



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

법학박사 학위논문

해난구조계약상 한국형
해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC) 제정에 관한
연구

**A Study on the Establishment of the Korean
Special Compensation of P&I Club Clause in the
Salvage Contract**



지도교수 정영석

2018년 8월

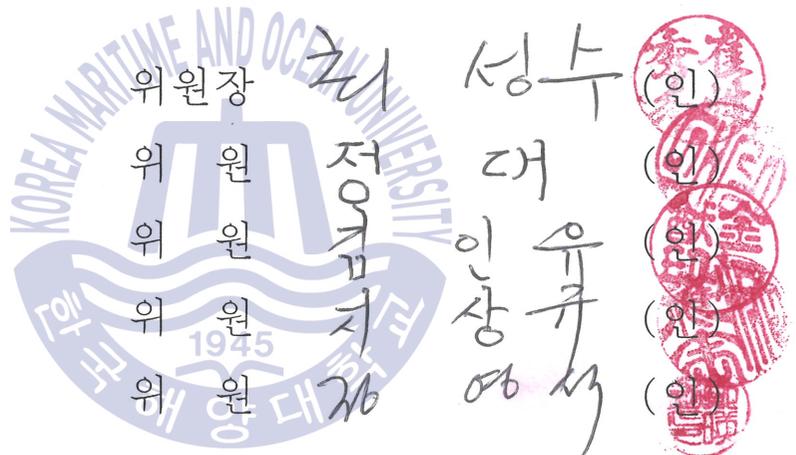
한국해양대학교 대학원

해사법학과

김 대 래



본 논문을 김대래의 법학박사 학위논문으로 인준함.



2018 년 08 월

한국해양대학교 대학원

목 차

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경과 목적	1
1. 연구의 배경	1
1.1 1989년 국제구조협약 제14조의 문제점과 SCOPIC약관의 탄생배경 · 3	
1.2 SCOPIC약관상의 SCR제도의 필요성	7
2. 연구의 목적	8
제2절 연구의 범위와 방법	8
1. 연구의 범위	8
2. 연구의 방법	9
제2장 국제구조협약과 SCOPIC약관의 필요성과 제정효과	11
제1절 서설	11
제2절 1989년 국제구조협약과 환경피해에 대한 특별보상제도의 도입	12
1. 국제구조협약의 연혁	12
1.1 1910년 해난구조협약	12
1.2 1967년 해난구조협약 개정의정서	12
1.3 1989년 국제구조협약	13
2. 1989년 국제구조협약의 주요내용	15
2.1 선박개념의 적용확대	15
2.2 환경보호의 의무화	15
2.3 특별보상제도(Special Compensation)의 도입	17
2.4 해난구조의 권장에 관한 규정	18
가) 선장 및 선박소유자의 해난구조계약 체결권	18
나) 피구조재물의 인수의무	18
다) 구조보수의 산정기준	19
라) 구조비청구권에 대한 선박우선택권 및 담보제공	20
마) 구조비의 중간지급(interim payment)	21
바) 이자 규정(interim payment)	21
제3절 SCOPIC약관의 필요성	22
1. 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상의 문제점	22
1.1 특별보상에 관한 보증(Security) 확보의 문제점	24
1.2 환경손해의 위험의 해석상 문제점	24
1.3 협약 제14조 제2항에 의한 증액(Uplift)결정의 어려움	25

1.4	협약 제14조 제3항의 공정요율(fair rate)의 의미 관련한 법원의 판결에 대한 구조업자의 불만	25
1.5	공정요율(fair rate)산정의 어려움	26
2.	SCOPIC 도입을 위한 협상	26
3.	특별보상제도와 SCOPIC의 관계	27
3.1	국제구조협약 제14조 특별보상과 SCOPIC의 상관관계	27
3.2	1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조보수와 SCOPIC보수와 의 관계	31
3.3	SCOPIC약관과 공동해손	31
4.	SCOPIC약관의 사용의 효과와 한계	33
4.1	서언	33
4.2	선주 및 선주상호보험(P&I Club)입장의 유리·불리한 점	33
4.2.1	유리한 점	33
4.2.2	불리한 점	34
4.3	구조업자의 유리·불리한 점	35
4.3.1	유리한 점	35
4.3.2	불리한 점	35
4.4	SCOPIC약관 사용상의 한계와 SCR의 필요성	36
4.4.1.	서언	36
4.4.2.	SCOPIC약관에 의한 일일보수 산정원칙과 SCR의 필요성	37
4.4.3.	과다 인력 장비 투입의 문제점	38
제4절	소결	40
제3장	P&I특별보상약관(SCOPIC)의 주요내용	42
제1절	서설	42
제2절	SCOPIC 약관의 주요내용	42
1.	일반	42
2.	SCOPIC약관의 발동	44
3.	보수에 대한 보증	45
4.	SCOPIC 철회(Withdrawal)	46
5.	요율표(Tariff Rates)	47
5.1	요율표 (i)항	47
5.2	요율표 (ii)항	48
5.3	요율표 (iii)항	48
5.4	요율표 (iv)항	49

6. 구조비(Article 13 Award)	50
6.1 제13조 구조비 (i)항	50
6.2 제13조 구조비 (ii)항	51
6.3 제13조 구조비 (iii)항	51
7. 감액(Discount)	51
8. 보수의 지급	53
8.1 SCOPIC보수의 지급 (i)항	53
8.2 SCOPIC 보수의 지급 (ii)항	54
9. 종료(Termination)	54
9.1 종료 (i)항	54
9.2 종료 (ii)항	55
9.3 종료 (iii)항	56
10. 계약자(구조업자)의 의무	56
11. 1989년 국제구조협약 제18조	57
12. 특별사고대표자 (SCR: Special Casualty Representative)	57
13. 특별대표자(Special Hull/Cargo Representative)	58
14. 오염방지	59
15. 공동해손	59
16. 분쟁의 중재	60
17. SCOPIC요율에 관한 사항	60
17.1 인력(Personnel)	60
17.2 예인선과 기타 작업선	62
17.3 이동용 구조장비	63
17.4 중단시간	65
18. SCOPIC위원회에 관한 사항	66
19. 특별대표자에 관한 사항	70
제3절 소결	71
제4장 특별사고대표자(SCR)의 법적지위와 안내지침	72
제1절 서설	72
제2절 SCR의 특성 및 도입 필요성	73
1. SCR의 임명	73
2. SCR의 자격요건	74
3. SCR의 임기	75

4. SCR의 직무	77
5. SCR의 권한	77
6. SCR제도 도입의 필요성과 효과	79
제3절 SCR의 법적지위	80
1. 서언	80
2. SCR의 법적지위	84
2.1 고용계약	84
2.1.1 의의	84
2.1.2 고용계약의 변천	85
2.1.3 고용계약과 근로계약과의 관계	85
2.1.4 고용계약의 종료	86
2.1.5 고용계약과 SCR	86
2.2 도급계약	86
2.2.1 의의	86
2.2.2 법적성질	87
2.2.3 도급의 종료	88
2.2.4 도급계약과 SCR	89
2.3 위임계약	90
2.3.1 의의	90
2.3.2 연혁	91
2.3.3 특질	91
2.3.4 위임계약의 법적성질	92
2.3.5 위임계약의 종료	93
2.3.6 위임계약과 SCR	93
2.4 소결	93
3. 해사감정인·손해사정사와의 차이점	96
제4절 SCR 안내규정의 내용	98
1. SCR 초기 안내(Guide Line)규정의 내용	99
1) 도입	99
2) SCR의 의무	100
3) SCR의 권한	103
4) 특별대표자와 SCR	105
5) 셸비지 마스터와 SCR	107
6) SCR의 최종 구조보고서	110

7) SCOPIC보수 계산시 미 해결된 문제	113
8) 책임보험	113
2. 지침(Digests)이 감안된 2014년 SCR에 대한 새로운 지침규정	114
2.1 SCR관련된 SCR위원회의 관점과 결정에 대한 요약	114
1) 지침(Digest) 1	114
2) 지침(Digest) 2	118
3) 지침(Digest) 3	121
4) 지침(Digest) 4	123
5) 지침(Digest) 5	127
2.2 SCR의 역할에 대한 2014년 안내	130
1) 도입	130
2) SCR패널에 소속하기 위한 적격성	131
3) Lloyd's SAB에 보고	132
4) SCR의 지명	132
5) SCR의 역할	132
6) SCR의 철수	133
7) SCR의 책임	134
8) SCOPIC약관적용이 아닌 경우의 SCOPIC 효율과 SCR의 적용 ..	134
9) SCOPIC 비용의 범위	134
10) SCR의 보고서	135
11) 이의제기보고서	136
12) 항의제기 절차	137
제5장 한국형 해양환경손해특별보상약관의 제정방안	139
제1절 서설	139
제2절 국제적 동향	139
1. 일본의 동향	139
1.1 일본의 해난구조현황	139
1.2 JSE해난구조계약서	140
1.3 JSE의 특별보수약관의 적용	143
1.4 JSE특별보수약관과 SCOPIC약관의 유사성	144
1.5 JSE해난구조계약의 특별보수약관상의 SCR과 SCOPIC약관상의 SCR과의 유사성	145

2. 중국의 동향	146
2.1 해난구조현황	146
2.2 중국의 SCR제도 입법을 위한 논의	146
제3절 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)과 SCR제도 도입방안	149
1. 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)제정과 SCR제도 도입의 필요성	149
2. 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)의 제정방법	151
3. 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)의 제정방안	155
3.1 제정방안에 대한 방향	155
3.2 한국형 표준구조계약서 제정필요성	155
3.3 한국형 해양환경손해 특별보상약관제정(KSCOPIC)의 주요 내용 ..	156
 제6장 결론	 158
 참고문헌	 163
 부록: 한국형 해양손해특별보상약관	 168
- 한국형 해양손해특별보상약관(국문)	168
- Draft of “Korean Special Compensation of P&I Club Clause” (KSCOPIC) (영문)	176
 감사의 글	 185

해난구조계약상 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC) 제정에 관한 연구

김 대 래

한국해양대학교 대학원
해사법학과

초 록

해난구조가 필요한 해난사고 발생 시 세계적으로 정형화된 표준계약서인 LOF(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement) 해난구조계약서가 1892년에 제정·공표된 이후에 널리 사용되고 있다. 1960년과 1970년대에 해운업이 급격히 발전하면서 대형 유조선이 등장 하였고, 유조선박의 사고 시에 극심한 해양오염사고를 초래하여 환경의 오염방지, 경감에도 관심을 기울이게 되었다. 그 취지에서 1892년에 최초로 제정·공표된 이후에 1972년까지 몇 차례 소폭으로 개정을 이루어 오던 표준계약서인 LOF해난구조계약서는 거대한 오염사고를 경험하면서 환경손해방지·경감을 위하여 전통적인 불성공 무보수(No Cure No Pay)의 기본원칙에 문제가 제기되었다. 이 문제의 조치로 유류가 적재된 유조선에만 안전망(Safety Net)을 적용하였다. 이후 안전망(Safety Net)을 전 선박으로 확대적용하기 위하여 1989년 해난구조에 관한 국제협약(이하 1989년 국제구조협약 이라고 한다)의 제14조가 채택되었다. 그러나 1989년 국제구조협약 제14조에 의한 특별보상을 시행함에 있어 불편함과 Nagasaki Spirit와 같은 판결에 대한 우려가 있었다.

그러한 문제점과 법적인 분쟁의 가능성을 감소시키고 특별보상액의 산정을 단순화하기 위하여 선주상호보험(P&I Clubs)과 국제구조연맹(ISU) 회원을 주축으로 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상을 선택적으로 대신할 SCOPIC약관이 탄생하게 되었다. 또한, SCOPIC약관에는 약관의 효용 극대화와 구조현장의 시시각각 진행사항을 확인 및 검토하고 구조업자를 도와 성공적인 구조가 될 수 있도록 하는 임무를 지닌 SCR제도가 포함되어 있었고, 이를 지속적으로 활용하고 있다. 우리나라의 주요 주변국인 중국과 일본의 해난구조 산업의 현황과 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입·입법 관련하여 검토한 결과 중국은 SCOPIC약관보다는 중국여건에 적합한 SCR제도를 도입에 대한 회의를 2016년에 이미 실시하였고, 일본은 이미 2005년부터 기존의 JSE해난구조계약서(The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.)에 자체적인 SCOPIC약관과 같은 성격의 특별보수약관(Special Remuneration Clause)과 SCR제도를 제정하여 사용하고 있다.

우리나라는 상대적으로 해난사고가 많이 발생하지 않기 때문에, 구조적으로 해난구조의 수요가 상대적으로 적다. 우리나라는 수중작업 및 선박운항관련인력이 대부분이고, 조선기사 등 전문기술인력은 상대적으로 종사율이 상당히 낮다. 무엇보다도 현행 상법은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상 제도를 수용하여 환경손해 방지·경감에 대한 특별보상에 대하여 규정하였다. 그러나 1989년국제구조협약 제14조의 특별보상을 실행함에 따른 문제점에 대한 해결방안이 SCOPIC약관과 약관에 포함된 SCR제도의 시도조차 없고, 이를 적용할 LOF해난구조계약서와 같은 정형화된 자체적인 해난구조계약서 조차도 없다. 다종다양한 선박으로부터의 유류오염사고 등으로 인하여 상당한 해양오염과 환경손해에 따른 피해가 발생하는 것을 이미 경험한 바 있다. 이러한 환경오염방지·경감과 성공적인 해난구조를 위하여 우리나라의 여건에 실질적으로 적합하고 필요한 자체적인 한국형 SCOPIC약관의 제정과 입법화가 절실히 필요하다.

KEY WORDS: LOF 불성공-무보수 해난구조계약; SAFETY NET 안전망; SPECIAL COMPENSATION 특별보상; SCOPIC P&I특별보상약관; SCR 특별사고대표자.

A Study on the Establishment of the Korean Marine Environment Damage Special Compensation Clause in the Salvage Contract

Kim, Dae-Rae

Department of Maritime law
Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Abstract

The LOF(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement) salvage contract, a formalized global contract suitable for the nature of maritime salvage in the event of a marine accident requiring salvage operation, has been widely used since it was enacted and promulgated in 1892. In the 1960s and 1970s, the rapid growth of the shipping industry led to the emergence of large oil tankers, which caused severe marine pollution accidents in the event of such vessels' accident, thereby it was becoming to pay attention to the prevention and minimizing of environmental pollution/damage. The LOF contract that was first enacted and promulgated in 1892. The standard form of agreement that has been revised several times until 1972. As result of the massive pollution accidents, there was some issue on the principle of LOF contract (No Cure No Pay). Thereafter, as a solution to such a problem, a safety net was applied only to oil tankers loaded with oil. In order to extend this safety net to all vessels, it was eventually adopted as Article 14(Special Compensation) of the International Convention on Salvage 1989. However, there were inconvenience and particular concerns on the

judgment of the ‘Nagasaki Spirit’ in practicing the Article 14(Special Compensation) of the International Convention on Salvage 1989, so that P&I Clubs and ISU Members were required to minimize the likelihood of such legal disputes and to simplify matters of special compensation. As a result, the selective SCOPIC Agreement in order to replace the Article 14 (Special Compensation) of the International Convention on Salvage 1989 was born. The SCR system which has to maximize the utility of SCOPIC and confirming and reviewing the progress of the salvage operation at site, and assisting Salvage Master in order to make a successful salvage operation, was also included in the SCOPIC. As a result of reviewing status of the salvage industry in the neighbored country China and Japan as well as their own SCOPIC and SCR system, China had a trial to introduce its own SCR system rather than SCOPIC, and Japan has introduced and enacted its own SCOPIC (Special Remuneration Clause) and SCR system already in the own JSE contract. Since there was no considerable numbers of the maritime accidents happening in Korean waters, the demand for Salvage market has been relatively small. Also there are not so many professional salvage engineers or naval architectures, but mainly divers and merchant ship operators only. Most of all, the current Korean Commercial Law has only adopted the special compensation of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989, stipulating special compensation for environmental damage prevention. However, there has been no even a trial for establishing own SCOPIC clause and SCR system, which are essential for solving the difficulty and inconvenience in respect of practicing the rule of the special compensation. What is the more worse is that there is no contract of the same type as the LOF contract to be incorporated with the SCOPIC clause. We have already experienced considerable marine pollutions and environmental damage resulting from the various maritime casualty. In order to prevent and/or minimize environmental pollution and to achieve the successful salvage operation, it is essentially necessary to establish and legislate own SCOPIC clause for Korea salvage market and circumstances.

KEY WORDS : LOF; SAFETY NET; SPECIAL COMPENSATION; SCOPIC; SCR.

제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

1. 연구의 배경

프랑스의 루이 14세가 공포한 1681년 해사칙령에서 약탈의 금지를 규정한 것이 현대적 해난구조법의 효시였다고 할 수 있다.¹⁾ 이후 약탈금지의 소극적인 입장에서 해난구조를 장려하는 적극적인 입장으로 사상이 발전하게 되었다. ²⁾ 해난구조에 대한 각국의 법제는 저마다 다른 내용을 규정하는 등 차이가 있어 해운의 국제성에 비추어 통일된 국제적인 협약이 필요함에 따라, 1910년 해난에서의 구원·구조에 관한 규정의 통일에 관한 국제협약 (Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, Brussels, 23 September 1910, 이하 ‘1910년 해난구조협약’ 이라고 한다)이 제정되었다.

이후 1967년에는 군함에 대한 해난구조 또는 군함이 행한 해난구조에 대해서도 1910년 해난구조협약을 적용할 것을 내용으로 하는 개정의정서가 채택되었다. 1989년에 국제해사기구(IMO)에 의하여 1989년 해난구조에 관한 국제 협약 (International Convention On Salvage, 1989, 이하 ‘1989년 국제구조협약’ 이라한다.) 새로운 협약이 채택된 이후, 당시의 협약 제14조 특별보상에 대한 것을 구체화하기 위하여 SCOPIC³⁾약관이 탄생되었다. 1999년 8월 1일 발효된 SCOPIC약관은 로이즈 표준구조계약서인 LOF⁴⁾의 ‘불성공 무보수’ (No Cure

1) 정영석, 『해상법원론』, (텍스트북스, 2009), 445쪽.

2) 정영석, 위의 책, 447쪽

3) Special Compensation Of P&I Club Clause

4) Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement

No Pay) 원칙의 구조협약과 함께 공식적으로 사용 승인되었다. LOF해난구조계약의 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay) 원칙은 만약 구조된 재물이 없다면, 구조업자가 구조작업에 아무리 많은 노력을 기울이고 얼마나 많은 비용이 투입되었다 손 치더라도 구조업자는 구조비를 한 푼도 받을 수 없는 것이다.⁵⁾

비록 공동해손과는 직결되지 않고 무관하지만 SCOPIC약관과 특별사고대표자(SCR⁶⁾)제도 두 단어 모두 해난구조와 직결된 약관과 제도이다. SCOPIC약관은 Special Compensation Of P&I Club Clause의 의미와 같이 선주상호보험조합(P&I Club)⁷⁾의 특별보상 즉 P&I Club 특별보상약관 이라는 의미로 해석된다. 그리고 SCR은 원래 Shipowners Casualty Representative의 약자였으며 애초에 인쇄된 SCOPIC조항과 같은 일부 오래된 문서에는 원래에 인쇄된 이름 (Shipowners Casualty Representative)이 그대로 남아 있다. 이것은 일부 당국이 항만세(Port dues)와 같은 다른 측면에서 선주의 대표라고 호칭하는 것을 이유로 책임을 묻는 문제 등이 초래되었다. 이러한 문제를 바로 잡기 위해 2001년 5월에 특별사고대표자 (Special Casualty Representative)라는 제목으로 개정되어 이전과 똑같은 약자인 SCR을 사용하게 되었다.⁸⁾

Special Casualty Representative의 단어 의미를 그대로 번역하면, 특별사고 대표자 이지만 해운실무에서는 원어인 SCR을 그대로 사용되고 있고 이를 굳이 해석하여 사용하고 있지 않다. 따라서 본 논문에서는 SCOPIC약관과 SCR을 원어 그대로 사용하여 기술한다. 한반도의 주변국가중 일본의 경우에도 자체적인 SCR제도를 사용하고 있고 그들도 역시 SCR이라는 용어를 같이 사용하고 있다⁹⁾.

해난구조에 있어 SCOPIC약관과 SCR제도는 환경오염방지·경감에 있어 실질적으로 매우 필요하지만, 현재 우리나라의 현행 상법은 1989년 4월 28일 채택

5) Robert H. Brown, *Marine Insurance Volume three Hull Practice*, 2nd Edition, 1993, p.417.

6) Special Casualty Representative

7) Protection and Indemnity

8) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 7항, 2005년 3월 7일

9) JSE 2014, Guidelines for Special Casualty Representative

되어 1996년 7월 14일 발효된 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상 제도를 수용하여 환경손해방지작업에 대한 특별보상에 대하여 규정하였다. 그러나 제 14조의 특별보상은 실질적으로 이행하는데 여러가지 문제점이 있어 SCOPIC약관이 탄생되었다. SCOPIC약관의 효과를 극대화하기 위하여 SCOPIC약관 내에 포함된 SCR제도를 곧바로 활성화 되어 LOF계약 구조 시에 구조업자의 필요에 의하여 선택되고 발동되도록 이용하고 있다.

그러나 우리나라는 일본과 달리 자체적인 정형화된 해난구조계약도 없을 뿐만 아니라, SCR제도가 포함된 SCOPIC약관 또한 존재하지 않는다. 환경오염 방지·경감과 성공적인 구조를 위하여 우리나라의 중·소규모 구조업체의 여건에 맞는 자체적인 SCOPIC약관과 약관에 포함된 SCR제도의 도입과 입법화가 필요하다.

1.1 1989년 국제구조협약 제14조의 문제점과 SCOPIC약관의 탄생배경

우선, 해난구조라는 용어는 해난심판법을 「해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률」으로 개정되면서, 상법에서도 ‘해난구조’를 ‘해양사고구조’로 개정한 바 있다. 그 후 2007년 상법개정 시에 다시 ‘해난구조’로 용어를 변경하였다.¹⁰⁾ 해상법에서 규정하고 있는 해난구조라 함은 상기의 협의의 해난구조를 말한다.¹¹⁾ 즉, 해상에서 해난에 조우한 선박, 화물 및 인명을 구조하는 행위로서 협의의 의미로는 당사자 간의 사전 구조계약이 없이 자발적으로 행하는 구조행위를 말하나 광의로서는 구조업자와 사전 구조계약에 의해서 해난구조행위를 하는 것까지 포함한다.

계약구조의 경우에는 당사자의 필요·요청·합의에 의해서 여러 가지 형태 및 조건으로 계약을 체결할 수 있다. 하지만 해난구조의 특성상 선박·화물 및 인명이 해난에 조우한 긴박한 상황 하에서 이와 같은 여러 가지 구조조건들을 합의하느라 시간을 지연하여 성공적인 구조를 실기 하거나 상황이 더욱 악

10) 해난심판법, 1999년 2월 5일 법률 제5809호 부칙 제6조 제7항

11) 정영석, 앞의 책, 444쪽,

화될 수도 있을 것이다. 그리하여 19세기 말부터 정형화된 구조계약서의 필요성을 절실히 느끼게 되었고 당시의 대표적인 구조업자들과 보험회사 간에 상당기간 논의를 거쳐 1908년 처음으로 정형화된 구조계약 양식인 Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement(LOF)가 탄생하게 되었다.

그 후에도 BIMCO¹²⁾에 의해서 상황에 따른 다양한 형태의 정형화된 구조계약들이 만들어졌다(TOWCON, TOWHIRE, WRECKCON, WRECKHIRE 등).

협회의 해난구조, 즉 임의구조에 있어서의 구조업자의 권리와 관련하여서는 각국이 독자적으로 여러 형태의 입법을 통하여 규정하고 있었으나, 그 규정들이 통일되어 있지 않음으로 인해서 국제적인 해난구조의 경우에 있어 관할 법원 및 준거법상에 많은 문제가 야기되었고, 이에 따라 19세기 말부터 해난구조에 있어 국제적인 통일의 필요성이 논의되어 1910년 국제해법회(Comite' Maritime International : CMI)에 의해 '해난에 있어서의 구원·구조에 관한 규정의 통일조약'¹³⁾ 즉, 1910년 해난구조협약이 성립·발효되었다.

1910년 해난구조협약은 해난구조에 대하여 기본적으로 '불성공 무보수' (No Cure No Pay) 원칙을 채택하여 구조가 성공하였을 때에 한하여 구조보수를 지급하도록 하였고 또한 그러한 구조보수는 구조된 재물가액을 초과할 수 없도록 규정하고 있었다.

1970년대 들어 환경손해에 대한 관심의 고조와 더불어 1967년 3월 18일 발생한 12만톤급의 대형 유조선 Torry Canyon호에 의한 해상오염사건, 1968년 25만톤의 원유를 선적한 Tojo Maru호가 Fina Italia 호와 충돌한 사건¹⁴⁾에서 선주가 구조업자에게 그로 인한 손해배상을 청구하여 영국 대법원(The House of Lords)이 선주의 청구권을 인정함에 따라 구조비의 증가에 따른 책임제한에 관하여 재고의 필요성이 강조되었다. 그리고 1978년 3월 16일 원유 22만톤을 적재한 유조선 Amoco Cadiz호가 악천후에 의하여 프랑스 연안의 Britany해안에

12) Baltic and International Maritime Council

13) Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating the Assistance and Salvage at Sea, 1910 - Brussel

14) 구조업자가 고용한 잠수부가 가스가 완전히 제거되지 않은 선박 내에서 용접작업 중 폭발로 인한 대형 화재가 발생한 사건.

좌초되어 엄청난 피해가 발생한 사건이 있었다. 당시에 선주는 그러한 피해에 대하여 서독의 예인회사에게 구조 요청하였으나 구조계약 함에 있어서 구조회사측은 LOF해난구조계약을 요청하였고 사고선박의 선장은 단순한 예인계약을 주장하여 신속한 구조를 하지 못하고 시간을 허비하였다. 이후 LOF해난구조계약에 의한 구조계약이 뒤늦게 승낙되어 예인을 실시하였으나 기상이 더 심하게 악화되어 예인 중에 좌초되는 바람에 거대한 오염사고를 초래한 사건이었다. 만약 LOF해난구조계약을 신속히 합의하여 계약이 체결되었다면 기상이 악화되기 이전이므로 통상적인 예인만으로도 안전지대까지 충분히 이동할 수 있는 상황이었으나, 그렇게 하지 못한 것이 원인이었다. 이 사건 이후에 피해당사국이었던 프랑스 뿐 만 아니라 세계 각국에서 해난구조의 중요성은 물론이고 환경손해에 대하여 보다 더 높은 경각심을 가지게 되는 계기가 되었고, 대형 유조선 사고 등을 겪으면서 1910년 해난구조협약의 기본 원칙인 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)에 대한 개정의 필요성을 느끼게 되었다. 즉, 1910년 해난구조협약의 원칙 하에서는 구조작업이 실패하였을 경우 또는 구조에 성공하였더라도 그 구조된 가액이 충분치 못하여 구조를 위하여 소요된 비용과 보수를 회수치 못함으로써 구조업자의 입장에서는 이러한 경우 구조계약체결을 지연 또는 기피하게 됨으로써 대형의 환경손해를 야기 시킬 수 있었다.

환경손해에 대한 구조업자의 능동적이고 적극적인 대처를 장려시키기 위하여 1989년 국제구조협약이 탄생하게 되었다. 이 협약의 제14조에서는 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)의 해난구조계약의 기본틀을 깨고 예외조항으로 특별보상(Special Compensation)규정을 전면 수용하여, 구조업자가 환경에 손해 위협을 주고 있는 선박 또는 화물에 대한 구조작업을 시행하여 환경에 대한 손해를 방지 또는 최소화하였을 경우, 설사 구조된 가액이 없거나 충분치 못하더라도 구조업자가 발생한 비용에 대하여 최고 130%까지, 특별한 경우에 있어서는 200%까지 특별보상을 받을 수 있도록 하였다.

상기의 구조협약은 협의의 구조 즉 임의구조의 경우에 한해서 적용되므로, 해난구조시 실무적으로 가장 널리 사용되고 있고 기존의 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)의 원칙을 근간으로 하고 있는 LOF해난계약구조 양식은 1989년

국제구조협약 제14조 특별보상(Special Compensation)조항을 전면 수용하여 1990년 및 1995년에 개정되었다.

1980년 LOF해난구조계약의 안전망제도와 이후의 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상의 가장 큰 차이는, 전자는 구조업자가 기름을 적재한 유조선의 경우에만 적용했다. 그러나 후자는 유조선에 한정하지 않고 선박 또는 적하가 환경손해를 끼칠 염려가 있는 모든 경우까지 확대한 점이다. 그러나 양자 공히 선박소유자를 지급의무자로 하고 있는데, 그 이유는 피구조재물이 없거나 통상의 보수기금이 불충분할 경우 구조업자의 보수청구권을 용이하게 행사하기 위함이다.¹⁵⁾

상기와 같은 1989년 국제구조협약의 기본적 개념의 변화는 모든 해운관련 당사자들로부터 광범위하게 환영을 받았으나, 1990년 이후 실제 특별보상이 적용된 수 건의 사례들을 통하여 1989년 국제구조협약의 제14조의 특별보상(Special Compensation)을 산정하는 방법 및 구조에 있어 여러 가지 문제점들이 대두되었다.

주요한 문제점은 첫째 특별보상에 대한 Security 확보의 문제점이 있고, 둘째 환경손해의 위협의 해석상의 문제점, 셋째 협약 제14조 제2항에 의한 증액(Uplift)결정의 어려움도 있고, 넷째 협약 제14조 제3항의 공정요율(fair rate)의 의미에 대한 법원의 판결에 대한 구조업자의 불만 그리고 마지막으로 공정요율의 산정의 어려움이 있었다.

위의 주요한 이러한 문제점 등을 해결하기 위하여 1997년 가을부터 국제 P&I Group과 국제구조업자협회(ISU)간에 논의가 시작되어 1999년 8월 국제 P&I Group, 국제구조업자협회, 런던해상보험자 및 국제해운회의소 등의 동의하에 SCOPIC약관이 탄생하여 이후 LOF해난구조계약이 적용되는 해난구조에 널리 사용되고 있다.

15) 정용상, 「1989년 국제해난구조협약의 구조와 법리」, 『외대논의』 제17집, (부산외국어대, 1991), 563쪽.

1.2 SCOPIC약관상의 SCR제도의 필요성

‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)원칙인 LOF해난구조계약에 의한 구조임에도 불구하고 구조업자에 의해 SCOPIC약관이 선택·발동하게 되면 구조업자는 일일 구조업자가 구조작업에 동원하는 인력과 장비 등에 대하여 SCOPIC약관의 부록A에 언급된 요율을 적용하여 SCOPIC보수를 산정하게 된다.

최소한의 비용으로 최대한의 성공적인 구조가 될 수 있도록 하는 것이 LOF해난구조계약 하의 구조방식 임에도 불구하고 SCOPIC약관에서는 일일사용기간 방식(Daily basis) 의한 구조비 산정이므로 구조업자의 입장에서는 신속한 구조를 할 경우 SCOPIC보수가 감소되는 결과를 초래하게 된다. 또한 해당 구조비에 증액(Up-lift)를 적용하게 되므로 현실적인 SCOPIC보수가 결과적으로 낮게 되는 결과를 초래하게 된다. 이러한 여건 하에서 신속한 구조보다는 소위 안전한 해난구조를 표명하면서, 최대한 시간적으로 여유로운 구조를 실시하는 것이 구조업자의 보수증가에 매우 유리한 측면이 있다. 또한 구조방식에 있어서도 신속한 구조방식보다는 시간적으로 많이 소요되는 구조방식을 제안하고 이를 여유롭게 진행할 가능성이 매우 높게 되고 실제로 그러한 문제점 등이 적지 않았다고 판단된다. 이러한 문제점은 SCOPIC약관을 제정 당시에 이미 예상되었다.

그러한 취지에서 SCR제도를 약관 내에 포함하게 되었다. 즉, SCOPIC약관의 효용을 극대화 하고 약관자체의 이러한 문제점 등을 최소화하고 성공적인 구조를 위하여 선주 및 선주의 P&I clubs(상호보험자)은 해난구조에 경험과 지식을 갖추어 로이즈 셸비지 중재 패널(panel)에 선정되어 있는 SCR을 지정하여 본선에 파견 상주시켜 매일 매일의 진행사항을 주의 깊고 상세하게 모니터링하고 관련 당사자에게 보고하며 SCOPIC보수를 산정·확인하게 된다. 또한, 구조업자에 의해 SCOPIC약관이 발동하게 되면 선주 및 선주의 P&I Club(상호보험자)의 SCR이외에도, 선체보험자와 화주와 화주 보험자 측에서 자신들이 비용으로 특별선체/화물 대표자¹⁶⁾를 지정하여 본선에 상주하며 매일 매일의 진행사항을 관

16) Special Hull/Cargo Representative

찰하여 관련당사자에게 보고하도록 하고 있다. 그러한 일일날짜 별로 보수산정을 기본으로 하는 SCOPIC약관의 단점을 보완하기 위해 SCR제도가 SCOPIC약관 실시 후 곧 바로 현실화 되었다.

2. 연구의 목적

1999년 8월 1일 발효된 SCOPIC약관과 곧바로 현실화된 SCR제도를 일본은 2005년에 자체적인 SCOPIC약관과 유사한 특별보상¹⁷⁾약관을 도입하여 일본의 JSE해난구조계약¹⁸⁾에 적용하고 있으며, 또한 자체적인 SCR제도를 신설하여 유지하고 있다. 이와 관련하여 중국도 2016년 11월 30일에 SCR 시스템을 제도화 하려는 중국잠수구조계약자협회 주도 하에 관련당사자가 중국의 해상중재 위원회에서의 논의가 있었다. 이와 달리 대한민국은 특별보상에 대한 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입은 물론이고 이를 사용하기 위한 한국형 LOF해난구조계약서 조차도 없는 상태이다.

따라서 구조의 성공가능성은 낮고 오염사고의 가능성이 높은 거대한 해난사고 발생시, 한국연안의 해양오염의 방지 및 경감을 효과적으로 취할 수 있는 실질적인 시스템이 부재된 상태이다. 이에 SCOPIC약관과 SCR제도에 대한 탄생배경과 규정의 내용을 검토·분석함은 물론이고, 주변국의 시스템이나 제도 등을 부수적으로 연구하여 대한민국의 자체적인 SCR제도의 도입을 위한 한국형 SCOPIC약관의 제정을 연구의 목적으로 한다.

제2절 연구의 범위와 방법

1. 연구의 범위

해난구조의 역사와 근대 LOF해난구조계약까지의 시대적인 흐름과 LOF 해난구조계약이 필요하게 된 이유와 변천을 고찰하고, 그러한 과정에서 특별보상의 필요성과 그에 따른 SCOPIC약관의 도입과 SCOPIC약관의 내용을

17) Special Remuneration Clause

18) The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

면밀히 검토한다. SCOPIC약관의 도입에 따른 문제점을 최소화하고 SCOPIC 약관의 장점을 극대화하기 위한 SCR제도의 초기 실무과정에서 사용한 SCR 지침(Digest)에 포함된 사항과 취지를 검토하여 SCOPIC약관의 법적인 책임은 물론이고 SCR의 법적지위와 책임에 대하여 고찰한다. 주요한 주변국인 중국과 일본의 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입 등에 대하여 검토하고, 우리나라의 해난구조 현실과 그에 따른 자체적인 SCR제도의 도입을 위한 한국형 SCOPIC약관의 제정을 위한 초안을 작성한다.

2. 연구의 방법

SCOPIC약관이 탄생하게 된 배경에 대한 문헌과 논문, 학술지 및 기타 P&I Club등의 의견 등이 개제된 자료와 SCOPIC약관의 내용을 일일이 검토하여 그러한 내용에 대한 실무적이고 이론적인 취지를 이해하고 해난구조실무와 비교하여 구체적인 검토를 하고자 한다. 그러나 1999년 8월 1일 발효된 SCOPIC제도는 비록 18년 가까이 운용 되었으나, SCOPIC약관의 운용관련 논문이나 보고서가 상대적으로 많지 않다.

따라서 2007년부터 한국인 최초로 SCR패널에 선임되어 SCR업무를 진행했던 필자의 과거의 경험했던 바를 토대로 의견을 기술한다. SCR제도 역시 SCOPIC약관의 사용에 따른 문제점을 최소화하고 효용을 최대화하기 위해 SCR제도가 포함되었다. SCOPIC약관이 도입하여 사용된 이후에 곧바로 현실화된 SCR제도는 SCOPIC약관 보다 조금 뒤늦게 시작하였다. 또한 구조현장에 SCR의 참여는 LOF해난구조계약 중에 SCOPIC약관을 발동한 경우에만 진행되므로, 통상적인 LOF해난구조계약에 의한 구조작업의 숫자에 비하여 그렇게 많지 않다. 또한, 이에 대한 논문이나 저술이 역시 많지 않다. 따라서 SCR안내서(Guideline)와 실무지침서(Digest)의 내용을 중심으로 배경을 이해하고 취지를 설명한다.

또한 한반도의 주요한 주변국인 중국과 일본의 해난구조의 현실에 대한 자료를 검토하고, 한국의 해난구조의 현황에 대해 최신의 발표자료 등을 검토하여 SCR제도의 도입을 위한 한국형 SCOPIC약관의 제정에 도움이 되도록

하는데 초점을 두는 연구방법을 취하였다.

이 논문은 6개장으로 분류되어 있고, 부록이 함께 구성되었다.

제1장은 서론으로서 연구의 배경과 목적 그리고 연구의 범위와 방법에 대하여 기술하였다.

제2장은 해난구조협약과 SCOPIC약관의 필요성과 효과 그리고 문제점에 대한 부분이며, 이와 관련하여 1910년 국제구조협약의 등장 이후에 1989년 국제구조협약의 과정과 동 협약의 주요내용을 검토하고, 협약 제14조 특별보상에 문제점을 고찰하고, 그에 따른 SCOPIC약관의 필요성에 대하여 고찰하고, 일일계산방식인 SCOPIC약관의 문제점을 최소화하고 효용을 극대화하기 위하여 SCOPIC약관에 포함된 SCR제도의 소개와 상관관계를 고찰한다.

제3장은 SCOPIC약관의 주요내용을 설명하고 SCOPIC약관의 내부에 포함된 SCR제도의 필요성을 언급한다.

제4장에서는 특별사고대표자(SCR)의 법적지위를 고용, 도급 그리고 위임계약 측면에서 검토함은 물론이고, 해사검정인과 손해사정사와의 차이점을 검토하고, SCR규정의 주요한 내용과 도입의 필요성과 효과에 대하여 고찰한다.

제5장에서는 한국형 해양환경손해 특별보상약관 (KSCOPIC: Korean Special Compensation of P&I Club Clause)의 제정방안과 관련하여, 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상을 우리나라의 상법에서도 채택은 하고 있으나, 그러한 특별보상의 문제점을 해결할 수 있는 한국형 SCOPIC약관과 SCR제도가 전무하다. 이와 관련하여 주변국인 중국과 일본의 해난구조현황과 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입에 대한 내용을 검토하고, 이를 토대로 우리나라의 해난구조의 현황을 파악하고 우리나라에 적합한 도입 및 입법 방향을 제시하고자 한다.

마지막으로, 제6장 결론에서는 그동안의 연구결과를 요약하고 결론을 지으며, 부록에는 한국형인 KSCOPIC약관 안을 제안하며 본 연구를 맺는다.

제2장 국제구조협약과 SCOPIC약관의 필요성과 제정효과

제1절 서설

고대로부터 근세까지의 해난구조법의 변천과정을 보면, 고대에는 선박이 해난에 처하게 되면, 구조작업을 통해 도움의 손길을 주기 보다는 위험에 처한 상황을 악용하여 오히려 선박이나 선박에 적재된 화물을 약탈하였다. 그리고 로마중기 이후에는 조난물 소유자에게 소권을 인정하여 약탈자에게 형벌을 부과하였다. 중세에는 조난선박·적하에 대하여 연안주민에게 소유권을 인정하였다.

평화로운 해상항행의 시대가 도래한 것은 근세에 접어들면서 부터인데, 프랑스의 루이 14세가 공포한 1681년 해사칙령에서 약탈금지를 규정한 것이 현대적 해난구조법의 효시였다고 할 수 있다.¹⁹⁾ 따라서 근세에는 약탈금지사상이 확립되고 구조업자에게 구조청구권을 인정하기 시작하였다.

현대에 들어서는 해난구조의 권장입법으로 1910년 해난구조협약이 성립되었으며, 해운환경변화에 따라 1989년 국제구조협약까지 발전해 오고 있다. 그래서 1910년부터 1989년까지의 국제구조협약의 내용을 검토해 보고자 한다. 특히 1989년 국제구조협약의 주요한 내용을 소개하고, 제13조 구조비 산정기준과 제14조 특별보상에 대하여 초점을 두고 분석한다. 제14조 특별보상의 시행과 관련하여 규정의 해석에 있어 모호함이 있어 그 해석을 둘러싸고 법원에서 다툼이 많이 발생하게 되었다. 이러한 해석의 문제를 해소하고 보다 더 명확하고 구체적으로 하기 위한 조치의 일환으로 P&I특별보상약관인 SCOPIC(Special Compensation Of P&I Club)약관이 탄생하게 되었다.

19) 정영석, 앞의 책, 445쪽.

제2절 1989년 국제구조협약과 환경피해에 대한 특별보상제도의 도입

1. 국제구조협약의 연혁

1.1 1910년 해난구조협약

일반적으로 오늘날 해상법의 일부로 파악되고 있는 해난구조법은 선박과 적하를 대상으로 해상에서 행해지는 구조에 대하여 구조보수청구권의 발생원인과 구조보수산정기준에 관한 통일규정을 만들려는 것이 그 목적이었다.

해난구조는 해운기업의 특성상 국적을 달리하는 선박사이에서 자주 발생하므로 많은涉外적 법률관계가 야기된다. 따라서 이에 대한 국제적 통일법규의 필요성에 따라 1910년 해난구조협약²⁰⁾이 채택되었다. 1910년 9월 23일 브뤼셀에서 채택된 이 협약은 해상법의 국제적 통일에 관한 최초의 협약이라는 데 그 의의가 있으며, 1913년 3월 1일 발효하였고, 총 19개 조항으로 구성된 이 협약의 내용 중 주요한 특징은 위험에 처한 선박과 물건 등에 대한 구원과 구조의 행위가 유익한 결과를 발생시킬 때에만 구조비를 청구할 수 있도록 하는 불성공 무보수(No cure, No pay)의 원칙을 채택하고 있는 점이고, 또한 물적유한 책임의 원칙을 기본으로 한 재산구조에 관한 종래의 구조법리에 바탕을 두고 있다.

1.2 1967년 해난구조협약 개정의정서

1910년 해난구조협약은 군함 및 오로지 공용에 사용하는 국가 소유의 선박은 적용되지 아니하였으나(제14조), 1967년 개정의정서에서는 제1조에서 “이 협약의 규정은 군함이나 국가 또는 공용기관이 소유, 운항 또는 용선하고 있는 기타 일체의 선박에 의하여 행해진 구원 또는 구조나 이들 함정과 선박에 대하여 해하여진 구원이나 구조에 대하여도 적용한다.” 라고 개정하여 공용선도 그

20) 1910년 해난에 있어서의 구원 및 구조에 대한 일부규칙의 통일에 관한 협약(Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to assistance and Salvage at Sea, 1910

적용을 받도록 하였다.

그러나 이 개정의정서는 여러 이유 때문에 국가 간의 이해가 직접 얽혀 그 효력을 발생하지 못하였다. 이유는 다음과 같다. 우선 ① 군함 기타 공용선에 의한 구조 대하여는 당해 국가에 구조료의 청구권이 있으며, 군함 기타 공용선에 대한 구조에 대해서도 구조업자에게 구조료의 청구권이 있음을 규정하고 있고, ② 구조료의 청구소송은 당해 국가의 법원에서만 제소할 수 있도록 규정하고, 각국이 타국의 재판권에 따르지 않을 것을 명백히 하고 있으며, ③ 선장은 자선의 선박과 선원 그리고, 승객에 심각한 위험이 없다면, 비록 적국의 선박이라고 하더라도 도움을 주어야 한다고 규정되어 있지만, 그러한 구조의무 및 그 위반의 경우에 있어서도 선박소유자의 면책을 규정한 1910년 해난구조협약 제11조를 군함 기타의 공용선에 대한 구조에 있어서도 적용할 것인지의 여부를 각 체약국에 유보함을 인정하고 있기 때문이다.²¹⁾ 그래서 1989년 국제구조협약에서도 공용선은 제차 협약의 적용에서 제외하고 있다(제25조).

1.3 1989년 국제구조협약

1989년 국제구조협약의 성립배경을 보면, 해난구조에 관한 국제통일규칙이었던 1910년 해난구조협약은 Amoco Cadiz호 사고와 같은 해상유류오염사고의 경우 환경손해(damage of environment)의 방지에 적절히 대처하지 못하는 문제점이 있었다. 즉, 기존 법리인 구조의 성공을 조건으로 보수를 지급하는 이른바 불성공 무보수(No cure, no pay)의 원칙에 문제가 있음이 드러났다. 다시 말해 유조선의 충돌, 좌초와 같은 해난사고가 발생한 경우, 기름의 유출방지 등 오염방지 활동을 하여도 구조업자는 선체 또는 적하를 구조의 대상으로 하고 구조에 성공한 경우에만 또 구조된 재물의 가액을 한도로 하여 보수의 지급을 받을 수 있을 뿐이었다. 그래서 구조업자의 효과적인 구조활동(Salvage operation), 특히 환경보호를 위한 적절한 구조작업을 기대할 수 없다는 비판이 있었다.²²⁾

21) 박성일, 「해난구조법에 관한 연구」, (한국해양대 박사학위논문, 1997), 15쪽.

22) 임동철, 「1989년 해난구조협약과 해양환경의 보호」, 『한국해법학회지』 제13권, (한국해법학회, 1991), 65쪽.

결국 구조업자의 입장에서는 유류를 운송하는 유조선 등이 좌초로 인하여 조난이 발생한 경우에 선박과 적하를 무사하게 구조하여 안전한 장소(Safe port)로 예인하여 성공적인 구조를 할 수 있는 가능성이 상대적으로 높은 경우에만 구조계약을 체결할 수 밖에 없는 여건이었다. 비록 구조계약이 체결되었다 하더라도 성공적인 구조의 가능성이 높지 않다면, 적극적인 구조작업을 실시하지 않고 장비와 비용을 최소화한 상태로 초기에 구조작업을 주춤하게 할 여지가 있었다. 좌초사고로 선저에 파공이 발생한 거대 유조선 등의 경우는 추가적인 해안오염의 가능성을 이유로 하여 연안당국이 구조이후에도 피구조물의 입항을 거부할 수도 있었다. 따라서 구조업자는 위와 같은 사고의 경우에, 적극적인 구조작업을 진행하기 보다는 일단 지켜보자는 식의 방관으로 일관할 수도 있었다. 이러한 이유로 인하여 충분히 방지 또는 경감시킬 수 있는 유류의 유출이나 오염손해를 방지하지 못하고, 오염손해를 더 가중할 수 있는 결과를 초래하는 경우가 적지 않았다. 여기서 말하는 오염의 방지 또는 경감도 넓은 의미에서는 1910년 해난구조협약 제2조²³⁾에 언급한 유의한 결과(useful result)로 볼 수 있었다. 따라서 과실 없는 구조업자에게는 비록 피구조물에 대한 구조의 결과가 없는 경우에도 적어도 오염방지조치비용에 상당하는 정도의 보수가 지급되어야 할 필요가 있었다. 따라서 이러한 문제점을 보완하기 위하여 해난구조 실무에서는 1980년 LOF해난구조계약서가 새롭게 성립되었으며, 이의 영향과 환경보호에 대한 지대한 관심 및 해난구조 환경의 변화로 인해 국제해사기구(International Maritime Organization: IMO) 주도로 1989년 국제구조협약이 1989년 4월 29일 성립되어, 그간 해난구조의 국제적 통일협약을 정립되어온 1910년 해난구조협약을 대신하게 되었다.

23) 1910 Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea.

Article 2

Every act of assistance or salvage of which has had a useful result gives a right to equitable remuneration.

No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result.

In no case shall the sum to be paid exceed the vale of the property salvaged.

2. 1989년 국제구조협약의 주요내용

2.1 선박개념의 적용확대

1910년 해난구조협약의 경우에는 적용선박의 경우에, 항해선 및 일정한 경우의 내수선과 이들 선박에 적재된 재물 등의 구조에 만 적용되도록 규정²⁴⁾되었다. 그러나 1989년 국제구조협약은 “해난구조작업은 가항수역이든 그 밖의 어떤 수역이든 간에 위험에 빠진 모든 선박이나 여하한 재산을 도우려는 행위 또는 활동을 의미한다.”²⁵⁾라고 규정하고 있다. 그리고 선박이라 함은 “배 또는 작업선 그밖에 항행 가능한 구조물을 말한다”²⁶⁾라고 정의함에 따라, 침몰선이 구조의 대상이 될 수 없음을 명시하였다. 그리고 오일리그(Oil rig), 플로팅도크(floating dock), 부표(buoy), 어구(fishing gears) 등은 협약 상 구조대상의 재물에 포함되나 고정된 플랫폼(platforms)과 시추시설이 심해저 철광자원의 탐사·시추생산에 이용될 경우에는 포함되지 아니한다.²⁷⁾

2.2 환경보호의 의무화

1910년 해난구조협약에는 환경손해 방지·경감에 대한 내용이 없다. 그러

24) Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea.

