

해난구조비의 보험보상에 관한 연구

이 학 현*

A study on Insurance Indemnity of Salvage award.

Hak-Hun Lee

〈目 次〉

- | | |
|------------------------|------------------------|
| I. 서 論 | 2. 구조비의 손해방지비용성 판단 |
| II. 해난구조의 의의 | 3. 특별비용과 손해방지비용과의 구분 |
| 1. 해난구조의 성립요건 | V. 해난구조비의 보험보상체계와 그 예시 |
| 2. 임의구조와 계약구조 | 1. 해상보험의 필요성 |
| III. 해난구조계약의 특성분석 | 2. 부보조건별 담보내용 |
| 1. 실비계약 | 3. 보상의 가상적 예시 |
| 2. 불성공무보수계약 | VI. 결 論 |
| IV. 해난구조비와 관계 보상비용의 고찰 | 참고문헌 |
| 1. 공동해손의 성립근거 | |

Abstract

Sea casualties may happen in ship, cargo and the others concerned with sea transportation. The shipowner, marine insurer and salvage company have been endeavored to compensate salvage award with some rule and regulation such as Marine Insurance Act, York Antwerp Rules and Average adjustment rules.

Once sea casualties happened, the salvage contract is established between the owners, marine insurance and salvage company, the contract are divided into so many kinds of them.

In this paper, we have an analysis on the character of the salvage contract whether the characteristic contents of them are in benefit to any party or not.

In this connection with these positive or negative character of the contract, it is worthwhile to compare the actual salvage expenses contract with no cure no pay contract. LOF 1990 has been revised recently,

* 정회원, 한국해양대학교 대학원 해운경영학과 박사과정

which is based on no cure no pay. especially, the special compensation, safety net clause of LOF 1990 could be understood in the view of the prevention of sea pollution and the preservation of sea circumstances in the world.

Salvage has the complicated character and quality, because the adjustment of almost salvage charges have been treated through the other sea casualties which is accompanied by and mixed with.

Besides of the importance of salvage contracts, we are in need to understand that what the diversified character of salvage charges are.

Furthermore the owners should carefully select the insured conditions on Hull Insurance according to the type of his company, operating ocean route, loading cargo and etc.

In this paper, we would try to analyze the character of the salvage award such as General Average, Sue and Labour Charges and Particular charges. we would like to propose that the uniformed system of the salvage award. Compensation should be built up for the effective and efficient salvage operation and for reducing the claims and conflicts from the concerned parties.

To this end, we could expect that the uniformed system for salvage award compensation will come to be the benefit of all owners, insurers, salvage company.

I. 서 론

해난사고가 해상기업의 활동에 수반되는 위험인 이상, 해상기업은 해난의 처리와 보상을 위하여 제반의 노력을 할 필요가 있다. 그러나 해난이 선박소유자로부터 멀리 떨어진 곳에서, 미리 예견치 못하는 장소에서 언제 발생할 지도 모르는 것이다.

오늘날 통신매체가 고도로 발달했다고 하여도 해난사고의 예방과 처리는 선주의 통제가 쉽게 미치지 못하는 것이다.

따라서 해난의 구조와 구조보수의 정산까지 장기간이 소요되고 그 보상관계나 보상방법 및 체계의 어려운 점을 감안한다면 해상기업의 가장 어려운 문제의 하나가 해난의 처리라고 할 수 있다.

이 논문에서는 해난구조보수의 보상을 위한 관련 체계를 정립하여 해난구조에 관련된 관계자의 이해를 도모하고, 보다 효과적인 정산과정을 고찰하고자 하였다.

이 논문의 전체 구성은 모두 6개의 장으로 구성하였는데 제1장에서는 서론으로서 연구방법 및 연구의 한계점을 지적하였고 제2장에서는 해난구조의 의의를 성립요건 면에서 살펴보았으며 아울러

이론적으로 임의구조와 계약구조의 차이점을 비교함으로써 해난구조의 일반적 개념을 분명히 규정하고자 하였다.

제3장에서는 우선 해난구조가 발생하면 피구조선박의 선장은, 긴급한 상황에서는 구조업자와 직접 구조계약을 체결해야 하므로, 구조계약의 종류에 따른 특성을 분석함으로써 차후 구조보수의 청구나 보상에 앞서 효과적인 구조계약체결을 제안하고자 하였다.

한편, 최근 개정된 LOF 1990의 내용을 주요개정점을 중심으로 분석하여, LOF에 의한 구조계약서식내용에 주의를 환기시키고자 하였다.

제4장에서는 실제로 보상될 해난구조비용의 보험계약상 비용형태를 공동해손, 손해방지비용, 특별비용의 측면에서 고찰하여 그 비용관계를 정립하고자 하였다.

제5장에서는 해상보험계약상 부보조건에 따른 담보내용별로 관계구조비가 어떻게 또 얼마만큼 보상될수 있는가를 가상적 예시를 통하여 살펴보았다.

제6장은 이 논문의 결론 부분으로서, 전체내용을 요약하였으며 해난구조비 보상의 중요성을 언급하

었다.

이 논문의 연구방법은 국내외의 각종 문헌과 저서 및 논문들을 참고하였다. 앞으로의 연구과제로서는 해난구조비의 보상체계를 정립하기 위하여 여러가지 국제적 보상기준이나 보상규칙의 통일을 도모할 필요가 있다고 보며 현재 보상되고 있는 해난구조비 보상 예시를 적극 활용하여야겠다.

II. 해난구조의 의의

해난구조라 함은 해난에 조우한 선박, 적화 또는 기타의 물건을 구조 또는 구원에 의하여 이익을 주는 행위라고 할 수 있다.¹⁾ 해난구조의 이러한 구조행위의 결과로 구조된 재산의 소유자가 얻게 되는 이익에 대하여 구조보수가 발생하게 되는데 구조자의 구조보수 청구와 관련하여 구조행위의 성립요건을 살펴볼 필요가 있다.

1. 해난구조의 성립요건

1) 해난구조요건²⁾

선박, 적화 또는 기타의 물건이 반드시 해난에 조우하여야 한다. 이 때 구조가 반드시 급박할 필요는 없으며 구조행위가 제공되는 시기에 구조가 없었다면 재산이 훼손 또는 멸실의 위험에 처하였으리라는 염려가 있으면 된다. 즉, 절대적 위험을 요구하는 것이 아니고 해상 재산이 현실적으로 예견할 수 있고 합리적으로 우려할 만한 위험에 처해 있으면 된다. 이 때의 위험은 수면에서의 위난이므로 항만이든 하천이든 상관없이 없으며 피구조물에 대한 위험상태를 의미하고 구조자의 위험

정도를 의미하지는 않는다. 다만 구조작업시 구조자가 직면하는 위험의 정도는 구조보수의 산정시에 고려하게 된다.

2) 목적물 요건

해난구조의 목적물은 선박, 적화 또는 기타의 물건이다. 여기서 기타의 물건은 속구, 여객의 수화물 등을 의미하고 선박의 수입이 되는 운임 및 여객운임 등도 포함되고 있다. 최근에는 해난구조의 적용대상을 선박 및 재산으로 규정하여 이 재산에는 선박에 적재된 재산은 물론 가항수역에서의 오일리그(Oil Rigs), 플로팅 도크(Floating Dock), 부표, 어구 등도 포함시키고 있다.

3) 구조요건

구조는 의무없이 이루어진 것이어야 하며 조난선의 선장이 조난 중인 자신의 선박 및 적화를 구조한 경우에는 자선의 구조행위에 대하여 구조보수를 청구할 수 없다. 도선사의 경우 자신의 의무가 계속되고 있을 때에는 구조보수를 청구할 수 없으나 자신의 의무를 초과하여 구조행위를 한 경우에는, 또는 자신의 업무를 정당하게 수행할 수 없는 상황에서 구조행위를 한 경우에는 구조보수를 청구할 수 있다.³⁾ 승객의 경우, 공동의 위험으로부터 대처할 의무가 있기 때문에 구조보수를 청구할 수 없으나 선박을 구조하기 위하여 예외적이고 긴급한 위험을 감수하면서 구조에 임한 경우에는 승객도 구조보수의 청구가 가능하다.⁴⁾

한편, 구조행위의 결과 위험에 처한 선박 또는 적화가 성공적으로 구조되어야 하는데 이는 로이드표준구조계약서식이나 IMO협약에 구현되어 있다. 구조된 물품의 가치가 전혀 없는 경우에는 구

1) D.W.Steel/F.D Rose, Kennedy's Law of Salvage, 5th ed. London : Sterens&Sons, 1985, p. 8

2) 李 鍾仁, 海運實務, 한국해양대학교출판부, 1985, p. 239.

3) Raoul Colinvaux, Caver's Carriage by sea, 13th ed. Vol.II., London : Stevens & Sons, 1982, p. 822

E.R Hardy Ivamy, Casebook on Shipping Law 4th ed., London : Lloyd's of London Press Ltd.,

4) Victor Dover, A handbook to marine insurance, 8th ed., London : Witherby&Co.Ltd., 1975, 1987. p. 699.

조보수의 청구가 불가하며 구조보수의 지불에 대한 피구조자의 책임한도를 알기 위해서도 반드시 구조의 성공이 필요하다. 그러나 구조의 결과를 얻은 후 다시 다른 해난으로 인한 손해는 앞서 행한 구조의 효과에는 영향을 미치지 않는 것이다.

일반적으로 구조료는 실제로 제공받는 이익에 대한 보상이고 구조를 시도한 것에 대한 보상이 아니기 때문에 시도된 구조행위에도 불구하고 구조를 성공시키지 못한 경우와 필요없는 노무가 제공된 경우에는 구조보수의 지급은 성립되지 않는다.

