

海難救助法에 관한 研究

朴成日* · 林東喆**

A Study on the Law of Salvage at Sea

Park, Seong-il · Im, Dong-Cheol

ABSTRACT

The maritime adventure is always exposed to the maritime perils such as sinking, stranding, burning and collision etc. Salvage is to recover and protect the enormous loss and damage caused by these perils.

The salvor rendered salvage services is universally held to be entitled to remuneration, termed "salvage reward". By the way, the varied nationality among the concerned salvor, shipowner, ship and cargo, caused to the difficulty in settlement for salvage reward. Under these circumstances and due to the wide differences among laws of salvage, the necessity of unity in each salvage law had been emphasized thus, being based on Merchant Shipping Act 1894, it was established that Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea on Sept. 23, 1910. In this 1910 Convention, the salvage remuneration should be paid only in case of success of the salvage. Accordingly, the principle of "no cure, no pay" like this has caused many problems in the law of salvage. The contract which embodies "no cure, no pay" terms that is most commonly used is Lloyd's Open Form(LOF).

During the late 1960's and early 1970's a number of casualties in which pollution played a major part combined to catch the eye of Lloyd's and the

* 한국해양대학교 대학원 박사과정 해사법학과 해사법 전공

** 한국해양대학교 해사법학과 교수

International Maritime Organization. Accordingly, the 1989 Salvage Convention is made of a thoroughgoing review of the law of salvage by the international maritime community through the medium of the IMO Legal Committee. It has, however, had a considerable effect since it has been substantially incorporate into the terms of LOF 1990, the current Lloyd's Open Form Salvage Agreement, considered later.

The 1989 Convention has been part of English domestic law under the Merchant Shipping(Salvage and Pollution) Act of 1994 since 1 January 1995, and has had contractual force (in part) since its principal Articles were incorporated into Lloyd's Form of salvage Agreement in 1990.

On the other hand, the Salvage Convention 1989 came into force on July 14, 1996 because acceptance of Italy fifteenthly. It is to be hoped that ratification and acceptance of the 1989 Convention will continue until all the principal maritime nations have accepted its terms, and that the widespread adoption of this Convention will lead towards the achievement of its twofold objectives : namely the encouragement and development of the salvage industry worldwide and, through that development, the greater protection from pollution of the fragile marine environment for the benefit of us all.

Also the provisions of Korean Commercial Code for the Salvage also has followed the 1910 Convention, and has adopted the principle of "no cure, no pay".

Therefore, the provisins of Korean Commercial Code shall be amended as follows. Firstly, the scope of salvage shall be extended to any structure capable of navigation and protection of marine environment as well as salvage of ship and cargo impelled at sea. Secondly, the duty of the recipient of salvage services and salvor shall be established to carry out the salvage operations with due care to prevent or minimize damage to the environment. Thirdly, the criteria for fixing the reward shall be any more prepared as the contents of 1989 Convention, Article 13. Fourthly, the provisions as to special compensation to protection of environment etc. shall be established to motivate the salvors. Fifthly, stipulation of authorization as to the contracts for salvage operations of the master and the owner of the vessel shall be established to conclude the prompt salvage contract. Sixthly, the terms of salvage contract in the cases of emergency situations shall be suggested to render the prompt salvage. Seventhly, the provisions of disbenefit as to the salvor's misconduct shall be prepared to encourage salvage. Eighthly, the provisions as to prohibition of salvage operations of the owner or master of the vessel or the owner

of any other property in danger shall be established. Ninthly, the provisions as to interim payment of the reward shall be established. Lastly, the provisions as to duty to provide security shall be suggested to encourage salvor.

1. 序 論

1. 1 研究의 目的

船舶의 海難事故時 船舶과 財産 등을 救助하여 그 被害를 최소화하기 위해서는 신속한 海難救助가 요구되고 이에 대한 法的制度가 필요하다. 海難救助는 國籍이 다른 船舶間에도 行하여지기 때문에 涉外的 法律關係가 자주 발생하는데 關係당사자의 權利나 義務, 救助報酬의 計算 등 이해관계가 복잡하고 처리상의 어려움이 많다. 따라서 이러한 문제를 해결하는데 기준이 되는 國際規範으로서의 統一規則이 필요하여, 1910년 海難救助協約이 탄생하였다. 그러나 이 協約은 海難救助의 전통적 원칙인 不成功 無報酬原則으로 救助結果의 예측이 불확실한 救助促進에는 그 적용이 부적합하였다. 특히 各國의 經濟成長과 環境保護에 대한 관심의 고조는 海難救助協約과 實務的 規則인 海難救助契約標準書式(Lloyd's Standard Form Salvage Agreement : Lloyd's Open Form of Salvage Agreement, LOF)에 변화를 가져오게 하였다.

이 論文에서는 발전되어온 海難救助協約과 海難救助契約標準書式의 내용과 문제점을 研究·檢討함으로써 海難法 改正時 그 수용 방향을 제시하고자 한다.

1. 2 研究의 범위와 方法 및 構成

研究의 범위는 과거 古代로부터 現在까지 발전되어온 海難救助法과 實務的 約款인 LOF와 관련된 내용으로서 1910년 海難救助協約과 이에 대한 1967년 協約議定書 및 1989년 協約 內容을 분석하고 문제점을 검토하였다. 또한 海難救助契約標準書式인 1980·1990·1995년 LOF의 기능과 발전 內容을 고찰하였으며, 海難救助協約과의 關係를 研究하였다.

研究의 方法은 발전되어 온 海難救助協約과 海難救助契約標準書式 및 이에 관한 각종 論文 등을 이용한 文獻的 研究方法에 의하였으며, 모두 7개의 章으로 이루어졌다.

