



해상기업과 부대산업의 보호수단

김 인 현 교수

[선장, 고려대 로스쿨]

captainihkim@korea.ac.kr, 010-5382-3511

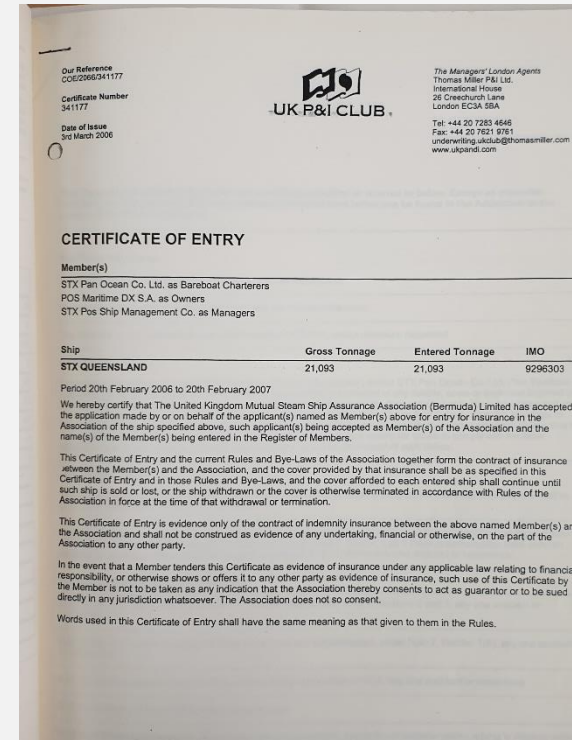
경북영해고, 한국해대, 고려대 법학사 석사 박사,
일본 산코라인 항해사, 선장, 김&장 법률사무소 선장,
목포해양대, 부산대 교수역임, 한국해법학회장,
현 해양수산부 정책자문위원장

INDEX

- I. 서론
- II. 상법상 해상기업 보호수단 해운 조선 물류 수산의 상생의 발전
- III. 해운법등 해상기업 보호수단
- IV. 해상기업의 이행보조자
- V. 부대산업에 대한 보호수단
- VI. 해상기업의 상대방 보호제도
- VII. 결론

I. 서론

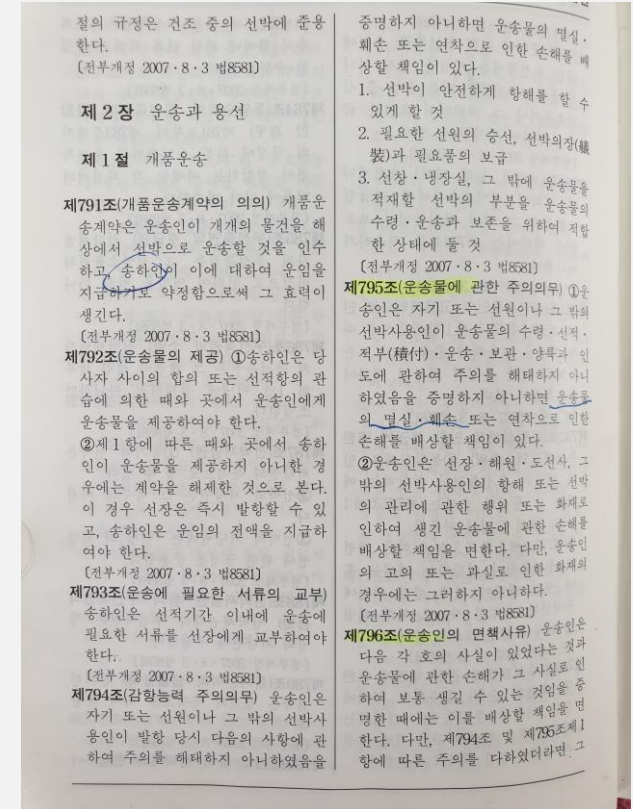
- 해상기업은 모험기업으로 인식됨
- 18세기 10척의 선박이 출항하면 돌아오는 선박은 7척이었음
- 각국은 보호수단을 마련함
- 선박소유자(선주)들이 스스로 보험제도를 만듦
- 부대산업이 생겨남



