

# 우리나라 해난구조기업의 실태분석에 관한 연구

이 학 헌\*

A Study on the situation analysis of Korean Salvage Company

*Hak-Hun, Lee*

## 〈目 次〉

### Abstract

#### I. 서론

#### II. 해난구조업의 의의

1. 해난구조업의 목적
2. 해난구조업의 필요성
3. 해난구조업의 특성

#### III. 우리나라 해난구조기업의 현황

1. 설립근거 및 설립요건
2. 구조기업의 분포현황
3. 구조기업의 구조활동실적

#### IV. 우리나라 해난구조기업의 경영환경분석

1. 최근의 해난사고 동향
2. 해상물동량 및 해상수송여객의 증가
3. 선복량의 증가와 선박의 고령화

#### V. 우리나라 해난구조기업의 발전방안

1. 관계당국의 정책적 지원
2. 관련업계의 협력체제 구축
3. 구조업계의 자구책 마련

#### VI. 결론

## Abstract

The amount and quantity of sea casualties are increased by both an increasing sea-borne cargoes and heavy sea traffic. This paper analyzed the situation of Korean salvage company in order to activate on civil basis, compared with the nature of common enterprises, and reported the object, the necessity, and the character of salvage company.

For the purpose of this study, three parts are considered in order to analyze the environment of salvage company (the trend of sea casualties, sea-borne cargoes/passengers, ship tonnage/age) the effective planning to activate Korean salvage company are abstracted as

- follows :
1. the political assistance of concerned government authority.
  2. the cooperation system of concerned business field.
  3. the self-developing management of salvage company.

\* 정희원, 한국해양대학교 대학원 박사과정

## I. 서 론

우리나라는 매년 계획적인 경제성장을 추진하여 수출입 물동량의 증가와 함께 해상교통량도 급격히 늘어나고 있으며 이에 해상에서의 해난사고 또한 그 건수와 피해범위도 광범위해지고 있다.

아울러 해난사고로부터의 해양오염이라는 해양환경손해가 막대한 경제적 손실과 환경피해로 확대되어 이해당사자는 물론 수산어민들의 생계 내지는 국민건강마저 위협하고 있는 실정이다.

이러한 사태의 심각성을 인식하고 정부당국 및 관계단체에서는 해난의 방지는 물론 그 신속한 대처방안을 다각도로 마련하고 있지만 효과적인 해난구조에는 아직 미흡한 실정인 바, 민간차원의 해난구조기업의 적극적인 활동을 통한 해난구조활성화를 도모하여야 한다.

오늘날 세계적으로 쇠퇴일로에 있는 해난구조기업의 위기를 인식하고 우리나라 해난구조기업의 활성화를 위하여 정부당국, 해운업계 및 손해보험업계는 구조기업의 실태를 올바르게 파악하고 구조기업의 발전을 위한 새로운 관심과 인식의 전환이 필요하다고 본다.

해난구조에 대한 잠재적인 수요는 증가하고 있음에도 불구하고 구조기업의 경영여건상 타업종으로 전환하거나 구조업을 포기하는 사례는 우리나라 해난사고의 사후처리에 불안감을 가중시키고 있는 것이다.

이 연구에서는 우리나라 해난구조기업의 현황과 구조기업의 경영환경을 분석함으로써 구조기업의 실태를 파악하여 구조기업의 문제점과 앞으로의 개선·발전할수 있는 방안을 제시하고자 하였다.

이 연구의 내용을 살펴보면 다음과 같다.

제1장에서는 서론으로서 연구의 목적과 필요성, 연구의 방법과 범위 및 연구의 한계점을 서술하고 있으며 제2장에서는 구조기업의 목적과 특성을 일반기업의 성격과 비교하면서 구조기업의 경영여건에 비추어 살펴보았다.

제3장에서는 우리나라 구조기업의 현황을 구조기업의 설립요건과 근거, 구조기업의 분포현황과 구조기업의 구조활동실적으로 나누어 조사하였다.

제4장에서는 구조기업의 경영환경을 최근의 해

난사고 동향, 해상물동량과 해상수송여객 및 선박량과 선령의 측면에서 해난구조의 잠재적 수요증가요인을 추정하였다.

제5장에서는 우리나라 해난구조기업의 발전방안으로서 관계당국, 관련업계 및 구조업계 스스로의 노력방향을 제시하였다.

제6장에서는 이 연구의 결론부분으로 전체내용을 요약, 정리하면서 종합적인 해난구조기업의 발전방안을 마련하였다.

연구의 방법으로는 각종의 국내의 문헌을 참고하였으며 5개의 구조기업을 직접 방문하여 재무제표를 수집하고 면담내용을 정리하였다. 기업의 방문과 면담을 통하여 다양하고 유익한 자료수집도 하였으나, 기업의 소극적인 면담과 불성실한 면담내용 및 재무제표의 구체적인 제시를 기피하는 것 등은 앞으로 산학연계의 기업과 학문의 발전에 도움이 되지 못할 것으로 생각한다.

해난구조기업의 문제점과 경영실상을 바르게 전달하고 정책적 대안을 제시하기 위해서는 기업의 공개와 업계의 자발적인 협조와 노력이 요망된다고 하겠다.

앞으로의 연구과제로서는, 구조기업의 경영수지 개선을 위한 해난구조료의 적정산정기준 및 방법 등을 모색하는 연구가 있어야겠다고 판단된다.

## II. 해난구조업의 의의

### 1. 해난구조업의 목적

기업의 사회적 책임은 그 성격이나 내용이 시대와 기업환경의 변화에 따라 동태적으로 변하는 것이 일반적이다. 국가의 경제가 발전할수록 사회적 여론을 중요시하게 되며 사회가 기업에게 거는 기대 또한 그만큼 높아지게 되는 것이다.

특히 해난구조기업은 그 사업의 특성상 해상에서의 조난선박과 화물 및 인명을 구조해야 하는 것이다. 이러한 해난구조활동이 기업의 경제적 이익을 추구하는 수단이기도 하지만 구조기업의 도덕적 윤리에 비추어 최선의 신속·정확한 구조활동

을 목표로 한다.<sup>1)</sup>

선박을 운항하는 해운기업의 재산과 인명이 해난에 처한 경우 이를 구조하여 그 손해를 방지해야 하고, 그 손해의 범위를 최소한으로 줄여야 하는 것이다. 해난사고에 신속히 대응하여 구조활동을 펴므로써 선박으로부터의 해양오염이라는 제2의 손해를 방지·경감함으로써 국민의 건강과 직결되는 해양환경을 보호하고 해양·수산어민의 생활터전을 보호해야 하며, 침몰된 선박의 조속한 잔해철거를 행함으로써 선박의 안전운항을 도모해야 한다.

나아가서는 해난사고의 피해범위를 극소화시킴으로써 귀중한 인명과 막대한 경제적 재산을 구조할 수 있고 해난구조율을 높임으로써 선진해양국가로서의 국가적 위상을 높여야 한다.

해난구조사업은 특히 공공적인 서비스 성격이 강하여, 국가지원 또는 정부투자형의 기업이어야 함에도 불구하고 순수 민간차원에서 정부 당국의 해난구조체계에 스스로 참여하고 있는 것이다.

이러한 해난구조기업의 활동성격과 목표에 비추어 그 중요성과 필수불가결함에도 불구하고 정부 당국 및 관련업계의 지나친 무관심으로 인하여 소외되고 있는 실정이다. 물론, 해난사고의 예방이 최선의 방책이며, 해난방지를 위한 제도·법률·규칙·체계·심판 등의 제도적 기술적 발전도 중요하지만 인적과실이든 불가항력으로든 어떠한 이유에 의해 이미 발생한 해난사고에 대해서 보다 능동적이고 신속하게 구조작업을 할 수 있는 민간차원의 구조기업에 대한 목표를 재인식해야 하겠다.

## 2. 해난구조사업의 필요성

해난구조사업의 필요성은 우선, 정부당국, 해운업계, 손해보험업계의 입장으로대별하여 살펴보면

다음과 같다.

첫째로, 국가로서는 해난사고에 조기대응을 하지 못한다면 선박의 충돌, 좌초, 화재, 폭발 등의 사고에 의하여 그 피해범위가 막대해지며 항로와 항계의 안전과 질서를 보장할 수 없다.<sup>2)</sup> 특히 해양오염사고는 구조시간이 지연될수록 그 피해범위가 더욱 확대되어, 국민의 건강보호와 해양보존의 기본적 의무마저 다하지 못하게 된다. 따라서 해난의 예방에 노력하는 한편, 일단 유사시에 신속하게 대처하기 위하여 민간해난구조기업과 긴밀한 관계유지와 제도적 지원을 필요로 한다고 본다.

