

2005년 해양플랜트 지원선박용 정기용선계약서에 관한 소고 - 분쟁해결약관을 중심으로 -

이창희* · † 김진권

*한국해양수산연수원 교수, † 한국해양대학교 해사수송과학부 교수

A Study on Time Charter Party For Offshore Service Vessels 2005 - Focusing the Dispute Resolution Clause -

Chang-Hee Lee* · † Jin-Kwon Kim

* Professor, Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology, Busan 606-080, Republic of Korea

† Professor, Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

요 약 : 국제 유가의 상승과 해양에너지 개발에 필요한 기술이 진보됨에 따라 시추선(drillship), 부유식 원유생산저장설비(FPSO) 등과 같은 해양플랜트의 수요가 꾸준히 증가하고 있는 추세이다. 더불어 이러한 해양에너지 개발사업이 원활하게 이행될 수 있도록 작업을 지원하는 다양한 종류의 해양플랜트 지원선박과 관련된 건조, 매매, 용선 시장 역시 꾸준한 성장세를 유지하고 있다. 하지만, 국내의 경우 해양플랜트 지원선박과 관련된 정기용선계약 체결 건수가 전무하기 때문에 향후 이와 관련된 선박의 매매 또는 용선계약 시 발생할 수 있는 다양한 법적 분쟁과 준거법 적용에 대한 실무적인 연구가 적극적으로 진행될 필요가 있다. 따라서 이 논문은 “SUPPLYTIME 2005”라고 통칭되고 있는 해양플랜트 지원선박용 정기용선계약서식을 중심으로 기존의 정기용선계약과 다른 특징을 개요적으로 검토함과 동시에 당사자 간에 발생할 수 있는 법적 분쟁에 대한 준거법 지정과 중재의 적용에 대한 실무적인 내용과 절차에 대해 살펴보고자 한다.

핵심용어 : 해양플랜트 지원선박용 정기용선계약서 2005, 용선계약, 정기용선계약, 분쟁해결약관, 준거법, 중재, 조정

Abstract : Today, it is a trend that the demand of offshore plants is constantly growing, along with the advances in technology which are thoroughly needed to the rise of international oil price as well as offshore energy development. In addition, The main sectors of ship building, sale & purchase and chartering market regarding various kind of offshore supporting vessels that supports the business of offshore energy development is now maintaining its steady growth. However, in domestic case, the contract of time charter occasions regarding the offshore support vessel are almost non-existing situation. Thus, the relevant practical study regarding to implementation of various kinds of legal disputes and applicable laws that can be properly applied in time charter and the field of sale & purchase needs to be conducted actively. Therefore, the concept of this study has included the wide comparisons of other special provisions with the existing time-charter by making its base on “Supply Time 2005” which is the worldwide standard form of time charter in offshore support vessel market and its investigation, aiming to provide practical guidance and procedure for implementation of arbitration and applicable law issues which can be applied in legal disputes between parties.

Key words : SUPPLYTIME 2005, Charter Party, Time Charter Party, Disputer Resolution Clause, Governing Law, Arbitration, Mediation

1. 서 언

최근 우리나라 해양플랜트산업은 국가적 성장 동력으로 인정받고 있다. 한걸음 더 나아가 우리나라가 해양플랜트 공급·지원기지(Offshore Supply Base : OSB)를 확보할 경우에는 시베리아 및 동북아 지역에 개발될 해양플랜트 생산기지에 다양한 특수 기자재 및 전문 인력을 우선적으로 공급할 수 있는 발판을 마련할 수 있을 것이다.¹⁾

실제로 부산항은 부동항으로써 해양플랜트공사 및 운영에

필요한 다양한 기자재, 식자재 및 특수 자재 등의 선적 및 환적이 가능하다. 특히, 특화된 숙련공 또는 전문 인력에 대한 교육과 훈련이 가능한 교육기관을 갖춘 경쟁력 있는 입지 조건을 가지고 있다.

그러나 국내의 경우에는 아직까지 동해-1 가스전에 대한 보급선 용역계약을 체결한 사례만 있어 해양플랜트 지원선박의 정기용선계약 체결에 대한 경험과 그에 따른 분쟁해결 능력이 축적되지 못한 것이 사실이다.

따라서 이 논문을 통해서 국제적으로 통용되고 있는 2005년

* Primary author : thethem8618@hanmail.net 051)620-5828

† Corresponding author : jinkwon@kmou.ac.kr 051)410-4234

1) 사할린 9개 공구, 캄차카 16개 공구, 발해만, 상해남단 닝보, 필리핀, 미얀마 등 한반도 주변과 북극해를 중심으로 해상석유·가스전 개발사업이 크게 늘어나고 있다(http://news.mk.co.kr/v3/view.php?year=2013&no=164744&5214. 2013.5.15).

해양플랜트지원선박용 정기용선계약서(Time Charter Party For Offshore Service Vessels 2005; 이하 'SUPPLYTIME 2005'라 함)의 연혁 및 특징을 살펴보고, 분쟁발생시 해결을 위한 전제조건이 되는 준거법의 지정과 분쟁해결제도인 중재 및 조정에 대한 정보를 제공함으로써 향후 해양플랜트 지원선박과 관련된 용선업무를 이행하는 실무자들에게 도움이 되고자 한다.

