

## 선박수출계약의 주요 조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구\*

김 상 만\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 선박수출계약의 특징
  - III. 선박수출계약의 주요 조항
  - IV. 선박수출계약의 주요 분쟁사항에 대한 대처방안
  - V. 결 론
- 

주제어: 선박수출계약, 선박건조계약, 환급보증, 기성고방식, 중재

### I. 서 론

조선산업은 우리나라의 주력수출산업으로 산업연관효과와 고용창출효과가 매우 높다.<sup>1)</sup> 세계조선경기는 2007년까지 호황을 이루다가 글로벌금융위기의

---

\* 이 논문은 2011년도 한국무역상무학회 하계학술세미나에서 발표한 내용을 개고한 것임.

\*\* 덕성여자대학교 국제통상학과 조교수, 법학박사, 미국 뉴욕주 변호사

1) 모수원·이광배, “선박수출은 예측가능한가?”, 무역학회지, 한국무역학회, 제25권, 제2호, 2000, p.354.

여파로 2008년 말부터 급격히 침체되었다. 이에 따라 우리나라의 수출선 수주 실적도 2007년 23,617천 CGT<sup>2)</sup>에서 2008년 13,740천 CGT, 2009년 1,379천 CGT로 크게 감소하였다.<sup>3)</sup>

조선경기불황으로 인한 선가<sup>4)</sup>의 하락으로 선주사는 계약취소사유를 찾는 데 주력하고 있으며, 선박 건조 관련 클레임이 속출하고 있다. 특히 중소형조선소의 수주실적은 매우 부진하여, 2001년도 수주실적을 기록한 중소형조선소는 6개에 불과하며, 수주잔량도 급감하여 상당수 조선소의 일감이 금년 중 떨어질 것으로 추정된다.<sup>5)</sup> 수주실적 부진에 선박 건조 관련 클레임으로 인하여 다수의 중소형 조선사들이 도산하고 있어 지역경제에 큰 충격을 주고 있다. 선주사가 악의적인 클레임을 제기하는 경우도 있지만, 주로 계약조항에 근거하여 클레임을 제기하는 경우가 많다. 이에 따라 선박수출계약의 중요성이 어느 때 보다 강조되고 있다. 선주사의 부당한 클레임을 방지하고 중재나 소송 등 법적 분쟁 해결에 있어서도 유리한 위치를 차지하기 위해서는 선박수출계약을 정확하게 그리고 유리하게 작성하는 것이 필요하다. 이를 위해 본고에서는 선박수출계약의 특징을 살펴보고, 선박수출계약의 주요내용을 법적으로 분석하고자 한

2) CGT는 'Compensated Gross Tonnage'의 약자로서 선종 및 선형의 난이도에 따라 건조시의 공사량을 동일 지표로 평가하기 위한 방법으로 총톤수에 환산계수를 곱해 산출된 톤수를 말하며, '환산톤수' 또는 '조정톤수'라고 한다.

3) (연도별 우리나라의 신조선 수주량)

(단위 : 천CGT)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년
수출선	23,617	13,740	1,379	7,866
국내선	26	282	35	291

(한국조선협회, 조선자료집(2011), 2011, p.21.)

4) Clarkson 신조선가 지수는 2008년 말에 177(연중 최고치는 199)을 기록하였으나, 지속적으로 하락하여 2012년 1월 기준 138을 기록하고 있다.(위 지수는 1987년을 100으로 하여 산정된 것임.)

(연도별 신조선가격지수)

1987	2008	2009	2010	2011	2012.1
100	177	138	142	139	138

(한국조선협회, Shipbuilding Brief, 한국조선협회, 제309호, 2012.1.25, pp.9.; Clarkson, 2012.1.)

5) 한국수출입은행, "중소조선산업 2011년도 4분기 동향", 한국수출입은행 해외경제연구소, Vol. 2012-01, 2012.1.18, p.7-9.

다. 특히 다툼이 될 수 있는 사항에 대해 고찰하고 대처방안을 제시함으로써 선박수출의 경쟁력을 제고하고 선박수출이 성공적으로 이행되는데 도움을 주고자 한다.

본 연구의 방법은 실무에 도움을 주기 위하여 국내 5개 조선사가 2004년부터 2008년 사이에 체결한 10여개의 선박수출계약을 실증적으로 분석하였으며, 각 주요 조항은 H조선소의 컨테이너선 수출계약을 중심으로 기술하였다. 그리고 관련 문헌 및 논문을 검토함으로써 해당부분에 대한 이론을 보강하였다.

본 연구와 관련된 선행논문으로는 서영화의 ‘선박 건조 계약과 관련한 몇 가지 법률문제들’<sup>6)</sup>이 있는 데, 이 논문은 선수금환급보증서와 건조자의 계약 위반 시 발주자의 손해배상청구권을 중점적으로 기술하였다. 그러나 본 연구에서는 계약서 각 조항의 내용에 대해 세부적으로 검토하였고, 아울러 분쟁사항에 대한 대처방안을 제시하였다.

## II. 선박수출계약의 특징

### 1. 선박수출계약의 법적 성격

선박수출계약<sup>7)</sup>은 건조자(조선사)는 ‘선박’이라는 물품을 인도하고 매수인(선주사)은 이에 대한 대금을 지급하기로 하는 계약인 바, 기본적으로는 매매계약에 해당되며, 구체적으로는 ‘물품매매계약’이라고 볼 수 있다. 한편, 선박수출계약은 건조자가 범용적인 물품을 인도하는 것이 아니고 매수인이 요구하는 특정 사양의 선박을 새로 건조하여 인도하는 것으로 도급계약적 성격도 지니고 있다. 그러나 건조자는 단지 매수인의 요구에 따라 선박을 건조하는 것이 아니고 매수인의 요구를 반영하여 주문생산하는 것인 바<sup>8)</sup>, 선박수출계약은 일

6) 서영화, “선박 건조 계약과 관련한 몇 가지 법률문제들”, 한국해법학회지, 한국해법학회, 제 32권제1호, 2010, p.41-77.

7) 계약서상 표제는 통상 ‘선박건조계약(Shipbuilding Contract)’로 기재된다. 우리나라는 선박수출국이며, 본고는 선박을 수출하는 국내조선사입장에서 작성을 하였기 때문에 이해의 편의를 위해 이 논문에서는 ‘선박수출계약’이라는 용어를 사용하였다.

8) 김규형, 김상진, 박찬재, 선박금융론, 박영사, 2009, p.79.

종의 주문식 물품매매계약이라고 보는 것이 타당한 것으로 보인다.

한편, 영국 물품매매법 제2조제1항<sup>9)</sup>에서는 ‘물품매매계약이란, 금전을 대가로 매도인이 매수인에게 물품의 소유권을 이전하는(또는 이전하기로 합의하는) 계약’이라고 규정하고 있고, 제61조제1항<sup>10)</sup>에서는 ‘물품은 금전을 제외한 동산(personal chattels)이라고 규정하고 있는 바, 이를 종합하면 선박수출계약은 ‘물품매매계약’에 해당된다. 또한, 국제물품매매계약에 관한 유엔협약(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods : ‘CISG’) 제1조제1항<sup>11)</sup>에서는 협약의 적용대상을 ‘물품매매계약(contract of sale of goods)’으로 규정하고 있으며, 이에 대한 예외로 제2조<sup>12)</sup>에서는 선박의 매매는 적용을 배제한다고 규정하고 있는 데, 그 사유는 각국이 선박에 대해 등록을 요구하는 등 특별한 규정을 두고 있기 때문이라고 한다.<sup>13)</sup> 이를 중

---

9) (영국 물품매매법) 2 Contract of sale

(1) A contract of sale of goods is a contract by which the seller transfers or agrees to transfer the property in goods to the buyer for a money consideration, called the price.

10) (영국 물품매매법) 61 Interpretation.

(1) In this Act, unless the context or subject matter otherwise requires,—  
“goods” includes all personal chattels other than things in action and money, and in Scotland all corporeal moveables except money; and in particular “goods” includes emblements, industrial growing crops, and things attached to or forming part of the land which are agreed to be severed before sale or under the contract of sale; and includes an undivided share in goods;

11) (CISG) Article 1

(1) This Convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different States:

12) (CISG) Article 2

This Convention does not apply to sales:

- (a) of goods bought for personal, family or household use, unless the seller, at any time before or at the conclusion of the contract, neither knew nor ought to have known that the goods were bought for any such use;
- (b) by auction;
- (c) on execution or otherwise by authority of law;
- (d) of stocks, shares, investment securities, negotiable instruments or money;
- (e) of ships, vessels, hovercraft or aircraft;
- (f) of electricity.

13) John O. Honnold, Uniform Law for International Sales, 4th ed, Kluwer Law International, 2009, pp.53.

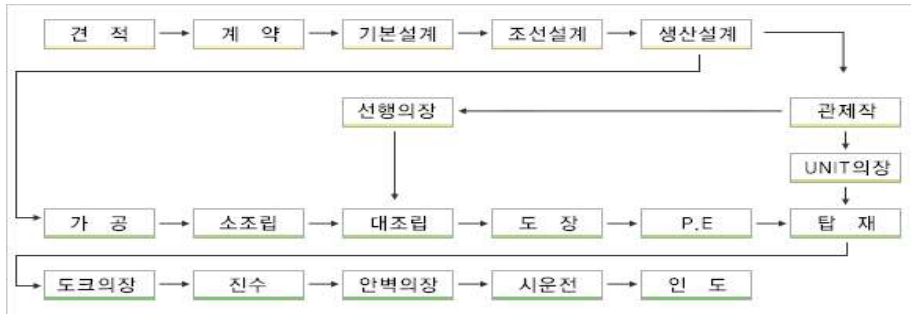
합하면, CISG에서도 원칙적으로 선박수출계약을 물품매매계약으로 보고 있다는 것을 추론할 수 있다.

## 2. 선박수출계약의 특징

### 1) 내용의 복잡 및 방대

선박건조는 설계→가공→조립→도장→탑재→도크의장→진수→안벽의장→시운전→인도 등의 복잡한 건조공정을 거치고, 수출계약에는 계약금액, 인도조건 등 통상의 수출계약에 포함되는 내용 외에 명세와 등급, 계약금액의 조정, 검사와 승인, 지연 및 기간연장, 환급보증서, 매수인의 채무불이행, 매수인의 공급품, 계약의 양도 등의 내용을 모두 포함하고 있어 그 내용이 복잡하고 방대하다.

(선박건조공정<sup>14)</sup>)



### 2) 금융조달의 중요성

선박수출계약은 계약금액이 크고, 한 번에 수개의 동일선박에 대한 계약을 체결하는 경우가 많아 거액의 자금이 소요된다. 이에 따라 선박금융은 선박수출계약의 체결여부에 관건이 되고 있으며, 선박금융계약의 체결을 선박수출계약의 효력발생조건으로 정하는 경우도 있다. 거액의 신조선 발주의 경우 선주사가 여유자금으로 금융을 제공하기 보다는 금융기관의 차입금으로 조달하는

14) 자료 : 한국조선협회(<http://www.koshipa.or.kr/>)

경우가 많으며, 선박투자회사(ship investment company)라는 선박펀드를 통한 간접투자방식으로 조달되기도 한다.<sup>15)</sup>

### 3) 환급보증서의 요구

선박수출거래에는 선주사(또는 매수인)가 선박건조자금을 조달하여 공정단계별로 대금을 지급하는 방식이 주를 이루고 있다.<sup>16)</sup> 금융조달 측면에서 이러한 금융조달방식을 ‘구매자신용(buyer credit)<sup>17)</sup>’이라고 하며, 대금결제의 측면에서 이러한 결제방식을 ‘기성고방식(progressive payment or milestone payment)’이라고 한다.<sup>18)</sup> 선박은 국내조선소에서 건조되어 완성된 후에 인도되므로 선주사(또는 매수인)는 건조중인 선박에 대해 소유권이나 담보권을 취득하는 것이 곤란하다. 이에 따라 건조자가 선박을 건조하지 못하거나 건조된 선박을 인도하지 않는 경우 선주사(또는 매수인)는 기성단계별로 지급한 계약금액을 상실하게 된다.<sup>19)</sup> 이러한 위험에 대한 담보로 선주사는 금융기관이 발급한 환급보증서(refund guarantee)의 제출을 요구하며, 환급보증서 제출을 선박수출계약의 효력발생요건으로 정하기도 한다. 환급보증이란, 보증서에 정한 조건에 따라 수익자(통상 매수인)가 기 지급된 선수금(기성대금 포함)의 상환을 청구하면, 선박수출계약과는 독립적으로 그리고 절대적으로 지급하기로 하는 보증은행의 지급확약이다.<sup>20)</sup> 환급보증은 광의의 선수금환급보증(advance payment

---

15) 정상근, “선박투자회사(SIC)의 시행과 법률상의 문제점”, 상사판례연구, 한국상사판례학회, 제18집 제3권, 2005, p.163-164.

