

선박금융의 법적 구조에 관한 연구

A Study on Legal Structure of Ship Finance

정 대*
Chung, Dae

목 차

- I. 서 론
- II. 선박금융의 의의와 유형
- III. 선박금융관련 계약의 내용
- IV. 결 론

국문초록

선박금융이란 선박건조계약, 선체용선계약 등과 같은 선박거래와 관련하여 선박의 자산가치 및 선박으로부터 발생하는 미래수익을 담보로 이루어지는 자금의 융통이라고 할 수 있을 것이다. 이러한 선박금융은 선박의 고가성, 대출의 장기성, 편의치적과 특수목적법인의 설립, 다양한 용선계약의 체결, 선수금환급보증서의 발행 등의 특징을 갖고, 이로 인해 거래구조가 다양화되고 복잡하게 된다.

선박금융은 해운업, 조선업, 은행업과 상호 유기적인 관계를 갖고 있는데, 해운업과 조선업이 우리나라 경제에서 차지하는 비중이 적지 않은 상황에서 이러한 산업과 밀접한 관계가 있는 선박금융의 거래 구조를 이해하고 연구하

논문접수일 : 2012.06.28

심사완료일 : 2012.07.25

게재확정일 : 2012.08.02

* 법학박사·한국해양대학교 해사법학부 부교수

는 작업은 아무리 강조해도 지나치지 않을 것이다. 기본적으로 신조선과 관련된 선박금융은 대출계약, 선박건조계약, 선수금환급보증서, 해상운송계약, 해상보험계약 등으로 복잡하게 얽혀있다.

장래 경제사정이 변동될 경우 그 영향으로 선박금융과 관련한 다양한 법률 문제들이 발생할 수 있다. 선박금융의 법적 구조가 다양하고 복잡하기 때문이다. 따라서 선박금융의 법적 구조를 체계적으로 종합적으로 이해할 필요성이 있게 된다.

이러한 시각에서 본 논문은 첫째, 선박금융의 개념, 특징 및 유형을 검토하였고, 둘째 선박금융의 법적 구조를 선박건조계약, 선수금환급보증서, 해상운송계약, 해상보험계약, 대출계약으로 구분하여 분석하였다.

주제어 : 선박금융, 선박건조계약, 해상보험계약, 해상운송계약, 선수금환급보증서, 대출계약

1. 서론

해운업¹⁾은 세계에서 가장 자본집약적인 산업 중의 하나이다. 해운업에 있어서 중요 자산이 선박이기 때문이다.²⁾ 예를 들면, 컨테이너선과 탱커선의 가격은 각각 1억 2,500만 달러에 이른다. 가장 비싼 선박인 LNG탱커선의 경우 그 가격은 2억 5,000만 달러에 달한다. 미국이 수입하는 석유를 운송하는 탱커선의 대체원가(replacement cost)만 1,500억 달러에 달한다.³⁾

선박, 특히 대형선박의 건조에는 거액의 자금이 필요하고, 그 자금의 회수에

1) 해운법상 해운업이란 해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 말한다(해운법 제2조 제1호).

2) 해운기업은 운송과 용선을 통하여 영업수익을 극대화하게 되는데, 이러한 운송과 용선을 위한 운송수단이 바로 선박이라고 할 수 있다. 즉 선박이라는 물적 설비를 이용하여 화물을 운송하는 것이다. 이러한 의미에서 선박은 해운기업에 있어서 가장 중요한 자산이 되는 것이다. 김인현, 제2판 「해상법」, 법문사, 2007, 71면.

3) Martin Stopford, *Maritime Economics*, Second Edition, London: Routledge, 1997, p.194.

는 장기간이 소요되는 경우가 많다. 한편, 선박은 고가의 동산으로서 세계의 어느 곳에서도 매각할 수 있기 때문에 환가성이 높고, 용선료(hire) 등에 의한 지속적인 현금흐름(cash flow)의 유입도 기대할 수 있으므로 금융(finance)의 대상으로서는 매력적일 수 있다.

또한, 조선업은 각국의 산업에서 중요한 지위를 차지하고 있다. 예를 들면, 우리나라의 조선업은 2003년부터 2008년까지 조선의 3대 지표(선박수주·건조·수주잔량)에서 모두 세계 1위를 기록했다. 나아가 선박의 수출은 1986년 이래 우리나라 전체 수출액의 4~12%를 차지하면서 5대 수출상품의 자리를 유지해 왔으며, 2008~2009년에는 품목 중 수출금액 1위를 기록했고, 2010년의 경우에는 반도체에 이어 2위를 기록했다. 조선산업의 국민경제상 위상을 보면, 2009년 기준으로 제조업에 대한 조선산업의 생산액 비중은 4.8%, 고용비중 4.3%를 점하고 있다.⁴⁾

이와 같이 해운업과 조선업은 상호 유기적인 관련성을 갖고 있고, 따라서 선박의 건조와 선박의 건조에 소요되는 자금의 조달의 문제는 해운회사의 최고 경영자에게 있어서는 대단히 중요한 경영판단의 문제가 된다. 그런데 우리나라의 경우 선박의 건조에 소요되는 자금조달의 문제, 즉 선박금융에 대한 법적인 측면에서의 연구는 부족한 실정이다. 이러한 관점에서 본 논문에서는 첫째, 선박금융의 개념, 특징 및 유형에 대해 검토한 후(II), 둘째 선박금융의 법적 구조에 대해 분석해 보고자 한다(III), 이를 통해 선박금융을 둘러싸고 발생할 수 있는 다양한 법적 문제의 해결에 중요한 실마리를 제공하고자 한다.

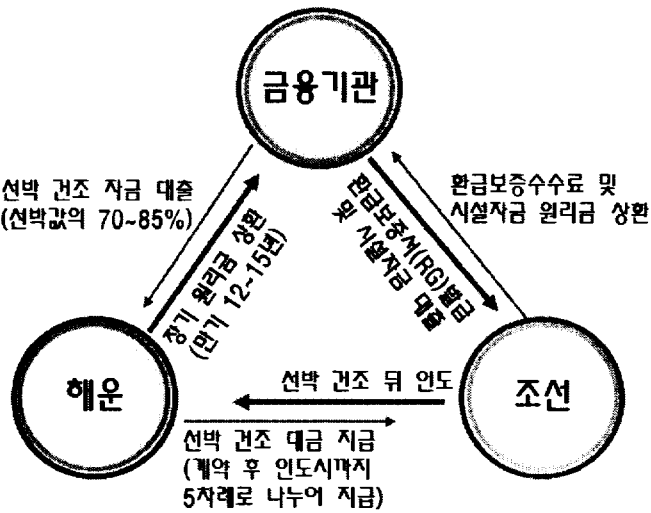
II. 선박금융의 의의와 유형

1. 선박금융의 개념

선박금융(ship finance, shipping finance)이라는 용어는 다양하게 정의되고

4) 「2010 지식경제백서」, 지식경제부, 2011.