2. 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서의 특수성

2.1 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서의 연혁

정기용선 시장은 해운시장의 변화 및 발달에 따른 시대적 요구조건에 따라 표준용선계약서가 만들어지고, 다양한 연구와 판례를 통해서 분쟁을 조정하고 해결하고 있다. 그러나 해양플랜트와 관련된 부분은 일반적인 정기용선시장과는 달리 상대적으로 정형화된 표준용선계약서가 존재하지 않음에 따라 기존의 용선계약서를 상황에 맞게 수정한 일반적인 도급계약서를 사용해오고 있었다. 그러나 해양플랜트 지원선박의 종류가 다양해지고 전문화됨에 따라 발생할 수 있는 제반 분쟁사항들을 사전에 조정하고 중재할 수 있는 표준용선계약서식의 개발이 필요하게 됨에 따라, 발틱국제해운협의회(The Baltic and International Maritime Council; 이하 'BIMCO'라 함)에서는 "해양플랜트 지원선박용 정기용선계약서 1989"(Time Charter Party For Offshore Service Vessels 1989; 이하 'SUPPLYTIME 89'라 함)를 제정하게 되었다.²⁾

SUPPLYTIME 89의 적용범위는 해양플랜트 지원선박 자체뿐만 아니라 원격제어자동조종장비(ROV), 기타 관련 장비를 모두 포함하고 있다. 이러한 국제적인 표준용선서식을 기초로 해양플랜트운영자(정기용선자)와 선박소유자는 당사자간의 사적자치의 원칙에 의거하여 공서양식에 위반이 되지 않는 범위내에서 세부 조항들에 대해서 협의를 통해 수정할 수 있게 되었다.

이후 BIMCO에서 개정한 SUPPLYTIME 2005는 BIMCO가 제정한 표준용선계약서식으로 초판과 비교해서 개정판은 세

부 약관과 법적 분쟁문제에 관한 조항들이 개정되었다.³⁾ 특히, 준거법 및 중재약관을 분쟁해결약관으로 변경하고 세부적인 내용을 명시하고 있다.

2.2 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서의 특성

1) 해양플랜트 지원선박의 운송계약상 특성

해양플랜트산업은 자원의 개발 및 생산 산업(upstream)과 자원의 운송, 공급 및 서비스 산업(downstream)으로 양분될 수 있다. 특히 상업 생산 중인 해양플랜트의 원활한 운영 및 관리를 위해서는 다양한 사항들이⁴⁾ 적기에 공급 및 지원되어야 하며, 이를 위해서 특수 목적용 용선선박이 해양플랜트 운영자(용선자)와 정기용선계약을 체결하여 해양플랜트공사 및 운영에 필요한 화물을 운송하게 된다.⁵⁾

해양플랜트운영에 필요한 물, 발전용 유류, 식자재, 각종 기부속 등을 운송하는 사업은 해상운송 영역의 일부분으로써 기존의 선박이 여객과 화물을 운송함에 있어서 해상운송계약을 체결하여 해상운송을 인수하는 것과 동일한 절차를 거치게 된다. 그러나 해양플랜트 운송계약은 통상적으로 선하증권이 발행되는 개품운송계약과는 달리 선불로 용선료를 지급받는 조건으로 용선계약을 통한 정기용선계약을 많이 이용한다.

하지만 국내에서는 아직까지 해양플랜트 지원선박을 이용한 운송계약에 있어서 국제적으로 통용되는 표준용선계약서를 사용하지 않고, 일반 도급계약형식으로 용역계약을 1년 단위를 갱신하고 있다. 즉, 외형적으로는 정기용선계약의 형식을 이용하고 있으나, 실제 세부 약관에 대한 명확한 내용들이 삽입되어 있지 않고, 단순히 업무 조항만이 삽입되어 있다. 그리고 계약서상의 내용들이 약관형태로 명확하게 명시되어 있기 때문에 계약 당사자 사이에 유류비용 및 관련 업무의 범위와 책임관계를 두고 많은 분쟁이 발생하고 있다.

정기용선계약을 많이 이용하고 있는 해양플랜트 지원선박의 운송계약과 관련된 특징은 첫째, 해양플랜트 운영자가 전문적인 기술력이 요구되는 선박을 직접 소유하여 운항하는 것은 재정적인 측면에서 매우 위험하다. 따라서 다양한 특수 목적을 위해서 건조된 해양플랜트 지원선박을 정기용선형태로 용선하여 사용하는 것이 보편화되어 있다. 둘째, 해양플랜트에

2) 이 표준용선계약서는 영국 에버딘에 위치한 해양플랜트 무선시스템 및 무선조종선박에 대한 계약관리위원회의 요구에 의해서 국제해사계약자협회(International Marine Contractors Association : 이하 'IMCA'로 함)가 개발한 것으로 BIMCO에 의해 표준화되었다. 현재 해양플랜트와 관련하여 정기용선 브로커들이 주로 사용하고 있는 표준서식은 BIMCO SUPPLYTIME 2005, BARECON 2001, BARGEHIRE 2008, NORWEGIAN SALEFORM 93, SHIPMAN 2009, TOWCON/TOWHIRE 2008 등이 있다.

3) IMCA, *Contract for the Provision of ROV, Support Vessel and Associated Work(Based on BIMCO SUPPLYTIME 2005)*, IMCA R013 Rev. I(2012.10) 참조.

4) 다음은 해양플랜트의 원활한 운영 및 관리를 위해서 공급되어야 하는 사항들이다.

① 닻지원선(Anchor Handling Vessel) ② 해양플랜트지원선박(Offshore Plant Supply Vessel) ③ 잠수지원선박(Diving Support Vessel) ④ 케이블부설선박(Cabling Laying Vessel : CLV) ⑤ 원격제어자동조종장비(ROV)

5) 우리나라의 경우에 2003년 세양선박은 한국석유공사 소유의 동해-1 가스전의 생산지원 및 기타 식자재 보급을 위한 보급선 도입 및 운영업무를 전담할 동해해운에 공동출자를 하는 형식으로 보급선 운영에 대한 용역계약을 체결하였다. 또한 한국석유공사 출자회사로서 2003년 4월 케이오엘 주식회사는 2척의 해양플랜트 지원선박(코롤 1호/2호)을 용역계약 형태로 동해-1 가스전에 투입하여 식자재 납품, 기타 가스전 운영 및 보안관리 용역 그리고 기타 업무를 진행하고 있다. 한국석유공사와 용역계약을 체결한 선박은 일정기간 동안 물품을 운송하는 일반적인 정기용선계약과는 달리 동해-1 가스전 주변에 대한 경계 근무 및 비상대기, 플랜트 운영 및 관리에 필요한 각종 보급품 운송, 타 선박과 해양플랜트 상호간의 간섭을 최소화, 관련 생산처리시설(process utility)의 보호 등의 업무를 용역계약에 포함하고 있다.

