무역상무연구
제72권
2016. 12, pp. 81~113.

논문접수일 2016. 11. 30.
심사완료일 2016. 12. 16.
게재확정일 2016. 12. 17.

2016년 YAR의 적용에 따른 공동해손 정산 실무에 관한 시사점

한 낙 현* · 최 병 권**

Ⅰ. 서 론
Ⅱ. 2016년 YAR의 채택 경위
Ⅲ. 주요 개정내용
Ⅳ. 개정내용의 공동해손 정산실무에 대한 시사점
Ⅴ. 결 론

주제어 : 1994년 YAR, 2004년 YAR, 2016년 YAR, 공동해손, 정산실무

Ⅰ. 서 론

공동해손제도는 해상보험보다 훨씬 오래된 역사를 가지고 있으며, 해상운송의 발전과 함께 발달하여 오늘에 이르고 있다. 해상항행 중의 선박과 화물이 공동의 위험에 조우한 경우 선장은 공동의 안전을 확보하기 위해 모든 합리적인 손해방지 경감조치(모든 공동해손행위)를 강구해야 하지만, 해상보험이 아직 발달하지 않았던 시대에는 그것에 따라 발생한 희생손해와 비용(즉, 공동해손인 손해)을 선박과 화물에 따라 구성된 공동위험단체의 관계자가 평등하게 분담하는 제도가 필요불

* 경남대학교 무역학과 교수, E-Mail : nhhan@kyungnam.ac.kr
** 경남대학교 무역학과 부교수, E-Mail : nangak@kyungnam.ac.kr

가결한 것이었다. 예를 들어 공동안전을 확보하기 위해 이루어진 투하에 의해 희생손해를 입은 화주가 보험에 의한 구제를 받을 수 없는 상태에서 손해를 자신이 부담해야 한다면 공평의 관점에 반한다는 것은 쉽게 알 수 있다. 항해종료 시 항해종료 지점에서 공동위험단체를 구성하는 선장과 화주가 협의하여 공동안전을 위해 투하된 화물의 희생손해를 공평하게 분담하는 것이 공동해손제도의 원형이라고 볼 수 있다. 공동해손제도는 공동해손인 손해를 항해에 관한 공동위험단체 간에 분담하는 이른바 상호보험조합적인 손해분담제도로서 발달하였다.[1)]

한편 해상보험은 보다 일반적이며 광범위한 위험집단 간의 손해분담제도이다. 따라서 로이즈보험조합(Lloyd's of London ; Corporation of Lloyd's)은 근대적인 해상보험 하에서 공동해손제도는 불필요하다는 의견을 일찍부터 표명하고 있었지만,[2)] 실제로 해상보험은 공동해손을 해소시키는 것이 아니라 오히려 공동해손인 손해를 해상보험으로 보상해야 할 손해의 하나로서 위치되게 되었다.

예를 들어 공동해손에 대해 상세한 규정을 두고 있는 1906년 영국해상보험법(Marine Insurance Act 1906 : MIA)은 공동해손에 대한 보험자의 보상책임을 공동해손비용, 공동해손희생손해(MIA 제66조 제4항)와 공동해손분담액(MIA 제66조 제5항)으로 나누어 규정하고 있다. 해상보험이 아직 발달되지 않았던 시대에는 공동해손인 손해를 항해단체관계인 간에 공평하게 분배하는 것이 관계자의 결정적인 관심사이었지만 근대적인 해상보험이 발달한 오늘날에는 공동해손인 손해를 항해단체 내부에서 분배하기 보다는 공동해손인 손해가 어떤 형태로 해상보험에 의해 보상되는 것인지에 대한 것으로 관심의 비중이 이동했다고 할 수 있다. 영국의 2003년 국제선박약관(International Hulls Clauses : IHC)은 그 단적인 예이다.

공동해손에 관한 법률 규정으로서는 우리나라 법에 의한 경우에는 상법 제4편(보험) 제2장(손해보험) 제4절(해상보험) 제694조(공동해손분담액의 보상), 제5편(해상) 제3장(해상위험) 제1절(공동해손) 제865조(공동해손의 요건)-제875조(공동해손채권의 소멸)에 다소 상세한 규정이 있는 외에 우리나라의 영문보험증권에 영국법 준거조항이 편입되어 있는 경우에는 MIA 제66조 제1조-제3항과 공동해손에 관한 19세기부터 오늘에 이르기까지 풍부한 판례가 있다. 그러나 실제로는 선하증권, 용

1) 木村榮一 · 大谷孝一 · 落合誠一編, 海上保險の理論と實務, 東京: 弘文堂, 2011, p. 385.

2) 로이즈보험조합은 국제법의 개혁과 법전화를 위한 협회의 1877년 Antwerp 회의에서 YAR에 의한 공동해손 범위의 어떤 확대에도 반대함과 동시에 공동해손법의 통일문제는 공동해손제도를 폐지함에 따라 달성된다고 하여 당시 추진되었던 통일공동해손법 제정운동에 반대하였다. 영국이 이 운동에 냉담하였던 것은 로이즈보험조합의 공동해손폐지론에 그 하나의 원인이 있었다고 볼 수 있다(Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., Lowndes & Rudolf: *The Law of General Average and York-Antwerp Rules*, 13th ed., London: Sweet & Maxwell, 2008, p. 48).

선계약서와 해상보험증권에 공동해손은 YAR(York-Antwerp Rules)에 따라 정산한다는 취지의 조항이 편입되어 있으므로 YAR이 국제적으로 통일된 보통계약조항·약관으로서 공동해손에 관한 준칙이 되고 있다.

최근 국제해법회(Comité Maritime International : CMI)에서는 2016년 5월 6일 종료된 42차 국제컨퍼런스에서 변경된 YAR을 채택하였다. 이번에 변경된 규칙(2016년 YAR)은 기존 2004년 YAR 하에서는 선주 보호가 충분치 않다고 판단하여, 1994년 YAR 1994에서 삭제된 선주에 유리한 조항을 다시 복구하여 공동해손발생시 선주의 이익을 보호하는 방향으로 개정되었다. 2004년 YAR이 선주의 이익을 충분히 반영하지 못한다는 의견에 따라 개정된 이번 2016년 YAR은 이미 BIMCO(The Baltic and International Maritime Council) 등 주요 국제해사단체의 지지를 얻어 기존 계약서에 YAR 2016을 편입하여 발행하려는 시도를 하고 있다. 우리나라의 선주, 화주, 용선자, 해상보험 관계자 등도 이와 관련된 내용을 주시하면서 향후 우리나라에서도 2016년 YAR 채택에 대한 대응방안을 모색할 필요가 있을 것이다.

본 연구에서는 CMI의 다양한 개정항목 중 공동해손의 정산실무에 영향을 미칠 가능성이 있는 항목에 대해 분석한 후 그 개정내용에 대한 시사점을 제시하는 것에 목적이 있다.

Ⅱ. 2016년 YAR의 채택경위

공동해손에 관한 법규의 통일 운동은 1860년 초에 영국의 로이즈보험조합과 리버풀보험자협회 및 기타 상업 단체의 요청을 수락한 사회과학진흥회(National Association for the Promotion of Social Science)에 의해 시작되었다. 영국의 사회과학진흥회는 유럽 여러 나라와 미국의 해사관련단체를 그 해 9월 25일 글래스고에 초청하여 공동해손법의 통일을 위한 2개의 결의를 채택하였다. 1862년 4월에 공동해손에 관한 126개조의 초안을 마련하였다. 그러나 이 초안은 많은 전문가들에 의해 비판되어 새로운 안을 마련하기로 결정하고 이를 위한 위원회를 구성하였다. 이 위원회에서 작성한 새로운 안은 1864년 9월 26일 요크에서 개최한 제3회 국제공동해손회의(International General Average Congress)에서 심의되어 11개조로 이루어진 1864년 York 규칙을 채택하였다.

영국 상업회의소연합회(Association Chambers of Commerce)는 1864년 York 규칙을 기초로 하여 영국의 성문법을 제정할 것을 시도하였으나 로이즈보험조합의 반

대에 가까운 무관심으로 성사되지 못하였다. 이러한 과정을 거쳐 1877년 8월 30일 앤트워프에서 유럽 여러 나라와 미국 통상단체 대표 등 68명이 참석하여 로이즈 보험조합 대표의 반대에도 불구하고 York 규칙을 약간 수정하여 12개조의 규칙을 채택하였다. 이것이 바로 1877년 YAR이다.

1989년에는 해난구조협약(International Convention on Salvage 1989)[3]이 제정되었고 또 1990년에 로이즈구조계약표준서식(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement ; Lloyd's Open Form(LOF))[4]도 개정되었기 때문에 1974년 YAR도 전면적으로 개정할 필요성이 대두되었다. 그러나 1990년 파리에서 개최된 제34차 CMI에서는 충분히 검토하여 개정할 시간적 여유가 없어 1994년 시드니회의에서 전면 개정하기로 하고 파리회의에서는 1974년 YAR 제6조 구조보수만을 개정하여 발표하였는데 이 규칙이 1990년 규칙(York-Antwerp Rules 1974 as amended 1990)이다. 그 후 1994년의 시드니회의에서 전면적으로 개정하여 새로운 규칙을 발표하였는데 이를 1994년 YAR이라고 하고 이 규칙은 1994년 12월 31일 이후 공동해손정산실무에 적용할 것을 권유하였다.

2004년 5월 31일부터 6월 4일까지 캐나다 밴쿠버에서 개최된 국제회의에서 새로운 규칙을 발표하였는데 이를 2004년 규칙라고 한다. 이 규칙은 2004년 12월 31일 이후 공동해손 실무에 적용할 것을 권유하였다. 그러나 2004년 YAR은 국제적 선주단체인 국제해운회의소(International Chamber of Shipping : ICS)[5] 등의 반대에도

---

3) 1989년 해난구조협약은 해난구조를 해상에서의 구조행위에 한정하지 않고 그 적용범위를 항행할 수 있는 수면에서의 구조행위에까지 확대하였으며, 임의구조 외에 구조계약에 의한 해난구조(계약구조)를 포함시켜 규정하고 있다. 또한 해양환경의 보전과 관련하여 구조료의 결정에 환경손해방지노력을 고려하도록 하였다. 구조작업에 의하여 환경손해가 방지된 경우에는 구조업자가 사용한 구조비용의 30% 범위 내에서 특별보상을 할 수 있도록 규정하고 있다(정완용, "개정 상법상의 해난구조규정에 관한 고찰", 한국해법학회지, 제32권 제2호, 2010, p.207). 해난구조 실무에서 널리 사용되고 있는 1990년 LOF는 1989년 해난구조협약의 내용을 수용하여 계약구조를 포함하고 있는데, 이 표준약관이 오늘날 널리 이용되고 있다. 1990년 LOF는 그 후 1995년에 개정된 바 있고, 2000년 LOF가 도입된 후(서동희, "LOF 2000의 도입의 배경 및 주요 조항에 대한 검토", 한국해법학회지, 제29권 제1호, 2007, p.21), 2000년 LOF는 2011년에 개정되어 현재 이용되고 있는 것은 2011년 LOF이다(Bizon, Karen, "Amendments to Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement (LOF) and Lloyd's Standard Salvage and Arbitration (LSSA) Clauses", http://www.marine-salvage.com/documents/Amendments%20re%20LOF%202011.pdf(검색일: 2016.12.1.)).

4) 구조가 성공하지 못한 경우, 일체의 보수는 지급되지 않지만 구조가 성공한 때는 작업의 난이도, 피구조재산가액 등의 요건을 감안해서 보수를 지급하는 계약으로 금액을 미리 결정하지 않는(open)다는 뜻에서 Lloyd's Open Form(LOF)이라고도 불리고 있다.

