

## 중고선박 매매계약의 선택기준에 대한 연구

조재기\* · 김준승\*\* · 박근식\*\*\*

### The Study on the Sale Form Selection in the Sale and Purchase of Second Hand Ships

Cho, Jae-Kee · Kim, Junseung · Park, Keun-Sik

#### Abstract

The purpose of this study is to analyze the factors of the main selection criteria of the contract form used to conclude the sales contracts of used ships and to assist parties in selecting the most suitable contract form for trading situations.

The methods of the study are based on identifying the factors from the questionnaires using analytic hierarchy process analysis, following the selection of typical details through interviews with the S&P Broker Group and finding the solutions that match each detail.

The analysis shows that ship traders prefer the Norwegian Sales Form (NSF) to NIPPONSALE for various reasons. Considering the sellers' situations, NFS is the more reasonable option for major countries, except Japan. NIPPONSALE is relatively more focused on the advantages of the buyer's conditions, including for Japan.

It is important to select the appropriate clauses from these types of contract, according to the trading conditions, including the main and additional terms, in order to create a mutual agreement between the shipper and the consignee that leads to more cooperation and balances the purposes of both parties in adjusting the time for securing and disposing of the vessels.

*Key words: Sale Form of Second Hand Ships, Sale Form Selection, Analytic Hierarchy Process*

▷ 논문접수: 2019. 11. 22.   ▷ 심사완료: 2019. 12. 17.   ▷ 게재확정: 2020. 03. 25.

\* 중앙대학교 해운물류학과 석사, 제1저자, jaekzeeo@gmail.com

\*\* 중앙대학교 무역물류학과 석사과정, 공동저자, 311jsk@hanmail.net

\*\*\* 중앙대학교 국제물류학과 조교수, 교신저자, pksik0371@cau.ac.kr

## I. 서론

해운시장은 화물운송 시장, 선박매매 시장, 신조선 시장, 해체선 시장 등 4대 시장으로 구성되어 있다(Stopford, 2009). 해운시장에서 선박은 해운기업이 사업을 영위하는 가장 핵심적인 영업의 기초가 되는 것으로서 해운기업은 신조선박이 아니라도 중고선박을 적기에 확보 및 매각을 통하여 원가경쟁력을 확보할 수 있다. Vessels Value (2018)에 따르면 2017년 세계 중고선 시장이 약 300억 달러에 달하는 것으로 보았을 때 우리나라의 2018년 한 해 중고선박 매매는 전체 거래량의 12%에 가까운 규모로서 해운 관련 상위 국가에 속해있다. 그럼에도 불구하고 그리스, 영국, 일본, 독일 등 해운선진국이 약 100년 전부터 해운중개업 및 매매업에 집중하여 발전시켰던 것과 달리 우리나라는 30여년 이전부터 중고선박 매매업을 노후선박의 처분과 잉여선박의 처분 개념으로만 인식해 왔기 때문에 해당 산업을 발전시키지 못하였고 IMF로 인한 해운기업 구조조정 및 선박의 긴급처분 등 선택이 필수 불가결한 상황에서야 해운기업 내에서 겨우 해당 산업의 실무이론을 정립하기에 이르렀다(황진희 외, 2011).

중고선박 매매시장은 화물운송 시장과 달리 고부가가치 산업으로서 전문가 시장으로 인식되어 온 해운 선진국에서는 정책적으로 발전을 위해 전문가 육성 및 발전시키는 것에 반해(김광희 · 김현덕, 2007), 우리나라는 전문가 양성 등에 집중을 하지 못하였고 소수 선주와의 연관 관계자에 한하여 접근할 수 밖에 없는 구조적 한계성을 지니고 있었다. 그러나 최근 약 50여개의 전문 S&P Broker 회사를 통해서 컨테이너선, 벌크선, 탱커선, 여객선 및 각종 작업용 선박 등 다방면으로 거래가 활성화되고 있는 단계이다.

NSF1993은 유럽의 주요 조선소가 유럽에서 아시아 지역으로의 이전되기 전부터 주요 사용자가 유럽에 집중되고 있기 때문에 아시아 조선소들의 요구사항이나 그들의 비즈니스 전통을 충족시키지 못하여 아시아 지역에서의 사용이 줄어들게 된 배경이 되었다. 또한 2007년 세계 금융위기 이후에는 NIPPONSALE과 SSF(Singapore Ship Sale Form) 및 BIMCO Sale Form이 최근 극동아시아에서 사용이 늘고 있기는 하지만 대부분 자국 내의 중고선박 매매에 한정되어 사용되는 이유이기도 하다. 한편 우리나라는 NSF1993을 번역한 KORSALE ver. 2006을 발행하여 국내 거래에서 주로 사용하고 있으나 일본을 포함한 극동 지역 간 거래는 거의 NIPPONSALE Form이 주로 사용되고 있다(Zhang 2013).

따라서 본 연구는 선박 매매시장의 전문성 강화가 중요함에 있어 Ship Sale Form 간의 특징과 차이점을 고찰하고 그에 대한 선정기준을 분석하여 상황 별 해운선사의 적절한 Sale Form의 선정에 도움을 주는데 연구의 목적이 있다. 이에 따라 본 연구에서는 중고선박의 거래 시 대표적으로 사용되고 있는 NSF1993 Version과 NIPPONSALE 1999 양식을 중심으로 분석 및 비교하여 차이점을 도출하여 Ship Sale Form 선정의 주요 요인과 거래 상황별 어떠한 Sale Form으로 MOA를 작성하는 것이 매도인과 매수인에게 보다 적절한 계약을 체결할 수 있는지 연구 분석해 보고자 한다.

## II. 중고선박매매계약 현황과 쟁점

### 1. 최근 6년 간 우리나라 중고선 매매 현황

우리나라 선사에 선박을 판 곳은 한국 23척, 3억 8886만 달러, 일본 11척 1억4131만 달러, 독일 10

척 8724만 달러, 그리스 7척 2억 1256만 달러, 미국 6척 1억 3328만 달러 순이었다. 한국 선사 간 중고선 거래가 가장 많았음을 알 수 있으며, 그리스의 경우 척수는 적지만 거래금액은 우리나라에 이어 두 번째로 높았다.

**표 1. 최근 6년간 우리나라 중고선 발주 현황**  
(가격 단위: 백만달러/수송능력 단위: 천DWT)

연도	가격	척수	수송능력
2012	937	77	7475
2013	899	79	3527
2014	3157	119	6656
2015	968	60	3140
2016	796	58	4452
2017	1056	67	4697

**표 2. 최근 6년간 우리나라 중고선 처분 현황**  
(가격 단위: 백만달러/수송능력 단위: 천DWT)

연도	가격	척수	수송능력
2012	326	44	1659
2013	1479	92	3998
2014	2626	80	5586
2015	1062	51	4738
2016	1350	80	6034
2017	1361	77	6605

한진해운을 SM상선이 인수함에 따라서 컨테이너선 매매의 대부분을 SM상선이 인수를 했으며 장금상선은 벌크선과 컨테이너선, 유조선 및 LNG선 등 다양한 선종을 중고시장에서 도입했다. 7400TEU급 1척, 8500TEU급 2척 등의 옛 한진해운선박 3척과 VLCC급 유조선 4척이 선대에 포함되었다. 또한 12월엔 12만 CBM급 LNG선(에치고마루)을 1500만 달러에 사들이기도 했다.