서 필요로 하는 화물의 운송계약은 항해용선계약처럼 선적항과 양륙항을 지정하여 항차를 정할 수 없다. 따라서 계약서상에 인도장소와 반선장소만이 명시된 정기용선계약을 선택하여 자유롭게 용선자가 의도한 특수화물을 선적하여 목적 해역에 설치되어 있는 해양플랜트까지 화물을 운송하는 것이 효율적이다. 셋째, 매장량과 생산량에 따라 차이가 있을 수 있으나 통상적으로 해양플랜트가 건조되어 해당 해역에 설치되어 상업생산이 이루어진 이후 장비의 폐쇄 및 잔존물제거 기간까지 총 기대 운영기간이 약 25~30년 정도임에 따라 용선자는 정기용선계약을 통해서 해양플랜트를 운영 및 관리하는 것이 용선자의 초기 금융비용을 최소화할 수 있고, 운영 중 위험을 제3자와의 계약을 통해서 분산할 수 있는 장점을 가지고 있다.

2) 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서의 구성

SUPPLYTIME 2005는 런던에 있는 국제해양플랜트 지원선박 선주협회에 의해서 공식적으로 채택되어 사용되고 있는 대표적인 정기용선계약서식이다. SUPPLYTIME 2005 정기용선계약서식은 초기의 89년도 계약서식과 비교하여 최근에 개정된 국제 선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code) 및 미국해상운송안전법(MTSA) 등이 추가되어, 제1부 박스형 전면약관과 부속서 A상의 선박 명세, 부속서 B상의 보험 약관 및 제2부를 비롯한 총 38개 약관으로 구성되어 있다. 다음은 일반적인 정기용선계약상의 약관을 제외하고 이 약관에만 적용되는 특이한 약관을 중심으로 검토하고자 한다.

① 전면약관상의 특이 조항

용선기간의 자동연장 조항 중 유정(oil well)은 해저 유전개발이 진행되는 장소를 의미한다. 여기서 의미하는 해저유정은 해양플랜트에서 최소 하나의 시추공을 이용하여 시추작업을 하는 장소, 유정작업과 관련된 장소, 시추가 완료된 폐쇄 유정을 모두 포함한다. 그리고 용선계약상 피고용인에게는 실제로 노무를 제공하는 선원, 운영요원, 관리자, 고용주와 고용계약 관계가 있는 별도의 하도급자, 대리점 또는 시설건축자 등이 포함된다.

또한 분쟁의 소지가 가장 높은 부분은 용선한 선박이 특수작업에 종사하는 경우이다. 그 주된 이유로는 해양플랜트 지원선박 역시 목적에 따라 세부적으로 다양한 선종의 선박들이 존재하기 때문이며, 이들 선박은 항상 해양플랜트 자체와 함께 화재 및 폭발 그리고 해양오염의 위험을 갖고 있다. 예컨대, 잠수지원선박(diving support vessel), 닻지원선박(Anchor Handling Vessel : AHV), 원격제어자동조종장비(ROV)가 탑재된 선박 등에 대해서 개별적인 특수업무를 명확하게 명시하여 추가적인 분쟁을 최소화하고 있다. 특히 국제항해제한구역 내에서 선박이 안전하게 감항성을 유지한 상태로 항해를 할 수 있는지 여부와 해당 선박의 선적국이 해상유전을 소유하고 있는 국가 및 인접국가와의 정치·외교적 문제가 없는지 여부를 사전에 확인해야 한다.

그리고 이 약관에서 언급하고 있는 안전항(safe port)의 개념은 고정된 형태의 안전한 항구의 개념과 함께 부유된 상태로 안전한 계선설비와 여유 공간을 보유하고 있는 해양플랜트 시설을 모두 포함하고 있다는 점을 유의하여야 한다.

② 화물운송시작 및 완료비용(mobilization / demobilization charge)

용선기간동안 합의된 조건에 따라 용선된 선박이 화물을 안전하게 선적, 운송 및 양하하여 용선계약의 목적을 달성할 경우 용선자는 용선계약서식 제1부 제12항에 명시된 용선료 총액을 선박소유자에게 감액 없이 지급하여야 한다. 그리고 합의된 계약기간이 초과되거나 또는 조기에 용선한 선박을 반선해야 할 경우에 용선자는 용선계약서식 제1부 제15항에 명시된 용선료 총액을 선박소유자에게 감액 없이 지급하여야 한다.

③ BIMCO ISPS 및 MTSA 약관

선박소유자는 SOLAS 협약 제11장을 개정하여 국제 선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)과 미국 해상운송안전법(US Maritime Transportation Security Act 2002)에 적합한 선박을 용선자에게 제공해야 한다. 특히 해양플랜트 지원선박의 경우 해양플랜트 주위의 순찰 및 보안작업이 계약조건에 포함되는 경우가 많기 때문에 본 약관은 매우 중요하다. 그리고 선박소유자는 국제선박보안증서 또는 임시국제선박보안증서 그리고 선박보안책임자를 지정하여 용선자에게 통보해 주어야 한다. 만일 선박소유자가 국제 선박 및 항만시설 보안규칙 및 미국 해상운송안전법을 위반하여 용선자에게 직·간접적인 피해를 야기하였을 경우 모든 비용은 선박소유자가 부담하여야 한다.

