

# 裸傭船契約에 關한 考察

李 鍾 仁

## A Study of Bareboat Charter

Lee Jong-In

### 目 次

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| I. 序 論             | 1. 契約書의 書式   |
| II. 裸傭船契約의 性質 및 效果 | 2. 契約書의 主要條項 |
| 1. 性質              | V. 實務上의 問題   |
| 2. 效果              | 1. 本船의 受渡    |
| III. 裸傭船船舶의 運航     | 2. 傭船料       |
| 1. 裸傭船契約의 存在價値     | 3. 本船의 動靜    |
| 2. 裸傭船船舶의 採算       | VI. 結論       |
| IV. 裸傭船契約書의 構成     | 參考文獻         |

### Abstract

Except that the United States government requisitioned all merchant marine vessels under the method of bareboat chartering during times of war, a bareboat charter whereby the vessel is normally tendered to the charterer as a dead ship, and the charterer is required to man, victual and supply the vessel, thus performs, to all intents and purposes, all the duties of the owner, has long been obsolete so far.

However, in the case of our country in recent years, it has been a most attractive form of chartering in that the operators can fill out their fleets without large capital outlay and eliminate the risks of vessel ownership. Furthermore, it is noteworthy that, thanks to this chartering method during past several years, there has been a considerably rapid increase of merchant vessels in number and in tonnage as well.

In view of such a substantial and vital contribution it has made to the marine transportation of our nation, a study in this field is much needed. However, little has been attempted to study of it in foreign countries, not to mention of our country, probably on the ground that it is not uncommon and rarely used except for our country even today.

Therefore, in this paper, the author has attempted to study its nature, operation of bareboat chartered vessels, contents of main clauses contained in the bareboat charter party and some

practical problems related thereto, primarily from the view point of practical business, thus expecting to help those who are interested in this form of chartering do their business most effectively.

## 1. 序 論

契約當事者 即 船主와 傭船者間에 特別한 資金關係가 있다던가, 運航業者가 財政上 或은 稅金策政上 從屬會社로 하여금 船舶을 所有하도록 한다던가<sup>1)</sup>, 傭船者의 運航能力, 管理能力 및 經驗等에 船主가 信賴를 할 수 있는 境遇에 限하여 行하여지는 수가 많은 裸傭船契約은 實質上 船舶賃貸借와 다름바 없으며, 이는 文字 그대로 裸船(bare ship or dead ship)<sup>2)</sup> 을 一歷月當 夏期滿載 吃水線 乾舷의 重量屯當 一定한 比率의 傭船料를 支拂하여 傭船하는 定期契約의 一種으로 이와 여러가지 面에서 類似한 點을 갖는다.

裸傭船契約은, 運送人과 送荷人 間이라기보다는 두 運送人사이에 체결되는 계약 또는 傭船方式이므로, 美國에 있어서, 一次大戰의 以前까지는 그 類例를 찾아 보기가 어려우며 오늘날에 있어서도 航海傭船契約에 比하여 그리 흔하지가 않다. 一次大戰 當時 美國政府는 商船의 大部分을 徵用하였으며, 이들 商船들이 非常한 戰爭의 危險 때문에 船主들이 입는 不當한 財政損失을 없앨 수 있도록 運航이 되어야 한다는 것을 船主들과 合意하기에 이르렀다. 따라서, 통상 船主가 負擔하여야 할 危險의 모두를 傭船者가 負擔하여야 하는 故로, 美國에 있어서의 裸傭船契約은 特히 이와 같은 目的을 위하여 採擇되었다.

船主들의 豊富한 運航經驗을 充分히 利用하기 爲하여 政府는 이들 船舶을 船主들에게 되돌려 주어 美國政府의 代理人으로서 運航을 하도록 하였다. 一次大戰 및 二次大戰의 사이에는 裸傭船契約의 必要性이 別로 없었다. 二次大戰 當時 政府는 또 다시 私有船舶들을 徵用하여 처음에는 定期傭船契約으로 하였다가 後에 裸傭船形式으로 하여 政府의 代理人으로서 運航을 하도록 하였다. 또한 韓國動亂時에는 戰時에 建造한 多數의 Liberty船을 民間會社에 裸傭船하여 軍需品을 輸送토록 하였다.

가까운 日本에서도 오래 前부터 꽤 많이 利用되어온 傭船契約이며, 英國의 경우 二次大戰中에 美國의 海事委員會와의 사이에 체결된 事例를 찾아 볼 수가 있지만 보통의 경우 民間의 獨立企業사이에서는 그의 實例를 찾아 보기가 어렵다.

우리나라에 있어서는 最近 日本의 海運企業과의 사이에 中古船의 購入方式으로서 또는 Charter back 방식에 依한 日本 海運企業의 韓國船員 雇用策으로 活發하게 利用되고 있는 한便, 政府는 甲種 및 乙種海技員의 海外就業을 全面 抑制하고 代身 우리나라 國籍取得條件附 裸傭船을 積極

1) 関星奎, 海運經濟學, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 釜山, 1973, p 229

2) 船長 또는 海員 없이 체결하는 船舶賃貸借契約을 때로 「net charter」라고 부르며, 이에 對하여 보통의 期間傭船契約을 때로 「gross charter」라고 한다.

的으로 권장하고 있어 國內 運航業者가 外國船主로부터 裸傭船하는 船舶의 隻數는 날로 增加하고 있다<sup>3)</sup>. 이에 따라 一般傭船契約에 못지않게 運航上의 複雜한 問題點들이 일어나리라고 豫想되며 더욱더 成功的인 運航을 爲하여는 充分한 理論的인 뒷받침이 있어야 함은 두말할 나위가 없다. 그럼에도 不拘하고 裸傭船契約 그 自體가 別로 利用되지 않았던 關係로 그에 對한 研究도 活潑하지 못하였다.

따라서 筆者는 現在 國內 船舶會社들이 체결하고 있는 裸傭船契約의 實態를 綜合分折하여 國內外의 이에 關한 理論을 實務的인 觀點에서 整理함으로써, 一線 實務擔當者들에게 理論的인 指針을 提供하고자 한다.

## Ⅱ. 裸傭船契約의 性質 및 效果

### 1. 性 質

裸傭船契約은 船主가 船舶을 一定期間<sup>4)</sup> 동안賃借人인 裸傭船者에게貸與하여, 傭船者가, 船長 以下의 船員을 任免, 指揮 및 監督을 行함으로써 船舶을 占有하는데 그의 特質이 있다. 따라서 이 契約은 이 期間동안 傭船者는 船主와 同一한 位置에 서게되어<sup>5)</sup> 船長 以下의 船員을 雇傭하여 賃金を 支給하고, 食料品費, 修理費 또는 保險料等を 支給하여야 하는 것이다.

故로, 裸傭船契約은 통상 1年 또는 때에 따라서는 10年~15年동안의 長期에 걸쳐 未設備의 建物을 賃貸借하는 것에 比喩할 수 있으며, 그와같은 傭船經營을 하게되는 理由는 마치 커다란 체인스토어, 小賣 또는 製造業者等이 建物을 使用하고 그에 對한 賃貸料를 支給하게 되는 理由와 恰似하다. 예를 들면, 原資材를 저장하기로 한 製造業者는, 平常時 自己가 必要로 하는 場所보다 더 넓은 倉庫가 必要할 것이나 限定된 期間동안만이 施設을 必要로 할 것으로 이 場所를 買入할 必要는 없고 代身 그에 相當하는 賃貸料를 支給하고 賃借하는 것이 훨씬 賢明한 方法일 것이다.

