

공학석사 학위논문

발굴된 보물선의 소유권과 관련한
법제에 관한 연구

A study on legal regime relating to ownership
of excavated treasure ship

지도교수 강 신 영

2002년 6월

한국해양대학교 해양관리기술대학원

수중잠수과학기술전공 이 창 우

공학석사 학위논문

발굴된 보물선의 소유권과 관련한
법제에 관한 연구

A study on legal regime relating to ownership
of excavated treasure ship

지도교수 강 신 영

2002년 6월

한국해양대학교 해양관리기술대학원

수중잠수과학기술전공 이 창 우

본 논문을 이 창우의
공학석사 학위논문으로 인준함

주 심 법학박사 김 영 구 (인)

위 원 이학박사 이 상 집 (인)

위 원 공학박사 강 신 영 (인)

2002년 6월

한국해양대학교 해양관리기술대학원

수중잠수과학기술전공

A study on legal regime relating to ownership of excavated treasure ship

Lee, Chang woo

Division of Underwater Diving Technology
Graduate School of Maritime Management & Technology

ABSTRACT

Cultural Property Preservation Bureau of Korea excavated the massive shipwreck and her cargo from 1976 to 1984 sunken under Jeungdo Island, Sinan County located in the southwest area of the Korean peninsula. It was the first systematic underwater excavation in Korea, and one of the richest underwater discovery in the world. According to the reference materials, more treasure shipwrecks are assumed to be sunk under seaside of Korean peninsula. Such as, Donskoy near Ulleung Island, Kow Shing

near Ul Island, and Yamashita treasure ship off Korean peninsula, etc. The excavations of these treasure ship are likely to raise ownership dispute between private finders and government authority, and between ship owner and excavater due to lack of knowledge and awareness of related laws and regulations. Therefore, this study aims to examine existing legal regimes related to the excavated treasureship. And also it tries to suggest a new proactive measure to prevent the most likely ownership disputes between interested parties.

목 차

ABSTRACT	i
제 1 장 서 론	1
제 2 장 보물선과 관련법	3
1. 보물선의 정의	3
2. 한국의 국내법	4
2.1 국유재산에매장된물건의발굴에관한규정	5
2.2 문화재보호법	7
2.3 국제분쟁시 참조해야 할 기타 국내법	10
3. 주요국의 국내법	15
4. 관련 국제법	19
4.1 유네스코의 수중문화유산보호협약	19
4.2 해양법협약(The Law of The Sea Convention)	24
4.3 1989년 국제해난구조협약	29
4.4 기타 참조 협약	33
제 3 장 보물선 관련 국제분쟁의 해결	36
1. 국제 분쟁 해결에서 검토해야 할 요소들	36
1.1 인양장소	36
1.2 침몰선의 종류	40

1.3 인양물의 종류	41
1.4 기타	41
2. 국제분쟁의 해결방법	41
2.1 외교적 해결방법	42
2.2 법적인 해결방법	44
제 4 장 결언 및 제안	48
1. 소유권 분쟁	48
1.1 국내 분쟁	49
1.2 국제 분쟁	50
2. 결 언	51
3. 제 안	53
참고 문헌	54
참고 홈페이지	56
부 록	58
I. 보물선 인양 사례	58
1. 외국의 보물선	58
2. 국내의 보물선	60
II. 가 정 (Hypothesis)	65
1. 고승호의 소유권 분쟁	65
2. 분쟁의 해결	66
III. LOF 2000의 소개	68

1. 서식	68
2. 서식 번역	72

<표 차례>

표1) 각 나라의 수중문화유산관련법	16
표2) 각 나라의 수중문화유산보호법 비교	17
표3) 각 나라의 수중문화유산보호법의 보상 규정	18
표4) 수중문화유산보호협약의 주요 조항	23
표5) 해양법 협약의 주요 조항	28
표6) 수중문화유산보호협약 제4조	31
표7) 참고할 협약	34
표8) 문화유산의 보호와 관련한 국제문서	35
표9) 세계의 보물선 인양 사례	59
표10) 국내의 보물선 인양사례	62
표11) 주요 국내 보물선의 제원	63

<그림 차례>

그림1) 한국의 직선기선과 기점	12
그림2) 우리 나라의 해저 매장물 발굴 현황	64

제 1 장 서 론

최근 보물선과 관련된 주가조작 및 사기행각 등은 진정으로 보물선을 연구하고 미지의 세계를 개척하고 있는 뜻있는 탐사가들의 힘을 잃게 하고 있다. 여러 자료에 따르면 우리 나라에도 정확한 수는 알 수 없지만 상당량의 보물선이 침몰되어 있을 것으로 추정된다. 그 중 최근의 몇 차례 탐사작업이 있었던 보물선은 2차 대전 당시 침몰되었던 “야마시타 보물선군” 울릉도 앞바다의 “돈스코이호” 인천 울도 앞바다의 “고승호”로 크게 대별된다. “돈스코이호”의 경우 침몰 위치는 파악하였으나 여러 근거 자료를 통해 금괴 존재 여부가 불확실하다. 그리고 일본 방위연구소전사실의 상실선박일람표에 의하면 1945년 1월과 7월 사이에 우리 나라 인근해에 침몰한 일본 선박만 해도 215척에 이른다고 한다. 참고로 한국해양수산부의 자료에 따르면 1983년부터 1999년말까지 침몰된 모든 선박은 총 1,687척으로 조사되었다. 그 중 인양된 선박은 243척이고 공해 또는 타국에서 침몰된 선박은 154척이다.¹⁾ 우리나라 인근해에 침몰한 215척의 일본 선박들중 일부의 선박은 흔히 “야마시타 보물선”이라 불리는 선박군이며 몇 군데에서 인양 작업이 진행되고 있다. 고군산군도에서 인양 작업이 있었던 장산환의 경우도 이 보물선군에 포함되는데 대동아전쟁징용선박행동개견표(일종의 항해일지)의 행적을 보면 1945년 1월과 7월 사이의 기록이 남아있지 않는 것으로 보아 군사작전이나 그 외 중요한 임무를 띠고 항해를 하였을 것으로 추정된다. 지금까지 진행되고 있는 보물선 인양 작업은 여러 가지 근거 자료로 보아 보물선 존재의 가능성이 크다고 볼 수 있다. 그러나

1) 침몰선박 관리시스템 구축 연구/2차년도 보고서/해양수산부/한국해양연구소 선박해양공학분소/2000.11

이 논문에서는 보물의 존재유무를 다루지 않는다. 만약, 보물선을 인양하였을 경우에 발생할 수 있는 여러 가지 법적인 문제들, 특히 소유권과 관련한 문제는 여러 이해 당사자가 형성되기 때문에 상당히 민감하며 보물선 발굴 사업이 활성화되느냐, 되지 않느냐의 원초적인 원인이기 때문에 충분한 검토가 필요하다. 보물선 인양 작업은 단순히 금은 보화만을 획득하는 의미만 있는 것이 아니라 여러 가지로 중요한 의미가 있다. 보물을 인양하였을 경우의 국가재정의 이득도 있겠지만 이와 부가해서 침몰선 인양 기술의 발전에 중요한 매개체가 될 수 있고, 또한 도전 정신의 고취, 새로운 각도로서의 바다의 조명 등 부가적인 효과도 크다고 하겠다. 또한 수중고고학의 발전 및 문화산업의 발전에도 중요한 역할을 할 것이다. 이런 많은 역할을 이끌어 내기 위해서는 보물선 인양 작업이 활성화되어야 하는 것은 당연한 사실이다. 이와 관련하여 보물선 인양시 발생할 수 있는 법적인 절차와 소유권이 언급된 우리나라의 관련법을 소개하고 타국의 자국법에는 어떤 것이 있으며 그리고 소유권과 관련한 국제 분쟁시 해결방법들과 그 절차를 소개하였다. 또한 우리가 보물선의 소유권과 관련한 국제분쟁에 대비하여 어떤 준비를 하여야 하는지를 연구하였다.

제 2 장 보물선과 관련법

1. 보물선의 정의

보물선, 무엇을 보물선이라 할 것인가? 우리는 보물선을 이야기하기 전에 그 명확한 정의를 내릴 필요가 있다. 흔히, 해저의 보물선이라 함은 금은 보화가 가득 실려 물속에 침몰되어 있는 선박을 생각할 것이다. 그러나, 소유권 분쟁과 같은 법적인 문제에서는 보물선을 좀더 구체적으로 정의할 필요가 있다. 또한, 보물이란 개념 자체가 간혹 상당히 주관적인 경향이 있기 때문에 보물의 개념을 객관화시키는 작업이 필요하다. 수장되어 있는 보물선에는 다양한 물건이 있을 수 있다. 보석, 귀금속, 도자기, 동전, 골동품, 그리고 각종 문화재 등이 있을 수 있는데, 그 가치는 보편적인 객관성은 있지만 어떠한 경우에는 상당히 주관적일 수 있다. 예를 들어 2천년전의 항아리를 인양했을 때 일반인들은 그것을 고물 정도로 취급할 수 있지만 고고학자나 역사학자에겐 중요한 문화재 또는 보물이 될 수 있다. 그리고 몇 백년전 사용했던 금화나 은화가 그 당시의 재화수단이었을 경우에는 보존해야 할 문화재가 될 수가 있지만 단순한 금속으로 보았을 땐 가치있는 금속 정도로 취급할 수도 있다. 이와 같이 해저 인양물의 가치는 소유권 주장의 주체가 누구냐에 따라 서로 달라질 수가 있다. 하지만, 그 가치도 사회통념상 전반적으로 인정되는 가치가 있기 때문에 해저 보물선의 정의를 아래와 같이 포괄적으로 정의하는 것이 바람직하다.

해저의 보물선 : 수중에 침몰되어 있는 선박과 그 하역품들의 가치가 사회통념상 재화적, 문화적, 인류 역사적 및 기타의 중요한 가치가 있다고 인정

되는 선박자체와 그 하역품 전체를 해저의 보물선이라 한다.

어느 범위까지를 보물로 볼것이나에 따라 소유권 분쟁에 대한 처리문제가 달라질 수 있기 때문에 분쟁 당사자간에 인양물건의 합의된 정의를 만들어 내는 것은 가장 중요하다고 볼 수 있다. 국내법이나 타국의 자국법 그리고 국제법에는 대부분의 경우 인양물건이 수중문화유산인 경우의 처리문제에 대해서 포괄적으로 규정하고 있는데 수중문화유산은 국가의 소유로 귀속-그러나, 대부분 국가에서는 인양자에게 인양에 소요된 경비를 보상하고 있다-시키고 있다. 금은 보화인 경우는 원소유자가 없을 경우에 인양자에게 그 소유권을 인정해 주고 있다. 하지만, 그 소유권을 인정해 준다 하더라도 어떤 나라의 경우는 소유권 전체를 인정해 주는 반면 소유권의 일부분을 인정해 주는 나라도 있다.

2. 한국의 국내법

앞에서 언급한 것과 마찬가지로 우리가 흔히 보물선이라고 칭하는 침몰선들의 인양물이 무엇인가에 따라 적용할 법을 정리할 필요가 있다. 왜냐하면 그 해저 발견물의 종류가 무엇이나에 따라서 이해당사자가 생기기 때문이다. 고고학자, 문화재 당국자는 발견물을 국가 문화 유산의 일부로 보존되기를 원할 것이고 발견물의 원소유자는 자신의 소유권을 주장할 것이며 발견자도 발견에 들인 시간적, 경제적 비용에 대한 권리를 주장할 것이다. “국유재산에 매장된 물건의 발굴에 관한 규정”에서는 해저에서 인양한 물건의 원소유자가 없을 경우 그 인양물의 80%의 소유권을 인양자에게 인정해 주고 있고 나머지 20%는 국가에 귀속시키고 있다. 그러나 이것도 원소유자가 있을 경우에는 그 소유권

한이 원소유자에게 있으며 그리고 그 인양물이 문화재일 경우에는 “문화재보호법”에 적용을 받게 된다.

2.1 국유재산에 매장된 물건의 발굴에 관한 규정

우리 나라 영해에 침몰해 있는 보물선 인양 작업과 관련하여 적용할 수 있는 규정으로 1978년 12월 30일 대통령령 제 9247호로 제정되었다. 이 규정에서는 인양물이 문화재가 아닌 경우에 그 처리문제를 구체적으로 제시하고 있는데 보물선의 원소유자가 없을 경우 인양자가 80%의 소유권을 인정받는다. 즉, 인양물건이 문화재가 아닌 금은 보화, 기타 가치있는 물건인 경우 원소유자가 없다면 소유권의 80%는 발굴자에게 20%는 국가에게 귀속된다.

1) 관련조항

- 제16조 (국유매장물의 보상등)

- ① 관장기관은 매장물의 소유자가 국가임이 판명된 경우에 그 매장물이 토지 기타의 물건에 매장되어 있던 때에는 추정가액의 100분의 60에 상당하는 매장물(매장물의 분할이 불가능한 경우에는 100분의 60의 지분)을, 바다에 매장되어 있던 때에는 추정가액의 100분의 80에 상당하는 매장물(매장물의 분할이 불가능한 경우에는 100분의 80의 지분)을 발굴자에게 지급한다.
- ② 제10조제1호 내지 제6호의 규정에 의한 발굴승인이 취소된 자에 대하여는 제1항의 규정을 적용하지 아니한다.
- ③ 제1항의 경우에 국가에 귀속되는 매장물 또는 지분은 관장기관이 이를 매각하여 그 대금을 국고에 납입하여야 한다. 이 경우에는 발굴자에게 수

의계약에 의하여 매각할 수 있다.

- 제17조 (사유매장물의 반환)

매장물의 소유자가 국가 이외의 자임이 판명된 경우에는 발굴자가 그 소유자에게 이를 반환한다.

- 제18조 (소유자가 불분명한 매장물의 처리)

- ① 관장기관은 매장물의 소유자가 판명되지 아니하는 경우에는 매장물의 표시, 발굴일시 및 장소등을 당해 관공서의 게시판에 14일간 공고하여야 한다.
- ② 제1항의 규정에 의하여 공고한 후 1년내에 소유자가 판명되지 아니한 때에는 제16조의 규정을 준용한다.

2) 매장물 발굴 신청절차

해양수산부장관에게 승인신청	⇒ 공유수면점용허가신청 ⇒	매장물추정가액의 10%상당의 발굴보증금 납부 (금액 또는 보증서 또는 보험증권으로 납부가능)
신청서작성(매장물의 표시, 추정량, 추정가액, 발굴경위 포함)		
· 첨부서류: 매장위치를 표시하는 도면, 작업계획서, 사업자금조달계획서, 소요경비명세서, 재정보증인 2인이 보증한 재정보증서 또는 소용경비액이상의 정액보상의 특약조항이 있는 이행보증보험증권, 재정보증인의 재산세 또는 종합토지세 납세증명서(재정보증인일 경우 소요경비의 50%에 상당한 재산권자이어야 함)		

3) 작업진행시 관련사항

작업시행	⇒	작업진도보고	⇒	이종물건의 신고
<ul style="list-style-type: none"> · 승인 후 30일 이내 작업개시 · 작업개시 10일전에 보고 · 작업연기승인:작업개시일 이후 10일 이내 보고 신청 		<ul style="list-style-type: none"> · 매월 15일과 말일에 보고(10일 이내) · 발굴물건의 품명, 수량, 중량 보고 · 작업완료 및 중도시 10일 이내 보고 		<ul style="list-style-type: none"> · 10일 이내 보고 할 것 · 품명, 매장추정량, 발견연월일 등 포함

4) 원상회복

- 가. 원상회복비용: 발굴자 부담
- 나. 발굴보증금 환수

2.2 문화재보호법

문화재보호법은 문화재를 보존하여 민족문화를 계승하고, 이를 활용할 수 있도록 함으로써 국민의 문화적 향상을 도모함과 아울러 인류문화의 발전에 기여함을 목적으로 한다. 여기에는 수중 문화재도 포함하고 있다. 우리나라에서는 수중 문화재에 대해 수중문화재 특별법(오스트레일리아, 불가리아, 덴마크, 포르투갈, 영국 등 몇몇 나라는 해저 발견물에 관한 특별법이 있다)이 별도로 제정되어 있는 것이 아니고 이 문화재보호법에서 통합적으로 적용하고 있다. 그 중 보물선 인양과 관련한 규정들을 정리하면 아래와 같다.

1) 제3장 제43조 (발견신고)

토지·해저 또는 건조물등에 포장된 문화재를 발견한 때에는 그 발견자 또는 토지·해저나 건조물등의 소유자·점유자·관리자는 그 현상을 변경함이 없이 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 발견된 사실을 문화재청장에게 신고하여야 한다.

