

해양플랜트공사계약상의 분쟁해결방안에 대한 소고

A Study on the method for dispute resolution in the Offshore Plant Construction Contract

이창희* · 홍정혁** · 진호현***

Lee, Chang-Hee · Hong, Jeong-Hyuk · Jin, Ho-Hyun

목 차

- I. 서론
- II. 해양플랜트공사계약에 따른 분쟁 원인과 특징
- III. 해양플랜트의 선박성에 관한 논의와 중재규칙의 선택
- IV. 해양플랜트공사계약상 분쟁해결조항의 개선방안
- V. 결론

국문초록

최근 국내 조선3사(현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양)는 저유가에 따른 세계 경기 침체의 여파에 따른 발주자의 해양플랜트 인수거부 및 계약취소 등에 의해 막대한 손해를 입고 있다. 특히 이동식 해양플랜트의 대표 선종인 시추선(drill ship)의 경우 프로젝트금융에 의해서 발주되는 경우 보다 높은 용선료를 기대하고 일부 투기성 자본에 의하여 발주된 사례가 증가하였기 때문이다. 이와 같은 발주자들은 유가가 적정선을 유지하지 못할 경우 용선처를

논문접수일 : 2016. 01. 26.

심사완료일 : 2016. 02. 18.

게재확정일 : 2016. 02. 18.

* 법학박사 · 한국해양수산연수원 조교수, 해양플랜트안전교육팀장(대표저자)

** 한국해양수산연수원 부교수, 해양플랜트인력개발센터장(제2자)

*** 법학박사 · 한국해양대학교 강사(교신저자)

확보하는데 실패하여 일방적으로 조선소의 공정지연 및 기타의 사유를 근거로 해양플랜트의 인도를 의도적으로 지연시키거나 거부할 가능성이 점차 증가하고 있다.

그리고 조선소와 발주자간에는 이와 관련된 다양한 분쟁이 증가될 수밖에 없는 실정이다. 조선·해양플랜트와 관련된 분쟁의 전통적인 해결방법은 소송이다. 그러나 엄청난 액수의 분쟁이나 복잡한 이해관계가 관련된 분쟁이 아닌 이상 국내 조선3사는 엄격한 비밀유지, 신속한 분쟁해결, 공정한 집행력을 구하기 위하여 법적인 소송보다는 계약서상에 명시된 중재를 선호하고 있다. 조선소는 일반 상선건조계약상의 분쟁이 발생할 경우 주로 런던해사중재규칙을 적용하고, 해양플랜트공사계약은 런던해사중재 대신 ICC를 많이 사용하고 있다. 그러나 ICC 중재를 중재행정 절차, 중재범위와 분쟁소송금액 등을 고려했을 때 모든 해양플랜트에 동일하게 적용하는데 한계가 있다.

따라서 이 연구는 해양플랜트와 관련된 각종 분쟁의 원인과 특징, 효과적인 중재규칙 선택에 필요한 해양플랜트 종류별 선박성에 대하여 법적으로 검토하였고, 이를 기준으로 해양플랜트공사계약서상의 분쟁해결조항의 개선을 통하여 발주자의 일방적인 분쟁제기에 따른 조선소 손해를 최소화하는데 필요한 기초자료를 제공하였다.

주제어 : 해양플랜트, 해양플랜트공사계약, 분쟁, 선박성, 해사중재, 중재규칙

Ⅰ. 서론

최근 국내 조선소3사는 미국의 셰일오일 및 가스의 본격적인 개발에 따른 저유가의 여파로 프로젝트의 인도지연 및 계약취소가 발생하여 막대한 손해를 입고 있다.¹⁾ 국제석유회사(International Oil Company : IOC)들이 해양플랜트

1) 개별 회사 감사보고서에 따르면 2015년 3분기까지 조선3사 영업손해액은 현대중공업 약3.5조원, 삼성중공업 약2.2조원, 대우조선해양 약3.65조원 집계되었다. 그리고 한국신용평가 2015년 12월 결산보고서에 따르면 국내 조선3사의 해양플랜트 수주잔액은 650억달러(약 74조원)로

를 통하여 이윤을 창출하기 위해서는 최소한의 유가가 배럴당 70~80달러 정도가 되어야 한다.²⁾ 해양플랜트 공사는 기존에 프로젝트금융(project financing)³⁾을 기초로 발주가 진행되었던 반면에 프로젝트가 아닌 투기가 목적인 발주자들은 조선소의 공정지연 및 기타의 사유를 근거로 일방적으로 인도를 지연시키거나 취소할 가능성이 점차 증가하고 있으며, 이와 관련된 다양한 법적 분쟁도 증가될 수 밖에 없는 실정이다.⁴⁾

현재 국내 조선3사는 엄격한 비밀유지, 신속한 분쟁해결, 저렴한 비용, 공정한 집행력을 위하여 해양플랜트공사 중 발생하는 분쟁의 해결방법으로 법적인 소송보다는 계약서상에 명시된 중재를 선호하고 있다.⁵⁾ 일반적인 해운산업의 경우 해상운송계약, 해상보험과 관련된 각종 분쟁뿐만 아니라 선박건조계약의 경우에도 영국법에 따른 영국중재를 선호하고 있다. 특히 국내 해운회사와 조선소간 선박건조계약에서도 한국중재가 아닌 영국중재가 적용되고 있으며, 소형선박 및 관공선 등에 한정하여 예외적으로 한국법원을 관할 법원으로 활용되고 있다.⁶⁾

일반적으로 국내 조선3사는 선박건조계약상의 중재조항으로 주로 런던해사중재(London Maritime Arbitrator Association : 이하에서는 "LMAA"로 약칭함)

집계되고 있으며, 특히 삼성중공업이 240억달러로 가장 많았고, 현대중공업(210억달러)과 대우조선해양(200억달러)로 집계됨에 따라 향후 이와 관련된 다양한 법적 분쟁을 증가할 것으로 예상된다.

2) 정동익·홍성우, "조선산업분석", 「산업분석보고서」, 현대증권, 2015, 2면.

3) 1972년 영국 BP(British Petroleum)가 북해유전을 개발하면서 시작된 프로젝트금융은 해양 에너지자원에 대한 실질적인 소유권을 갖고 있는 모기업의 자산 및 부채와는 별도로 향후 프로젝트 자체의 경제성(현금 창출가능성)에 기초로 자금을 조달하는 현대적 금융기법을 의미한다(이재민·배인성, 「글로벌 무역금융」, 두남출판사, 2009, 161-162면).

4) www.ksg.co.kr/news/main_news 2015년 12월 30일.

5) Ali Shipping Corp. v. Shipyard Trogir [1998] 2 All ER 136, [1999] 1 WLR 314 판례에서 Clarke 판사는 "중재분쟁 중 조선소의 일방적인 비밀 누설은 중재신청자의 의무를 위반한 것임을 분명히 밝혔다. 그리고 중재분쟁은 지극히 계약당사자간의 사적인 부분임에 따라 분쟁과 관련되어 진행되는 모든 문서 및 연락사항에 대한 엄격한 비밀유지와 함께 신속한 진행이 기본이다"라고 판시하였다.

6) 김연신, 「영문 선박건조 계약서 작성실무」, 박영사, 2008, 174-179면; 서영화, "선박 건조 계약과 관련한 몇 가지법률문제들", 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010, 48-49면; 이정원, "선박건조계약상 발주자와 건조자의 법률관계에 관한 고찰 - 계약불이행 사유와 그 법률효과를 중심으로-", 「선진상사법률연구」 통권 제36호, 법무부, 2013, 110-111면.

규칙을 적용하는 반면, 해양플랜트공사계약의 경우 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : 이하에서는 “ICC”로 약칭함) 중재규칙을 주로 사용하고 있다. 조선소가 선박건조계약상의 분쟁에 런던해사중재규칙을 적용하는 이유는 중재 대상목적물이 선박의 건조, 수리, 개조 등이 포함되는 LMAA의 중재 범위에 적합하기 때문이다.⁷⁾ 반면에 해양플랜트공사계약은 해사중재 대신 ICC를 사용하고 있는데 그 이유는 해양플랜트의 종류에 따라 법적으로 다양한 선박성을 갖고 있고, 선박건조계약에 비해서 복잡한 중재행정 절차, 중재 범위와 분쟁소송금액이 크기 때문이다.

기본적으로 국내 조선소들은 해양플랜트공사 중 발생하는 분쟁사항들을 사전에 발주자와 합의된 계약상의 분쟁해결조항(disputes resolution clauses)에 따라 다양한 형태의 국제중재규칙⁸⁾을 통해서 해결하고자 노력하고 있다. 그러므로 이 연구는 해양플랜트공사계약과 관련된 당사자간의 분쟁의 원인 및 특징, 해양플랜트의 선박성에 따른 중재규칙 선택의 법적 근거에 대해서 검토하고자 한다. 그리고 해양플랜트공사계약서 상의 분쟁해결의 목적에 부합하는 중립적이고, 신속·정확한 분쟁해결조항을 개선하기 위하여 다양한 전문서적, 판례, 실무자료 등을 검토하여 조선소 관리자들에게 필요한 기초자료를 제공함을 목적으로 한다.

