

조선 / 해양 기술자들이 알아야 할 쟁송 상식 소고

박승균 (대한조선학회 정회원, 삼성중공업 기술고문)

서언

우리 사회에 조선업이 급 성장 한 때에 마침 국 제적인 금융 위기가 닥쳐 전주나 조선소나 다 어려 워졌기 때문에 분쟁 사안들이 생길 소지가 있다고 보고 이에 대처하는 조선소들의 모든 직급 담당자 들도 업무에 참고할만한 상식이 필요하다고 생각되 어 아무런 법률의 기초 지식이 없지만 줄문을 기고 하기로 하였다.

뒷부분에는 과거에 있었던 사례를 이야기함으로 써 실감 있게 이해하는데 도움이 되게 하기 위해 기 고자의 경험을 소개한 것은 전혀 잘했노라고 하는 과시나 자랑의 뜻은 없으며 또 4반세기 전에 있었 던 사안의 당사자가 됐던 선사에 대해 원망이나 유 감의 뜻은 없다는 점을 밝힌다. 상대방 나름대로의 걱정과 불만을 일으킬 사안을 조선소가 유발했거나 허점을 보여서 사건이 생겼을 수도 있었던 것이라 고 돌리고 이젠 후진들이 참고해야 할 과거의 한 실 적 사례로 쓰이는 데 대해 못 마땅해 하지 않기를 기대한다.

조선/해양 Engineer의 쟁송 상식

1. 시장의 어려움과 쟁송 발생 대비

세계적인 금융 위기의 여파로 경영이 어려워지는 일부 Client들이 계약 이행 능력이 상실되는 경우에 여러 가지 부작용이 야기되는 가능성이 있다. 이에 문제를 미리 예방하거나 쟁송 발생시 어떻게 대처 해야 하는지 상식적인 접근을 통해서 일반 관리자 들이나 작업자들이 평소에 대비할 수 있는 식견을

갖도록 해야 한다.

흔히 쟁송이라고 하면 법무실이나 계약 관리부가 쟁송 변호사를 선임해서 처리하면 되고 설계, 생산 등 기술부서는 자료 제공이나 과거 현상에 대한 증 언이나 해주면 된다고 생각하기 쉬우나 이는 크게 잘못된 생각이다.

대형 계약의 쟁송이란 한 해 전체 사업의 손익이 나 장차 사운 까지도 좌우되는 일인데 그냥 몇 사 람의 주전 선수가 뛰면 된다는 그 생각이 바른 생 각이라고 볼 수가 없다. 대단히 미묘한 기술적 시 시비비를 정확히 간파해야만 책임 소재의 규명과 판결이 가능한데 상세한 기술적 상황을 명확히 이 해치 못하는 계약 관리 부서에 일임하고 또 용병 변 호사를 써서 관관들에게 우리가 잘했노라고 설득한 다는 것은 기대하기 어려운 일이다. 강력한 관리와 통제력을 가진 고급 기술 간부가 전 기술 간부를 총 동원해서 투쟁해나가야 한다.

2. 먼저 계약의 기본 정신부터 이해하는 것이 가장 중요하다.

1) 계약은 양방의 동등한 권리와 의무 부과 의 약속 이다.

계약은 동등한 자격으로 쌍무 이행 계약이므로 양방의 존엄성과 이익 추구권은 똑같이 존중돼야 하며 공평 정대(fair)하게 집행이 돼야 한다. 흔히 조 선소를 “을” 이라고 해서 Client인 “갑”이 우월한 권한을 가지고 있는 것으로 착각하기 쉬우나 그것 은 오해이다. 지나친 불평등한 계약 문구는 그것 자 체만으로 원인 무효로 평가될 수도 있다. 즉 무리

하고 정당치 못하게 지켜야 할 의무가 부과돼 있다면 이행이 면제될 수도 있다.

계약 이행은 금액도 크고 시행 기간도 길고 많은 사람이 일해서 성취해내야만 하는 어려운 일이므로 쌍방 공히 성공적 성취에 기여하도록 반드시 최선을 다해서 협력해야 한다. Client가 조선소의 모 담당자를 보자고 하면 보통은 즉각 대령한다. 조선소가 중요한 일이 있으니 Client의 간부를 초대하면 대응해서 방문해줘야 한다. 그 일이 중대한 건이었다면 대응하지 않았던 Client는 “불성실한 참여”라는 지탄의 구실을 만드는 것이다. 도면 승인을 의도적으로 지연하거나 현장 검사를 부당하게 Boycott 또는 veto 하는 것은 심한 경우 Fair한 협력 위배 차원을 넘어 범죄(Crime)의 영역이 된다.

2) Workable한 Product를 제 날짜에 인도해야 하는 것이 계약의 주 골자

계약서와, 사양서(Specification), 중요 기본도 (Key Plan)에는 여러 가지 약속 사항과 지켜야 할 수치들이 들어있어서 조선소는 이들을 이루어 내기 위해서 온갖 노력을 경주하게 마련이다.

“여기가 계약서대로 안 됐으므로”, “저기가 Specification 대로 안 됐으므로”, “이것이 승인된 도면 대로 안 됐으므로” 다시 해놓으라고 불합격을 시키거나, 다시 구매하라고 하면 대개는 큰일이 났다고 지레 겁을 먹고 대형 재시공을 하느라고 돈과 시간을 낭비하거나 무마해주는 대가로 다른 Service를 많이 해주는 Non-sense도 많이 있게 마련이다.

계약은 인간이 성취하는 일이므로 약속된 수치 즉 정도(accuracy)나 성능(Performance)이나 “Best Quality의 품질”, “World wide non limited service” 등 구체적이거나 추상적 미사여구를 100% 정확히 이행하기는 어렵다. 막연한 미사여구에 안 맞을지라도 남이 하는 것보다 좀 더 잘 하거나 최소한도 그만큼 하면 되는 것이다.