Article 1

Assistance and salvage of seagoing vessels in danger, of any things on board, of freight and passage money, and also services of the same nature rendered by sea-going vessels to vessels of inland navigation or *vice versa*, are subject to the following provisions, without any distinction being drawn between these two kinds of service [viz, assistance and salvage], and in whatever waters the services have been rendered.

25) International Convention On Salvage, 1989

Article 1 Definitions, For the purpose of this Convention:

(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.

26) International Convention On Salvage, 1989

Article 1 Definitions, For the purpose of this Convention:

(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.

27) 박성일·박선규, 「해난구조 환경변화와 구조법리의 변천」, 『목포해양대 논문집』 제3집, (목포해양대학교, 1995), 234쪽.

나 1989년 국제구조협약은 환경손해 방지·경감 관련하여, 구조업자는 위험에 처한 선박 또는 물건의 소유자들에게 상당한 주의를 가지고 구조작업을 임해줄 것과, 구조작업 시에 환경손해의 방지·경감을 위해서 상당한 주의를 기울여야 하고, 상황이 합리적으로 필요하다면 다른 구조업자의 도움을 모색해 볼 수도 있고, 그리고 선주와 위험에 처한 선박의 선장과 다른 물건 당사자로부터의 합리적인 요청에 의하여 다른 구조업자를 개입시키는 것을 수락하여야 한다. 그러나 그러한 요청이 정당하지 못하다고 판명되어도, 원 구조업자의 구조비 보수의 금액에 침해를 주지 않는다는 취지로 규정되어 있다.²⁸⁾ 그리고 구조업자의 해난구조작업 시에 선박소유자, 선장 및 기타 조난재물소유자도 구조업자에게 최대한의 협력을 해야 할 뿐만 아니라 그러한 작업 중에 환경손해방지 및 경감에도 상당한 주의를 하여야 하고, 선박이나 피구조물이 안전지역으로 이동하게 되면, 구조업자가 그렇게 하는 것이 합리적으로 필요한 것이라며, 안전지역에서 피구조물의 인수를 수락해야 된다는 취지로 규정²⁹⁾하고 있다.

28) International Convention On Salvage, 1989

Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

- (a) to carry out the salvage operations with due care;
- (b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
- (c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and
- (d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

29) International Convention On Salvage, 1989

Article 8 - Duties of the salvor and of the owner and master

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

- (a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;
- (b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and
- (c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

1989년 국제구조협약의 제11조 협조조항(Co-operation)을 보면, “당사국은 조난중인 선박의 항구 입항 또는 구조업자에게 구조시설을 제공할 때에, 생명과 위험에 처한 재물을 구조하기 위하여 일반적인 환경손해를 방지하는 물론이고, 구조업자와 다른 이해 당사자 및 공공 당국 사이에 능률적이고 성공적인 구조작업을 확신하게 하기 위하여 구조업자, 다른 이해당사자들과 그리고, 공공기관은 협조의 필요성을 고려하여야 한다.” 라고 규정³⁰⁾하고 있다. 즉 구조업자와 피구조물이 소유자의 당국에 대한 협조뿐 만 아니라 연안국 공공기관의 상호협조도 같이 규정하고 있다.

2.3 특별보상제도(Special Compensation)의 도입

1989년 국제구조협약의 제14조 특별보상은 1980년 LOF해난구조계약서 제1조 (a)항에 규정된 이른바 안전망(Safety Net)조항을 계승 발전시킨 것인데, LOF 구조계약의 기본원칙인 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)의 예외를 두어 구조의 성공여부를 묻지 않고, 또한 피구조물의 존부나 그 구조가치의 다소에 관계없이 구조업자가 지출한 비용을 보상해 주는 새로운 규칙을 마련하였다.

따라서 LOF해난구조계약 하에서 피구조물의 구조 시에 유류의 유출방지는 물론이고 환경손해의 방지·경감을 위해 구조자가 노력한 것에 대한 비용을 구조성공 여부와 관계없이, 구조를 실패한 경우에도 지출된 비용과 같은 액수 또는 추가하여 최고 30%를 인정하고, 만약 법원이 인정하는 경우에는 최고 100%까지의 추가적인 특별보상을 받을 수 있도록 한 규정이다.

30) International Convention On Salvage, 1989

Article 11 - Co-operation

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

1980년 LOF해난구조계약의 안전망제도와 1989년 국제구조협약의 제14조 특별보상의 차이는 전자는 구조업자가 유류를 적재한 유조선의 구조작업에만 적용하였으나 환경손해방지경감을 하였다면 발생비용의 15%까지의 할증금을 받을 수 있는 반면, 후자는 유조선에 한정하지 않고 선박 또는 적하가 환경손해를 끼칠 염려가 있는 경우까지 확대하였을 뿐만 아니라 할증금 역시도 최대 30%까지 라고 하였지만, 상황의 긴급성 및 효과를 감안하여 최대 100%까지 증액 할 수 있다는 점이다. 그러나 양자 공히 선박소유자를 지급의무자로 하고 있는데, 그 이유는 피구조재물이 없거나 통상의 보수지급이 불충분할 경우 구조업자의 보수청구권을 용이하게 행사하기 위함이다.

2.4 해난구조의 권장에 관한 규정

가) 선장 및 선박소유자의 해난구조계약 체결권

1989년 국제구조협약은 “선장은 선박소유자를 대표하여 구조작업 (Salvage operation)을 위한 계약을 체결할 권한이 있다. 선장 또는 선박소유자는 선박 상의 재물 소유자를 대신하여 구조계약을 체결할 수 있는 권한이 있다”³¹⁾라고 규정하여 피구조선박과 그 선박에 선적된 적하의 소유자를 구속하는 계약을 체결할 수 있는 권한을 선장과 선박소유자에게 부여하고 있다. 이는 당사자 간의 구조계약 자유의 원칙을 존중하고, 선장의 구조계약체결권을 규정하여 적하 당사자의 의견을 물어 시간적인 지연의 방지를 제거하고 신속한 구조계약체결로 성공적인 구조가 될 수 있도록 권장하려는 의도를 반영한 것이라 할 수 있다.

나) 피구조재물의 인수 의무

31) International Convention on Salvage 1989

Article 6 Salvage contracts

2. The Master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owners of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

이는 1980년 LOF해난구조계약의 제2조에서 유래한 것인데 선박이나 선박에 선적된 재물이 구조된 이후 선박소유자나 재물소유자가 피구조물의 인수를 거부함으로써 구조업자에게 불이익이나 손해를 끼치는 것을 방지하기 위한 규정이다. 1989년 국제구조협약 제8조 제2항 (c)호에서는 “선박이나 피구조물이 안전지역으로 이동하게 되면 구조업자가 그렇게 하는 것이 합리적으로 필요한 것이라면, 안전지역에서 피구조물의 인수를 수락해야 한다.”³²⁾라고 규정하고 있다. 즉 구조작업 이후의 피구조물의 인수를 규정하여 구조작업 후의 인수를 확실히 하여 구조업자의 불안감을 제거하고 신속한 계약으로 성공적인 구조작업이 되도록 하기 위한 규정이다.

다) 구조보수의 산정기준³³⁾

구조비의 산정기준은 피구조물의 당사자와 구조업자 사이의 관점이 다르기 때문에 논란의 여지가 많았다. 이러한 기준이 구조이후의 구조보수 산정에 어려움을 초래할 수 있기 때문에 적극적인 구조업자의 참여를 촉진하기 위하여 구조비 산정기준을 정하였다. 구조비 산정기준은 구조된 선박과 재물의 가액, 환경손해를 방지, 경감함에 있어 구조업자의 기술과 노력, 구조의 성공 정도, 위험의 성질 및 정도, 선박, 기타 재물과 생명을 구조함에 있어서 구조업자의 기술과 노력, 구조업자가 소요한 시간과 지출한 비용 및 손실, 구조업자 또는 그 장비를 운용함으로써 인하여 초래된 책임위험과 내지 기타 위험, 구조작업수

32) International Convention on Salvage 1989

Article 8 Duty of the salvor and of the owner and master

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor;

(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;

(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment; and

(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

33) International Convention on Salvage 1989

13. Criteria for fixing the reward

행의 신속성, 구조작업에 사용된 선박인 기타 장비의 적용성과 사용정도, 구조업자 장비의 준비성과 효율성 및 그 가액 등을 구조보수 산정 시에 기준으로 한다라는 취지로 규정하여 구조비 산정에 있어서 기준을 정함으로써 산정의 기준에 대한 불필요한 논쟁을 최소화 하였다.

라) 구조비청구권에 대한 선박우선평권 및 담보제공

1989년 국제구조협약은 일반적으로 인정되는 구조업자의 보수청구권에 관하여 피구조재산에 대한 선박우선평권성립에 영향을 미치지 않는다고 규정되어 있다.³⁴⁾ 그리고 구조업자의 구조를 장려하기 위한 제도로서 구조업자의 요청이 있으면, 협약상 구조지급의무가 있는 자가 구조보수의 이자와 비용을 포함하여 구조업자의 청구에 대한 만족할 만한 담보를 제공하여야 한다는 규정³⁵⁾을 두고 있다. 또한 동조의 제2항은 제1항을 침해하지 않고, 구조된 선박의 소유자는 화물이 화주에게 인도되기 전에 이자 및 비용을 포함한 청구에 대한 만족할 만한 구조비 보증장을 제공할 수 있도록 최선을 다해야 한다고 규정³⁶⁾하고 있다. 화주의 보증장 제공의무 관련하여 선주도 최선을 다하도록 규정하여 보증장이 신속히 원활히 구조업자에게 수배될 수 있도록 하기 위한 규정을 명시하고 있다. 또한 동조의 제3항은 처분된 선박 및 기타 물건은 구조업자의 동의가 없다면, 구조작업 후에 최초의 항구에 도착한 항구나 장소에서 관련 선박과

34) International Convention on Salvage 1989

Article 20 Maritime Lien

1. Nothing in this Convention shall affect the savor's maritime lien under any international convention or national law.

35) International Convention on Salvage 1989

Article 21 - Duty to provide security

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

36) International Convention on Salvage 1989

Article 21 - Duty to provide security

2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

물건에 대한 구조업자의 구조비를 감당할 정도의 만족할 만한 보증이 제공되지 않는다면 반출되어서는 아니된다라는 취지로 규정³⁷⁾하고 있다. 즉 구조업자가 만족할 만한 보증장의 제공이 없다면 피구조물의 반출이 되지 못하도록 명시적으로 규정하고 있어서 구조업자의 우선특권과 같은 취지로 해석된다.

마) 구조비의 중간지급(interim payment)

1989년 국제구조협약은 “구조업자의 청구에 대하여 관할권을 갖는 법원은 중간결정에 의하여 공정하고 정당하다고 인정되는 금액을 지급을 명령할 수 있다”³⁸⁾라고 규정하고 있어 구조업자가 구조작업시의 과도한 지출의 경우를 감안한 것으로 판단된다. 이와 관련하여 당연하고 합리적인 것이지만 중간지급이 있는 경우라면 제21조의 보증장 금액은 지급금액 만큼씩 감액하여야 한다는 취지로 규정³⁹⁾하고 있다.

바) 이자 규정(interim payment)

이자와 관련하여 “구조업자는 구조업자에게 지급해야 할 구조비에 대한 이자의 권리는 사건의 압류 재판부 소재지의 국가의 법에 따라 결정되어야 한다”⁴⁰⁾ 라고 규정하여 구조작업 후의 구조비 협상과 결정에 과도한 지연을

37) International Convention on Salvage 1989

Article 21 - Duty to provide security

3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

38) International Convention on Salvage 1989

Article 22 Interim payment

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

39) International Convention on Salvage 1989

Article 22 Interim payment

2. In the event of an interim payment under this Article the security provided under Article 21 shall be reduced accordingly.

40) International Convention on Salvage 1989

방지하고 지연 기간에 대한 이자에 대한 부분을 명확히 규정하고 있어 구조를 간접적으로 장려하는 측면이 있다.

제3절 SCOPIC약관의 필요성

1. 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상의 문제점

1989년 국제구조협약의 제14조 특별보상 제도를 도입하여 구조업자의 적극적인 구조를 유도하고 있었다. 위의 규정은 1996년에 발효하였지만, 이미 1990년 LOF⁴¹⁾와 1995년 LOF⁴²⁾해난구조계약서에 특별보상(special compensation)이라는 용어를 삽입되었다. 따라서 1989년 국제구조협약의 일부가 포함되어 시행되고 있었다.

1990년 LOF해난구조계약서의 경우에는 제1조(정의: Definitions), 제8조(구조업자 그리고 선주와 선장의 직무: Duty of the Salvor and of the Owner and Master), 제13조(구조비산정기준: Criteria for fixing the reward), 제14조(특별보상: Special Compensation)가 계약서 내의 본문에 포함되어 있었다. 그리고 1995년 LOF해난구조계약서를 보면, 제1조(정의: Definitions), 제6조(구조계약: Salvage Contracts), 제8조(구조업자 그리고 선주와 선장의 직무: Duty of the Salvor and of the Owner and Master), 제13조(구조비산정기준: Criteria for fixing the reward), 제14조(특별보상: Special Compensation)가 계약서의 본문이

Article 24 Interest

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

41) 1조 (b)항, LOF 1990 “Subject to clause 2 incorporating Convention Article 14 the services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of “no cure - no pay.”

42) 1조 (b)항, LOF 1995 “Subject to the statutory provisions relating to special compensation the services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of “no cure - no pay.”

아닌 첨부된 형태를 취하고 있었기 때문에, 실질적으로 대부분의 계약구조는 상당기간 동안 이 협약에 따라 수행되어 왔다. 그러한 과정에서 특별보상을 수행함에 있어 여러 가지 현실적인 문제점들이 지적되어 왔고, 선주 측과 그들의 P&I Club과 구조업자는 구조업자 나름대로 우려하는 문제점도 있었다. 대부분의 경우는 보증을 제공하는 것과 특별보상을 산정하는 방식과 같은 것이었다. 선주와 구조업자 간의 분쟁에 의한 소송은 대부분이 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상에 대한 해석에 관한 문제였다. 또한 선주상호보험(P&I Club)은 특별보상을 지급하게 됨에도 불구하고 구조작업에 충분히 관여하지 못하는 문제가 있다고 생각하고 있었다. 그리고 선주상호보험(P&I Club)과 선주가 상황을 거의 통제할 수도 없는 상황에서 안전망제도가 구조업자로 하여금 가능한 구조작업을 신속하지 않고 지연되도록 하는 동기를 제공하고, 재물보험자가 선박을 추정전손으로 받아들일 것인가에 관한 결정을 지체하게 만든다고 주장하였다.

한편, 구조업자는 제14조를 적용하기 위해서는 환경손해에 대한 위협이 있다는 것을 증명하여야만 하고 또 제14조 특별보상은 내수나 연안 수역 밖(outside inland waters, coastal waters or areas adjacent thereto)에 대해서는 적용되지 않는다는 지리적인 제한에 대한 문제가 있다고 불평하여 왔다. 또한 구조업자는 인원이나 장비에 대한 보상요율은 이익요소를 포함하지 않는다는 Nagasaki Spirit사건⁴³⁾과 같은 영국법원의 판결에 우려해 왔다. 구조업자의 이익은 환경손상이 예방되거나 경감되었을 때에만 적용하는 증액(uplift)요소로 제한되어 있었다. 이러한 상황에서 해난구조를 요하는 사고 발생 시 구조업자가 즉각 구조작업에 참여하도록 독려함에 동시에 특별보상 문제를 간소화할 필요가 있었다.

이와 관련하여 특별보상에 대한 해난구조 실무적인 측면의 주요한 문제점을 정리하면, 첫째 특별보상에 대한 Security확보의 문제점이 있고, 둘째 환경손해의 위협의 해석상의 문제점, 셋째 협약 제14조 제2항에 의한 증액(Uplift)결정의 어려움도 있고, 넷째 협약 제14조 제3항의 공정요율(fair rate)의 의미에 대한 법원의 판결에 대한 구조업자의 불만, 다섯째 공정요율(fair rate)산정의 어려움 등이 그것이다. 위의 항목에 대한 구체적인 내용을 고찰하면 다음과 같다.

43) *Semco Salvage & Maritime Pte. Ltd. v. Lancer Navigation* (1997.2.6.) House of Lords.

1.1 특별보상에 관한 보증(Security) 확보의 문제점

1989년 국제구조협약 제21조에 의하면 구조업자는 구조행위종료 후 제14조에 의한 특별보상에 대하여 선주로부터 보증(Security)을 요청할 수 있도록 규정하고 있다. 그러나 실질적으로 대부분의 특별보상이 적용되는 해난구조의 경우를 보면 구조된 재물의 가액이 충분하지 못한 측면이 있다. 이러한 경우 구조업자의 입장에서는 우선특권(Maritime Lien)을 행사하여 보증(Security)를 확보하기가 매우 어려운 여건이 발생하는 경우가 일반적이었다.

위의 상황 하에서 구조업자 입장에서는 그들의 구조작업 등에 대한 보증(Security)을 확보하지 못하므로, 궁극적으로는 로이즈 중재인에 의해 합리적으로 산정된 특별보상액을 받을 권리가 있음에도 불구하고 그러한 금액보다 낮은 금액으로 선주 및 선주상호보험자(P&I Club)와 협상하여 최종 합의정산 할 수 밖에 없는 상황이 다수 발생하게 되었다.⁴⁴⁾

1.2 환경손해의 위협의 해석상 문제점

환경손해의 위협에 대한 의미와 관련하여, 1989년 국제구조협약 제14조 제1항⁴⁵⁾에서 규정하고 있듯이 특별보상이 적용되기 위해서는 환경에 대한 손해의 위협(threat of the damage to the environment)이 있어야 한다고 규정되어 있다. 그러나 위협(threat)의 존재는 인정되지만 위협이 어느 정도 있어야 하는 것인지 여부가 구체적이지 않았다. 즉 어느 정도가 실질적인 손해(substantial damage)인지, 해안수역(coastal water) 및 해안수역에 인접한 수역(areas

44) 김창현, 「SCOPIC compensation P&I Club clause에 대한 검토」, 『해상보험법 연구』 제1권, (해상보험연구회, 2005), 10쪽.

45) International Convention on Salvage 1989

Article 14 Special Compensation

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under Article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this Article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to this expenses as herein defined.

adjacent thereto)의 범위는 어디까지인지 등의 해석이 명확하지 않았다. 몇 건의 사건에서, 로이즈의 중재인에 의하여 위협(threat) 및 실질적인 손해(substantial damage)에 대한 검토를 통해 이에 대한 정의를 내리려고 노력하였다. 그러나 이 또한 각각의 사건의 사실관계에 따라 판단되어야 할 사실의 문제이었기 때문에 대부분의 사건에 있어서 이의 해석에 대한 분쟁이 발생하였고 이에 따른 상당한 비용과 시간이 소요되었다.⁴⁶⁾

1.3 협약 제14조 제2항에 의한 증액(Uplift)결정의 어려움

협약 제14조 제2항에 따른 증액(Uplift)을 결정하기 위해서는 환경손해를 방지하였거나 최소화하였다는 사실만의 입증뿐만 아니라 그러한 구조작업이 성공치 못하였더라면 어느 정도의 환경손해가 발생하였을 것이라는 산정이 필요했다. 이러한 산정을 하기 위해서는 많은 선박설계 전문가, 환경전문가 등의 조사 및 증언이 필요하고 이 또한 상당한 비용과 시간을 소모하게 되었다.⁴⁷⁾

1.4 협약 제14조 제3항의 공정요율(fair rate)의 의미 관련한 법원의 판결에 대한 구조업자의 불만

공정요율(fair rate)관련하여 협약 제14조 3항은 “Salvor’s expenses ... means ... a fair rate for equipment and personnel ...” 라고 규정하고 있는데, 여기서의 공정요율(fair rate)의 의미에 대하여 “Nagasaki Spirit” 사건에서 다툼이 있었다. 해당사건에서 선주는 공정요율(fair rate)이라 함은 직·간접비만을 감안한 기본요율 이라고 주장하였다. 그러나 구조업자는 기본요율에는 이익요소 뿐만 아니라 상당한 보수를 감안한 요율이어야 한다는 것이었다. 최종적으로 영국의 귀족원은 이익개념은 협약 제14조 제2항의 증액(Uplift)에 의해 감안될 것이므로 공정요율(fair rate)이라 함은 이익요소를 배제한 기본요율이어야 한다고 판결하였고 이에 대하여 상당부분 자기 장비를 갖추고 구조활동을 하는 전문구조업자 입장에서는 그러한 자기 장비를 갖추지 못하고 구조활동을

46) 김창현, 앞의 논문, 10~11쪽.

47) 김창현, 앞의 논문, 11쪽.

하는 비전문구조업자와의 차별화를 지적하면서 그러한 판결에 매우 불공평하다고 지적하면서 상당한 불만을 표시하였다.⁴⁸⁾

1.5 공정요율(fair rate)산정의 어려움

구조활동에 사용된 장비 및 노동력의 공정요율(fair rate)을 산정하기 위해서는 그 해당 구조업자의 연간의 모든 장부를 조사하고 계산하여야 하는데, 그러한 계산을 하기 위해서는 소요되는 비용은 물론이고 시간이 상당히 많이 요구될 것이었다.⁴⁹⁾

2. SCOPIC 도입을 위한 협상

1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상의 관련당사자의 입장에 대한 관점 차이의 해소를 위하여 1997년부터 협상을 시작하였다. 협상은 1차적으로 구조업자(ISU: International Salvage Union)와 국제적인 P&I Clubs(International Group of P&I Clubs)간에 협상을 진행하였고, 추후 런던 손해보험자(London Property Underwriters)도 참여하여 진행하였다. 장기간의 협상 끝에 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상액 산정을 선주상호보험(P&I Club)의 특별보상약관(SCOPIC Clause)으로 대체하기로 합의하였다.

1999년 1월 8일 제정된 SCOPIC약관은 ISU에 가입된 구조업자가 국제적인 선주상호보험(P&I Club) 소속의 클럽에 가입된 선박을 구조하는 경우에 고안된 것으로, LOF해난구조계약서와 결합하여 사용할 수 있도록 선택적 부가약관(Optional addendum)의 형태로서, 그 사용은 선택적이고 강제적이지 않다. 따라서 SCOPIC약관은 LOF해난구조계약서에 포함시키지 않는 경우에는 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상 조항은 그대로 유효하게 된다. 이 약관은 국제구조업자 연합(ISU)과 국제선주상호보험그룹(International Group of P&I Clubs)간의 이행지침(Code of Practice between International Salvage Union and International Group of P&I Clubs)과 국제적인 선주상호보험그룹과 런던 손해

48) 김창현, 앞의 논문, 11~12쪽.

49) 김창현, 앞의 논문, 12쪽.

보험업자 간의 이행지침(Code of Practice between International Group of P&I Clubs and London Property Underwriters regarding the payment of the fees and expenses of the SCR under SCOPIC)⁵⁰⁾에 의해 보완되었다.

이 약관은 LOF구조계약서에 “It is agreed that the SCOPIC Clause is incorporated into this contract” 라는 문구를 삽입함에 따라 유효하게 된다.⁵¹⁾

3. 특별보상제도와 SCOPIC의 관계

3.1 국제구조협약 제14조 특별보상과 SCOPIC의 상관관계

2014년 SCOPIC약관은 국제 구조협약 제14조 특별보상 규정을 대체하는 효과가 있다. 이는 2011년 LOF해난구조계약서(Lloyd’s Standard Form Of Salvage Agreement)의 Box.7을 보면 SCOPIC약관을 본 계약서에 적용할 것인지에 대해 예/아니오 로 기술하게 되어 있다.⁵²⁾ 이에 대하여, Box 7의 “No“라는 단어가 삭제되지 않는다면, 이 계약은 SCOPIC약관이 통합되지 않고 본 계약의 일부를 구성하지 않는다는 전제 하에 만들어진 것으로 간주된다. 이러한 취지는 계약서의 하단에 조항 “C. Scopic Clause“에 규정되어 있다. 또한 박스 7에서 “아니오” 라는 단어가 삭제한다고 해도, 그 자체는 SCOPIC약관 제2항(Invoking the SCOPIC Clause)⁵³⁾의 의미 내에서 SCOPIC약관을 발동하는 것으로 해석되어서는

50) 합의사항은 SCR의 보수에 관한 것인데, SCR수입료에 대한 지급은 일차적으로 선주에게 있고, 클럽 및 보험증권에서 커버되는 사고인 경우에는 P&I Club과 손해보험자가 각각 50%씩 부담하여 선주에게 보상하기로 하였다.

51) 문병일, 「해난구조계약과 P&I Club특별보상(SCOPIC)약관의 도입에 관해」, 『해사법연구』 제11권 제2호, (해사법학회, 1999), 111쪽.

52) “7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No“, Lloyd’s Standard Form Of Salvage Agreement. LOF2011

53) “2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a “threat of damage to the environment”. The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this

안 된다.⁵⁴⁾ 라고 규정하고 있다. SCOPIC약관이 주 계약에 포함된 경우 계약자는 본 계약 조항 제4항 (Withdrawal)에 설명된 보증장 제공 실패의 경우를 제외하고는 1989년 국제구조협약 제14조에 따른 어떠한 권리주장도 제기할 수 없다.⁵⁵⁾

이는 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상에 대하여 2가지 단계를 거쳐서 SCOPIC약관으로 대체하는 것으로 이해된다. 앞에서 언급한 바와 같이 계약서에서 SCOPIC약관을 적용포함(incorporate)하겠다는 것을 문의하여 1989년 국제구조협약 제14조 대신에 SCOPIC약관을 적용할 것인가를 선택하게 하고 있다. 만약 “No” 를 지우게 된다면, 이는 SCOPIC약관을 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상 대신 적용하겠다는 것을 의미한다. 또한 선택한 이후에 SCOPIC약관의 발동(invoke)여부에 대해서는 LOF해난구조계약서의 본문에 없다. 그러나 그러한 SCOPIC약관의 발동(invoke) 관련하여 SCOPIC약관의 제2조에 의하면 SCOPIC약관의 발동(Invoking the SCOPIC Clause) 규정을 두고 있다.

1989년 국제구조협약 제14조 특별보상은 규제규정으로 되어 있으며 LOF구조계약의 준거법에 관하여 영국법에 따른다고⁵⁶⁾ 되어 있다. 만약 SCOPIC약관이 선택되지 않는다면, 환경오염방지·경감에 대한 구조업자의 노력은 법적인 자동효력에 의하여, 비록 피구조물의 구조를 실패한 경우에도 그러한 환경오염방지 경감에 대하여 구조업자가 지출한 비용을 보상 받을 수 있다. 그러나

SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement (“Article 13”). SCOPIC 2014

54) C. Scopic Clause: Unless the word “No” in Box7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word “No” is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking th Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof. - Lloyd’s Standard Form Of Salvage Agreement. LOF2011

55) 1. General, SCOPIC 2014, “If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.”

56) “J. Governing law: This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English Law” - LOF 2011

SCOPIC약관을 선택한다면 SCOPIC약관이 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상을 완전히 대체한다는 것을 의미하다. 따라서 제14조 특별보상은 적용될 여지가 없다. 따라서 SCOPIC약관을 LOF구조계약상에서 선택한 이후에 이를 SCOPIC약관의 제2조에 따른 “발동(Invoke)” 을 하지 않았다면, 구조업자는 성공적인 구조작업일 경우에는 환경오염방지·경감에 대하여 1989년 국제구조협약 제13조 제1항 (b)호⁵⁷⁾에 의한 보수가 산정될 수 있지만, 성공적인 구조작업이 되지 못한 경우에는 SCOPIC약관을 발동하지 않았기 때문에 SCOPIC보수는 전혀 받을 수 없을 뿐만 아니라 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상에 의해서도 전혀 받을 수 없는 상태에 봉착하게 된다.

따라서 구조업자가 LOF해난구조계약을 체결 시에 1989년 국제구조협약 제13조에 의하여 구조비를 충분히 받을 수 있는 성공적인 구조를 확신한다면 SCOPIC약관을 선택할 이유가 없다. 그러나 만약 구조업자가 LOF해난구조계약을 체결 시에 성공적인 구조가 충분히 예상되지 못하는 상황에서 SCOPIC약관을 선택하였으나 SCOPIC약관을 미처 발동을 하지 않은 상태에서 실패한 구조로 종료되었다면, SCOPIC약관에 의한 보수는 물론이고 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상도 받을 수 없게 되므로 구조업자는 선택 시에 상당한 주의를 기울여야 한다.

또한 일단 선택한 SCOPIC약관을 발동한 경우에도 SCOPIC약관에 의한 보수가 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비에 비하여 적을 경우, 비록 제13조에 의한 구조비는 SCOPIC약관의 발동과 무관하게 산정된다고 규정되어 있지만 제13조에 의한 구조비가 SCOPIC보수보다 높은 차액에 대하여 그 차액의 25%를 감액하는 규정이 있다. 따라서 구조업자는 SCOPIC약관의 선택 시에 최선의 주의를 기울이고, 만약 구조 초기에 성공적인 구조는 아니지만 실패하지 않는 구조로 예상된다면 SCOPIC약관의 발동시에 제13조에 의한 구조비 산정과의 관계도 잘 파악하여 차액의 25%를 감액 당하는 경우에 봉착하지 않도록 신중하고 상당한 주의를 기울여야 할 것이다.

57) (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;

일단 구조업자가 SCOPIC약관을 선택하면 취소할 수 없다. 다만, 이미 발동되었다면 선박소유자가 근무일 2일 이내에 초기 보증장을 제공하지 않은 경우, 계약자(구조업자)는 그의 선택에 따라 선박소유자에게 통지함으로써 SCOPIC약관의 모든 조항을 철회할 수 있다.

마치 SCOPIC약관이 존재하지 않았던 것처럼 1989년 국제구조협약 제14조를 포함하여 주요협정에 따라 그의 권리로 복귀할 수 있다. 다만 그러한 철회권은 철회 통보서를 제출할 당시에 선박의 소유자가 초기 보증장 또는 선박소유자와 계약자가 동의할 수 있는 다른 대체 보증장을 제공하지 않은 경우일 것을 조건으로 한다”⁵⁸⁾ 라고 규정되어 있어, SCOPIC약관의 철회는 선주 측에서 보증장을 구조업자에서 제공하지 않을 경우에 한하여 SCOPIC약관 적용을 철회할 수 있다.

즉 그러한 철회권은 철회 통보당시에 선박의 소유자가 초기 보증장 또는 선박소유자와 계약자가 만족할 수 있는 수준의 다른 대체 보증장을 제공하지 않았을 경우만 가능하다. 또한 선주 측에서 보증장을 구조업자에게 제공했다면 SCOPIC약관은 철회할 수 없음을 규정하고 있다. 결론적으로 SCOPIC약관의 철회는 선주 측에서 보증장을 제공하지 못하는 경우에만 제한적으로 가능하다.

58) If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

3.2 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조보수와 SCOPIC보수와 의 관계

2014년 SCOPIC약관 제6조 (i)호에 의하면, SCOPIC약관의 발동과 1989년 국제구조협약의 제13조에 의하여 구조비 산정은 별개로 산정되어야 함을 언급하고 있다.⁵⁹⁾ 또한 동약관 제6조 (iii)호에 SCOPIC의 발동에 의하여 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)원칙의 LOF해난구조계약에 의한 구조비가 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비 산정에 감소에 영향을 주어서는 안 된다는 것을 명시하고 있다.⁶⁰⁾

따라서 1989년 국제구조협약의 제13조와 제14조에 의한 구조보수 관련하여, 하나의 구조작업을 시행한 구조자가 구조보수청구권과 특별보상청구권을 동시에 갖게 된다. 이 경우 산정된 보수 중 큰 금액을 구조료로 청구할 수 있다. 만약 SCOPIC약관 의한 보수가 제13조 구조비 보다 많다면 제13조 구조비를 초과하는 부분에 대해 선주 측(P&I Club)에서 부담하면 될 것이다.

3.3 SCOPIC약관과 공동해손

공동해손은 공동의 해상사업(Common Maritime Adventure)에 관계가 있는 재산을 위험(Peril)으로부터 보존할 목적으로 ① 공동안전(Common Safety)을 위하여, ② 고의적(Intentionally)이고, ③ 이례적(Extraordinary)으로, ④ 합리적(Reasonably)으로 발생한 ⑤ 희생손(Sacrifice) 또는 비용(Expenditure)의 지출이 있는 경우에 한하여 공동해손 행위가 존재한다고 규정되어 있다(상법 제 885조

59) SCOPIC 2014, 6. Article 13 Award

(i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

60) SCOPIC 2014, 6. Article 13 Award

(iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “No Cure - No Pay” in the form of SCOPIC remuneration.

5항). LOF해난구조비 관련하여 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비가 이해당사자가 2개 이상에 의하여 협상 후 지불한 경우에도 2004년 YAR이전의 경우에 공동해손으로 처리되었다. 그러나 2004년 YAR(York-Antwerp Rules 2004)⁶¹⁾ 부터는 어느 일방이 구조비를 전액 지불하는 구조계약이 아닌 피구조물의 이해당사자가 각자의 보증장을 구조업자에게 제공하고 구조비를 당사자 별로 협상하여 지불하는 LOF해난구조계약에 의한 경우에는 공동해손 정산에 포함하지 않는다. 이러한 LOF해난구조계약에 의한 각자의 구조비를 다시 공동해손으로 정산하게 된다면 피구조물당사자가 협상했던 금액과 관계없이 공동해손 당사자 간의 분담가액을 근거로 재분배되는 결과를 초래하고 이자 또한 추가로 발생하는 불합리한 것이 초래되기 때문이다. 따라서 2004년 YAR에서는 LOF해난구조계약에 의한 피구조물의 이해당사가 각각 지불된 구조비를 공동해손정산에 포함하지 않는다. 무엇보다도 2014년 SCOPIC약관 제15조 공동해손에 의하면 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비를 초과하는 SCOPIC보수에 대해서는 공동해손으로 인정되지 않는다는 것을 규정하면서, 비록 그러한 초과된 비용이 직·간접적으로 관련된다고 하여도 이를 공동해손으로 인정되지 않는다고 명확히 하고 있다.

“SCOPIC보수는 1989년 국제구조협약 제13조의 구조비를 초과하는 보수에 대해서는 공동해손으로 인정되어서는 안된다; 그러한 초과된 SCOPIC보수를 지불하는 모든 책임은 선박소유자에게 있다. 그리고 제13조의 보수를 초과하는 SCOPIC보수와 달리 관련되거나, 보상의 측면이나 2차적인 청구 등에 직·간접

61) THE YORK-ANTWERP RULES 2004

RULE VI. SALVAGE REMUNERATION

- a. Salvage payments, including interest thereon and legal fees associated with such payments, shall lie where they fall and shall not be allowed in general average, save only that if one party to the salvage shall have paid all or any of the proportion of salvage (including interest and legal fees) due from another party (calculated on the basis of salvaged values and not general average contributory values), the unpaid contribution to salvage due from that other party shall be credited in the adjustment to the party that has paid it, and debited to the party on whose behalf the payment was made.

적으로 관련되는 것과 관련 없이 선주의 선채보험증권이나 공동해손으로 모두 인정될 수 없다.”⁶²⁾

따라서 SCOPIC약관과 공동해손은 무관하다는 것을 명백히 규정하고 있다.

4. SCOPIC약관의 사용의 효과와 한계

4.1 서언

SCOPIC약관의 사용으로 인한 효과를 선주와 P&I Clubs과 구조자의 입장의 장단점과 약관사용상의 한계를 고찰하면 다음과 같다.

4.2 선주 및 선주상호보험(P&I Club)입장의 유리·불리한 점

4.2.1 유리한 점

SCOPIC약관의 도입으로 환경손해에 대한 위협의 증명문제와 지리적 제한이 없어졌고, SCOPIC약관의 부록A에 의한 요율서의 도입으로 예인선요금 및 기타장비에 대한 보수 또는 보너스 등에 관한 문제 요소가 해결되었다. 따라서 특별보상에 대한 중재할 상황이 많이 해소됨에 따라 그에 따른 법률비용의 분담에 관한 분쟁 또한 같이 줄어들게 되었다.

SCOPIC약관 제12조에 의한 특별사고대표자(SCR: Special Casualty Representative)을 사고선박이 위치한 현장에 급파하게 됨에 따라, 특별사고대표자(SCR)는 현장을 모니터링하고, 셸비지 마스터로부터 매일의 구조업무를 보고를 받을 뿐만 아니라 보고서를 작성하여 관련당사자에게 송부하기 때문에 선주

62) SCOPIC 2014, 15. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

와 선주상호보험(P&I Clubs)은 매일의 구조진행상황을 알 수 있다. 필요시에는 선박과 적하보험자 측에서 SCOPIC약관 제13조의 특별대표자 (Special Representatives)를 현장에 파견하여 구조현장을 참관하여 구조작업을 모니터링 하고 보고할 수 있도록 하게 되어 있다. 또한 특별사고대표자(SCR)에 의하여 셀비지 마스터와 상의 하여 구조작업을 진행하므로, 독립적, 객관적, 합리적이고 성공적인 구조작업을 될 수 있도록 함으로 인하여 재물보험자와 선주상호보험(P&I Club)간의 이해관계를 균형 있게 잘 조화 시킬 수 있다.

1989년 국제구조협약 근거하여 구조계약의 해지가 불확실하여 계약위반이 될 위험이 상당히 높았던 것이 사실이다. 그러나 SCOPIC약관 제9조의 선주의 구조계약해지(Termination)의 조건을 명확히 하고 5일간의 철수기간을 정하여 1995년 LOF구조계약 제4조에 따른 해지권보다 명확하게 규정되어 있다. SCOPIC약관 제5조 요율표(Tariff Rate)의 보너스를 25%까지 한정하여 이에 대한 논란을 제거한 것은 선주 측에게 유리하다고 볼 수 있다.

4.2.2 불리한 점

우선, SCOPIC약관 발동 후 2일 이내에 US\$3,000,000.00에 대한 지급보증을 구조업자에게 신속히 제공해야한다. 또한 합의된 예인선 요율을 적용함으로써 Nagasaki Spirit판결에 의한 경우보다 구조업자에게 상대적으로 더 많은 금액을 지급하게 되는 측면이 있다. 그러나 마력이 높을수록 요율이 급상승하는 예인선 시장의 측면을 감안하면, 예인선의 마력에 따라 요율이 정해지는 합리적인 측면이 있다. 그리고 선주 및 선주상호보험(P&I Club)은 환경에 대한 위협과 지리적 제한이 명확해 짐에 따라 이와 관련된 방어를 더 이상 할 수 없게 되었다.

사실 유조선의 구조에 있어서는 그러한 제한규정이 없는 1989년 LOF 해난구조계약을 사용하지 않으면 안 되었기 때문에 지리적제한은 이미 없어졌다. 다른 선박에 있어서도 구조업자가 1989년 국제구조협약 제13조나 제14조에서 보수를 받지 못하게 되는 경우는 피난항까지 거의 다 도달하는 단계에서 침몰

해 버리는 경우에 해당되므로 사실상 그런 경우는 많지 않으므로 그렇게 심하게 불리하다고 볼 수 없다.⁶³⁾

4.3 구조업자의 유리·불리한 점

4.3.1 유리한 점

특별보상에서 문제가 되었던 것인 구조업자가 환경에의 위협을 증명할 필요가 없어졌고, 지리적 제한에 관한 선주의 방어를 극복해야 할 필요성 또한 없어졌다. 또한 예인선 요율은 이익요소를 포함한 것으로 기존보다 많은 보수를 받게 될 것이므로⁶⁴⁾ 유리한 측면이 상당히 많다. 또한 구조비 보증에 있어서 US\$3,000,000.00에 대한 지급보증을 P&I Club에서 SCOPIC약관 발동 후 2일 이내에 확보하게 되므로 구조업자의 구조보수에 대한 보다 더 확실한 보증은 물론이고 자금 흐름이 용이해지게 되었다.

4.3.2 불리한 점

SCOPIC약관 적용 시 국제구조협약 제13조에 의한 구조비와의 차액이 현저히 낮지 않은 상태만 아니라면 구조업자는 사실상 불리한 점 보다는 유리한 측면이 훨씬 더 많다. 다만, 상대적으로 불리할 수 있는 측면은 우선 보너스를 요율서 상의 금액에 25% 이상을 보상받을 수 없게 되었다는 것과 선주가 구조계약을 해지할 수 있음이 명백해 졌다는 것⁶⁵⁾ 이외에는 사실상 없다.

63) 문병일, 앞의 논문, 114쪽.

64) 문병일, 앞의 논문, 115쪽.

65) 문병일, 앞의 논문, 115쪽.

4.4 SCOPIC약관 사용상의 한계와 SCR의 필요성

4.4.1. 서언

SCOPIC약관을 도입하게 된 배경은 1910년 해난구조협약은 해난구조에 대하여 기본적으로 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay) 원칙을 채택하여 구조가 성공하였을 때에 한하여 구조보수를 지급하도록 하였고 구조보수는 구조된 재물가액을 초과할 수 없도록 하였다. 따라서 그러한 구조계약의 특성으로 인하여 Torry Canyon호, Amoco Cadiz호 등의 대형 유조선 사고 등을 겪으면서 환경손해에 대한 구조업자의 능동적이고 적극적인 대처를 장려시키기 위하여 1989년 국제구조협약이 탄생하게 되었다. 이 협약의 제14조에서는 「불성공 무보수」라는 구조계약의 기본적인 틀을 깨고 예외조항으로 특별보상 (Special Compensation) 조항을 전면 수용하여 구조업자가 환경에 손해위험을 주고 있는 선박 또는 화물에 대한 구조작업을 시행하여 환경에 대한 손해를 방지 또는 경감하였을 경우, 비록 구조된 가액이 없거나 충분치 못하더라도 구조업자가 발생한 비용(100%)에 대하여 최고 130%까지, 특별한 경우에 있어서는 200%까지, 특별보상을 받을 수 있도록 하였다.

그러나 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상은 명확하지 아니하고 구체적이지 못하여 논란을 유발하고 그러한 다툼으로 인한 소송을 초래하는 문제가 있었다. 따라서 특별보상의 단점을 보완하기 위하여 선택적으로 사용하는 SCOPIC약관이 탄생되었다. 그런데 SCOPIC약관은 구체적으로 규정되어 있기는 하지만, 일일보수 산정원칙이므로 동원되는 인력과 장비가 많을수록 그에 비례하여 계약된 구조업자가 보수를 더 많이 받게 되는 시스템이므로, 이를 보완하기 위하여 SCOPIC약관 제정 시에 구조현장에 특별사고대표자(SCR: Special Casualty Representative)현장을 모니터링 할 수 있도록 특별사고대표자 제도를 삽입하여 SCOPIC약관의 장점을 극대화 하고 단점을 최소화 될 수 있도록 구성하였다. 이와 관련하여 SCOPIC약관의 주요한 기본적인 한계점 등을 고찰하고자 한다.

4.4.2. SCOPIC약관에 의한 일일보수 산정원칙과 SCR의 필요성

강제적이지 않고 선택적인 SCOPIC약관은 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상을 현실적으로 대체적용하기 위하여 도입된 것이다. 즉 제14조 특별보상을 구조실무에 적용함에 있어 현실적으로 적용할 수 있도록 명확화 상세하게 한 것이 바로 SCOPIC약관이다.

그러나 LOF해난구조계약 하에서는 본질적으로 1989년 국제구조협약 제13조의 구조비 산정기준에 규정되어 있듯이 기본적으로 성공적인 구조를 하여 피구조물의 가치 범위 내에서 보상이 가능하다. 그러한 성공적인 구조를 신속하게 성공적으로 한다면 구조업자는 자신이 투입한 인력과 비용에 비하여 더 많은 구조 보너스를 받을 수 있기 때문에 구조업자는 단기간에 최소의 비용으로 성공적인 구조작업을 한다면, 구조업자의 보수가 상대적으로 증대되는 여지가 많다. ⁶⁶⁾따라서 본질적으로 SCOPIC약관이 적용되지 않는 LOF해난구조계약의 경우에는 성공적인 신속한 해난구조를 위하여 구조업자는 최선을 다하게 된다.

66) International Salvage On Salvage, 1989, Article 13 Criteria for fixing the reward

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
 - (a) the salvaged value of the vessel and other property
 - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;
 - (c) the measure of success obtained by the salvor;
 - (d) the nature and degree of the danger;
 - (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
 - (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
 - (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
 - (h) the promptness of the services rendered;
 - (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
 - (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

그러나 LOF해난구조계약에서 SCOPIC약관을 선택하게 된다면, SCOPIC약관의 부록A에 규정된 바와 같이 일일 사용된 인력과 장비들에 대한 보수를 산정한다. 그리고 동원 인력과 장비, 지출된 비용에 대하여 기본적으로 25%의 증액(Uplift)을 적용할 뿐만 아니라, 요율서상의 금액보다 높은 경우에도 10%의 증액(Uplift)을 적용하고 있다. 따라서 구조업자는 구조작업에 종사한 시간이 장기화 될수록, 그리고 장비가 더 많이 동원될수록 SCOPIC보수가 많아지는 특성이 있다.

따라서 SCOPIC보수의 일일기간 산정의 성격상 신속한 구조보다는 여유로운 해난구조작업에 치중할 여건을 구조업자에게 제공하고 있다. 그리고 해난구조의 성격상 계획한바 대로 적기에 구조를 실시하지 못한다면, 구조기간이 연장될 수 있는 특성을 구조업자가 악용할 여지를 배제할 수 없다. 그러한 과정에 있어 구조작업의 최적시기를 실기하는 과정에서 구조를 실패할 가능성 또한 상당히 높아질 수 있다. 물론 구조가 실패한 경우에도 구조업자의 현저한 잘못이 드러나지 않는다면 SCOPIC약관에 의한 보수는 여전히 받을 수 있다. 따라서 구조업자는 SCOPIC약관을 선택하여 발동한 경우에는 SCOPIC약관이 적용되지 않는 LOF해난구조계약에 비하여 성공적인 구조를 위한 적극성이 상대적으로 낮아질 수 있는 가능성을 배제할 수 없다.

4.4.3. 과다 인력 장비 투입의 문제점

최소한의 비용으로 최대한의 성공적인 구조를 추구하는 LOF해난구조계약임에도 불구하고, SCOPIC보수는 일일 사용기간(Daily basis)방식 의한 구조비 산정이므로 구조업자의 입장에서는 우선 신속한 구조를 할 경우, 구조작업에 종사한 기간이 단기간이 됨에 따라 SCOPIC구조보수가 적게 되는 결과를 초래하게 된다. 또한 동원된 구조 인력, 선박 장비 등에 증액(Uplift)을 적용하게 되므로, 경제적으로 최소의 구조세력을 동원할 경우 현실적으로 SCOPIC구조료가 최소화 되는 결과를 초래하므로, 신속한 구조보다는 소위 안전한 해난구조를 표명하면서 최대한 많은 구조선박과 인력 및 장비 등을 투입하면서, 시간적으

로 여유로운 구조를 실시하게 되는 여건을 무시할 수 없게 된다. 또한 구조계획에 있어서도 신속한 구조방식 보다는 시간적으로 장기간 소요되는 구조방식을 제안하고 이를 느긋하게 진행할 가능성이 매우 높게 되고 실제로 그러한 문제점 등이 적지 않은 측면이 많다.

물론 LOF해난구조계약 하에서 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)의 원칙으로 인하여 구조실패시의 구조업자의 재정적인 문제가 발생하게 된다. 그러나 구조업자가 해양환경손해의 방지·경감을 위하여 보다 확실하고 적극적으로 임하게 하도록 하기 위하여, SCOPIC약관의 일일 보수의 산정에 따른 그러한 문제점을 충분히 인식하면서도 불가피하게 SCOPIC약관을 도입한 것으로 이해된다.

구조작업은 시간의 지연이 이어질 경우 피구조물에 대한 성공적인 구조의 가능성 더 낮아지는 경우가 많다. 특히 피구조물의 구조후의 가치가 높지 않은 경우라면 구조업자는 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비를 기대하기 보다는 SCOPIC약관에 의한 보수가 더 유리할 수 있고, 최선을 다한 성공적인 구조에 초점을 두기 보다는 SCOPIC약관에 의한 보수산정에 더 중점을 두고 구조작업을 실시한다면 성공적인 구조가 도외시 될 가능성을 배제할 수 없다. 성공적인 구조도 문제이지만, 적기에 구조를 실시하지 않아 더 추가적인 위험에 노출될 수 있을 가능성 또한 배제할 수 없다.

