

## 2016년 요크엔트워프규칙상 구조비의 공동해손 인정요건에 관한 연구

양정호\*

- 
- I. 서 언
  - II. 해난구조와 구조비
  - III. 요크엔트워프규칙상 구조비의 취급
  - IV. YAR 2016상 구조비의 공동해손인정요건
  - V. 결 언
- 

주제어 : 공동해손, 구조비, 요크엔트워프규칙

### I. 서 언

공동해손제도는 선박과 적하가 항해 중 공동의 위험에 직면하였을 때 공동의 안전과 이익을 위하여 행한 공동해손행위의 결과로 발생한 손해로 항해에 가담하였던 이해당사자들이 공동으로 분담하는 제도로 이해당사자들 간에 분담되는 공동해손은 요크엔트워프규칙에 따라 정산이 이루어진다.

요크엔트워프규칙은 1890년 처음 제정된 이후 수차례 개정 과정을 거쳐 최근 2016년 개정 요크엔트워프규칙이 발표되었다. 요크엔트워프규칙은 법적 구속력은 없으나 당사자 간 합의에 의해 적용된다. 따라서 이해 당사자들의 동의와 지지를

---

\* 전주대학교 물류무역학과 부교수, E-Mail : y4381@jj.ac.kr

얻는 것이 중요한데, 2004년 개정규칙은 선주단체의 지지를 얻지 못하여 거의 사용되지 못하였다. 이에 동 규칙의 개정작업을 주도하였던 국제해법회(CMI: Comite Maritime International)에서 새로운 국제작업반을 구성하여 2016년 새로운 규칙을 채택하였다.

이해당사자의 폭넓은 지지를 얻지 못하였던 2004년 요크엔트워프규칙과 달리 2016년에 개정된 요크엔트워프규칙은 국제해사단체의 지지를 얻어 개정규칙을 운송계약서에 편입하는 등의 시도를 하고 있는 만큼 앞으로 널리 활용될 가능성이 크다.

국제해운회의소(ICS)발틱국제해사기구(BIMCO)는 선박 이해관계자들이 2004년 규칙을 배척하는 주된 이유는 구조비를 공동해손으로 인정하지 않는 문제임을 지적하였고 국제작업반이 2016 규칙을 성공적으로 채택하기 위해서는 이 문제에 대한 타협안을 도출하는 것이 가장 중요한 쟁점이 될 것이라고 주장하였다.

이에 본 논문에서는 2016년 요크엔트워프규칙의 개정이 이루어지기까지 공동해손 정산에 있어서 구조비가 어떻게 다루어져 왔는지를 살펴보고 구조비가 공동해손으로 인정되기 위해 충족해야 할 조건이 무엇인지를 검토하고자 한다. 이를 위해 선주, 화주 및 해상보험 관계자 등 해사이해관계자들의 입장과 요크엔트워프규칙의 개정 과정에서 논의되었던 이슈들을 분석함으로써 해운실무자들에 대한 시사점을 도출하고자 한다.

구조비 및 공동해손과 관련한 선행연구들로는 1994년과 2004년 요크엔트워프규칙상 공동해손과 구조비의 문제점을 고찰한 연구와 해난선박의 구조조치에 따른 구조비 보상 문제를 다룬 연구, 그리고 2016년 요크엔트워프규칙의 정산실무에 관한 내용을 다룬 연구 등이 있다. 본 논문은 이러한 선행연구들을 바탕으로 2016년 요크엔트워프규칙에서 구조비가 공동해손으로 인정되기 위한 요건을 분석하고자 한다는 점에서 차이점이 있다.

## II. 해난구조와 구조비

### 1. 해난구조의 의의

해난은 선박이 항해하는 중에 해상에서 재난을 당한 경우를 의미한다. 선박의 해난은 선박의 충돌, 침몰, 좌초, 화재 등이 대표적이다. 이러한 해난이 발생한 경우 선장은 해난으로 인한 손해를 최소화 시키고 정상적인 상태로 회복시키기 위하

여 최우선적으로 자체적인 구조조치를 취하게 된다.<sup>1)</sup>

해난구조라고 하면 해상에서 위험 내지 사고를 당한 재산 또는 인명을 구조하는 것을 말한다.<sup>2)</sup> 1989년 해난구조에 관한 국제협약 제1조 (a)항에서는 다음과 같이 규정하고 있다.

“구조행위라 함은 가항수역(navigable water) 혹은 기타 수역에서 위험에 처한 선박이나 기타 재산을 원조하기 위해 이루어진 어떤 행위나 활동을 의미한다.”

### 1) 임의구조 (Voluntary Salvage)

종래 해상법상의 해난구조는 그 중에서 선박 · 적하 기타의 재산을 구조하는 것을 말하고, 그것도 좁은 의미로는 구조자가 사법상의 구조의무 없이 재산을 구조하는 이른바 임의구조만을 가리키며 이는 계약구조에 대립된다. 대부분의 법률에서는 선주나 선장과 구조계약을 체결함이 없이 위험에 처한 선박을 돕기 위해 자발적인 구조자에 의한 임의구조와 선주나 선장과의 구조계약(대부분 로이즈 구조계약 표준서식에 의해 체결)에 따라 구조작업이 이루어지는 계약구조서비스를 구분하고 있다.

우리나라 상법에서는 해난구조의 요건으로, “항해선 또는 그 적하 그 밖의 물건이 어떠한 수면에서 위난에 조우한 경우에 의무 없이 이를 구조한 자는 그 결과에 대하여 상당한 보수를 청구할 수 있다. 항해선과 내수항행선 간의 구조의 경우도 또한 같다.”고 함으로써 사전 구조계약에 의하지 않은 임의구조를 대상으로 규정하고 있다.<sup>3)</sup>

구조자와 피구조선 간에 구조계약이 체결되어 있거나 구조자가 피구조선에 대하여 사법상의 의무를 부담하는 경우에는 자발적인 해난구조라 할 수 없다. 그러나 구조자의 구조행위를 지배하는 제3자가 구조자에게 해난구조를 지시한 경우라 할지라도 구조자의 구조행위의 자발성에는 아무런 영향을 미치지 않는다. 또한 구조자가 해난사고구조를 행하게 된 동기는 중요한 것이 아니므로, 인도적 견지에서 무보수로 피구조선박을 구조하는 행위뿐만 아니라 경제적 대가를 목적으로 해난사고구조를 직업으로 하는 구조자가 행한 해난사고구조도 자발적으로 행한 것으로 볼 수 있다.<sup>4)</sup>

1) 권오, “해난선박의 구조와 구조비 보상에 관한 연구”, 관세학회지 제15권 제4호, 한국관세학회, 2014. 12, p. 240.

2) 이균성, 新해상법 대계, 한국해양수산개발원, 2010, p. 1003.

3) 상법 제882조.

## 2) 계약구조 (Contract Salvage)

오늘날에는 통신수단의 발달과 함께 사전 구조계약 없이 이루어지는 임의구조는 매우 드물고 계약구조가 일반적이다. 해난구조계약에 관해서는 1882년에 제정된 로이즈 구조계약 표준서식 (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)이 세계적으로 널리 이용되어 왔다. 로이즈 구조계약 표준서식은 LOF(Lloyd's Open Form)로 불리는데, 'Open'은 미리 구조비를 정하지 않고 후일 로이즈 위원회의 중재인이 결정하도록 되어 있는 것을 가리킨다.<sup>5)</sup>

로이즈 구조계약표준서식에 의해 이루어지는 계약에 의한 해난구조에서는 해난구조의 목적이 선박이나 적하의 구조뿐만 아니라 선박으로부터 유류의 유출방지도 포함한다는 것을 명백히 하고 있다. 즉, 구조작업을 인수한 구조업자는 선박의 구조작업 중에 선박으로부터 유류의 유출을 방지하기 위하여 최선의 노력을 기울일 의무가 있다.<sup>6)</sup>고 하고 있다.

구조계약이 동등한 협상력을 가지고 있는 양 당사자의 자유의사에 의해 체결된 경우 계약자유 원칙에 따라 당사자 간 합의에 맡기면 된다는 것을 이유로 상법에서는 구조계약에 관해 아무런 규정도 두고 있지 않다. 다만, 해난구조조약에서는 불공정한 구조계약이나 구조료의 약정에 대해 이를 무효로 하거나 법원에 의한 변경을 인정하는 취지의 규정을 두고 있다.<sup>7)</sup>

## 2. 해난구조조약

해난사고구조에 관한 규칙의 통일을 위해 1910년 해난구조에 관한 규칙의 통일을 위한 조약(Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea)이 성립하였다. 1910년 조약은 군함에 대한 해난사고구조 또는 군함이 행한 해양사고구조에 대해서도 1910년 조약의 적용범위를 확대할 것을 내용으로 하는 1967년 개정의정서가 채택되었다.