5) ICS는 민간국제기구로서 1921년 런던에서 설립되었으며, 국제민간선주들의 권익보호와 상호협조를 위해 각국 선주협회들이 자발적으로 조직한 국제민간선주협의체이다. ICS는 국제해운의 기술적 및 법적 분야에서 제기되는 문제에 대하여 선주들의 통일된 의견을 반영하고 선주들의 이익을 도모하고자 하는 기구이다. 특히 유엔무역개발회의(UNCTAD)나 국제해사기구(IMO) 등의 국제기구의 자문기관 역할을 수행한다.

불구하고 채택된 전례가 없는 것이었다.[6] 이로 인해 밴쿠버 국제회의 후에도 2004년 YAR은 선주단체에서 받아들이지 않아 오늘날에도 거의 사용되지 않고 있다.

이러한 상황을 우려한 CMI는 2012년 10월에 중국 베이징에서 개최된 제40차 국제회의에서 한정된 범위에 대해 2004년 YAR을 개정한 2012년 YAR을 채택할 것을 목표로 하였다. 그러나 이 개정제안이 각국 해법회 등에서 제시된 것이 베이징 국제회의까지 3개월 정도밖에 남아 있지 않아 각국 해법회와 관계 단체가 충분히 검토할 정도의 시간적 여유가 없었다. 따라서 2012년 CMI 베이징 회의에서도 2004년 YAR에 대한 개정작업을 합의를 이루지 못하였다. 이에 2012년 회의에서 공동해손에 관한 새로운 국제작업반(International Working Group : IWG)을 임명하여 공동해손에 관한 YAR의 전반적인 검토를 수행하여 선주, 화주 및 관련 보험업자들의 요구사항을 충족시키는 새로운 YAR의 초안을 작성하도록 제안하였다. 위의 초안은 2016년 CMI 회의에서의 채택을 목표로 하였다.[7]

따라서 2012년 베이징회의 이후 IWG는 2016년 회의 이전에 각 업계로부터 광범위한 동의를 얻을 목적으로 2013년 3월 15일 설문지를 준비·배포하여, 각국의 의견을 수렴하기로 하고, 또한 2013년 CMI 더블린 국제전문위원회 회의의 기본자료로 사용하고자 하였다. 이 설문지 및 회의에서 기반을 둔 YAR은 1994년 YAR이며 그 회의 내용도 1994년 YAR을 바탕으로 진행되었다. 위의 회의에서는 YAR의 모든 부분에 대한 전체적인 검토를 하고자 하였으며, YAR 1994를 아래와 같이 네 가지 영역(General, Introductory Rules, Lettered Rules and Numbered Rules)으로 나누어 회의를 진행하였다.[8]

CMI는 2016년 5월 3일~6일에 뉴욕에서 제42차 국제회의를 개최하여 YAR을 일부 개정하여 공동해손에 관련된 규칙인 2016년 YAR을 채택하였다. 과거 CMI가 YAR의 개정을 실시한 경우 규칙의 적용개시일에 대해서도 권고를 하는 것이 통례이었지만 이번 개정에서는 적용개시일에 관한 권고는 실시되지 않았다. 한편 BIMCO는 5월 10일에 코펜하겐에서 개최된 서류위원회(Documentary Committee)에서 구체적인 실시시기는 미정이라고 설명하고 있지만 BIMCO가 제정한 선하증권과 용선계약서 중의 공동해손조항에 2016년 YAR을 편입할 방침을 세우고 있다.[9]

---

6) 井口俊明, "CMI バンクーバ國際會議報告, 共同海損, 2004年ヨークアントワープ規則の採擇", 海法會誌, 第48号, 2004, p. 3 ; 中西正和, "2004年ヨークアントワープ規則の成立", 海運, 2004, p. 43.

7) 久保治郎, "北京國際會議(2012年)報告(2004年ヨークアントワープ規則の改定について)", 海法會誌, 第56号, 2012, p. 71.

8) 한국선주상호보험조합, "해상클레임 예방가이드(34), 선하증권 이면약관의 현대화를 위한 고려사항", 해양한국, 제516호, 2016.8.29.(http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=18281(검색일: 2016.12.5.)).

9) Spencer, Jonathan S., *York-Antwerp Rules 2016 and Guidelines*, The Spencer Company, 2016, pp. 1~2.

따라서 향후 해운업계에서 사용되고 있는 선하증권 등의 공동해손조항이 점차 2016년 YAR로 변경될 것이 예상되고 있다.

Ⅲ. 주요 개정내용

2016년 YAR의 선행규칙은 2004년 YAR인데, 베이징국제회의에서는 2004년 YAR의 개정에 대해 심의를 하였다. 그러나 현재는 사실상 1994년 YAR이 국제적으로 통일되어 있기 때문에 CMI에서는 베이징국제회의 이후 2004년 YAR을 검토대상으로 하면서도 1994년 YAR을 근거로 어떻게 개정해야 할지에 대한 관점에서 검토와 심의가 이루어지게 되었다.[10] 따라서 여기서는 1994년 YAR과 비교하여 개정된 항목을 개정 내용으로 설명하고 있다. 게다가 피난항 초과정박기간 중의 승무원 급식비와 임시수리비에 대해서는 1994년 YAR과 같은 취지를 규정하고 있지만, 2004년 YAR에서의 개정을 1994년 YAR의 규정내용으로 환류하는 중요항목으로 볼 수 있기 때문에 함께 설명하기로 한다.

<표 1> 1994년 YAR, 2004년 YAR, 2016년 YAR 비교 분석표

규칙	1994년 YAR	2004년 YAR	2016년 YAR
제B조(예인 관련)			
제B조 제2항	예인선과 피예인선의 분리가 그 자체로 공동해손 행위일 경우에 한해서만, 공동해상사업은 계속됨 ("분리"에 대한 공동해손 조건이 불명확)	1994년 YAR과 동일	예인선과 피예인선의 분리 관련, 그 분리가 분리하는 선박의 일방 혹은 양 선박의 안전에 도움이 되는 조건이라면 공동해손 인정
제B조 제3항	없음	없음	예인선과 피예인선이 피난을 위해 피난항으로 입항하는 경우 각각의 선박에 대하여 YAR 적용

10) Macdonal, John, "General Average-English and US Law and Practice, Against the Background of the York-Antwerp Rules 1994", 1 Mar 2001, http://www.gard.no/web/updates/content/53532/general-average-english-and-us-law-and-practice-against-the-background-of-the-york-antwerp-rules-1994(검색일: 2016.12.1.).

제E조(거증자료 제출)			
제E조 제2항	공동해손 당사자는 공동해상사업의 종료일로부터 12개월 이내 공동해손분담액과 관련된 손실 및 비용을 서면으로 통지	1994년 YAR과 동일	공동해손분담가액과 관련한 재산의 명세는 신속하게 제공하고 공동해손으로 인정받기 위한 손실 및 비용은 서면 통지
제E조 제3항	12개월 이내 통지받지 못한 경우 정산인이 추산할 수 있으며, 이 추산이 명백히 잘못된 경우에 한해서만 이의신청할 수 있음	1994년 YAR과 동일	1994년 YAR과 동일. 다만, 이의신청을 2개월 내로 하는 것으로 제한
제E조 제4항	없음	없음	공동해손희생손해 및 비용에 대한 제3자 구상을 고려·진행하고 있는 경우 정산인에게 통보. 실제 구상 성공시 2개월 이내에 해당 사실 정산인에게 통보
제G조(공동해손 정산의 기준 시각 및 장소)			
제G조 제4항	선화비분리조항에 의하여 공동해손으로 인정되는 비용 중 화주가 부담하는 비용은 이 화물이 화물소유자에 의해 원래목적지로 계속 운송되었을 경우 발생하였을 비용을 초과하지 못함	1994년 YAR과 동일	1994년 YAR과 동일. 다만 이 제한은 제F조(대체비용) 하에서 인정된 공동해손비용에는 적용하지 않음
제VI조(구조료)			
제VI조 제(a)항	구조료 포함 원칙	구조료 불포함 원칙	조건부 구조료 포함 원칙
제XI조 제(b)항 제(i)호	피난항에서 공동위험 혹은 항해 계속을 위해 필요한 선박수리기간 동안 발생하는 선원급여, 유지비용, 연료, 등 공동해손으로 인정	피난항에서 발생하는 비용 중 선원급여, 유지비용은 공동 해손 불인정	1994년 YAR과 동일

제XI조 제(c)항 제(ii)호	없음	없음	항비에 대한 정의편입(모든 관례적 혹은 추가적 비용 포함)
제XI조 제(d)항 제(iv)호	환경보호를 위한 비용 중 화물 적양하, 재적부 비용은 공동해손으로 인정	1994년 YAR과 동일	화물적양하작업 외에 선상작업, 연료 및 화물의 적양하, 재적부 비용까지 포함
제XIII조	12개월 이내에 도장된 경우에 한해서 선저도장비용은 공동해손으로 인정	1994년 YAR과 동일	12개월을 24개월로 확대
제XVI조(공동해손희생손해 화물부분 산정기준)			
제XVI조 제(a)항 제(i)호	화물 희생손해 판정시 상업송장가격 기준	1994년 YAR과 동일	화물 희생손해 판정시 상업송장기준, 상업송장가격은 최종 목적지와 상관없이 양하지 가격으로 간주(신설)
제XVII조(공동해손분담가액)			
제XVII조 제(a)항 제(i)호	공동해손분담가액 산정시 화물가액은 상업송장가격 기준	1994년 YAR과 동일	공동해손분담가액 산정시 화물가액은 상업송장 가격 기준, 상업송장가격은 최종 목적지와 상관없이 양하지 가격으로 간주(신설)
제XVII조 제(a)항 제(ii)호	없음	없음	정산인 판단하에 분담에 큰 비중을 차지하지 않는 화물은 정산에서 제외 가능(신설)
제XVII조 제(b)항	없음	없음	제VI조 제(b)항에 의해 구조료가 공동해손으로 포함되지 않는 경우, 구조업자에 지급한 구조료는 분담가액에서 공제됨(신설)
제XX조	지급된 공동해손 비용에 대하여 수수료 2% 공동해손으로 인정	삭제	삭제
제XXI조(이자)			
제XXI조	연리 7%	이자는 CMI에서 매년 결정	12개월물 ICE Libor 금리 +4%

제XXII조(현금공탁의 관리)			
제XXII조	공동해손 및 구조료에 대한 화물분담금으로서 수령한 현금공탁은 선주 및 위임받은 공탁자의 공동명의 은행계좌에 입금	1994년 YAR과 동일	공동해손 및 구조료에 대한 화물분담금으로서 수령한 현금공탁은 정산인이 수령, 정산인 명의의계좌에 입금. 특별기금은 정산인이 수탁자로서 관리 해당 계좌에서 입출금은 정산인이 해당 공탁자에 통지 후 승인하에 가능. 통지 후 90일 이내 승인이 없는 경우 정산인이 사용 후 최종정산금에서 반영 가능
제XXIII조(제소기한)			
제XXIII조	없음	공동해손분담금청구에 대한 제소기한 편입(신설). 공동해손정산서발행 후 1년 혹은 공동해상사업 종료 후 6년 중 먼저 도래하는 날짜에 제소기한만료. 합의에 의하여 제소기한 연장 가능	2004년 YAR과 동일

자료 : 한국선주상호보험조합, "York-Antwerp Rules 2016의 주요사항", KP&I Circular, 2016.6.7., http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board.php?bo_table=News_01&wr_id=486(검색일: 2016.12.5.).