있다. 첫째, 선박금융이란 선박자체의 자산가치 및 선박으로부터 발생하는 미래수익을 담보로 이루어지는 대표적인 자산담보 형태의 금융이라고 한다.⁵⁾ 둘째, 선박금융이란 선주가 신조선 발주, 중고선 매입, 선박수리나 개조 등을 위하여 자금을 은행을 비롯한 여러 가지 형태의 자금제공자로부터 조달하는 것을 의미한다고 한다.⁶⁾ 셋째, 선박금융이란 여러 가지 금융기법을 통하여 얻은 자금으로 조달한 선박을 선사의 사업에 투입시키는 것으로 자산금융의 한 유형을 말한다고 한다.⁷⁾ 넷째, 선박금융이란 선박을 담보로 제공한 후, 그 선박이 창출하는 경제적 이익으로 원리금을 상환하는 프로젝트파이낸스(Project Finance)의 일종이며, 본선담보가 제공된다는 점에서 자산담보부금융(Asset-Based Finance)이고, 또한 실선주 등의 지급보증이 제공되는 기업채무의 성격이 종합된 금융이라고 한다.⁸⁾



[그림 1] 선박금융의 기본구조⁹⁾

- 5) 정우영·현용석·이승철, 「해양금융실무」, 한국금융연수원, 2011.138면.
- 6) 김규형·김상진·박찬재, 「선박금융론」, 박영사, 2009, 3면.
- 7) 김도경, “선박금융과 국내선사의 도산”, 「선진상사법률연구」 제55호, 2011.7, 81면.
- 8) 이기환·오학균·신주선·황두건, 「선박금융원론」, 두남, 2011, 23면.
- 9) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상계서, 22면.

선박의 건조에 관한 선박금융의 구조를 단순화하여 보면(그림 1 참조), 해운기업(차주)은 선박의 확보에 필요한 자금을 금융기관(대주) 등으로부터 조달하여, 이를 다시 선박을 건조하는 조선소에 선박건조자금으로 통상 5차례로 나누어 지급하게 된다. 이 때, 해운기업은 조선소에 선수금(advance payment)으로 지급한 금액에 대해 조선소에 선수금환급보증서(Refund Guarantee; RG)의 발급을 요구하게 되는데, 조선소는 금융기관으로부터 선수금환급보증서를 발급받아 해운기업에 제공하게 된다. 조선소는 선박을 건조한 후, 해당 선박을 해운기업에 인도하고, 해운기업은 대주인 금융기관에 대해 선박저당권을 설정해 주고, 선박으로부터 발생하는 수익으로 선박건조자금의 원리금을 금융기관에 상환하게 된다.¹⁰⁾

이렇게 보면, 선박금융의 개념은 첫 번째 견해가 가장 타당한 것처럼 보인다. 첫 번째 견해를 기초로 이를 보완하여 선박금융을 정의한다면, 선박금융이란 선박건조계약, 선체용선계약 등과 같은 선박거래와 관련하여 선박의 자산 가치 및 선박으로부터 발생하는 미래수익을 담보로 이루어지는 자금의 융통이라고 할 수 있을 것이다.

2. 선박금융의 특징

첫째, 일반적으로 해운기업은 수익성이 불확실하고, 재무구조가 체계적이지 않으며, 정보공시의 수준이 낮으며, 소유구조가 불명확하다는 특징을 갖기 때문에 금융기관이 해운기업의 신용을 파악하기 곤란하고, 나아가 그런 이유로 대출을 꺼리게 되는 결과를 초래한다.¹¹⁾

둘째, 선박의 가격이 고가이므로 대출금의 규모가 거대화된다는 특징이 있다. 예를 들면, 컨테이너선의 가격이 1억 달러를 초과하는 경우가 일반적이기 때문이다.¹²⁾ 따라서 고가의 대형선박의 거래의 경우 세계 여러 금융기관들이 협조융자(syndicated loan)형태로 자금을 제공하게 된다.¹³⁾

10) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상계서, 21면.

11) Martin Stopford, *Maritime Economics*, Second Edition, London: Routledge, 1997, p.194.

12) 정우영·현용석·이승철, 전계서, 138면.

셋째, 선박금융의 원리금상환재원이 해당 선박이 창출하는 경제적 이익이므로 선박의 사용연수 및 수익력 등을 고려한 10년 이상의 장기금융이 대부분이다.¹⁴⁾

넷째, 일반적으로 조세피난처에 설립되는 특수목적법인(Special Purpose company; SPC)이 선박을 소유하는 형태를 취한다는 점에서 선박별로 독립적인 소유구조(즉 1사 1척의 원칙)를 갖는다는 특징이 있다.¹⁵⁾

다섯째, 용선계약의 종류에 따라 금융조건이 다양화된다고 하는 특징이 있다. 즉 해당 선박을 둘러싸고 선체용선계약, 정기용선계약, 항해용선계약 등이 체결되고, 그에 따라 금융조건이 다르게 된다.

여섯째, 선박건조계약과 관련한 조선소의 채무불이행의 위험에 대비하기 위한 목적으로 선수금환급보증서가 발행된다는 특징이 있다.¹⁶⁾

마지막으로 이상과 같은 특징들로 인해 선박금융을 둘러싼 계약의 구조가 복잡하게 된다는 특징이 있다.¹⁷⁾

3. 선박금융의 유형¹⁸⁾

가. 선박금융자금조달의 방법에 따른 구분

(1) 대상 선박을 소유하는 해운회사 자체의 신용력에 기초한 기업금융(Corporate Finance)

기업금융은 해운회사 자체의 신용력을 기초로 주식 또는 채권 등을 발행하

13) 이기환·오학균·신주선·황두건, 전게서 23면.

14) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상게서, 23면; 정우영·현용석·이승철, 전게서, 138면.

15) 정우영·현용석·이승철, 상게서, 139면.

16) 정우영·현용석·이승철, 상게서, 139면.

17) 정우영·현용석·이승철, 상게서, 139면.

18) 선박금융자금을 제공하거나 주선하는 주된 금융기관으로는 상업은행(commercial bank), 투자은행(investment bank), 리스회사(leasing company) 등을 들 수 있다. Martin Stopford, op. cit., p.204: 선박금융의 유형은 매우 다양한데 이에 관한 상세한 내용은 이기환·오학균·신주선·황두건, 전게서, 215-238면 참조.

여 선박금융자금을 조달하는 방법이다. 이러한 선박금융자금을 낮은 비용으로 조달하기 위해서는 해운회사 자체의 신용력이 충분해야 하고, 해운회사의 재무 및 경영상태 등의 공시가 충분히 행하여질 것이 필요하다. 이러한 이유로 기업금융만에 의한 자금조달이 가능한 경우는 소수의 대형 해운회사에 한정될 것이다.¹⁹⁾

(2) 대상 선박의 자산가치에 기초한 자산담보부 금융(Asset-Based Finance) 자산담보부금융의 전형적인 형태로서는 대상 선박에 저당권이나 양도담보를 설정하는 방법으로 자금을 조달하는 방법이다. 이러한 경우 선박은 해난 등에 의한 멸실·훼손의 리스크를 부담하기 때문에 그와 같은 사태가 발생한 경우에도 당해 선박의 담보가치를 계속해서 파악할 필요가 있다. 그래서 대상 선박에 부보된 선박보험 및 P&I보험 등의 보험금청구권에 대한 담보설정도 많이 이루어지고 있다. 다만 이러한 자산담보부 금융은 대상 선박이 존재하지 않으면, 이용하기가 어렵다는 문제점이 있다. 따라서 실무적으로는 선박이 건조된 후에 담보를 제공하겠다고 하는 취지의 약속을 행한 후에 선박금융자금을 조달하게 된다.²⁰⁾

(3) 대상 선박의 운항이익에 기초한 프로젝트 파이낸스(Project Finance)²¹⁾ 프로젝트 파이낸스는 대상 선박이 운항됨으로써 획득하는 이익에 기초한 것이다. 선박의 시장가액은 그 시점의 해운업의 호·불황에 따라 크게 변화하기 때문에 자산(Asset)으로서의 선박만을 담보로 파악할 경우 자금의 회수가 불충분하게 될 가능성이 높아진다. 그래서 자산담보부 금융에서는 프로젝트 파이낸스적 측면이 부가되는 경우가 많다. 해운회사가 다른 회사와 정기용선

19) 森田 果, “造船とファイナンス”, 江頭憲治朗·落合誠一 編 「海法大系」, 東京: 商事法務, 2003, 138-139面.

