

# 定期備船契約의 備船期間에 관한 研究

-最終航海를 중심으로-

李 青 泉<sup>1)</sup> 朴 容 燮<sup>2)</sup>

## A Study on Time Charter Period

- on Last Voyage -

Cheong Cheon, Rhee

### Abstract

To both shipowners and time charterers, it is crucial to decide not only what period to allow the time chartered to the latter, but how long to charter the ship in negotiation. Market rate of time charter will turn to rise when shipping market has good conditions and, in turn, shipowners will get its market rate up. As a result, shipowners want to make agreement on the time charter period as shortly as possible so that they acquire time charter rate higher than usual through the next turn of time charter in good condition of the market. In contrast, time charterers who secure long-term

1) 한국해양대학교 해사법학과 석사과정 해상법 전공

2) 한국해양대학교 해사법학과 교수

goods are willing to hold time charter period in their hands to the extent that the time charter contract allow with interpretation of words favored to them. It is because of a time charters' will to prepare against what happens at the moment of likely high market rate.

In addition, the point of delivery purported on the time charter contract agreed between the two parties may be subject to change depending on unusual circumstances that the two parties do not predict at all when agreed. In other word, the time of redelivery for the ship at issue may be earlier or later than the time expressed in the time charter contract agreed between the both parties. Inconsistence of the point of time for redelivery with the word in the contract would brings the both parties into dispute on what to apply criteria of estimating time charter rate during the period in dispute; to the compromised rate in the agreement or to real market one resulting from changes of market. They could also contend with each other whether to violate the contract where the redelivery occurs beyond the agreed time.

This study, therefore, focuses on suggestion for righteous way of interpreting time charter period, specifically, the way of reading the exact point of time to be redelivered with no violation of the contract. For this purposes, first of all, the study introduce cases related to this matters. It, in turn, looks into a variety of compromises on the point of time for redelivery. this study will not

neglect to observe a kind of adjustment over time charter period, which is made after original agreement.

What is related to time charter is regulated by commercial law in Korea which is amended on July 1994. But yet, the principles for interpretation of time charter period in question depend primarily on compromise reached by the two parties concerned, in that those regulations in the written law are, in general, non-binding norms. Thus, this study also has to go for working on legal interpretation on words to have been expressed through standard forms of time charter contract, especially, with regard to words of time charter period.

## 1. 序論

定期傭船이 航海傭船과 가장 구별되는 점은 航海傭船이 貨物을 단위로 傭船料가 지불되는데 반하여, 定期傭船은 기간을 단위로 하여 傭船料가 지불된다는 점이다.

따라서 定期傭船契約에 있어서 傭船期間을 어떻게 정할 것이냐 하는 문제는 船舶所有者와 定期傭船者(이하 “傭船者”라 칭함)모두에게 매우 중요한 의미를 갖게 한다.

그러나 當事者의 의도에 따라 締結된 傭船契約일지라도 航海의 특수한 事情과 海運市況의 변경 등, 계약체결 당시 예측할 수 없었던 여러 사정으로 인하여 때로는 約定된 傭船期間을 미달해서 船舶을 返船하는 경우가 발생하는데 이것이 早期 返船(early redelivery)의 문제이다.

한편 傭船者가 約定傭船期間을 초과하고서 船舶을 返船시킬 경우에 계약당사자 사이에는 契約違反 및 傭船料 算定基準에 대해서 이해가 엇갈리는 문제

가 발생할 수도 있다. 이러한 경우 最終航海와 관련하여 그 適法性 여하에 따라서 當事者들의 法律關係가 결정되는데 이것이 最終航海와 관련한 定期備船期間의 滿了時點의 문제로서 最終航海의 契約違反여부에 따라 초과기간에 대한 備船料 算定基準이 달라지므로 定期備船契約에 있어서 당사자간에 紛爭 소지가 높다고 하겠다.

## 2. 定期備船期間

定期備船期間이라 함은 船舶이 備船者의 서비스에 提供될 目的으로 인도되어 다시 船舶所有者에게 返船될 때 까지의 연속된 시간을 말한다.