2016년 YAR은 종래의 규칙에서 공동해손으로 인정되는 구조료의 범위, 해손정산인에 대한 정보제공, 자금의 공급(선대수수료), 공동해손으로 인정된 손실에 대한 이자, 공탁금 취급 등에 대해 개정을 하고 있어 그 개정항목의 범위는 다양하게 이르고 있다. 이번 개정에서는 여기에 기재한 것 이외에 제B조(예선·피예선) 제2항의 개정과 제3항의 추가, 제XI조 제(b)항 제(ⅰ)호(피난항에 입항한 선박의 체선비용)의 개정 외에 다수의 문구정비, 용어사용법의 통일이 이루어지고 있다. 그 대부분은 현행 정산실무의 반영 혹은 규정의 명확화를 목적으로 한 것이다. 그 주요 개정내용은 다음과 같다.

1. 해손정산인에 대한 정보제공(제E조 제2항, 제3항)

공동의 항해단체의 당사자가 자신에게 발생한 공동해손비용과 희생손해에 대해 공동해손의 인정을 청구하는 경우 1994년 YAR과 2004년 YAR에서는 해당 당사자는 항해종료 후 12개월 이내에 해손정산인에게 통지하는 것이 요구되며(제2항), 그 통지가 이루어지지 않은 경우 혹은 해당 비용과 손해를 증명하는 증거와 분담가액에 관련한 명세가 해손정산인에게 요구된 후 12개월 이내에 제출되지 않은 경우에는 해손정산인은 입수할 수 있는 정보에 기초하여 공동해손에 대한 인정액과 부담가액을 견적할 수 있다고 규정되어 있다(제3항). 이들은 정산절차의 신속화를 위한 규정인데 해손정산인의 요구에 따라 제출기간이 다시 개시하는 것으로 이해되어 그것은 적당하지 않다는 견해가 일반적이었다.

따라서 2016년 YAR에서는 공동해손에 대한 인정을 요구하는 공동해손비용과 희생손해의 통지와 각각을 증명하는 명세에 대해서는 항해종료 혹은 비용지출 후 12개월 이내에, 부담가액에 관한 명세에 대해서는 항해종료 후 12개월 이내에 해손정산인에게 제출되지 않는 경우에 해손정산인은 재량으로 견적할 수 있는 것으로 변경되었다. 또한 이 해손정산의 재량에 의한 공동해손에 대한 인정범위와 부담가액의 견적에 대한 이의신청에 대해서는 현행규정과 마찬가지로 분명하게 오류라는 이유가 있는 경우에만 행할 수 있다는 한정을 유지하고 게다가 항해의 당사자가 해손정산인의 견적에 관한 통지를 수령한 후 2개월 이내라는 기간적인 제한이 추가되었다(제3항).[11]

또한 공동해손정산완료 후에 공동해손비용과 희생손해에 관한 제3자로부터 회수에 대해 해손정산인에게 통지되는 사안이 적지 않다. 이러한 실정을 고려하여 정산의 재고를 회피하기 위해 2016년 YAR에서는 제E조 제4항을 추가하여 항해 당사자가 제3자에게 공동해손비용과 희생손해의 회수를 시도하고 있는 경우에는 회수금 수령 후 2개월 이내 그 상세한 내용을 해손정산인에게 통지해야 할 의무를 새롭게 규정하였다.[12]

---

11) 東京海上日動海上業務部, “共同海損に關わる新規則「２０１６年ヨーク･アントワープ規則」の成立“, マリンニュース, No.202, 2016, pp. 1~2.

12) 한국선주상호보험조합, 2016.6.7., 전게웹사이트.

2. 선화비분리조항(제G조 제4항)

선박이 사고에 의해 피난항에서 수리를 하는 경우에는 화물의 임시양하, 보관·재선적의 비용과 초과정박 중의 선비 등 공동해손비용이 증대한다는 문제뿐만 아니라 화물보관 중의 위험과 수하인에게 화물인도의 지연 등의 문제가 발생한다. 이들 문제를 회피하는 대책으로서 선주가 대체선박(대선)을 수배하여 화물을 목적지까지 계반하는 일이 자주 실시된다. 그 경우 공동해손 본래의 견해에서 보면 선박과 화물의 분리에 의해 공동위험단체가 붕괴되기 때문에 그 시점에서 공동해손이 종료하게 되어 화주는 화물을 조기에 수취할 수 있는 편의성을 확보할 뿐만 아니라 선주가 지출한 선박수리기간 중의 연료비와 승무원급식비 등의 공동해손비용에 대해 분담을 면하게 되는 불공평한 사태가 발생할 수 있다. 과거부터 이러한 불공평을 시정하기 위해 선화비분리협정(서)(Non-separation Agreement)를 첨부하여 선박과 화물이 분리되어도 공동해손이 종료하지 않는 것으로 간주하여 공동해손정산을 한다는 취지의 협정을 하는 것이 세계적 관행이 되고 있다. 이 선화비분리협정이 1994년 YAR 제G조 제3항에 편입되어 선화비분리조항으로 불리고 있다.

선화비분리협정서란 보험자가 공동해손분담금지급보증장을 제공할 때에 함께 제출해야 하는 서류이다. 피난항에서 선박을 수리할 경우 수리기간이 장시간 소요될 것으로 판단되면 다른 선박으로 계반하는 것이 경제적일 경우가 있다. 이것은 적하가 원래의 선박에 선적되어 최종목적지까지 수송되는 경우와 동일한 지위를 선주에게 인정하는 효과를 갖는다. 이와 같이 대선수송할 경우 대선수송될 화물은 원래 선박으로 최종목적지에 도착하는 것으로 간주하고 손상된 선박이 수리되어 다시 출항할 때까지 발생된 모든 희생과 비용을 절약된 공동해손손해의 범위에 포함시켜 화주 혹은 보험자가 그 분담책임을 진다는 것을 약정한다.[13] 이 약정에 의해 화주는 최악의 경우라도 피난항에서 인도를 받은 경우와 동등한 입장에 놓이는 것이 된다.[14] 이와 관련된 내용을 1994년 YAR 제G조 제4항에 규정하고 있는데, 이것을 Bigham 조항이라 부르고 있다. 즉, “선화비분리협정에 기초하여 적하가 지불해야 할 금액은 적하가 피난항에서 화주에게 인도되고 화주가 목적지에 계반한 경우에 회주가 소요했을 금액을 초과하지 않는 것으로 한다.”고 규정하고 있다.

적하이해관계인이 관련 서류제출을 이행하지 않으면 선박소유자는 유치권을 행사하여 화물을 압류하게 된다. 이와 같이 선박소유자자 적하이해관계인에게 관련

13) Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., *op.cit.,* p. 208.
14) Comatra Ltd and Anr v. Various Underwriters(The Abt Rasha) [2000] 2 Lloyd’s Rep. 575.

서류제출을 요구하는 과정에서 공동해손정산인을 선임하면 공동해손정산업무가 시작된다.

City of Colombo호 사건[15]에서 본선은 인도와 아프리카 항에서 런던까지의 항해 도중, 중간항인 몬트리올에서 주Ⅱ기관에 커다란 손상이 발생하여 항해를 계속하기 위해서는 광범한 수리를 할 필요가 있었다. 수리에는 약 1.6개월을 소요하는 것에서 선주는 공동해손을 선언한 후에 공동해손맹약서와 선하비분리협정(서)와 대체로 적하를 몬트리올에서 런던까지 대선수송하는 것을 각 화주에게 제안하였다.[16]

대부분의 화주는 이 제안을 받아들였지만 화주인 Gibbs Nathaniel사만은 선하비분리협정(서)에 서명하는 것을 거부하고 선주에게 몬트리올에서 화물을 인도하도록 요구하였다. 선주는 적하를 인도하면 항해는 종료하고 공동해손분담액의 회수를 할 수 없기 때문에 공동해손분담액의 청구권의 보전을 이유로 적하에 대한 유치권을 주장하고 인도를 거부하였다. 이것을 불복하고 Gibbs Nathaniel사는 선하비분리협정(서)에는 서명하지 않고 공동해손맹약서만의 상환으로 몬트리올에서 적하를 인도하는 것을 요구하는 중간명령을 재안하였다. 이 제안에는 법원에 의해 인정되어 결국 Gibbs Nathaniel사만이 몬트리올에서 적하의 인도를 받고 자기의 비용으로 토론토까지 적하를 계반하였다.

본선은 사고가 발생한 후 약 3개월 후에 수리를 완료하고 공하인 상태로 새로운 적하를 적재하기 위해 토론토로 향했다. 선주는 공동해손정산서에 따라 Gibbs Nathaniel사에 대해 적하의 인도 후 몬트리올에서 지출된 비용에 대한 분담을 요구하는 소송을 제기하였다.

캐나다 연방항소법원은 “중간항에서 발견된 기관손상의 수리를 위해 선박이 접안하는 경우에도 공동해손은 성립하며 그 동안에 지출된 비용은 공동해손으로서 분담을 받을 권리를 가진다. 그 이유는 선박과 적하는 긴박한 위험에 노출되지 않았지만 그 수리는 항해의 안전한 수행을 위해 필요하였기 때문이다. 화주는 일반계약법이나 해사법에도 최종목적지에 도착하기까지 적하를 본선상에 유치하는 것을 의무화하는 것은 아니다. 화주는 목적지까지의 운임전액을 지불함에 따라 중간항에서의 적하의 인도를 요구할 수 있으며 또한 인도 이후에 지출된 비용을 공동해손으로서 분담하는 것을 거부할 수 있다.”고 판시하였다.[17]

선화비분리조항이 적용되는 상황은 항해중단 혹은 항해포기를 구성하는 선박

15) Ellerman Lines v. Gibbs Nathaniel(Canada)(The City of Colombo) (1986) 26. D.L.R. (4th) 161 ; (1986) A.M.C.2217.

16) Buglass, L.J., *Marine Insurance and General Average in the United States*, 3rd ed., Centreville, Md: Cornell Maritime Press, 1991, pp. 320~321.

17) Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., *op.cit.,* p. 209.

혹은 적하의 손상에 이르지 않는 경우이다. 선하비분리협정은 원운송계약 하에서 운송인이 적하를 보유할 권리가 인정될 때에만 허용된다. 항해중단 혹은 항해포기를 구성하는 상황하에서는 이후의 행위는 공동해손으로 인정되지 않고 1994년 YAR 제G조 제3항은 적용되지 않는다고 볼 수 있다.

항해포기가 성립하지 여부는 쉽게 결정할 수 없는 어려운 문제이다. Bigham 조항은 화주가 선화비분리협정(서)에 서명한 때라도 화주에 대해 피난항에서 인도를 받아 스스로 대선을 수배하여 계반한 경우의 비용을 초과하여 공동해손분담을 요구받는 일은 없다는 것을 보증함에 따라 이 문제를 실무적으로 해결하는 것이다.

