



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

해양플랜트 지원선박 용선계약에 관한 연구

- BIMCO SUPPLYTIME 2005 서식을 중심으로 -

A Study on the Time Charter Contract for Offshore Support Vessels

- Based on BIMCO SUPPLYTIME 2005 -

지도교수 홍 성 화

2019년 8월

한국해양대학교 대학원

해양정책학과 해사법무전공

김 대 훈

본 논문을 김대훈의 법학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 김 진 권



위 원 이 창 희



위 원 홍 성 화



2019년 6월

한국해양대학교 대학원

목 차

국문초록	iv
Abstract	vi
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 범위 및 방법	4
제2장 해양플랜트 지원선박과 관련된 용선계약의 개관	6
제1절 해양플랜트 지원선박의 개요	6
1. 해양플랜트 지원선박의 개념	6
2. 해양플랜트 지원선박의 운항 형태	6
3. 해양플랜트 지원선박의 종류	9
제2절 해양플랜트 지원선박과 관련된 용선계약의 종류 및 실무 검토	14
1. 해양플랜트 지원선박 용선계약의 구분	14
2. 해양플랜트 지원선박 용선계약 체결절차	16
3. 해양플랜트 지원선박 용선계약서식	18
제3장 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 주요내용	21
제1절 SUPPLYTIME 정기용선계약 표준서식의 개요	21
1. SUPPLYTIME 정기용선계약 표준서식 개정 연혁	21
2. SUPPLYTIME 정기용선계약 표준서식의 실무적 특징	22
제2절 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 분석	25
1. SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 구성	25
2. SUPPLYTIME 89 와의 주요 개정 약관 비교	26
제3절 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식 주요 약관에 대한 해석	30
1. 일반적인 약관	30
(1) 정의 규정	30
(2) 선박의 인도와 반선	32
(3) 선박의 상태	34
(4) 사용과 작업구역	36

(5) 선장과 선원	38
(6) 연료유	40
2. 선박소유자와 용선자간의 책임관련 약관	43
(1) 선박소유자의 부담	43
(2) 용선자의 부담	43
(3) 용선료의 지급	44
(4) 용선료의 지급중단	46
(5) 책임과 배상	49
(6) 대체선박의 제공	50
(7) 계약의 조기해지	51
3. 기타 약관	52
(1) 인명 및 해난구조	52
(2) 분쟁해결	52
제4장 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 주요 법적 쟁점	54
제1절 선박소유자와 용선자간의 책임과 권리	54
1. 선박소유자의 책임과 권리	54
2. 용선자의 책임과 권리	56
3. 판례 및 시사점	58
(1) Sly Fox호 사건의 판례 검토	58
(2) 예인선 제301호와 부산 제107대원호 사건의 판례 검토	61
제2절 자손자변의 원칙	64
1. 자손자변의 의의	64
2. 자손자변과 분쟁	65
3. A Turtle호 사건의 판례 검토	71
제3절 용선료 지급정지와 조기계약해지	74
1. 용선료 지급정지	74
2. 조기계약해지	77
3. Great Dhriti호 사건의 판례 검토	80
제5장 결론	84

참고문헌	89
부록 BIMCO SUPPLYTIME 2005 표준서식	96

표 목 차

<표-1> 해양예인지원선박의 명세	10
<표-2> 플랫폼지원선박의 명세	11
<표-3> 반잠수식 중량물 운반선박의 명세	13
<표-4> 다목적 작업지원선박의 명세	14
<표-5> OSV 관련 항해용선계약의 표준서식	18
<표-6> OSV 관련 정기용선계약의 표준서식	19
<표-7> OSV 관련 선체용선계약의 표준서식	19
<표-8> SUPPLYTIME 89와 2005 약관조항 비교	27
<표-9> SUPPLYTIME 2005 제3조 (b)항 수정안	36
<표-10> SUPPLYTIME 2005 제13조 (b)항 수정안	48
<표-11> SUPPLYTIME 2005 표준서식상 자손자변 조항 적용 제외사항	66

그 림 목 차

<그림-1> OSV 용선계약의 체결 절차	17
<그림-2> SUPPLYTIME 2005 Part I 박스(Box) 형식 구성	25

해양플랜트 지원선박 용선계약에 관한 연구
- BIMCO SUPPLYTIME 2005 서식을 중심으로 -

김 대 훈

해양정책학과 해사법무전공
한국해양대학교 대학원

국문초록

‘해양플랜트산업’이란 해양에너지자원인 석유와 가스, 기타 해저광물자원에 대한 탐사, 시추, 생산, 저장, 이송 등과 관련된 시설과 장비의 설계, 제작, 운영, 유지보수 및 해체를 모두 포함하는 광범위한 개념의 산업이다.

해양플랜트산업은 바다 한 가운데서 이루어지기 때문에 ‘선박’이 주요한 역할을 하게 된다. 해양플랜트의 물류 서비스, 운송, 설치, 앵커 핸들링 및 다목적 기능 등을 수행하기 위해 특수 설계된 선박을 해양플랜트 지원선박(Offshore Support Vessels : OSV)이라 한다.

OSV의 용선실무에 있어, 선박소유자와 용선자는 선박을 일정기간 동안 용선하는 방식의 정기용선계약을 많이 체결하게 된다. 이 때, 정기용선계약 서식을 필요로 하게 되는데, SUPPLYTIME 표준용선계약서식이 오프쇼어 업계에서 가장 많이 사용하는 대표적인 정기용선서식으로서 반나절의 짧은 기간부터 수년간의 장기간 용선계약까지 모든 경우에 사용될 수 있다.

SUPPLYTIME은 해양유전개발이 점차 본격화됨에 따라 표준화된 용선계

약서의 제정 필요성이 요구되어 BIMCO에 의하여 1975년 최초로 제정되었다. 이후 1989년, 2005년 그리고 2017년 총 3회의 개정이 이루어졌다. 가장 최신 서식인 SUPPLYTIME 2017이 있음에도 불구하고, SUPPLYTIME 2005 서식이 오프쇼어 업계에서 여전히 가장 많이 사용되고 있다.

일반화물선의 정기용선계약서식인 미국의 뉴욕프로듀스(NYPE) 또는 영국의 불타임(BALTIME) 서식에 관해서는 그동안 많은 연구가 진행되어 왔으나, OSV의 정기용선표준계약서식인 SUPPLYTIME은 분쟁해결약관 및 주요 일부 약관에 대한 분석을 제외하고는 많은 연구가 진행되지 않은 것으로 보인다.

이 연구는 일반적인 용선론, NYPE와 BALTIME 및 타 정기용선서식과의 비교를 통하여 SUPPLYTIME 2005 서식의 특성을 파악하고, 주요 약관을 중심으로 선박소유자와 용선자간의 법적 관계에 관한 해석 기준을 제시한다. 표준약관의 해석이 모호하거나 약관으로 정하지 않고 있어 발생할 수 있는 갈등과 분쟁사항을 일부 소개하고 이를 사전에 예방할 수 있는 상호 합의방안을 제시한다. 특히, SUPPLYTIME 2005 표준서식 이용 시, 주요 법적쟁점이 될 수 있는 양 당사자간의 책임과 권리, 자손자변 원칙의 적용, 용선료 지급정지 및 조기계약해지 문제에 중점을 둔다.

이 연구를 통해 오프쇼어 업계의 계약관련 실무자들이 SUPPLYTIME 2005 주요 약관의 해석내용과 분쟁방지를 위한 실무지침을 제공받을 수 있기를 기대한다.

해양플랜트공사는 대규모 자본이 투입되고 수많은 공사 참여자들로 인해 복잡한 공정이 동시에 진행된다. OSV를 용선하여 해양플랜트공사 및 지원을 수행하는 당사자에게 있어서, 잠재되어 있는 경제적 손실 위험성은 매우 크다. OSV 한 척의 작은 고장으로 인한 공사 전체의 작업지연은 공사 참여자에게 천문학적인 금전적 손실을 초래하기 때문이다. 따라서, OSV를 용선하기 위해서는 선박소유자와 용선자간 사전에 면밀한 작업공정 분석과 상세한 책임범위 구분이 필요하며 무엇보다 가장 중요한 사항은 표준약관의 구성과 내용보다는 양 당사자간의 신의와 성실이 우선시 되어야 하겠다.

A Study on the Time Charter Contract for Offshore Support Vessels
– Based on BIMCO SUPPLYTIME 2005 –

Kim, Dae Hun

Major in Maritime Law

Department of Maritime Law and Policy

Graduate School of Korea Maritime and Ocean University

Abstract

The ‘Offshore Plant Industry’ means a wide range of industries including all kinds of service related to engineering, manufacturing, building various structures including facilities for developing offshore sources of oil & gas, supplying, transportation, installation, operation, maintenance as well as dismantling in a final stage of life.

Because most of offshore works take place in the middle of the ocean, ‘Ship’ plays a major role in all offshore related services. Offshore Support Vessels (hereinafter OSV) are specially designed ships for the logistical servicing of offshore platforms, transportation, installations, anchor handling and multi-purposes.

In offshore marine contracting for OSV chartering, Owner and Charterer sign the contract for Time Charter party in many cases in a view of hiring during a certain period. In these cases, it requires any standard and regular contract format. As one of the Time Charter parties, SUPPLYTIME is a standard contract used by offshore industry to charter vessels for offshore marine operations, can be used on everything from half-day charters to the long term of

several years.

SUPPLYTIME was first introduced in 1975 to meet the demand for a specialized contract for chartering of offshore support vessels. It has later been revised three times to reflect current industry practice and developments first in 1989, then in 2005 and now in 2017. Above all, SUPPLYTIME 2005 has been very popular and is still widely used more frequently than the latest edition in the market.

A number of researches have been conducted on NYPE(New York Produce Exchange) or BALTIME, which are charter party for a general cargo ship. However, relatively it seems much lack in study for SUPPLYTIME for the OSV time chartering except for the analysis of dispute resolution and some other terms.

This thesis is a presentation of the analysis of general content, specific characteristics compared to NYPE, BALTIME and other time charter party standards, and it deals with the main functions and interpretation standards on the legal relationship between Owner and Charterer centered on the key clauses of SUPPLYTIME 2005. Some of the conflicts and disputes that may arise due to the unambiguous interpretation of the standard terms or not set forth defined in clauses shall be introduced. And it is suggested the ways of mutual agreement to prevent them in advance. In particular, this study focuses on the issues of responsibilities and rights between both parties which may be major legal points, Knock-for-Knock principle, off-hire and early termination.

This study may be considered as significant in that, it will contribute to providing the practical guidance and interpretation of key clauses for the settlement of the disputes for commercial workers in the offshore business.

Offshore construction involves large capital investments and has a

very complex process with a number of participants simultaneously. For those parties who charter OSV, the potential economic loss is very serious. Because the delay of the entire offshore project progress caused by the tiny breakdown of one OSV may bring about massive economic loss. Therefore, it is necessary to thoroughly define the responsibilities between Owner and Charterer as well as careful work scope analysis. However, it is most important to build a strong trust in relations mutually as offshore contractual economic risk is much higher than normal vessel hiring.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

해양플랜트란 해양에 설치되는 구조물을 뜻하며, 통상적으로 해저에 있는 석유·가스 자원을 탐사하고 굴착, 시추하며 생산·처리·수송하는 시설과 장비를 지칭한다.¹⁾ 해양플랜트의 종류는 크게 설치방식과 용도에 따라 구분할 수 있다. 설치방식으로 구분하자면 ① 고정식 해상 플랫폼(Fixed Platform)²⁾, ② 부유식 해상 플랫폼(Floating Platform)³⁾, ③ 유연식 해상 플랫폼(Compliant Platform)⁴⁾이 있다. 용도에 따라서는 ① 시추용⁵⁾, ② 생산용⁶⁾으로 구분할 수 있다.

해양플랜트산업은 해양에너지자원인 석유 및 가스, 기타 해저광물자원에 대한 탐사, 시추, 생산, 저장, 이동, 유지관리와 관련된 시설의 건조공

-
- 1) 도현재, “국내 자원개발 해양플랜트산업의 과제와 대응방안”, 에너지경제연구원(2015.05), 5쪽.
 - 2) 주로 수심이 깊지 않은 대륙붕 지역의 유전에 설치되며, 보통 해저에 설치되는 철구조물인 자켓(Jacket)과 그 위에 설치되는 플랫폼(Platform)으로 구성된다. 고정식 플랫폼은 다시 파일고정식(Jacket Structure), 중력식(Concrete Gravity) 그리고 잭업승강식(Jack-Up)으로 구분된다(황아름·주영섭·유현수, 「해양플랜트와 해양장비기초」(서울 : GS인터비전, 2013), 46-51쪽).
 - 3) 수심이 깊어 철구조물인 자켓(Jacket)을 설치하기 어려운 심해지역 설치되는 설비로서 부유력을 갖추고 있다. 반잠수식 구조물(Semi-submersible), 선박형 구조물(Drill Ship) 및 부유식 생산·저장·하역설비(Floating Production, Storage and Off-loading)로 구분된다(황아름 외 2명, 전게서, 57-62쪽).
 - 4) 주로 심해용으로 사용되는 구조물로서 고정식과 부유식의 중간형태이다. 해저에 파일(Pile)을 박아 고정하지만, 구조물의 수평운동을 인위적으로 허용하도록 하여 해양에서 발생하는 파주기와 동조하지 않도록 파랑에 의한 운동을 감소할 수 있다. 종류로는 가이드타워(Guyed Tower), 유연탑(Compliant Tower), 인장각 플랫폼(Tension Leg Platform, TLP), 원주형 플랫폼(Spar) 등이 있다(임영섭·권도중·이창희, “해양시설 용어 정의 및 분류 체계에 관한 일고찰”, 「수산해양교육연구」 제29권 제3호, 한국수산해양교육학회(2017.06), 694쪽).
 - 5) 석유·가스 생산 전에 해저면에 구멍을 뚫는 장비를 말하며, 잭업 리그(Jack-Up Rig), 시추선(Drill Ship), 반잠수식 리그(Semi-Submersible Rig) 등이 있다(도현재, 전게서, 6쪽).
 - 6) 시추된 유정에서 원유·가스를 추출하여, 처리·저장하는 설비를 뜻하는 것으로서 고정식 플랫폼(Fixed Platform), 부유식 생산·저장·하역설비(Floating Production, Storage and Off-loading, FPSO), 인장각 플랫폼(Tension Leg Platform, TLP), 원주형 플랫폼(Spar) 등이 있다(도현재, 전게서, 6쪽).

사와 운영을 모두 포함하는 광범위한 개념의 산업이다. 뿐만 아니라 최근에는 기존의 화석에너지 이외에 가스하이드레이트(gas hydrate), 신재생에너지(조력, 파력, 풍력, 온도차, 염분차)와 관련된 발전시설 및 해상 공항, 인공섬, 해상호텔 등과 같은 위락시설을 갖춘 대형 해상구조물까지도 해양플랜트산업에 포함하고 있다.⁷⁾ 한편, 해양플랜트산업을 일반적으로 오프쇼어(offshore)⁸⁾라 말하기도 한다.

해양플랜트산업을 이루기 위해서는 ‘선박’이 주요한 역할을 하게 된다. 날이 갈수록 거대해지는 해양플랜트의 운송을 위해서는 그러한 규모에 맞는 운송선이 필요하며, 운송된 해양플랜트 구조물이 지정된 해역에 도착한 후 설치작업을 하기 위해서는 다양한 설치공사 작업선의 지원을 받아야 한다. 또한 해양플랜트는 보통 20~50년간 운용되므로, 육상으로부터 주기적으로 물자와 인력의 수송을 담당할 보급선도 필요하다. 이처럼 해양플랜트의 운송, 설치, 운영 및 유지보수, 해체, 부대사업 등을 지원하는 선박을 통칭하여 해양플랜트 지원선박(Offshore Support Vessels : OSV)이라 한다.⁹⁾ 즉, OSV는 해양플랜트산업과 불가분의 관계에 있으며, OSV 자체가 하나의 큰 사업영역이라 할 수 있다.

우리나라는 그간 국내 대형 조선소를 중심으로 해양플랜트를 건조해왔으며, 제작능력이 우수함에도 불구하고 OSV 시장에 대한 경쟁력은 미흡한 편이다. 그 이유는 대형 조선사는 매출 규모가 큰 해양플랜트 제작에

7) 이슈퀘스트 산업조사실, 「해상풍력·해양플랜트 시장 최근 동향과 기술개발 전략」 (서울 : 이슈퀘스트, 2013), 29-31쪽(이창희, “해양플랜트공사보험약관에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2014.02), 2쪽에서 재인용).

8) ‘Offshore’라는 단어의 사전적 정의는 자본에 관한 표현일 경우, ‘역외(域外)’라는 의미를 가지고 있어, ‘offshore banking(역외 금융)’, ‘offshore investment(역외 투자)’ 등의 파생어를 지닌다. Offshore는 ‘해안(shore)과 떨어진(off)’ 즉 ‘바다의’라는 의미 또한 담고 있는데, 특히 offshore가 oil & gas 산업과 관련하여 쓰일 때에는 해상에서 이루어지는 oil & gas의 개발과 생산 관련 산업을 뜻한다. 하지만, 최근 청정 대체 에너지 산업인 wind farm도 offshore의 범주에 들게 되면서 offshore라는 단어는 그 의미가 oil & gas뿐만 아니라 해상에서의 모든 에너지관련 산업으로까지 확대되었다고 봐야 한다(김창수·이준수, 「OFFSHORE DRILLING AND DYNAMIC POSITIONING HANDBOOK」 (고양 : 좋은 땅, 2018), 17쪽).

9) 박광서, “해양작업 지원선(OSV) 시장동향과 대응방안”, 「해양산업동향」 제60호, 한국해양수산개발원(2012.03), 1쪽.

치중하였으며, 상대적으로 중소형 조선소에서 건조하기가 적합한 OSV 시장이 소외되었기 때문이다.¹⁰⁾ 또한, 우리나라를 비롯한 주변 국가의 유전개발 및 해저로부터 석유 시추가 활발하지 않았기 때문에 OSV에 대한 수요 자체가 거의 발생하지 않았다. 그리고 OSV를 공급하는 하드웨어 측면이나 운용하는 소프트웨어 측면 모두 세계적으로 대표적인 해양플랜트 지원단지가 구축되어 있는 미국, 영국, 북유럽, 중동아시아 및 싱가포르 등을 중심으로 발달하게 되었다.

OSV 역시 선박 공급자와 수요자간의 항해용선, 정기용선 또는 선체용선의 형태로 용선계약 체결을 필요로 하기 마련이다. 과거 OSV 시장에서는 정형화된 표준용선계약서가 존재하지 않음에 따라 일반상선에서 사용해오고 있던 용선계약서를 상황에 맞게 수정한 일반적인 도급계약서를 사용¹¹⁾했었으나, 해양유전개발이 점차 본격화됨에 따라 발틱국제해운협의회(The Baltic and International Maritime Council : BIMCO)¹²⁾에서는 1975년도부터 본격적으로 OSV 전용의 다양한 표준용선계약서식을 개발하였다.

이 연구에서는 OSV와 관련한 여러 표준용선계약서식 중, 가장 이용빈도가 높은 SUPPLYTIME 2005¹³⁾ 정기용선계약서식의 약관의 내용을

10) 구자원 외 2명, “해양지원선 시장 및 기술동향”, 「대한조선학회지」 제50권 제3호, 대한조선학회(2013.09), 46쪽.

11) 이창희, “OSV 정기용선계약서에 대한 소개”, 「Offshore Business」 제17호, 한국해양수산개발원(2014.07), 4쪽.

12) 발틱국제해운협의회(BIMCO)에서는 실무에서 사용되는 각종 용선계약서를 작성·권고·승인한다. 세계최대의 민간해사기구인 BIMCO는 1905년 덴마크의 코펜하겐에 본부를 두고 설립되어 해운과 관련한 현안을 협의하고 연구하면서 공동으로 대처방안을 모색하기 위해 단체이다. 2019년 현재 120개국 이상 2,000여사가 회원으로 참여하고 있으며 주로 선박소유자와 브로커, P&I클럽, 협회 등이 가입해 있다(<http://www.bimco.org>, 2019년 4월 30일 검색). BIMCO가 관여하는 대표적인 표준용선계약서로 항해용선계약의 표준인 GENCON, Dry Cargo와 Dry Bulk에 대한 정기용선계약인 NYPE 1993, Crude Oil Tankers에 대한 정기용선계약인 SHELLTIME 등이 있다(이철원, “SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토”, 「한국해법학회지」 제35권 제1호, 한국해법학회(2013.04), 135쪽).

13) SUPPLYTIME 연혁 : BIMCO에서는 OSV 정기용선계약서 1975(Time Charter Party For Offshore Service Vessels 1975 : SUPPLYTIME 1975)을 개발하였으며, 해양플랜트 지원선박이 전문화되는 추세에 힘입어 SUPPLYTIME 1989, 2005 및 2017의 개정에까지 이르렀다.

해석론적으로 고찰하고 계약당사자간의 주요 쟁점사항에 대한 법적 검토를 하고자 한다. 일반화물선의 정기용선계약서인 미국의 뉴욕 프로듀스(New York Produce Exchange : NYPE) 또는 영국의 볼타임(BALTIME)에 관해서는 많은 연구가 진행되어 왔으며, 이를 기반으로 국내의 KORTIME이라는 정기용선표준계약서식이 제정되어 사용하고 있다. 하지만 해양플랜트 지원선박 전용의 정기용선계약서식인 SUPPLYTIME을 국내 해운업에서 이용하는 사례가 전무하다고 볼 수 있으며, 그간 SUPPLYTIME 관련 선행연구로는 분쟁해결약관 및 주요 일부 약관에 대한 분석을 제외하고는 약관 전반에 대한 해석과 주요 쟁점사항에 대한 분석 및 실무적 대응방안에 대해서는 많은 연구가 진행되지 않은 것으로 보인다.

실제로 OSV 정기용선계약 체결과 관련된 실무활용의 필요성을 바탕으로 표준서식인 SUPPLYTIME 2005의 주요 약관이 의미하는 바를 해석하며, 선박소유자와 용선자간의 책임과 권리관계 및 주요 쟁점사항을 분석하고자 한다. 또한 본 연구주제와 유사성이 높은 영국과 미국 및 국내의 관련 판례를 중심으로 법적 쟁점사항 및 시사점을 도출하고자 한다. 특히, 선박소유자와 용선자간 약관을 해석하는 과정에서 발생할 수 있는 분쟁의 소지를 파악하고 이를 해결하기 위한 개선방안을 연구하는데 그 목적이 있다.

제2절 연구의 범위 및 방법

이 연구는 SUPPLYTIME 2005의 기본구성과 주요 약관을 해석하여, 동 표준용선계약서가 지니고 있는 독특한 특징 및 선박소유자와 용선자간 주요 다툼이 될 수 있는 쟁점사항 및 이에 대한 실무 대응방안을 제시하고자 다음과 같은 내용으로 구성하고자 한다.

제1장 서론에 이어, 제2장에서는 OSV와 관련된 용선계약의 개관에 대하여 알아본다. 먼저 OSV에 대한 이해도를 높이기 위해 OSV의 개념,

운항형태 및 종류를 설명하고, OSV 용선계약의 분류와 계약체결절차 및 관련 용선계약서식을 서술한다.

제3장에서는 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 개정연혁, 실무적 특징 및 구성을 알아본 후 주요 약관의 해석과 분석을 통해 동 표준서식에 대해 본격적으로 검토한다.

제4장에서는 선박소유자와 용선자간의 주요 책임과 권리를 설명하고 SUPPLYTIME 2005 표준서식 이용시 빈번한 분쟁의 소지가 될 수 있는 쟁점사항을 정리하여 향후의 실무 대응방안을 제시한다.

제5장 결론에서는 앞장에서 검토된 약관의 해석·분석과 쟁점사항들을 토대로 SUPPLYTIME 2005의 실무적 활용 개선방안을 제언한다.

연구의 목적을 달성하기 위하여 기본적인 용선계약의 법적 성질을 이해하고자 용선론과 정기용선계약론을 1차적 자료로 하고, 이를 바탕으로 분석하고 연구된 각종 도서와 논문 등을 2차 자료로 하였다. 특히, 일반 화물운송을 위한 정기운송계약 표준서식으로 널리 활용되고 있는 뉴욕 프로듀스(NYPE) 및 영국의 불타임(BALTIME) 서식과 유조선 정기용선 계약서식인 셸타임(SHELLTIME)의 자료를 수집·분석·비교·적용함으로써 이론적인 고찰을 하였다. 그 밖에 OSV 정기용선계약체결 실무로부터 취득한 경험을 반영하였다.

제2장 해양플랜트 지원선박과 관련된 용선계약의 개관

제1절 해양플랜트 지원선박의 개요

1. 해양플랜트 지원선박의 개념

‘해양플랜트’에 대하여 통용되는 의미는 협의적으로는 해양에서 원유 및 가스를 생산하는 시설을 의미하고 있으며, 광의적으로는 풍력 등의 신재생에너지를 포함하는 개념뿐만 아니라 망간단괴와 같은 해양자원 채굴설비, 해양에서 공간을 이용하는 발전시설, 저장시설, 해양자원개발을 위한 해양플랜트 지원선박까지도 포함하는 개념으로 보고 있다.¹⁴⁾

OSV는 해양작업을 지원하는 선박으로 해양플랜트의 운송, 설치, 운영 및 유지·보수, 해체, 부대사업 등을 지원하는 선박을 통칭한다. 이는 곧, 해저자원의 탐사단계에서부터 시추, 생산, 저장, 유지·보수, 해체 등에 이르는 해양플랜트 생애주기에 걸쳐서 다양한 지원을 제공하는 필수장비이다.

OSV는 투입 목적과 작업의 종류에 따라 선박의 형상이나 탑재장비 등에서 차이가 있다. OSV의 기능적인 면은 ① 일반지원, ② 심해작업 작업 및 공사지원, ③ 해상 중량물 기증(Offshore Heavy Lifting), ④ 선원 편의시설 및 거주, ⑤ 해저탐사 등으로 구분¹⁵⁾될 수 있다.

2. 해양플랜트 지원선박의 운항형태

OSV의 운항형태를 서술하기에 앞서, 해양플랜트의 제작·운송·설치의 공정흐름에 대한 이해가 필요하다. 해양플랜트 제작자(이하 ‘조선소’)는 제작이 완료된 해양플랜트를 해당 오프쇼어 현지에 설치하기 위하여

14) 임영섭·권도중·이창희, 전제논문, 691쪽.

15) 박광서, “OSV 시장 동향 및 진출방안”, 제8회 세계해양포럼 발표자료(부산, 2014.09.17), 8쪽.

운반을 시작한다. 해양플랜트의 운반은 조선소의 입장에서는 인도(delivery) 출항이지만 동 플랜트 소유자(또는 운영자)의 입장에서는 오프쇼어 공사의 시작이 된다. 고정식 해양플랜트의 경우, 오프쇼어 현지에 도착하면 20~50년간 지정된 해역에 고정되어 석유가스자원을 생산해야 하므로 해저바닥에 앵커나 파일로 고정시키는 계류(mooring) 작업을 수행한다. 이러한 고정작업을 마치면 해저 유전배관과 플랜트를 연결하는 배관설치 및 해저케이블 등을 연결하는 작업을 시행한다.¹⁶⁾

(1) 오일 메이저 및 지역 중심의 운항

OSV는 주로 세계적인 에너지 회사인 오일메이저(Oil Major)¹⁷⁾ 및 국영석유기업이 직접 자회사 형태로 선사를 두고 운영하거나 오일메이저와 운영전문업체 등 여러 업체들이 컨소시엄을 형성해 운영되고 있다.¹⁸⁾ 또한 자국 연안·천해 주변 해역의 석유 및 가스 유정을 보유하고 있는 국가들은 대부분의 카보타지법(cabotage laws)¹⁹⁾을 통하여 자국 연안 해운을 보호하고 있다.²⁰⁾ 최근 해양유전개발이 활발하게 이루어지고 있는 중동국가, 말레이시아, 베트남, 아프리카, 인도 등지에서 자국에 등록되어

16) <http://www.knnews.co.kr/news/articleView.php?idxno=1191462>(2019년 4월 30일 검색).

17) 오일메이저(International Major Oil Company)란 과거 미국의 록펠러가 설립한 스탠다드 오일 트러스트회사가 반 독점금지법에 의해 수십 개 회사로 해체된 후 석유산업을 주도하던 대기업 형태의 석유회사들을 일컫는 명칭이었다. 그러나 이 용어는 일반적으로 석유의 탐사·개발·수송·정제·판매의 전 분야에 걸쳐 일관 체제를 갖추고 폭넓게 사업을 전개하고 있는 대기업 국제석유회사를 말한다(대한석유협회, http://oil.webmaker21.kr/ko/sub02/025_5.php, 2019년 4월 30일 검색).

18) http://www.shipbuilding.or.kr/Report/Report_2012/OSV-Report201210/Interview/KIE.html (2019년 4월 30일 검색).

19) ‘카보타지(cabotage)’란 용어는 스페인의 해사용어이다. 해양으로 나가지 않는 영해내에서의 해변을 따르는 곳의 항해를 의미한다. 따라서 일반적으로 국제법과 해사무역에서 카보타지는 연안무역으로 인식되며, 자국내 항만사이의 연안을 연결하는 무역과 항해를 의미한다. 카보타지는 연안무역 밖의 외국선적에 대해 차별적일 수밖에 없다. 연안해역이 내부수역으로 간주된 이래, 카보타지 무역은 국내무역으로 여겨져 왔다(김진환, “동북아물류협력에 있어 효율적 Cabotage 운용에 대한 연구”, 「한국항만경제학회지」 제23권 제1호(2007.03), 77쪽).

20) 홍성화·이창희, 「선박 및 해양플랜트 운영관리론」(부산: 동원문화사, 2018), 163-164쪽.

있지 않은 OSV 운영사와 선박은 진입에 많은 제약을 받고 있다.

(2) 고사양·다목적 선박 요구

기술력 향상으로 오프쇼어 작업지역이 연안·천해에서 심해로 옮겨가면서 이를 지원하기 위한 OSV도 고사양 동적 위치제어 시스템²¹⁾과 추진시스템을 갖추게 되며, 심해유전 탐사 및 개발을 위한 3D 탄성과 탐사 선박(3D Seismic Research Vessel)²²⁾, 해저건설작업선(Subsea Construction Vessel) 등의 수요가 증가하고 있다.²³⁾ 또한 일반적인 지원선박의 기능에 잠수지원(Diving Support), 수중무인탐사장비(Remote Operated Vehicle : ROV) 등이 추가된 고사양·다목적 OSV에 대한 수요도 증가하고 있다.²⁴⁾

(3) 기술과 경험에 대한 엄격한 검증

OSV는 열악한 오프쇼어의 해상상태에서 장시간 외력에 대응하여야 하므로 안전한 해양플랜트 작업지원을 위한 기술조건이 매우 중요하다. 2010년 4월 멕시코만에서 발생한 해양플랜트 ‘딥워터 호라이즌호’의 폭발

21) 동적 위치제어 시스템(Dynamic Positioning System) : 구조물의 위치를 쓰러스터(thruster) 등의 추진기를 이용하여 자동적으로 유지시키는 장치를 말한다. 전파, 초음파 등에 의한 위치탐지시스템을 이용하여 선박 또는 해양구조물을 수평면 내의 변위를 탐지하고, 위치제어시스템으로 프로펠러, 쓰러스터 등의 추진시스템을 구동시켜 구조물을 목표점에 유지시키는 방식이다. 통상의 계류방식이 곤란한 대수심 해역에서 장기간 계류하는 경우에 적합하다. 모니터시스템, 제어시스템, 쓰러스터시스템으로 구성된다(선박항해용어사전, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=382176&cid=42329&categoryId=42329>, 2019년 4월 30일 검색).

22) 해양 물리탐사의 경우, 지층과 탐사 장비 사이에 바다라는 공간이 존재하기 때문에 육상물리탐사에 비해 추가적인 장비와 기술이 요구된다. 해상에서의 물리탐사(seismic operations)에는 에어-건(air-gun)을 이용한 탄성과 탐사 기법이 주로 사용된다. 탄성과 탐사 기법에는 2D와 3D 탐사 기법이 있는데, 2D 탐사는 1개의 스트리머(streamer)를 설치하여 자료를 획득하는 방법으로 수직 방향의 지층 단면도를 구할 수 있으며, 3D 탐사는 여러 개의 스트리머를 설치하여 자료를 획득하는 기법으로 수직 및 수평 단면도를 구할 수 있기 때문에 정밀 탐사를 위해 행해진다(김창수·이준수, 전게서, 62-63쪽).

23) 구자원 외 2명, 전게논문, 47쪽.

24) 홍성화·이창희, 전게서, 164쪽.

사고²⁵⁾를 통해 알 수 있듯이 해양플랜트의 특성상 매우 높은 수준의 안전성과 신뢰도 확보가 필수적이다. 또한, 대부분의 국제항해 유조선이나 케미컬운반선의 경우 오일메이저 검사를 통과하여야만 오일메이저사와 용선계약을 유지할 수 있듯이, OSV 역시 엄격한 수준의 OVID²⁶⁾ 검사 또는 용선자 자체적으로 규정한 선박 요구조건·검사가 요구된다.

3. 해양플랜트 지원선박의 종류

해양플랜트 지원선박은 사용목적에 따라 세부적으로 단순지원(인력 및 화물), 해저작업(subsea)지원, 중량물 이송, 설치, 거주 및 휴게시설 제공, 시추 및 탐사보조, 보안관리지원 등으로 구분된다.²⁷⁾

이 중, 가장 보편적으로 운영되고 있는 해양플랜트 지원선박인 해양예인지원선박, 플랫폼지원선박, 반잠수식 중량물 운송선박 및 다목적 작업 지원선박에 대하여 설명하고자 한다.

(1) 해양예인지원선박

해양예인지원선박(Anchor Handling Tug Supply : AHTS)은 가장 대표적인 OSV 중의 하나이다. 석유시추 플랫폼, 부유식생산저장하역설비(FPSO), 반잠수식 중량물 운송선(Semi-Submersible Heavy Lift Carrier), 해상기중기선(Heavy Lift Vessel) 및 해저파이프부설선(Pipe-laying Vessel) 등을 목표지점까지 예인하고, 해당 선박의 닻(anchor)을 AHTS 갑판에

25) 2010년 4월 20일 미국 멕시코만에서 영국 BP의 석유시추시설인 ‘딥워터 호라이즌호(Depwater Horizon)’가 폭발하는 사고가 발생하여 11명이 사망하였으며 약 7억 7천만 리터의 원유가 유출되었다(<https://www.epa.gov/enforcement/deepwater-horizon-bp-gulf-mexico-oil-spill>, 2019년 4월 30일 검색).

26) 국제정유사해운포럼(Oil Companies International Marine Forum)이 2010년에 제정한 해양공사현장에 투입되는 전용선박의 검사프로그램으로서 정식 명칭은 Offshore Vessel Inspection Database이다.

27) 홍성화·이창희, 전계서, 162쪽.

적재하여 운송 후 목표지점에 안전하게 투묘하여 주는 역할을 하며 소규모 화물수송도 가능하다.