2. 海難救助의 概念

2. 1 海難救助의 意義

海難이라 함은 海上의 船舶 관련 사고, 船舶과 관련된 高유의 위험으로 船舶 自力으로 극복할 수 없는 정도의 위험으로 船舶 또는 積荷가 滅失 또는 훼손된 우려가 있는 경우를 말하는데, 海難의 原因은 運航者的 要因, 自然的 要因, 交通環境的 要因, 船舶的 要因, 社會經濟的 要因 등으로 分類하여 생각할 수 있다.

海難救助는 두 가지로 나누어 생각할 수 있는데 廣義의 海難救助는 海難에 조우한 船舶, 積荷 또는 人命을 救助하는 모든 경우를 말하며 狹義의 海難救助는 海難에 조우

한 船舶, 積荷 運賃 또는 그 밖의 對象을 事前契約上이나 그 밖의 다른 法的義務없이 自發的으로 救助하는 경우이다.

海難救助時는 救助料請求權이 발생하므로 救助의 主體와 客體가 있다. 救助의 主體는 海難救助者로 私法上 義務없이 救助에 종사한 자이며, 客體는 船舶 또는 船舶의 積荷(船舶에 장비된 武器, 船員과 旅客의 食糧 및 衣類 등), 救助의 結果로 얻게 되는 運賃 및 그 밖의 物件(船舶의 屬具, 旅客의 手荷物 등)등이다.

2. 2 海難救助의 法的性質

大陸法계와 英美法계에서 각각 說이 달라 事務管理說, 不當利得說, 準契約說 등 여러 學說이 대립되어 있는데, 海難救助는 海上危險에 당면하는 海上企業의 특성과 船舶의 고립성 및 救助에 수반되는 위험성과 기술성 때문에 補償關係도 技術的인 해결이 있어야 하므로, 그 法的性質은 共同海損과 같이 海商法上的 특수한 法律要件인 하나의 事件으로 보는 것이 타당하다. 즉 海難救助는 救助行爲이외에 結果를 얻는 것을 요하기 때문에 綜合的으로 事件으로 보아야 한다.

2. 3 海難救助의 종류

海難救助는 海難救助時 支給될 救助報酬額이 이미 정하여진 契約救助와 아무런 事前契約없이 自發的으로 이루어지는 純粹救助 그리고 個人이나 民間專門救助業體에 의한 私的救助 및 公共政策에 따른 政府救助가 있다. 또한 船舶이나 積荷등을 救助하는 財産救助와 人命救助가 있으며, 寶物救助도 海難救助가 될 수 있다.

2. 4 海難救助와 구별되는 概念

海難救助와 구별되는 概念은 曳船契約, 責任救助, 水難救護 그리고 搜索과 救助體制 등이 있다. 曳船契約은 曳船所有者가 일정한 報酬를 대가로 被曳船을 어떤 한 장소에서 다른 장소로 曳引하는 契約인데, 曳船契約中 救助料를 청구할 수 있는 경우를 海難救助로 보고 海難救助가 되는 경우와 그렇지 않은 경우가 있다. 또한 이른바 責任救助라는 概念이 있는데, 이것은 海難救助時 船舶과 財産, 人命救助 못지 않게 環境保護를 중시하여 船舶 또는 積荷 등의 救助 뿐만 아니라 그 밖의 제3자 예컨대 漁業·環境 등을 포함한 넓은 의미의 利害關係者에게 발생하게 될 損害의 救助까지 救助概念에 포함시켜 파악하는 것이다.

다음으로는 水難救護가 있는데, 이것은 海上, 河川(湖沼포함)에서 遭難된 사람·船舶 및 航空機 등의 搜索과 救助 및 救助된 사람·船舶 및 物件의 保護·管理와 事後處理에 관한 업무로 法的救助이다. 즉 海難救助는 海難에 조우한 船舶이나 積荷 또는 기타의 物件을 救援·救助하여 被救助者측에 이익을 주는 행위로 海上救助에 국한하고 있는데, 水難救護는 海上, 河川 등에서 遭難된 사람·船舶 및 航空機 등의 搜索과 救助 및 救助된 사람·船舶 및 物件의 保護·管理와 事後處理에 관한 업무를 하는 것을 말하며, 人命을 더 중시하는 救護의 강제로 公益的 次元의 行政代執行法上的 特別法的 性格이 있다.

3. 海難救助法の 발전과 1910년 海難救助協約

3.1 19세기 末까지의 海難救助法

古代에는 外國人을 식대시하여 遭難당한 船舶이나 物件을 掠奪하였으므로, 로마 中期 이후에는 遭難物所有者에게 訴權을 인정하고, 掠奪者에게는 刑罰을 가하였다. 中世에는 遭難船舶·積荷에 대하여 沿岸住民에게 所有權을 인정하였으며, 近世에는 掠奪禁止思想이 확립되고 救助者에게 救助料請求權을 인정하기 시작하였다. 現代에 들어서는 海難救助의 獎勵立法으로 1910년의 海難救助協約이 成立되었으며 海運環境變化에 따라 1989년 協約까지 발전해 오고 있다.