3. 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서의 분쟁해결약관

3.1 분쟁해결약관의 의의

용선계약서에서 분쟁해결약관이라 함은 통상적으로 양 당사자사이의 계약내용에 대한 분쟁이 발생하였을 때 어느 나라에서 어느 나라의 법을 가지고 해결할 것인가 하는 국제사법적 해결에 관한 내용을 담고 있는 약관이다. 즉, 전자는 재판관할권에 대한 문제이고, 후자는 준거법에 대한 문제이다. 이것에 더하여 법적 소송에 의한 분쟁해결 이전에 조정과 중재를 통하여 해결을 하고자 하는 경우에 대한 내용까지 포괄적으로 규정하고 있다. 특히 SUPPLYTIME 2005에서는 최우선적으로 조정에 의한 해결을 제시하고 있는 특징이 있다.

3.2 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서에서의 준거법 지정

1) 해상운송계약에서의 준거법 지정⁶⁾

6) 통상적으로 전 세계를 상대로 하는 해상운송계약은 통일성이 강조되지만, 많은 나라들이 자국의 이익보호 등을 이유로 국제협약에

개품운송계약은 기본적으로 채권계약의 성질을 가지므로 당사자자치의 원칙에 의해 준거법을 자유로이 선택할 수 있다(국제사법 제25조). 이에 따르면 당사자가 선택할 수 있는 준거법은 계약과 실질적인 관련이 있는 법에 한정되지 않으며 중립적인 법의 선택도 가능하다.⁷⁾ 그리고 당사자간에 명시적으로 준거법을 지정하는 경우와 더불어 묵시적으로 선택한 법도 준거법이 된다. 다만 묵시적 선택이 부당하게 확대되는 것을 방지하기 위하여, 묵시적 선택은 계약내용 그 밖에 모든 사정으로부터 합리적으로 인정될 수 있는 경우로 제한하고 있다.⁸⁾⁹⁾ 그리고 당사자에 의한 준거법 지정이 이루어지지 않는 경우에 있어 개품운송계약의 준거법 지정은 구 섭외사법에서 채택하였던 행위지법원칙을 버리고 “계약과 가장 밀접한 관련이 있는 국가의 법”을 준거법으로 지정하고 있다(제26조 제1항).¹⁰⁾

용선계약에 대해서는 개품운송계약에서와 같이 국제사법에서 규정한 계약에 관한 일반원칙에 따라 준거법을 결정한다. 즉, 당사자에 의한 준거법의 명시적 지정이 있으면 그에 의한다. 용선계약은 표준용선계약서를 이용하지만, 계약당사자는 대부분 국제거래에 관련된 기업이므로 계약을 체결할 때는 동등한 입장에서 표준용선계약서를 수정하고 보충하는 것이 일반적이다. 그러므로 용선계약의 준거법에 관한 당사자의 의사는 개개의 계약을 둘러싼 모든 요소에 따라 판단하게 된다.

2) 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서에서의 준거법

해양플랜트 운송계약은 이익의 주체가 각기 다른 회사들 사이에서 국제적 물품운송을 목적으로 작성된 계약으로써, 계약 조항의 이행과 분쟁발생에 따른 준거법을 어떻게 적용할 것인지에 대한 다양한 문제점이 존재하고 있다. 특히 정기용선계약과 관련하여 아직까지 각국은 실체법이 완비되어 있지 않고 있다. 따라서 부족한 법적 근거를 보완하기 위해서 표준용선

계약서를 개발하여 실무에 적용하고 있다.¹¹⁾

통상적으로 국제 무역 및 해상사업에서는 영국법과 관습을 준거법으로 적용하는 경우가 많고, 더불어 미국법도 사용의 빈도가 점차적으로 높아지고 있다. 그리고 중재 역시 런던 또는 뉴욕중재를 선택하는 경우가 많다. 그 이유는 런던과 뉴욕은 해상법과 국제무역에 있어서 세계적인 비중이 높고, 관련된 판례가 오랫동안 축적되어있었으므로 계약 당사자간 합리적인 결과 도출을 기대할 수 있기 때문이다.

SUPPLYTIME 2005에서도 준거법을 선택할 수 있는 옵션을 두고 있다.¹²⁾ 그리고 계약서상의 준거법은 분쟁의 해결을 법적으로 해결하기 위해서 사법적 편의를 위해서 지정한 것이나, 이에 따라 중재절차에 관한 준거법도 계약서상의 준거법과 같은 국가의 법으로 지정할 필요는 없다. 즉, 분쟁을 해결하는데 책임이 있는 당사자 또는 대표의 거주지와 같은 연결점의 편의성을 고려하여 법정지법(*lex fori*)을 적용하지 않아도 됨을 의미한다. 또한 실무적으로 중재지의 법이 아닌 국제적으로 인정되는 국제상공회의소(International Chamber of Commerce : ICC)규칙, 국제상거래위원회(United Nations Commission for International Trade Law)규칙 등이 합의되는 경우도 있다.¹³⁾ 그리고 어떠한 선택을 한 경우라도 조정에 의한 해결을 가능하도록 명시하고 있다.

3.3 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서에서의 중재약관 적용

1) 중재의 의의

중재(arbitration)란 당사자간의 합의에 의하여, 사법상의 법률관계에 관한 현존 또는 장래에 발생할 분쟁의 전부 또는 일부를 법원의 판결에 의하지 아니하고 사인인 제3자를 중재인으로 선정하여 구속력 있는 판정을 구하는 동시에, 분쟁당사자가 그 판정에 복종함으로써 최종적인 해결을 얻는 단심제의 분쟁해결제도라고 정의할 수 있다.¹⁴⁾

적극적으로 참여하고 있지 않으며, 또한 가입한 협약에도 유보조항을 둬으로써 많은 부분이 서로 저촉되고 있다. 이에 따라 국제사법의 역할은 해상법 영역에서도 아직 줄어들지 않고 있다(Shin, 2006, p.350, p.379; Kim et al, 2012, p.450).