**표 3. 2017년 한국선사 중고선 매각 및 매입 상위 순위 현황**  
(가격 단위: 백만달러)

매입 상위 순위			매각 상위 순위		
선사	가격	척수	선사	가격	척수
SM상선	247.94	22	한진해운	730.03	34
장금상선	190.38	12	동아탱커	323.30	10
현대상선	162.00	2	현대상선	51.50	3
대한상선	67.90	3	장금상선	34.20	2
H라인해운	57.75	2	창명해운	28.00	1

선종 별 거래 내역을 살펴보면 컨테이너선박, 벌크선 탱커선 LPG, LNG, OSV 선박 순으로 거래가 많이 이뤄졌으며 세부 내역은 아래와 같으며 매각과 매입의 순위에 큰 차이가 없는 것으로 나타났다.

**표 4. 선종 별 도입내역**  
(가격 단위: 백만달러)

선종 별 도입내역			선종 별 매각내역		
선종	거래척수	거래가격	선종	거래척수	거래가격
컨테이너선	29	511	컨테이너선	23	467
벌크선	14	286	벌크선	34	534
탱커선	12	149	탱커선	17	335
LPG선	5	63.88	LPG선	2	19.37
LNG선	4	31.35	냉동선	1	4.00
해양작업지원선(OSV)	2	5.40			

## 2. 중고선박매매계약의 종류와 주요 특징

NSF1993과 NIPPONSALE1999 간에는 광범위한 유사점이 있지만, NIPPONSALE의 경우 NSF1993에서 다뤄지지 않았던 일부 사항을 추가 및 일부 내용을 변형하여 계약의 해제가 쉽지 않도록 하는 등

주요한 차이가 있는바 이와 관련하여 살펴보고자 한다.

1) Payment

NSF1993의 경우 "PAY"라는 단어를 사용하여 특정된 일자까지 계좌 안에 입금이 이뤄져야만 하는 반면에 NIPPONSALE1999의 경우 "REMIT"이라는 단어를 사용하여 특정된 일자에 송금하였음을 인정하면 된다. 또한 최초 계약 시 10%를 공동 계좌에 입금 후 “The deposit shall be paid to the sellers as a part of the purchase price in the same manner as the balance of the ninety(90)% per cent of the purchase price as provided for hereunder” 라고 표기하여 클로징 시점에 90%의 잔금을 송금함으로써 결제를 마무리 하는반면, NIPPONSALE의 경우 Deposit 외의 잔금 90%를 송금하면 전액을 지불하는 것으로 인정하는 차이가 존재한다.

2) 인도 장소와 시간

NIPPONSALE1999에서는 매도인이 BOX14에 명시된 날짜 안에서 BOX13에 명시된 지리적 범위 내에 선박을 준비할 것을 요구한다. 즉, 매도인은 BOX 14에 명시된 날짜 이전과 이후에는 선박을 인도할 수 없다. 매도인이 불가항력의 사유일 시 NSF의 경우 매수인의 서면확인이 있어야만 7일의 범위 내에서 연기가 가능하지만 NIPPONSALE1999의 경우 해당 사유를 매수인에게 통지하고 30일의 범위 내에서 연장 할 수 있는 사유 등을 이유로 들 수 있다.

3) NOR 통지 후 처리

NOR Tender 이후 계약을 해제하는 경우 역시 NIPPONSALE의 경우 기본적 인수의무 기간인 3일

이내에 인수가 불가능할 경우 10일의 범위 내에서 초과한 기간을 손해배상 후 인수가 가능하다는 점에서 매수인에게는 NIPPONSALE이 유리하지만 반대로 매도인 입장에서는 NSF1993이 보다 유리하다고 볼 수 있다.

4) Condition on Delivery

NSF1993에서는 선급의 유지조건, 지적사항 및 검선당시의 각종 증서는 인도 시점에도 유효하여야 하며 선급의 지적사항으로 인해서 유효기간이 연장되지 않는다. 또한 선급 검사의 유효기간은 인수도 일자로부터 3개월 간 유효할 것을 조건으로 하고 있는 반면 NIPPONSALE에서는 “선급의 지적사항 등이 없을 것” 이라고만 간단명료하게 표기되어 있기 때문에 NSF1993의 조항이 보다 타당하다고 판단된다.

5) 준거법 및 중재

NSF의 경우 기본적으로 중재지역을 영국, 미국 또는 기타로 설정하여 위 세 가지 중에서 하나를 선택함 함으로써 전 세계에서 분쟁을 해결할 수 있도록 하였는데 반해 NIPPONSALE의 경우 일본 상사중재원에서 해결하는 것으로 하여 실제 적용상의 한계를 지게 된다. 또한 이러한 이유가 NSF를 사용률이 높은 실질적 이유이기도 하다.

표 5. NIPPONSALE과 NSF1993의 주요 차이점

차이점	NIPPONSALE	NSF1993
Payment	Remit이라는 단어를 사용하여 특정된 일자에 송금하였으면 인정	Pay라는 단어를 사용하여 특정된 일자까지 계좌안에 입금 확인이 이뤄져야함 이와 같은 문제를 NSF2012에서는 Released라는 표현으로 수정하여 문제를 해결하였음
인도 장소, 시간	판매자는 BOX 14에 명시된 날짜 이전과 이후에는 선박을 인도할 수 없다. 매도인이 직접 Control할 수 없는 사유인 경우 NIPPONSALE1999의 경우 해당 사유를 매수인에게 통지하고 30일의 범위 내에서 연장 가능	매도인이 직접 Control 할 수 없는 사유인 경우 NSF의 경우 매수인의 서면확인이 있어야만 7일의 범위 내에서 연기가 가능
NOR 통지 후 처리	NOR Tender 이후 계약을 해제하는 경우 역시 NIPPONSALE의 경우 기본적 인수의무 기간인 3일 이내에 인수가 불가능할 경우 10일의 범위 내에서 초과한 기간을 손해배상 후 인수 가능	NOR 통지 이후 계약을 해제하는 경우 기본적 인수의무 기간인 3일 이내에 인수
인도조건	“선급의 지적사항 등이 없을 것” 이라고만 간단명료하게 표기	선급의 유지조건, 지적사항 및 검선당시의 각종 증서는 인도 시점에도 유효하여야 하며 선급의 지적사항으로 인해서 유효기간이 연장되지 않는다. 또한 선급 검사의 유효기간은 인수도 일자로부터 3개월간은 유효할 것을 조건으로 함.
준거법, 중재	일본 상사중재원에서 해결하는 것을 원칙으로 함	중재지역을 영국, 미국 또는 기타로 설정하여 위 세 가지 중에서 하나를 선택함 함으로써 전 세계에서 분쟁 해결 가능

3. 중고선박매매계약 주요쟁점

중고선박 매매는 표준계약서식인 MOA (Memorandum of Agreement)를 이용하여 작성하는데, 선박을 매각하는 데 문제가 될 수 있는 16개의 항목을 포함하고 있다. MOA에서는 아래와 같은 16개의 개별적인 항목으로 협상에 의해서 추가되거나 수정되는 방식으로 사용되어진다.

서문에서는 계약서식 상단의 서문은 날짜, 매매대상자, 대상 선명, 계약적인 선박명세, 선급, 건조연도, 조선소, 치적국, 등록번호 등을 기록하며 계약의 본질적인 협의 사항은 아래 <표 6>과 같다.

III. 선행연구 및 연구설계

1. 선행연구

국내의 중고선박매매 및 선박 매매계약서와 관련된 연구 논문과 보고서 등의 발간은 거의 없으며 선박매매 계약 시 일어나는 문제를 법률적으로 다룬 연구와 S&P의 실무 및 활성화 방안을 다룬 연구가 거의 전부일 정도로 연구가 미미한 실정이다.

정선철(2005)은 국제중고선박 매매계약에서 계약의 성립, 계약의 조건(Condition)과 종속되고 부차적인 담보(Warranty)조항, 소유권의 이전, 매도인과 매수인의 의무, 매도인의 구제방법, 매수인의 구제

방법에 대하여 영국의 1979년 영국물품매매법(The Sale of Goods Act 1979)과 한국법을 비교하여 분석하였다.