둘째로, 선박운항을 하고 있는 해운업계에 있어서는, 선박의 해난사고발생 그 자체는 곧 귀중한 인명과 막대한 재산을 상실하여 재정적 손실<sup>3)</sup>을 가져오는 물론, 국제적 무대를 영업배경으로 하는 해운업계의 특성상 국제적인 기업이미지 실추, 신용의 하락, 대외클레임의 발생 등 영업상의 타격도 심각해진다.

해운업계에서는 스스로 해난방지연구를 위한 노력을 하고 있으나<sup>4)</sup>발생한 해난사고의 신속한 사후처리를 해난구조기업과 협의하여 해난사고선박의 위험관리를 위탁해야만 하는 것이다.

셋째로, 선박보험, 화물보험을 인수하는 손해보험업계에 있어서, 선박과 화물이 해난에 조우한 경우, 이것을 구조하는 해난구조기업의 존재는 손해보험업계의 손해방지(Loss Prevention) 관점에서 필요불가결하다. 조난선박을 구조하지 않고 그대로 방치하여 둔다든가 조기에 구조하지 못하면 전손을 부담해야 할 것이다. 그러나 적절한 구조작업을 행함으로써 전손을 분손<sup>5)</sup>으로 또는 분손에 대해서도 그 손해를 최소한으로 억제할 수 있으며, 따라서 손해보험업계에서는 신속, 정확한 해난구조 서비스가 항시 제공될 수 있는 해난구조기업의 구조체제 유지를 필요로 하고 있다고 본다.

1) 해난구조기업의 등록시, 구난업의 면허신청시 사업계획에도 표시하고 있음.

2) 박용섭, 해상교통법론. 한국선원선박문제연구소, 1988. p. 745.

3) 최동현, 우리나라 해상수색·구조개선방향, 해운산업연구원, 1993. p. 76.

4) 선주협회의 해난방지연구실의 운영

5) 김정수, 해상보험론. 박영사, 1986, p. 329.

### 3. 해난구조업의 특성

#### 1) 해난의 예측불능성

해난사고는 언제, 어디서, 어떠한 사고가 일어날지 미리 예측할 수가 없다. 구조기업의 경영수지를 위하여 해난사고의 발생시간, 발생장소, 및 사고의 크기를 의도적으로, 계획적으로 선택할 수 없다. 일반기업이 휴무하는 공휴일에도 구조작업에 임해야 하며 사고의 특성상 조속히 구조에 임해야 하는 경우도 많기 때문에 24시간 항시 대기상태에 있다가 구조지시가 있으면 시간내로 출동하여 인명, 선박 및 화물은 물론 사고선박으로부터의 해양오염의 방지 및 손해의 경감을 효과적으로 도모해야 하는 것이다.

사고발생장소 역시 평온한 해상이거나 구조작업이 용이한 해역에 한정되지 않고, 선박이 통항하는 곳이면 어디서든지 해난사고는 일어날 수 있기 때문에 기상 악천후, 폭염, 혹한기에도 구조작업을 해야만 한다. 나아가서는 구조작업이 어려운 해저 지형이나 항로가 아닌 곳에서도 구조작업에 임해야 하는 애로점이 있다.

또한 사고의 유형은, 충돌, 화재, 폭발, 좌초 및 화물사고와 해상오염 등 선박과 화물의 종류가 다양해짐에 따라 그 유형도 다양각색이다. 특히 오늘날 선박으로부터의 해양오염사고는 세계 각국의 중요 관심사로 되어 관계 규제법규 등으로 구조업자에게 많은 부담을 안겨주고 있는 것이다.

이러한 해난사고가 반드시 똑같은 시간, 장소, 형태를 반복하지 않기 때문에 매번 새로운 기술과 시도방법을 응용해야만 하는 것이다. 이렇게 해난사고의 예측불능성에도 불구하고, 선주, 화주의 선박과 화물에 대한 위기관리자가 되기 위해서, 구조기업은 해난사고의 발생 유무에 관계없이 항시 구조체제를 유지하고 있어야 한다.

#### 2) 해난구조료의 불확정성

일반적인 상거래에서는 미리 그 가격을 협상하

여 결정하는 것이 보통이지만, 구조계약에 있어서는 정확한 구조료 견적을 위하여 사고해역까지 출동하여 고용된 전문기술자, 잠수부 등에 의하여 선체인양 및 구조에 요하는 비용, 시간, 및 사고피해의 범위정도를 확인하고나서 구조료를 추정해야만 한다.

많은 준비를 들여 구조료를 견적하고 다행히 구조계약이 체결되면 견적비용도 청구할 수 있지만, 만약 2개 이상의 구조기업이 구조계약 입찰경쟁을 벌일 경우, 이 입찰에서 실패한 구조기업은 그 견적비용을 청구하기가 어려워진다.

구조료를 견적하는데 요구되는 요소가 많은데<sup>6)</sup> 구조방법, 구조작업일수, 투입해야 할 기자재 및 인원을 파악해야하나 현실적으로 피구조선박이 침몰중이거나 화재, 폭발등으로 위급한 경우에는 구조료의 산정이나 구조계약으로 인한 시간지연을 할 수 없는 경우도 있다.

인명과 재화를 구하고 그 피해를 최소화해야하는 구조기업의 목적이나 일반사회의 公念에 비추어 구조료의 산정에 앞서 先구조작업, 後구조료산정이라는 논리에 벗어날수가 없다는 것이다.

구조계약체결 당시에 구조금액을 확정할 수는 없고 구조기업이 최종적으로 구조료를 받을 수 있는 금액은 실제 소요된 비용, 피구조선박가액, 피구조선박의 위험정도, 구조작업의 난이도, 구조자의 기능 및 성공도, 작업의 신속성, 구조기자재의 사용 및 환경손해방지·경감등의 여러가지 요소를 종합적으로 감안하여 선주, 화주, 손해보험기업, 구조기업등의 관계당사자가 서로 의논하여 결정하게 된다.

구조계약의 상대가 외국선주일 경우 LOF(Lloyd Open Form)<sup>7)</sup>에 따라 계약하는 경우도 많다. 이 경우에는 구조료를 로이드위원회가 임명하는 중재인이 裁定하도록하고 있는 것이다.

구조료에는 구조기업이 실제로 사용한 비용과 구조성공에 따른 사례금(보너스)<sup>8)</sup>를 포함하고 있

6) Lambeth RJ., Templeman on Marine Insurance 6th ed. Avon : the Bath Press, 1986. p. 368.

7) 로이드위원회가 LOF 1972를 1980년 5월에 개정한 것이 LOF 1980이다. 최근에는 이를 다시 LOF 90으로 개정하였다.

8) 吉田照雄, 海難救助業の特質と展望 日本 : 海運 10월호, 1992. p. 8.

지만 일반적으로 손해보험업계에서는 구조료의 정산이 구조실비만의 지급으로 생각하기 쉬운 것이다.

앞서 언급한 바와 같이 구조기업은 해난사고의 발생유무에 관계없이 항시 구조체제를 유지하고 있어야 하기 때문에 구조에 입한 경우의 구조실비만을 구조료의 전체금액으로 보는 것은 구조기업의 경영수지에 대한 성립불가능을 의미한다.

따라서 해운업계와 손해보험업계는 구조위원회와 같은 조직을 설립하고 구조료중재규칙안을 제정하여 구조기업의 구조실비와 성공보너스를 일정 비율로 지급하게하는 제도를 마련하여 구조기업의 구조활동을 독려하고 구조료 분쟁으로 인한 구조작업의 지연이나 작업의 포기를 방지하여야 한다.

이러한 구조료의 불확정성으로 인하여 귀중한 인명과 막대한 재화의 손실을 방지한다든가 시간지연으로 인한 환경오염피해를 야기시켜서는 안된다.

또한 구조기업을 비롯한 관계당사자들은 구조료의 확보와 지불보증을 위한 업계차원의 보장제도를 마련함으로써 구조기업의 구조작업 활성화를 기대하여야 할 것이다.