제G조 제3항의 선화비분리조항의 효과로서 화물이 부담하게 되는 금액의 상한을 규정한 제4항, 즉 Bigham 조항의 운용에 대해서는 이번의 개정 논의 중에 해손정산인간의 실무가 반드시 통일되어 있지 않다는 지적이 있었다. 2016년 YAR 제G조는 공동해손분담가액과 NSA(non-separation allowances)에 대해 다루고 있다. 손해를 이유로 한 계약불이행을 결정하기는 비교적 쉬우나, 지연에 의한 항해중절 결정은 매우 어렵다는 부분에 대해서는 대부분 동의를 하였으나, YAR의 체제 안에서는 어떠한 해결책도 불가능하다는 의견이었다. 그리고 NSA와 관련하여 수리가 완료된 이후에도 선박이 원래의 위치에 도달할 때까지 이러한 분담금이 지속되는지에 대한 실무상 차이에 대한 토의가 있었으나, 그러한 NSA에 대한 분리점(cut off point)은 해손정산인의 재량권에 맡겨야 한다는 대다수의 의견이 있었다.[18]

선화분리 후에 화물이 계반되는 경우 그 계반비용은 제F조 하에서 대체비용으로서 공동해손으로 인정되며 분리 후 선박수리기간 중의 승무원급식비 등의 피난항비용은 제G조 제3항 하에서 공동해손으로 인정된다. 제G조 제4항의 Bigham 조항을 문자 그대로 해석하면 후자만에 공동해손인정액(화물의 분담액)의 상한액(이른바 Bigham Cap)이 적용되게 되지만 피난항비용(제G조 제3항)과 대체비용(제F조)의 합계액에 대해 상한액을 적용하는 실무도 존재하고 있다. 이번의 개정 논의에서는 이 점에 관한 규정의 명확화에 대해 검토할 필요가 있었다고 보아진다. 또한 이것과 별도로 선주단체인 ICS는 Bigham 조항의 폐지를 주장하고 있었다.

최종적으로 2016년 YAR에서는 선화비분리조항에 의해 공동해손으로 인정되는 금액의 상한액을 규정한 Bigham 조항은 제F조에서 공동해손으로 인정되는 계반비용에는 적용되지 않지만, 즉 계반비용은 Bigham 조항이 규정하는 상한액과는 별개로 공동해손으로서 인정될 수 있다는 것이 명확하게 되었다.[19]

---

18) 전해동, 전게웹사이트.

19) 東京海上日動海上業務部, *op.cit.,* p. 2.

3. 구조보수(제Ⅵ조)

공동해손부담가액과 해난구조에서의 피구조가액 간에는 원리적인 차이가 있다. 후자는 구조종료 후 안전한 장소에 인양된 시점 혹은 지점에서의 피구조재산의 원가이다. 또한 불성공 무보수(No Cure, No Pay) 조건에 기초한 구조보수재정액은 피구조가액을 초과할 수 없는 것에 대해 공동해손인 손해와 비용은 부담가액의 총액을 초과할 수 있다.[20] 그 경우 YAR에는 공동해손분담의무의 유한책임에 대한 규정은 없지만, YAR에 기초한 공동해손의 정산실무 상 분담의무자의 책임은 부담가액을 한도로 한다는 취급이 확립되어 있다.[21]

이번의 개정 논의에서 구조료의 문제는 이해관계자 간에서 가장 견해의 괴리가 큰 문제이었다. 구조료는 공동안전을 위해 발생한 비용이며 전통적인 공동해손비용이다. 1994년 YAR에서는 전통적인 견해에 따라 구조료(구조의 성질을 가지는 비용)는 공동해손으로 인정된다고 규정되어 있다. 한편 2004년 YAR에서는 구조료 중 작업을 발주한 당사자(통상은 선주)가 구조업자에게 자신이 채무의 전액을 부담하는 성질의 계약구조 형태의 구조료에 대해서는 공동해손으로 인정되지만, 계약상(LOF) 혹은 법률상(1989년 해난구조협약, 우리나라 상법이 직접 적용되는 구조의 경우 등) 선박과 화물 등의 피구조재산이 구조업자에 대해 피구조가액의 비율에 따라 단독개별로 구조료의 지급의무를 부담하는 경우에 그 구조료(구조에 대한 지급, LOF형 구조보수)는 원칙적으로 공동해손으로서의 재정산은 이루어지지 않는다고 규정되어 있다.[22] 이 점은 기본원칙과 관련된 개정이며 선주단체(ICS)가 2004년 YAR을 거부하고 있었던 커다란 원인이 되고 있다. 이번의 개정 논의에서도 당초 국제해상보험연합(International Union of Marine Insurance : IUMI)[23]는 LOF형 구조보수를 공동해손으로 재정산을 하는 것은 비용과 시간의 낭비라고 하여 2004 YAR의 입장을 지지하고 있었다.

최종적으로 2016년 YAR은 위의 쌍방의 입장(1994년 YAR과 2004 YAR 혹은 ICS와 IMUI의 견해)의 이른바 중간적인 견해를 채택하여 구조의 성질을 가진 비용은

---

20) Thomas, D. R., "Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement-A Descriptive and Analytical Security", LMCLQ, 1978, p. 276.

21) Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., *op.cit.,* p. 551 ; Rose, F. D., *Marine Insurance Law and Practice*, LLP, 2004, p. 30 ; Gilman, J., et al., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 17th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2008, p. 1189.

22) 한낙현, "YAR상 구조보수조항의 기본적 문제점에 관한 연구", 해운물류연구 제64호, 한국해운물류학회, 2010, pp. 115~143.

23) 세계각국의 해상보험업자의 협조와 정보교환을 목적으로 1874년에 독일에서 결성된 해상보험업자의 국제조직이다. 민간단체의 국제조직으로서는 역사가 가장 오래된 조직의 하나이다.

공동해손으로 인정된다는 대원칙을 명확하게 한 후, LOF형 구조보수에 대해서는 구조보수를 결정할 때 채택된 피구조가액과 공동해손부담가액 간에 명확한 차이가 인정되는 경우를 중심으로 아래의 경우에 한정하여 재정산을 하는 것을 상정하고 있다.[24] 즉, ① 항해 중에 피구조가액과 공동해손부담가액 간에 중대한 괴리를 초래하는 후속사고와 기타의 사정이 발생하고 있는 경우, ② 중대한 희생손해가 발생하고 있는 경우, ③ 피구조가액에 분명한 잘못이 있고 구조료의 배분에 중대한 잘못이 있는 경우, ④ 다른 당사자가 부담해야 할 구조료의 상당한 비율을 구조의 당사자가 지급하고 있는 경우, ⑤ 상당한 비율에 대해 구조의 당사자가 이자, 통화조정, 법적 비용 등을 제외한 것을 근거로 하여 중대한 차이가 있는 수준에서 구조료의 청구를 해결한 경우 등이다.

4. 피난항 초과정박 기간중의 승무원 급식비(제XI조 제(b)항 제(ⅰ)호)

1994년 YAR 제XI조 제(a)항은 선장, 고급해원과 보통해원의 급여와 급식비에 대해 규정하고 있다. 1994년 YAR 제XI조 제(c)항은 급여의 내용을 명확하게 하기 위해 규정된 정의이다. 즉, 선장, 고급해원과 보통해원에 대해 혹은 이들 승무원을 위해 지급한 모든 지불금을 포함하며 그 지급이 법률상 선주에게 부과된 의무에 의하든 혹은 고용계약 조건에 의하든지 여부를 불문한다는 취지를 규정하고 있다.

급료와 급식비가 공동해손으로 인정되는 기간은 1994년 YAR 제XI조 제(a)항에 규정되어 있는 항해연장의 기간과 제(b)항의 추가적인 초과정박기간이다. 정산상이 기간계산에 대해 영국에서는 6시간을 단위로 하고 6시간 혹은 그 이상을 반일로서 취급하고 있지만 미국에서는 12시간을 단위로 하여 12시간 혹은 그 이상을 1일로 취급하고 있다.

1994년 YAR에서는 피난항으로의 이로기간과 피난항에서 초과정박기간 중의 승무원급식비가 모두 공동해손으로 인정되는 한편 2004년 YAR에서는 피난항으로 이로기간 중의 승무원급식비는 공동해손으로 인정되지만, 피난항에서 초과정박기간 중의 급식비는 공동해손에서 제외되었다.[25] 2016년 YAR은 1994년 YAR과 동일한 규정이 되었다.

---

24) 東京海上日動海上業務部, 전게서, p. 2.
25) 한국선주상호보험조합, 2016.6.7., 전게웹사이트.

5. 항비의 정의(제XI조 제(c)항 제(ⅱ)호)

추가적인 초과정박기간에 지출한 항비도 공동해손으로 인정된다. 항비의 내용에 대해서는 해운실무의 관행에 따를 수 밖에 없다. 항비에는 일할계산에 의한 항만 혹은 선거사용료를 포함한다. 게다가 육상에서 공급되는 증기, 물, 전기료도 포함하는 것으로 해석되고 있다. 선박이 항해의 안전한 수행에 필요한 수리를 하기 위해 특정항에 입항하여 안벽에 계류하여 그대로 수리를 한다면 안벽사용료는 수리가 이루어지지 않았다고 하더라도 지출을 필요로 하는 항비이기 때문에 공동해손으로 인정된다.[26]

Trade Green호 사건[27]에서 영국고등법원은 1994년 YAR 제XI조 제(b)항에 규정된 항비란 선박의 입항과 정박에 관해 통상 발생할 수 있는 비용에 한정한다고 판시하고 있지만, 해손정산인의 대부분은 이 판결에서의 정의는 인정범위가 좁아 확립되어 있는 실무관행에 위반한다고 보았다. 따라서 2016년 YAR에서 항비란 피난항 혹은 기항항에 입항 혹은 정박하기 위해 발생할 수 있는 모든 관습적인 비용 혹은 추가적인 비용을 포함한다는 정의규정을 추가하였다.

6. 수리비에서의 공제(제XⅢ조 제(c)항)

1994년 YAR 제XⅢ는 수리비에서의 신구교환공제(New for Old)에 대해 규정하고 있다. 공동해손희생에 의한 선박 손상부문의 원상회복은 손상 정도에 의해 신재료 혹은 신부품과 교환함에 따라 이루어지는 것이 있다. 신재료 혹은 신부품에 의해 원상회복을 한 경우에는 희생손해를 입기 직전의 선박 상태가 부분적으로 개량되는 경우가 있을 수 있다. 공동해손에서 손해 보상은 실제손해 보상을 목적으로 하는 것이며 이득을 파생시키는 것이어서는 안된다. 이러한 견해에 기초하여 신제품교환비용 혹은 재료비의 일부를 원상이상으로 개량된 대상에 대해 수리비에서 공제한다는 취급이 이루어지고 있는데, 이것을 신구교환공제라 한다.

그러나 신구교환공제의 정식화는 본래 간소화를 목적으로 한 것이었지만 규칙의 발달과 함께 더욱이 복잡화되고 있다. 한편 목선에서 철강선으로 기술혁신이 진전됨과 함께 신구교환에 의해 원상회복이상의 가치 증가가 있다는 견해는 관념

26) 東京海上火災保險株式會社海損部編, 共同海損の理論と實務-1994年ヨーク·アントワープ規則の解說, 有斐閣, 1995, p. 135.

27) Trade Green Shipping Inc v. Securitas Bremer Allgemeine Versicherungs AG (The Trade Green)[2002] 2 Lloyd's Rep. 451.