3.2 1910년 海難救助協約協約

海難救助時 자주 발생하는 涉外的 法律關係의 해결을 위하여 1910년 海難에 있어서의 救援·救助에 대한 규정의 統一에 관한 協約과 이 協約의 일부를 改正한 1967년 改正議定書가 成立되었다. 이 協約은 총 19개條로 구성되어있는데, 중요한 특징은 위험에 처한 船舶과 物件 등에 대한 救援·救助의 행위가 有益한 결과를 發生時긴 때에만 救助料를 청구할 수 있도록 하는 '不成功 無報酬'원칙을 채택하고 있다. 協約의 적용범위는 위험에 처한 航海船, 船舶内の 物件, 積荷의 運賃 및 旅客의 運賃에 대한 救援·救助이며, 救助料請求權은 救援·救助의 행위가 有益한 결과를 發生時긴 때에 발생한다. 救助報酬算定은 當事者의 契約에 의하나 契約이 없는 경우 法院이 결정하는데, 海難救助를 장려하려는 목적에서 救助의 결과, 救助者의 노력과 공적, 被救助船의 위험정도 등을 참작한다. 또한 救助契約을 無效로 하거나 변경할 수 있는데, 위급한 상황에서의 不公正한 協定은 法院이 無效化 할 수 있다. 이 協約은 人命의 被救助者에게는 救助料 支給義務가 없다고 규정하고 있으나, 이에 관하여 國內法에 영향은 미치지 않는다. 同協約上 船長은 自船에 위험이 미치지 않는 한 敵國人이라도 救助해야 한다. 軍艦이나 政府船은 1910년 協約이 적용되지 않으며, 救助船에서의 救助報酬의 分配는 그 船舶의 旗國法에 따른다.

그러나 1967년 改正議定書에서는 軍艦이나 國家 또는 公共機關의 所有·運航 또는 備船하고 있는 기타 일체의 船舶에 의하여 행하여진 救援·救助나 이에 대한 것도 적용한다고 改正하였다.

4. 海運環境의 변화와 1989년 海難救助協約의 成立

4.1 序說

環境保護에 대한 國際的 관심 및 救助環境의 변화 그리고 1960년대 후반 大規模 海難事

모치는 不成功 無報酬 원칙 등과 같은 문

3. 海難救助法の 발전과 1910년 海難救助協約

3. 1 19세기 末까지의 海難救助法

古代에는 外國人을 支내시하여 遭難당한 船舶이나 物件을 掠奪하였으므로, 로마 中期 이후에는 遭難物所有者에게 訴權을 인정하고, 掠奪者에게는 刑罰을 가하였다. 中世에는 遭難船舶·積荷에 대하여 沿岸住民에게 所有權을 인정하였으며, 近世에는 掠奪禁止思想이 확립되고 救助者에게 救助料請求權을 인정하기 시작하였다. 現代에 들어서는 海難救助의 獎勵立法으로 1910년의 海難救助協約이 成立되었으며 海運環境變化에 따라 1989년 協約까지 발전해 오고 있다.

3. 2 1910년 海難救助協約協約

海難救助時 자주 발생하는 涉外的 法律關係의 해결을 위하여 1910년 海難에 있어서의 救援·救助에 대한 규정의 統一에 관한 協約과 이 協約의 일부를 改正한 1967년 改正議定書가 成立되었다. 이 協約은 총 19개條로 구성되었는데, 중요한 특징은 위험에 지한 船舶과 物件 등에 대한 救援·救助의 行위가 有益한 結果를 發生時 刻 에만 救助料를 청구할 수 있도록 하는 '不成功 無報酬'원칙을 채택하고 있다. 協約의 적용범위는 위험에 지한 航海船, 船舶內의 物件, 積荷의 運賃 및 旅客의 運賃에 대한 救援·救助이며, 救助料請求權은 救援·救助의 行위가 有益한 結果를 發生時 刻 에만 발생한다. 救助報酬算定은 當事者의 契約에 의하나 契約이 없는 경우 法院이 결정하는데, 海難救助를 장려하려는 목적에서 救助의 結果, 救助者의 노력과 功績, 被救助船의 위험정도 등을 斟酌한다. 또한 救助契約을 無效로 하거나 변경할 수 있는데, 위급한 상황에서 的 不公正한 協定은 法院이 無效化 할 수 있다. 이 協約은 人命의 被救助者에게는 救助料 支給義務가 없다고 규정하고 있으나, 이에 관하여 國內法에 영향은 미치지 않는다. 同協約上 船長은 自船에 위험이 미치지 않는 한 敵國人이라도 救助해야 한다. 軍艦이나 政府船은 1910년 協約이 적용되지 않으며, 救助船에서 的 救助報酬의 分配는 該 船舶의 旗國法에 따른다.

그러나 1967년 改正議定書에서는 軍艦이나 國家 또는 公共機關의 所有·運航 또는 備船하고 있는 기타 인체의 船舶에 의하여 행하여진 救援·救助나 이에 대한 것도 적용한다고 改正하였다.

4. 海運環境의 변화와 1989년 海難救助協約의 成立

4. 1 序說

環境保護에 대한 國際的 관심 및 救助環境의 변화 그리고 1960년대 후반 人型 海難事故의 발생과 環境損害防止에 支然히 대처하지 못하는 不成功 無報酬원칙 등과 같은 문제점으로 因하여 1910년 協約은 改正이 불가피하였다. 이 원칙은 船舶 또는 積荷 등의 財産救助에 실패하여 該 結果를 얻지 못한 경우 救助料를 支給하지 않는다는 원칙으로, 여기에 環境損害의 위험까지 救助者가 책임지야 하는 문제點은 救助者로 하여금 救助作業을 기피하게 하는 影響이 발생하여 海洋環境保護의 필요성에 부적절하였다. 이에 따

라 1989년 協約은 不成功 無報酬인칙의 例外를 인정, 環境損害를 防止·輕減한 경우에 그에 소요된 費用이나 일정한 割増金을 부가하여 補償받도록 하였다. 이에 따라 몬트리올 CMI會議에서는 船體 및 積荷保險者와 P&I클럽의 代表者사이에 여러 가지 基本原則에 관한 합의를 하였는데, 環境保護를 위한 救助者의 기능과 노력을 救助報酬 算定基準의 하나로 하였으며 特別補償制度가 논의되었다. 이 몬트리올妥協 內容의 거의 대부분이 1989년 協約案에 반영되어 1989년 協約이 成立하였다. 1989년 協約의 가장 큰 特色中的 하나는 海洋環境損害를 최소화하기 위하여 救助者에게 보다 확실한 誘引策으로 特別補償制度를 둔 점이다.