AHTS는 견인·예인 및 닻의 양묘·투묘·이동기능(이하 ‘앵커 핸들링’)을 수행하기 위한 전문화된 장비들을 구비하고 있으며, 대부분 높은 마력의 기관과 선체의 움직임은 쉽게 조정할 수 있는 가변피치 프로펠러²⁸⁾ 및 동적 위치제어 시스템을 탑재하는 경우가 많다.

<표-1> 해양예인지원선박의 명세



국적	노르웨이	선박소유자	SOLSTAD OFFSHORE ASA
건조년도	2003	선명	NORMAND MASTER
총톤수	4,462 Ton	기관마력	23,478 BHP
길이	82.2 m	폭	20 m
볼라드 풀* (Bollard Pull)	282 Ton	기타	DPS Class 2 장착

※ 고정된 견인줄(towline)에 터그선이 가하는 정적인 힘(static force)을 의미하며, 통상적으로 터그선의 견인 능력을 평가하는 기준으로 활용됨.

28) 가변피치 프로펠러(Controllable Pitch Propeller) : 선박 프로펠러 날개의 피치를 자유롭게 변화시켜 원하는 위치에 기계적으로 고정할 수 있는 프로펠러를 말함(선박항해용어사전, <https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1598747&cid=50328&categoryId=50328>, 2019년 4월 30일 검색).

(2) 플랫폼지원선박

플랫폼지원선박(Platform Supply Vessel : PSV)은 시추 및 생산시설에 필요한 보급품을 수송하고 오프쇼어에서 이루어지는 공사 및 보수작업을 지원하는 선박으로서, 흔히 ‘서플라이 보트(Supply Boat)’라고 부른다. 시장의 수요가 높으며, 서비스 제공형태상 선박의 기술적·운용수준이 상대적으로 낮은 편이다. 오프쇼어 작업에 필요한 인력 및 자재의 수송능력이 중요하기 때문에 선박 내 침실 수와 화물을 적재할 수 있는 갑판의 크기 및 적재중량이 PSV 투입의 기준이 된다. 또한, 장기간 고정된 장소에서 작업하는 플랫폼이나 선박에 연료유를 보급하는 역할을 하기 위해 연료유 탱크용량도 중요한 고려대상이다.

<표-2> 플랫폼지원선박의 명세



국적	싱가포르	선박소유자	PACIFIC RADIANCE
건조년도	2013	선명	CREST ARIES 1
총톤수	3,120 Ton	길이	75 m
폭	17.2 m	침대 수	52 개
갑판 크기	700 m ²	연료유탱크 용량	1,223 m ³

(3) 반잠수식 중량물 운송선

반잠수식 중량물 운송선(Semi-Submersible Heavy Lift Carrier)은 해상에 설치되는 플랫폼 등의 대형 해양플랜트를 운송하기 위한 전용 운반선이다. 통상적으로 중량이 수천 톤에서 수만 톤인 해양플랜트는 육상에서 건조 후, 레일(rail)을 통해 운송선으로 이동시키는 방식으로 선적한다. 운송선이 목적지에 도착하게 되면 선체에 선박평형수를 채워 갑판을 수면 아래로 잠기게(Float-Off) 하여 선박과 화물을 분리하고, 선체에 선박평형수를 배출하여 다시 떠오르는(Float-On) 방식으로 화물의 수송을 종료한다.

한편, 해양플랜트 중량물의 운송방식은 건식운송(Dry Towing)²⁹⁾과 습식운송(Wet Towing)³⁰⁾으로 구분된다. 건식운송은 트럭에 짐을 싣듯이 중량물을 운송선박의 갑판에 적재하여 ‘싣는’ 방식이며, 습식운송은 중량물 자체를 부유상태로 예인선이 ‘끌거나 밀고’ 가는 방식이다. 반잠수식 중량물 운송선을 이용한 운송은 건식운송에 해당되며, 화물이 파도 및 외력에 의한 직접적인 영향을 덜 받게 되기 때문에 안전하게 수송될 수 있는 장점이 있는 반면, 운송선 자체의 규모가 매우 크기 때문에 용선료가 고가이며 운송 검토를 위한 높은 기술력이 요구된다.

29) 건식운송은 대표적으로 Lo-Lo(Lift-on, Lift-off), Ro-Ro(Roll-on, Roll-off) 및 건식예인이 있다. Lo-Lo 운송은 선박이나 육상에 설치된 대형 기중기를 이용하여 화물을 선적 및 양하하는 방식이다. Ro-Ro 운송은 선박의 갑판 및 선창의 구조가 육해상의 램프로 연결되어 있어 트레일러 등을 이용해 화물을 선내·외로 이동할 수 있다(이창희·홍성화, “프로젝트화물보험약관에 대한 일고찰”, 「해사법연구」 제28권 제1호(2016.03), 83쪽).

30) 습식운송방식은 대표적으로 Fo-Fo(Float-on, Float-off)와 습식예인이 있다. 습식예인은 1960년대부터 전통적으로 대형 해양플랜트구조물 운송에 사용되어오던 방식으로 구조물의 자체 부력을 이용하여 대양예인선(Ocean Towing Tug)을 이용하여 예인하는 방식이다. 습식예인은 해상운송 중 침수, 전복 및 기타 부유물과 충돌의 위험이 존재하는 단점을 갖고 있기 때문에 최근 고가의 중량 프로젝트화물의 경우에는 많이 사용되지 않고 있다(이창희·홍성화, 전제논문, 83쪽).

<표-3> 반잠수식 중량물 운반선박의 명세

			
세계최대 원통형 FPSO ‘GOLIAT’을 운송하는 모습(2015년 4월)			
국적	네덜란드	선박소유자	BOSKALIS
건조년도	2013	선명	DOCKWISE VANGUARD
총톤수	91,784	적재용량	116,173 Ton
잠수수심	갑판상 16 m	잠수흘수	31.5 m

(4) 다목적 작업지원선박

다목적 작업지원선박(Multi Purpose Construction Vessel : MPCV)은 심해(deep water)작업의 전반적인 지원을 담당하는 선박이다. 해저 원유 생산기술의 발달로 수심 수백~수천 미터에서 유전개발이 진행되고 있는 가운데, 해양플랜트 설치 전 수중을 탐색하고 필요한 시설을 제공하기 위한 잠수지원(diving support)이 매우 중요하게 되었으며, 설치를 위해 필요한 작업자들의 작업공간과 숙소를 제공해 주기 위한 거주시설과 운송된 해양플랜트를 시추장소에 정확하게 설치하기 위한 대형 중장비도 필요하게 되었다.³¹⁾ MPCV는 이러한 심해지역 해양공사에 필요한 모든

지원을 가능하도록 설계된다.

<표-4> 다목적 작업지원선박의 명세



국적	노르웨이	선박소유자	BOA OFFSHORE AS
선종	MPCV	선명	BOA DEEP C
총톤수	12,913 Ton	길이	119 m
수용인원	125 명	크레인	250톤 1기 / 30톤 1기
기타	ROV 수심 2,000미터 작업 가능, DPS Class 2 장착		

제2절 해양플랜트 지원선박과 관련된 용선계약의 종류 및 실무 검토

1. 해양플랜트 지원선박 용선계약의 구분

용선(charter) 또는 용선계약(charter party)이란 선박소유자가 선박의 일부 또는 전부를 제공하여 물건을 운송할 것을 약속하고, 상대방인 용

31) 명노현, “다목적 해양작업 지원선 갑판구조의 중량물 낙하사고 안전설계에 관한 연구”, 부산대학교 대학원 석사학위논문(2015.02), 5쪽.

선자는 이에 대한 반대급부로서 용선료를 지급할 것을 약속하는 특별한 종류의 해사계약을 말한다.³²⁾ OSV 용선의 본질은 용선자가 선박소유자로부터 선박을 빌려 용선료를 지불하는 것으로서, 일반적인 용선계약과 다를 바가 없다. 일반적인 용선계약론의 분류방법에 기준하여 OSV 운항 특성을 반영한 OSV 용선계약을 구분하여 서술하고자 한다.

용선계약은 용선의 대상, 기간, 주체, 용선료 산정방법, 계약내용 등에 따라 다양하게 분류할 수 있다. 첫째, 화물적재공간이라는 선복(ship's space)을 기준으로 하여, 선복 전체를 빌리는 전부용선과 선복의 일부만을 빌리는 일부용선으로 구분한다.³³⁾ 예컨대, 컨테이너선이나 산적화물선 또는 유조선 등의 일반적인 용선의 형태에서는 주로 화물의 운송을 위해 선박의 전부 또는 일부를 용선하지만, OSV 용선의 경우에는 화물이나 인원의 수송뿐만 아니라 선박자체를 오프쇼어 작업에 필요한 장비로서 사용하는 경우가 많아 선박의 일부만을 용선하는 사례는 거의 찾아볼 수 없다.

둘째, OSV 용선에 있어서도 용선기간에 따라 항해용선(voyage charter)과 기간용선(period charter)으로 구분한다. 일반적으로 항해용선의 경우 운임은 적재한 화물량을 기준하여 톤당 운임으로 계산³⁴⁾하지만, 대부분의 OSV 항해용선에 있어서는 한 항차당 소요되는 기간을 기준으로 운임총액을 정하고 초과사용하는 일수에 대해서는 별도로 합의된 1일당 용선료(daily hire rate)를 추가로 지급한다. 기간용선은 일정기간을 기준으로 용선기간을 약정하여 1일당 용선료를 지급하는 개념으로서 OSV의 기간용선은 보통 해양플랜트 공사기간 및 해양플랜트 구조물 자체의 전 생애주기에 영향을 받게 되므로 장기용선계약을 체결하는 경우가 많다.

셋째, 일반적으로는 용선의 주체가 화주(shipper)인가 또는 운송인(carrier)인가에 따라 화주용선과 운송인용선으로 구분된다. 화주용선은 화물을 가진 화주 또는 무역업자가 용선자로서 특정화물의 물품운송을 선박소유

32) 염정호, 「정기용선계약법」(서울: 법문사, 2010), 3쪽.

33) 오학균·김진권·류동근·김명재, 「용선론」(서울: 두남, 2016), 21쪽.

34) 오학균·김진권·류동근·김명재, 전게서, 21쪽.

자에게 의뢰하는 것을 말하며, 운송인용선은 화주로부터 물품운송을 의뢰받은 운송인이 보유선박(owned vessel)이 부족하여 다른 선박소유자로부터 선박의 전부를 일정기간 또는 일정항해에 한정하여 빌리는 것을 말한다.³⁵⁾ OSV 용선의 목적은 해양플랜트공사와 관련된 화물 및 인원에 대한 운송도 있지만, 선박 자체를 해양플랜트공사 지원작업용 장비로 활용하기 위함도 있다. 후자의 경우에는 용선의 주체가 크게 발주처³⁶⁾ 또는 EPC³⁷⁾기업으로 양분될 수 있다.

2. 해양플랜트 지원선박 용선계약 체결절차

용선계약이 존재하기 위해서는 운송하고자 하는 목적물인 ‘화물’이 있어야 할 것이다. OSV의 용선계약이 존재하기 위해서는 해양플랜트 산업이 창출되어야 한다. 예컨대, 오일메이저(Oil Major, 이하 ‘발주처’)와 EPC 기업인 국내 조선소 H사간 북해 해역에 투입예정인 FPSO 1척에 대하여 설계에서부터 구매, 제작까지 전 공정을 일괄도급방식으로 해양플랜트 공사계약을 체결하였다고 가정했을 때, H사가 용선자가 되며 아래의 실무를 통해 OSV 용선계약이 이루어지게 된다.

H사는 제작이 완료된 FPSO의 운송(우리나라-북해)을 위해 적절한 운송선을 보유하고 있는 선박소유자와 용선계약이 필요하며, 북해 도착 이후 시점부터는 설치·시공 등의 작업지원을 위한 다양한 선종의 OSV 선박소유자와 용선계약이 필요하게 된다. 전자의 운송계약의 경우에는 운송목적물인 FPSO를 한 항구에서 다른 항구(여기서는 북해의 지정된

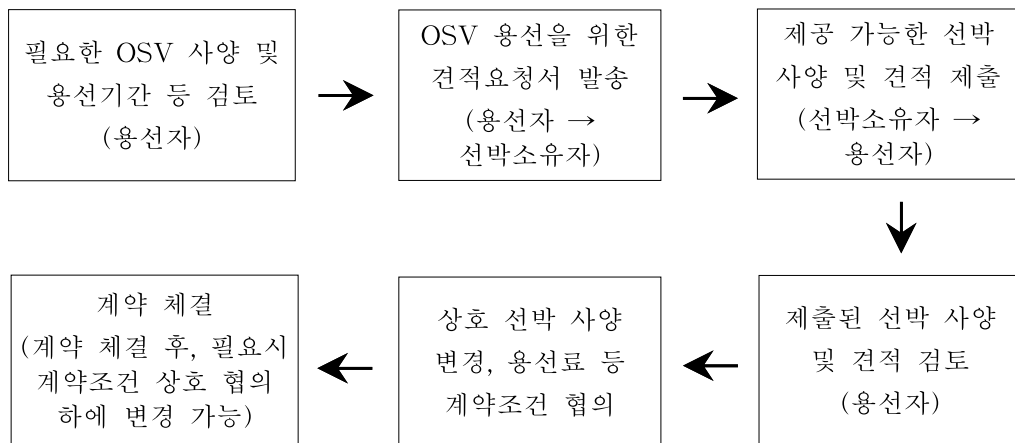
35) 오학균·김진권·류동근·김명재, 전게서, 22쪽.

36) 공사나 용역을 발주한 자로서, 해양플랜트 프로젝트(설계, 제작, 시공, 시운전, 해체 등)에 있어서 발주처는 세계 주요 오일 메이저 및 국영 석유기업이 주가 된다.

37) EPC란 Engineering(설계), Procurement(조달), Construction(시공)의 약어로서, 일괄발주(도급)방식의 하나이며, 동일한 계약자가 설계(E), 기자재 조달(P), 시공(C)의 모든 업무를 수행하는 방식을 의미한다(해외건설협회 중소기업수주지원센터, 「해외건설공사 실무지침서」(해외건설협회, 2012), 295쪽).

수역)까지 화물수송을 약정한 운송계약으로서 항해용선계약을 체결하게 된다. 후자의 작업지원 OSV 용선계약의 경우 H사는 선박소유자로부터 일정기간 동안 인적 조직을 포함한 선박의 사용권과 지휘권을 얻어 운항하는 형태인 정기용선계약을 체결할 것이다. 실무에서 OSV 용선계약을 체결하는 절차는 <그림-1>과 같다.

<그림-1> OSV 용선계약의 체결 절차



FPSO 설치를 위한 OSV 중 해양예인지원선(AHTS)의 용선계약이 체결되기까지 상세과정의 예를 계속해서 제시하고자 한다. 먼저, H사는 FPSO가 북해의 지정된 수역까지 안전하게 운송된 이후, 설치공정에 필요한 세부 작업 내역을 사전에 면밀히 검토하였을 것이다. 대부분의 국 제항해 유조선이나 케미컬운반선의 경우 오일메이저 검사를 통과하여야만 오일메이저사와 용선계약을 유지할 수 있듯이, OSV 역시 엄격한 수준의 OVID 검사 또는 발주처 자체적으로 규정한 선박 요구조건·검사가 요구되므로 이에 만족할 수 있는 선박이 선별될 수 있도록 충분한 검토가 필요하다.

선박과 선원이 갖추어야 할 필수요건과 작업의 범위, 용선기간 등의 정보를 담은 견적요청서를 선박소유자들에게 발송하게 되면, 적정한 선

단을 보유한 선박소유자측은 용선료 및 용선조건 등을 회신하게 될 것이다. H사는 각 선박소유자들이 제출한 견적서의 기술·가격에 대한 검토 결과 적정한 선박을 최종선정하며, 양사는 청약(offer)과 승낙(acceptance)을 통한 상호합의를 통해 용선계약을 체결하게 된다.

3. 해양플랜트 지원선박 용선계약서식

OSV의 용도에 따라 항해용선, 기간용선 및 선체용선으로 구분할 수 있으며 선종 및 작업성질에 따라 약관의 내용을 상호 협의하여 정할 수 있다.

1970년대 이후 해양유전의 개발이 본격화됨에 따라 OSV의 종류가 다양해지고 전문화되었으며 이와 관련하여 발생할 수 있는 제반 분쟁사항들을 사전에 조정하고 중재할 수 있는 표준용선계약서식의 개발이 요구되어 왔다.³⁸⁾ 이에 BIMCO에서는 OSV와 관련된 여러 표준서식을 제정하였으며, 그 대표적인 표준서식은 다음의 <표-5>, <표-6> 및 <표-7>과 같다.

<표-5> OSV 관련 항해용선계약의 표준서식

구분	용선계약서 명칭	코드명칭	비고
Towing Tug	International Ocean Towage Agreement (Lump Sum)	· TOWCON · TOWCON 2008	· 1985년 제정 · 2008년 개정
Heavy Cargo	Standard Transportation Contract for Heavy and Voluminous Cargoes	· HEAVYCON · HEAVYCON 2008	· 1985년 제정 · 2008년 개정
Special Heavy Lift	Heavy Lift Voyage Charter Party	· HEAVYLIFTVOY	· 2009년 제정

38) 이창희·김진권, “2005년 해양플랜트 지원선박용 정기용선계약서에 관한 소고 -분쟁해결 약관을 중심으로-”, 『한국항해항만학회지』, 제38권 제1호, 한국항해항만학회(2014.02), 82쪽.

Special Project	Special Project Charter Party	· PROJECTCON	· 2006년 제정
Salvage	International Salvage Union Lump Sum Sub-Contract	· SALVCON 2005*	· 2005년 제정

※ SALVCON 2005는 ISU(International Salvage Union)에 의해 제정됨.

<표-6> OSV 관련 정기용선계약의 표준서식

구분	용선계약서 명칭	코드명칭	비고
Towing Tug	International Ocean Towage Agreement (Daily Hire)	· TOWHIRE · TOWHIRE 2008	· 1985년 제정 · 2008년 개정
Offshore Service Vessel	Uniform Time Charter Party for Offshore Service Vessels	· SUPPLYTIME · SUPPLYTIME 89 · SUPPLYTIME 2005 · SUPPLYTIME 2017	· 1975년 제정 · 1989년 개정 · 2005년 개정 · 2017년 개정
Salvage	Daily Hire Agreement SALVHIRE 2005	· SALVHIRE 2005*	· 2005년 제정

※ SALVHIRE 2005는 ISU(International Salvage Union)에 의해 제정됨.

<표-7> OSV 관련 선체용선계약의 표준서식

구분	용선계약서 명칭	코드명칭	비고
General Purpose	Standard Bareboat Charter	· BARECON 89 · BARECON 2001 · BARECON 2017	· 1989년 제정 · 2001년 개정 · 2017년 개정
Barge	Standard Barge Bareboat Charter Party	· BARGEHIRE 94 · BARGEHIRE 2008	· 1994년 제정 · 2008년 개정

위의 국제적인 표준용선계약서식을 기초로 용선자와 선박소유자는 당사자간의 사적자치의 원칙에 의거하여 공서양속에 위반이 되지 않는 범위 내에서 세부조항들에 대해서 협의를 통해 수정할 수 있다.³⁹⁾

전 세계 OSV의 수요와 공급을 결정지을 수 있을 만큼 영향력이 강한 오일메이저가 스스로 용선자의 위치에 있거나 선박의 회소성으로 인해 독점적인 지위에 있는 선박소유자의 경우에는 자신에게 유리하도록 위의 표준서식을 적절히 수정·보완한 계약서식을 유지하고 있어, 상호 평등하고 합리적인 용선계약을 체결하지 못하는 사례도 종종 있다. 또한, 해양플랜트공사는 다양한 공정들이 복잡하게 연계되어 공사가 진행됨에 따라 계약당사자간에 추가적으로 고려해야 할 요소도 많이 있다.⁴⁰⁾ 단순히 해양플랜트 제작물을 운송하는 업무에 더하여 설치작업까지 연속적으로 가담하는 OSV 경우에는 운송과 관련된 항해용선에 더하여 작업기간에 따르는 기간용선의 약관을 준비하여야 한다. 특히, 동일한 해양플랜트공사에 참여하는 수많은 이해관계인의 서로 다른 업무범위로 인해 발생할 수 있는 공정지연의 위험성과 용선선박 체선료에 대한 분쟁을 최소화하기 위해 용선계약서상 매우 세밀하게 책임소재의 구분이 필요하다.

한편, OSV 용선에 있어 가장 이용도가 높은 정기용선계약 표준서식은 BIMCO에서 제정한 SUPPLYTIME이라 할 수 있다. SUPPLYTIME은 AHTS, PSV 등 이용빈도가 높은 선종의 기간용선을 위한 서식으로 전 세계적으로 널리 활용되고 있다.

39) 이창희·김진권, 전제논문, 82쪽.

40) 이창희, “해양플랜트공사보험약관에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문 (2014.02), 71쪽.

제3장 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 주요내용

제1절 SUPPLYTIME 정기용선계약 표준서식의 개요

1. SUPPLYTIME 정기용선계약 표준서식 개정 연혁

제2차 세계대전 이후, 세계 해운시장의 새로운 구조적 변화가 시작되었다. 화물의 적재를 규격화한 컨테이너의 활용이 본격화되었으며, 리퍼(reefer), 액화가스, 화학제품, 시멘트 등의 전용 화물운송으로 발달하게 되었다. 이러한 변화와 함께 각 운송의 특징에 부합하는 용선계약서의 제정이 필요하게 되었다.⁴¹⁾

한편, 본격적인 해양플랜트산업의 발전은 1960년대 초반부터 해저자원에 대한 시추기술이 개발됨에 따라 연안을 중심으로 다양한 해양플랜트들이 설치되면서 활성화 되었으며, 제1차 석유과동과 석유수출기구(Organization of Petroleum Exporting Countries : OPEC)의 석유수출금지에 따라 1970년 중반부터 유럽의 북해, 아시아의 브루나이, 말레이시아 주변 해역, 브라질 동부해역, 아프리카의 나이지리아, 앙골라 해역, 기타 호주 및 뉴질랜드 주변해역에서 본격적인 탐사와 시추작업이 진행되었다.⁴²⁾

과거 OSV 시장에서는 정형화된 표준용선계약서가 존재하지 않음에 따라 일반상선에서 사용해오고 있던 용선계약서를 상황에 맞게 수정한 일반적인 도급계약서를 사용⁴³⁾했었으나, 해양유전개발이 점차 본격화됨에

41) Baris Soyer · Andrew Tettenborn, *Offshore Contracts and Liabilities*(London : Informa, 2015), p.5.

42) David Sharp, *Upstream and offshore Energy Insurance*(London : Witherby & Co. Ltd., 2008), p.6(이창희, “해양플랜트공사보험약관에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2014.02), 10쪽에서 재인용).

43) 이창희, “OSV 정기용선계약서에 대한 소개”, 「Offshore Business」 제17호, 한국해양수산개발원(2014.07), 4쪽.

따라 표준화된 용선계약서의 제정 필요성이 요구되었으며, 이에 BIMCO에서는 OSV 정기용선계약을 위한 표준서식인 SUPPLYTIME을 1975년에 최초로 제정하였다. 이후 BIMCO는 OSV 용선시장의 변화와 시대적 흐름에 부응하기 위하여 TOWCON, TOWHIRE, HEAVYCON 등 다양한 종류의 OSV 용선계약서를 개발해왔지만, SUPPLYTIME 서식이 가장 근간이 된다고 할 수 있다.⁴⁴⁾

SUPPLYTIME은 1989년도에 SUPPLYTIME 89로 개정되었으며, 이후 다시 업계의 관습변화 및 조항의 명확성 개선을 위해 2005년도에 SUPPLYTIME 2005로 개정하여 현재까지 많은 관련자들에 의해 이용되고 있다. 2017년도에는 SUPPLYTIME 2017으로 개정되는 등 BIMCO에서 제정한 OSV 관련 표준용선계약서식 중 가장 많은 개정이 이루어졌다. SUPPLYTIME 2017이 가장 최근에 작성된 서식이지만, 업계에서는 여전히 SUPPLYTIME 2005를 가장 많이 사용하고 있다.

2. SUPPLYTIME 정기용선계약 표준서식의 실무적 특징

해양플랜트산업의 발전에 따라 OSV 정기용선의 수요가 증가하면서 SUPPLYTIME 표준서식은 GENCON⁴⁵⁾, BARECON⁴⁶⁾ 및 SHIPMAN⁴⁷⁾과 더불어 이용도가 높으며, BIMCO가 제정한 190여개의 용선계약서식 가운데 그 활용도가 10위 이내이다.⁴⁸⁾

우리나라는 동해-1 가스전을 제외한 해양광구가 없으며 이와 관련된

44) Baris Soyer · Andrew Tettenborn, *op. cit.*, p.5.

45) BIMCO에서 제정한 항해용선계약의 대표적인 표준서식으로 원명은 Uniform General Charter이다.

46) BIMCO에서 제정한 선채용선계약의 대표적인 표준서식으로 원명은 Standard Bareboat Charter이다. 과거 BARECON A와 BARECON B의 두 가지 용선계약서식을 사용하다가 이를 통합하여 BARECON 89를 제정하였다(정영석, “선채용선계약에서 선박의 인도 - BARECON 2001을 중심으로”, 「한국해법학회지」, 제34권 제2호, 한국해법학회(2012.11), 239쪽).

47) BIMCO에서 제정한 선박관리계약의 사실상 유일한 표준계약서식으로 원명은 Ship Management Agreement이다.

48) Baris Soyer · Andrew Tettenborn, *op. cit.*, p.5.

OSV 산업이 거의 부재하여 결과적으로 국내에서는 SUPPLYTIME 서식의 활용도가 없을 뿐이지, 전 세계적으로 동 서식을 40여년간 사용해 왔다. SUPPLYTIME이 가지고 있는 OSV 정기용선과 관련된 실무적 특징 사항을 서술하면 다음과 같다.

첫째, 선박소유자와 용선자간에 체결된 한 건의 정기용선계약은 매우 다양한 용역을 제공하도록 한다. 일반적인 용선계약은 특정화물이나 사람의 수송에 한정하게 되지만, SUPPLYTIME 계약에 의한 OSV는 육상 기지와 해양플랜트간을 수시로 오가며 장비·공사자재·식료품·식수·인원 등을 수송, 해양플랜트로부터의 쓰레기 처리수송, 해양플랜트 및 타 OSV간의 연료유 이송·공급, 화재시 소화방재 지원, 오프쇼어 공사작업원의 거주구 제공, 해당되는 경우 앵커핸들링 등 문자 그대로 ‘지원’할 수 있는 대부분의 사항을 포함할 수 있어 범용의 OSV 정기용선계약서식으로 활용되고 있다.

둘째, 다른 용선계약서에 비하여 ‘해난구조(salvage)’ 약관이 구체화되어 있다. 대표적인 표준정기용선계약서식인 NYPE, BALLTIME 및 GENCON에도 해난구조 약관⁴⁹⁾이 삽입되어 있으나, 이는 해난구조활동으로부터 얻은 이익을 선박소유자와 용선자 사이에 균등하게 분배하여야 하는 원칙적인 문구 정도에 지나지 않는다. 반면에, SUPPLYTIME 2005에서는 인명 및 해난구조에 관련된 선박소유자와 용선자간의 책임과 권리, 이익금 배분에 관한 구체적인 정산방법, 용선기간의 유지여부 등을 상세히 다루고 있다.⁵⁰⁾ 해난구조 약관은 SUPPLYTIME이 처음 제정된 1975년도 서식에서부터 포함되어 있으며, SUPPLYTIME 89 서식에서 전 부개정이 이루어진 후 2005 및 2017 서식에서는 단순 문구 개정이 이루

49) NYPE 2015 Clause 24(해난구조, Salvage) :

모든 습득한 해상유기물 및 해난구조료는 선박소유자와 용선자의 비용과 선원의 배당금을 공제한 후에 선박소유자와 용선자가 균등한 이익으로 분배한다(All derelicts and salvage shall be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Owners' and the Charterers' expenses and crew's proportion).

50) SUPPLYTIME 2005 Clause 18(인명 및 해난구조, Saving of Life and Salvage) : 부록 참조

어졌다. 해난구조 약관을 SUPPLYTIME에서 보다 구체적으로 다루게 된 배경은 원양을 항해할 수 있는 큰 규모의 해난구조용 선박이 오프쇼어 공사의 작업지원선으로 사용될 수 있으며⁵¹⁾, 이러한 선박이 작업구역 근처에서 인양구조작업에 투입될 수 있는 가능성을 열어두고자 하는 것으로 사료된다. 대개 해난구조의 경우는 상업적으로 상당한 이익을 창출해낼 수 있는 기회이기 때문에 선박의 운항권리를 가지고 있는 용선자와 그 수익을 배분하여 선박소유자와 용선자간에 상호이익을 도모할 수 있는 전략적인 약관이라 할 수 있겠다.

셋째, 해양유전개발 프로젝트에 통상적으로 활용되는 자손자변(Knock for Knock) 약관이 포함된다.⁵²⁾ 자손자변 원칙은 서로 동질의 위험에 처해 있는 당사자가 상호간의 책임을 묻지 않고 책임의 원인에 상관없이 자신의 손해는 자신이 부담하는 것이다.⁵³⁾ 자칫 불합리해 보일 수 있는 이 원칙은 해상유전 개발사업의 규모 및 그 위험성에 기인하여 탄생하였다. 엄청난 사업규모의 프로젝트에 투입되는 계약자들은 자신의 과실로 인해 발생할 수 있는 프로젝트의 손해 및 배상책임 범위에 대해서 사전에 예측하기 힘들며, 예측이 된다고 하더라도 천문학적인 배상책임 위험 때문에 프로젝트에 참여가 어렵다. 따라서, 자손자변 조항을 활용함으로써 예상하기 힘든 대형 프로젝트의 배상책임으로부터 자유로울 수 있으며, 오직 계약주체의 자산이나 지분이 투자되었거나 관리하는 시설·장비 및 인력에 발생할 수 있는 손해만을 대비하면 되는 확실성과 편리함이 있다.⁵⁴⁾

51) Simon Rainey, *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts*(London : Informa, 2011), p.276.

52) 한국선주상호보험, 「KOREA P&I CLUB CIRCULAR 모음집」, KP&I(2014.11), 200쪽.

53) 김종훈, “해상운송계약상 Knock for Knock 조항의 법적 유효성에 관한 사례연구”, 「무역학회지」 제39권 제3호, 한국무역학회(2014.06), 42쪽.

54) 한국선주상호보험, 전게서, 200쪽.


제2절 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 분석

1. SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식의 구성

SUPPLYTIME 2005 표준서식은 OSV의 정기용선을 위한 계약서이다. 통상적인 벌크선, 컨테이너선, 탱커선의 정기용선계약에 사용되는 NYPE 또는 BALTIME 및 SHELLTIME 표준서식과 유사한 개념으로 선박소유자와 용선자의 책임과 권리를 구분하고 있다. 즉, 선박소유자는 선원을 포함하여 감항성을 유지한 선박을 용선자에게 인도하며, 정해진 기간 동안 용선자의 지시에 따라 서비스를 제공한다. 반면, 용선자는 선박소유자에게 정기적으로 용선료를 지급하고 선박에 연료를 공급하며 목적에 맞는 서비스 수행 지시를 내릴 수 있다.

SUPPLYTIME 2005의 구성은 총 2개의 부분(Part)과 2개의 부속서(Annex)로 이루어져 있다.

<그림-2> SUPPLYTIME 2005 Part I 박스(Box)형식 구성

1. Place and date of contract	 BIMCO TIME CHARTER PARTY FOR OFFSHORE SERVICE VESSELS CODE NAME : SUPPLYTIME 2005 PART I	
2. Owner/Place of business (full style.address,e-mail and fax no.)	3. Charterers/Place of business (full style.address,e-mail and fax no.)	
4. Vessel's name and IMO number (ANNEX A)	5. Date of delivery <u>(Cl.2(a) and (c))</u>	6.Cancelling date <u>(Cl.2(a) and (c))</u>
7. Port or place of delivery <u>(Cl.2(a))</u>	8. Port or place of redelivery/notice of redelivery <u>(Cl.2(d))</u> (i) Port or place of redelivery (ii) Number of days' notice of redelivery	
9. Period of hire <u>(Cl.1(a))</u>	10. Extension of period of hire(optional) (Cl.1(b)) (i) Period of extension (ii) Advance notice for declaration of option (days)	

35개의 박스(Box)형식으로 구성되어 있는 Part I은 선박소유자, 용선자, 선박의 인도·반선, 용선기간, 동원·철수비용, 작업구역과 역무의 내용, 작업제한사항, 용선료 지급관련 등 용선계약의 핵심사항을 기재하는 부분이며, Part II는 Part I 각 박스의 상세 근거 약관을 포함하여 책임과 배상 및 분쟁약관 등 총 38개의 조항이 기술되어 있다.

부속서 A(Annex A)는 선박의 사양(Vessel Specification)을 기술하며, 부속서 B(Annex B)는 보험조건에 대해 기술하고 있다. 실무에 있어서 부속서 A는 선박소유자가 영업목적으로 제공하는 선박명세서 등으로 대체되기도 한다.

2. SUPPLYTIME 89 와의 주요 개정 약관 비교

SUPPLYTIME 서식은 BIMCO에서 1975년도에 처음으로 제정된 이후, 오프쇼어 산업이 점차 활성화 되고 관련 OSV의 용선시장이 발달하면서 주요한 OSV의 선박소유자·운항자 및 국제해양작업지원선박소유자협회(International Support Vessel Owners Association : ISOA)⁵⁵⁾가 중심이 되어 개정을 제안하였으며 이에 BIMCO는 1989년도에 SUPPLYTIME 89라는 명칭의 표준서식으로 개정하였다.⁵⁶⁾ 이후 동 서식은 오프쇼어 업계의 대표적인 표준정기용선계약서식으로 널리 이용되었다. 하지만, OSV 선박소유자가 중심이 되어 개정작업이 이루어진 만큼 선박소유자에게 다소 유리하게 작성되었다는 평가와 함께 업계의 흐름변화 및 약관의 명확성을 개선하고자 2005년도에 두 번째 개정이 이루어졌다. 이에 2005년도 서식과 89년도 서식과의 차이점 및 주요 개정 약관을 비교하여 서술하고자 한다.

55) 현재 10개국(캐나다, 덴마크, 독일, 이탈리아, 네덜란드, 카타르, 싱가포르, 아랍에미레이트, 영국, 미국)의 총 16개 OSV 선주사로 구성된 민간협회로서, BIMCO의 sub-committee로 활동하며 SUPPLYTIME 표준서식의 개정작업에 참여한다(<https://www.isoaoffshore.org/> 2019년 4월 30일 검색).

56) Simon Rainey, *op. cit.*, p.225.

SUPPLYTIME 89 서식은 Part I(36개의 박스 형식)와 Part II(총 36개의 약관조항) 및 2개의 부속서(A 선박사양, B 보험조건)로 구성된 반면, SUPPLYTIME 2005 서식은 Part I(35개의 박스), Part II(총 38개의 약관조항) 그리고 부속서(A 선박사양, B 보험조건)로 구성된다. Part II의 전체 조항에 대한 개정사항 비교는 <표-8>과 같다.

