

林通俊、海難補償責任の法的性質、ジュリスチク 増刊、法律學の争點
（1987年7号）、労働法の争點。

蒲草、日本の海事條約、1987号 - 1988年（海事準備總會に備之）、
海事産業研究所報、No.244、1988。

——、昆崙の國際競争、海洋韓國（동원 180号）、韓國海事問題
研究所、1988、9。



IMO國際海難救助 協約案에 관한 研究

— 1987年 IMO協約案과 商法の 比較研究 —

A Study on the IMO Draft Articles for a
Convention on Salvage.

李 鉉 世

Hym - Se Lee

< 目 次 >


第1章 序 論	第1節 序 說
1. 研究의 目的	第2節 總則規定
2. 研究의 範圍 및 構成	1. 定義規定
第2章 海難救助의 意義와 海難救助法의 沿革	2. 適用範圍
第1節 海難救助의 意義	3. 公共機關이 管理하는 救助活動
1. 海難의 概念과 原因	4. 救助契約
2. 海難救助의 意義	2. 船舶所有者와 船長의 援助提供義務
第2節 海難救助法의 沿革	3. 締約國사이의 協力
1. 序 說	第4節 救助者의 權利
2. 海難救助法의 歷史的 發展	第3節 救助活動의 實行
第3章 海難救助協約의 成立과 우리나라 商法	1. 契約當事者의 義務
第1節 海難救助協約의 成立 및 內容	1. 救助料請求의 條件
1. 1910年 協約	2. 救助料算定의 基準
2. 1976年 協約	3. 特別補償
第2節 우리나라 商法	4. 救助報酬의 分配
1. 商法上 海難救助法의 體制	5. 人命救助
2. 商法上 海難救助法의 內容	6. 既存契約에 의거한 救助作業
第4章 IMO海難救助協約案의 採擇	7. 救助者의 不當行爲의 效果
第1節 序 說	8. 船舶所有者 및 船長의 禁止行爲
第2節 IMO協約案의 採擇動機	第5節 請求權 및 訴訟
1. 現行海難救助法原則의 問題點	1. 船舶優先特權
2. 主要 油槽船의 海難事故	2. 擔保提供義務
第3節 Lloyd's Open Form의 改正과 IMO 協約案의 採擇經緯	3. 救助報酬의 中間支給과 利子の 支給
1. LOF 1980	4. 提訴期間
2. CMI 草案	5. 管轄權
3. IMO 協約案	6. 政府所有船舶
第5章 IMO 協約案의 分析 및 1910年 協約·商法과의 比較考察	第6章 要約 및 結論
	[參考文獻]

- A B S T R A C T -

A STUDY ON THE IMO DRAFT ARTICLES FOR
A CONVENTION ON SALVAGE,

by LEE, HYUN-SE

Department of Maritime law
The Graduate School,
Korea Maritime University
Pusan, Korea



Salvage is the rescue of property and life from a maritime peril.

Wrecked ships rather than being rescued, were invariably pillaged by foreigners who were thus looked upon as enemies and savages during precivilized times.

The Rhodian law in around B.C. 9th century prohibited savagery pillage and the wrecked were legally protected in the Roman epoch.

The Marine Ordinances of Louis XIV in 1681, which was largely influenced by both Roman laws and the humanitarianism of the Middle Ages' Christian Decrees during the latter part of the Middle Ages, provided for the salvage of the wrecked vessel, goods and lives.

It was not until the 19th century that the positive salvage promotions were begun.

The modern Law of Salvage originated and dates back to the ancient and medieval codes which themselves adopted the concepts of Roman Laws.

Due to the wide differences among laws of salvage and still the worse the inconvenience in application of salvage rules, Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910 (here in after called "1910 Convention") was enacted by the number of countries in 1910, and 1910 Convention was amended in 1967.

1910 Convention adopted the strict principle of 'no cure, no pay' for Salvage. That is, the remuneration should be paid only in case of Success of the Salvage.

Moreover, in no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged.

Problems emanated from the 1910 Convention and were evident conspicuously in such examples of disasters at sea as the vessel Tojo Maru in 1967 and the Tanker Amoco Cadiz in 1978.

In 1980 after these accidents, Lloyd's Committee revised the Lloyd's Open Form.

Realizing the importance of these problems, IMO requested CMI to study the civil principle on salvage examination of all the problems attending upon the private and public laws which had been laid before the Legal Committee after the Accident of the Tanker Amoco Cadiz.

According to the request of IMO, CMI made out the Draft on Salvage Convention and transferred it to IMO.

After the Legal committee of IMO re-examined the Draft several times with great care and revised it, the IMO convention was decided on at the 58th conference held in October 1987.

The provisions of Korean Commercial Code for the Salvage also follow the Convention in 1910, the principle of 'no cure, no pay' itself was adopted.

Only the voluntary salvage service provisions were made, and yet we have no provisions for the contract of salvage between the concerned parties.

The Korean Commercial Code cannot be applied to the present salvage practices and as a result many problems have arisen in this context.

This paper has as its object to provide a comparative study on Korea Commercial Code, IMO convention in 1987, in views of our current imports of enormous quantities of crude oil, in order to ensure and promote the legal effectiveness of the laws of salvage.

According to the above study of this paper, it is advisable, I believe, that provisions for damage to the environment, criteria for assessing the reward, special compensation, claims and actions in IMO convention, shall be adopted and legalized by Korean Commercial Code.



그리하여 이와같은 종래의 海難救助原則의 미비점을 개선하기 위하여 世界各國은 1910年 協約을 再檢討할 필요성을 통감하여 1987年 10月 國際海事機構(IMO; International Maritime Organization; 이하 'IMO'라 한다)의 第58次 法律委員會會議에서 CMI가 提出한 바 있는 海難救助協約改正草案⁴⁾을 바탕으로 하여 새로운 IMO 國際海難救助協約案(Draft Articles for a Convention on Salvage; 이하 'IMO 協約案'이라고 한다)을 確定·完成하였다. 그리하여 확정된 IMO 協約案의 內容은 종래의 '不成功 無報酬'의 原則에 대한 例外로서 環境損害의 防止·輕減時에 救助者가 合理的으로 지출한 노력과 費用을 補償하여 주는 特別補償制度를 채택하는 등 새로운 海運환경에 적절하게 대응할 수 있는 海難救助法原則을 포함하고 있는 것으로 생각된다.

한편, 우리나라 海商法은 1962年에 商法 第5編으로 制定된 이래 한번의 改正없이 현재까지 유지되고 있는 데 거기에서는 1910年 協約을 受容하여 좁은 의미에 있어서의 海難救助에 대하여서만 規定을 두고 있을 뿐 契約救助 및 環境損害등의 防止에 대해서는 規定하는 바가 없다. 이러한 海商法의 規定만으로는 오늘날 國際海運環境의 변화에 적절하게 대응하는 것이 어렵다고 認識되어 최근 海商法의 全般的인 改正의 움직임에 따라서 海難救助에 대한 規定의 改正作業도 현재 진행되고 있다.⁵⁾

註 4) CMI 草案의 全文은 G. Brice, *Maritime Law of Salvage*, London, Stevens & Sons, 1983, pp.377~383 참조.

5) 法務部에서는 商法改正作業의 연속으로 1985年 11月에 商法改正審議會를 재편성하여 그 안에 海商法分科委員會를 두고 海商法改定을 위한 研究와 審議를 진행시키고 있다. [襄炳泰·林東喆, 「海商法改定에 관한 研究」, (서울; 韓國海事問題研究所, 1986) p.16]

따라서, 이 논문은 이와같은 國際的·國內的인 海難救助法改正에 관한 움직임에 보응하여 1910年協約 및 이를 受容한 우리나라 商法과 1989年 4월에 개최된 外交會議에서 마지막 討議를 거친후에 國際協約으로 채택될 예정인 IMO 協約案의 內容을 比較·分析하여 그 차이점을 考察하고, 그것을 바탕으로 하여 우리나라 商法중 海難救助에 관한 規定의 改正方向을 제시함으로써 海難救助法의 近代化에 기여하고자 한다.

2. 研究의 範圍 및 構成

傳統的으로 海難救助法은 人道主義를 바탕으로 하여 海上에서 위험에 빠진 船舶 또는 財産을 救助토록 하고 救助者가 私法上 義務없이 救助에 成功한 경우에만⁶⁾ 救助報酬를 支給토록 하는 이른바 狹義의 海難救助단을 規定하였다. 이에 대하여 廣義의 海難救助인 契約救助에 관하여는 이를 都給契約으로 보아 一般契約法의 原則에 따라 처리하였다.

그러나 海運環境의 變化등으로 因하여 契約救助에 있어서도 當事者의 合意에만 의존할 수 없게 되었을 뿐 아니라, 環境損害의 發生時에 있어서 특히 그 關係점이 드러난 결과 IMO協約案에서는 이에

註6) 朴元善, 民商法中, (서울; 修學社, 1974), p.394 ;
 俞敏廷, 商法講義下, 第3全訂版 (서울; 法文社, 1986), p.609 ;
 孫珠贊, 三訂商法中, (서울; 博英社, 1981), p.273 ;
 鄭熙喆, 三訂商法要論下, (서울; 博英社, 1976), p.275 ;
 石井昭久, 海商法, (東京; 有斐閣, 1969), p.342.;
 田中誠二, 海商法詳論, (東京; 勁草書房, 1976), p.533 .

關한 規定을 두어 海難救助를 장려하고, 아울러 救助者를 保護하기 위한 많은 規定을 두고 있다.⁷⁾

따라서 이 論文에서는 종래의 海難救助法의 範圍보다 더 넓은 즉, 私法的 領域의 海難救助法의 全體, 특히 IMO協約案이 채택되기까지의 海難救助法의 歷史的 발전단계를 살펴본 후 IMO協約案의 條文을 1910年協約 및 商法の 規定과 比較·分析하는 것을 研究範圍로 定하였으며, 協約案에서 포함하고 있는 公法的 規定도 소개하기로 한다.

論文의 構成은 全部 6章으로 되어 있는데, 第1章에서는 序論으로서 研究의 目的·範圍·構成을 設定하였고, 第2章에서는 海難救助의 意義 및 沿革에 관하여 살펴보았으며, 第3章에서는 1910年協約의 成立과 內容 및 우리나라 商法の 體制와 規定을 살펴보았다. 第4章에서는 IMO協約案의 採擇動機 및 經緯를 정리하였으며, 第5章에서는 IMO協約案의 條文을 1910年協約 및 商法과 比較하면서 分析·考察하고 마지막으로 第6章에서는 이 論文을 要約하고 우리나라 商法の 改正과 관련하여 海難救助에 관한 規定의 改定方向을 提示하였다.

註7) 第4章, IMO協約案의 分析考察 참조.

第2章 海難救助의 意義와 海難救助法의 沿革

第1節 海難救助의 意義

1. 海難의 概念과 原因

(1) 海難의 概念

海難救助(Salvage)라 함은 海難에 遭遇한 船舶 또는 積荷를 救助하는 경우를 말하는 데, 一般的으로 海難(marine peril ; Seemot)이라 함은 船舶航海에 관련된 고유의 위험으로서, 船舶의 自力으로는 도저히 극복할 수 없는 程度의 위험 즉 船舶 또는 積荷(全部 또는 一部)가 滅失 또는 毀損될 우려가 있는 경우를 要件으로 하는 海上의 위험을 말한다.¹⁾

註1) 江口順, “海難의 意義” 저널리스트(No.42, 東京; 有斐閣, 1973). p.154 이하.;

鄭淵炯, “海難救助의 法理에 關한 研究”, 東亞大學校 大學院 博士學位論文, 1977, p.17.;

朝鮮高等法院 民事判決集 14 卷 261 面, 1927.8.19(青林閣Ⅲ-1. p.959): 海難이라 함은 海上의 危險으로서 船舶 또는 積荷가 滅失의 危險에 存在할 것을 말하고 滅失의 危險이라 함은 반드시 直接 또는 絶對的인 것을 要하지 않고 救助 當時에 있어서 만약 救助가 없더라면 혹은 滅失하였을 것이라는 憂慮가 있음으로써 足하다 即 船舶이 沈沒하려고 하든가 或은 破損하려고 하는 경우뿐만 아니라 現實적으로 그 程度에 到達하지 아니하여도 沈沒, 破損, 漂流, 座礁의 憂慮가 있는 경우도 또한 滅失의 危險이 있는 것이다. 危險의 原因을 漂流, 座礁, 火災등과 같이 積極的 原因뿐만 아니라 石炭, 糖, 食水用의 缺乏 또는 船員의 不足등 消極的 原因에 緣由하는 일이 있을 것이며, 消極的 原因의 경우라 하더라도 그 供給을 받는 船舶의 狀況 기타 周圍의 事情을 參酌하여 滅失의 危險이 있느냐 없느냐를 決定할 것이고 반드시 積極的 原因에 限할 것이 아니라고 하였다.

으로 不可抗力의 여부를 판단하여야 한다는 것이다.⁵⁾

2. 海難救助의 意義

(1) 海難救助의 概念

海難救助 (Salvage; Bergung und Hifeleistung) 에 대한 定義는 어느 冊에서도 명확하게 表現하지 않고 있지만⁶⁾, 海難救助의 目的物 즉 海難에 遭遇한 船舶 또는 積荷에 救援 (assistance) 또는 救助 (Salvage service) 에 의하여 利益을 주는 行爲를 말하는 데⁷⁾, 救助者와 被救助者間에 救助契約이 있는 경우를 廣義의 海難救助라고 하며, 이에 대하여 하등의 救助契約없이 自發적으로 (voluntarily) 즉 義務없이 救助하는 경우를 狹義의 海難救助라고 한다.

各國의 立法例를 보면 獨·佛 등의 大陸法에서는 救援과 救助를 區別하고 있는 데, 救援 (assistance; Hifeleistung) 은 乘務員이 占有·支配하여 處分할 能力이 있는 船舶 또는 積荷를 救出하는 경우를 말하고, 救助 (Salvage; Bergung) 는 乘務員의 占有·支配를 떠난 船舶 또는 積荷를 구출하는 경우를 말한다.⁸⁾ 이와 같이 救援과 救助를 區別하는 理由는 救助料의 算定에 있다. 그러나 判例法을 根幹으로 하는, 즉 case by case 에 의하여 救助料를 算定하는 英美法에서는 兩

註 5) 鄭淵炯, 前揭論文, p.25.

6) The Governor Raffles (1815) 2 Dods. 14. 17.

7) David W. Steel and Francis D. Rose, Kennedy's Law of Salvage, 5th edn, London, Stevens & Sons, 1985, p.8

8) 徐燉珏, 前揭書, pp.607~608; 孫珠瓚, 前揭書, p.271; 裴炳泰, 前揭書, pp.366~367.

자를 區別하지 아니하고 있으며, 1910年協約 및 이를 受容한 우리나라 商法도 이를 區別하지 않고 있다.⁹⁾ IMO 協約案에서도 마찬가지로 이를 區別하지 않고 있다.¹⁰⁾

海難救助에 있어서, 위험중에 있는 遭難物의 占有·支配의 有無, 救出의 難易의 程度, 救助者의 救出精神과 誠意등을 算定하는 절대적이며 決定的인 標準을 세우기 어렵다는 事情을 고려한다면 兩者를 區別하지 않는 것이 妥當하다고 생각한다. 왜냐하면 海難救助制度는 契約없이 救助한 경우는 물론이고 契約에 의하여 救助料를 約定한 경우라 하더라도 救助의 結果 그 約定이 不合理的하게 된 경우에는 當事者間의 補償關係를 合理的으로 調整하게 함으로써 海上危險에 적극적으로 대응하게 하는 데 그 意義가 있기 때문이다.¹¹⁾

(2) 종래의 海難救助의 基本原理

1) 概 說

各國의 海難救助法은 海難에 遭遇한 船舶 또는 積荷의 全部 또는 一部를 自發적으로 救助한 者에게 救助報酬의 請求權과 船舶優先特權을 인정하고 있다. 그 理由는 항상 특수한 위험이 존재하는 海洋의 廣大성과 船舶 및 積荷의 獨立性에 비추어 自發的救助者가 遭難에 處한 財貨를 救助한 때는 相當한 報酬를 주어 救助를 장려하는 政策을 취하는 것이 公益과 商業上의 利益을 위하여 보다 效果的이기 때문이다. 이를 分說하면 다음과 같다.