2) 제3장 제48조 (국가귀속과 보상금)

- ① 원소유자를 찾는 공고를 한 후 30일 이내에 소유자가 판명되지 아니한 경우에 국가에서 직접 보존할 필요가 있는 당해 문화재는 국가에 귀속하며, 국가귀속 대상문화재의 범위, 보관기관 및 보존할 필요가 없는 발굴유물의 처리방법 등에 관하여 필요한 사항은 문화관광부령으로 정한다.
- ② 제1항의 경우에는 문화재청장은 당해 문화재의 발견자·습득자 및 발견된 토지·건조물등의 소유자에 대하여 유실물법 제13조의 규정에 의하여 보상금을 지급한다. 이 경우에 발견자 또는 습득자와 토지 또는 건조물등의 소유자가 동일인이 아닌 때에는 보상금을 균분하여 지급한다. 다만, 발견 또는 습득에 있어서 경비를 지출한 때에는 대통령령이 정하는 바에 의하여 그 지급액에 차등을 둘 수 있다.
- ③ 문화재청장은 제1항의 규정에 의하여 국가에 귀속한 문화재로서 국가에서 직접 보존할 필요가 없다고 인정되는 경우에는 당해 문화재의 발견자 또는 습득자와 그 문화재가 발견된 토지 또는 건조물등의 소유자에게 이를 양여할 수 있다. 이 경우에는 제2항의 규정에 의한 보상금은 이를 지급하지 아니한다.
- ④ 제2항의 규정에 의하여 보상금을 지급하는 경우 문화재청장은 문화재위원회의 심의를 거쳐 당해 문화재에 대한 보상금지급가액을 결정할 수 있으며, 보상금지급절차 기타 보상금 지급에 관하여 필요한 사항은 대통령령으

로 정한다.

- ⑤ 문화재청장은 제1항의 규정에 의한 국가귀속을 적절·신속하게 이행하기 위하여 당해 문화재의 발견자·습득자 및 발견된 토지·건조물 등의 소유자 등에게 필요한 사항을 지시할 수 있다.

3) 문화재보호법시행령 제33조 (국가귀속문화재에 대한 보상금처리)

보상금을 지급하는 경우에 국가에 귀속한 당해 문화재의 발견 또는 습득을 위하여 경비를 지출한 자가 있을 때에는 그 경비에 상당한 금액을 보상금중에서 경비부담자에게 지급하고 그 차액을 발견자 또는 습득자와 그 문화재가 발견된 토지 또는 건조물등의 소유자에게 균분하여 지급한다.

4) 유실물법 제13조 (매장물)

- ① 매장물에 관하여는 제10조(선박,차량,건축물등내의 습득)의 규정을 제외하고는 본법을 준용한다.
- ② 매장물이 민법 제255조에 규정하는 물건인 경우에는 국고는 매장물을 발견한 자와 매장물이 발견된 토지의 소유자에게 통지하여 그 가액에 상당한 금액을 반분하여 각자에게 지급하여야 한다. 단 매장물을 발견한 자와 매장물이 발견된 토지의 소유자가 같은 때에는 그 전액을 지급하여야 한다.
- ③ 전항의 금액에 불복이 있는 자는 그 통지를 받은 날로부터 6월이내에 민사소송을 제기할 수 있다.

5) 민법 제255조 (문화재의 국유)

- ① 학술, 기예 또는 고고의 중요한 재료가 되는 물건에 대하여는 국유로 한

다.

- ② 전항의 경우에 습득자, 발견자 및 매장물이 발견된 토지 기타 물건의 소유자는 국가에 대하여 적당한 보상을 청구할 수 있다.

2.3 국제분쟁시 참조해야 할 기타 국내법

1) 영해및접속수역법²⁾

영해는 국가영역의 일부로 한 국가의 해양관할권 중 가장 중요한 것이다. 영해에 대한 연안국의 권리는 원칙적으로 영토와 동일한 주권을 가진다. 연안국은 영해에 대해서 배타적 어업권, 천연자원 채굴권, 경찰권, 재판관할권 등을 비롯한 포괄적인 성격의 권리를 가지고 외국선박의 국제관습법상 무해통항권에 대한 약간의 제한을 받는다. 우리 나라는 1977년 최초로 포괄적인 영해법을 제정하여 12해리 영해를 도입하였고, 1995년 유엔해양법협약의 비준을 앞두고 이를 영해및접속수역법으로 개정하였다. 우리 나라의 영해및접속수역법은 원칙적으로 유엔해양법협약의 규정에 기반을 두고 있다. 대한민국의 영해는 기선으로부터 측정하여 그 외측 12해리의 선까지에 이르는 수역과 대한협에서의 3해리로 정한다.³⁾ 접속수역은 기선으로부터 측정하여 그 외측 24해리의 선까지에 이르는 수역에서 대한민국의 영해를 제외한 수역으로 정한다.⁴⁾ 접속수역에서 갖는 연안국의 권리는 관계당국이 관세·재정·출입국관리

2) 영해에 대한 범위는 과거 많은 논란이 있었지만 현재는 1982년 유엔해양법협약 제3조에서 영해의 범위를 12해리를 규정하고 있고 1997년 10월 20일, 유엔해양법협약 제3조의 12해리 영해 범위 규정에 비준한 당사국의 수가 146개 연안국중 121개국을 기록하고 있다. 우리나라도 이 12해리 영해 및 24해리 접속수역 범위 규정을 따르고 있다.

3) 영해및접속수역법 제1조 및 동법시행령 제3조

4) 영해및접속수역법 제3조의2

또는 보건·위생에 관한 대한민국의 법규를 위반하는 행위의 방지 및 제재를 위해 권한을 행사할 수 있다.⁵⁾

2) 해저광물자원개발법

연안국은 인접 대륙붕의 탐사와 그 천연자원의 개발을 위하여 대륙붕에 대한 주권적 권리를 행사한다. 이 주권적 권리는 대륙붕도 연안영토의 자연적 연장으로 인정되기 때문에 국제법상 연안국 고유의 권리로 인정된다. 우리나라는 1970년 해저광물자원개발법을 제정하고 이어 동법시행령을 제정함으로써 7개의 대륙붕 해저광구를 구체적으로 설정하고 있다.⁶⁾ 이 해저광구⁷⁾를 살펴보면, 황해에 위치한 제1, 2, 3광구와 동중국해 북부의 제1광구는 중국과의 중간선에 의해 범위가 결정되었고, 제6광구도 일본과 중간선에 의해 결정되었지만 제7광구는 우리 영토의 최남단에서 250해리 이상 남쪽까지 뻗어 있어 육지영토의 자연연장 원칙에 입각하여 설정되었다. 그러나 이 제7광구 일대의 경계 문제는 1970년 초반 한일 양국간의 첨예한 분쟁이 되었고 1974년 대륙붕공동개발 협정을 체결하여 2028년까지 관할권 주장이 중복되는 지역을 공동으로 개발하기로 하였다.

5) 영해및접속수역법 제6조의2

6) 해저광물자원개발법 시행령 제3조

7) 해저광구에 대한 자세한 경·위도 위치는 해저광물자원개발법 시행령 별표 참조.

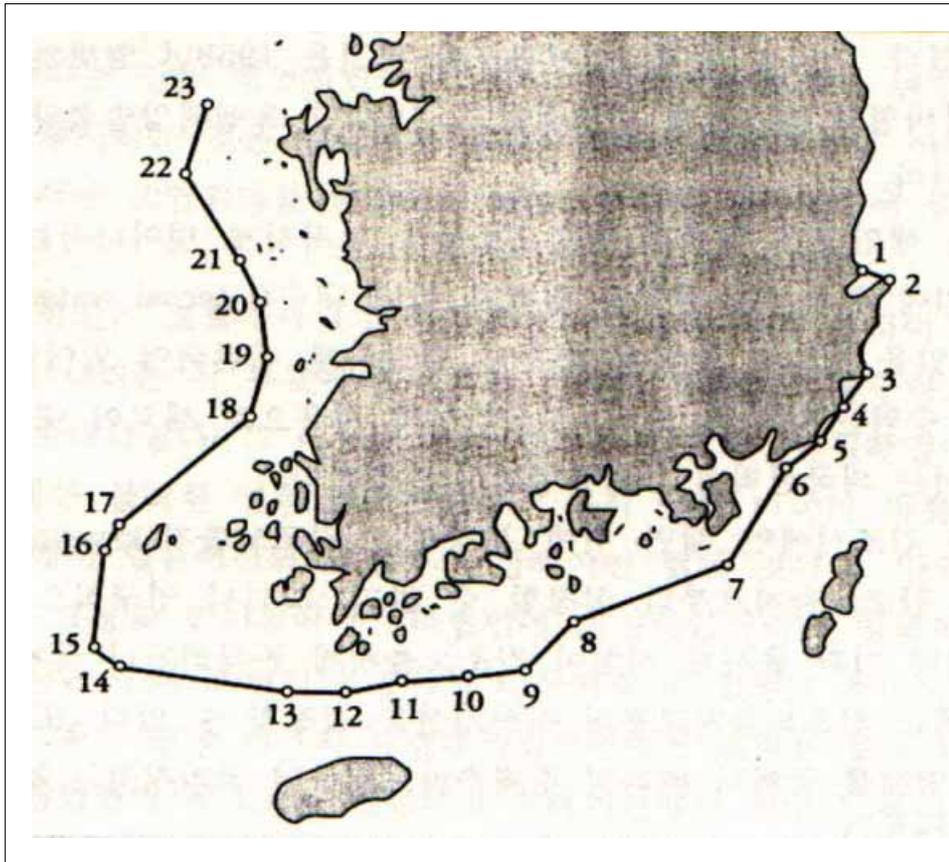


그림1) 한국의 직선기선과 기점⁸⁾

- | | |
|--------------|------------|
| 8) 1~2 : 영일만 | 14 : 소흑산도 |
| 3~4 : 울산만 | 15 : 소국흘도 |
| 5 : 1.5m 암 | 16 : 흥 도 |
| 6 : 생 도 | 17 : 고 서 |
| 7 : 흥 도 | 18 : 횡 도 |
| 8 : 간여암 | 19 : 상왕등도 |
| 9 : 상백도 | 20 : 직 도 |
| 10 : 거문도 | 21 : 어청도 |
| 11 : 여서도 | 22 : 서격열비도 |
| 12 : 장수도 | 23 : 소령도 |
| 13 : 절명서 | |

3) 배타적경제수역법

배타적 경제수역(Exclusive Economic Zone:EEZ)제도는 영해를 200해리까지 확대하려는 개발도상국과 이에 반대하는 선진해양국간의 타협의 산물로 1982년 유엔해양법협약에서 처음으로 성문화되었다. 그러나, 우리 나라는 중국, 일본 등과 같은 인접국과의 관할권 경계 문제로 인하여 배타적 경제수역의 선포를 미루어왔다. 1994년 유엔해양법협약이 발효하고 새로운 해양체제가 국제적으로 출범하게 되자 우리도 경제수역을 선포, 광역관할권 체제를 본격화하기로 하였다. 이에 따라 1996년 8월 배타적경제수역법을 제정하였고 1996년 9월 10일부터 시행하게 되었다.⁹⁾ 이 법은 전문 5개 조항으로 구성된 아주 간략한 법으로 기본적으로 유엔해양법협약상의 배타적 경제수역 규정¹⁰⁾들을 준용하고 있다.¹¹⁾ 대한민국의 배타적 경제수역은 영해 기선으로부터 200해리의 선까지 이르는 수역 중 영해를 제외한 수역이다. 엄밀하게 따지면, 12해리의 영해폭을 제외한 최대 188해리가 배타적 경제수역이 되는 것이다. 다만, 대항국 또는 인접국의 배타적 경제수역과 중복될 경우에는 국제법을 기초로 관계국과 합의에 따라 결정하도록 하고 있다.¹²⁾ 관계국과 별도의 합의가 없는 경우에는 관계국과의 중간선 외측 수역에서는 배타적 권리를 행사하지 않는다.¹³⁾ 배타적 경제수역의 상부수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 천연자원의 탐사·개발·보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지생산 등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리를 가지며 인공섬·시설 및 구조물의 설치·사용, 해양과학조사

9) 배타적경제수역법부칙 및 동법의시행일어관한규정

10) UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA,1982의 PART V EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE Article 55 ~ Article 75

11) 배타적경제수역법 제1조

12) 배타적경제수역법 제2조

13) 배타적경제수역법 제5조

해양환경의 보호 및 보전에 관한 관할권을 가진다.¹⁴⁾ 그러나, 외국 또는 외국인인 배타적 경제수역에서 항행·상공비행의 자유, 해저전선·관선 부설의 자유 및 이에 다른 그 밖의 적법한 해양이용의 자유를 향유할 수 있다.¹⁵⁾

4) 우리 나라와 주변국가와의 관계

위에서 살펴본 주요 해양관할권은 주변국가의 해양관할권과 중복되어 경계획정의 문제에서 첨예한 분쟁을 야기시키고 있으며 앞으로도 분쟁의 발생 가능성이 높다. 영해의 경우는 대한해협이 일본과 중복되어 양국간은 그 지역에서 3해리의 영해폭을 주장하고 있어 별다른 문제가 없지만 한·일간의 대륙붕 및 배타적 경제수역의 경계획정에서는 독도영유권 분쟁과 같이 해결되지 않는 연계 문제로 인하여 여전히 분쟁의 소지는 남아있으며 아직 중국은 배타적 경제수역을 공식적으로 선포하지 않았기 때문에 대륙붕 경계가 주요 문제로 부각되고 있다. 이와 같이 광역 해양관할권의 시대에서 우리 나라와 주변국가는 경계획정 및 또 다른 해양관할권 문제에서 분쟁이 발생할 것이며 이에 우리는 광역 관할권을 효율적으로 관리하고 이용하기 위해 종합적인 계획을 수립하여 분쟁에 대비해야 한다.¹⁶⁾

14) 배타적경제수역법 제3조

15) 배타적경제수역법 제4조

16) "韓中間 해양경계획정을 위한 법적기준의 고찰/대한국제법학회/국제법학회 논문총 제42권 1호/1997. 6. 30/p.35-74/김영구", "신 한일어업협정과 독도영유권 문제에 관한 국제법적 고찰/한국 해양대학교 사회과학연구소/사회과학연구논문총 제6호/ 1998. 12. 30/p.1-77/김영구"

3. 주요국의 국내법

자국에서 보유하고 있는 관련법은 상당히 다양하다. 주로 인양물이 문화유산인 경우에 대해서는 거의 모든 나라가 관련법을 가지고 있고 그 형태들도 다양하다. 어떤 나라는 해저 유적에 관한 특별법이 있는 나라가 있고 일반 문화재 보호법에 따라 해저 유적을 적용하는 나라도 있으며 그 외 별도의 법을 제정해 놓은 나라들, 그리고 해저 유적의 보호를 위해 국립공원 관련법 등과 같이 다른 법들과 연계시켜 놓는 나라도 있다. 미국, 호주, 캐나다 등과 같이 연방국가의 법과 연방구성국가의 법이 상이한 경우도 있다. 수중문화유산에 대해서 법이 포괄하는 영역은 대부분 전 영토와 영해에까지 확대된다. 그리고 법에서 정하는 수중문화유산의 범위는 각 나라마다 다양하게 정의하고 있는데, 예를 들면 덴마크와 같은 스칸디나비아 주변국들은 150년 이상 해저에 분실되었다가 발견된 대상에 대해서 법을 적용시킨다거나 스웨덴은 100년 전에 분실되었던 것을 적용시키고 있고 핀란드나 노르웨이는 100년 정도된 물건에 법을 적용시키는 것 등이다. 이와 같이 각 국의 수중문화유산과 관련된 법은 보호조치의 성격, 보호의 범위, 관련 특별 원칙의 여부, 발견자에 대한 특별 보상 조항이나 위반자에 대한 벌칙금의 조항들이 서로 다르게 다양한 법체계를 형성하고 있다.¹⁷⁾ 어느 범위 정도를 수중문화유산으로 봐야 할 것인지에 대한 문제를 풀어야 하겠지만 그 외 인양물이 문화유산이 아닌 금은 보화나 기타 가치있는 물건의 경우는 우리 나라의 국내법과 비슷하게 원소유자가 없을 경우 발굴자에게 소유권을 인정해 주는 형식의 법을 가지고 있는 경우가 많다. 또 “난파선과 해난 구조법”¹⁸⁾, “귀중한 발견물 법”¹⁹⁾ 그리고 도굴을 규

17) 유네스코 한국위원회 문화정책자료집 제1권 「수중문화재의 보호」 pp.41~77

18) Abandoned Shipwreck Act of 1987, Reservoir Salvage Act of 1960 등

제하기 위한 국립공원 관련법, 세관 및 유사 규제법 등과 같이 관련법들과 연계되어 있는 경우에는 다른 관련법도 중요하게 다루어야 한다.