원래의 구조자의 노력에도 불구하고 다른 구조자에 의해 구조가 성공한 경우, 원래의 구조자의 구조행위가 피구조물품에 궁극적으로 기여했거나, 그 노력이 적절하였거나 또는 구조를 포기하지 않고 계속한 때에는 구조를 성공시키지 못한 원래의 구조자도 구조보수를 청구할 수 있다.

2. 임의구조의 계약구조

1) 임의구조

임의구조와 일상적인 위험하에서 의무없는 구조자가 행하는 순수구조이며, 항해단체와는 무관계한, 의무없는 제3자에 의해 자발적으로, 임의적으로 제공받는 구조이다. 선박이 항해중 화재, 기관고장, 침수 등의 해난사고를 당하여 본사에 연락을 취할 시간적 여유가 없거나, 선장이 구조업자와 직접계약을 체결할 여유가 없어 부득이 부근을 항해중인 선박에 긴급구조를 요청하여 받은 구조와 같은 경우이다.

이러한 경우 구조자는 피구조자에게 응분의 보수를 청구할 수 있으며 보험약관상 보상될 수 있다.

구조행위의 결과 이익을 얻은 당사자들에게 구조료를 청구하게 되며 이익을 얻은 당사자들은 자신의 분담금에 대해 개별적으로 책임을 진다. 이

때의 구조료는 구조된 재산의 가액에 따라 결정되고, 일반적으로 임의구조에 따른 구조료는 공동해손으로 인정되지 않고 있는데, MIA 65조 2항에서는 임의구조에 따른 구조료는 적하의 유무에 관계없이 공동해손비용의 성질을 갖고 있지 않다고 본다. 이것은 이익을 얻은 당사자가 구조료에 대해 각기 단독으로 분담하는 것이며, 당사자들이 공동의 안전이나 이익을 위해서 분담하는 관계가 발생하지 않기 때문이다. 그러나 관습상, 편의상 공동해손으로 인정하고 있으며⁵⁾ YAR 제6조에서 해난구조보수는 임의구조이든 계약구조이든 모든 구조보수를 공동해손으로 취급하도록 국제적 통일을 이룩하였다.⁶⁾

2) 계약구조

계약구조는 재산의 소유자나 그 대리인이 구조자와 서면 또는 구두로 구조의 성공여부에 관계없이 일정한 금액을 지급하겠다는 약정을 하고 이 약정하에서 구조작업을 수행하는 것이다. 피구조재산의 소유자는 구조성공여부에 관계없이 구조계약금액을 구조자에게 지급하여야 하고 구조자는 자신이 제공한 구조행위가 선박의 안전에 기여하였는가의 여부에 관계없이 보상금액에 대한 청구를 할 수 있다. 계약구조라 하더라도 어떠한 경우에도 보상하겠다는 묵시적인 약정이 있는 것은 아니다. 구조자가 제공한 구조행위가 선박의 안전에 유익하게 기여하지 않았거나 구조된 재산이 없는 경우에는 보상을 받지 않겠다는 전제를 계약내용에서 추정할 수 있으면 구조재산의 전부 또는 일부가 목적항에 안전하게 도착하지 못하였을 때는 계약금액을 청구할 수 없다. 일반적으로 재산의 전부 또는 일부가 안전하게 도착한 때에만 계약금액을 청구할 수 있다는 약정이 구조계약에 내포되어 있는 것으로 추정할 수 있다.⁷⁾

한편 선장은 선박이나 적화에 대해 어느 한 쪽의 이익을 추구하려는 의도로 구조계약을 체결해서는

5) R.H.Brown, Institute Hand book on marine Contracts 2nd ed., p. 77

6) 1974 Y.A.R. 제6조가 1990년 6월 만국해법회에서 개정되었다.

7) 이 학현, 해난구조제도의 발전에 관한 연구 경영학 석사학위 논문, 1990. p. 16

안되는 것이다. 선박과 적화의 공동의 안전과 이익을 위한 조치로 구조행위가 이루어진다면 이 때의 구조비는 공동해손비용손해가 성립되며 각 이익당사자가 부담하게 된다. 만약 적화없이 공선으로 항해도중 해난을 당했다면 계약구조에 의한 구조비는 손해방지비용이 되며, 수리를 목적으로 수리항까지 예인되면 손해방지비용이 아니라 수리비의 일부로 포함된다. 또한 같은 공선이라도 항해용선중이면 계약구조하의 구조비는 공동해손을 성립시켜 공동해손비용손해로 처리된다.⁸⁾

계약구조에 의해 조난선박을 구조했으나 불행히 추정전손의 요건이 구성되면 보험자는 전손보험금을 지급하여도 구조비를 약관에 따라 추가지급한다. Total Loss only 부보조건하에서 손해방지비용의 보상은 가능하나, 공동해손, 임의구조료에 대한 보상책임은 보험자가 부담하지 않기 때문에 전손을 방지하기 위한 임의구조료는 보상 받을 수 없다. 따라서 부보시에 incl. S/C(구조비포함), 또는 no S/C(구조비불포함)를 삽입하여 보상한도를 맹백히 해야한다.⁹⁾

보험금 정산측면에서 살펴보면 전손과 구조비가 동시에 발생할 경우가 가장 복잡하다. 이 경우 선박에 적화의 적재여부와, 구조작업후 구조물의 잔존여부에 따라 구조비의 정산이 달라진다.

즉, 구조결과, 구조물건(선박, 적화)이 있으면 이 가액은 손해방지비용에서 공제되며, 선박과 적화의 공동구조를 위한 구조작업이었으면 구조비는 선박과 적화의 현실가액의 비율에 따라 분담정산하게 된다. 다만 구조작업 착수시에 선박에 적화가 적재되어 있다하더라도 적화의 원상회복이 어려워 선박에 초점을 두고 작업을 착수했다면 구조비 전액을 선박보험자가 부담한다. 1952년 10월 P&I Club과 선박보험자의 합의에 의해 선박보험자는 구조비를 손해방지비용의 가정적인 사례(Case)로

인정하고, 선박의 분담금은 선박보험자가 지불하고 적화의 분담금은 P&I Club이 책임지기로 했다.¹⁰⁾

이와 관련하여 정산의 예시를 살펴보면 다음과 같다.

<정산예시 1> 피구조물이 없는 경우

선박의 현실가액	: US \$ 1,000,000.00
적화의 현실가액	: US \$ 500,000.00
손해방지비용	: US \$ 30,000.00



선박의 손해방지비용분담	: US \$ 20,000.00
적화의 손해방지비용분담	: US \$ 10,000.00

<정산예시 2> 구조가액을 초과하는 손해방지비용 발생의 경우

선박의 현실가액	: US \$ 1,000,000.00
적화의 현실가액	: US \$ 500,000.00
손해방지비용	: US \$ 30,000.00
순수구조가액	: US \$ 15,000.00
순수손해방지비용	: US \$ 15,000.00



선박의 손해방지비용분담	: US \$ 1,000,000.00
적화의 손해방지비용분담	: US \$ 500,000.00
선주는 US\$ 15,000.00에 해당하는 피구조물을 인수한다.	

3) 임의구조와 계약구조의 차이

상기 <표 II-1>에서 보는 바와 같이 임의구조와 계약구조는 이론적으로 명확히 구분될 것이지만, 현실적으로 엄격한 의미의 순수구조의 형태는 없고 더구나 구조자와 피구조선박의 선장간에 체결되는 LOF서식의 구조계약 역시 계약구조이면서도 No Cure No pay의 원칙¹¹⁾을 적용시키고, 해상법상 유치권을 인정하는 등의 순수구조의 성격을

8) 김 정수, 해상보험론, 서울: 박영사, 1986, p. 442

9) 이 기태, 해상보험, 서울: 법문사, 1983, p. 234

10) 이 항배, 해난사고와 보험정산, 해양한국, 1979. 4월. p. 52

11) 이 원칙하에서는 구조자가 받을 수 있는 최대한의 보수는 피구조재산의 도착가액이 한도가 된다.

3) 임의구조와 계약구조의 비교

<표 II-1> 임의구조와 계약구조의 비교

구조구분 항목	임의구조	계약구조
1. 의무	구조의무 없는 제3자	구조계약·고용관계의 구조의무
2. 구조보수의 청구대상자	피구조 이익을 받은자	피구조자·구조계약 당사자
3. 구조보수의 크기결정	피구조재산의 가액범위	약정된 계약금액 범위
4. 구조자 과실에 의한 손해	구조료 청구불가	구조비 청구가능
5. 관계법규	해법(해상법)	계약법(계약자유의 원칙)
6. 구조료 청구권	구조성공조건에 한함	구조성공여부 불문하고 성립
7. 구조보수의 명칭	구조료 (Salvage Charges)	구조비(Salvage expenses (Salvage award) (Salvage remuneration)

지니고 있다. 또한 1990년 6월에 개정된 YAR 제6조¹²⁾에서는 계약의 유무에 관계없이 모든 구조보수를 공동해손으로 인정, 정산토록 하고 있어 실무상의 구분의 의의는 없다고 하겠다. 구조보수의 명칭에 있어서도 자연히 임의구조시의 구조료와 계약구조시의 구조비를 혼돈하여 일괄 영문상 Salvage Charges로 쓰고 있는 형편이나, 보험정산시 보상되는 제비용의 명목상으로도 구조비가 더욱 적합하다고 생각된다.