적인 것이 되었다. 원래 선박의 가치는 부분적인 가치를 집계하여 결정되는 것이 아니라 종합적으로 판정되는 것이다. 어느 부분이 새로운 것으로 대체되어도 선박으로서의 가치 증가가 있다고 결정하는 것이 타당한지 여부에 대해서는 의문의 여지가 있을 것이다. 이미 대개 국가의 선박보험계약은 약관 혹은 관습에 의해 신구교환공제를 전면적으로 폐지하였다.[28]

1994년 YAR 제정과정에서도 신구교환공제를 폐지하자는 의견도 있었지만 폐지에 반대하는 의견이 다수를 차지하였다. 또한 CMI 국제소위원회는 1974년 YAR 제XIII조를 제1994년 YAR 제XIII의 말미로 이동한다는 개정안이 제안되었지만 찬성을 얻지 못했다. 결국 1994년 YAR은 1974년 YAR의 규정을 그대로 제1994년 YAR 제XIII에 남기게 되었다.[29]

1994년 YAR, 2004년 YAR 모두 선저도장비의 공동해손에 대한 인정에 관해 공동해손행위에 앞서 12개월 이내에 시공된 경우에는 그 1/2을 공동해손으로 인정하고 그 이외의 경우에는 인정하지 않는다고 규정하고 있다. 최근 선저도장의 내구기간이 4년 혹은 그 이상으로 길어지고 있다는 실정을 고려하여 2016년 YAR에서는 위의 기간을 24개월로 변경하였다.[30]

7. 임시수리비(제XIV조 제(b)항)

임시수리는 본수리에 대응하는 용어이다. 본수리는 선박의 검사기간을 통하여 감항능력을 확보하게 하는 영속적인 내구력을 가진 수리이다. 임시수리는 향후의 본수리를 전제로 하여 이루어지는 일시적 수리, 혹은 임시방편적이며 영속적 내구력이 없는 수리이다. 본수리가 타당한 비용과 시간적 조건으로 시공이 가능하다면 선주는 임시수리를 하지 않고 본수리를 시공하는 것이 당연한 조치이다.

공동해손희생손해의 임시수리는 공동해손으로 인정된다. 1994년 YAR 제XIV조 제(a)항은 이것을 규정하고 거기에 특별한 요건을 규정하지 않고 있지만 공동해손으로 인정되는 비용은 합리적으로 지출된 비용어이야 하기 때문에 선박소재지에서 본수리가 가능한 경우에 대해서는 거기서 본수리를 시공하지 않은 사정에 대해 검토를 필요로 한다.

---

28) Buglass, L.J., *op.cit.,* p. 229.
29) 東京海上火災保險株式會社海損部編, *op.cit.,* pp. 154~155.
30) 久保治郎, "2016年ヨークアントワープ規則の成立-共同海損の精算實務への影響は?-", 海運, 2016, p. 93.

선박소재지에서 본수리가 가능하다면 본수리를 시공하는 것이 원칙이며 그 비용은 물론 공동해손으로 인정된다. 그러나 본수리비의 견적이 다른 수리비에 비교하여 인상될 것으로 인정되는 사정이 있을 때 혹은 본수리를 시공하기에는 적하의 양하, 보관, 재선적 등의 비용을 필요로 하는 경우에는 임시수리에 의해 항해를 완료하는 것이 합리적이라 할 수 있다.

사고에 의한 손상의 수리비는 단독해손이기 때문에 그 임시수리비는 당연하게 공동해손이 되지 않는다. 그러나 1994년 제XⅣ조 제(b)항은 임시수리가 항해의 안전한 완수를 위해 시공된 경우에는 대체비용의 원칙(제F조)을 적용하여 공동해손으로 인정한다. 그 경우 1994년 YAR 제XⅣ조 제(b)항은 다만 그 수리가 거기서 이루어지지 않았다면 지출되었을 공동해손비용을 한도로 한다고 규정하였기 때문에 그 해석과 관련하여 논쟁이 발생하게 되었다. 즉, 사고에 의한 손상의 임시수리에 대해서는 선박소유지에서 본수리가 가능한 경우에만 이것이 공동해손으로 인정되는지 여부이다. 본수리가 가능한 것을 필요조건으로 하는 설이 있지만 이것에 반대하는 해손정산인도 다수 보인다.[31]

이 점이 논쟁된 사건으로 Bijela호 사건[32]이 있다. 이 사건에서는 본수리가 불가능한 지역에서 이루어진 항해계속을 위한 임시수리비가 대체비용으로서 공동해손으로 인정될 수 있을지 여부가 논쟁되었다. 본선은 1985년 11월 미국 Providence에서 고철을 적재하여 출항한 직후에 좌초하여 선저에 거대한 손상을 입었다. 이로 인해 본선은 가장 가까운 항인 Jamestown으로 피난입항하였다. Jamestown에서는 본수리는 시공할 수 없으며 임시수리만이 가능하였다. 한편 본수리를 시공하기 위해서는 적하전량을 임시 양하한 후 선거가 있는 New York으로 회항할 필요가 있으며 이 경우에는 적하의 임시 양륙, 보관, 재선적비용으로서 535,000달러를 필요로 하는 것으로 전망되었다. 이로 인해 본선은 Jamestown에서 임시수리를 시공한 후 목적지인 인도의 Chandra에 도착하였다.[33]

선주는 임시수리비 282,606달러를 공동해손으로 인정한 정산서에 기초하여 화주에게 공동해손분담액의 지불을 요구한 바 화주는 임시수리비는 공동해손으로 인정할 수 없다고 반론하였다.

영국 고등법원과 항소법원 모두 임시수리비에 대해서는 피난항에 입항한 시점에서 공동 위험은 제거되고 있으며, 원래 적하를 운송중에 선박에 임시수리를 하고

31) Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., *op.cit.,* pp. 439~442.
32) Marida Ltd. v. Oswal Steel (The Bijela) [1992] 1 Lloyd's Rep. 637 ; [1993] 1 Lloyd's Rep. 411 ; [1994] 2 Lloyd's Rep. 1.
33) Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., *op.cit.,* pp. 441~442.

목적지로 운송하는 것은 운송인의 계약상의 의무인 것이라는 이유로 공동해손으로 인정할 수 없다고 판시하였다.

일반적으로 해손정산인은 위의 판결에 비판적이었는데, 영국해손정산인협회는 1992년 5월 1974년 YAR 제XIV조 제(b)항의 해석의 통일을 위해 귀족원(상원)의 판결이 나오기까지의 조치로서 1974년 YAR 제XIV조 제(b)항에서 규정되어 있는 절약액을 검토할 때에 실무에서는 항해완수를 위해 본수리가 필요한지 여부에 대한 판단에는 거기서 임시수리를 하는 것이 매우 당연한 것이었다고 해도 어떤 영향을 미치지 않는다는 결의를 채택하였다. 그러나 그 후 귀족원은 판사 전원 일치의 판결로 이들 하급심의 판단을 번복하고 선주의 주장을 전면적으로 인정하였다.

한편 1994년 YAR, 2004년 YAR 모두 공동해손의 안전을 위한 임시수리비와 희생손해에 관한 임시수리는 공동해손으로 인정하고 있다(제XIV조 제(a)항). 그런데 2004년 YAR은 단독해손에 관한 임시수리비에 대해서는 본수리비의 절약을 먼저 단독해손으로 간주하고 있다. 이것은 1994년 YAR[34]과 다른 규정이 되고 있다(제XIV조 제(b)항). 즉, 2004년 YAR은 공동해손으로 인정되어야 할 임시수리비는 피난항에서 시공된 본수리비(시공되지 않은 경우에는 감가액에 따른다)의 합계액이 피난항에서 시공되었다면 소요되었을 본수리비 견적액을 초과하는 금액을 한도로 하여 공동해손으로 인정된다고 규정하고 있다. 2016년 YAR은 ICS의 주장을 받아들어 1994년 YAR과 같은 규정이 되고 있다.

8. 복합운송에서의 화물의 부담가액(제XVII조 제(a)항 제(ⅰ)호)

1994년 YAR, 2004년 YAR 모두 공동해손 분담은 항해종료 시 재산의 실제 정상가액에 기초한다고 규정하고 있다. 한편 복합운송의 경우 상업송장 가액에는 육상운송부분에 관련한 운송서류 등이 포함되는 경우가 있을 수 있지만, 이 운임 등을 산출하여 공제한 후 양하 때의 가액을 확정하는 것은 실무적으로 곤란하다. 이 점을 바탕으로 2016년 YAR에서 해손정산인은 양하 때의 상업송장가액을 반영하는 것으로 간주할 수 있다고 규정하였다. 또한 제XVI조에서 희생손해의 기준이 되는 가격에 대해서도 마찬가지로 규정하였다(제XVII조 제(a)항 제(ⅰ)호).[35]

---

34) 1994년 YAR 제XIV조 제(b)항은 단독해손에 관한 임시수리비에 대해 …그 수리비용은 공동해손 이외의 이익에 대해 절약이 되었다고 해도 이것을 고려하지 않고 공동해손으로 인정한다. 다만 그 수리가 시공되지 않았다면 지출되고 또한 공동해손으로 인정되었을 비용의 절약액을 한도로 한다고 규정하고 있다.

35) 久保治郎, 2016, *op.cit.,* p. 93.

9. 저가화물(제XVII조 제(a)항 제(ii)호)

2016년 YAR에서는 저가화물에 대해 분담을 해야 할지 여부는 이것의 비용 대비 효과를 검토하여 정산인이 판단한다. 이 저가화물의 제외는 2011년 LOF에서 도입된 방식이다.[36]

해손정산인의 대부분은 그렇게 하는 것이 적절한 경우에는 일정한 저가화물을 분담가액에서 제외하는 것을 실무관행으로 보고 있지만 2016년 YAR에서는 이 실무관행을 명문화하여 해손정산인은 일정한 화물(저가화물)을 공동해손정산에 포함시킨 경우의 비용이 최종적인 분담액과 불일치하게 되는 경우에 공동해손 분담에서 제외할 수 있다는 취지를 규정하였다. 이것은 LOF 계약에 기초한 구조보수결정에 관해 로이즈구조중재표준조항(Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clause : LSSA)[37]에서 중재인에게 저가화물을 피구조가액에서 제외하는 재량권이 부여되고 있다는 것을 참고로 하여 제안된 것이다.[38]

10. 공동해손으로 인정되지 않은 LOF 형 구조보수와 공동해손부담가액의 관계(제XVII조 제(b)항)

오늘날 해난구조에는 LOF가 국제적으로 널리 이용되고 있으므로 1994년 YAR 제VI조의 적용상의 문제는 실무상 LOF에 대해 발생하는 경우가 많다.[39] LOF에 기초한 구조보수는 피구조재산의 소유자가 피구조재산의 가액에 부응하여 단독 개별로 지불하기 때문에 실무상 구조보수의 결제를 위해 구조재정액의 분담표가 작

---

36) 森明, "共同海損に係わるYork-Antwerp Rulesの2016年改定とその影響", 日本保險學會 關東部會 レジュメ, 2016.12.16., p. 9.

37) 2000년 LOF는 위급한 구조현장에서 계약서에 서명을 해야 하는 선장, 특히 영어를 모국어로 하는 사용하지 않는 선장이 이해하기에는 다소 무리가 있다는 그 동안의 지적을 수용하여 쉽고 간결한 양식을 만들고자 하는 취지에서 이루어졌다. 따라서 2000년 LOF은 그 내용에 있어서의 변화만큼이나 외형에 있어서도 파격적인 변형을 보였다. 여섯 페이지로 구성되었던 종래의 양식이 양면에 인쇄된 한 장의 계약서로 단순화되었으며 단지 이면의 제Ⅰ항에서 LSSA와 로이즈절차규정(Lloyd's Procedural Rules : LPR)이 편입됨을 규정하였다(Brice, G., *Maritime Law of Salvage*, 3rd ed., London: Sweet & Maxwell Ltd., 1999, p. 5). 모든 법률적이거나 행정적인 문제들은 이 LSSA와 LPR에서 규정하도록 하여 계약서에는 반드시 필요한 사항만 기재하면 되도록 한 것이다(한국선주상호보험조합, "로이즈표준구조계약서(LOF) 2000", 2000.9.8., http://kpiclub.or.kr/board/bbs/board.php?bo_table=News_01&wr_id=9&page=(검색일: 2016.12.1.).

38) 久保治郎, 2016, *op.cit.,* pp. 93~94.