법의 유형	내 용
해저유적특별법	-오스트레일리아, 불가리아, 덴마크, 포르투갈, 영국 등
일반 문화재 보호법	-고대유물법령: 이스라엘, 파키스탄, 수단 -문화재언급: 필리핀 -기념물언급: 말라위 -역사적, 예술적으로 중요한 지역 언급: 카메룬 -기념물과 고고학적, 예술적, 역사적으로 중요한 지역 언급: 멕시코 -법을 확대하여 영해상의 발견물에 구체적으로 적용하는 나라 : 헝가리, 리비아, 브르나이, 말레이시아, 뉴질랜드, 노르웨이, 파키스탄, 필리핀, 시리아, 사우디아라비아, 터키, 예멘 등
난파선과 해난구조법	-역사적인 난파선에 관한 조항 삽입 : 버뮤다 -유물구제법(프랑스, 모나코) : 구조보상의 원칙 적용
귀중한 발견물법	-영국 시민법 : 소유주 불명한 금은 따위의 품목 -말레이시아 : 금, 은, 금괴, 보물 등
연방국가의 법	-문화재관련 연방법과 연방구성국가법이 공존: 구소련 -연방구성국가들의 법이 비슷: 체코슬로바키아, 유고슬라비아 -각 주마다 법이 상이: 스위스 -영해와 내륙해 따로 적용: 오스트레일리아 [역사적 난파 선박 법령 1976] -미국 : 텍사스, 플로리다, 북캐롤라이나 등
국경밖의 법	대륙붕 관련법, 심해저 관련법

표1) 각 나라의 수중문화유산관련법

19) Law of treasure trove, Finding Law 등

인양자에게 법이 유리하게 적용되는 나라	인양자에게 법이 불리하게 적용되는 나라
<ul style="list-style-type: none"> • 이스라엘, 요르단 최근법 공포 이전에 발견된 문화재의 소유권만 귀속 • 모로코 공유지와 사유지의 발견물에 대한 소유권 분리 • 스웨덴 소유주가 나타나지 않은 침몰선박만 귀속 • 지브롤터, 이스라엘 법발효까지 개인소유문화재 소유권 인정 • 보츠와나, 파키스탄, 네팔 개인소유권을 인정하지만 특별한 경우에 국가에 귀속 	<ul style="list-style-type: none"> • 터키 모든 문화재를 국가에 귀속 • 인도 국가가 우선 매수의 권리 행사 • 포르투갈, 스페인 최근의 유적까지 국가에 귀속 • 알제리, 말레이시아 영해의 발견 문화재는 무조건 국가에 귀속

표2) 각 나라의 수중문화유산보호법 비교

보상금액이 큰 나라	보상금액이 작은 나라
<ul style="list-style-type: none"> • 브르나이 해당유물의 시세에 해당하는 금액과 추가 금액을 보상 • 레바논, 태국 발견물의 1/3의 권리 인정 • 프랑스 유적발견지에서의 관련작업 선수권을 우선 부여하고 발굴허가를 받지 못했을 시 보상권 부여 • 그리스 공유지에서는 1/2 권리 인정, 사유지에서는 발견물 소유권 인정 • 포르투갈 발견물의 1/2~1/3의 권리 보상 • 터키 공유지 25%, 사유지 50%의 권리 보상 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국 물질적 보상 제공 • 폴란드 훈장 수여 • 이스라엘, 일본 발견자의 소유가 가능하나 발견자가 소유권 포기시 발견자의 이름을 문화재에 명기

표3) 각 나라의 수중문화유산보호법의 보상 규정

1) 금괴를 문화유산으로 봐야 할 것인지에 대한 물음²⁰⁾

앞서 살펴본 봐와 같이 해저에 있는 매장물을 어느 범위까지 문화유산으로 봐야 할 것인지에 대한 물음은 아직 논쟁의 여지가 많다. 이런 논쟁을 없애는 가장 좋은 방법은 각 국의 문화유산 보호법이 매장물 하나 하나를 구체적으로 명명하는 것이다. 예를 들어 “고대침몰선박” 혹은 “선박, 해상기구, 선박에 선적된 것, 선박관련기구, 해저의 고대문화유물” 등(미국의 북 캐롤라이나)과 같이 법에 범위를 정하는 것이다. 그러나 법에 정한다 하더라도 차후에 새로 발견되는 매장물이 생기는 것과 같이 새로운 유물의 발견을 예측할 수 없고 완벽한 범위를 포괄하는데는 어려움이 많기 때문에 많은 나라들은 몇가지의 원칙을 가지고 있다. “expressio unius exclusio alterius” 격언이 뜻하는 것은 “하나의 유물이 포함된다면 것은 구체적으로 언급되지 않은 항목은 배제된다”이다. 즉, 이런 원칙은 침몰선박의 금괴는 문화유산에서 제외하는 것으로 해석된다. 또 하나의 다른 격언은 “eiusdem generis”으로 “목록상의 특정 항목은 그것과 유사한 것까지를 포함한다”로 해석할 수 있고 따라서 이 원칙에서는 침몰선박의 금괴도 문화유산으로 취급할 수가 있다.

4. 관련 국제법

4.1 유네스코의 수중문화유산보호협약

과학과 기술이 급속도로 발전함에 따라 해양법은 수중문화유산과 관련한 보

20) 유네스코 한국위원회 문화정책자료집 제1권 「수중문화재의 보호」, (서울:유네스코한국위원회, 1995), 린델 프로트(Lyndel V. Prott), 패트릭 오키프(Patrick J. O'keefe), 「법과 수중문화재」 pp.57~59

호와 지위문제에 있어서 그 능력에 한계를 느끼게 된다. 또한, 구조, 구난법도 오래된 난파선과 그와 관련된 물자들에 대해서 즉각적으로 적용시킬수 있는 법적 장치를 갖추지 못하고 있었다. 이런 난파선의 소유권 문제 등에 대한 관습법의 모호함과 관련법제의 문제점을 인식했던 국제사회는 비정부간기구인 세계국제법협회(International Law Association : ILA)의 주최로 1994년 부에노스 아이레스 회의에서 수중문화유산보호를 위한 협약 초안을 작성하게 된다. 초안의 합의를 도출해 내는데는 4년여의 시간이 걸렸으며 구난법전문가와 해양법전문가, 여러 기구들, 그리고 국가 공무원들로 구성된 18명의 위원회가 자문을 맡았다. 1996년에 유네스코의 전문가 위원회는 수중문화유산의 보호를 위한 유네스코 회의를 골자로 한 부에노스 아이레스 초안을 만장일치로 통과시켰다. 1997년에는 유네스코의 최고 위원회에서 이 프로젝트를 승인하였고 1998년에는 유네스코와 국제 해양법 기구의 자문을 근거로 한 유엔 해양법 사무국에서는 부에노스 아이레스 초안과 유사한 내용의 텍스트를 발간하였다. 1998년과 1999년 각각 유네스코는 그들의 초안을 검토하기 위해 정부의 전문가들을 소집하였고 그리고 몇번의 모임이 있는 후 2001년 11월 2일 파리에서 “수중문화유산의 보호에 관한 협약(Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage)”이 채택되었다. 35개 조문과 36개 규칙으로 되어있는 부속서로 구성되어 있으며 이 협약에서 정의하는 수중문화유산은 적어도 100년 동안 수중에서 계속적으로 있었던 문화적·역사적·고고학적 특성을 가진 인간의 모든 자취를 말한다(Article 1 - Definitions 1) 여기에는 장소, 구조물, 건물, 예술품, 인간의 유물 및 선박, 항공기, 그리고 그것의 화물이나 유품 등이 포함된다. 협약의 3조에서는 이 협약과 유엔 해양법과의 관계(Article 3 - Relationship between this Convention and the United Nations Convention on the Law of the Sea)에 대해서 규정하고 있고 4조에서는 구난

법과 발견물법과의 관계(Article 4 - Relationship to law of Salvage and law of Finds)를 규정하고 있다. 그러나 소유권 등과 관련된 분쟁해결절차는 25조(Article 25 - Peaceful Settlement of Disputes)에서 보듯이 해양법협약의 분쟁해결절차와 밀접하게 연결되어 있다. 25조에서는 협약의 해석이나 적용에 관한 당사국간의 모든 분쟁은 우선 교섭 등 평화적 분쟁해결수단에 부탁되며, 교섭에 의한 분쟁해결이 불가능한 경우에는 유네스코²¹⁾의 조정 부탁되고 조정에 의해서도 분쟁이 해결되지 않으면 해양법 협약의 분쟁해결 관련 규정을 적용하여 분쟁을 해결한다라고 규정하고 있다. 그런데 교섭이나 조정 등과 같은 외교적 해결방법은 거의 모든 국가가 분쟁 발생시 사용하게 되는 방법이므로 해양법협약의 강제성을 띠는 법적 분쟁해결절차는 아주 중요한 의미가 있다.

21) UNESCO : United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

Article 1 Definitions

For the purposes of this Convention:

- 1.(a) Underwater cultural heritage means all traces of human existence having a cultural, historical or archaeological character which have been partially or totally under water, periodically or continuously, for at least 100 years such as:
 - (i) sites, structures, buildings, artefacts and human remains, together with their archaeological and natural context;
 - (ii) vessels, aircraft, other vehicles or any part thereof, their cargo or other contents, together with their archaeological and natural context; and
 - (iii) objects of prehistoric character.
- (b) Pipelines and cables placed on the seabed shall not be considered as underwater cultural heritage.
- (c) Installations other than pipelines and cables, placed on the seabed and still in use, shall not be considered as underwater cultural heritage.
- 2.(a) States Parties means States which have consented to be bound by this Convention and for which this Convention is in force.
 - (b) This Convention applies *mutatis mutandis* to those territories referred to in Article 26, paragraph 2(b), which become Parties to this Convention in accordance with the conditions set out in that paragraph, and to that extent States Parties refers to those territories.
3. UNESCO means the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization.
4. Director-General means the Director-General of UNESCO.
5. Area means the seabed and ocean floor and subsoil thereof, beyond the limits of national jurisdiction.
6. Activities directed at underwater cultural heritage means activities having underwater cultural heritage as their primary object and which may, directly or indirectly, physically disturb or otherwise damage underwater cultural heritage.
7. Activities incidentally affecting underwater cultural heritage means activities which, despite not having underwater cultural heritage as their primary object or one of their objects, may physically disturb or otherwise damage underwater cultural heritage.
8. State vessels and aircraft means warships, and other vessels or aircraft that were owned or operated by a State and used, at the time of sinking, only for government non-commercial purposes, that are identified as such and that meet the definition of underwater cultural heritage.
9. Rules means the Rules concerning activities directed at underwater cultural heritage, as referred to in Article 33 of this Convention.

Article 25 Peaceful settlement of disputes

1. Any dispute between two or more States Parties concerning the interpretation or application of this Convention shall be subject to negotiations in good faith or other peaceful means of settlement of their own choice.
2. If those negotiations do not settle the dispute within a reasonable period of time, it may be submitted to UNESCO for mediation, by agreement between the States Parties concerned.
3. If mediation is not undertaken or if there is no settlement by mediation, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea apply *mutatis mutandis* to any dispute between States Parties to this Convention concerning the interpretation or application of this Convention, whether or not they are also Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea.
4. Any procedure chosen by a State Party to this Convention and to the United Nations Convention on the Law of the Sea pursuant to Article 287 of the latter shall apply to the settlement of disputes under this Article, unless that State Party, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, or at any time thereafter, chooses another procedure pursuant to Article 287 for the purpose of the settlement of disputes arising out of this Convention.
5. A State Party to this Convention which is not a Party to the United Nations Convention on the Law of the Sea, when ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention or at any time thereafter shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the means set out in Article 287, paragraph 1, of the United Nations Convention on the Law of the Sea for the purpose of settlement of disputes under this Article. Article 287 shall apply to such a declaration, as well as to any dispute to which such State is party, which is not covered by a declaration in force. For the purpose of conciliation and arbitration, in accordance with Annexes V and VII of the United Nations Convention on the Law of the Sea, such State shall be entitled to nominate conciliators and arbitrators to be included in the lists referred to in Annex V, Article 2, and Annex VII, Article 2, for the settlement of disputes arising out of this Convention.

표4) 수중문화유산보호협약의 주요 조항

4.2 해양법협약(The Law of The Sea Convention)

8년간의 협상을 통해 1982년 체결된 해양법협약은 현재 320개의 조문과 9개의 부속서로 구성되어 있으며 전세계 거의 모든 국가들의 이해관계가 어떠한 형태로든 다루어지기 때문에 조문도 많고 복잡하다. 1982년 해양법 협약은 해양에서 발견되는 고고학적·역사적 물건에 대하여 오직 두 개의 규정을 두었다. 이 두 개의 조문은 해저유물에 대한 일반규칙(149조)과 접속수역과 심해저에만 적용되는 특별규칙들(303조)로 구성되어 있다. 303조 1항은 “각국은 해양에서 발견된 고고학적·역사적 성격의 물건들을 보호하고 이를 위해 협력할 의무를 진다”라고 하여 연안국 관할권의 성격에 관계없이 국가들의 역사 유물 보호 의무를 선언하였고 동조 3항은 “이 조문은 소유주의 권리나 해난구조법과 기타 해사규칙, 문화교류에 관한 법규칙에 영향을 미치지 않는다”라고 하였다. 이어서 4항은 “이 조문은 고고학적·역사적 성격의 물건 보호에 관한 국제적 합의와 국제법규칙을 해하지 않는다”라고 하였다. 이 조문들은 해저유물에 대한 일반적인 사항들을 규정하고 있기 때문에 상당히 포괄적이고 분쟁 해결에 있어서 명확한 규정이라고 볼 수가 없다. 따라서 이 해양법 협약에서 중요하게 다루어야 할 내용은 분쟁해결에 관하여 다루고 있는 협약 제15장이다. 유네스코의 수중 문화 유산의 보호에 관한 협약에서도 다루었듯이 소유권과 관련한 국제분쟁 발생시 해결하게 되는 법적인 해결 절차는 이 해양법 협약 15장과 밀접한 관계를 가진다. 해양법 협약이 기반으로 삼은 원칙은 협약에 서명한 국가들 사이에 발생하는 국제분쟁은 평화적 방법으로 해결해야 한다는 것이다(협약 제279조). 모든 국가들은 분쟁의 평화적 해결을 위해 자신들이 적절하다고 판단하는 수단과 방법을 선택할 권리를 가진다(협약 280조). 그런데 당사국들이 하나의 해결방법에 합의를 이루지 못하거나 합의로 선택한

방법이 성공하지 못할 경우 협약 제 283조에 따라 서로 의견교환을 해야 하고 그 다음 단계로 구속력 있는 결정방법을 선택한다. 그 방법에는 국제 해양법 재판소(International Tribunal for the Law of the Sea), 국제사법재판소(International Court of Justice), 제7부속서에 따른 중재기구(an arbitral tribunal constituted in accordance with Annex VII), 제8부속서에 따른 특별중재기구(a special arbitral tribunal constituted in accordance with Annex VIII)이다(협약 제287조).

Article 149 Archaeological and historical objects

All objects of an archaeological and historical nature found in the Area shall be preserved or disposed of for the benefit of mankind as a whole, particular regard being paid to the preferential rights of the State or country of origin, or the State of cultural origin, or the State of historical and archaeological origin.

Article 303 Archaeological and historical objects found at sea

1. States have the duty to protect objects of an archaeological and historical nature found at sea and shall cooperate for this purpose.
2. In order to control traffic in such objects, the coastal State may, in applying article 33, presume that their removal from the seabed in the zone referred to in that article without its approval would result in an infringement within its territory or territorial sea of the laws and regulations referred to in that article.
3. Nothing in this article affects the rights of identifiable owners, the law of salvage or other rules of admiralty, or laws and practices with respect to cultural exchanges.
4. This article is without prejudice to other international agreements and rules of international law regarding the protection of objects of an archaeological and historical nature.

Article 279 Obligation to settle disputes by peaceful means

States Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by peaceful means in accordance with Article 2, paragraph 3, of the Charter of the United Nations and, to this end, shall seek a solution by the means indicated in Article 33, paragraph 1, of the Charter.

Article 280 Settlement of disputes by any peaceful means chosen by the parties

Nothing in this Part impairs the right of any States Parties to agree at any time to settle a dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by any peaceful means of their own choice.