20) 森田 果, 上掲論文, 139面.

21) 금융기법의 하나로서 이해할 때, 프로젝트파이낸스는 프로젝트 자체의 현금흐름(cash flow)을 상환재원으로 하고, 프로젝트 자산을 담보로 제공하지만, 사업주(sponsor)에 대한 소구권(recourse)은 제한하면서 특수목적회사(SPC)에 제공되는 금융을 의미한다(협의의 프로젝트파이낸스). 반기로, 「프로젝트파이낸스」, 한국금융연수원, 2009, 4면.

계약을 체결하여 그 용선료채권에 담보를 설정하는 경우가 전형적인 경우이다. 이러한 프로젝트 파이낸스도 자산담보부 금융과 같이 대상 선택이 존재하지 않으면 이용이 곤란하다는 문제점이 있다.²²⁾

(4) 소결

선택금융에 있어서 기업금융, 자산담보부 금융 또는 프로젝트 파이낸스가 각각 단독의 형태로 실행되어 자금조달이 이루어지는 경우는 없다. 일반적으로는 세 가지 방법이 복합된 선택금융이 이루어지며, 선택금융자금의 성질 및 선택의 종류에 따라 다양한 조합이 있을 수 있다.²³⁾

나. 선택금융자금의 성질에 따른 구분

(1) 주식금융(Equity Finance)

주식금융은 선택금융자금이 주식의 발행을 통해 조달된 경우를 말한다.²⁴⁾

(2) 부채금융(Debt Finance)

부채금융은 확정된 원본 하에 이자지급을 하는 유형이라고 할 수 있는데, 이것은 오래전부터 가장 일반적으로 이용되고 있는 방법이라고 할 수 있다. 예컨대, 하나의 선사를 설립하고 그 소유선택에 저당권을 설정하는 형태로 행하여지는 것이 대표적인 경우이다. 또한, 해운회사가 채권을 발행하여 선택금융자금을 조달하거나 다수의 금융기관으로부터 협조융자를 받는 경우도 이에 해당한다.²⁵⁾

(3) 메자닌금융(Mezzanine²⁶⁾ Finance)

22) 森田 果, 前掲論文, 139面.

23) 森田 果, 上掲論文, 140面.

24) 森田 果, 上掲論文, 140面.

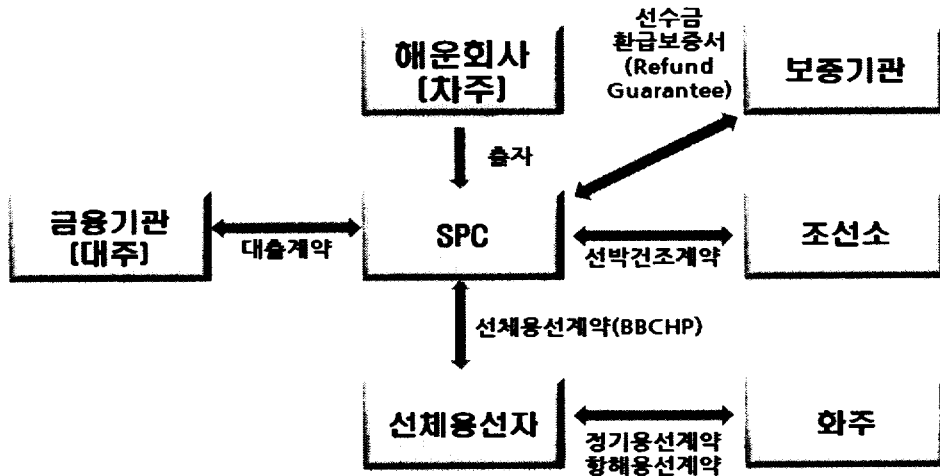
25) 森田 果, 上掲論文, 140面.

26) 메자닌이란 건물의 1층과 2층 사이에 있는 라운지 등의 공간을 의미하는 이탈리아어이다.

메자닌금융은 부채금융과 주식금융의 중간형태라고 할 수 있다. 주식금융보다는 리스크가 낮지만, 부채금융보다는 높은 수익(return)이 예상되는 경우에 양자와 병용되어 선박금융자금의 일부에 이용된다. 예컨대, 전환사채, 신주인수권부 사채 등과 같이 주식의 성질을 갖는 권리를 취득하는 대가로 대출을 하거나 후순위 저당권부 대출을 하는 경우 등이 이에 해당한다. 다만 메자닌금융은 번잡하기 때문에 널리 이용되지는 않는다.²⁷⁾

III. 선박금융관련 계약의 내용

1. 선박금융의 기본적 거래구조



[그림 2] 신조선 선박금융의 거래 구조도

가. 개요

신조선에 관한 선박금융의 기본적 거래구조(그림2)를 설명하면 다음과 같

27) 森田 果, 前掲論文, 141面.

다. 첫째, 해운시장에서의 선박의 수요와 해운회사의 장래의 영업전망 등을 고려하여 선박의 건조에 관한 경영판단을 한 해운회사는 조선소와 선박건조계약의 협상을 진행하게 된다. 둘째, 선박건조계약에 관한 제조조건에 대한 합의를 한 후, 해운회사는 조선소와 선박건조계약을 체결한다. 그리고 보증기관으로부터 해운회사가 조선소에 대해 지급한 선수금에 대한 환급보증을 받는다. 즉 조선소는 보증기관으로부터 선수금환급보증서(RG)를 발급받아 해운회사에 제공하게 된다. 셋째, 해운회사는 대주단과의 협상을 통해 주요 금융조건에 대하여 합의를 하게 되는데, 이 때 해운회사는 편의치적국에 특수목적법인(SPC)을 설립하고, 선박건조계약 및 선수금환급보증서상의 발주자의 지위를 특수목적법인에 이전하게 된다. 넷째, 특수목적법인(SPC)은 대주단과 대출계약을 체결하게 되고, 선체용선자와 선체용선계약을 체결한다. 특수목적법인(SPC)은 선체용선료의 수입을 재원으로 하여 대출원리금을 상환하게 된다.²⁸⁾

나. 특수목적법인(SPC)의 설립 목적

본래 특수목적법인은 금융대상사업의 수익(revenue)을 기초로 하여 금융을 제공하는 프로젝트 파이낸스의 경우 그 실질 운영자의 다른 수익(revenue) 및 위험(risk)과 혼재되는 것을 회피할 목적으로 설립되는 것이 일반적이다.²⁹⁾

선박금융에 있어서 특수목적법인(SPC)이 많이 이용되는 이유는 선박의 소유와 운영을 분리하는 해운업의 오랜 전통 때문이다. 즉 해운업은 위험기업으로 선박의 소유에 따른 위험이 해운회사의 기타 자산에까지 확산되는 것을 방지할 목적으로 특수목적법인(SPC)이 설립된다. 이러한 이유로 1선박 1선주(SPC)의 원칙은 해운업계의 확고한 전통이라고 할 수 있다.³⁰⁾

다. 편의치적의 배경과 이유

28) 김도경, 전제논문, 84-85면.