4. 2 1989년 海難救助協約과 그 主要內容

1989년 海難救助協約은 海難救助의 環境의 측면과 관련하여 救助法에 새로운 法理를 도입하였지만 기존의 法原理 자체에 근본적인 變경을 가한 것은 아니다.

同協約에서는 海難救助作業을 1910년 協約은 ‘항해선 및 일정한 경우의 내수선과 이들 船舶에 積載된 財産’이라고 하였는데, 1989년 協約은 ‘可航水域 또는 그 밖의 어떤 다른 水域에서 위험을 당한 船舶 또는 財産을 救助하기 위하여 이루어지는 행위 또는 活動’을 救助作業이라고 하여 協約의 적용범위를 확대하였다. 또한 公共機關이, 1982년 UNCLOS 제221조와 同一한 內容으로, 海難事故時 汚染과 汚染威脅으로부터 自國의 海岸線을 保護하기 위하여 救助作業에 関여토록 하고 있다. 環境損害의 防止 및 最小化를 위하여 救助者, 船主, 船長 및 기타 遭難財産 所有者 그리고 沿岸 関連國가 등이 行하여야 할 義務를 규정하고 있다. 또한 特別補償制度를 도입하였는데, 이것은 救助作業中 環境損害의 防止 및 輕減을 위하여 노력한 救助者에게 合理的으로 지출된 費用을 지급하고 나아가 그러한 노력이 성공한 경우에는 일종의 賞與金으로 報酬를 增額(30-100%)하여 주므로써 救助者의 環境保護努力을 적극적으로 권장하려는 새로운 제도이다. 이 제도의 문제점으로는, 救助者가 그가 지출한 費用 이상의 報酬가 보장될 때에만 救助作業을 인수하려 할 것인데 ‘89년 協約上 增額된 特別補償을 받기 위해서는 環境損害의 防止 및 結果가 발생해야 만 하는 점과 環境損害가 沿岸이나 內水 또는 그에 인접한 水域에서 발생한 것으로 되어 있어 公海上에서의 環境損害防止 및 輕減에 있어서는 特別補償制度가 적용되지 않아 環境損害發生 지역에 대한 제한이 없는 1980년 LOF의 安全網制度(safety net)보다 그 적용범위가 오히려 좁다. 또한 特別補償制度에서의 支給債務者는 船主인데, 船主가 P&I保險에 가입한 경우에는 特別補償金을 받기 쉬우나 P&I保險의 填補對象은 기름汚染에 대한 損害賠償責任이므로 油類汚染損害이외의 環境損害防止 費用으로 特別補償金을 支給한 경우에는 P&I클럽에 의한 支給이 없어 어려운 점이 있다. 또한 海難救助 장려방안에 関한 규정으로 船長 및 船舶所有者의 海難救助契約締結權과 船舶이나 財産이 救助된 후 船舶所有者나 財産所有者가 被救助財産을 인수토록 하는 義務를 두고 있다. 1910년 協約에 새로운 規정을 추가하여 救助作業을 장려하고 環境保護를 위하여 救助者를 救助作業에 誘引할 목적으로 救助報酬의 算定基準을 10가지로 두고 있다. 救助者의 救助作業을 고취시키기 위한 제도로서 救助者의 요청이 있으면 被救助者측은 救助報酬의 利子와 費用을 포함하여 救助者의 청구에 대한 만족할 만한 擔保를 提供하여야 하는 規정을 두고 있으며, 救助報酬의 中間支給과 利子の 附加支

給規定은 두어 救助者의 부담을 輕減시키고 있다.

4. 3 特別補償의 관련 문제

우선 救助報酬額의 算定과 特別補償請求權과의 관계로 救助者가 財産救助와 同時에 環境損害의 防止 및 輕減을 가져온 경우, 法院이나 仲裁人은 먼저 제13조에 따른 救助報酬를 算定하고, 이어 救助者가 救助作業시 실제적이고 합리적으로 사용된 人員과 裝備에 대한 직실한 비용을 포함하여 支給한 費用을 산출한다. 이 경우 救助者가 環境損害의 防止 및 輕減에 성공하였다면 費用에 割增이 붙고 그렇지 않은 경우는 割增이 붙지 않는다.

한편 特別補償金과 共同海損과의 관계를 보면 船舶과 積荷의 共同安全을 위하여 행하여진 海難救助의 경우에 그 海難救助費는 共同海損으로 인정한다. 또한 環境損害를 防止 또는 最小化하기 위한 조치로 支出한 費用도 共同海損範圍에 포함시킬 때도 있다.

5. 海難救助와 海難救助契約標準書式(LOF)

5. 1 序說

海難時 實務에서 보편적으로 사용되는 一般的 約款인 LOF는 1892년 최초로 制定되어 1972년까지 몇 차례 소폭으로 改正되어 왔는데, 環境損害를 防止하려는 시대의 발전에 따라 그 동안 유지되어 온 不成功 無報酬원칙 등에 수정을 가하여 1980년에 크게 改正되었다. 그런데 1980년 LOF는 海洋環境保護와 관련하여 特別補償制度 등을 도입한 1990년 LOF로 발전하였고, 이어 영국이 1989년 海難救助協約을 國內法化한 1994년 7월의 商船法(海難救助 및 汚染)을 成立시킨 것을 계기로 로이드委員會가 1990년 LOF를 일부 改正하여 1995년 LOF를 成立시켰다.

