「法과 政策」第21輯 第1號, 2015. 3. 30.
濟州大學校 法과政策硏究院

해상 예·부선용선에 있어서 장비임대차계약과 장비관리위탁계약의 상법상 의의

A Study on the Maritime Significance of Demise Charter and Ship Management Contract for Tug or Barge Boat Which Employed in Marine Construction

양 석 완*
Yang, Seok-Wan

목 차

Ⅰ. 문제의 제기
Ⅱ. 장비임대차계약과 장비관리위탁계약에 있어서의 '장비'의 해상법상 의의
Ⅲ. 예·부선의 장비임대차계약 실태와 해상법의 적용
Ⅳ. 예·부선의 장비관리위탁계약의 실태와 해상법의 적용
Ⅴ. 맺으며

국문초록

상법과 선박관련 법령이 새로운 해상기술의 등장에 따라 그에 걸맞게 예·부선을 장비에서 선박으로 보는 개념이 정립된 지 10여년이 지났음에도, 실무에서는 여전히 예·부선 용선을 '장비임대차'라는 표제로 계약을 체결하는 관행이 계속되고 있다. 이는 해상공사에서 예·부선을 용선하는 건설업자들이 선박의 용선에 대한 개념이 부족했기 때문에 이를 '장비임대차계약' 등으로 명칭을 정

논문접수일 : 2015. 02. 15.
심사완료일 : 2015. 03. 08.
게재확정일 : 2015. 03. 11.
* 법학박사 · 제주대학교 법학전문대학원 교수

했던 데 기인한 것으로 보인다.

즉 우리 상법은 예선계약에 관하여 아무런 규정을 두고 있지 아니하므로 예·부선의 용선계약에는 일반적으로 사용되는 표준서식이 존재하지 않아 계약당사자간에 임의적으로 계약내용이 정해지고 있으며 특히 용선계약서에 사고 발생시 해당 손해의 책임소재에 관한 규정이 없어 책임주체를 확정하기 어려운 경우도 많다.

따라서 계약당사자 간의 책임관계를 명확히 하기 위하여 예·부선의 용선계약서는 현행 상법상의 규정인 선체용선 또는 정기용선의 용어로 수정할 필요가 있고, 장비관리위탁계약은 선박관리인의 규정에 맞게 다듬어져야 한다.

한편, 책임소재와 관련하여 'in-house(자가형) 방식'의 선박관리에 있어서는 선박관리회사를 운항과 관련하여 독립된 법인으로 볼 수 없기 때문에, 선박관리회사의 무모한 행위는 모든 권한의 일임 여부에 따라 책임제한절차의 신청인인 선박소유자 자신의 무모한 행위와 연결될 수 있다. 이와는 달리, 제3자 선박관리의 경우에는 선박관리회사는 선박소유자와 별개의 법인이므로 이들의 무모한 행위는 선박소유자의 무모한 행위와 무관하게 된다.

주제어 : 예인선, 부선, 선박, 선체용선, 정기용선, 선박소유자, 선박관리위탁계약, 책임제한절차

Ⅰ. 문제의 제기

상법 해상편이 적용되게 되면 선박소유자는 책임제한권이 주어지므로 예·부선('예인선'과 피예인선인 '부선'을 말함)이 선박으로서의 구조와 항해성, 영리성을 갖는지 여부는 중요한 요소가 된다.[1] 여기서 예인선과 피예인선 가운데, 특히 피예인선인 부선이 과연 해상편의 적용대상인 선박인지가 문제된다.

국내의 실무에서 해상공사에 투입되는 예인선에 대한 용선표준계약서는 없

1) Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Harlow : Pearson/Longman, 2008, pp.86-87.

고[2] 약식의 용선계약서 또는 구두에 의한 계약이 이루어지고 있다.[3] 즉 우리 상법은 예선계약에 관하여 아무런 규정을 두고 있지 아니하므로 예·부선의 용선계약에는 일반적으로 사용되는 표준서식이 존재하지 않아 계약당사자간에 임의적으로 계약내용이 정해지고 있으며[4] 특히 용선계약서에 사고 발생시 해당 손해의 책임소재에 관한 규정이 없어 책임주체를 확정하기 어려운 경우도 많다.[5] 예컨대, 예인선 국제5호의 피예인선 진도대교 충돌사건과 같이 용선계약서가 존재함에도 불구하고 해양안전심판원은 이 사건 선박이 임대차계약을 체결했다고 언급하면서 이 사건 용선계약을 선체용선으로 보는 반면,[6] 대법원은 이를 정기용선으로 보는 간극이 발생한다.[7]

해상공사에 투입된 부선은 대체로 공사작업용 크레인 부선이며,[8] 부선의 용선자는 해상공사의 주체인 건설업자이다. 부선 크레인의 경우 시공사가 제주도 강정항 해군기지건설의 기초준설 및 케이슨 속채움 공사에 투입하기 위해 부선 소유자와 선박 임대차계약을 체결하였으므로 일반적으로 이 부선을 임차한 시공사는 임차기간 동안 자기소유의 선박과 같이 이용할 수 있는 관리·지배권을 가지게 되므로 안전관리의 책임은 임대인(소유자)이 아닌 임차인(시공사)에 귀속된다고 보았다.[9] 따라서 부선 크레인이 정박·계류하고 있

2) 발틱국제해사위원회(The Baltic and International Maritime Council : BIMCO)에서 제정한 표준 예인계약서 양식에는 International Ocean Towage Agreement(TOWCON)와 International Towage Agreement(Daily Hire)(TOWHIRE)가 있는데, 예인의 부수에 대한 차이 이외에는 두 양식이 거의 동일한 내용으로 되어 있다.

3) 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결(제1심-부산지방법원 동부지원 2009. 6. 4. 선고 2007가합2793 판결) 사안에 있어서의 기초사실 참조.

4) 이균성, 「신해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010, 389면과 최종현, 「해상법상론」, 박영사, 2009, 802면에 따르면, 예인선과 피예인선과의 관계는 계약자유에 따라 고용형, 운송형, 도급형의 세 가지 예선계약 등에 의해 정해진다.

5) 이균성, 위의 책, 391면.

6) 중해심 재결 제2008-018호, 예인선 국제1호, 국제5호의 피예인-부선 현대로얄 10001호 제1진도대교 접촉사건.

7) 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결(예인선 국제1호, 국제5호의 피예인-부선 현대로얄 10001호 제1진도대교 접촉사건).

8) 중해심 재결 제2012-009호, 부선 혜승155호 교량접촉사건 ; 목해심 재결 제2012-028호, 부선 거원호 좌초사건 ; 중해심 재결 제2008-018호, 예인선 국제1호, 국제5호의 피예인-부선 현대로얄 10001호 제1진도대교 접촉사건 ; 부해심 재결 제2007-054호 - 예인선 제1새한호의 피예인-부선 삼보제이비1호 진도대교 접촉사건.

던 화순항에 제9호 태풍 '무이파(MUIFA)'가 내습하고 있어 해양사고의 위험성이 높았으나 시공사가 이 부선을 안전한 장소로 피항조치를 취하지 아니하여 이와 같은 좌초사고를 발생하게 한 것이므로 시공사에게 책임이 있다고 본 것이다. 이처럼, 공사현장에 투입되는 부선의 용선계약 실무에서 사용되는 계약서의 표제는 일반적으로 '장비임대차계약서' 또는 '장비관리위탁계약서' 등으로 되어 있고 선박소유자, 용선자라는 용어 대신 장비임대인, 장비임차인이라는 표현을 사용하는 등 현행 상법상의 용어와 달라 혼란을 야기하고 있다.[10]

이에 이 논문은 장비임대차계약과 장비관리위탁계약에 있어서의 '장비'의 해상법상 의의를 선박의 개념요소를 바탕으로 분석하고, 장비임대차계약을 예인선과 피예인선인 부선으로 나누어 선체용선인가, 아니면 정기용선에 해당하는가를 새겨보는 한편, 장비관리위탁계약을 해상법상 선박관리인의 차원에서 그 의의를 검토하고자 한다.

Ⅱ. 장비임대차계약과 장비관리위탁계약에 있어서의 '장비'의 해상법상 의의

1. 예·부선과 장비

해상공사에 투입된 부선은 대체로 공사작업용 크레인 부선이거나 준설선이다. 부선의 용선자는 해상공사의 주체인 건설업자이다. 현재 해상공사 현장에서 사용하고 있는 예인선의 용선계약서는 그 양식이 제각각이며, 사용되는 용어도 임대인(선박소유자), 임차인(용선자), 임대료(용선료), 장비(선박), 임대장비(용선한 선박) 등 상법상 용선계약의 성질과는 차이를 보인다.[11] 또한 장비(선박)에 대한 정비·검사·수리는 임대인의 책임과 비용이며 연료유는 임차

9) 목해심 재결 제2012-028호, 부선 거원호 좌초사건.

10) 장영준, "해상공사에 투입된 예·부선 용선계약의 문제점과 개선방안에 관한 연구", 「한국항해항만학회지」 제38권 제5호, 한국항해항만학회, 2014. 10., 476면.

11) 장영준, 앞의 논문, 472, 476면.

인의 비용이다.