29) 정우영, "선박금융의 실무 소개", 「BFL」 제19호, 2006.9, 92면.

30) 정우영, 상제논문, 93면.

선박은 선명, 국적, 선적항, 선급, 톤수 등에 의하여 그 개성이 식별된다는 점에서 사람과 비슷한 인격자유사성이 있다. 즉 한국선박³¹⁾은 선명을 붙여야 하고(선박법 제11조), 선박의 국적취득에 관하여는 선박소유자국적주의를 따르고 있다(선박법 제2조). 한국선박으로서의 요건을 갖춘 경우 한국선박의 소유자는 선박등기부에 선박을 등기하고, 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 당해 선박의 등록을 신청해서 선박원부에 등록하고 선박국적증서를 교부받아야 한다(선박법 제8조). 이것을 선박등록제도라고 한다.

그런데 현대해운업계에서는 국제적 선박등록의 방식으로 편의치적을 활용하는 것이 일반적이다. 예컨대 선박보유상위 10개국의 편의치적의 비율은 70%에 이를 정도이다. 편의치적(Flag of Convenience)이란 선박운영경비, 세금절감, 저임금의 선원고용 등의 편의를 목적으로 등록에 따른 수입을 목적으로 하는 제3국에 선적을 두는 제도를 말한다.³²⁾

선박금융에 있어서는 특수목적법인(SPC)을 편의치적국에 설립하는 것이 통상이다. 이와 같이 특수목적법인(SPC)의 설립과 편의치적제도를 연계하면, 다음과 같은 편의치적제도의 장점을 향유할 수가 있다. 첫째, 조세부담이 완화될 수 있다. 편의치적국의 경우 선박등록절차가 간단하며, 선박의 소득세나 법인세가 부과되지 않거나 부과되어도 저율일 뿐만 아니라 통상 최초의 등록비와 매년의 톤세만을 징수하기 때문이다.³³⁾

둘째, 임금이 저렴한 선원을 자율적으로 활용할 수 있다.³⁴⁾ 편의치적국은 등록선박에 대한 자국민의 승선요건을 부과하지 않으므로 해운회사는 선원고

31) 선박법상 한국선박은 ① 국유 또는 공유의 선박, ② 대한민국국민이 소유하는 선박, ③ 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인이 소유하는 선박, ④ 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인 이외의 법인으로서 대한민국에 주된 사무소를 두고 그 대표자(공동대표의 경우에는 전원)가 대한민국 국민인 경우 그 법인이 소유하는 선박을 말한다(선박법 제2조).

32) 우보연, “편의치적선에 대한 법적 규제와 대응에 관한 고찰”, 『외법논집』 제34권 제1호, 2010.2, 373면.

33) 우보연, 상계논문, 374면; 정우영, 전계논문, 94면.

34) 선진국의 해운회사는 선원의 고임금과 엄격한 노동기준 때문에 외국선적(foreign flag)을 선택하게 된다고 한다. See Jan Hoffmann, Ricardo J. Sanchez & Wayne K. Talley, “Determinants of Vessel Flag”, Kevin Cullinane ed., *Shipping Economics*, Elsevier, 2005, p.205.

용의 자율성을 확보할 뿐만 아니라 저렴한 비용으로 선원을 확보할 수 있기 때문이다.³⁵⁾

셋째, 금융상의 이점을 향유할 있다. 편의치적제도는 금융기관의 선박에 대한 저당권의 설정 및 저당권의 실행 등을 용이하게 해주기 때문에 금융기관이 선호한다. 이러한 이유로 금융기관이 선박금융자금을 제공할 때, 대상 선박을 편의치적할 것을 조건으로 하는 것이 일반적이다.³⁶⁾

2. 선박건조계약

가. 의의

선박건조계약(shipbuilding contract)은 조선소와 특수목적법인(SPC)간에 체결되며, 그 주요 내용³⁷⁾은 선박의 건조, 선박건조가격 및 선박건조대금의 지급방법, 건조기간, 선박건조에 대한 감독방법, 불가항력 사유, 계약해지사유, 분쟁해결방법 등이다.³⁸⁾

특히 선박건조대금은 선박인도시에 일시에 지급되는 경우는 거의 없고, 선박건조의 진행 단계에 따라 통상 5회에 걸쳐 나누어 지급되는 것이 통상이다. 예를 들면, 계약체결(Contract) 직후 20%, 강제절단(Steel Cutting)시 20%, 용골거치(Keel Laying)시 20%, 진수(Launching)시 20%, 인도(Delivery)시 20% 등 5회에 걸쳐 지급하는 형식을 취하게 된다.³⁹⁾

나. 법적 성질

선박건조계약의 법적 성질이 매매인지 도급인지에 관한 깊이 있는 연구는

35) 우보연, 전계논문, 374면; 정우영, 전계논문, 94면.

36) 우보연, 상계논문, 374면; 정우영, 상계논문, 94면.

37) 선박건조계약의 구체적인 내용에 대해서는 김연신 지음·박수만 감수, 「영문 선박건조계약서 작성실무」, 박영사, 2008 참조.

38) 정우영, 전계논문, 94면.

39) 정우영, 상계논문, 94면.

많지 않지만, 선박건조계약을 도급계약의 특수한 형태로서의 제작물공급계약으로 이해하는 견해가 있다.⁴⁰⁾ 제작물공급계약이란 당사자의 일방이 상대방의 주문에 따라 자기 소유의 재료를 사용하여 만든 물건을 공급하기로 하고 상대방은 그 대가를 지급하기로 하는 계약을 말하고, 그 법적 성질은 ① 계약에 의하여 제작·공급하여야 할 물건이 대체물인 경우에는 매매이고, ② 그 물건이 특정의 주문자의 수요를 만족시키기 위한 부대체물인 경우에는 도급이라고 한다.⁴¹⁾ 따라서 선박건조계약은 부대체물의 제작물공급계약이라는 것이다. 그리고 선박건조계약의 경우 명시적인 약정으로 또는 묵시적으로도 선박의 소유권은 도급인(즉 발주자 또는 주문자)에게 귀속되는 것이 일반적인 거래 관행이다.⁴²⁾

3. 선수금환급보증서

가. 의의

선수금환급보증서란 금융기관이 조선소의 요청에 따라 발주자에게 발행하여 교부하는 증서로서 선박건조계약상 발주자가 어떠한 이유로든지 조선소로부터 선수금(Advance Payment)⁴³⁾을 반환받아야 할 사유가 발생한 경우에 금융기관이 선수금의 환급을 약속한 증서이다.⁴⁴⁾

일반적으로 금융기관이 발행하는 선수금환급보증서는 발주자가 선박건조대금으로서 분할하여 지급할 금액 중 인도대금을 제외한 나머지 금액 전액과 이에 대한 일정한 이자의 지급을 약속하며, 조선소가 취득하여야 할 선수금환

40) 김인유, "건조중인 선박에 관한 법률관계", 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 2010.4, 17면.