III. 해난구조계약의 특성분석

타선을 구조하든가 타선에 구조를 의뢰하는 경우에도 구조계약의 내용은 구조보수의 산정에 상당한 차이를 가져오게 된다. 구조계약의 내용을 고용계약 또는 청부계약으로 볼 수 있다. 예를 들면, 선박이 좌초한 경우 예인을 하기 위하여 예인선을 의뢰한 경우 이것에 대한 지불방법이 구조보수가 되는 경우와 단순히 예선료로 되는 경우가

12) Rule VI Salvage Remuneration

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the Salvors in preventing or minimizing damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1 (b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

있다.¹³⁾ 일반적으로 구조보수는 청구계약하에서 결정되며 LOF(Lloyd's open Form)의 서식을 사용하며 불성공 무보수의 원칙을 적용하고 있다. 이 계약은 구조에 대한 노력이 적어도 이에 관계없이, 구조에 성공한 경우에는 구조보수가, 구조된 선체, 적화의 가액 즉, 구조가액을 기초로 산정되므로 그 금액은 상당히 높을 수 있다. 이에 비하여 예선계약은 일종의 고용계약이므로 구조가 불성공으로 끝난 경우에도 예선의 사용에 관한 노무의 댓가를 지불해야 한다. 그러나 성공한 경우에는 단순히 예선료를 지불하면 되는 것이다. 예선계약이 해난구조가 되는 경우가 있고 해난구조가 되지 않는 경우도 있다. 또한 그 차이점도¹⁴⁾ 명백히 있으므로 예선의 소유자는 예선의 사용이 해난구조인가 순수 예선사용인가에 주의를 기울일 것이다.

선박이 좌초한 경우 장소에 따라서는 일시에 다수의 구조자가 관여하는 경우도 있고 규정 이외의 구조보수를 구조자가 요구한다든가 또는 부당한 내용의 계약을 강요할 우려가 있다.

선장은 사고에 대한 책임감 때문에 조속히 선박을 부양시키거나 해난으로부터 벗어나고자 부당한 계약에 서명함으로써 차후 막대한 구조보수가 청구되는 위험을 없애야 한다.

원래, 해난구조는 순수한 의미로 해상법상 항해단체에 무관한 제3자의 임의적인 행위이므로 피구조자의 의사표시 없어도 가능하지만 무선전신의 발달로 현재는 이런 순수구조의 의미는 쇠퇴하였고 해난에 조우한 선장은 즉시 선주 및 보험회사에 통지하면 선주 또는 보험회사는 즉각 구조업자에게 구조계약에 의한 구조를 의뢰하는 것이 통례이다. 그러나 해난의 상황에 따라서는 선장이 직접 구조업자와 계약을 체결해야 할 경우에는 차후 구조보수의 산정과 관련하여 최선의 계약을 선택하

여야 한다. 따라서 본 장에서는 해난구조계약의 특성을 계약의 유형별로 살펴보고자 한다.

1. 실비계약

1) 구조실비보상계약

구조선 내지는 도구의 사용료는 1일에 얼마, 구조기사, 구조원의 일당을 얼마로 하여 그외 재료비 내지는 실비를 지불조건으로 한다. 구조자는 구조 성공의 여부나 작업일수의 장단에 관계없이¹⁵⁾ 작업일수가 길어지면 수입을 증대하는 결과가 된다. 그러나 선주는 작업일수가 길어지면 선체의 손상이 커지고 따라서 구조불능에 이를 위험이 증대하고 구조비도 상승하게 되는 결과가 된다.

선장이 직접 구조계약에 입찰 경우, 가급적 이런 유형의 계약은 피하는 것이 좋다. 이 계약은 구조자로서는 하등의 위험이 없는 것이므로 No cure No pay 계약에 비해 저렴한 구조비로써 구조작업을 행할 수 있는 잇점이 있다. 즉 구조계약당사자 모두 유리한 점이 있다.

항만, 하천 등 비교적 안전한 장소에서 좌초하여 시간의 경과나 천후의 변화 등에 의하여 선체의 손상이 증대하거나 또는 상태가 악화할 위험도 없고 단순히 예선을 사용하여 구조가 가능하든가 또는 적화를 양하하여 선체를 가볍게 한다면 간단히 부양시킬 수 있는 경우에는 적합한 계약이다.¹⁶⁾ 같은 작업을 조기에 완료하고 막대한 보수를 획득할 이유가 없음으로 작업일수를 경과시켜 수입을 증가시킬 계산이 있을 수 있다. 이러한 폐단을 제거하기 위하여 소위 실비의외에 일정기간을 한정하여 그 기간내에 성공하면 약간의 보너스를 지불조건으로 부가시킬 수 있다. 또한 이 계약하에서는 구조자의 시간지연에 따른 비용의 낭비를 막기 위하

13) 이 학헌, 전계논문, p. 17.

14) J. Kenneth Goodacre, Marine Insurance claims, 2nd ed., London: witherby&Co.Ltd., 1981, p. 473

15) 구조불성공의 경우에도 실비가 보상된다.

16) 구조성공확률이 높지 않으면 보험자는 이런 종류의 계약에는 응하지 않는 것이 보통이다.

여 작업상황을 엄격히 감독하고, 작업일지를 기록하는 등의 노력이 요구된다.

예인선을 사용한다면 간단히 구조가 가능하고, 적화의 일부를 들어낸다면 용이하게 구조가 가능한 경우, 예인선이나 부선을 사용하는 것은 단순히 그 예인행위나 부선의 제공에 지나지 않음으로 구조행위는 결코 아니다. 보통의 예선 부선의 사용료만 지불하면 충분한 상황에도 불구하고 선장이 당초 사용료를 약정해 두지 않아, 차후 구조보수의 문제로 거액의 분쟁이 생기게 해서는 안될 것이다.

2) 선박잔해한도실비계약

구조성공의 확률이 높지 않을 경우 단순한 No cure No pay 조건으로는 구조자가 구조계약을 체결하려하지 않을 것이다. 이 때 불성공시 구조보수는 지불하지 않으나 선박의 잔해를 구조자에게 주든가, 선박잔해매각대금의 범위내에서 구조비를 보상하는 조건이다. 다시 말하면, No cure No pay 조건을 일부 변경한 것으로서 선박의 구조가 불성공으로 끝나거나 현실전손 또는 구조후 추정전손이 된 경우 구조자에게 선체와 선박 내 잔존하는 적화를 한도로 구조실비를 보상해 주는 계약이다.¹⁷⁾

선박의 조난상태, 기상, 현지지형 등이 구조성공을 어렵게 한다고 판단될 때 이 계약으로 체결하면 보험자의 입장에서도 구조행위가 불성공으로 끝난다해도 구조업자에게 구조실비를 지급하고 다시 전손보험금을 지불함으로써 보험금액을 초과하여 지급하는 결과는 초래하지 않는다. 따라서 구조업자나 보험자에게 모두 안전한 구조계약으로 이용될 수 있는 것이다.

3) 실비보증부계약

본선의 조난상태가 불량하다든가, 계절적인 풍랑, 또는 강한 해조류 등으로 악화경향에 있다든가 또는 조난지점이 구조작업에 곤란한 장소에서 구조의 성공가능성이 희박할 때 구조업자는 불성공

무보수의 조건으로는 구조계약체결을 기피할 경우, 선주로서는 다소라도 구조성공을 희망한다면 얼마간의 손해를 입더라도 구조를 시도할 가치가 있다고 판단하게 된다. 이 경우 구조가 성공하면 성공보수의 지불을 약속하여 구조를 하게 된다.

구조성공의 가능성이 희박한 구조에 대하여 작업실비를 무제한으로 보증하는 것은 선주나 보험자로서의 모험이다. 따라서 구조실비의 일부분을 제한하여 일정금액의 지불을 선주 또는 보험자가 보증하여 구조자로 하여금 작업을 시키는 것이다.

이 계약에 있어서의 성공보수는 단순한 No cure No pay 계약보다 적은 금액이 보통이다. 이 조건 하에서 선주는 여러종류의 사정을 신중히 고려 검토하여 보험자의 승인하에 구조자와 협의 결정해야 할 것이고 선장의 독단적인 결정은 피해야 할 것이다.

2. 불성공 무보수계약¹⁸⁾

1) No cure No pay 계약

불성공무보수계약으로 불리며, 구조성공의 경우에는 그 보수가 지불되지만 불성공일 경우에는 어떠한 지불도 하지 않는 조건이다. 실비계약이 구조자에게 일체의 위험을 부담시키지 않는 조건이지만 이 계약은 원칙적으로 선주나 보험자에게 위험이 없는 계약이다.

우선, 보험자의 입장에서 보면, 구조가 성공하면 선주에 대해 전손보험금의 지불을 면책받게 되고, 구조가 불성공으로 끝나면 전손금을 지불해야만 한다. 아울러 선체·적화의 손해경감효과를 얻을 수 있다.

선주의 입장에서 보면, 구조보수가 작업실비만을 기준으로 산정되는 것이 아니고 구조된 물건의 가액이 많이 고려되므로 손해가 증대하지 않도록, 구조가 조기에 달성되도록 구조업자는 최선의 노력을 하게 되며, 만약 구조가 성공하지 못하면 구

17) 이 항배, 해난사고와 보험정산, 해양한국 1979. 3월, p. 38

18) 이 계약조건의 불리성은 필자가 이미 지적한 바 있다.

이 학현, 우리나라 해난구조기업의 실태분석에 관한 연구, 한국항해학회지 1993. 12월 제17권 4호 p. 4.

조에 소요된 비용의 일체를 받을 수가 없어 구조 성공을 위해 매진하게 된다. 따라서 체선료가 경감되고 선체의 손상 및 운항불가동으로 인한 경영 손실을 방지할 수 있다.