이는 1989년 국제구조협약 제14조의 취지를 명백히 벗어난 상황이 될 수도 있다. 그럼에도 불구하고 일일요율인 SCOPIC요율 체계를 선택한 것은 성공적인 구조가 어려운 상황에서 구조업자의 적극적인 구조를 독려하기 위하여 구조작업을 위한 세력의 과다 동원 그리고/또는 지연의 위험성이 있다는 것을 인지하지만 환경오염방지·경감이 더 중요하다는 취지에서 채택한 것으로 이해된다. 따라서 이러한 문제점을 이미 예상하여 SCOPIC약관 내에 특별사고대표자(SCR)제도를 약관에 삽입하여 특별사고대표자가 해난구조현장에 파견되어 구조계획과 진행상황을 모니터링 함으로 인하여 SCOPIC약관의 장점을 극대화 하고 단점을 최소화 하는 것을 목적으로 하고 있다.

제4절 소결

본 장에서는 국제구조협약의 연혁과 함께 1910년, 1967년과 1989년의 국제구조협약을 검토해 보았고, 특히 1989년 국제구조협약의 제13조의 구조비 산정기준과 제14조 특별보상을 포함하여 주요한 내용을 분석해 보았다. 특히 제14조 특별보상의 조문내용이 구체적이지 않고, 불명확함으로 인하여 다툼이 소송으로 이어지는 문제점 등을 해소하기 위하여 SCOPIC약관이 탄생하게 된 것을 고찰하였다.

기 언급했듯이 SCOPIC약관은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상을 실시함에 있어 발생하는 여러 가지 문제점을 보완하기 위하여 탄생되었다. 그러나 그러한 SCOPIC약관은 기간의 소요가 많을수록 그리고 투입되는 구조 선단과 인력 및 장비가 많으면 많을수록 더 많은 SCOPIC보수를 받을 수 있는 시스템적인 문제점이 예상되어, 그러한 문제점을 최소화하기 위하여 특별사고대표자(SCR)제도를 SCOPIC약관 제정시에 포함하게 되었다. 일단 SCOPIC약관이 발동되면 특별사고대표자(SCR)이 지정되어 현장에 신속하게 파견된다. 특별사고대표자(SCR)는 최소한도 심각한 구조작업의 지연에 대한 방지는 충분히 할 수 있을 것으로 기대되었고 실제로 그렇게 하고 있다. 그러나 극심한 차이가 없는 작업방식인 경우에는 이를 정당하게 반대할 만한 사유를 찾는 것이 사실상 그리 쉽지 않다. 또한 대개의 경우 구조업자는 여러 명의 팀으로 운영되지만 특별사고대표자(SCR)는 통상의 경우 혼자 현장에 참여하고 있어 구조업자의 적지 않은 인원과 장비에 대하여 24시간 연속적으로 일거수일투족을 장기간 감시하기란 현실적으로 어렵다.

비록 SCR은 구조업자의 구조계획은 물론이고 일일 인력, 장비의 투입과 관련하여 이의가 있을 때에는 이의보고서(dissenting report)를 작성하여 제출하지만, 이에 대한 최종적인 결정은 중재에서 판단하게 되므로 이미 구조업자가 비용을 발생한 이후가 된다. 따라서 중재에서 SCR의 이의 보고서가 명백하게 틀리지

않다면 이를 부당하다고 판결할 가능성이 높지 않을 것이다. 또한 불필요한 지연과 과도한 장비 및 인력의 동원에 따른 지출이 발생하지 않도록 하기 위한 특별사고대표자(SCR)의 신속한 이의보고서(Dissenting Report)도 필요한 원천적인 방식이 될 수도 있지만 그러한 이의제기를 중재에서도 신속하게 결정할 필요가 있다. 그러나 현장과 거리감이 있는 중재에서 바로 결정한다는 것은 쉽지 않다. 따라서 구조현장의 문제점을 제기하는 SCR의 이의보고서를 좀 더 비중 있게 처리되도록 규정을 좀 더 강하게 보완할 필요가 있다고 판단된다. 그러한 경우에, 구조업자는 구조계획과 작업을 실시함에 있어 보다 더 신중을 기하고 불필요한 오해의 방지를 위하여 SCR과 보다 더 적극적으로 소통과 의견교환이 하게 될 것이다. 이는 특별사고대표자(SCR)가 성공적인 구조를 위하여 셀비지 마스터를 도와야하는 SCR의 기본적인 업무와도 일맥상통한다.



제3장 P&I특별보상약관(SCOPIC)의 주요내용

제1절 서설

P&I특별보상약관인 SCOPIC을 한국형 해양환경손해특별보상약관(가칭 KSCOPIC)으로 제정하기 위하여 현재 사용되고 있는 SCOPIC약관의 내용을 검토하고 분석하는 작업이 필요하다. SCOPIC은 1999년 1월 8일 처음 제정되었으나, 그 이후 2000년, 2005년, 2007년, 2011년 그리고 2014에 걸쳐 여러 차례 개정되었다. 본문에서는 2014년 1월 1일 개정되어 현재 사용 중인 2014년 SCOPIC약관을 기준으로 그 내용을 검토하고 이를 고찰하고자 한다.

제2절 SCOPIC 약관의 주요내용

1. 일반

이 조항은 SCOPIC약관이 강제적이 아닌 선택적인 약관이라는 것과 LOF 해난구조계약 시에 SCOPIC약관을 선택하게 되면 1989년 국제구조협약의 제14조 특별보상이 더 이상 적용될 수 없다는 것을 명확히 하고 있다. 약관상의 내용은 다음과 같다.

“이 SCOPIC약관은 국제구조협약 1989년 (“제14조“)에 관한 국제구조협약 제 14조의 조항을 통합한 Lloyd 's Form Salvage Agreement “No Cure - No Pay“(Main Agreement)를 보충하다. 주요 계약의 정의는 이 SCOPIC약관에 통합된다.” 67)

SCOPIC약관이 본 계약의 어떤 조항과도 일치하지 않거나 여기에 적용되는 법
률과 일치하지 않는 경우 SCOPIC 약관은 본 계약의 하위 조항 2에 따라 일단
발동되면 계약에 비즈니스 효력을 부여하는 데 필요한 범위 내에서 다른 조항
을 무효화하고 우선하다. 이 조항에 따라 협약 제14조 (1)에서 (4)까지의 특별보
상을 산정하는 방법은 이후에 기술 된 산정 방법으로 대체되어야 한다.

이 SCOPIC약관이 주 계약에 포함된 경우 계약자는 본 계약 조항 제4항에 설
명된 경우를 제외하고는 제14조에 따라 어떠한 권리 주장도 제기 할 수 없다.
68) 유치권(Liens) 및 시간제한(Time Limits)을 위해 본 계약에 따른 서비스는 구
조와 동일한 방식으로 취급된다.69)

위의 SCOPIC약관의 일반조항(General)은 강제적인 조항이 아니라 1989년
국제구조협약 제14조의 특별보상을 도입하고 있는 모든 LOF 1990, LOF 1995
및 LOF 2000, LOF 2011 등에 당사자 간의 합의에 의해서 편입될 수 있고,
편입되면 SCOPIC약관은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상조항을
대체하게 되어 구조업자는 SCOPIC약관 제4조에 의한 SCOPIC조항을
취소(Withdrawal)하게되는 경우를 제외하고 어떠한 경우에도 협약 제14조의
특별보상의 권리를 취할 수 없다.

67) This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd' s Form Salvage Agreement “No Cure -
No Pay” (“Main Agreement”) which incorporates the provisions of Article 14 of the
International Convention on Salvage 1989 (“Article 14”). The definitions in the Main
Agreement are incorporated into this SCOPIC clause.

68) If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may
make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4
hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in
the same manner as salvage.

69) If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or
inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under
sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give
business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the
method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive
shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter.

2. SCOPIC약관의 발동

이 조항은 일단 LOF해난구조계약시에 SCOPIC약관이 선택된 경우에 SCOPIC 약관의 발동에 대하여 규정하고 있다. 비록 SCOPIC약관이 환경오염의 방지경감과 직결된 약관이지만, SCOPIC약관 발동 시에 환경에 대한 위협이 반드시 필요한 것은 아니라는 취지를 명확히 하고 있고 발동방식과 발동시의 효과와 그러한 경우 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비 산정에는 영향이 없다는 것을 규정하고 있으며, 약관의 내용은 다음과 같다.

“계약자인 구조업자는 선박 소유자에게 상황에 관계없이, 특히 환경손해의 위협 여부에 관계없이 SCOPIC약관의 발동을 서면 통지를 함으로써 언제든지 선택할 수 있다.”⁷⁰⁾

SCOPIC약관 상 보수의 산정은 선박 소유자에게 서면 통보 시부터 시작된다. 서면통보 이전의 구조작업은 SCOPIC약관에 의거하여 보상될 수 없다. 그러나 국제구조협약 제13조 규정내의 주요내용에 따라 산정된다.(조항 13).⁷¹⁾

위의 조항의 내용에 따라, LOF해난구조계약에는 SCOPIC약관을 포함하고 있고, 그러한 SCOPIC약관을 구조계약상에서 선택하였다고 하더라도 자동적으로 SCOPIC약관이 적용되는 것은 아니다. SCOPIC 약관이 실질적으로 적용되기 위해서는 구조업자가 이를 발동시켜야 한다.

즉 구조업자는 언제라도 그가 필요하다고 생각되면 선주에게 서면으로 통보 함으로써 SCOPIC 약관을 발동시켜 비로소 SCOPIC약관을 적용할 수 있다. SCOPIC약관의 발동에 있어 협약 제14조의 특별보상의 전제조건인 “threat of

70) The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a “threat of damage to the environment” .

71) The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement (“Article 13”).

the damage to the environment”의 존재 여부가 반드시 필요한 조건은 아니다 라고 명기하여 장소적, 환경손해에 대한 논란의 여지를 제거하였다.

3. 보수에 대한 보증

이 조항은 SCOPIC약관 발동 후 근무일 기준 2일 이내에 미화 3백만불에 대한 보증장을 구조업자에게 제출할 것을 규정하고 있다. 만약 선주 또는 선주의 P&I Club에서 보증장을 제출하지 못하면, 구조업자는 선택된 SCOPIC조항을 취소할 수 있고, 그러한 경우 구조업자는 1989년 국제구조협약 제14조에 의한 특별보상을 다시 청구할 수 있는 권리를 갖는다는 내용을 명시하고 있다. 상세한 내용은 아래와 같다.

“(i) 선박 소유자는 계약자(구조업자)가 SCOPIC약관을 발동에 대한 서면 통지를 받은 후에, 근무일 기준 2일 (토요일 및 일요일 및 일반적으로 Lloyd’ s에서 준수하는 휴일 제외) 이내에 계약자(구조업자)에게 이자와 비용을 포함하여 미화 총 3백만 달러의 SCOPIC보수에 대한 은행 보증장 또는 P&I Club의 보증장(이후 ‘초기 보증장’ 이라 함)을 계약자(구조업자)에게 제공하여야 한다. 그러한 ‘초기 보증장’ 은 계약자(구조업자)가 합리적으로 만족스러운 형태이어야 한다. 72)

(ii) 초기 보증장의 제공 후 언제든지 선박 소유주는 이자 및 비용을 합리적으로 산정하여 제시된 보증장의 금액보다 적을 경우, 구조업자에게 감액된 보증장을 요구할 수 있다. 그리고 계약자(구조업자)는 일단 합리적인 금액에 대한 합의가 이루어지면 계약자는 그렇게 감액하여야 할 의무가 있다.73)

72) 3. Security for SCOPIC Remuneration)

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd’ s) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called “the Initial Security”) in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.

73) (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel

(iii) 계약자는 SCOPIC보수 및 본 계약에 따른 이자 및 비용을 합리적으로 산정한 금액이 보증장에서 제시된 금액보다 클 경우, 선박 소유주들에게 증가를 요구할 수 있는 권리가 있다. 그리고 선주는 일단 합리적인 총액이 합의되면, 보증장의 금액을 증액해야 할 의무가 있다.⁷⁴⁾

(iv) 합의가 되지 못한 경우에는, 제시된 보증인, 보증장의 형태 또는 표시된 보증장의 금액의 감소 또는 증가의 금액에 대한 분쟁은 중재인에 의하여 해결되어야 한다.⁷⁵⁾”

위 규정에서 포함한 것과 같이 구조업자의 서면통지에 의해 SCOPIC약관이 발동하게 되면 선주 또는 선주의 책임보험자(P&I Clubs)는 근무일 2일 이내에 미화 3백만불에 해당하는 금액의 은행 및 책임보험자의 보증장을 구조업자에게 제출해야 한다. 보증장 금액은 예상 SCOPIC보수액을 감안하여 추후 합리적으로 감액 및 증액될 수 있다. 만약 해당기간 내에 보증장이 제공되지 않을 경우에는 구조업자는 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상규정 대신에 적용되는 SCOPIC약관을 취소할 수 있고 취소하게 되면 구조업자는 동 협약 제14조에 의한 특별보상을 다시 청구할 수 있는 권리를 갖는다.

4. SCOPIC 철회(Withdrawal)

약관의 내용을 보면 “선박 소유자가 근무일 2일 이내에 초기 보증장을 제공

reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

74) (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

75) (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

하지 않으면 계약자(구조업자)는 그의 선택에 따라 선박 소유자에게 통지함으로써 SCOPIC약관의 모든 조항을 철회할 수 있다. 마치 SCOPIC약관이 존재하지 않았던 것처럼 적용되는 1989년 국제구조협약 제14조를 포함하여 주요 협정에 따라 그의 권리로 복귀할 수 있다. 다만 그러한 철회권은 철회 통지서를 제출할 당시에 선박의 소유자가 초기 보증장 또는 선박 소유자와 계약자가 동의할 수 있는 다른 대체 보증장을 제공하지 않은 경우일 것을 조건으로 한다.” 76)

이미 SCOPIC약관의 제3조의 “SCOPIC 조항의 보수에 대한 보증장 제공”에서 언급한 바와 같이 SCOPIC약관은 보증장이 구조업자에서 제공되지 않으면, 구조업자는 이를 철회할 수 있다.

그러한 철회권은 철회통보 당시에 선박의 소유자가 초기 보증장 또는 선박소유자와 계약자가 만족할 수 있는 수준의 다른 대체 보증장을 제공하지 않아야 하고, 만약 보증장이 제공되었을 경우에는 철회할 수 없음을 명확히 규정하고 있다.

5. 요율표(Tariff Rates)

SCOPIC요율표는 총4개의 세부내용으로 구성되어 있으며, 내용은 다음과 같다.

5.1 요율표 (i)항

우선 (i)항의 내용은 적용되는 요율에 적용되는 범위와 SCOPIC 보수의 보너스에 대한 것을 규정하고 있다.

76) If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

“(i) SCOPIC 보수는 요율 상의 인원, 예인선 및 기타 작업선, 이동용 구조 장비와 비용 지출액 및 지급될 보너스의 총액을 의미한다.” 77)

5.2 요율표 (ii)항

(ii)항은 요율의 적용기준이 시간제 즉 일일사용단위 및 자재별로 구별되어 산정된다고 규정되어 있고, 요율의 적용 시점에 대하여 규정하고 있으며, 구체적인 내용은 다음과 같다.

“(ii) 모든 직원에 대한 SCOPIC보수; 예인선 및 기타 작업선; 및 이동용 구조장비는 부록A에 규정 된 요율에 따라 시간 및 자재 기준으로 산정되어야 한다. 이러한 요율은 부록B (1) (b)에 따라 SCOPIC위원회가 검토하고 개정되기 전까지는 현행대로 적용된다. SCOPIC보수 계산에 사용되는 요율은 구조서비스가 시행되는 시점에 적용되는 요율이다.” 78)

5.3 요율표 (iii)항

(iii)항의 내용을 보면 “비용지출액은 제3자에게 계약자가 또는 계약자를 대신하여 구조작업을 위하여 합리적으로 지불한 모든 금액을 의미하며, 특히 인원, 예인선, 기타 작업선 및 사용된 장비 및 합리적으로 필요한 기타 비용의 고용을 포함하고 비용에 대한 조건은 다음과 같다.” 79)

(a) “비용이 다른 ISU 회원 또는 그 계열사로부터의 인원, 예인선, 작업선

77) 5. Tariff Rates

(i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.

78) ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix “A”. This tariff will apply until reviewed and amended by the SCOPIC Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.

79) (iii) “Out of pocket” expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:

과 장비를 고용한 경우 지불해야 할 금액은 실제비용에 관계없이 부록A에 명시된 요율에 따라 계산한다.” 80)

(b) “만약 인력, 예인선, 작업선과 장비들이 비ISU회원인 어떠한 다른 업체로부터 고용함에 있어 용선가격이 부록A에 언급된 요율보다 높은 경우 실제비용은 전액 인정된다. 단 그러한 비용은 특별사고대표자(SCR: Special Casualty Representative)가 그러한 특별한 상황에 구조업자가 그 해당품목을 그 당시의 가격에 적용하는 것이 합리적이고 타당하다고 인정하는 것을 조건으로 한다. 만약 SCR이 임명되지 않았거나 분쟁이 있는 경우 중재인은 상황에 따라 비용이 합리적인지 여부를 결정한다.” 81)

(c) “미화 이외의 다른 통화로 구조서비스 과정에서 발생한 지출은 SCOPIC약관의 목적상 서비스 종료 시 통용되는 환율인 미국달러화로 환산한다.” 82)

5.4 요율표 (iv)항

“(iv) 계약자(구조업자)는 상기 명시된 요율 및 지출에 추가하여, 해당금액의 25%에 해당하는 표준 보너스를 받을 권리를 가진다. 단 5 (iii)항에 기술된 내역의 지출, 즉 적용되는 부록A의 금액을 초과하는 경우에는 계약자(구조업자)는 아래의 보너스를 받을 권리가 있다.” 83)

80) (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix “A” regardless of the actual cost.

81) (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix “A” the actual cost will be allowed in full, subject to the Special Casualty Representative (“SCR”) being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.

82) (c) Any out of pocket expense incurred during the course of the service in a currency other than US dollars shall for the purpose of the SCOPIC clause be converted to US dollars at the rate prevailing at the termination of the services.

83) (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of

(a) “실제로 발생된 인원, 예인선, 기타작업선과 장비의 실제 비용에 10% 적용한 금액이거나, 또는” 84)

(b) “그러한 인원, 예인선, 기타작업선과 장비에 요율에 따른 25%를 추가한 금액 중 큰 금액을 보너스로 지급한다.” 85)

6. 구조비(Article 13 Award)

제6조는 SCOPIC약관의 발동과 1989년 국제구조협약의 제13조에 의한 구조비 산정은 별개로 산정되어야 함을 언급하고 있고, SCOPIC의 발효에 의하여 ‘불성공 무보수’ 원칙의 LOF해난구조비가 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비 산정에 있어 감소시키는 영향을 주어서는 안 된다는 것을 명시하고 있다.

6.1 제13조 구조비 (i)항

“(i) 계약자(구조업자)가 SCOPIC약관을 발동했다고 할지라도, 본문에 따른 구조비는 제13조에 따라 계속 산정되어야 한다. 상기 5항에 따라 평가된 SCOPIC보수는 선박소유자가 우선 지급하며, 구조된 당사자들(화물, 연료, 운할유 및 선박의 저장품)에 의하여 지급해야 하는 제13조 상의 구조비(또는 당사자가 없을 경우에는 제13조에 의하여 발생 가능한 여하한 구조비)를 초과하는 경우에만 지급된다. 그러한 구조비는 제13조 상의 구조비가 전부 또는 일부가 회수되지 않았다 하더라도 이자적용 이전의 비용과 통화를 말한다.” 86)

pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix “A” the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total

84) (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the cost, or

85) (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

86) 6. Article 13 Award

(i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before

6.2 제13조 구조비 (ii)항

“(ii) 제13조에 의한 구조비 보수 또는 정산이 미국 통화 이외인 경우에는 SCOPIC약관의 적용에 있어 구조계약에 약정한 통화로 구조 서비스 종료 당시의 환율을 적용한다.” 87)

6.3 제13조 구조비 (iii)항

“(iii) 제13조에 따른 구조비는 SCOPIC보수가 적용되기 때문에 ‘불성공 무보수’ 원칙하의 구조비가 감액되지 아니한다.” 88)

7. 감액(Discount)

구조업자에 의해 SCOPIC약관이 발동된 경우 최종적으로 SCOPIC약관에 의한 보수 산정액이 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조보수료 산정액 보다 적은 경우에는 구조업자는 그 차액의 25%에 해당되는 금액을 동 협약 제13조에 의한 구조보수료 중에서 감액한다. 이는 SCOPIC약관의 선택을 함부로 남용하지 말라는 취지에서 만든 벌칙에 해당하는 조항이다. 이와 관련하여 SCOPIC약관의 선택 후 곧바로 발동하지 않고 구조작업 중 뒤늦게 할 경우에 제13조에 의한 구조비와 SCOPIC약관에 의한 보수 간의 금액차이가 SCOPIC약관을 구조계약 후에 바로 발동한 경우보다 더 많은 차액이 발생할 수 있다고 생각될 수 있다. 그러나 그러한 금액차이에 의한 감액을 계산함에 있어서 구조계약 후 구조작업 중 뒤 늦게 실시된 경우의 발동시점으로 하지 않고 구조작업 첫날부터 산정한 SCOPIC보수와 비교하도록 규정되어 있다. 이는 구조업자가 SCOPIC약관 발동을

currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

87) (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.

88) (iii) The salvage Award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “No Cure - No Pay” in the form of SCOPIC remuneration.

신중히 할 수 있도록 하는 취지라고 판단된다. 만약 SCOPIC약관을 발동한 날짜부터 산정한다면 구조업자는 SCOPIC약관을 선택함과 동시에 발동할 수밖에 없는 상황이 된다. 왜냐하면 SCOPIC약관을 선택과 동시에 발동함으로써 SCOPIC보수를 극대화 할 수 있을 뿐만 아니라, 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비가 SCOPIC보수 보다 더 많을 경우 그러한 차액의 1/4에 해당되는 감액을 최소화 할 수 있기 때문이다. 한편 SCOPIC약관을 선택한 구조업자가 발동하게 되면 선주상호보험(P&I Club)의 입장에서 보면 SCOPIC약관을 발동할 경우, 영업일 2일 이내에 미화 300만불의 보증장을 구조업자에게 제공하여야 하므로 추가적인 수고와 비용의 문제도 수반될 수 있다.

따라서 구조업자가 SCOPIC약관을 선택하였다고 하더라도 무조건적으로 SCOPIC약관을 발동하지 말고 신중하게 고려하여 뒤늦게 발동한다고 하더라도 구조업자가 뒤늦게 발동함으로 인한 불이익을 받지 않도록 함은 물론이고, 선주상호보험(P&I Club)에서 불필요한 보증장이 제공되지 않도록 하기 위한 것이 그 취지라고 판단된다. 약관의 구체적인 내용은 다음과 같다.

“SCOPIC약관 제2조에 의하여 발동되고 주 계약에 근거 한 제13조 보상 또는 합의(통화 조정 이전과 이차적용 전의 금액과 비용)된 금액이 SCOPIC보수 보다 큰 경우 SCOPIC약관이 실제 발효된 날짜가 있음에도 불구하고 제13조에 의한 구조보수금이나 합의금과 마치 구조작업의 첫 날짜에 발동되고 산정된 SCOPIC보수 금액과 비교한 차액의 25%를 감액한다.”⁸⁹⁾

89) 7. Discount

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

8. 보수의 지급

본 조항은 SCOPIC보수는 1월 이내에 지체없이 신속히 지급하게 위한 취지의 조항이다. 이를 위하여 미지급된 보수에 대해 미국 우대금리보다 1% 높은 이자 규정을 포함하고 있다. 상세한 내용은 아래와 같다.

8.1 SCOPIC보수의 지급 (i)항

“(i) 본 약관에 따라 지급되는 SCOPIC보수 지급 일자는 상황에 따라 다르다.” 90)

“(a) 부록B (5) (c) (iv)에 따라 본 협정에 포함된 제13조에 의한 잠재적인 보상 보너스가 없는 경우 본 협정에 따라 지급하여야할 논란이 없는 SCOPIC보수 금액은 청구된 이후 1개월 이내에 선박 소유자가 지불하며, 미결제된 보수 금액에 대한 이자는 서비스가 종료 된 날로부터 지급일까지 미국 우대금리(Prime Rate)에 1%를 추가한 금액으로 지불한다.” 91)

“(b) 부록B (5) (c) (iv)에 따라 SCOPIC보수에 대한 청구뿐 만 아니라 제13조 구조비에 대한 청구가 있을 때 선박 및 화물에서 요구되는 제13조 상의 Guarantee를 초과하는 SCOPIC보수의 75%는 1개월 이내에 선박의 선주가 지불하여야 한다. 제13조 보수가 산정한 다음 청구에 이견이 없다면, 잔여금액은 지급만기일 이내에 지급하여야 한다. 미지급된 보수금액에 대한 이자는 서비스가 종료 된 날로부터 지급일까지 미국 우대금리(Prime Rate)에 1%를 더한 비율로 지급일까지 누적된다.” 92)

90) 8. Payment of SCOPIC Remuneration

(i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.

91) (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.

92) (b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed

8.2 SCOPIC 보수의 지급 (ii)항

“(ii) 계약자(구조업자)는 최종적인 SCOPIC보수가 선지불 된 SCOPIC보수 금액보다 적은 것으로 판명된 경우, 그 초과 지급된 부분에 대하여 선박소유주가 인정할 수 있는 방식으로 환급하여야 한다.”⁹³⁾

9. 종료(Termination)

9.1 종료 (i)항

구조업자는 기 발생한 비용 및 구조작업 완료 시까지 추후 예상발생비용이 구조 가능한 재물의 가액과 SCOPIC보수에 따라서 회수 가능한 금액을 초과하는 경우 SCOPIC약관 및 LOF해난구조계약을 종료 시킬 수 있다. 이에 대한 구체적인 내용은 다음과 같다.

“(i) 계약자(구조업자)는 SCOPIC약관 (있는 경우)사본과 SCR과 특별대리인 (Special Representative)에게 서면 통지를 함으로써 SCOPIC약관과 주 합의에 따라 서비스를 종료 할 권리가 있는데, 그 권리의 발생은 종료 당시까지의 구조 의무를 이행하기 위해 필요한 총비용(본 조항 제5조 (iii)항에 대하여 부여하는 보너스 적용 이전의 요율표에 따라 계산된다)이 아래의 합계금액을 초과한 경우이다.”⁹⁴⁾ :

SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.

93) (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

94) 9. Termination

(i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost

“(a) 구조 될 수 있는 재산의 가치; 그리고” 95)

“(b) 그가 SCOPIC보수로 받을 자격이 있는 모든 금액” 96)

9.2 종료 (ii)항

선박소유자는 5일전 통지으로써 SCOPIC보수를 지불하여야 할 의무를 종료시킬 권리가 있다. 구조업자의 입장에서는 철수를 위한 5일 기간에 대한 확정된 SCOPIC보수를 확보되는 측면이 있고, 합리적으로 철수가 5일을 초과하는 경우에도 이 역시 부록A의 요율표에 따라 산정할 수 있도록 규정하고 있다. 종료의 경우에 주 계약인 LOF해난구조계약은 계속 유효하지만, 구조업자 역시 LOF해난구조계약서에 따라서 주된 계약도 종료시킬 수 있다. (ii)항의 내용은 다음과 같다.

“(ii) 선박소유자는 SCOPIC약관이 제2항에 의거하여 발동된 후에 SCOPIC보수를 지급할 의무를 언제든지 종료 할 수 있으며, 계약자(구조업자)는 적어도 5일의 작업종료 통보 기간에 대한 권리가 있다. 그러한 작업종료의 경우 SCOPIC보수의 산정은 철수를 위해 5일간의 종료통지를 합리적으로 초과한 시간을 포함하여, 부록A에 명시된 요율에 따라 모든 금액을 감안하여 산정된다.” 97)

of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:

95) (a) The value of the property capable of being salvaged; and

96) (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration

97) (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilization to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.

9.3 종료 (iii)항

상기의 종료조항은 구조작업이 행해지고 있는 지역의 정부 및 항만당국의 책임자에 의해서 구조업자가 장비들을 철수하는 것이 제지당할 경우에는 적용되지 않는다는 것을 규정하고 있다. 구체적인 내용은 다음과 같다.

“(iii) 위의 9 (i)와 9 (ii)에 포함된 종료 조항은 계약자의 구조작업이 진행되고 있는 지역의 정부, 지방 또는 항만당국 또는 해당지역을 관할하는 기타 공식적으로 인정된 기관에 의해 장비를 철수하는 것을 제한하지 않는 경우에만 적용된다.” 98)

10. 계약자(구조업자)의 의무

이 조항은 계약자인 구조업자의 의무에 대하여 구조업자의 의무와 책임은 LOF주계약과 동일하며, 환경의 피해를 방지하거나 최소화함에 있어 최선을 다해야 한다고 규정하고 있다. 조항의 내용은 다음과 같다.

“계약자의 의무와 책임은 주계약과 동일하게 유지된다. 즉 환경에 대한 피해를 방지하거나 최소화하기 위해 선박과 재산을 구조하기 위하여 최선을 다해야 한다.” 99)

98) (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

99) **10. Duties of Contractor**

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

11. 1989년 국제구조협약 제18조

제11조는 구조업자의 과실이나 태만 또는 사기적 방법 또는 비양심적인 행위로 인하여 손해 발생시 SCOPIIC보수에서 일부 또는 전부를 박탈할 수 있도록 한 조항이다. 조항내용은 다음과 같다.

“계약자(구조업자)는 SCOPIIC약관에 의거하여 지불되어야 할 금액 전부 또는 일부를 박탈 당 할 수 있는데, 그러한 경우는 계약자가 사기적 불법 또는 기타 비양심적인 행위 등으로 인하여 구조작업이 추가로 필요하거나 더 어렵거나 작업기간이 더 길어졌거나 또는 구조된 가액이 감가되거나, 없어지는 경우이다.” 100)

12. 특별사고대표자 (SCR: Special Casualty Representative)

구조업자에 의해 SCOPIIC약관이 발동하게 되면 선주 및 선주의 상호보험자(P&I clubs)는 SCR을 지정하여 본선에 상주하며 매일의 진행사항을 긴밀하게 모니터링하고 관련 당사자에게 보고하며 SCOPIIC보수를 산정하게 된다. SCR의 업무는 구조와 관련된 업무에만 한정한다. 구체적인 규정내용은 다음과 같다.

“이 SCOPIIC약관의 제2조에 따라 발동된 이 후 선박소유주는 단독 옵션으로 부록B에 명시된 조건에 따라 구조작업에 참여할 수 있는 SCR을 지정할 수 있다. 그렇게 임명된 SCR은 어떠한 경우에도, 해난구조와 관련이 없는 사항에 관련된 어떠한 증거도 요청되어서는 아니된다.” 101)

100) 11 Article 18 - 1989 Salvage Convention

The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the SCOPIIC clause to the extent that the salvage operations thereunder have become necessary or more difficult or more prolonged or the salvaged fund has been reduced or extinguished because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

101) 12. Special Casualty Representative (“SCR”)

Once this SCOPIIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof

13. 특별대표자(Special Hull/Cargo Representative)

구조업자에 의해 SCOPIC약관이 발동하게 되면 선주 및 선주의 상호보험자에 의하여 지명된 SCR 이외에 선채보험자와 화주, 화주 보험자 측에서 자신들이 비용으로 특별선채/화물대표자(Special Hull/Cargo Representative)를 지정하여 본선에 상주하며 매일 매일의 진행사항을 관찰하여 관련당사자에게 보고할 수 있도록 하고 있다. 구체적인 규정과 내용은 다음과 같다.

“SCOPIC약관이 발동된 이후 언제든지 선채보험자(둘 이상의 보험사인 경우 간사)와 선박에 선적되어 있는 화물의 전부 또는 일부의 소유자 또는 보험자 한명이 각각 특별대표자를 지명할 수 있다(이하 “특별선채대표자” 및 “특별화물대표자” 이라 총칭하여 “특별대표자”라 칭함). 선임자는 자신들의 비용으로 특별대표자에게 이 부록C에 언급된 문언과 조건에 따른 구조작업을 주시 관찰하고 보고하도록 한다. 그러한 특별대표자는 변호업무를 수행하는 변호사가 되어서는 안 되고 전문기술자이어야 한다.”¹⁰²⁾

the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

102) 13. Special Representatives

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the “Special Hull Representative” and the “Special Cargo Representative” and collectively called the “Special Representatives”) at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

14. 오염방지

제14조는 SCOPIC보수의 산정에 있어 오염방지와 오염방제작업의 내용이 포함하고 있다. 내용은 다음과 같다.

“SCOPIC 보수의 산정에는 다른 경우가 아니라면, 구조작업을 적절히 수행하기 위한 목적의 필요로 인하여 선박의 주변에 있는 오염의 제거는 물론이고, 오염방제작업도 포함된다.” 103)

15. 공동해손

1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비를 초과하는 SCOPIC보수에 대해서는 공동해손으로 인정되지 않는다는 것을 규정하면서, 비록 그러한 초과된 비용이 직·간접적으로 관련된다고 하여도 이를 공동해손으로 인정되지 않는다고 명확히 하고 있다. 조항의 내용은 다음과 같다.

“SCOPIC보수는 제13조의 구조비를 초과하는 보수에 대해서는 공동해손으로 인정되어서는 안 된다. 그러한 초과된 SCOPIC보수를 지불하는 모든 책임은 선박 소유자 단독에게 있다. 그리고 보상의 측면이나 2차적인 청구 등에 직·간접적으로 관련되는 것과 관련 없이 제13조의 보수를 초과하는 SCOPIC보수는 여하한 경우에도 선주의 선채보험자의 증권 상이나 공동해손으로 인정될 수 없다.” 104)

103) 14. Pollution Prevention

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

104) 15. General Average

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the

16. 분쟁의 중재

“이 SCOPIC약관 또는 약관운용으로부터 발생하는 모든 분쟁은 주 합의에 따라 중재에 따른다.” 105)

17. SCOPIC요율에 관한 사항

부록A에는 SCOPIC이 발동되었을 경우, 적용될 일일요율(Daily tariff)에 대하여 규정하고 있으며, 전체적인 구성은 다음과 같다.

- a. 인력(Personnel)
 - b. 예인선과 그 이외의 작업선(Tugs and other crafts)
 - c. 이동용 구조장비
 - d. 고장으로 인한 미작동기간(Downtime)
- 각각의 항목별로 언급하면, 다음과 같다.

17.1 인력(Personnel)

인력은 일일 적용되는 일일요율(Daily rate)을 적용하고 있으며, 셸비지 마스터를 포함하여, 잠수작업자들의 직급에 따라 요율을 정하고 있다. 예를 들어 셸비지 마스터의 경우 논리적으로 23시 59분에 업무를 개시하여도 1일로 산정할 수 있다. 요율 증액(Uplift)이전의 셸비지 마스터의 기본요율은 US\$2,029이다. 기본적인 증액(Uplift)인 25%를 적용할 경우 US\$507.25이므로 일일 인정되는 인건비는 최종적으로 US\$2,536.25이다. 그런데 GNP가 높은 선진국에서는 상당히 많은 금액의 인건비라 할 수 없으나, GNP가 상대적으로 매우 낮은 국가인 경우에는 상대적으로 높은 인건비에 해당된다. 이에 대한 국가경제수준에 따라 적용

Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

105) 16. Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

하는 것이 합리적이지만, 현실적으로 적용하기에는 매우 복잡한 문제가 따르게 된다. 이는 특별보상을 간단히 하여 구체적으로 실현하기 위한 SCOPIC의 본래의 취지에도 맞지 않다.

한편 LOF해난구조계약에 SCOPIC약관을 적용하는 구조를 전문적으로 할 수 있는 주요한 구조전문회사들은 주로 선진국에 해당된다. 기본적으로 SCOPIC약관은 ISU에 가입된 구조업자가 국제적인 P&I Club 소속의 클럽에 가입된 선박을 구조하는 것을 전제로 고안된 것이므로 경제적으로 선진화되지 못한 일부 후진국가에서는 적지 않은 SCOPIC요율의 혜택을 볼 수 있지만, 구조된 가액(Salved value)에 의하여 구조비를 산정하는 LOF해난구조계약의 특성을 감안한다면, 현실적인 문제가 되지 않아 모두에게 공평하게 적용되는 SCOPIC요율을 적용하고 있다. SCOPIC요율은 물가의 상승에 따라 SCOPIC요율 역시도 이를 반영하여 조정되어 운영되고 있다. 예인선과 같은 경우는 예인선을 운용하기 위한 선박직원법에 의한 최소승무선원증서에 따른 기본적인 선원들이 있을 수 있는데, 이들 선원들이 예인선의 요율에 포함되는 것인지 아니면, 별도의 인건비를 지급해야 하는 것인지를 명확히 하기 위하여 다음과 같이 규정하고 있다.

“통상적인 작업을 목적으로 하는 예인선 또는 작업선박의 승무원은 해당 예인선 또는 작업선의 요율에 이미 포함되지만 제공될 서비스의 특성 및 / 또는 장소적인 여건으로 인하여 법적인 요건으로 추가되는 승무원 또는 인력이 예인선이나 작업 선박에 승선한 자에 대한 비용은 별도로 지불된다.”¹⁰⁶⁾ 부록A에 언급되지 않거나 더 높은 인건비에 대한 것 역시 SCR의 동의를 받아야 하며, 동의에 이르지 못하면 중재인의 결정에 의한다.¹⁰⁷⁾ 그리고 인건비에 포함되는 내용을 명확히 하기 위하여 “의심의 여지를 없애기 위해 작업자는 작업 외에도 숙식 또는 현장에서 휴식 중이거나 또는 다른 곳으로 여행 중이거나 또는 다른 장소로 여행하는 경우, 부록A (a)의 의미 내에서 “계약에 합리적으로 종사” 하

106) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제1조 (b)항 (The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.)

107) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제1조 (c)항

고 있어야 한다. 작업현장에서 합리적으로 계약에 종사하는 동안 질병이나, 상해를 당한 인력에 대한 인건비는 동원되기 전의 장소로 복귀 될 때까지 적절한 일일 요율이 부과되어야하지만, 이는 초기에 동원되는 것이 타당할 경우를 조건으로 하고 있다.”¹⁰⁸⁾ 그리고 인건비에 대한 SCOPIC요율 관련하여 현장에서 인력이 사망할 경우, 더 이상 사망자에 대한 인건비가 발생되지 않는다.”¹⁰⁹⁾

17.2 예인선과 기타 작업선

예인선은 해난구조 전용선박(Salvage Tug), 항만예인선, 앵커작업 선박, 연안/대양용 예인선, 연안수송선(Off-shore support craft)과 500마력을 초과하는 기타작업선 등이 있다. 그리고 상기의 예인선은 일일 사용료가 부과되는데, 연료와 윤활유는 포함되지 않는다. 즉 연료와 윤활유 등의 비용은 예인비 이외에 추가로 청구될 항목이다. 위의 예인선의 경우에는 증명서상에 언급된 선박의 마력(출력)을 기준으로 요율이 산정된다. 요율의 적용기간은 SCOPIC약관이 발동되거나, 선박이 이동을 개시한 날 중 뒤의 날짜(“whichever is the later”)로 적용하며, 동원과 대기 그리고 복귀할 때까지의 기간이 적용된다. 요율은 5,000 bhp까지는 마력당 US\$2.99를 적용하고 있고, 5,001 bhp부터 12,000 bhp까지는 마력당 US\$2.14, 12,001 bhp부터 20,000 bhp까지는 마력당 US\$1.49, 그리고, 20,000 bhp를 초과하는 경우에는 마력당 US\$0.75를 적용하는 감액요율(Sliding scale)을 적용하고 있다.¹¹⁰⁾ 또한 화재에 대한 입증된 소화설비를 갖춘 경우에는 추가적인 요율을 적용하고 있다.¹¹¹⁾ 그리고 예인선이 쇄빙의 기능(ice Class)을 갖춘 경우에는 작업기간은 물론이고 동원과 복귀를 포함하는 기간 동안에 대하여 일일 US\$1,468을 추가로 지급한다.¹¹²⁾ 본 항2 (a) (i)의 목적 상 계약자가 필요한 서비스를 제공하기 위해 계약자가 합리적으로 기대하는 필수인양장비, 부식 또는 인력을 취할 목적으로 합리적인 지연(Delay)이나 이로(Deviation)에

108) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제1조 (d)항

109) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제1조 (e)항

110) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (a)항 (i)호

111) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (a)항 (ii)호

112) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (a)항 (iii)호

대해서도 보수를 받는다. 다만 그러한 지연이나 이르는 예인선의 크기와 유형에서 일반적으로 예견되지 않는 서비스를 할 경우에 한한다.¹¹³⁾ 500 bhp(항주마력: break horse power) 미만의 통선이나 작업선은 연료 및 윤활유를 제외별로 계산하고, 각 bhp에 대해 US\$4.43의 요금이 부과된다.¹¹⁴⁾ 그리고, 위의 선박의 정의에 해당하지 않는 선박은 연료 및 윤활유를 제외하고 해당 선박의 시장요율로 SCR이 동의해야 한다. 만약 동의하지 않는 경우에는 중재인의 결정에 따른다.¹¹⁵⁾ 구조작업에 동원되어 사용되는 기간 동안 소비되는 모든 연료와 윤활유는 대체비용으로 지급되어야 하고, 그리고 그러한 비용은 구조업자의 발생비용으로 처리하여야 한다(Out of pocket expense).¹¹⁶⁾ 의심의 여지를 없애고 보다 명확하게 하기 위하여, 위의 요금에는 일반적으로 예인선 또는 선박에 탑재된 이동용 구조장비는 포함되어 있지 않다. 그러한 장비는 이동용 구조장비와 동일한 방식으로 취급되어야 하며 계약자는 부록A의 제3항 및 제4항 (i) 및 (ii)항에 따라 그에 대해 보상되어야 한다.¹¹⁷⁾ SCOPIC보수는 예선과 기타 작업선 등이 서비스가 중단되고, 상업적인 전손(추정전손)이 된 경우에는 해당선박의 서비스가 중단된 날부터 사용료 적립계산은 중지되고, 원위치로 돌아가는 합리적인 기간에 대한 사용료도 추가로 지급된다. 다만 그러한 경우는 그러한 상업적 전손이 서비스에 종사하는 기간 동안 구조업자와 구조업자의 하도급업자와 대리인 또는 재 하도급업체의 과실없이 발생하는 경우에 지불되는 것을 조건으로 한다.¹¹⁸⁾

17.3 이동용 구조장비

이동용 구조장비(Portable Salvage Equipment)에 대한 일일요율과 일일의 비율에 따르는 요율에는 장비의 동원과 원자리 복귀까지 모든 과정에 필요한 시간을 포함하는 요율에 대하여 규정하고 있다. 이동용 장비에 대한 일일요율서

113) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (a)항 (iv)호

114) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (b)항

115) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (c)항

116) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (d)항

117) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (e)항

118) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제2조 (f)항

는 발전기(Generators), 공기 압축용 콤프레서(Compressors), 배전기(Distribution Boards), 호스(Hoses), 기타장비(Miscellaneous Equipment), 잠수장비(Diving equipment), 화재진압복/안전장비(Protective Clothing/Safety Equipment), 오염 통제장치(Pollution Control Equipment), 배수장비(Pumping Equipment), 조명장치(Lighting System), 윈치(Winches), 선박의 외부 충격 완충제(Fenders), 연결용 샤클(Shackles), 용접과 절단 장비(Welding & Cutting Equipment), 보관용 박스(Storage Equipment) 등으로 분류하여 개개의 관련장비에 대한 일일 사용료를 규정하고 있다. 부록A에 규정되어 있지 않은 이동용 장비에 대해서는 SCR이 동의된 요율에 따라 계산되고, SCR이 동의하지 않는 경우라면, 중재에 의하여 결정된다.¹¹⁹⁾ 계약자가 소유하고 있는 각각의 이동용 구조장비의 이용요금(보너스 적용 전)은 구조작업에 동원된 마지막 일에 2.0을 곱한 이용금액이 제조업체의 권장 소매가격을 초과하지 않아야 한다.¹²⁰⁾ 구조작업에 동원된 이동용 장비가 작업 중 분실 또는 파손된 경우의 보상은 교체 비용으로 지불해야한다. (단, 해당 항목에 대한 보상 및 일일사용료(보너스 전)의 합계가 구조업자의 본사기지의 가장 유사한 새로운 장비를 교체하는 실제 비용에 2.5를 곱한 금액을 초과하지 않을 것을 조건으로 한다).¹²¹⁾ 용접봉, 작업복(boiler suits), 작은 로프 등과 같은 모든 소모품(Consumables)에 대한 비용도 부담해야 하며 구조업자의 지급 비용(out of pocket expenses)으로 처리해야 한다.¹²²⁾ 구조업자가 합리적으로 이동용 장비를 동원하였으나, 구조작업 중에 사용되지 않았다면, 대기비용 요율(stand-by rate)은 요율 전액의 50%에 해당하는 요율을 대기 기간에 대하여 보상받을 수 있으나, 이는 다음의 내용을 조건으로 한다.

(i) 선박소유주의 사전 합의에 의하여 동원되었거나, 사고 발생된 피구조물이 처한 상황에서 그러한 동원이 합리적인 경우, 또는

(ii) 예인선 또는 작업선에 선적되어 있지 않은 상태인 경우라면, 합리적으로 동원되어 선박에 통상적으로 실어야 할 이동용 구조장비를 포함한다.¹²³⁾

119) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제3조 (b)항

120) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제3조 (c)항

121) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제3조 (d)항

122) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제3조 (e)항

SCOPIC보수는 이동용 장비와 관련하여 추정전손(Commercial total loss)이 되어 더 이상 사용할 수 없게 된 날까지와 원위치로 복귀하는 합리적인 기간 이후에 SCOPIC보수로 계산하지 않는다. 단, 원위치로 복귀하는 기간의 보수는 그러한 추정전손(commercial total loss)이 구조작업 중에 발생되어야 하며, 구조업자, 그의 사용자, 대리인 또는 하도급업자의 과실이 없이 발생하여야 할 것을 조건으로 한다.¹²⁴⁾

17.4 중단시간

구조업자, 구조업자의 사용자, 대리인 또는 하도급업자의 과실없이 예인선이나 이동용 구조장비 등이 고장 나거나 손상이 발생된 경우에 효율표의 50%의 효율로 현장에서의 수리기간에 대한 대기비용과 SCOPIC약관의 5 (iv) 항에 의거 한 증액(uplift)을 추가로 지급한다.¹²⁵⁾ 만약 구조업자, 구조업자의 사용자, 대리인 또는 하도급업자의 과실없이 예인선이나 이동용 구조장비 등이 구조작업을 실행함에 있어 발생된 직접적인 결과로서 운용 중단되거나 달리 사용이 불가능하게 되고, 현장에서 수리가 불가능하게 된 경우에,

(i) 예선이나 이동용 구조 장비 등이 그 이후 사용되지 않고, 현장에 남아있는 경우라면, 고장 발생 시부터 SCOPIC보수는 지급되지 않는다.¹²⁶⁾

(ii) 현장에서 회항하여 수리되어 합리적으로 현장으로 다시 돌아올 경우에는, 고장이 발생한 시점부터 수리 후 다시현장에 복귀할 때까지의 기간에 대하여 효율의 50%인 대기비율(Stand-by rate)과 SCOPIC조항의 5 (iv) 항에 의거 한 보너스를 지급한다.¹²⁷⁾

(iii) 현장에서 회항하여 다시 현장으로 복귀하지 않았다면, SCOPIC보수는 고장이 발생한 시점부터 중단되지만, 직접 본래의 기지로 반송되는 기간에 요

123) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제3조 (f)항

124) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제3조 (g)항

125) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제4조

126) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제4조 (i)항

127) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제4조 (ii)항

율의 50%의 대기요율을 적용하고 이에 추가하여 SCOPIC약관의 하부조항 5 (iv)항에 의거한 보너스가 지급된다.¹²⁸⁾

18. SCOPIC위원회에 관한 사항

부록A가 SCOPIC요율표에 대한 것을 언급했다면, 부록B는 SCOPIC위원회에 대하여 주로 다루고 있다.