7) 미국의 통일상법전(UCC) §1-105에 따르면 당사자는 해당 거래와 합리적인 관련을 가지는 주(州) 또는 국가의 법을 선택할 수 있을 뿐이고, 아무런 관련이 없는 중립적인 준거법의 선택은 허용되지 않는다. 이 문제는 우리나라에서는 이른바 ‘당사자자치의 양적 제한’의 문제로 논의되었으나, 그러한 관련의 존재를 요구하지 않는 견해가 종래의 통설이다.

8) 영미에서는 이와 관련하여 전통적으로 “준거법의 선택은 선의로써(*bona fide*) 한 것이어야 한다”는 취지의 요건을 요구하는 경향이 있으나, 주관적인 제한을 두지 않는 국제사법의 해석으로는 그런 제한의 부과는 적절하지 않다고 본다(Suk, 2007, p.162).

9) 전통적인 국제사법이론에 따르면 계약의 준거법은 어느 국가의 법체계가 되는 것이 당연하였고, 어느 국가의 법이 아닌 법규범의 선택은 준거법의 지정으로서 효력이 없으며, 따라서 그 경우 객관적 준거법이 계약을 규율한다. 이는 어느 국가의 법만이 당사자들의 권리, 의무와 그의 집행을 위한 구제수단을 망라적으로 규율할 수 있다는 점을 주된 근거로 한다(Nygh, 1999, p.61; Suk, 2007, p.163).

10) 그러나 해당 계약과 가장 밀접한 관련이 있는 국가가 어디인가를 밝히는 것이 용이하지 않기 때문에 로마협약과 스위스 국제사법의 경우와 같이 ‘특징적 이행 또는 급부(characteristic performance)’를 기초로 하는 추정규정을 두고 있다(Kim, 2003, pp.66~67).

11) 예컨대 정기용선계약에서 용선료의 지급기일이 지급지의 공휴일에 해당하는 경우 용선료는 지급기일을 어떻게 정해야 하는지에 대해서 영국은 공휴일 이후에 지급하여도 문제가 없다는 입장이고, 미국은 공휴일 이전에 지급하여야 하는 것에 동의하고 있다. 용선계약은 국제적인 당사자간의 사적인 계약관계를 기초로 하고 있음에 따라 국제사법의 일반원칙에 의거하여 준거법을 결정하고 있다. 즉 당사자간의 합의를 통해서 공서양속에 어긋나지 않는 범위에서 정해진 준거법은 분쟁 및 갈등이 발생하였을 경우 적용이 가능하다. 또한 어느 일방이 우월한 지위를 이용하여 불평등하게 계약을 강요할 수 없기 때문에 양 당사자가 동등한 입장에서 합의를 통해 계약서의 조항들을 수정하고 변경할 권리가 있다(Kim, 2003, p.66).

12) (a)항은 영국법을 준거법으로 지정한 경우이며, (b)항은 미국연방법 Title 9와 미국해사법을 준거법으로 지정한 경우이다. (c)항은 계약당사자간의 합의된 곳의 법에 따라 용선계약을 적용하고 해석한다.

13) Yeom, 2010a, p.104; Kang, 1997, p.397.

이러한 중재에 관하여 SUPPLYTIME 2005에서는 준거법과 중재를 영국법과 런던 그리고 미국법과 뉴욕으로 구분하고 있다. 또한 계약당사자가 합의하여 지정할 수 있다. 위의 3가지 방법은 계약당사자가 합의하여 선택할 수 있다. 그러나 어떠한 준거법도 선택하지 아니한 경우에는 영국법을 준거법으로 한다고 규정하고 있다(SUPPLYTIME 2005 제34조 단서).

2) 영국법을 준거법으로 하는 경우의 중재

① 런던에서의 해상중재

영국법을 준거법으로 선택하는 경우는 SUPPLYTIME 2005의 해석 및 적용을 영국법을 근간으로 하여 행하는 것을 의미하며, 런던을 중재지로 선택하게 된다. 이 경우에는 영국의 1996년 중재법(Arbitration Act 1996)¹⁵⁾ 또는 여타의 강행법규가 적용된다.

② 런던 해상중재인협회에 의한 해상중재의 주요 특징¹⁶⁾

우선 분쟁의 특성에 따라 다양한 해상중재절차를 제공하고 있다. 즉, 일반 해상분쟁에 대한 해상중재는 보통 런던 해상중재인협회(the London Maritime Arbitrators' Association; 이하 'LMAA'라 함)의 중재규칙인 'LMAA 중재규칙(2012)'에 의해 진행된다.¹⁷⁾ 그리고 클레임금액이 당사자가 합의한 일정한 금액을 초과하지 않는 소액 분쟁의 경우에는 런던해상중재인협회의 소액클레임절차(LMAA Small Claims Procedure 2012)에 따라 중재가 진행된다. 소액클레임절차는 소액클레임의 해결을 간단하고, 신속하며, 또한 저렴하게 처리하기 위해

도입된 것이다.¹⁸⁾ 또한 조정에 관한 조정절차(LMAA Mediation Terms 2002) 및 간이절차에 적용되는 간이중재절차(LMAA FALCA(Fast and low cost arbitration) Rules)가 있다.¹⁹⁾

둘째, LMAA는 상설중재기관과 달리 행정적 보조조직을 갖추고 있지 않으며, 실제 중재는 외부의 전문해사중재인에 의해 임의중재로 이루어지고 있다.²⁰⁾

셋째, LMAA 중재규칙에 의한 중재절차상 양 당사자와 중재판정부 간에 존재하는 제3자 계약에 근거한 것으로 간주되므로 중재인은 준사법적(quasi-judicial) 지위를 갖춘 것으로 보며,²¹⁾ 중재절차에 있어 당사자 사이의 합의가 없는 경우에는 중재판정부가 모든 중재절차 및 증거에 관한 사항을 결정한다.²²⁾