이와 같이 No cure No pay의 조건은 보험자나 선주의 입장에서는 안전한 계약서식이지만 그 보수를 어떻게 결정하는가는 계약당사자 모두에게 중요한 문제이다. 피구조자측 입장에서는 둘 이상의 구조회사를 경쟁입찰시켜 저렴한 구조업자를 선택하면 좋으나 이것은 구조지연이나 시간의 낭비를 초래하기 쉽다. 구조보수를 결정하고 계약을 체결하여 구조작업에 임하는 예는 드물다.

신속히 적절한 구조자를 선정하여 먼저 작업에 착수한 후 작업수행중 또는 구조성공후 관계자간에 서로 구조작업의 난이도, 위험의 정도, 기타 제반 사항을 고려 검토하여 보험자의 의견을 듣고 그 이해하에 보수액을 결정하는 것이 안전하다.

결국 선주 또는 보험자측과 구조업자간에 합의가 되지 않으면 보통 중재인에게 맡겨져 결정된다.¹⁹⁾

No cure No pay의 계약양식으로 LOF가 가장 널리 사용되고 있으며 이것은 주로 외국에서 구조계약이 이루어 질 때이고, 국내업자와 계약할 때에는 구태여 런던에서 중재가 이루어 지기로 되어 있는 LOF를 사용할 필요는 없으나 세계해난구조계약조건의 경향에 부응하는 자체 구조계약서식²⁰⁾의 마련이 필요하다고 하겠다.

2) LOF 해난구조계약

선박이 조난을 당한 경우 선장은 해난에 대하여 스스로 책임을 지는 것과 동시에 해난구조를 의뢰하는데 있어서도 신중히 고려해야 한다. 특히 조난사태가 급박한 경우, 잘 알지도 못하는 구조자와

금액을 정하고 구조계약을 체결하는 것은 위험하다.

영국의 로이드는 선장 또는 선주를 위하여 어떠한 구조자에 대해서도, 어느 장소에서나 하등의 위험부담없이 계약할 수 있는 해난구조서식을 마련해 두고 있는 데 이것이 Lloyd's standard Form of Salvage Agreement이다.

이 구조계약서식은 두 가지 양식으로 계약되는데 하나는, 구조성공후 지불할 보수를 계약서에 미리 기재하는 방법과 다른 하나는 구조보수를 공간으로 하고 구조성공후 협의의 결정하도록 하는 것인데 이것이 Lloyd's Open Form이다.

Lloyd's Open Form은 긴급한 구조를 기다리고 있는 조난선박을 목전에 두고 구조보수의 결정으로 시간을 낭비할 것이 아니라 구조작업 후 작업의 위험성, 구조실비, 구조물건의 가액 등을 고려하여 협의·결정하는 것이다.

이 LOF하에서 구조불성공의 경우에는 구조자는 하등의 지불을 받지 못하고 구조성공의 경우에만 받을 수 있는 보수는 차후의 결정에 미루는 조건이지만, 미리 성공보수를 결정한 경우에도 구조성공 후 구조보수액의 과대·과소에 대하여 선주와 구조자는 각각 감액, 증액을 요구할 수 있고 쌍방간에 협정이 가능하도록 하고 있으며, 만약 이들에 합의가 이루어지지 않으면 런던의 중재제도를 통하여 재정을 받게 된다. 이 때는 보통 Solicitor(변호사)를 선임하여 업무를 담당시킨다.

No cure No pay를 원칙으로 하고 있는 LOF는 국제적으로 가장 널리 사용되고 있는 서식으로서, 1892년 최초로 제정된 이래 1980년 5월, LOF 1980²¹⁾까지 7차례로 개정되어 왔다. 최근에 1989년 신해난구조협약의 주요개정을 추가한 LOF 1990으로 개정되었다.²²⁾

19) LOF 1990의 제9조는 중재수속규칙의 신설조항이다.

20) 일본해운집회소는 자체 해난구조계약서식을 만들어 사용하고 있으며 금번 LOF 1990의 개정 내용에 부응하여 함께 개정되었다.

21) LOF 1980에 의한 구조계약건수는 약 2,000여건(10년간)인데 이 중 Safety net가 적용된 건수는 불과 3건에 지나지 않음.

22) LOF 1990은 1990.9.6에 공표되었다.

LOF 1990은 No cure No pay의 원칙을 고수하면서도 그 예외의 범위를 LOF 1980보다 확대하고 있다. 1989년 신 해난구조협약 제14조의 규정을 그대로 수용하고 있는 것이다.

i) 제14조 1항

선박 또는 그 자체 또는 그 적화가 환경손해를 발생시킬 위험이 있는 선박에 대하여 구조자가 구조작업을 행한 경우에 구조자가 구조작업으로 발생한 비용에 미치지 못하는 재산구조보수 밖에 받을 수 없는 경우에는, 구조자 자신이 지출한 금액과 같은 금액을 특별보상으로서 선박소유자로 부터 받을 수 있는 권리가 있다.

ii) 제14조 2항

구조자가 구조작업에 따라 현실적으로 환경손해의 방지 경감에 성공한 경우에는 구조자는 자기지출의 최대 30%의 할증을 부가한 특별보상을 선박소유자로 부터 받을 수 있다. 구조작업에 관련된 제사항을 감안하여 법원이 다시 증액할 수 있다.

LOF 1980에서는 Safty net의 대상이 되는 것은 기름을 적재한 탱커선의 구조에 한정하고 있지만 LOF 1990에서는 선박 그 자체 또 그 적화가 환경손해를 끼칠 우려가 있는 모든 선박의 구조전반으로 확대되었다.

또 LOF 1980에서는 Safety net로서 지불받는 금액의 한도는 그 지출의 최대 15% 할증을 인정했으나 LOF 1990에서는 최대 30%, 다시 타당하다고 인정되면 최대 100%의 할증을 추가시키고 있다.

이렇게 LOF 1990은 과거 10년간 LOF 1980의 실무상 문제점을 개선하였고 신해난구조조약 1989의 내용을 특별보상면에서 적극 수용하였다.²³⁾ LOF 1980의 내용이 신 해난구조조약 1989의 개정 에, 다시 신 해난구조조약의 내용은 LOF 1990의 개정에 상호 많은 영향을 미치면서 국제적 해난구

조계약형태의 발전을 도모해 가고 있는 것인 바, 관련 조약 내용을 분석하여 발효이전에 만반의 준비를 갖추어야 할 것으로 본다.

IV. 해난구조비와 관계보상비용의 고찰

해난구조비는 해난에 처한 선박과 화물을 구조하고 그 위험을 경감시키는데 유익한 비용으로서 통상 해상보험의 약관에 의거 보험자로 부터 보상될 때 이를 구조비라고 할 수 있다.

이 구조비는 공동해손비용, 손해방지비용 내지는 특별비용으로 성립되어 보상될 수 있는 것이다. 여기서 그 보상비용의 형태나 성질을 살펴보고자 한다.

1. 공동해손비용의 성립근거

1) 공동해손성의 주장논거

영국해상보험법(Marine Insurance Act) 제65조는 구조료에 관한 것으로 제1항에서는 구조료에 대한 보험자의 전보책임을 명시하고 제2항에서는 구조료의 의의를 정하여 임의구조료와 계약구조료로 구분하고 계약구조에 대해서만 공동해손으로 인정하고 있다.²⁴⁾

즉 임의구조료는 이익을 받은 재산이 단독으로 구조보수를 부담한다고 하는 것이, 각각의 재산의 공동의 안전을 위해서가 아니라 각기 재산을 위해서 책임을 부담하는 것이기 때문이다. 따라서 임의구조료는 피보험위험에 의한 손해를 방지하기 위한 단독해손으로서 보험자에게 보상책임이 주어지며, 계약구조료는 그것이 지출된 사정에 따라 손해방지 비용 또는 공동해손 비용이 되는 것이다.²⁵⁾

23) 김정훈일당, 로이즈구조계약서식의개정, 해사법연구회지, No.99, p. 65.

24) "구조료"란 계약에 의하지 않고 해법에 의거하여 구조자가 회수할 수 있는 비용을 뜻한다. 구조료는 피보험자, 그 대리인 또는 보수를 받고 이들에 의하여 고용된 자가 피보험위험을 피하기 위하여 행한 구조의 성질을 띤 용역의 비용을 포함하지 않는다. 정당하게 지출된 이런 종류의 비용은 그 지출된 사정에 따라 단독비용 또는 공동해손해로서 회수될 수 있다.

25) 계약구조하에서 공선상태로 용선되지 않은 선박의 구조보수는 손해방지비용이 되고, 적재상태나 항해 용선의 경우 선박구조보수는 공동해손비용이 된다.

그러나 오늘날 많은 국가가 임의구조료에 대해서도 공동해손의 성립을 국제적 관습으로 인정하고 있다.²⁶⁾

구조비용은 공동항해단체를 위험으로부터 구조할 목적으로 지출된 일체의 비용으로서 Y.A.R 1974의 A조, C조의 요건을 충족하면 공동해손으로 인정된다.

Y.A.R에서는 선박이 화물을 적재한 상태로 좌초하거나 화재가 발생하여 이초 내지는 진화를 위하여 구조작업을 시행하는 경우 그것이 임의구조이든 계약구조이든 계약의 유무를 묻지 않고 구조비용을 공동해손으로 인정하고 있다.

선박과 적화를 동시에 구조하여 성공한 경우는 공동해손이 성립하나 선박과 적화를 별도로 구조한 경우에는 성립하지 않는다. 당초에 선박과 적화를 구조하려 했으나 어느 한 쪽만을 구조하게 된 경우에는 함께 구조하지 못한 상황을 기준으로 그 사정의 변화이전의 비용은 공동해손비용으로 되고 그 이후의 비용은 선박 또는 적화의 단독부담으로 하여야 할 것이다.