II. 상법상 해상기업 보호수단

1. 면책제도

- 운송인이 아예 책임을 부담하지 않는 경우
- 항해과실면책, 화재면책이 대표적임(상법 제795조 제2항)
 - 운송인이 계약관계에 있는 화주에 대하여 주장
 - 선장, 선박충돌사고로 화물손상시, 운송인은 면책됨
 - 선원, 담뱃불로 화재, 화물손상시, 운송인 면책됨다만, 운송인의 과실이 없어야함
- 입증책임이 전환된 경우도 있음(해적, 포장의 불충분, 송하인의 과실등)
- 책임제한제도 보다 더 강력함



II. 상법상 해상기업 보호수단

2. 선박소유자의 책임제한 제도

- 소유자가 자신이 부담하는 손해배상책임을 일정하게 제한함
 - 1976년 국제조약에 의함
 - 우리 상법도 이를 도입함
 - 선박의 톤수에 따라 책임제한을 하게 됨
 - 총톤수 2만톤이면 약 40억원으로 책임이 제한됨
- 허베이 스피리트오염사고(피해액 5000억원)에서 삼성중공업이 95%과실, 그럼에도, 삼성의 책임은 50억원으로 제한됨
- 2002년 의정서의 프로토콜이 발효된 상태임
- 우리나라에 책임제한절차를 개시하면, 선적국법에 의함

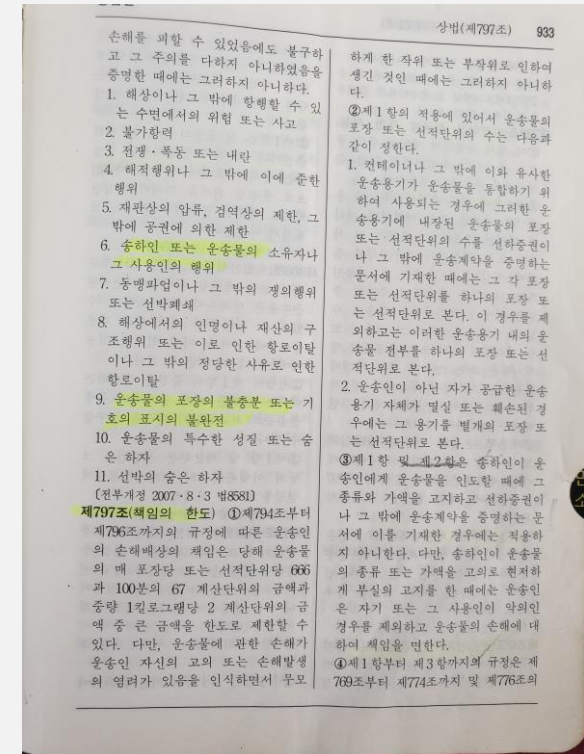
상법상 책임제한액 계산표

	인적손해(1) (상법 제770조 제1항 제2호)	물적손해(2) (상법 제770조 제1항 제3호)	총책임 제한기금 (1+2)	여객 (제770조 제1항 제1호)
300톤 미만	167,000SDR	83,000SDR	250,000SDR	선박검사 증서에 기재된 여객정원당 17만 5천 SDR
300톤~500톤	333,000SDR	167,000SDR	500,000SDR	
500톤 ~ 3,000톤	333,000 + (T-500) ×500SDR	167,000 + (T-500) ×167SDR	500,000 + (T-500) ×667SDR	
3,000톤 ~30,000톤	1,583,000 + (T-3,000) ×333SDR	5,093,500 + (T-30,000) ×125SDR	2,167,500 + (T-3,000) ×500SDR	
30,000톤 ~70,000톤	10,574,000 + (T-30,000) ×250SDR	10,093,500 + (T-70,000) ×83SDR	15,667,500 + (T-30,000) ×375SDR	
70,000톤 초과	20,574,000 + (T-70,000) ×167SDR		30,667,500 + (T-70,000) ×250SDR	
구조채권 (구조선상이 아닌 경우)	833,000SDR		833,000SDR	

II. 상법상 해상기업 보호수단

3. 운송인의 책임제한제도

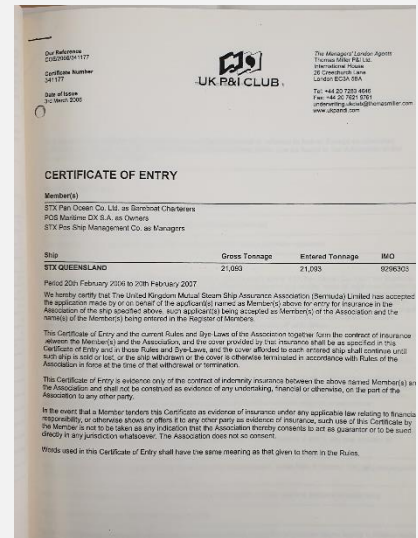
- 운송인은 선박소유자와 다름, 용선자도 운송인이 될 수 있음
- 운송계약(운송인-화주)이 존재하면 운송인이 됨
- 운송인의 책임제한액은 약정으로 정할 수 있음
 - 헤이그 비스비 규칙은 포장당 666.67SDR(약 100만원), 2 SDR/Kg
 - 우리 상법은 동일하게 채택함