41) 대법원 1996. 6. 28. 선고 94다42976 판결; 대법원 1987. 7. 21. 선고 86다카2446 판결; 김준호, 신정3판 「민법강의」, 법문사, 2002, 1355면.

42) 선박건조계약의 법적 성질에 관한 상세한 논의는 김인유, 전제논문, 13-26면.

43) 선박건조계약상 선박의 인도 전에 발주자가 조선소에 지급하는 선박건조대금을 선지급금이라고 하는데, 이를 조선소의 입장에서 보면 선수금이 된다. 서영화, "선박건조계약과 관련한 몇 가지 법률문제들", 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 2010.4, 49면.

44) 서영화, 상제논문, 49면.

급보증서의 초안을 선박건조계약에 첨부하는 것이 실무인데, 금융기관이 선수금환급보증서를 발행하는 경우에는 신용장 양식(Advance Payment Standby Letter of Credit)으로 발행하게 된다.⁴⁵⁾

선박의 건조가격은 계약에 따라 다를 수는 있지만, 대단히 고가인 경우가 통상이다. 따라서 발주자는 선박건조대금을 분할하여 건조자에게 지급하게 된다. 그런데 발주자의 입장에서 보면, 만일 선박의 인도가 이루어지지 않거나 건조자의 채무불이행(default)으로 인하여 선박건조계약이 해제하는 등의 사유가 발생하여 선수금을 반환받아야 할 때, 건조자의 자력이 불충분하거나 건조자가 도산상태에 있을 때에 대비할 필요가 있게 된다. 따라서 모든 선박건조계약서는 선수금지급의 전제조건으로 건조자가 일정한 신용등급 이상을 가진 금융기관으로부터 또는 예외적으로 특정한 금융기관으로부터⁴⁶⁾ 선수금환급보증서를 발급받아 발주자에게 교부하는 것을 건조자의 의무로 규정하고 있다.⁴⁷⁾

나. 법적 성질

선박건조계약이 발주자와 건조자를 규율하는 것임에 반해, 선수금환급보증서는 발주자와 금융기관의 관계를 규율하는 것이다.⁴⁸⁾ 그런데 금융기관은 건조자인 조선소의 발주자에 대한 선수금환급채무를 보증하는 것이 아니라 주채무자로서 선박건조계약상 발주자에게 지급하여야 할 선수금을 환급할 의무를 부담한다. 다시 말하면 비록 선수금환급보증서의 명칭에 보증이라는 용어를 쓰고 있지만, 그 내용상 금융기관의 의무는 보증책임이 아니라 선수금환급보증서에 의하여 창설된 주채무자로서 부담하는 채무라고 보아야 한다. 이러한 측면에서 보면, 선수금환급보증서는 신용장과 일치하는 성격을 갖는다.⁴⁹⁾

45) 서영화, 상계논문, 49면.

46) 외국발주자의 경우 주로 신용등급이 높은 국내은행이나 국책금융기관인 한국무역보험공사, 한국수출입은행이 발행한 선수금환급보증서의 교부를 요구한다. 서영화, 상계논문, 50면.

47) 서영화, 상계논문, 48면.

48) 서영화, 상계논문, 51-52면.

49) 서영화, 상계논문, 50-51면.

4. 해상운송계약

가. 서설

선박금융의 법률관계에서는 특수목적법인(SPC)이 해운회사와 선체용선계약을 체결하고, 다시 그 선체용선자가 대량의 화주와 정기용선계약 또는 항해용선계약 등을 체결하는 것이 일반적이다. 대주인 금융기관이 선박건조자금의 대출여부를 판단할 때, 차주인 해운회사가 용선계약을 통해 취득하는 용선료의 수입 전망을 고려하게 된다. 차주인 해운회사가 용선료를 대출금의 상환의 재원으로 하기 때문이다. 이러한 의미에서 해상운송계약은 선박금융의 법률관계에 있어서 핵심적 역할을 하게 된다고 할 수 있다.

나. 선체용선계약

선체용선계약(Bareboat Charter)⁵⁰⁾이란 용선자의 관리·지배 하에 선박을 운항할 목적으로 선박소유자가 용선자에게 선박을 제공할 것을 약정하고 용선자가 이에 따른 용선료(hire)를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생기는 계약이다(상 제847조 제1항). 선체용선계약의 법적 성질은 민법상의 임대차계약이라고 할 수 있으며, 선체용선계약에는 그 성질에 반하지 않는 한 민법상 임대차에 관한 규정이 준용된다(상 제848조).

이러한 선체용선계약은 ① 용선계약이 종료된 후에 용선자가 선박을 매수 또는 인수할 권리를 갖는 국적취득조건부 또는 소유권취득조건부 선체용선계약(Bareboat Charter Hire Purchase; BBCHP)(상 제848조 제2항 전단)과 ② 그렇지 않은 단순선체용선계약(Bareboat Charter; BBC)(상 제847조 제1항)으로 구분할 수가 있다.

50) 선체용선계약의 표준서식으로는 발틱국제해사위원회(Baltic and International Maritime Council: BIMCO)에서 작성한 Barecon 2001(BIMCO STANDARD BAREBOAT CHARTER CODE NAME: BARECON 2001)이 사용되고 있다.

다. 정기용선계약

정기용선계약(Time Charterparty)⁵¹⁾이란 선박소유자가 용선자에게 선원이 승무하고 항해장비를 갖춘 선박을 일정한 기간동안 항해에 사용하게 할 것을 약정하고, 용선자가 이에 대하여 기간으로 정한 용선료(hire)를 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생기는 계약이다(상 제842조).

정기용선계약의 법적 성질에 관해서는 다양한 학설이 존재한다. 과거의 판례와 다수설은 혼합계약설⁵²⁾이었지만, 현재의 다수설은 운송계약설⁵³⁾이라고 할 수 있고, 현재의 판례는 해기사상구별설⁵⁴⁾의 입장이라고 볼 수 있다.⁵⁵⁾

라. 항해용선계약

항해용선계약(Voyage Charterparty)⁵⁶⁾이란 특정한 항해를 할 목적으로 선박소유자가 용선자에게 선원이 승무하고 항해장비를 갖춘 선박의 전부 또는 일부를 물건의 운송에 제공하기로 약정하고, 용선자가 이에 대하여 운임을 지급하기로 약정함으로써 그 효력이 생기는 계약이다(상 제827조 제1항).

이러한 전통적인 항해용선계약이 아닌 변형된 항해용선계약으로 대표적인 것이 ① 연속항해용선계약(Consecutive Voyage Charter; CVC)과 ② 장기해상운송계약(Contract Of Affreightment; COA)이다. 첫째, 연속항해용선계약(CVC)이란 원계약(Head Charterparty) 하에서 특정 선박이 같은 항차를 연

51) 정기용선계약의 표준서식으로는 ① New York Produce Exchange(NYPE), 1946, ② New York Produce Exchange(NYPE), 1993, ③ BALTIME Form-1939, ④ SHELL TIME Form 4 등이 사용되고 있는데, 이 가운데 ①, ②, ③은 Dry Bulk Carrier용선계약에 사용되고, ④는 Wet Bulk Carrier용선계약에 사용된다.