김찬영(2017)은 최근 국제적 추세를 반영한 NSF 2012 표준 서식의 이용이 늘어나면서 선박 매매계약의 기초사항인 준거법과 중재관할,

표 6. MOA의 주요 조항 정리

조항	내용
서문	날짜, 매매당사자, 대상선명, 개략적인 선박명세, 선급, 건조연도, 조선소, 치적국, 등록번호 등을 기록
1. 구매 선가	계약시 합의한 선박 구매가격
2. 예치금	구매자가 구매금액의 10%를 예치금으로 지불하되 언제까지 지불할 것인지 명시
3. 송금	구매대금은 선박 인도시 지불되어야 한다. 단 NOR 통보 후 3일을 넘기지 않아야 함
4. 선박검사	구매자는 선급기록을 검사하고, 선검사 후 협상조건과 선택사항 후 검사조건 중 2가지 중 하나를 선택해 검사를 할 수 있다. 선박 검사의 시점과 장소를 명기하고 검사의 범위를 제한할 수 있음
5. 통보, 인도장소 및 일시	선박 인도장소, 예상 인도일시, 계약 취소일자들이 명시또한 매도자는 선박일정과 DRYDOCK 일정을 통보해야 하며 NOR 통지를 하여야 함
6. 드라이도킹, 다이버검사	두 가지(드라이도크 검사 또는 다이버에 의한 검사) 상황에 대한 조항을 제공하여 선택하도록 명시
7. 선박물품, 유류	육상에 보관중인 물품을 포함하여 매수자에게 인도할 물품명을 명시하고 잔유량 및 윤활유를 인도항의 시장가격으로 인도
8. 인도서류	매도자는 매각대금 수령 시 선박이 등록될 국가에서 법적 효력이 있는 매도증서(소유권 증명서, 선급증서, 저당권이 없음이 증명된 증명서, 국적 말소증서 송부각서 등)를 제공
9. 저당권 등	매도자는 선박인도 시 저당권, 유치권, 기타 채무사항 등 상업적 가치를 손상시킬 수 있는 제3자의 클레임이 없음을 보증
10. 제세금	구매자와 매도자는 각각의 제세금, 수수료, 비용 등을 부담한 책임이 있다.
11. 인도 시 선박상태	선박은 검사 당시의 상태로 인도되어야 한다. 현재의 선급을 유지한 상태로 인도되어야 하고 인도적 선급에 영향을 미치는 문제 발생이 예상될 경우 선급에 통보
12. 선명, 표시	선박 인도 시 구매자는 등록을 위하여 선명과 연도 등 모든 표시를 변경
13. 매수인 귀책	대금 지급 등 매수인의 귀책으로 인한 손실이 발생 시 매도자가 예치금을 몰수 또는 예치금이 손실에 미치지 못할 경우 손실분과 이자에 대해 클레임을 제기 가능
14. 매도인 귀책	약속된 날짜까지 준비완료 통보를 하지 못하거나, 계약 취소일자 까지 선박 인도가 이뤄지지 않을 경우 매수인은 계약을 취소할 수 있고 비용과 이자에 대한 보상을 청구 가능
15. 대리인	계약 서명 후 구매자의 비용으로 선박 참관인 2명을 선박에 대한 대리인을 선임할 수 있으며 승선장소를 명시
16. 중재	중재가 이뤄지는 법적관할권을 설정

당사자, 선박의 특징과 매매가격, 선박의 인도장 소와 시기, 보증금의 지급에 대하여 선박의 인도 준비와 인도 및 매매대금의 지급 방법과 각 당사자의 권리구제 수단을 중심으로 분석하였다. 이 연구는 최근 거래에서 널리 사용되는 MOA Form인 NSF 2012의 개정 사항을 국내 최초로 다루고 있다는 점에서 연구가치가 높다고 수 있다.

김상만(2012)은 선박수출계약의 특징, 주요 조항, 주요 분쟁사항에 대한 대처방안을 연구하였다. 특히 국내 5개 조선사를 대상으로 2004년부터 2008년까지 체결한 약 10여 건의 선박수출계약을 중심으로 분쟁에 대한 대처방안을 제시하였다.

정선철(2013)은 S&P 브로커가 중개인 기능도 하지만 선박매매를 의뢰한 본인의 대리인(Agent) 역할도 수행한다고 하였다. 즉, 선박매매계약에서 당사자와의 관계 범위, 주된 조건, 계약 위반 및 면책 내용에 있어서 분쟁이 발생할 경우, S&P 브로커에게도 책임문제가 발생되며 이 때 S&P 브로커의 책임은 직접계약당사자의 원칙에 의하거나 제3자의 권리에 관한 계약법에 근거한다고 하였다.

황진희 · 이연경 · 최영석 (2011)은 해운 비즈니스의 발전을 위해 국내의 선박 S&P 비즈니스 동향과 사례 분석을 통하여 향후 어떤 모습으로 발전할 것인가를 비즈니스 모델 및 활성화 방안을 제시하였다.

이우성(2018)은 “부정기선 중고선가에 미치는 영향요인에 관한 연구”에서 Cape, Panamax, Handymax, Handy의 4가지 부정기선 선형을 종속 변수로 설정하고, 부정기선의 수요요인, 공급요인, 외생요인을 모델로 하여 그 인과관계를 분석하였다.

최영준(2017)은 “해운기업의 S&P 활동을 통한 선박확보에 관한 연구”를 통하여 국내 해운기업들이 선박의 도입과정 및 자산 투자 시 가장 중요하게 생각하는 요인의 분석과 시사점을 AHP분석과

인터뷰 방식을 이용하여 도출해 보았는바, 선박의 도입하는 과정에서 수익성 검토 후 기업의 재무상태와 자금조달 능력 등을 BOD에서의 합리적인 의사결정을 통해서 합의하여 도출할 수 없다면 외부 기관과의 협업을 통하여 전문적인 분석도구를 활용한 예측과 시황변화를 파악하여 정확한 판단을 내릴 수 있다는 것을 제안하였다.

이상에서 고찰한 바와 같이 기존의 연구들은 법률적 또는 선박매매 조항의 분석 및 S&P활성화 방안에 초점이 맞춰져 있었던 반면에 현직에 있는 전문가 집단과의 인터뷰 및 설문을 통하여 선박매매 계약서의 주요 선택기준에 대한 연구가 이뤄진 점에서 가장 큰 차별성을 갖는다.

본 연구는 중고선박의 Sale & Purchase 과정에 따른 매매계약의 체결 시 사용되는 NSF1993과 NIPPONSALE 1999의 차이점을 분석하고 AHP 분석 방식에 따라 설문 조사 후 각 조항에 대한 대안을 마련함으로써 양자 간 차이로 인해 어떠한 계약양식을 선택하는 것이 각 매매당사자에게 유리하게 작용될 수 있는지 분석하였다는 점에서 의미가 있다.

## 2. 연구 설계

### 1) 인터뷰과정을 통한 세부요인 도출

본 연구는 Ship Sale Form 선정요인 가운데 가장 우선 고려해야 할 요인을 현직에서 선박매매 활동을 하고 있는 7개의 S&P Broker Company의 임원급의 전문가와 2개의 중고선박 매매를 담당하고 있는 선사담당자와의 인터뷰를 통하여 세부요소를 선정 후 중요도를 측정하여 평가항목 간 계층적 분석하는 방식인 AHP를 통하여 결과를 도출하고 작성된 설문지 내용을 인터뷰를 통하여 조사하였다.