3) 미국법을 준거법으로 하는 경우의 중재

① 뉴욕에서의 해상중재

해양플랜트 지원선박용 정기용선계약의 당사자가 SUPPLYTIME 2005의 제34조 (b)항을 선택한 경우에는 미국법, 즉 미국연방중재법(Title 9 of the United States Code)과 미국의 해상법(Maritime Law)에 준거하여 뉴욕에서 중재에 회부된다.²³⁾ 그러나 미국연방중재법은 중재절차에 관하여 몇 가지 기본적이고 중요한 사항에 대해서만 규정을 두고 있으며, 세부적인 내용은 당사자 합의에 맡기고 있다. 그러므로 중재인 선임뿐만 아니라 중재절차를 규율할 특정 중재규칙을 적시할 필요가 있다.²⁴⁾ 따라서 SUPPLYTIME 2005에서는 중재절차를 규율할 규칙으로 미국

14) 중재제도는 분쟁당사자가 스스로 재판청구권을 포기하고 중재에 의하여 그들의 분쟁을 해결하겠다는 합의가 있어야 중재절차의 진행이 가능하며, 중재인이 내린 중재판정에 당사자가 복종함으로써 분쟁을 최종적으로 해결하는 당사자자치에 의한 분쟁해결제도이다(Park et al, 1997, p.41; Oh et al, 2013, pp.127~128).

15) 영국 중재법의 연혁 및 주요내용에 대해서는 Kim(2005), p.137 이하 참조.

16) 현재 LMAA 중재규칙은 2012년 1월 1일부터 사용되고 있으며, LMAA 중재규칙(2006)에 비해 절차상 문제를 좀 더 명확하게 규정하고 있다. 예컨대, 제8조(a)에서는 중재조항에 중재인의 수와 지명 방식에 관하여 명시되어 있지 아니한 경우에 3인의 중재판정부를 구성하는 것으로 간주하는 조항을 두어 중재인 선정에 있어 추가적인 시간 및 비용손실을 줄이고자 하였다. LMAA에서 제공하는 Commentary on the LMAA Terms 2012에서 참조함. LMAA 중재규칙에 대한 자세한 내용은 Lee(1993), Lee(2012), Kim(2005) 참조.

17) SUPPLYTIME 2005에서는 중재절차가 개시되는 시점에 사용되는 LMAA 중재규칙에 따르면 규정하고 있으므로 현재 사용되고 있는 2012년도 규칙을 기준으로 한다.

18) 통상 표준용선계약서식 중에 소액클레임절차에 따라 분쟁을 해결한다는 조항이 포함되는 경우가 많은데, SUPPLYTIME 2005에서는 50,000US\$를 넘지 않는 분쟁에 대해 소액클레임절차를 적용하는 것으로 규정하고 있다. 소액클레임절차의 주요 특징으로 ① 단독중재인에 의한 중재판정, ②중재인 보수의 확정(보수의 선불조건), ③절차의 신속을 보장하기 위해 엄격한 일정관리에 따른 서류 및 증거조사 실시, ④특별한 사정이 없는 한 구두변론의 불채택, ⑤불필요한 증거자료 개시의 제한, ⑥구상가능 중재비용이 한정(2,000파운드), ⑦불복신청의 금지 등을 들 수 있다. 이에 대한 자세한 내용은 Lee(2012), p.146; Lee and Kim(2012), p.271 이하 참조.

19) 간이중재절차는 25,000US\$를 초과하지 않는 분쟁을 신속하고 저렴하게 해결한 것으로 당사자 사이에 합의한 경우에 적용된다.

20) 중재인의 자격과 관련하여 LMAA 중재인은 약 40명의 정회원(full member)과 이를 보조하는 약 800명의 보조회원(supporting member)을 두고 있으며, 정회원의 절반 가량은 법조인이며, 나머지는 해기사, 해운중개인 등 해운업 종사 경력자이다.

21) Ambrose, Clare and Maxwell, Karen(2002), pp.117~118.

22) 통상적으로 당사자들이나 중재판정부가 해당 사례의 특정 상황이 중재절차의 변경이 필요하다고 결정하지 않는 한, 기본적인 중재절차인 Second Schedule에 따르며, 이를 일반화하면 다음과 같다. "신청인측 중재인 선임-피신청인측 중재인 선임-심판인 또는 제3중재인 선임-중재판정부 구성-중재 신청서 제출-답변서 제출 및 역클레임 제출-역클레임에 대한 답변서 제출 및 추가 답변서 제출-심리진행-최종 답변서 제출-중재판정-중재료 납부-중재판정문 송달-사건 종결"(Kim, 2005, p.150) 참조.

23) 미연방중재법 제2조는 "해상거래 또는 계약에서 발생하는 분쟁을 중재에 의하여 해결하고자 하는 서면합의는 유효하고, 취소불가능하며 집행이 가능한 것이어야 한다"라고 규정하고 있으며, 여기서 해상거래는 용선계약, 해상운송인의 선하증권, 부두하역계약, 선용품 공급계약 또는 선박의 수리 등과 관련된 계약 및 선박충돌, 또는 연방법원의 해상관할권의 대상이 되는 외국과의 상사적 거래를 포함한다.

24) 통상 미국중재협회(American Arbitration Association; AAA), 해상중재인협회(The Society of Maritime Arbitrators, Inc.; SMA) 또는 국제연합국제거래법위원회(The United Commission on International Trade Law; UNCITRAL) 등과 같은 상설중재기관이 제정한 중재규칙을 사용하고 있다(Schoenbaum, 2001, p.1046).

해사중재인협회에서 제정한 해사중재규칙을 지정하고 있다.