II. 상법상 해상기업 보호수단

4. 보험제도

- 선박소유자, 운송인이 자신의 해운업 영위 중 위험을 분산시키는 수단임
- 선박보험
 - 선박소유자가 피보험자, 선박자체의 손해를 담보받음
- 적하보험
 - 화주가 피보험자, 적하의 손해를 담보받음
- 선주상호 책임보험(P&I 보험)
 - 선박소유자/운송인이 제3자에 대하여 책임부담
위 운송인이 책임제한을 하는 경우에 그 책임제한액을 배상
- 대부분 준거법이 영국법임



III. 해운법등 해상기업 보호수단

1. 카보타지(cabotage) 제도

- 각국은 내항운송의 경우 외국 기업의 참여를 금지함
 - 국내 기업의 참여만을 허용하는 제도
 - 해운법 제49조 제1항
 - 내항화물운송사업자의 외국적 선박용선제한에 관한 고시
- 조금 발전한 단계가 한중카훼리 시장(50:50)
- 해상기업주체에만 한정할 것인가? 아니면 선박, 선원까지 포함할 것인가?
 - 우리 법은 BBCHP선박(해외 치적)의 경우도 연안운송허용
 - 선원도 외국선원승선을 허용함
- 미국의 존스법은 유명함
 - 미국건조의 선박만 국내운송에 종사하게 함

III. 해운법등 해상기업 보호수단

2. 도선사 강제도선 면제 제도

- 강제도선구역에서 도선사의 승선이 강제됨
- 그런데, 국적선의 경우 일정회수 이상 도선시 면제됨(제20조 제1항)
 - BBCHP의 경우도 면제됨(제20조 제2항 1호)
- 국적선 우대정책으로 볼 수 있음

3. 웨이버 제도

- 우리나라 수출입 물량은 우선적으로 한국선박에 싣도록 한 제도
- 선주협회 등에서 한국선박이 적재할 수 없는 증명을 발급함
 - 이를 웨이버한다고 표현함
- 우리 국적선의 화물확보에 큰 도움을 줌



III. 해운법등 해상기업 보호수단

4. 톤세 제도

- 기업은 법인세를 납부해야 함. 이를 대신하여 톤세를 납부함
 - 선박의 개별선박표준이익의 합계액을 납부함
 - 조세제한특례법 제104조의 10
 - 개별선박표준이익 = 개별선박순톤수 x 톤당 1운항일 이익 x 운항일수 x 사용률
- 톤세는 영업의 흑자/적자와 무관하게 일정하게 됨
- 해상기업에게 도움을 줌

III. 해운법등 해상기업 보호수단

5. 수요자 제한으로 해상기업/예선업자 보호제도

- 해운법, 대량화물의 화주가 운송업에 참여를 제한하는 제도임
 - 포철, 한전 등이 운송업을 하면 전업 해상기업이 화물부족으로 어려워짐
 - 여러 번의 변경을 거침
 - 현재는 정책자문위원회의 자문을 거쳐서 허용됨

제24조 제7항

원유, 제철원료, 액화가스, 그 밖에 대통령령으로 정하는 주요 화물의 화주(貨主)(대량화주)나 대량화물의 화주가 사실상 소유하거나 지배하는 법인이 그 대량화물을 운송하기 위하여 해상화물운송사업의 등록을 신청한 경우 해양수산부장관은 제2항에도 불구하고 미리 국내 해운산업에 미치는 영향 등에 대하여 관련 업계, 학계, 해운전문가 등으로 구성된 정책자문위원회의 의견을 들어 등록 여부를 결정하여야 한다.

- 선박입출항법, 해상기업이나 화주는 예선업을 하지 못함
 - 영세한 예선업자를 보호하기 위한 제도임
- 오히려 자생력과 국제경쟁력을 키우지 못하는 결과가 아닌지?