定期備船契約에 있어서 備船期間을 약정하는데 사용되는 文言은 여러 유형이 있는데 이를 열거하여 보면, 單純確定期間(flat period or stated period) 伸縮許容附確定期間(X months, Y days more or less), 選擇許容附範圍期間(X to Y months) 등이 그것이다.

備船者는 이와같은 備船期間을 정하는 文言에 “약(about)” 또는 “無擔保(without guarantee)” 등의 어구를 挿入함으로써 精確하게 豫測할 수 없는 航海期間에 대하여 伸縮性을 賦與하고자 한다.

본래 약정된 備船期間이 滿了하면 定期備船契約은 終了되고, 따라서 備船者는 船舶을 船舶所有者에게 返船하여야 하는 것이지만, 경우에 따라서는 備船契約違反으로 되지 않으면서 船舶을 超過使用하거나 備船期間이 到來하기 전이라도 미리 返船하는 경우가 있다. 이와 같이 備船期間을 초과 또는 단축하여 返船하는 것이 인정되는 경우 그 초과 또는 단축된 기간을 許容 期間(margin)이라 하며, 그 인정여부는 最終航海와 밀접한 관계를 갖는다.

## 3. 定期備船期間 違反의 類型 및 效果

- (1) 備船期間滿了 以後의 返船(Redelivery after end of charter period)  
約定된 定期備船期間을 超過하여 船舶을 返船하는 경우 期間超過(overlap)

의 문제가 발생한다. 만일 超過된 期間이 합리적이라고 판단되지 않는 경우, 즉, 許容期間이 인정되지 않는다면 備船者는 備船契約上 契約違反에 의한 債務不履行責任을 면할 수 없다. 따라서 船舶所有者는 超過期間에 대하여 만일 約定備船料보다 市場備船料가 상승했다면 市場料率을 기준으로 損害賠償을 請求할 수 있는 것이다.

#### (2) 早期返船(early redelivery)

한편, 約定된 定期備船期間의 最終日이 도래하기 전에 船舶을 返船하는 것을 早期返船이라고 하는데 이것이 期間未經過(underlap)의 문제이다. 未經過期間이 합리적이라고 판단되는 경우 즉, 備船期間이 滿了되기 전에 또 다른 航海를 開始하게 되면 잔여 備船期間이 충분치 못하여 超過期間이 未經過期間보다 확실히 길 것이라고 豫想되는 경우에는 그 經過期間은 許容되며, 따라서 船舶所有者는 備船者의 早期返船을 거절할 수는 없는 것이며, 市場備船料率이 約定備船料率보다 상승하였다 하더라도 未經過期間에 대하여 約定備船料率 이상의 備船料를 請求할 수 없다.

### 4. 最終航海

#### (1) 適法한 最終航海

備船者는 마지막으로 실행하고자 하는 航海가 묵시적 또는 명시적 許容期間을 포함한 바의 備船期間이 만료하기 전에 완료될 수 있을 것이라고 합리적으로 예상되는 경우에는 본선을 最終航海에 투입시킬 수 있는데, 이 경우의 航海를 適法한 最終航海라고 한다.

適法한 最終航海의 경우에는 船舶所有者는 이를 거부할 수 없으며, 그 航海가 개시된 이후 양당사자의 책임없는 事由로 인하여 遲延(delay)이 발생하여 備船期間滿了 후에 返船되는 결과가 초래된다고 하더라도 備船 契約違反으로 되지 않고, 따라서 備船者는 返船時까지 備船契約上 約定된 料率을 기준으로 備船料를 지급하면 된다. 다시 말해서 適法한 最終航海의 경우에는 超過

期間에 대하여도 返船時까지 市場備船料率(market rate)의 변동에 관계없이 約定備船料만을 지급하면 그만인 것이다.

## (2) 不適法한 最終航海

合理的으로 판단해서 묵시적 또는 명시적 許容期間을 포함한 備船期間내에 完了될 수 없을 것이라고 예상되는 最終航海를 不適法한 最終航海 (illegitimate last voyage)라 한다. 備船者가 이와같은 不適法한 最終航海를 지시할 것을 요구할 수 있다.

## 5. 許容期間

許容期間(margin)이라 함은 最終航海의 適法성과 관련하여 備船者가 備船期間을 超過하거나 備船期間이 경과하기전에 返船하는 것이 인정되는 경우, 그 超過 또는 未經過된 期間을 의미한다.