대한민국 제 1호 VLCC 선주였던 LIVANOS사의 감독장 이셨던 『아나스타쏘우 포올로스』씨는 설계 실무자들이 작은 Extra(추가비용청구)라도 입에 올릴라 치면 시운전 하러 Clyde River로 가자고 고향을 쳤었는데 영국의 Scot Lithgow 조선소가 썼던 기술 사양서로 계약을 했으므로 스코틀랜드의 Greenok 가까이 있는 Clyde River에서 시운전하는 얘기가 쓰여 있었던 것이었다. 이런 명약관화한 사무적 착오는 양방이 꼭 지켜야 할 합의 사항은 아닌 것이다.

3) 가장 중요한 계약의 기본은 “Workable한 Product를 제 날짜에 인도해야 한다” 이므로 이것에 대한 충분한 이해가 필요하다.

“Workable”은 “써 먹을 수 있는”으로 해석되는 그야 말마따나 막연한 말인데 정의하자면 돈 버는데 큰 지장이 없으면 Workable 한 것이고 돈 버는데 큰 지장이 있으면 Workable 하지 못하다고 이해하면 쉽다. 계약이란 돈을 벌려고 투자하는 사업을 수행하는 약속이기 때문에 모든 평가의 기준은 돈을 버는데 지장이 있느냐 없느냐가 주요 관건인 것이다.

Crane이 꼭 30 ton을 들어야 하기 때문에 10% Overload 포함해서 33 ton 시험에 합격해야 하는데 32.5 ton 인양 시험에만 합격했다면 이 Crane은 돈 버는데 지장이 있는지 없는지 쉽게 알 수 있다. 30ton을 드는데 아무 문제가 없으니 Workable 한 것이다.

한 때 Crane제작자가 조선 계약에 나와 있는 도장 사양을 적용치 않고 제작자 표준대로 도료를 발라서 납품을 해왔던 적이 있다. Client는 다 벗겨내고 다시 칠하라고 해서 대형 부품을 분해하고 주요 활주 부분을 불순물이 들어가지 않도록 싸매어서 Sand Blasting을 하고 재 도장을 해서 조립을 했던 일이 있었다. 물론 시비는 끝난 것이 아니고 모래와 먼지 등 불순물이 활주 부분과 유압 기기에 들

어 갔다고 더 큰 말썽거리에 말려 들었었는데 Crane 의 도료 종류나 색깔 때문에 Crane을 써 먹는데 큰 지장이 있다고 믿는 사람은 많지 않을 것이다. 위의 두 가지 예에서 나온 문제는 “Minor and Insubstantial defect”로 치부되므로 Workable한 Crane으로 정의하는데 문제가 없다. 겁내지 않아도 되는 문제들이다. 이런 문제들을 몰아서 Project 가격을 깎자는 구실로는 쓸 수 있지만, 계약을 취소하는 사안은 아닌 것이다.

0(zero)을 아무리 많이 모아도 1보다 적은 것처럼 Substantial defect 한 건 때문에 Cancel을 피하기 어렵지만 무수한 “Minor and Insubstantial defect”에 의해서도 Cancel은 성립되지 않는다.

중요한 대형 기계 부품이 파손됐거나 또는 중요 부위의 용접한 곳이 터졌거나 중요 장비나 System의 작동이 잘못되도록 만들었거나 설치했다면 이는 누가 봐도 분명히 Substantial Defect이다.

대개의 경우 조선소는 가장 시급히 중요한 문제는 해결하기 때문에 실질적으로 Cancel 거리가 되는 Substantial한 defect는 거의 가지고 있지 않다.

3. 공사와 작업은 여하한 경우에도 중지나 대기돼서는 안 된다.

- 공기 내 완공이 모든 어려움의 근원을 제거

Project를 취소코자 하는 Client들은 조선소가 무능하고 무성의해서 이렇게 저렇게 잘 못해 놓았으므로 Project를 취소할 수 밖에 없다는 소장(Claim)을 백과 사전처럼 수 만 page에 달하도록 만들기 위해 유난히 많은 서한, Non Conformity Report 다발, 도면 승인 반려, 도면 승인을 위한 보완 자료 징구, 검사 지연, 검사 거부, 검사 불합격 통지, 야간 검사, 주말 검사 불참, 잦은 공사 중지 요청, 빈번한 대책 회의 요구 등 조선소를 괴롭히는 action을 맹렬하게 취하기 마련이다. 이런 사소한 문제에 너

무 충실하다 보면 계약 기간을 Over 하는 어리석음에 빠질 수가 있으므로 현명한 우선순위 선별이 요구된다.

도면 승인 건에 대해서도 새로운 이해가 필요하다. 계약서를 잘 읽어보면 도면 승인을 했건 검사 합격을 했건 상관없이 제품에서 잘못이 나오면 조선소가 책임을 진다. 따라서 승인이란 계약서에 부합하고 시방서에 맞고 선급 규칙 및 관련 법규에 맞는다는 조건으로 승인하는 것이다. 따라서 내용보다는 Formality(형식)이므로 봤다는 응답으로 충분한 것이다. 혹시 Operation에 불편을 주는 곳이 있는지 일별해서 발견할 수 있는 잘못이라도 있으면 한 번 Check해준다는 뜻이 있다. 그래서 일차 Comment가 나오면 그것으로 승인은 끝났다고 봐야 한다. 이런 일을 가지고 일차 코멘트하고 재 제출하라고 하고 또 제출하면 2차 Comment 또 제출하면 3차 Comment 이런 식으로 1달, 3달, 6개월 심지어 영원히 승인 안하고 Payment를 Holding 하는 이런 Client들도 있는데 이거야 말로 지나친 고객의 폭거이다.

그들의 말에 의하면 조선소가 맞는 도면을 만들지 못해서라고 구실을 낸다. 대개의 내용들은 전혀 Substantial 하지 않은 것들인 경우가 대부분이다.

