

# 선원보험 유형에 따른 진료비발생 및 미수금실태

박은하\*, 황병덕\*\*†

병원경영컨설팅연구소\*, 부산가톨릭대학교 병원경영학과\*\*†

## 〈Abstract〉

### Accrual Medical Expenses and Actual Situation of Medical Receivable According to The Type of Seamen's Insurance

Eun-Ha Park\*, Byung-Deog Hwang\*\*†

*Hospital Management Consulting Institutes\*, Dept. of HCM, Catholic University of Pusan\*\**

The purpose of this study was to present base data for an efficient management of medical expenses at the hospital management by doing grasp of status of medical expenses from seamen's insurance by voluntary agreements. A Object of study is analyzing the data of medical expenses occurred from the total number of 2,699(inpatients 507, outpatients 2,192 )cases who were covered by seamen's insurance at a general hospital which is located in Pusan Metropolitan City during 48 months from January 1, 2009 to Dec 31, 2012. The main results of this study are as follows: accrual medical expenses are the ship management companies member of P&I insurance is the most highest but share of receivables are the Korean ocean-going companies member of P&I insurance is the most highest, therefore, Korean ocean-going companies focus strictly than the payments from accounts receivable management should be considered to reduce the occurrence and concerning the turn around period of medical receivables are 4 months to 6 months during a research period.

Therefore, it will be needed for managers of hospitals to prepare differentiated management based on the characteristics of each in insurer and to have recovery strategies of uncollected medical expenses.

**Key words:** Seamen's insurance, Medical receivable, Share of receivables,  
Turn around period of medical receivables

## I. 서 론

병원이 수익을 창출하는 주요수단은 환자의 진료라고 하여도 과언이 아니다. 진료비용의 발생 또한 진료가 종료된 후가 아니면 알 수 없는 특성을 가지고 있으며, 의료 소비자의 경제적 능력에 따라 의료서비스를 제한하여 제공할 수 없을 뿐만 아니라 진료비의 회수가 불가능하다는 것을 인지한 상태일지라도 진료를 중단할 수 없어 결국

악성 미수금이 발생할 가능성이 크다. 따라서 병원은 일 반기업에 비해 현금을 확보할 수 있는 수단은 극히 제한 적임에도 불구하고 경영활동에 있어서는 매우 불리한 위치를 점하고 있으므로 의료기관은 의료미수금을 줄이기 위해 많은 노력을 경주하고 있다.

병원경영에 있어 의료미수금의 중요성이 강조된 것은 1977년 건강보험의 실시와 맥을 같이한다. 즉 의료급여, 산재보험, 자동차보험 등과 같은 다양한 의료보장제도가

\* 투고일자 : 2014년 5월 20일, 수정일자 : 2014년 6월 18일, 게재확정일자 : 2014년 7월 20일

† 교신저자 : 황병덕 전화: 051-510-0614 Email: suamsam@cup.ac.kr

확대 시행되면서 의료비용 중 상당한 비율이 제3자인 보험자 단체에 의하여 지급된다(김영태 2007). 따라서 보험자가 부담하는 진료비에 대한 효율적인 관리여부는 병원 경영에 직접적인 영향을 미치는 중요한 요소이다(윤형석, 1994). 보험자가 의료기관에 지불해 주는 진료비는 보험자 단체의 특성에 따라 진료비가 지불되기까지의 기간이 진료비를 심사청구한 날로부터 짧게는 15일 길게는 수년간 미수금으로 남아있게 되거나 회수가 불가능한 악성미수금으로 되기 때문에, 이러한 미수금의 효과적인 관리는 병원경영에 있어서 매우 중요하다. 병원의 진료비를 구성하고 있는 대표적인 보험은 공적제약을 받는 국민건강보험, 의료급여, 자동차보험 및 산재보험 등이 있고 공적제약을 받지 않는 자율계약에 의한 선원보험이 있다.

선원보험의 종류에는 선주상호보험(Protection & Indemnity Insurance), 근로자재해보장책임보험, 수산업협동조합법에 의한 선원공제, 한국해운조합법에 의한 선원공제 등이 있다. 이러한 선원보험 이용자는 특성상 그 대상자가 선박의 활동과 관련된 지역에서 진료행위가 이루어지기 때문에 선원보험을 취급하는 병원은 부산이나 인천 등 항구도시 중심으로 제한되어 있거나 한정적이다. 선원보험 수가는 건강보험 수가보다 높아 의료수익적인 측면에서 다른 보험자에 비해 크므로 병원경영의 안정성과 유동성 확보 등에서 중요한 요소이다.

이에 본 연구는 의료비의 통제를 받는 공적보험이 아닌 병원과 보험자간의 자율계약에 의한 선원보험을 취급하는 일 종합병원을 대상으로 4년간의 선원보험의 진료비발생건수, 건당평균진료비, 진료비미수건수, 건당평균미수금, 미수금회수기간 및 미수금점유율 등을 보험자와 해운회사 유형에 따라 분석하고 선원보험진료비를 효율적으로 관리할 수 있는 방안을 제시하여 병원경영에 기여할 수 있는 기초 자료를 제공하고자 시도하였다.