英國法上으로 定期備船期間이 단순한 確定期間으로 예컨대, “3개월”(for a period of 3 calendar months)만으로 約定되는 경우에는 합리적인 범위의 일정한 許容期間이 묵시적으로 인정되며 또한, X개월 내지 Y개월(x to Y months)과 같이 一定範圍로 備船期間이 約定된 경우에도 묵시적인 許容期間을 인정하여 備船者는 X개월과 Y개월 사이에 선택적으로 返船할 수 있다. 한편 “X개 월(年), Y일(月) 증감가”라는 文言으로 備船期間을 約定한 경우에도  $\pm Y$ 일이라는 許容期間이 明視的으로 인정된다.

그러나 備船期間이 “備船者의 선택에 따라 最短 X 개월, 最長 Y 개월”(for a period of a minimum of X months to a maximum of Y months, at the character's options)과 같이 이른바 最長.最短 制限部 期間으로 約定된 경우에는 許容期間은 인정 되지 않으며, 返船日期에 관하여 “X일 및 Y일 사이에 返船되어야 한다”라고 명시적으로 일정범위가 約定된 경우에는 X일과 Y일 사이의 許容期間으로 간주되어 그 이상의 어떤 追加 許容期間(additinal margin)도 인정되지 않는다는 것이 영국 仲裁判定에 의해 확립되었다.

## 6. 決論

船舶의 運航은 예측할 수 없는 항해의 특수한 사정, 예컨대 황천, 파업, 전쟁등의 돌발적인 사고와 海運市況의 변경 등으로 많은 제약을 받는다는 것은 주지의 사실이다. 따라서 備船者는 비록 적절하게 備船期間을 約定하였다고 하여도 備船期間을 충족하여 선박을 용선하기란 매우 힘든 일이며, 보통은 備船期間을 超過하거나 미달해서 備船船舶을 返船하게 된다. 영미법에서는 이와같은 船舶運航의 특수성을 고려하여 備船期間에 합리적인 許容期間(margin)을 인정하고 있는 것이다.

미국법에서 확립된 期間超過 및 未經過의 法理(Overlap-Underlap Rule)에 따르면, 예상되는 超過期間이 未經過期間보다 짧을 것이라고 판단되는 경우에는 備船者는 最終航海를 실행할 權利가 있고, 따라서 이 경우에는 未經過期間이 인정되지 않는다.

그리고 英國法에서 발달된 最終航海에 관한 법리에 의하면, 備船期間 (묵시적 또는 명시적 許容期間 포함)내에 완료 될 수 있을 것이라고 합리적으로 예견된 最終航海를 실행한 결과 備船者의 責任 없는 사유로 인하여 返船이 遲延된 경우에는 備船者는 契約不履行責任을 지지 않는다.

이와같이 영미법하에서는 어느 법리에 의하든지 합리적인 범위의 許容期間은 인정되고 있으며, 아울러 備船者의 統制(control)범위 밖의 사정, 다시 말해서 備船者의 책임 없는 사유로 인하여 返船이 遲延된 경우에 備船者는 면책이 되고, 따라서 超過期間에 대하여 約定料率에 의한 備船料를 지급하면 된다. 그러나 이는 일반적인 原則이며, 最終航海의 適法성과 許容期間의 인정 여부 및 그 범위는 각기의 사정과 備船期間을 정하고 있는 文言에 따라 결정될 사실문제이다.

## - 참고문헌 -

- [1] 朴容燮, 定期備船契約法論, 曉星文化社, 1993



- [2] 朴容燮, 海商法論, 明新文化社, 1991
- [3] Michael Wilford, Terence Coghlin, Nicholas J. Healy, Jr., & John D. Kimball, Time Charters  
2nd ed., London : Lloyd's of London Press. 1982
- [4] Colinvaux, Raoul, Carver's Carriage by Sea. Vol II. 13th ed.  
London : Stevens & Sons, 1982.
- [5] Mocatta, Alan Abraham, Mustill, Michael J. & Boyd, Stewart C.,  
Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 19th  
ed., London : Sweet & Maxwell, 1984

