



ASBA



BIMCO



NYPE 2015

정기용선계약 양식 해설

**Complimentary Translation
By**

bkl BAE, KIM & LEE LLC
법무법인(유한)태평양

NYPE 2015

정 기 용 선 계 약 양 식 해 설¹

Table of Contents

The members of the drafting groups from BIMCO, ASBA and the SMF deserve particular thanks for their time and effort:.....	5
BIMCO Sub-committee	5
ASBA Committee	5
SMF Committee	5
배경	5
서문(Preamble).....	5
Clause 1 (Duration/Trip Description)(기간/항해 명세).....	6
Clause 2 (Delivery)(인도).....	7
Clause 3 (Laydays/Cancelling)(정박기간/해제).....	9
Clause 4 (Redelivery)(반선).....	9
Clause 5 (On/Off-Hire Survey).....	10
Clause 6 (Owners to Provide)(선주 제공 사항).....	10
Clause 7 (Charterers to Provide)(용선자 제공 사항).....	11
Clause 8 (Performance of Voyages)(항해의 수행).....	11
Clause 9 (Bunkers)(연료).....	12
Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses)(용선료율; 화물창 청소; 통신; 식료품 및 비용).....	15
Clause 11 (Hire Payment)(용선료 지급).....	16
(a) Payment(지급).....	16
(b) Grace Period(유예기간).....	16
(c) Withdrawal(회수).....	17
(d) Suspension(중단).....	17
(e) Last Hire Payment(최종 용선료 지급).....	17

¹ 본 해설은 BIMCO 의 NYPE 2015 정기용선계약 양식에 대한 해설(NYPE 2015 Explanatory Notes)를 한국 독자들의 이해를 돕기 위해 참고용으로 번역한 것으로서, 번역자는 원문 내용이나 번역의 정확성이나 적정성에 대하여 이를 보증하지는 않습니다. (번역자: 법무법인 태평양 강종구, 김태정, 이승엽)

Clause 12 (Speed and Consumption)(속도 및 연료소모)..... 18

Clause 13 (Spaces Available)(사용가능한 공간)..... 19

Clause 14 (Supercargo)(화물관리인) 19

Clause 15 (Sailing Orders and Logs)(항해지시 및 항해일지) 19

Clause 16 (Cargo Exclusions)(화물배제)..... 19

Clause 17 (Off-Hire)(휴항)..... 19

Clause 18 (Pollution)(오염) 20

Clause 19 (Drydocking)(건선거 입거) 20

Clause 20 (Total Loss)(전손) 20

Clause 21 (Exceptions)(면책사유)..... 21

Clause 22 (Liberties)(항해 재량권)..... 21

Clause 23 (Liens)(담보권)..... 21

Clause 24 (Salvage)(해난구조)..... 21

Clause 25 (General Average)(공동해손)..... 22

Clause 26 (Navigation)(항해)..... 22

Clause 27 (Cargo Claims)(화물 관련 클레임)..... 22

Clause 28 (Cargo Handling Gear and Lights)(화물처리설비 및 조명)..... 22

Clause 29 (Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods)(고형 산적화물 /위험물)..... 23

Clause 30 (Hull Fouling)(선체오손)..... 23

Clause 31 (Bills of Lading)(선하증권)..... 24

Clause 32 (Electronic Bills of Lading)(전자선하증권) 24

Clause 33 (Protective Clauses)(보호조항) 25

(a) *General Clause Paramount*(일반 지상약관)..... 25

(b) *Both-to-Blame Collision Clause*(쌍방과실충돌약관)..... 25

(c) *New Jason Clause*(뉴제이슨약관)..... 25

Clause 34 (War Risks)(전쟁위험)..... 25

Clause 35 (Ice)(얼음) 27

Clause 36 (Requisition)(징발)..... 27

Clause 37 (Stevedore Damage)(하역인부에 의한 손해)..... 27

Clause 38 (Slow Steaming)(감속운항) 28

Clause 39 (Piracy)(해적행위) 30

Clause 40 (Taxes)(세금)..... 31

Clause 41 (Industrial Action)(노동쟁의).....	32
Clause 42 (Stowaways)(밀항자)	32
Clause 43 (Smuggling)(밀수).....	32
Clause 44 (International Safety Management (ISM))(국제 안전 관리)	33
Clause 45 (ISPS/MTSA)(국제 선박 및 항구 시설 보안/해사운송보안법).....	33
Clause 46 (Sanctions)(제재).....	34
Clause 47 (Designated Entities)(제재피지정자).....	34
Clause 48 (North American Advance Cargo Notification)(북미 화물 사전 신고).....	35
Clause 49 (U.S. Census Bureau Mandatory Automated Export System (AES))(미국의 의무적 자동수출신고 시스템).....	36
Clause 50 (EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties 2012)(정기용선계약을 위한 EU 사전신고약관 2012).....	36
Clause 51 (Ballast Water Exchange Regulations)(선박평형수 교체 규제)	36
Clause 52 (Period applicable Clauses)(용선기간에 적용할 조항).....	36
Clause 53 (Commissions)(수수료).....	37
Clause 54 (Law and Arbitration)(준거법 및 중재).....	38
Clause 55 (Notices)(통지).....	38
Clause 56 (Headings)(표제)	38
Clause 57 (Singular/Plural)(단수/복수).....	38
Annex A (Vessel Description)(선박 명세).....	39
Copyright and Availability	39

도입

NYPE 2015는 BIMCO, NYPE 양식의 저작권자인 ASBA, SMF의 협력의 결과이며 이들 세 기관이 공동으로 작성하였다. 소중한 시간과 노력을 투입한 작업팀의 3년간의 작업 결과이기도 하다. 개정작업 후반에는 런던, 스탬포드, 싱가포르에서 개최된 개정판에 관한 세미나에 참석하여 전문적인 의견을 공유한 NYPE 용선계약에 친숙한 다수의 개인들로부터 귀중한 조언을 받았다. BIMCO, ASBA, SMF는 이 중요한 프로젝트에 기여하고 현재의 업계 관행 및 법적 발전을 보다 명확한 문구로 종합적이고 균형잡힌 모습으로 반영하고 있는 최신의 NYPE용선 양식을 만드는데 도움을 주신 모든 분들께 감사드린다.

다음의 BIMCO, ASBA, SMF의 작업 그룹 구성원들이 투입한 시간과 노력에 특히 감사드린다.

BIMCO Sub-committee

Chaired by Mrs Inga Froyso (*Torvald Klaveness*), with John Freytag (*Schulte*); Jonathan Young (*Cargill*); Lasse Brautaset (*Nordisk*); Paul Kaye (*West of England P&I Club*); Sun Jia Di (*COSCO*) and Harry Fafalios (*Greek Shipping Co-operation Committee*).

ASBA Committee

Chaired by Nigel Hawkins (*N W Johnsen & Co, Inc*), with Soren Wolmer (*Quincannon Associates*); Paul Hirtle (*LB Chartering LLC*); Gerry Desmond (*Salient (Americas) Inc.*); and Robert J Dillon (*John F. Dillon & Co., LLC*).

SMF Committee

Chaired by David Chin (*Chief Executive SMF*), with Henry Mytton-Mills (*Aries Shipbrokers*); and Gina Lee-Wan (*Allen & Gledhill LLP*).

배경

뉴욕거래소 양식("NYPE")은 업계의 건화물 부문에서 가장 광범하게 사용되는 표준 정기용선 양식이다. 초판은 1913년 11월 발간되었으며, 1921년, 1931년, 1946년, 1981년 및 1993년에 각각 개정되었고 NYPE 2015는 제6차 개정이다. NYPE 1946은 (이론의 여지는 있으나) 비록 그 28개 조항의 다수가 다양한 부록 조항으로 수정되거나 대체되고 있지만 여전히 NYPE의 여러 버전 중 가장 빈번히 사용되고 있다.

NYPE 1993을 개정하기로 한 것은, BIMCO, ASBA, SMF가 현재의 상거래 관행 및 지난 20년간 성취된 법적 발전을 반영하는 현대적이고 종합적인 건화물 용선계약이 업계에 이익이 될 것이라고 보았기 때문이다. 개정의 목적은 세계적으로 널리 건화물 부문 종사자들이 빈번히 적용하는 수정내용 및 추가 조항의 적절한 예시문구를 포함하는 NYPE 버전을 만들려는 것이었다. 각자의 이익의 균형을 달성하기 위하여 선주들과 용선자들이 직접 개정작업에 참가함으로써 개정작업이 보다 유익했다.

새 양식은 항차로 정하는 용선(trip charter) 또는 기간으로 정하는 정기용선(period time charter) 어디에도 사용될 수 있다. 최소 용선기간이 5개월을 초과하는 기간에 의한 정기용선(period time charter)에만 적용되는 추가 조항이 있으며, 계약당사자들은 추가 조항들(예컨대, 제52조)이 자신들의 계약에서 적용되어야 하거나 적용되지 않아야 하는지 여부를 주의깊게 검토할 필요가 있다.

서문(Preamble)

THIS CHARTER PARTY, made and concluded in [] this [] day of [] 20 []

Between [] of []

as *Registered Owners/*Disponent Owners/*Time Chartered Owners (the "Owners") of the Vessel described below

**delete as applicable*

용선계약상 “선주”의 법적 지위를 분명히 확정하기 위하여, 당사자들은 “선주”가 선박의 법적 또는 등록선주인지 또는 나용선계약 하에서 선박을 운영하는지 또는 타인으로부터 선박을 정기용선한 것인지를 표시해야 한다.

서문은 선박에 관한 핵심적인 기술사항의 간략한 정리를 기재할 텍스트박스를 포함하고 있다. 종전 판의 NYPE에 비하여 적은 정보를 기재할 것이 요구되는데, NYPE 2015에서는 선박에 관한 상세한 사항을 기재할 Appendix A (선박명세)를 포함하여 이를 계약내용으로 편입할 수 있기 때문이다. 계약당사자들은 선주 자신의 선박 명세 또는 용선자의 질문지에 기초한 선박 상세를 Appendix A로 편입할 수 있다.

NYPE 1993에 포함된 선박속도 및 연료소비량에 관한 최초 성능에 대한 보증(initial capability warranty)은, 계속적 보증을 내용으로 하는 선박속도 및 연료소비량 조항(제12조)으로 대체되었다.

This Charter Party shall be performed subject to all the terms and conditions herein consisting of this main body including any additional clauses and addenda, if applicable, as well as Appendix A attached hereto. In the event of any conflict of conditions, the provisions of any additional clauses and Appendix A shall prevail over those of the main body to the extent of such conflict, but no further.

새로운 서문의 문구는 각 계약을 구성하는 문서의 범위를 규정하고, 추가조항 및 당사자들이 추가하는 부속조항을 포함하는 계약 본문과 Appendix A(선박명세) 사이의 충돌이 있는 경우의 처리방안에 관하여 규정한다.

Clause 1 (Duration/Trip Description)(기간/항해 명세)

- (a) The Owners agree to let, and the Charterers agree to hire, the Vessel from the time of delivery, for [] within below mentioned trading limits.

개정된 제1조의 제목과 내용은, 이제 당사자들이 용선이 계속될 월수나 년수를 기재함으로써(선택권 부가도 가능) 기간으로 정하는 용선(period charter)인지, 또는 목적 항해를 기재함으로써 항차로 정하는 용선(trip charter)인지를 명시할 수 있게 되었다는 것을 의미한다.

NYPE 1993에서는 각각 다른 조항에 있던 관련된 내용(기존 제5조의 교역거래 한계, 제12조의 선석/부두, 제18조의 채용선)을 포괄하도록 제1조의 범위가 확대되었다. 제1조 제(c)항의 선석에 관한 조항은 통상적인 안전선석/안전지점(safe berth/safe place)에 대한 용선자의 보증을 규정하는 한편, 기존의 “부두(dock)”(실제로 널리 사용되지 않으나, 개정판의 “안전지점”(safe place)에 포함) 대신 “묘박지(anchorages)”에 대하여 규정을 두고 있다.