## II. 선원보험 현황

### 1. 선원보험의 종류

#### 1) 선주상호보험(Protection & Indemnity Insurance)

선주상호보험(이하 “P&I 보험”이라 한다)은 선박회사

가 조합원이 되어 조합원 상호간의 손해를 보상하는 일종의 상호보험으로 1855년 영국에서 최초로 시작 되었으며 해상운송중 화물이 취급상 부주의를 원인으로 손해가 발생한 경우, 또는 선원에게 재해가 발생한 경우 선박 소유자가 책임을 부담하도록 하고 있다(류시전, 2013). P&I 보험은 비용손해와 책임손해를 상호주의(mutual basis)에 입각하여 선박소유자 집단이 상호간의 이익을 위하여 상호간의 선박에 대하여 보험을 인수하고 있다. 대표적인 P&I Club은 국제그룹협정(Internal Group Agreement: IGA)에 포함되어 있는 13개 Club들로 American, Japan Club을 제외하고는 모두 유럽에 소재한다(김화섭, 2009). 우리나라는 주로 UK, Britannia, Gard 또는 Japan Club에 가입되어 있으며 우리나라 선주상호보험인 Korea P&I Club이 2000년에 설립되어 선사와 해운단체, 정부의 신뢰와 성원에 힘입어 성장을 지속해 오고 있다.

P&I 보험은 근로자재해보장책임보험이나 선원공제에는 존재하지 않는 특이한 규정이 존재하는데 이른바 선지급규정(Pay to be paid 원칙)이 그것이다(전영우, 2001). 이는 일반적인 책임보험과는 달리 회원이 실제로 피해자에게 배상하고 난 다음에야 비로소 P&I 보험이 그 회원에게 손해를 상환하여 줄 의무가 발생한다는 점에서 일반 보험과는 차이가 있다. 이는 제3자의 청구권이 인정되지 않음을 명시하는 것으로 우리나라 선원법은 선원을 피보험자로 보험에 가입하도록 요구하고 있고 우리 상법에는 제3자의 보험자에 대한 직접 청구권을 인정하고 있으므로 우리 법체계 하에서는 선원을 피보험자로 하는 강제책임보험의 경우 선원에 대한 재해보상의 직접 청구권이 인정되는 것을 예정하고 있는 것으로 보아야 할 것이나 아직까지 P&I 보험에서는 재해선원의 제3자 보험자에 대한 직접청구권을 인정하지 않고 있다(김진석, 2005). 따라서 선박 소유자가 파산 또는 지불불능 등의 상태에 빠진 경우 선원은 해당 보험사를 상대로 직접 청구할 수 없어 적절한 재해보상금을 받을 수 없을 뿐만 아니라, 보험계약자의 과도한 면책금액(자기부담금) 설정으로 면책금액 이하의 재해보상금은 선박 소유자의 부담이 된다(김진석, 2005).

#### 2) 근로자재해보장책임보험

근로자재해보장책임보험은 일정한 사업장에 고용된 근로

로자가 보험기간 중 업무상의 재해를 입은 경우에 사용자가 근로기준법 또는 선원법상의 재해보상과 이를 초과한 민법상의 손해배상책임을 담보하는 보험을 말하며 (김순미, 2010) 해상근로자의 업무상재해에 대하여는 「선원법」에 의하여 선박소유자의 과실여부에 관계없이 일정 금액까지 선박소유자가 책임을 부담하도록 하는 한편 선박소유자의 이러한 책임의 이행을 확보하기 위하여 민간해상화재보험사에서 동 보험을 인수하고 있는바 이것이 선원근재보험이다(류시전, 2013). 원래 선원근재보험은 외국에 진출하는 육상근로자의 재해보상 문제를 해결하기 위하여 1965년부터 판매되기 시작한 보험 상품으로 그 당시의 선원재해는 한국해운조합, 수산업협동조합중앙회의 선원공제 및 P&I 보험에서 담당해왔다. 그런데 P&I 보험은 외국보험이고 한국해운조합 및 수산업협동조합중앙회의 선원공제는 내항선원 및 연근해어선원을 가입대상으로 하는 소규모이어서 선원근재보험이 탄생하게 되었다(목진용, 1989).

### 3) 수산업협동조합법에 의한 선원공제

어선원보험이란 「어선원 및 어선재해보상보험법」에 의거 운용되는 정부 정책보험으로서 어선원등이 어업활동과 관련하여 부상, 질병, 신체장애 또는 사망 등의 재해를 당하였을 경우 이를 보상하는 보험(류시전, 2013)으로 어선원등의 재해를 신속·공정하게 보상하고, 재해를 입은 어선의 복구를 촉진함으로써 어선원등을 보호하고, 어업경영의 안정에 이바지함을 목적으로 하는 보험이다(김철구, 2008).