시비를 만들어서 돈을 Holding함으로써 청렴도와 공적을 과시 해야 하는 국영 회사 공무원들이거나 검사 용역 회사 직원이 선주 대행으로 와서 선주에게 능력 과시와 공적 전시용으로 벌이는 못된 습관인데 Top Management에게 진정한 의도가 무엇인지 타진하고 개선 여지가 없다면 먼저 Claim을 걸어야 할 일이다.

공사 기간을 Over해서 당한 Cancel(공사 취소)에는 처방이 굉장히 어렵다. “이것 때문에 저것 때문에” 하는 얘기는 전부 하찮은 핑계로 치부되기 마련이다. “그랬다 손 치더라도 이렇게 했다면 저렇게 했다면 기간 Over 까지는 가지 않을 수 있었던

것 아니냐” 라는 반론이 만만치 않으므로 상당히 어려운 쟁송으로 가게 마련이다.

다시 말하면 계약을 취소하고자 하는 Client의 유 일무이한 도구가 공기 내에 공사를 마치지 못하도록 훼방하는 것이다. 이에 대한 조선소의 대응 방법은 여하한 일이 있어도 공기 내에 공사를 마쳐야 하는 것이다. 성능 보증과 미달 시의 벌과금 징구 또는 공사 취소권이 계약서에 있는데 그것은 계약 조항이 아주 명확하기 때문에 계약대로 하면 되는 것이므로 본란에서는 논하지 않는다. 물론 거기에도 계측 방법이나 판정 방법에 시시비비가 따르기 마련이지만 다른 주제로 다루어야 할 사안이다. 불필요한 많은 량의 자료 제시 요구나 무리한 재별공사 / 수정공사 요구를 받아들이는 데는 공수와 공기가 소요되므로 해야 할지 말아야 할지 선별을 잘 해야 하고 여하한 경우에도 진행 중인 작업을 중지해서는 안 된다.

흔히 Event나 Stage를 Next Step으로 전진코자 할 때 많은 조건 미비 사항을 들어 반대를 한다거나 도장의 매 Coating마다 소지 검사와 도막 검사 후 실시하라고 하면서 계속 검사 진행을 훼방하거나 용접 소지 검사와 매 Bead마다 검사하겠다고 공사 진행을 훼방하는 등 교묘한 수법으로 합법을 가장해 교란하므로 후환 없는 현명한 판단을 순간마다 내리기가 매우 어렵다. 비상전시 체제의 책임자급 중앙통제자가 자를 것은 자르고 해야 할 것들은 Nonstop Going으로 잔 공사를 척결해 나가야 한다.

따라서 모든 보고자는 현재의 Ongoing 상태를 그대로 진행하면서 보고해야 한다. 각 직종 각 직급에서 많은 관리자가 임의로 재별 작업을 한다거나 진행 중인 공사를 수시로 중지한다면 이는 필시 공기 지연으로 이어지게 된다. 현재 상태로 일을 지속하면서 보고하고 지시대로 따르면 된다. 이것은 지키기 쉬운 일이니까 명심하고 지켜나가야 한다.

4. 쟁송의 승패는 과거의 증거로 판결 난다.

최선을 다했음에도 불구하고 공사를 Cancel 당했거나 Penalty 징구를 받았거나 하였을 때는 그간 계획된 훼방 때문에 공사 기간지연으로 입은 손실 피해 보상과 계약금 잔금 지불을 요청하는 맞고소를 해야하는데 그 근거자료(Evidence)를 잘 마련해 가지고 있어야 한다.

쟁송은 총력전이다. 모든 Project에서 언제 사건이 생길지 모르므로 항시 쟁송에 대비해서 주시하고 기록하고 증거를 챙겨 놓아야 한다. 쟁송이 생기면 많은 사람들이 증거를 정리해줘야 하는데 일부 직원들이 과거사의 자료 제시를 귀찮게 여기거나 심지어 모르쇠로 일관하는 사례도 발생하는데 딱한 노릇이다. 자료 준비하느라 귀찮음을 당할까 봐 또는 자신이 매끄럽게 일 처리를 못했었다는 게 탄로 날까 봐 마음 쓰며 어차피 지고 말 쟁송이라고 마음대로 결론 내고 혼자만 아는 비밀로 영원히 묻어두는 것이 신상에 좋겠다는 어리석은 생각을 하고 있는 것이리라. 중요한 사안일 경우 상대방의 지적에 의해서 보따리가 다 터져 나오게 돼 있다는 걸 모르기 때문에 덮어두려고 하는 것이다. 이 경우 뒤늦게 제대로 대처 못했었다는 게 알려지면 사안을 공개하지 않았던데 대해 빈축이나 책임소재가 더 커질 수 밖에 없다는 것도 명심해야 한다. 책임 이전에 전쟁의 승리를 위해 많은 분쟁점의 자초지종을 조기에 신고해야 한다.

쟁송의 심리는 구체적 증거(Evidence)를 바탕으로 이루어지기 때문에 모든 사안은 6하 원칙에 따라 명확한 근거자료를 잘 정리해 놓아야 한다. 문서 교신철, 회의록, 승인도의 comment, 검사입회 확인서, 사진, 등 공식서류 외에도 Memo지, 음성 녹취, 비망록 어떤 것도 전부 Evidence가 된다. 입회도 안 했는데 조선소가 일방적으로 검사를 했다는 Complain에 대비하려면 입회 요청서를 정확히 전달했다는 Evidence가 있어야 한다. 제출서류 등을

Hand over 하려 했는데도 거절했다면 그 사실을 6 하 원칙에 따라 잘 기록해 두어야 한다. 혼자 정리해 둔 일기장, 내부 업무 보고서 이런 것도 전부 재판에서는 빙증자료로 쓰일 수 있다. 그 진실성에 대한 심증을 갖기 위한 증언 청취를 통해서 심리한다.

5. 선급 Certificate 확보와 Over Action 조심.