1989년에는 1980년의 런던 로이즈 위원회가 임명하는 중재인이 구조보수를 결정하는 로이즈구조계약표준양식(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement; Lloyd's Open Form; LOF)을 수정하여 국제해사기구(International Marine Organization: IMO)가 해난구조에 관한 국제조약(International Convention on Salvage)을 제정하였다.

4) 송상현·김현, 해상법 원론, 제3판, 박영사, 2005, p. 556.

5) 이균성, 전게서, p. 1007.

6) LOF 제1조 (a)항 제2호.

7) 1910년 해난구조조약 제7조.

1996 7월 14일 발효된 1989년 해난구조협약은 2017년 1월 10일 현재 69개국이 비준을 한 상태이다.<sup>8)</sup>

### 3. 구조비

해난구조에 관한 법규의 중심은 구조자에 대한 보수를 인정하는 것에 있으며, 이 보수의 액수 및 그 배분 내지 지급에 관한 기술적인 규정이 필요하다. 해상법에서는 계약에 의한 것이 아닌 해상에서 인명이나 재산을 성공적으로 구조한 구조작업에 자유의사로 참여한 제3자에 대해서 구조보수를 청구할 수 있는 권한을 부여해왔다.

#### 1) 불성공 무보수 원칙 (No cure No pay)

좁은 의미의 해난구조(임의구조)에서는 구조자의 구조행위가 성공한 경우에 한하여 구조료 청구권이 발생하기 때문에, 불성공 무보수 원칙(no cure, no pay)에 따라 구조자가 구조행위를 하였으나 선박 또는 적하를 구조하지 못한 경우 구조료를 청구하지 못한다.

해난구조협약 제13조 (2)항에서는 구조보수는 모든 선박과 기타 재산의 이해당사자가 각각의 구조된 재산가액에 비례하여 지급하여야 한다고 규정하고 있다. 하지만, 해난구조협약에서는 구조보수를 부담하는 당사자들 중 한 명이 구조보수를 지급하고 다른 당사자들에게 각자 부담해야 할 부분을 청구하도록 국가에서 국내법에 규정하도록 허용하고 있다. 많은 나라<sup>9)</sup>에서 강제적으로 혹은 해난구조자의 뜻에 따라 선주가 구조보수의 채무자가 되도록 규정하고 있지만 보통법체계에서는 해난구조협약과 마찬가지로 각 당사자들이 각각의 구조된 재산가액에 비례하여 구조보수를 부담하도록 하고 있다.

상법에서는 “선박소유자와 그 밖에 구조된 재산의 권리자는 그 구조된 선박 또는 재산의 가액에 비례하여 구조에 대한 보수를 지급하고 특별보상을 하는 등 구조료를 지급할 의무가 있다.”라고 규정하여 구조를 위한 다른 약정이 없는 경우에는 구조된 목적물의 가액을 초과하지 못하도록 하고 있다.<sup>10)</sup>

해난구조작업을 위한 로이즈 표준계약서식에 의한 구조의 경우에도 불성공 무

8) IMO website “Status of Conventions” [www.imo.org/en/About/Conventions/StatusofConventions](http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusofConventions).

9) 네덜란드, 그리스, 프랑스, 스페인 등.

10) 윤승국·이재복, “국제선박보험약관의 활용방안에 관한 연구”, 무역상무연구 제54권, 한국 무역상무학회, 2012. 12, p. 224.

보수 원칙에 따라 구조작업이 성공하지 못한 경우 구조행위에 대한 구조보수를 청구할 수 없다. 하지만, 이러한 원칙은 최근 다소 약화되어 현재는 구조작업이 성공하지 못했다 하더라도 오염이나 환경손해가 방지 혹은 경감된 경우 구조보수의 지급을 허용하고 있다.

## 2) 환경손해의 방지·경감에 관한 Safety Net 방식의 채용

1967년 Torrey Canyon 사건과 1978년 Amoco Cadiz 사건은 해양유류오염을 방지하기 위한 조치의 필요성을 부각시켰다. 그 당시의 분위기를 반영하여 LOF 1980에서는 해난구조의 목적이 선박이나 적하의 구조뿐만 아니라 선박으로부터 유류의 유출방지도 포함한다는 것을 명백히 하였다. 즉, 석유를 적재한 유조선의 구조에 대해서 해난구조자가 구조계약에 따른 구조서비스를 이행하는 동안 선박으로부터 기름이 유출되지 않도록 최선의 노력을 다할 것을 합의하고<sup>11)</sup>, LOF 중재인들이 구조보수를 산정함에 있어서 해난구조자의 기량과 노력을 고려하도록 하였다.<sup>12)</sup> 또한 구조비의 지급에 관해서는 불성공 무보수의 원칙이 기본으로 되어 있지만, 그 예외로 적하로서의 유류를 적재하고 있는 유조선에 대한 구조의 경우에는 구조가 성공하지 못한 때에도 구조업자가 지출한 비용 및 그 15% 이내의 할증금을 선주에게 청구할 수 있도록 하는 안전망 보상(safety net award)을 채용하였다.<sup>13)</sup> 그리고 구조업자가 구조에 성공하여 유류의 유출방지에 이바지하였다고 인정된 경우에는, 그것이 특별보수(special remuneration)로서 구조보수의 결정에 반영될 수 있도록 하였는데<sup>14)</sup> 이를 증액보상(Enhancement of the award)이라 한다.

유조선의 좌초, 충돌 등의 사고로 인해 대량의 원유가 유출되어 연안주민의 건강 및 해양생물 피해에 영향을 미치는 해양오염·유탕의 문제가 주목을 받게 되면서 1989년 해난구조조약에서도 구조자가 해난구조에 선박이나 적하의 구조에 성공하지 못하는 한 구조보수를 청구할 수 없도록 하는 불성공 무보수 (No cure No pay) 원칙을 채용한 1910년 해난구조조약을 개정하였다. 1989년 신조약은 LOF 1980의 경우와 마찬가지로 계약구조의 경우의 구조자를 포함하여 널리 구조자에게 구조상의 상당한 주의의무와 함께, 환경손해를 방지·경감하기 위한 상당한 노력을 할 의무를 인정하는 규정을 두고 있다.<sup>15)</sup> 이와 관련하여 구조비의 결정기준

11) LOF 제1조 (a)항 제2호.

12) Ben Browne, "The treatment of salvage in general average", *JIML*, Vol. 22, 2016, p. 472.

13) LOF 제1조 (a)항 제3호.

14) LOF 제1조 (a)항 제3호.

15) International Salvage Convention, 1989 제8조 1항 a호 - b호, 제6조 3항.

으로 환경손해의 방지·경감에 관한 구조자의 기술과 노력을 포함시키고 있다.<sup>16)</sup>

그리고 1989년 협약은 기존의 “No cure No pay” 원칙을 기본으로 하면서도 LOF 1980의 안전망 보상과 증액보상의 방식을 확대하여 특별보상(special compensation) 제도를 설정하고 있다.<sup>17)</sup> 즉, 선박 또는 그 적하가 환경손해를 발생시킬 위험이 있는 경우의 구조에 대해서는, 구조의 성공여부에 관계없이 구조보수가 구조자의 실비에 미치지 못할 때에는 실비에 대한 보상이 인정된다. 또한 환경손해를 실제로 방지·경감한 경우에는 실비의 30%까지의 증액보상을 인정하고, 다시 중재인이나 법원이 정당하다고 판단한 경우에는 실비의 100% 범위 내의 증액보상이 가능하도록 하고 있다. 이러한 메커니즘은 이후 LOF 1990에도 도입되었다.

### 3) P&I Club 특별보상약관 (SCOPIC 특약)

1989년 협약 제14조의 특별보상 메커니즘은 적용하기가 매우 어렵고 실제로도 거의 사용되지 않고 있다. 대신 구조계약서비스는 본래 구조계약 표준서식에 편입 되도록 고안된 SCOPIC (Special Compensation P&I Clubs)으로 알려진 P&I 클럽 특별보상약관을 편입하여 사용하는데, 이는 요율(tariff rate)에 기초한 구조보수를 규정하고 있다. SCOPIC 조항은 구조계약에 편입되어야 하며 동시에 구조자가 서면 통지를 통해 선주에게 당해 조항을 인식시켜야 한다. 그리고 SCOPIC 조항에 의한 보수가 제13조에 규정된 구조보수를 초과하는 경우 선주 혹은 P&I 보험자에 의해 서면 지급이 가능하다.