<표-8> SUPPLYTIME 89와 2005 약관조항 비교

SUPPLYTIME 89	SUPPLYTIME 2005	비 고
-	용어의 정의 (Definitions)	신설
제1조 용선기간 (Period)	제1조 용선기간 (Charter Period)	일부 수정
제2조 인도/반선 (Delivery and Redelivery)	제2조 인도/반선 (Delivery and Redelivery)	일부 수정
제3조 선박의 상태 (Condition of Vessel)	제3조 선박의 상태 (Condition of Vessel)	일부 수정
제4조 검사 (Survey)	제5조 검사 (Survey)	일부 수정
제5조 사용과 작업구역 (Employment and Area of Operation)	제6조 사용과 작업구역 (Employment and Area of Operation)	일부 수정
제6조 선장과 선원 (Master and Crew)	제7조 선장과 선원 (Master and Crew)	일부 수정
제7조 선박소유자의 부담 (Owners to Provide)	제8조 선박소유자의 부담 (Owners to Provide)	일부 수정
제8조 용선자의 부담 (Charterers to Provide)	제9조 용선자의 부담 (Charterers to Provide)	일부 수정
제9조 연료유 (Bunkers)	제10조 연료유 (Bunkers)	전부 개정
-	제11조 선박보안 (BIMCO ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties)	신설
제10조 용선료의 지급 (Hire and Payments)	제12조 용선료의 지급 (Hire and Payments)	일부 수정
제11조 지급 정지 (Suspension of Hire)	제13조 지급 정지 (Suspension of Hire)	일부 수정

SUPPLYTIME 89	SUPPLYTIME 2005	비 고
제12조 책임과 배상 (Liabilities and Indemnities)	제14조 책임과 배상 (Liabilities and Indemnities)	일부 수정
제13조 오염 (Pollution)	제15조 오염 (Pollution)	일부 수정
제14조 보험 (Insurance)	제17조 보험 (Insurance)	일부 수정
제15조 인명 및 해난구조 (Saving of Life and Salvage)	제18조 인명 및 해난구조 (Saving of Life and Salvage)	일부 수정
제16조 유치권 (Lien)	제19조 유치권 (Lien)	일부 수정
제17조 재용선과 양도 (Sublet and Assignment)	제20조 재용선과 양도 (Sublet and Assignment)	일부 수정
제18조 대체선박 (Substitute Vessel)	제21조 대체선박 (Substitute Vessel)	개정 없음
제19조 전쟁약관 (War)	제22조 전쟁약관 (War)	전부 개정
-	제23조 전쟁으로 인한 해지약관 (War Cancellation Clause 2004)	신설
제20조 제한 항구 (Excluded Ports)	제24조 결빙약관 (BIMCO Ice Clause for Time Charter Parties)	전부 개정
-	제25조 전염병/열병 (Epidemic/Fever)	신설
제21조 공동해손과 뉴제이슨약관 (General Average and New Jason Clause)	제26조 공동해손과 뉴제이슨약관 (General Average and New Jason Clause)	일부 수정
제22조 쌍방과실충돌약관 (Both-to-Blame Collision Clause)	제27조 쌍방과실충돌약관 (Both-to-Blame Collision Clause)	개정 없음
제23조 구조변경과 추가장비 (Structural Alterations and Additional Equipment)	제4조 구조변경과 추가장비 (Structural Alterations and Additional Equipment)	일부 수정
제24조 건강과 안전 (Health and Safety)	제28조 건강과 안전 (Health and Safety)	개정 없음
-	제29조 약물과 알코올 방침 (Drugs and Alcohol Policy)	신설

SUPPLYTIME 89	SUPPLYTIME 2005	비 고
제25조 세금 (Taxes)	제30조 세금 (Taxes)	일부 수정
제26조 조기 계약해지 (Early Termination)	제31조 조기 계약해지 (Early Termination)	일부 수정
제27조 불가항력 (Force Majeure)	제32조 불가항력 (Force Majeure)	전부 개정
제28조 통보와 청구 (Notices and Invoices)	제35조 통보 (Notices)	전부 개정
제29조 잔해물 제거 (Wreck Removal)	제16조 잔해물 제거 (Wreck Removal)	일부 수정
제30조 비밀유지 (Confidentiality)	제33조 비밀유지 (Confidentiality)	일부 수정
제31조 중재 (Law and Arbitration)	제32조 BIMCO 중재약관 (BIMCO Dispute Resolution Clause)	전부 개정
제32조 완전합의 (Entire Agreement)	제38조 완전합의 (Entire Agreement)	일부 수정
제33조 분리 (Severability Clause)	제37조 분리 (Severance)	전부 개정
제34조 양도 (Demise)	-	삭제
제35조 정의 (Definitions)	-	삭제
제36조 제목 (Headings)	제36조 제목 (Headings)	개정 없음

SUPPLYTIME 2005 서식에서는 용어의 정의를 통해 동 약관이 적용하는 대상을 ‘선박소유자’에서 ‘선박소유자 그룹’으로, ‘용선자’에서 ‘용선자 그룹’으로 확대하였다. 이는 해양플랜트산업의 특징인 다수의 참여자와 하청관계 그리고 그러한 구조 속에 얽힌 상호간의 책임·보험관계를 명확하게 하기 위함이다.

SUPPLYTIME 89 서식 제12조 ‘책임과 배상’을 2005 서식의 제14조로 개정하면서 ‘자손자변’의 용어를 새롭게 삽입하여 SUPPLYTIME 89에서

의도하였던 책임과 배상의 구분을 더욱 명확하게 하였으며, 자손자변 적용이 제외되는 사항을 재정비하였다.

‘연료유’와 관련하여, SUPPLYTIME 89 서식에서는 단순히 선박이 차항지까지 항해할 수 있도록 충분한 양의 연료유가 있어야 하며, 선박의 인도·반선시 잔량에 대한 비용을 정산하는 내용에 지나지 않았으나, SUPPLYTIME 2005 서식에서는 BIMCO에서 제정한 BOXTIME 2004의 연료유 관련 약관을 준용하여 연료유로 인해 발생하는 분쟁을 사전에 조정할 수 있도록 상세한 연료유 공급·확인절차와 책임관계를 포함하였다.⁵⁷⁾

또한, SUPPLYTIME 2005 서식에는 선박소유자가 국제선박및항만시설보안규칙(International Ship and Port Facility Security : ISPS) 및 미국 해상운송보안법(Maritime Transportation Security Act : MTSA)에 적합한 선박을 용선자에게 제공할 수 있도록 신규 약관⁵⁸⁾을 추가하였으며, BIMCO의 분쟁해결약관을 전면적으로 개정한 특징 등이 있다. 각 개별조항의 상세한 비교분석은 본 연구에서는 생략하기로 한다.

제3절 SUPPLYTIME 2005 정기용선계약 표준서식 주요 약관에 대한 해석

1. 일반적인 약관

(1) 정의 규정

이 조항은 SUPPLYTIME 89 제35조 ‘정의(definitions)’ 규정을 일부 개정한 것으로 SUPPLYTIME 2005 서식에서는 일종의 전문(preamble) 형

57) <https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Supplytime1205.asp>(2019년 4월 30일 검색).

58) SUPPLYTIME 2005 Clause 11(BIMCO ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties) : 부록 참조.

태로 시작하며 총 6개의 용어(선박소유자, 용선자, 선박, 유정, 오프쇼어 유닛, 고용인)에 대하여 정의하고 있다.⁵⁹⁾

그러나, SUPPLYTIME 2005 제14조(책임과 배상) (a)항에서 선박소유자 그룹(Owner's Group)과 용선자 그룹(Charterer's Group)에 대한 별도의 정의를 내리고 있는 점에 주목할 필요가 있으며, 제14조 (a)항에 언급된 '고용인(Employees)'은 동 '정의' 규정의 내용에 따르도록 되어있다.

SUPPLYTIME 89에는 '오프쇼어 사이트(Offshore Site, 이하 '해양공사 현장')'에 대한 개념 정의⁶⁰⁾가 있었으나, SUPPLYTIME 2005 서식에서는 삭제되었다. 즉, SUPPLYTIME 89에서 해양공사현장은 오프쇼어 유닛로부터 3해리의 거리까지를 의미하였지만, SUPPLYTIME 2005 서식에서는 삭제됨으로 인해 그 범위가 모호하게 확대되었다고 볼 수 있다. 이와 관련하여 발생할 수 있는 쟁점은 SUPPLYTIME 2005 제18조 (c)항 (iii)호⁶¹⁾ '구조작업 중의 해양오염과 관련된 용선자의 책임'과 관련하여 유일

59) SUPPLYTIME 2005 정의(Definitions) 조항 :

- ① '선박소유자'는 Box 2(선박소유자/영업장소)에 기입된 당사자를 의미한다.
- ② '용선자'는 Box 3(용선자)에 기입된 당사자를 의미한다.
- ③ '선박'은 Box 4(선박명과 IMO 번호)에 선박명이 기입되며 부속서 A에 기술된 제원의 선박을 의미한다.
- ④ '유정'이란 시추, 시험, 사이드트랙(side-track)을 포함한 단일시추공의 완성 및/또는 포기에 소용되는 시간을 의미한다.
- ⑤ '오프쇼어 유닛'란 해양탐사, 공사, 파이프부설 또는 수리, 개발 또는 생산에 사용되는 선박, 해양설치, 구조 및/또는 이동식 장비를 의미한다.
- ⑥ '고용인'이란 동 용선계약의 목적을 위해 고용된 고용인, 책임자, 관리자, 하청인, 대리인 및 피초청인을 의미한다.

60) SUPPLYTIME 89 Clause 35(정의, Definitions) 중,
동 용선계약의 목적상 '해양공사현장'이란 '오프쇼어 유닛'로부터 3해리 이내의 수역을 의미한다('Offshore site' is defined for the purposes of this Charter Party as the area within three nautical miles of an 'Offshore unit').

61) SUPPLYTIME 2005 Clause 18(c)(iii) :

용선자는 해양공사현장내 어떠한 오염원으로부터 기인한 실제적이고 잠재적인 모든 오염물질의 유출, 누출 및 배출에 대한 책임을 진다. 이는 유류오염손해를 방지하고 완화시키기 위해 합리적으로 필요한 조치의 비용을 포함하지만 이에 국한되지 않고 발생할 수 있으며, 용선자는 그러한 실제 또는 잠재적 유출, 누출 및 배출로 인하여 발생하는 모든 책임, 비용 또는 경비에 대해 선박소유자에게 배상하여야 한다(The Charterers shall be responsible for any actual or potential spill, seepage and/or emission of any pollutant howsoever caused occurring within the offshore site and any pollution resulting therefrom,

하게 ‘해양공사현장’ 용어가 기술되어 있는데, 그 범위에 대한 개념 정의가 되어 있지 않다는 것이다. BIMCO에서 발간한 SUPPLYTIME 89와 2005의 개정비교서(BIMCO SUPPLYTIME 2005 Explanatory Notes)에도 해양공사현장에 대한 정의 부분을 삭제한 사유에 대해서는 밝히고 있지 않다. 따라서, 실무에 임하는 당사자들은 해양공사현장의 범위에 대해서 일반적인 관점으로 통상 오프쇼어 유니트로부터 3해리의 거리 또는 해당 공사현장의 물리적·지역적인 범위를 고려하여 해양플랜트공사계약에 따를 수 있도록 상호 합의하는 방안이 향후 분쟁의 소지를 줄일 수 있을 것으로 판단된다.

(2) 선박의 인도와 반선

용선계약에 따라 선박소유자가 용선자에게 선박을 인도(delivery)하는 경우와 용선계약이 완료되어 용선자가 선박을 선박소유자에게 반선하는(redelivery) 경우에 인도와 반선시점의 결정과 인도와 반선시점에서의 선박의 상태에 관한 특약을 체결한다.⁶²⁾ SUPPLYTIME 2005 제2조 (a)항부터 (e)항까지 차례로 선박의 인도, 동원, 취소, 반선, 철수 사항을 규정하고 있다.

제2조 (a)항은 선박이 안전한 상태로 Box 5(인도일)와 Box 6(취소일)에 기입된 날짜 사이에 공선상태, 깨끗한 선창으로 Box 7(인도 항만 또는 장소)에 명시된 장소로 인도되어야 함을 명시하고 있다. 그러나 현실적으로 OSV는 다양한 목적으로 용선될 수 있기 때문에 모든 경우 화물창의 표준화된 청결상태를 계량화하기는 불가능하다. 동 표준서식의 사용자는 최소한의 청결상태에 대한 기준을 이 조항에 추가하거나 또는 부속

wheresoever it may occur and including but not limited to the cost of such measures as are reasonably necessary to prevent or mitigate pollution damage, and the Charterers shall indemnify the Owners against any liability, cost or expense arising by reason of such actual or potential spill, seepage and/or emission).

62) 오학균·김진권·류동근·김명재, 전게서, 218쪽.

서 A를 활용하여 첨부할 수 있다. 이러한 관점에서 반선시의 요건을 규정하는 (d)항도 동일한 맥락이다.

제2조 (b)항은 선박의 동원시 소요되는 비용에 대한 합의이다. 해양플랜트공사를 수행하기 위해 투입되는 선박은 용선자에게 인도되기 전에 장비와 인력동원, 선박 인도장소로의 이동, 필요한 경우 선체보강·구조변경 및 각종 검사 등이 요구되며 이에 대한 동원(mobilisation) 비용이 소요된다. 용선자가 선박소유자에게 반선하는 경우에도 (d)항에 따라 선박을 원상태로 복구하는 등에 필요한 철수(demobilisation)비용이 소요된다. 실무에서는 동원·철수비용 약관을 삭제하고 해당 비용을 용선료(charter hire)에 반영하는 경우도 있다.

제2조 (c)항은 선박이 계약취소 날짜 이후에 도착하게 되는 경우 용선자가 계약을 취소할 수 있는 권한을 갖게 됨을 설명한다. 그러나 선박소유자가 선박을 계약취소 날짜까지 인도할 수 없는 경우에, 서면으로 새로운 취소 날짜를 사전에 통보할 수 있다. 만약 용선자가 24시간 이내에 답을 하지 않을 경우, 선박소유자가 통보하였던 새로운 취소 날짜가 본 계약의 취소 날짜로 적용된다. SUPPLYTIME 89 제2조 (c)항에서는 ‘선박소유자의 상당한 주의(due diligence)에도 불구하고’라는 문구⁶³⁾가 있

63) SUPPLYTIME 89 Clause 2(c) 중,

선박이 Box 6(취소일)에 명시된 취소 날짜의 현지시각 자정까지 인도되지 않을 시, 용선자는 본 계약에 대해 취소할 수 있는 권한이 있다. 그러나 선박소유자의 상당한 주의에도 불구하고,(밑줄 문장 SUPPLYTIME 2005 개정시 삭제됨) 취소 날짜까지 선박을 인도 할 수 없는 경우, 선박소유자는 Box 5(인도일)에 명시된 날짜 이전 언제든지 용선자에게 상기 내용을 서면으로 통보하여야 하며, 서면 내용에 인도 가능한 날짜를 명기하여야 한다. 이 경우 용선자는 서면통보 받은 후 24시간 이내에 서면으로 본 계약을 취소할 것을 통보할 수 있다. 만일 용선자가 이에 대해 아무런 통보를 하지 않는다면, 선박소유자의 통보서면에 명시된(기존 계약에 의한 취소날짜) 이후의 날짜가 본 계약의 취소 날짜가 된다. 용선자가 본 계약을 취소하는 경우, 모든 계약사항은 종료되며, 선박이 인도되지 않음으로 인해 또는 계약이 취소됨으로 인해 발생한 어떠한 손해에 대해 양 당사자 상호간에 책임이 없다(If the Vessel is not delivered by midnight local time on the cancelling date stated in Box 6, the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party. However, if despite the exercise of due diligence by the Owners,(밑줄 문장 SUPPLYTIME 2005 개정시 삭제됨) the Owners will be unable to deliver the Vessel by the cancelling date, they may give notice in writing to the Charterers at any time prior to the delivery

었으나 SUPPLYTIME 2005 서식에서는 오해의 소지가 있어 삭제하였다. 이는 SUPPLYTIME 2005 서식부터 선박소유자의 인도 의무를 보다 엄격하게 적용하는 것으로 분석된다. 선박소유자가 최선을 다하여 정해진 시간까지 정해진 장소로 선박을 인도하려 했던 노력의 여부와는 상관없이 용선자는 계약을 취소할 권한을 갖게 되는 것이다.

(3) 선박의 상태

SUPPLYTIME 2005 제3조는 선박의 상태유지와 감항능력 주의의무에 대하여 규정하고 있다. 즉, 선박소유자는 선박을 용선자의 사용목적에 적합한 상태로 인도하여야 하며, 용선기간 동안 선박의 선급유지 및 감항능력 주의의무를 다하여야 한다.

제3조 (a)항은 선박소유자는 용선계약에 따른 선박을 선박명세서에 따른 상세와 선급을 갖추도록 하여야 하며, 선체와 기관을 완벽하게 효율적인 상태로 준비하여야 함을 명시하고 있다.⁶⁴⁾

제3조 (b)항은 선박소유자는 용선기간 동안 선급유지 및 제6조(사용과 작업구역)에 명시된 모든 사항에 적합할 수 있도록 선박을 유지함에 있어 상당한 주의의무를 다하여야 할 것을 규정하고 있다.⁶⁵⁾ 동 조항은 NYPE 제2조(인도)⁶⁶⁾ 및 GENTIME⁶⁷⁾ 제11조(선박소유자의 의무)에도 유

date as stated in Box 5 and shall state in such notice the date by which they will be able to deliver the Vessel).

64) SUPPLYTIME 2005 Clause 3(a) :

선박소유자는 본 계약상 선박이 Annex A에 명시된 상세와 선급을 갖추도록 하여야 하며, 선체와 기관은 완벽하게 효율적인 상태로 유지하도록 하여야 한다(The Owners undertake that at the date of delivery under this Charter Party the Vessel shall be of the description and Class as specified in ANNEX A, attached hereto, and a thoroughly efficient state of hull and machinery).

65) SUPPLYTIME 2005 Clause 3(b) :

선박소유자는 용선기간 동안 선급유지 및 본 계약서 제6조에 명시된 모든 사항에 적합할 수 있도록 본선을 유지함에 있어 상당한 주의의무를 다하여야 한다(The Owners shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service stated in Clause 6 throughout the period of this Charter Party).

사한 내용을 명시하고 있듯이, 선박이 손상을 입은 상태에서 인도되어서는 아니 되고, 선박이 계약상에 규정된 조건을 갖추어 바로 영업 또는 작업에 임할 수 있는 상태에서 인도되어야 한다는 것을 규정한 것이다.⁶⁸⁾

선박의 상세한 제원과 명세는 부속서 A에 명시하도록 되어 있다. 그러나 선박의 세부적인 제반사항과 실질적으로 용선자에게 인도되었을 때의 선박의 실질사항이 다른 경우가 빈번하게 문제가 되고 있다.⁶⁹⁾ 특히, 선박의 속도와 연료 소모량 등에 ‘about’과 ‘approximately’라는 불명확한 표현을 쓰는 경우가 대표적인 예이다.

한 가지 주목할 점은 동 조항은 (a)항에 따라 선박의 인도시 선급과 부속서 A에 따르는 선체 및 기기류 전반에 대한 이상이 없어야 하는 것으로 명시되어 있으며, (b)항에 따라 용선기간 중에 선급과 감항성을 유지하도록 명시되어 있다. 즉, (a)항과 (b)항을 엄밀히 구별하여 해석한다면, 용선기간 중에는 감항성을 유지하되, 부속서 A에 따르는 선박의 세부 명세에 대한 결여가 발생하여도 선박소유자에게는 큰 책임이 없다는 것으로 해석될 가능성이 있다. 따라서 용선자는 이러한 점을 고려하여 계약성립 이전에 <표-9>와 같이 표준서식 문구를 수정하거나 추가조항(rider clause)으로 반영한다면 사전에 분쟁발생 가능성을 저감하는데 도움이 될 수 있다.

66) NYPE 1993에서는 “선박을 용선자에게 인도할 때의 선박의 상태는 모든 면에서 통상적인 서비스에 적합하도록 하여 용선자가 원하는 화물의 선적을 위한 준비가 완료되어 있는 상태이어야 한다.”라고 명시되어 있다(오학균·김진권·류동근·김명재, 전게서, 221쪽).

67) BIMCO에서 제정한 건화물 정기용선계약의 대표적인 표준서식으로 원문은 General Time Charter Party 이다.

68) 엄정호, 전게서, 227쪽.

69) 이러한 부실표시의 효과는 그러한 부실표시가 서면에 의한 계약에 구체화되었건 그렇지 않았건 차이가 없다. 즉, 계약의 체결과정에 선박소유자의 진술을 믿고, 그 점을 고려하여 계약을 체결하였으나 선박의 소유자의 표시가 진실하지 아니한 경우에 있어서의 법률효과로 부실표시의 유형에 따라 계약취소권, 손해배상청구권 등이 인정되어야 하는 것이다. 이 경우 사기적인 부실표시 및 과실에 의한 부실표시의 경우는 양자가 모두 인정되고, 선의의 부실표시의 경우에도 선박소유자 측에서 선의임을 입증하지 못하는 경우에는 역시 계약취소권 외에 손해배상책임도 부담하게 된다(이승호, “정기용선계약에 관한 연구”, 성균관대학교 대학원 박사학위논문(2005.08), 79쪽).

<표-9> SUPPLYTIME 2005 제3조 (b)항 수정안

표준서식	수정안
(b) The Owners shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service stated in Clause 6 throughout the period of this Charter Party.	(b) The Owners shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such <u>description and Class as specified in ANN EX “A” attached</u> and in every way fit for the service stated in Clause 6 throughout the period of this Charter Party.

(4) 사용과 작업구역

선박의 용역 수행 범위는 상시 국제법규는 물론 해당수역을 관할하는 국가의 법령에 적법하여야 한다. 관할국가 및 주변국가의 법령 준수와 관련한 의문이 있을 경우 선박소유자와 용선자는 상호 확인하여야 한다. SUPPLYTIME 2005 제6조는 선박의 안전한 사용과 작업구역 및 특별한 작업(무인수중잠수정 운용 및 다이빙 플랫폼으로 사용)에 대한 사항을 정하고 있다.

제6조 (a)항은 선박이 안전한 작업구역에서 운항할 수 있도록 용선자의 의무사항을 규정하고 있다. 선박항해구역은 협회항로제한구역(International Navigating Limits)⁷⁰⁾을 전제로 항상 물위에 떠서 통항할 수 있는(safely afloat) 안전한 해양공사지역 및 항만 등이어야 한다. 그러나 (a)항 후반부 문구⁷¹⁾에 따라 “용선자의 의무는 안전항구를 보증하는 것은 아니며 단순

70) 런던보험자협회(Institute of London Underwriters)에서 제정하여 선박보험약관에 삽입하고 있는 특별약관으로서, 위험이 많은 세계 바다의 일정한 부분을 항행구역에서 제외하고, 이러한 구역에 대해서여서는 추가보험료(additional premium)를 받고 항행을 허가하고 있는데, 이를 협회담보라고 한다. 정기용선계약서에는 당사자 사이에 항행구역을 제한하는 약관을 삽입하여 협회항로제한구역에 대한 취항을 금지하고 있다. 이를 해운업계에서는 보통 Institute Warranty Limits(IWL)이라고 불러왔으나, 2003년 11월 1일부로 International Navigating Limit으로 수정하였다(해운·물류 큰사전 편찬위원회, 「해운·물류 큰사전」(서울: 한국해사문제연구소, 2002), 1399쪽).

71) SUPPLYTIME 2005 Clause 6(a) 중,

히 해당 선박이 용선자 자신의 선박일 경우와 같이 주의를 기울여 안전한 항해 지시를 내리도록 노력한다.”는 상당한 주의의무(due diligence) 수준이다. 따라서 해당 조항 및 제14조의 자손자변 원칙을 고려했을 때 선박소유자는 사실상 용선자를 상대로 안전항 위반책임을 묻기 어려우며 선장은 용선자의 항해명령에 대한 특별한 주의와 사전 점검조치가 필요하다. 이러한 사실은 NYPE 정기용선계약서의 안전항 지정의무 위반을 근거로 용선자를 상대로 미화 1억 3천 8백만 달러의 배상판결을 받아낸 OCEAN VICTORY 좌초사건⁷²⁾과 대조적일 수 있다.⁷³⁾

실무적인 관점에서 볼 때, OSV의 안전한 해양공사작업 해역 및 오프쇼어 유니트간의 항해를 위한 상당한 주의의무 위반에 대한 사항을 사전에 입증하기가 쉽지 않은 경우도 있다. 해양플랜트공사의 특성상 안전성이 검증되지 않은 새로운 유정을 개발하는 경우도 있으며 대부분 거친 해상 환경에 노출되어 있어 OSV 투입을 위한 용선계약체결 이전에 기상상태 및 해저면 등에 대한 충분하고 면밀한 환경분석과 자료수집이 요구된다.

해양플랜트공사작업을 위해서는 해저탐사·작업 수요가 상당히 발생하지만, 과거 용선자 측에서 이러한 작업사항에 대한 사전협의 없이 ROV 작업요구 및 선박을 다이빙 플랫폼으로 사용하고자 하여 종종 문제가 된 점이 있어 SUPPLYTIME 2005 서식에서는 Part I의 Box 18(특별작업)을

용선자는 그러한 항구와 지역 및 오프쇼어 유니트의 안전성에 대해 보증은 하지 않지만, 항상 본선이 자신의 자산처럼 본선의 허용능력, 선박이 사용되는 순수 목적 내에서만 사용될 수 있도록 지시하는데 상당한 주의를 다하여야 한다(Charterers do not warrant the safety of any such port or place or offshore unit but shall exercise due diligence in issuing their orders to the Vessel as if the Vessel were their own property and having regard to her capabilities and the nature of her employment).

72) Gard Marine & Energy Ltd v. China National Chartering Co Ltd [2013] EWHC 2199 : 정기용선 선박 OCEAN VICTORY호가 일본 카시마(KASHIMA)항에서 강풍의 영향으로 좌초되어 선박소유자가 용선자를 상대로 1억 3천 8백만 달러 규모로 안전항 지정의무 위반 클레임을 청구하여 성공하였다. 사건의 주요한 쟁점은 정기용선자의 안전항 배선의무위반이 본선의 전손을 초래한 것인지에 대해 고등법원은 일본 카시마항이 불안전항이 아니라고 판시하였다(한낙현·김애영, “선체용선자에 대한 보험금의 대위구상에 관한 연구 - OCEAN VICTORY호 사건을 중심으로”, 「국제상학」 제31권 제4호, 한국국제상학회(2016.12), 71쪽).

73) 한국선주상호보험, 전게서, 204쪽.

신설하고 동 조항 제6조를 일부 개정하여 사용제한사항을 더욱 명확하게 하였다.⁷⁴⁾

제6조 (b)항은 선박의 작업수행과 관련한 관할 해역당국의 제반 허가 와 면허 취득 사항을 정하고 있다. 선박이 작업지역으로 진입, 작업수행 또는 철수시 용선자는 해역을 관할하는 당국으로부터의 제반 허가 와 면허 취득을 수행하며, 선박소유자는 가능한 모든 방법으로 이를 지원하여 야 한다.⁷⁵⁾

(5) 선장과 선원

SUPPLYTIME 2005 제7조는 선박소유자를 대신할 수 있는 선장의 권 리와 의무 및 용선자의 권리와 의무를 규정하고 있는 조항으로서, NYPE 1993 제8조⁷⁶⁾와 BALTIME 제9조⁷⁷⁾의 내용과 유사하지만, 해양공

74) BIMCO SUPPLYTIME 2005 Explanatory Notes, p.3.

75) 작업 수행과 관련되는 모든 허가 사항은 기본적으로 용선자가 담당하는 것이 원칙이지만, 경우에 따라서 선박소유자가 담당하여야 하는 사항(예컨대, 선원에 대한 신분확인 및 해양공사작업해역 출입허가 등)이 있을 수 있다. 실무적으로는 계약 체결 전, 필요한 모든 허가 와 승인사항을 파악한 뒤 상호 업무범위를 합의한다.

76) NYPE 1993 Clause 8(항해의 수행, Performance of Voyages) :

(a) 선장은 신속하게 항해를 수행하여야 하고, 선원들과 함께 관습상 요구되는 모든 지원을 제공하여야 한다. 선장은 영어에 능통하여야 하며 (선박소유자에 의하여 선장이 선임되었다고 하여도) 용선선박의 사용(운항) 및 대리점에 관하여 용선자의 지시를 따라야 한다. 그리고 용선자는 자신의 위험과 비용으로, 선장의 감독 하에 아래 열거한 것에 국한하지 않고 화물의 선적, 적부, 고르기, 묶기, 고박, 깔개설치, 고박풀기, 양하 및 검수업무를 포함하여 화물취급에 관한 모든 업무를 수행하여야 한다(The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency, and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master).

(b) 만약 용선자가 선장 또는 사관의 행위에 불만스러운 합당한 이유를 가지게 될 경우, 선박소유자는 이와 같은 불만사항을 접수하여 즉시 이를 조사하고 필요하다면 교대시켜야 한다(If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the

사작업에 동원되는 OSV 용선계약의 특징을 담고 있다.

제7조 (a)항 (i)호에 따르면, 용선자는 선박소유자 또는 선박의 선장, 사관 또는 부원에게 초과비용 또는 시간외 근무비용을 지급하여야 하는 어떠한 의무사항 없이 합리적으로 임무수행을 요구할 수 있다.⁷⁸⁾ 요구를 받은 경우 선장은 임무를 신속히 수행하여야 하며, 선박의 허용능력 범위내(within her capabilities)에서 합리적인 서비스를 제공하도록 하여야 한다.⁷⁹⁾ 그리고 용선자는 선장에게 모든 지시사항과 항해지침을 제공하여야 한다.

제7조 (a)항 (ii)호 중, “본 용선계약에 따라 선적한 화물에 대한 선하증권은 발행하지 않는다.”라는 규정은 일반적인 정기용선계약서식에서는 볼 수 없는 SUPPLYTIME만의 특징이라 할 수 있다.⁸⁰⁾

제7조 (d)항에서는 선박의 안전한 운용을 위한 선장의 독점적인 권한

complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments).

77) BALTIME 1939 (as revised 2001) Clause 9(선장, Master) 중,

선장은 모든 항해를 최대한 신속하게 완성하여야 하고, 또한 선박의 선원으로 하여금 관습상의 협력을 제공하여야 한다. 선장은 취항, 대리점 또는 기타의 준비와 관련하여 용선자의 지시를 따라야 한다(The Master shall prosecute all voyages with the utmost despatch and shall render customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be under the orders of the Charterers as regard employment, agency, or other arrangements).

78) BIMCO에서 발간한 SUPPLYTIME 2005 Explanatory Note 5쪽의 해설(Commentary)에 따르면, “약관 제7조 (a)항 (i)호에 따라, 용선자는 선장, 사관 또는 부원에게 시간외 근무비용을 지급하여야 한다.”라고 기술되어 있다. 2018년 11월 28일 BIMCO측에 약관과 해설의 내용이 일치하지 않음을 지적하는 이메일을 발송하여, 2018년 11월 29일 BIMCO의 계약서식(Contract & Clause) 담당 부서장인 Mr. Grant Hunter로부터 다음과 같은 답변을 회신 받았다. “Thank you for your observations. Your point is well made. The error is ours. The explanatory notes are incorrect and we will amend them so that they correctly state that the crew are not entitled to overtime payments under Clause 7”.

79) SUPPLYTIME에서는 ‘선박의 허용능력 범위 내(within her capabilities)’ 합리적인 서비스를 제공토록 명시되어 있어 선박의 사양(예: 예인마력)을 중요한 계약조건의 하나로 다루고 있다.

80) 선하증권 대신 해상운송장(seaway bill)과 같은 간소화된 화물서류(예: BIMCO에서 제정한 GENWAYBILL 양식)의 사용이 추천된다(BIMCO SUPPLYTIME 2005 Explanatory Notes, p.5). 통상적으로 해양플랜트공사 화물운송에 있어 용선자 소유의 화물이 대부분이며 제3자의 소유 화물을 운송하는 경우는 거의 없기 때문에 선하증권의 이용은 사실상 무의미하다.

을 분명하게 명시하고 있다. 선장은 용선자의 지시사항이 합리적이지 않다고 판단하면 이를 거절할 권한이 있다. 그러나 (a)항 (i)호에 따른 용선자의 ‘합리적’ 지시에 대한 판단기준이 모호하다. 이는 곧 양 당사자간에 분쟁이 발생할 수 있는 사항으로써 주로 기상여건이 좋지 않은 상황에서 용선자가 선박에 작업지시를 내리는 경우가 여기에 해당된다. 또한 선장의 운용술과 기량에 따라 용선자의 지시가 ‘합리적’인지 또는 ‘비합리적’인지 상반되는 결과를 나올 수 있다. 이를 해결하기 위한 방법으로 용선자와 선박소유자는 계약체결 전에 ① 기상 및 해상상태의 객관적인 수치에 따른 작업허용기준을 마련하고, ② 유사한 기상여건 하에서의 과거 작업실적을 확보하여 해당 선장의 운용능력을 평가하는 기준으로 삼을 수 있다.

(6) 연료유

SUPPLYTIME 2005 제10조는 연료유와 관련한 조항으로서 BIMCO에서 제정한 컨테이너선박 정기용선계약서식인 BOXTIME 2004의 연료유 관련 약관을 기초로 OSV 용선계약에 적합하도록 일부 내용을 수정하였다.⁸¹⁾

일반적인 정기용선계약과 마찬가지로 연료유는 선박소유자와 용선자에게 각기 중요한 자산일 뿐만 아니라 용선자에게는 용선기간동안 선박운항과 관련하여 수익성과 직결되는 가장 중요한 항목 중의 하나이므로 용선선박의 인도 및 반선시의 연료량 및 가격, 인도 및 반선 전의 급유, 연료의 질(quality)에 대한 보다 명확한 합의가 필요하다.⁸²⁾

Part I의 Box 19 (ii)와 (iii)에 따라 계약당사자는 선박의 인도 및 반선시 선박에 남아 있는 연료유 및 윤활유에 대하여 톤당 단가 책정 및 지불 방법에 대해서 상호 합의할 수 있다. Box 19 (ii)와 (iii)에 별도로 명시하지 않은 경우에는 인도 및 반선 당시 해당 항만의 유류시세에 따라 단

81) BIMCO SUPPLYTIME 2005 Explanatory Notes, p.9.

82) 오학균·김진권·류동근·김명재, 전게서, 223쪽.

가를 책정하는 방법이 일반적이다.

해양플랜트공사작업에 투입되는 OSV는 주로 고가·고품질의 선박용 경유(Marine Gas Oil)를 사용하기 때문에 해당 선박에서 사용하는 품질 이하의 연료유를 공급받게 되는 경우에 선박의 주기관에 큰 문제를 낳을 수 있다. 다른 정기용선계약서식에 비하여 SUPPLYTIME 2005 서식에서는 연료유의 공급에 대한 조항을 보다 세심하게 다루고 있지만, 채취한 시료의 보관기간에 대해서는 특별히 명시된 바가 없기 때문에, BIMCO에서 제정한 정기용선계약의 선박연료유 품질관리약관(BIMCO Bunker Quality Control Clause for Time Chartering)의 ‘연료유 공급 이후부터 90일간 보관’ 규정⁸³⁾을 준용할 필요가 있다.

