기 고

중형항공기 사업조합의 의의와 운영

김 두 식
〈상공자원부 자문 변호사〉

1. 계약형 콘소시움의 성격

가. 의의

원래 영미법에서 "콘소시움(Consortium)"이라 함은 배우자권, 즉 부부로서 동거하고 교제하며 서로 협조.사랑할 수 있는 권리를 뜻한다. 따라서 예컨대 남편 또는 부부가 제3자의 불법행위로 인하여 사망 또는 상해를 당했을 경우에는 다른 배우자는 이른바 배우자권의 상실 (loss of consortium)을 이유로 불법행위자에 대해 손해배상을 청구할 수 있는 것이다.

그러나 콘소시움이라는 용어가 기업의 경제활동과 관련하여 사용될 때에는 단순히 "하나의 행위 또는 거래를 하기 위하여 2인 이상의 자가 하나의 당사자로 연합하는 것, 또는 그 연합체"를 의미한다. 예컨대 건설공사에 여러개의 업체가 연합하여 하나의 당사자로 참여하거나, 차관을 제공함에 있어 여러은행이 차관단을 구성하여 대주(lender)가 되는 경우, 또는 대단위 물품 또는 서비스 공급계약에 여러기업이 연합하여 공급자로 참여하는 경우 이를 콘소시움이라고 부를 수 있는 것이다.

결국 콘소시움의 일반적 개념은 ① 여러개의 기업이 ② 공동사업의 수행을 위하여 연합하여 ③ 거래 또는 계약의 한 당사자가 되는 것이라고 할 수 있다. 그러나 콘소시움의 개념은 법률이나 판례에 의하여 일의(一義)적으로 확정된 것이 아니므로 상황에 따라서 어떠한 의미로 콘소시움이라는 말이 사용되는 지를 살펴보아야 한다.

나. 유사 개념들과의 관계

(1) 'Joint Venture'와의 구별

Joint Venture (합작)는 고대 이집트, 시리아, 페니키아, 바빌론 시대의 무역형태에서 출발하였다고 한다. 즉, 이 시대에는 여러투자자가 무역자금을 공동 출연하여 Venture 를 구성하고 일종의 지분권 (shares)을 발행하여 이러한 venture의 소유권을 증명하는 무역방식이 있었다고 한다. 이러한 Joint Venture는 근대적인 회사형태와 유사하지만 보통 하나의 항해 (voyage) 또는 거래 단위별로 구성되었다는 점에서 영속성.계속성을 특징으로 하는 오늘날의 회사와 다르다고 설명하고 있다.

그러나 오늘날의 Joint Venture는 2인 이상이 재산.금전, 노무, 기술, 지식등을 출연하여 1개의 사업을 수행하는 것을 통칭하고 있는 바, 이러한 점에서 콘소시움과 거의 같은 의미로 사용된다고 보아도 무방하다. 실제로 일본에서는 여러 건설업체가 공동 연대하여 건설공사를 수행하는 조합체를 Joint Venture 또는 공동기업체라고 부르고 있는 반면, 우리나라에서는 이러한 사업형태를 Consortium 이라고 부르고 있는 것이다.

이와 같이 Joint Venture와 Consortium은 혼용되고 있지만, 위 두 용어간에는 뉴앙스의 차이가 있다고 할 수 있다. 즉, 일반적으로 Joint Venture는 출자자로부터 독립된 별도의 사업주체 (business entity)를 구성하는 것인데 비해, Consortium은 그 자체로서 어떤 행위 또는 거래의 한 당사자로 취급되

기는 하나 참여기업과 별도의 독립된 사업주체가 되지는 않는 것이 보통이다. 다시 말하면 Joint Venture와 Consortium은 그 구성원으로부터의 독립성의 정도에 있어서 차이가 있다고 할 수 있으며, 이점에서 Joint Venture 는 뒤에 설명하는 사단 (社團)에 가깝고, 콘소시움은 조합 (組合)에 가까운 경우가 많다고 생각된다. 그러나 이러한 구별이 절대적인 것은 아니며, 실제로 회사등 사단형태의 조직체를 콘소시움이라고 부르는 경우도 있다 (후술).

(2) "조합(組合)" 또는 "사단(社團)"과의 관계

앞에서 본 바와 같이 콘소시움은 공동사업을 목적으로 뭉쳐진 2인 이상의 집합체를 통칭하는 것에 불과하고 법률적 개념은 아니다. 이에 비해 조합 (組合) 또는 사단 (社團)이라는 용어는 각국의 실정법에 의해 확립된 법률적 개념이다. 상법상의 회사 (會社)나 동창회, 종중 등은 본질적으로 사단 (社團)에 속한다. 콘소시움은 일반적으로 조합에 해당하나 반드시 그러한 것은 아니며, 실질에 따라서는 사단에 속하는 경우도 있다.