우선 SCR은 SCR패널 (SCR Panel)에 등록된 SCR중에서 지명되는데, SCR패널은 SCOPIC위원회 (SCOPIC Committee)에 의하여 지명된다. SCOPIC위원회의 구성은 다음의 4개의 단체로부터 각각 3명의 대표로 구성되어 총12명이다:-

- 국제적인 P&I Club의 대표 3명
- 국제구조연합(ISU: International Salvage Union) 대표 3명
- 국제해상보험연합(IUMI: International Salvage Union) 대표 3명
- 국제해운회의소 대표자 3명¹²⁹⁾

SCOPIC 위원회는 부록A에 명시된 요율에 대하여 3년 단위로 검토하여 이에 대하여 책임을 부담한다.¹³⁰⁾ SCOPIC위원회는 SCR패널의 위원을 검토, 확인, 재확인 또는 탈락시키기 위해 런던에서 1년에 한번 회의한다.¹³¹⁾ 모든 개인은 SCOPIC 위원회의 회원에 의하여 SCR패널 멤버로 제안할 수 있으며 적어도 4표 이상이 반대하지 않는다면 SCR패널에 등재될 수 있다.¹³²⁾ SCOPIC위원회는 SCR에 대한 보수료를 정하고 승인할 수 있다.¹³³⁾ SCOPIC위원회의 위원의 보수는 무보수로 한다.¹³⁴⁾ SCOPIC위원회의 회의 및 사업은 로이즈(Lloyd's Corporation, 이하 "Lloyds")의 구조중재판정부(the Salvage Arbitration Branch of the Corporation)에서 조직하고 관리한다. 그리고 Lloyds에서는 SCR패널 회원

128) SCOPIC 2014 - Appendix A(SCOPIC), 제4조 (iii)항

129) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (a)항

130) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (b)항

131) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (c)항

132) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (d)항

133) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (e)항

134) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (f)항

명부를 유지하고, 선의의 관심을 가진 사람 등이 SCR이 되도록 한다.¹³⁵⁾ SCOPIC위원회는 절차상의 문제에 관한 자체 행정 규칙을 결정할 권리가 있다.¹³⁶⁾ SCR의 주된 임무는 구조업자와 동일해야 한다. 즉 선박과 그 선박에 선적된 재물의 구조작업을 돕고 환경 피해를 최소화하고 방지하기 위한 최선의 노력을 해야 한다.¹³⁷⁾ 셸비지 마스터는 항상 구조작업 전반에 대한 책임을 지며, 최선으로써 모든 최종 결정을 내리고 작업에 대한 책임을 진다.¹³⁸⁾ SCR은 셸비지 마스터에 의하거나, 셸비지 마스터를 대표하는 또는 주계약자의 현장의 대표자 (이하 “셸비지 마스터”라 한다)에 의하여 정보 제공을 받을 권리가 있다. 셸비지 마스터는 사정이 허용하는 경우 구조작업 중 SCR과 협의해야 하며, SCR은 일단 현장에 있다면, 셸비지 마스터에게 조언을 제공할 자격이 있다.¹³⁹⁾ 일단 SCOPIC약관이 발동된 이후에 셸비지 마스터는 일일보고 (이하 “일일 구조 보고서”)를 다음과 같이 발송해야 한다.

- 구조 계획 (사안이 발생되면 그에 따른 변경이 수반되어야 한다)
- 피구조물과 주변환경(사안이 발생되면 그에 따른 변경이 수반되어야 한다)
- 작업의 진행
- 당일 작업에 사용된 인원, 장비, 예인선 및 기타 작업선¹⁴⁰⁾

셸비지 마스터는 현장에 SCR이 도착하기를 기다리며, 매일 구조 보고서를 Lloyds와 선박소유자에게 송부해야 한다.

SCR이 지명되어 현장에 도착하면 셸비지 마스터는 일일 구조보고서를 SCR에게 전달되어야 한다.¹⁴¹⁾ SCR은 매일의 구조보고서를 수령 즉시 Lloyds, 선박의 소유자, 책임보험사(liability insurers) 및 (제12조에 따라 임명된 경우) 특별선체 대표 및 특별화물대표자에게 (SCOPIC약관 및 부록C) 현장에 있는 경우) 합리적으로 가용한 가장 빠른 방법으로 그 보고서(Daily Salvage Report) 사본을 발송

135) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (g)항

136) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제1조 (h)항

137) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제2조

138) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제3조

139) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제4조

140) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (a)항

141) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (b)항

한다. 특별선채대리인이 현장에 있지 않은 경우, SCR은 마찬가지로 매일 구조 보고서의 사본을 선채보험간사회사 또는 (SCR에게 알려진 경우) 대리점에 송부하고, 특별 화물대표자가 현장에 없는 경우, SCR은 마찬가지로 그러한 적하보험자 또는 적하보험자의 대리점 또는 SCR이 인지하고 있는 대리점에 송부하여야 한다(이하, 부록B에서 선채 및 화물 재물보험자는 “알려진 재물보험자”라 칭함).¹⁴²⁾ SCR은 상황에 따라 구조 마스터와 합리적으로 협의로 허용된다면, 그가 만족하는지 여부를 명시한 매일구조보고서를 승인한다.¹⁴³⁾ SCR은 매일의 구조 보고서에 만족하지 못하면 이의 의견이나 반대 의견을 설명하는 이의제기보고서를 준비하고 이를 셀비지 마스터에게 전달하여 Lloyds, 선박소유자, 책임보험회사(P&I Club) 및 특별대표자에게 전달(SCOPIC약관 제12조 및 부록C에 의거하여 임명 됨)하거나, 또는 한 명 또는 두 명의 특별대표자가 임명되지 않은 경우에는 자신이 알고 있는 재물보험자(Known Property Underwriter)에게 제출해야 한다.¹⁴⁴⁾ SCR이 SCOPIC약관에 대한 부록B (5) (c) (iii)에 따라 셀비지 마스터에게 이의제기보고서를 제출한 경우, SCOPIC보수를 위한 초기 지불금액은 합의 또는 중재에 의해 분쟁이 해결될 때까지 적절한 장비 또는 절차를 SCR의 관점에서 적절히 적용될 수 있는 요율로써 적용하여 산정한다.¹⁴⁵⁾ 일일구조보고서 및 SCR에 대한 이의제기보고서를 수령한 Lloyds는 계약서의 모든 당사자 및 통지해야 할 당사자의 손해보험회사(이하 “이해 관계자”라 함)와 선박상호보험자(P&I Club)에게 해당 보고서를 배포해야 한다.¹⁴⁶⁾ 구조작업이 종료 된 후 합리적으로 가능한 한 빨리 SCR은 다음과 같은 내용의 보고서 (이하 “SCR의 최종 구조보고서” 이라한다.)를 발급한다 :

- SCR이 알고 있는 사실관계와 피구조물과 구조작업의 상황.
- 구조업자가 구조작업을 수행하기 위해 고용한 예인선, 인력 및 장비.
- 계약자가 SCOPIC약관에 의거하여 부여 받을 수 있는 SCOPIC보수 계산.

142) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (c)항, (i)호

143) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (c)항, (ii)호

144) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (c)항, (iii)호

145) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (c)항, (iv)호

146) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (d)항

SCR의 최종구조보고서는 선박소유자와 책임보험자(P&I club)에게 전달되어야 하며 Lloyds는 즉시 이를 이해 관계자에게 배포해야한다.¹⁴⁷⁾

SCR은 다음 중 하나의 경우 선박소유자에 의해 교체 될 수 있다.

(i) SCR이 선박의 선주에게 자신을 교체할 것을 요구하는 요청서를 서면으로 제출 할 경우(단 SCR은 구조작업 전 과정에 현장에 남아 있어야 하며 다만, 예외적인 상황에서만 교체 될 것으로 예상해야 한다). 또는

(ii) SCR은 신체적 또는 정신적으로 자신의 임무를 수행 할 수 없거나 부적격한 경우, 또는

(iii) 모든 피구조물의 이해 관계자 또는 그들의 대표자들은 SCR이 교체되는 것에 동의하여야 한다.¹⁴⁸⁾

SCR을 대체하기 위해 지명되는 사람은 SCR패널에 등록된 사람이어야 한다.¹⁴⁹⁾ 교체될 SCR은 가능한 한 업무를 대신할 SCR이 도착할 때까지 그 근무 기간 동안 구조현장에 남아 있어야 하며 그의 파일 및 모든 다른 통신문, 컴퓨터 데이터 및 구조작업에 관련된 서류를 다음 SCR에 인계하여야 한다. 인계를 하는자는 구조현장을 떠나기 전에 충분히 상황보고(fully brief)를 인수자에게 해주어야 한다.¹⁵⁰⁾ 구조작업이 종료 될 때 해당 역할을 수행하는 SCR은 최종구조 보고서 작성에 대한 책임을 지며, 이전 SCR 또는 대체된 SCR과의 최선의 협력을 통해 그의 직무를 수행해야 한다.¹⁵¹⁾ 피구조물인 선박의 소유자는 SCR의 수입료 및 경비 지불에 1차적으로 책임을 진다. 중재인은 SCR의 수수료 및 경비를 배분하고 주 계약에 의거하여 자신이 판정하는 것을 포함하는 관할권을 가지며, 그렇게 함에 있어, 때때로 시행되는 여하한 시장합의에 의하여 설정된 원칙을 감안해야 한다.¹⁵²⁾ 구조계약에 따라 임명된 SCR은 구조와 무관한 사안에 관하여 여하한 당사자로부터의 증거제시 요구에 응해서는 안 된다.¹⁵³⁾

147) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제5조 (e)항

148) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제6조 (a)항

149) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제6조 (b)항

150) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제6조 (c)항

151) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제6조 (d)항

152) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제7조

19. 특별대표자에 관한 사항

SCOPIC약관 부록C의 경우는 특별대표자에 대하여 주로 규정하고 있으며, 주요한 내용은 다음과 같다.

셀비지 마스터와 선박의 소유자와 SCR은 특별대표자와 협력하여야 하며, 특별대표자가 구조작업을 관찰할 수 있도록 하고, 해난구조와 관련된 선박의 문서를 검사할 수 있도록 하기 위하여 선박에 제한 없이 접근할 수 있도록 허용해야 한다.¹⁵⁴⁾ 특별대표자는 상황이 합리적으로 허용하는 한, 구조 작업에 관한 모든 중요한 사실을 통보받을 권리를 가진다.¹⁵⁵⁾

SCR이 임명된 경우 SCR은 특별대표자(만약 해당상황이 있고, 그러한 상황이 허용하는 경우)에게 충분히 통보하고 상기 특별대표자와 협의해야한다. 특별대표자 또한 셀비지 마스터 또는 셀비지 마스터가 지명한 자로부터, 그리고 SCR로부터 직접 매일 구조 보고서 사본을 받을 권리가 있다.¹⁵⁶⁾

특별대표자의 임명은 여하한 법적인 목적으로 선박 또는 화물을 검사하고 선박의 문서를 검사하기 위해 피구조물인 선박 및 화물의 이해관련자가 또 다른 전문가 또는 검정인을 선박에 파견할 수 있는 권리(특별 대표자를 임명했는지 여부와 관계없음)에 영향을 미치지 않는다.¹⁵⁷⁾

SCR 또는 특별 대표자가 임명 된 경우, 계약자(구조업자)는 SCR 및 특별대표자를 제외한 여하한 검정인 또는 대표자가 실질적으로 구조작업을 저해하거나 위태롭게 할 것이라고 판단할 경우에는 구조현장의 접근을 제한할 수 있다.¹⁵⁸⁾

153) SCOPIC 2014 - Appendix B(SCOPIC), 제8조

154) SCOPIC 2014 - Appendix C(SCOPIC), 제1조

155) SCOPIC 2014 - Appendix C(SCOPIC), 제2조

156) SCOPIC 2014 - Appendix C(SCOPIC), 제3조

157) SCOPIC 2014 - Appendix C(SCOPIC), 제4조

158) SCOPIC 2014 - Appendix C(SCOPIC), 제5조

제3절 소결

P&I특별보상인 SCOPIC약관은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상규정을 명확히 구체화 하고 있는 것을 알 수 있고, 특히 부록A에는 요율이 구체적으로 명기되어 있고, 각각의 특수한 경우에 대한 요율의 적용방식까지 상세하게 언급되어 있다. 또한 부록B에는 P&I 특별보상약관을 실행함에 있어 해당약관의 장점을 극대화 하고, 단점을 극소화하고, 구조자를 도와 성공적인 해난구조를 성취할 수 있도록 하는 특별사고대표자(Special Casualty Representative)에 대하여 구체적으로 이를 규정하고 있다. 특별사고대표자(SCR)는 비록 선주의 동의하에 P&I Club에서 지명하지만, SCR은 해난구조의 피구조물의 모든 이해당사자를 위하여 공평하기 업무를 처리한다. 또한 마지막으로 부록C에서는 비록 SCR이 모든 피구조물의 이해당사자를 위하여 본연의 업무를 충실히 수행할 것이지만 추가로 선박이나 적하 등의 피구조물의 이해당사자들이 이해관계자만을 위한 특별대표자도 같이 규정하고 있다.

우리나라는 1989년 국제구조협약에 가입하고 않고 제14조의 특별보상을 상법 제885조에 수용만 하고 있으므로, 특별보상과 관련하여 여전히 구체적이지 않고 모호한 상태에 있다. 따라서 우리나라에 선박의 해난사고 발생 시 한국형 LOF해난구조계약에 의한 한국형 해양환경손해 특별보상(SCOPIC)을 적용할 법적인 근거가 없기 때문에 이로 인한 혼선과 해양오염사고의 확대 위험성을 여전히 배제할 수 없는 상황이다.

그래서 우리나라도 해양환경손해특별보상(가칭 KSCOPIC¹⁵⁹)약관과 같은 한국형 약관의 제정이 필요하다. 이러한 한국형 SCOPIC약관과 약관에 포함된 한국형 SCR제도를 실현하다면, 한국의 해양의 오염방지경감에 현실적인 발전을 실현할 수 있고 더 나아가 한국해난구조의 산업의 발전에도 기여할 수 있다고 판단된다.

159) Korean Special Compensation of P&I Club Clause.

제4장 특별사고대표자(SCR)의 법적지위와 안내지침

제1절 서설

LOF해난구조계약과 달리 SCOPIC약관은 일일구조비산정(Daily basis)제도이므로, 시간이 소요될수록 그리고 보다 많은 비용을 지출할수록, 이에 비례하여 구조업자는 동원한 인력과 장비와 지출한 비용에 비례하여 증액(Uplift)을 10~25%까지 받을 수 있도록 되어 있다.

따라서 구조현장의 작업진행상황을 면밀히 모니터링하고, 구조업자의 합리적이지 못한 구조계획이나, 과도한 구조선단과 인력 및 장비의 투입 등에 대하여 이의보고서를 작성하여 구조업자를 견제할 수 있도록 하는 기능이 필요하다. 따라서 성공적인 구조가 될 수 있도록 하기 위하여 해난구조에 전문적인 경험과 지식이 있는 SCR을 현장에 파견하는 SCR제도를 SCOPIC약관에 삽입하였다.

SCR의 기본적인 업무는 해난구조작업과 비용을 모니터링하고 구조업자가 선주와 이해관계자에 상충하여 청구되는 SCOPIC보수를 해결하기 위한 기초가 되는 최종 구조보고서를 제공하는 것이 주요한 역할 중의 하나이다.¹⁶⁰⁾

따라서 SCR은 구조현장의 구조계획을 모니터링하고, 구조업자를 도와 성공적인 구조작업이 되도록 하는 측면과, SCOPIC약관을 경제적으로 운용하여 시간의 흐름에 따라 SCOPIC보수를 받는 시스템의 부작용을 최소화 하는 필요성이 있어 SCR제도가 SCOPIC약관에 삽입하게 되었다. 이러한 SCR의 특유의 특성, 법적지위 및 도입의 필요성 그리고 안내지침(Guide Line)에 대하여 고찰하고자 한다.

160) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR' s (Digest 1, page 1)

제2절 SCR의 특성 및 도입 필요성

1. SCR의 임명

SCOPIE약관이 발동된 해난구조의 경우에 SCR패널에 소속된 SCR을 원칙적으로 선주가 지명권을 가진다. 비록 SCR은 선주가 지명하지만, 특별사고대표자(SCR)는 모든 당사자와 그들의 보험사를 대신하여 모든 관련자에게 공정하고 공평하게 자신의 직무를 수행한다.

그런데 SCOPIE위원회에 SCR패널에 임명되기 위한 신청을 하자면, 국제적인 P&I club 1곳과, 선체보험자 그리고 선주 측 그리고, ISU(International Savage Union)의 회원사로부터 각각 1장의 추천장을 받고, SCR신청자 자신의 해난구조 관련 경력과 자격 및 학력을 포함한 이력서와 신청서를 작성하여 제출하여야 하며, 이를 12명의 SCOPIE위원들이 심사하여 통과하여야 비로소 SCR 패널에 등록될 수가 있다. 이는 일반적으로 1번 또는 2번의 필기 그리고/또는 추가적인 구술시험을 치르면 되는 감정사와 손해사정인과는 상당한 차별성이 있다.

2018년 3월 29일 현재 총 50명의 SCR이 패널에 등록되어 있다.¹⁶¹⁾ 50명의 SCR의 국적을 상세하게 파악할 수는 없지만, 단순히 거주지를 기준으로 검토하면, 영국 15명, 싱가포르 9명, 네델란드 8명, 미국 6명, 그리고 호주, 독일, 아르헨티나, 벨지움, 홍콩, 브라질, 덴마크, 남아공, 중국, 일본, 한국과, 국적이 불분명한 한곳을 포함하여 각각 1명의 SCR이 상주하고 있다. 상주하는 국가별분포를 보면 영국이 30% 네델란드가 16%이다. 참고로, 위의 국가 중 싱가포르와 미국의 경우에는 영국과 네델란드의 국적의 SCR이 상당수 있는 것을 감안하면, 영국과 네델란드 국적의 SCR이 차지하는 비율은 50%를 훨씬 상회한다. 따라서 해운강국인 영국과 네델란드를 제외하면, SCR의 국적은 실제로 나라별로 1-2명 정도에 불과하고, 대부분의 해운강국이 아닌 나라인 경우에는 해당국적의 SCR이 아예 없다. 참고로, 해운강국인 일본은 SCR제도의 초기부터 극동지역에서

161) <https://www.lloyds.com/market-resources/lloyds-agency/salvage-arbitration-branch/contact-us/special-casualty-representatives?showall=1>

는 유일하게 SCR에 등록이 되었으나 다른 국가는 사실상 없었다. 한국의 경우에는 2008년에 필자가 한국인 최초로 등록되었고, 중국은 2010년에 처음으로 1명이 SCR로 등록되었다. 현재 극동지역에는 사실상 총 3명의 SCR이 한국, 중국, 일본에 각각 1명씩 SCR 패널에 등록되어 있을 뿐이다.

2. SCR의 자격요건

SCR은 광범위한 해난구조와 구조업무의 지식과 이해, 그리고 해난구조실무를 갖춘(“The role of a Special Casualty Representative, (SCR), requires a wide knowledge and understanding of the business and practicalities of marine salvage.”)¹⁶²⁾ 인재 중에서 SCR위원회에 의하여 이를 선임한다. 따라서 일반 자격증 시험과 달리 SCR위원회에서 SCR신청자의 이력서와 경력 등에 대한 서류를 제출한 자료를 검토한 이후에 SCR여부를 결정하게 된다. SCR에 신청하기 위한 신청서류에 포함되는 것은 개인신상, 학력과 전문적인 자격분야, 업무분야, 기타 추가할 사항과 해난구조 관련경력을 포함하여야 한다.

2016년부터는 추가적인 자격요건이 도입되었다. 즉 기존에 추가하여,

- 전문가 배상책임보험에 가입하여야 하고 최소보상액은 US\$250,000이상이 유지 되어야 하고,
- 국제해사기구(IMO: International Maritime Organization)가 인정한 선원검진증서 형태를 갖춘 선원건강검진에 통과한 증서 또는 이와 동등한 해상의료건강증서를 제출하여야 한다.¹⁶³⁾
- SCR업무를 수입 받았을 때에는 유효한 의료건강보험(medical/medical evacuation insurance)에 가입되어 있어야 한다고 새로이 규정하였다.

162) SCR Digest 3, “W.A. Bishop” Chairman of the SCR Committee, 9th March 2009.

163) Introductory notes, article 5 in REAPPLICATION TO JOIN THE LLOYD’S SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVE (SCR) PANEL(Rev 1: 21 Jun 16)

3. SCR의 임기

SCR제도가 새로이 도입된 초기부터 2016년 이전까지, 모든 SCR은 매년 1월초에 본인이 SCR업무를 충실히 수행할 수 있다는 것과 SCR패널에 남고 싶다는 의사만 표시한다면 지속적으로 SCR패널에 잔류할 수 있었다. 따라서 논리적으로 매년 초에 SCR본인이 SCR업무를 수행할 수 있다는 것과 SCR패널에 잔류하고 싶다는 취지를 전자 메일 상으로 통지하면 SCR은 특별히 임기의 제한없이 패널에 SCR의 지위를 유지할 수 있었다.

SCR의 역할과 구조현장의 특성을 감안한다면, 상당한 해난구조관련 지식도 필요하지만 무엇보다도 상당한 해난구조에 대한 객관적인 경력이 있어야 한다. 따라서 대부분의 해난구조를 직·간접적으로 많이 경험하여야 하므로 현실적으로 젊은 연령의 SCR은 거의 없고 대부분의 경우에 상당히 연륜이 많은 노년층의 전문인이 SCR패널의 대부분을 구성하고 있다. 해난구조의 특수한 현장은 건강한 체력적인 요인이 상당히 필요하다. 연령대가 높은 SCR의 경우에는 모두가 다 그런 것은 아니지만 구조현장의 선상(船上)보다는 육상의 호텔 등의 숙소에서 체류하는 경향이 사실상 많아, 이를 개선하고자 로이즈구조 중재에서는 건강에 대한 것을 좀 더 구체적으로 제시한 것으로 판단된다. 그러한 취지에서 2016년부터 SCR은 매년 초에 SCR 지침(Digest #3 과 #4)에 의하면 SCOPIC위원회의 비서(secretary)를 통하여 SAB(the Lloyd's Salvage Arbitration Branch)에 아래와 같은 취지의 내용을 재확인 시켜주어야 한다.

- SCR은 LOF(Lloyd's Form Salvage Agreement)상에 서명한 회사나 기구, 그들의 보험자에게 배타적인 조언이나 전적으로(full time) 고용되지 않고 있다는 것과

- 때때로 SCR의 역할이 격렬할 수 있음을 인정하고, 자신의 건강과 체력이 SCR의 역할을 수행할 수 있다고 고려되어 지고 확인하여야 한다.

위와 같은 취지를 보다 구체화하기 위하여 SCR의 임기 관련하여 2016년 SCR 안내서(Guidance notes)에 의하여 일부 변경하여 SCR이 되기 위한 요건 중 건강기준을 새로이 규정하였다.¹⁶⁴⁾

- SCR의 역할을 수행하기 위해 혹독한 환경에서도 활발한 활동을 할 수 있을 정도로 신체적으로 적합하여야 한다는 것과,

- 전 세계적으로 여행할 수 있고 장기간 구조현장에 현장에 머물 수 있을 수 있어야 한다는 새로운 조건을 규정하였다.¹⁶⁵⁾ 그러한 취지에서 건강검진 증명서를 제출할 것을 제시하였다.

즉, 선주나 그들의 P&I Club에 의해 SCR로 지명될 때 의료증명서는 현재 IMO 선원의 건강검진과 같은 수준이 요구되고 있다.¹⁶⁶⁾ 또한, SCR의 임기는 SCR로 지명된 그해의 1월 1일부터 개시하여 최대 3년으로 설정하고, 개개의 SCR은 SCOPIE위원회의 검토에 의하여 연속적인 3년에 재임명될 수 있도록 하고 있어서, SCR은 최소한도 3년에 한번씩 SCR의 자격을 재검토 후 재임명 여부를 결정하는 것으로 변경하였다.¹⁶⁷⁾ SCR의 임기관련 규정이 없을 때에는 일단 SCR에 임명되면, 신체의 건강상태가 현장을 방문하여 SCR업무를 진행할 정도로 충분치 못함에도 불구하고 SCR본인의 선택에 의하여 지속적으로 SCR패널에 남아 있을 가능성이 있었다. 그러한 부분을 현실적으로 개선하기 위하여 임기와 건강검진방식을 새로이 채택한 것으로 판단된다.

164) "2. Eligibility to remain on the SCR Panel," Guidance Notes on the Role of the Special Casualty Representative, 2016.

165) Introductory notes, ii. of item 5 in REAPPLICATION TO JOIN THE LLOYD'S SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVE (SCR) PANEL(Rev 1: 21 Jun 16)

166) Introductory notes, article 6 in REAPPLICATION TO JOIN THE LLOYD'S SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVE (SCR) PANEL(Rev 1: 21 Jun 16)

167) Introductory notes, article 7 in REAPPLICATION TO JOIN THE LLOYD'S SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVE (SCR) PANEL(Rev 1: 21 Jun 16)

4. SCR의 직무

SCR위원회는 증거수집, 구조작업 감시 및 최종 해난구조 보고서 작성 (SCOPIC 보수의 예비적인 계산을 포함)에 있어서 SCR로써의 역할수행 함에 있어 SCR에게 도움이 될 지침을 공표했다. 즉, SCR의 역할은 해난구조작업과 책임을 감시하고 구조업자가 선주와 상충하게 청구되는 SCOPIC 보수를 해결하기 위한 기초가 되는 최종 구조보고서를 제공하는 것과, 이의보고서를 작성하고, 최종 보고서를 작성하는 의무 및 셸비지 마스터의 일일 구조보고서를 승인하고, 모든 해난구조 관련 이해당사자에게 회람하도록 할 의무가 있다.¹⁶⁸⁾ 이에 관련하여, 대부분의 사람들은 SCR의 역할이 구조작업 이후의 구조비 협상을 위하여 구조작업에 개입 내지는 간섭하고, 구조작업의 잘못된 점을 찾아 이를 비난하기 위한 측면이 있다고 판단하는 경우가 많이 있다.

그러나 실제로 규정된 SCR의 기본임무는 구조업자와 동일하게 성공적인 구조가 목적이다. 즉, 성공적인 구조를 위하여 셸비지 마스터를 도와서 위험에 처한 선박과 그 재물의 구조에 협조하고, 환경피해를 최소화하고 방지하기 위해 최선을 다하는 것이다.

즉, 해난구조작업에 있어서 기본적인 임무는 셸비지 마스터와 동일하지만 구조작업과 관련된 모든 작업에 대한 결정과 책임은 셸비지 마스터가 부담하고 SCR은 피구조물의 구조작업에 최선을 다하여 협조함으로써 환경피해를 최소화하고 방지하는 것이 기본적인 임무이지만, 셸비지 마스터와 달리 구조작업은 물론이고 구조작업 중에 발생하는 여하한 환경피해 등에 대한 어떠한 책임도 부담하지 않는다.

5. SCR의 권한

영국의 SCR지침서에 의하면, 우선, “SCR은 구조작업에 대한 관찰과 보고 그리고 셸비지 마스터와 상의하는 의무가 있다. 그러나 구조작업을 지시할 의무는

168) Guidelines for special casualty representative(2005), 2. The SCR's Duty.

없다”라고 규정하고 있다. 따라서 SCR의 권한은 사실상 없다는 것을 서두에서 명확하게 명기하고 있고, 구조작업 관련하여 셀비지 마스터와 상의할 의무만 존재한다.¹⁶⁹⁾

다만 제3조의 b목에서는 “구조작업이 수행되는 방식, 사용되는 예인선, 인원 및 장비의 유형 또는 개수 등에 대하여 SCR이 거부하는 경우 가능한 한 신속히 셀비지 마스터에게 이를 통보하여야 하며, 또한 셀비지 마스터의 일일작업 보고서에 대해 만족스럽지 않다면 이의제기보고서(dissenting report) (SCOPIC, Appendix B, Paragraph 5 (c) (iii) 참조)를 작성하여 제출한다. 그러나 SCR은 구조 작업에서 구조를 위한 인력이나 장비와 선단 등을 증가하거나, 축소하여 사용하도록 셀비지 마스터에서 지시할 권한이 없고 그런 것에 대한 결정은 셀비지 마스터의 재량에 맡겨야 한다.”라고 규정하고 있다. 따라서 구조작업에 대한 결정에 대해서는 셀비지 마스터에게 SCR이 구조계획에 대하여 반대의견을 제시할 수는 있지만, 최종적인 결정은 구조업자가 한다는 것을 재차 명확히 규정하고 있다. 심지어 SCR은 피구조물의 소유자들에게 어떠한 특정행위에 대하여 구속할 수 없을 뿐만 아니라, 어떤 피구조물의 소유자를 사전에 알지 못한다면 직접연락을 하지 말라는 취지로 규정하고 있다.¹⁷⁰⁾ 이는 SCR의 임무는 구조와 관련된 자문과 보고서 작성에 철저히 한정하고 있는 연장선상에 있다고 간주된다.

참고로 자체적인 SCR체제를 갖춘 일본의 SCR지침서 2항에 다음과 같이 규정하고 있다. “SCR 규칙 제4조 (4)항과 관련하여 SCR이 셀비지 마스터 또는 셀비지 마스터의 일일구조보고서 내용에 동의하지 않는 경우 SCR은 구조업자에게 자신의 승인불가(disapproval)를 서면으로 통보하고 일일구조보고서(Daily report)에 그의 불승인 의견을 나타낸다. 그러나 이미 기술했듯이, SCR은 구조작업에 사용되는 자원을 늘리거나 줄일 것인지 여부를 포함하여 셀비지 마스터를 지시할 권한이 없으며 그러한 결정은 셀비지 마스터가 최종 결정한다.”¹⁷¹⁾ 라고 규정하고 있어, SCR의 권한은 해난구조 관련하여 규정상으로 실질적인 권

169) Guidelines for special casualty representative(2005), 3. The SCR’s Powers.

170) 3항 The SCR’s Rowers의 (c)목, Guidelines for special casualty representative(2005).

171) 일본의 “Guidelines for Special Casualty Representative” , 2. SCR’s Power,

한은 없다. 그러나 구조 이후의 SCOPIC보수의 실질적인 협상에 있어, SCR의 보고서에 근거하여 보수가 산정되므로 구조작업에 있어 직·간접적인 영향은 현실적으로 미치고 있다고 할 것이다.

6. SCR제도 도입의 필요성과 효과

LOF보수와 달리 SCOPIC보수산정은 일일구조비산정(Daily basis)제도 이므로, 시간이 소요될수록 그리고 보다 많은 비용을 지출할수록, 이에 비례하여 구조업자는 동원한 인력과 장비와 지출한 비용에 비례하여 증액(Uplift)을 10~25%까지 받을 수 있도록 되어 있다. 따라서 구조업자는 신속한 구조보다는 시간적인 여유를 가지고 필요이상의 과도한 장비와 인력을 동원할 가능성이 매우 높다. 그러한 보수의 증대에만 치중하다가 구조작업의 효과적인 적기를 실기함에 따라 더 많은 장비가 동원되도록 구조상황을 유도할 가능성을 배제할 수 없고, 자칫 잘못하면 구조작업의 적기를 실기로 인하여 또 다른 위험에 직면할 가능성도 배제할 수 없고 최악의 경우에는 구조를 실패하여 피구조물의 손해는 물론이고, 더 많은 환경손해를 초래할 가능성을 배제할 수 없다.

무엇보다도, 비록 구조업자가 구조를 실패하더라도 구조업자는 LOF해난구조계약 임에도 불구하고 SCOPIC보수를 받게 되므로, 구조자의 신속한 구조에 초점을 두지 않아도 되는 여건을 제공한다. 특히 구조업자가 LOF해난구조계약 시에 SCOPIC약관을 선택하여 발동할 경우의 상황은 통상적으로 구조의 성공가능성이 높지 않은 경우이거나, 구조 이후의 피구조물의 가액이 높게 기대되지 않는 경우이므로 구조업자는 LOF구조계약의 정신에 입각한 신속한 구조를 하기보다는 성공적인 구조가 될 가능성이 낮은 경우라면, SCOPIC약관을 선택 후 바로 발동하여 시간적인 여유가 있는 안정된 구조작업을 선택하는 것은 구조자의 입장에서는 당연한 조치이다. SCOPIC약관을 제정할 때에도 이와 같은 문제점을 충분히 인식하고 있어 SCR제도를 SCOPIC약관 내에 삽입한 것으로 이해된다.

SCR제도는 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상의 불명확성 등을 명확히

하고 구조업자에게 보다 적극적인 환경오염방지경감 작업을 독려하기 위하여 시간에 따라 보수가 산정되는 SCOPIC약관의 단점을 충분히 인식하면서도 환경오염방지경감에 더 많은 초점을 두었기 때문에 채택되었다고 판단된다. 이러한 상황 하에서 SCOPIC약관의 장점을 최대화 시키고 단점을 최소화하기 위하여 해난구조에 전문성과 경험을 갖춘 SCR이 구조현장에 참여하는 것이 필요하게 됨에 따라 SCOPIC약관 내에 SCR을 규정하고 있다.

SCR의 역할은 해난구조작업과 계획을 모니터링하고 구조업자가 추후 피구조물의 소유자와 협상하게 될 SCOPIC보수를 산정·해결하기 위한 기초가 되는 최종구조보고서를 제공하는 것이다.¹⁷²⁾ 즉, 구조 현장의 작업진행상황을 면밀히 모니터링하고, 구조업자의 합리적이지 못한 구조계획이나, 과다한 구조선단과 인력 및 장비의 투입 등에 대하여 이의보고서를 작성하여 구조업자를 견제할 수 있도록 하고 있다. 따라서 SCR은 구조현장의 구조계획을 모니터링하고, 구조업자를 도와 성공적인 구조작업이 되도록 하는 측면과, SCOPIC약관의 경제적 인 구조에 대한 부작용을 최소화 하는 효과가 있다.

제3절 SCR의 법적지위

1. 서언

해운산업이 발전함에 따라 해상분야의 다양한 직업 전문가들이 발생하게 되었다.¹⁷³⁾ 그러한 전문가들의 역할과 그에 따른 지위 및 책임에 대한 논의 또한 적지 않게 있었다. 해상에서 여객과 화물운송에 있어서 항해안전은 물론이고 해양환경의 보호에 직·간접적으로 책임지는 주체로는 선박소유자, 운항자, 화물소유자, 조선소 등과 안전관련 행정기관 등이 있다. 특히, 선박의 안전한 운항의 척도인 감항성 등에 관해서는 선급협회의 역할도 빼 놓을 수 없다. 또한 해상보험에서 보상하는 위험으로 인하여 선박과 화물의 물적인 손해가 발생 시

172) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR' s (Digest 1, page 1)

173) 최정환, 유진호, 이상일, 「선박연료유 검정인의 법적지위와 책임에 관한 연구」, 『Journal of the Korean Society of Marine Engineering』 Vol. 40, No. 9, 2016, 859쪽.

에는 독립적인 제3자의 입장에서 전문적이고 객관적으로 검사를 진행하고 사실 관계를 근거로 하여 사고원인과 손해의 범위를 사정하는 해사검정인들도 해운은 물론 해상 보험업에서 매우 중요한 역할을 하고 있다.

일반적인 해사검정인은 독립계약자의 지위를 가지며 운송인 및 선박소유자의 선체보험회사 또는 P&I Club 등이나, 적하 또는 그들의 적하보험자 기타 해상 관련 업체로 부터의 수입을 받고 이를 수행하는 자를 손해사정사 또는 해사감정인이라고 한다.

해난구조관련 대표적인 전문가인 SCR의 지명은 기본적으로 선박소유자가 하는 것으로 되어 있지만 대부분의 경우에 사실상 P&I Club에서 직접 지명한다. 하지만 실무적으로는 사고선박소유자의 동의를 구하는 형식을 취하고 있다. 또한 지명에 있어 2014년 이전에는 특별한 서식이 없고 단순하게 메일상이나 전화로 연락하여 지정·확인하였다.

그러나 2014년 7월 1일자의 SCR의 역할에 대한 지침메모(Guidance Note on the Role of the Special Casualty Representative (SCR))에는 부록에 SCR에 대한 표준 임명서식¹⁷⁴⁾이 첨부되어 있다. 내용을 보면 SCR지명서는 해당 SCR은 물론이고 계약된 구조업자와 선주/선장 그리고 Lloyd's에도 송부한다. 또한 피구조물인 선박의 선명, LOF해난구조계약일과 SCOPIC약관이 구조업자에 의하여 발동(Invoke)된 날짜를 표시한다. 또한 SCOPIC약관 제12조에 따라 선주에 의하여 SCR을 지명한다는 것과 최대한 사고현장에 신속히 도착할 것과 피구조물인 선박의 선장과 셸비지 마스터에게 SCR의 도착을 알려줄 것을 요청하고 있다. 그리고 SCOPIC약관의 운영과 SCR의 임무 관련된 아래의 자료를 제시하고 있다.

- SCOPIC약관과 3개의 부록¹⁷⁵⁾
- SCR 가이드라인과 3개의 부록¹⁷⁶⁾
- SCR의 역할에 대한 지침¹⁷⁷⁾

174) Appendix A “Pro Forma Letter of Appointment of SCR”, Guidance notes on the role of the Special Casualty Representative(SCR), 1st July 2014,

175) The SCOPIC Clause and its three Appendices

176) The SCR Guidelines and their three Appendices.

- 국제구조연합 (International Salvage Union)과 국제적인 P&I 클럽 간의 실무 강령¹⁷⁸⁾

- 국제적인 P&I 클럽그룹과 London Property Underwriters 사이의 실무 강령¹⁷⁹⁾

또한 구조업자의 일일구조보고서와 필요하다면, 그에 대한 이의보고서 (Dissenting Report)에 특별한 주의를 기울일 것을 요청하고 있다. 따라서 SCR의 가장 중요한 업무는 구조업자의 움직임을 구체화시킨 일일보고서를 확실히 파악하고 이에 대하여 반대의 의견이 있다면 필요시에 이의제기보고서를 작성하는 것이 주요한 업무 중의 하나로 이해된다. 또한 SCR지명서에서 강조하는 것은 SCR은 피구조물인 선박소유자가 지명했음에도 불구하고 SCR은 모든 피구조물의 이해당사자를 대표한다는 것과 기본적인 업무가 구조업자의 의무와 동일하다는 것을 강조하고 있다.

즉, 선박과 선박에 선적된 재물을 구조하는데 최선을 다하여 구조업자를 도와 주고, 환경에 대한 피해를 방지 및/또는 최소화해야 한다라고 언급되어 있다. 또한 SCOPIC약관의 성공은 SCR이 공평하고 공정한 공통된 명분으로 구조업자 및 기타 이해 관계자와 협력하여 해난구조 대응작업에 있어 편견없이 공정하게 하는 것이다. 이와 관련하여 모든 당사자에게 공통적으로 제공되지 않는 정보를 어느 한 당사자에게만 제공해서는 안 되며, SCR의 보고내용은 단지 해난구조 문제에 엄격히 제한되어야 하다고 언급되어 있다.

셀비지 마스터는 구조작업 전반에 대한 책임을 지며 자신이 최선이라고 생각하는 것에 관한 모든 최종 결정을 내리고 작업에 대한 책임을 지게 된다. 따라서 SCR은 셀비지 마스터의 결정에 대하여 반대의견을 제시할 수 있지만 구조작업에 대한 책임을 져야하거나 구조작업을 결정할 권한이 없는 것은 물론이고 피구조물의 소유자를 특정한 합의로 구속시킬 수가 없다. 또한 SCR은 어떠한

177) The Guidance Note on the Role of the SCR.

178) The Code of Practice between the International Salvage Union and the International Group of P & I Clubs.

179) The Code of Practice between the International Group of P & I Clubs and London Property Underwriters.

경우에도 SCOPIC요율에 따른 협정요율 관련하여 협상의 여지를 추구해서는 안 된다. 이는 SCOPIC 요율을 엄격히 지켜줄 것을 요구하고 있다.

그리고 구조 마스터와 긴밀히 협력하고 셸비지 마스터가 SCR과 솔직하게 교신하여 작업에 대한 적절한 정보를 제공받을 자격이 있다고 명시되어 있고 SCR자신의 전문성과 필요한 사고대응에 대한 인식을 바탕으로 셸비지 마스터에게 조언을 제공 할 수 있는 권한이 있다.

SCR의 수입료 관련하여 선주가 모든 피구조물의 이해당사자를 대표하여 우선적으로 SCR의 수입료에 대하여 책임을 진다고 언급은 되어 있으나, 궁극적으로 선체보험자와 P&I Club에서 균등하게 부담한다.

최종하단의 서명 란에는 SCR과 사고선박의 선장이 서명하도록 되어 있다. 이를 구체적으로 보면 SCR은 해난구조에 대한 SCR의 지명을 수락한다는 내용과, 재차 언급된 그의 업무에 대하여 확인하도록 표준문구가 작성되어 있고 사고선박의 선장은 해난구조에 SCR이 지명되었다는 것과 선장은 SCOPIC약관의 부록 B의 내용에 따라 SCR이 같이 상호 작용할 의무가 있다는 것을 확인하도록 되어 있다.

SCR이 선임되는 경우는 생각보다 많지 않은데 그 주요한 이유는 다음과 같다. 우선 구조계약이 LOF계약인 경우에만 선택의 여지가 있고, 또한 그러한 LOF계약 시에 SCOPIC약관을 반드시 선택하여야 하고 그러한 선택을 한 경우 반듯이 SCOPIC약관을 구조업자가 발동하여야 비로소 선주와 P&I Club에서 SCR 패널에 있는 약 50명의 SCR중 1명을 지명하게 되어 있다. 이와 같은 조건에 맞아야 비로소 SCR이 해당구조에 파견될 수 있다. 따라서 SCR이 개입될 가능성이 매우 많지 않다.

또한 SCR이 지명되는 경우에도 선주의 P&I Club에서 지명하므로 지역적인 측면보다 국적(國籍)과 같은 인적 인과관계에 따라 SCR을 지명하는 경우가 많기 때문에 해당지역의 SCR이 지명되기 보다는 P&I Club과 인적인 교류의 기회가 많은 유럽의 특정국가의 SCR이 상당히 많이 지명되는 경향이 많다. 아시아의 싱가포르의 경우에도 싱가포르 현지인 보다는 영국을 포함한 유럽의 특정국

가 소속의 회사가 싱가포르 지점에 근무하는 SCR이 사실상 대부분이다. 따라서 유럽국적 편중된 SCR이 운영되고 있는 측면이 많다.

SCR특유의 특성과 법적지위 관련하여 노무계약인 고용, 도급, 위임계약의 측면에서 고찰하고, 손해사정사와 해사감정인과의도 같이 고찰하고자 한다.

2. SCR의 법적지위

SCR의 업무를 사무관리의 측면에서 보면 사무관리의 개념은 계약상 또는 법률상 의무 없이 타인을 위하여 그의 사무를 처리하는 것을 사무관리라고 한다. (민법 제734조 1항) 타인의 사무를 처리함에 있어서 그 타인을 위하여 일하여야 할 위임계약, 도급계약 등의 계약 또는 후견, 법적부양의무 등의 법률의 규정에 의한 의무에 의하여 타인의 사무를 처리할 때에는 그 계약 또는 그 법률의 규정에 의하여 규율되며 이러한 타인사무의 처리는 사무관리가 아니다. 그러므로 어떤 사람이 타인을 위하여 그의 사무를 처리하는 것이 계약에 기한 의무가 아니고 법률의 규정에 의한 의무도 아닐 때에 그 타인사무의 처리가 사무관리가 된다.¹⁸⁰⁾ 사무관리의 측면보다는 노무이용계약이 더 현실적이다.

이와 관련하여 고용계약, 도급계약 그리고 위임계약의 측면에서 SCR의 업무를 고찰하고자 한다.

2.1 고용계약

2.1.1 의의

고용계약이라 함은 당사자 일방이 노무를 제공하고, 이에 대하여 타방은 보수를 지급할 것을 약정함으로써 성립하는 계약이다(민법 제655조). 고용은 노무제공에 대한 대가로서 사용자의 보수의 지급을 그 요소로 한다. 따라서 고용계약은 노무자와 사용자의 합의로 성립하는 쌍무, 낙성계약이며, 특별한 형식을

180) 김상용, 『채권각론』 제3판, (화산미디어, 2016), 493쪽.

요하지 않는 불요식의 유상계약에 해당된다.¹⁸¹⁾ 노무를 공급하는 자를 노무자라고 하고 노무를 공급받고 그것에 대해 보수를 지급하는 자를 사용자라고 한다.

그러므로 고용계약은 노무자는 사용자에게 노무를 제공하고, 사용자는 노무자에게 대하여 그의 노무제공에 대한 대가로서, 보수를 지급할 것을 약정함으로써 성립된다. 따라서 고용계약은 사용자가 대가를 지급하고 노무자의 노동력을 확보하여 이를 이용할 것을 목적으로 하는 계약이다.¹⁸²⁾ 즉 고용계약은 낙성, 쌍무, 유상 그리고 불요식 계약이다.

2.1.2 고용계약의 변천

로마법에서 고용을 노예의 임대차로 다루었다. 로마법에서 노예는 사람이 아니라 물건으로 다루어졌으며 지급노무는 노예에 의하여 제공되었으므로 지급노무의 제공은 노예의 임대차로 다루었던 것이다.¹⁸³⁾ 이후 산업혁명이 발달한 노동운동의 결과로 근로자의 인간다운생활을 보장하기 위하여 자유로운 노무제공의 계약인 고용계약에, 사회적요소가 가미되고 고용계약은 그러한 사회적 요소가 가미된 근로계약으로 발전되었다.¹⁸⁴⁾

2.1.3 고용계약과 근로계약과의 관계

고용계약은 노무 그 자체를 제공을 목적으로 하는 계약이다. 고용계약인 경우에는 노무가 단기간에 제공되는 것이 일반적이다. 노무를 장기간에 걸쳐서 제공할 때에, 그 계약은 일반적으로 근로계약이다.¹⁸⁵⁾ 노무제공과 보수의 지급을 내용으로 하는 점에서는 근로계약과 동일하다.

181) 김준호, 『채권법』 제9판, (법문사, 2018), 654쪽.

182) 김상용, 앞의 책, 331~332쪽.

183) 김상용, 앞의 책, 333쪽.

184) 김상용, 앞의 책, 334쪽.

185) 김상용, 앞의 책, 336쪽.

그러나 고용계약에는 사회적 색깔이 없는 데에 반하여 근로계약은 사회적 요소가 가미되어 노동법의 규제를 받고, 계약자유가 제한을 받는다는 차이가 있다.¹⁸⁶⁾

2.1.4 고용계약의 종료

고용의 종료사유에는 약정한 고용기간의 만료, 고용의 종료에 관한 당사자간의 합의, 당사자에 의한 해지통고 또는 해지 등이 있으며, 그 밖에도 정년에 의한 퇴직, 노무자의 사망 또는 사용자의 법인격의 소멸 등에 의한 당사자의 소멸 등도, 고용관계의 종료사유가 된다. 그러나 사용자를 가르치거나, 간호하는 경우와 같이, 사용자 자신에 대한 노무의 제공을 내용으로 하는 고용계약에 있어서는 사용자의 사망으로 고용관계는 종료한다.¹⁸⁷⁾

2.1.5 고용계약과 SCR

SCR의 지명은 선주의 동의하에 선주의 P&I Club에서 지명하고 수입료에 관해서도 선주의 P&I Club에서 우선적으로 부담한다. 따라서, 객관적으로 보면 선주와 선주의 P&I Club에게 종속적인 지위라고 볼 여지가 많지만, 실제로 SCR은 SCR의 지침에 명확히 규정되어 있듯이 관련당사자 모두에게 공평하게 자신의 전문성을 가지고 독립적·자주적으로 구조현장을 모니터링하고 이를 일일보고서, 최종 보고서 등을 제출한다. 자주적 그리고 독립적이라는 측면을 감안하면 고용계약과는 거리가 멀다.

2.2 도급계약

2.2.1 의의

186) 김상용, 앞의 책, 334쪽.

187) 김상용, 앞의 책, 339쪽.

도급계약은 당사자 일방이 어떤 일을 완성할 것을 약정하고 상대방은 그 일의 결과에 대하여 보수를 지급할 것을 약정함으로써 성립하는 계약이다(민법 제664조).

2.2.2 법적성질

수급인에 의한 일의 완성의무와 도급인의 보수지급 의무는 서로 대가관계에 있어 도급은 쌍무·유상계약에 속하며 낙성·불요식의 계약이다.¹⁸⁸⁾

도급계약은 첫째로 일의 완성을 내용으로 하는 계약이다. 일이라 함은 노무에 의하여 생기는 결과로서 유형적인 결과도 있고 무형적인 결과도 있으나 일정한 일을 완성하는 것이 본질적인 내용이다. 즉, 일의 완성을 급부의 내용으로 하고는 있지만, 완성된 일의 구체적인 모습은 유형적인 물건의 제작, 가공, 수리 등을 비롯하여 무형적 또는 정신적이 일의 완성에 이르기까지 매우 다양하다. ¹⁸⁹⁾ 도급계약에 의하여 수급인이 이행하여야 할 일은 수급인의 노무에 의하여 생기게 되는 결과를 말한다. 수급인이 기한 내에 일을 완성하지 못하면 채무불이행책임을 진다.¹⁹⁰⁾ 또한 도급은 수급인이 일을 완성할 것을 내용으로 하므로, 그 일을 언제나 수급인이 스스로 하여야 하는 것은 아니다. 왜냐하면 도급에 있어서는 제3자에 의하여 일이 수행되어도 일을 완성만 하면 되기 때문이다.^{191) 192)}

둘째로 도급은 수급인의 일의 완성에 대해서 도급인이 보수를 지급할 것을 약정하므로 유상계약이며 동시에 쌍무계약이다. 보수는 금전으로 지급하는 것이 일반적이나 반드시 금전에 의하여 지급할 것이 요구되지는 않는다. 그리고 보수의 지급은 원칙적으로 후급이다. 그러나 당사자의 약정에 의하여 선급 또는 분할급도 할 수 있다.

