



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



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

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

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

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

[Disclaimer](#)

법학석사 학위논문

선박수리계약에 관한 연구  
- BIMCO REPAIRCON 서식을 중심으로 -

A Study on the Ship Repair Contract  
- Based on BIMCO REPAIRCON -



지도교수 정 대

2017년 8월

한국해양대학교

해사법학과  
김도현

법학석사 학위논문

선박수리계약에 관한 연구  
- BIMCO REPAIRCON 서식을 중심으로 -

A Study on the Ship Repair Contract  
- Based on BIMCO REPAIRCON -



지도교수 정 대

2017년 8월

한국해양대학교

해사법학과  
김도현

본 논문을 김도현의 법학석사 학위논문으로 인준함.



# 목 차

<b>제1장 서론</b> .....	1
제1절 연구의 목적 및 필요성.....	1
제2절 연구의 범위.....	2
제3절 연구 방법.....	3
<b>제2장 선박 수리 산업의 개관</b> .....	3
제1절 서설 .....	3
1. 선박 수리 공사와 선박 수리 산업의 개념 .....	3
2. 선박 수리 공사의 종류.....	4
제2절 선박 수리 산업의 특징 .....	7
1. 일반적 특징 .....	7
2. 선박 건조 산업과의 비교 .....	7
3. 소결 .....	10
제3절 수리 조선 산업의 현황.....	10
1. 세계 수리 조선 산업의 현황 .....	10
2. 우리나라 수리 조선 산업의 현황.....	12
<b>제3장 선박 수리 계약의 주요 내용</b> .....	13
제1절 계약의 당사자 .....	13
제2절 선박 수리 계약의 법적 성질 .....	16
1. 선박 수리의 개념 .....	16
2. 선박 수리 계약의 본질 .....	18
제3절 BIMCO REPAIRCON의 분석 .....	21
1. 서설.....	22
2. REPAIRCON 연구 (Part II를 중심으로) .....	27
3. 소결.....	79

제4장 선박 수리 계약에 관한 판례의 검토 및 분석.....	81
제1절 영국의 판례.....	81
1. Christopher Martin Lee George v. Coastal Marine 2004 Limited.....	81
2. SAGA Cruises BDF Limited v. Ficantieri SPA.....	84
제2절 미국의 판례.....	93
1. Harkins v. Mayer Yacht Services Inc.....	93
2. Merrill Stevens Dry Dock Co. v. M/V Yeocomico YII Shipping Company .....	98
제3절 캐나다 판례.....	102
1. Ehler Marine & Industrial Service Co. v. M/V Packfic Yellowfin(Ship) .. .....	102
2. Lindsay v. Spiller.....	104
제4절 한국의 판례.....	107
1. 선박수리비청구사건.....	107
2. 수리비 채권에 대한 선박 임의경매 청구 사건.....	108
제5절 소결.....	110
제5장 결 론.....	112
참고문헌.....	116
부록 A REPAIRCON issued in 2002.....	119

## List of Tables

표1 Comparison between shipbuilding and ship repair.....	8
표2 세계의 수리 조선소 현황.....	12



## List of Figures

그림 1 플로팅도크.....	5
그림 2 드라이도크.....	5
그림 3 Europe/ Middle East/ Far East Marine Transport Route.....	11
그림 4 선박 수리 계약의 구조.....	14





<영문 초록>

## **A Study on the Ship Repair Contract - Based on BIMCO REPAIRCON -**

Kim, Do Hyeon

Department of Maritime Law  
Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

### **Abstract**

Recently ship repair industry has emerged as a next industry since the crisis of shipbuilding industry, one of major industries in Korea, which has led Korea economy growth about last ten years. There are several reasons for why ship repair industry can be the next industry which can replace with ship building industry.

At first, there are a plenty of domestic demands from ship owners in Korea. Secondly the tendencies to require vessels to be more environmental friendly and to be more safe have been increased. So the ship owners have been facing with the requirements for renovation of the vessels or installation of new eco friendly equipments such as BWTS in accordance with IMO rules or regulations of each countries. The third reason is Korea can be one of main transit port as located on the way of North Pole Route. It means the ship owner can choose Korea as repair place to save their costs of moving. If they repair the vessel in Korea, the vessel doesn't

need to move to go other place, without being off the route for the repair. Also there are much potential ship repair demands as Korea ship building companies have been building numerous vessels for decades. Usually Ship owners prefer to repair their vessels at the country in which the vessel was built for procuring main ship components easily and smooth maintenance. Further to above, the skillful people from ship building industry can work also at the ship repair industry. The encouragement of ship repair industry is to be a good solution for the people who lost their job at ship building companies. Considering aforesaid reasons, it seems clear that the ship repair industry can be our next promising industry. Nevertheless, there are not many researches on ship repair industry in comparison with ship building industry. Besides most of the ship repair companies in Korea are too small to research or develop new techniques, skills and to deal with or negotiate with big shipping companies or ship management companies for entering into a ship repair contract as a contractor. Focusing on a ship repair contract, most of the shipping companies and ship management companies have their own general terms and conditions which fully include their needs and requirements. Meanwhile, most of the ship repair companies in Korea do not have such their own general terms and conditions. So they usually contract with their customers in accordance with the general terms and condition provided by their customers. This makes them sit inferior position in the contract necessarily. Hereby it is highly required to analyze and study ship repair contract from a supplier side. The main purpose of this research is to study what the ship repair contract is by referencing to BIMCO REPAIRCON. As BIMCO REPAIRCON designed by BIMCO providing many standard contract forms in maritime industries includes the clauses which divide risks of the contract equally to both party, I choose this form for a reference for my research.

This study is organized as follow.

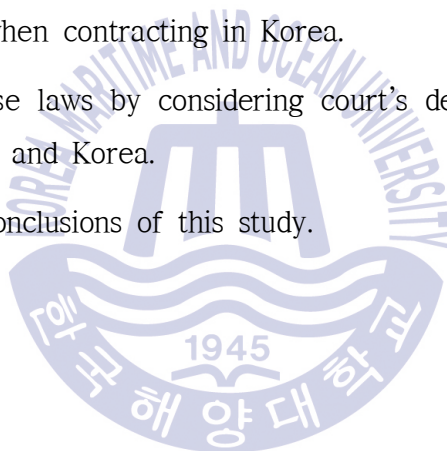
Chapter 1 is introducing the purpose of this study, explaining why this study performs and presenting the approaches.

Chapter 2 provides the introduction of ship repair industry, the current state of the industry and the features of the industry.

Chapter 3 considers what the ship repair contract is by studying who is the party concerned in this contract and by referencing to BIMCO REPAIRCON's each clauses. Also this chapter considers what the applicable law is to be when both parties concerned choose BIMCO REPAIRCON as their contract form when contracting in Korea.

Chapter 4 studies case laws by considering court's decisions from England, United states, Canada and Korea.

Chapter 5 provides conclusions of this study.



# 제 1 장 서 론

## 제1절 연구의 목적 및 필요성

최근 미래 성장 동력으로서 선박 수리 산업이 많이 언급되고 있다. 그 이유는 우리나라의 보유 선박량으로 인하여 국내 수요가 어느 정도 발생하는 점, 갈수록 강화되고 있는 선박 안전 규정에 따른 개조의 필요성, 북극항로의 환적항으로서 역할을 할 가능성이 있는 점, 지난 10년간 세계에서 가장 많은 선박을 건조한 사실 등으로 향후 수요의 증가가 예측되기 때문이다. 또한 고도로 숙련된 노동력을 필요로 하는 산업이기 때문에 조선 산업의 인력을 대체 활용 가능하기 때문이기도 하다. 그러나 선박 수리 산업은 조선 산업에 비하여 많은 연구가 이뤄지지 않았다. 또한 해운 강국, 세계 5위의 항만을 가진 국가임에도 불구하고 선박 수리 산업에 대한 관심은 저조했고 이에 대한 연구도 많이 이뤄지지 않아왔다. 선박 건조 계약서, 해운 관련 계약서 연구는 많이 이뤄져온 반면, 선박 수리는 일부 대형 조선소를 제외하고 소규모 업체가 주도하여 왔기 때문에 국내적으로 큰 법적 분쟁이 없었고 그에 따른 연구도 없었다. 따라서 본 연구에서는 선박 수리 계약에 대한 연구를 해보고자 한다.

이에, 선박 수리 계약에 대한 연구를 통해서 선박 수리 계약의 본질을 파악하고, 우리나라의 민법 개념이 적용 가능한 선박 수리 계약 서식을 제안해보고자 한다. 국제 거래의 양상을 띄는 선박 수리 산업에서는 대형 선사와 선박 관리 회사, 대형 조선소는 각각 고유의 거래 계약 서식을 가지고 있다. 어느 특정 업체의 거래 계약 서식을 기준으로 연구하기 보다는 국제 해운표준계약서식을 제공하여 오고 있는 BIMCO<sup>1)</sup>의 REPAIRCON(선박수리계약서식)이라 하는 서식을

1) 발틱국제해운회의소("BIMCO")는 전 세계적으로 2,200개 이상의 회원을 보유한 세계에서 가장 큰 국제 해운협회이다. 선주, 선박 운항자, 관리자, 중개자, 대리점을 포함한 세계의 회원들에 대한 다양한 범위의 서비스를 제공하여오고 있다. BIMCO는 1905년 코펜하겐에서 해운 산업에

기준으로 연구를 하는 것이 어느 한쪽에 치우치지 않고 균형 있는 접근을 하는데 도움이 될 것이라 사료된다. 이에 본 연구에서는 BIMCO REPAIRCON을 중심으로 선박 수리 계약에 대하여 검토하여 보도록 한다.

## 제2절 연구의 범위

먼저, 선박 수리 계약에 대한 연구를 시작하기 전에 선박 수리 산업에 대한 전반적인 이해를 돕기 위하여 제2장에서는 산업의 소개와 특징, 그리고 선박 수리 산업에 대한 세계적인 현황과 우리나라의 현황을 짚어보도록 한다.

이어지는 제3장에서는 선박 수리 계약의 연구를 위해 먼저 계약의 당사자가 누구인지를 밝혀보고, 선박 수리 계약의 법적 성질을 고찰함에 있어서는 선박 수리의 법적 개념을 정립한 후 우리 민법과 영미법계의 관점을 각각 살펴본다. 그리고 REPAIRCON 서식의 13개의 조항을 검토함으로써 선박 수리 계약에 대한 연구를 진행해본다.

이 후 제4장에서는 선박 수리 계약을 둘러싼 영미법계의 판례를 검토하여본다. 아직까지 우리나라에는 선박 수리 계약에 대한 판례가 축적되어있지 않은 점, 그리고 선박 수리 계약과 연관될 수 있는 선박 건조 계약 및 해운 계약 등이 법적 분쟁에 대한 관할을 영국 중재원으로 하고 있는 경향에 비추어, 영미법계의 판례를 검토하는 것은 수리 계약에서의 법적 쟁점 및 판례법을 알아보는 데 많은 도움이 될 것이다. 그리고 우리나라의 법원 판례도 살펴보는 기회를 갖는다.

제5장 결론에서는 REPAIRCON이 우리 민법을 준거법으로 하여 활용이 가능한

---

서 다른 국가 사이의 더 나은 거래를 보장하고, 통일된 계약서 서식을 만들고자 협력하기 위하여 "The Baltic and White Sea Conference"의 이름으로 설립되었다. 조직이 성장하고 보다 더 국제적인 성향을 띄게 됨에 따라 지금의 이름인 "The Baltic and international Maritime Council"로 개명(renamed)하였다. BIMCO가 관여하는 대표적인 표준계약들로 항해용선계약의 표준인 GENCON, Dry Cargo와 Dry Bulk에 대한 정기 용선 계약인 NTPE 1993, Crude Oil Tankers에 대한 정기 용선 계약인 SHELLTIME 등이 있다.

이철원, 「SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토」, 『한국해법학회지』제35권 제1호, (2013.04), p.135

지 그리고 활용 가능하지 않는 조항을 알아보고 우리 선박 수리 업체가 사용할 수 있는 수리 계약서를 제안해본다.

### 제3절 연구 방법

이 연구는 BIMCO REPAIRCON 서식을 기준으로 하여 보통법 및 우리 민법을 참조하여 각 조항을 검토하는 비교법적인 연구 방법을 사용할 것이다. 또한, 제 5장에서는 영국법 또는 영미법계 보통법이 주로 준거법으로 선택되는 사실을 인정하여, 영국법과 관습에 따라 각 판례를 분석 연구해보고 우리나라의 판례도 살펴보는 기회를 가져본다.



## 제2장. 선박 수리 산업의 개관

### 제1절 서설

본 절에서는 먼저 선박 수리 공사와 선박 수리 산업의 개념에 대하여 살펴본 후에 선박 수리 공사의 종류에 대하여 알아본다. 이 후, 선박 수리 산업의 특징을 일반적 특징과 선박 건조 산업과 비교하였을 때의 특징을 각각 고찰하여 본다. 다음으로 본 장 제2절에서는 선박 수리 산업의 현황을 살펴보도록 하겠다. 이는 차후 선박수리계약서식의 각 조항을 검토하는데 도움이 될 것이다.

#### 1. 선박 수리 공사와 선박 수리 산업의 개념

먼저, 선박 수리 산업의 개념을 알아보기 전에 먼저 선박 수리 공사의 사전적 의미를 살펴보면, 운항 중에 있는 선박의 성능을 유지하고, 선박 운항의 안전을

확보하기 위하여 선박 각부를 점검·정비하여 불량한 곳 및 파손된 곳을 수리하는 일이라고 한다<sup>2)</sup>. 선박 수리 산업은 앞서 말한 운항 중인 선박의 성능 유지와 선박 운항의 안전을 목적으로 선박의 개조, 보수, 정비 등을 이행하는 산업 활동으로 개조에는 선박의 치수나 수송능력 변경, 선종 변경, 내용연수 연장 등이 포함되며, 보수·정비에는 정기 수리, 원형 정비, 장비교체, 운항, 유지 등을 위한 제반 공사 등을 포함한다. 선박 수리 산업은 서비스업과 제조업에 포함될 수 있는데, 제조업에는 선박 및 보트 건조업으로 강선, 합성수지선, 비철금속선박 및 기타 항해용 선박, 선박 구성 부분품, 기타 선박, 오락 및 경기용 보트 건조 등으로 구성되며, 서비스업으로는 조선소 및 조선소 외에서 행하는 선박의 정상적인 점검, 보수 및 유지 관리 활동이 포함된다. 선박 수리업은 선주의 공사 의뢰에 의해 조선소 등 제한된 장소에서 건조, 기자재, 전기, 의장 등 각종 특수 분야의 기술 인력 등이 동시에 참여하여 공사를 진행시키는 과정이라고 할 수 있다<sup>3)</sup>.

## 2. 선박 수리 공사의 종류

선박 수리 공사는 그 목적과 공사의 이행 장소 그리고 공사 대상에 따라 분류할 수 있다.

### 1) 목적에 따른 분류

먼저 목적에 따라, 검사 수리 공사, 일반 수리 공사, 해난 공사로 나뉜다. 첫째로 검사 수리 공사란, 선박의 항해와 인명, 재화의 안전을 보장하기 위하여 세계 각국의 선박 안전 관계 법률의 규정에 따라서 의무화된 정기적인 선박 검사 수리를 말한다. 선박 검사는 정부 기관이 직접 검사하는 것이 국제적인 관례, 원칙이나, 여객선을 제외한 일반 상선은 선박이 등록된 선급협회가 검사를

2) 두산백과, <http://doopedia.co.kr> (방문일 2016년 11월 25일), Keyword : 선박수리공사

3) 신영란, 김길수, 김강혁, 「부산 선박수리업 활성화 방안에 관한 연구」, 『해운물류연구』 제29권 제1호 (통권76호), (2013.03), p.153



그림 1 플로팅 도크

The towboat Dolphin 1 in Bollinger Shipyards floating Drydock #2 on the Mississippi River in Algiers, New Orleans, Louisiana.



그림 2 드라이 도크

U.S Navy submarine USS Greenville in Dry Dock #1 at the Pearl Harbor Naval Shipyard and Intermediate Maintenance Facility in Hawaii.

대행하는 경우가 일반적이다. 이 검사는 선박 검사 증서의 유효기간이 경과할 때 마다 실시하는 정기 검사, 중간 검사, 선박의 개조, 해난 복구, 계선 해제 때 실시하는 임시 검사, 선박을 임시로 특수한 용도에 운항 시키려 할 경우에 실시하는 특수선 검사의 네 가지가 있다. 두 번째로, 일반 수리 공사란 선박 안전 관계 법률에서 의무화되어 있지 않으나, 선박의 성능을 유지, 확보하기 위하여 시공하는 정비 공사, 파손된 곳을 수리 복구하기 위한 수리 공사 등을 말한다. 마지막으로 해난 공사란 선박이 항해 중에 충돌, 좌초, 화재, 폭발 등과 같은 불의의 해난 사고로 선체가 파손 되었을 경우, 이것을 수리 복구하는 공사로써 일반 수리 공사에 비하면, 공사 규모가 크고, 장기간이 소요 된다<sup>4)</sup>

## 2) 이행 장소에 따른 분류

다음으로 선박 수리 공사의 이행 장소에 따라, 입거 수리 공사, 접안 수리 공사, 항내 수리 공사(Anchorage), 항해 수리 공사로 나눌 수 있다. 먼저 입거 수리 공사란, 도크(Dock)에 선박을 상가한 후 선박을 수리 하는 것을 말한다. 도크의 종류로는 바다와 육상이 접안한 곳에 레일을 설치하여 선박을 상가하는 슬립웨이 도크(Slip way Dock) 와 바다에 띄운 철 구조물로서 선박의 상가 또는

4) 앞의 사이트 (방문일 2016년 11월 25일)



하가 시, 펌프를 이용하여 해수를 퍼내거나 구조물 내 해수를 채우는 방식으로 구동하는 플로팅 도크(그림 35). Floating Dock), 선박 건조에서 육상 건조 시 많이 이용하는 드라이 도크(그림 26). Dry Dock)가 있다. 도크에 상가하여 이행하는 입거 수리의 경우, 선박 검사를 위한 수리와 선박이 해난을 입고 해난 수리를 위해 진행되는 경우가 많다.

다음으로 접안 수리 공사의 경우에는 선박을 안벽에 접안시켜 이행하는 공사로서, 선박의 일정으로 말미암아 별도로 선박 수리에 할애할 시간이 없을 경우 화물의 양, 하륙 시에 많이 이용 하는 방법이다. 또한, 선체 하부 작업과 같이 상가가 필수적인 작업이 없는 경우에도 접안 수리를 이용한다.

항내 수리 공사란 선박의 일정이 없거나, 선석 확보가 되지 않거나 또는 입항 대기를 위하여 외항에 계선 중일 때 수행하는 수리 공사이다. 항내 수리 공사 또한 접안 수리 공사와 같이 굳이 상가를 할 필요가 없는 공사의 경우에 많이 이용된다.

항해 수리 공사란 Voyage Repair라고도 하며, 선박의 항해 중에 이행하는 수리 공사를 말한다. 선박에 수리공(Engineer)이 승선하여, 선박의 항해 중에 선박의 기관 혹은 의장 공사 등을 수행하는 것이다.

### 3) 대상에 따른 분류

마지막으로 공사의 대상에 따라 선박 수리 공사를 분류 할 수 있다. 공사의 대상에 따라, 선박 기관 수리, 선박 선체 수리 (Steel work), 선박의 전선 및 케이블 연결 등을 수리하는 전기 공사, 선박의 의장품을 수리하는 의장 공사 마지막으로 선박의 도장 작업과 관련한 도장 공사 등으로 분류 된다.

5) 위키피디아, <http://en.wikipedia.org> (방문일 2016년 11월 28일)

6) 상계사이트 (방문일 2016년 11월 28일)

## 제2절 선박 수리 산업의 특징

선박 수리 산업의 특징에 있어서는 먼저, 일반적 특징을 살펴 본 후, 선박 수리와 대조되는 선박 건조 산업과의 비교를 통해 그 차이점을 살펴보도록 하겠다.

### 1. 일반적 특징

첫 번째로, 일반적 특징으로서의 선박 수리 산업은 선박의 고장이나 사고에 따른 수리 수요는 물론 안전검사(연차검사, 중간검사, 정기검사)에 따른 안정적 수요로 선박 건조 시장의 경기 변화에 상대적으로 둔감하며, 단기 결제로 악성 미수금이나 환율의 급격한 변동에 따른 경영 악화 요인이 적고, 외화 가득률이 높은 반면, 해사 유치권으로 악성 미수금 발생 가능성이 낮아 안정적인 매출 및 수익을 창출 할 수 있는 산업으로 알려져 있다. 그리고 지난 수년 간 국내 주요 조선소의 주된 경영 악화의 요인이었던 철강 등 자재비의 비중이 상대적으로 낮아 국제 원자재 시장 동향에 민감하지 않다는 장점을 가지고 있을 뿐만 아니라, 선원 체류에 따른 물품 구입과 관광 수입, 선박 기자재 및 소모품 수요 증가 등으로 인한 후방 경제 효과를 기대할 수 있다<sup>7)</sup>.

### 2. 선박 건조 산업과의 비교

다음으로 수리 산업과 선박 건조 산업의 비교를 통하여 그 특징을 살펴보자. 아래 표는 시설, 영업, 기술, 생산관리, 대금 회수, 원가 구성, 수익률에서의 차이점을 잘 나타내고 있다.

---

7) 송하철, 서무천, 염재선, 「한국 수리조선산업의 국제경쟁력 분석」, 『한국항해항만학회지』 제34권 제10호, (2010.12) p.800

표 4 Comparison between shipbuilding and ship repair

항목	신조선	수리조선
시설	대형 생산 장비 및 작업장	소형 장비 높은 도크 회전율, 긴안벽
영업	전 세계를 대상	항로, 항구위주의 현장 영업
기술	설계, 생산, 자재 고급관리	현장 관리 위주
생산관리	아웃 소싱 위주 생산 일정 관리 중요	내주 및 직영 체계 운항 일정에 따른 일정 관리
대금회수	계약 기준 진도 배분 장기	작업 종료 시 입금 단기
원가구성	자재비 60% 인건비 20%	자재비 20% 인건비 50%
수익률	5-15% 내외	15-25% 내외

출처 : 중국선박공업협업협회-CANSI(2008), 중국 조선산업보고서-2008 상반기

위 표에서 나타내는 바와 같이 수리 조선은 시설에 있어서 신조선에 비하여 소형 장비를 사용하며, 공사 기간이 1주 내지 2주로 보통 1년에서 길게는 5년 까지 걸리는 신조선에 비하여 도크 회전율이 매우 높다고 할 수 있다. 또한, 접안 수리에 사용되거나 도크 입거 전 대기 해야 할 경우 안벽에 접안하여야 하기 때문에 신조선보다 비교적 긴 안벽이 필요하다. 영업의 경우, 신조선은 높은 기술력과 숙련된 인력을 경쟁력으로 삼아 전 세계를 대상으로 영업하지만, 수리 조선의 경우, 선박의 항로상에 위치하여 시간과 연료비를 최소화 할 수 있는 곳을 선호하기 때문에 항구, 항로상의 영업이 주로 이뤄진다. 이에 신조선에 비하여 영업의 중요성이 크지 않다. 기술에 있어서는 신조선 설계에서부터, 생산 관리, 자재 관리 등 각 공정의 기술력과 경쟁력을 갖추어야 하지만, 수리 조선은 단기간 내에 선박의 전체에 걸친 작업이 아니라 해당 선박에 필요로 하는 작업만을 수행하여야 하기 때문에 현장 관리 감독이 굉장히 중요하다. 수리 조선의 경우 각 선박 별로 요구하는 수리 공사 범위가 제각각 다르고, 공급되어야 하는 자재 또한 다 다르기 때문에, 오랫동안 숙련된 현장 인력의 중요성이 매우 크다고 할 수 있다. 이러한 신조선과 수리 조선의 공정상의 차이로, 신조선은 공정의 표준화가 가능하기 때문에 아웃 소싱이 가능하나, 수리 조선의 경우 숙련 인력에 대한 의존도가 상대적으로 크기 때문에 아웃 소싱이 쉽지는 않다. 그러나 최근에는 각 공정에 따른 전문적인 업체로 하도급이 많이 이뤄지는 추세이다.

또한 신조선박의 경우 소유권이 건조자에게 있어, 건조자는 빨리 공사를 진행하여 선박을 인도하여야 하기 때문에 생산 일정을 건조자 측에서 철저히 관리하려 하지만, 수리 조선의 경우 소유권은 선박을 운항하여야 하는 선주 측에 있기 때문에, 수리로 인한 시간의 손실 비용을 최대한 줄이고자 선주 측에서 철저히 관리한다. 대금 회수의 문제에 있어서, 신조는 계약에 따라 다르나 보통 강제절단, 용골 거치, 진수, 시운전, 인도 등 주요 공정에 따라 선박 대금을 나누어 지불하는 반면에, 선박 수리의 경우 단기간에 공사가 진행되고, 운송 수단인 선박의 특성 상, 공사 완료 이후 출항 후에는 선박에 대한 공사 대금 추심이 어렵다는 점을 고려하여, 입거 수리의 경우 보통 공사 완료 이후 출항(재인도) 전 전체 금액을 지불한다. 이는 선박 수리의 경우 수리비에 대한 사후 청구 시, 기한 내 채무 이행이 되지 않는다 하더라도 유치권, 담보의 확보 등이 “선박의 이동”이라는 사실로 말미암아 사후 추징이 어렵기 때문이다. 선박 국적의 다양성(파나마, 라이베리아, 마셜아일랜드 등 편의치적국 문제)으로 사실 상의 법적 조치가 쉽지 않다는 점 또한 영향을 미친다. 이러한 이유로 단기 결제를 선택함으로써 수리업자는 원자재 값 변동, 환율 위험 등 신조선이 가지고 있는 내재적인 위험으로부터도 벗어난다. 원가 구성에 있어서는 전술한 바, 선박 수리는 숙련된 인력이 중요하기 때문에 신조선과 비교하여 인건비에 대한 비중은 높으나, 자재비에 대한 비중은 낮다. 수익률 또한 장기간 프로젝트로 진행되는 신조선에 비하여 단기간으로 진행되는 선박 수리가 내포하고 있는 위험 또한 작기 때문에 수익률도 신조선보다 약 10% 정도 더 높다.

이 외, 선박 수리에서의 주요한 또 하나의 특징은, 그 특성 상 예측 할 수 없었던 긴급한 상황이 발생할 여지가 크기 때문에, 신조선처럼 사전에 계약 금액을 정해두고 양 당사자가 정식으로 서명을 하는 경우도 있으나, In-situ 라고 불리는 현장 작업이 많다는 사실이다. 예를 들자면, 선박이 항구에 입항 전에 선박의 감항성에 영향을 줄 수 있는 주요 기자재에 문제가 발생한 경우, 선박에서 보내온 자료만으로는 정확한 공사 금액의 예측이 어렵기 때문에, Man hour라는 표준 공임<sup>8)</sup>을 제시하고 선주 또는 선박 관리 회사가 이를 승인하면 선박이 항

8) 예를 들어, USD50.00 m.h for Skilled worker 라 하면, 숙련 기술공의 1시간 서비스 이용이 50달러라는 뜻이다.

구에 입항 하는 즉시 수리공이 승선하여 바로 작업을 하는 것이다. 작업이 완료 되면, 수리공은 작업한 시간에 대하여 선박으로부터 확인을 받고, 그 시간만큼 표준 공임을 적용하여, 선주 또는 선박 관리 회사는 계약금액을 표시한 발주서를 수리업자에게 발행, 송부하는 것이다.

또 하나의 특징은 보증 기간이다. 신조의 경우 보통 보증 기간은 1년이지만 수리 조선의 경우는 통상 6개월을 보증기간으로 하나, 공사의 종류에 따라서는 3개월인 경우도 있고 발주자에 따라서는 1년 그 이상을 보증기간으로 하는 경우도 있다.

### 3. 소결

이렇듯, 신조선과 선박 수리는 그 목적물은 선박으로 같으나, 여러 차이점을 보이고 있다. 이로, 신조선 사업을 진행하다 불경기에 선박 수리 사업으로 업종을 변환한다는 것은 자세히 살펴보면 그 본질의 차이가 크기 때문에 상당히 쉽지 않을 것으로 보인다. 하지만, 우리나라 조선 산업에서 기량을 갖춘 노동력을 충분히 보유하고 있기 때문에 선박 수리에 있어서 숙련된 기술 인력이 필요한 점, 원자재 값 변동 및 환율에 대한 위험이 비교적 적다는 점, 단기간 결제로 말미암아 경영 위험이 적다는 점은 향후 우리의 미래 주력 산업으로 한번 고려해볼 만한 큰 장점이 아닐 수 없다. 아래에서 부터는 선박 수리 산업의 현황을 살펴보도록 한다.

## 제3절 수리 조선 산업의 현황

### 1. 세계 수리 조선 산업의 현황

전 세계 수리 조선 산업의 연매출은 2010년 기준 약 12조로 추정 된다<sup>9)</sup>. 현재 선복량이 계속 증가하고 있는 추세임을 감안하면, 당분간 수리 조선 산업의 규

모는 더 커질 것으로 예상 된다. 선박 수리에 있어 직접적인 이해 당사자인 선주의 입장에서는 수리 조선소를 정하는데 가장 중요한 결정 요소는 수리에 수반되는 비용의 최소화과 공사의 품질이라고 할 수 있다. 또한 선주는 수리 조선소에 지불하는 직접적인 수리 비용 절감은 물론, 수리 기간 중 발생하는 운임 결손의 최소화를 추구하게 된다.<sup>10)</sup> 이로 수리 조선의 국제 경쟁력은 입지적 여건 또한 그 중요성이 크다고 할 수 있다. 먼저 세계의 수리 조선 산업에 대하여 살펴보고 우리나라의 현황을 살펴보도록 하자. 세계의 많은 수리 조선소는 주요 항만 또는 항로에 위치하고 있다. 아래 그림은 세계의 주요 항로를 나타낸 그림

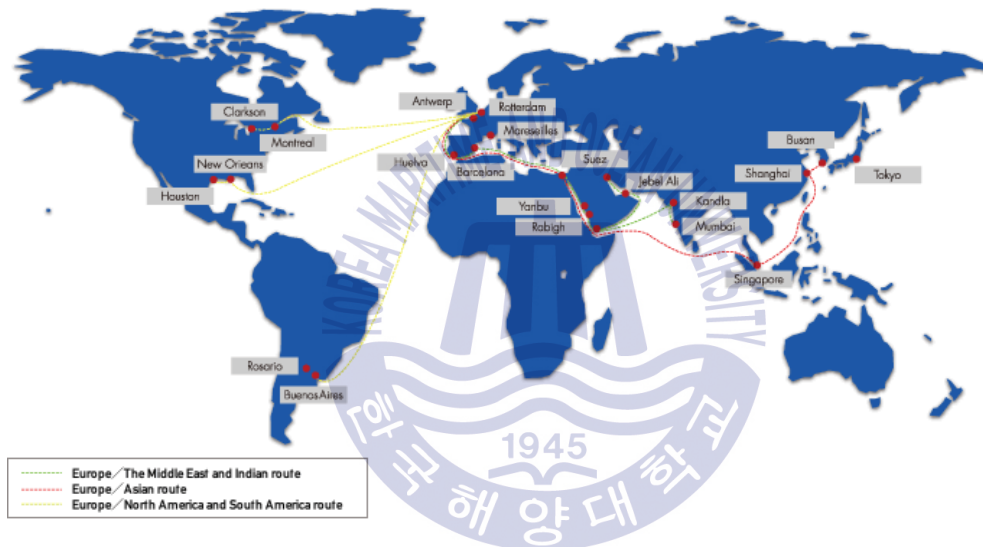


그림 3 Europe/ Middle East/ Far East Marine Transport Route

출처 : Tineke Hempenius, Joel Sobh, Ronnie Rahman, 『Abu Dhabi Ports Company ADPC/0030/2014 Suez Canal Ship Repair Market Study- Dest Research』, EC Harris Built Asset Consultancy, (2014.08)

인데 그 항로를 따라 전 세계에 수리 조선소가 분포하고 있다. 다음의 표는 전 세계에 분포한 수리 조선소의 현황이다.

9) Tineke Hempenius, Joel Sobh, Ronnie Rahman, 『Abu Dhabi Ports Company ADPC/0030/2014 Suez Canal Ship Repair Market Study- Dest Research』, EC Harris Built Asset Consultancy, (2014.08), p.5

10) 송하철, 서무천, 염재선, 앞의 글 p.802

표 5 세계의 수리 조선소 현황

	동남아시아	동북아시아	중남미	대양주	북미	중동	유럽	아프리카
개수	53	102	24	5	12	8	25	18
비중	21.5%	41.3%	9.7%	2%	4.9%	3.2%	10.1%	7.3%

출처 : 일본 선급 (www.classnk.jp)<sup>11)</sup>

위의 표를 보면 동남아시아와 동북아시아를 합치면 그 비율이 62.8%로 아시아 경제가 발전함에 따라 그 물동량 또한 아시아로 이동이 많으며, 이로 선박 수리에 대한 수요도 아시아에서 많이 발생함을 추측해 볼 수 있다. 선박과 조선 산업의 아시아 메카로도 불리는 싱가포르는 1980년대부터 풍부한 해상 물동량이 이동하는 항로에 위치하여 수리조선에 있어 세계 최고의 경쟁력을 갖추고 있으며, 동남아시아의 값싼 노동력을 활용하여 비용 측면에서도 높은 경쟁력을 보유하고 있다. 중국 또한 세계 최고의 물동량, 세계 4위권 (실 소유국 기준)의 해운 강국으로 자국 내의 수리선박 수요, 조선 산업 진흥 정책을 중심으로 한 정부 지원, 막대한 설비 확장으로 선박 건조 및 수리 조선 산업의 세계 점유 비율 급격한 확대, 풍부한 노동인력 등을 갖추고 있어 기술력을 제외하면, 싱가포르를 능가하는 수리 조선 산업 여건을 갖추고 있다<sup>12)</sup>.

## 2. 우리나라 수리 조선 산업의 현황

우리나라는 상기 표2의 전체 247개의 수리 조선소 중 8개의 수리 조선소를 보유함으로써 약 3.2%의 비중을 차지하고 있다. 또한 한국선박기관수리공업협동조합의 자료에 따르면 수리 조선소 외에 약 500~600개 정도의 업체가 선박 수리 산업에 종사하고 있다. 과거 선박 건조 부문의 호황으로 2005년 이후 현대 미포조선이 신조로 완전히 전환한 이후, 한국의 선박 수리 산업의 발전은 지지부진해왔다. 현재 한국의 선박 수리 산업의 실태는 수리 조선 전문단지의 부재로 수리 조선 업체의 통합적 발전이 저해되고, 대다수의 기업이 영세하여, 보유 장비의 수준이 미흡하다.<sup>13)</sup> 또한 전국에서 가장 선박 수리업체가 많은 부산 선박 수

11) 일본 선급, [www.classnk.jp](http://www.classnk.jp) (방문일 2016년 11월 28일)

12) 송하철, 서무천, 염재선, 앞의 글 p.801

13) 신영란, 김길수, 김강혁, 앞의 글, pp162~163

리업체의 애로 사항을 조사해 본 결과 인력확보 및 높은 인건비 부담에 대한 어려움이 가장 큰 것으로 41.3%가 응답했다.<sup>14)</sup> 이를 고려해볼 때, 한국의 선박 수리 산업은 영세함으로 인하여, 고급 인력의 확보의 어려워 발전이 저해되고 다시 영세함으로 이어지는 악순환의 고리를 돌고 있다고 볼 수 있을 것이다.

우리나라가 세계 선복량 6위의 해운 국가이며, 한 달간 전 세계 선박의 5%가 부산에 입항하는 사실<sup>15)</sup>을 감안한다면, 세계 수리 조선 산업에서 차지하는 비중은 물동량에 비해 매우 미미한 것으로 잠재적 성장 가능성이 클 것으로 사료된다.

## 제 3장 선박 수리 계약의 주요 내용

### 제1절 계약의 당사자

선박 수리 계약은 조선소 등의 선박 수리자와 같이 선박 수리의 용역을 제공하는 자와 선박 수리 용역을 발주 하는 자 사이에 체결 되는 계약이다. 선박 수리 용역을 발주하는 자는 선박 소유자(Owner)로부터 선박 관리 업무<sup>16)</sup>를 수탁 받아 선박을 관리하고 있는 선박 관리 회사(Shipmanagement)일 수도 있고, 선박

14) 위의 글, p.169

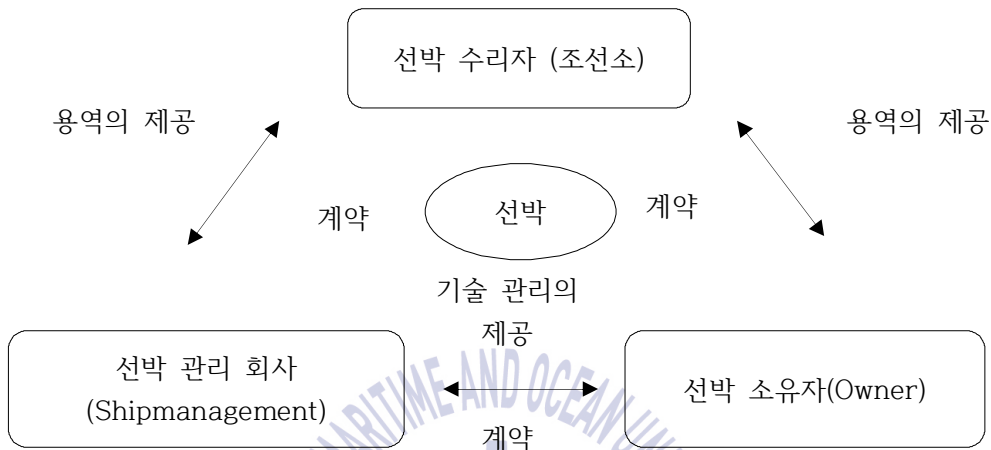
15) 한국선주협회 2016 해사통계 자료에 따르면 전 세계에서 운항되고 있는 선박은 2015년 1월 기준 89,464척에 달하며, 해양수산부 부산지방해양수산청 PORT-MIS 통계에 따르면 2015년 1월 한달 간 부산에 입항한 선박은 내항선, 외항선 합쳐서 4,135척이라고 한다.

16) 해운법 제2조 8. “선박관리업”이란 「선박관리산업발전법」 제2조 제1호에 규정된 국내외의 해상운송인, 선박대여업을 경영하는 자, 관공선 운항자, 조선소, 해상구조물 운영자, 그 밖의 「선원법」 상의 선박소유자로부터 기술적 상업적 선박관리, 해상구조물관리 또는 선박 시운전 등의 업무의 전부 또는 일부를 수탁(국외의 선박 관리 회사로부터 그 업무의 전부 또는 일부를 수탁하여 행하는 사업을 포함한다)하여 관리활동을 영위하는 업을 말한다.



소유자 일 수도 있다. 아래 그림 4를 보자.

선박 소유자는 자신이 소유하는 선박을 직접 관리(Owner Operator Company, 이러한 예로는 Maersk, MSC, Hapag Lloyd 등) 또는 선주 그룹의 자회사에 맡겨



관리(이러한 예로는 NYK Shipmanagement, Columbus Shipmanagement) 할 수도 있고, 제3의 선박 관리 회사에 기술적인 관리(Technical Management), 선원관리(Crewing), 조달 관리(Procurement), QSM(Quality & Safety Management)을 위탁<sup>17)</sup> 하기도 한다.

이에 선박 소유자와 선박 관리 회사는 선박 관리 계약을 체결한다. 이는 선박의 건조 시, 선박 발주자가 선박 관리 회사와 선박 건조 감리 계약을 체결하는 경우와 유사하다. 선박에 수리가 필요할 경우, 선박 소유자가 선박을 자체적으로 관리 하는 경우나 또는 선박 소유자가 직접 발주를 하고자 하는 경우에는 선박 수리자와 직접 선박 수리 계약을 체결 한다. 선박 관리 회사에 선박 관리

17) Germanischer Lloyd, Fraunhofer CML, 『Best Practice Ship Management Study 2013』, (Germanischer Lloyd SE, 2013), p.7  
 [Online](Updated 2013) Available at: <http://cml.fraunhofer.de/content/dam/cml/de/documents/studien/Best-practice-studie-2013.pdf> [Accessed 29 November 2016].