- (d) The Vessel during loading and/or discharging may lie safely aground at any safe berth or safe place where it is customary for vessels of similar size, construction and type to lie at the following areas/ports [] (if this space is left blank then this sub-clause 1(d) shall not apply), if so requested by the Charterers, provided it can do so without suffering damage.

The Charterers shall indemnify the Owners for any loss, damage, costs, expenses or loss of time, including any underwater inspection required by class, caused as a consequence of the Vessel lying aground at the Charterers' request.

새로 도입된 것으로는 NAABSA(Not Always Afloat But Safely Aground) 조항의 선택을 포함하는 것이 있다. 이 조항으로 인하여 용선자는 특정한 조건 하에서 적하 내지 양하하는 동안 선박이 안전하게 착저(lie aground)하도록 지시할 권리를 가지나, 당사자들은 용선계약 체결시 미리 선박이 착저할 수 있는지 및 착저가 허용되는 장소에 대하여 합의할 필요가 있다. 그러한 장소를 제1조 제(d)항에 기재하지 않는다면 이 조항은 적용되지 않는다. 이와 같은 방식으로 규정한 이유는, 선주가 선박이 특정한 장소에서 착저하도록 허용하는 내용으로 계약을 체결하는 경우 선급 및 보험에 미칠 수 있는 잠재적인 파급효과를 고려하였기 때문이며, 이러한 사항은 구체적인 사안에 따라 선주가 결정하여야 할 것이다. NAABSA 조항은 NYPE 1946(제6조)에 포함되었으나 NYPE 1993에서 배제되었다. 이 조항을 다시 도입한 이유는 곡물무역에서 착저의 관행이 여전히 사용되고 있어 그러한 경우에 중요성이 인정되기 때문이며, 별도의 보상조항이 추가되었다.

- (e) Sublet - The Charterers shall have the liberty to sublet the Vessel for all or any part of the time covered by this Charter Party, but the Charterers remain responsible for the fulfillment of this Charter Party.

재용선 조항은 NYPE 1946 및 NYPE 1993(제18조)에서 변경된 내용 없이 그대로 가져왔다. 이 조항은 용선자에게 재용선자와 계약을 체결함으로써 선박을 (항해 또는 정기)용선할 권한을 부여한다. 선주는 재용선계약의 당사자가 되는 것은 아니지만 재용선계약 하에서 발행된 선하증권에 따라 재용선자와 계약관계를 가지게 되는 경우가 있다.

Clause 2 (Delivery)(인도)

- (b) The Vessel on delivery shall be seaworthy and in every way fit to be employed in the intended service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously, and, with full complement of Master, officers and ratings who meet the Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for a vessel of her tonnage.

제2조 인도 조항에 관하여 주목할 만한 개정이 이루어졌다. NYPE 1946 및 NYPE 1993에서 선주는 인도할 항구 및 지점에서 선박의 감항성을 갖추고 화물을 선적할 준비가 된 상태로 인도할 의무를 부담한다. 그러나 선박의 인도지점과 첫번째 화물의 선적 장소가 다른 경우가 드물지 않다. NYPE 1946 및 NYPE 1993의 인도 조항은 이러한 경우를 고려하여 종종 수정되었다. 그러한 개별적 수정의 수고를 덜기 위하여 NYPE 2015는 감항성을 갖춘 선박을 인도할 선주의 의무와 화물 적재준비에 관한 선주의 의무를 분리하여 규정하였다. 당사자들은 선박이 화물을 선적할 준비가 된 상태에서 인도하거나 첫번째 선적항(인도지점과 다른 경우)에서 화물을 선적할 준비를 갖추어야 하는지를 선택할 수 있다.

제2조 제(b)항은 선박의 인도시점에서의 감항능력 및 '의도된' 서비스에 대한 적합성에 관한 선주의 엄격책임을 다룬다. NYPE 1993의 "...in every way fitted for ordinary cargo service(모든 면에서 통상적인 화물 처리에 적합한...)" 문구에서 수정되었다. 첫째, "fitted"라는 문구는 "fit to be employed" 로 대체되었다. 이는 오래된 용어에 평이한 영어 의미를 부여하기 위한 의도이다. 둘째, "ordinary cargo service" 문구는 건화물 교역 및 NYPE 양식이 사용되는 다른 교역의 광범위한 다양성을 고려할 때 지나치게 범위가 넓은 것으로 보였다. 명확성을 더하기 위하여 "목적 서비스(the intended service)"로 문구를 수정하였는데, 이는 선박이 종사하게 될 수 있는 업무의 성격을 용선자가 선주에게 명시해야 한다는 것이 합리적이라고 보았기 때문이다.

STCW 요건에 부합하는 선장, 사관 및 선원(ratings)을 제공할 선주의 의무와 관련하여 새로운 문구가 추가되었다. 비록 제6조에서 충분하고도 유능한 선원을 제공할 통상적인 의무에 관하여 규정하고 있지만, 충족해야 할 선원 및 교육의 표준에 대하여 추가적으로 언급한 것은 인도 시점에서의 이러한 의무의 중요성을 강조하기 위한 것이다.

- (c) The Vessel's holds shall be clean and in all respects ready to receive the intended cargo, or if no intended cargo, any permissible cargo:
 - (i) On *delivery; or
 - (ii) On *arrival at first loading port if different from place of delivery. If the Vessel fails hold inspection then the Vessel shall be off-hire from the time of rejection until the Vessel has passed a subsequent inspection.

* (c)(i) and (c)(ii) are alternatives; delete as appropriate. If no deletion then Sub-clause (c)(i) shall apply.

제(c)항은 화물을 선적할 준비가 된 선박을 제공할 선주의 의무가 적용될 시점에 관하여 선택할 2가지 대안을 제공한다. 당사자들은 신중하게 선택하여 적용되지 않는 항목을 삭제하는 것이 중요하다. 당사자들이 이를 간과하는 경우, 원칙적으로는 인도지점에서 화물을 선적할 준비가 된 선박을 인도하는 것이 선주의 엄격한 의무이다. 만일 용선자가 선적할 첫화물을 통지하였다면 선주는 해당 화물에 관하여 표준적으로 요구되는 정도로 화물창의 청소를 마쳐야 할 의무가 있다. 만일 선박이 인도 전에 석탄화물을 운반하였고 정기용선자가 첫화물을 역시 석탄으로 의도하고 있는 경우라면 선주는 최초항해에 관한 화물창 청결도 기준(해당 화물에 관하여 요구되는 정도를 초과하는)을 준수할 광범위한 의무를 부담하지는 않는다. 그러나 정기용선자가 의도된 첫화물을 명시하지 않는 경우에는 선주는 용선계약하에서 허용되는 어느/모든 종류의 화물에 관하여 요구되는 기준에 따라 화물창이 청소된 선박을 제공해야 한다.

제(c)항 제(ii)호가 선택된 경우, 선박이 검사에 불합격하면 검사시부터 추후 검사를 통과할 때까지 선박은 휴항(off-hire)에 들어간다. 선박이 일정한 약정해제기한(cancelling date)까지 인도되지 않는 경우 용선자의 통상적인 권리인 용선계약해제권은 제(i)호의 경우에만 적용된다. 제(ii)호가 선택된 경우에는, 첫번째 선적항에 도착하였을 때 화물창이 계약에서 정한 조건에 부합하지 않는다면 용선자는 휴항(off-hire) 처리의 구제수단만을 가진다.

NYPE 1993에 처음 포함된 제16조(인도/약정해제)의 “해제기간연장(Extension of Cancelling)” 조항은 NYPE 2015에는 포함되지 않았다는 점을 주목할 필요가 있다. BIMCO의 항해 및 정기용선계약 양식에서 일반적으로 찾아볼 수 있는 이러한 소위 “질문 조항(interpellation clause)”에 의하면, 선주는 약정해제기한을 넘어서는 예기치 못한 지연을 사전에 용선자에게 통지하고 예상 도착일자를 제공해야 한다. 이에 대하여, 용선자는 용선계약을 해제할 것인지 여부를 선박이 인도장소에 도착하기 전에 미리 선언해야 한다. 용선자가 해제하지 않기로 결정하거나 또는 단순히 회신하지 못하는 경우 선주가 제시한 뒤의 도착일자가 새로운 약정해제기한이 된다.

이 조항의 의도는, 이 조항이 용선자와 선주에게 모두 실제적으로 거래상 이익이 되어야 한다는 것이다. 선주로서는 선박을 인도할 법률상 의무에 따라 약정해제기한 내에 도착할 수 없다는 것을 알면서도 먼 거리의 공선항해를 하는 상황을 면할 수 있다. 용선자는 잠재적인 지연 가능성을 미리 알게 되고 지연도착에 대한 대비책을 세우거나 대체선박을 수배하는 등의 기회를 가질 수 있다.

NYPE 2015에서 해제기간연장 조항을 포함하지 않은 것은, 개정 과정에 참여한 용선자측 대표자들이 보기에 항차로 정하는 용선(trip charter)의 경우 그 배경이 되는 매매계약 및 신용장에 따라 미리 준비된 사항들을 짧은 기간의 통지를 받고서 변경하는 것이 특히 곤란하다고 보았기 때문이다. 또한 인도지점으로 항해하는 도중에 발생하는 선박에 관한 잠재적인 지연을 강조하는 측면에서는 선박추적장치 및 보다 엄격한 도착예상/일정통보 조항이 그러한 역할을 수행한다고 보았다. 해제기간연장 조항을 선호하는 선주측과 반대하는 용선자측으로 견해가 갈리기는 하지만, BIMCO는 만일 지연이 발생한다면 그에 대하여 가능한 한 많은 예고를 받고 이에 대비하기 위한 장치를 두는 것이 양 당사자에게 도움이 된다고 본다. BIMCO는 개별계약 체결시에 적절하고 해당 사업에 중요하다면 당사자들이 해제기간연장 조항을 추가하는 것을 상의할 것을 권장한다.

- (d) The Owners shall keep the Charterers informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the delivery port or place, the Owners shall serve the Charterers with [redacted] days' approximate and [redacted] days' definite notices of the Vessel's delivery. Following the tender of any such notice the Owners shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow delivery to occur on or before the date notified. The Owners shall give the Charterers and/or their local agents notice of delivery when the Vessel is in a position to come on hire.

Vessel itinerary prior to delivery: [redacted].

제(d)항의 새롭고 상세한 인도통지에 관한 규정이 NYPE 1993 2조 37-38행의 문구를 대체하였다. “인도예상일자(expected date of delivery)”에 앞서 선주가 주는 단순한 연속적인 통지에 대신하여, 새로운 규정은 선주로 하여금 용선자에게 선박의 일정을 알릴 의무를 부과한다. 즉, 선주는 용선자에게 선박의 최초 일정을 제공하고 후속하여 발생하는 일정변경을 계속 알려야 한다는 것이다. 이 의무는 당사자들 사이에 합의된 인도통지 요건에 추가로 인정되는 것이다.

제(d)항의 마지막 문장은 최초 인도통지가 있으면 바로 적용되며 모든 후속 통지에도 적용된다. 그 목적은, 선박 인도 전 선박 이용에 관한 모든 추가적인 지시는, 선주가 용선자에게 통지한 날까지 선박의 인도를 가능케 할 수 있다고 합리적으로 기대할 수 있는 경우에 한하여 이를 보장하려는 것이다. 이에 상응하여, 반선시에 용선자에 대하여는 제4조(반선)가 적용된다. 이는 용선계약 하에서 주어지는 인도 및 반선 통지의 효력에 더욱 강력한 확실성을 부여하기 위한 것이며, 근래 정기용선 양식(예컨대 GENTIME)에서 다수 발견되는 “legitimate/illegitimate final voyage orders(적법/위법한 최종 항해 지시)”의 개념을 따른 것이다.

- (e) Acceptance of delivery of the Vessel by the Charterers shall not prejudice their rights against the Owners under this Charter Party.

제(e)항은 약정해제기한을 경과하여 도착한 선박을 용선자가 인도를 수락하거나 용선계약해제권을 행사하는지를 불문하고 용선자는 용선계약 하에서 선주의 의무위반으로 인하여 용선자가 입은 손해에 대한 배상청구권을 상실하지 않는다고 규정한다.