16) 김상만, “선박수출거래에서 환급보증서(Refund Guarantee)의 특성과 문제점에 대한 연구”, 서울대학교법학, 서울대학교 법학연구소, 제52권 제3호, 2011, p.450.

17) 구매자신용에서 대출계약의 당사자는 차주인 수입자와 대주인 금융기관이며, 모기업이 지급보증하거나 직접 차주가 되기도 한다(김상만, “산업설비 수출에서 금융조달방법에 대한 법적 연구”, 고려대학교 박사학위논문, 2008, p.51).

18) 김상만, “해외건설 프로젝트의 성공적 수행을 위한 위험요소 및 대처방안에 대한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제50권, 2011, pp.227.; Malcolm Stephens, *The Changing Role of Export Credit Agencies*, IMF Washington, 1999, p.110.

19) 해외건설의 경우 현지에서 공사가 이루어지고 부지 및 건설 중인 시설물은 모두 발주자의 소유이기 때문에 이에 대해 발주자가 별도의 담보권을 취득하는 것이 불필요하므로 계약 체결 시 지급한 선수금에 대한 선수금환급보증서만 요구하고, 기성대금에 대한 환급보증서는 요구되지 않는다.

20) 김상만, “선박수출거래에서 환급보증서(Refund Guarantee)의 특성과 문제점에 대한 연

bond)에 포함되며, 이에 따라 선수금환급보증이라고 부르기도 하며, 실무에서는 간단히 ‘알지(R/G)’라고도 부른다.<sup>21)</sup> 구체적인 지급청구의 요건은 환급보증서에서 정하게 되며, 단순서면지급청구서만 요구하는 경우도 있고, 일정한 증빙서류의 제출을 요구하는 경우도 있다.<sup>22)</sup> 지급청구의 요건이 완화될수록 환급보증의 독립성 및 담보력이 강화되지만, 부당한 지급청구의 가능성이 높아지는 부작용도 있다.<sup>23)</sup> 건조자가 계약을 불이행하는 경우 선주사(또는 매수인)는 환급보증서에 의거 금융기관앞으로 지급한 기성대금(pre-delivery installments, 또는 선수금)과 해당 이자를 청구하여 손실을 보전한다.

참고로 Rainy Sky SA v Kookmin Bank(2009) 사건에서 영국법원은 환급보증의 성격은 무조건적인 지급보증이며, 사기가 없다면 보증은행은 지급책임이 있다고 판시함으로써 사기적 지급청구에 대해서는 지급거절할 수 있음을 인정하였다.<sup>24)</sup>

#### 4) 연불기간(또는 상환기간)의 장기

선박인도 후에 대금을 결제하는 연불방식의 경우 연불기간이 10년 내외의 장기이다.<sup>25)</sup> 선박의 적당 계약금액은 수 천만불을 넘는 거액이므로 선주사가 여유자금으로 대금을 결제하기 보다는 선박을 인도받은 후에 직접 선박을 운영하여 받은 수익으로 계약금액을 결제하거나 그 선박을 용선하여 받은 용선료로 대금을 결제하고자 한다. 이 경우 건조자 입장에서는 연불대금의 회수가

구”, 서울대학교법학, 서울대학교 법학연구소, 제52권 제3호, 2011, p.453.

21) 김상만, 국제거래에서의 독립적 은행보증서, 신인류, 2002, p.61; 김상만, 국제거래법, 두남, 2011, p.359.

22) Rainy Sky SA v Kookmin Bank, [2009] EWHC 2624 (Comm) ; [2010] 1 All E.R. (Comm) 823.; 김상만, “선박수출거래에서 환급보증서(Refund Guarantee)의 특성과 문제점에 대한 연구”, 서울대학교법학, 서울대학교 법학연구소, 제52권 제3호, 2011, p.471.

23) 오원석·손명옥, “독립보증상의 수익자에 의한 부당청구(Unfair Calling)에 관한 연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제42권, 2009, p.144.; 강원진·이상훈, “보증신용장거래에서 지급금지명령의 적용에 관한 분쟁사례연구”, 중재연구, 한국중재학회, 제14권 제1호, 2004, p.30.

24) Rainy Sky SA v Kookmin Bank, [2009] EWHC 2624 (Comm) ; [2010] 1 All E.R. (Comm) 823.

25) 금융조달의 측면에서 이러한 금융조달방식을 ‘공급자신용(supplier credit)’이라고 한다.

매우 중요한 바, 이에 대한 적절한 담보장치를 강구해야 한다. 우선, 계약 상대방인 매수인의 신용도가 매우 중요하며, 매수인이 다음에서 보는 바와 같이 단선회사(one-ship company) 또는 특수목적회사(special purpose company)인 경우 모기업인 선주사의 지급보증 또는 금융기관의 지급보증을 요구해야 한다. 그리고 선박저당권(ship mortgage)을 설정하여 연불원리금 미지급 시 담보권을 실행해야 한다.<sup>26)</sup> 또한, 매수인의 주된 상환재원은 용선료 수입인 바, 장기 용선계약의 내용을 파악하여 용선료의 수입구조가 안정적인지 파악하고 용선료 수입을 에스크로 계좌(escrow account)에 입금토록 하여 용선료 수입을 관리할 수 있도록 해야 한다. 한편, 이 경우 선주사는 장기로 선박건조자금을 조달해야 하는데, 수출입은행의 제작자금으로 지원을 받을 수 있으며, 제작금융은 선박의 인도 후에는 연불금융으로 전환된다. 그리고 이 경우 무역보험공사의 중장기수출보험증권이 담보로 제공되기도 한다.

2000년 이후에는 연불방식의 선박수출계약은 매우 적고, 대부분 선주사가 금융을 조달하여 공정단계별로 지급하는 기성고방식에 의하고 있다. 기성고방식의 경우 금융기관이 직접 선주사 또는 매수인에게 자금을 공여하고, 상환기간은 연불결제방식에서와 같이 10년 내외가 되며, 금융기관은 상기에서 기술한 담보장치를 강구한다. 선박수출거래에서 기성고방식(다시 말해 구매자신용방식)이 보편적인 이유는 금융기관입장에서 선박수출거래에 대해 담보권의 취득 및 집행이 상대적으로 용이하기 때문이다.<sup>27)</sup>

## 5) 중재에 의한 분쟁해결

선박수출계약은 고도의 기술적 내용을 포함하고 있으므로 당사자의 분쟁발

26) 선박저당권 설정 시 담보대출비율(Loan to Value : LTV)분석이 필요한데, 이 비율은 선박의 가치에 따라 수시로 변동한다. 선박가치 하락에 따라 LTV가 낮아지면, 담보권이 약해지는 바, 이 경우에는 추가담보의 요구 또는 연불원리금 일부의 조기상환 등을 요구할 수 있도록 해야 한다.

27) 금융기관은 공정단계별로 자금을 인출하는 데, 건조불능위험에 대해서는 환급보증으로 해결한다. 그리고 인도 후 선주사의 상환불능위험에 대해서는 선박에 저당권을 설정하는 데, 선박의 경우 동산이기 때문에 부동산에 비해 집행이 용이하다.(예를 들어, 선박이 선주국 이외의 제3국에 정박하고 있을 때, 선박을 억류하면, 선주국에서의 집행 보다는 공정성이 제고되어 집행이 용이하게 된다.) 또한, 선박은 이동이 가능하기 때문에 제3국으로의 전매가 용이하다.



생 시 전문가의 판단이 필요하다. 또한, 선박수출계약서에는 선박에 대한 상세한 기술적 사양이 기재되는 바, 이러한 내용은 지적재산권적 가치가 있어 공개되는 것을 기피한다. 이에 따라 당사자들은 소송에 의한 분쟁해결보다는 중재에 의한 분쟁해결을 선호한다. 통상 선박수출계약서에 분쟁해결방법으로 중재를 명시한다.

## 6) 영국법 및 영국 법정지의 우세

영국은 18세기부터 20세기까지 해외에 식민지 개척을 통해 대영제국을 건설하였고, 해운·무역·조선에서 세계 1위를 유지해 왔는바, 해운·무역·조선 업계에서의 영국의 법과 관행은 세계의 표준이 되었다.<sup>28)</sup> 이에 따라 영국은 해상중재의 중심이 되었으며, 선박수출계약에서는 영국법을 준거법으로 정하고, 영국을 법정지로 정하는 경우가 많다.<sup>29)</sup> 런던해사중재인협회(the London Maritime Arbitrators Association : LMAA), 런던중재법원(the London Court of International Arbitration : LCIA)은 런던에 소재하는 가장 대표적인 중재기관이다.<sup>30)</sup> 그리고 런던에는 선박수출계약 관련 분쟁을 담당하는 로펌들이 많다.

## 7) 수입자의 단선회사(One-ship Company)

선주사는 편의치적 및 책임제한을 위하여 매 선박건마다 별도의 회사를 설립하여 그 신설회사를 선박수출계약의 매수인으로 정하는 경우가 많다. 이 경우 매수인은 1척의 선박을 소유한 단선회사(one-ship company)가 되며, 이 회사는 선주사와는 법적으로 독립적이기 때문에, 선주사는 이 회사의 채무에 대해 책임을 부담하지 않는다.<sup>31)</sup> 단선회사를 설립하는 목적은 모기업인 선주사의 행정적 또는 재무적 이점도 있지만, 선박억류(ship arrest)의 이점이 더

28) 김성준, “영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점”, 한국물류연구, 한국물류학회, 제 46호, 2005, p.133.

29) Stephenson Harwood, *Shipping Finance, 3rd Ed.*, Euromoney Institution Investor Plc, 2006, p.2.

30) 김성준, 전제논문, p.133.

31) Stephenson Harwood, *op. cit.*, p.17.

중요하며<sup>32)</sup>, 기타 채무불이행 시 선박매각을 용이하게 하기 위함이다.<sup>33)</sup>

이 단선회사는 프로젝트 파이낸스에서의 특수목적회사(special purpose vehicle)와 유사한 바, 자본금이 매우 적고, 선박이 인도되는 경우 그 선박이 사실상 유일한 자산이 되며, 선박인도전에는 거의 자산이 없다. 이에 따라 선박수출계약의 결제조건이 연불조건인 경우, 모기업인 선주사의 지급보증 또는 금융기관의 지급보증 등 별도의 담보장치를 확보하는 것이 필요하다. 통상 선주사의 보증의뢰에 따라 금융기관이 지급보증서를 발행하며, 보증사고 발생 시 보증의뢰 시 체결된 약정에 따라 금융기관은 선주사앞 구상청구를 하며, 금융기관은 당해 선박에 대해 선박저당권(ship mortgage)을 설정하여 그 선박의 매각을 통해 손실을 보전한다.<sup>34)</sup>

### Ⅲ. 선박수출계약의 주요 조항

#### 1. 개설

전형적인 선박수출계약의 구성요소를 보면, 표지에 ‘선박건조계약(Shipbuilding Contract)’이라는 계약서 명칭, 계약목적물인 선박의 종류 및 선체번호(Hull No), 계약당사자의 명칭(상호만 기재)을 기재한다. 그리고 다음장에 목차가 기재되고, 이어서 계약당사자의 명칭, 주소 및 등록지, 선박이 건조되는 특정 조선소(shipyard)가 기재된다.