7) 미국 해사중재는 미연방중재법(The Federal Arbitration Act)에 적용을 받고 있으며, 동법 제2조의 중재범위에는 해상거래와 계약이 포함된다. 이때 해상거래는 용선, 선하증권, 적양하 계약, 선용품공급계약, 선박 수리, 충돌 및 연방법원의 해사관할권의 대상이 되는 외국과의 상사적 거래를 포함하고 있다. 또한 중국해사중재위원회(China Maritime Arbitration Commission : CMAC) 중재규칙 제2조에도 선박매매, 건조, 수리와 관련된 계약 및 보험, 금융, 특히 해저자원의 개발 및 이용에 대한 각종 분쟁을 범위에 포함하고 있다.

8) 국제무역에 따른 분쟁을 해결하기 위한 국제상사중재재판소는 국가별 다양하게 존재하고 있으며, 국내 기업들의 경우 국제상업회의소 중재재판소(ICC), 미국중재협회(AAA), 홍콩중재센터(HKAC), 런던국제중재법원(LCIA) 중국국제경제무역중재위원회(CIETAC), 싱가포르국제중재센터(SIAC) 등을 주로 이용하고 있으며, 특히 조선과 해운기업들의 경우 영국해사중재협회(LMAA)를 주로 이용하고 있다(김상찬·김유정, “국제중재절차에서 고려해야 할 중요한 요소”, 「법학논총」 제27권 제1호, 국민대학교 법학연구소, 2014, 11-12면).

II. 해양플랜트공사계약에 따른 분쟁의 원인과 특징

1. 분쟁의 정의

해양플랜트공사 중 조선소와 발주자간의 다양한 의견대립은 클레임(claims) 또는 분쟁(disputes)을 통해서 제기된다. 여기서 클레임과 분쟁은 해양플랜트 공사계약의 적절한 이행과 관련하여 조선소와 발주자 즉 계약당사자간에 발생하는 공식적, 비공식적인 다툼의 일체를 의미한다. 이러한 분쟁은 유가의 하락과 함께 해양플랜트 시황이 침체됨에 따라 발생할 가능성이 높아질 것으로 보고 있다. 그렇기 때문에 조선소의 프로젝트 관리자(Project Manager : PM) 들은 각 상황별 해양플랜트공사와 관련된 다양한 분쟁 원인의 종류와 특징을 논리적으로 분석하고, 향후 소송 또는 중재절차로 발전되었을 때 해양플랜트 공사계약서상의 조항을 법적으로 해석하여 적용하는 노력을 경주해야 한다.⁹⁾

해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 쌍방간의 의견 합치가 되지 않았을 경우 즉 분쟁 이전의 단계를 클레임이라고 하고, 추가적인 협상을 성실히 이행하였음에도 불구하고 발생하는 의견 불합치를 분쟁이라고 한다.¹⁰⁾ 일반적인 해양플랜트공사계약서상의 용어정의 조항(definition clause)에 명시된 클레임은 “계약에서 또는 당해 계약과 관련하여 계약의 일방이 권리의 문제로 말미암아 발생하는 금전의 지급, 계약조건(terms and conditions)의 조정 및 해석 또는 여타의 구제와 관련하여 상호 합의된 문서를 통한 일방의 상대에 대한 요구 또는 주장”을 의미한다.¹¹⁾ 그리고 분쟁은 계약당사자간의 권리주장이 원만한 합의를 통해서 해결되지 못할 경우 이후의 단계인 제3자의 개입에 의한 조

9) Ahn, Byungmu, “Managing the Efficiency of Foreign Engineering Contracts : A Study of a Norwegian and South Korean Project Interface”, *Master Thesis*, University of Stavanger, 2015, p.58.

10) 한기용·조영준·김예상·이교선, “건설공사의 분쟁 및 클레임 대처방안에 관한 연구”, 「대한건축학회 논문집」 제10권 제10호 통권72호, 대한건축학회, 1994, 259-260면.

11) The claims of EPC contract means “a written demand or assertion by one of the parties seeking, as a matter of right, the payment of money, adjustment or interpretation of contract terms or other relief, arising under or relating to the this contract.”

정, 중재 또는 소송 등으로 진행되는 단계를 의미한다. 따라서 이 논문에서 언급하고 있는 분쟁은 클레임을 포함하는 광의적인 의미를 갖고 있다. 그러나 비록 클레임과 분쟁이 서로 밀접한 관계를 갖고 있지만 완벽한 인과관계를 형성하지 않는다. 그럼에도 불구하고 발주자가 클레임을 조선소에 제기할 경우 계약당사자 상호간에 원활한 합의가 존재하지 않을 경우 이는 곧 분쟁으로 연계될 수 밖에 없다. 특히 EPC(Engineering Procurement Construction) 계약에 경험이 많은 발주자들은 의도적으로 해양플랜트공사계약서 상에 중재 범위를 명확하게 삽입되지 않음에 따라 어느 일방의 분쟁제기에 대하여 의도적으로 회피하려고 할 수 있으나 기본적으로 그 범위를 포괄적으로 해석하는 것이 합당하다고 사료된다.¹²⁾

2. 분쟁의 원인과 종류

1) 원인

조선소는 해양플랜트공사와 관련된 분쟁에 대하여 클레임 단계에서 원만하게 해결하는 것이 가장 이상적이지만, 분쟁이 발생하더라도 불이익을 받지 않고, 합리적인 중재안 또는 중재판결을 유도할 수 있도록 대비책을 마련하는 것이 중요하다. 조선소는 이러한 대응방안을 사전에 마련해 둬서 원가 초과(cost over-run)¹³⁾에 따른 추가비용 부담이 감소되고, 이는 곧 전체적인

12) 국제상사중재는 모세스 콘 추정해석의 원칙(moses cone presumption rule of interpretation)에 따라 기본적으로 중재조항이 주장된 분쟁을 포괄하는 해석을 수용할 수 없다는 적극적인 확증이 없는 한 강행되어야한다(Gary B. Born, *International Commercial Arbitration in the United States : commentary and materials*, Texas : Kluwer Law International, 1994, p.402).

13) 원가초과와 관련된 대표적인 분쟁 사례로 대우조선해양은 Songa Offshore(노르웨이)사가 발주한 반잠수식 시추선 4척 건조와 관련하여 런던해사중재에 중재를 신청하였다. 대우조선해양은 Songa Offshore에게 반잠수식 시추선 설계(feed package)의 잠재된 오류 및 누락 부분이 있기 때문에 1호선인 Songa Equinox호와 관련하여 1억 7,9020만불(손해배상액 2,200만불, 비용초과 및 추가작업비용 포함) 규모의 비용지불과 손해배상을 발주자측에 청구하였다. 그러나 Songa Offshore사는 2011년 대우조선해양과 해양플랜트공사계약을 총 22억7000만달러의 고정가격형(a fixed price) EPC계약을 체결하였기 때문에 공정지연에 대한 전적인 책임이 대우조선해양에게 존재하고 있으며 비용초과(cost overrun)에 대해서 책임

해양플랜트공사의 원가경쟁력 향상에 도움이 된다.¹⁴⁾ 해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 계약서상의 애매한 조항에 대한 해석상 이견 조정의 실패, 일방당사자의 법령상 규정된 의무의 위반, 계약당사자의 책임없는 사유로 인한 위험부담의 전가 등과 관련하여 계약당사자간의 합의 실패로 인하여 발생하는 것이 일반적이다. 예컨대, 해양플랜트공사 현장조건이 합의된 계약조건과 상이한 경우, 계약변경(change order)의 수용여부, 발주자 또는 발주자가 고용한 감독관, 선급의 작위·부작위 행위, 계약문서의 불비(不備), 제3의 계약상대자로 인한 공사지연(자재조달, 설계지연, 시운전 엔지니어 공급 지연), 불가항력, 계약관련 문서해석 등에 따라 매우 다양하게 나타날 수 있다.¹⁵⁾

2) 종류

해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 조선소와 발주자, 조선소와 제3자(기자재 공급업자, 선급, 외주설계회사 등) 등과 같은 다양한 이해관계자들과 연계되어 있다. 해양플랜트공사는 설계, 공사, 시운전 등으로 구분되어 완성되며, 장기간에 걸쳐서 진행되기 때문에 다양한 분쟁이 발생할 수 밖에 없는 구조를 갖고 있다. 따라서 이 논문은 앞서 언급한 바와 같이 조선소와 발주자간의 직·간접적으로 발생하는 분쟁과 조선소와 제3자간의 분쟁으로 구분하여 주요 쟁점사항에 대한 법적 검토를 진행하고자 한다.

이 없음을 주장하고 있다(<http://www.scandoil.com/moxie-bm2/news>, 2016년 1월 8일).

14) Mukuka M.J·Aigbavboa C.O·Thwala W.D., "A Theoretical Review of the Causes and Effects of Construction Projects Cost and Schedule Overruns", *International Conference on Emerging Trends in Computer and Image Processing(ICETCIP)*, 2014, pp.113-114.