Clause 3 (Laydays/Cancelling)(정박기간/해제)

If required by the Charterers, time on hire shall not commence before [] (local time) and should the Vessel not have been delivered on or before [] (local time) at the port or place stated in Sub-clause 2(a), the Charterers shall have the option of cancelling this Charter Party at any time but not later than the day of the Vessel's notice of delivery.

NYPE 1993 제16조(인도/해제) 첫문단은 보다 눈에 띄는 위치로 옮겨졌는데, 이는 사건의 시간적 순서를 보다 엄밀히 반영하기 위한 것이다. 조항에 사용된 언어도 일부 개선되었다. “time shall not commence...”라는 문구는 “time on hire shall not commence...”로 보다 분명한 의미를 가지도록 변경되었고 인도장소의 현지시각을 기준으로 한다. 선박이 약정해제기한을 지난 후 인도항구에 도착하여 준비완료통지를 보내는 경우, 용선자는 선박을 사용하기를 원하지 않는다면 인도통지를 보내 온 날의 현지시각으로 자정까지 용선계약을 해제해야 한다.

선주가 “서면”에 의한 준비완료통지를 해야 한다는 요건에 관한 언급은 NYPE 2015에는 들어 있지 않다. 이는 일반적인 “통지” 조항이 용선계약에 추가되었기 때문이다. 제55조(통지)는 NYPE 2015의 조항에서 요구하는 통지 및 기타 교신이 이루어져야 하는 방식을 규정하고 있다.

Clause 4 (Redelivery)(반선)

(a) The Vessel shall be redelivered to the Owners in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, at [] (state port or place).

반선 조항은 NYPE 1993의 용선료를 다루는 조항(제10조(용선료/반선지역 및 통지))에서 분리되어 제2조(인도)와 상대를 이루는 새로운 “Redelivery(반선)” 조항으로 규정되었다.

(b) The Charterers shall keep the Owners informed of the Vessel's itinerary. Prior to the arrival of the Vessel at the redelivery port or place, the Charterers shall serve the Owners with [] days' approximate and [] days' definite notices of the Vessel's redelivery. Following the tender of any such notices the Charterers shall give or allow to be given to the Vessel only such further employment orders, if any, as are reasonably expected when given to allow redelivery to occur on or before the date notified.

“expected date of redelivery(반선예정일)” 이전에 용선자가 보내야 하는 통상적인 일련의 통지에 추가하여, 새 조항에서는 용선자로 하여금 선박의 일정(용선기간만료시 선박에 대한 다음 계약을 확보하기 위하여 선주에게 특히 중요한 의미를 가진다)을 선주에게 알려야 할 의무를 부담한다.

제(b)항의 마지막 문장은 최초 반선통지를 보내면 즉시 적용되고 그 이후의 모든 통지에도 적용된다. 그 목적은, 반선 전 선박 사용에 관한 모든 추가적인 지시는, 용선자가 선주에게 통지한 날까지 선박의 반선을 가능케 할 수 있다고 합리적으로 기대되는 경우에 한하여 이를 보장하려는 것이다. 이에 상응하여 인도시에 선주에 대하여는 제2조(인도)가 적용된다. 이는 용선계약 하에서의 인도통지와 반선통지의 효과에 대한 보다 강력한 확실성을 부여하기 위한 것으로서 다수의 근래의 용선계약 양식에서 발견되는 “legitimate/illegitimate final voyage orders(적법/위법한 최종 항해 지시)”의 개념을 따른 것이다.

(c) Acceptance of redelivery of the Vessel by the Owners shall not prejudice their rights against the Charterers under this Charter Party.

선주가 선박의 반선을 수락하는 어떠한 상황도 용선계약상 용선자의 의무불이행으로 인하여 선주가 입은 손해에 관하여 용선자에 대하여 손해배상을 청구할 선주의 권리에 영향을 미치지 않는다.

Clause 5 (On/Off-Hire Survey)(인도/반선 검사)

이 조항은 마지막 문장을 제외하고는 NYPE 1993 제3조를 그대로 유지하고 있다. NYPE 1993은 인도검사(on-hire survey)는 용선자의 시간으로, 반선검사(off-hire survey)검사는 선주의 시간으로 수행한다고 규정하고 있다.

Any time lost as a result of the on-hire survey shall be for the Owners' account and any time lost as a result of the off-hire survey shall be for the Charterers' account.

NYPE 2015에서 마지막 문장은 단순히 검사의 결과 발생하는 시간 상실(time lost)에 관하여 언급하고 있는데, 인도시에는 선주가, 반선시에는 용선자가 각각 그 위험을 부담한다.

Clause 6 (Owners to Provide)(선주 제공 사항)

- (a) The Owners shall provide and pay for the insurances of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine-room and other necessary stores, boiler water and lubricating oil; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew/crew visas; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of Master, officers and ratings.

제(a)항은 선주가 자신의 비용으로 공급해야 할 항목에 “유탄유”를 추가하는 것으로 개정되었다. 선주는 또한 선원 교체 및 기타 지역 당국의 요건에 따라 필요한 선원 사증 비용에 대하여 책임을 부담한다. 선주가 제공해야 하는 전체 선원(the complement of crew)의 의미는 선장을 언급하지 않고 간과하였다는 NYPE 1993의 내용을 수정하기 위하여 개정되었다. 선주에 의하여 승선한 피용자인 모든 해상인력을 의미하는 일반적인 용어인 “crew”는 “ratings”로 교체되었다.

- (b) The Owners shall provide any documentation relating to the Vessel as required to permit the Vessel to trade within the agreed limits, including but not limited to International Tonnage Certificate, Suez and Panama tonnage certificates, Certificates of Registry, and certificates relating to the strength, safety and/or serviceability of the Vessel's gear. Such documentation shall be maintained during the currency of the Charter Party as necessary.

Owners shall also provide and maintain such Certificates of Financial Responsibility for oil pollution to permit the Vessel to trade within the agreed limits as may be required at the commencement of the Charter Party. However, in the event that, at the time of renewal, a Certificate of Financial Responsibility is unavailable in the market place, or, the premium for same increases significantly over the course of the Charter Party, then Owners and Charterers shall discuss each with the other to find a mutually agreeable solution for same, failing such solution the port(s) that require said Certificate of Financial Responsibility are to be considered as added to the Vessel's trading exclusions. (See also Clause 18 (Pollution)).

제(b)항의 첫번째 문단은 NYPE 1993 제40조(서류)에서 채택한 것으로서 특정 거래에 특유한 서류 및 증서(유류오염에 관한 재정책임증서에 관련된 서류를 제외)를 다루는 것으로 개정되었다. 새로 추가된 문장은 선주의 서류상 의무를 용선계약의 전기간 동안 이들 서류 및 증서를 유지할 의무를 포함하는 데까지 확장하였다.

제(b)항의 두번째 단락은 유류오염에 대한 재정책임증서(Certificates of Financial Responsibility; COFR)만을 다루고 있다. 선주의 기본적인 의무는 “용선계약의 개시시점에 요구되는 바에 따라” 모든 COFR요건을 충족해야 한다는 것인데, 이는 선박이 이용될 거래에 관하여 용선의 개시시점에 유효한 요건만을 의미하는 것이다. 중요한 점은, COFR이 용선계약기간 중 갱신되어야 하는데 갱신료가 상당히 높아지게 되는 경우 또는 COFR을 시장에서 더 이상 구할 수 없게 되는 경우에 선주와 용선자는 양자에게 수용가능한 해결책을 찾기 위하여 노력해야 한다는 것이다. 당사자들이 해결책을 찾지 못하는 경우에는 선주는 해당 특정 항구를 위한 COFR을 제공할 의무를 더 이상 부담하지 않게 된다(해당 특정 항구는 용선계약상 배제되는 항구/지역 목록에 추가된 것으로 간주된다).

- (c) The Vessel to work night and day if required by the Charterers, with crew opening and closing hatches, when and where required and permitted by shore labor regulations, otherwise shore labor for same shall be for the Charterers' account.

NYPE 1993에는, 현지 규제는 별도로 하되, 선원의 해치 개방 또는 폐쇄의 보조를 제공하고 이에 관한 대가를 지급할 의무를 선주에게 부여하는 규정을 두고 있지 않았다. 이 조항은 NYPE 2015 제6조 제(c)항에 추가되었다.

Clause 7 (Charterers to Provide)(용선자 제공 사항)

(a) The Charterers, while the Vessel is on-hire, shall provide and pay for all the bunkers except as otherwise agreed; shall pay for port charges (including compulsory garbage disposal), compulsory gangway watchmen and cargo watchmen, compulsory and/or customary pilotages, canal dues, towages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to individual crew members or flag of the Vessel), and all other usual expenses except those stated in Clause 6, but when the Vessel puts into a port for causes for which the Vessel is responsible (other than by stress of weather), then all such charges incurred shall be paid by the Owners.

선박이 용선료 산입 운항(on-hire) 중인 동안에 용선자가 제공해야 할 사항의 목록에 몇 가지 주목할 만한 개정이 이루어졌다. NYPE 1946의 제2조 및 NYPE 1993 제7조에 있던 용선자의 “도선료(pilotages)” 지급의무에 관한 내용은 강제도선(compulsory pilotages)의 경우뿐만 아니라 관행적 도선(customary pilotages)의 경우에도 적용되는 것으로 명시하였다. 또한, 용선자는 용선기간 동안 발생한 운하통행료(canal dues)도 지급할 의무를 부담한다. NYPE의 이전 판에서 운하통행료는 “기타 통상의 경비(other usual expenses)”에 해당하는 것으로 처리될 가능성이 높았으나, 의문의 여지를 없애기 위하여 용선자의 의무 항목에 운하통행료를 추가하였다.

(b) Fumigations ordered because of illness of the crew or for infestations prior to delivery under this Charter Party shall be for the Owners' account. Fumigations ordered because of cargoes carried or ports visited while the Vessel is employed under this Charter Party shall be for the Charterers' account.

훈증소독 조항은 인도 전에 발생한 침습(investation)으로 인하여 필요한 훈증소독에 대한 책임을 용선자에게 묻지 않는 것으로 개정되었다. 인도 이후로서 운송된 화물 내지 방문한 항구를 이유로 명령된 훈증소독에 대하여 용선자의 책임이 발생하기 위한 요건으로서의 6개월의 시한 규정은 삭제되었다. 이는 제(b)항의 전단 문장에서 인도 전에 발생한 침습으로 인하여 명령된 훈증소독에 대한 책임을 다루고 있기 때문이다. 따라서, 인도 후 발생한 침습은 용선자의 선박이용에 관한 지시의 직접 결과에 해당하고, (선원의 질명에 따라 필요한 훈증소독을 제외하고는) 용선계약의 전기간 동안 훈증소독의 비용을 용선자가 부담한다.

보다 종합적인 훈증소독 조항을 위하여, 당사자들은 BIMCO's Cargo Fumigation Clause for Charter Party를 편입하는 방안을 고려할 수 있다.

(c) The Charterers shall provide and pay for necessary dunnage, lashing materials and also any extra fittings requisite for a special trade or unusual cargo, but the Owners shall allow them the use of any dunnage already aboard the Vessel. Prior to redelivery the Charterers shall remove their dunnage, fittings and lashing materials at their cost and in their time.

제7조의 마지막 부분은, 일반적으로 이 조항에 추가되는 “고박재료(lashing materials)”를 추가한 부분 외에는 NYPE 1993과 동일하다.

Clause 8 (Performance of Voyages)(항해의 수행)

(a) Subject to Clause 38 (Slow Steaming) 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.

용선자로 하여금 선장에게 선박의 속도를 줄이거나 조정할 것을 지시하도록 허용하는 내용의 “감속운항(slow steaming)” 조항(제38조)이 추가되었는데, 이 조항은 상당한 신속성을 갖고(즉, 지체나 중단 없이 그리고 제반상황 및 안전한 항해가 허용

하는 한 신속하게) 항해를 수행할 선장의 엄격한 의무에 중대한 영향을 미친다. 제8조(항해의 수행)는 제38조(감속 운항) 조항에 의하여 제한을 받는 것으로 개정되었다. 이 부분을 제외하고는 이 조항의 문구는 변경되지 않았다.