를 위탁한 경우에는 선박 소유자를 대리하여, 선박 관리 회사가 수리 계약을 선박 수리자와 체결한다. 이 경우, 어디까지나 선박 관리 회사는 선박 소유자를 대리함에 유의 하여야 한다. 이에 보통 실무적으로 수리 견적 금액이 선박 관리 회사와 선박 소유자가 협의한 발주 상한 금액을 상회 할 시, 선박 관리 회사는 발주 전, 선박 소유자의 승인을 득한 후, 발주를 한다. 이로 이후 제 4장에서 살펴보겠지만, 선박 관리 회사는 선박 소유자의 대리인으로서 선박 수리 채권의 지급의 의무 책임이 없음을 계약서에 보통 명시 한다<sup>18)</sup>.

또한, 용선 계약의 경우, 특히 선체 용선자가 선박 소유자를 대리하여 선박의 수리 계약을 체결하는 경우도 있다. 선체 용선자가 계약을 체결하는 경우 역시 선박 관리 회사와 마찬가지로 이후 제 4장에서 살펴보겠지만, 선체 용선자가 수리 채권 지급의 의무를 게을리 할 시, 선박 소유자는 본 수리 채권의 지급과 관련하여 부당 이득의 반환을 이유로 지급할 책임이 없다는 판례가 있기 때문에 유의 하여야 한다<sup>19)</sup>. 그러나 선체 용선자가 선박 수리를 발주하고 선박 수리자가 이를 이행 하였으나, 변제를 받지 못한 경우, 선박 수리자가 선박 소유자를 상대로 선박 우선 특권을 주장하며 변제를 청구한 재판에서 우리 법원은 선적국법에 따라 이를 인정하였다<sup>20)</sup>.

이렇듯, 선박 수리의 계약 참여자는 선박 소유자, 선박 수리업자, 선박 관리 회사 또는 선체 용선자가 될 수 있으나, 선박 수리자의 수리 용역의 제공에 상

---

18) 예) Rickmers Shipmanagement Gmbh & Cie. KG acts as shipmanager for and on behalf of the owners of the vessels (the SPV) for which it orders GOODS and/or SERVICES. Except if expressly stated in the ORDER or CONTRACT, Rickmers Shipmanagement Gmbh & Cie. KG acts for and on behalf and concludes any CONTRACTS not in its own name, but in the name of the SPV.

"SPV": the single purpose vehicle as owner of a vessel

Rickmers Shipmanagement Gmbh & Cie. KG, Hamburg, General Terms and Conditions of Purchase 2016.

이 외에도, 실무 상 일반적으로 선박 관리 회사는 수리 공사 완료 후 청구서(Invoice) 작성 시에 수신자 명에 선박 소유자의 상호와 주소를 명기 한 후, 선박 소유자를 대리하는 선박 관리 회사 앞으로 송부할 것을 요구한다.

19) 부산지법 1984.5.4. 선고 84가합77, 선박 수리비 청구사건

20) 부산지법 2009.11.4. 선고 2009가합7536, 제3자이의

응하는 지급 의무를 지는 자는 선박 소유자이다. 이에 실제 계약 당사자는 선박 소유자와 선박 수리자로 볼 수 있겠다.

## 제2절 선박 수리 계약의 법적 성질

선박 수리 계약의 법적 성질에 있어서는 먼저 선박 수리의 개념을 살펴 본 후, 그 성질에 따른 선박 수리 계약의 법적 성질에 대하여 연구해 보도록 하겠다.

### 1. 선박 수리의 개념

이 절에서는 선박 수리의 개념을 살펴봄에 있어서 먼저 선박의 개념을 고찰해본 후, 수리의 개념을 검토하여 보도록 하겠다.

먼저 선박이란, 선박법 제1조의 2에 의하면 “수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나, 사용될 수 있는 배의 종류를 말한다”고 규정하고 있다. 이에 더하여 선박 수리에서의 선박은 특정 선박으로서 선박 소유자가 이미 어느 정도의 기간 동안 이미 사용, 수익하여 오면서 선박 소유자의 사정에 맞게 특정한 용도에 제공되어왔다는 개성을 띤 것으로서, 그 개성을 문제로 하지 않고 단순히 종류, 품질, 수량 등에 정하여지며, 동종, 동질, 동량의 물건으로 바꾸어도 당사자에게 영향을 주지 않는 대체물이 아닌, 부대체물이다. 또한 선박법과 선박 등기법에서 20톤 이상의 선박을 등기하여 부대체물인 부동산에 준하여 다루고 있다는 점 또한 선박은 부대체물이란 것을 뒷받침한다. 한편, 선박 건조 계약을 수급인이 재료를 조달하는 부대체물의 제작물 공급계약으로 본다는 점 또한 선박은 부대체물임을 알려 준다<sup>21)</sup>. 선박이 대체물인지 부대체물인지를 명확히 하는 것은 우리 법원의 제작물공급계약의 법적 성질에 대한 판례에서 대상이 대체물인 경우에는 매매에 대한 규정이 적용되고, 부대체물인 경우에는 그 물건의 공

21) 김인유, 「건조중인 선박에 관한 법률관계」, 『한국해법학회지』 제32권 제1호, (2010.04) p.16

급과 함께 그 제작이 계약의 주목적이 되어 도급의 성질을 띠게 된다<sup>22)</sup>고 함에 따라, 일의 완성을 목적으로 하지만, 다양한 물건의 공급도 함께 수반되는 선박 수리 계약의 본질을 밝히는데 아주 중요하다고 할 수 있다. 이상 살펴 본 바 선박은 일반적으로 부대체물로 인식되기 때문에, 수리에 제공되는 선박은 개성을 띤 특정 물건으로서 부대체물로 보아야 할 것이다.

다음으로 수리란 고장나거나 허름한 데를 손보아 고침”<sup>23)</sup>을 일컫는다. 이를 적용하여, 선박 수리 계약은 “수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나, 사용될 수 있는 배의 고장난 부분 또는 허름한 곳을 손보아 고치는 계약”으로 볼 수 있겠다. 또한 앞서 제2장에서 선박 수리 공사는 운항 중에 있는 선박의 성능을 유지하고, 선박 운항의 안전을 확보하기 위하여 선박 각부를 점검, 정비하여 불량한 곳 및 파손된 곳을 수리하는 일임을 이미 살펴 보았다. 이 의미를 통하여 선박 수리 계약이란 선박 수리자(수급인)가 선박 소유자(도급인)의 요청을 받아 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용될 수 있는 선박의 성능을 유지하고, 선박 운항의 안전을 확보하기 위하여 선박 각부를 점검, 정비하여 불량한 곳 및 파손된 곳의 수리 또는 보수 공사 계약으로 볼 수 있다.

이제 선박 수리 계약이 체결되는 과정을 살펴보자. 먼저, 선박 소유자 또는 선박 관리 회사는 견적 의뢰 시에, 필요한 선박 수리 공사의 범위, 대상, 작업 방법을 상세히 명기한 의뢰서(Specification)를 선박 수리자에게 송부한다. 선박 수리자는 선박 소유자 또는 선박 관리 회사가 보내온 의뢰서를 토대로 표준 공임(Tariff)과 필요할 경우 재료비를 합하여 공사 금액을 산정<sup>24)</sup>하고, 이를 기초로 청약한다. 이후 선박 소유자 또는 관리자는 각 청약서인 견적서를 검토한 후, 기준에 맞는 선박 수리자를 선택하여, 선박 수리 계약을 승낙하게 된다. 이 후, 선박 수리자는 계약의 기초가 된 의뢰서에 명기된 작업과 그 방법대로 시공하며, 시공 방법에 변경이 있을 것으로 예상될 때에는 사전에 발주자(선박 소유자

22) 김인유, 위의 글, p.15

23) 국립국어원, 표준국어대사전, Keyword : 수리, <http://stdweb2.korean.go.kr> (방문일 : 2016.11.29.)

24) Don Butler, 『Guide To Ship Repair Estimates(In Man-Hours)』, (Elsevier Butterworth-Heinmann,2003), p.1

또는 선박 관리 회사)의 사전 승인을 구하는 것이 일반적이다. 이에 선박 수리자는 자신의 판단으로 그 자신의 주도 하에 일을 완성하는 것이 아니라, 계약의 전 단계에서부터 선박 소유자 또는 선박 관리 회사의 일에 대한 지시를 바탕으로 계약을 체결하고 일을 완성함을 알 수 있다. 이러한 선박 수리 개념을 바탕으로 이제 선박 수리 계약의 법적 성질을 검토하여 보자.

## 2. 선박 수리 계약의 본질

선박 수리 계약의 본질을 살펴보기 전, 이에 대비되는 선박 건조 계약의 본질을 간단히 먼저 알아보고 이를 통하여 선박 수리 계약의 본질을 고찰해보자.

선박 건조 계약은 제작물 공급계약의 일종으로, 제작물 공급이라 함은 계약 당사자가 주문 지시에 따라 자기의 재료로 물건을 제작하여 상대방에게 공급할 의무를 지는 계약을 말한다. 도급 계약에서 수급인은 도급인이 제공하는 재료로써 도급인의 지시를 받아 그 일의 완성 의무를 부담하는 것이 일반적이지만, 수급인이 일의 완성 의무 뿐 아니라, 재료 조달 의무까지 부담하는 경우를 특별히 제작물 공급 계약이라 한다. 이와 같이 제작물 공급 계약은 “물건의 제작”과 “제작된 물건의 공급”이라는 두 요소가 포함되어 있다.<sup>25)</sup>

반면, 선박 수리 계약은 선박 소유자 또는 선박 관리 회사가 자신이 소유 또는 관리 중인 선박을 대상으로 어느 일을 완성할 것을 지시하고, 그 지시에 따라 선박 수리업자가 일을 진행하여 완성하는 것에 대하여 보수를 지급하는 것임을 이미 앞 절에서 살펴보았다. 선박 소유자 또는 선박 관리 회사를 도급인의 위치에 두고, 선박 수리 업자를 수급인의 위치에 둔다면, 우리 민법 제 664조 도급의 의의<sup>26)</sup>와 일치함을 알 수 있다.

25) 김인유, 앞의 글, p.16

26) 민법 제664조 (도급의 의의) 도급은 당사자 일방이 어느 일을 완성할 것을 약정하고 상대방이 그 일의 결과에 대하여 보수를 지급할 것을 약정함으로써 그 효력이 생긴다.

도급 계약이란 당사자일방이 어느 일을 완성할 것을 약정하고 상대방이 그 일의 결과에 대하여 보수를 지급할 것을 약정함으로써 그 효력이 생기는 낙성, 유상, 쌍무, 불요식의 계약이다<sup>27)</sup>. 이로, 일의 완성과 보수에 관하여 합의가 성립하면, 계약이 성립하고 또한 효력이 생기며, 서면의 작성은 필요하지 않다. 일을 완성한다는 것은 일의 완성과 보수가 대가관계에 서는 것, 바꾸어 말하면, 수급인이 완성된 결과에 대해서만 보수를 지급한다고 하는 의미이다.<sup>28)</sup> 따라서, 일이 완성되지 않고 중도에서 끝나버리면, 그 이유를 묻지 않고, 수급인은 완성된 결과에 대해서만 보수의 일부를 청구할 수 없을 뿐만 아니라, 비용의 상환도 청구할 수 없는 것이 원칙이다<sup>29)</sup>. 한편, 약속한 결과를 발생시키면 수급인 자신이 스스로 노무를 공급하지 않았어도 이행한 것으로 되는 것이 원칙이기 때문에 수급인은 자유로이 보조자나 부수급인(하도급인) 등을 이용할 수 있다<sup>30)</sup>. 이에 대하여 선박 수리 계약에서는 수리자가 수급받은 공사의 범위 중 일부를 하도급 할 수 있지만, 안전문제로 최소한 자격 있는 자가 공사를 이행하게 하기 위해, 도급자인 선주가 하도급자에 대한 동의가 있어야 한다거나, 교체 또는 변경을 선박 수리자에 요청할 수 있도록 하도급할 수 있는 권리에 일정 제한을 두는 경우가 많다. 다른 한편, 완성을 위하여 필요한 노력이나 자재의 가격이 오른 것으로 인한 손실을 부담하며, 또한 완성 전의 재해의 위험을 부담하지만, 이러한 점은 특약으로 달리 정할 수 있다<sup>31)</sup>. 앞서 살펴보았지만 다시 한번 검토해보면, 선박 수리 계약이란 선주가 선박 수리자에게 일정한 작업의 완성을 요청하고, 그 작업의 완성을 조건으로 보수의 지급을 약정하는 계약으로 도급계약의 일종으로 볼 수 있겠다. 또한 선박 수리자가 계약의 목적인 작업을 완성하지 못한다면, 선박 수리자는 보수를 청구할 수 없을 것이다.

다음으로 도급 계약에서는 일의 완성에 사용되는 재료를 도급인이 공급하여야

---

27) 김주수, 『채권각론 제2판』, (삼영사,1997), p.383  
 28) 김주수, 위의 책, p.379  
 29) 김주수, 위의 책, p.379  
 30) 김주수, 위의 책, p.379  
 31) 김주수, 위의 책, p.379

하는 바, 재료의 공급문제에 대하여 살펴보자. 아무 것도 없는 상태에서 수급인이 강제 등의 원자재를 구매하여 선박을 제조하는 선박 건조 계약에서는 주재료를 수급인이 공급함에 따라 선박 소유권의 문제와 더불어 도급 계약인지 매매 계약인지에 대하여 논쟁이 있다. 반면, 선박 수리 계약은 도급자가 사용, 수익하고 있는 선박을 대상으로 수리라는 일을 완성하는 작업으로 선박 수리 공사 시, 교체되어야 하는 선박 기관의 부품(Spare parts), 도료, 기관의 세척 시 필요한 세척제 등 선박 수리에 필요한 재료를 선박 또는 선주 측에서 공급하는 것이 일반적이다. 이에 선박 수리 계약은 일의 완성에 사용되는 재료를 도급인이 공급한다고 할 수 있으며 이에 역시 도급 계약의 성질을 띄고 있다고 볼 수 있겠다<sup>32)</sup>.

우리나라의 경우 선박 수리 계약의 본질에 대하여서 학설은 없으나, 판례 부산지법 84가합77, “선박수리비청구사건”에서는 선박 수리를 도급<sup>33)</sup>으로 보고 있으며, 대법원 62다75, “선박수리공사청부잔대금<sup>34)</sup>”에서도, 수리 계약을 도급 계약으로 보고 있다.

다시 요약해보면, 선박 수리 계약은 선박 소유자 또는 그를 대리하는 선박 관

32) 완성한 물건을 인도하는 도급은 매매와의 구별이 문제가 된다. 매매는 오로지 재산권의 이전을 목적으로 하는 계약인데 반하여 도급은 일의 완성을 목적으로 하는 계약이라고 하여, 일단 양자를 구별할 수 있다. 따라서, 일의 완성을 위한 재료의 전부 또는 주요재료를 도급인이 제공하는 경우에는, 완성한 목적물의 소유권이 도급인에게 귀속 된다고 한다면, 매매가 아니고 도급이다. 그러나 전부 또는 주요재료를 도급인이 공급하는 경우에, 어느 쪽에 해당하는가를 결정하는 것이 곤란한 때가 많다. 독일민법은 그 중에서도 대체물을 제작하는 때에는 매매이고, 부대체물인 때에는 도급의 규정이 적용된다고 해석한다.

김주수, 『채권각론 제2판』, (삼영사, 1997), p.376

33) 임대차 계약기간 중 수리비를 부담하기로 한 임차인으로부터 선박 수리의 도급을 받아 수리한 선박을 임대인에 반환 받아 타에 매도하고 그 후 임차인은 도산하여 무자력화 되었다하더라도 임대인이 받게된 수리비 상당의 이익을 수리업자에게 부당 이득으로 반환하여야 할 것은 아니다.

34) 본 대법원 판례에서는 문제가 된 선박수리공사 청부 잔대금의 하급심 판결에 있어서 법리의 위법 판단에 있어서 “도급에 관하여 이미 완성되어 인도까지 끝난 목적물에 하자가 있다는 도급인의 항변에 대하여 판단을 하지 않는 것은 위법이다”라고 판시함으로써 선박 수리 계약을 도급 계약으로 보았다.

리 회사가 선박 소유자에 의하여 사용, 수익 되고 있는 특정 선박을 대상으로, 선박 수리 업자에게 일의 완성을 지시하고, 그 지시에 따라 이행된 일에 대한 반대 급부로 보수를 지급하는 도급 계약이라고 할 수 있을 것이다.

한편, 영미법계의 경우, 선박 수리 공사와 공사 조건에 있어 유사한 해양 플랜트 개조 공사의 설계 결함에 대한 책임과 관련한 Foster Wheeler Wood Group Engineering Limited v. Chevron UK Limited 사건에서 영국 왕좌 재판소(Queen's Bench)는 해양 플랜트 개조 공사 계약을 단순히 Work and labor 계약으로 보았다. 또한, 제4장에서 검토할 Saga Cruise 판결에서 Sara Cockerill 판사는 선박 수리 계약을 본질적으로(essentially) Service Contract라 하였다. 유럽민법전연구그룹(Study Group on a European Civil Code)에서 작성한 서비스계약에 관한 유럽법원칙(Principles of European Law on Service Contracts)에서 서비스 계약을 도급, 위임, 임치 등의 개별 계약을 포괄하는 것<sup>35)</sup>으로 보고 있는 점을 고려하여 볼 때, 도급 계약은 서비스 계약의 범주에 속하기 때문에 영국 법원의 입장은 선박 수리 계약을 도급계약으로 보고 있는 우리 법원의 입장과 동일한 것으로 보여 진다. 이제 아래에서 부터는 발틱국제해운회의소(BIMCO)의 표준 계약서 중 하나인 BIMCO REPAIRCON에 대하여 살펴보도록 한다.

### 제3절 BIMCO REPAIRCON의 분석

앞서 살펴 본 바, 선박 수리 계약의 당사자는, 선박 수리자와 선주로 볼 수 있으며, 선박 수리 계약은 도급 계약임을 알 수 있었다. 국제 거래의 양상을 띠는 선박 수리 산업에서, 대형 선사와 대형 조선소, 그리고 국제적인 선박 관리 전문 회사들은 각각 고유 거래 약관을 가지고 계약에 활용한다. 각 당사자가 보유

35) 이준형, 「유럽법원칙 서비스 계약편」, 『중앙법학』 제9집 제2호, (2007.08), p.484

상기 논문에는 따르면 유럽법원칙은 아예 도급과 위임이라는 전통적 방식에 얽매이지 아니하고, 「서비스 계약」이라는 통합된 범주 아래 그 규율을 시도하였다고 한다.



한 고유의 약관들은 거래의 위험 및 의무를 균형있게 배분하기 보다는, 자신에게 유리하게 작성된 경향이 크기 때문에, 국제 해운 업계에서 오랫동안 표준 계약 서식을 제공하여 오고 있는 BIMCO의 REPAIRCON을 기준으로 검토하는 것이 선박 수리 계약의 균형 있는 연구를 하는데 적합하다고 사료된다. 이에 본 절에서는 발틱국제해운회의소에서 제공하는 표준 선박 수리 계약서(REPAIRCON)을 소개하고 분석해보고자 한다. 본 계약서가 영국법 개념을 바탕으로 작성된 것임을 고려하면서 우리 민법 개념을 투영하여 검토해보기로 한다.

## 1. 서설

BIMCO REPAIRCON은 크게 당사자가 협의한 계약의 주요 사항을 간략히 표형식으로 명기할 수 있도록 고안된 Part I 과 13개 조로 구성되어 각각 표준 거래 내용을 담고 있는 Part II 및 사양서(Specification), 작업변경서(Work Variation Form) 그리고 표준 공임표(Tariff) 의 3개의 부속 서류를 포함한 크게 3부분으로 구성 되어져 있다. 또한 BIMCO는 사용자의 편의를 위하여 REPAIRCON의 작성 의도와 그 목적과 배경 정보를 담은 해설(Explanatory note)<sup>36)</sup>을 함께 제공하고 있다. 본 절에서는 REPAIRCON을 연구함에 있어서 해설의 내용도 함께 참조하여 검토하여 보도록 한다. 먼저, 해설에 따르면, 본 표준 계약서는 앞서 설명한 바와 같이 접안 수리, 항해 수리 같은 비상 수리에서부터 정기 입거 수리에 이르기까지 다양한 선박 수리에 폭넓게 적용 될 수 있도록 고안되었다. 다양한 상황에서 계약 기간이 다 다를 수 있음에 따라 본 REPAIRCON 계약서는 약 1달간의 계약기간을 가정하여 작성 되었다. 하지만 그 이상의 계약 기간에 적용함에 있어서도 크게 무리는 없어 보이나 계약 기간에 따라, 통지 기간은 그에 따라 적절히 축소, 연장 되어야 할 것이다.

다음으로, 본 계약의 해설을 중심으로 REPAIRCON의 특징을 살펴보자. 전 세계적으로 선박 수리가 발생 하고 있는 점과 사용의 편의성을 고려하고, 다양한

36) BIMCO, <http://www.bimco.org> (방문일:2016 년 11월 28일)

국가의 법을 준거법으로 활용할 수 있도록, 본 계약서는 어떠한 특정 법적 시스템에 의존하지 않도록 작성 되었다. 즉, 다른 해운 계약서에서 광범위하게 적용되는 법적 시스템인 영국법 개념(English Law Concepts)와 양립 할 수 있도록 작성 되었다. 해설에 따른 다음의 특징은 바로 신용 위험 문제와 관련한 것이다. 앞서, 선박 수리 계약의 당사자에서도 살펴보았듯이, BIMCO에서도 선박 수리 계약의 당사자 문제를 계약에서의 중요한 사항으로 보고 있는 듯하다. 해설에 따르면, 대부분 선박 수리 회사는 보험이 잘된 경향이 있는 주요 산업 집단의 부분으로 형성되어있고, 상당히 토지에 기반 하여 있기 때문에, 선박 수리 회사가 수리 대금을 수령하지 못한 사실과 관련하여 입증된 청구, 판정, 판결은 흔하지 않다고 한다. 그러나 이러한 사실과 대조적으로, 선박의 등록된 선주 측에 의하여 선박 수리 계약이 이루어 졌으나, 만약 선박이 손실, 또는 매각되거나 혹은 선주가 지급 불능 상태가 되었을 경우에 선주는 예외적인 상황에서만 구제되어 선박을 소유할 수 있게 되어, 선박 수리업자가 수리 대금 채권을 회수할 가능성은 거의 없다고 할 수 있다. 이러한 점으로 선박 수리 업자가 선박 수리 완료 후 선박 출항 전, 전체 수리 비용의 지급을 요청하는 경향을 띄게 되었다고 한다. 만약, 계약의 당사자가 선박의 등록된 선주가 아닌, 선체 용선자라면 신용 위험 문제는 더 커진다. 대부분 사법권에서는 선체 용선자가 선체 용선 계약 종료 시점까지 선박 수리 대금을 지급하지 않는다면, 선박 수리 업자는 선박의 등록된 선주에게 소구할 권리는 없다고 보고 있다. 이는 우리 법원의 입장도 마찬가지이다. 이러한 현실 상의 문제를 고려하여 BIMCO REPAIRCON에서는 Part I 의 2번 선주 란에 계약자가 선체 용선자인지를 명기하도록 하여 이 문제에 확실하고 명확하게 대처하고 있다. 이렇듯 BIMCO의 REPAIRCON은 선박 수리가 전 세계적으로 이뤄지는 국제 거래라는 점을 고려하여, 세계에서 통용 가능한 법원리에 기초하여 작성 되었고, 국제 거래에서 발생할 수 있는 선박 수리 계약자의 신용 문제를 잘 고려한 아주 실용적인 계약서라는데 그 특징이 있다고 할 수 있겠다.

이제 부터는 Part I 과 Part II 를 검토해보도록 하자. 표준 거래 계약서인 Part

II의 각 조항은 다음 절에서 자세히 살펴보기로 하고 이 절에서는 간단한 Part I 부터 살펴보도록 하겠다. 먼저 Part I 은 당사자가 협의한 주요 사항을 간략히 명기 할 수 있도록 총 20개의 란으로 구성되어져 있다. Box1 Place and Date에 는 계약이 이뤄지는 장소와 날짜를 기입한다. Box2 Owners에는 계약의 당사자 인 선주를 기입하는 데, 선박의 등록된 선주가 아닌 제 3자인 선박 관리 회사가 계약 할 경우에는 선주를 대리(“care of”)하여 계약함을 나타내도록 하여야 한다. 또한 Part I 의 하단에 서명할 때에도 선주를 대리하여 선박 관리 회사가 서 명함을 반드시 나타내야 한다. 또한 앞서 언급하였듯이, 선박의 등록된 선주가 아닌 선체 용선자가 선박 수리 계약을 할 때에도 선체 용선자임을 반드시 명기 하여 선박 수리자가 잠재적인 신용 위험을 미리 인지할 수 있도록 하여야 할 것이다. Box 3 Contractors에는 계약에 또 다른 당사자인 선박 수리자의 상호와 주소, 연락처를 기입한다. Box4 Vessel’s name에는 본 계약의 공사대상인 선박 명을 기입하는데 M.V 또는 T.S.S 같은 접두사를 포함한 선박의 전체 이름을 기 입하도록 한다. 다음으로 Box 5 Contractors’ Yard에는 선박 수리가 진행될 선박 수리자의 조선소를 명기하는데, 보통 선박 수리자는 2개 이상의 조선소를 가지 고 있을 수 있으므로, 이를 별도로 표기하는 것이 필요하다. 만약 조선소가 아 닌 기타의 장소에서 진행되는 수리라면 선박 수리가 진행 될 그 장소를 표기하 도록 수정 할 수도 있을 것이다. Box6 Contract Period에는 계약 기간을 기입한 다. 계약 기간은 선주가 조선소로 선박을 인도한 다음 날부터 기산한다. 보통 계약 기간은 작업의 변경, 추가 혹은 기상 상태 등으로 인하여 계약 이후 변경 되는 경우가 잦다. Box7 Vessel’s description에는 선박의 상세 사항을 기입한다. 앞서 선박 수리 계약에서의 선박은 부대체물이라고 하였듯이, 수리 계약에서 선 박을 특정하는 것은 아주 중요하다 할 수 있겠다. 이 란에는 선박의 국적, 건조 년도, 선적항, 선급, 재화 중량, 총 중량, 총 길이, 선폭 등 선박을 식별할 수 있 는 구체적 사항을 기입한다. Box8 Delivery Date는 선주가 조선소로 선박을 인 도할 날짜를 명기한다. 이 인도일은 선박 운항 일정 상 또는 기상을 이유로 변 경될 수 있는데, 한정된 도크 및 안벽을 사용하여, 인력을 사전에 조달하여 조 선소를 운영하는 선박 수리자로서는 사전에 협의된 인도일에 선박이 인도 되지 않을 시, 조선소 운영 일정 상 문제가 생길 수 있으므로, 선주가 인도일의 변경

을 사전에 통지하는 것은 매우 중요하다. Box9 Cancellation Date는 취소일을 기입한다. 취소일은 전술한 내용과 같이 인도일이 변경 될 수 있음을 감안하여 선박 수리자와 선주 사이에 협의한 최후 인도가능일이라고 볼 수 있겠다. 만약 선박이 Box9에 기입된 취소일의 오후 15시 이후 인도되었다면, 계약자는 취소권을 가지게 된다. Box10 Contract Price and Currency에는 사전에 상호 협의된 계약 금액과 통화를 기입 한다. 이 계약 금액은 선주가 견적 요청 시 선박 수리자에게 제공한 의뢰서의 사양을 기준으로 산출 되는 것이 보통이다. 하지만 선박 수리 공사가 시작된 이후에 추가 작업 또는 작업 변경이 많이 이뤄지기 때문에 수리가 완료된 후의 최종 금액과는 차이가 있는 것이 보통이다. 통화는 계약 금액을 지불할 통화를 말한다. Box11 Overtime periods and rates에는 보통 작업 시간 범위 밖에서 이뤄지는 추가 작업 시간(Overtime)에 대한 내용과 이에 적용될 작업 요율을 표기한다. Box10의 계약금액은 보통 작업 시간을 기준으로 한 금액이기 때문에, 그 시간 범위 밖에서 이뤄진 작업은 추가 비용이 발생한다<sup>37)</sup>. 이에 적용될 사항을 기입하도록 한다. Box12 Owners' Representatives에는 선주의 대리인의 성명을 기입한다. 실무 상 보통 선박 기술 감독관이 선주의 대리인으로 지명되어 선박 수리 기간 동안 선주를 대리한다. Box13 Guarantee period in months에는 양 당사자가 협의한 월 단위의 보증 기간을 기입한다. 이러한 보증기간은 수리 공사 완료일로부터 기산한다. Box14 Payment terms에는 양 당사자가 협의한 결제 조건을, Box15 Total liability에는 총 책임 제한 금액을 기입한다. 이에 대하여서는 이후 다음 절에서 Part II 각 조를 연구할 때 다시 자세히 살펴보겠지만, 계약자와 선주의 총 책임 제한 금액을 각각 기입하도록 하며 이는 추후 계약의 해제권 행사의 기준이 되기도 한다. Box16 Liability for late redelivery에는 선박 수리자의 선박 재인도 지연 책임에 대한 사항을 기입한다. 해설에 따르면, 다양한 사건으로 말미암아 계약서상의 수리 공사 기간을 넘은 모든 매 지연일수에 대하여, 선주는 선박 수리자로 하여금, 손해 배상액의 예정을 지불할 것을 요구하는 것은 보편적이다. 또한 손해 배상액의 예정은 명

37) 예를 들자면 보통 작업 시간(Normal working hours)은 통상 08:00~17:00로 하며, 추가 작업 시간(Overtime)은 17:00~익일 08:00 까지로 보는데, 17:00~22:00, 10:00~00:00, 00:00~08:00 처럼 그 범위를 또 다른 Time zone으로 나누어 각 범위에 따라 다른 요율을 적용하기도 한다.

기된 수치로 또는 기 계약 금액의 일정 비율로 한도가 정해지는 것이 일반적이다. 이에, 선박 수리자가 계약 기간 종료일을 넘어 선박 재인도를 지연 시켰을 경우, 합의된 매일에 대한 이자율과 선박의 재인도 지연으로 선박 수리자가 지급해야할 최대 금액을 기입한다. 유의할 점은 Box16의 최대 금액은 Box15에 명기된 계약자의 총 책임 제한 금액을 초과 하여서는 아니 된다. Box17 Interest rate에는 양 당사자가 분할 지급을 조건으로 하는 결제 조건에 동의하였으나, 선주가 그 지급일에 지급을 이행하지 아니하였을 경우에 미지급된 금액에 적용될 이자율을 기입한다. Box18 Dispute resolution에는 본 계약의 준거법과 재판 관할지를 기입한다. 전술 하였듯이, BIMCO REPAIRCON은 영국법 개념을 토대로 작성되었기 때문에 준거법을 영국법으로 그리고 재판 관할지를 영국 런던 중재소가 아닌 곳을 하고자 할 때 구체적으로 기입하는 것이 필요하겠다. Box19 Redelivery Termination Date에는 재인도 종료일을 기입한다. 해설에 따르면 선박 수리자에게 선박이 인도되고 난 후, 작업 범위에 있어 상당히 많은 변경을 거치게 되는 것이 보편적이기 때문에 종료일을 확정 짓는다는 것은 사실 비현실적이라고 한다. 그러나 선주가 선박의 확정된 용선 계약으로 인하여 재인도 종료일에 계약자의 동의를 받아야하는 상황이 일어날 수도 있다. 이 경우에 선박 수리자에 대한 안전 장치로서, 추가 작업 시 또는 작업의 감소 시, 기타 본 계약에 명기하고 있는 사유로 말미암아 계약 기간이 변경될 시에, 본 종료일도 함께 변경 될 수 있도록 하는 것이 필요하겠다. Box20 Numbers of additional clauses attached, if any에는 다양한 선박 수리 상황을 감안하여, 본 표준 계약서의 조항 외에 추가로 협의한 사항이 있다면 이를 기입하도록 한다.

표 형식의 Part I 은 Part II 를 기준으로 양 당사자가 협의한 주요 사항을 간략, 명료하게 보여주는 것이기 때문에, Part II 와 그 내용이 일치하도록 그 작성에 주의를 기울여야 할 것이다. 이제 아래에서 부터는 Part II 를 보다 구체적으로 살펴보도록 한다.

## 2. REPAIRCON 연구 (Part II 를 중심으로)

이 절에서는 Part II, 표준 선박 수리 계약 13 개조를 순서대로 검토하면서 우리 민법을 적용하였을 경우에는 어떠한 법적 의미가 있는지 고찰한다. 또한, Bimco의 해설을 참조하여 함께 살펴보도록 하겠다.

### 1) 정의 조항(Definitions)

먼저 제1조 정의 조항에서는 BIMCO REPAIRCON에서 쓰이는 용어의 정의를 나타낸다. 특히, 선박 수리 계약의 특징이기도 한, 추가 작업(Additional works)의 정의를 ‘계약일 이후 선주 규제 단체의 규정에 따른 변경을 포함한 사양서에 명기된 작업의 추가 또는 수정 되는 모든 작업을 의미한다’ 고 하며, 부속서류 B.로서 첨부된 작업 변경서에 기입되어야 된다고 함으로서 그 내용을 명확히 하고 있다. 또한, 사양서 내 작업 (Specification Works)을 본 계약서에 부속서류 A 로 첨부된, 사양서 내에 명기된 본 계약에 따라 수행될 작업을 의미한다고 함으로써 추가 작업과 본 작업의 범위를 명확히 구분하고 있다. 작업(Works)이란 사양서에 명기된 작업을 의미한다고 함으로서 작업과 추가 작업의 경계를 역시 확실하게 하고 있다. 이 외에도, 완공, 계약 기간, 계약 금액 등 본 계약서 내 용어의 정의를 규정하고 있다.

### 2) 공사의 이행과 승인 (Performance and Approval of the work)

이 절에서는 공사의 이행과 관련하여 크게 공사의 수행, 선박 수리자의 하도급 권리, 그리고 선박 수리자의 공사 이행과 관련한 승인과 각종 증서에 대한 권리와 의무를 규정하고 있다.

첫 번째로 공사의 수행과 관련하여, 선박 수리자는 본 계약과 본 계약의 당사자의 규제 단체<sup>38)</sup>의 요청 사항에 따라 선주가 상당히 만족하는 방향으로 의

무를 이행하여야 하며, 보통 작업 시간 내, 가장 최선의 방법으로 하여야 한다고 규정함으로써, 본 계약 금액은 추가 근무 시간을 고려하지 않은 조건으로 산정 되었음을 확인하고 있다. 또한 추가 작업을 이행함에 있어서 수리자는 가능한 Box6에 기입한 계약 기간 이내에 이를 완공하여야 하나, 그럴 수 없다면, 양 당사자는 추가 작업으로 인한 공사 기간의 변경을 작업 변경서에 명기함으로써 이를 확인하여야 한다고 규정한다. 이러한 추가 작업으로서의 작업 변경의 법적 성질은 국제 매매계약에 있어서 기존 계약의 효력을 유지하고, 채무 내용의 일부만을 변경하는 ‘변경(change)’<sup>39)</sup>으로 볼 수 있을 것이다. 이러한 계약 변경의 내용은 선박 수리 공사처럼 공사의 범위 변경이 잦은 노르웨이 표준해양플랜트 공사계약서의 경우 계약 변경 조항으로 별도로 규정하고 있다(이창희와 홍성화, 2016). 이를 참조하여, 다음과 같이 작업의 변경을 구분해 볼 수 있다. 첫째는 계약 변경에 따른 추가적인 공사대금과 공사 기간의 연장 없이 선박 수리자의 계약 변경 요청을 통해서 발주자가 단순 승인하는 방식이다. 이는 계약목적물의 완성, 성능, 관련 법규들과 충돌이 없는 범위에서 업무상의 효율성을 증진하고자 변경에 합의 하는 것으로 볼 수 있다. 둘째는 선주가 계약의 범위 내에서 현장 사정 상 공법 및 자재의 변경 등을 이유로 선박 수리자의 작업 변경 요청이 있을 시 이를 확인하고 이러한 작업 변경 사항이 추가 공사에 해당한다면 이에 대한 공사 대금의 지급 및 공사 기간의 연장이 포함된 작업 변경 지시를 하는 것이다. 셋째는 선주가 외부적 사업 환경의 변동, 기본 계획의 조정, 공법 변동 등으로 추가 작업 또는 작업의 변경이 필요하다고 판단되는 경우 일방적인 작업 변경을 요청 하는 것이다. 이렇듯 작업의 변경은 계약의 채무에 대한 내용의 변경이기 때문에, 양 당사자는 작업의 변경 필요 시, 추후 문제의 소지가 없도록 협의된 내용을 작업 변경서에 잘 정리해둬야 할 것이다. 실제로 작업 변경서에 명기된 협의 금액만큼 계약 금액이 조정 되고, 상호 협의한 바에 따라 계약 기간 또한 조정되어지기 때문에 작업 변경서는 계약을 구성하는 아주 중요한 요소라 할 수 있다. *Astilleros Canarios SA v. Cape Hatteras Shipping Co. Inc* 사

38) 본 계약에 따르면 이러한 규제단체에는 정부 기관, 선급 협회 등이 있다.

39) 이창희, 홍성화, 『해양플랜트공사계약상의 계약변경조항에 대한 법적 고찰』, 『해사법연구』 제 28호 제2호, (2016.7) p.86

건에서 Staughton 판사는 “수급자는 반드시 발주자로부터 의제된 계약 변경 지시서를 수령해야만 추가 공사에 따른 비용을 보상받을 수 있다고 판시<sup>40)</sup>한 사례가 있다. 작업의 변경 협의 시에는, 수급자인 조선소와 도급자인 선주는 각자의 이해관계에 따라 작업 변경을 통해서 의도적으로 계약금액의 증액 또는 감액 수단으로 인식해서는 아니 되며, 계약 변경의 근본 목적과 취지에 따라 공동의 이익과 공사의 완료를 위하여 성실히 협상에 임하여야 할 것이다<sup>41)</sup>. 반면 선박에 사용되는 특정한 자재 또는 장비의 적시 이용이 불가할 경우, 선박 수리자는 선급 협회와 선주 측의 동의를 얻어 동일한 사양의 대체 가능한 장비 또는 적합한 자재를 사용할 수 있는 권리가 있다. 이 경우 선주의 동의는 비합리적으로 지체되어서는 안 될 것이다. 뒤에서 다시 살펴보겠지만 선주가 비합리적으로 이러한 동의를 지체 할 경우, 계약 기간은 그에 따라 늘어난다.

다음으로, 선박 수리자는 공사의 이행을 위하여 하도급자를 고용할 권리를 보유한다. 이는 우리 민법의 도급 계약 상 수급인이 직업의 성질상 그것을 허용하는 경우에는 이행보조자를 사용할 수 있음<sup>42)</sup>에 대응되는 조항이다. 단, 선주는 그 하도급자의 고용에 대한 거부권을 행사할 수 있다.

또한 선박 수리자는 하도급자가 수행한 공사와 행위에 있어서 선주에 대하여 책임을 부담한다. 이는 우리 민법, 제391조 이행보조자의 고의, 과실<sup>43)</sup>에 대한 내용과도 동일한 규정이다.

세 번째로 선주는 선박과 공사와 관련하여, 선급협회 혹은 정부기관과 같이

---

40) 위의 글, p.90

41) 손경한, 최성규, 「국제 계약 상 사정 변경의 원칙」, 『국제거래법연구』 제34권 제5호, (2014.7), pp.1~2.

42) 이은영, 『채권각론 제5판』, (박영사, 2005), p.515

43) 민법 제391조 (이행보조자의 고의, 과실) 채무자의 법정대리인이 채무자를 위하여 이행하거나 채무자가 타인을 사용하여 이행하는 경우에는 법정 대리인 또는 피용자의 고의나 과실은 채무자의 고의나 과실로 본다.



선주를 규제하는 단체가 요청하는 승인 또는 작업, 자재에 대한 증서를 획득하고 유지하여야 한다. 선박 수리자의 협조가 필요하다면 선박 수리자는 이에 기여 협조 하여야 한다. 실제, 엔진 기관, 보일러 같은 기관의 수리 또는 선체 용접 작업 등의 공사에서는 선급 협회가 공사 중 또는 공사 완료 후 검사를 실시하며, 적합할 경우 이에 대한 승인서를 발행한다. 선박 수리자는 실무적으로 이러한 승인서를 잘 관리한 후, 수리 공사 대금 입금이 확인되어 선박이 출항할 시, 선주 측 대리인 또는 선박에 승인서 원본을 제출한다.

### 3) 감독과 선주 직시공 (Supervision and Owner's work)

본 절에서는 선주의 대리인인 선박 기술 감독관의 지명과 대리 행위 및 감독 업무에 대하여 먼저 살펴본 후, 선주의 또 다른 도급업자를 둘러싼 선주의 직시공 권한과 선박 수리자의 협조 의무에 대하여 살펴보도록 한다.

