

사업장 출·퇴근 재해의 산재보험적용에 관한 연구

김 병 석*

*충주대학교 안전공학과

A Study on Application of Worker's Compensation Insurance to an Commuting-Time Accident

Byung-Suk Kim*

*Department of Safety Engineering, ChungJu National University

Abstract

Currently, in Korea, an accident that takes place during a worker's commuting is generally not considered as work-related accident. However, there are several exceptions such as an accident that occurs in commuting while using transportation provided by an employer, an accident that happens during commuting time that can be regarded as part of a business activity (e.g. tending to work instructed by an employer on the way to or from work), and an accident that is caused by insufficient facility management by an employer. It is even more so as the workers' commuting distance increases with expanding scale of a city, and traffic accident occurs more frequent. Social risk of commuting-time accident is on the rise. Under this circumstance, it is an important social issue to explore how to protect workers from commuting-time accident.

Keywords : Commuting-Time Accident, worker's, Compensation Insurance

1. 서 론

현재 우리나라에서는 근로자가 출·퇴근 시 발생한 재해에 대해서 일반근로자의 경우 원칙적으로는 업무상 재해로 인정하지 않는다. 다만, 사업주가 제공한 교통수단 이용 중 발생한 출·퇴근재해, 출장에 준한 출·퇴근재해(출·퇴근 도상에 사용자의 지시에 따라 용무를 보는 경우 등) 및 출·퇴근 중 사업주의 시설관리 하자로 발생한 재해 등의 경우에 한해서 업무상 재해로 인정하고 있다[1]. 그러나 공무원의 경우 출·퇴근재해를 원칙적으로 공무상 재해로 인정하고 있어서 일반 근로자와는 다른 입장을 취하고 있다. 이렇게 한 국가에서 출·퇴근재해에 대한 해석이 다르게 나타날 수 있는 것은 사적 성격과 공적 성격 둘 다를 가진 '출·퇴근'의 이중적 성격 때문일 것이다. 출·퇴근의 사적 성격은 다음과 같이 주장된다. 출·퇴근재해란 사

업주의 직접적인 지배·관리하에 발생하는 일이 아닌 것으로서, 작업장 내 사고에 대해서 사업주의 관리책임에 따라서 개선되지만, 출·퇴근 재해에 대해서는 사용자가 그 발생을 예방하거나 감소시킬 수 있는 수단을 가지지 못한다. 이는 출·퇴근의 방법이나 경로의 선택이 전적으로 근로자에게 달려있기 때문이기도 하다[3].

또한 출·퇴근은 공적인 측면을 가진다. 대부분의 근로자에게 출·퇴근은 노무를 제공하기 위한 전제조건으로서, 근로제공과 밀접한 관계를 갖는다. 즉, 일을 하기 위해서는 반드시 필요한 것이 출·퇴근이고 따라서 출·퇴근재해는 일자리에 부수된 것이지만 단독의 고유한 위험이 아닌 것이다.

또한 우리가 관심을 가져야 할 점은 출·퇴근재해에 대한 위험은 모든 근로자가 항상 직면하고 있다는 점이다. 더욱이 오늘날 근로자들은 도시의 비대화로 과거 보다 먼 출·퇴근거리를 다녀야 하며, 교통사고율 또한

† 교신저자: 김병석, 서울 송파구 잠실2동 우성아파트 3동 1103호

Tel: 043-841-5335, E-mail: bskim48@cjnu.ac.kr

2010년 7월 20일 접수; 2010년 8월 17일 수정본 접수; 2010년 9월 2일 게재확정

증가하고 있기 때문에 출·퇴근재해에 대한 사회적 위험은 더욱 증가하고 있다. 이러한 상황에서 출·퇴근재해에 대해서 어떤 보호책을 마련할 수 있겠는가는 중요한 사회적 관심사가 아닐 수 없다.

현행 산업재해보상보험법에서는 업무상재해와 관련하여 산업재해보상보험법 제37조(업무상의 재해의 인정 기준) ① 근로자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유로 부상·질병 또는 장애가 발생하거나 사망하면 업무상의 재해로 본다[2]. 다만, 업무와 재해 사이에 상당인과관계가 없는 경우에는 그러하지 아니하다. 라고 정의하고 있으며, 출·퇴근과 관련한 부분은 제 37조 제 1항 다항목 ‘사업주가 제공한 교통수단이나 그에 준하는 교통수단을 이용하는 등 사업주의 지배관리 하에서 출·퇴근 중 발생한 사고’라고 정의하고 있다.