Clause 9 (Bunkers)(연료)

이 조항은 정기용선계약 하에서 연료와 관련된 모든 문제를 다루는 현대적이고 종합적인 조항을 제공하기 위하여 광범위하게 재작성되었다. 별도로 제목이 붙은 7개의 조항은 수량 및 가격, 인도/반선 전의 연료 공급, 연료 공급 작업 및 샘플채취, 품질 및 책임, 유류시험, 배출통제지역 운항(ECA trading), 그리고 반선시 품질등급 및 수량 등의 사항을 다루고 있다. 이들 모든 사항은 다수의 표준 정기용선계약에서 언급되고 있지 않거나 불충분하게 규정되어 있는 사항들이다. 다수의 오래된 정기용선계약 양식은 용선계약상 근본적인 원칙을 다루고 있는 연료 조항을 두고 있으나, 선박이 다양한 등급의 연료를 운반 및 사용해야 하고 샘플채취와 시험 제도가 절차의 불가결한 부분을 구성하는 오늘날의 상황을 고려하지 못하고 있다.

(a) Bunker quantities and prices

**(i) The Charterers on delivery, and the Owners on redelivery or any termination of this Charter Party, shall take over and pay for all bunkers remaining onboard the Vessel as hereunder. The Vessel's bunker tank capacities shall be at the Charterers' disposal. Bunker quantities and prices on delivery/redelivery to be [redacted].*

대부분의 정기용선 표준양식이 취하고 있는 입장은, 용선자는 인도시, 선주는 반선시, 각 선박에 남아 있는 연료를 인수하고 그 대가를 지급한다는 것이다. 선박에 남아 있는 연료는 용선기간 중 구입한 연료와 함께 용선자의 소유가 된다. 그러나 NYPE 2015에서는 이러한 일반적인 경우에 대하여 2가지 대안을 제공하고 있다.

제(a)항 제(i)호는 가장 일반적인 정기용선 연료에 관한 합의를 반영한다. NYPE 1993 제9조(연료)의 조항과 마찬가지로, 당사자들은 인도시 및 반선시 선상잔류연료의 양 및 가격에 대하여 합의할 수 있다. "or any termination"이라는 문구는 용선계약 해지의 경우(예컨대, 용선료의 미지급 등으로 인한) 용선자로부터 선주에게 연료의 소유권이 이전되는 상황을 다루기 위한 것이다(단, 용선자가 해지 당시까지 선상잔류연료에 대하여 그 공급자에게 대금을 지급하여 그 소유권을 취득하였을 것을 전제로 한다).

**(ii) The Owners shall provide sufficient bunkers on board to perform the entire time charter trip. The Charterers shall not bunker the Vessel, and shall pay with the first hire payment for the mutually agreed estimated bunker consumption for the trip, namely [redacted] metric tons at [redacted] (price). Upon redelivery any difference between estimated and actual consumption shall be paid by the Charterers or refunded by the Owners as the case may be.*

제(a)항 제(ii)호의 두번째 대안은, 항차로 정하는 정기용선(trip time charter)에 NYPE 2015이 사용되는 경우의 연료공급(bunkering)에 관하여 규정하고 있다. 이 경우 선박이용기간이 단기이므로 당사자들은 종종 항해용선의 경우에서와 마찬가지로 단순히 선주가 해당 항해 전체에 필요한 수량과 종류의 연료를 공급한다고 합의하기도 한다. 이는 용선자가 인도시 선상잔류연료를 구입하지도 않고 항해 동안의 연료를 공급하거나 대금을 지급할 책임을 부담하지 않는다는 것을 의미한다. 대신 선주는 용선자에게 합의된 일당 소모량 및 톤당 가격에 근거하여 사용될 예상연료량에 관하여 청구서를 보내고, 항해가 종료된 후 사용된 연료의 실제 비용을 선주가 산정하면 용선자는 기지급분의 초과금액을 상환받거나 부족분을 선주에게 지급하게 된다.

**(iii) The Charterers shall not take over and pay for bunkers Remaining On Board at delivery but shall redeliver the Vessel with about the same quantities and grades of bunkers as on delivery. Any difference between delivery quantity and redelivery quantity shall be paid by the Charterers or the Owners as the case may be. The price of the bunkers shall be the net contract price paid by the receiving party, as evidenced by suppliers' invoice or other supporting documents.*

제(a)항 제(iii)호의 세번째 대안은, 용선자가 반선시 선주로부터 지급받는 연료 대금이 실제로 구입한 대금에 비하여 상당히 낮아지는 경우나, 선주가 반선시 용선자에게 시장가격 대비 상당히 높은 가격으로 선상잔류연료를 구입하게 되는 등, 연료

시장의 가격 등락의 위험에 대비하기 위한 것이다. 이 대안에서는, 선주는 인도시 선상잔류연료와 동일한 등급 및 수량을 반환받게 된다. 용선자는 용선기간 중 연료를 공급하고 그 대가를 지급하므로, 용선자는 소비한 연료에 대한 대가만을 지급한다. 반선시에 당사자들의 경제적 위험은 인도시 및 반선시의 선박에 남아 있는 연료의 수량 차이에 대한 것으로 한정된다. 수량의 차이에 대한 가격은 실제 지출한 연료 대금을 기준으로 결정한다.

(b) Bunkering Prior to Delivery/Redelivery

Provided that it can be accomplished at ports of call, without hindrance to the working or operation of or delay to the Vessel, and subject to prior consent, which shall not be unreasonably withheld, the Owners shall allow the Charterers to bunker for their account prior to delivery and the Charterers shall allow the Owners to bunker for their account prior to redelivery. If consent is given, the party ordering the bunkering shall indemnify the other party for any delays, losses, costs and expenses arising therefrom.

인도지점에서 특정한 등급 및 규격을 갖춘 연료를 구할 수 없거나 그 가격이 고가인 경우 등의 사정이 있는 경우에는, 용선자가 인도 전에 선박에 연료를 공급하기로 선주와 합의하는 경우도 업계의 실무에서 통상적으로 볼 수 있다.

제(b)항은 용선자가 인도 전에 선박에 연료를 공급하고 선주가 반선 전에 연료를 공급하는 상호적인 합의를 규정하고 있다. 선박의 운영에 대한 간섭을 회피하기 위하여 연료공급 관련사항을 준비, 정리하기 전에 미리 상대방 당사자의 동의를 얻는 것이 중요하다. 인도 전 연료공급의 경우에는 상대방의 동의가 특히 중요한데, 이때에는 선박을 다른 정기용선자가 사용하고 있을 수도 있기 때문이다.

(c) Bunkering Operations and Sampling

(i) The Chief Engineer shall co-operate with the Charterers' bunkering agents and fuel suppliers during bunkering. Such cooperation shall include connecting/disconnecting hoses to the Vessel's bunker manifold, attending sampling, reading gauges or meters or taking soundings, before, during and/or after delivery of fuels.

(ii) During bunkering a primary sample of each grade of fuels shall be drawn in accordance with the International Maritime Organization (IMO) Resolution Marine Environment Protection Committee (MEPC) MEPC.182(59) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with the Marine Pollution Convention (MARPOL) 73/78 Annex VI or any subsequent amendments thereof. Each primary sample shall be divided into no fewer than five (5) samples; one sample of each grade of fuel shall be retained on board for MARPOL purposes and the remaining samples of each grade distributed between the Owners, the Charterers and the bunker suppliers.

(iii) The Charterers warrant that any bunker suppliers used by them to bunker the Vessel shall comply with the provisions of Sub-clause (c)(ii) above.

(iv) Bunkers of different grades, specifications and/or suppliers shall be segregated into separate tanks within the Vessel's natural segregation. The Owners shall not be held liable for any restriction in bunker capacity as a result of segregating bunkers as aforementioned.

연료 샘플채취에 관하여 다루고 있는 표준 정기용선계약 양식은 찾아보기 어렵다. 개정된 NYPE NYPE 2015는, 샘플채취의 완벽한 절차를 규정하려고 하기보다는, MARPOL 73/78 부록 VI에 적합 여부를 결정하기 위한 연료 샘플채취에 관한 IMO Guidelines에 규정된 절차를 원용하고 있다. MARPOL 샘플의 채취는 강행적인 것이지만, 상용 샘플을 동일한 방식으로 채취하는 것을 확보함으로써 일관된 결과를 보장할 수 있을 것으로 본다.

제(c)항 제(iv)호는 통상적인 운항(trading) 목적에 따라 다른 등급의 연료가 사용될 필요가 있고, 이들 연료는 선장이나 기관장이 혼합하여 보관할 수 있다고 조언하는 경우가 아닌 한 별도의 연료탱크에 보관될 필요가 있다는 사정을 감안한 것이다. 선령이 높은 선박의 경우에는 선박에 탑재된 별도의 연료탱크의 수에 제한이 있는 경우가 있다. 이에 따라 용선자가 선적할 수 있는 서로 다른 종류의 연료의 수량이 제한될 수 있으며, 일부 경우에는 연료를 보다 자주 보급할 필요가 있게 될 것이다.

(d) Bunker Quality and Liability

(i) The Charterers shall supply bunkers of the agreed specifications and grades: [REDACTED]. The bunkers shall be of a stable and homogeneous nature and suitable for burning in the Vessel's engines and/or auxiliaries and, unless otherwise agreed in writing, shall comply with the International Organization for Standardization (ISO) standard 8217:2012 or any subsequent amendments thereof. If ISO 8217:2012 is not available then the Charterers shall supply bunkers which comply with the latest ISO 8217 standard available at the port or place of bunkering.

(ii) The Charterers shall be liable for any loss or damage to the Owners or the Vessel caused by the supply of unsuitable fuels and/or fuels which do not comply with the specifications and/or grades set out in Sub-clause (d)(i) above, including the off-loading of unsuitable fuels and the supply of fresh fuels to the Vessel. The Owners shall not be held liable for any reduction in the Vessel's speed and/or increased bunker consumption nor for any time lost and any other consequences arising as a result of such supply.

용선자가 공급한 연료는 ISO 8217 최신 기준에 부합해야 하나, 공급의 부족으로 인하여 의도된 연료공급 항구(bunkering port)에서 이를 충족할 수 없는 경우에는 다른 기준이 적용될 수 있다.

“안정적이고 동질적인(Stable and homogenous)”의 조건은 다수의 용선계약의 벙커 조항에서 통상적으로 발견되는 문구로서, 기본적으로 공급된 연료가 물품매매 법령에 부합하는 “만족스러운 품질(satisfactory quality)”의 것이어야 한다는 것을 의미한다.

제(d)항 제(ii)호는 부적합하거나 규격을 위반한 연료로 인하여 야기된 선주 내지 선박의 손해(예컨대, 엔진의 물리적 손상 또는 작동저하)를 다루고 있다. 용선자의 책임은 부적합한 연료를 선적한 결과뿐만 아니라 부적합한 연료의 하역 및 적합한 연료로 교체하는 비용에 대한 책임으로까지 확장된다. 이러한 측면에서 이 조항은 NYPE 1993 제9조 제(b)항의 조항을 넘어서는 것이다.

용선자가 공급한 연료의 부적합성은 실제로 선박의 엔진에서 연소될 때까지는 발견되지 않을 것이므로, 이 조항의 마지막 부분에서는 부적합한 연료에 직접적으로 기인하는 작동저하 내지 증가된 연료소비에 관한 용선자의 잠재적인 청구에 대하여 선주를 보호하는 규정을 두고 있다.

(e) Fuel Testing Program

Should the Owners participate in a recognized fuel testing program one of the samples retained by the Owners shall be forwarded for such testing. The cost of same shall be borne by the Owners and if the results of the testing show the fuel not to be in compliance with ISO 8217:2012, or any subsequent amendment thereof, or such other specification as may be agreed, the Owners shall notify the Charterers and provide a copy of the report as soon as reasonably possible.

In the event the Charterers call into question the results of the testing, a fuel sample drawn in accordance with IMO Resolution MEPC.96(47) Guidelines for the Sampling of Fuel Oil for Determination of Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 or any subsequent amendments thereof, shall be sent to a mutually agreed, qualified and independent laboratory whose analysis as regards the characteristics of the fuel shall be final and binding on the parties concerning the characteristics tested for. If the fuel sample is found not to be in compliance with the specification as agreed in the paragraph above, the Charterers shall meet the cost of this analysis, otherwise same shall be for the Owners' account.

