



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



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

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

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

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

[Disclaimer](#)

法學博士 學位論文

해양플랜트공사에 관한 법적 문제점과 개선방안

-공사계약 및 공사보험을 중심으로-

A Study on Legal Issues and Solutions regarding
Offshore Construction

-Focusing on contract and insurance issues-



2016年 8月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

洪 丁 赫

本 論文을 洪丁赫의 法學博士 學位論文으로 認准함.

委員長 (印)

委 員 (印)

委 員 (印)

委 員 (印)

委 員 (印)



2016年 6月

韓國海洋大學校 大學院

목 차

Abstract

제1장 서 론	1
제1절 연구의 배경	1
제2절 연구의 목적	3
제3절 연구의 방법 및 범위	4
제2장 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 개관	7
제1절 해양플랜트의 개념	7
I. 해양플랜트의 정의와 법적 성질	7
II. 해양플랜트산업의 정의와 연혁	16
III. 해양플랜트산업과 계약	20
제2절 해양플랜트공사계약의 개요	30
I. 해양플랜트공사계약의 의의	30
II. 해양플랜트공사계약의 법적 성질	31
III. 해양플랜트공사계약의 법적 효력	34
IV. 해양플랜트공사계약의 현황	39
제3절 해양플랜트공사보험의 개요	42
I. 해양플랜트공사보험의 의의	42
II. 해양플랜트공사보험의 법적 성질	44
III. 해양플랜트공사보험의 법적 효력	47
IV. 해양플랜트공사보험의 현황	52

제3장 해양플랜트공사계약의 법적 개선방안	55
제1절 해양플랜트공사계약의 문제점	55
I. 발주자 위주의 계약관행	56
II. 위험노출 기간의 장기화	56
III. 현지참여정책의 적용 강화	58
제2절 해양플랜트공사계약의 법적 쟁점 및 개선방안	59
I. 인도지연 및 지체상금	59
II. 소유권의 귀속	64
III. 준거법의 적용	66
IV. 기타	69
제3절 해양플랜트공사계약 상의 분쟁해결을 위한 개선방안	74
I. 분쟁의 원인과 특징	74
II. 분쟁해결의 방법	81
III. 분쟁해결을 위한 개선방안	90
제4장 해양플랜트공사보험의 법적 개선방안	97
제1절 해양플랜트공사보험의 문제점	97
I. 보험목적물의 위험 증가	97
II. 계약방식의 변경	100
제2절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보위험 및 주요내용 ..	102
I. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보위험	102
II. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요내용	116
제3절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 개선방안	126
I. 보험자적 측면에서의 개선방안	126
II. 피보험자적 측면에서의 개선방안	133
III. 기타	137

제5장 결 론 141

참고문헌 147



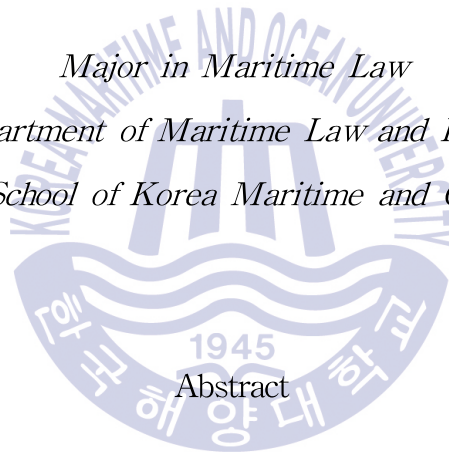
A Study on Legal Issues and Solutions regarding Offshore Construction
- Focusing on contract and insurance issues-

by Hong, Jeong Hyuk

Major in Maritime Law

Department of Maritime Law and Policy

The Graduate School of Korea Maritime and Ocean University



Abstract

Due to the high oil prices sustained from the middle of 2000, the development of offshore oil and gas resources was accelerated. This enabled the offshore industry to maintain a high growth rate. After the global financial crisis of 2008, 3 big domestic shipyards(HHI, SHI, DSME) maintained a strategy for expanding offshore plant construction on a large scale as opposed to merchant ship construction.

As the development of oil and gas resources in the oceans moved into deeper waters, Korean heavy industry attained the rank of the

world's foremost contractors in the field of offshore plant construction. They signed most of the new orders, including those for mobile and floating offshore plants, such as drillships and FPSO, based on their possession of the world's top capabilities in shipbuilding. Despite the domestic offshore plant industry's remarkable growth, there were serious problems. These included the limitation of industry structures that were hugely concentrated in the construction sector and low levels of self-reliance in engineering and equipment supply. The result was excessive competition among domestic shipyards, leading to decreases in operating profits.

As resource nationalism has been extended since the 1980s, the business initiative has moved from IOCs to the NOCs of new resource-developing countries. Therefore, NOCs are strengthening the local content policy in order to maximize their profits. If a shipyard performs construction under a turnkey contract, it is fully responsible for risk and process management during the construction. Therefore, entire project management capabilities such as engineering, procurement, and commissioning have become especially important. When the shipyard receives an order, it assumes the risks associated with all these problems.

Meanwhile, due to the development of shale gas and the slow growth of the global economy, oil prices plummeted in 2014. Offshore oil wells, which had relatively high production costs in comparison to onshore oil wells, suffered direct damage, and the offshore industry took a big step backward. The domestic shipyard suffered unprecedented losses as it failed to respond adequately to the environmental changes in the offshore plant market and external negative factors. This serious situation called for management to engage in the robust restructuring of the shipyard under tremendous pressure. To devote attention to reliable process management and

contract fulfillment under construction, therefore, this paper reviews the main legal issues in the agreement and proposes solutions to them.

If a purchaser requests a change in an order or raises the issue of contract fulfillment, the shipyard must actively cope with the claim. However, if the claim develops into a dispute case, an appropriate dispute resolution method should be suggested so that the shipyard can immediately take care of the dispute process. As a shipyard makes an EPC contract, the risks that it should cover are explained. Therefore, CAR or ICBR, which are adopted for the shipbuilding process, have limitations in the coverage of risks. In this way, insurance covers the shipyard, taking care of all possible risks during construction (an example is WELCAR 2001). However, offshore plant construction insurance, which has a relatively short history compared to marine insurance, causes a wide range of problems. With this in mind, this paper reviews the main characteristics of the WELCAR 2001 offshore plant construction insurance clauses from a legal perspective and proposes improvements to them.

Finally, the offshore plant industry has had a very large impact on related industries, such as the resource development and component equipment industries. It is a major export field of the country and has expanded the scope of industry through diverse activities (for instance, developing energy resources such as methane hydrate, manganese nodules, and hydrothermal deposits). It is my hope to contribute to the continued evolution of the offshore plant industry by encouraging the composition of ecosystems across the value chains for the country's economic development.

제1장 서론

제1절 연구의 배경

2000년대 중반 이후부터 지속된 고유가로 해양에서의 석유 및 가스 자원의 개발이 가속화되면서 해양플랜트산업도 높은 성장세를 유지하여 왔다. 이러한 추세에 맞추어 국내 대형 조선3사(현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양)는 2008년 글로벌 금융위기로 초래된 상선 건조부문의 불황¹⁾을 타개하기 위한 해결책으로 상선 대비 해양플랜트 건조 비중을 대폭 확대하는 경영전략을 유지하여 왔다.

특히 해양에서의 석유 및 가스 자원의 개발이 천해지역의 자원 고갈로 점차 심해로 이동함에 따라 우리나라 조선소는 세계 최고의 선박 건조 능력을 기반으로 시추선(drill-ship), 부유식생산저장시설(FPSO : Floating Production Storage and Off-loading) 등과 같은 이동식, 부유식 해양플랜트의 신규 발주 물량을 거의 독점적으로 수주하며 해양플랜트 건조 부문에서 세계 1위의 실적을 갖게 되었다.

그러나 국내 해양플랜트산업의 괄목할만한 외형적인 성장의 이면에는 해양플랜트 전체 산업 중 건조분야에 지나치게 편중된 산업의 구조적 한계, 해양플랜트 설계의 낮은 자립비율 이나 저조한 수준의 기자재 국산화율, 국내 조선소 간의 과당경쟁으로 인한 저가수주에 따른 영업이익률의 감소, 그리고 현장경험을 갖춘 전문 기술

1) 2010년 세계 신조 발주척수, 발주액은 각각 2,207척, 999억 달러로 2005년 이래연평균 5.8%, 2.6% 감소한 반면, 발주량은 13,799만DWT로 연평균 7.7% 증가했다. 2011년 10월 말 현재 발주척수, 발주량, 발주액 누적치가 각각 2010년 수준의 46.0%, 40.2%, 77.5%에 불과하는 등 2010년에 비해 다소 신조 계약량이 감소했다. 한편 2010년 발주 척당 선박 규모는 6만2천DWT로 2005년(3만2천DWT)에 비해 1.96배 정도 커지는 등 선박이 대형화되고 있는데, 2011년에는 발주 척당 선박규모(5만5천DWT)가 2010년의 87.3% 수준으로 다소 감소했다(이언경, “우리나라의 신조발주 시장 특징 및 문제점”, 「해양수산」 4호, 75쪽 ; www.clarksons.net(2015년 10월 말 기준).

구분	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년 11월
발주척수	4,127	5,302	3,147	1,189	2,207	1,015
발주량(만 DWT)	18,645	27,359	18,665	5,486	13,779	5,538
발주액(백만달러)	170,103	270,176	180,423	41,140	99,942	77,504

인력의 부족 등 여러 심각한 문제들이 내재되어 있었다.

더욱이 1980년 이후 자원민족주의가 확대됨에 따라 해양유전 개발의 주도권이 국제석유회사에서 신흥자원개발국가의 국영석유기업으로 이동하면서 자국의 이익을 극대화하기 위하여 현지참여정책(Local Contents Policy)²⁾을 강화해 나가고 있고, 국제석유회사와 비교하여 상대적으로 경험과 기술이 부족한 국영석유기업은 해양플랜트공사 중 공정관리나 위험관리를 조선소에게 전가하기 위하여 해양플랜트를 발주할 때 EPC계약³⁾과 같은 일괄도급방식을 선호하고 있다. 따라서 조선소는 일괄도급방식으로 발주자로부터 해양플랜트공사를 수주한 경우 공정관리나 위험관리에 대한 책임을 전적으로 가지고 공사를 수행하기 때문에 설계, 자재조달, 현장 시운전 등의 전체 프로젝트의 관리 역량이 무엇보다 중요하게 되었고 조선소는 이 모든 위험에 대한 부담을 감수하면서 수주를 받고 있는 실정이다.

이러한 어려운 상황 중에 2014년 들어 셰일가스의 개발과 세계 경제의 저성장으로 국제 유가가 급락하게 되었고 육상유전(onshore oil well) 보다 상대적으로 생산단가가 높은 해상유전(offshore oil well)은 직격탄을 맞으며 해양플랜트산업이 급속히 후퇴하게 되었다. 따라서 해양 프로젝트에 대한 사업성이 불투명해짐에 따라 발주자의 인도 지연, 인수 거부 및 계약 취소로 인하여 국내 조선소들은 많은 경제적 손실을 입고 있다. 실제 일부 발주자들은 건조 공정 중에 계약 변경(change order)⁴⁾을 요청하여 의도적으로 공정의 차질을 유도하거나 인도시점에 하자를 이유로 인도를 거부하고 있다. 그리고 건조과정에서 고유가 시절에는 심각한 문제로 제기

2) 'Local Contents'는 통상 현지조달규정으로 번역되고 있는데 제조업과 같은 산업에서는 부품의 일정 부분을 현지에서 조달하는 것으로 의미전달에 문제가 없으나 해양플랜트산업에서는 단순한 기자재나 부품의 조달 뿐만 아니라 현지 인력의 채용, 현지 서비스의 제공, 공동연구나 교육·훈련을 통한 기술 이전 등 다양한 내용을 포함하고 있어 이후 이 논문에서는 'Local Contents'를 현지참여정책이라고 번역하여 사용하기로 한다.

3) EPC계약은 Engineering·Procurement·Construction Contract의 약자로 국제건설공사 계약에서 사용하고 있는 계약의 한 형태로 발주자가 설계·구매·시공을 도맡는 계약이다. 하지만 해양플랜트공사에서 EPC계약은 국제건설공사와 설계·구매·시공 외에 건조된 해양플랜트의 조선소에서 생산현지로의 이송과 시운전 등의 내용이 추가되어 있다. 다시 말해 해양플랜트공사에서 EPC계약은 발주자가 조선소에게 해양플랜트공사의 전체를 위임함과 동시에 단지 열쇠만을 돌려서 상업생산을 할 수 있을 정도의 전체 시스템과 장비가 정상적으로 작동되도록 관련 분야의 책임과 관리를 일임하는 계약을 의미한다.

4) 이 논문에서 'change order'는 계약에서 당사자 간에 합의한 내용 중 설계변경, 일정변경, 재질변경, 장비변경 등을 포함하는 의미의 계약변경으로 번역하여 사용하기로 한다.

하지 않았던 사항들을 세세하게 지적하면서 조선소에게 계약내용을 근거로 높은 수준의 성능검증을 요구하고 있다.

이러한 해양플랜트 시장의 환경 변화와 대외 악재에 대해 적절히 대응하지 못한 국내 조선소는 유례없는 큰 손실로 인하여 심각한 경영압박을 받게 되었고, 강력한 구조조정을 피할 수 없는 심각한 위기상황임은 주지하고 있는 바와 같은 것이다.

제2절 연구의 목적

현재 우리나라 조선업에 닥친 위기상황을 해양플랜트건조로 인한 부실에서 제기하고 있는 그 근본적인 이유는 기존의 선박건조는 노동생산성과 장비생산성의 우위가 중요한 사업의 핵심역량임에 비하여 해양플랜트공사는 설계능력이나 공정관리능력이 더욱 중요한 사업의 핵심역량임에도 불구하고 국내조선소들은 이러한 능력이 부족한 상태에서 매출액을 높이기 위하여 EPC 계약방식으로 공사를 수주하여 자재의 조달에서 현장시운전까지의 기간 동안 조선소가 전적으로 책임을 부담하고 있기 때문이다. 따라서 Technip(프랑스), Saipem(이스라엘) 등과 같은 선진 기업들이 육상 엔지니어링 역량을 기반으로 해양플랜트 분야에 성장한 사례를 참조해서 세계 최고의 경쟁역량을 보유하고 있는 우리나라의 육상엔지니어링 역량을 상당한 부분까지 활용하고 전용해서 국내 조선소의 취약부분인 프로세스 엔지니어링과 프로젝트 관리 역량에 활용하여 설계역량 및 공정관리 역량을 키워 나아가야 한다. 더불어 해양플랜트공사계약 체결과정에서 계약내용의 정확한 이해와 주요 법적 쟁점사항의 사전 검토를 통해 개선방안을 마련하여 국내 조선소가 안정적인 공정관리와 계약이행을 할 수 있도록 해야 한다. 또한 발주자의 설계변경요청이나 계약이행에 대한 문제가 제기된다면 적극적으로 이에 대처하고 분쟁으로 진행될 경우 신속하게 이를 처리할 수 있도록 적절한 분쟁해결방안을 함께 모색해 나가야 한다.

뿐만 아니라 국내 조선소는 1980년대 발주자가 제공하는 설계도면에 따라 단순히 해양플랜트를 건조만 하던 때와 달리 일괄도급방식으로 계약이 진행되기 때문에 조선소는 건조 외에 시운전 및 설치 작업까지 업무 범위가 확대되었다. 이와 같이 조선소가 담보해야하는 위험이 확대됨에 따라 선박건조시에 사용하던 전위험담보건설공사보험 혹은 협회선박건조보험으로는 위험을 담보하는데 한계가 있으므로 조선소는 담보위험의 확장의 관점에서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과 같은 전

채위험 담보보험약관을 통해 건조공사 공정과정 중에 발생할 수 있는 다양한 위험을 담보 받고는 있지만, 해양플랜트공사보험은 해상보험과 달리 역사가 짧고 완전한 보상보험으로 한계가 있어 보험 적용상 문제점들이 발생되고 있다. 그렇기 때문에 이에 대비한 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요 특성을 면밀히 분석·검토하여 피보험자와 보험당사자가 겪고 있는 문제를 해결할 수 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 개선사항을 제시하고자 한다.

해양플랜트산업은 우리나라의 대표적인 수출 주력분야로서 자원개발 및 부품 기자재 산업 등의 전·후방 연관산업에 대한 과급효과가 매우 크기 때문에 지속적으로 육성할 필요가 있고, 석유 및 가스 자원의 개발뿐만 아니라 메탄 하이드레이트, 망간단괴, 열수광상 등과 같은 해양 에너지자원의 개발활동이 다양해지면서 해양플랜트산업이 더욱 확대되고 있는 현실을 직시하면서 현재 위기상황을 극복하는 방안과 향후 도래할 해양플랜트산업의 호황기를 맞이하기 위한 우리나라 해양플랜트산업의 발전에 관한 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 법적연구가 필요하다고 생각한다.

제3절 연구의 방법과 범위

이 논문은 현재 국내 해양플랜트공사계약과 공사보험에서 발생할 수 있는 주요 법적쟁점사항들에 대한 개선방안을 연구함에 그 목적이 있다. 이러한 연구를 위해서 현재 해양플랜트공사계약 및 공사보험에 관해서 일반적으로 인식되고 기본적으로 시행되고 있는 패러다임(Paradigm)에 대해서 해석학적 접근방법·기능적 접근방법·경험적 접근방법으로 분석하였다. 첫째 해석학적 접근방법으로 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 당위적 내용에 대한 문장해석·논리적 추론·역사적 배경·체계적 해석을 통해서 공사계약 및 공사보험의 법실증주의적 해석방법에 따라서 분석하고, 둘째 기능적 접근방법을 통해서 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 규범내용과 실제 산업계 사이에 틈(Gap)을 좁혀 나가는 데 주안점을 두고 해양플랜트공사를 활성화 해나가기 위한 공사계약 및 공사보험에 해양플랜트산업분야에서 종사자 모두가 최대한 수용할 수 있는 공감대적 가치(consensus)를 찾아서 그것을 실현시켜 나가는 제도적 메커니즘(systemic mechanism)에 대한 방법을 제시한다. 셋째 경험적 접근방법으로 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 특성을 고려해서 보다 실효적으로 운용될 수 있는 방안을 모색해 나가는 방법을 제시한다. 그리고 부득이하게 법적분

쟁이 발생하였을 경우 분쟁을 신속하고 합리적으로 해결할 수 있는 분쟁해결의 개선방안을 제시한다.

이 연구는 기존의 국제건설도급계약, 선박건조계약, 해양플랜트공사계약, EPC, CAR, WELCAR 2001, 각종 해상보험약관, 선박건조보험약관, 건설공사보험약관 및 영국해상보험법 등에 관한 자료를 수집하여 제1차적 자료(primary sources)로써 해양플랜트공사계약 및 보험약관을 기초로 하고 제2차적 자료(secondary sources)로써 해양플랜트공사계약 및 보험에 관한 국내외 서적, 논문, 각종 세미나 발표자료, 판례, 학설 등을 참조하여 해양플랜트공사계약 및 공사보험상의 법적 쟁점사항과 문제점을 지적하고 이에 대한 개선방안을 제시하려 함에 있다. 이와 같은 연구를 수행하기 위하여 각 장에서 기술되고 있는 연구의 범위는 다음과 같다.

제1장은 서론 부분으로서 연구의 배경과 목적 그리고 연구의 방법과 범위에 대하여 기술하며 본 연구의 방향을 제시하고 있다. 제1절에서는 해양플랜트산업의 시장 변화 및 최근 동향을 통해 우리나라 해양플랜트산업이 당면하고 있는 문제를 정확히 인식할 수 있는 논문의 배경을 약술하고 제2절에서는 본 논문의 목적을 제시하고 제3절에서 연구의 방법과 범위를 기술한다.

제2장에서는 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 개관을 검토한다. 이 장은 총 3개의 절로 구성되어 있으며, 제1절에서는 해양플랜트의 정의와 법적성질, 해양플랜트산업의 정의와 연혁, 해양플랜트산업과 계약으로 검토하고, 제2절에서는 해양플랜트공사계약의 개요를 계약의 의의, 법적 성질, 효력, 현황으로 구분하여 검토하고, 제3절에서는 해양플랜트공사보험의 개요를 보험의 의의, 법적 성질, 효력, 현황으로 구분하여 검토한다.

제3장에서는 해양플랜트공사계약의 문제점과 개선방안을 논하고, 특히 법적 분쟁이 발생할 경우 적절하고 유효한 분쟁해결을 위한 해양플랜트공사계약상의 분쟁해결의 개선방안에 대해서 논한다. 이 장은 총 3개의 절로 구성되어 있으며, 제1절은 해양플랜트공사계약의 문제점을 논하고 있다. 제2절에서는 해양플랜트공사계약의 주요 법적 쟁점사항과 이에 대한 개선방안을 제안한다. 제3절에서는 해양플랜트공사계약에서 발생하는 법적 분쟁의 원인과 유형을 살펴보고, 해양플랜트의 종류에 따른 적절한 분쟁해결의 개선방안을 제시한다.

제4장에서는 해양플랜트공사보험의 문제점을 논하고, 국제적으로 통용되고 있는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요 내용을 검토하여 보험약관의 개선방안을 제시한다. 이 장은 총 3개의 절로 구성되어 있으며, 제1절에서는 해양플랜트공

사보험의 문제점을 논하고 있다. 제2절에서는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보위험과 주요 내용을 검토하고 제3절에서는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 개선방안을 제시한다.

마지막으로 제5장은 결론으로 본 논문에서 필자가 제시한 해양플랜트공사계약과 공사보험의 개선방안을 공사계약과 공사보험으로 구분하여 정리한다.



제2장 해양플랜트공사계약 및 공사보험의 개관

제1절 해양플랜트의 개념

I. 해양플랜트의 정의와 법적 성질

1. 해양플랜트의 정의

해양플랜트(offshore plant)⁵⁾는 육상플랜트에 대비하여 해양에 설치되는 구조물을 의미하며 통상적으로 해양에서의 석유 및 가스를 탐사, 시추, 생산, 처리, 수송하는 시설과 설비를 통칭한다. 광의적인 관점에서 해양플랜트는 해양자원개발에 필요한 시추·생산 시설을 포함하고, 조력, 파력, 풍력 등 해양에너지발전시설, 대형 선박안전시설, 해양관측시설, 망간단괴와 같은 심해자원 개발시설, 심층수 개발용 해양설비, 해상호텔과 같은 해양레저시설, 해상소각장이나 화장장과 같은 혐오시설, 해상공항이나 해상공장 등 아주 다양한 구조물을 포함하고 있다. 이 연구는 해양플랜트의 주류⁶⁾를 이루고 있는 해양에서의 석유 및 가스의 시추·생산구조물을 중심으로 논의하고자 한다. 해양에서의 석유 및 가스의 개발과 관련된 해양플랜트는 해상플랫폼(surface platform), 해저(subsea)시스템, 이송설비(URF : umbilicals, risers, flowlines)로 구성되어 있고, 학자에 따라 해상플랜트를 하부구조물(hull side)과 상부구조물인 탑사이드(topside)로 구분하기도 한다.⁷⁾

해양플랜트는 용도에 따라 원유나 가스를 생산하기에 앞서 해저 유정을 뚫는 시추기능을 담당하는 시추용 플랜트와 시추된 유정에서 원유나 가스를 추출하여 처리·저장하는 생산용 플랜트로 구분된다. 시추용 해양플랜트에는 잭업식(Jack-up)

5) 플랜트(plant)는 기계와 장치를 기술적으로 복합화하여 생산자가 목적으로 하는 원료 또는 중간재, 최종 제품을 제조할 수 있는 생산설비를 뜻하는 것으로 기존 해양플랜트의 영문표기로 사용되던 offshore platform을 offshore plant로 표기한다.

6) 해양플랜트 투자의 95% 이상이 석유 및 가스 개발을 위한 시설 및 장비에 대한 것이기 때문에 실제적인 의미에서 해양플랜트는 해저의 석유 가스의 시추 생산 시설 및 장비를 일컫는다(안충승, 「해양플랜트 활성화」(서울 : 초당, 2010), 31-32쪽).

7) 서기용 외2인, “해양플랜트 발전 방안”, 「기계산업」 Vol.52 No.10, 대한기계학회(2012), 30-31쪽.

리그, 시추선(drillship), 반잠수식(semi-submersible) 리그 등이 있고, 생산용 해양플랜트에는 고정식 플랫폼(fixed platform), 부유식 생산·저장·하역설비(Floating Production, Storage and Off-loading vessel : FPSO), 인장각식플랫폼(Tension Leg Platform : TLP), 스파구조물(spar) 등이 있다.

해양플랜트는 설치형태에 따라 고정식과 부유식으로 나눌 수 있으며, 중간 형태인 유연식을 추가하여 더 세분화할 수 있다. 고정식은 설비구조물을 해저 지반에 고정하여 파랑 하중과 자체 중량을 지탱하도록 설계된 방식으로 파일고정식(jacket) 구조물, 콘크리트 중력식(concrete gravity) 플랫폼, 갑판승강식 리그 등이 있고, 주로 300m 이내의 얕은 수심에서 사용되며 이보다 깊은 수심에서는 부유식 및 유연식 구조물이 적용되고 있다. 부유식은 부력으로 수면에 떠 있으면서 다양한 계류시스템을 통해 위치를 고정하는 방식으로 반잠수식 리그, 시추선, FPSO 등이 있다. 그리고 고정식과 부유식의 중간 형태인 유연식은 해저에 파일을 박아 고정을 하지만, 수평운동은 어느 정도 허용하는 방식으로 타워형구조물(guyed tower), 인장각식플랫폼, 스파구조물 등이 있다.

2. 해양플랜트의 선박성에 관한 법적 성질

해양플랜트의 설치장소가 심해까지 확대됨에 따라 기존의 고정식 설비에서 부유식 설비로 종류가 다변화되고 있다. 특히 육상에서 건조공사를 마친 해양플랜트는 해상으로 운반되어 발주자가 지정하는 해역에서 최종적인 시운전을 완료하고 발주자에게 인도되는 일련의 기간 중 태풍, 지진 등과 같은 자연재해 또는 해양환경오염 및 타 선박과의 충돌 등의 위험성이 존재함에 따라 법률의 적용과 해석에 대한 다양한 문제를 예방하기 위하여 해상운송의 주체인 선박과 비교하여 해양플랜트의 선박성 여부에 대한 법적 지위를 검토할 필요가 있다.

가. 국내법상의 법적 지위

선박법, 선박안전법, 해사안전법, 해양환경관리법 및 기타 국내 해사관련 법률상의 해양플랜트에 대한 법적 정의와 해석이 개별법규의 입법 취지와 목적에 따라 조금씩 다르게 해석되어지고 있음에 따라 개별 법규에서 정의하고 있는 내용을 검토하고자 한다.

1) 선박법

우리나라 해사법의 대부분은 선박법에서 정한 선박의 개념과 적용범위를 기준으로 해당법규의 적용대상이 되는 선박을 결정하고 있으므로 선박법상 선박의 개념은 중요하다고 할 것이다. 일반적으로 선박은 물체의 부양성을 이용하여 수상을 항행하는데 사용되는 일정한 구조물을 말하며, 선박법에서는 “선박”이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배로서 기관을 사용하여 추진하는 선박인 기선과 돛을 사용하여 추진하는 선박인 범선, 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박인 부선⁸⁾으로 구분하고 있다.⁹⁾

따라서 해양플랜트 중 이동식과 같이 외형적으로 선박의 형상을 유지하고, 자항능력이 있는 해양플랜트의 경우 선박으로 취급이 가능하다. 그러나 선박의 외형을 유지한 상태로 갑판상부에 원유처리시설을 추가로 설치한 개조된 형태의 부유식생산저장시설은 선박성을 인정하지만 여러 개의 닻으로 선체가 고정되어 상업생산이 진행 중인 경우에는 선박으로 인정하지 않는다.

그리고 연안 또는 대륙붕해역에 완전 또는 부분적으로 고정되어 설치되는 관절연결형부유타워(Articulated Buoyant Tower : ABT), 인장각식플랫폼 등과 같은 해양플랜트의 경우 건선거(dry dock)에서 건조 중일 때에는 선박으로 취급하지 않고, 안벽에서 진수된 이후 시운전 준비 등의 경우이거나¹⁰⁾ 예인선에 의해서 예인되어 이동할 경우에는 선박으로 취급되어진다.¹¹⁾ 그러나 해역에 닻 등으로 항구적으로

8) 과거 선박법에서는 추진기관을 장치하지 아니한 준설선 또는 해저자원굴착선 등과 같이 추진력이 없으면 선박에 포함하지 않았으나 2000년 1월 6일 선박법 시행규칙 전면 개정으로 선박자체에 기계력이나 자연력을 이용할 수 있는 기구가 설치되어 항행하는 선박뿐만 아니라 다른 선박에 끌리거나 밀려 이동되는 시추선, 해저자원굴착선 등의 부선도 선박으로 포함시켰다(김동인, 「선원법」, (법률문화원, 2013), 109-110쪽).

9) 선박법 제1조 제2항 제1호.

10) 조선소에서 건조공사 중인 반건조(semi-constructed) 선박으로 거의 완성된 형태의 선박에 대해서는 특별한 목적에 부합될 경우 선박으로 인정될 수 있으나, 진수 이전에는 선박으로 볼 수 없다(상법 제790조). 즉 단순히 부양성만을 갖고 있는 블록(block)형태의 구조물은 선박으로 취급될 수 없으며, 선거장에서 선박의 형상을 유지하고 진수되어 시운전을 준비하고 있는 선박은 목적과 공사 진행상황 등을 고려하여 선박으로 인정될 수 있음을 의미한다(임채진, “해양구조물에 대한 해상법상 고찰”, 고려대학교 대학원 석사학위논문(2004.06), 65-66쪽 참조).

11) Offshore Co. v. Robison 266 F.2d 769(5th Cir. 1959). 사건에서 추진력이 없는 시추부선(drilling barge)에 근무 중인 Robison은 시추보조원의 직무를 담당하고 있었다. 즉 통상적으로 선원수첩을 발급받아 승선하는 일반 선원이 아닌 시추업무를 지원하기 위해서 승선하고 있는 일반 작업자를 의미한다. Robison은 시추 배관을 설

고정 설치되어 사용될 때에는 선박으로 취급되지 않는다.¹²⁾ 이 밖의 고정식 해양플랜트의 경우 해역에 항구적으로 고정되어 설치되므로 선박으로 인정되지 않는다.

2) 선박안전법

선박안전법에서 “선박”이라 함은 수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 해양수산부령이 정하는 부유식 해상구조물로 정의하고 있다.¹³⁾

특히 2007년 주요 개정에 따라 수상호텔, 수상공연장 등과 같은 부유식해상구조물에 대해서도 선박의 감항성을 확보하고, 최소한의 안전기준을 적용하기 위해서 선박안전법의 적용대상에 포함시켰다.¹⁴⁾ 그리고 이동식 시추선에 대해서 “액체상태 또는 가스상태의 탄화수소, 유황 및 소금 등과 같은 해저 자원을 채취 또는 탐사하는 작업에 종사할 수 있는 해상구조물(항구적으로 고정된 것은 제외)이다”라고 정의함으로써 해양플랜트의 적용범위를 보다 명확하게 규정하고 있다.

3) 해사안전법

해사안전법에서는 선박의 안전운항 및 안전관리체계 확립이라는 입법 취지에 따라 아직까지 해양플랜트를 적극적인 고려 대상에 포함시키지 않고 있다. 따라서 해사안전법상에는 선박¹⁵⁾에 대한 정의와 해양시설¹⁶⁾에 대한 정의를 별도로 구분하여

지하는 작업을 하던 중 골절사고가 발생하여 법원에 Offshore Co. 및 Fidelity & Casualty Co. 상대로 배상책임 소송을 제기하였다. 따라서 법원은 예인되어 이동이 가능한 구조물은 선박으로 인정하여 Robison을 선박에 승선하고 있는 선원으로 취급하여 피고에게 손해를 배상하도록 판시하였다.

12) “고정식 해양플랜트의 경우 선박으로 인정하지 않는다.”라고 하는 취지의 판결을 내린 대표적인 판례는 Dronet v. Reading & Bates Offshore Drilling Co., 367 F. 2d 150(5th Cir. 1966); ODECO v. Berry Bros. Oil-field Service Inc., 377 F. 2d 511(5th Cir. 1967); Nolan v. Coating Specialists, Inc., 422 F. 2d 377(5th Cir. 1970); Bertrand v. Forest Oil Corp., 441 F. 2d(5th Cir. 1971) 등이 있다(임채진, 전개논문, 86쪽 참조).

13) 선박안전법 제2조 제1항.

14) 이윤철·김진권·홍성화, 「해사법규」(부산 : 다솜출판사, 2012), 291-292쪽.

15) “선박”이란 물에서 항해수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)를 말한다(해사안전법 제2조 정의 참조).

16) “해양시설”이란 자원의 탐사·개발, 해양과학조사, 선박의 계류(繫留)·수리·하역, 해상 주거·관광·레저 등의 목적으로 해저(海底)에 고착된 교량·터널·케이블·인공섬·시설물이거나 해상부유 구조물로서 선박이 아닌 것을 말한다(해사안전법 제2조 정의 참조).

정하고 있다. 따라서 자항능력을 갖춘 이동식 시추선, 반잠수식 시추선 등이 선박의 범주에 포함되며, 자항능력이 없어 예인선에 의하여 예인되거나 고정된 위치에서 장기간 작업에 종사하거나 또는 종사할 것으로 예상되는 구조물은 선박의 범주에서 벗어난 해양시설로 간주된다.

4) 해양환경관리법

해양환경관리법에서는 해양오염사고에 따른 손해를 예방하고, 안전한 해양환경을 조성하기 위해서 선박의 정의에 고정식·부유식 시추선 및 플랫폼¹⁷⁾을 명시하여 규정하고 있어 여타의 국내법과 비교하여 선박의 범위를 해양플랜트까지 확대하여 정의하고 있다. 따라서 해양플랜트의 경우, 설치형태가 고정식인지 부유식인지에 상관 없이 선박으로 간주된다. 특히 선박과 대비되는 개념의 해양시설에 대해서도 별도로 상세하게 규정하고 있다.¹⁸⁾

5) 상법

상법상에서 정의하는 선박은 상행위 또는 기타의 영리를 목적으로 해상을 운항하는 항해선만을 의미한다.¹⁹⁾ 그러나 항해의 준비 및 개별 선박의 목적에 따라 일시적인 정선 또는 묘박 등으로 인한 사유로 항해를 하지 못하는 선박도 상법상의 항해선에 포함된다고 할 수 있다.²⁰⁾ 따라서 자항능력을 갖춘 해양플랜트의 경우에는 당연히 상법상의 선박에 포함되며, 부력을 갖춘 해양플랜트의 경우에도 즉 자항능력이 없는 부선형태로 예인선에 지원을 받아 예항될 수 있다면 선박으로 인정된다고 할 수 있다. 특히 항해의 용도가 아닌 고정식 해양플랜트의 경우에는 해상에 있다고 하더라도 상법상의 선박으로 인정될 수 없다.²¹⁾

나. 국제법상의 법적 지위

1) 유엔해양법협약

17) 고정식·부유식 시추선 및 플랫폼이란 「해저광물자원 개발법」 제2조제2호에 따른 해저광업을 위한 고정식·부유식 시추선 및 플랫폼을 말한다.

18) 해양환경관리법 시행규칙 제3조 해양시설 참조.

19) 채이식, 「상법 IV-보험법·해상법-」, (서울 : 박영사, 2001), 229쪽.

20) 국유 또는 공유의 선박에 대하여는 적용하지 않는다(선박법 제29조 단서 조항 참조).

21) 임채진, 전계논문, 64쪽; 채이식, 전게서, 229쪽.

유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea : UNCLOS) 제60조 제8항에 따라 각국의 영해 내에 설치된 고정식 해양플랜트 및 기타의 해양 구조물 그리고 인공섬(artificial island)은 영해국의 영토로 간주될 수 없다고 규정하고 있다. 그러므로 고정식 해양플랜트 및 해저배관 그리고 해저집유 및 저유시설 등은 선박으로 인정되는 것이 아니라 인공도서의 역할만을 한다.²²⁾

2) 국제해상충돌예방규칙

국제해상충돌예방규칙(International Regulations for Preventing Collision at Sea : COLREG) 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. 따라서 반잠수식 시추선 또는 이동식 시추선과 같이 자항능력이 있는 해양플랜트는 선박의 범주에 포함되어 국제해상충돌예방규칙의 적용대상이다.

3) 이동식해양시추설비의 건조와 장비에 대한 규칙

MODU 코드(Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1989)는 이동식 해양플랜트나 이동식 해양플랜트에 승선하는 사람에 대하여 국제항해에 종사하는 기존의 선박에 대한 해상인명안전협약이나 만재흡수선 협약에서 요구하는 것과 동등한 수준의 안전을 보증하고, 이동식해양시추설비(mobile offshore drilling unit)의 국제적인 이동과 운영을 촉진하기 위해 새롭게 건조되는 이동식해양시추설비에 대한 설계 기준, 건설 표준 및 기타 안전 조치와 같은 국제적인 기준을 제공하여 해양환경이나 승선하는 사람에 대한 이동식 해양플랜트의 위험을 최소화하기 위하여 개발되었다.

MODU 코드의 제1.3조 정의규정에서 이동식해양시추설비는 액체나 가스 상태의 탄화수소, 황, 소금과 같은 해저의 자원을 탐사하거나 개발하기 위한 시추 작업에 종사할 수 있는 선박(vessel)로 규정하고 있어, 이동식 해양플랜트를 선박의 범주에 포함하고 있는 것을 알 수 있다.²³⁾

22) 유엔해양법협약 제60조[배타적 경제수역에서의 인공섬, 시설 및 구조물] 제8항에서 “인공섬·시설 및 구조물은 섬의 지위를 가지지 아니한다. 이들은 자체의 영해를 가지지 아니하며 이들의 존재가 영해, 배타적 경제수역 또는 대륙붕의 경계획정에 영향을 미치지 아니한다”라고 명시하고 있다; Johnson, “Artificial Islands”, 4 *ILQ*, 1951, p.203; 임채진, 전제논문, 87쪽.

23) mobile offshore drilling units is a vessel capable of engaging in drilling

4) 해양오염방지협약

해양오염방지협약(The International Convention for the prevention of Marine Pollution from Ships 1973 : MARPOL 73/78) 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 해양오염방지협약의 적용대상이다.²⁴⁾

5) 헤이그 비스비 규칙

헤이그 비스비 규칙(The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 : The Hague-Visby Rules) 제1조 제4항에서 선박(ship)은 “해상에서 화물을 운송하는 모든 선주류이다”라고 정의하고 있는데, 이는 화물운송이라는 목적성을 특정함에 따라 모든 해양플랜트가 헤이그 비스비 규칙의 적용대상에 해당되지 않는다.

6) 1976년 해사채권책임제한협약

1976년 해사채권책임제한협약(The International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of November, 1976 : LLMC)은 별도로 선박의 정의를 명확히 하고 있지는 않으나, 선박의 적용과 관련하여 공기부양선(air-cushion vehicle)과 해저바닥이나 해저의 하층토에 존재하는 자원을 탐사·채취할 목적으로 건조된 부유식 플랫폼은 적용하지 않는다²⁵⁾”고 명시하고 있다. 하지만 다양한 형태의 부유식 해양플랜트가 모두 선박의 범위에 포함되지 않는지 여부를 결정할 수 있는 오염손해배상에 대한 국제적인 법체제가 완비되지 못한 상황이다.²⁶⁾

7) 1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약

1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 협약(International Convention on

operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt.(MODU code 1.3조 참조).

24) 선박으로부터 해양오염방지를 위한 국제협약(MARPOL 73/78) 제2조 (정의) 내용 참조.

25) This convention shall not apply to: (a)air-cushion vehicle, (b)floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof(LLMC 제15조 제5항 참조).

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

Civil Liability for Oil Pollution Damage : '92 CLC)에서는 부유식 저장시설(Floating Storage Unit : FSU)의 경우 이를 선박으로 인정할 것인 여부에 대해 유류를 화물로서 단순히 선적만하고, 상업행위를 목적으로 운송하지 않을 경우에는 선박에 포함시키지 않고 있다.²⁷⁾ 이때 운송이란 수상에서 외력에 의해서 부유식 저장시설이 부분적으로 움직이는 것이 아니라, 선주 또는 용선자에 의해서 선박을 일정한 장소에서 다음 장소로 자력으로 항해하는 것을 의미한다.

라. 해양플랜트 종류별 선박성에 대한 법적 특성

1) 이동식 해양플랜트

이동식 해양플랜트는 대표적으로 이동식 시추선(mobile drilling unit), 반잠수식 시추선 등이 있고, 자체적인 추진력을 갖고 항해할 수 있기 때문에 선박의 범위에 포함된다. 이동식 해양플랜트는 기본적으로 선박의 형상을 갖추고 있어 상부구조물(topside structure)이 일반적인 선박과 다른 차이를 제외하면 외형상으로 선박과 별다른 차이가 없기 때문에 선박으로 인정하는데 전혀 무리가 없다. 실제로 호주나 중국을 포함한 다른 국가들은 이동식 해양플랜트를 선박의 범주에 포함하고 있으며, 고정식 해양플랜트의 경우에는 해양시설로 구분하여 각자의 법적 정의와 범위를 다르게 적용하고 있다.²⁸⁾

2) 부유식 해양플랜트

부유식 해양플랜트는 광의적으로 FPU(Floating Production Unit)라는 용어에 포함되며, 하부구조(hull)의 형상 및 계류방법 차이에 의해 인장각식플랫폼, 스파구조물, FPSO 등으로 세부적으로 구분하고 있다. 특히 부유식 해양플랜트는 부양성만을 갖고 있기 때문에 이동식 해양플랜트와는 달리 자항능력이 없어 이동을 하여야 할 경우 예인선의 지원을 받아야 하는 항행능력의 한계를 갖고 있다.

부유식 해양플랜트와 유사한 부양성만 있고 자항능력이 없는 부선거(floating barge)는 미국 존슨법(Johnson Act of 1934) 상의 선박에 포함되지 않으며, 조선소에서 신조 및 선박수리에 사용되던 부선거는 고정된 구조물로 취급하여 선박으로 인정하지 않았다. 하지만 예외적으로 부선거가 표박중인 닻을 양묘하여 예인선을

27) 임채현, 전계논문, 15-16쪽 참조.

28) 임채진, 전계논문, 41-42쪽.

이용하여 위치를 이동할 수 있음에 따라 선박으로 취급하는 경우도 있다.²⁹⁾ 특히 선박의 자향능력과는 관계없이 기중기부선(floating derrick barge), 시추부선(drilling barge), 해저배관설치부선(pile driving barge) 같이 예인되어 이동이 가능한 구조물은 선박으로 인정된다.³⁰⁾

3) 고정식 해양플랜트

고정식 해양플랜트는 천해지역 수심 300~400m 이내의 해저에 고정되어 운영되는 구조물로서 하부를 지지하는 구조물의 형상은 철제자켓(steel-jacket)이 대부분이다. 특히 노르웨이 및 극지방 등과 같이 가혹한 해상기후조건을 극복하기 위하여 콘크리트 재질의 중력식 해양플랜트(Gravity Base Structure : GBS)가 주로 운용된다. 고정식 해양플랜트에 대한 선박성에 대하여는 명확한 의도를 갖고 설계단계에서부터 해상에서 부유가 되지 않도록 설계되어 건조·운영되거나³¹⁾, 향후 설치될 장소와 환경을 고려하여 설계된 인장각 해양플랜트라도 해저(seabed)와 닻(anchor)으로 영구적으로 고정되어 있는 경우에는 선박으로 인정되지 않는다.³²⁾ 따라서 해양플랜트 중 이동식 시추선(drill ship)과 같이 외형적으로 선박의 선형을 유지하고, 자향능력이 있는 해양플랜트의 경우 선박으로 취급이 가능하나, 연안 또는 대륙붕 해역에 완전 또는 부분적으로 고정되어 설치되는 관절연결형부유타워(Articulated Buoyant Tower : ABT), 인장각식플랫폼(Tension Leg Platform : TLP) 등과 같은

29) “고정식 해양플랜트의 경우 선박으로 인정하지 않는다.”라고 하는 취지의 판결을 내린 대표적인 판례는 *Dronet v. Reading & Bates Offshore Drilling Co.*, 367 F.2d 150(5th Cir. 1966) ; *ODECO v. Berry Bros. Oil-field Service Inc.*, 377 F.2d 511(5th Cir. 1967) ; *Nolan v. Coating Specialists, Inc.*, 422 F.2d 377(5th Cir. 1970) ; *Bertrand v. Forest Oil Corp.*, 441 F.2d(5th Cir. 1971) 등이 있다(임채진, 전계논문, 20-24쪽).

30) *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.

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

32) *Hefren v. Murphy Exploration & Production Co USA et. al.*사건에서 *Doherty*판사는 “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 않다”라고 판시하였다.

해양플랜트의 경우 선거장(dry dock)에서 건조 중일 때에는 선박으로 취급하지 않고, 안벽에서 진수된 이후 시운전 준비 등의 경우에 따라 선박으로 취급이 가능하다.³³⁾ 또는 자력 또는 예인선에 의해서 예인되어 이동할 경우에도 선박으로 취급되어진다.³⁴⁾ 그러나 해저에 고정 설치되어 시운전 중일 경우에는 선박으로 취급되지 않고 해양구조물(offshore facility)로 인정된다.³⁵⁾

II. 해양플랜트산업의 정의와 연혁

1. 해양플랜트산업의 정의

해양플랜트산업은 해양플랜트의 설계, 건조, 설치, 운영, 유지관리, 해체는 물론 해양자원의 탐사, 시추, 생산, 이송 등의 과정에 필요한 모든 산업활동을 포함한다. 그리고 해양플랜트 서비스산업은 해양플랜트 건조 이후 단계인 운송·설치·운영·유지관리·해체 등과 관련된 산업으로 해양플랜트 전체 산업 부가가치의 50% 이상을 창출하는 고부가치 산업이다. 해양플랜트가 해양자원을 개발하기 위한 일체의 설비라면 해저 석유 및 가스를 생산하기 위한 파이프라인, 크리스마스트리, SURF(Subsea Umbilicals, Riser, Flowline), 매니폴드시스템 등 해저장비와 해양플랜트의 운송, 설치, 해체, 부대사업 등을 수행하는데 필요한 지원선박(Offshore Support Vessel : OSV)은 광의적으로 해양플랜트의 범주에 포함된다.

해양플랜트산업은 다양한 해양공학기술을 바탕으로 한 대표적인 융복합산업이며,

-
- 33) 조선소에서 건조공사 중인 선박(semi-constructed), 거의 완성된 형태의 선박에 대해서는 특별한 목적에 부합될 경우 선박으로 인정될 수 있으나, 진수 이전에는 선박으로 볼 수 없다(상법 제790조). 즉 단순히 부양성만을 갖고 있는 블록(block)형태의 구조물은 선박으로 취급될 수 없으며, 선거장에서 선박의 형상을 유지하고 진수되어 시운전을 준비하고 있는 선박은 목적과 공사 진행상황 등을 고려하여 선박으로 인정될 수 있음을 의미한다(임채진, 전계논문 65-66쪽 참조).
- 34) Offshore Co. v. Robison 266 F.2d 769(5th Cir. 1959) 사건에서 추진력이 없는 시추부선(drilling barge)에 근무 중인 Robison은 시추보조원의 직무를 담당하고 있었다. 즉 통상적으로 선원수첩을 발급받아 승선하는 일반 선원이 아닌 시추업무를 지원하기 위해서 승선하고 있는 일반 작업자를 의미한다. Robison은 시추 배관을 설치하는 작업을 하던 중 끝절사고가 발생하여 법원에 Offshore Co. 및 Fidelity & Casualty Co.상대로 배상책임 소송을 제기하였다. 따라서 법원은 예인되어 이동이 가능한 구조물은 선박으로 인정하여 Robison을 선박에 승선하고 있는 선원으로 취급하여 피고에게 손해를 배상하도록 판시하였다.
- 35) 임채진, 전계논문, 85-86쪽 참조.

전후방 산업과의 연관 효과가 크고, 기술적 파급효과가 막대할 뿐만 아니라 기술인력, 기능인력 등 각종 분야의 전문인력을 필요로 하는 노동집약적인 고용구조를 갖고 있다. 또한 철강, 조선, 기자재, 해운은 물론 전기, 전자, 철강, 화학 등 연관산업이 매우 다양하다.

또한 고도의 기술과 자본 집약적인 산업인 해양플랜트산업은 오랜 경험과 높은 기술력을 가진 국제석유회사(International Oil Company : IOC³⁶⁾)가 사업을 직접 주도하며 사업단계 및 세부 기능별로 특화된 산업생태계가 견고하게 구축되어 있어서 시추, 설치, 생산 및 운영 등 가치사슬 단계별로 전문업체의 역할이 명확하게 구분되어 있고, 해양에서의 석유 및 가스자원의 개발 사업은 오랜기간 동일한 사업을 지속³⁷⁾하며 국제석유회사들과 신뢰관계를 유지해오고 있는 전문기업들 사이의 폐쇄적인 시장이었다. 또한 안전을 최우선으로 하므로 가격보다는 검증된 기술과 품질, 사업경험이 사업의 핵심 경쟁력이기 때문에 과거 프로젝트를 수행한 경험이 없는 기업의 신규참여는 극히 제한적이다. 이렇듯 해양플랜트산업은 타 산업분야에 비하여 높은 진입장벽을 형성하고 있어 개발도상국인들이 전문가 양성, 원천기술 개발 등 해양플랜트산업을 육성하거나 진출하는데 난항을 겪고 있다. 그러나 국영석유기업(National Oil Company : NOC³⁸⁾)이 시장의 주도권을 쥐면서 자신의 부족한 경험과 기술을 보완하기 위하여 과거와는 달리 일괄계약을 선호하며 EPC 계약방식으로 해양플랜트공사계약을 체결하여 조선소에 건조에 대한 모든 책임을 전가하고 필요에 따라 자원개발사업의 파트너에게 해양플랜트의 운영관리, 위험관리를 이양하기도 한다. 따라서 과거에 비하여 우리나라와 같은 현장경험이 부족한 국가의 시장진입의 기회가 많아졌다고 할 수 있다. 국내 해양플랜트관련 회사들은 생산(건조 및 제작) 부문에 지나치게 편중되어 있어 해양플랜트 생애주기별 다양한 시장분야로 진출을 못하고 있는 상태임에 따라, 상대적으로 부가가치가 높은 해양플랜트 서비스산업 분야를 필두로 해양플랜트산업 전반으로 진출하려는 노력이 필요하다.

2. 해양플랜트산업의 연혁

36) 대표적인 International Oil Company에는 British Petroleum(BP), Shell, Total, Chevron, Exxon-mobil 등이 있다.

37) 해양플랜트 주요기업의 설립연도를 보면 해양시추기업인 NOV(미국)는 1862년 설립, 해저장비 기업인 FMC(미국)는 1884년 설립, 해양 EPCI기업인 SAPIEM(이스라엘)은 1951년 설립되었다(배영일 외3인, 전계논문, 2쪽).

38) 대표적인 National Oil Company에는 Petrobras(브라질), Statoil(노르웨이), Gazprom(러시아), Aramco(사우디아라비아), NIOC(이란), Petronas(말레이시아) 등이 있다.

1760년에 시작된 영국의 산업혁명이라는 촉매제로 화석연료인 석탄과 석유의 개발산업은 가속화되고 지금까지도 세계경제의 성장과 더불어 지속적으로 성장하고 있다. 특히 석유산업은 1859년 미국의 펜실베이니아에서 최초로 상업용 유정 굴착 성공을 시작으로 세계인구의 증가와 산업의 팽창과 함께 석유수요는 지속적으로 증가하고 있다. 이와 같이 석유소비의 증가에 따른 육상(Onshore) 자원의 급속한 고갈로 인해 안정적인 석유공급을 위해서 연근해에서부터 심해까지 석유의 생산범위를 확대시켜왔다. 1930년대 미국 서해안의 대륙붕지역 유전개발을 시작으로 Brown & Root사와 McDermont사가 대표주자로 해양플랜트공사에 사용될 작업바지 및 자켓 운송 및 하역바지, 기중기선 등을 건조하여 중동, 북해지역, 캘리포니아 연안 등에 수많은 해양프로젝트를 수행하였다. 해양에서의 자원개발현장이 전 세계로 확대되면서 자국이 아닌 현지 조선소를 건설하여 필요한 해양플랜트 및 해양플랜트지원선박 등을 발주하면서 자연스럽게 해양플랜트산업의 세계화(Globalization)가 추진되게 되었다.

1947년 Kerr-McGee Corporation은 제2차 세계대전 이후 퇴역한 상륙함(Landing Ship Tanker : LST)를 개조하여 35톤 크레인과 위치 고정용 계선기(winch)를 설치하여 부유식 시추선을 세계 최초로 개발하여 원유를 생산하였다.³⁹⁾ 이후 1960년대 초반부터 해저자원에 대한 시추기술이 발달됨에 따라 연안을 중심으로 다양한 해양플랜트들이 설치되면서 본격적으로 해양플랜트산업이 활성화되었다. 이러한 기술진보를 바탕으로 중동전쟁으로 인한 발생한 제1차 석유과동과 석유수출국기구(Organization of Petroleum Exporting Countries : OPEC)의 석유수출금지에 대응하기 위해 1970년 중반부터 유럽의 북해, 아시아의 브루나이, 말레이시아 주변 해역, 브라질 동부해역, 아프리카의 나이지리아, 앙골라 해역, 기타 호주 및 뉴질랜드 주변해역에서 본격적인 탐사와 시추작업이 시작되었다.⁴⁰⁾

1970년대 중·후반부터 해양플랜트와 관련된 기술의 급속한 발전에 힘입어 초창기 나무로 시추탑을 세우던 방식에서 탈피하여 강관부재로 구성된 승강식시추선(jack-up rig) 또는 고정식플랫폼(fixed platform) 등과 같은 형태의 해양플랜트들이 대륙붕 주변에 설치되기 시작하였다. 이러한 시기에 고정식 해양플랫폼은 약 1,000

39) 정광호·서성부, 「부산지역 해양플랜트 및 연관 산업 육성방안 수립·현안연구」(부산 : 부산발전연구원, 2011), 7쪽.

40) David Sharp, *Upstream and Offshore Energy Insurance*(London : Witherby & Co. Ltd., 2008), p.6.

기 정도가 설치되었으며, 이를 통해서 전 세계 석유 및 가스의 약 18%정도를 공급하였다.⁴¹⁾ 1990년 이후부터 최근까지 기존의 연안 및 대륙붕의 해저경사면을 포함하는 천해(shallow water)지역에 대한 해저자원개발이 포화상태에 도달함에 따라 탐사·시추·생산 등과 관련된 기술을 갖추고 심해(deep water)⁴²⁾ 또는 남·북극을 포함하는 극해역으로 자원개발시장이 이동하는 경향을 보이고 있다.⁴³⁾

국내의 경우 1980년대 조선소의 값싼 노동력과 대형 건조시설 등을 이용하여 세계 해양플랜트산업의 선두주자들에게 적극적인 영업활동을 통하여 다수의 고정식 해양플랜트를 수주 받게 되었고, 이를 계기로 해양플랜트산업 시장에 진입하여 30년이 지난 지금은 축적된 경험과 기술을 바탕으로 세계 1위의 해양플랜트 건조설적을 유지하게 되었다. 해저석유 및 가스 개발시장이 천해에서 심해로 변화되게 됨에 따라 기존의 고정식 위주의 시추설비에서 부유식 시추설비로 종류가 다변화되었다. 따라서 우리나라는 세계적인 선박건조능력을 바탕으로 1990년대 후반부터 초대형 부유식 시추생산설비 등의 고성능 특수설비를 제작·공급하는 시장으로 진입하였으며, 심해유전 개발초기인 2000년대 초반 이후 수심 1,000m이상 극심해에서의 석유 및 가스의 시추·생산이 가능한 초대형 심해용 부유식 시추·생산설비 건조 시장에서 독점적인 지위를 유지하고 있다.