배가 완공됐느냐 아니냐가 시비일 때 선급증서가 가장 확실한 객관적 근거이다. 말썽이 나면 선급도 최대한 공정성을 지키려고 애를 쓴다. 어느 쪽에 편향했다가는 향후 입급 선박이 줄어드는 피해를 볼 수 있기 때문이다. 선급 역시도 Substantial Outstanding이 없어야 Certificate를 발급한다.

인원을 많이 붙여서 불철주야 노력하고 전세기라도 내서 구입자재 운송을 해야 한다. 계약기간 내에 Certificate가 발급되지 않으면 공기를 못 지켰다는 확증이 되는 것이므로 쟁송으로 가기 전 반드시 확보해야 하는 일이 바로 선급증서인 것이다. 선급의 지적 사항 중에서도 Substantial과 Minor and insubstantial을 가려내어 우선순위를 잡아서 작업을 해야 기간 내에 증서 발급 받는데 도움이 된다.

조선소는 성실하게 일해서 납기 내에 Workable한 Product를 인도하기 위해 Non-Stop으로 열심히 일만 하면 되고 어설픈 작전이나 피임수는 전연 만들 필요가 없다. 숨길 일도 비밀도 없다. 그러나 억지로 계약취소를 획책하는 Party는 작전이 필요하며 날조와 모략을 위한 비밀이 많다.

모의나 비밀에는 손발이 잘 맞아야 하는데 손발 맞추기가 여간 힘든 일이 아니다. 양측 변호인들은 상대방이 내세우고 있는 변론을 검증하고 또 결정적 잘못이나 모순을 찾기 위해 상대방 및 중간의 제3자 관계간의 모든 업무 교신 문서를 청구하게 되며 상호간에 성실하게 제공 해야 한다.

이 Activity가 Document Collection for Fact Discovery이며 그저 Discovery 라고 통칭한다. 여기

서 만약 제시하고 싶지 않아서 안 내놓고 있다가는 뒤에 다른 문서들과 연관된 추적 과정에서 Collect 되어 숨기고저 했던 의도가 밝혀지면 곤혹스럽게 된다. 사안에 보탬이 되게 하려고 시원치 못한 은닉 작전을 썼다가 낭패 보는 수가 있으므로 선블리 시도하지 말아야 한다.

6. 쟁송(Hearing)의 진행

1) Arbitration 진행진의 형성과 증인

영국의 쟁송은 대개 3인 심사원제(Tribunal)로 하고 양측변호사가 Registered Arbitrator를 한 명씩 뽑고 그 뽑힌 두 사람이 위원장격인 대표 Arbitrator를 합의에 의해서 선임한다.

쟁송당사자 양측은 Law Firm을 지정하면 담당변호사(Solicitor)가 선임되고 Solicitor는 쟁송 법정 변론인(Barrister)과 Arbitrator를 선임한다.

재판진행과정을 Hearing(청문)이라고 하며 원고를 Claimant 피고소인을 Respondent 라고 한다. 양측 Barrister는 자기 측의 정당성 주장과 상대 측의 부당성(Injustice)을 공박하는 입장 연설의 변론(Pleading)을 한다. 증언청취(Witness)가 모두 끝나면 검사의 논고와 같이 상대를 질타하고 자기 측 옹호 변론을 하는데 밝혀진 방증(Evidence)을 근거로 해서 상대주장(Contention)의 허구성(Falsehood)과 자기 측의 정당성(Righteousness)을 입증(Verify)하게 되므로 증언 청취 과정에서 얼마나 잘 하느냐가 승패의 가름길이 된다.

Solicitor가 조선소와 공조해서 모든 쟁송서류를 만들고 전술 지도를 하는데 법정에선 Barrister만 발언하게 되며 재판 기간 중 쟁송 당사자는 자기 편 입에도 불구하고 Barrister를 만나거나 상의하지 못하게 돼 있다. 이를 어기다가 발각이 되면 판세가 불리해지므로 잘 지키고들 있다고 들었다. Barrister는 Solicitor가 정리해준 쟁송서류를 읽어보고 Solicitor와 쟁송준비를 해가지고 상대방 증인을 신

문하고 쟁송요지를 잘 정리해서 변론해야 한다.

Hearing의 중요한 대부분이 증인을 세워 놓고 실시하는 증언 청취이므로 증인의 진술은 상당히 중요하다 이 때 증인이 요구 받는 사항은 묻는 말에만 "Yes" 또는 "No"로 간명하게 대답하라고 하는데 상대방 Barrister가 얼마나 언변이 좋고 머리가 잘 돌아가는지 "Yes" 또는 "No" 라고만 대답하기가 거북스러운 곳이 많으며 그대로 유도신문을 당하다 보면 종국적으로 자기편이 불리하도록 증언하고 말게 되는 것이다.

흔히 if, if, if, provided, provided 의 복수 가정법과 부분 부정문과를 섞어서 만든 복잡한 질문은 듣긴 들어도 이해를 하기가 어렵다. 이런 말에까지 대답해야 할 이유가 없으므로 대답 거부를 해야 한다. 몇 번이고 다시 묻고 필요하면 통역을 써서라도 질문을 알고 대답해야 한다. 묻는 말 역시도 정확한 역사적 사실만 간명하게 물어보아야 하는 것이다. 복잡한 사안을 놓고 양방이 정반대의 그럴듯한 논리를 내세우고 있으므로 헛갈리는 사안을 정확히 이해시키기 위해 설명용 Sketch, 모형, 사진, 동영상, 등을 동원하면 사태를 이롭게 반전시키는데 큰 도움이 될 수 있다. 보통 Barrister가 알고 있는 것은 피상적으로 전해들은 얇은 지식뿐이므로 새로운 사항이 알려지면 당황하게 된다. 문제의 근본 해법을 알고 있는 수험생과 예상문제의 정답만 기억해 가지고 있는 수험생에게 응용문제를 냈을 때 근본해법을 모르는 수험생이 당황하여 문제를 풀 수가 없는 것과 마찬가지로이다.