정기용선계약에 있어 계약당사자는 선박의 속력과 연료소모량에 대한 분쟁에 직면하게 되는 경우가 빈번하다.⁸⁴⁾ 그러나 해양플랜트공사작업에 동원되는 OSV는 장거리 화물운송 보다는 해양플랜트 주변 해역에서 지원작업을 원활하게 수행하여야 하는 목적상 선박에 적합한 사양과 등급의 연료유 공급이 더 주요한 관심사라 할 수 있다. 선박연료유는 선박의 주기관 및 각종 기기에 직접적인 영향을 미치고 있으며, 현재 선박기기 사고의 약 70%가 연료유와 연관되어 있다.⁸⁵⁾ 특히, 2018년 미국 휴스턴,

83) BIMCO Bunker Quality Control Clause for Time Chartering 중,

(4) 인도기일 이후 90일 동안 또는 사전분쟁의 경우에 필요한 모든 기간 동안에 연료유 표본이 선박에 보관되어야 한다. 그리고 선박연료유가 합의된 명세에 적합한지의 여부에 관한 분쟁은 표본에 대한 분석에 의해 해결되거나, 상호 합의된 또 다른 연료분석가에 의해 해결되어야 하는데, 그러한 분석가의 조사결과가 선박연료유명세와의 적합성 여부에 대한 결정적인 증거가 되어야 한다.(The fuel samples shall be retained by the Vessel for 90 (ninety) days after the date of delivery or for whatever period necessary in the case of a prior dispute and any dispute as to whether the bunker fuels conform to the agreed specifications shall be settled by analysis of the samples by (···) or by another mutually agreed fuels analyst whose findings shall be conclusive evidence as to conformity or otherwise with the bunker fuels specifications).

84) 염정호, 전게서, 229쪽.

85) Thompson R.V., “Quality and Reliability applied to the Marine Industry”, presented to the 5th ISME Symposium, Yokohama, Japan(1995), p.1; 최정환·이상일, “선박연료유 공급관련 분쟁해결의 한계 및 대응방안”, 「해사법연구」 제28권 제1호, 한국해사법학회(2016.03), 214쪽.

파나마 및 싱가포르에서 선박연료유를 공급받은 선박 중 100여척 이상에서 기관고장 등 심각한 운항문제가 발생한 사건은 선박연료유 품질의 중요성을 분명하게 보여주었다.⁸⁶⁾

선박에 부적합한 연료유 공급으로 인해 발생하는 어떠한 손실 및 손상에 대해 용선자는 전적으로 책임을 부담하게 된다. 또한 선박소유자는 이로 인하여 발생한 선속 저하, 연료유 소모량 증가 및 시간적인 손실 등 간접적인 결과에 대해서도 책임을 부담하지 아니한다. 다만, 선박소유자는 용선자가 공급한 연료유가 기준에 미달하며, 연료유의 공급으로 인하여 선박에 손해가 발생하였음을 입증하여야 한다. 따라서, 연료유 공급으로 인한 계약당사자간의 분쟁의 소지는 여전히 남아 있다. 전술한 BIMCO의 정기용선계약의 선박연료유 품질관리약관을 용선계약에 삽입하여 선박운용 중에 발생할 수 있는 분쟁에 대한 사전절차를 미리 합의하여 분쟁시 상호간에 불필요한 비용과 시간의 발생을 방지할 수 있을 것이다. 용선자 입장에서는 연료유 공급의무를 가지고 있으나, 대부분 연료유의 품질에 대하여는 연료유 공급업자에 의존하고 있는 것이 현실이기 때문에 연료유 공급계약시 되도록 유리한 조건으로 체결하는 것이 필요하며, 용선계약상 요구되는 연료유 관련 조항이 공급계약에도 반영될 수 있도록 하는 노력이 필요하다.⁸⁷⁾

86) 국제병커산업협회(International Bunker Industry Association : IBIA)에 따르면, 2018년 3월말부터 5월까지 미국 걸프만에서 선박연료유를 공급받은 선박의 상당수에 연료펌프 및 연료필터 고착현상이 발생하였으며, 이러한 문제는 파나마 및 싱가포르까지 확산되어 2018년 7월말까지 100척 이상의 선박이 피해를 입은 것으로 집계되었다. 선박연료유는 국가간 수출입을 통하여 판매되기 때문에 수입 연료에 기관 고장을 야기하는 물질이 포함되었을 가능성이 지적되었다. 기관고장을 일으키는 정확한 원인은 밝혀지지 않은 가운데, 피해선사 중의 하나인 Meadway Shipping사는 싱가포르에서 공급받은 해당 연료유의 샘플을 채취하여 분석한 결과 정상치를 초과하는 폐놀 성분이 함유된 것으로 나타났으며, 미화 2.1백만 달러의 피해가 발생한 것으로 밝혔다(<https://insurancemarine.com/insurance-marine-news/a-hundred-ships-affected-with-bad-fuel-loaded-in-us-gulf-panama-singapore/>, 2019년 4월 30일 검색).

87) 한국선주상호보험, “정기용선에서의 연료유 분쟁에 대한 기술적 대응 방안”, 「해양한국」 제539호, 한국해사문제연구소(2018.08), 101쪽.

2. 선박소유자와 용선자간의 책임관련 약관

(1) 선박소유자의 부담

SUPPLYTIME 2005 제8조는 NYPE 제6조와 유사한 조항으로 일반적으로 정기용선계약서상 선박소유자가 부담하여야 하는 비용을 나열하고 있으며, 선원의 고용과 선박의 관리는 선박소유자의 부담이라는 점이 중요하다. 즉, 선박소유자는 선원들의 급여, 식량, 선박에 대한 보험료, 통상의 마모 또는 정기용선자가 책임을 부담하지 아니하는 사유로 인한 선박손상에 대한 수리비 등 선박의 유지비용을 지급할 의무를 지닌다. 궁극적으로 선박소유자는 감항능력을 지닌 선박을 정기용선자가 용익할 수 있게 할 의무가 있다.⁸⁸⁾

제8조 (b)항에 명시된 “선박의 인도시점에 해당되는 경우, 선박소유자의 비용으로 부속서 A에 명시된 예인 및 앵커핸들링 장비를 설치하여야 한다.”는 규정은 다른 정기용선계약서에서는 볼 수 없는 해양플랜트공사작업에 관련된 사항을 기술하고 있는 점이 특징이다.

(2) 용선자의 부담

SUPPLYTIME 2005 제9조는 NYPE 제7조와 유사한 약관으로 일반적인 정기용선계약서상 용선자가 부담하여야 하는 비용을 나열하고 있다. 용선기간 중에 발생하게 되는 연료비, 항비, 하역비, 도선비 등 실질적인 모든 운항비에 대한 부담이라는 점이 중요하며, 해양플랜트공사작업 특성을 고려한 세부적인 용선자의 비용부담 사항을 명시하고 있다.

특히, 제9조 (c)항에 따라 용선자는 선박의 운항계획을 선박소유자에게 제공하도록 명시하고 있으며, 선박소유자는 해당 해양플랜트 해역에 대

88) 김정은, “정기용선계약상 대내적 법률관계에 관한 연구”, 고려대학교 대학원 석사학위논문 (2017.08), 85쪽.

한 정보⁸⁹⁾를 용선자로부터 제공받아야 한다. 용선기간이 종료되는 시점에 선박소유자는 용선자로부터 제공받았던 모든 관련 자료를 반환하여야 하며 이는 SUPPLYTIME 2005 제33조(기밀유지)의 이행을 위한 것으로 볼 수 있다.

제9조 (f)항과 관련하여, 반입금지품 등에 부과되는 벌금 등의 납부주체가 화물에 기인한 것인지 또는 용선선박의 선원에 의한 밀수행위인지에 따라 용선자 또는 선박소유자로 구분된다. 그러나 동 조항은 자칫 선박소유자에게 유리한 면으로 해석될 가능성이 높다. 밀수의 경우 주로 해당 선박의 구조에 익숙한 선원들에 의해 행하여질 가능성이 크지만, 선원이 밀반입에 관련되어 있음을 입증하여야 하는 주체가 용선자가 될 수 있기 때문이다.⁹⁰⁾

한편, SUPPLYTIME 89 및 2005에서 운할유의 공급은 용선자의 부담으로 되어 있지만, SUPPLYTIME 2017에서는 선박소유자가 부담하는 것으로 개정되었다.

(3) 용선료의 지급

정기용선자는 선박이용의 대가로 용선료를 선박소유자에게 지급하여야 하는데 이는 정기용선자의 가장 중요한 의무이다. SUPPLYTIME 2005 제13조(용선료 지급중단)의 사유에 해당되거나 선박소유자의 의무가 면제된 경우를 제외하고 필수적으로 부담하여야 하는 절대적 의무이다.

SUPPLYTIME 2005 제12조는 용선료의 지급시기, 방법, 조정 등에 대해 상세하게 규정하고 있다. 정기용선자는 지급기일에 당사자간의 상호 합의된 통화로서 선박소유자에게 용선료를 지급하고 규칙적으로 선박소

89) 해저에 매설되어 있는 파이프 및 케이블 위치도, 오프쇼어 유니트간 통신·보고방법, 유전 설비의 위험반경내 금지행위 등 선박과 오프쇼어 유니트의 안전확보를 위한 각종 자료 등이 해당될 수 있다.

90) 엄정호, 전게서, 344쪽.

유자에게 용선료를 지급할 의무가 있음을 규정하고 있다.

용선료 지급은 선박소유자와 용선자가 용선계약을 유지시키기 위한 조건 중 가장 절대적인 사항이기 때문에 용선자가 용선료를 지급기일내에 지급하지 않으면 선박소유자는 선박을 철수시키고 용선계약을 종료시킬 권리를 가지고 있다.

제12조 (c)항과 관련하여, 용선계약을 체결하여 실제 선박의 사용이 개시된 이후, 선박이 투입되는 해양플랜트공사의 발주처 또는 해당국 정부에서 새로운 규정을 제정하거나 기존 규정을 개정하는 경우 선박운항·선원배승에 직·간접으로 영향을 미치는 경우가 있을 수 있다. 예컨대, 해양플랜트공사 작업구역에 선박이 진입하고자 하는 경우 기존에 없었던 추가적인 선박검사와 설비가 요구되는 경우, 계약당사자간에 별도의 합의한 사항이 없었다면 용선자의 비용부담으로 변경된 요구조건을 준비하여야 한다. 이러한 주요한 변경사항들은 반드시 문서화된 상태로 합의가 이루어져야 향후 분쟁을 방지할 수 있다.

한편, SUPPLYTIME 2005의 용선료 조항의 특징은 제12조 (c)항과 같이 계약체결 후 용선자의 요구사항 변동 또는 선박·선원 및 계약수행과 관련된 정부규정들이 변경되어 선박소유자의 비용이 증가하는 경우 그 비용증가에 따른 용선료 조정이 가능하다는 것이다.⁹¹⁾

제12조 (f)항 (i)호⁹²⁾는 SUPPLYTIME 89에는 규정되어 있지 않았으나

91) 한국선주상호보험, 전제서, 203쪽.

92) SUPPLYTIME 2005 Clause 12(f)(i) :

지급만기일까지 용선료를 지불하지 않은 경우, 선박소유자는 용선자에게 미지급된 사항을 서면통보하여야 하며 또한 용선료 지급 완료시까지 본 용선계약상 선박소유자가 이행하여야 할 의무사항의 일부 또는 전부의 수행을 중지할 수 있다. 이 조항에 따라 일시 중지된 기간은 용선기간으로 유지되어야 한다. 선박소유자가 동 조항에 따라 이행을 중지할 수 있는 권한은 본 계약상 선박소유자가 가질 수 있는 어떠한 다른 권리를 침해하지 않는다(Where there is a failure to pay Hire by the due date, the Owners shall notify the Charterers in writing of such failure and further may also suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party until such times as all the Hire due to the Owners under the Charter Party has been received by the Owners. Throughout any period of suspended performance under this Clause, the Vessel is to be and shall remain on Hire. The Owners' right to suspend performance under this

SUPPLYTIME 2005에 신설된 조항으로 선박소유자가 지급만기일까지 용선료를 지급받지 못한 경우 선박의 업무수행을 전부 또는 일시적으로 중단할 권리를 가지게 되는 매우 중요한 내용을 담고 있다. 전통적인 정기용선계약에 의하면 용선료를 지급받지 못할 경우 선박소유자는 선박을 완전히 철수시키는 권한을 가지게 되는 것이 일반적이지만, SUPPLYTIME 2005에서는 용선기간은 정상적으로 유지되고 있는 가운데 선박소유자의 이행사항 중 일부의 서비스를 중단하거나 일정기간 철수할 수 있는 권한을 부여하여 보다 유연한 방법으로 용선료의 정상적인 지급을 독촉할 수 있게 되었다.⁹³⁾

제12조 (f)항 (ii)호는 선박소유자가 실질적으로 선박을 철수하기 전에 용선자에게 유예기간(grace period)을 부여하는 사항이다. 이는 용선자측의 고의가 아닌 불가피한 사정이 있어 용선료의 지급이 지연된 경우 이를 인정하고 선박소유자의 권리남용을 방지하기 위함이다. 약관상 동 유예기간을 '5일'로 정하여 명시하고 있지만 이 기간은 상호 합의하여 달리 정할 수 있다. 다만, 계약서 양식의 관점에서 동 기간에 대한 상호 합의가 더욱 용이하도록 Part I에 제12조 (f)항과 관련되는 Box를 신설하는 방안을 제안한다.

(4) 용선료의 지급중단

정기용선계약에서 정기용선자는 수익을 위해 선박을 용선하므로 선박은 정기용선자가 기대하는 만큼의 감항능력이 있어야 한다. 정기용선기간 중에 정기용선자의 책임이 아닌 사유로 인하여 선박이 일시적으로 가동력을 상실하여 정기용선자가 선박을 사용 및 수익할 수 없게 된 경우에는 선박의 이용이 중단되고 이 기간 동안은 용선료의 지급이 중단

Clause shall be without prejudice to any other rights they may have under this Charter Party).

93) Simon Rainey, *op. cit.*, p.254.

(off-hire)된다.⁹⁴⁾

SUPPLYTIME 2005 제13조는 용선료를 지급중단할 수 있는 사유에 대하여 다루고 있다. 이 중 (a)항의 ‘기계고장’과 관련하여 양 당사자간에 고장의 범위에 대한 분쟁의 소지가 있어 실무에서는 선박 가동력 상실의 경우 용선료 지급이 중단되는 사유를 상세화하여 용선계약에 반영하고 있다. 예컨대, 선박에는 수많은 기기가 설치되어 있으나 모든 기기가 선박의 운항이나 작업에 직접적으로 영향을 주는 사항은 아니다. 따라서, 양 당사자는 용선선박의 운항·작업 여부를 결정짓는 주요 기기를 나열하여 선박의 실제 작업 기여도를 고려한 용선료의 감액율을 정하는 것이 합리적이다.⁹⁵⁾

제13조 (b)항은 선박작업 불가에 대한 선박소유자의 책임제한사항에 대하여 “어떠한 원인일지라도 선박의 작업불가로 인하여 용선자가 입은 어떠한 손실, 손상 또는 지체에 대한 선박소유자의 책임은 용선료의 지급 정지로 한정한다. 다만, 제11조 (a)항 (iii)호에 의한 경우는 그러하지 아니한다.”라고 규정하고 있다. 그러나 ‘어떠한 원인일지라도(by any cause whatsoever)’라는 표현은 넓은 원인을 내포하고 있다. 이는 선박소유자의 고의 또는 태만에 기인한 선박의 작업불가 사항도 포함할 수 있기 때문에 실무상 용선자의 입장에서는 계약성립 이전 동 표준서식 문구를 수정하여 선박소유자의 책임제한사항에 대응할 필요성이 있다. 따라서, ‘by any cause whatsoever’의 문구에 추가하여 ‘except the negligence of the Owners’를 삽입하는 내용의 수정안 또는 추가조항(rider clause)안을 제시한다. 그러나 선박소유자의 행위가 고의 또는 태만에 기인하였는지 용선자가 증명해내야 하는 한계가 있다.

94) 정혜진, “정기용선자의 채용선계약상 책임에 관한 연구”, 중앙대학교 글로벌인적자원개발 대학원 석사학위논문(2013.02), 41쪽.

95) 예컨대, AHTS의 핵심장비인 예인 윈치(Tow Winch) 사용불가는 용선료 지급중단 100%, 2기의 발전기 중 1기 사용불가는 용선료 지급중단 50% 등과 같이 감액율을 상호 합의할 수 있다.

<표-10> SUPPLYTIME 2005 제13조 (b)항 수정안

표준서식	수정안
(b) Liability for Vessel not Working. - The Owners' liability for any loss, damage or delay sustained by the Charterers as a result of the Vessel being prevented from working by any cause whatsoever shall be limited to suspension of hire, except as provided in Clause 11(a)(iii).	(b) Liability for Vessel not Working. - The Owners' liability for any loss, damage or delay sustained by the Charterers as a result of the Vessel being prevented from working by any cause whatsoever <u>except the negligence of the Owners'</u> shall be limited to suspension of hire, except as provided in Clause 11(a)(iii).

SUPPLYTIME 역시 NYPE나 SHELLTIME과 유사하게 선체의 결함 및 선원의 부족 등으로 선박의 작업이 제한되는 경우, 해당 시간에 대한 용선료는 지급중단으로 처리된다. 그러나 (a)항 각호⁹⁶⁾에 따라 용선자의 위험화물운송 과정에서 발생하는 시간손실, 검역과 관련된 시간손실, 용선자의 특별한 위험으로 인하여 이로(deviation)하는 경우, 악천후로 인하여 화물에 손상이 발생하는 경우의 시간손실, 유빙에 의한 사고로 시간손실이 발생한 경우에는 용선료의 지급중단이 인정되지 않는다. 한편, (b)항에서는 용선자의 시간손실보상은 용선료의 지급중단으로만 제한되며, 별도의 결과손에 대한 손해배상은 불가하다고 명시된 점에 유의하여야 한다.⁹⁷⁾

96) (i) 약관 제6조 (c)항 (iii)호와 (iv)호에 언급된 화물의 운송.

(ii) 검역 또는 검역의 위험(단, 용선자의 동의 또는 지시없이 선박의 사용과는 무관한 감염된 지역의 육지와 소통한 선장 또는 선원에 의해 발생한 경우 제외).

(iii) 계약의무로부터의 이로 또는 용선자의 요청으로 인해 비정상적인 위험에 노출시.

(iv) 악천후, 저수심 지역 항해, 강, 장애물이 있는 항만, 화물사고로 항구 또는 묘박지에서 지체로 인하여 발생한 비용은 용선자 부담.

(v) 유빙에 의한 제체 또는 손상.

(vi) 용선자 및 그의 대리인 등에 의한 행위 또는 태만.

97) BIMCO SUPPLYTIME 2005 Explanatory Notes, p.14.

(5) 책임과 배상

NYPE 1993 제26조는 “선박소유자는 용선선박의 항해, 도선과 예항행위, 보험, 선원 기타 일체의 사항에 대하여 자기의 계산으로 항해하는 경우와 동일한 책임을 진다.”고 규정되어 있다. 그리고 제21조는 “이 용선기간 중에 천재, 적, 화재, 군주, 지배자 및 인민에 의한 억류, 해상, 강, 기계, 보일러 및 항해의 모든 위험 및 사고 그리고 항해과실에 관하여 계약당사자 상호 사이에서는 면책이다.”라는 면책약관을 두고 있다.

BALTIME 제12조는 선박의 인도지연, 선적화물의 멸실이나 손상에 대한 선박소유자의 책임을 명시하고 있고, 선박 또는 선박소유자에게 입힌 손실이나 손해에 대한 정기용선자의 책임을 규정하고 있다.

반면, SUPPLYTIME 2005 제14조(책임과 배상)는 위에서 언급한 NYPE 및 BALTIME의 면책약관을 부정하는 것으로 여겨질 수 있으며, SUPPLYTIME 서식에서 가장 핵심이 되며 큰 특징을 갖는 조항이라 할 수 있다.⁹⁸⁾ 왜냐하면 해양플랜트 공사지원을 목적으로 용선기간 중 발생한 인명 및 물적 피해에 대해서 서로의 책임을 묻지 않고 각자의 손해는 각자가 처리하는 자손자변의 원칙을 포함하기 때문이다. 당사자간의 책임과 권리에 따르는 법적 쟁점과 자손자변의 원칙에 대해서는 본 논문 제4장에서 상세히 다루기로 한다.

한편, 보통의 용선계약 실무상 ‘히말라야 약관’⁹⁹⁾을 선하증권에 포함하고 있으나, SUPPLYTIME 2005에서는 제14조 (e)항에 동 약관을 반영하였다.

98) 한국선주상호보험, 전게서, 203쪽.

99) 오늘날 해상운송계약은 반드시 그 계약의 이행보조자가 필요한 실정이다. 문제는 계약불이행이나 손해배상의 문제가 발생했을 때 운송인은 면책되거나 책임제한을 받게 되는 경우가 대부분이다. 이러한 경우 선하증권에 “그 계약의 이행보조자(예컨대, 터미널운영자, 창고업자 등)에게도 운송인과 동일한 항변사유나 책임제한을 주장할 수 있다.”는 취지의 이른바 ‘히말라야 약관’을 삽입한다. 이 규정은 해상운송의 오랜 상사관습임을 지나 위 약관의 내용을 대부분의 나라에서 입법화하여 이행보조자를 보호하고 있다. 우리 대법원도 히말라야 약관의 효력을 인정하는 태도를 보이고 있다. - 대법원 2007.4.27. 선고. 2007다4943 판결(고명규, “해상운송에서의 히말라야 약관에 관한 고찰”, 「법학연구」 제34권(2009.05), 273-274쪽).

(6) 대체선박의 제공

NYPE나 BALTIME 등의 정기용선계약서식에는 약관상 ‘대체선박 제공’의 내용이 명시되어 있지 않지만, OSV의 용선을 다루는 SUPPLYTIME, TOWCON 및 HEAVYCON 등에서는 이와 관련된 개별적인 약관이 존재하고 있는 것이 특징이라 할 수 있다. SUPPLYTIME 2005 제21조는 “선박소유자는 용선자의 사전 승인(다만, 불합리하게 거절되어서는 안됨)을 조건으로 선박의 인도 전이든 용선기간 중이든 불문하고 언제든지 대체선박을 제공할 수 있다.”고 규정하고 있다.

해양플랜트 지원작업에 있어서 대체선박 제공에 대한 문제로 용선자와 선박소유자간에 갈등이 발생할 수 있다. 통상적으로 해양플랜트공사 착수 이전에 길게는 수년 전, 짧게는 몇 개월 전부터 선박의 적합성 설계 검토 및 선박검사를 수행하며 필요한 경우 선박 개조작업 등을 진행하게 된다. 최종적으로는 이러한 진행사항에 대하여 발주처 및 해상보험조사기관(또는 조사관)(Marine Warranty Surveyor : MWS)¹⁰⁰⁾의 승인을 받아야만 선박이 해당 해양플랜트 작업지원에 이용될 수 있다. 위 사항은 대부분 용선자가 주관하여 진행한다. 용선자가 많은 노력과 비용을 들여 선박의 사용승인을 득한 이후, 갑작스런 선박소유자의 대체선박 투입 제안은 새로운 분쟁을 야기할 수 있다. 따라서, 용선자 입장에서는 위 약관 중 ‘선박의 인도 전이든 용선기간 중이든 언제든지’라는 문구를 삭제하고 불가피한 경우 대체선박 투입을 검토할 수 있는 최소한의 기간과 선박소유자에게 부과할 수 있는 일종의 벌칙(penalty) 등을 합의하여 계약서에 반영하는 사례도 있다.¹⁰¹⁾

100) 해상보험조사관은 보험기간 중에 발생하는 보험사고와 관련하여 피보험자가 객관적이고 독립적인 위치에서 보험증권에 포함된 보험약관을 위반했는지 여부를 검증하도록 고용된 자를 말한다(이창희, “해양플랜트공사보험약관에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2014.02), 10쪽).

101) 대체선박 제공과 관련한 합의 문구의 예시로서, “선박의 인도 10개월 이내 대체선박을 제공하고자 하는 경우 용선자가 선박소유자에게 선박 적합성 설계관련 비용으로 미화 10만 달러를 청구할 수 있다.”를 계약서상 반영하고자 하는 경우는 아래와 같다.

(7) 계약의 조기해지

일반적으로 정기용선기간은 정기용선자가 선박소유자로부터 선박을 인도받는 시점부터 선박소유자에게 반선하는 시점까지의 기간에서 지급정지기간을 제외한 기간을 말한다.¹⁰²⁾ 정기용선기간을 초과 또는 단축하여 반선하는 것이 인정되는 경우에 그 초과 또는 단축된 기간을 허용기간(margin)이라 하며, 정기용선자에게 허용기간이 인정되는가의 여부, 허용기간이 인정되는 경우에 그 인정범위, 허용기간에 대하여 지급되어야 할 용선료의 결정기준 등은 정기용선기간을 정하는 사용문언에 따라 각기 다르게 결정된다.¹⁰³⁾

SUPPLYTIME은 양 당사자간에 약정한 용선기간 만료 후 용선연장기간(Extension of period of hire)에 대한 선택적 약관이 있으며, 용선자가 반선을 하고자 하는 경우에는 예정하는 반선일로부터 합의된 최소 사전통보기간을 준수하여 선박소유자에게 통보하도록 하고 있다.

특히, SUPPLYTIME 2005 제31조는 계약을 조기에 해지할 수 있는 구체적인 사항과 절차를 명시하고 있는데 이 역시 다른 일반적인 정기용선계약 서식에서는 볼 수 없는 특징이며, 동 약관에 대한 법적 쟁점은 본 논문 제4장에서 상세히 다루기로 한다.

“In case of substitution of the vessel or barge 10 month before scheduled delivery date, Charterer’s engineering costs will not be charged back to Owners, but otherwise, USD 100,000 per shipment will be charged back to Owners by Charterers.”

102) 엄정호, 전게서, 347쪽.

103) 김동훈, “정기용선기간과 최종항해”, 『한국해법학회지』 제10권 제1호, 한국해법학회(1988.11), 104쪽.

3. 기타 약관

(1) 인명 및 해난구조

NYPE와 BALTIME 등의 정기용선계약서식에서는 용선선박이 해난구조(salvage) 작업에 투입되어 얻은 이익을 선박소유자와 용선자간에 분배할 수 있도록 정한 약관이 존재한다. SUPPLYTIME 2005의 경우 제18조에 인명 및 해난구조 작업과 관련하여 보다 구체적인 절차가 마련되어 있으며, 해난구조 등으로 인한 이익의 분배 및 책임관계가 상세하게 명시되어 있는 것이 특징이다.

동 약관의 제정배경을 검토하자면, 원양을 항해할 수 있는 큰 규모의 해난구조용 선박이 해양플랜트 지원선박으로 사용되는 경우가 많으며, 이러한 선박이 작업구역 근처에서 인양구조작업에 투입될 수 있는 가능성을 열어두고자 하는 것으로 판단된다. 대개 해난구조의 경우는 상업적으로 상당한 이익을 낼 수 있는 기회이기 때문에, 선박의 운항권리를 가지고 있는 용선자와 그 수익을 배분하여 용선자와 선박소유자간에 상호 이익을 도모할 수 있는 전략적인 조항이라 할 수 있다.

동 약관에서 주목할 사항으로서 첫째, 인명구조를 목적으로 하는 경우에는 선박소유자가 용선자에게 사전 통보없이 이로할 수 있으며, 용선기간의 중단도 없다. 둘째, 단순히 해난구조를 목적으로 하는 경우라면 선박소유자는 우선 용선자로부터 이로에 대한 동의를 구하여야 하며, 이로를 시작한 시점부터 다시 용선서비스를 재개할 때까지의 용선료의 지급이 중단된다.

(2) 분쟁해결

당사자들이 용선계약의 준거법 및 정기용선계약 하에서 발생하는 분쟁

의 해결방법에 대하여 합의하는 것이 필수적이다. 용선계약에서 분쟁해결 약관이라 함은 통상적으로 양 당사자 사이의 계약내용에 대한 분쟁이 발생하였을 때 어느 나라에서 어느 나라의 법을 가지고 해결할 것인가 하는 국제사법적 해결에 관한 내용을 정한다. 즉, 전자는 재판관할권에 대한 문제이고, 후자는 준거법에 대한 문제이다.¹⁰⁴⁾

SUPPLYTIME 2005 제34조에서 열거한 항의 순서대로 (a) 영국법/런던 중재, (b) 미국법/뉴욕중재, (c) 당사자간의 합의지법/중재 중 당사자가 선택할 수 있도록 되어 있다. Part I의 Box 34(분쟁해결)란을 별도로 기재하지 않는다면, (a) 영국법/런던중재가 적용되게 된다. 해당 관할지는 당사자간에 편리한 곳으로 정할 수 있으나, 준거법을 선택할 때 일부국가에서 자손자변 조항이 불공정한 조항으로 간주되어 그 효력이 제한될 수 있는 점이 고려되어야 하겠다.¹⁰⁵⁾

특히, SUPPLYTIME 2005는 다른 정기용선계약서식에서는 찾아 볼 수 없는 ‘조정(mediation)’에 대한 조항을 두고 있다. 조정이란 분쟁 당사자 사이에 제3자가 중개하여 화해에 이르도록 함으로써 분쟁의 해결을 도모하는 제도로 알선·중개·중재와 마찬가지로 재판에 의하지 않고 당사자간의 분쟁해결을 도모하는 제도이다. 이는 조정이 가지는 실질적 효력이 중재와 같다 할 수 있고 중재보다 비용과 시간적인 측면을 절약할 수 있는 방안으로 인식되기 때문에 기회를 제공하는 측면에서 이 조항을 두고 있다.¹⁰⁶⁾

104) 홍성화·이창희, 전게서, 185-186쪽.

105) 미국연방법에서는 일부 중과실에 기인한 손해일 경우 그 자손자변 조항의 효력이 부정된 판례가 존재하며, 일부 주, 특히 해양유전개발이 활발한 텍사스와 루지애나주에서는 주법을 통해서 자손자변 조항이 유효하기 위해서는 명확한 단어의 사용 등 추가적인 조건들이 요구된다(한국선주상호보험, 전게서, 204쪽).

106) 홍성화·이창희, 전게서, 189쪽.

제4장 SUPPLYTIME 2005 정기용선 표준계약서식의 주요 법적 쟁점

제1절 선박소유자와 용선자간의 책임과 권리

1. 선박소유자의 책임과 권리

(1) 선박소유자의 책임

정기용선계약은 용선자가 선박소유자로부터 일정기간 선박을 빌려서 용익하고 그 대가로 용선료를 지불할 것을 약속하는 계약이다. 따라서 정기용선자의 용익권은 선박소유자가 용선서비스를 합리적으로 이행할 감항성을 포함하여 충분한 성능을 가진 특정 선박을 제공한다는 것을 그 전제요건으로 하며, 선박소유자는 용선기간 동안 중단 없이 선박의 감항성과 이러한 성능을 유지할 의무를 부담하고 있다.¹⁰⁷⁾ SUPPLYTIME 2005 서식에서 명시하는 선박소유자의 주요 책임약관은 다음과 같다.

첫째, Part II 제8조(선박소유자의 부담)는 선원의 임금과 기타 경비 및 선박의 정비와 수리에 대한 내용을 규정하고 있다. 해양플랜트 작업해역의 거친 해상환경에 24시간 물리적인 작업에 임하여야 하는 환경에서 선박과 선원의 자질 문제는 용선자에게 있어 가장 중요한 요소이기 때문에 용선의 여부를 결정짓는 핵심사항이 될 수 있다. 따라서, 선박소유자의 가장 큰 책임은 양질의 선박과 선원이 용선기간 중에 문제없이 계약된 서비스를 제공할 수 있도록 하는 것이다.

둘째, 선박소유자는 약정 용선기간을 준수하여야 한다. 용선기간은 Part I Box 9(용선기간)와 Part II 제1조(용선기간)에, 기간연장에 대한 사항은 Part I Box 10(용선기간의 연장)에 명시된다. 용선기간을 명시하는

107) 오학균 · 김진권 · 류동근 · 김명재, 전게서, 232쪽.

방법으로는 보통 일수로 표기하나 ‘작업 종료시까지’라는 문구를 택하는 경우도 있다. 후자의 경우 작업 공정상 여러 변수로 인해 정확한 종료일을 예상하기 어려우므로 선박소유자는 정확한 일수를 표기하는 방법을 선호한다.

셋째, 선박소유자는 Part I Box 7(인도 항만 또는 장소)에 따라 약정한 장소와 날짜에 맞추어 동원을 차질없이 완료하여야 한다. 이 때 선박은 화물이 없는 공선상태이어야 한다. 반대로, Part I Box 8(반선 항만 또는 장소)에 따라 선박을 철수하여야 한다. 철수 시점은 계약의 만료 또는 용선자의 조기종료 요청에 의한다.

넷째, 선박소유자는 부속서 A에 첨부되는 선박의 제원정보에 따라 장비와 기능을 유지하여야 한다. 정기적인 보수정비를 통해 모든 장비가 고장 없이 작동되어야 한다.

다섯째, 선박의 약정 연료 소모량을 유지하여야 한다. 항해용선의 경우에는 선박소유자가 직접 연료를 공급하기 때문에 분쟁의 소지가 없지만, 정기용선계약에 있어서는 용선자가 연료를 공급하기 때문에 명시된 연료 소모량 대비 과도하게 연료를 소비하게 되면 계약이행위반으로 선박소유자를 상대로 손해배상(claim)을 제기할 수 있다.

(2) 선박소유자의 권리

SUPPLYTIME 2005 약관상 선박소유자가 갖게 되는 주요 권리사항은 다음과 같다.

첫째, 선박소유자는 용선료를 지급받지 못하는 경우 계약 상대방으로부터 선박을 철수시킬 권리가 있다. Part II 제12조 (f)항에 따라 철수통보 등은 반드시 지정된 기일을 준수하여 서면으로 이루어져야 한다.

둘째, Part II 제21조에 따라 선박소유자는 대체선박을 제공할 권리가 있다. 이 조항은 현실적으로 선박소유자와 용선자간에 잦은 분쟁을 발생

시킬 수 있는 약관 중의 하나이다. 기 약정한 선박의 동원날짜가 임박하였거나 용선을 개시하여 작업에 투입된 이후 선박소유자의 사정으로 인해 선박을 대체 투입하고자 한다면, 해당 공사 발주처의 승인과정과 각종 선박검사 등에 소요되는 시간으로 인해 작업공정에 큰 지장을 초래하게 될 것이며, 이는 곧 용선자의 금전적 손실로 귀결되기 때문에 용선자의 사전 승인을 쉽게 받기는 어렵다. 이와는 반대로, 용선자가 선박성능에 만족스럽지 못한 경우 선박소유자에게 대체선박의 제공을 요청하는 경우도 있다.

2. 용선자의 책임과 권리

(1) 용선자의 책임

SUPPLYTIME 2005 약관상 용선자의 책임과 관련되는 사항은 주로 용선료 등 비용지급, 안전항해에 대한 내용이라 할 수 있으며, 이에 대한 주요내용은 다음과 같다.