裸傭船契約의 경우도 이와 恰似하다. 傭船者는 實質的인 資本投資를 必要로 하는 施設 即 自己의 事業에 利用하기 適合한 船舶의 全部를 必要로하고, 傭船을 하여 주는 船主는 比較的 小額이지만 危險이 없는 傭船料를 받고서 初期經費(initial expenditure)를 기꺼히 負擔하는 境遇 裸傭船契約은 可能的인 것이다. 이와같이 함으로써 船主便에서 보면 船舶을 運航함으로써 受반하는 危險에서 벗어나게 되는 結果가 되며 또한 傭船을 하는 運航業者의 便에서 보면 買入하여 所有를 願하지않는 船舶을 裸傭船함으로써 巨額의 資本을 出資하지 않고 또 船舶所有에 따르는 危險도 없이 船腹을 擴張할 수가 있는 것이다. 그러므로 裸傭船契約書의 條件들은 이와같은 理由

3) 「海洋韓國」 2月號, 韓國海事問題研究所, 서울, 1974, p 88, I-2 韓國-外國裸傭船船腹推移

4) 一般裸傭船의 경우 1年~2年이 보통이지만 우리나라에서 最近 日本 船主들과 締結하는 裸傭船契約은 國籍取得條件附의 경우 船價償還 關係로 보다 長期이어서 4年~7年이 普通이며 때로 15年으로 契約을 締結하는 수도 있다.

5) 指定期間 동안 事實上의 管理船主로서 deponent owner 또는 temporary owner라고 함.

로서 備船을 하게 되는 經濟的인 考慮 및 契約의 內的 問題들이 主로 中心을 이루고 있다<sup>6)</sup>.

備船者는 運航에 即時 使用할 수 있는 船舶을 要求하고, 船主에게는 通常의 船舶減少를 除外한 良好한 狀態로 契約終了時 返船이 되어야 하므로, 이와같은 要件에 맞도록 한 條件으로 契約書는 始作된다. 첫째로, 船主는 船舶이 船級에 加入되어 있으며 豫定運航에 適合하다는 것을 保證하여야 한다. 兩當事者들을 保護하기 爲하여, 船舶이 引渡될 때는, dry-docking을 하고 兩者가 共同으로 檢査를 하여야 한다. 그때 어느 程度 詳細하게 船體 또는 艙裝의 결함이나 損傷을 表示한 狀態報告書가 作成된다. 契約書에는 이 檢査가 潛在瑕疵 項目에 關한 境遇를 除外하고, 狀態에 關한 船主側의 擔保履行이라는 規定을 두고 있으며, 船主側의 이와같은 擔保에 對하여 備船者側으로는, 備船期間동안 繼續하여 船級을 維持하고, 통상시의 整備 및 修理를 하여, 통상의 마모(ordinary wear and tear)를 除外하고, 引渡時와 同一한 狀態로 返船할 것을 約束하는 것이다. 그러므로 返船時에 또 다시 dry-docking을 하여 檢査를 하게 된다. 이와 같은 相互關係로 因하여 引渡時 및 返船時에 作成되는 狀態報告書는 大端히 重要的 것이다. 引渡時 特殊한 결함이 發見되었을 때에는 船主가 責任을 지지만, 發見이 되지 않고 通常의 마모 또는 潛在瑕疵로 因해 招來되지 않은 때에는 備船者가 그의 修理의 原因이 通常의 마모 또는 潛在瑕疵에 起 因한 것인가를 決定하는 것은 때때로 極히 어려운 일이며, 종종 論爭을 일으키는 수도 있다. 그러나 이는 本質的으로 事實問題(question of fact)에 屬하는 것이며, 따라서 契約條件에 일 일이 表示할 수는 결코 없다. 船內에 備置된 備品中에서, 로오프, 船具, 린네르, 칩구 및 매트와 같은 消費品은 通常 備船者가 그대로 使用하며 통상의 마모 以上の 損害 또는 損失에 對하여만 責任을 진다. 그러나, 食品, 船用品 및 燃料과 같은 消耗品은 引渡時에는 備船者가 또 返船時에는 船主가 購入하여야 한다.

滅失時에 있어서의 船舶을 되돌려 주어야 하는 備船者의 義務는 船舶保險으로 應하게 된다. 따라서 契約書에는 保險의 種類, 保險金額 및 保險者를 明示하고 있다. 全損時에는 賣得金을 保險金の 被保險利益에 대한 比率에 따라 配分金を 船主에게 支給하여야 하며<sup>7)</sup>, 分損인 경우에는 備船者에게 支給하여야 한다. 이 외에, 責任保險(P & I)도 그의 種類, 金額 및 保險者에 關해 明示하고 있다.

## 2. 效 果

우리나라 商法에서도「船舶賃借人은 그 業務經營에 關한 事項에 關하여 第三者에 對하여 船舶所有者와 同一한 權利 또는 責任을 진다」(商 766條1項)라는 規定이 있으며, 여기에서「船舶所有者와 同一한 權利義務가 있다」라고 하는 것은 이 條文의 船舶所有者를 船舶賃借人으로 바꾸어 適用한다는 뜻이다<sup>8)</sup>. 따라서「船舶賃借人도 債權者에 對하여 船舶所有者와 같은 條件으로 責任制限을 主張할 수 있다」(商 746條·747條). 主要한 備裸船約契의 效果 몇가지를 들면, 다음과

6) McDowell and Gibbs, Ocean Transportation, McGraw-Hill, New York, 1954, pp. 188-190

7) 絶對全損의 경우에는 보험금의 全額은 船主가 填補받을 수 있으나 問題가 없지만, 推定全損의 경우에는 一部保險(under insurance)의 경우에는 보험금의 보험가액에 대한 比率에 따라 殘骸의 賣得金을 船主가 보험회사로부터 支給받는다.

같다.

1) 占有權이 없는 船主는 備船契約上 支給義務가 있는 運賃에 對하여 留置權을 行事 할 수가 없다.

2) 船長 以下의 船員이 契約에 關하여 알지 못한다 할지라도, 船主는 그들의 行爲에 對하여 送荷人 또는 備航者에게 責任을 지지 않는다.

3) 船長은 備船者의 代理人인 故로 船荷證券이 送荷人 또는 그의 指示人에게 引渡할 수 있도록 作成되지 않는 限 備船者가 買入한 貨物을 船長에게 引渡함으로써, 支結을 받지 아니한 賣却人의 Stoppage in transit 權利는 박탈된다<sup>9)</sup>. 裸備船契約이 아닌 경우, 船長은 單純한 運送人이지, 備船者의 代理人은 아니며, Stoppage 權利는 그대로 남아 있다.

4) 裸備船契約上의 備船者는 海上運送契約에서 意味하는 「運送人」의 一人이다.

5) 備船된 船舶이 救助料를 번 경우 그 계약이 裸備船契約이면 備船者에게 救助料가 支結된다. 特別한 約款이 있지 않는 限<sup>10)</sup>, 救助業務에 從事한 船舶의 備船者는 救助 當時 그 船舶에 占有權이 있는 裸備船契約에 限해서만이 救助料를 請求할 수 있다.

6) 裸備船契約에 있어서, 船長 以下의 不法한 行爲는 備船者에게 對하여 不法行爲이지만, 裸備船이 아닌 契約에서는 그러하지 않다.

7) 船舶 또는 難破船으로부터 물에 쫓겨 海岸으로 밀려온 畜牛의 매장 費用을 支拂하는 義務와 같이 法政義務가 船舶의 所有者에게 負課된 경우 契約書上의 明示의 規定이 있지 않는 限, 裸備船契約의 경우 備船者가 責任을 지며, 裸備船契約이 아닌 경우 責任을 지지 않는다.

8) 船舶衝突時, 備船된 船舶의 過失로 因하여 衝突이 있는 경우, 備船者는 그에 對한 責任을 진다.

9) 共同海損行爲가 있을 때, 備船者는 共同海損分擔金에 對하여 貨物上의 所有留置權을 가지며, 또한 備船者는 船舶 및 備船運賃(chartered freight)에 對하여 및 B/L運賃과 先拂運賃에 對하여 共同海損分擔金의 支給義務가 있다.