52) 정기용선계약을 선박임대차와 노무공급의 혼합계약이라고 이해하는 견해이다.

53) 정기용선계약을 운송계약의 일종으로 이해하는 견해이다.

54) 선박이용의 내용을 해기사항과 상사사항으로 구분하여, 해기사항은 선박소유자의 부담으로 하고, 상사사항은 정기용선자의 관리 하에 있는 것으로 보는 견해이다. 대법원의 입장이라고 할 수 있다. 대법원 2003. 8. 22. 선고 2001다65977 판결.

55) 상세한 각 학설의 평가는 정영석, 「해상법원론」, 텍스트북스, 2009, 327-332면 참조.

56) 항해용선계약의 표준서식은 화물별로 다양하지만, 일반적으로는 “GENCON” Charter 1994가 널리 사용되고 있다.

속적으로 중단없이 수행하는 계약을 말한다. 예컨대 호주에서 한국으로 연간 100만톤의 대량의 철광석을 운송하여야 하는 경우 특정한 한 선박이 연속적으로 운송을 수행하는 계약을 들 수 있다. 둘째, 장기해상운송계약(COA)이란 통상 최저 1-2년에서 최고 10년 이상까지 단일화된 운임으로 특정 화물을 운송하는 계약을 말한다.⁵⁷⁾

마. 소결

선체용선계약, 정기용선계약 및 항해용선계약의 내용을 비교하면 <표 1>과 같다.

<표 1> 용선계약의 내용 비교⁵⁸⁾

내용 \ 유형	항해용선계약	정기용선계약	선체용선계약
법적성질	운송계약 (도급계약)	운송계약 (도급계약)	임대차계약
운항주체	선박소유자	선박소유자	선체용선자
선박의 점유권자	선박소유자	선박소유자	선체용선자
선장·해원의 선임감독권자	선박소유자	선박소유자	선체용선자
항해지휘권자	선박소유자	선박소유자	선체용선자
상사지휘권자	용선자	용선자	선체용선자
선박소유자 부담경비	간접선비 직접선비 운항비	간접선비 직접선비	간접선비 선박보험료
용선자부담경비	없음	운항비	직접선비 운항비 선박보험료

57) 「해상보험기초과정」, 보험연수원, 2012, 214면.

58) 정영석, 전제서, 332면.

5. 해상보험계약

가. 서설

선박금융의 법적 구조에서 해상보험계약이 갖는 의의는 선박의 멸실·훼손 등의 리스크를 담보한다는 점이다. 대주인 금융기관의 입장에서는 선박이 유일한 담보목적물이기 때문에 선박의 멸실·훼손 등의 리스크 발생을 고려해야만 한다. 따라서 금융기관이 대상 선박에 부보된 선박보험 및 P&I보험 등의 보험금청구권에 대해 담보를 설정하는 것이 일반적이다.

나. 선박건조보험

선박건조보험이란 보험자가 선박의 건조, 재건조 또는 개조과정에서 건조자가 입을 위험(risk)을 인수하는 보험이다. 그런데 선박건조계약에 의해 건조자가 선박을 건조하여 선박소유자에게 선박을 인도하기 전까지 선박에 노출되어 있는 위험은 건조자가 부담하게 되므로 건조자는 건조 중의 선박을 부보하기를 원하게 된다.⁵⁹⁾ 이러한 의미에서 선박건조보험은 건조자인 조선소가 선박을 건조하여 발주자에게 인도하기 전까지의 건조 중 선박에 노출되어 있는 위험을 담보하는 보험이라고 할 수 있다. 우리나라에서는 영국의 런던보험자협회에서 제정한 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builders' Risks)이 선박건조보험계약의 표준약관으로 사용되고 있다.⁶⁰⁾

다. 선박보험

선박보험이란 보험의 목적인 선박의 소유자로서의 피보험이익에 관한 보험

59) Robert H. Brown, *Marine Insurance - Vol.3-Hull Practice*, London: WITHERBY & CO LTD, 1974, p.16.

60) 선박건조보험약관에 대한 상세한 분석으로 홍성화, "선박건조보험약관에 관한 연구", 「해사법연구」 제23권 제1호, 2011.3, 97-123면 참조.

이다. 선박보험에는 선박 자체 이외에 선박의 속구, 연료, 양식 기타 항해에 필요한 물건은 보험의 목적에 포함된 것으로 한다(상 제696조 제2항). 실무상으로는 영국의 런던보험자협회에서 제정한 협회기간약관(Institute Time Clauses-Hulls)이 선박보험계약의 표준약관으로 사용되고 있다.

라. 선주책임상호보험(P&I보험)

선주책임상호보험이란 해상보험계약에 의해 인수되지 않는 위험을 담보하기 위해 선박소유자, 선체용선자, 용선자 기타 선박운항업자 등이 조합원 자격으로 선주책임상호보험조합(P&I Club, Protection & Indemnity)을 결성하여 영위하는 보험을 말한다. 즉 선박소유자, 선체용선자, 용선자 또는 선박운항자 등이 선박의 운항과 관련하여 발생하는 여러 배상책임 중에서 제3자, 선원 및 하주에 대하여 부담할 배상책임 및 비용을 피보험이익으로 하는 보험이라고 할 수 있다.⁶¹⁾

6. 대출계약

가. 대출계약의 주요 내용

선박금융협상은 해운회사가 자금조달을 요청하는 제안서를 은행에 제출하면서 시작된다. 은행이 대출가능여부에 대한 1차적인 판단을 하면, 해운회사와 대출협상을 위해 필요한 대출조건명세서(Term Sheet)를 작성하게 된다.⁶²⁾

대출조건명세서는 은행과 차주 사이에 이루어지는 대출조건을 협상하는데 기본이 되는 서류이다. 대출조건명세서에는 선박의 종류, 계약금액, 관련 당사자의 정의, 대출금액, 대출기간, 이자율, 수수료, 대출금의 상환방법 및 채권보전방법 등에 관한 내용이 담겨져 있다. 신조선박일 경우에는 조선소, 선박건조 일정에 따른 선박건조대금의 인출일, 선수금환급보증서(RG) 등의 내용과 용

61) 박세민, 「보험법」, 박영사, 2011, 545면.

62) 이기환·오학균·신주선·황두건, 전게서 253면.