우리나라는 선박법 개정(1999년) 이전에는 선박의 정의에 관하여 명문규정을 두지 아니하였으며, 일반적으로 "수면 또는 수중을 항행하는 용도와 그 능력을 가지는 일정한 구조물로서 추진기를 장치하지 아니한 준설선 등을 제외한 것"으로 정의하여 왔었다.[12] 그러나, 1999년 개정된 현행 선박법은 제1조의2[13]를 신설하여, 선박을 "수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용될 수 있는 배종류"라고 정의하고, 이를 다시 기선, 범선, 부선(자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행하는 선박)의 3가지로 구분함으로써 우리 선박법의 해석에 관한 한 종래의 선박에 대한 정의는 수정되게 되었다. 한편, 종래의 선박법시행규칙은 제2조에서 부선 중 압항부선(기선과 결합되어 밀려서 항행되는 선박)[14]과 해저조망부선(잠수하여 해저를 조망할 수 있는 시설을 설치한 선박으로서 스스로 항행할 수 없는 것)만을 선박에 포함시키고,[15] 제3조에서 추진기관을 장치하지 아니한 준설선 또는 해저자원굴착선 등은 선박으로 보지 아니한다고 규정하여 추진기를 갖는 준설선만을 선박에 포함시켰던 것이나, 상위법인 선박법의 개정으로 위 시행규칙은 그 효력을 상실하였으며 결국 선박법에 맞추어 개정되었다(2000년 1월 6일).

그렇다면 종래 장비로 분류되었던 준설선 등은 1999년 이후부터는 건설기계

12) 종래의 선박의 정의에 관하여 자세한 것은, 임동철, "선박의 정의에 관한 약간의 고찰", 「한국해법회지」 제18권 제2호, 한국해법회, 1996. 10., 15-37면.

13) 현행선박법 제1조의2 규정은 다음과 같다.
제1조의2(정의) 이 법에서 '선박'이라 함은 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용될 수 있는 배종류를 말하며, 그 구분은 다음 각호와 같다.
1. 기선 : 기관을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 것을 포함한다)
2. 범선 : 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)
3. 부선 : 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행하는 선박.

14) 압항부선(Pusher barge)은 압항선이 진행하는 방향의 뒤에서 밀어 항행하는 부선을 말한다. 2009년 2월 23일 경북 포항 선적의 압항선 정진호(예인선, 341톤)는 기계류 등 화물을 싣고 부산항을 떠나 중국 산동(山東)성 르자오(日照)항으로 가는 석진호(부선, 3,445톤)를 밀고 가던 중 25일 오전 4시 30분께 신안군 가거도 서쪽 54km 해상에서 악천후를 만나 침몰하여 선원 5명이 실종된 사건이 있다.

15) 종래의 선박법시행규칙 제2조는 선박의 종류를 기선, 범선, 압항부선, 해저조망부선의 4가지로 구분하고 있었다.

관리법이 적용되는 건설기계가 아니라, 선박법이 적용되는 선박으로 보아야 할 것이다.

2. 선박의 개념요소와 부선의 선박요건 구비

가. 선박의 개념요소

(1) '선박'이라는 구조물

해상법 적용의 기초인 선박은 선박으로서의 구조와 항해성, 영리성 등이 중요한 요소가 된다. 먼저, 선박은 사회통념상 물체의 부양성(浮揚性)을 이용하여 수상을 항해하는 데 사용되는 일정한 구조물을 가지고 있어야 한다. 즉 선박이란 사회통념상 물 위에 뜨거나 또는 물 속에 잠겨서 사람과 재화를 실어 나를 수 있는 수상 또는 해상의 구조물을 말하므로, 수밀성(水密性)과 부유능력(浮游能力)을 가져야 한다.[16] 그러므로 부유능력을 상실한 침몰선이나 난파선은 인양 또는 구조가 불가능한 것이면 선박의 멸실에 해당하므로 선박이라고 볼 수 없으나, 인양이나 구조가 가능한 동안은 여전히 선박이라 할 것이다. 건조 중인 선박은 항해의 용도와 능력을 갖추지 못하였으므로 선박이라고 할 수 없으나,[17] 건조 중인 선박이라도 진수 후 항행이 가능할 정도가 되면 비록 완성 전이라도 선박법상 선박으로 볼 수 있다.[18]

이들을 종합하여 선박의 개념을 추출해보면 ① 우선 선박은 승객이나 물건을 나를 수 있는 물체여야 하지만, 반드시 속이 움푹 들어간 선저(hull; Hohlkörper)여야 할 필요는 없을 것이다.[19] 즉 액체 등의 운반을 위하여 떠 있는 물체나

16) 손주찬·정동윤, 편집대표, 「주석상법(Ⅷ)」[박용섭 집필], 한국사법행정학회, 2001, 33-34면 ; Hill, Christopher, *Maritime Law*, 4th ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1994, 383-384면.

17) 권창영, "선원법이 적용되는 선박의 범위", 「법조」 통권 제579호, 법조협회, 2004. 12., 190-191면 ; Fredieu v. Rowan Companies, 738 F.2d 651(5th Cir. 1984) ; Williams v. Avondale Shipyards, Inc., 452 F.2d 955(5th Cir. 1971).

18) 이균성, 앞의 책, 92-93면 ; 이순동, "선박의 소유권", 「해상·보험법에 관한 제문제(상)」, 재판자료 제52집, 법원행정처, 1991, 30면. 그러나 건조 중인 선박은 선박금융에 한하여 선박으로 인정되고(상법 제874조), 어선법 제2조 제1항 제3호는 어선건조허가를 받아 건조 중인 선박도 어선에 포함시키고 있다.

뗏목[20]도 선박일 수 있다. 그러나 ② 수상이나 수중에서의 운송을 목적으로 해야 하며, 주로 비행을 목적으로 하는 수상비행기나 비행선은 선박이라고 할 수 없다.[21] ③ 그 규모가 해상거래에 적합하지 못할 정도로 지나치게 작아서는 안 되지만,[22] ④ 반드시 스스로 움직일 필요는 없을 것이다. 즉 자력항행능력은 요구되지 않는다.

따라서 부선(艀船; barge)도 선박요건을 갖출 수 있을 것이다.[23] 선박법상의 선박의 정의에 따르면, 수면 또는 수중에서 항행용으로 사용될 수 있으면 족하고, 자력으로 항행할 수 있는 자력항행능력(독항능력 또는 자항능력이라고도 함)을 가질 것을 요하지 아니한다. 따라서 독자적인 항행능력이 없는 피예인선(被曳引船)이나 항진기관이나 항진추진기가 없이 다른 선박에 의하여 예인되는 부선도 모두 선박이다.

(2) 항해선

상법상의 선박이 되려면 항해[24]에 사용하는 선박(ocean-going ship)이어야

19) 정해덕, "개정 상법 하에서의 선박의 의의와 선박등록·등기", 「법조」 통권 제618호, 법조협회, 2008. 3., 198-199면.

20) 뗏목은 뗏목을 구성하는 목재 자체의 운반을 목적으로 하므로 선박으로 볼 수 없다는 견해로는 이순동, 앞의 논문, 30면 ; 권창영, 앞의 논문, 189면.
그러나 정해덕, 앞의 논문, 198-199면 및 미국판례는 뗏목도 선박으로 본다(Muntz v. A Raft of Timber, 15 Fed. 555(C.C.La. 1883) ; Seabrook v. Raft of R.R. Cross-Ties, 40 Fed. 596(D.S.C. 1889)).

21) 김태기, "등기선박에 관한 약간의 고찰", 「등기에 관한 제문제(하)」, 재판자료 제44집, 법원행정처, 1988, 590면 ; 이순동, 앞의 논문, 29면. 그러나 선박충돌방지국제규칙(International Regulations for Preventing Collisions at Sea 33 U.S.C. §801)에서는 수상비행기와 이동불가능한 장치(nondisplacement craft)도 선박의 개념에 포함시키고 있다. 이와 같은 규정은 영국판례(Steedman v Scofield [1992] 2 Lloyd's Rep. 163)의 입장과 동일하다.

22) 원래 '주로 노 또는 상앗대로 운전하는 선박'(상법 제741조 제2항) 등은 그 규모가 너무 작아서 사람과 재화를 안전하게 실을 수 있는 시설을 갖출 수가 없고 바다를 안전하게 항해할 수 있는 항해선으로서의 항해능력을 갖추고 있지도 아니하므로 해상법을 적용할 실익이 거의 없어 적용대상에서 제외된 것이다.- 손주찬·정동윤 편집대표, 앞의 주석(Ⅷ), 41면.

23) 정해덕, 앞의 논문, 199면.

24) 선박법 제29조에 규정된 '항행용'이라는 용어가 내수항행용이라는 용어와 혼돈될 우려가 있고, 상법 제740조에 규정된 '항해용'과 다른 내용을 규정한 것도 아니므로 개정상법에서는 이를 '항해용'으로 수정하여 용어를 통일하였다.

한다. '항해용으로 사용되는 구조물로서 선박'[25]은 사람 또는 물건을 운반하기 위하여 이용되고 항상 이동할 목적과 능력을 갖춘 것이어야 하지만,[26] 항해의 의미를 계획이나 지시에 의하여 일정한 장소에서 다른 장소로 이동하는 것으로 한정하는 것은 타당하지 않다.[27] 해양구조물이 이동가능한지 또는 고정되어 있는지[28] 여부는 구체적인 상황에 따라 판단하여야 하고, 그 구조물의 특정한 장소에 고정되어 있으며 이동하도록 고안되지 않았다면 그 구조물은 선박이 아니다.[29] 이동하도록 설계한 구조물로서 항행능력을 가지고 있거나 예인되어 이동할 수 있다면 선박에 해당한다.