10) 裸備船契約인 경우, 船長은 備船者의 使用人이지 船主의 使用人은 아닌 故로, 船長 또는 備船者가 署名한 船荷證券은 備船者를 拘束하며, 船主를 拘束하지는 않는다<sup>11)</sup>.

### Ⅲ. 裸備船船舶의 運航

#### 1. 裸備船契約의 存在價値

裸備船契約의 特色은, 다른 備船契約에 比較하여 備船者가 그 船舶에 對하여 完全한 占有權

8) 鄭熙喆, 新商法要論(下), 博英社, 1971, 서울, pp. 127—128

9) 英法上의 Stoppage in transit란 未支給의 賣却人(unpaid vendor)이 購入者에게 貨物이 운송되고 있는 동안 그 貨物의 所有權을 계속 가지고 있음을 말한다.

10) 特別한 約款이 있음으로 해서, 救助作業으로 얻어진 純利益을 等分하여야 한다는 判例가 있음.

11) Thomas Edward Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, 16th ed., Sweet & Maxwell Limited, London, 1955 p6 et seq. Steward R. Bross, Ocean Shipping, Cornell Maritime Press, 1955, pp 171-2



및 支配權(possession and control of the ship)을 갖는다는 것이다. 따라서 裸備船契約의 存在價値는 이와같은 特色으로부터 생긴다고 할 수 있다.

### ① 航路權의 維持

오늘날의 海運業者는 備船을 많이 運用하고 있다. 이들의 備船은 特定の 航路에 特定の 貨物 運送을 爲한 것 뿐만이 아니라, 海運業者 任意的 運營에 利用하는 것으로서, 後者の 경우 海運業者는 自由로 備船을 支配할 뿐만이 아니라, 營業上의 特權內容이나 機密等으로부터 他人을 遮斷하기 위하여도, 備船의 形式은 裸備船契約으로 하는 것이 좋다.

특히 定期航路의 經營者로서 그 航路에 있어서의 物動量의 實情, 荷主의 分布나 Booking 狀態 등을 他人에게 알린다는 것은 좋은 일이 아니다. 故로 期間備船으로 보다는 裸備船으로 하여 自社의 船長以下의 船員을 乘船시켜 運航하는 것이 營業上의 機密을 維持시키기 위한 좋은 手段이 된다. 裸備船된 船舶에는 自社의 乘組員을 乘船시킬 뿐만이 아니라 Funnel mark 까지 自社의 社旗로 바꿀 수 있는 것으로서, 荷主 其他 營業上 關聯 있는 方面의 信賴感도 다른 備船形式에 依한 船舶보다는 큰 利點이 있다.

### ② 投資對象으로서의 船舶

投資對象으로서의 船舶은, 土地, 家屋等の 不動產에 比較하면, 事業的인 妙味, 確實한 運營에 依한 利潤의 安定等 以外에 政治的으로도 補助나 稅金의 減免等 여러가지의 特典이 있다. 最近에는 投資信託에 依한 船舶의 建造가 많다. 이는 船舶을 投資信託으로부터의 借入資金을 建造하여 一應 信託財產으로서 運航者가 裸備船하는 形式이다.

## 2. 裸備船에 依한 船舶의 採算

### ① 船費의 構成

船舶所有者는 船舶을 所有하는 限, 이를 運航할 수 있는 狀態로 두기 爲하여는 다음과 같이 當然히 必要한 費用이 있다.

- i) 資本利益(株主配當金, 出資者配分利益等を 包含)
- ii) 減價償却費
- iii) 船舶保險料
- iv) 諸稅(固定資產稅等の 直接稅)
- v) 修理費(定期檢查費를 包含)
- vi) 船用品補給費
- vii) 船員給與(食費를 包含)
- viii) 管理營業費
- ix) 港費(屯稅, 導船料等を 包含)
- x) 荷役費

xi) 然料 및 清水

xii) 運航營業費(通信費, 代理店手數料費等)

이들의 費用中 船舶을 運航하지 않아도 必要한 費用, 運航을 함에 따라 增加하는 費用 및 運航을 하지 않으며 不必要한 費用等 3가지로 나눌 수 있으며 다음과 같다.

i) 運航에 關係 없이 必要한 費用

資本利益, 減價償却費, 船舶保險料, 諸稅

ii) 運航을 하면 增加하는 費用

修理費, 船用品補給費, 船員給與, 管理營業費

iii) 運航을 하지 않으면 不必要한 費用

港費, 荷役費, 然料 및 清水<sup>12)</sup>, 運航營業費

또한 i)를 間接船費, ii)를 直接船費, iii)을 運航費라고 한다. 船舶의 採算은 이 船費를 決定하는 일부터 始作되며, 이를 構成하는 費用들을 說明하면 다음과 같다.

i) 資本利益

이 경우의 資本은, 自己資本과 借入資本이 있으면, 이 借入資本 即 他人資本과를 合한 것이다. 資本利益은 個人的 資本이면 어쨌든 定期預金利息 以上の 것이 期待되며, 共同資本인 경우 共同出資者에 對하여도 마찬가지이다. 또 法人資本이면 株主配當金の 形態로 表現할 수가 있다. 通常의 企業會計의 面에서 보면, 이와 같은 資本利益은 企業活動의 結果로서 생기어야 하는 것이지만, 備船料를 決定할 때에는 처음부터 定한 比率를 定하여 計上된다.

ii) 減價償却費

減價償却은 船價에 對하여 行해진다. 이 경우 船價는 그 船舶의 帳簿價格인 마, 帳簿에 記載하기 始作한 때의 船價는 建造價額 및 乘出費用<sup>13)</sup>이다. 減價償却의 方法에는 等額法(또는 均分法)과 定率法(遞減法)이 있다<sup>14)</sup>. 等額法은 每年 船價를 償却年數로서 除한 等額을 償却하여 行하는 方法이며, 建造當初나 耐用年數 即 償却年數에 가까워져 考朽船이 된다 해도 償却額은 等額이지만 修理費는 新造當初에 比하여 甚하게 增加하여 晩年の 年間航費가 높아지게 된다. 減價償却의 方法에 있어서 等額法으로 할 것인가 또는 定率法으로 할 것인가는 船舶所有者의 任意이다. 그러나 等額法에 依하여 償却을 한다면,

12) 本船을 擊船하는 경우라 할지라도 若于의 擊船航費, 然料 및 清水는 必要한 것이지만 이들은 別途의 問題로서 計算에 算入하지 아니 한다.

13) 乘出費用이라 함은, 造船所에 支拂하는 建造費 以外에 船舶所有者가 負擔하여야 할, 船舶建造 始作부터 그 船舶이 航行을 開始하기에 이를 때 까지의 期間에 있어 建造에 附帶되는 費用으로 船舶檢査費用 豫備船用品費, 船員配乘費(航行開始까지의 船員에 關한 費用) 諸稅(船舶登錄稅), 取得稅等 船舶建造에 依하여 一時支給하지 않으면 안되는 課稅金) 法定備品 以外の 諸裝備品費(食器, 커튼 등의 cloth 航海上 必要한 諸具等) 運航開始까지의 擊船費 其他의 在港費等이다.

14) 布藁盡路, 米田謹次良, 海運實務指針, 海文堂, 東京, 1966, p. 295.

$$\frac{\text{帳簿價額}-\text{殘存價額}^{15)}}{\text{耐用年數(또는償却年數)}} = \text{每年計上해야 할 減價償却費}$$

가 된다.