② 미국 해사중재인협회에 의한 해사중재의 주요 특징

첫째, 미국 해사중재인협회는 해사중재규칙을 제정하여 중재절차를 진행하도록 표준중재조항을 제공하고 있다. 이러한 중재규칙에는 해사중재규칙(Maritime Arbitration Rules)과 간이중재절차(Shortened Arbitration Procedure : SAP)가 있으며, 이를 통해 일정한 해상분쟁에 대해 신속하고 저렴한 중재가 되도록 하고 있다.²⁵⁾

둘째, 간이중재절차는 클레임금액이 당사자가 합의한 일정한 금액을 초과하지 않는 소액 분쟁의 경우에 해당하며, ① 단독중재인에 의한 중재절차의 진행, ②절차의 신속성을 보장하기 위한 엄격한 중재일정의 확립, ③서면에 의한 중재, ④필요한 경우 외에는 증거개시절차의 불인정, ⑤중재인 비용의 사전 확정(3,500 US\$이하) 등의 특징을 가지고 있다.²⁶⁾

셋째, 해사중재인협회는 뉴욕에 설립된 비영리법인으로 개별 중재절차에 개입하지 않으며, 중재절차 진행을 위한 표준중재조항의 제정을 담당하고 있다. 그러므로 실질적인 중재는 미국중재협회에서 이루어지고 있다.

넷째, 해사중재인협회의 중재인은 해상분야의 다양한 경력의 소지인으로 구성하고, 법조계 및 해당 분야에서 10년 이상의 경력을 갖춘 자로 하여 전문성을 강조하고 있다.

3.4 2005년 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서에서의 조정

조정(mediation)은 분쟁 당사자 사이에 제3자가 중재하여 화해에 이르도록 함으로써 분쟁의 해결을 도모하는 제도로서, 알선·중개·중재와 마찬가지로 재판에 의하지 않고 당사자 간의 분쟁해결을 도모하는 제도이다.²⁷⁾

SUUPPLYTIME 2005는 다른 용선계약서식에서는 찾아 볼 수 없는 조정에 대한 조항을 두고 있다. 이는 조정이 가지는 법적효력에 따라 법적인 구속력이 없고, 중재보다도 비용과 시간적인 측면을 절약시킬 수 있는 방안으로 인식되기 때문에 기회를 제공하는 측면에서 이 조항을 두고 있다.²⁸⁾

SUUPPLYTIME 2005에서 규정하고 있는 조정 조항에 대한 내용을 살펴보면, 첫째, 준거법과 중재의 선택에 있어 영국법, 미국법 또는 당사자 자치에 의한 합의된 곳을 선택한다고 하더라도 분쟁 당사자들은 언제나라도 조정에 합의할 수 있도록 하고 있다. 이는 소송뿐만 아니라 중재보다도 조정을 통한 합의의 도출을 최우선적으로 유도하기 위한 내용이라 볼 수 있다.

둘째, 중재가 개시된 분쟁에 대해 적용되는 사항을 다음과

같이 규정하고 있다. 즉, 일방 당사자는 언제나라도 분쟁의 전부 또는 일부에 대해 타방 당사자에게 조정을 요청하는 서면 조정통지(Mediation Notice)를 발송할 수 있으며, 타방 당사자는 서면 조정통지를 수령한 날로부터 14일 이내에 곧바로 조정 합의 여부를 알려 주어야 한다. 이러한 경우 양 당사자는 합의한 이후 14일 이내에 곧바로 조정자(mediator)를 지정하여야 한다. 조정자 합의가 되지 아니하면 중재판정부가 즉시 지정하며, 조정은 양 당사자 사이의 합의에 따른 장소, 절차 및 조건에 따라 진행되어야 한다. 합의가 되지 아니한 경우에는 조정자가 결정한다.

또한 일방 당사자가 조정에 합의하지 아니하는 경우에는 그러한 사실에 대해 중재판정부는 양 당사자 사이의 중재비용 할당에 있어 고려의 대상이 된다. 그리고 일방 당사자는 중재판정부에 당사자들이 조정에 합의하였음을 통보할 수 있으며, 중재절차는 조정을 실행하는 동안에도 계속 진행되어야 하지만 중재판정부는 조정 일정(mediation time table)을 중재절차에 따른 일정 확정고려할 수 있다. 즉, 어느 일방이 조정의 의사를 가지고 있으나 타방 당사자가 거부하는 경우에는 그러한 사실에 대해 중재판정부가 관심을 가지고 지켜보면서 중재비용 할당에 고려할 수 있도록 명시하고 당사자들이 조정에 합의하였다면 중재판정부는 조정이 원만하게 잘 이루어질 수 있도록 조정에 관한 일정도 고려할 수 있도록 규정함으로써 적극적으로 조정을 유도하고자 하고 있다.

그리고 조정은 자신의 이익을 위해 필요하다고 생각되는 구제 및 조치를 취하고자 하는 양 당사자의 권리에 영향을 미치지 않는다. 또한 합의되었거나 조정규칙에 명시된 경우에도 불구하고, 각 당사자는 조정에 필요한 경비를 부담하며, 양 당사자는 조정자의 비용과 경비에 대해 균일하게 부담한다.

이러한 조정절차는 어느 일방의 권리를 침해하지 아니하고 중재를 규율하는 법과 절차에 따라 양 당사자가 비공개할 수 있는 범위를 제외하고 중재판정부에 모든 정보와 자료를 공개하도록 규정하고 있다.

4. 결 어

최근 부산을 중심으로 동북아 해양플랜트산업의 진진기로서 해상석유·가스전 운송을 지원하는 해양플랜트 공급·지원기지(OSB) 조성을 추진하고 있다.