## III. 요크앤티워프규칙상 구조비의 취급

### 1. 공동해손과 구조비

#### 1) 공동해손의 의미

1994년 요크앤티워프규칙 문자규칙 A 제1문에 따르면 “공동의 해상사업을 구성하는 재산을 위협에서 보존할 목적으로 공동의 안전을 위하여 고의로 또한 합리적으로 비상의 희생을 하거나 또는 비상

16) International Salvage Convention, 1989 제13조 1항 b호.

17) International Salvage Convention, 1989 제14조.

위가 성립한다.”라고 규정함으로써 ‘행위’ 또는 ‘처분’을 중심으로 규정하고 있다.<sup>18)</sup>

상기 밑줄 친 부분은 보통법상 공동해손이 성립하기 위한 핵심요소이다. 공동해손은 공동의 해상사업이 위협에 처하고 공동의 해상사업을 구성하는 재산 혹은 기타 이익을 보존할 목적으로 [재산 혹은 기타 이익]이 희생되거나 비상의 비용이 지출된 경우에 적용된다. 공동해손 행위를 구성하는 비용 혹은 희생은 자발적(고의적)이고 합리적으로 이루어져야 한다. 그 결과 공동해손 행위로 희생된 재산의 소유자 혹은 비상의 비용을 지출한 자는 그로 인해 재산이나 기타 이익을 보존하게 된 다른 당사자들로부터 공동해손분담금을 청구할 권리를 가지게 된다. 해손(average)이라 함은 손실(loss)을 의미한다.

공동해손은 공동의 해상사업에 속한 당사자들에게 이익을 가져다주는 손실 혹은 희생을 의미한다. 반면 단독해손은 다른 이해관계자들에게 아무런 혜택을 부여함이 없이 특정 이해당사자가 입은 손실을 의미한다. 공동해손 손해는 공동해손행위로 인해 희생된 재산 혹은 지출된 비용으로 혜택을 본 모든 이익의 분담가액을 기준으로 평가비율에 따라 회수할 수 있다.

구조비용은 기술적으로 공동해손과는 다른 범주로 구분되지만 해상에서 위협에 처한 재산을 자발적으로 구조하기 위해 지출된 비용이라는 점에서 현실적으로 위협에 처한 재산을 보존하기 위해 자발적으로 이루어진 공동해손 행위나 희생과 유사한 부분이 있다. 따라서 구조비는 통상적으로 공동해손비용으로 취급된다.<sup>19)</sup> 하지만 구조료와 공동해손의 중요한 차이는 구조료는 항상 공동의 이익을 위해 지출된 것이 아닐 수 있다는 점이다. 그 결과 해상법상 각 당사자는 해난구조자에 대해 독립적으로 구조비 지급책임을 부담하게 된다.

## 2) 공동해손 정산규칙의 통일을 위한 요크앤트위프규칙

공동해손 분담청구 기준에 관해서는 다양한 이론이 존재한다. 공동해손분담청구권은 묵시적 계약에 의해 발생하는 것이라는 주장도 있고<sup>20)</sup>, 해상법의 일반원칙에 기인하는 것이라는 주장도 있다.<sup>21)</sup> 어느 주장에 근거하든 대부분의 공동해손 사례

18) 공동해손의 성립과 관련하여 상법은 “선박과 적하의 공동위험을 면하기 위한 선장의 선박 또는 적하에 대한 처분으로 인하여 생긴 손해 또는 비용은 공동해손으로 한다.”고 함으로써 공동해손 분담관계의 대상인 손해를 중심으로 규정하고 있다(이균성, 전게서, p. 931).

19) Christopher Hill, *Maritime Law*, 6<sup>th</sup> Ed., LLP, 2003, p. 335.

20) Lowndes and Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 14<sup>th</sup> Edition, Sweet & Maxwell, 2013, paras 00.16 - 00.25.

21) *Atwood v. Sellar* [1878-79] L.R. 4 Q.B.D. 342 per and approved by Blackburn L.J. in *Svendsen v. Wallace* [1885] 10 App. Cas 404 at 419.



는 용선계약서나 선하증권에 의한 정기운송계약서에 편입된 요크앤트워프규칙과 관련되어 있다.

19세기 중엽에 공동해손으로 간주될 수 있는 손해가 무엇인지 확인하고 당해 손해의 규모를 산정하기 위한 방법과 손해부담방식을 결정하기 위한 국제적으로 통일된 규칙체계를 개발하기 위한 움직임이 시작되었다. 오랜 작업 끝에 1864년 요크에서 개최된 컨퍼런스를 통해 국제공동해손규칙의 기본 틀이 만들어졌고 그 후 국제해법회(International Law Association)를 중심으로 세계의 주요 선주·화주·보험자·해손정산인 등과 협의를 거듭한 끝에 1877년 앤트워프 회의에서 요크 앤트워프 규칙을 작성하여 1890년 요크앤트워프규칙을 성립시켰다. 이 규칙은 1924년, 1950년, 1974년(1990년 수정), 1994년, 2004년의 개정을 거쳐 최근 2016년 다시 개정되었다.

1924년 이래 요크 앤트워프 규칙은 공동해손에 관한 일반원칙을 다루는 문자규칙(lettered rules)과 분담의 대상이 되는 공동해손 손해(희생손해) 또는 비용을 구체적으로 규정한 문자규칙을 규정하고 있다. *Vassopoulos v. British and Foreign Marine Insurance Co.* 사건의 판결<sup>22)</sup>을 뒤집기 위해 1950년에 도입된 해석규칙(Rule of Interpretation)은 문자규칙과 숫자규칙이 서로 모순되는 경우 문자규칙이 우선한다는 취지를 규정하고 있다.

요크앤트워프규칙은 운송계약이나 보험증권에 편입된 경우에만 적용되며 당해 규칙이 계약에 편입되지 않은 경우 일부 제한된 경우<sup>23)</sup>를 제외하고 효력을 발휘하지 않는다.

## 2. 요크앤트워프규칙상 구조비의 취급

### 1) 구조비의 공동해손 인정에 대한 영국의 입장 차이

영국을 제외하고 많은 해운국가들은 일반적으로 구조비를 공동해손으로 취급하여 왔고 공동의 항해사업이 종료하는 목적지에서 다른 공동해손 손해와 함께 분담이 이루어져 왔다. 영국의 입장 차이는 19세기 후반 해손 정산인들이 구조비는 구조작업이 종료된 시기 및 장소에서 분배된다는 원칙에 기초하여 구조비와 공동해

22) [1929] 1 K.B. 187. 본 사건에서 범원은 선박이나 적하가 위험에 처하지 않았다면 Rule X와 XI의 규정상 항비는 공동해손 비용으로 인정되지 않는다는 취지의 판결을 내렸다. 보다 중요한 점은 문자규칙은 공동해손의 기본원칙을 구성하고 숫자규칙은 문자규칙에 규정된 원칙들의 예를 규정하고 있는 것에 지나지 않는다고 판시하였다.

23) 최근 핀란드에서는 입법절차를 통해 일련의 요크앤트워프규칙을 국법(the law of the land)에 편입하였다.

손을 구분하기 시작하면서 발생하게 되었다.<sup>24)</sup>

영국해손정산인은 해난구조계약에 기초한 구조보수지급의무는 공동해손과 별도로 피구조재산의 소유자가 독립적으로 부담하는 책임이라는 1855년 Raisby호 사<sup>25)</sup>건의 판결을 계기로 해난구조계약에 의한 구조보수는 순수한 임의구조료와 마찬가지로 공동해손으로 인정하지 않는다는 실무관습을 확립하여 공동해손분담 가액과 달리 구조된 재산가치에 비례하여 배분하는 것을 선호하였다.