부선은 구조상 자력으로 항행할 수 없으므로, 부선이 항행한다는 의미는 본래 목적이나 부수적인 목적달성을 위하여 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀리는 것을 의미한다고 보아야 할 것이다. 그러므로 이동한 장소에서 작업을 하거나 물건 또는 사람의 운반 이외에 일정한 용도에 사용되는 것을 목적으로 하는 준설선, 해저자원굴착선, 기중기선, 등대선, 선박계류용이나 저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선(선박법 제26조 제4호) 등은 선박에 포함된다.

상법에서 선박이라 함은 해상을 운항하는 항해선만을 말한다. 항해라 함은 호천이나 항만 이외의 수면인 해상의 항행을 뜻한다. 그러나 항해선이 일시 내수면에 머문다 하더라도 그 선박이 곧바로 항해선의 성격을 잃는 것은 아니라 할 것이다. 영국법도 오로지 무조류수역(無潮流水域 ; non-tidal waters)

25) 권창영, 앞의 논문, 193면 ; 정해덕, 앞의 논문, 198-199면 ; Hill, Christopher, op. cit., p.384.

26) Hill, Christopher, op. cit., p.384.

27) 권창영, 앞의 논문, 192면 ; Wahlstrom v. Kawasaki Heavy Industries, Ltd., 4 F.3d 1994 AMC 13 (2d Cir. 1993) ; Keys Jet Ski, Inc. v. Kays, 893 F.2d 1225, 1990 AMC 609 (11th Cir. 1990).

28) 해양구조물이 고정되어 있다는 것은 구조물의 지지대를 통하여 해저에 말뚝이 박혀 통상 부유나 항행을 할 수 없는 상태를 의미한다.- Rhode v. Southeastern Drilling Co., Inc., 667 F.2d 1215(5th Cir. 1982) ; McDonald v. Santa Fe Int'l Corp., 1981 AMC 536(S.D.Tex. 1980).

29) 그러나 선박충돌방지국제규칙(International Regulations for Preventing Collisions at Sea 33 U.S.C. §801)에서는 이동불가능한 장치(nondisplacement craft)와 수상비행기도 선박의 개념에 포함시키고 있다. 이와 같은 규정은 영국판례(Steedman v Scofield [1992] 2 Lloyd's Rep. 163)의 입장과 동일하다.

에서만 사용되는 배는 선박에 포함되지 아니한다.[30] 한편, 상법상의 선박에서 내수선은 제외되지만, 내수선과 항해선 간의 선박충돌이나 내수선과 항해선 간의 해난구조의 경우에는 상법규정에 의하여 양 선박에 대하여 모두 상법이 적용된다(제876조, 제882조).

(3) 영리선

해상법에서 규정한 선박은 상행위 기타 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박이다(제740조). 여기서 말하는 상행위란 상법 제46조에서 열거한 상행위의 하나인 운송을 의미한다. 이것은 영리를 목적으로 운송을 인수하는 것이며 일정한 계획에 따라서 같은 영업행위를 계속적으로 반복하는 것으로 기본적인 상행위의 하나이다. 우리 상법은 "상행위 기타 영리활동을 하는 경우"라고 확대하였다. 즉 상법상 상행위인 운송과 용선뿐만 아니라 유람업, 예인업, 낚시보조업 등의 경우와 같이 상행위 이외의 영리활동에도 상법이 적용되도록 하였다. 우리 상법은 선박법과 어우러져 영리활동이 아니어도 항해에 사용되는 선박에게는 상법 해상편을 적용하도록 하고 있다.[31]

판례[32]에 의하면 신청인(삼성중공업)은 선박건조, 수리, 개조 및 판매업 등을 사업목적으로 하는 영리법인으로서, 상법 제46조 제5호는 '작업 또는 노무의 도급의 인수'를 기본적 상행위로 규정하고 있을 뿐 아니라 상법 제47조 제1항에서는 상인이 영업을 위하여 하는 행위는 상행위로 본다고 규정하고 있으므로 신청인이 예정된 교량설치공사를 마친 이 사건 예인선단을 인천항에서 신청인의 사업지인 거제시로 옮기기 위하여 운항한 행위가 상행위에 해당하지 않는다고 볼 수는 없고, 나아가 구 선박법 제29조에서는 "상법 제5편 해상에 관한 규정은 상행위를 목적으로 하지 아니하더라도 항행용으로 사용되는 선박에 관하여 이를 준용한다. 다만, 국유 또는 공유의 선박에 관하여는 그

30) Hill, Christopher, op. cit., pp.383-384.

31) 선박법 제29조는 다음과 같이 규정하고 있다.
"선박법 제29조(상법의 준용) 상법 제5편 해상에 관한 규정은 상행위를 목적으로 하지 아니하더라도 항행용으로 사용되는 선박에 관하여 이를 준용한다. 다만 국유 또는 공유의 선박에 관하여는 그러하지 아니하다."

32) 대법원 2012. 4. 17.자 2010마222 결정.

러하지 아니하다."고 규정하고 있으므로 이 사건 예인선단의 운항이 '상행위 기타 영리를 목적으로 하는 항해'에 해당하지 않는다는 항고인의 주장 역시 받아들일 수 없다고 판시하였다.

이와 같이 국·공유의 항해용 선박을 제외하고는 비영리선에도 해상법이 준용되므로{상법(2007년 개정) 제741조, 선박법 제29조},[33] 해상법의 적용범위는 국·공유의 선박을 제외한 모든 항해선까지 미치며, 국·공유의 선박이라도 영리를 목적으로 하면 당연히 해상법이 적용된다. 따라서 해상법 적용을 위한 기준으로서의 영리선과 비영리선의 구별은 이러한 점에서 그 실익이 있다고 하겠다. 한편, 영리선이라도 호천, 항만 등의 내수선만을 항행하는 내수선(內水船, inland vessel)은 상법상의 선박이 아니다.[34]

나. 부선의 선박요건 구비

여기서 부선(피예인선)이 과연 상법 해상법의 적용대상인 선박인지가 문제된다. 생각건대, 예인선 일체의 원칙에 의하거나, 선박 관련법령에 의하더라도 부선은 선박으로 간주된다(제1조의2 제3호).[35]

판례는 "피예인선의 경우 자력항행능력은 없으나 예인선에 의하여 끌리거나 밀려서 수상에서 항해에 사용되는 부선에 해당하고, 부선에 해상 크레인이 장착되어 있다는 사정만으로 이와 달리 볼 수는 없다"고 판시하였다.[36] 즉 구 상법 제740조는 선박이라 함은 상행위 기타 영리를 목적으로 항해에 사용하는 선박을 이른다고 규정하고 있는데, 구 선박법 제1조의2[37]는 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 부선도 선박이라고 규정하고 있고, 제29조는 상법 제5편 해상에 관한 규정은 상행위를 목적으로 하지 아니하더라도 항해용으로 사용되는 선박에 관하여는 이를 준용한다고 규정하

33) 정해덕, 앞의 논문, 198면.
34) 대법원 1991. 1. 15. 선고 90다5641 판결.
35) 동지 : 김인현, "2012년 해상법 중요 판례 소개", 「한국해법학회지」 제35권 제2호, 한국해법학회, 2013. 11., 407면.
36) 대법원 2012. 4. 17.자 2010마222 결정.
37) 현행 선박법 제1조의2 제3호도 동일하다.

고 있다. 따라서 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항해에 사용되는 부선은 상행위 기타 영리를 목적으로 항해에 사용되는지 여부에 상관없이 구 상법 제5편에 규정된 선주책임제한의 대상이 되는 선박에 해당된다.

전술한 바와 같이, 선박법이 1999년 개정됨에 따라 해상법체계의 기초인 선박개념도 선박법 제정 당시보다 크게 달라져[38] 새로운 해상기술의 등장에 따라 그에 걸맞는 개념의 정립이 필요하게 되었고, 해운산업에서 부선의 역할이 크고 부선 건조에 대자본이 투입되고 있는 현실을 고려하여 모든 부선을 선박의 범주에 포함시키게 되었다.[39] 한편, 영국법은 최초에 선박이란 노(櫓)만으로 추진되지 아니하는 것으로서 항해에 사용되는 모든 형태의 배로 규정하였으나, 그 후 추진력에 관계없이 항해에 사용될 수 있는 모든 구조물을 선박의 범주에 포함하게 되었다.[40]

Ⅲ. 예·부선의 장비임대차계약 실태와 해상법의 적용

1. 해상공사에 투입된 예·부선의 용선계약 실태

가. 해상공사에 투입된 예인선의 용선계약 실태

예·부선계약에는 항만의 입출항이나 부두 또는 선거(dock)의 접안·이안을 위하여 다른 선박의 조선을 보조하는 작업을 위한 예선계약과 다른 선박을 일정 장소에서 다른 장소까지 예인하는 작업을 위한 예선작업이 있는데,[41] 때로는 위 두 가지 작업이 병행되기도 한다.