첫째, 용선자의 가장 큰 책임사항은 용선료 지급이다. 용선료 지급 의무는 Part I Box 20(용선료)와 Box 21(용선연장료) 및 Part II 제12조에 기술되어 있다. 용선기간 동안 정기적으로 지급하는 용선료 이외에, 선박의 동원과 철수에 필요한 비용을 양 당사자간에 합의한 경우에는 Part I Box 12(동원비용)와 Part II 제2조 (b)항 (i)호에 따라 동원비를, Part I Box 15(철수비용)와 Part II 제2조 (e)항 및 제31조 (a)항에 따라 철수비를 지급한다. 용선료를 지급하여야 하는 때와 방법은 Part I Box 22(용선료 및 기타 비용의 청구), Box 23(지급), Box 26(감사(audit) 최장기간) 그리고 Part II 제12조에 따른다. 용선자가 부담하는 가장 큰 책임사항은 용선료의 지급임을 강조한다. 왜냐하면 약정한 용선료 지급을 이행하지 않을 경우, 선박소유자는 선박을 철수시킬 수 있으며, 지급이 지연될 경우

손해배상(claim)을 제기할 수 있기 때문이다.

둘째, 용선자는 용선기간동안 용선선박에 사용이 적합한 품질의 연료를 공급하여야 한다. SUPPLYTIME 2005는 약관 제10조(연료유)에 연료 공급작업 및 샘플채취, 품질 및 책임, 유류시험, 품질등급 등에 대한 사항을 자세히 다루고 있다. OSV 정기용선계약에서 용선기간 중 연료유의 공급은 용선자의 부담사항이므로, 연료유의 품질문제로 인한 분쟁이 빈번히 발생한다. 따라서, 연료유 공급 이전에 연료공급자로부터 공급예정인 샘플을 사전에 채취하여 분석한다면 분쟁의 소지를 낮출 수 있다.

셋째, 선원의 생명과 선박의 재산보호를 위하여 정기용선자는 안전한 항해의무를 지닌다. 약관 제6조(사용과 작업구역)에 따라, 안전항 지정의무, 제한구역의 항해금지의무, 적법한 운송물의 선적의무 및 별도의 합의가 없는 한 선박을 ROV 운용에 사용할 수 없으며 또한 다이빙 플랫폼 용도로 사용할 수 없는 점을 준수하여야 한다.

(2) 용선자의 권리

첫째, 용선자는 선박을 오프-하이어(off-hire) 즉, 용선료 지급을 중단할 수 있는 매우 강한 권한을 가진다. 용선한 선박이 계약의 내용에 따라 정상적으로 가동되는 경우 용선자는 용선료를 제때 지급하기만 하면 된다. 그러나 선박이 계약의 내용을 이행하지 못하는 경우 Part II 제13조(지급 정지)에 따라 용선자에 의해 용선료의 지급이 정지될 수 있다.

해양플랜트공사에는 다양한 선종과 여러 척의 선박이 투입되지만, 개별 선박의 임무는 막중하다. 해양플랜트 지원선박 한 척의 작은 고장으로 인한 공사 전체의 작업지연은 발주처와 용선자 등 공사 참여자에게 천문학적인 금전적 손실을 초래할 수 있기 때문이다.¹⁰⁸⁾ 반면, SUPPLYTIME 2005

108) 예컨대, 해양플랜트를 운송·설치하는 반잠수식 운송선 1척의 일 사용료를 USD 200,000, AHT 3척의 일 사용료 USD 24,000(척당 USD 8,000) 및 고용한 인부와 장비 등(약 USD 100,000)을 가정했을 경우 작업 지연 1일로 인해 발생할 수 있는 손실금

약관 제14조 (c)항에 따라 선박의 작업불가로 인해 용선자가 입게 되는 간접적인 손해에 대하여 선박소유자의 책임은 제한된다.

둘째, 용선자는 용선계약 종료 이전에, 해당되는 경우 계약을 조기에 해지할 수 있다. 다만, 남은 용선기간에 대하여 용선자는 선박소유자에게 약정한 보상의무가 있다.

위의 용선료 지급중단과 조기계약해지와 관련한 쟁점사항은 본 장 제3절에서 다시 상세히 논하고자 한다.

3. 판례 및 시사점

(1) Sly Fox호 사건의 판례¹⁰⁹⁾ 검토

1) 사실관계

1998년 11월 선박소유자(Tidewater Marine)와 용선자(Transatlantic Lines)는 SUPPLYTIME 89 표준서식을 일부 수정하여 Sly Fox호에 대하여 1년간의 정기용선계약을 체결하였다. 동 선박은 본래 플랫폼지원선박(PSV)이지만 북대서양을 횡단하여 컨테이너를 운송하고자 선박 보강 작업 등이 이루어졌다. 선박소유자는 SUPPLYTIME 89 표준서식의 부속서 A를 대체하기 위하여 영업용으로 배포하는 선박명세서를 첨부하였으며, 동 부속서에 ‘항해 평균속력 12노트, 연료소모량 시간당 95갤런’이 명시되어 있었다.

용선계약기간이 종료될 무렵, 용선자는 부속서 A에 기술된 선박의 속력과 연료소모량이 실제에 미치지 못하였다는 이유로 속력 관련 미화 156,817.5 달러, 연료소모량 관련 미화 75,247.5 달러를 용선료에서 공제하여

은 USD 324,000(한화 약 3억 5천만원) 이상이 될 것이다.

109) Transatlantic Lines, LLC v. Tidewater Marine, Inc. [2004] USA Society of Maritime Arbitrators of New York, No. 3834.

지급하였으며, 선박소유자는 계약위반 사항이 전혀 없음을 주장하였다.

2) 쟁점

용선자는 SUPPLYTIME 89 표준서식상 부속서 A를 대체하여 제공한 선박명세서에 명시된 선박의 속력과 연료소모량은 선박소유자가 유지하여야 하는 기본적인 의무사항이기 때문에 기재사항에 오류가 있다하더라도 선박소유자가 책임을 져야 한다고 주장했다. 반면에, 선박소유자는 첨부한 선박명세서는 단순히 영업목적으로 제작한 참고사항에 지나지 않으며, 북대서양을 횡단하기 위해 수행한 보강작업 이전상태의 속력과 연료소모량을 명시한 것이라 반박하였다. 즉, SUPPLYTIME 89의 부속서 A를 대체하여 선박소유자가 제공한 선박명세서상의 평균속력과 연료소모량에 대하여 선박소유자가 용선기간 중 담보하여야 하는지가 쟁점이 되었다.

3) 판결내용

중재원은 선박소유자가 제공하여 용선계약서의 일부를 구성완료한 선박명세서에 명시되어 있는 평균속력과 연료소모량을 유지할 의무가 있음을 결론내렸다. 선박명세서상 명시된 내용에 모호성이 있다고 할지라도 합의된 용선계약서식은 모든 측면에서 효력이 발생되어야 할 것이며, 선박소유자는 다음과 같은 사항에 대하여 사전에 명확한 의사를 전달하지 않았기 때문이다.

첫째, 선박소유자는 첨부된 선박명세서가 북대서양 횡단을 위해 이루어진 보강작업 이전상태의 선박평균 속력과 연료소모량 기준임을 밝히지 않았다. 둘째, 선박명세서는 영업목적의 단순한 참고사항임을 사전에 통보하지 않았으며 또한 용선이 개시될 당시를 기준으로 선박속력과 연료소모량을 제시하지 않았다.

중재원이 선박의 실제 성능을 재검사한 결과, 실제로 선박은 양호한 기상조건에서 평균적으로 11.99노트의 속력을 유지하였으며, 시간당 연료 소모량은 121갤런인 것으로 나타났다. 따라서, 중재원은 선박속력 관련 용선자가 공제한 미화 156,817.5 달러는 인정하지 아니하였으며, 연료소모량 관련 공제한 미화 75,247.5 달러 중에서 60,453 달러를 공제가능 금액으로 인정하였다.

4) 시사점

통설에 의하면 영국법에서 선박의 속력과 연료소모량에 대한 담보약관은 용선선박의 인도일에만 적용되며 전체 용선기간 동안에 선박소유자의 담보의무는 적용되지 않는다고 본다. 즉, 용선선박이 인도일에 약정조건 하에 약정연료를 소모하면서 약정속력을 낼 수 있는 가능성이 있으면 선박의 속력과 연료소모량 유지의무는 이행된 것으로 보는 것이다. 그러나 당사자 사이에 별도의 합의가 있다면 선박의 속력과 연료소모량의 담보 시기는 전체 용선기간 동안에 적용될 수 있다.¹¹⁰⁾

위 사건의 당사자는 미국 법인이며 미국법을 준거법으로 하고 있다. 미국법에서는 영국법과는 달리 용선선박이 인도된 후에 용선선박의 선체·기관과 기타의 장치에 결함이 있어서 선박의 속력이 감소되고 연료소모량이 증가되었다면, 정기용선자가 선박의 인도일에 선박의 속력과 연료소모량 유지에 대한 선박소유자의 의무위반을 알지 못하여도 손해배상을 청구할 수 있다.¹¹¹⁾ 즉, 실제로 미국법에 따르면 선박소유자는 전체 용선기간 동안 속력·연료 담보책임을 부담하게 되는 것을 의미한다.¹¹²⁾

110) Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corporation and Geogas Enterprise S.A. - The Al Bida [1987] 1 Lloyd's Rep.124.

111) 엄정호, 전게서, 237쪽.

112) 박용섭, “정기용선계약상에서 선박소유자의 속력유지 의무에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제4권 제1호, 한국해법학회(1982.08), 162쪽.

정기용선계약에 있어 선박의 속력과 연료소모량에 대한 분쟁은 빈번하게 발생하는 사항이므로 계약서 합의 이전에 여러 발생 가능한 사안에 대비한 상호 충분한 정보교환과 검토가 필요하다. 특히, 선박의 속력과 연료소모량을 절대적인 수치로 정한다면 분쟁 가능성을 높이는 결과만 초래할 것이다. 따라서 선박의 운항·작업에 투입되는 해역의 기상, 해상 조건 및 작업내용을 종합적으로 고려한 허용범위를 정하는 것이 선행되어야 한다.

(2) 예인선 제301호와 부산 제107대원호의 판례¹¹³⁾ 검토

1) 사실관계

소외 J사는 1999년 6월 1일 피고로부터 예인선 제301호를, 소외 Y로부터 부산 제107대원호를 각 1년간 정기용선하였다. 용선기간 중 피고가 선장을 포함한 선원 3명을 고용하여 예인선에 승선시켜 선원의 급여 및 선박수리비 등을 부담하고, 예인선의 선원과실 및 선체결함으로 인한 사고 발생시에는 피고가 전적으로 배상책임을 지기로 약정하였다.

정기용선계약에 따라 피고는 소외1을 선장으로 고용하여 예인선 제301호에 승선시켰고 소외1은 같은 해 8월 28일경 경남 마산항에서 철구조물 458톤을 적재한 제107대원호를 예인선 제301호에 연결한 뒤, 충남 태안군 대산항으로 항해하던 중, 8월 30일 02시경 근해연승어선 K호는 조업을 마치고 야간정박 중이었으나, 이를 회항 중인 어선으로 잘못 판단한 예인선 제301호는 피예인중이던 제107대원호로 하여금 K호를 충돌하게 함으로써 K호가 전복되면서 그 선원들이 모두 사망하였다.

113) 대법원 2003.8.22. 선고, 2001다65977 판결 :

동 사건은 국내 선박소유자와 정기용선자간의 분쟁 사례로서, SUPPLYTIME 표준서식에 의하여 체결한 정기용선계약 분쟁 사례는 아니지만 정기용선된 선박의 선박충돌에 대한 책임주체를 판시한 우리 대법원의 판례이다.

2) 쟁점

동 사건은 정기용선 중인 선박의 선박충돌사고에서 책임의 주체를 정기용선자로 볼 것인가 아니면 선박소유자로 볼 것인가의 문제이다. 이는 정기용선계약이 가지는 법적 성질을 구분하는 문제로서 국가별로 여러 학설·판례가 달리 존재한다. 특히, 동 사건은 여러 학설 중 해기·상사 구별설과 가까운 사항으로, 선박충돌과 같은 해기사항은 선박소유자의 부담으로 남기고 용선자의 선박사용과 관련한 상사사항에 관하여는 용선자가 관리하는 것으로 보는 견해이다.¹¹⁴⁾

3) 판결내용

정기용선계약에 있어서 선박의 점유, 선장 및 선원에 대한 임면권, 그리고 선박에 대한 전반적인 지배관리권은 모두 선박소유자에게 있고, 특히 화물의 선적, 보관 및 양하 등에 관련된 상사적인 사항과 달리 선박의 항행 및 관리에 관련된 해기적인 사항에 관한 한 선장 및 선원들에 대한 객관적인 지휘·감독권은 달리 특별한 사정이 없는 한 선박소유자에게 있다. 따라서, 정기용선된 선박의 선장이 항행 상의 과실로 충돌사고를 일으켜 제3자에게 손해를 가한 경우 용선자가 아니라 선박소유자가 선장의 사용자로서 상법 제878조¹¹⁵⁾ 또는 제879조¹¹⁶⁾에 의한 배상책임을 부담한다. 따라서 상법 제850조 제1항¹¹⁷⁾이 유추적용될 여지는 없으며,

114) 정영석, 「해상법원론」(서울: 텍스트북스, 2009), 328쪽.

115) 상법 제878조(일방의 과실로 인한 충돌) 「전문개정 2007.08.03.」

“선박의 충돌이 일방의 선원의 과실로 인하여 발생한 때에는 그 일방의 선박소유자는 피해자에 대하여 충돌로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.”

116) 상법 제879조(쌍방의 과실로 인한 충돌) 「전문개정 2007.08.03.」

① 선박의 충돌이 쌍방의 선원의 과실로 인하여 발생한 때에는 쌍방의 과실의 경중에 따라 각선박소유자가 손해배상의 책임을 분담한다. 그 과실의 경중을 판정할 수 없는 때에는 손해배상의 책임을 균분하여 부담한다.

② 제1항의 경우에 제3자의 사상에 대한 손해배상은 쌍방의 선박소유자가 연대하여 그 책임을 진다.

다만 정기용선자에게 민법상의 일반 불법행위 책임 내지는 사용자책임을 부담시킬만한 귀책사유가 인정되는 때에는 정기용선자도 그에 따른 배상 책임을 별도로 부담할 수 있다.

4) 시사점

정기용선계약에 대해서는 많은 국가가 관련 제정법을 두고 있지 않다. 영미에서는 정기용선계약 관련 분쟁의 해결을 위해서 주로 당사자가 체결한 계약의 약관해석에 의하여 책임관계를 결정하는 다수의 판례를 남겼고, 이것이 정기용선계약을 규제하는 법규범으로 형성된 것이며, 학설에서는 이러한 판례를 정리 검토하는 것이다.¹¹⁷⁾

우리 상법상 종래에 정기용선의 법적 성질이 선박임대차와 유사한 것인지 아니면 항해용선과 유사한 것인지를 문제가 논의의 중심이 되었다. 즉, 선대임대차와 유사하다고 본다면 상법 제850조 제1항을 준용하여 정기용선자도 선박소유자와 동일한 책임을 부담하게 된다. 반면에 항해용선과 유사하다고 본다면 선박소유자가 책임의 주체가 되게 된다.¹¹⁸⁾

동 판결은 정기용선계약의 법적 성질을 구분하는 학설 중, 해기·상사 구별설의 입장으로 선박충돌과 같은 해기사항은 선장을 선임하고 지휘하는 선박소유자가 부담한다는 점을 분명히 하였다. 선박의 상사사항에 대하여는 정기용선자가 선장을 지휘감독하여 선박을 자신의 영업에 사용하고, 항해시 충돌사고 등의 해기사항은 고용한 선장 및 선원을 지휘감독하는 선박소유자가 책임의 주체가 되는 것이다.

117) 상법 제850조(선채용선과 제3자에 대한 법률관계) 「전문개정 2007.08.03.」

① 선채용선자가 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 선박을 항해에 사용하는 경우에는 그 이용에 관한 사항에는 제3자에 대하여 선박소유자와 동일한 권리의무가 있다.

118) 장영준, “해상공사에 투입된 예·부선 용선계약의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 「한국항해항만학회지」 제38권 제5호, 한국항해항만학회(2014.10), 474쪽.

119) 김인현, “정기용선된 선박의 선박충돌에 대한 책임주체”, 「법률신문 판례평석」, 인터넷 법률신문(2004.01).

제2절 자손자변의 원칙

1. 자손자변의 의의

SUPPLYTIME 표준서식의 가장 큰 특징 중 하나로, 해양플랜트 공사 작업 및 유전개발 프로젝트에 통상적으로 활용되는 자손자변(Knock for Knock) 조항이 포함된다는 것이다.¹²⁰⁾ 자손자변 원칙은 서로 동질의 위험에 처해 있는 당사자가 상호간의 책임을 묻지 않고 책임의 원인에 상관없이 자신의 손해는 자신이 부담하는 것이다.¹²¹⁾

자손자변 원칙의 발달 배경은 2차 세계대전 당시로 거슬러 올라간다. 2차 세계대전이 진행되는 동안 영국선박들은 독일 잠수함의 공격에 대비하기 위해 밀집형태로 등화를 소등하고 항해를 하였다. 이러한 밀집형태의 항해는 잠수함 공격에 노출되는 빈도를 감소시키는 효과가 있었다. 그러나 선박과 선박간의 충돌사고 발생이 증가하게 되었고, 이로 인해 손해배상과 관련된 소송이 장기화되면서 비용이 증가하는 현상이 발생함에 따라 비용을 감소시키는 대안이 필요하게 되었다. 이에 런던을 중심으로 상호주의를 근간으로 하는 각자의 손해에 대해서는 각자가 비용을 부담한다는 자손자변 원칙이 나타나게 되었다.¹²²⁾

자칫 불합리해 보일 수 있는 자손자변은 예선이 피예인물을 운송하는 계약관계에 많이 이용하고 있다. 이는 운항상의 제약으로 인해 예선·피예인물의 상호간 또는 다른 당사자에게 손해를 가할 가능성이 서로 유사하기 때문이다. BIMCO에서 제정한 예인계약 표준서식인 TOWHIRE 및 TOWCON에 채택되며, 국내에서는 약식 예인계약 체결시 보험사에서 자손자변의 원칙을 명시하도록 권고하고 있다.¹²³⁾

120) 한국선주상호보험, 전게서, 200쪽.

121) 김종훈, 전게논문, 42쪽.

122) 윤승국, “예인계약 사고사례분석을 통한 TOWCON 제18조와 TOWCON(2008) 제25조 비교”, 「한국무역학회지」 제38권 제5호, 한국무역학회(2013.11), 213-214쪽.

123) 한국해운조합은 예인계약 체결시 자손자변의 원칙이 계약서에 명시될 수 있도록 다음과

처음으로 해양플랜트공사 업계에 자손자변 원칙이 등장한 것은 1960년대 북해 석유가스 개발을 시작하면서부터이다.¹²⁴⁾ 이후 해양개발 프로젝트에서 매우 일반적으로 채택되고 있으며 이는 해상유전 개발사업의 규모 및 그 위험성에 기인하기 때문이다. 엄청난 사업규모의 프로젝트에 투입되는 계약자들은 자신의 과실로 인해 발생할 수 있는 프로젝트의 손해 및 배상책임 범위에 대해서 사전예측이 어려우며, 예측이 된다고 하더라도 천문학적인 금액의 배상책임위험 때문에 프로젝트에 참여가 어렵다. 따라서, 자손자변 원칙을 활용함으로써 예상하기 힘든 대형 프로젝트의 배상책임으로부터 자유로울 수 있으며, 오직 자신이 투자하였거나 관리하는 시설·장비 및 인력에 발생할 수 있는 손해만을 대비하면 되는 확실성과 편리함이 있다. 또한, 책임관계가 명확한 자손자변 조항은 당사자들간의 불필요한 소송을 줄이므로, 서로가 원만한 관계를 유지하며 장기적인 프로젝트를 진행하는데 도움이 된다. 법적으로도 이러한 조항의 상업적 필요성이 고려되어 그 유효성을 인정받고 있다.

2. 자손자변과 분쟁

SUPPLYTIME 2005 제14조 (b)항에서 자손자변의 원칙을 선박소유자와 용선자로 구분하여 규정하고 있다. 제14조 (b)항 (i)호는 “용선자의 행위·과실·부주의 또는 선박의 불감항성에 기인하여 선박 및 인적 부상·사망을 포함한 선박소유자 그룹의 재산 손실 또는 손상이 발생하여도 용선자는 이에 대한 책임이 없다. 선박소유자는 이러한 손실·손상·

같이 안내한다.

“동 예인계약(용선계약)은 자손자변(Knock for Knock)의 원칙이 적용되며 사고발생시 사고의 귀책사유가 누구에게 있는지를 불문하고 예인선측에 발생한 손해와 예인선이 제3자에게 입힌 손해는 예선자가 부담하고 피예인물측에 발생한 손해와 피예인물이 제3자에게 입힌 손해는 피예선자가 부담한다.”

124) Dr. Pat Saraceni and Nicholas Summers, “Reviewing Knock For Knock Indemnities : Risk Allocation in Maritime and Offshore Oil and Gas Contract”, ANZ Mar LJ, No.30(2016), p.28.

부상 또는 사망과 관련되거나 발생하는 모든 사항에 대한 클레임·비용·경비·법적 행위·소송·요구와 책임으로부터 용선자측에 배상·변호 및 면책하여야 한다.”를 명시하고 있다.

반면, 제14조 (b)항 (ii)호는 “선박소유자의 행위·과실·부주의 또는 선박의 불감항성에 기인하여 용선자측의 오프쇼어 유닛, 선박에 의해 예인되는 어떠한 물체에 승선 중인 고용인의 부상과 사망을 포함하여 실소유 또는 임차여부를 불문한 용선자측 선박으로 예인되는 여하의 물체, 선박에 실린 화물 또는 그 선박에 의해 예인되는 화물, 재산의 손실·손상이 발생하여도 선박소유자는 이에 대한 책임이 없다. 용선자는 이러한 손실·손상·부상 또는 사망과 관련되거나 발생하는 모든 사항에 대한 배상청구·비용·경비·법적 행위·소송·요구와 책임으로부터 선박소유자측에 배상·면책하여야 한다.”라고 규정하고 있다.

그러나 용선자나 선박소유자의 모든 행위에 있어서 자손자변을 적용하는 것은 아니며, 제14조 (b)항 (i) 및 (ii)호에 따라 적용이 제외되는 사항은 <표-11>과 같다.

<표-11> SUPPLYTIME 2005 표준서식상 자손자변 조항 적용 제외사항

구분	내용	관련 약관
용선자의 책임부담	· 용선자의 안전화물 제공의무	제6조 (c)항 (iii)호
	· 하역 및 하역과 관련된 물품공급의무	제9 조 (b)항
	· 용선자의 선박 부속품 공급의무	제9조 (e)항
	· 화물과 관련된 벌금의 납부의무	제9조 (f)항
	· 적합한 연료유 공급의무	제10조 (d)항
	· 용선자의 ISPS/MTSA상 의무	제11조
	· 용선계약의 종료 후에도 선하증권에 따른 선박소유자의 화물운송의무	제12조 (f)항 (iv)호

	· 책임의 제한권리	제14조 (d)항
	· 선박이 아닌 시설에서 발생하는 유류오염	제15조 (b)항
	· 용선자 자산에 대한 인양작업과 손실	제18조 (c)항
	· 공동해손 분담의무	제26조
	· 쌍방과실충돌	제27조
선박소유자의 책임부담	· 선박소유자의 ISPS/MTSA상 의무	제11조
	· 유류오염 처리의무	제15조 (a)항
	· 잔해물 제거의무	제16조
	· 공동해손 분담의무	제26조

예컨대, 용선자는 약관 제10조에 따라 적합한 연료유를 공급하여야 할 의무가 있으며, 이를 위반할 경우 입게 되는 양측의 손상 및 피해에 대하여 자손자변이 적용되는 것은 아니며, 용선자 자신의 피해부담은 물론 선박소유자의 손해에 대하여 배상할 책임이 있다. 반면, 선박소유자는 약관 제11조에 따른 선박의 보안업무규정을 준수하여야 하며 이로 인하여 발생한 선박 및 용선자 재산상의 피해가 발생할 경우, 역시 자손자변이 적용되지 않는다.

표준서식에 명확히 자손자변의 원칙이 명시되어 있음에도 불구하고 실무적으로 쟁점이 되는 사항들에 대하여 기술하고자 한다.

첫째, 상대방의 과실이나 부주의에 기인하였음에도 불구하고 각자의 손해에 대하여 각자가 부담을 하는 것으로 대전제되어 있지만, 중대한 과실(gross negligence) 또는 고의적 불법행위(wilful misconduct)에 기인한 자신의 재산과 인명의 손실에 대해서도 자손자변의 원칙을 적용하여야 하는 것인가의 문제이다. 실제로 미국연방법에서는 일부 중대한 과실

에 기인한 손해일 경우 그 자손자변 조항의 효력이 부정되는 판례가 존재하며, 일부 주, 특히 해양유전개발이 활발한 텍사스와 루지애나주에서는 주법을 통해서 자손자변 조항이 유효하기 위해서는 명확한 단어의 사용 등 추가적인 조건들이 요구된다.¹²⁵⁾ 반면에, 영국법에서는 일반적으로 자손자변 원칙이 인정되고 있으며, ‘중대한 과실’ 용어 자체가 영국에서는 뚜렷한 개념으로 인식되는 사항이 아니며¹²⁶⁾, 동 용어를 상업적인 계약서상 표기한다고 할지라도 영국법에서는 이와 반대되는 표현이라 할 수 있는 경미한 과실(simple negligence)과 구분하는 개념으로 받아들여지지 않는다.¹²⁷⁾

한편, 보험계약에서 고지의무위반이 성립하기 위해서는 고지의무자에게 고의 또는 중대한 과실이 있어야 하는데, 여기서 말하는 중대한 과실이란 고지하여야 할 사실은 알고 있었지만 현저한 부주의로 인하여 그 사실의 중요성의 판단을 잘못하거나 그 사실이 고지하여야 할 중요한 사실이라는 것을 알지 못하는 것을 말한다.¹²⁸⁾

둘째, 자손자변의 원칙은 선박의 불감항성에 기인한 상대방의 인명사고·물적손해 등에 대하여 책임을 부담하지 않는 것이다. 그러나 보통의 용선계약상 선박소유자의 감항능력 주의의무가 요구되기 때문에 자손자변 원칙 적용과 충돌하는 것으로 해석될 수 있다. 먼저, 정기용선계약의 표준서식상 선박소유자의 주의의무와 관련된 규정을 검토하자면, NYPE 1993 제2조(인도)¹²⁹⁾와 유사한 내용으로, SUPPLYTIME 2005 제3조 (a)항

125) 한국선주상호보험, 전게서, 204쪽.

126) Dr. Pat Saraceni and Nicholas Summers, *op. cit.*, p.34.

127) Richard W Williams, *Offshore Contracts and Liabilities*(London : Informa, 2015), p.63.

128) 서영화, “2012년 상법(보험, 해상) 중요 판례”, 「인권과 정의」 Vol.432, 대한변호사협회 (2013.03), 140쪽.

129) NYPE 1993 Clause 2(인도, Delivery) :

선박은 청소한 선창에 화물을 선적할 준비가 완료되고, 선체는 수밀되며, 견고하고 또한 선박평형수와 모든 하역장치를 동시에 작동하기에 충분한 동력을 갖추어 모든 면에서 정상적인 화물 처리업무에 적합하여야 한다(The Vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all

은 “선박소유자는 본 용선계약에 따른 선박 인도 날짜에 선박을 부속서 A에 명시된 상세와 선급을 갖추도록 하여야 하며, 선체와 기관을 완벽하게 효율적인 상태로 준비하여야 한다.” 그리고 (b)항은 “선박소유자는 용선기간 동안 선급유지 및 약관 제6조(사용과 작업구역)에 명시된 모든 사항에 적합할 수 있도록 선박을 유지함에 있어 상당한 주의의무를 다하여야 한다.”로 규정하고 있다. 여기서 선박소유자의 감항능력 주의의무 이행시점을 파악하는 것이 중요하다. 즉, (a)항은 선박의 인도시점에서의 감항성 확보, (b)항은 용선기간 중의 선박감항성 유지에 상당한 주의의무를 정하고 있다. 하지만, 선박소유자가 (b)항을 위반할 경우, 책임사항에 대한 언급이 없어 당사자간에 손해배상청구(claim)의 많은 부분을 차지할 가능성이 높다.¹³⁰⁾ 일반적인 통설에 의하면, 정기용선계약과 항해용선계약상 선박소유자의 감항능력 주의의무의 이행시기에 차이가 있는데, 정기용선계약의 경우 선박소유자의 감항능력 주의의무의 부담시기는 명시적으로 규정된 경우에는 규정된 때, 그러하지 않은 경우에는 묵시적으로 선박이 인도된 때 선박이 감항능력을 갖추고 있으면 되는 것으로 하고 있다.¹³¹⁾

셋째, SUPPLYTIME 2005 제14조 (c)항에 따라 양 당사자는 상호간에 간접손해(consequential loss)에 대한 책임을 부담하지 않는다고 규정되어 있다. 그러나 ‘간접’이란 단어의 사용은 손해배상의 범위를 정하고자 하는 경우 그 경계가 매우 불분명하며 사람마다 정의하는 방식이 다를 수 있다. 우선적으로, 영국계약법상 손해배상산정의 기준이 되는 소원성

cargo-handling gear simultaneously).

130) SUPPLYTIME 89 약관 제3조에서는 정기용선계약서에 보편적으로 쓰이는 “선체는 수밀되며 견고하고 또한 모든 면에서 서비스에 적합하도록 효율적으로 작동할 수 있는 정상적인 조건(tight, staunch, strong in good order and condition in every way fit for to operate effectively at all times for the services)” 문구를 포함하고 있었으나, SUPPLYTIME 2005 서식에서는 이 문구를 삭제하여, 89 서식에 비하여 선박의 감항성 주의의무가 경감된 것으로 판단된다.

131) Colinvaux, R., Carver's Carriage by Sea 13th ed.,(London : Stevens & Sons Co. Ltd., 1982), p.68; 지상규, “용선계약상 선박소유자의 감항능력 주의의무에 관한 연구 - 영국판례를 중심으로”, 「법학논총」 제23권 제1호, 국민대학교 법학연구소(2010.8), 31쪽.

(remoteness)의 법리를 정립하게 된 Hadley v. Baxendale 사건¹³²⁾의 판결에 따른 손해배상 산정기준의 두 가지 원칙을 검토하면, 제1배상원칙(the first limb of the rule)이란, 계약위반의 통상적인 결과인 통상손해(usual loss), 즉 자연적(natural)이거나 직접적(directly)인 과정에 따라 발생한 손해를 의미한다. 제2배상원칙(the second limb of the rule)이란 계약체결시점에 계약당사자가 계약위반으로 발생할 수 있다고 합리적으로 예견할 수 있는 손해를 의미한다. 국내 조선소가 관여된 유사한 Star Polaris LLC v. HHIC-PHIL INC 사건¹³³⁾ 역시 ‘간접손해’라는 단어의 모호함을 잘 나타내주고 있으며, 계약서상 손해배상의 범위를 명확하게 구분하여 합의할 것을 강조하고 있다.

132) Hadley v. Baxendale [1854] 9 Exch 341 :

영미법 판례로 계약위반에 대한 손해배상액은 계약체결당시 예견 가능해야 한다는 법리를 확립한 것으로 유명하다. 통상 예견가능성이 없는 손해는 배상대상에서 제외된다. 만일, 계약의 체결 시 당사자가 특별한 상황을 다른 당사자에게 통보하여 당사자가 계약위반으로 발생이 가능한 손해금액을 예견할 수 있다면, 일반적인 상황에서 발생하는 손해배상 외의 특별한 손해도 손해배상금액에 포함된다. 따라서 계약의 체결시 당사자가 특별한 상황을 통지받지 않았다면, 일반적으로는 발생하지 않는, 즉 예견할 수 없는 손해금액은 손해배상을 청구할 수 없다. 이 사건에서 피고 운송인은 계약의 체결 시 새로운 크랭크축이 제분공장에 늦게 도착하여 수익에 따른 손해가 발생할 것을 예견할 수 없었기 때문에, 원고가 주장하는 특별한 손해에 대하여 책임이 없다.

133) Star Polaris LLC v. HHIC-PHIL INC [2016] EWHC 2941 (Comm) :

2011년 한진중공업 수빅조선소에서 건조된 재화중량톤수(deadweight) 18만톤급 벌크선 ‘스타 폴라리스호’ 인도 이후 운항중 엔진 기능에 문제가 있음을 발견하여 2012년 선박 수리작업에 들어갔다. 이에, 선박소유자인 ‘스타벌크’는 엔진기능에 문제가 있다는 사실이 알려지며 선박가치가 하락한 것은 물론 수리기간 중 운항에 나서지 못함으로써 수익이 감소했으며 이 선박을 운항하며 받을 수 있는 용선료도 떨어졌다고 주장하며 선박수리비용 뿐만 아니라 가치하락 및 수익 감소분까지 보상해야 한다고 소송을 제기했다. 이에 영국 법원은 “선박이 운항 중 주요장비인 엔진에서 문제가 발생한 경우 본선 선원들이 이를 무시하지 않고 조기에 대응했다면 선박에 미치는 피해를 충분히 줄일 수 있었으며 선박수리에 들어간 비용 이상의 추가적인 손실보전 요구를 들어줄 필요는 없다.”며 손실보상 청구를 기각하였다.

3. A Turtle호의 판례¹³⁴⁾ 검토

(1) 사실관계

A Turtle(소유자 : A Turtle Offshore, 이하 ‘Turtle사’)호는 1967년에 영국에서 건조된 것으로 각부가 폰툰에 탑재되어 본체를 지탱하는 구조의 이동식 석유시추장치로서 장기간 브라질의 마카에(Macae)항에 계선중이었다. Mighty Deliverer호(선박소유자 : Superior Trading Inc, 이하 ‘Superior사’)는 1981년에 건조된 15,200마력의 주기관을 구비한 예인선이다. 한편, 동 예인선은 실질적으로 Bush Shipping(이하 ‘Bush사’)에서 영업·운항관리를 전담하였다. Turtle사와 Superior사는 2006년 2월에 TOWCON 표준서식을 일부 수정하여 A Turtle호 장비를 브라질에서 남아프리카 공화국의 케이프타운을 경유하여 최종 목적지인 싱가포르까지 예인하는 용선계약을 체결하였다. Turtle사는 출항 전 예인선과 피예인물의 감항성을 확인하고자 해상보험조사관(MWS)인 노블 덴튼(Noble Denton)사에 예인항해검사를 의뢰하고 적합증서를 교부받았다.

예인항해는 2006년 3월 6일 시작하였으며, 모든 예인 진행상황은 예인선 항해당직일지와 Bush사에서 고용한 선장이 작성한 일일보고서에 기록되었다. 용선계약 이전에 예인선의 하루 연료유 소모량은 약 3톤으로 되어 있었지만, 선장이 작성한 일일보고서상 하루 약 3.5톤을 소모하는 것으로 기록되어 있었다. 2006년 3월 16일 시점에서 연료는 162.8톤(46.5일분) 남아있었지만, 케이프타운 도착예정은 5월 6일로서 54일 이후였다. 3월 29일 Bush사의 최고경영자인 Mr.Bush가 작성한 이메일은 Mighty Delivery호가 남대서양 대양에서 연료유 보급이 필요하며, 이를 위해 Ruby Delivery호를 사용할 것이라는 것이 제시되었다. 하지만, Ruby Delivery호가 당시 위치해 있었던 마다가스카르(Madagascar)에서 연료

134) A Turtle Offshore SA Assuranceforeningen Gardgjensidig v. Superior Trading Inc [2009] 1 Lloyd’s Rep.177.