NSF1993과 NIPPONSALE1999의 차이점을 중심으

로 요인을 선택하는 과정에서 어떠한 특성으로 인해서 해당 양식을 선택하게 되는 원인을 찾고 그 대안을 모색위하여 선행연구 및 전문가 집단과의 인터뷰를 통하여 총15개의 세부요인을 도출하였다.

인터뷰는 2018년 4월부터 2018년 10월까지 약 6개월 간에 걸쳐서 총 10회에 걸쳐 인터뷰하였다. 특히 인터뷰를 실시한 가장 큰 목적은 이와 관련된 선행연구가 없었던 관계로 선박매매과정 전반에 걸친 절차적 이해가 필요하였고, 각 선종 별 매매방법에 중점을 두고 선박매매계약서 선정 시 가장 중요시하는 요인의 확인이었다.

2) Ship Sales Form 선정에 관한 실증분석 연구모형 구축

Ship Sale Form 선정요인 가운데 가장 우선 고려해야 할 요인을 선정한 후 중요도를 측정하여 평가항목 간 계층적 분석하는 방식인 AHP를 통하여 결과를 도출하고, 작성된 설문지 내용을 인터뷰를 통하여 재검토하였다. 특히 다양한 선종의 중고선박을 매매해 본 경험이 있는 임원급 이상의 담당자 12명을 통하여 진행된 인터뷰 내용을 토대로 하여 상위요인과 하위요인에 대한 요소를 도출하여 세부요인 선정을 위한 선행 조사를 실시하였다. 또한 추출된 요인은 NSF 1993과 NIPPONSALE 1999의 내용 중 가장 차이점이 있는 내용을 근거로 하여 선택하였으며, 중요도(선호도)를 고려하여 상위요소와 하위요소로 구별하였다.

Level 1은 계약적 요인, 거래적 요인, 분쟁해결 요인으로 선정하였으며, Level 2의 요인으로는 계약적 요인에서 지정권자의 지위, 내용의 완결성, 지역적 요인, 최신 거래흐름의 반영, 계약의 유지능력을 선정하였다. 거래적 요인으로는 Payment & Deposit 해결방법, 인도장소와 시점, NOR 통지 후

처리, Condition on Delivery, 유류의 관습을 채택하였다. 마지막으로 분쟁해결 요인으로는 준거법, 중재방법, 중재지역, 해결 기간 및 합리적 판결, 판례의 보편성을 선정하여 어떠한 이유로 선정되는지 여부를 확인 하였으며 그리고 이를 도식화 하면 <그림 1>과 같다.



그림 1. Ship Sales Form 선택을 위한 선정요인

3) 설문지의 구성 및 분석 방법

Ship Sale Form 선택요인 가운데 가장 먼저 고려해야 할 요소의 도출을 위하여 가장 상위 개념을 LEVEL1에서 상위계층 간 상대적 중요도를 측정하고, LEVEL2에서는 하위 요소들 간 상대적 중요도를 측정하였다. 그리고 마지막으로 LEVEL1과 LEVEL2에서 도출된 우선순위를 토대로 취합하여 LEVEL 3에서는 대안으로서 어떤 양식을 통하여 진행되는 것이 선호 되는지 여부를 도출 하였으며, 그 문항구성은 다음과 <표 3>과 같다.



표 7. Sale Form 선정을 위한 고려요인 설문지의 구성

LEVEL 1 분류	LEVEL 2 분류	LEVEL 3 세부 내용
	지정권자 지위	선박을 매도하는 Seller 측 결정에 따라서 사용할 FORM을 선정하거나 협상에서 우월한 지위에 있는 당사자의 요청에 따라서 결정
	내용의 완결성	내용의 완결성이 높은 FORM의 내용에 따라서 Main Term을 협의하고 일부 조정이 필요한 사항은 Rider 또는 Addendum 조항으로 추후협의
계약적 요인	지역적 요인	대부분 NSF를 사용하지만 특수한 지역(일본이 거래당사자 인 경우) 및 거래 환경적 요인에 따른 결정
	최신 거래흐름 반영	최신 거래흐름이 반영된 FORM을 사용함으로써 급변하는 거래환경에 대응
	계약의 유지능력	당사자 간 계약이 쉽게 해지 또는 해제되지 않고 유지가능성을 높일 수 있는 FORM을 선택
	Payment & Deposit 해결방법	계좌로 입금되는 시점 등 결제(입금)의 준수여부 해석기준의 결정 및 잔금 처리방법의 등 DEPOSIT의 해결방법의 차이점에 대한 선택
거래적 요인	인도 장소와 시점	-Laycan 경과 시 연장 및 해지 방법 -Force Majeure, 전쟁, 정부규제, 정치적 이유 등 Control 할 수 없을 경우 연기방법 또는 상황의 해결방법
	NOR 통지 후 처리	NOR Tender가 Valid한 것인지 또는 Invalid한 것인지 여부의 판단 및 통지 후 계약의 해제 방법의 차이
	Condition on Delivery	선급의 유지, 선급의 유효성, 및 검선 시점과 동일한 선박의 인도의 해석
	유럽의 관습 등	유럽의 관습 관례의 적용가능성
	준거법	준거법의 결정에 따라 영국 또는 특정국가의 법률에 따른 분쟁해결 절차를 결정
	중재방법	영국법, 미국법, 일본법 및 기타 합의 방법에 따라서 지정된 중재원의 결정 방법에 따라서 분쟁을 해결
분쟁해결 요인	중재 지역	중재지역은 영국, 미국, 일본 및 기타 결정에 따라서 홍콩, 싱가포르 등 제 3국으로 지정 가능
	합리적 판결	중재원의 중재인이 합리적인 판결이 가능한지 여부 및 소액 분쟁 시 빠른 해결가능성
	판례의 보편성	중재 및 판결이 이뤄지는 준거법 판례의 보편성, 타당성 확보

4) 설문조사 대상자 선정과 일관성 검증

설문조사는 현재 선박매매에 종사하고 있는 전문가가 매우 제한적 상황으로 인해서 7개의 선박매매 브로커 회사의 선박매매 실무를 수행하고 있는 임원급 담당자와 중고선박 매매를 담당하고 있는 중량화물 운송선사의 구매부 및 종합관리부 담당자 2개 회사를 대상으로 약 18명의 표본을 추출하였다.

AHP 분석과 척도-비일관성 비율(C.R: Inconsistency ratio)의 분석을 위하여 Expert Choice Version11을 사용하여 일관성을 측정하였으며, 비일관성 비율이 0.100 이하인 경우 판단의 일관성에 큰 문제가 없다고 분석되고 0.200을 초과 시 일관성을 재검토 할 필요가 있다고 기존 선행 연구를 통해 밝혀졌다(Saaty, 1996).

하지만 본 연구과정 중 거래적 요인의 세부항목

요인은 비율이 일관성이 유지되지만 계약 상황에 따라서 차이가 발생되기 때문에 총 0.33의 비일관성 비율을 보였다.

#### IV. 실증분석

##### 1. 설문 응답자에 대한 분석 결과

현재 한국에서 선박매매의 거래에 종사하고 있는 담당자의 수가 적고 해당 관계자와 접촉하기에 어려움이 있어서 본 연구 조사는 소수의 임원급 이상 전문가 집단과의 인터뷰와 설문조사를 통하여 결과를 산출할 수 밖에 없는 한계가 있었다.

이에 도움을 주고자 선정된 18명의 설문 응답자의 주요 배경과 주 거래정보를 특성별로 구분하여 살펴보면 설문에 응한 모든 선박매매 담당자는 전원 남성이었고, 대부분은 10년 이상의 경력을 보유한 차장급 이상 임원급(대표이사급)의 담당자와 이뤄졌다. 선사와 일부 S&P브로커 법인(조사자 10명)을 제외한 나머지 절반은 1명 내지 5명의 소형 규모였으며, 해당 업종에서 사업을 영위하는 대부분이 20명 이하의 작은 규모의 소수정에 조직이 주를 이루고 있었다.

