

EPC 계약상 책임의 분배와 한도 관련 검토

- 해외자원개발사업에 참여하는 건설,
엔지니어링 업체의 책임을 중심으로 -

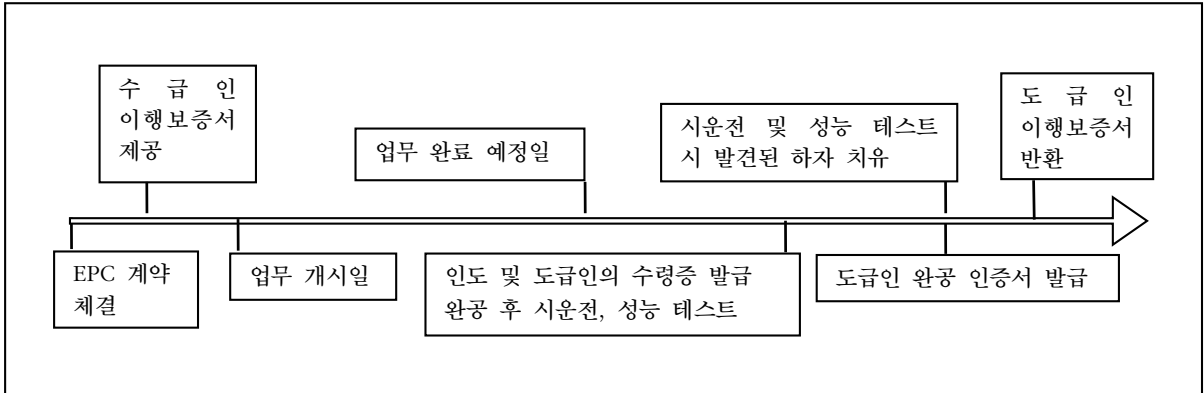
황광연 변호사
(김·장 법률사무소)

I. 일반 사항

1. EPC 계약 일반

EPC (Engineering, Procurement, Construction)계약은 건설 계약의 일종으로, 수급인이 계약상 목적물인 건설 구조를 설계하고, 필요한 자재를 구하여 건설 공사를 수행하는 것을 내용으로 하는 계약이다. 해상 공사에서는 수급인이 해당 구조물을 도급인이 지정한 현장에 설치하는 것이 중요한 부분을 차지하는데, 이를 반영하여 해상 공사에서의 EPC 계약을 EPCI (Engineering, Procurement, Construction and Installation) 계약이라고 부르기도 한다.

일반적인 EPC 계약의 진행은 아래 도면과 같이 이루어진다(업무 지체, 완공 직후 테스트에서 하자 발견이 되었을 경우를 반영함).



〈 EPC 계약 체결 이후 완료까지의 일반적 절차〉

2. 국내 기업들의 해외 EPC 사업 진출

국내 기업들이 해외 발주자들의 EPC 건설 프로젝트에 참여하는 사례들이 점점 늘어나고 있다.

2012년 삼성중공업과 삼성엔지니어링은 영국 AMEC사와 공동출자를 통한 해양 엔지니어링 합작회사 AMEC Samsung Oil & Gas, LLC를 미국에 설립하였다.¹⁾ AMEC 사는 Shell, British Petroleum, ConocoPhillips, Petrobras 등 세계 유수의 메이저 석유 회사들이 진행하는 해양개발 프로젝트의 설계, 프로젝트 관리 업무 등을 수행한 경험이 있는 회사로, 이러한 회사와의 합작은 국내 기업인 삼성중공업과 삼성엔지니어링이 국제 해양플랜트 시장에 뛰어들기 위한 포석으로 평가되고 있다.

2013년에는 삼성중공업이 스코틀랜드 파이프 주 메틸시 해안지역에 7MW 급 해상풍력발전기 설치 EPC 계약상 업무를 완료했다. 이는 당시 세계 최대 용량의 해상풍력발전기였다.²⁾

2014년 7월에는 현대중공업이 아랍에미레이트의 국영 석유회사인 ADMA-OPCO가 발주한 Nasr Full Field Development Package 2 공사를 수주했다. 이 프로젝트는 아부다비 해상

1) 이데일리 2012. 10. 25. 기사 “삼성, 영국기업과 美에 '해양플랜트 설계전문 회사' 설립”
<http://www.edaily.co.kr/news/NewsRead.edy?SCD=JC31&newsid=02158246599696528&DCD=A00303&OutLnkChk=Y>

2) 그린데일리 2013. 10. 27. 기사 “삼성중, 세계 최대 풍력발전기 가동”
<http://www.greendaily.co.kr/news/articleView.html?idxno=24885>

나스르 유전에서 생산되고 있는 원유의 생산량을 증대하기 위한 설비로 신규 원유 생산 플랫폼 4기를 포함하는 총 63,000여톤 규모의 해상 구조물과 해저 케이블 및 기존 인공 섬으로부터의 전력 공급장치 설비에 대한 EPCI 계약 공사로, 그 총 계약 금액은 한화로 약 2조 원에 달하는 대규모 프로젝트이다. 이 프로젝트에서 현대중공업은 원유분리설비, 가스처리설비, 기초 구조물, 거주구, 전력공급용 해저케이블 설치 등을 수행하게 되며 2019년 하반기까지 공사를 완료할 계획으로 알려져 있다.³⁾⁴⁾

특히 국내의 대형 조선업체들이 해외 해양플랜트 건설 EPCI 프로젝트에 적극적으로 참여하고자 하는 모습을 보였다.