우리나라 민법상 조합과 사단은 모두 단체로서의 성격을 가지나 양자의 근본적인 차이는, 사단은 그 구성원으로부터 독립의 정도가 강하여 구성원의 개성을 초월한 단일의 단체로 존재하는데 비하여, 조합의 경우에는 조합원들이 여전히 각자 독립된 존재로서 개성을 유지하고 있고 단지 공동의 목적을 달성하는데 필요한 한도내에서 단체적인 제약을 받을 뿐이라는 점이다. 다시 말하면 사단은 독립된 단체로서의 성격이 강하고 조합은 구성원들간의 계약관계라는 성격이 강하다는 특징이 있다.

이와 같은 실질적인 차이로 인하여 조합과 사단은 의사결정방법, 행위의 방법, 행위의 법률적효과, 재산소유관계 등에 있어서 다음과 같은 구체적인 차이를 보이게 된다.

가) 의사결정방법

사단의 경우 구성원들은 총회라고 하는 내부 의사결정기관만을 통하여 [다수결원리]에 의하여 단체의 운영에 참가할 수 있고 사단의 행위는 기관 (organ)을 통하여 이루지는데 비해, 조합은 원칙적으로 조합원 각자가 직접 조합의 운영에 참여하고 조합행위를 할 수 있는 권한을 가지고 있다. 다만 조합의 경우에도 각 조합원의 위임에 의하여 업무집행 조합원 또는 제3의 업무집행자를 선임할 수 있고 또 조합원들간에 의견의 일치를 보지 못할 때에는 다수결에 의하여 결정하는 것이 원칙이므로 실제 운영모습은 사단과 유사할 수 있다. 그러나 양자의 법률적 배경은 전혀 다른 것이다.

나) 행위의 방법 및 법률적 효과의 귀속

사단은 기관 (이사회, 회장 등)을 통하여 활동하고 기관의 행위의 효과는 모두 단체 자체에 귀속하나, 조합은 조합원 각자에 의하여 또는 조합원 전원으로부터 대리권을 부여받은 자를 통하여 행동하고, 그 법률효과는 각 조합원에게 직접 귀속한다.

다) 재산의 소유관계

사단의 자산이나 부채는 모두 사단에 직접 귀속하며 사단의 구성원은 사단의 부채에 대하여 출자 또는 회비납부의무의 한도내에서 유한책임을 질 뿐이다. 이에 비해, 조합의 재산은 조합원들의 공동소유 (우리 민법은 이를 '합유'라고 표현함)에 속하며 다만 조합계약에 따른 단체적 구속을 받는 것에 지나지 않는다. 또한 조합의 부채에 대하여는 조합원들이 조합재산에 의한 변제책임을 지는 것 이외에 조합원 각자의 지분율에 따라 개인재산을 가지고서 무한책임을 부담하게 된다.

라) 법인격 여부

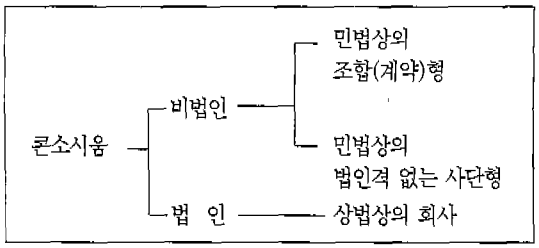
사단에는 상법상의 회사, 특별법에 따른 각종 협동조합 등과 같이 법인격을 가진 단체도 있으나, 각종 동창회, 종친회 등과 같이 법인이 아닌 단체도 있다. 그러나 민법상 조합은 기본적으로 계약관계이므로 법인격을 갖지 않는다.

(3) "재단"과의 구별

재단은 일정한 목적을 위하여 출연된 재산의 집단으로서 그 재산의 관리를 담당하는 기관 (이사회)이 있기는 하나 단체의 실질은 재산인 것이다. 이에 비해 콘소시움은 비록 재산의 출연이 있다고 하더라도 기본적으로 인적 (人的) 결합에 해당하므로 재단과는 구별된다.

다. 콘소시움의 법적형태

앞에서 살펴본 바와 같이 콘소시움이 법률적으로 조합(組合)이나 사단(社團)중 어디에 속할 지는 해당 콘소시움의 구체적 내용을 분석하여 판단하여야 할 것이며, 일률적으로 그 법률적 성격을 단정할 수 없다. 예컨대 콘소시움이라는 명칭을 사용하면서도 궁극적으로 주식회사 등과 같은 법인을 구성한다면 이는 민법상 조합은 아니고 "법인격 있는 사단"이 되는 것입니다 (단, 이러한 법인의 설립을 위한 준비단계에 있어서 그 설립자 또는 발기인들 간의 관계는 조합관계라고 할 수 있음). 그러나 콘소시움이 법인이 아닌 경우에는 "조합"이거나 "법인격 없는 사단"에 속하게 될 것이다.