그 다음에 각 계약조문이 시작되는데, 각 조문의 구성은 다음과 같다. 1)선박의 명세와 등급(Description and Class), 2)계약금액(Contract Price), 3)계약금액의 조정(Adjustment of the Contract Price), 4)검사와 승인(Inspection

---

32) 선박억류에 관한 국제협약에 의하면, 채권자는 해상청구권이 발생한 당시의 특정선박, 또는 그 특정선박의 소유자가 보유하고 있는 기타 다른 선박을 억류할 수 있다고 규정하고 있다. 이에 따라 선박소유자가 당해 선박외의 다른 선박이 억류되는 것을 방지하기 위해 선박 1척당 별도의 회사를 설립한다.

Stephenson Harwood, *op. cit.*, p.11-12.

33) 백승택, “선박금융의 리스크 평가”, 수출보험, 한국수출보험공사, 2008.3·4, p.26.

34) Stephenson Harwood, *op. cit.*, p.17.

and Approval), 5)변경, 수정 등(Modifications, Changes and Extras), 6)시운전과 완성(Trials and Completion), 7)인도(Delivery), 8)인도지연과 기간연장(Delays and Extensions of Time), 9)품질보증(Warranty of Quality), 10)대금지급(Payment), 11)매수인의 채무불이행(BUYER's Default) 및 건조자의 채무불이행(BUILDER's Default), 12)매수인의 공급분(BUYER's Supplies), 13)중재(Arbitration), 14)계약의 양도(Successors and Assigns), 15)제세공과금(Taxes and Duties), 16)특허권, 상표권, 저작권(Patents, Trademarks, and Copyrights), 17)계약의 해석 및 준거법(Interpretation and Governing Law), 18)통지(Notice), 19)계약의 효력발생(Effectiveness of This Contract), 20)계약의 완전조항(Exclusiveness, Written Form, Invalid Provisions)

## 2. 주요 조항

### 1) 당사자

선박수출계약의 실질적인 당사자는 조선사와 선주사이다. 조선사는 선박을 직접 건조하는 자로 선박수출계약서상 '건조자(BUILDER)' 또는 '매도인(SELLER)'으로 기재된다. 하나의 조선사가 수 개의 조선소를 보유하고 있는 경우가 있기 때문에 선박수출계약서에 선박을 건조하는 특정 '조선소(SHIPYARD)'를 정한다. 한편, 선주사는 선박수출계약의 직접 당사자가 되어 선박수출계약서에 기재되지만, 앞에서 살펴본 바와 같이 단선회사를 신설하여 매수인으로 정하는 경우가 많다. 선주사 또는 단선회사를 선박수출계약서에 당사자로 기재하는데, 통상 '매수인(BUYER)'으로 표기한다.

계약서에는 당사자의 상호 외에 주소지 및 설립준거법(또는 등록지)도 기재하는데, 이는 동일한 상호의 기업이 다수 존재할 수 있는 바, 당사자의 동일성을 확인하여 계약서상의 의무와 권리의 주체를 확정하고, 그 외 당사자의 국적을 정하기 위함이다. 참고로 우리나라에서는 내국법인과 외국법인의 판단에 있어 원칙적으로 설립준거법주의를 택하고 있으며, 예외적으로 외국에서 설립된 회사라도 대한민국에 본점을 설치하거나 대한민국에서 영업할 것을 주된 목적으로 하는 때에는 내국법인과 동일하게 보고 있다(상법 제617조).<sup>35)</sup>

35) 정찬형, 상법(상), 제12판, 박영사, 제12판, 2009, p.1138.

**예시)**

THIS CONTRACT, made on this 20th day of January, 200X, by and between XXX S.A., a company organized and existing under the laws of France, having its principal office at (주 소), France(hereinafter called the "BUYER"), the party of the first part and HXXX CO., LTD., a company organized and existing under the laws of the Republic of Korea, having its principal office at (주 소), Korea(hereinafter called the "BUILDER"), the party of the second part,

WITNESSETH

In consideration of the mutual covenants contained herein, the BUILDER agrees to build, launch, equip, and complete one (1) 5,100 TEU CLASS CONTAINER CARRIER as described in Article I hereof(hereinafter called the "VESSEL") at the BUILDER's SHIPYARD in XXX, Korea(hereinafter called the "SHIPYARD") and to deliver and sell the VESSEL to the BUYER, and the BUYER agrees to accept delivery and purchase from the BUILDER the VESSEL, according to the terms and conditions hereinafter set forth:

## 2) 선박의 명세와 등급(Description and Class)

이 조항에서는 선체번호(Hull No)와 선박의 기본적인 명세(전장, 넓이, 높이, 적재중량, 연료소모량, 추진기관 등)를 규정하고, 특정선급협회(Classification Society)의 규정에 맞게 설계되고 건조되어야 함을 규정한다. 건조자가 건조공정의 일부를 하도급을 하는 경우 매수인에게 충분히 통지해야 하며, 통상 선박국적은 매수인이 정한다. 세부적인 선박 명세는 시방서(Specifications)와 도면(Plan)에 기재되는데, 이 조항에서는 시방서와 도면이 선박수출계약의 일부라는 것을 명시한다. 건조자는 선급협회의 대표 선임 및 관계당국(Statutory Authority)의 감독관 선임을 주선하고, 관련 비용은 건조자가 부담한다. 선급협회의 규정 및 관련당국의 규정에 부합하는지 여부에 대한 선급협회 및 관계당국의 결정은 최종적이며, 당사자에게 구속력이 있다.

예시)

**Article I. Description and Class**

**1. Description**  
The VESSEL shall have the BUILDER's Hull No. XXX

---

**2. Basic Dimensions and Principal Particulars of the VESSEL**

(a) The basic dimensions and principal particulars of the VESSEL shall be :

Length, overall	about	294.1 M
Length, between perpendiculars		283.2 M

---

**3. Classification, Rules and Regulations**

---

(c) The decision of the Classification Society and Statutory Authorities as to whether the Vessel complies with the regulations of the Classification Society and the regulation of Statutory Authorities, as the case may be, shall be final and binding upon the BUILDER and the BUYER.

### 3) 계약금액(Contract Price)

이 조항에서는 계약금액을 규정한다. 계약금액은 기본적으로 특정금액으로 정하고 계약금액의 조정조항에 따라 증감될 수 있다고 규정한다. 법적으로 불 때, 계약서에서 정한 금액은 확정된 금액이므로 당사자는 이 계약금액에 구속된다. 다만, 인도지연, 속력미달, 연료과다소모 등 계약내용을 이행하지 않아 건조자가 손해배상의 예정에 따라 그 금액만큼 감액되는 것으로 보아야 한다. 이 계약금액은 선급협회의 검사, 테스트, 조사, 등급산정 등의 비용을 포함하되, 매수인 공급품은 포함하지 않는다. 그 외 시방서에 반영된 도면에 필요한 모든 비용을 포함한다. 참고로 영국 물품매매법 제8조36)에서는 계약금액은

36) (영국물품매매법) 8 Ascertainment of price

- (1) The price in a contract of sale may be fixed by the contract, or may be left to be fixed in a manner agreed by the contract, or may be determined by the course of dealing between the parties.
- (2) Where the price is not determined as mentioned in sub-section (1) above the buyer must pay a reasonable price.
- (3) What is a reasonable price is a question of fact dependent on the circumstances of each particular case.

계약서에서 확정될 수 있고, 계약서에서 합의된 방법으로 확정할 수도 있으며, 위의 방법으로 확정할 수 없는 경우 매수인은 합리적인 금액으로 하며, 합리적인 금액은 각 구체적인 사안별로 결정해야 한다고 규정하고 있다.

예시)

**Article II. Contract Price**

The contract price of the Vessel delivered to the BUYER at the SHIPYARD shall be ----- (USD XXXX) (hereinafter called the "Contract Price") plus any increases or less decreases due to adjustment or modifications, if any, as set forth in this Contract. -----

**4) 계약금액의 조정(Adjustment of the Contract Price)**

이 조항에서는 인도지연(Delayed Delivery), 속력미달(Insufficient Speed), 연료과다소모(Excessive Fuel Consumption), 재화중량톤수미달(Dead Weight Below Contract Requirement) 등을 기재한다. 이러한 사유가 발생하면, 계약금액이 감액되는데, 그 법적 성질은 손해배상의 예정(liquidated damages)이며, 위약금(penalty)이 아니다.<sup>37)</sup> 통상 계약서에 이러한 취지를 명시하여 당사자간의 분쟁을 방지한다. 그 이유는 선박수출계약서는 영국법을 준거법으로 정하는 경우가 많은데, 영미법에서는 손해배상액의 예정은 유효하지만, 위약금의 경우 징벌적 성격이 있어 과도한 배상액을 정하기 때문에 집행불가능한(unenforceable) 것으로 인정될 수 있기 때문이다.<sup>38)</sup> 손해배상의 예정의 경우 실제로 입은 손해액이 약정액을 초과하더라도 채권자는 약정액만 받을 수 있다.<sup>39)</sup> 참고로 영국법에서는 위약금에 관하여 명시적으로 규정하지 않고 있으

37) 손해배상액의 예정의 목적은 손해의 발생사실과 손해액에 대한 입증의 곤란을 덜고 분쟁의 발생을 미리 방지하여 법률관계를 쉽게 해결할 뿐 아니라 채무자에게 심리적 경고를 함으로써 채무의 이행을 확보하려는 것이다(대법원 1993.4.23. 선고 92다41719 판결, 대법원 2007.7.27. 선고 2007다18478 판결).

38) Wasserman's Inc. v. Township of Middletown, 1337 N.J. 238, 645 A.2d 100.; E. Allan Farnsworth, William F. Young, Carol Sanger, *Contracts, 6th Ed.* Foundation Press, 2001, p.542-554.

39) 서영화, 전게논문, p.60.; 이호정, 영국계약법, 경문사, 2003, p.550. 재인용

며<sup>40)</sup>, 우리 민법에서는 위약금의 약정은 손해배상액의 예정으로 추정한다고 규정하고 있다(제398조).

#### (1) 인도지연(Delayed Delivery)

선박에는 엔진, 항법장치, 거주구(deck house), 저장설비, 배관, 자재 등 수많은 복잡한 장치와 부품이 소요되며, 대체적으로 설계기간 7~8개월을 포함하여 1년 반 정도의 복잡한 건조공정을 거쳐 완성되는 대형건조물인 바, 계약 내용대로 완벽하게 건조하지 못하는 일이 발생할 수 있다. 또한, 선박수출은 일종의 주문식수출이기 때문에 선주사의 다양한 요구가 반영되어 설계부터 새로 시작한다. 이에 따라 선박수출계약의 체결에서 선박의 인도까지 많은 시일이 소요되며, 다양한 변수가 작용하여 인도기일을 맞추지 못하는 일이 발생할 수도 있다. 선박의 인도가 지연된 경우에는 해당기간만큼 계약금액을 감액하여 매수인의 손해를 보전한다.

인도지연에 관한 내용을 살펴보면, 일단, 계약서에 특정일을 인도기일(Delivery Date)로 정하고, 그 인도기일로부터 최초 일정기간이내(통상 인도기일로 30일이며, 이하 ‘감액유예기간’이라 함)에서는 인도지연이 있어도 계약금액은 감액되지 않으며, 그 기간이 경과하면 매 1일마다 소정의 금액이 감액된다. 그리고 감액되는 기간은 일정기간(통상 150~180일이며, 이하 ‘최대감액기간’이라 함)내이며, 그 기간이 경과해도 더 이상 감액되지 않는다.