이는 원칙적으로 출·퇴근재해는 업무상 재해로 인정되지 않으나 사업주가 관리하고 있는 시설물의 결함 또는 관리상의 재해의 개념을 확대해석한 것으로 볼 수 있다.

2. 출·퇴근재해 실태 및 문제점

우리나라는 국가차원의 출·퇴근재해보호제도가 없기 때문에, 출·퇴근재해에 대한 직접적인 자료는 찾을 수 없다. 다만, 출·퇴근재해의 대부분이 교통사고와 관련 될 것이라는 점에서 경찰청에서 해마다 발행하는 「교통사고 통계」를 통해서 ‘전반적인 교통사고 통계’와 사고 원인별 통계 중 ‘출·퇴근시의 사고’에 대한 통계를 통해서 출·퇴근재해의 정도를 가늠 할 수 있을 뿐이다.

아래의 표 1은 년도별 교통사고 추세를 나타낸 것이다.

근로자의 출·퇴근수단은 도보, 대중교통, 자가용, 오토바이 등 다양하게 나타나며, 출·퇴근시 발생하는 재해의 양태 또한 다양하게 나타날 수 있다. 즉 도보 출·퇴근 중 교통사고를 당할 수도 있고, 빙판에 미끄러져 부상을 입거나 강도에 의해 상해를 입을 수도 있다. 그러나 일반적으로 볼 때, 출·퇴근시 입을 수 있는 재해의 대부분은 교통사고라고 볼 수 있을 것이다.

아래의 표 2는 시간대 교통사고 추세를 나타낸 것이다.

표 1 년도별 교통사고 추세

분석지표	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
발생건수	220,755	214,171	213,745	211,662	215,822
사망자수	6,563	6,376	6,327	6,166	5,870
부상자수	346,987	342,233	340,229	355,906	338,962

표 2 시간대별 교통사고 추세

시간대	구분	2004	2005	2006	2007	2008
06시-08시	발생건수	13,159	12,786	12,893	13,164	13,490
	사망자수	544	513	513	505	510
	부상자수	20,285	20,179	20,403	20,713	21,203
08시-10시	발생건수	19,344	18,754	18,009	18,022	18,703
	사망자수	453	454	440	392	383
	부상자수	29,767	29,403	27,972	28,152	28,673

2.1 출·퇴근재해 보호실태

산재보험에서 출·퇴근재해에 대한 보장을 하지 않는 한국의 경우, 출·퇴근시 발생하는 사고에 대해서는 대부분의 근로자가 자동차보험을 통해서 대비하고 있을 것으로 짐작할 수 있다.

현재 우리나라는 자동차를 가진 사람이면 누구나 책임보험에 가입할 것을 강제하고 있다. 자동차보험의 구조를 보면, 대인배상 1(책임보험), 대인배상 2, 대물배상, 자기신체사고, 자기차량사고 등으로 구성되어 있다. 본 연구에서는 출·퇴근재해에 대해서 자동차보험과 산재보험의 보상수준과 범위를 비교해 보려는 목적을 가졌기 때문에, 자동차보험의 다양한 보장내용 중 신체적 재해에 대한 보장만을 다루기로 한다. 이 중 신체적 재해에 대한 보장을 내용으로 하는 것은 대인배상(1, 2)과 자기신체사고, 무 보험차 상해의 경우인데, 보상의 내용을 보면 사망시, 부상시, 후유장애시의 3가지 경우로 나뉘어 한도액이 설정되어 있다. 표 3는 자동차보험의 항목을 정리한 것이다.