### 3) 구조계약의 불리성

구조계약에 있어서 전통적으로 중요한 원칙은 不成功 無報酬(No cure No pay)이다.<sup>9)</sup> 로이드위원회의 LOF가 이 원칙에 입각하고 있다. 기상악화나 기타의 이유로 본선이 침몰하여 구조가 불가능하게 되면 구조기업이 투하한 비용도 회수받을 수 없다. 또 구조에 성공하였다해도 구조료는 구조완료시점에서 피구조재화의 가액을 한도로 하고 있기 때문에 본선이 손상을 입어 그 수선비가 막대하여 잔존가액이 없어지는 경우에는 구조보수의 지급이 불가능하게 된다. 특히 최근에는 선박의 고령화로 선가가 낮아져 구조료지불이 불가능하게 될 위험이 높아지게 되었다. 이러한 전통적인 구

조계약원칙때문에 구조기업으로서는 구조계약을 꺼려하게 되는 것이다. 최근에 선박의 유류에 의한 환경오염손해를 방지하거나 경감시킨 경우에는 비록 선박의 구조에 실패하였다해도 구조자에게 특별보상이 지급되고 있는 것은 구조기업으로서는 고무적인 제도이나 이 제도의 보상범위가 연안, 내수면인접지역에만 한하는 것인지, 또는 公海上의 대양에까지 적용할 것인지 또 이 때는 누가 보상하여야 할 것인지에 대해서는 구체적인 언급이 없다.<sup>10)</sup>

이 특별보상제도는 조난선박 또는 그 적화가 환경손해를 발생시키는 선박의 구조에 참가한 구조기업에 대하여 기존의 불성공 무보수의 원칙이나 피구조재화의 잔존가액에 관계없이 최소한 구조작업에 동반하여 발생한 비용을 보상하고 구조노력에 따라 실제로 환경손해가 방지·경감되었다면 원칙적으로 구조비용의 30%이내 또는 100%이내의 할증보수를 청구할수 있도록 인정하는 제도이다.

이것은 구조기업으로 하여금 보다 적극적으로 구조활동에 참가토록 하는 유인책이 되는 것이나, 구조활동에 따른 환경보호의 의무가 동시에 부과되는 것이다.

우리나라 해난구조기업이 실제로 구조계약에 사용하고 있는 구조계약서식은 구조기업자체에서 작성된 것이나 불성공 무보수의 조건을 원칙으로 하고 있다. 또한 상당기간 동안 구조작업을 진행하다가 만약 선박의 구조가능성이 희박하다고 판단될 때는 선주는 일반적으로 구조계약을 해약할 수 있도록 하고 있으며 특히 그 기간 동안에 발생한 구조업자의 비용은 선주에게 청구할 수 없도록 명문화시켜두고 있다. 또한 구조작업중에 발생하는 해상오염에 대하여 구조업자에게 책임이 있음을 규정하는등 형평에 어긋나, 구조업자에게는 불리

9) 외국해사정보 No. 897, 1993, 4月, p. 20.

국제구조자연맹(ISU)가입 구조기업의 구조활동에 관한 조사에서 1978년부터 1991년까지 2,200건 이상의 구조작업이 이 원칙하에서 이루어졌다.

10) LOF 80에서 새로 마련한 안전망제도(Safety net Clause)이다. 이 제도하에서의 지불은 P & I Club이 부담하고, 기름의 유출방지작업을 감안하여 증액된 보수부분은 선박과 적하의 보험자가 부담한다.

한 구조계약을 체결하고 있는 실정이다.<sup>11)</sup>

4) 고정비용의 과대성

비용은 기업이 수익을 창출하는 과정에서 소멸되는 원가이다. 이 비용에는 영업비용과 영업외비용으로 나눌수 있으나 구조기업의 경우 거의 전부가 영업비용으로 구성되어 있으며 이것은 구조기업은 아직 규모가 적고 영세하여 주식 및 社債의 발행이나 유가증권등을 보유하지 않고 거의 구조사업에만 경영활동을 하고 있기때문으로 분석된다.

구조기업의 고정비용을 항목별로 살펴보면 급료, 여비, 교통비, 수도광열비, 세금공과금, 장비유지비, 차량유지비, 소모품비 등으로 구성되어 있다. 그것은 해난사고의 발생유·무나 해난구조활동유·무에 관계없이 거의 고정적으로 지출되고 있는 것이다.

기업의 고정비용 증가로 기업의 유동성이 저하되는 정도가 심하면 고정비용을 지불할 능력을 상실하게 된다. 순자산이 충분하다고 하여도 기업이 정상적인 경영활동을 하지 못하기 때문에 기업의 활동력은 상실된다.<sup>12)</sup> 기업자체에 이윤은 있으나 원활한 운영이 안되기 때문에 파산하게 되는 경우가 있는데 이를 흑자도산이라고 하는 것이다.

필자가 조사한 구조기업의 재무제표<sup>13)</sup>를 통한 고정비용의 크기는 다음과 같다.

상기에서와 같이 구조기업의 고정비용은 전체매출액의 상당부분을 차지하고 있는 것이다. 구조계약의 입찰경쟁에서 다행히 구조계약을 체결한다고 해도 과대한 고정비용때문에 그 이익의 비율이 적어지게되고 만약 군소업체나 비전문구조기업과의 입찰경쟁에서 실패한다면 전적산출, 현장조사 등으로 인한 수익없는 비용만을 지출하게 되어 구조기업의 경영수지악화의 원인이 되는 것이다.

따라서 선주나 손해보험자는 구조계약체결시 구조업자에 대한 실비보상(사고선박의 현장조사비용, 전적비용)은 물론 구조성공보수(사례금)등은 반드시 지불하는 것이 필요하다고 하겠다.

III. 우리나라 해난구조기업의 현황

1. 설립근거와 설립요건

우리나라 해난구조기업의 설립근거법령은 선박안전법시행규칙 제40조 39항에서 49항에 걸쳐 규정하고 있다. 여기서 구난업의 등급을 1급, 2급, 3급<sup>14)</sup>으로 나누고 각 등급에 따라 시설, 설비기준, 인력의 자격기준 및 설립자본금의 크기를 명시하고 있다. 선박안전법 시행규칙 제39조 1항과 관련된 선박구난시설등의 기준에 관한 세부사항은 다음과 같다.

<표 2-1> 전체매출액에 대한 고정비용의 크기(%)

구조기업명	H.S 개발(92. 12. 31)	S.I 건설(91. 12. 31)	H.S 살폐지
매출액	171,565,359	4,721,559,147	2,902,000,000
매출원가	101,480,194	4,157,328,484	2,458,000,000
매출이익	70,085,165	564,230,663	444,000,000
고정비용	53,375,652	463,538,764	249,000,000
매출액에 대한 고정비용(%)	31.11%	9.82%	8.58%

11) 필자의 조사에 의하면, 각 구조기업은 자체구조계약을 작성하여 사용하고 있으나 전체적 내용이 구조기업이 불리하게 구성되어 있다.

12) 박정식, 현대재무관리. 서울 : 다산출판사, 1982, p. 415.

13) 필자 직접조사하여 작성함.

14) 선박구난자격 1급 : 모든해역에서의 모든 선박의 구난.

선박구난자격 2급 : 연해주역 안에서 총톤수 1,000톤 미만의 선박의 구난.

선박구난자격 3급 : 선박구난자의 주소지를 관할하는 지방해운항만청내 평수 구역안에서 총톤수 500톤 미만의 선박의 구난.

〈표 3-1〉 선박구난시설등의 기준

구분 급별	시설 및 기구명칭	수 량	기 술 자	인 수	자 금
1 급	1. 기중기선		1.기술자 가. 기중기조종사 면허를 받은 자 나. 10년이상 구난에 종사한 자 (1) 기능공 (2) 잠수부 다. 5년이상 구난에 종사한 자 (1) 기능공 (2) 잠수부 2. 해기사(선박직원법 시행령 제22조의 규정에 의한 승무자격이 있는자)	3인 이상  5인 이상 4인 이상  3인 이상 2인 이상 보유선박 에 필요한 인원	자본금 또는 자기자금 1억원이상
	가. 100톤권급	1 척			
	나. 50톤권급	1 척			
	2. 예선				
	가. 1,000마력이상	1 척			
	나. 500마력이상	1 척			
	3. 작업선(잠수구불이)	2 척			
	4. 콤퓨렛샤	4 대			
	5. 샌드펌프	5 대			
	6. 배수펌프	5 대			
	7. 수중절단기 및 전기용접기	2 대			
8. 부력탱크	5개이상				
9. 부선					
10. 잠수구	4 개				
11. 기타 작업기구					

이 기준에 의한 시설·장비의 종류가 10여가지로서, 해난구조의 기본적인 활동에는 적합할지 모르나 선박이 대형화되고 화물의 종류 및 위험도 다양화하는 오늘날의 해난사고에는 보다 최신의 구조장비가 요구될 수도 있다.