한편, 인도지연 허용기간(감액유예기간에 최대감액기간을 더한 기간으로 통상 180~210일)내에도 인도되지 않으면, 매수인은 계약을 해제할 수 있다. 계약해제권은 매수인의 선택이므로 매수인은 계약을 해제하지 않고 인도될 때까지 기다릴 수 있다. 그러나 지연배상금조의 계약금액감액은 인도지연 허용기간 이후에는 적용되지 않는다. 이에 따라 계약체결 시에 비해 선가가 상승하거나 매수인이 그 선박이 필요한 경우를 제외하고는 매수인은 계약해제권을 행사한다.

---

40) 오원석, "국제물품매매계약에서 'Liquidated Damage Clause'(LD조항)의 유효성과 실무적 적용에 관한 연구", 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제17권, 2002, p.74.; 다만, 우리 대법원에서는 도급계약에 있어 계약이행보증금과 지체상금의 약정이 있는 경우, 특별한 사정이 없는 한 계약보증금은 위약별이고 지체상금은 손해배상액의 예정으로 보고 있다(대법원 1996.4.26. 선고 95다11436 판결, 대법원 1997.10.28. 선고 97다21932 판결).

선박인도지연 시에 매수인의 계약해제권을 계약서에서 정하지 않은 경우 매수인이 계약을 해제할 수 있는 지 법적으로 문제가 될 수 있는 바, 이는 일단 지연정도의 문제로 보아야 할 것인 바<sup>41)</sup>, 지연의 정도에 대해 당사자간에 분쟁이 발생할 수 있다. 영국 물품매매법 제51조<sup>42)</sup>에서는 매도인이 악의적으로 물품의 인도를 지연하거나 거절하는 경우 매수인은 미인도에 대한 손해배상을 청구할 수 있다고 규정하고 있으며, 손해배상의 범위는 매도인의 계약위반으로부터 직접 그리고 자연적으로 초래되는 손실로 규정하고 있다.<sup>43)</sup>

계약서에는 전쟁, 폭동, 파업, 지진 등 다양한 허용지연사유(permissible delays)를 규정하고 있는 바, 인도지연사유가 허용지연사유에 해당되면 그 기간에는 계약금액이 감액되지 않는다. 인도지연사유가 허용지연사유에 해당되는 지에 대해 당사자 간에 분쟁이 자주 발생한다.

**예시)**

**Article III. Adjustment of the Contract Price**

The Contract Price of the Vessel shall be adjusted as hereinafter set forth in the event of the following contingencies. It is hereby understood by both parties that any adjustment of the Contract Price as provided for in this Article is by way of liquidated damages and not by way of penalty.

**1. DELAYED DELIVERY**

(a) No adjustment shall be made and the Contract Price shall remain unchanged for the first thirty (30) days of the delay in delivery of the VESSEL [ending as of

41) Clive M. Schmitthoff, *Export Trade : The Law And Practice Of International Trade, 11th ed.*, London Steven & Sons, 2010, p.119.

42) (영국 물품매매법) 51 Damages for non-delivery

- (1) Where the seller wrongfully neglects or refuses to deliver the goods to the buyer, the buyer may maintain an action against the seller for damages for non-delivery.
- (2) The measure of damages is the estimated loss directly and naturally resulting, in the ordinary course of events, from the seller's breach of contract.

43) 참고로 민법에서는 일반적인 이행지체의 경우 상당한 기간을 정하여 그 이행을 최고하고 그 기간 내에 이행하지 않으면 계약을 해제할 수 있고(제544조), 계약의 성질 또는 당사자의 의사표시에 의하여 일정한 시일 또는 일정한 기간 내에 이행하지 아니하면 계약의 목적을 달성할 수 없을 경우에는 최고를 요하지 아니하고 계약을 해제할 수 있다고 규정하고 있다(제545조). 이를 종합해 보면, 인도지연 허용기간 내에도 인도를 하지 못하는 경우 민법 상 매수인은 계약을 해제할 수 있으며, 해제권을 행사하기 전에 이행의 최고를 필요로 하는 지는 인도지연 허용기일 내에 선박이 인도되지 않으면 매수인이 계약의 목적을 달성할 수 없는 지에 따라 달라지게 될 것이다.



12 o'clock midnight Korean Standard Time on the thirtieth(30th) day of delay] beyond the Delivery Date calculated as provided in Article ( ) hereof.

(b) If delivery of the VESSEL is delayed more than thirty(30) days beyond the date upon which the delivery is due from the BUILDER under the terms of this Contract, then, beginning at the midnight of the thirtieth(30th) day after such due date, the Contract Price of the VESSEL shall be reduced by U.S. Dollars XXX (XXX) for each full day of delivery.

However, unless the parties agree otherwise, the total amount of deduction from the Contract Price shall not exceed the amount to cover the delay of one hundred and eighty(180) days after thirty(30) days of the delay in delivery of the VESSEL at the rate of deduction as specified hereinabove.

(c) But, if the delay in delivery of the VESSEL continues beyond for a period of more than two hundred ten(210) days beyond the date upon which the delivery is due from the BUILDER under the terms of this Contract then, in such event, and after such period has expired, the BUYER may, at its option, cancel the Contract by serving upon the BUILDER a notice of cancellation by letter, telefax, or email directed to the BUILDER at the address given in this Contract. Such cancellation shall be effective as of the date the notice thereof is received by the BUILDER. If the BUYER has not served the notice of cancellation after the aforementioned two hundred ten(210) days delay in delivery, the BUILDER may demand the BUYER to make an election in accordance with Article ○○.

(d) For the purpose of this Article, the delivery of the VESSEL shall be deemed to be delayed when and if the Vessel, after taking into full account extension of the Delivery Date or permissible delays as provided in Article V,VI,VIII,IX or elsewhere in this Contract, is delivered beyond the date upon which delivery would then be due under the terms of this Contract.....  
.....

(2) 속력미달 및 연료과다소모(Insufficient Speed, Excessive Fuel Consumption)

선박수출계약서에는 보장속력을 규정하고 있는 바, 시험운전에서 보장속력에 대해 일정속력(예 3/10 노트) 이상 미달하면 미달정도에 따라 계약금액이 감액되며, 감액은 최대 일정속력(예: 1 노트)까지 가능하다. 최대 일정속력(예: 1 노트) 이상 미달하면 매수인은 계약을 해제하거나 1 노트 속력미달에 해당하는 금액만 감액 받고 선박을 인수해야 한다. 선박수출계약서에는 보장연료소모를 규정하고 있는 바, 연료과다소모가 일정비율(예 5%)이하인 경우 계약금액은 변동이 없으나, 일정비율(예: 5%)를 초과하면 초과비율에 따라 계약금액이

감액된다. 그러나 연료과다소모가 일정비율(예: 8%)를 초과하면 더 이상 계약 금액의 감액은 없고 매수인은 계약을 해제하거나 일정비율(예: 8%)을 기준으로 산정한 금액만 감액 받고 선박을 인수해야 한다.

선박수출계약에서 속력미달 및 연료과다소모에 대해 계약해제권을 규정하지 않은 경우 매수인의 해제권 여부에 대해 살펴보면, 영국 물품매매법 제53조<sup>44)</sup>에서는 담보위반(breach of warranty)의 경우 매수인은 물품의 인수를 거절할 수 없고, 담보위반에 따른 감액 또는 손해배상을 청구할 수 있다고 규정하고 있다.

예시)

**2. INSUFFICIENT SPEED**

(a) The Contract Price of the VESSEL shall not be affected or changed, if the actual speed, as determined by trial runs more fully described in Article VI hereof, is less than the speed required under the terms of this Contract and the Specifications provided such deficiency in actual speed is not more than three-tenths (3/10) of a knot below the guaranteed speed.

(b) .....

However, unless the parties agree otherwise, the total amount of reduction from the Contract Price shall not exceed the amount due to cover the deficiency of one(1) full knot below the guaranteed speed at the rate of reduction as specified above.

(c) If the deficiency in actual speed of the VESSEL is more than one (1) full knot below the speed guaranteed under this Contract, then the BUYER, at its option, may, subject to the BUILDER's right to effect alterations or corrections as provided in Article VI.5. hereof, cancel this Contract or may accept the VESSEL at a reduction in the Contract Price as above provided for one (1) full knot of deficiency only.

**3. EXCESSIVE FUEL CONSUMPTION**

(a) The Contract Price shall not be affected or changed by reason of the fuel consumption of the VESSEL's main engine, as determined by the engine

---

44) (영국 물품매매법) 53 Remedy for breach of warranty  
 (1) Where there is a breach of warranty by the seller, or where the buyer elects (or is compelled) to treat any breach of a condition on the part of the seller as a breach of warranty, the buyer is not by reason only of such breach of warranty entitled to reject the goods; but he may –  
 (a) set up against the seller the breach of warranty in diminution or extinction of the price, or  
 (b) maintain an action against the seller for damages for the breach of warranty.

manufacturer's shop trial as per the Specifications being more than the guaranteed fuel consumption of the VESSEL's main engine, if such excess is not more than five per cent (5%) over the guaranteed fuel consumption.

(b) .....

However, unless the parties agree otherwise, the total amount of reduction from the Contract Price shall not exceed the amount due to cover the excess of eight percent (8%) over the guaranteed fuel consumption of the VESSEL's main engine at the rate of reduction as specified above.

(c) If such actual consumption exceeds the guaranteed fuel consumption of the VESSEL's main engine by more than eight percent (8%), the BUYER, at its option, may, subject to the BUILDER's right to effect alterations or corrections as provided in Article VI.5. hereof, cancel this Contract or may accept the VESSEL at a reduction in the Contract Price as above provided for eight percent (8%) increase only.

(3) 계약해제의 효과

매수인이 이 계약조항에 따라 선박수출계약을 해제하는 경우 매수인은 기지급된 선수금과 이에 대한 이자를 환급받을 수 있다. 이자의 법적 성격은 손해배상의 예정이 아니고 법정해제에 따른 원상회복의 내용으로 보는 것이 합당한 것으로 사료된다.<sup>45)</sup> 계약서에서도 이자의 법적 성격에 대한 분쟁을 방지하기 위해 매수인이 계약을 해제하는 경우 매수인은 손해배상의 예정액(liquidated damage)을 받을 수 없고, 기지급한 선수금과 이자만 환급받을 수 있다고 정한다. 영국 물품매매법 제54조<sup>46)</sup>에서는 이 법의 어떠한 조항도 법률에 의해 이자를 청구할 수 있거나, 상대방의 계약불이행 시 지급한 대금의 반환에 대해 영향을 줄 수 없다고 규정하고 있다.<sup>47)</sup>

45) 서영화, 전제논문, p.66-67.

46) 54 Interest, etc  
Nothing in this Act affects the right of the buyer or the seller to recover interest or special damages in any case where by law interest or special damages may be recoverable, or to recover money paid where the consideration for the payment of it has failed.

47) 참고로 우리 대법원에서는 법정해제의 경우 당사자 일방이 그 수령한 금전을 반환함에 있어 그 받은 때로부터 법정이자를 부가함을 요하는 것은 민법 제548조 제2항이 규정하는 바로서, 이는 원상회복의 범위에 속하는 것이며 일종의 부당이득반환의 성질을 가지는 것이고 반환의무의 이행지체로 인한 것이 아니므로, 부동산 매매계약이 해제된 경우 매도인

한편, 매수인이 금융기관으로부터 선박금융을 제공받은 경우 매수인은 환급 받은 선수금과 이자를 금융기관에 상환해야 하므로 결국 이자는 매수인의 몫이 아니다. 이에 따라 매수인은 선박운영에 대한 기회비용에 대해 손해를 입게 되는 바, 결국 해제권행사는 손익산정을 분석한 후에 행사하는 것이 바람직하다.