188) 김준호, 『채권법』 9판, (법문사, 2018), 660쪽.

189) 김형배, 『채권각론(계약법)』, (박영사, 1997), 592 쪽.

190) 김준호, 앞의 책, 663쪽.

191) Medicus Dieter, Schuldrecht II: Besonderer Teil, 5. Aufl. 1992, P260.

192) Brox Hans, Besonderes Schuldrecht, 19. Aufl. 1993 P260.

셋째로 도급계약은 낙성, 불요식 계약이다. 일부 건설도급계약의 경우에는 반드시 서면으로 작성될 것이 요구되고 있으나 그러한 것은 건설도급을 행정적으로 규율할 목적으로 비롯된 것이므로 건설도급계약이 요식계약인 것은 아니다.¹⁹³⁾ 일정한 도급계약에 관해서는 운송계약은 상법에서 자세히 규율하는 것과 같이 민법 외에 특별법에서 따로 규율하는 것이 있다.¹⁹⁴⁾

2.2.3 도급의 종료

도급은 계속적 채권계약이 아니다. 따라서 기간만료나 계약의 해지에 의한 종료는 생길 여지가 없다.¹⁹⁵⁾ 도급의 종료는 수급인이 도급받은 일을 완성하여 인도함으로써 종료된다. 또한 수급인이 일을 완성하여 이를 인도하지 못하는 채무불이행의 경우에는 도급이나 해제의 일반법리에 따라 도급계약을 해제함으로써 종료된다.

민법 제673조에 의하여 도급인이 해제권을 행사하였다고 하더라도 도급계약을 소급적으로 소멸시키는 것이 아니라 장래에 향하여 그 효력을 상실시킬 뿐이다. 그러므로 도급인의 해제권은 소급효가 없는 해제권이므로 실질적으로는 해지권이다.¹⁹⁶⁾ 따라서 수급인은 원상회복의무를 지지 아니한다.

그러나 법조문에는 손해를 배상한 후 계약을 해제할 수 있는 것처럼 표현되어 있지만 손해액의 산정에는 다툼이 있어 손해배상을 요건으로 하면 도급인이 해제를 하는데 어려움이 있는 점에서, 손해배상의 제공 없이 해제할 수 있다는 것이 통설이다.¹⁹⁷⁾

하도급은 일의 완성을 도급받은 수급인이 스스로 일을 완성하지 아니하고 제 3자로 하여금 그 일을 완성하게 하는 원수급과 하수급의 사이의 계약을 말한다. 그러므로 하도급은 원수급과 하수급인 간의 도급계약이다. 수급인은 도급

193) 김상용, 앞의 책, 355쪽.

194) 김준호, 앞의 책, 660쪽.

195) 김준호, 앞의 책, 673쪽.

196) 김상용, 앞의 책, 366쪽.

197) 김준호, 앞의 책, 674쪽.

받은 일을 완성할 의무를 진다. 그런데 수급인의 일의 완성은 일의 성질 또는 특약에 의하여 수급인이 스스로 하여야 할 경우가 아닌 한 제3자로 하여금 완성하게 하여도, 수급인의 의무위반이 아니다. 그러므로 하수급인은 도급인에 대한 관계에서는 수급인의 이행보조자이다.¹⁹⁸⁾¹⁹⁹⁾

2.2.4 도급계약과 SCR

SCR은 SCR의 지침에 명확히 규정되어 있듯이, 관련당사자 모두에게 공평하게 자신을 전문성가지고 독립적·자주적으로 구조현장을 모니터링하고 이를 일일 그리고 최종 보고서 등의 형태로 제출한다. 또한 셀비지 마스터에게 동의의 견도 제시하지만, 반대의 의견을 제시하고 이를 받아들이지 않을 경우에는 이의 제기 보고서를 작성하여 관련자에게 제출하기도 한다. 보고서 작성만을 보면 도급계약의 성격이 있을 수 있다.

그러나 SCR의 궁극적인 역할은 셀비지 마스터를 도와서 성공적인 구조를 하는 것이다. 그리고 구조작업에 있어서의 모든 결정은 셀비지 마스터가 하는 것이지 SCR이 결정하는 것이 아니다. 무엇보다도, 셀비지 마스터와 달리 구조를 실패한 경우를 포함하여 구조작업에 대한 전반적인 책임은 셀비지 마스터에게 있으나 SCR은 구조작업관련하여 책임부담이 없다는 것이 특징적이다.

위의 관련사항을 감안하면, SCR은 일의 완성이라는 도급계약의 측면을 감안하면 SCR의 업무는 일의 완성의 개념과는 직접적인 관련성은 없다고 판단된다.

또한, 도급계약은 하도급이 가능하지만 SCR은 하도급을 줄 수 없고 본인이 전문성을 가지고 직접 하여야 하는 특성이 있어 도급과도 거리감이 명확히 존재한다.

198) 김형배, 앞의 책, 637 쪽.

199) 박윤직, 『채권각론』, (박영사, 1995), 438쪽.

2.3 위임계약

2.3.1 의의

위임계약은 당사자 일방이 상대방에 대하여 사무처리를 위탁하고, 상대방이 이를 승낙함으로써 성립하는 계약이다(민법 제680조). 위임계약에 의한 사무처리에 있어 수임인은 위임인의 지시감독을 받지 아니하고 자기의 재량, 즉 자기의 재능과 판단에 의하여 사무를 처리하면 된다.

위임은 독립노무공급계약에 해당된다. 이는 종속노무계약인 고용계약과 차이가 있다.²⁰⁰⁾ 사무처리를 위탁하는 자를 위임인이라 하고 그 사무를 처리할 것을 승낙하는 자를 수임인이라 한다.

따라서 위임계약은 사무처리를 목적으로 하는 위임인과 수임인 간의 사무처리 계약이다. 또한 타인의 전문지식 등을 이용하는 제도로서 실제로 많이 활용된다.²⁰¹⁾ 그러한 위임계약이 내용인 사무처리는 법률행위일 수도 있고 사실행위일 수도 있다.

예컨대 위임인이 수임인에게 자기를 위하여 물건을 매입하거나 자기가 거주할 주택의 임대차 계약을 체결하여 줄 것을 위탁한 때에는 사무처리가 법률행위인 위임계약이며, 의사에게 병을 치료하여 줄 것을 부탁한 때에는 사무처리가 법률행위가 아닌 사실행위인 위임계약이다.

때로는 사무처리가 법률행위와 사실행위가 결합되어 있는 경우도 있다. 변호사에게 소송수행을 의뢰하거나 세무사에게 세무신고를 의뢰하는 위임계약의 경우에는, 그 사무처리가 법률행위와 사실행위가 함께 결합되어 있는 경우이다.

위와 같이 위임계약은 수임인이 위임인의 사무를 처리할 것을 내용으로 하므로 결국 위임계약은 위임인이 수임인의 노무를 이용하는 노무공급계약의 일종이다.²⁰²⁾

200) 김상용, 앞의 책, 389쪽.

201) 김준호, 앞의 책, 685쪽.

202) 김상용, 앞의 책, 389쪽.

2.3.2 연혁

위임계약은 역사적으로 무상위임의 원칙에서 유상의 위임계약을 인정하는 방향으로 변천하여 왔으며 다음으로는 대리와의 관계에서 위임과 대리를 결합하여 하나의 제도로 이해하는 것으로부터 양자를 별개의 독립한 제도로 이해하고 이론을 구성하는 방향으로 발전하여 왔다. 그리고 사회·경제의 분업화, 전문화의 발전으로 위임계약이 분화된 특수한 위임계약이 많이 생성되고 그러한 특수한 위임계약에 관하여는 특별법에서 별도로 규율하는 방향으로 발전하여 왔다. 그로 인하여 민법상의 위임계약에 관한 규정은 위임계약에 관한 통칙적인 규정으로서 보충적으로 적용됨으로써, 민법의 위임계약의 독자성이 상실되어 가고 있다.²⁰³⁾

2.3.3 특질

첫째로 위임계약은 수임인에 대한 위임인의 신뢰관계에 기초하고 있다. 위임인이 수임인으로 하여금 수임인의 재량으로 사무처리를 하도록 위탁한다는 것은 수임인에 대한 위임인의 강한 신뢰에 기초하고 있다. 그러므로 수임인은 위임인의 강한 신뢰를 받고 있으므로 수임인은 위임사무를 스스로 처리하여야 하고 타인으로 하여금 처리하게 하여서는 아니함이 원칙이다. 이를 수임인의 자기복무의 원칙이라 한다.²⁰⁴⁾ 이러한 수임인의 자기복무의 원칙을 민법은 수임인의 복임권의 제한으로 규율하고 있다(민법 제682조 제1항).

그러나 민법은 예외적으로 위임인의 승낙이 있거나 부득이한 사유가 있을 때에는 제 3자로 하여금 위임사무를 처리할 수 있도록 허용하고 있다(민법 제 682조 제1항). 이러한 때에는 수임인은 임의 대리인이 복대리인(復代理人)을 선임할 경우에 있어서와 동일한 책임을 진다(민법 제 682조 제 2항). 복대리인은 대리인이 그의 권한 내의 행위를 행하게 하기 위하여 대리인 자신의 이름으로

203) 김상용, 앞의 책, 389-390쪽.

204) 김상용, 앞의 책, 390쪽.

선임한 본인의 대리인이다. 복대리인을 선임할 수 있는 권한을 복임권(復任權)이라고 하고 복대리인의 선임행위를 복임행위라고 한다.²⁰⁵⁾

둘째로 위임계약은 역사적으로 무상을 원칙으로 한다. 이에 관하여 우리민법은 무상이 원칙이지만 당사자의 특약에 의하여 유상으로도 할 수 있음을 인정하고 있다(민법 제686조 제1항).

셋째로, 위임계약은 통칙성과 보충성이 있다. 오늘날은 사회경제가 전문화, 분업화되어 각 분야의 전문가의 도움을 받지 않고 사무처리를 하는 것이 극히 어렵게 되었다. 이와 같은 전문가의 도움을 받은 법적인 방법이 위임계약이다. 그리하여 거래의 발달에 따라 위임의 특수한 유형이 독립한 제도로 발달하여 상업이나 특별법에서 특별히 규율하기도 하고 위임관계가 고용, 도급, 사용대차나 임대차 등의 다른 법률관계의 내용으로 침투해 들어가기도 한다.²⁰⁶⁾

따라서 위임계약도 분화되어, 특수한 위임에는 특별법에 의하여 1차적으로 규율되며 민법의 위임계약에 관한 규정은 보충적으로 적용될 뿐이다. 결론적으로 민법에서 규정하고 있는 위임계약이 독자적으로 존재하는 경우는 매우 드물게 되었다.

2.3.4 위임계약의 법적성질

위임계약은 타인의 사무를 처리하는 것을 내용으로 하는 계약이다. 그리고 위임계약은 무상이 원칙이므로 일반적으로 편무·무상계약이며 유상의 특약이 있는 때에는 쌍무·유상계약이다.²⁰⁷⁾ 또한 당사자의 합의에 의하여 성립되는낙성 계약이며 방식을 요하지 아니하는 불요식계약이다. 거래실무에 있어서는 백지 위임장이 사용되는 경우가 적지 아니하지만, 그것은 위임계약의 방식이 아니라 증거방법에 불과하다.²⁰⁸⁾

205) 박윤직·김재형, 『민법총칙』 민법강의 I, (박영사, 2018), 359쪽

206) 김상용, 앞의 책, 392쪽.

207) 김준호, 앞의 책, 686쪽.

208) 김상용, 앞의 책, 395쪽.

2.3.5 위임계약의 종료

위임은 일반적인 계약종료사유인 위임사무의 종료, 채무불이행으로 인한 해제, 종기의 도래 등에 의하여 종료한다(민법 제689조). 그러나 민법은 위임계약의 특별한 종료사유로서 당사자의 임의 해지, 당사자의 사망 또는 파산(민법 제690조 전문), 그리고 수임인의 금치산 선고(민법 제690조 후문)를 규정하고 있다.

2.3.6 위임계약과 SCR

SCR은 선주의 동의하에 선주의 P&I Club에서 지명하고 수입료 역시 선주의 P&I Club에서 우선적으로 부담한다, 따라서 객관적으로 보면 선주와 선주의 P&I Club에게 종속적인 지위라고 볼 여지가 많지만 실제로 SCR은 SCR의 지침에 명확히 규정되어 있듯이 관련당사자 모두에게 공평하게 자신을 전문성가지고 독립적·자주적으로 구조현장을 모니터링하고 이를 일일보고서, 최종 보고서 등을 제출한다. 또한 SCR패널에 임명된 SCR만이 지명되므로 선주와 선주의 P&I Club에게 SCR은 해난구조에 대한 지식과 경험에 대한 강한 신뢰를 기반으로 하고 있어 타인으로 하여금 처리하게 하여서는 아니됨이 원칙인 자기복무의 원칙이 같이 적용되고 있어 SCR은 위임계약에 가장 근접하다고 볼 수 있다.

2.4 소결

고용계약은 사용자가 대가를 지급하고서 노무자의 노동력을 확보하여 이를 이용할 것을 목적으로 하는 계약이다. 따라서 고용계약은 도급, 위임과 함께 타인의 노동력을 확보 할 수 있는 노무공급계약에 속한다. 고용계약은 타인의 노동력 그 자체의 제공을 내용으로 하는 계약인데 반하여, 도급은 타인의 노동력에 의한 일의 완성, 즉 일의 결과를 목적으로 하는 점에서 차이가 있다.

그리고 위임은 타인의 노동력의 확보를 목적으로 하지만 수입인은 자기의 전문적인 지식과 기능으로 위임인에 대하여 독립적·자주적으로 수입사무를 처리 하는데 반하여, 고용인 경우에는 노무자는 사용자의 지휘·감독을 받아 일을 하는 종속적인 관계에서 노동력을 제공하는 계약이다. 그리고 위임은 무상으로도 가능하나 고용은 유상으로만 가능하다. 따라서 무상으로 타인의 노무를 제공받는 경우에 그것은 고용계약이 아니라 일종의 무명계약이다.

고용·위임과 관련하여 우리나라에서는 고용을 종속적인 노무제공을 내용으로 하는 계약이므로 위임은 자주적·독립적인 노무제공인 사무처리를 내용으로 하는 계약으로 이해한다.²⁰⁹⁾ 그러나 위임과 고용이 절대적으로 구별되는 것은 아니라는 점이다.

즉, 의사로부터 치료를 받거나 변호사에게 사건을 의뢰하는 것은 일반적으로 위임에 해당되지만, 의사나 변호사가 어느 특정회사에 고용되어 직원의 검진이나 법적의견을 담당하는 경우에는 회사에 대한 관계에서 고용이 되기 때문이다.²¹⁰⁾ 위의 고용, 도급 그리고 위임의 관계를 SCR에 적용하면 우선 SCR의 지명은 선주의 동의하에 선주의 P&I Club에서 실시하고 수입료에 관해서도 선주의 P&I Club에서 우선적으로 부담한다.

따라서 객관적으로 보면 선주와 선주의 P&I Club에게 종속적인 지위라고 볼 여지가 많지만 실제로 SCR은 SCR의 지침에 명확히 규정되어 있듯이 관련당사자 모두에게 공평하게 자신의 전문성을 가지고 독립적·자주적으로 구조현장을 모니터링하고 이를 일일보고서, 최종 보고서 등을 제출한다. 또한 셸비지 마스터에게 동의의견도 제시하지만 반대의 의견을 제시하고 이를 받아들이지 않을 경우에는 이의 제기 보고서를 작성하여 관련자에게 제출하기도 한다.

SCR이 구조자에게 매우 비판적이라고 보일수도 있지만 궁극적인 역할은 셸비지 마스터를 도와서 성공적인 구조를 하는 것이다. 그리고 구조작업에 있어서의 모든 결정은 셸비지 마스터가 하는 것이지 SCR이 결정하는 것이 아니다. 무엇보다도 셸비지 마스터와 달리 구조를 실패한 경우를 포함하여 구조작업에

209) 김상용, 앞의 책, 332쪽.

210) 김준호, 앞의 책, 654쪽.

대한 전반적인 책임은 셀비지 마스터에게 있으나, SCR은 책임부담이 없다는 것이 특징적이다.

위의 관련사항을 감안하면, SCR은 독립적인 측면에서는 종속적인 고용계약과 거리가 멀고 일의 완성이라는 도급계약의 측면을 감안하면 SCR의 업무는 일의 완성이라는 개념이 강하지 않고, 또한 SCR패널에 임명된 SCR만이 지명되므로 선주와 선주의 P&I Club에게 SCR은 해난구조에 대한 지식과 경험에 대한 강한 신뢰를 기반으로 하고 있다.

따라서 타인으로 하여금 처리하게 하여서는 아니됨이 원칙인 자기복무의 원칙이 같이 적용되고 있어서 하도급을 줄 수 없고 본인이 직접 하여야 하는 특성이 있으므로 도급과도 다소 거리감이 존재한다.

결론적으로 SCR은 해난구조에 대한 높은 전문성과 상당한 경험을 가지고, 누구에게도 종속되지 아니하고 자주적으로 독립적으로 업무를 수행하는 측면에서는 위임에 속한다고 판단된다.

비록 일부 SCR은 검정회사에 소속되어 있어 고용의 측면도 있다고 할 수 있지만 구조사건에 SCR이 지명된 이후의 역할을 감안한다면, SCR이 고용된 회사와의 측면을 직접적인 인과관계가 없다고 판단된다. 따라서 SCR은 당사자의 합의에 의하여 성립되는 낙성계약이며 계약을 요하지 않는 불요식계약이고 쌍무·유상의 위임 계약에 해당된다.

3. 해사감정인·손해사정사와의 차이점

우리나라의 해사감정인들은 자격증명을 취득한 자²¹¹⁾로 검수사는 선적화물을 싣거나 내릴 때 그 화물의 개수를 계산하거나 그 화물의 인도·인수를 증명하는 일을 수행하며²¹²⁾, 검량사는 선적화물을 싣거나 내릴 때 그 화물의 용적 또는 중량을 계산하거나 증명하는 업무를 수행한다²¹³⁾.

그리고 감정사는 선적화물 및 선박(부선을 포함한다)에 관련된 증명·조사·감정을 담당 하는 직종²¹⁴⁾이다. 항만운송 관련하여 항만 또는 지정구간에서 항해하는 하는 것과 관련하여 화물을 선박이나 부선에 적·양하작업과 운송될 화물을 창고 또는 하역장에 반입하거나 하역장에서 반출하는 행위와 보관하는 행위 등과 화물의 검수, 검량, 감정 등을 제3자의 입장에서 객관적인 검사를 진행하고 사실관계에 대한 증명서를 발급하는 전문가를 의미한다.

만약, 이들이 등록을 하지 않고 신고한 사업을 위반하여 항만운송사업을 한다면 벌칙을 받게 된다.²¹⁵⁾ 또한 보고 또는 자료제출을 하지 아니하거나 거짓을 하거나 관계 공무원의 출입 또는 검사를 거부방해하거나 기피한 자는 200만원 이하의 과태료를 부과한다.²¹⁶⁾ 해사감정인의 업무도 포함하는 해상보험전문 손해사정을 전문적으로 하는 2중손해사정사는(현재는 ‘재물손해사정사’로 화재와 해상이 합병된 형태로 시행중), 보험사고가 발생함으로써 보험회사와 피보험자 및 피해자 사이에 발생하는 책임 보상관계를 둘러싸고 생기는 분쟁을 조정 해결하기 위하여 그 손해의 사정업무를 담당하는 자로서 손해발생 사실여부를

211) 항만운송사업법

제7조 (검수사 등의 자격 및 등록) ① 검수사·감정사 또는 검량사(이하 “검수사 등”이라 한다)가 되려는 자는 해양수산부장관이 실시하는 자격시험에 합격한 후 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관에게 등록하여야 한다.

② 제1항에 따른 자격시험의 응시자격, 시험과목 및 시험방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

212) 항만운송사업법 제2조 14항

213) 항만운송사업법 제2조 16항

214) 항만운송사업법 제2조 15항

215) 항만운송사업법 제32조

216) 항만운송사업법 제34조

확인하고 보험약관 및 관계 법규에 따른 보험회사의 책임여부를 결정하며, 손해액과 보험금을 사정하는 보험업법상 전문가자격인이다.

이러한 손해사정사의²¹⁷⁾ 자격 관련하여, 손해사정사가 되려는 자는 금융감독원장이 실시하는 시험에 합격하고 일정 기간의 실무수습을 마친 후 금융위원회에 등록하여야 한다. 그리고 손해사정사의 등록, 시험 과목 및 시험 면제와 실무수습 기간 등에 관하여 필요한 사항은 총리령으로 정하며, 손해사정사는 금융위원회가 정하는 바에 따라 업무와 관련된 보조인을 둘 수 있다.²¹⁸⁾라고 자격요건을 규정하고 있다. 그런데 이러한 손해사정사의 선임은 대통령령으로 정하는 보험회사는 손해사정사를 고용하여 보험사고에 따른 손해액 및 보험금의 사정(이하 “손해사정”이라 한다)에 관한 업무를 담당하게 하거나 손해사정사 또는 손해사정을 업으로 하는 자(이하 “손해사정업자”라 한다)를 선임하여 그 업무를 위탁하여야 한다. 다만 보험사고가 외국에서 발생하거나 보험계약자 등이 금융위원회가 정하는 기준에 따라 손해사정사를 따로 선임한 경우에는 그러하지 아니하다.²¹⁹⁾ 라고 규정하고 있어, 보험회사가 기본적으로 선임하고, 보상하거나 보험계약자 등이 금융위원회가 정하는 기준에 따라 손해사정사를 따로 선임할 수 있도록 규정하고 있다.

손해사정사 또는 손해사정업자의 업무는 손해발생 사실의 확인, 보험약관 및 관계법규 적용의 적정성 판단, 손해액 및 보험금의 사정과 위의 업무와 관련된 서류의 작성·제출의 대행하고, 업무수행 관련된 보험회사에 대한 의견의 진술하는 것을 업무로 하고 있다.²²⁰⁾ 또한, 부정거짓 등록과 보험업법의 위반 등이 있을 경우, 등록이 취소될 수 있다.²²¹⁾ 또한 금융위원회는 보험계리업자 또는 손해사정업자가 그 업무를 할 때, 고의 또는 과실로 타인에게 손해를 발생하게 한 경우 그 손해의 배상을 보장하기 위하여 보험계리업자 또는 손해사정업자에게 금융위원회가 지정하는 기관에 자산 예탁, 보험 가입, 그 밖에 필요한 조치

217) 2014년 손해사정사의 자격제도가 변경되어 제2종 해손정산사(해상보험)과 제1종 화재정산사(화재보험과 특종보험)가 통합되어 재물손해사정사로 변경되었다.

218) 보험업법 제186조

219) 보험업법 제185조

220) 보험업법 제188조

221) 보험업법 제86조

를 하게 할 수 있다.²²²⁾ 이와 관련하여 최근의 SCR의 지침을 보면 과거와 달리 SCR이 전문인 배상책임보험에 가입해야 하는 것과 같다. 또한 금융위원회는 손해사정사가 직무를 게을리 하거나 직무를 수행하면서 부적절한 행위를 하였다 고 인정되는 경우에는 6개월 이내의 기간을 정하여 업무의 정지나 해임의 처분을 받을 수도 있다.²²³⁾ 따라서 항만운송 사업법에 의한 감정인과 유사한 규정 하에 운영되고 있다. SCR의 경우에는 직무를 게을리 하거나 부적절하게 한 경우, 별다른 벌칙규정은 없으나, 단기적으로 선주나 P&I Club으로부터 지명이 없을 가능성이 많고, 장기적으로는 해당 SCR의 임기 3년 이 종료될 시에 SCOPIC 위원회에 의한 재 신임여부심사에서 더 이상 재신임되지 않을 가능성이 높다. 결론적으로 SCR은 해사감정인과 손해사정사와 비교하여 SCR이 SCR패널에 포함되는 절차와 형태는 특수한 절차에 따르지만 업무의 성격을 보면 정도의 차이가 있을 수 있지만 독립성을 가지고 자주적으로 업무를 수행 측면은 매우 유사하다.

제4절 SCR 안내규정의 내용

특별사고대표자(SCR) 위원회에서 SCR의 안내규정(Guidelines for special casualty representatives)을 발행하였다. SCR의 안내과 관련하여 특별사고대표자(SCR) 위원회의 의견이나 관련정보 및 기타 결정사항에 대하여, SCR에게 통지되고 이해될 수 있도록 하기 위하여 SCR업무 관련하여 SCR 위원회의 견해와 결정(Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's) 등을 Digest의 형식으로 상호 소통하고 있다.²²⁴⁾ 지침(Digest)는 SCOPIC이 최초 사용되는 초창기 개시 시에 발생된 어려움이나 문제점을 보완 직 후에 “Guidelines to SCR's”가 발행되었다. 따라서 그러한 안내(Guideline)를 추가적으로 보완하기 위한 취지가 있었다.²²⁵⁾ 이러한 안내(Guideline)와 지침(Digests)은

222) 보험업법 제191조

223) 보험업법 제192조

224) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's (Digest 1, page 1)

225) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's (Digest 1, page 1)

LOF해난구조계약과 SCOPIC약관의 당사자들을 법적으로 구속하지는 못한다. 그러나 그러한 안내(Guideline)와 지침(Digest)은 해운산업의 모든 측면에서 문제없이 관련조항들이 기준이 되고 잘 유지되는 것을 목적으로 하고 있었고, 또한 희망하고 있었다.²²⁶⁾ 본 절에서는 SCR의 초기 안내(Guide Line)과 그 후의 지침(Digest)들을 감안하여 2014년에 발행된 새로운 안내(Guide Line)의 내용을 검토하고자 한다.

1. SCR 초기 안내(Guide Line)규정의 내용

1) 도입

본 장에서는 SCR 초기 안내(Guide Line)의 내용과 그에 따른 이후의 지침(Digest)도 검토하려고 한다. 우선 SCR에 대한 안내²²⁷⁾ 관련하여 제 1항(도입)에 다음과 같이 규정되어 있다.

226) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR' s (Digest 1, page 1)

227) Guidelines for Special Casualty Representatives

1. Introduction

With effect from 1st August 1999 the SCOPIC clause was formally approved for use in conjunction with Salvage Agreements under Lloyd' s Open Form of Salvage Agreement "No Cure - No Pay" . Article 14 of the 1989 Salvage Convention provided that salvors could receive special compensation in certain circumstances where the salvaged fund was insufficient to allow them to recover their expenses and a fair rate for tugs and equipment used in salvage operations. The SCOPIC clause endorsed this concept but introduced a tariff to calculate the Salvors' special compensation together with an uplift fixed at 25%. Although appointed by the Shipowners, the Special Casualty Representative ("SCR") perform his functions under the SCOPIC clause on behalf of all parties and their insurers. His role is to monitor the salvage services and liabilities and provide a Final Salvage Report which forms the basis for the settlement of any claim for SCOPIC remuneration which the salvor might have against the shipowner. SCR' s are chosen by the shipowner from a Panel ("the SCR Panel") the members of which are chosen by a group consisting of representatives of the International Group of P&I Clubs, the International Salvage Union, the International Union of Marine Insurers and the International Chamber of Shipping (called the "SCR Committee"). The SCR Committee has promulgated the following guidelines to SCR' s to assist them in performing their function as SCR' s in the collection of evidence, the monitoring of the salvage operation

“1999년 8월 1일 발효 된 SCOPIC약관은 로이즈의 오픈 폼인 “불성공 - 무보수”에 따른 구조협약과 함께 공식적으로 사용 승인되었다. 1989년 국제구조협약 제14조는 구조된 가액이 구조작업에 사용된 인건비와 예인선 및 장비에 대한 비용에 대한 공정한 요율이 비용에 대한 보수를 회수 할 수 없는 특정 상황에서 특별보상을 받을 수 있다고 규정한 조항이다. SCOPIC약관은 그러한 특별보상의 개념을 승인하면서, 구조업자에 대한 특별보상을 계산하는 구체적인 요율과 25%로 고정된 증액(uplift)을 요율서에 도입하였다. SCR은 선박소유자가 임명하지만, 특별 사고대표자(SCR)는 SCOPIC약관에 따라 모든 당사자와 그들의 보험사를 대신하여 자신의 직무를 수행한다. SCR의 역할은 해난구조작업과 책임이 될 사안을 감시하고 구조업자가 선주와 상충하게 청구되는 SCOPIC보수를 해결하기 위한 기초가 되는 최종구조보고서를 제공하는 것입니다. SCR은 국제 P&I Club 단체, 국제구조협회, 국제해상보험자 협회와 국제해운회의소(소위 SCR위원회)에 의하여 선출된 SCR 소속의 SCR을 선주가 선정하게 된다. SCR위원회는 증거 수집, 구조작업 감시 및 최종해난구조보고서 작성 (SCOPIC보수의 예비적인 계산을 포함)에 있어서, SCR로써의 역할을 수행함에 있어 SCR에게 도움이 될 지침을 공표한다.”

앞에서 언급한 바와 같이 도입부에서는 SCOPIC약관이 1999년 8월 1일 발효된 SCOPIC약관이 사용·승인되었고, 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상과 증액(Uplift)을 언급하면서 SCR이 SCOPIC약관에 따라 모든 당사자와 그들의 보험사를 대신하여 자신의 직무를 수행해야한다는 것을 언급하고 있다. SCOPIC약관에 SCR제도가 생성·포함되게 한 이유와 역할 등에 대하여 설명하고 있다.

2) SCR의 의무

2조는 SCR의 의무에 대하여 아래와 같이 4개의 항목으로 나누어 다음과 같이 규정하고 있다.

“(a) SCOPIC약관 부록B 2 단락 : -

and compilation of the Final Salvage Report (including the provisional calculation of SCOPIC remuneration.

셀비지 마스터는 항상 모든 구조작업에 대하여 전반적인 책임을 지며 최선이라고 생각하는 모든 최종 결정을 내리고 구조작업에 대한 책임을 진다.

(b) SCOPIC약관 부록B 2 단락 : -

SCR의 기본 임무는 구조업자와 동일해야 하다. 즉 선박과 그 재산의 구조에 협조하고, 환경 피해를 최소화하고 방지하기 위해 최선을 다해야 한다.

(c) SCR은 구조작업에 대해 보고하고 관찰하고 셀비지 마스터와 함께 상의하고, 필요 시에는 이의제기보고서를 작성하고 최종보고서(SCOPIC약관, 부록B, 단락 5 (d) 및 (e))를 작성하는 의무가 있다.

(d) SCR은 셀비지 마스터의 일일구조보고서를 승인하고 모든 이해 당사자(SCOPIC약관, 부록B, 단락 5 (c) (i) 및 (ii) 참조)에게 회람하도록 할 의무가 있다.” 228)

SCR의 의무를 규정하고 있는 위의 2조에서 (a)항은 구조작업에 대한 모든 책임은 SCR에 있는 것이 아니라 셀비지 마스터에게 있다는 것을 명확히 하고 있다.

228) Guidelines for Special Casualty Representatives

2. The SCR's duty

(a) Appendix B paragraph 2 of SCOPIC states:-

“The Salvage Master shall at all times remain in overall charge of the operation, make all final decisions as to what he thinks is best and remain responsible for the operation” .

(b) Appendix B paragraph 2 of SCOPIC states:-

“The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment” .

(c) The SCR has a duty to report, observe and consult with the Salvage Master and produce Dissenting Reports (if necessary) and the Final Salvage Report (SCOPIC, Appendix B, paragraphs 5(d) and (e)).

(d) The SCR has a duty, if appropriate, to endorse and in any case to circulate the Daily Salvage Reports of the Salvage Master to interested parties (see SCOPIC, Appendix B, paragraph 5(c)(i) and (ii)).

참고로 셸비지 마스터(Salvage Master)는 구조 팀 사관(officer), 구조감독, 구조 팀 리더 또는 프로젝트 관리자로 명명되며, 현장에서 구조 작업을 총괄한다. 이 직무는 관리, 전문적 기술 및 홍보 등의 종합적인 것을 요구한다. 구조 마스터에 대한 공식적인 자격이나 면허 요건은 없다. 구조 마스터는 예인선의 선장, 전문해난구조기사, 엔지니어 또는 조선기사 중에서 나올 수 있다. 주요한 자격사항은 훌륭한 구조기술만으로는 결코 충분하지 않고, 구조 기술에 대한 철저한 지식, 다양한 구조 상황에서의 경험, 구조의 상업적 측면에 대한 지식, 리더십 및 관리기술, 그리고 추가적으로 중요한 것은 상상력으로 생각할 수 있는 능력일 것이다.

또한 프로젝트 관리자로서 구조 마스터는 비용 추적과 문서 생성 및 수집의 상업적 측면에서 상당한 기술도 갖추고 있어야 한다. 229)

그리고 (b)에서는 SCR의 임무는 구조업자를 비판하는 것이 아니라, 구조업자와 같이 협조하여 성공적인 구조와 환경오염 피해방지에 최선을 다해야 한다고 규정하고 있다. (c)은 SCR의 기본업무는 구조작업 시에 필요한 경우 의의보고서를 포함하는 보고서를 작성할 것을 규정하여 구조작업에 대한 모니터링에 대한 기능을 언급하고 있다. 마지막으로 (d)은 SCR은 셸비지 마스터의 일일구조 보고서를 승인하고 모든 이해 당사자에게 회람되도록 하여 구조작업에 대한 일일 진행사항을 인지하게 해주는 의무를 규정하고 있다.

229) William I Milwee, *Modern Marine Salvage*, 1st edition Marine Education Textbooks, 1996, p.9.(The salvage master, also known as the salvage officer, salvage inspector, salvage team leader, or project manager, is in overall charge of the salvage operation at the site. The job calls for a combination of management, technical, and public relation skills. There are no formal qualifications or license requirement for salvage master. Salvage master may come from the ranks of tug masters, salvage mechanics, engineers, or naval architects. The primary requirements are a thorough knowledge of salvage techniques, experience in a variety of salvage situations, knowledge of the commercial aspects of salvage, leadership and management skills, and, perhaps most important, the ability to think imaginatively. However, good salvage technical skills are by no means enough. As project managers, salvage masters must have considerable skill in the commercial aspects of cost tracking and in generating and collecting documentation.)

3) SCR의 권한

제3조는 SCR의 권한에 대하여 5개의 항목으로 구분하여 아래와 같이 규정하고 있다.

“(a) SCR은 구조작업에 대한 보고, 관찰과 셸비지 마스터와 협의하는 의무가 있다. 그러나 구조작업을 지시할 권한은 없다.²³⁰⁾

(b) 구조작업이 수행되는 방식, 사용되는 예인선, 인원 및 장비의 유형 또는 개수 등에 대하여 SCR이 거부하는 경우, 가능한 한 신속히 셸비지 마스터에게 이를 통보하여야 하며, 셸비지 마스터의 일일작업보고서에 대해 만족스럽지 않다면 이의제기보고서(dissenting report) (SCOPIC, Appendix B, Paragraph 5 (c) (iii) 참조)를 작성하여 제출한다. 그러나 SCR은 구조 작업에서 자원을 더 많이 또는 적게 사용하도록 셸비지 마스터에서 지시할 권한이 없으며, 그런 것에 대한 결정은 셸비지 마스터의 재량에 맡겨야 한다.²³¹⁾

(c) SCR은 위와 유사하게 선박 또는 화물의 소유자를 특정 행위과정에 있어 그들을 구속 할 수 없다. SCR은 언제든지 직접 모든 이해 관계자에게 연락할 수 있다. 단, 그러한 경우는 모든 다른 구조된 이해관계자에게 알려진 경우에 한한다.²³²⁾

230) Guidelines for Special Casualty Representatives

3. The SCR' s Power

(a) The SCR is obliged to report, observe and consult with the Salvage Master but not to attempt to direct the salvage operation.

231) Guidelines for Special Casualty Representatives

3. The SCR' s Power

(b) If the SCR disapproves of the way the salvage operation is being conducted, the type or number of tugs, men and equipment being used, he should inform the Salvage Master in writing as soon as possible and, if not satisfied with the Salvage Master' s Daily Salvage Report, publish a dissenting report (see SCOPIC, Appendix B, Paragraph 5(c)(iii)). However the SCR has no power to direct the Salvage Master to employ more or less resources in the salvage operation and this decision must remain at the Salvage Master' s discretion.

232) Guidelines for Special Casualty Representatives

(d) SCR의 권한과 임무는 제한되어 있으며, 구조작업(아래 제8항 참조)에 부수되는 사건이나 사건을 초래하는 사안에 대하여 구조된 재산에 이해관계자 또는 구조업자에 의하여 SCR의 행위 또는 누락에 대해 민·형사상으로 책임지지 않는다.²³³⁾

(e) SCR의 결정이나 관점은 당사자를 결코 구속하지 않는다. 분명히 그들(SCR)은 영향력이 있지만 당사자 중 한 사람이 동의하지 않을 경우 최종 결정은 중재인이 결정한다.”²³⁴⁾

위의 지침을 보면, (a)항은 SCR은 구조작업에 대한 관찰 그리고 구조업자작업의 실질적인 책임자인 셸비지 마스터와 협의하는 의무는 있으나, 구조작업을 지시할 권한이 없다는 것을 명확히 두고 있다.

(b)항에서는 구조작업에 동원되는 자원의 유형과 숫자에 대하여 SCR이 동의하지 못하고 거부하는 경우에 대하여 신속히 셸비지 마스터에게 이를 통보하고, 필요하다면 이의제기보고서(dissenting report)를 작성할 수 있다고 되어 있다. 그러나 SCR은 구조작업에 대한 지시권이 없는 것과 최종 결정은 셸비지 마스터의 재량에 맡겨야 한다고 하여 책임관계를 명확히 구분하고 있다.

(c)항은 (b)항과 같은 SCR이 지시권이 없듯이, SCR이 선박 또는 화물의 소유자들의 특정한 조치 등에 대해서 그러한 것을 구속할 수 없다는 것을 추가로

3. The SCR' s Power

(c) The SCR similarly cannot bind the owners of ship or cargo to any particular course of action. The SCR can contact any interest direct at any time provided all other salvaged interests are copied in.

233) Guidelines for Special Casualty Representatives

3. The SCR' s Power

(d) The SCR' s powers and duties are limited and he should not be held responsible either civilly or criminally for the acts or omissions of those interested in the salvaged property or the salvors in respect of events which led to or followed the incident giving rise to the salvage services (however see 8 below).

234) 3. The SCR' s Power - Guidelines for Special Casualty Representatives

(e) No decision or viewpoint of the SCR is binding on the parties. Obviously they are influential but if not accepted by one of the parties the final decision is that of the Arbitrator.

규정하고 있다. 단지 SCR은 이미 알고 있는 모든 이해당사자에 한하여 연락만 취할 수 있을 뿐이다. 이는 SCR은 관련 당사자에게도 어떠한 권한도 행사할 수 없음을 나타내고 있다.

(d)항은 SCR의 권한과 임무는 제한되어 있고 구조작업 관련된 사안에 대하여 SCR의 행위 또는 누락에 대한 어떠한 민사상 또는 형사상으로 책임을 지지 않는다고 규정하였다.

그리고 (e)항은 SCR의 결정이나 관점은 결코 당사자를 구속하지 않는다는 것과 비록, SCR은 영향력이 있기는 하지만 관련 당사자가 동의하지 않으면 최종 결정은 중재인이 결정한다는 것을 첨언하고 있다.

4) 특별대표자와 SCR

SCR이 전체를 대표한다면, 선체보험자와 적하보험자 측에서 자신들을 대신하여 구조작업 현장에 참석하여 SCR과 같은 기능을 수행할 수 있는 특별대표자(Special Representative)가 있다. 이들에 대하여 5항목으로 아래와 같이 규정하고 있다.

“(a) 특별대표자들은 상황이 합리적으로 허용하는 대로 구조 작업에 관한 모든 중요한 사실을 통보 받을 권리가 있다(SCOPIC약관, 부록C, 제2조). 특별대표는 구조 작업과 관련된 문제와 1989년 국제구조협약 제13조에 의거한 구조비의 산정 또는 SCOPIC보수에 대한 조사, 감시, 확인 및 보고에만 전적으로 참여하여야 한다.²³⁵⁾

(b) SCR은 특별대표자들과 협력하여야 하며, 그리고 SCR은 선박소유자와 구조업자가 공동으로 특별대표가 “선박의 구조작업에 관련된 선박 관련 서류를

235) 4. Special Representatives and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(a) The Special Representatives have the right to be informed of all material facts concerning the salvage operation as the circumstances reasonably allow (SCOPIC, Appendix C, paragraph 2). A Special Representative is on board solely to investigate, monitor, ascertain and report on issues relevant to the Salvage operation and the assessment of the salvage award to be made under Article 13 of the Salvage Convention 1989 or SCOPIC remuneration.)

검사할 수 있도록 선박의 구조작업을 관찰할 수 있도록 모든 접근할 수 있도록 하여야 한다.” (SCOPIC약관, 부록C, 제1조).²³⁶⁾

(c) SCR은 셸비지 마스터의 일일구조보고서와 이의제기보고서를 특별대표자들에게 제공할 의무가 있다. 그러한 보고는 보고서를 받거나 발행된 이후 또는 특별대표자들이 지명된다면 즉시 하여야 한다. (SCOPIC약관, 부록C, 제3조).²³⁷⁾

(d) 셸비지 마스터의 부담을 완화하기 위해 특별대표자들은 셸비지 마스터와 통신 경로는 SCR을 통해 진행된다(즉시 할 수 있는 경우). 다만, 셸비지 마스터가 특별대표자들과 협의하기를 원한다면, 직접 할 수도 있다.²³⁸⁾

(e) 특별 대표자가 자신의 권한 범위 내에서 적절하게 행동하지 않는다고 의심되는 경우라고 할지라도 특별 대표자를 경찰에 위임하는 것은 SCR의 기능이 아니다. 그러한 상황에서 그는 모든 당사자들에게 그러한 사실을 통보만 할 수 있고 그러한 행동에 대해 어떤 처리할 것인지는 선주가 결정해야 한다.”²³⁹⁾

236) 4. Special Representatives and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(b) The SCR shall co-operate with the Special Representatives and he and shipowners and salvors shall jointly permit the Special Representatives to have “full access to the vessel to observe the salvage operation and to inspect such of the ship’s documents as are relevant to the salvage operation”. (SCOPIC, Appendix C, paragraph 1).

237) 4. Special Representatives and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(c) The SCR is obliged to provide any Special Representative with the Salvage Master’s Daily Salvage Reports and any Dissenting Report as soon as possible after he receives or issues them or the Special Representative is appointed, whichever is the later (SCOPIC, Appendix C, paragraph 3).

238) 4. Special Representatives and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(d) To ease the burden on the Salvage Master the route of communication with the Salvage Master to which a Special Representative is entitled is through the SCR (if there is one readily available). This does not prevent the Salvage Master talking to the Special Representatives should he wish to do so.

239) 4. Special Representatives and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(e) It is not the SCR’s function to police the Special Representatives even if he suspects the Special Representatives are not acting properly within the scope of their powers. In such circumstances he may notify all parties and it is for the Shipowner to decide what action should be taken.

위의 (a)항은 특별대표자들은 구조 작업에 관한 모든 중요한 사실을 통보 받을 권리를 규정하고 있고, 그들의 업무가 1989년 국제구조협약 제13조에 의거 한 구조비의 산정 또는 SCOPIC약관에 관련된 조사, 감시, 확인 및 보고에만 한정하여 전적인 참여를 규정하고 있다. (b)항은 SCR은 특별대표자들과 협력하여야 하고 선박의 구조작업 관련하여 서류검사와 작업에 접근할 있도록 해야 한다고 규정하여 선주상호보험자(P&I club)가 지명하므로 P&I club이 이해관계를 위하여 특별대표자들의 업무를 방해할 가능성을 방지하기 위한 측면이 있다고 판단된다. (c)항은 (b)항과 같은 차원에서 SCR은 구조 관련보고서 등을 특별대표자들에게 신속히 제공할 것을 규정하고 있다. (d)항은 현장작업 시에 모든 것을 셸비지 마스터에 문의하는 것을 경감하기 위한 차원에서 특별대표자들은 셸비지 마스터가 특별히 협의를 원하지 않는다면 SCR을 통해 셸비지 마스터와의 협의를 이루어 질수 있도록 한다고 규정하고 있다. 마지막으로 (e)항은 특별대표자들의 부적절한 행위가 있다고 하더라도 그러한 행위를 SCR이 공권력에 위임할 권한이 없고, 그러한 결정은 선박소유자가 할 수 있다고 규정하고 있다.

5) 셸비지 마스터와 SCR

제5조는 셸비지 마스터와 SCR과의 관계에 대하여 4항에 걸쳐 각자의 업무와 책임을 명확하게 아래와 같이 구분하고 있다.

“(a) 위의 2조의 (a)와 (b)항에서 언급 한 바와 같이, 셸비지 마스터는 구조 작업에 대한 전반적인 책임을 지며, 그리고 SCR은(셸비지 마스터와 같이) 선박과 선박에 선적된 재물들의 구조 작업을 지원하기 위해 최선의 노력을 기울일 의무가 있다. 그리고 그렇게 함으로써 환경에 대한 피해를 예방하고 최소화하여야 한다.²⁴⁰⁾”

240) 5. The Salvage Master and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(a) As stated in Paragraphs 2(a) and (b) above the Salvage Master remains in overall charge of the salvage operation and the SCR (like the Salvage Master) is under a duty to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment.)

(b) SCOPIC 부록B의 4절에 따라 SCR은 다음과 같은 권리가 있다.

- 현장에서 구조 마스터 또는 주 계약자의 대표를 하는 자에 의하여 정보를 제공 받을 권리, 그리고

- 만약 상황이 허락한다면 구조작업 중 셸비지 마스터 (Salvage Master)와 협의할 권리, 그리고

- SCR은 현장에 도착한 후 구조 마스터에게 조언을 제공할 수 있는 권리가 있다(구조 마스터는 단독 재량에 따라 수락할 수 있음).²⁴¹⁾

(c) 셸비지 마스터의 일일구조보고서는 SCR에 제출되어야 하며 보고서에는 부록B, 제5조 (a)의 정보를 포함해야 한다. SCR은 일일보고서(Daily Salvage Reports)의 정확성과 충분성을 점검해야 하고, 동의하지 않으면 이의제기보고서(Dissenting Report)를 발행해야 한다. 모든 이의제기보고서는 SCOPIC약관, 부록 B, 제5조 (c) (iii)에 합리적으로 할 수 있는 가장 빠른 방법으로 언급된 셸비지 마스터 및 다른 당사자에게 전달되어야 한다. 모든 보고서는 실행 가능한 경우 서면으로 작성해야 한다. 셸비지 마스터는 부록1의 형식으로 보고서를 제출하도록 권고되고 있으며, SCR은 각 일일구조보고서에 부속서2의 형태로 비용 스케줄을 작성하고 추가해야 한다.²⁴²⁾

241) 5. The Salvage Master and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives

(b) By virtue of SCOPIC, Appendix B, paragraph 4, the SCR is entitled:-

- To be kept informed by or on behalf of the Salvage Master or the Principal Contractor's Representative on site; and
- To be consulted by the Salvage Master during the operation if circumstances allow; and
- Once on site the SCR shall be entitled to offer the Salvage Master advice (which the Salvage Master may or may not accept at his sole discretion)

242) 5. The Salvage Master and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(c) The Salvage Master's Daily Salvage Report must be given to the SCR and should include the information in Appendix B, paragraph 5(a). The SCR should check the accuracy and sufficiency of the Daily Salvage Reports and, if he disagrees issue a Dissenting Report. Any Dissenting Report is to be delivered to the Salvage Master and the other parties mentioned in SCOPIC, Appendix B, paragraph 5(c)(iii) by the quickest method reasonably available. All Reports should be made

(d) SCR은(SCOPIC약관이 발동한 날짜로 부터가 아니라)구조작업 개시로부터 SCOPIC보수를 계산할 수 있도록 셸비지 마스터, 선박의 선장 및 기타 당사자로부터 충분한 정보를 얻는 것이 SCR의 의무이다. 이것은 SCOPIC조항 제7조에 따라 1989년 국제구조협약 제13조에 대한 구조비의 할인에 대한 산정(필요한 경우)을 용이하게 해야 한다. 이와 관련하여 구조업자와 선박의 선장과 선박소유자는 SCR과 협력해야 한다. 특히 SCR에게 구조작업 개시 시부터 모든 일일 구조보고서의 사본, 사고선박과 구조작업에 관련된 예인선 및 다른 선박의 갑판일지 사본 그리고 SCR이 그러한 목적으로 위해 합리적으로 요구할 수 있는 기타 서류 등을 제공하여야 한다.” 243)

위의 (a)항은 셸비지 마스터는 구조 작업에 대한 전반적인 책임을 그리고 SCR은 셸비지 마스터와 같이 구조 작업과, 환경피해를 예방 최소화하기 위한 최대의 노력 의무를 규정하고 있다.