실무에 사용되는 계약서들의 주요내용을 살펴보면 임대료, 임대기간, 임대료의 지급, 작업구역(항행구역) 등이 있다. 또한 선박(장비)에 대한 정비·선박검

38) 앞의 주15) 및 본문 참조.
39) 임동철, 앞의 논문, 21면.
40) Hill, Christopher, op. cit., 383-384면.
41) 최종현, 앞의 책, 198면.

사·수리는 임대인의 책임과 비용이며 연료유는 용선자의 비용이다. 임대장비(예인선)의 운전원은 임차인의 지시에 절대 복종하여야 하고, 임차인은 불응하는 운전원의 교체를 요구할 수 있다.[42] 이처럼, 정기용선계약의 특징을 시사하고 있는 계약서도 있지만 문구 해석상 선체용선과 혼동되는 조건을 가진 계약서도 있다.

예인선의 용선 실무에서는 계약서의 표제가 제각각이라 예컨대, 용선운항회사와 용선된 예인선의 선주 간에 작성된 계약서 내용 가운데, '국제5호를 4월 20일부터 27일까지 하루 용선료 8백만원의 요율을 적용하여 용선한다'라는 내용으로 작성된 경우가 있다. 중앙해양안전심판원은 이를 분석하여, 일정기간을 정하여 선박소유자가 제공한 선원이 포함된 선박(국제5호 등)을 용선자가 운항하는 형태의 임대차용선(Demise Charter)의 취지로 작성된 것으로 판단하고 용선자가 선박을 지배하며 운항한 것으로 보았다.[43] 그러나, 이 사건에서 대법원은 예인선 소유자가 예인선 선장 및 선원들로 하여금 예인선을 운항하도록 한 것은 정기용선계약이며, 따라서 예인선 선장의 항행상 과실로 인해 파손된 부선의 손해는 예인선 소유자가 배상할 책임이 있다고 판단한 것이다.[44]

이는 해상공사에서 예인선을 용선하는 건설업자들이 선박의 용선에 대한 개념이 부족했기 때문에 이를 '장비임대차계약' 등으로 명칭을 정했던 데 기인한 것으로 보인다.[45]

나. 해상공사에 투입된 부선의 용선계약 실태

실무에서 해상공사장에 투입된 부선은 보통 '장비임대차계약' 등의 명칭을 가진 용선계약서 등으로 계약이 체결되며 교량공사, 터파기, 준설, 공사자재 운반, 준설토운반 등의 작업에 동원된다. 용선료는 기간으로 정하며 부선의 선

42) 장영준, 앞의 논문, 472면.

43) 중해심 재결 제2008-018호, 예인선 국제1호, 국제5호의 피예인-부선 현대로얄 10001호 제1진도대교 접촉사건.

44) 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결(예인선 국제1호, 국제5호의 피예인-부선 현대로얄 10001호 제1진도대교 접촉사건).

45) 장영준, 앞의 논문, 476면.

두[46]가 포함된 양식으로 부선을 임차한다. 또한 부선 선두는 용선자 측 관리 감독자의 작업지시에 따라야 한다.[47] 이는 이른바 상법상 '선원부 선체용선계약'으로 풀이될 수 있는 단초가 된다. 즉 예인선에 의하여 예인되던 부선이 관련된 충돌사고가 발생하는 경우 그 책임은 예인선에게 있으며 부선의 소유자에게는 책임을 물을 수 없다는 것이다.[48]

공사현장에 투입되는 부선의 용선계약 또한 표준화된 서식이 존재하지 않아 실무에서 사용되는 계약서의 표제는 일반적으로 '장비임대차계약서, 선박임대차계약서' 등으로 되어 있고 선박소유자, 용선자라는 용어 대신 임대인, 임차인이라는 표현을 사용하는 등 현행 상법상의 용어와 달라 혼란을 야기하고 있다. 더욱이, 계약당사자간 임의적으로 내용을 정하고 있으므로 운항 중 사고 발생시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다.[49]

2. 장비임대차계약의 해상법상 선체용선으로서의 의의

가. 선체용선계약의 의의와 요건

(1) 선체용선계약의 의의와 목적

영미법의 경우 'charter'라 함은 다른 사람의 선박을 이용하는 계약을 말하는데,[50] charter에는 1) bareboat charter or demise charter, charter by demise (선체용선, 나용선 또는 선박임대차), 2) time charter(정기용선), 3) voyage charter, trip charter(항해용선) 등 세 가지 유형이 있다.[51]

---

46) 부선에서 크레인 조종, 예인줄을 잡거나 풀어주는 일, 투묘, 양묘 혹은 이묘하는 일 등의 업무를 하는 자를 말한다.

47) 장영준, 앞의 논문, 472면.

48) 부산고법 2007. 4. 4 선고 2006나8641 판결.

49) 장영준, 앞의 논문, 476면.

50) Ivamy, E. R. Hardy, *Carriage of Goods by Sea*, 13th ed., London and Edinburgh : Butterworths, 1989, p.9.

51) 최근에는 슬로트용선계약(slot charter)도 일반적으로 용선계약에 포함하게 되었다.- 김인현, 「해상법」, 법문사, 2011, 33-34면 ; 최종현, "개정 해상법 하에서의 해상운송인의 지위", 「한국해법학회지」 제30권 제1호, 한국해법학회, 2008. 4., 64면 ; Cooke Julian/Kimball John

이 가운데, 선체용선(裸傭船, bareboat charter or demise charter, charter by demise)은 선박소유자가 용선기간 동안 용선선박의 관리와 지배권을 용선자에게 이전시키며, 선체용선자는 용선선박을 항해에 사용하여 자신의 해상기업을 영위하는데 필요한 인적·물적 설비를 갖출 책임을 지는 계약을 뜻한다.[52] 선체용선은 용선선박의 관리와 지배권이 배타적으로 선체용선자에게 이전된다는 점에서 정기용선 및 항해용선과 기본적으로 다르다.

일찍이 선박소유자가 거의 예외 없이 선박을 항해에 이용하였기 때문에 선박의 소유자와 이용자는 동일한 의미를 가졌고 의장자(艤裝者)라고 하면 곧 선박소유자를 말하였으나, 용선계약이 일반화되면서 선박을 실질적으로 '이용'하는 것이 중시되고 선박의장자는 곧 선박의 이용자를 의미하게 되었다.[53]

(2) 선체용선계약의 요건

선체용선계약은 그 법적 성질이 선박임대차이므로 선박의 점유·지배의 소재를 기준으로 파악하는 것이 타당하고,[54] 구체적으로는 선장·해원의 임면권, 선장·해원에 대한 지휘감독권, 선박의 항해 및 관리의 소재를 종합적으로 검토할 필요가 있다고 한다.[55]

이 세 가지 요소를 기준으로 하면, 정기·항해용선의 경우에는 그 전부가 선박소유자에게 속해 있으나 선체용선 가운데 나선체용선의 경우에는 전부가 선체용선자에게 귀속한다. 그런데, 선원부 선체용선의 경우 선원의 임명권은 원칙적으로 선박소유자에게 속한다는 점에서 나선체용선과는 다르고 정기용

D./Young Timothy/Martowski David/Taylor Andrew/Lambert LeRoy, *Voyage Charters*, 2nd ed., London : Lloyd's of London Press Ltd., 2001, p.3.

52) 송상현·김현, 「해상법원론」, 박영사, 2005, 363면 ; 박용섭, "선박임차인의 법률상의 책임에 관한 고찰-나용선계약을 중심으로-", 「한국해법회지」 제11권 1호, 한국해법회, 1990, 101면.

53) 채이식, "선박소유자 및 해상운송인(艤裝者)의 개념", 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002. 4., 63면.

54) 이와 관련하여 이탈리아 항행법(航行法)은 선박의 의장의무, 항해의 실행의무, 운송의 인수관계 등을 그 구별기준으로 하고 있는데 입법론으로서 참조할 만 하다.- 김동훈, "정기용선계약에 대한 법적 검토", 「한국해법학회지」 제24권 제2호, 한국해법학회, 2002. 11., 31면.

55) 김동훈, 앞의 논문, 32~33면 ; 천종호, "선박임차인의 법적 지위", 「판례연구」 제17집, 부산판례연구회, 2006. 2., 583면 ; 박용섭, 「해상법론」, 형설출판사, 1998, 144면 ; 최기원, 「해상법」, 박영사, 2002, 40면 ; 김인현, 앞의 책, 150면.

선계약과 유사하게 된다. 정기용선계약의 경우 선원의 임면권과 선박의 항해·관리권이 선박소유자에게 속한다는 것, 그리고 이 점에서 선박임대차인 나선체용선과는 다르고 용선계약과 같다는 점에는 이론이 없다. 이는 학계 및 실무에서 통설적으로 받아들여지고 있다.[56] 판례도 또한 같다.[57]

판례는 그러나, 이와 같이 구별기준을 세웠다 하더라도 선박이용계약에 있어서 선체용선계약에 해당하는지 아니면 정기용선계약에 해당하는지는 당해 계약의 취지·내용, 특히 이용계약의 장단, 사용료의 고하, 점유관계의 유무 기타 임대차 조건 등을 구체적으로 검토하여 결정하여야 한다고 하고 있다.[58] 위 판결이 의의를 가지는 것은 선원부선체용선의 경우이다. 왜냐하면 정기용선은 주로 선원부선체용선과의 구별이 문제로 되기 때문이다.