3. 해양플랜트산업의 변화

자원의 국유화와 더불어 2000년대 중반 이후부터 지속된 고유가로 해양에서의 석유 및 가스 자원의 개발 가속화와 맞물려 최근 해양플랜트산업에서는 중요한 환경변화가 일어났고 이를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 해양자원개발의 범위가 기존의 석유 및 가스에 국한되지 않고 개발 잠재력이 큰 망간단괴나 메탄 하이드레이트, 열수광상 등과 같은 다양한 해양자원까지로 넓혀지고 있다. 둘째, 북해 또는 북극해 등과 같은 극한 해상환경이 존재하는 해역 또는 심해로 해양플랜트 설치장소가 이동함에 따라 사업의 난이도가 높아지고 안전의 중요성이 더욱 강조되어 비용보다는

41) David Sharp, *op. cit.*, pp.7-9.

42) 대륙붕은 수심이 약 200m 이하인 곳, 심해는 200m-2,000m 사이, 극심해는 2,000m 이상의 수심을 의미한다. 최근 생산되는 유전의 평균 수심은 점차 깊어지는 추세에 있으며, 석유생산과 관련된 평균수심이 1990년도에는 약 400미터에 불과하였지만 2011년도에는 2,300미터로 점차 확대되고 있다.

43) 이대식 외3인, “북극개발의 기회와 대응”, 「CEO Information」 제892호, 삼성경제연구소 (2013.04), 1-3쪽 참조.

해양플랜트의 품질을 더욱 중시하게 되었다. 특히 심해지역의 자원을 생산하는 설비는 부유식 해양플랜트는 선박의 특성을 기본적으로 갖추고 있어야 하기 때문에 선박 건조역량이 해양플랜트 건조사업의 핵심부문으로 인식되고 있다. 셋째, 북해, 멕시코만 등 선진국들이 사업을 주도하는 기존의 해양자원개발시장 위주에서 남미, 아프리카, 동남아시아 등 신흥해양자원개발시장의 비중이 증가하면서 해당 지역의 자원보유국을 중심으로 새로운 사업질서가 형성되고 있다. 예컨대, 기존의 해양자원개발시장에서는 국제석유기업이 사업경험이 풍부하고, 기술이 특화된 전문기업과 오랜 관계를 기반으로 자원개발을 주도하며 시장을 점유하였다. 그러나 이와 달리 신흥해양자원개발시장은 각국 정부가 국익창출을 위하여 국영석유기업을 설립하고, 국영석유기업에 해양 자원의 독점적인 개발권을 부여하여 사업을 주도하도록 지원하고 있다. 국영석유기업이 주도하는 시장의 주요 특징은 국익을 최우선하므로 자국 산업을 육성하기 위해 현지참여정책을 엄격하게 적용하는 것과 국제석유회사에 비해 경험이나 기술력이 부족하여 사업을 직접 주도하기보다는 해양플랜트공사를 일괄수주방식의 계약(Turn-key)을 통해 조선소에 관리 및 위험을 전가시키듯이 필요에 의해 사업관리 및 위험관리를 사업파트너에게 이양하여 사업을 진행하기도 한다.

III. 해양플랜트산업과 계약

해양플랜트산업은 해양에서의 석유 및 가스자원의 탐사와 개발, 해양플랜트의 건조와 설치, 해양플랜트 운영과 지원, 노후화된 해양플랜트의 해체로 구분할 수 있으며 이러한 해양플랜트산업의 주기별 계약을 정리하면 다음과 같다.

1. 석유 및 가스의 탐사 및 개발계약⁴⁴⁾

해양플랜트산업에 있어서 가장 큰 비중을 차지하고 있는 해양에서의 석유 및 가스자원의 개발 산업은 일반적으로 자국 정부 또는 정부로부터 위임받은 국영석유회사와 상대국의 정부 또는 정부의 권한을 위임받은 국영석유회사 또는 국제석유회사 사이에 체결되는 것으로써 양 계약 당사자가 지향하는 목표는 상반된다.⁴⁵⁾

44) 성조환, “해저광물자원 개발정책의 문제점과 개선방안-해저광물자원개발법을 중심으로-”, 「한독사회과학논총」 제12권 제1호(2002. 6), 51-73쪽.

일반적으로 사용되는 계약의 유형은 양허계약(concession agreement), 생산물분배 계약(production sharing agreement), 서비스계약(Service contract)과 합작투자(Joint venture) 등이 있다. 이들 계약은 사업자에게 생산되는 석유의 소유권을 인정하는 양허방식(concession system)과 석유의 소유권을 국가가 갖는 계약방식(Contractual system)으로 구분이 가능하다. 계약방식은 생산물분배계약과 서비스계약으로 구분되며, 서비스계약에는 순수한 서비스계약과 사업자가 위험을 부담하는 위험청부계약(risk service contract)이 있다.⁴⁶⁾ 광의적으로 양허계약의 범주에는 합작계약(joint venture agreement), 탐사권부여(exploration licence, exploration permit), 생산권부여권(production license, production permit) 등이 포함된다.⁴⁷⁾ 각각의 계약은 계약당사자들 간에 통제권의 정도, 수익배분의 형태, 국영기업의 개입 여부에 따라 차이를 보이는 것이 일반적이다.

현재 세계 각국에서 사용하는 계약의 유형을 보면 대부분의 국가에서 양허계약이나 생산물분배계약을 사용하고 있다. 통계적으로 보면 전자는 주로 영국, 미국 등 선진국과 중남미 국가들이 사용하고 있고, 후자는 아프리카, 동남아시아 등 개발도상국에서 주로 사용하고 있다.

가. 양허계약

양허계약(Contrato de Concessão : Concession Agreement)은 전통적인 석유개발 계약의 유형으로 미국과 영국 등 선진국을 필두로 전 세계 약 100여 개국 이상이 채택하고 있어 석유개발계약의 주류라고 할 수 있다. 양허는 사업자가 한시적 기간 동안 특정지역에 대하여 탐사, 개발, 생산, 판매권을 정부로부터 양도받아 석유개발을 추진하고, 정부는 석유 생산에서 발생한 이익의 일부를 임차료, 로열티 및 조세의 형태로 받는 방식을 일컫는다.

양허계약은 양도지역이 넓고 개발기간이 장기간 소요되는 경우에 많이 사용되어 계약상에 일반적으로 생산을 강제하는 규정이 포함되어 있지 않다. 그렇기 때문에 양수기업은 석유가격의 변동에 따라 가격이 하락하면 감산을 실시하고, 반대로 가

45) Gordon H. Barrows, *Worldwide Concession Contracts and Petroleum Legislation*,(Oklahoma : Penwell Book, 1983), p.45.

46) 조희문, “브라질 석유자본개발의 법률제도와 개정논의에 대한 소고”, 「라틴 아메리카연구」 제22권, 54-55쪽.

47) Gordon H. Barrows, *world petroleum arrangements*, volume II (New York, 1995), p.95.

격이 올라가면 증산을 실시하여 생산량을 자유롭게 조정할 수 있는 처분권을 가지며, 단지 정부는 생산에 따른 금전적 보상권만을 가질 뿐이다.⁴⁸⁾ 이러한 문제를 개선하기 위하여 1950년대에 들어와 정부의 수익증대와 사업자의 자유처분권을 일부 제한하기 위하여 일정한 기간이 경과한 후에도 생산이 이루어지지 않을 경우에는 계약을 종료할 수 있는 의무생산규정과 산유국에 대한 로열티의 지불규정을 계약에 추가하는 협상을 이루어냈다. 초기에 석유회사들은 이러한 재협상에 부정적이었으나 실질적으로 석유기업들은 결국 석유개발권을 확보하기 위해 재협상에 임할 수밖에 없었다. 하지만 실상 전통적인 양허계약은 산유국들이 계약을 협상할 만한 기술적·법적 능력도 부족한 상태에서 석유회사들에게 유리하게 작성된 계약들이었기 때문에 석유회사들이 재협상을 거부할만한 국제적인 정당성이 부족했던 것이 사실이다. 그리고 석유기업은 생산부터 가공 및 유통에 이르기까지 석유관련산업을 수직 계열화했기 때문에 산업을 유지하기 위하여 가장 중요한 석유공급에 대한 보장이 절대적으로 필요했기 때문에 재협상에 응할 수밖에 없었다.⁴⁹⁾

이 결과로 현대적인 양허계약은 정부의 로열티를 높이고 석유수익의 분할에서 산유국의 몫을 대폭 증가시키고 있다는 공통적인 특징을 갖고 있다. 현대적인 양허계약은 과거의 양허계약에 비하면 계약기간의 축소, 생산의 의무화, 로열티의 증액, 정부참여금의 증액 등이 계약에 따라 내용상의 차이를 보이고 있지만 핵심사항인 사업자에게 석유의 탐사와 생산 및 수출에 대한 독점권을 보장한다는 점은 과거와 동일하다.

양허계약의 역사적 배경은 유럽 및 북미 열강들이 미개발국에 대한 자원수탈을 정당화하는 합법적인 계약의 형태라고 할 수 있는 반면에 자원민족주의의 태동과 함께 기존 양허계약의 조건 및 조항의 합리적 조정이 이루어짐과 더불어 석유개발의 새로운 계약형태로 발전하였는데, 그 대표적인 형태가 생산물분배계약방식이다.

나. 생산물분배계약

생산물분배계약(Contratos de Partilha de Produção, Production Sharing Agreement : PSA)은 양허계약의 문제점들을 보완하여 개발된 것으로 아프리카, 동남아시아 등의 개발도상국들이 가장 선호하는 석유개발 계약방식으로 양허계약방식

48) 조희문, 전계논문, 58쪽.

49) 조희문, 전계논문, 59쪽.

과 함께 석유개발계약의 주류를 이루고 있는 계약방식이다. 생산물분배계약은 사업자가 석유의 탐사, 개발, 생산 및 판매에 대한 모든 비용을 먼저 부담하고 석유생산물에서 우선적으로 투입된 비용(비용회수원유 : cost oil)⁵⁰⁾을 공제하고, 나머지 석유생산물(이익원유 : profit oil)⁵¹⁾을 국가와 일정 비율로 나누는 방식의 계약이다. 생산물분배계약은 사업관리의 책임은 사업자가 부담하지만 산유국 정부가 석유사업의 전반적인 경영권을 장악하고 있다는 점과 사업자는 양허계약의 경우와는 달리 허가취득자로서가 아니라 계약자로서의 지위만 보유하게 되는 점이 중요한 차이라고 할 수 있다.

다시 말해서 양허계약과 생산물분배계약간의 근본적인 차이는 생산되는 석유의 소유권을 누가 가지는가에 따라 결정지어지는데 양허계약에서는 개발된 석유소유권을 사업자가 가지는 반면, 생산물분배계약에서는 석유소유권이 정부에 귀속되고 사업자는 위험을 감수하고 사업을 수행한 급부로서 생산량의 일정분량을 가질 수 있을 뿐이다. 대신 생산물분배계약은 생산량의 20-40% 범위 내에서 사업자가 기부담한 탐사 및 개발 등의 비용과 같은 투자비의 회수 조치로써 석유 생산 즉시 우선적으로 사업자가 석유의 처분권을 행사할 수 있도록 명시하고 있다. 이는 양허계약에서 조광료를 우선 납부해야 하는 의무와는 반대로 사업자에 매우 유리한 조건이며, 소규모 유전의 경우에도 석유회사의 투자비 회수가 보장되는 장점이 있다.⁵²⁾ 일반적으로 생산물분배계약을 채택하는 국가는 국영석유회사를 통하여 외국의 석유회사와 계약을 하도록 하며, 사업운영에 국영석유회사를 참여시켜 관리하고 있다.

다. 서비스계약

서비스계약은 브라질, 아르헨티나 및 에콰도르 등 남미산유국에서 주로 운영되는 계약방식으로서 양허계약 및 생산물분배계약과 함께 제3의 석유개발방식의 위치를 차지하고 있다. 이 계약방식은 기본적으로 산유국 정부가 생산물에 대한 탐사, 개발, 생산, 정제 및 판매 등에 대한 모든 권리를 독점하는 형태이다.

이 계약방식의 기본요소는 탐사 및 개발단계에서 사업자가 투자비 전액을 부담한

50) 비용회수원유(cost oil)란 생산물분배계약에서 사업자의 석유탐사, 개발, 생산 등의 투자에 대한 댓가로 석유 생산 즉시 사업자에게 우선 지불하는 석유를 말한다.

51) 이익원유(profit oil)란 석유생산물에서 모든 비용을 제하고 난 후의 나머지 석유생산물로 사업자와 정부가 배분하는 석유의 몫을 말한다.

52) 홍정혁·진호현 “해양플랜트 산업 관련 로컬콘텐츠 제도의 국내 도입방안에 관한 연구”, 『통상법률』, 통권 제126호, 52쪽

후, 사업성공시 투자비 회수 및 일정율의 현금 또는 현물보상을 서비스수수료(service fee)로 환급받게 되고 생산물의 소유권과 처분권은 정부 또는 국영석유회사가 갖는다. 석유소유권이 정부에 있다는 점에서 생산물분배계약과 유사한 특성을 갖고 있으나 양자의 근본적인 차이는 보수의 형태나 석유의 탐사 및 생산 등에 대한 통제권에서 찾아 볼 수 있다.

이와 같은 서비스계약은 위험청부계약과 조업청부계약으로 구분할 수 있다. 전자의 경우는 사업자가 석유개발실패에 대한 위험의 일부를 부담하되, 상업적으로 성공하면 생산물의 일부를 시장가격보다 낮은 가격으로 매수할 수 있는 우선권(call option)⁵³⁾을 부여받는 계약이고, 후자의 경우는 산유국들이 유전의 국유화 조치와 함께 탐사 및 개발에 대한 기술능력의 부족을 보완하기 위하여 발생한 계약형태로 사업자는 석유개발에 대한 책임을 지지 않고 단순히 기술적, 금융적 용역을 제공하고 그 대가로서 일정비율의 비용을 석유 또는 현금으로 받는 순수한 서비스계약을 말한다. 조업청부계약은 전술한 위험청부계약과 비슷한 유형으로 보이나 기술을 보유한 외국회사가 자본 위험성의 부담이 없다는 점에서 근본적 차이가 존재한다. 일반적으로 위험청부계약은 사업자와 정부기업이 사업의 운용에 공동으로 참여하는 형태를 취하기 때문에 결국 사업자와 정부 간의 합작투자의 형태로 추진된다.

라. 합작투자

합작투자(Joint Venture)는 사업자와 정부가 공동으로 석유의 탐사와 생산에 참여하여 석유생산부분의 일부에 대한 소유권을 갖는 방식으로 사업자와 정부는 동업자로서 석유의 탐사와 개발에 관한 모든 비용을 공동 부담하게 되고, 정부는 로열티와 세금 외에 발생하는 수익에 대해 일정부분을 소유하게 된다. 합작투자는 합작투자회사를 설립하여 각 당사자가 일정한 소유지분을 갖는 참여방식과 운영계약을 체결하여 각 당사자가 생산량의 일정부분을 갖는 계약방식으로 구분된다. 계약방식의 경우 일반적으로 국가가 생산량에서 50% 이상의 몫을 가진다.

53) 선택할 수 있는 권리를 뜻하는 옵션이 파생금융시장에서 사용될 경우 살 수 있는 권리를 콜옵션이라 합니다. 특정 대상을 만기일이나 이전에 미리 정한 가격(행사가격)으로 매도자로부터 살 수 있는 권리를 매매하는 계약을 의미한다. 콜옵션을 매수한 사람은 시장에서 해당 상품이 사전에 정한 가격보다 높은 가격에서 거래될 경우, 그 권리를 행사함으로써 싼 값에 상품을 구입할 수 있습니다. 그러나 해당 상품의 시장 가격이 사전에 정한 가격보다 낮은 경우는 그 권리를 행사하지 않을 권리도 있다.

2. 해양플랜트 생애주기별 계약

가. 해양플랜트 건조단계

해양플랜트 건조와 관련하여 발주자와 조선소 간에 계약의 체결은 해양플랜트공사계약이라고 하는 법률적인 수단에 의해서 이루어진다. 해양플랜트공사계약은 조선소가 발주자와 합의된 금전적인 대가를 받는 조건으로 구조물을 완성하여 발주자에게 소유권 및 관련 채권⁵⁴⁾의 일체를 양도하는 계약을 의미한다. 이때 범용성이 거의 없는 고정식이나 부유식과 같은 해양플랜트는 공사기간 중 조선소가 소유권을 가지지 않고 발주자가 소유권을 가지고 있는 경우가 있다. 국내에서 진행되고 있는 해양플랜트공사계약은 대체로 프로젝트의 성격⁵⁵⁾을 갖고 있으며 조선소⁵⁶⁾가 자신의 노동력, 자본, 기술, 자재 등을 이용하여 합의된 기일 내에 발주자에게 해양플랜트를 인도하고 그 대가로서 공사대금을 계약조건에 명시된 대금결제방식에 따라 지급받을 것을 약속함으로써 성립된다. 또한 해양플랜트공사계약은 미래적 가치를 목적으로 발주자와 조선소간의 합의에 의해서 성립되며, 계약서상에 명기된 각종 조건에 부합되도록 건조되었는지를 인도 전에 시운전을 통해서 검증한 이후 소유권이전과 함께 최종적으로 계약이 종료된다.

해양플랜트공사계약은 일반적인 국제무역계약의 구조⁵⁷⁾와 거의 유사하며, 통상적

54) 해양플랜트공사계약상의 채권은 발주자가 조선소에게 해양플랜트공사의 완성에 필요한 특정의 행위를 하게 할 수 있는 권리이다. 채권은 채무자인 조선소의 행위를 매개로 함으로써만 비로소 해양플랜트공사가 완성되는 권리 내용의 실현을 목적으로 하고 있다(김형배 외2인, 「민법학강의-이론·판례·사례-」 제13판(서울 : 신조사, 2013), 1206쪽 참조).

55) 프로젝트는 일시적이고 유일한(unique) 의미를 갖고 있는 반면 범용은 계속적, 반복적이라는 점에서 기본적으로 서로 다르다. 따라서 프로젝트란 유일한 상품 또는 서비스를 만들기 위해 수행되는 일시적인 노력이 포함된다. ‘일시적’이라는 것은 모든 프로젝트가 분명한 시작과 끝을 갖는다는 것을 의미하며, ‘유일한’이라는 것은 상품이나 서비스가 그와 비슷한 상품이나 서비스라도 부분적인 측면에서 차이가 존재함을 의미한다(Project Management Institute, *A Guide to the Project Management Body of Knowledge(Pmbok Guide)*, 5th ed.(Pennsylvania : PMI Inc., 2013), p.3).

56) 일반적인 EPC계약은 발주자와 수주자 또는 시공자 간에 이루어지는 제조 및 용역 제공서비스계약이다. 그러나 본 논문에서는 해양플랜트공사계약에 국한하여 기술하고 있기 때문에 수주자 또는 시공자는 ‘조선소’라는 용어로 일원화하고자 한다.

57) 해양플랜트공사계약은 일반적인 국제계약의 전체 구조와 동일하나, 개별 프로젝트의 특성에 따라 본문상의 일반조건의 내용만이 수정되어 사용되고 있다.

으로 발주자와 조선소 간의 작업범위 및 내용, 공사 수행에 필요한 기술요구사항, 명확한 인도조건, 개별계약 주체들 간의 공사대금 지급방식 및 시기, 위험의 분배, 조선소의 계약불이행에 따른 대응방안 및 조기인도에 따른 성과보수(incentive) 등이 본문의 일반조건에 포함되어 있다.

해양플랜트공사는 일반상선의 건조와 달리 개별공사들이 비정형화, 비표준화된 프로젝트의 성격을 강하게 가지고 있기 때문에 예전부터 미국 및 유럽계 국제석유회사들은 발주자인 자신들의 요구에 맞도록 다양한 형태로 계약을 체결해 왔다.

나. 해양플랜트 운반단계

해양플랜트 운반은 조선소에서 건조한 해양플랜트를 해양의 석유·가스 광구까지 운반하는 사업으로 해양플랜트 수요가 증가함에 따라 해양플랜트 운반사업도 함께 성장하고 있다. 해양플랜트를 운반하는 장비로는 대형 바지(Barge), 대양예인선(Ocean Tug)나 중량물운반선(heavy lift carrier) 등을 들 수 있는데 해양플랜트가 대형화됨에 따라 운반장비도 같이 대형화되는 추세이다. 국내 조선소에서 건조가 완성된 해양플랜트는 ‘프로젝트’화물로 분류되어 통상적으로 중량물운반선에 의해서 발주자가 지정한 해역 또는 장소로 운반되게 된다. 물론 발주자가 EPC계약의 형태로 해양플랜트공사를 일괄책임방식으로 조선소에게 발주한 경우, EPC계약의 범주 내에 운반 및 설치공사가 모두 포함될 수 있다. 하지만 조선소가 직접 해상운송을 하지 못 할 경우에는 제3자와의 별도의 계약을 체결하여 해상운송을 실시하게 된다. 해양플랜트는 일반적인 산적화물이나 컨테이너화물과 달리 특수목적에 기반으로 제작된 비정형화된 프로젝트화물로 이러한 화물의 해상운송시 사용되는 대표적인 표준계약서에는 발틱국제해운협의회(The Baltic and International Maritime Council : BIMCO)에서 개발한 HEAVYCON, PROJECTCON이 있고, 해상운송 중 발생할 수 있는 프로젝트화물의 인도지연에 기인한 에너지개발이나 생산공정의 정상운영 지연에 따른 경제적 손해를 회피하는 위험관리 수단으로서 프로젝트화물보

- 1) 표제(title of contract)
- 2) 두서(headings)
- 3) 전문(premises)
- 4) 본문(body)
- 5) 말미문언(testimonium clause)
- 6) 당사자의 서명·날인(signature; seal; attest)
- 7) 첨부문서(annex; appendix; addendum; attachment; exhibit)

험(Project Cargo Insurance)이 있다.

다. 해양플랜트 설치단계

해양플랜트 설치사업은 해양에서 석유·가스를 생산하기 위해 해양플랜트, 파이프라인, 해저장비 등을 현지 광구에 설치하는 사업으로 고급기술과 고가의 특수장비가 필요하기 때문에 우리나라와 같은 후발주자들의 진입이 더욱 어려운 분야이다. 국내 조선소가 발주자들로부터 EPCIC(Engineering, Procurement, construction, Installation & Commissioning) 형태로 해양플랜트를 수주할 경우에 조선소는 해양플랜트를 설치할 수 있는 자체 기술, 장비, 인력 등이 부족함에 따라 Subsea 7, Heerema, Allsea 등과 같은 국제적인 기술경쟁력과 다양한 실적을 보유하고 있는 설치업자와 별도의 설치계약(Installation contract)을 진행하게 된다. 현재 국제적으로 통용되는 해양플랜트 설치와 관련된 별도의 표준계약서는 존재하지 않아 통상적으로 도급자인 조선소가 수급자인 설치업자와 서비스 계약을 통해서 설치작업을 진행한다. 그리고 국내 조선소는 설치작업과 관련된 위험을 담보하기 위하여 전위험 담보건설공사보험⁵⁸⁾(Construction All Risks Insurance : 이하에서는 “CAR”라고 약칭한다)약관을 많이 이용하고 있으며, 해양플랜트의 담보 금액이나 위험의 범위에 따라 포괄적인 위험을 담보하기 위해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용하기도 한다. 예컨대, 노르웨이의 경우 노르웨이 석유 및 가스협회(Norwegian Oil Industry Association : OLF)와 Statoil, Stolt Offshore, Subsea 7, Technip Offshore Norge 등과 같은 이해당사자 간의 공정한 이익분배와 분쟁의 최소화를 목적으로 Norwegian Subsea Contract(NSC 05)라고 하는 표준해저장비설치계약서를 개발하여 사용하고 있다. 그리고 SKULD P&I⁵⁹⁾는 북해 및 노르웨이 주변해역에서 진행되는 해저배관, 전기매설 등과 관련된 특수해양플랜트공사에 필요한 위험과 관련하여 “Subsea and Marine Contractor Equipment Insurance 2015”이라고 하는 특수목적보험약관을 개발하여 시장에 제공하고 있다.

58) 모든 형태의 건설공사를 진행하는데 있어서 발생할 수 있는 위험은 CAR보험을 통해서 담보하고 있다. 특히 물적 손해 및 재산상의 손해를 담보하며, 건설현장에서 작업 중 발생하는 제3자에 대한 배상책임까지도 확장담보하고 있다(장덕형, “건설공사보험과 담보범위의 연속성에 대한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문(1997.02), 26-27쪽).

59) SKULD P&I는 1897년 설립된 노르웨이의 선주상호보험으로 전세계 상선대의 약 90%정도가 보험을 가입한 국제 P&I의 멤버로 활동하고 있다.

라. 해양플랜트 운영단계

해양플랜트 운영사업은 발주자가 해양플랜트로 해저의 석유·가스를 시추 또는 생산하는 사업으로 직접 운영 방식과 용선방식으로 구분할 수 있다. 현재 한국석유공사는 두성호의 경우 직접 운영 방식으로 사용하고 있으나, 지분참여나 운영권을 가진 해외광구들에 대해서는 별도의 해양플랜트나 해양플랜트지원선박을 용선하여 운영하고 있다. 또한 최근 여러 대기업들이 해양플랜트운영사업에 진출할 의사를 갖고 있고 포스코 대우인터내셔널은 현재 미얀마의 ‘쉐’광구에서 운영사업을 진행하고 있다.

해양플랜트 운영·관리회사(Offshore Operation and Maintenance Company : O&M Company)는 발주자 소속의 자회사 또는 발주자와 별도의 계약을 체결한 전문기술과 경험을 보유한 회사로 구분할 수 있다. 운영·관리회사는 해양플랜트 운영에 필요한 인력의 공급(manning), 유지관리(maintenance), 연료공급(bunkering), 영업(marketing) 활동까지를 포함하는 해양플랜트의 전반적인 운영을 대행해 주고 그 대가로서 일정한 수수료를 수령할 것을 국제석유회사 또는 국영석유회사와 같은 발주자와 약속한 계약상대자를 의미한다. 이는 해운산업에서 이미 활성화된 선박관리사업자⁶⁰⁾와 매우 유사하다고 할 수 있다. 과거 발주자들은 ‘자가형(in-house)’으로 별도의 자회사를 통해서 해양플랜트를 운영·관리하였으나, 최근에는 비용 및 위험 관리 측면에서 효율성을 높이기 위하여 제3자와 별도의 계약을 체결하기도 한다. 발주자들로부터 아직까지 기술과 경험을 검증받지 못한 국내 관련 기업들은 선박관리업의 발전모델을 모방하여 해양플랜트 운영·관리 분야 중 선원 및 기타 전문 인력의 공급분야에서 제한적인 참여가 이루어지고 있다.

해양플랜트 운영계약(offshore management contract)은 단독계약과 복합계약으로 구분되며 단독계약은 발주자가 선원 및 인력공급계약, 지원 및 보수계약, 영업계약 중 하나를 분리하여 별도의 전문회사와 계약하는 것을 의미한다. 반면에 복합계약은 앞서 언급한 선원 및 인력공급계약, 지원 및 보수계약, 영업계약을 모두 하나의

60) “선박관리산업”이란 국내외의 해상운송인, 선박대여업을 경영하는 자, 관공선 운항자, 조선소, 해상구조물 운영자, 그 밖의 선원법 상의 선박소유자로부터 기술적·상업적 선박관리, 해상구조물관리 또는 선박시운전 등의 업무의 전부 또는 일부를 수탁(국외의 선박관리사업자로부터 그 업무의 전부 또는 일부를 수탁하여 행하는 사업을 포함)하여 관리활동을 영위하는 것을 업으로 하는 산업을 말한다.(선박관리산업발전법 제2조 제1호 참고), “선박관리사업자”란 해운법 제33조에 따라 선박관리업의 등록을 한자를 말한다(선박관리산업발전법 제2조 제2호 참고).

패키지 형태로 묶어 계약하는 것을 의미한다. 통상적으로 고정식 해양플랜트를 제외한 이동식, 부유식 해양플랜트는 용선(charter)형태로 운영되는 경우가 많으며, 이때 용선자인 해양플랜트 관리회사가 선원 및 인력공급계약, 지원 및 보수계약, 영업 계약 등을 발주자와 계약하여 해양플랜트를 관리한다. 뿐만 아니라 해양플랜트지원 선박도 지원 및 보수계약에 포함하여 일괄적으로 계약이 진행되며 주로 사용되는 계약서식에는 발틱국제해운협의회에서 개발한 SUPPLYTIME 2005, SHIPMAN 2009 등이 있다. 특히 해양플랜트 운영·관리회사는 시추, 생산, 저장, 이송 중 발생할 수 있는 해양오염 및 제3자 배상책임과 관련하여 Energy Exploration and Development(EED) Insurance에 가입하여 위험을 담보하고 있다.

마. 해양플랜트 해체단계

해양플랜트는 설치된 후 보통 25년 이상이 되면 해체단계에 돌입하게 되며, 최근 해체물량이 많아지면서 글로벌 기업들의 주요 관심 사업으로 부각되고 있다. 뿐만 아니라 환경문제가 글로벌 이슈로 떠오르면서 해체사업에 대한 기술적, 환경적 논의도 크게 증가하고 있다.

해양플랜트 해체사업은 해양플랜트 생애주기의 마지막 단계로서 유정의 생산 한계 및 장비의 사용기간 종료로 인하여 폐기처분이 필요한 해양플랜트에 대한 적절한 철거(removal), 처리(disposal) 등과 관련된 일체의 사업을 의미한다.

해양플랜트 해체사업은 전부해체(complete removal)와 일부해체(partial removal)로 구분되며, 전부해체는 해양플랜트를 해상크레인으로 철거한 후 육상으로 이송하여 해양플랜트를 완전하게 분리, 제거, 폐기하여 해저부분과 해상부분을 완전히 철거하는 것을 의미한다. 그리고 일부해체는 상부구조물만 절단하여 해체하고, 하부철제 또는 콘크리트 자켓은 등대, 관광조형물, 해상호텔, 양식장, 인공어초 등으로 재활용(recycling) 또는 리모델링(remodeling)하는 것을 의미한다. 특히 영국, 노르웨이 등을 중심으로 북해에 설치된 고정식 해양플랜트에 대해서는 상부구조물의 노후 또는 교체가 필요한 운영모듈(operation module)에 대한 전반적인 개보수(retrofit) 작업을 통해서 재사용(reuse)하는 비율도 증가하고 있다.

해체분야는 건조분야와 같이 관련 국제협약과 연안국의 법률에 의해 엄격한 이행이 요구되어 진다. 유엔해양법협약(UNCLOS)은 사용연한이 경과한 해양플랜트는 반드시 안전항해를 위하여 폐기하도록 규정하고 있고, 북동대서양 해양환경보호 협

약(OSPAR Convention, 1992)에서도 사용연한이 경과한 해양플랜트는 반드시 육상으로 이동하여 해체하도록 요구하고 있다. 특히 북해의 경우 영국의 Health and Safety at Work etc Act(1974), The Waste Management Licensing Regulations(1994), Special Waste Regulations(1996), Transfrontier Shipment of Waste Regulations(1994)나 노르웨이의 Petroleum Activities Act(1996)와 같은 연안국의 법률에 의해 엄격하게 통제되고 있다. 따라서 국내기업들이 동 분야에 진출하기 위해서는 국제적으로 기술력과 경험이 검증된 기업들과 협력하여 상부구조물의 해체작업 부분을 우선적으로 진행한 이후 점진적으로 하부구조물의 해체작업까지 확대하는 전략이 필요할 것이다.

국제적으로 통용되는 해양플랜트 해체와 관련된 별도의 표준계약서는 존재하지 않아 통상적으로 해체사업자와 서비스 계약을 통해서 해체작업을 진행하고 있고, 해체분야에 참여하는 계약자들은 반드시 자손보상원칙(the principle of knock-for-knock)을 따라야 하므로 일정 수준의 기술력이 요구되어진다. 만약 국내 중소형 해양플랜트기업들이 해체작업을 수행한다면 작업 중 발생할 수 있는 위험에 대한 담보나 시추공(drilling well) 봉쇄기술 등과 같은 부족한 기술들로 인한 사고 발생 대처의 한계성을 극복하기 위하여 해양플랜트 해체보험(Decommissioning All Risks : DAR)보험에 가입하는 것이 필요하다. DAR보험은 발주자의 물적손해, 배상책임, 계약자 소유 선박의 선체 및 P&I 등과 관련 위험을 담보하고 있다.

제2절 해양플랜트공사계약의 개요

I. 해양플랜트공사계약의 의의

해양플랜트공사계약이란 해양에서의 석유 및 가스자원의 개발을 목적으로 해역의 지리적 특성과 해상상태와 같은 환경적인 요인과 설비 및 인명의 안전을 위한 국제규칙이나 개별법규 등 관련 규정을 충족하는 해양플랜트를 건조하기 위하여 국영석유회사나 국제석유회사와 같은 발주자가 수급인인 조선소와 체결한 계약으로 계약당사자 간의 채권⁶¹⁾관계의 발생을 목적으로 조선소와 발주자간의 상호 대립하는 의

61) 채권이란 일반적으로 특정인의 다른 특정의 행위를 청구할 수 있는 권리를 일컫는다. 그러므로 첫째, 채권은 채무자의 행위를 목적으로 한다. 둘째, 채권은 채무자라

사표시의 합치에 의하여 성립되는 법률행위를 말한다.⁶²⁾ 해양플랜트공사계약과 유사한 계약으로는 선박건조계약과 육상플랜트공사계약을 들 수 있는데 해양플랜트공사계약은 화물이나 여객의 운송을 목적으로 선박을 건조하는 것과는 달리 탐사, 시추, 생산 등과 같은 자원개발을 목적으로 하여 건조의 목적 측면에서 선박건조계약과 차이가 있고, 해양플랜트는 육상이 아닌 해상에 설치되어 운영되기 때문에 이동식과 부유식과 같은 일부 해양플랜트는 선박성을 가지고 있으므로 설치장소나 기능적인 측면에서 육상플랜트공사계약과의 차이점을 가지고 있다.

또한 해양플랜트공사계약은 수출화물로서의 국제매매계약의 특징을 가지고 있지만 발주자에게 계약목적물의 소유권을 이전하기 위하여 선박의 건조와 플랜트의 제작 및 조립 공정이 결합된 복잡한 건조과정을 거쳐야 하기 때문에 많은 인력의 투입과 최소한 2-3년 이상의 긴 공사기간이 소요되는 점에서 단순한 물품매매거래와는 차이를 가진다.

이를 종합적으로 고려하면 해양플랜트공사계약이란 “도급인이 해저 혹은 해상에서 에너지자원의 시추, 생산 등 기타의 목적으로 수급인에게 구조물을 제작하여 목적지까지 인도하여 설치를 완료할 것을 요청하고 이에 대한 반대급부로 보수(공사대금)를 지급할 것을 약정하는 계약이다”라고 정의할 수 있다.

II. 해양플랜트공사계약의 법적 성질

1. 불요식 계약성

영미법이나 우리나라법에서 계약은 계약이 유효하기 위해서 어떤 형식을 필요로 하거나 서면화할 것을 요구하지 않는 불요식계약이다. 따라서 원칙적으로 구두로 체결한 계약도 유효하지만 관례상 국제계약을 체결할 때에는 정형화된 형식을 갖춘 계약서를 작성하는 것이 일반적이다. 따라서 국제계약에서는 표준식 계약⁶³⁾으로 주

는 특정인에 대한 권리이다. 셋째, 채권은 채무자의 행위를 청구할 수 있는 권리이다. 이 점에서 지배권으로서의 물권과는 달리 채권은 채무자에 대한 청구를 내용으로 하는 청구권인 것이다(김준호, 「민법강의; 이론과 사례」(서울 : 법문사, 1997), 573-574쪽).

62) 미천박, 「계약법」(서울 : 법경출판사, 1985), 30-31쪽.

63) 계약서의 형식은 편지식(letter agreement)와 표준식(form agreement)로 크게 구분할 수 있다. 편지식은 당사자 간에 간단한 내용의 계약을 체결할 경우에 많이 이용되며, 표준식은 대부분의 계약서가 취하는 형식으로 계약당사자의 수가 많은 경우

로 계약이 체결되며 서명 등에 의하여 그 내용에 관한 당사자 간의 합의가 인정되고 약인의 존재가 증명되면 구속력 있는 유효한 계약이 성립되는 것이 원칙이다. 계약은 2인 이상의 당사자 사이에 어떤 작위 또는 부작위를 할 의무를 부담할 것을 약정하는 의사의 합치로서 특히 당사자 일방이 합의내용을 위반하였을 경우 타방 당사자가 이행의 강제나 손해배상의 청구 등 일정한 구제수단을 행사할 수 있는 합의, 즉 구속력 있는 법적 관계를 발생시키는 합의를 의미한다.

2. 쌍무계약성

해양플랜트공사계약은 미래적 가치를 지닌 대상의 완성을 목적으로 발주자와 조선소간의 합의에 의해 계약이 성립되고 조선소는 해양플랜트 건조사양서(offshore plant specification)에 명기된 조건에 충족하는 해양플랜트라는 계약의 목적물을 건조할 의무를 부담하며, 발주자는 건조된 보험목적물의 성능을 확인한 후 목적물에 대한 인도의 대가로 공사대금을 조선소에 지불할 의무를 부담하는 계약당사자 간의 쌍무계약이다.

3. 국제계약성

해양플랜트공사계약은 최소한 두개 국적 이상의 기업 간의 급부와 목적물의 교환을 약속한 계약으로 일반적으로 국제계약의 형태로 계약이 체결된다. 국제계약은 일반적인 계약과는 달리 언어, 문화, 상관습의 상이성과 거리와 시간의 원격성, 법률제도의 상이성과 같은 특수한 환경 하에서 이루어지게 된다. 따라서 국제계약을 체결함에 있어서 대체로 영어로 계약서를 작성하는 것이 일반적이고 실제로 오늘날 국제거래는 영미법계 국가들이 주도하고 있다. 또한 어느 나라의 법률을 적용하여야 할지, 법률적용의 불확실성이 야기되기 때문에 국제계약 체결시에는 반드시 준거법조항을 삽입할 필요가 있다.

대부분의 해양플랜트공사계약은 국제경쟁 입찰의 형태로 계약당사자를 확정하고 계약을 체결하는 것이 통상적이나 예외적으로 설계나 건조 상에 고도의 기술력이 요구되거나 조선소와 발주자 간의 오랜 신뢰관계가 형성된 경우에는 계약당사자 간

나 계약내용이 복잡한 경우에도 불편없이 사용될 수 있는 형식이다(한국수출입은행, 「영문국제계약해설」(서울 : 신화, 2006), 8-9쪽).

에 수의계약을 체결하는 경우도 있다. 해양플랜트공사계약은 개별 국가의 동일한 법역 내에서 물품을 매매하는 것이 아니라 상호간의 의사합치에 따라 금전적인 대가를 기초로 원격지에서 물품을 매매하는 계약이다.⁶⁴⁾ 넓은 의미에서 해양플랜트공사계약은 완성된 ‘프로젝트’와 같은 하드웨어의 수출뿐만 아니라 이에 부수되는 설계, 운영기술, 관리능력 등 소프트웨어의 판매까지도 포함하는 종합적인 매매계약이다. 예컨대, 국내 기자재 기업이 선박용 기자재를 개발하여 인도네시아에 판매하고자 할 때 체결하는 대리점 계약(Distributorship Agreement 및 Agent Agreement)도 국제계약의 형식을 갖고 있고, 국내 조선소가 베트남에서 선박 건조가 가능한 중소형 조선소를 인수합병(M&A)하는 경우 상대방 의향 전달에 대한 명확한 목적에 국한된 양해각서(Memorandum of Understanding)도 국제계약의 일부라고 할 수 있다.

4. 혼합계약성

해양플랜트공사계약은 선박건조계약이나 국제건설공사계약과 유사한 제작물 공급계약으로서 공사단계까지는 발주자의 지시와 공사완료(해양플랜트의 제작)라는 도급계약의 원리와 공사가 완성된 해양플랜트를 발주자에게 인도하는 단계에서는 재산권(해양플랜트공사의 완성품)의 이전이라는 매매계약의 원리를 동시에 갖고 있다.⁶⁵⁾

해양플랜트공사계약은 발주자가 공사대금을 지급하면 조선소가 EPC 계약에 따라 스스로 자재를 조달하여 공사를 완성하는 계약으로 해양플랜트공사계약은 전형적인 제작물공급계약이라고 할 수 있다.⁶⁶⁾ 해양플랜트공사계약은 조선소의 건조의 측면에서는 도급의 성질이 있고⁶⁷⁾, 발주자에게 계약목적물을 완성하여 양도하는 공급의

64) 이태희, 「국제계약법」(서울 : 법문사, 2001), 5-7쪽.

65) 매매계약은 재산권이전 및 재산권 하자과 관련된 것이 핵심이며, 도급계약은 일의 완성을 위한 계약으로서 완성된 물건의 하자에 관한 규정이 핵심이다. 매매계약은 지시성을 가진 계속적 계약으로서 당사자 간에 일정한 결합관계가 형성되나, 도급계약은 결합관계가 형성될 여지가 없는 일시적인 관계의 차이가 존재한다(대판 1987.7.21. 86다카 2446 참고).

66) 제작물공급계약은 당사자의 한쪽이 상대방의 발주지시에 따라 일괄적으로 자신이 소유, 보유하고 있는 재료를 사용하여 만든 물건을 계약상대방에게 공급할 것을 약정하고 이에 상응하여 상대방이 대가를 지급하기로 약정하는 계약이다.

67) 도급계약은 목적물에 대한 완성이 목적이고 매매계약의 목적인 재산권의 이전과는 차이가 있다. 그러나 선박건조계약과 유사하게 해양플랜트공사계약의 주체인 조선소는 주로 자기의 재료로 부대체물을 건조하여 ‘선박’ 또는 ‘해양플랜트’라고 하는 목적물의 인도 의무와 더불어 소유권 이전의무도 부담한다고 볼 수 있다(김인유, “건조중인 선박에 관한 법률관

측면에서는 매매의 성질이 있다.⁶⁸⁾ 즉 도급계약설, 혼합계약설 등이 다양하며, 특히 우리대법원은 제작물이 대체물인 경우에는 매매로, 부대체물인 경우에는 도급으로 간주하고 있다.⁶⁹⁾

사건으로는 제작물공급계약으로서 해양플랜트공사계약이 인정될 경우 목적물이 대체물인 경우 당사자의 의사가 해당 물건을 매수하려는 매매의 의사가 강하기 때문에 매매계약으로 보는 것이 타당하고, 목적물이 비대체물인 경우 특정한 형태, 재료, 성능에 적합하게 제작하여 공급하는데 목적이 있기 때문에 일종의 도급계약의 일종으로 간주하는 것이 타당하다고 생각한다.

Ⅲ. 해양플랜트공사계약의 법적 효력

1. 계약의 당사자

가. 조선소

조선소는 해양플랜트공사계약상에 규정된 공사금액에 따라 프로젝트의 공사를 성실히 수행하고 최종적으로 성공적인 시운전을 마쳐서 발주자에게 인도해야하며, 인도 이후에 발생하는 잠재하자를 보증해야 한다. 그리고 조선소는 해양플랜트공사 중 고용한 하청업체에 의한 의장품설치 또는 설계하자와 연관되어 발생하는 문제에 대해서도 원청업체로서 일정한 책임이 있다.⁷⁰⁾ 반면에 발주자는 선박 건조 공정에 따른 선박 건조계약서에 명기된 선수금 납부일자에 맞추어 선수금을 납부하여야 하

계”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 한국해법학회(2010. 4), 21쪽 참조).

68) 영국, 미국, 독일 민법에서는 물품매매계약으로 보고 있다고 한다. 정선철, “선박 건조계약상 건조자의 책임과 제조물 책임법”, 한국마린엔지니어링학회지 제32권2호(2008.3), 22쪽. 한편, 도급계약의 일종으로 보는 나라는 독일, 일본, 한국 등을 들 수 있다(김철수·정선철, “영국법상 선박 건조계약에 대한 고찰”, 해사법연구 제17권 제1호(2010.6), 62-63쪽).

69) “계약에 의하여 제작·공급하여야 할 물건이 대체물인 경우에는 매매로 보아서 매매에 관한 규정이 적용된다고 할 것이나, 물건이 특정의 주문자의 수요를 만족시키기 위한 부대체물인 경우에는 당해 물건의 공급과 함께 그 제작이 계약의 주목적이 되어 도급의 성질을 띠는 것이다.”라고 판시하고 있다. 대법원1996·6·28·선고94다 42976 참고.

70) Curtis, *op. cit.*, p.30. Diamante Soe. De Transportes. v. Todd Oil Burners. 【1966】 1 Lloyd’s Rep. 179.

고, 조선소가 프로젝트를 완성한 이후 이를 인수받아야 할 의무가 있다. 그리고 조선소는 소유권 이전의 의무, 선박완성 및 인도의 의무, 서류 교부의 의무, 기타의 의무가 있다.

나. 발주자

발주자는 계약목적물에 특별한 계약위반사유가 없는 한 이를 인수하여야 하고, 조선소에게 인수의 대가로서 잔금을 지급할 의무를 부담하게 된다. 특히 별도의 추가적인 합의가 없는 한 해양플랜트의 인도 및 선수금의 납부는 동시에 이행하여야 하는 조건으로 계약을 체결하고 있다.⁷¹⁾ 즉 조선소는 발주자에게 선박을 완성하였으니 선박을 인수하라는 의사를 표시하여야 하고, 발주자에는 조선소의 공식적인 의사표시에 대해서 합의한 일정에 따라 인수 및 수락의 의사표시를 함으로써 해양플랜트를 인수해야 한다. 발주자는 만일 이러한 기간이 도과될 경우 안벽계류 비용 또는 외항정박시 투묘대기비용을 조선소에게 지불하여야 한다.⁷²⁾

2. 성립과정 및 요건

해양플랜트공사계약은 가장 먼저 발주자로부터 프로젝트에 대한 견적서 제출을 요구받거나 입찰참가 자격통지를 받게 됨으로써 본격적으로 진행된다. 조선소는 발주자로부터 발주하고자 하는 해양플랜트의 사용목적과 설치해역에 적합한 기술요구서⁷³⁾를 상세하게 검토한 후 기술적 사항과 상업적인 사항으로 구성된 입찰제안서를 준비한다. 조선소는 발주자의 목적에 적합한 프로젝트의 전체적인 FEED 설계자료의 작성을 통한 제반 명세와 합리적인 공사금액을 발주자에게 제출하게 된다.⁷⁴⁾ 해양플랜트공사계약의 체결에 있어서 계약당사자들은 확정청약을 하기 이전에 당사자 상호간에 계약체결을 위한 사전의 예비교섭단계를 거치게 된다. 즉 계약당사자들은 거래청약서 또는 문의 등을 통하여 상대방의 청약을 유인하거나 또는 확정청약과

71) 1979년 영국물품매매계약법 제27조, 제28조 내용 참고

72) Curtis, *op. cit.*, p.115.

73) 기술요구서에는 발주자가 원하는 항로와 항구 등의 기타의 조건에 적합한 선형과 주요 세부 사항들을 포함하고 있으며, 이를 근거로 선박건조자는 가장 경쟁력 있는 최종 선가를 산출하여 발주자에게 입찰 제안해야 한다. *Ibid.*, pp.9-10.

74) *Ibid.*, p.9. Blackpool and Fylde Aero Club Ltd. v. Blackpool Borough Council [1990] 3 All E.R. 25.

유사한 형태의 예비교섭단계를 가지게 된다.⁷⁵⁾ 이를 기초로 발주자는 다른 조선소에서 제시한 공사예정원가를 상호 비교함으로써 입찰제안서의 수락 여부를 판단하게 되는데 먼저 발주자의 기술자문단의 검토를 거쳐 예비교섭협정문을 작성하고, 금융주선측에서 최종 확인하여 결정하는데 짧게는 수주에서 수개월의 기간이 소요된다. 그리고 발주자가 1차에 제시된 입찰제안서를 그대로 수락하는 경우는 거의 없으며 협상우위를 유지하면서 여러 차례의 입찰제안서 수정을 거친다.

이러한 협상과정과 병행하여 해양플랜트공사계약서에 대해서 제시한 조건을 검토하고 발주자 측과 구체적인 협의 및 합의를 인터넷이나 유선을 통해서 진행한다.⁷⁶⁾ 현재 조선소측에 특화되고 경쟁력 있는 표준해양플랜트공사계약서를 제시하지 못하고 있으며, 통상 발주자의 표준계약서를 기초로 하되 발주자측이 특정 프로젝트에 대한 별도의 개정안을 제시하면 사전에 철저히 검토하여 각 조항별로 해당 표준조건과의 차이 및 이행가능 여부 등을 면밀히 검토하여 수정안을 작성하여 제출한다. 발주자는 입찰의향서를 제출한 조선소들 중에서 우선 협상대상목록⁷⁷⁾을 작성한 후 이를 상대로 최종 입찰제안서를 요구하게 된다.⁷⁸⁾ 이후 발주자는 최종낙찰대상 조선소와 비용총액, 사양, 척수, 납기일자 등의 기본적 사항에 대해서 합의한 후 발주의향서⁷⁹⁾를 작성하고 상호간에 서명한다. 발주의향서만이 전달되고 있는 단계에서는 조선소의 도크 여유공간(Building Slot)의 유무를 파악한다. 발주의향서는 통상 법적효력보다는 도덕적인 의무부담 정도로 의미를 부여할 수 있으나, 본문 상에 조건과 의무에 대해서 명기함으로써 계약서의 성격을 갖도록 할 수 있다.⁸⁰⁾ 발주 의

75) G.H. Treitel, *The law of Contract*, 9th ed. (London : Sweet & Maxwell, 1995), p.10.

76) Aleka Mandarake-Sheppard, *Modern Admiralty Law* (London : Cavendish Publishing Limited, 2001), pp.454-455.

77) 우선협상대상목록이란 선주측이 협상을 용이하게 하기 위해서 협의 대상이 되는 적격 조선소 수를 제한하여 이를 List - Up한 항목이다. 이후에 Proposal을 제출하고 경쟁 조선소가 제시한 조건들을 비교하며 최종적으로 경쟁력 있는 입찰 제안을 실시해야 한다.

78) Curtis, *op. cit.*, pp.9-10.

79) 발주의향서는 당사자 간의 계약 목적 대상 선박에 대한 명세(Description) 및 기준(Specification)이 규정되어 있고, 최종 계약 금액 및 지불 방법과 조건이 명시되어 있다. 또한 발주자측이 제공할 담보(Letter of Guarantee, Security)와 선박인도일자 그리고 준거법과 세부 계약조건에 대한 당사자 간의 협의 원칙 및 예상 계약 체결 일자 등이 명시되어 있다.

80) 원자력국제협력재단, 「국제 영문계약 MANUAL」 (서울 : 넥서스, 2011), 108-109쪽. 발주 의향서가 실질적인 법적 구속력을 갖는 계약으로서 효력을 발생하기 위해서는 양 당사자가 가 협상 중에 건조계약상의 준거법이나 관할권에 대한 논의를 마치고 거의 프로젝트 완료 서명의 단계에 이르렀을 때이며, 이에 대한 법적 구속력

향서와 유사하게 양해각서의 개념도 자주 사용된다. 양해각서 역시 계약에 대한 법적 강제력이 그 자체로는 없으나 계약서 본문에 법적효력 조항을 삽입함으로써 일반적인 당사자 간의 합의에 대한 구속력을 부여하여 추후에 이를 배제하거나 부인할 수 없도록 하고 있다. 그리고 ‘락 아웃 계약(Lockout Agreement)’를 추가로 삽입함으로써 보다 구속력 있는 효력을 유지하도록 하기도 한다. 발주의향서는 정식계약 체결 전에 당사자 간에 본 계약체결을 위하여 예비적으로 양해한 사항을 기재한 서면을 말한다.⁸¹⁾ 이를 기초로 완벽한 세부사항이 조율되면 본 계약을 체결하게 된다.

3. 효력의 발생 및 종료

영미법상 계약이 유효하게 성립되어 구속력을 갖기 위해서는 반드시 계약 주체들 즉 당사자 간의 의사 합치와 법적으로 유효한 약인⁸²⁾이 존재해야 한다.⁸³⁾ 특히 국제계약에 있어서 모든 계약조항은 국제적인 강행법규, 일반적인 공서양속, 해당 국가의 국내법규에 저촉되지 않아야만 유효한 계약으로서 인정받게 된다.⁸⁴⁾ 따라서 청약 당시에 계약조항이 적법했다라도 청약과 승낙이 된 이후에 위법하게 되는 경우에 그 계약은 이행불능의 원칙에 따라 계약이 자동적으로 해제되게 된다.⁸⁵⁾

에 대한 입증은 책임 계약 파기에 따른 피해 당사자가 가지고 있다. 최근 판례로는 High Court of Singapore Decision in Hong Kong and Shanghai Building Corporation Ltd. v. Jurong Engineering Ltd. 【2000】 2 S.L.R 54.

81) 원자력국제협력재단, 전게서, 106-107쪽.

82) 약인(約因;consideration)이란 계약의 당사자 간에 계약을 체결하고자 각자의 약정의 유인으로서 상호교환하는 법률적인 가치가 있는 대가를 말한다.

83) 영국계약법은 약인법리와 직접당사자관계 법리(privy of contract)를 토대로 구성되어 있다. 그리고 계약에 의한 권리와 의무는 계약의 직접당사자에게만 발생하며 약인을 주었던 자만이 계약이행을 주장할 수 있다(장재현, 「계약법의 현대적 과제」(대구 : 경북대학교, 2009), 231-232쪽).

84) 해양플랜트공사계약은 위에서 언급한 것과 동일하게 양 당사자간의 합의에 따라 계약이 성립하게 되며, 실무적으로 계약의 유효성이 확정되기 위해서는 다음의 조건들이 모두 충족되어야 한다. 첫째, 해양플랜트공사계약은 국가간의 수출계약이기 때문에 설치 또는 운영과 관련된 국가기관으로부터 수입허가 및 건조공사가 진행되는 국가로부터 수출허가가 필요하다. 둘째, 해양플랜트는 발주자의 자체 자금력만으로 해양플랜트공사에 필요한 대금을 전적으로 조달할 수 없기 때문에 정책금융, 채권조달, 지분투자 등이 필요하다. 따라서 해당 금융기관들로부터 금융공여에 대한 승인이 합의된 기간 내에 완성되어야 비로소 계약이 유효하게 발효된다. 결국 이러한 조건들이 양 당사자 간의 별도의 합의가 없거나 기간과 조건측면에서 충족되지 않을 경우 상호간의 법적인 권리와 의무관계도 유효하지 않게 된다.

85) 한국수출입은행(법무팀), 「영문국제계약 해설」(서울: 한국수출입은행, 2006), 27-34쪽.

해양플랜트공사계약이 유효하게 성립하였을 때 양 당사자 간의 어떠한 권리의무와 책임관계가 발생하는지 여부는 계약의 법적 효력과 관계가 있다. 해양플랜트공사와 관련된 본 계약이 체결된 시점부터 공식적인 법적 효력이 발생한다고 보는 것이 일반적이다. 그리고 해양플랜트공사계약의 종료는 본 계약상의 합의된 완성일자로 취급하는 것이 일반적이나, 완성의 개념과 관련하여 “실무적인 완성(practical completion)⁸⁶⁾과 실질적 완성(substantial completion)⁸⁷⁾으로 해석될 수 있다. 따라서 필자의 사견으로는 해양플랜트공사계약에서 의미하는 완성(completion)의 개념은 발주자에게 인도되기 위한 목적으로 공사된 해양플랜트의 완성으로서 계약상에 명시된 조항에 의거하여 모든 성능에 대한 기술적인 검증과 시운전이 통과된 상태를 의미하고 있기 때문에 실무적인 완성과 실질적인 완성이 결합되어야 진정한 완성이므로 해석하는 것이 타당하다고 생각한다.