자본금의 크기는 1급의 경우 1억원이상으로 되어 있으나 구난업의 필수장비인 해상크레인 100톤급의 경우 그 가격이 3억원내지 4억원에 이르고 있어, 이러한 구난업의 면허요건에 비추어 군소업체의 설립을 부추길 우려도 없지 않다. 시설·장비가 부족한 비전문 구조기업의 입찰경쟁참여로 인하여 전문적인 구조기업이 해난구조계약을 하지 못함으로써 효과적인 해난구조사업을 할 수 없게 되는 수도 있으며, 여러 면에서 영세한 구조기업이 구조작업 도중, 구조를 포기한다면 해난구조기업의 목적과는 배치되는 결과가 될 것이다. 수준높은 전문구조기업의 육성·발전을 위하여 설립기준은

시대의 변화에 맞게 재고되어야 할 것이다.

## 2. 구조기업의 분포현황

우리나라 구조기업의 수는 1980년에 16개社(부산·인천), 1986년에는 18개社(부산·인천·울산), 1990년에는 19개社(부산·인천·군산·목포·제주·울산)이었으나, 1993년에는 총 27개社로 증가하였으며 아래 도표에서 보는 바와 같이 구조기업의 대부분은 부산과 인천에 집중되어 있으며 등급에서는 1급 구난업체가 27개社중 12개社로서 50% 정도이다.

또한 항구별로 보면 항만법상 우리나라 전체 무역항 27개港<sup>15)</sup>중에서 8개港에 설립되어 있으며 이들 구조기업이 무역항 27개港, 연안항 21개港<sup>16)</sup>에서의 해난구조사업을 담당하고 있는 셈이다.

15) 무역항 : 인천, 평택, 대산, 고정, 장항, 군산, 목포, 완도, 광양, 여수, 삼천포, 충무, 고현, 옥포, 장승포, 마산, 진해, 부산, 울산, 포항, 삼척, 동해, 목호, 옥계, 속초, 제주, 서귀포

16) 연안항 : 연평도, 대천, 비인, 대흑산도, 거문도, 녹동신, 나로도, 부산남항, 감포항, 구룡포, 월포, 강구, 후포, 죽변, 도동, 임원, 주문진, 거진, 한림, 화순, 성산포.

〈표 3-2〉 해난구조기업의 현황<sup>17)</sup>

항목	구조기업수	구 난 등 급				구 조 기 업 명
		1 급	2 급	3 급	미상	
부 산	11	8	1	1	1	금강산업사, 덕양(주), 삼호개발, 세일건설, 영림산업, 우창상사, 해관건설, 혁성개발, 홍우산업, 태원기업, 대선조선
인 천	8	3	2		3	한성살베지, 서해수중공사, 동아수중개발공사, 대아임해기업사, 진영살베지, 인목수중공사, 대흥공사, 알파잠수기술공사
군 산	1	1				진일산업
목 포	1		1			대양수중개발
제 주	2		2			삼우수중공사, 우영개발
울 산	2		1		1	울산해양개발, 극동해양개발
장승포	1				1	대우조선공업
여 수	1				1	동인개발
계	27	12	7	1	7	-

3. 구조기업의 구조활동 실적

우리나라 1급 구난업체인 부산의 금강산업사와 인천의 한성살베지의 설립이후 해난구조실적을 도표로서 표시하였으며 1986년 이후 부산항계 부근의 각 해난구조기업의 해난구조실적을 년도별로 정리하였다. 피구조선박은 대체로 소형선박이 많

으며 인천항의 한성살베지社의 경우는 총톤수 5,000톤 이상의 선박도 상당한 부분을 차지하며 국외에서의 구조실적도 있어, 앞으로 우리나라 해난구조기업의 국제적 구조활동의 가능성도 보여주고 있는 것이다. 구조에 소요된 시간을 살펴보면 구조작업의 난이도에 따라 그 기간이 일정치 못함을 알 수 있다.

17) 우리나라 해난구조기업중, 금강산업사와 혁성개발, 해관기업 및 세일건설은 필자 직접 조사함. 한국해운편람, 한국해사문제연구소, p. 1093.



〈표 3-3〉 금강산업사의 해난구조활동실적(1984~1993)

년 월	피구조선박명	선박규모(G/T)	선 종	해 난 위 치
94. 3	한성 102호	500	부 선	부산 태종대 동남방
84. 12	안전라이트호	2,200	기 선	부산 감천항
85. 4	삼육호	1,331	부 선	부산 용호동항
85. 8	이스턴스타호	450	기 선	부산 감천항
85. 10	일장환	484	기 선	부산 남외항
86. 3	진용호	1,429	유조선	부산 남외항
86. 7	31 덕진호	256	기 선	부산남항 등대옆
86. 9	보천호	3,049	기 선	부산 감천항
86. 12	제9황준호	258	부 선	경남 섬진강
86. 12	제73호	407	부 선	양산 일광해수욕장
87. 2	유진 1호	436	부 선	군산외항 오식도
87. 5	제2경빈호	434	부 선	전남 신안군 임자도
87. 6	빅토리아호	17,899	화물선	전남 여천군 금오도
87. 8	제207문성호	129	어 선	부산남항
87. 8	제511행복호	494	어 선	부산 남구 신선대
87. 9	오리엔탈에이스호	3,963	화물선	전남 여천군 신득동
87. 11	다이오마루	407	냉동선	부산 감천항
87. 12	천양호	1,556	화물선	부산 영도구 동삼동
88. 1	유진 1호	1,320	화물선	광양만
88. 1	대연호	268	부 선	경남 가덕도
88. 4	울산호	398	부 선	전남 완도군 북일도
88. 4	세원호	397	예인선	경남 몽영군
88. 6	동방 33호	615	부 선	경북 영일군 지행면
89. 5	창원 6호	1,243	부 선	경북 영일군 흥해읍
89. 6	현대 1003호	88	부 선	부산 영도 동삼동
90. 7	동국 5001호	1,879	부 선	포항시 일월동 덕포해수욕장
90. 7	제5건창호	396	기 선	전남 완도읍 행일동
90. 1	선우 1호	219	기 선	부산 가덕도
91. 2	통운 306호	277	기 선	경남 남해군 비조항
91. 2	이스턴스타호	499	기 선	울산항 제1부두 해상
	정수호	261	기 선	울산항 제1부두 해상
91. 3	통운 1001호	158	기 선	전남 진도군 독천항(우수영)
91. 2	령유호	4,396	기 선	군산 오식도 해상
91. 5	제1대진호	716	기 선	목포 압해도 해상
91. 5	향민호	110	부 선	부산 북항
91. 7	개나리호	4,285	기 선	부산 다대포항
91. 7	제505동국호	859	기 선	전남 완도군 금일면 섭도
92. 2	체크포인트 2호	497	기 선	울산 현대중공업 앞
92. 3	제305달성호	285	기 선	제주도 마라도
92. 4	홍성호	45	예인선	부산 태종대
92. 5	큰치타 3호	285	어 선	부산 영도
92. 6	아리랑호	266	부 선	부산 낙동강 하구
93. 3	제21성용호	297	기 선	부산 감천항
93. 3	현대 3001호	538	부 선	목포항 내
93. 3	제22동야호	403	기 선	신안군 매화도
93. 4	제302보강호	233	기 선	부산 남외항
93. 6	우일호	533	기 선	부산 오륙도 방파제앞
93. 7	권영1호	441	부 선	부산 다대포항
93. 4	제11삼보호	520	기 선	울산 진해해수욕장
93. 8	대동호	989	부 선	전남 여천군
93. 8	제5현대호	353	부 선	부산 감천항
93. 10	봉덕호	501	기 선	부산 영도 봉래동

〈금강산업사 제공〉

〈표 3-4〉 한성살베지社の 해난구조활동 실적(1974~1988)