註9) 徐燦珪, 前掲書, p.608; 孫珠瓚, 前掲書, p.271; 李榮郁, 海商法, (서울: 同和文化社, 1973), p.351; 梁承圭, 判例教材 保險法·海商法, (서울: 法文社, 1982), p.608.

10) IMO Draft, Art.1(a)

11) 裴炳泰, 前掲書, p.364.

2) 公平 (equitability)

英國의 스톨웰 (Stowell) 卿은 Juliana 事件¹²⁾에서 海事法院 (Admiralty Court)은 公平의 原則과 正義의 法則에 의거하여 海難救助事件을 처리하여야 한다고 判示하였으며, 로빈슨 (C. Robinson) 卿도 역시 Calypso 事件¹³⁾에서 法院이 公平의 原則 以外の 原理만으로 海難救助事件을 처리하지 않도록 주의해야 한다고 判示한 바 있다.¹⁴⁾

信義誠實, 公平의 原則은 私法全般을 通하여 모든 法律關係를 規律하는 世界普遍的 最高原理이다.¹⁵⁾ 이러한 原則을 適用함으로써 法の理想인 正義의 理念을 實現하고 利害關係者의 利益을 合理的으로 調整할 수 있는 것이다. 公平의 原則은 비단 海難救助에만 適用되는 것은 아니나 海難救助는 그 本質的 特性때문에 特히 이 原則이 重視되고 또 넓게 適用되는 것이다.¹⁶⁾

3) 公益 (public policy)

英國의 케네디 (Kennedy)는 “海難救助는 公平의 原則보다 더 넓은 私權과 公益의 혼합된 문제이다. 法院은 救助報酬를 단지 勞務 (Work and labour)에 대한 實費補償 (quantum meruit)으로 査定하는 것이 아니고, 또한 救助行爲에 의하여 被救助者가 직접적으로 받은 利益의 범위에 비례하여 그 額을 決定하는 것도 아니다. 그것은 公益, 人道

註 12) (1822) 2 Dods. 504, 520~521.

13) (1828) 2 Hagg. 209, 217~218.

14) David W. Steel and Francis D. Rose, op. cit., pp.9~11.

15) 郭潤直, 民法額則 [民法講義 I] 全訂增補版, (서울:經文社, 1980) pp.103~104.

16) 橫田貞一, 海難救助制度의 實務, (東京:成山堂書店, 1978) p.4.

主義의 實現 및 商業上의 利益을 도모하기 위한 것이다”¹⁷⁾라고 서술하면서 公益的 意味의 海難救助를 說明하고 있다.

또 日本의 小町谷操三 역시 “海難救助制度는 궁극적으로는 救助의 장려에 의하여 交通의 安全을 기하고, 또한 公益을 도모함과 아울러 商業의 便益을 증진시키는 데 目的이 있다”¹⁸⁾고 서술하여 公益을 중요시하고 있다.

4) 救助獎勵

구조장려의 積極的 立場을 취하는 海難救助制度는 19世紀中에 英國에서 확립되었으며,¹⁹⁾ 美國의 노리스(M. J. Norris)도 구조장려를 海難救助의 基本原則의 하나로 說明하고 있다.²⁰⁾ 또한 英國法을 모범으로 하여 立案된 1910年協約 第8條에 「援助船이 特別한 設備를 가진 것일 때에는 이를 참작한다」고 規定하고 있는 것은 간접적이긴 하지만 救助業者가 所有한 專門的 救助船에 의한 海難救助를 장려하는 것을 나타내고 있는 것이라고 볼 수 있다.

第2節 海難救助法の 沿革

1. 序 說

未開時代의 社會에 있어서는 難破船을 掠奪하는 慣習이 있어 때로

註 17) Kennedy, Civil Salvage, 4th edn, London, Stevens & Sons Limited, 1958, p.12.

18) 小町谷操三, 前掲書, p.2.

19) 橫田貞一, 前掲書, p.5.

20) M. J. Norris, The Law of Salvage, Mount Kisco, N. Y., Baker Voorhis & Co., 1958. p.372.

는 生存者를 殺害하고 노예로서 酷使하였다고 傳한다.²¹⁾

古代 그리스와 로마에 있어서도 掠奪은 海적행위 (piracy)와 같이 행하여졌고, 특히 沿岸 住民은 外國船을 敵船으로 보고 약탈행위를 自由롭게 하였다. 그러나 로마가 카르타고 (Carthago)를 격파한 후로는 海運發展을 위하여 海上航行의 안전에 주력하고 또한 共和制의 末期에 로마法이 充實하여짐에 따라 遭難船을 保護하게 되었다. 그러나 西로마 帝國이 붕괴되어 中世의 봉건시대에 들어서자 事態는 一變되어 領域內에 海洋과 臨하는 各地의 領主는 「droit de bris, droit de naufrage」²²⁾라 稱하는 特權을 行使하여 遭難物을 占取하고 그것을 收入의 중요한 財源으로 하였다.

그후 1127년의 낭트 (Nantes) 宗敎會議와 1179년의 라테란宗敎會議는 이와 같은 遭難物占取權의 폐지를 決議하였고 프랑스의 세인트 루이스 (Saint Louis)는 1231년 봉건제후와 條約을 체결하고 遭難物占取權을 대신하여 賦課金制度 (redevances pécuniaires)를 創設하였다. 그리고 近代로 들어오면서 敎會法의 人導主義精神의 영향으로 遭難船과 貨物 및 사람을 保護하는 規定을 두게 되었다. 이를 구체적인 法制別로 살펴보기로 한다.

2. 海難救助法의 歷史的 發展

(1) 로오드法 (The Rhodian Law)

B·C 9世紀頃 로오드人 (Rhodians)들은 制海權이 強大하여 世界海

註 21) Julien Le clere, L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves, 1954, pp.12~13.; 裴炳泰, 前掲書, p.365.

22) 中世時代의 '遭難物占取權'을 뜻한다.

運史上 最初로 海法을 制定하였으며 이 法은 그리스와 아테네 (Athens) 를 비롯하여 에게해 (The Aegean Sea) 와 地中海 沿岸에서 國法으로서 採用하였다 한다.²³⁾

로오드海法은 救助者에게 報酬를 支給하는 경우와 刑罰規定으로 나누어 規定하고 있는 데, 먼저 報酬規定을 보면 다음과 같다.

船舶이 회오리 바람으로 인하여 파손된 경우에 이를 救助한 者에 대하여는 被救助物의 5 分の 1 을 차지할 수 있으며 (로오드法 第 XLV 條), 만약 로프 (rope) 가 끊어져 海員을 실은 채 보우트 (boat) 가 船舶에서 떨어져 표류하는 중에 海員이 死亡하면 船長·船主는 만 1 年間の 勞賃을 그 相續人에게 支給하여야 한다. 그러나 누구든지 그 보우트를 발견한 후 안전하게 모든 것을 잘 保存하면 그 報酬로서 救助物의 5 分の 1 을 받게 된다 (第 XLVI 條) 이와 같이 로오드海法은 救助作業에 內在하는 위험의 정도에 따라 救助料를 支給하였는데 이것이야말로 救助料를 支給하는 데 있어서 처음으로 適用한 比例方式이었다고 한다.²⁴⁾ 그리고 金, 銀 혹은 다른 物件을 8 큐우빗 (cubit) ²⁵⁾ 의 水深에서 건진 경우에는 그 物件의 3 分の 1 을 차지하며 15 큐우빗의 水深에서 건진 경우에는 그 物件의 2 分の 1 을 가지게 된다 (第 XLVII 條)

로오드海法の의 刑罰規定을 보면, 누구든지 暴力으로 보잘것 없는 遭

註 23) M. J. Norris, Benedict on Admiralty [The Law of Salvage], 7th edn, Vol. 3A, N.Y, Matthew Bender & Co., 1983, p.1-6.

24) M. J. Norris, op.cit., p.1-5.; 李榮郁, 前掲書, p.353.

25) 1 Cubit; 팔꿈에서 손가락 끝까지의 길이, 18~22 인치.

難物을 탈취하거나 利用한 者는 遭難物의 所有者에게 그 物件의 4 배를 갚아야 한다.(第XLVIII條) 또한 遭難物을 苛酷하게 억압하거나 강제로 遭難物을 약탈하는 者에 대하여는 社會的 地位에 따라 만약 自由人(freeman)일 경우에는 3年間 追放되며 下級人(man of low degree)일 경우는 3年間 公的勞務에 服務하여야 하고 노예(slave)인 경우에는 더 심한 重勞動에 服務하여야 한다(第LI條)고 規定하고 있다.

(2) 로마法

로마時代에는 비록 市民法上的 制度는 매우 발달하였지만, 海法規定은 발달하지 못하였으며 로오드海法을 그대로 適用하는데 만족하였다.²⁶⁾ 다만 로마에서는 海難救助者는 船主의 요청이 없어도 自發적으로 遭難物을 잘 保存하면 報酬를 받을 權利가 있었던 데, 이것은 다른 사람의 勞力과 費用으로 不當利得을 볼 수 없다는 소위 negotiorum gestio 原則이다.²⁷⁾ 그래서 로마法은 海難救助者가 船舶·積荷 또는 人命을 자발적으로(voluntarily) 救助할 경우에는 相當한 救助料를 支給하여야 한다는 規定이 있으며 소위 voluntary service란 말은 로마法에서 나왔다 한다.²⁸⁾

註 26) M. J. Norris, op.cit., p.1-8.

27) Heilman, The Rights of the Voluntary Agent Against his Principal in Roman Law and in Anglo-American Law, 4 Tenn.L. Rev.34(1925). ; M. J. Norris, op.cit., p.1-8.

28) Kent's Commentaries, 12th.edn., 1873, p.6.; M. J. Norris, op.cit., p.1-9.

(3) 트라니 海事法令

트라니 海事法令(Marine Ordinance Trani)은 1063年 트라니港 執政官에 의하여 公布된 것인데 이 法令에 의하면 漂流物主가 나타나지 않은 어느 한사람에 海上漂流物의 發見者에게는 報酬를 주어야 한다고 한다. 漂流物의 發見者는 法院에 그것을 引渡하여야 하며 그후 3日以内に 목록을 作成하여야 하는데, 만약 그 所有者가 나타날 경우에는 그 物件의 절반을 차지하며, 所有者가 30日以内に 나타나지 않을 때에는 모두 발견자의 소유가 된다.²⁹⁾

(4) 올레롱法(Roles d-Oleron)

올레롱法은 英國王 리차드(Richard) 治世時(1189~1199) 프랑스 西海에 위치한 조그란 섬에서 公布되었고, 그 명칭은 聖地(Holy land)에서 不名譽로 이섬에 상륙한 엘리아나(Eleanor)에 의하여 그렇게 불리어졌으며, 이 法은 엘리아나의 아들에 의하여 英國에 소개되었다 한다.³⁰⁾ 海難救助者는 原則적으로 船主와 約束下에 船舶과 遭難物을 救助하지만 法院은 그러한 約束이 없어도 救助者의 努力의 代價에 대하여 相當한 報酬의 支給을 認定하였다. 올레롱法에서는 다음과 같은 몇가지 경우를 刑罰로서 規制하고 있다.³¹⁾

註 29) Ordinance and Custom of the Sea, Published by the Consuls of the City of the Trani, Arts. XIX, XX, reprinted, 4 Black Book of the Admiralty 523, 537(Twiss Ed. 1876)

30) Grant Gilmore, The Law of Admiralty, Brooklyn; The Foundation Press, 1937, pp.6-7.; M. J. Norris, op.cit., p.1-10; 石井照久, 前掲書, p.34.

31) M. J. Norris, op.cit., pp.1-9~1-15.

① 船舶이 目的港으로 航行하는 도중 導船士나 曳船을 利用한 경우에도, 불가피한 事情으로 말미암아 어떤 領主의 領地에 도착하면 領主, 船員, 海難救助者, 商人이 非良心的으로 積荷物 또는 船舶을 파손하거나 船舶을 岩石있는 곳으로 導船하여 坐礁시키고 財産을 分配하여 着服한 例가 많았다. 비록 지방관습이 이러한 犯行을 容恕하였다 하더라도 올레롱法에 의하여 海難救助義務者들은 強盜의 罪名으로 추방되거나 重刑에 처하거나 혹은 현장에서 絞殺되었다.

② 領主가 야만적인 행위를 하던가 兇惡한 者와 共謀하여 遭難物을 나누어 갖는 경우에는 領主를 체포하여 그 장원의 中央에 있는 火刑柱 (Stake) 에 결박하고, 燒死시켰으며, 저택도 불태워 버리고 그 場所를 돼지市場으로 만들었다.

③ 船舶이 海岸에서 衝突하여 破損된 경우에는 船員들이 자기의 生命을 救하기 위하여 海안으로 상륙하면 이 機會를 노리는 사람들은 船員들의 의복과 金品등을 奪取하였으며 심지어는 殺害하는 경우도 있었다. 이러한 者들에 대하여 그 地方의 領主는 正當한 法規範에 의하여 加害者를 물속으로 던져 빈사상태로 만들거나 溺死케 하였다.

④ 船舶이 貿易하기 위하여 運送物을 船積하여 航行하던가 혹은 漁獲하기 위하여 航海하던중 衝突등의 原因으로 破損되든가, 積荷物이 損傷되는 경우에는 누구든지 이를 救助하여야 하며, 또 地方의 裁判權을 가진 領主는 양심적으로 海難을 당한 船主와 船舶, 遭難物등의 保護를 감독할 責任이 있다. 이와 반대로 遭難船主의 同意없이 遭難物을 강제로 탈취한 者는 地位의 高下를 막론하고 教會에서 破門되

었으며 도적의 누명을 쓰게 되었다.

(5) 콘솔라아토·델·마아레 (Consolato del mare)

이것은 13世紀頃 바르셀로나 (Barcellona) 의 카탈란 (Catalan)語로 記述되어 바르셀로나法典이라고도 불리어졌는 데 현재 프랑스의 국립 도서관에 筆寫로 남아있다. 또 이것은 1549年에 이탈리아 베니스(Venice)에서 이탈리아語로 번역되어 한때에는 法典의 發源地가 이탈리아였다고 主張한 學者들도 있었고 1704~23年에는 네덜란드에서도 인쇄되어 採用하였다 한다.³²⁾

이 콘솔라아토·델·마아레³³⁾에는 遭難品の 所有權을 保護하고 救助者에는 救助된 物件에 대한 比例的 權利를 인정하여 海難救助를 장려하였다.

(6) 한자都市法

한자都市法 (The Law of Hanse Towns) 을 한자同盟法 (The Code of the Hanseatic League)³⁴⁾ 이라고도 부르는 데 이 法중에는 다음과 같은 海難救助規定이 들어있다.

즉 船舶이 損失된 경우에는 船員들은 損失된 船舶과 貨物을 救助

註 32) Morrison and Stumberg, Case and Materials on Admiralty, 1954, pp.5~6.

33) 그 당시 南佛의 商事法院이 Consolats 라고 부른데서 Consolato del mare 의 名칭이 생겼다고 한다〔田中誠二, 前掲書, p.8〕

34) 한자市 혹은 한자同盟은 中世紀 독일과 발틱(Baltic)海에 있는 81個 상업도시로 형성되어 봉건치하의 海上交通과 海運業을 방해하는 해적의 만행을 방지하고 한자동맹의 반달리즘(Vandalism)을 制止하는 聯合體이었다. 한자市法은 위스비(Wisby)와 올레론(Oleoron)法을 法源으로 하여 1597년에 制定된 것이다.