III. 해운법등 해상기업 보호수단

6. 경쟁법 예외 규정

- 상법과 달리 경쟁법은 기업을 부정적으로 봄
 - 시장 지배자적 지위남용, 부당한 공동행위, 불공정거래행위
 - 운임/요금의 공동인상은 부당한 공동행위가 됨(제19조 제1항)
- 그런데, 해운법은 경쟁법의 예외규정을 둠
 - 해운법 제29조 제1항, 해운기업들의 공동행위, 운임의 인상도 가능함

외항화물운송사업의 등록을 한 자는 다른 외항화물운송사업자(외국인 화물운송사업자를 포함한 다)와 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위(외항 부정기 화물 운송사업을 경영하는 자의 경우에는 운임에 관한 계약이나 공동행위는 제외하며, 이하 "협약"이라 한다)를 할 수 있다. 다만, 협약에 참가하거나 탈퇴하는 것을 부당하게 제한하는 것을 내용으로 하는 협약을 하여서는 아니 된다.

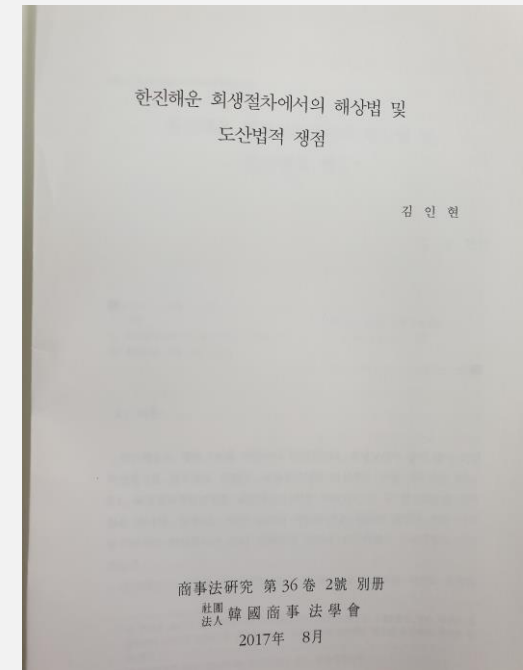
제58조(법령에 따른 정당한 행위)

이 법의 규정은 사업자 또는 사업자단체가 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 이를 적용하지 아니한다

III. 해운법등 해상기업 보호수단

7. 채무자회생법상 보호

- 도산법은 기업의 회생을 도모함
- 경기 하락시 고액의 용선료 선박을 보유, 선주가 회생절차신청
 - 현존 용선계약을 관리인이 해지하면
 - 남은 기간의 미지급 용선료는 손해배상채권이 됨
 - 이 채권은 "회생채권"으로 회생절차에 따라야함
 - 통상 1/10로 줄어듦
- 채무자의 재산은 압류등 강제집행대상에서 면제됨
 - 미국/싱가포르의 경우 BBCHP/정기용선 선박도 포함시킴
- 해상기업은 그만큼 도움을 받음



IV. 해상기업의 이행보조자

1. 피용자(선박사용인)와 독립계약자

- 해상기업은 인적 조직과 물적 조직이 필요함
 - 인적 조직: 선장이하 선원, 육상직원
 - 물적 조직: 선박, 컨테이너 박스, 컨테이너 터미널
- 해상기업의 해상운송의무를 도와주는 자들
 - 피용자(선박사용인): 직접 고용된 자
 - 독립계약자: 독립되어 있지만, 의무를 도와주는 자가 있음
- 창고업자, 하역회사