그러므로 계약협상과정에서 조선소가 정보 및 경험의 부족으로 계약의 내용에 대해서 충분히 숙지하거나 고려하지 못한 상태로 계약을 체결한 경우 계약자체는 유효하지만 당해 계약에서 합의된 목적의 완성 또는 기대의 급부가 만족되지 못하는 문제가 발생할 수 있다. 따라서 이러한 문제를 해소하고 계약서에서 요구하는 성능을 충족하는 결과물을 완성하기 위하여 상대적으로 계약의 불균형 관계에 있는 조선소는 발주자에게 계약변경을 지속적으로 요구하고, 발주자는 계약 금액의 변동이 없는 조건으로 이를 허가해 주는 경향이 있다. 일반적으로 조선소는 발주자가 조선소에 의해 완성된 해양플랜트를 인수하는 절차를 통해서 실질적인 계약이 종료되었음을 주장하고 있다. 이때 별다른 문제를 공식적으로 제기하지 않은 발주자는 조선소가 부분적인 계약조건을 위반하였다고 하더라도 기존에 체결한 해양플랜트공사계약 자체를 해제할 수 없으며, 단지 계약위반사실에 대한 손해배상만을 청구할 수 있다.⁸⁸⁾

86) Jarvis and Sons v. Westminster Corporation 사건에서 Salmon 판사는 “실무적인 완성(practical completion)은 계약상의 완성 및 합의된 완성이 아닌 목적물의 최소한의 운영에 필요한 완성이다”라고 판시하고 있다(J. Jarvis and Sons v. Westminster Corporation [1978] 7 BLR 64 H)

87) H.W. Neville (Sunblest) Ltd. v. William Press and Son Ltd. 사건에서 Dilhorne 판사는 “완성의 성공을 위해서는 부분적이고, 사소한 하자에 대한 추가적인 완성과 완성의 성취에 대한 객관적인 증거가 필요하다”라고 판시하였다(H.W. Neville (Sunblest) Ltd. v. William Press and Son Ltd. [1981] 20 BLR 78).

88) Jo-Bar Mfg. Corp., ASBCA 17774, 78-2 BCA10, 311(USA Case)에 따르면 미국 법원은 “계약조건에 따라 발주자가 제기한 계약위반 사실에 대해서 당사자가 수용하지 않음에 따라 하자보수 및 장비교체가 되지 않을 경우는 계약을 해제할 수 있다”라고 판시하고 있다.

법적 효력과 관련하여 조선소가 발주자에게 해양플랜트공사계약 체결을 승낙하지 않겠다고 의사표시를 한 때에는 청약을 거절한 것으로 간주되며 그 청약은 효력을 상실한다. 즉 반대청약은 기존의 청약조건을 변경한 것으로 새로운 청약자에게 청약의 거절에 대한 의사표시가 도달하여야만 효력이 생기는 도달주의를 취하고 있다.⁸⁹⁾ 발주자는 조선소에게 계약에 대한 승낙기간을 명시하여 청약의 효력발생 시기를 표시한다. 청약자가 유효한 승낙기간을 명시한 경우 유효한 기간 이후의 피청약자의 승낙은 청약의 효력은 상실된다.⁹⁰⁾

IV. 해양플랜트공사계약의 현황

해양플랜트산업의 시장주도권이 국제석유회사에서 국영석유회사로 넘어감에 따라 국제석유회사에 비해 기술력과 경험이 부족한 국영석유회사들은 국내 조선소들과 주로 EPC계약의 형태로 해양플랜트공사계약을 체결하고 있다. 국영석유회사와 같은 발주자들이 해양플랜트공사계약에서 EPC방식을 선호하는 이유는 다음과 같다.

첫째, 발주자는 EPC방식으로 계약을 체결함으로써 해양플랜트의 완성 및 인도에 대한 모든 책임을 조선소에 전가하고, 이를 통해서 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조 공사 등과 관련된 발주자의 주요 고민거리들을 조선소를 통해서 일괄적이고, 효율적으로 관리할 수 있다.

둘째, 발주자는 조선소라고 하는 제3자에게 해양플랜트공사와 같은 물리적인 업무를 이양하고, 해양에너지자원의 개발과 관련된 핵심적인 부가가치 산업인 생산, 판매, 영업에만 집중할 수 있다.⁹¹⁾

특히 이러한 EPC방식의 계약은 전형적인 선박의 형태를 띠지 않는 여타의 해양플랜트 예컨대 부유식생산저장하역설비(FPSO), 고정식해양플랜트, 스파구조물 등과 같이 비정형성이 강하여 발주자의 요청에 따라 맞춤형 건조가 이루어져야 하고, 투입되는 지역 및 여건에 따라 설계가 달라지는 특성을 가지고 있어 건조과정에서 다양한 변수가 존재하는 해양플랜트의 경우에 많이 사용하고 있다.⁹²⁾ 물론 국내 조선소들 중 일부는 일반선박과 유사한 외형과 특성을 갖고 있는 이동식 시추선(drill-ship)의 경

89) Hill, *op. cit.*, pp.5-6.

90) G.H. Treitel, *op. cit.*, p.39 ; Byrme & C. v. Leon van Tienhoven(1880) 5 C.P.D.344.

91) Terje Salvesen, *op. cit.*, pp.12-14.

92) Joseph A Huse, *Understanding and negotiating Turnkey and EPC contract*, 2nd ed.(London : MPG Book Ltd., 2000), pp.5-6.

우 SAJ표준선박건조계약서⁹³⁾를 기반으로 시추장비, 즉 상부구조물(topside structure)에 대해서만 별도의 특별조항을 삽입하여 전체 계약서를 작성하는 경우도 있다.

EPC방식의 계약은 발주자가 해양플랜트공사의 완성, 공사비 초과위험 등을 회피하기 위해서 조선소와 일괄도급계약을 체결하게 되는데 이때 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사를 조선소가 일괄적으로 추진하는 것을 의미한다. 따라서 발주자는 해양플랜트공사금액을 총액으로 계약함에 따라 반드시 공사를 담당하는 조선소의 재정, 기술, 노무관리, 공사실적 등을 포함하는 조선소의 공사수행역량에 대한 복합적인 사전검증이 필요하다. 그리고 조선소는 해양플랜트가 프로젝트적인 성격을 갖고 공사가 이루어지며 투입되는 지역 및 여건에 따라 설계가 달라지는 특성을 가지고 있어 건조과정에서 발생할 수 있는 문제점을 적극적으로 대응하기 위해서 엔지니어링역량이 뒷받침되어야 한다. 만약 그렇지 못할 경우 조선소는 발주자의 설계 변경 요구에 적절히 대처하기 어렵고 수동적으로 프로젝트를 수행해야 하는 상황이 되어 효율적인 공정관리나 비용 통제가 어려워져 당초 추정했던 비용초과가 발생하고, 납기가 지연될 가능성이 매우 높아진다. 실제 많은 국내 전문가들은 최근 국내 조선소들이 입고 있는 천문학적 손실의 주요 요인으로 기본 및 상세설계 역량 및 공정관리 역량의 부족을 지적하고 있다.

해양플랜트공사는 통상적으로 육상 건조장(dry dock)에서 전체적인 의장공사가 마무리된 이후 현장으로 이동되면서 추가적인 의장 및 시운전을 실시하고 현장에서 최종적으로 혹업(hook up) 시운전이 진행된다. 따라서 발주자는 조선소의 책임한계를 장소적 측면에서 크게 육상(onshore) 과 해상(offshore) EPC계약으로 구분하여 계약한다. 또한 발주자는 단일 프로젝트에 대해서 EPC계약업체로 하나의 조선소와 계약을 체결하여 해양플랜트공사와 관련된 품질, 납기일자, 성능 등을 책임지도록 하는

93) 일본조선협회에 의해서 1974년에 개발된 SAJ(The Shipbuilders Association of Japan)표준선박건조계약서는 현재 한국, 중국, 일본, 싱가포르 등의 대형 조선소에서 가장 보편적으로 사용되고 있다. SAJ표준선박건조계약서는 발주자보다는 조선소에 상대적으로 유리한 계약이며, 특히 하청계약, 불가항력, 선박소유자의 채무불이행에 따른 조선소의 면책약관 등과 관련해서 발주자에 비해서 유리한 조항을 포함하고 있다. SAJ표준선박건조계약서 이외에도 1972년에 작성된 서유럽 표준선박건조계약서인 AWES(Association of West European Shipbuilding), 1980년 미국 해사위원회에서 작성된 MARAD 표준선박건조양식(Shipbuilding Contract of the Maritime Subside Board of the United States Department)가 있다. 그리고 1981년 노르웨이 조선소협회에서 작성된 양식(Norwegian Shipowners' Association and Norwegian Shipbuilders' Association)이 있다(이창희, “선박건조계약상의 계약위반과 구제방법에 대한 연구”, 한국해양대학교 법학석사학위논문(2012), 23-25쪽 참조).

단일책임방식의 EPC계약(single point EPC contract), EPC계약업체로 두 개 이상의 회사들과 계약을 체결하여 책임을 나누는 양분책임방식의 EPC계약(split EPC contract)을 체결하기도 한다.⁹⁴⁾

해양플랜트공사계약을 체결할 때 확정된 계약총액은 설계, 기자재 조달, 건조공사, 이송, 설치, 시운전까지를 모두 포함하며, 내·외부적인 상황변동에 의하여 공사비가 증가할 경우에도 계약총액에서 이를 변경할 수 없는 고정가격형계약(lump-sum)이 있다. 고정가격형계약의 경우 해양플랜트공사와 같이 공사기간이 장기간인 경우 환율, 금리변동, 국내·외적인 정치·경제적인 상황 변화 등에 따른 문제들이 발생할 수 있어 이를 해결하기 위해서 금액변동조항(escalation/de-escalation clause)을 삽입하거나 또는 단위공사에 대한 고정가격형 계약(lump-sum plus unit price)을 체결하기도 한다. 반면 해양플랜트공사계약 체결시 계약금액을 고정시키지 않고 공사 진행 중 실제 발생한 비용에 수수료를 가산하여 조선소가 추후 발주자에게 지급받는 것으로 약정하는 계약을 실비정산보수가산형계약(cost plus fee)이라고 한다.

해양플랜트공사계약은 일반적으로 EPC계약 또는 일괄도급계약(Turn Key)이라는 용어를 사용하고 있다. 그러나 프로젝트의 특성, 금융 여건, 발주자의 특징에 따라 해양플랜트공사계약은 다양한 형태로 계약이 진행되는 경우가 일반적이다. 특히 계약 조건상에 포함된 조선소의 업무 범위에 따라 다음과 같이 세분화할 수 있다.

첫째, EPCM(Engineering, Procurement, Construction and Management : 이하에서는 ‘EPCM’계약이라 약칭한다)계약은 발주자가 별도의 EPCM회사와 기술, 인력, 서비스 등을 포함하는 용역계약을 체결하고, 전체 해양플랜트공사에 필요한 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사 등을 관리하는 위임계약⁹⁵⁾을 의미한다. 통상적으로 EPCM회사들은 사업관리업무에 있어서 금액변동형계약방식으로 계약을 체결하기 때문에 업무진행에 따라 추가되는 비용을 발주자로부터 지급받게 되며 실제 해양플랜트공사 수행은 세부 공정별로 전문 조선소 또는 기자재제작 공장에서 단품으로 계약을 하거나 또는 대형 조선소에서 일괄적으로 공사를 진행하는 단일책임방식으로 계약하기도 한다. 따라서 조선소는 발주자와 EPCM계약방식으로 해양플랜트공사계약을 체결할 경우 EPC계약에 비해서 상대적으로 책임범위가 적기 때문에 법적 분쟁이

94) Tim Burbury, *Splitting EPC Contracts in Energy Projects*(Atlanta : King & Spalding Law, 2012), pp.1-2.

95) 위임계약은 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사와 같은 업무처리를 일방이 타방에게 위탁하는 것을 의미한다. 특히 타인을 위해서 할당받은 업무를 진행하는 것은 도급계약과 유사하나, 용역의 구체적인 완성이 아니라는 점이 도급계약과의 가장 큰 차이가 있다.

발생할 위험이 줄어드는 장점이 있으나, 그만큼 계약금액이 적기 때문에 매출액이 줄어드는 단점도 동시에 존재한다. 특히 자원보유국가들의 현지참여정책이 강화됨에 따라 조선소는 프로젝트별로 구분하여 현지 자재와 서비스의 구매와 조달과 관련하여 품질의 보증과 적기의 납품에 대한 위험부담을 없앨 수 있는 EPCM계약을 체결하는 방안도 적극적으로 고려할 필요가 있다.

둘째, EPCI(Engineering, Procurement, Construction and Installation)계약은 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 설치까지 조선소가 일괄적으로 발주자로부터 책임을 맡아서 진행하는 계약을 의미한다. 발주자는 자체적인 시운전 및 운영인력이 풍부할 경우 이러한 계약방식을 선호한다.

셋째, EPCH(Engineering, Procurement, Construction and Hook-up)계약은 특히 고정식 해양플랜트공사계약에서 주로 사용되며, 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 상부구조물과 하부구조물의 상호 연결 및 시운전까지를 포함하는 계약을 의미한다. 수심이 얕은 곳에 설치되는 해양플랜트보다 상대적으로 수심이 깊고 대형의 해양플랜트공사에 적용되는 경우가 많다.

넷째, EPCIC(Engineering, Procurement, Construction, Installation and Commissioning)계약은 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 안벽시운전, 해상시운전, 생산시운전 등을 포함하는 모든 시운전과 설치까지를 일괄적으로 도급받아 진행하는 계약을 의미한다. 실무적으로 EPCIC계약은 EPCA(Engineering, Procurement and Construction Assistant)계약과 조립 및 설치계약(Construction and Installation Contract)으로 구분되어 개별전문기업과 단독으로 계약되는 경우가 대부분이다.⁹⁶⁾

제3절 해양플랜트공사보험의 개요

I. 해양플랜트공사보험의 의의

해양플랜트공사보험은 전 세계적으로 통용되고 있던 영국해상보험의 보험원리와 해상분야의 관습을 기초하여 개발되었다. 과거 국제적으로 협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builders Risks 1988 : 이하에서는 “ICBR”라고 약칭한다),

96) Terje Salvesen, “Contractual Incentives in EPC Contracts”, Master Thesis, *Universitetet i Stavanger*, 2011, p.14.

CAR보험 등이 주로 사용되어 왔다. 그러나 해양플랜트공사는 개별공사가 대형 프로젝트이고, 보험목적물이 비정형화되고, 상선과 비교해서 비싼 보험가액으로 정산된다. 그리고 건조 후 해상운반을 통해 해역에 설치한 후 시운전을 하여야 하므로 해상 고유의 위험요소가 수반된다. 따라서 해양플랜트공사를 안전하게 수행하기 위해서는 위험의 측정에 필요한 제도마련과 더불어 비상상황에 대비한 자체적인 내부유보금의 준비, 첨단기술 그리고 전문 인력의 양성과 투입이 필수적이다.⁹⁷⁾

이러한 해양플랜트공사의 특수성으로 기존 해양플랜트공사보험약관의 기술적인 불합리성과 표준성에 대한 문제를 개선하고 기존의 선박건조보험이나 CAR보험에서 담보하지 못했던 위험을 포괄적으로 담보할 수 있도록 개발된 보험약관⁹⁸⁾이 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관⁹⁹⁾이다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 기존에 존재하고 있던 개별 보험중개인들이 작성한 다양한 형태의 해양플랜트공사보험약관들을 통일화하여 국제적으로 통용될 수 있도록 한 표준약관으로 대부분의 해양플랜트공사보험계약에 이용되고 있다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 기존의 CAR보험을 통해 다양한 해양플랜트공사에서 발생하는 위험을 보험자가 담보할 수가 없었기에 따라 보험자에게 전 위험을 모두 담보함에 따른 위험부담을 최소화하고, 피보험자도 합리적인 보험료의 납입을 통해서 확장담보를 받도록 개선되었다.¹⁰⁰⁾ 그리고 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 피보험자의 다양한 요구에 의해서 개발된 특별약관 및 이동식해양굴착시설보험(Mobile Offshore Drilling Units Insurance : MODUI), 해저유정관리보험(Well Insurance), 해상자원탐사 및 개발보험(Energy Exploration and Development Insurance : EEDI) 등과 같은 특수한 맞춤형 보험들을 피보험자에게 제공하여 해양플랜트공사의 진행 단계별로 선택하여 특별약관을 삽입하거나 추가적으로 맞춤형 보험에 가입할 수 있도록 하고 있다. 그러므로 피보험자는 개별 해양플랜트의 특성과 위험의 범위에 따라 보험자와 보험계약을 체결함에 있어서 표준약관을 기초로 상호 합의에 따라 보험약관을 추가로 삽입, 수정, 삭제할 수 있게 되었다. 이를 통해서 피보험자는 용골거치에서부터 시운전까지 단계적으로 진행되는 해양플랜트공사 전반에 관련된 위험을 보험자에게 적절하게 분담시킴으로써 해양플랜트공

97) David Sharp, *op. cit.*, pp.1-2.

98) Samir Mankabady, *op. cit.*, p.109.

99) WELCAR 2001 보험약관은 Welington Construction All Risks 2001의 약자로 현재 해양플랜트공사시장에서 일반적으로 사용되고 있는 표준약관으로 섹션 1(물적손해보험약관)과 섹션 2(제3자배상책임보험약관)으로 구성되어 있다.

100) Samir Mankabady, *op. cit.*, pp.108-109.

사를 마무리할 수 있는 법적 안전장치를 갖게 되었다.

II. 해양플랜트공사보험의 법적 성질

해양플랜트공사는 기존의 선박건조에 비해 자본의 투입이 크고, 공사기간이 길며, 조선소에서 건조공사 이후 해상운반, 설치, 시운전까지의 위험을 담보하여야 하기 때문에 선박건조보험과 해상보험 그리고 육상의 건설공사보험의 특징을 두루 포함한 종합보험의 성격을 가지고 있어야 한다. 이러한 해양플랜트공사보험이 가지는 법적 성질을 정리하면 아래와 같다.

1. 통합 보험

해양플랜트공사보험은 해저의 석유 및 가스의 개발, 생산, 저장 그리고 이동할 수 있는 해양플랜트를 완성하기 위해서 공사를 진행함에 따라 관련되는 객체들이 가지고 있는 다수의 동질 위험에 대해서 대수의 법칙에 의거하여 위험 발생확률을 예측하여 단체구성원의 손해를 분담하는 해상보험과 육상건설공사보험의 성격을 동시에 가지고 있는 종합보험이다.¹⁰¹⁾ 해양플랜트는 기존의 육상플랜트의 기능을 유지한 채 해상에서 작업이 가능하도록 제작한 구조물이다. 따라서 해양플랜트의 상부구조물은 육상플랜트의 특성을 그대로 가지고 있는 반면에 하부구조물은 부유성, 이동성, 감항성 등의 선박성을 가지며 해양플랜트 전체를 구성하고 있다. 그러므로 육상플랜트에 적용되는 건설공사보험과 일반 선박에 적용되는 해상보험의 특성들이 상당부분 해양플랜트공사보험약관에 반영되어 있다.

2. 전위험 담보보험

해양플랜트공사보험계약이 성립되기 위해서는 보험에 의해서 담보가 필요한 보험 목적물을 확정해야 하고, 더불어 보험목적물에 영향을 줄 수 있는 위험도 양 당사자가 상호 확정해야 한다. 일반적으로 보험자가 담보해야 하는 위험의 종류가 2가지 이상일 경우 보험자는 포괄책임방식 또는 열거책임방식으로 위험을 인수하게 된다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 경우 협회선박건조보험약관(ICBR)과

101) 이창희·홍성화, 전계논문, 87쪽.

동일하게 전위험을 담보하는 보험약관이기 때문에 모든 위험을 담보하는 포괄책임 방식을 채택하고 있어 일반적인 해상보험약관과는 차이가 있다.¹⁰²⁾

해양플랜트공사보험은 해양플랜트의 건조, 해상운반, 현장 설치 그리고 시운전 중에 발생할 수 있는 손해를 담보하는 보험이며, 해양플랜트공사의 시작에서부터 발주자에게 인도되어, 상업생산이 이루어지기 전까지의 전체과정에서 발생할 수 있는 모든 위험을 담보하는 보험이다.

3. 맞춤형 보험

일반적인 선박 관련 보험에서 보험자와 피보험자가 보험계약체결 당시에 합의한 보험가액을 보험증권상에 기재하는 것이 통례이며, 보험기간 중에 이를 수정하거나 변경할 수 없도록 하고 있다.¹⁰³⁾ 그러나 해양플랜트는 실질적으로는 해저유전의 생성형태와 금융자본의 특성, 관련 연안국가의 국내법 및 다양한 정치·경제·지리적 역학관계로 인하여 구조와 성능이 정형화되지 않은 상태에서 공사가 진행되는 경우가 대부분이다. 따라서 해양플랜트공사를 수행하는 조선소는 초기의 개념설계를 바탕으로 해양플랜트공사를 수행하는 위험을 갖게 되고 동시에 발주자 역시 자신의 목적에 맞게 지속적으로 보험목적물의 설계에 대한 수정 및 변경을 상황에 따라 불규칙적으로 진행할 수밖에 없는 구조를 갖고 있다. 그러므로 용골거치 단계에서 보험목적물의 추정완성가액과 안벽 의장 공사단계에서 발주자의 요구에 의해서 설계의 수정·변경을 거친 보험목적물의 최종완성가액은 차이가 발생할 수 있다. 그러므로 보험자는 해양플랜트공사 중 발생하는 보험목적물에 대한 증액 또는 감액분에 대해 피보험자의 요구에 맞추어 보험료를 수정할 수 있는 유연한 보험약관을 삽입하고 있다.

102) 보험약관상의 담보위험에 포함되는 사항을 구체적으로 열거하고, 개개의 위험에 대한 개념을 명확하게 명시하는 것을 열거책임방식이라고, 포괄책임방식은 예시된 위험을 포괄적으로 삽입하여 하나의 위험으로 취급하는 방식을 의미한다(홍성화, “선박건조보험약관에 관한 연구-건조보험자의 보상책임문제를 중심으로-”, 「해사법연구」 제23권 제1호, 한국해사법학회(2011.03), 98-99쪽).

103) MIA 제27조 제3항 “이 법의 규정에 반하지 않고, 사기가 없는 한, 보험증권에 의하여 정하여진 가액은 보험자와 피보험자와의 사이에서 발생한 손해가 전손 또는 분손이든 그 여부를 불문하고, 부보하려고 의도한 보험목적물의 보험가액으로 확정한다.”라고 규정하고 있음에 따라 합의된 보험가액은 변경할 수 없다.

4. 재보험

해양플랜트공사보험은 보험목적물의 가액이 높고, 공사 단계에 따라 다양한 위험을 담보하여야 하기 때문에 타 보험에 비해 보험금액이 상당히 높아진다. 따라서 보험을 인수한 보험자 단독으로 위험을 부담하는 것은 책임보상의 한계성이 있을 수 있으므로 위험관리측면에서 위험의 안전한 분배가 매우 중요하다. 국내의 경우 피보험자로부터 위험을 인수한 보험자는 보험금 지급 능력을 갖춘 국제적인 규모의 로이드 재보험자¹⁰⁴⁾ 또는 세계적인 재보험자들과 재보험계약을 체결하여 위험을 분산하고 있다.¹⁰⁵⁾

5. 선박건조보험약관과 유사

해양플랜트공사보험약관은 해상보험을 기초로 조선소에서 기존의 일반 상선을 건조하면서 발생하는 위험을 담보하는 협회선박건조보험약관(ICBR)의 내용을 상당부분 원용하여 개발된 약관이다. 해양플랜트 건조 후 발주자가 원하는 장소로 해상운반하여 시운전을 마치고 발주자에게 인도되기 전까지의 위험을 제외하면, 육상에서 일반 선박을 건조하여 진수하고 안벽 의장공사를 거치는 과정에서 발생하는 위험은 일반적인 협회선박건조보험약관(ICBR)에서 담보하는 위험과 거의 유사한 특징을 갖고 있다.

특히 협회선박건조보험약관(ICBR), 협회적하약관(Institute Cargo Clauses), 협회전쟁 및 동맹과업약관(War and Strike Clauses) 등과 같은 보험약관들은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 추가적으로 적용되는 보험약관으로서 해양플랜트공

104) Lloyd's Annual Report 2011, Lloyd's Data Warehouse 자료를 근거로 아래와 같이 로이드 재보험 비중 분석표를 검토해 보면 국내원수보험자들은 보험목적물의 위험을 최소 25%이상 재보험계약을 통해서 위험을 분산하고 있다(구중순, "로이드 재보험시장의 경쟁전략 분석", 「무역보험연구」 제13권 제2호, 무역보험학회(2012.06), 9쪽 표 참조).

년도	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
재보험비중	30%	35%	34%	33%	35%	36%	37%	38%

105) 영국의 로이드 보험자는 일반적인 보험 이외에도 재보험과 관련된 보험계약도 많이 취급하고 있다. 실제로 로이드는 재보험의 인수에 따른 위험을 관리하기 위해서 개인보험자들의 재정상태를 엄격하게 심사하고 있기 때문에 재보험사고로 인하여 현재까지 보험금 미지급 사태는 발생하지 않고 있다. 이러한 로이드 자체의 높은 대외신뢰도를 바탕으로 국내의 많은 원수보험자들은 로이드 보험자들에게 일정 보험금액을 초과하는 계약에 대한 재보험계약을 로이드와 체결하고 있다(구중순, 전제논문, 9쪽).

사 진행 상황에 따라 적절하게 사용되고 있다. 특히 국내 대형 조선소 중 일부는 이 동식 시추선의 경우에 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용하지 않고, 협회선박건조보험약관(ICBR)을 기초로 개별 조선소에서 공사하는 보험목적물의 특성을 고려하여 주요 담보위험약관을 수정하여 사용하고 있다.

Ⅲ. 해양플랜트공사보험의 법적 효력

1. 계약 당사자

가. 피보험자

해양플랜트공사보험증권에 명기된 피보험자는 보험기간 중 보험사고로 인하여 손해가 발생할 경우 보험계약에 의하여 보상을 받을 수 있는 계약당사자를 지칭한다. 즉, ‘해양플랜트공사의 완성’이라는 피보험이익을 가지고 있거나 보험목적물과 관련된 손해가 발생할 경우 보험자로부터 보험금을 수령할 수 있는 이해당사자(shake holder)를 말한다. 실무상 해양플랜트공사계약을 체결한 조선소 또는 조선소와 함께 컨소시엄을 구성하여 해양플랜트공사에 공동으로 참여하는 개인 또는 법인 등이 이에 포함된다. 해양플랜트공사보험에 있어서 피보험자는 주피보험자(principle assureds)와 기타피보험자(other assureds)로 구분된다. 일반적으로 주피보험자는 개인 또는 법인자격의 조선소(ship-builder), 프로젝트에 대한 공동 시공을 목적으로 하는 합작사(co-venturer, joint venture), 기술 제휴조합(technical partnership) 및 이와 밀접한 관계가 있는 모기업 등이 포함된다. 그리고 기타피보험자는 자회사, 계열사, 하청업체, 도급업체 및 모기업과 계약관계를 맺고 있는 자, 기자재 납품업자, 엔지니어링 서비스업자, 해상운송인 등이 포함된다.¹⁰⁶⁾

기타피보험자가 해양플랜트공사보험약관상에 명기된 위험을 담보받기 위해서는 보험계약을 체결할 때 제출한 프로젝트 공정진행표(working schedule)에 명시된 작업공정을 주피보험자가 보험자에게 제출한 ‘품질관리 및 보증의무(Quality Assurance/Quality Control Provisions : 이하에서는 “QA/QC”라고 약칭한다)’절차에 따라서 정확하게 수행되는 것이 전제되어야 한다. 이를 통해서 기타피보험자의 피보험이익은 다른 별도의 계약이 존재하지 않는 한 해당 해양플랜트공사에 참여하는 기간 동안

106) David Sharp, *op. cit.*, pp.240-241.

주피보험자와 함께 지속적으로 부보된다. 예컨대, 기타피보험자가 과실이나 상당한 주의의무를 위반하여 주피보험자에게 어떠한 통지 없이 임의로 작업내용, 절차, 방법, 자재변경, 기술적용 등을 변경하여 손해가 발생할 경우 주피보험자는 선의의 입대인 및 저당권자 등과 같은 법적 위치에 있으므로 해양플랜트공사보험과는 별도로 해양플랜트공사계약서에 의거하여 기타피보험자에게 불법행위에 따른 손해배상청구권을 제기할 수 있다.¹⁰⁷⁾

나. 보험자

보험자는 피보험자로부터 보험계약을 통해서 담보된 위험을 피보험자로부터 일정한 보험료를 지급받는 대가로 보험기간 동안 피보험자에게 발생한 손해에 대해서 보험금 지불을 약속한 계약당사자이다. 보험자의 보험금 지불약속은 불확실한 미래의 상황을 현재의 보험료를 통해서 피보험자가 입게 되는 손해를 금전으로 보상하겠다는 것을 의미한다.

해양플랜트공사보험은 보험기간이 길고, 담보범위가 넓으며, 상대적으로 높은 보험금을 지불해야 하는 특징을 갖고 있기 때문에 일반적인 개인보험자가 위험을 인수하는데 한계가 있다. 따라서 전통적으로 해상보험에 대한 오랜 경험, 위험분산의 기술, 보험금지급능력이 검증된 영국, 북유럽, 미국계를 중심으로 다음과 같은 종류의 보험자가 해양플랜트공사와 관련된 특정위험을 인수하고 있다.

첫째, 로이즈보험인수단은 개인보험자들의 자발적인 집합체이며, 영업회원과 비영업회원 및 준회원으로 구성되어 있다. 해양플랜트공사보험의 경우 담보범위가 크기 때문에 'Name'이라고 지칭되는 개인보험자들이 위험을 단독으로 인수할 수 없다. 따라서 개인보험자들이 모여서 보험인수단(syndicate)을 구성하여 대형 보험을 인수하고 있다. 개인보험자들의 참여가 확대되어 보험 인수능력이 점차적으로 확대될수록 대형 해양플랜트공사의 위험을 분산하여 인수할 수 있게 된다. 통상적으로 보험인수단 내부의 간사보험자(active underwriter)가 직접 영업을 통해 보험중개인으로부터 보험계약을 인수한 이후 개별 개인보험자의 책임분담비율에 따라 위험을 할당하게 된다.¹⁰⁸⁾

둘째, 연합보험인수단(Oil and Gas Insurance Pool)은 로이즈 보험인수단과 유사

107) www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/(2016년 05월 22일 검색).

108) 구중순, 전계논문, 11-12쪽.

한 형태로서 로이즈 소속 보험인수단 이외의 개인보험자들이 연합(pool)형태의 일정 단체를 구성하여 해양에너지와 관련된 다양한 위험을 인수하고 있다. 최근 급격하게 늘어나고 있는 해양플랜트와 관련된 보험 수요가 증가함에 따라 기존의 영국 로이즈 보험시장을 통한 보험인수 이외에 다른 대안으로서 연합보험인수단과 같은 형태의 보험자가 두각을 나타내고 있다. 예컨대, 전체의 해양플랜트공사 중 상부와 하부의 보험목적물에 대해서는 기존의 로이즈 보험자가 인수하지만, 해저배관 및 배선시설 등이 전체적으로 포함된 해저집유시설공사에 대해서는 많은 위험이 내재되어 있음에 따라 로이즈 보험자에게 보험의 인수가 거절될 수 있다. 이런 경우에 연합보험인수단이 해당 위험을 인수하는 경우가 많다.¹⁰⁹⁾

셋째, 프론틱 보험자(fronting insurer or locally based insurer)는 발주자 소유 또는 자회사 형태로 설립된 보험회사로 현지에서 보험계약의 제반사항을 준비하고, 외국에 있는 실질적인 보험인수자를 대리하여 보험을 인수하는 보험자를 의미한다.¹¹⁰⁾

프론틱 보험자는 해양플랜트공사보험에 있어서 발주자와 수급자의 국적이 다른 경우 발주자의 국가에 해양플랜트공사보험을 인수할 수 있는 보험자가 존재하지 않고, 자국 국내법령에 의하여 외국 보험자의 직접적인 참여가 제한될 때 보험을 인수하는 주체이다.

다. 기타

1) 보험중개인

보험중개인은 독립적인 위치에서 피보험자가 보다 유리한 조건으로 위험을 분산할 수 있도록 피보험자를 대신하여 보험자와 보험조건 등에 관하여 협상을 진행하고, 보험계약이 성립될 수 있도록 중개하는 자를 의미한다. 따라서 보험중개인은 단순히 보험자의 보험을 주선하는 대리인이 아니라 보험계약체결 직전까지의 업무를 수행하며, 피보험자의 계약 대리인으로서 상황에 따라 보험계약의 관리 및 법적 소송에 따른 기술적·법률적 지원업무를 담당한다.¹¹¹⁾ 해양플랜트공사보험 분야는 보험에 대한 전문지식과 함께 해양플랜트에 대한 지식과 경험을 필요로 하는 전문화된 영역이기 때문에 오랜 경험과 국제적인 영업망을 갖추고 피보험자에게 다양한

109) Booz, Allen, Hamilton, *op. cit.*, pp.11-12.

110) 김평원 외3인, 「캡티브 보험사 설립에 관한 연구」(서울 : 보험연구원, 1996), 7-8쪽.

111) 이창희·홍성화, 전계논문, 88-89쪽.

법률정보를 제공해 줄 수 있는 전문 보험중개인을 통해서 보험계약을 체결하는 것이 통례이다.¹¹²⁾ 해양플랜트공사보험의 중개업무는 주로 석유 및 가스 등과 관련된 에너지회사들이 자신들의 이익을 공유하기 위해서 내부적으로 설립한 중개개념의 회사인 상호보험회사(Oil Insurance Ltd. : OIL)¹¹³⁾ 또는 국제석유회사와 직접적인 관계가 있는 자 또는 캡티브(Captive)¹¹⁴⁾ 등에 의해서 진행된다.¹¹⁵⁾

2) 재보험자

위험도가 높거나 고액의 보험계약의 경우 원수보험자는 재보험을 체결하여 책임보상능력의 한계성을 극복하여 인수능력을 제고하고 위험분산을 도모하여 보험을 인수하게 된다. 이 때 재보험 체결시 원수보험자에 대한 계약상대자를 재보험자라고 하고 사고발생에 따른 원수보험자의 손해를 최종적으로 보상해 주는 역할을 수행한다. 이러한 재보험자의 손해보상 의무가 언제 발생하는지에 대해서 분쟁의 소지가 있지만 일반적으로 재보험계약을 책임보험계약의 일종으로 간주한다면, 법률상 책임발생설에 따라 원수보험의 피보험자가 법률상 제3자에 대한 배상책임에 대해서 원수보험자가 자기의 피보험자에게 보상책임을 갖게 될 때 재보험자는 재보험금의

112) Rawle O. King, “Deepwater Horizon Oil Spill Disaster : Risk, Recovery and Insurance Implications”, *CRS Report for Congress*, Congressional Research Service(2010.07), p.9.

113) 1970년대에 석유화학 업종에 대한 자연재해 위험의 요율이 급격히 인상되자 국제적인 석유관련 주요 회사들이 공동으로 OIL(Oil Insurance Ltd.)이라고 하는 상호보험회사를 설립하여 회원사들에 대해서만 제한적인 보험담보를 제공하게 되었다. 현재 OIL에는 약 40여개의 회원사가 참여하고 있으며, 미국의 주요 석유회사인 Standard Oil of California, Atlantic Richfield, Standard Oil of Ohio 뿐만 아니라 벨기에의 Petrofina, 영국의 Burmah Oil, 프랑스의 Compagine Francaise des Petroles 등이 가입된 다국적 석유기업 중심의 순수 캡티브 역할을 하고 있다(김평원 외3인, 전게서, 6쪽); David Sharp, *op. cit.*, pp.20-21.

114) 캡티브(Captive)란 일반적으로 자사의 위험을 기존 손해보험사가 아닌 자기자본으로 설립한 자회사로 이전하는 방식으로 위험을 인수하는 회사이다. 특히 로이즈보험사 또는 기업형태의 보험자가 인수하기 어려운 기업 고유의 위험, 거대한 손실이 예상되는 위험, 시장으로 이전가능 하더라도 자사의 위험수준과 비교하여 높은 보험료를 부담해야 할 경우 피보험자의 입장에서 비용적인 측면이나 공급적인 측면의 이점을 획득하기 위해 설립된 전속보험사라고 할 수 있다. 특히 자금흐름, 즉 보험료 납입을 고려하였을 때 일반 보험회사와는 달리 캡티브가 얻은 투자수익과 영업이익은 결국 캡티브를 설립한 모기업에게 돌아가게 된다. 주로 버뮤다, 스위스, 모나코, 말타 등과 같이 기업의 법인세, 등록세 등과 같은 기업경영과 관련된 세금 부담이 적은 지역에 본사를 두는 경우가 많다(김평원 외3인, 전게서, 3-4쪽).

115) Lloyd & Partners, “Energy & Marine Insurance Newsletter”, *Lloyd & Partners Limited*(2009.04), p.24.

지급의무가 발생한다고 할 수 있다.¹¹⁶⁾

재보험계약은 보험자 자신이 인수한 보험계약상의 위험의 전부 또는 일부를 다른 보험자에게 전가하는 보험계약으로¹¹⁷⁾ 재보험계약과 원수보험자와 피보험자 간의 보험계약과는 법률상으로 별개의 독립된 계약으로 간주한다. 따라서 원수보험자와 보험계약을 체결한 피보험자가 원수보험자로부터 보상을 제대로 받지 못할 경우, 이를 보상받기 위해서 재보험자를 상대로 보험금을 직접 청구할 수는 없다.¹¹⁸⁾

2. 성립요건

해양플랜트공사보험계약은 피보험자가 해양플랜트공사 중 발생할 수 있는 다양한 위험을 담보받기 위해서 ‘청약’이라는 의사표시를 보험자에게 전달하고, 이를 전달 받은 보험자는 심사를 거쳐 ‘승낙’이라는 의사표시를 피보험자에게 전달함으로써 당사자의 합의 및 계약자유의 원칙에 따라 성립되는 낙성계약이다.¹¹⁹⁾

그리고 해양플랜트공사보험증권에 피보험자가 일정한 기재사항을 작성하여 제출하면 보험자는 이를 근거로 위험의 정도에 따른 합리적인 보험료를 산출하고, 최종적으로 기명날인하여 보험증권을 피보험자에게 전달하는 일련의 과정을 통해서 해양플랜트공사보험계약은 최종적으로 성립되게 된다. 하지만 실무에서는 보험증권의 발행여부와는 관계없이 보험자가 보험중개인이 작성한 슬립에 서명한 때를 실질적인 해양플랜트공사보험계약의 체결로 간주하기도 한다.¹²⁰⁾

그리고 피보험자는 해양플랜트공사보험의 목적이 보험목적물의 경제적 손해에 대

116) 최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 269-270쪽.

117) 피보험자와 보험자가 처음 계약한 보험을 원수보험 또는 주보험계약이라고 지칭하고, 이후에 원수보험자가 자신의 위험을 분산하기 위해서 다시 보험계약을 체결하는 것을 재보험계약이라고 한다(최준선, 「제7판 보험·해상·항공운송법」(서울 : 삼영사, 2013), 268쪽.).

118) 박종원, 전계서, 18쪽.

119) 피보험자는 보험자에게 보험계약을 체결하고자 하는 자신의 의사를 명확하게 전달 및 도착하도록 함으로써 의사표시의 효력을 확보하는 도달주의를 취하게 된다. 반면에 통상적으로 보험청약서는 보험자 자신이 직접 또는 보험중개인으로부터 전달받게 되는데, 이때 보험자는 보험청약서의 내용을 검토하여 위험을 인수하기로 결정하면 피보험자에게 승낙의사를 통지함으로써 최종적인 효력을 발생하는 발송주의를 택하고 있다(황희대, 전계서, 135쪽 참조.).

120) Eagle Star Insurance v. Spratt (1971) 2 Ll.R. 116. 사건은 해상보험계약에 있어서 보험계약이 체결된 시점은 슬립에 보험자가 서명한 시점과 동일하다고 인정하는 대표적인 사례이다.

한 금전적 보상이기 때문에 보험증권에서 담보되는 위험으로 인하여 피보험자에게 손해가 발생된다면 위험이 발생한 시점에서 반드시 피보험이익을 갖고 있어야만 보험자로부터 보상을 받을 수 있게 된다. 실무적으로 보험관계자는 보험계약 체결 시에는 보험목적물이 존재하지 않아 피보험이익이 시각적으로 정형화되어 있지 않고, 해양플랜트공사가 진행됨에 따라 피보험이익이 단계적으로 증가되는 해양플랜트공사의 특성을 고려하여야 한다.

3. 책임기간

보험자의 책임이 개시되어 종기되는 시점까지의 기간을 위험기간 또는 책임기간이라고 하며 일반적으로 해양플랜트공사보험증권상에 기간을 명시하고 있다.¹²¹⁾ WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상 보험증권의 효력발생 시점은 협회선박건조보험약관(ICBR)과 유사하게 보험목적물에 대한 건조공사가 개시되는 시점, 즉 용골이 거치되는 시점 또는 보험목적물의 건조공사에 필요한 자재가 입고되는 시점과 설계가 시작되는 시점 중 당사자 상호 간의 합의를 통해서 보험증권상에 명시된 기간을 의미한다. 그리고 보험증권의 효력이 종료되는 시점은 해양플랜트공사계약상의 작업범위에 따라 차이가 발생할 수 있으나 통상적으로 EPC계약의 경우 현장에서 상업시운전을 마치고 발주자에게 해양플랜트가 인도되는 시점 또는 해양플랜트를 건조한 후 조선소의 방파제를 통과하거나 조선소 인근 묘박지에서 대기한 후 출항을 하면서 종료되는 것으로 정하고 있다.¹²²⁾

IV. 해양플랜트공사보험의 현황

초기의 해양플랜트공사보험은 대륙붕 주변의 연·근해 해양유전의 개발과 함께 1940년대 후반 영국의 런던 신디के이트(syndicate)들에 의해서 처음으로 보험약관이 개발되어 사용되어 왔다. 이후 1960년대에 들어와 비로소 해양에너지자원의 개발 기술이 급속도로 발달되면서 다양한 형태의 해양플랜트, 예컨대 고정식 해양플랜트, 부유식 해양플랜트, 이동식 해양플랜트 등에 대한 직접적인 물적 손해를 담보하기 시작하였다.¹²³⁾

121) 이재복 외3인, 전계서, 22쪽.

122) 홍성화, 전계논문, 102-103쪽.

123) Claude L. Stuart, III, "Offshore Energy Insurance Coverage : Physical Damage and Business Interruption / Contingent Business Interruption", *Admiralty and*

1985년대 이전의 해양플랜트공사보험약관은 별도의 국제적인 표준약관이 제정되지 않았기 때문에 보험자, 로이드 보험중개인, 피보험자 간의 합의에 의해서 기존에 통용되고 있는 일반 육상건설공사약관 또는 전위험담보약관, 일반 상선의 건조공사에 적용되는 협회선박건조보험약관(ICBR)을 해당 프로젝트의 특성과 기타 제반사항들을 고려하여 부분적으로 보험약관을 수정하여 사용해왔는데 이때 보험약관 중 로이즈 보험자가을 원용하여 적용하는 경우가 대부분이었다.

그러나 천해지역의 자원고갈과 고유가의 지속으로 해저의 석유나 가스 자원, 그리고 기타 에너지자원에 대한 개발 요구가 연·근해에서 점차 심해로 확대되면서 로이드 보험중개인은 보험의 담보범위가 확대되어야할 필요성에 대해서 인식하게 되었다. 일례로 FPSO의 경우 현장 시운전 중 발생할 수 있는 심해저 유정관리 및 해저집유시설¹²⁴⁾에 대한 손해 등과 같은 위험은 기존의 로이즈 보험자가에서 담보하지 못하는 부분이 많기 때문에 피보험자들에 의해서 담보범위의 확대와 관련하여 지속적으로 불만이 제기되어 왔다. 1990-2000년대 초반 경에 추가적으로 신규 해양플랜트공사의 발주에 대한 수요가 급격하게 줄어들었음에도 불구하고, 기존에 설치된 해양플랜트를 소유한 피보험자로부터의 손해보상청구는 오히려 증가하였다.¹²⁵⁾ 그 이유는 국제석유회사들이 낮은 비용의 보험료를 지급하면서 기존의 확장담보조건이 포함된 보험약관을 적용하면서 보험자보다는 상대적으로 유리한 입장에서 보험혜택을 누리게 됨에 따라 보험사고 발생에 대한 손해보상청구 비율이 자연스럽게 증가하였기 때문이다.

반면에 보험자는 보험목적물이 일반적인 해상보험의 담보범위와 비교했을 때 보다 가혹한 외부환경에 지속적으로 노출됨에 따라 보험사고 발생비율이 증가하여 많은 재정적 손실을 입게 되었다. 즉, 보험자는 피보험자가 갖고 있는 거대한 위험확

Maritime Law Conference, 2008, p.1.

124) Subsea Umbilicals, Riser, Flow-line 등과 같은 장비들을 해저종합시설물(SURF)이라고 실무에서 약칭하고 있으며, 이를 해저시설물이라고 통칭하고 있다. 또한 해저배관(manifold) 및 승압펌프(booster pump) 등이 결합된 형태의 해저집유시설도 여기에 포함되기도 한다. 해저시설물은 해저에서 생산된 원유 및 가스를 해상의 생산설비로 이송시키기 위해서 필요한 배관 및 전선을 모두 포함하는 시설을 의미한다.

125) 2005년 미국 남동부를 강타한 연속 허리케인 리타(Rita), 데니스(Dennis)에 의해서 Mississippi Canyon Oil Field에서 작업 중 130,000 G/T급 반잠수식 석유시추선인 BP Thunder horse호의 선체가 약 20-30도 가량 기울어지는 사고가 발생하여 2007년 하반기까지 가동이 중지되었으며, 고정식 플랫폼 294A호의 전복사고도 발생하였다(이창희, 전개논문, 19쪽).

률에 비해서 낮은 비용의 보험료를 받고 보험기간 중 면책사항을 제외하고, 외부적인 원인에 의해 우발적으로 발생한 모든 손해를 보상해주는 전위험담보조건(All Risks : A/R)을 제공함에 따라 막대한 재정적 피해를 입게 되었다. 따라서 보험자는 피보험자에게 보험료의 인상, 자기공제비율의 상향 그리고 추가적인 면책약관 등이 삽입된 새로운 보험약관을 개발하여 제시함으로써 양 당사자 간의 지속적인 보험계약이 유지될 수 있게 되었다.

현재 해양플랜트공사보험에 국제적으로 널리 사용되고 있는 보험약관은 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이고, 협회선박건조보험약관(ICBR)의 경우 일부 조선소에서 보험자와 합의 하에 보험약관의 내용을 일부 수정하여 사용하고 있다.



제3장 해양플랜트공사계약의 법적 개선방안

제1절 해양플랜트공사계약의 문제점

해양플랜트공사는 일반상선의 건조와 달리 개별공사가 상대적으로 비정형화, 비표준화된 프로젝트의 성격이 강하며, 선박에 비해 높은 기술집약도가 요구되는 복잡한 기능화한 구조물로서 전문적이고, 엄격한 공정관리를 필요로 한다. 그간 우리나라가 다른 나라에 비해서 해양플랜트분야에서 높은 경쟁력을 유지해왔던 주된 이유는 우수한 노동생산성과 생산성이 높은 시설 및 장비를 집중적으로 투입하여 프로젝트를 완성하였기 때문이다. 발주자는 2000년 초반기까지만 하더라도 국내 조선소와 해양플랜트공사를 EPC 계약방식으로 체결하더라도 발주자와 조선소간의 공동 프로젝트를 완성해왔던 신뢰관계를 바탕으로 조선소에게 손해가 발생할 경우 계약금액의 변경, 인도일정의 획기적인 단축에 따른 인센티브제공 등을 통해서 조선소의 손실을 일정부분 보전해 주었다. 그러나 갑작스러운 국제유가의 하락과 세계 경기의 둔화 그리고 자본적 지출(CAPEX : Capital expenditures) 비중이 높아짐에 따라 최근 해양플랜트공사에서 발주자는 조선소와의 문제가 발생할 경우, 원만한 분쟁 해결 대신 극단적인 법적 분쟁으로 입장을 선회하고 있다. 그렇기 때문에 해양플랜트공사계약의 개별조항들에 대한 기술적, 법적인 분석을 선행하여, 특히 발주자의 귀책사유로 인한 동시지연의 발생, 조선소의 면책사유 등과 관련된 법적 분쟁이 예상되는 개별조항들에 대해서 미리 대응 근거를 마련해 두어야 한다.

최근 대부분의 국내 조선소들은 해양플랜트공사와 관련하여 과거 단순건조계약에서 해양플랜트시장의 주도권의 변화 및 조선소의 매출액 향상이라는 목적을 달성하기 위하여 주로 EPC 계약방식을 체결하여 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 현장 시운전까지의 전체 공정에 대하여 일괄책임을 지고 해양플랜트공사를 시행하고 있다. 이때 EPC 계약방식은 조선소가 설계에서 현장 시운전까지의 업무를 결합하여 효율성을 높이고, 불필요한 자원의 낭비를 방지하여 공기를 단축시켜 해양플랜트공사의 비용을 감소시킬 수 있는 장점이 있다. 하지만 현재 국내 조선소에서 해양플랜트공사를 수행하는데 EPC 계약방식의 장점이 부각되기 보다는 손실을 발생하게 하

는 여러 문제점들이 발생하고 있는데 이를 요약하면 다음과 같다.

I. 발주자 위주의 계약관행

EPC 계약방식으로 해양 프로젝트를 수주한 국내조선소는 해양플랜트공사 전반에 대한 책임을 부담하는데 반해 발주자 위주의 계약 관행으로 실질적인 결정권을 행사하지 못하고 있는 현실적인 애로사항이 있다. 이를 정리하면 다음과 같다.

첫째, 발주자의 요구에 의한 빈번한 설계변경은 조선소의 부담을 더욱 가중시키는 주요 요인으로 작용하고 있다. EPC 계약방식으로 진행되는 플랜트공사계약에 있어서 발주자의 역할은 주로 계약관리에 중점을 두고, 계약 조건에 따른 개념·기본·상세·실시 설계도면의 검토, 승인 등을 포함하고 있는데 반하여 해양플랜트공사는 발주자가 EPC 전 과정에 영향력을 미치며 발주자가 지정한 제3자에 의하여 FEED설계나 상세설계를 수행하도록 요구하고, 많은 부분의 기자재가 발주자 공급물품(Owner Furnished Equipment : OFE)을 사용하도록 요구하고 있다. 따라서 국내 조선소들은 프로젝트를 자체기술력을 바탕으로 능동적으로 주도하는 것이 아니라 발주자의 지시와 감독에 따라 수동적으로 공사를 진행하고 있음에 따라 EPC계약 본연의 도급자 주도의 공사진행이 갖고 있는 다양한 장점을 살리지 못하고 있다.

둘째, 혼합공정(Mixed Construction)에 대한 발주자의 잦은 개입이다. 국내 조선소는 해양플랜트 발주자들의 계약조항의 까다로운 해석 및 높은 수준의 기술요구, 생산 환경에 적합한 고객맞춤형 선형변경에 대한 기술력과 대형 프로젝트공사에 대한 공정관리능력 등이 부족하기 때문에 공기지연의 위협에 노출되어 있다. 특히 EPC계약방식은 궁극적으로 도급자인 조선소가 완성된 목적물의 성능을 보증해야한다. 즉 해양플랜트 공사를 수행하는 과정에서 발주자, 선급 등의 공사감독에 따라 진행하였다 하더라도 최종적인 책임은 계약자인 조선소가 지게 된다. 따라서 조선소는 성능보증에 대한 최종 책임이 있으므로 중간 수행과정에서 발주자의 의사결정을 받기 위해 지나친 시간을 소요하는 것은 불합리적인 관행이다. 따라서 조선소는 보다 세밀한 공사 진행 절차를 계약상에 삽입하여 분쟁이 발생할 경우 이를 신속하게 해결할 수 있어야한다.

II. 위험노출 기간의 장기화

해양플랜트공사는 선박건조에 비하여 상대적으로 긴 공사기간이 소요됨에 따라 환

율변동, 물가변동, 유가하락 등과 같은 대외적인 환경변화에 따른 위험에 대한 노출의 정도가 심하다. 이러한 위험발생이 예견됨에도 불구하고 대외환경변화에 대한 위험을 도급자인 조선소가 전적으로 부담해야하는 문제를 가지고 있다. 예컨대, 해양플랜트공사계약 체결 후 계약금액을 구성하는 각종 해외도입 기자재 또는 비목의 가격이 상승된 경우가 대표적인 위험이다. 실무적으로 대부분의 발주자들은 물가 및 환율상승으로 인한 위험에 따른 손실 보상을 지수조정율 또는 품목조정율을 조정하여 일정부분을 보상하려고 하나 보상범위나 금액에서 조선소와의 이견이 발생하고 있다. 따라서 해양플랜트공사계약 체결 당시 발주자와 조선소 서로가 예견하지 못한 사정에 의해 계약이행에 장애나 문제가 발생하여, 계약체결 당시의 당사자들에 의해 고려된 것과 근본적으로 달라진 계약상의 의무를 이행하는 것이 일방 당사자에게 불공평한 결과를 초래하는 것을 최소화하고자 하는 노력이 필요하다. EPC 계약방식은 거의 모든 위험을 조선소가 부담해야 하기 때문에 이에 상응하는 공사비 및 상황 변화에 따른 다양한 금액변동조항(escalation/de-escalation clause)이 삽입되어야 한다. 그런데 국내 조선소들은 자체적인 과당경쟁으로 인하여 사정변경에 원칙¹²⁶⁾에 따른 다양한 공사변경조항들을 해양플랜트공사계약서상에 명시하고, 전체 위험에 상응하는 계약금액의 상승을 유도하지 못하여 경쟁적으로 저가수주를 해왔다. 따라서 2008년부터 2013년까지 발주된 대부분의 해양플랜트를 국내 조선소가 독점적으로 수주하였음에도 불구하고, 미청구공사금액¹²⁷⁾의 증가로 인하여 많은 손해를 입고 있다.

126) 계약의 성립과 그 최종적인 이행 사이에 시간적 간격이 있는 경우에는, 그 사이에 사정(계약내용으로는 되지 않았지만 계약에서 중요한 객관적 사유 즉 계약환경)이 변경되어 계약이 그 영향을 받아 당초의 계약내용을 그대로 실현하는 것이 대단히 곤란한 경우가 있다. 그러나 *pacta sunt servanda*(「계약은 지켜야 한다」)라는 계약법의 기본원칙에 의하면 이 경우에도 계약은 법적으로는 아무런 영향도 받지 않고 있으므로 당초 약속된 대로 이행되어야 한다(계약의 구속력). 이에 대하여 사정변경의 원칙은 형식적으로는 그렇게 말할 수 있어도 실질적으로는 그 결과가 심히 부당한 경우에는 엄격한 요건 하에 예외적으로 계약의 개정또는 해소를 인정하는 이론이다(곽윤직, 「채권각론(제6판)」(서울 : 박영사, 2003), 92쪽).