39) 東京海上火災保險株式會社海損部編, *op.cit.,* p. 105.

성된다. 구조보수를 공동해손으로 인정한다는 것은 구조보수의 분담표를 공동해손 정산서 중에 재정산하는 것을 의미한다.

구조보수 중 공동해손으로 인정되는 금액은 구조에 의해 절약된 비용(예를 들어 연료비)을 공제한 순비용이다. 1994년 YAR 제Ⅵ조 제(a)항에는 임의구조료도 포함된다고 해석해야 한다. 기안자의 의도는 LOF 형 구조의 경우 법적으로는 임의구조로 간주되어도 이것을 공동해손으로 취급한다는 것이었다. 그러나 "계약에 기초한다는 여부에 불구하고" 라는 문구를 기안자가 본래 의도한 한정적 의미로 해석하는 것은 무리일 것이다. 다만 포기된 선박과 적하의 임의구조에 대해서는 공동위험단체의 존속을 인정할 수 없으므로 이 조항은 적용되지 않는다고 해석해야 할 것이다.

1994년 YAR과 YAR 2004의 제ⅩⅦ조에 기초하면 LOF 형 구조보수는 공동해손으로 인정되지 않은 경우에는 특별비용으로 인식되어 항해종료 때의 재산의 가액을 공제하는 비용이 된다.[40] 분담가액에서 공제해야 할 LOF 형 구조보수를 확인하여 공제하는 경우 재정산에 소요되는 시간과 비용의 절약이라는 LOF 형 구조보수를 원칙으로 공동해손에서 제외하는 목적의 실현이 곤란하게 된다. 그 한편으로 공동해손으로 인정되지 않은 LOF 형 구조보수액을 분담가액에서 공제하지 않은 것으로 한다면, 매우 드문 일이지만 항해 당사자가 공동해손분담액과 구조보수의 합계로 재산 가액이상의 지급을 하는 사태가 발생할 수 있다. 2016년 YAR에서는 정산절차의 간소화, 신속화와 결과의 타당성, 공평성의 관점에서 LOF형 구조보수를 확인하고 분담가액에서 공제하는 경우 공제해야 할 구조에 관한 비용을 이자와 구조업자의 법적 비용을 포함한 구조업자에 대한 지급액으로 한정하는 것으로 하였다.[41] 즉, 2016년 YAR에서는 선박, 화물 등의 피구조자 측의 방어비용을 확인한 것이며 분담가액에서 공제하는 것은 이루어지지 않게 된다.

11. 자금의 공급(선대수수료)(제ⅩⅩ조)

1924년 YAR이래 2%의 선대수수료가 인정되어 왔다. 이것은 공동해손이 발생한 경우 항해단체를 위해 적극적으로 비용을 지출한 자(대개는 선주이다)가 나중에 미회수가 된 경우의 위험에 대비하기 위한 것이었다.

여기서 말하는 공동해손지출은 공동해손비용보다도 넓은 개념이며 실제로 현금

40) 1994년 YAR 제ⅩⅦ조 제(b)항은 분담가액에 대해 …더욱이 재산가액에서는 공동해손해행위 후에 그것에 관해 지출된 모든 추가적인 비용을 징수한다. 다만 공동해손으로서 인정되는 비용은 공제되지 않는다고 규정하고 있다.

41) Spencer, Jonathan S., *op.cit.,* pp. 5~6.

지출을 수반하는 모든 공동해손희생손해와 비용을 포함하는 것이다. 따라서 선박, 적하의 희생손해의 수리비 등은 그것이 현금지출을 수반하는 경우에는 2%의 수수료가 부과되지만 적하손해를 이른바 손율(allowance)협정[42]의 방식에 의해 산정한 경우에는 수수료는 가산되지 않는다. 마찬가지로 선박이 실제로 수리되지 않을 때는 수수료는 인정되지 않는다. 공동해손지출은 모두 정산일까지 실제로 지출이 이루어진 때만 선대수수료가 인정되며 지불을 보증한 것만으로는 선대수수료는 인정되지 않는다.

1994년 YAR 제XI조에 의해 공동해손으로 인정되는 승무원의 급식비와 급여는 항해경비의 증액에 불과하며 그 지출에 이례성이 인정되지 않는다고 하여 선대수수료의 인정에서 제외되고 있다. 마찬가지로 연료, 저장품에 대해서도 항해중에 보급된 것 이외는 현실의 현금지출이 없기 때문에 제외되고 있다. 또한 승무원의 급여, 급식비의 대체비용으로서 공동해손으로 인정되는 비용에 대해서는 실무상 이 조항의 제외규정은 적용되지 않는다고 하여 선대수수료가 인정되고 있다.

1994년 제XX조 제2항은 공동해손지출을 지불하기 위한 자금이 분담이해관계자의 어느 쪽에서도 제공되지 않을 때 자금조달을 위해 매각된 물품 소유자가 입은 손실을 공동해손으로 인정하는 것을 규정하고 있다. 1974년 YAR은 모험대차 혹은 그 밖의 방법에 의해 소요자금을 획득하기 위해 필요한 비용, 혹은 소요자금을 획득하는 목적으로 매각한 적하의 소유자의 입은 손실을 공동해손으로 인정한다고 규정하고 있었다. 1994년 YAR은 이것을 공동해손지출을 지불하기 위한 자금을 조달하는 목적으로 매각된 물품 소유자가 입은 자본 손실은 공동해손으로 인정한다고 현대적인 표현으로 개정하였다. 1994년 제XX조 제3항은 선주가 공동해손비용보험[43]을 체결한 경우 그 보험료도 공동해손으로 인정한다는 취지를 규정한 것이다.

한편 2004년 YAR에서 종래 인정된 공동해손의 지출(승무원 급식비 등을 제외한다)에 대한 2%의 선대수수료를 폐지하였다. 오늘날에는 분담해야 할 관계자의 파산의 경우를 제외하고 미회수는 생각할 수 없다고 보아 2016년 YAR에서도 2004년 YAR과 마찬가지로 선대수수료는 인정되지 않게 된다.[44]

---

42) 적하의 양적 손해에는 수량감소와 중량감소로 구분되는데, 어떠한 경우이든 감소비율, 즉 손율(allowance : 감소량(부족량)/부보량)을 계산하고 이를 보험금액에 곱하여 보험자의 보상액이 산출된다[양적손해의 분손보험금=보험금액x손율(감소량/부보량)].

43) 선주가 지출한 공동해손비용은 목적항에 도착하기까지 새로운 사고에 의해 분담이익이 멸실된 경우에는 분담액을 회수할 수 없다는 위험에 노출되어 있다. 또한 멸실되지는 않더라도 새로운 사고에 의해 분담이익이 감가되고 각 이익의 공동해손분담액이 공동해손행위 당시에 상정된 분담액과 비교하여 현저하게 변경되는 경우가 있다. 선주는 이러한 위험에 대비하여 공동해손비용보험을 붙이는 경우가 많다. 그리고 이것에 소요되는 보험료는 1994년 YAR 제XX조 하에서 공동해손으로 인정된다.

12. 공동해손으로 인정된 손실에 대한 이자(제ⅩⅪ조 제(b)항)

1994년 YAR과 그 선행규칙인 1974년 YAR에서는 공동해손으로 인정되는 손실에 대한 이자는 연률 7%의 고정이율로 산정하는 것으로 규정되어 있고, 2004년 YAR에서는 고정이율을 중지하고 다음 해에 적용되는 이율을 매년의 CMI 총회에서 결정하는 것으로 규정되어 있다. 게다가 2004년 YAR에서의 이율은 CMI 지침에서 최고급 상업은행(first class commercial bank)이 우량의 신용등급을 취득한 선사로부터 징수하는 이율을 고려하는 것으로 규정되어 있지만 선주단체 등에서는 이 이율이 현실적인 수준이 되지 않는다고 비판하였다.[45]

공동해손금의 청산금의 금리에 대해 1994년 YAR에서는 7%이었던 것이 2004년 YAR에서는 CMI가 결정한 것으로 변경되었다. CMI의 금리는 2.5% 정도이었기 때문에 1994년 YAR 보다 크게 낮아졌지만, 2016년 YAR에서는 고정이율은 채택되지 않고 매년 적용되는 이율을 정산통화로 적용되는 12개월물의 ICE Libor(Intercontinental Exchange London Interbank Offered Rate)(최초의 은행영업일에 공표되는 이율)[46]에 4%를 가산하는 것으로 규정하였다.[47] 정산통화로서 선정된 통화에 적용되는 ICE Libor가 존재하지 않은 경우에는 미국 달러에 적용되는 ICE Libor의 이율에 4%가 가산되는 것이 채택된다. 이것을 계산하면 대략 5% 전반으로 1994년 YAR과 2004년 YAR 사이에서 절충된 것이라고 볼 수 있다.[48]

13. 공탁금의 취급(제ⅩⅫ조 제(a)항, 제(b)항, 제(c)항)

1994년 YAR 제ⅩⅫ조는 적하가 공탁금을 제공해야 하는 것을 규정한 것이 아니라 공탁금이 제공된 경우 그것이 선주의 자의로 부당한 용도로 사용되지 않도록 공탁금의 취급규칙을 규정한 것이다. 공탁금은 선주, 공탁자 각각을 대표하는 2명의 수탁자의 공동특별계좌에 예탁하여 보관해야 한다. 그러나 공동해손의 정산실무에서

---

44) 久保治郎, 2016, *op.cit.,* p. 94.

45) 2004년 YAR에서 채택되는 이율은 2005년 1월부터 2015년 12월까지의 평균으로 4%이며 2016년에 적용되는 이율은 2.5%이다.

46) 2016년 1월 4일 시점의 미국 달러 ICE Libor(12개월물)는 1.16925%이며 정산통화를 미국달러로 환산하는 경우 2016년에 적용되는 이율은 5.16925%가 된다(東京海上日動海上業務部, 전게서, p. 5) ; Spencer, Jonathan S., *op.cit.,* p. 4.

47) 森明, *op.cit.,* p. 9.

48) 쉬핑뉴스넷, “요크앤트워프규칙, CMI 2016년판 채택...선화주 양쪽 합의”, 2016.5.1., www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=15782(검색일: 2016.12.5.).

는 이 규정과 같이 엄격하게 이루어지고 있는 것은 아니다. 국가에 따라서는 공탁금을 해손정산인이 특별계좌를 만들어 보관하는 관행도 있다. 미국에서는 이 연명계좌의 절차가 번잡하다고 하여 해상운송계약 상 제XXII조를 적용제외로 하고 공탁금은 정산인명의의 신탁계좌로 예탁하는 취지를 규정하고 있다. 시드니국제회의에서는 해손정산인이 공탁금을 보관하도록 개정하는 제안이 있었지만 부결되었다.[49]

또한 1994년 YAR의 개정에 있어 미국해법회에서 공탁금은 미국 달러로 환산되어야 한다는 제안이 있었지만 채택되지 않았다. 공탁금을 어떤 통화로 징수하고 어떤 통화로 보관해야 할지에 대해서는 YAR은 어떤 규정도 두지 않고 있다. 공동해손의 정산실무에서는 그 밖의 경우에는 통상은 예탁된 통화로 보관한다. 그러나 커다란 공동해손사고에서 복수의 통화로 공탁금이 징수되는 경우에는 환율의 변동 등의 문제가 발생하게 된다. 유럽공동해손정산인협회(Association Internationale de Dispacheurs Européens(AIDE), Association of European General Average Adjusters)는 1985년 베니스 총회에서 해손정산인은 공탁금이 징수된 때부터 정산완료까지 공탁금 관리에 최선을 다할 의무가 있으며 해손정산인은 외국환관리규제의 유무, 통화의 안정도 등을 고려하여 공탁금의 다른 통화에 대한 전환의 필요 여부, 방법, 시기를 결정할 수 있다는 것 등을 결정한 결의를 채택하였다.[50]

1994년 YAR, 2004년 YAR 모두 공탁금은 선주대표자와 공탁자대표자의 공유계좌에서 보관하는 것으로 규정되어 있지만 자금세탁 규제 등으로 인해 규정대로의 대응이 곤란하게 되어 해손정산인 명의의 신탁계좌 등에 보관하는 것이 관행이 되고 있다.