예시)

#### 5. Effect of Cancellation

It is expressly understood and agreed by the parties hereto that in any case, if the BUYER cancels this Contract under this Article, the BUYER shall not be entitled to any liquidated damages. However, the BUYER shall be entitled to receive from the BUILDER the advance payments made and interests thereon pursuant to Article X of this Contract.

#### 5) 검사와 승인(Inspection and Approval)

이 조항에서는 선박건조공정을 감독하기 위한 감독관의 선임, 감독관의 권한, 도면의 승인, 감독관의 급여 및 비용, 건조자의 책임 등을 규정한다. 선박 건조는 복잡한 공정으로 진행되고 고도의 기술적 요소가 투입되므로 건설공사와 마찬가지로 감독관이 파견되어 매공정별로 검사하여 확인하는 것이 필요하다.

매수인은 감독관(BUYER'S REPRESENTATIVE)을 선임하여 조선소에 파견하는데, 선박계약의 중요도에 따라 1명 또는 수명을 파견한다. 매수인은 감독관 선임 즉시 서면으로 건조자에게 감독관의 이름과 권한의 범위를 통지한다. 감독관에 지급되는 급여, 체재비 등의 비용은 통상 매수인이 부담한다. 그리고 건조자는 사무실과 업무수행에 필요한 통신기기 등을 제공하며, 선박공정을 확인할 수 있도록 모든 편의를 제공한다.

건조작업을 개시하기 전에 건조자는 모든 계획 및 도면을 감독관에게 제공

---

의 매매대금 반환의무와 매수인의 소유권이전등기 말소등기절차 이행의무가 동시이행의 관계에 있는지 여부와는 관계없이 매도인이 반환하여야 할 매매대금에 대하여는 그 받은 날로부터 민법이 정한 법정이율인 연 5푼의 비율에 의한 법정이자를 부가하여 지급하여야 한다고 판시하고 있다(대법원 1996. 4. 12. 선고 95다28892 판결).

하여 승인을 얻어야 한다. 감독관은 선박이 인도될 때까지 선박, 장비, 부속품, 자재, 공정작업 등을 검사할 권한이 있다. 감독관은 매수인의 대리인으로서 건조 또는 자재가 계약서와 사양서 또는 계획서와 일치하지 않는다는 것을 발견하거나 믿는다고 건조자에게 통지할 수 있는데, 건조자가 이러한 통지내용에 동의하지 않는 경우 당사자간에 분쟁이 발생하게 된다. 이러한 분쟁을 분쟁을 신속히 해결하기 위해 매수인 또는 건조자는 상대방의 동의를 얻어 선급협회(Classification Society) 또는 관계당국(Statutory Authority)의 의견을 구할 수 있다고 규정한다. 그러나 상대방이 동의를 하지 않는 경우 중재에 의해 해결한다.

예시)

**IV. Inspection and Approval**

**1. Appointment of BUYER's Representative**

The BUYER shall timely dispatch to and maintain at the SHIPYARD, at its own cost, expense and risk, one or more representatives(hereinafter called the "BUYER's Representative"), who shall be dully accredited in writing by the BUYER to supervise adequately the construction by the BUILDER of the VESSEL, her equipment and all accessories. Before the commencement of any item of work under this Contract, the BUILDER shall, whenever reasonably required, previously exhibit, furnish to, and within the limits of the BUYER's Representative's authority, secure the approval from the BUYER's Representative of any and all plans and drawings prepared in connection therewith. Upon appointment of the BUYER's Representative, the BUYER shall notify the BUILDER in writing of the name and the scope of thee authority of the BUYER's Representative.

**2. Authority of The BUYER's Representative**

Such BUYER's Representative shall, at all times during working hours of construction until delivery of the VESSEL, have the right to inspect the VESSEL, her equipment and all accessories, and work in progress, or materials utilized in connection with the construction of the VESSEL, wherever such work is being done or such materials aree stored, for the purpose of determining that the VESSEL, her equipment and accessories are being constructed in accordance with thee terms of this Contract and/or the Specifications and the Plan.

.....  
.....

In the event that the BUYER's Representative shall advise the BUILDER that he has discovered or believes the construction or materials do not or will not conform to the requirements of this Contract and the Specifications or the Plan, and the

BUILDER shall not agree with the views of the BUYER's Representative in such respect, either the BUYER or the BUILDER may, with the agreement of the other party, seek an opinion of the Classification Society or Statutory Authority, as the case may be, of failing such agreement, request an arbitration in accordance with the provisions of Article XX hereof. ....  
.....

**6) 인도(Delivery)**

이 조항에서는 선박의 인도일과 인도장소를 정한다. 시운전이 만족스럽게 완료되고, 인수조항에 따라 매수인이 인수한 후에 건조자의 조선소에서 선박이 인도된다. 일단, 특정일(XXXX년 XX월 XX일)을 인도기일(Delivery Date)로 정하고, 인도지연 허용사유(permissible delay)가 발생하면, 인도기일은 해당기간 만큼 연장된다. 인도기일은 건조자의 기타 선박의 공정일정 등을 고려하여 당사자의 합의로 정한 것인데, 당초 예상 보다 선대에 여유가 생겨 선박의 조기인도가 가능해질 수도 있는데, 이 경우 첫 번째 착공(first steel cutting)전에 매수인에게 조기인도를 통지하면, 건조자는 조기에 선박을 인도할 수 있다고 규정하기도 한다.

인도잔금지급 등 당사자간의 모든 계약상 의무가 이행되면, 양당사자는 선박인수도의정서(Protocol of Delivery and Acceptance) 2부를 작성하여 서로 교환하고, 매수인이 선박을 인수하면, 수출실적으로 집계된다. 인수도의정서에는 선박의 관리 및 등록 등에 필요한 서류로서 시운전에 관한 증명서, 선박장비의 재고품증명서, 소모재(연료, 윤활유 등)에 관한 증명서, 시방서에 반영된도면, 선급증명서, 상업송장 등의 서류가 첨부된다.

**7) 불가항력에 의한 지연 및 기간연장(Delays and Extensions of Time(Force Majeure))**

전쟁, 폭동, 파업, 지진, 정부의 조치 등 불가항력적인 사유로 인하여 선박건조가 지연된 경우 인도기일은 그 기간만큼 연장된다. 그러나 불가항력적인 사유가 발생했다고 하여 인도기일이 무기한 연장된다면 매수인의 계약상 지위는 불안해지게 될 것이다. 이에 따라 중재, 매수인의 계약상 채무불이행, 선박사

양이나 도면의 수정·변경, 매수인 공급품의 지연 또는 결함 등의 사유를 제외하고는 허용된 지연 및 허용되지 않은 지연을 포함하여 총지연기간을 일정 기간(통상 180~210일)으로 정하고 그 기간이 경과하면 매수인에게 계약해제권을 인정하고 있다. 그리고 매수인이 계약을 해제하는 경우 매수인은 지급한 선수금과 해당 이자의 환급을 청구할 수 있다.

예시)

**Article VIII. Delays and Extensions of Time(Force Majeure)**

**1. Causes of Delay**

If, at any time after signing this Contract, either the construction or delivery of the VESSEL or any performance required hereunder as a prerequisite to the delivery thereof is delayed by any of the following events ; namely war, acts of state or government, blockade, revolution, insurrections, mobilization, civil commotion, riots, strikes, sabotage, lockouts, Act of God or the public enemy, plague or other epidemics, quarantines, shortage or prolonged failure of electric current, freight embargoes, or defects in major forgings or castings, or delays or defects in materials, machinery or equipment which could not have been detected by the BUILDER using reasonable care or earthquakes, tidal waves, typhoons, hurricanes, prolonged or unusually severe weather conditions or destruction of the premises or works of the BUILDER or its sub-contractors, or of the VESSEL, or any part thereof, by fire, landslides, flood, lightening, explosion, or delays caused by the Classification Society or the BUYER's faulty action or omission, or other causes beyond the control of the BUILDER, or its sub-contractors, as the case may be, or for any other causes which, under the terms of this Contract, authorise and permit extension of the time for delivery of the VESSEL, then, in the event of delays due to the happening of any of the aforementioned contingencies, the Delivery Date of the VESSEL under this Contract shall be extended for a period of time which shall not exceed the total accumulated time of all such delays.

.....

**4. Right to Cancel for Excessive Delay**

If the total accumulated time of all permissible and non-permissible delays, excluding delays due to (i) arbitration under Article XIII, (ii) the BUYER's defaults under Article XI, (iii) modifications and changes under Article V or (iv) delays or defects in the BUYER's supplies as stipulated in Article XII, aggregates two hundred and ten (210) days or more, then, the BUYER may, at any time thereafter, cancel this Contract by giving a written notice of cancellation to the BUILDER. Such cancellation shall be effective as of the date the notice thereof is received by the BUILDER.

.....

## 8) 대금지급(Payment)

### (1) 대금지급조건

선박수출대금의 지급에는 기성고방식과 연불방식이 있다. 기성고방식은 선박건조공정별로 대금을 지급하는 방식인데, 계약체결 후 환급보증서(R/G)발급 → 착공(steel cutting) → 용골거치(keel laying) → 진수(launching) → 인도(delivery)의 단계별로 계약금액의 20%씩 지급하는 것이 전형적인 방식이다. 인도 시에 지급하는 대금은 가격조정에 의해 증감된 금액으로 한다. 당사자간의 어떠한 분쟁이 있어도 매수인의 대금지급은 지연되거나 보류될 수 없으며, 이와 관련하여 분쟁이 발생한 경우 중재조항에 따라 중재신청을 해야 한다. 영국 물품매매법에서도 물품의 인도와 관계없이 대금을 지급해야 하는 조건인 경우 매수인이 대금지급을 거절하면, 매도인은 물품이 인도되지 않았어도 대금지급을 청구할 수 있다고 규정하고 있다(제49조제2항<sup>48)</sup>).

한편, 연불방식의 경우 매 6개월마다의 원금균등분할방식이 일반적이다. 연불방식의 선박수출거래는 공적수출신용기관(Official Export Credit Agency)의 지원<sup>49)</sup>을 받는 경우가 많은데, 이 경우 OECD의 공적지원수출신용협약(Arrangement on Officially Supported Export Credits)<sup>50)</sup>의 적용을 받는다. 동 협약에서는 연불결제기간은 선박인도일로 최장 12년이며, 선수금은 계약금액의 최소 20%이며, 결제조건은 통상 6개월, 최대 12개월 간격의 원금정기균등분할상환으로 규정하고 있다.<sup>51)</sup> 이에 따라 수출신용기관의 지원을 받는 경

48) 49 Action for price

(2) Where, under a contract of sale, the price is payable on a day certain irrespective of delivery and the buyer wrongfully neglects or refuses to pay such price, the seller may maintain an action for the price, although the property in the goods has not passed and the goods have not been appropriated to the contract.

49) 우리나라의 경우 수출입은행의 금융지원 및 무역보험공사의 수출보험지원이 해당된다.

50) 공적지원수출신용의 공정한 운영을 위한 기본틀을 마련하는 것을 목적으로 하고 있으며, 상환기간 2년 이상의 물품과 용역의 수출거래로서 공적지원을 받는 거래를 대상으로 한다. 공적지원은 수출보험 또는 금융지원을 말한다(협약 제1장 총칙).

이 협약은 1978년에 '공적지원수출신용 가이드라인에 관한 협약(Arrangement on Guideline for Officially Supported Export)'이라는 명칭으로 제정되었으며, 2004년 1월 현재의 명칭으로 변경되었다. 우리나라는 1996년 12월 12일 29번째로 OECD에 가입함에 따라 이 협약을 적용받게 되었다.

51) ANNEX I SECTOR UNDERSTANDING ON EXPORT CREDITS FOR SHIPS



우 결제조건이 위 협약의 내용에 부합하도록 계약서를 작성해야한다. 다음의 예시는 기성고방식의 대금결제조건이다.