하여야 하며 船主는 이에 대한 충분한 救助料뿐만 아니라 각기 歸家費用도 支給하여야 한다. 그러나 船員이 船主와 協力하는 것을 拒絶한 경우에는 報酬를 받을 수 없다. (第XLIV條)

(7) 루이 14世 海事勅令

루이 海事勅令 (Oidonnance de la Marine)는 루이 14世 때의 長官인 콜베르 (Colbert)가 편찬하여 1681年에 公刊한 것이다. 여기에는 다음과 같은 條項이 있다.

船舶의 破損殘部가 保存된 경우에는 船員은 그 보존된 범위내에서 報酬를 받을 수 있으며 遭難物만 救助한 경우에도 船員은 船主로부터 比例하여 救助料를 받을 수 있다. 破船과 積荷가 損失된 경우에 그 救助에 協力한 者는 언제든지 相當한 報酬를 받을 수 있다. (第IX條)

(8) 結 語

이상에서 海難救助의 歷史的 발전단계의 모습을 알 수 있는데, 古代 및 中世에는 생산된 財貨가 부족하였기 때문에 遭難物을 약탈하였다. 그러나 産業革命이후 帆船時代를 벗어나 汽船時代에 와서는 海事技術의 발전과 海外交易의 증대로 말미암아 遭難物에 대한 약탈행위는 거의 없어졌을 뿐만아니라 人道主義와 國際的 禮儀에 의하여 遭難物을 強取하는 惡習은 점차 사라지게 되었다.

그리하여 1910年 브뤼셀에서 海難救助에 關한 統一條約의 成立을 보았고, 우리나라 海商法도 이를 受容하여 海難救助에 關한 規定을 두고 있는 데 이에 關하여는 章을 바꾸어 살펴보기로 한다.

第3章 海難救助協約의 成立과 우리나라 商法

第1節 海難救助協約의 成立 및 內容

1. 1910年 協約

海難救助는 종종 國籍이 다른 船舶사이에서 이루어지며, 또 救助되는 船舶에는 통상 많은 貨物이 積載되어 있어 이들 貨物의 關係者 또는 國籍이 다른 경우가 대단히 많아 船舶衝突과 마찬가지로 國際的인 法律關係가 자주 發生하게 된다.¹⁾

19世紀에 들어와 各國은 海難救助를 積極的으로 장려하는 立法을 制定하기에 이르렀으나 各國法制에 差異가 커서 涉外的 問題에 關하여서는 그 適用이 不便하였다.

특히, 救助의 成立要件, 救助料決定의 基準과 같은 細目에 이르던 더욱 복잡하고 不便하였다. 이러한 關係로 國籍이 다른 船舶間의 救助일 경우에는 領海內에서의 救助라 하더라도 여러가지 涉外的인 문제가 發生한다. 더구나 公海上에서의 救助일 경우에는 船舶衝突의 경우와 마찬가지로 이것을 合理的으로 해결하는 것이 거의 不可能하다고 하여도 過言이 아니었다.

이에 各國은 海難救助에 關한 國際的인 統一의 必要性을 認識하고 여러가지로 시도한 결과 1910年 協約의 成立을 보게 되었다.

1910年 海難救助協約은 1910年 船舶衝突協約과 함께 海商法의 國

註 1) 小町谷操三, 前掲書, p.18.

際的 統一에 관한 最初의 協約이다. 이 두 協約은 1885 年의 엔트워프 및 1888 年의 브뤼셀會議에서 우선 統一國際私法 및 統一衝突法の 制定化가 決定된 후, 1896 年에 설립된 CMI 가 다음해 第1次 브뤼셀會議에서 海難救助 및 船舶의 衝突에 관한 統一法の 制定을 檢討한 이래로 여러차례에 걸친 會議를 거쳐 1910 年 브뤼셀 外交會議에서 비로소 成立을 보게 되었다.²⁾ 두 協約 成立의 기초가 된 1885 年의 엔트워프會議이래 4 半世紀만에 그 結실을 보았던 것이다.

1910 年 協約 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at sea, 1910) 은 海難救助法에 관한 약간의 統一을 위한 協約으로서 完成된 근대적인 協約이 아니라 過度期的인 協約이라 할 수 있다.³⁾ 1910 年 協約은 다음과 같이 구성되어 있다.

- ① 適用範圍 (第1條, 第15條)
- ② 救助料請求權 (第2條~第5條)
- ③ 救助料의 決定 (第6條, 第8條)
- ④ 救助契約의 無效와 變更 (第7條)
- ⑤ 人命救助 (第9條)
- ⑥ 救助料請求權의 時效 (第10條)
- ⑦ 船長의 援助提供義務 (第11條)
- ⑧ 公用船의 適用除外 (第14條)

註 2) 小町谷操三, 船舶衝突法論, (東京: 岩波書店, 1948), p. 16.

3) 郭俸燾, 「海難救助協約의 改正에 관한 研究」, 海運産業研究 제 23 호 (1986.8), p. 6.

⑨ 國內法の 適用 (第 6 條 2 項, 第 9 條 1 項, 第 10 條 2, 3 項, 第 12 條, 第 13 條)

⑩ 協約의 加入 (第 16 條 ~ 19 條)

1910 年 協約은 救助料請求權 발생의 原因이라든가 救助料 算定의 基準 등 海難救助法의 기본적인 문제에 관한 統一規定을 만들려는 것이 目的이었다.

그러나 상세하게 검토하여 보면 裁判管轄에 관한 規定과 當事者間의 契約에 의하여 이루어지는 救助契約에 관한 規定이 없는 등 대부분의 문제의 解決을 各國의 國內法에 委任하고 있는 실정이어서 近代法的인 관점에서 보면 補完되어야 할 내용이 매우 많음을 알 수 있다.⁴⁾

2. 1967 年 協約

1910 年에 成立한 海難救助協約 第 14 條는 「 이 協約은 軍艦 및 오로지 公用に 使用하는 國家의 船舶에는 適用하지 아니한다 」라고 規定하였으나, 1967 年의 1910 年 海難救助協約 改正議定書 (Protocol to amend the Convention for the Unification of certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at sea, 1967; 이하 '1967 年 協約' 이라 한다) 에서는 「 이 協約規定은 軍艦艇이나 國家 또는 公權力에 의하여 所有하고 運航하고 또는 傭船하고 있는 기타 일체의 船舶에 의하여 이루어진 救助나 또는 이들 艦艇과 船舶에 대하

註 4) Ibid., p.7.

인정하고 있다.(第2項)

⑥ 一船舶内部의 救助料分配(第854條); 한 船舶이 單獨으로 海難救助를 한 경우의 救助料分配原則에 관한 規定(第1項)과 海員에 대한 救助料의 分配를 定하고 있다.(第2項)

⑦ 曳船의 救助(第855條); 曳船의 救助에 있어서 救助料請求가 認定되는 경우를 定하고 있다.

⑧ 同一所有者에 속한 船舶間의 報酬(第856條); 同一人 所有의 船舶間에 행한 海難救助의 경우도 他人船舶을 救助한 경우와 同一하게 救助料請求權을 인정하고 있다.

⑨ 救助料請求權의 例外(第857條); 海難救助가 成立한 경우에도 例外的으로 救助料를 請求할 수 없는 경우가 있는 데 i) 救助받은 船舶에 중사하는 者, ii) 故意 또는 過失로 因하여 海難을 惹起한 者, iii) 正當한 拒否에 불구하고 救助를 강행한 者, iv) 救助된 물건을 隱匿한 者나 處分한 者등에게는 救助料請求權을 인정하지 않는다.

⑩ 救助者의 優先特權(第858條); 救助者의 積荷物 및 船舶에 대한 優先特權을 규정하고 있다.

⑪ 救助料支給에 관한 船長의 權限(第859條); 救助料債務에 對한 船長의 代理權과 船長의 訴訟當事者適格을 정하고 있다.

⑫ 救助料請求權의 時效(第860條); 救助料請求權은 救助가 완성한 날로부터 2年間 行使하지 아니하면 消滅時效가 완성한다.

이상에서 살펴본바와 같이 우리나라 商法의 海難救助에 關한 規定에는 前近代的 要素가 많다. 그러한 문제점들은 第5章에서 IMO 協約案의 分析·考察時에 살펴보기로 하겠다.

第 4 章 IMO 海難救助協約案의 採擇

第 1 節 序 說

IMO 가 海難救助에 관한 法制를 再檢討하게 된 動機는 대체로 다음의 두가지로 要約된다.

첫째이유는 60 年代 및 70 年代에 들어와서 海運의 발달로 船舶이 급증함에 따라 海上에서의 事故도 역시 증가하였는 데, 그중에서도 특히 油槽船에 의한 海上油類流出事故를 포함하여 環境損害의 심각성이 問題視되었다는 점이다. 그래서, 海上事故時에 環境損害의 防止를 위하여 신속하게 救助行爲를 할 수 있도록 하기 위한 法的 措置가 필요하였다.

둘째로는 현행 1910 年協約 및 私的契約에서 주로 使用되고 있는 로이즈標準書式 (Lloyd's Open Form; 이하 'LOF' 라고 한다) 上の No cure, no pay 原則에 대한 問題점을 인식하게 된 때문이다.

따라서 本章에서는 먼저 현행 海難救助法 原則의 問題점과 그러한 問題점이 특히 인식된 토리캐니언 (Torrey Canyon) 號, 도조마루 (Tojo Maru) 號 및 아모코 캐디즈 (Amoco Cadiz) 號 事件을 잠시 살펴본 후에 IMO 協約案의 採擇經緯를 살펴보기로 한다.

第 2 節 IMO 協約案의 採擇動機

1. 현행 海難救助法原則의 問題點

海運産業은 과거 70 餘년동안 큰 變化를 겪은 반면 海難救助法制

는 거의 變化가 없었다.

과거 30 여년동안 世界 商船隊의 隻數는 240 % 증가하였으며 그것을 總屯數 (gross tonnage) 로 計算할때 약 470 %나 증가하였다.¹⁾ 이러한 商船隊의 증가는 海難救助産業에 있어서도 발전을 촉진시키는 動機가 되는 듯하였으나 事實上은 그와 반대로 별다른 變化가 없었다.

그 理由는 海難救助産業에 있어서 필요한 裝備에 대한 경제적 어려움도 있지만 그것보다 現行海難救助法制上 原則의 非現實性에 있다고 할 수 있다.

現行 1910 年協約은 海難救助에 대하여 엄격한 ‘不成功 無報酬’ (No cure, no pay) 原則을 採擇하여 救助行爲가 成功하였을 때에만 報酬를 支給하도록 함으로서 만약 救助作業이 失敗하였을 경우 거기에 所要된 費用과 報酬를 받지 못하게 되는 결함을 가지고 있다.

이를 海難救助의 實務的인 측면에서 보면 오늘날 船舶의 규모와 價額의 증가에도 불구하고 救助者에 대한 報酬에 있어서는 그러한 事實이 전혀 반영되지 않고 있다. 즉 no cure, no pay 原則下의 救助料의 最高限度 (the maximum salvage award) 는 救助된 財産의 價額을 限度로 制限되며, 通常救助料 (the usual salvage award) 는 被救助 財産價額의 비율에 따라 決定된다.²⁾

이러한 原則은 전문적 救助業者가 遭難 油槽船의 救助作業을 기피하거나 주저하게 하는 要因이 되고 있다. 더구나 救助作業中에 遭難

註 1) Lloyd's Legister of Shipping statistical table, 1986.

2) Kennedy, op. cit., p.6 에서는 平均救助料는 被救助物價額의 6 % 라고 서술하고 있다.

船舶으로부터 기름이 流出되는 경우에는 沿岸 또는 海上構造物에 오염손해를 일으킬 수 있고 이에 被害者는 救助者에게 鉅액의 損害賠償을 請求할 가능성이 있다. 이와 같은 救助者의 責任과 關聯한 判例를 보면, 유명한 도조 마루 (Tojo Maru) 號³⁾ 事件에서 英國의 貴族院 (The House of Lords)는 救助者 (Salvor)가 위험에 처한 財産을 救助하는데 있어서 過失이 있다면 그러한 損害에 대한 責任이 있으며, 救助者는 救助船舶 (Salvage vessel)의 管理 혹은 統制와 關聯하여 過失이 있다면 그는 단지 그러한 行爲에 대하여 責任制限을 主張할 수 있을 뿐이라는 判決을 한 바 있다. 이 判決의 결과 오늘날 救助者는 船舶所有者에 대하여 救助行爲에 대한 責任이 크게 증가되었으며, 그러한 事實은 油類流出 등으로 因한 環境損害에 있어서 救助者의 責任의 확장에 대한 理論的 根據를 提示하여 주고⁴⁾ 同時에 救助者에게 救助契約의 引受를 自然시키는 原因으로 作用하게 된다.

따라서, 이러한 原則은 海難船舶의 財産을 救助하는 立場에서는 인정될 수 있지만 海洋環境을 保全하기 위하여서는 救助가 긴급하게 실시되어야 하기 때문에 救助契約을 引受하는 救助者에게 救助契約의 履行中에 발생할 環境損害의 위험에 대하여 保障책이 마련되어야 할 필요성이 있다고 하겠다.⁵⁾

註 3) The Tojo Maru, [1971] 1 Lloyd's Rep. p.341; C. Hill, "Salvation for the salvors", Seatrade, March, 1979 p.73.

4) B.A. Dubais, "The Liability of a Salvor Responsible for Oil Pollution Damage", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.8 No.3, pp.375~386.

5) 朴容燮, "국제해난구조협약의 개정 및 문제점", 「韓國海法會誌」, 1985, Vol.7, No.1., p.9

2. 主要 油槽船事故와 法律問題

(1) 토리 캐니언號 事件

世界最初の 大型油槽船事故는 1967年 3月 18日 當時로서는 世界에서 세번째 大型船舶인 12 만톤급 토리 캐니언호가 약 12 만톤의 쿠웨이트 (Kuwait) 産 原油를 積載하고 航海하던 중 英佛海峽 公海上의 세븐 스톤즈 (Seven Stones) 暗礁에 坐礁한 事件이다.⁶⁾

토리 캐니언호는 리베리아 (Liberia) 船籍의 油槽船으로 船員은 이태리 (Italy) 人들이었으나 미국석유회사인 유니온 오일 (Union Oil) 社가 버뮤다 (Bermuda) 에 설립하여 운영하던 버뮤다 탱커 (Bermuda Tanker) 社의 所有로서 다시 유니온 오일社에 定期傭船 (Time-charter) 되어 있었다. 事故의 原因은 航海上의 過失 (navigational negligence) 즉 船員의 過失인 것으로 事後調査에 의하여 밝혀졌다. 船舶의 救助가 不可能한 것으로 생각되자 船舶所有者는 船舶을 포기하였고 80 만배럴 이상의 原油가 流出되어 英國과 프랑스 海안을 오염시켰다.

토리 캐니언호 사건은 環境損害의 防止를 위한 海難救助의 필요성 등의 많은 문제점을 야기하였으며 또한 이와같은 참혹한 大型海上事故에 의한 被害를 防止할 수 있도록 하는 國際的 次元의 制度的 장치의 마련⁷⁾ 및 신속한 海難救助의 必要性을 인식하게 하는 계기가

註6) 자세한 내용은 E. Cowan, Oil and Water, The Torrey Canyon Disaster(1968); Nanda, The Torrey Canyon Disaster, Some Legal Aspects, 44 Denver L.J. 400(1967).

7) Torrey Canyon 號 事件의 結果 IMCO (政府間海事協議體)는 Civil Liability Convention, Fund Convention, International Convention 등의 國際協約을 制定하였다.

되었다.