15) Roe McFlintock, Inc. v. Kolb Construction(2001) 중재판례를 살펴보면, 해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 단 하나의 원인에 의해서 발생하는 경우 보다는 비록 사소한 사건이라 할지라도 이들이 상호 연계되어 복합적으로 발생하고 있음을 확인할 수 있다. 이 사건은 2001년 1월 16일 텍사스(Port Babcock : Baker Island)에 위치한 McFlintock's Baker 조선소는 Swartz Tower project를 공사하기 위하여 Kolb Construction사와 인력공급계약을 체결하였다. 그러나 McFlintock사가 상부구조물에 대한 설계도면을 하도급계약을 체결한 Cielo Azul사에게 늦게 공급하였기 때문에 결과적으로 Kolb Construction사도 합의된 공사완성일자를 준수하지 못하였다. 이와 관련하여 Kolb Construction사는 McFlintock사에게 계약위반을 이유로 8,849,396달러의 손해배상금을 주장하였다.

(1) 상호간의 분쟁

첫째, 해양플랜트공사 대금과 관련된 분쟁이다. 도급계약의 법적 성질을 갖고 있는 해양플랜트공사계약은 선박건조계약에서 같이 공정비율정산(mile stone)방식이 아닌 선수금의 비율이 10% 미만의 헤비테일(heavy tail)방식으로 기성금(installments)을 발주자로부터 수령하는 경우가 대부분이다.¹⁶⁾ 공사대금의 수령은 도급계약의 급부를 구성하는 중요하는 요소임과 동시에 조선소의 운전자금 공급을 통한 원활한 공사진행에도 매우 중요한 역할을 한다. 그러나 해양플랜트공사계약의 특성상 계약단계에서 개념설계 능력이 부족한 조선소는 공사 중 지속적으로 설계변경이 발생할 수 없는 구조를 갖고 있음에 따라 최초의 도급계약 당시의 공사대금의 변경 요인으로 작용할 수 밖에 없다. 물론 조선소는 해양플랜트공사 중 발생하는 계약변경의 내용이 사전에 합의된 계약조항으로 각각 열거되어 있다면 발주자와 분쟁이 발생할 가능성이 없다. 그러나 이러한 분쟁의 대부분은 계약조항에 구체적으로 명시되어 있지 않거나, 불명확하게 포괄적인 조항으로 삽입된 경우가 많다.¹⁷⁾ 특히 분쟁사항이 명시적으로 해양플랜트공사계약서의 조항내에 포함되어 있음에도 불구하고, 계약금액의 범위내에서 합의된 성능의 완성을 담보하지 못하는 사정변경이 존재할 경우 분쟁이 발생하게 된다.

둘째, 조선소의 인도지연으로 인한 지체상금과 관련된 분쟁이다. 지체상금(liquidated damages)은 해양플랜트공사 중 조선소가 발주자와 약정한 기간내에 계약목적물에 대한 공사를 완성하지 못하였을 때 조선소가 발주자에게 지급하기로 미리 합의된 금액을 의미한다.¹⁸⁾ 지체상금과 관련한 분쟁은 결국 이 문제를 물품매매계약에 있어서 위약벌로 취급하는가? 아니면 도급계약상의

16) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사계약과 관련된 법적쟁점사항에 대한 연구”, 「해사법연구」 제27권 제2호, 한국해사법학회, 2015, 153-154면.

17) Unaoil Ltd. v. Leighton Offshore Pte Ltd. [2014] EWHC 2965 판례에서 Elder 판사는 “중동, 동남아시아, 아프리카 등지에서 석유 및 가스산업에 다양한 서비스를 제공하는 기업인 Unaoil이 Leighton Offshore사를 대상으로 제기한 3가지 클레임(선수금에 대한 전액환수, 이익 손실에 대한 손해, 40만 달러의 지체상금)에 대하여 당사자간의 계약 시작시점에 대한 합의의 불분명에 따른 해석의 차이가 발생함에 따라 분쟁이 확대되고 있다”라고 판시하였다.

18) 이창희·홍성화, 전계논문, 166면.

손해배상액의 예정으로 취급하느냐에 따라 달라진다. 통상적으로 영미법에 따르면 손해배상액의 예정으로 인정되고 있으며, 이는 곧 일방의 당사자가 부당하게 과다하다고 판단될 경우 법적 소송을 통해서 감액을 주장할 수 밖에 없다.¹⁹⁾ 이와 더불어 발주자의 방해로 인한 동시지연(concurrent delay)에 따른 귀책사유의 입증책임, 지체상금 발생의 원인이 불가항력적인 사유로 인한 면제사유에 적용되는지 여부 등도 주요 분쟁의 대상이다.

셋째, 건조 중 또는 건조 이후의 하자과 관련된 분쟁이다. 해양플랜트와 관련된 하자는 해양플랜트공사계약에서 합의된 내용과 다른 계약목적물의 설계적, 구조적, 기능적 결함이 존재하거나, 감항성(seaworthiness)과 연계되어 통상의 환경에서 유지해야할 내구성을 유지하지 못하는 품질이 발생하여 계약목적물의 실존가치를 감쇄시키는 결함을 의미한다.²⁰⁾ 따라서 발주자는 자체적으로 고용한 감독관(supervisor), 제3자 독립검사기관등을 통해서 조선소의 공사전체를 감리, 감독, 점검 확인해야할 의무가 있다. 이와 관련하여 계약 당사자들은 분쟁사항이 해양플랜트공사계약서상의 합의된 하자담보의 범위에 해당되는 여부, 발주자의 지시하에 발생한 하자, 선급의 감독하에 발생한 하자, 하자 발생에 따른 수리비 산정기준 및 시점, 관련 배상책임, 하자담보 책임의 기간과 성질 등이 대표적인 분쟁사항이다.

(2) 제3자와의 분쟁

국내에서 해양플랜트공사 중 발생하는 소음, 진동, 분진 등과 관련 환경적인

19) Cavendish Square Holdings, BV v. Team Y&R Holdings Hong Kong Ltd. [2013] EWCA Civ 1539 판례에서 Barton 판사는 “손해배상액의 예정과 진정으로 사전에 합의된 손해를 명확하게 구분할 필요가 없으며, 손해배상액의 예정에 대한 범위를 위약벌에 비하여 포괄적으로 해석하고 상식적으로 명확하게 금전적인 강요가 없는 한 위약벌이 아닌 손해배상액의 예정으로 인정하고 있다”라고 판시하고 있다. 따라서 해양플랜트공사계약조건상의 손해배상액의 예정조항을 검토해보면 조선소가 완공기한을 준수하지 못할 경우 발주자가 클레임을 제기할 수 있으며, 이에 따라 지연 손해배상금을 지급하여야 한다. 그리고 해당되는 금액은 계약서상에 합의된 완공기한과 발주자가 실제 조선소로부터 해양플랜트를 인도받은 확정된 기재일자 사이의 차이 만큼 합의된 금액을 지급해야 한다. 따라서 조선소 관리자들은 지체상금이 해양플랜트공사계약이 해지되지 않는 한 조선소의 계약불이행에 따라 발주자가 지급받을 수 있는 유일한 손해배상금임을 유념하고 협상에 임해야 한다.

20) 윤재윤, 「건설분쟁관계법」, 박영사, 2008, 216면.

요인으로 인한 제3자와의 분쟁은 거의 없으나, EPC형태의 해양플랜트공사 수주가 확대됨에 따라 현지 국가의 현지조달규정(Local Contents Regulation)에 따른 자재조달, 현지인의 고용 훈련 등과 관련된 분쟁이 많이 발생할 수 있으며²¹⁾, 특히 현지 공사 중 현지 주민들과의 어업권에 대한 금전적 보상과 관련된 분쟁이 점차 확대되고 있다. 또한 선급(class), 해사검정보증인(Marine Warranty Surveyor : MWS), 발주자와 직접계약관계를 체결하고 조선소의 해양플랜트공사에 참여하는 다양한 하도급기업들과 조선소는 해양플랜트공사 중 발생하는 다양한 분쟁발생에 있어서 각자의 책임과 의무에 대한 범위를 두고 많은 분쟁이 존재한다.²²⁾ 특히 조선소는 해양플랜트공사에 필요한 기성금을 발주자로부터 수령하고, 발주자에게 조선소의 계약이행보증을 위하여 독립적인 은행보증을 이용하게 된다. 그러나 최근 유가하락으로 인한 일부 발주자들은 선수금환급보증(Refund Guarantee : RG)의 독립성을 남용하여 조선소를 대상으로 환급금지청구를 하는 경우²³⁾ 또는 조선소가 발주자로부터 수령한 공사대금을 공사이외의 목적으로 사용하여 공사가 제대로 이행되지 못함에 따라 보증은행이 환급보증에 따른 배상책임을 갖게 되는 문제도 발생하게 된다.²⁴⁾

21) 홍정혁·진호현, “해양플랜트 산업 관련 로컬콘텐츠 제도의 국내 도입방안에 관한 연구”, 「통상법률」 제125권, 법무부, 2015, 45-46면.

22) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험에 있어서 해사검정보증인(MWS)의 지위와 역할에 대한 연구”, 「법과정책」 제20집, 제3호, 제주대학교 법과정책연구소, 2014, 262면; Ties Van Horst, “Project procurement in the Oil and Gas Industry-Toward improving the project supply process for a market entrant in Oil and Gas contracting-”, *Master thesis*, Deft University of Technology, 2013, pp.10-11.

23) Glenda(D'Amico International Shipping SA and the Glencore Group JV Company) v. SLS shipyard (unreported) 사건에서 LMAA 중재판정부는 “Glenda사는 SLS 조선소와 체결한 선박건조계약을 합법적으로 해제할 수 있고, 급부적으로 선수금 82,620,000달러와 이자 3%를 합산한 금액을 즉시 환급받을 자격이 있다”고 판시하였다; Oliver Weiss, “Significant development in shipbuilding disputes with London Arbitration”, *London Arbitration, Ince & Co London*, 2011, p.4.

24) *Rainy Sky SA v. Kookmin Bank*, [2009] EWHC 2624(Comm); [2010] 1 All E.R.(Comm) 823사건에서 Clarke 판사는 “진세조선소가 선박건조계약의 조건을 위반함에 따라 Rainy Sky는 선수금의 상환을 청구할 권리를 갖게되며 특히 조선소의 재정상태가 불량함에 따라 선수금을 환급하지 못할 경우 보증은행(국민은행)은 무조건적인 지급보증을 해야 한다”고 판시하였다.

3. 해양플랜트공사 분쟁의 특징

1) 원인 파악의 모호성

해양플랜트는 국책 사업 또는 대규모 자본의 투입을 통해서 진행되는 프로젝트가 대부분이다. 그리고 해양플랜트공사는 일반선박의 건조기간에 비해서 약 1.5~2배가량 길고, 계약금액은 프로젝트에 따라 차이가 있을 수 있으나 약 3~4배정도로 크다고 할 수 있다. 또한 해양플랜트공사는 EPC계약형태로 조선소가 발주자로부터 수주하였음에도 불구하고 공사주체가 다양하고, 분야별로 각기 다른 공정이 결합되어 연속적으로 진행되는 특징을 갖고 있다. 따라서 해양플랜트공사는 다수의 당사자들이 직·간접적으로 참여하게 되고²⁵⁾, 이와 연계되어 공정자체도 매우 복잡함에 따라 분쟁의 책임과 원인을 규명하는 것이 매우 힘들다. 실제로 직접이해당사자인 조선소와 발주자를 제외하고서는 간접적인 이해관계를 갖고 있는 다수의 주체들이 존재함에도 불구하고, 해양플랜트공사계약서상에 모든 개별 주체 당사자들의 책임과 권리를 명문화하는 것이 현실적으로 불가능하다. 그리고 국내 조선소에서 근무하고 있는 실무담당자들은 발주자와의 분쟁을 가능하면 조기에 종료하기 위하여 구두합의로 진행하는 경우가 많기 때문에 이러한 혼란은 점차 가중되고 있다. 따라서 조선소 관리자들은 분쟁이 예상될 경우 관련 기록들을 연대순서로 문서화하여 분쟁발생시 증거자료로 활용할 필요가 있다.

2) 계약 당사자 법적 지위의 불균형

25) 육상플랜트와 유사하게 해양플랜트 역시 대규모 자본투자가 필요한 프로젝트이기 때문에 프로젝트금융 또는 구조화금융을 통해서 자금이 공급되게 된다. 따라서 금융주선 단계에서부터 사업주(sponsor), 차주(project company), 제품인수자, 원료공급자(국가 또는 양허권자), EPC 계약자(shipyard), 금융공급자(ECA, lead bank), 하도급기업, 설계회사, 감리자 등이 존재하게 된다(Ahmad Kreydieh, "Risk management in BOT Project Financing" *Master of Science in Civil and Environmental Engineering*, Massachusetts Institute of Technology, 1996, pp.12-14).

해양플랜트공사의 발주 주체 즉, 도급자인 국제석유회사(International Oil Company : IOC) 또는 국영석유회사(National Oil Company : NOC)는 수급자인 국내 조선소와 협상시 막강한 구매력(bargaining power)을 이유로 불공정한 계약 또는 협상을 유도하는 경우가 많다.²⁶⁾ 따라서 발주자의 의견 또는 주장에 의해서 해양플랜트공사계약 또는 협상의 내용이 불공정하게 결정될 경우 분쟁이 발생할 가능성이 매우 높다.²⁷⁾

3) 비정형성

일반 선박의 경우 정형화된 외형을 갖고, 국제적으로 표준화된 설계형식을 유지하고 있는 반면에 해양플랜트는 설치장소의 기상 상황, 목적, 설치국가의 법령 등에 따라 프로젝트(project)의 형식으로 공사가 진행된다.²⁸⁾ 그리고 해양플랜트에 설치되는 장비의 표준화는 매우 힘들기 때문에 일반 상선과 같은 대량생산 및 자매선(sister ship) 형태의 연속생산이 불가능하다. 특히 자재를 공급할 수 있는 기업들이 매우 제한적이기 때문에 해양플랜트가 한꺼번에 발주가 진행될 경우 기업의 생산력의 한계로 인하여 적기 공급에 문제가 발생할 가능성이 매우 높다. 이러한 문제는 결국 해양플랜트공사가 정상적인 공정 일정표에 따라 진행되지 못하게 하는 요인이 되고, 이는 관련 당사자들 금전적 손해로 귀결되게 된다.

26) Kaasen, K., *Formalism in complex onshore and offshore construction contracts*, Norway : Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook(SIMPLY), 2009, p.103-137; Ahn, Byungmu, op. cit., pp.51-52.

27) Birgitte Karlsen·Christian James-Olsen·Fredrik Berg, "Contractual structure in offshore projects", *Wikborg Rein Shipping Offshore Update*, Wikborg Rein, 2008, pp.5-6.

28) Tatiana S. Gordeeva, "Identification of Criteria for Selection of Arctic Offshore Field Development Concept", *Master Thesis*, University of Stavanger, 2015, pp.17-18.

Ⅲ. 해양플랜트의 선박성에 관한 논의와 중재규칙의 선택

1. 해양플랜트공사계약과 국제중재

해양플랜트공사계약은 분쟁이 발생할 것을 대비하여 어느 국가의 법원이 이에 대한 재판권을 행사할 것인지 계약서에 미리 합의하는 것이 일반적이다. 다시 말해서 해양플랜트공사계약서 상의 재판관할권 조항(jurisdiction clause)에 따라 법원이나 중재기관을 지정하게 된다.²⁹⁾ 특히 조선·해양플랜트산업은 국제매매 및 무역을 기반으로 하기 때문에 국제소송이 필연적으로 발생할 수밖에 없는 구조를 갖고 있다. 이러한 분쟁의 효과적인 해결을 위하여 계약서에 합의된 중재조항은 분쟁을 법원의 소송절차가 아닌 제3자를 중재인으로 선임하여 배타적인 판정을 대신 결정하도록 하고, 궁극적으로 당사자는 그 판정에 구속됨으로써 분쟁을 해결한다.³⁰⁾ 실무적으로 해양플랜트공사 중 발생하는 분쟁은 협상을 통해 해결되지 않으면 자신에게 유리한 법정지에서 미리 소송을 제기하는 경우가 일반적이므로 분쟁 후 중재를 합의하는 경우는 거의 없다. 계약금액이 일반상선에 비하여 상대적으로 큰 해양플랜트공사의 경우, 국내조선소는 당사자 일방, 즉 발주자가 계약체결상의 우월한 지위에 따라 일방적으로 준거법이 지정되는 것을 막기 위해서 비교적 중립적인 제3국의 법과 법원/중재원을 지정하려는 경향이 있다. 대표적으로 조선 및 해운분야에서는 영국법을 준거법으로 지정하는 경우가 많으며, 일반선박건조계약의 경우 영국법과 LMAA가 지정되는 것이 일반적이다.³¹⁾

29) William W. Park, "The Arbitrator's Jurisdiction to Determine Jurisdiction", *ICCA Congress (Series 55)*, 2006, pp.14-15.

30) 김승래, "국제상사중재계약 및 중재판정의 준거법 결정에 관한 고찰", 「단국대학교 정책과학연구」 제18권 제1호, 단국대학교 정책과학연구소, 2008, 47-50면.

31) 김성준, "영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점", 「한국물류연구」 제46호, 한국해양물류학회, 2005, 133-134면.