定率法은 新造船價에 定率의 償却率을 곱하여 다음 年度의 帳簿船價를 算出하여, 여기에 다음 年度에는 똑같은 定率의 償却率을 곱하여 내려가 이를 되풀이 하여 計算한다. 이제 耐用年數를 n, 償却率을 x라고 하면, 任意의 償却年數에 對한 定率償却率은 다음 式으로 求하여 진다.

$$(1-x)^n = 0.1$$

아래쪽의 表는 위의 公式에 依하여 求해진 것이며 例를 들면, 耐用年數가 15年인 船舶에 對하여는 每年 그 年度의 帳簿船價의 14.23%를 償却하게 된다, 이 方法에 依하면, 新造當初의 償却額은 相當히 높으며, 經過年度에 따르는 償却額은 減少하지만, 反對로 修理費가 每年 增加하므로 年間船費가 比較的 平均化된다.

| 償却年數 | 償却率    | 償却年數 | 償却率    | 償却年數 | 償却率   |
|------|--------|------|--------|------|-------|
| 10年  | 20.56% | 17年  | 12.67% | 24年  | 9.15% |
| 11   | 18.88  | 18   | 12.01  | 25   | 8.80  |
| 12   | 17.46  | 19   | 11.41  | 26   | 8.48  |
| 13   | 16.23  | 20   | 10.88  | 27   | 8.18  |
| 14   | 15.17  | 21   | 10.39  | 28   | 7.90  |
| 15   | 14.23  | 22   | 9.94   | 29   | 7.63  |
| 16   | 13.40  | 23   | 9.53   | 30   | 7.39  |

### iii) 船舶保險料

오늘날 船舶을 保險에 付保한다는 것은 常識이다. 船舶保險料는 保險會社의 協定에 依하여, 船舶의 種類, 用途, 構造, 船令等を 基準으로 標準料率에 있지만 所有船舶數나, 船舶所有者의 運營上의 信用度에 따라서 料率에 任意로 定하여 진다.

### iv) 諸稅

船舶에 對하여는 固定資產稅가 負課되고 있으며 이 料率은 船舶所有者의 國策協力的인 立場에서 考慮되어 他의 不動產等の 資產稅에 比하여 有利하다. 이 外에 船舶所有者로서는 法人稅나 事業稅等の 負擔이 있어 船舶에 割當되고 있지만 때에 따라 海運의 支援策으로서 이를 免除할 수도 있다.

### v) 修理費

船舶의 修理는 臨時的 및 經常的으로 行하여진다. 臨時的이라 함은 海難事故 또는 荷役設備

15) 耐用年數의 最終年에 賣却을 하거나 scrap로 解體할 때 그의 價値는 新造船價의 10%로 보며 이를「殘存 1割」이라고 한다.



의 取扱不良으로 인한 損害의 修理 卽 Running repair를 말하며, 經常的이라 함은 主로 定期檢査 및 中間檢査시의 修理이다. 備船의 對象인 船舶에 堪航能力이 있어야 함은 말할 나위도 없다. 또한 船舶은 運航을 하는 限, 人命 및 他人의 財産(運送品等)을 管理하는 것이므로 特히 그 의 安全이 重要視된다. 이와같은 目的으로 國家는 船舶安全法을 施行하며 船舶의 安全을 保存하기 爲하여 名種의 規程을 두고 있다. 同法에 의하여 海運官廳의 檢査官에게 精密한 檢査를 받지 않으면 안된다. 이 檢査에 合格하면 船舶檢査證書가 交付되지만, 이 證書의 有効期間은 4年이므로 4年 後에는 다시 精密한 檢査를 받아야 하는 것이다. 이 檢査를 定期檢査라 하며, 定期檢査와 定期檢査의 사이에 1年마다 行하는 檢査를 中間檢査라 한다. 이들 檢査에 合格하기 爲하여는 그때 그때 船舶을 入渠시켜 船體, 機關, 各種設備, 航海計器等에 必要한 修理를 行하지 않으면 안된다. 이 費用은 相當額에 達하며, 船令이 增加함에 따라, 自然의 損耗도 커지므로 修理費는 增加한다. 臨時修理費는 豫測할 수 없지만, 經常修理費는 推定할 수 있는 것이어서 船舶所有者는 別途로 修理費를 計上하여 이에 對備한다. 따라서 每決算期에는 一定額을 費用으로 計上하여 이를 積立金으로 하는 것으로 當然히 備船料에도 考慮를 하여야 한다.

#### vi) 船用品補給費

船舶은 船員에 供給하는 食料品 以外에, 항상 船用品의 補給을 한다. 船用品은, 船舶安全法, 海上衝突豫防法, 船員法 等に 規定된 소위 法定備品 以外에 그 船舶의 用途나 種類에 따라서 相當한 種類 및 數量을 必要로 한다. 이들은, 救命器具, 消防器具 船燈 및 信號燈, 信號器具, Hatch cover, Hatch tapaulin, anchor, Anchor chain, Moorings, 船用페인트, 船用計器, 通信機器, 照明配線器具料, 甲板補機等の 以外에, 甲板部나 機關部에서 항상 各種 部品の 交替補給이 必要하다. 이들의 補給에 對하여는 豫算措置를 강구하여 船費를 計算할 때 計上하여, 備船料算定の 基礎로하여야 한다.

#### vii) 船員給與

船員의 給與는 오늘날 海運組合과 船主協會와의 協定에 依하여 相當히 復雜한 過程으로 定하여지지만, 結局은 船員으로서의 職業에 對한 固定的이고 經常的인 給與와, 航海에 從事하는 경우의 勞苦內容에 따라 增減하는 給與와로 大別할 수 있다. 이 中 固定的이고 經常的인 給與는 船費中 計算을 하여, 備船料을 構成하는 基準으로 하지 않으면 안 된다.

#### viii) 管理營業費

船舶所有者가 個人이든, 法人이든 이들에 對한 報酬나 手當을 必要로 하며, 運航業務를 하지 않는다 하여도 若干의 管理事務가 따르므로 이들 從業員의 給與도 必要하다. 또 通信費其他의 經費도 必要하다. 이들도 또한 船備의 一部로서 處理된다.

### ② 船費負擔의 區分

#### i) 間接船費

資本利益, 減價償却費, 船舶保險料, 諸稅, 管理營業費로서, 間接船費로 하고 있다. 船舶의 運航

에 直接 影響을 미치지 아니 하는 費用이다.

#### ii) 直接船費

船員給與, 修理費 및 船用品補給費를 直接船費라고 하며, 이들은 船舶의 運航과 直接的으로 相關이 있어, 이의 支拂을 中止하면 船舶의 運航을 할 수 없는 費用이다.

裸傭船契約에 있어서는 直接船費는 모두 航船者의 負擔이다. 船長 以下의 船員은 原則으로 航船者가 雇傭한 者를 配乘시키며, 修理費도, 例를들면 定期檢査는 法規上 船舶所有者의 이름으로 行하여지지만 그 費用은 傭船者의 負擔이며, 檢査費用도 이를 傭船期間으로부터 控除하지 않는다. 船用品에 있어서는 傭船者가 雇傭한 船員에 依하여 要求되는 것이므로 當然히 傭船者의 負擔이다. 또 間接船費中 船舶保險料가 傭船의 負擔으로 되는 것은 船舶所有者와 傭船者 雙方의 意思이다. 그러나 保險料가 傭船者의 負擔이라 할지라도 保險金의 受領人은 船舶所有者로 指定된다.

바꾸어 말하면, 裸傭船의 경우 船舶所有者는 間接船費에 相當하는 部分만을 支拂하는 結果가 된다. 따라서 船舶의 運航에 따르는 損益에는 關與하지 아니한다. 그러나 船舶所有者는 그 船舶의 裸傭船에 依하여 間接船費 以外에 希望利益을 加算하여 이를 傭船料로 하는 形式으로 商談을 行한다. 이 希望利益에 依하여 借入金이 있으면 辨濟하고 또 그의 蓄積에 依하여 資産의 增加(船舶의 建造等)을 꾀하게 된다. 裸傭船契約의 妙味는, 船舶所有者로서, 船舶運航事業을 直接 함으로 因한 經費의 支出과 危險으로부터 避할 수가 있다는 것이다. 船舶所有者로서 100%의 希望利益을 얻기 위하여는 傭船者의 運航採算도 有利하여야 한다. 만약 海運市況이 不況이면 傭船者는 契約을 解除하여 運航船腹을 縮少시킬 것을 꾀할 것이다.