만일 선주가 연료 시험 프로그램의 일환으로 연료를 시험했는데 그 결과가 요구되는 사양에 부합하지 않는 경우, 용선자는 결과에 불복하여 상호 합의된 별도의 실험실로부터 “별도 의견(second opinion)”을 받을 권리를 가진다. 두번째 실험실로부터 받은 시험결과는 최종적인 것으로서 선주 및 용선자를 구속한다.

(f) Bunker Fuel Sulphur Content

(i) Without prejudice to anything else contained in this Charter Party, the Charterers shall supply fuels of such specifications and grades to permit the Vessel, at all times, to comply with the maximum sulphur content requirements of any emission control area when the Vessel is ordered to trade within that area.

The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers to supply such bunkers shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI, including the Guidelines in respect of sampling and the provision of bunker delivery notes.

The Charterers shall indemnify, defend and hold harmless the Owners in respect of any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Charterers' failure to comply with this Sub-clause (f)(i).

(ii) Provided always that the Charterers have fulfilled their obligations in respect of the supply of fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Owners warrant that:

1. the Vessel shall comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI and with the requirements of any emission control area; and

2. the Vessel shall be able to consume fuels of the required sulphur content,

when ordered by the Charterers to trade within any such area.

Subject to having supplied the Vessel with fuels in accordance with Sub-clause (f)(i), the Charterers shall not otherwise bear any loss, liability, delay, fines, costs or expenses arising or resulting from the Vessel's failure to comply with Regulations 14 and 18 of MARPOL Annex VI.

(iii) For the purpose of this Clause, "emission control area" shall mean an area as stipulated in MARPOL Annex VI and/or an area regulated by regional and/or national authorities such as, but not limited to, the European Union (EU) and the United States (US) Environmental Protection Agency.

현재 통용되고 있는 대부분의 정기용선 표준양식은 특히 특정 구간에서 저유황 연료의 사용 등 선박이 상이한 종류의 연료를 사용한다는 현대적인 요구사항을 반영하지 못하고 있다. 이 조항의 추가에 따라 용선자는 배기가스 규제 지역에서 선박을 이용하고자 할 경우 이를 허용하는 적절한 수준의 최대 황함유량 연료를 선박에 공급할 의무를 부담한다.

용선자가 공급한 연료의 저장, 관리 및 사용에 관한 책임은 선주에게 있으며, 규칙 제14항 및 제18의 배기가스 규제 요건에 대해서도 역시 선주가 책임을 부담한다.

(g) Grades and Quantities of Bunkers on Redelivery

Unless agreed otherwise, the Vessel shall be redelivered with the same grades and about the same quantities of bunkers as on delivery; however, the grades and quantities of bunkers on redelivery shall always be appropriate and sufficient to allow the Vessel to reach safely the nearest port at which fuels of the required types are available.

연료 조항의 마지막 항목은 반선시의 연료 수량을 다루는 한편, 특히 선박의 다음 이용을 위하여 적절한 연료 재고를 보충함으로써 선박으로 하여금 가장 가까운 연료공급 항구(bunkering port)까지 도착할 수 있도록 적절한 종류와 충분한 수량의 연료를 공급할 용선자의 의무를 규정하고 있다.

Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses)(용선료율; 화물창 청소; 통신; 식료품 및 비용)

NYPE 1993의 용선료율 조항은 용선료는 물론이고 반선 지역 및 통지에 관하여도 함께 규정하였다. 후자의 2개 조항은 NYPE 2015에서는 제4조(반선)로 위치를 옮기게 되었다. 화물창 청소(중전 제36조), 통신 및 식료품(중전 제14조)과 비용에 관한 조항은 이 조항으로 통합되었다.

(a) The Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of [] per day or pro rata for any part of a day, commencing on and from the time of her delivery, as aforesaid, including the overtime of crew; hire to continue until the time of her redelivery to the Owners as per Clause 4 (Redelivery) (unless Vessel lost).

당사자들은 일당 용선료에 더하여 용선료를 지급할 통화에 대해서도 반드시 명시해야 한다. NYPE의 이전 판에서는 미국 달러가 기본적으로 적용되던 것과 대조된다.

Unless otherwise mutually agreed, the Charterers shall have the option to redeliver the Vessel with unclean/unswept holds against a lumpsum payment of [] in lieu of hold cleaning, to the Owners (unless Vessel lost).

NYPE 1993 제36조(화물창 청소)의 마지막 문장과 마찬가지로, 용선자는 최후 하역 이후에 화물창 청소 비용에 충당하기 위한 특정 금액(lump sum)을 반선시 선주에게 지급할 수 있다. 반선시 별도의 협상을 거치는 불편을 피하기 위하여 당사자들이 용선계약상 해당 특정 금액을 합의하여 기재할 수 있는 조항을 두었다. 지급할 통화는 반드시 명시되어야 하며, 그렇지 않은 경우 용선료와 동일한 통화로 추정한다.

The Owners shall victual pilots and such other persons as authorized by the Charterers or their agents. While on-hire, the Charterers shall pay the Owners along with the hire payments, [] per thirty (30) days or pro rata, to cover all Communications, Victualing and Expenses properly incurred by the Vessel under the Charterers' employment.

화물관리자(supercargo)의 식료품은 제14조(화물관리자)에서 별도로 다룬다. 통신, 식료품 및 비용(CVE) 의무는 매 용선료 지급시에 함께 선주에게 지급하게 되는 합의된 특정 금액(agreed lump sum)의 지급을 통하여 이행하게 된다.

(b) Hold Cleaning/Residue Disposal

(i) The Charterers may request the Owners to direct the crew to sweep and/or wash and/or clean the holds between voyages and/or between cargoes against payment at the rate of [] per hold, provided the crew is able safely to undertake such work and is allowed to do so by local regulations. In connection with any such operation the Owners shall not be responsible if the Vessel's holds are not accepted or passed. Time for cleaning shall be for the Charterers' account.

제10조의 두번째 부분은 중간 화물창 청소에 관한 상세한 조항으로 구성되는데, 이는 NYPE 1993의 제36조(화물창 청소)를 대체하는 것이다. 제(i)호는 미리 합의된 화물창당 청소비용을 규정한다.

(ii) Unless this Charter Party is concluded for a single laden leg, all cleaning agents and additives (including chemicals and detergents) required for cleaning cargo holds shall be supplied and paid for by the Charterers. The Charterers shall provide the Owners with a dated and signed statement identifying cleaning agents and additives that, in accordance with IMO Resolution 219(63) Guidelines for the Implementation of MARPOL Annex V, are not substances harmful to the marine environment and do not contain any component known to be carcinogenic, mutagenic or reprotoxic.

제(ii)호는 용선기간 동안 용선자가 준수해야 할 해양환경에 유해하지 않은 청정제 및 화학제품의 사용에 관한 강제적인 의무를 규정한다.

(iii) Throughout the currency of this Charter Party and at redelivery, the Charterers shall remain responsible for all costs and time, including deviation, if any, associated with the removal and disposal of cargo related residues and/or hold washing water and/or cleaning agents and detergents and/or waste. Removal and disposal as aforesaid shall always be in accordance with and as defined by MARPOL Annex V, or other applicable rules.

만일 용선자가 합의된 특정 금액의 지급을 대가로 청소되지 않은 선박을 반선하기를 선택하는 경우(제(a)항 참조), 화물창 청소 조항의 마지막 부분은 용선기간 중의 항해 후 잔여물의 적절한 제거와 관련하여서만 적용된다.

Clause 11 (Hire Payment)(용선료 지급)

(a) Payment

Payment of Hire shall be made without deductions due to Charterers' bank charges so as to be received by the Owners or their designated payee into the bank account as follows: [] in the currency stated in Clause 10 (Rate of Hire; Hold Cleaning; Communications; Victualing and Expenses), in funds available to the Owners on the due date, fifteen (15) days in advance, and for the last fifteen (15) days or part of same the approximate amount of hire, and should the same not cover the actual time, hire shall be paid for the balance day by day as it becomes due, if so required by the Owners. The first payment of hire shall be due on delivery.

용선자는 은행수수료 공제 없이 용선료를 지급해야 한다. NYPE 양식의 세계적인 이용을 반영하기 위하여 2015년 개정판에서는 용선료를 지급할 통화에 관한 당사자들의 합의가능성을 열어 두었다. 용선기간 마지막의 용선료는 NYPE 1946에서 사용된 방식과 같이 그리고 업계에서 확립된 바와 같이 마지막 15일분을 지칭한다.

(b) Grace Period

Where there is failure to make punctual payment of hire due, the Charterers shall be given by the Owners three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment) written notice to rectify the failure, and when so rectified within those three (3) Banking Days (as recognized at the agreed place of payment and the place of currency of the Charter Party) following the Owners' notice, the payment shall stand as punctual.

제(b)항은 “유예기간(grace period)” 조항이다. 용선료의 적시(punctual) 지급의무 불이행이 NYPE 1993에서와 같이 “용선자 또는 그 은행의 간과, 실책, 누락(oversight, errors or omissions on the part of the Charterers or their bankers)”에 의한 것일 필요가 없다는 점에서 더 이상 “anti-technicality” 조항은 아니다. 이 조항에서 위와 같은 단서가 제거되었다는 것은, 어떠한 이유에서든 용선자가 용선료의 적시 지급의무를 이행하지 않으면 용선자의 용선계약 위반에 해당한다는 점을 의미한다. 단서문구를 제거한 이유는 이것이 잠재적인 분쟁의 근거가 될 수 있어서인데, 용선료 미지급이 해당 사유 중 하나에 기한 것이 아니라는 점을 주장, 입증할 책임이 선주에게 있기 때문이다. 선주로서는 단순히 그러한 사실관계를 가지고 있지 못하여 오판함으로써 스스로 용선계약불이행 책임에 빠질 수 있다.

(c) Withdrawal

Failure by the Charterers to pay hire due in full within three (3) Banking Days of their receiving a notice from Owners under Sub-clause 11(b) above shall entitle the Owners, without prejudice to any other rights or claims the Owners may have against the Charterers:

- (i) to withdraw the Vessel from the service of the Charterers;
- (ii) to damages, if they withdraw the Vessel, for the loss of the remainder of the Charter Party.

용선자가 용선료 전액을 정기적으로 그리고 적시에 지급한다는 것은 용선계약의 운영에 필수적이다. 따라서, 용선자가 “유예기간(grace period)”인 3 은행영업일 이내에 용선료를 지급하지 못하는 경우, 그 결과로서 선주는 용선계약을 종료시키고 용선자가 운영하는 선박을 회수(withdraw)할 권리를 가지게 된다. 만일 선주가 용선계약의 조기 종료에 따라 손해를 입게 된다면 선주는 용선자에게 잔여 용선기간에 상응하는 손해배상을 구할 권리를 가지게 된다. 용선계약의 조기 종료로 인하여 계약상 용선료보다 낮은 시장 용선료의 위험에 선주가 노출되는 경우, 이는 선주에게 분명한 보상수단을 제공하게 된다.

정기용선계약으로부터의 선박의 회수(withdrawal of a ship)는, 계약상 및 거래상 광범위한 영향을 미치는 것으로서, 선주 자신의 용선계약불이행을 회피하기 위하여 신중하게 따라야 할 절차를 수반한다. 정기용선계약 하의 선박을 회수하고자 하는 선주는 그 P&I 클럽 내지 변호사와 긴밀한 협의를 통하여 이를 수행할 것을 권장한다.

(d) Suspension

At any time while hire is outstanding, the Owners shall, without prejudice to the liberty to withdraw, be entitled to withhold the performance of any and all obligations hereunder and shall have no responsibility whatsoever for any consequences thereof, and Charterers hereby indemnify the Owners for all legitimate and justifiable actions taken to secure their interests, and hire shall continue to accrue and any extra expenses resulting from such withholding shall be for the Charterers' account.