선계약이 체결될 경우 용선자, 용선계약의 내용 및 선박관리계약 등의 내용이 대출조건명세서에 추가적으로 명시된다.⁶³⁾

은행은 차주의 채무불이행(default)의 위험을 최소화하고, 대주의 권리를 최대한 보호할 수 있는 조건들을 대출조건명세서에 반영하고자 한다. 이를 위해 선박저당권의 설정, 보험금 및 용선료채권 등에 대한 담보권의 설정, 용선자의 선박가치유지의무 및 용선자의 재무관련 준수사항 등에 관한 조항들을 두게 된다.⁶⁴⁾

대출조건명세서의 내용에 관해 은행과 차주 간의 합의가 있게 되면, 은행은 해운회사로부터 대출조건명세서가 첨부된 공식적인 대출신청서를 받게 되고, 최종적으로 정식대출계약서를 작성하게 된다.⁶⁵⁾

나. 선박인도 전의 담보

(1) 선박인도 전의 담보의 특수성

선박인도 전의 담보의 특수성은 다음과 같다. 첫째, 선박이 건조 중에 있기 때문에 저당재산으로서의 선체가 존재하지 않는다. 따라서 선체 내지 그에 기한 운항수익을 담보로서 이용할 수 없다. 둘째, 대주인 금융기관은 발주자(선사)의 신용리스크, 해당 프로젝트의 리스크 및 건조자인 조선소의 신용리스크에 대해서도 고려하지 않으면 안 된다.⁶⁶⁾

(2) 선박인도 전의 담보의 내용

선박인도 전의 담보의 내용은 다음과 같다. ① 선박건조계약상의 발주자인 지위를 양도담보로 제공한다. ② 분할지급의 선수금반환청구권에 담보권을 설정하거나 선수금환급보증서(RG)를 수취한다. ③ 건조자인 조선소의 선박건조 보험계약에 기한 보험금청구권에 담보권을 설정한다.⁶⁷⁾ ④ 선박건조가 완료되

63) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상계서 254면.

64) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상계서 254면.

65) 이기환·오학균·신주선·황두건, 상계서 255면.

66) 森田 果, 前掲論文, 157面.

어 인도하는 시점에 선박저당권·용선료채권의 양도담보 등을 설정한다는 취지의 각서를 청구한다.⁶⁸⁾ ⑤ 보증·주식질권설정 등 그 밖의 담보가 활용된다.⁶⁹⁾

(3) 건조 중의 선박에 대한 저당권

선박은 사법상 유체동산에 불과하지만, 그 가격이 고가이고 또 그 용적이 크다는 이유 등으로 법적으로 부동산과 유사하게 취급한다. 그래서 ① 총톤수 20톤 이상의 기선 및 범선, ② 선박계류용, 저장용이 아닌 총톤수 100톤 이상의 부선은 등기하도록 하고 있는데, 이를 선박등기제도(상 제743조)라고 한다.⁷⁰⁾

그리고 등기한 선박(즉 등기선)은 저당권의 목적이 되고, 선박의 저당권은 그 속구에 미치며, 나아가 선박의 저당권에는 민법의 저당권에 관한 규정이 준용된다. 이를 선박저당권제도(상 제787조)라고 한다. 따라서 선박은 부동산과 동일한 방법으로 강제집행을 할 수 있다(민사집행법 제172조). 이러한 선박저당권은 금융의 편의상 건조 중의 선박에도 준용된다(상 제790조).⁷¹⁾

건조 중의 선박이라고 말할 수 있기 위해서는 단순하게 건조공사에 착수하였다는 것만으로는 충분하지 않고, 용골을 거치했다거나 그와 동일시할 수 있는 상태가 된 단계(특정성을 구비하기에 이른 단계)로부터 저당권설정·등기의 대상이 된다.⁷²⁾

67) 선박건조 중에 사고 등에 의해 건조 중의 선박이 훼손·멸실된 경우 보험자로부터 피보험자인 조선소에 대해 지급될 보험금청구권에 담보를 설정하는 것인데, 담보설정방법으로는 질권과 양도담보가 있다. 森田 果, 上掲論文, 162-163面.

68) 예를 들면, "선박완성의 시점에 발주자(차주)가 대주에게 담보를 제공한다"고 하는 취지의 각서가 이용된다. 선박인도 후에 선박저당권을 설정할 예정이라면 선박완성 후에 제1순위 저당권을 설정한다는 취지의 각서가 청구된다. 만약 이 각서에 위반하여 선박저당권을 설정하지 않으면, 발주자(차주)는 대주에 대해 채무불이행책임을 부담하게 된다. 森田 果, 上掲論文, 163面.

69) 森田 果, 上掲論文, 158面.

70) 정영석, 전게서, 70면, 74-87면.

71) 건조 중의 선박에 대한 저당권의 문제를 상세히 다루고 있는 것으로 김인유, 전계논문, 27-36면.

72) 森田 果, 前掲論文, 159面; 김인유, 상계논문, 37면.

다. 선박인도 후의 담보

(1) 선박인도 후의 담보의 개요

선박인도 후의 담보의 내용은 다음과 같다. 첫째, 가장 일반적인 것은 대상 선박에 제1순위 저당권을 설정하는 것이다. 둘째, 대상선박에 설정된 해상보험 계약에 기초한 보험금청구권을 담보로 취득하는 방법이 있다. 셋째, 용선료채권에 담보를 설정하는 방법이 있다.⁷³⁾ 그 밖에 특수목적법인(SPC)의 발행 주식에 대한 질권설정 방법 등이 있다.⁷⁴⁾

(2) 선박저당권의 설정

선박저당권이란 등기선박을 목적으로 하여 계약에 의하여 설정되는 상법상의 특수한 저당권이다(상 제787조 제1항). 따라서 등기선박은 질권의 목적으로 하지 못한다(상 제789조). 선박저당권의 등기는 선박등기법상의 선박등기부에 하게 되고, 선박저당권에 대하여는 부동산의 저당권에 관한 규정이 준용된다(상 제787조 제3항).

선박저당권의 목적물은 등기선박이고, 선박저당권의 효력은 그 속구에도 미친다(상 제787조 제2항). 선박저당권은 다른 일반채권에 대해서는 언제나 우선하지만, 선박우선특권보다 언제나 후순위이다(상 제788조). 선박저당권자는 담보된 선박과 속구에 대한 경매권(민 제363조)과 우선변제권(민 제356조)이 있다.

선박에 대한 강제집행절차는 민사집행법에 규정되어 있는데, 등기할 수 있는 선박에 대한 강제집행은 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 부동산의 강제집행에 관한 규정에 의하게 된다(민사집행법 제172조).⁷⁵⁾

한편, 선박을 둘러싼 법률관계에 대해서는 우리 법만으로 완결되지 않기 때문에 국제사법적 처리를 고려할 필요가 있다. 예컨대 국제사법에 의하면, 선박의 소유권 및 저당권에 관한 사항은 선적국법에 의하게 된다(국제사법 제60조

73) 森田 果, 上掲論文, 143-144面.

74) 정우영, 전제논문, 97면.

75) 정영석, 전제서, 544-549면.