Article 283 Obligation to exchange views

1. When a dispute arises between States Parties concerning the interpretation or application of this Convention, the parties to the dispute shall proceed expeditiously to an exchange of views regarding its settlement by negotiation or other peaceful means.

2. The parties shall also proceed expeditiously to an exchange of views where a procedure for the settlement of such a dispute has been terminated without a settlement or where a settlement has been reached and the circumstances require consultation regarding the manner of implementing the settlement.

Article 287 Choice of procedure

1. When signing, ratifying or acceding to this Convention or at any time thereafter, a State shall be free to choose, by means of a written declaration, one or more of the following means for the settlement of disputes concerning the interpretation or application of this Convention:

- (a) the International Tribunal for the Law of the Sea established in accordance with Annex VI;
- (b) the International Court of Justice;
- (c) an arbitral tribunal constituted in accordance with Annex VII;
- (d) a special arbitral tribunal constituted in accordance with Annex VIII for one or more of the categories of disputes specified therein.

2. A declaration made under paragraph 1 shall not affect or be affected by the obligation of a State Party to accept the jurisdiction of the Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea to the extent and in the manner provided for in Part XI, section 5.

3. A State Party, which is a party to a dispute not covered by a declaration in force, shall be deemed to have accepted arbitration in accordance with Annex VII.

4. If the parties to a dispute have accepted the same procedure for the settlement of the dispute, it may be submitted only to that procedure, unless the parties otherwise agree.

5. If the parties to a dispute have not accepted the same procedure for the settlement of the dispute, it may be submitted only to arbitration in accordance with Annex VII, unless the parties otherwise agree.

6. A declaration made under paragraph 1 shall remain in force until three months after notice of revocation has been deposited with the Secretary-General of the United Nations.

7. A new declaration, a notice of revocation or the expiry of a declaration does not in any way affect proceedings pending before a court or tribunal having jurisdiction under this article, unless the parties otherwise agree.

8. Declarations and notices referred to in this article shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit copies thereof to the States Parties.

표5) 해양법 협약의 주요 조항

4.3 1989년 국제해난구조협약

해난구조에 관한 최초의 통일규정은 1910년 해난구조협약(Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, 1910)이었다. 이 협약은 오랫동안 해난구조에 관한 국제적인 통일법규로 수용되었고 세계적으로 자주 사용되는 영국의 “로이드 구조계약표 준서식(Lloyd’s Standard Form of Salvage Agreement)”에 반영되면서 1970년대에 이르기까지 통일된 구조법규로서의 역할을 수행하였다. 그러나, 이 협약은 재판관할권 및 당사자간의 구조계약에 대한 규정이 없고 불성공무보수(No cure, no pay)원칙을 채택하였기 때문에 많은 문제점을 내포하고 있었다. 불성공무보수의 원칙은 구조자의 지위를 약하게 만들었고 이 협약을 단순한 국제조약으로서의 역할만 수행하게 만들었다. 따라서 이 협약은 선복량의 증가에 따른 해난사고의 발생과 그에 따른 해양오염피해에 대해 적절히 대처하지 못하였다. 특히, 국제사회는 1978년 Amoco Cadiz²²⁾호 좌초사고를 계기로 1910년 해난구조협약의 불성공무보수 원칙으로는 해양오염피해에 적절히 대처할 수 없다는 점을 인식하였고 이러한 문제점을 보완코자 1980년에는 해난구조에 관한 Lloyd’s Open Form을 제정, 불성공무보수 원칙 및 유한책임의 원칙에 대한 예외를 두어 해양환경보호를 위한 구조자의 노력에는 구조의 성공 여부를 묻지 않고 피구조 재산의 존재여부나 그 금액의 대소에 관계없이 구조자가 지출한 비용을 받을 수 있도록 하였다.

한편, 1981년에 국제해법회(CMI)는 1910년 협약의 문제점을 개선하고 점차 대규모화되어가는 해양환경피해에 적절히 대처하고 해난발생시 구조자가 신속히

22) 1978년에 프랑스연안에서 Amoco Cadiz호가 암초와 충돌하여 23만 3천톤의 석유를 유출하였다.

구조작업에 임할 수 있도록 하기 위하여 구조자에 대한 유인책(incentive)을 강화한 해난구조에 관한 신국제협약 초안을 작성하였다. 국제해법회에서는 이 협약안을 국제해사기구(IMO)에 전달하였고 국제해사기구는 산하 조직인 법률 위원회를 통해 이 법안을 심의하였다. 그 이후 여러 차례의 심의를 거쳤고 마침내 1989년 4월 런던에서 개최된 해난 구조에 관한 국제회의(International Conference on Salvage)에서 해난구조에 관한 신국제협약 초안에 약간의 수정을 가한 1989년 국제해난구조협약(International Convention on Salvage, 1989)을 채택하게 되었다.

1) 협약의 내용

1989년 국제해난구조협약은 전문 및 34개 조항으로 구성되어 있으며 1장 일반규정, 2장 구조작업의 수행, 3장 구조자의 권리, 4장 배상요구 및 행동, 5장 최종 약관으로 이루어져 있다. 1989년 국제해난구조협약은 과거와는 달리 구조자의 지위를 많이 향상시켰다. 제14조에서는 환경피해방지 및 환경오염확산의 최소화조치에 대하여 피구조자는 구조자에게 그 대가로 지출비용의 30~100%까지의 특별보상금을 지급하도록 하였고 제21조에서는 구조자의 요청이 있을 시에는 보수지급의무자는 담보를 제공하도록 하였으며 제6조 및 제22조에서는 구조보수의 중간지급이 가능하도록 하였다. 이는 구조자의 구조 위험성(risk)을 줄여 해난사고에 빠르게 조치하고 해양환경오염을 범세계적으로 방지·경감시키며 해양환경을 보호하려는 국제사회의 의지이다.

2) 1910년 브뤼셀 협약

사실 이 해난구조협약은 최초에 1910년 9월 23일 브뤼셀에서 채택되었다. “해난에 있어서의 구원 및 구조에 대한 일정규칙의 통일에 관한 협약

(Convention for the unification of Certain Rules of law relating to assistance and Salvage at sea, 1910)”이라고 부르는 이 협약은 1967년에 한번의 개정의정서(改正議定書)가 채택되었지만 몇 가지 조항에서 국가간의 이해 관계에 문제가 발생하여 그 효력을 발생하지는 못했다. 최초의 이 협약에서는 “바다 밑에 빠져 있는 것은 무엇이든 발견한 자가 공정하게 취득한 것으로 인정한다”는 원칙을 가지고 있었다. 그러나 세월이 흘러 1989년 국제해난구조협약(International Convention on Salvage, 1989)이 채택되면서 이러한 원칙은 깨어졌다.

3) 유네스코의 수중문화유산보호협약과의 관계

2001년 11월에 채택된 유네스코의 수중문화유산보호협약 제4조에 이 구조협약과의 관계를 규정하고 있다. 제4조에서는 수중문화유산이 적절히 보호되지 않을 경우, 이 구조협약을 적용할 수 없다라고 하였다. 즉, 수중문화유산의 보호가 최우선임을 보여준다.

Article 4 Relationship to law of salvage and law of finds

Any activity relating to underwater cultural heritage to which this Convention applies shall not be subject to the law of salvage or law of finds, unless it:

- (a) is authorized by the competent authorities, and
- (b) is in full conformity with this Convention, and
- (c) ensures that any recovery of the underwater cultural heritage achieves its maximum protection.

표6) 수중문화유산보호협약 제4조

4) Lloyd's Open Form

해난구조작업은 위험에 처해있는 선박, 화물과 같은 항해와 관련된 재산을 임의적으로 구조하는 경우에 수행될 수 있다. 이러한 구조는 계약상의 구조와 대비되는데 영국에서 이러한 구조는 '보통법상의 구조'로 불리우며 보상금액은 영국 해사재판소(The Admiralty Court)에서 결정된다. 그러나 대부분의 구조작업은 구조가 필요한 시기에 합의된 계약에 따라서 수행된다. 과거부터 현재까지 가장 많이 통용되고 사용되고 있는 구조계약양식은 영국의 "로이드 구조계약표준서식(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)"이다. 해난사고에 있어 구조자와 선주 및 보험업자간에 체결되는 해난구조계약서는 가장 중요하다. 이 로이드 해난구조계약서(Lloyd's Open Form)는 1972년, 1980년, 1990년, 1995년, 2000년을 거쳐 여러 번의 개정을 통해 변천해왔다. 여기서 "Open"이라는 용어가 쓰이는 이유는 구조계약이 사전에 금액에 대한 합의없이 이루어지는 계약이기 때문이다. 2000년 9월 1일 Lloyd's Open Form 1995(LOF 1995)가 Lloyd's Open Form 2000(LOF 2000)으로 개정되어 발효되면서 중요한 변화들이 있었다. LOF 1995는 구조자의 의무 및 구조될 재산 소유자의 협조, 보증, 중재조항, 일반조항 등이 1조에서 19조까지 길게 나열되어 있었고 1989년도 국제해난구조협약(International Convention on Salvage 1989)중 몇가지 조항이 참고로 첨부되어 장황하고 난해한 느낌을 갖게 하였다. 이에 비해 LOF 2000은 당사자들이 보기에 편리하도록 BOX에 주요사항을 기재하도록 하였고 A항에서 L항까지 12개의 주요 계약조항을 함축시켜 간단히 규정한 후 구조자의 환경손해방지에관한특별보상(SCOPIC 조항; Special Compensation P&I club clause), 중재조항(LSSA clauses; Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses) 및 중재에 관한 절차규정을 첨부하도록 구성되어 당사자들이 내용을 보다 쉽게 이해할 수 있으며 간편하게 사용할 수

있도록 되어 있다. 또한, A4 크기의 앞·뒷면에 관련되는 사항을 모두 담고 있고 당사자에 의해 추가될 필요가 있는 가능한 정보를 위해서는 BIMCO의 표준화된 양식을 사용하고 있다. 그리고 통용되는 통화를 과거 영국의 파운드화에서 US달러로도 지급이 가능하게 하였고 LSSA 규정들을 통해 변호사들 뿐만 아니라 종종 담보금액을 청구하는 일을 위임받는 공동손해정산인들과의 이해관계도 다루고 있고 중재인의 권한, Lloyd 상소중재인에게 상소하는 방법, 구조작업이 종결되고 나서 중재결정이 내려지는 날 사이에 관련된 통화들이 상대적 가치가 변화하는 문제를 다루는 통화조정문제, 이자문제 등과 같은 것들을 포함한 중재의 방법들을 다루고 있기 때문에 이 LOF 2000은 구조협회, 선주협회, 선체보험자들, 유류업계, P&I club들, 정산회사들 및 관련변호사들의 의견을 수렴하여 여러 이해관계자들의 이익을 공평하게 대변했다는 평가를 받고 있다.

4.4 기타 참조 협약

해저에 침몰해 있는 보물선은 수중문화유산과는 무관하지 않다. 사실, 보물선의 소유권 분쟁은 국내에서 수중문화유산의 소유권에 대하여 법규범을 만들기 시작함으로써 시작되었다. 미국의 경우는 1906년 “The Antiquities Act”, 1935년 ”Historic Site Act”, 1953년 “Submerged Lands Act”, 1960년 ”Reservoir Salvage Act”, 1966년 “Historic Preservation Act”, 1969년 ”National Environmental Policy Act”, 1979년 ”Archaeological resource Protection Act“, 1986년, ”RMS Titanic Maritime Memorial Act”, 1987년에는 ”Abandoned Shipwreck Act”등을 제정하여 공포하였다.²³⁾ 이런 법들이 기초

23) 이들 입법 중, 침몰되어 있는 문화유산의 소유권의 취득에 관련한 내용이

가 되어 여러 국제 단체에서 또한 비슷한 유형의 법들이 만들어졌다.

성 격	협 약
수중문화유산의 보호관련 국제협약	<ul style="list-style-type: none"> - 1954년 헤이그협약 (무력충돌시 문화재 보호를 위한 헤이그협약) - 1970년 유네스코협약 (문화재의 불법적인 반출입 및 소유권양도의 금지와 예방수단에 관한 유네스코 협약) - 1972년 유네스코협약 (세계문화유산 및 자연유산의 보호에 관한 유네스코협약)
해난구조관련 국제협약	<ul style="list-style-type: none"> - 1979년 해상수색 및 구조에 관한 국제협약 (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979)

표7) 참고할 협약

있는 중요한 법은 “Abandoned Shipwreck Act of 1987”, “Historic Preservation Act of 1966”, “Submerged Lands Act of 1953”이다.

성격	제정기구	문서명
국제협약	UNESCO	세계문화 및 자연유산 보호협약(세계유산협약)
		전시문화재 보호협약(헤이그협약)
		문화재 불법밀반출 및 소유권 양도금지 협약
		수중 문화재 보호 협약
	UNIDRIOT	문화재반환협약(유니드로와 협약)
권고안	UNESCO	역사지역 보호와 현대적 역할에 관한 권고안
현장	ICOMOS	기념물 및 유적보존과 복원을 위한 현장(베니스현장)
		문화관광 현장
		역사정원 및 조경 보호현장(플로렌스 현장)
		역사도시 및 도시지역 보존 현장(워싱턴 현장)
		고고유적지 보호 및 관리 현장
		수중문화유산 보호 및 관리 현장
		유럽 건축 유산 보호 현장
	미국 ICOMOS	미국 역사도시지역 보호 현장
	캐나다 ICOMOS	퀘벡 역사도시지역 보호 현장

표8) 문화유산의 보호와 관련한 국제문서²⁴⁾

24) ICOMOS : International Council of Monument and Sites

제 3 장 보물선 관련 국제분쟁의 해결

1. 국제 분쟁 해결에서 검토해야 할 요소들

인천 울도 앞바다에 침몰해 있는 고승호의 경우는 우리 나라 영해에 침몰해 있고 침몰선은 과거 청나라에서 차용한 영국국적의 상선이었다. 추정 인양물은 은괴로 추정하고 있으므로 중국에서 소유권을 주장할 가능성이 있다. 또한, 울릉도 저동 앞바다에 침몰해있는 돈스코이호의 경우는 우리나라 영해에 침몰해 있고 재정러시아의 군함이며 추정매장물은 금괴이다. 2001년 동아건설이 돈스코이를 탐사한다는 발표를 하였을 때 러시아의 시보드냐지는 “러시아가 보물선에 대한 일부 청구권을 주장해야 할 것”이라고 보도한 바가 있듯이 돈스코이호의 경우도 추정매장물이 인양된다면 국제 분쟁의 발생 가능성이 높다고 볼 수 있다. 만약 보물선의 소유권과 관련한 국제 분쟁이 발생한다면 각종 증거자료들을 통하여 사건사실관계를 규명하여야 하고 규명된 사실에 대해 여러 가지 요소들, 즉 침몰선의 종류(군함 또는 상선), 인양물의 종류(금은보화 또는 문화유산) 그리고 인양장소(영해, 접속수역, 경제적배타수역, 공해)등을 면밀히 검토하여 가장 공정하고 합리적인 방법으로 분쟁을 해결하여야 한다.