3. EPCI 계약상 당사자간 책임의 분배에 대한 이해의 필요성⁵⁾

위 현대중공업의 사례에서 보듯이 EPC 계약, 그 중에서도 해양설비 공사 EPCI 프로젝트는 그 규모가 매우 크며, 그에 따라 공사 과정 중에 발생하는 사고, 업무의 하자 및 지체로 인해 발생할 수 있는 손해 역시 일반적인 도급 계약에 비할 수 없이 크다. 이 때문에 EPCI 계약상 도급인과 수급인 사이 어느 당사자가 어떠한 경우의 손해에 대한 책임을 부담하며, 그 책임의 한도가 어디까지인지를 어떻게 규정하느냐에 따라 수급인이 EPCI 공사를 수주하면서 부담하게 될 위험에 큰 차이가 발생한다. 이는 해당 프로젝트에서의 종국적인 수익성을 평가하는 중요한 요소일 뿐 아니라 클레임의 규모에 따라서는 해당 업체의 재무 안정성에 큰 영향을 줄 수 있는 중대한 이슈임을 주목할 필요가 있다.

그런데 해양설비 EPCI 프로젝트의 경우 전세계적으로 몇몇 전문 기업이 오랜 기간 동안 독점하다시피 하며 기술을 철저히 보호해 와 진입장벽이 높은 사업이다. 이에 비하여 국내 업체들의 경우 아직 해외 해양설비 EPCI 프로젝트에 대한 경험이 많지 않아 위 기업들과 제휴하거나 그 기업들의 하도급 업체로 프로젝트에 참여할 수 밖에 없는 경우가 많다.⁶⁾

3) 이투데이 2014. 7. 11. 기사 “현대중공업, UAE서 2조원 규모 해양유전프로젝트 단독수주”
http://www.etoday.co.kr/news/section/newsview_related.php?idxno=948159&ridxno=948401

4) 이투데이 2014. 7. 11. 기사 “현대중공업, 2조 규모 아랍에미리트 프로젝트 발주통지서 접수”
<http://www.etoday.co.kr/news/section/newsview.php?idxno=948401>

5) 이하에서는 특별한 언급이 없는 이상 EPC 계약 또는 EPCI 계약을 혼용하여 사용하기로 한다.

6) 비즈니스워치 2014. 8. 20. 칼럼 “[패닉!조선업] ②해양플랜트 늪에 빠지다”
<http://www.bizwatch.co.kr/pages/view.php?uid=8990>

또한 국내 업체가 당당히 단독으로 수주를 받더라도, 발주자들은 대부분이 메이저 석유회사들로 그 협상력이 강력한 상대들이다. 이러한 경우 EPCI 계약은 발주처들이 사용 또는 지정하는 양식에 맞추어 작성이 되게 되며, 따라서 협상력이 부족한 수급인이 절대적으로나 상대적으로 과도한 위험을 부담하기가 쉽다. 그러나, 아직 국내 업체들의 EPCI 프로젝트 참여 경험이 많지 않은 관계로 이에 대한 충분한 검토나 이해 없이 프로젝트 수주에만 집중하는 경향이 있는 것도 사실이다.

이에 따라 해외 EPCI 프로젝트에 참여하고자 하는 국내 업체들은 EPCI 계약상 일반적으로 당사자들간의 위험 및 책임의 분배 및 제한이 어떠한 트렌드로 이루어지는지에 대하여 인식을 한 상태에서 계약 체결 단계에서 계약서를 검토할 필요가 있다. 계약상 수급인으로서 부담하게 될 위험으로 어떠한 것이 있으며, 잠재적으로 어느 정도 크기의 위험에 노출될 가능성이 있는지를 인지한 상태에서 계약 대금, 공사의 진행 방식 등에 대한 협상에 들어가야 향후 예상치 못한 어마어마한 규모의 손해배상청구를 당하지 않을 수 있기 때문이다. 또한, 일반적으로 EPCI 프로젝트들은 국제적인 스폰서와 채권자들로부터 프로젝트 파이낸싱을 받아 진행되는 바, 이러한 복잡한 이해관계를 고려하여 계약 체결 당시부터 수급인은 자신의 책임 범위와 한도를 명확히 해 둘 필요가 있을 것이다.

II. EPCI 계약의 구체적 검토

1. 검토 대상 EPCI 계약

본고에서 검토하고자 하는 EPCI 계약들은 해양 설비 공사에 대한 EPCI 계약들로, 수급인이 해양 설비 공사에 필요한 선박 기타 여러 설비들을 소유하고 있는 업체로서 해저 파이프라인 또는 해저 케이블, 또는 해양플랫폼 등을 시공, 설치하는 내용이었다.