예시)  
**Article X. Payment**  
 .  
**2. Terms of Payment**  
 The payment of the Contract Price shall be made as follows :

(a) First Installment  
 Twenty percent (20%) of the Contract Price amounting to U.S. Dollars XXXX(US\$ XXXX) shall be paid within seven (7) business days after the date of receipt by the BUYER of the original of refund guarantee as per Exhibit "A" issued by the XXX Bank.  
 .....

(d) Fifth Installment  
 Twenty percent (20%) of the Contract Price amounting to U.S. Dollars XXXX(US\$ XXXX) plus or minus any increase or decrease due to modifications and/or adjustment, if any, of the Contract Price under Articles III and V of this Contract arising prior to delivery of the VESSEL and the delivery of all documents as per Article VII of this Contract from the BUILDER to the BUYER.  
 .....

It is understood and agreed upon by the BUILDER and the BUYER that all payments under the provisions of this Article shall not be delayed or withheld by the BUYER due to any dispute or disagreement of whatsoever nature arising between the BUILDER and the BUYER. Should there be any dispute in this connection, the matter shall be dealt with in accordance with the provisions of arbitration in Article X III hereof. Expenses for remitting payments and any other expenses connected with such payments shall be for the account of the BUYER.  
 .....  
 .....

- 
- CHAPTER II PROVISIONS FOR EXPORT CREDITS AND AID
3. MAXIMUM REPAYMENT TERM  
 The maximum repayment term, irrespective of country classification, is 12 years after delivery.
4. CASH PAYMENT  
 The Participants shall require a minimum cash payment of 20 per cent of the contract price by delivery.
5. REPAYMENT OF PRINCIPAL  
 The principal sum of an export credit shall be repaid in equal installments at regular intervals of normally six months and a maximum of 12 months.

(2) 건조자의 도산(Insolvency of the BUILDER)

건조자에게 도산(insolvency)이 선고되면, 매수인은 계약을 해제하고 기지급한 선수금 및 해당이자의 환급을 청구할 수 있다. 아울러 매수인은 환급보증에 의해 보증서 발급은행앞으로 동일한 금액의 지급을 청구할 수도 있다.

예시)

**7. Insolvency of the BUILDER**

Notwithstanding anything contained in this Contract, in the event of any order of insolvency of the BUILDER being passed by the Competent Statutory Authority, the BUYER shall be entitled to terminate the Contract by giving Notice in writing to the BUILDER and to get refundment of full amount of all sums paid by the BUYER to the BUILDER by invoking the refund guarantee furnished by the BUILDER to the BUYER pursuant to provisions of the Contract together with interest at the rate of eight point five per cent (8.5%) per annum.

(3) 환급보증서(Refund Guarantee)

기성고방식에서 건조자가 선박을 정상적으로 인도하지 못하는 것에 대비하여 매수인은 금융기관이 발급하는 환급보증서(Refund Guarantee)를 요구한다. 환급보증서상의 수익자는 매수인으로 하는 것이 원칙이지만, 금융기관이 금융을 제공하는 경우 그 금융기관을 수익자로 정하거나 환급보증서를 그 금융기관 앞으로 양도한다. 이를 위해 환급보증서에 '양도가능(assignable)'이라고 명시하기도 한다.<sup>52)</sup>

환급보증서의 법적 성격은 독립적 은행보증으로 수익자의 지급청구에 의해 보증서발급은행은 무조건적으로 지급해야 하며, 이는 해외건설공사나 플랜트수출에서 이용되는 이행성보증서와 동일하다.<sup>53)</sup> 환급보증서의 명칭은 'Refund Guarantee', 'Letter of Guarantee', 'Refundment Guarantee', 'Standby Letter

52) 'This guarantee is assignable and may be assigned to any person to whom the benefit of this Contract shall be assigned subject to and in accordance with the terms thereof.'

53) 김상만, "국제거래에서 독립적 은행보증서에 대한 담보장치로서의 수출보증보험에 관한 연구", 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제39권, 2008, p.74.

of Credit' 등이 사용되고, 선박수출계약서와 마찬가지로 영국법을 준거법으로 하는 경우가 많으며, 그 외 보증신용장통일규칙(ISP 98), 청구보증통일규칙(URDG 758) 등을 명시할 수 있다. 참고로 보증신용장통일규칙이나 청구보증통일규칙에서는 보증서상 '양도가능'이라고 명시되어 있어야 양도가 가능한 것으로 규정하고 있다.(ISP 98 6.02, URDG 758 Article 33)

한편, 건조자가 입금되는 선수금을 그 선박의 건조에 사용하지 않고 다른 용도로 사용하는 경우가 있는데, 이 경우 정상적인 선박건조가 불가능해져 매수인이 환급보증서에 기해 보증서 발급은행 앞 지급청구를 할 것이다. 이러한 선박건조자금의 전용을 방지하기 위해 보증서 발급은행은 선수금을 그 은행의 계좌에 입금토록 하여 선박건조일정에 맞추어 인출을 허용하는 것이 필요하다. 다만, 서로 다른 매수인으로부터 다수의 선박을 수주하여 건조하는 경우에 당해 건조호선에만 사용토록 선수금을 관리하는 것은 쉽지 않으며, 지나치게 엄격한 선수금관리는 정상적인 선박건조에 장애가 될 수도 있다.

예시)

#### 9. Refund Guarantee

The BUILDER shall, as soon as possible after signing of this Contract, deliver to the BUYER, an assignable letter of guarantee issued by XXX Bank for the refund of the pre-delivery instalments plus interest as aforesaid to the BUYER under or pursuant to Paragraph 5 and 6 above in the form annexed hereto as Exhibit "A". All expenses in issuing and maintaining the letter of guarantee described in this Paragraph shall be borne by the BUILDER.

#### 9) 매수인의 채무불이행(BUYER's Default)

이 조항에서는 대금지급, 선박미인수, 청산결의 등 매수인의 채무불이행사유를 규정하고, 그에 대한 효과를 규정한다. 매수인의 채무불이행이 있는 경우의 효과는 다음과 같다. i)채무불이행의 기간 동안 선박인도기일이 자동연장되며, 건조자는 인도기일지연에 대한 손해를 배상할 의무가 없다. ii)대금지급연체 시 매수인은 연체이자를 지급해야 한다. iii)매수인의 대금지급연체(선수금 및 인도잔금 포함) 시 건조자는 매수인에게 이러한 연체사실을 서면 또는 팩스로 통지하며, 통지 후에도 대금지급연체가 일정기간(예: 10일) 이상 지속

되면 건조자는 선박계약을 해제할 수 있다. 영국 물품매매법에서도 매수인이 대금지급기일에 대금을 지급하지 않는 경우 매도인은 대금지급을 청구할 수 있고(제49조제2항), 고의적으로 물품의 인수를 거절하면, 매도인은 물품미인수에 대한 손해배상청구를 할 수 있다고 규정하고 있다(제50조제1항<sup>54)</sup>).

예시)

**Article X. BUYER's Default**

**1. Definition of Default**  
.....

**2. Effect of the BUYER's Default on or before the Delivery of the VESSEL**  
If the BUYER shall be in default as provided in Paragraph 1 above of its obligations under this Contract, then ;

(a) The Delivery Date of the VESSEL shall be extended automatically for the actual period of such default and the BUILDER shall not be obliged to pay any damages for the delay in delivery of the VESSEL caused thereby.  
.....

(d) If any of the BUILDER's default continues for a period of the (10) days after the BUILDER's notification to the BUYER of such default, the BUILDER may, at its option, rescind this Contract by serving upon the BUYER a written notice or a facsimile notice of rescission confirmed in writing.

### 10) 중재(Arbitration)

이 조항에서는 중재인의 선정, 중재지, 준거법, 중재절차 등을 규정한다. 중재는 단심제로 소송보다는 빠르다는 장점이 있지만, 최근 진행된 선박관련 중재사건을 보면, 거의 1년 이상 소요되고 있어 선박관련 국제중재는 신속성 면에서 문제가 되고 있다. 중재지는 주로 영국으로 정하며, 중재재판에 적용되는 준거법도 영국 중재법으로 정한다. 그리고 중재판정은 최종적이며, 당사자 모두에게 구속력이 있다고 규정함으로써 중재판정에 불복하여 소송을 제기할 수 없음을 확인한다.

54) 50 Damages for non-acceptance

(1) Where the buyer wrongfully neglects or refuses to accept and pay for the goods, the seller may maintain an action against him for damages for non-acceptance.

예시)

**Article XIII. Arbitration**

**1. Appointment of the Arbitrators**

If any dispute or difference shall arise between the parties hereto concerning any matter or thing herein contained, or the operation or construction thereof, or any matter in any way connected with this Contract or the rights, duties or liabilities of either party under or in connection with this Contract, then, in every such case, the dispute or difference shall be referred to arbitration in London. ....

**2. Laws Applicable**

Any arbitration arising hereunder shall be governed by and construed in accordance with the Arbitration Act 1996 of England or any statutory modification or re-enactments thereof for the time being in force. The award of the arbitrator shall be final and binding upon parties hereto. ....

**11) 계약의 양도(Successors and Assigns)**

이 조항에서는 매수인과 건조자는 계약을 양도할 수 있다는 내용을 규정한다. 선박인도전에 건조자의 서면승인 하에 매수인은 계약을 양도할 수 있으며, 건조자는 승인을 부당하게 거부할 수 없다는 것에 건조자는 동의한다. 계약이 양도된 경우에도 매수인은 계약상 책임, 의무를 계속하여 부담한다. 이와 마찬가지로 매수인의 서면승인 하에 건조자는 계약을 양도할 권리가 있으며, 매수인은 승인을 부당하게 거부할 수 없다. 그리고 계약이 양도된 후에도 건조자는 계약 상 책임, 의무를 계속하여 부담한다. 건조자의 계약양도는 건조자의 권리로 규정하여 상대적으로 그 권리를 보장받도록 규정하는 경우도 있다.

**12) 기타 조항**

(1) 계약의 해석 및 준거법

계약은 영어로 작성되고, 복본이 작성되며, 기타 각 당사자의 요구에 따라 추가적인 사본이 준비된다. 그리고 계약의 유효성 및 해석에 대해 적용되는 준거법을 정하는데, 앞에서 살펴본 대로 통상 영국법을 준거법으로 정한다.

(2) 계약의 효력발생

통상 당사자가 계약서에 서명 시에 계약은 효력을 발생하는 것으로 정한다. 그 외 환급보증서의 발급을 효력발생조건으로 정하기도 하고, 선박수출계약체결 시에 금융종결(financial closing)이 성사되지 않은 경우 금융계약체결을 효력발생조건으로 정하기도 한다.

(3) 계약의 완전조항

이 조항에서는 사양서 및 도면을 포함하는 계약서가 계약의 전부이며, 기타 계약체결 전에 있었던 당사자간의 구두합의 또는 서면합의는 무효이며 효력이 없다고 규정한다. 이는 복잡한 계약체결과정에서 당사자간의 주고 받은 각종 합의가 계약서와 상치되거나 계약내용을 해석하는데 사용되는 것을 방지하기 위한 것으로 영미법의 구두증거배제의 법칙(parole evidence rule)을 이론적 근거로 하고 있다.

예시)

**Article XVIII. Interpretation and Governing Law**

This Contract has been prepared in English and shall be executed in duplicate and in such number of additional copies as may be prepared by either party respectively. The parties hereto agree that the validity and interpretation of this Contract and of each Article and part thereof shall be governed by the laws of England.

**Article XX. Effectiveness of This Contract**

This Contract shall become effective upon signing by the parties hereto.

**Article XXI. Exclusiveness**

This Contract including the Specifications and Plan shall constitute the only and entire agreement between the parties hereto, and unless otherwise expressly provided for this Contract, all other agreements, oral or written, made and entered into between parties prior to the execution of this Contract shall be null and void.

