10일을 넘지 아니하는 범위 안에서 그 기간을 연장할 수 있다.

②중앙회는 심사청구의 심리를 위하여 필요한 경우에는 청구인의 신청 또는 직권에 의하여 다음 각호의 행위를 할 수 있다.

1. 청구인 또는 관계인을 지정장소에 출석하게 하여 질문하거나 의견을 진술하게 하는 것
2. 청구인 또는 관계인에게 증거가 될 수 있는 문서 그밖의 물건을 제출하게 하는 것
3. 전문적인 지식이나 경험을 가진 제3자로 하여금 감정하게 하는 것

4. 소속직원으로 하여금 사건에 관계가 있는 어선 그밖의 장소에 출입하여 보험가입자·어선원 그밖의 관계인에게 질문하게 하거나 문서 그밖의 물건을 검사하게 하는 것
 5. 심사청구와 관계가 있는 어선원에 대하여 중앙회가 지정하는 의사·치과 의사 또는 한의사(이하 “의사등”이라 한다)의 진단을 받게 하는 것
- ③제2항제4호의 규정에 의한 질문이나 검사를 행하는 소속직원은 그 권한을 표시하는 증표를 관계인에게 내보여야 한다.

제61조(재심사청구의 제기) ①제60조제1항의 규정에 의한 심사청구에 대한 결정에 불복이 있는 자는 위원회에 재심사를 청구할 수 있다.

②제1항의 규정에 의한 재심사청구는 당해 보험급여에 관한 결정을 행한 중앙회를 거쳐 위원회에 제기하여야 한다.

③제2항의 규정에 따라 재심사청구를 받은 중앙회는 5일 이내에 의견서를 첨부하여 이를 위원회에 송부하여야 한다.

④제1항의 규정에 의한 재심사청구는 심사청구에 대한 결정이 있음을 안 날부터 90일 이내에 제기하여야 한다.

제62조(재심사청구에 대한 심리·재결) ①제60조의 규정은 재심사청구에 대한 심리·재결에 관하여 이를 준용한다. 이 경우 “중앙회”는 “위원회”로, “심사청구”는 “재심사청구”로, “결정”은 “재결”로, “소속직원”은 “위원회의 위원”으로 본다.

②위원회의 재결은 중앙회를 기속한다.

제63조(심사 및 재심사청구인의 지위승계) 심사청구인 또는 재심사청구인이 사망한 경우 그 청구인이 보험급여의 수급권자인 때에는 제29조제1항의 규정에 의한 유족이, 그 외의 자인 때에는 상속인 또는 심사청구나 재심사청구의 대상인 보험급여에 관련된 권리·이익을 승계한 자가 각각 청구인의 지위를 승계한다.

제64조(다른 법률과의 관계) ①제59조 및 제61조의 규정에 의한 심사청구 및 재심사청구의 제기는 시효중단에 관하여 민법 제168조의 규정에 의한 재판상의 청구로 본다.

②제62조의 규정에 의한 재심사청구에 대한 재결은 행정소송법 제18조를 적용함에 있어 이를 행정심판에 대한 재결로 본다.

③제59조 및 제61조의 규정에 의한 심사청구 및 재심사청구에 관하여 이 법에서 정하고 있지 아니한 사항에 대하여는 행정심판법의 규정에 의한다.

제6장 보 칙

제65조(시효) ①보험료, 이 법에 의한 그밖의 징수금을 징수하거나 그 반환을 받을 권리 및 보험급여를 받을 권리는 3년간 행사하지 아니하면 시효로 인하여 소멸한다.

②제1항의 규정에 의한 소멸시효에 관하여는 이 법에 규정된 것을 제외하고는 민법의 규정에 따른다.

제66조(시효의 중단) ①제65조의 규정에 의한 소멸시효는 다음 각호의 사유로 인하여 중단된다.

1. 제23조제2항 및 제53조제1항의 규정에 의한 청구
 2. 제47조의 규정에 의한 통지 또는 독촉
 3. 제48조의 규정에 의한 체납처분절차에 따라 행하는 교부청구 또는 압류
- ②제1항의 규정에 따라 중단된 소멸시효는 다음 각호의 기한 또는 기간이 지난 때부터 새로 진행한다.

1. 독촉에 의한 납부기한
2. 제47조제1항의 규정에 따라 통지한 납부기한
3. 교부청구중의 기간
4. 압류기간

제67조(보고 등) 중앙회는 필요하다고 인정하는 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 이 법의 적용을 받는 보험가입자 또는 당해 어선에 종사하는 어선원등 및 회원조합에게 보험사업에 관하여 필요한 보고 또는 관계서류의 제출을 요구할 수 있다.