고객과 관련 업무의 비밀유지를 위하여 계약서의 문구를 직접 인용하거나 구체적인 명칭, 금액 등을 밝힐 수 없다는 점에 관하여 독자의 양해를 구하는 바이다. 이하에서는 여러 해양 설비 설치 관련 EPCI 계약에서 당사자들간 책임의 분배와 한도가 일반적으로 어떠한 형태로 규정되는지에 대하여 검토, 분석하기로 한다.

2. 책임의 분배와 한도

검토 대상 EPCI 계약에 따르면 당사자들의 책임에 관한 조항들은 대개 계약상 업무의 수행 과정에서 발생하는 계약 당사자들의 대인 손해, 대물 손해, 제3자의 손해, 그리고 계약상 업무 자체의 하자 및 지연에 대한 책임으로 나뉜다. 특히 제3자의 손해는 대인 및 대물손해 외에도 EPCI 공사가 진행됨에 있어 통상적으로 발생할 수 있는 오염 및 기타 손해, 그리고 유전의 폭발 (blow out) 또는 기름 유출 (seepage) 등과 같이 예상이 어렵고 한번 발생하면 피해 규모가 막대한 손해로 나뉘어져 규정이 되는 경우가 많다.

각 손해의 종류 별로 어떻게 당사자들에게 그 책임을 분배하였으며, 그 책임의 한도를 어떻게 설정하였는지를 검토하면 다음과 같다.

가. 계약 당사자들의 대인, 대물 손해

(1) 손해의 범위

EPCI 계약에는 일반적으로 해당 프로젝트의 진행 과정에서 발생한 계약 당사자들의 재산에 대한 손해 및 계약 당사자들의 직원 등 자연인들에 대한 손해를 계약 당사자들 중 누가 배상할 것인지에 관한 조항들이 반드시 포함된다. 여기서 손해는 계약상의 업무를 수행하는 과정에서 발생하는 손해(산업재해로 인한 직원들의 부상, 사고로 인한 자재 손상, 공사에 사용되는 기기의 손상 등)를 의미하며, 업무 자체의 하자 및 업무 자체의 지연으로 인한 손해는 일반적으로 하자담보책임 등 별도의 규정이 규율한다.

EPCI의 사업 구조에 따라서 도급인과 특별한 관계가 있는 계열사들(통상 “Affiliates” 라고 표현됨)의 대인, 대물 손해가 도급인의 대인, 대물 손해에 포함되는 경우도 있으며, 수급인의 하청업체 또는 계열사들의 대인, 대물 손해가 수급인의 대인, 대물 손해에 포함되는 경우도 있다. 이 경우 도급인과 도급인의 계열사들을 일컬어 통칭하는 용어를 별도로 사용하기도 하며(예를 들어, “Company Group”) 수급인의 경우 역시 마찬가지로 이다.(예를 들어, “Contractor Group”).

(2) 책임의 분배

위와 같은 손해에 대해서는 대개 당사자들간에 서로를 면책시키고 자신의 대인, 대물 손해에 대하여는 자신이 책임을 부담하는 내용의 조항이 포함되어 있으나(일반적으로 이러한 조항들을 “knock for knock” 조항들이라 칭한다), 이 경우에도 손해의 발생이 당사자 일방의 고의 또는 중과실로 인한 것인 경우에는 예외적으로 유책 당사자가 책임을 부담하도록 규정하고 있다. 그러나 도급인이 강한 협상력을 가진 대형 국제 기업인 경우 수급인이 원칙적으로 모든 책임을 부담하도록 규정하는 경우도 존재한다. 단, 이와 같은 경우에는 수급인이 자신이 부담하게 될 수도 있는 책임의 규모를 미리 예측하기 어렵고 과도한 위험에 노출되므로 수급인의 책임 한도를 함께 규정하게 된다.

한편, 도급인이 입은 대물 손해와 관련하여 도급인이 수급인에게 업무 수행을 위해 제공한 물품에 대하여 계약상 업무와 무관한 사유로 인하여 발생한 손상, 멸실 등으로 인한 손해의 경우 수급인이 계약상 업무를 개시한 때로부터 특정 기간까지 기한을 정하여 부담하도록 규정하는 경우도 있다.

(3) 계약 검토, 협상 시 유의 사항

계약 체결 전 위와 같은 계약 당사자들의 손해에 대한 조항들을 검토할 때에는 우선 책임의 소재를 다루는 당사자들의 범위가 어떻게 되는지 꼼꼼히 확인할 필요가 있다. 단순히 도급인과 수급인만을 규정한다면 해당 조항은 계약 당사자에 국한한 손해만을 규율하는 것이 되고 도급인과 수급인 외의 그들의 계열사들은 그들이 계약 당사자들과 어떠한 특별한 관계가 있다 하더라도 제3자가 되어 이들의 손해는 제3자의 손해에 대한 규율의 적용을 받게 될 것이다. 반면 계약의 직접 당사자가 아닌 계열사, 특수관계인 등 제3자를 배상책임의 의무를 부담하는 주체 또는 배상책임을 청구할 수 있는 주체로 규정하는 경우도 있으므로 이를 반드시 확인할 필요가 있다.