이중 거래 선종은 벌크선 5건, 컨테이너선 7건, 탱커선 3건에 집중되어 있으며, 거래지역은 아시아에서 아시아가 8건, 아시아에서 유럽이 10건으로 매각과 매입거래 또는 매각만을 진행하는 담당자가 주를 이루고 있었다. 탱커 및 벌크선은 주로 아시아 내에서 거래가 이뤄지는 경우가 가장 많았으며 컨테이너선의 경우 아시아 또는 유럽으로 거래되는 경우가 많았다. 이와 관련된 사항을 정리하면 <표 4>와 같다.

표 8. 설문조사 대상자의 응답결과

구분	항목	빈도	퍼센트
성별	남	18	100
	여	0	0.00
직급	과장	1	5.55
	차장	5	27.77
	부장 및 임원	8	44.44
	대표이사	4	22.22
	5년-10년 미만	5	27.77
경력	10년-15년 미만	6	33.33
	15년 이상	7	38.88
사업장 인원	1-5명	8	44.44
	5-10명	0	0.00
	10-20명	4	22.22
	20-50명	6	33.33
	50명 이상	0	0.00
사업장 연혁	10년 미만	8	44.44
	10~20년 미만	10	55.55
	20년~30년 미만	0	0.00
거래 선종	벌크선	5	27.77
	컨테이너선	7	38.88
	탱커선	3	16.66
	여객선	1	5.55
	작업선 및 기타	1	5.55
매도입 비중	매도	17	94.44
	매입	1	5.55
거래지역	유럽 - 아시아	0	0.00
	아시아 - 아시아	8	44.44
	아시아 - 유럽	10	55.56
	아시아 - 미주	0	0.00
	미주 - 아시아	0	0.00

##### 2. AHP 분석을 통한 우선순위 분석 결과

아래의 내용은 AHP기법을 이용한 중고선박 매매 시 사용되는 Sale Form의 주요 선정요인의 중요도, 선호도를 분석한 결과이다. 연구는 상위요소인 Level 1의 계약적 요인, 거래적 요인, 분쟁해결 요

인의 3개 항목과 각 요소별 5개의 하위요소인 Level 2를 개별적으로 분석하고, 그 대안인 Level 3을 통하여 각 요소별로 선택되는 빈도를 통해 대안 요소를 분석하였고 그 결과는 아래와 같다.

1) Level 1 요인 간 우선 순위 비교

Level 1인 가장 상위 영역의 우선순위를 분석한 결과, 계약적 요인이 0.517, 거래적 요인이 0.359, 분쟁해결 요인이 0.124로 나타났다. 이는 계약적 요인이 Sale Form 선정 시 가장 중요한 요인으로 확인 되었으며, 중고선박 매매 과정에 가장 큰 영향을 미치는 계약의 초기 이행단계에서 Sale Form의 선정이 부수적으로 이뤄지기 때문으로 볼 수 있다. 결국 양 당사자의 협의에 따라서 선택되어 결정되는 것으로 판단된다.

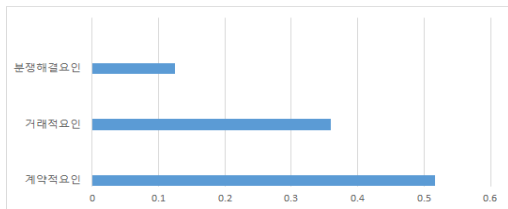


그림 2. 상위요소 분석에 대한 결과

Level 1	계약적 요인	거래적 요인	분쟁해결 요인
중요도	0.517	0.359	0.124

Inconsistency: 0.53

2) LEVEL 2 요인 간 우선순위 비교

다음은 구성요소 간 하위요소 LEVEL 2에 대한 비교분석 한 결과이다.

(1) 계약적 요인 구성요소 간 중요도 평가

계약적 요인 구성요소 간 중요도를 평가한 결과

<그림 3>와 같이 지정권자의 지위 0.127, FORM 내용의 완결성 0.271, 지역적 요인 0.100, 최신 거래흐름의 반영0.111, 계약의 유지능력 0.391로 분석되었다. 일반적 예상은 계약적 우위에 있는 지정권자의 선택에 따라서 결정되기 때문에 지정권자의 지위가 가장 중요도가 높을 것으로 예측되었다. 그러나 분석결과는 Sale Form 자체적으로 내용의 완결성이 높고 상대적으로 계약서 양식에 따라서 계약이 깨지지 않고 유지되는 능력을 가장 중요하게 판단하는 요인으로 인식하고 있었다.

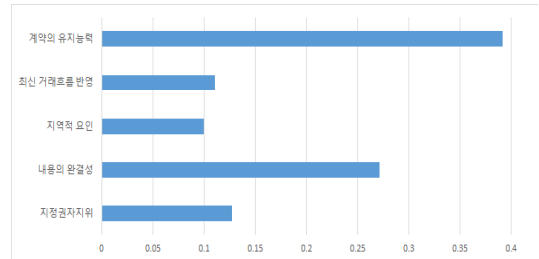


그림 3. 계약적 요인 구성요소 간 중요도 분석

계약적 요인 Level 2	계약 유지능력	내용의 완결성	지정권자의 지위	최신거래흐름 반영	지역적 요인
중요도	0.391	0.271	0.127	0.111	0.100

Inconsistency: 0.13

(2) 거래적 요인 구성요소 간 중요도 평가

거래적 요인 구성요소 간 중요도를 평가한 결과 <그림 4> 과 같이 인도장소와 시점이 0.407, Payment와 Deposit의 해결방법이 0.288, NOR 통지 후 처리 0.147, 인도조건 0.104, 유럽의 관습 0.054로 분석되었다. 본 항목 간 분석 결과 가장 중요한 요인은 '인도장소와 시점' 이 가장 중요한 요소로 확인 되었다.

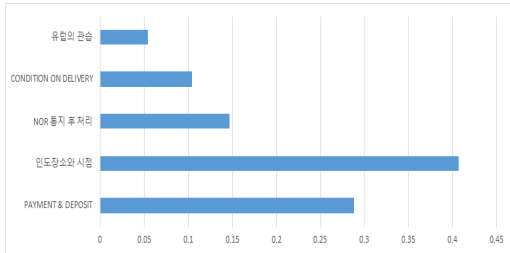


그림 4. 거래적 요인 구성요소 간 중요도 분석

거래적 요인 Level 2	인도장소와 시점	PAYM ENT& DEPO SIT	NOR 통지 후 처리	선박 인도조건	유럽의 관습
중요도	0.407	0.288	0.147	0.104	0.054

Inconsistency: 0.33

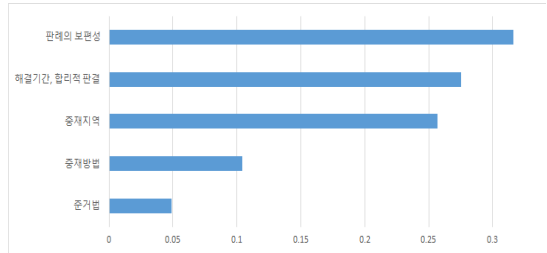


그림 5. 분쟁해결요인 구성요소 간 중요도 분석

분쟁해결요인 Level 2	관례의 보편성	해결기간, 합리적 판결	중재지역	중재방법	준거법
중요도	0.316	0.275	0.257	0.104	0.049

Inconsistency: 0.10

(3) 분쟁해결요인 구성요소 간 중요도 평가

분쟁해결요인 구성요소 간 중요도를 평가한 결과 (그림 5)과 같이 가장 중요한 사항은 관례의 보편성(0.316)으로 나타났고, 해결기간 및 합리적 판결(0.275), 중재지역(0.257), 준거법(0.049), 중재방법(0.104)의 순으로 분석되었다. 이러한 결과는 관례의 보편성과 합리적 판결이 높은 우선 순위에 있는 것으로 보아 거래 당사자의 예측가능성을 중요시 하는 것으로 보여진다.