(b)항은 SCR의 권리는 현장의 정보 제공, 셸비지 마스터와 협의, 조연에 대한 권리가 있으나 이에 대한 수락여부는 셸비지 마스터의 결정에 따른다는 규정하고 있다.

in writing if practicable. The Salvage Master should be encouraged to submit his reports in the form of Appendix 1 hereto and the SCR should try to complete and append a Costs Schedule in the form of Appendix 2 hereto to each Daily Salvage Report.

243) 5. The Salvage Master and the SCR - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(d) It is the SCR's duty to obtain sufficient information from the Salvage Master, the Master of the vessel and others to enable him to calculate SCOPIC remuneration from the commencement of the salvage services (rather than just from the date on which SCOPIC was invoked). This should facilitate the assessment (where necessary) of any discount to be made from the Article 13 Salvage Convention 1989 Salvage Award pursuant to Clause 7 of the SCOPIC clause. The Salvors and the vessel's Master and Owners should co-operate with the SCR in this exercise and, in particular, should provide the SCR with copies of all Daily Salvage Reports from the commencement of the services, photocopies of the Deck Logs of the tugs and other craft involved in the operation and the casualty itself and any other documents which the SCR may reasonably require for this purpose.

(c) 항은 셸비지 마스터의 일일구조보고서는 SCR에 제출되고 이에 대한 동의하지 않는다면, SCR은 이의제기보고서(Dissenting Report)를 발행하여 관련 당사자에게 신속히 전달될 수 있도록 하는 것을 규정하고 있다. 그리고 (d)항은 SCR의 계산은 구조작업 개시로부터 SCOPIC 보수를 계산할 수 있도록 하여 SCOPIC 조항의 제7조에 따라 1989년 국제구조협약 제13조에 의한 구조비에 대한 차액의 삭감에 대한 산정을 할 수 있도록 구체적으로 규정하고 있다.

6) SCR의 최종구조보고서

SCR은 구조작업이 종료하게 되면 최종보고서를 제출하여야 한다. 이때 SCR의 구조보고서 작성에 관해 5개의 항목에 구별하여 아래와 같이 규정되었다.

(a) 적용 범위, 부록B, 5절 (e)

“구조작업이 종료 된 후 합리적으로 가능한 한, 신속히 SCR은 다음과 같은 내용의 보고서 (이하“SCR 최종 구조 보고서 “라고 함)를 제출해야 한다.

- ◆ SCR이 인지하고 있는 한도 내에서, 피구조선과 구조작업의 사실관계 및 상황
- ◆ 계약자가 작업을 수행하기 위해 고용하는 예인선, 인원 및 장비.
- ◆ 계약자가 SCOPIC약관에 의거하여 자격을 부여 할 수 있는 SCOPIC보수에 대한 계산.

SCR의 최종 구조보고서는 선박소유자와 책임보험자 그리고 Lloyds에 송부되어야 한다. Lloyds는 송부 받는 즉시, 이를 즉시 이해 관계자에게 배포해야 한다.²⁴⁴⁾

244) 6. The SCR' s Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

“(a) SCOPIC, Appendix B, paragraph 5(e) states:-

As soon as reasonably possible after the salvage services terminate, the SCR shall issue a report (hereinafter called the “SCR’ s Final Salvage Report”) setting out:-

- ◆ the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation insofar as they are known to him.

(b) 사상자 및 구조 작업의 사실 및 상황에 대한 SCR의 표현은 의견보다는 사실과 상황에 대한 간략한 설명에만 국한되어야 한다. 예를 들어 선박의 기관 고장에 대하여 추진기의 불실한 관리가 원인이 되었다고 기입하기 보다는 기관 고장이 있었다라고 기재해야 한다.²⁴⁵⁾

(c) 최종구조보고서는 SCOPIC 평가를 목적으로 하는 구조작업의 개시로부터 SCR의 SCOPIC보상에 대한 계산을 포함해야 한다(제13조에 따른 책임이 있는 경우). 그렇게 함으로써 SCOPIC약관 제7조에 따른 제13조의 구조비를 삭감할 수 있는 목적이 있다. 제13조에 의한 구조비는 구조작업 종료 시에 잔존가가 남아 있으며 지급하여야 한다.²⁴⁶⁾

(d) SCR의 최종구조보고서는 본 지침의 부록3에서 찾을 수 있다. 보고서 형태는 www.lloyds.com/agencyssalvage/scopic에서 다운로드 할 수 있다. ²⁴⁷⁾

◆ The tugs, personnel and equipment employed by the Contractor in performing the operation.

◆ A calculation of the SCOPIC remuneration to which the Contractor may be entitled by virtue of this SCOPIC clause.

The SCR's Final Salvage Report shall be sent to the owners of the vessel and their liability Insurers and to Lloyd's who shall forthwith distribute it to the Interested Persons" .

245) 6. The SCR's Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(b) The SCR's description of the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation should be limited to fact rather than opinion and should confine itself to a brief description of the situation e.g. the fact that the vessel has broken down, rather than conjecture as to cause e.g. poor maintenance of the propulsive machinery").

246) 6. The SCR's Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(c) The Final Salvage Report should also (where a liability to pay an Article 13 award might arise) include the SCR's calculation of SCOPIC remuneration from the commencement of the services for the purposes of assessing any SCOPIC Article 7 discount of the Convention Article 13 award. A liability to pay an Article 13 award might arise whenever value remains in the salvaged property on the termination of the services.

247) 6. The SCR's Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(d) A proforma SCR's Final Salvage Report may be found in Appendix 3 to these Guidelines. Proformas may be downloaded from www.lloyds.com/agencyssalvage/

(e) (i) SCR의 최종구조보고서는 구조작업이 종료 된 후 가능한 한 신속히 SCR에 의해 발행되어야 한다. 이러한 이유로 SCR은 현장에서 최종구조보고서 (Final Salvage Report)는 현장에서 실행 가능한 최대한 준비를 하여야 한다.²⁴⁸⁾

(ii) 구조업자나 구조업자의 하도급업자 또는 타인으로 부터의 정보입수의 지연으로 인하여 SCR의 최종구조보고서 작성이 지연될 경우에는 SCR은 그러한 자료를 대기하는 동안 아래의 내용이 언급된 잠정최종보고서를 작성해야 한다.

- ◆ 그가 보유하고 있는 부록B의 5절 (e)의 정보; 와
- ◆ 중간보고서 일 뿐이다; 그리고
- ◆ 어떤 정보를 기다리고 있는지, 그리고 대략적으로 얼마만큼의 금액이 될 것인지 ²⁴⁹⁾

(iii) SCR의 최종구조보고서 또는 잠정최종보고서는 선박소유자, Lloyds 및 선주의 P&I Club에게 구조보고서가 작업종료 된 후 1개월 이내에 또는 가능한 한 조기에 발행되어야 한다.²⁵⁰⁾

scopic.

248) 6. The SCR' s Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(e) (i) The SCR' s Final Salvage Report should be issued by the SCR as quickly as possible following the termination of the salvage services. For this reason as much work as practicable should be carried out by the SCR on his Final Salvage Report on site.)

249) 6. The SCR' s Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(e) (ii) If information from the Salvors, their sub-contractors or others is delaying production of the SCR' s Final Salvage Report the SCR should produce an Interim Final Salvage Report while awaiting this information stating in the said report:-

- ◆ Such information in Appendix B paragraph 5(e) as he has; and
- ◆ That it is only an interim report; and
- ◆ What information is awaited and approximately how much it represents in financial terms.

250) 6. The SCR' s Final Salvage Report - Guidelines for Special Casualty Representatives.

(e) (iii) The SCR' s Final Salvage Report or interim Final Salvage Report should be issued and sent to the Owners of the vessel, Lloyd' s and the Shipowner' s liability insurers no later than one month after the termination of the salvage services or sooner if possible.

7) SCOPIC보수 계산시 미 해결된 문제

어떠한 특정한 경우에 SCOPIC보수가 계산되는 방식에 대해 당사자가 합의할 수 없는 경우 SCR은 분쟁된 항목을 생략한 보고서를 발행하면서 당사자 중 하나 또는 둘 모두에게 그러한 분쟁 포인트는 당사자 중 하나 또는 둘 모두가 중재인에 위임하여 해결하면 될 것²⁵¹⁾ 이라고 규정되어 있다. 이는 일부항목 등의 미결로 인한 보고서가 지연되어서는 안 된다는 취지로 규정하고 있다.

8) 책임보험

SCR은 현장에서의 그의 업무를 수행하는 동안, 그 자신의 신체나 재물에 손상이나 손해를 최소화하기 위하여 합리적인 주의를 기울여야 한다. 그리고 로이즈나 SCR위원회나, 선박이나 화물 연료와 저장품 또는 이들 보험자나 구조업자는 SCR에게 발생된(어떤 당사자의 대만이나 총체적인 태만 여부에 관계없이) 여하한 손실이나 손상에 대한 책임을 질 수 없다. 만약 SCR이 어떠한 책임이 발생하게 되거나 부상이나 손해 또는 손실이 발생한다면, 그것은 SCR자신이 부담해야 한다. SCR은 위험에 대한 자신의 책임 하에 현장 업무에 임해야 한다. 그러한 이유로 인하여 SCR은 다음의 사고에 대한 담보로써 적절한 금액의 보험에 가입할 것을 권고되고 있다.

- (a) 개인 상해, 사고, 사망 또는 장애.
- (b) 제3자 책임.
- (c) 전문가 책임²⁵²⁾.

251) 7. Unresolved Issues on the calculation of SCOPIC remuneration - Guidelines for Special Casualty Representatives.

If the parties cannot agree as to how SCOPIC remuneration should be calculated in any particular case, the SCR should publish his report omitting the disputed item(s) with a footnote dealing with any unresolved issues and leave one or both of the parties to apply to the Arbitrator for a decision on the point.)

252) 8. Liability Insurance - Guidelines for Special Casualty Representatives.

2. 지침(Digests)이 감안된 2014년 SCR에 대한 새로운 지침규정

2.1 SCR관련된 SCR위원회²⁵³의 관점과 결정에 대한 요약

1) 지침(Digest) 1

SCR관련하여 SCR 위원회의 관점과 결정에 대한 요약을 “Digest 1“이라는 명칭으로 정의하고 있다. 취지는 때때로 SCR위원회는 의사결정을 하거나 의견을 표명하거나 SCR과 관련하여 통보를 할 필요가 있다. 그것은 다이제스트를 통해 이것을 하는 것으로 결정되었고, 첫 번째 지침(Digest)이 2005년 3월 7일이 처음이었다. 그 이후 더 많은 지침이 필요에 따라 수시로 작성되며 각각의 번호가 매겨지고 날짜가 지정되어 영구 기록을 더 쉽게 보관할 수 있게 했다.

지침(Digest)은 SCOPIC 규정의 운영 초기 문제점 등을 수정하여 이를 통보하고, 추후의 SCR안내서(‘SCR Guide Line’)에 추가된 것이다. 이는 SCR제도의 실무를 원활하게 진행하기 위한 것이다. 가이드라인과 지침(Digest)은 LOF해 난구조계약과 SCOPIC약관의 당사자를 법적으로 구속력은 없지만 선박 산업에 의도했던 측면을 표준화하여 약관이 문제없이 잘 작동하도록 하여 도움이 되도록 설명하고 있다. SCOPIC약관 부록B에 따라 SCR위원회는 국제적인 P&I

The SCR shall exercise reasonable care to avoid and minimise injury and damage to himself or his property while performing his functions on site and neither Lloyd’s nor the SCR Committee nor those interested in the ship, cargo, bunkers or stores or their insurers nor the salvors can accept any liability in respect of such injury, damage or loss however caused (with or without the negligence or gross negligence of any party). If any liability does arise or if he suffers any injury, damage or loss the SCR should bear in mind that it is his responsibility. He is on site at his own risk.

It is strongly recommended that the SCR shall have continuing insurance in adequate amounts for

- (a) Personal injury, accident, death or disability.
- (b) Third Party Liability.
- (c) Professional Liability.

253) SCR 위원회라고 되어 있지만, 내용상으로 **SCOPIC**위원회를 초기에 단순하게 **SCR**위원회라고 한 것으로 판단된다.

Group, ISU(International Salvage Union), IUMI(International Union of Marine Insurance)과 ICS(International Chamber of Shipowners)의 산업계 각 3인의 대표자로 구성되고, SCOPIC약관의 조건에 따라 이들 대표만 투표권을 가지고 있다. 이들 SCOPIC위원들은 SCR을 대표하는 사람을 위원회에서 임명된 SCR 회장을 포함하는 고문의 조언을 받아 업무를 진행한다. SCR들이 위원회에 관여(Attention)할 필요한 사안에 대해서는 SCR회장을 통하여 의뢰된다.²⁵⁴⁾ 그리고 SCOPIC약관의 부록B에서 볼 수 있듯이, SCR위원회는 SCR패널을 선택할 책임이 있고 매년 요율의 검토와 SCR에 대한 보수를 검토하여 설정 관리하고 있다.²⁵⁵⁾ SCR패널은 매년 말에 검토되고 승인된 SCR은 독립적으로 고도로 숙련된 개인으로 구성된다.²⁵⁶⁾ 서두에서 언급된 바 있지만 SCR은 원래 “Shipowners Casualty Representative“의 약자였으며 애초에 인쇄된 SCOPIC 조항과 같은 일부 오래된 문서에는 원래에 인쇄된 이름이 그대로 남아 있다. 이것은 일부 당국이 항만세(Port dues)와 같은 다른 많은 측면에서 선박소유자 대표라는 의미로 인한 직책상의 문제를 초래했기 때문이다. 이러한 문제를 바로 잡기 위해 2001년 5월에 “특별사고대표자 (Special Casualty Representative)” 라는 제목으로 개정되어 이전과 똑같은 약자인 SCR을 사용하게 되었다.²⁵⁷⁾ SCR은 선주(SCOPIC약관 제11조)에 의해 임명되며, 손해보험회사(선박 및 화물)와 책임보험자(P&I Club)가 최종적으로 지불한다(국제적인 P&I Group과 런던 손해보험사 사이의 실무규칙 참조). SCR은 자신이 전적으로 독립적이며 자신의 임무를 수행하기 위해 실시하는 모든 행동이 구조 작업의 이해당사자의 견해에 의하여 영향을 받지 않아야 한다는 것을 유념해야 한다²⁵⁸⁾라고 언급되어 있다. 이는

254) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제1항, 2005년 3월 7일

255) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제2항, 2005년 3월 7일

256) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제3항, 2005년 3월 7일

257) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제7항, 2005년 3월 7일

258) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제8항, 2005년 3월 7일

SCR의 독립성을 재차 강조하기 위한 것이다. SCR은 SCR패널(부록B 제1조 (a)항)에서 임명되어야 한다. 위원회는 이러한 것이 방지될 수 있도록 모든 최선의 조치를 취하고 있다. 또한 경우에 따라 교체가 필요할 수도 있음을 인정하지만 일단 임명된 SCR은 구조작업 전 기간 동안 현장 입회하여야 한다(부록B 제6조 참조). 과거의 어떤 경우에 SCR패널의 SCR이 아닌 외부인이 SCR로 임명된 경우가 있었다. 그러나 이러한 임명은 부록B의 제6조 (b)항에 위배되며 위원회는 이를 강력하게 제지(discourages)해야 한다고 언급하고 있다. 그리고 SCR의 교체는 SCR패널 내에서 선정해야 한다고 하여 SCR은 패널 이외의 사람은 될 수 없도록 배타적으로 운영하고 있다. 따라서 SCR은 자신의 일을 위임 할 권리나 권한이 없으며 만일 업무를 그만 두기를 원한다면, 모든 관련당사자들에게 알리고 선박소유자가 업무를 인수받을 별도의 SCR을 지명하도록 하여야 한다.²⁵⁹⁾ SCR위원회는 장래의 SCR되기 위하여 연수를 원하는 자의 참여를 장려하기를 원하지만 기본적으로 비용 등의 문제가 있어 모든 주요 당사자 대표의 동의를 먼저 얻어야한다고 언급했다. 현장 입회비용은 SCR본인 또는 그의 회사를 위한 것이어야 한다. 그러나 만약 상황이 적절하다면 사전 동의에 의해 계약 당사자가 견습SCR의 경비를 부담 할 수도 있고 상황에 따라 수입료를 지불할 수도 있다. 견습SCR의 업무를 하고 싶거나, 보조자를 정당하게 필요하다고 생각하는 경우에는 SCR을 지명한 당사자와 문제를 상의하는 것을 권하고 있다.²⁶⁰⁾ SCR의 책임에 관한 논의내용이 지침(digest) 1에 언급되어 있다. 이와 관련하여 SCR의 개인적인 손해와 전문인 배상책임을 다루는 SCR 안내서 제8조(Liability Insurance)을 유념할 것을 요구하고 있다. 셀비지 마스터가 항상 구조작업에 대해 책임을 지고 있고 있기 때문에 SCR은 구조작업의 실패 또는 잘못에 대한 책임을 지지 않을지라도(부록B 제3조) SCR은 적절하게 직무를 수행하는 것을 실패했을 경우 여전히 자신에게 대한 책임을 부과 할 수 있는 당사자들에 대한 책임이 있다. 예를 들어 구조작업 중 SCR이 부주의한 보고를 하거나, Salvor가

259) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제9항, 2005년 3월 7일

260) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제10항, 2005년 3월 7일

사용한 장비 등을 부주의 하게 보고함에 따라, 선박 및 화물 소유자가 그러한 결과로 인해 피해를 입게 수 있을 것이다. 그러므로 이러한 SCR의 부주의 등을 대비하여 위원회는 SCR이 적절한 신체 상해 및 책임 보험에 가입할 필요성을 강조하고 있다.²⁶¹⁾

한편, 위원회는 SCR이 참여한 구조 작업의 평가와 관련이 없지만, 선주의 불감항에 대한 화주 측의 클레임이나 사고로 인한 보험클레임 등과 같이 관련될 수 있다는 것을 인지하고 있다. 비록 법원과 중재에서 증인으로써 참석을 요구할 수 있기 때문에 구조와 관련이 없는 것으로 SCR이 법원에 호출되어 구조중재 이외의 경우에 구조계약의 여하한 당사자에게 위협한 증거를 제공하는 것을 원칙적으로 하지 말 것을 강력히 권고하고 있다. 궁극적으로 구조의 당사자들이 SCR의 독립성에 협조의 정도와 확신에 있어 영향을 받게 될 수 있다. 그러한 이유로 하부조항 제11조에 “이렇게 선정 된 SCR은 구조와 관련없는 증거를 제공하는 것 관련하여 어떠한 당사자로부터 요청되어서는 안 된다.”²⁶²⁾라고 추가적인 문구를 두고 있다. SCR가이드 라인은 특히 중간보고서와 최종보고서가 1개월 이내에 발급되도록 요구되거나, 가능한 한 빨리 발급되도록 요청하고 있다(단락 6 (e) (iii)). 상당히 많은 경우에 이러한 것은 현실적으로 준수되지 못하고 있다고 언급되어 있다. SCOPIC약관이 발동되는 해난구조는 단순한 경우보다는 비교적 대규모의 구조작업에 해당되는 경우가 많기 때문이다. 그러한 취지에서 만약 오랜 시간 동안 기다려야하는 최종 세부 사항이 있다면 경우 중간보고서를 발행하라고 권고하고 있다.

마찬가지로 SCR위원회는 모든 관련자들이 가이드라인에 명시된 형식화된 보고서를 사용하지는 않고 있지만 표준화의 목적을 위해 모든 SCR은 권장 형식을 준수할 것을 요청하고 있다.²⁶³⁾

261) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제12항, 2005년 3월 7일

262) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제13항, 2005년 3월 7일

263) Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's, 제13항, 2005년 3월 7일

지침(Digest) 1은 SCR에 대한 초기 안내서(Guideline)가 발행된 이후에 바로 제공된 것인데, 기본적으로 SCR의 역할과 독립성, 신속한 보고서 작성 그리고, Guideline을 준수할 것을 중점적으로 언급하고 있다.

2) 지침(Digest) 2

지침(Digest) 1이 2005년 3월 7일 발행된 이후에 추가로 발행된 2007년 3월 8일자의 지침(Digest) 2의 주요 내용을 정리하면 다음과 같다. 우선 SCR의 일일 수입료 관련하여, 부록B 제1조 d호에의 조항에 의하여 인력요율위원회에서 검토 시에 SCR에 대한 보수에 대해 검토해 본 바가 있는데, 역사적으로 SCR의 일일 수입료는 셀비지 마스터와 연계되어 적용되어 왔다. 그러나 SCR회장이었던 Mr. Lars Landelius의 요청에 의하여 위원회는 SCR의 일일수입료를 고정하지 않고 각각의 경우에 수입하는 당사자와 적절한 요율에 할 것을 허용하였다.²⁶⁴⁾

SCOPIC약관은 지속적으로 LOF에 적용되는 보편적인 추가 조항이다. 1999년 8월 1일에 신설된 이래로 2007년 8월 19일까지 792회의 LOF해난구조 사례가 있었고, 그 중 SCOPIC약관은 234개(전체의 30%)에 적용되었고 실제로 발효된 경우는 161개(전체의 20%)이었다. SCOPIC과 관련하여 단지 5개의 중재만 있었으므로 성공적임을 증명하고 있다.²⁶⁵⁾ SCR은 후속적으로 그의 보고서를 상세하게 설명하거나 구조중재자 앞에 증거를 제시해야한다고 생각되어 왔다. 그러나 최근의 경험에 비추어 볼 때 SCR이 이러한 상황에서 해야 할 일에 관해서는 몇 가지 지침이 필요한 것으로 언급했다.

계약 당사자가 SCR에게 일일보고서, 중간 또는 최종보고서를 상세하게 설명하거나, 회의에 참석하도록 요청하거나 구조작업과 관련된 추가 진술을 제공하는 경우, SCR은 도움을 주기 위해 최선을 기울여야 하지만 그렇게 할 경우

264) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제4항, 2007년 3월 8일.

265) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제5항, 2007년 3월 8일.

SCR은 구조/SCOPIC보수 정산에 영향을 미칠 수 있는 추가서면보고서가 계약 당사자 모두에게 제공되어야 한다고 언급했다. 구조작업관련 하나의 이해당사자와 면담이 있었다면 계약의 모든 당사자에게도 유사한 면담을 가질 수 있는 기회가 주어지도록 하여야 한다. 모든 추가 보고서 또는 진술이 모든 관련 이해당사자에게 전달되어야 하고 여하한 추가적인 증거는 구조작업 중에 표현되고 보고된 사실이나 의견으로 제한되어야 한다고 언급했다.

시간이 지난 이후에 나중에 알게 된 것(the benefit of hindsight)에 대한 것을 제시하면 안 되고 가능하면 개인적인 의견보다는 있는 그대로를 보고할 것을 언급했다. 그리고 그러한 경우, SCR의 결과적인 수입료와 비용의 지급은 업무를 수행하기 전에 당사자들 간에 합의가 이루어져야 한다고 언급하고 있다.²⁶⁶⁾ 구조작업이 과정 중에 수행되는 구조방식에 대한 어떠한 이의제기 보고서가 없었으나 그로부터 몇 주 후 최종 보고서에서 처음으로 구조업자에 대해서 SCR이 비판한 사례가 있었다. 이러한 것에 대해서 위원회는 부적절하다는 견지를 가지고 있다.

이것은 “SCR을 위한 지침(Guidelines for SCRs)” 제3조 (b)항과 명백히 반대이며, SCR제도의 원활한 운영에 필수적인 신뢰를 약화시키는 측면이 있기 때문이다.

즉, SCR은 구조작업이 수행되는 방식에 만족하지 않는다면 비판을 받아야할 상황이 발생하였을 때 이를 분명히 하고 그러한 비판의견을 이의보고서에 기록해야 한다. 이런 식으로 문제 또는 의견 불일치가 발생할 때마다 실시함으로써 인하여 더 쉽게 해결되거나 집중 조명되게 할 수 있다.²⁶⁷⁾ 몇몇 SCR들은 SCOPIC약관과 상반되는 다른 SCOPIC약관과 SCR제도를 사용한 것이 목격된 바 있다. 이와 관련하여, 위원회는 그러한 것은 애초에 의도한 바와 상반되는 정의와 의미에서 혼돈을 초래할 수 있기 때문에 SCOPIC약관과 SCR이 원래의 의도

266) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제6항, 2007년 3월 8일.

267) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제7항, 2007년 3월 8일.

와 달리 사용되는 것을 원하고 있지 않다. 예를 들어, 만약 검정인이 LOF해난 구조계약과 무관한 잔해물 제거작업에 SCR역활로 계약이 되었을 경우, 그러한 SCR은 SCOPIC약관 하의 실제적인 SCR과 혼선을 초래할 수 있다. 이와 유사하게 항목화 된 SCOPIC약관 상의 효율이 상당히 유용하게 사용될 수도 있다. 그러나 그러한 효율은 LOF해난구조계약이 아닌 경우에 혼돈을 초래할 수 있다. 따라서 SCR은 LOF구조계약이 아닌 경우에는 SCOPIC약관을 사용하지 말 것을 요구되고 있다.²⁶⁸⁾ SCR의 독립성은 위원회가 SCOPIC약관의 원활한 운영과 무엇인가 철저히 지켜져야 하는(to be jealously guarded) 많은 일을 하는 데 필수적인 것으로 간주된다.

위원회는 SCR의 지명은 일반적으로 선박의 선주 또는 P&I클럽에 의하여 지명되지만, SCR은 모든 피구조물 이해 관계자들을 대표하며 어느 당사자에게도 귀속되지 말아야 한다고 강조한다. SCR이 이를 충분히 인식하지 못했다고 생각되는 경우가 있다고 했다. 따라서 위원회의 입장을 보다 더 분명히 하기 위해 위원회는 모든 경우에 지명서신(a letter of appointment)이 있어야 한다고 결정했다. 따라서 이 문제와 다른 문제를 해결하는 표준 형태의 지명서신이 2007년 초에 초안되어 사용되기 시작했다. 해당 서신은 2007년 지침(Digest) 2에 첨부되어 있다.²⁶⁹⁾

마지막으로, SCR제도를 모든 LOF해난구조계약에 확장적용해야 한다는 제안이 있지만, 이것에 대해서는 어떠한 결정도 않았지만 이를 고려하고 있다고 언급하면서 궁극적인 결정은 로이즈구조단체(Lloyd Salvage Group)로부터 여러 가지로 가이드를 받는 로이즈(Lloyds)가 결정할 것이라고 했다.²⁷⁰⁾

268) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제8항, 2007년 3월 8일.

269) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제9항, 2007년 3월 8일.

270) Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCRs, Digest 2, 제10항, 2007년 3월 8일.

3) 지침(Digest) 3

SCR위원회는 수시로 SCR과 관련된 의사 결정 및 견해를 발표하는데²⁷¹⁾, 2009년 3월 9일자의 세 번째 지침(Digest) 내용을 보면 다음과 같다. 2009년 3월 6일 회의에서 SCR위원회는 SCR의 자격을 명확히 하고 다음 사항에 동의해야 한다고 판단했다.

“특별 사고 대표 (SCR)의 역할은 해난구조의 비즈니스와 실용성에 대한 광범위한 지식과 이해를 필요로 한다. 따라서 SCR로 임명을 원하는 사람은 해난 구조 작업 경험이 있어야 한다. Lloyd 's Form 서비스에서 SCR의 위치는 피구조물의 이익을 위해 행동하는 것을 포함한다. 따라서 SCR은 독립적이어야 하며 계약 당사자 중 누구에게도 귀속되지 않아야 한다. 그 직책은 그러한 사람으로 신뢰할 수 있고 실력과 면밀하게 행동 할 것을 요구한다. 어떤 SCR도 잠재적인 SCR로서 자신의 역할과 상충되는 업무를 수락함으로써 SCR의 패널에 자신이 임명되었다는 것을 남용해서는 안 된다. SCR은 해난구조 회사, P&I 클럽 또는 손해보험회사의 정규직으로 일해서는 안 되며 SCR이 해난구조회사, P&I 클럽 또는 손해보험회사의 독점 컨설턴트가 되어서도 안 된다.

매년 초에 모든 SCR은 Lloyd 's의 해난구조중재지점(Salvage Arbitration Branch)에 서면으로 Lloyd 's Form Salvage Agreement의 당사자가 될 수 있는 회사 또는 조직의 정규직 또는 그 보험 회사의 전속으로 고용된 것이 아닌 것을 확인해 주어야 한다.”

위와 같은 이유로 SCR은 해난구조회사, P&I 클럽 또는 손해보험회사에 상근직으로 취업 할 경우 패널을 사임해야 한다. 만약 추후에 상황이 바뀌면 그러한 사임을 한 것이 후속적인 재 신청서로서 SCR패널에 다시 합류할 수 있다. 위의 사안이나 다른 이유에 대한 사임은 서면으로 이루어져야하며, 위원 명단이 수정되는 것을 확인해야 할 위원회의 회장 또는 서기장(사무국장)에게 회부

271) Digest 3, 2009년 3월 9일.

되어야 하며 위원회의 다른 모든 위원에게도 통보되도록 해야 한다는 내용을 포함하고 있다.

일단 SCR패널에 임명되면 SCR자신이 사임하거나 위원 전체가 패널에서 제거되어야 한다고 결정할 때까지 SCR위원회에 계속 남아있게 된다. SCR이 사임을 원할 경우에는 회장이나 위원회의 서기장에게 서면으로 통보하면 될 것이다.²⁷²⁾ SCR이 자신의 역할을 제대로 수행에 있어서 합리적 체력은 중요하다. 그리고 어떤 업무는 매우 극심한 경우도 있다고 언급되어 있다. 만약 SCR이 일시적으로나마 물리적으로 직무를 수행 할 수 없다고 생각할 경우 사무국장(Secretary)에게 통지하여야 한다.²⁷³⁾ SCOPIC약관 부록A에 있는 장비(equipment) 관련 하여 사용자의 편의를 단순화하거나 보다 쉽게 하기 위해 검토 중이며, 이에 대한 특별한 의견이 있는 SCR은 이 목적으로 설립 된 소위원회 위원장에게 조언할 것을 요청하고 있다. SCR은 Lloyds가 SCR과 동등한 시스템을 모든 LOF해난구조계약으로 확장하는 데 동의했다는 내용을 포함하고 있다. 그들은 RISC(Respondents Independent Salvage Consultant)로 알려져 있고, 현재 SCR에 사용된 동일한 패널에서 선출될 것이다. 관련규칙은 SCR과 거의 동일 할 것이며 최종 세부 사항은 아직 해결되지 않았지만, 적절한 시기에 통보될 예정이라는 내용이 포함되어 있다.²⁷⁴⁾

지침(Digest) 3는 기본적으로 지침(Digest) 1과 2와 역시 같은 취지의 내용이 포함되어 있으나 SCR의 연령층이 비교적 고령임에도 불구하고 임기가 사실상 따로 없는 종신제의 측면이 있어 그러한 SCR인적구성의 개선을 하기 위한 사전적인 포석으로 건강문제를 포함하고 있으며, SCR제도가 LOF구조계약시의 SCOPIC약관 발동 시에 만 한정적으로 적용하고 있어 이를 확대하기 위한 RISC(Respondents Independent Salvage Consultant)로 확대할 가능성을 제시했다.

272) Digest 3, 제1항, 2009년 3월 9일

273) Digest 3, 제2항, 2009년 3월 9일

274) Digest 3, 제5항, 2009년 3월 9일

4) 지침(Digest) 4

2010년 4월 12일자의 Digest 4에서 언급한 주요한 내용은 다음과 같다.

지금까지 위원회의 책임은 SCOPIC약관의 부록A - SCR 패널 유지 보수 및 SCOPIC요율 검토로 제한되어 있었다. 그러나 2010년 2월에 SCOPIC약관의 내용에 대한 전반적인 책임과 RISC(Respondent Interests Salvage Consultant)의 개발에 대한 전반적인 업무에 대한 책임을 지닌 로이즈구조그룹(Lloyds Salvage Group)은 이 두 가지 책임을 SCOPIC위원회에 이전하였다. SCOPIC요율은 2010년 검토 될 예정이라고 했고, 완료되면 모든 SCR에게 새로운 요율이 적용되기 전에 통지할 것임을 언급했다. 한편 많은 SCR의 요구에 따라 SCOPIC약관의 스케줄A에 명시된 장비 목록에 대해 위원회가 변경 사항을 승인했고, 신규 장비에 대한 적절한 요율이 정해지면 그러한 사항을 게시하기로 결정되었다.²⁷⁵⁾ Lloyds구조위원회는 원칙적으로 SCOPIC약관이 발동되지 않는 LOF해난구조계약의 경우에 사용하기 위한 유사한 시스템을 설정하여 SCR제도를 모방하여 사용하기로 원칙적으로 동의한 RISC(Respondent Interests Salvage Consultant)시스템의 생성을 포함한다고 하였다. 참고로, RISC는 특정 LOF해난구조서비스에서 대리인이 필요하다고 선박소유자가 판단 할 경우, 모든 LOF해난구조작업에 이를 사용할 수 있다. 이를 성취하는 정확한 방법과 이를 수행 할 수 있도록 LOF계약문서에 필요한 개정 초안을 작성하는 것은 소위원회에 맡겨졌지만 소위원회는 구체적인 진행이 없었다는 내용이 포함되어 있다.²⁷⁶⁾ 위원회는 패널위원이 고용계약이 아니며 패널에게 또는 위원회로부터 언제라도 패널의 임명, 정직 또는 해고가 그들이 어떤 이유로 든 전적으로 SCR자신의 재량에 따라 적합하다고 판단하는 것이 중요하다고 강조해 왔다.²⁷⁷⁾ 그리고 위원회는 2010년 3월 회의에서 다음과 같은 불만사항 절차에 대해 논의하고 합의했다.

275) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제2항, 2010년 4월 12일

276) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제3항, 2010년 4월 12일

277) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제4항, 2010년 4월 12일

모든 불만사항은 SCOPIC위원회의 사무국장에게 서면으로 송부되면, 사무국장은 응답을 요청한 사람/회사에 불만사항의 사본을 보낸다. 불만사항을 제기한 사람에 대한 모든 답변은 제기 된 새로운 포인트에 응답 할 수 있는 기회에 할 것이다. 그 후 특정 불만에 비추어 취해야 할 추가 조치가 무엇인지 결정할 문서가 위원회에 제출될 것이라는 내용이 포함되어 있다.

위원회는 업무에 대하여 당연하고 완전한 재량권을 갖는다. 위원회는 정보에 대한 결정을 내릴 수도 있고 위원회 전체 또는 일부에게 당사자에게 전화를 걸어 불만 사항을 밝히거나 명확히 하거나 정보 또는 문서를 요청할 수도 있다. 각 당사자가 위원회 또는 위원회에서 임명 한 당사자보다 먼저 참석하도록 요청 된 경우 양 당사자는 참석할 기회를 갖게 된다. 만약 어느 쪽이든 상세 또는 명확한 설명이 필요한 경우 양 당사자는 요청과 응답 모두에 대해 통보를 받으며 어떠한 새로운 관점에 응답할 수 있는 기회가 부여된다. 위원회의 결정은 SCR이 패널에서 일시 중지되거나 제거되어야한다고 결정하지 않는 한 최종 결정이 된다. SCR은 자신이 원할 경우 위원회 또는 다른 기관의 대표자로 참석할 자격이 있어 진술할 수 있다. 그러한 진술 후의 위원회의 결정은 최종적이다.²⁷⁸⁾ 위원회는 최근 SCR이 사고 선박에 승선 체류하는 예상소요시간을 고려해야 하며 다음과 같은 지침을 제시하였다.

각각의 사건마다 자체적인 특정 사실관계에 따라 판단되어야 하며 당사자는 유연해야 하지만 일반적으로 SCR은 사고선박에 항상 승선하고 있어야 한다. 다만, 일정 기간 동안 작업 활동이 없거나 본선이 아닌 다른 곳에서 업무를 하라는 외압이 있고 이를 관련자가 동의한 경우, 또는 계속 승선하는 것이 불가능하고 SCR의 승선이 단순히 방문에 지나지 않을 경우와 SCR을 지명한 사람이나 당사자들이 동의한 경우에는 항상 승선할 필요가 없다.

SCR의 목표는 계속되고 있는 구조진행을 확인하고 셸비지 마스터와 상담하고 필요할 때 체계적(constructively)으로 도울 수 있고 의견을 제시할 수 있을 만큼 충분한 기간 동안 참석해야 한다. 물론 그는 주요한 구조작업이나 부양과

278) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제6항, 2010년 4월 12일

같은 주요한 구조단계에는 피구조물에 승선하고 있어야 한다. SCR이 피구조물에 승선하지 않음으로 인하여 구조 작업을 지연시키거나 제한해서는 안 된다.²⁷⁹⁾

위원회는 이의제기보고서(dissenting report)는 서면으로 작성되어야 하며 가능한 신속히 작성되어야 한다. SCR제도의 큰 장점 중 하나는 문제가 발생할 때 이를 해결할 수 있는 능력과 장려사항이라고 했다. 왜냐하면 의심 할 여지없이 의견 불일치가 신속하게 해결되고, 나중에 분쟁을 해결하는 데 드는 비용을 피할 수 있었기 때문이다. 이러한 이유 때문에 지침서는 일일서면보고서가 매일 SCR에 의해 승인(endorsed)되어야 하거나, 의견이 일치하지 않는 경우 SCR의 이의제기보고서가 동반해야 한다고 구체적으로 규정하고 있다. 이러한 지침은 SCR 지침(Digest)에 다양한 쟁점으로 강조되어 있으며 SCR지명에 대한 표준 서신에는 좀 더 강하게 강조되어 있고 아래의 문구와 같이 되어 있다.

- “일일구조보고서에 만족하면 Lloyds, 선박소유자, P&I 클럽, 선박 및 화물 보험자 또는 현장에 있는 각각의 대표자들에게 해당 내용을 승인하고, 전달해야 한다.

- 구조계획의 방법론, 인력, 장비, 예인선 또는 기타 작업선의 활용, 또는 구조 서비스의 다른 측면에서 일일구조보고서에 만족하지 않는 경우, 먼저 차이점을 셀비지 마스터와 상의해 보고 여의치 못하면, 그러한 차이점을 요약한 이의제기보고서를 작성하여 일일구조작업보고서와 함께 위와 동일한 당사자와 셀비지 마스터에게 송부해야 한다.

- 구조 마스터 또는 일일구조보고서에 대한 불일치가 적절하게 기록되고 그 시점에 전달되는 것이 중요하다. 당시에 그렇게 하지 않았고 명확하게 하지 않으면, 추후에 그러한 불일치가 더 진전되어 추가로 더 발생할 수 있는 모든 분쟁에서 그러한 의견 차이가 상황을 더 열악하게 할 것이다.”

SCR지침서는 구조업자가 작업을 시작한 후 SCR이 도착할 때의 경우에 대하여 수행되어야 할 것을 상세하게 기술되어 있지 않다. 또한 구조장비 등이 동

279) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제7항, 2010년 4월 12일

원될 기간에는 SCR은 실질적으로 현장에 존재하지도 않는다. 따라서 SCR이 사고선박에 최초로 승선했을 때 SCR은 그가 도착하기 전에 발생한 일에 대해 충분히 문의해야 한다. SCR이 구조작업 배치관련하여 일부분에 동의하지 않는다면, 가능한 한 합리적으로 신속하게 이의 보고서를 작성해야 한다. 구조작업이 완료 될 때까지 이의제기보고서를 그대로 두어서는 안 된다. 마찬가지로 SCR은 장비의 철수에 대한 반대의견이 있다면 그러한 사실을 인지하는 즉시, 이의제기보고서를 작성하여야 한다.²⁸⁰⁾

SCR이 위원회에 요청한 지침도 포함되어 있었는데 이를 인용하면, “... 지침의 단락 1에 다음 문장이 포함되어 있다. SCR은 선박 소유자가 임명 했음에도 불구하고 모든 당사자와 보험회사를 대신하여 SCOPIC약관에 따라 기능을 수행한다. 이와 관련하여 나는 항상 이해하기를 구조업자는 제외한다고 생각한다. (왜냐하면, 모든 당사자에 보험자라는 단어를 포함한 것은 SCR의 전적인 생성 이유라고 생각한다.) 이 사실에 대해 만약 내가 옳다면 나는 SCR로서 이해관련자들의 논쟁부분에 대한(the corner of the respondents) 다툼에 있어 정당화된 다. 나는 이 시점에서 위원회의 지침을 환영한다.”²⁸¹⁾ 라고 하였다.

이에 대하여 위원회는 다음과 같이 응답했다.

“SCR이 피구조물의 이해관련자를 위해 수입되었다고 말하는 것은 맞지만 SCOPIC약관의 개시 이후 위원회는 SCR이 독립적이며 어떤 단체에도 귀속되지 않고 구조작업 관련된 모든 당사자의 이익을 위하여 행동하는 임무를 가지고 있다고 안내지침 및 다양한 다이제스트에서 매우 명확하게 하려고 노력했다. 이것은 특별한 이해관계가 없는 개인의 건설적인 의견에 가장 잘 부합된다. 즉, SCR은 자신 앞에 직면한 사실에 근거하여 일단 독립적인 결론에 도달하였다면, 누가 자신을 임명한 것인지에 대해 아무런 영향을 받지 않고 자신이 올바르게 생각하는 것을 자유롭게 표현해야하며 자신의 견해를 단호히 준비해야 한다.”²⁸²⁾

280) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제8항, 2010년 4월 12일

281) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제9항, 2010년 4월 12일

282) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제9항, 2010년 4월 12일

SCOPIC약관은 소송과 소송의 부대비용을 성공적으로 절감하고 있다. 좀 더 거시적으로 보면 SCR의 의견이 독립적이고 편견이 없다고 판단하여 산업의 모든 측면에서 수용하게 된 것은 지금까지 SCR이 쌓아온 신뢰에 기인된 것이다. 신뢰는 숨김없는 공개와 솔직한 토론에 근거한다. 만약 SCR이 특정 당사자에 귀속된다고 여겨지거나 보여진다면, 그러한 신뢰는 침해를 받을 것이다. 결국 SCR의 독립성이 SCR과 SCOPIC 시스템 모두에게 중요하다.²⁸³⁾

지침(Digest)4는 불만의 제기에 대한 내용과 RISC(Respondent Interests Salvage Consultant)시스템의 지지부진함에 대한 언급 그리고 불만사항의 처리였다. 여전히 SCR의 독립성과 그로 인한 신뢰가 SCR은 물론이고 SCOPIC약관에 있어 가장 중요한 요소라고 언급하고 있다.

5) 지침(Digest) 5

2012년 8월의 지침(Digest) 5에서는 2010년의 지침(Digest) 4의 연장선상에서 변화된 것을 언급했는데, 주요한 내용은 다음과 같다.

RISCs의 제도수립이 여전히 지지부진하여 진행할 시기라고 언급하였고, 2011년 1월 1일 SCOPIC 2011 계약이 발효되었고 SCOPIC 2007과 비교하여 주요한 변경 사항을 언급하였다. 또한 새로운 LOF는 2011년 5월 9일에 발효되었고, LOF 2011의 관련된 주된 변경²⁸⁴⁾은 다음과 같다.

- Lloyd's의 표준구조중재조항에 명시된 조건에 따라, Lloyd's의 웹 사이트에 장래의 LOF해난구조보수에 대한 공표.

- LOF에 동의한 지 14일 이내에 Lloyds 이사회에 통지하게 되는 새로운 요구 사항.

- Lloyds와 중재인/상고 중재인의 수수료 및 경비 보증에 관한 새로운 요구 사항.

283) Archie Bishop, Chairman of the SCOPIC Committee, Digest 4, 제9항, 2010년 4월 12일

284) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article 'LOF 2011' .

- 구조된 컨테이너 선박을 다루는 새로운 특별 규정과 관련하여, 구조된 재물에 대한 통지, 합의는 대표 예시되지 않은 이해 당사자들의 합의를 구속하며 처분된 기금에서 가치가 낮은 화물을 제외하는 규정을 신설하였다.

멸실되거나 파손된 구조장비 관련하여 2012년 3월 회의에서, 구조 서비스 중에 구조장비가 멸실되거나 파괴되었을 때 25% 고정 보너스 적용에 관한 SCOPIC위원회에 의문이 제기되었다. 보너스는 해당 항목의 교체 비용에 적용되어야 하므로 최대 회수금은 교체 비용 $\times 2.5 \times 1.25$ 가 되도록 확인 되었다.²⁸⁵⁾

화물의 보관비 관련하여, SCOPIC약관 하에서 하역 화물을 저장하는 데 드는 지속적인 비용이 허용 가능한 지출경비(Out of pocket expenses)로 간주되어야 하는지에 관해 제기되었다. 이에 대한 위원회의 견해로는 허용 가능한 SCOPIC 비용이 될 것이라는 의견이었다. 그러나 사실과 적용규정에 비추어 Salvors, 변호사 및 SCR이 사례별로 대처해야 하는 사실의 문제라고 하였다.²⁸⁶⁾

SCR의 역할과 관련하여, 2012년 3월 회의에서 위원회는 구조작업기간과 작업이후 기간 중에 의뢰당사자에 의하여 SCR에게 전문적인 의견을 제공하는 것을 요청하는 경우가 있음을 우려한 것으로 드러났다. SCR의 역할은 계약당사자 중 누구에게도 구속되지 않는 것이 요구되며 계약 당사자 누구에게도 독립적이어야 한다는 것을 의미한다.

SCR의 지위는 재치(tact)와 정직성(integrity)을 유지하도록 요구하며 여하한 당사자들에게 별도의 의견을 제시한다면, 관련 당사자들은 신뢰의 근본적인 요소가 상실될 수 있다는 내용을 포함하고 있다.²⁸⁷⁾

SCR의 수입료 관련하여, 일부 SCR이 지시 사항에 따라 수수료 및 비용의 일부를 다른 이해당사자로부터 회수하도록 요구되었다는 사실에 대한 우려도 제기되었다. 이런 일은 발생되어서는 안 되기 때문에, P&I클럽 담당자는 선주 및 P&I클럽이 모든 SCR수입료 및 비용을 우선적으로 먼저 지불해야 함을 재차 확인했다.²⁸⁸⁾

285) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article 'Salvage Equipment Lost or Destroyed' .

286) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article 'Cost of Cargo Storage' .

287) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article 'Role of the SCR' .

SCR의 철수관련 하여, LOF해난구조계약이 종료 되자마자 SCR이 철수되는 경우가 있었다. 그러나 구조업자가 현장에서 철수되기 전에 SCR이 구조업자의 철수 비용, 분실/손상된 장비 등등을 처리함에 있어 문제가 야기될 수 있었다.

따라서 LOF해난구조계약 종료 직후에 SCR의 즉각적인 철수는 도움이 되지 않는다는 점에 동의했지만, 이는 개개의 상황에 따라 다루어야 할 문제이며 SCR의 철수 시기는 모든 이해 당사자들 사이에서 협의되어야 한다.²⁸⁹⁾ 견습 SCR의 연수 관련하여 주요 구조 작업 과정에서 SCR과 견습SCR이 그의 역할 범위를 벗어난 것으로 간주되고 공정성이 결여된 상태로 작성된 보고서 관련하여 최근에 구조업자에 의하여 SCOPIC위원회에 정식적인 불만이 회부되었다.

SCR은 계약자(구조업자) 측에 과실 또는 태만이 있다고 간주하고 재물 및 책임 보험자를 대신하여 우려를 제기하면서 보고서를 제출했고, 이를 '이의보고서'로 간주했다. 그러나 이 보고서에는 견습SCR 또한 서명한 상태였다. 이에 대해 SCOPIC위원회는 구조업자의 불만사항에 대하여 SCR이 자신의 권한 범위 내에서 실제로 행동했는지 여부 또는 구조업자의 불만 사항이 정당한 것인지 여부를 결정해야한다고 의견을 제시했다. 그리고 위원회는 지침(Digest) 4에 명시된 가이드 라인에 따라 문제를 검토했으며 위원회의 결론은 사용된 언어가 부적절했기 때문에 당시의 보고서는 이의제기보고서(Dissenting Report)가 아니었다고 결정하였다. 취지는 이의제기보고서(Dissenting Reports)는 사실에 대한 문제를 엄격히 다루어야 함에도 불구하고, 해당 보고서는 과실/태만의 문제를 다루었기 때문이었다. 결과적으로 SCR의 기본 의무중 하나를 위반한 것으로 간주되었으므로 구조업자의 불만을 정당하다고 보았다.

SCOPIC위원회는 그들의 결정이 구조업자의 성과에 관하여 반대 하거나, 성과에 반하는 의견을 표현하는데 있어, SCR의 능력이나 임무를 제한하는 것으로 간주되어서는 안 된다는 점도 또한 강조하였다.

그러나 이러한 반대 또는 이의는 SCR 역할에 속하는 문제로 한정되어야 하며 SCR 안내서 및 지침(Digest)에 따라 표현 및 보고되어야 한다고 언급했다.²⁹⁰⁾

288) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article 'Payment of SCR Fees' .

289) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article 'Demobilisation of the SCR.'

SCR의 서류 관련하여, 지침(Digest) 3에서는 SCR과 관련한 여러 가지 연간 요구(Annual requirements) 사항 및 기타 사항이 제시되었으며, 지침(Digest) 4에서 SCOPIC위원회는 이의제기보고서(Dissenting Report)의 뒤늦은 제출과 관련하여 구조업자로부터의 불만 사항을 고려했으며, 위원회의 위원장은 조사 결과를 제시하였다. 지침서에는 SCR의 역할과 관련된 추가사항이 명시되어 있다.