아울러 계약이 당사자들의 손해를 상호 면책시키기로 규정하고 있다 하더라도 그러한 상호 면책이 예외 없이 모든 경우에 적용되는지, 그렇지 않다면 예외를 규정하고 있는지를 확인해야 할 것이다. 또한, 수급인이 모든 책임을 부담하도록 규정하고 있는 계약이라면 반드시 그 책임의 한도 금액이 함께 규정되어 있는지 확인을 해야 할 것이며, 최소한 간접, 결과 손해에 대한 책임은 배상범위에서 제외시키도록 해야 한다.

나. 제3자 손해

(1) 손해의 범위

제3자 손해는 일반적으로 EPCI 계약의 업무 수행 과정에서 당사자가 아닌 제3자가 입는 대인, 대물손해를 의미한다. 해양 공사에서의 EPCI 계약상 제3자 손해로는 해저 공사를 하는 과정에서 제3자가 소유 또는 관리하는 송유관이나 해저 케이블을 손상시키는 경우, 해상에 선박 등 공사를 위한 설치물을 대기시켜 두었다가 제3자 소유의 선박과 충돌하는 경우 등을 예로 들 수 있을 것이다.

제3자 손해 중 오염(“Pollution”)으로 인한 손해의 경우는 특수한 경우로서 계약상 별도의 규정을 두는 경우가 많다. 오염으로 인한 손해는 다시 EPCI의 계약상 업무를 수행하는 과정에서 통상적으로 발생할 수 있는 오염의 경우(수급인이 업무 수행을 위해 운영하는 선박 등 기자재에서 비롯되는 기름 유출, 쓰레기(debris) 등)과 수급인으로는 통제할 수 없는 예측 불가능한 사고로 인해 발생하는 오염(일반적으로 “Well Event” 등의 용어로 표현됨)으로 나뉘어 규율 되기도 한다. 후자는 특히 석유 또는 천연가스의 해저 파이프라인 설치 등과 관련된 EPCI 계약인 경우에 별도의 규정으로 특별히 규율 되는데, 이러한 공사의 경우 유전 또는 가스의 폭발(blow out), 화재, 크레이터링(cratering)과 같은 갑작스러운 사고로 석유가 바다로 유출되거나 해당 유전 근방에 있던 장비들이 손상되어 바다 위를 표류하게 되거나 선박이 난파되거나 사람들이 부상을 입거나 사망하는 등의 손해의 발생으로 인해 당사자들이 당초 계약을 체결할 당시 부담하기로 합의한 위험의 한도를 넘어서는 예상치 못한 막대한 규모의 손해가 발생할 수 있기 때문이다.

(2) 책임의 분배

위와 같은 제3자 손해의 경우 당사자들의 대인, 대물 손해보다 그 책임 분배의 형태가 다양하다. 고의, 중과실의 경우를 제외하고는 당사자들 간 상호 면책을 시켜주는 방식의 계약이 있는가 하면, 손해를 발생시킨 유책 당사자가 그 책임을 부담하도록 규정하고 있는 계약이 있기도 하다. 그 밖에 우선 수급인이 손해배상책임을 부담하되 그 책임 한도를 정해두거나, 일정 금액을 기준금액(threshold)으로 하여 그 범위 내에서는 수급인이, 손해액이 그 이상인 경우에는 도급인이 부담하도록 규정하는 경우도 있다. 도급인이 협상력이 강한 대형 국제 기업인 경우에는 수급인이 도급인을 모든 경우에 면책시키도록 규정하기도 한다. 단, 이

경우에도 수급인이 통제할 수 없는 Well Event에 대해서는 수급인의 책임 한도 금액이 규정되고 있다.

계약상 업무 수행 과정에서 발생할 수 있는 통상적인 오염의 경우 일반적인 제3자 손해에 대한 규정에 포함되어 그 책임 부담이 규정되기도 하며, 계약의 성격상 Well Event를 규율할 필요가 없는 경우에는 오염으로 인한 손해를 모두 직접, 간접적인 손해로 분류하여 책임 제한 규정에 따라 책임 한도를 제한하거나 아예 당사자들이 서로에게 청구할 수 있는 손해 배상의 범위에서 배제시키기도 한다. 그러나 계약의 성격상 Well Event에 대한 규정이 필요한 경우에는 대체적으로 그로 인한 손해의 부담은 도급인이 지게 된다. 이는 Well Event가 수급인의 지배 범위를 벗어난 사정으로 인해 발생하는 상황이기 때문이다. 한편 대형 국제 기업과 같이 협상력이 강한 당사자가 도급인인 계약에서는 Well Event로 인해 해당 유전에 대한 통제를 회복하거나 해당 유전에서 철수하는 데 드는 비용은 도급인이 부담하되, 그러한 Well Event로 인해 발생한 오염으로 인한 재산상의 손해에 대해서는 특정 금액을 한도로 하여 수급인이 책임을 부담하도록 규정하고 있다.