1962년 4월 수산업협동조합법 1013호에 따라 어민과 수산제조업자의 협동조직을 촉진해 경제적·사회적 지위 향상과 수산업의 생산력 증강을 도모함으로써 국민경제의 균형 있는 발전을 목적으로 발족 하였으며 조직은 어업인(또는 수산 제조업자)들이 조직하는 1차 단계 협동조합인 지구별·업종별·제조업 조합과 이들을 회원으로 하는 2차 단계 협동조합인 중앙회로 구성 되어있다. 중앙회의 과거 선원공제는 선원특수공제와 선원보통공제로 나뉘어 운영되었다. 선원 특수공제는 선원법상 선주의 재해보상 책임을 이행하기 위한 강제책임보험이고 선원보통공제는

선주가 선원법상 재해보상의 한도를 넘는 보상책임을 질 경우를 대비하여 가입하거나 선원이 자기를 위하여 가입하는 임의공제로 정액보험의 성격을 띠고 있으며(목진용, 1989) 2004년 1월 1일부터 어선원 및 어선재해보상보험법에 의해 새롭게 시행되고 있다.

### 4) 한국해운조합법에 의한 선원공제

한국해운조합선원공제는 「한국해운조합법」에 의해 1962년도에 설립된 비영리 특별법인체로 한국해운조합이 그 회원 및 공제계약자로부터 공제료를 받고 일정기간 내에 미리 약정한 사고의 발생에 대하여 공제금을 지급하는 사업이다. 「선원법」 제85조부터 제93조의 규정에 의한 선박 소유자의 재해보상책임을 돕기 위하여 시행하는 상호공제로서 선주에게 고용된 선원이 재해를 입었을 경우에 선주가 부담하여야 할 선원법상의 제 보상(worker's compensation)을 담보한다.

한국해운조합선원공제는 선원을 보호할 목적으로 하는 강제보험으로 국비보조 없이 비영리로 운영되고 있으며 중앙회의 공제제도와 마찬가지로 다수의 조합원이 단체를 구성하고 우연한 사고를 당한 자에게 공제금을 지급하는 점에서 보험과 유사하나 공제조합의 조합원이 될 수 있는 자는 국내에 주된 사무소를 둔 해상여객운송 사업면허 또는 해상화물운송 사업면허를 받은 자에 한정하여 가입할 수 있도록 하는 점(한국해운조합법 제8조 제2항)에서 보험과 구별된다(류시전, 2013).

## 2. 보험가입 현황

해양수산부·한국선원복지고용센터(2013)의 통계에 의하면 우리나라 관리 선박(management vessels)중 외항선과 해외상선은 P&I 보험에 내항선은 해운조합선원공제, 원양어선과 해외어선은 민간해상화재보험, 연근해어선은 수협공제에 주로 가입되어 있다(표 1).

우리나라 관리 선원(management seafarers)은 총 37,487명으로 이중 수협공제대상자가 15,797명으로 42.1%를 차지하고 있으며 그 다음으로 P&I 보험 대상자가 12,384명으로 33%를 차지하고 있다(표 2).

<표 1> 관리 선박

(단위: 척)

보험 \ 업종	계	외항선	내항선	원양어선	연근해어선	해외상선	해외어선
대상척수	6,743	1,036	2,192	316	2,105	1,001	93
P&I 보험	2,216	996	171	28		1,000	21
민간해상화재보험	502		141	288		1	72
수협공제	2,105				2,105		
해운조합선원공제	1,888	40	1,848				
기타	32		32				

주) 2012년 12월 31일 현재 취업하고 있는 선원법 적용대상 선박 : 한국선원통계연보 2013년도

<표 2> 관리 선원

(단위: 명)

보험 \ 업종	계	외항선	내항선	원양어선	연근해어선	해외상선	해외어선
대상선원	37,487	8,069	8,155	1,981	15,797	3,166	319
P&I 보험	12,384	7,823	1,162	209		3,153	37
민간해상화재보험	2,430		363	1,772		13	282
수협공제	15,797				15,797		
해운조합선원공제	6,774	246	6,528				
기타	102		102				

주) 2012년 12월 31일 현재 취업하고 있는 선원법 적용대상 선원 : 한국선원통계연보 2013년도

### Ⅲ. 연구대상 및 방법

#### 1. 연구대상

연구의 대상은 P&I 보험, 민간해상화재보험, 수협공제 및 해운조합선원공제 모두를 취급하고 있는 부산소재 일 종합병원을 선정하여 2009년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지 48개월간의 진료비발생건수 2,699건(입원: 507건, 외래: 2,192건)을 분석대상으로 하였다.