위원회가 이러한 고려사항을 수행 한 결과, SCR 가이드라인 및 신청서 소개와 함께 이러한 모든 사항과 결과가 단일 문서로 병합 될 수 있다면 더 나아질 것이라는 데 동의하였다.²⁹¹⁾

상기의 SCR지침서(Digest) 5개를 정리하여 내용을 포함하는 새로운 안내가 2014년에 발행되었다.

2.2 SCR의 역할에 대한 2014년 안내²⁹²⁾

지침(Digest) 5에서 언급된 대로 SCR의 역할에 대한 모든 내용을 하나로 통합하여 새로이 규정한 2014년 7월 1일일자의 SCR안내(Guide Line)에 대한 주요한 내용은 아래와 같다.

1) 도입

1.1 이 문서의 목적은 SCOPIC위원회가 설립된 이래 SCOPIC위원회가 제출한 다양한 권고와 결정 그리고 이 보고서의 발간 이전에 다이제스트 및 기타 통신 수단을 통해 보고된 것을 정리한 것을 통합된 단일 참고사항으로 (SCR)에 게 제공하는 것이다.²⁹³⁾

290) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article ‘Disciplinary Matters’ .

291) SCR Digest No.5 dated August 2012, Article ‘SCR Documentation’ .

292) GUIDANCE NOTES ON THE ROLE OF THE SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVE(SCR), 1st July 2014.

293) 1.1 of 1. Introduction, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

1.2 이러한 권고/결정은 Lloyd 's Salvage Arbitration Branch, SAB) 웹 사이트에서 찾을 수 있는 SCR지침에 명시된 것 이외에 추가된 것이다.²⁹⁴⁾

1.3 이 문서의 보관관리인은 SCOPIC위원회의 사무국장이며, 이 지침서의 개정 또는 추가 제안은 조치를 위해 보관관리인에게 전달되어야 한다.²⁹⁵⁾

2) SCR패널에 소속하기 위한 적격성

2.1 매년도의 개시시점에 모든 SCR은 Lloyd에게 SCR 패널의 회원으로 계속되기를 원하고 SCR의 역할을 충분히 수행 할 수 있다고 생각한다는 것을 확인해야 한다.²⁹⁶⁾

2.2 특히 모든 SCR들은 Lloyd's의 SAB에 서면으로 다음을 확인해야 한다.

i. 그들은 Lloyd 's Form Salvage Agreement의 당사자가 될 수 있는 회사 또는 조직 또는 해당 당사자의 보험사를 상근직으로 고용하거나 독점적인 컨설턴트가 아니다.

ii. 그들은 자신의 건강과 체력이 SCR의 역할을 수행 할 수 있다고 생각하며 때때로 그러한 역할이 격렬할 수 있음을 인지하고 있다.²⁹⁷⁾

2.3 SCR패널에 남아있는 개인 SCR의 자격에 영향을 미치는 일시적 또는 영구적인 상황변화는 지체없이 Lloyd의 SAB에 보고되어야 한다.²⁹⁸⁾

2.4 SCR은 이러한 요구 사항을 적시에 준수하지 못하면 SCR패널에서 제외 될 수 있음을 인지해야 한다.²⁹⁹⁾

294) 1.2 of 1. Introduction, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

295) 1.3 of 1. Introduction, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

296) 2.1 of 2. Eligibility to remain on the SCR panel, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

297) 2.2 of 2. Eligibility to remain on the SCR panel, **GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.**

298) 2.3 of 2. Eligibility to remain on the SCR panel, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

299) 2.4 of 2. Eligibility to remain on the SCR panel, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

본조는 기존의 사항에 SCR의 건강과 체력부분을 추가하였고 SCR의 자격요건이 되지 못하거나 요구사항을 준수하지 못하면 SCR 패널에서 제외될 수 있다고 추가로 규정하였다.

3) Lloyd's SAB에 보고

SCR은 Lloyd 's가 발행한 자격 및 경험양식을 작성하여 Lloyd 's SAB (Salvage Arbitration Branch)로 제출해야 한다. 이를 통해 Lloyd 's는 Lloyd의 SAB 웹 사이트의 SCOPIC섹션에 표준 형식으로 이 데이터를 게시함으로써 SCR을 선택하려는 당사자에게 도움을 제공할 수 있다.³⁰⁰⁾

4) SCR의 지명

4.1 SCR은 일반적으로 선박소유자를 대신하여 P&I클럽이 지명한다.³⁰¹⁾

4.2 SCR은 P&I클럽으로부터 표준임명서신(Standard Letter of Appointment)를 받아야한다. 만약, 임명장이 없으면 구조 마스터는 SCR에게 표준임명서신 사본을 제공할 수 있다.³⁰²⁾

4.3 표준임명서신(Standard Letter of Appointment) 양식의 사본은 지침서에 첨부되어 있다(부록).³⁰³⁾

5) SCR의 역할

5.1 SCR은 선주에 의하여 또는 선주를 대표하여 임명되지만, SCR은 독립적이어야 하며 구조 작업의 전반적인 이익을 위해 업무를 수행하여야 한다.³⁰⁴⁾

300) 3. Reporting to Lloyd's SAB, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

301) 4.1 Appointment of an SCR, Reporting to Lloyd's SAB, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

302) 4.2 Appointment of an SCR, Reporting to Lloyd's SAB, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

303) 4.3 Appointment of an SCR, Reporting to Lloyd's SAB, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

304) 5.1 The SCR's Role, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

5.2 SCR은 SCOPIC약관의 부록B에서 다음과 같은 내용을 숙지한다.

i. “SCR의 주된 임무는 계약자(구조업자)와 동일해야 한다. 즉 선박과 그 재물의 구조를 돕고 환경 피해를 최소화하고 방지하기 위해 최선의 노력을 다해야 한다.”

ii. “셀비지 마스터는 항상 작전에 대한 전반적인 책임을 지고, 자신이 최선이라고 생각하는 모든 최종 결정을 내리고, 구조작업에 대한 책임을 진다.”

iii. “SCR은 셀비지 마스터에 또는 (존재하지 않는다면) 현장의 대표자 (이하“셀비지 마스터 “라 칭함)에 의하거나, 그들을 대신하여 정보를 제공받을 자격이 있다. 셀비지 마스터는 상황이 허용하는 경우 구조작업 중 SCR과 협의해야하며, 일단 SCR은 현장에서 셀비지 마스터의 조언을 제공 할 자격이 있어야 한다.” 305)

5.3 SCR은 상기 (i)에 기술 된 바와 같이 자신의 1차 의무에 추가하여 피구조물의 모든 이해관계를 대표한다. 소송을 최소화하기 위한 SCOPIC약관/SCR 제도의 성공여부는 SCR이 독립적이고 편향되지 않고 공정하여야 한다. 이는 SCR이 지금까지 모든 당사자와 함께 구축 할 수 있었던 신뢰에서 비롯된 것으로 간주된다. SCR이 특정 당사자에게 종속되거나 종속된 것으로 보인다면, 그러한 신뢰는 침해 된다.³⁰⁶⁾

6) SCR의 철수

SCR의 구조현장철수 시기는 사안 별로 판단되어야 한다. LOF해난구조계약이 종료 된 후 구조장비의 철수가 광범위하기 진행되는 경우, SCR이 장비철수가 실질적으로 완료 될 때까지 현장에 남아있는 것이 이점이 있을 수 있다.³⁰⁷⁾

305) 5.2 The SCR's Role, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

306) 5.3 The SCR's Role, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

307) 6. The SCR's Demobilisation, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

7) SCR의 책임

관련당사자를 위하여 업무를 수행할 의무가 있다는 것을 SCR이 상기하고 있어야 하므로, SCR은 적절한 신체 상해 및 책임 보험을 취할 필요성을 권고 받는다.³⁰⁸⁾

8) SCOPIC약관적용이 아닌 경우의 SCOPIC 요율과 SCR의 적용

혼란과 오해를 피하기 위해 SCR은 LOF해난구조 건이 아닌 경우, SCOPIC이라는 용어를 사용하지 말 것을 요청되고 있다. 특히 SCR업무를 진행하지 않을 경우에는 SCR로 표현해서는 아니되고 다만, “Lloyd의 SCR 패널 회원”이라고 표현해야 한다.³⁰⁹⁾

9) SCOPIC비용의 범위

9.1 2014년 SCOPIC약관 부록A는 정당한 SCOPIC보수로 인정되는 항목과 인원의 범주를 설정한다. 부록A 목록은 모든 것을 커버할 정도로 철저하지 않으므로 부록A에 나와 있지 않지만, 필요로 되는 다른 품목의 자격 및 요율에 관해서는 구조업자 및 SCR 간에 합의하는 것이 일반적인 업무가 될 것이다.

9.2 특수한 상황 하에서 SCR과 구조 마스터 간에 사전 합의되지 않은 한, 다음의 지출 범주는 SCOPIC보수의 대상으로 간주되지 않으므로 SCOPIC보수 시트의 계산에서 제외되어야 한다.

- i. 미디어 자문
- ii. 구조업자의 법적 비용
- iii. 구조업자의 보험 비용
- iv. Salvor의 창고비 (인사, 장비, 장비 수리)

308) 7. The SCR's Liability, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

309) 8. The use of the terms “SCOPIC RATES” and “SCR” in non LOF-SCOPIC matters, GUIDANCE NOTES, 1st July 2014.

v. 구조현장에서 철수된 이후의 Salvor의 장비 및 수리비용

9.3 구조작업과정 중 손실되거나 파괴된 구조장비에 대한 비용을 계산할 때 25% 고정 보너스를 적용해야하는 것으로 확정되었기 때문에 그에 대한 최대 회수비용은 다음과 같다.

$$\text{교체 비용} \times 2.5 \times 1.25$$

9.4 구조된 화물을 보관하는 비용은 적용 가능한 SCOPIC 비용이 될 수 있지만, 이는 사안의 상황에 따라 다르므로 사례별로 고려해야한다.

10) SCR의 보고서

10.1 Lloyd 's Form의 당사자가 SCR에게 일일, 중간 또는 최종보고서를 더 상세히 부연설명하거나 회의에 참석하도록 요청하거나 구조작업과 관련된 추가 진술서를 제출할 경우 SCR은 도움을 주기 위해 최선을 다해야 하지만 그렇게 할 때 그는 다음의 사항을 유의해야 한다.

- i. 모든 추가 서면 보고서는 LOF의 모든 당사자에게 제공된다.
- ii. 증거와 관련하여 구조된 이해 관련자 중 하나와 개인적으로 만나는 경우 LOF해난구조계약의 모든 당사자에게 유사한 개인적인 미팅을 가질 수 있는 기회를 제공해야 한다.
- iii. 모든 추가 보고서 또는 진술이 모든 당사자들에게 주어져야 한다.
- iv. 모든 추가적인 증거는 서비스 시점에 표현되고 보고된 사실 또는 의견으로 제한되어야 한다.
- v. 뒤늦게 깨닫게 된 사항(the benefit of hindsight)에 대한 의견을 제시 할 수 없다.
- vi. 이러한 업무 중 하나를 수행하기 전에, 결과적인 수수료 및 비용 지불에 대해 당사자 간에 합의가 이루어져야한다.

10.2 때로는 구조작업 중 및 작업이후의 사건 기간 동안 지명한 당사자가 전문가 의견을 제공하도록 SCR에게 요청하는 것에 대한 우려가 표명되었다. 이것은 SCR의 역할에 완전히 반대되는 것이다.

왜냐하면 SCR의 역할은 독립적이어야 하기 때문이다. 사람이 재치(tact) 및 청렴성 있게 행동하더라도 다른 당사자에게 다른 별도의 의견을 제시하는 지위에 있다면, 신뢰의 근본적인 요소가 상실될 수 있다.

10.3 SCR최종보고서는 Lloyd 's, 선주, 손해보험사, 책임보험회사 및 구조업자에게 보내야 한다.

11) 이의제기보고서

11.1 SCR지침은 구체적으로 구조업자의 일일보고서(Daily Written Report)가 매일 SCR에 의해 승인되어야 한다. 만약 SCR의 의견이 구조업자의 작업방식과 동원세력 등에 대하여 일치하지 않다면, SCR로부터 이의제기보고서(Dissenting Report)를 서면으로 첨부하여야 한다고 규정한다. 이의제기에 대한 요점은 표준임명서신(Standard Letter of Appointment)에 강조하여 표현되어야 한다.

11.2 여하한 이의제기보고서는 서면으로 작성되어야 하며 사실에 관한 문제만 다루어야 하며 가능한 한 신속히 작성되어야 한다. SCR제도의 큰 장점 중 하나는 문제가 발생할 때 이를 해결할 수 있는 능력과 독려에 있다. 불일치가 더 신속히 해결됨에 따라 추후에 분쟁을 해결하는 데 드는 비용을 회피하게 되기 때문이다.

11.3 셀비지 마스터 또는 일일구조보고서에 대한 의견 불일치가 있다면, 이를 적절히 기록하고 그 시점에 의견을 교환하는 것이 필수적이다. 그 당시에 그렇게 명확하게 하지 않으면 나중에 발생할 수 있는 모든 분쟁에서 그러한 불일치 사항을 해결하는 것이 더 어려워 질 것이기 때문이다.

11.4 지침에는 구조업자가 구조작업을 시작한 후 SCR이 구조현장에 도착했을 때 수행해야하는 작업을 정확히 명시하지 않고 있다. 그 이유는 구조를 위한 준비와 배치기간 동안 SCR이 현장에 존재하지 않았기 때문이다. SCR이 피구조물인 선박에 처음 탑승했을 때 SCR은 그가 도착하기 전에 발생한 진행된 작업에 대해 완전히 문의 조사해야 한다. 그가 그러한 과정 중에 일부분이라도 동의하지 않는 경우 가능한 한 신속하게 이의제기보고서를 작성해야 한다. 이의제기보고서는 신속히 제출해야 되며 서비스가 완료될 때까지 반대의견 보고서를 그대로 남겨두어서는 안 된다. 마찬가지로 구조업자의 철수에 관련하여 반대의견이 있다면 이의제기보고서를 최대한 신속히 제출해야 한다.

11.5 구조작업 과정에서 구조작업의 수행방식에 대해 이의 제기를 하지 않은 SCR사례가 있었고 수 주 후에 최종 보고서에서 처음으로 이를 비판하는 사례가 있었다. SCOPIC위원회는 그러한 것은 부적절하다고 생각한다. 이것은 “SCR 지침” 3 (b) 항과 분명히 상반되며 시스템의 원활한 운영에 필수적인 신뢰를 침해시키는 것이다. SCR이 서비스 수행 방법에 만족하지 못하는 경우 비난을 받을 문제 발생 시에 이를 명확하게 이의제기보고서를 기록해야 한다. 이러한 방식 하에서 문제나 의견불일치 등이 발생할 시에 더 쉽게 해결되거나 집중조명 될 수 있다.

12) 항의제기 절차

12.1 이 절차는 SCR과 관련하여 구조업자에 의해 제기 된 불만 또는 구조업자에 관한 SCR에 의한 불만에만 적용되고, 이의제기보고서(Dissenting Reports)와는 관련이 없다.

12.2 위의 여하한 불만 사항은 이메일, 팩스 또는 서신으로 서면으로 작성되어야하며 SCOPIC위원회의 비서(Secretary)에게 송부되어야 한다. 사본 한부는 SCR대표에게 보내야한다. SCOPIC위원회의 비서는 그러한 불만과 관련하여 해당 개인/회사에 불만 사항의 사본을 보내고 응답을 요청한다. 어떠한 답변일지라도 그러한 새로운 제기된 점에 응답은 불만을 제기한 사람에게 송부된다.

만약 추가적인 반응이 있는 경우, 이에 대한 답변은 해당 불만과 관련하여 개인/회사에 전달 될 것이며, 그 후에 위원회는 특정 불만 사항에 비추어 취해야 할 조치를 결정할 위원회에 문서를 제출할 것이다.

12.3 위원회는 해야 할 일에 관해 완전한 재량권을 가진다. 위원회는 그 정보에 대한 결정을 내릴 수도 있고, 불만 사항이나 답변을 상세히 부연설명하게 시키거나 명확히 하기 위해 위원회 전체 또는 당사자의 소환을 결정할 수도 있고 추가 정보 또는 문서를 요청할 수도 있다.

12.4 양 당사자가 위원회 또는 위원회에 의해 임명 된 위원 앞에 출석하도록 요구된 경우, 양 당사자는 출석할 수 있는 기회를 갖게 되고 만약 출석을 못하게 되면, 비디오 링크(Video Link)를 통해 면담을 하게 된다. 어느 쪽이든 더 상세하거나 명확한 설명이 필요한 경우, 양 당사자는 요청과 응답 모두에 대해 통보를 받으며 추가적인 새로운 관점에 대하여 응답할 수 있는 기회가 부여 된다.

12.5 위원회의 결정은 그 사건에서 SCR이 SCR패널에서 일시 중지되거나 제거되기 전에는 최종 결정이 된다. 또한 SCR은 위원회에 참석할 권한이 있고, 대리인이 참석하여 구두변론을 할 수 있고, Video Link를 통하여 변론할 수도 있다. 그러한 변론 이후의 위원회의 결정은 최종적인 것이 된다.

제5장 한국형 해양환경손해특별보상약관의 제정방안

제1절 서설

SCOPIC약관과 SCR제도가 1999년 8월 1일 공식적으로 발효된 이후에 이를 일부 국가에서 나름대로의 SCOPIC약관과 SCR제도를 자국법에 맞도록 도입·입법화하였다. 이와 관련하여 대한민국의 주변국가인 중국과 일본에 대해서 알아본 후, 우리나라의 제정방안을 고찰해 보고자 한다.



제2절 국제적 동향

1. 일본의 동향

1.1 일본의 해난구조현황

일본은 태풍이 자주 지나가는 길목에 위치하여 연간 150~200건 정도의 해난구조가 필요한 해난사고가 발생한다. 이 중 약 150건 정도를 니뽀셀비지 회사(The Nippon Salvage Co., Ltd.)에서 사고를 처리하고 있다고 한다. 1924년부터 셀비지의 양대 산맥이던 일본의 제국셀비지회사와 동경셀비지회사가 해난구조업무를 이끌어 왔다. 1934년 9월 21일에 양쪽의 회사가 합병되면서 오늘날의 니뽀셀비지로 새로운 출범을 하게 되었고, 니뽀셀비지는 일본의 보험회사 등이 출자한 자회사에 해당된다. 따라서 비교적 저렴한 가격으로 일본보험회사에 가입된 선박들에 대해서 구조하는 등의 업무를 실시하고 있다.

일본에도 중·소규모 구조회사가 상당히 있지만, 실질적인 전문해난구조 회사를 2곳만 선정한다면, ‘니뽀셀비지(The Nippon Salvage Co., Ltd.)’ 회사와 ‘후카다 셀비지(Fkuda Salvage & Marine works Co., Ltd)’ 회사이다. 국제구조연맹(The International Salvage Union)에 가입된 일본의 니뽀셀비지는 1992년에 국제구조연맹의 이사에 취임하여 현재까지 니뽀셀비지의 임원이 지속적으로 국제구조연맹의 이사회에 참여하면서 나름대로의 국제적인 지위와 영역을 구축하고 있다.

1.2 JSE³¹⁰⁾해난구조계약서

1973년(쇼화48년)이전에 일본은 해운산업의 급속한 발전을 계속적으로 유지하기 위하여 보조적인 역할로 해난구조제도의 완비를 하나의 과제로 보았다. 특히 일본이 경제수역의 진전과 함께 일본연해의 해상교통양이 증가하게 되었고, 그러한 과정 중에 일본수역은 태풍의 길목에 위치한 기상의 특이성 등이 있어 세계 제3대 해난사고 다발수역의 하나로 포함될 정도였다.

비록, 조선과 통신 등의 기술적인 진보로 해난사고의 발생을 감소시키는 경향이 있으나, 그러한 과학적인 진보가 해난사고의 발생을 완전히 억지한다는 것은 불가능하다는 판단 하에 해난구조체제의 정비강화와 함께 일단 해난사고가 발생할 경우, 구조활동의 원활한 운용을 추구할 수 있는 여러 가지 제도의 총체적인 정비가 필요하다고 판단하였다. 그러한 취지에서 구조 계약서는 구조작업의 근거가 됨에 따라 계약서의 내용에 대하여 관련업계에서 관심이 많았다.

일본의 자체적인 구조계약서인 JSE해난구조계약서는 1947년(쇼화22년) 일본의 해운집회소에서 일본어로 구조계약서를 제정하고, 구조보수와 관해서는 정액보수를 기본으로 한 것과 구조된 선박과 화물의 구조된 가액의 합계를 그 한도로 해서 결정하는 방법의 2가지 중 택일하는 것을 그 내용으로 하였다.

310) The Japan Shipping Exchange, Inc.

그러나 그러한 서식은 많이 사용되지 못하고 일본국내에서 일반적으로 사용되어지는 니뽄셀비지(Nippon Salvage)구조회사의 구조계약서식에 의한 선채한도 실비보상을 내용으로 하고 있었고, 1944년 제정된 이후 현저하게 개정되지 못한 상태로 있어 내용적으로 재검토가 필요한 시기가 되었다. 특히 편의치적선인 일본선박 또는 일본의 구조업자가 구조하는 경우에도 그러한 구조의 이해관계자가 일본 국내에 있음에도 불구하고 불가피하게 로이즈 표준 구조서식을 사용하는 경우가 많았을 뿐만 아니라 구조보수 역시 일본이 아닌 로이즈위원회의 중재에 의하여 확정되어지는 실정이었다. 무엇보다도 일본구조업자가 외국국적의 사고선박을 구조했을 경우에도 대부분의 경우 로이즈표준구조서식³¹¹⁾을 사용함에 따라와 구조보수와 함께 관련결정을 로이즈위원회의 결정에 따르고 있었다.

해난구조보수의 결정 관련하여, 구조업자와 피구조물의 소유자가 그 사안에 관하여 충분한 확인과 평가와 함께 자유로운 협상을 통해 신속타당하게 결정하는 것이 이상적인데, 만약 교섭에 의한 합의가 도출되지 못한다면 제3자적인 기관이 공정 타당한 보수액을 확정하는 것이 바람직하므로 일본에서도 그러한 공정한 기관의 필요성이 제기되었다. 그러한 기관의 창설을 위한 전제로 타당한 표준구조계약서식의 정비와 구조보수의 확정에 대한 검토가 시급한 상황이었다.

따라서 1973년(쇼화48년) 12월 21일에 개최된 해운집회소의 서식제정 위원회에서 1947년(쇼화22년)에 제정된 구조계약서식을 개정을 명목으로 했지만 실제로는 현대적인 의미의 구조계약서식을 준비하려고 광범위한 관계처의 실무경험자들로 소위원회를 설치해서 심의하는 것을 결정했다. 그러한 결정 후에 심의를 위해 제반준비과정을 통해서 1974년(쇼와 49년) 9월 5일 첫 번째 회의가 있었고, 이후 1979년 4월 4일까지 총 61회의 회합이 있었다. 해난구조의 특수성과 계약체결시의 향후의 미확정에 따른 문제점, 서식과 구조보수의 확정을 위한 제도의 양면 검토가 불가피하였기 때문에 해운집회소 상설위원회에 있는 서식제정과 해사중재의 양위원회와 정부위원장 등이 함께

311) Lloyd' s Standard Form of Salvage Agreement.

제도측면에 대한 직·간접으로 일본구조계약 서식의 심의에 노력하였다.

그러한 과정을 거쳐 최종초안을 정리하여 1979년 5월 11일 개최한 서식제정 위원회에 보고하여 승인을 받았다. 최초의 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)에 근거한 JSE해난구조계약서식은 1980년 12월 18일에 발행되었고, 이후 1985년, 1991년 그리고 2007년에 개정을 거쳐 현재는 2014년 12월 26일자로 개정된 JSE2014를 일반적으로 사용하고 있다.

기본적으로 로이즈표준구조서식의 구조비 산정방식은 피구조물 가액에 중점을 두고 있다. 따라서 간단한 구조작업을 했음에도 불구하고 피구조물의 가액이 크면, 고액의 보수를 받을 수 있는 상황은 바람직하지 않은 견해가 일본의 해운관계자들의 의견이 많았다. 이에 대해 닛쌀1호 구조계약서식에 의한 일본의 관행은 작업에 필요한 제 경비(실제 발생된 경비)를 기준으로 하여, 작업의 난이도, 구조자의 기술력, 구조물이 노출된 위험, 피구조재화의 가액을 종합감안해서 산출된 구조보수를 가산하는 방식을 취하는 것이 합리적이고 관계자들에게 납득시켜 동의를 구하는 방식으로 하였다.

비록 접근에 차이는 있지만 일본의 JSE해난구조계약서는 기본적으로 LOF 구조계약서와 비슷한 형태를 취하고 있어, 구조계약서의 내용 역시도 매우 유사한 형태이다. 다만, 구조비 산정에 있어 2014년 JSE해난구조계약서의 제8조 구조비(Salvage Remuneration)산정은 투입된 비용을 주된 요소로 하고, 추가적인 부분을 고려한다고 규정되어 있다.³¹²⁾

JSE해난구조계약서에 의한 구조보수비 산정에 있어 구체적인 기준은

312) JSE 2014, article (1) of Clause 8 (Salvage Remuneration): The amount of salvage remuneration shall be decided taking into account the costs and expenses reasonably incurred by the Salvor as a main factor, and further taking into account the value of the Salvaged Property and other factors collectively: these being the nature and degree of the danger to which the salvaged Property was exposed, the degree of difficulties and dangers encountered by the Salvors, the skill of the Salvor in performing eh services, the measure of success obtained by the Salvor, the promptness of the services rendered, the states of readiness and efficiency of the Salvor' s equipment and the value thereof and the skill and efforts of the Salvor in preventing or minimizing damage to the environment.

다음과 같다.

가. 구조업자에 의하여 합리적으로 발생한 금액과 비용(main factor)

나. 추가적으로 구조된 재물의 가액

다. 기타사항

- 피구조물이 처한 위험의 성격과 정도,
- 구조업자가 청한 어려움과 위험의 정도,
- 구조를 실시함에 있어 구조업자의 기술,
- 구조업자에 의하여 성취한 성공의 정도,
- 구조시의 신속성,
- 구조업자의 장비의 준비상태와 효율성, 그리고
- 환경 손해를 방지, 경감위한 구조업자의 기술과 노력과 가치 등

위의 산정요소에서 알 수 있듯이, JSE구조계약서는 영국로이즈 표준구조 계약서(LOF)와 상당히 유사한데, ‘구조업자에 의하여 합리적으로 발생한 금액과 비용’을 주요한 산정요소로 고려한다는 것이 큰 차이점이다. 실제로 JSE해난구조계약에 의한 경우, 일본 보험자들은 자국선박들의 구조비를 협상하는 과정에 실제 발생한 비용의 100%이상 인정하지 않는 경향이 매우 강하다. 따라서 구조된 가액을 기준으로 산정하는 LOF와는 구조비 산정의 방식에 있어 차이가 있어 그에 대한 이의를 제기한다고 하여도 일본의 법과 관습에 따르게 되어 있으므로 현실적으로 JSE해난구조계약상의 구조보수비의 산정기준에 따라 발생한 비용의 범위 내에서 구조비를 정하는 방식으로 처리될 가능성이 매우 높은 측면이 있다.

1.3 JSE의 특별보수약관의 적용

일본의 2014년 JSE해난구조계약상에서, SCOPIC약관에 해당하는 특별보수 약관(Special Remuneration Clause)을 선택하게 되면, 특별보수 금액은 SCOPIC약관의 정형화된 요율과 달리 다음과 같이 적용하고 있다.

- 구조업자가 공표한 특별보수 요율³¹³)과
- 선박의 선주와 보험자가 합의한 요율³¹⁴) 중에 택일하게 되어 있다.

결론적으로 유사한 제도이지만 일본의 JSE해난구조계약서는 일본현지의 구조시장의 여건과 구조업자의 능력이 감안된 구조업자의 요율을 적용하거나, 보험자와 구조업자가 합의된 요율을 적용하고 있다는 것이 특징적이다.

그러나 일본의 특별보수약관(Special Remuneration Clause) 역시도 시간소요(Daily Basis)에 따라 구조업자의 구조비가 산정되는 측면이 있어, 신속한 구조를 저해하는 요소가 될 수 있다는 측면은 SCOPIC약관과 사실상 같다.

1.4 JSE특별보수약관과 SCOPIC약관의 유사성

2014년 JSE해난구조계약에서 특별보수약관(Special Remuneration Clause)을 선택한다는 것은 LOF해난구조계약에서 SCOPIC약관을 선택한 것과 유사하게 된다. 그리고 구조업자가 그의 선택에 의하여 특별보수약관 (Special Remuneration)을 발동(involve)하게 되면, 선주는 일본통화 3억엔에 해당하는 보증장을 영업일 2일 이내에 구조업자에게 제공하여야 한다.³¹⁵) 또한 SCOPIC요율과 마찬가지로 일본의 특별보수 역시도 Tariff요율에 10% 또는 25%의 기본 보너스(standard bonus)를 추가한다. 다만, SCOPIC약관에서는 증액(Up-lift)라는 용어를 사용하였으나, JSE의 특별보수약관(Special Remuneration)에서는 기본 보너스(standard bonus)라는 용어를 사용하였다. 또한 SCOPIC약관의 남용의 방지를 위한 감액(Discount) 역시, 일본 JSE해난구조계약서의 특별보수약관(Special Remuneration Clause)에서 재물구조에 대한 구조비와 특별보수(Special Remuneration)와의 차액에 대하여 25%의 감액을 규정하고 있어 결국 거의 동일한 것으로 보아야 할 것이다. 또한

313) The tariff rates for the Special Remuneration Clause publicized by the Salvor.

314) The tariff rates mutually agreed by the Owners of the Vessel and the Salvor.

315) Clause 3 (Security for Special Remuneration) of Special Remuneration Clause in JSE 2014,

SCOPIC약관과 마찬가지로 JSE해난구조계약의 특별보수약관(Special Remuneration Clause)을 종료(Termination)시킬 경우에는 5일의 사전통지기간을 요하고 있는 것도 SCOPIC약관과 같다.

1.5 JSE해난구조계약의 특별보수약관상의 SCR과 SCOPIC약관상의 SCR과의 유사성

SCOPIC약관과 마찬가지로, 일본의 JSE해난구조계약 관련하여 특별사고 대표자에 대한 안내서(Guidelines for Special Casualty Representative)이 있다. 대부분의 내용은 SCOPIC약관에서 언급한 SCR의 안내서와 유사한 내용으로 구성되어 있다. 이를 구체적으로 보면, 기 언급했듯이 SCOPIC약관 관련하여 일본의 경우에는 세계적인 구조계약서인 LOF해난구조계약서를 자국의 JSE해난구조계약서의 형태로 받아들여 사용하고 있다. 즉 JSE해난구조계약서의 기본적인 내용은 LOF해난구조계약서와 유사하다.

일본의 경우는 1989년 국제구조협약의 제14조 특별보상(Special compensation)을 1995년에 수용하였고, SCOPIC약관과 같은 일본 자체의 특별보수약관과 SCR제도는 JSE해난구조계약 개정 소위원회³¹⁶⁾에 의하여 2005년에 채택되었다.

2014년 JSE해난구조계약서에 정형화된 내용을 보면, 용어는 똑 같지 않지만 LOF해난구조계약서와 같은 형식의 SCOPIC약관을 선택할 것인가라는 문구 대신에 특별보수약관(Special Remuneration Clause)이라는 문구를 사용하고 있다. 그리고 일본의 SCR들은 일본 중재위원회에 등재되는데 2018년 현재 15명의 SCR패널을 유지하면서, 일본 나름대로의 SCR제도를 운영 유지하고 있다.

316) JSE salvage agreement revision deliberation subcommittee.

2. 중국의 동향

2.1 해난구조현황

중국의 경우에는 국가주도하의 중국 구조국³¹⁷⁾이 있고, 그 휘하에 3개의 지점 즉, 상하이, 광저우 그리고 엔타이 쉘비지 지점을 두고 있다. 각각의 구조국은 자체적인 부두는 물론이고 조선소 등을 보유할 정도로 거대하다. 그리고 통상적으로 구조국의 업무가 해난구조라고 생각할 수 있지만, 실질적인 주요업무는 중국정부의 지원 하에 운영되는 중국해양석유개발이므로 재정적인 측면에서 가장 안정된 정부기구이기도 하다. 따라서 엄청난 비용이 소요되는 거대 작업선박인 기중기선(Floating Crane)등의 건조/구매를 하므로 구조선박과 장비 및 인력의 규모면에서는 단연 세계 최대이다. 또한 새로운 신 장비가 출시되면 중국에서 항상 제일먼저 구매할 정도로 중국은 장비보유 측면에서는 세계의 어떠한 전문구조업자 보다도 우월한 위치에 있다. 또한 중국은 약 540여개 이상의 회원업체³¹⁸⁾를 유지하고 있는 중국잠수구조 계약자 협회³¹⁹⁾가 다른 외국에 비하여 중국정부의 직·간접적인 지원과 구조업자의 적극적인 지원 하에 재정적으로 어렵지 않은 상태에서 왕성한 활동을 하고 있다.

2.2 중국의 SCR제도 입법을 위한 논의

중국잠수구조 계약자 협회의 구조회장이자, 중국 해난구조전문가 위원회의 위원장의 주도하에 2016년 11월에 중국 자체적인 SCR제도를 입법화하려는 논의가 중국의 해사중재위원회에서 있었다. 구체적으로 SCOPIC약관을 도입하려는 취지보다는 SCR제도의 장점을 중국의 구조현장에 적용하겠다는 취지였다. 이는 영국의 로이즈 구조위원회는 원칙적으로 SCOPIC약관이

317) China Salvage Bureau

318) (주)한리해상손해사정은 2015년에 중국잠수구조계약자 협회에 한국의 정식회원으로 유일하게 가입되었다.

319) China Diver and Salvage Contractors Association.

발동되지 않는 LOF해난구조계약의 경우에 사용하기 위한 유사한 시스템을 설정하여 SCR제도를 모방하여 사용하기로 원칙적으로 이미 동의 했던 RISC³²⁰)와도 유사한 성격을 가진다.

당시의 논의는 2016년 11월 30일 중국 베이징에 위치한 중국해사중재 위원회 회의실에서 당시에 중국잠수구조계약자협회 주도 하에 중국해사중재 위원회³²¹), 중국선주상호보험협회³²²), 중국선주협회³²³)와 중국 보험자협회³²⁴)의 대표 등이 참석하였다. 한국과 중국의 SCR도 각각 참석하여 현재 SCR의 업무과 중국의 SCR의 방향에 대하여 실무적이고 구체적인 발표가 있었다.

당시에 중국 자체적인 SCR제도의 도입하려던 주요한 이유는 다음과 같이 요약된다. 육상은 물론이고 해상의 건설공사의 경우에 감리제도가 있어 설계부터 시설물공사 등의 완공에 이르기까지 전 과정을 전문 감리사에 의하여 이를 감수를 받고 작업을 실시하지만 해난구조의 경우에는 그러한 시스템이 없어 해난구조 중에 성공여부는 물론이고 자칫 해난구조 중의 사고가 발생할 경우 추가적인 오염사고를 초래할 위험을 배제할 수 없기 때문에 중국의 해양의 오염 방지를 위한 측면에서도 필요하다는 취지로 시작되었다. 당시의 회의에 참여한 한국의 SCR이자 중국해난구조전문가 위원회의 고문으로서의 필자는 다음과 같은 제의를 하였다.

우선, 극동 아시아의 해난구조시장을 보면, 해난구조만을 전문적으로 운영업체는 사실상 많지 않고 주로 해상건설공사를 주된 업무로 진행하면서 부수하는 해난구조를 실시하는 경우가 많으므로 외국의 전문구조회사와 달리 전문성 확보가 쉽지 않은 상황이다. 그러한 상황에서 셀비지 마스터를 상당기간 수행하였거나 해난구조 작업에 대한 상당한 경험과 지식을 갖춘 검증된 출신들이 SCR패널에 등록되어 활동하게 된다면, 중국수역에서의 성공적인 해난구조작업과 그로 인한 해상오염의 방지·경감에 현저한 효과가

320) Respondent Interests Salvage Consultant.

321) China Maritime Arbitration Commission.

322) China Shipowners' Mutual Assurance Association.

323) China Shipowners' Association.

324) The Insurance Association of China.

있을 것이므로, 중국의 자체적인 SCR제도의 도입이 필요하다고 제시하였다.³²⁵⁾

또한 SCR은 LOF해난구조계약에서 SCOPIC약관이 발동(invoke)된 경우에만 SCR이 지명되어 구조현장에 참여할 수 있다. 따라서 SCR이 해난구조작업에 지명될 가능성이 상대적으로 낮은 측면이 있다. 그러나 성공적인 구조작업과 그것으로 인한 해상오염사고의 경감과 방지의 차원의 측면에서 SCOPIC약관의 선택여부와 상관없이 정부주도 하에 SCR을 지명하여 파견하는 것이 필요하다고 하였다. 참고로, 현재 중국에는 중국 잠수구조계약자 협회의 하부 조직에 해난구조전문가위원회가 있다. 대형의 사고에 대해서는 전문가 위원회에서 적극적으로 개입하여 국가 주도적인 구조작업을 진행하고 있는 것이 사실이지만, 국가적인 관심사를 벗어난 중·소형의 해난사고의 경우에는 여전히 SCR과 같은 해난구조전문가가 구조작업에 같이 참여하여 성공적인 구조가 될 수 있도록 적극적인 감독 및 면밀한 계획이 수립되어 현실적으로 안전하게 실시될 수 있는지를 확인하는 것이 필요하다고 하였다. 그러한 취지에서 중국의 자체적인 SCR제도가 필요하다고 하였다. 중국의 자체적인 SCR제도가 마련되자면 SCR이 업무를 실시할 수 있는 중국의 구조작업체제에 적합한 SCOPIC약관이 필요하다는 내용도 포함되었다.

즉 기존의 SCOPIC약관 내에 포함된 SCR제도로 있어야 하지만 SCOPIC약관이 적용되지 않은 LOF해난구조계약이나, 정액보수구조계약(Lump sum)등인 경우와 같이 다른 계약조건인 경우에도, 해난구조작업에 대한 감독과 협조기능만이 적용되는 SCR제도가 필요하므로 이를 제도화하는 것이 필요하다고 하였다. SCOPIC요율표 관련하여 전 세계적으로 적용되어야 하는 천편일률적인 SCOPIC요율표 대신 중국의 구조시장의 현실에 적합한 요율체계를 작성하여 기존의 SCOPIC약관과 차별화된 중국만의 SCOPIC약관이 필요하다고 하였다. 상기의 회의 후의 잠정적인 결론은 2017년부터 실질적인 작업을 실시하여 중국 자체적인 SCR제도를 설립하기로 의견이 모아졌지만, 현재까지 현저한 진척은 없는 것으로 보인다.

325) 김대래, 「Operation of China SCR System」, 중국해사중재위원회, Beijing, China 2016. PPT 발표문

제3절 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)과 SCR제도 도입방안

1. 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)제정과 SCR제도 도입의 필요성

우리나라의 민간구난업체현황을 보면 2016년 기준으로 총 98개나 된다.³²⁶⁾ 1년에 평균 150-200건 정도의 해난구조가 필요한 해난사고가 발생하는 일본과 연간 약 200건 정도의 해난구조가 필요한 해난사고가 발생한다는 중국과 비교한다면 우리나라 연안에 발생하는 해난구조를 요하는 사고는 약 10여건 정도에 불과하다. 따라서 절대적인 해난구조의 수요가 많지 않은 상황에서 외국업체가 주요한 거대 해난구조작업을 독식하고 있어 우리나라의 전문 해난구조는 회사는 사실상 거의 없고, 수중공사 및 준설업, 선박해체업, 중량물 인양사업을 전문으로 하고 있다.³²⁷⁾ 따라서 해상크레인 선박과 바지선을 대부분 보유하고 있고³²⁸⁾, 해난구조작업을 위한 첨단 장비를 갖춘 구난전용 선박은 전무한 상태³²⁹⁾이고, 수중절단용접장치(70%)와 같은 기본적인 구난장비 등을 많이 보유하고 있다. ROV(원격무인잠수정), 포화잠수설비 등 첨단 수중장비 보유율은 매우 낮은 상태³³⁰⁾이다. 또한 해난구조업무에 대한 경험과 지식의 축적도 그렇게 많지 않은 상태이다. 다만, 항해사, 기관사 등 선박운항 기본인력과 수중작업과 관련된 잠수기능사 보유율은 상대적으로 높을 뿐이다.³³¹⁾

외국의 업체가 해난구조업을 중심으로 예인 및 해상운송사업에 종사하고

326) 최혁진, 「국내외 해양구조·구난업체 현황분석」, (선박해양플랜트 연구소, 2017년 12월 15일), Slide No.4

327) 최혁진, 위의 자료, Slide No.6

328) 최혁진, 위의 자료, Slide No.7

329) 최혁진, 위의 자료, Slide No.7

330) 최혁진, 위의 자료, Slide No.7

331) 최혁진, 앞의 자료, Slide No.8

있는 반면, 국내의 업체는 상대적으로 해난구조업의 비중이 매우 낮고, 대신에 선박해체업 및 중량물 인양사업과 수중공사 및 준설사업이 주된 사업으로 파악된다.³³²⁾

따라서 해외에서 발생하는 해난사고에 대한 것은 현실적으로 우리나라의 업체가 범접할 수 없고, 국내의 중·소규모의 해난구조 역시도 이웃 일본의 니뽄셀비지를 비롯한 외국의 전문구조업체로 부터의 경쟁에 시달리고 있다. 또한 구조계약의 형태를 보면, 해난구조산업이 발달하지 못하여 주요한 거대 구조는 외국의 전문구조 업체가 실시하고, 중·소형의 해난구조의 경우 우리나라업체와 계약하는데, 이 경우 세계적으로 보편화된 LOF해난구조계약 체결대신에 정액도급계약(‘Lumpsum’)에 부성공 무보수(No cure No pay)조건하의 경쟁 입찰로 진행된다. 참고로, LOF해난구조계약의 경우에는 구조비는 1989년 국제구조협약 제13조(Article 13 - Criteria for fixing the reward)의 기준에 의하여 산정하게 되므로 비교적 높은 구조비를 받을 수 있다. 그러나 정액도급계약에 의한 경우에는 저가로 낙찰되므로 구조업자이 수익성이 좋지 못한 측면이 있다.

상기의 규정은 LOF해난구조계약에 의한 경우에는 적용 가능하지만, 여러 업체의 경쟁에 의한 정액도급(Lumpsum) 계약인 경우에는 적용할 여지가 없게 된다. 따라서 LOF해난구조계약에 비하여 상대적으로 구조업자의 이윤이 매우 낮은 결과를 초래하게 된다. 무엇보다도 LOF해난구조계약의 조건하에서 SCOPIC약관이 선택되고 발동되는 것을 감안하면 LOF계약이 아니므로, SCOPIC약관을 적용할 여지가 아예 없다. 따라서 구조를 성공하지 못한 경우에 SCOPIC약관에 의한 보수를 받을 수 없다. 물론, 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상(Special compensation)의 규정을 적용할 수 있겠지만, SCOPIC약관을 발동하게 되면, 2일 이내에 US\$3,000,000에 해당하는 보증장이 제공된다. 그러나 그렇지 않은 경우에는 보증장 제공을 하지 않은 문제가 있어, 현실적으로 제14조에 의한 금액을 구조업자가 선주로부터 환경오염 방지경감에 대한 보수를 받기 어렵다.³³³⁾ 무엇보다도 우리나라의 일반적인 구조계약은

332) 최혁진, 앞의 자료, Slide No.14.

정액도급계약(Lumpsum)이므로 선주와 선체 보험자 간에 협의 하에 작성하므로 LOF계약에 의한 SCOPIC약관을 적용하는 것은 현실적으로 매우 제한된다.

2. 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)의 제정방법

우리나라는 해난구조를 요하는 해난사고의 발생 빈도가 높지 않기 때문에, 해난구조에 대한 수요가 상대적으로 적어 그러한 수요에 부흥할 공급 또한 매우 미흡한 실정이다. 우리나라는 세계 6위의 해운국가로 성장하여 왔다. 해운의 성장 속에서도 해난구조사업은 상대적으로 제자리걸음을 걷고 있다.

해난구조사업 관련하여, 국내외의 인력보유현황을 보면, 우리나라는 수중작업 및 선박운항관련 인력이 대부분이고 조선기사 등 전문기술인력은 상대적으로 종사율이 낮다. 그러나 외국의 유명 구난업자의 경우에는 다양한 전공자와 다양한 경험보유자를 보유하고 있고 자체보유인력으로 해상사고에 대하여 원격지의 사고현황 분석 및 평가, 안전성 평가 및 비상예인 등 공학적 검토, 구조(나)계획에 대한 상시 수립 및 기술지도, 현장작업지도, 감독, 집행과, 법, 보험업무 수행 등등에 대한 전문인력을 보유하고 있을 뿐만 아니라 위와 같은 분야의 전문인력을 양성하는 자체교육훈련 기능도 보유하고 있다.³³⁴⁾

대한민국의 해난구조업이 향후에도 현저한 발전이 없다면, 장래의 모든 주요한 해난구조를 요하는 사고를 외국의 전문 해난구조 업체에 의존하는 결과를 초래하게 된다. 이러한 현재의 여건을 감안한다면 새로운 접근이 필요하다고 판단된다. 전문적인 해난구조를 하려면 Hardware와 Software 2가지의 측면으로 볼 수 있다. Hardware적인 측면을 보면 현실적으로 중국과 같이 정부의 지원이 없다면 구조관련장비를 경제적으로 모두 갖추 수가 없다. 우리나라의 경우에는 해난구조업이 허가제에서 신고업으로 바뀐 이후에 해난구조에 등록된 업체의 수가 상당히 많은 상황이다.

해난구조 시장은 좁은데 다수의 업체가 존재하는 상황임으로 모든 업체가

333) SCOPIC Clause (2014, article 2)

334) 최혁진, 앞의 자료, Slide No.15

고가의 구조장비를 구비할 수 없을 뿐만 아니라, 연간 발생하는 해난구조를 필요로 하는 사고건수가 적어서 상대적으로 외국에 비하여 채산성 역시 높지 않다. 대부분의 좌초와 침몰 같은 해난구조는 부력을 이용한 방식이 많이 이용되므로 부력을 이용한 구조는 대부분의 경우에 잠수원의 수중작업에 의하여 실현되므로 잠수부가 유능한 한국의 현실에 가장 경쟁력 있는 방식이기도 하다. 중·소형의 구조작업인 경우에는 대략적인 부력계산으로 선박의 구조를 충분히 실시할 수 있으나, 대형선박에 대한 구조의 경우에는 선박의 면밀한 부력뿐만 아니라 선박의 세부응력까지도 세심하게 검토할 필요가 있다. 따라서 해난구조와 관련된 조선기술과 현장의 기상 등의 여건과 처해진 피구조물의 상황에 신속히 대처할 수 있는 경험과 그에 대한 기술의 축적이 필요하다. 이러한 것은 해난구조에 대한 다양한 경험을 쌓은 구난 전문 인력과 같이 협조하여 실시한다면 우리나라만의 저비용·고효율의 해난구조업의 지위를 나름대로 형성할 수 있다고 본다.

우리나라는 해사사법의 분야에서는 대부분 국제협약을 비준하지 않고 그 실질적 내용을 상법 등에 일부 수용하는 방식을 취하고 있다.³³⁵⁾ 이러한 취지에서 현행상법은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상제도를 수용하여 환경손해 방지에 대한 특별보상에 대하여 규정 하였다.³³⁶⁾ 즉, 선박 또는 그 적하로 인하여 환경손해가 발생할 우려가 있는 경우에 손해의 경감 또는 방지의 효과를 수반하는 구조작업에 종사한 구조업자는 구조의 성공여부 및 구조보수의 한도와 상관없이 구조에 소요된 비용을 특별비용으로 청구할 수 있다(상법 제885조 제1항).

그러나 그러한 특별보상의 실행에 있어 발생될 어려움과 불편함을 해소할 수 있는 SCOPIC약관과 SCR제도는 물론 이와 같이 사용할 LOF해난구조계약과 같은 유형의 정형화된 우리나라만의 해난구조 계약서조차도 없다. 따라서 긴급한 구조에 필요한 LOF해난구조계약과 같은 계약서도 문제이지만, 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상을 실행함에 따른 문제점에 대한 해결방안인

335) 정영석, 『해사법규강의』 제6판, (텍스트북스, 2016), 16쪽.

336) 정영석, 『해상법원론』, (텍스트북스, 2009), 454쪽.