구조를 요하게 되는 선박의 조난상태는 침몰, 좌초, 화재, 표류, 침수, 선체경사 등이 있고, 구조의 목적이 항해단체의 공동의 안전을 위한 것이면 그 종류에 관계없이 공동해손이 된다.

구조비용에는 예선료, 부선료, 하역비, 입고비용, 재선적비용, 기중기 사용료, 잠수작업비, 오일펜스 사용료, 임시수리비, 구조자 보수 등을 들 수 있다.²⁷⁾

구조자는 구조된 재산에 대하여 구조보수 청구권과 유치권을 갖는데 구조행위의 결과 이익을 얻은 당사자는 구조료에 대해 개별책임을 지게 된다. 공동해손이 성립된 경우 구조된 재산의 가액에 비례하여 공동책임을 지는 것은 당연하다.

구조자의 구조행위 후 항해를 계속하기 위하여

화물에 대한 구조료를 선주가 지급한 비용은 공동해손 비용에는 속하지 않으나, 화물에 대한 구조료를 선주의 비용으로 지급하였기 때문에 이를 화주로 부터 회수할 수 있다. 그러나 나포된 선박과 화물을 인수하기 위하여 보석금의 지급은 공동해손비용의 성격을 가지므로, 나포가 모든 항해를 좌절시킬 위험이 있기 때문에 전체 공동의 이익을 위해 지급된 것으로 볼 수 있다.

한편 영국해손정산인협회규정 C1조에서도 계약에 의거하거나 수락되는 구조행위가 YAR A조에서의 공동안전을 위해서 제출되는 경우, 실무상 공동해손으로 취급하고 있다.

2) 공동해손 성립시의 구조비 담보의 이중구조구조자의 구조비청구권도 공동해손분담청구권과 마찬가지로 우선 특권을 가지며 그 담보의 확보를 위하여 자신의 점유하에 있는 피구조물에 대하여 유치권을 행사할 수 있다. LOF에 의한 계약구조인 경우 선주와 하주는 각자 구조비를 지불할 의무가 있고²⁸⁾ 이를 위하여 구조자는 선주와 화주로 부터 구조비 채권에 관한 담보를 확보한다.²⁹⁾

화주나 적화보험자의 입장에서 보면, 구조작업행위에 대한 구조비담보와 선주에 대한 공동해손담보(General Average Security)를 각기 제공해야 하므로 화주측의 구조비 담보는 이중구조를 취하는 것이다.

적화의 내용이 벌크화물로서 화주가 단일 내지 소수인인 경우에는 별문제가 없으나 잡화 특히 컨테이너 화물(LCL)인 경우에는 공동해손담보의 확보도 극히 어려운데, 구조비 담보까지 별도로 제공한다는 것은 사실상 어려운 문제이다. 구조비가 공동해손으로 인정되는 이상, 선주가 구조비 전체에 대한 담보를 먼저 구조업자에게 제공하고 나중에 화주로부터 구조비해당액을 포함한 공동해손담

26) 영국에서도 임의구조료를 편의상, 또는 외국의 관습에 따라 선주와 화주 사이에 공동해손으로 정산이 행해지고 있다.

27) Y.A.R 제8조

28) 선주는 특약이 없는 한 화물에 관한 구조비를 지불할 의무가 없다.

29) LOF 1990에서는 담보의 제공자를 구조자와 합의하면 영국이외의 거주자에 의한 담보의 제출도 인정된다(제4조). 따라서 우리나라 선박, 적화 보험자로 부터 직접 보증장을 제출하는 것이 가능하여 시간과 비용면에서 큰 장점이 될 수 있다.

보만을 확보하면 충분할 것이므로 화주가 구조업자에게 별도의 담보를 제공할 필요는 없지 않는다는 화주측의 주장이다.³⁰⁾

사실 과거에는 선주가 구조비 전액에 대한 담보를 제공하고 화주로 부터는 공동해손담보만을 확보하는 것이 일반적인 관례였으나 화주로 하여금 별도의 구조비 담보를 제공하도록 요구하게 된 것은 최근 선사가 자구책으로 택한 것이다.

과거에는 정산서에서 확정된 공동해손분담금의 지급요청을 받은 화주는 특별한 사유가 없는 한 바로 지급했으나 최근에 공동해손분담금의 지급거절 사례가 생기기 시작했다.

화주의 공동해손분담금 지급거부는 대부분 선박이 발항시 불감항상태였음으로 선주의 화주에 대한 분담청구권이 인정되지 않는다는 주장에 대해 법정에서 해결되기까지 상당한 시일이 소요되므로, 화주측의 구조비담보를 제공하고 화물구조비까지 지급한 선주로서는 그동안 막대한 손실을 감수해야 하는 입장이 될 것이다. 따라서 화주측은 화물 구조비담보를 제공하면, 실제 화물구조비도 지불할 것이므로 화주가 선박의 불감항을 주장해도 이제는 화주가 선주를 상대로 제소해야 할 것이다.

선주로서는 패소할 때까지 최소한 화물구조비에 대해서는 금전지출이 없게 된다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 공동해손비용보험이나 담보보험의 보상범위를 확대하거나 특별보험의 개발이 주장되고 있으나 구조비 담보제공의 이중구조는 여전히 선주와 화주사이에 어려운 관제로 남아 있게 된다.

따라서 운송계약서 내지는 선화증권 상에 선주가 화물구조비를 담보하되, 공동해손분담금 중에서 화물구조비에 대한 금액은, 여하한 경우라도 화주가 지급거절을 할 수 없도록 하는 내용을 약관에 삽입시켜야 할 것이다.

2. 구조비의 손해방지비용성 판단

손해방지비용은 피보험자나 그의 사용인, 대리인이 담보위험으로 인한 손해를 피하거나 줄이기 위하여 합리적으로 발생한 비용으로 다음의 요건 하에 세 손해방지역관에 따라 보상받을 수 있다.³¹⁾

- i) 담보위험으로 인한 손해를 피하기 위해서 발생한 비용이어야 한다.
- ii) 손해를 피하기 위하여 합리적으로 발생한 비용이어야 한다.
- iii) 피보험자나 그의 대리인, 사용인에 의해 발생한 비용이어야 한다.
- iv) 보험의 목적, 단독의 안전을 위해 지출한 비용이어야 한다.
- v) 위험이 실제로 존재하고 있을 때 지출한 비용이어야 한다.

임의구조에서 발생하는 구조료는 손해방지 비용을 구성하지 않으므로 계약구조 또는 피보험자, 그 대리인, 피용자에 의해 행하여진 구조의 경우에는 손해방지비용으로 보험금액을 초과하여 지불된다.³²⁾ 이것은 손해방지의 결과가 보험자의 이익이 되기 때문에 보험자로 하여금 이 비용을 부담시키고 있으며 그 비용이 과대하게 되는 것을 방지하기 위하여 필요 유익한 비용으로 한정하였다.

임의 구조에서의 순수구조비와 공동해손으로 취급되는 구조비용은 분손으로 간주되어 Total Loss only(전손만 담보)조건하에서는 보상될 수 없으나 전손을 방지하기 위한 비용의 발생은 그 비용이 분손이라 하더라도 보험자로 부터 보상된다. 아울러 순수구조비와 공동해손으로 취급되는 구조비용은 전손에 추가하여 보상될 수 없고, 분손으로서 보험금 금액을 지급받는 경우에도 추가하여 보상받을 수 없으나 손해방지비용은 전손이나 분손에 추가하여 보상받을 수 있는 것이다.

손해방지비용은 손해보상금 외에 추가로 보험자에 의해 전보되기 때문에 손해보상금과 손해방지

30) 최 재영, 공동해손분담금의 청구권과 그 실행상의 문제점에 관한 연구, 한국외국어대학교 무역대학원, 1986, 8월, p. 11.

31) Marine Insurance Act 1906, 제78조

32) 김 정수, 전계서, p. 448.

비용의 합계가 보험금액을 초과하여 지급될 수 있으므로 구조행위가 손해방지역관의 요건에 부합되면 손해방지비용으로서 전보될 수 있다고 본다.

한편 상기 손해방지비용의 요건에 비추어, 손해방지비용은 담보위험이 종료하기 전의 발생비용이다. 적하보험의 경우 목적지 도착전의 발생비용은 손해방지비용이 되며, 만약 목적지 도착후 수선비용이 빨리 지출되지 않으면 손상이 확대될 우려가 있기 때문에 수선되었다면 손해방지비용이 된다.

선장은 선주의 대리인으로서, 화주의 화물관리인으로서 지출한 비용은 손해방지비용으로 구성할 수 있다. 그러나 부선업자나 창고업자가 피보험자를 위하여 화물의 안전, 보관을 위해 지출한 비용은 그들이 화주의 대리인으로 볼 수가 없기 때문에 손해방지 비용은 아니고 특별비용으로 간주된다.³³⁾

선박보험의 경우, 공선으로 운송되지 않은 상태로 항해도중 선박이 좌초한 경우에 선장이 그 선박을 부양시키기 위해 예선을 고용하고 시간당 얼마의 예선사용료를 지불할 것을 약속한 때에 그 예선에 지불된 금액은 손해방지비용으로 보상될 수 있다.

이 때 선박이 적화를 적재하고 있었으면 예선사용료는 공동해손비용이 된다.