2016년 YAR은 이러한 현행실무를 바탕으로 한 후 해손정산인이 공동해손, 구조료 혹은 특별비용에 대한 책임에 대해 공탁금을 징수한 경우에는 그 공탁금은 해손정산인의 명의로 가능하다면 이자를 창출하게 할 수 있는 특별계좌로 지체없이 예탁하는 것으로 할 것, 특별계좌는 해손정산인의 거소에서 적용되는 법률에 따라 개설·유지될 것, 해당 계좌는 해손정산인 자신의 자금과는 개별 독립하여 유지될 것, 해손정산인의 서면에 의한 증명이 있고 또한 공탁자에게 승낙을 요구하는 해손정산인의 통지에 대해 공탁자의 승낙이 이루어지거나 혹은 승낙이 없는 상태에서 90일이 경과한 경우에 공탁금에서 최종분담액을 인출할 수 있다는 것 등을 규정하고 있다.[51]

---

49) 東京海上火災保險株式會社海損部編, *op.cit.,* p. 183.

50) Hudson, N. G. and Harvey, M. D., The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment, 3rd ed., informa law from Routledge, 2010, pp. 237~248.

51) 久保治郎, 2016, *op.cit.,* pp. 94~95.

14. 공동해손분담액에 관한 제소기한(제ⅩⅩⅢ조)

2004년 YAR 제ⅩⅩⅢ조는 공동해손분담금에 관한 제소기한에 대한 규정을 신설하고 적용되는 준거법에 기간적 제한에 관한 강행규정이 있는 경우에 항상 그것에 따른다는 조건 하에서 공동해손분담금의 청구권은 공동해손맹약서 혹은 보증장에 기초한 청구권도 포함하여 공동해손정산서가 발행된 일자부터 1년 이내에 분담금의 청구자에 의해 소가 제기되지 않을 때는 소멸한다. 다만 어떤 경우에도 항해종료 후 6년을 경과한 때는 소를 제기할 수 없다고 규정한 것이다(제a항 제1호).

IUMI는 CMI 2004년 밴쿠버 국제회의에서 YAR에 새롭게 공동해손분담청구권의 기간적 제한에 관한 규정을 도입하여 이 문제의 국제적 통일을 도모하는 것을 강하게 주장하였다. IUMI(특히 영국의 해상보험자)의 실제 의도는 해상보험자가 공동해손에 대한 지불준비금을 오랫동안 결제기간별로 계산해야 하는 번잡함에서 해방되고자 하는 점에 있었다.

그런데 이 규정에는 문제점이 많다. 예를 들어 IUMI는 제소기한에 관한 각국법의 파악이 곤란하다는 문제를 이 규정에 의해 해소하고자 하는 것이지만 원래 YAR과 같은 보통계약조항에 청구권의 기간적 제한에 관한 규정을 설정하는 것이 적당한 것인지 여부, 혹은 각국의 기간적 제한에 관한 강행규정과의 관계 여부에 대해 밴쿠버 국제회의에서 충분한 심의가 이루어지지 않는 상태에서 공동해손의 정산실무에 곤란을 야기하게 된 것이다. 따라서 이 규정이 공동해손정산의 간소화·신속화에 실효성이 있는지는 의문이라고 할 수 있다.

2004년 YAR에서 처음으로 제소기한에 관한 규정이 도입되었는데, 20016년 YAR은 2004년 YAR과 마찬가지로 적용되는 준거법은 기간적 제한에 관한 강행규정이 있는 경우를 제외하고 공동해손분담금의 청구권은 정산서가 발행된 날부터 1년내에 소멸한다고 규정하고 있다. 다만 어떤 경우도 항해종료일부터 6년 경과후에는 소를 제기할 수 없다. 또한 당사자간의 합의가 있으면 이 기간은 연장할 수 있다고 규정하고 있다.

Ⅳ. 개정내용의 공동해손 정산실무에 대한 시사점

YAR은 공동해손정산에 관한 통일규정이지만 이것은 이른바 연성법(Soft Law)의 전형적인 예이다. 강성법(Hard Law)의 경우 다수 국가의 공용어인 영어를 모국어로 하지 않거나 그리고 영미 판례법(Common Law)을 잘 모르는 대표자가 몇 번이나 함께 모여 다수결로 규칙을 작성하게 되지만 각국은 이것을 입법부에서 비준을 해야 하기 때문에 보조를 맞춘다는 것은 어려운 일이다. 해상물품운송에 관한 것이라도 Hague 규칙, Hague-Visby 규칙, Hamburg 규칙, Rotterdam 규칙 등의 사례를 보면 알 수 있다. 1936년 미국해상물품운송법(USCOGSA 1936)의 경우 아직도 운송인의 책임제한에 있어 포장당 500달러가 통용되고 있는 세계이다.[52] 또한 유럽에는 Rhine 규칙[53]이라는 훌륭한 공동해손에 관한 규칙이 있다. 이것은 전문가의 예지의 결정체이다.

한편 공동해손의 정산지와 관련해서 양하지 또는 특정 장소가 약관에 지정되는 경우가 있으나 정산지를 선주가 선택할 수 있도록 명시하는 것이 선주에 보다 유리하다. 예를 들어 해당 정산지를 영국과 같이 특정장소로 지정하는 경우 영국과 무관한 사건에서도 영국 정산인을 선임하는 등의 불필요한 사항이 발생할 수 있다.[54]

참가 선사의 선하증권 이면약관을 보면, 대부분 1994년 YAR 규정을 사용하고 있지만, 일부는 1974년 YAR 규정을 사용하고 있었는데 두 규정의 차이는 다음과 같다. 1994년 YAR 규정은 기존 1974년 YAR 규정의 불명확한 부분을 명확히 하려는 취지로 작성되었으며 가장 대표적으로 공동해손에서 환경오염 손해를 제외시키며 선주의 이익을 제한했다(제C조). 하지만 그 외의 사항에서 선주의 공동해손의 권리를 강화했다. 그 예로, 1994년 YAR에서는 선화비분리협정 없이 화물이 피난항에서 계반되는 경우에도 화주의 공동해손 분담의무가 지속되도록 명시하였고(제G조), 예인계약에도 공동해손이 적용되도록 하였다(제B조). 또한 제X조의 개정으로 피난항에서 화물의 재적부 기간 발생하는 선원의 급여를 공동해손에 포함하기로 했으며, 선박의 부선적재작업(제VIII조) 및 화물의 양하 중 발생하는 화물손상(제XII조)도 공동해손에 예외없이 포함되도록 보다 넓은 의미의 단어가 채택되었다.

---

52) 森明, “Carmack v US COGSA(1)”, 海事法研究會誌, 第210号, pp. 32～52 ; 森明, “Carmack v US COGSA(2)”, 海事法研究會誌, 第211号, pp. 33～63.

53) IVR(International Association for the Rhine Vessels Register), Europa World Year Book 2003, 2003, pp. 1～30.

54) 한국선주상호보험조합, 2016.8.29., 전게웹사이트.

또한 이자적용 기간을 공동해손 정산 완료후 3개월까지로 연장하여 분담금의 회수까지 이자손실을 줄이도록 하였다. 이와 같이 공동해손 처리규정과 관련하여 1994년 YAR 조항이 1974년 YAR 보다 선주에게 유리하며 보편적으로 사용되고 있다.

한편 공동해손 조항은 충돌, 좌초, 화재, 엔진고장 등의 해상사고에서 공동 안전을 위해 발생한 공동 손해를 이해관계자들 사이에서 분담처리하는 방식을 규정하는 조항이며, 이와 관련 공동해손규칙인 YAR이 2016년 개정되었다. 2016년 YAR에서는 처음으로 공동해손제도전반에 관련된 CMI 지침이 기안되어 채택되었다. 이 지침은 법적 구속력을 가지지 않으며 공동해손에 관련한 당사자에게 지원을 하기 위해 공동해손 정산절차의 배경이 되는 일반적인 정보, 바람직한 정산실무(Best Ppractice)에 관한 지침, 정산절차의 개요 등을 설명하기 위해 책정되어 있다. CMI 지침에 기재되어 있는 주요 항목은 아래와 같다.

2016년 YAR의 원문은 CMI 웹사이트[55]에 기재되어 있다. CMI 지침에 기재되어 있는 주요 항목은 아래와 같다. 즉, (1) 머리말(① 목적, ② 지침의 효력, ③ 수정 및 개정), (2) 기본원칙(① 배경, ② YAR, ③ 공동해손, ④ 공동해손 정산, ⑤ 공동해손의 정산예, ⑥ 운송계약), (3)(① 공동해손분담액보증장, ② 구조비에 관한 보증장, ③ 공동해손의 정산을 위해 제출을 요구받은 서류(이번 개정에서는 규정을 보류하였지만 향후의 개정 시에 ①에 관한 표준양식이 제시될 전망이다), (4)(① 공동해손정산의 효력, ② 해손정산인의 바람직한 정산실무, (5) 공동해손 검정인(surveyor)의 역할, (6) 2016년 YAR(① 제Ⅵ조(구조료 보수)에 관한 보충설명, ② 제ⅩⅫ조(공탁금의 취급))에 관한 보충설명 등이다.[56]

해당 2016년 YAR 규정은 기존 2004년 YAR 규정이 공동해손 관련 선주의 이익을 축소하여 업계의 지지를 받지 못한 것에 대한 대응 결과이며, 2016년 YAR은 상당부분 기존 1994년 YAR 규정을 복원하였다. 특히, 구조비(제Ⅵ조), 피난항에서의 선원 급여 (제Ⅸ조), 임시수리비(제XIV조) 관련 2016년 YAR은 2004년 YAR의 입장과 대조적으로 해당 비용을 공동해손에 포함시켰다. 2016년 YAR에서는 또한 신속한 정산처리를 위해서 공동해손 대상의 재산명세를 최대한 빨리 제출하고 제출이 안되는 경우 정산인이 관련사항을 추정할 수 있도록 하였으며, 소액의 사안에 대해서는 정산인 재량으로 공동해손에 포함시키지 않고 처리가 가능하도록 조정하였다.

---

55) CMI, “Review-of-the-Rules-on-General-Average”, 2016, http://comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html(검색일: 2016.12.5.) ; CMI, “York-Antwerp Rules 2016”, http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Final).pdf(검색일: 2016.12.5.).

56) 東京海上日動海上業務部, *op.cit.,* p. 5.