나. 선체용선계약의 대내적 관계

(1) 선박소유자의 선장·해원 임면권

나선체용선의 경우, 선박소유자는 나선체용선계약의 기간동안 용선선박의 점유와 지배권을 나선체용선자에게 이전시키는 한편, 나선체용선자는 용선선박을 운항하며 자신이 선택한 운송물을 운송할 권리를 가지고 필요한 선원 및 항해장비를 투입할 책임을 진다(상법 제847조 제1항). 따라서 나선체용선의 경우에 선장과 해원은 선박소유자가 아닌 나선체용선자의 피용인이다.

한편, 선원부선체용선의 경우에는 선박소유자가 선장과 그 밖의 해원을 공급할 의무를 진다. 여기서 선장과 그 밖의 해원을 '공급'할 의무라 함은 선박소유자의 임면권에 해당하는가, 아니면 선박소유자가 임명은 하되, 그 고용계약이 용선자에게 승계되어 용선자의 해고 내지는 교체권이 인정되는가가 문제된다.

생각건대, 상법 제745조는 선장은 선박소유자가 선임 또는 해임한다고 규정

56) 박용섭, 앞의 논문, 148면 ; 송상현·김현, 앞의 책, 364면 ; 최기원, 앞의 책, 40면 ; 김동진, "정기용선계약의 대외적 책임관계", 「판례연구」 제16집, 부산판례연구회, 2005, 547면 ; Grant, Gilmore/Charles L. Black, Jr., *The Law of Admiralty*, 2nd ed., New York : The Fondation Press Inc., 1975, p.240.

57) 대법원 2003. 8. 22. 선고 2001다65977 판결 ; 대법원 2004. 10. 27. 선고 2004다7040 판결.

58) 대법원 1999. 2. 5. 선고 97다19090 판결.

하고 있는데, 여기서의 선박소유자에는 선체용선자를 포함하는 뜻으로 새겨야 한다. 그리하여 상법 제847조 제2항에서 말하는 선체용선자의 '관리·지배하에서'라는 문언의 의미는 고용계약이 승계되거나 이와 동일한 효력을 갖는 교체요구권이 인정되는 것을 뜻한다고 본다. 통상 관리·지배한다는 것은 다른 자의 주요 활동사항에 관하여 간섭하고, 그에 관한 결정에 영향력을 행사한다는 것을 의미하기 때문이다.[59]

(2) 선장·해원에 대한 지휘감독권

선체용선계약의 경우 나선체용선이든 선원부선체용선이든 가릴 것 없이 선체용선자는 선장·해원에 대하여 선박소유자와 동일한 실질적 지휘·감독권을 갖는다. 그 범위는 선박의 항해 및 관리와 이용에 관한 사항으로서, 해기사항과 상사사항 전면에 걸친다.

여기서 상사사항은 운임청구권, 선하증권의 발행으로 인한 채무, 선장의 법정 직무행위로 인한 권리의무, 선원의 과실에 의한 선장·선원과 제3자의 부상, 오염 피해, 그리고 임차 선박의 멸실 또는 손상, 운송물책임 등을 말한다. 해기사항은 공동해손에서의 선체용선자의 지위, 선박충돌시의 책임주체, 해난구조시의 구조료청구권의 귀속주체 등을 말한다. 선박의 이용에 관한 사항에 한하므로 선박의 양도나 저당권의 설정 등에는 적용되지 않는다.

(3) 선박의 점유와 항해 및 관리

선박의 항해 및 관리(navigation and management of ship)는 전적으로 선박소유자의 점유를 이전받은 선체용선자의 고유의 책임범위에 속하는 사항이다. 나선체용선자이든 선원부선체용선자이든 가리지 않는다.

프로듀스(NYPE) 서식 제26조에서는 "선박소유자는 선박의 항해, 도선사와 예인선의 행위, 보험, 선원 및 기타 유사한 사항에 대하여 정기용선되지 않았을 때와 마찬가지로 책임을 진다"고 규정하고 있다.

---

59) 예컨대, 지주회사에 있어서 다른 회사의 사업활동을 지배, 관리한다는 것은 다른 회사의 사업활동의 주요사항에 관하여 간섭하고, 그에 관한 결정에 영향력을 행사한다는 것을 의미한다고 한다.- 권오승, 「경제법」(제5판), 법문사, 1995, 256면 참조.

다. 선체용선계약의 대외적 관계

(1) 임시 선박소유자(owner pro hac vice)로서의 책임

선체용선계약은 용선자에게 선박 자체만을 빌려주는 것이지 선박의 운송서비스를 제공하여 주는 것은 아니라는 점에서 선박임차인은 스스로의 책임과 권한으로 용선선박을 점유·사용하면서 선장과 선원을 지휘·감독하기 때문에 용선한 선박의 이용에 관한 사항에 있어서는 전적으로 선박소유자와 같은 취급을 받게 되고, 대외적인 책임관계에 있어서도 선박소유자가 아닌 선박임차인이 선박소유자인 것과 같은 권리와 의무를 부담하게 되는 것이다.[60][61] 선체용선자는 선박의 안전에 관하여는 보증인(insurer)은 아니지만 수탁자(bailee)와 동일한 지위를 가지고 있다.[62]

(2) 선체용선과 제3자의 법률관계

상법 제850조 제1항에 따라 선체용선자는 해상기업의 사실상의 주체이기 때문에 제3자에 대하여 직접 권리의무의 당사자가 된다. 선박소유자는 단지 선박을 소유하는 데 그치므로 권리의무관계에서 빠지게 된다.[63]

따라서 선체용선자는 선원에 대한 임금지급의무 등을 부담하고, 선적항 외에서 선장이 체결한 선박수리계약 등 감항능력유지에 필요한 사항 및 선박의 항해에 관하여 선장이 법정권한 내에서 행한 행위로 인하여 생긴 계약상 권리의무를 가질 뿐 아니라, 선원이 직무에 관하여 행한 불법행위로 인한 손해배상책임을 져야 한다. 그 채무불이행책임과 불법행위책임은 청구권경합관계에 있다.[64] 이 경우 선체용선자도 채권자에 대하여 상법 제769조 이하의 선박

60) 선체용선자를 일컬어 '일시선주(pro hac owner)' 또는 '관리선주(disponent owner)'라고도 한다. ; 이승호, "정기용선계약에 관한 연구", 성균관대 대학원 박사학위논문, 2005. 8., 11면.

61) 영국법상의 charterer는 광의의 선체용선자 이외에 용선자를 포함하고 있는 개념이다. 그 중 선체용선자에 해당하는 것은 'owner pro tempore(temporary owner)'라고 한다.- 田中誠二, 「海商法詳論(增補版)」, 勁草書房, 1985, 103面.

62) 박용섭, 앞의 논문, 101면 ; Grant, Gilmore/Charles L. Black, Jr., op. cit., p.242.

63) 최기원, 앞의 책, 42면 ; 박용섭, 앞의 논문, 122면 ; 천종호, 앞의 논문, 605면 ; 田中誠二, 前揭書, 107面 ; 대법원 1975. 3. 31. 선고 74다847 판결.

64) 대법원 1983. 3. 22. 선고 82다카 1533 판결.

소유자의 책임제한을 주장할 수 있다.[65] 또한 선박의 점유자이므로 민법상의 공작물상의 책임도 부담하여야 한다.[66]

3. 장비임대차계약의 해상법상 정기용선계약으로서의 의의

가. 정기용선계약의 법적 성질

정기용선의 법적 성질에 대하여 대법원은 선박충돌책임과 관련하여 해기상 사구별설의 입장을 취하고 있다.[67] 즉 예인선이 재킷을 실은 부선을 예인 중 부선의 접촉으로 인하여 발생한 사고이므로 이는 예인선 선장의 항행상의 과실로 인한 해기사항에 해당하여 정기용선된 예인선의 선박소유자측에 책임이 있다는 것이 대법원 판례의 입장이다.[68]

판례는 원고보조참가인이 울돌목시험조류발전소에서 발전기 거치대로 사용할 재킷(철골구조물, Jacket)을 실어 운반하기 위해, 원고로부터 임차한 무동력 부선(艀船, barge)인 이 사건 선박을 피고 소유인 국제1호 및 국제5호로 예인하다가 강한 조류에 떠밀리면서 이 사건 선박에 실린 재킷이 진도대교 상판과 충돌한 후 해저로 추락하였고, 그 과정에 이 사건 선박이 파손된 이 사건 사고에서 원고보조참가인은 용선기간 중 선박의 관리·운영이나 발생한 사고에 관하여 자신이 책임지기로 하는 등의 약정을 하지는 아니한 사실을 알 수 있다. 그 판시 사실 등에 비추어 보면, 이 사건 용선계약은 선박소유자인

65) 정찬형, 「상법강의(하)」, 박영사, 2014, 815면 ; 정병윤, "해상법상 외관이론의 수용", 「상사판례연구」 제9집, 한국상사판례연구회, 1998, 220면 ; 정봉진, "정기용선자의 대외적 책임에 관한 미국법 고찰", 「비교사법」 제13권 2호, 비교사법학회, 2006. 6., 361면 ; Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 4th ed., St. Paul, MN : Thomson/West, 2004, pp.675~676.