년월	피구조선박명	선박규모(G/T)	해 난 위 치	구조계약대상자
74. 6	Queen Elziabeth		홍콩	Far East Salvage Co.Ltd
73. 3	뉴 장수호	1,750(대한민국)	어청도 근해	조양상선(주)
79. 10	남양 크라운호	6,163	부산 남항근처	중앙상선(주)
79. 12	해연 55호(외4척)	135	부산 감천만	고려원양(주)
80. 11	British Crown호		Qatar국 Ummsaid항	Takyo Boeki Ltd.
80. 12	목련호	3,806	경기도 응진군 승봉도	쌍룡해운(주)
81. 6	한진 서울호	17,675	인천외항	(주) 한진해운
81. 9	거북이 14호	1,213	전남 여천군 개도리	한국연안해운
81. 12	제3현대호	482	인천항 남항	현대해운
82. 1	Energy Determination	16,000(리베리아)	U.A.E Dubai항	Richstone Ind. Ltd.
83. 3	Jase호	22,992(파나마)	군산외항	Oasis Viscount
83. 5	한양 p-3호(준설선)	474	전남 여천군 지진도 앞	대한준설공사
83. 7	제5남정호	1,321	전남 성남도 동남해안	(주) 상우해운
83. 8	한양 G-4호(준설선)		전남 황도	대한준설공사
84. 9	경기 501호(병원선)	132	경기도 응진군 승봉도	경기도 지사
85. 1	남성 27호(어선)외 1척 Jack호	107 18,739	경기도 대청동 근해 전남 안마도 근해	남성 원양어업(주) Allsea International Management, Ltd.
85. 4	삼육호	1,331	부산시 동국제강 부두	삼진항운
85. 6	Atlas Counsellor ME-8022(준설선)	12,771	경기도 응진군 사승봉도해	삼선해운
85. 8	이스턴 스타호(어선)	450	이라크 UM-QASR 부산 삼척동 화력발전소 앞	삼성종합건설(주) 제남기업(주)
86. 8	제126이승호(냉동선)	105	충남 보령군 대항도	김영일
86. 9	Pannma Victory호 (기름제거 작업)	17,899	전남 여천군 금오도	OMS Marine Service. Ltd.
87. 10	Oriental Peral호	5,139	인도 봄베이항	봄베이 항만청
87. 11	Pacific Beauty호	4,344	인천항	태평양 상선(주)
88. 3	MOT III&HSD Konarka		인도국 파라디프항	파라디프 항만청
88. 7	경신호(유조선)	995	경북 영일군 장기갑	포항지구 해양경찰대
89. 5	Lavia호	12,318	홍콩항 내	Voelas, Co. Ltd.

〈표 3-5〉 연도별 부산항계 부근에서의 해난구조기업의 구조활동실적(1986~1993)

구조년월	구조기업명	피구조선박명	선박규모(G/T)	선종	해난위치
86. 3	금강산업	진용호	1,429	유조선	부산영도 제2송도
86. 4	진일산업	제33동진호	293	냉동운반선	부산남항
86. 6	신흥개발	오션에이스호	1,000	유조선	울산 방어진
86. 7	금강산업	31덕진호	256	화물선	부산 남항
86. 9	금강산업	보천호	3,049	화물선	부산 감천항
86. 10	진일산업	88동성호	23	어선	부산 남항
87. 1	삼호개발	두꺼비9호	725	부선	동명목재 부두앞
87. 6	금강산업	근해 83호	75	예선	부산 다대포앞
87. 2	진일산업	11영부호	87	어선	부산남항
87. 4	진일산업	1삼성호	1,991	유조선	부산남항
87. 4	덕양	15장영호	1,449	화물선	부산남항
87. 4	우창해사	103코람호	442	어선	동명목재부두 앞
87. 6	진일산업	269남해호	160	어획물운반선	부산다대포 앞
87. 4	덕양	홍콩컨테이너	38,864	컨테이너선	부산 동삼동
87. 7	금강산업	12우양호	99	어선	부산 대교동
87. 7	영립해사	미가와호	4,944	어선	부산 감만동
87. 7	삼호개발	1명진호	99	어선	부산 대교동
87. 7	진일산업	프로브호크	29,500	화물선	부산 남항
87. 8	금강산업	제511행복호	494	어선	부산 남구 신선대
87. 8	금강산업	제207문성호	126	어선	부산 남항
87. 8	대영산업	천양호	1,596	화물선	부산 연합철강 앞
88. 3	덕양	골덴비치호	422	어선	부산 남항
88. 7	금강산업	경북호	47	예인선	부산 해운대 앞
88. 10	삼호개발	우성 7호	146	부선	부산항 제7부두앞
89. 3	한성살베지	DONA호	10,253	화물선	부산 용당동
89. 4	태원기업	제51한진호	999	화물선	부산 동국제강 앞
89. 3	우창해사	제88동국	762	화물선	부산 태종대 앞
89. 6	금강산업	현대 1003호	88	부선	부산 영도 동삼동
89. 5	금강산업	창원6호	124.3	부선	경북 영일군 흥해읍
89. 11	삼호개발	제36삼승호	152	어선	부산 감천항
90. 7	덕양	제38동아호	78	어선	부산 남항 방파제
91. 1	금강산업	선우1호	219	기선	부산 가덕도
91. 5	금강산업	향민호	110	부선	부산 북항
91. 7	금강산업	개나리호	4,285	화물선	부산 다대포항
91. 9	덕양	삼양호	24	어선	부산 대선조선앞
92. 3	극동해양개발	제니11호	1,392	어선	부산 남외항
92. 4	금강산업	홍성호	45	예인선	부산 태종대앞
92. 5	금강산업	로치타3호	285	어선	부산 영도
92. 6	금강산업	아리랑호	266	부선	부산 낙동강 하구
92. 7	동인개발	CORSIA 1, 2, 3, 5, 7, 8호	5,859	어선	부산 외항
92. 12	동인개발	#5홍화	471	예인선	부산 봉래동
92. 12	동인개발	#3홍화	38	예인선	부산 대교동
93. 3	혁성개발	광명호	349	부선	부산 남항
93. 8	혁성개발	영진3호	650	화물선	부산 동해앞
93. 3	금강산업	제21성용호	297	화물선	부산 감천항
93. 4	금강산업	제302보강호	233	기선	부산 남외항
93. 68	금강산업	우일호	533	기선	부산 오류도앞
93. 7	금강산업	권영1호	441	부선	부산 다대포앞
93. 8	금강산업	제5현대호	353	부선	부산 감천항
93. 10	금강산업	봉덕호	501	기선	부산 영도구 봉래동

〈부산지방해운항만청 제공〉

#### IV. 해난구조기업의 경영환경 분석

##### 1. 최근의 해난사고 동향

영국의 런던보험자협회가 작성한 선박해난통계(1992)에 의하면, (각국 전체 선박량 대비 전손기준) 미국이 0.19%, 노르웨이가 0.17%, 영국이 0.10

%, 일본 0.02%이며 우리나라는 1987년부터 1991년 사이에 해난선박의 평균전손율은 0.95%로 전세계 평균 0.29%의 3.3배에 이르고 있다.<sup>18)</sup>

1970년 이후 우리나라는 해상운송의 증가와 함께 해난사고도 증가하여 1981년부터 1991년 10월까지 연평균 528척의 선박이 해난을 당하고 있는 것으로 나타나고 있다.(표4-1)

〈표 4-1〉 해난사고선박의 연도별 통계수치

해난척수	421	373	362	556	503	512	657	543	586	649	565	528척
년 도	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91.10	연평균

1985년 부터 1991년 사이의 해난사고 선박은 매년 약 587척으로 인명도 연간 약 4,300명이 해난사고를 당하고 있는 것으로 해양경찰청은 집계하고 있다. 이에 해난사고의 평균구조율은 선체구조율이 70.8% 인명구조율이 94.7%로 일본의 선체구조율 81% 인명구조율 97%에 비하여 선체구조율 면에서 크게 뒤져 있다.<sup>19)</sup>

우리나라의 해난사고로 인한 재산피해액은 1985년 부터 1991년 사이의 연평균 229억에 달하며 월평균 약 19억에 이르고 있는 셈이다. 우리나라의 해난사고해역은 영해내에서 전체의 약 71%, 영해외에서 약 29%에 이르고 있어 우리 해난구조기업의 해난구조활동 영역이 국제적수역까지 확대해야 할 것으로 본다.

최근의 1991년 1월 부터 10월말까지의 인명사고건수는 모두 151건으로 137명이 사망하거나 실종되었으며 14명이 중상을 입은 것으로 집계되었다. 이는 1990년 같은 기간에 비해 사고건수는 26건으로 감소하였으나 사망 또는 실종자의 수에 있어서 오히려 9명이 더 증가한 것이다(표 4-2).