표 3 자동차보험 항목

항 목	내 용
대인배상 I	책임보험, 다른 사람을 죽거나 다치게 한 경우 보상
대인배상 II	다른 사람을 죽거나 다치게 한 경우 대인배상 I의 보상금액을 초과한 부분에 대한 보상
대물배상	다른 사람의 차량이나 재물을 파손한 경우 보상
자기신체사고	피보험자 본인 및 가족이 죽거나 다친 경우 보상
무보험차 상해	피보험자 본인 또는 가족이 무보험자동차에 의해서 상해를 입은 경우에 보상
자기차량사고	피보험자동차가 도난을 당하거나 사고로 파손된 경우 보상

자동차보험의 보험료 지급기준의 구성내역을 산재보험의 급여내용과 비교해 보면 다음과 같다. 산재보험의 급여는 요양급여, 휴업급여, 상병보상연금, 장해급여, 유족급여, 장의비, 간병급여로 구성되어 있는데, 이를 자동차보험의 급여와 대비해서 보면 다음과 같다. 산재보험의 요양급여는 자동차보험에서의 치료관계비와 같은 역할을 하는 것이고, 산재보험의 휴업급여는 자동차보험의 휴업손해 및 기타 손해배상금과 같은 역할을 하는 것이며, 산재보험의 장해급여와 상병보상연금은 자동차보험의 위자료 및 상실수익액과 같은 것이고, 산재보험의 간병급여와 자동차보험의 가정간호비가 서로 대비되며, 산재보험의 장의비와 자동차보험의 장례비, 산재보험의 유족급여와 자동차보험의 위자료, 상실수익액이 대비되고 있다.

이를 보면 자동차보험과 산재보험은 내용상 유사한 급여구성을 가지고 있으며, 우리나라는 산재보험에서 출·퇴근 재해에 대한 보상을 하지 않고 근로자 개인이 자동차보험을 통해서 출·퇴근 재해에 대한 보상을 구입하고 있는 것으로 해석할 수 있다. 다음의 표 4은 산재보험과 자동차보험의 급여를 비교한 것이다.

산재보험과 자동차보험의 실제적인 보장수준을 비교하기 위해서는 어느 한 보험을 통해서 보상받을 경우 다른 보험에서는 보장받을 수 있는 것을 보장받지 못하고 있는가의 여부를 살펴보아야 한다. 종합보험을 들 경우 산재보험의 보장내역은 자동차보험에도 모두 있는 것으로 나타나지만, 책임보험만 든다면 자기신체에 대한 상해에 대해서는 아무런 보상을 받을 수 없게 된다. 또한 자동차보험을 가입하지 않은 무보험차량에 의한 사고 시 자동차보험에 의한 보상은 어렵다. 이러한 결과는 즉, 교통사고 이외의 출·퇴근재해, 교통사고시의 보상수준 등 다른 것은 차치하더라도 출·퇴근재해가 산재보험이 아닌 자동차보험으로 처리됨으로써 연간 약 1,200명 이상의 근로자는 보호의 사각지대에 놓여 있다고 해석할 수 있을 것이다.

표 4 산재보험과 자동차보험의 급여 비교

구 분	산재보험	자동차보험
부상시	요양급여 휴업급여	구조 수색비, 치료 관계비 위자료, 휴업손해, 기타손해배상금
후유 장해시	장해급여, 장병보상연금 간병급여	위자료, 상실수익액, 가정 간호비
사망시	장의비, 유족급여	장례비, 위자료, 상실수익액

2.2 출·퇴근재해 산재보험 적용시 문제점

2.2.1 출·퇴근 개념 정립

우선 출·퇴근의 개념에 대한 정립이 필요하다. 일반적으로 출·퇴근이라 함은 주거와 근무 장소 사이를 반복적인 행위라 할 수 있으며, 출·퇴근행위에 수반되는 필수적인 개념을 정립함으로써 출·퇴근행위 중 발생하는 재해에 대해서 출·퇴근재해로 포섭할 수 있는지가 결정되기 때문이다. 출·퇴근 행위와 업무상재해와의 관계에서 필수적으로 업무연관성과 사업주의 지배 관리하에 있는지를 살펴볼 수 있고, 주거와 근무 장소, 합리적 경로, 경로에서의 사적인 행위 등의 개념정립이 추가적으로 필요하다. 출·퇴근 중 재해를 공무상재해로 인정하고 있는 공무원연금법 상에서도 주거와 근무 장소 사이에서 이동경로를 벗어난 사적행위의 경우에는 보호의 대상으로 삼고 있지 않기 때문에 합리적인 방법에 의한 합리적인 개념정의를 필요하다.