(3) 계약 검토, 협상 시 유의 사항

제3자 손해에 대한 책임의 분배 규정은 그 형태가 계약마다 다양한 만큼 개별 계약 별로 반드시 검토가 필요하다. 특히 수급인이 어떠한 사고로 인한 손해를 부담하는지를 명확히 규정하도록 해야 하며, 그 책임의 한도가 총 손해배상책임을 기준으로 규정되었는지 아니면 손해가 발생하는 개별 사건을 기준으로 규정되었는지, 그리고 각 경우 그 배상책임의 한도가 얼마인지를 확인할 필요가 있다. 특히 Well Event의 경우 해당 프로젝트의 성격상 발생할 위험이 어느 정도인지를 당사자들이 스스로 평가할 수 있는 능력, 경험 노하우를 확보하는 것이 중요하다. 특히 협상력이 강한 도급인을 상대로 EPCI 계약을 체결하는 경우 수급인으로서 계약내용의 변경을 요구하기가 어렵고 도급인이 제시한 조건을 수용할지 말지에 관한 스스로 판단을 해야 하는 경우가 많은 바, 도급인 등 계약상 다른 이해관계자의 조력 없이 자체적으로 그 위험을 평가하는 것이 중요하다. 이와 같은 평가가 이루어진 후에는 반드시 그에 대한 책임이 어떻게 분배되어 있는지 확인이 필요할 것이며, 관련 조항이 규정되어 있지 않다면 당사자들간 논의하여 수급인의 위험 노출을 최소화할 필요가 있다.

또한 해당 프로젝트의 업무가 수행되어야 하는 현장이 어디인지, 그 현장에서 발생할 수 있는 제3자 손해가 어떠한 것들이 있을 수 있는지를 파악하는 것도 실무적으로 필요하다. 만

약 공사 현장 근방에 다른 업체 또는 특정 국가의 정부 기관이 관리하는 해저 케이블이나 송유관 등이 이미 존재하고 있거나, 제3자 소유의 선박이 근방을 지나갈 수 있는 곳이라면 수급인이 계약상 업무를 수행하는 과정에서 기존의 해저 케이블 기타 구조물을 손상시킬 위험이 있고, 선박 충돌의 위험이 있을 수 있기 때문이다. 잠재적으로 발생할 수 있는 제3자 손해가 무엇이 있을지를 가능한 범위에서 예상을 해야 그 손해의 분배에 대한 계약 조항을 보다 구체적으로 규정하여 수급인에게 예상치 못한 책임이 발생하는 것을 예방할 수 있을 것이다.

한편, 오염으로 인한 손해와 같은 제3자 손해는 간접 손해 또는 결과 손해에 해당할 가능성이 높은 바, 아래에서 설명하는 바와 같이 계약상 직, 간접 손해에 대한 책임 제한 규정이 있다면 이와 연관하여 검토를 하는 것이 바람직하다.

또한, 제3자 손해에 대해서는 아래에서 설명하는 바와 같이 계약상 당사자들에게 여러 종류의 보험에 가입할 것을 요구하는 조항들이 존재한다. 어떠한 손해를 부보하는 보험에 어느 당사자가, 어느 정도의 보험금 상한을 두고 가입하는지를 위와 같은 다양한 형태의 책임 분배 조항들과 비교하며 검토를 하는 것이 바람직하다.

다. 업무의 하자 및 지연에 대한 손해

(1) 손해의 범위

위의 손해들이 EPCI 계약상 업무를 수행하는 과정에서 발생할 수 있는 당사자들 또는 제3자의 인적, 물적 손해들이라면, 업무의 하자 및 지연에 대한 손해는 업무 자체를 계약상 요구되는 조건에 부합하게 수행하지 못해 발생한 하자담보 책임 및 업무 자체의 수행을 계약상 요구되는 시기에 맞추어 완성하지 못해 발생한 지체 책임과 관련된 손해이다.

한편, 일부 계약들의 경우 업무에 대한 책임(“Liability for Works”)라는 항목 아래 해당 손해를 EPCI 계약상 업무를 수행하는 과정에서 발생하는 공사 목적물, 공사 현장의 시설 및 자재들의 손상과 관련된 손해로 규정하기도 하는데, 이는 결국 위 가. 항에서 설명한 당사자들의 대물 손해에 해당하는 것이다. 업무 완료 이후에 발생하는 하자담보 책임에 대하여는 통상 별도의 조항으로 규정한다.

(2) 책임의 분배

업무의 하자로 인한 손해는 원칙적으로 수급인이 책임을 진다. 일반적으로 수급인이 하자를 자신의 비용으로 치유하도록 규정하되 수급인이 부담하게 되는 금액의 상한을 규정하고 있지만 구체적인 사항들에 대해서는 계약마다 조금씩 차이를 보인다. 일부 해저 파이프라인을 설치하는 내용의 EPCI 계약들은 수급인이 비록 자신의 비용으로 하자를 치유하더라도, 설치한 계약 목적물 및 해당 설치물에 접근하기 위해 도급인이 제공한 물건 외의 물건을 해체하는 비용, 도급인의 공사 현장에서의 숙식 비용, 해당 현장으로 헬리콥터를 타고 오가는 비용은 수급인이 부담하는 비용에 포함되지 않는다고 규정하기도 한다. 또한, 하자가 중대한 경우에는 도급인이 계약을 해제할 수 있다고 규정하는 경우도 있다.