이중 참여기업이 각자 독립성 내지 개성을 보유하면서 다만 공동의 사업목적을 수행하기 위하여 계약에 의한 구속을 받는 콘소시움이라고 한다면 이는 대부분 "조합"에 해당하게 된다. 이론적으로는 "법인격이 없는 사단"의 성격을 가진 콘소시움을 생각할 수 없는 것은 아니나 다수 기업들이 독립성을 유지하면서 사업경영에 직접 참여하는 콘소시움의 경우에는 이러한 "법인격 없는 사단"의 형태로 존재하기가 어렵다. 결국 이러한 종류의 콘소시움은 법인이 아닌 이상 대체로 민법상의 "조합"에 해당한다고 할 것이다.

2. 조합형 콘소시움과 회사형 콘소시움의 장단점

가. 일반적 특징

조합형 (또는 계약형) 콘소시움과 상법상의 회사형태를 취하는 콘소시움의 장단점은 해당사업의 목적 내지 성격에 비추어 판단해야 할 것이므로 일률적으로 말할 수는 없다. 여기서는 다만 두가지 유형의 일반적인 특징을 열거하여 보겠다.

(1) 목적사업

o 조합 : 구성원의 개성 및 독립성이 유지되면서 조합의 설립목적에 의한 상호구속을 받는 계약형태이므로 사업의 목적과 추진일정이 구체적이고 한시적인 성격을 갖는 단일사업을 수행하는데 적합하다.

o 회사 : 구성원으로부터 독립되고 자체의 조직과 재산을 가진 별도의 인격체이므로, 고정설비를 갖추고 계속적.반복적으로 수행되어야 할 사업 (예컨대 제조, 판매활동)의 수행에 적합하다.

(2) 구성원의 참여 정도

o 조합 : 조합은 구성원(조합원)들이 개성을 유지하면서 조합계약에 따른 출자의무 기타의 의무를 이행할 무한책임을 부담하는 계약형태이므로, 구성원들의 기존설비, 노무, 노우.하우, 자력, 사회적 신용 등을 직접 활용하여야 할 사업형태로서 적합하다.

반대로 조합을 통하여 개발한 연구성과, 신기술, 노우.하우 등은 조합원들의 공동자산이 되므로 이를 조합원들이 직접 활용하는데 편리하다.

o 회사 : 회사는 구성원 (주주) 들과는 별개의 법인으로서 구성원들의 회사에 대한 구성원들의 책임도 자본금 출자의무에 한정되므로, 주주회사들의 기존설비, 노우.하우, 자력, 신용 등을 직접 활용하기가 곤란하다. 따라서 이와 같은 주주회사들의 가용자원을 직접 이용하려면 회사와 주주회사들간에 별도의 약정이 필요하다. 그러나 이와 같은 약정이 있다고 하더라도 구성원들의 직접적인 역할분담과 적극적인 참여를 전제로 하면서 구성된 회사는 paper company 에 지나지 않거나 제한된 공통 기능만을 수행하는 법인으로 전락할 가능성이 많고, 사업의 추진은 회사와 구성주주들에 의하여 이원적으로 이루어질 소지가 많다.

한편 회사가 개발한 연구성과, 신기술, 노우.하우 등은 주주회사들의 자산이 아니므로 주주 등이 이를 이용하려면 회사로부터 양수 또는 실시 허여를 받아야 한다.

(3) 기업집단에 대한 각종규제

o 조합 : 별도의 인격체가 아니므로 조합에 대한 구성원들의 출연에 대하여 여신관리규정, 공정거래

법 등의 규제가 원칙적으로 적용되지 않는다.

o 회사 : 주주가 여신관리규정 또는 공정거래법의 적용을 받는 기업인 경우는 콘소시움 회사에 대한 출자와 관련하여 규제를 받게 될 수 있다.

(4) 운영의 유연성

o 조합 : 민법중 조합에 관한 규정은 대부분 임의규정이므로 사업목적이나 조합원들간의 의사에 따라 조합을 융통성있게 운영할 수 있다.

o 회사 : 회사에 관한 상법의 규정은 강행규정이 많으므로 주주들간의 계약으로서 배제할 수 없는 경우가 많고 따라서 조합에 비해 유연성이 부족하고 주주회사들과의 긴밀한 협조관계를 수립하기가 곤란한 경우가 생길 수 있다.

(5) 사업수행의 효율성

o 조합 : 조합은 조합원들의 계약에 의하여 규율되며 조합원들이 그 운영의 주체가 되므로 조합원들이 비협조적이거나 조합원들간에 분쟁이 발생하는 경우 조합운영이 비효율적으로 될 수 있다.

o 회사 : 회사가 주주들로부터 독립되어 있고 회사자체의 조직에 의해 운영되므로 조합보다는 능률적인 운영이 가능하나, 주주의 수가 소수에 불과하고 상호 비협조적일 때에는 조합과 똑같은 비효율이 발생할 수 있다.