5. 2 1980년 海難救助契約標準書式(LOF)

1980년 LOF는 1978년 아모코 카디즈호 事故를 계기로 신속한 救助作業이 海難事故의 피해 확산을 막는다는 것과 不成功 無報酬원칙의 예외가 필요하다는 認識下에 1972년 LOF가 전면 改正되어 成立되었다. 그 주요 내용으로는 船舶으로부터의 油類流出防止義務를 救助者에게도 부과하고 있으며, 被救助財産과 無關하게 油槽船의 油類流出防止費用으로 合理的으로 지출된 비용 및 그 비용의 15%를 넘지 않는 割增金을 船舶所有者에게 청구할 수 있도록 하는 安全網制度(safety net)를 두고 있다. 또한 被救助財産所有者의 協力義務와 船長 등의 權限 規定을 두고 있는데, 救助活動 수행중 被救助財産所有者, 그의 使用人 및 代理人은 救助者에게 적극 協力하여야 하며, 합의 장소에서는 신속하게 被救助財産을 引導받아야 한다. 擔保에 관한 규정으로 救助者는 救助作業 종료 즉시 또는 종료 직전에 청구할 擔保金額(訴訟費用, 雜費 및 利子포함)을 로이드委員會 및 實務上 가능한 경우에는 所有者에게 통지하여야 한다. 이는 救助者에게는 救助料請求權 확보의 측면에서, 被救助船으로서 船舶이 바로 자유스러워진다는 측면에서 兩者에게 중요한 의미가 있다. 또한 擔保提供 완료시까지 救助料를 위하여 被救助財産에 대하여 船舶優先特權이 있으며, 擔保提供이 없는 상대에서 救助者의 書面同意없이 被救

助物을 이동하지 못한다.

한편 1980년 LOF의 문제점을 보면, 安全網制度가 油類貨物을 船籍한 油槽船에만 국한되어 LNG, LPG, Chemical tanker 등에 대하여는 적용되지 않으며, 油類流出防止를 위하여 노력한 救助者에게만 적용되어 이미 流出된 기름으로 인한 汚染防止에 대하여는 救助者의 義務가 없다. 또한 安全網 條項에서 割増料의 補償對象貨物을 原油, 燃料油, 中質디젤유, 潤滑油 등에만 한정하여 단지 기름汚染 만을 고려하고 있는 점과 積荷로써의 기름積載油槽船에만 적용, 空船 상태의 大型 油槽船 등의 경우를 고려하지 않고 있다.

5. 3 1990년 海難救助契約標準書式(LOF)

1990년 海難救助契約標準書式은 1980년 LOF의 위와 같은 시행상의 문제점을 보완하고 救助者에게 보다 적극적인 救助 참여 및 救助 노력에 대한 새로운 動機를 부여하기 위하여 成立하였는데, 1990년 LOF는 1989년 海難救助協約이 당시 아직 발효하기 前인에도 海洋環境保護에 관한 1989년 協約의 일부 내용인 特別補償制度 등을 앞당겨 시행할 목적으로 改正되었다. 예컨대 1989년 協約 제1조(a)호 내지 (e)호, 제8조, 제13조 제1항과 제2항 1문 그리고 제3항 및 제14조를 1990년 LOF의 내용으로 編入시켜 成立되었다.

5. 4 1995년 海難救助契約標準書式(LOF)

영국은 1989년 協約을 合體形式으로 國內法化한 '1994년 商船法(救助 및 汚染)(Merchant Shipping Act(Salvage and Pollution))'을 成立시켜 1995년 1년 1일 발효하였다. 이를 계기로 로이드委員會는 1990년 LOF의 일부 내용을 改正하여 1995년 LOF를 成立시켰으며, 1990년 LOF 및 1989년 協約의 주요 내용을 수용하여 環境損害의 防止 및 輕減을 중요시하고 있는데, 特別補償에 관한 표현 내용이 약간 수정되고 표현상 일부 내용이 부분적으로 삭제된 것을 제외하고는 1990년 LOF의 틀을 크게 벗어나지 않고 있다.

6. 우리 나라 海難救助法の 概要와 改正方向

6. 1 救助와 基本原則

商法 제5편(海上) 제7장(海難救助) 제849조에서 부터 제860조까지 12개 條로 構成되었고, 최초의 海難救助國際協約인 1910년 協約에 가입하지 않았으나 이 協約의 주요 내용인 不成功 無報酬원칙을 수용하고 있다.

6. 2 海難救助의 成立要件

船舶이나 積貨 또는 기타의 物件이 自力으로 극복할 수 없는 海難에 조우하여야 하는 海難要件과, 航海船 또는 그 積貨 기타의 物件을 目的物要件으로 하며, 海難救助가 義務없이 이루어지고 그 救助는 성공의 결과를 가져 와야 하는 救助要件을 成立要件으로 한다.