2.2.2 보험료 납입의 주체

산업재해보상보험법이 근로자의 사고에 대하여 사업주의 무과실 책임주의에 의한 보상을 기초로 하고 있으며 사회보험적인 입장에서는 사업주가 출·퇴근재해 적용에 수반되는 재정적 부담을 감수하는 것이 이상적이라 할 것이다. 그러나 제도 도입에 수반되는 재정적 부담을 고려하지 않는다면 순전히 이상적일 수 밖에 없고 기존 산재보험 재정에 위험이 될 수 있음을 고려해야 한다. 이미 출·퇴근재해를 업무상재해로 인정하고 있는 유럽 선진국의 경우에도 증가하는 재정부담 때문에 그 해결방안을 모색하고 있다는 것은 우리나라에 있어서도 시사점을 부여하고 있다고 본다[1].

또한 출·퇴근 중 교통사고는 주로 가해자가 있다는 것을 고려할 때 가해자와 피해자에 대한 손해배상책임을 제3자인 사업주가 부담하는 것도 법리적으로 모순되고 도덕적 해이에 빠질 수 있다. 즉 출·퇴근재해의 인정은 출·퇴근자들의 교통사고 예방의 경제적 유인을 감소시켜 교통사고 발생율을 증가시킬 것을 예측할 수 있을 것이다. 출·퇴근재해의 사고비용을 출·퇴근자가 아닌 사용자가 전부 또는 일부를 부담하게 되는 경우 출·퇴근근로자의 사고방지의 경제적 비용은 감소하여 이로 인해 사고율은 증가하게 된다. 또한 출·퇴근재해의 인정으로 자동차보험 등의 사적보험을 대체 또는 구축하는 효과가 발생할 것이다. 이 두 가지 효과로 인해 출·퇴근재해의 인정은 산재보험요율의 상승이나 산재보험 재정의 부담요인으로 작용할 가능성이 높다고 할 수 있다.

2.2.3 자동차보험과의 연계

대부분의 출·퇴근 중 사고는 교통사고인 경우가 대부분이며, 교통사고에 대해서는 자동차보험을 통해서 대부분 보상을 받고 있다. 그러나 자동차보험에서는 면책약관을 통해서 업무상 재해인 경우에는 보험금을 지급하고 있지 않고 있기 때문에 출·퇴근재해가 전면 적용된다면 가해자가 자동차보험에 가입되어 있는 경우에는 자동차보험사에 대하여 구상권을 행사 할 수 없게 되어 산재보험의 제정악화문제를 야기할 수 있다.

또한 구상권 행사는 법적절차에 따라 진행되어야 소송을 통해 구상금을 수납하는 시점까지 장시간이 소요되고, 소송이 확정된 이후에도 구상금 회수에 쉽지 않은 등 관리비용 및 소송비용의 증대라는 문제가 있다.

2.2.4 근로기준법과의 충돌 가능성

출·퇴근재해를 업무상 재해로 인정하게 되면 근로기준법과의 충돌 가능성이 있다. 출·퇴근행위를 업무로 본다면 출·퇴근비용, 임금의 산정방법, 출·퇴근 중 근로자에 대한 사용자의 지배·관리적 행사 가능여부 등의 문제가 발생 할 수 있다. 또한 출·퇴근행위가 순수한 사적인 영위와 업무상 행위와의 중간영역에 있는 것은 사실이지만 개인의 순수한 사적영역 이외에서 발생하는 손해를 사업주의 책임으로 해야 한다는 것은 문제가 있을 수 있고, 근로자의 노동인격의 완성에 있어서도 바람직하지 않을 것이다.

2.2.5 사고비용 분담과 사고예방

과연 사고 당사자들이 사회적으로 적절한 수준의 주의노력을 기울일 것인가는 사고의 비용을 가해자와 피해자에게 어떻게 부담시킬 것인가에 관한 법원칙, 즉 손해배상원칙(liability rule)에 의해 좌우된다. 만일 가해자에게 아무런 책임을 지우지 않는 무책임원칙(no liability)에 취한다면 가해자들은 사고방지를 위해 아무런 주의노력을 기울이지 않게 된다. 반대로 당사자가 기울인 주의노력 수준과는 관계없이 가해자가 피해자를 보상해야 할 무과실책임원칙(strict liability)에 의하면 정반대의 결과가 발생한다. 이 경우에는 피해자가 사고방지를 위한 아무런 주의노력을 기울이지 않게 된다. 따라서 당사자의 사고예방을 위한 주의노력의 정도는 사고로 인한 손해를 누가 얼마만큼 부담하는가에 따라 달라진다고 할 수 있다.