나. 본건 중형항공기 개발.생산에 적합한 법적형태

(1) 기본방향

가) 중형항공기 개발을 콘소시움 방식으로 추진하는 목적은 대규모 사업추진에 따른 위험을 분산하고, 국내 항공기 제작업체들의 기존설비.경험.기타 재원을 결집하여 국내산업의 전반적인 항공기 제작기술을 축적하고 국내 항공기 산업 기반을 정착시키는데 있다고 할 것이다.

나) 그러나 이번 중형항공기 개발사업은 막대한 자금이 소요되고 상당한 투자위험이 수반되므로 사업의 성공을 위하여는 개발사업에 따르는 궁극적 책임을 부담할 사업자를 선정하여 책임소재를 분명히 하지 않으면 사업자체가 실패로 끝날 가능성이 많다.

다) 또한 국내업체중에는 아직 민간 항공기의 설계, 제작, 판매, 후속지원 등에 관하여 축적된 경험을 가진 기업이 없고 더구나 외국 업체와의 공동 개발을 추진해야 하는 상황이므로 일사분란한 의사결정이 중요하다.

- 따라서 주도사업자로 하여금 콘소시움의 대내적.대외적 관계에서 강력한 추진력과 지도력을 발휘할 수 있도록 하지 않으면 안될 것이다.

라) 위와 같은 제반사정을 고려할 때 우리 정부가 추진하는 중형항공기 개발 콘소시움은, 주도사업자에게 투자위험에 대한 궁극적 책임을 지우는 대신 대내적.대외적으로 강력한 사업추진 권한을 부여하는 구조가 되어야 할 것이다.

(2) 본건 콘소시움의 형태

가) 조합형 콘소시움과 회사형 콘소시움의 장단점:

① **콘소시움 구성목적** : 국내 콘소시움의 구성목적은 기본적으로 중형항공기의 〔개발작업〕 을 수행하는데 있다.

중형항공기의 개발작업은 여러 콘소시움 구성기업들이 직접 자신들의 기술과 경험, 인력을 투입하여 공동작업부문 (기본계획수립, 개념설계, 기본설계 등) 과 개별작업부문 (각자의 작업범위에 대한 상세설계 및 제작) 을 수행하는 방법으로 진행할 수 밖에 없다.

이와 같은 개발작업은 기본적으로 참여기업 상호간의 계약관계 하에서 수행하여야 하며, 독립된 법인으로 하여금 독자적인 재원과 인력으로 수행토록 할 수는 없는 것이다. 만약 독립법인으로 하여금 개발작업을 전적으로 수행하게 한다면 주식회사들의 고유한 기술과 경험.인력의 직접 투입을 상당부분 차단하게 되어 콘소시움의 구성목적을 스스로 부인하는 결과가 된다.

또한 항공기의 개발작업을 총괄하는 역할은 참여기업들간의 계약에 의하여 바로 주도사업자가 직접 수행하도록 하여야 할 것이며, 콘소시움 구성사업자들이 설립한 별도의 법인으로 하여금 총괄기구의 역할을 수행하도록 함으로써 책임소재를 불분명하게 하는 것은 바람직하지 않다.

이와 같이 주도사업자로 하여금 개발의 총괄기능

을 담당케 하고 각 콘소시움 구성사업자들이 직접 자신들의 기술과 경험, 인력 등을 개발작업에 직접 투입하게 할 수 있는 법적 구조는 민법상의 조합이다.

o 콘소시움의 목적에는 개발된 중형항공기를 〔판매〕 하는 것도 포함될 것이다.

일반적으로 항공기의 판매는 10년 내지 20년의 기간에 걸쳐 반복적으로 일어나는 것이므로 판매기능만을 고려한다면 독자적 조직을 갖춘 회사 (법인) 형 콘소시움을 구성하는 것이 적절할 수도 있다.

그러나 본건 중형항공기 사업은 중국 등 외국사업자들과의 공동사업으로 추진할 예정이며 이에 따라 외국 공동사업자들과 국내 콘소시움간에 항공기의 판매업무를 담당할 합작회사를 설립해야 가능성이 크기 때문에, 국내 콘소시움 구성사업자들만으로 별도의 국내 판매회사를 설립할 필요가 없게 될 것이다.

즉, 국제 합작판매회사가 설립되는 경우 국내 콘소시움 구성사업자들은 ① 일종의 조합계약에 해당하는 손익분담계 약 (Risk and Revenue Sharing Agreement) 에 따라 항공기를 공동으로 제작.납품하거나, 아니면 ② 국내 주도사업자를 합작판매회사의 하도급 제작.공급자로 하고 다른 콘소시움 구성업자들은 동 주도사업자와의 재하도급 계약에 의하여 항공기 부위 또는 부품을 공급하는 형태가 될 것이므로 국내 콘소시움 구성사업자들간의 별도 회사 설립은 불필요한 것이다.