3) 상위요소 Level 1과 하위요소 Level 2 분석  
종합 중요도 순위 비교

분석된 상위 요소인 Level 1과 하위 요소인 Level 2의 중요도를 취합하여 가중 평균값을 통한 종합 우선 순위를 살펴보면 다음과 같다.

가중치를 고려한 우선 순위는 계약의 유지능력이 0.391로 가장 높게 나타났으며, 그 다음 순위는 인도장소와 시점이 0.146, 내용의 완결성이 0.140, Payment & Deposit 0.103, 지정권자의 지위 0.065, 최신 거래흐름의 반영 0.057 등의 순으로 나타났다.

하위 계층 요소 가운데 계약의 유지능력이 가장 높게 나타났으며 이후의 순서는 인도장소와 시점, 내용의 완결성, Payment & Deposit, 지정권자의 지위의 순서로 중요시 되는 것을 볼 수 있다. 이러한 이유는 계약금의 입금 후 거래가 이 파기되지 않고 계약이 유지될 수 있는 지 여부가 가장 중요한 요소로 볼 수 있으며, 인도되는 장소와 시점에 따라서 중고선박의 거래의 성사여부가 크게 결정되는 것을 알 수 있다. 매도인의 입장에서는 운항중인 선박의 최종 인도지 설정으로 인한 사업적 수익의 극대화, 매수인의 입장에서는 인수관련 비용 부담으로 인하여 계약양식에 따른 내용의 완결성으로 인해서 추가조항 또는 수정조항의 발생을 발생시키기 때문에 이러한 작업이 보다 적게 수행되는 완결성이 높은 계약서 양식을 결정하는 것을 볼 수 있다. 그리고 지정권자의 지위에 따라서 어느 양식을 결정할 것인지 다른 요소를 모두 배제하고 결정되는 것으로 파악된다.

표 9. Sale Form 선정을 위한 고려요인 가중평균 분석

LEVEL 1	중요도	LEVEL 2	중요도	가중 평균율	최종 순위
계약적 요인	0.517	지정권자의 지위	0.127	0.065	5
		내용의 완결성	0.271	0.140	3
		지역적 요인	0.100	0.0517	8
		최신 거래흐름 반영	0.111	0.057	6
		계약의 유지능력	0.391	0.202	1
거래적 요인	0.359	Payment & Deposit	0.288	0.103	4
		인도장소와 시점	0.407	0.146	2
		NOR 통지 후 처리	0.147	0.052	7
		Condition on Delivery	0.104	0.037	9
		유럽의 관습	0.054	0.019	13
		준거법	0.049	0.006	14
		중재방법	0.104	0.012	15
분쟁 해결 요인	0.124	중재지역	0.257	0.031	12
		해결기간, 합리적 판결	0.275	0.034	11
		판례의 보편성	0.316	0.039	10

4) LEVEL 3의 비교(대안 선택)

조사된 위의 Level 1부터 Level 3의 세부 요인들을 토대로 종합하여 대안을 찾아본 결과 <표 9>과 같이 중요도 순위를 도출하였으며, 또한 아래의 <표 10>과 같은 요인 선호도를 확인되었다.

이 계약 양식의 선정과정에 대하여 양자 간 요인 비교결과 지정권자의 지위와 인도장소와 시점의

경우 큰 선호도 차이를 보이지 않았지만 거의 동일한 수치(약50%)를 나타냈으나 반면 그 외의 사항에 대하여는 NSF 1993이 약 70% 이상의 수치로 높은 결과를 볼 수 있었으며 자세한 결과는 아래의 <표 10>과 <그림 6>을 통하여 결과를 확인 할 수 있으며 그 이유에 대하여 분석하고자 한다.

표 10. NSF 1993과 NIPPONSALE 1999의 요인 비교

요인 비교	순위	NSF 1993	NIPPON 1999
지정권자의 지위	5	0.500	0.500
내용의 완결성	3	0.794	0.206
지역적 요인	8	0.786	0.214
최신 거래흐름의 반영	6	0.830	0.170
계약의 유지능력	1	0.612	0.388
PAYMENT& DEPOSIT	4	0.711	0.289
인도 장소와 시점	2	0.537	0.463
NOR 통지 후 처리	7	0.772	0.228
인도 조건	9	0.784	0.216
유럽의 관습 등	13	0.826	0.174
준거법	14	0.732	0.268
중재방법	15	0.741	0.258
중재지역	12	0.633	0.367
해결기간 및 합리적 판결	11	0.722	0.278
판례의 보편성	10	0.754	0.246
종합		71.50%	28.50%

(1) 지정권자의 지위

지정권자의 지위에 따른 두 양식 간 비교는 동등하게 0.500으로 확인 되었다. 선박매매에서 매도인은 지정권자의 지위에서 매매하는 것만도 아니고 반대로 제시된 금액 중 가장 높은 금액으로 매매를 진행하고 있는 매수인이라는 이유로 유리한 지위에

서 그와 같은 상황을 원용하는 것도 아닌 양당사자 사이의 거래이다. 그렇기 때문에 일반적으로 계약서의 수정 작업을 통하여 양 당사자가 만족할 수 있는 절충안에서 계약이 이뤄질 수 없다면 거래는 깨지는 경우가 많다.

(2) 내용의 완결성

내용의 완결성은 NSF1993이 0.794로 NIPPON 1999 보다 더 높은 비율을 나타내고 있다. 이러한 분석원인으로는 NSF나 NIPPONSALE 모두 당사자가 계약서를 수정하여 원하는 준거법으로 설정할 수 있고, 두 양식은 영국법을 토대로 작성되었으며, 특히 NSF는 발틱국제해사협의회(Baltic and International Maritime Conference: BIMCO)에서 채택되어 45년의 역사에 근거한 판례법과 확실성을 바탕으로 해운시장에서 가장 많이 사용되어 왔다. 이와 달리 NIPPONSALE은 NSF를 토대로 제정되었기 때문에 내용의 완결성이 낮은 결과를 나타내는 것으로 판단된다.

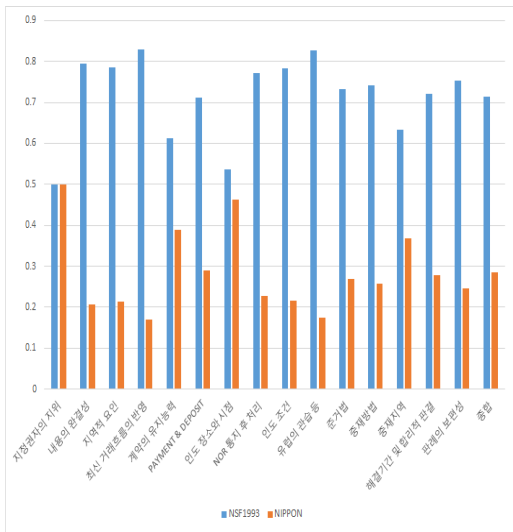


그림 6. NSF 1993과 NIPPONSALE 1999의 요인 비교

(3) 지역적 요인

지역적 요인에 의하여 NSF1993을 선호하는 비율은 0.786로 확인되었으며 반대로 지역적 요인으로 NIPPONSALE을 선택하는 비율도 0.214로 높게 나타났다. 극동아시아를 제외한 대부분의 국제간 선박매매에 있어서는 대부분 NSF를 사용하고 NIPPONSALE을 선택하는 이유는 거의 대부분의 매도인 또는 매수인의 국적이 일본이거나 기존에 대부분 일본과 거래를 진행하였기 때문에 이와 같은 계약양식을 선택하는 것으로 확인 되었다.