(2) 도조 마루 (Tojo Maru) 號 事件⁸⁾

1968年 페르시아인 걸프 (Persian Gulf) 의 메나 알 아마디 (Mena al Ahmadi) 에서 25,000 屯의 油類를 積載한 도조 마루號는 피나 이탈리아 (Fina Italia) 號와 衝突하여 損害를 입게 되었다. 救助契約은 로이즈 私的標準書式 (Lloyd's Open Form) 에 根據하여 締結되었고, 이 契約에서 救助者 (Salvor) 에게는 自發的 救助者 (voluntary salvor) 와 同一한 權利를 부여하였다. 도조 마루號의 船測에 떨어진 구멍을 강철관으로 뱀질하도록 救助計劃이 세워졌다. 救助者에 의하여 고용된 잠수부 (diver) 가 船舶의 船倉에 가스가 제거되기 전에 뱀질을 시작하였기 때문에 폭발로 因한 火災가 발생하여 도조 마루號는 더욱 큰 損害를 입게 되었다. 후에 船舶은 고베 (Kobe) 로 曳引되어 成功的으로 修善되었다.

이 事件에서 仲裁人 (arbitrator) 은 救助者가 고용한 잠수부의 過失을 고려하였지만, 125,000 파운드 (£) 의 救助料를 支給하도록 決定하였다. 그러나 도조 마루號는 폭발로 因하여 331,767 파운드 (£) 상당의 損害를 입었다. 抗訴法院 (The Court of Appeal) 은 救助에 成功한 救助者를 상대로 過失을 理由로 하여 訴訟을 提起하여서는 안된다는 判決을 내렸다. 그러나 貴族院 (The House of Lords) 는 도조 마루號 船

註8) Op. cit., [1971] 1. Lloyd's Rep. p.341; Robert. P. Grime, Shipping Law, London, Sweet & Maxwell, 1978, p.197; Ivamy, E. R.H, Casebook on Shipping Law, 2nd Ed., London, Lloyd's of London Press Ltd., 1978. p.93.

을 하여 로이즈委員會에 LOF 1972의 改正을 강력히 촉구한 결과 委員會는 政府間海事協議機構 (IMCO; Inter Governmental Maritime Consultative Organization; 이하 'IMCO'라고 한다)의 海難救助 協約의 改正 方向에 맞추어 이를 改正하게 되었다.

(2) LOF 1980의 主要內容

LOF 1980은 21個條로 構成되어 있는 데 그 內容을 보면 다음과 같다.

① 船舶으로부터의 油類流出防止義務를 救助者에게도 부과하고 있다. (第1條 b項)

② No cure, no pay 原則이 남아 있다. (第1條 a項)

③ 油槽船에 대하여는 傳統的인 No cure, no pay 原則에 대한 例外를 인정하여 설사 財産救助가 成功하지 못하더라도 油類의 流出防止를 위하여 지출된 實費에 대하여 그 費用의 15%이내의 할증금의 支給을 保證한다 (第1條 a項)

④ 救助料에 관하여 분쟁이 있는 경우 런던에서의 仲裁에 의하여 最終적으로 해결한다. (第1條 b項)

⑤ 救助料 債權은 支給保證狀의 入手 또는 優先特權의 行使에 의하여 確保할 수 있다. (第5條)

⑥ 「1976年 海事債權에 관한 責任制限條約」(Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976)을 英法의 一部로 간주하여, 救助者는 責任制限의 利益을 享受할 수 있다.

이와 같은 LOF 1980의 內容은 종래의 海難救助法制보다는 救助料

를 救助者에게 有利하게 定하고 있음을 알 수 있다.

2. CMI 草案

CMI는 1981年 5月 캐나다 몬트리얼에서 개최된 第32回 國際會議에서 海難救助協約案의 作成을 完了하였다.¹³⁾

海難救助에 관한 1910年協約이 制定되어 많은 國家들이 이에 備準하고 있는 것은 周知의 事實이다. 1910年協約은 대체로 救助料가 救助者에게 有利하게 調整되었지만 어떠한 경우에 있어서도 救助料는 救助된 目的物의 價額을 超過하여서는 아니된다는 原則 및 이른바 No cure, no pay 原則을 근거로 規定하고 있다.

海難救助의 現實은 職業적인 專門救助業者가 救助契約을 체결하여 행하는 것이 大部分인 데 代表的인 救助契約書式인 LOF 1972도 救助料의 支給에 대하여 1910年協約과 마찬가지로 No cure no pay 原則을 취하고 있으며 具體적인 報酬額의 決定은 救助完了후에 特定仲裁機關이 그것을 調整하도록 規定하고 있다.

그러나 1910年協約의 成立후 이미 70여년이 경과하였는 데 그동안 海運産業의 발달이 급속도로 진행되었기 때문에 船舶 혹은 積荷의 價額은 巨額에 달하여 거기에 따르는 위험 또한 마찬가지로 증대하게 되었다. 또 航海에 있어서 安全性은 전보다 증대하였지만 일단 海難이 발생하면 船舶 또는 積荷가 입는 損害는 매우 방대할 뿐

註 13) CMI 草案에 관한 자세한 內容은 高桑昭, 「萬國海法會にける新たな海難救助協約案」, 海法會誌, 日本海法會, 復刊第25號(通卷第54號), (東京: 勁草書房, 1981) 참조.

만 아니라 海洋環境 및 沿岸國등에 끼치는 損害 또한 심각하여 지고 있다.

1978年 3月 佛의 브리타뉴海岸에서 발생한 아모코 캐디즈호 事故는 現行海難救助法제의 限界性を 드러낸 事件이기도 하다.

이러한 見地에서 CMI는 1910年協約에서 規定하고 있는 전통적인 海難救助法の 原則에 修正을 가할 必要性을 絶실히 깨닫게 되어 環境損害의 防止를 위하여 船舶所有者, 救助者등에게 公法的인 義務를 부과하는 한편 救助料의 算定에 있어서 環境損害가 발생할 우려가 있는 船舶에 救助作業을 행한 경우 救助作業時에 지출한 救助者의 合理的 費用을 船主가 補償하도록 하고, 財産救助는 失敗하였다 하더라도 環境損害의 防止에 지대한 공헌을 하였다고 생각되는 경우에는 法院등의 調整에 의하여 一定한 범위내에서 救助料를 증액할 수 있도록 하는 特別補償制度를 삽입하는 등을 主要內容으로 하여 새로운 海難救助協約의 草案을 作成하게 되었던 것이다.

3. IMO協約案

1978年 3月の 아모코 캐디즈호 좌초사고후, IMO는 이 事件을 계기로 하여 法律委員會에 상정된 法律上の 諸問題를 檢討하게 되었다. 그리하여 IMO는 이 作業에 對하여 協力을 表示한 바 있는 CMI에게 1979年 6月 정식으로 海難救助에 관한 私法上の 原則을 研究하여 줄것을 요청하였는 데, 特히 1910年協約의 研究에 重點을 둘 것을 요청하였다.

CMI 에서는 같은 해 9 月 노르웨이의 셀비그(E.C.Selvig) 教授를 委員長으로 한 小委員會를 設置하고 1910 年協約을 대체할 새로운 海難救助協約의 改正을 위한 作成作業을 개시하였다. 小委員會는 責任救助(liability salvage)를 도입하는 것을 主內容으로 한 海難救助協約의 改正에 관한 報告書를 作成하여 1980 年 3 月 CMI 총회에 提出하였다.¹⁴⁾

그후에 小委員會는 1980 年 6 月, 10 月 및 1981 年 2 月등 3 回의 會合을 갖고 이 보고서에서 채택하고 있는 責任救助의 도입이 적절한지의 여부를 중점적으로 檢討하여 CMI 의 몬트리얼會議에 제출할 海難救助協約草案을 作成하였다.

이 小委員會案에서는 결국 責任救助가 도입되지 못하고, 대신에 小委員會 第1回 會合直前인 1980 年 5 月에 LOF가 크게 改正되었는바, 이 書式에 포함되어 있던 1웨이프터 넷(Safety net)¹⁵⁾와 인헤인스먼트(enhancement)¹⁶⁾方式을 答습하였다. 또한 그의 몇개 項目에 걸쳐 LOF 1980 과 같은 취지의 規定을 制定하였다. 그리하여 1980 年 5 月 몬트리얼에서 개최된 CMI 第32回 會議에 상정된 小委員會 作成의 改正草案을 기초로 審議가 되어 1910 年協約을 改正한 CMI 草案이 採擇되기에 이르렀다.¹⁷⁾

註 14) P.Coulthard, op.cit., pp.51~52 참조

15) Safety net; 損害防止, 輕減措置를 取한 救助者에게 關係者가 그 費用 支給에 대한 補償을 하는 것을 말한다〔平田眞一, 譯, “1980 年 標準救助契約書의 制定; 「海運」, 日本海運集會所, Vol. 8, 1980. p.74.〕

16) enhancement; ‘救助報酬의 增額部分’을 또한

그런데 CMI로부터 海難救助協約改正草案을 받아 들였던 IMO의 法律委員會는 1984年 10月の 第52次 會期에서 海難救助問題, 즉 「1910年協約의 改正 및 관련사항의 檢討」를 議題로 採擇하여 CMI로부터 草案에 관한 說明을 들었다.

그후 IMO法律委員會는 1984年の 53會期, 1985年 3月の 第54會期 및 1985年 10月 第55會期에서 2回讀을 행하고, 1986年 4

月 第56會期에서 3回讀을 하였으며 그 다음의 57會期를 거쳐 19

CMI 에서는 같은 해 9 月 노르웨이의 셀비그 (E.C.Selvig) 教授를 委員長으로 한 小委員會를 設置하고 1910 年協約을 대체할 새로운 海難救助協約의 改正을 위한 作成作業을 개시하였다. 小委員會는 責任救助 (liability salvage)를 도입하는 것을 主內容으로 한 海難救助協約의 改正에 관한 報告書를 作成하여 1980 年 3 月 CMI 총회에 提出하였다.¹⁴⁾

그후에 小委員會는 1980 年 6 月, 10 月 및 1981 年 2 月등 3 回의 會合을 갖고 이 보고서에서 채택하고 있는 責任救助의 도입이 적절한지의 여부를 중점적으로 檢討하여 CMI 의 몬트리얼會議에 제출할 海難救助協約草案을 作成하였다.

이 小委員會案에서는 결국 責任救助가 도입되지 못하고, 대신에 小委員會 第 1 回 會合直前인 1980 年 5 月에 LOF가 크게 改正되었는바, 이 書式에 포함되어 있던 1웨이프터 넷 (Safety net)¹⁵⁾와 인헤인스먼트 (enhancement)¹⁶⁾ 方式을 採擇하였다. 또한 그의 몇개 項目에 걸쳐 LOF 1980 과 같은 취지의 規定을 制定하였다. 그리하여 1980 年 5 月 몬트리얼에서 개최된 CMI 第 32 回 會議에 상정된 小委員會 作成의 改正草案을 기초로 審議가 되어 1910 年協約을 改正한 CMI 草案이 採擇되기에 이르렀다.¹⁷⁾

註 14) P.Coulthard, op. cit., pp.51~52 참조

15) Safety net ; 損害防止, 輕減措置를 取한 救助者에게 關係者가 그 費用 支給에 대한 補償을 하는 것을 말한다 [平田眞一, 譯, "1980 로이즈標準救助契約書의 制定 ; 「海運」, 日本海運集會所, Vol. 8, 1980. p.74.]

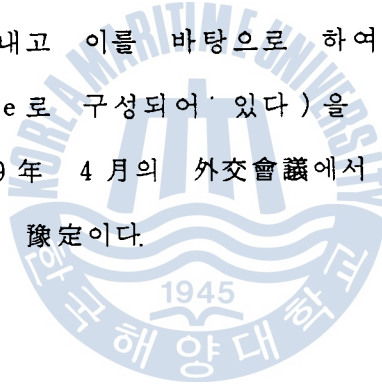
16) enhancement ; '救助報酬의 增額部分'을 뜻함.

17) 高桑昭, 前掲論文, p.5 - 37 ; O'may, D.R., "Lloyd's Form and Montreal Convention", 「Tulane Law Review」, Vol.57, No.5. 1983.

그런데 CMI로부터 海難救助協約改正草案을 받아 들였던 IMO의 法律委員會는 1984年 10月の 第52次 會期에서 海難救助問題, 즉 「1910年協約의 改正 및 관련사항의 檢討」를 議題로 採擇하여 CMI로부터 草案에 관한 說明을 들었다.

그후 IMO法律委員會는 1984年の 53會期, 1985年 3月の 第54會期 및 1985年 10月 第55會期에서 2回讀을 행하고, 1986年 4月 第56會期에서 3回讀을 하였으며 그 다음의 57會期를 거쳐 1987年 10月の 第58次 法律委員會 會議에서 CMI가 作成·提出한 協約草案의 檢討를 끝내고 이를 바탕으로 하여 IMO協約案(4章, 25條 및 Final Clause로 구성되어 있다)을 完成시켰다.

이 最終案은 1989年 4月の 外交會議에서 마지막 討議를 거친 후에 協約으로 採擇될 豫定이다.



第5章 IMO協約案의 分析 및 1910年協約·商法과의 比較考察

第1節 序 說

1910年協約은 人道主義를 바탕으로 하여 海難에 遭遇한 船舶 또는 財産 및 人命을 救助토록 하고, 救助에 成功한 경우에만 救助報酬를 支給토록 하고 있다.(商法 第849條 참조)

救助報酬인 救助料의 特性은 단순히 救助活動에 있어서 勞力補償의 範圍를 넘어서 救助된 財産의 價値를 고려하여 救助者에게 相當히 有利한 補償給付를 保障하는 데 있다.

그러나 1910年協約 및 우리나라 商法의 規定은 救助報酬는 救助된 財産의 價額을 넘지 못한다고 規定하고 있기 때문에 만일 財産의 救助에 失敗한 경우에는 救助報酬를 請求할 수 없는 ‘不成功 無報酬’ (No cure, no pay)의 原則을 바탕으로 하고 있다.

이러한 1910年協約의 原則에 對한 不合理한 點은 이미 前章에서 살펴보았다.

本章에서는 이러한 不合理性을 修正한 IMO協約案의 內容을 分析·考察 하면서 1910年協約의 規定 및 商法의 規定과 比較·說明하기로 한다.

第2節 總 則

1. 定義規定

IMO協約案 第1章은 總則規定이며, 第1條에서는 協約의 目的을 위

舶所有者등에 대한 義務(第 6 條), 特別補償(第 11 條) 등의 適用과 관련이 있는 것이다.⁵⁾ 救助의 대상물로서의 船舶은 第 1 條 c 項에서 規定하고 있는 財産에 포함되기 때문이다.⁶⁾ 이러한 점에서 단지 救助의 대상물로서 規定한 1910 年協約에서의 航海船과 차이가 있다고 하겠다.

(3) 財 産

1910 年協約에서는 「航海船, 船舶内の 物件, 積荷 및 여객의 運賃」이라고 規定하고 있으며(第 1 條), 商法은 「航海船 또는 그 積荷 기타의 物件」으로 規定하고 있다.(第 849 條)

이에 대하여 IMO 協約案에서는 「海岸에 영구적으로 그리고 計劃的으로 設置되지 아니한 모든 財産 및 運送物件의 運賃」을 財産으로 規定하고 있다.(第 1 條 c 項)⁷⁾

그 差異點을 살펴보면 救助對象으로서의 運賃의 範圍에 있다. 1910 年協約은 積荷 및 旅客의 運賃이라고 明示하였으며, 商法은 海難救助의 對象으로서의 運賃에 對하여는 規定하지 않고 있으며, 救助報酬와 關聯하여 運賃을 規定하고 있다.(商 861 條) IMO 協約案에서는 運送物件의 運賃이라고만 規定하여 여객의 運賃에 관하여는 언급이 없다. 그

註 5) 櫻井玲二, 「IMO にする海難救助法制的 再檢討」, 海事産業研究報 No.225, 1985.3. p.75.

6) IMO LEG, 53/8, Para. 17.