IV. 해상기업의 이행보조자

2. 이행보조자 책임

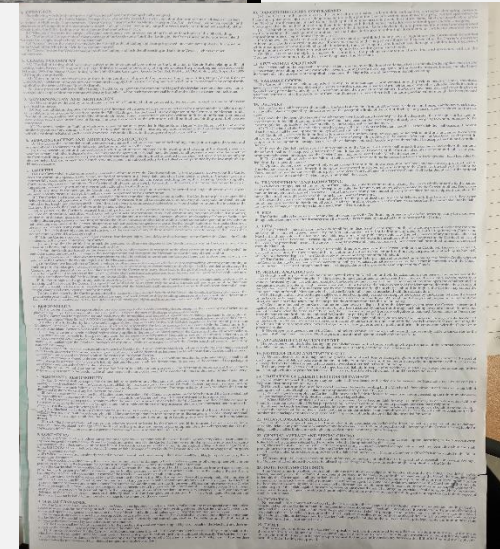
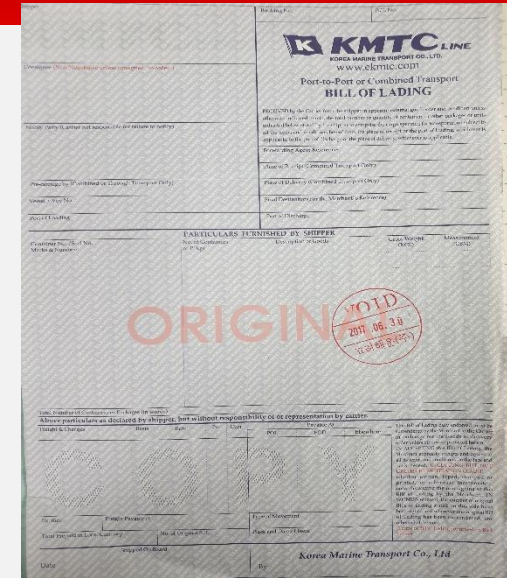
- 채무자의 의무이행을 도와주는 자들의 과실은 채무자의 과실로 간주
- 채무자가 채무불이행 책임을 부담함
 - 화물운송 중 선장의 과실로 화물손상 시, 운송인이 책임부담
- 선박사용인 + 독립계약자
 - CJ 대한통운의 하역작업 중 화물손상 시, 운송인이 책임부담



IV. 해상기업의 이행보조자

4. 독립계약자의 보호

- 하역작업 중 화물이 떨어져서 손상을 입음
- 화주는 채무자인 운송인에게 손해배상청구 가능
하역회사에게 불법행위에 기한 손해가능
- 운송인은 포장당 책임제한 가능
그러나, 하역회사는 불가능함. 계약관계 없으므로
- 운임의 일부를 취하는 하역회사가 전액손해배상-불합리함
- 선하증권에 히말라야 조항을 넣음
 - 운송인이 누리는 이익을 독립계약자도 누린다는 내용
- 국제조약과 상법에도 반영됨(제798조 제2항)
 - 선박사용인은 상법에 포함, 독립계약자는 불포함
 - 로테르담 규칙에는 독립계약자도 포함시킴



IV. 해상기업의 이행보조자

5. 실제운송인의 보호

- 운송주선인이 운송인이 되는 경우 필연코 실제운송인이 필요함
 - LG--(제1 운송계약)--범한판토스--(제2 운송계약)--SM상선
 - 범한판토스: 제1운송인(계약운송인), House B/L 발행
 - SM 상선: 제2운송인(실제운송인), Master B/L 발행
- 운송중 화물이 손상된 경우 LG는
 - 범한 판토스에게 채무불이행책임
 - SM 상선에게 불법행위책임
- 선하증권의 약관내용으로 포장당 책임제한
 - 계약관계있는 경우에만 적용
 - SM은 책임제한주장 못함이 원칙
- 현실, 히말라야조항으로 책임제한 가능
 상법상 불법행위에도 상법 제797조적용(제798조 제1항)
 상법상 독립계약자인 실제운송인 보호(제798조 제4항)
- 소멸시효(제척기간)도 운송인의 합의 후 3개월 연장됨

The image shows two copies of a Bill of Lading from Scanwell Container Line, Ltd. The top copy is a standard Bill of Lading with fields for shipper, consignee, and cargo details. The bottom copy is a 'COPY' of the same document, showing the same information but with a 'COPY' stamp. Both documents are dated 1998 and include details about the cargo, including '624CTNS' and '9325KGS'.

IV. 해상기업의 이행보조자

6. 선원에 대한 보호

- 선원은 열악한 지위에 있음
- 근로기준법의 적용대상이 원칙임
- 선원법을 만들어 일반 근로자보다 더 보호함
- 직무상 사망 + 승선중 비직무에도 유족보상함
 - 직무상 사망: 1300일분
 - 승선중 사망: 1000일분
- 어선원의 경우, 어선원 및 법률에 의하여 유사하게 보호됨
- 민법상 불법행위책임을 선박소유자에게 청구가능함(대법원)
 - 젊은 선원의 경우 민법이 더 높은 액수라서 활용됨



V. 부대산업에 대한 보호수단

1. 하역업자

- 하역업자는 두가지 상황에 처함
 - 운송인과 하역계약을 체결
 - 화주와 하역계약을 체결
- 히말라야 보호, 운송인과 계약체결한 경우에만
- 따라서 화주와 하역계약을 체결한 경우 보호없음
 - 상법상 전액 손해배상을 해야 함
- 특별한 약정이나 보험제도 필요함