1986년부터 1990년 까지의 해난사고 선박중 어선이 62%, 화물선이 17%를 차지하고 있으며 해양오염사고와 관련한 유조선 사고는 해마다 증가하는 경향에 있다. 이에 구조기업의 구조활동이 장·단기적으로 요망되고 있는 실정이다(표 4-3).

〈표 4-2〉 해난발생현황

연도	구분	사고건수	사망자수	실종자수	부상자수
'86		251	70	105	76
'87		535	106	371	58
'88		321	67	242	12
'89		219	55	139	24
'90		207	52	102	53
연평균발생건수 ('86~'90)		307	70	192	45
'91. 10		151	35	102	14

한편, 우리나라의 해난사고는 500톤미만의 소형선이 73.6%를 차지하고 있고 전체 해난발생 선박중 100톤 미만의 선박은 57.2%로 집계되어 있다(표 4-4).

해난사고의 주종은 충돌사고로 전체해난사고의 36%를 차지하고 있으며 상선의 주종인 화물선과 유조선의 경우 전체 상선사고의 54%에 이르고 있다. 중앙해난심판원의 통계에 의하면 1987년 부터 1991년 사이의 해난심판의 대상이 된 해난사고 2,260건 중 약 5.6%만이 기상등 불가항력에 의한 사고이고 원인불명이 10.7%이며 인적과실에 의한 것이 85%에 이르고 있어<sup>20)</sup> 항해기술, 항해제기의 발달, 법규 및 규칙의 발전에도 불구하고 해난사고의

18) 런던보험자협회의 [선박해난통계 1992]

19) 해양경찰청의 해난통계보고서 [해난사고통계연보 1992]

20) 최재수, 한국해운학회지 제16호, 1993, p. 381.

〈표 4-3〉 선종별 해난발생현황

연도 \ 선종	여객선	화물선	어 선	유조선	예 선	기 타	계
'86	23	97	296	24	16	56	512
'87	28	118	378	30	31	72	657
'88	11	81	357	29	24	41	543
'89	16	103	405	23	17	22	586
'90	20	113	397	46	31	42	649
연평균('86~'90)	20	102	367	30	24	47	589
평균구성비(%)	3.3	17.4	62.2	5.2	4.0	7.9	100
'91. 10	23	83	351	46	24	38	565
구 성 비(%)	4.1	14.7	62.1	8.1	4.2	6.7	100

〈자료: 중앙해난심판원〉

〈표 4-4〉 선박톤수별 해난발생현황

연도 \ 톤수	20톤 미만	20~100	100~500	500~1,000	1,000~5,000	5,000~10,000	10,000톤이상	미 상	계
'86	116	148	91	29	38	6	20	64	512
'87	160	197	111	33	60	12	33	51	657
'88	129	209	79	37	38	2	23	26	543
'89	147	212	93	30	43	6	17	38	586
'90	150	219	110	39	61	9	25	36	649
연평균('86~'90)	140	197	97	34	48	7	24	43	589
'91. 10	133	200	85	48	48	4	17	30	565
구 성 비(%)	23.5	35.4	15.0	8.5	8.5	1.0	3.0	5.3	100

〈자료: 중앙해난심판원〉

절대적인 수치가 인적과실인 한 해난구조수요는 잠재적으로 증가하고 있다고 볼 수 있다.

## 2. 해상물동량 및 해상수송여객의 증가

1983년 부터 1992년 까지의 선박에 의한 총화물 수송실적은 연평균 약 10.9%로 증가하고 있으며 연안화물수송도 연평균 12.88%로 증가하고 있는 추세이다.<sup>21)</sup>

결국 선박에 의한 화물의 수송량이 증가하고 있

는 것은 그만큼 선박의 통행량이 빈번해지는 것을 의미하여 해난사고의 잠재위험도 그만큼 높아지고 있다는 것을 뜻한다.

특히 전체화물수송량 중에서 연안화물수송량의 증가가 두드러지고 있는 현상은 연안에서의 해상 교통량이 증가하고 있어 해난사고의 위험을 가중시키고 있는 것이다.

해상물동량의 연도별 변화추이를 도표로 나타내면 다음과 같다.

21) 우리나라 대외의존도는 65%이상이며, 수출입물동량의 99.8%를 해상수송하고 있다. 육상운송(철도, 도로)의 발전에도 불구하고 앞으로 연안물동량의 수송은 더욱 증대할 것으로 사료됨.

〈표 4-5〉 해상물동량의 변화

연도	구분	총수송화물(톤)	전년도대비 증가율(%)	연안화물(톤)	전년도대비 증가율(%)
1992		370,167,886	+ 9.49	84,594,431	+ 12.6
91		338,076,672	+19.60	75,104,449	+ 19.43
90		282,665,543	+ 9.59	62,884,149	+ 16.39
89		257,930,410	+ 4.98	54,030,296	+ 14.45
88		245,699,116	+12.61	47,210,222	+17.53
87		218,177,188	+14.35	40,169,634	+ 8.70
86		190,799,080	+14.42	36,975,634	+ 9.60
85		166,746,079	+ 6.17	33,735,695	+ 7.73
84		157,051,055	+ 6.99	31,314,846	+ 9.49
83		146,785,292	-	28,600,358	-

한편 정기여객선에 의한 여객과 화물의 수송량을 살펴보면 정기여객선에 의한 국제여객의 수는 연평균 23.40%로 증가하였고 연안여객의 수는 1983년보다 오히려 감소하였다. 이는 육상교통망의

개선에 따른 것으로 추정된다. 그러나 연안선박에 의한 연안화물수송량은 연평균 13.22%로 증가하여 1983년보다 1992년에는 무려 262%나 증가한 것으로 나타났다(표 4-6).

〈표 4-6〉 여객 및 연안화물(여객선에 의한 수송량의 변화)

연도	구분	국제여객수(명)	증가율(%)	연안여객수(명)	증가율(%)	연안화물(톤)	증가율(%)
1992		338,065,199	+ 1.04	8,732,920	+ 2.93	1,274,419	+ 25.06
91		334,570	+41.52	8,484,682	+ 2.72	1,019,067	- 1.13
90		236,415	21.26	8,259,947	- 6.67	1,030,712	+ 22.4
89		194,968	+43.52	8,849,808	+ 0.13	843,855	+ 1.56
88		135,850	+35.12	8,838,469	+10.1	830,957	+43.89
87		100,542	+37.10	8,028,244	- 8.00	577,506	- 11.14
86		73,336	+12.60	8,726,992	+ 2.26	649,919	+46.53
85		65,127	- 2.31	8,533,867	- 8.93	443,551	+ 6.49
84		66,669	+18.44	9,370,848	+ 4.37	416,531	- 14.33
83		56,289	-	9,978,791	-	486,207	-

### 3. 선박량의 증가와 선박의 고령화

우리나라 선박량은 1983년 4,155척(6,139,323 G/T)에서 1992년 현재 4950척(6,910,502 G/T)<sup>22)</sup>으로 10년간 꾸준한 증가를 하였다.

여객선, 예선, 기타선의 경우는 척수/톤수면에서 모두 다소의 증가가 있으나, 화물선은 1983년 이래로 감소경향이 있다. 유조선의 경우는 척수는 증가 하였으나 톤수면에서 오히려 감소하고 있다.

22) 해운항만청 통계연보 1993. p. 404

〈표 4-7〉 선박 선복량의 연도별 변화

연도	총 계		여객선		화물선		유조선		예선		기타	
	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤	척	톤
1983	4,155	6,139,323	162	45,227	1,236	4,922,415	508	1,071,874	684	42,292	1,565	57,515
84	4,254	6,501,206	160	45,143	1,248	5,173,542	522	1,145,590	677	43,923	1,647	93,008
85	4,174	6,662,377	156	44,690	1,163	5,414,100	517	1,064,636	682	39,280	1,656	99,671
86	4,236	6,654,860	156	54,804	1,075	5,311,574	521	1,143,689	699	40,933	1,785	103,860
87	4,336	6,513,770	166	54,802	1,039	5,280,553	518	1,031,023	745	43,617	1,868	103,775
88	4,549	7,239,265	160	53,958	1,045	5,849,544	527	1,189,361	795	48,605	2,022	97,797
89	4,610	7,305,956	151	55,544	1,049	6,368,975	529	733,077	805	49,675	2,076	98,755
90	4,711	7,114,622	152	56,990	1,049	6,308,033	532	595,850	838	52,839	2,140	100,910
91	4,796	7,273,798	155	66,762	1,002	6,355,236	540	692,158	885	56,564	2,214	103,078
92	4,950	6,910,502	169	71,148	945	5,879,549	567	789,620	945	60,823	2,324	109,362

한편 1992년 현재 우리나라 선박의 선령구성비율을 보면 전체 4,950척 중 31.3%에 달하는 2,044척이 선령 15년 이상의 선박으로 선박의 노령화가 계속되고 있고, 매년 그 비율이 증가할 것이다(표 4-8). 특히 선령 15년 이상 선박 2,044척중 1,000톤 미만의 소형선박이 1,836척으로 89.8%를 차지하고 있어 해난사고의 위험을 높게 나타나고 있다.