하지만 이러한 관행은 1924년 요크앤트워프규칙에서 2%의 선대수수료(*commission on disbursement*)와 5%의 이자를 공동해손으로 인정하는 규정을 도입<sup>26)</sup>하면서 더욱 복잡해지게 되었다. 미국과 대부분의 유럽 국가들은 구조보수에 대한 수수료와 이자를 공동해손으로 인정하였으나 영국의 해손정산인들은 이를 공동해손으로 인정하지 않았던 것이다. 이에 영국해손정산인협회(*Association of Average Adjusters: AAA*)도 1926년 구조보수에 관한 수수료와 이자를 공동해손으로 인정하는 실무규칙을 채택하였다. 이로 인해 일부 해손정산인들은 구조비를 공동해손으로 취급한 반면 일부는 구조비에 대한 수수료와 이자는 공동해손으로 인정하되 구조비는 여전히 공동해손과 별도로 취급하게 되면서 구조비 정산에 대한 실무관행은 더욱 복잡해지게 되었다.<sup>27)</sup>

그 후 1942년 영국해손정산인협회는 구 실무규정을 폐지하고 계약에 따라 제공되거나 수락된 구조서비스에 대한 비용은 그러한 비용이 YAR 1924 Rule A의 규정상 공동의 안전을 위해 지출된 것이라면 공동해손으로 취급한다고 규정한 새로운 실무규칙을 채택하였다. 하지만 이러한 실무규정 자체가 절대적인 구속력을 가지는 것은 아니었기 때문에 해손정산인이 합리적인 이유가 있다고 판단하는 경우에는 예외적으로 공동해손의 정산에서 구조보수를 제외하는 관행도 인정되고 있었다.<sup>28)</sup>

## 2) YAR 1974

1974년에는 구조비정산에 관한 실무관행을 통일하기 위해 요크앤트워프규칙의 개정이 이루어져 Rule VI에서 구조를 위해 항해사업의 당사자들이 지출한 비용은 그것이 계약에 의한 것이든 그렇지 않은 것이든 공동의 항해사업에 관련된 재산을

24) Richard. Cornah, "York Antwerp Rules 2016 A Summary of the Changes", *Richards Hogg Lindley*, May 2016., p. 7(<https://www.norclub.no/assets/ArticleFiles/York-Antwerp-Rules-2016-A-SUMMARY-OF-THE-CHANGES-Richards-Hogg-Lindley.pdf>).

25) Adm. 5 Asp. M.C. 473.

26) YAR 1924 Rule XXI, XXII.

27) Ben Browne, *op cit.*, p. 472

28) 한낙현, "공동해손의 구조보수 문제에 관한 고찰", *해양비즈니스* 제2호, 한국해양비즈니스학회, 2003. 12, p. 211.

위험으로부터 보존하기 위한 목적으로 이루어진 구조작업에 대해서는 공동해손으로 인정한다고 규정하게 되었다. 이 규정에 의해 구조작업이 계약에 의한 것인지 여부를 불문하고 원칙적으로 구조비와 공동해손 간에 구분이 없게 되었다. 이로 인해 지금까지 영국에서 공동해손으로 처리되지 않았던 임의구조료 또는 구조보수가 공동해손으로 인정되게 되었다.

### 3) YAR 1994

1974년 요크엔트워프규칙의 개정으로 구조비를 공동해손으로 인정하게 되었지만 해난구조활동을 할 때 환경보호의 차원에서 해양오염 및 환경손해의 방지·경감조치에 수반되는 구조비를 어떻게 취급할 것인지가 새로운 문제로 대두되었다. 1974년 요크엔트워프규칙상 구조비는 구조작업이 공동의 항해사업에 관련된 재산을 위험으로부터 보존하기 위한 목적으로 이루어진 범위까지만 공동해손으로 인정되기 때문에 환경손해를 방지 혹은 경감하는 구조서비스에 대한 구조보수의 증액은 포함되지 않는다.<sup>29)</sup>

이후 1980년 런던시장 보험자들과 P&I 협회 국제그룹은 환경손해를 방지·경감하기 위한 구조와 관련하여, 구조가 성립한 경우의 구조보수 또는 증액보상 부분은 선박보험자와 적하보험자가 부담하고, 구조가 성공하지 못한 경우의 특별보상 또는 이른바 안전망보상은 P&I Club이 보상한다고 하는 일명 ‘Funding Agreement’로 불리는 공동성명을 발표하였고<sup>30)</sup>, 해난구조에 관한 기존의 1910년 조약(1967년 개정의정서 포함)을 개편한 1989년 새로운 해난구조조약이 성립함에 따라 해난구조 제도를 반영한 개정을 보았는데 이를 1990년 수정 1974년 요크엔트워프규칙이라 한다. 1990 수정 규칙은 1994년에 환경손해의 방지·경감조치에 관한 비용을 명문으로 공동해손 손해로 인정하는 등 중요한 개정이 있었다.

YAR 1994 Rule C에서는 공동해손행위의 직접적인 결과로 발생한 멸실, 손상, 비용만이 공동해손으로 인정된다고 규정하고 있다. 따라서 환경손해나 오염물질의 배출과 관련하여 발생한 멸실, 손상, 비용은 공동해손으로 인정되지 않는다.<sup>31)</sup> 그럼에도 불구하고 YAR 1994 Rule VI (a)에서 공동해손으로 인정되는 비용은 1989년 해난구조협약 제13조 1항 (b)호에 규정된 바와 같이 환경손해를 방지·경감하기 위한 구조자의 기술과 노력에 대한 모든 보수를 포함한다고 규정하고 있다. 또한 환경손해를 방지·경감하기 위해 취한 조치에 관한 비용은 일정한 상황에서 공동

29) Ben Browne, *op. cit.*, p. 472.

30) *Ibid.*, p. 473.

31) F. D. Rose, *General Average: Law and Practice*, LLP, 1997, pp. 52~53.

해손으로 인정된다고 규정하고 있다.<sup>32)</sup>

하지만 환경손해의 위협이 있는 상황에서 제공된 구조서비스와 관련하여 해난 구조협약 제14조의 규정에 따라 선주가 구조자에게 지급하는 특별보상은 그러한 특별보상이 해난구조협약 제13조의 규정에 따라 구조자가 회수할 수 있는 보수를 초과하는 범위에 대해서는 공동해손으로 인정하지 않는다<sup>33)</sup>고 규정함으로써 Funding Agreement와 일관되게, SCOPIC과 해난구조협약 제14조에 따른 특별보상은 YAR 1994에서도 공동해손에서 제외하고 있다.

또한 1990년 수정 요크엔트워프규칙은 YAR 1974 Rule VI상의 구조를 위해 지출한 비용(on account of salvage)이라는 문언을 구조의 성질을 지닌 비용(in the nature of salvage)로 수정하였다. 이로 인해 선박 및 적하가 위험에 처하지 않은 상황에서 발생된 구조비도 공동해손으로 인정되어 공동해손의 인정범위가 확대되게 되었다.<sup>34)</sup>

#### 4) YAR 2004

90년대 들어 런던 적하보험자들을 중심으로 요크엔트워프규칙이 선주 측에게 유리하게 되어 있기 때문에 개정이 필요하다는 주장이 제기되기 시작했다. 요크엔트워프규칙 제정 이후 계속적으로 공동해손의 범위가 확대되면서 선주 및 화주들이 부담해야 하는 공동해손분담금도 확대되고 이는 결국보험자의 부담을 증가시키게 된다는 것이다. 이러한 이유로 적하보험자들의 주도하에 공동해손의 범위를 축소하는 방향으로 요크엔트워프규칙을 개정해야 한다는 주장이 제기 되었다. 특히 YAR 1974에서부터 공동해손으로 인정되기 시작한 구조비용에 대해 적하이해관계자들 사이에서 논란이 확산되었다. 그 이유는 구조보수 분담액과 공동해손 분담액 간에 큰 차이가 없는 상황에서 정산비용만 증가하게 된다는 생각을 하였기 때문이다.

1994년 개정 요크엔트워프규칙이 공표되면서 국제해상보험연맹(IUMI)은 공동해손이 해상보험자들에게 얼마나 많은 부담이 되고 공동해손 규칙을 개정함으로써 이러한 부담을 어느 정도 줄일 수 있는지를 규명하기 위한 조사에 착수하였다. 그 결과 구조비와 그에 대한 이자 및 수수료가 공동해손으로 인정된 전체 금액의 약 50%를 차지하며 한 당사자가 구조비 중 다른 당사자가 지급하여야 할 부분을 지급한 경우를 제외하고 구조비를 공동해손에서 제외시킬 경우 해상보험자들이 공동해손에 대해 지급하는 금액의 약 8% 정도를 줄일 수 있을 것으로 예측하였다.<sup>35)</sup>

32) YAR 1994 Rule XI (d).

33) YAR 1994 Rule VI (b).

34) Hudson N.G., *The York Antwerp Rules*, 2<sup>nd</sup> Ed. Lloyd's of London Press, 1996, p. 129.

35) Ben Browne, *op. cit.*, p. 474.

또한 YAR 2004 채택을 위한 논의과정에서 IUMI는 구조비를 공동해손으로 재정산하는 것은 불필요한 일이며, 추가적인 비용만 야기할 것이라고 주장하였다.

2004년 YAR 사전 준비과정에서 화주들은 로이즈 구조계약 표준서식의 경우처럼 구조업자에 대해 각 당사자가 독립적으로 구조비에 대한 책임을 부담하는 계약에 의해 구조비 지급이 이루어지는 경우 이를 공동해손에서 제외시키고자 하였다. 화주들은 각 당사자가 독립적으로 구조에 대한 책임을 부담하는 경우 이를 공동해손에서 재정산하는 것은 부당할 뿐 아니라 공동해손 정산작업을 지연시키고 정산비용의 증가를 초래하게 될 것이라는 주장을 하였다.<sup>36)</sup>

이에 대해 선주 측의 강한 반대에도 불구하고 2004년 밴쿠버 회의에서 화주 측의 입장이 반영되어 다음과 같이 YAR 1994 Rule VI의 개정이 이루어지게 되었다.