1.1 인양장소

1) 영해 및 접속수역

영해는 연안국의 주권이 인정되는 것이 국제 관례이지만 영해의 범위를 어느 정도로 정해야 할 것인지에 대해서는 아직도 논란의 여지가 있다. 영해는

한 국가 연안 주변의 해대를 말한다. 하지만, 그 연안 주변 어느 정도의 범위를 말하며 그리고 그 연안국의 권한은 얼마큼 부여되는지는 각국마다 서로 다른 주장을 하고 있다. 중세 봉건 체제가 와해되고 점차 국경을 갖는 주권 국가들이 등장함에 따라 연안국가는 그 해안에 인접한 해양에서의 활동에 대하여 자국의 이익을 옹호하기 위한 일정한 통제권을 행사하는 것이 인정되기 시작하였다. 16세기나 17세기에 있어서는 함정의 Mast 꼭대기에서 연안육지를 볼 수 있는 거리부터 연안까지가 영해라고 주장한 가시거리설²⁵⁾이 있었고 그 이후 Grotius나 Bynkershoek 같은 학자가 좀 더 분명한 규칙을 제시하여 주장한 착탄거리설²⁶⁾이 있었다. 착탄거리설은 연안포의 위력이 실효적으로 미치는 범위까지가 영해라고 주장한다. 그러나, 한편 스칸디나비아 국가들은 해안을 따라서 일정범위까지의 해양적인 재산권적 권한을 주장하였는데 18세기 중엽에 와서는 대체로 스칸디나비아식 1 league인 4해리를 주장하였다(일정 범위설). 이 “착탄거리설”과 스칸디나비아식 “일정범위설”은 수세기 동안 공존하여 오다가 18세기말에 융합이 되게 되는데 1792년, Galiani의 3해리설의 주장에 따라 1793년 4월 미국의 대불 중립 선언서에 중립 수역 범위를 3해리로 함으로써 최초로 공식적으로 채택되었다. 그 이후 이 3해리 영해 범위 원칙은 신속하게 널리 채택되고 19세기를 통해 3해리 영해 범위가 계속 지지되었다. 그 이유는 주요 해양 강대국들이 그들의 상선대와 군함이 공해에서 최대한의 항행의 자유를 향유할 수 있도록 보장해 놓으려 했기 때문이다. 그러나, 이 3해리 영해 범위 원칙도 모든 나라가 동의한 것이 아니었으며 4해리 원칙 주장, 6해리 원칙 주장 국가도 있었다. 1958년 제 1차 유엔해양법회의와 1960년

25) "韓國과 바다의 國際法/한국해양전략연구소/효성출판사/김영구" p.104, Fulton, op.cit., p.77, 84, 144, 154

26) "韓國과 바다의 國際法/한국해양전략연구소/효성출판사/김영구" p.108

의 제 2차 유엔해양법회의에서 영해의 범위에 대한 합의를 모색하였으나 실패하였고 신생 독립국 사이의 더 넓은 영해 범위 주장에 따라 그 범위도 12해리, 20해리, 30해리, 200해리 등 다양하게 주장하게 되어 영해범위의 국가간 원칙의 일치를 보는데는 더 많은 어려움이 생기게 되었다. 그러나 1997년 10월 20일 현재, 유엔해양법협약 제3조의 12해리 영해 범위 규정에 비준한 당사국의 수가 121개국을 기록함으로써 이 12해리 영해 제도는 이미 실정 협약의 기속적 규범으로서도 절대적인 보편성과 실효성을 갖추게 되었다.²⁷⁾ 또, 12해리 영해제도를 채택하고 있는 국가의 수가 146개 연안국 중 120개국이며 이 제도는 하나의 실정적 다자 협약 속의 제도로서 당사국들만을 기속하는 제도이기 보다 일반 관습 국제법으로서 국제법상의 보편적인 제도로 확립되었다고 볼 수 있다. 현재 대부분의 국가들은 영해 12해리, 접속수역 24해리 주권설을 주장하고 있다. 그리고 연안국의 권한도 완전하게 통일되지는 않았다. 일부의 국가들은 포괄적이며 통제권으로서의 주권적 권한을 주장(고전적 주권설)²⁸⁾하였는데 19세기 초에 영국과 미국은 육지 영토를 둘러싼 해양 영역의 일정한 범위 내에서는 그에 대한 법적 관할권이 국가주권의 당연한 속성으로 전제되어야 한다는 입장을 취하고 있었고, 다수의 남미 국가들이 19세기 중엽에 채택한 국내법에서도 영해를 국가 영역의 정당한 일부로 간주하고 있었다. 일부의 국가들은 구체적 국가 이익을 보호하기 위하여 필요한 경우에만 관할권을 행사할 수 있다라고 주장(국제적 지역권설)²⁹⁾하였는데 프랑스나 스페인과 같은 나라에서는 영해에 대한 주권이나 소유권을 주장하지 아니하고 그 대신 연안국은 어업의 규제나 관세, 국방 등의 필요에 의한 몇몇 특정 목적을 위한

27) "韓國과 바다의 國際法/한국해양전략연구소/효성출판사/김영구" p.110

28) "韓國과 바다의 國際法/한국해양전략연구소/효성출판사/김영구" p.105

29) "韓國과 바다의 國際法/한국해양전략연구소/효성출판사/김영구" p.106

경우에만 그 연안해에 대해 각 경우에 맞는 관할권을 행사할 수 있다라고 생각하였다. 영해의 법적 지위 문제와 관련된 유명한 판례로는 Franconia호 사건³⁰⁾이 있다. 이 사건이 있는 2년 후에 영국은 영해관할권법(Territorial Waters Jurisdiction Act, 1878)을 제정하였다. 이 법에서는 국제법상 영국 여왕의 영토적 주권에 속하는 것으로 인정되는 적법한 국가 관할권 등이 영해에 적용되는 것임을 확인하였다. 고전적 주권설을 주장하는 미국, 화란 및 스칸디나비아 제국들과 국제적 지역권설을 주장하는 프랑스, 이태리, 러시아 및 오토만 제국 등은 서로 대립되어 오다가 1920년대 세계국제법협회(International Law Association: ILA) 등의 회의나 1930년의 헤이그 국제 법전 편찬 회의 등을 통해 점차로 영해에 대한 연안국의 주권을 인정해 가는 것으로 되어 갔다. 1930년 헤이그 국제 법전 편찬 회의의 초안 기초 시에는 “연안국의 영역은 영해 상층의 공간과 그 해저, 해상 및 하층토를 포함한다”라고 규정하였다. 1958년 영해협약에서나 1982년 유엔해양법협약에서도 그 규정은 그대로 답습되었다. 따라서 영해에 침몰해 있는 보물선의 경우 연안국의 지위를 인정해주

30) 독일 선박 Franconia호는 Dover 해안으로부터 2.5해리 지점에서 영국선박 Strathclyde와 충돌하여 독일 선원 39명이 사망하였다. 독일 선박의 선장 Keyn은 영국법원에 과실치사죄로 기소되어 유죄판결을 받았다. 그러나 Keyn은 자신이 외국인이므로 영국법원에 재판관할권이 없다고 항변하였다. 영국 형사재판부(The Crown Court)는 이 선박충돌사건이 연안 3해리 이내의 지점에서 일어났으므로 영국 영역권 내에 속하는 사건이라고 피고의 항변을 기각하였다. 그러나, 피고는 이에 불복하여 상급법원에 상소하였고 이 사건은 영국 고등법원(The Court for Crown Cases Reserved)에 넘겨졌다. 14명의 판사로 구성된 합의부에서 “영국은 영해에 대한 권한을 주장할 수 있지만, 아직까지 명시적으로 영해의 범위와 그 영해 내에서의 주권적 통제권을 공포하여 주장한 적이 없으므로, 새로운 입법으로 영해를 선포할 때까지는 영국해 외측에서의 외국인과 외국선박에 대한 영국법원의 재판권을 인정할 수 없고, 영국 형사법을 이들에 적용할 수 없을 것”이라고 하여 피고가 승소하였다.

는 것이 국제관행이다.

2) 200해리 배타적 경제 수역

연안국은 해저의 상부 수역, 해저 및 그 하층토의 생물이나 무생물 등 천연 자원의 탐사·개발·보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수·해류 및 해풍을 이용한 에너지생산 등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리 등을 행사할 수 있으므로 연안국이 소유권 분쟁에서 우위를 차지할 수 있다.

3) 공해

공해는 세계 모든 민족의 공동 자산으로 인정되기 때문에 영해, 접속수역, 200해리 배타적 경제 수역 내에 존재하는 보물선 소유권 분쟁에서의 연안국의 지위보다는 다른 요소들, 침몰선의 종류, 침몰선 원소유국의 규명, 인양물건의 종류 등을 면밀히 검토하여야 한다.

1.2 침몰선의 종류

1) 군함

보통의 경우, 군함은 그 나라의 기국을 인정하므로 보물선이 군함인 경우는 기국의 소유권을 인정하는 것이 국제법 관례이다. 그러나 그 기국에서 소유권 주장을 하지 않는다면 발굴자의 소유가 인정되고 기국이 소유권 주장을 했을 경우라도 기국이라는 것을 반드시 증명하여야 한다. 몇 가지 판례의 경우 기국에서 의사제기를 하지 않아 발굴자가 소유권을 행사한 사례가 있었다.

2) 상선

상선의 경우는 군함과는 달리 기국을 주장하기에는 상당히 어려우며 보통 연안국의 관할권이 발효되는 경우가 흔하다.

1.3 인양물의 종류

인양물이 문화유산의 범주에 속하는 경우에는 수중문화유산의 보호에 관한 협약에 따라 대개의 경우는 수중문화유산을 보호하기 위한 조치가 취해진다. 그러나 금은보화나 기타 가치가 있는 물건의 경우는 원소유주가 없다면 인양자에게 그 소유권을 주는 것이 타당하다. 그러나, 해저 인양물은 대개 수중문화유산으로 취급되는 경우가 많다.

1.4 기타

돈스코이호나 고승호의 경우에는 러시아와 중국이 침몰당시의 국가이었던 제정러시아와 청나라가 현재의 국가로 승계되었는지에 대한 국가 승계 여부³¹⁾에 대한 사실을 따져야 하고 소유권 분쟁과 관련한 양국간의 조약이나 협의 사실 여부 및 주변상황 등도 검토하는 것은 합리적인 분쟁해결의 필수적인 요소이다.

2. 국제분쟁의 해결방법

31) 李丙朝, 李仲範 共著, 「國際法 新講」(一潮閣), 제2장 제3편 제7절의 국가의 소멸 및 승계, pp.308~318

보물선의 소유권과 관련하여 발생하는 국제분쟁은 상당히 복잡한 양상을 띠고 그 해결법안들도 아직 논쟁의 여지가 많기 때문에 그것을 해결하는 가장 바람직한 방법은 분쟁당사국들이 외교적으로 풀어나가는 방법이다. 외교적으로 풀어나가는 방법에는 교섭, 중개, 사실조사, 조정 등과 같은 방법이 있다. 그러나 외교적인 해결 방법도 많은 준비과정과 시간이 필요하며 또한 당사국 간의 합의를 얻어내는 것이 쉽지는 않다. 만약 외교적으로 분쟁이 해결되지 않는다면 결국 양국은 법적인 해결방법을 찾을지도 모른다. 법적인 해결방법이란 국제사법재판소나 국제해양법재판소와 같은 상설법원에서 분쟁을 다루는 것을 말하는데 여기서의 판결도 완벽하게 법적인 구속력이 있다고 볼 수는 없다. 왜냐하면 국제사회의 모든 나라에서 국제사법재판소와 같은 상설법원을 인정하는 것은 아니기 때문이다. 그러나 국제사회의 많은 국가가 국제사법재판소와 같은 상설법원의 기능을 인정하기 때문에 완벽한 법적인 구속력이 있다기 보다는 국제사회의 여론 형성을 통해 구속력을 가진다고 보는 것이 타당하다. 유엔총회는 1970년에 채택한 한 결의안에서 ‘국제분쟁이 발생하였을 경우 그 국가들은 교섭(negotiation), 사실조사(inquiry), 중개(mediation), 조정(conciliation), 중재재판(arbitration), 사법재판(judicial settlement), 지역적 기구나 협의에 의한 해결, 또는 그들의 선택에 따른 기타 평화적 수단에 의해 국가들 사이의 국제분쟁을 조속하고 공정하게 해결하여야 한다’라고 결의하였다.

2.1 외교적 해결방법

유엔 헌장 제2조 3항에 “그들 상호간의 국제분쟁을 국제 평화와 안전 그리

고 정의가 위협받지 않는 방식으로 평화적 수단에 의해 해결할 것”이라고 한 것과 마찬가지로 분쟁당사국은 그들의 분쟁을 정의롭고 평화적인 방법으로 해결하도록 노력하여야 한다. 이러한 노력은 통상적으로 외교적인 방법으로 이루어진다. 즉, 각국 외무부의 관리나 외교관을 통해서 교섭이 이루어질 수도 있고, 매우 전문적인 문제가 관련되어 있을 때는 관련부처의 관리와 전문가를 포함한 대표단을 이끌기도 하며 외교채널을 통하지 않고 각국의 소관부서(competent authorities)에 의해 교섭이 진행되는 경우도 있다. 또한, 교섭이 실패하였을 경우에는 제3국의 중개를 통해 당사자들이 뛰어넘지 못한 난국을 돌파하여 양측이 받아들일 수 있는 해결책을 마련할 수도 있다. 이와 같이 외교적으로 해결하는 방법에는 여러 가지가 있는데 간단하게 살펴보자.

1) 교섭(NEGOTIATION)

국제분쟁을 해결하는데 맨 먼저 시도되는 수단이다. 교섭은 분쟁을 해결하는 수단 이상의 기능, 즉 분쟁의 발생을 사전에 예방하는 기능도 가지고 있다. 분쟁 당사국은 분쟁이 발생하기 전에 관련부처간의 교섭을 통해 문제를 서로 협의(CONSULTATION)하거나 당사국사이의 통상적인 외교채널을 통해 합의하는 절차를 거쳐 문제를 해결할 것이다. 이것은 국제분쟁을 가장 합리적이고 정의롭게 해결하여야 한다는 유엔헌장의 취지에도 맞기 때문에 이 방법을 자주 사용하는 것은 아주 타당한 일이다.

2) 중개(MEDIATION)

국제분쟁의 당사자들이 교섭으로 분쟁을 해결할 수 없을 때, 제3자가 개입하여 문제를 해결할 수 있다. 이러한 제3자의 개입은 여러 가지 형태를 띠 수 있다. 제3자가 분쟁 당사자들에게 지금까지 이용되지 않은 다른 대화 채널을

제공할 수도 있고 단순히 중단된 교섭을 다시 계속할 것을 당사자들에게 권유할 수도 있다. 제3자가 하는 이런 역할을 ‘주선(good offices)’이라고 한다. 이와는 달리, 제3자의 역할이 분쟁을 조사하고 해결방안을 당사자들에게 제시하는 것일 수도 있다. 이런 식의 개입을 ‘조정(conciliation)’이라고 한다. 이와 같이 제3자의 역할이 ‘주선’과 ‘조정’의 중간에 해당되는 역할을 중개라고 한다.

3) 사실조사(INQUIRY)

국제분쟁이 사실문제 혹은 법적·정책적 문제에 대해 국가간에 의견차이가 심하여 발생한 경우 그 문제의 쟁점에 대해서는 그들의 의견일치를 보는 것은 거의 불가능할 수 있다. 이럴 경우, 객관적인 판단을 내릴 수 있는 제3자가 관여하여 극한 대결로 치달을 위험성을 줄이는 방법을 사실조사라 한다.

4) 조정(CONCILIATION)

국제법연구소(the Institute of International Law)의 1961년 국제 조정의 절차에 관한 규정(the Regulations on the Procedure of International Conciliation) 제 1조는 조정(Conciliation)을 다음과 같이 정의하고 있다;

“당사국이 상설 혹은 임시로 구성한 위원회에 의한 모든 형태의 국제적 분쟁을 해결하기 위한 수단이 ‘조정’이고, 이 수단을 통해 분쟁을 공정하게 조사하고, 당사국에 의해 받아들여질 수 있는 해결방안의 마련을 시도하며, 당사자들의 요구가 있는 경우에는 위원회 자신의 견해도 표명할 수 있는 분쟁해결의 방법이 조정이다.”

2.2 법적인 해결방법

분쟁이 외교적으로 해결되지 않을 때 당사국은 중재나 사법적인 해결방법과 같은 법적 구속력을 갖는 방법을 찾을 것이다. 중재란 어떤 분쟁이 발생하였을 경우 그것을 해결하기 위해 서로 합의된 중재기구나 재판기관을 설치하여 서로에게 법적 구속력을 갖도록 하는 분쟁해결방법이다. 이와는 달리 사법적 해결 방법으로는 국제사법재판소(The International Court of Justice : ICJ), 국제해양법재판소 그리고 지역기구 등과 같은 상설법원에 사건을 회부하여 법적 구속력을 갖도록 하는 방법이다. 그러나 두 가지 방법 모두 다 회부되는 사건에 대해서 분쟁 당사자간의 동의가 있어야 가능하다.

1) 중재(Arbitration)

중재는 사실조사나 조정과는 달리, 중재의 결과로 나온 판정은 구속력을 가진다. 하지만 당사자들은 판정에 이의를 제기하거나 무효를 주장할 수 있고 판정의 해석에 이견을 보이거나 판정을 변경 또는 개정하기 위한 절차를 밟을 수도 있기 때문에 완전한 법적 구속력이 있다고 볼 수는 없다. 해양법 협약에서는 15장 제287조에서 협약의 제7부속서에 따른 중재기구(an arbitral tribunal constituted in accordance with Annex VII)와 제8부속서에 따른 특별 중재기구(a special arbitral tribunal constituted in accordance with Annex VIII)를 통해 분쟁을 해결할 수 있다.

