

2023년 2월 14일

## 해상 사고시 구조 서비스 지정 및 계약 체결의 지연 가능성에 대한 Group의 검토 개요서

### 배경

2020년, 전통적인 LOF 계약의 사용이 최근 수십년간 지속적으로 감소하여 역사상 최저치인 것으로 나타나고 있습니다. 또한, 전통적인 방식과 다른 계약 체결로 인하여 구조 서비스가 지연되고, 때로는, 피할 수 있었던 오염 및 잔존물에 대한 책임까지 이어지는 경우가 있었습니다. 이러한 우려로 인해, Group은 SOSREP였던 Hugh Shaw에게 이러한 사정으로 지연이 발생하는 직접적인 근본 원인 및 LOF의 사용을 향상시키기 위해서는 어떤 변화가 이루어져야 하는지에 대한 독립적, 중립적, 객관적인 검토를 요청하였습니다.

Hugh Shaw의 최종 보고서는 2022년 7월에 Group에 제출 및 발행되었습니다. [여기](#)를 클릭하여 다운로드 받으실 수 있습니다. Hugh는 2022년 9월에 Lloyd's에서 발표하였고, 그 연구 결과는 Lloyd's의 LOF에 대한 자체 검토와 함께 논의되고 있습니다.

### 주요 연구 결과

검토 내용을 요약하면:

1. 구조 서비스의 계약 체결이 지연되는 경우가 증가하고 있으며, 이는 심각한 손실 및/또는 생명의 위험이 발생할 수 있는 상황으로 악화될 수 있습니다.
2. 선장 또는 DPA(Designated Person Ashore)에게 자유로운 권한을 부여하고, 그들이 사고에 대해 적시에 대응하는 것이 중요합니다.
3. 해상사고의 주요 이해관계자 중에 일부는, 비용에 대해 보다 더 확실성을 추구하며 종종 LOF 외의 계약을 선택하여, 더 적은 비용으로의 옵션을 위해 당사자 간의 협상이 진행되는 동안에 지연이 발생할 수 있습니다. 일부 해상당국은, 부당하게 지연되는 경우에, 선주의 비용으로 구조업자를 선택하고 적절한 계약을 선택할 수 있는 권한이 있음을 확인하였습니다.

4. 시간이 촉박하거나 긴급한 경우, LOF 는 이해관계자를 위한 ‘우선적인 계약’ 입니다. ‘No Cure–No Pay’ 원칙은 추가적인 인센티브를 제공하며, LOF 는 간편하고 효과적이며 사용하기 쉽습니다. 그러나, 그 동안의 남용/오용 의혹, 구조에 대한 보상 평가 과정에 소요되는 시간 및 보상과 비용에 대한 불확실성에 대한 우려가 있습니다.
5. “추가 협약”의 사용으로 추가 지연이 발생할 수 있습니다.
6. LOF 계약의 감소는 구조업자로 하여금 새로운 기술 및/또는 새로운 장비에 투자할 동기를 상실하게 하며, 이러한 비용은 결국 선주와 보험자에게 전가될 수 있습니다.
7. 연안국가의 ‘개입’ 또는 개입의 위협은, 계약 협상이 장기화될 때, ‘빠르고 신속한’ 의사 결정에 긍정적인 영향을 주는 것으로 인식되었습니다.
8. 교육과 훈련은 적절한 개인을 대상으로 해야 합니다.
9. 합의된 관행 및 절차의 부재는 지연 가능성을 경감시키지 않으며, 오히려 기여합니다.
10. 사고 대응에 핵심적인 역할을 해야 할 모든 이해관계자 간의 효과적인 의사소통과 협력이 필요 합니다.

**상기의 연구 결과를 바탕으로, 본 보고서의 주요 권고 사항은 다음과 같습니다:**

1. 선체보험자 및 P&I 보험자의 지원을 받는 ICS(International Chamber of Shipping)는, ISM 에 따라, 선장, DPA 또는 SMS 로 명명되는 다른 지명된 사람이 구조 서비스의 조달 및 제공에 적절한 지식과 경험을 가지고 있으며 신속하게 결정하여 행동할 수 있는 권한이 있음을, Member 에게 상기시켜야 합니다.
2. ICS 는 Circular 6(Guidance on the Qualifications, Training and Experience Necessary for Undertaking The Role of The Designated Person)의 향후 개정안에 구조 서비스의 제공과 관련한 사항을 포함하도록 요청하는 문서를 IMO 의 MSC(Marine Safety Committee)에 제출하는 것을 고려할 수 있습니다.

3. LSAB(Lloyd's Salvage Arbitration Branch)는, (a) 보상 이전의 상업적 계약, (b) 표준 LOF 계약 및 (c) Article 13 에 따른 보상을 한도로 하는 추가 협약이 있는 LOF 와 관련된 단순한 사고에 대한 보상의 규모와 인식된 비용 간의 차이를 분석하기 위하여, 최소 지난 20 년 동안의 LOF 보상에 관한 추이를 평가하는 연구를 진행해야 합니다.
4. LSAB 는, 실제 합의/보상, 합의 '범위' 또는 현실적인 예/사례연구가 이전의 Lloyd's Open Form Digest 와 동등한 범위 내에서 공표된 것인지를 고려해야 합니다.
5. LSAB 는, LOF 를 '새롭게 선보이기 위해', 업계의 우려사항을 해소하고 투명성이 강화된 절차를 통해 '제공된 서비스의 공정한 보상'이 반영된 기준을 보여줘야 합니다.
6. 모든 이해당사자는. 해상당국의 주요 의사 결정권자와의 의사 소통 채널을 확인하고, 서로 간에 사고 대응 평가, 대응 방법론, 계약 옵션 및 진행 사항을 지속적으로 알릴 수 있도록 노력해야 합니다. 소통 부재는 지연을 발생시키거나, 국가가 개입하여 더 많은 비용을 발생시킬 수 있는 특정 조치를 '지시'함으로써 위험이 가중되는 결과를 초래할 수 있습니다.
7. 아직까지 Group 의 확장 프로그램에 참여하지 않은 해상당국에게는, 추가 정보를 위해 Group 과 연락하도록 권장하고 있습니다.
8. IUMI(International Union of Marine Insurance)는, 모든 이해관계자가 선체보험시장에서 주도되는 전반적인 클레임을 신속히 확인 및 이해당사자 간의 빠른 협의를 촉진할 수 있는 시스템을 포함하여, 기존 방식을 개선할 수 있는 기회가 있는지 고려해야 합니다.
9. 독립적인 의장과 산업 전반의 대표로 구성된, 구조 계약, 서비스 및 운영에 관한 Education Steering Group/Committee 가 설립되어야 합니다.
10. IG, IUMI, International Salvage Union 및 ICS 는, 선출된 다른 이해관계자로 구성된 실무그룹을 설립하여 CoP(Cross-Industry Code of Practice/Guidelines)을 개발하고 이행해야 합니다.

Group 은 본 보고서의 연구 결과를 수용하며, 전세계의 선주, 구조 및 보험업계에 대한 권고 사항을 추천합니다.

Group 은 이번 기회를 통해 본 프로젝트에 헌신한 Hugh Shaw 에게 진심으로 감사를 표합니다.

상기에 대해 질문이 있으시다면, Group 에 연락 주시기 바랍니다.