#### ① 선주의 대리인

먼저 선주의 수권행위로 지명을 받은 대리인은 선주를 대리하여 선박 수리 공사를 감독한다. 이러한 대리인은 선박의 기술적인 정보를 잘 알고 있는 자로 선박 기술 감독관(Technical Superintendent)이라고 한다. 선주는 이러한 대리인을 공사 기간 동안 선박 수리가 이뤄지는 장소에 상주 시켜야 하며, 대리인은 공정 계획, 도면, 정산, 서류의 승인과 작업 변경서, 그리고 최종 청구서에 대한 승인 등 계약과 관련하여 발생하는 모든 문제에 있어서 선주를 대리한다. 이에 선주는 포괄적인 대리 권한을 대리인에게 명시적으로 부여하여야 한다. 본 계약서에서는 선주의 포괄적인 권한을 위임받은 대리인의 성명을 Part I, Box12에 명기하도록 함으로서 이를 확실히 하고 있다. 이와 같이 Part I, Box12에 명기된 선박 기술 감독관(또는 공무감독관)은 우리 민법 상 본인의 의사표시, 즉 수권 행위에 의한 임의 대리인으로 볼 수 있으며, 본 계약 규정 상 동의와 서명을 포함한 계약에 관계된 모든 문제에 있어 선주를 대리하여 행위 할 권한을 위임 받아야 한다는 점에 비추어 능동 대리로 볼 수 있을 것이다. 선주의 대리인은 적

시에 계약의 목적을 달성 할 수 있도록 선박 수리자에게 상당한 협조를 항상 제공하여야 한다. 또한 선박 수리자의 조선소 같은 소유지에서 공사가 이뤄진다면, 선박 수리자 측의 안전 규정을 준수 할 수 있도록 하여야 할 것이다. 만약, 선주가 이러한 대리인을 명시적으로 지명하지 않았다면, 본 계약에 따라 선장을 선주의 대리인으로 본다. 이는, 선장은 통상적으로 선박에 관한 문제에 있어서 타인의 사무를 처리하는 자로 선주와 고용 계약의 관계에 있기 때문에, 그 사무를 처리하는데 있어서 제 3자와의 사이에 법률 행위를 할 것이 요구 되고 그러한 사실이 본인에게도 인식되어 있는 경우에는 일반적으로 그 사무 처리에 필요한 법률 행위의 대리권을 수여하는 의사 표시가 포함되어 있다고 해석 할 수 있기 때문이라고 보여 진다.선박 수리자는 이러한 대리인이 원활히 업무를 수행 할 수 있도록 적절한 사무공간과 통신 시설을 포함한 편의시설을 무료로 제공 하여야 한다. 그러나 통신 비용은 선주 측이 부담한다. 또한 선박 수리자는 대리인의 감독 업무 수행에 적극 협조하여야 한다. 선박 수리가 이뤄지고 있는 장소에 선주 측 대리인의 출입에 문제가 없어야 하며, 선박 수리자의 장소가 아닌 하도급자의 공장에서 이뤄지고 있는 수리 작업이라도 대리인의 출입이 가능하도록 협조하여야 한다. 하지만, 이는 보통 근무 시간에 제한된다 할 수 있을 것이나, 선박 수리 특성 상 24시간 가동되는 공장이라면 24시간 출입이 가능하여야 할 것이다.

## ② 선주의 직시공

다음으로 선주는 입거 수리 공사의 경우처럼, 선박 수리 조선소에서 공사를 진행 할 시, 일부 수리 작업을 조선소가 아닌 다른 업체와 계약할 수 있는 권한을 보유한다. 이를 선주 직시공(Owner's work)라 한다. 그러나 선주 직시공의 경우, 선박 수리자의 사전 동의를 필요로 하며, 선박 수리자는 비합리적으로 이러한 동의를 지체 하여서는 아니 된다. 이는 선주 직시공 업체의 수리 공사가 본 계약의 당사자인 선박 수리자의 소유지에서 이행 되며, 선박 수리 공사의 특성 상, 공사 진행 중 사고 발생의 위험이 크기 때문이다. 특히, 사고 발행의 위험과 관련하여서는 통상적으로 선주 직시공 시, 선박 수리자는 선주 직시공 업체 및

선주 측에 공사와 관련하여 모든 책임이 없음을 확인하는 서약서를 받기도 한다. 그러나 선박 수리자는 선박 직시공 업체의 공사 시작 전, 조선소 내의 안전 규정을 충분히 교육하고, 필요하다면 안전 보호구를 지급하여야 한다. 또한, 선박 수리자의 안전 관리자는 직시공 업체가 안전하게 공사를 수행하고 있는지를 여부를 확인할 책임이 있다.

한편 선주 직시공 업체가 수행한 공사는 선박 수리자의 품질 보증 및 하자 담보범위에 포함 되지 아니한다. 그러나, 선박 수리자는 자신의 선주 직시공 업체가 공사를 잘 이행 할 수 있도록 필요하다면 최대한 성실히 협조하여야 할 의무가 있다. 반면 선주 측 직시공 업체는 선박 수리자의 업무의 진행을 방해하지 않도록 하여야 할 의무가 있을 것이다. 만약, 선주 측 직시공 업체의 방해가 선박 수리의 공정의 지연을 명백히 야기하였을 경우에는 선박 수리자는 이에 대한 책임이 없을 것이다. 실무 상 선주는 선박의 엔진, 보일러, 열 교환기 등 각종 기자재에 결함 또는 보수가 필요할 시, 해당 기자재의 제작 업체에 수리를 직접 요청하는데 이 경우가 가장 많은 선주 직시공의 예이다. 이 경우, 선박 수리자는 공사와 관련한 승인서 등을 관리할 의무도 당연히 지지 않는다.

#### 4) 인도, 재인도 그리고 선박의 인수 (Delivery, Redelivery and Acceptance of the Vessel)

본 조항에서는 선박의 인도와 선주의 인도 채무불이행, 그리고 선박 수리자의 재인도 채무불이행에 대하여 규정하고 있다. 해제 조건이란 계약으로 정해진 조건이 충족된 경우에 일방당사자의 해제의 의사표시를 기다리지 않고 그 조건의 성취 시에 계약이 종료되는 것을 말한다. 약정해제권에 의한 해제와 해제조건에 의한 계약 종료는 계약 해소 사유가 당사자의 약정에 의해 정해진다는 점에서 공통점을 갖지만, 해제는 해제권자의 의사표시에 있어야 계약 해소의 효과가 생김에 반하여, 해제조건은 조건의 성취라는 사실에 의해 계약이 당연히 실효한다는 점에서 다르다<sup>44)</sup>. REPAIRCON의 본 조항에서는 선주의 인도 의무와 선박 수

44) 위의 책, p.211

리자의 공사 개시 의무에 대하여서는 해제 조건으로 규정함으로써 상대방에 대한 최고 또는 해제의 의사표시 없이 계약의 해제를 정한 반면, 이후 제9조 해제 조항에서는 선주, 선박 수리자의 채무불이행으로 인한 양 당사자가 가지는 해제 권을 규정하고 있다. 먼저 선박의 인도 시에 요구되는 선주의 의무부터 살펴본다.

### ① 선박의 인도와 인도 조건 위반에 따른 해제 조건

선박은 Part I, Box8에 명기된 인도일에 선박 수리자가 지정한 장소로 선박이 안전하게 물에 뜬 상태(Safely afloat)로 선박 수리자에게 인도되어야 한다. 또한 사전에 선박 수리자와 협의된 사항이 없다면, 선박 수리 공사 중 건강에 위협하거나 또는 위협이 될 수도 있는 선박 구조물 내에 있는 위험 물질, 오물, 슬러지를 제거하고, 가스 프리 또는 비활성화를 거친 후, 화물이 없는 상태로 인도하여야 한다. 이는 선박 수리 공사 중 위험 폭발 사고를 방지하기 위함이며, 통상적으로, 선주는 가스 프리 후 이에 대한 확인서를 선박 수리자에 제출하여야 한다.

다음은 선주가 적시에 인도를 이행하지 못하였을 경우, 본 계약의 해제조건에 대한 내용이다. 선주가 상호 협의된 인도일을 준수하는 것은 선박 수리자에게 있어서 아주 중요하다. 앞서 전술 한 바, 선박 수리 조선소 또는 선박 수리자는 한정된 자원을 이용하여, 여러 선박의 수리 공사 계획을 잡아 사업을 운영하는데, 선주가 특별한 이유 없이 인도일을 준수 하지 않는다면, 선박 수리 조선소 또는 선박 수리자는 이 후의 공사 일정에 차질이 생길 수 밖에 없고 영업 손실 또는 손해로 이어지기 때문이다. 선박 수리 조선소의 경우, 한정된 도크와 안벽을 사용하여 선박 수리 공사를 진행하는데 선박이 적시 인도되지 않는다면, 그 일 수만큼의 도크 이용료 혹은 안벽 이용료의 영업의 손실을 보게 된다. 이러한 이유로 선주는 인도일과 관련한 변경 사항을 항상 선박 수리자에게 통지할 의무가 있다. 선박 수리자가 선박의 인도와 관련한 무한한 위험을 부담하는 것을 방지하기 위하여 본 계약서는 Box9에 상호 협의된 계약의 취소일을 명기하도록

하고 있다. 이 란에 명기된 취소일(Cancellation Date)에 선박 수리 장소의 현지 시간으로 오후 3시 까지 선박이 인도되지 않는다면, 계약자는 그 날 오후 5시 까지 계약의 해제권(the right to cancel)과 선박의 인도와 관련하여 그 때 까지 발생한 모든 비용에 대한 청구권을 행사하여야 하나, 그 비용은 본 계약에서 제외하고 있지 않은 것이어야 한다. 이러한 비용에는 공사의 진행을 위하여 하도급자의 고용과 관련하여 사전 발생한 비용과 입거 수리의 경우 안벽 이용료, 도크 이용료 반목작업비 등이 포함 될 수 있을 것이다. 이 비용의 성질은 계약이 이행되리라고 믿고 지출한 비용으로서 우리 민법 상 신뢰이익으로 볼 수 있다. 사실 우리 손해배상법에서 신뢰이익의 개념과 관련하여, 어떠한 경우에 이를 인정할 것인지에 관해서 논란이 되고 있다. 우리 민법 제535조에서는 계약 체결상의 과실 책임에 관하여 규정하고 있는데, 이 규정에 의하면, 원시적 객관적 불능인 계약에서 그 불능을 알았거나, 알 수 있었을 자는 “그 계약의 유효를 믿었음으로 인하여 받은 손해” 를 배상하여야 하는데 이는 신뢰이익을 가르킨다고 할 수 있다. 하지만 본 조항에서와 같이, 계약 해제 시의 손해 배상, 즉 인도 채무불이행에 기한 손해 배상에서와 같은 경우에는, “계약의 유효를 믿었음으로 인하여 받은 손해” 가 아니라 “계약의 이행을 믿었음으로 인하여 받은 손해” 를 의미한다<sup>45)</sup>고 봐야 할 것이다.<sup>46)</sup> 우리나라 판례의 경우, 초기에는 손해 배상의 범위에 있어서, 초기에는 이행이익만을 청구할 수 있고, 신뢰이익은 청구할 수 없다고 하였으나, 근래에는 이행 이익의 배상을 구하는 것이 원칙이지만 그에 갈음하여 신뢰이익의 배상을 구할 수도 있다고 한다<sup>46)</sup>. 반면, 안벽 이용료와 도크 이용료와 같은 조선소의 사유지 이용료에 대하여 인정한 외국 법원의 사례로는 캐나다의 Nanaimo Shipyard Ltd. v. Keith (2008 BCSC 1150) 사건이 있다.<sup>47)</sup> 다시 계약으로 돌아와서 선박 수리자가 해제권을 행사하고, 지출한

45) 양창수, 김재형, 『계약법』, (박영사, 2011), p.428

46) 송덕수, 『채권법각론』, (박영사, 2014), p.142

47) 이 사건은 피고의 선박이 캐나다의 Nanaimo 근처에 좌초되어, 원고 조선소가 그 선박을 조선소로 예인하여 왔으나, 피고는 원고 조선소가 아닌 다른 조선소에서 수리 공사를 이행하기로 하였다. 이에, 원고는 부지 사용료(Residency Fee) 명목으로 매일 당 USD350.00 과 예인 비용을 청구하였다. 법원은 원고의 청구와 관련하여 비양심성(Unconscionability)이 인정되나, A quantum meruit 에 기인하여 조선소 시설 이용에 대한 비용과 예인 작업 비용에 대하여 청구할 권리가 원고 조선소에게 있음을 인정 하였다.

비용에 대한 청구권을 행사함으로써 양 당사자의 선박 수리 계약과 관련한 의무는 소멸한다. 반면 선박이 적시에 인도되었다면, 공사 기간의 산정을 위하여 양 당사자는 인도 확인서(protocol of delivery)에 서명한다.

## ② 선박 수리자의 공사개시의무위반에 따른 해제 조건

선주 측 역시, 본 계약서 제 4조 (a)에 제시된 조건에 따라, 선박을 인도 완료 하였으나, 선박 수리자가 선박이 인도된 날로부터 48시간 이내 사양서에 따라 공사를 개시 하지 않는다면 선주는 그로부터 24시간 이내 계약을 해제할 권리를 가진다. 또한 선주는 선박 수리자에게 아무런 배상없이 선박의 재인도를 즉시 요청할 수 있는 권리를 가진다. 그리고 선박 수리자에게 이미 지급한 금액을 Box17에 기입된 이율에 따른 이자와 함께 요청할 수 있다. 본 계약서에서 달리 배제하고 있지 않는 이미 발생한 비용에 있어서도 청구할 권리를 가지나, 선주가 선박 수리자에게로 선박의 인도를 위해 이동시킨 비용은 이에 포함되지 않는다. 이 조항 역시, 선박 수리자의 경우와 마찬가지로, 선주는 선박 운항 스케줄 상 선박의 수리가 적시 완료 되어야 운송에 투입될 수 있는데, 특별한 사유 없이 선박 수리자의 해태로 말미암아 공기가 지체 된다면 선주의 영업 손실이 발생할 수 밖에 없음을 감안하여 사실 상 선박 수리자의 성실한 의무 이행을 강제하는 조항이라고 볼 수 있겠다.

앞서 선박 수리자의 해제 조건과 선주의 해제 조건에서 살펴본 바, 선박 수리 계약에 있어서 시기가 핵심적인 요소임은 이미 앞에서 설명하였듯이, 선박의 적시 인도와 공사의 적시 개시는 선주 그리고 선박 수리자 양 당사자에게 사업 상 매우 중요하다. 사실 해제권은 해제조건으로서 일방 당사자의 의사 표시로 성립하는 형성권으로, 채무자에게 책임 있는 사유로 인한 이행 지체가 있어 이행하지 않는 것이 위법이고, 채권자가 상당한 기간을 정하여 최고할 것을 요하고 있다. 우리 민법에서는 이와 관련하여, 제544조에서 규정하고 있다. 그러나 본 조항의 해제권은 최고를 요하지 않고, 일정 시점을 정하여, 그 시점을 경과

할 시, 해제권의 행사가 가능하다고 하고 있다. 말하자면, 이행의 시기가 계약의 내용으로서 매우 중요한 의미를 가지고 있는 계약이다<sup>48)</sup>. 이는 이행의 시기가 계약의 내용으로 매우 중요한 사항이기 때문에 제9조와 별도로 해제조건으로 규정하고 있는 것으로 생각된다.

### ③ 선박의 재인도

다음으로, 본 조항은 선박의 재인도에 대하여 규정하고 있다. 재인도에 있어서 지연 책임은 제6조 손해 배상액의 예정에서 규정하고 있기 때문에 본 조항에서는 재인도는 계약기간 내 이뤄져야한다고만 규정하고 있다. 또한 이 의무와 관련하여 선박 수리자는 선박의 공정 현황과 재인도 일정, 그리고 공사 완료일에 대하여 선주 대리인에게 계속 통지할 의무를 부담한다. 이는 선박의 인도 전 공사 대금 완납이 통상적인 결제 조건임을 고려해볼 때, 공사 완료일과 예상 재인도일을 통지하여야 선주가 적절히 계약금을 준비할 수 있기 때문이기도 하다.

또한 본 계약에서는 제 7조 하자 담보 보증 조항과 상관없이 선박의 재인도 시 본 계약과 일치한 지 여부를 확인하기 위한 검사, 시험 그리고 시운전이 선주 대리인의 입회 하에 재인도 전에 수행되어야 함을 규정하고 있다. 바꿔말하면 선박의 검사, 시험, 그리고 시운전 시 선주 대리인의 입회가 제 7조 하자 담보 보증 조항에 영향을 미치지 않는다는 것을 의미한다. 영국 왕좌 재판소에서 Foster Wheeler Wood Group Engineering Limited v. Chevron U.K Limited(1996, EWHC QB 381) 사건 판결에서, 도급자의 대리인이 어느 검사에 입회하였다는 사실과 재인도 시 재인도, 인수 확인서<sup>49)</sup>에 서명을 하는 것이 그

48) 김주수, 『채권각론』.(삼영사, 1997), p.137

49) Saga Cruise 판결에서 Sara Cockerill 판사는 재인도·인수 확인서의 경우 공사의 완료를 기록하는 것을 뿐이며, "The Contractor has today completed the Works and the Owner has accepted that the requirements of the Agreement have been completed with pursuant to the provision of Clause 9 of the Agreement in all respects except as outlined here in... Each party confirms that, with the exception of the above described matter... it has no other requests or claims against the other party whatsoever."이라고 계약서에 명기되어 있는 것은 단지 Completion과 Delivery와 관련한 것

검사의 목적물이 결함이 없다는 것을 인정하여, 그 목적물을 하자 담보 범위에서 벗어나게 하는 것이 아니라고 보았다. 이에 영국법 원리에 기초하여 작성된 본 계약서의 이 조항에서도 선주 대리인의 입회가 제 7조 하자 담보 보증 조항에 영향을 미치지 않는다고 하고 있다. 이에 선박 수리자는 작업 후 또는 작업 중 수행된 선주 대리인의 검사에 있어서 검사 당시 발견되지 않고, 검사 이후 발견된 결함에 있어서의 본질적인 책임은 선박 수리자에게 있기 때문에 검사의 이행 여부와 관련없이 이행한 공사에 있어서 결함이 없도록 하는데 상당한 주의와 노력을 다하여야 한다<sup>50)</sup>. 또한, 작업 중의 결함과 부적합 사항들은 미리 준비한 확인서에 열거되어야 하며, 선주가 재인도 이후 이행할 것에 동의한 작업이 아니라면 재인도 전에 결함과 부적합 사항을 개선하여야 한다는 것을 규정하고 있다. 이어, 재인도 날짜에 당사자는 재인도 인수 확인서에 서명을 하고, 재인도 후 수행할 작업을 확인하는데 이는 제 7조 하자 담보 보증에 영향을 미치지 않음을 다시 한번 확인하고 있다. 선주 대리인이 선박 수리 공사의 감독을 위하여 지명되었음에도 불구하고, 선주 대리인의 입회와 재인수, 인도 서명서에 대한 서명이 하자 담보 보증 조항에 아무런 영향을 미치지 않음을 재차 확인하고 있는 것에 비추어, 선박 수리자에게 선박의 품질 보증에 대한 전적인 책임을 요청하고 있는 것으로 사료된다. 이로 선박 수리자는 선박 수리 공사 품질에 만전을 기하여야 할 것이다.

---

이와 관련하여서 우리 판례 94다23920이 있다.

50) 이와 관련하여서 우리 판례 94다23920이 있다.

대판 1995.6.30. 94다23920 제작자의 재료에 의하여 주문자가 제시한 견본에 따른 제품을 제작·공급하기로 한 계약에 있어서는 제작자는 당연히 계약 내용에 따른 하자 없는 완전한 제품을 제작·공급할 의무가 있는 것이므로, 제작과정에서의 하자에 대하여 기술상의 이유 등 특수한 사정으로 주문자가 하자 발견 의무를 부담하는 특약을 하지 않은 이상 하자를 발견하지 못한 데 대하여 주문자에게 과실이 있다고 말할 수는 없고, 제품의 선적시 주문자측 직원의 검사가 이루어졌으나 이 검사는 대금지급을 위한 신용장상의 지급조건으로 명시되어 있어 이에 따라 이루어진 것으로서 신용장상의 이런 지급조건은 주문자로서 일단 검사해 보고 인수할 수 있다는 권한 유보의 규정이라고 해석될 뿐 아니라, 그 제품의 하자는 육안으로도 쉽게 확인 될 수 있는 정도의 간단한 것도 아니고 제품을 해체하여 보지 않으면 발견하기 어려운 성질의 것이어서 그와 같은 숨은 하자를 발견하지 못한 점에 과실이 있다고 할 수도 없으므로, 주문자측이 하자의 발생이나 확대에 영향을 미쳤다고 볼 수 없어 이를 과실상계의 사유로 삼을 수 없다.



## 5) 금융 조항 (Financial Provision)

제5조는 선박 수리라는 일의 완성에 대응하는 보수와 보수의 지급, 그리고 계약의 목적물인 선박의 소유권자와 유치권의 행사에 대하여 규정한다. 첫 번째로 계약 금액(보수 금액)에 대하여 살펴 본 후 보수의 지급과 관련한 사항을 검토하고, 마지막으로 선박 수리 계약의 목적물인 선박의 소유권 문제에 대하여 고찰하여 보자.

### ① 계약 금액

먼저 제 5조 재정 조항의 계약 금액에 따르면 선주 측 의뢰서에 기초하여 산출된 금액을 기초로 상호 합의한 계약 금액을 Part I, Box10에 기입한다고 하며, 사양서에 있으나, 미처 정해지지 않은 금액 그리고 작업 변경, 추가로 인하여 발생한 금액에 대하여서는 부속 서류로 첨부된 표준 공임표(Tariff)에 의할 것을 규정하고 있다. 만약 상호 합의된 표준 공임표가 없을 경우에는 선박 수리자가 위치한 지역에서 이용되는 공임표를 적용 할 것을 규정하고 있다. 이는 이미 정하여진 공사에 대한 보수는 정액도급<sup>51)</sup>의 방법으로 확정하고, 현장 상황에 따라 달라질 수 있는 공사에 대하여서는 개산도급<sup>52)</sup>의 방법을 취하고 있는 것으로 사료된다. 사실 공사 완료 후, 작업 변경, 추가 그리고 미처 견적되지 못한 금액을 두고, 최종 금액을 확정하는데 선박 수리자와 선주 대리인, 선주는 많은 시간을 소비한다. 이런 불필요한 논쟁의 여지를 없애기 위하여, 계약 시 표준 공임표를 선주 측에 제시하고 미리 합의를 하는 것이 서로의 신뢰를 쌓아 나아가

51) 정액도급이란 도급계약체결시에 수급인의 일의 완성에 대한 보수가 확정적으로 정해진 경우를 말한다. 보수 책정의 기초가 되었던 예상비용, 예상작업기간이 다소 달라지더라도 계약시 정해진 보수액이 유지된다. 보수가 사전에 정액으로 정하여진 경우에는 수급인은 그 금액으로 일을 완성할 의무가 있으며, 예견한 것보다 많은 노무 또는 다액의 경비를 지출한 때에도 증액을 청구할 수 없다. 도급인은 일의 완성에 예견한 것보다 적은 노무가 소요되는 경우에도 보수 전액을 지급하여야 한다.

이은영, 앞의 책, p.517

52) 개산도급이란 보수액이 계약 당시 확정되지 않은 채 개괄적인 금액만이 기준으로 제시되고 작업의 진행에 따라 또는 작업종료 후 소요된 비용·기간 등을 고려하여 확정하기로 하는 경우를 말한다. 이 때 계약 당시의 개산액은 실제 지급할 보수 산정의 기초가 될 뿐이다.

이은영, 앞의 책, p.517

다음의 거래 기회까지도 얻게 되는 좋은 방법이 될 것이다. 실제로, 선박의 수리가 완료된 후, 사전 합의된 공임료가 없어, 논쟁을 벌이다가 선박 수리자가 물리적으로 자신의 조선소에서 출항을 저지하는 경우도 간혹 있다. 이 경우, 선박 우선 특권에 기하여 유치권을 행사하는 것이기에 문제는 없을 것이지만, 향후 대외 신인도에 있어 문제가 생길 수 있다. 다음으로 거래상대방인 선주가 외국법인일 경우 강제로 선박을 출항 시킨 후, 선주 측이 생각하는 합리적인 금액을 일방적으로 통보하며 받아들일 것을 강요하는 경우도 있다. 이런 경우, 선박 출항 후에는 채권의 추심이 사실 상 쉽지 않다는 현실을 감안하여 보면, 출항 후 선주 측의 일방적인 통보는 선박 수리자의 손해로 귀결 되는 것이다. 이에, 계약 초기에 표준 공임료에 대한 합의를 이뤄내야 한다.

## ② 지불

지불과 관련하여서, 본 조항에서는 계약금액은 모든 세금, 은행 수수료, 외환 거래 규정과 관련된 비용을 포함하지 않으며, 별도로 합의된 사항이 없다면 재인도시 지급하여야 한다고 규정하고 있다. 이는 선박의 출항 후 사실 상 채권의 추심이 어려워, 출항 시 지급을 하는 현실을 잘 반영하고 있는 것으로 볼 수 있다. 또한 우리 민법 상 도급 계약의 성질<sup>53)</sup>이기도 하다. 이 외 중간 결제 및 재인도 후 결제의 경우에 대하여 규정하고 있는 바, 순서대로 살펴보도록 한다. 다음으로는 중간 결제에 합의하였으나, 선주가 합의한 날짜에 지불 의무를 이행하지 않는 경우, 선주는 미지불한 금액에 대하여 Box17에 기입된 이율을 적용한 이자를 지급하여야 함을 규정하고 있다. 이에 반해, 선박 수리자는 누적된 이자와 함께 미지불된 금액이 지급 기일로부터 제3영업일 이내에 지불되지 않는 경우, 선주에 대한 법적 책임을 부담하지 않고 동시 이행의 항변권 행사로 공사를 중단할 수 있다고 하고 있다. 또한 선박 수리자는 본 계약에서 달리 배제하고 있지 않다면, 공사의 중단으로 말미암아 발생한 직, 간접 비용에 대하여 선주에

53) 우리 민법 제665조에서는 도급 계약에서 보수 지급 시기로서 다음과 같이 규정한다.

①보수는 그 완성된 목적물의 인도와 동시에 지급하여야한다. 그러나 목적물의 인도를 요하지 아니하는 경우에는 그 일을 완성한 후 지체 없이 지급하여야 한다.

②전 항의 보수에 관하여는 제656조 제2항의 규정을 준용한다.

게 그 회복을 청구할 수 있다. 이러한 비용에는 하도급자 또는 선박 수리자 인력의 대기 공수 및 공사를 위해 사전에 조달한 장비의 임대료 등이 포함될 수 있을 것이다. 마지막으로 재 인도일 이후 결제 조건에 합의한 경우에 대하여 규정하고 있다. 선주가 재 인도일 이후 도래한 지급 기일에 지급 의무를 이행하지 않았을 경우에, 선주는 Box17에 기입된 이율에 따라 발생한 이자를 지급할 책임이 있고, 그 지급 기일로부터 제3영업일 이내에 미지불 금액과 그 누적된 이자를 지급하지 않는다면, 이후에 지급하기로 한 분할 대금의 지급 기일은 즉시 도래한다고 하여 기한 이익의 상실을 규정하고 있다.

### ③ 선박의 소유권과 유치권

다음으로 본 조항에서는 선박의 소유권에 대하여 확인한다. 본 계약에 따라 선박의 소유권은 선주에게 있음을 규정하고 있다. 또한 선박 수리자가 재인도 시 혹은 재인도 전 지급이 도래한 모든 지급 금액에 대하여 유치권을 행사할 수 있음을 확인하고 있다. 단, 계약자는 재인도 시 또는 재인도 전 지급이 도래한 지급 금액에 대한 유치권을 제외하고서는 수리 공사 또는 하도급자의 수리 공사의 결과로써 선박에 대하여 선박의 유치를 허용하거나 인용할 수 없다고 한다. 선박 수리자의 유치권 행사와 관련하여, 선박 수리가 선박 수리자의 조선소에서 이행된다면 선주가 지급 의무를 이행할 때 까지 유치권 행사가 가능하겠으나, 조선소가 아닌 공용 안벽 또는 부두 등에서 이행된 경우에는 다음의 선박을 위하여 선박을 출항 시켜야 하기 때문에 유치권 행사가 사실 상 아주 어렵다고 볼 수 있다.

### 6) 손해 배상액의 예정, 법적 책임과 배상 (Liabilities and Indemnities)

제6조에서는 크게 손해 배상액의 예정과 법적 책임으로 구분하여 규정하고 있다. 또한 법적 책임에 있어서는, 손해 보험에서 사용되는 노크포노크 협정(a knock-for-knock agreement)과 히말라야 조항(Himalaya clause)을 적용한다. 법적 책임에 대하여 살펴보기 전에 먼저 손해 배상액의 예정 조항부터 살펴보자.

## ① 손해배상의 예정

다른 국제계약에서 흔히 볼 수 있듯이 BIMCO REPAIRCON에서도 손해 배상액의 예정 금액을 정해 둘 것을 요청하고 있다. 이는 손해 배상액의 예정 조항은 해설에 따르면 계약 기간의 종료일을 넘어 선박의 재인도가 지연(Late Redelivery)되었을 경우에, 선박 수리자가 계약 시 협의하여, Part I, Box16에 명기한 매일의 이율(Daily Rate)로 최대 금액을 한도로, 선주에게 배상하여야 한다고 한다. 그러나 Box 16의 최대 금액은 Box15에 기입한 총 책임 제한 금액을 초과하여서는 아니 된다고 한다.

이러한 손해 배상액을 미리 약정하는 이유는 채무를 이행하여야 할 당사자는 이를 사전에 약속해두면, 채무불이행의 결과를 예정하고 또 한정할 수 있으므로, 대단히 편리하며, 양 당사자 간에는 불필요하게 다툴 필요가 없게 되기 때문이다. 이러한 손해 배상액의 예정은 상호간의 계약으로 볼 수 있고, 채무불이행이라는 사실이 발생하면 그 때부터 이행이 개시되는 정지 조건부 계약으로 볼 수 있다<sup>54)</sup>. 또한 손해배상액 예정의 가장 큰 장점은 계약 이행 지체 시에 채권자가 입은 손해를 입증할 필요 없이, 계약서에 약정된 손해 배상금을 보상 받을 수 있다는 점이다<sup>55)</sup>. 그러나 손해배상액의 예정은 계약 상 채무불이행으로 인한 손해액에 관한 것일 뿐이고 이것을 계약과 관련한 불법행위상의 손해까지 예정한 것이라고 볼 수 없다<sup>56)</sup>. 본 계약서의 준거법인 영국법에서는 계약 위반 시에 손해배상액을 지급하겠다는 조항이 위약금, 즉 Penalty로 해석되는 경우에는 오히려 그 효력을 부인해 그 약정 자체가 무효가 되는 경우<sup>57)</sup>가 있으므로 이에 유의하여야 한다. 일례로, 스웨덴의 해사 전문 변호사인 Mr.Lars Gorton은 개인간의 계약에서 Penalty를 정하는 것은 국가만이 개인에게 Penalty를 내릴 수 있다는 영미법상의 원칙에서 벗어나며, 그러한 약정이 있다 하더라도 그 내용으로 보아 손해배상의 약정, 즉, Liquidated Damage에 합당하면 그 것으로 해

54) 김연신, 『영문 선박건조 계약서 작성실무』, (박영사, 2008), p.25

55) 한국원자력협력재단, 『국제영문계약 매뉴얼』, (넥서스, 2013), p.118

56) 박태신, 『채권총론』, (한국학술정보(주), 2012), p.149

57) 위의 책, p.127

석하며, 만약 Penalty를 예정하면 이를 무효로 한다는 설명을 한 바 있다<sup>58)</sup>고 한다. 우리 민법에서도 또한 제398조 배상액의 예정에서 손해배상액의 예정과 관련한 규정을 두고 있는데 손해배상액의 예정이란 위약금 약정에 관한 법적인 성질결정의 결과라고 볼 수 있으며, 동조 제4항에서는 위약금 약정은 손해배상액을 예정한 것으로 “추정”한다고 하여 위약금 약정은 그 하나의 현상 형태라는 입장을 취하고 있다. 우리 학설과 판례에 따르면, 계약의 당사자들이 손해배상의 법률문제를 간편하게 처리하는 데 중점을 두고 위약금 약정을 하였으면 이는 「손해배상액의 예정」이나, 이와 대조적으로 채무자로 하여금 이행에 나아가도록 압박을 가하기 위하여 채무불이행에 대한 사적인 제재로서 정한 것이면 「위약벌」이라고 한다. 이에 계약의 당사자들의 의사에 의하여 손해배상액의 예정인지 또는 위약벌의 형태인지가 정하여 지며, 손해 배상액의 예정인 경우에는 사전에 협의한 위약금을 지급하면 족하지만, 위약벌인 경우에는 위약금 외에 자신이 입은 손해의 배상을 추가로 청구 할 수 있다고 한다. 단, 우리 민법은 계약의 의사 해석에 있어서, “위약금의 약정은 손해배상액의 예정으로 추정한다”고 하고 있기 때문에, 위약벌을 주장하는 사람은 그 점을 입증하여야 할 것이다<sup>59)</sup>.

## ② 계약의 불완전이행 및 책임

다음으로 제6조 (b)항에서는 계약의 불완전이행 및 법적 책임에 대하여 규정하고 있다. 본 항에서는 법적 책임을 크게 손·망실에 대한 책임(Liability for Loss or Damage), 사망 또는 개인 상해에 대한 책임(Liability for Death or Personal Injury), 제3자에 대한 책임, 계약 상 제한(Contractual Limitation), 직원, 종업원, 대리인 그리고 하도급자에 대한 책임으로 나누어 각각 규정하고 있다. 해설에 따르면, REPAIRCON에서는 법적 책임을 손해 배상액의 예정을 제외하고 가능한 균형 있게 배분하고, 당사자에 의하여 야기된 간접적인 손해를 제외하고자 하였다 한다. 본 조항의 일반적인 원칙은 손실과 손해가 일방의 과실, 중과

58) 김연신, 앞의 책, p.25

59) 양창수, 김재형, 앞의 책, pp.457~458

실 또는 고의적인 채무불이행에 의하여 야기 되었다는 것이 입증된 경우에만, 그 일방은 상대방에 대하여 법적 책임을 진다는 것이다. 이 원칙은 선주 또는 선박 수리자의 책임 하에 있는 자, 하도급자나 대리인의 경우에도 그들의 과실, 중과실 그리고 고의적 채무불이행으로 말미암아 손실 또는 손해가 야기되었을 때 동일하게 적용된다고 한다. 이하 아래에서 차례대로 살펴보기로 한다.

### 가. 손·망실에 대한 책임

첫 번째로, 손·망실에 대한 책임은 계약 조항과 일치하지 않는 수리 공사에 대한 선박 수리자의 책임처럼 계약 진행 중 발생하는 손실, 손해에 대한 책임에 대하여 다룬다. 이 책임은 채무의 이행으로 급부가 행하여졌으나, 불완전이행<sup>60)</sup>으로 발생한 손·망실 책임도 포함할 것이다. 본 조항은 계약 중 채무불이행으로 말미암아 발생한 손·망실의 경우에는, 계약의 당사자 뿐만 아니라 예를 들어 선박 수리자의 경우에는 하도급자, 선주의 경우에는 선주 직시공 업체처럼 각 당사자의 책임 하에 있는 자도 채무불이행의 범위에 포함된다고 한다. 우리 민법에서도 제391조 이행 보조자의 고의, 과실 조항에서도 이와 같이 채무자의 법정 대리인이 채무자를 위하여 이행하거나, 채무자가 타인을 사용하여 이행하는 경우에는 법정 대리인 또는 피용자의 고의나 과실은 채무자의 고의나 과실로 본다<sup>61)</sup>고 하고 있다. 또한 사전 해제, 해지의 경우를 제외하고 본 계약에 기하여 발생하는 선박 수리자의 책임은 재인도 시 또는 수리 공사 완료 시에 중단되나, 제7조 보증 조항과 제11조 (e)항 지적 재산권과 관련된 책임은 제외된다고 규정하고 있다. 한편, 공사 완료 이후, 재인도 전 선주 측의 수령 지체 중에 발생한 선박의 손, 망실 책임에 있어서는 선박 수리자의 중대한 또는 중과실로 아닌 이상, 선박 수리자는 이에 대하여 책임을 지지 않을 것이다<sup>61)</sup>.

60) 김형배, 『채권각론』, (박영사, 2001), p.225

61) 채권자지체제도는 이행을 제공한 채무자의 채무를 면제시키는 것은 아니고, 오로지 채무자의 주의의무 또는 책임을 경감시키거나 또는 그 부담을 완화시키는 것을 그 취지로 한다.  
김형배, 앞의 책, p.227

선주의 책임 부분에 있어서는 선박에 대한 시험, 시운전, 이동은 항상 선주의 단독 위험 부담과 책임 하에 이뤄져야 하며, 계약자는 그러한 시험, 시운전, 이동으로 말미암아 야기된 선주의 손·망실, 지출 비용에 대한 책임을 지지 않는다고 규정한다. 그러나 선박 수리자가 선주의 손해와 관련하여 개입, 어떠한 행위, 해태가 있었을 경우에는 예외로 한다고 하고 있다. 이 조항은 선박 건조 계약과의 차이점이기도 하다. 통상적으로 선박 건조 계약은, 제작물 매매 계약으로서, 선박의 인도 전까지는 조선소가 선박에 대한 소유권을 가진다. 이로, 선박의 인도 전에 이뤄진, 시운전, 시험, 이동과 관련하여 발생한 손해는 조선소가 지게 된다. 반면 선박 수리 계약의 경우, 도급 계약의 성질을 띄므로, 선박의 소유권은 선주에게 있다. 이로, 선박 수리자는 단지 선주의 지시를 받아 선박의 전체가 아닌 부분의 공사를 완료하는 것일 뿐이고, 선박과 관련하여 이뤄지는 시운전, 시험, 이동에 대한 결정은 선주의 지시에 의하여 이뤄지기 때문에 이에 대한 위험 부담도 선주가 지게 된다고 볼 수 있을 것이다. 그렇다하더라도, 선주의 이러한 행위에 있어서, 요청이 있을 시, 선박 수리자는 이에 성실히 협조하여야 할 책임이 있다 할 것이다. 또한 시운전이 단지 선박 수리자가 공사한 부분에 한하여서 이뤄지는 것이라면 신의칙 상 선박 수리자가 완전히 면책된다고는 할 수 없을 것이다.

다음으로, 제6조 (b)( i )(5)항에서는 손해 배상의 범위에 대하여 규정한다. 계약서에 따르면, ‘손해 배상액의 예정에 포함된 내용을 제외하고, 상대방에 대한 일방 당사자의 책임은 선박 용선의 손실, 이익, 사용 또는 사업 상 혹은 유사직·간접 손해, 이 계약과 관련하여 발생하는 간접 손해 또는 결과 손해 (Consequential loss), 훼손, 비용의 어떤 합계도 포함하지 않는다<sup>62)</sup>’ 라고 하고 있다. 앞서 해설을 살펴보았듯이, 이 조항은 손해 배상의 범위에 있어서 간접

62) 6. Liquidated Damages, Liabilities and indemnities (b) Liabilities ( i ) Liability for Loss or Damage (5) Except as provided in Clause 6(a)(Liquidated Damages), in no circumstances shall either party's liability to the other party include any sum in respect of loss of hire, profit, use or business, or any similar direct, indirect or consequential loss, damage or expense arising out of or in connection with this Contract.