유 수급 등을 위한 남아프리카 공화국의 더반(Durban)으로 항해할 수 있을지는 불확실한 상황이었다.

2006년 4월 10일 결국 Mighty Delivery호는 남대서양 대양 한가운데에서 연료유가 바닥나게 되어 A Turtle과 연결된 예인선을 해체하였으며, A Turtle은 표류되어 6월 7일 트리스턴다쿠하(Tristan da Cunha) 섬 해안선에서 발견되었다. 결국 구조는 실패하였으며, Turtle사는 계약상 예인선사의 면책조항 범위를 초과한다고 하여 Superior사를 상대로 A Turtle의 손실과 철거비용으로 미화 2,000만 달러를 청구하였다.

(2) 쟁점

이 사건의 쟁점은 세 가지로 정리할 수 있다. 첫째, TOWCON 약관 제13조¹³⁵⁾에 명시한 예인선의 출항시의 감항능력과 예항준비에 대한 상당한 주의의무를 다하였는가 여부이다. 특히, 케이프타운까지 예인항해를 위한 연료가 충분하였는지에 대한 상호간의 검토 및 확인이 핵심이라 하겠다.

둘째, 예선소유자가 예항중 최대노력의무를 부담하였는가 여부이다. 남대서양을 횡단하는 과정에서 실제 연료소모량이 예상소모량보다 많아 목적지까지 안전하게 도착할 수 없다는 판단이 설 때, 선박소유자와 선장이 어떠한 합리적인 결정을 하여야 하는지가 귀결되는 문제이다.

셋째, TOWCON 약관 제18조(책임)에서 명시한 상호간의 면책이 적용되는지 여부이다. 시추선 소유자인 Turtle사는 예인선이 케이프타운까지 연료가 부족한 분명한 위험이 있음에도 불구하고 예인을 개시하였으며, 남대서양 횡단중에도 연료유가 소진되는 상황에서 최대노력의무를 다하

135) TOWCON Clause 13(예인선의 감항성, Seaworthiness of the Tug) :

예인선소유자는 예인선의 감항능력 및 예인업무 수행과 관련한 모든 면을 준비하여 출항장소에서 선박을 준비할 수 있도록 상당한 주의를 다하여야 한다. 다만, 예인선소유자는 명시적이든 묵시적이든 어떠한 보증을 하지 않는다(The Tugowner will exercise due diligence to tender the Tug at the place of departure in a seaworthy condition and in all respects ready to perform the towage, but the Tugowner gives no other warranties, express or implied).

지 않았다는 점 등으로 제18조에서 정의한 면책에 합의한 형태가 아니라고 주장하였다. 반면, 예인선 Mighty Delivery호 소유자인 Superior사는 TOWCON 제18조는 과실의 유무를 불문한 상호면책을 규정한 것이므로 각자의 손해는 각자가 부담하여야 하는 것으로 주장하였다.

(3) 판결내용

영국법원은 피예인물인 A Turtle호의 소유자가 주장한 TOWCON 약관 제13조의 감항능력과 예항준비를 위한 상당한 주의의무 사항에 대하여 “좌초의 원인은 예인선 Mighty Delivery호의 감항성 확보의무 위반으로 인하여 발생한 것.”이라는 결론을 내렸다. 그러나 법원은 TOWCON 약관 제18조를 근거로 계약서의 명시적인 내용에 따라 피예인물 손상에 대한 책임은 피예인물의 소유자가 부담하도록 하고 있기 때문에 예인선측의 책임이 없다고 판시하였다.

예인선 면책의 근거로는 첫째, 제18조의 취지가 예인계약에 의한 사고 발생시 상호책임을 분담하기로 하는 것으로 Turtle사도 이미 인지하고 있는 상태에서 계약을 체결하였다는 점, 둘째, 예인선이 예상대로 항해속도를 유지할 수 있었다면 케이프타운까지 도착이 가능했다는 점, 마지막으로, 연료유 공급을 위해 동원하고자 하였던 Ruby Delivery호가 비록 도착은 늦었지만, 예인선 운항자가 그러한 노력을 하였다는 점이다.¹³⁶⁾

(4) 시사점

A Turtle 사건의 판례를 통해 자손자변 약관의 유효성을 잘 확인할 수 있다. 이 사건의 소송이 진행되는 과정에서 핵심적인 쟁점은 예인선의 출항시 감항능력 확보 여부이다. 예인계약 표준서식인 TOWCON상

136) 윤승국, 전제논문, 227쪽.

예선소유자는 예선 출항시의 감항능력·예항준비에 대한 상당한 주의의무를 다하여야 한다. 항해거리, 기상조건, 연료소모량, 연료보급 경유지 등을 충분히 검토하여 충분한 연료로 예인을 시작하였어야 하나 사건 발생 후 전문가들의 여러 종합적인 조사결과에 따르면, 예인선측은 충분한 연료량을 검증했다고 볼 수 없으며 예인준비에 대한 상당한 준비의무를 다하지 않은 것으로 보고 있다.

그러나 영국법원은 계약서상 자손자변을 약정하였기 때문에, 비록 의도된 예인항해를 수행하기에 앞서 불충분한 연료유로 인하여 선박의 감항성을 확보했다고 볼 수 없고 상당한 주의의무를 다하지 않았다고 할지라도 계약당사자의 과실유무를 불문하고 예인선 측의 의무위반에 의한 책임을 면책하는 것으로 판시하였다. A Turtle 판결은 정도가 무거운 과실이라도 계약서상에서 정한 의무를 이행하고 있는 동안의 과실에는 자손자변의 효과가 미친다는 것을 시사한다.¹³⁷⁾ 자손자변은 어느 한쪽의 막대한 손실에 대한 책임의 의무를 경감시키며 복잡하고 지루한 소송 및 보험처리로부터 비용과 시간을 아낄 수 있는 면책조항의 하나로서 해양플랜트공사 분야에 일반적으로 적용되고 있으나, 여전히 논란이 될 수 있으므로 충분한 이해와 검토가 필요한 부분이다.

제3절 용선료 지급정지와 조기계약해지

1. 용선료 지급정지

용선료의 지급의무는 선박이용의 대가로 약정용선료를 지급할 의무로

137) TOWCON 2008 제25조의 내용 중 ‘the sole account/without any recourse’ 문구를 통해 어떤 위험, 손해, 책임을 어느 당사자가 부담할지 분명하게 의도하고 있다. 또한 과실의 유무는 불문한다. TOWCON 2008 제25조는 TOWHIRE 2008 제23조와 매우 유사하다. - Rainy, Simon, *op. cit.*, pp.641-649(양석완, “예선계약의 법적 성질과 대외적 책임관계”, 「한국경영법률학회 경영법률」 제25권 제3호(2015.04), 181쪽에서 재인용).

서 이는 정기용선자의 가장 중요한 의무이다. 또한 이것은 용선기간 중의 계속적인 의무로서 용선계약의 명시적 규정(지급정지약관 등)에 의해 정지된 경우, 선박소유자가 계약에 위반하여 계약상의 용역제공을 하지 않는 경우 또는 용선계약이 프러스트레이션¹³⁸⁾ 등에 의하여 면제된 경우 외에는 필수적으로 부담하여야 하는 절대적 의무이다.¹³⁹⁾

SUPPLYTIME 2005 제13조에 따르면, “선박의 선원이나 선용품, 선장·사관·선원에 의한 파업, 기계고장, 선체손상 및 선박의 사고 등으로 선박이 작업을 못하게 될 경우 손실된 시간분에 대한 용선료가 지불되지 않으며 미리 지급된 용선료는 이에 따라 조정되어야 한다.”라고 규정되어 있다. 그러나 선박이 약관 제13조 (a)항 (i)호부터 (vi)호에 기인한 결과로 정상적인 서비스를 제공하지 못하는 경우에는 용선료의 지급정지에 대한 예외에 해당된다.

다른 정기용선계약서식에도 용선중단의 사유와 용선중단에 해당되지 않는 사유가 명시되어 있다. NYPE의 용선중단의 구체적인 사유로서 ① 선원의 부족과 자격미달(deficiency), 태만(default) 및 파업, ② 속력의 저하, ③ 선박의 사고 및 운송화물에 의한 사고 및 수리, ④ 하역설비의 고장, ⑤ 보급품의 부족, ⑥ 항만국통제 또는 선박 결함으로 인한 기타 당국의 억류, ⑦ 기타 선박의 운항이 있다.

SUPPLYTIME 2005 역시 정기용선계약의 기본정신을 담고 있기 때문에 용선중단의 사유가 되기 위한 기본적인 전제로서 크게 세 가지를 들 수 있다. 첫째, 용선중단의 사유가 현실적으로 일어나야 한다. 둘째, 그 결과로서 업무의 이행이 일정기간 사실상 제한을 받거나 또는 이행불능이 발생하여야 한다. 셋째, 용선중단의 기간이 선박의 성능회복을 위하여 합의한 허용시간을 초과하여야 한다.¹⁴⁰⁾

138) 용선계약이 체결되어 이행되기 이전에 어떤 사정의 변경으로 인하여 양 당사자의 귀책사유 없이 그 이행이 불법 또는 불가능하게 되거나 상업적으로 무의미해지는 경우를 프러스트레이션(frustration) 이라고 한다(오학균·김진권·류동근·김명재, 전게서, 44쪽).

139) 염정호, 전게서, 344쪽.

140) 박용섭, 「정기용선계약법」 (부산 : 효성출판사, 1999), 342쪽.

SUPPLYTIME 2005의 용선료 지급정지와 관련하여 약관 제13조 (b)항에 주목할 필요가 있다. “어떠한 원인일지라도 선박의 작업불가로 인하여 용선자가 입은 어떠한 손실, 손상 또는 지체에 대한 선박소유자의 책임은 용선료의 지급정지로 한정한다(다만, 약관 제11조 (a)항 (iii)호에 의한 경우는 그러하지 아니한다).”라고 규정되어 있다. 이는 선박소유자의 용선중단에 관한 책임과 보상을 용선료에만 한정하는 것으로 해양플랜트 업계의 특성을 잘 나타내 주고 있다. 선박소유자가 제공한 선박의 고장으로 인하여 해양공사 전체적인 공정상의 지연이 발생한다고 할지라도 선박소유자는 해당 선박의 일일 용선대가의 보상에만 국한하기 때문에 선박소유자에게는 유리한 조항이라 볼 수 있다. 한편, 전 세계 동종의 선박 30~50%가 선박불가동손실보험(Loss of Hire)에 대비한 보험에 가입하고 있기 때문에 선박소유자의 입장에서는 용선중단의 위험을 방지할 수 있는 대비책을 갖출 수 있다.¹⁴¹⁾

SUPPLYTIME 2005에서 용선료 지급정지 약관과 관련하여 실무적으로 상호 분쟁을 발생시킬 수 있는 사항을 검토하면 다음과 같다. 첫째, 전술한 약관 제13조 (b)항의 ‘어떠한 원인일지라도(by any cause whatsoever)’ 표현은 매우 넓은 원인을 내포할 수 있다. 선박소유자의 고의 또는 태만에 기인한 선박의 작업불가 사항도 ‘어떠한 원인’으로 해석하여 선박소유자에게 지나치게 유리하게 작용될 수 있기 때문에 양 당사자는 계약서 서명 이전에 이에 대한 구체적인 범위를 정할 필요가 있다.

둘째, 약관 제13조 (b)항은 선박불가동으로 인하여 용선자가 입은 손실 등에 대하여 선박소유자의 책임은 용선료에만 국한하는 책임제한 약관이라 할 수 있다. 다만, 한 가지 예외되는 사항이 약관 제11조 (a)항 (iii)호에서 명시하고 있는 바와 같이 국제선박항만시설보안규칙(ISPS)을 위반한 경우이다. 선박소유자가 ISPS 규정을 위반한 경우에는 선박작업 불가

141) Tom Fredrik Valbrek, “MARINE CONTRACTING, Contractual Economic Risks - analysis of SUPPLYTIME 05 and NSC 05”, *University of Oslo*, 2009, p.31.

로 인한 용선자의 손실을 용선료에만 국한하지 않고 확대할 수 있는 것으로 해석할 수 있다. 그러나 반대로 약관 제11조에 따르면, ISPS 규정을 준수하지 못하여 초래된 손실 관련하여 선박소유자 또는 용선자는 간접손실에 대하여 상호 부담을 지지 않게 된다.¹⁴²⁾ 즉, 약관 제13조 (b)항에서 규정한 선박소유자의 ISPS 위반사항은 용선료 지급중단은 물론 용선자의 간접손실까지 책임을 부담하는 것으로 해석이 되지만, 약관 제11조에서 규정한 ISPS 위반사항은 간접손실에 대한 책임을 제한하도록 되어 있어 상호 모순이 발생하게 된다.

2. 조기계약해지

SUPPLYTIME 2005 약관 제31조는 계약의 체결 당시 양측이 계약의 종료에 대해서도 사전에 고려할 수 있도록 관련 사항들을 명시하고 있다.¹⁴³⁾ 이는 NYPE나 BALTIME에서는 명시조항을 찾아볼 수 없는 SUPPLYTIME의 특징으로서 양측의 분쟁 가능성을 낮추는데 도움을 줄 수 있다. 계약을 조기에 해지할 수 있는 방법은 크게 두 가지로 분류할 수 있다.

첫 번째, 용선자의 ‘편의’에 의한 것이다. 용선자의 사정으로 계약을 조기에 해지하고자 하는 경우 계약서에 합의된 사항대로 선박소유자에게 적절한 통보와 함께 용선료 보상이 이루어져야 한다. 용선자는 Box 14 (조기계약해지 사전통보일)에 기입내용에 따라 선박소유자에게 통보하여 언제든지 용선계약을 조기에 종료할 수 있다. 이러한 조기계약해지시, 용선자는 Box 13(조기계약해지)에 명시된 비용과 Box 15(철수비용)에 따르는 철수비용을 지불하여야 한다. 만약 Box 13을 비워둔다면, 용선자의 편의에 의한 조기계약해지는 적용되지 않는다.

142) 엄정호, 전게서, 49쪽.

143) 한국선주상호보험, 전게서, 203쪽.

두 번째, 약관 제31조 (b)항에 의한 것으로서 일곱 가지의 특정한 사항¹⁴⁴⁾에 따라 자동으로 조기계약해지의 권한이 양 당사자에게 부여되는 경우이다. 양 당사자는 열거된 일곱 가지의 사건의 발생사실을 인지하게 되면, 당사자는 모든 경우 그러한 정보를 입수한 후 3일 이내에 서면으로 신속하게 상대방에게 통보하여야 한다. 그러한 통보가 접수된 후 3일 이내에 사건이 중지되지 않은 경우, 용선계약은 상대방이 가질 수 있는 권리를 침해하지 않고 어느 일방에 의해 계약이 조기에 해지될 수 있다.

SUPPLYTIME 2005에서는 양측의 분쟁발생을 줄이기 위한 조기계약종료 조항을 특별히 다루고 있으나, 위의 일곱 가지 특정한 사항을 해석하는 과정에서 또 다른 분쟁의 소지를 낳을 가능성이 있어 이를 본 연구에서 다루고자 한다.

첫째, 약관 제31조 (b)항의 원문 문장 형태가 ‘become informed’로서 수동태 형식으로 되어 있다. 열거된 사건의 당사자는 묵인하는 상태로, 상대방은 아무런 정보를 얻지 못하는 경우에는 계약유지의 문제가 있는 상태로 상당기간 지체될 가능성이 있으며 곧 불필요한 용선료 지급과 관련한 분쟁을 발생시킬 수 있다.

둘째, 열거된 사건이 발생한 사실을 양측이 동시에 인지한 경우, 쌍방이 모두에게 통보를 하여야 하는 것으로 해석될 수 있다.

셋째, 열거된 사건이 발생한 사실을 일방 또는 쌍방이 인지하였지만, 쌍방 모두가 계약해지를 원하지 않을 경우에도 약관의 격식에 치우쳐 (예; 문구 ‘shall so notify’) 상대방에게 통보를 한다면, 계약해지를 위한 절차를 시작한 것으로 해석될 수 있다.

넷째, 열거된 사건에 대해서 동일하게 통지기간을 3일씩으로 정해 놓았다. 3일이란 기간은 해당 사건별로 계약해지 판단을 내리기에 짧거나 길 수도 있다. 계약해지는 매우 신중한 판단을 필요로 하기 때문에 해당

144) SUPPLYTIME 2005 Clause 31(b)에 따르는 조기계약해지 7가지 사유가 있다.

(① 정발, ② 몰수, ③ 파산, ④ 선박의 멸실, ⑤ 고장, ⑥ 불가항력, ⑦ 태만)

사건별에 적합한 통지기간 및 방법 등을 명시한다면 분쟁의 소지를 줄일 수 있을 것이다.

다섯째, 약관 제31조 (b)항 (i)호¹⁴⁵⁾ 관련이다. 예컨대, 월요일에 선박이 당국으로부터 강제징발(용선자는 이 사실을 인지하지 못함)된 후, 3일이 경과된 수요일에 반환된 경우를 가정해 보자. 선박소유자는 강제징발을 인지한 3일 이내에 서면으로 통보하면 되기 때문에 위의 사항은 통보를 유예해 주는 기간내에 포함이 되고 용선자는 이러한 사실을 인지하지 못한 상태로 용선료만 지급해야 하는 경우로 해석될 수 있다.

여섯째, 약관 제31조 (b)항 (iv)호¹⁴⁶⁾에 따르는 ‘추정전손’의 경우는 보험사와도 깊이 관련되어 있어, 추정전손이라는 결론을 내리기까지는 상당한 기간이 필요하다. 이 기간 동안 선박소유자가 대체선박을 투입하고자 하는 의사를 전하는 등 계약을 해지할 것인지 유지할 것인지 불확실한 상황이 지속된다면, 용선자는 작업수행에 있어 막대한 피해를 입게 될 것이다.

일곱째, 약관 제31조 (b)항 (v)호¹⁴⁷⁾에 따르는 선박고장 관련이다. 선박소유자가 의도적으로 선박의 고장을 이유로 계약해지를 유도할 수 있다. 선박의 고장을 해결하기 위한 ‘48시간 이내의 합리적인(reasonable) 조치’에서 어느 시점부터 합리적인 조치를 시작하는 것인지와 ‘합리적인’이 의

145) SUPPLYTIME 2005 제31조 (b)항 (i)호는 선박의 ‘징발(Requisition)’ 경우를 규정한다. 선박의 등록국 또는 기국 정부 또는 그 대리 기관이 용선기간 중 동 선박을 사용·점유 또는 소유를 위하여 징발하는 경우에 해당한다.

146) SUPPLYTIME 2005 제31조 (b)항 (iv)호는 ‘선박의 멸실(Loss of Vessel)’ 경우를 규정한다. 선박의 멸실이 성립되는 경우는 선박의 멸실 사실 또는 행방불명된지 14일 이내에 선박소유자가 약관 제21조에 따르는 대체선박을 신속하게 제공할 의사를 표명하지 않거나 실제로 대체선박을 제공하지 않는 경우에 가능하다. 이와 관련한 계약해지의 경우, 선박의 멸실 또는 추정전손 또는 그러한 멸실을 초래한 사건의 날짜이후 용선료 지급이 중지된다. 선박의 멸실 날짜가 확인되지 않거나 선박이 행방불명된 경우, 용선료 지급은 선박이 마지막으로 보고된 날짜이후에 중지된다.

147) SUPPLYTIME 2005 제31조 (b)항 (v)호는 ‘선박의 고장(Breakdown)’ 경우를 규정한다. 용선기간 중 어느 때라도 선박소유자의 장비 또는 선박의 고장으로 인해 Box 33(선박의 고장, 기간명시 필요)에 명시된 기간을 초과하여 의무를 이행 할 수 없으며, 이를 해결하기 위해 48시간 이내에 합리적인 조치를 취하지 않았거나 약관 제21조에 따르는 대체선박을 제공하지 않은 경우에 해당한다.

미하는 바가 무엇인지 매우 모호하다. 또한 선박은 다양한 설비와 장비를 갖추고 있으며 이러한 것들의 고장은 작업 임무 수행에 직·간접적인 영향을 미칠 수 있다. 고장의 범위와 정도가 작업 임무에 어느 정도 방해요인이 되는지 양 당사자간에 별도의 구체적인 합의가 필요하다.

여덟째, 약관 제31조 (b)항 (vi)호의 불가항력 관련이다. 불가항력 사유는 이미 발생하였으나, ‘지체없이 통보가 되지 않은 경우에는 통보가 상대방에게 도달한 시점부터 연속 15일을 초과하는 기간’이라고 명시되어 있어, 실제적으로 통보가 지체된다면 선박을 15일을 초과하는 무기한 사용을 하지 못하는 결과를 낼 수 있다. 따라서 간단한 문구로서, 불가항력 조건이 발생한 날로부터 기산하는 방법을 선택한다면 불필요한 분쟁을 줄일 수 있다.

아홉째, 약관 제31조 (b)항 (vii)호의 ‘태만’ 관련이다. 일방은 열거된 사건에 대하여 정보를 얻은 경우(become informed), 각 3일 이내의 기한으로 계약해지 통보에 대한 의사교환을 하여야 한다. 하지만, 태만의 주체가 상대방에게 자신의 태만 사실을 알리는 경우는 없을 것이며, 이로 인하여 계약해지가 처리될 가능성은 매우 희박하다.

3. Great Dhriti호의 판례¹⁴⁸⁾ 검토

(1) 사실관계

2008년 8월 선박소유자(Greatship (India) Limited)와 용선자(Oceanografia SA de CV)는 SUPPLYTIME 89 표준서식으로 Great Dhriti호에 대하여 2년간의 정기용선계약을 체결하였다. 용선기간 중, 용선자는 선박소유자로부터 용선료지급 청구서를 수령한 후, 약정된 기한까지 용선료를 지급하지 못하였으며, 선박소유자는 별도의 통보없이 선박을 철수시켰다. 용선자는

148) Greatship (India) Limited v. Oceanografia SA de CV. [2012] EWHC 3468.

“선박소유자는 선박을 철수하기 전에 은행영업일 기준으로 5일간의 사전 통보를 하지 않았으며, 해양플랜트 공사작업의 특성상 이와 같은 갑작스런 선박의 철수로 인하여 입게 되는 연속적이며 간접적인 피해가 막대하다.”고 주장하며, 결국 선박소유자를 상대로 영국법원에 소송을 제기하였다.

(2) 쟁점

이 사건의 쟁점은 첫째, SUPPLYTIME 89 표준약관 제10조 (e)항에 따라 용선료를 제때에 지급받지 못한 선박소유자가 선박철수권을 행사할 경우, 용선자에게 은행영업일 기준 5일간의 사전통보를 하여야 하는가이다. 즉, 유예기간(grace period)을 적용하여야 하는지의 문제이다. 약관 제10조 (e)항의 일부내용은 다음과 같다. ① 용선자는 용선료, 연료유 및 기타 용선자 부담의 청구서를 접수한 날로부터 Box 23(용선료 지급)에 명시된 기한에 지급하여야 한다.¹⁴⁹⁾ ② 용선자가 명시된 기한까지 지급하지 못한 경우, 선박소유자는 용선자가 선박소유자로부터 통보를 받은 날로부터 5일(은행영업일) 이내에 지급을 요구할 수 있다. 이후에도 지급이 이루어지지 않을 경우, 선박소유자는 선박철수권을 행사할 수 있다.¹⁵⁰⁾ ③

149) SUPPLYTIME 89 약관 제10조 (e)항 원문 중 일부는 아래와 같으며, SUPPLYTIME 2005 개정시 제12조 (e)항으로 일부 개정되었다.

용선료, 연료유 및 기타 용선자 부담의 비용은 청구서를 접수한 날로부터 Box 23에 명시된 기한에 지급되어야 한다(Payments of Hire, bunker invoices and disbursements for the Charterer's account shall be received within the number of days stated in Box 23 from the date of receipt of the invoices).

150) SUPPLYTIME 89 약관 제10조 (e)항 원문 중 일부는 아래와 같으며, SUPPLYTIME 2005 개정시 제12조 (f)항으로 개정되었다.

용선자가 명시된 기한까지 용선료를 지급하지 못한 경우, 선박소유자는 용선자가 선박소유자로부터 요청을 받은 통보일로부터 5일(은행영업일) 이내에 지급을 요구할 수 있다. 이후에도 지급이 이루어지지 않을 경우, 본 계약상 선박소유자가 용선자를 상대로 제기할 수 있는 어떠한 손해배상권을 침해하지 않으면서 선박철수 권한을 가진다(In default of payments as herein specified, the Owners may require the Charterers to make payments of the amount due within 5 banking days of receipt of notification from the Owners, failing which the Owners shall have the right to withdraw the Vessel without prejudice to any claim the Owners may have against the Charterers under this Charter Party).

지급 만기일이 도래하여 미지급되는 경우 선박소유자는 본 계약에 따른 모든 의무의 이행을 중지할 권리를 가지며 용선자가 선박소유자에게 배상하게 되는 어떠한 결과에 대해서도 책임을 지지 않는다.

둘째, SUPPLYTIME 정기용선계약은 일반적인 정기용선과는 달리 해양플랜트 작업이라는 특수성으로 인해 공정단계가 매우 복잡하고 동원되는 각각의 선박에 대한 의존도가 높아 선박의 철수는 물론 선박의 운항 중지만으로도 용선자가 입게되는 피해금액과 부담하게 되는 책임이 막대하다는 것이다.

(3) 판결내용

위 사건에 대하여 영국 상사법원(Commercial Court)은 SUPPLYTIME 89 약관 제10조 (e)항에 따라, 선박소유자가 용선계약상 선박소유자 의무의 이행을 중지할 권리를 행사하기 위한 은행영업일 기준 5일간의 사전통보가 불필요한 것으로 판결했다. “계약서상 명확(clear)하고 모호하지 않은(unambiguous) 표현이 법적 효력을 발휘하여야 한다.”는 원칙¹⁵¹⁾에 따라 동 약관 제10조 (e)항 중 “지급 만기일이 도래하여 미지급되는 경우 선박소유자는 본 계약에 따른 모든 의무의 이행을 중지할 권리를 가지며”에 따라 별도의 통지 또는 유예기간이 필요하지 않다는 것이 법원의 판단이다. 또한 법원은 해양플랜트 공사작업 참여자의 큰 재정적 위험성과 막대한 손실책임 등에 대한 용선자의 주장에 대하여 ‘상업적인 논쟁’ 사항이 계약서상의 명확한 문구의 법률적 효력을 무효로 하기에는 충분하지 않음을 확인하였다.

151) *Rainy Sky S.A. & Ors. v. Kookmin Bank* 사건 판결에서, 영국 대법원은 애매한 계약조항의 해석의 경우에 특히 상업적 수법에 따를 것을 재확인하였다(한낙현·박명섭·박석재, “국제무역거래상 불명확한 계약조항의 해석에 관한 판례분석”, 『한국무역학회지』 제37권 제5호, 한국무역학회(2012.11), 73쪽).

(4) 시사점

SUPPLYTIME 89 약관 제10조에 따라, 약정한 기한 내에 용선료가 지급되지 않는다면 선박소유자는 별도의 유예기간 없이 선박을 철수할 수 있다. 이는 매우 강한 선박소유자의 권한이다. 용선료는 양 당사자가 정한 기한에 지급되어야 함은 당연하다. 그러나 용선자의 고의가 아닌 다른 이유¹⁵²⁾로 인해 용선료의 지급이 지연될 가능성도 있다.

이에, SUPPLYTIME 2005에서는 선박소유자의 선박철수권 행사의 남용을 방지하고 양 당사자간의 권리와 의무의 형평성을 제고하기 위하여, 지급만기일까지 용선료를 지급하지 않은 경우, 선박소유자는 용선자에게 미지급된 사항을 서면통보하여야 하며 서면통보 이후 5일이 경과하여도 용선료가 지급되지 않는 경우에 선박을 철수시킬 수 있도록 약관을 개정하였다. 이는 NYPE 제11조 (b)항의 유예기간 조항¹⁵³⁾과 유사하다.

또한, 계약서상의 문구의 의미가 명백하고 의심의 여지가 없을 때에는 그것이 사리에 맞지 않더라도 문자 그대로 적용한 영국 대법원 판례를 참고하여 양 당사자는 사전에 계약서의 내용을 충분히 검토하여야 할 것이다.¹⁵⁴⁾

152) 예컨대, 선박소유자와 용선자가 거래하는 은행간 이체·송금 오류가 발생할 수 있다.

153) NYPE 1993 Clause 11(b)(유예기간, Grace Period) 중,

용선자 또는 용선자의 은행 측의 실수, 부주의, 잘못 또는 부작위로 인하여 용선료가 정기적이고 규칙적으로 지급되지 아니할 경우, 선박소유자는 정상의 은행영업일 ____일 전에(약정된 지급지에서 인정 된대로) 서면으로 미지급의 보완통지를 용선자에게 보내어야 한다. 이 통지에 따라서 위의 ____일 내에 지급하였을 때에는 그 지급은 정기적으로 지급된 것으로 유효하다. 여기에 규정된 선박소유자의 통지를 받은 ____일 내에 용선료를 지급하지 아니할 때에 선박소유자는 약관 제11조 (a)항의 규정에 따라서 선박을 철수할 수 있다(Where there is failure to make punctual and regular payment of hire due to oversight, negligence, errors or omissions on the part of the Charterers or their banks, the Charterers shall be given by the Owners ____ clear banking days(as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those ____ days following the Owners' notice, the payment shall stand as regular and punctual. Failure by Charterers to pay the hire within ____ days of their receiving the Owners' notice as provided herein, shall entitle the Owners to withdraw as set forth in Sub-clause 11(a) above).

154) *Rainy Sky S.A. & Ors. v. Kookmin Bank* [2001] 1 WLR 2900.

제5장 결 론

1970년대 이후 해양유전의 개발이 본격화됨에 따라 OSV의 종류가 다양해지고 전문화되었으며 북유럽, 중동아시아, 싱가포르, 미국 등을 중심으로 OSV 용선시장이 발달하게 되었다. 우리나라는 부근에 생산가치가 있는 해양유전 광구가 부재함에 따라 국내 OSV 수요가 매우 미미하지만, 세계 상선시황의 침체 이후 고유가로 시장이 확대되기 시작한 2005년 이후부터 국내 대형 조선소가 세계 중대형 해양플랜트 제작·설치 시장을 주도하기 시작하였으며¹⁵⁵⁾, 이에 따라 해양공사의 설계·조달·시공이 일식으로 가능한 국내 조선소를 중심으로 OSV 용선이 늘어나게 되었다.

해운강국인 우리나라는 그간 학계와 실무적으로 일반적인 정기용선과 관련된 연구가 많이 이루어져 왔으며 우리말로 작성된 정기용선계약서식도 이용되고 있으나, OSV 용선계약에 있어서는 SUPPLYTIME, TOWCON 및 TOWHIRE 등 용선계약서식의 일부 주요약관에 대한 분석이 이루어져 왔다. 따라서, 이 논문을 통하여 OSV의 대표적인 정기용선계약서인 SUPPLYTIME 2005의 해석에 대한 용선자와 선박소유자간의 법적 문제와 더불어 각 약관이 내포하고 있는 모호성과 관련된 다양한 문제점을 파악하기 위해서 SUPPLYTIME의 연혁, 용선계약 일반론, OSV 용선실무, BIMCO 계약서식 담당자에게 이메일 문의, 국내·외 판례들을 중심으로 법적인 검토를 시도하였다. 이러한 노력을 토대로 OSV 용선계약실무 활용도를 높이하고자 하는 것이 이 연구의 목적이다.

정기용선계약을 체결한 후 계약당사자간의 법적 분쟁이 발생하게 되면 당사자간의 약정내용이 상법이나 민법 등의 일반 법규의 우위에 서게 된다. 특히, OSV 용선계약의 경우 우리나라 자체적인 수요와 공급이 거의 전무하여 국제계약이 대부분을 차지하게 되므로 널리 활용되고 있는

155) KOTRA, 「해양플랜트 Offshore Plant」, 2015년, 8쪽.

SUPPLYTIME 2005를 심층적으로 분석하고자 하였다.

우선 OSV에 대한 개념과 이해도를 높이고자, 해양플랜트·OSV의 종류와 특징 및 OSV 용선계약의 개요를 정리하였다. 그리고 BIMCO에서 제정한 대표적인 OSV 표준정기용선계약서식인 SUPPLYTIME 2005의 38개 약관을 해석·분석한 후 그 중 15개의 약관을 선별하여, NYPE 및 BALTIME의 유사약관과 비교법을 통하여 동 서식이 지니고 있는 특성과 계약당사자간의 영향 등을 검토하였다. 또한, SUPPLYTIME 2005 표준약관의 해석이 모호하거나 약관으로 정하지 않고 있어 발생할 수 있는 갈등과 분쟁사항을 일부 소개하고 이를 사전에 예방할 수 있는 상호 합의방안을 제시하였다. 제시사항을 간략히 정리하자면, 첫째, 해난구조작업 중의 해양오염과 관련된 용선자의 책임사항을 명확히 하기 위하여 용선계약서상 ‘해양공사현장’의 범위 정의가 필요하다. 둘째, 선박 인도·반선시 화물창의 청결상태에 대한 기준 합의가 요구된다. 셋째, 선박의 상세한 제원과 명세 작성시 ‘about’ 또는 ‘approximately’와 같은 불명확한 표현은 지양하며, 선박의 인도시 조건과 마찬가지로 용선기간 중에도 선박소유자가 제출한 선박의 명세사항을 유지하는 것으로 수정문구를 제시하였다. 넷째, OSV의 투입해역은 대부분 거친 해상환경에 노출되어 있으므로 상호 면밀한 환경분석 및 해저면 조사 등이 사전에 이루어져야 할 것이다. 다섯째, 용선자는 선박운항 지시권한이 있지만 선장은 용선자의 지시사항이 ‘합리적’이지 않다고 판단하면 이를 거절할 권한이 있다. 따라서, 각 사항별 ‘합리적’인 기준마련이 필요하며 동 기준에 따른 선장의 운용능력 평가가 이루어져야 할 것이다. 여섯째, 선박연료유의 양 및 품질문제는 매우 빈번한 분쟁사항이기 때문에 BIMCO에서 제정한 정기용선계약의 선박연료유 품질관리약관 등을 준용할 필요성이 있다. 일곱째, 선박의 주요장비 고장은 용선료 지급중단과 직접적으로 관련되어 있으나 주요장비별 실제 작업 기여도를 고려한 용선료의 감액율을 정하는 방법이 합리적이다. 여덟째, 표준약관상 선박소유자는 선박의 인도전이든

용선기간 중이든 언제든지 대체선박을 투입할 수 있는 권한이 있으나, 이는 용선자에게 막대한 손해를 입힐 수 있다. 용선자는 대체선박 투입과 관련된 별도의 특약을 마련하여 합의할 수 있도록 각별한 노력이 요구된다. 아홉째, 용선료의 지급정지 약관과 관련하여 약관의 해석상 모호함으로 인하여 분쟁이 발생할 수 있는 사항에 대비하여, 용선하고자 하는 OSV의 작업특성에 따라 양 당사자간의 용선료 지급정지를 위한 각사안별 구체적인 범위를 별도로 합의할 것을 제안하였다. 마지막으로, 조기계약해지 약관에서 양측의 분쟁의 소지를 저감하고자 약관상 정해 놓은 일곱 가지 특정한 사항과 관련하여 이를 해석하는 과정에서 또 다른 분쟁을 발생시킬 수 있는 소지를 심층적으로 분석하였다.