따라서 裸傭船契約의 경우 船舶所有者로서는 希望利益이 可能한 限 많은 傭船料를 마함과 同時에, 傭船期間을 보다 長期로 하는 것이 하나의 要點이다.

## Ⅳ. 裸傭船契約書의 構成

### 1. 契約書의 書式

裸傭船契約은 當事者間의 特殊한 關係에 依據하여 成約이 되며, 그에 따라 適宜 契約書가 作成되는 수가 많으며, 裸傭船 뿐만이 아니라, 一般의 傭船에 있어서도 그의 契約에 法定의 要式은 아니다. 따라서 그의 形式이나 記載事項도 當事者의 任意이지만, 오랜 海運經驗에 依하여 自然的으로 各 傭船形式에 따른 Form이 作成되었다. 裸傭船契約에 있어서 海上運送을 擔當하는 者는 傭船者인 故로 船舶所有者는 運送上의 諸條件에는 無關하다. 또 船舶 그 自體도 嚴密히 點檢하여 受渡를 하는 關係로 契約의 諸條件도 簡單하게 構成되어 있다.

美國의 書式으로는, New York Produce Exchange 制定의 Bareboat Charter Party Form (1951年 改正)이 있으며, 英國의 書式으로는, 現在는 使用되고 있지는 않지만 戰時에 使用되던 徵傭船 契約書 Charter Party-Government Time)이 있으나, 오늘날 國際間의 裸傭船契約書에 있어서는

主로 前者가 使用되고 있다. Produce Form에는 期間備船契約과 類似한 規定이 많으며, 以下 그 의 主된 條項들의 內容을 考察하여 본다.

### 1. 契約書의 主要條項

#### ① 契約當事者 및 船舶의 表示

船舶所有者, 備船者, 船種 및 船名, 燃料 및 船用品을 包含하여 夏期滿載吃水線乾舷上의 重量 屯數, 船級 等.

#### ② 備船期間

備船期間은 一般備船契約에 比하여 보다 長期이어서 一年 또는 數年이다.

Produce Form 의 경우 備船期間의 伸縮에 關한 規定은 없지만, 아래(例)의 欄에 適當한 字句를 插入하는 것은 自由이다. 備船期間의 起算은 本船의 受渡日時이다.

The Owner agrees to let and Charterer agrees to hire said vessel from the time of delivery for period of about (例) *Three (3) years thereafter* on the following terms and conditions :

#### ③ 船舶受渡 및 返船

船舶의 引渡時 船舶所有者가 本船의 堪航能力의 擔保를 責任지는 것은 極히 當然한 일이다. 그러나 裸備船契約에 있어서 船舶所有者가 責任지는 堪航能力은, 運送契約의 경우와는 달라, 責任의 限度가 있다. 船舶所有者가 直接 運送契約의 當事者인 경우에 있어서 堪航能力責任은 다음과 같다.

#### Ⓐ 船舶을 航海에 견딜 수 있는 狀態로 할 것,

Make the ship seaworthy;

#### Ⓑ 船舶에 對하여 適切한 入員을 配乘시키고 艙裝을 갖추며 補給을 할 것,

Properly man, equip, and supply the ship;

Ⓒ 船艙, 冷凍室, 其他 貨物의 運送을 하는 全場所를, 貨物의 受領 運送, 및 保管에 適合하고 安全하도록 할 것.

Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

이는 1924年의 船荷證券統一條約의 3條인 바, 裸備船契約에 있어서 船舶所有者는 위의 3가지 中 Ⓐ에 關하여만 責任을 진다. 또한 備船者가 返船時에 있어서는 Ⓐ에 依한 堪航能力을 擔保하지 않으면 안된다. 이것은 裸備船契約의 原則이다. 堪航能力의 有無證明은 嚴密히 船舶을 dry-docking 시키는 수 밖에는 없다. 船底檢査費用 및 必要한 修理費用은 引渡時에는 船舶所有者가 返船時에는 備船者가 負擔한다.

○ The vessel shall be delivered to the Charterer..., and being on her delivery tight, staunch,

strong, and well and sufficiently tackled, appareled, furnished, and equipped, and in every respect seaworthy and in good running order, condition, and repair so far as the exercise of due diligence can make her.

○ The vessel shall be surveyed before delivery and on redelivery to determine the condition of the vessel under the terms of the charter, and the cost of such survey on redelivery shall be paid for by the Owner.

#### ④ 船員의 任免

船長 以下の 船員을 傭船者가 任命하여 配乘시킴으로써 指揮, 監督을 하고, 占有하는 것이 다른 傭船契約과 區別되는 가장 明白한 本質이다. 그러나 Produce Form의 境遇 船長 및 機關長의 任命은 船舶所有者의 事前承認을 必要로 하며, 이들에 對하여 不滿足 스텝은 때에는 交替를 要求할 수 있는 權利가 있다는 것을 規定하고 있다.

The Charterer shall, at its own expenses, man, operate victual, fuel, and supply the vessel, the Master and Chief Engineer, to be subject to the approval of the Owner, and the Owner shall have the right to require the removal of the Master or Chief Engineer if it shall have reason to be dissatisfied. So far as reasonably practical, the crew to be employed by the charterer shall be American citizens.

#### ⑤ 保險料

Produce Form에는 船舶所有者를 保險契約者로 하고 있으며, 保險料는 船舶所有者의 負擔으로 規定되어 있고, 傭船者는 P&I의 保險料만 支拂하도록 되어 있지만 保險料 및 P&I 保險料를 傭船者가 支拂하도록 하여 傭船者가 保險契約者가 되고 保險證券은 船舶所有者에게 交付하도록 契約하는 수도 있다<sup>16)</sup>.

The Owner, shall, at its own expense, fully insure the vessel for Owner's account with……, under the form of policy attached hereto and made apart hereof. The Owner and/or insurer shall not have any right of recovery or subrogation against the Charterer on account of loss of or any damage to the vessel or her machinery or appurtenances covered by such insurance or on account of payments made to discharge claims against or liabilities of the vessel or Owner covered by such insurance.

The Charterer shall, at its own expense, obtain protection and indemnity insurance satisfactory to the Owner, and this insurance shall be extended to protect any liability the Owner may incur. The Charterer shall furnish to the Owner proper evidence of such entry immediately upon signing this Charter.

In the event that any act or negligence of the Charterer shall vitiate any of the insurance hereinbefore provided, the Charterer shall pay to the Owner all losses and indemnify the Owner

16) 日本 海運集會所 制定의 「裸傭船契約書」, 第9條.

against all claims and demands which would otherwise have been covered by such insurance.

⑥ 檢査費用

檢査는 最少限 6個月에 1回 實施하여 本船의 狀態를 確認하여야 하며 이때 檢査員은 船舶所有者 및 傭船者 兩側이 指名한 2名으로 構成하고 檢査費用은 兩側이 等分하도록 되어 있다.

裸傭船은 定明檢査 및 中間檢査의 法定檢査와 海難時의 檢査를 받을 義務가 있으며 이에 要하는 費用은 傭船者의 負擔이다. 勿論 檢査에 要하는 期間도 傭船期間에 包含이 된다.

The vessel is to be inspected to determine her condition at least once in every six months. Such inspection to be made by two inspectors, one to be appointed by the Owners and one by the Charterers. The cost of such inspection to be borne equally by the Owners and Charterers.

⑦ 修理費 및 維持費

傭船者는 船舶所有者로부터 本船을 受渡하였을 때와 實質적으로 同一한 狀態로 維持하여야 하며, 定期的으로 Overhaul을 하고 必要하면 修理도 하여야 한다고 明示되어 있다. 이 때의 修理費 및 維持費는 勿論 傭船者의 負擔이다. 또한 傭船者는 最少限 8個月마다 1回 Dry-docking 을 시켜 船底掃除를 하고 페인트칠을 하여야 하며, 必要에 따라 수시로 하여야 한다고 되어 있다.