제68조(검사 등) ①중앙회는 필요하다고 인정할 때에는 소속직원으로 하여금

이 법의 적용을 받는 어선 및 어로작업장 그밖의 관련 사무소에 출입하여 관계인에 대하여 질문을 하거나 관계서류를 검사하게 할 수 있다.

②중앙회는 보험급여에 관하여 필요하다고 인정할 때에는 대통령령이 정하는 바에 따라 보험급여를 받는 어선원등의 진료를 담당한 의사등에게 당해 어선원등의 진료에 관한 보고 또는 그 진료에 관한 서류나 물건의 제출을 요구하거나 소속직원으로 하여금 당해 의사등에게 질문을 하게 하거나 관계서류나 물건을 검사하게 할 수 있다.

③어선재해가 발생하였을 경우 중앙회는 어선의 사고상황 및 손실율을 파악하기 위하여 필요한 때에는 보험가입자에게 어선의 조사가 가능하도록 조치하거나 다른 장소로 이동하게 할 수 있다.

④제1항 내지 제3항의 경우에 중앙회의 소속직원은 그 권한을 표시하는 증표를 관계인에게 내보여야 한다.

제69조(벌칙적용에 있어서의 공무원 의제) 이 법에 의한 보험업무에 종사하는 중앙회 및 회원조합의 임원 및 직원은 형법 제129조 내지 제132조의 적용에 있어서는 이를 공무원으로 본다.

제7장 벌 칙

제70조(과태료) ①제22조의 규정에 의한 보험관계의 신고를 하지 아니하거나 허위의 신고를 한 자는 100만원 이하의 과태료에 처한다.

②다음 각호의 1에 해당하는 자에 대하여는 50만원 이하의 과태료에 처한다.

1. 제60조제2항(제62조제1항에서 준용하는 경우를 포함한다)의 규정에 의한 질문에 허위의 답변을 하거나 검사를 거부·방해 또는 기피한 자
2. 제67조의 규정에 의한 보고 또는 관계서류의 제출명령에 응하지 아니하거나 허위의 보고를 한 자
3. 제68조제1항 및 제2항의 규정에 의한 중앙회의 소속직원의 질문에 답변을 거부하거나 검사를 거부·방해 또는 기피한 자
4. 제68조제3항의 규정에 의한 어선의 조사 및 이동 조치를 거부·방해 또는 기피한 자

202 수산관련 보험공제제도의 도입 및 활성화 방안

- ③제1항 및 제2항의 규정에 의한 과태료는 대통령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관이 부과·징수한다.
- ④제3항의 규정에 의한 과태료처분에 불복이 있는 자는 그 처분을 받은 날부터 30일 이내에 해양수산부장관에게 이의를 제기할 수 있다.
- ⑤제3항의 규정에 의한 과태료처분을 받은 자가 제4항의 규정에 따라 이의를 제기한 때에는 해양수산부장관은 지체없이 관할법원에 그 사실을 통보하여야 하며, 그 통보를 받은 관할법원은 비송사건절차법에 의한 과태료의 재판을 한다.
- ⑥제4항의 규정에 의한 기간내에 이의를 제기하지 아니하고 과태료를 납부하지 아니한 때에는 국세채납처분의 예에 따라 이를 징수한다.

부 칙

- ①(시행일) 이 법은 공포후 6월이 경과한 날부터 시행한다.
- ②(다른 보험에 가입한 보험가입자의 적용의 특례) 이 법 시행당시 산업재해보상보험법 및 선원법 그밖의 다른 법률에 의한 보험 또는 공제에 가입한 자는 그 보험기간(산업재해보상보험법의 경우에는 보험연도를 포함한다) 또는 공제기간이 만료된 날의 다음 날부터 어선원보험에 관한 이 법의 규정을 적용한다.

주 의

1. 이 보고서는 해양수산부에서 시행한 수탁사업의 연구보고서입니다.
2. 이 보고서의 내용을 대외적으로 발표한 때에는 반드시 해양수산부에서 시행한 수탁사업의 연구결과임을 밝혀야 합니다.
3. 국가과학기술 기밀유지에 필요한 내용은 대외적으로 발표 또는 공개하여서는 아니됩니다.
4. 이 보고서의 내용은 연구진의 개인적인 견해이며, 수협중앙회의 공식견해가 아닙니다.