용선계약상의 분쟁은 계약당사자간의 책임과 권리 사항에 대한 마찰에서 비롯되게 된다. 정기용선계약에서 선박소유자의 가장 큰 책임은 감항성의 유지이며, 용선자는 용선료 지급의 의무가 있다. 이에 대응하여 선박소유자는 선박을 철수할 권한을 가지며, 용선자는 용선료 지급을 중단할 수 있다. OSV 용선계약에 있어서 용선자와 선박소유자간의 책임과 권리사항은 큰 틀에서 일반적인 용선계약서식과 유사하다. 다만, 해양플랜트 공사는 대규모 자본이 투입되고 수많은 공사 참여자들로 인해 복잡한 공정이 동시에 진행되므로 양 당사자간의 추가적인 책임과 권리사항은 면밀한 검토를 통해 추가조항(rider clause)으로 충분하게 반영할 필요가 있다.

해양플랜트공사 및 OSV 용선계약에 있어 가장 큰 특징이라 할 수 있는 자손자변 원칙에 대한 제정배경, 동 원칙 적용제외 사항, 주요 논쟁 및 판례 등을 정리하였다. 자손자변 원칙의 적용은 불합리해 보일 수 있다. 그러나 해양플랜트공사 규모와 위험성을 볼 때 친문학적인 손해위험을 담보하면서 OSV를 공급할 선박소유자는 전무하다. 동 업계가 지니는 독특한 특징이며 자연스러운 관습의 발달이라 여기며 원칙에 대한 이해와 이로 인한 위험성을 완화시킬 수 있는 보험가입 등 또 다른 노력이

필요하겠다.

OSV를 용선하여 해양플랜트공사 및 지원을 수행하는 당사자에게 있어서, 일반적인 상선 용선에 비해 그 잠재되어 있는 경제적 손실 위험성이 매우 크다. 용선한 선박의 작은 문제로 인해 전체적인 공정에 큰 영향을 미칠 수 있다. 그러나 이에 대하여 약관 제13조에 따라 선박소유자의 책임부담과 보상의 범위는 선박 용선료에만 한정하고 상대방이 입게 될 막대한 간접적인 손실에 대해서는 면책된다. 해양플랜트공사 규모와 방법, 기술이 발달함에 따라 표준용선계약의 약관만으로는 양 당사자가 쉽게 합의하지 못하는 경우가 많으며 표준약관만을 이용시에는 분쟁의 발생소지가 높다. 따라서, 해양플랜트공사 및 지원작업에 투입되는 OSV를 용선하기 위해서는 사전에 철저한 작업공정 분석과 상세한 책임범위 구분이 필요하다는 것을 재차 강조한다.

분쟁대상이 되는 피해비용이 크지 않은 경우 양 당사자간 원만한 합의에 의하여 해결되는 경우가 대부분이나 그렇지 않은 경우를 대비하여 약관에서 정한 분쟁해결에 대한 내용과 절차를 숙지할 필요가 있다. 우선적으로 어느 나라에서 어느 나라의 법을 가지고 해결할 것인지 준거법 및 관할지를 신중하게 결정하여야 한다. 또한 SUPPLYTIME 2005에서는 재판에 의한 해결 이전에 분쟁 당사자간 제3자가 중재하여 화해에 이르도록 하는 ‘조정(mediation)’에 대한 조항을 두고 있는 점도 유의할 필요가 있다. 특히, 대한상사중재원이 2019년 3월에 부산광역시에 ‘아시아태평양해사중재센터(Asia Pacific Maritime Arbitration Center : APMAC)’를 개소한 점은 국내 선박소유자, 용선자 및 화주 등에게 대단히 고무적이다. 분쟁발생에 따른 중재를 대부분 영국, 미국 또는 싱가포르 등 해외에 소재한 중재기구를 이용하도록 표준약관상 규정하고 있어, 우리나라 해운업계 입장에서는 막대한 중재비용이 해외로 유출되며 중재참석에 따른 불편함을 겪어야 한다. 국내 APMAC 개소를 통해 이러한 불편 해소는 물론 다양한 해상분쟁의 특수성을 반영하여 국제적으로 경쟁력을 갖춘

중재기관으로 발전하길 바란다.

실무경험에 비추어 볼 때, 용선계약체결 당시 가장 중요한 사항은 표준약관의 구성과 내용보다는 양측의 신의와 성실이 우선시 되어야 하는 점이다. 실제로 어느 선박소유자는 동원이 불가능한 OSV를 제때에 제공할 수 있을 것으로 가정하여 용선계약서에 서명한 후, 동원이 임박한 시점에 작업역량이 부족한 대체선박을 제공하겠다는 의사를 밝히는 경우도 있으며 실제로 선원이나 선박자체에 하자가 많은 선박을 제공하는 사례도 있다.

한편, BIMCO에서 2017년도에 SUPPLYTIME 2017 개정서식을 발표하였다. 2017년 개정의 핵심은 선박소유자와 용선자간 자손자변(Knock for Knock)을 보다 명확히 하고 강화시킨 것이다.¹⁵⁶⁾ 그러나 업계에서는 여전히 SUPPLYTIME 2005를 보편적으로 활용 중이며, SUPPLYTIME 2017을 본격적으로 활용하기까지는 상당한 기간이 경과하여야 할 것으로 예상된다. SUPPLYTIME 2005와 SUPPLYTIME 2017에 대한 비교·분석이 이루어지지 않은 점이 본 연구의 한계이며, 이에 앞으로 SUPPLYTIME 2017을 향후의 연구주제로 남기고자 한다.

156) 홍순필, “2017 BIMCO 로마회의 참가후기”, 「해양한국」 제526호, 한국해사문제연구소(2017).

참고문헌

1. 국내문헌

[단행본]

- 김창수 외1인, 「해양시추와 동적위치제어의 이론과 실무」, 고양 : 좋은땅, 2018.
- 도현재, 「국내 자원개발 해양플랜트산업의 과제와 대응방안」, 울산 : 에너지경제연구원, 2015.
- 박용섭, 「정기용선계약법」, 부산 : 효성출판사, 1999.
- 오학균 · 김진권 · 류동근 · 김명재, 「용선론」, 서울 : 두남, 2016.
- 염정호, 「정기용선계약법」, 파주 : 법문사, 2010.
- 이명호, 「해양 플랜트 개론」, 인천 : 선학출판사, 2013.
- 이슈퀘스트 산업조사실, 「해상풍력·해양플랜트 시장 최근 동향과 기술개발 전략」, 서울 : 이슈퀘스트, 2013.
- 정영석, 「해상법원론」, 서울 : 텍스트북스, 2009.
- 한국선주상호보험, 「KOREA P&I CLUB CIRCULAR 모음집」, 서울 : KP&I, 2014.
- 해외건설협회 중소기업수주지원센터, 「해외건설공사 실무지침서」, 서울 : 해외건설협회, 2012.
- 해운·물류 큰사전 편찬위원회, 「해운·물류 큰사전」, 서울 : 한국해사문제연구소, 2002.
- 홍성화 · 이창희, 「선박 및 해양플랜트 운영관리론」, 부산 : 동원문화사, 2018.
- 황아름 외2인, 「해양플랜트와 해양장비기초」, 서울 : GS인터비전, 2013.
- Invest Korea 투자홍보팀, 「해양플랜트 Offshore Plant」, 서울 : 대한무역투자진흥공사, 2015.

[학술논문]

- 고명규, “해상운송에서의 히말라야 약관에 관한 고찰”, 「법학연구」 제34권 제34호, 한국법학회(2009).

- 구자원 외2인, “해양지원선 시장 및 기술동향”, 「대한조선학회지」 제50권 제3호, 대한조선학회(2013).
- 김동훈, “정기용선기간과 최종항해”, 「한국해법학회지」 제10권 제1호, 한국해법학회(1988).
- 김인현, “정기용선된 선박의 선박충돌에 대한 책임주체”, 「법률신문 판례평석」, 법률신문(2004).
- 김장진 외 2인, “해양플랜트 프로젝트의 역사와 전망”, 「대한조선학회지」 제38권 제4호, 대한조선학회(2001).
- 김정은, “정기용선계약상 대내적 법률관계에 관한 연구”, 고려대학교 대학원 석사학위논문(2017).
- 김중훈, “해상운송계약상 Knock for Knock 조항의 법적 유효성에 관한 사례연구”, 「무역학회지」 제39권 제3호, 한국무역학회(2014).
- 김진환, “동북아물류협력에 있어 효율적 Cabotage 운용에 대한 연구”, 「한국항만경제학회지」 한국항만경제학회, 제23권 제1호, (2007).
- 명노현, “다목적 해양작업 지원선 갑판구조의 중량물 낙하사고 안전설계에 관한 연구”, 부산대학교 대학원 석사학위논문(2015).
- 박광서, “해양작업 지원선(OSV) 시장동향과 대응방안”, 「해양산업동향」 제60호, 한국해양수산개발원(2012).
- _____, “OSV 시장 동향 및 국내기업 진출방안”, 제8회 세계해양포럼 발표(2014).
- 박용섭, “정기용선계약상에서 선박소유자의 속력유지 의무에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제4권 제1호, 한국해법학회(1982).
- 서영화, “2012년 상법(보험, 해상) 중요 판례”, 「인권과 정의」 제3월호, 대한변호사협회(2013).
- 양석완, “예선계약의 법적 성질과 대외적 책임관계”, 「한국경영법률학회 경영법률」 제25권 제3호, 한국경영법률학회(2015).
- 윤승국, “예인계약 사고사례분석을 통한 TOWCON 제18조와 TOWCON(2008) 제25조 비교”, 「한국무역학회지」 제38권 제5호, 한국무역학회(2013).

- 이승호, “정기용선계약에 관한 연구”, 성균관대학교 대학원 박사학위논문 (2005).
- 이창희, “해양플랜트공사보험약관에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사학위논문(2014).
- _____, “OSV 정기용선계약서에 대한 소개”, 『Offshore Business』 제17호(2014).
- 이창희 · 김진권, “2005년 해양플랜트 지원선박용 정기용선계약서에 관한 소고”, 『한국항해항만학회지』 제38권 제1호, 한국항해항만학회(2014).
- 이창희 · 홍성화, “프로젝트화물보험약관에 대한 일고찰”, 『해사법연구』 제28권 제1호, 한국해사법학회(2016).
- 이철원, “SAJ 선박건조표준계약에 대한 영국판례 검토”, 『한국해법학회지』 제35권 제1호, 한국해법학회(2013).
- 임영섭 · 권도중 · 이창희, “해양시설 용어 저의 및 분류 체계에 관한 일고찰”, 『수산해양교육연구』 제29권 제3호, 한국수산해양교육학회(2017).
- 장영준, “해상공사에 투입된 예 · 부선 용선계약의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 『한국항해항만학회지』 제38권 제5호, 한국항해항만학회(2014).
- 정영석, “선체용선계약에서 선박의 인도 - Barecon 2001을 중심으로”, 『한국해법학회지』 제34권 제2호, 한국해법학회(2012).
- 정혜진, “정기용선자의 채용선계약상 책임에 관한 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위논문(2013).
- 지상규, “용선계약상 선박소유자의 감항능력 주의의무에 관한 연구 - 영국판례를 중심으로”, 『법학논총』 제23권 제1호, 국민대학교 법학연구소(2010).
- 진호현, “OSV 시장 진출을 위한 법제도 마련 및 인력양성”, 『Offshore Business』 Vol 17, 한국해양수산개발원(2014).
- 최정환 · 이상일, “선박연료유 공급관련 분쟁해결의 한계 및 대응방안”, 『해사법연구』 제28권 제1호, 한국해사법학회(2016).

한국선주상호보험, “해양지원선박(Offshore Service Vessel)을 위한 표준 정기용선계약서 BIMCO”, 「해양한국」 통권 제487호, 한국해사문제연구소(2014).

한낙현 · 김애영, “선채용선자에 대한 보험금의 대위구상에 관한 연구 - OCEAN VICTORY호 사건을 중심으로”, 「국제상학」 제31권 제4호, 한국국제상학회(2016).

한낙현 · 박명섭 · 박석재, “국제무역거래상 불명확한 계약조항의 해석에 관한 판례분석”, 「한국무역학회지」 제37권 제5호, 한국무역학회(2012).

홍순필, “2017 BIMCO 로마회의 참가후기”, 「해양한국」 제526호, 한국해사문제연구소(2017).

2. 외국문헌

[단행본]

Baris Soyer · Andrew Tettenborn, Offshore Contracts and Liabilities, London : Informa, 2015.

Colinvaux, R., Carver's Carriage by Sea 13th Ed, London : Butterworths, 1982.

David Sharp, Upstream and offshore Energy Insurance, London : Witherby & Co. Ltd., 2008.

Richard W Williams, Offshore Contracts and Liabilities, London : Informa, 2015.

Simon Rainey, The Law of Tug and Tow and Offshore Contract, 3rd ed., London : Informa Law from Routledge, 2013.

[학술논문]

Natalya Dolgikh, “Chartering of Survey Vessels on Terms of SUPPLYTIME 2005”, University of OSLO(2010).

- Pat Saraceni & Nicholas Summers, “Reviewing Knock For Knock Indemnities : Risk Allocation in Maritime and Offshore Oil and Gas Contract”, ANZ Mar LJ(2016).
- Tom Fredrik Valbrek, “Marine Contracting : Contractual Economic Risks - analysis of SUPPLYTIME 05 and NSC 05”, University of OSLO(2009).
- Tompson R.V., “Quality and Reliability applied to the Marine Industry”, presented to the 5th ISME Symposium, Yokohama, Japan(1995).
- Ursula O'Donnell, “Some limitations of BIMCO's Supplytime 2005 Contract”, Offshore Bulletin(2016).

3. 판례

- 대법원 2003.8.22. 선고, 2001다65977 판결.
- 대법원 2007.4.27. 선고, 2007다4943 판결.
- Arab Maritime Petroleum Transport Co. v. Luxor Trading Corporation and Geogas Enterprise S.A. - The Al Bida [1987] 1 Lloyd's Rep.124.
- A Turtle Offshore SA Assuranceforeningen Gardgjensidig v. Superior Trading Inc [2009] 1 Lloyd's Rep.177.
- Gard Marine & Energy Ltd v. China National Chartering Co Ltd [2013] EWHC 2199.
- Greatship (India) Limited v. Oceanografia SA de CV. [2012] EWHC 3468.
- Hadley v. Baxendale [1854] 9 Exch 341.
- Rainy Sky S.A. & Ors. v. Kookmin Bank [2001] 1 WLR 2900.
- Star Polaris LLC v. HHIC-PHIL INC [2016] EWHC 2941(Comm).

Transatlantic Lines, LLC v. Tidewater Marine, Inc. [2004] USA
Society of Maritime Arbitrators of New York, No. 3834.

4. 인터넷 검색

<https://www.isoaoffshore.org>

<http://www.bimco.org>

<https://www.epa.gov/enforcement/deepwater-horizon-bp-gulf-mexico-oil-spill>

<http://www.knnews.co.kr/news/articleView.php?idxno=1191462>

http://oil.webmaker21.kr/ko/sub02/025_5.php

http://www.shipbuilding.or.kr/Report/Report_2012/OSV-Report201210/Interview/KIE.html

<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/Articles/Supplytime1205.asp>

<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1598747&cid=50328&categoryId=50328>

<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=382176&cid=42329&categoryId=42329>

5. 기타

BALTIME 1939/2001

BIMCO, General Time Charter Party

BIMCO, SUPPLYTIME 89/2005/2017

BIMCO, SUPPLYTIME 2005 Explanatory Notes

BIMCO, TOWCON 2008

NYPE 1993/2015

SHELLTIME

[주제어] 해양플랜트, 해양플랜트공사, 해양플랜트 지원선박, 해양예인지원
선박, 플랫폼지원선박, 정기용선계약, SUPPLYTIME, 자손자변,
조기계약해지, 용선료 지급중단.

[KEY WORDS] Offshore Plant, Offshore Construction, Offshore Support Vessels, Offshore Service Vessels, Anchor Handling Tug Supply(AHTS), Platform Supply Vessel, Time Charter Contract, SUPPLYTIME, Knock-for-Knock, Early Termination, Off-Hire.

부록 BIMCO SUPPLYTIME 2005 표준서식



SUPPLYTIME 2005

TIME CHARTER PARTY FOR
OFFSHORE SERVICE VESSELS

PART I

1. Place and date of contract		
2. Owners/Place of business (full style, address, e-mail and fax no.)	3. Charterers/Place of business (full style, address, e-mail and fax no.)	
4. Vessel's name and IMO number (ANNEX A) Type here	5. Date of delivery (Cl. 2(a) and (c))	6. Cancelling date (Cl. 2(a) and (c))
7. Port or Place of delivery (Cl. 2(a))	8. Port or place of redelivery/notice of redelivery (Cl. 2(d)) (i) Port or place of redelivery (ii) Number of days' notice of redelivery	
9. Period of hire (Cl. 1(a))	10. Extension of period of hire (optional) (Cl. 1(b)) (i) Period of extension (ii) Advance notice for declaration of option (days)	
11. Automatic extension period to complete voyage or well (Cl. 1(c)) (i) Voyage or well (state which) (ii) Maximum extension period (state number of days)	12. Mobilisation charge (Cl. 2(b)(i)) (i) Lump sum (ii) When due	
13. Early termination of charter (state amount of hire payable) (Cl. 31(a)) (i) State yes, if applicable (ii) If yes, state amount of hire payable	14. Number of days' notice of early termination (Cl. 31(a))	15. Demobilisation charge (lump sum) (Cl. 2(e) and Cl. 31 (a))
16. Area of operation (Cl. 6(a))	17. Employment of vessel restricted to (state nature of services(s)) (Cl. 6(a))	
18. Specialist operations (Cl. 6(a)) (i) State if vessel may be used for ROV operations (ii) State if vessel may be employed as a diving platform Type here	19. Bunkers (Cl. 10) (i) Quantity of bunkers on delivery and redelivery (ii) Price of bunkers on delivery (iii) Price for bunkers on redelivery	

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISOA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

		(iv) Fuel specifications and grades for fuel supplied by Charterers	
20. Charter hire (state rate and currency) (Cl. 12(a), (d) and (e))		21. Extension hire (if agreed, state rate) (Cl. 12(b))	
22. Invoicing for hire and other payments (Cl. 12(d)) (i) State whether to be issued in advance or arrears (ii) State by whom to be issued if other than the party stated in Box 2 (iii) State to whom to be issued if addressee other than stated in Box 3		23. Payments (state mode and place of payment; also state beneficiary and bank account) (Cl. 12(e))	
24. Payment of hire, bunker invoices and disbursements for Charterers' account (state maximum number of days) (Cl. 12(e))		25. Interest rate payable (Cl. 12(e))	26. Maximum audit period (Cl. 12(g))
27. Meals (state rate agreed) (Cl. 6(c)(i))	28. Accommodation (state rate agreed) (Cl. 6(c)(i))	29. Sublet (state amount of daily increment of charter hire) (Cl. 20)	
30. War Cancellation (indicate countries agreed) (Cl. 23)			
31. General Average (Place of settlement – only to be filled in if other than London) (Cl. 26)			
32. Taxes (Payable by Owners) (Cl. 30)			
33. Breakdown (State period) (Cl. 31(b)(v))			
34. Dispute resolution (state (a), (b) or (c) of Cl. 34, as agreed; if (c) agreed also state Place of Arbitration) (Cl. 34)			
35. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed.			

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in the Charter consisting of PART I, including additional clauses, if any agreed and stated in Box 35, and PART II as well as ANNEX "A" and ANNEX "B" as annexed to this Charter. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I shall prevail over those of PART II and ANNEX "A" and ANNEX "B" to the extent of such conflict but no further.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

Definitions

"Owners" shall mean the party stated in Box 2.

"Charterers" shall mean the party stated in Box 3.

"Vessel" shall mean the vessel named in Box 4 and with particulars stated in ANNEX "A".

"Well" shall mean the time required to drill, test, complete and/or abandon a single borehole including any side-track thereof.

"Offshore Unit" shall mean any vessel, offshore installation, structure and/or mobile unit used in offshore exploration, construction, pipe-laying or repair, exploitation or production.

"Employees" shall mean employees, directors, officers, servants, agents or invitees.

1. Charter Period

- (a) The Owners let and the Charterers hire the Vessel for the period as stated in Box 9 from the time the Vessel is delivered to the Charterers.
- (b) Subject to Clause 12(b), the Charterers have the option to extend the Charter Period in direct continuation for the period stated in Box 10(i), but such an option must be declared in accordance with Box 10(ii).
- (c) The Charter Period shall automatically be extended for the time required to complete the voyage or well (whichever is stated in Box 11(i)) in progress, such time not to exceed the period stated in Box 11(ii).

2. Delivery and Redelivery

- (a) Delivery. Subject to Clause 2(b) the Vessel shall be delivered by the Owners free of cargo and with clean tanks at any time between the date stated in Box 5 and the date stated in Box 6 at the port or place stated in Box 7 where the Vessel can safely lie always afloat.
- (b) Mobilisation.
 - (i) The Charterers shall pay a lump sum mobilisation charge as stated in Box 12 without discount.
 - (ii) Should the Owners agree to the Vessel loading and transporting cargo and/or undertaking any other service for the Charterers en route to the port of delivery or from the port of redelivery, then all terms and conditions of this Charter Party shall apply to such loading and transporting and/or other service exactly as if performed during the Charter Period excepting only that any lump sum freight agreed in respect thereof shall be payable and earned on shipment or commencement of the service as the case may be, the Vessel and/or goods lost or not lost.
- (c) Cancelling. If the Vessel is not delivered by midnight local time on the cancelling date stated in Box 6, the Charterers shall be entitled to cancel this Charter Party. However, if the Owners will be unable to deliver the Vessel by the cancelling date, they may give notice in writing to the Charterers at any time prior to the delivery date as stated in Box 5 and shall state in such notice the date by which they will be able to deliver the Vessel. The Charterers may within 24 hours of receipt of such notice give notice in writing to the Owners cancelling this Charter Party. If the Charterers do not give such notice, then the later date specified in the Owners' notice shall be substituted for the cancelling date for all the purposes of this Charter Party. In the event the Charterers cancel the Charter Party, it shall terminate on terms that neither party shall be liable to the other for any losses incurred by reason of the non-delivery of the Vessel or the cancellation of the Charter Party.
- (d) Redelivery. The Vessel shall be redelivered on the expiration or earlier termination of this Charter Party free of cargo and with clean tanks at the port or place as stated in Box 8(i) or such other port or place as may be mutually agreed. The Charterers shall give not less than the number of days notice in writing of their intention to redeliver the Vessel, as stated in Box 8(ii).

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISOA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

- (e) Demobilisation. The Charterers shall pay a lump sum demobilisation charge without discount in the amount as stated in Box 15 which amount shall be paid on the expiration or on earlier termination of this Charter Party.

3. Condition of Vessel

- (a) The Owners undertake that at the date of delivery under this Charter Party the Vessel shall be of the description and Class as specified in ANNEX "A", attached hereto, and in a thoroughly efficient state of hull and machinery.
- (b) The Owners shall exercise due diligence to maintain the Vessel in such Class and in every way fit for the service stated in Clause 6 throughout the period of this Charter Party.

4. Structural Alterations and Additional Equipment

The Charterers shall, at their expense, have the option of making structural alterations to the Vessel or installing additional equipment with the written consent of the Owners, which shall not be unreasonably withheld. Unless otherwise agreed, the Vessel is to be redelivered reinstated, at the Charterers' expense, to her original condition. The Vessel is to remain on hire during any period of these alterations or reinstatement. The Charterers shall at all times be responsible for repair and maintenance of any such alteration or additional equipment. However, the Owners may, upon giving notice, undertake any such repair and maintenance at the Charterers' expense, when necessary for the safe and efficient performance of the Vessel.

5. Survey

The Owners and the Charterers shall jointly appoint an independent surveyor for the purpose of determining and agreeing in writing, the condition of the Vessel, any anchor handling and towing equipment specified in ANNEX "A", and the quality and quantity of fuel, lubricants and water at the time of delivery and redelivery hereunder. The Owners and the Charterers shall jointly share the time and expense of such surveys.

6. Employment and Area of Operation

- (a) The Vessel shall be employed in offshore activities which are lawful in accordance with the law of the place of the Vessel's flag and/or registration and of the place of operation. Such activities shall be restricted to the service(s) as stated in Box 17, and to voyages between any good and safe port or place and any place or offshore unit where the Vessel can safely lie always afloat within the Area of Operation as stated in Box 16 which shall always be within International Navigation Limits and which shall in no circumstances be exceeded without prior agreement and adjustment of the Hire and in accordance with such other terms as appropriate to be agreed; provided always that the Charterers do not warrant the safety of any such port or place or offshore unit but shall exercise due diligence in issuing their orders to the Vessel as if the Vessel were their own property and having regard to her capabilities and the nature of her employment. Unless otherwise stated in Box 18(i), the Charterers shall not have the right to use the Vessel for ROV operations. Unless otherwise stated in Box 18(ii), the Vessel shall not be employed as a diving platform.
- (b) Relevant permission and licences from responsible authorities for the Vessel to enter, work in and leave the Area of Operation shall be obtained by the Charterers and the Owners shall assist, if necessary, in every way possible to secure such permission and licences.
- (c) The Vessel's Space. The whole reach and burden and decks of the Vessel shall throughout the Charter Period be at the Charterers' disposal reserving proper and sufficient space for the Vessel's Master, Officers, Crew, tackle, apparel, furniture, provisions and stores. The Charterers shall be entitled to carry, so far as space is available and for their purposes in connection with their operations:
- (i) Persons other than crew members, other than fare paying, and for such purposes to make use of the Vessel's available accommodation not being used on the voyage by the Vessel's Crew. The Owners shall provide suitable provisions and requisites for such persons for which the Charterers shall pay at the rate as stated in Box 27 per meal and at the rate as stated in Box 28 per day for the provision of bedding and services for persons using berth accommodation.
- (ii) Lawful cargo whether carried on or under deck.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

(iii) Explosives and dangerous cargo whether in bulk or packaged, provided proper notification has been given and such cargo is marked and packed in accordance with the national regulations of the Vessel and/or the International Maritime Dangerous Goods Code and/or other pertinent regulations. Failing such proper notification, marking or packing the Charterers shall indemnify the Owners in respect of any loss, damage or liability whatsoever and howsoever arising therefrom. The Charterers accept responsibility for any additional expenses (including reinstatement expenses) incurred by the Owners in relation to the carriage of explosives and dangerous cargo.

(iv) Hazardous or noxious substances, subject to Clause 14(f), proper notification and any pertinent regulations.

- (d) Laying-up of Vessel. The Charterers shall have the option of laying up the Vessel at an agreed safe port or place for all or any portion of the Charter Period in which case the Hire hereunder shall continue to be paid but, if the period of such lay-up exceeds 30 consecutive days, there shall be credited against such Hire the amount which the Owners shall reasonably have saved by way of reduction in expenses and overheads as a result of the lay-up of the Vessel.

7. Master and Crew

- (a) (i) The Master shall carry out his duties promptly and the Vessel shall render all reasonable services within her capabilities by day and by night and at such times and on such schedules as the Charterers may reasonably require without any obligations of the Charterers to pay to the Owners or the Master, Officers or the Crew of the Vessel any excess or overtime payments. The Charterers shall furnish the Master with all instructions and sailing directions and the Master and Engineer shall keep full and correct logs accessible to the Charterers or their agents.
- (ii)(1) No Bills of Lading shall be issued for shipments under this Charter Party.
- (2) The Master shall sign cargo documents as directed by the Charterers in the form of receipts that are non-negotiable documents and which are clearly marked as such.
- (3) The Charterers shall indemnify the Owners against all liabilities that may arise from the signing of such cargo documents in accordance with the directions of the Charterers to the extent that the terms of such cargo documents impose more onerous liabilities than those assumed by the Owners under the terms of this Charter Party.
- (b) The Vessel's Crew if required by Charterers will connect and disconnect electric cables, fuel, water and pneumatic hoses when placed on board the Vessel in port as well as alongside the offshore units; will operate the machinery on board the Vessel for loading and unloading cargoes; and will hook and unhook cargo on board the Vessel when loading or discharging alongside offshore units. If the port regulations or the seamen and/or labour unions do not permit the Crew of the Vessel to carry out any of this work, then the Charterers shall make, at their own expense, whatever other arrangements may be necessary, always under the direction of the Master.
- (c) If the Charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any Officer or member of the Crew, the Owners on receiving particulars of the complaint shall promptly investigate the matter and if the complaint proves to be well founded, the Owners shall as soon as reasonably possible make appropriate changes in the appointment.
- (d) The entire operation, navigation, and management of the Vessel shall be in the exclusive control and command of the Owners, their Master, Officers and Crew. The Vessel will be operated and the services hereunder will be rendered as requested by the Charterers, subject always to the exclusive right of the Owners or the Master of the Vessel to determine whether operation of the Vessel may be safely undertaken. In the performance of the Charter Party, the Owners are deemed to be an independent contractor, the Charterers being concerned only with the results of the services performed.

8. Owners to Provide

- (a) The Owners shall provide and pay for all provisions, wages and all other expenses of the Master, Officers and Crew; all maintenance and repair of the Vessel's hull, machinery and equipment as specified in ANNEX "A"; also, except as otherwise provided in this Charter Party, for all insurance of the Vessel, all dues and charges directly

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISOA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

related to the Vessel's flag and/or registration, all deck, cabin and engineroom stores, cordage required for ordinary ship's purposes mooring alongside in harbour, and all fumigation expenses and de-ratification certificates. The Owners' obligations under this Clause extend to cover all liabilities for consular charges appertaining to the Master, Officers and Crew, customs or import duties arising at any time during the performance of this Charter Party in relation to the personal effects of the Master, Officers and Crew, and in relation to the stores, provisions and other matters as aforesaid which the Owners are to provide and/or pay for and the Owners shall refund to the Charterers any sums they or their agents may have paid or been compelled to pay in respect of such liability.

- (b) On delivery the Vessel shall be equipped, if appropriate, at the Owners' expense with any towing and anchor handling equipment specified in ANNEX "A".

9. Charterers to Provide

- (a) While the Vessel is on hire the Charterers shall provide and pay for all fuel, lubricants, water, dispersants, firefighting foam and transport thereof, port charges, pilotage and boatmen and canal steersmen (whether compulsory or not), launch hire (unless incurred in connection with the Owners' business), light dues, tug assistance, canal, dock, harbour, tonnage and other dues and charges, agencies and commissions incurred on the Charterers' business, costs for security or other watchmen, and of quarantine (if occasioned by the nature of the cargo carried or the ports visited whilst employed under this Charter Party but not otherwise).
- (b) At all times the Charterers shall provide and pay for the loading and unloading of cargoes so far as not done by the Vessel's crew, cleaning of cargo tanks, all necessary dunnage, uprights and shoring equipment for securing deck cargo, all cordage except as to be provided by the Owners, all ropes, slings and special runners (including bulk cargo discharge hoses) actually used for loading and discharging, inert gas required for the protection of cargo, and electrodes used for offshore works, and shall reimburse the Owners for the actual cost of replacement of special mooring lines to offshore units, wires, nylon spring lines etc. used for offshore works, all hose connections and adaptors, and further, shall refill oxygen/acetylene bottles used for offshore works.
- (c) Upon entering into this Charter Party or in any event no later than the time of delivery of the Vessel the Charterers shall provide the Owners with copies of any operational plans or documents which are necessary for the safe and efficient operation of the Vessel. All documents received by the Owners shall be returned to the Charterers on redelivery.
- (d) The Charterers shall pay for customs duties, all permits, import duties (including costs involved in establishing temporary or permanent importation bonds), and clearance expenses, both for the Vessel and/or equipment, required for or arising out of this Charter Party.
- (e) The Charterers shall pay for any replacement of any anchor handling/towing/lifting wires and accessories which have been placed on board by the Owners or the Charterers, should such equipment be lost, damaged or become unserviceable, other than as a result of the Owners' negligence.
- (f) The Charterers shall pay for any fines, taxes or imposts levied in the event that contraband and/or unmanifested drugs and/or cargoes are found to have been shipped as part of the cargo and/or in containers on board. The Vessel shall remain on hire during any time lost as a result thereof. However, if it is established that the Master, Officers and/or Crew are involved in smuggling then any financial security required shall be provided by the Owners.

10. Bunkers

- (a) Quantity at Delivery/Redelivery. The Vessel shall be delivered with at least the quantity of fuel as stated in Box 19 (i) and the Vessel shall be redelivered with about the same quantity as on delivery, provided always that the quantity of fuels at redelivery is at least sufficient to allow the Vessel to safely reach the nearest port at which fuels of the required type or better are available.
- (b) Purchase Price. The Charterers shall purchase the fuels on board at delivery at the price prevailing at the time and port of delivery unless otherwise stated in Box 19(ii) and the Owners shall purchase the fuels on board at redelivery at the price prevailing at the time and port of redelivery unless otherwise stated in Box 19(iii). The Charterers shall purchase the lubricants on board at delivery at the list price and the Owners shall purchase the

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISOA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

lubricants on board at redelivery at the list price.

- (c) **Bunkering.** The Charterers shall supply fuel of the specifications and grades stated in Box 19(iv). The fuels shall be of a stable and homogeneous nature and unless otherwise agreed in writing, shall comply with ISO standard 8217:1996 or any subsequent amendments thereof as well as with the relevant provisions of MARPOL. The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers and comply with their requirements during bunkering, including but not limited to checking, verifying and acknowledging sampling, reading or soundings, meters etc. before, during and/or after delivery of fuels. During delivery four representative samples of all fuels shall be taken at a point as close as possible to the Vessel's bunker manifold. The samples shall be labelled and sealed and signed by suppliers, Chief Engineer and the Charterers or their agents. Two samples shall be retained by the suppliers and one each by the Vessel and the Charterers. If any claim should arise in respect of the quality or specification or grades of the fuels supplied, the samples of the fuels retained as aforesaid shall be analysed by a qualified and independent laboratory.
- (d) **Liability.** The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners caused by the supply of unsuitable fuels or fuels which do not comply with the specifications and grades set out in Box 19(iv) and the Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessel's speed performance and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.