7) IMO. Art.1(c) property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight for the carriage of the cargo, whether such freight be at risk of the owner of the goods, the shipowner or the charterer.

리나 協約案의 定義規定은 救助對象으로서의 財産만을 意味하는 것이 아니라 協約案 全體, 즉 救助報酬등과도 關聯되어 規定되고 있는 것이 重要한 차이점이다.

또 IMO 協約案 規定의 취지는 運送貨이 海難救助와 關聯하여 海産(maritime property)의 範圍에 屬하는 것을 明示한 것이라 볼 수 있다.

그리고 IMO 協約案 第1條 c項의 規定은 國際救助聯盟(ISU; International Salvage Union)의 提案을 반영한 것으로서 海上活動의 영역이 船舶에만 국한 된 것이 아니라 海洋資源의 開發, 해저탐사등에서 海洋構造物이 반드시 必要하며, 이러한 海上構造物이 바다에서 자주 遭難을 당하고 있기 때문에 提起된 것이다. 또한 海上活動의 수단으로서 船舶의 概念이 점차로 擴大되는 데도 그 理由가 있기 때문에 海難目的物의 範圍도 擴大되는 것이 바람직하다고 본다.⁸⁾

4) 環境損害

IMO 協約案 第1條 (d)項은 「環境損害란 汚染, 混濁, 火災, 爆發, 또는 이와 類似한 大事故에 의하여 발생한 것으로서, 人間의 건강 및 海岸, 內水, 혹은 인접구역에 있어서 海上生物 또는 資源에 생긴 實質的인 物理的 損害」⁹⁾라고 規定하고 있다.

註 8) 朴容燮, 前掲論文, p.15.

9) IMO Draft Art.1. (d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

1910年協約에는 전혀 언급이 없는 내용으로서 1910年協約을 改正
 托록하는 가장 基本的인 論點의 하나이다. 즉 船舶의 大型化에 따라
 서 海難事故도 역시 大型化되었다. 특히 海難事故를 당한 大型油槽船
 을 救助할 경우에 발생하는 環境損害 (damage to environment)로 말
 미암아 救助者는 不當한 압박감을 받을 뿐만 아니라, 직업구조자의 경
 우에는 大型船 또는 油槽船의 救助에 있어서 救助中에 발생하는 環
 境汚染의 責任과 救助報酬의 증액문제를 論議하느라고 救助作業이 늦
 어져 도리어 沿岸國에 막대한 被害를 주는 경우가 많았다.

이 規定의 취지는 이러한 점을 극복하고 救助者로 하여금 積極的
 으로 救助作業을 實行할 수 있도록 金錢的으로 補償을 받을 수 있
 게 하고, 環境損害防止의 觀點에서 볼때 救助者에게 報酬의 側面에서
 인센티브 (incentive)를 주기 위한 것이다.¹⁰⁾ 즉 財産救助의 成功時
 에 報酬의 調整에 適合하고 救助者의 環境損害防止에 관한 기량·노
 려가 고려될 수 있도록 하며, 財産救助의 不成功時에는 소위 安全網
 (Safety net)으로서 주어질 수 있는 特別補償의 要件을 定하기 위
 한 規定이라 볼 수 있다. 또한 遭難船의 船主 및 船長과 救助者에
 게 環境損害의 防止·輕減을 위하여 最善의 노력을 할 義務를 부과
 시키는 規定이다.

「大事故」(major incidents)라 함은 그 損害가 特定한 사람 및
 施設에 대한 것이 아니고 一般的이며 廣範圍한 것을 要한다고 해석
 하여야 하며 損害의 原因은 기름, 特定貨物, 汚染등에 限定되지 않고

註10) 櫻井玲二, 前掲論文, p.83.

火災, 폭발등의 事故를 포함한다고 해석하여야 한다. 이 점에서 LOF 1980에서 No cure, no pay原則의 例外로서 규정하고 있는 安全網으로서의 補償이 인정되는 貨物의 종류로서 原油, 重油, 디젤油, 潤滑油 등으로 限定하고 (LOF 第1條 (a)項) 있는 것과 다르다.

따라서 LOF 1980의 경우에는 안전망을 인정할 것인가에 관하여 단지 油濁의 防止만을 염두에 두고 있으나, IMO協約案의 경우 이 規定에 의거 環境損害에 대한 염려가 있는 船舶에 救助를 행한 경우 特別補償이 인정되는 것이 그 차이점이다. 그러나 IMO協約案의 경우에도 어떤 것이 特別補償이 인정되는지는 具體的 事例에 따른 이 規定의 해석에 맡겨진다고 보여진다.

(5) 救助報酬의 支給

1910年協約에서는 「救助行爲가 有益한 결과를 발생시킨 때에는 相當한 報酬(equitable remuneration)를 請求할 수 있다」(第2條)고 規定하고 있을 뿐 그 內容에 관하여서는 具體적으로 定義하지 않고 있어서 救助報酬의 範圍가 다툼의 原因이 될 수 있었다.¹¹⁾ 또 商法은 「義務없이 救助行爲를 한 者는 그 결과에 대하여 相當한 報酬를 請求할 수 있다」고 規定하여 (第849條) 1910年協約보다 報酬의 支給範圍를 좁게 規定하고 있다.

이에 대하여 IMO協約案에서는 「報酬의 支給은 이 協約에 따라 支給되는 모든 報酬(reward), 補償(compensation) 또는 填補

註 11) 朴容燮, 前揭論文, p.17.

(reimbursement)를 意味한다」(第1條 (e)項¹²⁾)고 規定하고 있다. 이것은 財産救助에 관한 報酬의 支給 및 救助에 所要된 費用支給을 全部 포함하는 것을 一般的 文言으로 표현한 것이다. 따라서 1910年 協約에서 규정한 報酬의 概念보다 擴大된 개념이다.

더구나 IMO協約案에서는 1910年協約의 救助報酬查定の 基本的 要件에 ① 環境損害의 防止 또는 最小化를 위한 救助者의 技術과 노력, ② 作業實施의 신속성, ③ 救助船舶 및 설비의 效用性 ④ 救助設備의 준비상태, 效率性 및 價額등을 추가하도록 規定한 것은(第10條 참조) 救助者에게 遭難船舶의 임의적 救助를 장려하는 취지이며 또한 環境을 保存함에 있어서 救助者의 積極的인 參與를 목적으로 하는 IMO協約案의 救助報酬의 算定基準은 積極적인 意義를 내포하고 있다고 하겠다.

海難救助는 실제로 海難을 당하고 있는 船舶이나 積荷를 救하는 것이어서 救助者에게도 위험이 따르기 마련이므로 그 狀況에 따라서 기술적 어려움을 적절하게 해결하여야 하나 1910年協約은 이러한 점을 고려하지 않고 단지 直接的인 救助만을 그 報酬의 대상으로 하였다. 그러나 IMO協約案에서는 環境保護라고 하는 문제 즉 間接적인 救助問題를 추가하여 구조보수의 查定時에 救助者의 責任을 輕減시키고 동시에 合理的인 補償制度를 도입하여 遭難船舶의 救助뿐만 아니라 環境損害의 방지를 위한 二重的 效果를 도모하는 데 그 취지가 있다.

註 12) IMO Draft, Art.1 (e) Payment means any reward, remuneration, compensation or reimbursement due under this Convention.

2. 適用範圍

1910年協約 第15條는 救助船 또는 被救助船이 이 協約의 締約國에 등록된 船舶일 경우에만 適用한다고 규정하여 船籍國法主義를 취하고 있는 反面에 IMO協約案 第2條는 「이 協約은 締約國에서 이 協約에 따라서 처리할 事項에 관하여 司法的 또는 仲裁的 節次가 提起된 경우에 適用한다」¹³⁾고 規定하여 法定地法主義를 취하고 있다.

생각컨대, 그 理由는 協約에 拘束되는 것은 締約國이므로 締約國의 法院 또는 仲裁機關에 提起된 분쟁에 관하여서만 協約을 適用하면 족하다는 의도에서 法定地法主義를 取하고 있는 듯하다. 즉 非締約國의 法院들은 仲裁하는 분쟁에 適用하는 實體法을 自國의 國際私法原則에 따라 決定하면 될 것이다.¹⁴⁾

3. 公共機關이 管理하는 救助活動

1910年協約은 「이 協約은 官公署의 經營 및 監督에 속하는 救援·救助事務의 組織과 어업기계의 救助에 관한 國內法 또는 國際條約의 規定에 영향을 미치지 아니한다」(第13條)고 規定하고 있다.

이에 대하여 IMO協約案 第3條¹⁵⁾는 「이 協約은 公共機關이 管理

註 13) IMO Draft Art.2.(Scope of application)

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a Contracting State.

14) 櫻井玲二, 前掲論文, p.86.

15) IMO Draft Art.3.(Salvage operations controlled by public authorities)

1. This Convention shall not affect any provisions of nat-

하는 救助活動과 관련하여 國內法 또는 國際法의 규정에 영향을 미치지 아니한다」(第1項)고 規定하고 第2項에서 「그럼에도 불구하고, 그러한 救助活動을 實行하는 救助者는 救助活動에 關하여 이 協約에서 規定한 救助에 關한 權利를 享有한다」고 規定하고 있다.

1910年 協約의 規定은 大部分의 國家들이 官公署에 의한 海難救助 또는 難破物에 대한 法制를 가지고 있다는 점을 고려하여 協約이 이러한 公法의 領域에 간섭하는 것을 自制하기 위한 것이라고 해석된다.¹⁶⁾

IMO 協約案 第3條 1項도 같은 취지의 規定을 하고 있지만 2項에서는 公共機關의 감독하에 救助作業을 행한 者는 그 作業의 대상이 된 개인의 財産에 對하여 協約上의 權利를 享有할 수 있다고 定하고 있다.¹⁷⁾ 다시말하면, 이는 民間의 救助者가 遭難船의 船主와의 契約없이 公共機關의 指導·監督下에 救助作業을 행한 경우에 이 協

註 15) ional law or an international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

16) 小町谷操三, 前掲書, p.26 이하; I.H.Wildeboer, The Brussels Salvage Convention, p.32 이하

17) CMI Report, LEG 52/4 Annex 2. pp.8~10.

約에 근거하여 救助料를 請求할 수 있는 것으로 해석할 수 있다.¹⁸⁾

또한 IMO協約案 第3條 第3項의 「救助作業을 수행할 義務를 지는 公的機關이 享有하는 이 協約上的 權利의 範圍는 그 機關이 속한 國家의 法律에 따른다」고 規定한 理由는 各國의 公共機關이 救助報酬를 請求함에 있어서 그 法制에 따라 다르므로 해당국가의 國內法에 委任하는 것이 보다 妥當性이 있기 때문이다.¹⁹⁾

4. 救助契約

(1) 契約自由의 原則 및 例外

IMO 協約案 第4條²⁰⁾는 「이 協約은 별도로 明示的 또는 默示的으로 체결된 契約의 範圍를 除外한 모든 救助活動에 適用된다」고 規定하여 (第1項) 原則적으로 當事者間의 契約에 의한 海難救助의 경우에는 協約의 適用을 排除하는 契約自由의 原則을 취하고 있다.

註 18) 櫻井玲二, 前掲論文, p.87.

19) IMO LEG, 52/9 para, 44 이하; IMO LEG 53/8 para.51 이하참조

20) IMO Draft Art.4.(Salvage contracts)

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to extent that the contract otherwise provides expressly or by implication.
2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.
3. Nothing in this article shall affect the application of article 5 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

그러나 同條 第3項에서 環境損害의 경우에는 이 原則을 適用하지 아니하고 이 協約을 適用하도록 하는 強行規定임을 明示하고 있다. 이것은 이 協約의 改正動機가 環境損害의 防止·輕減에 있었다는 事實을 상기한다면 當然한 歸結이라고 생각된다.

이에 대하여 1910年協約에서는 救助契約의 無效要件을 定하고 있을 뿐이고(第7條) 協約을 救助契約에 適用한다는 規定은 없다. 따라서 1910年協約은 救助契約이 無效인 경우를 除外하고는 대다수의 規定은 任意法規로 해석된다.²¹⁾

한편, 商法은 狹義의 海難救助에 관하여서만 規定하고 있으며 救助契約은 全적으로 當事者의 意思에 따르는 것으로 理解된다.

(2) 船長의 契約締結權

1910年協約에는 船長의 救助契約締結權에 관한 規定이 없으나, 海難救助의 긴급성 때문에 船長에게 救助契約締結權을 인정할 필요성을 인식한 IMO는 協約案에 「船長은 船主 또는 船舶上의 財産所有者(積荷등의 所有者)를 代理하여 救助作業에 관한 契約을 체결할 權限을 가진다」(第4條 2項)고 規定하고 있다. 이 規定은 船長에게 救助契約締結權을 인정함으로써 救助契約을 위한 船舶所有者, 船長, 救助者間에 통신절차등으로 因하여 契約締結이 지연되는 것을 방지하고, 救助者의 地位를 改善하고 救助作業을 근원적으로 장려할 수 있는 制度的 장치를 마련하고자 하는 것이다.²²⁾

註 21) 小町谷操三, 前掲書, p.167.

22) IMO, LEG 52/9 para,47; IMO, LEG 53/8 para.56.

이 規定에 의거하여 船長은 實質的 救助契約締結權을 가지게 되며, 동시에 그 效力은 기타 財産의 利害關係人 즉 積荷所有者에게도 미친다. 또한, 이 規定을 통으로서 現行法上 단순히 船長이 船主의 代理人으로서만 救助契約을 체결할 權限을 가진다고 할때 생길 수 있는 救助報酬의 支給과 支給報酬에 대한 分擔金의 適合性에 대하여 분쟁이 생길 여지가 있었던 것을 해결할 수 있게 되었다.²³⁾

다만, 船長이 航海專門家라는 입장을 고려할때에 船長에게 전속적인 救助契約의 締結權을 인정할 수도 있으나 현대의 海上活動은 통신교통의 발달로 船主가 직접 船長을 지휘·감독할 수 있으므로 契約締結權者를 船長 또는 船舶所有者로 하는 것이 더 적절하다고 생각한다.²⁴⁾

(3) 契約의 取消 및 修正

1910年協約 第7條는 救助契約의 無效要件을 定하고 있다. 즉 救助契約이 不公平하거나, 詐欺 또는 隱蔽로 因하여 當事者의 一方의 同意에 瑕疵가 있음을 證明한 때 또는 報酬가 현저하게 不均衡한 경우 法院은 當事者의 申請에 의하여 契約을 無效로 하거나 變更시킬 수 있음을 規定하고 있다.

이에 대하여 IMO 協約案에서는 契約이 不當한 영향하에서 締結되고, 契約條件이 不當한 경우(第5條 (a)項) 및 報酬의 支給이 현저하게 不當한 경우(第5條 (b)項)에 契約을 取消 또는 修正할 수 있

註 23) IMO, LEG 52/4, Annex 2, p.26.

24) 朴容燮, 前揭論文, p.26.

음을 規定하고 있다.²⁵⁾

IMO 法律委員會에서도 처음에는 이 條項을 “ 契約의 無效 ” (Invalidity of Contracts) 로 하였으나 第 58 次會期에서 ‘ 契約의 取消 및 修正 ’ (Annulment and modification of contracts) 으로 변경하였다.²⁶⁾

兩者의 차이점을 보면, 우선 1910 年協約은 當事者の 一方이 法院에 申請하여 契約의 無效를 救하는 것이므로 法院의 判決에 의하여서만 無效로 선언되는 裁判上 無效를 規定하고 있으며, 이에 대하여 IMO協約案에서는 契約의 取消 및 修正事由를 정하고 있으므로 當事者の 意思表示에 의해서 取消·修正된다.

第 3 節 救助活動의 實行

1. 當事者の 義務

(1) 船主 및 船長의 義務²⁷⁾

1910 年協約과 商法은 船主 및 船長의 救助協力規定과 第 3 者에 대

註 25) IMO Draft, Art. 5 (Annulment and modification of contracts)
A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

- (a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or
- (b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

26) IMO, LEG 58/12. p.12.