즉, 이것은 해난구조기업의 구조활동을 요하는 잠재적 수요가 된다(표 4-9).

∴ 우리나라 해난구조기업의 발전방안

해난구조기업의 국제적 조직으로서 런던에 본부를 두고 있는 국제구조연맹(International Salvage Union)에는 1991년 현재 37개社, 구조기업이 가입

하고 있는데 대표적인 구조기업으로는 로테르담의 Smit Tak社, 싱가포르의 Smit Tak towage Salvage社, Semco Salvage社, 함부르크의 Bugsier Reederei社, 일본의 深田 Salvage건설社 등이 있으며, 해난구조와 선박해체 철거에 종사하고 있다. ISU에 가입하지 않는 국제적 수준의 해난 구조기업도 세계 약 50개社가 있으며 이들 중 20개사는 해난구조와 선박해체철거 부문에서 활동하고 있다.

1975년 당시 ISU의 가맹기업이 부유하고 있던 3,000마력 이상의 구조용 tug수는 150여척이었으나 1990년에는 약 65척으로 격감하고 있으며 또한 해난구조에 종사하는 전문인력의 수도 감소하고 있다고 한다. 특히 최근에는 많은 구조기업들이 구조용 tug를 처분하고 업종전환을 모색하고 있다

〈표 4-8〉 우리나라 선박의 선령구성 비율

선령구분	5년미만	10년미만	15년미만	20년미만	25년미만	30년미만	35년미만	35년미만
척 수	1,001	790	1,115	778	658	332	98	178
구성비율(%)	20.22	15.96	25.52	15.72	13.29	6.7	1.97	3.59

〈표 4-9〉 선령 15년기준 선박 톤수별 구성비율

선령구분	100톤미만	100톤미만 500톤미만	500톤이상 1,000톤미만	1,000이상 5,000미만	5,000이상	계
15년미만	2,385(82.08%)	239( 8.22%)	58(1.99%)	126(4.34%)	98(3.37%)	2,906(100%)
15년이상	1,506(73.68%)	257(12.57%)	73(3.57%)	122(5.97%)	86(4.20%)	2,044(100%)

고 밝혀졌다.<sup>23)</sup>

전반적으로 구조기업이 타업종과 겸업하든가 혹은 아예 업종전환을 모색하는 등 구조기업이 쇠퇴하고 있는 세계적인 현상을 우려하지 않을 수 없다.<sup>24)</sup>

전체 운항선박이 노령화 추세에 있고, 해상물동량은 증가하고 있는 오늘날, 해난구조의 필요성을 증대시켜 해난구조수요가 증가할 것임에도 불구하고 우리의 구조기업이 쇠퇴하고 있는 이유는 다음과 같이 근본적으로 몇 가지를 들 수 있겠다.

첫째로, 구조계약의 불리함과 구조보수수준의 저하이다.

둘째로, 비전문 구조업자와의 경쟁에서 불리하다.

셋째로, 구조업과의 환경보호의 무증대와 구조작업의 어려움과 구조자에 대한 보상체계가 미흡하여 구조자의 의욕을 상실시키고 있다.

넷째로, 구조선의 노령화와 구조인력의 감소등의 문제를 열거할 수 있다.

항해제기의 발달, 항해기술의 숙련, 해난방지 법규·규칙의 재정 등 해난예방을 위한 다각적인 노력이 경주되고 있는데도 불구하고 해난사고의 85% 이상이 인적과실에 의한 사고이다. 일단 발생한 해난에 대하여 신속하고 정확한 대처가 필수불가결하다. 특히 해양환경보호차원에서 전문구조업자의 구조능력에 대한 기대가 높아지고 있으며 정부당국, 선주, 손해보험기업, 기타의 관계자에 이르기까지 구조업의 구조활동을 요구하고 있는 것이다.

따라서 관계당국 및 관련업계에서의 구조기업에 대한 지원방안을 제시하고자 한다.

### 1. 관계당국의 정책적 지원

1) 민간구조업계의 활성화를 위하여 민간구조체제를 수립하고 관련기관과 긴밀한 협조체제를 구

축한다.

2) 전문구조업자의 비교우위확보를 위하여 허가 기준, 자격요건 등을 강화하여 구조장비 및 전문인력을 보유한 구조기업이 구조계약 및 구조작업에 임할 수 있도록 유도한다.

3) 해난사고율을 줄이고 해난구조율을 높여감으로써 해양국가의 위상을 제고하기 위하여 해난구조와 관련된 전문교육 기관을 설치하여 구조기업에 필요한 전문적인 숙련된 요원을 양성 공급한다.<sup>25)</sup>

4) 국가의 환경보호정책과 관련하여 해양오염사고시 해양오염방제 작업에 해난구조기업의 적극적인 참여를 도모하고 충분한 보상을 제공하며, 평상시에도 해양오염의 예방을 위한 순시나, 해양개발보전에 관한 국가적 사업에 민간해난구조기업을 동참시켜 구조기업의 경영수지 개선을 돕는다.

5) 구조기업의 국제적 구조활동을 지원하여 영해밖에서도 구조활동을 적극 지원하여 해양국가의 위상제고와 함께 국제수지개선에 노력한다.

6) 구조선박의 건조 및 구조장비의 구입대금에 대한 금융적 세제상의 지원을 통하여 구조기업의 구조의욕을 고취시키고 필요한 최신 구조장비의 수입통관을 용이하게 배려한다.

7) 한국해상재해방지구단 설립 및 정부의 해상재해 방지법 추진과 관련하여 민간구조기업의 지원방안을 마련한다.<sup>26)</sup>

### 2. 관련업계의 협력체제 구축

(1) 선주 및 선주협회의 지원방안

1) 현재 구조계약서식은 기업이 자체적으로 작성하여 선주와 구조업자간에 임의 작성되어 사용되고 있으나, 일본의 해운집회소 등에서 구조계약서식을 작성하여 해난구조의 효과적인 활동을 도모하고 있는 것을 살펴보고, 우리나라의 선주협회와 구조기업간에 상호합의된 구조계약 표준서식을

23) K. Reinigert, *サルベージの活性化で環境保護*, 日本: 海運 1993. 7월 p. 56.

24) 영국 런던의 구조위원회가 Bureau Veritas선급(프랑스)의 컨설팅회사(Tecnitas社)에 의뢰하여 93년 4월에 작성한 보고서의 내용. 외국해사정보 No. 897, 1993. 4월 p. 21.

25) 미국의 국가수색구조학교, 일본의 해상보안학교 등과 같은 교육기관이 있음.

26) 해양경찰청, 한국선주협회 등의 노력으로 SAR협약가입 노력중임.



마련하고, 선박구조 및 해체에 관한 입찰서식 등도 함께 그 기준이나 절차를 제시하여 선주와 구조업자 사이에 구조에 관한 협의나 구조보수의 크기의 결정 등으로 인한 시간지연을 예방하여 신속하고 효과적인 구조작업을 도모한다.

2) 손해보험업계와 적극적인 협력관계를 도모하여 해난구조를 위한 기금을 마련하여 유사시 조기 해난구조를 위하여 사용한다.

3) 해운선사의 중량물 하역 등 필요한 경우에는 구조기업에 하역하청을 주어 구조기업의 경영수지 개선을 돕는다.

4) 구조기업을 피구조선박의 위험관리자로서 인식하고 구조기업과 협력관계를 유지한다.

(2) 손해보험업계와 P & I 보험업계의 협력방안

1) 해난사고선박을 구조할 경우, 선주, 화주, 조선소 등의 관계자와 구조계약조건이 적합하면 구조를 시도하게 되는데 여기서 선체인양, 구조비용, 수선비용은 선박보험에서 부담하게 되며 잔해철거비용은 P & I 보험에서 부담하게 된다.<sup>27)</sup>

2) 손해보험업계, P & I 보험업계는 가급적 선박의 구조활동에 적극 협력하여 해난선박의 구조 성공사례를 유도하여야 한다.