2. 해양플랜트의 선박성에 대한 법적 검토의 필요성

조선소 계약담당자는 발주자와 해양플랜트공사계약서를 작성할 때 공사 중 발생하는 분쟁의 효과적인 해결을 위하여 가장 적합한 중재규칙을 선택하는 것은 매우 중요한 일이다. 따라서 계약담당자는 “중재규칙을 지정할 때 분쟁 대상이 상사 문제인가? 아니면 좀 더 구체적으로 해사 문제인가?”에 대한 의문에 직면하게 된다. 기본적으로 해사문제는 상사문제에 포함되는 하위 개념임에 틀림없기 때문에 흔히 상사분쟁으로 취급하려는 경향이 있다. 그러나 계약서에서 중재조항삽입의 목적을 고려한다면 신중한 판단이 필요하다. 즉 중재는 양 당사자간의 합의로 선정된 전문중재인에 의해서 사법상의 분쟁을 적정, 공평, 신속을 최우선 목적으로 하고 있음에 따라 해양플랜트 종류별 법적 특성에 따라 해양플랜트공사계약서 작성 시 중재규칙을 선택하는 것이 필요하다. 우선적으로 해양플랜트 종류별 적절한 중재규칙의 선택을 통한 효과적인 분쟁해결을 위해서 종류별 법적 특징을 검토하여 상사중재와 해사중재의 선택가능성에 대해서 언급하기로 한다.

사회통념상 정의할 수 있는 ‘선박’은 자항능력의 존재 여부와는 관계없이 이동성, 부양성을 이용하여 해상에서 화물 및 여객을 운송하는 구조물을 의미한다.³²⁾ 통상적으로 대부분의 해양플랜트는 육상에서 건조공사가 마무리되어 해상으로 이동되어 발주자가 지정한 해당해역에서 최종적인 성능시운전을 완료하고 발주자에게 인도된다. 장기간의 해양플랜트공사 중 발생하는 태풍, 허리케인, 지진 등과 같은 다양한 형태의 자연재해 또는 작업 중 해양환경 오염 및 타 선박과의 충돌의 다양한 사고가 발생할 수 있으며, 계약당사자 간의 다양한 법적 분쟁이 발생할 경우 계약목적물이 선박으로 취급되는지 여부에 대한 확정이 되지 않을 경우 법적용과 해석에 있어서 다양한 문제가 발생할 수 있다. 해양플랜트는 광의적으로 이동식, 부유식, 고정식 해양플랜트로 구분되며 종류별 법적 의의를 검토하고, 이를 기초로 상사중재와 해사중재 중의 상호 적합성을 검토하고자 한다.

32) 임동철, “선박의 정의에 관한 약간의 고찰”, 「한국해법학회지」 제18권 제2호, 한국해법학회, 1996, 21면.

3. 선박성에 대한 법적 정의

해양플랜트의 선박성에 대한 법적 정의를 국제법과 국내법으로 구분하여 검토함으로써 해양플랜트에 대한 법적 정체성을 다면적으로 평가하고자 한다. 우선적으로 STCW(The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers)협약 제2장(정의조항) 제(g), (h)조에서 정의하는 선박은 항해선(seagoing ship)과 어선(fishing vessel)으로 구분하고 있으며, 수면비행기도 적용범위에 포함하고 있다.³³⁾ 그리고 해상충돌예방규칙(International Regulations for Preventing Collision at Sea) 제3조 일반규정에서 선박은 “무배수량 선박, 위그선(Wing In Ground Craft : WIG) 및 수상항공기를 포함한 수상의 운송수단으로 사용되거나 또는 사용될 수 있는 모든 수상 선주류를 의미한다”라고 정의하고 있다. 해양오염방지협약(The International Convention for the prevention of Pollution from Ships 1973) 제2조 제4항의 ‘선박’은 해상에서 이동가능한 모든 형태의 배(vessel)로서 수중익선, 공기부양선, 잠수함, 부유선, 고정식/이동식 플랫폼(platforms)까지 포함됨에 따라 현존하는 해양플랜트는 모두 동 법의 적용 대상이다.

한편, 헤이그 비스비 규칙(The Hague-Visby Rules-The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968) 제1조 제4항에서 선박(ship)은 “해상운송에서 화물을 운송하는 선박(any vessel)”이라고 정의하고 있음에 따라 모든 해양플랜트가 이에 포함되지 못하는 한계가 있다. 특히 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(The International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of November, 1976)은 별도로 선박의 정의를 명확히 하고 있지는 않으나, 그 범위와 관련하여 제15조 제5항에는 “①공기부양선(air-cushion vehicle), ②해저바닥이나 해저바닥의 하층토에 존재하는 자연자원을 탐사·채취할 목적으로 건조된 부유식 플랫폼은 적용되지 않는다(floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the

33) ITF(International Transport Workers Federation), “STCW a guide for seafarers-Taking into account the 2010 Manila amendments-”, *Maritime Professional Training*, 2010, pp.11-12.

natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof)”고 명시하고 있다. 그러나 다양한 형태의 부유식 해양플랜트가 모두 선박의 범위에 포함되는지 여부를 결정할 수 있는 오염손해배상에 대한 국제적인 법체제가 완비되지 못한 상황이다.³⁴⁾

국내법상 선박에 대한 법적 정의는 선박안전법, 해사안전법, 해양환경관리법 등 각 법의 적용 목적에 따라 각기 다른 정의를 하고 있다. 그럼에도 불구하고, 광의적인 의미에서의 선박이란 “해상에서 여객 또는 화물을 선적하고, 이를 운송을 목적으로 하는 구조물”을 지칭한다. 국내의 경우 동해 제1가스전을 제외하고 해상유전이 없는 이유로 해사법규상 ‘해양플랜트’라는 용어로 별도의 법적 정의를 명시한 법규는 없으며, 유사하게 ‘해양시설’ 또는 ‘플랫폼’이라는 용어를 주로 사용하고 있다.³⁵⁾ 일반적으로 선박을 지칭하는 영문 표현은 ‘Ship’, ‘Boat’ 및 ‘Vessel’이란 용어가 혼용되고 있다. 보다 엄밀히 구분하면 ‘Ship’은 항해가 가능한 대형선박을 의미하고, ‘Boat’는 노, 상앗대 등을 이용하여 항해하는 소형선박 또는 어선 등을 의미한다. 그리고 ‘Vessel’은 앞서 언급한 모두 용어를 포괄하는 의미로서 영국에서는 속이 비어있는 용기로 해석하고 있으나, 실무적으로 ‘Ship’과 ‘Vessel’을 굳이 구분하지는 않는다.³⁶⁾ 환언

34) De La Rue, Colin·Anderson, Charles, B, *Shipping and the Environment, Law and practice*, UK : Informa, 2009, pp.243-244.

35) 선박안전법 제1장 제2조상의 “선박”이라 함은 수상(水上) 또는 수중(水中)에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물을 명확하게 명시하고 있다. 그리고 해사안전법 제1장 제2조상의 “선박”이란 물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)을 의미하고, “해양시설”이란 자원의 탐사·개발, 해양과학조사, 선박의 계류(繫留)·수리·하역, 해상주거·관광·레저 등의 목적으로 해저(海底)에 고착된 교량·터널·케이블·인공섬·시설물 이거나 해상부유 구조물로서 선박이 아닌 것을 의미한다. 따라서 해사안전법과 국내 두성호의 경우 선박이 아닌 해양시설이다. 반면에 해양환경관리법은 MARPOL협약을 계수하여 해양환경의 훼손 또는 해양오염으로 인한 피해를 예방하고 깨끗하고 안전한 해양환경을 목적으로 하고 있기 때문에 “선박”이라 함은 수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다) 및 해양수산부령이 정하는 부유식/고정식 시추선을 모두 선박으로 포함하고 있다. 석유광산보안규칙 제112조에는 “해양시추리그”라는 용어를 사용하고 있다.

36) Michael Brynner Summerskill, *Oil Rigs: Law and Insurance*, London : Sweet & Maxwell, 1979, p.13.

하면, 상사의 관점에서 선박은 상행위, 기타 영리를 목적으로 화물 및 여객의 운송에 사용되는 부양성, 적재성, 이동성을 갖춘 구조물로 정의할 수 있다. 이처럼 해양플랜트의 선박성과 관련하여 국제법과 국내법은 각각의 입법취지에 따라 별도 법적 정의 및 범위를 적용하고 있다. 그럼에도 불구하고 상사적 관점에서 분쟁해결의 기준이 되는 해사관할에 대한 결정은 해상과 얼마나 연계가 되어있는지 세부 조건에 따라 영향을 받을 수밖에 없다.³⁷⁾

4. 해양플랜트 종류별 선박성에 대한 법적 특성

1) 이동식 해양플랜트

이동식 해양플랜트는 이동식 시추선(mobile drilling unit), 반잠수식 시추선(semi submersible drilling rig) 등으로 대표되며, 자체적인 추진력을 갖고 항해할 수 있기 때문에 선박의 범위에 포함된다. 따라서 외형적인 선형에서 특히 상부구조물(topside structure)이 일반적인 상선과 다른 차이를 제외하면 별다른 차이가 없기 때문에 선박으로 인정하는데 전혀 무리가 없으며 해사중재관할의 범위에 포함된다. 실제로 중국 역시 다른 국가들과 유사하게 이동식 해양플랜트에 대해서 선박의 범주에 포함하고 있으며, 고정식 해양플랜트의 경우에는 해양시설로 구분하여 각자의 법적 정의와 범위를 다르게 적용하고 있다.³⁸⁾

2) 부유식 해양플랜트

부유식 해양플랜트는 광의적으로 FPU(Floating Production Unit)라는 용어에 포함되며, 하부구조(hull)의 형상 및 계류방법 차이에 의해 TLP/SPAR/FPSO³⁹⁾

37) Thomas J. Shoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, London : West Publishing Co., 2004, p.37; 임채진, “해양구조물에 관한 해상법상 고찰-특히 선박의 개념과 관련하여-”, 고려대학교 대학원, 석사학위논문, 21면.