The Charterer shall, at its own expense, keep the said vessel in good running order and condition and in substantially the same condition as when received from Owner and have her regularly overhauled and repaired when necessary. Vessel shall be dry-docked, cleaned, and painted by the Charterer as may be necessary, but at least once in every eight calendar months from date of Charter.

⑧ 其他 經費

이들 外에 一切의 港費, 導船料 및 船舶의 運航 및 使用에 關한 費用을 모두 傭船者의 負擔으로 하고 있다. 이는 船舶의 使用收益이 傭船者에게 있는 以上 當然한 일이라 하겠다.

The Charterer shall pay all port charges, pilotages, and all other costs and expenses incident to the use and operation of the vessel.

以上の 數個 項目에서 經費의 負擔關係를 살펴본 바, Produce Form 에서 傭船者의 負擔으로 하고 있는 項目은 다음과 같다.

- i) 船長 以下 船員의 Manning과 그의 費用
- ii) 食料의 供給費用
- iii) 燃料 其他 船用品의 供給費用
- iv) 港費, 導船料 其他 船舶의 利用 및 運航에 수반하는 一切의 費用
- v) 本船의 維持에 必要한 費用
- vi) 每 8個月마다의 Dry-docking 費用
- vii) 每 6個月마다 行하는 檢査費用의 半額



## viii) P &amp; I 保險料

## ⑨ 傭船料

傭船料率은 夏期滿載吃水線 乾舷으로 重量噸 일마로 約定하며 傭船者에게 引度된 日時부터 起算되며 受渡와 同時에 그 달의 殘餘分을 支拂하고 그 後는 每月 1日에 現金으로 先拂한다고 되어 있고 本船喪失의 경우에는 喪失의 日字를 包含하여 그 日字까지만 支拂한다고 되어 있다. 傭船料의 計算에 있어서 1個月 未滿의 端數는 1個月分의 傭船料를 그 달의 日數를 除하고 端數의 日數를 乘하여 求한다.

또 1日(24時間) 未滿의 端數는 時間比率을 가지고 計算한다. 傭船料의 未支拂時에는 船主가 本船의 返船을 要求할 수 있는 權利를 가진다고 되어 있으며, 返船時 本船의 航海續航 關係로 期間差가 생긴 경우에는, 그 傭船料를 그 期間만큼 適宜 處理한다고 되어 있다.

The Charterer shall pay to the Owner for the use of said vessel at rate of..... \$ 2.95 .....per deadweight ton per month on vessel's total deadweight capacity, summer freeboard as above stated, commencing on and from the day and hour of her delivery to the Charterer, and at and after the same rate for any part of a month; hire to continue until the day and hour when the vessel is redelivery to the Owner. If vessel is lost, hire shall be paid up to and including the day of her loss(if the time of her loss be uncertain, then up to and including the day she is last heard from). Payment of hire shall be made to the Owner at.....New York City....., in cash on delivery for the remainder of that calendar month, and thereafter monthly in advance on the first day of each month, and in default of such payment the Owner may forthwith withdraw the vessel from the service of the Charterer without prejudice to any claim which the Owner may have against the Charterer pursuant to this Charter. Should any dispute arise between the Owner and Charterer with respect to responsibility for repairs, renewals, or replacements, or as to the condition of the vessel at the time of redelivery, either the Charterer or the Owner may without prejudice to its contentions, make and pay for such repairs renewals, or replacements, or any part thereof before or after tender of redelivery, and may recover the cost thereof from the party for whose account it may be under the terms of the Charter. In the event Charterer's liability for such repairs, renewals, or replacements is established, the Charterer shall pay hire for all time lost thereby.

Should the vessel be on her voyage toward port of redelivery at time when payment of hire becomes due, said payment shall be made for such length of time as the Owner and Charterer may agree upon as the estimated time necessary to complete the voyage, and when the vessel is redelivered to the Owner any difference shall be refunded by the Owner or paid by the Charterer, as the case may require.

## ⑩ Off-Hire

船主의 責任에 屬하는 本船의 損傷으로 因하여 또는 그 損傷修理 때문에 本船의 使用이 48時間 以上 妨害된 경우, 그로 因하여 喪失된 時間만큼 備船料의 支拂을 하지 않아도 되지만, 船主는 그 修理를 하는 동안 本船의 使用 및 運航에 부수하는 一切의 費用에 對하여는 責任을 지지 않아도 된다고 明示하고 있다는 點 定期備船契約書와 同一하다. 그러나 이 條項은 本船의 管理 및 運航을 備船者에게 一任하며 船舶의 管理請負와 使用收益을 目的으로 하는 裸備船契約의 本質에 어긋난다고 할 수 있다.

In the event of loss of time caused by damages to or by vessel covered by insurance, or in making repairs or replacements for which the Owner is liable; preventing the working of the vessel for more than forty-eight consecutive hours, hire shall cease for the time thereby lost. The Owner shall not be responsible, however, for any expenses as are incident to the use and operation of the vessel for such time as may be required to make such repairs.

① 船舶優先特權 및 貨物留置權

船員의 賃金 및 救助料를 除外하고는, 船舶優先特權을 行事할 權限이 備船者 또는 船長에게 는 없다는 것과 이와 같은 취지를 必要에 따라 提示, 휴대, 書面通知 및 船內에 揭示하여야 한다고 明示하고 있으며 또한 船主에게는 本契約上 支拂해야 할 모든, 金額에 對하여 貨物 및 運賃에, 備船者에게는 船主에게 前渡하여 別지 못한 모든 金額에 對하여 船舶에 留置權을 갖는다고 되어 있다.

○ Neither the Charterer nor the Master of the vessel shall have any right, power, or authority to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage. The Charterer agrees to carry a properly certified copy of this Charter Party with the Ship's papers, and on demand to exhibit the same to any person having business with the vessel which might give to any lien thereon, other than liens for crew's wages and salvage. The Charterer agrees to notify any person furnishing repairs, supplies, towage, or other necessities to the vessel that neither the Charterer nor the Master has any right to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage. Such notice, as far as may be practicable, shall be in writing. The Charterer further agrees to fasten to the vessel in a conspicuous place and to maintain during the life of this Charter, a notice reading as follows:

“This vessel is the property of.....It is under Charter to..... and by the terms of the Charter neither the Charterer nor the Master has right, or authority to create, incur, or permit to be imposed upon the vessel any liens whatsoever except for crew's wages and salvage.”

○ The Owner shall have a lien upon all cargoes and all subfreights for and amounts due under

this Charter, and the Charterer shall have a lien on the vessel for all moneys paid in advance to the Owner and not earned.

⑫ 傭船者의 責任 및 義務

Produce Form에는, 傭船者가 船舶을 引受하면, 船主의 責任에 屬하는 檢査時 發見되지 아니한 船體機關 및 屬具의 潛在瑕疵로 因한 修理를 除外하고는, 船主의 義務는 終了한다고 明示되어 있다. 따라서 傭船者는 第3者에 對하여 堪航能力을 擔保하여야 함은 勿論이고, 本船의 運航上 第3者에 미치는 損害에 對하여도 責任을 져야 하고, 保險도 P&I 保險으로 填補되지 아니 할 때는 傭船者의 責任이다.

나아가서, 保險에서 填補받을 수 있는 事由로 因한 船舶優先特權 또는 損害賠償을 除外하고, 船舶運航上의 傭船者의 過失에 對하여는 船主에 依하여 賠償할 責任이 있다고 明示하고 있으며, 한편 傭船者는 各港에서의 本船의 入出港을 항시 船主에게 通報하고 船主의 要求가 있으면 航海終了時마다 甲板日誌 및 機間日誌를 提出해야 할 義務가 있다고 明示하고 있다.