27) IMO, Draft, Art. 6. para. 2 (Duty of the owner and master)

The owner and master of the vessel or other property in danger shall owe a duty to the salvor;

- (a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;

한 救助要請權에 관한 規定이 없다.

그러나 IMO協約案 第6條는 船主와 船長으로 하여금 救助者에게 충분히 協力하도록 하고(第2項 (a)號), 環境損害의 방지 및 最小化를 위한 最善의 注意를 기울이도록 하고 있으며(第2項 (b)號), 救助者의 救助作業이 충분하지 못하거나 혹은 다른 救助者의 참가가 필요하다고 判斷되는 경우 第3의 救助者에게 救助行爲를 요청할 權利를 인정하고 있다.(第1項 (e)號)

이 規定은 CMI 草案의 취지를 그대로 規定한 條項으로 아모코 캐디즈호 事件의 경험에 의하여 效率的인 救助의 實行과 環境損害의 방지를 위하여 海難救助에 關係한 개인과 公共機關에게 分明하게 義務를 부과할 필요성 때문에 삽입된 規定이다.²⁸⁾

그리고 第1項 (e)號는 複數의 救助者가 필요한 경우 그들 相互間을 경쟁적인 救助關係로 보는 것이 아니라 그들間의 協力を 장려하는 데 그 취지가 있다.²⁹⁾

또한 第2項 (c)號에서 船舶 또는 財産의 所有者 및 船長에게 「船舶 또는 기타의 財産이 安全한 장소에 救助된 경우에 있어서 救助者가 合理的으로 財産의 受領을 요청한 때에 그것을 受領하도록」 하는 의무를 부과하고 있다. 이는 船舶所有者등이 救助된 船舶등을 引

註 27) (b) in so doing to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment ;

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

28) IMO, LEG 52/4 Annex 2. p.16

29) CMI Report, LEG 52/4 Annex 2. p.16 이하

受하는 것을 拒絶함으로써 救助者에게 不利益을 주거나 또는 遭難船舶의 所有者가 救助作業을 지연시키는 등의 不當한 조치를 하는 것을 방지하는 데 그 意義가 있다.³⁰⁾

(2) 救助者의 義務³¹⁾

IMO 協約案 第6條 1項은 救助者에게 위험에 놓인 船舶 기타 財産을 救助하는 데 相當한 注意로서 履行할 것 ((a)(b)號)과 環境損害의 방지 및 最小化와 다른 救助者가 필요한 경우에 이들에게 지원을 받을 것 ((c)(d)號)을 明示하고 있다. 이 義務는 기름에 의한 環境損害뿐 아니라 協約案 第1條 (d)項의 定義規定에서 明示하고 있는 環境損害의 防止·輕減義務라고 해석되어야 하며,³²⁾ 獨立된 規定이 아

註 30) IMO LEG 53/3/1

31) IMO Draft.Art.6. para.1 (Duty of the Salvors)

The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

(a) to exercise due care to save the vessel or other property in danger:

(b) to carry out the salvage operations with due care:

(c) in performing the duties specified in subparagraphs (a) and

(b) to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment:

(d) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors: and

(e) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger: provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

32) LOF 1980, 第1條에서는 「기름의 流出을 방지하기 위하여 最善의 勞務을 다하여야 한다」고 限定的으로 規定하고 있다.

나라 財産救助時에 부수적으로 부과되는 義務이다.

동시에 이 義務는 環境損害의 防止 및 最小化에 대한 救助者의 노력과 效果를 근거로 하여 救助報酬의 算定基準(第10條) 및 環境損害의 위험발생이 있는 船舶에 대하여 인정하는 特別補償(第11條)에 간접적으로 영향을 주는 義務이다.³³⁾

2. 船長의 援助提供義務

1910年協約 및 IMO協約案은 모두 船長에게 海上에서 生命의 危險에 처한 者가 있는 경우 自船에 重大한 危險이 미치지 않는 限 이를「救助할 義務가 있음」을 規定하고 있다.(1910年 第11條, IMO 第7條³⁴⁾)

다만, 1910年 協約은 「敵國人이라도 이를 救助하도록」하는 強力한 語句로써 表現하고 있으며, IMO協約案에서는 締約國에 그러한 援助를 하기에 必要한 措置를 하도록 規定하고 있다.

또 兩者 모두 船長의 援助提供義務의 違反에 대하여 船舶所有者는 責任이 없음을 明示하고 있다.(1910年, 第1條 后단, IMO 第7條 3項)

註 33) IMO, LEG 52/4 Annex 2. p.18.

34) IMO Draft, Art 7. (Duty of render assistance)

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.
2. The Contracting States shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.
3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

3. 締約國間의 協力

1910年協約에는 이에 관한 規定이 없으나 IMO協約案은 「締約國은 救助와 관련된 사항 즉 遭難船舶의 入港許可 또는 救助者의 시설물의 提供등을 規制하거나 決定함에 있어서 一般的으로 環境損害의 防止와 위험에 처한 生命과 財貨를 救助할 目的으로 效果的이고 成功的인 履行을 보장하기 위하여 救助者, 其他利害關係人 및 公共機關 사이에 있어서 協力の 必要性을 고려하여야 한다」(第8條³⁵⁾)고 規定하고 있다.

이 規定은 實際로 救助協力を 義務化시키는 것이나, 이 協約의 私法的 性質上 救助契約의 當事者가 아닌 締約國에 公法的 義務를 부과할 수 있느냐 하는 것이 문제점인 데, 救助의 成功을 위하여 불가피한 요소이다.³⁶⁾

즉 이 協約은 아모코 캐디즈號와 같이 他國의 船舶이 沿岸國에 직접 피해를 끼치는 경우에 있어서 複合的 海難救助의 效果를 얻기 위한 것이므로 비록 締約國의 協力は 公法的 性質을 가진 것이긴 하

註 35) IMO Draft, Art.8 (Co-operation of Contracting States)

A contracting State shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

36) CMI Report, LEG 52/4 Annex 2. p.3.

지만 海難救助와 海洋環境保全은 國際的 協力問題라는 점을 중시하여 규정한 條項이라 생각된다.³⁷⁾

第 4 節 救助者의 權利

1. 救助料請求의 條件

海難救助가 成立하면 그 效果로서 救助者는 被救助者에 대하여 救助料請求權을 갖게된다.(商 849 條, 1910 年, 第 2 條) 海難救助는 반드시 契約에 의하여서만 成立하는 것이 아니라 人道主義精神에서 요청되는 것이므로 이것을 더욱 장려하기 위하여 救助料請求權을 인정하는 것이다.³⁸⁾

商法에서는 救助料請求의 成立要件으로 ① 船舶 또는 積荷가 海難에 遭遇하여야 하며, ② 海難救助의 目的物은 航海船과 內水船 또는 그 積荷物 기타의 物件이어야 하고 ③ 救助는 義務없이 이루어지고 반드시 成功하여야만 救助料를 請求할 수 있다고 規定하고 있다.(第 849 條)

이 條項은 傳統的이고, 固有한 意味의 海難救助에 對하여서만 救助料의 請求權을 인정하고 있으며 契約救助에 對하여는 全的으로 當事者의 契約에 맡기는 前近代的인 規定이다. 왜냐하면, 오늘날의 海難救助는 대부분 전문적인 직업구조자에 의하여 이루어지고 있는 것이 現實이며 또한 이 規定만으로는 현대해운의 발달로 因하여 발생하는 大

註 37) 朴容燮, 前揭論文, p.29.

38) 裴炳泰, 前揭書, p.369.

型事故등에 대하여는 효율적인 救助가 이루어 질 수 없기 때문이다.

한편, 1910年協約은 救援·救助行爲가 有益한 결과를 발생시킨 경우에만 相當한 報酬를 請求할 수 있도록 하는 No cure, no pay 原則에 근거하고 있다.(第2條) 救助行爲가 結果를 발생시키지 못한 때에는 救助料請求權이 발생하지 않는 데, 우리 商法도 이 原則에 따르고 있다.(第849條)

이에 대하여 IMO協約案의 기본적인 原則은 1910年協約이나 商法과 마찬가지로 No cure, no pay 原則에 따라 規定하고 있으나(第9條³⁹⁾ 1項, 2項), 第9條 2項의 단서규정에서 별도의 規定이 있는 경우에는 그러한 原則이 適用되지 않는다는 것을 明示적으로 規定한 점에서 既存의 法制와 차이가 있다.

즉 商法(第852條)이나 1910年協約(第2條)은 救助料를 救助된 目的物의 價額을 限度로 制限하고 있으나 IMO協約案에서는 環境損害에 대하여는 救助料請求權의 要件을 다르게 하여 特別補償制度를 두고 있어 既存의 法制보다 더욱 현실에 부합하는 규정이라 할 수 있다.

또 IMO協約案 第9條 3項은 1910年協約 第5條와 마찬가지로 救助船과 被救助船이 同一한 所有者에게 속한 경우에도 適用됨을 明示

註 39) IMO Draft Art.9 (Conditions for reward)

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have no useful result.
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owners.

하고 있다. 우리 商法 第 856 條도 같다.

2. 救助料算定の 基準

救助料는 海難救助의 效果로서 救助者에게 支給하는 報酬를 말하고 여기에는 救助를 위하여 所要되는 費用 또는 損害와 救助時에 行한 勞務에 대한 報酬가 포함된다.

그런데 海難을 당하고 있는 船舶이나 積荷 및 人命을 救하는 것이므로 救助者에게도 위험이 따르기 마련이고, 또 그 狀況에 따라 여러가지 기술적 어려움을 극복하여야 하는 것이므로 事後에 救助報酬를 決定하는 데 있어서 어려움이 있는 경우가 많은 데, 이러한 경우를 위하여 商法, 1910 年協約 및 IMO 協約案은 각각 救助料를 算定하는 기준을 두고 있다. 이를 比較하면 다음表와 같다.

[表 1]

商法 (第 850 條)	1910 年協約 (第 8 條)	IMO 協約案 (第 10 條 1 項) ⁴⁰⁾
危難의 程度, 救助의 勞力 및 費用, 救助의 效果 등 其他 諸般事情,	a. 第 1 位; 救助의 結果 救助者의 勞力과 功績 被救助船, 旅客, 船員 및 積荷와 援助者, 援助船이 遭遇한 危難.	a. 被救助物의 價額 b. 環境損害를 防止하거나 最小化하기 위하여 제공한 救助者의 技術과 노력 c. 구조자가 이룩한 成功의 정도

註 40) IMO, Art. 10, para 1. (Criteria for assessing the reward)
The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following considerations without regard to the order in which presented below:
(a) the value of the property salvaged;
(b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;

<p>援助者が消費한 時間 및 費用과 받은 損害. 救助者が 또는 設備가 부담한 責任 危險과 기타의 危險. 위험에 遭遇한 財産의 가액. 救助者, 救助船의 특별한 設備 b. 第2位; 救助된 目的物의 價額</p>	<p>d. 위난의 性質과 程度 e. 救助者が 消費한 時間, 費用 및 입은 손해를 포함한 救助者의 노력 f. 救助者 또는 設備가 부담한 責任危險과 기타 위험 g. 作業實施의 신속성 h. 救助作業에 제공했던 船舶 또는 기타설비의 效用 및 使用 i. 救助者의 설비의 준비상황, 效率 및 價額</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

上記表에서 보는 바와 같이 IMO協約案은 1910年協約의 規定을 대부분 受容하고 있으나 IMO協約案은 「救助作業을 장려하는 立場에서」(with a view to encouraging salvage operations) ① 環境損害의 防止·最小化, ② 作業實施의 신속성, ③ 救助船舶 및 설비의 효율성, ④ 구조설비의 준비상태, 효율성 및 價額등의 事項을 새로운 報酬算定基準으로 채택하고 있다.⁴¹⁾

救助料算定基準에 있어서 중요한 몇가지를 살펴보기로 한다.

- 註 40) (c) the measure of success obtained by the salvor ;
 (d) the nature and degree of the danger ;
 (e) the efforts of the salvors in salvaging the vessel, property and life, including the time used and expenses and losses incurred by the salvors ;
 (f) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment ;
 (g) the promptness of the service rendered ;
 (h) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations ;
 (i) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

41) IMO, LEG 52/4 Annex 2. p.22.

(1) 被救助物の 價額

1910年協約은 被救助物の 價額을 第2位の 報酬算定基準으로 고려하도록 規定하고 있다(第8條) 이는 救助가 成功한 경우에 救助의 結果, 救助者의 노력, 危難의 정도, 등의 第1位の 報酬算定에 관한 事項을 먼저 고려하고 第2位는 그 다음에 생각하도록 順位를 明示한 것으로서 이 規定의 立法目的은 報酬를 算定함에 있어서 救助의 노력 및 救助危險등에 중점을 두도록 強調한 것이다.⁴²⁾

被救助物の 價額은 救助者가 그 財産의 所有者에게 提供한 利益의 表示이므로 이 利益에 對한 報酬를 算定함에 있어서 고려에 넣을 事項이긴 하지만, 算定된 報酬가 實際로 이루어진 作業과 不均衡하여서는 아니된다.⁴³⁾

따라서 IMO 協約案에서 規定한 要素는 열거적으로 明示한 것이지만 그 열거순서가 明示的·順位的으로 4定한 것이 아니다. 다만, 法院이 報酬를 算定함에 있어서 그 事項의 具體性에 따라서 重要性을 검토하여 결정해야 할 것이다.⁴⁴⁾

(2) 環境損害의 防止 및 最小化

IMO 協約案에서 가장 중요한 內容이 바로 環境損害의 防止 및 最小化에 대한 救助契約의 成立을 인정하는 것이며,⁴⁵⁾ 또한 救助報酬를 算定함에 있어서 救助者의 기술과 노력을 반드시 중요한 요소의 하

註 42) 朴容燮, 前揭論文, p.32.

43) Kennedy, op. cit., p.183.

44) G.Brice, op. cit, p.65.

45) 朴容燮, 前揭論文, p.32.

나로 고려하여야 한다는 점이다.⁴⁶⁾ 즉 IMO協約案은 環境損害를 방지하거나 最小化시키는 救助活動을 인정하고 그 공로에 대하여 財産救助의 보수를 增額할 수 있는 근거를 명확하게 규정하였다.

이러한 것은 救助實務上 많은 나라에서 고려되고 있으며, 실제로도 일정한 金額을 救助報酬에 增額 (enhancement) 함으로서 시행되고 있다.⁴⁷⁾

報酬增額問題는 LOF의 文言에는 明示적으로 規定되어 있지 않고 救助者의 義務로 최선의 노력만을 규정하고 있으나 IMO協約案에서는 이 原則을 明文化하여 特別補償 (special compensation) 規定 (第11條) 과 더불어 環境損害를 防止하기 위한 救助者의 노력을 報酬로서 보장하도록 制度化하고 있다.⁴⁸⁾

(3) 救助者의 危險

1910年協約의 「救助者가 感當한 責任負擔의 위험 및 其他의 위험」 (the risks of liability and other risks run by the Salvors)의 규정을 IMO協約案에서는 「救助者 또는 그 장비에 의하여 발생한 책임부담과 기타 위험」이라고 하여 「또는 그 장비」를 추가하였다. 여기서 「責任負擔의 위험 및 其他의 위험」이란, 救助者는 원칙적으로 不成功 無報酬의 原則에 의하여 救助를 成功시키지 못하면 일체의 報酬를 支給받지 못하기 때문에, 實際로 救助者가 많은 노력과 費用을

註 46) CMI 草案, Art. 3-2, para. 1.(b) 참조

47) IMO, LEG 52/4 Annex.2 p.23; CMI NEWS LETTER, op. cit., pp.19~21; LOF 1980, Art.1 (a).