쟁송에서 일하는 Arbitrator나 변호사들은 경마장의 말이나 다름없이 돈 주고 뛰라고 하면 실력 것뿐이다. 중요한 건 기수의 실력이 좋아야 말이 더 잘 달린다. 또 Pro Wrestling 선수와 마찬가지로 멋있게 대역 상대와 Play를 한다. 레슬링 선수가 진짜로 승부를 위해 포악한 싸움을 한다면 한 쪽 선수가 죽거나 병신이 되고 말 것이다. 그러나 그들은 상대

방 선수가 안 다치도록 보호 하면서 극도로 화를 내는 척하며 상대를 절반 죽이는 쇼를 멋있게 공연한다. 명확히 승부를 내는 기술이 걸렸을 때 심판은 승부 판정을 하고 선수들도 승복한다. 진짜 싸움이 아닌 줄을 다 아는 관중들이지만 멋있는 기술과 Showmanship을 보며 Enjoy 하고 열광한다.

Arbitration도 프로이기 때문에 양 편을 대리해서 서로 이기려고 수를 걸고 Game을 하다가 승부수가 나오면 Game은 끝이 나는 것이다. 얼굴을 붉히고 화를 내며 열띤 공방을 하지만 그들은 모두가 잘 알고 친한 친구들이었다. 내가 한 쟁송 건에서 원수로 여겼던 상대 측 Barrister가 몇 년 후 다른 쟁송에선 우리측 Arbitrator로 선임됐다는 소식을 듣고 그 세상의 본색을 이해 할 수가 있었다.

공사 진행 분위기가 Dispute 분위기로 돌입하면 대화나, Mail, 서한, 전화통화, 회의록, 작성 등에 조심을 많이 해야 하지만 불 필요한 표면상의 경직과 긴장은 내 보이지 말고 정성과 친근감의 표시가 변하지 않도록 유연성을 유지하면서 대처해야 한다. 그것이 상대방에게 강한 모습을 보여주는 것이다.

이조 때 신립 장군이 개인 복색으로 사냥을 갔다가 길을 잃어 산중에서 산적두목의 집에 하룻밤 머물게 됐는데 긴 칼끝에 구운 고기를 꿰어 갑자기 입에 대주는 것을 스스로없이 덤석 받아 먹었더니 두목이 마음에 맞는 친구를 만났다고 밤새 주연을 함께 즐겼다고 한다. 신립이 도적의 칼이 무섭지 않았던 것은 아니고 이미 목숨이 도적의 손에 달려 있으니 더 이상 경계하거나 두려워해도 소용이 없다는 명확한 계산에서 담대하게 나올 수가 있었으리라.

"On behalf of A" 또는 "Without prejudice base" 이런 말들을 자주 쓰는데 별로 중요치 않은 말들이다. "A사를 대신해서" 라고 해야 공식적인 회사 입장이 된다는 표현인데 회사 소속의 사람이면 누가 봐도 이미 회사를 대신해서 일하고 있는 게 자명한 일이기 때문이다. 후자는 "내가 제시한 협상안은 네

가 내 요구도 들어줌으로써 양방이 전체 사안을 상호 합의 했을 경우에만 유효하므로 그렇지 않은 상황에서는 효력과 구속력이 없다.” 라고 하는 전제이다. 즉 합의를 도출해 내기 위한 조건부 제안이다.

협상을 시작해서 3시간을 대화한다면 맨 처음에 한번으로 묶어서 오늘 얘기는 전부 “Without prejudice base”라고 전제를 깔고 해도 될 것을 말 끝마다 덧붙여서 자주 얘기하는 것은 우스꽝스럽기도 하다. 때로는 Hand right로 쓴 Memo나 Data Sheet 같은 데다 서명을 하라고 요구하고 요구 받은 상대방은 서명 못하겠다고 옥신각신하는데 얼마나 웃기는 얘기인가? 친필은 서명과 전혀 동일한 방증이 되므로 서명하기 싫으면 그만두라고 해도 될 일이다.

뒤가 구리고 뗏뗏치 못한 자가 순진무구하고 선량하기 만한 쪽에게 합리를 가장한 구실로 핏박과 괴로움을 주고 있다고 간파되면 모든 사람들은 권선징악의 본능적인 정서로써 약자를 도와주려고 할 것이다. 해운 경기가 나빠지는데 따른 Market Claim 성격이 느껴진다는 치더라도 형사재판이 아니기 때문에 혐의 사실을 심층적으로 수사하고 문죄할 수는 없다. 우리의 순진무구와 억울함을 호소해서 동정심을 유발하도록 한다고 해도 사태에는 도움이 안 된다. 모든 기술적 지적점에 대해 이상 없음을 증명해야 한다. 만약 상대방이 허위를 날조하고 중상과 모략을 시도했다는 객관적 물증이 나오면 권선징악의 본능적 정서에 따라 판결에 큰 도움을 받을 수 있게 되며 그 때 짚은 쟁송 상대방이 쟁송을 중도에 포기하고 협상요청을 해오게 될 것이다.

본 기고자가 취급했던 한 Offshore Project Client와의 Claim건에서 쟁송 개정 전 문서 Discovery 과정에서 불리한 악덕 소행의 실증이 나오자 Dispute를 철회하고 제품을 인도해 갔던 사건도 경험했었다.

Arbitration은 일심제이며 상소가 없다. 유일한 상소는 Arbitration이 적법하지 못하게 진행됐다는 절차에 대해 심의 청구를 영국 법원에 낼 수 있다.

여기서 만약 승소하면 Arbitration을 다시 할 수 있지만 확률은 대단히 희박하다고 한다. 여하한 경우에도 영국법원이 직접 쟁송을 판결하지는 않는다.