V. 부대산업에 대한 보호수단

2. 운송주선인

- 운송을 주선하는 자임(상법 제114조), 수수료 취함
- 운송인이 되면 운임을 수령하여 큰 이익임
- 계약운송인으로서 선하증권을 발행함
 - 운송인으로서 이익을 누림
- 그런데, 운송주선인으로서의 책임(115조)은 무제한임
 - 도도사건에서 조양상선의 상태를 확인 못함
 - 전액 손해배상책임 부담함
- 운송인과 동일하게 책임을 제한해줄 필요가 있음

[판례소개](대법원 2003.2.14. 선고 2002나39326 판결)

운송주선인은 송하인(원고)으로부터 박람회에 출품할 상품을 독일까지 운송주선하여줄 것을 의뢰받았다. 운송주선인은 양명라인이라는 굴지의 해운회사의 선박을 수배하였다. 그런데, 양명은 한국의 조양상선의 선박을 용선하여 운항하던 선박에 동 상품을 선적하여 운송하였다. 독일의 양륙항에 선박이 도착하였지만 마침 조양상선이 파산되어 선박의 밀린 부두사용료를 회수하기 위한 조치로 인하여 접안이 허락되지 않았다. 그 결과로 상품은 기일내에 박람회에 출품되지 못하였다. 이에 송하인은 운송주선인에게 손해배상책임을 묻게 되었다. 1심법원(서울지법 2001.11.9. 선고 2001가합22555)은 피고가 선정한 해상운송인은 신용있는 회사였고, 선박이 제때에 도착하였으나 접안료가 연체되어 항만당국으로부터 접안이 허가되지 않음으로써 하역이 이루어지지 못하여 지체되었고 이러한 경우는 쉽게 예상할 수 있는 경우가 아니며, 특정선박의 특정항만 접안료의 연체사실을 미리 확인하는 것은 용이하지 않다는 것을 이유로 피고는 운송주선인으로서 운송인이나 운송선박의 선택에 있어서 운송주선인이 부담하는 선량한 관리자로서의 주의의무를 게을리하지 아니하였다고 판시하였다. 원심(서울고법 2002.6.4. 선고 2001나73185 판결)도 1심과 같이 원고의 항소를 기각하였다.

대법원은 “원심이 인용한 제1심 판결 이유를 기록에 비추어 살펴보면, 원심이 그 판시와 같은 이유로 운송주선인인 피고로서는 이 사건 선박의 접안료가 연체되었다는 점을 미리 확인하거나 예견하여야 할 주의의무까지 부담한다고는 할 수 없고, 따라서 피고가 운송인이나 운송선박의 선택에 있어서 운송주선인으로서 부담하는 선량한 관리자로서의 주의의무를 게을리 하지 아니하였다고 판단한 것은 수긍이 가고, 거기에 상고 이유에서 주장하는 바와 같은 운송주선인의 손해배상책임에 관한 법리오해 등의 위법이 있다고 할 수 없다”고 판시하였다.

V. 부대산업에 대한 보호수단

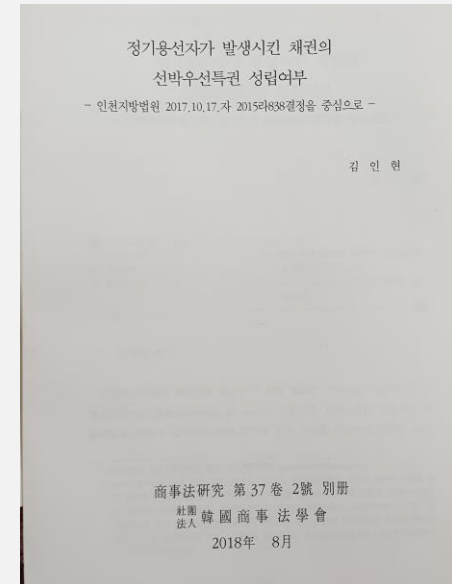
3. 창고업자

- 우리나라 보세창고에 일단 입고된 다음 수입자가 찾아감
- 창고에 보관 중 화재발생 화물손상
- 인도된 다음이라면,
 - 운송인 책임없음
 - 창고업자 책임무제한
- 미인도 상태라면, 화주의 손해배상
 - 창고업자는 운송인의 이행보조자, 운송인 책임
 - 창고업자에게 불법행위책임을 물으면 히말라야조항 원용가능
 - 상법상 책임제한은 아직 못함