## IV. 선박수출계약의 주요 분쟁사항에 대한 대처방안

### 1. 국제중재의 장기화 및 중재인 선정

선박수출계약서에서 모든 분쟁은 중재에 회부되어야 한다고 규정하는 경우가 많다. 이러한 중재는 국제중재가 되는 바, 최근 발생하는 선박수출관련 국제중재의 경우 중재판정까지 거의 1년이 소요되기 때문에 문제가 되고 있다.<sup>55)</sup> 특히 선가가 급변하는 경우 신속한 분쟁해결이 절실하므로 분쟁의 정도를 구분하여 상대적으로 중요성이 낮은 경우 선급협회나 권위 있는 기관에 판단을 요청하여 그 결정에 구속력을 인정하는 것이 필요하며, 이 경우 중재의 장기화로 인한 피해를 줄일 수 있을 것이다. 참고로 아래는 분쟁을 선급협회나 권위 있는 기관에 판단을 위임하는 계약서 문안이다.

#### 예시)

If any dispute, controversy or difference arises between the parties in regard to the design and/or in respect of the materials and/or workmanship thereof and/or thereon, and/or in respect of interpretations of this Contract or the Specifications, the parties may by mutual agreement refer the dispute to the Classification Society or to such other expert as may be mutually agreed between the parties hereto, and whose decision shall be final, conclusive and binding upon the parties hereto.

한편, 선박수출계약 관련 분쟁사항은 다양하며, 복잡하고, 고도의 전문지식을 필요로 한다. 이에 따라 임의중재 보다는 런던해사중재인협회(the London Maritime Arbitrators Association), 런던중재법원(the London Court of International Arbitration) 등 전문중재기관에 의한 기관중재가 바람직하다. 그리고 쟁점사항에 대한 논의가 필요한 바, 1인 중재 보다는 3인 중재로 정하여 중재판정부에서 심도 있게 논의하여 타당한 판정을 내리도록 하는 것이 바람직하다. 3인 중재의 경우 중재인 선정에 있어서는 각 당사자가 중재인 1인씩 선정하고, 제3의 중재인은 당사자의 합의로 선정하거나 각 당사자가 선정한 2

55) 국내 ○○사와 그리스 선주사와의 런던중재법원 중재사건의 경우 2009년 3월에 중재신청되어 금년 1월에 중재판정결과가 나왔는 바, 중재재판에 약 22개월이 소요되었다.

명의 중재인이 합의로 선정하며, 제3의 중재인을 중재재판장으로 하는 것이 바람직하다. 그리고 2명의 중재인이 중재재판장 선정합의에 실패하는 경우 중재기관에서 중재재판장을 선정하는 것이 공정성면에서 바람직하다.

**예시)**

Each party shall appoint an arbitrator and in the event that they cannot agree, the two arbitrators so appointed shall appoint an Umpire.

If the two arbitrators are unable to agree upon an Umpire within twenty (20) days after appointment of the second arbitrator, either of the said two arbitrators may apply to the President for the time being of the London Maritime Arbitrators Association to appoint the third arbitrator, and the three arbitrators shall constitute the board of arbitrator.

## 2. 건조자의 채무불이행사유

통상 선박수출계약서에는 건조자의 파산 선고, 기업회생절차개시(법정관리) 결정 등 선박건조를 곤란하게 하는 사유를 '건조자의 채무불이행사유 (BUILDER's Default)'로 정하고, 채무불이행사유에 해당되는 경우 매수인은 계약을 해제하고 환급보증서상 지급청구를 할 수 있도록 정한다. 계약서에서 '건조자의 채무불이행사유'를 매수인에게 유리하도록 포괄적으로 규정하는 경우가 많은데, 그 중 가장 문제되는 사항은 'the conclusion of a scheme of an arrangement or other voluntary composition between the BUILDER and his creditors'이다. 위 문안을 보면 건조자의 워크아웃<sup>56)</sup>(기업구조조정촉진법

56) (워크아웃(재무구조개선작업)과 기업회생절차(법정관리)의 비교)

구 분	워크아웃	기업회생절차
적용법	채무자회생 및 파산에 관한 법률	기업구조조정촉진법
대상기업	제한 없음	채권금융기관 신용공여액 500억 이상 기업
채권기관	모든 채권기관	금융기관
채무동결	모든 채권자의 채무동결	정상적 영업 및 금융기관의 채권만 재조정



상의 기업개선약정 대상기업 선정)에 의한 기업개선약정 체결이 건조자의 채무불이행에 해당된다고 해석될 여지가 높다. 워크아웃은 일시적 유동성경색을 겪는 기업에 대해 경영권은 그대로 유지하면서 채권금융기관이 추가자금을 투입하여 경영정상화를 지원하는 제도로 워크아웃 기업으로 결정되어도 선박건조는 계속된다. 그럼에도 불구하고 워크아웃 대상기업으로 선정되었다고 하여 매수인이 계약을 해제하고, 환급보증서상의 지급청구를 하게 된다면, 결국 대상기업은 영업불능의 상태에 처해 파산하게 될 것이다. 이 경우 채권금융기관이 자금을 지원하여 기업을 정상화를 도모하는 기업구조조정촉진법의 취지에 반하는 결과가 초래되는 바, 위와 같은 문안은 삭제하거나 특히 제한적으로 규정하는 것이 건조자에게 유리할 뿐만 아니라 타당한 것으로 보인다.

**예시)**

**Article X I. BUILDER's Default**

The BUYER shall be entitled but not bound cancel this Contract any of the following events occur;

- a) the BUILDER is declared bankrupt by order of any court of competent jurisdiction or files a petition of cessation of payment;
- b) the appointment of a receiver over all or a substantial part of the BUILDER'S assets;
- c) an effective resolution is passed for the BUILDER'S voluntary winding up(except for the purposes of solvent reorganization, merger or amalgamation) or compulsory liquidation;
- d) the conclusion of a scheme of a arrangement or other voluntary composition between the BUILDER and his creditors;
- e) the VESSEL becomes, before delivery, an actual or constructive or compromised or agreed or arranged total loss and when the BUILDER is not covered by the insurance policy as per Article XVII;

구조조정방법	원리금 감면 큼(상환기일연장, 원리금 감면, 대출금출자전환 등)	원리금 감면 적음(분할변제, 채무면제, 감자 등)
진행기간	법절차에 따른 다수 관계자의 이해 조정으로 장기간 소요	금융기관간의 협의를 통해 신속한 대응 가능
경영권	DIP제도 도입으로 기존경영권 인정 가능 중요 의사결정은 법원 승인 필요	일반적으로 기존경영권 유지 중요 의사결정은 채권단 승인

- f) the BUILDER, without prior written consent of the BUYER, removes the VESSEL from the SHIPYARD or assigns, sub-lets or subcontracts performance of the whole or part of its obligations, except as provided for in this Contract or as agreed by BUYER; or
- g) an administrator, administrative receiver or similar officer is appointed of the whole or a material part of the assets and undertaking of the BUILDER or analogous proceedings are taken in the relevant jurisdiction ; then and in any such case the BUYER may terminate the Contract by notice to the BUILDER in writing or by telex confirmed in accordance with the provisions of Article \_\_ .

### 3. 환급보증서 발급시한

선박가격 상승을 우려하여 선주사가 선박을 선발주하는 경우 계약서에서 환급보증서 발급을 일정기한 이후(“발급가능일”)로 정하는 경우가 있다. 통상 환급보증서가 발급되면 매수인은 1회차 선수금을 지급해야 하는 바, 이러한 금융부담을 줄이기 위함이다. 그러나 환급보증서 발급가능일만 규정하고 최종발급시한을 정하지 않은 경우 최종발급시한에 대해 분쟁이 발생할 수 있다. 이 경우 매수인은 발급가능일로부터 합리적인 기간 내에 발급되어야 하며, 환급보증서의 발급이 계약서상 책임발생의 선행조건이라고 주장할 것이다. 그러나 최종발급시한을 정하지 않았다면, 발급시한에는 특별한 제한이 없으며, 계약서에서 정한 인도기일 내에 선박을 인도할 의무만 있다고 볼 수 있는 바, 결국 이 론적으로는 선박인도기일 내에만 환급보증서가 발급되면 계약서의 효력에는 문제가 없다는 결론이 도출될 수 있다.

또한, 계약서상 환급보증서발급을 계약의 효력발생조건으로 명시하지 않았다면, 당사자가 계약서에 서명 시 계약은 효력이 발생한다고 보아야 할 것이며(통상 계약서 서명을 계약의 효력발생요건으로 정함), 합리적인 기간 내의 환급보증서발급이 계약효력발생의 정지조건이 되거나 합리적인 기간 내의 환급보증서 미발급을 계약효력발생의 계약해제조건으로 볼 수 없고, 환급보증서는 일종의 담보(warranty)에 불과하며, 이를 위반한 경우 단지 손해배상을 초래할 뿐 계약의 효력에는 영향이 없다고 보는 것이 타당하다고 보인다. 영국 물품매매법에서도 계약서가 매도인이 이행해야하는 조건에 구속되는 경우, 매수인은 담보위반(breach of warranty)을 주장할 수는 있지만, 계약을

해제할 수는 없다고 규정하고 있다(제11조57). 다만, 계약서에 반영된 어떤 조건 또는 담보가 계약을 해제할 수 있는지 또는 계약해제는 불가능하고 손해배상만 청구할 수 있는지는 각 계약서의 해석에 의해 결정된다고 규정하고 있다. 또한, 계약체결 후 건조자가 선박건조 개시를 위해 아무런 조치도 취하지 않고 있다면, 건조자는 계약의 이행거절(repudiatory breach)에 상태에 있다고 볼 수 있을 것이다(Stoczniia Gdynia S.A. v Gearbulk Holdings Ltd(2009) EWCA Civ 75).

환급보증서 발급시한 관련 이러한 분쟁을 방지하기 위해서는 발급가능일만 규정할 것이 아니고 최종발급시한도 명시하는 것이 바람직하다.<sup>58)</sup> 그 외 환급보증서발급을 계약의 효력발생요건으로 정하는 것이 필요하다면, 이를 계약서에 명시하는 것이 분쟁예방에 도움이 된다.<sup>59)</sup> 이 경우에도 최종발급시한에 대해 정하지 않았다면, 건조자의 환급보증서 발급지연이 계약의 해제조건에 해당되지 않을 것이다.

예시)

**4. Terms of Payment**

(a) First Installment :

The first installment amounting to \_\_\_\_\_(US\$ XXX) shall be due on the day of receipt of the original tested telex or SWIFT by the BUYER's Bank of Refund Guarantee provided pursuant to Article \_\_, substantially in the form and contents hereto attached as Exhibit A but not earlier than Two Hundred (200) days after signing this Contract. Arbitrators shall constitute the board of arbitrator.

57) (영국 물품매매법) 11 When condition to be treated as warranty.

(2) Where a contract of sale is subject to a condition to be fulfilled by the seller, the buyer may waive the condition, or may elect to treat the breach of the condition as a breach of warranty and not as a ground for treating the contract as repudiated.

(3) Whether a stipulation in a contract of sale is a condition, the breach of which may give rise to a right to treat the contract as repudiated, or a warranty, the breach of which may give rise to a claim for damages but not to a right to reject the goods and treat the contract as repudiated, depends in each case on the construction of the contract; and a stipulation may be a condition, though called a warranty in the contract.

58) 김상만, “선박수출거래에서 환급보증서(Refund Guarantee)의 특성과 문제점에 대한 연구”, 서울대학교법학, 서울대학교 법학연구소, 제52권 제3호, 2011, p.467.

59) Ibid.

.....  
**2. Refundment by BUILDER**  
.....