#### 2. 연구방법

진료일수 및 진료기간, 진료비회수소요기간(진료비발생 후 입금까지 소요기간), 진료비발생 및 조사기준일현재시점 미수현황 등을 SPSS 21.0을 이용하여 보험자 및 해운회사 유형에 따라 분산분석(ANOVA)을 실시하였고 진료비발생 및 의료미수금실태, 의료미수금회전기간과 보

험자별 미수금점유율 등을 분석하였다. 의료미수금회전기간 산출은 (식 1)을 적용하였다.

$$\text{의료미수금회전기간(일)} = \frac{\text{의료미수금잔액}}{\text{의료수익}} \times 365 \text{ (식 1)}$$

### Ⅳ. 연구 결과

#### 1. 보험자 및 해운회사 유형별 진료건수

연구대상은 총 2,699건으로 입원 507건, 외래 2,192건 이었다. 보험자유형별 P&I 보험은 입원 351건(69.3%), 외래 1,444건(65.9)이었다. 민간해상화재보험은 입원 105건(20.7%), 외래 470건(21.4%)이었으며, 수협공제는 입원 26건(5.1%), 외래 178건(8.1%)이었고, 해운조합선원공제는 입원 25건(4.9%), 외래 100건(4.6%)이었다. 해운회사유형별에서는 국적외항해운업체

가 입원 75건(14.8%), 외래 328건(15.0)이었다. 선박관리업체는 입원 288건(56.8%), 외래 1,164건(53.1%)이었고, 내항해운업체는 입원 20건(3.91%), 외래 84건(3.8%)이었으며, 수산해운업체는 입원 124건(24.5%), 외래 616건(28.1%)이었다<표 3>.

## 2. 실 진료일수 및 진료기간

실 진료일수는 입원이 평균 27.9일이었다. 보험자유형

별에서 입원은 민간해상화재보험 33.2일, 해운조합선원공제가 32.0일, P&I 보험 26.5일순으로 낮았다. 외래는 평균 3.2일이었으며 해운조합선원공제가 3.6일, 민간해상화재보험 3.5일, P&I 보험 3.1일순으로 낮았으며 통계적으로 유의하였다(p<.010). 해운회사유형별에서 입원은 내항해운업체 37.1일, 수산해운업체 29.5일, 국적외항해운업체 29.0일순으로 낮았다. 외래는 내항해운업체 3.7일, 수산해운업체 3.3일, 선박관리업체 3.2일순으로 낮았다.

<표 3> 보험자 및 해운회사 유형별 진료비발생건수

(단위: 건, %)

구 분		입 원	외 래	소 계
보험자	P&I 보험	351( 69.3)	1,444( 65.9)	1,795( 66.5)
	민간해상화재보험	105( 20.7)	470( 21.4)	575( 21.3)
	수협공제	26( 5.1)	178( 8.1)	204( 7.6)
	해운조합선원공제	25( 4.9)	100( 4.6)	125( 4.6)
해운회사	국적외항해운업체 <sup>1)</sup>	75( 14.8)	328( 15.0)	403( 14.9)
	선박관리업체	288( 56.8)	1,164( 53.1)	1,452( 53.8)
	내항해운업체	20( 3.9)	84( 3.8)	104( 3.9)
	수산해운업체	124( 24.5)	616( 28.1)	740( 27.4)
계		507(100.0)	2,192(100.0)	2,699(100.0)

주 1) 국적외항해운업체는 우리나라에 선적을 등록, 우리나라 국기를 게양하고 화물운송을 하는 선박을 보유한 업체 중에 내항해운업체와 수산해운업체를 제외한 업체로 분류하였음

<표 4> 보험자 및 해운회사 유형별 실 진료일수 및 진료기간

(단위: M±SD, 일)

구 분	실 진료일수 <sup>1)</sup>		진료개시일 부터 진료비발생까지의 소요기간 <sup>2)</sup>		
	입원	외래	입원	외래	
보험자	P&I 보험	26.5 ± 31.0	3.1 ± 4.1	26.5 ± 31.0	8.5 ± 9.5
	민간해상화재보험	33.2 ± 40.3	3.5 ± 4.4	33.2 ± 40.3	6.3 ± 8.3
	수협공제	21.6 ± 23.9	2.4 ± 2.9	21.6 ± 23.9	9.6 ± 10.1
	해운조합선원공제	32.0 ± 26.5	3.6 ± 4.7	32.0 ± 26.5	11.0 ± 11.0
F(p)		1.399(.242)	3.814(.010)	1.399(.242)	7.101(.000)
해운회사	국적외항해운업체	29.0 ± 24.8	2.7 ± 3.3	29.0 ± 24.8	8.4 ± 9.4
	선박관리업체	26.2 ± 21.4	3.2 ± 4.2	26.2 ± 21.4	8.5 ± 9.5
	내항해운업체	37.1 ± 37.4	3.7 ± 5.0	37.1 ± 37.4	11.4 ± 11.1
	수산해운업체	29.5 ± 35.6	3.3 ± 4.1	29.5 ± 35.6	8.8 ± 9.7
F(p)		.807(.490)	1.869(.133)	.807(.490)	2.458(.061)
평균		27.9 ± 32.6	3.2 ± 4.1	27.9 ± 32.6	8.7 ± 9.6

주 1) 해당진료비 발생기간 중 진료일

2) 해당진료비 발생첫날부터 마지막 날까지의 기간

<표 5> 보험자 및 해운회사 유형별 진료비회수 소요기간

(단위: M±SD, 일)