38) 임채진, 전제논문, 42면.

등으로 세부적으로 구분하고 있다. 특히 부유식 해양플랜트는 부양성만을 갖고 있기 때문에 이동식 해양플랜트와는 달리 자항능력이 없음에 따라 필요시 예인선의 지원을 받아서 이동해야하는 자항능력의 한계를 갖고 있다. 따라서 *Gremillion v. Gulf Coast Catering Co.*⁴⁰⁾ 사건에서 Wiener 판사는 부선거(floating barge)가 존슨법(Johnson Act of 1934) 상의 선박에 포함되지 않으며, 조선소에서 신조 및 선박 수리에 사용되던 부선거는 고정된 구조물로 취급하여 선박으로 인정하지 않았다. 예외적으로 부선거는 묘박중인 닻을 양묘하여 예인선을 이용하여 위치를 이동할 수 있음에 따라 선박으로 취급하는 경우도 있다.⁴¹⁾

*Offshore Co. v. Robison*⁴²⁾ 사건에서 Wisdom 순회법원판사는 시추부선(drilling barge)인 “Offshore No. 55”에 대하여 예인되어 이동이 가능한 구조물은 선박으로 인정하고 있음을 판시하였다. 특히 2014년 10월 대우조선해양에서 건조되어 인도된 신개념 복합 해양플랜트 설치/해체/배관작업선박(Platform Installation/Removal & Pipe-lay Vessel : PIRPV)은 선박의 자항능력과는 관계없이 기중기부선(floating derrick barge)의 한 종류로 인정되기 때문에 선박으로 인정되며⁴³⁾ 해상중재관할에 적합하다고 판단된다.

3) 고정식 해양플랜트

고정식 해양플랜트는 천해지역 수심 200~400m 이내의 해저에 고정되어 운영되는 구조물로서, 하부 지지구조물은 철제자켓(steel-jacket) 형상이 대부분이다. 특히 노르웨이 및 극지방 등과 같이 가혹한 해상기후조건을 극복하기 위하여 콘크리트 재질의 중력식 해양플랜트(Gravity Base Structure : GBS)

39) 인장각 플랫폼(Tension Leg Platform), 스파구조물(SPAR), 부유식생산저장하역설비(Floating Production Storage and Off-loading).

40) *Gremillion v. Gulf Coast Catering Co.* 904 F.2d 290, 293(5th Cir. 1990).

41) 임채진, 전계논문, 20-24면.

42) *Offshore Co. v. Robison* 266 F.2d 769(5th Cir. 1959).

43) *Summerlin v. Massman Construction, Co.*(1952, CA4 Va) 199 F2d 715 사건에서 미국법원은 버지니아주 요크강에서 작업 중이던 기중부선(floating derrick)도 선박으로 인정하고 있으며, *Grubart v. Great Lakes Dredge & Dock*, 513 U.S. 527(1995)사건에서도 해저배관설치부선(pile driving barge)을 선박으로 인정하고 있다.

도 주로 운용된다. ODECO v. Berry Brothers Oilfield Service⁴⁴⁾ 사건에서 Thornberry 순회법원 판사는 “명확한 의도를 갖고 설계단계에서부터 부유를 목적하지 않은채(not designed to float on water) 건조되어 운영되는 고정식 해양플랜트는 선박으로 인정되지 않는다”라고 판시하였다. 이러한 판례를 지지하는 최신 판례로서 Hefren v. Murphy Exploration & Production Co.⁴⁵⁾ 사건에서 Doherty판사는 “향후 설치될 장소와 환경을 고려하여 설계된 인장각 해양플랜트는 비록 부유(floating)하고 있지만, 해저(seabed)와 닻(anchor)으로 영구적으로 고정되어 있기 때문에 선박으로 인정되지 않는다”라고 판시하였다.⁴⁶⁾ 따라서 이와 관련된 분쟁은 선박성이 없기 때문에 해상중재보다는 상사중재가 적합하다고 판단된다.

Ⅳ. 해양플랜트공사계약상 분쟁해결조항의 개선방안

해양플랜트공사와 같은 대규모 국제상거래에 있어서 계약당사자들은 계약 조항에 중재합의를 삽입하여 일방 국가의 사법제도에 배타적인 영향을 받지 않고, 실제적인 진실에 입각하여 구체적인 타당성에 맞는 유연한 결론을 통해 분쟁을 해결할 수 있다. 특히 해양플랜트는 일반 상선에 비하여 범용성이 부족한 프로젝트의 성격을 강하게 갖고 있다. 따라서 일반 상선의 경우 조선소는 발주자의 인수거부, 선수금 납입 지연 시 선박의 가압류, 보험금(선체 및 P&I)에 대한 질권 설정 등과 같은 채권청구를 통해서 대항이 가능하다. 그러나 해양플랜트는 이러한 일련의 법적 장치들이 존재함에도 불구하고 현실적으로 채권을 청구하여 현금화하는데 시간이 많이 소요되기 때문에 일반적인

44) ODECO(Ocean Drilling & Exploration Company) v. Berry Brothers Oilfield Service, Inc., 377 F.2d 511, 513 (5th Cir. 1967).

45) Hefren v. Murphy Exploration & Production Co USA et. al.

46) “고정식 해양플랜트는 선박이 아니다”라는 판례는 Dronet v. Reading & Bates Offshore Drilling Co., 367 F 2d 150(5th Cir. 1966); Nolan v. Coating Specialists, Inc., 422 F. 2d 377 (5th Cir. 1970); Bertrand v. Forest Oil Corp. 441 F. 2d(5th Cir. 1971); Stewart v. Dutra Construction Company, 543 U.S. 481, 125 S.Ct. 1118, 160 L.Ed.2d 932 (2005) 등이 있다.

상선건조에 비해서 실익이 적다고 할 수 있다. 따라서 조선소 계약담당관리자들은 분쟁이 발생할 경우 상호간의 경제적 피해를 최소화할 수 있도록 전문가에 의한 신속한 협상 및 중립적인 중재를 통하여 적극적으로 해결하는 노력이 필요하다. 그러므로 본 장에서는 해양플랜트공사계약서상의 중재조항의 개선사항을 위주로 법적인 검토를 하고자 한다.

1. 분쟁해결조항의 주요내용

해양플랜트공사와 같은 대형 EPC계약의 일반계약조건은 전형적으로 총 25개 조항으로 구성되어 있으며, 별도로 분쟁해결조항(disputes resolution)을 삽입하여 당사자간의 분쟁을 해결하고 있다.⁴⁷⁾ 그리고 분쟁해결조항은 ①분쟁의 정의, ②분쟁의 통지와 대응, ③협상을 통한 분쟁해결, ④중재를 통한 분쟁해결, ⑤전문가에 의한 분쟁해결, ⑥혼합분쟁해결, ⑦중재비용부담 등으로 구성되어 있다. 동 조항은 SAJ표조선박건조계약서(The Shipbuilders Association of Japan) 제12조 중재조항, 및 발틱국제해사협의회(Baltic and International Maritime Conference: BIMCO)에서 개발한 'NEWBUILDCON' 제42조 분쟁해결조항에 비하여 훨씬 자세하게 상황별로 구성되어 있음을 짐작할 수 있다.⁴⁸⁾ 그럼에도 불구하고 해양플랜트공사계약의 복잡성으로 인하여 분쟁해결 조항에 대한 계약당사자간의 대립이 지속적으로 발생하고 있다.

2. 분쟁해결조항의 개선방안

1) 해양플랜트 종류에 따른 중재규칙 고려

조선소 계약담당관리자들은 해양플랜트공사계약과 관련된 분쟁이 발생할 경우 상호간의 경제적 피해를 최소화하고, 전문가에 의한 신속한 협상 및 중

47) 이창희·홍성화, 전계논문, 142면.

48) SAJ 제12조는 총3개의 조문으로 구성되어 있으며, NEWBUILDCON 제42조도 총3개의 조문으로 구성되어 있다.

립적인 판결을 이끌어 내기 위하여 해양플랜트의 선박성의 존재할 경우 해상 중재를 중재규칙으로 선택하는 것이 보다 효과적이라고 판단된다. 또한 선박성이 존재하지 않는 프로젝트의 경우 당사자의 합의를 통하여 국제적으로 법적 안정성과 예측가능성이 담보된 예컨대 ICC 중재규칙을 선택하는 양면 전략도 필요하다.