2016년 YAR은 1994년 YAR과 같은 수준으로 선주의 이익을 보호하는 규정이며 동시에 기존의 규칙들보다 신속하고 효율적인 공동해손의 처리방안을 제시하고 있어 선주단체 및 국제 P&I 그룹(IG P&I Club)의 지지를 받고 있다. 특히 선주단체인 BIMCO는 자신들이 관여하는 표준 용선계약 및 선하증권 양식에 2016년 YAR을 반영하기로 하였다.[57] 그런데 2016년 YAR은 그 바탕이 되었던 1994년 YAR과는 상황이 다르다고 볼 수 있다. 즉, 관계단체(BIMCO, ICS, IUMI, 국제 P&I 그룹(IP&IG))은 2016년 YAR의 채택에 찬성을 표명했지만 이것은 연성법이기 때문에 선사는 보다 유리한 1994년 YAR을 이용할 것으로 보인다. 실제로 1974년 YAR(혹은 YAR 1974, as Amended 1990)이 이용되고 있는 사례도 드물지 않다.[58]

Ⅴ. 결 론

공동해손 사고가 발생된 경우에는 즉시 전신으로 선주에게 보고되며 공동해손을 결정하는데 필요한 화물 관련 서류를 접수한다. 공동해손이 발생하면 선주는 정산인을 선임하고 화주에게 공동해손 발생사실을 통지하며, 정산처리를 선주에게 일임할 것과 정산결과에 따라 분담금을 지급할 것을 약속하게 하는 공동해손맹약서에 화주가 서명해 줄 것을 요청하고, 공동해손 채권보전을 위하여 해사유치권행사를 통하여 공동해손공탁금을 징수한다. 이는 무제한 보증장이라야 하며, 이를 위해 적하보험자는 화주에게 역보증장의 제출을 요구한다. 또한 선박손상 등이 심하여 수리하는데 상당한 기간이 소요될 경우에는 다른 선박을 이용하여 화물을 목적지까지 계반하게 되는데, 이때에는 선화비분리협약서에 화주의 서명이 필요하다. 근간에는 공동해손보증장에 이 조항이 첨부되어 있는 것이 통례이다

57) The London P&I Club, “P & I Circulars”, 21 July 2016, https://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/documents/5534.pdf(검색일: 2016.1120.); The Standard Club Europe Ltd, “Circular“, 19 July 2016, http://www.standard-club.com/media/2215171/19-july-2016-standard-europe-circular-general-average-york-antwerp-rules-yar-2016-adopted-by-the-comite-maritime-international-cmi-.pdf(검색일: 2016.12.5.).

58) Mitsui & Co Ltd and Others v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte GmbH & Co KG and Another(The Longchamp)[2014] EWHC3445(Comm) ; Mitsui & Co. and Others v. Beteiligungsgesellschaft LPG Tankerflotte GmbH & Co KG and Another(The Longchamp) [2016] EWCA Civ 708. 특히 중국선사의 재래선 선하증권에서는 1974년 1974이 많이 사용되고 있다. 선하증권은 그 때마다 작성되는 용선계약과 달리 한번 인쇄되면 그것을 그대로 사용하는 경우가 많다(森明, *op.cit.,* p. 11).

한편 YAR은 국제협약이 아니라 선하증권, 용선계약서 등에 공동해손의 정산규칙으로서 기재됨에 따라 당사자간에 채택되는 것이다. 현재 일반적으로 해운업계에서 사용되고 있는 선하증권 등에서는 1994년 YAR에 의해 정산·기재되고 있는 상황이다. 2016년 YAR의 채택을 위한 논의는 신규칙이 이해관계자간에 수용되어 확실하게 이용되는 것을 목표로 하는 것으로 매우 신중하게 추진되었다. 이 문제를 심의하는 국제소위원회에서는 기본적으로 전원일치의 방침결정을 대원칙으로 하는 것이 명확하게 되어 이해관계자, 특히 ICS로 대표되는 선주단체와 IUMI의 합의를 중시하고 그것을 기초로 하여 신규칙안의 책정이 추진되었다고 할 수 있다.

2016년 YAR의 특징의 하나로서 해손정산인의 판단 혹은 재량이 인정되는 것이 다수의 항목에 대해 명시 혹은 묵시의 형태로 규정되었다는 것을 들 수 있다. 공동해손정산에서 해손정산인의 재량이 개입하는 것은 불가능하지만 그 재량이 YAR에 규정된 것은 1994년 YAR 제E조 제3항이 최초이었다. 2016년 YAR에서는 새롭게 제XVI조상의 화물의 희생손해의 인정(복합운송의 상업송장 가액을 항해종료 때의 가액으로 간주한다), 제XVII조의 화물의 분담가액의 인정(제XVI조와 같은 사항), 제XVII조의 분담가액에서 제외해야 할 저가화물의 인정 등이 명시적으로 해손정산인의 재량에 맡겨지게 되었다. 또한 제VI조의 LOF 형 구조보수에 대해 공동해손인정(재정산)을 행하는 예외사례의 판단도 실질적으로 해손정산인의 판단에 맡겨지게 되었다고 볼 수 있다. 기본적으로는 이들은 모두 1994년 YAR 혹은 그 선행규칙 하에서의 해손정산인의 실무관행에 일정 정도 뿌리를 내린 것이기 때문에 정산실무에 대한 실질적인 영향은 한정적이라고 볼 수 있다. 그러나 이 같이 해손정산인의 재량이 규정상 명확하게 된 것은 이번에 신설된 CMI 지침에 해손정산인 역할의 기술이 설정된 이유의 하나가 되고 있다.

이미 BIMCO는 자신이 제정하고 있는 선하증권과 용선계약서 중의 공동해손조항에 2016년 YAR을 편입할 방침을 확고하게 있으며 이것에 의해 2016년 YAR은 2004년 YAR과는 달리 선주단체간에 광범하게 사용될 것이 거의 확실하게 되었다고 볼 수 있다. 향후 해운업계에서 사용되고 있는 선하증권 등의 공동해손조항이 점차 신규칙인 2016년 YAR로 변경될 것으로 보인다.

참 고 문 헌

서동희, “LOF 2000의 도입의 배경 및 주요 조항에 대한 검토”, 한국해법학회지 제29권 제1호, 한국해법학회, 2007.

쉬핑뉴스넷, “요크앤트워프규칙, CMI 2016년판 채택...선화주 양쪽 합의”, 2016.5.1., www.shippingnewsnet.com/news/articleView.html?idxno=15782(검색일: 2016.12.5.).

전해동, “국제해법회 요크 앤트워프 규칙전문위원회 회의보고”, 2013, http://dsc00.cafe24.com/report/2013/216.pdf(검색일: 2016.12.5.).

정완용, “개정 상법상의 해난구조규정에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제32권 제2호, 한국해법학회, 2010.

한국선주상호보험조합, “로이즈표준구조계약서(LOF) 2000”, 2000.9.8., http://kpiclub.or.kr/board/bbs/board.php?bo_table=News_01&wr_id=9&page=(검색일: 2016.12.1.).

_____, “York-Antwerp Rules 2016의 주요사항”, KP&I Circular, 2016.6.7., http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board.php?bo_table=News_01&wr_ id=486(검색일: 2016.12.5.).

_____, “해상클레임 예방가이드(34), 선하증권 이면약관의 현대화를 위한 고려사항, 해양한국”, 제516호, 2016.8.29. http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=18281(검색일: 2016.12.5.)

한낙현, “YAR상 구조보수조항의 기본적 문제점에 관한 연구”, 해운물류연구 제64호, 한국해운물류학회, 2010.

東京海上日動海上業務部, “共同海損に關わる新規則「２０１６年ヨーク･アントワープ規則」の成立“, マリンニュース, No.202, 2016.

東京海上火災保險株式會社海損部編, 共同海損の理論と實務-1994年ヨ―ク･アントワ―プ規則 の解說, 有斐閣, 1995.

井口俊明, “CMI バンクーバ國際會議報告, 共同海損, 2004年ヨークアントワープ規則の採擇“, 海法會誌, 第48号, 2004.

木村榮一 · 大谷孝一 · 落合誠一編, 海上保險の理論と實務, 東京: 弘文堂, 2011.

中西正和, “2004年ヨークアントワープ規則の成立”, 海運, 2004.

久保治郎, “北京國際會議(2012年) 報告(2004年ヨークアントワープ規則の改定について)”, 海法會誌, 第56号, 2012.

久保治郎, “2016年ヨークアントワープ規則の成立-共同海損の精算實務への影響は?-”, 海運, 2016.

森明, “共同海損に係わるYork-Antwerp Rulesの2016年改定とその影響”, 日本保險學會 關東部會 レジュメ, 2016.12.16.

____, “Carmack v US COGSA(1)”, 海事法研究會誌, 第210号.

____, “Carmack v US COGSA(2)”, 海事法研究會誌, 第211号.

Bizon, Karen, “Amendments to Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement (LOF) and Lloyd’s Standard Salvage and Arbitration (LSSA) Clauses”, http://www.marine-salvage.com/documents/Amendments%20re%20LOF%202011.pdf(검색일: 2016.12.1.).

Brice, G., Maritime Law of Salvage, 3rd ed., London: Sweet & Maxwell Ltd., 1999.

Buglass, L.J., *Marine Insurance and General Average in the United States*, 3rd ed., Centreville, Md: Cornell Maritime Press, 1991.

CMI, “York-Antwerp Rules 2016”, http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20In%20Progress/Rules%20of%20General%20Average/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Final).pdf(검색일: 2016.12.5.).

CMI, “Review-of-the-Rules-on-General-Average”, 2016, http://comitemaritime.org/Review-of-the-Rules-on-General-Average/0,27140,114032,00.html(검색일: 2016.12.5.)

Cooke. J. H. S. & Cornah, R. R., *Lowndes & Rudolf: The Law of General Average and York-Antwerp Rules*, 13th ed., London: Sweet & Maxwell, 2008.

Gilman, J., et al., *Arnould’s Law of Marine Insurance and Average*, 17th ed., London: Sweet & Maxwell Ltd., 2008.

Hudson, N. G. & Harvey, M. D., *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment*, 3rd ed., informa law from Routledge, 2010.

Macdonal, John, “General Average-English and US Law and Practice, Against the Background of the York-Antwerp Rules 1994”, 01 Mar 2001, http://www.gard.no/web/updates/content/53532/general-average-english-and-us-law-and-practice-against-the-background-of-the-york-antwerp-rules-1994(검색일: 2016.12.1.).

Rose, F. D., *Marine Insurance Law and Practice*, LLP, 2004.

Spencer, Jonathan S., *York-Antwerp Rules 2016 and Guidelines*, The Spencer Company.

The London P&I Club, “P & I Circulars”, 21 July 2016, https://www.londonpandi.com/_common/updateable/downloads/documents/5534.pdf(검색일: 2016.11.20.).

The Standard Club Europe Ltd, “Circular”, 19 July 2016, http://www.standard-club.com/media/2215171/19-july-2016-standard-europe-circular-general-average-york-antwer

p-rules-yar-2016-adopted-by-the-comite-maritime-international-cmi-.pdf(검색일: 2016.12.5.).

Thomas, D. R., “Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement-A Descriptive and Analytical Security”, LMCLQ, 1978.

ABSTRACT

A Study on the Adjustment Practice of General Average according to the Application of YAR 2016

Nak-Hyun HAN · Byung-Kwon CHOI

The adoption of the YAR 2016 brings to an end the 12 years of uncertainty for shipowners and Marine insurers which followed the adoption of the YAR 2004, which did not have the support of shipowners, and which were very rarely used in preference to the well-established and well understood YAR 1994. The development and finalisation of the YAR 2016 is the product of an extensive review undertaken by the IWG with input from the International Group, international average adjusting community, National Maritime Law Associations, the International Chamber of Shipping, BIMCO and IUMI amongst others. The Group clubs welcome and support the adoption of the YAR 2016 and recommend its incorporation in members' future shipping contracts. The Club will be taking steps to adopt logical changes to the 2017 Rules. In the meantime, this circular serves as confirmation Club cover extends to all shipping contracts incorporating YAR 2016. This study analyse the adjustment practice of general average according to the application of YAR 2016.

Keywords : YAR 1994, YAR 2004, YAR 2016, General Average, Adjustment Practice