구 분		진료비발생 일부터 입금까지 소요기간	
		입 원	외 래
보험자	P&I 보험	175.0 ± 104.9	166.1 ± 132.5
	민간해상화재보험	144.7 ± 208.5	131.1 ± 182.0
	수협공제	96.7 ± 78.1	120.5 ± 101.3
	해운조합선원공제	97.1 ± 75.6	116.1 ± 158.7
F(p)		5.648(.001)	11.404(.000)
해운회사	국적외항해운업체	203.9 ± 139.0	191.5 ± 177.2
	선박관리업체	168.4 ± 103.4	162.5 ± 127.6
	내항해운업체	106.4 ± 64.6	91.7 ± 74.7
	수산해운업체	126.8 ± 180.0	123.2 ± 156.9
F(p)		5.809(.001)	20.008(.000)
평균		160.0 ± 132.2	152.5 ± 144.0

주) 본 연구자료 조사시기인 2012년 12월 31일 현재 미수내역은 제외된 것임

진료개시일 부터 진료비발생까지의 소요기간은 입원이 평균 27.9일로 실 진료일수와 같다. 외래는 평균 8.7일이었으며 보험자유형별에서 외래는 해운조합선원공제가 11.0일, 수협공제 9.6일, P&I 보험 8.5일순으로 낮았으며 통계적으로 유의하였다(p<.000). 해운회사유형별에서는 내항해운업체 11.4일, 수산해운업체 8.8일, 선박관리업체 8.5일순으로 낮았다<표 4>.

### 3. 진료비회수 소요기간

진료비발생 일부터 입금까지 소요기간은 입원이 평균 160.0일, 외래 152.5일이었다. 보험자유형별에서 입원은 P&I 보험 175.0일, 민간해상화재보험 144.7일, 해운조합선원공제 97.1일순으로 낮았으며 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.001). 외래는 P&I 보험 166.1일, 민간해상화재보험 131.1일, 수협공제 120.5일순으로 낮았고 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.000). 해운회사유형별에서 입원은 국적외항해운업체 203.9일, 선박관리업체 168.4일, 수산해운업체 126.8일순으로 낮아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.001). 외래는 국적외항해운업체 191.5일, 선박관리업체 162.5일, 수산해운업체 123.2일순으로 낮아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.000)<표 5>.

### 4. 진료비발생 및 미수현황

보험자유형별 입원발생건수는 P&I 보험이 351건으로 가장 많았고 미수건수도 53건으로 미수금점유율이 19.6%로 가장 높았다. 수협공제의 경우는 입원발생건수가 26건이었으나 미수건수는 1건도 없었다. 보험자유형별 입원건당 평균 발생금액은 P&I 보험이 6,528,908원으로 가장 높았고 수협공제가 3,317,541원으로 가장 낮았다.

입원건당 평균 미수금은 P&I 보험이 8,471,590원으로 가장 높았으며 입원건당 평균 미수기간은 해운조합선원공제가 602일로 가장 길었다.

해운회사유형별 입원발생건수는 선박관리업체가 288건으로 가장 많았지만 미수건수는 34건으로 미수금점유율은 14%이었고, 국적외항해운업체는 입원 75건 중 미수건수가 20건으로 미수금점유율이 36.2%로 가장 높았다. 해운회사유형별 입원건당 평균 발생금액은 국적외항해운업체가 7,446,947원으로 가장 높았고 내항해운업체가 5,729,538원으로 가장 낮았다. 입원건당 평균 미수금은 국적외항해운업체가 10,116,112원으로 가장 높았으며 입원건당 평균 미수기간은 내항해운업체가 895일로 가장 길었고 수산해운업체가 185.3일로 가장 짧아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.001).

<표 6> 보험자 및 해운회사 유형별 진료비발생 및 미수현황 (2009~2012 누적)

(단위: 건, 원, %)

구분	발생 건수(A)	건당평균 발생금액	미수 건수(B)	건당평균 미수금액	건당평균 미수기간	미수금점유율 (B/A)	
내원	보험자						
	P&I 보험	351	6,528,908	53	8,471,590	489.5	19.6
	민간해상화재보험	105	6,503,224	18	5,668,749	292.3	14.9
	수협공제	26	3,317,541	-	-	-	-
	해운조합선원공제	25	5,512,167	1	1,201,560	602.0	0.9
	F(p)	2,291(.077)		1,523(.225)		1,925(.154)	
	해운회사						
	국적외항해운업체	75	7,446,947	20	10,116,112	622.6	36.2
	선박관리업체	288	6,240,879	34	7,400,551	429.4	14.0
	내항해운업체	20	5,729,538	2	4,805,870	895.0	8.4
	수산해운업체	124	5,871,454	16	5,542,537	185.3	12.2
	F(p)	1,088(.354)		1,454(.235)		5,824(.001)	
	평균	507	6,308,768	72	7,669,907	441.7	
	외래	보험자					
P&I 보험		1,444	370,914	209	394,981	533.9	15.4
민간해상화재보험		470	436,762	89	375,081	324.8	16.3
수협공제		178	190,349	7	214,831	593.2	4.4
해운조합선원공제		100	207,340	10	128,836	238.6	6.2
F(p)		15,736(.000)		1,903(.129)		6,955(.000)	
해운회사							
국적외항해운업체		328	360,708	83	556,042	543.0	39.0
선박관리업체		1,164	366,109	131	284,176	513.9	8.7
내항해운업체		84	195,420	7	100,928	457.2	4.3
수산해운업체		616	380,869	94	368,515	334.5	14.8
F(p)		3,833(.009)		10,246(.000)		4,899(.002)	
평균		2,192	362,908	315	376,906	466.8	