만약 선박이 화물을 적재한 상태에서 항해도중 침몰위기에 처하여 선주는 보험회사와 협의하여, 조속히 구조회사에 의뢰하고 구조보수는 실비계약 조건으로 하여 구조선(A)을 파견했으나 조난선박의 상태가 악화되어서, 선주는 구조선의 도착하기 전에 부근을 항해중인 선박(B)을 현장에 급파시켜 필요한 조치를 취했으나 구조선이 도착했을 때는 이미 구조가 불가능한 상태였다. 따라서 선주는 구조를 단념하고 추경전손으로 하여 보험자에게 위부하고 보험금을 수령한 경우에 구조선(A)의 파견비용 및 부근을 항해중인 선박(B)의 조치비용은

모두 손해방지비용으로 회수가 가능하다.³⁴⁾

3. 특별비용과 손해방지비용과의 구분

특별비용(Special Changes)은 단독비용(Particular Changes)³⁵⁾에 속하며 보험의 목적의 안전이나 보존을 위하여 피보험자에 의하여 또는 피보험자를 위한 제3자에 의하여 지출되는 비용이다.

특별비용은 손해방지비용과는 달리, 보험자의 담보위험이 종료한 후에 발생한 비용도 포함하고 있으며, 목적지에 도착한 이후, 즉 손해가 발생한 이후에 필요한 비용으로 보험금액을 초과하여 지급되는 일이 없다. 특별비용은 손해방지 약관에 의해 회수되어야 할 비용이라는 것은 특별비용의 거의 전부가 손해방지역관에 의해 보상되는 것과 같다.

선박이 전손됨으로써 운임이 상실될 위기에 있을 때 타선박으로 적화를 계속 운송하여 피보험목적물인 운임이 상실될 것을 방지하였다면 그 비용은 손해방지역관에 의해 보상받는데 이 비용은 특별비용이 될 수 있다.³⁶⁾

손해방지 비용이 아닌 특별비용은 더 이상의 손해의 위험이 없을 때 발생할 수 있으며 전손에 추가되지 않으며 피보험위험으로 인한 손해와 관련하여 목적지에서 발생하는 改修費用(reconditioning changes)이 특별비용이다.

이상과 같이 특별비용, 단독비용, 손해방지비용의 구분이 애매하여 피보험자가 유리한 손해방지비용으로 처리하는 경향이 높다.

특별비용은 MIA제정 이전에 사용되었는데 협회 MIA에서는 규정되지 않고 협회적화약관 FPA에서 사용되며 일명 Forwarding clause(繼搬條項)이라고도 한다.

특별비용의 금액은 하역비, 창고료 같은 가격이

33) 이 장기, 손해방지의무에 관한 소고, 호남대논문집, 6권 2호, 1986년, p. 13.

34) 이 경희, 해상보험에 있어서의 손해방지의무와 그 비용보상에 관한 연구, 한국외국어대학교 무역대학원, 1986. 6월, p. 60.

35) 특별비용, 단독비용은 모두 손해방지를 위한 비용이지만 내용상 동일하다는 것이 통설이다. 혹은 단독비용의 범주 내에 특별비용과 손해방지비용을 포함시키기도 한다.

36) Kidston V Empire Marine Insurance Co.Ltd. 1966사건

나, 중량, 용적에 따라 이해관계인에게 분담된다. 비용의 성질에 따라서는 반드시 가액에 따르지 않고, 중량이나 갯수에 의해서 분할되는 수도 있다.

V. 해난구조비의 보험보상체계와 그 예시

1. 해상보험의 필요성

해난은 항해에 수반되는 해상위험으로 인하여 선박에 발생하는 사고이다. 이 해상위험은 자연적 위험과 인위적 위험으로 나눌 수 있으며 자연적 위험은 해상고유의 위험으로 당연히 보험자가 부담해야 한다. 인위적 위험은 투하나 선원의 악행 등과 같이 선박내부에서 기인하는 것과 전쟁이나 해적행위와 같은 선박외부에서 발생하는 것이 있다.

이러한 위험들은, 선주입장에서 보면 미리 위험을 예견하고 또는 이것에 대항하여 조치를 강구할 수 없으므로 불가항력에 의한 것이다.³⁷⁾

해운기업은 보험계약체결 당시 특약을 설치하고, 담보범위를 명확히 해두어 차후에 분쟁이 생기지 않도록 해야 한다. 모든 해난을 보험자가 담보하는 것은 아니고 그 범위는 보험자가 담보하는 위험으로 인하여 선박을 중심으로 한 경제상의 손해나 손실을 보상하는 것이다. 또한 해난과 선박 사이에는 직접적인 인과관계가 있고 그 발생은 누

구도 예측할 수 없는 우발적인 사고이어야 한다. 따라서 해상에서의 사고라하여도 풍파의 자연적인 작용에 따라 필연적으로 생기는 자연손모와 같은 것은 담보되지 않는다.

해상에서의 해난사고의 형태는 여러가지가 있으며 자연적, 인위적인 위험이나 혹은 상호관련되어 발생하는 것이다.

해난사고가 선박의 관리 유지, 운용방법 및 선원의 자질 내지는 선주나 선장의 주의, 기술정도에 따라 그 위험의 정도를 경감시킬 수 있다해도 그 절대적인 감소나 방지는 어렵다. 이에 해상기업에 있어서 해상보험의 역할은 필요불가결한 제도이다.

보험자가 보험금 지급외에 부담하는 부수적인 보상이 있는데 이것이 손해방지비용이다. 이 비용은 보험사고 발생시 부보재산에 대해 손해를 최소한으로 경감시키고 손해의 확대를 방지할 의무가 보험계약자에게 주어진 것으로 이런 의무수행을 촉구하기 위해 소요된 비용이다. 이러한 비용에는 공동해손비용, 구조비, 특별비용 등이 있다.

2. 부보조건별 담보내용

선박보험과 관련하여 지급되는 보험금은 부보조건에 따라 다르며 그 종류를 열거하면 다음<표 V-1>과 같다.

<표 V-1> 선박보험의 부보조건과 담보범위³⁸⁾

부보조건	담보내용
1. T/LO(전손한정담보)	절대전손, 추정전손에 한정, 보험금액 전액보상, S/C, G/A, P/A은 제외
2. T/LO, S/C, S/L 구조비포함전손담보)	전손과 전손되지 않는 경우 구조비를 보상, G/A, 수리비는 제외

37) 해난사고를 줄이기 위하여 해상보험자는 위험성이 높은 선박에 대해 선박의 감항성에 관한 검사제도를 강화하고 있으며, 선주의 책임보험을 부담하는 P&I Club도 손실방지활동에 적극 나서고 있다.

38) T/LO : Total loss only, S/C : Salvage Charges, S/L : Sue and Labour Charges, G/A : general Average, FPA : Free from Particular Average. P/A : Particular Average, W.A : with Average
3/4 RDC에서 충돌손해배상금의 3/4은 보험자가 보상하고 1/4은 피보험자인 선주가 배상한다. 선박운항에 주의의무를 다하여 손해를 경감시킬 취지이다. 경우에 따라서는 추가로 보험료를 지불하여 4/4담보계약을 하기도 한다.

3 T/L, S/C, S/L, G/A, 3/4 RDC (FPA absolutely) (단독해손절대부담보)	단독해손을 제외하고 전부보상. 단, 4/4 RDC인 경우 총돌손해배상금 4/4 전액이 보상
4. T/L, S/C, S/L, G/A, 3/4 RDC 10%~20% Excess P/A	전손, 구조비, 손해방지비용, 공동해손비용, 3/4 총돌손해배상 책임금, 침몰, 좌초, 화재, 충돌에 기인한 단독해손이 보험가액의 10%~20%를 초과하는 경우 그 초과부분을 보상.
5. T/L, S/C, S/L, G/A, 3/4 RDC, P/A	전손, 구조비, 손해방지비용, 공동해손비용, 3/4총돌손해배상금, 침몰, 좌초, 화재, 충돌에 기인한 단독해손 전액
6. WA(단독해손담보)	침몰, 좌초, 화재, 충돌에 기인하지 않는 단독해손 보상

3. 보상의 가상적 예시

<예시 I>

선박의 보험가액 = \$ 200,000.00
 선박의 보험금액 = \$ 160,000.00
 이 선박이 공선, 비용선상태하에서 좌초되어
 구조비 = \$ 100,000.00
 수선비(단독해손) = \$ 60,000.00이 각각
 지출되었다.
 이 경우 선주가 지출한 구조비, 수선비는
 합계가 \$ 160,000.00로 보험가액에 미달하여
 추정전손이 성립하지 않는다.

- 1) T/LO (FAA : Free from All Average)
 (1) 보험자의 보상은 전혀 없음
 (2) 선주의 부담의 구조비와 수선비이므로
 $\$ 100,000.00 + \$ 60,000.00 = \$ 160,000.00$ 이 된다.

- 2) T/LO³⁹⁾, S/C
 (1) 보험자 부담 : 전액보험이 아니므로 보험가액과 보험금액의 비율로 부담한다.

$$\$ 100,000.00(\text{구조비}) \times \frac{\$ 160,000.00}{\$ 200,000.00} = \$ 80,000.00 \text{을 보상한다.}$$

- (2) 선주 부담 : 수선비와 구조비중 보험자가 보상하는 금액을 공제한 금액을 부담한다.

$\$ 69,000.00 + (\$ 100,000.00 - \$ 80,000.00)$ 을 부담한다.

- 3) FPA Absolutely inc. 3/4 RDC
 이 조건에서는 2) TLO, S/C의 조건과 동일하게 부담된다.

- 4-1) Excess 20% P/A and 3/4 RDC

- (1) 보험자 부담

P/A $\$ 60,000.00 - \$ 200,000.00 \times 20\% = \$ 20,000.00$

S/C $= \$ 100,000.00$

전액보험이 아니므로

$$(\$ 20,000.00 - \$ 100,000.00) \times \frac{\$ 160,000.00}{\$ 200,000.00}$$

$= \$ 96,000.00$ 을 보상한다.