“구조비에 대한 지불은 그와 관련된 이자 및 법적 비용을 포함하여 발생된 당사자에게 귀속되고 공동해손으로 인정되지 않는다.<sup>37)</sup> 다만, 다른 당사자가 부담해야 할 구조비 (공동해손 분담가액이 아닌 구조된 가액을 기초로 정산된)의 전부 또는 일부를 구조당사자가 지급한 경우에는 그 금액을 다른 당사자로부터 회수하여야 할 구조비로 보고 공동해손 정산서의 대변에 기장하여 해당 당사자에게 청구할 수 있다.”

이로써 YAR 2004에서는 구조비를 공동해손으로 인정하지 않는다는 원칙을 확립하였다. 다만, 동 조항 단서에 규정된 내용은 선주가 부담한 구조비 전액 중 적하 이해관계자가 부담해야 하는 부분을 회수할 수 있는 권리를 확보해주기 위한 것일 뿐 구조비를 공동해손으로 인정하는 것은 아니다.<sup>38)</sup> 네덜란드, 독일, 스페인 등 일부 국가에서는 선주가 구조비 전액을 지급하고 화주가 부담해야 하는 구조비 부분에 대해 공동해손으로 회수할 수 있다고 규정하고 있다.<sup>39)</sup> 이러한 상황에서 구조비를 공동해손으로 인정하지 않는 YAR 2004에서는 구조비 전액을 지급한 선주가 화주로부터 구조비를 회수하는데 문제가 발생하기 때문에 이를 해결하기 위해 단서규정을 둔 것이다.<sup>40)</sup>

36) Michael D Harvey, “The YAR 2016 from the perspective of average adjuster”, 2016, *JIML*, Vol. 22, p. 448.

37) YAR 2004 Rule VI (a). 동 조항에서 공동해손으로 인정하지 않는 구조비에는 1989년 해난 구조조약 제13조 1항 (b)에 규정된 환경손해의 방지·경감을 위한 기술 또는 노력을 고려한 모든 구조보수를 포함한다(YAR 2004 Rule VI(b)).

38) 권오, “2004 공동해손규칙(YAR)에 관한 연구”, 관세학회지 제7권 제3호, 한국관세학회, 2006. 8. p. 135.

39) CMI, “Position of A.I.D.E. on the eventual revision of York-Antwerp Rules 1994”, *CMI YEAR BOOK*, 2004, p. 191.

## IV. YAR 2016상 구조비의 공동해손 인정요건

### 1. 2016년 요크엔트워프규칙 개정배경

요크엔트워프규칙은 법적 구속력이 없고 운송계약 당사자 간의 합의에 의해 적용되는 것인 만큼 요크엔트워프규칙의 개정은 선주와 화주 등 이해당사자들의 동의와 지지를 얻는 것이 중요하다. 하지만 2010년까지 2004년 요크엔트워프규칙은 운송계약에 명시적으로 편입되어 사용되는 경우가 극히 드물었고 대부분의 운송계약에서 요크엔트워프규칙 1994를 편입하여 사용하는 등 선주 측의 지지를 얻지 못하였다.<sup>41)</sup> 이러한 상황은 2004년 요크엔트워프규칙의 개정을 주도한 CMI 입장에서 바람직하지 않은 결과였다. 이에 CMI는 국제작업반에서 요크엔트워프규칙을 모든 당사자들이 수용할 수 있는 절충안을 제시하기 위해 2004년 요크엔트워프규칙을 전면적으로 검토하기 위한 국제작업반(International Working Group)을 조직하도록 하였다.<sup>42)</sup>

폭넓은 논의 끝에 국제작업반은 요크엔트워프규칙 2004의 개정안에 대한 보고서<sup>43)</sup>를 발간하였다. 하지만, 2012년 베이징에서 개최된 CMI 컨퍼런스에서 제시된 요크엔트워프규칙의 절충안은 거부되었고 공동해손에 관한 새로운 국제작업반(International Working Group)을 임명하여 공동해손에 관한 요크 엔트워프 규칙의 전반적인 검토를 수행하여 선주, 화주 및 관련 보험업자들의 요구사항을 충족시키는 새로운 요크 엔트워프 규칙의 초안을 작성하도록 제안하였다.

새로운 국제작업반은 2016년 회의 이전에 각 업계로부터 광범위한 동의를 얻을 목적으로 2013년 3월 15일 새로운 설문지를 준비하여 배포하였고, 각국의 의견을 수렴하여 2013년 CMI 더블린 국제 전문위원회 회의 기본 자료로 사용하고자 하였다. 이 회의는 요크엔트워프 규칙의 모든 부분에 대한 전체적인 검토를 하고자 하였으며, YAR 1994를 네 가지 영역(General, Introductory Rules, Lettered Rules and

40) 여성구, “YAR 2004 개정이 선주, 화주 및 해상보험자에게 미치는 영향에 관한 연구”, 국제상학 제20권 제4호, 한국국제상학회, 2005. 12, p. 86.

41) 선주 측에서 2004년 YAR을 받아들일 수 없었던 주된 이유 중 하나는 1974년 YAR 이후로 공동해손의 전형적인 예로 인식되었던 구조비를 공동해손에서 제외시킨 Rule VI의 개정 때문이었다.

42) Michael D Harvey, *op. cit.*, p. 448.

43) CMI Yearbook 2011-2012, pp. 289~299.

Numbered Rules)으로 나누어 회의를 진행하였다.<sup>44)</sup>

이후 국제작업반은 2015년 7월 이스탄불에서 다시 회의를 하였고, 국제작업반에서 권고한 대부분의 내용에 대한 합의가 이루어졌다. 2016년 3월까지 새로운 요크 앤트워프규칙 안의 내용과 지침들은 2016년 5월 3일에서 6일 뉴욕에서 있을 차기 CMI 회의에 앞서 검토할 수 있도록 CMI 회원을 구성하는 해법회(Maritime Law Association)에 회람되었다. 이 과정에 대부분의 이해당사자 집단들이 참여하였고, 2016년 5월 6일 뉴욕에서 개최된 CMI 국제회의에서는 새로운 규칙인 York-Antwerp Rules 2016을 채택하였다.

## 2. 공동해손에 관한 CMI Guideline

CMI는 2016년 요크앤트워프규칙과 함께 공동해손에 관한 CMI Guideline을 발간하였다. 이 가이드라인은 공동해손과 요크앤트워프규칙의 기본원칙에 관한 해설, 정산사례, 공동해손절차에 관한 설명을 포함하고 있으며, 해손 정산인의 역할과 규칙 VI (구조비) 및 규칙 XXII (공탁금의 취급)의 적용에 관해 언급하고 있다. 이 지침은 요크앤트워프규칙의 일부를 구성하지는 않으며 동 규칙, 운송계약, 적용 준거법의 규정에 우선하거나 그 내용을 변경하거나 구속력을 가지지도 않는다. 다만 이 가이드라인의 목적은 공동해손 이해당사자들에게 전반적인 배경정보, 모범관행으로 인식되는 지침, 공동해손정산절차에 관한 개요를 제공하기 위한 것이다.

## 3. 2016년 요크앤트워프규칙 Rule VI의 개정내용

새롭게 채택된 York-Antwerp Rules 2016 Rule VI (a)와 (b)의 내용은 다음과 같다.

### Rule VI - 구조보수

- a) 공동의 해상사업에 대한 당사자가 지출한 구조비는 그것이 계약에 의한 것이든 그렇지 않은 것이든 구조작업이 공동의 항해 사업에서 위험에 처한 재산을 보호하기 위한 목적으로 이루어진 경우, 그리고 (b), (c), (d)항을 따르는 조건으로 공동해손으로 인정된다.
- b) 상기 (a)항의 규정에도 불구하고 공동항해사업의 당사자들이 구조자에 대해

44) 전해동, “국제해법회 요크 앤트워프 규칙 전문위원회 회의 보고” 한국해법학회지 제35권 제2호, 한국해법학회, 2013. 11, p. 463.

독립된 계약 혹은 법적 책임을 부담하는 경우 구조비는 다음 중 어느 하나에 해당하는 경우에만 공동해손으로 인정된다.