많은 경우에, 선주의 주된 목적이 단순히 용선료 지급을 지연하는 용선자에게 거래 상의 압박을 가하기 위한 것이라면 정기용선 선박의 회수는 선주에게 유리하지 않을 수도 있다. 그에 대한 효과적인 (용선계약의 존속을 허락하는 수단도 제공하는) 대안으로는 선박 의무 제공의 전부 또는 일부의 중단(the suspension or partial suspension of the services of the ship)이 있다. 이러한 조치는 용선계약상 명시적인 문구가 있어야 취할 수 있다. 2015년 개정판 제(d)항은 용선자가 용선료 지급의무 이행을 완료할 때까지는 선주가 결과에 대한 책임 없이 용선계약의 이행을 일시적으로 보류할 권리를 부여하고 있다. 이러한 의무제공 중단권은 용선료가 미지급 상태에 있으면 즉시 행사할 수 있으며 제(b)항의 유예기간으로 인하여 제한되지 않는다는 점을 유의할 필요가 있다.

(e) Last Hire Payment

Should the Vessel be on her voyage towards port/place of redelivery at the time the last payment(s) of hire is/are due, said payment(s) is/are to be made for such length of time as the estimated time necessary to complete the voyage, including the deduction of estimated disbursements for the Owners' account before redelivery. Should said payments not cover the actual time, hire is to be paid for the balance, day by day, as it becomes due.

Unless Sub-clause 9(a)(ii) or (iii) has been agreed, the Charterers shall have the right to deduct the value of bunkers on redelivery from last sufficient hire payment(s).

When the Vessel has been redelivered, any difference in hire and bunkers is to be refunded by the Owners or paid by the Charterers within five (5) Banking Days, as the case may be.

NYPE 1993의 경우와 달리, 선주와 용선자는 더 이상 용선계약하의 최종항해(final voyage)를 완료하는데 필요한 예정기간(estimated time)에 관하여 합의할 필요가 없다. NYPE 2015의 조건하에서는, 용선자는 잔여기간 예상에 대한 책임을 부담하고 그 기간에 상응하는 용선료를 지급해야 하며, 예상기간을 초과하는 기간에 대해서는 매일 용선료를 지급해야 한다. 이는 분쟁의 소지가 있는 “agreement to agree”(즉, 계약내용의 미확정으로 인한 무효 여부에 관한 논란) 형식의 조항을 피하기 위한 것이다.

두번째 단락은 새로운 조항인데, (주로 항차로 정하는 용선(trip charter)시장에서) 용선자가 선박에 연료를 공급하지 않고 단순히 소비된 연료 대금을 선주에게 지급하는 제9조(연료)의 옵션과 관련된 것이다.

Clause 12 (Speed and Consumption)(속도 및 연료소모)

NYPE 2015는 속도 및 연료소모에 관한 계약상 의무 및 클레임을 다루는 새로운 조항을 두고 있다.

- (a) Upon delivery and throughout the duration of this Charter Party the Vessel shall be capable of speed and daily consumption rates as stated in Appendix A in good weather on all sea passages with wind up to and including Force four (4) as per the Beaufort Scale and sea state up to and including Sea State three (3) as per the Douglas Sea Scale (unless otherwise specified in Appendix A). Any period during which the Vessel's speed is deliberately reduced to comply with the Charterers' orders/requirements (unless slow steaming or eco speed warranties have been given in Appendix A) or for reasons of safety or while navigating within narrow or restricted waters or when assisting a vessel in distress or when saving or attempting to save life or property at sea, shall be excluded from performance calculations.

제(a)항은 선박이 인도일을 기준으로, 그리고 용선기간의 전부에 걸쳐, Appendix A(선박 명세)에 기재된 속도와 연료 소모량으로 운항할 수 있다는 선주의 지속적인 보증이다. 인도시에만 적용되던 최초 성능에 대한 보증(capability warranties; 서두 – Preamble – 에 기재)을 두고 있던 기존 NYPE 판들과는 다른 새로운 조항이다. NYPE 2015는 용선자로 하여금 저감된 속도로 선박을 운항할 것을 지시할 권리를 부여하고 있는 감속운항 조항(slow steaming provision; 제38조)을 두고 있으므로, 이 조항은 (Appendix A에서 감속운항시 속도 및 연료소모량에 대한 별도의 보증을 두고 있지 않는 한) 선박이 용선자의 지시에 따라 “감속운항(slow steaming)”하는 기간을 성능성적 계산(performance calculation)에서 제외하고 있다.

- (b) The Charterers shall have the option of using their preferred weather routing service. The Master shall comply with the reporting procedure of the Charterers' weather routing service and shall follow routing recommendations from that service provided that the safety of the Vessel and/or cargo is not compromised.

정기용선자가 항로기상(weather routing) 서비스를 받는 것이 업계의 통상적인 관행이고 따라서 제(b)항은 그러한 옵션을 규정하고 있다. “Hill Harmony” 판결에 따라, 선장은 선박, 선원 및 화물의 안전을 이유로 관습적이거나 권유된 항로에서 이탈할 권리가 있으나, 그렇지 않은 경우라면 선장은 항로기상서비스가 제공한 항로 조안을 따를 의무가 있다.

- (c) The actual route taken by the Vessel shall be used as the basis of any calculation of the Vessel's performance.
- (d) If the speed of the Vessel is reduced and/or fuel oil consumption increased, the Charterers may submit to the Owners a documented claim limited to the estimated time lost and/or the additional fuel consumed, supported by a performance analysis from the weather routing service established in accordance with this Clause. The cost of any time lost shall be off-set against the cost of any fuel saved and vice versa.

용선자의 클레임은 성능성적 미달(underperformance)의 결과로서의 시간 상실(time lost) 또는 추가적인 연료소모 비용에 대한 배상으로 명시적으로 한정된다. 연료소모 절감은 시간상실과 상쇄되며, 시간절감은 추가 연료소모와 상쇄된다.

- (e) In the event that the Owners contest such claim then the Owners shall provide copies of the Vessel's deck logs for the period concerned and the matter shall be referred to an independent expert or alternative weather service selected by mutual agreement, whose report shall take Vessel's log data and the Charterers' weather service data into consideration and whose determination shall be final and binding on the parties. The cost of such expert report shall be shared equally.

성능성적에 대한 분쟁이 있는 경우 선주와 용선자는 그 결정을 독립한 전문가에게 의뢰할 수 있다. 그 전문가는 선박의 항해일지(deck logs)를 증거로 고려하고 이를 항로기상 서비스로 제공받은 기상자료와 비교하게 된다. 상호 합의된 전문가가 당사자들을 구속하는 결정을 내리는 방식은 클레임 수행의 시간과 비용을 줄이기 위하여 도입되었다.

Clause 13 (Spaces Available)(사용가능 공간)

(b) In the event of deck cargo being carried, the Owners are to be and are hereby indemnified by the Charterers for any loss and/or damage and/or liability of whatsoever nature howsoever caused to the deck cargo which would not have arisen had the deck cargo not been loaded. Bills of Lading shall be issued as per Clause 31(c).

모든 갑판적 화물에 관한 책임으로부터 선주를 보호하기 위하여, 제13조 제(b)항은 "...of whatsoever nature howsoever caused to the deck cargo..."(강조표시 추가)로 수정되었다. NYPE 1993과는 달리, 여기서 loss and/or damage and/or liability 는 선박이 아니라 화물에 관한 것임을 유의할 필요가 있다.

Clause 14 (Supercargo)(화물관리인)

The Charterers are entitled to appoint a supercargo, who shall accompany the Vessel at the Charterers' risk and see that voyages are performed with due despatch. He is to be furnished with free accommodation and meals same as provided for the Master's table. The Charterers and the supercargo are required to sign the standard letter of waiver and indemnity recommended by the Vessel's Protection and Indemnity Association before the supercargo comes on board the Vessel.

용선자의 요청에 따라 선박에 승선하게 될 화물관리인 및 기타 직원들은 선박에 승선하기 전에 먼저 권리포기 표준각서 (standard form of waiver)에 서명하는 것이 일반적인 관행이고 선주들의 P&I Club들이 요구하는 바이기도 하다.

Clause 15 (Sailing Orders and Logs)(항해지시 및 항해일지)

The Charterers shall furnish the Master from time to time with all requisite instructions and sailing directions, in writing, in the English language, and the Master shall keep full and correct deck and engine logs of the voyage or voyages, which are to be patent to the Charterers or their agents, and shall furnish the Charterers, their agents or supercargo, when required, with a true copy of such deck and engine logs, showing the course of the Vessel, distance run and the consumption of bunkers. Any log extracts required by the Charterers shall be in the English language.

항해지시 및 항해일지(Sailing Orders and Logs)에 관한 조항은 NYPE 1993의 문구와 동일하다. 이 조항은 용선자가 선장에게 영어로 기재된 서면으로 항해를 지시할 의무를 규정한다. 선장과 기관장은 각각의 항해에 대한 상세한 항해일지 및 기관 일지를 작성하여야 하고, 이들 일지는 용선자 및 그 대리인의 요청이 있으면 이들이 조사할 수 있도록 제공("patent")되어야 한다.

Clause 16 (Cargo Exclusions)(화물배제)

이 조항은 NYPE 1993 제4조(위험물/화물배제) 제(a)항에서 채택한 것으로서, 가축, 폭발물 및 방사성 물질과 같이 용선계약상 운송에서 배제되는 특정 화물을 열거하고 있다. 당사자들이 희망할 경우 배제되는 화물을 추가로 더 기재할 수 있도록 공란이 제공되었다.

Clause 17 (Off-Hire)(휴항)

In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel, (unless such arrest is caused by events for which the Charterers, their sub-charterers, servants, agents or sub-contractors are responsible), or detention by Port State control or other competent authority for Vessel deficiencies, or detention by average accidents to the Vessel or cargo, unless resulting from inherent vice, quality or defect of the cargo, drydocking for the purpose of examination, cleaning and/or painting of underwater parts and/or repair, or by any other similar cause preventing the full working of the Vessel, the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost. Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders

or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the cargo or where permitted in Clause 22 (Liberties) hereunder, the hire to be suspended from the time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom. All bunkers used by the Vessel while off-hire shall be for the Owners' account. In the event of the Vessel being driven into port or to anchorage through stress of weather, trading to shallow harbors or to rivers or ports with bars, any detention of the Vessel and/or expenses resulting from such detention shall be for the Charterers' account. If upon the voyage the speed be reduced by defect in, or breakdown of, any part of her hull, machinery or equipment, the time so lost, and the cost of any extra bunkers consumed in consequence thereof, and all extra proven expenses may be deducted from the hire. Bunkers used by the Vessel while off-hire and the cost of replacing same shall be for the Owners' account and therefore deducted from the hire.

정기용선기간 중 하위의 정기용선 또는 항해용선에 따라 선박이 운항되는 경우가 있을 수 있다는 점을 고려하여, '용선자로 부터 채용선을 받은 채용선자(sub-charterer)에게 책임있는 사유로 인한 경우'가 선박 억류에 따른 휴항(off-hire)의 예외에 추가되었다.

이 조항은 항만국 통제(Port State control)에 따른 검사에서 발견된 선박의 결함으로 인하여 선박이 억류되는 경우도 휴항(off-hire)사유에 해당하는 것으로 명시되었다.

시간손실(loss of time)이 발생하는 것을 전제로 하여 휴항(off-hire) 상황을 발생시키는 사유로 추가된 것으로는, 선체, 프로펠러 및 방향타(rudder)의 청소 및 수리 등이 있다.

새로 추가된 마지막 문장은 휴항(off-hire) 기간 중 소비된 연료에 대한 선주의 책임에 대하여 규정하고 있다. 만일 선주가 연료를 제공하되 용선자가 소비한 연료에 상응하는 대가를 지급하기로 한다는 제9조 제(a)항 제(ii)호 또는 제(iii)호에 따라 연료가 제공된다고 당사자들이 합의한 경우라면, 휴항(off-hire) 기간 중 선주가 사용한 연료를 고려하여 소비된 연료의 최종 계산을 한다. 나머지 경우에는 용선자는 휴항(off-hire) 기간 중 선주가 소비한 연료의 비용을 용선료에서 공제하여야 한다.