The Charterer shall indemnify and hold harmless the Owner against any of whatsoever nature upon said vessel and against any claims against the Owner arising out of the operation of said vessel by the Charterer, or out of any act or neglect of the Charterer in relation to said vessel, except in so far as such liens or claims arise out of any matter covered by the insurance provided herein. If a libel should be filed against said vessel, or if said vessel is otherwise levied against or taken into custody by virtue of legal proceedings in any court because of any such lien or claim, the Charterer shall within fifteen(15)days thereof cause the said vessel to be released and the lien to be discharged. This liens shall not in any way authorize the creation of any liens against the vessel or in any way affect or impair the provisions of Clause 13 of the Charter.

The delivery of said vessel and acceptance of said vessel of the Charterer shall constitute a full performance by the Owner of all of the Owner's obligations hereunder, and thereafter the Charterer shall not be entitled to make or assert any claim against the Owner on account of and representations or warranties expressed or implied, with respect to said vessel, but the Owner shall be responsible for repairs or renewals occasioned by latent defects in the vessel, her machinery or appurtenances, existing at the time of delivery under the Charter, which defects are not discovered on the survey.

⑬ 契約의 終了

本船이 沈沒, 火災, 坐礁, 衝突, 船體 및 機關의 損傷 其他의 事由에 依하여 全損時 使用不能으로 보며 또한 60日 以上 行方不明이 되었을 때 本船의 喪失로 봄이 普通이다. 이때는 契約은 終了되고 傭船料의 支拂義務도 消滅된다. Produce Form도 大略 이와 같을 취지의 規定이 있으며 本船이 喪失된 境遇 傭船料의 支拂은 喪失日字까지(喪失日字가 不明이면 最後存在時까지)

라고 明示하고 있으며 本船이 30,000弗 以上の 損害를 입었을 때는 船主가 解約權을 가지며, 傭船料는 事故發生日까지 한다고 規定하고 있다.

In the event of damage to the vessel covered by insurance under Clause 18 of the Charter in excess of the sum of Thirty Thousand Dollars (\$30,000), the Owner has the option of canceling this Charter, in which event hire to be computed as earned up to date and hour of accident.

## V. 實務上の 問題

### 1. 船舶의 受渡

裸傭船契約은 通常 本船의 引渡 以前에 締結된다. 따라서 Produce Form 은 幾年 몇月 몇日까지 引渡準備가 되지 않으면 傭船者 또는 그의 代理入은 契約을 解約할 수 있다<sup>17)</sup>고 Cancelling date를 두고 있다. 本船의 引渡時에 있어서는 本船을 dry-docking시켜 船底檢査를 할 뿐만 아니라 各部에 있어서는 檢査를 行하게 된다. 그러므로 引渡時 本船의 定期檢査 또는 中間檢査를 同時에 할 수 있는 便이 좋다. 檢査의 結果 必要하면 修理를 한다. 修理에 依한 解約日의 超過는 慣習으로 看過된다. 但 相當히 長期를 要하는 大修理인 경우에는 全히 問題가 달라진다.

檢査는, 船舶所有者 또는 傭船者中 어느 한쪽이, 또는 協議에 따라 合同으로 指名한 公認檢査入 (authorized surveyor)에 依해 行해지고 그의 結果가 檢査報告書 (survey report)에 記錄되며 返船時에 있어서 本船의 狀態基準이 된다. 屬具備品도 마찬가지로 檢査하며 屬具備品目錄으로서 記錄된다.

引渡時에 있어서는, 本船의 檢査 뿐만이 아니라 船舶書類의 受渡도 行해진다. 이들 中 船舶國籍證書, 船舶檢査證書 및 屬具目錄은 必須이며, 安全證書, 安全設備證書, 安全無線電信證書, 國際滿載吃水線證書 및 荷役設備關係證書는, 本船이 從事하고 있는 航路가 國際航路이며 遠洋區域資格船인 것을 條件으로 傭船된 경우에는, 船舶所有者에게 備置의 義務가 있으며, 驅鼠證書等 衛生關係書類가 新造船이 아닌 경우 當然히 本船에서 所有하고 있다. 新造船인 경우에는 船舶國籍證書, 船舶檢査證書 및 屬具目錄만 船舶所有者가 取得하고 其他는 모두 傭船者가 取得한다.

라고 明示하고 있으며 本船이 30,000弗 以上の 損害를 입었을 때는 船主가 解約權을 가지며, 傭船料는 事故發生日까지 한다고 規定하고 있다.

In the event of damage to the vessel covered by insurance under Clause 18 of the Charter in excess of the sum of Thirty Thousand Dollars (\$30,000), the Owner has the option of canceling this Charter, in which event hire to be computed as earned up to date and hour of accident.

## V. 實務上的 問題

### 1. 船舶의 受渡

裸傭船契約은 通常 本船의 引渡 以前에 締結된다. 따라서 Produce Form 은 몇年 몇月 몇日까지 引渡準備가 되지 않으면 傭船者 또는 그의 代理人은 契約을 解約할 수 있다<sup>17)</sup>고 Cancelling date를 두고 있다. 本船의 引渡時에 있어서는 本船을 dry-docking시켜 船底檢査를 할 뿐만 아니라 各部에 있어서도 檢査를 行하게 된다. 그러므로 引渡時 本船의 定期檢査 또는 中間檢査를 同時에 할 수 있는 便이 좋다. 檢査의 結果 必要하면 修理를 한다. 修理에 依한 解約日의 超過는 慣習으로 看過된다. 但 相當히 長期를 要하는 大修理인 경우에는 全히 問題가 달라진다.

檢査는, 船舶所有者 또는 傭船者中 어느 한쪽이, 또는 協議에 따라 合同으로 指名한 公認檢査入 (authorized surveyor)에 依해 行해지고 그의 結果가 檢査報告書 (survey report)에 記錄되며 返船時에 있어서 本船의 狀態基準이 된다. 屬具備品도 마찬가지로 檢査하며 屬具備品目錄으로서 記錄된다.

引渡時에 있어서는, 本船의 檢査 뿐만이 아니라 船舶書類의 受渡도 行해진다. 이들 中 船舶國籍證書, 船舶檢査證書 및 屬具目錄은 必須이며, 安全證書, 安全設備證書, 安全無線電信證書, 國際滿載吃水線證書 및 荷役設備關係證書는, 本船이 從事하고 있는 航路가 國際航路이며 遠洋區域資格船일 것을 條件으로 傭船된 경우에는, 船舶所有者에게 備置의 義務가 있으며, 驅鼠證書等 衛生關係書類가 新造船이 아닌 경우 當然히 本船에서 所有하고 있다. 新造船인 경우에는 船舶國籍證書, 船舶檢査證書 및 屬具目錄만 船舶所有者가 取得하고 其他는 모두 傭船者가 取得한다.

殘存燃料 및 消火 其他의 殘存物에 對하여는 本船의 檢査時 Surveyor에 依하여 檢査를 行하며, 未經過 保險料는 船舶保險證卷의 引繼時 밝혀지게 되며, 만약 未經過 屯稅가 있다면 이에 該當하는 屯稅納付書가 引繼된다. 返船時에 있어서도 위와 마찬가지로의 節次가 行해진다. 受渡時 受渡證書가 作成되며 이 受渡證書에는 受渡場所, 受渡日時, 本船의 狀態, 殘存物의 明細, 本船 備置書類의 明細等이 記入되며, 船舶所有者 및 傭船者 또는 그의 代理人의 署名에 依하여 確認

17) 解約約款 (Cancelling clause).



된다.

## 2. 備 船 料

裸備船契約에서는 備船料의 支給方法은 原則的으로 前拂로 하고 있다. 前拂은, 1個月 마다의 경우는 그 달의 一日, 數個月分의 前拂 경우에는 前拂하여야 할 期間의 最初의 달의 一日에 하는 것이 慣例이다. 이에 關하여 Produce Form은 「……per deadweight ton per month on vessel's total deadweight capacity, summer freeboard…… monthly in advance on the first day of each month……」라고 明示하고 있다. 端數의 計算에 있어서는, 計算하여야 할 달의 日數에서 日割로서, 一日은 24時間으로 計算하는 것은 世界的인 慣例이지만 1時間에 미치지 않는 端數는 1時間으로 計算하는 것이 慣例이다.