48) 櫻井玲二, 前掲論文, p.46.

둘여도 救助가 失敗하면 報酬를 請求할 수 없는 危險을 말한다.⁴⁹⁾

그러나 IMO協約案의 特別補償規定(第11條)은 no cure no pay原則의 例外를 인정하고 있다. 즉 環境損害가 생길 危險이 있는 船舶을 救助하는 경우에는 合理的으로 使用한 費用을 基礎로 하여 特別補償을 받을 수가 있다.

따라서 救助船이 環境損害의 防止를 위하여 勞力한 경우 적어도 救助作業의 實費를 회수할 수 있기 때문에 通常의 no cure no pay原則에 입각한 救助費用의 損失危險은 없어진다.⁵⁰⁾

(4) 職業的 救助者의 保護

IMO協約案 第10條 1項 (h)號의 「救助活動을 위하여 제공된 船舶 또는 기타 장비의 有効성과 이용성」과 (i)號 「救助者의 장비의 준비, 효율상태 및 價値」의 規定은 1910年協約의 第8條 1項⁵¹⁾과 마찬가지로 職業적 救助者를 保護하는 동시에 救助作業의 性質上 신속하게 救助船을 투입하여 사람과 財産을 救助하기 위하여 海難救助의 積極的인 장려에 目的을 둔 公益的 性質의 規定이다.⁵²⁾

3. 特別補償

1910年協約과 商法에는 없는 내용으로서 IMO協約案의 가장 중요한 내용의 하나는 救助者가 財産의 救助에 附隨하여 環境損害를 방

註 49) 朴容燮, 前掲論文, p.35.

50) IMO, LEG 52/4 Annex 2, p.24.

51) 上記〔表-1〕 참조.

52) Kennedy, op.cit, p.168.

지·輕減하였을 경우 被救助者는 救助者에게 그 代價로 特別 補償을 支給토록 한 것이다.(第 11 條⁵³⁾)

즉 IMO 協約案에서는 救助作業이 신속하게 이루어지도록 하기 위해 종래의 ‘不成功 無報酬’의 原則에 넓은 例外를 인정하여 財産救助와 함께 環境損害를 방지·輕減한 경우 所要된 費用에 割増金을 加算한 代價를 補償하는 特別補償制度를 신설하였다. 이는 LOF 1980의 소위 安全網(Safety net)原則을 立法化한 것이다.⁵⁴⁾ 兩者의 차이점은 LOF 1980은 기름을 積載한 유조선의 救助에 限하여 이 方式을 인정하는 데 反하여, IMO 協約案은 이에 限定하지 않고 船舶 또는 積

註 53) IMO, Art.11. para.1.2. (Special compensation)

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and failed to earn a reward under article 11 at least equivalent to the compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.
2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased, if and to the extent that the tribunal considers it fair and just to do so, bearing in mind the relevant criteria set out in article 10.1, but in no event shall it be more than

54) LOF 1980 para. 1 (a); ...救助對象인 財産이 積荷로서의 기름을 載하였거나 一部 船積한 유조선으로서 受荷人, 그 使用人 또는 代理人의 過失없이 ①作業에 成功하지 못한 경우, ②部分的으로만 成功한 경우 또는, ③救助者가 作業을 完成하지 못한 경우에도 유조선 船主에 對하여 合理的으로 지출된 비용 및 그 비용의 15%를 넘지않는 할증금을 査定 받을 수 있다.

荷가 環境損害를 잘 염려가 있는 경우까지 擴大한 점에 있다.

割増金の 비율은 LOF 1980이 所要된 費用의 15%로 하였으나 IMO 協約案에서는 그 부분을 공란으로 비워 두었다. 이는 CMI 草案에서 100%로 定한 것을 그후 IMO 法律委員會의 討論過程에서 100%는 너무 과다하다는 意見이 많았기 때문에 최종결정을 1989年 外交會議에 委任한 것이다.

그리고 財産의 救助와 同時에 環境損害의 防止와 輕減에 成功하였을 경우에 救助報酬를 어떻게 算定할 것인가가 문제인 데 IMO 協約案은 이러한 경우 環境損害의 防止·輕減도 救助報酬를 定할 때 참작하여야 한다고 規定함으로써(10條1項) 단순한 財産救助의 경우보다 增額될 수 있도록 하였다. 다만 이 增額部分(enhancement)을 포함한 救助報酬는 最終적으로 財産의 利害關係者가 各者의 被救助財産의 비율에 따라 부담하도록 規定하고 있다.(第10條 2項)

이러한 方式은 1980年 LOF의 方式에 다른 것으로 救助料의 割増部分은 船舶 또는 積荷의 保險者가 負擔하는 대신 安全網 原則에 의한 報酬는 船主相互保險組合(P & I Club)이 負擔한다는 런던 協의(London Agreement)에 依한 것이다.

그러나 第57次 IMO 法律委員會 會議에서 美國海上保險者協會는 特別 積荷保險者의 立場에서 船主가 負擔하여야 할 割増部分을 貨主側 또는 積荷保險者가 負擔하는 案에 強力히 反對하면서 增額部分을 單純히 財産救助料의 일정비율로 制限하는 案을 提示한 바 있으나⁵⁵⁾이

註 55) 美海上保險者協會는 그 비율을 10%로 提案하였다.

러한 主張은 IMO 協約案이 채택한 特別補償制度를 근본적으로 위태롭게 하는 것이라는 各國의 反對로 채택되지 못하였다.

4. 救助報酬의 分配

IMO 協約案에서는 救助者間的 救助料分配는 第 10 條의 救助料算定基準을 근거로 하여 決定하도록 規定하고 있다.(第 12 條 1 項)⁵⁶⁾ 1910 年協約 第 6 條와 商法(第 853 條)에서도 複數의 救助者間的 報酬의 分配를 明示하고 있다.

1910 年協約과 IMO 協約案은 相互契約關係가 없는 複數의 救助者가 被救助船에 對하여 契約 또는 船長의 承諾에 의하여 救助作業을 提供한 경우만을 고려하여 定한 것이다.⁵⁷⁾

商法은 단순히 救助料算定基準을 定하고 있는 第 850 條의 規定을 準用하여 救助料의 分配를 決定한다고만 定하고 있으나, 1910 年協約(第 6 條 後段)과 IMO 協約案(第 12 條 2 項)에서는 救助船의 船主, 船長, 기타 종사자간의 報酬分配는 救助船의 船籍國法에 따라서 決定한다고 定하고 있다. 또한 IMO 協約案은 救助가 船舶으로부터 이루어

註 56) IMO Draft, Art. 12. (Apportionment between salvors)

1. The apportionment of a reward between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in article 10.
2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel the apportionment shall be determined by the law governing the contract, between the salvor and his employees.

57) 朴容燮, 前揭論文, p. 43.

지지 않은 경우의 救助報酬의 分配는 救助者와 被用者間의 契約을 規律하는 法에 따라서 決定된다고 定하여 (第 12 條 2 項 後段) 救助報酬의 分配에 있어 商法이나 1910 年協約보다 상세히 規定하고 있다.

5. 人命救助

人命의 救助는 人道的 要請에 따른 것이며 救助料額이나 救助料債務者를 決定하기 곤란하다는 理由때문에 救助協約이나 各國法上 人命救助만에 대한 報酬請求는 인정되지 않는 것이 原則이다. (商法 849 條, 1910 年 第 9 條 1 項, IMO 第 13 條 1 項)

그러나 例外的으로 共同救助의 경우 船舶이나 積荷의 救助와 同時에 人命의 救助도 이루어지면 人命救助에 종사한 者에게도 모두 救助料의 分配를 인정하고 있다. (상법 853 조, 1910 年 第 9 條 2 項, IMO 第 13 條 2 項) 즉 人命救助에 있어서는 船舶 또는 積荷의 救助를 前提로 하여 救助料請求權을 인정하고 있는 데, 그 理由는 海難의 경우에 救助者가 財産救助에만 힘쓰고 人命救助를 기피하는 일이 없도록 하기 위한 것이다. 立法論으로는 人命救助를 장려하기 위하여 人命救助만의 경우에도 救助料請求權을 인정하고 救助料基金을 國家가 부담하도록 함이 좋을 것이다.⁵⁸⁾

그 例로서 英國에서는 Merchant Fund Act 를 두어 人命救助에 대하여 商務局 (Board of Trade) 이 일정한 救助料를 支給하고 있는 것을 들 수 있다.⁵⁹⁾

註 58) 鄭淵炯, 前掲論文, pp.148~152 ; 裴炳泰, 前掲書, p.374.

59) Choley and Giles, op.cit., pp.276~289 ; Merchant Fund Act 1898, S.1. (1)(b).

6. 既存契約에 의거한 救助作業

IMO協約案은 「提供된 救助作業이 危險이 發生하기 前에 체결된 契約의 履行義務로서 행하여진 경우에 그것이 合理的인 範圍를 초과하지 않는 限 이 協約의 規定에 따른 救助料支給義務는 發生하지 아니한다」(第14條)⁶⁰⁾고 規定하고 있다.

이 規定은 現行 1910年 協約 第4條에서 인정하는 曳船의 特別義務에 對한 報酬請求權을 擴大하여 定한 것이고⁶¹⁾ 救助報酬의 發生要件으로서 事前契約이 아닌 自發的(Voluntary)인 救助가 있어야 한다는 海難救助法의 大原則을 定한 것이다.⁶²⁾

즉 이 規定에서 말하는 既存契約은 船員雇傭契約, 曳船契約등 私法上의 義務下에서 救助하는 것을 의미하므로 公法上 救助義務가 있는 사람이 救助한 경우에는 1910年 協約 및 IMO協約案의 規定에 따라 救助報酬請求權을 가진다고 해석할 수 있다.

IMO協約案의 「救助作業」에 대한 定義規定(第1條(a)項)은 이를 明示하지 않고 있지만 이를 海難救助의 成立要件의 하나로 해석하고 있다고 보아야 한다.

商法에서도 救助받은 船舶에 從事한 者(第857條)와 曳船救助의 경우 특수한 勞務를 제공한 때가 아니면 救助料請求權은 인정하지 않

註 60) IMO, Art.14.(Services rendered under existing contracts)
No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

61) 朴容燮, 前掲論文, p.46.

62) 小町谷謙三, 前掲書, p.73 이하; G.Brice, op. cit., p.15.

고 있는 데 이는 같은 취지의 規定이라 할 수 있다.

7. 救助者의 不當行爲의 效果

商法 第 857 條는 海難救助의 成立要件을 具備한 때에도 救助者에게 救助料請求權을 인정하지 않는 경우로서 ① 救助받은 船舶에 從事한 者, ② 故意 또는 過失로 因하여 海難을 야기한 자, ③ 正當한 거부에도 불구하고 救助를 強行한 者, ④ 救助된 物件을 隱匿 하거나 正當한 이유없이 처분한 者 등의 4 가지를 規定하고 있다.

이에 대하여 1910 年協約은 위 ①項과 ③項에 對한 規定은 없으며 ②項과 ④項에 대하여는 法院에서 救助料額을 減額하거나 또는 그 請求를 허용하지 아니할 수 있다고 規定하고 있다.(第 8 條 3 項)

이 協約의 規定은 탄력성이 있다는 點에서 立法論적으로 商法보다 우수하다고 할 수 있다.⁶³⁾ 그 理由는 우리 商法의 規定에 따르면 救助者 側에 비록 근소하지만 過失이 있는 이상 海難救助가 成立하지 않는다고 하는 不合理的 結果가 生길 수도 있기 때문이다.

IMO 協約案 역시 1910 年協約과 비슷한 취지로 規定하고 있다.

이와 같이 海難救助에 있어서 例外를 認定하는 理由는 海難救助를 장려하기 위하여 救助者에게 救助料請求權을 인정하면서 다른 한 面으로는 公正하게 救助에 從事할 것을 요구하는 데 그 취지가 있다.⁶⁴⁾

註 63) 徐燦珏, 前掲書, p.611.

64) 裴炳泰, 前掲書, p.379.

8. 船舶所有者, 船長의 禁止行爲

商法은 海難救助效果의 例外로서 正當한 拒否에도 불구하고 救助를 強行한 者에게 救助料請求權을 인정하지 않는다고 規定하고 있으며 (第 857 條 3 號), 1910 年協約 (第 3 條) 과 IMO 協約案 (第 16 條) 은 獨立된 規定으로, 船長 또는 船主가 船舶 기타 財産所有者의 正當한 拒否에 反한 海難救助行爲를 한 때에는 救助料를 請求할 수 없다고 規定하고 있다.

이는 被救助者의 意思를 존중하여 他人의 財産을 기화로 自身의 利益을 도모하려는 行爲를 防止하는 데에 그 취지가 있다.⁶⁵⁾

第 5 節 請求權 및 訴訟

1. 船舶優先特權

IMO 協約案은 「 이 協約은 國際協約과 國內法에 根據하는 救助者의 船舶優先特權에 어떠한 영향도 주지 아니하며 」 (第 17 條 1 項)⁶⁶⁾ 「 被救助者가 救助者의 請求權에 對하여 충분한 擔保를 提供한 때에는 船舶優先特權을 主張하지 못한다 」 (第 17 條 2 項) 고 規定하고 있다.

註 65) 裴炳泰, 前掲書, p.380.

66) IMO Draft, Art.17(Maritime lien)

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.
2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

救助者의 救助報酬請求權은 救助財産에 따라서 船舶優先特權과 積荷物優先特權으로 擔保된다. 實際로 많은 國家에서 兩者의 優先特權을 인정하고 있으며 商法도 마찬가지이다(商法 第861조, 第858條)

IMO協約案에서는 救助報酬에 對한 선박우선특권의 規定을 별도로 포함시키지 보다는 이미 다른 海事法協約에서 明示하고 있기 때문에⁶⁷⁾ 이를 協約上의 船舶優先特權 規定의 效力을 保障하는 宣言的 規定을 두는 것으로 하였다.⁶⁸⁾

2. 擔保提供義務

1910年協約과 商法에는 그 規定이 없으나, IMO協約案에서는 救助者에게 救助意欲을 높이고 또한 救助報酬의 債權을 용이하게 확보할 수 있도록 하기 위하여 被救助者의 擔保提供義務를 規定하고 있다. (第18條⁶⁹⁾)

註 67) 「1926年 船舶우선특권 및 저당권에 관한 통일협약」(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926)의 第2條3項에서 구조보수 및 공동해손을 선박우선특권으로 담보하며, 「1967年 船舶우선특권 및 저당권에 관한 통일협약」의 第4條 1項 第5號에서 구조, 난파물 제거 및 공동해손 분담금을 역시 우선특권으로 담보하고 있다.

68) IMO, LEG, 52-4 Annex 2, p.32.

69) IMO, Art.18.(Duty to provide security)

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.
2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the

또한 被救助船의 所有者는 運送物을 해방하기 前에 積荷所有者에 對하여 利子와 費用을 포함하는 請求權을 爲하여 충분한 擔保를 확보하여야 한다(第 18 條 2 項)고 규정하고 있는 데, P & I Club 의 保證書, 保險者의 債務證書(bond) 또는 保險仲介業者에 對한 保證狀등이 이에 해당된다고 할 수 있다.

IMO協約案은 만족할 만한 擔保가 제공된 경우 구조자는 船舶優先特權을 行使할 수 없다(第 17 條 2 項)고 定하고 있는 反面 被救助者도 救助後 이동시켜 놓은 被救助財産을 任意로 다른 장소로 이동하지 못한다고 規定함으로써(第 18 條 3 項) 救助者의 權利를 保護하고 있다.

3. 救助報酬의 中間支給과 利子の 支給

海難救助를 장려·촉진할 목적으로 IMO協約案에서 規定한 內容의 하나는, 救助者의 救助報酬支給請求를 받은 法院 또는 仲裁院은 正當하다고 인정할 경우 救助料에 對한 中間支給을 命할 수 있도록 한 것이다.(第 19 條)⁷⁰⁾

註 69) owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

3. The salvaged property shall not without the consent of the salvor be removed from the port or place at which the property first arrives after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim.