손해, 결과 손해를 제외한 직접 손해에 한해 손해 배상 책임 범위를 인정하고자 한 것으로 보인다. 일반적으로 우리 민법에서 손해 배상에서의 직접 손해란 채무불이행, 불법행위 등의 직접적 대상에 대한 손해를 말하는 것으로, (향후)치료비, 간호비 및 의료보조구대 등의 비용을 들 수 있는 반면, 간접적 손해란 채무불이행, 불법행위 등의 직접적 대상에 대한 손해가 아닌 것으로 특별한 사정에 의한 손해를 말한다<sup>63)</sup>. 이와 대조하여 영미법에서의 직접 손해와 간접 손해에 대한 내용을 살펴보기 위하여, Hadley v. Baxendale 사건에 대한 영국 법원의 판결을 참조하여 보자. 이 판결에서 영국 법원은 손해를 2가지 유형으로 구분하였는데, 바로 '통상적 과정에서 발생한 손해(Direct Damages)'와 '당사자로서 위반 시에는 그러한 손실이 있을 것이라고 예상했던 통상적 과정 이외에서 발생한 손해(Indirect Damages)'<sup>64)</sup> 이다. 본 계약서는 영국법을 준거법으로 하고 있으므로 본 조항에서 말하는 간접 손해(Indirect Damages)란 본 판결에서 말한 Indirect Damages라 할 수 있겠다. 이러한 손해의 범위는 우리 민법 제393조에서 이야기하는 통상 손해와 특별 손해의 개념과 크게 다르지 아니하며, 실제 민법 제393조의 모델인 일본법이 Hadley v. Baxendale 판결의 결론을 입법화 한 것이라고 한다<sup>65)</sup>. 즉, 우리 민법 제393조에서 말하는 통상 손해는 계약 체결 당시 그 발생을 예견할 수 있는 손해를 말하는 것으로 개별적·구체적인 사람이 아닌 평균인에 관련된 손해를 의미하고, 특별 손해는 당사자 사이의 개별적·구체적 사정에 의한 손해를 말함을 고려하여 볼 때<sup>66)</sup>, 본 계약에서는 우리 민법에서 제 393조 제 2항에서 규정하는 특별 손해를 손해 배상 범위에서 제외하고 있다고 볼 수 있겠다. 다음으로, 영국법 상 결과 손해(Consequential Loss)란 앞서 Hadley v. Baxendale 판결에서 말하는 2가지 유형의 손해와는 별개의 개념으로서, 특정 청구인이 처하게 된 특별한 상황에 기초하여 입게 되는 손해를 말한다<sup>67)</sup>. 결과 손해와 대조되는 개념으로, 계약 관련 채무불이행 손해에 있어서 통

63) 박태신, 앞의 책, p.130

64) 한국원자력협력재단, 앞의 책, p.123

65) 이철원, 「SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토」, 『한국해법학회지』 제35권 제1호, (2013.04), p.119

66) 박태신, 앞의 책, pp.125~127

67) 이철원, 위의 글, p.119



상 손해(Normal Loss)는 일반적으로 채권자가 계약이 제대로 이행되었을 때, 향유할 수 있었던 급부의 시장 가치에서 계약이 제대로 이행되지 않은 상태에서 수령한 급부의 시장가치와의 차액을 말하는데 반해, 결과 손해는 이러한 통상 손해를 제외한 다른 손해를 말하는 것으로 영업 수익의 상실 또는 계약 위반으로 인하여 소요된 비용 등을 말하는 것이다<sup>68)</sup>. 경우에 따라서는 결과 손해가 앞서 말한 영국법 상 직접 손해에 포함 될 수도 있는 것이다. 그러나 본 계약에서는 이러한 결과 손해를 손해 배상 책임 범위에서 제외하고 있다. 영국법 상 채무불이행에 의한 일실 수익은 통상적으로 결과 손해에 해당<sup>69)</sup>하므로, 본 조항에서 결과 손해를 책임의 범위에 포함하지 않는다고 규정하고 있는 것은, 본 조항에서 예로 들고 있는 바와 같이 채무불이행으로 인한 용선의 손실, 선박의 사용이익 등은 포함되지 않는다고 볼 수 있겠다. 요약해보면, 본 계약에서는 당사자 사이의 개별적 구체적 사정에 의한 손해에 더하여 직접 손해에 포함될 수도 있는 영업 수익의 상실 또는 계약 위반으로 인하여 소요된 비용 등 결과 손해 일체를 손해 배상 책임 범위에서 제외 하고 있는 것이다.

#### 나. 사망 및 개인 상해에 대한 책임 (노크포노크 협정)

두 번째로 사망, 개인 상해에 대한 책임에 대하여 본 계약의 규정을 살펴보도록 하자. 본 계약서에 따르면 각 당사자는 사망 또는 개인 상해에 대한 원인, 상대방의 또는 본 계약에 따른 상대방의 책임 하에 있는 자의 과실, 또는 중과실이 원인이 되었는지 여부와 관계없이 각 당사자의 직원으로 그리고 각 당사자의 책임 하에 있는 자의 사망 또는 상해에 대하여 일반적 책임과 법적 책임을 부담한다고 규정한다. 또한 본 계약에 따라 책임이 없는 상대방에 대하여, 개인 또는 그의 피부양자가 사망 또는 상해를 이유로 배상을 청구할 경우, 각 당사자는 그 상대방에 대하여 법적 책임과 법적 비용에 대하여 배상하고 무해토록 하여야 한다고 하고 있다. 이는 사람의 사망 또는 상해에 대한 법적 책임은 각 당사자가 자신의 책임 범위 안에 있는 자에 한하여 그 자에 대한 상해,

68) 이철원, 위의 글, pp.119~120

69) 이철원, 위의 글, p.120

사망에 대한 법적 책임과 일반 책임을 수용한다는 노크포노크 협정(a knock for knock agreement)이다. BIMCO 해설에 따르면 노크포노크 협정의 이유는 이중 보험에 대한 필요성을 회피하기 위함이라 한다.

노크포노크 협정에 대하여 보다 자세히 살펴보기 위하여 전 세계에서 가장 큰 P&I Club 중 하나인 Steamship Mutual의 홈페이지<sup>70)</sup>에 게시된 노크포노크 조항에 대한 설명에 따르면, 노크포노크 조항은 본 계약서에서와 같이, 각 당사자는 각각 자신의 재산에 대한 손해와 손실 또는 각각 자신의 고용자에게 발생한 사고와 상해에 대하여 다른 상대방의 과실이 그 원인이 되었다하더라도 그 상대방에게 청구를 하지 않고, 각자가 책임을 부담할 것을 약정하는 조항이라고 하고 있다<sup>71)</sup>. 원래 노크포노크 조항은 자동차 보험에서, 자동차 사고의 규모는 작으나 사고의 수는 많아, 보험자들 사이의 협의와 논쟁이 비현실적이고, 비경제적이라는 사실에 대처하기 위한 것에서 비롯되었다<sup>72)</sup>. 현재 노크포노크 조항은 복잡하고, 장기 계약의 특징을 가진 오프쇼어 운영 계약 및 기타 OIL & Gas 관련 산업에서 통상적인 조항<sup>73)</sup>이 되었다. 노크포노크 조항의 경우 영국 법원에서

70) Steamship Mutual, 2016. Knock for Knock Clauses- No protection Against Refusal to Perform [Online] (Updated November 2016) Available at: <http://steamshipmutual.com> [Accessed 12 December 2016]

71) 원문 : A 'knock-for-knock' clause in a contract is usually included with the intention that each party should bear responsibility for any damage or loss to its own property, or accident or injury to its own staff, without making a claim against other party even if the other party is at fault.

72) 원문 : The practice originated in the motor insurance business, where it was considered impractical and uneconomical for motor insurers to negotiate and dispute large numbers of relatively small road traffic accident claims between insurers. Similar arrangements became commonplace in the offshore oil & gas industry, where parties involved in an exploration or production project could potentially enter into complex and long-term contracts, and where knock-for -knock clause are intended to avoid complex litigation between the parties, and to simplify insurance arrangements.

73) 이에 대한 이유로, 발주자에 비하여 비교적 영세한 계약자들이 계약 중 사고가 발생하였을 경우, 전체 오일 리그 시설의 파괴에 대한 책임을 지는 것이 사실 상 불가능하고, 여러 계약자가 발주 공사에 참여한다는 현실을 감안하여 볼 때, 사고 발생 시에 책임이 중첩되고 그 한계가 모호하여 책임 소재를 가리기 어렵기 때문에 현실적으로 노크포노크 조항은 위험 배분에 효과적이라고 한다.

원문 : It was acknowledged by the industry that contractors' balance sheets would be unable to cope with potential liability for the destruction of an entire oil rig

는 이를 인정하고 있으나, 다른 사법권에서는 인정하지 않는 경우도 있으므로, 유의 하여야 할 것이다.

또한 노크포노크 조항은, 면책되는 대상의 법령 상 의무의 위반과 계약 의무의 위반에도 효력이 있다. 이 경우, 누구의 과실인가에 관계없이, 누구의 재산인가에 기초하여 위험 분배가 이뤄지기 때문에, 보통법 상 규정과 건설 계약의 전통적인 위험 분배와는 대조된다고 할 수 있다. 그러나 노크포노크 조항은 상호 양해 및 협의가 적용 될 수 없는 제 3자에 대한 책임에 있어서는 적용 되지 않는다<sup>74)</sup>.

#### 다. 제3자에 대한 불법행위 책임

노크포노크 조항에 이어 본 계약에서는 제3자에 대한 불법행위책임에 대하여 ‘배상하는 일방 또는 이 계약에 따라 그의 책임 하에 있는 자의 과실, 중과실, 또는 고의적인 채무불이행에 기인하는 사유로, 또는 그에 기인하여 이 계약에 따라 어느 누구의 책임 하에 있지 않은 제3자의 개인 또는 단체가 배상 청구를 제기 하였을 경우, 각 당사자는 상대방에 대하여 제기된 모든 청구에 있어서 상대방에게 배상함에 동의한다’ 고 하고 있다. 또한 배상하는 당사자는 배상받는 상대방에 대하여 제기된 모든 소송 또는 청구와 관련하여 발생한 조사, 방어비용 등 모든 법적 소송 비용과 관련한 비용을 배상하여야 한다고 하여, 노크포노크 조항의 적용을 배제하고 있다.

---

facility and it also assisted with risk allocation at a practical level, because in an off-shore environment it was common for the sharing of tasks between contractors and a blurring and overlapping of responsibilities, making it difficult to determine fault of an issue occurred.

Tina Middas, 2015. Knock for knock indemnities-are they appropriate for on-shore infrastructure projects? [Online] (Updated 7 May 2015) Available at: <http://www.addisonslawyers.com.au> [Accessed 12 December 2016]

74) 상계사이트, 방문일 (2016년 12월 12일)

## 라. 계약 상 책임 제한과 히달라야 약관

다음으로 제6조 4항에서는 Part I 15(a)와 15(b)에 기입한 본 계약상 책임 제한에 대하여 규정한다. 선박 수리자의 본 계약과 관련하여 발생하는 책임은 15(a)로 제한되고, 선주의 본 계약과 관련하여 발생하는 책임은 15(b)로 제한된다. 단, 계약 상 책임 제한은 제7조 보증 조항에는 적용되지 않는다.

본 조 제4항의 조항과 같은, 책임제한(면책 합의)의 합의제도는 소위 “pactum de non petendo”라는 라틴어에서 그 근원을 찾을 수 있는데, 이는 장래에 획득할 청구권을 주장하지 않겠다는 채권자의 약속을 의미하고, 계약적 합의를 통하여 당면할 책임을 미리 사전에 책임제한(면제)하는 것을 뜻한다고 한다<sup>75)</sup>. 독일 연방대법원(BGH)은 면책 내지 책임제한의 합의는 채권자의 청구권의 존재를 박탈하는 것은 결코 아니며 채권자가 청구권을 행사하지 않겠다고 한 바를 어기고 청구권을 행사할 때 소송과정에 있어 채무자에게 항변할 수 있는 항변권을 보장하는 것이라고 판시하였다고 한다<sup>76)</sup>. 관련 우리 민법 관련 규정은 책임제한에 관하여서는 일반 규정은 없으나, 제765조에서 배상액의 경감청구 규정을 두어, 불법행위의 “배상의무자는 그 손해가 고의 또는 중대한 과실에 의한 것이 아니고, 그 배상으로 인하여 배상자의 생계에 영향을 미치게 될 경우에는 법원에 그 배상액의 경감을 청구할 수 있다 “고 하고 있다<sup>77)</sup>. 또한, 우리 상법에서는 제4절 선박소유자 등의 책임제한에서, 제769조 제3항에 “제1호 및 제2호 외에 선박의 운항에 직접 관련하여 발생한 계약상의 권리 외의 타인의 권리의 침해로 인하여 생긴 손해의 채권 “을 선박 소유자의 책임 제한이 가능한 채권으로 규정하고 있다. 그러나 상법의 규정은 선박소유자의 무과실 책임을 전제로 하고, 선박 소유자 자신의 고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 손해에 관한 것인 때에는 그러하지 않다고 하고 있으므로 본 계약서의 조항에는 적용될 수 없을 것이다.

75) 윤석찬, 「불법행위책임과 위험책임에서의 책임면제 및 책임제한 이론에 관한 연구」, 『법학연구』 제51권 제4호 통권 66호, (2010.11), pp.4~5

76) 위의 글, p.5

77) 이은영, 「이른바 판례상 책임제한에서 고려되는 주요 요인」, 『비교사법』 제22권 1호 통권68호, (2015.02), p.401

계약자유의 원칙상 채권자와 채무자는 과실로 인한 계약책임내지 불법행위책임에 대하여 면책합의를 할 수 있다<sup>78)</sup>. 그러나 일반적으로 계약책임에 관한 면책합의의 허용은 우리 민법 규정에도 있는 신의 성실의 원칙과 선량한 풍속 기타 사회질서에 관한 규정으로 판단된다는 점을 고려하여보면<sup>79)</sup>, 우리 법에서는 채무자의 고의 및 중과실에 대한 면책약정은 사회질서에 반하기에 민법 제103조의 규정에 기해 무효라는 해석론이 있는<sup>80)</sup>반면, 독일민법 제276조 제3항은 명문규정으로서 채무자의 고의로 인한 책임은 미리 면제될 수 없다고 정하고 있다고 한다. 불법행위책임의 경우에도 마찬가지로 면책 합의가 있다면 책임의 면제 또는 제한은 사적 자치의 원칙상 허용될 수 있겠지만, 중과실, 고의의 경우는 역시 당사자 간의 면책의 사전 합의는 허용 될 수 없다고 보아야 할 것이라는 주장이 있다<sup>81)</sup>.

한편, 본 계약서의 준거법인 보통법에서는 배심원 또는 법관에 의하여 손해배상액이 재량적으로 결정되어 왔다는 점에서 책임제한은 일상화되어 있다<sup>82)</sup>. 보통법 국가에서는 관행적으로 책임제한제도가 정착되어 있으며, 미국에서는 배심원의 비공식적 재량행사 또는 법관의 규칙적용을 통하여 손해배상액에 대한 금액은 물론 증액까지 가능하다고 한다<sup>83)</sup>. 본 REPAIRCON에서는 앞에서 살펴본 바, 선박수리자 또는 선주 측 혹은 그의 책임 하에 있는 자의 과실, 중과실 또는 고의적인 채무불이행으로 말미암은 손해에 대한 배상 책임을 규정하면서 그 책임은 책임 제한 대상임을 규정하고 있다. 이는 만약 준거법을 본 계약의 작성자 의도대로 영국법이 아닌, 독일법 또는 우리나라법으로 택하였을 시에는 중과실, 고의에 의한 책임은 사전 면책 합의를 할 수 있는 책임 제한 대상이 아닐 수도 있음에 유의 하여야 할 것이다.

실무적으로는, 책임 제한 금액을 두고 선주는 선박 수리자의 책임 제한 한도

78) 윤석찬, 앞의 글, p.11

79) 윤석찬, 앞의 글, p.15

80) 윤석찬, 앞의 글, p.11(재인용)

81) 윤석찬, 앞의 글, p.11

82) 이은영, 앞의 글, p.403

83) 이은영, 앞의 글, pp.405~406

를 선박의 가액까지 높이려 할 것이고, 선박 수리자는 이에 반해 책임 제한 한도를 계약 금액 내에서 결정하려 할 것이다. 선박 수리는 건조 계약과 달리 단기간 내, 전체적이 아니라 부분적으로 시행되는 공사임을 감안하여 볼 때, 선박의 전손 위험은 비교적 낮다고 할 수 있다. 이에 선박의 가액을 선박 수리자의 책임 제한 한도로 하는 것은 무리가 있으며, 계약 금액에 상당하는 금액 정도에서 책임 제한 금액을 한도로 하는 것이 이후에 살펴 보겠지만 제9조 해제 규정 적용할 경우를 감안하여서도 적정하다고 사료된다.

4항에 이은 5항에서는 계약상 책임 제한 범위를 본 계약 당사자의 직원, 종업원, 대리인 그리고 하도급자까지 확대하고 있다. 이는 히말라야 조항(Himalaya Clause)로서, 해상 운송 계약에서 널리 사용되고 있는 조항이기도 하다. 이하에서는 히말라야 조항에 대하여 살펴보도록 하자.

원래 강화상 히말라야 약관의 의미는 “운송인이 갖는 면책권이나 책임제한권 등의 계약상 또는 법적 권리를 운송인의 사용인이나 대리인도 이를 원용할 수 있다”는 취지를 규정한 선하증권 상의 약관을 의미 한다<sup>84)</sup>. 이는 영국의 히말라야호 사건(Adler v. Dickson(1955) 1 Q.B. 158)에서 유래되었다. 영국 보통법 하의 직접계약의 원칙(Doctrine of privity of contract) 및 약인(Consideration)의 필요에 따라 운송계약의 당사자가 아닌 운송인의 이행보조자 등 제 3자는 원칙적으로 운송인의 계약상 권리 내지 권한을 자신의 이익을 위하여 원용할 수 없었다. 영국 법원(Court of Appeal)은 Adler v. Dickson 사건에서 운송인의 사용인도 운송인이 누리는 운송계약상 면책약관의 책임제한권을 원용할 수 있는가 하는 부분에 대하여, 운송인의 사용인은, 운송인이 체결한 운송계약의 당사자가 아니라는 이유로 운송인의 운송계약상 책임제한권 등 항변권을 원용할 수 없다고 판시하였다. 그러나 이 Adler 사건에서 재판부는 해상운송인은 자기 자신 뿐 아니라 그의 계약상 채무이행을 보조하는 고용인등의 이익을 위해서도 운송계약

84) 지상규, 왕지유, 「독립계약자에 대한 히말라야 약관적용 문제 및 특별규정안의 제안」, 『법학연구』 제52집, (2013.12), p.364

의 상대방과 운송인의 계약상 책임제한 항변 등을 그의 고용인들이 원용할 수 있다는 취지로 운송계약을 체결할 수 있으며, 이러한 취지의 기재는 선하증권 등에 명시적이거나 묵시적으로 명시되어야 한다는 취지로 판시하였다. 이 사건이 있고 난 후 운송인의 사용자 등에게 운송인의 계약상 책임제한 등의 원용권을 부여하는 소위 히말라야약관이 운송인의 선하증권에 삽입되기 시작하였다<sup>85)</sup>. 우리 상법에서도 해상운송인과 그 계약의 상대방인 화주의 계약상 경제적 지위의 균형을 맞추기 위하여, 20세기 초 해상운송인과 화주의 타협의 산물인 헤이그규칙의 관련 조항을 국내 입법화하여 제799조에서 “제794조부터 제798조까지의 규정에 반하여 운송인의 의무 또는 책임을 경감 또는 면제하는 당사자 사이의 특약은 효력이 없다”<sup>86)</sup>라고 하여 이에 대한 규정을 두고 있다.

이러한 히말라야 약관의 법적 성질은, 직접 계약의 원칙의 예외로, 제3자에게 책임 제한 권리를 수여할 것을 약정한 것으로 제3자를 위한 계약으로 볼 수 있을 것이다. 본 REPAIRCON에서도 각 당사자의 책임 제한은 각 당사자의 책임 하에 있는 자에게까지도 적용된다고 함으로써 제3자의 권리를 명시하고 있다. 또한, 각 당사자는 책임 하에 있는 제3자의 이익을 위하여 대리하며, 대리인 또는 신탁자로서 행위하는 것으로 본다고 한다. 이와 관련하여 독일 연방대법원(BGH)은 계약당사자인 채무자와 채권자 사이에 채무자의 계약책임과 불법행위 책임에 관하여 미리 면책합의 하에 채무 이행을 위하여 제3자를 투입한 경우에 그 제3자가 채무자의 피용자로서 채권자에게 손해를 준 경우에 그 제3자의 채권자에 대한 불법행위책임도 당사자 사이의 면책합의에 영향을 받는지 여부에 있어 처음에는 그 면책합의는 채무자에게만 효력이 있기에 제3자는 면책되지 못한다고 하였으나, 이후 계약당사자가 제3자를 위한 계약의 형식을 통한다면 당사자간의 면책합의가 제3자에게도 효력이 있을 수 있다는 입장을 보였다<sup>87)</sup>. 우리나라의 학설도 동일한 입장으로서는 면책합의는 제3자를 위한 계약에 의해서

85) 이정원, 「히말라야약관(Himalaya clause)과 상법 제799조의 관계」, 『부산대학교 법학연구』 제 51권 제4호·통권 66호, (2010.11), p.567

86) 이정원, 위의 글, p.565

87) 윤석찬, 앞의 글, p.7 (재인용)

도 가능하다고 본다<sup>88)</sup> 한다.

마지막으로 제6조(c)에서는 본 계약서의 어떤 규정도 그 당시 효력있는 법령에 의하여 부여되는 각 당사자의 책임 제한 권리에 영향을 미치지 않는다고 하여, 법령에 따라 책임 제한을 주장할 수 있는 기회를 열어두고 있다.

앞서 살펴본 바 제6조에서는 계약 진행 중에 발생 할 수 있는 각 당사자의 채무불이행에 따른 책임에 대하여 규정하고 있음을 알 수 있었다. 우리 민법 제398조에서도 규정하고 있는 지연 책임에 대한 손해 배상액의 예정, 그리고 손, 망실에 대한 책임을 둘러싼 각 당사자의 책임, 다음으로 사망, 개인 상해 문제에 대한 노크포노크 협정, 책임 제한 규정과 히말라야 약관에 이르기까지 살펴 보았다. 아래에서부터는 제7조 보증 조항을 검토하여 보도록 하자.

## 7) 보증(Guarantee)

도급계약에서 수급인은 완성된 목적물 또는 완성 전의 성취된 부분에 하자가 있는 때에 담보 책임<sup>89)</sup>을 부담한다. 하자는 자재에서 비롯되는가 아니면 공사 중에 비롯되는가에 따라 재료의 하자과 작업의 하자과 구분 된다<sup>90)</sup>. 여기서 하자가 있다는 것은, 완성된 일 또는 완성 전이기는 하지만, 이미 완성된 부분의 일이 계약으로 정한 내용대호가 아니고 사용가치 또는 교환 가치를 감소시키는 결함이 있거나 또는 당사자가 미리 정한 성질을 결여하는 것 등 불완전한 점이 있는 것을 말한다. 이러한 하자는 유형적인 일에 한하지 않으며, 무형의 일에도 있을 수 있다<sup>91)</sup>. 하자담보책임은 일반적으로 무과실 책임으로 이해되며, 참조로 우리 판례도 같은 입장이다<sup>92)</sup>. 그럼 아래에서부터는 선박수리자의 하자담보책임

88) 윤석찬, 앞의 글, p.7 (재인용)

89) 이은영, 앞의 책, p.518

90) 이은영, 앞의 책, p.520

91) 김주수, 앞의 책, p.396

92) 김주수, 앞의 책, p.396; 담보 책임에서 채무자의 과실을 문제삼지 않은 이유는 유상 계약에서는 무엇보다도 양 당사자의 급부가 등가의 균형을 이뤄야 한다는 점에서 찾을 수 있다고 한다.



에 관하여 규정하고 있는 본 계약의 제7조 보증 조항에 대하여 검토하여 보도  
록 하자.

제7조(a)에서부터 (c)항까지는 먼저 선박 수리자 또는 그의 하도급자에 의하  
여 이행된 공사 및 공급된 자재는 보증되어야 한다고 함으로써 보증 범위를 규  
정한다. 다음으로, 보증 조항에 따라 결함에 대한 통지가 공사 완료일로부터  
Part I Box13에 기입된 시간 내 이뤄 졌을 때, 선박 수리자는 재인도 시, 또는  
수리 완공 시에 존재하고 있는 수리된 자재, 장비, 그리고 Workmanship에 있어  
서 책임을 진다고 한다. 만약, 그 결함이 원인이 되어, 선박 또는 그 구성품의  
훼손이 발생하였을 경우에, 선박 수리자의 수리 범위는 그 결함의 직접적인 결  
과로 훼손된 부분까지 확장된다고 한다.

먼저 본 보증 조항에서 보증의 범위와 관련하여서 살펴보자. 하자는 선주의  
재료, 지시나 선박 수리자의 악의나 묵비에 기인한 것이 아닌 것이어야 한다.  
그리고 이에 대한 입증 책임은 선박 수리자에게 있을 것이다<sup>93)</sup>. 선박 수리자가  
선주 측이 제공한 재료 또는 그 지시가 부적당함을 알았다면 선주 측에 신속히  
고지할 의무가 있으며, 이를 게을리 할 때에는 하자 담보 책임을 이행하여야 할  
것이다.

한편, Workmanship이란, 작업자의 기량을 의미하는 말로, 도급 계약의 목적인  
일의 완성에 영향을 미칠 수 있는 작업의 하자 또한 하자담보책임의 내용이 된  
다. Workmanship의 정도는 선박 수리 계약의 해당 공사를 수행하는데 객관적으  
로 필요한 기능, 역량을 갖추고 최선을 다하여, 현재 기술 수준으로서 요구되는  
정도로서 이행하면 충분할 것이다<sup>94)</sup>.

---

(이은영, 2005)

93) 이은영, 앞의 책, p.521

94) 예를 들자면 용접을 수행하는데 있어 용접공(Welder)이 각 선급에서 요청되는 자질을 갖추어  
자격증을 받은 자(Cerified or qualified by Class) 인지 또는 선박 수리 공사에 투입되는 인  
력이 각 해당 기술 작업에 적절한 이론적 지식을 갖추고 일정한 경력을 지닌 자(Skilled  
worker, unskilled worker or engineer)인지 여부 등이다.

Workmanship과 관련된 판례로는, 1971년 영국의 High Court에서 Donaldson 판사는 Gotaverken 조선소와 Westminster Corporation과의 소송에서, Workmanship의 의미를 넓게 해석하여 설계 부분도 Workmanship의 일종으로 본 사례가 있다<sup>95)</sup>. 이에, 선박 수리자는 대형 선박 수리 공사를 수행하게 되어, 설계 작업까지 하게 된다면, 설계 작업 오류로 인한 훼손, 결함 부분까지 하자 보증하여야 할 것이다. 우리나라의 선박 수리자의 경우, 조선소에 비하여 영세한 경우가 많으므로, 이에 대한 부담을 사전에 예방할 필요가 있을 것이다. 즉, 도면 작업 범위를 선주 측의 작업으로 하는 등의 조치가 필요하다고 생각된다.

두 번째로 담보 책임의 기간과 관련하여, 검토하여 보자. 실무상으로는 선박 수리 계약 시 담보 책임의 존속 기간에 대하여 일률적이지는 않으나, 선박 수리는 보통 국소적으로 이뤄지기 때문에 선박 건조 계약과 달리 1년이 아니라, 보통 3개월~6개월까지로 한다. 우리 민법에서는 제9절 도급에서 제670조에 담보 책임의 존속 기간으로서 하자의 보수, 손해 배상의 청구, 계약의 해제는 목적물의 인도를 받은 날로부터 1년 내에 하여야 한다고 규정 한다<sup>96)</sup>. 사실 이 기간은 각 선박 수리 계약의 규모에 따라 양 당사자가 잘 협의 하면 될 것이다.

다음으로 본 계약서에서는 하자로 선박의 훼손 또는 그 구성품의 훼손이 발생 하였을 경우, 하자 보수 범위로 하자의 직접적인 결과로서 훼손된 선박 부분의 수리 및 교체 까지 확장된다고 규정하고 있다. 선박의 특성 상 재 인도 후 하자 담보 책임이 발생 할 시, 철구조물인 선박의 특성 상, 부식으로 인해 선주 측의 통지가 늦어진다면, 선박 수리자는 보수 공사 범위가 넓어지는 손해를 볼 수 있다<sup>97)</sup>. 이로, 보증 조항에 있어서, 하자의 발견 후 24시간 이내 선박 수리자에게 통보할 것을 요청하는 조항을 추가한다면 그러한 손해를 방지 할 수 있을 것이

95) 김연신, 위의 책, p.137

96) 이러한 하자담보책임에 기한 보증기간은 제척기간이라고 한다.(이은영, 2005)

97) 철의 특성 상, 부식, 용접 불량 등의 하자가 있을 경우, 시간의 경과에 따라 그 정도가 심해지기 때문이다.

다. 예를 들자면 아래와 같다.

The Owners shall notify the Contractors in writing accordingly to Clause 13 BIMCO Notices Clause of any defects for which claim is made under this guarantee as promptly as possible, not later than 24hours from the discovery thereof. The Owner's written notice shall describe the detailed nature as ascertainable extent of the defects. The Contractors shall in any event have no obligation in respect of any defects, unless notice of such defects is received by the Contractors not later than 7days after expiry of the Warranty Period.

사실, 선박 수리자의 입장에서, 선박의 재인도 후 발생한 결함에 대한 통지를 수령하였을 때, 통지가 출항일로부터 최소 2개월 이후에 이뤄졌다면, 그 결함이 재인도 후 선원 측의 과실에 기인하여 발생한 사용상의 하자가 아닌, 시공 상의 하자로서 선박 수리자의 하자 담보 범위가 맞는지 그리고 그 결함이 추가 훼손을 야기 하였다면, 그 결함이 야기한 직접적인 결과가 어디까지인지를 확인하고 주장하는데 많은 어려움이 있다. 또한 선박은 거대 구조물이기 때문에, 생각보다 많은 수리비용이 요구되기도 한다. 현실적으로, 통지된 하자 및 결함에 대한 책임과 관련한 입증은 운송 수단인 선박의 특성에 비추어 불가능하다. 통지 수령 후, 선박에 승선하여 검사하기도 어렵거니와 일정 시간이 이미 소요되었으므로, 결함이 야기한 추가 훼손에 대한 경과 자료도 확보할 수 없어 선주 측의 자료에 의존하여야 하기 때문이다. 이에 선박 수리자가 취해야 할 최고의 조치는 선박 재인도 시, 선주 측에 제출하는 공사 완료 보고서 작성 시 이행한 공사에 대한 사진을 첨부하여 최대한 구체적이고 상세하게 작성하고, 선주 측 대리인인 선박 감독관과 완료된 공사와 미완료되거나 결함이 있어 추후 다시 시행해야 할 공사 범위를 명확히 해두는 것이다.

다음으로 제7조 (d)항에서는 본 조항에 의거하여 선주가 통지한 결함이 하자 담보 범위에 속하여 선박 수리자가 책임을 부담할 경우에 대하여 규정한다. 통상적으로 결함이 발견 되었을 경우, 하자 담보 책임이 있는 자가 직접 이를 개선, 보수하지만, 선박의 경우, 해운 산업의 특성 상 선박 수리자가 위치한 장소로 적시에 선박을 이동시키는 것이 현실적으로 쉽지 않다. 이에 본 계약서에서는 선주가 계약 당사자인 선박 수리자가 아닌 제3의 선박 수리자로 하여금 이를 이행하게 할 수 있는 길을 열어두고 있다. 선박 건조 계약<sup>98)</sup>에서도 유사한 이유로 보증 조항에 마찬가지로 본 조항과 동일한 내용을 담고 있다. 선주가 제3의 수리자가 개선, 보수 공사를 완료 한 후 청구한 비용을 선박 수리자에게 통지하면 선박 수리자는 이에 대한 비용을 지급함으로써 보증 책임을 다하게 될 것이다. 그러나 이 경우, 선박 수리자는 선주가 선택한 제3의 수리자가 자신이 동일한 공사를 이행하였을 때보다 더 높은 수리 비용을 청구 하였거나 또는 환율, 물가의 차이가 큰 다른 국가에서 보수 공사를 이행하여 본의 아니게 지나치게 많은 비용을 지출할 수 있는 위험에 처할 수 있게 된다. 이러한 위험으로부터 선박 수리자를 보호하고자 선주는 제3의 수리자로 하여금 공사 계약 전에 선박 수리자에게 타 조선소나 공장에서 수리 작업을 이행하겠다는 의향과 예상 가능한 보수 비용을 사전 통지할 의무를 지닌다. 이에 대하여 선박 수리자는 별다른 이유없이 이에 대한 동의를 지체하여서는 아니 된다. 또한 통지받은 수리 비용이 자신이 공사를 이행할 경우 예상되는 비용을 상회할 경우 이에 대하여 선주가 비용을 최소화 할 수 있도록 협조할 의무가 있다. 선주 또한, 선박 수리자의 수리 비용을 초과하지 않도록 노력해야 할 것이다. 선주가 제3의 수리자를 통하여 보수 공사를 이행한 경우에는, 수리자는 이행된 공사에 대하여 보증 의무는 당연히 없다고 볼 수 있다. 반면, 본 계약서에서는 선박 수리자가 직접

98) However, if it is impractical to bring the VESSEL to the Shipyard, the Buyer may cause the necessary repairs or replacements to be made at another place suitable for the purpose, provided that in such event, the BUILDER may forward or supply replacement parts or materials to the VESSEL under the terms of F.O.B., port of the country where they are to be purchased, unless such forwarding or supplying thereof to the VESSEL would impair or delay the operation or working schedule of the VESSEL

김연신, 위의 책, pp.142-143

이행한 보수 공사에 있어서는 보증 조항에 따라 Part I Box13에 기입한 기간만큼 다시 보증을 제공하여야 한다고 규정하고 있다<sup>99)</sup>. 선주는 하자의 보수를 위하여 보수 공사가 이행될 장소로 선박을 이동시키고 공사를 시작할 수 있도록 선박을 준비하는데 그 비용과 책임을 부담 한다.

우리 민법에서는 이와 관련하여 제9절 도급에서 제667조 수급인의 담보 책임 규정을 두고 있다. 완성된 목적물 또는 완성전의 성취된 부분에 하자가 있는 때에는 도급인은 수급인에 대하여 상당한 기간을 정하여 그 하자의 보수를 청구할 수 있으나 중요하지 않은 하자인 경우 그 보수에 과다한 비용을 요할 때에는 그러하지 아니하다고 한다. 또한 도급인은 하자의 보수에 갈음하여 또는 보수와 함께 손해 배상을 청구할 수 있다고 규정하고 있다. 하자가 중요한 것인가의 여부는 선박의 특징, 감항성에 영향을 미치는 여부, 기타 객관적인 사정에 의하여 판단되어야 할 것이다. 또한 선주는 하자의 보수 또는 손해배상청구권을 선택하여 행사할 수 있는데, 이미 상당한 기간을 정하여 이미 하자의 보수를 청구하였다면, 그 기간이 지나기 전에는 손해배상청구권을 행사할 수 없을 것이다<sup>100)</sup>. 도급인이 하자의 보수에 갈음하여 또는 보수와 함께 손해 배상을 청구할 수 있다고 제677조 2항에서 규정하고 있는 점은, 본 계약서에서 선주가 제3자를 통해 이미 하자 보수를 이행하고 그 비용을 선박 수리자에게 청구할 수 있음을 규정한 바와 같다고 볼 수 있다. 그러나 우리 민법에서는 보수와 함께 손해배상청구권도 청구 가능하다고 하고 있는 반면, 본 계약서에서는 선박 수리자가 발생한 하자 보수 비용과 교체 비용을 직접 지불하거나 보상하는 것으로서 그 책임을 다한다고 하고 있기 때문에, 손해배상청구권은 포함하지 않고 있는 것으로 사료된다. 다시 돌아와 우리민법에서 논하는 하자 보수와 함께 배상

99) 예를 들어, 보증기간을 6개월로 하기로 함에 동의 하였다면, 보증기간이 만료되는 6월달 말일에 통지된 하자에 대하여서는, 그 하자가 개선, 보수된 날로부터 다시 6개월의 보증 기간이 발생하는 것이다. 본 계약서에서는 별다른 규정이 없으나, 다른 계약서에서는 통상적으로 보증 기간이 불합리하게 길어지는 것을 방지하고자, 위와 같이 하자 보수가 이뤄진 날로부터 다시 보증 기간의 발생을 규정하면서, 그 보증 기간은 재인도 날로부터 12개월을 초과할 수 없다고 하여 이에 대하여 선박 수리자를 보호하고 있다.

100) 김주수, 앞의 책, p.398

청구하는 손해란, 하자 보수를 하더라도 남게 되는 손해를 말한다<sup>101)</sup>.

만약, 선박 수리 계약의 목적 달성이 불가능한 중대한 하자일 경우에는 선주는 하자의 보수가 아닌 계약의 해제권을 행사 할 수 있을 것이다.

## 8) 계약의 중지, 중단(Disruptions)

제8조 중단(Disruptions)은 선박 수리자의 책임 없는 사유로 말미암아 계약의 이행이 지체 되었을 때, 선박 수리자의 책임을 면책하는 조항이다. 본 조에서는 먼저 선박 수리자의 책임 없는 사유로서 8가지의 불가항력(Force Majeure)에 대하여 규정한 후, 선주 측에 기인한 사유로서 5가지를 규정하고 있다. 먼저, 불가항력부터 살펴본다.

계약의 이행 의무는 계약의 가장 중요한 가치가 되기 때문에 ‘불이행해도 괜찮음’ 상황을 설정하는 것은 쉽지 않다. 하지만 당사자의 통제 범위를 벗어난 각종의 사태가 발생해 현실적으로 계약의 이행이 불가능한 경우에까지 그 이행을 요구하는 것은 부당하다는 인식으로 발전한 것이 바로 불가항력의 개념이다<sup>102)</sup>. Force Majeure의 일반적인 효과로는 채무이행의 기한을 연장받는 것이 대개의 경우이며, 만약에 상황이 극단적으로 나빠지는 경우에만 계약이 해제되는 것으로 본다. 따라서 기한이 연장되는 효과는 손해배상액의 예정을 지불하지 않는 것으로 나타난다<sup>103)</sup>.

본 계약서에서는 (1)천재지변, (2)정부의 요청, 통제, 개입 요구 또는 간섭, (3)전시 상황, 전쟁의 위협 또는 준 전시 상황(Warlike operation), 테러 또는 그 결과, (4)폭동, 내란, 봉쇄 또는 금수 조치, (5)전염병, (6)지진, 산사태, 홍수 또는 기타 기상이변, (7)파업, 직장 폐쇄 또는 이와 유사한 노동 쟁의 행위(계약자, 하

101) 이은영, 앞의 책, p.523

102) 한국원자력재단, 앞의 책, p.77

103) 김연식, 앞의 책, p.110

도급자의 행위에만 한하지 않고 일반적인 범위에서의 행위를 포함), (8)화재, 사고, 폭발(선박 수리자의 조선소 외 기타 장소도 포함) 의 총 8가지 사유를 열거하고 있다.

다음으로 기타의 경우라 하여, 선주 측에 기인한 사유로서 (1)상당한 시간 이내 선주와 선주 규제 단체의 기술 정보의 검토 및 승인 불이행, (2)제5조(b)(iii) 지불 규정에 따른 공사의 중단, (3)제4조(a)(i) 인도 규정에 명기된 조건에 따라 선주가 선박을 인도하지 않았을 경우, (4)제3조(a)(ii) 선주 대리인 규정 위반, (5)제3조(b) 선주 직시공 규정의 위반, (6)선주 공급품의 인도 지연으로 인한 공사의 중단의 총 6가지이다. 이는 선주 측의 선박 수리자에 대하여 부담하는 의무 위반에 기인한 선박 수리자의 동시 이행의 항변권 행사로서 볼 수 있다. 쌍무 계약에 있어서 당사자 일방은 상대방이 채무를 이행하거나 이행의 제공을 할 때까지 자기 채무의 이행을 거절할 수 있는데 이를 동시 이행의 항변권이라고 한다<sup>104</sup>). 쌍무계약에서 각 당사자가 부담하는 채무는 “공여받기 위하여 공여한다” 라는 관계에 있으므로, 그 중 한 쪽 당사자에게 선이행하도록 하여 위와 같은 위험을 부담하게 하는 것은 쌍무계약의 위와 같은 내적인 구조에 적합하지 않게 된다. 이에, 쌍무계약에 있어서 기능상의 견련관계를 인정하여, 동시 이행의 항변권을 쌍무계약의 각 당사자에게 부여하고 있다<sup>105</sup>). 이러한 동시 이행의 항변권의 발생 요건은 쌍무 계약에 기하여 발생하는 대립적인 채무가 존재하여야 하는데 이 두 채무는 계약 목적상 서로 구속하는 관계에 있어야 한다. 또한 상대방의 채무가 변제기에 있어야한다. 이로 동시 이행의 항변권의 효과인 연기적 항변권으로서 상대방이 그 채무 이행을 제공할 때 까지 상대방이 가지는 청구권의 실현을 저지 할 수 있는<sup>106</sup>) 것이다.