外國船主와 契約의 경우, 備船料는 外貨建<sup>18)</sup>이며, 따라서 外貨送金을 要하므로, 미리 手續을 해 두지 않으면 支給期間이 遲延되는 수가 있다. 外國船主는 備船料의 支給에 대해 매우 嚴重하여, Produce Form에도 「……in default of such payment the Owner may forthwith withdraw the vessel from the service of the Charterer without prejudice to any Claim」이라는 規定이 있어 注意를 要한다.

## 3. 本船의 動靜

裸備船契約에서는 船舶의 運航은 備船者의 自由이며, 航路定限(Trading Limits)에 反하지 않는 限, 船舶所有者와 아무런 相關이 없지만, 母國을 떠나 멀리 航行을 하는 船舶이라고 하는 特有의 事情을 考慮하여 本船의 動靜에 關하여는 이를 船舶所有者에게 通報하는 것이 善良한 備船者의 義務로 하고 있다.

Produce Form에는 Reports라는 一項을 追加하여, The Charterer, immediately upon receipt of such information, shall keep the Owner informed of the arrival and departure of this vessel at and from all ports of call. At end of each voyage the Charterer shall supply deck and engine room logs of the voyage, if required by Owner. 라고 하고 있다.

## VI. 結 論

裸備船契約은 備船形式으로서, 船舶所有者의 立場에서 보면 高度의 運航能力을 必要로 하는 運航業務와 運航을 함으로써 생기는 諸般 危險에서 벗어나, 船舶 그 自體에서 생기는 固定的인 利潤을 바라는 편이 有利하다고 하는 點과, 備船者側에서 보면 船舶의 完全支配에 依하여 安心하고 自己가 經營하는 航路에 그 船舶을 投入할 수 있다는 點에서 그의 存在價値를 찾아 볼 수 있으며, 定期備船과 여러가지 點에서 類似한 點도 많지만 一般 備船契約과 比較하여 이를 明白

18) 當事者間의 特約에 따라 어떠한 外貨建이라 할찌라도 相關이 없지만 通常 dollar로 支拂된다.

이하는 基準으로는,

① 利用收益上 必要한 費用이 모두 傭船者의 負擔이 된다는 것.

② 船舶의 占有權 및 船長 以下の 船員에 對한 支配權이 完全히 傭船者에 있다는 것. 特히 船長이 傭船者의 使用人인가 또는 船主의 使用人인가의 與否가 當事者들의 意思를 發見해 내는데 가장 重要한 判斷의 資料가 된다<sup>19)</sup>.

따라서, 單只 期間의 長短이라던가, 傭船料의 高下는 問題가 되지 아니한다.

또한 一般的으로 裸傭船契約에 있어서 費用의 分擔事情을 보면 다음과 같다. 卽,

① 船舶所有者가 負擔하는 費用

船舶關係의 直接稅 및 間接稅, 資本利子, 減價償却費, 管理費

② 傭船者가 負擔하는 費用

保險料, 修理費, 船員給與, 一切의 運航費

이를 달리 表現하면, 船舶의 運航은 全히 傭船者가 할 뿐이며, 船舶所有者는 船舶에 投資한 資本에 對한 利潤 卽, 希望利益을 計上하여, 이것에 依하여 資産으로서 船舶을 所有하는데 對한 稅金借入金이 있으면 그의 辨濟와 利子의 支給, 거기에 資産保全을 위한 船舶의 償却을 行하는 費用, 또 若干의 管理費만 支出하면 되는 것이다. 그러나 船舶에는 다른 資産 例를들면, 土地, 家屋, 機械等과 다른 性格이 있어 海上을 航海하여야 하므로, 船舶에는 항시 海上特有의 危險이 따른다. 따라서 波浪等의 不可抗力의인 것 뿐만이 아니라, 操船上의 微妙한 過失에 依하여도 船舶은 遭難하여 資産으로서의 큰 被害를 입을 수가 있다. 이 때문에 裸傭船契約에는 修理費나 船舶保險料는 全히 傭船者의 負擔으로 하고 있으며 船舶의 保全(maintenance)에 關한 責任도 全히 傭船者에게 轉嫁하고 있다. 또 船舶의 保全에 關하여는 船長 以下 船員의 作業에 依存하는 바가 크며 이 때문에 船長 以下の 船員에 對한 支配權을 두가지 面에서 생각할 수가 있다. 卽, 船舶保全 面에서 생각한 操船技術上의 支配權과, 船舶에 依한 使用收益權으로부터 생각한 支配權이다. 裸傭船契約에 있어서 傭船者가 그 船舶에 依하여 海上運送業을 할 때에는, 船舶의 利用에 關한 事項에 關하여는 第3者에 對하여 船舶所有者와 全히 同一한 權利와 義務를 가지며, 船舶이 裸傭船된 때, 船舶에 依한 收益權이 傭船者에게 있으므로, 船舶의 運航에 必要한 費用은 一切 傭船者가 負擔함과 同時에, 運航上 第3者間에 發生한 여러가지 問題에 關하여는 傭船者가 解決의 責任者이다는 것은 裸傭船의 原則에 비추어 自明한 일이라 아니할 수 없다.

以上에서 考慮한 바와 같이, 傭船者의 立場에서 크나 큰 資本의 出資없이 輸送船腹의 增強 또는 不足船腹의 補充을 可能케 하는 裸傭船에 依한 傭船方式은 1980年代初의 100億弗輸出을 支援하기 爲한 우리나라 船腹量의 擴充에 크게 利用될 수 있는 方法의 하나이다. 따라서 關係當局은 의욕적인 運航業者들에 의한 傭船의 可能하도록 하여 더욱 많은 船腹量이 擴充될 수 있도록

19) J, Milnes Holden, Paynes Carriage of Goods by Sea, 6th ed., London, 1954, p25.

특 制度的인 뒷받침을 해주어야 할줄로 믿는다.

### 參 考 文 獻

- 1) C. F. H. Cufley, Ocean Freight<sub>s</sub> and Chartering, Cornell Maritime Press, London, 1962.
- 2) The Condon Steamship Owner's Mutual Insurance Association, Ltd., Handy Book for Shipowners & Masters, A. Bilbrough & Co. Ltd., London, 1953.
- 3) Thomas Edward Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, 16th ed., Sweet & Maxwell Ltd. London, 1955.
- 4) J. Milnes Holden, Payne's Carriage of Goods by Sea, 6th ed., Butterworth & Co., Ltd., London, 1954.
- 5) Victor Dover, The Shipping Industry, Edward W. Sweetman, New York, 1952.
- 6) McDowell & Gibbs, Ocean Transportation, McGraw-Hill, New York, 1954.
- 7) Steward R. Bross, Ocean Shipping, Cornell Maritime Press, London, 1956.
- 8) George J. Bonwick & E. C. Steer, Ship's Business, 3rd ed., London, 1959.
- 9) 小川武, 備船と運航の實務, 岩崎學術出版社, 東京, 1969.
- 10) 海運實務研究會, 海運實務要論, 海文堂, 東京, 1966.
- 11) 布藤豊路·米田謹次郎, 海運實務指針, 海文堂, 東京, 1966.
- 12) 浜谷源藏, 船荷證券と備船契約書, 同文館, 東京, 1951.
- 13) 林田 桂·黑田 勇雄, 保險と海難(海運經營實務講座), 海文堂, 東京, 1972.
- 14) 閔星奎, 海運經濟學, 韓國海洋大學海事圖書出版部, 釜山, 1973.
- 15) 鄭熙喆, 新商法要論(下), 博英社, 서울, 1971.
- 16) 韓國海事問題研究所, 海洋韓國 1月號, 서울, 1974.