사고비용의 부담비율의 변화가 가해자와 피해자의 사고방지 노력에 미치는 영향은 다음과 같이 일반화할 수 있다. 가해자의 사고비용 부담비율이 증가하면 사고로 인해 배상해야 할 비용이 증가하므로 가해자의 사

고방지 주의노력이 증가하게 되고 주의노력 수준의 증가는 사고발생확률을 감소시키는 효과가 있다. 반대로 가해자의 사고비용 부담비율이 증가한다는 것은 곧 피해자의 사고비용 부담비율이 감소한다는 것을 의미하므로 피해자의 주의노력 수준은 감소하고 이는 사고발생확률을 증가 시킨다.

가해자의 경우 사고비용 부담비율이 증가할 경우 가해자의 주의노력 수준의 상승으로 말미암아 사고발생확률이 줄어드는 효과와 피해자의 주의노력의 감소로 사고발생확률이 증대하는 효과가 동시에 발생하므로 전체적으로 사고발생확률이 줄어들지의 여부는 미지수라는 결론이 된다. 따라서 가해자의 비용부담비율의 증감에 따른 사고발생률의 변화는 이러한 상반된 효과의 상대적 크기에 달려 있다.

3. 출·퇴근재해 산재보험 적용 방안 제시

3.1.1 보호내용 및 수준

출·퇴근재해보호제도의 도입은 출·퇴근재해의 업무와의 밀접불가분성과 근로자와 그 가족의 생활보장의 필요성에 있기 때문에 업무상의 재해와 출·퇴근재해를 그 보상내용과 수준에 있어서 차별을 둘 이유가 없다고 본다.

따라서 현행 산업재해보상보험법에서 규정하고 있는 요양급여, 휴업급여, 장해급여, 유족급여, 상병보상연금 및 장의비 등은 그대로 출·퇴근재해에 대해서도 인정하고 보호수준도 업무상의 재해와 동일 수준으로 하는 것이 타당할 것이다. 일본의 노재보험법에서는 근로기준법상 사용자에게 당연히 보상책임이 있는 업무상 재해에 대해서는 보험급여의 명칭에 '보상'이라는 용어를 사용하여 요양보상금부, 휴업보상금부등이라고 하고 있는데 반하여 출·퇴근재해에 대해서는 사용자에게 당연히 보상책임이 있는 것은 아니지만 근로자의 생활보장을 위해 사용자의 부담으로 특별히 보호한다는 점을 강조하기 위하여 '보상'이라는 용어를 사용하지 않고 요양금부, 휴업금부 등으로 하여 구분하고 있다.

그러나 일본의 경우에도 업무상의 재해와 출·퇴근재해의 보호내용이나 수준은 동일하다. 우리나라에서는 현행 산업재해보상보험법에서 업무상 재해에 대해서도 「상병보상연금」을 제외하고는 '보상'이라는 용어를 사용하지 않고 요양급여, 휴업급여 등으로 규정하고 있기 때문에 출·퇴근재해의 보험급여를 별도의 체계로 구분하지 않아도 될 것으로 보인다. 다만 앞으로 출·퇴근재해보호제도 도입에 대한 의견수렴과정에서 사용자측으로부터 요구가 있을 경우에는 이를 수용하는 것도 무방할 것이다.

3.1.2 출·퇴근재해의 보험요율

기존 산재보험의 경우 업종에 따른 개별요율제와 동종업종에 보험요율을 적용함에 있어서 재해방지 노력을 기울인 사업주간 형평성을 실현하기 위하여 당해 사업의 보험료에 비추어 보험급여액의 비율이 일정한 범위 밖의 사업에 대하여는 법령이 정하고 있는 개별요율실적을 적용할 수 있도록 하는 제도인 경험요율제도를 두고 있다. 하지만 출·퇴근재해의 경우에는 재해발생에 대하여 사업주의 직접적인 책임이 없어 예방가능성이 없다는 점에서 일반 업무상재해의 경우와 달리 취급하는 것이 타당할 것이다.