6. 3 海難救助의 效果

海難救助가 이루어지면 그 효과로써 救助者는 被救助物의 所有者나 被救助者에 대하여 救助料를 청구할 권리가 있다. 救助料라 함은 海難救助의 成立을 法定要件으로 하여 救助者에게 支給되는 救助獎勵金으로서의 補償으로, 救助料請求權者는 救助에 종사한 船舶의 所有者·船長·海員들로서, 이들은 각기 독립적으로 救助料請求權이 있다. 그러나 “救助받은 船舶에 종사하는 자, 故意 또는 過失로 인하여 海難을 야기하는 자, 상당한 기부에도 불구하고 救助를 강행하는 자, 救助된 物件을 隱匿하거나 正當한 이유없이 치분한 자” 등은 救助料를 청구할 수 없다. 또한 救助中 救助者의 過失에 近因하는 損害가 발생할 때, 救助者의 책임부담은 救助料의 減額, 救助料의 剝奪, 救助된 財産의 所有者에 대한 損害賠償 등이 발생할 수 있다.

救助料額의 결정은 當事者間의 約定이 있을 때에는 이에 의하여 결정하나 그 額이 현저히 不當할 때에는 그 增減을 法院에 청구할 수 있으며, 法院은 救助時 成功의 정도, 救助된 財産의 價額, 救助者間의 노력 및 비용, 環境損害防止 등을 참작하여 결정한다. 이 때 救助料額의 限度는 별도 約定이 없는 경우 救助된 目的物의 價額을 넘지 못한다. 救助料額의 分配는 共同救助의 경우로 特約이 없을 때에는 법원이 결정하고, 人命救助의 경우에는 船舶 또는 積荷 기타의 物件救助를 전제로 하여 救助料를 分配(이 救助料는 被救助者가 부담하는 것이 아니고 救助된 物件의 所有者가 부담)한다. 一船舶內에서의 分配의 경우, 救助船의 損害額과 救助에 요한 비용은 船舶所有者에게 支給하고 그 殘額을 半分하여 船長과 海員에게 支給한다.

救助料의 精算은 救助의 對象이 되는 船舶 및 積荷 등 救助目的物이 면실의 위험으로부터 완전히 벗어나 安全한 장소에 이르렀을 때로 救助가 종료한 시점(더 이상의 면실의 위험이 없거나 堪航性 확보가 적절한 상태)이다.

救助料債務者는 救助活動으로 인하여 利益을 본 救助된 船舶의 所有者와 積荷 및 運賃 기타 物件의 所有者로, 船舶所有者는 特約이 없는 한 運送物의 救助에 관하여 救助料를 支給할 義務가 없다. 救助料債務者는 特約이 없으면 被救助物의 價額을 초과하지 못한다. 또한 救助料支給에 관하여 船長은 상황이 급박하고 船主와의 교신이 不可能한 경우 救助契約締結을 할 수 있다. 이때 救助料支給債務者인 被救助船舶의 船主나 積貨所有者를 대신하여 救助料支給에 관한 일체의 裁判上 또는 裁判外의 모든 행위를 할 권한이 있다.

또한 救助料를 확보할 수 있도록 船舶·屬具·未收運賃과 그 船舶과 運賃에 부수한 債權에 대한 擔保로써 救助料請求權者의 優先特權을 인정하고 있다.

6. 4 주요 改正方向

環境保護에 대한 국제적 관심이 갈수록 높아지고 있으며, 1996년 7월 14일 1989년 協約의 만료로 우리 商法上의 海難救助에 관한 내용도 다음과 같은 改正 및 補完이 필요하다.

- (1) 海難救助 要件의 補完으로 航海船에 국한된 船舶概念 및 救助對象(運賃 등)의 확대가 필요하며, 救助作業은 水面위 뿐만 아니라 水中도 포함시켜야 한다. 예컨대 이동하는 海洋救助物 등 航海possible 모든 構造物을 船舶概念에 포함시킨 필요가

있으며, 人命(屍體포함)만을 救助한 경우라도 救助料를 支給하여야 한다는 규정이 新設될 필요가 있다.

- ② 被救助船舶의 所有者, 船長, 被救助財産 所有者 및 救助者의 義務를 新設할 필요가 있는데, 被救助船舶이나 財産이 救助된 후 이의 引受를 거부함으로써(救助船舶의 殘餘價値가 保險價値보다 적을 때) 救助者에게 不利益을 주는 것을 防止하기 위하여 救助者가 합리적으로 그 인수를 요구하면 수용하는 규정이 필요하다. 또한 救助者의 義務를 규정하여 상당한 주의로 救助作業을 수행하고 環境損害를 防止 또는 輕減시키도록 하는 규정과 단독으로는 救助가 어려울 때 다른 救助者의 介入을 수락할 의무 등을 新設할 필요가 있다.
- ③ 救助料 결정시 고려사항을 보완할 필요가 있는데, 危難의 정도, 救助者의 노력, 비용과 救助의 효과, 環境損害防止를 위한 노력 기타의 諸般事項을 참작하여 救助料額을 결정(商法 제850조)하고 있으나 1989년 協約 제13조의 규정처럼 職業的 救助者의 高價의 裝備와 救助要員의 준비성과 그 효율성 및 裝備의 가치 또는 救助에 대응하는 신속성 등과 같은 구체적 기준이 요구된다..
- ④ 商法 제852조에 따르면 救助報酬의 限度額은 다른 約定이 없으면 救助가 완료된 때의 救助된 目的物의 價額을 초과하지 못하도록 하고 있다. 그러나 救助物이 없다 하더라도 環境損害를 防止 또는 輕減시킨 경우를 대비하여 特別補償制度와 같은 별도의 報酬支給 규정이 명시적으로 필요하다.
- ⑤ 신속한 救助契約締結을 위하여 船長 및 船舶所有者의 海難救助契約締結權의 명문화가 요구된다.
- ⑥ 海難을 당한 위급한 상황에서 不當하게 締結된 救助契約에 대하여 그 不均衡을 시정하기 위한 救助契約條件의 補完이 필요하다.
- ⑦ 救助者의 非行에 대한 不利益 규정의 補完으로, 제857조에는 救助料請求權이 없는 者로서 '救助된 物件을 隱匿하거나 정당한 사유없이 처분한 者'로 들고 있으나, 環境損害와 관련한 救助作業이 복잡하여 지고 있는 점을 감안할 때 이는 소극적이라 할 수 있다. 따라서 1989년 協約 제18조의 규정처럼 救助者가 救助報酬를 增額시킬 목적으로 救助와 관련하여 欺瞞 또는 不正直한 행위를 할 경우에는 救助報酬請求權의 全部 또는 一部를 상실하도록 하고 있는 점을 고려할 때 그 補完이 요구된다.
- ⑧ 船長 또는 船舶所有者의 명시적이고 합리적인 救助作業의 禁止要請으로 救助報酬의 二重支給問題가 발생하지 않도록 하는 규정이 新設될 필요가 있다.
- ⑨ 救助후 최종 救助報酬額 결정시까지의 많은 시간이 소요될 수 있으므로 救助作業中 救助料의 일부가 中間支給될 수 있는 규정을 두어 救助作業을 촉진시킬 필요가 있다.
- ⑩ 救助者의 救助 의욕을 고취시키고 保護하기 위하여 구체적 救助料債權의 확보를 위한 명시적 擔保提供 규정의 補完이 요구된다.
- ⑪ 環境損害防止措置 비용에 관한 共同海損要件(商法 제832조)규정의 補完으로 이와 같은 비용도 共同海損 처리할 필요가 있다.