설사 어떠한 이유로 국내 콘소시움 구성사업자들만으로 국내에 별도의 판매회사를 설립할 필요가 있다 하더라도 항공기의 개발단계에서 그 판매회사로 하여금 개발작업까지 총괄 수행토록 하는 것은 앞에서 언급한 바와 같이 사업추진력을 떨어뜨리는 등 매우 비효율적인 결과가 발생한다.

② 책임소재

일반적으로 회사 (주식회사 또는 유한회사) 는 주주 또는 사원들과 독립하여 유한책임만을 부담하므로 주주 또는 사원들에 대해서는 회사의 사업에 대한 궁극적 책임을 지우기 어렵다.

이에 비해 조합은 그 구성조합원의 계약적 결합체이므로 조합원들이 각자의 조합지분에 대하여는 무한책임을 부담하고 특히 최대지분을 가지게 될 업무집행조합원 (주도사업자) 은 사업의 성패에 대한 궁극적 책임을 지게 되어 책임소재가 분명하다.

③ 개발성과의 이용가능성

조합의 개발작업에 따른 성과는 이에 참여한 구성사업자들에게 직접 귀속되므로 조합계약이 정하는 바에 따라 구성사업자들이 직접 개발성과를 항공기 생산단계에 이용할 수 있다.

이에 비해 회사를 통하여 개발작업을 수행하는 경우 개발성과는 회사에 귀속되므로 동 회사가 직접 항공기 생산을 수행하지 않는 한 실제 제작회사 (구성사업자) 들에게 개발성과를 이전하는데 번거로움이 수반된다.

④ 구성사업자간의 이해조정

일반적으로 회사는 구성사업자들, 즉 주주들의 권리.의무 관계가 상법에 규정되어 있고 회사의 운영은 모든 주주들에 대해 책임을 지는 이사회 또는 임원들에 의해 이루어지므로 적어도 제도상으로는 구성사업자들간의 이해조정이 용이하다.

그러나 바로 이러한 제도적 장치때문에 오히려 주주들이 서로 반목적 성향을 가진 경우 사사건건 분쟁이 발생할 소지가 많고 주도사업자가 회사 경영을 〔주도〕 할 수 없는 경우가 많다 (주도사업자는 기본적으로 이사회를 지배하나 주주총회는 지배할 수 없고 이사회는 주주총회의 하위기관임에 유의).

이에 비해 조합의 경우에는 조합원중의 하나인 〔업무집행조합원〕 에게 조합의 업무집행을 위임하여 회사보다는 강력한 추진력을 부여하는 한편, 중요사항에 대하여는 심의위원회등의 심의조정을 거치도록 하고 일반조합원들에 대하여는 업무감시권과 재산상황의 검사권 등을 부여하고 (민법 제710조) 또 업무집행조합원은 일반조합원들에게 선량한 관리자로서의 주의의무를 부담하므로 (민법 제707조, 동제681조), 사업추진력과 조합원들간의 이해조정이라는 두가지 목적을 적절히 조화할 수 있다.

나) 이러한 조합형과 회사형 콘소시움의 장단점에 비추어 볼때, 조합형 콘소시움에서는

국내 구성기업들이 기존 설비와 경험, 기타 재원을

직접 투입하여 중형항공기 개발에 참여할 수 있으므로 직접적인 기술축적 및 이용이 가능하고,

회사형태와 달리 조합구성원은 자신의 지분 비율에 따라 무한책임을 부담하고 특히 다수의 지분비율을 가진 주도사업자의 경우 사업성공 여부에 궁극적 책임을 지게 할 수 있으며,

주도사업자인 조합의 업무집행자는 단독으로 조합의 대내.대외적 업무를 집행할 권한을 행사할 수 있으므로 주도사업자에 대하여 강력한 사업 추진력과 지도력을 부여하면서도 모든 조합원들의 이해를 조정하고 사업의 효율적 수행을 도모할 수 있으므로,

본건 중형항공기 개발사업의 성공적 수행을 위해서 조합형 콘소시움을 구성하게 된 것이다.

3. 본건 콘소시움의 구성 원칙

가. 본건 콘소시움의 기본적 성격

조합형 콘소시움은 민법상 조합규정 (동법 제703조 내지 제724조)의 적용을 받는 단체로서 법인격을 갖지는 않는다.

그러나 조합도 단체성을 가지므로 업무집행 조합을 대표하여 조합행위를 수행할 수 있다.

조합의 의사 결정 및 기타의 업무집행은 심의위원회 등의 심의·조정을 거쳐 업무집행 조합원이 하되 다른 조합원들은 업무집행 조합원의 업무수행을 감시할 권한을 가진다.