- (2) 선주부담

$\$ 160,000.00 - \$ 96,000.00 = \$ 64,000.00$

을 부담한다.

- 4-2) Excess⁴⁰⁾ 10% P/A and 3/4 RDC

- (1) 보험자 부담

P/A $\$ 60,000.00 - \$ 200,000.00 \times 10\% = \$ 40,000.00$

S/C $= \$ 100,000.00$

따라서

$$(\$ 40,000.00 + \$ 100,000.00) \times \frac{\$ 160,000.00}{\$ 200,000.00}$$

39) Total Loss Only조건에서 이 "Only"란 조건이 주는 제한적 성질 때문에 구조비를 보상받기 위해서는 S/C(Salvage Charge)의 조건이 부가된다.

40) 보험자의 소손해면책제도에 deductible과 Franchise가 있는데 Deductible은 일정비율 이하의 소손해에 대해서는 보험자가 보상을 면책받고 Franchise는 일정비율 이상의 손해에 대해서는 보험자가 전부 보상한다.

= 112,000.00을 보상한다.

(2) 선주부담

$$\$ 160,000.00 - \$ 112,000.00 = \$ 48,000.00$$

을 부담한다.

5) T/L, S/C, S/L, G/A, 3/4 RDC, P/A.

(1) 보험자 부담

$$P.A \$ 160,000.00(\text{구조비} + \text{수선비}) \times \frac{\$ 160,000.00}{\$ 200,000.00}$$

$$= \$ 128,000.00 \text{이 되어 } \$ 128,000.00$$

을 보상한다.

(2) 선주부담

$$\$ 160,000.00 - \$ 128,000.00 = \$ 32,000.00$$

을 부담한다.

6) W.A

5)의 T/L, S/C, S/L, G/A, 3/4 RDC, P/A의 조건에서 같이 동일하게 부담된다.

선주가 지출한 비용의 성질을 살펴보면

i)의 충돌에 의한 선체수선비와 ii)의 선교손상은 단독해손이 되고 iii)의 구조에 의한 선체 일부손상은 공동해손이 되며 iv)의 구조비는 동시에 공동해손비용이 되는 것이다.

따라서 공동해손의 정산(General Average Adjustment)은	
공동해손비용(General Average Expenditure...S/C)	\$ 84,000.00
공동해손 (General Average Security)	\$ 20,000.00
	계 \$ 104,000.00이다.

즉, 공동해손의 정산을 요하는 공동해손 손해액의 합계는 \$ 104,000.00이다. 여기서 선박과 적화의 분담액은 다음<표 V-2>과 같다.

<예시 II>

선박의 보험가액	= \$ 200,000.00
선박이 보험가액	= \$ 200,000.00
(선박의 시가	= \$ 250,000.00
적재된 적화의 가액	= \$ 300,000.00
이 선박이 폭풍우로 선교가 파손되고 본선의 운항과실로 타선과 충돌하여 임의 좌초하고 부양구조를 요청한 상황의 경우에 선주는 다음과 같은 비용을 지출하였다. (총계 \$ 154,000.00)	
i) 충돌에 의한 선체수선비	= \$ 22,000.00
ii) 선교손상	= \$ 8,000.00
iii) 구조에 의한 선체일부손상	= \$ 20,000.00
iv) 구조비	= \$ 84,000.00
v) 충돌손해배상금	= \$ 20,000.00

<표 V-2> 선박의 적화의 공동해손분담액

부담물건 (Contributory Interest)	부담가액 (Contributory Value)	분담액 (Contribution)
선박(Hull) \$ 250,000.00	\$ 220,000.00	$(\$ 104,000.00 \times \frac{\$ 220,000.00}{\$ 520,000.00})$
단독해손(-) \$ 30,000.00		
\$ 220,000.00		
화물(Cargo)	\$ 300,000.00	$(\$ 104,000.00 \times \frac{\$ 220,000.00}{T 520,000.00})$
계	\$ 520,000.00	\$ 104,000.00

<표 V-3> 공동해손 분담내역

비용구분	분단구분	선박분담분	적화분담분
공동해손비용 (구조비) (\$ 84,000.00)		\$ 35,538.46 (\$ 84,000.00 × $\frac{\$ 44,000.00}{\$ 104,000.00}$)	\$ 48,461.54 (\$ 84,000.00 × $\frac{\$ 60,000.00}{\$ 104,000.00}$)
공동해손회생손해 (\$ 20,000.00)		\$ 8,461.54 (\$ 20,000.00 × $\frac{\$ 44,000.00}{\$ 104,000.00}$)	\$ 11,538.46 (\$ 20,000.00 × $\frac{\$ 60,000.00}{\$ 104,000.00}$)
\$ 104,000.00		\$ 44,000.00	\$ 60,000.00

상기<표 V-2>에서 보는 바와 같이 공동해손의 합계액이 \$ 104,000.00인데 선박의 분담분이 \$ 44,000.00이고 적화의 분담분이 \$ 60,000.00이다.

이 분담분을 공동해손비용(구조비)와 공동해손회생손해로 나누면 다음<표 V-3>과 같다.

따라서, 선주는 총 지불금 \$ 154,000.00에서 적화분담분 \$ 60,000.00을 공제한 \$ 94,000.00을 부담하게 된다. 그 내역을 다시 정리하면 아래와 같다.

즉, general average expenditure=	\$ 35,538.46 (공동해손비용)
general sacrifice	= \$ 8,461.54 (공동해손회생)
particular average	= \$ 22,000.00 (단독해손)
weather damage to bridge	= \$ 8,000.00 (선교손상)
collision damage	= \$ 20,000.00 (충돌손해)
계	\$ 94,000.00

상기 공동해손정산에 있어서 선박의 부담가액을 \$ 220,000.00(\$ 250,000.00 - \$ 30,000.00)로 계산되기 때문에 보험자는 선주에게 보상해야 할 금액은 공동해손회생손해중 선박분담금 \$ 8,461.54와 공동해손비용(구조비)중 선박분담금 \$ 35,538.46 × (\$ 200,000.00 - \$ 30,000.00 / \$ 250,000.00 - \$ 30,000.00) = \$ 27,461.53의 금액을 합하여 \$ 35,

923.07을 지급하게 되고, \$ 35,538.46 - \$ 27,461.54 = \$ 8,076.93은 선박보험가액을 시가보다 낮게 하여 낮은 금액으로 계약한 선주가 부담한다.⁴¹⁾

<예시II>의 경우에 있어서 보험계약상 부보조건별 보상금액은 다음과 같다.

1) T/LO (FAA)

보험자 보상은 전혀 없다.

2) T/LO S/C

보험자는 구조비중 선박분담분 \$ 32,307.69를 보상한다.

$$\$ 35,538.46 \times \frac{\$ 200,000.00}{\$ 220,000.00} = \$ 32,307.69$$

3) FPA Absolutely inc 3/4 RDC

보험자는 \$ 55,769.23을 보상하는데 그 내역은 다음과 같다.

i) general average expenditure = \$ 32,307.69

(상기 2)의 보상분)

ii) general sacrifice = \$ 8,461.54

(공동해손회생손해중 선박분담분)

iii) 3/4 RDC = \$ 150,000.00 (\$ 200,000.00 / 3/4)

4-1) Excess 20% P/A and 3/4 RDC

보험자는 \$ 55,769.23을 보상하는데 그 내역은 다음과 같다.

41) 보험계약상 공동해손 부담가액을 산출할 경우 단독해손이 보험자의 부담인 경우에는 (보험가액 - 단독해손)으로 부담가액을 결정하나, 계약상 단독해손이 관계가 없는 경우 즉 보험자가 담보하지 않는 조건에서는 보험가액 그 자체에 부담의 기초가액이 된다. 구조료(공동해손회생손해)에 대해서 일부보험의 비율을 적용하는 이유는 영국해상보험법 제73조에 규정되어 있다.

- i) general average expenditure = \$ 32,307.69
- ii) general sacrifice = \$ 8,461.54
- iii) P/A under Franchise⁴²⁾ = (\$ 200,000.00 20% > \$ 22,000.00)
- iv) 3/4 RDC = \$ 150,000.00

4-2) Excess 10% P/A and 3/4 RDC

보험자가 보상하는 금액은 \$ 57,448.15인데 그 내역은 다음과 같다.

- i) general average expenditure = \$ 31,986.61
(\$ 35,538.46 × $\frac{\$ 200,000.00 - \$ 2,000.00}{\$ 220,000.00}$)
- ii) general sacrifice = \$ 8,461.54
- iii) P/A⁴³⁾ = \$ 2,000.00
(\$ 22,000.00 - \$ 200,000.00 × 10%)
- iv) 3/4 RDC = \$ 150,000.00

5) T/L, S/C, S/L, G/A, RDC, P/A

보험자가 보상하는 금액은 \$ 74,215.38인데 그 내역은 다음과 같다.

- i) general average expenditure = \$ 28,753.84
 - ii) general sacrifice = \$ 8,461.54
 - iii) P/A as per owner's loss = \$ 220,000.00
 - iv) 3/4 RDC = \$ 150,000.00
- 6) W.A

보험자가 보상하는 금액은 \$ 80,923.08인데 그 내역은 다음과 같다.

- i) general average expenditure = \$ 27,461.54
(\$ 35,538.46 × $\frac{\$ 200,000.00 - \$ 30,000.00}{\$ 220,000.00}$)
- ii) general sacrifice = \$ 8,461.54
- iii) P/A⁴⁴⁾ = \$ 30,000.00
(\$ 22,000.00 + \$ 8,000.00)
- iv) 3/4 RDC = \$ 150,000.00

상기에서 손해비용을 살펴보면,

i), ii), iii)은 단독해손으로 관계자 각각이 개별적으로 부담해야 하고, iv), v), vi), vii), viii)은 연소방지를 하기 위하여 주수에 의한 손해 내지는

<예시III>

보험가액 = ? 200,000.00
 보험금액 = \$ 200,000.00
 적화가액 = \$ 200,000.00
 운 임 = \$ 100,000.00

이상과 같은 선박보험계약하에서 항해도중 화재로 다음과 같은 손해가 발생하였다.