주) 연구대상병원에서는 P&I보험과 민간해상화재보험은 일반수가, 수협공제와 해운조합선원공제는 산재수가 적용

보험자유형별 외래발생건수는 P&I 보험이 1,444건으로 가장 많았고 미수건수도 209건으로 가장 높았으나 미수금점유율은 15.4%로 민간해상화재보험의 16.3%보다는 낮았지만 수협공제가 4.4%로 가장 낮았다. 보험자유형별 외래건당 평균 발생금액은 민간해상화재보험이 436,762원으로 가장 높았고 수협공제가 190,349원으로 가장 낮아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.000). 보험자유형별 외래건당 평균 미수금은 P&I 보험이 394,981원으로 가장 높았고 해운조합선원공제가 128,836원으로 가장 낮았다. 외래건당 평균 미수기간은 수협공제가 593.2일로 가장 길었고 해운조합선원공제가 238.6일로 가장 짧아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.000).

해운회사유형별 외래발생건수는 선박관리업체가 1,164

건으로 가장 많았지만 미수건수는 131건으로 미수금점유율은 8.7%이었고 국적외항해운업체는 외래 328건 중 미수건수가 83건으로 미수금점유율이 39%로 가장 높았다. 해운회사유형별 외래건당 평균 발생금액은 수산해운업체가 380,869원으로 가장 높았고 내항해운업체가 195,420원으로 가장 낮아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.009). 해운회사유형별 외래건당 평균 미수금은 국적외항해운업체가 556,042원으로 가장 높았으며 내항해운업체가 100,928원으로 가장 낮아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.000). 외래건당 평균 미수기간은 국적외항해운업체가 543일로 가장 길었고 수산해운업체 334.5일로 가장 짧아 통계적으로 유의한 차이가 있었다(p<.002)<표 6>.

<표 7> 보험자 및 해운회사 유형별 의료미수금회전기간

(단위: 일)

구 분		2009년	2010년	2011년	2012년
보험자	P&I 보험	174.9	167.5	228.2	184.0
	민간해상화재보험	186.9	128.7	79.9	112.1
	수협공제	150.4	60.7	228.3	14.5
	해운조합선원공제	260.5	79.1	138.6	7.1
해운회사	국적외항해운업체	212.2	163.2	343.7	151.5
	선박관리업체	166.6	169.9	182.6	168.4
	내항해운업체	307.4	125.9	88.5	21.1
	수산해운업체	164.7	97.1	93.8	106.8

주) 수협공제, 해운조합선원공제는 조사시점기준 2012년 12월 31일 현재 의료수익대비 의료 미수금잔액이 많지 않았음.

### 5. 의료미수금회전기간

보험자유형별 의료미수금회전기간은 P&I 보험이 2009년 174.9일, 2010년 167.5일, 2011년 228.2일, 2012년 184.0일이었고 민간해상화재보험은 2009년 186.9일, 2010년 128.7일, 2011년 79.9일, 2012년 12.1일이었다. 수협공제는 2009년 150.4일, 2010년 60.7일, 2011년 228.3일, 2012년 14.5일이었고 해운조합선원공제는 2009년 260.5일, 2010년 79.1일, 2011년 138.6일, 2012년 7.1일이었다.

해운회사유형별 의료미수금회전기간은 국적외항해운업체가 2009년 212.2일, 2010년 163.2일, 2011년 343.7일, 2012년 151.5일이었고, 선박관리업체는 2009년 166.6일, 2010년 169.9일, 2011년 182.6일, 2012년 168.4일이었다. 내항해운업체는 2009년 307.4일, 2010년 125.9일, 2011년 88.5일, 2012년 21.1일이었고 수산해운업체는 2009년 164.7일, 2010년 97.1일, 2011년 93.8일, 2012년 106.8일이었다<표 7>.

## V. 고찰 및 결론

본 연구는 의료비의 통제를 받는 공적보험이 아닌 병원과 보험자간의 자율계약에 의한 선원보험의 진료비관리 실태를 파악하고자 시도하였다. 대상기관은 선원보험을 취급하고 있는 부산소재 일 종합병원으로서 2009년 1월 1일부터 2012년 12월 31일까지 4년간의 입원 및 외래 진료를

받은 선원보험이용자를 대상으로 2012년 12월 31일 현재까지의 진료비내역을 분석하였다.

본 연구의 주요결과는 다음과 같다.