SCOPIC약관과 SCR제도 조차도 갖추고 있지 못하다. 비록 거대한 오염사고 빈도는 적지만 우리는 SEA PRINCE나 HEBEI SPRITE 사고와 같은 거대선박의 오염사고가 발생하면 엄청난 해양오염과 환경손해에 따른 피해가 발생하는 것은 물론이고, 중소규모의 오염사고 역시 적지 않은 손해를 발생한다는 것을 이미 경험한 바 있다. 이러한 환경오염 방지·경감과 성공적인 구조작업을 위하여 실질적으로 우리나라의 여건에 적합하고 필요한 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입과 입법화가 절실한 상황이다.

한국적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입과 입법화는 이웃나라 일본의 예를 참조하면 그렇게 어렵다고 판단되지 않는다. 우선 한국적인 제도로 도입하여 적용하자면, 다음과 같은 수순이 필요하다고 판단된다.

첫째, SCOPIC약관의 도입을 준비하기 위한 SCOPIC위원회의 신설이 필요하다. SCOPIC위원회는 영국이나 일본과 같은 형태로 P&I업무를 진행하고 있는 한국해운조합과 KOREA P&I Club과 같은 책임보험자, 선박과 적하에 해당하는 재물보험자, 선박에 대한 선주협회 그리고 국내 해난구조회사 등이 주축이 되어 SCOPIC약관과 SCR제도를 도입하기 위한 자료수집과 검토회의 등을 토대로 관련된 제반규정을 신설하도록 한다.

둘째, 기본적으로 SCOPIC약관과 SCR제도는 불성공 무보수(No Cure No Pay)의 LOF해난구조계약에서부터 출발한다. 그런데 우리나라는 그러한 자체적인 LOF해난구조계약이 없기 때문에 세계적인 LOF해난구조계약서 대신, 국내 구조회사가 계약 시에 정액도급(Lumpsum)계약에 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)조건하에 계약을 체결하는 현실이다. 따라서 SCOPIC약관이 적용될 여지가 없다. SCOPIC요율표 관련하여 현실적으로 소요된 장비와 인력 비용 등을 주된 기준으로 하고 국제구조협약 제13조에 의한 구조비를 산정하는 일본의 JSE구조방식이 우리나라의 해난구조 여건에 비추어 보아 더 타당하고 합리적이다.

셋째, SCOPIC약관과 부록을 우리나라의 여건에 맞게 SCOPIC위원회에서 준비할 필요가 있다. 예를 들면, SCOPIC약관이 선택·발동되면 2일 이내에 미화

300만불의 보증장 제공이 대표적이다. 시간적인 제한과 상대적으로 거대금액을 보증해야하므로, 우리나라 P&I도 이를 도외시키고 있는 측면이 사실상 있었다. 따라서 이를 우리나라에 여건에 적합하도록 보증장 문제를 포함한 항목들을 조율한다면 더 자발적으로 적용처리 될 것이다.

넷째, SCR제도를 도입하여야 할 것이다. 해난사고 빈도수를 감안한다면, 엄격한 자격심사를 통해 몇 명의 SCR을 SCOPIC위원회에서 선임해도 충분하다고 판단된다. 물론 우리나라의 여건에 맞게 SCR역시도 중국에서 시도한 바와 같이, 필요에 따라 SCOPIC약관의 발동되지 않은 해난구조에도 투입될 수 있도록 한다면 한국해난구조의 기술축적에 의한 선진화에 일조하여 국가적인 해난사고에 신속히 대처할 수 있는 방식도 부수적으로 검토해 볼 수 있다.

다섯째, SCOPIC약관과 SCR제도의 입법화가 필요하다. SCOPIC약관과 SCR제도의 목적은 성공적인 해난구조도 있지만 무엇보다도 해난구조계약의 특성에 기인될 수에 있는 환경오염에 대한 방지·경감에 더 많은 초점을 두고 탄생된 현실적인 제도이다. 따라서 제도가 정착하고 장기적으로 계속 발전하자면 입법화에 의하여 한국의 배상책임보험 영역에 직접 적용되도록 하는 것이 반드시 필요하다고 판단된다.

특히, 한국의 구조작업의 현장에서 구조업자의 구조작업을 모니터링하고 구조작업 중의 문제점을 셀비지 마스터와 협조한다면 한국의 구조업은 최소한도 고가의 특수구조장비를 필요하지 않는 구조작업이라면 충분히 경쟁력이 있다고 판단된다. 성공적인 구조는 1차적으로 선주와 재물 보험사에게도 중요하지만, 성공적인 구조로 인하여 오염이 방지와 해상에 부유/잔존물 제거 등을 회피할 수 있어 선주의 P&I Club에게도 매우 중요하다. 이러한 측면에서 성공적인 구조가 되도록 SCR이 모니터링 하고, 해난구조업자에게 구조작업의 각각의 단계마다 사전에 상담하고 조언을 하며 협조한다면, 성공적인 구조의 가능성은 더 높다.

따라서 장기적으로 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도 등이 법제화 되어

발전된다면, 우리나라 수역에서 발생된 비교적 거대한 해난구조도 외국 구조업자의 불가피한 관여없이 충분히 수행할 수 있을 것이라고 판단된다. 따라서 우리나라의 해양의 환경손해 방지경감에 실질적으로 진일보 하는 결과를 기대할 수 있을 것으로 기대된다.

3. 한국형 해양환경손해특별보상약관(KSCOPIC)의 제정방안

3.1 제정방안에 대한 방향

한국형 해양환경손해특별보상약관³³⁷⁾ 제정방안 관련하여 영국의 SCOPIC 약관과 SCR제도의 방식의 제정은 우리나라와 유사한 입법체계의 일본을 선례를 참조하면 비교적 어렵지 않을 것으로 판단된다. 일본의 경우는 LOF해난구조계약과 같은 형식의 자체적인 JSE해난구조계약서에 SCOPIC약관을 선택할 것인가라는 문구 대신에 “Special Remuneration Clause” 라는 문구를 사용하고 있다. 그리고 “Special Remuneration Clause” 약관 내에 SCR과 명칭의 SCR을 일본 중재위원회에 등재하여 일본 나름대로의 SCR system을 유지하고 있다. 따라서 구체적인 내용은 지역적으로 해운환경이 유사한 일본 약관의 내용을 참조하여 한국적인 해양환경손해 특별보상약관을 제정하는 방식이 좋을 것으로 판단된다.

3.2 한국형 표준구조계약서 제정필요성

한국적인 해양환경손해특별보상약관을 제정하자면, 기본적으로 LOF 해난구조계약서와 같은 형식의 한국형 표준구조계약서가 필요하다. 그런데 우리나라는 LOF해난구조계약서와 같은 표준화된 한국형 표준구조계약서가 존재하지 않다. 이미 언급한 바와 같이 일본은 영국의 표준구조계약서를 토대로 일본 나름의 LOF해난구조계약서인 JSE제정하여 사용하고 있다. 언급했듯이, LOF해난구조계약서와 JSE해난구조계약서는 매우 유사하다. 다만,

337) KOREAN SPECIAL COMPENSATION OF P&I CLUB CLAUSE.

구조비 산정기준이 영국의 표준구조계약서인 LOF해난구조계약서는 구조된 가액을 근간으로 하는 반면에, JSE해난구조계약서는 구조작업에 소용된 비용을 근간으로 하여 구조보수를 산정하는 차이는 있지만 기타 고려사항은 유사한 상황이다. 또한 구조계약서의 내용을 보면 JSE2014에 의하면, 제13조 조정(Mediation)은 JSE에 의한 조정절차규정에 의하여 실시하고, 제14조 중재(Arbitration)는 JSE의 해상중재 규정에 따라 진행하고, 그리고 제19조의 관할법(Governing Law)은 일본으로 한다는 것이 주요한 차이점이라고 볼 수 있다. 특히, SCOPIC약관과 같은 내용의 조항을 JSE 제9조에 특별보상(Special Compensation)규정을 적용하고 있다. 이를 가칭 ‘한국형 해양환경손해 특별보상(KSCOPIC: KOREAN SPECIAL COMPENSATION OF P&I CLUB CLAUSE)’ 이라는 명칭을 사용하고 내용을 참조하여 제정하는 것이 효과적이라고 추천된다.

3.3 한국형 해양환경손해 특별보상약관제정(KSCOPIC)의 주요 내용

한국형 해양환경손해 특별보상약관을 제정하자면, 위에서 언급했듯이 LOF해난구조계약과 같은 한국의 자체적인 표준화된 LOF해난구조 계약서에 해양환경손해 특별보상 약관이 삽입될 수 있도록 약관을 제정하면 될 것이다.

이를 위하여 SCOPIC약관과 일본의 특별보상³³⁸⁾과 같은 형태의 내용을 준비하면 될 것이다. 다만, 그러한 약관을 준비함에 있어 선주, 보험사, 그리고 우리나라의 P&I보험사와 그리고 구조회사가 참여하는 사전협의를 충분히 있어야 할 것으로 보이지만, 현실적으로 SCOPIC약관과 일본의 특별보상을 근간으로 할 것이므로 대부분의 내용이 그대로 반영될 가능성이 높다고 본다. 만약 상법 제885조(환경 손해방지작업에 대한 특별보상)를 대신하는 한국형 해상환경손해 특별보상 약관을 선택한 이후에 이를 발동할 경우에 보증장 문제는 구조자와 P&I보험자와 같이 상호 협의하여 보증장 제공시기, 방법, 형태 및 금액에 대하여 우리나라의 현실에 맞게 조정할 수 있으리라고 본다. 또한

338) SPECIAL COMPENSATION CLAUSE

SCR 관련된 부분과 재물보험자의 특별대표자(Underwriter's Special Representative) 등도 심각한 변경없이 적용하여도 무리가 없을 것으로 판단된다. 다만 한국 해난구조시장의 수요에 적합한 인원수의 조정을 포함하여 관련자들의 협의에 의한 한국적인 SCR제도가 될 수 있도록 일부수정이 필요할 수도 있을 것이나 큰 무리는 없을 것으로 예상된다.

부록에는 한국형 해양환경손해 특별보상약관제정을 위한 초안을 제시하였다. 이를 영문으로 표기함에 있어 KOREAN SPECIAL COMPENSATION OF P&I CLUB CLAUSE라고 하여 KSCOPIC라고 임시로 표기하였고, KSCOPIC약관 초안 작성 시 고려한 사항은 다음과 같다.

가. 1989년 국제구조협약 제13조에 해당되는 부분은 우리상법 제883조이고, 제14조 특별보상에 해당되는 부분은 상법 제885조에 해당한다. 그런데 우리상법의 규정이 1989년 국제구조협약에 비하여 상세하지 못하여, 초안 작성시에 1989년 국제구조협약의 조항도 같이 포함하였다.

나. KCOPIC이 선택 이후에 발동된다면, US\$3,000,000을 우리나라에서 유통하는 한화 30억을 2일 이내에 구조업자에게 제공하도록 하였다.

다. 협정요율서는 SCOPIC의 부록A와 같이 획일적으로 하지 않고, 한국의 구조현실에 맞도록 계약된 구조업자의 요율서를 적용하는 것으로 하였다. 따라서 구조업자는 자신만의 합리적인 요율을 사용할 수 있도록 하였다. 만약 해당 요율서에 없거나 특정요율이 일반적인 요율보다 현저히 고액인 경우에는 SCR이나 중재결과에 따르도록 하였다.

라. 기타 KSCOPIC의 보수는 미국의 달러가 아닌 한국원화로 적용하므로 적용금리 역시 한국의 기준금리에 1%를 감안하는 것으로 하고 외국화폐인 경우에는 서울외환시장의 환율을 적용하는 차이가 있고 전체적인 것은 2014년 SCOPIC약관의 내용을 토대로 하였다.

제6장 결론

프랑스의 루이 14세가 공포한 1681년 해사칙령에서 약탈의 금지를 규정하기 이전에는 해상운송에 있어서 해난구조의 개념이 존재하지 않고, 위험에 처한 선박에게 도움을 손길을 보내기 보다는 오히려 위험에 처한 선박을 약탈하는 것이 일반적이었다. 그러한 문제점을 해소하기 위하여 상기의 해사칙령에서 약탈의 금지를 규정한 것이 현대적 해난구조법의 효시라고 할 수 있다. 이후 약탈금지를 규정하는 소극적인 입장에서 해난구조를 장려하는 적극적인 입장으로 사상이 발전하게 되었다.

구조작업을 요하는 해난사고 시 긴급하게 시시각각 변하는 해난구조여건과 그에 대응하는 효과적인 구조작업을 지체 없이 신속히 실시해야하는 해난구조작업의 성격에 적합한 계약서가 필요하게 되었다. 그러한 취지에서 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)를 기본원칙으로 하여 정형화한 계약서인 LOF해난구조계약서가 1892년에 최초로 제정·공포되었으며, 이후 보편화되어 계속 사용되고 있다. 그리고 1960년과 1970년대에 해운업이 급격히 발전하면서 대형유조선이 등장하였다. 원유를 만재한 거대 유조선박의 사고 시에 극심한 해양오염사고를 초래하여 환경오염과 환경의 오염방지·경감에도 관심을 기울이게 되었다.

그러나 1892년에 최초로 제정·공포된 이후에 1972년까지 몇 차례 소폭으로 개정을 이루어 오던 Standard Form of Agreement인 LOF해난구조계약서는 Amoco Cadiz호와 같은 사고에서 구조업자와 선장과의 구조보수와 환경손해방지 등의 문제가 합의되지 못하여 구조 활동이 지연됨에 따라 구조시기를 실기하여 악화된 기상 하에서 예인 중 좌초되어 거대한 오염사고가 발생한 과거의 사고사례로부터 전통적인 ‘불성공 무보수’ (No Cure No Pay)의 기본원칙에 문제가 제기되었다.

이후 구조업자가 비록 피구조물에 대한 구조의 결과가 없는 경우에도 적어도 오염방지조치비용에 상당하는 정도의 보수가 지급되어야 할 필요가 있었다. 따라서 그러한 문제점을 보완하기 위하여 1980년 LOF해난구조계약서에 유류가 적재된 유조선에 대하여 안전망 (Safety Net)을 적용하여 오염방지조치비용에 상당하는 정도의 보수를 구조업자가 받을 수 있도록 하였다. 안전망 (Safety Net)의 적용이 해상오염방지·경감에 상당히 효과적이라는 것이 인식됨에 따라 1980년 LOF해난구조계약서에 적용하던 안전망(Safety Net)을 만재된 유조선을 포함하여 전 선박으로 확대적용하기 위하여 1989년 국제구조협약에서 제14조 특별보상을 채택하였다.

그러나 1989년 국제구조협약 제14조에 의한 특별보상을 시행함에 있어 규정자체가 상세하지 못하여 여러 가지 현실적인 문제들에 노출되어 있었고, 이러한 문제들에 대해 각 이해당사들은 나름대로 불만이 있었다. 그 문제의 크게 보증을 제공하는 것과 특별보상을 산정하는 방식에 관한 것, 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상에 대한 해석과 적용, 특별보상의 주체가 선주상호보험자 임에도 불구하고 구조작업에 충분한 관여가 보장되지 않는 것 등에 대한 것이었다. 그리고 구조작업상의 지연과 관련된 문제로서는 선주상호보험자(P&I Club)와 선주가 구조작업을 실질적으로 구조작업을 통제할 수도 없는 상황에서 구조업자가 당해 작업을 신속하게 진행할 동기를 충분하게 제공하지 못하였고, 이러한 지연으로 인해 재물보험자의 경우에는 선박에 대한 추정전손에 대한 결정을 지체 시킬 수 있다고 주장하였다.

한편, 구조업자는 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상을 적용하기 위해서는 환경에 대한 위협이 있다는 것을 증명하여야만 하고, 또 제14조 특별보상은 내수나 연안 수역 밖(outside inland waters, coastal waters or areas adjacent thereto)에 대해서는 적용되지 않는다는 지리적인 제한에 대한 문제가 있다고 불평하여 왔다. 그리고 구조업자는 인력이나 장비에 대한 보상요율은 이익요소를 포함하지 않는다는 Nagasaki Spirit사건³³⁹⁾과 같은 영국법원의 판결에 우려해 왔다. 구조업자의 이익은 환경손해가 예방되거나 경감되었을 때에만 적용하는

339) *Semco Salvage & Maritime Pte. Ltd. v. Lancer Navigation* (1997.2.6.) House of Lords.

증액(uptlift)요소로 한정되어 있었다. 이러한 상황에서 해난구조를 요하는 사고 발생 시 구조업자가 즉각 구조작업에 참여하도록 독려함에 동시에 특별보상 문제를 간소화할 필요성이 있었다.

구체적으로 첫째 특별보상에 대한 Security 확보의 문제점, 둘째 환경손해의 위협의 해석상의 문제점, 셋째 1989년 국제구조협약 제14조 제2항에 의한 증액(Uplift)결정의 어려움, 넷째 동 협약 제14조 제3항의 공정요율(fair rate)의 의미에 대한 법원의 판결에 대한 구조업자의 불만, 다섯째 공정요율(fair rate)산정의 어려움 등이 있었다. 또한 구조업자의 인원이나 장비에 대한 보상요율은 이익요소를 포함하지 않는다는 Nagasaki Spirit와 판결의 우려도 있었다.

그러한 법적인 분쟁의 가능성을 감소시키고, 특별보상액의 산정을 단순화하기 위하여 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상을 대신 할 SCOPIC약관이 탄생하여 1999년 8월 1일 발효되었다. 이와 관련하여 본 논문에서는 SCOPIC약관의 내용을 검토하였다. 비록 선택적인 SCOPIC약관이 일단 선택되면 취소불가하고 다만, 구조업자가 발동한 이후에 선주 측에서 보증장을 제공하지 못하는 경우에만 취소될 수 있다는 것과 SCOPIC약관이 취소되면 다시 1989년 국제구조협약 제14조 특별보상이 적용될 수 있다 것을 고찰 하였다.

이러한 가운데 SCOPIC약관은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상을 실시함에 있어 발생하는 여러 가지 문제점을 보완하기 위하여 탄생되었다. 그러나 SCOPIC약관은 기간의 소요가 많을수록 그리고 투입되는 구조 선단과 인력 및 장비가 많으면 많을수록 더 많은 SCOPIC보수를 받을 수 있는 시스템적인 문제점이 충분히 예상됨에 따라 그러한 문제점을 최소화하기 위하여 특별사고대표자(SCR)제도를 SCOPIC약관 제정 시에 포함하게 되었다.

따라서 SCOPIC약관이 선택되어 발동되면 특별사고대표자(SCR)이 지정되어 현장에 신속하게 파견된다. 특별사고대표자(SCR)는 구조작업현장에 참여하여 구조작업을 모니터링하고 이를 관련당사자에게 보고함으로써 SCOPIC약관의 단점을 최소화하고 SCOPIC약관의 효용의 극대화는 물론이고 궁극적으로 구조업

자를 도와 성공적인 구조가 될 수 있도록 하였다.

그리고 SCR의 업무의 내용과 범위에 관해서 별도로 구체화한 초기의 안내서와 지침(Digest)을 상세하게 검토하고 이후 지침이 감안된 2014년 안내서의 내용을 고찰하였으며, SCR의 법적지위를 고용, 도급 그리고 위임계약과 관련하여 비교 검토한 결과, 비록 SCR은 외견상 선주와 선주의 P&I Club에게 종속적인 지위라고 볼 여지가 있으나, 실제로 SCR은 SCR의 지침에 명확히 규정되어 있듯이 관련당사자 모두에게 공평하게 자신을 전문성가지고 독립적·자주적으로 구조현장을 모니터링하고 이를 일일보고서와 최종 보고서 등의 형태로 제출하고 있다. 또한 SCR패널에 임명된 SCR만이 지명되므로 선주와 선주의 P&I Club에게 SCR은 해난구조에 대한 지식과 경험에 대한 강한 신뢰를 기반으로 하고 있어 타인으로 하여금 처리하게 하여서는 아니 되는 것이 원칙이므로 그 계약의 형태와 성격은 위임에 가장 근접하다고 판단된다.

우리나라의 주요 주변국인 중국과 일본의 해난구조산업의 현황과 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입·입법 관련하여 검토한 결과, 중국은 SCR제도의 장점을 이해하고 자체적인 SCR제도를 도입할 시도를 이미 하였고, 일본은 2005년부터 이미 자체적인 SCOPIC약관에 해당되는 특별보수약관(Special Remuneration Clause)과 SCR제도를 도입하여 운영하고 있다.

우리나라는 상대적으로 해난사고가 많이 발생하지 않기 때문에 해난구조의 수요가 상대적으로 적다. 그리고 우리나라는 수중작업 및 선박운항 관련한 인력이 대부분이고 조선기사 등 전문기술인력은 상대적으로 종사율이 낮다. 무엇보다도 현행상법은 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상 제도를 수용하여 환경손해방지에 대한 특별보상에 대하여 규정하였다.³⁴⁰⁾ 그러나, 1989년 국제구조협약 제14조의 특별보상을 실행함에 따른 문제점에 대한 해결방안이 SCOPIC약관과 SCR제도 조차도 준비하지 못한 상태에 있다. 뿐만 아니라 SCOPIC약관과 SCR를 적용하여 사용할 LOF해난구조계약과 같은 유형의 정형화된 자체적인 해난구조 계약서도 없다.

340) 정영석, 앞의 책, 454쪽.

비록 거대한 오염사고빈도는 많지 않지만, 우리나라는 SEA PRINCE나 HEBEI SPRITE 사고와 같은 거대선박의 오염사고가 발생하면, 엄청난 해양오염과 환경손해에 따른 피해가 발생하는 것을 이미 경험한 바 있다. 또한 중·소규모의 오염사고 역시 적재 많은 해상오염을 초래하는 것을 경험하였다. 이러한 환경오염방지·경감을 위하여 실질적으로 우리나라의 여건에 적합하고 필요한 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입과 입법화가 절실한 상황이다.

우리나라 자체적인 SCOPIC약관과 SCR제도는 한국해운조합이나 Korea P&I Club에 가입된 선박의 경우에는 재물보험 역시 대부분 한국의 보험사에 가입되어 있어 일본의 JSE해난구조계약서와 같은 성격의 LOF해난구조계약서를 구현하여 충분히 적용 가능하다. 따라서 한국의 해난구조시장의 여건에 적합한 나름대로의 SCOPIC약관을 일본처럼 신설하고 입법화 한다면 우리나라에서도 한국형 LOF해난구조계약이 생성되고 발전될 것으로도 기대된다.

결론적으로 우리나라의 여건에 맞는 SCOPIC약관과 SCR제도의 도입을 위한 여건과 제도의 신설을 제안하며, 한국형 해양환경손해 특별보상 약관 (KSCOPIC)에 대한 국문약관과 영문약관 안을 부록에 각각 첨부하였다.

참고문헌

1. 국내 문헌

1) 단행본

- 곽윤직, 『채권각론』, 박영사, 1995.
- 곽윤직·김재형, 『민법총칙』 중판, 민법강의 I, 박영사, 2018
- 김대래, 『해상보험이 이론과 실무』, 보험연수원, 2018.
- 김준호, 『채권법』 제9판, 법문사, 2018.
- 김형배, 『채권각론(계약법)』, 박영사 1997.
- 김상용, 『채권각론』 제3판, 화산미디어, 2016.
- 정영석, 『해상법원론』, 텍스트북스 2009.
- _____, 『해사법규강의』, 텍스트북스, 제 6판, 2016
- 최중현, 『해상법 상론』 제2판, 박영사, 2014.

2) 논문

- 김창현, 「SCOPIC compensation P&I Club clause에 대한 검토」, 『해상보험법 연구』 제1권, 해상보험연구회, 2005.
- 문병일, 「해난구조계약과 P&I Club특별보상(SCOPIC)약관의 도입에 관해」, 『해사법 연구』, 제11권, 해사법연구회, 1999
- 박성일·박선규, 「해난구조 환경변화와 구조법리의 변천」, 『목포해양대 논문집』 제3집, 1995.
- 박성일 「해난구조법에 관한 연구」, 한국해양대 박사학위논문, 1997.

임동철, 「1989년 해난구조협약고 해양환경의 보호」, 『한국해법학회지』 제13권, 한국해법학회, 1991.

최정환, 유진호, 이상일, 「선박연료유 검정인의 법적지위와 책임에 관한 연구」, 『Journal of the Korean Society of Marine Engineering』 Vol. 40, No. 9, 2016.

3) 기타

김대래, 「Operation of China SCR System」, 중국해사중재위원회, Beijing, China 2016. 11.30 발표문.

정용상, 「1989년 국제해난구조협약의 구조와 법리」, 『외대논의』 제17권, 한국외국어대학교, 1997.

최혁진, 「국내외 해양구조·구난업체 현황분석」, 선박해양플랜트 연구소 2017.12. 15.

2. 외국문헌

1) 단행본

A. Mandarake-Sheppard, *Modern Admiralty Law*, 1st edition, Cavendish Publishing Ltd., 2001.

Brox Hans, *Besonderes Schuldrecht*, 19. Aufl. 1993.

Medicus Dieter, *Schuldrecht II: Besonderer Teil*, 5. Aufl. 1992.

Robert H. Brown, *Marine Insurance Vol. 3 Hull Practice* 1993, 2nd Ed., Witherby & Co., Ltd. 1993.

S.W. Yang, *Study on the legal status of ship's servant employed by the carrier as an assistant*, *Commercial Law Review*, vol.33, no.2, 2014.

2) 기타

LOF 1990 - Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement

LOF 1995 - Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement

LOF 2000 - Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement

LOF 2011 - Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement

Convention for the Unification of certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea, Brussels, 23 September 1910.

International Convention On Salvage, 1989.

SCOPIC 2014 - SCOPIC CLAUSE (1. 1. 2014)

Appendix A (SCOPIC) - The Special Representative.(01.01.2014)

Appendix B (SCOPIC) - The Special Representative.(01.01.2014)

Appendix C (SCOPIC) - The Special Representative.(01.01.2014)

GUIDELINES FOR SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVES (2005)

SCR Digest 1, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's (7.03.05)

SCR Digest 2, Digest of SCR Committee views and decisions in relation to SCR's (8.3.07)

SCR Digest 3 (9.3.09)

SCR Digest 4 (12.4.10)

SCR Digest 5 (Aug. 2012)

GUIDELINES ON THE ROLES OF THE SPECIAL CASUALTY REPRESENTATIVES(SCR) (1.07.2014)

SCR Guidelines - Appendix A - Pro Forma Letter of Appointment of SCR

SCR Guidelines - Appendix 1 - Salvage Master's Daily Salvage Report for ... /Day ...

SCR Guidelines - Appendix 2 - Daily Cost Schedule.

SCR Guidelines - Appendix 3 - Pro Forma SCR Final Salvage Report.

Code of practice between international group of P&I Clubs and London Property Underwriters regarding the payment of the fees and expenses of the SCR under SCOPIC. (1.1.2005)

JSE 2007 - The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc. (25/1/2007)

- Part I Salvage Agreement
- Part II Special Remuneration Clause
- Appendix 1. Rules for Special Casualty representative
- 2. Rules for Underwriter' Special Representative.

JSE 2014 - The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc. (26/12/2014)

- Part I Salvage Agreement
- Part II Special Remuneration Clause
- Appendix 1. Rules for Special Casualty representative
- 2. Rules for Underwriter' Special Representative.

Guidelines for Special Casualty Representative(Japan)

The Code of Practice between the International Salvage Union and the International Group of P & I Clubs.

York-Antwerp Rules 2004



부록: 한국형 해양손해특별보상약관

한국형 해양손해특별보상약관(국문)

1. 일반

이 KSCOPIC약관은 1989년 국제구조협약 제14조 그리고/또는 상법 제885조를 포함하는 향후에 제정될 한국형 LOF해난구조계약(‘No Cure No Pay’)를 보충한다. 주요 계약의 정의는 이 KSCOPIC약관에 통합된다.

만약, KSCOPIC약관이 본 계약의 어떤 조항과도 일치하지 않거나 여기에 적용되는 법률과 일치하지 않는 경우 KSCOPIC약관은 본 계약의 하위 제2조에 따라 일단 발동되면 계약에 비즈니스 효력을 부여하는 데 필요한 범위 내에서 다른 조항을 무효화하고 우선해야 한다. 이 약관을 선택함에 따라 협약 제14조 (1)에서 제14조 (4)까지 그리고/또는 상법 제885조에 의한 한국형특별보상을 산정하는 방법은 이후에 기술된 산정방법으로 대체되어야 한다.

이 KSCOPIC약관이 주 계약에 포함 된 경우 계약자는 본 계약 조항 제4조에 설명 된 경우를 제외하고는 제14조 그리고/또는 상법 제885조에 따라 어떠한 권리 주장도 제기 할 수 없다. 유치권(Liens) 및 시간제한(Time Limits)을 위해 본 계약에 따른 서비스는 구조와 동일한 방식으로 취급된다.

2. KSCOPIC약관의 발동

계약자인 구조업자는 선박 소유자에게 상황에 관계없이, 특히 “환경손해의 위협” 여부에 관계없이, KSCOPIC약관의 발동에 대한 서면 통지를 언제든지 선택할 수 있다.

KSCOPIC보수의 산정은 선박 소유자에게 서면 통보 시부터 시작된다. 서면통보 이전의 구조작업은 KSCOPIC약관에 의거하여 보상될 수 없다. 그러나 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 883조의 규정내의 주요내용에 따라 산정된다.

3. KSCOPIC보수에 대한 보증

- (i) 선박 소유자는 계약자(구조업자)가 KSCOPIC약관 발동에 대한 서면 통지를 받은 후에, 근무일 기준 2일 (토요일 및 일요일 및 일반적으로 한국에서 준수하는 휴일 제외) 이내에 계약자(구조업자)에게 이자와 비용을 포함하여 한화 30억의 KSCOPIC보수에 대한 은행 보증장 또는, P&I보험자의 보증장(이후 “초기 보증장”이라 함)을 계약자(구조업자)에게 제공하여야 한다. 그러한 “초기 보증장”은 계약자(구조업자)가 합리적으로 만족스러운 형태이어야 한다.
- (ii) 초기 보증장의 제공 후 언제든지 선박 소유주가 KSCOPIC보수와 그로 인해 야기되는 이자 및 비용을 합리적으로 산정하여 제시된 보증장의 금액보다 적을 경우 선박 소유주는 구조업자에게 감액된 보증장을 요구할 수 있다. 그리고, 계약자(구조업자)는 일단 합리적인 금액에 대한 합의가 이루어지면 계약자는 그렇게 감액하여야 할 의무가 있다.
- (iii) 계약자가 초기 보증장 제공 후 언제든지 계약자가 KSCOPIC보수 및 본 계약에 따른 이자 및 비용을 합리적으로 산정한 금액이 보증장에서 제시된 금액보다 클 경우에는 계약자(구조업자)는 선박 소유주들에게 증가를 요구할 수 있는 권리가 있다. 그리고 선주는 일단 합리적인 총액이 합의 되면, 보증장의 금액을 증액해야 할 의무가 있다.
- (iv) 합의가 되지 못한 경우에는, 제시된 보증인, 보증장의 형태 또는 표시된 보증장의 금액의 감소 또는 증가의 금액에 대한 분쟁은 중재인에 의하여 해결되어야 한다.

4. KSCOPIC 철회

선박 소유자가 근무일 2일 이내에 초기 보증장을 제공하지 않으면 계약자(구조업자)는 그의 선택에 따라 선박 소유자에게 통지함으로써 KSCOPIC약관의 모든 조항을 철회 할 수 있다. 마치 KSCOPIC약관이 존재하지 않았던 것처럼 적용되는 1989년 국제구조협약 제14조 그리고/또는 상법 제885조를 포함하여 주요 협정에 따라 그의 권리로 복귀 할 수 있다. 다만 그러한 철회권은 철회 통보서를 제출할 당시에 선박의 소유자가 초기 보증장 또는 선박 소유자와 계약자가 동의 할 수 있는 다른 대체 보증장을 제공하지 않은 경우일 것을 조건으로 한다.”

5. 협정요율서

- (i) KSCOPIC보수는 요율 상의 인력, 예인선 및 기타 작업선, 이동용 구조장비와 비용 지출액 및 지급될 보너스의 총액을 의미한다.
- (ii) 모든 인력, 예인선 그리고, 기타 작업선박 및 구조 장비에 대한 보수는 주 계약서 (요율서)에 합의 된 요율에 따라 구조 서비스에 소비 된 시간을 기준으로 평가되어야한다.
- (iii) 비용 지출은 제3자에게 구조업자가 합리적으로 지불한 모든 금액을 의미하며 사용된 인력, 예인선, 기타 작업선박 및 장비와 작업에 합리적으로 필요한 기타 비용을 포함한다. 인력, 예인선, 기타 작업선박 및 장비 등의 대여와 관련하여 지불해야하는 금액은 실제비용과 상관없이 요율에 따라 계산된다. 그러나 특별사고대표자 (SCR, 또는 SCR이 임명되지 않은 경우 중재위원회)가 실제로 발생하는 고비용이 합리적이고 필요하다고 판단하고 실제비용을 전부 인정할 수 있음을 합의 및/또는 결정한다.
- (iv) 구조업자에게 지불되는 특별보상에는 이 조항의 (ii)항와 (iii)항에 따라 평가된 요율과 지출이외에도 표준보너스 25%가 포함되어야한다. 그러나 이 항의 (iii)항의 마지막 문장에 따라 허용된 실제비용의 액수가 동항의 두 번째 문장에 따라 요율표 금액을 초과하는 경우, 구조업자는 실제비용

에 그 비용의 10%을 적용한 금액이나, 요율표 금액의 25%에 해당되는 금액을 중 큰 금액을 받을 수 있다. KSCOPIC보수를 한국원화로 환산할 필요가 있는 경우에는 해난구조 서비스가 종료된 날의 서울외화환전시장에서의 환율이 적용된다.

6. 1989년 국제구조협약 제13조 구조비 / 상법 제883조 (보수의 결정)

- (i) 계약자(구조업자)가 KSCOPIC약관을 발동했다고 할지라도, 본문에 따른 구조비는 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제883조에 따라 계속 산정되어야 한다. 상기 제5조에 따라 평가된 KSCOPIC보수는 선박 소유자가 우선적으로 지불해야 되며, 구조된 당사자들(화물, 연료, 운할유 및 선박의 저장품)에 의하여 지급해야 하는 1989년 국제구조협약 제13조 또는 상법 제883조의 구조비(또는 제13조/상법 제883조 상의 구조비가 없거나, 지급될지도 모르는 구조비)를 초과하는 경우에만 지급됩니다. 그러한 구조비는 1989년 국제구조협약 제13조나 상법 제883조 상의 구조비가 전부·일부가 회수되지 않았을 지라도, 이자적용 이전의 비용과 통화를 말한다.
- (ii) 1989년 국제구조협약 제13조에 그리고/또는 상법 제883조에 따른 구조비 산정인 경우 또는, 한국원화 이외의 통화로 체결될 경우에, KSCOPIC약관의 목적 상, 본문의 합의하에 구조 서비스종료 시에 환율로 교환되어야 한다.
- (iii) 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제883조에 따른 구조비는 KSCOPIC보수의 산정 하에 있으므로, “불성공-무보수“ 원칙이 적용되지 않는다는 이유로 인하여 감소되어서는 안 된다.

7. 감액

KSCOPIC약관 제 2조에 의거하여 발동되고 주계약에 의거 한 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제883조에 의한 보상 또는 합의 (통화 조정 이전과 이자적용전의 금액과 비용)된 금액이 KSCOPIC보수보다 큰 경우,

KSCOPIC 약관이 실제 발효된 날짜가 있음에도 불구하고, 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제883조에 의한 구조보수금이나 합의금과 마치 구조작업의 첫 날짜에 발동되고 산정된 KSCOPIC보수 금액과 비교한 차액의 25%를 감액한다.

8. KSCOPIC보수의 지급

- (i) 본 약관에 따라 지급되는 KSCOPIC보수지급 날짜는 상황에 따라 다르다.
 - (a) 본 협정에 포함 된 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제 883조에 의한 잠재적인 보상 보너스가 없는 경우, 본 협정에 따라 지급되는 KSCOPIC보수금액은 청구된 이후 1개월 이내에 선박 소유자가 지불하며, 미결제된 보수금액에 대한 이자는 서비스가 종료된 날로부터 지급일까지 한국우대금리(Prime Rate)에 1%를 추가된 금액으로 지불한다.
 - (b) 요율표에 따른 KSCOPIC보수에 대한 청구뿐만 아니라 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제883조에 의한 구조비에 대한 청구가 있을 때, 선박 및 화물에서 요구되는 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/또는 상법 제883조에 의한 보증장의 금액을 초과하는 KSCOPIC 보수의 75%는 1개월 이내에 선박의 선주가 지불하며, 1989년 국제구조협약 제13조 보수가 산정되고, 청구되어 이견이 없다면, 잔여금액은 지급만기일 이내에 지급되어야 한다. 미결제된 보수금액에 대한 이자는 서비스가 종료된 날로부터 지급일까지 한국우대금리(Prime Rate)에 1%를 더한 요율로 지급일까지 누적된다.
- (ii) 계약자(구조업자)는 KSCOPIC보수가 궁극적으로 선 지불 된 구조비합계 보다 적은 것으로 판명될 경우 초과지급과 관련하여 선박소유주가 수락할 수 있는 형식으로 보수를 지급한다.

9. 종료

- (i) 계약자(구조업자)는 선박의 선주에서 서면통지를 하고, 해당사본을 특별사 고대표자(SCR)과 보험자의 선체/적하 등의 특별대표자³⁴¹⁾(있는 경우)에게 통지를 함으로서, 구조계약과 KSCOPIC약관 하의 작업을 종료할 권리가 있다. 이러한 경우는 당시까지의 구조의무를 이행하기 위해 필요한 총비용(보너스 적용 이전의 KSCOPIC약관의 요율표에 따라 계산)이 아래의 금액을 초과하는 경우이다.
 - (a) 구조될 수 있는 물건의 가치; 그리고
 - (b) 구조업자가 KSCOPIC보수로 받을 자격이 있는 모든 금액
- (ii) 선박소유주는 KSCOPIC약관이 제2조에 의거하여 발동된 이후에 KSCOPIC 보수를 지급할 의무를 언제든지 종료할 수 있으며 계약자(구조업자)는 적어도 5일의 작업종료 통보기간에 대한 권리가 있다. 그러한 작업종료의 경우 KSCOPIC보수의 산정은 철수를 위해 5일간의 종료통지를 합리적으로 초과한 시간을 포함하여, 부록에 명시된 요율에 따라 모든금액을 감안하여 산정된다.
- (iii) 위의 9 (i)와 9 (ii)에 포함된 종료조항은 계약자의 구조작업이 진행되고 있는 지역의 정부, 지방 또는 항만당국 또는 해당지역을 관할하는 기타 공식적으로 인정된 기관에 의해 장비를 철수하는 것을 제한하지 않는 경우에만 적용된다.

10. 계약자(구조업자)의 의무

계약자의 의무와 책임은 주계약과 동일하게 유지된다. 즉, 환경에 대한 피해를 방지하거나 최소화하기 위해 선박과 재산을 구조하기 위하여 최선을 다해야 한다.

341) Special Hull/Cargo Representative

11. 1989년 국제구조협약 제18조 - 상법 제885조 4항

계약자(구조업자)는 KSCOPIC약관에 의거하여 지불금의 전부 또는 일부를 박탈 당할 수 있는데, 그러한 경우는 계약자가 사기 또는 기타 부 정직한 행위로 인해 유죄가 됨으로 인하여 구조작업이 추가로 필요하거나 더 어렵거나 작업기간이 더 길어졌거나 또는 구조된 금액이 감가되거나, 없어지는 경우이다.

12. 특별사고대표자(SCR³⁴²)

이 KSCOPIC약관의 제2조에 따라 발동된 이 후에는 선박소유주는 단독 옵션으로 부록에 명시된 조건에 따라 구조작업에 참여할 수 있는 SCR을 지정할 수 있다. 그렇게 임명된 SCR은 어떠한 경우에도, 해난구조와 관련이 없는 사항에 관련된 어떠한 증거도 제공하도록 요청되어서는 안 된다.

13. 특별대표자(Special Representative)

KSCOPIC약관이 발동된 후 언제든지 선체보험자(둘 이상의 보험사인 경우 간사)와 선박에 선적되어있는 화물의 전부 또는 일부의 소유자 또는 보험자인 명이 각각 특별대표자를 지명할 수 있다 (이하 “특별 선체 대표자“및 “특별화물 대표자“이라 총칭하여 “특별 대표자“라 칭함)를 임명인의 자신들의 비용으로 특별대표자에게 이 부록에 언급된 문언과 조건에 따른 구조작업을 주시 관찰하고 보고하도록 한다. 그러한 특별대표는 변호업무를 수행하는 변호사가 아닌 전문기술자이어야 한다.

14. 오염방지

KSCOPIC보수의 산정에는 다른 경우가 아니라면, 구조작업을 적절히 수행하기 위한 목적의 필요로 인하여, 선박의 주변에 있는 오염의 제거는 물론이고, 오염방지작업도 포함된다.

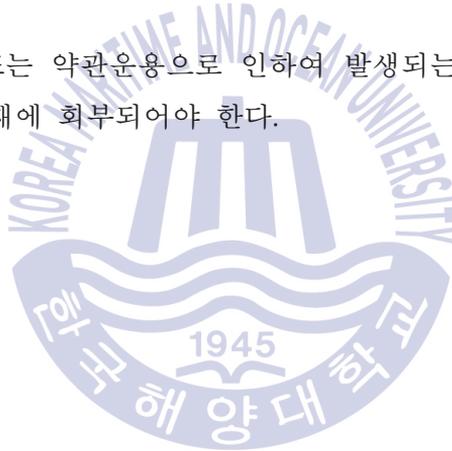
342) Special Casualty Representative

15. 공동해손

KSCOPIC보수는 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/상법 제883조에 의한 구조비를 초과하는 보수에 대해서는 공동해손으로 인정되지 않는다. 그러한 초과된 KSCOPIC보수를 지불하는 모든 책임은 선박소유자 단독에게 있다. 그리고 1989년 국제구조협약 제13조 그리고/상법 제883조에 의한 보수를 초과하는 KSCOPIC보수는 보상의 측면이나, 구상 등에 직·간접적으로 관련되는 것과 관련 없이 선주의 선체보험자의 증권 상의 공동해손으로 인정될 수 없다.

16. 분쟁의 중재

이 KSCOPIC약관 또는 약관운용으로 인하여 발생하는 모든 분쟁은 주 합의에 따라 규정된 중재에 회부되어야 한다.



Draft of “Korean Special Compensation of P&I Club Clause” (KSCOPIC) (영문)

1. General

This KSCOPIC clause is supplementary to any Korean Form Salvage Agreement (To be enacted in the future) ‘No Cure - No Pay’ (“Main Agreement”) which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 (“Article 14”) and/or Korean Commercial law article 885. The definitions in the Main Agreement are incorporated into this KSCOPIC clause.

If the KSCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the KSCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of sub-clause 4 hereof, the method of assessing Korean Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive and/or Korean Commercial law article 885 shall be substituted by the method of assessment set out hereinafter.

If this KSCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 and/or Korean Commercial law article 885 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

2. Invoking the KSCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the KSCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a “threat of damage to the environment” .

The assessment of KSCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this KSCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 and/or Korean Commercial law article 883 as incorporated into the Main Agreement.

3. Security for KSCOPIC Remuneration

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Korea) after receiving written notice from the contractor invoking the KSCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Insurers’ letter (hereinafter called “the Initial Security”) in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for KSCOPIC remuneration in the sum of Korean Won 3 billion, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the KSCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor

reasonably assesses the KSCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.

- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the KSCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 and/or Korean Commercial Law article 885 which shall apply as if the KSCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

5. Tariff Rates

- (i) KSCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) The remuneration in respect of all personnel, tugs, and other craft and salvage equipment shall be assessed on time spent for the salvage services in accordance with the tariff rates agreed in the Main

Agreement (the Tariff Rates)

- iii) Out of pocket expenses shall mean all those monies reasonably paid by the Salvor to any third party and includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. The amount due in respect of the hire of men, tugs, other craft and equipment shall be calculated in accordance with the Tariff Rates regardless of the actual costs. However if the Special Casualty Representative (“the SCR”) (or if an SCR is not appointed, then the Mediation Commission) agrees and/or decides that the higher costs actually incurred were reasonable and necessary the actual costs may be allowed in full.
- (iv) Special Remuneration payable to the Salvor shall include a standard bonus of 25% in addition to the Tariff Rates and out of pocket expenses assessed in accordance with paragraphs (ii) and (iii) of this clause. However, if the amount of actual costs allowed in accordance with the last sentence of the paragraph (iii) of this clause exceeds the amount assessed according to the Tariff Rates in accordance with the second sentence of the same paragraph (iii), the Salvor shall be entitled to receive the actual costs plus 10% of such costs or the Tariff Rate plus 25% of such rate, whichever is the greater, as the Special Remuneration payable to the Salvor in respect of relevant out of pocket expenses. In case the Special Remuneration needs to be converted into Korean Won, the exchange rate prevailing at the Seoul Foreign Exchange Market on the date of termination of the salvage services shall be applied.

6. Article 13(International Convention on Salvage 1989) and/or Article 883 (Korean Commercial Law) Award

- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be

assessed in accordance with Article 13 and/or Korean commercial law article 883, even if the Contractor has invoked the KSCOPIC clause. KSCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award and/or Korean commercial law article 883 (or, if none, any potential Article 13 Award and/or Korean commercial law article 883) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) before currency adjustment and before interest and costs even if the Article 13 Award and/or Korean commercial law article 883 or any part of it is not recovered.

- (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than Korean Won it shall, for the purposes of the KSCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.
- (iii) The salvage Award under Article 13 and/or Korean Commercial law Article 883 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of 'No Cure - No Pay' in the form of KSCOPIC remuneration.

7. Discount

If the KSCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award and/or Korean Commercial law Article 883 or settlement (before currency adjustment and before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed KSCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the KSCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award and/or Korean Commercial law Article 883 or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award and/or Korean Commercial law Article 883 or settlement and the amount of KSCOPIC remuneration

that would have been assessed had the KSCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

8. Payment of KSCOPIC Remuneration

- (i) The date for payment of any KSCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
 - (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 and/or Korean Commercial law Article 883 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix , the undisputed amount of KSCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the Korea prime rate plus 1%.
 - (b) If there is a claim for an Article 13 and/or Commercial law Article 883 salvage award as well as a claim for KSCOPIC remuneration, subject to Appendix, 75% of the amount by which the assessed KSCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 and/or Korean Commercial law Article 883 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 and/or Korean Commercial law Article 883 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the Korean prime rate plus 1%.
- (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the KSCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

9. Termination

- (i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under the KSCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:
- (a) The value of the property capable of being salvaged; and
 - (b) All sums to which he will be entitled as KSCOPIC remuneration
- (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay KSCOPIC remuneration after the KSCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of KSCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
- (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

10. Duties of Contractor

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to save the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

11. Article 18 of International Salvage Convention 1989 – No.4, Article 885 of Korean Commercial Law

The Contractor may be deprived of the whole or part of the payment due under the KSCOPIC clause to the extent that the salvage operations thereunder have become necessary or more difficult or more prolonged or the salvaged fund has been reduced or extinguished because of fault or neglect on its part or if the Contractor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

12. SCR (Special Casualty Representative)

Once this KSCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix. Any SCR so appointed shall not be called upon by any of the parties hereto to give evidence relating to non-salvage issues.

13. Special Representative

At any time after the KSCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the “Special Hull Representative” and the “Special Cargo Representative” and collectively called the “Special Representatives”) at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix hereof.

Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

14. Pollution Prevention

The assessment of KSCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

15. General Average

KSCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award and/or Commercial law Article 883; any liability to pay such KSCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to KSCOPIC remuneration in excess of the Article 13 and/or Korean Commercial law Article 883 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

16. Arbitration

Any dispute arising out of this KSCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

감사의 글

해사법학을 학부생으로 전공하지 못한 부족한 저에게 석사과정을 시작할 때 부터 지금까지 저에게 정성어린 많은 가르침을 주시고, 특히 박사논문작성에 있어 수많은 조언과 바쁜 와중에도 항상 온화하고 자상한 미소와 함께 세심한 검토와 적극적인 지도 편달을 아끼지 않은, 뜨거운 열정의 정영석 교수님께 무한한 감사를 드립니다.

또한, 본 논문을 위해 심사와 조언을 아끼시지 않은 최성수 교수님, 김인유 교수님, 정 대 교수님 그리고 지상규 교수님께도 깊은 감사드리며, 2년 동안의 박사과정동안 해사법학이라는 학문의 깊이를 심도 있게 해주신 여러 교수님들께도 감사드립니다.

해사법학이라는 학문의 세계와 필요성을 인지하게 해 주시고, 해상보험과 손해사정 실무분야에서 전념할 수 있도록 인도해 주신 (주)한리해상손해사정의 창업자이자 제 인생의 스승인 김창현 회장님께도 진심어린 고마움을 표합니다. 항상 법학박사과정에서 동기와 기회를 부여해 주고 직.간접적으로 지원해주신 회사동료와 박사학위논문준비의 동기를 부여해준 UIB의 최도수 이사님에게도 감사의 말씀을 전합니다.

마지막으로 어떤 경우에도 항상 변하지 않고, 굳건한 믿음과 사랑을 함께하는 소중한 가족과 부모님께도 감사드립니다.