VI. 해상기업의 상대방 보호제도

1. 선박우선특권제도

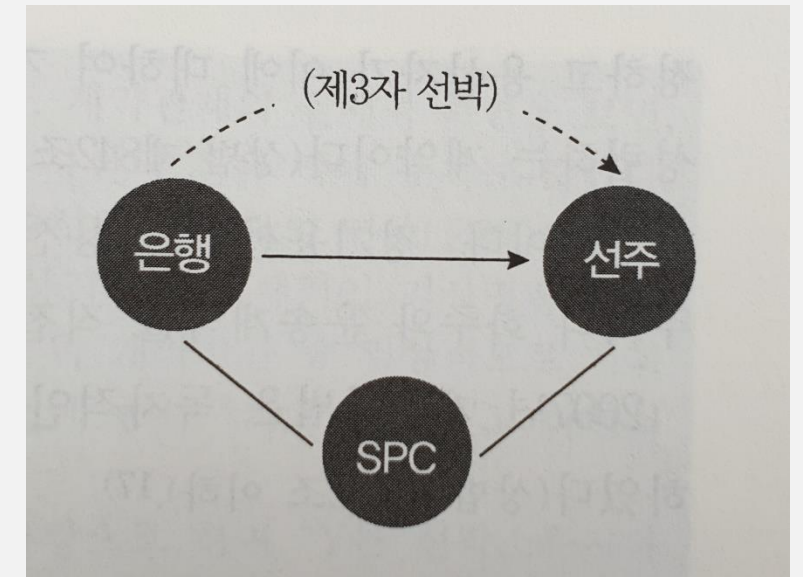
- 선박자체가 피고라는 관념(action in rem)
 - 소유자가 변경되어도 채권자는 선박에 대한 임의경매가능(상법 제785조)
- 특정 채권이 법정됨(상법 제777조)
 - 항비채권, 도선료/예선료채권, 선원임금채권, 선박충돌채권 등
 - 화주의 운송물 손해배상채권은 아님
- BBC 선박에도 집행이 가능함
 - 현대상선이 나용선한 선박에 도선사 승선하여 도선료채권 발생
- 정기용선 선박에는 다툼있음
- 등기되지 않음. 저당권자보다 우선하는 효력가짐(제788조)



VI. 해상기업의 상대방 보호제도

2. BBCHP 및 SPC 제도

- 한국선주들이 선박을 확보하는 방안으로 BBCHP 선박이 대게 활용됨
- 선주에게 직접 대출을 하고 선박에 저당권을 설정할 수 있지만, 불안함
- BBCHP 및 SPC 제도를 활용함
 - 은행은 선주와 상의하여 해외에 SPC(편의치적선)을 설치함
 - 은행은 SPC에게 대출을 함
 - SPC는 건조계약을 체결함
 - 소유자로서 SPC는 선주와 BBCHP 계약을 체결함
 - 선가에 해당하는 것을 용선기간 20년으로 나누어서 지급함
 - 대출계약과 용선계약은 맞물려서 돌아감
 - SPC는 용선료가 직접 은행으로 입금되도록 함
 - SPC는 용선계약을 은행에게 양도함



VI. 해상기업의 상대방 보호제도

2. BBCHP 및 SPC 제도

- 도산절연의 효과를 누린다고 함
 - SPC의 소유이지, 회생에 들어가는 BBCHP의 것이 아님
 - 은행은 선박을 환취하게 됨
- 도산해지 조항의 효력
 - 도산시 대출계약, 용선계약이 자동해지된다는 내용
 - 영국, 일본 등에서는 무효, 한국에서는 유효함
- 선가의 상당부분을 갚은 선주는 자신의 회생에 선박을 사용하지 못함
 - 한진 사태에서 싱가포르와 미국의 입장은 회생에 사용가능하도록
 - 압류금지명령의 대상에 포함시킴

VI. 해상기업의 상대방 보호제도

3. 보험제도

- 적하보험의 경우
 - 운송인은 책임을 부인할 것임
 - 본안소송에서 분쟁이 오래 갈 것임
 - 먼저 가입된 적하보험에서 보험금을 수령함
 - 적하보험자는 구상청구를 운송인에게 함
- 책임보험의 경우
 - 원칙은 피보험자(선주)가 피해자에게 배상하고,
 - 보험금을 보험자로부터 수령하는 것이 책임보험
 - 피해자는 직접청구권을 가짐
 - 우리 상법, 제한없이 피해자는 책임보험자에게 청구가능
 - 피해자는 크게 보호됨
- 선박보험의 경우
 - 보험료에 질권설정을 하게 됨
 - 보험사고시 질권설정자인 채권자가 보험금을 수령하게 됨