7. 참고 사례

(1) 단호한 결의와 치열한 노력으로 기술적 난제 해결 온갖 지적과 시정요구에 대하여도 조선소의 전 임직원이 불철주야 투쟁적인 노력을 펴서 다 해결할 수 있었지만 해결이 잘 안 되는 핵심적인 기술 문제가 하나 있었다.

Bulk Cargo와 Container Cargo를 모두 실을 수 있는 겸용선 이었는데 Hold 생김새는 Container 선 처럼 Square Hold에 Wide Open Hatch Cover를 가진 배였었고 Cell Guide는 없는 대신 Double Shell Inner Wall구조와 양쪽 최 외곽적재 Container 사이에는 Lashing Fitting을 체결하고 그 사이 안쪽 Container들 끼리는 Bridge Fitting이라는 Lashing Fitting들로 결속시켜서 배의 rolling 에 견디도록 돼 있는 설계였다. 그 Fitting들은 좌경사나 우경사나에 따라 Compression과 Tension을 번갈아 가며 양쪽 모두 감당하는 작지만 꽤 견고한 Fitting이었다. 그런데 컨테이너 End Line과 선체 격벽 사이가 좀 가까워서 채워지기가 곤란한 곳들이 생겨나 문제가 된 것이다. 다시 말해서 Container적재 개수가 많이 줄어든 결과로 되니 중요한 문제가 아닐 수가 없었다. 나는 이것이야말로 Substantial Defect라고 생각하고 이 문제 해결에 매달렸다. 공기는 두 달여가 남은 절박한 시점이었다.

결국은 좁은 간격에서도 채워질 수 있는 Fitting을 개발하는 것만이 유일한 해결책이었다.

당시 조선사업부장께서 걱정을 많이 하시길래 더 많은 중요한 일에 집중하시도록 이 일은 내가 맡아서 처리하겠노라고 해결사를 자임하고 나섰다. 그리고는 바로 차장 한 사람을 Assistant로 Task Force를 만들고 직접 Fitting개선 설계를 했다. 그러나 그

설계가 쓰이려면 전문 Maker가 설계하고 계산하고 시험해서 Class의 Type Approval까지 받고 지속적인 대 선주 Service 체계를 갖추는 등 구 만리 같은 장정을 거쳐야만 되는 일이었다. 그리고 그 짧은 한계 기간 동안에 그 긴 여정의 제품 개발을 완성하지 않으면 안 되었다. 곧바로 뉴욕 근교에 있는 Fitting Maker를 방문하고 내 설계안을 내보였고 개발에 착수하기로 했다. 즉시 5000불을 납부하기로 하고 세계 최대 조선소를 조그만 Fitting제조 회사의 하청 조립 생산 licensee가 되는 계약을 체결했다. 직접 생산 할 수 있는 법적 자격을 확보하기 위해서였다.

그 길로 미국 서부에 있는 선주사를 방문해서 계획을 제출하고 바로 도면을 준비해서 ABS 승인을 받기 위해 뉴욕으로 날아갔다. 당시는 한미간에 직항 노선이 없어서 하와이나 Alaska를 경유하니카울산에서 Bus타고 서울을 통해서 미국 가는데 만도 20시간 이상 여정인데다 미국 동부에서 서부로 다시 서부에서 동부로 총4일 동안 날아다녔는데 Long Island의 Hotel방에서 몇 시간 보낸 것 말고는 줄곧 비행기와 택시에서 시간을 보낸 셈이었다. 미 동부에서 오전일 보고 서부로 가면 시차와 Flight 시간이 맞아 떨어져서 그대로 오후 집무 Start 시간이 된다.

오후 내내 일보고 저녁에 동부로 날아가면 새벽 시간이 되니 또 그대로 일을 볼 수가 있어 한없이 바빴던 나에겐 아주 궁합이 잘 맞는 국가 배치였다고 생각했었다.

선주는 물론 Prove 안된 Design 이라고 즉각 여러 가지 우려를 표명했고 ABS도 무척 조심스러운 내부협의를 통해 Review letter를 발급했다. 곧바로 귀국해서 고장력 강 자재를 구해 제작에 착수했으며 현대자동차 공장의 열처리로를 빌어 열처리를 했고 QC의 물리시험실에서 인장시험 등 물리시험을 했다. 전체 소요량을 다 만드는 동안 본선에 실제 Container Box를 쌓아가며 Fitting을 체결하는 Inspection을 하는데 소나기가 억수같이 오는데도 불

구하고 자정이 넘도록 여러 날을 실시하였다. 5개 인가 되는 Cargo Hold의 양현에 Container Box 1단부터 6단인가 까지 쌓으면서 Fitting을 체결해보는 일이므로 시간도 많이 걸리고 굉장히 위험한 검사였다. 당시 ABS검사관은 독일인 출신이었는데 전쟁을 치르는 야전군 병사처럼 그 모진 고생을 하며 엄정하게 검사를 다 해냈고 따라서 Class의 완공증서가 발행됐었다. 공기를 넘기지 않고 Substantial 한 Outstanding Defect를 해결했으므로 공기 지연에 의한 Cancel은 면하게 됐다.

결국 선주는 시방에 맞지 않는 배를 만들었으므로 공기 내 완공이 된 게 아니라고 계약 Cancel Notice를 냈고 여러 가지 Defect라는 것들을 조목조목 적어서 사유서를 첨부했었다. 그 사유중에는 Engine의 윤활유관 Flushing이 잘 안 됐다던가 선체 Bottom이 위로 휘어 올라오고 또한 Hatch Cover가 위에 적재한 Container에 의해 휘어 내려가서 결국 Hold의 맨 윗단 Container를 실을 수 없다는 얘기도 있었다. Container fitting이 채워지는 것으로 교체했다. Container 적재 시 상호 체결하는 Cone과 Socket의 유격 공차가 Container Box를 윗단으로 쌓아올림에 따라 점점 외현 방향으로 유격공차 만큼씩 중첩적으로 이동하면 결국 윗부분에 있는 Container들은 벽에 너무 가까워져서 Fitting을 체결할 수가 없게 된다는 사유도 제시 됐었다. 물론 반대의 경우에는 너무 멀어져서 채울수가 없게 된다는 우려도 함께 하였었다. 말 같지도 않은, 있을 수 없는 쓸데 없는 우려라고 크게 관심 쓰지 않은 가운데 여타 여러 지적점에 대해 쟁송준비를 했었다.