한편 일반적으로 대형 건설 프로젝트에 대한 계약에서는 건설된 구조물의 성능에 대한 보증 조항이 있으며, 완공된 구조물의 성능이 그러한 보증에 미달하는 경우를 대비한 손해배상의 예정액이 규정된다. 이를 통상 “Performance Liquidated Damage” 라고 칭한다. Performance Liquidated Damage는 해당 구조물의 성능값이 계약상 요구되는 값을 특정 비율 이상 미달하게 되는 경우 그 미달 수치만큼을 계약 대금의 일정 퍼센트로 곱한 액수로 산정되는 것이 일반적이다.

업무의 지체에 대한 손해는 원칙적으로 수급인이 책임을 지도록 하며 지연기간에 따른 지체상금 지급의무를 규정하고 있다. 단, 이는 어디까지나 수급인의 귀책 사유로 인한 업무의 지체가 발생한 경우이다. 일반적으로 EPCI 계약들은 공기 연장에 관한 규정이 있다. 이러한 조항들은 수급인에게 공기의 연장을 허용하며 그에 대해 완전히 면책을 시켜주는 조항, 공기의 연장만이 허용되며 연장으로 인해 발생하는 추가 위험과 비용을 수급인이 부담하도록 하는 조항들로 나뉜다. 지체상금은 이와 달리 공기 연장 자체가 허용이 되지 않음에도 불구하고 수급인이 업무를 지체한 경우 발생한다.

(3) 계약 검토, 협상 시 유의 사항

계약상 업무로 인한 하자에 대해 도급인이 어떠한 구제수단을 가지고 있으며 수급인이 어떠한 형태의 책임을 부담하는지를 확인할 필요가 있다. 또한 위 (2) 항에서 설명한 예와 같이 하자의 수리 비용 중 수급인이 부담하지 않는 항목이 규정이 되어 있는지, 있다면 어떠한 항목이 규정되어 있는지 확인해야 한다.

Performance Liquidated Damage 조항이 있는 경우에는 계약상 요구되는 성능 값과 그 손해배상액을 산정하는 방식이 적절한지, 그리고 그 배상액의 상한이 규정되어 있는지를 확인해야 한다.

지체상금의 발생에 관한 규정은 계약상 공사의 예정 스케줄과 연관되어 검토가 되어야 할 것이다. 그런데 계약상 공사의 예정 스케줄은 일반적으로 도급인의 사정으로 인해 연장이 될 필요가 있는 경우 또는 그 밖의 특정 경우에는 변경이 될 수 있다고 규정하는 조항들이 있다. 이런 경우, 지체상금의 발생 시점 역시 그에 따라 변경이 될 수 있도록 계약상 조항이 구성되어 있는지를 확인할 필요가 있을 것이다.

라. 책임의 한도, 제한

(1) EPCI 계약상 규율 형태

EPCI 계약에서는 통상적으로 수급인의 책임 한도에 대한 규정을 두고 있다. 해당 규정들은 일반적으로 도급인의 일실 수익과 같은 간접 손해 내지 결과 손해에 대한 면책을 규정하고, 전체적으로 수급인이 도급인에 대해 부담하는 손해배상책임의 한도를 규정한다.

이러한 규정들은 수급인의 전체적인 손해배상책임을 제한하는 역할을 하지만 계약에 따라서는 그러한 제한 자체에 대한 조건을 규정하기도 한다. 예를 들어, 수급인(또는 수급인의 상위 감독자 레벨 이상의 직위를 가진 임직원)의 고의 또는 중과실로 인한 손해의 경우 책임 금액의 상한이 적용되지 않는다고 하거나, 수급인의 제3자에 대한 배상책임에는 적용되지 않는다고 하거나, 지적재산권과 관련된 손해배상책임에는 적용되지 않는다고 규정하는 것이다. 그 밖에도 수급인의 진술보증 위반, 세금, 보험, 또는 계약 해지로 인한 손해 등 중요한 계약조항의 위반에 대하여는 손해배상책임의 제한 조항이 적용되지 않는다고 규정하는 경우도 있다.

수급인의 책임의 상한과 관련하여 많은 계약들은 제3자 손해 중 오염에 대한 책임, 업무의 하자 및 지체에 대한 책임의 경우 그 개별 규정에서 각 책임의 한도를 규정한다. 그 상한은 개별 계약들마다 조금씩 그 양상을 달리한다. 수급인의 총 손해배상책임의 한도를 계약 대금의 일정 퍼센트로 하는 계약이 있는가 하면, 손해를 인적 손해와 물적 손해로 나누어 각 손해 별로 총 손해배상책임의 한도를 계약 대금의 일정 퍼센트로 하는 계약이 있기도 하다. 그 밖에 수급인의 총 손해배상책임이 아니라, 각 손해가 발생하는 건수 별로 계약 대금의 일정 퍼센트의 한도를 책정하는 계약도 있다.