- i) 구조 이후에 발생한 후속적인 사고 혹은 기타 사정으로 항해 중 재산상의 멸실 또는 손상이 발생하고 그로 인해 실제 구조된 잔존가치와 공동해손 분담가액 간에 현저한 차이가 발생한 경우
- ii) [실제 구조된 재산을 포함하여] 현저한 공동해손희생손해가 발생한 경우
- iii) 구조된 가치의 평가가 명백히 잘못되어 구조비의 분담이 현저히 잘못 이루어진 경우
- iv) 다른 당사자가 부담할 구조비의 상당 부분을 어떤 당사자가 부담한 경우
- v) 당사자의 상당수가 상당히 다른 조건으로 구조비 청구를 해결한 경우, 이 경우 이자 및 법적 비용 등은 고려하지 않는다.

새로운 규칙 VI의 취지는 구조비를 공동해손으로 인정하는 것이 기본입장이라는 전제하에 선박 및 적하가 독립적으로 지급하는 구조비는 상기 5가지 조건 중 하나를 충족하지 않으면 공동해손으로 인정되지 않는다는 것이다. 한편, 1989년 해난구조협약 제13조 1항 (b)호는 요크엔트워프규칙에서 유지되었고 해난구조협약 제14조의 특별보상과 SCOPIC 조항은 요크엔트워프규칙의 적용범위에서 제외되었다.

#### 4. YAR 2016상 구조비의 공동해손 인정요건

선박 및 적하가 독립적으로 지급하는 구조비는 그것을 공동해손으로 인정하지 않는 것이 이해관계자들에게 불공평한 결과를 초래하는 경우를 제외하고 공동해손으로 인정하지 않는다고 규정하고 있다. 이어 그러한 구조비를 공동해손에서 제외하는 것이 불공평한 결과를 초래하는 5가지의 시나리오를 상정하고 있다.

구조비가 공동해손으로 인정되어 재정산이 이루어지기 위해서는 5가지 시나리오가 존재한다는 사실을 보여주는 것만으로는 충분하지 않고 재정산이 이루어지지 않는 경우 현저하게 불공정한 결과가 야기되어야 한다. 이와 관련하여 베이징회의에서는 구조비를 공동해손으로 인정할 것인지 여부와 LOF형 구조보수의 재정산에 관한 요건을 특정 비율을 기준으로 하자는 제안이 있었으나 실무적으로 직면하게 되는 다양한 상황에서 기준이 되는 특정 수치를 정하는 것이 불가능하였기 때문에 “현저한”이라는 비록 어느 정도의 주관성을 배제할 수 없지만 훨씬 탄력적인 기준을 채택하고 있다.<sup>45)</sup>



### 1) 구조 후 후속적인 사고로 인한 구조가액과 공동해손분담가액 간 현저한 차이

이 조건은 공동해손 사고에 이어 선박 및 적하의 공동해손 분담가액을 감소시키는 또 다른 사고가 발생하는 상황을 다룬다. 특히, 공동의 항해사업이 종료되었을 때의 가액이 공동해손사고 이후의 가액과 달라 분담비율이 달라지는 상황을 다룬다.

문제는 해난구조자에게 지급되는 구조비는 구조작업이 종료되는 시점의 구조된 재산가치에 기초하여 평가되는 반면, 공동해손은 공동의 항해사업이 종료하는 시기와 장소에서의 가액에 기초하여 손실 및 분담에 관한 정산이 이루어지기 때문에 발생한다. 공동해손에 대한 분담가액은 희생된 재산에 대해서 공동해손으로 인정되는 금액을 포함하는 것을 의도하고 있다. 구조작업이 이루어지기 전 혹은 그동안 상당한 가치를 지니는 재산이 희생되는 경우 형평성의 문제가 발생한다. 구조된 재산의 잔존가치가 남아있지 않은 경우 구조비 지급에 영향을 미치지 않지만 희생된 재산의 가액은 공동해손으로 분담된다. 이러한 경우 2004년 요크앤티워프규칙에 따라 공동해손 정산이 이루어지게 되면 구조된 적하의 이해관계자보다 희생된 적하의 이해관계자가 더 유리한 입장에 있게 되어 공동해손희생이 발생하도록 방치하는 것이 더 유리한 상황이 된다. 왜냐하면 희생된 적하의 이해관계자는 구조비용을 지급하지 않지만 희생된 재산에 대해 공동해손 분담금을 청구할 수 있기 때문이다.<sup>46)</sup>

구조된 잔존가치와 공동해손 분담가액 간의 차이는 “현저한”(significant) 차이가 있어야 한다는 점을 주목할 필요가 있다. 2016년 요크앤티워프규칙 개정 과정에서 ‘significant’, ‘significantly’, ‘substantially’ 등의 주관적인 용어에 대한 대안을 찾기 위해 노력하였지만 이를 대체할 적절한 용어를 찾지 못하였고 이들 용어에 대한 적절한 개념정의도 없는 상태에서 최종 규칙이 통과되면서 이들 용어의 해석에 대한 판단은 정산인들에게 맡겨지게 되었다.<sup>47)</sup> 이 점에 관하여 CMI 지침에서는 다음과 같이 지적하고 있다. “Rule VI (b)항을 적용함에 있어서 해손 정산인들은 여전히 자신들의 전문적인 판단을 하도록 요구될 것이다. 그 이유는 동조에 열거된 여러 기준들은 특정 상황에서 현저한 것으로 간주되어야 하는 것이 무엇인지에 대한 견해를 요구하기 때문이다. 요크앤티워프규칙이 적용되는 사례가 광범위하기 때문에 정해진 개념에 따라 현저한의 의미를 해석하기 보다는 가능하면 정산절차에 소요되는 시간과 비용을 줄이는 것이 새로운 조항의 목적임을 표시하는 것이 바람직하다고 여겨졌다.”

45) Richard. Cornah, *op. cit.*, p. 10.

46) Jonathan S. Spencer, “York-Antwerp Rules 2016 and Guidelines”, *JSSUSA*, July 2016(<http://www.jssusa.com/assets/Uploads/GA-papers/York-Antwerp-Rules-2016-and-Guidelines-JSS-notes.pdf>).

47) Michael D Harvey, *op. cit.*, p. 449.

## 2) 현저한 공동해손희생의 발생

공동해손 부담가액은 요크엔트워프규칙 Rule XVI의 규정에 따라 공동해손희생에 의해 멸실 또는 손상된 적하에 대해 배상되는 금액만큼 감소된다. 이러한 경우는 가장 명확하게는 Rule II(공동의 안전을 위해 희생된 멸실 또는 손상)에 의해 발생한다. 국제작업반은 현저한 공동해손희생이 있는 경우 대부분 공동해손 정산이 불가피하므로 그러한 상황에서 구조비에 대한 정산이 이루어지는 경우에는 정산에 소요되는 시간과 비용을 크게 증가시키지 않을 것이라고 판단하였다.

## 3) 구조비의 배분에 현저한 잘못이 있는 경우

구조비는 공동해손으로 인정되지 않는다는 규칙에 대한 예외로 구조비를 배분하는데 있어서 구조된 재산의 가치에 대한 평가가 현저하게 잘못 이루어지는 경우는 극히 드문 일이지만 만일 그러한 경우가 발생한다면 [구조비를 공동해손으로 인정하여 재정산하는 것은] 소송을 거치지 않고 잘못을 바로잡을 수 있는 좋은 방법이 된다.

## 4) 한 당사자가 다른 당사자가 부담할 구조비의 상당부분을 지급한 경우

이 부분은 일부 국가에서 선주가 구조비 전액을 지급할 책임을 부담하고 공동해손에서 화주가 부담해야 할 구조비 부분에 대해 회수할 필요가 있음을 인정한 요크엔트워프규칙 2004 Rule VI의 처지를 반영한 것이다. 이 규정은 또한 대형 컨테이너 선박의 선주가 선박 및 적하에 대해 지급되어야 할 구조비를 제공하고 화물이 양륙되고 인도가 보류된 상태로 보관된 상태에서 화주가 부담해야 할 구조비에 대한 채권의 확보를 위해 담보를 취득할 수 있도록 허용한다.

## 5) 상이한 구조보수

구조비가 공동해손으로 인정되기 위한 기준 중 하나는 당사자의 상당수가 상당히 다른 조건으로 구조비 청구를 해결한 소위 상이한 구조보수에 관한 문제이다. LOF 구조계약에 의한 구조의 경우 선박 및 적하의 이해관계자들은 연대하지 않고 독립적으로 구조자에 대하여 채무를 부담하기 때문에 해난구조자와의 협상결과에 따라 이들이 부담하게 되는 구조보수에 차이가 발생하는 경우가 문제로 된다. 만일 동일한 구조서비스에 대해 각 당사자가 다른 조건으로 구조비를 지급하였다면 그러한 구조비가 공동해손으로 재정산되어야 하는가 하는 것이 문제가 된다. 공동해손정산은 한 당사자가 협상력을 발휘하여 얻은 이익이 모든 당사자에게 균등하게 배분되도

록 해야 한다는 점은 일부 당사자에게는 이해하기 어려운 부분일 수 있다.