Clause 18 (Pollution)(오염)

The Owners shall provide for standard oil pollution coverage equal to the level customarily offered by the International Group of P&I Clubs, together with the appropriate certificates to that effect. (See also Clause 6 (Owners to Provide)).

신설된 이 조항은, 선주의 유류오염으로 인한 손해에 관한 COFR 제공의무(현재는 미국 무역의 경우에 한하여 요구되고 있음)에 관하여 규정하고 있는 제6조(선주 제공 사항)의 COFR 요건과 연계되어 있다. 선주는 International Group of P&I Club의 회원 클럽들이 유류오염으로 인한 손해에 대하여 현재 제공하는 것과 동급의 보장(coverage)을 제공하고 유지할 의무를 부담한다(해당 보장이 International Group 회원인 club에 의하여 제공될 것을 요구하는 것은 아님).

Clause 19 (Drydocking)(건선거 입거)

Except in case of emergency or under Clause 52(b), no drydocking shall take place during the currency of this Charter Party.

NYPE 2015의 주요 계약조건 하에서, 건선거 입거는 비상사태를 이유로 하는 경우 외에는 허용되지 않는다. 이는 - 특히 항차로 정하는 용선(trip charter)의 경우 - 용선자의 선박에 대한 상업적 이용에 중대한 영향을 미치지 않고서는 건선거 입거를 허용할 수 없을 정도로 용선기간이 단기일 수도 있기 때문이다. 그러나 만약 최단 용선기간이 5개월을 초과할 경우에는 선주는 용선자와의 사전 합의를 통하여 선박을 건선거에 입거하는 것을 선택할 수 있다.

Clause 20 (Total Loss)(전손)

Should the Vessel be lost, money paid in advance and not earned (reckoning from the date of loss or being last heard of) shall be returned to the Charterers at once.

이 조항은 변경되지 않았으며, 선박이 전손되면 용선자가 지급하였으나 (아직 기간이 경과되지 아니하여) 선주가 취득하지 못한 금액은 용선자에게 현실전손 또는 추정전손이 있었던 날을 기준으로 반환되어야 한다고 규정하고 있다.

Clause 21 (Exceptions)(면책사유)

The act of God, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and accidents of the seas, rivers, machinery, boilers and navigation, and errors of navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.

NYPE 1993에 규정된 공통 면책사유들은 NYPE 2015에서도 변경되지 않았다.

Clause 22 (Liberties)(항해 재량권)

The Vessel shall have the liberty to sail with or without pilots, to tow and be towed, to assist vessels in distress, and to deviate for the purpose of saving life and property.

이 조항은 NYPE 1946 및 NYPE 1993의 내용에서 변경되지 않았으며 다수의 용선계약에서 사용하는 일반적인 문구이다. 이 조항은 선장이 부담하는 상당한 신속성을 갖고(with due despatch) 항해를 수행할 의무 및 용선자의 선박이용에 관한 지시(employment orders)를 준수할 의무의 측면에서 적용된다.

Clause 23 (Liens)(담보권)

The Owners shall have a lien upon all cargoes, sub-hires and sub-freights (including deadfreight and demurrage) belonging or due to the Charterers or any sub-charterers, for any amounts due under this Charter Party, including general average contributions, and the Charterers shall have a lien on the Vessel for all monies paid in advance and not earned, and any overpaid hire or excess deposit to be returned at once.

The Charterers will not directly or indirectly suffer, nor permit to be continued, any lien or encumbrance, which might have priority over the title and interest of the Owners in the Vessel. The Charterers undertake that during the period of this Charter Party, they will not procure any supplies or necessaries or services, including any port expenses and bunkers, on the credit of the Owners.

NYPE 1993과 비교하여, 담보권 조항은 재용선계약에서 발생한 “sub-hires(재용선료)”도 포섭하는 것으로 그 범위가 확장되었다. NYPE 1993에서는 “sub-freights(재운임)”만 언급하여 항해용선의 운임(voyage charter freight)에 한정된다고 해석될 여지가 있었다. 재운임(sub-freights)에는 용선자 또는 재용선자에게 지급되어야 할 체선료(demurrage) 및 공적운임(deadfreight)의 부분이 이제 명시적으로 포함되었고, 이러한 운임 등에 대하여 선주는 (유치권이 아니라) 용선자에 대한 대금지급을 “선취(intercept)”하는 방법으로 담보권을 행사할 수 있다.

이 조항의 두 번째 부분은 “담보설정금지(non-lien)” 조항으로서, 용선자와 계약을 체결한 공급자(예컨대 연료공급자 등)가 물품대금 미지급에 기하여 선박에 담보권을 설정하는 것을 방지하기 위한 것이다. 이 조항의 실효성은 각 관할권마다 다를 수 있다. 선주는, 용선자로 하여금 ‘물품은 선주가 아니라 용선자 자신의 계산으로 구입하는 것이므로 설령 물품대금을 미지급하더라도 선박에 담보권이 설정될 수 없다’는 점을 공급자에게 고지할 것을 요청하는 등의 추가 조치를 취하는 것을 고려할 수 있다. BIMCO는 위와 같은 상황에서 선주에게 더 큰 보호를 제공할 수 있는 연료 담보설정금지 조항(Bunker Non-Lien Clause)을 마련하였다.

용선자의 “supplies or necessaries or services” 조달과 관련하여, NYPE 1993 담보권 조항의 마지막 문장의 마지막 문구인 “or in the Owners’ time”은 삭제되었다. 선주의 시간에 조달되는 용역 등이 담보설정금지의 측면에서 이 조항에 어떠한 중요성을 부가하는 것인지가 불분명하였기 때문이다.

Clause 24 (Salvage)(해난구조)

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.

이 조항은, 당사자들이 지출한 비용을 고려하여 해난구조로부터 얻은 이익을 선주와 용선자 사이에 분배하는 표준적인 문구이다. 이러한 비용에는 해난구조활동에 종사하는 동안의 시간손실(time lost)에 대한 기지급 용선료, 소비된 연료 및 해난 선주의 선박에 발생한 손상에 대한 수리비용이 포함된다.

Clause 25 (General Average)(공동해손)

General average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and settled in US dollars in the same place as stipulated in Clause 54 (Law and Arbitration). The Charterers shall procure that all bills of lading issued during the currency of this Charter Party will contain a provision to the effect that general average shall be adjusted according to York-Antwerp Rules 1994 and will include the "New Jason Clause" as per Clause 33(c). Time charter hire will not contribute to general average.

York-Antwerp Rules 1994년판이 업계에서 가장 일반적으로 사용된다. 대부분의 공동해손 청구는 미국 달러화로 정산되는 실정이므로 미국 달러화를 기본 통화로 지정하였다. 이 조항에서는 당사자들이 중재지(뉴욕, 런던, 싱가포르 또는 기타 중재지로 지정된 장소)로 선택한 장소와 동일한 장소를 정산지로 규정함으로써 당사자들이 더 이상 정산지를 별도로 선택할 필요가 없도록 하였다.

Clause 26 (Navigation)(항해)

Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

이 조항은 표준적인 용선계약조항으로서 항해를 포함한 선박의 운항의 측면에서 선장 및 선원들이 선주의 피용자라는 입장을 취한다. "and all other matters"라는 문구는 제27조(화물 관련 클레임)에서 규정하고 있는 화물에 관한 클레임에 대한 책임까지 포함한다는 의미는 아니다.

Clause 27 (Cargo Claims)(화물 관련 클레임)

Cargo claims as between the Owners and the Charterers shall be settled in accordance with the Inter-Club NYPE Agreement 1996 (as amended 1 September 2011), or any subsequent modification or replacement thereof.

화물에 관한 클레임의 처리에 관하여 2011년에 개정된 Inter-Club Agreement 최신판이 NYPE 2015에 편입되었다. Inter-Club Agreement는, 비용이 많이 들고 시간이 오래 걸리는 소송을 방지하기 위하여 화물 클레임에 대한 책임을 선주와 용선자 사이에 신속하고 공정하게 배분하는 장치로서 1970년에 최초로 개발되었다. Inter-Club Agreement는 1970년 이후 몇 차례 수정을 거쳤고, 2011년에는 선주와 용선자 사이에 담보를 확보하기 위한 시간과 비용에 대한 사항을 다루기 위하여 개정되었다.

Clause 28 (Cargo Handling Gear and Lights)(화물처리설비 및 조명)

The Owners shall maintain the cargo handling gear of the Vessel providing lifting capacity as described in Appendix A (Vessel Description). The Owners shall also provide on the Vessel for night work lights as on board, but all additional lights over those on board shall be at the Charterers' expense. The Charterers shall have the use of any cargo handling gear on board the Vessel. If required by the Charterers, the Vessel shall work night and day and all cargo handling gear shall be at the Charterers' disposal during loading and discharging. In the event of disabled cargo handling gear, or insufficient power to operate the same, the Vessel is to be considered to be off-hire to the extent that time is actually lost to the Charterers and the Owners to pay stevedore stand-by charges occasioned thereby, unless such disablement or insufficiency of power is caused by the Charterers' stevedores. If required by the Charterers, the Owners shall bear the cost of hiring shore gear in lieu thereof, in which case the Vessel shall remain on-hire, except for actual time lost.

개정 Appendix A (선박의 명세)의 도입으로 인하여 더 이상 선박의 화물처리설비(cargo handling gear)에 대한 구체적인 상세를 용선계약에 기재할 필요가 없게 되었다. 이에 따라 "all derricks or cranes"라는 문구는 불필요하게 되어 삭제하였다.

선박의 설비가 작동하지 않을 경우 용선자의 요청에 따라 선주에게 육상 화물처리설비(shore cargo handling gear)를 임차하는 비용을 부담할 의무를 선주에게 부과하는 이 조항의 마지막 문장은, 용선자에게 실제로 발생한 시간손실을 제외하고는 선박이 용선료 산입 운항(on-hire) 상태로 유지된다는 점을 명시하는 것으로 수정되었다.

Clause 29 (Solid Bulk Cargoes/Dangerous Goods)(고형 산적화물 /위험물)

새로 도입된 이 조항은 기존 NYPE 1993 제4조 제(b)항(Dangerous Cargo/cargo Exclusion)에 규정된 “위험물(dangerous cargo)” 규정을 대체하는 것이다.

- (a) The Charterers shall provide appropriate information on the cargo in advance of loading in accordance with the requirements of the IMO International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code to enable the precautions which may be necessary for proper stowage and safe carriage to be put into effect. The information shall be accompanied by a cargo declaration summarising the main details and stating that the cargo is fully and accurately described and that, where applicable, the test results and other specifications can be considered as representative for the cargo to be loaded.

제(a)항의 목적은, 용선자로 하여금 선주에게 선박에 적재하고자 하는 고형 산적화물(solid bulk cargo)로서 액화되기 쉬워 선장의 구체적인 안전조치를 요하는 화물에 관하여 선주에게 사전에 충분한 시간을 두고 통지할 의무를 부과하려는 것이다.

- (b) If a cargo listed in the IMO International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code (website: www.imo.org) is agreed to be carried, the Charterers shall provide a dangerous goods transport document and, where applicable, a container/vehicle packing certificate in accordance with the IMDG Code requirements. The dangerous goods transport document shall include a certificate or declaration that the goods are fully and accurately described by the Proper Shipping Name, are classified, packaged, marked and labelled/placarded correctly and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations.

제(b)항은 IMO International Maritime Dangerous Goods Code에 따라 용선자가 따라야 할 절차를 규정하고 있다. NYPE 1993과 달리, 용선자가 IMO 절차에 따르고 화물의 성질에 관한 필요한 정보를 제공하며 화물을 정확하게 취급하는 한 선박으로 운송하는 위와 같은 화물의 수량에 대한 구체적 제한은 없다.

- (c) The Master shall be entitled to refuse cargoes or, if already loaded, to unload them at the Charterers' risk and expense if the Charterers fail to fulfil their IMSBC Code or IMDG Code obligations as applicable.