66) 천종호, 앞의 논문, 605면 ; 최종현 앞의 책, 487면은 선박소유자는 무과실의, 선체용선자는 중간책임의, 공작물상의 책임을 부담한다고 한다(민법 제758조).

67) 정기용선의 외부관계와 관련하여 운송계약설, 혼합계약설, 특수계약설, 해기·상사구별설, 유형설 또는 영업임대차설 등의 학설이 갈린다.

68) 대법원 2012. 3. 26.자 2011마2284 결정 ; 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결 ; 대법원 2003. 8. 22. 선고 2001다65977 판결. 이에 관한 판례평석은 김인현, "2003년도 해상법 판례평석", 「한국해법학회지」 제26권 제2호(2004. 11.), 211면 이하를 참조.

피고가 국제5호의 선장인 소외 1에 대한 지휘·감독권을 가지고 국제5호를 점유·관리하는 정기용선계약으로 봄이 상당하다고 판단한 원심[69]을 인정하였다.

나. 정기용선계약의 대내적 관계

(1) 정기용선자의 선원교체청구권과 선장·해원 임면권의 비교

정기용선계약에는 이른바 '선장 등에 대한 불만약관'[70]이 삽입되어 있는데, 정작 용선자의 선원교체청구권의 실효성이 문제된다.

이 약관을 문언적으로 해석해 보면, '필요하다면 교체할 수 있는 경우에(if necessary and practicable)' 선원의 임명을 변경한다는 것이므로, 선원교체의 필요 여부를 최종적으로 판단하는 주체는 어디까지나 그 임면권을 갖는 선박소유자인 것이다. 이에 비추어 정기용선자가 선장이나 해원의 교체를 요구할 경우 선박소유자는 그의 교체가 필요하다고 인정되는 경우에 한하여 그를 교체하여 주는 것일 뿐, 당연히 교체해야 할 의무가 있는 것은 아니다. 이는 지나치게 선박소유자의 재량에 맡겨져 있기 때문에 실효성이 없어, 이 약관이 용선자에게 선원에 대한 임면권을 인정한 것이라고는 할 수 없다.[71]

(2) 정기용선자의 지휘·감독권

정기용선계약에는 이른바 '사용과 보상 조항(employment and indemnity clause)'[72]이 있다. 여기서 사용 조항(employment clause)의 'employment'는

---

69) 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결의 원심인 부산고법 2009. 11. 18. 선고 2009나11020 판결.

70) 볼타임(Baltime) 표준계약서 제9조(선장) 하단부에는 "만일 정기용선자가 선장 또는 해원(master or any officer)의 행위에 대하여 불만족한 이유를 가진 경우에, 선박소유자는 그 불만의 내용을 수신하면 해당 사항을 즉시 조사하여, 필요하고 또한 실행 가능하면 해당자를 교체하여야 한다"고 명시되어 있으며, 프로듀스(NYPE) 표준계약서 제8조(b)에는 "정기용선자가 선장 또는 해원의 행위에 대하여 불만족한 상당한 이유를 가진 경우에 선박소유자는 그 불만의 내용을 수신하면, 해당 사항을 즉시 조사하여 필요하면 해당자를 교체하여야 한다"고 명시되어 있다.

71) 동지 : 김동훈, 앞의 논문, 30면.

72) 'employment and indemnity clause'는 '취항과 보상', '고용과 보상', '사용과 보상' 조항 등으로 번역된다. 이하에서는 '사용과 보상' 조항으로 번역한다.- 이창희, "정기용선계약법의

사람의 사용(employment of persons), 즉 선원의 고용을 의미하는 것이 아니고, '선박의 사용(employment of ship)'을 의미하는 것이다. 선박의 사용은 '선박이 이행하도록 지시된 업무(services which the ship is ordered to perform)'를 말하며 지시를 실행하기 위해 필요한 항해상의 사항을 포함하지 않는다는 해석원칙이 확립되어 있다.[73] 한편, 용선자는 보상조항(indemnity clause)에 의하여 선장·항해사 또는 대리인이 선하증권에 서명하거나 기타 용선자의 지시에 따름으로써 생기는 모든 결과나 책임에 관해 보상하여야 한다(볼타임 9조 1항 3문). 우리나라 상법 제843조 제1항도 이와 동일한 취지이다.

결국, 선박의 사용이란 선적항과 양륙항의 지정이 전형적이고,[74] 정기용선자는 용선된 기간동안 선적과 양륙항을 자유로이 지정할 수 있는 항로선정권을 가지나, 선박의 항해 및 관리(navigation and management of ship)는 전적으로 선박소유자의 고유의 책임범위에 속하는 사항이다.

(3) 정기용선자의 선박의 점유 문제

표준약관에 의하면, 정기용선자가 이용할 수 있는 선복(船腹)은 선원 및 선내비품과 저장물 등을 위한 충분한 공간을 제외한 것으로, 선박의 전부에 미치지 않는 것으로 되어 있는데{볼타임(Baltime) 8조·프로듀스(NYPE) 7조}, 이런 점은 선체용선과 상용하지 않는 것이다.[75]

다. 정기용선계약의 대외적 관계

정기용선계약의 법적 성질 중 해기상사구별설의 입장에서, 해기사항에 관하여는 선박소유자가 책임을 지고 상사사항에 관하여는 정기용선자가 책임을

개정방안에 관한 연구", 전남대 대학원 박사학위논문, 2003. 8., 53면.

73) 김동훈, 앞의 논문, 25면 ; Carver, *Carriage by Sea*, 13th ed., London : Stevens & Sons, 1982, Para.668 ; Scrutton, *On Charter parties and Bills of Lading*, 19th ed., London : Sweet & Maxwell, 1984, p.376 ; Larrinaga Steamship. Co. Ltd. v. The Crown [1946] A.C.246 (H.L.).

74) 김인현, 앞의 책, 133면.

75) 김동훈, 앞의 논문, 20면.

부담한다.

판례는 정기용선된 선박의 선장이 항행상의 과실로 충돌사고를 일으켜 제3자에게 손해를 가한 경우 그 선박소유자가 구 상법[76] 제845조(현행 제878조)에 의한 손해배상책임을 부담하는바, 여기에서의 선박의 충돌이란 직접적인 접촉의 유무를 묻지 아니하며, 예인선과 자력항행이 불가능한 부선인 피예인선 상호간의 경우에도 마찬가지로 적용된다고 판시하였다.[77]

판례의 사안에 의하면, 국제1호 및 국제5호가 이 사건 선박을 예인하던 중 강한 조류에 의해 떠밀려 내려가다가 이 사건 선박에 실린 재킷이 진도대교 상판에 충돌하면서 해저로 추락하였고 그 과정에서 이 사건 선박이 파손되었으며, 이와 같은 사고가 국제5호의 선장 소외 1의 항행상의 과실 등으로 발생한 사실을 알 수 있다. 그렇다면 앞서 본 법리에 비추어, 피고가 정기용선된 국제5호의 선박소유자로서 선장 소외 1의 항행상의 과실로 인하여 파손된 이 사건 선박의 손해를 배상할 책임이 있다는 것이다.

Ⅳ. 예·부선의 장비관리위탁계약의 실태와 해상법의 적용

1. 해상공사에 투입된 예·부선의 장비관리위탁계약 실태

실무상 장비관리위탁계약을 본다면, 선체용선자인 삼성중공업은 2007. 3. 1. 경 보람과 사이에 위탁기간을 '2008. 2. 29.까지', 용역비를 '1,002,875,000원(부가가치세는 별도)'으로 정하여 아래와 같은 장비관리위탁용역계약을 맺었다.

(1) 관리위탁 장비는 예·부선(삼성 T-5호, 삼성 1호, 삼성 A-1호)으로 한다.

(2) 보람은, ① 위탁관리장비의 수리, 유지, 보수에 필요한 예방정비, 검사에 필요한 신청, 수검 등 장비관리업무, ② 신청인의 공사 수행에 필요한 선단 운영, 공사계획, 예인선 임차, 공사 수행에 필요한 위탁장비운영, 인력지원 등 공

76) 2007. 8. 3. 법률 제8581호로 개정되기 전의 것을 말한다.

77) 대법원 2012. 3. 26.자 2011마2284 결정 ; 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결 ; 대법원 2003. 8. 22. 선고 2001다65977 판결.

사수행업무, ③ 장비관리, 유지, 공사수행에 필요한 안전점검 및 공사안전 관리 등 환경안전관리업무를 담당한다.

(3) 신청인은 공사현장에 감독원을 파견하여 보람의 용역업무를 점검할 수 있고, 보람의 관리자에게 관리위탁용역과 관련된 작업 지시를 요청할 수 있다. 보람은 정당한 사유가 없는 한 위 작업 지시에 따라야 하고, 신청인의 작업장소에서 작업기간 중 신청인의 안전관리규정 또는 기준을 준수하여야 한다는 내용으로 되어 있다.[78]

2. 장비관리위탁계약의 해상법상 선박관리위탁계약으로서의 의의

가. 선박관리위탁계약과 선박관리인의 지위

장비관리위탁계약은 '선박관리'위탁계약을 말하며,[79] 수탁자는 선박관리회사로서 선박관리인이 되는 셈이다. 선박관리인에는 선박공유에서의 관리인뿐만 아니라 선박관리회사(ship management company)도 포함된다.[80] 선주와 선박은 선박관리인이 자신의 권한 내에서 행한 법률행위(계약)에 구속된다. 현재 실무상 선박관리회사는 조직구조의 측면에서의 선박관리회사의 형태에 관해서 선박관리는 모회사인 선주의 자회사(in-house 방식),[81] 별개의 선박관리 서비스 제공자에 의해(제3자 방식)[82] 이루어질 수 있다.[83][84]

---

78) 대법원 2010. 4. 29. 선고 2009다99754 판결(제1심-부산지방법원 동부지원 2009. 6. 4. 선고 2007가합2793 판결) 사안에 있어서의 기초사실 참조.