(4) 최신 거래흐름의 반영

최신 거래흐름이 반영된 이유로 NSF1993을 선택하는 비율은 83%로 매우 높은 결과를 보이는 바, NSF의 경우 현재 중고선박의 판매 및 구매를 위해 가장 널리 사용(적어도 서반구에서는 거의 대부분)되고 국제적으로 인정된 표준 계약양식이기 때문에 NSF는 정기적인 개정 작업(1966년-1983년-1986년-1993년-2012년)을 통해 BIMCO와 Norwegian Shipbrokers Association(NSA)은 표준 협정을 개정하려는 작업에 착수하여 현재 Version 2012가 도입되었으며 S&P 브로커 업계의 임직원을 통해 인터뷰 결과 2018년부터 대부분의 중고선박 매매의 80% 이상을 NSF2012를 통하여 계약서를 작성하고 있으며 이러한 변화는 2017년 말 부터 시작하여 금년도에 급속도로 확산된 것으로 확인되었으며 가장 큰 이유로 최신거래 흐름의 반영으로 인해서 선택되는 비율이 높아진 것으로 확인되었다.

(5) 계약의 유지능력

계약의 유지능력에 따른 계약양식의 선택은 NSF1993이 0.612로 높은 것으로 보이지만 이것은 실무적으로 많이 사용되기 때문에 선택되어진 것으로 보여 지며 계약양식만을 놓고 보았을 경우 매도인의 능력으로 해결할 수 없는 사유인 경우 NSF는

매수인의 서면확인이 있어야만 7일의 범위 내에서 연기가 가능하지만, NIPPONSALE1999의 경우 해당 사유를 매수인에게 통지하고 30일의 범위 내에서 연장 할 수 있으며 또한 Force Majeure로 인한 사유 즉 전쟁, 정부규제, 정치적 이유 등의 매도인의 능력으로 해결할 수 없는 상황인 경우에도 NSF의 경우 7일의 범위 내에서 연기하는 방법 외에는 클레임을 적용을 통하여 권리를 구제할 수 밖에 없는 반면, NIPPONSALE1999의 경우에는 계약을 무효로 하고 Deposit을 돌려주거나 또는 해당 사유를 매수인에게 통지하고 30일의 범위 내에서 연장 할 수 있다. 뿐만 아니라 NOR Tender 이후 계약을 해제하는 경우 역시 NIPPONSALE의 경우 기본적 인수의 무 기간인 3일 이내에 인수가 불가능할 경우 10일의 범위 내에서 초과한 기간을 손해배상 후 인수가 가능하다는 점을 보았을 때 계약을 최대한 유지시킬 수 있도록 계약양식이 작성되어 있는 것을 확인할 수 있다.

(6) Payment & Deposit 해결 방법

Payment & Deposit 해결 방법에 따른 계약양식의 선호비율은 NSF1993이 0.711의 비율로 나타났으며 이와 같은 결과는 양식의 차이로 인한 결과로 판단하기 보다는 사용비율이 높은 이유로 보여진다. 양식상으로는 NSF1993의 경우 결제에 대하여 Pay a deposit으로 표기하여 계좌에 들어와야 결제가 인정되는 반면에 NIPPONSALE의 경우에는 Remit으로 표기되어 있기 때문에 송금이 이뤄지면 송금증을 통해서도 내용을 확인하고 인정받을 수 있게 된다. 하지만 NSF1993의 이와 같은 문제를 해결하고자 2012 Version에서는 Released라는 표현으로 수정하여 문제를 해결하였다.

뿐만 아니라 Balance의 처리방법에 있어서도 두 계약양식에 차이를 살펴보면, NSF의 경우 Deposit을 제외한 100%를 지불해야 DEPOSIT을 해제하는

것을 원칙으로 하는 반면 NIPPONSALE의 경우 Deposit 외의 잔금 90%를 송금하면 전액을 지불하는 것으로 인정하는 차이가 존재한다. 하지만 조사 결과 NSF의 사용이 높은 것으로 나타나 있으나 실제 대부분의 거래는 NIPPONSALE의 규정에 따라서 처리가 되고 있음을 인터뷰를 통하여 확인할 수 있었으며 이러한 내용은 Rider 또는 Addendum 조항으로 표기된다.

(7) 인도장소와 시점

인도 장소와 시점으로 인한 계약양식의 선택은 NSF가 0.537로 근소하게 높은 것을 볼 수 있다. 이유는 앞서 계약의 유지능력에서 언급한 것과 같이 매도인의 능력으로 해결할 수 없는(매도인이 직접 Control 할 수 없는)사유인 경우 NSF의 경우 매수인의 서면확인이 있어야만 7일의 범위 내에서 연기가 가능하지만 NIPPONSALE1999의 경우 해당 사유를 매수인에게 통지하고 30일의 범위 내에서 연장할 수 있는 사유 등을 이유로 들 수 있다.

(8) NOR 통지 후 처리

NOR 통지 후 처리로 인한 계약양식의 선택은 NSF1993이 0.772의 비율로 선택되었다. NOR Tender 이후 계약을 해제하는 경우 역시 NIPPONSALE의 경우 기본적 인수의무 기간인 3일 이내에 인수가 불가능할 경우 10일의 범위 내에서 초과한 기간을 손해배상 후 인수가 가능하다는 점에서 매수인에게는 NIPPONSALE이 유리하지만 반대로 매도인 입장에서는 NSF1993이 보다 유리하다고 볼 수 있다.

(9) Condition on Delivery

인도 조건으로 인한 계약양식의 선택은 NSF1993이 0.784의 비율로 높은 결과를 보여주고 있는 바, NSF1993에서는 선급의 유지조건, 지적사항 및 검선 당시의 각종 증서는 인도 시점에도 유효하여야 하

며 선급의 지적사항으로 인해서 유효기간이 연장되지 않는다. 또한 선급 검사의 유효기간은 인수도 일자로부터 3개월 간은 유효할 것을 조건으로 하고 있는 반면에 NIPPONSALE에서는 “선급의 지적사항 등이 없을 것” 이라고만 간단명료하게 표기 되어 있기 때문에 이 또한 NSF1993의 조항이 매도인에게 보다 유리하다고 판단된다.

#### (10) 유럽의 관습 등

유럽의 관습으로 인한 매매양식의 선택비율은 NSF1993이 0.826의 압도적인 수치를 보이고 있는데 이러한 이유는 NSF는 유럽을 포함한 거래에서 거의 대부분이 이 양식을 통하여 사용되고 있기 때문에 유럽의 관습(현지 관습)이 절대적인 영향을 끼치는 것으로 볼 수 있다. 하지만 이와 같은 원인은 본 연구 항목의 전체적인 요인으로 보았을 때 큰 영향을 미치는 것은 아닌 것으로 볼 수 있다.