업무에 대한 하자담보책임의 경우 그 책임 금액의 한도가 규정되기도 하지만 보증 기간 역시 규정되어 수급인의 책임을 제한하고 있다. 일반적으로 보증 기간은 업무가 완료되고 이를 도급인이 인정하는 내용의 인증서를 발급한 날을 기준으로 산정되지만, 때로는 위 일자, 도급인이 완성된 공사 목적물을 인수하거나, 도급인이 완성된 공사 목적물을 사용하기 시작하는 날 중 가장 빠른 날을 기준으로 산정되기도 한다. 해당 보증기간 내에 하자가 발견되어 수리가 있는 경우에는 해당 수리가 완료된 날로부터 보증기간이 연장되도록 하는 규정이 있는 경우도 많다. 이러한 경우 역시 총 보증기간이 보증기간의 기산점으로부터 일정 기간을 넘지 않도록 한도가 규정된다.

나아가 계약 당사자들의 지배 범위를 벗어난 예측 불가능한 불가항력으로 인한 손해의 발생의 경우 일반적으로 EPCI 계약들은 당사자들을 상호 면책시킨다. 그러나 그러한 불가항력 상황이 특정 기간 이상 지속되는 경우에는 당사자들에게 계약 해지권한을 부여한다.

(2) 계약 검토, 협상 시 유의 사항

책임의 제한 및 한도의 규정은 반드시 계약의 규모, 수급인이 지급받게 되는 계약 대금, 그를 기초로 하여 수급인이 해당 계약과 관련하여 부담할 용의가 있으면 부담할 수 있는 위험이 어느 정도까지 인가를 고려하여 검토, 협상해야 한다. 또한 그러한 책임의 제한 및 한도를 규정하는 조항이 있다 하더라도, 그러한 조항의 예외 사유가 있는지 역시 확인이 필요하다. 예외 사유가 지나치게 많은 경우에는 실질적으로 그러한 책임 제한 규정이 유명무실해지며, 수급인은 한도 없는 책임을 부담할 위험을 지게 되기 때문이다.

또한 계약상 규정되는 책임의 제한, 한도 또는 예외 사유가 해당 계약의 준거법의 강행규정에 위반하는지, 또는 그 준거법에 의하면 계약의 규정에도 불구하고 확대되거나 축소될 수 있는지에 대한 검토도 필요하다. 예를 들어 우리나라의 경우 지체상금 및 Performance Liquidated Damage는 손해배상의 예정액으로 제반 사정에 비추어 보아 과다하다고 인정되는 경우 계약 규정에도 불구하고 감액될 수 있다는 것이 확립된 대법원 판례의 태도이다. 영미법계 역시 유사하게 계약상 손해배상의 예정에 대한 규정은 그 예정 금액이 예상되는 계약의 위반으로 인한 손해에 대한 합리적인 금액으로만 가능하며, 불합리하게 과다한 손해배상의 예정에 대한 규정은 사회 공공질서에 반하는 위약금으로 구속력이 없다고 보고 있다는 점을 유의할 필요가 있다.⁷⁾⁸⁾

7) 12 A.L.R. 4th 891, 899

8) America Law Encyclopedia 6

<http://law.jrank.org/pages/8310/Liquidated-Damages.html>

나아가 불가항력에 대해 계약상 어떠한 상황을 불가항력(force majeure)으로 정의하는지에 대해 검토해 보아야 한다. 일반적으로 불가항력 조항은 그에 해당하는 사항을 나열하면서 “당사자들이 예측할 수 없는, 당사자들의 지배를 벗어나는 상황”이라는 포괄적인 정의를 두는 경우가 많지만, 불가항력 사유에 해당하는지를 두고 당사자간 분쟁이 발생하는 경우가 자주 있음을 유의해야 한다.

3. 보험, 보증

위와 같이 분배된 손해배상책임의 이행을 보장하기 위해 EPCI 계약은 수급인에게 특정 보험들에 가입을 하거나 보증(Guarantee)을 제공할 것을 요구하며, 어떤 경우에는 도급인에게도 특정 보험 가입 의무를 규정하기도 한다. 아래에서는 당사자들이 계약상 가입할 의무가 있는 보험 및 보증으로 어떠한 것들이 있는지에 대해 구체적으로 서술한다.

가. 수급인이 가입해야 하는 보험

일반적으로 수급인은 임직원들의 부상, 사망의 경우를 담보하기 위한 산업재해보험에 가입해야 한다. 그 금액 및 구체적인 담보 범위는 계약에 따라 다르다. 적용되는 국가의 법에 가입 의무가 규정된 산업재해보험 외에도 추가로 사용자배상책임 보험을 가입하도록 하는 경우도 있다.

수급인이 EPCI 계약상 업무를 수행함에 있어 선박을 활용하는 경우 수급인에게 선박 보험에 가입할 것을 요구하는 계약들이 있다. 선박 보험은 선박의 침몰, 좌초, 화재, 충돌 등으로 인한 손해를 담보하는 보험이다. 그 금액 및 구체적인 담보 범위는 계약에 따라 다르다. 또한 선박을 운용하는 수급인에게는 일반적으로 제3자의 인적, 물적 손해를 담보하기 위해 P&I 보험(선주상호보험, Protection and Indemnity Insurance)에 가입할 의무가 규정되어 있다. P&I 보험에는 오염에 대한 손해도 포함시킬 것이 요구되며, 공사에 사용되는 각 선박에 대해 가입해야 한다.