79) 대법원 2012. 3. 26.자 2011마2284 결정.

80) 김인현, 앞의 책, 60면.

81) 박원형·최영봉, "운송인 특정과 선박관리인의 지위에 관한 연구", 「국제상학」 제24권 제3호, 국제상학회, 2009. 9., 129면 ; Teekay Shipping Corp., 2007 Annual Report on Form 20-F, 2008, p.8.

82) 박원형·최영봉, 위의 논문, 129면 ; Frontline, Ltd., 2001 Annual Report on Form 20-F, 2002, at 15.

83) 다만 해상운송 실무상 선박관리업의 조직구조는 'in-house(자가형) 방식'이 보다 일반적이다.- Crown Cent. Petroleum Corp. v. Cosmopolitan Shipping Co., 602 F.2d 474, 476, 1979 AMC 1654, 1656 (2d Cir. 1979).

84) 선박관리만을 위한 기업조직은 선박의 소유와 경영의 분리를 의미하는 것이 아니라, 선박

'In-house(자가형) 방식'의 선박관리인의 경우 선박에 관하여 선용품의 공급, 수리, 설비 등과 같은 통상적인 방식으로 선박과 관련한 사항을 처리하는데 있어 선주의 전통적인 기능에 대한 단순한 보조에 그치기도 한다. 'In-house(자가형) 방식'의 선박관리인이 선원의 수급에 대한 중개를 하는 경우에는 선박소유자로부터 단지 수수료만 받으면서 선원들은 선박소유자와 고용계약을 체결하고 관리를 받는다.[85]

제3자 방식의 선박관리회사인 경우에는 선박소유자와 선박관리에 대한 독자적인 위임계약에 따른 임무를 수행하는 관계이므로, 선박과 관련한 사항을 처리하는데 필요한 행위와 계약체결의 권한을 가진 선주의 대리인으로서의 지위를 가지는 동시에 선원은 바로 선박관리회사와 고용계약을 체결하게 된다.[86] 'In-house(자가형) 방식'의 선박관리인보다 더 광범위한 정도의 서비스를 제공하는 것이다. 이 경우는 선박관리회사가 피고가 되어 책임제한을 신청하는 신청인이 되는 경우도 있을 수 있다. 선박관리서비스의 범위는 선주의 필요에 따라 선박의 전체 운영과 사업측면을 포괄하기도 하고, 경우에 따라 그 권한은 일정한 제한을 받기도 한다.[87] 즉 화물관리나 용선과 같은 필수적인 측면을 포함한 전반적인 관리업무에 대한 외주사업을 체결하게 되고 이는 선주와 선박관리업자 간의 사업균형에 영향을 미치게 된다.[88]

소유자의 업무 가운데 선박의 관리에 속하는 업무를 대행함으로써 선박소유자가 선박의 경제적 운항능률을 향상시키고자 하는 데 그 목적을 두고 있다. 즉 선박관리업은 선박의 소유와 경영이 분리된 다음에 다시 관리가 분리된 형태이다. 원래는 선박소유자가 선박을 소유한 채 선박을 운항하면서 운송계약이나 용선계약을 체결하고 선원도 선임, 관리, 감독하지만 선박소유자는 소유만 하고 운항은 용선자들이 하고 선원도 제3의 전문선박관리회사에 일임하는 형태가 현대의 선박운항 방법이다.

85) 자가형 선박관리(in- house management)는 선박회사가 자회사를 만들거나 사내 서비스 형태로 자신의 선박에 대한 제한된 관리를 하도록 하는 것이다. 1970년-1990년대까지 이러한 자가형 선박관리가 대세를 이루었고, 지금도 우리나라의 대부분의 선박관리는 선원공급 위주의 선박관리업과 대형선사의 사내서비스(in-house service)를 기반으로 하는 선박관리업의 태생적 한계를 극복하지 못하고 있다. 즉 단순히 대리인의 역할만 하는 선박관리도 많이 있는데, 이 경우는 고용되는 선원은 모두 본사인 선박회사의 피용자로 고용계약이 체결되는 점이 특징이다.

86) 영업용 선박관리 혹은 제3자형 선박관리는 전문선박관리회사가 직접 선원을 고용하여 사용자로서 선박을 관리하는 형태이다.

87) 박원형·최영봉, 앞의 논문, 129면 ; American Jurisprudence 2nd Shipping §356. Ship's husband or manager 참조.

나. 선박관리인과 선박소유자와의 관계

선박관리회사와 선박소유자 내지 선체용선자와는 별개로 취급되어야 한다. 선박관리회사도 별개의 피고로서 제소될 수 있고 자신도 상법상 책임제한을 할 수 있는 권리가 주어진다(상법 제774조 제1항 제1호).[89]

먼저, 'in-house(자가형) 방식'의 경우에는 선박관리회사를 운항과 관련하여 독립된 법인으로 볼 수 없기 때문에, 선박관리회사의 무모한 행위는 책임제한 절차의 신청인인 선박소유자 자신의 무모한 행위와 연결될 수 있다. 만약 모든 권한이 일임된 경우라면 이들의 무모한 행위는 곧 선박소유자의 무모한 행위가 된다. 즉 선박에 대한 관리를 여전히 신청자인 선박소유자가 한 경우라면 배제사유는 선박소유자를 중심으로 보아야 한다. 앞서 본 장비관리위탁계약의 사안에서 보람이라는 관리회사가 선박의 관리를 맡은 외관이 보이지만, 그 회사에게 관리에 대한 모든 권한이 일임되지 않고 여전히 신청인이 선박을 관리하였으므로 신청인을 기준으로 고의 혹은 무모한 행위를 가늠해 보아야 한다고 대법원은 보았다.[90] 대법원의 판시를 반대 해석하여 보람이 선박소유자 내지 선체용선자로부터 모든 권한의 일임을 받아 선박의 관리를 맡은 외관이 보인다면, 관리회사 보람의 고의는 신청인의 고의가 되어 책임제한이 배제될 수 있는 셈이다. 여기서 '모든 권한의 일임'이란 회사의 대표기관인 이사 이상의 직급이 내부적인 고용관계에서 그 보다 하위직급인 조직의 일부에 대하여 회사의 대표기관과 같은 의사결정권한을 부여한 경우에 한하여 이에 해당할 수 있다는 것이 대법원 판례의 입장이다.[91]

이와는 달리, 제3자 방식의 선박관리회사가 독립된 법인으로서 선박소유자로부터 관리에 대한 '권한의 위탁'을 받은 경우에는 비록 포괄적인 권한의 위임을 받았다 하더라도 이를 두고서 대법원의 위와 같은 '모든 권한의 일임'을

88) Drewry Shipping Consultants, Ltd., Fleet Management: The New Paradigm, 2000, p.52.

89) 선박관리인에는 선박공유에서의 관리인뿐만 아니라 선박관리회사(ship management company)도 포함된다.- 김인현, 앞의 책, 60면.

90) 대법원 2012. 4. 17.자 2010마222 결정.

91) 대법원 2006. 10. 26. 선고 2004다27082 판결.

받은 경우라고 하지는 않는다. 왜냐 하면, 내부적인 고용관계에서 모든 권한이 일임된 것이 아니기 때문이다. 선박관리회사는 선박소유자로부터 위임받은 선박에 대한 관리를 하는 회사로서 선원의 모집, 교육훈련, 임금지급, 선원들의 승·하선 등 선박운항에 대한 서비스를 제공하게 된다. 선박관리회사가 선원관리의 잘못, 출항에 대한 잘못된 지시등을 비록 하였다고 하더라도 이는 선박관리회사 자신의 고의 혹은 무모한 행위에 해당될지 몰라도, 신청인 회사 자신의 고의 혹은 무모한 행위에 해당되지 않는다. 선박소유자와 독립된 별개의 법인이기 때문이다.

제3자 선박관리의 경우에는 선박관리회사는 선박소유자와 별개의 법인이므로 이들의 무모한 행위는 선박소유자의 무모한 행위와 무관하게 된다. 선박관리회사는 별개의 법인으로서 자신이 책임을 부담하는 지위에 있기 때문에 이들이 피고가 되어 책임제한을 신청하는 처지에 있게 될 것이다.[92] 만약, 선박관리회사가 책임제한을 신청하였다면 이 때 비로소 선박관리회사의 선원의 선임, 교육, 관리상의 고의 혹은 무모한 행위가 있는지 검토해 보고 이것이 있다면 선박관리회사는 책임제한을 하지 못하게 되는 셈이다.[93] 그러나, 선박소유자도 선박관리회사의 선임과 감독에 고의 혹은 무모한 행위가 있었다면 책임제한을 할 수 없게 된다.[94]

Ⅴ. 맺으며

이상에서 살펴본 바와 같이, 해상공사에 투입되는 준설선이나 크레인 등 모든 부선은 해운산업에서 부선의 역할이 크고 부선 건조에 대자본이 투입되고 있는 현실을 고려하여, 1999년 이후부터는 건설기계관리법이 적용되는 건설기

92) 이에 대하여, 선박관리회사를 선임한 경우 수임인의 행위는 선박소유자 자신의 행위로 보아야 한다는 견해가 있다. 그렇지 않다면 선박의 관리를 외부에 위임한 경우에는 책임제한이 배제되는 경우가 거의 없게 되기 때문이라고 한다.- 최종현, 앞의 책, 156면.