첫째, 선원보험 실 진료일수는 건당 평균 입원 27.9일, 외래 3.2일이었으며 한국보건산업진흥원(2014)의 2012년도 대도시지역 300병상이상 급여종류별 평균 재원일수에서 산재보험 65.0일보다 짧았고 자동차보험 18.6일보다는 길었는데 보험자유형별에서 입원은 민간해상화재보험이 33.2일로 수협공제 21.6일보다 길었다. 외래는 해운조합선원공제가 3.6일로 수협공제 2.4일보다 길었다( $p<.010$ ). 진료개시 일부터 진료비발생까지의 소요기간은 건당 평균 입원이 27.9일, 외래 8.7일이었으며 보험자유형별에서 외래는 해운조합선원공제가 11.0일로 민간해상화재보험 6.3일보다 길었다( $p<.000$ ). 해운회사유형별 입원 실 진료일수는 내항해운업체가 37.1일로 선박관리업체 26.2일보다 길었다. 외래는 내항해운업체 3.7일로 국적외항해운업체 2.7일보다 길었다. 진료개시 일부터 진료비발생까지의 소요기간 외래는 내항해운업체 11.4일로 국적외항해운업체 8.4일보다 길었다.

둘째, 진료비발생 일부터 입금까지 소요기간은 평균 입원 160.0일, 외래 152.5일로 보험자유형별에서 입원은 P&I 보험이 175.0일로 가장 길었고 수협공제가 96.7일로 가장 짧았다( $p<.001$ ). 외래는 P&I 보험이 166.1일로 가장 길었고 해운조합선원공제가 116.1일로 가장 짧았다( $p<.000$ ). 해운회사유형별에서 입원은 국적외항해운업체가 203.9일로 내항해운업체 106.4일보다 길었고( $p<.001$ ) 외래는 국적외항해운업체가 191.5일로 내항해운업체 91.7

일보다 길었다( $p < .000$ ). 특히, P&I 보험은 국외보험으로 민간해상화재보험·해운조합선원공제수협공제와 같은 국내 보험보다 진료비회수소요기간이 상대적으로 길게 나타났는데 그 이유는 P&I 보험 국내중개회사와 해운회사를 경유하여 진료비의 청구 및 회수가 이루어진다는 것과 진료비의 청구주기가 일정하지 않다는 것 그리고 병원과 P&I 보험과의 관계에서 이들 회사의 역할 영향에 따라 차이가 발생할 수 있다는 점이 주요 원인으로 사료된다.

셋째, 진료비발생 및 미수현황에서 보험자유형별 입원건당 평균 발생금액은 P&I 보험이 6,528,908원으로 가장 높았으며 입원건당 평균 미수금도 P&I 보험이 8,471,590원으로 가장 높았다. 보험자유형별 입원건당 평균 미수기간은 해운조합선원공제가 602.0일로 가장 길었고, 입원미수금점유율은 P&I 보험이 19.6%로 가장 많았고 해운조합선원공제가 0.9%로 가장 적었다. 해운회사유형별 입원건당 평균 발생금액은 국적외항해운업체가 7,446,947원으로 가장 높았고, 입원건당 평균 미수금도 국적외항해운업체가 10,116,112원으로 가장 높았다. 해운회사유형별 입원건당 평균 미수기간은 내항해운업체가 895.0일로 가장 길었고 수산해운업체 185.3일로 가장 짧았다( $p < .001$ ). 해운회사유형별 입원미수금점유율은 국적외항해운업체가 36.2%로 가장 높았고 내항해운업체가 8.4%로 가장 낮았다. 보험자유형별 외래건당 평균 발생금액은 민간해상화재보험이 436,762원으로 가장 높았고 수협공제가 190,349원으로 가장 낮았다( $p < .000$ ). 보험자유형별 외래건당 평균 미수금은 P&I 보험이 394,981원으로 가장 높았고 해운조합선원공제가 128,836원으로 가장 낮았다. 보험자유형별 외래건당 평균 미수기간은 수협공제가 593.2일로 가장 길었고 해운조합선원공제가 238.6일로 가장 짧았다( $p < .000$ ). 보험자유형별 외래미수금점유율은 민간해상화재보험이 16.3%로 가장 많았다. 해운회사유형별 외래건당 평균 발생금액은 수산해운업체가 380,869원으로 가장 높았고 내항해운업체가 195,420원으로 가장 낮았으며( $p < .009$ ) 외래건당 평균 미수금은 국적외항해운업체가 556,042원으로 가장 높았고 내항해운업체가 100,928원으로 가장 낮았다( $p < .000$ ). 해운회사유형별 외래건당 평균 미수기간은 국적외항해운업체가 543.0일로 가장 길었고 수산해운업체가 334.5일로 가장 짧았다( $p < .002$ ). 해운회사유형별 외래미수금점유율은 국적외항해운업체가 39.0%로 가장 높았고 내항해운업체가 4.3%로 가장 낮았다.

진료비발생은 P&I 보험이면서 선박관리업체가 가장 많았으나 발생 진료비대비 미수금점유율은 P&I 보험이면서 국적외항해운업체가 상대적으로 높아 국적외항해운업체의 진료비를 보다 중점적으로 엄격하게 관리하여야 미수금발생을 줄일 수 있을 것으로 판단된다.