그 밖에 수급인이 소유, 사용, 또는 지배하는 기계, 장비, 자재에 대한 모든 위험을 담보하는 손해보험에 가입을 할 것을 요구하는 계약도 있다. 아울러 공사 현장으로 자재, 장비, 기계를 운반하는 데 따르는 위험을 담보하는 운송 보험에 가입할 것을 요구하는 경우도 있으

며, 계약상 업무를 위해 사용할 필요가 있는 경우에는 도급인과 제 3자에 대하여 발생한 손해까지 담보하는 자동차 책임 보험 또는 항공기 책임 보험에 가입할 것을 요구하는 경우도 있다. 그 금액 및 구체적인 담보 범위는 계약마다 다르지만, 자동차와 항공기 책임 보험의 경우 보험 사고 건당 한도 액수를 규정하는 경우가 많다.

그 밖에 제 3자의 인적, 물적 손해를 담보하기 위해 수급인에게 가입할 것이 요구되는 보험으로는 영업배상책임 보험이 있다.

또한 일부 계약들의 경우 수급인의 업무의 하자를 담보하기 위해 수급인에게 일종의 책임 보험인 E&O 보험(Errors and Omissions 보험)에 가입할 것을 요구하기도 한다.

나. 도급인이 가입해야 하는 보험

도급인에게 CAR 보험(construction all risk insurance) 가입 의무를 부담시키는 계약도 있다. CAR은 건설공사와 관련하여 발생하는 각종 사고로 인한 손해를 담보하는 보험이다. 그 금액 및 구체적인 담보 범위는 계약마다 다르다. 그 밖에 도급인에게 도급인이 제공하는 자재 또는 공사가 진행되는 시설 및 현장에서의 재산상 손해를 담보할 대물보험에 가입할 것을 요구하는 계약도 있다. CAR 보험의 부보 범위에 제 3자 손해를 포함시킬 것을 요구하는 계약도 있다.

다. 계약 이행보증 및 하자 담보 보증

수급인의 계약 이행을 보증하고, 업무가 완료된 뒤 발견될 하자에 대한 책임 이행을 보증하기 위해 수급인의 모회사 보증 또는 은행의 보증을 요구하는 경우가 있다. 이 경우 보증 금액은 계약마다 다르지만 대체적으로 계약 대금의 10% 정도이다.

협상력이 강력한 국제 기업이 도급인인 계약에서는 수급인에게 모회사 보증을 요구하면서 모회사 보증 기간 동안 모회사는 그 도급인의 사전 서면 동의 없이 그 주요 자산을 매각하거나 회사를 청산하거나, 다른 법인과 합병하거나 그에 흡수되어서는 안 된다고 규정하고 있다.

라. 계약 검토, 협상 시 유의 사항

각 계약에서 수급인에게 가입을 요구하는 보험의 구체적인 부분 범위와 금액 한도에 대한 검토가 필요하다. 나아가 공사가 진행되는 국가 또는 수급인의 주요 사업장이 위치한 국가의 법률에 의해 수급인에게 가입을 할 의무가 있는 보험이 별도로 존재하는지에 대한 검토도 필요할 것이다.

III. 결론

현재 국내 여러 업체들이 해양 플랜트 등 해상 또는 해저 구조물을 건설하는 해외 EPCI 공사에 진출하고 있다. 그러나 EPCI 공사 프로젝트는 그 규모가 매우 크며, 그에 따라 공사 과정 중에 발생하는 사고, 업무의 하자 및 지체로 인해 발생할 수 있는 손해 역시 일반적인 도급 계약에 비할 수 없이 커서 수급인으로서의 항시 프로젝트와 관련하여 발생할 수 있는 리스크가 해당 프로젝트의 수익성은 물론 수급인의 재무 구조의 건정성에까지 영향이 미칠 수 있음을 이해하고 있어야 한다.

따라서 수급인은 EPCI 계약을 체결하는 단계에서부터 계약상 업무를 수행하는 과정에서 발생할 수 있는 계약 당사자들의 재산상 손해 또는 임직원들의 부상 또는 사망, 그리고 제3자에 대한 손해, 업무의 하자 또는 지연으로 인한 손해와 관련된 계약 조항들을 검토하여 자신이 부담하게 될 위험을 최소화하고, 그 범위와 한도가 정확하게 규정이 되었는지를 확인해야 한다. 나아가 수급인의 책임과 도급인의 책임을 담보하기 위하여 어떠한 보험에 가입을 할 의무가 있는지, 그 보험 한도가 계약상 설정이 되었는지에 대하여도 검토를 해야 할 것이다.

이를 위해서는 계약을 검토, 협상하는 단계에서부터 EPCI 계약에 정통한 전문가의 도움을 받아 향후 수급인으로서 부담하게 될 위험을 최소화하고, 의미와 범위가 모호한 계약 조항들을 명확히 하여 향후 분쟁을 예방할 수 있도록 하는 것이 바람직할 것이다.