127) 미청구공사란 말 그대로 건설사가 공사비를 달라고 요구하지 못한 금액이다. 통상 시공사(건설업체)가 추정한 공사진행률과 발주처가 인정한 진행률의 차이에서 발생한다. 예컨대, A업체가 프로젝트의 공사 30%를 완료하고서 3천억원의 대금을 요구했으나 발주처가 진행률 25%만을 인정하고 2천500억원만 지급할 경우, 미청구공사는 차액인 500억원만큼 증가하게 된다. 그러나 미청구공사가 반드시 손실로 이어진다고 볼 수는 없지만, 손실 가능성을 높이는 요인으로 작용한다. 설령 공사 완료 시점에 회수된다 하더라도 회수될때까지 기업의 재무구조에 부정적으로 작용한다. 실제로 대우조선해양은 그간 급증했던 미청구공사의 상당부분을 손실로 인식하면서 2015년 기준 영업손실이 3조318억원에 달했다. 특히 2011년 반잠수식

III. 현지참여정책의 적용 강화

자원보유국을 중심으로 해양플랜트산업에 도입된 현지참여정책은 1980년대 초 북해지역의 자원개발과정에서 영국, 노르웨이에서부터 시작된 이래로 점차 강화되고 있는 추세이다. 특히 아프리카, 중동, 동남아시아, 남미국가들은 해양플랜트공사계약에서 전체 계약금액 중 현지참여정책비율을 금액으로 계약서에 명시하거나 전체 물량 중 현지참여정책 비율을 물량으로 명시하여 현지참여정책을 의무적으로 요구하는 직접적인 현지참여정책을 추진하고 있다.¹²⁸⁾ 반면에 노르웨이, 영국, 미국, 프랑스, 이탈리아, 호주 등과 같은 선진국들은 엄격한 국제법, 국내법, 관련 산업표준 및 규정 등을 성능조건에 포함시켜 간접적인 현지참여정책을 강제화하고 있다.¹²⁹⁾

국내 조선소들은 발주자들의 현지참여정책의 강제화 요구에 따라 프로젝트 수행 시 현지 기자재의 사용, 현지 인력의 의무 고용, 현지 조선소 또는 중공업에서 부분 건조, 자국의 엔지니어링 회사를 통해 일정 부분의 엔지니어링을 수행하여야 하는 문제를 갖고 있다.¹³⁰⁾ 이처럼 자원보유국가들은 해양플랜트공사시 조선소에 현지참

시추선 4척을 적당 약 6천억원에 수주했으나 건조기간이 적당 평균 10개월~1년 가량 지연되면서 큰 손실이 발생하였다.

128) 현지참여정책의 계약방식에 따른 분류는 전체 계약금액(total contract price) 중 현지참여정책비율(portion, %)을 금액(price)으로 계약서에 명시하는 금액기준과 전체 물량(total tonnage) 중 현지참여정책 비율을 물량(tonnage)으로 명시하는 물량기준으로 구분할 수 있다. 일반적으로 금액기준의 현지참여정책 계약은 관리 및 통제가 어려운 것으로 평가되고 있으며, 그에 반해 물량기준의 계약은 관리 및 통제의 여지가 있으며 또 프로젝트의 후속 대응이 가능하여 EPC 계약자(contractor)가 선호하는 현지참여정책 유형으로 알려져 있다(홍정혁·진호현, “해양플랜트 산업 관련 로컬콘텐츠 제도의 국내 도입방안에 관한 연구”, 「통상법률」 통권 제126호, 법무부(2015.12), 120-122쪽).

129) Isabelle Ramdoo, “Unpacking Local Content Requirements in the Extractive Sector: What Implications for the Global Trade and Investment Frameworks?”, *International Centre for Trade and Sustainable Development*, 2015, pp.4-5.

130) 현지참여정책을 요구사항에 따라 분류하면 크게 다음의 4가지 유형으로 구분할 수 있다. 첫째, 자원 보유국의 프로젝트 수행 시, 일정비율 이상의 기자재와 같은 물품이나 서비스를 해당 국가 내에서 구매하도록 요구하는 자국 구매(Goods & Services, Materials)이다. 둘째, 일정 비율 이상의 현지 인력이 프로젝트에 활용되거나, 현지 기업이나 기관과 인력 운용을 협력하도록 요구하는 자국 인력 활용(Human Resources)이다. 셋째, 시추선박 및 플랫폼 건조 시, 일정 물량 이상을 현지 조선소 또는 중공업에서 건조하거나, 자국의 엔지니어링 회사를 통해 일정 부분의 엔지니어링을 수행하도록 요구하는 자국 건조 및 설계(Production & Engineering)이다. 넷째, 교육이나 훈련 또는 공동연구 등을 통한 현지 인력에 대한 기술 전수(R&D, Training)이다(홍정혁·진호현, 전제논문, 113-115쪽).

여정책을 강력하게 요구하고 있지만 실제 현지 생산기반 시설, 교통, 통관, 인력의 교육·훈련 수준 등과 같은 제반 여건이 완비되어 있지 않은 상태의 국가들이 다수 존재하고 있다. 따라서 조선소는 자체적인 기술 인력의 파견에 따른 비용 증가, 물품의 통관 차질에 따른 공사기간의 지연, 기자재의 품질 불량으로 인한 재시공 문제 등을 포함한 다양한 어려움을 겪고 있다.

제2절 해양플랜트공사계약상의 법적 쟁점 및 개선방안

I. 인도지연 및 지체상금

1. 조선소의 인도지연

해양플랜트공사계약에 있어서 인도지연은 계약서상에 합의된 일정에서 조선소의 기술이나 경험의 부족 또는 인력의 부족으로 인하여 복합공정에 대한 일정 미준수 등의 영향으로 인한 공사의 완공이 합의된 일자보다 지연되는 것을 의미한다. 이러한 인도지연은 발주자의 의도여부와는 관계없이 조선소가 해양플랜트공사를 진행하는데 있어서 방해행위의 존재와 조선소의 기술력, 관리력, 기타의 사유로 해양플랜트공사가 계약된 일자에 완성되지 못하는 이행지체의 사유로 인하여 발생된다.

인도지연은 허용가능지연(excusable delay), 허용불가능지연(non-excusable delay), 보상가능지연(compensable delay), 동시지연(concurrent delay)으로 구분할 수 있다.¹³¹⁾ 그리고 발생한 인도지연의 귀책사유가 당사자 어느 일방 혹은 양 당사자 모두에게 있는가에 따라 조선소의 공사기간의 연장유무가 아래와 같이 다르게 적용될 수 있다.

첫째, 발주자의 원인으로 공사가 지연될 경우 조선소는 발주자를 대상으로 해당 기간을 전체 공사기간에서 제외할 수 있다.¹³²⁾ 비록 사소한 이유임에도 불구하고 발주자 자신의 방해행위로 인해 공사의 완공이 지연되었을 때, 조선소는 약속된 완공기한까지의 공사를 완료하여야 하는 의무로부터 벗어나게 된다. 방해이론은 발주자가 자

131) 정홍식, “해외건설프로젝트에서 동시발생 공기지연(concurrent delay)”, 「비교사법」 제21권 제2호(통권65호), 한국비교사법학회(2014. 5), 832-834쪽).

132) De Beers UK Ltd. v. Atos Origin IT Ltd. [2010] EWCH 3276 사건에서 “발주자의 귀책사유로 인하여 공사기간의 지연이 발생할 경우 기간의 연장은 가능하지만 인도지연에 따른 개별사안에 대한 손해배상책임은 제기할 수 없다”라고 판시하고 있다.

신의 귀책사유 및 방해행위로 말미암아 조선소의 계약의 이행, 즉 완공기한 내 공사를 완료하지 못했을 경우, 계약상 지체상금의 약정에 따른 손해배상청구권을 행사하지 못하도록 하는 것이다.¹³³⁾ 또한 조선소는 불가항력으로 인한 사유로 인하여 인도지연이 발생할 경우에도 면책이 가능하다.¹³⁴⁾

둘째, 해양플랜트 건조공법에 대한 이해부족, 최근 개정 법률의 미반영 등 조선소 내부의 원인으로 인하여 지연이 발생한 경우에 조선소는 발주자로부터 공사기간을 연장 받을 수 없다. 그리고 조선소는 근로자의 파업행위로 인하여 발주자에게 계약상의 채무를 이행하지 못함에 따른 채무불이행 또는 채무의 수령불능으로 발주자의 인수지체에 대한 책임을 부담해야 하는지에 대해서 검토해 볼 필요가 있다. 우선 파업행위의 적법성 유무와 그리고 파업행위가 적법하더라도 노동조합이 정상적인 업무를 이행하지 못하여 발주자 및 발주자와 직접적으로 계약한 제3자에게 사실상 손해를 유발했는지를 검토하여야 한다.

조선소가 책임을 회피하기 위해서는 거래상대방에 대한 신의원칙상 거래에 요구되는 채무불이행 결과를 예방하고자 하는 노력이 수반되어야 한다. 채무불이행의 일종으로 채권자가 계약목적물의 인수지체에 빠진 경우 조선소에게 귀책사유가 있는 경우에만 지체책임이 있다는 견해는 성실한 채무자를 보호하기 위하여 마련된 제도이므로 채권자의 귀책사유를 요건으로 하지 않을 뿐만 아니라 인수지체로 인한 불이익은 원칙적으로 조선소가 부담해야 한다. 그러나 조선소의 채무불이행책임 또는 제3자에 대한 손해배상책임이 존재한다고 하더라도 조선소 내부 문제와 관계없는 정치파업, 동정파업, 산업별총파업 등의 경우에는 조선소의 책임이 없다고 보아야 한다.

셋째, 조선소와 발주자 양자의 귀책사유의 경합으로 발생한 공사지연에 대해서는 책임비율에 따라 공사기간을 조정할 수 있다. 합리적인 책임비율의 산정을 위해서는 당사자 이외에 관련 문제를 공정하고 합리적으로 결정할 수 있는 의사결정 방식이 선택되고 외부에 공개되어야 한다.¹³⁵⁾ 이 때 공사기간의 연장을 인정받기 위해서는

133) Atkin Chambers, *Hudson's Building and Engineering Contracts*, 12th ed.(London : Sweet & Maxwell Ltd., 2010), p.26.

134) *Adyard Abu Dhabi v. SDS Marine Services* [2011] BLR 384, 136 Con LR 190 사건에서 Hablen 판사는 “전쟁, 내란 등과 같은 불가항력 상황이 아닌 이유는 허용가능한 인도지연의 사유에 포함되지 않는다”라고 판시하고 있다.

135) *City Inn Ltd. v. Shepherd Construction Ltd.* [2010] BLR 473 사건에서 계약당사자간의 귀책사유가 경합될 경우 책임비율에 따른 공사기간 연장을 인정받기 위해서는 동시지연의 원인이 당사자의 귀책사유라는 것이 명확해야 하고, 해당 귀책사유에 대한 합리성은 일반적인 상식을 갖고 있는 사람이라면 누구라도 인정하는 수준이어야 한다. 더불어 합리적인 책임비율의 산정을 위해서는 당사자 이외에 관

인도지연의 원인이 당사자의 귀책사유라는 것이 명확해야 하고, 해당 귀책사유에 대한 합리성은 일반적인 상식을 갖고 있는 사람이라면 누구라도 인정할 수 있는 수준이어야 한다.

2. 지체상금

계약위반에 따른 구제수단인 손해배상은 계약위반으로 인하여 피해를 입은 당사자에게 채권의 원래 내용이 아니라 이를 대신할 수 있는 금전적 보상을 통해서 손해를 전보시키는 것을 그 목적으로 한다. 발주자는 조선소의 이행지체와 채무불이행, 즉 계약위반으로 인하여 발주자에게 손해가 발생하는 문제가 생겼을 때 발생할 손해액을 미리 확정하고 이에 상응하여 지급할 대금을 총액에서 공제하고 추후에 청구할 수 있는 권리를 규정하는 것으로 이를 손해배상액의 예정(liquidated damage)이라고 한다.¹³⁶⁾

해양플랜트공사계약에 따른 계약위반은 법률관계의 당사자, 즉 발주자와 조선소로 제한되는 반면에 불법행위는 불특정 다수에게로 범위가 확대된다. 그리고 계약위반은 당사자 간의 사전 예측가능성을 중요시하는 반면에 불법행위는 불특정 다수를 대상으로 하기 때문에 예측가능성을 중요하게 고려하지 않는다. 계약위반에 따른 금전적인 손해배상과 관련된 위약금은 채무불이행에 따른 구제의 측면에서 손해배상액의 예정과 위약별로 구분될 수 있다. 손해배상액의 예정의 경우 당사자가 계약위반이 발생할 경우 해당 손해액을 사전에 예측하여 당사자가 합의한 것으로서 법원에 의해서 효력이 인정된다. 그러나 위약벌은 계약위반에 따른 예상되는 손해에 대한 금전적 배상이 아닌 제재의 성격이 강하기 때문에 그 효력은 인정되지 않는다. 따라서 발주자는 자신의 손해액을 정량적으로 입증하는 것이 매우 어렵고 복잡하기 때문에 해양플랜트공사계약서상에 상대방이 계약을 위반한 경우 일정금액의 지체상금을 지급하도록 미리 약정하고 있다.¹³⁷⁾

실무적으로 인도지연에 따른 과도한 지체상금을 약정하여 실제손해보다 터무니없이 높게 책정된 손해배상금액의 경우 위약벌로 해석될 수 있으며, 이와 관련하여 영

런 문제를 공정하고 합리적으로 결정할 수 있는 의사결정 방식이 외부에 공개되어야 한다고 판시하였다.

136) 서영화, “선박건조 계약과 관련된 몇 가지 법률문제들”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 한국해법학회(2010. 4), 57-58쪽.

137) 김재형, “손해배상액의 예정에서 위약금 예정으로 - 특히 위약벌의 감액을 인정할 수 있는지 여부를 중심으로-”, 「비교사법」 제21권 제2호(통권65호), 한국비교사법학회(2014. 5), 666-667쪽.

미법에서는 실제손해를 벗어난 경우 손해배상의 강제성을 박탈하고 있다. 또한 영미법에서 ‘손해배상액의 예정’과 ‘위약벌’의 구별기준은 매매계약 체결시 계약위반에 따라 발생할 것으로 추정되는 손해비용과 비교하여 크게 균형을 잃지 않으면 ‘손해배상액의 예정’으로 보고, 부당하게 과다하면 ‘위약벌’로 보아 무효로 간주한다.¹³⁸⁾ 따라서 당사자 간에 비록 손해배상액을 사전에 합의했다고 하더라도 합의한 금액이 채무불이행으로부터 생긴 손해나 다른 상황과의 관계에서 ‘ 지나치게 과도할 경우’에는 합리적인 금액으로 감액하여 조정할 수 있다.¹³⁹⁾ 손해배상액의 예정조항이 적용될 경우 채무불이행 당사자가 계약책임을 부담해야 하는 경우이며 불가항력적 상황에 따른 채무불이행의 경우에 적용된다고 볼 수 없다.

조선소는 인도지연이나 성능미달 등에 기인한 과도한 지체상금¹⁴⁰⁾의 문제가 발생

138) Intermountain Eye and Laser Centers, P.L.L.C. v. Miller, [2005] 142 Idaho 218, 127 P.3d 121 사건에서 Jones 판사는 “계약위반에 대한 구제의 목적은 채무자에게 이행의 강제 및 위반의 억제에 있는 것이 아니라 채무자가 채권자에게 손해를 금전적으로 배상함으로써 위반을 보상하는 것이 원칙이다”라고 판시하였다. 미국의 경우 제2차 계약법 제356조에 따라 손해배상액의 예정은 유효하나 위약벌의 효력은 인정하지 않고 있다. 미국 계약법은 손해배상액의 예정이 벌금 또는 처벌(penalty)의 성격을 지니지 않은 상태에만 유효성을 인정하고 있다. 특히 제2차 계약법 제356조 제(1)항, (2)항에 따르면 “계약위반의 구제는 당사자를 벌하는 것과 차이가 존재한다. 또한 이와 연관된 어떠한 합의도 인정할 수 없다”라고 규정하고 있다. 또한 영국의 경우 채무불이행에 대한 약정지급조항은 손해배상액의 예정(liquidated damages clause)과 위약벌(penalty clause)로 구분하고 있다. 계약위반으로 인한 것이라고 증명할 수 있는 손실의 최대치와 비교해서 과다하고 비양심적인 것이라면 위약벌조항으로 인정하고 있다. 그러나 여러 사정으로 인하여 손해의 정확하고 정밀한 사전평가가 불가능하고 약정지급액이 손실을 사전평가하기 위한 진정한 시도라고 볼만한 사정이 있는 경우에는 그 약정은 손해배상액의 예정조항으로 인정된다.

139) 독일 민법 제339조(§ 339 Verwirkung der Vertragsstrafe : 계약벌) 이하에 따르면 채무불이행과 불완전채무이행이 채무자에게 존재한다는 조건하에서 채권자는 채무자에게 일정한 금전의 지급을 ‘벌(罰)’로서 약정할 수 있다. BGH(Bürgerliches Gesetzbuch), Urteil v. 30.6.1976, NJW 1976, 1886, 1887 사건에서 독일법원은 우리나라 법원의 입장과 유사하게 약정된 금액에 대해서 감액보다는 적당한 금액만을 인정하고 있다. 최근 국내 대법원 2002.1.25. 선고 99다 57126 사건에서 법원은 “손해배상액의 예정은 손해액에 관한 입증의 곤란을 예방하기 위하여 미리 그 내용을 정하는 것으로서 그 액수가 부당하게 과다한 경우에는 민법 제398조 제2항에 따라 법원이 재량에 따라 이를 감액할 수 있다. 그리고 예정한 금액 이외의 손해가 발생한 경우에도 예정액을 초과하는 부분에 관하여는 이를 청구할 수 없다. 반면에 위약벌은 채무불이행이 있는 경우에 위약금을 교부한 자의 상대방이 이를 몰수할 수 있는데, 이와는 별도로 채무불이행으로 인한 손해배상을 따로 청구할 수 있고, 위약벌의 약정이 무효가 되지 않는 한 민법 제398조 제2항이 적용되지 않으므로 법원에서 원칙적으로 이를 감액할 수 없다”라고 판시하고 있다.

140) 해양플랜트공사계약과 선박건조계약과 관련된 지체상금 대비표는 다음과 같다.

할 경우 계약위반사항이 강요적 성격이 강한 조항임을 입증하여 손해배상책임을 회피할 필요가 있다. 그리고 실제 추정치를 사전에 결정하고, 계약서상에 지체상금의 적용비율을 정확하게 삽입할 것을 발주자에게 요구해야 한다. 반면에 발주자는 지체상금이 갖고 있는 법적 유효성을 확보하기 위해서 조선소와의 협상 중에 반드시 해당 금액이 계약당시에 예측했던 금액임과 동시에 공정하고 합리적으로 산출되었음에 대한 근거를 제시하고, 반드시 위약벌의 성격이 아님을 계약서상에 명확하게 삽입해야 한다.¹⁴¹⁾ 이때 조선소는 손해배상액의 예정조항에 따른 지체상금이 과도할 경우 발주자에게 지체상금 사정에 필요한 규정, 방식, 금액 등을 요구할 수 있으며, 작성자 불이익의 원칙에 의거하여 지체상금의 축소를 계약단계에서부터 요구할 수 있다.

발주자의 피해를 구제하기 위한 조항이 손해배상액의 예정이라면, 발주자의 과도한 지체상금요구에 대한 조선소의 피해를 구제하기 위한 것은 손해배상한도제한조항(capping clause)¹⁴²⁾이다.¹⁴³⁾ 따라서 손해배상한도제한조항은 조선소가 의도하지 않은 계약위반에 따른 손해배상의 금액과 범위를 제한하는데 목적이 있기 때문에 해양플랜트공사계약서상에 반드시 삽입해야 한다.

구분	해양플랜트공사계약	선박건조계약	비고
30일 이내	공사 총액의 0.03%	보상 없음	
30 - 90일 지연	공사 총액의 0.06%	1일당 85,000 \$	
91-150일 지연	공사 총액의 0.12%	1일당 160,000 \$	
151-210일 지연	공사 총액의 0.18%	1일당 255,000 \$	
210일 이상 지연	공사 총액의 0.24% *손해배상한도 적용	계약 해제 가능	

141) Dunlop Pneumatic Tyre Co. Ltd. v. New Garage and Motor Company Ltd. [1914] UKHL 1 사건에서 Dunedin 판사는 “손해배상액의 예정과 위약벌을 구별하는 기준을 다음과 같이 제시하였다. 손해배상액의 예정과 위약벌의 명칭에 관계없이 가장 중요한 것은 계약상의 실질 내용이다. 특히 계약위반 당사자에게 위협을 가하기 위해 합의된 금액의 지급은 성질상 위약벌이며, 손해배상액의 예정은 진정한 손해배상액의 사전예측을 의미한다. 그리고 진정한 사전예측은 계약위반 시점이 아니라 계약체결시를 기준으로 판단해야 하며, 계약위반으로부터 발생할 수 있다고 예상되는 가장 큰 손실과 비교하여 금액이 과도하거나, 비양심적이면 이는 위약벌로 인정된다”라고 판시하였다.

142) Article 7(e) of the AWES의 경우 손해배상한도제한을 전체의 10% 내외로 규정하고 있으며, 이와 유사하게 해양플랜트공사계약에서도 손해배상한도제한조항은 통상적으로 계약금액의 10% 내외이다(Mark Lubbock, Patricia Wade, *Liquidated Damages*(London : LLP, 2014), pp.3-4).

143) 선박의 인도지연에 따른 지체상금을 지급하여야 하나 손해배상한도제한조항에 의거하여 전체 계약금액의 7.5% 이내에서 지체상금을 선박소유자에게 지불하도록 판시하였다.(Royal Coast Maritime S.A v. Malta Drydock Ltd., [1993] unreported. ; Simon Curtis, *The law of shipbuilding contracts*, 4th ed.(London : LLP, 2012), p.65.)

II. 소유권 귀속

1. 해양플랜트 소유권의 귀속

해양플랜트공사는 선박건조에 비해 공사기간이 상대적으로 길어 최소 2~3년의 기간이 소요되기 때문에 동 기간 동안 계약목적물이 발주자에 소유권이 있는지 아니면 조선소에게 소유권이 있는지에 따라 일방의 계약 위반시 법적인 조치 절차 및 보험계약상의 피보험자의 지위가 변경하게 되는 문제가 내재되어 있다. 해양플랜트 공사계약상 소유권 조항(Title to the Deliverables)에는 해양플랜트의 종류에 따라 이동식의 경우에는 조선소가 계약목적물에 대한 소유권을 가지고, 고정식이나 부유식의 경우에는 발주자가 계약목적물의 소유권을 가지는 것으로 명시되어 있다. 하지만 해양플랜트공사 중 소유권의 귀속 여부를 단순히 해양플랜트의 종류에 따라 구분하기 보다는 해양플랜트공사계약의 법적성질에 비추어 판단하는 것이 바람직하다고 사료된다.

도급계약인 해양플랜트공사계약에서 해양플랜트공사 중 계약목적물의 소유권은 도급자인 발주자에게 존재한다는 도급인 귀속설과 수급자인 조선소에 존재한다는 수급인 귀속설로 구분할 수 있는데 그 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 도급인 귀속설은 목적물의 자재를 누가 공급하였는지를 묻지 않고 보험목적물은 도급인의 소유라는 것으로 그 이유는 해양플랜트공사계약을 체결하는 당사자의 의사가 발주자 또는 발주자를 대리하는 별도의 특수목적법인에게 소유권을 귀속시키려는 묵시적 합의가 있다고 해석하기 때문이다.¹⁴⁴⁾

둘째, 도급계약에 있어서 수급인 귀속설은 수급인이 재료의 전부 또는 중요 부분을 제공한 경우에 그 목적물의 소유권은 수급인에게 귀속되어야 한다는 주장이다. 아직까지 해양플랜트공사와 유사한 선박건조계약상의 소유권의 귀속에 관해서 명시적으로 언급하고 있는 판결은 없지만 육상의 도급계약에 대한 목적물의 소유권귀속에 관한 판례를 살펴보면, 종래 판례는 수급인이 재료의 전부 또는 주요부분을 공급한 경우 그 목적물의 소유권은 수급인이 가지고 수급인은 목적물을 완성하는 순간 목적물에 대한 소유권을 원시적으로 취득하고, 도급인에게는 소유권을 이전하여 줄 의무를 가질 뿐이라고 판시하였다.¹⁴⁵⁾ 하지만 그 이후 판례에서 대법원은 입장

144) 김인유, “건조중인 선박에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 한국해법학회(2010년4월), 24쪽.

을 변경하여 도급계약이라는 사실만으로 그 소유권이 수급인에게 귀속된다고 할 수 없다고 판시하였다.¹⁴⁵⁾

따라서 해양플랜트공사계약에 있어서 소유권의 귀속문제는 발주자에게 귀속된다고 보는 것이 타당하며, 조선소는 단순히 해양플랜트공사 중 계약목적물에 대한 점유권을 갖고 있는 것이다. 따라서 시운전을 종료하고 발주자에게 계약목적물을 인도하는 것은 소유권의 이전이 아닌 점유권의 이전으로 취급되어야 한다.

2. 공사대금 지급

일반적인 국제경쟁입찰계약이나 해양플랜트공사계약의 경우에 고정가격형계약(lumpsum contract)이 체결되는 경우가 많으나, 해양플랜트공사의 경우 도면, 시방서 등이 교섭과정에서 변경될 가능성이 있으므로 실비정산형계약(cost plus fee contract)이 요구되나 실제에서는 적용이 되는 사례가 드물다. 고정가격형계약은 계약 체결시에 계약총액이 확정되므로 실제 공사비용이 계약금액을 초과한 경우에는 이를 조선소가 부담하고, 계약금액 범위 내에서 공사를 수행한 경우에는 그 차액이 조선소의 이익으로 돌아가게 되어있다. 그러나 이러한 계약은 계약이행기간이 장기로 물가상승의 위험이 많은 경우나 잦은 설계변경이 예상되는 경우 및 공사방법 등 조선소의 계약이행에 관련하여 발주자가 간섭할 여지가 많은 경우에는 조선소에게 불리하게 적용하게 된다.

따라서 해양플랜트공사계약의 이행 기간 중 환경적, 경제적 여건 등의 변화에 대해서 어느 일방에게 위험을 전가하는 것은 매우 불합리할 뿐만 아니라 불공정한 행위로 생각된다. 따라서 해양플랜트공사계약 체결 이후 일정기간이 경과된 시점에서 계약금액을 구성하는 장비, 철강재, 인건비 등의 개별 품목 및 비목의 가격이 급상승 또는 급락된 경우 합의된 범위 내에서 계약금액을 조정함으로써 계약당사자 일방의 예상치 못한 경제적 부담을 경감시켜 원활한 계약이행을 가능하도록 계약서상에 조항을 삽입해야 한다. 특히 환율변동, 물가변동으로 인한 계약금액조정은 형평의 원칙에 의거하여 상승(escalation clause) 및 하강(de-escalation clause)이 포함된 금액변동조항을 조건별로 삽입하여 어느 일방에게 불리하지 않도록 해야 한다. 특히 계약자유의 원칙, 신의성실의 원칙, 사정변경의 원칙, 권리남용금지의 원칙에 의거하여 해양플랜트공사

145) 대법원1963. 1. 27.선고, 62다6743판3결 등 참고.

146) 대법원1985. 5. 28.선고, 84다8카2234판3결 참고.

계약상의 조건에 부합하는 경우에 한정하여 계약금액을 변경할 수 있도록 계약조항을 삽입하여 부당한 변경 및 도덕적 해이(moral hazard)를 사전에 차단할 필요가 있다.

실제로 국내 조선소는 시추선의 경우 대금지급방식을 헤비테일(heavy tail) 방식으로 해양플랜트공사계약을 수주하는 경우가 많다. 따라서 발주자의 계약변경 지시에 따라 계약목적물에 대한 설계, 재질, 일정 등을 변경하였음에도 불구하고, 결국 발주자는 대외적인 사정변경으로 인하여 조선소의 인도지연을 문제로 의도적으로 일방적인 계약해제를 통보하는 경우가 발생하고 있다. 따라서 조선소는 공정진행률에 따른 비율정산방식으로 공사대금을 수령할 수 있도록 계약조항을 적극적으로 수정해야 하며, 발주자의 계약변경은 반드시 금전적, 기간적인 반대급부를 선행조건으로 이행하는 것이 바람직하다고 판단된다.¹⁴⁷⁾

III. 준거법의 적용

해양플랜트공사계약은 국제물품거래에 해당되어 계약이 체결된 장소의 국가, 계약이 이행되는 장소의 국가 및 공사를 발주한 국가의 법률이 적용될 가능성이 있다. 또한 계약서는 아무리 상세하게 작성한다고 해도 해석상의 이견이 전혀 없이 작성한다는 것은 불가능에 가깝다. 이와 같이 해양플랜트공사계약에서 서로 다른 여러 나라의 법률이 적용될 수 있는 잠재적인 가능성과 해석상의 차이로 인해 그 계약의 유효성과 집행가능성, 계약 당사자들의 권리와 의무, 그리고 계약 내용의 해석에 관한 불확실성의 문제가 야기된다. 이러한 불확실성을 해소하여 계약의 유효성과 계약 내용의 해석 등에 관한 확실성과 예측가능성을 확보하여 법적안정성을 기하기 위해서는 해양플랜트공사계약에 적용될 법률로서 어느 특정 국가의 법¹⁴⁸⁾을 정하여 둬으로써 다

147) 해양플랜트공사는 선박건조계약에서 사용하는 대금지급방식과 유사하게 크게 표준(standard), 톱헤비(top heavy), 헤비테일(heavy tail), 공정비율정산방식(milestone)으로 구분된다. 발주자의 재정상황 및 해양플랜트의 종류별로 대금지급방식의 선호도는 조금씩 차이가 있다. 표준방식은 해양플랜트공사기간을 균등하게 5회(계약, 강제절단, 탑재, 진수, 인도)로 구분하여 평균값을 대금으로 결제하는 방식을 의미하고, 톱헤비방식과 헤비테일방식의 경우 공사대금을 50%이상을 강제절단 전/후 언제 수령하는지 여부에 따라 달라진다. 특히 공정비율정산방식의 경우 공정진행률에 따라 비례적으로 대금을 지급하는 것을 의미한다(윤덕룡 외2명, “금융시장을 통한 효율적 환헤지 방안과 정책적 시사점”, 「연구보고서」 12-10, 대외경제정책연구원(2012), 50-51쪽).

148) 특정 국가의 법이라 함은 당해 국가의 절차법(procedural law)과 국제사법(choice of law)을 제외한 실체법(substantive law)만을 의미한다.

른 나라의 법이 적용될 가능성을 가능한 한 배제할 필요가 있다. 계약의 당사자가 계약서 조항에 대한 법적 해석의 결과를 예측할 수 있다면 계약과 관련하여 향후 발생 가능한 사안에 관한 계약 당사자의 합의 내용을 계약서에 포함시킴으로써 향후 사안 발생했을 때 법적 결과에 대한 확실성을 높여 당사자 간의 분쟁 발생가능성을 감소시킬 수 있다.

이와 같이 해양플랜트공사계약의 적용 법률을 정함에 있어 준거법으로 사법만을 적용하여야 하는지, 아니면 공법도 적용하여야 하는지에 대한 문제는 각국에서 입장의 차이를 보이고 있다. 전통적으로 공법은 속지주의 원칙에 따라 해당 국가 내에서만 적용되는 것이기 때문에 공법은 적용되지 않았다. 그러나 최근 사법의 공법화 현상으로 인해 공법과 사법의 구별이 명확하지 않게 되는 경우가 빈번해 졌다. 그리하여 준거법으로 지정된 외국법의 공법도 법정지국의 공서양속 등 사회질서에 반하지 않는 한 준거법으로서 적용할 수 있다는 방향으로 이론이 전개되어 스위스를 시작으로 우리나라에서도 이러한 취지의 규정이 도입되게 되었다.¹⁴⁹⁾ 다른 한편으로 외국의 공법이 적용될 수 있는 원칙이 널리 인정되게 되면 법정지국의 법익이 충분히 보호되지 않을 수 있다는 우려로 대륙법계의 많은 국가들은 외국의 공법이 적용되는 경우를 사실상 제한하고 있다.

이러한 준거법이 적용되는 범위는 성립 및 이행 등의 실체법적 측면에 그치고, 소송의 경우 소송절차 등 절차법적 측면은 준거법과 관계없이 법정지법 내지 중재지법에 따르는 것이 일반적이다. 계약의 준거법이 지정되어있다 하더라도 계약의 준거법과 중재의 준거법은 별개라고 하는 것이 통설로 중재인이 중재절차를 진행, 판정함에 있어 준거할 법률은 당해 중재지법에 따른다.

계약의 적용 법률인 준거법은 계약당사자들의 자유로운 합의에 의하여 준거법을 선택하거나 선택하지 않는 경우로 나눌 수 있다. 계약당사자들이 계약의 준거법을 선택한 경우에는 그 의사를 존중하여 계약당사자들이 선택한 법을 계약의 준거법으로 결정하는 것을 ‘당사자 자치의 원칙’이라 하는데 이는 민법상의 계약자유 원칙이 반영된 것으로 현재 각국의 입법 판례상 일반적으로 채용하고 있는 원칙이다. 하지만 법정지국의 공서양속 등 사회질서에 반하는 결과를 초래하는 사항이나 법정지의 강행규정에 반하는 사항이나 국제적 강행규정¹⁵⁰⁾에 반하는 사항에 대하여는 당사자의

149) 국제사법 제6조에 “이 법에 의하여 준거법으로 지정되는 외국법의 규정은 공법적 성격이 있다는 이유만으로 그 적용이 배제되지 아니한다”고 규정하고 있다.

150) 국제적 강행규정이란 각국의 공법, 특히 규제적 성격을 가지는 법규를 모두 포함하는 것으로 특정 국가의 정치적, 사회적 또는 경제적 질서 등과 같은 공익의 보

준거법 선택의 자유가 제약을 받게 된다. 계약당사자는 하나의 계약 전체에 대하여 반드시 하나의 준거법을 선택하여야 하는 것은 아니며, 계약상의 법적 쟁점을 세분하여 각각의 쟁점에 대하여 준거법을 달리 정하거나 그중 일부에 대해서만 준거법을 정할 수도 있다. 또한 계약당사자는 기존에 선택하였던 준거법을 그 후에 합의에 의하여 다른 준거법으로 변경할 수도 있다. 계약당사자들이 준거법을 선택하지 아니한 경우에는 그 계약과 관련된 소송이 제기된 법원에서 준거법을 결정하게 된다. 이때 국제사법에서는 그 계약과 가장 밀접한 관련이 있는 국가의 법에 따른다는 것이 국제적으로 널리 지지되고 있는 원칙이다.

따라서 해양플랜트공사계약의 주를 이루는 EPC계약의 경우 조선소가 실질적으로 계약상의 업무의 수행 즉, 건조, 공정관리 및 위험관리를 일임하고 있어 공사진행에 대한 책임을 도맡았다고 볼 수 있다. 그렇기 때문에 업무수행 중 우리나라의 강행법규의 적용을 배제할 수 없는 경우를 사전에 예방하고¹⁵¹⁾, 공사 중 발생할 수 있는 여러 변수나 위험 등에 대하여 효과적으로 대응할 수 있어야 한다. 또한 계약이행에 대한 문제제기는 대부분 발주자 측에서 요청하기 때문에 조선소의 불이익을 예방하고 법적 확실성을 높일 수 있도록 공사의 주이행장소인 우리나라의 법을 준거법으로 할 필요성이 있다. 이와 같은 경우에 우리나라 법원은 다른 국가의 법원보다는 준거법인 우리나라 법에 대해 보다 더 정통하기 때문에 준거법인 우리나라 법의 적용을 받는 계약에 대해서는 다른 국가의 법원보다 올바른 판단을 할 가능성이 훨씬 높다. 또한 우리나라 법이 아닌 다른 국가의 법을 준거법으로 선택한 경우 당사자는 그 다른 국가의 법의 내용을 우리나라 법원에 소명하여야 하기 때문에 그에 따른 소송비용의 증가와 재판의 지연이라는 불이익이 있으나 우리나라 법을 준거법으로 하는 경우에는 그와 같은 불이익은 일어나지 않는다.

국제거래에서는 당사자 자치에 의하여 준거법을 선택하는 것이 일반적¹⁵²⁾이고 당사자 간에 계약의 이행에 관하여 이견이 발생하면 우선적으로 계약서의 내용에 대한

호를 위해 이를 존중하는 것이 중요하다고 간주되는 규정을 말한다.

- 151) 준거법을 발주자나 제3국법으로 합의하는 경우 공사지국의 관계법령에 하수급인의 도급인에 대한 직접대금지급청구권이나 하수급인에 대한 도급인의 별도의 대금지급에 대한 이행보증제공의무 등이 존재하는 경우, 이러한 하수급인의 보호에 관한 규정은 강행규정으로서 당사자들이 합의한 계약내용과 관계없이 공사계약에 적용될 가능성이 높다(신현식 외2인, 국내기업의 FIDIC 이용실태와 유의사항”, 「국제거래법연구」 제22호 제1권, 국제거래법학회(2013. 7), 79-80쪽 참조).
- 152) 우리나라 국제사법 제25조에 따르면 국제상사중재의 준거법이 논의되는 다른 영역, 즉 중재계약의 준거법, 국제계약의 분쟁의 실체에 적용될 준거법 결정에서는 원칙적으로 당사자자치에 인정되고 있다.

확인파 해석을 통해 문제해결을 시도하게 된다. 이때 계약서 내용이나 용어의 해석에 따라 동일한 사안이라도 다른 결과를 초래할 수 있기 때문에 이러한 불확실성의 문제를 최소화하고 법적 해석의 결과를 보다 정확하게 예측하여 법적 결과에 대한 확실성을 높여 조선소가 입을 수 있는 부당한 위험을 경감시키거나 없앨 수 있도록 필요한 조치를 취하여야 한다. 따라서 국내 조선소는 해양플랜트공사계약을 해외 발주자들과 체결할 때 표준계약서상의 조건과 조항들은 발주자들이 오랫동안 사용해 오던 형식과 기준을 따르고, 준거법은 실질적인 공사가 진행되는 이행지국의 법인 아국의 법을 따르도록 협상하는 Win-Win 전략이 필요하다. 특히 북해에서 진행되는 Statoil 프로젝트들은 준거법을 노르웨이법을 사용하도록 명시하고 있음에 따라 조선소는 영미법, 프랑스, 독일법에 이어서 노르웨이법까지도 상세하게 연구하여 계약이행 중 발생할 수 있는 위험을 회피해야하는 현실적인 어려움이 존재하므로 조선소는 협상을 통해서 균형 잡힌 이익의 분배를 하는 등 공정한 계약이 체결될 수 있도록 노력해야한다.

IV. 기타

1. 계약목적물의 하자

계약목적물의 하자는 해양플랜트공사계약의 부속서류인 설계도면, 작업절차서 등에 의거하여 건조공사, 검사, 시운전 등이 제대로 완성되지 않은 것이 원인이 되어 완성품인 해양플랜트에 결함이 존재할 때 발생한다. 예컨대, 설계오류의 원인으로 해양플랜트에 결함이 발생한 것을 조선소가 간과하고 공사를 진행함에 따라 발생하게 되는 손해에 대한 책임은 조선소가 부담해야 한다. 그러나 발주자 공급물품(Owner Furnished Equipment : OFE) 또는 발주자가 지정한 기술을 사용함으로써 발생한 손해에 대해서 발주자는 조선소에게 하자담보책임을 물을 수 없다.¹⁵³⁾¹⁵⁴⁾

발주자가 조선소에게 하자담보책임을 묻기 위해서는 완성된 해양플랜트에 ‘은닉되

153) Gulf Coast Masonry, Inc. v. Owens-Illinois, Inc., 739 S.W.2d 239 [Tex.1987] 사건에서 텍사스 법원은 “Gulf Coast Masonry, Inc.의 면책을 인정하면서 상호간에 합의되지 않은, 통보되지 않은 사유와 더불어 Owens-Illinois로부터 제공된 장비로 인한 어떠한 손해에 대해서 Gulf Coast Masonry, Inc.은 면책된다”라고 판시하였다.

154) 조선소가 발주자가 공급한 장비, 물품, 기술 등에 결함이 존재함을 인식하고 있음에도 불구하고 발주자에게 고지하지 않을 경우 조선소에 책임을 진다(민법 제669조 참조).

거나 또는 잠재된 하자'가 존재하여야 하며, 만약 발주자가 1년 이내에 하자에 따른 손해를 조선소에게 통지¹⁵⁵⁾하지 않을 경우 자동으로 조선소의 하자담보책임은 소멸된다. 발주자의 입장에서 하자담보는 해양플랜트공사계약에 따라 합의기간 동안 제조물과 관련된 하자에 대한 수리 또는 교환을 의미하는 소극적인 차원의 구제방법이며, 제조물책임은 해양플랜트 자체에 발생한 손해가 아닌 결함¹⁵⁶⁾으로 인하여 발주자 또는 제3자에게 손해가 발생하였을 경우 적용되는 적극적인 차원의 구제방법이다.

실무적으로 조선소는 건조공사가 완료된 해양플랜트에 대해서 발주자의 목적을 만족시킬 수 있는 기술적인 안정성을 가지고 있음을 보증해야 한다. 따라서 조선소는 해양플랜트공사 중 자신의 부주의(fault or negligence)¹⁵⁷⁾ 및 기술력 부족으로 인하여 발생하는 손해에 대해서 발주자에 대한 배상책임이 있으며, 특히 이로 인하여 제3자에게 손해가 확대될 경우¹⁵⁸⁾ 관련 피해자들에게도 손해배상책임을 가지고 있다.¹⁵⁹⁾

만약 발주자가 발견된 하자에 대해서 조선소의 책임을 입증하지 못할 경우 조선소를 대상으로 손해배상청구권을 제기하더라도 효력을 갖지 못한다. 발주자는 해양플랜트공사계약서의 개별조항이 매우 복잡하고, 기술적인 내용이 포함되어 있기 때문에 사전에 하자 내용을 발견하여 인도 전에 수정조치를 요구하는 것은 현실적으로

155) 발주자는 조선소의 하자담보위반에 따른 손해배상책임을 주장하기 위해서 합의된 기한 내에 통지하고, 조선소의 잘못에 기인한 하자의 사실과 책임이 조선소에 있음을 입증해야 한다. Instruments for industry, Inc. v. United States, [1974] 496 F.2d 1157 2d Cir. 사건에서 Davis 판사는 “특정한 상황에서 합리적이고 신속한 방법으로 하자에 대한 손해의 사실을 통보해야 한다”라고 판시하였다.

156) ‘하자’는 사회통념에 따른 완성품의 성능 부족, 상품성 결여를 의미하고, ‘결함’은 하자가 근원이 되어 파생되는 손해 또는 위험으로 발전하는 상태를 의미한다. 국내에는 하자과 결함을 다르게 보는 견해가 다수이다(이은영, 「채권각론」 제4판(서울 : 박영사, 2004), 908쪽).

157) Red Sea Tankers Ltd. v. Papachristidis, ‘The Hellespont Ardent’ [1997] 2 Lloyd’s Rep. 547 사건에서 영국법원의 Mance 판사는 부주의와 관련하여 “작업자가 작업표준 및 절차에 따라 통상적인 기술과 주의를 기울이지 않고 업무를 진행함으로 인하여 사고가 발생한 경우 이것은 작업자의 부주의에 기인한 결과로 취급할 수 있다”라고 판시하였다.

158) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구 -WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 「해사법연구」 제25권 제2호, 한국해사법학회(2013. 7), 169-170쪽.

159) EPC계약의 일반조건 제17조(검사 및 담보)에 따르면, “해양플랜트가 인도된 이후 12개월 이내에 발생한 잠재하자에 대해서 조선소는 책임이 있으며, 해당 부분에 대한 교체 또는 수리를 위해 필요한 기술인력, 장비, 기자재 등과 관련된 제반비용은 모두 조선소에게 있다. 더불어 해당 부품에 대한 교체 또는 수리가 완성된 날짜로부터 다시 12개월간 확장담보가 제공되나, 최대 24개월을 초과할 수 없다”라고 명시하고 있다.

매우 곤란하다. 특히 해양플랜트의 경우 선박과 유사하게 인도 이후에 바로 하자가 발생되지 않고, 일정한 기간이 경과하고 난 후 발생하는 잠재하자¹⁶⁰⁾의 형태가 많다. 예컨대, 조선소가 해양플랜트공사의 완성을 위해 의장품을 설치하는 중 작업 표준에 따라 공사를 이행하지 않은 경우에는 과실책임만을 부담한다.¹⁶¹⁾¹⁶²⁾ 최종 시운전을 종료한 이후에 발생한 하자과 관련하여 발주자는 해양플랜트 인수를 거절할 만큼 심각하지 않다면 완성된 해양플랜트를 정상적으로 인수하고, 하자 부분에 대해서만 조선소에게 추가적인 보증문서 및 보증기간의 연장을 요구하는 것이 통례이다.

발주자는 해양플랜트공사가 완성된 이후 결함의 발생으로 제조물의 완성체를 사용함에 따라 발생하는 인명이나 신체상의 손해 또는 해당 결함을 가진 제조물 이외의 재산상의 손해가 발생한 경우 전통적인 불법행위책임론에 근거하여 조선소의 과실, 즉 주의의무위반에 따라 조선소에게 손해배상책임을 묻게 될 것이다. 이와 관련하여 BP Deepwater Horizon호 사건¹⁶³⁾을 통해서도 알 수 있듯이 제조사인 국내 조선소는 피해자와 직접적인 계약관계가 성립하지 않기 때문에 계약책임에 근거한 손해배상책임이 없고, 불법행위가 입증될 경우에 한정하여 불법행위책임론에 근거하여 피해자에 대한 책임을 지게 된다.

따라서 해양플랜트공사계약서 작성시 적극적으로 담보한계를 특정하는 거래조건을 설정할 필요가 있다.¹⁶⁴⁾ 우리나라와 일본의 경우 개별 국가의 제조물책임법에서 규정

160) 해양플랜트공사계약상의 잠재하자(latent defect)는 유능한 기술과 통상적인 주의를 가진 사람이 발견할 수 없는 하자를 의미한다. 즉 조선소, 발주자, 선급검사원 등이 통상적인 검사업무를 수행하는 중에 발견하지 못하는 상태의 하자를 지칭한다.

161) Aleka Mandarake-Sheppard, *Modern Admiralty Law*(London : Cavendish Publishing Limited, 2001), pp.452-453.

162) Aktiebolaget Gotaverken v. Westminster Corporation of Monrovia사건에서 Donaldson 판사는 “수리조선소는 선박소유자에게 제공한 갑판덮개의 성능 문제와 관련하여 작업자의 기술역량 부족과 더불어 장비 자체의 설계 결함으로 인한 시운전 이후에 발생한 하자과 대해서 책임이 있다”라고 판시하고 있다.

163) BP Deepwater Horizon호 폭발사고와 관련하여 미국내 개별 주들은 Restatement (Second) of Torts § 402A(1965)에 의거하여 BOP(blow off preventer)제작사인 CAMERON과 반잠수식 시추선의 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 시운전을 담당한 국내 조선소를 대상으로 제조물책임소송(in the multi-district litigation in the Eastern District of Louisiana)을 제기하고 있다(Thomas H. Koenig, Michael L. Rustad, “Re-conceptualizing the BP Oil Spill as Parens Patriae Products Liability”, Vol.49, *Houston Law Review*, 2012, pp.384-386).

164) Michael A. Golemi Liskow & Lewis, L. Etienne Balart Jones Walker, “Indemnity in Deep Water: Indemnity Agreements Offshore and the Deepwater Horizon”, *Liskow & Lewis*, 2015, pp.4-5.

하고 있는 손해배상청구권행사의 제한과 관련하여 손해 및 배상의무자가 관련 사실을 인지한 시기로부터 3년 그리고 제조물이 인도된 시점에서 10년이 경과하면 소멸되기 때문에 이러한 약정은 계약당사자 이외의 피해자에 대하여 충분히 대응할 수 없는 한계를 갖고 있다.¹⁶⁵⁾

특히 국내 조선소들은 미국이나 유럽 등으로 수출되는 해양플랜트에 결함이 존재할 경우 이에 수반되는 손해가 매우 크게 된다. 미국의 경우 확대관할권법(long arm statute)에 따라 최소한의 관련성만이 존재하더라도 재판관할권을 인정함에 따라 개별 주에서는 직·간접 손해뿐만 아니라 징벌배상으로 상당한 벌금을 부과하고 있다.¹⁶⁶⁾ 따라서 조선소는 해양플랜트공사보험 및 제조물책임보험 등에 가입하여 제조물책임과 관련하여 발생하는 위험을 보험자에게 전가시키는 등 적극적으로 위험관리를 할 필요가 있다.¹⁶⁷⁾

2. 현지참여정책 확대

중·남미, 중동, 아프리카, 동남아시아 등의 자원보유 국가들은 자원개발의 조건으로 자국민의 의무고용, 현지 생산품의 의무사용비율을 법적으로 강제화하고 있는 추세이다.¹⁶⁸⁾ 국내 조선소는 EPC계약과 같은 일괄도급방식계약으로 해양플랜트공

165) 우리나라 제조물책임법 제7조(소멸시효 등), 일본 제조물책임법 제5조 제1항.

166) 뉴욕주에서는 확대관할권법(Long Arm Statute)과 뉴욕주 민사소송규칙 제302조(Civil Practice Law and Rules Article 302)에 의거하여 피고가 법정지에서 행한 사업상의 거래, 뉴욕주에 물품이나 용역을 공급하는 계약, 불법행위를 한 경우, 불법행위의 결과가 뉴욕주에서 발생한 경우 등에 관할권을 인정하고 있다. 결국 수출국의 제조업자에게도 미국의 재판관할이 포함되기 때문에 미국의 제조업자와 동일한 위험을 부담한다고 할 수 있다(김상만, “국제거래에서 법정지 선택 조항의 효력에 관한 고찰 -미국과 한국의 관례비교를 중심으로-”, 「법학연구」 제14권 제1호, 인하대학교 법학연구소(2011. 4), 305-306쪽).

167) 이은섭, 전거서, 468-476쪽.

168) 브라질은 석유청 규정인 ‘Regulation ANP No.6’에 의거하여 단계별로 약 20-80%까지 자국 제품, 용역 및 서비스를 사용하도록 의무화하고 있다. 특히 제품별로 각각 다른 비율의 현지조달비율 준수 의무를 부여하고 있다. 또한 나이지리아는 ‘나이지리아. 석유가스 산업 콘텐츠 개발법률(The Nigerian Oil & Gas Industry Content Development Act 2010)’을 제정하여 시행하고 있으며, 동법 제3조 제10-11항에 따르면 자국 광구권을 포함한 모든 프로젝트계약에서 나이지리아 기업과 우선적으로 협력하도록 규정하고 있다(김민수, “오프쇼어(offshore) 산업 로컬 콘텐츠 정책의 현대적 의의 : GATT WTO 협정 및 국가 정책 자율성을 중심으로”, 「해양정책연구」 제27권 제2호, 한국해양수산개발원(2012.12), 5-6쪽).

사를 완성하는데 있어 전체 해양플랜트공사의 약 30~40% 정도를 현지조달을 통해서 완성해야 하는 부담을 가지게 되었다. 하지만 이러한 현지조달정책의 강화는 기술, 경험, 품질 등이 국제기준에 미치지 못한 자국의 현실을 충분히 고려하지 않은 채 시행됨에 따라 해양플랜트공사 진행에 막대한 지장을 주어 사업자와 산유국 정부 및 국영석유 회사 간에 갈등을 유발시키고 있다. 특히 산유국 내에서도 무리한 현지화 추진의 부작용을 우려하는 의견도 지속적으로 확대되고 있다. 현지조달비율에 따른 문제로 인한 인도지연은 발주자의 귀책사유로 보기가 힘들기 때문에 조선소는 동시지연을 이유로 허용가능한 인도기간 연장을 발주자에게 요구할 수 없다. 따라서 해양플랜트공사계약 체결시 현지조달비율 확대를 피하기 위해서는 해외공사(offshore)계약과 국내공사(onshore)계약을 분리하여 계약하는 것이 필요하다. 조선소 입장에서 해외공사시 적용되는 현지조달비율에 대한 문제를 최소화하기 위해서는 발주자로부터 신뢰할 수 있는 하도급기업을 추천을 받아 계약서에 내용을 삽입할 필요가 있다.

3. 용어 해석의 차이

해양플랜트공사계약서상에 특정용어를 사용하였을 때 계약서류 그 자체만을 이용해서 계약용어의 정확한 의미를 결정할 수 없을 경우를 대비해서 1차적으로 용어해석조항이 삽입되어야 한다. 그리고 용어해석에 필요한 주변 사실과 여건 등에 대해서 사전 고지가 필요하다. 만약 기존의 계약해석기준을 통해서 문제가 발생할 개연성이 존재할 경우 용어에 대해서 열거방식이나 제한적인 예시, 작성자 불이익의 원칙에 의거하여 해석될 수 있도록 계약서를 작성하고, 용어해석원칙을 삽입할 필요가 있다.¹⁶⁹⁾

특히 계약서상의 주요 용어 및 문례에 대한 범위의 한정성이 필요하다. 당사자들은 계약위반에 따른 용어 해석을 두고 일반적인 법적 해석과 계약특성에 따른 협의적인 해석을 두고 많은 의견의 차이를 보이고 있다. 따라서 용어의 해석에 특정한 문례를 삽입하여 포괄적인 해석 보다는 열거적인 해석을 통해서 독소조항이 갖고 있는 위험

169) Hancock and Ors v. DW Brazier(Anerley) Ltd. [1966] 1 WLR 1317 사건에서 Denning 판사는 “계약서상의 명확한 용어의 삽입은 당사자간의 법적 분쟁 최소화의 시작이다”라고 판시하였다. 따라서 해양플랜트공사계약서에 사용되는 계약용어는 대부분 특정의미를 부가하여 해석과정에서 문제가 발생할 여지가 매우 높다. 특히 조선소는 발주자와 법적 분쟁이 발생할 경우 관련 조항은 작성자 불이익방식으로 해석한다고 해서 과도한 손해배상액의 예정이 상당히 약화되거나 계약자체가 무효화되지는 않는다는 점을 항상 상기해야 한다(Damian McNair, “Position Paper on Liability”, *DLA Piper*, 2011, p.3).

성을 사전에 회피해야 한다. 예를 들어 불가항력의 원인 중 하나인 이상 기후의 경우 “이상기후는 당해 연도의 특정한 계절 동안 특정한 지역에서의 표준적, 평균적, 합리적으로 예상되는 날씨와 비교해서 특이한 경우를 의미한다”라고 삽입하는 것이 필요하다.¹⁷⁰⁾

제3절 해양플랜트공사계약 상의 분쟁해결을 위한 개선방안

I. 분쟁의 원인과 특징

1. 분쟁의 정의

해양플랜트공사 중 조선소와 발주자간의 다양한 의견대립은 클레임(claims) 또는 분쟁(disputes)을 통해서 제기된다. 일반적인 해양플랜트공사계약서상 클레임은 “당해 계약과 관련하여 계약당사자 일방이 권리의 문제, 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.¹⁷¹⁾ 그리고 분쟁은 계약당사자 간의 권리주장이 원만한 합의를 통해서 해결되지 못할 경우 이후의 단계인 제3자의 개입에 의한 조정, 중재 또는 소송 등으로 진행되는 단계를 의미한다. 즉 해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 쌍방 간의 의견 합치가 되지 않았을 경우로 즉 분쟁 이전의 단계를 클레임이라고 하고, 추가적인 협상을 성실히 이행하였음에도 불구하고 발생하는 의견의 불합치를 분쟁이라고 한다.¹⁷²⁾ 이러한 분쟁은 유가의 하락과 함께 해양플랜트 시황이 침체됨에 따라 해양플랜트의 인도를 늦추고자하는 발주자의 의도와 맞물려 발생 가능성이 높아질 것으로 예측된다.¹⁷³⁾ 그렇기 때문에 조선소

170) Shea-S&M Ball v. Massman-Kiewit-Early, 606 F.2d 1245 D.C. Cir. [1979] 사건에서 Van Dusen 판사는 “이상 기후는 당해 연도의 특정한 계절 동안 특정한 지역에서의 표준적, 평균적, 합리적으로 예상되는 날씨와 비교해서 특이한 경우를 의미한다. 또한 특히 해저시추작업시 현장의 지반조건이 예측되었던 상황과 현저하게 차이가 발생할 경우 불가항력의 범위에 포함될 수 있다”라고 판시하였다.

171) 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.”