이 점을 고려하여 5가지의 선주 측의 의무를 다시 살펴본다면, 선박 수리 계약의 목적인 수리 공사의 완료를 위하여서는, 선박 수리자가 요청한 기술 정보

104) 송덕수, 앞의 책, p.69

105) 양창수, 김재형, 앞의 책, p.81

106) 양창수, 김재형, 앞의 책, p.94

의 승인, 검토가 발주자인 선주 측에 의하여 공사 착수 전에 이뤄져야 선박 수리자는 해당 공사에 착수, 이행이라는 의무를 이행하여 공사를 완료 할 수 있을 것이다. 또한 제5조(b)(iii)에서는 선주 측이 계약에 따라 변제기에 도래한 대금지급의 의무를 이행하지 않았기 때문에, 선박 수리자는 이에 대응하여 공사의 중단을 할 수 있는 것이다. 세 번째의 경우, 선주는 당연히 선박 인도 시 본 계약서의 조항에 규정한 바대로 선박을 인도할 의무를 지는데 이를 이행하지 않았기 때문에 선박 수리자는 계약서 제4조(a)(i)가 충족될 때까지 공사의 진행을 하지 않을 수 있는 것이다. 네 번째로, 선주 대리인인 선박 공무 감독관은 제3조(a)(ii)규정에 따라, 적시에 효율적인 공사의 완공이 가능하도록 상당한 협조를 항상 제공할 의무가 있는데, 선박 기술 감독관에게 부여된 협조의 의무를 위반 하였을 때, 선박 수리자로서는 이에 대응하는 채무인 공사의 이행을 이 의무가 충족 될 때까지 중단할 수 있는 것이다. 사실, 협조의 의무를 위반하였는지 여부를 명확히 판단하기는 쉽지 않을 것으로 사료된다. 예를 들어, 공사 현장에서 선박 수리자가 이행 완료된 도장 작업에 대하여, 선박 기술 감독관에게 검사 요청을 하였을 때, 도막의 사소한 차이(품질에 크게 영향을 미치지 않을 정도)로 말미암아 재작업을 지시하는 등의 행태가 반복되어 공사의 지연이 예상된다면 선박 수리자의 입장에서는 협조 의무 위반을 주장할 수 있다하더라도, 상대방 측에서는 완벽한 품질을 주장하며 역으로 선박 수리자의 채무불이행을 주장할 수 있기 때문이다. 다섯 번째는, 역시 제3조(b)의 선주 측에 부여된 선주 직시공과 관련한 의무의 위반이 있을 경우, 선박 수리자는 이에 대응하여 공사를 중단할 수 있다는 것이다. 선주는 직시공을 하고자 할 때 선박 수리자에게 사전 통지를 통한 동의를 구하여야 하며, 선박 수리자의 공사에 지연 또는 방해로 야기하지 않을 의무를 부담한다. 이 의무 위반 시 역시 선박 수리자는 선주가 직시공 계약에 대한 동의를 요청하거나, 선주 직시공 업체에 의한 방해가 제거 될 때까지 공사를 중단할 수 있는 것이다. 여섯 번째는 선주 공급품의 인도 지연으로, 적시에 공사에 투입되어야 할 선주 공급품이 인도 되지 않는다면, 선박 수리자는 당연히 그 공정을 진행 할 수 없을 것이다. 이에 선박 수리자는 선주 공급품이 공급될 때까지 공사를 중단할 수 있다.



상기 살펴본 바, 선주의 의무는 공사의 완료라는 본 선박 수리 계약의 목적을 위한 선박 수리자의 선박 수리 공사 이행 의무와 견련관계가 있는 바, 선박 수리자는 연기적 항변권인 동시 이행의 항변권을 행사함으로써, 공사의 이행이라는 의무의 이행 거절을 통하여, 이행 지체 책임에서 벗어날 수 있는 것이다. 즉, 상기 5가지 사유의 효과 역시 기한이 연장되어 손해 배상액의 예정을 지불하지 않는 것이다.

그럼에도 불구하고 제8조(c)에서는 불가항력과 선주의 의무 불이행 시, 이행 지체 책임에서 면책되기 위한 단서 조항을 두고 있다. 선박 수리자는 계약 기간(공사 기간)의 연장을 요청할 수 있는, 공사 기간의 지연을 야기하는 사건의 발생을 주장하는 서면의 통지를 그 발생일로부터 2영업일 이내 선주에게 하여야 한다는 것이다. 또한 이 조항에 따른 사건의 종료일로부터 2일 이내 그 사건이 종료되었음을 알리는 통지를 선주에게 하여야 하며, 이후 가능한 즉시 연장되어야 하는 기간을 선주에게 통지하여야 한다. 영국법에 의하면 이러한 통지 의무 불이행에 따른 효과는 의심의 여지 없이 Force Majeure 발생에 따른 주장의 근거를 박탈한다고 보기 때문<sup>107)</sup>에, 선박 수리자는 불가항력 또는 선주의 의무 불이행 시 통지 의무를 잘 이행하여야 할 것이다.

## 9) 계약의 해제(Termination)

제9조에서는 제4조 인도, 재인도 그리고 선박의 인수에서 채무불이행을 이유로 한 해제 조건을 제외한, 계약의 해지에 대하여 규정하고 있다. 먼저 선박 수리자의 채무불이행 시 선주의 해제권 행사가 가능한 경우를 4가지로 한해 규정한다. 다음으로 선주의 채무불이행 시 선박 수리자의 해제권 행사가 가능한 경우를 3가지로 한하여 규정하며, 마지막으로 계약 당사자의 해제권 행사 사유 중 하나인 지급 불능의 상황에 대하여 정의한다. 이하에서는 선주의 해제권 행사와 선박 수리자의 해제권 행사 그리고 지급 불능의 상황에 대하여 차례대로 검토

---

107) 김연신, 앞의 책, p.132

하여 본다. 그리고 우리 민법의 도급 계약에 따른 해제권 규정까지 살펴보도록 하겠다.

### ① 선박 수리자의 채무불이행

계약의 해제란 일방당사자의 해제권의 행사에 의하여 계약관계를 예정보다 빨리 종료시키는 것을 말한다. 해제권은 일방당사자의 의사표시로서 계약을 해소할 수 있는 형성권이며, 그 형성권을 가진 사람을 해제권자라고 한다. 계약의 해제는 해제권자가 그 해제권을 행사함으로써 이루어지는 행위이다<sup>108)</sup>. 본 계약에서는 첫 번째로, 선박 수리자의 채무불이행 시, 선주는 서면으로 해제의 의사 통지를 함으로써 계약을 해제할 수 있다고 하며 4가지의 요건을 규정한다.

첫 번째 요건은 제9조(c)에 따라 선박 수리자가 지불 불능의 상태(Deemed Insolvency)로 간주 될 때 이다. 이와 관련하여 우리 민법에서는 수급인의 파산과 관련된 해제권을 규정한 조항이 없고 수급자 파산 시에는 채무자 회생 및 파산에 관한 법률 제335조, 제337조와 특히 같은 법 제341조를 적용<sup>109)</sup>한다고 한다.

두 번째로는 선박 수리자의 이행 지체와 이행 거절로 인한 해제권에 대하여 규정하고 있다. 선박 수리자의 법적 면책 사유 없이, 공사를 수행하지 않거나, 적어도 5일의 기간 동안 상당한 공사를 수행하지 않아, 선주가 계약자에게 제9조(a)에 따라서 계약을 해지하겠다는 서면 최고를 2일 전에 행하였음에도, 그 기간 동안 선박 수리자가 위반의 행위를 치유하지 않았거나 또는 공사를 이행하지 않을 것이라는 이행 거절의 의사를 명확히 표시한 때 선주는 본 계약에 따라 해제권을 행사 할 수 있다. 이와 관련하여 우리 민법에서는 법정 해제권으로서 이행 지체 책임(제544조)을 규정하는데 본 계약 조항과는 달리 채무자에 기

108) 이은영, 앞의 책, p.207

109) 송덕수, 앞의 책, p.333

인한 사유로 인한 이행 지체일 것을 명시하고 있지는 않다. 그러나 본 계약에서는 선박 수리자의 면책 사유 없이 이행하지 않음을 규정하고 있으므로 선박 수리자에게 기인한 사유로 이행을 지체하거나 이행이 없을 시에 이에 해당한다고 볼 수 있겠다. 만약 선박 수리자가 자신에게 기인하지 않은 사유로 이행 지체 또는 중단이 발생한 때에는 신속히 선주에게 제8조(c)에 따라 통지해야 할 것이다. 그리고 동조 제2항에서 채무자가 미리 이행하지 아니할 의사를 표시한 경우에는 최고를 요하지 아니한다고 하여 이행 거절에 대하여 규정한다.

세 번째로는 선박 수리자가 작업 변경서에 따라 Part I Box19에 기입한 재인도 종료일 또는 선주 측의 채무불이행으로 인해 제8조(a)(ii)에 의하여 조정된 종료일까지 본 계약서에 따라 재인도를 하지 않았을 경우 해제 할 수 있음을 규정한다. 본 규정에서는 선주가 해제의 의사 표시 전에, 이행의 최고를 하여야 하는지에 대하여서는 규정하고 있지 않다. 그러나 계약의 해제에서는 손해 배상의 경우와는 달리 해제의 발본성에 배려하여 채무자의 재고를 촉구한다는 의미에서 채권자가 이행을 최고할 것을 요구하고 있다<sup>110)</sup>는 점을 고려하여, 본 규정에는 없지만 선주는 해제의 의사표시 전에 선박 수리자에게 이행을 최고하여야 할 것이라고 생각한다.

네 번째로는 본 계약에 따른 선박 수리자의 책임 있는 사유로 공사 진행 중 선박의 훼손이 발생 하였을 경우, 그에 대한 상당한 수리 비용이 선박 수리자의 총 책임 제한 금액을 초과할 때이다. 이는 법정 해제권으로 우리 민법 제546조에서 규정하고 있는 이행 불능으로 인한 해제권 발생으로 볼 수 있을 것이다. 이행불능이란 채무자의 이행행위가 사회 통념상 불가능하다고 판단되어 채무자에게 그 이행을 기대할 수 없는 경우를 말한다. 채무자의 귀책사유 없는 이행 불능은 위험의 문제로 되어, 쌍무 계약의 경우에는 채무자 위험부담의 원칙에 따라 처리 된다<sup>111)</sup>.

110) 양창수, 김재형, 앞의 책, p.512

111) 이은영, 앞의 책, p.236

상기 4가지 사유로 선주가 계약을 해제하고자 할 시에는, 이미 이행된 공사에 해당하는 부분의 계약금액을 지급하여야 한다. 이는 쌍무계약에서 상대방의 이행지체를 이유로 계약을 해제함으로써 자기의 채무도 면하려는 자는 자기채무에 관하여 이행지체에 빠져서는 안되기 때문이다<sup>112)</sup>. 그러나 선주는 본 계약 조항 제6조(a)손해배상액의 예정에 따라서 지급이 도래한 금액과 본 계약에서 달리 배제하고 있지 않은 손실 금액과 선박 수리자에 지급하여야 할 금액을 상계할 수 있다. 그러나 손해배상액의 예정액과 계약의 해제로 선주가 입을 손실 금액이 계약자의 총 책임 제한 금액을 초과한다면, 선주는 계약 금액에서 지급하지 않은 금액을 지불할 책임에서 벗어난다. 이에 선주는 제5조(c)(iii) 선박 수리자의 유치권 조항에도 불구하고, 선박을 출항 시킬 수 있다.

## ② 선주의 채무불이행

다음으로 제9조(b)에서는 선주의 채무불이행으로 인한 선박 수리자의 해제권에 대하여 다룬다. 본 조항에서는 이에 대하여 선주가 지불 불능의 상태로 간주될 때, 그리고 지불 의무 이행을 지체하거나 이행 거절의 의사표시를 한 때, 선주의 책임 있는 사유로 선박 수리자의 재산에 손해가 발생하고, 상당한 예상 보수 비용이 선주 측의 총 책임 제한액을 초과 할 때의 3가지 사유를 들고 있다.

먼저, 선주의 지불 불능 상태는 앞서 선박 수리자의 지불 불능 상태 조항에 대응하는 조항인 바, 우리 민법에서는 제674조에서 도급인의 파산과 해제권에 대하여 규정하고 있다. 도급인이 파산선고를 받은 때에는 수급인 또는 파산 관재인은 계약을 해제할 수 있으며, 수급인은 일의 완성된 부분에 대한 보수 및 보수에 포함되지 아니한 비용에 대하여 파산 재단의 배당에 가입할 수 있다고 하나, 각 당사자는 계약 해제로 인한 손해의 배상을 청구 할 수는 없다고 한다. 사실, 선박 수리 계약기간은 보통 짧게는 1일부터 길게는 6개월 이상에 까지 이르지만, 대형 폭발 사고 혹은 선체 개조 공사로 진행 되는 공사 이외에는 장기

112) 이은영, 앞의 책, p.231

간 공사 계약은 사실 혼하지 않다. 이에, 계약 진행 중에 도급인이 파산하게 될 가능성도 사실 적다고 할 수 있다. 도급인의 재정 상태가 좋지 않다면, 수급인은 미리 그 정보를 알고, 견적 요청 시 청약을 하지 않음으로서 피할 수 있기 때문이다. 그러나, 정말 예기치 못한 사유로 인하여, 공사 중 선주가 파산하였다거나 공사 완료 후 결제 조건으로 공사를 완료한 후, 대금 결제 전 선주가 파산하였다면, 선박 우선 특권에 기하여 최우선 변제를 받을 수 있는 방법을 검토해 봐야 할 것이다. 이와 관련하여, 우리 상법에서는 제5절 제777조 제1항에서 최후 입항 후의 선박과 그 속구의 보존비, 검사비를 우선 특권으로 규정하고 있는바, 이에 따라 신속히 구제 수단을 모색해야 할 것이다. 외항선 이라면 선적국법을 우선 확인하여 자신의 채권이 선박우선평권이 맞는지 확인 후 법에 따라 구제 조치를 하여야 할 것이다.

두 번째로는 선주의 지불 의무 불이행 시, 선박 수리자의 해제권을 규정하고 있다. 법적인 면책 사유 없이 선주가 본 계약에 따라 변제기가 도래한 지불을 5일 간 이행하지 않음으로 선박 수리자가 제9조(b)에 따라 계약을 해제 할 것임을 서면으로 2일 전 통지 하였음에도 선주가 이를 이행하지 않거나 또는 계약을 이행할 의사가 없음을 명확히 표명한 때, 선박 수리자는 서면으로 통지함으로써 계약을 해제할 수 있는 권리를 가진다. 본 규정도 선박 수리자의 채무불이행 시 선주 측의 해제권 행사와 마찬가지로 이행 지체에 따른 해제권과 이행 거절에 따른 해제권을 구성하고 있다.

선주의 지불 채무불이행과 관련하여서는 앞서, 제5조(b)(iii)과 관련하여 살펴본다면, 공사의 진행 중 변제기에 도달할 지불금액이 있을 시, 선주가 변제일에 지불을 하지 않았다면, 그 금액에 대하여 Part I Box17에 기입된 비율에 따른 이자도 함께 지불을 하여야 한다. 또한 누적된 이자와 함께 미지불된 금액을 변제일로부터 제3영업일 이내 지불하지 않는다면, 선박 수리자는 지불의 이행이 있을 때까지 공사를 중단할 수 있다. 이후 변제일로부터 제5영업일 까지도 지불

의 이행이 이뤄지지 않는다면, 선박 수리자는 본 조의 규정에 따라 2일 전 서면으로 해제를 할 것임을 통보하고, 본 계약을 해제할 수 있을 것이다.

세 번째로는 공사 진행 중 선주의 책임 있는 사유로 선박 수리자의 재산에 손해가 발생한 경우, 그 손해에 대한 상당한 예상 보수 비용이 선주의 총 책임 제한 금액을 초과할 때, 선박 수리자는 해제 할 수 있음을 규정하고 있다. 여기서 말하는 선주의 책임 있는 사유란, 제6조(b)(i)(3)에서 규정한 선주 또는 선주의 책임 있는 자의 과실, 중과실 또는 고의적인 채무불이행이라 할 수 있겠다. 선주의 책임 있는 자란 선주의 대리인인 공무감독관, 선장, 선원, 기타 선주 측의 고용인 또는 선주에 의하여 고용되거나 수급 받은 하도급자를 포함 할 수 있을 것이다.

전술한 3가지의 사유로 선박 수리자가 계약을 해제할 시, 본 계약에서 달리 배제하고 있지 않다면 선박 수리자는 계약의 해제로 인해 발생 할 수 있는 하도급자에 대한 책임 또는 선박 수리자가 입을 수 있는 손실 및 기타 발생 가능한 것과 확정되지 않고 미결 상태인 금액, 그리고 선박의 유치와 관련된 비용을 포함한 해제일까지 계약 금액 중 이행된 공사에 해당되고 지급되지 않은 금액에 대하여 청구할 권리를 가진다. 그러나 항상 선주의 총 책임제한 금액에 따라야 한다고 함으로 그 한도에 제한을 두고 있다. 한편 우리 민법에 따를 시에는 선주 측의 중과실, 고의의 경우에는 책임 제한이 인정 될 수 없을 것이다.

### ③ 지급 불능

마지막으로 본 규정에서는 선박 수리자와 선주 측의 지급 불능의 상황에 대하여 정의한다. 즉, (1)채권단 자율 협약을 맺거나 행정적인 절차에 따르거나 또는 합병이나 구조 조정의 목적을 제외한 청산의 경우 또는 (2)저당권자가 지급 불능에 빠진 당사자의 사업장 또는 자산을 취득하거나 그 사업장 또는 자산의 처분을 위하여 파산 관재인이 임명된 경우 또는 (3)상대방이 지급 불능의 위협에

빠진 당사자와 관련하여 상기 (1) 또는 (2)의 상황이 발생 할 것이 임박하여 신용도의 유지와 그리고 또는 적절한 보증의 제공이 가능하지 않다고 파악하여 지급 불능의 위험에 빠진 당사자에게 통지한 경우 지급 불능의 상태에 빠진 것으로 간주 한다. 이 경우, 각 당사자는 서면으로 통지함으로써 계약을 해제 할 수 있다.

이상, 본 계약서에 규정하는 선박 수리자와 선주의 각각 상대방의 의무 위반으로 행사 가능한 해제권에 대하여 살펴보았다. 또한 본 계약에서 부여하는 해제권은 우리 민법에서도 법정 해제권으로 규정하고 있는 내용이 있었음을 알 수 있었다. 그러나 이 외에도 우리 민법에서는 제9절 도급에서 제668조에 도급인의 해제권과 제673조에 완성 전의 도급인의 해제권에 대하여 규정한다. 먼저 제 668조의 규정부터 살펴본다.

#### ④ 우리 민법에 따른 도급 계약에서의 해제권

제668조는 도급인이 완성된 목적물의 하자로 인하여 계약의 목적을 달성 할 수 없는 때에는 계약을 해제할 수 있다고 규정하고 있다. 완성된 목적물의 하자라 함은 채무자의 채무의 불완전이행으로 볼 수 있을 것이다. 불완전 이행이라 함은 채무의 이행으로서 급부가 행하여졌으나, 그 급부가 불완전한 경우를 의미한다. 민법 제390조 채무불이행과 손해배상에서 채무자가 채무의 내용에 좇은 이행을 하지 아니한 때에는 채권자는 손해배상을 청구 할 수 있다고 하여 불완전 이행에 대한 손해배상을 인정하고 있다<sup>113)</sup>. 이에 더하여, 제668조는 도급 계약의 특성 상 목적물은 일반 물품 매매 계약에서의 목적물과 다른 부대체물인 점을 감안하여, 채무의 불완전이행 시 특별히 해제권을 인정한 것으로 보인다. 이로, 선주는 선박 수리 공사 완료 후 선박의 심각한 하자가 있을 경우, 해제권을 행사할 수 있을 것이다. 그러나 그 하자의 정도가 사소한 정도라면 수급인의 하자 담보 책임에 따라 그 보수 또는 손해 배상을 청구하여야 할 것이다.

113) 김형배, 앞의 책, p.225

도급 계약에 있어서, 해제권을 행사 할 수 있는 하자의 정도<sup>114)</sup>에 대하여서는 하자가 있는 부분이 계약의 목적물인 선박의 핵심적인 부분인가 아닌가를 고려해야 할 것이다. 일례로 영국 왕좌 재판소(Queens Bench Division)은 요트의 제작물 공급 계약을 두고, 사양서와 일부분이 일치 하지 않음을 이유로 들어 계약 해제를 청구한 OLLE ANDERSON trading as Nordic Marine 사건에서, 계약 당사자가 사양서를 계약의 일부로 함에 동의하고, 목적물은 사양서와 일치하여야 한다고 하였다면 하자가 발생한 부분이 그 목적물을 식별, 특징 지을 수 있는 핵심적인 부분인지 아닌지에 따라서, 위반으로 계약의 해제가 인정되는 Condition 인가 아니면 계약의 해제가 인정되지 않는 부수적인 Warranty로 구분된다고 보았다. 또한 핵심적인 부분인지 아닌지에 대하여서는 계약 당사자가 하자가 발생한 부분을 계약 목적물의 중요사항으로 인지하고 있는지 여부를 살펴보아야 한다고 하였다<sup>115)</sup>.

다음으로 우리 민법에서는 제673조 완성 전의 도급인의 해제권이라 하여, 수급인이 일을 완성하기 전에는 도급인은 손해를 배상하고 계약을 해제할 수 있다고 하고 있다. 이 경우 채무자의 채무불이행이 채무자의 귀책사유에 의할 것이 요구되는지가 문제되는데, 법정해제권의 발생 원인에 대한 최근의 새로운 이론 및 제도에 따르면, 해제는 채무자의 귀책사유를 전제하지 않는 급부장애의 청산제도로써 이해되고 있다. 이로 해제는 계약관계의 유지를 기대할 수 없거나 계약관계를 존속 시키는 것이 무의미한 경우에 인정될 수 있는 제도로 보아서 채무불이행에 대한 채무자의 귀책사유를 반드시 그 요건으로 하지 않는다고 본다<sup>116)</sup>.

이 외에도 선주 측의 수령 지체, 사정 변경의 원칙에 의한 해체권의 발생 등

114) 대법원 1996.7.9 선고 96다14364, 영상물제작공급계약(일종의 도급)에서 수급인의 시사회 개최 의무는 부수의무 위반으로 계약을 해제할 수 없다고 하였다.

115) OLLE ANDERSON trading as NORDIC MARINE, No.[2002]EWHC 943 (QB); 최준선, 『국제거래법』, (삼영사, 2015), p.306

116) 정광수, 「민법 제673조 상 도급인의 해제권에 관한 고찰」, 『강원법학』 제46권, (2015.10), pp.595-596 (재인용)



이 가능하겠으나, 사정 변경의 원칙에 의한 해제권의 발생의 가능성은 비교적 계약기간이 단기인 선박 수리 계약의 특성을 감안하여 본다면 낮다고 생각된다. 그러므로 선주 측의 수령 지체로 인한 해제권에 대하여서만 간단히 살펴보자. 채권자지체제도는 채무자의 이행의 제공이 있음에도 불구하고 채권자의 장애행태로 인하여 채무이행이 실현될 수 없는 경우에 성실한 채무자를 보호하기 위하여 마련된 제도이다. 이 제도는 이행을 제공한 채무자의 채무를 면제시키는 것은 아니고, 오로지 채무자의 주의 의무 또는 책임을 경감 시키거나 또는 그 부담을 완화시키는 것을 취지로 한다<sup>117)</sup>. 예를 들자면 선박 수리 공사가 완료 되었음에도 불구하고, 재인도일에 선주 측이 대금 지급을 하지 못하여 선박이 수리자의 수리조선소에 있게 된 경우, 조선소는 이와 관련하여, 그 기간 중 발생한 손, 망실에 대한 책임을 지지 않는다는 규정을 계약에 삽입하는 것이다. 채권자의 경우, 수령을 지체하였다고 하더라도 기본적으로 채무불이행 책임을 부담하지는 않는다<sup>118)</sup>. 그러나 선박 수리 계약과 같은 도급 계약에서는 수령 의무를 인정하는 것이 내용상, 신의칙상 타당할 경우에 예외적으로 수령의무 위반으로 인한 손해 배상 책임과 해제권의 발생이 문제 될 수 있다고 한다<sup>119)</sup>.

## ⑤ 소결

이상 본 절에서는 각 계약 당사자에게 기인한 사유로 인한 해제권을 살펴보았다. 우리 민법을 준거법으로 할 시, 선박 수리자 혹은 선주의 중과실, 고의에 의하여 상대방에게 손해를 입혔을 시에는 책임 제한을 주장할 수 없다는 것에 유의하여야 함도 알 수 있었다. 나아가, 우리 민법에 따를 시에는 선주는 선박 수리자의 과실, 중과실, 고의 없이도 일정한 요건이 갖춰진다면 제668조에 따른 도급인의 해제권과 제673조에 따른 완성 전의 도급인의 해제권도 행사 가능하다는 것을 알 수 있었다.

117) 김형배, 앞의 책, p.227

118) 김형배, 앞의 책, p.227 (재인용)

119) 김형배, 앞의 책, p.227

## 10) 보험

제10조에서는 선박 수리자의 보험 가입과 선주 측의 보험 가입에 대한 내용을 규정하고 있다. 본 계약서의 해설에 따르면 양 당사자는 이 계약과 관련하여 발생 할 수 있는 모든 잠재적인 책임을 포괄할 수 있도록 본인과 제3자를 대상으로 하는 보험을 유지하고 보험료를 지불하여 계약을 유지하여야 하며, 선박수리자는 “선박수리업자배상책임보험”을, 선주는 P&I보험과 선체보험(Hull & Machinery 보험) 그리고 전쟁보험을 유지하고 효력을 유지 하여야 한다<sup>120)</sup>고 한다. 이에 대한 증거로 양 당사자는 상대방 측의 요청이 있을 시에 보험 증서 사본을 제시할 수 있어야 할 것이다. 본 절에서는 먼저 선박수리업자배상책임보험을 살펴보고 다음으로 P&I보험, 선체보험, 전쟁보험을 간략히 살펴보자.

### ① 선박수리업자배상책임보험

먼저, 선박수리업자배상책임보험은 영업배상책임보험<sup>121)</sup>의 한 종류이다. 선박수리자가 선박수리라는 업무 수행 중에 발생한 사고로 물적 손해, 인적 손해가 발생하였을 경우에 이에 대한 손해 배상을 담보하는 보험이다. 우리나라에서는 이 보험을 인수하는 보험사가 많지 않고, 선박수리업자도 보험 계약 체결을 꺼리는 편이다. 그 이유는, 선박 수리 공사가 단기간에 이뤄지고 공사규모가 소규모인 반면, 담보하여야 하는 위험<sup>122)</sup>은 크기 때문에 매출에 비하여 보험료가 높

120) This Clause requires each party to effect, maintain and pay the costs of its own insurance and third party cover up to the extent of all potential liabilities arising under the contract. The contractors are required to effect and maintain what is generally known as "ship repairers liability insurance", while the owners must effect and maintain P&I insurance, hull and machinery insurance and war risks insurance. Both the owners and the contractors must at the request of the other party make available copies of insurance policies to evidence the required insurance cover.

121) 영업배상책임보험이란 피보험자의 영업 내지 사업과 관련된 사고로 타인에 가한 손해에 대하여 배상책임을 짐으로써 입은 손해를 보상하는 보험으로서, 피보험자의 대리인 또는 그 사업감독자가 제3자에 대하여 부담하는 배상책임도 보험 목적에 포함한다. 단, 피보험자의 대리인 또는 사업감독자의 제3자에 대한 책임은 피보험자가 영위하는 사업과 관련하여 발생한 것으로 제한되며 사업과 관련없이 제3자에게 가한 손해에 대해서는 보험자는 보상책임이 없다.

김은경, 「영업배상책임보험의 법적 접근」, 『법학논고』 제38집, (2012.02), p.400

122) 선박수리업 특성 상 화기 작업 시 폭발 사고 또는 Chemical Tanker의 경우에는 폭발 사고 뿐만 아니라 동시에 화재 사고의 위험도 크기 때문이다.

게 책정되기 때문이다. 앞서 선박수리업의 실태에서 살펴보았듯이, 현재 우리나라의 수리업자는 상당수 영세업자이기 때문에 사실 높은 보험료를 낼 경제적 여건이 안되는 것도 또다른 이유다. 하지만 해양플랜트, LNG선 및 기타 고부가가치 선박 수리를 유치하기 위하여서는 메이저급 선주들의 요구 사항인 선박수리 회사의 영업배상책임보험 가입이 필요할 것이다. 아래에서부터는 선박수리업자배상책임보험에서 보상하는 손해를 국내 H보험사의 ‘선박수리업자 특별약관’과 보통법 국가인 국외 A보험사 호주 법인에서 제공한 약관을 참조하여 검토하여 보자.

먼저, 국내 선박수리업자배상책임보험의 특별 약관<sup>123)</sup>에서 보상하는 손해는 아래와 같이 총 7가지이다.

제1조 (사고)이 특별약관에 있어서 회사가 보상할 보통약관 제10조(보상하는 손해)의 사고라 함은 피보험자(보험대상자)가 선박수리작업(이하 작업이라 합니다)의 수행 또는 작업의 수행을 위하여 소유, 사용, 관리하는 아래에 기재된 시설(이하 시설이라 합니다)로 생긴 아래의 사고를 말합니다.

1. 피보험자(보험대상자)가 수리하기 위하여 보관, 관리 또는 작업항에서 100마일 이내의 해면에서 시험 운항하는 선박에 손해를 입히는 사고
2. 시험운항중이 아닌 항해중의 선박을 제외하고 위 이외의 피보험자(보험대상자)가 수리작업중인 선박에 손해를 입히는 사고
3. 제1항 또는 제2항의 선박에 적재된 또는 하역되어 있는 화물이나 기타 재물에 손해를 입히는 사고
4. 수리의 목적으로 선박에서 분리하여 피보험자(보험대상자)가 보관, 관리 중 생긴 기계, 장치에 손해를 입히는 사고 (피보험자(보험대상자)의 구내와 선박간 또는 피보험자(보험대상자)의 구내와 전문수리업자나 제조업자의 구내간 운반

123) 자세한 사항은 현대해상화재보험 영업배상책임보험 선박수리업자 특별약관 참조

중 발생한 사고를 포함합니다.)

5. 제1항, 제2항, 제3항, 및 제4항 이외의 재물에 손해를 입히는 사고
6. 타인의 신체의 장해를 입히는 사고
7. 잔해의 제거 중 발생하는 사고

이와 비교하여, 호주 A보험사의 보상 범위는 보다 구체적이다. 먼저, 본 약관은 선박수리사업 중 보험기간 내 발생한 사고에 대한 책임으로서 보상 내용에 대하여 전술한 국내 H보험사 약관의 7가지 사항 외에 Additional benefits라 하여 별도 6가지 사항에 대하여 일정한 금액을 한도로 보상할 수 있음을 규정하고 있다. 그 6가지 사항을 살펴보면 먼저 미화 5만불을 넘지 아니하는 한도에서 이뤄지는 선종, 중량톤수, 치수를 변경하는 개조 또는 연장 공사를 포함하는 건조 공사 성격의 선박 수리 공사를 담보한다고 한다. 이와 관련하여 국내 H보험사의 약관에서는 회사의 배서에 의한 동의 없이 수행한 선박의 용적, 선복량 또는 선형의 변경 작업으로 생긴 손해에 대한 배상책임은 보상하지 않는다고 한다. 다음으로 선박수리공사와 직접적으로 관련이 없는 잡화 및 선용품의 공급과 관련하여 발생한 사고책임을 미화 10만불을 한도로 담보한다. 또한 직원, 이사, 파트너 등 개인재산에 대하여 발생한 손해에 대한 책임과 선박수리공사에 투입할 것을 목적으로 단기로 조달한 장비와 기계에 손상, 손해가 발생하였을 경우 발생하는 책임도 담보한다. 그리고 보조적인 선박 가치 또는 검사 서비스와 관련한 오류, 누락에 대한 법적 책임도 포함되며, 작업 상의 하자로 인한 손해에 대한 개선과 관련한 책임도 담보 한다<sup>124)</sup>.

다음으로 선박수리업자배상책임보험에서 보상하지 아니하는 손해에 있어서, 국내 H보험사와 호주 A 보험사의 내용은 거의 같은 것으로 사료된다. 이에 국내 H보험사의 약관을 기준으로 총 33가지를 보상하지 않는 손해로 규정하고 있

---

124) 자세한 사항은 <http://allianzmarineandtransit.com.au>, Ship Repairers' Liability Insurance p.12 참조

는 바, 이 중 선박수리업과 관련하여 특징적인 약관만 살펴보면 아래와 같다.

## 제2조 (보상하지 아니하는 손해)

회사는 아래의 사유로 인한 손해는 보상하여 드리지 아니합니다.

4. 피보험자(보험대상자)가 소유, 점유, 임차, 사용하거나 보호, 관리, 통제(원인에 관계없이 모든 형태의 실질적인 통제행위를 포함합니다)하는 재물이 손해를 입었을 경우에 그 재물이 대하여 정당한 권리를 가진 사람에게 부담하는 손해에 대한 손해배상책임. 그러나 제1조 제1호내지 4호의 재물손해는 보상합니다.

23. 티끌, 먼지, 석면, 분진 또는 소음으로 생긴 손해에 대한 배상책임

25. 설계의 결함으로 생긴 손해에 대한 배상 책임

26. 충돌배상책임, 예인배상책임 또는 피보험자(보험대상자)(피보험자(보험대상자)의 방계회사와 종속회사를 포함합니다)가 소유, 운항하는 선박의 항해로 생긴 손해에 대한 배상책임

27. 피보험자(보험대상자)가 보관만의 목적으로 수탁받은 선박 또는 선박으로 생긴 손해에 대한 배상책임

28. 유조선 또는 폭발, 가연성의 액체나 가스를 수송하였던 선박 및 유연선박의 연료탱크, 파이프나 그 옆에서 작업하는 중 발생한 사고로 생긴 손해에 대한 배상책임. 그러나 항만청이나 정부기관의 법규를 준수한 경우에는 그러하지 아니하며 항만청이나 정부기관에 가스제거확인서를 요청하지 않을 경우에는 작업 개시 전에 회사가 지정하는 검정회사로부터 가스제거 확인서를 받아야 합니다.

29. 피보험자(보험대상자)가 건조중인 선박으로 생긴 손해에 대한 배상책임

30. 제1조의 1. 내지 4.의 손해에 관하여 위약금, 체선료, 억류, 사용손실, 운임손실, 용선료손실, 시장손실 등 일체의 간접 손해에 대한 배상책임

31. 선박이 소유자에게 인도된 후 90일 또는 작업이 종료된 후 90일(둘 중에서 먼저 도래된 시점을 기준으로 합니다)이내에 발견되고 회사에 통지되지 아니

한 제1조의 1항 내지 제4항의 손해에 대한 배상책임

32. 회사의 배서에 의한 동의 없이 수행한 선박의 용적, 선복량 또는 선형의 변경작업으로 생긴 손해에 대한 배상책임

호주 A보험사 역시 상기 조항과 관련한 손해는 보상하지 않음을 규정하고 있다. 그러나 Optional Covers에서는 총 7가지의 담보 위험을 고객의 요청이 있을 시, 특약으로 가입이 가능하도록 하고 있다. 그 내용을 살펴보면 보험계약에 따라 보상되어야 하는 손실로 선박이 구금(Detention) 되었을 경우, 그와 관련하여 발생 하는 손해에 대한 책임을 담보하는 것과 화기 작업(Hot Work extension) 담보 특약이 있다. 화기 작업은 용접 작업도 포함되는 바, 철 구조물인 선박수리공사에서는 거의 필수작업이라 할 수 있다. 또한 선박 수리가 하도급되어 수급자인 선박수리자의 사업장이 아닌 하도급자의 공장에서 이뤄질 경우에 이동 중 발생할 수 있는 위험 등에 대하여서도 특약으로 가입할 수 있다. 이 외에도 국내 H보험사에서 보상을 제외하고 있는 오염과 관련한 위험, 하도급자와 관련하여 발생한 손해, 예인배상책임<sup>125)</sup>을 추가로 담보 할 수 있다. 마지막으로 Travelling Workmen에 대한 담보 특약으로 이는, 해상에서 또는 항구 등 선박수리자의 사업장이 아닌 기타의 장소에서 선박 수리 공사가 이뤄질 시에 발생할 수 있는 손해를 담보하는 것이다.

다음으로, 호주 A보험사는 앞서 국내 H보험사의 33가지 보상되지 않는 사항 외에 해저 작업, 잠수부 작업, 구조 작업, 흡연과 관련하여 발생하는 손해의 보상을 제외하고 있다.

이상 선박수리업자배상책임보험 조항과 관련하여 국내 보험사와 보통법 국가인 호주의 보험사의 약관을 비교하여 살펴본 바, 국내 보험사의 약관에 비하여 호주 A보험사의 약관이 선박 수리업에 대한 위험을 보다 정확히 파악하고 실질

125) 예인배상책임의 경우 선박수리자가 자신의 사업장에서 선박수리공사를 진행하게되어, 입항 시 자신이 예인서비스를 제공하는 경우와 관련하여 발생하는 손해 등이 해당될 수 있을 것이다.

적으로 보상이 가능하도록 특약을 마련해둔 것을 알 수 있었다. 특히, 국내 H보험사는 피보험자(보험대상자)의 수급인(하수급인 포함)이 수행하는 작업으로 생긴 손해에 대한 배상책임을 제외하고 있는데 반해, 호주 A보험사는 선박수리산업에서 하도급이 이뤄지는 사실을 반영하여 이를 특약으로 담보 가능하도록 하고 있다. 또한 화기 작업 중 폭발, 화재 사고가 빈번한 점을 반영하여, 이를 일반 보상 범위가 아닌 특약으로 하고 있는 점도 선박수리공사의 특성을 잘 반영하고 있는 듯하다. 화기 작업이 필요치 않은, 간단한 공사를 수행할 경우에는 화기작업특약을 가입하지 않음으로 선박수리자는 보다 낮은 보험료를 부담하면 되기 때문<sup>126)</sup>이다. 마지막으로 항해 수리(해상 수리) 또는 항구에서 양하륙 작업 중 진행되는 접안 수리의 경우 이에 대하여 추가로 담보 할 수 있게 한 점은 선박수리산업의 특성을 잘 반영한 실용적인 규정이라 사료된다. 또한 호주 A보험사는, 수중 작업의 경우 수리 조선소에서 공사 혹은 항해 중 또는 양하륙 중 선체 하부에 수리가 필요할 시 진행되어야 하는 고위험의 작업으로 이는 담보될 수 없음을 규정하고 있다. 반면, 국내 H보험사에서는 이와 관련하여 별도 규정을 두고 있지는 않다.

## ② 선체 보험

아래에서부터는 REPAIRCON에서 선주 측의 가입을 요청하고 있는 선체 보험과 P&I보험, 전쟁 보험에 대하여 간략히 살펴보도록 한다.

첫 번째로 선체보험이란 기본적인 선박 보험으로서 선체와 기관 등을 보험목적물로 하고 있다<sup>127)</sup>. 즉, 선박은 합성물인데 선체보험에서의 보험의 목적은 선체, 선박자재, 의장구 및 직원과 부원의 용품과 식료품을 포함하며, 특수 사업에 종사하는 선박의 경우에는 그 사업에 필요한 통상의 의장을 포함하고, 기선의 경우에는 기계, 기관과 피보험자의 소유에 속하는 것이라면 석탄과 기관용 소모품도 포함한다<sup>128)</sup>. 이 보험에서 선박수리와 관련한 담보위험은

126) 화기 작업이 요구되지 않는 작업은 통신 장비 등의 수리가 있다.

127) 정영석, 『해상법원론』, (텍스트북스,2009), p.486

128) 정영석, 위의 책, p.487

ITC-Hulls(1/10/83)에서 규정하고 있는 수리자 또는 용선자의 과실이다<sup>129)</sup>. 수리자의 과실로 말미암아 선박의 선체 또는 기관에 손해가 발생하였을 경우, 선주는 이에 대하여 보상을 받을 수 있을 것이다.