7. 結 論

海上企業은 항상 위험에 노출되어 있어 海難에 조우하기 쉬우며, 海難의 發生時에는 피해를 최소화하기 위하여 신속한 救助가 요구된다. 그런데 海難救助에는 涉外的 法律 問題가 자주 발생하여 救助法의 국제적 통일이 필요하였고, 이에 따라 1910년 海難救助 國際協約의 탄생하였다. 이 1910년 協約의 法理는 로이드救助契約標準書式에 반영되어 1970년대 까지 實務에서 이용되었는데, 船舶의 海難事故 빈발로 海洋汚染이 심각해지자 변화가 요구되었고, 1980년에는 海難救助에 있어 實務的 約款인 LOF가 획기적으로 改正되었다. 그러나 海洋環境保護에 대한 국제적 관심의 고조되고 1910년 協約과 1980년 LOF의 문제점 내두로 새로운 1989년 海難救助協約이 채택되었다. 한편 1989년 協約 내용 의 編入形式으로 이 協約 manifesto인 1990년 LOF가 成立되어 實務에서 이용되었는데, 영국은 1994년 영국 商船法(救助 및 汚染)에서 1989년 協約을 國內法化하여 1995년 1월 1일 manifesto시켰다. 또한 이를 계기로 1990년 LOF 내용 일부를 약간 수정한 1995년 LOF를 채택하였다. 그러나 과거 LOF의 틀은 그대로 유지되고 있다.

1989년의 海難救助協約은 1996년 7월 14일 manifesto하였지만 우리 國은 加入하지 않은 상태이다. 그러나 海洋環境保護를 중요시한 1989년 協約 내용과 實務的 約款인 1995년 LOF의 규정은 그 변천 흐름으로 볼 때, 세계 海難救助産業 발전과 救助活動의 장려에 기여하리라 기대되며 우리 國法上의 海難救助 關連규정도 새로운 정비가 필요하다고 생각된다.

參 考 文 獻

- 1) 朴容燮, 『海商法論』, 榮光出版社, 1994.
- 2) 吳敏泰, 『詳釋 海商法』, 서울, 韓國司法行政學會, 1983.
- 3) 李燦任·鄭完禧, 『第4全訂 商法講義(下)』, 서울, 法文社, 1996.
- 4) 孫珠碧, 『商法(下)』, 서울, 博英社, 1993.
- 5) 宋相現·金 勲, 『海商法原論』, 서울, 博英社, 1993.
- 6) 李均成, 『新體系 海商法講義』, 서울, 韓國海運技術院, 1988.
- 7) 林東喆, 『海商法－國際運送法研究』, 서울, 眞成社, 1990.
- 8) 蔡利植, 『商法講義(下)』, 서울, 博英社, 1993.
- 9) 崔基元, 『海商法』, 서울, 博英社, 1993.
- 10) 藤岡賢治, 『海難政策論』, 東京, 成山堂書店, 1989.
- 11) 福島弘, 『新海難論』, 東京, 成山堂書店, 1991.
- 12) 小町谷操二, 『海商法研究』, 東京, 有斐閣, 1984.
- 13) 田中誠二, 『海商法詳論』, 東京, 勁草書房, 1970.
- 14) 羅允潾, 『1995년 Lloyd's Open Form의 改正에 關한 考察』, 韓國海法會誌, 제17권, 1995.
- 15) 朴成日, 『海難救助法上 “No cure, No pay”원칙의 變化』, 韓國海法會誌 第18卷 第1號, 1996.
- 16) 朴容燮, 『國際海難救助協約의 改正 및 問題點』, 韓國海法會誌 Vol. 7, 1985.
- 17) 朴贊鎬, 『船舶汚染에 關한 國際法의 發展』, 高麗大學校博士學位論文, 1992.
- 18) 吳炳泰·林東喆, 『海商法改正에 關한 研究』, 韓國海事問題研究所, 1986.
- 19) 林東喆, 『海士人命救助와 救助料에 關하여』, 韓國海法會誌 第17권 第1호, 1995.
- 20) 尹孝榮, 『海難救助法에 關한 研究 -1989년 國際海難救助協約과 商法과의 比較』, 高麗大學校 碩士學位論文, 1994.
- 21) 李學憲, 『海難救助制度의 發展에 關한 研究』, 韓國海洋大學校碩士學位論文, 1990.