(2) Hearing 의 진행(사력을 다한 법정투쟁)

첫 번째 쟁송 범정이 개정되어 월요일에서 금요일까지 주 5일 연속 Hearing했고 3달 후 똑같이 2회차 Hearing 진행하였다. 우리측은 설계부 차장 1명과 계약 관리부 대리 1명 등 3명과 우리측

Solicitor, Barrister가 전부였었는데 상대방은 사장 자신이 하버드 출신 변호사였고 한 25명 이상 인솔하고 있었다. 심지어 작은 기술용역회사 사람들을 데리고 왔었는데 기술적 사안 별로 용병 전문가들을 동원했었다. 듣기로는 작은 Hotel을 통째로 빌려서 대책 본부를 차렸었다고 했다. 미국, 영국의 명문대학출신 일류 변호사들이라 인물들도 끝끝하게 잘 났고 영어를 얼마나 잘 하는지 딱 주눅이 들기 좋은 형상이었다.

그러나 내가 누구란 말인가? 그리 쉽게 기가 죽을 소냐? 8.15 당시의 궁핍도, 6.25때의 배고픔과 못된 질병, 박격포탄이 떨어지던 피난길, 인민군 치하의 공포와 두려움, 형님이 전사하셨을 때의 좌절과 극도의 슬픔을 이기고 보따리 입을 이고 행상을 하시던 홀 어머니를 모시고 대학도 마치지 않았느냐?

150원 짜리 화랑담배 한 보루가 한달 용돈의 전부였던 대한조선공사 수습사원 시절, 기숙사 방에서 밥 해먹고 씻은 그릇을 이불 속에 감추던 일본 기술연수 시절의 몰라취사, 몇 달이란 기약도 없이 토,일요일 할 것 없이 새벽 2시까지 도면을 들여다보며 코피를 쏟던 현대중공업 초창기를 넘었고 듣도 보도 못했던 수많은 해상토목공사용 장비를 정주영 회장께서 말씀만 하시면 즉각 설계해서 건조하였으며 이제 내 손으로 주도해서 육성해 온 만능 기본 설계부와 연구소가 있는 세계 최대 조선소의 버젓한 고급 중역으로 있는 게 아니냐? 내가 그렇게 만만한 사람이겠느냐? 수 년 전 일본 선사가 VLCC 6척을 Claim 했을 때 그 수 많은 기술적 Claiming Point해소를 위해 급파됐던 기술간부 3인 중 1인으로 참여해서도 잘 버텨내지 않았던가? 당시 2.5억 달러 달의 Claim이니가 대한민국이 흔들릴 수 있는 규모의 금액이었다. 다른 두 분이 기관실과 전계장담당이라 일찍 귀국하고 기본, 선장, 선장 담당이었던 나만 남아서 고초를 겪는 외로운 고행의 시기였다.

한 20일간을 못 먹고 못 자며 고초를 겪고 나니 눈 흰자위는 아주 빨간 자위가 됐고 얼굴 피부는 마른 눈 바닥처럼 갈라졌었다. 전화노선 부족으로 본사와의 전화 한 통화도 잘 안 걸리고 FAX도 없었을 때니까 참으로 금석지감이 크다. 지점 사무실에서 심야작업을 하려니 임대계약에 위배 된다 하여 빌딩 관리인에 의해 퇴출되고 타자기를 반출하려니 까 지점장이 직접 와서 반출서에 서명을 해야 한다고 반출을 불허하는 등 온갖 자질구레한 장애가 많았었다. 일을 마치고 귀국할 때 하네다 공항에서 비행기가 이륙을 하려니 양눈에서 째짤한 눈물이 흘러내려 입술을 적셨다. 옆 사람에게 들킬까 마음쓰며 흐느낌을 진정했었다. 평생에 처음이자 마지막으로 회사일 때문에 울었었다. 약이 오를대로 올라서 참아왔던 울분과 일이 대체로 정리됐다는 안도감에서 한꺼번에 밀어닥친 감정의 폭발이었다. 이 눈물은 앞으로도 어떤 어려움에 처해 있을지라도 결코 굴하지 않는다는 각오의 눈물이기도 하였다. 당시 파악은 면했었는데 선주였던 Y.K.Pao씨(월드와이드사 회장)의 영향력 때문이었다는 것을 뒤에 깨달았다.

일본선사는 용선 계약과 기술 감리 역무수행 계약을 함께 체결 했으므로 계약 취소를 하면 Y.K.Pao씨는 쟁송이나 해야 하고 기대했던 용선수익이 없어지게 되니 Pao씨가 압력을 넣어 결국 일본 선사는 계약 취소까지는 가지 못했던 것이었다. 좌우간 Pao씨가 계약을 유지시키는데 있어서도 내가 기술적인 Outstanding을 해소시킨 것은 긴요한 기여였음 에는 틀림이 없었다.