#### (11) 준거법, 중재방법, 중재지역, 해결기간 및 합리적 판결, 판례의 보편성

분쟁해결 요인에 따른 매매양식의 선택 비율은 모든 영역에서 NSF1993이 높은 비율로 선택되었으며 준거법의 경우 0.732, 중재방법은 0.741, 중재지역의 경우 0.633, 해결기간 및 합리적 판결은 0.722, 판례의 보편성은 0.754의 선택 비율을 보였다. 이와 같은 분쟁해결 영역 역시 본 연구 항목의 전체적인 요인으로 보았을 때 큰 영향을 미치는 것은 아닌 것으로 볼 수 있으며 NSF의 경우 기본적으로 중재지역을 영국, 미국 또는 기타로 설정하여 위 세 가지 중에서 하나를 선택함으로써 전 세계에서 분쟁을 해결할 수 있도록 하였는데 반해 NIPPONSALE의 경우 일본 상사중재원에서 해결하는 것으로 하여 실제 적용상의 한계를 지게 된다. 또한 이러한 이유가 NSF를 사용율이 높은 실질적 이유이기도 하다. 참고적으로 NSF2012에서는 손해

배상액이 USD100,000.00을 초과 하지 않는다면 런던 해사중재원은 제기된 시점으로부터 신속해결절차에 따라서 런던 해사중재원의 규칙에 따라서 양 당사자의 반대가 없는 한 런던 해사중재원이 지명 한 중재원 1인의 중재판정에 의해 결정된다.

## V. 결론

본 연구는 선박매매계약에서 널리 사용되는 매매양식의 선택요인을 상위계층 간 상대적 중요도를 측정하고 하위요소들 간 상대적 중요도를 측정하였다. 분석한 결과 최신 거래흐름의 반영과 인도조건, 내용의 완결성 판례의 보편성 등 다양한 이유로 인해서 NSF1993 또는 NSF2012에 따라서 대부분의 선박매매계약이 이뤄지는 것을 알 수 있었다. 일본을 제외한 대부분 국가의 매도인 입장에서 본다면 NSF가 상대적으로 계약을 체결함에 있어서 유리하게 구성되어 있고 상대적으로 일본을 포함한 매수인 입장에서는 NIPPONSALE이 보다 유리하게 작성되어 있는 점을 볼 수 있었다.

그러나 선박매매에 있어서 매도인이 꼭 지정권자의 지위에서 매매하는 것은 아니고 반대로 제시된 금액 중 가장 높은 금액으로 매매를 진행하고 있는 매수인이라는 이유로 유리한 지위에서 그와 같은 상황을 원용하는 것도 아닌 양당사자간의 거래이기 때문에 일반적으로 계약서의 수정 작업을 통하여 당사자가 만족할 수 있는 절충안에서 계약이 이뤄질 수 없다면 거래는 성사되지 않는 경우가 많다. 따라서 주요 계약조항외의 Rider(추가조항) 또는 Addendum(Additional Clause)을 통하여 양 당사자의 합의가 충분히 이뤄질 수 있도록 협력하고, 양 당사자 사업의 목적성과 시의성에 알맞게 선박을 확보 또는 매각을 통하여 해상사업에 활용되어야 한다. 따라서 이와 같이 당사자 상황에 알맞게 계



약서 조항을 수정하기 위해서는 두 계약 양식의 차이점을 명확히 인지하여 보다 적절한 조항을 선택하여야 한다. 또한 S&P Broker 입장에서는 두 계약 양식 이외에도 법적으로 하자가 없는 상황에 적절한 조항 역시 구비 또는 제안하여 계약이 안정적으로 이뤄 질 수 있도록 조력이 뒤 따라야 할 것이다.

### 참고문헌

김광희 · 김현덕. (2007). 우리나라와 일본의 해운정책 비교 연구. 한국항만경제학회지, 23(3), 103-126.

김상만(2012), 선박수출계약의 주요 조항 및 주요 분쟁사항에 대한 대처방안의 연구. 무역상무연구, 제54권, 3-44.

김찬영(2017), 국제선박 매매계약에 관한 연구: 2012년 선박 매매계약 표준 서식을 중심으로, 국제거래법학회, 제26권 제1호.

김찬영(2015), 선박 프로젝트 금융관련 당사자 간 이해조정: 선박건조계약 및 선박금융계약을 중심으로.

송선옥(2011), AHP 기법을 이용한 국제물류 주선업체의 정기해운선사 선택요인에 관한 연구, 한국통상정보학회, 제13권 제2호.

이우성(2018), “부정기선 중고선가에 미치는 영향요인에 관한 연구” , 중앙대학교 대학원 석사학위논문.

이우진(2018), “프레이트 포워더의 Non-Exclusive 계약시 해외파트너사 선정요인의 관한 연구” , 중앙대학교 대학원 석사학위논문.

이현민(2018), 프로젝트 물류 업체 선택기준에 대한 연구: 자회사와 아웃소싱 물류 업체 중심으로, 중앙대학교 대학원 석사학위논문.

정선철(2004), 영국법상 중고선박 매매계약에 관한 고찰, 해사법연구, 제16권 제1호.

정선철(2013), 영국해상법상 선박매매 브로커의 대리인 책임에 관한 일고찰, 한국항해항만학회, 제37권 제6호.

정선철(2005), “중고선박매매계약에 관한 영국과 한국의 비교법적 고찰” , 해사법연구, 제17권 제1호.

최영준(2017), 해운기업의 S&P 활동을 통한 선박확보에 관한 연구, 중앙대학교 대학원 석사학위논문.

황진희 · 이연경 · 최영석(2011), 해운산업 신성장동력 확보를 위한 선박 S&P 비즈니스 활성화 방안 연구, 한국해양수산개발원 기본연구.

한진해운(1999), 「중고선박매매실무」, 한진해운자재팀.

Davies, D.(1987), Commencement of Laytime, 4th ed. Informa, London.

Goldrein, I., Hannaford, M. and Turner, P.(2013), Ship Sale and Purchase, 6th ed., Informa.

Martin Stopford(2009), Maritime Economics, Third Edition, Routledge, Abingdon.

Saaty, T. L. (1996). Decision Making with Dependence and Feedback: The Analytic Network Process (RWS Publication: Pittsburgh, PA). Google Sch.

Zhang, K.(2013), Misrepresentation under the Law of Ship Sale & Purchase: A comparative study of various sale forms, <https://www.vesselsvalue.com>

## 중고선박 매매계약의 선택기준에 대한 연구

조재기 · 김준승 · 박근식

### 국문요약

본 연구는 중고선박 매매계약 체결 시 사용되는 계약사의 주요 선택기준에 대한 요인을 분석하여 상황별 합리적인 계약의 선정에 도움을 주고자 분석한 것이다. 선박 매매 양식의 여러 선정요인 가운데 우선적으로 고려해야 하는 요인을 파악하기 위해서 선박매매를 담당하는 전문가와 선사의 담당자와 인터뷰를 통하여 세부요인을 추출한 다음 AHP분석을 실시하였다. AHP분석을 위해서 3가지 요인을 Level 1로 하였으며, 각 상위계층에 5가지의 하위 세부요인을 Level 2로 구성하여 전무가 집단이 설문조사를 통해 종합 중요도 순위를 분석하였고, 두 개의 계약양식의 선정기준으로 요인을 비교분석하였다. 본 연구의 결과, 첫째, 계약 양식의 선정요인에서 계약의 유지능력, 인도장소와 시점, 내용의 완결성 등이 가장 중요한 요소이며, 둘째, 계약양식의 선정과정에서 양자 요인을 비교한 결과, 지정권자의 지위와 인도장소와 시점의 경우 양자의 선호도의 큰 차이는 없었다. 그러나 내용의 완결성, Payment & Deposit, 최신 거래의 흐름 반영, 지역적 요인 등의 나머지 요인은 NIPPON1999의 28.5%에 비해 NSF가 약 70% 이상의 높은 선호도를 보였다. 따라서 이러한 결과를 인식하여 선박매매 당사자가 상황에 맞게 계약서를 작성하고 두 계약양식의 차이점을 명확히 인지하고 보다 합리적인 조항을 선택함으로써 분쟁을 예방하는 것이 중요하다.

주제어: 중고선박의 계약양식, 계약서 선택, 계층적 의사결정