### ③ P&I 보험

두 번째로 P&I보험이란 선주상호보험이라 불리기도 하며, 선박의 운항에 관련하여 선박소유자에게 생기는 손해, 비용, 손해배상책임 등은 그 종류가 매우 다양하여, 선박보험과 적하보험만으로 보상받지 못하는 경우를 고려하여, 이러한 부담을 보험제도와 같은 사회적·경제적 제도로 분산시키고자 선박소유자들을 회원으로 하는 일종의 공제 조합 내지는 상호보험적인 성질을 가진 제도이다<sup>130)</sup>. 선체보험이나 적하보험은 자기의 재산에 대한 물리적인 손해를 보상하기 위한 것이지만, P&I보험은 선박소유자의 제3자에 대한 손해배상책임을 대신하기 위한 제도라는 점에서 본질적으로 다르다. P&I보험에서 선박수리와 관련하여 발생하는 위험은 선원 또는 여객이 아닌 도선사, 하역인부, 방문자 등으로서 선박 위에서 직무수행과 관련하여 발생한 인명의 상해 및 사망에 관한 배상책임<sup>131)</sup>으로 볼 수 있겠다. 실무 상, 선박 수리 시 승선할 경우 방문자로 선박에 기록을 한다. 항해 수리 또는 양하륙 중 진행되는 접안 수리의 경우에는 선박이 운항 중 이행되는 것이기 때문에 수리 작업 중 발생한 사고와 관련한 손해에 대하여 보상이 가능할 것으로 사료되나, 입거 수리의 경우는 화물의 운송 중이 아닌, 화물이 없는 상태에서 진행되기 때문에 선박의 운항 중으로 볼 수 있는지는 확실하지 않다.

### ④ 전쟁 보험

마지막으로 전쟁 보험은 전쟁위험으로 인한 선체 손해를 보상받기 위한 보

---

129) 정영석, 위의 책, p.488

130) 정영석, 위의 책, p.495

131) 정영석, 위의 책, p.496



험<sup>132)</sup>으로서 선박 수리 중 발생할 수 있는 손해와는 크게 관련이 없는 것으로 사료된다.

## ⑤ 소결

이상, REPAIRCON에서 요청하는 선박수리자의 배상책임보험과 선주 측의 가입이 요청되는 선체보험, P&I보험, 전쟁보험에 대하여 살펴보았다. 선박수리업자 배상책임보험의 경우 영업배상책임보험으로서 선박수리 중 발생할 수 있는 손해에 대하여 보상을 하는 보험으로, 이를 통해 선박수리자는 물론, 선주의 입장에서 위험을 부보 할 수 있기 때문에 보험에 가입되어 있다면, 국제 선박 수리 시장에서 보다 경쟁력을 가질 수 있을 것이다. 그러나 앞서 살펴본 바, 국외 A보험사의 호주 법인의 보험 약관처럼 국내의 보험사도 보다 선박수리산업의 특성을 잘 반영하여 구체적이고 실용적인 약관을 발전시켜 나가야 할 것이다. 한편 선체보험, P&I 보험, 전쟁보험은 선박수리라는 특정의 조건을 전제로 한 보험이 아니기 때문에 손해 발생 시 각각의 상황을 잘 고려하여 손해를 보상받을 수 있도록 하여야 할 것이다.

### 11) 기타 조항 (Sundry Provision)

제11조는 다른 계약서식에도 포함되어있는 양도, 계약의 가분성(Serverance), 권리의 비포기(No Waiver), 완전 합의(Entire Agreement), 지적 재산권에 대하여 규정하고 있다. 그리고 마지막으로 선박 수리 계약의 특징이라고도 할 수 있는 고철(Scrap Materials)에 대하여 규정하고 있다. 이를 살펴보면, 공사 중 선박으로부터 분리된 고철, 금속 자재는 선박 수리자의 재산이 되는 바, 프로펠러와 테일 샤프트, 그리고 중장비는 예외로 한다고 규정하고 있다. 국내의 경우에는 입거 수리 시에 발생한 고철 자재에 대하여 조선소의 소유로 하는 경우도 있으나, 선주에 따라서는 고철 매각 금액에 상당하는 금액의 지급을 요청하는 경우도 있다.

---

132) 정영석, 위의 책, p.487

## 12) 분쟁 해결 조항 (BIMCO Dispute Resolution Clause)

제12조는 분쟁해결에 대하여 규정하는 조항으로, 계약당사자들이 협의한 준거법에 따라 3가지 경우를 제시하고 있다. 첫 번째는 준거법으로서 영국법을 선택하였을 경우의 분쟁해결절차, 다음으로는 미국법, 마지막으로 기타 국가의 법을 선택하였을 경우이다. 분쟁 해결 방법으로서, 소송 전 중재 절차에 회부할 것임을 각 법에 따라 규정하고, 중재와 별도로 조정도 가능함을 명시하여 두고 있다. 또한 당사자들이 별도로 준거법을 선택하지 않은 경우에는 영국법을 준거법으로 한다고 한다.

## 13) 통지 조항 (BIMCO Notices Clauses)

본 계약서의 마지막 조항이기도 한 제13조에서는 본 계약서에 따른 모든 통지는 서면으로 이뤄져야하며, 통지 수단으로 텔렉스, 팩스, 이메일 등을 제시하고 있다.

## 3. 소결

이상 영국법 개념을 기초로 작성된 REPAIRCON을 우리 민법 개념을 투영하여 살펴보았다. REPAIRCON은 도급 계약의 성질과 함께, 선박 수리라는 특성에 기하여 히말라야 약관 같은 해운 계약의 성질도 함께 포함하고 있었다. REPAIRCON 서식으로 계약 시, 우리 민법을 준거법으로, 할 수 있는가에 대하여서는 노크포노크 조항이 우리 법원에서 인정되고 있는지가 확실하지 않다는 점, 선주 측의 중과실, 고의에 기한 책임 제한도 가능하다는 점에 있어서 일부 조항의 추가 검토 및 개정이 필요할 것으로 생각 된다.

REPAIRCON이 해운 계약의 특성도 일부 포함하고 있는 것과 관련하여 우리나라 법을 준거법으로 할 시, 우리 민법을 적용할 것인가 또는 상법을 적용할 것인가 하는 문제가 있을 수 있다. 우리나라의 경우에는, 단순히 책임 제한 조항과 히말라야 약관이 포함된 점을 고려한다면 해상법의 적용이 가능하다고 생각

할 수 있겠지만, 앞서 살펴본 바 우리 해상법의 책임 제한 조항은 선주의 무과실 책임을 전제로 하고, 고의의 경우에는 이의 적용을 배제하고 있는 점, 또한 우리 민법이 제765조 배상액 경감 규정을 책임 제한 조항에 적용할 수 있는 점, 그리고 히말라야 약관을 제3자를 위한 계약으로 볼 수 있는 점을 고려하면, 선박 수리 계약이 도급 계약임을 감안할 때 민법을 적용하는 것이 더 타당하다고 생각한다. 또한 해사법이 바다를 활동의 장소로 하여 전개되는 생활 관계, 즉, ‘선박에 의하여 전개되는 항행활동에 직접적으로 관련된 생활관계를 규율하는 법규범<sup>133)</sup>인 점을 고려하면 화물을 비운 상태에서 항행이 가능한 수로가 아닌 드라이 도크 또는 플로팅 도크에서 입거 수리를 진행하거나, 안벽에 접안하여 엔진을 멈추고 수리를 하는 것을 항행 활동으로 보기는 어렵다고 사료된다. 그러나 선박 수리 채권의 경우에 선적국 법에 따라 선박 우선 특권으로 인정될 수 있는 점과 그리고 선박 유치권 행사의 경우를 고려해본다면 일부 해상법 적용도 가능할 것이다. 그러므로 우리 법을 적용하는 것에 있어서는 도급 계약의 성질을 띠는 선박 수리 계약의 특성 상 기본적으로 민법을 적용하되, 필요한 경우 해상법을 적용하는 것이 적절하다고 생각한다.

또 한 가지 주목할 점은 우리 민법은 하자 보증의 경우에 보수와 함께 손해 배상 청구도 가능한 반면, 본 계약서에서는 보수 비용과 교체 비용을 직접 지불하거나 보상하는 것에 그치고 있다. 보증 조항의 경우 책임 제한 규정의 적용을 받지 않기 때문에, 손해 배상 청구 금액이 커질 수 있다는 위험이 있다. 그러나 계약 자유의 원칙에 따라 우리 민법을 적용한다 하더라도 계약서의 조항은 인정될 수 있다고 보여진다. 이제 다음으로는 선박 수리 계약과 관련한 판례를 살펴보자.

---

133) 정영석, 앞의 책, p.2

## 제 4 장 선박 수리 계약에 관한 판례의 검토 및 분석

제3장에서 BIMCO REPAIRCON을 검토하여 보았다. 본 장에서는 선박 수리 계약과 관련하여, 영국 법원, 미국 법원, 캐나다 법원, 그리고 한국 법원의 판례를 살펴보도록 하겠다. 각 분쟁의 계약서식이 REPAIRCON은 아니지만 선박 수리 계약이 국제 거래의 양상을 띄고 있는 점, BIMCO REPAIRCON은 각 계약 당사자의 의도에 따라 얼마든지 추가 조항의 삽입 혹은 변경이 가능하기 때문에, 영국, 미국, 캐나다와 같은 보통법 국가의 판례를 살펴보는 것은 선박 수리 계약의 법적 의미와 이해를 확실히 하는데 의미있는 일이라고 사료된다. 또한 한국 법원의 판례를 살펴보도록 한다.

### 제1절 영국의 판례

#### 1. Christopher Martin Lee George v. Coastal Marine 2004 Limited<sup>134)</sup>

##### 1) 사실관계

원고인 Christopher Martin Lee George는 “Bon Ami“라는 자신의 선박에 선체 고압 세척 및 방오 도료 도장 작업을 시행하기 위하여 피고인 Coastal Marine 2004 Limited와 2005년 4월 26일에 구두 계약을 체결하였다. 당시, 양 당사자는 피고의 Layerage1을 선박 수리를 위하여 사용하기로 하였다. 이 후, 선박 입거 하루 전날인 2005년 5월 5일, 원고는 Layerage1을 사전 점검하고 작업

134) Christopher Martin Lee George v. Coastal Marine 2004 Limited, [2009] EWHC 816 (Queen's Bench Division, 2009. 04.21)

준비 상태를 확인하기 위하여 피고의 조선소에 방문하였으나, 피고는 별다른 말이 없었다. 입거 당일인 2005년 5월 6일, 피고 측은 원고에게 Layerage 1은 다른 어선 2척이 정박하게 되어 이용이 가능하지 않음을 알리고, 대안으로 수리 일정을 다시 잡거나 Layerage 3에 정박할 것을 제안하였다. 이에 원고는 Layerage 3에 입거할 것을 선택하여 원고의 선박이 입항 하였다. 그러나 Layerage 3은 Layerage 1보다 정박 장소로서 적합하지 않았으며, 해변의 경사도가 완만하지 못하여, 조수 간만의 차로 선박이 손상될 수 있는 위험이 있었다. 하지만 피고는 이미 다른 선박들이 정박 지점만 잘 선택하면 별 문제 없이 수리를 완료하였던 점을 고려하여 원고에게 이에 대하여 통지하지 않았다. 이를 알지 못한 원고는 선박을 직접 운항함에 있어서, 자신의 경험에 의존하여 자신의 판단으로 조선소 직원들의 정박 지점에 따른 권고에도 불구하고 Layerage 3에 정박 시켰다. 이로 선박은 손상을 입었으며, 원고는 이와 관련하여 소송을 제기 하였다. 원고는 조선소가 계약과 주의 의무를 위반하여 안전한 정박 장소를 제공하지 않았다고 주장하였다. 이에 대하여 피고는 Layerage 3의 위험은 육지 방향 끝으로부터 해변으로 약 9.2m에 달하는 경사 구역이 있는 것인데 바다 방향으로 충분히 선박을 위치 시킨다면 안전하다고 주장하였다. 그리고 피고는 선박의 손상을 막기 위하여 원고가 선박을 정박시킨 지점으로부터 12 feet 뒤로 선박을 이동하여야 한다는 명확한 지시를 하였으나 원고가 이 지시에 따르지 않았고 이로 선박의 손상되었음을 주장하였다.

## 2) 판결

법원은 피고의 책임에 대한 원고의 주장을 인정하지 않았다. 또한 선박의 사용손실에 대하여서도 일부만을 인정하였다.

## 3) 분석

본 사건의 주요 쟁점은 조선소가 정박 장소를 제공하는 자로서의 의무를 이행하였는가이다. 법원은 이 사건을 전형적인 The Moorcock Case<sup>135)</sup>로 보았다. 조

선소가 선박을 정박할 장소와 안벽을 제공할 때, 그 정박 계약에는 조선소는 정박 지점이 안전한지에 대하여 상당한 주의를 기울여야할 의무가 함축되어 있다고 보았다. 나아가서 만약 안전하지 않다거나 조선소가 안전을 확실히 하기 위한 조치를 취하지 않았다면, 상대방에게 이에 대하여 주의를 통지할 의무가 있다고 한다. 이 사건에서 조선소는 Occupier's Liability Act 1957에 따라, Layerage 3의 점유자로서 이러한 일련의 의무<sup>136)</sup>를 부담하지만, 만약 점유자가 아니라 하더라도<sup>137)</sup> 원고가 Mooring License의 목적으로 피고의 정박 장소를 사용하는데 있어 안전한지를 확인할 보통법 상의 주의 의무를 부담한다고 보았다. 또한 이 의무는 주의를 하면 되는 것이지 자신이 제공한 정박 장소의 결함이나 흠이 아닌 것에 대하여서는 책임이 없다고 하였다. 이에, 법원은 원고에게 주어진 주의 의무에 대한 책임을 판단하는데 있어서 다음의 두 가지 기준을 제시하였다.

i) What mooring instructions were given to the Claimant by the Yard, and were they an adequate warning of the risks of the change in gradient in the layerage.

ii) Whether the Vessel would have lain safely aground if she had been moved 12 feet astern from her original mooring position to lie seaward of the change in gradient.

두 가지 사항에 있어서 법원은 피고가 원고에 대하여 이를 이행하였다고 보았

135) The Moorcock (1889) 14 PD 64

136) i) to ensure that layerage 3 was in a safe and proper condition for the Vessel to lie upon; and/or

ii) to take all reasonable steps to make or keep layerage 3 in such safe and proper condition for the Vessel to lie upon; and/or

iii) to ascertain whether layerage 3 was in a safe and proper condition for the Vessel to lie upon; and/or

iv) to warn the Claimant that the berth was not in a safe and proper condition for the Vessel to lie upon; and/or

v) to warn the Claimant that the yard had not taken steps to ascertain whether layerage 3 was in such a safe and proper condition for the Vessel to lie upon

137) 본 사건에서의 정박 장소는 조선소의 사유지나 인공 구조물이 아닌 해변이었기 때문에 원고는 피고를 Occupier's Liability 1957에 따른 Occupier로 주장하였으나, 법원은 이러한 해변은 Halsbury's Law에 따라서 국가(the Crown)가 소유한다고 보았다.

다. 이에 피고는 주의 의무를 결여하지 않았다고 판결하였다.

이 판례는 조선소가 수리를 목적으로, 선박을 자신의 조선소에 입거시키기 위해서 도크를 제공하거나 혹은 접안 안벽을 제공할 때의 책임에 대한 사례이다. BIMCO REPAIRCON에서는 이와 관련하여 인도는 선박 수리자가 지정한 안전한 장소에서 이뤄져야한다고 하고 있다. 하지만 The Moorcock Rule에 따라, 조선소는 선주에 대하여 선박의 수리를 위하여 자신이 제공한 안벽 또는 도크가 안전한지를 확인할 의무를 부담하고, 그렇지 않다면 선주에게 이를 통지할 주의 의무를 이행하여야 한다는 것을 염두하여야 할 것으로 사료된다.

## 2. SAGA Cruises BDF Limited v. Ficantieri SPA<sup>138)</sup>

### 1) 사실관계

2011년 9월 28일, 이 사건에서 첫 번째 원고<sup>139)</sup>인 Saga Cruises(Owner)는 “Saga Sapphire“의 선박 수리를 위하여, 피고 Ficantieri SPA(Italian Company)와 선박 수리 계약을 체결한다. 계약 금액은 €14,346,007이었고, 공사 범위는 Engineering과 Outfitting 이었는데 원고 측이 견적 요청 시 제출한 Technical Specification을 기준으로 하였다. 공사 기간은 2011년 11월 9일부터 2012년 2월 17일까지 하기로 하였다. 공사 장소는 피고의 Palermo 조선소였다. 원고 측의 본선 인도 후, 공사 진행 중, 파업사태로 양 당사자는 공사 완료일을 2012년 2월 17일에서 2012년 3월 2일로 한차례 연기하는 The Trieste Agreement를 체결한다. 그럼에도 불구하고, 피고는 2012년 3월 2일에 재인도를 하지 못하고, 2012년 3월 2일에서 약 보름이 지난 2012년 3월 16일에 되어서야 Protocol of Delivery에 서명을 하고, 2012년 3월 19일에서야 재인도를 하였다. 첫 번째 원고

138) SAGA CRUISES BDF LIMITED v. FICANTIERI SPA, [2016] EWHC 1875 (Comm), (Queen's Bench Division, 2016.07.29.)

139) 두 번째 원고는 “Saga Sapphire”의 선체 용선자인 Acromas Shipping Limited 이다.

인 본 선박의 선주는 2012년 3월 30일부터는 본 선박을 Acromas Shipping에 선체 용선하기로 계약이 되어 있었다.

Palermo에서 출항 후 Southampton으로 향하던 중 원고 측은 4월2일 경 처음으로 Lub. Oil Cooler의 문제를 감지한다. 피고는 Palermo에서 Cooler의 Overhaul과 Recondition 작업을 현장(in situ)에서 수행하였었다. 그 작업 내역은 계약 체결 후 Technical Specification에서 Change 55에 의하여 아래와 같이 변경<sup>140)</sup> 되었고, 피고는 이에 따라 작업을 수행하였다.

i) Mechanically and chemically cleaning the tubes;

ii) Pressure testing and the oil and water circuits to “the requirements of the attending Class Surveyor“;

iii) Renewing the seals.

피고는 상기 작업을 피고의 하도급자인 RINAV에 도급을 주었다. RINAV는 본선의 세척 작업에 쓰일 세제를 요청하였으나 상기 작업을 수행하기에 충분하지 않은 양이었다. 본선에서 공급받은 세제를 이용한 이후, RINAV는 확인되지 않은 다른 세척 세제를 이용하여 작업을 마무리하지만, 그 세제가 어떤 것인지는 확인되지 않았다. RINAV의 작업 이후, 피고는 세척 작업이 적절히 수행되지 않았다고 판단하여, 다시 작업할 것을 지시하였다. 재작업 완료 후, 피고는 In-situ 상태에서 육안검사로 Cooler의 상태를 확인하였다. 심각한 내부 부식 등의 별다른 이상이 없다고 여긴 피고는 본 작업과 관련하여 원고 선주 측의 대리인인 선주 감독관에게 아무런 보고도 하지 않았었다. 육안 검사 시, 선주 감독관이 참관하였는지는 본 사건 관련 당사자들의 진술이 서로 일치 하지 않기 때문에 알 수 없으나, 선주 감독관 역시 Cooler가 Retubing 작업을 이행하여야 하는 상태는 아니라고 인식하였던 것으로 보인다.

---

140) 견적 요청 시 Technical Spec.에 명기된 작업 내용은 Port Cooler Overhaul Work로 “Access and space for removal is very restricted and therefore it may be more practical to overhaul in place by with drawing the tube stack as far as possible in the restricted space” 였으나 계약 체결 후 2011년 12월 Change Order에 의하여 “Yard was required to carry out with respect to the L.O. Coolers would be carried out in situ.” 로 변경 되었다.



원고는 이 후 El Ferrol, Casablanca, Cartagena, Palma, Barcelona를 거쳐 4월 12일 Barcelona에 도착하였을 때, Lub. Oil Cooler의 문제로 Port Engine이 정지하였으며, Starboard 측 Lub. Oil Cooler에도 문제가 있는 것을 발견하였다. Port Lub. Oil Cooler의 경우 내부 부식이 너무 심하여, Retubing 작업을 수행하여야 했다. Starboard Cooler도 마찬가지였다. 이에 본 선박은 적시에 Barcelona에서 출항을 하지 못하고, 선박의 선체 용선자인 Acromas Shipping사는 부득이 첫 번째 크루즈 스케줄을 취소한 후, 두 번째 스케줄은 연기하여서라도 유지하려 하였으나 그때까지도 Cooler의 수리가 완료 되지 못하여 두 번째 스케줄도 취소하였다. 이에 Acromas Shipping은 본 선박의 Owner로부터 Lub. Oil Cooler 부식으로 인한 결함과 관련한 계약 상의 권리를 양도 받아, 계약서의 조항 또는 제12조 보증 조항에 따라 £3,170,037을 청구하는 소송을 제기하였다. 그리고 선주인 SAGA Cruises BDF Limited는 Trieste Agreement의 재인도 지연 규정에 따라 2012년 3월 2일부터 3월 16일의 기간 동안 해당하는 손해 배상액의 예정금액(€770,000)을 청구하였다.

## 2) 판결

피고, 조선소는 본 계약에 따라 Lub. Oil Coolers(이하 L.O. Coolers) 세척 작업에 있어서 숙련된 기술을 사용하고 주의를 기울일 의무가 있고, L.O. Cooler의 Retubing 작업이 수행되어야 하는지를 Owner가 적절한 정보를 통하여 결정할 수 있도록 Coolers의 상태를 보고하여야 하는 의무가 있는데, 조선소는 이 두 가지 의무를 위반하였다. 그러나 이 의무의 위반이 원고인 Owner의 손실을 야기하지는 않았다. 세척 의무의 적절한 이행은 개연성의 균형(the balance of probabilities)에 비추어, Retubing 작업의 필요성까지는 없었을 것이다. 조선소가 원고인 Owner 스스로도 발견하지 못한 것을 원고에게 알리거나 혹은 알 수 있도록 하였어야 한다는 증거는 없다.

손해 배상액의 예정과 관련하여, 피고는 Protocol of Delivery에 명기된 재인

도일에 근거하여, 서로 협의된 공사 완료일을 지체한데 따른 책임이 있다. 또한, 손해 배상액의 예정 조항의 공사 기간의 중단에 따라서, 지체된 기간 동안 선주의 책임이 있음을 주장 할 수 없다. 선주에게 손해 배상액의 예정 금액인 €770,000에 대한 권리를 인정한다<sup>141)</sup>.

### 3) 분석

본 사건의 판결에 있어서 크게 3가지로 나누어 주요 쟁점을 살펴보고자 한다. 첫 번째로는 L.O Cooler Overhauling과 관련한 문제로 계약서를 구성하는 문서 내 상이한 작업 범위의 확정, 수리 공사 시 요청되는 작업 완성의 정도, 선주의 보고 의무, 선주 감독관의 과실이 수리자의 계약 위반에 영향을 미칠 경우의 4 가지 사항에 대하여 검토하여 보겠다. 두 번째로는 계약 당사자가 아닌 선체 용선자가 선주의 권리를 양도받아 손해배상청구권을 행사가능한지 여부를 살펴본다. 마지막 세 번째로는 공사의 지연에 수리자의 책임 있는 사유와 수리자의 책임 없는 사유가 동시에 영향을 미치는 경우를 검토하여 보겠다.

L.O Cooler의 작업과 관련하여서는 첫 번째로, 계약 체결 시 기준이 된 Technical Spec.과 공사 내역을 표기하고 그에 대응하는 공사 금액을 표기한 Refit Work Breakdown, 그리고 계약 체결 이후 선주 측에서 요청한 Change order 55 사이에 작업 내용이 상이하다는 문제가 있었다. 이렇게 하나의 계약을 구성하는 개개의 문서가 동일한 작업을 다른 내용으로 표기하고 있을 경우에 법원은 이에 대한 해석에 있어 Neuberger 판사의 Re sigma Finance 판결, Clarke 판사의 Rainy Sky v. Kookmin Bank 판결, Moore Bick LJ 판사의 RWE npower Renewables Ltd v. JN Bentley Ltd 판결에서의 다음의 기준을 제시하였다. 계약의 해석 문제에 있어서는, 문서 내 다른 조항 사이에 대조되는 의미를

141) The Yard was responsible for a number of delays beyond the SCD extending to the date of redelivery under the Protocol of Delivery and is not entitled to rely on delays for which the Owners were responsible during this period, as stopping time running under the liquidated damages clauses. Accordingly the Owners are entitled to €770,000 by way of liquidated damages.

확인하고, 상업적인 결과(Commercial consequence)를 조사하여야 한다는 원칙과, 양 당사자가 사용한 의미(Language used by the parties)가 잠재적으로 한 가지 이상의 의미를 포함할 수 있음을 고려하여, 사용된 언어와 계약 상황에서 알 수 있었던 모든 배경 지식을 갖춘 합리적인 사람이라면 당사자들이 의도하였던 의미를 어떻게 이해하는지를 고려하여야 한다는 원칙, 마지막으로 계약 문서는 가능한 상호 보완적으로 보아야 하며, 일관된 당사자의 의도를 표현할 수 있도록 이해되어야 한다는 원칙을 고려하여야 한다<sup>142)</sup>는 것에 따라 조화로운 해석을 하여야 한다고 하였다. 이 원칙들을 고려하여 본 사건에서 법원은 작업 내용에 대하여 다르게 표현하고 있는 3개의 문서의 조화로운 해석을 통하여, L.O. Cooler의 작업 내역을 확정하고 이를 토대로 피고의 계약 상 의무 위반의 판단 기준으로 삼았다.

다음으로 L.O. Cooler Overhauling 문제와 관련하여 주목할 점은 수리 공사에 있어서 수리자는 어느 정도까지 수리를 행하여야 하는가 하는 것이다. 법원은 본 계약은 본질적으로 서비스(용역) 계약으로, 보통법 또는 법령에서 부과하고 있는 것보다 높은 의무를 계약자에게 부과하는 명시적인 규정이 없기 때문에, L.O Cooler의 세척 작업이 “Bright Metal“ 정도의 상태까지 이뤄졌어야 했다는 원고의 주장에 대하여, 이미 4~5년 정도를 사용한 Cooler를 “Bright Metal“ 정도의 새 것의 상태로 할 의무는 없다고 하였다. 그러나 충분히 검증된 녹 제거제를 사용하였어야 한다고 하였다. 이에 4~5년 정도를 사용한 Cooler의 세척 작업을 수행함에 있어서 충분히 검증된 세척제를 사용하지 않은 사실은 기존에 Cooler 내 형성되어 있었던 녹을 향후 2년 동안 문제없이 사용할 수 있는 상태로까지 제거하지 못했을 개연성이 있다고 보았다. 이에 피고는 세척 의무의 위반이 있다고 판단하였다.

이를 고려하여 볼 때, 선박 수리 시, 수리자는 새 것의 상태까지 작업을 이행할 것은 요구 되지 않는다 할지라도, 합리적인 범위 내에서 검증된 자재와 숙련된 기술을 투입하여 공사를 이행하여야 할 책임이 요구된다고 볼 수 있겠다.

---

142) SAGA CRUISES BDF LIMITED v. FICANTIERI SPA, [2016] EWHC 1875 (Comm), (Queen's Bench Division, 2016.07.29.), para. 49.

세 번째는 Overhauling 작업 시 선주에 대한 보고 의무이다. 법원은, 피고 조선소는 L.O. Cooler Overhauling 작업 후, 선주가 추가로 이행되어야 할 작업을 판단하기 위한 정보를 제공할 의무가 있다고 보았다. 그 정보의 성질에 대하여서는, 이행 되어야 할 작업에 대한 추천 행위까지일 필요는 없고, 그 상태의 정보만 제공하면 충분하다고 보았다. 이에, 선주 측 대리인이 작업 후 검사에 참관하였다하더라도, 조선소는 그에 그치지 않고 별도 작업 완료 보고서를 서면 작성하여 선주 측 대리인이 향후 작업에 대하여 결정을 내릴 수 있도록 하여야 할 의무 까지 확실히 이행하여야 향후 본 사건과 같은 문제를 피할 수 있을 것이라고 사료된다.

네 번째로 주목할 사항은 선주 감독관의 과실 행위로 인한 계약 위반의 경우에 수리자가 전적으로 책임을 부담하는지 여부이다. 이는 본 사건과 같이 L.O. Coolers 세척 작업 이후 육안 검사 시, 장비 내부에 완전히 제거되지 못한 녹을 발견하지 못하고 이를 적절히 보고 하지 않은 것에 있어서 선주 감독관에게도 과실이 있다고 본 것과 관계가 있다. 사실 관계에서 살펴보았듯이, 법원은 L.O. Coolers 육안 검사 시에 선주 감독관이 입회하였는지는 확실하지 않으나, 적어도 선주 감독관이 세척 후의 L.O. Coolers가 향후 사용에 차질이 없는 상태였다고 인식하였다는 점에 주목하였다. 이러한 점에 있어서 법원은 선주 감독관 측에도 과실을 인정하였다. 이에, 계약서에 “the activities of the superintendents shall not in any respect release the Contractor from any of its obligations under this agreement”라고 명시되어 있다 하더라도, 문제가 된 행위가 부차적인 의무 또는 인과 관계에 관련된 것이 아닌 주요한 이행에 관련된 것일 때에는 이 조항을 적용할 수 없다고 하였다. 즉, 선주 감독관의 잘못된 인식으로 인하여 피고에게 추가 작업 지시 등을 내리지 않아 피고가 이행하지 않았다 할지라도, 선주 감독관이 피고에게 이행하여야 할 지시 등이 부차적인 의무 등에 관한 것일 때는 상기 계약서 조항을 인용하여 면책될 수 있겠지만, 주요한 의무의 경우에는 상기 조항을 적용하여 책임을 피할 수 없다는 것이다. 다시 말하면 계약의 본질적인 주요한 의무에 대하여서는 선주 감독관, 수리자 모두 과실로부터 자유로울 수 없다고 본 것으로 사료된다.

다음으로 본 판결에서는 원고의 선체 용선자인 Acromas가 선주의 권리를 양도 받아 L.O. Coolers의 결함으로 입은 손해(선박 수리 비용과 Cruise 취소와 관련한 손해)를 피고에게 직접 청구 할 수 있는지에 대하여, Albazero Case<sup>143)</sup>, Offer-Hoar Case<sup>144)</sup>에 근거하여 가능하다고 보았다. Albazero 판결에서 법원은 상업 계약에서 물품 관련하여 소유 관련 이익이 소유자로부터 다른 이에게 양도될 것이란 사실을, 계약 체결 후 그리고 상품에 손실, 손상을 야기한 위반이 발생하기 전에, 당사자가 인지하고 있었다면, 그 계약 당사자는 양자 사이에 합의가 있었다면 상품이 손실, 손상되기 전의 이익을 가지거나 취득할 수 있었던 모든 자를 위해 계약을 체결한 것으로 보아 그는 계약 위반으로 인한 손해 청구의 방식으로 실제 입은 손실의 회복을 청구할 권리가 있다고 하였다. 그리고 Offer-Hoar Case에서 법원은 원고가 입은 손해, 손실이 Cause of Action의 양도 때문이 아니라, Cause of Action으로 인하여 발생하였기 때문에 양수인은 피고에 대하여 직접 손해 배상 청구권이 있음을 인정하였다<sup>145)</sup>.

이를 참조하여 이 사건 법원에서는 피고 조선소는 선박이 크루즈선으로 사용될 것이라는 것을 알고 있었고, Owner의 크루즈 취소 관련한 손실은 조선소 측의 공사 결함으로 예상되는 것이었기 때문에 Acromas가 손해배상청구를 할 수 있다고 본 것이다. 즉, 계약 당사자인 Owner는 사실 상 크루즈업을 영위하는 사업자가 아니었음에도 불구하고, 선체 용선자이자 Owner로부터 권리를 양도받은 Acromas가 크루즈 계약의 취소에 대한 손해 배상을 청구함에 있어서, Acromas가 그를 대신하여 Owner가 크루즈 사업을 영위하였더라면 입을 수 있는 손해 그 이상을 청구하는 것은 아니다라는 주장을 Offer-Hoar 원칙에 기하여 인정한 것이다. 이와 같은 영국 법원의 입장을 고려하면, 만약 선체 용선 중인 선박의 수리 계약을 선주와 체결 하였다 할지라도, 피고 조선소의 과실, 계약의 의무 위반으로 인하여 선박을 실질적으로 운항하는 선체 용선자에게 손해가 발생한

143) The Albazero [1977] AC 774

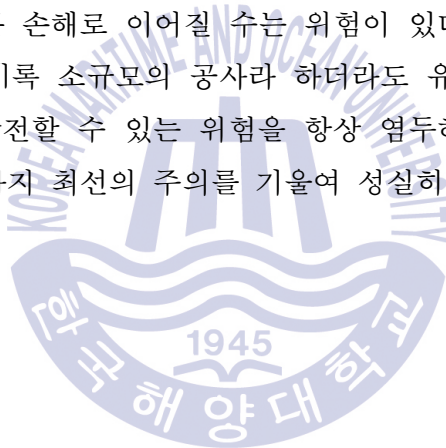
144) Offer-Hoar v. Larkstore [2006] 1 WLR 2926

145) 반면 Linden Case에서 Brwon Wilkinson 판사는 양 당사자 사이에 양도의 금지를 명시적으로 배제하는 규정이 있을 시에는 손해 배상 청구권을 주장할 수 없다고 하였다. 그러나 Dalington Borough Council v. Wiltshier Northern Ltd Case에서 Dillon LJ 판사는 양도 금지의 규정에 의존하는 것은 불합리하고, 계약에서 피고가 제3자의 이익을 위하여 공사를 진행하는 것임이 명백히 알았다면, 회복을 청구할 수 있는 권리가 있다고 하였다.

다면 경우에 따라 조선소는 선체 용선자로부터 바로 손해의 배상 청구를 받을 수 있으며 지급 책임도 발생할 수 있다. 본 사건에서, 결정적으로 Cooler의 결함은, 피고의 세척 의무 및 보고 의무 위반 이외에도, 문제가 된 선박의 이전 선주가 Cooler를 사용 관리함에 있어서 현저히 부적절하였다는 전문가들의 분석 등이 영향을 미쳐, 피고의 책임으로 인정되지 않아 조선소는 이에 대한 손해를 배상하지는 않았다. 그러나, Cooler의 결함이 크루즈 선의 첫 번째, 두 번째 스케줄 취소의 직접적인 원인이었다고 법원은 인정하였음에 따라, 만약 피고의 계약 위반이 인정되었다면, 피고는 크루즈 스케줄에 대한 취소 비용까지 모두 선체 용선자인 Acromas에게 배상하여야 하였을 것이다. 이에 선박 수리자는 이런 가능성에 주의를 기울여, 항상 성실히 계약 의무를 이행하도록 최선을 다하여야 할 것이다.

마지막으로 검토해볼 사항은 Concurrent Delay이다. 피고는 공사 지연이 자신의 책임 있는 사유 및 선주 측의 계약 위반이 동시에 영향을 미쳤다고 주장하며 법원은 이를 고려하여야 한다고 주장하였다. 이와 관련하여 법원은 손해배상액의 예정 청구는 선주 측의 비협조 또는 의무 위반이 피고 측의 책임 있는 사유와 동시에 공사의 지연을 야기하였다면 발생하지 않는다고 보았다. 법원은 Adyard 판결에서 이와 관련된 내용이 있는 바, 이를 인용하여 거의 동등한 원인을 제공하는 힘을 지닌 지연의 두 가지 또는 그 이상의 원인으로 인하여 공사 기간이 지체되는 것이 Concurrent Delay이며, 영향을 주는 각 사건은 공사의 진행을 지연시키고 동시에 발생하여야 한다고 하였다. 또한 피고가 주장하는 Prevention principle은 계약자가 계약 기간 내 공사를 이행하는 것을 사실 상 방해하는 것으로 다시 말하면 반드시 지연을 야기 시켜야한다고 하였다. 이에, 사실 상 선주 측의 계약 상 의무 위반이 직접적으로 계약자의 공사 진행을 방해하지 않았다면 조선소는 이를 주장하여 손해배상액의 예정을 부인한다거나 감경을 주장할 수 없으며, 그 원인에 대한 증명은 지연 당시의 상황에 기하여 이뤄져야 한다고 보았다. 이에 본 사건에서 법원은 조선소의 지연 책임을 인정하였다.

본 사건은 L.O. Coolers의 Overhauling 결합이 야기한 손해 배상에 대하여 다투는 판결로 문제가 된 작업이 총 계약 금액의 0.1%에 해당할 뿐이어서 관련 당사자들의 정확한 기억도, 자료도 충분하지 않아, 법원은 진술과 자료에 의존하여 사실을 재구성에 나가는 방식으로 진행하였다. 사실이 명확하지 않음에도 불구하고 이 사건의 판결은 선박 수리 계약을 이행함에 있어서, 앞서 살펴보았듯 이 선박 수리자 및 선주 감독관이 이행하여야 할 의무의 정도를 체계적으로 잘 나타내 보여주고 있다. 또한, Concurrent Delay의 의미와 그 요건 그리고, 주어진 경우에 따라 선체 용선자도 수리자에게 직접 손해 청구권 행사가 가능하다는 점도 알 수 있었다. 그리고 규모가 작은 수리 공사라 하더라도, 선박 수리자 및 선주의 대리인인 선주 감독관의 의무의 태만, 해태가 해운 산업의 특성상 계약 당사자들의 큰 손해로 이어질 수는 위험이 있다는 점을 살펴볼 수 있었다. 이에 수리자는 비록 소규모의 공사라 하더라도 유기체 같은 선박의 내부 특성 상, 큰 손해로 발전할 수 있는 위험을 항상 염두하고 공사의 진행, 감독, 보고, 보고서의 작성 까지 최선의 주의를 기울여 성실히 계약 상의 의무를 수행하여야 할 것이다.



## 제2절 미국의 판례

### 1. Harkins v. Mayer Yacht Services Inc. ,<sup>146)</sup>

#### 1) 사실관계

1999년 8월 24일 Mr. Harkins는 자신의 요트 S/V Apparition의 “Dripless Shaft“의 설치와 냉장 설비 수리를 위하여 Mayer Yacht Services Inc로 가지고 왔다. 공사 개시 전, Mr. Harkins는 전면에는 공사 목록이 열거되어 있고, 후면에는 21개의 거래 조항이 있는 Mayer의 Work Order 서식에 서명하였다. 거래 조항에는 다음의 내용이 포함<sup>147)</sup>되어 있었다.

제2조. Mayer Yacht Service는 Mayer 또는 그를 대리하는 다른 이가 Mayer가 아닌 다른 이가 제조하거나 생산한 장비의 판매, 설치 또는 그러한 장비와 관련한 의무, 책임을 지지 않는 것과 마찬가지로, 사용 상의 적합성과 상업성에 대하여 묵시적 보증을 포함한 Mayer가 공급한 자재, 작업 상 기량에 대한 명시적, 묵시적 보증을 제공하지 않는다. 그러한 장비의 제조자 또는 제작자의 작업 상 기량과 자재의 결함에 대한 보증은 그 장비의 판매와 설치에 속하는 명시적 그리고 또는 묵시적인 유일한 보증이다.

제3조. Mayer는 전술한 바 다른 이가 제조한 장비를 제외하고, 공사 완료 후 60일의 기간 동안 자재와 장비에 결함이 없음을 보증한다. 시공 상의 하자나 자재의 하자가 발생하였을 경우, Mayer의 책임은 그의 적절한 교체에 엄격하게 제한되며 어떠한 경우에도 Mayer는 결함있는 자재와 시공 상의 하자로 인하여

146) John HARKINS and the Hanover Insurance Company v. M.G. MAYER YACHT SERVICES, INC, Maritime Systems, Inc and Lloyds Underwriters at London, 962 So. 2d 441 (4th Cir. 2007)

147) 제2조와 제3조는 대문자로 인쇄되어 있었다.



발생하거나 다른 이에 의하여 제조되고 설치된 장비에 관한 명시적, 묵시적 보증 위반에 기인한 결과적 손해에 대하여 책임을 지지 않는다.

제7조. 과실 또는 그렇지 않다면 시공 상의 하자, 자재의 결함에 대한 손해의 청구는, 선박의 인도일 또는 공사 완료일 중 먼저 도래하는 60일 이내에 서면으로 Mayer에게 청구하지 않는다면 유효하지 않고 Mayer는 그와 관련한 책임을 지지 않는다.

제8조. Mayer는 그의 고의로 또는 주의를 기울여 하지 않은 행위로 발생한 선박의 손실, 상해에 대하여 책임이 있으나, Mayer의 점유 중에 있는 선박이 손실에 대하여서는 책임을 지지 아니한다. 선주는 손실, 손해가 발견되거나 발견 되었어야 할 상당한 시점으로부터 15일 내 손상, 손해에 대한 청구를 서면 통지로 하여야 한다.