조합에 대한 출자는 통상적으로 금전.노무.설비제공 등 다양한 방법으로 할 수 있으며 각 조합원의 지분은 이러한 출자목적물을 합리적인 방법으로 평가하여 결정한다.

조합은 별도의 법인격을 갖지 않으므로 조합의 행위, 조합재산, 개발성과 등은 조합원들에게 직접 귀속된다 (이러한 법적 관계를 "합유" 라고 표현한다).

나. 본건 콘소시움 (조합)의 구성 및 운영방안

(1) 참여기업

개발기술 및 경험, 마켓팅과 수주능력, 자금의 조달능력, 사업추진 의지를 갖춘 국내 항공기 생산업체와 주요부품의 생산능력을 갖춘 업체 등을 일단 참여가능기업으로 한다.

이중에서 실제 참여기업은 주도사업자가 정부와의 협의하에 선정하되, 주도사업자와의 협조가능성 및 사업성공에의 기여가능성, 그리고 사업추진의지를 가진 대상기업을 참여기업으로 선정한다.

참여기업의 수는 항공기 개발사업의 성공을 보장할 수 있는 적절한 숫자로 하되, 조합운영의 효율성을 해치지 않는 범위이어야 한다.

참여기업은 주도사업자가 정부와 협의하여 미리 작성한 중형항공기 개발조합규약 (조합 계약서) 의 기본골격 및 조건을 수락하여야 한다.

(2) 조합의 성립일 및 존속기간

조합은 조합결성총회일에 성립하는 것으로 한다.

조합결성총회는 주도사업자와 다른 구성사업자들간에 조합계약 (콘소시움 계약) 이 체결된 후 일정한 준비기간 (예컨대 2주일) 을 거쳐 개최된다.

- 조합결성총회에는 모든 조합참여기업들이 참석한다.

조합의 존속기간은 일단 조합성립일로부터 〔항공기 개발 및 판매사업의 완료시〕 까지로 하되, 연장 또는 단축할 수 있는 것으로 한다.

(3) 조합원의 구분

조합원은 〔업무집행조합원〕 과 〔일반조합원〕 으로 구분된다.

주도사업자는 업무집행조합원이 되고, 나머지 참여업체들은 일반조합원이 된다.

(4) 지분율의 결정 및 조정

콘소시움 결성 (조합계약 체결) 시에 참여기업간의 사전협의를 거쳐 지분율을 결정하되 추후 각 참여기업의 작업범위가 확정되는 시점에 조정할 수 있다.

주도사업자는 기체조립을 담당하는 것을 전제로 사업수행에 궁극적 책임을 지도록 한다.

각 참여기업에 대한 작업범위의 배분, 출자에 대한 평가 및 이에 따른 지분율 또는 작업범위의 조정방법은 조합계약에서 정한 바에 따르되 세부운영 및 평가조정작업은 업무집행자의 책임하에 수행한다.

(5) 조합에 대한 출자

조합의 항공기 개발에 기여하는 것으로서 금전적 평가가 가능한 적절한 재원 (현금, 설비제공, 인력제공)을 출자의 목적물로 한다.

출자는 조합의 공동비용충당을 위한 출자 (공통비용출자)와 각 조합원의 개별 작업범위에 속하는 개별투자 (개별비용출자)로 구분하는 것이 타당하다. 단, 양산단계에서 투입되는 항공기 부위 또는 부품의 제작비용은 '개별비용출자'로 보지 않는다.

공통비용출자의 출연시기는 사업추진경과에 따라 주도사업자가 요구하는 시기에 한다 (원칙적으로 매년 지출예산에 따른다).

개별비용출자는 각 조합원의 작업범위에 대한 추진일정에 따른다.

(6) 조합의 업무집행 및 대표

업무집행자인 주도사업자가 조합의 업무집행권 및 대표권을 가진다.

다른 조합원들은 조합업무집행에 직접 관여할 수는 없으나 조합운영조직 (사무국 및 실무작업반) 에 직원을 파견하여 간접적으로는 참여할 수 있다.

조합업무집행자의 업무집행의 범위는

- 항공기 개발업무 총괄
- 조합원들에 대한 출자의무 기타 의무의 이행 촉구
- 소요자금의 배분, 출자액의 평가 및 계산, 수익 또는 손실의 계산 및 배분, 조합직원에 대한 인사관리 등의 통상업무
- 대외적으로 외국합작사의 선정, 합작계약 협상, 공동 개발사업의 집행, 기타 관련업무 수행
- 기타 조합의 대내외 업무의 총괄, 조정 및 집행을 담당한다.

(7) 조합원 총회

전체 조합원들로 구성된 임의적 기구로 조합원총회를 설치한다.