넷째, 의료미수금회전기간은 보험자유형별에서 P&I 보험이 2009년 174.9일에서 2012년 184.0일이었고, 민간해상화재보험은 2009년 186.9일에서 2012년 12.1일이었고, 수협공제는 2009년 150.4일에서 2012년 14.5일이었고, 해운조합선원공제는 2009년 260.5일에서 2012년 7.1일이었다.

해운회사유형별에서는 국적외항해운업체가 2009년 212.2일에서 2012년 151.5일, 선박관리업체가 2009년 166.6일에서 2012년 168.4일, 내항해운업체가 2009년 307.4일에서 2012년 21.1일, 마지막으로 수산해운업체가 2009년 164.7일에서 2012년 106.8일로 의료미수금회전기간은 전반적으로 짧아지고 있는 추세였으나 한국보건산업진흥원(2014)의 2012년도 대도시지역 300병상이상 의료미수금회전기간이 44.5일인 것과 비교해 볼 때 연구대상병원의 선원보험 의료미수금회전기간은 4~6개월로 3~4배 이상 길었다. 특히 2011년도에 P&I 보험이면서 국적외항해운업체의 의료미수금회전기간이 길게 나타났는데 이는 2011년도에 P&I 보험에 속해 있는 모 국적외항해운업체의 파산으로 인한 보험이용자들의 진료비를 장기간 회수하지 못한데서 오는 현상으로 보여 진다. 이와 같은 결과로 미루어 볼 때 의료기관과 보험자간의 자율계약에 의한 선원보험은 선박소유자가 지급불능의 상태에 빠진 경우 의료기관은 진료비 지급기준의 정당성을 담보할 수 있는 제도의 부재 등으로 보험자의 일방적인 삭감이나 지연지급에 뚜렷한 대책이 없는 실정이다.

이상의 연구결과로 선원보험은 진료비 발생측면에서는 타 보험보다 비교우위에 있으나 부산과 인천 등 주요 항구 도시에 국한되어 취급되고 있기 때문에 대부분의 보험자가 진료비지급과 관련된 시스템이 상대적으로 크게 취약한 실정이다. 따라서 보험자의 진료비지급기준이 공적보험에 준하여 지급될 수 있는 제도적 방안이 강구되어야 할 것이며, 동시에 병원은 진료비를 보전 받지 못하거나 지연지급되는 일이 없도록 보험자 특성에 따른 차별화된 진료비관리 및 의료미수금 회수전략을 마련하는데 최선을 다해야 할 것이다.

본 연구는 P&I 보험, 민간해상화재보험, 수협공제, 해운조합선원공제 모두를 취급하고 있는 일 종합병원의 자료로서 다음과 같은 제한점을 가지고 있다. 선원보험이 항구 도시에 국한되어 취급되고 있다는 점을 고려할 때 연구대상 병원이 지역의 대표성을 가지고 있다 할 수 있겠으나 1개 병원의 자료를 활용한 점에서 연구결과를 일반화하기에는 어려움이 있다. 따라서 향후 여러 의료기관의 자료를 이용하여 후속연구가 이루어진다면 각 선원보험별 보험자 특성에 따른 차별화된 진료비관리 및 의료미수금관리에 대한 기초자료로 활용되어 병원경영의 효율적인 자금관리 방안을 마련하는데 기여할 수 있을 것이다.

#### <참고문헌>

김순미(2010). 근로자재해보상책임보험의 직접청구권에 관한 연구: 보험 정보망 공동관리 시스템 활용을 중심으로, 창원대학교 대학원 석사학위 논문  
김영태(2007). 병원의 회계실무에 관한 연구: 인천지역을 중심으로, 가천의과학대학교 대학원 석사학위 논문  
김진석(2005). 선원재해보상보험제도에 관한 연구, 한국해양

대학교 대학원 석사 학위논문  
김철구(2008). 선원법상 선원복지제도의 개선방안에 대한 연구, 목포해양대학교 대학원 석사학위 논문  
김화섭(2009). P&I보험 유류오염 담보제도에 관한 연구, 성균관대학교 대학원 석사학위 논문  
류시전(2013). 선원재해보상제도의 개선방안에 관한연구, 고려대학교대학원 석사학위 논문  
목진용(1989). 선원의 재해보상에 관한 연구, 한국해양대학교 대학원 법학석사 학위논문  
선원법(법률 제11690호, 2013.3.23.)  
어선원 및 어선재해보상보험법(법률 제12483호, 2014.3.18.)  
윤형석(1994). 병원의 보험자 부담 진료비 실태에 관한 조사 연구, 경희대 학교 대학원 석사학위 논문  
전영우(2001). 현행 선원보상제도의 한계와 그 개선을 위한 국제적 동향: 강제책임보험제도의 개선을 중심으로, 해사법연구, 13(1)89-119  
한국보건산업진흥원(2014). [http://125.60.29.108/stat\\_html/statHtml.do](http://125.60.29.108/stat_html/statHtml.do)  
한국해운조합법(법률 제11690호, 2013.3.23.)  
해양수산부·한국선원복지고용센터(2013). 한국선원통계연보 2013, 서울, 39