2) 사법적 해결방법

분쟁의 사법적 해결 방법은 상설법원에서 분쟁을 재판하여 법적 구속력을 갖는 결정을 얻어내는 방법이다. 이러한 방법은 중재(arbitration)로부터 발전되어 왔기 때문에 중재 재판과 비슷한 점이 많다. 오늘날 이용 가능하게 된 이

러한 법원의 수는 많아졌고 그 중에는 국제 분쟁을 두루 다룰 수 있는 권한을 가진 법원과 특별한 문제에 대해 분쟁을 다룰 수 있는 권한을 가진 법원이 있다. 특별한 문제에 대해 권한을 가진 법원 중에는 해양법협약에 의해 창설된 국제해양법재판소(The International Tribunal for the Law of Sea)가 있는데 보물선과 관련한 소유권 분쟁의 경우는 특별한 문제에 대한 분쟁으로 볼 수 있기 때문에 국제해양법재판소에서 분쟁을 다루는 것이 타당하다.

① 국제사법재판소(The International Court of Justice : ICJ)³²⁾

1919년 국제연맹규약 제14조에 의해 1922년 국제상설재판소(The Permanent Court of International Justice : PCIJ)가 설립되어 최초의 국제상설법원으로서 1939년까지 79건의 사건을 처리하였다. 그 이후 국제연합의 등장과 함께 국제상설재판소의 뒤를 잇는 국제사법재판소(The International Court of Justice : ICJ)가 국제연합 헌장에 따라 1945년 설립되었다. 국제사법재판소는 15명의 재판관들로 구성되어 있고 그들은 유엔 안전 보장 이사회 및 총회에 의해 선출되며 임기는 9년이고 재선 출마가 가능하다. 하지만 교체가 시차적으로 진행되도록 규정되어 있기 때문에 전체 재판관의 1/3인 5명씩을 매 3년마다 선출한다. 국제사법재판소 규정 제 9조와 규정 제2조에 따라 재판관은 “구성원 전체가 주요 문명권 및 세계 주요법 제도를 잘 대표할 수 있어야”하고 “높은 도덕적 인품을 갖춘 사람으로서 각자 출신국가에서 최고위 법관의 자격이 있거나 국제법분야의 탁월한 법학자이어야”한다.

32) 李丙朝, 李仲範 共著 「國際法 新講(一潮閣)」 pp.359~361

존 메릴스, 김재원역, 「국제분쟁의 해결방법」(교육과학사) pp.175~242

② 국제해양법재판소(International Tribunal for the Law of the Sea)³³⁾

해양법협약에 의해 창설된 기관으로 해양법재판소 규정은 40개 조항으로 이루어져있고 독일 함부르크에 소재하고 있다. 9년 임기로 선출된 21명의 재판관으로 구성된다. 해양 및 해저 자원의 탐사와 개발 또는 해양 및 해저의 상업적 이용에 관한 기업활동 등의 분쟁을 다룬다. 재판절차는 간단 명료하게 되어 있고 대부분 국제사법재판소의 절차규정을 모방했다. 재판 당사자는 통상적으로 자신의 비용을 부담하고 재판소의 운영경비는 협약가입국들이 부담한다. 국제해저기구(International Sea-Bed Authority)도 별도의 합의를 통해 재판소의 운영경비를 부담한다. 해양법 재판소의 판결은 재판 당사자들 사이에서 다루어진 그 특정 분쟁에 한해서만 구속력을 가진다.

③ 국제해양법재판소의 해저 분쟁 특별부³⁴⁾

국제해양법재판소의 업무 중 심해저(Deep Sea-Bed)의 탐사 및 개발에 관한 분쟁은 매우 복잡한 문제를 야기시키기 때문에 별도의 규정을 만들어 해저분쟁을 전담시키고 있다. 해저 분쟁 특별부는 11명의 재판관들로 구성되는데 이들은 해양법재판소의 21명의 선출직 재판관들 중에서 3년 임기로 선임된다.

33) 존 메릴스, 김재원역, 「국제분쟁의 해결방법」(교육과학사) pp.261~264

34) 존 메릴스, 김재원역, 「국제분쟁의 해결방법」(교육과학사) pp.264~268

제 4 장 결언 및 제안

1. 소유권 분쟁

지금까지 보물선을 인양하였을 경우의 소유권과 관련한 국내법 및 국제법을 살펴보았다. 언급했듯이, 보물선 인양 후 사후 처리 문제는 다양한 당사자간의 이해관계가 형성된다. 특히, 소유권 주장과 관련하여서는 당사자간의 소유권 분쟁이 생길 소지가 상당히 많다. 과연 누가 보물선의 소유주가 될 것인가? 원시시대처럼 힘센 자가 소유권을 획득하면 아주 단순해서 좋겠지만 요즘 같은 세상에서는 있을 수 없는 일이다. 그럼, 가장 합리적인 처분 방식은 무엇일까? 가장 공정성 있는 방법은 아니지만 보편적으로 국민들이 인정할 수 있는 사회규범에 따르는 것이 가장 합리적인 처분 방식이다. 또한 국제사회에서도 국제관례상 행해지는 보편적인 처분 방식이 가장 합리적인 방식일 것이다. 본문에서 살펴본 바와 같이 국내에서 발생하는 소유권 분쟁의 경우, 적용할 수 있는 사회규범은 “국유재산에매장된물건의발굴에관한규정”, “문화재보호법”, “유실물법”, “민법” 등이다. 대부분의 경우, 매장물이 문화재이나, 문화재가 아니냐에 따라 소유권이 결정된다. 소유권과 관련한 국제 분쟁의 경우는 국가 대 국가, 국가 대 개인, 국가 대 단체, 개인 대 개인 등 상당히 복잡한 이해당사자들이 형성되고 국가간의 문화차이와 관련 자국법의 차이, 그리고 확실한 국제규범의 부재 등으로 인하여 소유권 분쟁을 해결하는데는 그렇게 쉽지가 않다. 그래서 국제분쟁을 해결하기 위해서는 본문에서 살펴보았던 여러 가지 요소들을 참작하여 수중문화유산보호협약이나 해양법협약에서 제시하고 있는 분쟁해결절차를 따르는 것이 가장 합리적이라고 볼 수 있다.

1.1 국내 분쟁

1968년부터 시작된 미국의 플로리다 주정부와 멜 피셔의 아토차호에 대한 법정 소송³⁵⁾과 같이 소유권과 관련한 국내 분쟁은 대개 정부와 민간업자간에 일어나기가 쉽다. 민간업자가 정부와 분쟁을 하는 경우는 인양물건이 수중 문화재로 취급되어 소유권을 인정받지 못하는 경우이다. 해저 매장물의 경우 “국유재산에매장된물건의발굴에 관한규정”에 따라 원소유주가 있을 경우에는 법의 정의와 합리성의 원칙에 따라 원소유주에게 인양물의 소유권이 넘어가게 된다. 만약 원소유주가 없을 경우에는 그 매장물이 문화재인지 아닌지를 따져야 한다. 매장물이 문화재일 경우에는 “문화재보호법”에 따라 소유권은 국가에 귀속되고 인양자는 발굴에 소요된 경비 정도를 보상받게 된다. 매장물이 문화재가 아닌 경우는 발굴자 또는 인양자가 그 인양물의 80%에 해당하는 소유권을 가지게 된다. 그러나, 대부분의 경우 해저 매장물은 금괴 등의 경우를 제외하고는-어떤 측면에서 보면 금은보화도 수중 문화재로 취급될 수 있다-수중 문화재로 취급될 가능성이 높고 세계각국의 정부에서 수중문화유산을 보호하려는 움직임은 최근의 국제적인 추세이기 때문에 정부와 발굴자간의 소유권 분쟁의 발생 가능성은 상당히 높다고 볼 수 있다. 분쟁이 발생하게 되면 최종적으로는 사법기관에서 그 분쟁을 중재하게 되겠지만 아쉬운 것은 지금까지 우리는 해저 인양물 발굴 시 발생할 수 있는 문제에 대해서 심도있게 논의해보지 못했다는 것이다. 즉, 수중문화유산을 보호하려는 세계적인 추세에 역행할 수는 없겠지만 정부의 너무 강한 보호정책으로 말미암아 보물선을 탐사

35) 플로리다 주정부는 난파선을 해저자원으로 주장하며 멜 피셔를 제소하였으나 결국, 최고법원은 인양물을 멜 피셔의 소유로 인정하는 판결을 내렸다.

하여 문화재가 되었든 금은보화가 되었든 수장되어 있는 가치품들을 발굴하고 개발하는 일들이 적어짐으로써 자칫 많은 가치품들이 이후에도 오랫동안 해저 저 깊은 곳에 숨겨지지 않을까 우려스럽다. 해저에서 보호되어야 할 문화유산들도 있겠지만 상당수는 인양되고 개발되는 것이 바람직할 것이다. 또한 서론에서도 언급했듯이 보물선 인양 작업이 탐사기술 및 인양기술의 발전을 도모할 수 있고 수중고고학이나 문화계의 발전에도 중요한 영향을 미칠 수가 있기 때문에 보물선 인양 작업의 활성화는 경제적인 논리 이외에도 많은 의미를 내포하고 있다. 우리는 아직까지 어느 정도의 범위까지를 수중문화유산으로 봐야 할지 논의가 되어 있지도 않고 이해당사자간의 깊은 토론이 있었던 적도 없다. 보호와 개발이라는 양 측면에서 어떤 정책이 가장 우리 나라에 적합하고 많은 이해당사자들을 충족시킬 수 있는 정책인지를 연구하여 올바른 정책을 마련하는 것은 중요하다.

1.2 국제 분쟁

국내 분쟁의 경우보다 더 복잡한 양상을 띠는 것은 서로 다른 국가간의 보물선 소유권 분쟁이다. 서로 다른 국가간의 분쟁은 보유하고 있는 자국법의 차이, 문화의 차이, 현존하는 관련 국제법의 해석 차이 등으로 인하여 외교 분쟁의 가능성까지 있다. 스페인 정부가 미국 버지니아 주 영해에 침몰해 있는 보물선 La Galga호와 Juno호³⁶⁾의 소유권을 주장했던 것과 마찬가지로 최근에는 서로 다른 나라에서 소유권의 법정소송을 제기하는 경우도 늘어가고 있는

36) 2001년 미국 연방대법원은 미국 해안에 침몰한 라갈가호(La Galga)와 후노호(Juno)에 대해 기원국인 스페인의 권리를 인정하는 판결을 내린 바 있다.

추세이다. 이는 최근에 있었던 우리나라의 보물선 인양 작업도 중국정부, 일본 정부, 러시아정부와 소유권 분쟁이 발생할 수 있는 가능성이 상당히 높다는 것을 보여준다. 아직까지는 소유권 분쟁을 해결하는 데 있어 모든 나라가 만족하는 명확한 국제법 규정이 없기 때문에 분쟁 초기에는 외교적으로 분쟁을 해결하려고 할 것이다. 외교적으로 분쟁을 해결하기 위해서 분쟁 해결 외교단은 사건의 정황과 사실관계 및 관련증거자료와 지금까지 살펴보았던 관련법을 충분히 숙지하고 있어야 한다. 만약 분쟁이 법적인 해결절차에 이르게 된다면 본문에서 다루었던 관련 절차를 충분히 파악하고 있어야 한다. 국제 재판에서 어떤 사건의 입증에 대해 주로 문서의 형태로 된 적절한 증거자료를 요청하는 이유는 사법기관에서는 조약원문(Treaty text), 국제기구 및 국내 입법기관의 공식 문서, 외교서한(diplomatic correspondence), 고문서, 지도, 필름, 사진, 증언 서류 등과 같은 증거자료들을 통하여 사실관계를 규명할 것이고 또한, 문화적 다양성과 변화된 상황 등을 고려하고 관련협약 등을 참작하여 판결을 내리기 때문이다. 이에 분쟁이 발생하게 되면 적절한 전문가와 담당공무원으로 구성된 협상외교단이 구성되어야 할 것이고 이 외교단은 분쟁에 충분히 대비하여야 한다.

2. 결 언

인류의 역사가 시작되고 발전하면서 인간들은 서로 싸우며 살아왔다. 그리고 지구의 70%를 덮고 있는 바다에도 이러한 약탈의 역사가 남기고 간 상처는 저 깊은 해저속에 묻혀있다. 우리의 식민지사도 마찬가지다. 참으로 재미있는 것은 서구의 선진국들은 이미 오래 전부터 해저에 잠긴 미지의 역사를 탐

구하고 개발해오고 있는 반면 우리 나라는 이제서야 이러한 분야에 관심을 가지고 있다는 것이다. 또 이와 관련된 여러 분야-침몰선인양기술, 문화유산의 보호, 관련법, 관련정책 등-에 대한 깊은 연구가 별로 없었던 것이 사실이다. 특히, 보물선 인양과 관련한 소유권 분쟁의 법적인 문제는 그 가능성이 높아지고 있는 이 시점에서 반드시 한번쯤 고찰해야 할 필요성이 있다. 하지만, 이해당사자가 복잡하고 명확한 관련법 규범이 없을 뿐 아니라 사법적인 해결절차에 의해 분쟁을 해결하였다 하더라도 당사국의 “이의 제기”와 같은 재분쟁의 소지가 충분히 남아있다. 다행히, 2001년 11월 2일 유네스코의 수중문화유산보호협약이 발효됨으로서 보물선과 관련한 국제분쟁을 해결하는데 중요한 역할을 하게 되었다. 탐사 기술 및 잠수 기술의 발전으로 오늘날은 수중에 침몰해 있는 많은 가치품들을 발견하는 사례들이 많아지고 있다. 보물선 소유권과 관련한 각 국의 국내 분쟁을 살펴보면 그 나라가 보물선의 “개발과 보존” 중 어느 관점에 중요성을 두느냐에 따라서 관련정책과 법규범이 정해졌고 소송재판의 판결이 내려지고 있다. 발굴자에게 소유권을 인정해주던 미국 법원의 과거 판례와는 달리 최근에는 정부의 소유권을 인정한 판례가 나왔다.³⁷⁾ 이렇듯 법원의 판결도 시간이 흐르면서 변화하고 있다. 최근의 수중문화유산을 강력하게 보호하려는 추세는 국제적인 흐름이지만 이와 반해서 수중문화재를 개발해야 한다는 단체들의 움직임도 적지는 않다. 자칫 정부의 강력한 수중문화유산의 보호로 발전하고 있는 보물선 인양 기술 분야의 관심이 줄어들지는 않을까 생각해봐야 할 문제이다. 이와 관련하여서는 관련전문가, 관련업계, 정부조직간에 좀 더 깊은 논의를 통해 과연 우리 실정에 맞는 합리적인

37) 구조업계에서는 “최근의 동향은 ‘Finders Keepers’에서 ‘Finders Weepers’로 흐르고 있다”라고 말한다. 즉, 과거에는 발견자가 항상 소유권을 인정받았지만 최근에는 발견자가 소유권을 인정받는 사례들이 줄어들고 있는 추세이다.

정책은 무엇인지를 찾아야 할 것이다.

3. 제 안

앞으로 분명한 사실은 수중잠수기술의 발전으로 지금까지 발견되지 않았던 많은 침몰선을 인양하게 될 것이고 그 인양 침몰선과 관련한 소유권 분쟁은 많이 발생하게 될 것이다. 그 인양물이 문화유산이던지 아니던지 간에 보물선을 인양하고 난 후 소유권 분쟁을 방지할 수 있는 가장 좋은 방법은 인양작업 이전에 사전 계약 제도를 충분히 활용하는 것이다. 이미 살펴보았듯이 1989년 국제구조협약과 LOF와 같은 표준계약서식이 있다. 예상되는 분쟁당사자들(국가와 민간업자, 국가와 국가 등)은 이러한 형식의 계약제도를 활용하여 서로에게 만족하는 계약관계를 만들어 소유권 분쟁을 미연에 방지하는 것이다. 또한, 국가와 국가간의 소유권 분쟁이 발생될 것으로 우려되는 경우에는 인양작업 이전에 예상분쟁당국간에 합의된 관련조약을 체결하는 것도 좋은 방법이 된다.