제1호). 따라서 대상 선박이 편의치적되어 있을 경우 선박저당권의 준거법은 파나마, 라이베리아 등과 같은 편의치적국의 법이 될 것이다.⁷⁶⁾

(3) 보험금청구권에 대한 담보의 설정

대주인 금융기관이 선박보험, P&I보험과 같은 해상보험계약에 기초한 보험금청구권에 대하여 담보를 설정하는 것이 통상이다. 보험금청구권에 담보를 설정하는 방법으로는 양도담보와 질권이 이용된다. 영국 및 미국에서는 양도담보의 형식으로 담보를 설정하는 것이 일반적이다. 우리나라에서는 두 가지 방법 모두 이용될 수 있다. 양자의 차이는 ① 질권의 경우에는 보험증권을 점유할 필요가 있음에 대해(민법 제347조)⁷⁷⁾, ② 양도담보의 경우에는 보험증권의 점유취득은 담보의 성립요건이 아니라는 점이다. 어느 방법에 의하든지 대항요건으로 보험자에 대한 통지 또는 보험자의 승낙이 필요하다(민법 제349조, 제450조).⁷⁸⁾

(4) 용선료채권에 대한 담보의 설정

용선료채권에 대한 담보의 설정은 대상선박의 현금흐름(cash flow)을 직접 파악하고자 하는 것으로 프로젝트 파이낸스(project finance)적 성격을 갖는다. 선박소유자는 선박을 자사에서 운항하는 경우와 제3자에게 용선하는 경우가 있는데, 후자의 경우에 이 방법을 이용할 수가 있다.⁷⁹⁾

첫째, 질권자(채권자, 대주)와 질권설정자(채무자, 선박소유자) 사이에 용선료채권에 대한 질권설정의 합의가 필요하다. 둘째, 대항요건으로 통상의 채권 양도와 같이 제3채무자인 용선자에게 확정일자가 있는 통지를 하거나 승낙을 받으면, 제3채무자 및 그 밖의 채권자에게 대항할 수 있다(민법 제349조).⁸⁰⁾

76) 森田 果, 前掲論文, 159面.

77) 보험금청구권에 질권을 설정하기 위해서는 첫째, 질권자(채권자)와 질권설정자(채무자) 사이에 질권설정의 합의가 존재하여야 하고, 둘째 채권증서(보험증권)가 있는 경우에는 이를 질권자(채권자)에게 교부할 것을 요한다(민법 제347조).

78) 森田 果, 前掲論文, 147-148面.

79) 森田 果, 上掲論文, 148面.

80) 森田 果, 上掲論文, 148面.

실무상으로는 용선료채권을 제3채무자가 지급하기 위한 계좌를 개설하고, 그 계좌에 대한 지급으로부터 대주가 자금을 회수하게 된다. 그러나 용선자가 당해 용선계약을 해지해 버리면, 용선료로부터의 투자자금의 회수는 불가능하게 된다. 그래서 대주·용선자 사이 및 대주·차주 사이에 용선계약을 유지한다는 취지의 합의를 하게 된다.⁸¹⁾

IV. 결 론

선박금융은 해운업, 조선업, 은행업과 상호 유기적인 관계를 갖고 있다. 우리나라의 경우 해운업과 조선업은 수출주도의 경제성장에 있어서 중요한 역할을 담당해 오고 있는 핵심적인 산업이라고 할 수 있다. 따라서 이러한 산업과 밀접한 관계가 있는 선박금융의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않다.

그런데 선박금융을 둘러싼 법률문제는 대단히 다양하고 복잡하다. 또한, 외국계 금융기관이 선박금융 자금조달의 주된 역할을 하고, 편의치적과 같은 해운업의 특수한 현상 등이 선박금융의 문제를 국제적인 성격의 것으로 만든다. 기본적으로 신조선과 관련된 선박금융은 대출계약, 선박건조계약, 선수금환급보증서, 해상운송계약, 해상보험계약 등으로 복잡하게 얽혀있다. 선박금융을 둘러싼 법적 분쟁과 관련하여 개별적인 계약의 문제로 접근하는 것도 중요하지만 보다 합리적이고 타당한 법적 해결을 위해서는 선박금융의 법적 구조를 전체적으로 이해할 필요가 있다.

향후 경제사정의 변동의 영향으로 해운회사 또는 조선소의 경영악화가 초래될 경우에는 선박금융과 관련한 다양한 법률문제들이 발생할 수 있다. 이러한 관점에서 본 논문이 선박금융과 관련된 법적 분쟁의 해결에 실마리를 제공하고, 나아가 이 분야에 대한 깊이 있는 법적 연구를 위한 토대가 될 수 있기를 기대한다.

81) 森田 果, 上掲論文, 149面.

참고문헌

- 김규형·김상진·박찬재, 「선박금융론」, 박영사, 2009.
- 김연신 지음·박수만 감수, 「영문 선박건조계약서 작성실무」, 박영사, 2008.
- 김인현, 제2판 「해상법」, 법문사, 2007.
- 김준호, 신정3판 「민법강의」, 법문사, 2002.
- 박세민, 「보험법」, 박영사, 2011.
- 반기로, 「프로젝트파이낸스」, 한국금융연수원, 2009.
- 이기환·오학균·신주선·황두건, 「선박금융원론」, 두남, 2011.
- 정영석, 「해상법원론」, 텍스트북스, 2009.
- 정우영·현용석·이승철, 「해양금융실무」, 한국금융연수원, 2011.
- 「2010 지식경제백서」, 지식경제부, 2011.
- 「해상보험기초과정」, 보험연수원, 2012.
- 김도경, “선박금융과 국내선사의 도산”, 「선진상사법률연구」 제55호, 2011.7.
- 김인유, “건조중인 선박에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 2010.4.
- 서영화, “선박건조계약과 관련한 몇 가지 법률문제들”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 2010.4.
- 우보연, “편의치적선에 대한 법적 규제와 대응에 관한 고찰”, 「외법논집」 제34권 제1호, 2010.2.
- 정우영, “선박금융의 실무 소개”, 「BFL」 제19호, 2006.9.
- 홍성화, “선박건조보험약관에 관한 연구”, 「해사법연구」 제23권 제1호, 2011.3.
- 森田 果, “造船とファイナンス”, 江頭憲治朗·落合誠一 編 「海法大系」, 東京: 商事法務, 2003.
- Jan Hoffmann, Ricardo J. Sanchez & Wayne K. Talley, “Determinants of Vessel Flag”, Kevin Cullinane ed., *Shipping Economics*, Elsevier, 2005.
- Martin Stopford, *Maritime Economics*, Second Edition, London: Routledge,

1997.

Robert H. Brown, *Marine Insurance - Vol.3-Hull Practice*, London: WITHERBY & CO LTD, 1974.

[Abstract]

A Study on Legal Structure of Ship Finance

Chung, Dae

Law Professor, Division of Maritime Law, Korea Maritime University

Ship finance or shipping finance is closely related to shipping industry, shipbuilding industry and banking industry. A ship is the most important asset in a shipping company. Therefore, the executives of shipping company should make a prudent decision in respect of shipbuilding because shipbuilding is long-term and price of ship is very expensive. In this connection, a bank is reluctant to make a loan to a shipping company for the purchase of a ship. The reason is that both corporate governance structure and financial structure of a shipping company are not clear and transparent.

There are various, complex contracts in respect of ship finance. First, there is a shipbuilding contract between a shipping company and a shipyard. Second, a shipping company receives the refund guarantee from a bank because a shipping company needs to obtain advance payments in case of builder's default. Third, the special purpose company which a shipping company established makes contracts for carriage by sea, such as time charterparty, voyage charterparty and bareboat charter. Fourth, marine insurance contract plays an important role in ship finance. Lastly, a loan

agreement as the most important contract is made on the basis of term sheet.

In this article, firstly concept and characteristics of ship finance are defined and introduced. Secondly, various contracts in respect of ship finance are well studied and analyzed. Hopefully, this article may play an important role in solving various legal problems arising from ship finance. In addition, this article may contribute to making a deep study on ship finance in the future.

Key words : ship finance, shipbuilding contract, marine insurance contract, contract for carriage by sea, refund guarantee, loan agreement