특히 해양플랜트 지원선박에 대해서는 국내에서도 매우 생소한 분야임에 따라 용선 기간 중 발생할 수 있는 사고와 관

25) 미국 해사중재인협회에서 제정한 해사중재규칙과 간이중재규칙에 대한 세부적 내용은 Lee(1993), Lee(2012), Kim(2005) 참조.
 26) Lee(2012), p.148. SUUPPLYTIME 2005에서는 50,000US\$를 넘지 않는 손해배상청구 및 기타의 분쟁사건들에 대해서는 해사중재인협회에서 제정한 간이중재절차를 따르도록 규정하고 있다.
 27) 분쟁 당사자 사이에 제3자가 개입하여 화해를 이끌어낸다는 점에서 일상적인 의미로는 중재와 큰 차이가 없으나 법률적으로는 명확하게 구별된다. 즉, 중재의 경우에는 제3자의 판단이 법적인 구속력을 가지며, 당사자는 이에 따라야 한다. 이에 비하여, 조정의 경우에는 제3자의 조정안에 대하여 분쟁의 당사자가 승낙하면 화해가 이루어지지만, 그 조정안이 법적인 구속력은 없어 당사자가 이를 수용하지 않을 수도 있다. 조정에 불일 것인지의 여부는 원칙적으로 당사자의 임의에 달려 있지만, 예외적으로 강제조정이 인정되기도 한다. Anglo-American Commercial Law Dictionary, p.464.
 28) BIMCO, Explanatory Notes of SUPPLYTIME 2005, p.29.

런된 원만한 분쟁 해결을 위해서 세계적으로 통용되고 있는 표준정기용선계약서의 약관과 준거법에 대한 지속적인 연구가 필요하다. 따라서 이 연구는 이를 위한 선행연구의 성격을 갖고 있다고 할 것이다.

우선적으로 SUPPLYTIME 2005의 연혁 및 특징을 살펴본 결과, 해양플랜트지원선박은 해양플랜트 산업의 특성상 안전항 지정 등의 어려움과 해양플랜트 장기간 운영기간에 따른 초기 금융비용의 회수 및 위험 분산을 위해 정기용선계약을 주로 이용하고 있었다. 이러한 산업적 특성을 고려하여 SUPPLYTIME 2005가 제정되었으며, 최근의 동향을 반영하여 ISPS Code 및 미국해상운송안전법(MTSA) 등이 추가되어, 제1부 박스형 전면약관과 부속서 A상의 선박 명세, 부속서 B상의 보험 약관 및 제2부를 비롯한 총 38개 약관으로 구성되어 있다. 특히 분쟁발생시 해결을 위한 가장 중요한 사항인 준거법의 지정, 그리고 해상중재와 관련된 영국법과 미국법의 적용상 차이에 대한 내용 및 신속하고 경제적 부담이 최소화될 수 있도록 신설된 조정에 대한 내용을 확인할 수 있게 되었다.

SUPPLYTIME 2005를 사용하고자 하는 실무자들에게 조그마한 도움이 되기를 기대하며, SUPPLYTIME 2005의 주요 내용이라고 할 수 있는 전면약관, 선박명세, 보험약관 및 제2부의 선박소유자 및 용선자의 권리와 의무를 중심으로 한 주요 내용에 대해 향후 계속적으로 연구하여 소개하고자 한다.

물론 한 부분에 불과하지만 현재 해상과 관련된 부분에서 중요한 이슈가 되고 있는 해양플랜트 분야에 있어서 실무자들이 해양플랜트지원선박용 정기용선계약서식을 이해하는 데 도움이 되고, 향후 우리나라가 미국(휴스턴 Mexico만), 영국(에버딘, 북대서양), 싱가포르(동남아) 등의 세계 해양 선진 강국들과 동등한 입장과 지위에서 해양에너지 개발에 주도적으로 참여하는데 일조가 되길 기대한다.

References

- [1] Ambrose, Clare and Maxwell, Karen(2002), London Maritime Arbitration, LLP.
- [2] Anglo-American Commercial Law Dictionary, Daegwang Press, 1999.
- [3] BIMCO, Explanatory Notes of SUPPLYTIME 2005.
- [4] IMCA(2012), 'Contract for the Provision of ROV, Support Vessel and Associated Work(Based on BIMCO SUPPLYTIME 2005), IMCA R013 Rev. I.
- [5] Kang, N. H.(1997), Knowledge of Law of Maritime Commercial Law, Chunglim Press.
- [6] Kim, J. K.(2003), "A Study on the Determination of the Choice of Law in Maritime Law", Dissertation of Ph.D, Graduate School of Korea Maritime University, pp.66~67.
- [7] Kim, S. J.(2005), "A Historical Development of London Maritime Arbitration and Suggestion for Improvement of the Korean Maritime Arbitration System", Journal of Shipping and Logistics, Vol. 46.
- [8] Kim, Y., Park, J. G., Kim and I. Y.(2012), Private International Law, 3rd Ed., Bobmunsa.
- [9] Lee, J. W.(2012), "A Proposal for the Invigoration of Maritime Arbitration", Journal of Arbitration Studies, Vol. 22, No. 3.
- [10] Lee, S. H.(1999), "Voyage Charter Party and Arbitration", Arbitration, Vol. 292.
- [11] Lee, W. J. and Kim, S. R.(2012), " A Comparative Study on Small-Expedited Procedures of LMAA and KCAB in Maritime Arbitration", Journal of Korea Maritime Law Association, Vol. 34. No. 1.
- [12] LMAA, Commentary on the LMAA Terms 2012.
- [13] Oh, H. K., Kim, J. K., Ryu, D. G. and Kim, M. J.(2013), Chartering, Dunam Press.
- [14] Park, S. J., Ju, G. J. and Yeon, J. J.(1997), International Commercial Arbitration Law, Hanoul Press.
- [15] Peter Nygh(1999), Autonomy in International Contracts, Clarendon Press.
- [16] Schoenbaum, T. J.(2001), Admiralty and Maritime Law, 3rd ed., West Group, 2001.
- [17] Shin, C. S.(2006), International Private Law, FIDES Press
- [18] Suk, K. H.(2007), Private International Law and International Litigation, Pakyoungsa Publishing.
- [19] Yeom, J. H.(2010a), "A Study on the Formation of the Charter Party under English and American Law", Maritime Law Review, Vol. 22, No. 1.
- [20] Yeom, J. H.(2010b), Law of Time Charters, Bobmunsa.

원고접수일 : 2013년 11월 28일

심사완료일 : 2014년 1월 14일

원고채택일 : 2014년 1월 21일