*The Jason* 사례<sup>48)</sup>에서 미국 항소법원(제5순회법원)은 서로 다른 이해관계자들에 의해 다른 날짜에 독립적으로 합의되고 당시의 사실관계에 관한 다른 기준에 기초하여 결정된 해난 구조자에 대해 지급되는 구조비는 모두 공동해손으로 인정된다고 판시하였다. 이러한 입장은 1983년 영국해손정산인협회 자문회의(Advisory Committee)에서도 확인되었다.<sup>49)</sup>

하지만, 이러한 접근방식이 해상보험자들에게 항상 우호적인 것은 아니다. 시드니에서 YAR 1994의 최종 내용이 승인된 후 로이즈 보험정산 사무소(Lloyd's Claims Office)의 Ian Stevens는 YAR 1994에 관한 담화에서 다음과 같이 이야기 하였다.<sup>50)</sup>

“... 항해사업의 각 당사자가 해난 구조자에 대해 담보를 제공하고 자신이 부담하여야 할 구조보수를 지급한 경우에 구조보수와 공동해손 분담가액이 차이가 거의 없다면 시간과 비용이 소요되는 재정산 절차를 거치는 것이 굳이 필요한 이유가 무엇인지 알 수 없다. 그리고 구조료의 정산에 있어서 전문성과 협상력을 발휘하여 해난 구조자와 합리적 합의를 도출하기 위해 노력하한 당사자에게 이를 공동해손으로 재정산해야 한다고 하는 것은 부당하다고 판단된다. 또한 공동해손의 정산에서 구조비를 포함시킨다면 정산비용의 증가를 초래하게 될 것이고 이는 선박이나 적하보험자들에게 좋은 소식이 아니다.”

1994년 시드니 회의에 앞서 회람된 문서들 중 2개의 문서에서 벨기에와 캐나다의 영향력을 발휘하는 대표자들이 상이한 구조비와 별도로 발생하는 법적비용을 공동해손에서 제외시켜 따로 분류하도록 하는 것을 선호한다는 것을 보여주었고, 이러한 견해는 시드니 회의에서 벨기에 대표자들에 의해 확인되었다.<sup>51)</sup> YAR 2016 협상과정에서 국제해상보험연맹 (IUMI) 역시 이러한 입장을 유지하였다. 하지만 선주들을 대변하는 국제해운회의소(ICS)는 상이한 구조보수(differential settlement)가 예외 없이 공동해손으로 재정산되지 않는 한 YAR 개정안에 대해 전면적으로 반대할 것이라는 단호한 입장을 견지하였고 대부분의 공동해손 정산이 1994년 요

48) [1910] 162 Fed. Rep 56, [1910] 178 Fed Rep 414:

49) “본 위원회는 항해사업의 당사자가 청구한 금액이 합리적이어야 한다는 일반원칙을 충족하는 한 상이한 구조비는 부대비용을 포함하여 공동해손으로 인정되어야 하고 또한 그에 따라 분담되어야 한다는 견해를 가지고 있다.”(AAA Advisory Committee Opinion No. 40 dated 1 July 1983).

50) York-Antwerp Rules 1994, a cargo man's perspective by Ian Stevens of Lloyd's Claims Office.

51) Husdon and Harvey, *The York-Antwerp Rules*, 3<sup>rd</sup> Ed., Informa Law, 2010, para 18.40.

크앤티워프규칙에 의해 이루어지고 있는 현 상황이 지속될 것이 거의 확실하였기 때문에 IUMI는 국제해운회의소의 입장을 인정해줄 수밖에 없었다.

YAR 2016에서는 이 문제에 대한 타협안을 도출하기 위해 노력하였다. 만일 항해사업의 당사자들이 독립적으로 계약상 혹은 법률상 해난구조자에 대해 구조보수에 대한 책임을 부담하는 경우 구조보수는 일정한 기준이 충족되고 또한 현저한 경우에만 공동해손으로 인정될 수 있도록 하였다.<sup>52)</sup> 새로운 규칙의 목적은 각 당사자가 지급한 구조보수의 차이가 크지 않아 공동해손으로 재정산할 가치가 없다면 재정산에 소요되는 시간과 비용을 방지하고자 하는 것이었다.

CMI 지침에서는 YAR 2016 Rule VI의 신설규정의 배경이 되는 기본 원리를 다음과 같이 요약하고 있다.

“Rule VI (b)호는 YAR 2016에서 신설된 내용이다. 동 규정은 선박 및 적하 이해관계자가 구조된 가액(구조서비스가 종료된 시점의)에 기초하여 별도로 구조비를 지급하였다면 구조비를 공동해손으로 인정하여 공동해손 분담가액(목적지에서의)에 대해 재정산하는 것은 각 당사자가 지급할 비율에 대한 현저한 차이가 없는 경우 정산 과정에서 추가적인 비용과 지연을 야기할 수 있다는 우려에서 발생하게 되었다.

이러한 우려를 해소하기 위해 구조비를 완전히 제외시키는 것에서부터 고정된 비율 메커니즘을 사용하는 것에 이르기까지 다양한 조치들이 고려되었다. 그러한 조치들은 광범위한 CMI 논의 과정에서 형평에 어긋나는 결과를 초래하거나 정산 실무에서 접하게 되는 여러 사례에 적용하는 것이 불가능하다고 판명되었다.

많은 선도적인 해손정산인들은 적절한 때 구조비를 공동해손으로 재정산하는 것이 수치상으로 의미 있는 변화를 가져오지 못하거나 비정상적인 비용을 초래할 것으로 판단되는 경우 구조비를 공동해손 정산에서 제외시켜야 한다고 당사자들에게 제안을 할 것으로 지적되었다. 그렇게 되면 구조비를 공동해손 정산에 포함시킬 것인지 여부는 당사자들의 결정에 맡겨지게 된다. 하지만 이러한 관행을 보다 보편화하고(선박과 적하 이해관계자들이 독립적으로 기 지급한) 구조비를 공동해손으로 인정하고 재정산하는 것이 형평에 맞거나 그렇게 하는 것이 재정적으로 도움이 되는 경우에만 이루어지도록 보장하는데 도움이 되는 명확한 기준을 설정하기 위한 방법을 찾아야 한다고 고려되었다.”

새로운 규칙의 목적은 각 당사자가 지급한 구조보수의 차이가 크지 않아 공동해손으로 재정산할 가치가 없다면 재정산에 소요되는 시간과 비용을 방지하고자 하

52) Richard Sarll and King's Bench Walk, *op. cit.*, p. 2.

는 것이었다. CMI 지침에서 설명하는 바와 같이 구조비를 공동해손으로 재정산하는 것이 수치상으로 의미 있는 변화를 가져오지 못하거나 비정상적인 비용을 초래할 것으로 판단되는 경우 구조비를 공동해손 정산에 포함시킬 것인지 여부는 당사자들의 결정에 맡겨지게 된다. 이와 같은 방식으로 새로운 규칙은 이러한 관행을 승인하고 합법화하고 있다.

## 5. 공동해손으로 인정되지 않는 구조비에 대한 정산

공동해손 분담가액의 평가에 관한 Rule XVII은 구조비가 공동해손으로 인정되지 않는다 하더라도 구조비와 관련하여 발생된 모든 비용은 정산인들에 의해 평가되어 공동해손분담가액에서 공제되도록 개정되었다. 이로 인해 구조비가 공동해손으로 인정되지 않는다 하더라도 해손정산인들은 여전히 그것이 분담가액에 미치는 영향을 평가하여야 하므로 구조비를 공동해손에서 제외시킴으로써 재정산에 소요되는 시간과 비용을 절감하고자 했던 화주 측의 목적을 달성하는데 어려움이 야기된다. 하지만 반대로 공동해손으로 인정되지 않는 구조비를 공동해손 분담금에서 공제하지 않으면 공동해손분담금과 구조비를 이중으로 부담하게 되어 전체 분담금액이 재산가액을 초과하는 상황이 발생할 수도 있다<sup>53)</sup>

이 문제에 대해 2016 요트엔트워프 규칙은 Rule XVII에 다음과 같은 내용을 포함시켜 그러한 상황과 해손 정산인들이 이러한 문제를 고려하도록 요구되는 범위를 제한함으로써 부분적인 해결을 시도하였다.