조합원 총회의 권한은

- 조합원의 변동 (신규조합원의 가입, 탈퇴, 제명 등)에 대한 승인
- 연도별 예산안 승인
- 필요한 경우 조합업무 및 재산상황에 대한 검사권 행사
- 조합의 해산
- 기타 조합계약에서 정하는 사항

단, 업무집행 조합원이 조합규약에 따라 합리적으로 업무를 수행하는 한 이러한 업무집행에는 관여할 수 없다.

조합원 총회에서는 업무집행 조합원을 비롯한 모든 조합원이 각자의 지분율에 따라 투표권을 행사한다.

조합원 총회는 중요사항에 대하여는 총지분의 3분의 2 이상의 찬성으로 결의하되, 기타 사항에 대해서는 총 지분율의 과반수를 가진 조합원의 출석으로 그 참석조합원의 지분율의 과반수로 의결한다.

(8) 사무국 및 실무작업반

사무국은 조합의 통상업무에 관하여 실무적으로 보조하는 상설운영기구로 설치한다.

- 업무집행조합원을 중심으로 각 조합원이 적정 인원을 사무국 직원으로 파견할 수 있다.

실무작업반은 항공기 개발에 관한 공동개발업무 (Master Plan 작성, 개념설계, 기본설계 등) 를 실질적으로 수행하는 실무그룹이다.

- 각 조합원들이 파견한 관련 전문가들로 구성하고,
- 국제 공동개발계약에 따른 외국사업자의 공동개발팀과 연계하여 작업 수행

사무국과 각 실무작업반은 업무집행조합원에게 보고하고 그 감독을 받는다.

(9) 정부지원금의 배분 및 상환책임

정부지원금의 교부에 관한 약정은 조합원들을 대표하는 업무집행조합원과 교부기관 간에 체결한다.

정부지원금은 약정조건에 따라 ① 조합의 공동개발비 ② 각 조합원의 개별적 개발비에 충당

(10) 조합의 회계

조합의 회계기간은 원칙적으로 매년 1월 1일부터 12월 31일까지로 한다.

조합회계는 조합의 성격 및 일반적으로 인정되는

회계원칙을 감안하여 제정한 [회계처리규정] 에 따라 사무국이 담당한다.

4. 국제 콘소시움과의 관계

가. 국제공동개발 콘소시움의 개념

국제 공동개발 콘소시움은 일반적으로 (1) 참여국의 구성기업들간에 체결된 공동개발계약과 (2) 동 계약에 의하여 결성된 합작회사, 두가지 개념으로 사용될 수 있다.

국제 공동개발계약에 의하여 설립된 합작회사가 동 계약에 따른 일체의 업무 (개발.생산, 판매, 금융 판매후속지원) 를 전담할 경우에는 위 두가지 개념을 구별할 실익이 없다.

- 그러나 국제 콘소시움의 성격상, 항공기의 개발.생산.판매를 단일조직을 통하여 모두 수행하는 것은 사실상 불가능할 것이다.

- 따라서 항공기의 개발.생산은 콘소시움의 참여기업들이 분담하여 직접 수행하고, 합작회사 등의 별도 조직을 통해서는 마켓팅 및 판매관련업무 등 일부 공통기능만을 수행하는 이원적 구조가 될 가능성이 크다.

이러한 이원적 형태의 국제 콘소시움은 다음과 같은 국제공동개발계약으로 구성될 것이다.

- 국제 콘소시움의 구성 및 운영에 관한 일반계약 (Master Agreement)

- 합작투자회사의 설립 및 운영에 관한 계약 (Joint Venture Agreement)과 공동개발 업무수행에 관한 계약

나. 국제공동개발 콘소시움의 조직 및 운영 (안)

(1) 당사자

국제공동개발계약의 당사자는 외국참여기업 (예컨대 중국 AVIC) 과 한국 콘소시움 (조합) 이 될 것이다.

- 한국 콘소시움은 업무집행조합원이 대표자로 서명.

합작회사가 설립되는 경우 이에 대한 한국측 출자자로는 반드시 모든 국내 조합원들이 참여할 필요는 없다 (후술).

(2) 조직 및 운영 (안)

가) 운영위원회 (Steering Committee)

국제공동개발계약의 집행 및 참여기업간 의사조정 기구로서 운영위원회 (Steering Committee) 또는 이에 유사한 기구를 두어야 할 것이다. 운영위원회의 임무는 다음과 같다.

- 중형항공기 공동개발팀의 작업 및 합작회사의 운영 감독
- 참여기업간의 의사조정
- 기타 국제공동개발계약의 집행에 관한 사항

운영위원회는 임의적인 회의체로서 기본적으로 외국공동개발사업자의 대표자와 국내 콘소시움의 대표자 (업무집행조합원) 로 구성된다.

운영위원회 회의의 소집방식, 회의장소, 회의시기, 운영방식 등은 국제공동개발계약에서 정한다.

나) 실무위원회 (Working Committee)

필요시 운영위원회 산하에 실무위원회를 둘 수 있다.