- i) 화재로 인한 화물손해 = \$ 20,000.00
 - ii) 화재로 인한 선체손해 = \$ 20,000.00
 - iii) 화재로 인한 화물에 관한 운임손해 = \$ 1,000.00
 - iv) 주수에 의한 채손화물손해 = \$ 50,000.00
 - v) 급속한 하역작업으로 인한 화물손해 = \$ 20,000.00
 - vi) 소화호스 설치를 위한 갑판에 구멍을 낸 선체손해 = \$ 5,000.00
 - vii) 진화를 위한 인부사용과 타선원조를 받은 구조비 = \$ 15,000.00
 - viii) 주수에 의한 화물채손으로 인한 운임을 손해 = \$ 2,500.00
- 총손해 합계 = \$ 133,500.00

42) 단독해손이 선박의 보험가액의 20%에 미달되므로 보상되지 않는다.

43) 단독해손 \$ 22,000.00이 선박의 보험가액 \$ 200,000.00의 10%보다 초과하므로 보상된다.

44) 여기서의 P/A는 충돌과 관계없는 분손 \$ 8,000.00까지 포함 보상된다.

구조로 인하여 발생한 손해이므로 공동해손을 구성한다. 그러므로 총 손해액 \$ 133,500.00 중에서 \$ 41,000.00을 제외한 나머지 \$ 92,500.00은 선체,

화물, 운임의 관계자가 공동으로 부담해야 한다. 그 부담가액은 각자의 가액에서 단독해손액을 뺀 것이다.

선체(Hull)의 부담가격	= \$ 180,000.00(\$ 200,000.00- \$ 20,000.00)
화물(Cargo)의 부담가격	= \$ 180,000.00(\$ 200,000.00- \$ 20,000.00)
운임(Freight)의 부담가격	= \$ 9,000.00(\$ 10,000.00- \$ 1,000.00)
총분담가격	= \$ 369,000.00

따라서 각자의 공동해손 부담액의 크기는 다음과 같다.

선체(Hull)의 부담액	= \$ 45,122.00 = \$ 92,500.00 × $\frac{\$ 180,000.00}{\$ 369,000.00}$
화물(Cargo)의 부담액	= \$ 45,122.00 = \$ 92,500.00 × $\frac{\$ 180,000.00}{\$ 369,000.00}$
운임(Freight)의 부담액	= \$ 2,256.00 = \$ 92,500.00 × $\frac{\$ 9,000.00}{\$ 369,000.00}$

선주의 손해액은

P/A(화재에 의한 선체손해) = \$ 20,000.00과 공동해손분담액에서 공동해손결과 회수할 금액을 뺀 부담액 = \$ 45,122.00 - \$ 20,000.00 = \$ 25,122.00을 합한 금액 즉, \$ 45,122.00이다.

한편 보험부보조건상 보험자가 보상해야할 금액은 다음과 같다.

1) T/LO (FAA)

선주는 보험자에 대하여 하등의 청구를 할 수 없다.

2) T/LO, S/C

구조비중 선체에 속하는 부분,
 즉 $\$ 15,000.00 \times \frac{\$ 180,000.00}{\$ 369,000.00} = \$ 7,317.00$

을 보험자가 보상한다.

3) FPA absolutely, 3/4 RDC

구조비와 공동해손의 실제손해액을 보험자가 보상한다.

(\$ 7,317.00 + \$ 25,122.00 = \$ 32,489.00)

이상의 구조비 보상사례를 가상적 예시 I, II, III을 통하여 살펴 보았다. 해난구조비는 그 보상 체계가 선박보험의 부보조건에 따라 매우 다르며 구조비만 단독으로 발생하는 해난이 드물고 대체로 타 해손과 동시에 일어나는 특성을 가지고 있으며 더구나 그 상황에 따라 보상기준, 방법, 금액 등이 현저히 달라지는 것이다. 해운을 경영하는 해운기업이나 해상보험을 취급하는 보험회사 및 해난구조자들은 이러한 해난구조비의 특성과 보상 체계를 숙지하여 해난의 처리 정산에 효율적인 관리를 하여야 한다.

상기의 가상적 예시는, 가장 단순한 사고의 경우를 통하여 해난구조비 보상의 근본적으로 이해를 도모하고자 한 것일 뿐 실제적 해난사고의 유형이 보다 훨씬 더 복잡한 것으로 본다.

또한 해난구조비와 관련된 여타의 보상비용관계를 살펴서 착오없는 보상과 정산이 이루어져야 하겠다.

V. 결 론

선박이 해상운송에 투입된 유사 이래로 해상위험에 직면하여 발생하는 해난사고는 어떤 형태로든 해난구조가 뒤따르게 되었으며 해상기업은 물론 이해관계자들은 해난구조비의 보상을 처리하기 위하여 관계 규칙, 법규 및 규정들을 제정하여, 그 효율적이고 합리적인 정산을 위한 노력을 오래전부터 하여 왔던 것이다.

해난사고가 발생하면 해난구조를 위한 관계 당사자간의 구조계약의 체결에서부터 출발하여, 보상에 적용될 규정을 적용하고 있다. 물론 해난구조계약도 그 유형이 여러가지로 분류될 수 있으나 크게 실비보상계약과 불성공 무보수계약으로 나누어진다. 해난구조계약 당사자들은 이러한 계약의 유형을 분석하고 그 특성과 장 단점을 비교 검토하여 주어진 해난사고에 가장 합리적이고, 유효적절한 계약을 선택하여야 할 것이다.

나아가서는 현재 국제적 해난구조에 가장 많이 사용되는 로이드표준구조계약서식(LOF 1990)의 내용을 사전에 충분히 이해하여야 하며 최근 1990년에 개정된 주요사항을 이해할 필요가 있다고 하겠다. 특히 신속하고 적극적인 구조활동을 고무하기 위한 특별보상제도의 취지는 해양환경보호와 구조자의 사기진작을 위한 규정으로 이해되어진다.

한편, 해난구조행위가 종료된 후, 해난구조비의 정산과정에서 살펴본 바, 해난구조비가 단독으로 처리 보상되는 경우는 흔치 않고 대부분 타손해와 병행하거나 복합적으로 내재되어 있기 때문에 해당 비용손해와의 관계에 비추어 보상될 것이므로 이들의 비용성질도 정확히 파악되어야 할 것이다.

또한 선박소유자는 자신이 보상받을 수 있는 보상범위를 명확히 확정해 둘 필요가 있는데 이것은 부보조건의 제시와 이에 따른 보험료의 지출도 함께 고려하여 자신의 해상기업의 형태, 선박운항의 특성 및 항로나 해상위험의 노출 정도에 따라 적절하고 경제적인 부보조건 개선이 이루어져야 할 것이다.

특히 선박의 해난구조비와 관련된 보상비용으로

공동해손과 손해방지비용은 그 내용이 난해하고 관계규칙이나 규정도 여러가지가 있어 이들 상호간의 비교·응용이 필요하다고 하겠다.

선박소유자는 자신의 자산이 해난으로 인한 손해로부터 적절한 보상보험금을 수취하여 경영수지개선에 최선을 다해야 할 것이고, 선박보험자는 합리적이고 공평한 보상금을 지급함으로써 보험기업의 부보취지를 살리면서 기업의 신용도를 높여가야 할 것이다.

아울러 해난구조기업은 그 역할이 점증되고 있는 오늘날, 주요 수입원으로서 해난구조비를 수취하여 해난구조활동을 유지·영속하여야 할 것이다.

이렇게 해난구조비를 중심으로 이해관계자 모두가 함께 노력할 때 해상수송과 국제경제 및 무역활동이 원만히 발전해갈 것으로 기대한다.

參考文獻

1. 金 政秀, 海上保險論, 서울:博英社, 1986.
2. 李 景熙, 海上保險에 있어서의 損害防止義務와 그 費用補償에 관한 研究 1986. 6.
3. 李 基泰, 海上保險, 서울:法文社, 1983.
4. 李 長基, 損害防止義務에 관한 小考, 湖南大論文集 6권2호 1986.
5. 李 鍾仁, 海運實務, 韓國海洋大學校 海事圖書出版部, 1985
6. 李 學憲, 海難救助制度에 發展에 관한 研究, 1990, 2.
_____, 우리나라 海難救助企業의 實態分析에 관한 研究, 韓國航海學會誌, 제 17권 4호, 1993. 12.
7. 李 恒倍, 海難事故와 保險精算, 海洋韓國, 1979, 4.
8. 崔 宰榮, 共同海損分擔請求權과 그 實行問題點에 관한 研究, 1986, 8.
9. 金井薰一郎, ロイズ救助契約書式が改正, 日本:海事法研究會誌, No.99.
10. Brown R.H., Institute Handbook On Marine

- Contracts 2nd ed.
11. Colinvanx Raoul, Carveis Carriage By Sea, 13th ed. Vol.II
London : Sterens & Sons, 1982.
12. Dover Victor, A handbook to Marine Insurance, 8th ed.
London : Witherby & Co.Ltd., 1987.
13. Goodacre, J. Kenneth, Marine Insurance Claims, 2nd ed.
London : Witherby & Co.Ltd., 1981.
14. Steel D.W/Rose F.D., Kennedy's Law of Salvage, 5th ed.
London : Stevens & Sons, 1985.