또한 출·퇴근재해는 직종을 불문하고 일반적으로 공통적으로 적용되는 사회적 위험으로서의 성격을 감안할 경우 업종에 따른 차등요율제와 경험요율제도의 적용을 배제하는 것이 필요할 것이며, 일본의 경우 모든 기업에 일반적으로 1/1000의 보험료를 부과하고 있다. 독일의 경우 각 개별사업장의 보험료 산정 시 출·퇴근재해로 인한 재해빈도는 고려하지 않으며, 프랑스의 경우 일반적인 산재에 대한 보험요율과 출·퇴근재해에 대한 보험요율을 이원화해 모든 기업에 동일한 출·퇴근재해 보험료를 설정하고 있다.

3.1.3 비용부담 주체

출·퇴근재해는 어느 정도 업무와의 밀접불가분성이 인정되지만 사용자의 지배·관리 하에서 발생한 재해도 아니며 사용자 입장에서는 출·퇴근재해의 예방을 위한 실효성 있는 수단이 있는 것도 아니다. 출·퇴근중의 교통사고의 경우 운전자의 과실로 인한 경우에는 운전자에게 보상책임이 있지만 우리나라와 같이 도로 교통안전 시설이 후진성을 면치 못하고 있는 나라에서는 관할 행정관청에 보상책임이 있는 경우도 많을 것이다.

예컨대 도로보수공사를 하면서 도로안전수칙에 맞는 공사 중 표시나 차선변경 표시 등을 하지 않아 교통사고가 났을 경우, 도로포장공사 후에 차선표시를 하지 않아 교통사고가 발생했을 경우, 도로관리상의 하자나 교통신호체계의 하자에 의해 발생한 교통사고 등은 우리나라에서 빈번하게 발생하고 있는 것으로 생각되는데 이와 같은 사유에 의한 출·퇴근재해의 보상책임은 원칙적으로 관할 행정관청에 있다고 보아야 할 것이다.

그러나, 위와 같은 사유로 출·퇴근재해가 발생했을 경우 행정기관을 상대로 소송을 제기하는 것은 시간과 비용이 과다하게 소요되기 때문에 피재근로자에 대한 신속하고도 충분한 보상을 해주기 위해 출·퇴근재해 보호제도의 필요성이 제기되고 있는 것이다. 그런데 출·퇴근재해는 출·퇴근 경로상에 내재되어 있는 사

회적 위험이 현재화하여 발생한 재해이므로 보험료도 사용자보다는 당해 재해에 직접책임이 있는 행정관청이나 가해자가 부담하여야 한다는 결론에 이르게 된다.

그런데 국가가 보험료를 부담하게 되면 결국은 기업과 국민의 조세부담으로 되돌아오기 때문에 독일 및 일본에서는 국가가 출·퇴근재해의 보험료를 부담하지 않고 업무와 출·퇴근과의 밀접 불가분성을 강조하여 사용자에게 부담하도록 하고 있으며, 특히 일본에서는 근로자의 출·퇴근재해예방 노력을 유도하기 위하여 최초 요양급부를 받을 때에는 200엔 범위 내에서 근로자도 요양비를 부담하도록 하고 있다.

앞으로 우리나라에서 출·퇴근재해보호제도를 도입하게 될 경우 사용자로부터는 국가와 근로자도 보험료를 부담하여야 한다는 주장이 제기될 가능성이 있는데 이는 출·퇴근재해보호제도의 취지에 입각하여 협의에 의해 합리적으로 해결하여야 할 것이나, 출·퇴근재해보호제도를 이미 실시하고 있는 독일, 프랑스, 일본의 예와 출·퇴근재해보호제도를 산재보험에 포함할 경우 관리·운용의 효율성 면을 고려하고 노무제공과 출·퇴근과의 밀접불가분성을 감안하여 보험료는 사용자가 부담하는 것이 합리적일 것으로 보인다.

3.1.4 다른 보상 또는 배상과의 관계

현행 산업재해보상보험법 제80조(다른 보상이나 배상과의 관계)에서는 서로 다른 보상 또는 배상제도로 부터 이중으로 보상을 받게 되는 모순을 방지하기 위한 제도적 장치를 마련하고 있는데 이를 출·퇴근재해의 경우에도 그대로 준용하면 될 것이다.