172) 한기용·조영준·김예상·이교선, “건설공사의 분쟁 및 클레임 대처방안에 관한 연구”, 「대한건축학회논문집」, 제10권 제10호 통권72호, 대한건축학회(1994), 259-260쪽.

의 프로젝트 관리자(Project Manager : PM)들은 각 상황별 해양플랜트공사와 관련된 다양한 분쟁 원인의 종류와 특징을 논리적으로 분석하고, 향후 소송 또는 중재절차로 발전되었을 때 해양플랜트공사계약서상의 조항을 법적으로 해석하여 적용하는 노력을 경주해야 한다.¹⁷⁴⁾ 그리고 분쟁은 진행방법에 따라 제3자의 개입에 의한 조정, 중재 또는 소송으로 구분할 수 있다. 비록 클레임과 분쟁이 서로 밀접한 관계를 갖고 있지만 완벽한 인과관계를 형성하지는 않는다. 그럼에도 불구하고 발주자가 클레임을 조선소에 제기할 경우 계약당사자 상호간에 원활한 합의를 하지 못하게 되면 이는 분쟁을 유발시키게 될 수 있다. 특히 EPC계약에 경험이 많은 발주자들은 의도적으로 해양플랜트공사 계약서상에 중재조항이 있음에도 불구하고 중재범위를 명확하게 삽입하지 않아 조선소측의 분쟁제기를 사전에 의도적으로 회피하려는 경향이 있다.¹⁷⁵⁾ 하지만 필자의 사건으로는 전술한 내용은 계약당사자 중 일방인 발주자측의 입장을 감안한 것으로 계약당사자의 이익의 균형을 회복하기 위하여 중재의 범위는 포괄적으로 해석되는 것이 합당하다고 사료된다.

2. 분쟁 발생의 원인

해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 계약서상의 불명확하거나 포괄적인 조항에 대한 해석상 이견 조정의 실패, 일방당사자의 법령상 규정된 의무의 위반, 계약당사자의 책임없는 사유로 인한 위험부담의 전가 등과 관련하여 계약당사자 간의 합의 실패로 인하여 발생하게 된다. 해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 단 하나의 원인에 의해서 발생하는 경우도 있고 비록 사소한 사건이라 할지라도 하나 이상의 원인들이 상호 연계되어 복합적으로 발생하기도 한다.¹⁷⁶⁾

173) www.ksg.co.kr/news/main_news (검색일자 : 2016.4.20).

174) 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.

175) 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, pp.402-403).

176) *Roe McFlintock, Inc. v. Kolb Construction*(2001) 중재판례를 살펴보면, 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 설계

그리고 국제석유회사, 국영석유회사들은 막강한 자본력과 많은 경험을 앞세워 상대적으로 열위에 있는 조선소를 상대로 계약금액을 낮추어 해양플랜트공사를 강행하도록 유도하고 있다. 이는 결국 계약금액 대비 계약당사자들이 생각하는 해양플랜트 제작 완성도의 차이를 유발하게 됨에 따라 이에 대한 공식적인 불만제기가 법적 분쟁과 소송으로 확대되고 있다.¹⁷⁷⁾

법적 분쟁이 발생하는 외부적인 요인에는 셰일 가스(shale gas)개발에 따른 국제유가 하락으로 신규 프로젝트에 대한 발주자의 의도적인 방해로 인한 인수거부, 신규 프로젝트에 대한 자본투자 중단 등이 연관되어 있고, 내부적인 요인에는 낮은 건조이익(low rate construction margin)과 인도지연에 따른 막대한 지체상금의 지급과 연관성이 있다.

3. 분쟁 발생의 유형

법적 분쟁의 가능성은 해양플랜트 수주단계에서부터 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 시운전 단계까지의 전체 공사과정에 포함되어 있다. 특히 해양플랜트와 같이 잠재된 위험요소들에 대한 정확한 사전 평가 없이 경쟁적으로 저가수주를 진행하는 조선업계의 관행이나, 계약문서에 대한 기술적이고 법률적인 검토의 부족, 독소조항에 관한 실무자 및 최고경영자의 인식부족, 애매한 계약문건에 대한 해석상의 이견 발생 소지에 대한 인식부족 등은 분쟁발생의 가능성을 높이고 대처에 한계를 가지게 한다. 해양플랜트공사와 관련된 분쟁은 조선소와 발주자 간의 직·간접적으로 발생하는 분쟁과 조선소와 제3자 간의 분쟁으로 구분하여 주요 쟁점사항에 대한 법적 검토를 하고자 한다.

가. 조선소와 발주자 간의 분쟁

첫째, 해양플랜트공사 대금과 관련된 분쟁이다. 도급계약의 법적 성질을 갖고 있는 해양플랜트공사계약은 선박건조계약에서 같이 공정비율정산방식이 아닌 선수금

도면을 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.

177) Martin McCann, Mark Berry, Matthew Hardwick, *A guide to EPCM contracts*(London : LLP, 2013), pp.18-19.

의 비율이 10% 미만의 헤비테일방식으로 기성금(installments)을 발주자로부터 수령하는 경우가 대부분이다.¹⁷⁸⁾ 그러나 해양플랜트공사계약의 특성상 공사 중 지속적으로 설계변경을 실시할 수밖에 없는 구조를 갖고 있고 이러한 설계변경은 일반적으로 비용을 수반하게 되어 최초의 도급계약 당시의 공사대금의 변경 요인으로 작용할 수밖에 없다. 물론 조선소는 해양플랜트공사 중 발생하는 계약내용의 변경이 사전에 합의된 계약서의 조항으로 명시되어 있다면 발주자와 분쟁이 발생할 가능성이 없다. 그러나 이러한 분쟁의 대부분은 계약조항에 구체적으로 명시되어 있지 않거나, 포괄적인 조항으로 삽입된 경우가 많다.¹⁷⁹⁾ 특히 분쟁사항이 명시적으로 해양플랜트공사계약서의 조항 내에 포함되어 있음에도 불구하고, 계약금액의 범위 내에서 합의된 성능의 완성을 담보하지 못하는 사정변경이 존재할 경우 분쟁이 발생하게 된다.

둘째, 조선소의 인도지연으로 인한 지체상금(Liquidated damage)¹⁸⁰⁾과 관련된 분쟁이다.¹⁸¹⁾ 지체상금과 관련한 분쟁은 물품매매계약에 있어서 위약벌로 취급하느냐 아니면 도급계약상의 손해배상액의 예정으로 취급하느냐에 따라 달라진다. 통상적으로 영미법에 따르면 지체상금은 손해배상액의 예정으로 인정되고 있어, 당사자 중 어느 일방이 부당하게 과다한 금액이라고 판단한 경우에 한해 법적 소송을 통해서 감액을 주장할 수 있다.¹⁸²⁾ 이와 더불어 발주자의 방해로 인한 동시지연

178) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사계약과 관련된 법적쟁점사항에 대한 연구”, 『해사법연구』 제27권 제2호, 한국해사법학회(2015), 153-154쪽.

179) 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(선급금에 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.

180) 지체상금(liquidated damages)은 해양플랜트공사 중 조선소가 발주자와 약정한 기간 내에 계약목적물에 대한 공사를 완성하지 못하였을 때 조선소가 발주자에게 지급하기로 미리 합의된 금액을 의미한다.

181) 이창희·홍성화, 전계논문, 166쪽.

182) 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 계

(concurrent delay)에 따른 귀책사유에 입증책임, 지체상금 발생의 원인이 불가항력적인 사유로 인한 면제사유에 해당되는지 여부 등도 주요 분쟁의 대상이다.

셋째, 건조 중 또는 건조 이후의 하자과 관련된 분쟁이다. 해양플랜트와 관련된 하자는 해양플랜트공사계약에서 합의된 내용과 다르게 계약목적물의 설계적, 구조적, 기능적 결함이 존재하거나, 통상의 환경에서 내구성을 유지하지 못하는 감항성(seaworthiness)과 연계된 품질의 문제가 발생하여 계약목적물의 실존가치를 감쇄시키는 결함을 의미한다.¹⁸³⁾ 따라서 발주자는 자체적으로 감독관(supervisor)을 고용하거나, 제3의 독립검사기관 등을 통해서 조선소의 공사전체를 감독하고 관리·점검해야 할 의무가 있다. 이와 관련하여 계약당사자들은 하자가 공사계약서상의 합의된 하자담보의 범위에 해당되는지, 발주자의 지시 하에 발생한 하자인지, 선급의 감독 하에 발생한 하자인지, 하자 발생에 따른 수리비 산정기준이나 시점, 하자담보 책임의 기간과 성질 등이 대표적인 분쟁사항들이다.

나. 조선소와 제3자 간의 분쟁

국내에서 해양플랜트공사 중 발생하는 소음, 진동, 분진 등과 관련 환경적인 요인으로 인한 제3자와의 분쟁은 거의 없으나, EPC형태의 해양플랜트공사 수주가 확대됨에 따라 현지참여정책의 규정(Local Contents Regulation)에 따른 자재의 조달, 현지인의 고용과 훈련 등과 관련하여 분쟁이 많이 발생할 수 있으며¹⁸⁴⁾, 특히 현지에서 공사를 수행하는 경우에 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 분쟁에 있어서 각자의 책임과 의무에 대한 범위를 두고 많은 다툼이 발생한다.¹⁸⁵⁾ 특

약서상에 합의된 완공기한과 발주자가 실제 조선소로부터 해양플랜트를 인도받은 확정된 기제일자 사이의 차이만큼 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.

183) 윤재윤, 「건설분쟁관계법」(서울 : 박영사, 2008), 216쪽.

184) 홍정혁·진호현, 전제논문, 45-46쪽.

185) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험에 있어서 해사검정보증인(MWS)의 지위와 역할에 대한 연구”, 「법과정책」 제20집, 제3호, 제주대학교 법과정책연구소(2014), 262쪽; Ties Van Horst, “Project procurement in the Oil and Gas Industry-Toward

히 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 환급금지급청구를 하는 경우¹⁸⁶⁾ 또는 조선소가 발주자로부터 수령한 공사대금을 공사이외의 목적으로 사용하여 공사가 제대로 이행되지 못함에 따라 보증은행이 환급보증에 따른 배상책임을 갖게 되는 문제도 발생하게 된다.¹⁸⁷⁾

4. 분쟁의 특징

가. 원인 파악의 모호성

해양플랜트공사는 일반선박에 비해서 건조기간이 약 1.5~2배정도 더 길고, 계약금액은 프로젝트에 따라 차이가 있을 수 있으나 약 3~4배정도로 크다고 할 수 있다. 또한 해양플랜트공사는 EPC형태로 계약이 체결되어 조선소가 발주자로부터 수주하였음에도 불구하고 공사주체가 다양하고, 분야별로 각기 다른 공정이 결합되어 연속적으로 진행되는 특징을 갖고 있다. 따라서 해양플랜트공사는 다수의 주체들이 직·간접적으로 참여하게 되고¹⁸⁸⁾, 이와 연계되어 공정자체도 매우 복잡함에 따라 분

improving the project supply process for a market entrant in Oil and Gas contracting”, *Master thesis, Deft University of Technology*, 2013, pp.10-11.

186) 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, pp.4-6.

187) 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.

188) 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

쟁의 원인과 책임을 규명하는 것이 매우 힘들다. 실제로 간접적인 이해관계를 갖고 있는 다수의 주체들이 존재함에도 불구하고 직접 이해당사자인 조선소와 발주자 이외에 모든 개별 주체들의 책임과 권리를 해양플랜트공사계약서상에 명문화하는 것은 현실적으로 불가능하다.¹⁸⁹⁾

나. 계약 당사자 간의 법적 지위의 불균형성

해양플랜트공사의 발주 주체 즉, 도급자인 국제석유회사 또는 국영석유회사는 수급자인 국내 조선소와 협상시 막강한 구매력(bargaining power)을 앞세워 불공정한 계약 또는 협상을 유도하는 경우가 많다.¹⁹⁰⁾ 따라서 발주자의 의견 또는 주장에 의해서 해양플랜트공사계약 또는 협상의 내용이 불공정하게 결정될 경우 분쟁이 발생할 가능성이 매우 높아지게 된다.¹⁹¹⁾

다. 비정형성

일반 선박의 경우 정형화된 외형을 갖고, 국제적으로 표준화된 설계형식을 유지하고 있는 반면에 해양플랜트는 설치장소의 지역적 특성, 기상 상황, 용도, 설치되는 연안국 법령 등에 따라 프로젝트(project)의 형식으로 공사가 진행되어¹⁹²⁾ 설치되는 장비의 표준화가 매우 어렵기 때문에 일반 상선과 같은 대량생산 및 자매선(sister ship) 형태의 연속생산이 거의 불가능하다. 또한 조선소는 동일한 선형에 대한 건조경험도 없이 새로운 설계도에 의거 작업을 수행해야 하고, 발주자의 요구에

in BOT Project Financing” Master of Science in Civil and Environmental Engineering, *Massachusetts Institute of Technology*, 1996, pp.12-14).

189) 이창희·홍정혁·진호현 “해양플랜트공사계약상의 분쟁해결방안에 대한 소고”, 법과 정책 제22권 제1호, 제주대학교 법과정책연구소(2016), 136-137쪽.

190) Kaasen, K., *Formalism in complex onshore and offshore construction contracts*, (Norway : Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook(SIMPLY), 2009), pp.103-137; Ahn, Byungmu, *op. cit.*, pp.51-53.

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

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

따라 설계 변경 등이 빈번하게 발생할 수 있어 이러한 문제는 결국 해양플랜트공사가 정상적인 공정일정표에 따라 진행되지 못하게 하는 요인으로 작용되고, 이는 관련 당사자들의 금전적 손해로 귀결되어 분쟁의 소지가 된다.

라. 조선소의 관리부족

국내 조선소는 완벽한 근거제시가 바탕이 되지 않는 문제의 제기, 계약상의 상호책임의 미이행, 부적절한 계약관리, 계약상 인도일자의 도과에 따른 지체상금, 각종 도면의 누락 및 오류 등을 제대로 관리하지 못해서 법적 분쟁에서 발주자에 비해 상대적으로 불리한 위치에 직면하는 경우가 많다. 특히 법적 분쟁은 해양플랜트공사가 거의 완성된 시점에서 발생하기 때문에 조선소는 이에 대비한 관련 자료 및 근거서류를 확보하지 못하거나 문제 제기의 시효(Time-bar 조항)를 넘기는 경우가 많다. 따라서 발주자가 제기하는 다양한 법적 쟁점사항들에 대해서 적절히 대응하지 못하는 상황이 연출되기도 한다.

II. 분쟁해결의 방법

1. 당사자 간의 사전분쟁해결

가. 분쟁심사위원회(Disputes Review Board)제도

최근 미국에서 많은 관심을 끌고 있는 분쟁심사위원회(Disputes Review Board : DRB)제도는 1970년대 Colorado의 Loveland Pass에 있는 Eisenhower 터널의 공사에서 방대한 양의 공공공사계약에서 공기지연과 비용을 최소화하기 위하여 최초로 채택되었다. 그리고 1993년 6월 1일에는 분쟁심사위원회의 운용을 용이하도록 건설업 분쟁심사위원회 절차집(AAA Construction Industry Dispute Review Board Procedures)이 공간(公刊)되면서 더욱 체계적으로 운영되고 있다. 전형적인 분쟁심사위원회의 경우 계약자 및 발주자 모두의 동의로 선출된 3명의 심사원으로 구성된다. 이들은 건설업에 경험이 많고 동료들로부터 존경을 받는 전문가들이며, 중립적인 입장에서 건설과정에 대하여 조언을 하거나 분쟁의 합리적 해결을 권고하기도 한다. 일반적으로 양당사자가 자신들이 스스로 선임한 분쟁심사위원회의 전문성과

객관성에 대한 신뢰가 전제되고 있기 때문에 이러한 권고는 수용되고 그대로 이행되는 것이 대부분이다. 분쟁심사위원회(DRB)는 정기적으로 공정진행사항을 검토하기 때문에 분쟁발생시 청문과 결정을 효율적으로 수행할 수 있다. 그러나 분쟁심사위원회(DRB)의 결정은 법적 강제구속력이 없다. 만일 결정에 대한 법적 구속력을 원할 경우 계약서에 내용이나 절차를 포함시켜야 한다. 이처럼 분쟁심사위원회(DRB)에서 건설관련 분쟁을 해결하고자 하는 경우 계약서에 분쟁심사위원회(DRB) 절차, 심사원의 임명, 분쟁제기 및 결정기간, 청문의 절차, 심사원의 보수와 임명 등에 관하여 상세히 명시해야 한다. 분쟁심사위원회(DRB)제도가 만들어졌을 때에도 당사자들은 분쟁심사위원회(DRB)를 계약서에 명시되어 있는 다른 분쟁해결절차와 조화롭게 운용될 수 있도록 고려할 필요성이 있다. 분쟁심사위원회(DRB)제도가 특약으로 되어 있는 프로젝트의 경우에 계약자는 입찰을 받는 동안 모든 자신들의 하수급인에게 분쟁심사위원회(DRB)제도가 프로젝트에 마련되어 있다는 사실을 알리고 그것이 합의에 의한 절차라는 점을 알려야 하며, 절차에 참여하도록 유도해야 한다. 그러나 무엇보다 분쟁심사위원회(DRB)제도에서 가장 중요한 것은 프로젝트가 지속되는 동안에 분쟁이 마찰로 비화될 수 있는 여지가 있을 경우, 그 원인의 발생 즉시 해결을 도모한다는 점이다. 이처럼 분쟁심사위원회(DRB)제도는 문제발생의 초기단계에서 신속하게 중립적 입장을 견지하며 문제의 해결에 관여하고, 기술적인 분야의 전문적 지식이 많은 중립적 심사원을 유용하게 활용하고 있다. 그리고 전문심사원의 권고가 비구속적 성격을 가지고 있다는 점 등이 분쟁심사위원회(DRB)제도에 의한 분쟁해결의 성공에 밑거름이 되고 있다.

그러므로 조선소와 발주자는 해양플랜트공사계약에서 발생하는 다양한 형태의 분쟁을 해결하기 위하여 법적 소송으로 연계시키지 말고, 조선소 내에 분쟁심사위원회(DRB)를 설치하는 조항을 삽입하는 것이 보다 효과적인 방안이 될 수 있다. 이러한 분쟁심사위원회(DRB)제도는 미국에서 진행되는 EPC계약에 주로 적용하고 있는데, 이를 통해서 해양플랜트공사의 공정 진행 상황마다 발생하는 분쟁사항들을 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, 프로젝트 관리자, 변호사 등이 추천된다. 그러나 분쟁심사위원회(DRB)의 결정은 법적구속력이 없는 태생적 한계를 갖고 있다.¹⁹³⁾

나. 사적 재판(Rent-a-Judge, Private Judging)제도

법원은 당사자들의 합의로 선임된 재판관(Referee)에게 판사로서의 모든 권한을 부여하고 그 재판관은 관련 소송법을 준수하면서 사건을 조사하고 법원에 자신의 판결을 서면으로 제출한다. 배심원은 없지만 증거법 및 소송법을 모두 적용하는 절차로서, 심리절차에 있어서와 마찬가지로 사적·비공개적으로 신속하게 사건을 진행할 수 있는 장점을 지니고 있다.

다. Neighborhood Justice Center(NJC)제도

대체적 분쟁해결제도(Alternative Dispute Resolution : ADR)운동의¹⁹⁴⁾ 일환으로서 미연방정부의 후원 아래 캔자스 시티, 로스앤젤스, 애틀랜타의 세 도시에서 처음 시행된 실험적 프로그램이다. 원래 지역 내 형사사건에 대한 법률구조를 위한 것이었으나, Neighborhood Justice Center에서는 점차 소액사건, 가사분쟁사건, 지역개발 및 건축허가 등의 근린분쟁사건에 관한 준사법절차를 제공함으로써 당사자들이 거의 모든 분야에서 변호사 및 조정자의 조력을 받아 분쟁을 해결할 수 있게 되었다.

라. 특별보조재판관(Special Master, Special Master Mediator)제도

종래 특별보조재판관은 쟁송절차에 있어서 증거조사단계에서 법원을 대표하여 사

193) 분쟁심사위원회와 유사하게 파트너링(partnering)제도를 적용할 수 있다. 즉 해양 플랜트공사에 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.

194) 미국의 대체적 분쟁해결제도(ADR)는 법원의 소송 이외의 방식으로 이루어지는 분쟁해결방식을 말하며, 실질적으로는 법원의 판결 형태가 아니라 화해, 조정, 중재와 같이 제3자의 관여나 직접 당사자 간에 교섭과 타협으로 이루어지는 분쟁해결방식을 말한다. 미국의 ADR 운동은 소송의 증가로 인한 소송지연 및 과중한 비용부담을 경감시키고자 시작된 운동으로 1976년 미국변호사협회(ABA)는 경미한 분쟁에 관한 특별위원회를 설치한 이후, 중재, 조정, 중립적 사실발견, 그리고 등 각종의 소송이외의 방법이 다양한 견지에서 실험적으로 시행되면서 다양한 절차들이 정착되었다.

실인정의 주체로 많이 활용되어 왔다. 주로 사건진행의 관리, 증거조사의 합의, 사실인정, 화해 등을 포함한 여러 가지 업무수행을 위하여 법원직원들 가운데 지명된 사람을 지칭하였다. 그러나 법원의 사건부담이 늘고 복잡한 사건이나 사건의 당사자가 다수인 사건들이 증가하면서 특별보조재판관은 당사자가 다수로 복잡한 사건에 특히 유용하다는 측면에서 증거조사절차를 수행하고 화해를 유도하는 등 적극적 역할을 맡고 있다.

2. 중재를 통한 분쟁해결

가. 국제재판관할 합의와 중재

국제재판관할이란 국제계약에서 민사 또는 상사분쟁의 해결에 관하여 어느 국가의 법원이 재판권을 가질 것인가를 합의하는 것이다. 국제재판관할규칙에 관해서 일반적으로 승인된 국제규칙이나 법이 없기 때문에 각국에서는 소송이 제기되면 자국법을 적용하여 판단하게 된다. 국제계약의 당사자들은 준거법의 경우와 마찬가지로 예상치 못한 재판 결과를 회피하고 소송이 제기될 지역을 결정하여 사전 예측가능성을 높이기 위해 미리 재판관할을 합의하는 경우가 일반적이다. 국제계약에서는 재판관할권(jurisdiction)이라는 제목의 조항으로 법원이나 중재기관을 지정하게 된다. 국제금융거래의 경우 영국 또는 뉴욕주 법원에 관할을 부여하는 경우가 일반적이며, 해운업계의 경우에도 영국의 법원이나 영국의 해상중재원을 관할로 지정하는 중재조항을 미리 서면으로 합의하는 경우가 일반적이다.

중재(arbitration)라 함은 권리나 법률관계에 관한 분쟁을 법원의 소송절차에 의하지 아니하고 당사자 간의 합의에 따라 제3자를 중재인으로 선정하여 분쟁에 대한 판정을 하도록 하여 당사자가 그 판정에 구속됨으로써 분쟁을 해결하는 수단을 말한다.¹⁹⁵⁾ 해운업은 국가 간의 물품운송을 기반으로 하기 때문에 국제소송이 필연적으로 발생한다. 그 결과 해운 실무에서는 해상분쟁에 관하여 자기에게 유리한 재판관할 국가를 선택하기 위한 법정지 선택(forum shopping)이 널리 행해지고 있고¹⁹⁶⁾, 해상중재원이 보편적으로 이용된다.

195) 김승래, 「국제상사중재계약 및 중재판정의 준거법 결정에 관한 고찰」, 「단국대학교 정책과학연구」 18권, 단국대학교 정책과학연구소(2008), 11-12쪽.

196) 최중현, 「해상법상론」 (서울 : 박영사, 2009), 140-145쪽.

계약당사자가 분쟁해결수단으로 중재를 이용하기 위해서는 반드시 이에 대한 합의가 필요하다. 계약 체결시 미리 중재에 의한 분쟁해결을 지정하도록 사전에 합의하는 방법도 가능하고, 분쟁이 발생한 이후 분쟁해결을 위해 중재 합의도 가능하다. 그러나 실무에서는 분쟁이 발생하면 협상을 통해 노력을 기울이다가 협상을 통해 해결되지 않으면 자신에게 유리한 법정지에서 미리 소송을 제기하는 경우가 일반적이므로 분쟁 후 중재 합의를 기대하기는 어렵다.¹⁹⁷⁾

국제상사분쟁의 해결방법으로 중재는 소송과 비교해서 중재절차가 일반소송절차에 비해 탄력성이 있다는 장점이 있다. 일반소송은 법적으로 절차가 정해져 있는데 반해 중재는 당사자들이 합의하는 경우 특정한 절차의 진행이 가능하다. 또한 중재절차는 비공개성이 있어 공개를 꺼리는 기업비밀이 관련되어 있는 분쟁이나 기업 이미지 보호를 위해 공개하고 싶지 않은 계약이나 분쟁의 경우 중재에서 처리할 수 있는 장점이 있다. 또한 보다 전문성을 갖춘 중재인으로부터 판정이 가능해 해상분야와 같이 전문적이고 특수성 있는 분야에서 합리적인 판정을 기대할 수 있다. 그리고 각국의 중재원에 따라 차이가 있지만 단심제를 강제하는 중재의 경우에는 3심제를 법률 상 보장하는 소송에 비해 비교적 신속하게 분쟁을 해결할 수 있어 기업의 비용과 노력을 줄일 수 있다.¹⁹⁸⁾

그리고 법원을 통한 국제 소송의 가장 큰 단점은 승소 판결을 받더라도 그 집행¹⁹⁹⁾이 매우 복잡하고 많은 노력을 필요로 한다는 점이다. 중재나 소송에서 패소한 계약의 당사자가 자발적으로 판정에 따른 이행을 할 가능성이 없기 때문에 이를 위한 집행절차를 취하는데 많은 비용과 노력을 투자해야 하고, 승소하였음에도 판결을 집행할 재산이 재판을 받은 국가 내에 없는 때에는 재산이 있는 곳에서의 집행을 위해 외국법원에서 다시 집행판결을 받아야 하는 번거로움이 있다. 그런데 외국 법원에서 판정을 자국에서 승인²⁰⁰⁾받고 집행하는 것에는 많은 제약이 따르고 경

197) 오원석, “국제상사계약에서 중재조항의 주요요소와 실례”, 「무역학회지」 제30권 제5호, 무역학회(2005), 247-268쪽.

198) 오창석, “국제거래분쟁의 해결방안으로서의 국제상사중재의 유용성”, 「법학논총」 제16권, 숭실대학교 법학연구소(2006), 31-32쪽.

199) 집행은 승소한 당사자가 그 판정의 내용을 법적으로 실현시키는 행위로 집행지국에서 외국 판정에 집행력을 부여받아 강제집행 등 집행지국법상의 절차를 진행시킬 수 있게 된다.

200) 승인은 법원이 외국 법원의 판정에 대해 우리 법원의 확정판결과 같은 효력을 인정하여 주는 것을 말한다. 우리나라 법상 외국판결이 우리나라에서 승인을 받기 위해서는 민사소송법 제 217조에 그 요건을 규정되어 있는데 실무적으로는 ① 확정판결일 것, ② 상호보증에 있을 것이라는 두 가지 요건이 주로 문제가 된다. 우

우에 따라서는 현지에서 또다시 본안에 대한 재판을 진행하여야 하는 경우도 발생할 수 있다.

이에 반해 중재의 가장 주요한 장점은 소송에 비해 국제적으로 집행이 용이하다는 점이다. 특히 유엔의 주도하에 체결된 외국판정의 승인 및 집행에 관한 유엔협약(The UN Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 이른바 뉴욕협약)이 국제적으로 발효되어 있어 중재판정의 집행을 원활하게 하고 있다. 뉴욕협약의 체결국가에서는 각 국가에서 정하고 있는 적정기준을 통과하는 때에는 외국판정 보다 일반적으로 관대하게 승인과 집행이 인정된다. 뉴욕협약에서 정하고 있는 중재판정의 취소 및 집행거부 사유로는 ① 당사자의 무능력 또는 중재합의의 무효, ② 정당한 절차가 결여된 경우, ③ 중재판정권한의 결여, ④ 중재합의를 따르지 않은 절차 진행, ⑤ 중재부적격, ⑥ 공서양속을 위반한 중재판정의 경우 등이 있는데 실무적으로는 집행의 실효성이 외국법원에서의 판정에 비해 매우 높은 것으로 인정된다. 우리나라도 1973년에 세계에서 42번째로 협약에 가입하였으면 현재 200여개 국가에서 가입하고 있어 국제 분쟁의 경우 매우 유용하게 활용될 수 있다.

나. 상사 중재

최근 들어 국제적 상사분쟁의 해결절차로서 국제상사중재가 빈번하게 이용되고 중재절차에 대한 법학적 전반의 관심이 고조되면서 이와 관련된 법리 또한 더욱 세분화되어 발전하고 있다. 이에 따라 일부에서는 중재절차가 구체적으로 발전해 갈수록 점점 소송절차와 유사한 형식으로 변모되어 가고 있는 것이 아닌가 하는 우려 섞인 비판이 제기되고 있다. 이는 국제상사중재절차가 복잡해지고 분화될수록 중재절차 고유의 특성으로서 당사자 자치가 허용되는 범위가 기존의 전통적인 소송절차에서와 유사한 방식으로 제한을 받게 되기 때문이다. 국제상사중재절차 자체가 당사자 자치 및 계약의 자유에 기반을 두고 있기는 하지만 대부분의 법적 제도가 그러하듯이 법적·제도적 필요에 의한 제약이 따를 수밖에 없다. 물론 중재절차의 전체 과정을 살펴본다면 일정 부분 법원의 관여를 받게 된다는 점에서 중재절차가 소송절차와 어느 정도 밀접한 관련성을 가지게 되는 것은 당연한 결과이기도 하다.

리나라의 판례 중에는 일본, 독일, 중국, 대만과 미국 일부 주에서 상호보증을 인정한 사례가 있다.

중재합의는 중재절차의 기초로서 전체 중재절차에 있어 매우 중요한 역할을 담당하고 있다. 우리나라 중재법 제3조 제2호에서는 “중재합의란 계약상의 분쟁 여부에 관계없이 일정한 법률관계에 관하여 당사자 간에 이미 발생하였거나 앞으로 발생할 수 있는 분쟁의 전부 또는 일부를 중재에 의하여 해결하도록 하는 당사자 간의 합의”라고 정의한다. 이러한 내용의 정의는 UNCITRAL 모델법 제7조에서 규정하고 있는 중재합의의 정의를 수용하여 규정된 것으로 생각된다. 뉴욕협약 제2조 제1항 및 제2항의 경우에는 “중재조항은 그 자체로 중재를 통하여 분쟁을 해결하기로 하는 합의”라고 규정한다. 국제상사중재절차는 당사자 간의 이와 같은 중재합의가 존재하는 경우에 한하여 개시될 수 있으므로 중재합의가 이루어지는 방식에 대하여 간략하게 검토해 본다면 다음과 같다. 일반적으로 중재절차의 기초가 되는 중재합의는 분쟁이 발생한 시점과 관련 없이, 즉 분쟁 발생 전이나 후에 당사자들에 의하여 이루어질 수 있고 구체적으로는 다음과 같은 방식에 의한다. 첫째, 중재합의의 가장 일반적인 방식은 주된 계약에 중재조항을 포함시켜 규정하는 방식이다. 이 때 중재조항은 분쟁이 발생하기 전에 고안되므로 당사자들은 장래에 발생할 수 있는 분쟁 내용을 충분히 예측하여 중재조항을 마련하여야 하는 부담이 있다. 따라서 이와 같은 사전의 중재조항은 때로는 실제 분쟁을 대비함에 있어서 당사자들에게 예기치 못한 법적 손해를 초래하기도 한다. 둘째, 분쟁이 실제로 발생한 후에 중재합의가 이루어지는 경우로서 ‘중재부탁계약’을 통한 방식이 있다. 이러한 중재합의는 분쟁 발생 이후에 이루어진다는 점에서 위에서 검토한 사전의 중재조항에 비하여 대체로 더 자세한 법적 사항을 규율할 수 있어 당사자들에게 유리한 측면이 있다. 셋째, 넓은 의미의 국제상사중재를 생각하였을 때 다자 혹은 양자 투자 조약에 기초한 중재합의 방식이 있다. 이는 최근 국가 간의 투자가 활발해짐에 따라 주목을 받고 있는 중재합의의 방식이다. 이러한 투자 조약은 둘 이상의 국가 사이의 합의로 각 국가 당사자가 그 영토 범위 내에서 외국인 투자자에 의하여 이루어지는 투자를 보호하는 것을 내용으로 하며, 대부분 투자 관련 분쟁 발생 시 해당 외국인 투자자들과의 사전 중재합의가 존재하지 않더라도 외국인 투자자들에게 해당국외역외의 중립적인 중재절차에 의한 신속한 구제를 보장해 주는 것을 그 내용으로 한다.²⁰¹⁾

다. 해사 중재

201) 문화경, “국제상사중재절차의 관할결정 요소와 상호관련성에 관한 고찰”, 『저스티스』 136호, 한국법학원(2013), 199-200쪽.

1) 런던해사중재(London Maritime Arbitrator : LMA)

유럽계 국가들이 선호하는 중재제도인 런던해사중재의 장점으로는 전문성과 신속성을 꼽을 수 있다. 영국의 런던해사중재제도는 일반 상사분쟁과 구별하여 해상분쟁의 특성을 인정하고 별도의 해상중재원을 일찍부터 설립하여 운영해왔기 때문에 그 전문성과 역량을 이미 확보하고 있다. 또한 청구금액에 따라 분쟁을 세분화하여 절차의 신속성이 확보될 수 있도록 하여 이용자들의 편의를 도모하고 있다. 해상중재제도의 활성화를 위해 발틱국제해사협의회(Baltic and International Maritime Conference : BIMCO)와 연계하여 표준해사중제조항 등을 작성해 널리 활용될 수 있도록 권장하는 등 활발하게 활동하는 점에서 그 특성이 있다.²⁰²⁾

그런데 런던해사중재의 경쟁력에는 중재원의 내부적인 장점뿐만 아니라 다양한 사회적 기반이 복합적으로 작용한다는 점을 주목해야 할 필요가 있다. 해운업종은 국제분쟁이 많아 통상 소송비용을 담보하는 보험을 가입하는 경우가 많으며, 선사의 대외 책임에 대한 위험을 담보하기 위해 선주상호보험(P&I Club)에 가입하는데 주요 선주상호보험이 영국에 소재하고 있어 영국 중재와 소송을 선호하는 경향을 보인다. 또한 다수의 해상 전문 법률회사와 변호사들이 영국에서 활동하고 있고, 해상법 전문 대학원 등 해상관련 교육 기반 시설이 영국에 소재하고 있어 큰 시너지 효과가 있다고 생각된다. 둘째, 영국은 정기용선계약, 항해용선 계약 등 해상기업간의 용선계약, 선박건조계약 및 각종 운항 계약에서 해상전문중재인 런던해사중재가 분쟁해결기관으로 활용되며 각종 해상분쟁에서 독보적인 역할을 차지하고 있다. 해상분야에서 영국의 이러한 위치는 과거 영국이 대영제국을 건설하고 해운·무역·조선 분야에서 독보적인 위치를 차지하고 유지해오면서 영국에 의해 성립된 해상법과 해운관행이 업계의 상관습과 표준이 된 영향이 크다. 영국의 해상중재는 1320년 즈음부터 시작되어 Common Law가 정립된 15세기 이후에도 분쟁은 상사중재를 통해서 해결되는 경우가 많았다. 그 결과 1889년 중재법이 제정되어 해상중재를 통한 해결에 대한 법적 구속의 합의를 인정하게 되었다.

2) 싱가포르 해사중재

싱가포르에는 싱가포르 국제중재원(Singapore International Arbitration Centre,

202) 박태원, “영국 해상중재제도의 운영실태와 시사점”, 「월간해양수산」, 한국해양수산개발원(2004), 40-46쪽.

SIAC)와 해사전문중재원인 SCMA(Singapore Chamber of Maritime Arbitration)이 있다. SCMA는 2004년 해사전문중재원으로 설립되었는데 최근 아시아 지역경제의 발전에 따라 물동량이 증가한 점 그리고 아시아 국적의 해상기업들이 성장하여 세계의 전체 선박량 중 약 40%에 달하는 선박들이 아시아선주들에 의해 소유되고 있다는 점에 착안하여 영국 중재의 틈새시장을 공략하려는 전략 하에 설립된 것으로 이해된다. 실제로 SCMA는 자신들의 장점으로 ① 아시아 국가들과 같은 시간대에 속한다는 점, ② 해상분야에 전문성을 보유하고 있다는 점, ③ 준거법이 지정 가능하다는 점 등을 들고 있다.

실제로 SCMA는 아시아 국적 선주들이 지리적인 불리함에도 불구하고 영국중재를 이용해야하는 불편함에서 착안한 것으로 보인다. 실제로 시차가 많이 나는 지역에서 소송을 진행하는 것은 실무적으로 상당한 불편함을 감수해야 하는데 그간 다른 대안이 없어 영국중재를 이용해 온 것이다. 그런데 SCMA는 이점을 착안하여 영국중재와 동일한 서비스를 제공할 수 있다는 점을 장점으로 내세운다. 즉, 영국법과 영국법에 정통한 중재인들을 통해서 영어로 SCMA에서 중재를 진행하는 것이다. 다만 아직은 중재인의 규모나 싱가포르에 소재한 해상 전문 변호인의 수 등이 영국 해사중재에 비해 풍부하지 못하다는 단점이 있다.

그러나 최근 싱가포르 중재기관들이 적극적인 마케팅 활동을 전개하고 있고, 그동안 중재가 활발히 이루어지던 홍콩이 편입된 이후 제3국가가 중국소재 기업과 계약 체결시 홍콩을 중재지로 지정하는 것을 주저하는 경우도 있기 때문에 앞으로 성장세가 기대된다. 이 밖에도 중국, 미국 등에서 해사중재가 활발히 진행되고 있다.

3. 소송을 통한 분쟁 해결

일반적으로 국제거래에서의 분쟁은 양당사자 간의 해결을 원칙(상호합의에 의한 중재)으로 하며 중재의 합의가 없는 경우를 특별한 예외사항으로 정해서 국가가 행하는 재판을 통해서 분쟁을 조정하여 해결한다. 이러한 소송은 국가기관인 법원의 판결에 의하여 분쟁을 강제적으로 해결하는 최후의 방법으로 소송은 계약위반의 내용에 따라 민사소송, 형사소송, 행정소송 등으로 분류할 수 있으나 대부분은 민사소송에 의하여 처리된다.²⁰³⁾ 국제소송은 당사자의 일방 또는 쌍방이 법정지국 국민이 아닌 경우이므로 관할권 및 외국판결에 대한 자국 내 승인 및 집행에 대한 법적인

203) 박영규, 전제논문, 14쪽.

분쟁이 발생할 가능성이 매우 높다. 선박건조계약에서는 양당사자들은 특히 법적인 소송보다는 중재를 선호하는 경향이 있으나, 양당사자 중 일방이 중재절차나 방법에 문제를 제기할 경우 영국 런던에 소재한 상업법원 또는 건설과 기술을 관할하는 법원에 각자의 법률대리인을 통해서 별도의 소송을 제기할 수 있다.²⁰⁴⁾ 양당사자들은 영국의 상급법원(High Court)까지 소송을 제기하기 전에 민사소송절차²⁰⁵⁾에 의거하여 분쟁의 문제를 해결하기 위해서 서면 또는 기타의 방법을 통해서 지속적인 노력을 해야 하며, 이러한 노력에도 불구하고 분쟁이 해결되지 않을 경우 대체적 분쟁해결 절차에 의해서 문제를 해결하고자 노력해야 한다. 최종적으로 양당사자간의 분쟁조정 합의가 이루어지지 않게 되면 준거법으로 지정된 법원에서 확정판결을 받게 된다.²⁰⁶⁾

III. 분쟁해결을 위한 개선방안

해양플랜트공사와 같은 대규모 국제상거래에 있어서 계약당사자들은 계약조항에 중재합의를 삽입하여 일방 국가의 사법제도에 배타적인 영향을 받지 않고, 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 상선건조에 비해서 실익이 적다고 할 수 있다. 따라서 조선소 계약담당자들은 분쟁이 발생할 경우 상호간의 경제적 피해를 최소화할 수 있도록 전문가에 의한 신속한 협상 및 중립적인 중재를 통하여 적극적으로 해결하는 노력이 필요하다.²⁰⁷⁾ 이에 부가하여 합리적인 분쟁해결을 도모하기 위하여 계약목적물

204) The Commercial Court and the Technology and Construction Court each form part of the Queen's Bench Division of the English High Court.

205) Pre-Action Protocol for Construction and Engineering Dispute in 1999. (www.lcd.uk.uk/civil/procrules_fin/contents/protocols/pro_ced.htm, 2016년 3월 22일 검색).

206) Article 5 of the Brussels Convention in 1968 enacting provide that a person domiciled in the European Union may(as an alternative to proceedings in the country of his domicile) be sued in the country of the place of performance of his contractual obligations.

의 선박성에 따른 중재규칙의 선택과 분쟁해결조항의 개선방안을 아래와 같이 검토하였다.

1. 해양플랜트의 선박성에 따른 중재규칙의 선택

가. 해양플랜트공사계약과 국제중재

해양플랜트공사계약을 체결할 때 분쟁발생에 대비하여 어느 국가의 법원이 이에 대한 재판권을 행사할 것인지를 미리 합의하는 것이 일반적이다. 다시 말해서 해양플랜트공사계약서상의 재판관할권 조항(jurisdiction clause)에 따라 법원이나 중재기관을 지정하게 된다.²⁰⁸⁾ 특히 조선 및 해양플랜트 건조공사산업은 국제매매 및 무역을 기반으로 하고 있기 때문에 국제소송이 필연적으로 발생할 수밖에 없는 특성을 가지고 있다. 이러한 분쟁의 효과적인 해결을 위하여 계약서에 합의된 중재조항은 법원의 소송절차가 아닌 제3자를 중재인으로 선임하여 배타적인 판정을 하도록 하고, 당사자는 그 판정에 구속됨으로써 분쟁을 해결하도록 하고 있다.²⁰⁹⁾ 실무적으로 해양플랜트공사 중 발생하는 분쟁은 협상을 통해 해결되지 않을 경우, 자신에게 유리한 법정지에서 미리 소송을 제기하는 경향이 있으므로 분쟁이 발생한 후 중재를 합의하는 경우는 거의 없다. 계약금액이 일반상선에 비하여 상대적으로 큰 해양플랜트공사의 경우, 국내조선소는 발주자가 계약체결상의 우월한 지위를 남용하여 일방적으로 준거법을 지정하는 것을 막기 위해서 비교적 중립적인 제3국의 법과 법원을 지정하려는 경향이 있다. 대표적으로 조선 및 해운분야에서는 영국법을 준거법으로 지정하는 경우가 많으며, 일반선박건조계약의 경우 영국법과 영국해사중재협회(London Maritime Arbitrator Association : LMAA)가 지정되는 것이 일반적이다.²¹⁰⁾

나. 해양플랜트의 선박성에 대한 법적 검토

207) 이창희·홍성화, 전계논문, 140-141쪽.

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

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

210) 김성준, "영국 해사중재제도의 역사적 발전과 그 시사점", 「한국물류연구」 제46호, 한국해양물류학회(2005), 133-134쪽.

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 양당사자 간의 합의로 선정된 전문 중재인에 의해서 사법상의 분쟁을 적정, 공평, 신속하게 해결하는 것을 최우선 목적으로 하고 있으므로 해양플랜트 종류별 법적 특성에 따라 중재규칙을 선택할 필요가 있다. 해양플랜트는 이동식, 부유식의 경우 선박성이 있고, 고정식의 경우 선박성이 없는데 선박성이 없는 것은 상사중재를 선박성이 있는 것은 해사중재를 선택하는 것이 적합하다.²¹¹⁾ 왜냐하면 일반적으로 선박은 해양이라는 특수한 환경적 요인과 타 구조물과의 특수성을 감안하여 상사중재가 아닌 해사중재를 시행하고 있고 부유식 해양플랜트와 같이 선박성이 있는 경우에는 일반 구조물이나 고정식 해양플랜트와는 특성이 다르기 때문이다.

조선소 계약담당자들은 해양플랜트공사계약과 관련된 분쟁이 발생할 경우 상호간의 경제적 피해를 최소화하고, 전문가에 의한 신속한 협상 및 중립적인 결정을 이끌어 내기 위하여 선박성을 가진 해양플랜트의 경우에는 중재제도의 도입 목적에 비추어 발주자와 조선소 간의 분쟁을 보다 전문성을 가지고 해결하기 위해 선박이나 해사에 전문성을 가진 해사중재를 실시하고, 선박성이 존재하지 않는 해양플랜트의 경우 당사자 간의 합의를 통하여 국제적으로 법적 안정성과 예측가능성이 담보된 예컨대 국제상업회의소(International Chamber of Commerce : ICC)의 중재규칙을 선택하는 양면 전략이 필요하다.

2. 해양플랜트공사계약상 분쟁해결조항의 개선방안

해양플랜트공사와 같은 대형 EPC계약의 일반계약조건은 전형적으로 총 25개 조항으로 구성되어 있으며, 별도로 분쟁해결조항(disputes resolution)을 삽입하여 당

211) Advokat”rmaet BA-HR DA, Norge, “Nordic maritime and offshore arbitration“, *Geir Gustavsson partner(MarIus nr. 450.)*, p.11.

사자 간의 분쟁을 해결하고 있다.²¹²⁾ 그리고 분쟁해결조항은 ① 분쟁의 정의, ② 분쟁의 통지와 대응, ③ 협상을 통한 분쟁해결, ④ 중재를 통한 분쟁해결, ⑤ 전문가에 의한 분쟁해결, ⑥ 혼합분쟁해결, ⑦ 중재비용부담 등으로 구성되어 있다. 동 조항은 SAJ표준선박건조계약서(The Shipbuilders Association of Japan) 제12조 중재조항 및 발틱국제해사협회(BIMCO)에서 개발한 ‘NEWBUILDCON’ 제42조 분쟁해결조항에 비하여 훨씬 자세하게 상황별로 구성되어 있음을 짐작할 수 있다.²¹³⁾ 그럼에도 불구하고 해양플랜트공사계약의 복잡성으로 인하여 분쟁해결 조항에 대한 계약당사자 간의 대립이 지속적으로 발생하고 있다. 따라서 적극적이고 신속한 분쟁해결을 도모하기 위하여 다음과 같은 분쟁해결조항의 개선을 제시하고자 한다.

가. 분쟁조정위원회 조항의 신설

DRB는 클레임단계의 분쟁을 선별한다는 점에서 의의가 있으며, 중재절차에 회부되기 이전에 보충적으로 진행되는 당사자 간의 숙고절차가 바로 합의 및 조정제도이다. 국제건설 표준계약조건(Fédération Internationale Des Ingénieurs- Conseils : FIDIC)²¹⁴⁾상의 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 동의를 성립되지 않을 경우 중재 또는 법적 소송으로 진행될 수밖에 없는 한계도 동시에 갖고 있다.

나. 분쟁의 대상 조항의 신설

212) 이창희·홍성화, 전계논문, 142쪽.

213) SAJ 제12조는 총3개의 조문으로 구성되어 있으며, NEWBUILDCON 제42조도 총 3개의 조문으로 구성되어 있다.

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

당사자 간의 법적 신뢰성과 예측가능성을 확보하기 위하여 중재로 해결할 수 있는 분쟁의 범위를 명확히 하는 것은 매우 중요하다. 예컨대, 해양플랜트공사와 관련된 분쟁이 설계나 적용 기술과 관련된 변경 또는 금전적 손해배상과 관련된 것이라면 중재판정이 타당하다. 그러나 해양플랜트공사 중 조선소와 발주자가 각각 갖고 있는 지적재산권의 범위와 권리에 대한 주장은 법적 소송이 바람직하다. 따라서 조선소 계약담당 관리자들은 분쟁해결조항에 분쟁의 범위를 명시적으로 삽입할 필요가 있다.

다. 상황별(case) 중재절차 조항의 신설

기존 해양플랜트공사계약은 중재재판, 전문가, 다자중제조항 등을 통해서 분쟁을 해결하고 있다. 그러나 여전히 동 조항에 대한 우선 적용 순서 및 범위에 대한 상호간의 이견이 존재할 수 있으므로 이에 대한 사전 합의도 필요하다고 판단된다. 따라서 소액분쟁(small claim)의 경우 신속절차(fast track)에 의거하여 중재를 집행하도록 삽입하고, 대형·복합분쟁에 대해서는 중재인²¹⁵⁾의 수와 기간 등의 쟁점을 특수절차(special track)를 통하여 해결하도록 하는 것이 바람직하다.²¹⁶⁾

라. 중재판결의 집행력 강화조항의 신설

중재는 단심제로서 신속한 판결을 구할 수 있는 장점이 있는데 반해 분쟁당사자들은 단심제에 대한 신뢰성과 정확성에 대한 문제를 들어 분쟁금액이 클수록 중재를 기피하려는 경향이 있다. 특히 해양플랜트공사계약상의 합의된 중재규칙에 따라

215) 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 최소화할 필요가 있다.

216) LMAA에 따르면 소액분쟁은 미화 50,000달러 미만의 분쟁을 의미하고, 간이중재절차는 미화 250,000달러 미만의 분쟁에 적용된다. 일본 해상중재의 경우 2,000만 엔 이하의 경우 간이중재규칙을 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), 146-149쪽.

결정된 중재판정이 법원의 확정판결과 동일한 효력을 갖고 있다고 명시되어 있음에도 불구하고, 국가별 집행력을 인정하지 않고 있는 한계가 존재한다.²¹⁷⁾ 따라서 분쟁사안에 따라 특히 소액의 경우 중재판결의 집행력을 확보하도록 사전에 합의하여, 일방의 당사자가 고의적으로 집행판결 청구소송을 통하여 항소 및 상고를 진행하지 못하도록 하는 조항을 삽입할 필요가 있다.²¹⁸⁾

3. 분쟁해결수단 선택

해양플랜트공사와 관련된 다양한 분쟁을 해결하기 위해서 법정소송은 관련 제도 및 법규의 개선을 위한 순기능의 역할을 한다. 그러나 무분별한 법정소송의 확대는 재판관할의 경합, 국제사법에 따른 준거법 결정, 외국판례에 대한 승인 및 집행 등과 관련된 시간적, 사회적 낭비요소가 있다. 결국 심각한 문제가 아닌 경우 법관이나 조정위원회의 결정을 통한 조정이나 제3자의 판정에 의한 중재를 활용하면 법정소송에 비해 분쟁해결에 따른 비용을 절감할 수 있는 장점이 있다.

해양플랜트공사계약과 관련된 법적 분쟁 예컨대, 계약위반, 의무이행, 계약해지, 법적 강제성의 적용 여부 등에 대한 해결의 수단으로 EPC계약서상 제24조 분쟁해결(dispute resolution)조항에서는 분쟁의 성질에 따른 해결 방법을 명시하고 있다. 우선적으로 전문적인 기술과 법적 쟁점사항이 아닌 일반적인 분쟁사항에 대해서는 협상을 통해서 해결을 시도한다. 이때 조선소와 발주자 간의 분쟁 사실을 인지하면 당사자는 합의된 기간 내에 구두협상이 아닌 문서에 기초하여 공식 회의체를 통해서 성실한 자세로 협상에 임해야 한다. 만약 협상이 원활하게 이루어지지 않을 경우 분쟁 해결수단으로 중재를 이용하게 된다.²¹⁹⁾

상대적으로 중·장기적인 판단과 전문적인 사안이 포함된 분쟁이 발생할 경우 조선소와 발주자가 합의한 전문가²²⁰⁾를 지정하여 분쟁을 해결하도록 정하고 있다. 특히

217) 정명우, “건설중재 활성화 방안에 관한 제언”, 「중재」, 대한상사중재원(2009년 여름호), 73-74쪽.

218) 채완병, “우리나라 건설중재 현황과 활성화 방안”, 「중재연구」 제14권 제2호, 한국중재학회(2004), 273-274쪽.

219) 분쟁 사실이 전달된 이후 합의된 기간(통상 60일)이 지나도록 협상을 통해서 해결되지 않는 분쟁에 대해서는 국제상업회의소(International Chamber of Commerce, 이하에서는 ‘ICC’라고 약칭한다) 중재규칙에 의거하여 3인의 조정위원으로 구성된 중재판정부(arbitral tribunal)를 통해 최종 결정을 하도록 정하고 있다.

220) 전문가의 자격에 대해서는 양 당사자가 합의하여 계약서상에 삽입할 수 있다. 전문가는 중립성을 갖추고, 관련 분야에 정통한 지식과 경험이 요구된다. 그리고 전

두 가지 이상의 분쟁사항이 상호 연관되어 있음에도 불구하고 개별사안으로 분쟁해결이 제기되었을 경우 당사자 간의 합의를 통해서 단일사안으로 병합하여 다자간의 중재판정부를 통한 분쟁해결을 진행하도록 요구하고 있다. 다자간의 중재절차의 병합은 당사자 간의 동의, 중재신청에 대한 중재지의 동일성, 분쟁발생 원인의 동일성, 중재합의에 대한 이익이 상호 간에 상충되지 않을 경우에 가능하다.

실무적으로 해양플랜트공사계약의 당사자들은 분쟁의 상세한 사항을 공개하기를 원하지 않기 때문에 협상, 조정 및 중재 등의 대체적 분쟁해결수단을 이용하여 분쟁을 해결하고자 노력하고 있다. 그러므로 조선소와 발주자는 중재규칙과 중재판정부가 다를 경우 중재합의에 대한 유효성을 확보하기 위해서 ICC 중재규칙에 따라 합의된 중재지 뿐만 아니라 제3국의 합의된 중재지의 중재판정부에서도 합의를 할 수 있도록 하는 명시적 계약조항을 삽입할 필요성이 있다고 생각한다.²²¹⁾ 이를 통해서 법원 또는 중재판정부의 구성을 위한 시간이 부족한 임시적 처분과 관련된 사항은 ICC 제29조의 긴급중재인제도를 활용하여 적극적으로 분쟁을 해결하는 것이 효과적이라고 판단된다.



문가는 분쟁 당사자와 과거에 어떠한 종류의 업무도 함께한 경험이 없으며, 이해관계가 존재하지 않아야 한다.

221) Insigma Technology Co. Ltd., v. Alstom Technology Ltd., SGCA 24 [2004] 사건에서 싱가포르 법원은 ICC 중재규칙에 따라 싱가포르 중재센터(Singapore International Arbitration Centre : SIAC)가 중재를 할 경우 결과로서 합의된 중재합의에 대해서 유효성을 인정하고 있다.

제4장 해양플랜트공사보험의 법적 개선방안

제1절 해양플랜트공사보험의 문제점

해양플랜트는 종류나 기능이 더욱 복잡 다양해지고, 심해나 극지역으로 설치해역이 이동하며 더욱 가혹한 해상환경에 노출되고 있다. 또한 해양플랜트공사계약이 EPC계약방식으로 바뀌면서 조선소는 건조 이후 현장 시운전까지 책임을 담보해야 하는 상황이다. 아울러 최근에 발생한 대형사고로 인하여 예상치 못한 큰 손실을 야기하기도 했었다.²²²⁾ 이렇듯 해양플랜트공사보험은 해운에 비해 짧은 역사 속에 많은 변화를 겪고 있으며 계약당사자나 이해관계자들에 의해 다양한 문제들이 제기되고 있는데 이를 정리하면 아래와 같다.

I. 보험목적물의 위험 증가

1. 해양플랜트 다양화와 설치 장소의 이동

해양플랜트공사보험시장은 해양에너지개발에 대한 기술이 발달함에 따라 보험목적물의 종류가 다양해지고, 보험목적물이 설치되는 장소 역시 심해 또는 극지방으

222) 최근 국내 조선소의 해양플랜트공사 중 발생한 사고와 보험금액은 아래와 같다.