요트는 2000년 1월 중순에 공사를 완료하고 Mr. Harkins에게 재인도 되었으나, Mr. Harkins는 냉방 설비가 제대로 작동하지 않음을 알아차리고 바로 Mayer측에 연락을 취한 후, 그 이후에 다시 공식적인 서면으로 냉방 설비와 도장 작업에 대한 하자 내역을 통지하였다. Mayer는 도장 작업의 보수를 위하여 작업자를 보냈으나, 더 악화되었으며, 냉방 설비에 대하여서는 아무런 언급이 없었다. 2000년 7월 5일, Mr. Harkins는 요트로 Florida의 Pensacola로 향해 중 하구에 좌초되었다. 이를 해결하는 과정에서 Mr. Harkins는 엔진이 제대로 작동하지 않음을 발견하고 확인 결과 Mayer에서 수리한 Dripless Shaft System에 4개의 Set Screw가 설치되어야 하나, 2개 밖에 설치되어 있지 않음을 발견하였다. Harkins는 수리를 위해서 Pensacola Marine Shipyard에 요트를 맡겼으며, 냉방 장비도 완전히 교체하였다. Mr. Harkins는 Pensacola에서 돌아온 후 Mayer측에 조악한 시공으로 인한 손해에 대한 배상을 청구하였으나 해결 되지 못하였다. 이에 Mr. Harkins는 2001년 4월 6일에 Mayer에게 시공 상의 하자로 인한 손해의 배상을

청구하는 소송을 제기하여 원심에서 승소하였다. Mayer는 이에 불복하여 항소하였다. Mayer는 Workorder 후면의 제2조, 제3조, 제7조를 근거로 이에 대한 손해 배상 책임이 없음을 주장하였다.

## 2) 판결

법원은 Mayer는 제3조, 제7조, 제8조 규정에도 불구하고, Mr. Harkins가 Pensacola Marine Shipyard에서 지출한 비용 중 해당하는 부분에 대하여 배상할 필요가 있다고 판결하였다.

법원은 먼저 문제가 된 사안을 고려하기 전에, 선박 수리 계약에 적용될 법부 터 고찰하였다. 미국에서는 관례법에 따라 선박 수리 계약은 Maritime Law에 따른다<sup>148)</sup>. 선박 사고 시의 면책 합의(Exculpatory agreement)는 보통 해운(Maritime)의 특징을 지니고 있다. 본 사건의 경우 손해는 수리가 이뤄진 장소를 항로(navigable waterways)로 보아 제조자의 지시에 따라 Set screw를 설치하지 않은 불이행에서 기인하였기 때문에 Mr. Harkins와 Mayer사이의 요트 수리 계약은 해사법이 적용된다고 보았다. 또한 선박 수리 계약에서는 해사법이 적용되기 때문에 면책 조항을 삽입하는 것이 계약 자유의 원칙 상 허용된다고 보았다. 그리고 면책 조항이 손실을 묘사하는 정도를 넘어서, 물적, 법적 책임을 반영한다면 충분하다고 보았다. 이 요소들을 고려하여 법원은 본 계약에서 면책 조항의 효력은 문제 없다고 보았다.

그러나 해양 관련 계약에서 면책 조항이 손해가 발생한 개별적 사건에서 적용될 수 있는지는 추가로 3가지의 요소를 더 고려하여야 한다고 하였다. 그 첫 번째는 그 계약이 포함하고 있는 서비스의 본질, 두 번째는 그 면책 조항이 고의, 인식 있는 과실, 중과실 또는 일반적 과실에만 적용되는지 여부이다. 마지막은

---

148) La Esperanza de Puerto Rico v. Perez Compania de Puerto Rico, Inc., 124 F.3d 10(1st Cir.1997) stands for the proposition that a contract to repair a vessel is a maritime contact to which the general maritime law of the United States is applicable.

그 면책 조항이 과도한 행위로 계약서에 포함되었는지 여부이다<sup>149)</sup>.

Mr. Harkins는 시공 상의 하자(Defective workmanship)에 기인한 손해 배상을 청구하였는 바, 법원은 능숙한 이행의 의무는 법에 의하여 계약자에게 엄격한 책임의 형태로 부과되는 계약의 묵시적 조항이라고 보았다<sup>150)</sup>. 또한 사실 관계에 비추어, Dripless Shaft System 수리 시, 제작자의 지시서에 명기된 바대로 Set Screw 4개를 설치하여야 하는데 그렇지 아니한 것은, 중대한 과실이라고 보았다. 덧붙여 해사법에 따른 중대한 과실이란, 신중하지 못하고 타당한 이유 없는 불법행위로 정의될 수 있다고 하였다. 중대한 과실의 정의와 판례법에 따른 면책 조항이 적용될 수 있는지 전술한 3가지의 요소 중 2 번째 요소를 적용하여, 법원은 이 손해에 있어서 Mayer는 면책을 주장할 수 없다고 하였다.

### 3) 분석

본 판결을 통해서 선박 수리 계약의 분쟁 발생 시, 일반 주범이 적용될 것인가 또는 해사법이 적용될 것인가에 대한 법원의 기준을 살펴보았다. 미국 법원은 선박 수리 계약의 유효성과 해석에 있어서 해사법이 적용된다고 보았다. 그러나 손해를 야기한 행위가 항로(Waterways)에서 이뤄진 경우에는 해사법이 적용되고, 육상(dry-land)에서 이뤄진 경우에는 일반 주범이 적용될 수도 있다는 입장도 존재한다고 하였다. 이와 관련하여서는 캐나다 법원에서도 조선소에서 어선 수리 중 발생한 화재 사고로 원고가 조선소와 조선소의 보험사를 상대로

---

149) In weighing competing public policy considerations, there is general agreement among the circuits that the following three factors are relevant in determining whether to enforce an exculpatory clause in a marine contract.

(a) the nature of services covered by the contract.

(b) whether the exculpatory clause is being applied to intentional, reckless, or grossly negligent behavior or rather to ordinary negligence,

(c) whether the exculpatory provisions were obtained through overreaching.

See Sander, 334 F.3d at 717, Royal Ins. Co. of America v. Southern Marine, 194 F.3d 1009, 1014(9th Cir.1999), La Esperanza Dominici v. Between the Bridges Marina, 375 F. Supp. 2d 62,66.

150) "The duty of workmanlike performance is in effect, a form of strict liability which is imposed upon the contractor by law in case he breaches the implied term of the contract." Standard Oil Co. v. Intrepid, Inc., supra, 26 Cal. App. 3d 135, 139, 102 Cal. Rptr.604

한 소송에서 수리 공사는 항해 또는 해양과 관련한 요소가 없는 육상에서 이뤄졌기 때문에 캐나다 해사법이 아닌 민법 규정이 적용되어야 한다고 한 사례가 있다<sup>151)</sup>.

중과실의 경우 면책 조항이 적용되지 않는다고 한, 본 판결은, 우리 민법 제 765조에서 배상액의 경감 청구 시 중대한 과실에 의하여서는 청구를 할 수 없다고 하고 있는 것과 같은 입장이라고 볼 수 있을 것이다. 법원은 문제가 발생한 Dripless Shaft System의 제조사가 아니기 때문에 그 제품에 대한 보증 사항은 Mayer 측에 없다고 하더라도 그 제품을 설치할 때에는 제조사의 지시를 따를 의무가 있는데 그 지시에 따르지 않은 것은 시공 상의 하자이며, 면책 될 수 없는 중대한 과실로 보았다. 또한 이 경우 공사 완료 후 보증기한을 정해 놓은 제3조, 그리고 통지 기한을 정해놓은 제7조, 제8조도 일종의 면책 조항으로 보아 이 규정도 적용 되지 않는다고 보았다. 선박 수리 계약은 도급자의 지시에 따라 수급자인 선박 수리자가 수리 공사 완료를 하는 것이 본질임을 고려하면 이 사건에서 제조사의 지시서는 사실 상 도급자의 지시와도 유사한 것으로 볼 수 있을 것이다. 이런 점에서 제조사의 지시서에 따르지 않은 것은 중대한 과실이며 이로, 보증 기간 및 통지 기간의 조항까지 적용되지 않음을 판결한 것은 사견으로 아주 타당하다고 사료된다. 본 논문의 연구 주제인 REPAIRCON에서는 제7조에서 선박 수리자와 하도급자에 의해 이행된 공사 및 공급된 자재는 보증되어야 한다고 하고 있기 때문에, 위와 같은 시공 상의 하자 발생 시에 본 사건과는 달리 타 제조사의 장비이든 관계 없이 당연히 보증 책임이 발생 할 것이라고 생각한다. 다만, 중과실로 인한 시공 상의 하자가 이 사건과 같이 양 당사자가 협의한 보증 기간 이후에 발생 하였다면, 선박 수리자는 보증 기간 이후에 발생 되었음에도 불구하고 책임이 발생할 수도 있을 것이라고 사료된다.

---

151) Langlois v. Great American Insurance Company, 2015 QCCS 791

## 2. Merrill Stevens Dry Dock Co. v. M/V Yeocomico YII Shipping Company<sup>152)</sup>

### 1) 사실관계

YII Shipping Company의 M/V Yeocomico II는 바하마, 플로리다 포트 Dania와 다양한 항구를 항해하는 배이다. 본 선박은 USCG의 규정에 따라 선박을 수리하지 않을 시, 미국에 입항 할 수 없었기 때문에 수리를 해야 했다. YII Shipping은 사장인 Lisbon Higgs를 통해서 Bahamas Marine International Inc의 Roy Mackeen의 서비스를 받아오고 있었는데, Higgs는 Mackeen에게 USCG의 규정과 관련된 조치를 취할 것을 지시하였다. 선박수리자인 Merrill Stevens가 선박에서 수리 작업을 시작한 후, 이행될 수리 공사가 열거되어있는 계약서에 Mackeen이 서명 하였다. 후면에는 본 사건의 주요 쟁점인 면책 조항을 포함하고 있었다. 그 조항은 아래와 같다.

Paragraph 5. 계약자는 선박의 서비스, 선박의 예인, 선박의 진수를 이행하고 정박료, 부두사용료, 예선료 그리고 기타 서비스 및 시설을 제공 한다. 단, 명시적으로 보장한 경우를 제외하고 직·간접, 불법 행위, 계약 상 책임을 지지 않는다. 계약자의 명시적인 보증을 포함하고 계약의 위반, 과실, 중과실을 포함한 어떤 경우에도 개인의 상해, 사망 또는 계약자에 의하여 입은 손해 또는 기타 형태의 손해에 대한 계약자의 총 책임 금액은 \$1,000,000을 초과하지 않는다. 여기서 계약자의 과실은 추정되는 경우가 아닌, 계약자의 과실이 확정된 (established) 경우에 한한다. 또한 개인의 상해, 사망, 재산적 손해 등이 계약자의 과실로 야기된 것이 아니라면 선주, 선박, 그의 용선자, 보험자, 대리점, 직원, 고용자 또는 그의 책임 하에 있는 자에 대하여 책임을 지지 않는다. 계약자는 어떤 경우에도 선박, 선주, 그의 용선자 그리고 또는 보험자에 대하여 그의 고용자 또는 기타 다른 이에 의하여 소송이 개시 되었는지 간에 변호사 비용을

---

152) Merrill Stevens Dry Dock Co., v. M/v Yeocomico II, YII Shipping Company, Ltd., 329 F.3d 809 (11th Cir.2003)

포함한 제3자에 의하여 주장되는 변호 비용에 대하여 책임이 없다. 과실 또는 기타의 원인으로 인한 손해배상청구는, 손해에 대한 배상청구가 선박의 인도일 또는 공사 완료일로부터 먼저 도래하는 60일 이내에 계약자에게 제시되지 않는 한 유효하지 않다. Work order에 포함된 계약자의 책임 제한은 전체적인 효력이 있고 선주에게 선박의 인도가 이뤄진 후에도 유효하다.

Paragraph 6. 어떠한 경우에도 계약자는 어느 누구에게도 계약의 위반 또는 계약자의 과실에 기인한 부수적이거나 결과적 손해에 대하여 책임을 지지 않는다.

계약서에 서명하고 수리 공사가 시작된 며칠 후, Merrill Stevens 작업자가 용접 작업을 수행하던 중 화재가 발생하였다. 그 화재로 선박의 선실이 손상되었다. 원심에서는 Merrill Stevens의 과실이 화재의 주요 원인이라고 하였다. 그 화재로 손상된 선실을 수리하는데 8주의 추가 기간이 필요하였다. 그 추가 기간으로 인하여 선주는 취항하고 있던 노선을 경쟁사에 내주게 되었고 선박 수리 후 그 노선에 재 취항할 수는 없었다. Merrill Stevens는 1998년 6월 5일에 YII Shipping이 수리 대금 잔금을 지불하지 않았으며, 계약서에 따라 Prejudgement Interest 18%를 청구하는 관련소송을 제기하면서, Paragraph 5와 Paragraph 6에 따라 본 계약서는 부수적 또는 결과적 손해에 대한 YII Shipping의 회복을 배제하고 있음을 주장하였다.

이에 대하여 YII Shipping은 Paragraph 5와 6는 애매하기 때문에 효력이 없다고 하였다. 그리고 YII Shipping은 화재로 인한 선박이 입은 손해와, 추가 8주의 수리 기간 동안 잃은 수익, 그리고 선박이 복귀 후 잃은 수익에 대하여 반소를 제기하였다.

원심인 District Court는 Paragraph 5와 6가 애매하지 않다고 판결하고, 원고인 Merrill Stevens에게 YII Shipping에게 화재로 인한 손해에 대하여 \$55,441.49의 지급 판결을 내렸다. 그리고 8주 간의 수리 기간 동안의 선박 사용을 하지 못한 데 대한 손해에 대하여서도 \$64,865.92의 지급 판결을 내렸다. 그러나 다시 운항에 투입된 후의 수익 손실에 대하여서는 수익 손실의 증명에 있어서 “reasonable certainty“를 이유로 기각하였다. 또한 Merrill Stenvens는 계약에 따른 Prejudgement Interest 18%에서 지급 판결을 받았다. 하지만 양 당사자가 이의를 제기하자, 원심은 Reconsideration and amendment에 따라 Paragraph 5와 6는 애매하기 때문에 작성자인 Merrill Stevens에게 불리하게 해석되어야 한다고 하였다. 그리고 Prejudgement Interest 18%의 지급 판결을 확정하였다. 이에 양 당사자는 항소 하였다.

## 2) 판결

항소 법원은 항소 내용에 따라 4가지 사항에 대하여 아래와 같이 판결하였다.

### ① 계약서가 애매하지 않고 효력이 있는지 여부

문제가 된 Paragraph 5와 6에 대하여서 법원은 책임을 제한하는 조항으로 효력이 있다고 판결하였다.

② District Court가 YII Shipping에게 화재 손해와 8주 수리 기간 동안의 선박 사용 수익의 손실에 대한 지급 판정에 있어서 오류가 있는지 여부

책임 제한 조항인 Paragraph 5와 6가 유효하고, 화재가 Merrill Stevens에 의하여 발생한 것이 확실하기 때문에 원심 판결을 유지하였다.

③ District Court가 선박이 운항에 복귀한 후의 손실에 대한 손해를 인정하지 않은 것에 대하여 오류가 있는지 여부

법원에 제출한 손실을 입증하는 자료가 손실을 입은 당해 연도의 경쟁사에 대한 자료를 기초로 한 것이 아니라 자사의 작년 실적에 기초하여, 외부적 요소를 고려하지 않았기 때문에 “Reasonable Certainty“가 결여되었다고 하며 원심 판

결을 유지하였다.

④ District Court가 Merrill Steven에 대하여 18%의 Prejudgement Interest를 인정한 것에 대하여 오류가 있는지 여부

계약이 유효하기 때문에 계약에 따른 Prejudgement Interest의 지급에는 문제가 없다고 보았다.

### 3) 분석

본 판례는 선박 수리자의 과실로 수리 중인 선박에 화재사고로 입은 손실을 둘러싼 손해 배상 청구의 사건이다. 법원은 책임 제한 조항인 Paragraph 5와 6의 해석에 있어서, 선박 수리자인 Merrill Stenvens가 Paragraph 6에 따라 어느 누구에게도 부수적이거나 결과적 손해에 대하여 책임을 지지 않는다고 주장하면서 피고 측의 화재로 인한 손해배상 책임에서 면책 될 수 있음을 주장에 대하여, 이미 Paragraph 5에 따라 계약자(선박 수리자)의 과실로 인한 손해가 확정된 경우에는 선주, 선박, 그의 용선자, 보험자, 대리점, 직원, 고용자 또는 그의 책임 하에 있는 자에게 책임을 진다고 해석 할 수 있기 때문에 이에 대한 배상 책임이 있다고 판결 하였다. 즉, Paragraph 6에서 규정하는 “어느 누구에게도”는 Paragraph 5에서 규정하고 있는 자들을 제외한 자들을 가리킨다고 보았다. 그러면서, “다른 상당한 해석이 가능하지 않는 한, 계약 조항은 다른 조항과 상충되게 구성되어서는 안 된다<sup>153)</sup>”고 하며, “만약 계약서 내 두 조항이 상충되는 것을 나타낼 시에는 그 조항에 조화로운 해석을 하는 것이 요구 된다<sup>154)</sup>”고 하였다. 또한 책임 제한 조항의 경우에 Diesel “Repower“, Inc., v. Islander Investments Ltd.,<sup>155)</sup>판결에서 제시된 3가지 단계를 충족한다면 유효하

153) “a contractual provision should not be construed as being in conflict with another unless no other reasonable interpretation is possible”, quoting United States v. Johnson Controls, Inc., 713 F.2d 1541, 1555 (Fed. Cir. 1983)

154) “If two clauses of a contract appear to be in conflict, the preferred interpretation is the one that gives a harmonious interpretation to the clauses.”, Johnson Controls v. Cedar Rapids, 713 F.2d 370, 374 (8th Cir. 1983)

155) DIESEL “REPOWER”, INC., V. Islander Investments Ltd, 271. F.3d 1318.1324 (11th Cir. 2001)



다고 보았다. 3가지는 책임을 제한하는 조항이 분명하고 명백하게 당사자의 의도를 명시하고 있을 것, 모든 책임에 있어서 선박 수리자를 면책하여서는 안되고, 과실에 있어서까지 면책하지 않을 것, 당사자들이 대등한 협상력을 보유하고 있을 것 이었다. 항소 법원은 3가지 기준을 충족하기 때문에 계약서의 책임 제한 조항은 유효하다고 판결하였다.

본 판결은 화재 사고의 원인이 선박 수리자 측의 과실로 야기 되었음이 확정 되었음에도, 계약서 조항을 주장하여 면책 받으려는 수리자 측의 주장에 대하여 배상 책임을 인정한 것으로 과실에까지 책임 제한이 주장 되어서는 안된다는 것은 타당하다고 사료된다. 단, 우리나라의 경우 상법에서는 선박 소유자의 책임 제한 규정을 두고 있는 반면에 전술 하였듯이 민법에는 그와 같은 책임 제한에 대한 명시적인 규정은 없다. 이런 상황에서 우리나라의 경우에 미국, 캐나다와 달리 선박 수리 계약의 적용법을 해상법으로 보기는 쉽지 않을 듯하다. 이에 민법을 적용 하였을 경우에 계약 자유의 원칙에 터잡아, 책임 제한 조항을 해석하고, 그의 효력을 다툼에 있어서는 본 판례의 Islander Test를 참조하면 될 것이다.

### 제3절 캐나다 판례

#### 1. Ehler Marine & Industrial Service Co. v. M/V Pacific Yellowfin(Ship)<sup>156)</sup>

##### 1) 사실관계

이 사건은 원고이자 선박 수리자인 Ehler Marine & Industrial Service는 피고의 목선(wooden vessel) 홀수선 아래 우현, 좌현 각각 15부분의 이음부를 조이고 구멍을 메우는 공사의 견적의뢰서(request for proposals)에 따라 피고에게 견적을 제출하였다. 하지만 그 견적서는 몇 가지의 작업에 대하여서는 실제 공수와

156) Ehler Marine & Industrial Service Co. v. M/V Pacific Yellowfin(Ship), 2015 FC 324 (The Federal court, 2015)

실비에 따른다(on a time and materials basis)고 명기하였다. 피고는 그 견적서에 기초하여 선박 수리자와 계약을 하였다. 그러나 선박이 인도 되었을 때, 양 당사자는 견적 의뢰서에 명기된 작업 범위는 실제 수리가 필요한 범위와 다르기 때문에, 추가 공사가 이행되어야 함에 동의하였으나, 선박 수리자는 실제 공수와 실비에 따라 재 정산이 이뤄질 것으로 생각하였고, 피고 측은 원래 견적서에서 추가 작업 공사의 비율에 따라 재 정산이 이뤄지는 것으로 생각하였다. 공사 완료 후, 진수 중에 목선이 파손되었다. 또한, 선박 수리자가 공수와 실비에 따른 정산서를 제시하였으나, 선주는 원래 견적서에 비례하여 정산이 이뤄지지 않았음을 들어 지급을 거절하였다. 이에 원고인 선박 수리자는 대금의 지급을 청구하는 소를 제기하였다.

## 2) 판결

캐나다 연방법원 Simpson 판사는 원고가 제출한 견적서에 구속되어야 하는 합리적인 사고를 가진 이가 이와 같은 상황에 처하였을 때, 계약서를 어떻게 해석하는지에 따른다고 하며, 이 상황에서 객관적이고 이성적인 이는 쟁점이 된 공사에 있어서 실제 공수와 실비에 따라 청구한다는 내용이 없을 때에만, 상호 합의된 확정 금액으로 볼 수 있다고 하여, 원고 승소 판결을 내렸다.

## 3) 분석

앞서 REPAIRCON의 검토 시 뿐만 아니라 선박 수리의 개념에서 살펴보았듯이, 선주 또는 발주자는 선박 수리자의 견적서 금액을 토대로 승낙하고 계약을 체결하나, 선박 수리 공사 중 이 사건과 같이 견적 의뢰서 혹은 발주자 측에서 제공된 사양서와 실제 사양이 맞지 않는 경우가 빈번하다. 본 판결에서 견적금액은 공사 금액이 확정되지 않은 작업에 있어서 선박 인도 후 실제 공수와 실비에 따른다는 단서가 없을 시에만 선박 수리자를 구속한다고 한 것은 상기 선박 수리 산업의 실태를 잘 고려한 타당한 것으로 사료된다.

## 2. Lindsay v. Spiller<sup>157)</sup>

### 1) 사실관계

원고 Mr. Lindsay는 보트가 좌초되는 바람에 선체 부분과 프로펠러에 손상을 입는 손해를 입었다. 이에 보트를 Canoe Cove Marina에 두고, 피고인 Mr. Spiller에게 보트의 손상부분과 수리 범위를 알려주었다. 피고는 보트를 확인하지 않은 채, 설명만 듣고, 원고가 제시한 금액인 \$65,000에 수리 공사가 가능할 것으로 판단하여 이를 수락하였고 원고는 보트를 피고의 공장으로 이동하는 비용과 선체 수리를 명목으로 \$18,000을 우선 지급 하였다. 이 후, 피고는 Canoe Cove Marina에 방문하여 보트를 확인한 결과 원고의 설명보다 손상이 심하다는 판단을 하였다. 또한 보트 이동 비용이 당사자가 예상한 \$2,000를 훨씬 상회하여, 수령한 \$18,000는 보트 이동 비용 및 선체 수리에 충당할 수 없다는 것을 원고에게 통지하였으나, 원고는 이에 대하여 별다른 이의를 제기 하지 않았으며 공사 진행에 대한 확실한 답변을 하지도 않았다. 피고는 원고에게 재차 수리 자금이 없으므로 보트 수리를 하지 않을 것임을 통지하고 이에 대한 회신을 요청하였으나 원고 측에서는 이와 관련하여 아무런 회신이 없었다. 이 후 피고의 사정으로 피고는 보트를 다른 장소로 한 차례 이동시킨다. 한 달 이후, 원고는 다시 피고에게 연락을 재개 하였으며, 피고는 이미 발생한 비용에 대한 청구서를 이메일로 송부하였으나, 원고는 승인된 작업 이외, 보트의 이동 작업이 이뤄진 것에 항의를 표하며 공사 내역 및 지출 내역을 요청한다. 또한 원고 측 어머니가 피고에게 방문하여 보트의 상태를 확인하고, 원고에게 송부한 청구서 금액 중 미지급된 부분에 대한 금액과 앞으로 진행될 공사에 대한 일부 대금을 수표로 지급한다. 하지만 이후 원고는 다시 수표의 지급을 거절하여 취소하나, 피고에게 어머니는 대리 권한이 없다는 사실을 통지하지도 않고, 지급이 되지 않을 것이란 사실도 고지하지 않는다. 피고는 원고의 어머니가 피고의 대리인이란 사실을 믿고, 수표의 지급 요청 전 공사를 재개하지만 수표의 지급일에 지급이 취

---

157) Lindsay v. Spiller, 2009 BCSC 575 (The Supreme Court of British Columbia, 2009)

소된 사실을 알고 공사를 중단 한 후, 원고의 보트에 유치권을 행사한다.

## 2) 판결

캐나다 BC 대법원은 이 사건에서 3가지 논점에 대하여 판결 하였다. 첫째는 원고가 피고에게 피고의 공장으로 보트의 이동과 선체 수리를 지시하였는지 여부, 둘째는 원고의 어머니의 행위는 대리 행위로서 원고를 구속하는지 여부, 셋째는 피고가 청구한 금액이 적절한지 여부이다.

첫 번째 사항에 대하여서는 법원은 원고가 피고가 \$18,000으로는 선체 수리 및 보트 이동 비용의 충당에 부족하다고 했음에도 불구하고 그 부족한 비용에 대하여 별다른 이의를 제기하지 않은 점 등을 고려하여 보트의 이동 및 선체 수리를 지시하였다고 보았다. 두 번째 사항인 원고 어머니의 대리 행위에 대하여서는 원고가 어머니가 피고와 있었던 일들을 이미 알고 있었음에도 불구하고, 피고에게 어머니의 대리 행위는 권한 밖의 대리 행위로서 본인의 의사와 다르다는 점을 즉시 통지 하지 않은 점을 근거로 하여, 어머니가 피고에게 행한 행위는 원고를 구속한다고 보았다. 세 번째 사항으로 피고가 청구한 금액의 적절한지 여부에 있어서 법원은 원고가 지시한 것으로 판단되는 \$18,000에 해당하는 금액과 원고 어머니의 대리 행위로 말미암아 피고가 수행한 공사에 해당하는 금액을 제외한 나머지 금액을 원고의 승인 없이 이뤄진 공사로 보아 원고는 지급할 필요가 없다고 판단하였다.

## 3) 분석

본 사건은, 원고와 피고가 구두 상으로 선박 수리 계약을 체결한 후, 계약의 목적물과 그 이행 내용에 중대한 사정 변경 사항이 발생하여, 선박 수리자인 피고가 이에 대한 계약 금액의 변경이 불가피 함을 통지하였으나, 원고가 확실한 응답을 하지 않아 문제가 발생한 경우이다. 이는 계약 성립 시 예견 하지 못하였던 현저한 사정의 변경<sup>158)</sup>으로 피고는 해제권을 취득할 수 있었을 것이다. 그

---

158) 계약 체결 전 원고와 피고는 보트의 이동 비용이 \$2,000로 예상 되기 때문에 \$18,000으로

러나 피고가 해제권을 행사하는 대신, 이러한 사정 변경을 원고에 통지 하였을 때 원고는 이러한 사정 변경 사실에 있어서 어떠한 이의도 제기하지 않았으며 차후에 재 정산이 가능하다는 확실한 응답을 하진 않았으나 그러한 가능성을 남긴다<sup>159</sup>). 법원은 이를 두고 \$18,000에 해당하는 일의 부분에 대하여서는 유효한 계약의 체결이 있었던 것으로 판단하여, 그 공사를 수행하는데 발생한 추가 비용은 원고가 지급해야한다고 판결하였다. 이 문제는 앞서 전술한 , 선박 수리 계약 시 견적금액의 성질을 잘 나타내어주는 사례라 사료된다. 본 사건의 경우 처럼 선박 수리 계약 시 발주자가 제공한 자료에 기초하여 제출한 견적 금액을 계약 금액으로 보아, 이후 인도받은 실제 선박의 상태가 현저히 차이를 보임에도 불구하고 구속력을 인정한다면, 선박 수리자는 계약 목적을 달성할 수 없게 되는 손해를 입게 될 것이다. 이 경우에 선박 수리자는 그 특성 상 해제권의 행사가 용이하지 않을 시, 계약 변경 청구권을 당연히 행사 할 수 있어야 할 것이다. 이로 앞서 검토한 REPAIRCON에서는 작업의 변경 시 계약 금액의 변경 및 공사 기간의 변경도 함께 이뤄지는 작업 변경 요청서 서식을 첨부하고, 이와 관련하여 공사의 이행과 승인에서 규정하고 있음을 살펴보았다. 하지만 본 사건과 같이 선박 수리자의 요청에도 불구하고, 격지에 있는 선주가 거절의 확답을 명확히 하지 않을 시에는 이를 승인한 것으로 보아 선박 수리자를 보호해야 할 것이다. 이러한 점에서 첫 번째 사항에 대한 캐나다 BC 대법원의 판결은 적절하였다고 사료된다.

또한 명시적인 원고의 추가 작업에 대한 지시 없이 이뤄진 작업에 대한 비용은 원고가 지급할 필요가 없다고 판결한 것은 사실 상 계약은 \$18,000에 해당하는 두 가지 공사만 유효하게 체결 되었고 나머지 사항에 대하여서는 피고의 청약만 있었을 뿐 원고의 승낙 또는 승낙으로 간주 될 수 있는 어떠한 사항도 없었으므로 타당하다고 생각한다.

---

보트의 이동과 함께 선체 수리에도 총당 가능할 것이라 믿었다. 하지만, 원고가 Canoe Cove Marina에 지급하지 않은 보트 보관 비용과 원고의 설명과 다른 보트의 상태로 \$18,000은 부족할뿐더러, 기 계약금액인 \$65,000으로는 원고가 주문한 보트로 완성이 가능하지 않다고 피고는 판단하였다. 이 후 피고는 \$100,580으로 변경된 견적서를 원고의 어머니에게 제출한다.  
159) 피고의 요청에 대하여 원고는 확실한 승인을 하는 대신에 외국에 나가 있을 것이며, 약 20일 후 돌아온다고 하여 여지를 남겼다.

## 제4절 한국의 판례

우리나라의 경우 선박 수리 관련 판례가 많이 축적 되어있지는 않다. 하지만, 판례를 살펴보는 것은 선박 수리 계약 체결 시 우리나라 법을 준거법으로 할 때 조금이나마 도움이 될 것이다.

### 1. 선박수리비청구사건 (부산지법, 1984.5.4., 84가합77)

#### 1) 사실관계

본 사건의 원고(부산조선공업주식회사)는 1983.5 초 소외 피고의 용선자인 유남해운주식회사의 수리 의뢰를 받아 피고 소유 선박 제5유남호를 수리대금 금 11,500,000원으로 정하여 1983.5.8.부터 1983.5.12. 까지 수리를 완료하여 인도를 하였다. 그러나 유남해운주식회사가 도산함으로, 선박수리채권을 지급받지 못하게 되었다. 이에 원고는 선박 소유자인 피고를 상대로 수리비 채권 지급을 청구 하였다.

#### 2) 판결 요지

임대차계약기간 중 수리비를 부담하기로 한 임차인으로부터 선박수리의 도급을 받아 수리한 선박을 임대인이 반환받아 타에 매도하고 그 후 임차인은 도산하여 무자력하게 되었다하더라도 임대인이 받게 된 수리비 상당의 이익을 수리업자에게 부당이득으로 반환하여야 할 것은 아니다.

#### 3) 분석

본 판례는 선체 용선자와의 선박 수리 계약을 한 선박 수리자가 수리의 완료 후 목적물의 인도에도 불구하고, 수리비 채권을 지급받지 못하자 선박의 소유자

에게 채권의 지급을 청구한 사건이다. 법원은 선박 수리자가 선박 수리를 위한 용역과 비용을 지출하였다하더라도 수리자는 단지 소외 회사와의 도급 계약에 따라 수리비 채권을 얻은 것인 즉, 손해를 입었다고는 할 수 없다고 보았다. 또한 피고와 위 소외 회사 간의 위 선박임대차계약상 계약기간 중의 수리비는 소외 회사가 부담하기로 약정되어 있기에, 피고로서는 위 계약에 의해 임대차계약이 종료되면 수리가 되어있는 선박을 반환받을 권리가 있을 뿐이고 법률상 원인 없이 이득을 얻었다고 할 수도 없다고 보았다. 사실, 본 사건의 선박의 수리가 선박의 가치를 증대하는 것이어서 피고가 소외 회사에 대하여 유익비상환청구권을 부담하게 되었다는 사정이 있다면 선박 소유자는 수리비 상당 이득을 보유한 것으로 되겠지만, 본 사건의 수리의 경우에는 선박을 유지 보수 하는 수준에서 그친 것을 보인다. 이러한 경우 법원은 수리비 채권을 선박 소유자가 지급할 책임이 없다고 판결한 것이다. 앞서 REPAIRCON의 고찰에 있어서도, 선박 수리 계약 시 도급자가 선박의 선체 용선자인지 선주인지를 명확히 해야 한다는 것을 강조하였다. 우리 법원 역시, 선박의 가치를 현저하게 증대하는 경우는 별론으로 하고, 선박의 유지, 보수에 그치는 수리에 있어서는 선체 용선자가 지급을 하지 않았다하여, 선박 소유자가 대신 지급할 책임이 없다고 하고 있음에 따라, 외국 선주와의 거래든, 국내 선주와의 거래든, 계약 당사자가 선체 용선자인지, 혹은 선박 소유자인지를 명확히 하여야 할 것이다.

## 2. 수리비 채권에 대한 선박 임의 경매 청구 사건 (부산지방법원, 2009.11.4., 2009가합7536 제3자이의)

### 1) 사실관계

원고는 파나마 국적의 선박의 소유자인 파나마국 법인이고 피고1은 선박수리 및 선용품 공급업 등을, 피고2는 기계 부속 도매업을, 피고3은 선용품 공급업 등을 영위하는 중국법인이다. 피고들은 2009.3.20. 원고의 선체 용선자인 소외 회사로부터 발주를 받아 이행하였으나, 지급 받지 못하여 합계 145,612,320원에

달하는 선박 수리비 및 기계류 공급 채권을 가지고 있었다. 이에 피고들은 공급 채권이 파나마 법상 선박우선특권에 기하여 담보되는 채권이라 주장하면서 선박 임의경매신청을 하여 선박임의경매개시 결정을 받았다. 원고는 이 사건 선박 수리비 및 기계류 등 공급 채권은 이 사건 선박과는 아무런 관련이 없고 파나마법상 선박우선특권에 의하여 담보되는 채권이라고도 할 수 없으므로 선박임의경매는 부적법하다고 주장하였다.

## 2) 주문

1. 부산지방법원 2009타경12190호 선박임의경매사건에 관하여 원고의 피고들에 대한 선박우선특권 있는 채무는 피고1에 대하여서는 87,080,000원, 피고2에 대하여서는 42,040,000원, 피고3에 대하여서는 미화 11,700 달러를 각 초과하여서는 존재하지 아니함을 확인한다.
2. 원고의 피고에 대한 나머지 청구를 모두 기각한다.
3. 소송비용은 원고가 부담한다.

## 3) 분석

본 판결은 선체 용선자와 선박 수리 계약을 체결한 후, 계약을 이행하였으나, 대금의 지급을 받지 못한 경우, 수리비 채권을 선박에 대한 선박우선특권으로 인정한 사례이다. 앞서 바로 위에서 살펴본 84가합77 판결에서 선주에 대하여 부당이득반환 청구를 하였을 경우와 비교하여 보았을 경우, 선체 용선자와 계약을 체결하고 청구는 선박 소유자에게 하였다는 것에서 그 배경은 같다고 할 수 있다. 하지만 본 사건에서 피고들은 부당이득반환 청구가 아닌 선박우선특권에 기한 임의경매개시결정을 구하는 방법을 선택하고 법원은 선박우선특권으로 인정하여 경매결정을 인정하였다. 이를 고려하여볼 때, 선박 수리자의 입장에서는 선체 용선자와 계약을 하고, 이행을 하였음에도 불구하고 채무의 이행이 없을 시에는 선박우선특권에 기한 일련의 법적 조치를 취해야 할 것으로 사료된다. 이 경우, 본 사건에서와 같이, 우리 국제 사법에서는 ‘선박의 소유권 및 저당



권, 선박우선평권 그 밖의 선박에 관한 물권’에 관하여 선적국법에 의하도록 규정하고 있으므로, 우선 선적국법을 확인하여, 채권이 선박우선평권으로 담보되는지 여부부터 확인하여야 할 것이다. 본 사건에서는 파나마의 해상법은 ‘선박의 필수품 및 공급품에 관하여 체결된 계약에 기인한 채권’을 선박우선평권으로 보고 있어 법원은 피고의 채권을 선박우선평권으로 인정하였다. 다행히 본 판결에서는 경매개시결정을 받아 피고들의 손해를 막을 수 있었지만, 국제 거래의 양상을 띠는 선박 수리 계약의 특성 상, 외국 선체 용선자 혹은 외국 선주와의 계약 시 지불 조건을 재인도 후 혹은 출항 후 지급조건으로 하였을 경우, 지급된 기일 내 지불이 이뤄지지 않는다면 본 사건과 같이 채무 이행을 담보하기가 쉽지 않다. 선박의 특성 상 정기선이 아닌 이상 언제 다시 한국에 입항하는지를 알 수 없기 때문이기도 하다. 이에 앞서 REPAIRCON 고찰에서 논의한 바와 같이 외국 선주 혹은 선체 용선자와 계약을 체결할 시에는 출항 시 지급 또는 공사 완료 시 지급 등의 지불 조건으로 합의하는 것이 손해를 방지하는 가장 좋은 예방 수단일 것이다.

## 제5절 소결

이상, 영국, 캐나다, 미국 판례를 검토하면서, 본 REPAIRCON의 준거법이기도 한 영미법계의 선박 수리 계약의 판례법을 살펴볼 수 있었다.

먼저 첫 번째는 Christopher Martin 판결의 Moorcock case law로, ‘수리자(조선소)가 선박을 정박할 장소와 안벽을 제공할 때, 그 정박 계약에는 수리자(조선소)는 정박 지점이 안전한지에 대하여 상당한 주의를 기울여야 하며, 안전하지 않다거나 안전을 확실히 하기위한 조치를 취하지 않았다면, 상대방에게 이를 통지할 의무가 있다’는 것이다.

두 번째는 Saga Cruise 판결에서 제시된 총 6가지로서 요약하자면 아래와 같다. i)계약서를 구성하고 있는 문서 내, 동일한 작업의 내용을 각기 다르게 표기하고 있을 시에는 문서의 서열을 논하기보다 양 당사자의 일관된 의도를 고려

하면서 조화로운 해석을 하여야 한다, ii)합리적인 범위 내에서 검증된 자재와 숙련된 기술을 투입하여 공사를 이행할 의무, iii)수리자는 공사의 완료 후 선주 대리인에게 보고를 하여야 하며 그 보고는 수리 중, 그리고 완료 후 상태를 통지하는 정도이면 족하고, 추가로 이행되어야 할 작업에 대한 추천이나 정보를 알릴 필요는 없다. ,iv)선주 측 대리인인 선박 기술 감독관의 행위는 이 계약에 따른 수리자의 의무에 영향을 미치지 아니한다는 계약 상의 규정이 있을 지라도 이는 부차적인 의무에만 적용되고, 본질적인 의무에는 적용되지 않는다,v)선박 수리자의 과실로 손해를 입게 된 선체 용선자가 계약의 당사자가 아닐지라도, 선주의 손해배상청구에 대한 양도를 받아서 선박 수리자에게 직접 청구권을 행사할 수도 있다. vi)선박 수리자가 Concurrent Delay를 주장하며 지체 책임에서 벗어나기 위하여서는 지체에 영향을 주는 사건이 모두 지체에 영향을 미치고, 동시에 발생하였다는 것을 지체가 발생한 그 시점에 비추어 증명 하여야 한다.

세 번째는 미국 Harkins 판결에서 제시된 것으로 수리자의 중대한 과실로 결함이 생겼을 시에는 하자보증의 전제 조건인 통지기간 제한, 그리고 하자보증기간의 제한을 받지 않는다고 하였다. 또한 선박 수리 시 장비의 보수에 있어, 장비 제조사의 매뉴얼에 따르지 않는 것은 중대한 과실로 보았다.

네 번째는 미국 Merill Stevens Dry Dock co. 판결에서 제시된 것으로 책임 제한 규정의 효력을 판단하는 요소를 제시하였다. 분명하고 명백하게 당사자의 의도를 명시하고 있을 것, 모든 책임에 있어서 선박 수리자를 면책하여서는 안되고, 과실에 있어서까지 면책하지 않을 것, 계약 당사자들이 대등한 협상력을 보유하고 있을 것이라는 3가지 였다. 또한 계약서 내 두 조항이 서로 상충되는 것으로 나타날 시에는 그 조항에 조화로운 해석을 하도록 하여야 한다고 하였다.