70) IMO, Art. 19, (Interim payment)
The court or arbitral tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may by interim decision order that the salvor shall be paid such amount on account as seems fair

따라서 救助報酬額이 決定되기 前까지 時間이 많이 소요될 경우에는 中間支給을 命함으로써 救助者의 負擔을 輕減시키는 同時에 利子を 輕減하여 被救助者의 利益도 아울러 도모하고 있다는 點에서 바람직한 規定이라 할 수 있다.

그리고 IMO協約案은 구조보수에 利子を 負課할 수 있도록 規定하고 이러한 救助者의 權利는 訴訟이 係屬된 재판소 또는 仲裁院이 있는 國家의 法에 依하고 있다.(第 22 條)

4. 提訴期間

海難救助에 있어서 救助料請求權은 救助가 完成된 날로부터 2 年을 경과하면 時效로 因하여 消滅한다.(商第 860 條, 1910 年第 10 條 1 項, IMO 第 20 條)

다만 1910 年協約은 第 10 條 2 項에서 時效의 停止와 中斷事由는 受訴法院 소속국의 法律에 依하도록 規定하고 있으나, IMO 協約案에서는 務者의 承認에 依하여 時效期間이 延長됨을 規定하고 있으며(第 20 條 2 項), 時效가 完成된 후에라도 締約國의 法律이 許容하는 範圍안에서는 訴訟을 提起할 수 있다고 規定하고 있다.(同條 3 項)

5. 管轄權

1910 年協約에는 管轄權에 관한 規定이 없으나 IMO協約案은 1978

註 70) and just and on such terms including terms as to security where appropriate as may be fair and just according to the circumstances of the case. In the event of an interim payment the security provided under article 18 shall be reduced accordingly.

年 함부르크規則 (United Nations Convention on the carriage of Goods by Sea, 1978) 第 21 條를 참조하여 관할권에 관한 規定을 두고 있다.⁷¹⁾

즉 IMO協約案은 原則적으로 當事者の 合意管轄을 인정하고 (第 21 條 前段), 當事者の 合意가 없는 경우에 ① 被告의 主營業場所, ② 救助된 財産을 가져온 港 또는 場所, ③ 財産을 押留한 場所, ④ 支給保證이 設定된 場所, ⑤ 救助作業이 履行된 場所 등을 法定管轄로 定하고 있다. (第 21 條 1 項)

또한 이러한 規定은 締約國의 管轄권절차, 救助者의 다른 管轄法院 또는 仲裁節次에서 調整한 救助報酬請求의 權利를 害하지 아니함을 明示하고 있다. (第 21 條 2 項)

6. 政府所有船舶

1910 年協約은 처음 制定時에 軍함과 公用船에 對하여 適用이 排除되었으나 (第 14 條), 1967 年 브뤼셀 外交會議에서 同條項을 改正하는 議定書가 成立되어 軍함과 公用船도 適用을 받도록 하였지만 이 改正은 國家의 利害가 直接 얽혀 있으므로 各國이 批准하기에는 상당한 障害가 있어⁷²⁾ 現在까지 發效하지 못하고 있다.

이러한 점을 고려하여 IMO協約案에서는 國公有船 및 軍함의 경우는 協約의 適用을 排除하고 있다. (第 25 條 1 項) 다만 國內法에 의하

註 71) IMO, LEG. 58/12. p.15.

72) 자세한 내용은 谷川久, 前掲論文, p.140; 小町谷操三, 「海事條約의 研究」, 損害保險事業研究所, 1969, p.312. 참조

의 協約과 달리 決定한 3우는 例外로 協約이 適用된다고 規定하고 있으나 그 3우에는 반드시 IMO事務總長에게 適用上의 條件과 約款을 通知하도록 要件을 定하고 있는 것이 특징이다(第25條2項)



第 6 章 要約 및 結論

海難救助라 함은 海難에 遭遇한 船舶 또는 積荷를 救助하는 것을 意味한다.

未開時代에는 外國人을 敵對視하였으므로 遭難船舶을 救助하기 보다는 오히려 掠奪하는 것이 盛行하였다. B.C 9世紀경의 로오드海法은 야만적인 약탈행위를 禁止하였고, 로마時代에도 遭難物을 法으로 保護하였다. 그러나 中世에 들어와 유럽의 各地方에 遭難物의 取得을 인정하는 沿岸權(Strandrecht, droit de Cofé)의 慣習이 보급되어 船舶의 遭難을 誘導하고 그것을 약탈하는 惡習이 行하여졌다. 그러나 그후 近世에 들어와서는 로마法과 중세후기의 教會法上 人道主義精神의 影響으로 루이 14세 때의 海事勅令(1681)에서 遭難船舶과 貨物 및 사람을 保護할 것을 規定하고 약탈행위를 嚴禁하게 되었다. 그러나 이것도 단순히 遭難物의 약탈을 禁하는 것이었지 海難救助를 積極적으로 장려하는 것은 아니었고 19世紀에 들어와서 비로소 海難救助를 積極적으로 장려하는 立法이 이루어지게 되었다. 그후 各國에 海難救助法이 制定되기에 이르렀으나 各國의 法制에 차이가 커서 涉外的 問題에 關한 不便이 컸으므로 各國은 1910년에 「海難에 있어서의 救援·救助에 關한 規定의 統一條約」을 成立시켰다.

1910年協約은 海難救助에 對하여 엄격한 ‘不成功 無報酬’의 原則을 채택하였다. 즉, 救助行爲가 成功한 경우에만 報酬를 支給하도록 規定하고 있다. 또한 救助料의 最高限度를 救助된 財産의 目的物 價額을 超過하지 못하도록 規定하고 있으며 契約救助에 對하여는 그 規

定이 없다. 그리고 裁判管轄權에 關한 規定이 없으며, 大部分의 문제의 解決을 各國의 國內法에 委任하는 規定이 많아서 統一法으로서의 역할이 처음에 意圖하였던 것보다 效果가 없었다.

1910年協約의 이러한 문제점들은 특히 1967年의 토리 캐니언號, 1968年의 도조마루號 및 1978年의 아모코 캐디즈號와 같은 大型油槽船事故가 발생하면서 더욱 드러나게 되었다. 즉 대형사고의 발생시에는 船舶 또는 貨物의 救助뿐만 아니라 環境損害등의 防止를 위하여 신속한 구조가 필요한 데, 1910年協約에는 이러한 조치를 취할 수 있는 規定이 없었다. 그래서 一部沿岸國들은 海難救助에 대한 根據法 및 節次등을 自體的으로 制定하게 되었고, 로이즈 (Lloyd's)委員會도 로이즈私的救助契約標準書式 (Lloyd's Open Form)을 1980年에 改正하였다. IMO에서도 역시 이러한 문제의 중요성을 인식하여 아모코 캐디즈號事件후 法律委員會에 상정된 公·私法上의 諸問題를 檢討하던 중, CMI 측에 海難救助에 關한 私法上의 原則에 대한 研究를 요청하였다.

CMI는 IMO의 요청에 따라 海難救助協約改正草案을 作成하여 IMO로 移送하였고, IMO法律委員會는 이 草案을 여러차례 檢討·修正한 후 1987年 10月 第58次會議에서 IMO協約案의 確定을 보게 되었다. IMO協約案의 主要內容을 要約하면,

- ① 船主와 船長 및 救助者에게 海難救助時 環境損害를 防止·輕減할 義務를 지우고,
- ② 沿岸國의 管轄機構는 遭難船舶의 救助와 關聯된 利害關係人에게 協力하도록 規定하였으며,
- ③ 船舶 혹은 財産의 救助에 成功하였을 뿐만 아니라 環境損害의

防止·輕減에도 기여하였다면 救助報酬를 增額하도록 規定하고 있고,

④ 財産救助가 成功하지 못한 경우에도 環境損害를 防止·輕減하였다면 일정범위까지 特別補償을 인정하며,

⑤ 종래의 ‘不成功 無報酬’의 原則에 넓은 例外를 두어 비록 財産救助가 成功하지 못한 경우에도 救助者가 合理的으로 支出한 費用을 船主가 補償하도록 하는 등

전반적으로 時代에 부합되는 일련의 法制度를 마련하고 있다.

한편, 우리나라 商法の 海難救助에 關한 規定은 위에서 살펴본 바와 마찬가지로 1910年協約을 수용하였기 때문에 no cure, no pay 原則을 그대로 채택하였고 狹義의 海難救助에 관하여서만 規定하고 있다. 또한 당사자간의 契約에 의하는 契約構造에 關하여서는 規定하는 바가 없다. 이는 契約에 의하여 주로 이루어지고 있는 現行海難救助 實務에는 適用할 수 없는 문제점을 가지고 있다. 우리나라도 대량의 原油를 輸入하고 매일 大型 油槽船이 우리 항만을 출입하고 있는 現實과 우리 法制의 국제적인 신뢰성등을 감안하여 마침 政府에서는 法務部 海上法改正實務作業을 進行中인 데 이런 기회에 1910年協約을 많이 보완한 IMO協約案을 대폭적으로 受容하는 것이 바람직하다고 생각한다.¹⁾ 海上法改正時 受容할 수 있는 IMO協約案의 規定은 公法的 規定을 除外한 다음의 規定 즉,

- ① 契約에 의한 海難救助
- ② 海難救助時 船主와 船長 및 救助者에게 環境損害의 防止·輕減을 위한 義務規定
- ③ 救助者의 報酬請求權의 原則 및 報酬算定の 基準

註 1) 裴炳泰·林東喆, 前掲書, pp.152~168.

4. 救助者에 對한 特別補償制度
5. 船主 또는 船長의 救助作業에 對한 解止權 및 第2의 救助者의 介入要求權
6. 被救助船 所有者의 擔保提供義務 및 救助報酬의 中間支給에 關한 規定 등

IMO協約案에서 신설된 私法的 規定의 전체를 검토하여 이를 受容하는 것이 時代에 부합하는 海難救助에 關한 規定의 近代化를 實現하는 것이라고 생각한다.



參 考 文 獻

I. 東 洋 書

1. 單行本

- 郭潤直, 「民法總則」, 全訂增補版, 서울; 經文社, 1980.
- 朴元善, 「새商法」, 下, 서울; 修學社, 1974.
- 襄炳泰, 「註釋海商法」, 서울; 韓國司法行政學會, 1985.
- 徐墩珏, 「商法講義」, 下, 서울; 法文社, 1986.
- 孫珠瓚, 「商法」, 下, 3訂, 서울; 博英社, 1981.
- 梁承圭, 「判例教材 保險法·海商法」, 서울; 法文社, 1984.
- 李榮郁, 「海商法」, 서울; 同和出版社, 1973.
- 鄭熙喆, 「商法學原論」, 下, 서울; 博英社, 1981.
- 福島弘, 「海難防止論」, 東京; 成山堂書店, 1972.
- 石井照久, 「海商法」, 東京; 勁草書房, 1976.
- 小町谷操三, 「海商法要義」, 下三卷, 東京; 岩波書店, 1938.
- , 「海商法研究」, 第六卷, 東京; 有斐閣, 1933.
- , 「船舶衝突法論」, 東京; 岩波書店, 1948.
- 田中誠二, 「海商法詳論」, 東京; 勁草書房, 1976.
- 中山隆之助, 「海難の救助と處置」, 東京, 成山堂, 1985.
- 橫田貞一, 「海難救助制度の實務」, 東京; 成山堂書店, 1978.
2. 論文其他
- 郭俸喚, “海難救助協約의 改正에 關한 研究”, 「海運産業研究」,

第 23 號, (1986.8)

朴容燮, “ 국제해난구조 협약의 개정 및 문제점 ”, 「韓國海法會誌」,

第 7 卷第 1 號, 1985.

裴炳泰·林東喆, 「海商法 改正에 관한 研究」, (서울: 韓國海事問題研究所,
1986)

鄭淵炯, 「海難救助의 法理에 관한 研究」, 博士學位論文, 東亞大學校
大學院, 1977.

江口順, 「海難の意義」, ジュリスト, No.42, 東京; 有斐閣, 1973.

高桑昭, “萬國海法會にける新たな海難救助協約案”, 「日本海法會誌」, 復
刊第 25 號(通卷第 54 號), 東京; 勁草書房, 1981.

小町谷操三, 「海事條約の研究」, 損害保險事業研究所, 1969.

西島瀧太郎, “海上にする人命及び財産の救助について”, 「日本海法會誌」
復刊 2 號(通卷第 31 號), 東京; 勁草書房, 1954.

原田一宏, “IMO 海難救助條約案について”, 「海事法研究會誌」, No.77,
1986.

櫻井玲二, “IMO による海難救助法制の再検討”, 「海運産業研究報」No.
225.(1985.3)

齊藤正榮, “ロイズ救助契約標準書式の改正”, 「海運」, Vol.8, 日本海運
集會所, 1980.

中西正和, “新たな海難救助條約案とロイズ救助契約標準書式の比較”, 「日
本海法會誌」, 復刊 第 26 號(通卷第 55 號), 東京; 勁草書房,
1982.

II. 西洋書

1. 單行本

Chorley and Giles, Shipping Law, 7th ed., London, Pitman, 1982.

C.T. Sutton, The Assessing of Salvage Awards, London, Stevens & Sons Ltd., 1949.

D.W. Steel and F.D. Rose, Kennedy's Law of Salvage, 5th ed., London, Stevens & Sons, 1985.

G. Brice, Maritime Law of Salvage, London, Stevens & Sons, 1983.

Gilmore and Black Jr., The Law of Admiralty, New York, The Foundation Press, 1975.

Grime, Robert P. Shipping Law, London, Sweet & Maxwell, 1978.

Hill, Christopher, Maritime Law, 2nd ed., London, Lloyd's of London Press Ltd., 1985.

Ivamy, E.R.H, Casebook on Shipping Law, 2nd ed., London, Lloyd's of London Press Ltd., 1978.

Julien Le Clere, L'assistance aux navires et le sautage des epaves, 1954.

Kennedy, Civil Salvage, 4th ed., London, Stevens & Sons Ltd., 1958.

M.J. Norris, The Law of Salvage, Mount Kisco, N.Y. Baker Voorhis & Co., 1958.

_____, Benedict on Admiralty (The Law of Salvage), vol. 3, 7th. ed., New York, Matthew Bender & Company, 1983.

Morrison and Stumberg, Case and Materials on Admiralty, 1954.

2. 論文其他

- A.S. Pelaez, "Salvage - A new look at an old concept", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 7, No. 3, (April 1976).
- B.A. Dubias, "The Liability of a Salvor Responsible for Oil Pollution Damage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 8, No. 3, (March 1984).
- D.A. Jacobsen and J.D. Yellen, "The 1984 London Protocols and the Amoco Cadiz", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 15, No. 4, (October 1984).
- E. Cowan, "Oil and Water, The Torrey Canyon Disaster", 1968.
- G. Brice, "Salvage; Present and future", *Lloyd's Anaritime and Commercial Law*, (May, 1984).
- , "Salvage and enhanced awards", *Lloyd's Mavitime and Com Commercial Law*, (Feb. 1985).
- Heilman, "The right of the Voluntary Agent Against his Principal in Roman Law and in Anglo-American Law", 4 *Tenn. L. Rev.* 34 (1925).
- K.S. Goddard, "Salvage agreements" *Lloyd's Maritime and Commercial Law* (May 1984).
- Nanda, "The Torrey Canyon Disaster, Some Legal Aspect", 44 *Denver L.J.* 400 (1967).
- O'may, D.R., "Lloyd's Form and Montreal Convention" *Tulane Law*

Review, Vol. 57, No. 5, 1983.

P. Coulthard, "A new Cure for Salvors? - A Comparative Analysis of the LOF 1980 and the C.M.I. Draft Salvage Convention," *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 14, No 1, Jan. 1983.