실무위원회는 운영위원회의 심의사항을 사전 검토하고 절충하며, 운영위원회의 결정을 집행하고 이를 공동개발 실무작업반과 합작회사에 전달하는 기능을 담당한다.

다) 집행기구

① 합작회사

한국 또는 제3국에 법인체 (회사) 로 설립.

합작회사의 기능은 다음과 같다.

- 시장조사, 마켓팅
- 항공기 판매, 판매금융, 판매후지원 (Product Support)
- 제반인증 신청 및 획득업무
- 항공기 제작업체와의 항공기제작 하도급계약, 판매후지원 (Product Support) 위탁계약의 당사자가 되어 계약체결 및 이행 관리
- 기타 운영위원회 (Steering Committee) 가 부여하는 업무수행

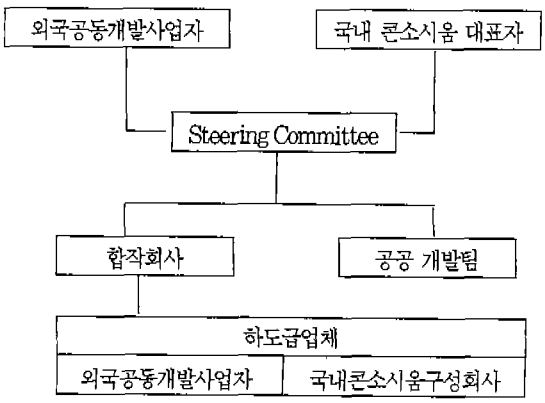
② **공동개발실무작업팀**

콘소시움 참여기업들이 파견한 전문가들로 구성된다.

그 기능은 다음과 같습니다.

- 공동개발 기본계획 (Master Plan) 작성
- 개념설계
- 기본설계
- 참여국간 작업범위 배분 (안) 작성
- 작업범위별 비용 배분 (안) 작성

(3) 조직도 (안)



다. 국내 콘소시움과의 관계

(1) 국내 콘소시움의 기본 목적

국내 콘소시움의 기본 목적은 국제 콘소시움의 틀 안에서 국내 항공기 제작업체들이 공동으로 항공기의 개발.생산 및 판매업무를 수행하는데 있다.

(2) 국제 콘소시움과 국내 콘소시움간의 관계

가) 계약의 당사자

국내 콘소시움 (조합) 은 국제 공동개발계약의 당사자가 될 것이다.

나) 국제 콘소시움 운영위원회 (Steering Committee)

국내 콘소시움의 업무집행조합원이 참여한다.

단, 운영위원회의 보조.집행기구로 실무위원회 (Working Committee) 를 두는 경우 동 위원회에는 국내 콘소시움의 다른 구성조합원들도 직원을 파견하여 그 활동에 관여할 수 있다.

다) 항공기 공동개발 실무작업팀

국내 콘소시움 참여기업들 (조합원) 들이 전문가를 파견하여 외국사업자와 공동으로 개발업무를 수행한다.

라) 합작회사

국제 콘소시움 계약에 따라 판매활동을 담당할 합작회사를 설립한다.

이 경우 국내에 별도의 판매회사를 세울 필요는 없을 것이다.

- 중형항공기의 판매활동은 합작회사에 전담케 하고 국내 콘소시움 참여기업들은 각자의 작업범위에 따라 합작회사에 항공기를 제작.공급하는 역할만을 수행한다.

합작회사의 국내측 출자자는 조합이 된다.

마) 항공기 판매에 따른 책임부담

항공기 판매계약의 당사자가 합작회사로 되는 이상 판매계약의 이행의무, 항공기 제작상의 잘못이나 판매계약 불이행 등으로 인한 손해배상책임은 일차적으로 동 합작회사가 부담하게 될 것이다.

그러나 합작회사의 자산규모가 판매계약의 이행을 담보하기에 충분치 않을 것이므로 실제로는 이에 대한 이행책임을 모든 국내외 참여기업들이 연대하여 보증하여야 할 것이다.

- 참여기업들간의 내부적인 보증비율은 원칙적으로 각자의 참여비율에 따릅니다 (한.중은 50:50, 한국 콘소시움 구성조합원은 조합지분에 따른다).

판매된 항공기와 관련한 제작자의 제반 법적책임 (하자담보책임, 제조물책임, 계약불이행책임, 불법행위책임)에 대하여는 책임의 원인을 제공한 자가 밝혀지는 경우 다른 참여기업들은 원인제공자에게 전적으로 구상 (求償) 한다.

- 그러나 책임의 원인이 분명치 않거나 공동개발작업 부분에서 원인이 발생한 경우에는 외국사업자를 포함한 국내외 콘소시움 참여기업들이 연대책임을 부담하여야 할 것이며, 내부적으로는 지분비율에 따라 책임을 배분한다.