다섯 번째는 캐나다 Ehler Marine 판결에서 계약의 기준이 된 견적 금액에 미정인 공사 금액이 있을 경우에는 선박 수리자는 추후 현장 확인 후 실비와 공수에 따라 정산한다는 규정을 명문으로 표기하여야 이를 청구할 수 있다는 것이다.

상기 판결에서 제시된 판례법은 선박 수리 계약의 실제 현장에서 발생할 수 있는 주요 쟁점에 대한 판단 기준을 잘 제시해주고 있다. 이로 BIMCO REPAIRCON 서식으로 계약을 체결한 경우 뿐만 아니라, 고유의 거래 약관을 사용하여 계약을 했을 시에도 적용될 수 있는 보편적인 판례법이기에 그 의미가 크다고 생각한다.

마지막으로 우리 법원의 선박 수리 계약 판결은 많이 축적되어 있지는 않았다. 하지만, 계약당사자가 선체 용선자 일시, 선체 용선자가 수리 대금을 지급하지 않을 경우, 선박에 현저한 가치의 증대가 없는 이상 이를 선주가 대신 부담할 책임은 없으나, 선적국법에 따라 선박 우선 특권에 해당할 경우에는 이를 지급하여야 한다는 입장을 확인 할 수 있었다. 그러나 이와 관련하여 우리 민법은 제626조 임차인의 상환청구권으로서, 유익비 뿐만 아니라, 제1항에서 임차물의 보존에 대한 필요비도 규정하고 있기 때문에, 선체 용선자와 선박 수리자 사이에 발생한 선박 수리 채권이 유익비가 아닌 필요비에 해당할 경우에도, 본 조 규정에 따라 선체 용선자를 대위한 선박 수리자에 대하여 선박 소유자의 이에 대한 지불 책임이 인정되어야 할 것이라고 생각한다.

## 제 5 장 결론

선박 수리 산업은 우리나라의 보유 선복량으로 인한 국내 수요와, 세계적인 선박 안전 규정 및 환경 규제 강화에 따른 선박 개조의 필요, 북극항로의 개설에 따른 환적항으로서의 역할이 기대 되는 점, 지난 10년간 세계에서 가장 많은 선박을 인도한 점 등을 고려할 때 향후 우리의 미래 성장 동력 산업이다. 하지만 선박 수리 산업에 있어서 우리나라는 세계 5위의 항만을 보유하고 해운 강국이었음에도 불구하고, 전 세계적인 점유율은 약 3.2%의 비중을 차지하고 있는

것에 그쳐 앞으로 발전 가능성이 큰 것으로 사료된다. 이로 본 논문에서는 선박 수리 계약의 본질을 파악하고 국제 해운 표준 계약서를 제공하여오고 있는 BIMCO의 REPAIRCON을 통하여 선박 수리 계약의 연구를 진행하여 보았다. 또한 선박 건조 및 해운 관련 계약의 준거법이 보통법이 많은 점, 법적 분쟁 관할지로 영국 법원 혹은 중재원을 선호하는 점, 그리고 REPAIRCON이 영국법 개념에 기초하여 작성된 점을 고려하여 영미법계의 선박 수리 계약 판례를 검토하였다. 이를 통하여, 선박 수리 계약은 도급 계약의 성질을 띠고, 영미법원에서는 이를 Service Contract로 본다는 사실을 알 수 있었다. 또한, 영미법계의 판례를 살펴보면, 선박 수리의 장소가 육상(dry land)인가 해상(navigatable waterways)인가에 따라서 Civil Law를 적용할 것인지 혹은 Maritime Law를 적용할 것인지가 결정된다는 것도 살펴볼 수 있었다.

한편 우리나라의 경우에는, REPAIRCON을 계약 서식으로 사용할 시 해운 계약의 특성도 일부 포함하고 있는 것과 관련하여 준거법 문제에 있어 민법을 우선 적용할 것인가 아니면 상법을 적용할 것인가에 대하여서는, 선박 수리 계약이 도급 계약인 점을 고려하여 민법을 기본적으로 적용하되, 선박 우선 특권이 나 선박 유치권의 경우에는 부분적으로 해상법을 적용하는 것이 적절할 것이다.

다음으로 REPAIRCON을 우리 민법을 준거법으로 하여 활용가능한지 여부에 대하여서는, 먼저 노크포노크 협정에 대하여 우리 법원이 수용하고 있는지 여부를 살펴보아야 할 것이다. 또한, 해상법이 아닌 민법을 준거법으로 할 시, REPAIRCON에서는 선주 측 중과실과 고의도 책임 제한의 대상으로 하고 있기 때문에 이를 규정하는 제6조 4항의 조항에서 중과실과 고의를 제외하도록 하여야 할 것이다.

마지막으로 우리나라의 열악한 선박 수리 산업 실태를 고려하여 계약 관계에 있어서 선주보다 열등한 지위에 설 수 밖에 없는 선박 수리업자를 위하여 REPAIRCON 활용 시 다음의 2개 조항의 삽입하여 활용할 것을 제안한다.

첫 번째는 'Grace Time 조항'이다. 이는 선박 건조 계약에서도 활용되는 것으로, 선박 수리 계약의 경우 계약 체결 후 공사의 변경이 잦은 점 그리고

'Concurrent Delay'처럼 선박 수리자에 귀책한 사유, 선주 측에 귀책한 사유(예: 선주 직시공 문제 등)이 동시다발적으로 공사 기간의 지체에 영향을 미치는 경우, 손해배상액의 예정액의 지급과 관련한 책임에 대한 분쟁을 사전에 방지하고자, 계약에 정해진 공사 완료일 이후 일정 기간을 공사 지체에 따른 책임을 면책한다고 합의하는 것이다. 예를 들면 아래와 같다.

### Grace Time

In case of excess of working periods as stated in Box 6, The Contractor will not charge any expense of wharfage or dockage. Also, The Owner shall not make any claim during the period stated in Box... after the working days as stated in Box 6.

두 번째는 하자 보증 시, 철구조물인 선박의 특성 상 부식으로 인해 손해 범위가 확대될 수 있으므로, 하자의 발견 후 24시간 이내에 선박 수리자에게 통지할 것을 요청하는 조항으로, REPAIRCON의 하자 보증 조항 검토 시 제안하였던 조항이다.

The Owners shall notify the Contractors in writing accordingly to Clause 13 BIMCO Notices Clause of any defects for which claim is made under this guarantee as promptly as possible, not later than 24hours from the discovery thereof. The Owner's written notice shall describe the detailed nature as ascertainable extent of the defects. The Contractors shall in any event have no obligation in respect of any defects, unless notice of such defects is received by the Contractors not later than 7days after expiry of the Warranty Period.

선박 수리 산업은 숙련 인력의 비중이 큰 산업으로 현재 큰 침체기를 맞이하고 있는 조선 산업의 인력을 흡수하여 성장 동력의 밑거름이 될 수 있는 유망

산업이라고 생각한다. 현재 영세하고 소규모로 이뤄지고 있는 선박 수리 산업을 싱가포르처럼 보다 발전시키기 위하여서는 숙련된 인력 외에도 장기적으로 신뢰를 구축할 수 있는 시스템 확보가 무엇보다 중요하다고 생각한다. 이러한 점에서 국제적으로 표준 계약 서식을 제공하여 오고 있는 BIMCO의 REPAIRCON 서식을 활용하여 거래 시 적용한다면, 거래 상대방의 신뢰를 확보하기가 보다 쉬울 것이라 사료된다. 국가적으로도, 선박 수리 산업의 발전을 위해 일본처럼 선박 수리 금융 지원과 부산 항만을 중심으로 영도 및 감천항 일대에 조성되어 있는 수리 산업 단지가 보다 국제적으로 전문적인 동북아의 선박 수리 허브로 발전할 수 있도록 기존 인력 교육, 언어 지원 등 정책적인 지원이 이뤄져야 할 것이다.



## 참고문헌

### I. 국내 문헌

#### 1. 단행본

- 김연신, 『영문 선박건조 계약서 작성실무』, 박영사, 2008
- 김주수, 『채권각론』, 삼영사, 1997
- 김형배, 『채권각론, 계약법』, 박영사, 2001
- 박태신, 『채권총론』, KSI한국학술정보(주), 2012
- 송덕수, 『채권법각론』, 박영사, 2014
- 양창수, 김재형, 『계약법』, 박영사, 2011
- 이병태, 『법률용어사전』, 법문북스, 2011
- 이은영, 『채권각론』, 박영사, 2005
- 정영석, 『해상법원론』, 텍스트북스, 2009
- 최준선, 『국제거래법』, 삼영사, 2015
- 한국원자력협력재단, 『국제영문계약매뉴얼』, 넥서스, 2013

#### 2. 논문

- 김인유, “건조중인 선박에 관한 법률관계”, 한국해법학회지 제32권 제1호, 2010.
- 김인유, “외국에서 실행된 선박 경매의 승인에 관한 연구”, 한국해법학회지 제35권 제1호, 2013.
- 김인현, “선박건조 표준계약서(SAJ)에 대한 연구”, 한국해법학회지 제34권 제2호, 2012.

- 서영화, “선박 건조 계약과 관련한 몇 가지 법률문제들”, 한국해사법학회지 제32권 제2호, 2010.
- 손경한, 최성규, “국제 계약 상 사정 변경의 원칙”, 국제거래법연구 제34권 제5호, 2014.
- 송하철, 서무천, 염재선, “한국 수리조선산업의 국제경쟁력 분석”, 한국항해항만학회지 제34권 제10호, 2010.
- 신영란, 김길수, 김강혁, “부산 선박수리업 활성화 방안에 관한 연구”, 해운물류연구 제29권 제1호 (통권 76호), 2013.
- 윤석찬, “불법행위책임과 위험책임에서의 책임면제 및 책임제한 이론에 관한 연구”, 법학연구 제51권 제4호 (통권66호), 2010.
- 이은영, “이른바 판례상 책임제한에서 고려되는 주요 요인”, 비교사법 제22권 1호 (통권68호), 2015.
- 이정원, “히말라야 약관(Himalaya Clause)과 상법 제799조의 관계”, 부산대학교 법학연구 제51권 제4호 (통권66호), 2010.
- 이준형, “유럽법원칙 서비스 계약편(PEL SC)“, 중앙법학 제9집 제2호, 2007.
- 이창희, 홍성화, “해양플랜트공사계약상의 계약변경조항에 대한 법적 고찰”, 해사법연구 제28호 제2호, 2016.
- 이철원, “SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토”, 한국해법학회지 제35권 제1호, 2013.
- 정광수, “민법 제673조 상 도급인의 해제권에 관한 고찰”, 강원법학 제26권, 2015.
- 지상규, 왕지유, “독립계약자에 대한 히말라야 약관 적용 문제 및 특별 규정안의 제안”, 법학연구 제52집, 2013.



## II. 국외 문헌

### 1. 단행본

Don Butler, 『Guide To Ship Repair Estimates(In Man-Hours)』, Elsevier Butterworth-Heinmann, 2003.

### 2. 보고서

Tineke Hempenius, Joel Sobh, Ronnie Rahman, 『Abu Dhabi Ports Company ADPC/0030/2014 Suez Canal Ship Repair Market Study- Dest Research』, EC Harris Built Asset Consultancy, 2014.

### 3. 전자 문헌

Germanischer Lloyd, Fraunhofer CML, Best Practice Ship Management Study 2013, Germanischer Lloyd SE <http://www.gl-group.com>, 2013.

Steamship Mutual, Knock for Knock Clauses - No problem Against Refusal to Perform, <http://steamshipmutual.com>, 2016.

Allianz Australia Insurance limited, Ship Repairers' Liability Insurance, Allianz Marine & Transit Underwriting Agency, <http://allianzmarineandtransit.com.au>,

# 부록 A REPAIRCON issued in 2002

1. Place and date		<b>BIMCO STANDARD SHIP REPAIR CONTRACT</b> <b>CODE NAME: REPAIRCON</b> <b>BIMCO</b> PART I	
2. Owners (Full style and address) (Cl. 1)  Owners warrant that they are*are not* bareboat charterers (* delete as applicable)		3. Contractors (Full style and address)(Cl. 1)	
4. Vessel's name (Cl. 1)		5. Contractors' Yard (Cl. 1)	
6. Contract Period (Cl. 1 and Cl. 2(a)(iii))		7. Vessel's description (Cl. 1)  Flag /Year built: / Port of registry:  Classification Society: DWT /Mts (Summer):  GT/NT: / LOA/LBP:  Breadth/Depth moulded:	
8. Delivery Date (Cl. 4(a))	9. Cancellation Date (Cl. 4(b)(ii))	11. Overtime periods and rates (Cl. 2(a)(ii))	
10. Contract Price and currency (Cl. 1 and 5(a))			
12. Owners' Representative(s) (Cl. 3(a))		13. Guarantee period in months (Cl. 7(b))	
14. Payment terms (Cl. 5(b))			
15. Total liability (a) Contractors' (Cl. 6(a)), (b)(iv)(1) (b) Owners' (Cl. 6(b)(iv)(2))		16. Liability for late redelivery (Cl. 6(a)) Daily Rate <span style="float: right;">Maximum liability</span>	
17. Interest rate (Cl. 4(b)(iii), 5(b)(iii) and (iv))		18. Dispute resolution (state 12(a), 12(b) or 12(c)), as agreed; if 12(c) agreed state place of arbitration) (if not filled in 12(a) shall apply) Cl. 12	
19. Redelivery Termination Date (Cl. 9(a)(iii))		20. Numbers of additional clauses attached, if any	
20. Numbers of additional clauses attached, if any			
Signature (Owners)		Signature (Contractors)	

Printed by BIMCO's Idea

Copyright, published by BIMCO, Copenhagen

It is mutually agreed between the party stated in Box 2 and the party stated in Box 3 that this Contract consisting of PART I and PART II as well as Annex 'A' (Specification), Annex 'B' (Work Variation Form) and, if applicable, Annex 'C' (Tariff) shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes 'A' and 'B' and, if applicable, Annex 'C' shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict, but no further.

This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**ANNEX "A" (SPECIFICATION)**  
**BIMCO STANDARD SHIP REPAIR CONTRACT**  
**CODE NAME: REPAIRCON**

---

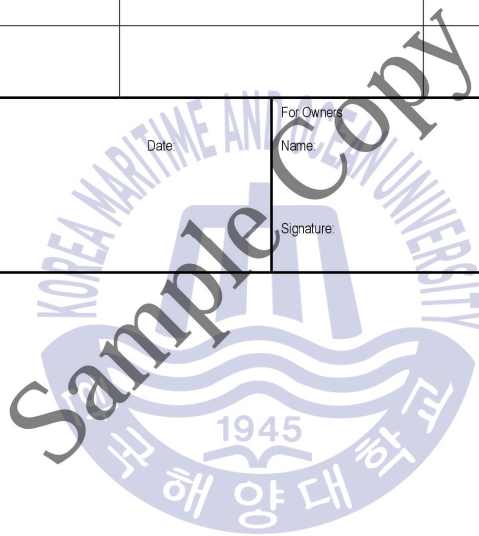
*Note: Annex "A" will either be the front sheet to whatever detailed technical specification has been developed and agreed between the Parties, or will be a list identifying by date and description the various documents and correspondence exchanged between the Parties which together comprise the Specification.*



This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**ANNEX "B" (WORK VARIATION FORM)  
 BIMCO STANDARD SHIP REPAIR CONTRACT  
 CODE NAME: REPAIRCON**

Vessel's Name:	WVF No.:	Date issued for Signature:
Description of Additional Works/Reductions:		
(a) Adjustment to Contract Price:	(b) Time for payment of Adjustment	(c) Adjustment to Contract Period
For Contractors Name: Date: Signature:	For Owners Name: Date: Signature:	



This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

ANNEX "C" (TARIFF RATES)  
BIMCO STANDARD SHIP REPAIR CONTRACT  
CODE NAME: REPAIRCON

---



This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In the event of any modification made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**PART II**  
**REPAIRCON Standard Ship Repair Contract**

<b>1. Definitions</b>	1	The Contractors shall, wherever possible, perform	62
"Additional Works" means all work, if any, in addition to or modification of the Specification Works (including any changes required by changes in the rules of the Owners' regulatory bodies after the date of the Contract), which are to be described on a Work Variation Form attached as Annex "B" hereto.	2	Additional Works within the Contract Period stated in <a href="#">Box 6</a> . However, where the Parties agree that Additional Works will extend, or Reductions shorten, the Contract Period, the increase or decrease in Duration shall be recorded on a Work Variation Form and the Redelivery Termination Date will automatically be extended or shortened by the same period.	63
"Completion" means the completion of the Works.	3		64
"Contract Period" means the period (commencing on the first working day after the date of delivery) agreed between the Parties as stated in <a href="#">Box 6</a> for the performance of the Specification as may be amended as a consequence of Additional Works and/or Reductions and/or pursuant to <a href="#">Clause 6</a> (Disruptions).	4		65
"Contract Price" means the agreed price for the Specification Works as stated in <a href="#">Box 10</a> , as may be adjusted by the value of any Additional Works less any Reductions.	5		66
"Contractors" means the company stated in <a href="#">Box 3</a> .	6		67
"Contractors' Yard" means the premises of the Contractors stated in <a href="#">Box 5</a> .	7		68
"Delivery" means delivery of the Vessel to the Contractors at the Contractors' Yard or elsewhere as may have been agreed between the Parties.	8	(iv) In the event of Additional Works or Reductions, the Contract Price shall be adjusted by agreement Between the Parties and recorded on a Work Variation Form. Where the Parties agree to Reductions, the Owners shall be credited with the equivalent of the cost saved as a result of such Reductions (see also <a href="#">Clause 5(a)</a> (Price)).	69
"Owners" means the Owner stated in <a href="#">Box 2</a> .	9		70
"Parties" means the Owners and the Contractors.	10		71
"Redelivery" means redelivery of the Vessel to the Owners at the Contractors' Yard or elsewhere as may have been agreed between the Parties.	11	(v) Should any of the specified materials or equipment not be available at the time required for use in the Vessel, the Contractors shall have the right to use other suitable materials or equipment of equivalent Standard in replacement thereof, subject to the agreement of the Classification Society and the Owners, the latter's consent not to be unreasonably withheld.	72
"Reductions" means all deletions, if any, to the Specification Works, which are to be recorded on a Work Variation Form.	12		73
"Specification Works" means the work to be carried out under this Contract described in the Specification attached as Annex "A" hereto.	13	(b) Contractors' right to sub-contract	74
"Sub-contractors" means all persons engaged by the Contractors to do work, supply materials or equipment or provide accommodation or services in connection with the Works.	14	Subject to the Owners' right to object on reasonable grounds, the Contractors shall have the right to employ sub-contractors to perform any works provided that the Contractors remain responsible for all of their sub-contractors' actions.	75
"Tariff" means the rates agreed, if any, in <a href="#">Annex "C"</a> attached hereto.	15	In the event of such a sub-contract the Contractors shall remain liable for the due performance of their obligations under this Contract.	76
"Vessel" means the vessel described in <a href="#">Boxes 4</a> and <a href="#">7</a> .	16	(c) Approvals and Certificates	77
"Works" means the Specification Works, as may be amended by any Additional Works and/or Reductions.	17	(i) The Contractors shall be responsible for obtaining and maintaining all necessary approvals and certificates of whatsoever nature relating to the Works as required by the Contractors' regulatory bodies. The Owners shall provide any reasonable assistance that may be required in this respect.	78
	18	(ii) The Owners shall be responsible for obtaining and maintaining any approvals or certificates relating to the Vessel and the Works as required by the Owners' regulatory bodies. The Contractors shall provide any reasonable assistance that may be required in this respect.	79
	19		80
	20		81
	21		82
	22		83
	23		84
	24		85
	25		86
	26		87
	27		88
	28		89
	29		90
	30		91
	31		92
	32		93
	33		94
	34		95
	35		96
	36		97
	37		98
	38		99
	39		100
	40		101
	41		102
	42		103
	43		104
	44		105
	45		106
	46		107
<b>2. Performance and Approval of the Work</b>	45		108
(a) <u>Performance of Works</u>	46		109
(i) The Contractors shall perform the Works in accordance with the provisions of this Contract, the requirements of the Parties' regulatory bodies, and to the reasonable satisfaction of the Owners.	47	(a) Owners' Representatives	110
(ii) The Works shall be performed in accordance with best local practice and, unless otherwise agreed, within normal working hours. Any overtime carried out by the Contractors to complete the Works within the Contract Period shall be for their account, but any overtime carried out at the Owners' written request shall be subject to extra cost as stated in <a href="#">Box 11</a> .	48	(i) The supervision of the Works shall be carried out by the Owners' Representative(s) as stated in <a href="#">Box 12</a> or such other person(s) as the Owners may from time to time appoint and notify to the Contractors in writing. The Owners shall have at least one representative present at the Contractors' Yard throughout the Works. The Owners' Representative(s) shall be authorised to act on behalf of the Owners in respect of all matters relating to the Contract, including but not limited to the approval of plans, drawings, calculations, and documents, and agreeing and signing Work Variation Forms and invoices.	111
(iii) The Contractors shall make all reasonable endeavours to perform Additional Works as requested by the Owners and recorded in the Work Variation Form.	49	(ii) The Owners' Representative(s) shall at all times provide reasonable assistance to facilitate timely and efficient completion of the Works.	112
	50	(iii) The Vessel's Master shall be the Owners' Representative unless stated otherwise in <a href="#">Box 12</a> .	113
	51	(iv) The Contractors shall, at their own expense, provide the Owners' Representative(s) with reasonable office accommodation and facilities (including communication facilities) as the Owners may reasonably require, provided the Owners shall bear the costs of all such communication expenses.	114
	52	(v) The Contractors shall grant the Owners' Representative(s) reasonable access to the Contractors' workshops whenever work on the Vessel or parts of the Vessel is being carried out and shall ensure such	115
	53		116
	54		117
	55		118
	56		119
	57		120
	58		121
	59		122
	60		123
	61		124
	62		125
	63		126
	64		127
	65		128
	66		129
	67		130
	68		131
	69		132
	70		133
	71		134
	72		135
	73		136

This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.



**PART II**  
**REPAIRCON Standard Ship Repair Contract**

(1) The Contractors shall only be liable to the Owners under this Contract when proven loss or damage has been caused by the negligence, gross negligence or wilful default of the Contractors or that of those for whom they are responsible.	282 283 284 285 286 287	ensure that those for whom it is responsible do not, circumvent the aforesaid limitations and allocation of responsibility by taking legal proceedings against the employees, servants or agents of the other party, and to this extent each party shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all such persons.	358 359 360 361 362 363 364
(2) Except in the event of prior cancellation or termination, the Contractors' liabilities arising out of or in connection with this Contract of whatsoever nature and howsoever arising shall cease upon Redelivery or, if later, Completion, except as provided in <a href="#">Clause 7</a> (Guarantee) and <a href="#">Clause 11(a)</a> (Intellectual Property).	288 289 290 291 292 293 294	(c) <u>Limitation</u> Nothing herein contained shall affect any right that the Parties may have to limit their liability under any statutory enactment for the time being in force.	365 366 367 368
(3) The Owners shall only be liable to the Contractors under this Contract when proven loss or damage has been caused by the negligence, gross negligence or wilful default of the Owners or that of those for whom they are responsible.	295 296 297 298 299	<b>7. Guarantee</b>	369
(4) Any tests, trials or movements of the Vessel shall be at the Owners' sole risk and responsibility, and the Contractors shall not be under any liability whatsoever to the Owners for any loss, damage or expense resulting from such tests, trials or movements, unless caused by the intervention, act or omission of the Contractors.	300 301 302 303 304 305 306	(a) The guarantee shall apply to the Works performed and materials supplied by the Contractors and, for the avoidance of doubt, by the Sub-contractors.	370 371 372
(5) Except as provided in <a href="#">Clause 6(a)</a> (Liquidated Damages), in no circumstances shall either party's liability to the other party include any sum in respect of loss of hire, profit, use or business, or any similar direct, indirect or consequential loss, damage or expense arising out of or in connection with this Contract.	307 308 309 310 311 312 313 314	(b) Pursuant to the guarantee, the Contractors shall be responsible for repairing defects in materials, equipment and workmanship existing at the time of Redelivery or, if later, Completion, provided always that notice of complaint in respect of such defects is received in writing by the Contractors within the number of months stated in <a href="#">Box 13</a> from the date of Completion.	373 374 375 376 377 378 379
(ii) <u>Liability for Death or Personal Injury</u> Each party accepts responsibility and liability for the death or personal injury of its own personnel, and the personnel of those entities for whom they are responsible under this Contract, irrespective of the cause of death or personal injury, and whether or not caused by the negligence or gross negligence of the other party, or those entities for whom the other party are responsible under this Contract. Each party further agrees to indemnify and hold harmless the other party, as regards both liability and legal costs, in the event that the aforesaid personnel or their dependants pursue claims for death or personal injury against the party who is not responsible for them under this Contract.	315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328	(c) If the defect has led to damage to the Vessel or any part thereof, the repair obligation shall extend to repair or renewal of the Vessel's part(s) that have been damaged as a direct consequence of the defect.	380 381 382 383
(iii) <u>Third Parties</u> (1) Each party agrees to indemnify the other party against all claims made against the other party by third parties (being those individuals and entities for whom neither party is responsible under this Contract) in any way related to this Contract, where such claims are caused by, or to the extent that they are contributed to by the indemnifying party's negligence, gross negligence or wilful default or that of those for whom it is responsible under the terms of this Contract.	329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339	(d) In cases where the Contractors are liable for defects as provided in this <a href="#">Clause 7</a> , the Owners shall be entitled to have the work and the replacements carried out at any yard or workshop, other than the Contractors' if, in the reasonable opinion of the Owners, such work and the replacements need to be effected promptly and it is not practicable or cost effective for the Owners to bring the Vessel to the Contractors' Yard. The Contractors' liability in such cases shall solely be to pay directly or reimburse the actual cost incurred for such work and the replacements provided always that before committing the Vessel to another yard or workshop the Owners shall:	384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395
(2) The indemnifying party shall bear the expense of investigations and defences of all claims against which the other party is indemnified under <a href="#">sub-clause (1)</a> above and all lawsuits arising therefrom including the legal costs of the indemnified party.	340 341 342 343 344	(i) Notify the Contractors of their intention to do so and request such assistance as the Contractor may be able to offer in order to minimise the cost.	396 397 398
(iv) <u>Contractual Limitation</u> (1) Except as provided in <a href="#">Clause 7</a> (Guarantee), the Contractors' liability arising out of or in connection with this Contract shall be limited to the Contractors' Total Liability as stated in <a href="#">Box 15(a)</a> .	345 346 347 348 349	(ii) Use reasonable endeavours to ensure that the cost does not exceed the cost of having the same work carried out at the Contractors' Yard.	399 400 401 402
(2) The Owners' liability arising out of or in connection with this Contract shall be limited to the Owners' Total Liability as stated in <a href="#">Box 15(b)</a> .	350 351 352	(e) In any case the Vessel shall be taken at the Owners' cost and responsibility to the place elected, ready in all respects for the guarantee work to be commenced. When repairs or renewals are performed by the Contractors pursuant to this <a href="#">Clause 7</a> , the Contractors shall guarantee such repairs or renewals on the same terms as this <a href="#">Clause 7</a> .	403 404 405 406 407 408
(v) <u>Employees, Servants, Agents and Sub-contractors</u> The limitations on each party's liability in this <a href="#">Clause 6(b)</a> (Liabilities) shall also apply to the liability of those for whom that party is responsible under this Contract. Each party further agrees that it will not, and will	353 354 355 356 357	(f) The Contractors shall be taken at the Owners' cost and responsibility to the place elected, ready in all respects for the guarantee work to be commenced. When repairs or renewals are performed by the Contractors pursuant to this <a href="#">Clause 7</a> , the Contractors shall guarantee such repairs or renewals on the same terms as this <a href="#">Clause 7</a> .	409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430
		<b>8. Disruptions</b> (a) The Contract Period shall be extended when any of the following events cause delay to the Contractors' performance of the Works, provided always that the Contractors shall have complied with <a href="#">Clause 8(b)</a> hereunder and shall have made all reasonable efforts to avoid or minimise the effects such events may have on the performance of the Works:	
		(i) <u>Force Majeure events</u>	
		(1) acts of God;	
		(2) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;	
		(3) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorists or the consequences thereof;	
		(4) riots, civil commotions, blockades or embargoes;	
		(5) epidemics;	
		(6) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;	
		(7) strikes, lockouts or other industrial action, but only if of a general nature and not limited to the Contractors and/or the Sub-contractors;	

This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.



**PART II**  
**REPAIRCON Standard Ship Repair Contract**

(8) fire, accident, explosion (whether in the Contractors' Yard or elsewhere) except where caused by the proven negligence of the Contractors and/or the Sub-contractors.	431 432 433 434	that:	505
(ii) <u>Other events</u>	435	(i) the Owners are deemed insolvent pursuant to	506
(1) failure of the Owners and/or Owners' regulatory bodies to review/approve technical information within a reasonable time;	436 437 438	<u>Clause 9(c)</u> (Deemed Insolvency); or	507
(2) suspension of the Works pursuant to <u>Clause 5(b)(ii)</u> (Payment);	439 440	(ii) without lawful excuse, the Owners (A) fail to pay any sums due under the Contract for a period of 5 days provided that thereafter the Contractors give the Owners at least 2 days written notice of their intention to terminate under this <u>Clause 9(b)</u> , and within that period Owners fail to remedy the breach, or (B) clearly indicate their intention not to perform the Contract; or	508 509 510 511 512 513 514 515
(3) failure of the Owners to deliver the Vessel in the condition stipulated in <u>Clause 4(a)(i)</u> (Delivery);	441 442 443	(iii) there is damage to the Contractors' property in the course of the Works for which the Owners are liable under the terms of the Contract and the reasonably estimated cost of repairing the damage exceeds the Owners' Total Liability.	516 517 518 519 520
(4) breach of <u>Clause 3(a)(ii)</u> (Owners' Representatives);	444 445 446	Thereupon the Contractors shall be entitled to recover any unpaid part of the Contract Price that relates to the Works performed up to the date of termination, together with (A) any losses they may suffer, or liability to Sub-contractors and others they may incur, by reason of the termination except as otherwise excluded, and (B) pending payment of (A) their reasonable costs of accommodating the Vessel, but (A) and (B) being subject always to Owners' Total Liability.	521 522 523 524 525 526 527 528 529
(5) disruption of the Works in breach of <u>Clause 3(b)</u> (Owners' Work);	447 448 449	(c) <u>Deemed insolvency</u>	530
(6) late delivery of any items to be supplied by the Owners.	450 451 452 453 454 455 456 457	either party shall be deemed insolvent (the "Insolvent Party") if (A) makes any voluntary arrangement with its creditors or becomes subject to an administration order or goes into liquidation (otherwise than for the purposes of amalgamation or reconstruction); or (B) an encumbrancer takes possession of, or a receiver is appointed in respect of any of the Insolvent Party's property or assets; or (C) the other party reasonably apprehends that any of the events mentioned in (A) or (B) above is about to occur in relation to the Insolvent Party and, after notification to the Insolvent Party is not reasonably satisfied as to its continuing creditworthiness and/or is not provided with suitable guarantees.	531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543
(b) The Contractors shall notify the Owners in writing within 2 working days of the occurrence of any event of delay, on account of which the Contractors assert that they are entitled to claim an extension of the Contract Period. A failure to so notify shall bar the Contractors from claiming any extension to the Contract Period. The Contractors shall also advise the Owners in writing (A) within 2 working days of the ending of any event notified under this clause that the event has ended, and (B) as Soon as reasonably possible after (A), the length of extension of the Contract Period claimed by the Contractors.	458 459 460 461		
<b>9. Termination</b>	462		
(a) <u>Contractors' Default</u>	463		
The Owners shall be entitled to terminate the Contract by notice in writing to the Contractors in the event that:	464 465		
(i) the Contractors are deemed insolvent pursuant to <u>Clause 9(c)</u> (Deemed Insolvency); or	466 467		
(ii) without lawful excuse, the Contractors (A) fail to perform the Works or any substantial part of them for a running period of at least 5 days, provided that thereafter the Owners give the Contractors at least 2 days written notice of their intention to terminate under this <u>Clause 9(a)</u> , and within that period the Contractors fail to remedy their breach, or (B) clearly indicate their intention not to perform the Contract; or	468 469 470 471 472 473 474 475 476		
(iii) the Contractors fail to redeliver the Vessel in the condition required by the Contract by the Redelivery Termination Date stated in <u>Box 19</u> (if any), as may be adjusted pursuant to <u>Clauses 2(a)(iii)</u> and <u>8(a)(ii)</u> (Other events); or	477 478 479 480 481	<b>10. Insurance</b>	544
(iv) there is damage to the Vessel in the course of the Works for which the Contractors are liable under the terms of the Contract and the reasonable estimated cost of repairing such damage exceeds the Contractors' Total Liability.	482 483 484 485 486	(a) <u>Contractors' Insurances</u>	545
Thereupon the Owners shall be obliged to pay any part of the Contract Price that relates to the Works performed up to the date of termination. However, the Owners shall be entitled to set-off against which payment (A) any sums payable pursuant to <u>Clause 6(a)</u> , and (B) any losses and/or claims not otherwise excluded which they may suffer by reason of the termination. To the extent that (A) and (B) exceed the Contractors' Total Liability, the Owners shall be discharged from their obligation to pay an equivalent sum out of any unpaid part of the Contract Price. Thereafter, notwithstanding the provisions of <u>Clause 5(c)(iii)</u> , the Owners shall have the right to remove the Vessel from the Contractors' Yard without hindrance or interference by the Contractors or those for whom they are responsible.	487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501	The Contractors shall effect and maintain, at no cost to the Owners, ship-repairers liability insurance providing coverage for such loss and damage for which the Contractors may be held liable to the Owners under this Contract and shall, at the Owners' request, make immediately available to the Owners copies of insurance policies to provide evidence and details of cover.	546 547 548 549 550 551 552 553
(b) <u>Owners' Default</u>	502	(b) <u>Owners' Insurances</u>	554
The Contractors shall be entitled to terminate the Contract by notice in writing to the Owners in the event	503 504	The Owners shall effect and maintain, at no cost to the Contractors, Protection and Indemnity Insurance, Hull and Machinery Insurance and War Risks Insurance and providing full coverage for such loss and damage for which the Owners may be held liable to the Contractors under this Contract and shall, at the Contractors' request make immediately available to the Contractors copies of insurance policies to provide evidence and details of the cover.	555 556 557 558 559 560 561 562
		<b>11. Sundry Provisions</b>	563
		(a) <u>Assignment</u>	564
		Neither party shall have the right to assign this Contract or any rights thereunder to a third party without the written consent of the other party, which consent shall not be unreasonably withheld.	565 566 567 568
		(b) <u>Severance</u>	569
		If by reason of any enactment or judgment any provision of this Contract shall be deemed or held to be illegal, void or unenforceable in whole or in part, all other provisions of this Contract shall be unaffected thereby and shall remain in full force and effect.	570 571 572 573 574
		(c) <u>No Waiver</u>	575
		No failure or forbearance of either of the Parties to exercise any of their rights or remedies under this	576 577

This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**PART II**  
**REPAIRCON Standard Ship Repair Contract**

	Contract shall constitute a waiver thereof or prevent the Parties from subsequently exercising any such rights or remedies in full.	578 579 580		Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator.	653 654 655
(d)	<u>Entire Agreement</u> This Contract constitutes the entire agreement between the Parties and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either party prior to the date of this Contract shall affect the Contract nor shall any modification of this Contract be of any effect unless in writing signed by or on behalf of the Parties.	581 582 583 584 585 586 587		In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.	656 657 658 659 660 661
(e)	<u>Intellectual Property</u> (i) The Contractors have ownership of drawings, casting patterns, data regarding weights and volumes, information regarding process and any other data which it has prepared or produced in connection with this Contract. The Owners may at all times use the same in subsequent work on the Vessel or sister vessels. Subject to payment of the copying expenses, the Owners may require the Contractors to supply copies of this material. The Contractors may not make any of this material available to third parties without the prior written consent of the Owners, such consent not to be unreasonably withheld where disclosure is necessary for the completion of the Works. (ii) The Owners shall ensure that the manufacturing and/or supplying according to drawings, models or other instructions supplied by them shall not infringe any trade mark, patent or similar rights of third parties. Should claims nevertheless be made against the Contractors in this respect the Owners shall keep the Contractors indemnified against the cost to the Contractors of such claims, including any legal costs incurred by them in connection therewith. (iii) Except as provided for in <u>Clause 11(e)(ii)</u> , the Contractors hereby agree to indemnify the Owners against the cost to the Owners of any claims, including legal costs incurred by the Owners in connection therewith based on any alleged infringement of trademarks, patents or any other protected rights, arising out of or in any way related to the Contractors' performance of the Works. (f) <u>Scrap Materials</u> Scrap metal materials removed from the Vessel pursuant to the Works shall become the Contractors' property except for propellers, tailshafts and heavy machinery parts.	588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623		* (b) This Contract shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgement may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$50,000 (or such other sum as the parties may agree) the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. current at the time when the arbitration proceedings are commenced. * (c) This Contract shall be governed by and construed in accordance with the laws of the place mutually agreed by the parties and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there. (d) Notwithstanding 12(a), 12(b) or 12(c) above, the parties may agree at any time to refer to mediation any difference and/or dispute arising out of or in connection with this Contract. In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under 12(a), 12(b) or 12(c) above, the following shall apply: (i) Either party may at any time and from time to time elect to refer the dispute or part of the dispute to mediation by service on the other party of a written notice (the "Mediation Notice") calling on the other party to agree to mediation. (ii) The other party shall thereupon within 14 calendar days of receipt of the Mediation Notice confirm that they agree to mediation, in which case the parties shall thereafter agree a mediator within a further 14 calendar days, failing which on the application of either party a mediator will be appointed promptly by the Arbitration Tribunal ("the Tribunal") or such person as the Tribunal may designate for that purpose. The mediation shall be conducted in such place and in accordance with such procedure and on such terms as the parties may agree or, in the event of disagreement, as may be set by the mediator. (iii) If the other party does not agree to mediate, that fact may be brought to the attention of the Tribunal and may be taken into account by the Tribunal when allocating the costs of the arbitration as between the parties. (iv) The mediation shall not affect the right of either party to seek such relief or take such steps as it considers necessary to protect its interest. (v) Either party may advise the Tribunal that they have agreed to mediation. The arbitration procedure shall continue during the conduct of the mediation but the Tribunal may take the mediation timetable into account when setting the timetable for steps in the arbitration. (vi) Unless otherwise agreed or specified in the mediation terms, each party shall bear its own costs incurred in the mediation and the parties shall share equally the mediator's costs and expenses.	662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727
<b>12. BIMCO Dispute Resolution Clause</b>		624			
* (a)	This Contract shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Contract shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause. The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced. The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within 14 calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the 14 days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the 14 days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both parties as if he had been appointed by agreement.	625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652			

This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.

**PART II**  
**REPAIRCON Standard Ship Repair Contract**

(vii) The mediation process shall be without prejudice and confidential and no information or documents disclosed during it shall be revealed to the Tribunal except to the extent that they are disclosable under the law and procedure governing the arbitration. (Note: The parties should be aware that the mediation process may not necessarily interrupt time limits.)	728 729 730 731 732 733 734	<i>indicate alternative agreed in <a href="#">Box 18</a></i>	739
<b>(e)</b> If <a href="#">Box 18</a> in Part I is not appropriately filled in, <a href="#">clause 12(a)</a> of this Clause shall apply. <a href="#">Clause 12(d)</a> shall apply in all cases.	735 736 737 738		
* <a href="#">Clauses 12(a), 12(b)</a> and <a href="#">12(c)</a> are alternatives;	738		
<b>13. BIMCO Notices Clause</b>			740
<b>(a)</b> All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Contract shall be in writing.			741 742 743
<b>(b)</b> For the purposes of this Contract, "in writing" shall mean any method of legible communication. A notice may be given by any effective means including, but not limited to, cable, telex, fax, e-mail, registered or recorded mail, or by personal service.			744 745 746 747



This document is a computer generated REPAIRCON form printed by authority of BIMCO. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the pre-printed text of this document which is not clearly visible, the text of the original BIMCO approved document shall apply. BIMCO assumes no responsibility for any loss, damage or expense caused as a result of discrepancies between the original BIMCO approved document and this computer generated document.