훨씬 큰 규모의 공사 사황을 걸고, 20 여일 간의 모진 공격과 공갈 호통을 거뜬히 감당하며 버텨냈던 수모에 비한다면 이 중형선 2척의 사안은 반 주먹 거리라는 강한 자신감을 거둬거둬 다짐했었다. Hearing의 대부분이 나의 증언이었는데 그 만큼 기술적으로 이해하기 상그러운 사안이었기 때문이었

다. 이해를 돕기 위해 만들어 갔던 나무 모델도 활용했고 궤도와 White Board에 Sketch도 많이 그렸었다. 매일 매일 밤에는 금일의 문제에 대한 설명과 내일의 대책을 세워서 우리측 변호사에게 전달해야 하는데 난 영어가 짧고 그 양반들은 기술이 짧으니 일일이 Sketch를 그리고 영어로 Note를 달아서 법정 개정 전 시간에 전해주고 설명을 해줬었다. 그러노라니 시간이 없어 저녁밥은 생략하고 2시간만 자려고 옷 입은 채 신발 신은 채 침대에서 옆드려서 잤다. 좀 자고 나면 허리가 부러지는 듯 아파서 깨어 날 수가 있기 때문에 그렇게 잤다.

내 증언이 상대방의 허를 찔러서 해당사안에 관련된 문서 File 수백 Page씩이 한꺼번에 부적절한 증거물로 자격 상실되고 폐기될 때마다 그렇게 당당하고 잘 생기고 말 잘하던 상대방 Barrister의 낯색이 붉어지며 면구스러워하는 모습을 보며 난 진실의 위대함과 정의의 강인함에 쾌재를 불렀다.

(3) 마지막 난제의 해결(궁리하고 또 궁리하면 살길이 생각난다.)

사안이 대충 정리되어 갈 즈음, 우리측 변호사가 걱정하는 것은 Cone의 유격공차가 중복해서 한 쪽으로 몰리는 가능성 지적을 어떻게 배제하느냐였다. 난 즉석에서 1억 분지 1의 확률도 없는 그런 일을 왜 걱정하느냐고 했지만 정색을 하면서 그것을 해결치 못하면 재판에 진다는 것이었다. 아마 Arbitration Circle에서 일하는 변호사들끼리 사적인 담화를 하는 자리에서도 나온 얘기일 테니 무시만은 할 수가 없다고 생각하고 Containerization에 대한 전문서적을 뒤적여 봤는데 바로 그 얘기가 쓰여져 있었다.

“Cone 공차의 누적 편향에 의해 Container적치가 불가능해지는 일이 생길 것 같은데 하루에 수십 만개의 Container가 전세계에서 Handing되고 있어도 그런 일은 단 한번도 없었다. 그런데 왜 있을 것 같

은 문제가 한번도 안 생기는지 답을 얘기한 사람은 아무도 없었다.” 라고 쓰여있었다.

그런 사건이 한 번도 안 생겼다고 권위 있는 서적에 씌어진 것도 좋은 발견이라 그 일을 변호사에게 얘기 했었으나 변호사는 그 이유를 알아 내야만 한다는 것이었다. 난 할 수 없이 돌 뿌리를 차고 걸 으면서도 밥을 먹으면서도 그 생각만 했다.

내가 Crane 밑에서 흔들거리는 컨테이너를 붙잡아 제자리에 앉히는 역무를 상상하고 또 상상했다. Container의 4 귀중 가장 낮게 기울어진 귀의 socket hole을 아래 컨테이너의 귀에 솟구쳐 있는 cone에다가 가져다 대어주고 그 다음은 container를 밀고 당기고 돌려서 나머지 3귀가 꽂히도록 유도하노라면 드디어 “와장창 꿈틀” 하며 둔중한 몸놀림으로 우악스럽게 내려 앉는다. 이 막중한 힘은 내려가는 중력(Gravity)과 자리 잡힌 회전력(Positioning moment)의 합성력이다.

왜 회전하는가? Cone은 내려다 보면 직사각형 단면이다. 4각대의 끝 부분 4면을 잘라내어 4각 뿔대의 모습을 만들어서 좀 비뚤게 맞춰주어도 잘 guide하게 생겼다. 모서리 라인에 맞게 되노라고 회전력이 생기고 회전력이 생겨야 나머지 3개의 구멍을 찾아 들어가게 되기 때문이다. 직사각형을 쓴 이유는 무엇일까? 장면이 있으므로 해서 더 강력한 회전 Moment를 발생시켜 엄청난 힘에 의해 4구멍이 한꺼번에 자리를 제대로 잘 잡고 내려가도록 고안한 것이다. 이것이 “와장창 꿈틀” Motion의 비법이라고 생각했다.

여기서 정리되는 것은 “인간이 일부러 한쪽으로 쏠려지도록 쌓으려고 해도, 지구가 없어질 때까지 무한한 노력을 해도 영원히 성공할 수 없다” 라는 정리가 성립되는 이유를 찾아낸 것이다. 하물며 저절로 우연하게 그런 사례가 생긴다고 믿는 것은 절대로 있을 수 없는 일이다. 이것을 그림으로 그리고 조목조목 설명하고 Cone을 보여주자 작은 탄

성들이 나왔다. 누가 재판에 이기고 지고 보다 큰 의문 거리 하나의 답이 나왔다고 본 것이다.

그것으로써 Hearing의 승부는 대개 기울어진 분 위기였고 나한테 말을 붙여온 인사들은 “너 한국에서 대학 교수였었느냐?”와 “너 어떻게 영어를 잘 하게 됐느냐?” 였었는데 두 번째 질문엔 나도 너무 의아스러운 느낌이 들었다.

지금이나 그때나 내가 봐도 남이 봐도 더듬더듬 하는 콩글리쉬인데 정말 세상에서 영어 제일 잘 하는 옥스포드 케임브리지 출신들이 그렇게 평하는데 대해 나도 겸연을 넘어 숙연한 생각이 들었다. 내가 말한 건 영어도 콩글리쉬도 아닌 진리의 소리, 정의의 소리, 생명력의 소리였을 따름이었노라고, 당당하고 힘이 있고 설파력이 있는 그런 말을 내 방식대로 말했을 따름이었노라고 난 마음속의 자평과 대답을 되뇌였었다. ⚓

박 승 균 | 삼성중공업 기술고문



- 1943년생
- 1967년 서울대 조선공학과
- 관심분야 : Offshore Engineering Management
- E-mail : seung-k.park@samsung.com