- 22) 李鉉世, 『IMO國際海難救助 協約案에 관한 研究 -1987년 IMO協約案과 商法과의 比較研究-』, 韓國海洋大學校碩士學位論文, 1989.
- 23) 鄭淵炯, 『海難救助의 法理에 관한 研究 - 人命救助를 中心으로-』, 東亞大學校博士學位論文, 1978.
- 24) 崔棟鉉, 『新海難救助協約에 관한 研究』, 海運産業研究院, 1991.
- 25) 黃錫甲, 『油類汚染損害賠償保障法에 관한 研究』, 崇實大學校博士學位論文, 1993.
- 26) 金井薰一郎, 『ロイス" 救助契約標準書式の改正』, 日本, 海事法研究會誌, No. 99. 1991,
- 27) 小林元彦, 『ロイス" 救助契約標準書式の改正 - LOF 1995の制定』 -, 海事法研究會誌, No. 124, 1995. 2.
- 28) 櫻井玲二, 『IMOによる海難救助法制の再検討(上)』, 海事産業研究所報 No. 223, 1985. 1.
- 29) 櫻井玲二, 『IMOによる海難救助法制の再検討(中)』, 海事産業研究所報 No. 225, 1985. 3.
- 30) 櫻井玲二, 『IMOによる海難救助法制の再検討(下)』, 海事産業研究所報 No. 228, 1985. 6.
- 31) 原田一宏, 『IMO海難救助條約改正案のあらまし』, 海運, 1987. 12.
- 32) 原田一宏, 『IMO海難救助條約案について - 1980年ロイス" 救助契約標準書式との比較を 中心として -』, 海事法研究會誌, No. 77, 1987. 4.
- 33) 齊藤正榮, 『ロイス" 救助契約標準書式の改訂』, 日本海運集會所, 海運 Vol. 8. 1980.
- 34) 中西正和, 『新たな海難救助條約案と ロイス" 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.
- 35) CMI, *Yearbook 1996 Annuaire*, Antwerp I Documents for the Centenary Conference, (Genova, May 1997).
- 36) David W. Steel & Francis D. Rose, *Kennedy's Law of Salvage, 5th ed.* (London : Stevens & Sons, 1985).
- 37) Enrico Vincenzini, *International Salvage Law*, (Lloyd's of London Press Ltd., 1992).
- 38) Frank L. Maraist, *Admiralty in a Nutshell, 2nd ed.*, (ST. Paul, Minn. West Publishing Co., 1988).
- 39) Geoffrey Brice Q. C., *Maritime Law of Salvage*, (London : Stevens & Son, 1983).
- 40) Norris M. J., *Benedict on Admiralty(The Law of Salvage), Vol. 3A, 7th ed.*, (New York : Manthew Bender Co., 1983).
- 41) Antony R. Miller, Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement "LOF 1980" : A Commentary, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 12, No. 2, 1981.
- 42) Barry Sheen, "Convention on Salvage", *Tulane Law Review* Vol. 57, No. 5, June 1983.
- 43) C. S. Hebditch, *LOF 1990 & Amendment to the York-Antwerp Rules 1974*, Hill, Taylor. Dickinson, London, 1992.
- 44) D.J.L. Watkins, "The Salvage Convention 1989 - who pays?", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Nov., 1989.
- 45) Donald A. Kerr, "The Past and Future of "No Cure-No Pay"", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 23, No. 3, July, 1992.
- 46) Donald R. O'may, Lloyd's Form and Montreal Convention, *Tulane Law Review* Vol. 57, June 1983.
- 47) Douglas L. McWilliams, *Salvage of Ancient Treasure Ships(Subaqueous Exploration and Archaeology Ltd., and Atlantic Ship Historical Society Inc. v. The Unidentified, Wrecked & Abandoned Vessel, etc., et al.)*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1986. 2.
- 48) Edgar Gold, Marine Salvage : "Towards a New Regime", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 20, No. 4, October 1989.
- 49) Geoffrey Brice, "Salvage and enhanced awards", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Feb. 1985.
- 50) Geoffrey Brice, "Salvage : Present and future", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Aug., 1984.
- 51) James B. Wooder, "The New Salvage Convention : A Shipowner's Perspective", *Journal of*

- Maritime Law and Commerce*, Vol. 21 No. 1, 1990.
- 52) K. S. Goddard, "Salvage agreements : the master's authority", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, May, 1984.
- 53) Manchester, "Towage or salvage", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Feb., 1988.
- 54) Michael Allen, "The International Convention on Salvage and LOF 1990", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 22, No. 1, Jan. 1991.
- 55) Michael Kerr, "The International Convention on Salvage 1989 - How it came to be", *International and Comparative Law Quarterly* Vol. 39, July 1990.
- 56) Mitchell McInnes, "Life Rescue in Maritime Law", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 25, No. 3, July 1994.
- 57) Mr. Justice Clarke, The "Nagasaki Spirit" - Salvage / Remuneration / Special Compensation / Meaning of fair rate, *Lloyd's Law Reports*, 1995, Vol. 2.
- 58) O'may, D. R., "Lloyd's Form and Montreal Convention", *Tulane Law Review*, Vol. 57.
- 59) Peter 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, 1983.
- 60) Queen's Bench Division (Commercial Court), Salvage / Remuneration / Special Compensation / Meaning of fair rate, *Lloyd's Law Reports*, 1995, 7.
- 61) Richard Shaw, "The 1989 Salvage Convention and English law", *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, May 1996.