2) 사전분쟁해결조항의 신설

조선소와 발주자는 해양플랜트공사계약에서 발생하는 다양한 형태의 분쟁을 법적 소송을 연계시키지 않고, 효과적으로 대응하기 위해서 조선소 내에 분쟁심사위원회(Disputes Review Board : 이하 'DRB'라고 함)를 설치하는 조항을 삽입할 필요가 있다. 이러한 DRB는 미국에서 진행되는 EPC계약에 주로 적용하고 있는데, 이를 통해서 해양플랜트공정 진행 상황마다 발생하는 분쟁 사항들을 주기적으로 상호간에 검토하여 클레임이 분쟁으로 연결되는 횟수를 감소시키고, 만일 분쟁으로 전개되더라도 청문(hearing) 및 판결(award)에 필요한 객관적이고, 공정한 자료를 제출할 수 있도록 할 필요성이 있다. 또한 분쟁심사위원은 쌍방의 추천과 합의를 통해서 3인으로 구성할 수 있으며, 통상적으로 기술엔지니어, 프로젝트관리자, 변호사 등이 추천된다. 그러나 DRB의 결정은 법적구속력이 없는 태생적 한계를 갖고 있다.⁴⁹⁾

3) 분쟁조정위원회 조항의 신설

DRB는 클레임단계의 분쟁을 선별한다는 점에서 의의가 있으며, 중재절차에 회부되기 이전에 보충적으로 진행되는 당사자간의 숙고절차가 바로 합의 및 조정제도이다. 국제건설 표준계약조건(Fédération Internationale Des Ingénieurs-

49) 분쟁심사위원회와 유사하게 파트너링(partnering)제도를 적용할 수 있다. 즉 해양플랜트공사에 참여하는 주요 의사결정자들로 분쟁전담팀을 구성하여 취합되는 문제점에 대한 토론과 의견조율을 통해서 해결하는 제도이다; Elçin TAŞ, Öge Firtina, "The use of dispute review boards in construction projects: A comparison of Turkey, UK and US", A/Z ITU Journal of the Faculty of Architecture Published Issues, Vol.12 No.2, 2015, pp.188-189.

Conseils : FIDIC)⁵⁰상의 제20조(claims, disputes and arbitration)에 명시된 분쟁 해결조항을 모델로 외부 전문가에 의한 조정보다는 내부의 실무조정자들이 의사가 반영된 형태로 조선소, 발주자, 선급 등이 참여하는 분쟁조정위원회(Disputes Mediation Board : DMB)를 통하여 분쟁해결에 대한 합의권고안을 도출하는 것이 바람직하다고 판단된다. 동 조정안은 양 당사자가 동의를 하였기 때문에 화해판결과 동일한 효력을 갖고 있지만, 계약서상의 합의된 기일 내에 일방이 반대의사를 표시할 경우 또는 동이가 성립되지 않을 경우 중재 또는 법적 소송으로 진행될 수밖에 없는 한계도 동시에 갖고 있다.

4) 분쟁의 대상 조항의 신설

중재로 해결할 수 있는 분쟁의 범위를 명확히 하는 것은 당사자간의 신뢰성과 예측가능성을 확보하는데 매우 중요하다. 예컨대, 해양플랜트공사와 관련된 분쟁이 설계, 기술과 관련된 변경 또는 금전적 손해배상과 관련된 것이라면 중재판정이 타당하다. 그러나 해양플랜트공사 중 조선소와 발주자가 각각 갖고 있는 지적재산권의 범위와 권리 주장에 대한 사항은 법적 소송이 바람직하다. 따라서 조선소 계약담당 관리자들은 분쟁정의 조항에 이를 보다 명시적으로 삽입하는 것이 필요하다.

5) 상황별(case) 중재절차 조항의 신설

기존 해양플랜트공사계약은 중재재판, 전문가, 다자중재조항 등을 통해서 분쟁을 해결하고 있다. 그러나 여전히 동 조항에 대한 우선 적용 순서 및 범위에 대한 상호간의 이견 존재할 수 있으므로 이에 대한 사전 합의도 필요하다고 판단된다. 따라서 소액분쟁(small claim)의 경우 신속절차(fast track)에 의

50) 국내 조선소에서 해양플랜트공사에 사용하고 있는 표준계약서는 발주자들에 의해서 FIDIC (국제컨설팅 엔지니어 연맹), ENAA(일본 엔지니어링 진흥협회), EIC(유럽 국제 시공자협회) 등을 기초로 개발된 표준서식이 주로 이용되고 있으며, 특히 노르웨이의 발주자들의 경우 NTK07 및 2015년에 개정된 NTK 15 MOD를 EPC 표준계약서로 사용하는 것을 주장하고 있다.

거하여 중재를 집행하도록 삽입하고, 대형·복합분쟁에 대해서는 중재인⁵¹⁾의 수와 기간 등을 특수절차(special track)를 통하여 해결하도록 해야 한다.⁵²⁾

6) 중재판결의 집행력 강화조항의 신설

중재는 단심제로서 신속한 판결을 구할 수 있는 장점이 있다. 그러나 분쟁 당사자들은 단심제에 대한 신뢰성과 정확성을 이유로 분쟁금액이 클수록 중재를 기피하려는 경향이 발생할 수 있다. 특히 해양플랜트공사계약상의 합의된 중재규칙에 따라 결정된 중재판정이 법원의 확정판결과 동일한 효력을 갖고 있다고 명시되어 있음에도 불구하고, 국가별 집행력을 인정하지 않고 있는 한계가 존재한다.⁵³⁾ 따라서 분쟁사안에 따라 특히 소액의 경우 중재판결의 집행력을 확보하도록 사전에 합의하여, 일방의 당사자가 고의적으로 집행판결 청구소송을 통하여 항소 및 상고를 진행하지 못하도록 조항을 삽입할 필요가 있다.⁵⁴⁾

IV. 결론

최근 유가하락은 해양에너지산업 뿐만 아니라 국제무역에까지 전방위로 악영향을 미치고 있다. 그러나 인류는 육상 에너지자원의 한계를 인식하고 있으

-
- 51) 중재인의 자격과 관련하여 합의된 중재규칙에 명시적으로 기재되어 있음에도 불구하고 실무적으로 많은 조선소와 발주자들은 불만을 제기하는 경우가 많기 때문에, 사전에 법률 지식, 실무경험, 언어능력 등에 대한 정량적인 기준을 마련하고, 주(main)중재인과 보조(sub)중재인의 지정을 통하여 분쟁을 최소화하는 것이 필요하다.
- 52) LMAA에 따르면 소액분쟁은 미화 50,000달러 미만의 분쟁을 의미하고, 간이중재절차는 미화 250,000달러 미만의 분쟁에 적용된다. 일본 해상중재의 경우 2,000만엔 이하의 경우 간이중재 규칙을 적용하고, 500만엔 이하의 경우 소액중재규칙을 적용한다. 대형·복합분쟁은 미국중재협회(AAA)에 따르면 500,000,000달러 이상일 경우를 의미한다(이정원, “해사중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의”, 「중재연구」 제22권 제3호, 한국중재학회, 2012, 146-149면.
- 53) 정명우, “건설중재 활성화 방안에 관한 제언”, 「중재」, 대한상사중재원, 2009년 여름호, 73-74면.
- 54) 채완병, “우리나라 건설중재 현황과 활성화 방안”, 「중재연구」 제14권 제2호, 한국중재학회, 2004, 273-274면.

며, 결국 해양에너지자원에 대한 개발로 방향을 전환할 수밖에 없다. 비록 비(非)전통석유자원인 셰일가스와의 가격경쟁 및 불안정한 중동상황 등은 예단할 수 없으나, 장기적으로 세계경제의 확대와 함께 유가는 상승할 수밖에 없는 구조를 갖고 있으며, 이는 곧 심해 해양에너지자원 개발의 재개와 국내 조선소의 수주에 영향을 줄 것으로 판단된다. 최근 해양플랜트와 관련한 국내 조선사들의 고전하는 모습과 발주자들의 법적 분쟁들이 언론 및 다양한 매체를 통하여 보도되고 있다. 이러한 시점에서 이 논문은 해양플랜트공사계약에 따른 분쟁의 특징과 계약 대상별 법적지위를 구분하여, 분쟁해결조항의 개선을 통한 합리적인 분쟁해결 방안을 법적으로 검토하였다.

요약하면, 첫째, 해양플랜트공사계약은 다양한 이해자들이 연계되어 있음에 따라 분쟁은 필수적으로 발생할 수 밖에 없으며, 이러한 분쟁은 당사자간의 협상을 통한 내부적 해결과 합의된 중재조항을 통한 효과적인 해결이 필요하다. 둘째, 이동식 및 부유식 해양플랜트의 경우 구조물 자체가 가지고 있는 특성상 법적으로 선박성이 인정되고, 고정식 해양플랜트는 선박성이 없다고 보는 것이 법적으로 타당하다고 판단된다. 셋째, 조선소는 분쟁해결조항을 개선하여 발주자의 일방적인 분쟁제기에 대하여 조선소가 일방적으로 손해를 입는 사례를 최소화해야 한다.