참고 문헌

1. 현대국제해양법/세종출판사/최종화
2. 국제분쟁의 해결방법/교육과학사/존메릴스지음/김재원옮김
3. 韓國과 바다의 國際法/한국해양전략연구소/효성출판사/김영구
4. 국제법의 이해/弘文社/鄭印燮
5. 國際法 新講/李丙朝,李仲範 共著/一潮閣
6. 現代 國際法 -外交實務者들이 본 理論과 實際 / 外交通商部, 吳潤卿 外 二十人 共著
7. 한일간의 국제법적 현안문제/아시아사회과학연구원/이장희
8. 섬의 국제법상 지위/재단법인 국제법률경영연구원 고려대학교 국제 법률문제연구소/李錫龍
9. 발굴과 인양(미지에의 도전2)/아카데미서적/이병철
10. 유네스코 한국위원회 문화정책자료집 제1권 「수중문화재의 보호」/서울: 유네스코한국위원회, 1995
11. 세계유산보호의 당면과제와 방향/허권
12. 해양고고학, 암초에 걸린 유물들/시공디스커버리 총서
13. Marine Salvage/George H. Reid
14. THE SALVAGE OF THE CENTURY/Ric Wharton
15. 수중 유물 발굴의 기초/황동환, 김성필 편저
16. 침몰선박에 대한 소유권에 대한 연구/한남대학교 법과대학 국제법연구회
17. 배이야기/지구촌/채수중
18. 새로운 국제해양질서와 한국의 해양주권/김영구

19. LOF 2000에 대한 고찰/류찬열/월간 해양한국 2001년 2월호
20. 신 한일어업협정과 독도영유권 문제에 관한 국제법적 고찰/한국 해양대학교 사회과학연구소/ [사회과학연구논총] 제6호/1998. 12. 30/김영구/p.1~p.77
21. 韓中間 해양경계획정을 위한 법적기준의 고찰/대한국제법학회/ [국제법학회논총] 제42권 1호/1997. 6. 30/김영구/p.35~p.74
22. 대한해협에 있어서 항로대, 통항분리대 설정 문제에 관한 연구/외무부 조약국 정책연구용역/1995. 11. 26/김영구/p.1~p.76
23. 침몰선박 관리시스템 구축 연구/2차년도 보고서/해양수산부/한국해양연구소 선박해양공학분소/2000.11
24. Lloyd's open form(LOF) 2000에 관한 검토/류찬열/월간 해양한국 2001년 2월호

참고 홈페이지 ---

1. <http://www.un.org>
2. http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm
3. <http://www.unesco.org>
4. <http://www.icomos.org>
5. <http://www.prosea.org>
6. <http://www.melfisher.org>
7. <http://www.melfisher.com/index1.html>
8. <http://web.singnet.com.sg/~twells/smnews.htm>
9. <http://www.goldship.com/main.shtml>
10. http://www.ilyosisa.co.kr/SUNDAY/SUN_0265/0002/0203.shtml
11. <http://kr.geocities.com/flysunk/tamsuk/gosngho.htm>
12. <http://www.oldhome.pe.kr/etc/unearth/gold-ship/goldship-9.htm>
13. <http://www.chunkidosun.co.kr/jindo.html>
14. <http://www.donskoiclub.com>
15. http://www.ilyosisa.co.kr/SUNDAY/SUN_0257/0002/0203.shtml
16. http://www.ilyosisa.co.kr/SUNDAY/SUN_0257/0002/0202.shtml
17. http://www.donga.com/docs/magazine/weekly_donga/news301/wd301ee010.html

18. <http://www.kbs.co.kr/special/review/review2.htm>
19. <http://www.cshscuba.co.kr/search/search.htm>
20. <http://www.uwworld.co.kr/sujung/2002/0102/140.htm>
21. <http://www.chosun.com/w21data/html/news/200201/200201160312.html>
22. <http://www.oldhome.pe.kr/etc/unearth/gold-ship/goldship-7.htm>
23. <http://www.lawkorea.com>
24. <http://www.kocean.org>
25. <http://u4u.unesco.or.kr:8080/index.asp>
26. <http://ikubib.unesco.or.kr/kor/default.asp>
27. <http://www.imo.org/HOME.html>
28. <http://exchanges.state.gov>
29. <http://exchanges.state.gov/education/culprop/uslaws.html>
30. <http://www.loislaw.com/>
31. <http://www.houko.com/>
32. <http://www.unidroit.org/>
33. <http://www.mikey.net/aue/laws.htm>
34. <http://www.seamuse.go.kr/english/index.htm>
35. <http://www.korea-museum.go.kr>
36. <http://exchanges.state.gov/culprop/100-298.html>
37. <http://www.isu.edu/departments/museum/anthropology/Legal.html>
38. http://www.law.duke.edu/curriculum/courseHomepages/fall2000/555_01/titanic.pdf
39. <http://www.cr.nps.gov/local-law/nhpa1966.htm>

부 록

- I. 보물선 인양 사례
- II. 가 정 (Hypothesis)
- III. LOF 2000의 소개

I. 보물선 인양 사례

1. 외국의 보물선

선박의 역사가 시작된 이후부터 현재까지 세계 각국의 해안 및 공해에서는 많은 선박이 침몰했다. 전문가들은 근래 2000년 동안 침몰한 선박 수가 적어도 수백만 척에 이를 것으로 추정하고 있다. 각종 문헌을 볼 때 그 중에는 황금과 보석, 도자기 등 귀중한 유물이 가득 실려 있던 배가 있었고 이를 인양하여 상당한 부를 축적한 탐험가들이 나오기도 하였다. 특히, 관심을 가졌던 보물선은 주로 미국 근해에 침몰해 있었던 스페인의 무적함대와 네덜란드 동인도회사 소속 상선들이었다. 왜냐하면 세계의 보물선 발굴은 주로 약탈의 역사로 볼 수가 있기 때문이다. 1492년 콜롬버스가 신대륙을 발견하고 난 후 유럽의 강대국들은 1800년대에 이르기까지 거의 300년 동안, 유럽에서의 우위를 점하기 위해 신대륙으로부터 많은 보물과 유물을 약탈하여 전쟁비용으로 사용하였다. 특히, 중남미를 빠르게 점령한 스페인은 1년에 두 차례씩 10~20 척으로 짜여진 함대를 신대륙에 보냈다. 군대와 무기를 싣고 간 무적 함대는 돌아올 때마다 잉카나 마야로부터 빼앗은 엄청난 금은 보화를 싣고 돌아왔다. 그러나 보물선들은 불행히도 곧잘 가라앉곤 했는데 그 이유는 중앙아메리카에서 유럽으로 갈 때 반드시 거쳐야 하는 서인도 제도에는 태평양에서 생기는 태풍(typhoon)에 못지 않은 열대성 폭풍우 허리케인(hurricane)이 자주 일어났고 암초가 많았기 때문이었다. 그리고 인류가 일으켰던 많은 전쟁에서 역사적 의미를 가지고 침몰한 선박들, 날씨로 인하여 귀중한 문화 유산, 또는 금은보화 등과 함께 침몰한 선박들은 현대 과학의 발전으로 쉽게 발견되고 있으며 세계 각지에서 아직도 탐사와 발굴 작업이 활발하게 이루어지고 있다.

침몰선박	발굴 보물 및 추정량
스페인의 보물선단	플로리다 해역에 침몰한 11척의 스페인선박들. 1993년 200만 달러 상당의 보물을 건져냄.
Nuestra Senora de la Atocha	1622년에 침몰한 스페인 범선. 1985년 위치 확인. 3억 달러의 가치 추정
베라크루즈 컨보이 선단	텍사스 파이레이 섬 근처에서 침몰한 16척의 선박. 이중 2척만 발견. 18억 달러의 가치 추정
노스트라 세놀라 라스마라 빌라스	1656년 침몰한 스페인 선박. 10억달러의 가치 추정
산티시마 트리니다드	1711년 침몰. 위치 미확인. 4억 달러의 가치 추정
멘도자 선단	1614년 침몰한 스페인의 범선단. 9억 달러의 가치 추정
스페니시 아르마다 선단	1588년 침몰한 스페인의 전함. 가치 산정 불가능
산타크루즈호	679년 웨일즈 해안에서 침몰한 스페인의 범선. 6,000만 달러의 가치 추정
노스트라 세놀라 라스 메르세데스호	1804년 침몰한 스페인의 쾌속 범선. 2억 달러의 가치 추정
젤더말센호	1752년 침몰한 네덜란드 상선. 1985년 발견되어 1500만 달러 상당의 보물이 경매됨
샌디에고호	1600년 침몰한 스페인 범선. 1991년에 발견됨
플로 라 마르호	1512년 침몰한 포르투갈의 무장상선. 10억~90억 달러 가치 추정
센트럴 아메리카호	1857년 침몰한 미국의 증기선. 1988년 10억 달러의 보물 회수
루틴호	1799년 침몰한 영국의 전투용 쾌속 범선. 강한 조류로 접근 불가능. 1억 9,500만 달러의 가치 추정
존 베리호	1944년 침몰한 미국의 화물선. 2억달러의 가치 추정
Titanic	1985년 9월 1일 수심 3,900m에서 74년만에 타이타닉을 발견
기타	<ul style="list-style-type: none"> - 일본, 호주, 중국해역 등지에서 금괴 발견 - 플로리다 앞바다(1980년) 스페인 선적의 마루가리타호에서 126억원 상당의 금은 발굴 - 터키 보드룸항 앞바다의 유물발굴, Vasa호, Monitor호, Mary Rose호 등

표9) 세계의 보물선 인양 사례38)

38) 2002년 2월 27일 금 10톤과 은 100톤에 해당하는 100만여개의 주화(약6조원)를 실은

2. 국내의 보물선

여러 근거 자료³⁹⁾에 따르면 우리 나라 영해에 침몰해 있을 것으로 추정되는 보물선의 수가 상당수 있을 것으로 추정된다. 특히 2차대전 종전 직전, 한반도 근해에 상당수 침몰해 있을 것으로 추정되는 야마시타 보물선이 주를 이루고 있다. 1940년대 초 패망을 예감한 일본은 전후 복구비를 마련하기 위해 그 당시 동남 아시아 사령관을 지냈던 야마시타 도모유키(山下奉文) 대장의 지휘로 한국과 필리핀, 말레이시아 등에서 약탈한 금괴 및 유물 등을 병원선 등으로 위장해 일본으로 실어 보냈다. 그 중 상당수가 연합군에 포착돼 한반도와 필리핀 근해에서 침몰했을 것으로 추정되고 있는데 이 보물선군을 “야마시타 보물선”⁴⁰⁾이라고 부르고 있다. 그 외에도 현재까지 수중 문화 유물을 발굴하여

것으로 추정되는 영국 전함 “서식스”호가 영국령 지브롤터 해협 근해에서 발견됐다. 이 난파선은 1694년 프랑스의 태양왕 루이14세의 팽창정책을 견제하기 위해 지중해로 파견된 군함으로 기본적인 군사 임무 외에도 프랑스 남동부의 사보이 공작에게 보내는 거액의 매수금을 싣고 있을 것으로 추정된다. 이 탐사작업은 영국 정부와 미국의 해양 탐사업체 “오디세이사”가 계약을 맺고 7년째 탐사 작업을 벌여 발견하였다.

- 39) 고승호 : 近代日本の 歴史/통신교육진흥회/遠山茂樹/1954, 풍도해전의 일본해군기록 장산환 : 일본 방위연구소 전사실의 “상실선박일람표(喪失船舶一覽表), 일본기선명부(日本汽船名簿), 지정선명부(指定船名簿), 대동아전쟁징용선박행동개견표(大東亞戰爭徵用船舶行動概見表)
- 돈스코이호 : 러시아 국립 아카데미 전쟁사 센터의 전쟁 경비 산출, 러시아 국립 해군 문서 보관소의 각종 문서, 장병들의 취조서, 러시아 중앙 해양박물관의 자료들, 일본 방위 연구소의 함대 사령관 전투 보고서
- 40) 야마시타 보물은 1990년대 중반 이후 수 차례 발굴됐다. 94년 6월 민다나오섬에서는 순도 90%의 금괴 수백개가 발견됐다. 이 금괴는 섬의 남쪽 깊숙한 동굴에 가지런히 쌓여져 있었다. 당시 발견한 양은 약 2,075톤으로 알려지고 있다. 94년 7월 30일에도 정교하게 설계된 185피트 깊이의 동굴 안에서 상당한 금괴더미가 모습을 드러냈다. 그리고 96년 7월에도 서쪽 500m 깊이의 터널안에서 1m 높이로 길게 늘어서 있는 12.5kg짜리 금괴 10만개가 발굴되었다. 이 금괴에는 “캄보디아”, “5star”라는 낙인이 찍혀 있었다. 이외에도 일본과 호주, 중국 해역 등지에서 몇 차례 “야마시타 보물”로 여겨지는 금괴와 문화재가 여러 차례 발견된 기록이 남아 있다.

대단한 성과를 보였던 전남 신안 해저 보물선과 아직 추정 매장물을 발굴하진 못했지만 보물선 인양작업이 있었던 울릉도 저동 앞바다의 “돈스코이호” 인천 울도 앞바다의 “고승호” 진도의 “하야시 보물선” 등 우리 나라에서도 적지 않은 보물선 인양작업이 진행되고 있다.⁴¹⁾

41) 2002년 4월 6일 전북 군산시 옥도면 비안도 동쪽 1마일 해상에서 한 어민에 의해 고려청자 240여 점이 발굴되었으며 신고를 받고 긴급탐사작업에 나선 목포국립해양유물전시관측은 추가로 210여 점을 끌어올렸다. 이 청자들은 고려청자 최전성기인 12세기 후반에 제작된 것으로 추정되며 지난 신안해저유물발굴 이후 최대의 발굴작업이 이루어질 것으로 예상된다.

침몰선박	위치 및 발굴 진행 현황
돈스코이호	울릉도 저동 앞바다(북위 37도 29분 06초, 동경 130도 57분 07초) 1.5해리에서 러일전쟁 당시 침몰한 재정 러시아 군함. 민간업자들에 의해 몇 차례의 탐사가 있었으나 장비부족으로 실패했고 2000년 10월 정부로부터 "매장물 발굴 신청" 승인을 받은 동아건설이 해양수산부 산하 한국해양연구소에 용역을 의뢰해 본격적인 돈스코이호 탐사 작업을 펼쳐 위치를 파악하였으나 러시아 국립 아카데미 전쟁사 센터의 전쟁 경비 산출, 러시아 국립 해군 문서 보관소의 각종 문서 및 장병들의 취조서, 러시아 중앙 해양박물관의 자료들, 그리고 일본 방위 연구소의 함대 사령관 전투 보고서 등의 자료에 의하면 150조원어치의 금괴나 금화는 없을 것으로 추정되고 있다.
고승호	인천 옹진군 울도에서 서쪽으로 1.7km 떨어진 지점의 해저에서 침몰한 청나라의 군수물자 운송선. 다량의 군수품과 청나라 군대를 지원할 300만개의 금은화 등 수천억원에 달하는 각종 보물이 실려 있을 것으로 추정되고 있다.
야마시타 보물선	- 장산환: 군산시 옥도면 서남방 4.5~11 마일 해저 - 군산시 말도와 비안도의 253톤급 군용 병원선과 887톤급 화물선 : 전북 군산시 옥도면 말도리산 2번지 남방 약 10KM해상
전남 신안 해저 유물 발굴	1976년부터 1984년까지 약 9년동안 시행되었고 11차례의 인양에서 발굴한 유물은 청자 12,359점, 도자기 20,661점, 쇠붙이 제품 729점, 돌제품 43점, 잡동사니 574점을 합쳐 모두 22,007점이었다. 또 그밖에 차단목 1,017본과 동전 28톤이 있었는데 이 동전은 서기 14년에 만들어진 신나라의 “화천”으로부터 1310년에 나온 원나라의 “지대통보”에 이르기까지 1,300년간에 만들어진 234가지 800만 개 동전은 현재 가치로 쳐도 백억 원어치가 넘어 유물 인양에 든 돈의 17배나 된다고 한다.
전남 완도 해저 유물 발굴	1983년부터 1984년까지 약 2년간 전남 완도 약산면 어두리 앞 해저에서 해저문화재발굴조사단이 고려청자 14,624점, 유물 16,000여점등 총 30,645여점의 유물을 인양하였다.
기타	대천, 영광, 옥포 등지에서 문화재 발굴 작업 진행중