출·퇴근재해는 근로기준법상 사용자에게 당연히 보상책임이 있는 재해라고 보기는 곤란하므로 근로기준법상의 산재보상과 출·퇴근재해의 보상은 상호조정 문제는 발생하지 않을 것으로 보인다. 그러나 타인의 위법행위로 출·퇴근재해가 발생하였을 경우에는 민법상의 손해 배상청구권과의 조정이 필요하게 되는데 이 경우는 산업재해보상보험법 제80조(다른 보상이나 배상과의 관계) 제 2항 수급권자가 동일한 사유에 대하여 이 법에 따른 보험급여를 받으면 보험가입자는 그 금액의 한도 안에서 「민법」이나 그 밖의 법령에 따른 손해배상의 책임이 면제된다. 이 경우 장해보상연금 또는 유족보상연금을 받고 있는 자는 장해보상일시금 또는 유족보상일시금을 받은 것으로 본다. 와 제 3항 수급권자가 동일한 사유로 「민법」이나 그 밖의 법령에 따라 이 법의 보험급여에 상당한 금품을 받으면 공단은 그 받은 금품을 대통령령으로 정하는 방법에 따라 환산한 금액의 한도 안에서 이 법에 따른 보험급여를

지급하지 아니한다. 다만, 제2항 후단에 따라 수급권자가 지급받은 것으로 보게 되는 장해보상일시금 또는 유족보상일시금에 해당하는 연금액에 대하여는 그러하지 아니하다. 이 규정에 따라 피재근로자가 동일한 사유로 민법 기타 법령에 의하여 산재보험급여에 상당한 금품을 받은 때에는 그 금액의 한도내에서 산재보험에 의한 출·퇴근재해보험급여를 지급하지 않아야 할 것이다. 한편 교통사고로 인한 출·퇴근재해가 발생했을 경우에는 산재보험에 의한 출·퇴근재해보험급여를 청구할 수 있는 동시에 자동차보험회사에 대해서도 손해배상청구가 가능하므로 산재보험과 자동차보험과의 조정문제가 발생하게 되는데 산업재해보상보험법 제87조(제3자에 대한 구상권)에서는 제1항 공단은 제3자의 행위에 따른 재해로 보험급여를 지급한 경우에는 그 급여액의 한도 안에서 급여를 받은 자의 제3자에 대한 손해배상청구권을 대위한다. 다만, 보험가입자인 2 이상의 사업주가 같은 장소에서 하나의 사업을 분할하여 각각 행하다가 그 중 사업주를 달리하는 근로자의 행위로 재해가 발생하면 그러하지 아니하다. 제2항 제1항의 경우에 수급권자가 제3자로부터 동일한 사유로 이 법의 보험급여에 상당하는 손해배상을 받으면 공단은 그 배상액을 대통령령으로 정하는 방법에 따라 환산한 금액의 한도 안에서 이 법에 따른 보험급여를 지급하지 아니한다. 제 3항 수급권자 및 보험가입자는 제3자의 행위로 재해가 발생하면 지체 없이 공단에 신고하여야 한다. 라고 규정하고 있다.

따라서 근로자의 출·퇴근중의 자동차사고로 인한 부상이나 사망에 대하여 자동차보험에서 손해배상을 먼저 행하였을 경우에는 그 금액의 범위 내에서 산재보험에 의한 출·퇴근재해보험급여는 행하여지지 않으며, 반대로 산재보험에서 먼저 보험급여를 지급한 경우에는 고용노동부장관이 그 급여액에 관하여 자동차보험회사에 대하여 구상을 요구하여야 할 것이다.

4. 결론 및 제언

출·퇴근재해에서 문제가 되는 것은 출·퇴근이 근로의 제공과 밀접한 연관이 있는 즉 업무기인성을 가진 재해임은 분명하다. 그러나 출·퇴근재해는 사업주가 출·퇴근사고를 예방한다거나 통제할 수 있는 가능성이 전혀 없다는 점에서, 일반적인 산재사고와는 달리 사용자의 '책임'을 묻기는 곤란하다는 특성을 가진다. 따라서 출·퇴근재해의 경우, 그 책임 소재가 누구에게 있는가를 따지기보다는, 근로자가 출·퇴근 도상에서 입은 피해를 생활보장의 관점에서 누가 책임을 지는

것이 합리적인가를 살펴보는 것이 오히려 합리적일 것이다. 출·퇴근재해는 대부분 교통사고의 형태를 띠게 되는데, 이때 어떤 제도를 통해서 보장하는가는 산재보험제도뿐만 아니라 자동차보험에 미치는 영향이 대단히 클 것이 자명하고, 교통안전정책 전체의 존재 양식과도 관련되는 것으로 볼 수 있다.