As security for refund of installments prior to delivery of the VESSEL, the BUILDER shall furnish the BUYER with a Refund Guarantee not earlier than two hundred (200) days after signature of this Contract which shall cover the full amount of all sums paid by the BUYER to the BUILDER on account of the VESSEL prior to delivery, together with accrued interest thereon at the rate of Seven per cent (7%). Such letter of guarantee shall have substantially the same form and substance as Exhibit "A" annexed hereto and issued by Export-Import Bank of Korea or by Korea Development Bank, or other Korean financial institutions with a credit rating of A- or better acceptable to the Buyer's financing bank.

#### 4. 검사와 승인의 지연

선박건조는 설계에서 인도까지 복잡한 건조공정을 거치며, 세부적으로는 많은 복잡한 단계로 구성된다. 매수인이 선임한 감독관이 조선소에 파견되어 모든 과정을 감독하며, 감독관의 승인이 있어야 다음 공정단계로 진행된다. 그러나 2008년 하반기부터는 선가하락에 따라 매수인이 큰 손해를 보게 되자 매수인은 선박수출계약을 해제할 구실을 찾는데 주력하고 있다. 그 중 대표적인 것이 인도지연을 유발하여 계약을 해제하는 것이다. 통상 인도기일로 180일~210일(‘인도지연 허용일수’)이 경과하면 매수인이 계약을 해제할 수 있다고 정하고 있는데, 감독관은 악의적으로 건조공정의 문제점을 지적하고 승인을 지연하여 인도지연 허용일수가 경과되는 일이 발생하고 있다.

매수인의 악의적인 공정승인지연에 따라 인도지연 허용일수가 경과된 경우 매수인의 계약해제권 행사가 정당한 것인지 법률적으로 문제가 된다. 감독관은 매수인의 대리인으로서 건조 또는 자재가 계약서와 사양서 또는 계획서와 일치하지 않는다는 것을 발견하거나 믿는다고 건조자에게 통지할 수 있는데, 건조자가 이러한 통지내용에 동의하지 않는 경우 당사자간에 분쟁이 발생하게 된다. 분쟁을 신속히 해결하기 위해 매수인 또는 건조자는 상대방의 동의를 얻어 선급협회(Classification Society) 또는 관계당국(Statutory Authority)의 의견을 구할 수 있도록 규정하고 있는데, 선급협회 또는 관계당국의 의견을 구하는 것에 대해 상대방이 동의를 하지 않는 경우 결국 중재조항에 따라 중

재신청을 해야 한다. 선박관련 국제중재는 1년 이상의 시간이 소요되는 바, 중재판정까지 기다린다면 당사자들에게는 회복할 수 없는 손해가 초래될 수 있다. 이에 따라 선급협회사 관계 당국의 의견을 구하는데, 상대방의 동의가 필요 없도록 정하고, 그 의견에 구속력을 인정하여 건조공정 관련 분쟁을 조속히 해결하는 것이 필요하다. 다만, 문제가 될 수 있는 것은 선급협회사 관계 당국의 전문성과 공정성인 바, 계약서에서 권위 있는 특정 선급협회를 정하는 것은 도움이 될 것으로 보인다.

**예시)**

In the event that the BUYER's Representative shall advise the BUILDER that he has discovered or believes the construction or materials do not or will not conform to the requirements of this Contract and the Specifications or the Plan, and the BUILDER shall not agree with the views of the BUYER's Representative in such respect, either the BUYER or the BUILDER may, seek an opinion of the Classification Society or Statutory Authority, which shall be final and binding upon both parties hereto.

## V. 결론

2008년에 시작된 글로벌금융위기로 조선시장이 침체되어 지역경제 및 국민경제에 커다란 충격을 주고 있으며, 중국의 급성장에 따라 조선중주국의 지위를 위협받고 있다. 또한, 신조선가의 급락에 따라 기존 수출계약건의 취소사례도 속출하고 있어 선박수출계약의 중요성이 더욱 강조되고 있다. 선박수출계약은 기본적으로 물품매매계약에 해당되며, 도급계약적 요소도 지니고 있다. 선박건조는 설계에서 인도까지 복잡한 건조공정을 거치고, 세부적으로는 많은 복잡한 단계로 구성되는 바, 선박수출계약에는 이러한 내용을 규정하고 있어 그 내용이 복잡하고 방대하다. 또한, 환급보증서를 요구하고, 분쟁해결방법으로 중재를 택하고 있으며, 영국법을 준거법으로 정하고 영국을 법정지로 정하는 것이 일반적이다.

선박수출계약에서는 당사자, 선박의 명세와 등급, 계약금액, 계약금액의 조정, 검사와 승인, 인도, 불가항력에 의한 인도지연, 대금지급, 매수인 및 매도인의 채무불이행, 중재, 준거법 등을 규정하고 있다. 인도지연이 발생하는 경우 계약금액이 감액되므로 건조자에게 인도기일 준수는 매우 중요하며, 그 외 속력미달이나 연료과다소모의 경우에도 계약금액이 감액된다. 또한, 인도지연이 인도지연 허용기간을 경과하거나, 속력미달이나 연료과다소모가 일정한계를 넘으면 매수인은 계약을 해제할 수 있고, 그 외 건조자의 채무불이행사유 등이 발생하여도 매수인은 계약을 해제할 수 있다. 매수인이 계약을 해제하는 경우 매수인은 기지급한 선수금과 해당이자의 환급을 청구할 수 있는데, 이는 손해배상의 예정으로 별도의 손해의 입증이 요구되지 않는다. 건조자가 선수금과 해당이자를 환급하지 못하는 경우 매수인은 환급보증서 발급은행 앞 지급청구할 수 있는데, 환급보증서는 독립적 은행보증의 일종으로 수익자의 지급청구가 있으면 절대적으로 지급해야 한다.

선박수출계약서에서 분쟁해결은 중재로 정하는 것이 일반적이는데, 선박 관련 분쟁은 고도의 전문적 지식을 요하므로 임의중재 보다는 기관중재가 바람직하며, 기관중재의 경우 계약서에서 특정중재기관을 정하는 것이 중재절차에 소요되는 불필요한 시간을 줄일 수 있다. 그리고 1인 중재 보다는 3인 중재로 정하여 중재판정부에서 심도 있게 논의하도록 하는 것이 필요할 것이다. 선가가 급격히 하락하는 경우에는 매수인은 계약을 해제하려고 하는데, 특히 감독관에

의한 승인지연으로 인도기일을 지연시켜 계약을 해제하는 사례가 발생하고 있다. 감독관의 승인여부에 대해 분쟁이 발생하는 경우 중재에 의해 해결하는 것으로 정하는 경우가 많은데, 이러한 국제중재에는 상당한 시간이 소요되므로, 선급협회나 관계당국에 의견을 구하고 그 의견에 구속력을 인정한다면, 신속한 분쟁해결이 가능하고, 감독관의 부당한 승인지연을 방지할 수 있을 것이다. 선박수출계약의 내용에 대한 법적 이해를 통해 계약서를 명확하고 유리하게 작성하여 불필요한 분쟁을 방지하고 선박수출이 성공적으로 이행되기를 바란다.

## 참 고 문 헌

- 강원진·이상훈, "보증신용장거래에서 지급금지명령의 적용에 관한 분쟁사례 연구", 중재연구, 한국중재학회, 제14권 제1호, 2004.
- 김규형, 김상진, 박찬재, 선박금융론, 박영사, 2009.
- 김상만, 국제거래에서의 독립적 은행보증서, 신인류, 2002.
- \_\_\_\_\_, "국제거래에서 독립적 은행보증서에 대한 담보장치로서의 수출보증 보험에 관한 연구", 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제39권, 2008.
- \_\_\_\_\_, "산업설비 수출에서 금융조달방법에 대한 법적 연구", 고려대학교 박사학위논문, 2008.
- \_\_\_\_\_, "해외건설 프로젝트의 성공적 수행을 위한 위험요소 및 대처방안에 대한 연구", 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제50권, 2011.
- \_\_\_\_\_, 국제거래법, 두남, 2011.
- 김성준, "영국 해상중재제도의 역사적 발전과 그 시사점", 한국물류연구, 한국물류학회, 제46호, 2005.
- 모수원·이광배, "선박수출은 예측가능한가?", 무역학회지, 한국무역학회, 제25권, 제2호, 2000.
- 백승택, "선박금융의 리스크 평가", 수출보험, 한국수출보험공사, 2008.3·4.
- 서영화, "선박 건조 계약과 관련한 몇 가지 법률문제들", 한국해법학회지, 한국해법학회, 제32권제1호, 2010.
- 오원석, "국제물품매매계약에서 'Liquidated Damage Clause'(LD조항)의 유효성과 실무적 적용에 관한 연구", 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제17권, 2002.
- 오원석·손명옥, "독립보증상의 수익자에 의한 부당청구(Unfair Calling)에 관한 연구", 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제42권, 2009.
- 이범찬·최준신, 상법(상), 제6판, 삼영사, 2009.
- 이호정, 영국계약법, 경문사, 2003.
- 정상근, "선박투자회사(SIC)의 시행과 법률상의 문제점", 상사판례연구, 한국상사판례학회, 제18집 제3권, 2005.
- 정찬형, 상법(상), 제12판, 박영사, 제12판, 2009.



- 한국수출입은행, “중소조선산업 2011년도 4분기 동향”, 한국수출입은행 해외  
경제연구소, Vol. 2012-01, 2012.1.18.
- 한국조선협회, Shipbuilding Brief, 한국조선협회, 제309호, 2012.1.25.
- 한국조선협회, 조선자료집(2011), 한국조선협회, 2011.
- Clive M. Schmitthoff, Export Trade : The Law And Practice Of  
International Trade, 11th ed., London Steven & Sons, 2010.
- E. Allan Farnsworth, William F. Young, Carol Sanger, Contracts, 6th Ed.  
Foundation Press, 2001.
- John O. Honnold, Uniform Law for International Sales, 4th ed, Kluwer  
Law International, 2009.
- Kim, Sang Man, "A Comparative Study on a Supplier Credit and a  
Buyer Credit in International Transactions of Capital Goods",  
The International Commerce & Law Review, Vol. 48, 2010.
- Malcolm Stephens, The Changing Role of Export Credit Agencies, IMF  
Washington, 1999.
- Stephenson Harwood, Shipping Finance, 3rd Ed., Euromoney Institution  
Investor Plc, 2006.

(판례)

- Rainy Sky SA v Kookmin Bank, [2009] EWHC 2624 (Comm) ; [2010]  
1 All E.R. (Comm) 823.
- Stocznia Gdynia S.A. v Gearbulk Holdings Ltd(2009) EWCA Civ 75).
- Wasserman's Inc. v. Township of Middletown, 1337 N.J. 238, 645 A.2d.

## ABSTRACT

### A Study on the Main Clauses of a Shipbuilding Contract and the Relevant Measures on Disputable Issues

Kim, Sang Man

Shipbuilding industry is one of the most influential ones in Korea. As shipbuilding industry is labor-intensive, it contributes to enhancing both local economy and national economy. Shipbuilding industry has been downsizing since the end of 2008 due to global financial crisis caused by America's sub-prime mortgage and aggravated by European countries' fiscal deficit. As a large fund is required for a single normal shipbuilding contract, fund raising is one of the most important elements in shipbuilding contract. Shipbuilding contract, requires refund guarantee in order for a buyer to reimburse the progressive payment paid to a builder.

The disputes under shipbuilding contracts are mostly settled by arbitration rather than by law suit. English laws and English courts have been preferred for the choice of law as well as for the choice of forum.

Due to depreciation of the ship value since the end of 2008, a number of buyers are trying to cancel the contract by raising unjust claim under the contract. Once disputes occurs regarding shipbuilding contract, a large amount of loss is inevitable. In order to mitigate the disputes arising from the shipbuilding contract, careful caution is required in drafting a shipbuilding contract.

Keyword : Ship-Export Contract, Shipbuilding Contract, Refund Guarantee, Progressive Payment Method, Arbitration
--