Claim	Year	Description	Construction Stage	Insured Value(US\$)	Deductible (US\$)	Approx Cost(US\$)
Semi-Sub	2013	Flooding	Pre-commissioning	700m	250,000	100m
Drillship	2013	Engine overspeed	Sea-trials	566m	500,000	8m
Drillship	2013	Engine	Pre-commissioning	566m	250,000	5m
Drillship	2013	Engine	Pre-commissioning	566m	250,000	0.3m
Semi-sub	2012	Collapsed mud tank	Commission	709m	250,000	0.5m
Semi-sub	2011	Dropped Module	Assembly	561m	250,000	10m

출처 : Mike McMahon CEng, LMA, 24 July 2014, Charles Taylor Adjusting Limited 88 Leadenhall Street London

로 이동함에 따라 보다 가혹한 외부환경에 지속적으로 노출됨에 따라 보험사고 발생위험이 증가되고 있다.

1970-1990년대 초반까지만 하더라도 지금과 같은 심해저 자원개발의 대표적인 기술 들인 해저 크리스마스(subsea christmas), 토출물(well-fluids), 해저 합류관(subsea manifold), tie-back 시스템, 해저 공정(subsea processing), 무인잠수정 등이 부족하여 해저유전으로부터 석유 및 가스의 시추와 생산에 국한된 해양플랜트만이 존재하였다. 그러나 최근에는 메탄 하이드레이트, 해상풍력발전시설(wind farm), 파력 또는 조력을 이용한 발전소 등과 같은 매우 다양한 해양시설물들이 광의적으로 해양플랜트의 범주에 포함되기 시작하였다. 또한 연안을 중심으로 설치되던 해양플랜트와 관련된 시설물들이 점차 심해로 설치범위가 확대됨에 따라 더욱 가혹한 해상환경에 노출되어 보험자가 부담해야 할 위험의 범위는 점차 확대되고 있는 추세이다. 따라서 새로운 개념의 해양플랜트가 상용화되어 건조공사가 진행될 경우 발주자와 조선소는 사전에 보험자에게 보험목적물과 관련된 기술적인 특성과 설치장소, 예상되는 위험에 대해서 성실하게 고지하여 합리적인 보험료가 산출될 수 있도록 최선의 노력을 다해야 한다. 그리고 보험자는 피보험자로부터 전달받은 정보를 기초로 합리적인 보험료를 산출하여 해양플랜트공사보험이 피보험자가 보험목적물에 대한 공사를 완성할 수 있도록 도와주는 안전장치의 역할을 성실히 이행하여야 한다.

2. 해양플랜트공사장소의 원격화

해양플랜트공사의 대형화와 조선소의 업무효율성을 높이기 위하여 조선소는 보험목적물을 구성하는 모듈을 각기 다른 장소에서 제작하여 공급받는 경우가 많기 때문에 단일 조선소에서 해양플랜트공사에 소요되는 모든 모듈을 제작하는 경우는 현실적으로 거의 없다. 또한 수급인인 조선소는 현지참여정책의 요구사항을 수용하기 위하여 해양플랜트가 설치되어 자원을 개발하게 될 현지의 기자재를 수급하거나 현지에서 제작된 일부 설비를 의무적으로 도입하여야 한다. 따라서 이와 같은 공사장소의 원격화나 설비나 기자재의 장소적 이동, 시간적 이동에 따른 원격지 간의 품질과 안전의 표준화와 관련된 문제를 피보험자인 조선소는 반드시 고려해야 한다. 그리고 조선소는 발주자가 보험목적물에 대한 원격지 공사 진행에 따른 제반 문제를 해결하기 위하여 품질관리 및 유지의무(QA/QC)를 강제화하고, 특히 하도급업자

들에게도 책임과 의무를 동일하게 요구하고 있음에 따라 보험자와 품질관리 및 유지의무(QA/QC) 약관 작성시 품질관리에 대한 충분한 사전 준비가 필요하다.

3. 막대한 손해규모

해양플랜트공사보험에 있어서 보험목적물은 해양에서의 석유와 가스를 탐사·굴착·생산·저장·이동에 필요한 시설물 또는 구조물의 설계·구매·제작·운송·설치 및 최종 시운전 작업을 거쳐서 발주자에게 인도되기 전까지의 전체적인 과정에 있어서의 대상 또는 객체가 이에 포함된다. 따라서 이러한 보험목적물과 관련하여 발생할 수 있는 위험에는 화재나 침수 등의 조선소 내에서 건조 중에 발생할 수 있는 위험, 해상고유의 위험과 같은 해상운반 중 발생할 수 있는 위험, 조립 및 시운전 작업 중 낙하, 충돌, 비래(飛來)사고²²³⁾ 등과 같은 현장시운전 과정에서 발생할 수 있는 위험이 있다. 그리고 해상 운반이나 현장 시운전 중에 사고가 발생할 경우에는 해양오염 발생으로 이어질 가능성이 높아 보험자가 책임져야 할 담보위험의 범위와 보험금액이 크게 증가할 수 있다.

이처럼 보험자가 담보해야 하는 위험의 범위는 과거 1988년 파이프 알파(Alpa)호 폭발사고²²⁴⁾, 2004-2005년 사이 미국의 멕시코만에서 발생한 허리케인 사고를 비롯하여 최근 Deepwater Horizon호 화재·폭발사고²²⁵⁾ 등을 거치면서 관련된 사고로

223) 2010년 국내 조선소에서 발생한 산재사고를 유형별로 분석한 결과, 사망의 경우 총 사망자 170명 중 추락 24%(41명), 전도 6.5%(11명), 감김·끼임, 8.2%(14명) 등 약 40%가 3대 재래식 다발재해로 사망했다. 사망자 중에는 낙하·비래 17명, 화재 15명, 폭발 10명 등도 있는데 이들 사망의 대부분은 안전사고 때문인 것으로 파악되었다(산업안전공단의 2010년도 국가감자료 기준).

224) 1988년 북해에서 발생한 대표적인 대형 화재·폭발사고로서 원유 유출의 피해는 없었으나, 167명이 사망하고 2009년 환산액 기준으로 34억 달러의 피해가 발생하였다. 사고 당시 Occidental Petroleum이 운영에 대한 책임을 맡고 있었으며, 북해 원유와 가스의 생산량에 약 10%를 차지하고 있었다(Robert P. Hartwig, "Hearing on the Liability and Financial Responsibility for Oil Spills under the Oil Pollution Act of 1990 and Related Statutes", *House Committee on Transportation and Infrastructure*, 2010, p.4).

225) 2010년 4월 22일 멕시코만에서 발생한 원유시추선(Depwater Horizon) 폭발사고에 대한 미국보험정보원(Insurance Information Institute)의 손해결과 보고서에 따르면, 보험자가 피보험자에게 지불해야 할 보험금이 약 14억 달러 정도로 추정되고 있다. 경제학자인 로버트 하트윅(Robert Hartwig)은 "멕시코만에서 발생한 원유시추선의 화재로 인한 침몰사고는 해양에너지와 관련된 보험사고 중 가장 큰 규모가 될 것이다."라고 추정하고 있다. 원유시추선과 같은 거대한 프로젝트의 경

인한 손해의 폭이 증가되어 점점 확대되는 추세에 있다. 따라서 최근 많은 보험자들은 보험자가 부담해야하는 위험의 범위를 제한하고, 대형사고 발생에 따른 보험자의 위험부담을 일정 부분 경감할 수 있도록 과거 피보험자에게 제시하던 보험료 및 공제금액을 인상하고, 보험자 스스로의 면책범위를 확장하고자 노력하고 있다. 그러므로 피보험자는 보험자와의 약관작성 시 보험목적물의 계약상의 업무 범위(scope of work)를 고려하여 담보위험과 면책위험을 조정하는 노력이 필요하다.

II. 계약방식의 변경

해양플랜트공사계약은 과거 단순 건조공사계약(construction contract)에서 시작하여 일괄도급방식인 지금의 EPC계약으로 바뀌면서 보험자가 담보해야할 위험의 범위가 확대되었다. 즉 과거 건조단계까지의 위험을 담보하던 보험자의 책임범위가 이제는 설계, 기자재 공급 및 건조단계를 포함하여 특히 해상운반을 포함한 현장 시운전까지로 확대되었다. 실무에서는 해양플랜트공사를 책임지고 시공하는 조선소가 일괄도급계약방식으로 전체 프로젝트에 대한 책임을 맡았음에도 불구하고, 모든 공사를 직접적으로 수행하기 어려워 전문적인 능력을 보유하고 있는 설계 및 기술·감리회사들과 하도급계약을 체결하여 공사를 진행한다. 예컨대, 해저배관의 매설, 부설, 해저집유시설 설치 그리고 해양플랜트와의 연결(docking) 등과 같은 해상(surface)이 아닌 해저(subsea)에 대한 전체적인 해저장비설치공사(Subsea wellheads, Umbilicals, Risers and Flow-lines : SURF)계약은 별도로 하도급기업들과 계약을 체결하는 것이 일반적이다. 이와 같은 하도급계약을 체결함에 있어 조선소는 하도급기업, 해외 기자재기업, 해상운송기업 등의 계약불이행에 대한 책임을 전적으로 부담하여야 하기 때문에 위험성이 확대되고 있다.

III. 기타 문제

우 만일의 사고에 대비하여 피보험자는 보험자 및 재보험자들을 통해서 위험을 분산하고 있으며, 사고의 당사자인 영국의 비피(BP)사는 사고발생액이 보험가입액을 초과할 경우를 대비하여 충분한 내부유보자금을 보유하고 있기 때문에 보험자가 감당할 수 있는 수준에서 보험금을 지급하고 나머지 금액은 비피(BP)측에서 부담할 것으로 전망하고 있다(“해외금융 뉴스 : 북미”, 보험연구원 해외금융뉴스, 보험연구원 동향분석실(2010.05), 14쪽; Robert P. Hartwig, *op. cit.*, pp.5-6).

상기 열거된 문제들 외에 영국리그연합위원회에서 보험중개인, 피보험자, 로이드 보험자 및 기타 이해관계자들로부터 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용해오면서 제기된 문제점들을 살펴보면 다음과 같다.

1. 기본 용어 통일 및 용어 조정

‘전위험담보(All risks)’와 같은 용어가 갖고 있는 위험에 대한 일반화의 오류를 방지하고 타 보험약관과의 상호 조화로운 해석을 위하여 담보위험의 상황별 용어 정의 조항을 유연하게 삽입하거나 삭제할 필요가 있다. 그리고 개별 약관에서 사용되고 있는 용어들이 혼용되어 있어 보험약관의 해석상의 오류를 유발할 수 있기 때문에 기본용어를 통일하고 용어의 정의를 추가할 필요가 있다. 예를 들어, 테러리즘, 폭풍, 우연한 사고발생(occurrence), 육상과 해상의 경계(onsshore/offshore), 물적 손해(physical damage), 물적 손실(physical loss) 등에 대한 명확한 용어의 정의를 삽입할 필요가 있다.

2. 보험자 담보범위 제한 및 면책조항 확대

해양오염을 동반한 사고의 경우 손실액의 규모가 천문학적이기 때문에 대형사고 발생에 따른 보험자의 위험부담을 일정 부분 경감할 수 있도록 상한조항(capping clause)을 적용하여 보험자의 책임의 범위를 제한 필요가 있다. 또한 국제정세의 변화와 과학기술의 발달에 따라 새롭게 등장하고 있는 보험목적물에 대한 비상위험(political risk), 사이버 공격 등의 위험에 대한 보험자의 면책범위를 확대하여야 한다. 이러한 조치와 병행하여 보험자는 보험목적물에 대한 직·간접적인 손해가 보험기간 중 발생할 경우 피보험자에게 손해를 방지하거나 또는 경감하기 위하여 합리적인 조치를 취하도록 의무화해야 한다. 그리고 이러한 의무는 피보험자뿐만 아니라 그 대리인에게도 해당되는 의무로서 보험사고가 생길 경우 피보험자의 손해방지 및 축소행위를 장려하고, 피보험자가 손해방지행위를 정당하게 이행함으로써 발생하는 비용을 보험자가 대신 부담할 수 있도록 규정하여야 한다.²²⁶⁾

226) 윤일현, “손해방지의무의 위반과 해상보험자의 보상”, 「보험개발연구」 제12권 제2호 통권 제33호, 보험개발원(2001. 2), 80-81쪽.

3. 자기공제비율 조정

자기공제비율은 보험료할인율과는 별도로 피보험자의 재정적인 신용도, 기술검증, 보험자와의 거래실적 등을 종합적으로 고려하여 적용된다. 또한 최근에는 심해 및 극지방에서의 해양플랜트공사가 증가함에 따라 보험목적물을 실제로 공사하는 해역 별로 자기공제비율이 차등적으로 적용되고 있다. 예컨대, 피보험자는 여름철 허리케인에 의한 사고발생 비율이 높은 멕시코만이나 높은 파고와 강풍이 심한 겨울철 북해의 해상에서 진행되어야 하는 공사의 경우 상대적으로 높은 자기공제비율을 부담해야 한다. 실무적으로 노르웨이의 대표적인 보험자인 스컬드(Skuld)사가 개발한 ‘해저장비와 해양플랜트장비(Subsea and Offshore Equipment)보험’의 자기공제약관에 따르면 “보험목적물에 대한 전손사고 또는 추정전손사고가 발생함에 따라 피보험자로부터 보험금청구가 있을 때 보험자는 피보험자의 자기공제약관에 따른 비용공제를 적용하지 않는다.”라고 규정하고 있다. 따라서 낮은 자기공제비율에 기인한 피보험자의 도덕적 해이 문제의 발생을 예방하기 위하여 피보험자의 자기공제비율을 적정하게 상향 조정할 필요가 있다.

제2절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보위험 및 주요 내용

I. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 담보위험

해양플랜트공사보험의 경우 발생 가능한 ‘위험(risk)’은 조선소에서 해양플랜트 건조공사를 하는 동안에 발생하는 육상위험과 보험목적물인 해양플랜트를 해상으로 운반하여 현장에 설치하는 중 발생하는 해상위험이 있다. 따라서 피보험자는 자신을 재정적으로 보호하고, 발주자와 합의한 계약기간 내에 보험목적물을 안전하게 인도하기 위해서 만일에 발생할 수 있는 위험에 대비하여야 한다. 특히 피보험자는 조선소에서 해양플랜트공사 중 발생할 육상위험이 더욱 크기 때문에 이에 대한 위험관리를 합리적하여야만 해양플랜트공사 중 발생하는 위험의 결과로 인한 막대한 피해를 예방할 수 있다.²²⁷⁾

227) 이창희·홍성화, 전계논문, 101쪽.

1. 담보위험의 의의

담보위험이란 보험자가 특정의 위험으로 인하여 발생한 손해를 보상할 것을 약속한 위험으로 보험자가 보상책임을 부담하기 위해서는 손해는 반드시 담보위험에서 발생해야 한다.

선박건조보험약관 제5조 제1항 전단에서 “이 보험계약은 보험의 목적에 대하여 이 보험계약의 보험기간 중에 발생하고 또 발견된 멸실 또는 훼손의 전 위험(All Risks)을 담보한다.”고 하여 전위험(All Risks) 조건을 규정하고 있다. 현실적으로 전위험 조건은 보험자가 담보하는 모든 위험을 열거하는 것은 불가능하며, 보험자가 예상하지 않은 위험도 이 중에 포함된다. 따라서 외부에 의하여 우연한 작용이 없거나 자연적으로 손해가 발생한 경우, 그 손해는 전위험 조건에서 보상되지 않는다. 선박건조보험약관 제5조 제1항²²⁸⁾과 같이 협회선박건조보험약관(ICBR)은 선박건조 중 발생하는 포괄적 위험을 담보하고 있으나, 실제 약관상에는 별도의 면책위험을 보험목적물의 종류별로 매우 상세하게 기재하고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 담보위험은 ‘물적 손해 발생에 따른 담보위험’, ‘계약상 책임에 대한 담보위험’, ‘불법행위책임에 따른 담보위험’, 으로 구분할 수 있다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험은 제1부 물적손해보험약관과 제2부 배상책임보험약관에서 각기 다른 담보위험을 명시하고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부 물적손해보험약관에서 의미하는 담보위험은 보험기간 동안 보험목적물의 재산적 손해가 결과론적으로 발생하게 된 원인을 의미한다. 즉, 피보험자는 조선소에서 건조공사 동안에 발생하는 육상위험과 조선소 내부에서의 이동, 해상시운전, 해상을 통해서 보험목적물을 운송하여 현장에 설치하는 중 발생하는 해상위험에 직면하게 된다. 따라서 피보험자는 자신을 재정적으로 보호하고, 발주자와 합의한 계약기간 내에 보험목적물을 안전하게 인도하기 위해서 보험약관상에 해당사항들을 상세한 약관형식으로 삽입하여 만일에 발생할 수 있는 위험에 대비하여야 한다. 특히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 협회선박건조보험약관(ICBR)과는 달리 보험목적물의 해상설치를 위하여 용선한 선박 및 임대한 장비에 대한 물

228) 전위험은 “모든 멸실 또는 훼손(all of loss or damage)”이라고 규정하지 않고, “모든 위험(all risks)”이라고 규정하고 있기 때문에 모든 또는 일체의 손해를 담보하는 것은 아니다. “전 위험(all risks)”이란 손해의 발생이 우연한(accidental, fortuitous) 것일 것을 전제로 하고 있다.

적손해까지도 담보범위에 포함하고 있다.²²⁹⁾ 물적손해보험약관에 따르면 담보되는 보험목적물에 물적 멸실 및 훼손이 발생하여 피보험자가 용선계약을 체결한 선박, 임대한 장비, 전문 인력에 의한 수리 및 복원 그리고 구조작업이 진행된 경우 해당 비용의 일부는 사전에 합의된 용선료 및 임대비용을 기반으로 보험자가 산정하여 보상한다. 만약 피보험자가 물적손해보험약관에 의해 담보되는 물적 멸실 및 훼손과 관련된 수리, 복원, 교환 또는 기타의 작업에 피보험자 소유의 선박, 장비, 자재 또는 자재 전문 인력이 투입되어 수리 및 복원이 완료된 경우 합리적으로 발생하는 제반비용은 물적 손해 약관상의 보상기준에 따라 보상된다. 이때 합리적으로 지출된 여타의 선박, 장비, 자재 그리고 전문 인력에 관련된 제반비용은 보험증권상에 명기된 보상기준에 따른 보험금청구금액을 초과할 수 없다.²³⁰⁾

제2부 배상책임보험약관상의 담보 위험은 보험기간동안 피보험자가 보험자에게 고지한 항목들이 우연한 사고²³¹⁾로 인하여 해양플랜트공사에 투입된 장비의 작동 불능, 작업자의 인적·물적 손해와 연관이 없는 유형의 재산에 대한 직접적인 손괴를 의미하는 물적 손해와 해양플랜트공사에 참여하는 기술자, 작업자, 선원, 잡역부 및 기타의 목적을 갖고 승선하고 있는 자의 신체적 손해만을 제한적인 범위 내에서 담보하는 것을 의미하는 인적손해에 대한 위험이다. 해양플랜트공사계약의 이행당사인 피보험자는 법적 배상책임과 계약상 배상책임을 동시에 갖게 된다. 피보험자의 불법행위의 결과로 인하여 관할 당국으로부터 피보험자에게 부과된 책임을 법적 배상책임이라고 한다.²³²⁾ 그리고 계약상 배상책임은 당사자 사이의 약정위반에 따른 책임

229) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 아무리 전위험을 담보한다고 하더라도 피보험자는 해양플랜트공사에 투입되는 장비, 자동차, 선박 등에 대해서 개별공사의 특성과 상황을 고려하여 별도의 특별약관을 통해서 담보해야 한다. 특히 해양플랜트공사에 직·간접적으로 참여하는 예인선박, 해양플랜트지원선박(OSV) 등의 경우 피보험자와의 해상운송계약에 따른 개별 선박의 소유자가 가입한 선주상호 책임보험을 통해서 선택적 담보가 가능하다(www.contract.co.kr/board/offshore insurance manual/ (2016년 3월 22일 검색)).

230) 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 「해사법연구」 제25권 제1호, 한국해사법학회(2013. 3), 102쪽.

231) 보험자는 피보험자의 고의성이 개입되지 않은 우연하게 발생한 사고에 대해서만 보험금을 지급한다. 예컨대, 해양플랜트공사 중 굴착작업으로 인하여 발생하는 자갈, 모래, 진흙, 기타의 부산물 등과 같은 공사부산물들을 해저공사장 주변에 무단으로 투기함으로써 발생하는 각종 오염에 따른 손해에 대해서 보험자는 보상하지 않는다(Charlotte Brown, “-Pipelines-what is insured?-, Pipeline Seminar, Lloyd’s Market Academy, 2011.03. pp.4-5).

232) 민법 제750조에 따르면 타인에게 피해를 입힌 가해자는 타인이 입은 손해를 배상하여야 한다. 따라서 배상책임이 발생하는 주관적 요건은 가해자의 과실이 실질적

을 의미한다. 그리고 보험계약의 형평성과 보험기술적인 측면에서의 배상책임보험은 법률조항에 의거하여 본인책임주의 및 법정전가책임만을 법적책임으로 담보한다. 비록 해양플랜트공사보험약관이 CAR 보험약관과 유사하게 전위험을 담보하고 있음에도 불구하고, WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제2부(배상책임보험약관)에 따라 보험자는 피보험자에게 법적 배상책임이 존재할 경우 제한적인 범위 내에서 담보를 제공한다. 따라서 보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 제2부(배상책임보험약관)에 따라 해양플랜트공사 중 발생하는 불의의 인적(사망 또는 장애가 발생하는 치명적 사고인지에 대한 결과에 관계없이)·물적 손해에 대한 금전적 보상차원의 보험금을 피보험자에게 보상한다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 제1부(물적손해보험약관)와 제2부(배상책임보험약관)에서 모두 담보하고 있는 해양플랜트공사는 기자재조달, 기자재의 보관, 기자재 및 시설물의 조립, 선거장으로 부터 보험목적물의 진수, 해상을 통한 운송, 예인, 현장해역에서의 설치 및 해저장비들과의 연결(hook up)과 관련된 공정, 시험시운전, 최초의 시운전, 배관 설치 및 용접, 배관 매설 그리고 상업시운전 등이 전체적으로 포함된다. 또한 시추장비에 대한 성능시운전을 위해서 해저시추작업을 진행해야 할 경우 이로 인하여 발생하는 시추 비트 및 파일(drilling bits and piles) 등의 손상과 같은 직접적인 손해에 대한 담보가 가능하다. 단, 피보험자는 사전에 보험자에게 성실하게 해당 사항을 고지하여야 하고, 담보대상으로 포함할 것인지 여부에 대한 동의를 얻어야만 담보가 지속될 수 있다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과 선박건조보험약관에 있어서 보험자는 보험목적물과 관련된 모든 위험으로 인한 보험목적물의 멸실 또는 훼손을 무조건 보상하는 것이 아니라, 보험목적물의 멸실 또는 훼손²³³⁾이 보험기간 중에 발생하고, 발견될 것을 조건으로 하고 있다. 따라서 피보험자인 조선소는 이에 대한 입증책임을 갖고 있다. 그러므로 피보험자는 위험에 대한 조사, 분석, 인과관계에 대한 기술

으로 존재하여야 하며, 이것은 근세 이래 민사책임의 기본 법리로서 과실책임주의의 근거가 되고 있다.

233) 1911년 *Hutchins v. Royal Exchange Assurance Corp.* 사건에서 *Scrutton* 판사는 “잠재적 하자 그 자체가 전으로부터 존재하고 있는 것이 즉 훼손(damage)을 의미하는 것은 아니다”고 판시하였고, 미국선박건조보험약관도 “이 보험계약은 보험기간 중에 발생한 선체의 물적 멸실 또는 훼손의 모든 위험을 담보한다(This Policy insures against all risks of physical loss of or damage to the subject matter insured, except as hereinafter provide)”고 규정하고 있다. 따라서 멸실 또는 훼손(loss or damage)을 물적 멸실 또는 훼손(physical loss or damage)으로 확대해석하는 것이 현실적이라고 판단된다.

적, 법리적 위험을 부담하고, 조선소 내에서 복잡한 공정이 혼합되어 발생함에도 불구하고 팩스, 이메일, 공식문서 등에 대한 자료 정리 및 공식절차에 따른 진행, 국내외 규정 및 규칙에 대한 철저한 이해와 실행이 병행될 필요가 있다. 기본적으로 피보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 통해서 해양플랜트공사와 직·간접적으로 관련된 다양한 위험과 더불어 해상위험을 담보받을 수 있다. 하지만 보험자는 발생한 위험이 아무리 해양플랜트공사와 관련이 있다고 하더라도 협회선박건조보험약관(ICBR), CAR, 일반해상보험 등의 기존 보험으로 담보되지 않는 위험에 대해서 별도의 특약이 없는 한 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 담보하지 않는다.²³⁴⁾

2. 담보범위의 확대

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 해저굴착작업, 보험목적물과 해저배관의 연결 작업 등과 같은 특수 작업을 특약을 통해서 담보할 수 있어 일반 선체보험, 적하보험, 프로젝트화물보험 등 여타의 해상보험에서 담보하는 위험보다 보다 폭넓게 위험들을 담보하고 있다. 이러한 담보의 확장은 해양플랜트공사의 첫 단계인 보험목적물에 대한 개념 및 상세설계 단계에서부터 시운전을 마치고 발주자에게 인도되는 전체공정을 모두 담보하는 것으로 보험자의 입장에서 큰 부담으로 여겨지게 된다.²³⁵⁾

해저배관 매설작업, 해저집유시설의 설치, 굴착시운전 등과 같은 공정을 진행하면서 불가피하게 발생하는 모래, 자갈, 바위 등과 같은 폐기물 및 부산물에 대한 처리작업(rock dumping)은 담보범위에서 제외된다. 그리고 일반적으로 선박의 경우 설치되는 장비에 대한 검증은 설계도면, 시뮬레이션, 공장시험(shop test)을 통한 가상 또는 부분검증만으로 완료되는 경우가 많고, 자칫 초기시운전 중 장비가 파손되거나 추가 위험이 발생할 수 있어 보험자들은 담보기간 안에 보험목적물과 함께 설치되어 있는 장비의 초기가동과 점검이 필요한 시험시운전(pre-commissioning)에 대해서 담보하기를 매우 꺼려한다. 그러나 피보험자는 발주자가 고액의 건조비용을 지불하고 발주한 보험목적물의 신뢰성과 안정성을 검증받아야만 합의된 일자에 해양플랜트가 인도되기 때문에 불가피하게 초기 시운전에 대한 사항도 담보범위에 포

234) 이창희·홍성화, 전계논문, 97쪽.

235) 이창희·홍성화, 전계논문, 98쪽.

함하고 있다.

또한 심해저유전지대(sub-sea oil field)에서 첫 시추작업을 진행할 때 해저유정폭발(blow out)사고²³⁶⁾는 언제라도 발생할 수 있기 때문에 피보험자의 입장에서는 큰 위험부담요인으로 작용하게 되어 보험자의 담보범위에 포함시키고자 중요 사항을 고지하고 보험자의 허락을 득하고 있다. 실제 시운전 단계에서 지질하층부까지 깊게 시추하는 경우가 드물기 때문에 보험자는 담보범위 안에 해저시추작업에 관한 사항도 부분적으로 포함하고 있다. 물론 모든 담보사항은 보험목적물이 고정식인지 아니면 이동식 시추선인지 여부에 따른 보험목적물의 고유한 성능과 목적을 고려하여 양 당사자 간의 합의를 통해서 담보범위가 조정된다.²³⁷⁾

3. 해양플랜트공사단계별 위험

보험자와 피보험자는 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 우선적으로 임시보험금액(provisional value)을 합의하고 보험계약을 체결한다. 그리고 이후 건조공사 진행 상황에 따라 다양한 내·외부적인 여건을 고려하여 증액 또는 감액분을 반영하여 최종 보험가액을 확정하게 된다. 통상적으로 보험목적물에 대한 공정률은 시간의 경과에 따라 자연스럽게 증가하기 때문에 이에 따른 보험목적물에 대한 보험가액은 증가하게 되는 것이 일반적이다. 현재 대부분의 해양플랜트공사보험증권은 미평가보험증권(unvalued policy)의 형식을 취하고 있음에 따라 초기에 보험목적물의 가액을 보험증권에 기재하지 않고, 추후에 보험목적물의 건조공사가 진행됨에 따라 보험가액을 확정하는 것이 통례이다. 협회선박건조보험약관(ICBR)과 유사하게 WELCAR 2001 해양플랜

236) 대표적인 해저유정폭발사고로 인한 위험 사고는 다음과 같다. 첫째, 1979년 멕시코 만 Sedoc 135-F해역에서 반잠수식 시추선이 해저유정굴착작업 중 폭발로 인하여 일일 평균 2,000m³-5,000m³의 원유가 해상으로 유출되고, 해저유정을 봉쇄하는데 약 10개월의 기간이 소요되었으며, Pemex(소유자)는 해양오염방제 및 처리비용에 100만 달러를 지불하였다. 둘째, 1988년 7월 6일 북해에서 해저유정폭발이 원인이 되어 Piper Alpha호(고정식 석유 및 가스 해양플랜트)가 2차적으로 화재 및 폭발되어 167명이 사망하였고, 총 3.4억 달러의 보험금이 지급되었다. 셋째, 2010년 4월 20일 멕시코만에서 Deepwater Horizon호가 해저유정굴착작업 중 압력 제어 불가로 인하여 폭발함에 따라 13명이 사망하였고, 17명이 부상당했으며 총 8억5천800만 리터의 원유가 해상으로 유출되었다. 동 사건에 따라 BP(British Petroleum)는 해양오염에 따른 기름제거 및 기타 방제에 소요되는 비용으로 약 110억-293억 달러 정도를 지불하였다(<http://www.sciencetimes.co.kr/preview/article>. 2016년 2월 12일 검색).

237) David Sharp, *op. cit.*, pp.238-239.

트공사보험약관에서도 보험목적물의 보험가액은 보험계약 체결 당시와 비교해서 변동되는 경향을 보이고 있다. 예컨대, 고정식 해양플랜트는 원통형 강관부재가 하부구조물을 형성하는 경우가 많고, 중량식 해양플랜트는 철근·콘크리트 복합구조물인 경우가 대부분임에 따라 철강재의 가격변동, 환율변동으로 인한 외국산 기자재의 수입비용에 차이가 발생하기 때문에 최종보험가액²³⁸⁾의 조정은 발생한다. 만약 양 당사자 간에 보험가액이 정해지지 않는 상태에서 담보위험에 대한 손해가 발생할 경우 사고 발생시 가액 또는 동종유사보험목적물의 현재 가액을 보험가액으로 정한다.

가. 조선소 내 공사단계

조선소 내 공사는 선거장(dry dock)에서 보험목적물의 선체(hull)에 대한 공사를 완성하고 해양플랜트를 해상에 진수한(launching) 후 안벽으로 옮겨 잔여 의장공사를 마무리하는 것까지로 이 경우 보험목적물은 화재²³⁹⁾·폭발·침수 등의 위험에 노출되어 조선소의 과실로 인하여 보험목적물에 손해가 발생할 수 있다. 따라서 보험자들은 피보험자가 보험목적물을 안전하게 건조공사를 완성할 수 있는지에 대한 객관적인 자료를 파악하기 위해서 피보험자에게 사고이력, 작업환경 안전관리기준 등과 관련된 외부증서 및 내부절차에 대한 객관적인 문서를 요구하게 된다. 특히 조선소 내·외부적인 원인으로 발생하는 동맹파업²⁴⁰⁾의 경우 보험자는 발생하는 손해에 대해서 기본적으로 동맹파업면책약관(Strike Exclusion Clause)에 의해서 보험자가 면책되는 것이 일반적이다. 그러나 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 당사자 합의 하에 협회동맹파업약관과 같은 특별약관을 삽입하여 파업 및 노동쟁의와 함께 테러리스트나 정치적 동기에 의해서 보험목적물이 입은 손해에 대해서는 보상²⁴¹⁾을 할 수 있다.

238) 최종보험가액은 해양플랜트공사보험에서 보험목적물에 대한 피보험이익을 금전적으로 평가한 가액으로 보상금액의 법정 최고한도액에 해당한다.

239) 해양플랜트공사보험에서 담보하는 화재는 건조공사 중 발생하는 화재, 원인을 알 수 없는 화재, 건조작업에 투입된 작업자 또는 시운전에 투입된 선원 및 기술자에 의한 화재도 포함된다. 만약 피보험자의 고의로 화재가 발생한 경우 보험자는 보상책임이 없으며, 피보험자의 고의 여부는 보험자가 직접 입증해야 한다.

240) 동맹파업은 동정파업까지도 포함하고 있다. 예컨대, 임금 인상과 관련된 근로자의 파업은 동맹파업에 해당되고, 동정파업은 타 근로 장소에서 발생한 동맹파업과 연계하여 파업을 동조하는 일련의 모든 파업을 의미한다(Michael D. Miller, *Marine War Risks*(London : LLP, 1990), pp.163-164).

241) 해상보험과 마찬가지로 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험 역시 보험목적물이

나. 해상운반 단계

안벽 의장 공사(quay outfitting work)를 마친 보험목적물은 자력으로 항해를 하거나 대양예인선 또는 반잠수식 중량물운반선을 이용하여 발주자가 지정한 해상유전지대로 이동하게 된다. 이때 피보험자는 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사 보험약관에서 협회적하약관을 특별약관의 형태로 추가보험료를 납입하고 담보범위를 확장하여 위험을 분산하고 있다. 그리고 보험목적물을 운송할 경우 피보험자는 보험목적물을 해운회사와 예인계약²⁴²⁾ 또는 프로젝트화물운송계약²⁴³⁾을 체결하여 설치해역까지 운송하게 된다. 운송 도중 보험목적물에 대한 전복, 공동해손 및 기타의 손해가 발생할 때 예인계약의 경우에는 자손자변(knock for knock)원칙²⁴⁴⁾에 의거하여 보험목적물의 소유자인 피보험자가 손해를 부담하며,²⁴⁵⁾ 화물운송계약일 경우 적하보험약관에 의거하여 보험자로부터 손해를 보상 받을 수 있다. 예컨대, 예인

보험증권에서 담보되는 위험으로부터 피보험자가 경제적인 손해, 멸실, 훼손 등의 피해를 입었을 경우 보험계약 체결 시 당사자 간의 합의된 협정보험금액을 한도로 실제로 발생한 손해액을 보상한다. 사고 이전의 정상상태로 보험목적물을 원상복구하는 것을 원칙으로 채택하고 있음을 의미한다. 따라서 보험목적물의 실제 평가액이 협정보험금액보다 클 경우에도 협정보험금액의 책임한도의 범위 내에서 경제적 피해를 보상하게 된다.

- 242) 예인계약은 항만예선계약과 예항운송계약으로 구분할 수 있다. 즉, 항만에서 선박의 접안 및 이안을 지원하는 계약은 항만예선계약에 속하고, 예인선의 추진력을 이용하여 조종성을 갖추지 않고 단순히 부선의 능력만을 갖고 있는 피예인선에 합의된 목적물을 선적하고 예인하는 계약을 예항운송계약이라고 한다(김인현, 「제3판 해상법」(서울 : 법문사, 2011), 244-245쪽 참조).
- 243) Sacramento Navigation v. Salz 273 U.S. 326, 47 S.Ct. 368, 71 L.Ed. 663 (1927) 사건에서 미국법원은 “부선에 선적된 물건을 운송해 주기로 합의된 계약은 비록 계약 당사자가 부선을 예인선에 의해서 예인되도록 계약을 체결하였다고 하더라도 해상물건운송계약이다.”라고 판시하였다.
- 244) 자손자변(knock for knock)원칙은 귀책사유에 대한 구분 없이 예인선 측에서 발생한 손해와 함께 예인선 자체의 과실로 인하여 발생한 제3자의 손해는 예인선 소유자, 즉 선주상호책임조합에서 손해에 대한 책임을 부담하고, 피예인선 측에서 발생한 손해와 관련된 제3자에게 발생한 손해는 피예인선 소유자가 직접 부담하는 원칙을 말한다(<http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board>. 2016년 4월 30일 검색).
- 245) 현재 해양플랜트공사와 관련하여 예인계약에 사용되는 국제표준서식은 영국 표준예인조건, 네델란드 예인조건, 스칸디나비아 표준예인조건, Towcon/Towhire 및 로이드 해난구조계약 표준서식 등이 사용되는데, 이 중에서 Towcon이 가장 많이 사용되고 있다. 대양예인을 통해서 예인선과 피예인선, 즉 보험목적물을 운송하는 중 발생하는 사고에 대한 보상 문제가 매우 복잡하기 때문에, 반드시 자손자변(knock for knock)원칙이 포함된 국제표준예인서식을 사용하여 분쟁을 최소화해야 한다(<http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board>. 2013년 2016년 4월 30일 검색).

선이 보험목적물을 예인 중 다른 선박과 충돌사고가 발생할 경우, 사고 당시 예인선이 예방지휘권을 합리적으로 행사하였는지 여부와는 관계없이 예인선 자체의 손해와 예인선에 의해서 제3자가 입은 손해는 예인선의 선주상호책임보험조합에서 보험금을 지급하게 된다. 그러나 피예인선의 경우 예인선이 예방지휘권을 행사하였다고 하더라도 피예인선, 즉 보험목적물 자체의 손해와 더불어 이에 수반되는 제3자의 손해는 피예인선측에서 책임을 부담해야 한다.

반면에 예인선과 피예인선이 하나의 예선열을 형성하여 항해 중 제3자의 선박 또는 기타의 재산과 충돌하는 사고가 발생할 경우 예인선과 피예인선을 하나의 선박으로 간주하여 예선열일체의 원칙에 의거하여 예인선이 제3자에 대한 손해배상책임을 모두 부담해야 한다.²⁴⁶⁾ 현재 예선열일체의 원칙은 영국에서도 지지를 받지 못하고 있으나, 국내의 경우 판례에 따라 조금씩 다른 경우를 보이고 있다.²⁴⁷⁾ 또한 최근에 많이 사용되고 있는 중량물운반선을 이용한 건식예인방식²⁴⁸⁾의 위험은 패키지보험(Package Insurance)의 특징을 갖고 있는 프로젝트화물보험약관을 통해서 주로 담보되고 있다. 프로젝트화물보험은 피보험자에게 발생할 수 있는 이질적인 위험을 하나의 보험증권에 포괄하여 담보를 제공하는 보험으로 보험자는 정상가동지

246) The Cleadon (1860) 14 Moo.p.c. 97; The American and The Sydria (1874) L.R. 6 P.C. 127; 이춘원, “예부선 상황에서의 충돌에 관한 몇 가지 문제점”, 「한국해법학회지」, 제29권 제1호, 한국해법학회(2007.04), 38쪽 참조.

247) 대법원 2010.1.14. 선고 2008다69107 판결에 따르면 “피예인선이 자력 항해가 불가능한 부선이라거나 피예인선의 승무원에게 예인선의 항해를 지휘 및 감독할 권한 또는 의무가 없다는 사정만으로 모든 책임을 예인선측에만 부담할 수 없다.”라고 판시하였다. 즉, 피예인선의 과실유무를 고려하여 예인선만의 단독 책임을 부담할 것인지 대한 여부를 결정해야함을 의미한다.

248) 유럽 경제의 발전과 북해 유전의 본격적인 개발로 인하여 1960년대 말부터 기중부선(Heavy Lifting Crane Barge)을 이용하여 소형선박, 부유식 장비를 갑판에 선적하여 도버해협을 운송하는 건식예인(Dry Towing)의 개념이 프로젝트 화물운송에 처음으로 소개되었다. 건식운송방식은 대표적으로 Lo-Lo(Lift on-Lift off), Ro-Ro(Roll on-Roll off), 건식예인이 있다. Lo-Lo 운송은 선박에 설치된 대형 기중기를 이용하여 프로젝트화물을 선적 및 양하하는 방식이다. 국제적으로 네덜란드와 독일계 선박소유자들이 동 분야의 대형 프로젝트화물 운송시장을 독점하고 있는 실정이다. 그리고 Ro-Ro 운송은 상대적으로 많이 사용되지는 않지만 멀티모듈 트레일러(Multi Module Transporter)를 이용하여 대형 프로젝트화물을 선적 및 양하하는 방식이다. 건식예인은 부선에 선적되어 운송되는 방식과 자항선에 선적되어 운송되는 것을 의미한다. 실무적으로 피보험자는 프로젝트화물의 안전하고 빠른 해상 운송, 상대적으로 저렴한 보험료 등과 같은 장점 때문에 습식운송방식 보다는 건식운송방식을 선호한다(Frank van Hoorn, “Technical Challenges Associated with Dry Transportation”, Marine Technology, Vol.24 No.1(1987. 1), pp.5-6).

연약관(Delay Start Up : DSU Policy)만을 단독약관으로 피보험자에게 제공하지 않는다. 따라서 프로젝트화물보험은 하나의 보험증권으로 모든 위험을 담보함에 따라 개별약관의 해석상의 충돌발생 및 절차상의 복잡성을 줄이기 위하여 제1부(적화물보험약관), 제2부(정상가동지연약관)로 내용을 구분하여, 보험자가 중복으로 손해를 보상하지 않도록 예방조치를 취하고 있다.

다. 설치 및 시운전 단계

해상에서 해양플랜트 설치공사를 할 경우에는 상부구조물의 설치가 필요한 해양플랜트와 여기에 상부구조물을 설치하는 작업을 하는 해상크레인 간에는 충돌, 추돌, 추락 등과 같은 다양한 보험사고가 발생할 수 있다. 특히 최근에는 일괄도급계약형식으로 해양플랜트공사계약을 체결하는 경우가 많기 때문에 조선소는 발주자에게 해양플랜트를 인도하기 전에 반드시 발주자의 입회하에 시운전을 안전하고 완벽하게 마쳐야 한다. 그러나 시운전 중에는 화재, 폭발, 해양오염, 다른 선박과의 충돌 위험 등이 존재하기 때문에 이러한 위험요소들로 인하여 보험목적물에 전손 및 분손 등의 손해가 발생할 경우 원상복구에 막대한 비용과 시간이 소요되게 된다. 그러므로 해양플랜트공사의 공정이 마지막 단계로 진행될수록 보험자가 책임져야 할 담보위험의 범위와 보험금액이 증가하게 된다.

4. 보험목적물의 종류에 따른 위험

가. 시추선과 선박형태의 시추부선

일반적으로 해상보험에서 담보하는 위험의 원인 중 하나인 해상위험은 해상에서 항해 중 발생하는 손해를 의미하는 것으로 시추선 및 선박형태의 시추부선(ship-shaped drilling barge)이 해양플랜트공사보험상의 보험목적물 중 해상위험과 관련 있는 대표적인 해양플랜트들이다. 고정식 해양플랜트와는 달리 이동가능한 시추선은 자체적으로 6-8개의 추진기(thruster)가 설치되어 있기 때문에 자력항해가 가능하고 해상시운전 중 발생할 수 있는 항해위험을 피하기 위해서 선장, 항해사, 기관사 및 기타 선원들이 승선을 한다. 따라서 시추선건조공사보험약관에는 반드시“()호는 보험담보기간 중 항해에 따른 다음의 위험을 담보한다(... vessel

engaged in special voyage..)”라는 문구가 보험약관에 포함되게 된다. 즉, 시추선이 조선소에서 건조공사를 마치고 최종적으로 발주자가 지정한 해상유전까지 자력항해를 하는 부분에 있어서 항해 중에 발생하는 손해에 국한되어 적용되며, 위치제어장치(Dynamic Positioning System : DPS)를 작동하여 현재 위치를 지속적으로 유지하면서 시추시운전을 하는 동안에 발생하는 해저유정압력제어불능²⁴⁹⁾과 같은 손해는 별도의 보험약관을 통해서 담보해야 한다.²⁵⁰⁾

또한 보험목적물이 항해 중에 일반상선이나 어선 등과 충돌할 경우 이것 역시 해상에서의 우연한 사고로 볼 수 있다(fortuitous accidents and casualties of the seas). 시추선의 경우 피보험자와 보험자 사이에 항해 중에 보험목적물을 선박으로 인정하여 항해 중에 발생할 수 있는 충돌, 좌초, 좌주, 전복, 화재 등과 같은 다양한 위험을 담보위험으로 포함하여 적용하는 데 별다른 분쟁이 없다. 그러나 선박형태의 시추부선의 경우는 자력항해능력의 보유 여부에 따라 적용이 달라진다. 즉, 자력항해가 가능하다면 선박으로 인정이 가능하다. 그리고 예인선의 지원을 받아서 목적지 해역으로 예인될 경우에는 반드시 특수목적물 갖고 항해 또는 예항되는 보험목적물 및 보험목적물에 포함되는 시추장비와 시설들이 담보위험에 포함될 수 있도록 보험약관을 수정하여 적용할 필요가 있다.²⁵¹⁾

나. 승강식 시추선, 잠수 또는 반잠수식 시추선

249) 시추선이 해저유정의 상업적 시추가 가능한 매장량을 확인하고, 유질(kind of oil)의 상태를 점검하기 위해서 시추작업을 진행하는 중 예측할 수 없는 내부 압력으로 기름 및 가스가 외부로 유출되는 것을 해저유정압력제어불능이라고 한다. 통상 이를 막기 위해서 BOP(Blowout Preventer)라고 하는 해저생산설비 중 하나인 해저유정압력제어장비를 설치한다(Thomas G Saetren, “Offshore Blow-out Accident—an analysis of causes of vulnerability exposing technological systems to accidents-”, University of Oslo, pp.59-82 내용 참조).

- ① 1977년 노르웨이 Ekofisk 해상유전에 설치된 B-14 고정식 해양플랜트의 해저유정압력제어불능에 따른 폭발사고가 발생함.
- ② 1985년 Haltenbanken 6407/6번 해역에서 얇은 가스층에 발생한 과도한 압력으로 인하여 반잠수식 시추선인 West Vanguard호가 폭발되는 사고가 발생함.
- ③ 2004년 P-31A 해역에서 시추작업 중이던 Snorre A호가 동일한 원인으로 폭발되는 사고가 발생함.
- ④ 2010년 멕시코만에서 Deepwater Horizon호가 동일한 원인으로 폭발되는 사고가 발생함.

250) David Sharp, *op. cit.*, p.36.

251) David Sharp, *op. cit.*, pp.36-37.

기본적으로 시추선의 기능, 즉 시추장비를 탑재하고 해저유정에 대한 굴착작업을 할 수 있는 능력을 갖고 있으나 외형상으로는 선박의 형태와는 다른 선형을 갖고 있는 자기 승강식 시추선(self elevating jack up), 잠수식 시추선, 반잠수식 시추선 등에 대해서 이것을 ‘선박’으로 인정할 것인지 여부에 따라 충돌, 선주책임제한, 공동해손, 구조계약, 선박금융, 선박등록과 관련된 결과가 전혀 다르게 발생할 수 있다. 대부분의 승강식 시추선은 자항능력이 없고, 외형상으로 선박의 형상을 하고 있지 않다. 즉, 자항능력이 없이 연안지역의 해저에 지지대를 고정하여 시추작업에 종사하는 해양플랜트이다. 따라서 승강식 지지대를 해저지면에서 확실하게 고정된 상태에서는 이를 ‘선박’이라고 인정하지 않고, 예인선에 의해서 해상으로 예인되는 경우로 국한해서 ‘선박’으로서 그 지위를 인정하고 있다.²⁵²⁾

따라서 선박과 유사한 외형을 유지하고 있지 않는 보험목적물에 대한 해양플랜트 공사보험계약을 체결할 때 물적 손해에 따른 보험목적물에 대한 명확한 정의가 필요하다. 통상적으로 승강식 시추선에 있어서 보험목적물에 대한 정의는 “()의 공사에 있어서 보험자는 보험목적물의 선체, 선체를 구성하는 하부구조물, 관련 자재 및 설비, 의장품, 재고품, 기부속, 승선하고 있는 선원들의 주·부식 등을 포함하여 보험목적물에 대하여 발생하는 물적 손해를 보상한다. 그리고 피보험자의 운항 특성과 항로 그리고 설치위치에 따라 추가적으로 설치되는 예컨대, 보험목적물이 증기터빈을 장착한 선박일 경우 이에 수반되어 설치되는 보일러, 열교환기, 기타 이와 관련된 보조기계들에 대해서도 보험자는 담보를 제공한다.”라고 명시하고 있다.²⁵³⁾

실무에 있어서 자항능력이 있는 이동식 시추선(drill ship)은 미국협회선박보험약관(American Institute Hull Clauses) 또는 협회선박기간보험약관(Institute Time Clause-Hulls) 등을 사용하고 있으며, 심지어 표준시추부선보험약관(Standard Drilling Barge Form)을 통해서 다른 선박과의 충돌, 해난구조, 공동해손 등의 문제를 담보하고 있다.²⁵⁴⁾

다. 부유식 해양플랜트

현존하는 대부분의 부유식 생산저장설비는 기존의 대형 유조선을 수리 및 개조

252) David Sharp, *op. cit.*, p.37.

253) David Sharp, *op. cit.*, pp.37-38.

254) David Sharp, *op. cit.*, p.38.

전문 조선소에서 설계변경공사를 마치고 자항능력을 갖춘 선박으로 선형을 개조한 것이 대부분이었다.²⁵⁵⁾ 그러나 발주자들은 보다 안정적이고, 대용량의 원유와 가스를 생산하고 저장할 수 있는 새로운 형태의 해양플랜트를 요구함에 따라 최근에는 대형 부유식 생산저장설비(Floating Production and Storage Unit : FPSU)를 조선소에서 수주 받아 공사를 진행하고 있다.²⁵⁶⁾ 이러한 부유식 생산저장설비는 종류에 따라서 조금의 차이는 있을 수 있으나 통상적으로 자항능력을 갖추고 있음에도 불구하고, 실제로는 해저지면에 여러 개의 닻과 해저연결관(riser), 기타 해저연결장비들에 의해서 고정되어 운영되는 경우가 많다. 반면에 이동하는 경우는 대형 태풍이나 해일에 따른 피항 또는 선체의 일부분에 대한 긴급수리가 필요한 경우를 제외하고는 거의 없다.²⁵⁷⁾

따라서 부유식 생산설비(Floating Production Unit : FPU) 또는 부유식 생산저장설비에 대한 해양플랜트공사보험계약을 체결할 때 보험자와 피보험자는 보험목적물이 가지는 ‘선박’으로서의 특징과 ‘비선박’적인 특징을 보험목적물의 사용·운영 목적에 따라 구분하고, 이를 통해서 보험목적물이 해상유전으로 대양예인선에 의하여 예항될 경우와 묘박, 타 선박으로의 석유나 가스의 이송(off-loading with shuttle tanker) 등과 같이 고정되어 있을 경우를 분리하여 IOPC Fund 협약상의 담보대상에 포함되는지를 확인해야 한다.²⁵⁸⁾

255) P. Biasotto, V. Bonniol, P. Cambos, BV, “Selection of Trading Tankers For FPSO Conversion Projects”, Offshore Technology Conference, OTC 17506, pp.4-6.

256) 2012년도 기준 부유식 생산저장설비의 현황은 아래와 같다(Neeraj Nandurdikar and Jonathan Walker, “A Story about FPSO Project Performance”, *Upstream Industry Benchmarking Consortium*(2012), pp.4-9).

운영현황	FPSO 형태	FPSO 이외의 기타 형태	비고
척수	78 척	56 척	
크기	380 mmboe	340 mmboe	
평균 건조비용	17억 달러	12억 달러	
소유 형태	29% 국제석유기업	42% 국제석유기업	
	31% 독립석유기업	30% 독립석유기업	
	39% 국영석유기업	28% 국영석유기업	

257) David Sharp, *op. cit.*, pp.37-38.

258) In October 2011 the 1992 Assembly noted that Professor Lowe had concluded that with the exception of three categories of vessels, no intention to include floating storage and offloading units (FSOs) within the definition, or any understanding that FSOs fell within the definition of a ‘ship’, could be found within the Conventions (document IOPC/OCT11/4/4). The three categories excepted are: i. Barges being towed by ships navigating on sea voyages (or

라. 고정식 해양플랜트 및 해저배관시설물

앞에서 언급한 부유식 해양플랜트들과는 달리 고정식 해양플랜트는 주로 철구조물(jacket), 콘크리트(concrete), 대형 체인(chain)으로 구성된 닻줄, 유연식 강관 등으로 하부구조물을 해저지면에 고정된 형태를 유지하고 있다. 대부분의 고정식 해양플랜트들은 해저유정의 생산주기가 종료될 때까지 현장에 설치되고, 이후 해체가 결정되면 주로 상부와 하부구조물에 대한 잔존물 제거작업이 동시에 이루어진다. 즉, 고정식 해양플랜트는 해저유정에 대한 상업생산이 종료될 때까지 해저에 고정되어 운영되는 시설물을 의미한다. 따라서 고정식 해양플랜트의 경우 선박보다는 해양시설물의 일부분으로 취급하는 것이 통례이다.

특히 고정식과 부유식 해양플랜트의 가장 큰 차이는 고정식의 경우 이동을 위한 별도의 주·배수 작업이 필요 없으며, 부력을 유지하기 위한 별도의 수밀설비도 필요 없다. 단순히 외력에 의해서 구조물에 해수가 침입하여 침수되는 것을 막기 위한 수밀설비만이 설치되어 있다. 따라서 고정식 해양플랜트는 전자해도(ECDIS), 자동조타장치(Auto Pilot) 등과 같이 항해를 위한 어떠한 종류의 시설, 장비, 의장품도 구비되어 있지 않으며, 단지 해저지면에 고정되어 안전하게 석유와 가스 등을 생산하는데 필요한 장비 및 작업자들의 거주시설만이 탑재되어 있을 뿐이다. 따라서 고정식 해양플랜트의 경우 기존의 이동식 또는 부유식 해양플랜트들과 비교해서 통상적인 해상위험, 즉 좌초, 좌주, 충돌 등에 따른 해상위험은 거의 없다고 할 수 있다.²⁵⁹⁾

temporarily at anchor for purposes incidental to ordinary navigation or force majeure or distress); ii. Purpose-built FSOs that have their own independent motive power and steering equipment for sea-going navigation so as to be employed either as storage units or carriage of oil in bulk as cargo; and iii. Craft originally constructed or adapted (or capable of being operated) as vessels for transportation of oil, but later converted to FSOs, with capacity to navigate at sea under their own power and steering retained. 4.2.5 In respect of these three categories, Professor Lowe concluded that the elements of carriage of oil and undertaking a voyage were present, so they could rightly be classed as a 'ship' within Article I.1 of the 1992 CLC. The Netherlands agree with this interpretation. The 1992 Fund definition of 'ship' is limited compared to other International Maritime Organization Conventions. A related Convention, with the aim of limiting damage of oil pollution from tankers, MARPOL Annex I, Regulation for the Prevention of Pollution by Oil, Article 2 (4), defines a 'ship' as.

259) David Sharp, *op. cit.*, pp.38-39.

하지만 위에서 언급한 고정식 해양플랜트에 대한 내용은 현장 시운전을 마치고 발주자에게 인도되어 해양플랜트가 운영될 때의 상황으로 해양플랜트공사 기간 중의 상황에 대하여 추가적인 고려가 필요하다. 즉, 선거장에서 진수되어 안벽에서 의장 공사를 하는 것은 기존의 협회선박건조보험약관(ICBR)에서 언급하고 있는 보험 목적물과 동일하게 선박으로서의 법적 지위를 갖고 있다. 그리고 발주자가 지정한 해역까지 운송될 때에는 자항능력이 없으므로 예인선에 의해서 부선이나 중량물운반선에 선적되어 이동되거나 직접 예인되어 이동될 수 있다. 이 중 해양플랜트가 직접 예인되어 이동하는 경우에 선박으로 인정될 수 있다. 그 이후 해저지면에 고정되어 시험시운전을 할 때에는 해양플랜트를 '선박'으로 인정하지 않는다.

II. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요 내용

1. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 의의

기존 해양플랜트공사보험약관의 기술적인 불합리성과 표준성에 대한 다양한 문제가 제기됨에 따라 2001년 웰링턴(Wellington)에서 로이드 신디케이트(Lloyd's Syndicate)들에 의해서 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관이 표준약관의 형태로 개발되어 해양플랜트공사보험시장에 처음으로 소개되었다. 이후 대부분의 조선소와 보험자 간에는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 사용하여 해양플랜트공사보험계약을 체결하고 있다. 이 보험약관은 1990년대 중·후반까지 CAR약관과 조립보험(Erection All Risks Insurance : EAR)약관과 같은 전위험담보약관의 사용에 따른 보험자의 재정적인 피해를 합리적으로 조정하기 위하여 피보험자의 낮은 자기공제비율을 공정 단계별로 인상하였고, 기본담보 제외항목인 잠재결함의 경우 공제액 이하 수준의 보상 한도액을 설정하여 피보험자가 필요시 추가담보가 가능하도록 보험약관을 개정하였다. 그리고 기존에 존재하고 있던 개별 보험중개인들이 작성한 다양한 형태의 해양플랜트공사보험약관들을 하나로 통일화하여 국제적으로 통용될 수 있는 표준약관으로 개발하였고, 독립적인 보험약관개발위원회를 통해서 해양플랜트와 관련된 기술과 시장동향을 적극 반영하여 추가적으로 보험약관을 개정할 수 있도록 발판을 마련하였다는 점에서 의의를 가지고 있다.²⁶⁰⁾

그리고 보험목적물에 대한 공사기간 중 품질관리 및 보증의무(QA/QC)를 강제화하

260) David Sharp, *op. cit.*, pp.230-231.

여 해양플랜트공사시방서(offshore plant specification)상의 원청업체의 공사기준과 동일하게 하도급업자들에게도 책임과 의무를 균등하게 부과하고 있다. 이는 주계약자인 조선소는 해양플랜트공사계약서상에서 상호 간에 합의하고 동의한 품질수준으로 해양플랜트공사가 완성되지 못할 경우 하도급업자들에게 손해보상청구가 가능하도록 하는 내용이 포함되어 있다.

특히 별첨서식(Schedule) A, B를 신설하여 각 공정 단계별로 증가하는 공사가액을 명시적으로 표기함으로써 상황별로 공정이 진행됨에 따라 보험자가 안전하게 위험을 관리할 수 있게 되었다. 더불어 보험사고 발생에 따른 합리적인 피해보상액의 산정을 통해서 피보험자에게 손해보상처리가 적극적으로 이루어지게 되었다.²⁶¹⁾

2. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 구성

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험증권은 일반보험조건²⁶²⁾, 물적손해보험약관, 배상책임보험약관으로 구성되어 있으며, 부가적으로 고지서(declaration)가 첨부되어 있다. 물적손해보험약관 부분은 보험목적물의 멸실이나 훼손으로 인한 물적손해와 관련된 담보사항을 규정하고 있으며 배상책임보험약관 부분은 제3자에 대한 인적·물적손해에 대한 배상책임을 담보하고 있다. 고지서는 보험약관의 내용을 요약해서 첨부한 양식을 의미하고 있으며, 별첨서식²⁶³⁾ ‘A’와 ‘B’로 구분해서 보험목적물이 공정진행표에 따라 단계적으로 증가되는 임시보험가액을 명시하고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험은 보험자와 피보험자 간의 합의에 의해서 얼마든지 담보 범위는 조정이 가능하며, 합의된 사항은 상호배서를 통하여 특약(endorsement)²⁶⁴⁾

261) 황찬, “해양에너지 보험과 위험관리”, 「위험관리지」, 삼성방재연구소(2007년 겨울호), 16쪽.

262) 일반보험의 범위는 피보험자, 기타피보험자를 위한 특별조항, 보험금수취인, 보험기간으로 구성되어 있으며, 조건은 다음의 보험약관들이 포함되어 있다. ① 보험료, ② 대위, ③ 대위권 포기, ④ 비율이익, ⑤ 우선선례적용, ⑥ 준거법과 재판관할권, ⑦ 보험금 지급 화폐, ⑧ 계속담보, ⑨ 양도, ⑩ 상당한 주의의무, ⑪ 보험목적물 점유 및 운영, ⑫ 운송업자, 창고업자 그리고 기타 수탁자와의 계약, ⑬ 지급 불능, ⑭ 조사 및 감사, ⑮ 보험계약해지, ⑯ 법적 분쟁, ⑰ 보험증권의 양도 또는 수정, ⑱ 보험증권의 승인, ⑲ 상실, ⑳ 하자발견기간약관으로 구성되어 있다 (이창희·홍성화, 전계논문, 99-100쪽).

263) 별첨서식에는 기본적으로 보험계약의 주요 특성을 간략하게 단계별로 요약한 문서로서 보험증권의 번호, 보험목적물의 선명, 피보험자, 손해배상에 따른 보험금액 (합의된 손해정산인 지정), 배상책임한도, 자기부담금, 보험기간 및 보험료, 보험계약에 포함되는 특약조항의 제목, 서명 장소 및 일자, 보험증권 원본의 발행 부수, 참조번호 등이 포함된다.

의 형식으로 보험계약서 후면에 첨부한다. 그리고 해사검정보증인²⁶⁵⁾(MWS)이 배서 내용을 객관적으로 보증하는 별도의 서명이 삽입되어야 하며 반드시 이를 첨부하여야만 특별약관으로서 보험사고가 발생하였을 경우 양 당사자를 법적으로 구속하는 효력이 생기게 된다.²⁶⁶⁾

3. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 주요 내용

해양플랜트공사보험의 담보범위는 선박보험과는 달리 기자재의 조달, 공사, 조립, 진수, 예선을 통한 해상운반, 해저굴착설비나 해상장비설치 및 조립, 시스템 운영에 따른 시운전과 장비성능시험, 전체적인 유체이동(Fluid test)을 통한 시스템 성능을 최종적으로 점검하는 전반적인 작업을 포함한다. 이외에도 보험자와의 사적 자치의 원칙에 의거하여 합의에 따라 심해저 굴착작업에 따른 직접적인 결과로 발생할 수 있는 위험과 같은 사항도 추가로 담보할 수 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 Section I의 제2항에 명기된 보험목적물 조항에 따르면 보험약관에서 명기하고 있는 보험목적물에 대한 담보내용들이 규정되어 있다. 통상 이러한 항목

264) 피보험자와 보험자 사이에 보험증권이 발행된 이후 보험약관의 일부 내용에 대한 변경이 필요할 경우 양 당사자 간의 합의에 의해서 보험약관을 수정한 서류를 특약보험서류라고 한다. 예컨대, 보험목적물의 종류가 계약 당시에는 자항능력이 없는 부유식 시추선이었으나 시추선 용선시황이 변동됨에 따라 자항능력을 갖춘 부유식 시추선으로 설계변경을 할 경우 피보험자는 보험자에게 해당 사실을 고지하고 담보범위를 조정할 수 있도록 요청할 수 있다. 보험자는 보험서류와 관련하여 추가보험료가 필요하다고 판단될 경우 피보험자에게 이에 합당한 추가보험료를 납입할 것을 요청해야 한다. 그리고 보험자는 추가보험료를 지급받은 후 추가계약서로서 특약보험서류를 피보험자에게 발송하고 원보험증권과 함께 보관할 수 있도록 조치해야 한다(강영문, 전게서, 127쪽 참조).

265) 2004년 영국리그연합위원회에서 만든 검정보증인실무규정(Warranty Surveyor's Code of Practice)에 따라 해사검정보증인은 보험기간 중에 발생하는 보험사고와 관련하여 피보험자가 객관적이고 독립적인 위치에서 보험증권에 포함된 보험약관을 위반했는지 여부를 검증하도록 발주자에 의해서 고용된 자를 말한다. 또한 해양플랜트공사 중에 발생하는 보험사고에 대한 원인 분석 및 해양플랜트공사 진행과 관련된 작업절차에 대한 다양한 검사 및 인증심사를 진행한다. 그리고 피보험자는 해상플랜트공사보험을 지속적으로 유지하기 위해서 반드시 CAR 보험약관에 이와 관련한 명시적 워런티(Warranty)를 세부조항으로 삽입해야 한다(Susobhan Ghosh, Michael A. Jacobs, John A. Mercier "Role of Marine Warranty Surveyors and Their Requirements for Selected Items", *Offshore Mechanics and Arctic Engineering*, Volume 1, Parts A and B in 23rd International Conference(2004.06), pp.1-2).

266) David Sharp, *op. cit.*, pp.237-238.

들은 보험계약서, 일반보험조건 및 면책조항에 포함되어 있다.²⁶⁷⁾

보험자와 피보험자 상호간의 합의에 의한 담보범위의 항목들은 모두 보험약관상의 일반보험조건에 포함된다. 보험자에 의해서 담보항목들은 보험기간동안 지속적으로 담보되며, 이러한 담보가 유지되기 위해서 보험가액의 변동 가능성이 있는 상황이 발생할 때에는 보험자에게 통보하여 보험의 계속 여부를 합의해야 한다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 명기된 주요 약관의 내용을 정리하면 다음과 같다.

가. 대위 및 대위권 포기 약관

해상보험에 있어서 보험자대위란 보험자가 보험사고로 인한 손실을 피보험자에게 보험금을 지급하여 보상해 주고, 피보험자 또는 보험계약자가 보험의 목적물이나 제3자에 대하여 가지는 일체의 권리를 보험자가 승계하여 취득하는 것을 의미한다. 영국해상보험법에서는 보험자의 대위권을 전손과 분손의 경우로 구분하여 규정하고 있으며, 이때 대위권은 손해보상계약 원칙의 하나로 인정되고 있다. 그러므로 보험자는 보험목적물에 관한 피보험자의 권리와 구제수단을 취득하게 되고, 보험자는 제3자에 대해서 구상권을 행사할 경우에 피보험자의 이름으로 대위권을 갖게 된다.²⁶⁸⁾

반대로 해양플랜트공사보험약관에서 언급하고 있는 대위권 포기는 보험자를 위한 규정으로 대위권 취득으로 인한 실익이 없을 경우 보험자가 대위권의 포기를 선택할 수 있도록 한 것이다. 즉 보험자는 대위에 의하여 보험목적물에 대한 소유권을 취득함으로써 목적물에 수반되어 발생하는 공법 및 사법상의 의무를 부담해야 하는 경우가 있다. 예컨대 연안에서 굴착시운전 중에 화재로 인한 폭발로 침몰하여 다른 선박의 항해를 방해하고 있다면 이것은 관련법규에 따라서 선박의 권리자는 침몰선과 잔존물을 제거해야 한다. 그리고 해저굴착을 위한 시운전 중에 해저유정폭발에 따른 기름 유출로 인한 오염처리책임도 질 수 있다. 따라서 보험자는 보험금 이외에도 추가적인 비용을 지불해야 하고, 심지어 잔존물을 제거하지 않음에 따른 추가 사고발생의 위험까지도 부담해야 한다. 따라서 대위권 취득을 통해서 얻어지는 이익보다는 피해가 발생할 수 있는 상황을 대비하여 보험계약을 체결할 때 잔존물에 대한 권리를 포기하거나 그 비용을 피보험자가 부담하도록 하는 약관을 추가할 수 있다.

267) WELCAR 2001, Scope of Insurance 참조.

268) 최경숙, “보험자대위에 관한 연구”, 전북대학교 대학원 석사학위논문(2004.02), 7-8쪽.

해저시추작업과 같은 고위험 작업을 진행하거나 고난이도의 기술이 요구되는 작업을 진행함에 있어서 피보험자는 작업공정 스케줄에 명시된 일정한 기간 내에 서면으로 계약된 기준에 따라 공정이 진행되도록 관리해야 한다. 이를 통해서 보험자는 피보험자가 직접 작성한 표준작업절차상의 유지관리 및 감독의무가 제대로 준수되는지 확인할 수 있으며, 이러한 작업에 관한 사전 검증 및 확인은 보험계약을 체결할 때 상호 합의를 통해서 명기되어야 한다. 그러므로 대위권 포기약관이 유지되기 위해서는 위험작업과 상당한 기술이 요구되는 고난이도의 작업을 진행할 때에 반드시 피보험자가 표준작업절차를 준수하겠다는 의무가 사전에 전제되어야 한다.

나. 우선적용 약관

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 협회선박건조보험약관(ICBR)을 토대로 협회적하보험약관, 전쟁, 동맹과업약관 등과 같이 국제적으로 통용되는 다양한 표준약관을 기초로 작성되었다. 그러나 현재 실무에서는 해양플랜트공사보험에 기존의 협회선박건조보험약관(ICBR)을 그대로 적용하는 것은 위험에 관한 담보범위의 확장과 관련하여 많은 문제를 내재하고 있다. 즉 기존의 협회선박건조보험약관(ICBR)과 위험을 담보하는 범위가 확장된 지금의 최첨단의 기술이 집약된 현 시대의 보험목적물에 대한 적용약관에는 차이가 발생함에 따라 이에 따른 약관의 해석에 있어서 많은 분쟁이 발생할 수 있다.

그러므로 준거약관으로 사용되는 협회선박건조보험약관(ICBR), 협회적하보험약관, 전쟁, 동맹과업약관 등이 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관과의 모순이 발생할 경우 우선적용약관에 따라 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 우선적으로 적용하게 된다.

다. 준거법과 재판관할권 약관

해양플랜트공사보험은 법적인 분쟁이 발생할 경우 영국의 법률과 관습 그리고 재판관할권에 적용을 받도록 규정하고 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 따르면 보험계약서와 관련하여 발생하는 모든 분쟁, 논란 또는 보험금 지급은 잉글랜드와 웨일즈 법원에서 결정되는 판결에 따르며 잉글랜드와 웨일즈 법원은 모든 사건에 대한 배타적인 재판관할권을 가지게 된다. 실무상 해양플랜트공사보험계

약은 일단 국내 보험자가 보험인수를 하고 보험중개인을 통해서 재보험 출재의뢰를 하며 최종적으로 영국, 북유럽, 미국 등에 위치하고 있는 재보험자에게 재보험 출재를 한다. 재보험 출재가 완료되면 국내에 있는 원수보험자가 보험료를 수령하고, 보험증권을 발행하게 된다. 이때 원수보험자가 제시하는 보험약관은 통상적으로 영국 법과 관습에 영향을 받기 때문에 자연스럽게 영국의 준거법과 재판관할권에 영향을 받게 된다. 만일 대한민국 소유의 해양플랜트를 자국 조선소에서 건조하는 계약을 체결할 경우 당사자 간의 합의에 의해서 국내법을 준거법으로 지정할 수 있으며 당연히 국내법에 귀속되게 된다. 그러나 국내 보험회사가 해양플랜트공사의 위험을 전부 인수할 수 없는 현실적인 상황을 감안하면 준거법과 재판관할권 약관은 어쩔 수 없는 규정이라 할 것이다.²⁶⁹⁾ 그러나 현재 우리나라는 해상보험에 있어서 영국 법을 준거법으로 사용하도록 인정하고 있으나²⁷⁰⁾, 국제적인 정유회사와 해양플랜트 공사보험을 인수하는 보험자가 많은 미국에서는 여전히 준거법 및 재판관할권과 관련하여 많은 분쟁이 있다.²⁷¹⁾ 실무적으로 해양플랜트공사보험계약에 있어서 원수보험자가 재보험을 출재하기 전에 준거법과 재판관할권에 관한 분쟁의 소지가 있을 경우 재보험증권에서 규정하고 있는 영국법과 관습에 관한 내용을 참고적으로 반영하여 계약서상에 명확하게 준거법을 규정함으로써 원수보험자와 재보험자간에 발생할 수 있는 분쟁을 사전에 방지하고자 노력하고 있다.²⁷²⁾

269) 보험법연구회, 「보험법연구2」, 삼지원, 50-51쪽

270) 우리 대법원은 1991. 5. 14. 선고 90다 25314판결에서 “보험증권 아래에서 야기되는 일체의 책임문제는 외국의 법률 및 관습에 의하여야 한다는 외국법준거약관은 동약관에 의하여 외국법이 적용되는 결과 우리 상법 보험편의 통칙의 규정보다 보험계약자에게 불리하게 된다고 하여 상법 제663조(보험계약자 등의 불이익변경 금지)에 따라 곧 무효로 되는 것이 아니고 동 약관이 보험자의 면책을 기도하여 본래 적용되어야 할 공서법의 적용을 면하는 것을 목적으로 하거나 합리적인 범위를 초과하여 보험계약자에게 불리하게 된다고 판단되는 것에 한하여 무효로 된다고 할 것인데, 해상보험증권 아래에서 야기되는 일체의 책임문제는 영국의 법률 및 관습에 의하여야 한다는 영국법 준거약관은 오랜 기간 동안에 걸쳐 해상보험업계의 중심이 되어온 영국의 법률과 관습에 따라 당사자 간의 거래관계를 명확하게 하려는 것으로서 우리나라의 공익규정 또는 공서양속에 반하는 것이라거나 보험계약자의 이익을 부당하게 침해하는 것이라고 볼 수 없으므로 유효하다”라고 판시한 이래 1996. 3.8. 선고 95다 28779판결 등에서 이를 재차 확인하고 있어 우리법상 영국법 준거약관의 유효성은 이미 확립되었다고 할 수 있다.

271) *Castanho v. Brown & Root (U.K.) Limited*, (1980) 3 All E.R. 72, [1980] 2 Lloyd's Rep. 423(C.A.), appeal dismissed (1981) 1 All E.R. 143, [1981] 1 Lloyd's Rep. 113(H.L).

272) David Sharp, *op. cit.* pp.243-244.

라. 양도 약관

해양플랜트공사는 대규모의 자본이 투입되는 사업으로서 다수의 투자회사들이 지분을 공유하는 경우가 많으므로 공사 이익의 일부 또는 전부를 양도하는 경우가 발생할 수 있어 협회기간약관의 양도규정과 유사하게 양도조항을 규정하고 있다.²⁷³⁾

해양플랜트공사와 관련된 일부 또는 전부의 이익을 양도할 때 주피보험자는 보험자에게 양도의 사실을 통보해야 한다. 보험자는 14일 동안 해양플랜트공사와 관련된 이익을 신규로 인수한 양수인에게 기존 보험의 조건과 동일한 담보를 제공할 것을 보험자와 함께 계약서에 서명한다. 그리고 기존의 보험자와 새롭게 보험을 인수한 양수인 사이에 보험조건에 관한 협상이 제대로 이루어지지 않을 경우에는 14일 후에 보험은 자동적으로 종료된다.

만일 새로운 양수인이 기존의 보험자와의 보험계약을 중단할 경우 보험자는 보험계약이 만료된 이후 새로운 위험인수와 보험료 조정에 대해서 피보험자와 협의를 계속하게 된다. 그리고 양도된 부분에 대한 담보가 종결된 이후에 기존 보험자는 비록 양도일 이전에 발생한 사고와 관련하여 멸실 및 훼손이 발생한 경우에도 새로운 양수인 또는 새로운 양수인의 보험자를 위해서 또는 이를 대신해서 어떠한 보험금의 지급의무도 지지 않는다. 과거의 CAR보험에서는 보험목적물에 대한 이익 양도와 관련하여 새로운 양수인에게 그대로 계약이 이전되는 것이 통례였다.

한편 보험자의 입장에서 보험목적물에 대한 이익의 변동은 위험관리의 측면에서 매우 중요한 것이다. 해양플랜트는 국제적으로 다양한 정유회사와 기타 재무적 투자자들이 지분을 상호 공유하고 있기 때문에 이와 관련하여 피보험이익이나 위험의 변동사항이 발생할 경우 보험자에게 즉시 통보를 해주어야 한다. 보험목적물에 대한 이익 양도와 같은 사실의 통보를 받음으로써 보험자는 지속적인 보험담보의 유지 및 기타 분쟁 사항에 대해서 진행여부를 결정할 수 있게 된다.

마. 피보험자 주의의무 약관

피보험자와 그 대리인은 보험사고의 확대를 미연에 방지할 수 있도록 손해의 방지나 경감을 위한 관리나 감독같은 합리적인 조치를 취하여야 한다. 즉 이 약관은

273) 지상규, “배상책임 해양플랜트공사보험약관의 고찰 및 국문 해양플랜트공사보험약관의 제안”, 「법학연구」 제57호, 한국법학회(2015.02), 233-234쪽.

보험사고가 발생할 경우 피보험자의 손해방지행위를 장려하기 위하여, 한편으로는 피보험자가 위부권을 상실하지 않고 일체의 적절한 손해방지행위를 할 수 있도록 명확하게 규정할 뿐만 아니라, 다른 한편으로는 손해방지행위를 정당하게 이행함으로써 발생하는 비용을 보험자가 부담할 수 있도록 규정한 것이다.²⁷⁴⁾

보험계약의 중요한 전제조건으로서 보험자는 피보험자가 위험이 수반되는 작업을 진행하면서 작업의 안전성을 담보하기 위한 안전규칙의 준수 및 적절한 시설물을 사용하도록 명시하고 있다. 이를 통해서 피보험자는 안전한 작업을 진행함에 있어서 합리적인 관리와 감독의무를 부여받게 되는 것이다.

예컨대 해양플랜트의 상부구조물의 설계를 담당하는 설계요원의 주의부족으로 설계오류가 발생하여 시운전 중에 장비가 파손되는 물적 손상이 발생할 수 있다. 피보험자가 입은 손해에 대해서 보험자는 상부구조물을 설계한 설계요원의 고의에 의한 악행의 의지가 없이 단순한 주의 부족으로 인한 사고임이 판명되면 발생한 손해로부터 피보험자를 보호해야 한다. 그러나 만일 설계요원의 주의부족에 따른 사고가 발생했지만, 이를 관리·감독하는 상급자 또는 독립기관의 과실이 사고의 원인이기 때문에 보험자는 보험금의 지불을 거절할 수도 있다.

따라서 보험자가 피보험자의 상당한 주의의무 위반에 따른 보험금지급을 거절하기 위해서는 사고발생의 개연성이 명확하게 피보험자의 주의의무 위반에 따른 것임을 스스로가 입증해야 한다.²⁷⁵⁾ 또한 손해방지의무자인 피보험자와 그의 대리인 등이 손해방지의무를 불성실하게 행하였을 경우 보험자는 발생하지 않을 수 있었던 손해를 보상할 책임이 있는가 하는 문제가 생긴다. 그러나 MIA에서는 “손해의 방지 또는 경감”의무만을 규정하고 있을 뿐, 그 위반의 효과에 대한 명시적인 규정은 없다.²⁷⁶⁾ 따라서 해양플랜트공사와 관련된 분쟁에서는 지금까지의 판례를 기초로 분쟁을 해결하고 있다.

바. 해지 약관

우리나라 상법 제649조에 보험계약자 또는 피보험자는 보험사고 발생 전에 언제든지 계약의 전부 또는 일부를 해지할 수 있도록 규정하고 있다. 이와 달리 육상플

274) 윤일현, “손해방지의무의 위반과 해상보험자의 보상”, 「보험개발연구」 제12권 제2호, 보험개발원(2001.02), 81-82쪽.

275) David Sharp, *op. cit.*, pp.243-245.

276) 윤일현, 전제논문, 82-83쪽.

랜트에 적용되는 건설공사보험의 경우에 보험자는 자신의 의사에 따라 임의로 보험계약을 해지할 수 없는 특징을 가지고 있다. 따라서 피보험자 입장에서는 보험목적물의 용도가 폐기되기 전까지 보험계약의 위반사유가 없는 한 보험계약을 기존과 같이 유지할 수 있는 장점이 있다. WELCAR 2001 해양플랜트공사보험의 계약해지약관은 정치적인 위험을 담보하는 것을 제외하면 보험자보다는 피보험자에게 유리한 약관이다.²⁷⁷⁾ 초기에 해양플랜트공사보험을 인수한 보험자는 기존의 CAR보험에서 보험계약해지약관을 추가로 삽입해서 사용해왔다. 그리고 피보험자가 보험계약을 해지하고자 한다면 계약이 만료되는 1개월 이전에 통보하도록 하였다. 그러나 보험자의 입장에서는 잦은 보험계약의 해지에 따라 재무가 불안정해지고, 재보험과 관련된 비용과 절차상의 어려움을 겪게 되었다. 따라서 보험자는 피보험자가 보험계약을 해지하고자 한다면 재협상을 통해서 보험기간을 추가적으로 연장하고자 노력하고 있다. 또한 피보험자 역시 특별한 법적 소송의 문제가 없으면 보험자와의 사업상의 유대관계를 고려하여 일방적으로 보험계약을 해지하지 않는 것이 통례이다.²⁷⁸⁾

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험에 있어서 보험증권에 기명된 주피보험자는 기타피보험자를 대표하여 제1회의 사고가 발생하기 전에 언제라도 보험계약을 해지할 수 있다. 계약해지통지는 고지서 제7항에 명시된 당사자를 통해서 보험자에게 통보되어야 한다. 통보방법은 등기우편, 팩스, 전자우편 또는 직접 전달을 통해 이루어져야 하며 해지일자는 통보일로부터 30일 기한 안에 일자를 지정하여 해지통보서에 명시해야 한다. 고지서 제7항에 명시된 당사자가 해지통보서를 수령한 후 72시간 이내에 보험자에게 송부해야만 해지통보서에 명시된 해지날짜가 효력이 발생하게 된다. 이를 통해서 해지통보서에 명시된 날짜에 모든 보험목적물에 대한 보험자의 담보의무가 종료된다. 더불어 기명된 주피보험자는 보험계약이 해지되었음을 모든 피보험자에게 통보해야할 의무가 있다.

해양플랜트공사보험에 있어서 사고 발생 전에 기명된 주피보험자에 의해서 보험계약이 해지된 경우에 다른 약정이 없으면 보험자는 미경과보험료를 반환해야 할 의무가 있다. 여기서 미경과보험료란 보험계약이 해지되는 시점에서 보험료가 납입된 이후의 기간에 해당하는 부분의 보험료를 의미한다. 따라서 보험계약에서 보험자가 위험을 인수하여 담보하였으므로 보험자가 위험을 담보한 보험료기간에 대한

277) WELCAR 2001 해양플랜트공사보험에 있어서 보험계약해지약관은 보험자보다는 주피보험자에게 저렴한 보험료의 납부와 담보범위를 확장한다는 측면에서 매우 유리한 선택 항목임에 틀림없다(이창희, 전제논문, 82-83쪽).

278) David Sharp, *op. cit.*, pp.245-246

보험료는 비록 보험사고가 발생하지 않았더라도 보험자에게 귀속하는 것은 당연하다. 국내의 경우에도 실제 보험거래에 있어서는 보험계약이 해지된 때를 기준으로 일할 계산하여 나머지 기간에 대한 보험료를 반환하는 것이 일반적이다.

사. 보험증권의 양도 또는 수정 약관

보험증권의 양도 또는 수정에 따라 보험계약자나 피보험자의 변경이 있을 경우 기존에 인수한 위험의 변동이 발생하게 된다.²⁷⁹⁾ 우리나라 상법 제679조 제1항에서는 피보험자가 보험의 목적을 양도할 때 양수인은 보험계약상의 권리와 의무를 승계한 것으로 추정한다고 규정하고 있으며, 동조 제2항에서는 이러한 양도의 경우 보험 목적에 대한 양도인 또는 양수인은 보험자에 대하여 지체 없이 그 사실을 통지하여야 하는 것으로 규정하고 있다.

해양플랜트공사보험에 대해 피보험자와 보험자가 보험계약을 체결함에 있어서 상호 서명된 조건, 제한, 약정, 고지 및 배서된 사항이 위반 없이 정확하게 이행될 때 계약이 유지된다. 따라서 보험자에 의해서 배서되고 서명되지 않는 한 보험증권에 명기되어 있는 피보험자에 대한 권리의 변경, 양도 그리고 관련된 조건의 변경, 포기 그리고 연장은 효력을 갖지 못하게 된다. 만일 보험담보기간동안 피보험자가 사망 또는 파산할 경우가 발생하면 보험증권이 해지되는 경우를 제외하고 피보험자의 법률대리인이 피보험자의 대표로서 관련된 사항을 보험자로부터 담보받게 된다.

아. 하자발견기간 약관

피보험자는 보험목적물을 인도받은 이후 정상적인 운전 중에 장비 자체의 결함 또는 하자로 인하여 손해가 발생할 수 있다. 그러므로 피보험자는 이러한 손해를 보험자로부터 보상받기 위해서는 보험약관에 따라 적절한 통지를 해야 한다. 피보험자는 보험계약서상에서 담보하는 멸실이나 훼손 또는 사고가 발생할 경우 고지서 제3항에서 명시된 공사기간이 만료된 후 12개월 이내 그리고 그 기간과 동일하게 고지서 제3항 및 Section I 조건 제19조에 명기된 특정 하자보수유지기간 동안 발견된 하자에 대해서 보험자에게 통지해야 할 의무가 있다.

즉 하자발견기간약관은 보험목적물에 대해서 발생하는 물적 손상을 비롯한 제3자

279) 최준선, 「보험법·해상법」(서울 : 삼영사, 2005), 212-213쪽.

손해배상과 같은 손해배상청구가 지속적으로 제기되는 것을 방지함으로써 보험자의 책임을 제한하는 역할을 하고 있다. 이 때 중요한 것은 하자의 적용범위로 하자는 제조상의 하자, 설계상의 하자 그리고 지시 및 경고상의 하자로 한정할 수 있다. 그리고 하자발견기간은 임의적 기간에 불과하므로 피보험자와 보험자의 합의에 의하여 단축되거나 연장될 수 있다.²⁸⁰⁾

제3절 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 개선방안

I. 보험자적 측면에서의 개선방안

해양플랜트공사계약이 EPC계약방식으로 체결됨에 따라 보험자의 담보범위가 조선소에서 건조로 제한되지 않고 자재의 발주 및 보급, 해양플랜트건조공사, 발주자가 지정한 해역으로의 해상 운송을 포함한 설치 및 시운전까지로 위험의 범위가 확대되어 자재의 입고, 건조장 및 안벽 의장 공사, 묘박 작업, 동적위치제어작업, 중량물 운반선박을 통한 해상이동, 해상크레인을 이용한 설치 중 발생할 수 있는 위험까지도 담보하여야 할 필요가 있다. 따라서 국내 조선소의 상황 및 해양플랜트 종류가 다변화됨에 따른 위험을 반영하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 개선방안을 살펴보면 다음과 같다.

1. 배상책임위험과 관련된 약관 개선

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제2부에서는 포괄적인 배상책임보험약관을 규정하고 있으며, 이는 선박건조보험약관 제19조(제3자에 대한 배상책임보상약관-Protection and Indemnity Clause-)와 유사하다고 할 수 있다. 여기서 제3자에 대한 배상책임보상약관은 대인이든 대물이든 피보험자가 제3자에 대하여 법적 배상 책임을 부담한 경우에 피해자에게 지급해야 하는 배상금 등을 보험자가 보상하는 개념을 갖고 있는데 담보위험에 대해서 아래와 같이 개선하고자 한다.

가. 상호면책원칙 삽입을 통한 위험관리

280) 지상규, 전계논문, 235-236쪽.

아프리카, 남미, 중동 등에 설치되는 해양플랜트의 경우, 피보험자는 관리자급 엔지니어만 부분적으로 현지에 파견하고, 다수의 하위급 작업자들은 현지의 인력공급 회사를 통해서 인력을 공급받아 시운전작업을 진행하고 있다. 이때 조선소는 별도의 인력공급계약을 통해서 제공되는 인력에 대해서는 상호면책원칙(Mutual Harmless Scheme)을 적용하여 관련 위험을 분산하면 된다. 특히 아프리카, 남미, 중동 지역은 정치사회적 상황이 매우 불확실하기 때문에 밀항자, 난민, 전쟁 피난민 등의 다양한 위험이 존재함에 따라 기존의 선박건조보험약관 제19조 제2항 제1호의 내용을 보험목적물의 상황에 따라 적절하게 변경하여 삽입하는 것이 필요하다고 판단된다.

나. 인적 손해에 대한 담보범위 정리

과거 CAR보험은 ‘육체에 대한 물리적인 손해(physical injury)’라는 용어를 보험약관에 삽입하여 사용해왔다. 그러나 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 이와 유사한 개념으로 ‘인적 손해(bodily injury)²⁸¹⁾’라는 용어를 사용하고 있다. ‘육체에 대한 물리적인 손해(physical injury)’라는 용어는 단순한 신체적 손해와 함께 인격침해 및 명예훼손 등을 포함하는 광의적인 의미를 포함하고 있다. 반면에 새로 바뀐 용어는 해양플랜트공사의 특성을 고려하여 해양플랜트공사에 참여하는 기술자, 작업자, 선원, 잡역부, 과학자 및 기타의 목적을 갖고 승선하고 있는 자의 신체적 손해만을 제한적인 범위 내에서 담보하는 것을 의미하고 있다.²⁸²⁾

통상적으로 해양플랜트에서 근로중인 작업자가 질병에 걸리거나 상해를 입게 되면 가능한 한 빠른 시간 내에 치료를 받아야 하기 때문에 해양플랜트지원선박 또는 헬기를 이용한 이송이나 작업의 중지 등으로 인해 추가비용이 발생하게 된다. 또한 최근 발생하는 리비아, 시리아 등의 내전, 전쟁 등과 같은 사회적 불안으로 인한 밀항자, 난민 등이 발생하게 되면 이들에 대한 감호, 송환을 위한 추가비용이 발생하게 된다. 선박건조보험약관 제19조 제2항 제1호는 상해자, 밀항자, 난민 및 구조자의 하선으로 인한 추가비용을 보상하기 위하여 만들어진 조항이기 때문에 현지에서

281) 인적 손해에 대한 손해배상범위와 관련하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 명기된 정의와는 달리 민법 제751조와 제752조는 상당히 포괄적으로 규정하고 있음에 따라 국내법을 준거법으로 지정할 경우 분쟁의 소지가 있다고 판단된다.

282) David Sharp, *op. cit.*, pp.289-290.

시운전공사를 실시해야 하는 해양플랜트의 경우 동 조항의 활용도가 확대될 것으로 예상된다. 그러므로 앞서 언급한 인적 손해에 대한 치료 및 환자이송 뿐만 아니라 제반되는 다양한 위험 상황이 명시적으로 약관으로 삽입되는 것이 필요하다. 따라서 선박건조보험약관 제19조 제2항 제1호상의 “질병에 걸리거나 신체에 상해를 입은 자 또는 밀항자, 난민 또는 해상에서 구조된 자를 오로지 피보험선박에서 하선시킬 목적으로 합리적으로 발생한 연료, 보험, 급료, 저장품, 식량에 대한 추가비용 및 항비”를 보상한다고 규정을 보험목적물의 종류에 따라 적절하게 개정하여 보험약관에 삽입하는 것이 필요하다고 생각된다.

다. 담보의 개시와 종기와 관련된 시점에 대한 개선

WELCAR 2001 보험약관상에 보험목적물의 종류나 계약방식에 따른 담보 개시 및 종기 시점을 명확하게 삽입하지 않으면, 보험사고 발생 시 보험기간에 포함되는지 여부를 두고 양 당사자 간에 분쟁이 발생할 수 있다. 특히 피보험자는 해양플랜트공사에 필요한 각종 기자재의 입고 시점 또는 강재절단(Steel Cutting) 시점이 WELCAR 2001 약관상의 담보 개시 시점에 포함되는지 여부를 확인해야 한다. 그리고 피보험자는 해양플랜트공사보험계약 시 예정된 공정진행표에 의거하여 보험목적물에 대한 각종 공사들이 진행되지 못할 경우, 담보 종기 시점을 초과할 수 있기 때문에 이에 대한 사전 준비가 필요하다. 또한 보험목적물의 종류에 따라 발주자가 지정한 목적해역이 아니라 조선소의 망과제를 벗어나는 시점이 보험목적물에 대한 실질적인 담보의 종기로 취급하는 경우도 있기 때문에 일반약관상에 이를 명확히 하는 것이 바람직하다. 양 당사자는 보험목적물에 대한 담보 개시 시점과 종기 시점을 확정하여 WELCAR 2001 보험약관상에 기입할 수 있게 하고, 보험자와 피보험자가 사전에 합의된 유예기간을 벗어난 기간에 대해서 피보험자에게 날짜 단위로 추가보험료를 산정하여 납입할 수 있도록 보험약관을 개정할 것을 제안한다.

라. 해양플랜트 환경안전보전에 대한 위험관리

2015년에 발생한 메르스, 아프리카 지역에 창궐하고 있는 에볼라, 남미 지역의 지카바이러스 등의 전염성 질환에 따른 손해를 최소화하기 위하여 피보험자는 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상에 선박건조보험약관 제19조 제2항 제2호

의 내용을 삽입할 필요가 있다. 동 조항은 “선상 또는 육상에서의 전염병의 발생으로 인한 추가비용”을 보상한다고 규정하고 있다. 현재 모든 국가에서는 검역소 등을 만들어 국내에 존재하지 않는 전염병의 병원체가 선박 또는 항공기를 통하여 국내로 유입되는 것을 방지하는 한편, 선박 또는 항공기에 대하여 전염병 예방에 필요한 조치를 강구하고 있다. 우리나라의 경우 검역법에 근거하여 선박 등에 대하여 필요한 검역조치를 취할 수 있도록 하고 있으나, 조선소는 검역체계가 완벽하지 못하며, 특히 현지 시운전 중 검역문제에 대해서는 제대로 관리를 하지 못하고 있다. 따라서 검역감염병 환자를 격리시키거나, 검역 병원체에 오염되었거나 오염된 것으로 의심되는 화물을 소독 또는 폐기하거나 사용을 금지 또는 제한하거나 운송수단과 화물을 소독하고 감염병 매개체를 없애도록 운송수단의 장이나 화물의 소유자 또는 관리자에게 명하는 등의 조치가 취해지지만, 이러한 조치에 필요한 실비는 선박소유자의 부담으로 된다. 따라서 보험약관에 추가해야 할 내용은 시운전 중 해양플랜트 내에 전염병 발생으로 인하여 피보험자가 피보험선박 등의 소독 및 검역 등의 필요한 조치를 위하여 쓰여진 비용을 보상하는 것이다.

마. 배상책임보험약관상의 재인수약관에 대한 추가 확대

해양플랜트공사 중 가장 많이 배상책임 문제가 제기되는 것이 바로 해양, 대기, 토양과 관련된 오염사고이다. 다양한 원인, 시간, 장소를 불문하고 오염사고가 발생할 경우 보험자는 원유, 가스, 글리콜(glycol) 등과 같은 오염원의 누출과 해양·대기·해저토양오염으로 인하여 직·간접적으로 발생한 제3자의 인적·물적 손해에 대해서 면책되는 것이 일반적이다. 이때 피보험자는 자신의 고의나 과실, 불법행위가 존재하지 않았다는 객관적인 증거자료를 보험자에게 제출하여 인정받으면 보험금을 지급받을 수 있으나, 해양이라는 특수성과 기술적인 한계로 인하여 실질적으로 이를 입증하는데 많은 시간이 소요되거나, 입증이 불가능한 경우가 많다. 따라서 피보험자로부터 추가보험료 및 엄격한 담보조건을 전제로 오염담보 재인수약관을 삽입하는 것이 바람직하다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 있어서 보험자는 피보험자의 지속적인 담보범위 확대의 요구와 더불어 엄격한 담보조건을 전제로 재인수약관을 개발하여 사용하고 있다. 실무적으로 해저배관 매설 및 이설, 시험시추, 선박과 해양플랜트 간의 적합성 시험 등에서 가장 많이 발생하는 것이 오염사고이다. 그러나 보험자는

오염사고에 따른 피해의 정도가 심하기 때문에 가능하면 전체적으로 이를 인수하지 않고, 제한적인 범위 내에서 부분적으로 인수하고자 한다. 이러한 양 당사자 간의 입장 차이를 합리적으로 조율하기 위해서 추가보험료를 받는 조건으로 오염담보 재인수약관 삽입하는 것을 제안한다.

2. 전쟁위험에 대한 보험자 면책위험 약관 개선

아프리카, 중동 등의 경우 많은 내전과 국지전 등을 통해서 수적으로 적산되지 않는 많은 폭탄들이 유기되었다. 1979년 Costain-Blankevoort(U.K) Dredging Co. Ltd. v. Davenport (Inspector of Taxes) 사건을 통해서도 알 수 있듯이 준설선이 새로 건설되는 항구의 근처에서 해저 깊숙이 작업하던 중 제2차 세계대전 종전 후 쓰레기로 유기된 폭탄의 폭발로 인해 선박이 침몰하였다. 이 사건에 대하여 Walton 판사는 “상대편이 사용할 수 없도록 종전시의 탄약 등의 군수품을 바다에 버리는 것은 전투적 행동이라고 할 수 있겠지만, 종전시 군수품을 파괴시키는 것은 화해의 행동이다. 그러므로 선박의 손해는 전투적 행위의 결과가 아니다”라고 판시하였다.²⁸³⁾ 따라서 피보험자인 조선소는 해당 해역에서 보험목적물의 시운전을 할 경우 과거 전쟁으로 인하여 유기된 어뢰에 대한 위험을 가지므로 전쟁담보약관을 특약으로 가입할 필요가 있다.

3. 파업에 따른 보험자 면책 약관에 대한 개선

최근 국내 조선소는 선박 및 해양플랜트 수주물량 급감으로 인하여 정규직에 대한 희망퇴직, 직무전환배치, 비정규직 물량팀에 대한 계약취소 등으로 비자발적인 대량실업이 발생할 개연성이 매우 높아지고 있는 상황이고, 과거 비자발적인 대량실업으로 인하여 한진중공업에서는 실제로 장기간의 파업이 발생한 사례가 있다.

특히 금속노조와 같은 상급 노조에 의한 하급노조의 연계파업이 진행되는 경우 동정파업(sym pathetic strike)²⁸⁴⁾으로 인정되는지 여부가 피보험자인 조선소의 주된

283) R. J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance-Its Principles and Practice-, 6th ed.(London : Pitman, 1986), pp.183-184.

284) 일반적으로 다른 노동조합이나 노동단체의 정의행위를 지지·지원하려는 목적으로 벌이는 파업을 동정파업(sym pathetic strike)이라 하며, 노동자들을 위한 제도 개선이나 정치적 요구의 성취를 위해 전개하는 파업을 정치파업(political strike)이라 부른다. 복수의 노동조합들이 공동의 목적을 도모하기 위해 벌이는 파업은 동맹파업

관심이다. 동정파업의 위험은 조선소 내의 해양플랜트공사 지연을 초래하기 때문에 기본적으로 해상위험의 범주에 포함된다. 그럼에도 불구하고 동정파업을 보험자의 면책사유로 규정한 것은 보험료 산출을 위한 위험 평가가 곤란하기 때문에 보험 경영학적인 측면에 면책위험으로 포함시킨 것이다.²⁸⁵⁾ WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 협회선박건조보험약관(ICBR)과 더불어 해양플랜트공사위험에 포함되는 협회전쟁약관과 협회동맹파업약관을 모두 삽입하여 해양플랜트공사와 직접적인 관계가 없는 외부상황 변화에 따른 보험목적물의 공사가 정상적으로 진행되는 것이 지연되거나 공사허가권이 몰수, 중지, 취소되는 위험을 대비하고 있다.²⁸⁶⁾ 이때 피보험자가 동정파업의 정의와 범위에 대한 판례 해석²⁸⁷⁾에 의존하여 자의적인 확대 해석을 경계하기 위하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에 파업의 정의와 범위에 대한 명확한 해석조항을 삽입하는 것이 필요하다.

4. 해상시운전 중 충돌사고에 따른 위험에 대한 약관 개선

국내 조선소에 건조되는 해양플랜트는 안벽의장 및 시운전을 마치고 반드시 해상시운전과 현장시운전을 거쳐야 한다. 따라서 보험목적물인 해양플랜트는 해상시운전 중 타 선박과 충돌할 개연성을 가지고 있다.²⁸⁸⁾ 특히 해양플랜트의 해상시운전은 주로 연근해에서 실시되기 때문에 주변의 선박 통항량이 많아 충돌사고 발생의

(joint strike) 또는 연대파업(solidarity strike)이라 부르며, 노동조합 연합단체의 주도하에 전국적으로, 또는 특정 산업 차원에서 전개하는 대규모의 파업을 총파업(general strike)이라 말한다. 사업장의 생산활동에 대해 제한적인 시간범위에서 벌이거나 특정 부서만을 대상으로 전개되는 파업을 부분파업이라 지칭하며, 노동조합의 공식적인 승인 없이 노동자들이 자발적으로 벌이는 파업을 비공인파업(wildcat strike)이라 부른다. 또한 법적 절차에 의거하여 벌이는 파업을 합법파업(legal strike), 법규정을 무시하고 전개되는 파업을 불법파업(illegal strike)이라 한다.

285) 今村有, 「海上保險契約法論中卷」(東京: 損害保險事業總合研究所, 1979), pp.325-326.

286) David Sharp, *op. cit.*, p.259.

287) Seeberg v. Russian Wood Agency Limited 사건에서 “라트비아 선박은 Leningrad에서 선적준비를 하였으나, 라트비아 노동조합의 불만에 동조하여 라트비아 선박에 대한 선적을 거부한다는 방침에 따라 하역업자는 화물의 선적을 거부하였으며, 항만의 다른 부분은 정상적으로 작업하고 있었다. 이에 대해 동정파업도 동맹파업에 해당한다”고 판시하였다(Michael D. Miller, *Marine War Risks*(London: LLP, 1990), pp.163-164).

288) 박영수, 김진권, 김종성, 김종수, 이윤석, 박상원, “해상교통량 조사 기반 시운전금지해역 설정 기초 연구”, 「한국마린엔지니어링학회지」 제39권 제3호, (한국마린엔지니어링학회, 2015), 318-320쪽.

위험성이 높다고 할 수 있다. 충돌사고는 대표적인 해양사고라는 점은 다툼의 여지가 없으며, 해양플랜트가 해상시운전 중 다른 선박과 충돌할 경우, 보험목적물에 기인하여 직접적으로 발생한 멸실 또는 훼손은 당연히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제1부 물적손해보험약관과 제2조 적용약관(Incorporated Clauses)상의 협회선박건조보험약관(ICBR) 준용조항에 따라 담보된다. 실제 해당약관은 선박건조보험약관 제5조 제1항으로 동 약관에 따라 조선소는 보험자로부터 보상받을 수 있다. 그러나 상대선박의 경우 충돌배상책임손해에 대해서 조선소와 계약한 보험자로부터 보상을 받을 수 있는지 여부가 다툼이 될 수 있는데, 이점에 대하여 선박건조보험약관 제17조(충돌배상책임보험약관) 제1항은 “보험자는 피보험선박이 다른 선박과 충돌하여 그 결과 피보험자가 다음의 손해에 대하여 법적 배상책임을 부담하고 손해배상금으로 타인에게 지급한 일체의 금액을 피보험자에게 보상할 것을 합의한다”라고 명시적으로 규정하고 있다. 따라서 충돌상대선박은 조선소가 계약한 보험자로부터 충돌배상책임손해를 보상받을 수 있다. 단, 피보험자는 건조 중인 해양플랜트가 안벽간의 해상이동, 해상시운전을 위한 이동 중 조선소의 부두, 안벽, 부잔교, 건설거, 방파제, 등대, 기타의 구조물 등과의 접촉으로 인한 배상책임에 대하여는 선박건조보험약관 제17조 제4항 (2)호에 근거하여 보험자로부터 담보 받을 수 없다. 따라서 충돌사고에 대해서 선박건조보험약관에서 P&I 보험에서 담보하는 위험을 부담하도록 별도의 특약의 삽입하는 것이 필요하다.

5. 보험자 면책위험의 제한

현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서는 협회선박건조보험약관(ICBR) 제6조와 같이 “이 보험계약은 어떠한 경우에도 지진 또는 화산의 분화로 인하여 발생한 멸실, 훼손, 배상책임 및 비용을 담보하지 않는다”라고 명시하고 있다. 일반적인 해상보험약관에서 ‘지진, 화산의 분화, 해일, 전쟁, 외국의 무력행사, 혁명, 내란, 사변, 폭동, 소요, 기타 이들과 유사한 사태’를 보험자의 면책사유로 규정하고 있는 경우가 많은데 이러한 규정의 취지는 위와 같은 사태들은 보험사고 발생의 빈도나 그 손해 정도를 통계적으로 예측하는 것이 거의 불가능하기 때문에 적절한 보험료를 산정하기 어려울 뿐만 아니라 사고발생 시 사고의 대형화와 손해액의 누적적인 증대로 보험자의 인수 능력을 초과할 우려가 있기 때문이다.

WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관도 협회선박건조보험약관(ICBR)과 동일

하게 지진 및 화산의 분화로 인한 보험의 목적물인 건조 중인 선박의 물리적 손해 뿐만 아니라 각종의 비용손해 및 배상책임손해에 대해서까지 면책한다는 점을 명시하고 있다. 이때 지진으로 인한 직접적인 피해 또는 지진에 기인한 해일에 대한 문제를 보다 구체적으로 삽입할 필요가 있다. 만일 지진의 위험이 상존하고 있는 일본에서 대형 지진이 발생하고²⁸⁹⁾ 그 여파로 대형 해일이 발생하여 국내 조선소에 영향을 줄 경우 보험자는 피보험자인 조선소의 물적 손해, 각종 비용손해 및 배상책임손해에 대해서 면책할 것인지에 대한 대비 또는 검토가 필요하다.

따라서 보험자 면책위험에 열거된 범위를 좀 더 구체적으로 명확하게 삽입하여 해양플랜트공사계약상 보험목적물의 특성, 설치장소, 시운전 해역 등을 종합적으로 고려한 면책위험의 범위를 제한할 필요가 있다. 광의적으로 “폭풍, 태풍, 홍수, 지반 침하, 산사태, 지진, 해일, 화산활동” 등과 같이 직접적인 원인에 대해서만 면책한다고 규정하는 것이 필요하다고 판단된다.

II. 피보험자적 측면에서의 개선방안

1. 배상책임한도액의 범위 조정

해양플랜트공사의 특성을 고려할 때 불특정한 다수의 또는 잠재된 제3자에게 인적·물적 손해로 인하여 배상책임에 대한 보험금청구가 제기될 수 있음에도 불구하고, 보험자는 피보험자가 제출하는 보험목적물에 대한 고지사항만을 기초로 사전에 정확한 보험가액을 산정하는 것은 한계가 있다. 그리고 보험사고 발생에 따른 보상금액 산정방식과 범위를 두고 많은 분쟁이 지속적으로 발생할 수밖에 없다. 특히 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험계약을 체결하기 전에 피보험자와 보험자 간의 보상금액에 대한 산정방식을 합의하지 않을 경우 보험사고 발생에 따라 주피보험자와 기타보험자 사이에 보험금을 어느 일방에게 우선적으로 지급할 것인지에 대한 분쟁이 발생할 수 있다.

따라서 배상책임보험약관상의 보상한도액과 최종순손실액 사이의 정산관계를 명확히 하고, 보험금 산정방식 및 우선순위를 보험약관상에 명확히 하여 추가적인 분쟁의 발생을 방지하는 것이 필요하다. 배상책임한도액을 포함하는 보상총액은 보험

289) 2011년 후쿠시마 지진과 해일로 인하여 주거용 및 상업용 재산, 해상, 자동차, 생명보험의 손해가 발생했었고, 2016년 4월에도 구마모토의 주변으로 연쇄적으로 지진이 발생했다.

사고 1건당이 아닌 ‘매번 발생하는 보험사고 1건당’으로 변경하여 발생하는 최종손실액에 비례하여 피보험자에게 보상금액이 차감되어 지급될 수 있도록 보험약관을 개선할 것을 제안한다. 그리고 이를 통해서 피보험자는 보험자가 보상할 수 있는 최대보상한도액의 지급범위 내에서 신속하게 보험금을 지급받고, 보험목적물을 원상복구할 수 있게 된다. 그리고 주피보험자에게 우선적으로 보험금이 지급되는 것이 일반적이나, 주피보험자와 기타보험자 간에 보험금의 산정방식 및 우선순위에 대해서 “보험사고가 발생할 경우 최대보상한도액의 범위 내에서 보험료 납입 비율 또는 보험계약 당시 별도의 합의에 따라 정한다. 만일 이러한 합의가 없을 경우 당사자 간의 합의를 통해서 선임된 제3자의 결정에 따른다.”라고 제3조에 명시하는 것을 제안한다.

2. 중요 고지사항 명시

해양플랜트의 종류가 다변화되고 기능이 다기능화됨에 따라 보험자는 보험목적물이 갖고 있는 담보 위험을 정확하게 파악하기가 어렵다. 그렇기 때문에 피보험자는 선의에 의해 보험자에게 보험목적물의 중요 사항들을 자발적으로 고지해야 할 의무를 가지게 된다. 영국해상보험법 제18조에서 20조까지의 규정에 따라 피보험자는 보험계약 체결 전에 피보험자가 알고 있는 중요한 사실에 한정하여 피보험자는 자신이 알고 있는 모든 보험계약상 중요한 사항들을 보험자에게 자발적으로 고지해야 할 의무를 부담하고 있다. 한편 고지의 대상이 되는 중요한 사실의 판단을 보험계약자가 아닌 신중한 보험자의 입장에서 판단하고 있으므로 인해, 개별 사안에서 피보험자가 고지해야 하는 모든 중요한 사실을 판단하는 것이 용이하지 않다. 따라서 피보험자가 정직하고 합리적으로 고지의무를 이행한 경우에도 결과적으로 신중한 보험자의 관점에서 볼 때 중요한 사항을 고지하지 않은 경우에는 고지의무위반에 해당하는 문제가 발생하게 된다. 경우에 따라서는 보험계약자들은 자신이 자발적인 고지의무를 부담하고 있다는 사실에 관해 인식이 없는 경우도 있고, 설령 고지의무에 대해 알고 있다 하더라도 구체적으로 무엇을 보험자에게 고지하여야 하는지 하는 문제에 부딪히게 되는데 어느 경우든 피보험자가 적절히 대응하지 못한 경우에 고지의무위반이라는 결과를 초래할 수 있다.²⁹⁰⁾

290) 이정원, “2012년 영국소비자보험(고지의무)법에 관한 고찰”, 「저스티스」 통권 제 133호, 한국법학원(2012), 94-95쪽.

그러므로 보험자는 보험계약 체결시 피보험자에게 고지의무의 존재 및 이를 위배할 경우의 법률효과 등에 대해 상세하게 설명할 필요가 있고, 피보험자가 보험자에게 고지해야 할 필요가 있는 중요사항, 즉 합리적인 보험료 산출에 필요한 보험목적물의 기본정보에 대해서 일반적인 선박보험과 유사하게 표준질의서를 작성하여 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 별첨서식(appendix)으로 삽입할 필요가 있다. 이를 통해서 보험자는 보험목적물의 종류에 따라 피보험자에게 담보위험 및 면책위험에 대한 상세를 설명하고, 피보험자는 보험목적물에 대하여 보험자에게 성실한 고지를 이행하여 보험자가 정확한 위험예측을 통하여 합리적인 보험료가 산출될 수 있도록 유도하여야 한다.