93) 김인현, "태안유류오염사고 관련 선박소유자책임제한 결정 -대법원 2012. 4. 17. 선고 2010마222 결정-",「국제거래법연구」제23집 제2호, 국제거래법학회, 2014. 12., 125면.

94) 송상현·김현, 앞의 책, 126면 ; 김인현, 위의 논문, 125면.

계가 아니라, 선박법이 적용되는 선박으로 보게 되었다.

상법과 선박관련 법령이 새로운 해상기술의 등장에 따라 그에 걸맞게 예·부선을 장비에서 선박으로 보는 개념이 정립된 지 10여년이 지났음에도, 실무에서는 여전히 예·부선 용선을 '장비임대차'라는 표제로 계약을 체결하는 관행이 계속되고 있다. 이는 해상공사에서 예·부선을 용선하는 건설업자들이 선박의 용선에 대한 개념이 부족했기 때문에 이를 '장비임대차계약' 등으로 명칭을 정했던 데 기인한 것으로 보인다.

즉 현재 해상공사 현장에서 사용하고 있는 예·부선의 용선계약서는 그 양식이 제각각이며 정기용선계약의 특징을 시사하고 있는 계약서도 있지만 문구해석상 선체용선과 혼동되는 조건을 가진 계약서도 있다. 또한 표준화된 서식이 존재하지 않아 계약당사자간 임의적으로 내용을 정하고 있으므로 운항 중 사고 발생시 책임주체를 명확히 하고 있는 조항이 미비된 경우가 많다. 따라서 이러한 혼란의 방지를 위하여 예·부선의 용선계약서는 현행 상법상의 규정인 선체용선 또는 정기용선의 용어로 수정할 필요가 있다.

한편, 책임소재와 관련하여 'in-house(자가형) 방식'의 선박관리에 있어서는 선박관리회사를 운항과 관련하여 독립된 법인으로 볼 수 없기 때문에, 선박관리회사의 무모한 행위는 책임제한절차의 신청인인 선박소유자 자신의 무모한 행위와 연결될 수 있다. 만약 모든 권한이 일임된 경우라면 이들의 무모한 행위는 곧 선박소유자 내지 선체용선자의 무모한 행위가 된다. 이와는 달리, 제3자 선박관리의 경우에는 선박관리회사는 선박소유자와 별개의 법인이므로 이들의 무모한 행위는 선박소유자의 무모한 행위와 무관하게 된다. 선박관리회사는 별개의 법인으로서 자신이 책임을 부담하는 지위에 있기 때문에 이들이 피고가 되어 책임제한을 신청하는 처지에 있게 될 것이다.

요컨대, 해상공사에 투입되는 예·부선 용선계약에 있어 계약서의 형식을 국제적으로 통용되고 있는 TOWCON이나 TOWHIRE 등의 서식수준까지 만들 필요는 없으나, 계약당사자가 중요하게 고려하는 사항에 대하여는 이를 보완하여 당사자 간의 책임관계를 계약서상에 명확히 하는 것이 필요하다.

참고문헌

1. 국내문헌

김인현, 「해상법」, 법문사, 2011.

손주찬·정동윤, 편집대표, 「주석상법(Ⅷ)」[박용섭 집필], 한국사법행정학회, 2001.

송상현·김현, 「해상법원론」, 박영사, 2005.

이균성, 「신해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010.

정찬형, 「상법강의(하)」, 박영사, 2014.

최종현, 「해상법상론」, 박영사, 2009.

권창영, "선원법이 적용되는 선박의 범위", 「법조」 통권 제579호, 법조협회, 2004. 12.

김동진, "정기용선계약의 대외적 책임관계", 「판례연구」 제16집, 부산판례연구회, 2005.

김동훈, "정기용선계약에 대한 법적 검토", 「한국해법학회지」제24권 제2호, 한국해법학회, 2002. 11.

김인현, "태안유류오염사고 관련 선박소유자책임제한 결정 -대법원 2012. 4. 17. 선고 2010마222 결정-", 「국제거래법연구」 제23집 제2호, 국제거래법학회, 2014. 12.

_____, "2012년 해상법 중요 판례 소개", 「한국해법학회지」 제35권 제2호, 한국해법학회, 2013. 11.

_____, "2003년도 해상법 판례평석", 「한국해법학회지」 제26권 제2호, 한국해법학회, 2004. 11.

김태기, "등기선박에 관한 약간의 고찰", 「등기에 관한 제문제(하)」 재판자료 제44집, 법원행정처, 1988.

박용섭, "선박임차인의 법률상의 책임에 관한 고찰 -나용선계약을 중심으로- ", 「한국해법회지」 제11권 1호, 한국해법회, 1990.

박원형·최영봉, "운송인 특정과 선박관리인의 지위에 관한 연구", 「국제상학」

제24권 제3호, 국제상학회, 2009. 9.
이순동, "선박의 소유권", 「해상·보험법에 관한 제문제(상)」 재판자료 제52집, 법원행정처, 1991.
이승호, "정기용선계약에 관한 연구", 성균관대 대학원 박사학위논문, 2005. 8.
이창희, "정기용선계약법의 개정방안에 관한 연구", 전남대 대학원 박사학위논문, 2003. 8.
임동철, "선박의 정의에 관한 약간의 고찰", 「한국해법회지」 제18권 제2호, 한국해법학회, 1996. 10.
장영준, "해상공사에 투입된 예·부선 용선계약의 문제점과 개선방안에 관한 연구", 「한국항해항만학회지」 제38권 제5호, 한국항해항만학회, 2014. 10.
정병윤, "해상법상 외관이론의 수용", 「상사판례연구」 제9집, 한국상사판례연구회, 1998.
정봉진, "정기용선자의 대외적 책임에 관한 미국법 고찰", 「비교사법」 제13권 2호, 한국비교사법학회, 2006. 6.
정해덕, "개정 상법 하에서의 선박의 의의와 선박등록·등기", 「법조」 통권 제618호, 법조협회, 2008. 3.
채이식, "선박소유자 및 해상운송인(艤裝者)의 개념", 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002. 4.
천종호, "선박임차인의 법적 지위", 「판례연구」 제17집, 부산판례연구회, 2006. 2.
최종현, "개정 해상법 하에서의 해상운송인의 지위", 「한국해법학회지」 제30권 제1호, 한국해법학회, 2008. 4.

2. 외국문헌

田中誠二, 「海商法詳論(增補版)」, 勁草書房, 1985.
Carver, *Carriage by Sea*, 13th ed., London : Stevens & Sons, 1982.
Cooke Julian/Kimball John D./Young Timothy/Martowski David/Taylor Andrew/Lambert LeRoy, *Voyage Charters*, 2nd ed., London : Lloyd's of London Press Ltd., 2001.

Grant, Gilmore/Charles L. Black, Jr., *The Law of Admiralty*, 2nd ed., New York : The Fondation Press Inc., 1975.

Hill, Christopher, *Maritime Law,* 4th ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1994.

Ivamy, E. R. Hardy, *Carriage of Goods by Sea*, 13th ed., London and Edinburgh : Butterworths, 1989.

Scrutton, *On Charter parties and Bills of Lading*, 19th ed., London : Sweet & Maxwell, 1984.

Southampton *on Shipping Law*, London : Informa, 2008.

Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 4th ed., St. Paul, MN : Thomson/West, 2004.

Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Harlow : Pearson/ Longman, 2008.

[Abstract]

A Study on the Maritime Significance of Demise Charter and Ship Management Contract for Tug or Barge Boat Which Employed in Marine Construction

Yang, Seok-Wan

Professor, School of Law in Jeju National Univ.

In marine construction, a regular charterparty form is used as a charterparty for tug boats which are employed and demise charter form is practically used for barge boat charterparty.

The most important consequences of the distinction between the bare-boat

or demise and the other form of charters flow from the fact that the bare-boat charterer or demise charterer is looked on as the owner of the vessel pro hac vice or the 'disponent' owner.

In a voyage or time charter the charterer can direct where the ship will go but the owner of the ship retains possession of the ship through its employment of the master and crew. In a bare-boat charter, on the other hand, the owner gives possession of the ship to the charterer and the charterer hires its own master and crew.

The bare-boat charterer or demise charterer is liable for the loss occurred to the third party in spite of registration ship's demise when the bare-boat charterer or demise charterer used the ship in the navigation, because the bare-boat charterer or demise charterer has the right of command and management of the master.

Whether a ship management company has full authority to supervise and control the vessel or not, its behavior depends on the definition of shipowner for the limitation proceeding or not.

Key words : tug boats, barge boat, vessel, demise charter, time charter, shipowner, ship management contract, the limitation proceeding