SCHEDULE POLICY NUMBER	H&M) 510A06B0251 (L.V.) 510A06B0252	ISSUED ON JUL 1ST, 2006 IN SEOUL KOREA
NAME OF ASSURED	(MANAGERS) (OWNERS) (B.B.C.)	STX POS SHIP MANAGEMENT CO. POS MARITIME DX S.A. STX PAN OCEAN CO., LTD.
VESSEL NAME	STX QUEENSLAND	BUILT YEAR 2005.09
GROSS TONNAGE	21,093.00	MATERIAL STEEL
DEAD WEIGHT TONNAGE	33,300.00	CLASSIFICATION KR(ㄱ-2)
NATURE OF TRADE	BULK/ LOG CARRIER	FLAG PANAMA
PERIOD OF INSURANCE	1 YEAR	
FROM	12:00 HRS JUL 1ST, 2006(KST)	TO 12:00 HRS JUL 1ST, 2007(KST)
SUBJECT-MATTER INSURED	HULL/MACHINERY AND ETC.	INCREASED VALUE
AGREED VALUE(if any)	USD 23,200,000.00	USD 5,800,000.00
AMOUNT INSURED HEREUNDER	USD 23,200,000.00	USD 5,800,000.00
PREMIUM AND RATE	USD 33,623.57 - 0.144529% P.A.	USD 5,692.47 - 0.09815% P.A.
CLAUSES, ENDORSEMENT, SPECIAL CONDITIONS AND WARRANTIES		
INSTITUTE TIME CLAUSES-HULL (1108S) INCLUDING THREE-FOURTHS(34)		
OF COLLISION LIABILITIES		
INSTITUTE TIME CLAUSES-HULLS DISBURSEMENT AND INCREASED		
VALUE (TOTAL LOSS ONLY, INCLUDING EXCESS LIABILITIES-1108S)		
ALSO CLAIMS TO BE PAYABLE WITH DEDUCTIBLE OF US\$75,000		
ON EACH AND EVERY ACCIDENT EXCEPT TOTAL OR CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS		
CYTUTE CHEMICAL, BIOLOGICAL, BIO-CHEMICAL, ELECTROMAGNETIC WEAPONS		
AND CYBER ATTACK EXCLUSION CLAUSE		
INSTITUTE EXTENDED RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE		
DEFERRED PREMIUM CLAUSES		
FULL PREMIUM IF LOST CLAUSE		
COINSURANCE CLAUSE		
INSTITUTE ADDITIONAL PERILS CLAUSES-HULLS		
(FOR USE ONLY WITH THE INSTITUTE TIME CLAUSES-HULLS 1108S)		
SPECIAL CLAUSE FOR SETTLEMENT OF CLAIMS LOCAL REPAIRS		
WARRANTED CLASS MAINTAINED		
CANCELLING RETURNS ONLY		
STX PAN OCEAN OWNER'S SPECIAL CLAUSE		
QUIT THROUGH CLAUSE AS ATTACHED		
PROFIT/CONTINUITY COMMISSION CLAUSE		
LOSS PAYABLE AND NOTICE OF CANCELLATION CLAUSE AS ATTACHED		
SUBJECT TO THE MARINE HULL EDR ENDORSEMENT		
TRADING LIMIT:		
WORLD-WIDE WITHIN L.V.		

1108S	E-1
INSTITUTE TIME CLAUSES HULLS	
This insurance is subject to English law and practice	
1. NAVIGATION	
1.1	The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate without pilot, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.
1.2	In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel or liability to any other vessel arising from such loading or discharging operations, including whilst approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any previous terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.
1.3	In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel at risk at the time when the loss or damage is sustained, unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.3 shall affect claims under Clauses 8 and/or 11.
2. CONTINUATION	
Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea or in distress or at a port of refuge or of call, she shall, provided previous notice be given to the Underwriters, be held covered at a pro rata monthly premium to her port of destination.	
3. BREACH OF WARRANTY	
Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advice and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.	
4. TERMINATION	
This Clause 4 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this	

VII. 결론

- 해상기업을 보호하는 제도는 다양하고 풍부함
- 부대산업 보호는 미흡함
- 선박금융과 해상법의 관계를 새롭게 정립할 필요가 있음



THANK
YOU