3. 품질관리 및 유지의무 조항의 강화

보험자는 주피보험자인 조선소에게 품질관리 및 유지의무(QA/QC)를 제도화하여 하도급업체들에게도 책임과 의무를 동일하게 요구하거나 주피보험자가 일괄적으로 책임지도록 요구하고 있다. 그 이유는 현지참여정책의 강화로 현지 인력의 의무사용에 따른 품질저하의 문제와 단일 조선소에서 해양플랜트공사에 소요되는 모든 모듈을 제작하는 것이 현실적으로 불가능하기 때문에 발생하는 장소적 이동, 시간적 이동에 따른 원격지간의 품질과 안전의 표준화가 어려운 문제를 해결하기 위한 점진적인 개선책이라고 할 수 있다. 따라서 피보험자는 해양플랜트공사를 단계별로 진행하기 위해서 반드시 합의된 작업절차와 기준, 업무범위에 대해 해사검정보증인(MWS)로부터 작업승인서를 발급받은 이후 해양플랜트공사업무를 진행하여야 한다. 그러나 대형 해양플랜트공사를 진행하기 위해 피보험자인 조선소는 발주자와 합의된 품질관리 및 유지의무(QA/QC) 조건에 따라 다양한 하도급업체들에게 공사를 블록단위(block unit)로 제조위탁하고 있다. 특히 대형블록을 해상으로 이동하거나 예인할 때 하도급업체들이 기준미달로 인하여 해사검정보증인(MWS)으로부터 작업승인서를 발급받지 못하거나 담보특약위반 가능성을 통보받는 경우 이는 의도하지 않는 담보특약위반이라고 할 수 있다. 실무적으로 해양플랜트의 이송 및 설치 작업은 해상에서 진행되기 때문에 피보험자뿐만 아니라 피보험자와 계약관계를 맺고 있는 다양한 하도급업체들이 존재하며, 이들은 피보험자에 비해서 상대적으로 소규모 또는 영세한 경우가 많기 때문에 피보험자의 의도와는 관계없이 담보특약위반이 발생할 수 있다. 따라서 필자는 피보험자와의 계약관계에 있는 하도급업체의

의도하지 않는 담보위반과 이에 따른 추가적인 손해방지의무를 불이행하여 발생한 손해에 대해서 피보험자에게 우선적인 책임이 존재한다고 판단된다. 단, British & Foreign Insurance Co. v. Gaunt 사건에서와 같이 보험자는 피보험자의 의도하지 않는 담보특약위반 행위와 적절한 조치의 불이행에 따른 손해에 대해서 별도의 손해배상청구소송을 진행하는 것이 합리적인 방법이라고 생각된다.²⁹¹⁾

4. 초과손해배상보험의 추가 가입

멕시코만에서 발생한 대형 해양유류오염사고²⁹²⁾를 계기로 해양플랜트공사보험시장에서 피보험자와 보험자는 해양오염사고에 따른 피해의 심각성과 재정적인 위험을 다시금 공동으로 인식하게 되었다. 따라서 기존의 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관상의 담보와 재인수약관을 통해서 보험자가 해양오염과 관련된 위험을 모두 인수하는데 한계가 있음에 따라 특히 시추선 또는 부유식 생산저장설비 등과 같은 보험목적물에 대해서는 해양플랜트공사보험계약 초기부터 별도로 초과손해배상보험에 가입하도록 의무화해야 한다.

5. 손해방지비용약관의 해석 범위 조정

-
- 291) 이창희, 홍성화, “ 해양플랜트공사보험에 있어서 해사검정보증인(MWS)의 지위와 역할에 대한 연구”, 「법과정책」 제20권 제3호, 제주대 법과정책 연구(2014), 255-258쪽.
- 292) 2010년 4월 20일 영국 최대 기업이자 세계 2위 다국적 에너지 기업인 BP사가 임차사용 중인, 미국 루이지애나 주의 멕시코 만 해상 42마일에 위치한 Deepwater Horizon 석유시추 시설에서 발생한 폭발 사고로 인하여 미국 역사상 최악의 유류 오염사고가 발생하였다. 사고이후 지난 40여 일간 약 50만 배럴이 누출되어, 1989년 발생한 알래스카 엑슨 발데즈(Exxon Valdez)호 사고(총 25.7만 배럴) 보다 큰 것으로 추정되었다. 특히 동 사건은 ‘미국 역사상 가장 큰 환경 재앙’으로서 1979년 Three Mile Island 원전 사고, 1986년 챌린저 우주선 폭발에 비견할 수 있다. 당시 오바마 대통령은 사고의 심각성을 인식하여 현장을 두 번이나 방문하였으며, 멕시코 만의 33건의 석유 탐사 시추를 안전이 확보될 때까지 전면 중단시켰고, 500피터 이상의 신규 시추 허가를 금지하는 모라토리움을 선언하였다. 원유 생산 비용 상승도 불가피할 전망이다. 미국의 재해 산정 평가 전문 기업인 RMS(Risk Management Solutions)는 ‘마꾼도 원유 유출 사고의 보험업계에 대한 시사점’이라는 보고서에서 이번 사고가 자원 탐사, 개발, 운영과 관련해 보험료, 보험 적용 범위 등 전반적인 보험 체계에 커다란 영향을 미칠 것이라 분석하고 있다(문상철, “Beyond Pollution? BP의 멕시코만 원유 유출 사고 이후”, LG 경제연구원(2010. 7), Weekly Focus, 23-28쪽).

물적 손해 약관의 제9조(손해방지약관)에서 명시하고 있는 보험목적물에 대한 ‘급박한 물적 멸실 또는 훼손’이라는 문구에 대해서는 광의적으로 해석하여 피보험자의 손해를 방지할 필요가 있다. 왜냐하면 피보험자가 제9조에서 명시된 보험약관상의 문구를 협의적으로 해석하게 되면 보험사고의 발생이 예견되고 있음에도 불구하고 실질적인 위험이 아니라는 이유로 피보험자는 손해의 확대를 방지하기 위해서 추가적인 주의의무를 다하지 않아 보험목적물에 대한 손해의 범위가 확대될 수 있고, 보험자 역시 동일한 이유로 피보험자에게 보험금 지급을 거절할 수 있다. 또한 피보험자의 적극적인 손해방지노력은 보험사고로 인하여 보험자가 담보해야 하는 보험금 부담비율을 낮출 수 있는 장점도 동시에 갖고 있다는 점을 양자 모두가 숙지할 필요가 있다. 이를 통해서는 보험사고가 발생하였을 경우 어느 일방에게만 손해가 편중되는 것을 막고, 상호 간의 신뢰를 바탕으로 보험사고 예방에 최선을 다하는 것이 바람직하다.

보험자는 보험목적물의 안전한 완성을 목적으로 보험목적물과 관련하여 발생할 수 있는 손해를 최소화하기 위해서 피보험자에게 적극적인 손해방지노력을 요구하고, 이에 상응하는 비용에 대해서 보험금을 통해 금전적으로 보상해야 한다. 이를 위하여 손해방지비용약관의 삽입 목적인 보험목적물에 대한 추가적인 손해확대의 방지를 도모하기 위하여 양 당사자 모두가 보험사고의 확대를 방지할 수 있도록 보험약관상의 관련 문구를 수정하여 명문화하는 것을 제안한다.

Ⅲ. 기타

1. 용어의 정의 및 조정

가. 용어의 정의와 해설

해양플랜트의 종류가 다양해지고, 담보 범위가 점차 확대됨에 따라 현행 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관에서 포함하고 있는 용어뿐만 아니라 추가적으로 삽입이 필요한 각종 용어들에 대한 범위와 한계를 명확하게 보험약관상에 삽입하지 않으면, 양 당사자 간의 용어 해석에 있어서 상당한 이견이 발생할 수 있다. 따라서 용어의 정의가 불충분하고, 이에 대한 해설이 명확하지 않기 때문에 당사자들 사이에서 발생할 수 있는 다양한 분쟁을 최소화하기 위해서 현행 보험약관에 용어의 정의 및

해설을 추가적으로 삽입할 것을 제안하고자 한다.

나. 용어 조정

용어(‘전위험담보(All risks)’가 갖고 있는 위험에 대한 일반화의 오류, 담보위험의 상황별 용어 정의 조항을 유연하게 삽입 또는 삭제가 필요하다. 예컨대, 테러리즘, 폭풍, 우연한 사고발생(occurrence), 육상과 해상의 경계(onshore/offshore), 물적손해(physical damage), 물적 손실(physical loss) 등에 대한 명확한 용어의 정의를 삽입하여야 한다. 이러한 용어의 정의는 보험약관 상에 하지 말고, 별첨서식으로 옮겨서 상세하고 자세하게 명시하여야 한다. 즉 일반 정의 부분에는 원론적인 원칙으로 위주로 정리하고, 상세한 내용들은 별첨서식을 이용하여 본 약관의 전체의 애매한 용어에 대한 정의를 시도한다.

해양플랜트공사와 관련된 다양한 위험을 담보하는 보험약관을 사용하던 피보험자, 보험중개인, 보험자, 선급, 손해사정인, 변호사 등은 용어의 명확화, 표현의 간결화, 개별 약관의 통일화 등에 대한 문제를 제기하여 왔다. 따라서 타 보험약관과의 상호 조화로운 해석과 원칙 적용을 위하여 개별 약관에서 사용되고 있는 기본용어에 정의 및 해설이 필요하다. 해양플랜트와 관련된 기술이 지속적으로 개발되고 있으며, 이러한 기술들이 융합되어 다양한 형태의 해양플랜트가 새롭게 상용화되어 조선소에서 공사가 진행되고 있다. 그럼에도 불구하고 물적 손해 약관상의 용어 정의 부분에서는 이러한 시대적 변화를 적극적으로 모두 수용하고 있지 못한 상태이다. 특히 보험사고가 발생할 경우 보험자와 피보험자는 각자의 관점에서 용어의 해석을 다르게 판단할 수 있기 때문에 이에 대해서 보험약관상에 명확하게 정의를 사전에 하지 않을 경우 분쟁의 소지가 될 수 있다. 따라서 관련 용어들에 대한 정의 및 해설을 추가적으로 삽입하여 보험사고가 발생할 경우 양 당사자가 명확한 기준을 통해서 해당 용어와 관련된 분쟁을 최소화하는 것이 바람직하다.

2. 해석약관의 신규 삽입

현재 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관은 상당히 큰 규모의 위험성과 복잡한 공사과정으로 인한 보험목적물의 높은 위험에도 불구하고, 별도의 해석약관이 존재하지 않기 때문에 보험사고 발생 시 보험자와 피보험자 상호 간에 많은 분쟁이

발생할 개연성이 내재되어 있다. 물론 보험목적물의 종류별로 차이가 존재하기 때문에 이를 종류별로 각각 특화하여 제안할 수 없는 한계성은 있다. 따라서 복잡하고 난해한 문구가 많이 포함된 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관의 내용을 합리적으로 해석할 수 있고, 상호 간의 이견을 최소화함과 동시에 실질적인 의미에서의 해석이 가능하도록 해석원칙을 작성하여 삽입하는 것을 제안한다.

첫째, 일반 보험에서의 해석원칙과 동일하게 해석에 대한 우선순위를 확정해서 삽입해야 한다.

둘째, 보험사고 발생에 따른 분쟁이 발생할 때 경험과 지식 측면에서 불리한 입장에 놓여 있는 피보험자를 보호하기 위한 피보험자 불이익 적용원칙을 삽입해야 한다.

셋째, 신기술 적용원칙을 삽입하여, 새로운 개념의 보험목적물에서 발생할 수 있는 다양한 보험사고에 대한 합리적인 해석이 가능하도록 해야 한다.

넷째, 보험계약 자체가 공서양속에 위반되지 않는 범위 내에서 양 당사자 간의 합의를 존중하고, 기존의 판례를 우선적으로 적용한다는 원칙을 삽입해야 한다.

3. 항해약관의 신규 삽입

보험목적물이 조선소의 건조장 또는 안벽에서 최종 의장공사를 마치고 항해를 하는 경우는 크게 세 가지로 구분할 수 있다. 첫째, 조선소 내의 사정으로 인하여 내부에서 예인선의 지원 또는 자력으로 안벽 간의 항해(berth to berth)를 하는 경우가 있다. 둘째, 방파제를 통과해서 해상시운전(sea trial)을 하는 경우가 있다. 셋째, 해상시운전까지 모두 마치고 발주자가 지정한 목적지 해역까지 자력으로 항해하는 경우가 있다. 이처럼 보험목적물의 종류에 따라 다소 차이가 존재할 수 있으나, 현행 보험약관에는 이에 대한 언급이 없기 때문에 항해 중 보험사고 발생 시 담보범위에 대한 많은 분쟁이 발생할 수 있다. 따라서 담보범위를 명확하게 할 수 있도록 항해를 개시하는 시점을 명시한 항해약관을 신규로 삽입하는 것을 제안한다.

4. 하자발견 기간의 명확화

최근에 새로이 상용화가 되고 있는 LNG 부유식 생산저장시설, 이동식발전선 등에 대해서 일반적인 선박과 기존의 전형적인 해양플랜트에 대한 지식을 갖고 있는 발주자 또는 조선소가 보험목적물 및 보험목적물을 구성하고 있는 각종 장비, 시설

등에 대한 하자를 조기에 발견한다는 것은 현실적으로 매우 힘들다. 또한 보험사고의 원인이 하자로 인하여 발생한 것인지 아니면 피보험자의 부주의로 인하여 발생한 것인지를 판단하는 것은 더욱 어렵다. 그리고 양 당사자 간의 가장 큰 분쟁의 원인이 되는 것이 보험사고로 인하여 발생한 손해의 근본원인이 하자라는 것이 증명되었음에도 불구하고, 하자발견시점이 보험약관상에 명시된 담보기간에 포함되는지 여부가 분쟁의 중심이 된다.

그렇기 때문에 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관 제20조에 하자발견기간약관상의 기간에 대한 해석을 보다 명확히 하여 양 당사자 간의 불필요한 분쟁이 발생하지 않도록 하는 것을 제안한다. 또한 보험분쟁은 사고의 원인이나 발생시기가 애매하여 발생하는 경우가 많이 있는데 양 당사자가 합의에 의하여 제3의 독립기관을 선정하고 그 기관에서 하자여부에 대한 객관적인 검정보고서를 작성하여 양 당사자들에게 제출하도록 규정화하여 불필요한 분쟁을 줄일 수 있도록 하는 것이 바람직하다.



제5장 결론

해양플랜트산업의 시장 주도권이 국제석유회사에서 자원보유국의 국영석유회사로 이동하게 되면서 해양플랜트공사는 주로 EPC계약방식과 같은 일괄도급방식으로 체결되고 있다. 이에 따라 조선소는 단위 프로젝트별 계약수주금액의 증가로 인하여 매출액이 확대되는 장점을 가진 반면 금융조달 규모와 형태가 복잡해짐에 따라 일반상선에 비해서 상대적으로 더 많은 책임과 위험에 직면하게 되었다. 2000년 초반까지만 하더라도 발주자는 조선소와 오랜 기간 협업을 통해서 공동으로 프로젝트를 완성해왔던 신뢰관계를 바탕으로 하여 조선소가 해양플랜트공사에 부분적인 인도지원, 경미한 결함, 설계 오류 등과 같은 손해를 유발하더라도 계약금액의 변경, 인도일자 연장 등의 인센티브를 제공하여 조선소의 손실을 일정 부분 축소해 주었다. 그러나 2014년 이후 갑작스러운 국제유가의 하락과 세계 경기의 둔화로 인하여 국내 조선소에 해양플랜트를 발주한 국제석유회사 및 국영석유회사들은 프로젝트금융 조달에 따른 막대한 CAPEX(Capital expenditures)비용 증가를 이유로 추가적인 인도일자 연장, 계약변경 등에 대한 인정을 불허하고 있는 실정이다. 2008년 리먼브라더스 사태 이후 상선경기의 위축에 따라 불가피하게 해양플랜트 시장의 확대를 추진해왔던 국내 대형 조선3사는 내부적인 역량 부족과 대외 환경의 악화로 인하여 해양플랜트공사에 있어서 2015년 12월 기준 약 8조원대²⁹³⁾의 적자를 기록하고 있다. 따라서 국내 조선소들은 지금부터라도 추가적인 손실 발생의 최소화하기 위해서는 해양플랜트공사계약과 공사보험에 관련된 법적 쟁점사항을 제대로 식별하고 합리적인 개선방안을 마련하여야 할 필요가 있다. 따라서 본 필자는 해양플랜트공사계약과 공사보험 상의 쟁점사항들에 대하여 법리적인 해석을 기반으로 개선방안을 제시하였고 이를 요약하면 아래와 같다.

1. 해양플랜트공사계약

293) 개별 조선소 2015년 분기보고서를 근거로 손해액을 산출해 보면 대우조선해양 약 5조, 현대중공업 약1조5천억원, 삼성중공업 약1조5천억원 정도이다.

해양플랜트시장의 주도권의 변화와 조선소의 매출액 향상이라는 목적이 상호 합치되어 국내 조선소들은 해양플랜트공사를 주로 EPC계약방식으로 체결하여 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 시운전까지의 작업에 대하여 일괄책임을 지고 해양플랜트 공사를 시행하고 있다. 특히 EPC계약방식은 환율, 유가, 물가변동 등과 같은 대외적인 환경변화와 함께 발주자의 설계변경, 추가적인 요구 등에 따른 위험을 포함하고 있다. 따라서 필자는 국내 조선소들이 국내·외 발주자들과 체결하고 있는 EPC계약방식이 갖고 있는 위험을 분산하고, 계약상의 불이익을 예방하기 위하여 다음의 내용을 제안하였다.

첫째, 해양플랜트공사계약방식의 다변화를 통한 조선소의 위험을 분산하여야 한다. 전통적으로 국내 조선소들은 매출액을 높이기 위하여 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 시운전까지의 전체 부분에 대한 위험을 감내하고 계약을 체결하고 있기 때문에, 법적 분쟁과 관련된 위험이 제외된 EPCM계약 또는 양분책임방식의 EPC계약을 체결하는데 익숙하지 않다. 따라서 국내 조선소들은 과거의 EPC계약을 통한 매출액 확대에만 몰두할 것이 아니라 위험분산을 통한 안정적인 사업운동을 위해서 EPCM계약 또는 양분책임방식의 EPC계약을 계약방식을 다변화할 필요가 있다. 특히 해양플랜트공사계약은 최근 수주되는 프로젝트의 대형화, 고사양화, 다기능화와 더불어 발주자가 전통적인 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사를 분리하여 발주하던 방식에서 벗어나 조선소가 전체 해양플랜트산업에 있어서 운영주체로 참여하여 운영비용(Operational Expenditure : OPEX)²⁹⁴의 일부를 부담하는 지분투자관계의 형태로 변화되고 있다.

과거부터 국내 조선소들은 해양플랜트공사와 관련하여 EPC계약을 많이 사용하여 왔으나, 금액과 시간을 고정시킨 EPC(including Lump-Sum)계약으로 입찰단계에서 전체공사금액을 산정하는데 많은 위험부담을 안고 있다. 따라서 발주자는 해양플랜트공사의 위험을 회피하고자 하는 조선소와 상호간의 위험요소가 바뀐 EPCM계약으로 해양플랜트공사계약을 체결하고자 노력하고 있다. 조선소의 입장에서 EPCM계약은 설계, 구매지원, 건조감리만을 수행하면 되기 때문에 계약규정이 엄격하거나 까다롭지도 않고, 계약금액도 EPC계약에 비해서 약 20% 정도에 불과하기 때문에 책임과 위험도 상대적으로 작다. 그리고 조선소는 단지 전문가적인 기술, 운영상의 자문만을 제공하며, 대신에 발주자가 직접 기자재 및 여타의 협력업체와 협상하여 계약을 체결

294) OPEX(Operational. Expenditure)의 약자로서 운영비를 의미한다. 그러나 실제 해양플랜트산업에 있어서 OPEX는 대주단의 금융비용 확대가 아닌 운영주체의 지분투자비용의 확대를 의미한다.

하게 된다. 따라서 EPCM계약상에서 장비, 시스템, 프로세스에 대한 보증과 현장의 안전문제, 배상책임 등은 직접 계약을 체결한 발주자에게 책임이 있다.²⁹⁵⁾ 반면에 발주자의 입장에서 EPCM계약은 잠재적으로 해양플랜트공사와 관련된 추가비용이 발생할 수 있는 위험이 있다. 발주자는 능력과 경험이 부족한 회사와 EPCM계약을 하게 되면 공정 파악을 제대로 못하거나, 회사의 과실로 인한 설계 오류, 기준미달, 재작업 등으로 인한 비용을 발주자의 비용으로 전가할 수 있다. 또한 발주자는 EPCM 회사²⁹⁶⁾의 원인으로 인하여 발생하는 성능부족, 하자 등에 대해서 제한된 범위의 책임만을 부담할 수 있다. 따라서 전통적으로 국내 조선소들은 매출을 높이기 위하여 설계, 자재의 구매 및 조달, 건조공사, 시운전까지 전체 부문에 대한 위험을 감내하고 계약을 체결하기 때문에, 이러한 법적 분쟁과 관련된 위험이 제외된 EPCM계약을 체결하는데 익숙하지 않다. 따라서 국내 조선소는 단기적으로 높은 계약실적에 급급하여 EPC계약을 무리하게 추진하지 말고, 위험분산을 통한 안정적인 사업운영을 위해서 해외 해양플랜트 전문기업들과 협력을 통한 EPCM계약으로 계약 방식을 다변화하여 먼저 경험과 기술을 축적한 이후에 자체적인 경쟁력을 바탕으로 EPC계약을 진행하는 것을 전략적으로 고려하여야 할 것이라고 판단된다.

둘째, 법적쟁점사항에 대한 사전 대응방안을 마련하여야 한다. 국내 조선소는 해양플랜트 발주자들의 까다로운 계약조항의 해석 및 높은 수준의 기술요구, 생산 환경에 적합한 고객맞춤형 선형변경에 대한 기술력과 대형 프로젝트공사에 대한 관리력 등이 부족하기 때문에 사전에 해양플랜트공사계약의 개별조항들에 대한 기술적, 법적인 분석이 선행되어야 한다. 특히 발주자의 귀책사유로 인한 동시지연의 발생, 조선소의 면책사유 등과 관련된 법적 분쟁이 예상되는 개별조항들에 대해서 지속적으로 관련 근거를 확보해 두어야 한다. 그리고 이러한 법적 분쟁은 대부분 외국계 로펌(law firm)이 수입하고 있는 실정이기 때문에 많은 국부가 해외로 유출되고 있다. 따라서 이와 관련된 전문 법률 교육서비스를 제공하여 관련 법조인들을 양성할 필요가 있으며, 조선소 내부 인력들에 대해서도 프로젝트 관리에 필요한 국제계약법 및 협상 전략 등에 대한 교육도 병행되어야 한다.

셋째, 분쟁을 합리적으로 해결할 수 있는 분쟁해결방안을 마련하여야 한다. 해양

-
- 295) Ustinovichius L., Andriušškevichius A, Kutut V., Migilinskas D., Barvidas A, "Verbal analysis of engineering and construction contracts", *Engenharia Civil-UM* No.28, Departamento de Engenharia Civil(2008), pp.11-12.
- 296) EPCM계약은 Aker Solutions(노르웨이), Technip(프랑스), AMEC(영국), Mustang(미국), Saipem(이탈리아) 등과 같은 전통적인 해양플랜트 설계 및 장비 엔지니어링 회사들이 선호하는 계약방식이다.

플랜트공사계약은 이해를 달리하는 관계자들이 연계되어 있음에 따라 분쟁은 필수적으로 발생할 수 밖에 없으며, 최근 해양플랜트산업의 어려운 여건으로 발주자는 조선소와의 원만한 분쟁 해결 대신 극단적인 법적 분쟁으로 입장이 선회하고 있다. 따라서 합리적으로 분쟁의 해결을 이끌어 내기 위하여 당사자 간의 협상을 통한 내 부적 해결과 합의된 중재조항을 통한 해결방안을 우선으로 모색하는 등 분쟁의 효과적인 해결 노력이 필요하다. 그리고 조선소는 분쟁해결조항을 개선하여 발주자의 일방적인 분쟁제기에 대하여 조선소가 일방적으로 손해를 입는 사례를 최소화해야 한다. 특히 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.

2. 해양플랜트공사보험

해양플랜트의 종류가 다양화되고 해양플랜트공사가 EPC계약방식과 같은 일괄도급방식으로 변화하면서 조선소는 기존 선박건조보험만으로 해양플랜트공사 기간 중 발생할 수 있는 모든 위험을 담보할 수 없게 되었다. 따라서 국내외 대부분의 조선소들은 기존의 해상보험약관 및 협회선박건조보험약관(ICBR)을 통해서 모두 담보할 수 없는 조선소의 물적 손해와 배상책임을 보험자에게 일정한 보험료를 납입함을 전제로 위험을 전가하여 부담시킴으로써 국제적으로 가장 많이 사용되고 있는 해양플랜트공사보험약관인 WELCAR 2001 해양플랜트공사보험약관을 통해서 이러한 위험을 담보하고 있다.

오랜 역사와 축적된 판례를 바탕으로 보험약관이 지속적으로 개정되어 발전해온 해상보험과는 달리 해양플랜트공사보험은 상대적으로 짧은 기간 내에 비약적으로 발전하였기 때문에 보험의 발전 이면에는 여전히 보험계약의 법적 성질, 보험약관의

해석, 담보 위험의 범위와 책임관계, 보험료의 결정 등과 관련된 다양한 부분에서 법적 문제를 갖고 있을 뿐 아니라 실무에서 발생하는 다양한 위험을 담보하는 데는 한계를 나타내고 있다. 따라서 필자는 본 논문에서 국내 조선소, 즉 피보험자의 입장과 해양기술의 발전 속도를 감안하여 보험자와 피보험자가 상호 조화가 될 수 있도록 해양플랜트공사보험약관의 개선방안을 제시하였다.

다른 한편으로 해양플랜트공사보험은 해당 프로젝트를 안전하게 수행할 수 있는 안전장치 역할을 함에도 불구하고, 국내 실무종사자들은 정확한 보험약관의 이해가 부족하여 대부분의 위험을 외국계 보험자의 단순 대리인의 역할로서 위험을 인수하거나 또는 해외 재보험자에게 전량 출재하고 있는 실정이다. 따라서 보험약관의 개선 노력과 병행하여 국내 대학원을 중심으로 전문화된 교육과정을 개설하여 관련분야 인력을 양성하고 국내 보험회사, 한국선주상호책임조합 및 재보험회사(Korea RE)들은 장기적인 관점에서 해양플랜트와 관련된 위험성을 객관적으로 평가할 수 있는 수학적 모델을 개발하여 외국보험자들의 일방적인 보험료 산정에 대해서 재평가할 수 있는 기반을 구축하도록 노력하여야 한다.

이에 부가하여 법과 제도를 통하여 계약당사자 간의 균형을 도모하려고 하여도 구매력(Bargain power)을 가진 발주자가 계약서상에 독소조항이나 수급인인 조선소에게 다소 불합리한 요구조건을 제시할 수 있고 조선소는 이를 수용할 수 밖에 없는 것이 현실이다. 그러므로 필자는 계약상 수급인으로서 조선소가 추가적으로 부담하게 되는 위험에 대하여 추가적인 보험료를 지불하더라도 보험자에게 위험을 전가할 수 있는 계약위험 관리체계를 마련을 위한 추가적인 연구가 필요하다고 생각한다.

끝으로 해양플랜트산업은 우리나라의 대표적인 수출 주력분야로서 자원개발 및 부품, 기자재 산업 등의 전·후방 연관산업에 대한 파급효과가 매우 크고, 석유 및 가스 자원의 개발뿐만 아니라 메탄 하이드레이트, 망간단괴, 열수광상 등과 같은 해양 에너지자원의 개발활동이 다양해지면서 해양플랜트산업이 더욱 확대되고 있는 현실을 직시한다면 현재 위기상황을 현명하게 극복하고 향후 도래할 해양플랜트산업의 호황기를 맞이하기 위한 준비가 절실하다고 사료된다. 그리고 고부가가치 산업인 해양플랜트 서비스산업은 건조산업을 지배하는 구조이기 때문에 서비스 부문에 진출하지 않고서는 우리나라 해양플랜트산업이 성장하는데 한계가 있을 수밖에 없다. 따라서 본 필자는 해양플랜트 서비스산업의 진출을 통하여 해양플랜트산업의 가치사슬 전반에 걸쳐 산업생태계를 구축하고, 현재 우리나라가 안고 있는 건조산업 편

향, 인력부족, 설계능력 부족 등의 제반 문제들을 해결하여 우리나라 해양플랜트산업이 발전할 수 있도록 산학연이 연계하여 최선의 노력을 경주하기를 희망한다.



參考文獻

1. 국내문헌

[단행본]

- 강영문, 「해상무역보험」, 광주 : 전남대학교출판부, 2011.
- 김동훈, 「보험론」, 서울 : 학현사, 1994.
- 김병기, 「해상보험」, 서울 : 도서출판 두남, 2001.
- 김성태, 「보험법강론」, 서울 : 법문사, 2001.
- 김연신, 「영문 선박건조 계약서 작성실무」, 박영사, 2008.
- 김인현, 「제3판 해상법」, 서울 : 법문사, 2011.
- 김정수, 「해상보험론」, 서울 : 박영사, 1990.
- 김지수, 「영문국제계약실무해설」, 서울 : 대명출판사, 2014.
- 김태희 외2인, 「해양플랜트 공학」, 인천 : 선학출판사, 2008.
- 김평원 외3인, 「캡티브 보험사 설립에 관한 연구」, 서울 : 보험연구원, 1996.
- 구종순, 「해상보험」, 서울 : 유원북스, 2012.
- 권오, 「개정판 - 국제무역보험론」, 서울 : 두남, 2009.
- 류권홍, 「국제 석유·가스 개발과 거래 계약」, 광주 : 한국학술정보, 2011.
- 박명섭 외6인, 「해상보험의 이해」, 서울 : 우용출판사, 2003.
- 박진우, 「개정판 - 건설공사보험의 이해」, 서울 : 신아출판사, 2011.
- 심재두, 「해상보험법」, 서울 : 길안사, 1995.
- 석광현, 「국제사법과 국제소송」, 서울 : 박영사, 1999.
- 안충승, 「해양플랜트 활성화」, 서울 : 초당, 2010.
- 이기수 외2인, 「보험·해상법」, 서울 : 박영사, 2003.
- 이운철 외2인, 「해사법규」, 부산 : 다솜출판사, 2012.
- 이시환, 「해상적하보험약관론」, 서울 : 두남출판사, 2010.
- 이재민·배인성, 「글로벌 무역금융」, 두남출판사, 2009.
- 이재복 외3인, 「해상보험과 리스크 관리」, 서울 : 박영사, 2009.
- 오원석, 「해상보험론」, 서울 : 삼영사, 1992.

- 양승규, 「보험법 제4판」, 서울 : 삼지원, 2002.
- 윤재윤, 「건설분쟁관계법」, 박영사, 2008.
- 정광효, 서성부, 「부산지역 해양플랜트 및 연관 산업 육성방안 수립·현안연구」, 부산 : 부산발전연구원, 2011.
- 지수현, 「배상책임보험론」, 서울 : 보험연수원, 1998.
- 정우영 외 2인, 「해양금융의 이해와 실무」, 서울 : 한국금융연수원 도서출판부, 2012.
- 정찬형, 「제6판 상법강의(하)」, 서울: 박영사, 2004.
- _____, 「제10판 상법강의(하)」, 서울: 박영사, 2008.
- 최준선, 「제2판 보험법·해상법」, 서울 : 삼영사, 2007.
- _____, 「제7판 보험·해상·항공운송법」, 서울 : 삼영사, 2013.
- _____, 「국제항공운송법론」, 서울 : 삼영사, 1987.
- 채이식, 「상법 IV-보험법·해상법」, 서울 : 박영사, 2001.
- 한국금융연수원, 「국제금융관계법률」, 서울 : 한국금융연수원 도서출판부, 2014.
- 한국수출입은행, 「영문국제계약해설」, 서울 : 한국수출입은행 법무실, 2006.
- 황희대, 「핵심 보험이론 및 실무」, 서울 : 보험연수원, 2012.

[학술논문]

- 김갑유, “미국연방해양오염방지법(OPA 1990)”, 「한국해법학회지」, 제17권 제1호, 한국해법학회(1995).
- 김동훈, “편무·쌍무계약의 법적 쟁점”, 「인권과 정의」 통권435호, 대한변호사협회 (2013. 8).
- 김동훈, 김봉철, “영국 로이드 보험시장에 대한 법적 고찰”, 「외법논집」, 제20집, 법학연구소(2005.11).
- 김민수, “오프쇼어(offshore) 산업 로컬 콘텐츠 정책의 현대적 의의 : GATT/WTO 협정 및 국가 정책 자율성을 중심으로”, 「해양정책연구」 제27권 제2호, 한국해양수산개발원(2012.12).
- 김상만, “국제거래에서 법정지선택 조항의 효력에 관한 고찰 -미국과 한국의 판례비교를 중심으로-”, 「법학연구」 제14권 제1호, 인하대학교 법학연구소(2011. 4).
- 김상찬·김유정, “국제중재절차에서 고려해야 할 중요한 요소”, 「법학논총」 제27권 제1호, 국민대학교 법학연구소(2014).
- 김성준, “영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점”, 「한국물류연구」 제46호, 한국해양운물류학회(2005).

- 김승래, “국제상사중재계약 및 중재판정의 준거법 결정에 관한 고찰”, 「단국대학교 정책과학연구」 제18권 제1호, 단국대학교 정책과학연구소(2008).
- 김인유, “건조중인 선박에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 한국해법학회(2010. 4).
- 김인현, “한국과 미국의 선주책임상호보험에서의 직접청구권에 대한 비교법적 연구”, 「한국해법학회지」 제28권 제1호, 한국해법학회(2006. 04).
- 김용성, “건설 중인 해양플랫폼 및 파이프라인 보험과 시추선 보험”, 「손해보험」 제22권 제7호, 대한손해보험협회.
- 김재형, “손해배상액의 예정에서 위약금 예정으로 - 특히 위약벌의 감액을 인정할 수 있는지 여부를 중심으로 -”, 「비교사법」 제21권 제2호(통권65호), 한국비교사법학회(2014. 5).
- 김진권, “우리나라와 미국의 해사제조물책임에 관한 국제사법적 고찰”, 「해사법연구」 제23권 제1호, 한국해사법학회(2011.03).
- _____·전해동, “해상보험계약상 영국법 준거계약에 관한 국제사법적 고찰”, 「해사법연구」 제18권 제2호, 한국해사법학회(2006.08).
- 김용성, “건설 중인 해양플랫폼 및 파이프라인 보험과 시추선 보험”, 「손해보험」 제22권 제7호, 대한손해보험협회(1987.07).
- 김종천, “선박충돌과 보험보상의 문제”, 「한국해법학회지」 제33권 제2호, 한국해법학회(2011.11).
- 김학소, “세계 부유식 생산설비 시장 전망 : 향후 5년(2013-2017년)을 중심으로”, OFFSHORE BUSINESS, 한국해양수산개발원(2012.12).
- 구중순, “로이즈 재보험시장의 경쟁전략 분석”, 「무역보험연구」 제13권 제2호, 무역보험학회(2012.06).
- 목진용·최재선, “해상여객운송에 관한 아테네 협약 수용방안-최종보고서-”, 한국해양수산개발원(2003.12).
- 문병일, “보험자에 대한 직접청구권의 법적 성질-P&I 보험을 중심으로-”, 「한국해법학회지」 제32권 제2호, 한국해법학회(2010.08).
- 박세민, “책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰” 「안암법학」 제27호, 안암법학회(2008).
- _____, “해상보험에 있어서 영국법 준거조항의 유효성 인정문제와 그 적용범위에 대한 비판적 고찰”, 「한국해법학회지」 제33권 제1호, 한국해법학회(2011.04).
- 박영준, “선주상호책임보험에 관한 연구-사적 고찰과 법적 문제점을 중심으로-”, 고려대학교 박사학위논문(2002.12).

- _____, “책임보험의 직접청구권의 법적 성질”, 「안암법학」 제18호, 안암법학회(2004).
- _____, “책임보험의 제3자 직접청구권의 법적 성질”, 「월간손해보험」 제517호, 손해보험협회(2011.10).
- _____, “해상책임보험에서 피해자의 직접청구권에 관한 고찰”, 「중앙법학」 제5집 제1호, 중앙법학회(2003.07).
- 박춘근, “제조물책임보험에 대한 연구 -보험계약법적 의미와 보상범위를 중심으로-”, 동아대학교 석사학위논문(2002.12).
- 박태원, “영국 해상중재제도의 운영실태와 시사점”, 「월간 해양수산」 통권 제237호, 한국해양수산개발원, 2004.
- 보험연구원 동향분석실, “해외금융 뉴스 : 북미”, 보험연구원 해외금융뉴스(2010.05).
- 삼성경제연구소, “해양플랜트산업의 변화와 기회”, 「CEO Information」 제877호, 2012년).
- 신상훈, “책임보험에서 제3자의 직접청구권”, 「월간손해보험」 제495호, 손해보험협회(2010.02).
- 신현식 외2인, “국내기업의 FIDIC 이용실태와 유의사항”, 「국제거래법연구」 제22호 제1권, 국제거래법학회(2013.07).
- 서영화, “해상의 책임보험과 피해자의 직접청구권-소위 Pay First Clause와 관련하여” 「한국해법학회지」 제28권 1호, 한국해법학회(2006.04).
- _____, “선박건조계약과 관련한 몇 가지 법률문제들”, 「한국해법학회지」 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010.
- 성승제, “책임보험에서 제3자의 직접청구권”, 「법학논총」 제27권 1호, 한양대학교법학연구소(2010.03).
- 이세중, “국제건설계약 성립과정의 쟁점 연구”, 「저스티스」, 한국법학원(2016).
- 이우영, “영국보험시장에서 슬립의 역할과 법적 지위”, 「보험개발연구」 제18권 제2호, 보험개발원(2007.07).
- 이운석, “보험계약상 최대선의의무와 고지의무-최근 영국가계보험법 입법안을 중심으로-”, 「한양법학」 제21권 제4집, 한양법학회(2010.11).
- 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.
- 이재복, “해상보험계약상 보험료 미지급과 보험자의 보상책임”, 「보험개발연구」 제14권 제1호, 보험개발원(2003.04).

- 이재성·주세환, “국제매매계약상 Frustration과 Hardship조항의 비교연구”, 『무역학회지』 제39권 제5호, 한국무역학회, 2014.
- 이춘원, “예부선 상황에서의 충돌에 관한 몇 가지 문제점”, 『한국해법학회지』, 제29권 제1호, 한국해법학회(2007.04).
- 이창희·홍성화, “해양플랜트공사보험약관에 관한 기초연구-WELCAR 2001을 중심으로-”, 『해사법연구』 제24권 제2호, 한국해사법학회(2012.07).
- _____, “해양플랜트공사보험의 물적 손해 약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제1부를 중심으로-”, 『해사법연구』 제25권 제1호, 한국해사법학회(2013.03).
- _____, “해양플랜트공사보험의 배상책임약관에 관한 연구-WELCAR 2001의 제2부를 중심으로-”, 『해사법연구』 제25권 제2호, 한국해사법학회(2013.07).
- _____, “해양플랜트공사보험에 있어서 해사검정보증인(MWS)의 지위와 역할에 대한 연구”, 『법과정책』 제20집, 제3호, 제주대학교 법과정책연구소, 2014.
- _____, “해양플랜트공사계약과 관련된 법적쟁점사항에 대한 연구”, 『해사법연구』 제27권 제2호, 한국해사법학회, 2015.
- 이대식 외3인, “북극개발의 기회와 대응”, CEO Information 제892호, 삼성경제연구소(2013.04).
- 이준신, “국내해상풍력발전 현황 및 방향성 분석”, 한국전력 전력연구원 녹색성장연구소(2011).
- 이정원, “해사중재 활성화를 위한 전제조건에 관한 논의”, 『중재연구』 제22권 제3호, 한국중재학회(2012).
- _____, “2012년 영국소비자보험(고지의무)법에 관한 고찰”, 『저스티스』 통권 제133권, 한국법학원(2012.12).
- 임동길, “선박의 정의에 관한 약간의 고찰”, 『한국해법학회지』 제18권 제2호, 한국해법학회(1996).
- 임종관 외3인, “미래 녹색선박산업 추진 전략”, 한국해양수산개발원(2011.10).
- 임채진, “해양구조물에 관한 해상법상 고찰-특히 선박의 개념과 관련하여-”, 고려대학교 대학원, 석사학위논문(2004).
- 윤일현, “손해방지의무의 위반과 해상보험자의 보상”, 『보험개발연구』 제12권 제2호 통권 제33호, 보험개발원(2001.02).
- 장덕조, “보상제도로서의 불법행위와 책임보험-새로운 보상제도의 연구에 기초하며”,

- 「서강법학」 제9권 제1호, 서강법학연구소(2007.06).
- _____, “재보험에 있어서 원보험수익자의 직접청구권-상법 제726조의 검토-”, 「보험개발연구」 제10권 제1호, 보험개발원(1999.01).
- 장덕형, “건설공사보험과 담보범위의 연속성에 대한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문(1997.02).
- 전무부, “로이즈 보험시장의 실태분석”, 「무역학회지」 제25권 제4호, 한국무역학회(2000.12).
- 전해동·김진권, “해상보험계약상 영국법 준거약관과 보험법의 적용에 관한 연구”, 「해사법연구」 제19권 제1호, 한국해사법학회(2007.03).
- 정다운, “2009 몬트리올 협약에서의 제3자 배상책임보험에 대한 고찰” 「항공진흥」 제58권 제1호, 한국항공진흥협회(2012.08).
- 정명우, “건설중재 활성화 방안에 관한 제언”, 「중재」, 대한상사중재원, 2009년 여름호.
- 정선철, “선박건조계약상 건조자의 책임과 제조물책임법”, 「한국마린엔지니어링학회지」 제32권 제2호, 한국마린엔지니어링학회(2008.03)
- 정홍식, “해외건설프로젝트에서 동시발생 공기지연(concurrent delay)”, 「비교사법」 제21권 제2호(통권65호), 한국비교사법학회(2014, 5).
- 지상규, “배상책임 해양플랜트공사보험약관의 고찰 및 국문 해양플랜트공사보험약관의 제안”, 「법학연구」 제57호, 한국법학회(2015.02)
- 채완병, “우리나라 건설중재 현황과 활성화 방안”, 「중재연구」 제14권 제2호, 한국중재학회, 2004.
- 최경숙, “보험자대위에 관한 연구”, 전북대학교 대학원 석사학위논문(2004.02).
- 최성수, “해상보험계약에서 준거법의 결정”, 「법학논집」 Vol.16 No.3, 이화여자대학교 법학연구소(2012).
- 최재선 외9인, “해양플랜트 서비스 산업 전문인력양성 기본계획 수립을 위한 연구”, 국토해양부(2011).
- 최종근, “심해시추 및 개발 기술에 대한 연구”, 서울대학교 공학연구소(2007).
- 최종현, “선박보험과 피해자의 직접청구권”, 「보험법연구 4」, 삼지원(2002.07).
- 한기용·조영준·김예상·이교선, “건설공사의 분쟁 및 클레임 대처방안에 관한 연구”, 「대한건축학회 논문집」 제10권 제10호 통권72호, 대한건축학회, 1994.
- 한창희, “해상보험의 현황과 2009년 개정 협회적하보험약관상의 운송조항”, 「월간손해보험」 제530호, 손해보험협회(2012.03).
- _____, “손해방지의 의무와 손해방지비용의 보상”, 「보험학회지」 제78집, 한국보험학회(2007.12).
- 홍성화, “선박보험약관에 관한 비교법적 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2000.08).
- _____, “선박건조보험약관에 관한 연구-건조보험자의 보상책임문제를 중심으로-”,

- 「해사법연구」 제23권 제1호, 한국해사법학회(2011.03).
- _____, “1995년 협회선박기간보험약관에 있어서 보험자의 담보위험”, 「해사법연구」 제10권 제2부, 한국해사법학회(1998).
- _____, “개인용 수상레저기구 배상책임보험에 관한 일고찰”, 「기업법연구」 제20권 제2호, 기업법학회(2007.06).
- _____, “해상보험에 있어서 방사능오염손해에 대한 보상 문제”, 「한국항해항만학회지」 제35권 제5호, 한국항해항만학회(2011).
- _____, 김기웅, “영국·미국·일본선박보험약관의 비교연구-오염손해, 보험사고 발생의 통지의무, 신규교환차익공제 및 중복보험에 관한 규정을 중심으로-”, 「항해항만학회지」 제26권 제1호, 항해항만학회(2002).
- 홍정혁, 진호현 “해양플랜트 산업 관련 로컬콘텐츠 제도의 국내 도입방안에 관한 연구”, 「통상법률」 통권 제126호, 법무부(2015.12)
- 홍정혁외 2인 “해양플랜트공사계약상의 분쟁해결방안에 대한 소고”, 「법과 정책」 제22권 제1호, 제주대 법과정책연구원(2016)
- 황찬, “해양에너지 보험과 위험관리”, 「위험관리지」, 삼성방재연구소(2007년 겨울호).

2. 외국문헌

[단행본]

- Arnould's Law of Marine Insurance and Average, 16th ed. Vol.III, London : Sweet & Maxwell, 1997.
- C.M Schmitthoff's, Export Trade, 8th ed., London : Sweet & Maxwell Ltd., 1993.
- David Sharp, Upstream and Offshore Energy Insurance, London : Witherby & Co. Ltd., 2008.
- De La Rue, Colin·Anderson, Charles. B, Shipping and the Environment, Law and practice, UK : Informa, 2009.
- Frederick Templeman, R. J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance-its principles and practice-, 6th ed., London : Pitman, 1986.
- 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.

- Harold F, Upton, The Deepwater Horizon Oil Spill and the Gulf of Mexico Fishing Industry, USA : Congressional Research Service, 2011.
- ITF(International Transport Workers Federation), "STCW a guide for seafarers- Taking into account the 2010 Manila amendments-", Maritime Professional Training, 2010.
- Jardine Lloyd Thompson(JLT) Upstream Energy Special Report(2010).
- John Q.C. Reeder, Geoffrey Brice, Maritime Law of Salvage, 3rd ed., London : Sweet and Maxwell, 2001.
- Joseph A Huse, Understanding and negotiating Turnkey and EPC contract, 2nd ed.(London : MPG Book Ltd., 2000).
- Lauren Regan, Sharon Tennyson, Insurance Distribution System, 2nd ed., USA : Georges Dionne, 1999.
- Martin McCann, Mark Berry, Matthew Hardwick, A guide to EPCM contracts, London : LLP, 2013.
- Michael Brynner Summerskill, Oil Rigs: Law and Insurance, London : Sweet & Maxwell, 1979.
- Michael D. Miller, Marine War Risks, London : LLP, 1990.
- Nicholas Legh-Jones, Andrew Longmore, John Bird & David Owen, MacGillivray on Insurance Law, 9th ed., London : Sweet & Maxwell, 1997.
- Patricia L. Guinn, Hurricane Katrina : Analysis of the Impact on the Insurance Industry, Towers Perrin(2005.10).
- R. H. Brown, Marine Insurance Vol.(I)-Principle & Basic Practice, London : Witherby & Co., Ltd., 1986.
- Robert H. Jerry, Understanding Insurance Law, 2nd ed., USA : Lexis Nexis Matthew Bender, 1996.
- Simon Curtis, The law of shipbuilding contracts, 4th ed., London : LLP, 2012.
- Susan Hodges, Case and Materials on Marine Insurance Law, London : Cavendish Publishing Limited, 1999.
- Thomas J. Shoenbaum, Admiralty and Maritime Law, London : West Publishing Co., 2004.
- Torm Larsen, The energy sector's next top model, Risk Management Magazine, Risk and Insurance Management Society, Inc., 2008.

William L.Leffler, Richard Pattarozzi, Gordon Stering, Deepwater Petroleum Exploration and Production -A Nontechnical Guide- , 2nd ed., Oklahoma : PennWell Corporation, 2011.

[학술논문]

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.

Booz, Allen, Hamilton, “The Offshore Oil and Gas Industry Report in Insurance - Part One”, USA Department of Energy, National Energy Technology Laboratory(2010.10).

Charlotte Brown, “Pipelines-what is insured?-", Pipeline Seminar, Lloyd's Market Academy, 2011.03.

Chris Ittner, Ernst & Young, “Aon Risk Maturity Index Suggest risk management and financial performance relationship”, Aon Insurance Ltd.(2011. Q4).

Claude L. Stuart, III, “Offshore Energy Insurance Coverage : Physical Damage and Business Interruption /- Contingent Business Interruption”, Admiralty and Maritime Law Conference, 17th Phelps Dunbar LLP(2008.10).

Cullen David, Higgins, Andrew, “The ABC of EPC and EPCM Contract”, Construction Alert, Blake Dawson(2011).

David Dougall, “Platforms and Fish Pens - An Operator's Perspective -” No.2 Session : Industry Perspectives, Feasibility Studies and Rigs to Reefs, Agip Petroleum Co., Inc.

Elçin TAŞ, Öge Firtina, “The use of dispute review boards in construction projects: A comparison of Turkey, UK and US”, AIZ ITU Journal of the Faculty of Architecture Published Issues, Vol.12 No.2 , 2015.

Guus Peters, “Giant On a Journey”, Dockwiser(2008).

Hartford, “Ocean Marine Insurance : Entering New Waters : 2009”, Conning Research

- and Consulting Strategic Study Series, Connecticut(2009).
- Hannes van Rensburg, Antony Dodson, “Offshore Energy Insurance”, GIRO Conference and Exhibition 2010, The Actuarial Profession(2010.10).
- Kaasen, K., “Formalism in complex onshore and offshore construction contracts”, Norway : Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook(SIMPLY), 2009.
- Lloyd Broker, “Just how concerned should energy insurers be about hydraulic fracturing”, Energy Market Review, Willis Limited(2012).
- Lloyd & Partners, “Energy & Marine Insurance Newsletter”, Lloyd & Partners Limited(2009.04).
- Marsh & McLennan, Inc, “Availability and Pricing of Insurance for Offshore Operation”, Offshore Technology Conference, OTC 4142.
- Michael A. Golemi Liskow & Lewis, L. Etienne Balart Jones Walker, “Indemnity in Deep Water: Indemnity Agreements Offshore and the Deepwater Horizon”, Liskow & Lewis(2015).
- Moderator John Sylvester, Tom Birsic, Michael Miguel, Adrew Steptowe, Ken Ross, “Key Insurance Coverage Issue Under ‘Energy Package’ Policies for Offshore Operations.” K&L Gate, Marsh, Navigant Consulting(2010.10).
- M.S.Hossain,Y.Hu and M.F.Randolph “Spudcan Foundation Penetration into Uniform Clay”, International Offshore and Ploar Engineering Conference.
- 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.
- Neeraj Nandurdikar and Jonathan Walker, “A Story about FPSO Project Performance”, Upstream Industry Benchmarking Consortium(2012).
- Nicholas R. Foster, “Marine Insurance : Direct Action Statues and Related Issues”, University of San Francisco Maritime Law Journal, Vol.11, No.2(1999).
- Oliver Weiss, “Significant development in shipbuilding disputes with London Arbitration”, London Arbitration, Ince & Co London, 2011.
- P. Biasotto, V. Bonniol, P. Cambos, BV, “Selection of Trading Tankers For FPSO Conversion Projects”, Offshore Technology Conference, OTC 17506.
- Robert P. Hartwig, “Hearing on the Liability and Financial Responsibility for Oil Spills under the Oil Pollution Act of 1990 and Related Statutes”, House

- Committee on Transportation and Infrastructure(2010.06).
- Samir Mankabady, “The Development of offshore insurance law”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.16 No.1(1985.01).
- Susobhan Ghosh, Michael A. Jacobs, John A. Mercier “Role of Marine Warranty Surveyors and Their Requirements for Selected Items”, Offshore Mechanics and Arctic Engineering, Volume 1, Parts A and B in 23rd International Conference(2004.06.20).
- Susobhan Ghosh, Michael A. Jacobs, John A. Mercier “Role of Marine Warranty Surveyors and Their Requirements for Selected Items”, Offshore Mechanics and Arctic Engineering, Volume 1, Parts A and B in 23rd International Conference(2004.06.20)
- Svein Bergstad, Jan-Hugo Martihinsen, “Insurance of Mobile Offshore Units(MOUs)”, Gard.
- Tatiana S. Gordeeva, “Identification of Criteria for Selection of Arctic Offshore Field Development Concept”, Master Thesis, University of Stavanger, 2015.
- Terje Salvesen, “Contractual Incentives in EPC Contracts”, Master Thesis, Universitieteti Stavanger(2011).
- Thomas G Saetren, “Offshore Blow-out Accident—an analysis of causes of vulnerability exposing technological systems to accidents-”, University of Oslo.
- 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.
- Rawle O.King, “Deepwater Horizon Oil Spill Disaster : Risk, Recovery and Insurance Implications”, CRS Report for Congress, Congressional Research Service(2010.07.12).
- Warren T. Petersen, John T. Sinnott, Leo R. Whalen, and Russel F. Sammis, Marsh & McLennan, Inc, “Availability and Pricing of Insurance for Offshore Operations”, Offshore Technology Conference 4142(1981.5).
- William W. Park, “The Arbitrator’s Jurisdiction to Determine Jurisdiction”, ICCA Congress(Series 55), 2006.

3. 국내 판례

서울고법 1985.2.14 선고84나4043

대법원 1995. 9. 15. 선고 95다23378
대법원 1995.12.8 선고 94다27076
대법원 1995.9.26. 선고 94다28093
대법원 1998년 5월 15일 선고 96다27773
서울지방법원 1999.11.5. 선고99가합26523
서울지방법원 2002.7.5. 선고 2001가합36981
서울중앙지법 2007.11.9. 선고2006가합84879
수원지법 안산지원 2007.9.11. 선고2005가단37543
부산지방법원 2009.6.17. 선고 2008나3906
서울고등법원 2009.11.27. 선고 2009나24929
대법원 2010.1.14. 선고 2008다69107

4. 인터넷 검색

http://www.angolalng.com/project/documents/Brochure_English_Angola.pdf
<http://admiraltypractice.com/chapters>
<http://www.africa-re.com/dl.php?id=182>
<http://www.cefor.no>
<http://www.clarksons.net>
http://www.contract.co.kr/board/offshore_insurance_manual/
<http://www.dgi.re.kr/home/nakdong/download/>
http://www.endlar.co./Documents/Policy_Forms/
<http://www.environment.ucla.edu/reportcard/article>
http://en.wikipedia.org/wiki/Offshore_drilling
<http://www.jwco.com/technical-literature/p03.htm>
<http://www.inpex.com.au/projects.aspx>
<http://www.insurancelawforum.com/2010/05/articles/news>
<http://www.insurancejournal.com/news/international/2006/09/18>
<http://www.kiri.or.kr/pdf/전문자료/RS9601.pdf>
<http://www.ksgroup.kr/business/energy5.html>
http://www.kisrating.com/include/pdf_view
<http://www.kimexp.co.kr/insure1.htm>

<http://www.kpiclub.or.kr/board/bbs/board>
<http://www.ksahullpi.or.kr/portal/bbs/>
<http://www.lawtimes.co.kr/lawinfo/infoqna>
<http://www.lloyds.com/News-and-Insight/NewsandFeatures/Market-news>
<http://news.mk.co.kr/news>
<http://www.molit.go.kr/USR/policyData>
<http://www.oilspillcommission.gov/media/history/>
http://www.rigzone.com/news/article.asp?a_id=61726
<http://www.sciencetimes.co.kr/preview/article>
<http://www.standard.no/PageFiles/1006/U-CR-003r1.pdf>
<http://www.taproot.com/archives/13568>
<http://www.upstreamonline.com/live/article1259825.ece>
<http://worldmaritimenews.com>
<http://www.worldoil.com/July-2012-Regional-Report-North-Sea.html>

5. 기타

영국해상보험법(MIA)
협회선박건조보험약관(Institute Clauses for Builders Risks 1988 : ICBR)
협회선박기간보험약관(ITC Hulls)
Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Unit
Time Charter Party For Offshore Service Vessels - supply time 2005 -
WELCAR 2001 - Offshore Construction Project Policy -

[주제어] 해양플랜트, 해양플랜트공사계약, EPC, EPCM, 해양플랜트공사보험, WELCAR 2001, 전위험담보건설공사보험, 담보위험, 면책위험, 해양플랜트공사보험, 배상 책임보험, 직접청구권, 담보위험, 면책위험, 현지참여제도, 현지참여정책, 법적 분쟁, 해사중재, 상사중재

[KEY WORDS] Offshore Plant, Offshore Plant Construction Contract, EPC, EPCM, Offshore Plant Insurance, WELCAR 2001, Offshore Plant Construction Insurance, Construction All Risks Insurance

Offshore Plant, Liability Insurance, Direct Right of Action.
Local Contents, Local Contents Policy, legal dispute , Maritime
Arbitration, Commercial Arbitration