3) 선박을 구조하여 인양·수선한 후, 다시 선박으로서 운항할 수 있게 한다면 구조보수를 받아 경영수지개선에 기여할 수 있고, 선주는 해난선박 대신에 건조해야 할 신조선 건조에 따른 시간과 비용을 절감할 수 있으며, 선박보험자는 구조를 포기한다면 지불해야 할 추정전손금에 대신하여

구조비, 수선비의 지불로써 비용을 절감할 수 있을 것이다.

4) P & I 보험<sup>28)</sup>은 구조를 포기한다면 잔해철거비용을 지불해야 하나 구조자의 구조를 위한 수중절단, 용접비용을, 잔해철거비용 대신에 지불함으로써 구조성공을 유도할 수 있을 것이다.

따라서 모든 업계가 서로 협력함으로써 노동과 재화의 가치를 창조하고 막대한 경제적 재산을 구조함으로써 전체의 이익을 도모하는 것이 바람직하다.

5) 조기의 해난구조를 위한 해난구조기금을 마련하는 방안이 강구되어야 한다. 손해보험 기업이 각 선사로부터 부보되는 선박의 척수와 보험료의 크기에 일정비율을 고려하든가 손해보험기업의 연간 순이익의 일정비율을 각출하는 등 기술적인 기금조성 방안을 마련하여 구조기업의 해난구조활동에 적극 참여토록 하는 유인책을 조성하여야 할 것이다.

참고로 우리나라 손해보험 9개사를 대표적으로 그 당기 순이익의 크기를 도표로 나타내면 다음과 같다.

이들 기업의 당기순이익 연 평균 0.1% 미만 각출하여 해난구조기금을 마련한다면 연간 약 2억6천만원이상의 기금을 마련할 수 있다.

3. 구조기업의 지구책마련

1) 해난구조의 공공성을 인식하고, 기업공동의 이익을 위하여 구조기업의 협의회나 단체를 결성

<표 4-10> 손해보험社(화재해상보험)의 연간 당기순이익의 크기<sup>29)</sup>

기업명 연간당기순이익	고 려	국 제	대 한	동 양	력 키	신동아	안 국	제 일	현 대
1991년	1,218	2,500	1,129	2,504	4,520	5,181	2,667	874	3,339
1992년	1,464	462	1,180	2,326	4,627	4,918	3,854	492	3,002
1993년	6,824	1,530	7,738	1,357	4,699	3,420	5,475	683	3,187
연평균	3,619	1,497	3,349	2,062	4,615	3,366	3,999	686	3,176

27) Lambeth R.J., op. cit, p. 372.

28) Jeremy Kingsley, Handbook P & I Insurance, 3rd ed. 1988. p. 218.

29) 우리나라 회사연감에서 필자조사함.

한다.<sup>30)</sup> 구조보수기준 및 구조작업조건 등을 작성하여 구조기업간의 과당경쟁을 지양하고 상호이익을 도모할 수 있도록 한다.

2) 국제구조자연맹 등 국제조직에 가입하여 외국구조기업과 제휴함으로써 구조정보, 기술의 교환, 대리점계약체결 등으로 구조사업의 활동영역을 넓힌다. 또한, 필요시에는 구조기술, 장비 및 인력 등을 상호지원할 수 있도록 한다.

3) 구조선 및 구조장비를 현대화하고 평상시에도 해양개발 및 해양보전 사업에 참여하여 고가의 구조장비 및 인력의 낭비를 방지한다.

4) 고정비용의 발생을 최소화하도록 하며 해난구조, 해양개발사업에 참여함으로써 구조인력의 해난구조기술의 연마에 노력한다.

5) 관련업체와의 유기적인 협력 및 대화체제를 확립한다.

## V. 결 론

영국 런던의 구조위원회가 프랑스 선급협회(Bureau Beritas)의 컨설팅 회사인 Tecnicas社에 의뢰하여 세계 해난구조업계의 현상과 문제점을 조사 의뢰하였던 바, 세계 구조업계가 쇠퇴하고 있다는 충격적인 보고가 있었다. 이에 우리나라의 구조업계의 현황과 전망을 살펴보고 민간차원의 구조업계의 활성화를 위한 발전적 대안을 마련하고자 하였다.

먼저 해난구조업의 목적과 필요성을 구조기업의 경영여건에 비추어 살펴보면, 국가산업으로서 절대적으로 필수적인 사업이라 할 수 있으며, 해난구조업은 타 산업과는 매우 다른 특성을 가지고 있는데 이러한 특성이 바로 해난구조업의 기본적인 경영여건을 악화시키고 있는 것이다.

선박안전법 시행령에 의해 설립된 구조기업은 이러한 어려운 경영여건하에서도 꾸준히 해난구조 활동을 하고 있으며 기업의 경영수지개선은 물론 해상의 안전과 구조 및 해양환경보호의 의무를 수행해 나가고 있는 것이다.

최근의 해난사고 경향이 대형화되고 그 피해범

위도 광범위하여 국가적으로, 경제적으로 막대한 손실과 피해복구도 장기간이 소요되며 국민들에게 미치는 충격 또한 엄청나게 되었다.

매년 증가하는 해상물동량 및 수송여객의 증가는 선복량의 증가와 선박의 고령화·노후화와 함께 해상위험의 증대를 가져오고 있는 현실에 비추어 특히 민간 해난구조기업의 역할과 기업의 유지·발전이 필수불가결함에도 불구하고, 정부당국의 무관심과 관련업계의 협력관계 부재로 인하여 우리나라 해난구조기업 역시 업종전환 내지는 구조업을 포기하려는 것이다.

해상의 해난 위험의 증대하고 있는 것은 해난구조의 잠재적 수요가 증가하는 것이므로 보다 신속하고 효율적인 해난구조활동을 위하여 관계당국 관련업계의 적극적인 노력이 요구된다고 본다.

해난의 방지활동에 각계 각층에서 많은 연구와 노력이 계속되고 있는 차제에, 해난구조기업의 역할을 재인식하고 일단 발생한 해난에 대하여 신속한 조치를 할 수 있는 구조기업을 활용하여야 할 것이다.

관계당국은 제도적인 지원을 통하여 해난구조기업을 보호하고, 관계업계에서는 금융·재정적 지원과 협력관계를 유지·도모하여 해난구조기업의 경영수지개선을 도와 해난구조체제를 활용하여야 하겠다. 그리고 구조업계 스스로도 경영체질 개선에 노력하여야 하며 구조사업의 활동영역을 넓히고 국제적 교류를 통하여 기술·정보등의 지원을 받을 수 있도록 해야겠다. 아울러 자기기업의 이익만을 추구하지 말고 선의의 경쟁을 통하여 전체 상호이익을 도모해야 하겠다.

특히, 관련업계의 노력중에는 해난구조의 포기보다는 가급적 해난구조성공사례를 유도함으로써 상호의 이익을 도모하고 관련업체간에 협의·협력체계를 유지하는 것이 필요하다고 본다.

끝으로, 기업을 사회적 책임을 실현하여, 기업이 이익의 일부를 사회에 환원하여야 하며 여기서의 해난구조기금을 마련할 필요가 있다. 해난구조기업, 관련업계 및 관계당국이 적극적이고 상호이해적인 해난구조체제를 구축해 갈 때 해난사고율을 줄이

30) 아직 우리나라 구조업계는 단체이익을 위한 구조기업협의회가 결성되지 못하고 있음.

고 해난구조율을 높여 명실공히 해양선진국가의 위상을 높일 수 있으며 해난구조기업의 오늘날과 같은 경영위기를 극복할 수가 있을 것으로 확신한다.

### 참 고 문 헌

1. 김정수, 해상보험론, 서울:박영사, 1986
2. 박용섭, 해상교통법론, 한국선원선박문제연구소, 1988
3. 박정식, 현대재무관리, 서울:대산출판사, 1982
4. 최재수, 한국해운학회지 제16호, 1993
5. 최동현, 우리나라 해상수색·구조제도개선방향, 해운산업연구원, 1993
6. 해운항만청, 해운항만통계연보, 1993
7. 한국해운조합, 해난과 방지, 1986
8. 한국해운편람, 한국해사문제연구소, 1992
9. 해양경찰청, 해난사고통계연보, 1992
10. Lambeth R.J, Templeman on Marine Insurance 6th ed, 1986
11. Jermy Kingsley, Handbook on P & I Insurance 3rd ed, 1988
12. 外國海事情報, No. 897, 1993
13. 海運, 1992. 7月號, 10月號