해양플랜트공사계약서상의 중재조항은 당사자 상호간의 “신의성실의 원칙”의 마지막 담보로서 최소한의 의지를 문서로서 표현한 것이다. 따라서 국내 조선소들은 기존에 시간과 전문인력이 부족하여 발주자가 일방적으로 작성하여 제시하는 해양플랜트공사계약서를 수용하는 수동적인 입장에서 탈피하여 입찰단계에서부터 계약 담당자와 다양한 기술 엔지니어가 공조하여 계약서상의 개별 조항을 법적·기술적으로 검토하는 노력이 병행되어야 한다. 특히 해운산업 뿐만 아니라 조선·해양플랜트관련 산업의 분쟁을 중재할 수 있는 국내 중재인 부족함에 따라 법학전문대학원을 중심으로 대한상사중재원과 조선 및 해운기업과 연계하여 전문화된 교과목을 개설하고 법적지식, 실무경험, 어학능력이 겸비된 전문중재인을 양성하는 것이 시급하다. 향후 필자는 해양플랜트와 관련된 다양한 상사적인 제반 문제점을 추가적으로 연구하여 동 산업발전에 밑거름이 될 수 있도록 노력하겠다.

참고문헌

[국내문헌]

- 김상찬·김유정, “국제중재절차에서 고려해야 할 중요한 요소”, 『법학논총』 제 27권 제1호, 국민대학교 법학연구소, 2014.
- 김성준, “영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점”, 『한국물류연구』 제 46호, 한국해양운물류학회, 2005.
- 김승래, “국제상사중재계약 및 중재판정의 준거법 결정에 관한 고찰”, 『단국대학교 정책과학연구』 제18권 제1호, 단국대학교 정책과학연구소, 2008.
- 김연신, 『영문 선박건조 계약서 작성실무』, 박영사, 2008.
- 박태원, “영국 해상중재제도의 운영실태와 시사점”, 『월간 해양수산』 통권 제 237호, 한국해양수산개발원, 2004.
- 서영화, “선박건조계약과 관련한 몇 가지 법률문제들”, 『한국해법학회지』 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010.
- 윤재윤, 『건설분쟁관계법』, 박영사, 2008.
- 이정원, “선박건조계약상 발주자와 건조자의 법률관계에 관한 고찰 - 계약불이행 사유와 그 법률효과를 중심으로-”, 『선진상사법률연구』 통권 제36호, 법무부, 2013.
- _____, “해사중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의”, 『중재연구』 제22권 제3호, 한국중재학회, 2012.
- 이재민·배인성, 『글로벌 무역금융』, 두남출판사, 2009.
- 이재성·주세환, “국제매매계약상 Frustration과 Hardship조항의 비교연구”, 『무역학회지』 제39권 제5호, 한국무역학회, 2014.
- 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험에 있어서 해상검정보증인(MWS)의 지위와 역할에 대한 연구”, 『법과정책』 제20집, 제3호, 제주대학교 법과정책연구소, 2014.
- _____, “해양플랜트공사계약과 관련된 법적쟁점사항에 대한 연구”, 『해

- 사법연구」 제27권 제2호, 한국해사법학회, 2015.
- 임동철, “선박의 정의에 관한 약간의 고찰”, 「한국해법학회지」 제18권 제2호, 한국해법학회, 1996.
- 임채진, “해양구조물에 관한 해상법상 고찰-특히 선박의 개념과 관련하여-”, 고려대학교 대학원, 석사학위논문.
- 정동익·홍성우, “조선산업분석”, 「산업분석보고서」, 현대증권, 2015, 2.
- 정명우, “건설중재 활성화 방안에 관한 제언”, 「중재」, 대한상사중재원, 2009년 여름호.
- 채완병, “우리나라 건설중재 현황과 활성화 방안”, 「중재연구」 제14권 제2호, 한국중재학회, 2004.
- 한기용·조영준·김예상·이교선, “건설공사의 분쟁 및 클레임 대처방안에 관한 연구”, 「대한건축학회 논문집」 제10권 제10호 통권72호, 대한건축학회, 1994.
- 홍정혁·진호현, “해양플랜트 산업 관련 로컬콘텐츠 제도의 국내 도입방안에 관한 연구”, 「통상법률」 제125권, 법무부, 2015.

[해외문헌]

- Ahmad Kreydieh, “Risk management in BOT Project Financing” Master of Science in Civil and Environmental Engineering, Massachusetts Institute of Technology, 1996.
- Ahn, Byungmu, “Managing the Efficiency of Foreign Engineering Contracts : A Study of a Norwegian and South Korean Project Interface”, Master Thesis, University of Stavanger, 2015.
- Birgitte Karlsen·Christian James-Olsen·Fredrik Berg, “Contractual structure in offshore projects”, Wikborg Rein Shipping Offshore Update, Wikborg Rein, 2008.
- De La Rue, Colin·Anderson, Charles. B, Shipping and the Environment, Law and practice, UK : Informa, 2009.

- Elçin TAŞ, Öge Firtina, "The use of dispute review boards in construction projects: A comparison of Turkey, UK and US", A|Z ITU Journal of the Faculty of Architecture Published Issues, Vol.12 No.2 , 2015.
- Gary B. Born, International Commercial Arbitration in the United States : commentary and materials, Texas : Kluwer Law International, 1994.
- Gunter H. Treitel, Frustration and Force Majeure, London : Sweet & Maxwell, 2014.
- ITF(International Transport Workers Federation), "STCW a guide for seafarers-Taking into account the 2010 Manila amendments-", Maritime Professional Training, 2010.
- Kaasen, K., Formalism in complex onshore and offshore construction contracts, Norway : Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook(SIMPLY), 2009.
- Michael Brynner Summerskill, Oil Rigs: Law and Insurance, London : Sweet & Maxwell, 1979.
- Mukuka M.J·Aigbavboa C.O·Thwala W.D., "A Theoretical Review of the Causes and Effects of Construction Projects Cost and Schedule Overruns", International Conference on Emerging Trends in Computer and Image Processing(ICETCIP), 2014.
- Oliver Weiss, "Significant development in shipbuilding disputes with London Arbitration", London Arbitration, Ince & Co London, 2011.
- Tatiana S. Gordeeva, "Identification of Criteria for Selection of Arctic Offshore Field Development Concept", Master Thesis, University of Stavanger, 2015.
- Thomas J. Shoenbaum, Admiralty and Maritime Law, London : West Publishing Co., 2004.
- Ties Van Horst, "Project procurment in the Oil and Gas Industry-Toward improving the project supply process for a market entrant in Oil and Gas contracting-", Master thesis, Deft University of Technology, 2013.

William W. Park, "The Arbitrator's Jurisdiction to Determine Jurisdiction",
ICCA Congress(Series 55), 2006.

[Abstract]

A Study on the method for dispute resolution in the Offshore Plant Construction Contract

Lee, Chang-Hee

Professor of Korea Maritime and Fisheries Technology

Hong, Jeong-Hyuk

Professor of Korea Maritime and Fisheries Technology

Jin, Ho-Hyun

Adjunct Professor of Korea Maritime and Ocean University

Recently, Domestic 3 Big shipyards(HHI, SHI, DSME) are suffering massive amounts of damage due to offshore plant delivery problems and contract cancellations from Owners caused by the world recession with low oil price. Particularly, in case of an order for a drillship, which is the representative type of vessels of the mobile offshore plant, there have been many cases of order placement by some speculative capital in anticipation of a lot higher chartered freight than the case of the order placed by project finance. Accordingly, in case of the owners like this, there is an ever increasing possibility of their one-sided intentional delay in, or rejection of the delivery of an offshore plant on the basis of the reasons like delay in process, or others of a shipyard because of the failure to secure the place for ship chartering in case oil prices don't maintain an optimum level.

Therefore, the various disputes related this between shipyards and ordered bodied are increased hereafter. In shipbuilding & offshore plant industry, the traditional settlement methods of disputes are arbitration and litigation. However, the domestic 3 big shipyards prefer the arbitration specified in the contract rather than legal proceedings in a bid to find strict confidentiality, prompt dispute settlement, and fair executive power unless it is a dispute involving an enormous amount of money, or a dispute related to an intricate interest.

Most of the domestic shipyards apply mainly the London Maritime Arbitration Rules in case a dispute based on the general merchant ship building contract while using ICC a lot instead of the London Maritime Arbitration in case of an offshore plant construction contract. However, there is a limit to applying ICC arbitration to all offshore plants in the same way when the administrative procedure for arbitration, arbitration range, and amounts of money involved in a dispute lawsuit, etc. are considered. Accordingly, this study examined the cause and characteristic of various dispute related to an offshore plant, and the nature of a vessel by offshore plant type needed for the choice of effective arbitration rules, on the basis of which this study provided basic materials necessary for minimizing the damage to a shipyard consequent on an owner's unilateral filing of a dispute through the improvement of dispute resolution clauses specified in an offshore plant construction contract.

Key words : offshore plant, Offshore Plant Construction Contract, dispute, characteristics of vessel, maritime arbitration, rules of arbitration