“... 공동해손행위의 결과로 발생된 추가비용은 그 비용이 공동해손으로 인정되는 경우를 제외하고 재산 가치에서 공제된다. 규칙 VI의 (b)항에 따라 공동해손으로 인정되지 않은 구조비의 공제는 이자와 해난 구조자의 비용을 포함하여 구조자에게 지급된 비용으로 한정한다.”

위 규정에 따라 공제금액은 구조자에게 지급된 총 비용을 토대로 쉽게 산정될 수 있다. 이는 공동해손 정산 과정에서 개별 당사자들이 지급한 구조비 및 법적비용과 이자 등을 조사할 필요가 없게 하여 정산작업을 보다 용이하게 하기 위한 취지이다.

53) 한낙현·최병권, “2016 YAR의 적용에 따른 공동해손 정산실무에 관한 시사점”, 무역상무원 구 제72권, 한국무역상무학회, 2016. 12, p. 101.

## V. 결 언

그동안 요크앤트워프 규칙에서 구조비를 공동해손으로 인정할 것인지 여부는 뜨거운 쟁점이었다. 구조비는 전형적인 공동해손비용으로 볼 수 있지만 선박과 적하 이해관계자가 로이즈 표준 구조계약서식에 따라 구조작업이 종료된 시점에 구조된 가치를 기준으로 독립적으로 구조비를 지급한 경우 구조비를 공동해손으로 인정하고 공동의 항해사업이 종료된 시점에 평가된 공동해손 분담가액에 대해 재정산하는 것은 추가적인 비용과 지연을 초래할 수 있다는 우려가 있었다.

구조비는 YAR 1974 부터 공동해손으로 인정되었지만 적하이해관계자의 입장이 반영된 YAR 2004가 채택되면서 공동해손으로 인정되지 않게 되었다. 그 결과 2004년 규칙은 선주 측의 지지를 얻지 못하였고 선박 및 적하 이해관계자들 간의 타협의 결과로 2016년 요크앤트워프규칙이 성립하게 되었다.

YAR 2016에서는 구조비를 공동해손으로 인정하되, 항해사업의 당사자들이 독립적으로 부담하는 구조비에 대해서는 일정한 기준이 충족되고 이를 공동해손으로 인정하지 않을 경우 현저하게 불공정한 결과가 야기되는 경우에만 공동해손으로 인정될 수 있도록 하였다. 또한 공동해손으로 인정되지 않는 구조비의 공제는 이자와 해난 구조자의 비용을 포함하여 구조자에게 지급된 비용으로 한정함으로써 정산작업이 보다 용이하게 이루어지도록 하는 등 선박 및 적하이해관계자들의 입장을 반영하고 있다.

그 결과 발틱 국제해사기구 계약서 위원회(BIMCO Documentary Committee)에서는 2016년 요크앤트워프규칙을 BIMCO 표준운송계약서에 편입하여 사용하도록 승인하였고, 2017년 1월 27일 기준 16개의 BIMCO 표준 선하증권, 운송장, 선복예약서가 YAR 2016을 편입하기 위해 개정되었다. 이어 용선계약에 편입하여 사용할 수 있는 BIMCO의 표준공동해손조항도 YAR 2016을 편입하도록 갱신되는 등 선주 단체 및 P&I Club의 지지를 받고 있다. 국제해상보험연맹(IUMI) 역시 개정 규칙의 채택에 대해 전반적으로 호의적인 반응을 보이고 있다.<sup>54)</sup>

전체적으로 2016년 요크앤트워프규칙은 1994년 요크앤트워프규칙을 약간 개선한 것으로 1994년 요크앤트워프규칙의 내용을 상당부분을 복원하였고 기존의 규칙에 비해 신속하고 효율적인 공동해손 처리방법을 제시하고 있다.

54) Hellenic Shipping News Worldwide, "IUMI welcomes revised York-Antwerp Rules", 2016. 10. 5. (<http://www.hellenicshippingnews.com/iumi-welcomes-revised-york-antwerp-rules/>).

2016년 개정 요크엔트워프규칙의 특징은 공동해손의 범위를 확장 혹은 제한하고, 기존 규칙의 일부 모호한 내용에 대한 수정, 공동해손 정산인의 정산실무에 대한 입법화, 공동해손 정산 과정에서의 복잡성, 비용 및 지연 감소 등으로 요약할 수 있다. 구조비와 관련된 문제는 공동해손의 인정 범위를 제한 또는 확장하는 것, 그리고 공동해손 정산과정에서 복잡성, 지연, 비용을 감소시킨 대표적인 경우에 해당한다고 볼 수 있다.

이와 함께 CMI에서 발행한 공동해손에 관한 **Guideline**은 공동해손 이해당사자들에게 전반적인 배경정보, 모범관행으로 인식되는 지침, 공동해손정산절차에 관한 개요를 제공함으로써 공동해손 정산인들이 보다 쉽고 비용효율적인 방법으로 정산작업을 수행할 수 있도록 하는데 도움을 줄 수 있을 것으로 판단된다.

## 참 고 문 헌

- 권 오, “해난선박의 구조와 구조비 보상에 관한 연구”, 관세학회지 제15권 제4호, 한국관세학회, 2014. 12.
- \_\_\_\_\_, “2004 공동해손규칙(YAR)에 관한 연구”, 관세학회지 제7권 제3호, 한국관세학회, 2006. 8.
- 송상현·김현, 해상법원론, 제3판, 박영사, 2005.
- 여성구, “YAR 2004 개정이 선주, 화주 및 해상보험자에게 미치는 영향에 관한 연구”, 국제상학 제20권 제4호, 한국국제상학회, 2005. 12.
- 윤승국·이재복, “국제선박보험약관의 활용방안에 관한 연구”, 무역상무연구 제54권, 한국무역상무학회, 2012. 12.
- 이균성, 新 해상법 대계, 한국해양수산개발원, 2010.
- 전해동, “국제해법회 요크 앤트워프 규칙 전문위원회 회의 보고” 한국해법학회지 제35권 제2호, 한국해법학회, 2013. 11.
- 한낙현, “공동해손의 구조보수 문제에 관한 고찰”, 해양비즈니스 제2호, 한국해양비즈니스학회, 2003. 12.
- 한낙현·최병권, “2016 YAR의 적용에 따른 공동해손 정산실무에 관한 시사점”, 무역상무연구 제72권, 한국무역상무학회, 2016. 12.
- Ben Browne, “The treatment of salvage in general average”, *JIML*, Vol. 22, 2016.
- Christophor Hill, *Maritime Law*, 6<sup>th</sup> Ed., LLP, 2003.
- CMI, “Position of A.I.D.E. on the eventual revision of York-Antwerp Rules 1994”, *CMI YEAR BOOK*, 2004.
- F.D. Rose, *General Average: Law and Practice*, LLP, 1997.
- Hudson N.G., *The York Antwerp Rules*, 2<sup>nd</sup> Ed., Lloyd’s of London Press, 1996.
- Hudson and Harvey, *The York-Antwerp Rules*, 3<sup>rd</sup> Ed., Informa Law, 2010.
- Jonathan S. Spencer, “York-Antwertp Rules 2016 and Guidelines”, *JSSUSA*, July 2016.
- Lowndes & Rudolf, *General Average & York Antwerp Rules*, 14<sup>th</sup> Edition, Sweet & Maxwell, 2013.
- Michael D Harvey, “The YAR 2016 from the perspective of average adjuster”, *JIML*, Vol. 11, 2016.
- Richard. Cornah, “York Antwerp Rules 2016 A Summary of the Changes”, *Richards Hogg Lindley*, May 2016.



## ABSTRACT

### **A Study on the Conditions for Salvage to be allowed as General Average under the YAR 2016**

**Jung-Ho YANG**

Salvage has been allowed as general average since 1974. However, the adoption of YAR 2004 which had reflects cargo interest's position has made salvage unallowable in general average. The YAR do not have the force of a convention and only apply by mutual agreement between the parties to the contract of carriage. Thus, it is important that any changes to the Rules have the consent of major stakeholder. However, shipowners generally refused to accept the incorporation of the 2004 Rules. The revised 2016 Rules is the result of compromise between the ship and cargo interests.

YAR 2016 Rule VI has the premise that salvage is allowable as general average. However, with regard to the types of salvage that are payable independently by ship and cargo such as under Lloyd's Open Form it does not allow these type of salvages as general average and reapportion them, unless causes significantly inequitable result and meets five conditions. In addition, it makes the adjuster's task much easier as it avoids the deduction in respect of salvage payment can readily be calculated by total amount paid to the salvor.

The salvage issue to be dealt with in YAR 2016 reduces the complexity, cost and delay in adjusting general average.

Keywords : General Average, Salvage, York-Antwerp Rules