표10) 국내의 보물선 인양사례

	고승호	장산환	돈스코이호
NAME OF VESSEL	KOW SHING	長山丸 (CYOZAN-MARU)	드미트리 돈스코이 (Dmitri Donskoi)
LENGTH	76.2m	107m	.
GROSS TONNAGE	2134	3938	6200
FLAG	영국(British)	일본(Japan)	재정러시아
SHIP'S OWNER	Indochina Steam Navigation Co. Ltd.	대련기선 (현재의 신화해운)	재정러시아
TYPE OF VESSEL	상선	군함(병원선 가장)	군함
침몰당시의 임무	군수물자수송	군자금 수송으로 추정	군자금 수송으로 추정
침몰시기	1894년 7월 25일 (풍도해전)	1945년 5월 17일	1905년 5월 29일 (쓰시마해전)
침몰지점	당시 풍도 부근 해상 1.2마일 (현재 위치 인천 옹진군 울도 서쪽 1.7km해상 수심 38m에 침몰)	북위 35.42 동경126.13	울릉도 저동 앞바다 1.5해리 (북위 37.29.03 동경130.57.07)
침몰상태	선수 약 20여m외에는 빨에 묻혀있는 상태	거주구 약 1.5m를 제외하고 빨에 묻혀있는 상태	수심 약 600m 해저에 침몰
인양매장물	총포류, 그릇, 기타 유품 등	그릇, 일본군복 단추, 기타 유품 등	.
추정매장물	은화 25000냥, 은괴 600톤, 포 8문, 총기 400개	금괴	금괴 (150조원어치추정)

표11) 주요 국내 보물선의 제원



그림2) 우리 나라의 해저 매장물 발굴 현황⁴²⁾

42) 그림출처 : 해양수산부

Ⅱ. 가 정 (Hypothesis)

1. 고승호의 소유권 분쟁

2002년 5월 10일 인천 울도 앞바다에서 고승호의 인양작업을 하던 골드쉽(주)측은 드디어 화물칸에서 시가 천억원 상당의 은화와 청나라군이 사용했을 것으로 판단되는 각종 유물을 추가로 발견하여 인양하였다. 이에 골드쉽측은 인양한 매장물에 대한 품명과 수량 및 중량을 해양수산부에 보고하였다. 2002년 5월 25일 대전의 문화재청에서는 문화재위원회가 열렸고 위원회에서는 고승호의 인양물은 문화재로 취급되어야 함을 결정하고 해양수산부와 골드쉽측에 이를 통보하였다. 2002년 6월 30일 골드쉽측은 고승호 인양물의 소유권에 대하여 문화재청을 상대로 법원에 소송을 제기하였다. 골드쉽과 문화재청의 소유권 분쟁이 발생되고 있던 와중 중국정부에서는 고승호의 인양물에 대해 “고승호는 엄연히 중국의 화물을 싣고 운송하던 선박이었으므로 그 화물 또한 중국 소유이며 인양물에 대해서도 중국에 소유권이 있다”라고 주장하며 우리나라 외교부에 이 사실을 통보해왔다. 이에 우리 정부는 “고승호는 엄연히 우리나라 영해에 침몰해 있었고 자국의 기술과 비용으로 매장물을 인양하였을 뿐만 아니라 고승호는 중국국적의 상선이 아니라 영국국적의 상선이므로 중국에서는 소유권을 주장할 수 없다”라고 중국측에 통보하였다. 2002년 8월 14일 중국에서 구성된 외교단과 한국측의 외교부, 해양수산부, 문화재청의 담당 공무원 및 관련전문가들로 구성된 외교단이 대한 민국 서울에서 모여 소유권에 대한 양국 협상을 하였으나 의견일치를 보지 못하고 회담은 결렬되었다. 2002년 9월 23일 중국은 고승호의 소유권에 대해 국제해양법재판소에 재판을 청구할 것임을 우리나라 외교부를 통해 알려왔다.

2. 분쟁의 해결

1) 국내 분쟁

골드십과 문화재청의 소유권 분쟁은 고승호와 그 하역품을 문화재로 봐야 할 것이냐 아니면 문화재로 볼수 없느냐에 대한 명확한 결정이 필요하다. 만약 문화재로 보지 않는다면 골드십측은 “국유재산에매장된물건의발굴에관한규정”에 의해 시가 천억원의 80%에 해당하는 800억과 부가 인양물에 합당한 가치의 소유권을 인정받는다. 그러나 고승호와 일련의 인양물을 문화재로 본다면 문화재보호법에 따라 그 소유권은 국가에 귀속되고 골드십측에서는 인양에 소요된 경비를 유실물법 제13조에 따라 지급받게 된다. 법원에서 이러한 일련의 사건을 어떤 관점으로 볼 것이냐, 즉, 새로운 분야를 개척하고 개발하며 수중에 잠자고 있는 자원을 채취하는 일련의 행위를 권장해야 하며 이러한 일이 앞으로 자주 발생하여 수중 문화재의 발굴과 발전에 중요한 역할을 하여야 한다고 판단한다면 고승호는 문화재로 취급되지 않는다고 결정을 내릴 수도 있다. 그러나 현존하고 있는 문화재보호법에 따라 전문가로 구성된 문화재위원회와 유네스코 한국위원회의 의견을 청취할 것이고 그렇다면 고승호는 문화재로 취급될 가능성이 높으므로 정부의 소유권이 인정될 가능성이 더 높다고 볼 수 있다.

2) 국제 분쟁

우선 중국의 외교단과 우리 나라의 외교단이 고승호의 소유권 분쟁에 대해 외교적으로 해결하려고 할 것이다. 고승호에 관한 요소들, 즉 침몰위치, 인양물건, 침몰선의 종류, 해양법에서 규정하고 있는 연안국의 관할권의 인

정범위, 영해의 범위, 청나라가 현재의 중국으로 국가 승계가 되었는지에 대한 부분의 해결, 또한, 고승호를 유네스코에서 정의하는 문화유산으로 봐야 할 것인지에 대한 견해의 일치 등 모든 요소들을 면밀히 검토하고 관련 국제법 및 국제 협약과 조약 등을 활용하여 가장 합당한 소유권자가 누구지를 밝히는 것이 좋은 방법이다. 그러나 경제적인 차원에서 양국은 서로의 주장을 굽히지 않을 가능성이 높다. 그렇다면 어느 한 측에서 강제적으로 분쟁을 해결하기 위해 조치를 취할 것이다. 중국이 국제해양법재판소에 이와 같은 분쟁에 대해 재판을 청구하더라도 우리 나라에서 이 재판의 청구에 동의하지 않는다면 재판이 이루어지지 않을 것이다. 그러나 우리 나라가 그 재판의 청구를 받아들인다면 국제해양법재판소의 해저분쟁특별부에서 규정된 절차로 재판이 열릴 것이다. 그 재판의 결론을 알 수는 없지만 저자가 생각하기에는 고승호는 군함이 아닌 상선임으로 주권면제가 되지 않고 과거 청나라의 화물이 실렸다고 하더라도 청나라가 현재의 공산국가인 중국으로 이념의 차이, 영토 크기의 차이 등으로 보아 국가 승계가 되었다고 볼 수 없으며 고승호는 엄연히 대한민국의 영해에 침몰해 있고 대한 민국의 기술로 고승호를 인양하였기 때문에 대한민국에 그 소유권을 인정해 줄 가능성이 높다.

Ⅲ. LOF 2000의 소개

1. 서식

**LLOYD'S STANDARD FORM OF
SALVAGE AGREEMENT**
(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)
NO CURE - NO PAY

1. Name of the salvage Contractors: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2. Property to be salvaged. The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3. Agreed place of safety:	4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5. Date of this agreement:	6. Place of agreement:
7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative: Yes/No	
8. Person signing for and on behalf of the Contractors Signature:	9. Captain or other person signing for and on behalf of the property Signature:

A. Contractors basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as

may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

- B. Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.
- C. Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 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 the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.
- D. Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law ("the Convention") relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors' services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of "no cure - no pay" and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "no cure - no pay" in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E. Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F. Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;

- (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
- (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.

G. Rights of termination: When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.

H. Deemed performance: The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.

I. Arbitration and the LSSA Clauses: The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses ("the LSSA Clauses") and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to

arbitration in the same way.

J. Governing law: This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.

K. Scope of authority: The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.

L. Inducements prohibited: No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

IMPORTANT NOTICES :

- 1. Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
- 2. Incorporated provisions.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408
Fax No. +44(0)20 7327 6827
E-mail: lloyds-salvage@lloyds.com.
www.lloyds.com

2. 서식 번역

로이드 구조계약표준서식

(본 계약서는 로이드 위원회에 의해 승인되고 발간됨)

불성공 - 무보수

<p>1. 구조업자명 :</p> <p>(이하 본계약서에서는 “계약자”라 칭함)</p>	<p>2. 구조될 재산.</p> <p>선채 :</p> <p>및 화물, 운임, 연료, 보급품 및 다른재산이 포함되나 여객, 선장 또는 선원의 화물 및 개인 휴대품은 제외됨</p> <p>(이하 본계약서에서는 “재산”이라 칭함)</p>
<p>3. 합의된 안전한 장소 :</p>	<p>4. 중재금액과 보증금액에 합의된 통화 (단, 별도 기재가 없으면 미화로 함)</p>
<p>5. 계약일자 :</p>	<p>6. 계약장소 :</p>
<p>7. 본 계약서에 SCOPIC 조항을 적용할지를 선택하시오 : 예 / 아니오</p>	
<p>8. 계약자 또는 대리하여 서명하는 사람</p> <p>서 명 :</p>	<p>9. 선장 또는 재산을 대리하여 서명하는 사람</p> <p>서 명 :</p>

A. 계약자의 기본 의무

BOX1에 명시된 계약자는 BOX2에 기재된 “재산”을 구조하는데 최선의 노력을 할 것과 구조가 완료된 후 “재산”을 BOX3에 기재된 장소에 또는 그 후에 합의된 장소까지 가져다 줄 것을 동의한다. 만약에 BOX3에 명시된 장소가 없거나, 재산이 구조된 후 인도할 장소에 대한 추후 합의가 없을시 계약자는 재산을 임의의 안전한 장소에 갖다 줄 수 있다.

B. 환경 보호

구조작업을 진행하는 동안 구조자는 환경 훼손을 예방하고 최소화하는 최선의 노력을 경주해야 한다.

C. SCOPIC 조항

BOX7에서 “No”자가 지워져 있다면 본 계약서는 SCOPIC 조항이 본 계약의 어떠한 형태로든 적용되었다는 것으로 간주되어야 한다. 만약 BOX7에서 “No”자가 지워져 있다해도 그 자체가 본 계약서 부록의 SCOPIC 조항 2의 의미로, SCOPIC 조항 발효에 대한 통지로서 해석되어지지 않아야 한다.

D. 다른 조치의 효과

특별보상 또는 SCOPIC 조항이 적용되는 영국법에 근거한 1989년 국제구조협약의 규정에 따라서, 계약자의 구조작업은 “불성공-무보수”원칙에 따르는 것으로 받아들여져야 한다. 단, SCOPIC 조항에 따라서 계약자에게 지불되어질 특별보상이 “불성공-무보수”의 원칙에 제외된다는 이유로 계약자에게 주어질 통상의 구조비 정산액을 삭감해서는 안된다.

E. 사전용역

계약자에 의해 본 계약 이전 또는 그때까지 “재산”에 대해 이루어진 어떠한 형태의 구조작업도 본 계약에 의해 보호되는 것으로 간주되어야 한다.

F. 재산소유자의 의무

각 재산의 소유자들은 계약자에게 전적으로 협력해야 한다. 특히,

- i) 계약자가 본선에 적재되어 있는 재산을 불필요하게 투하하거나 희생시키는 것이 아니라면, 계약자는 본선의 하역용 기계, 장비 등을 무료로 사용할 수 있어야 한다.
- ii) 계약자는 본선 또는 다른 재산에 관한 모든 정보를, 그 정보가 구조작업 수행에 필요하고 큰 어려움이나 시간이 걸리지 않고 제공될 수 있는 것이라면 합리적으로 사용할 수 있어야 한다.
- iii) 재산의 소유자는 계약자가 본 계약서 BOX3 또는 A절에서 정해진 안전한 장소에 도달할 수 있도록 전적으로 협조하여야 한다.

G. 계약해지에 관한 권리

구조작업이 완료되어 국제구조협약 12, 13조에 따른 구조작업 완료에 대한 보수에 다다를 합리적인 전망이 더 이상 보이지 않을 경우, 선주 또는 계약자 모두는 상대방에게 사전에 합리적인 서면 통보를 함으로서 계약을 종료시킬 권리를 갖고 있다.

H. 작업완료 간주

계약자의 작업을 본 계약서 BOX3 또는 A절에서 합의된 안전한 장소에 “재산”이 안전한 상태로 이르면 완료된 것으로 간주한다. 본 규정을 위해서 “재산”은 손상을 입은 상태이거나 수리의 필요성이 있거나 간에 안전한 상태로 간주되어진다.

단, i) 항만 당국이나 정부기관에 의해 안전을 위한 계약자의 추가 조치의 요구가 있거나 ii) “재산”의 멸실 또는 심각한 손상이나 지연을 예방하기 위해 계약자나 다른 구조자의 더 이상의 전문적인 구조작업이 필요할 경우는 예외로 한다.

I. 중재와 LSSA 조항

계약자의 보수와 특별보상은 로이드 표준 구조 및 중재조항(LSSA 조항)과 로이드 절차규정에 기술된 방법으로 런던에서 중재에 의해 결정된다. LSSA 조항과 로이드 절차규정은 본 계약 및 부수 규정에 적용되는 것으로 간주한다. 본 계약 혹은 시행령에서 발생하는 분쟁은 같은 방법으로 중재에 회부하는 것으로 한다.

J. 준거법

본 계약서와 중재는 영국법에 준거한다.

K. 책임의 범위

본 계약서의 BOX2에 명시된 “재산”을 대리해서 서명하는 선장 또는 다른 사람은 각 재산소유자의 대리인으로서 각자가(재산 소유자 상호간이나 개인자격으로서가 아니라) 성실한 수행을 할 책임을 진다.

L. 강요금지

본 계약서에 서명한 어떠한 개인이나 또는 대리인은 어느 때 어느 방법으로도 본 계약서 작성 시 강요에 의해서 이루어진 것이 없어야 한다.

중요 통지

1. 구조비 보증서

가능한 한 빨리 선주는 적재된 다른 재산의 소유주에게 본 계약이 이루어진 것을 통지하여야 한다. 합법적인 계약자는 “재산”의 소유주에게 LSSA 조항 4절 및 본 계약서 I절에 명시된 것에 따라서 즉시 구조비 보증서를 계약자에게 제공할 필요가 있음을 알려야 한다. 공동해손분담금의 규정은 구조된 재산관계인으로 하여금 계약자에게 구조비 보증서를 제공해야 할 각각의 의무를 경감시키지 않는다.

2. 적용규정

SCOPIC 조항 사본, LSSA 조항 및 로이드 절차 규정은 계약자 또는 One Lime Street 런던 EC3M 7HA에 소재하는 구조 중재 사무소에서 얻을 수 있다.

감사의 말씀

본 논문이 완성되기까지 끊임없이 지도해주시고 격려해주신 지도교수 강 신영 박사님께 깊은 감사를 드리며, 본 연구가 수행되는 동안 국제법에 대해서 시종일관 깊은 조언을 해주시고 이끌어 주신 김 영구 박사님, 그리고 논문의 전체적인 흐름과 방향에 대해서 마지막까지 지도해 주신 이 상집 박사님께도 심심한 감사의 말씀을 드립니다.

또한, 부족한 부분을 항상 채워주시는 해양기술개발의 김도현 교수님, 해양의료원의 김희덕 교수님, 고신대학교의 박양생 교수님께도 깊은 감사의 말씀을 전합니다.

2년 동안 늘 함께 공부하며 언제나 형님처럼, 언제나 친구처럼 사랑으로 저를 대해 주셨던 수중잠수과과학기술전공의 1기생, 정창호, 김덕근, 안승환, 박수현, 김용 선배님들과 2기생, 김성범, 예성진님께도 감사드립니다.

원내의 어려운 여건속에서도 항상 아낌없는 격려와 관심으로 저에게 힘이 되어 주시고 든든한 버팀목이 되어주시는 한국해양수산연수원의 김영모 박사님과 배창원 교수님, 작은 부분도 꼼꼼히 챙겨주시고 가르쳐주시며 언제나 선배로서의 교훈을 저에게 주시는 오광석 선생님과 배석한 선생님, 그리고 이 논문을 쓸 수 있도록 작은 부분도 배려해주신 한국해양수산연수원 해양안전교육팀 식구들에게도 깊은 감사의 말씀을 드립니다.

자료를 협조해주신 관계기관 제위에게 사의를 표하며 아울러 열정을 가지고 보물선을 탐사하시는 고군산군도의 장산환호 탐사대장이셨던 채상훈 사장님, The Korea Salvage Co., Ltd의 류찬열 사장님께도 감사드립니다.

마지막으로 졸문의 결실을 맺기까지 도와주시고 격려하여 주신 부모님과 형제 그리고 친구 모든 분들에게도 감사드리며 특히 항상 힘이 되어주는 미래의 반려자 지명에게도 고마운 마음을 전합니다.