우리나라의 경우 출·퇴근재해의 실태에 대한 조사 자체가 아직 전무한 실정으로서, 출·퇴근재해에 대한 논의 자체도 법적인 면에서만 조금 다루고 있을 뿐 사회적인 여론의 형성이나 의견의 수렴이 부족한 실정이다. 이에 출·퇴근재해의 대한 산재 도입과 관련하여 다음과 같은 몇 가지 중요한 시사점을 제시 하였다.

첫째, 산재보험에서 출·퇴근재해를 실시할 경우, 얻을 수 있는 실익이 무엇인가가 아직 분명치 않다. 출·퇴근재해의 거의 대부분을 차지하는 교통사고에 대해서는 자동차보험을 통해서 상당수가 보호를 받고 있는 현실을 비추어 볼 때, 출·퇴근재해에 대해서 산재보험으로 보장하는 것은 실제로 출·퇴근사고 발생 시 보상을 위한 재원 부담의 주체를 근로자에서 사용자로, 혹은 근로자와 사용자로 변화시키는 의미를 갖는 것이라고 볼 수 있다.

둘째, 현재 출·퇴근재해 및 보장방식에 대한 구체적인 실태조사가 전무하다는 점을 감안하면, 이러한 이론적인 면에서의 방향성이나 전망이 실제적으로는 어떻게 나타날 것인가를 알기 위하여 우선 전국적인 규모의 대대적인 조사연구를 통한 사실자료에 근거한 보다 면밀한 검토가 필요할 것이다. 이를 위해서 가장 먼저 실시해야 할 것은 전국적인 규모의 대대적인 조사연구와 의견수렴 과정일 것이다. 이러한 노력 이후에 출·퇴근재해를 어떤 제도를 통해서 보호할 것인가에 대한 논의가 다시 구체적으로 전개되어야 할 것이다.

마지막으로 출·퇴근재해 보장제도와 관련해서 고려할 점은 현재 우리나라는 근로자의 지위에 따라 출·퇴근재해에 대한 보장이 차별적으로 이루어지고 있다는 점이다. 이는 법의 일관성이라는 면에서나 평등이라는 점에서 볼 때에나 어떤 방향으로든지 형평을 이루어야 할 것이다.

5. 참고 문헌

- [1] 노동부(2005), [출퇴근 재해의 업무상재해 인정관련 입법론적 개선방안에 관한 연구]
- [2] 노동법(2010), (주)중앙경제
- [3] 근로복지공단(2010), 고용·산재고용보험 실무편람.
- [4] 김진수(2004), 「사회보험의 중복급여체계 개선방안

- 에 관한 연구」, 산재보험 시행 40주년 기념 논문집
- [5] 김태수(2003), 「산재보험제도의 위기와 개편방향에 관한 연구」, 고려대학교 노동대학원.
- [6] 박찬임외3명, 「주요국의 통근재해보상제도 연구」, 한국노동연구원, 2004.
- [7] 서규석(2010), 「무급 가족 종사자의 산재보험 적용에 관한 제도연구」, 명지대학교 박사학위 논문
- [8] 신태식(2006), 「산재보험제도의 도덕적해이 개선을 위한 제도적 접근」, 충북대학교 박사학위 논문
- [9] 오선균(2004), 「산재보험 적용에 관한 법리연구」, 고려대학교 노동대학원.
- [10] 어순영(2004), 「산업재해보상보험 보상제도의 개선방안」, 청주대학교 석사학위논문
- [13] 전광석(2004), 「산재보험제도의 법적 성격과 역할」, 산재보험 시행 40주년 기념 논문집
- [14] 한국노동연구원(1999), 「산재보험 적용 및 징수체계의 효율적 방안」
- [15] 한국노동연구원(1999), 「산재보험제도의 합리화 방안」

저자 소개

김 병 석



건국대학교 학사 연세대학교, 동국대학교 석사 명지대학교 산업공학과에서 박사를 취득하였으며 현 국립 충주대학교 안전공학과 교수, 대한안전경영과학회 부회장, 한국안재보상보험학회 부회장, 대한 안전관리 연구회 회장, 한국산재보험학회 회장.

주소: 서울 송파구 잠실2동 우성아파트 3동 1103호