11. BIMCO ISPS/MTSA Clause for Time Charter Parties

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the International Ship and Port Facility Security Code and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) relating to the Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the United States or passing through United States waters, the Owners shall also comply with the requirements of the US Maritime Transportation Security Act 2002 (MTSA) relating to the Vessel and the "Owner" (as defined by the MTSA).
- (ii) Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) to the Charterers. The Owners shall provide the Charterers with the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).
- (iii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Owners or "the Company"/"Owner" to comply with the requirements of the ISPS Code/MTSA or this Clause shall be for the Owners' account.
- (b) (i) The Charterers shall provide the Owners and the Master with their full style contact details and, upon request, any other information the Owners require to comply with the ISPS Code/MTSA. Furthermore, the Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into during the period of this Charter Party contain the following provision: "The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners".
- (ii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damages, expense or delay (excluding consequential loss, damages, expense or delay) caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account.
- (c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code/MTSA including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.
- (d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

12. Hire and Payments

- (a) **Hire.** The Charterers shall pay Hire for the Vessel at the rate stated in Box 20 per day or pro rata for part thereof from the time that the Vessel is delivered to the Charterers until the expiration or earlier termination of this Charter Party.
- (b) **Extension Hire.** If the option to extend the Charter Period under Clause 1(b) is exercised, Hire for such extension shall, unless stated in Box 21, be agreed between the Owners and the Charterers. Should the parties fail to reach an agreement, then the Charterers shall not have the option to extend the Charter Period.
- (c) **Adjustment of Hire.** The rate of hire shall be adjusted to reflect documented changes, after the date of entering into the Charter Party or the date of commencement of employment, whichever is earlier, in the Owners' costs arising from changes in the Charterers' requirements, or regulations governing the Vessel and/or its Crew or this Charter Party or the application thereof.
- (d) **Invoicing.** All invoices shall be issued in the contract currency stated in Box 20. In respect of reimbursable expenses incurred in currencies other than the contract currency, the rate of exchange into the contract currency shall be that quoted by the Central Bank of the country of such other currency as at the date of the Owners' invoice. Invoices covering Hire and any other payments due shall be issued monthly as stated in Box 22(i) or at the expiration or earlier termination of this Charter Party. Notwithstanding the foregoing, bunkers and lubricants on board at delivery shall be invoiced at the time of delivery.
- (e) **Payments.** Payments of Hire, bunker invoices and disbursements for the Charterers' account shall be received within the number of days stated in Box 24 from the date of receipt of the invoice. Payment shall be made in the currency stated in Box 20 in full without discount to the account stated in Box 23. However, any advances for disbursements made on behalf of and approved by the Owners may be deducted from Hire due. If payment is not received by the Owners within 5 banking days following the due date the Owners are entitled to charge interest at the rate stated in Box 25 on the amount outstanding from and including the due date until payment is received. Where an invoice is disputed, the Charterers shall notify the Owners before the due date and in any event pay the undisputed portion of the invoice but shall be entitled to withhold payment of the disputed portion provided that such portion is reasonably disputed and the Charterers specify such reason. Interest will be chargeable at the rate stated in Box 25 on such disputed amounts where resolved in favour of the Owners. Should the Owners prove the validity of the disputed portion of the invoice, balance payment shall be received by the Owners within 5 banking days after the dispute is resolved. Should the Charterers' claim be valid, a corrected invoice shall be issued by the Owners.
- (f) (i) Where there is a failure to pay Hire by the due date, the Owners shall notify the Charterers in writing of such failure and further may also suspend the performance of any or all of their obligations under this Charter Party until such time as all the Hire due to the Owners under the Charter Party has been received by the Owners. Throughout any period of suspended performance under this Clause, the Vessel is to be and shall remain on Hire. The Owners' right to suspend performance under this Clause shall be without prejudice to any other rights they may have under this Charter Party.
- (ii) If after 5 days of the written notification referred to in Clause 12(f)(i) the Hire has still not been received the Owners may at any time while Hire remains outstanding withdraw the Vessel from the Charter Party. The right to withdraw is to be exercised promptly and in writing and is not dependent upon the Owners first exercising the right to suspend performance of their obligations under the Charter Party pursuant to Clause 12(f)(i) above. The receipt by the Owners of a payment from the Charterers after the five-day period referred to above has expired but prior to the notice of withdrawal shall not be deemed a waiver of the Owners' right to cancel the Charter Party.
- (iii) Where the Owners choose not to exercise any of the rights afforded to them by this Clause in respect of any particular late payment of Hire, or a series of late payments of Hire, under the Charter Party, this shall not be construed as a waiver of their right either to suspend performance under Clause 12(f)(i) or to withdraw the Vessel from the Charter Party under Clause 12(f)(ii) in respect of any subsequent late payment under this Charter Party.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

(iv) The Charterers shall indemnify the Owners in respect of any liabilities incurred by the Owners under the Bill of Lading or any other contract of carriage as a consequence of the Owners' proper suspension of and/or withdrawal from any or all of their obligations under this Charter Party.

- (g) **Audit.** The Charterers shall have the right to appoint an independent chartered accountant to audit the Owners' books directly related to work performed under this Charter Party at any time after the conclusion of the Charter Party, up to the expiry of the period stated in Box 26, to determine the validity of the Owners' charges hereunder. The Owners undertake to make their records available for such purposes at their principal place of business during normal working hours. Any discrepancies discovered in payments made shall be promptly resolved by invoice or credit as appropriate.

13. Suspension of Hire

- (a) If as a result of any deficiency of Crew or of the Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accidents to the Vessel, the Vessel is prevented from working, no Hire shall be payable in respect of any time lost and any Hire paid in advance shall be adjusted accordingly provided always however that Hire shall not cease in the event of the Vessel being prevented from working as aforesaid as a result of:

(i) the carriage of cargo as noted in Clause 6(c)(iii) and (iv);

(ii) quarantine or risk of quarantine unless caused by the Master, Officers or Crew having communication with the shore at any infected area not in connection with the employment of the Vessel without the consent or the instructions of the Charterers;

(iii) deviation from her Charter Party duties or exposure to abnormal risks at the request of the Charterers;

(iv) detention in consequence of being driven into port or to anchorage through stress of weather or trading to shallow harbours or to river or ports with bars or suffering an accident to her cargo, when the expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account howsoever incurred;

(v) detention or damage by ice;

(vi) any act or omission of the Charterers, their servants or agents.

- (b) **Liability for Vessel not Working.** The Owners' liability for any loss, damage or delay sustained by the Charterers as a result of the Vessel being prevented from working by any cause whatsoever shall be limited to suspension of hire, except as provided in Clause 11(a)(iii).

- (c) **Maintenance and Drydocking.** Notwithstanding Clause 13(a), the Charterers shall grant the Owners a maximum of 24 hours on hire, which shall be cumulative, per month or pro rata for part of a month from the commencement of the Charter Period for maintenance and repairs including drydocking (hereinafter referred to as "maintenance allowance"). The Vessel shall be drydocked at regular intervals. The Charterers shall place the Vessel at the Owners' disposal clean of cargo, at a port (to be nominated by the Owners at a later date) having facilities suitable to the Owners for the purpose of such drydocking. During reasonable voyage time taken in transits between such port and Area of Operation the Vessel shall be on hire and such time shall not be counted against the accumulated maintenance allowance. Hire shall be suspended during any time taken in maintenance repairs and drydocking in excess of the accumulated maintenance allowance. In the event of less time being taken by the Owners for repairs and drydocking or, alternatively, the Charterers not making the Vessel available for all or part of this time, the Charterers shall, upon expiration or earlier termination of the Charter Party, pay the equivalent of the daily rate of Hire then prevailing in addition to Hire otherwise due under this Charter Party in respect of all such time not so taken or made available. Upon commencement of the Charter Period, the Owners agree to furnish the Charterers with the Owners' proposed drydocking schedule and the Charterers agree to make every reasonable effort to assist the Owners in adhering to such predetermined drydocking schedule for the Vessel.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

14. Liabilities and Indemnities

(a) Definitions

For the purpose of this Clause "Owners' Group" shall mean: the Owners, and their contractors and sub-contractors, and Employees of any of the foregoing. For the purpose of this Clause "Charterers' Group" shall mean: the Charterers, and their contractors, sub-contractors, co-venturers and customers (having a contractual relationship with the Charterers, always with respect to the job or project on which the Vessel is employed), and Employees of any of the foregoing.

(b) Knock for Knock

(i) Owners. Notwithstanding anything else contained in this Charter Party excepting Clauses 6(c)(iii), 9(b), 9(e), 9(f), 10(d), 11, 12(f)(iv), 14 (d), 15 (b), 18(c), 26 and 27, the Charterers shall not be responsible for loss of or damage to the property of any member of the Owners' Group, including the Vessel, or for personal injury or death of any member of the Owners' Group arising out of or in any way connected with the performance of this Charter Party, even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect, or default of any member of the Charterers' Group, and even if such loss, damage, injury or death is caused wholly or partially by unseaworthiness of any vessel; and the Owners shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Charterers from any and against all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands and liabilities whatsoever arising out of or in connection with such loss, damage, personal injury or death.

(ii) Charterers. Notwithstanding anything else contained in this Charter Party excepting Clause 11, 15(a), 16 and 26, the Owners shall not be responsible for loss of, damage to, or any liability arising out of anything towed by the Vessel, any cargo laden upon or carried by the Vessel or her tow, the property of any member of the Charterers' Group, whether owned or chartered, including their Offshore Units, or for personal injury or death of any member of the Charterers' Group or of anyone on board anything towed by the Vessel, arising out of or in any way connected with the performance of this Charter Party, even if such loss, damage, liability, injury or death is caused wholly or partially by the act, neglect or default of the Owners' Group, and even if such loss, damage, liability, injury or death is caused wholly or partially by the unseaworthiness of any vessel; and the Charterers shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Owners from any and against all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands, and liabilities whatsoever arising out of or in connection with such loss, damage, liability, personal injury or death.

(c) Consequential Damages.

Neither party shall be liable to the other for any consequential damages whatsoever arising out of or in connection with the performance or non-performance of this Charter Party, and each party shall protect, defend and indemnify the other from and against all such claims from any member of its Group as defined in Clause 14(a). "Consequential damages" shall include, but not be limited to, loss of use, loss of profits, shut-in or loss of production and cost of insurance, whether or not foreseeable at the date of this Charter Party.

(d) Limitations.

Nothing contained in this Charter Party shall be construed or held to deprive the Owners or the Charterers, as against any person or party, including as against each other, of any right to claim limitation of liability provided by any applicable law, statute or convention, save that nothing in this Charter Party shall create any right to limit liability. Where the Owners or the Charterers may seek an indemnity under the provisions of this Charter Party or against each other in respect of a claim brought by a third party, the Owners or the Charterers shall seek to limit their liability against such third party.

(e) Himalaya Clause.

(i) All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability, indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Charter Party or by any applicable statute, rule or regulation for the benefit of the Charterers shall also apply to and be for the benefit of the Charterers' parent, affiliated, related and subsidiary companies; the Charterers' contractors, sub-contractors, co-venturers and customers (having a contractual

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

relationship with the Charterers, always with respect to the job or project on which the Vessel is employed); their respective Employees and their respective underwriters.

(ii) All exceptions, exemptions, defences, immunities, limitations of liability, indemnities, privileges and conditions granted or provided by this Charter Party or by any applicable statute, rule or regulation for the benefit of the Owners shall also apply to and be for the benefit of the Owners' parent, affiliated, related and subsidiary companies, the Owners' contractors, sub-contractors, the Vessel, its Master, Officers and Crew, its registered owner, its operator, its demise charterer(s), their respective Employees and their respective underwriters.

(iii) The Owners or the Charterers shall be deemed to be acting as agent or trustee of and for the benefit of all such persons and parties set forth above, but only for the limited purpose of contracting for the extension of such benefits to such persons and parties.

(f) Hazardous or Noxious Substances.

Notwithstanding any other provision of this Charter Party to the contrary, the Charterers shall always be responsible for any losses, damages or liabilities suffered by the Owners' Group, by the Charterers, or by third parties, with respect to the Vessel or other property, personal injury or death, pollution or otherwise, which losses, damages or liabilities are caused, directly or indirectly, as a result of the Vessel's carriage of any hazardous or noxious substances in whatever form as ordered by the Charterers, and the Charterers shall defend, indemnify the Owners and hold the Owners harmless for any expense, loss or liability whatsoever or howsoever arising with respect to the carriage of hazardous or noxious substances.

15. Pollution

- (a) Except as otherwise provided for in Clause 18(c)(iii), the Owners shall be liable for, and agree to indemnify, defend and hold harmless the Charterers against all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands and liabilities whatsoever arising out of actual or threatened pollution damage and the cost of cleanup or control thereof arising from acts or omissions of the Owners or their personnel which cause or allow discharge, spills or leaks from the Vessel, except as may emanate from cargo thereon or therein.
- (b) The Charterers shall be liable for and agree to indemnify, defend and hold harmless the Owners from all claims, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands, liabilities, loss or damage whatsoever arising out of or resulting from any other actual or threatened pollution damage, even where caused wholly or partially by the act, neglect or default of the Owners, their Employees, contractors or sub-contractors or by the unseaworthiness of the Vessel.
- (c) The Charterers shall, upon giving notice to the Owners or the Master, have the right (but shall not be obliged) to place on board the Vessel and/or have in attendance at the site of any pollution or threatened incident one or more Charterers' representative to observe the measures being taken by Owners and/or national or local authorities or their respective servants, agents or contractors to prevent or minimise pollution damage and to provide advice, equipment or manpower or undertake such other measures, at Charterers' risk and expense, as are permitted under applicable law and as Charterers believe are reasonably necessary to prevent or minimise such pollution damage or to remove the threat of pollution damage.

16. Wreck Removal

If the Vessel becomes a wreck and is an obstruction to navigation and has to be removed by order of any lawful authority having jurisdiction over the area where the Vessel is placed or as a result of compulsory law, the Owners shall be liable for any and all expenses in connection with the raising, removal, destruction, lighting or marking of the Vessel.

17. Insurance

- (a) (i) The Owners shall procure and maintain in effect for the duration of this Charter Party, with reputable insurers, the insurances set forth in ANNEX "B". Policy limits shall not be less than those indicated. Reasonable deductibles are acceptable and shall be for the account of the Owners.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

- (ii) The Charterers shall upon request be named as co-insured. The Owners shall upon request cause insurers to waive subrogation rights against the Charterers (as encompassed in Clause 14(e)(i)). Co-insurance and/or waivers of subrogation shall be given only insofar as these relate to liabilities which are properly the responsibility of the Owners under the terms of this Charter Party.
- (b) The Owners shall upon request furnish the Charterers with copies of certificates of insurance which provide sufficient information to verify that the Owners have complied with the insurance requirements of this Charter Party.
- (c) If the Owners fail to comply with the aforesaid insurance requirements, the Charterers may, without prejudice to any other rights or remedies under this Charter Party, purchase similar coverage and deduct the cost thereof from any payment due to the Owners under this Charter Party.
- 18. Saving of Life and Salvage**
- (a) The Vessel shall be permitted to deviate for the purpose of saving life at sea without prior approval of or notice to the Charterers and without loss of Hire provided however that notice of such deviation is given as soon as possible.
- (b) Subject to the Charterers' consent, which shall not be unreasonably withheld, the Vessel shall be at liberty to undertake attempts at salvage, it being understood that the Vessel shall be off-hire from the time she leaves port or commences to deviate and she shall remain off-hire until she is again in every way ready to resume the Charterers' service at a position which is not less favourable to the Charterers than the position at the time of leaving port or deviating for the salvage services. All salvage monies earned by the Vessel shall be divided equally between the Owners and the Charterers, after deducting the Master's, Officers' and Crew's share, legal expenses, value of fuel and lubricants consumed. Hire of the Vessel lost by the Owners during the salvage, repairs to damage sustained, if any, and any other extraordinary loss or expense sustained as a result of the salvage. The Charterers shall be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.
- (c) The Owners shall waive their right to claim any award for salvage performed on property owned by or contracted to the Charterers, always provided such property was the object of the operation the Vessel was chartered for, and the Vessel shall remain on hire when rendering salvage services to such property. This waiver is without prejudice to any right the Vessel's Master, Officers and Crew may have under any title. If the Owners render assistance to such property in distress on the basis of "no claim for salvage", then, notwithstanding any other provisions contained in this Charter Party and even in the event of neglect or default of the Owners, Master, Officers or Crew:
- (i) The Charterers shall be responsible for and shall indemnify the Owners against payments made, under any legal rights, to the Master, Officers and Crew in relation to such assistance.
- (ii) The Charterers shall be responsible for and shall reimburse the Owners for any loss or damage sustained by the Vessel or her equipment by reason of giving such assistance and shall also pay the Owners' additional expenses thereby incurred.
- (iii) The Charterers shall be responsible for any actual or potential spill, seepage and/or emission of any pollutant howsoever caused occurring within the offshore site and any pollution resulting therefrom wheresoever it may occur and including but not limited to the cost of such measures as are reasonably necessary to prevent or mitigate pollution damage, and the Charterers shall indemnify the Owners against any liability, cost or expense arising by reason of such actual or potential spill, seepage and/or emission.
- (iv) The Vessel shall not be off-hire as a consequence of giving such assistance, or effecting repairs under Clause 18(c)(ii), and time taken for such repairs shall not count against time granted under Clause 13(c).
- (v) The Charterers shall indemnify the Owners against any liability, cost and/or expense whatsoever in respect of any loss of life, injury, damage or other loss to person or property howsoever arising from such assistance.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

19. Lien

The Owners shall have a lien upon all cargoes and equipment for all claims against the Charterers under this Charter Party and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned. The Charterers will not suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance incurred by them or their agents, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. Except as provided in Clause 14, the Charterers shall indemnify and hold the Owners harmless against any lien of whatsoever nature arising upon the Vessel during the Charter Period while she is under the control of the Charterers, and against any claims against the Owners arising out of the operation of the Vessel by the Charterers or out of any neglect of the Charterers in relation to the Vessel or the operation thereof. Should the Vessel be arrested by reason of claims or liens arising out of her operation hereunder, unless brought about by the act or neglect of the Owners, the Charterers shall at their own expense take all reasonable steps to secure that within a reasonable time the Vessel is released and at their own expense put up bail to secure release of the Vessel.

20. Sublet and Assignment

- (a) Charterers. The Charterers shall have the option of subletting, assigning or loaning the Vessel to any person or company not competing with the Owners, subject to the Owners' prior approval which shall not be unreasonably withheld, upon giving notice in writing to the Owners, but the original Charterers shall always remain responsible to the Owners for due performance of the Charter Party. The person or company taking such subletting, assigning or loan and their contractors and sub-contractors shall be deemed contractors of the Charterers for all the purposes of this Charter Party. The Owners make it a condition of such consent that additional Hire shall be paid as agreed between the Charterers and the Owners in Box 29, having regard to the nature and period of any intended service of the Vessel.
- (b) Owners. The Owners may not assign or transfer any part of this Charter Party without the written approval of the Charterers, which approval shall not be unreasonably withheld. Approval by the Charterers of such subletting or assignment shall not relieve the Owners of their responsibility for due performance of the part of the services which is sublet or assigned.

21. Substitute Vessel

The Owners shall be entitled at any time, whether before delivery or at any other time during the Charter Period, to provide a substitute vessel, subject to the Charterers' prior approval which shall not be unreasonably withheld.

22. BIMCO War Risks Clause "CONWARTIME 2004"

- (a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported: war; act of war; civil war; hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy; acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever); by any person, body, terrorist or political group, or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel.

- (b) The Vessel, unless the written consent of the Owners be first obtained, shall not be ordered to or required to continue to or through, any port, place, area or zone (whether of land or sea), or any waterway or canal, where it appears that the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be, or are likely to be, exposed to War Risks. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or is likely to be or to become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISVA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

- (c) The Vessel shall not be required to load contraband cargo, or to pass through any blockade, whether such blockade be imposed on all vessels, or is imposed selectively in any way whatsoever against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever, or to proceed to an area where she shall be subject, or is likely to be subject to a belligerent's right of search and/or confiscation.
- (d) (i) The Owners may effect war risks insurance in respect of the Hull and Machinery of the Vessel and their other interests (including, but not limited to, loss of earnings and detention, the crew and their Protection and Indemnity Risks), and the premiums and/or calls therefor shall be for their account.
- (ii) If the Underwriters of such insurance should require payment of premiums and/or calls because, pursuant to the Charterers' orders, the Vessel is within, or is due to enter and remain within, or pass through any area or areas which are specified by such Underwriters as being subject to additional premiums because of War Risks, then the actual premiums and/or calls paid shall be reimbursed by the Charterers to the Owners at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.
- (e) If the Owners become liable under the terms of employment to pay to the crew any bonus or additional wages in respect of sailing into an area which is dangerous in the manner defined by the said terms, then the actual bonus or additional wages paid shall be reimbursed to the Owners by the Charterers at the same time as the next payment of hire is due, or upon redelivery, whichever occurs first.
- (f) The Vessel shall have liberty:
- (i) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any other Government, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;
- (ii) to comply with the order, directions or recommendations of any war risks underwriters who have the authority to give the same under the terms of the war risks insurance;
- (iii) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;
- (iv) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier;
- (v) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment or other sanctions.
- (g) If in accordance with their rights under the foregoing provisions of this Clause, the Owners shall refuse to proceed to the loading or discharging ports, or any one or more of them, they shall immediately inform the Charterers. No cargo shall be discharged at any alternative port without first giving the Charterers notice of the Owners' intention to do so and requesting them to nominate a safe port for such discharge. Failing such nomination by the Charterers within 48 hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice.
- (h) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (b) to (g) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered as due fulfilment of this Charter Party.

23. War Cancellation Clause 2004

Either party may cancel this Charter Party on the outbreak of war (whether there be a declaration of war or not)

- (a) between any two or more of the following countries: the United States of America; Russia; the United Kingdom; France; and the People's Republic of China, or,

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISVA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

- (b) between the countries stated in Box 30.

24. BIMCO Ice Clause for Time Charter Parties

- (a) The Vessel shall not be obliged to force ice but, subject to the Owners' prior approval having due regard to its size, construction and class, may follow ice-breakers.
- (b) The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights, lightships, markers or buoys have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where on account of ice there is, in the Master's sole discretion, a risk that, in the ordinary course of events, the Vessel will not be able safely to enter and remain at the port or area or to depart after completion of loading or discharging. If, on account of ice, the Master in his sole discretion considers it unsafe to proceed to, enter or remain at the place of loading or discharging for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he shall be at liberty to sail to the nearest ice-free and safe place and there await the Charterers' instructions.
- (c) Any delay or deviation caused by or resulting from ice shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on-hire.
- (d) Any additional premiums and/or calls required by the Vessel's underwriters due to the Vessel entering or remaining in any icebound port or area, shall be for the Charterers' account.

25. Epidemic/Fever

The Vessel shall not be ordered to nor bound to enter without the Owners' written permission any place where fever or epidemics are prevalent or to which the Master, Officers and Crew by law are not bound to follow the Vessel. Notwithstanding the terms of Clause 13, Hire shall be paid for all time lost including any lost owing to loss of or sickness to the Master, Officers, Crew or passengers or to the action of the Crew in refusing to proceed to such place or to be exposed to such risks.

26. General Average and New Jason Clause

General Average shall be adjusted and settled in London unless otherwise stated in Box 31, according to York-Antwerp Rules, 1994. Hire shall not contribute to General Average. Should adjustment be made in accordance with the law and practice of the United States of America, the following provision shall apply: "In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average to the payment of any sacrifices, loss or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the Owners before delivery".

27. Both-to-Blame Collision Clause

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owners in the navigation or the management of the Vessel, the Charterers will indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners insofar as such loss or liability represent loss of or damage to, or any claim whatsoever of the owners of any goods carried under this Charter Party paid or payable by the other or non-carrying ship or her owners to the owners of the said goods and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the Vessel or the Owners. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ship or ships or objects other than or in addition to the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

28. Health and Safety

The Owners shall comply with and adhere to all applicable international, national and local regulations pertaining to health and safety, and such Charterers' instructions as may be appended hereto.

29. Drugs and Alcohol Policy

The Owners undertake that they have, and shall maintain for the duration of this Charter Party, a policy on Drugs and Alcohol Abuse applicable to the Vessel (the "D & A Policy") that meets or exceeds the standards in the OCIMF Guidelines for the Control of Drugs and Alcohol Onboard Ship 1995 as amended from time to time. The Owners shall exercise due diligence to ensure that the D & A Policy is understood and complied with on and about the Vessel. An actual impairment shall not in and itself mean that the Owners have failed to exercise due diligence.

30. Taxes

Within the day rate the Owners shall be responsible for the taxes stated in Box 32 and the Charterers shall be responsible for all other taxes. In the event of change in the Area of Operation or change in local regulation and/or interpretation thereof, resulting in an unavoidable and documented change of the Owners' tax liability after the date of entering into the Charter Party or the date of commencement of employment, whichever is the earlier, Hire shall be adjusted accordingly.

31. Early Termination

- (a) At Charterers' Convenience. - The Charterers may terminate this Charter Party at any time by giving the Owners written notice of termination as stated in Box 14, upon expiry of which, this Charter Party will terminate. Upon such termination, Charterers shall pay the compensation for early termination stated in Box 13 and the demobilisation charge stated in Box 15, as well as Hire or other payments due under the Charter Party up to the time of termination. Should Box 13 be left blank, Clause 31(a) shall not apply.
- (b) For Cause. - If either party becomes informed of the occurrence of any event described in this Clause that party shall so notify the other party promptly in writing and in any case within 3 days after such information is received. If the occurrence has not ceased within 3 days after such notification has been given, this Charter Party may be terminated by either party, without prejudice to any other rights which either party may have, under any of the following circumstances:
- (i) Requisition. If the government of the state of registry and/or the flag of the Vessel, or any agency thereof, requisitions for hire or title or otherwise takes possession of the Vessel during the Charter Period.
- (ii) Confiscation. If any government, individual or group, whether or not purporting to act as a government or on behalf of any government, confiscates, requisitions, expropriates, seizes or otherwise takes possession of the Vessel during the Charter Period (other than by way of arrest for the purpose of obtaining security).
- (iii) Bankruptcy. In the event of an order being made or resolution passed for the winding up, dissolution, liquidation or bankruptcy of either party (otherwise than for the purpose of reconstruction or amalgamation) or if a receiver is appointed or if it suspends payment or ceases to carry on business.
- (iv) Loss of Vessel. If the Vessel is lost or becomes a constructive total loss, or is missing unless the Owners promptly state their intention to provide, and do in fact provide, within 14 days of the Vessel being lost or missing, at the port or place from which the Vessel last sailed (or some other mutually acceptable port or place) a substitute vessel pursuant to Clause 21. In the case of termination, Hire shall cease from the date the Vessel was lost or, in the event of a constructive total loss, from the date of the event giving rise to such loss. If the date of loss cannot be ascertained or the Vessel is missing, payment of Hire shall cease from the date the Vessel was last reported.
- (v) Breakdown. If, at any time during the term of this Charter Party a breakdown of the Owners' equipment or Vessel result in the Owners being unable to perform their obligations hereunder for a period exceeding that stated in Box 33 and have not initiated reasonable steps within 48 hours to remedy the non-performance or provided a substitute vessel pursuant to Clause 21.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

(vi) Force Majeure. If a force majeure condition as defined in Clause 32 prevents or hinders the performance of the Charter Party for a period exceeding 15 consecutive days from the time at which the impediment causes the failure to perform if notice is given without delay or, if notice is not given without delay, from the time at which notice thereof reaches the other party.

(vii) Default. If either party is in repudiatory breach of its obligations hereunder.

Termination as a result of any of the above mentioned causes shall not relieve the Charterers of any obligation for Hire and any other payments.

32. Force Majeure

Neither party shall be liable for any loss, damage or delay due to any of the following force majeure events and/or conditions to the extent the party invoking force majeure is prevented or hindered from performing any or all of their obligations under this Charter Party, provided they have made all reasonable efforts to avoid, minimize or prevent the effect of such events and/or conditions:

- (a) acts of God;
- (b) any Government requisition, control, intervention, requirement or interference;
- (c) any circumstances arising out of war, threatened act of war or warlike operations, acts of terrorism, sabotage or piracy, or the consequences thereof;
- (d) riots, civil commotion, blockades or embargoes;
- (e) epidemics;
- (f) earthquakes, landslides, floods or other extraordinary weather conditions;
- (g) strikes, lockouts or other industrial action, unless limited to the Employees of the party seeking to invoke force majeure;
- (h) fire, accident, explosion except where caused by negligence of the party seeking to invoke force majeure;
- (i) any other similar cause beyond the reasonable control of either party.

The party seeking to invoke force majeure shall notify the other party in writing within 2 working days of the occurrence of any such event/condition.

33. Confidentiality

All information or data provided or obtained in connection with the performance of this Charter Party is and shall remain confidential and not be disclosed without the prior written consent of the other party. The parties shall use their best efforts to ensure that such information shall not be disclosed to any third party by any of their sub-contractors, Employees and agents. This Clause shall not apply to any information or data that has already been published or is in the public domain. All information and data provided by a party is and shall remain the property of that party.

34. BIMCO Dispute Resolution Clause

- (a)* This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Charter Party 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

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

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. Nothing herein shall prevent the parties agreeing in writing to vary these provisions to provide for the appointment of a sole arbitrator. 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.

- (b)* This Charter Party 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 Charter Party 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 Charter Party 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 Charter Party shall be referred to arbitration at a mutually agreed place, subject to the procedures applicable there.
- (d) Notwithstanding (a), (b) or (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 Charter Party. In the case of a dispute in respect of which arbitration has been commenced under (a), (b) or (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.
- (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.)

Copyright © 2005 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. First published 1975. Revised 1989 and 2005. Adopted by the International Support Vessel Owners' Association (ISVA), London. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

PART II
SUPPLYTIME 2005 Time Charter Party for Offshore Service Vessels

If Box 34 in PART I is not appropriately filled in, sub-clause 34(a) of this Clause shall apply. Sub-clause (d) shall apply in all cases.

* Sub-clauses 34(a), 34(b) and 34(c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 34.

35. Notices

- (a) All notices given by either party or their agents to the other party or their agents in accordance with the provisions of this Charter Party shall be in writing.
- (b) For the purposes of this Charter Party, "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.

36. Headings

The headings of this Charter Party are for identification only and shall not be deemed to be part hereof or be taken into consideration in the interpretation or construction of this Charter Party.

37. Severance

If by reason of any enactment or judgement any provision of this Charter Party shall be deemed or held to be illegal, void or unenforceable in whole or in part, all other provisions of this Charter Party shall be unaffected thereby and shall remain in full force and effect.

38. Entire Agreement

This Charter Party, including all Annexes referenced herein and attached hereto, is the entire agreement of the parties, which supersedes all previous written or oral understandings and which may not be modified except by a written amendment signed by both parties.

ANNEX "A" to Time Charter Party for Offshore Service Vessels

Code Name: SUPPLYTIME 2005

VESSEL SPECIFICATION

1. General
 - (a) Owner: Name: Address:
 - (b) Operator: Name: Address:
 - (c) Vessel's Name: Builder:
 - (d) Year built:
 - (e) Type:
 - (f) Classification and Society:
 - (g) Flag:
 - (h) Date of next scheduled drydocking:
2. Performance
 - (a) Certified Bollard Pull (Tonnes):
 - (b) Speed/Consumption (Non-Towing)
(Approx. Daily Fuel Consumption) (Fair eather)
 - Max Speed: Kts (app.) Tonnes
 - Service Speed: Kts (app.) Tonnes
 - Standby (main engines secured): Tonnes
 - (c) Approx. Towing/Working Fuel Consumption
Engine Power 100% Tonnes
 - (d) Type(s) and Grade(s) of Fuel Used:
3. Dimensions and Capacities/Discharge Rates
 - (a) L.O.A. (m): Breadth (m): Depth (m):
 - Max Draught (m):
 - (b) Deadweight (metric tons):
 - Discharge Rate
 - (c) * Cargo Fuel max (m³): /hr at head
 - (d) * Drill Water max (m³): /hr at head
 - (e) Potable Water (m³): /hr at head
 - (f) Dry Bulk (m³): in Tanks /hr at head
 - (g) Liquid Mud (m³): /hr at head
 - (max. SG)
 - State type of recirculation system i.e. mechanical agitation, centrifugal pumps etc.
 - (h) Cargo Deck Area (m²): Capacity (m.t.):
 - Length (m) x Breadth (m):
 - Load Bearing Capacity
 - (i) Heavy Weight Brine (m³): /hr at head
 - (max. SG)
 - * Multipurpose Tanks yes/no:
4. Machinery
 - (a) BHP Main Engines:
 - (b) Engine Builder:
 - (c) Number of Engines and Type:
 - (d) Generators:
- (e) Stabilisers:
- (f) Bow Thruster(s):
- (g) Stern Thruster(s):
- (h) Propellers/Rudders:
- (i) Number and Pressure Rating of Bulk Compressors:
- (j) Fuel Oil Metering System:
5. Towing and Anchor Handling Equipment
 - (a) (i) Stern Roller (Dimensions):
 - (ii) Anchor Handling/Towing Winch: /
 - (iii) Rig Chail Locker Capacity (linear feet of 3 in. Chain):
 - (iv) Tugger Winches:
 - (v) Chain Stopper Make and Type:
 - (b) (i) Towing Wire:
 - (ii) Spare Towing Wire:
 - (iii) Work Wire:
 - (iv) Spare Work Wire:
 - (v) Other Anchor Handling Equipment (e.g. Pelican Hooks, Shackles, Stretchers etc.):
6. Radio and Navigation Equipment
 - (a) Radios
 - Single Side Band:
 - VHF:
 - Satcom:
 - (b) Electronic Navigation Equipment:
 - (c) Gyro:
 - (d) Radar:
 - (e) Autopilot:
 - (f) Depth Sounder:
7. Fire Fighting Equipment
 - (a) Class (FF1, FF2, FF3, other):
 - (b) Fixed:
 - (c) Portable:
8. Accommodation
 - (a) Crew: (b) Passengers:
9. Galley
 - (a) Freezer Space (m³):
 - (b) Cooler (m³):
10. Additional Equipment
 - (a) Mooring Equipment:
 - (b) Joystick:
 - (c) Other:
11. Standby/Survivor Certificate Yes/No
 - Nos:

ANNEX "B" to Time Charter Party for Offshore Service Vessels

Code Name: SUPPLYTIME 2005

INSURANCE

Insurance policies (as applicable) to be procured and maintained by the Owners under Clause 17:

- (1) Marine Hull Insurance. Hull and Machinery Insurance shall be provided with limits equal to those normally carried by the Owners for the Vessel.
- (2) Protection and Indemnity (P&I) or Marine Liability Insurance.

Protection and Indemnity (P&I) or Marine Liability Insurance with coverage equivalent to the cover provided by members of the International Group of Protection and Indemnity Associations with a limit of cover no less than USD for any one event. The cover shall include liability for collision and damage to fixed and floating objects to the extent not covered by the insurance in (1) above.

- (3) General Third Party Liability Insurance. To the extent not covered by the insurance in (2) above, Coverage shall be for:

Bodily Injury per person

Property Damage per occurrence

- (4) Workmen's Compensation and Employer's liability Insurance for Employees.

To the extent not covered in the insurance in (2) above, covering Owners' employees and other persons for whom Owners are liable as employer pursuant to applicable law for statutory benefits as set out and required by local law in area of operation or area in which the Owners may become legally obliged to pay benefits.

- (5) Comprehensive General Automobile Liability Insurance. Covering all owned, hired and non-owned vehicles, coverage shall be for:

Bodily Injury According to the local law.

Property Damage In an amount equivalent to single limit per occurrence.

- (6) Such other insurances as may be agreed.