액화할 수 있는 고형 산적화물과 관련하여, 그리고 화물의 불안정성으로 인하여 특히 선박과 선원들의 안전에 대하여 발생할 수 있는 위험과 관련하여, 이 조항의 마지막 문장은 특별히 중요한 의미를 가진다. 선박과 선원들의 안전은 선장의 주된 책임에 해당하고, 이 조항은 선장에게 화물의 적재를 거절하거나 용선자의 의무위반이 드러날 경우 이미 선적된 화물의 제거를 요청할 권리를 부여한다.

Clause 30 (Hull Fouling)(선체 오수)

- (a) If, in accordance with the Charterers' orders, the Vessel remains at or shifts within a place, anchorage and/or berth for an aggregated period exceeding:
 - (i) a period as the parties may agree in writing in a Tropical Zone or Seasonal Tropical Zone*; or
 - (ii) a period as the parties may agree in writing outside such Zones*

any warranties concerning speed and consumption shall be suspended pending inspection of the Vessel's underwater parts including, but not limited to, the hull, sea chests, rudder and propeller.

**If no such periods are agreed the default periods shall be 15 days.*

NYPE를 포함한 대부분의 정기용선계약 표준양식에서 선주는 선박의 선체를 “모든 면에서 효율적인 상태(thoroughly efficient state)”를 유지할 의무를 부담한다. 이러한 의무는 선체 및 기타 수중 부분을 부착물이 없는 상태로 유지해야 한다는 것을 의미한다. 만약 선박의 성능에 영향을 줄 정도로 선체에 부착물이 생긴다면 선주는 용선자로부터 선박의 성능실적 저하를 이유로 클레임을 당하게 될 수 있다. 그러나 이와 같은 상황은 선박이 용선자의 지시에 따라 특정 항구에 장기간 정박

함으로써 발생할 수도 있는데, 이러한 경우 선박에 부착물이 생겨 선박의 성능성적(performance)에 영향을 준다면 이 조항에 따라 선체 청소의무는 용선자에게 이전된다.

이 조항이 효력을 발생하기 전까지의 기간은, 선체에 사용된 특정한 도장(paint coating)의 일반적 효과, 내구성 및 페인트 제조사의 권고사항에 따라 결정된다. 당사자들이 더 장기의 기간이 적용될 것으로 합의하는 경우도 있으나, 현재 상관행을 반영하기 위하여 원칙적으로 15일의 기간을 두는 것으로 정해졌다.

Clause 31 (Bills of Lading)(선하증권)

- (a) The Master shall sign bills of lading or waybills for cargo as presented in conformity with mates' receipts. However, the Charterers or their agents may sign bills of lading or waybills on behalf of the Master, with the Owners'/Master's prior written authority, always in conformity with mates' receipts.

화환신용장통일규칙(UCP) 600 제21조 및 제22조와 일관된 입장으로, 선하증권 및 화물운송장은 선장을 대신하여 용선자나 용선자의 대리인이 서명할 수 있다. 제(a)항은 이러한 서명에 관한 대안을 반영하여 수정되었다. 그 외 선하증권 조항은 NYPE 1993과 동일하다.

Clause 32 (Electronic Bills of Lading)(전자선하증권)

전자적 양식으로 발행되는 선하증권은 종이 선하증권의 “기능적 동등성(functional equivalence)”을 제공하기 위하여 종이 선하증권의 목적 및 절차(보증 및 유보 등)를 모사하는 것으로 하였다. 일련의 거래관계에 포함된 당사자들의 요청이 있을 경우 전자선하증권은 언제나 종이 선하증권으로 대체될 수 있다. 실무적인 관점에서는, 전자선하증권 시스템이 화물이 양방향에 선하증권보다 먼저 도착하는 문제를 완전히 없애지는 못하더라도 그러한 경우를 크게 감소시킬 것이며, 이에 수반하는 선주에게 발행되는 LOI의 위험도 감소시킬 것이다.

- (a) At the Charterers' option, bills of lading, waybills and delivery orders referred to in this Charter Party shall be issued, signed and transmitted in electronic form with the same effect as their paper equivalent.

전자적 양식의 선하증권, 화물운송장 및 운송지시서를 사용할 것인지 여부는 용선자의 선택에 달려 있다. 용선계약상 그 사용방법은 종이 선하증권의 사용방법과 동일하다. “issued, signed and transmitted in electronic form” 문구는 종이를 사용하지 않는 거래의 절차를 묘사하고 있다. 마지막의 “with the same effect as their paper equivalent” 문구는 전자문서가 종이문서와 동등한 지위를 가지고 있다는 점을 밝히고 있다.

주의: 용선자, 채용선자 및 용선계약의 기타 관계자가 종이를 사용하지 않는 거래 절차의 혜택을 받기 위해서는 선택한 시스템(들)에 등록할 필요가 있음을 충분히 이해할 필요가 있다. 등록하지 않는 한 이에 참여할 수 없다.

- (b) For the purpose of Sub-clause (a) the Owners shall subscribe to and use Electronic (Paperless) Trading Systems as directed by the Charterers, provided such systems are approved by the International Group of P&I Clubs. Any fees incurred in subscribing to or for using such systems shall be for the Charterers' account.

용선자가 전자선하증권을 사용하기로 결정하였다면 선주는 용선자가 선택한 전자선하증권의 “platform”(단, International Group of P&I Clubs의 승인을 받은 것이어야 함)에 가입하여 사용하여야 한다. 비록 현재로서는 승인된 시스템을 제공하는 회사들이 선주들에게 등록비나 platform 사용료를 청구하고 있지 않지만, 이 조항은 수수료가 용선자의 부담이라고 규정한다.

- (c) The Charterers agree to hold the Owners harmless in respect of any additional liability arising from the use of the systems referred to in Sub-clause (b), to the extent that such liability does not arise from Owners' negligence.

선주의 과실로 인하여 발생한 것이 아닌 “추가적(additional)” 책임에 대하여 용선자는 선주에게 보상을 제공한다. P&I Club은 종이를 사용하는 거래와 종이를 사용하지 않는 승인된 시스템을 통한 거래에 동등한 정도와 범위의 보장을 제공한다. 결과적으로, 이러한 “추가적” 책임은 용이하게 식별하기 어렵고 현재까지 전자선하증권의 사용은 이러한 책임을 발생시키지 않았다.

Clause 33 (Protective Clauses)(보호조항)

이 조항에 의하여 지상약관(Clause Paramount), 쌍방과실충돌약관(Both-to-Blame Collision Clause), 그리고 뉴 제이슨 약관(New Jason Clause)이 용선계약에 의하여 발행되는 선하증권 및 화물운송장에 편입된다. 이들 약관은 용선계약에도 적용된다.

(a) General Clause Paramount

This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, the Hague Rules, or the Hague Visby Rules, as applicable, or such other similar national legislation as may mandatorily apply by virtue of origin or destination of the bill of lading, (or if no such enactments are mandatorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply) which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further.

지상약관은 용선계약에 따라 발행된 선하증권 하에서의 화물에 대한 배상책임의 체계를 제공한다. NYPE 1993의 문구는 괄호 안 문구인 “or if no such enactments are mandatorily applicable, the terms of the Hague Rules shall apply”가 추가된 것을 제외하고는 그대로 유지되었다. 이 추가 문구는 특정 거래에서 강제적으로 적용되는 규칙이 없는 경우 원칙적으로 헤이그 규칙이 적용될 수 있도록 하기 위한 것이다. 위와 같은 (흔치는 않을 것이지만) 경우 이 문구가 없으면 어떤 책임체계에 따라야 할 것인지 불명확할 수 있을 것이다.

(b) Both-to-Blame Collision Clause

선박충돌이 양 선박의 과실로 발생한 경우로서 충돌에 관한 책임분배에 미국법이 적용될 수 있는 경우에는 이 조항은 특히 중요한 의미를 갖는다. 이 조항은 선박의 항해 및 관리에 “act, neglect or default”가 있어 그 결과로 화물이 멸실 또는 손상된 경우 화주에 대한 선주의 책임을 면책시키는 헤이그/헤이그-비스비 규칙상 선주의 지위를 회복시키는 수단이 된다. 이 조항은 대부분의 해양국가들이 1910년 브뤼셀 충돌협약을 비준하였으나, 미국은 이를 서명만 하였을 뿐 비준하지 않았기 때문에 도입된 것이다.

(c) New Jason Clause

이 조항은, 선주가 감항능력 주의의무를 위반하였다더라도 공동해손 클레임의 근거가 되는 사고가 해당 불감항성에 기인한 것이 아니라면 선주로 하여금 “항해(maritime adventure)”의 다른 이해관계인으로부터 공동해손분담금을 지급받을 권한을 부여한다. 이 조항은 미국법이 적용될 수 있는 경우에 특히 중요한 의미를 가진다. 일반적으로 P&I Club 담보는 이 조항을 모든 선하증권에 편입할 것을 요구하고 있다. 따라서 이 조항의 문구는 어떠한 방식으로든 수정하지 않는 것을 권장한다.

Clause 34 (War Risks)(전쟁위험)

이 조항은 BIMCO의 표준 전쟁위험약관인 CONWARTIME 의 최신판이다. “Triton Lark”호 사건²과 해적으로부터 공격받을 위험의 측정에 관한 CONWARTIME의 해석을 계기로 기존 약관에 대한 중대한 변화가 발생하였다. 법원은 해적 공격 위험의 존재 여부 및 선주의 항해 거부 권리의 유무를 결정하면서 “may be” 및 “are likely to be”의 의미에 상당한 주안점을 두었

² Pacific Basin Ihx Ltd v Bulkhandling Handymax AS (The Triton Lark) (2012)

다. 잠재적 불확실성을 제거하기 위하여, 항해를 계속할지 여부를 결정하기 위한 테스트는 해당 지역이 위험한지 여부에 따르는 것으로 개정되었다. 위험의 정도는 높을 것으로 보이지만, 명시된 기준점(stated reference point)으로써 위험의 정도 및 위험이 현실화될 것인지 여부에 대한 복잡한 분석을 할 필요성이 제거된다. 제(a) 및 (b)항은 이러한 입장을 반영하기 위하여 개정되었다.

(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

"해적행위(Piracy)"(제(a)항 제(ii)호)의 정의는 "violent robbery and/or capture/seizure"를 포함함으로써 해적행위 약관(Piracy Clause)의 조항과 궤를 맞추게 되었다. 이러한 유형의 공격은 영해에서 자주 발생하며, 엄밀히 말하면 국제법상 해적행위에 해당되지 않더라도 보험의 측면에서는 이와 동일하게 취급된다.

(b) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area"), where it appears that the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be exposed to War Risks whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid, which only becomes dangerous, or may become dangerous, after entry into it, the Vessel shall be at liberty to leave it.

개정판은 이 조항을 작동시키는 원리를 명시하고 있다. CONWARTIME은식별된 위험이 용선계약 체결 후 발생함으로써 당사자들에 의해 고려되지 않은 경우에 효력을 발생하는 것으로 이해되어 왔다. 이는 문제의 위험이 용선계약 체결 당시 알려져 있었는지 여부를 불문하고 적용된다고 명시하고 있는 BIMCO의 정기용선계약을 위한 해적행위 약관(BIMCO Piracy Clause for Time Charters)과 대비된다. 그러나 최근의 "Paiwan Wisdom" 사건의 판결에서는 CONWARTIME은 용선계약 체결일 이후 전쟁위험이 증가하였을 것을 요건으로 포함하고 있지 않다고 판시한 바 있다. 이러한 입장에 대한 의문점 및 (CONWARTIME도 해적행위 위험을 다룬다는 점에서) 해적행위 약관(Piracy Clause)과의 모순을 제거하기 위하여 개정된 제(b)항은 이 조항이 "그러한 [전쟁] 위험이 용선계약 체결시에 존재하였는지 또는 그 이후에 발생하였는지를 불문(whether such [war] risk existed at the time of entering into this charter party or occurred thereafter)"하고 적용된다고 규정한다.

해적행위 약관의 태도와 동일하게 제(b)항은 선박을 전쟁위험 지역으로 보내거나 또는 통과하도록 용선자가 지시하기 전에 선주의 서면동의를 받을 것을 더 이상 요구하지 않는다. 실무적으로 동의가 요청되는 경우는 드물다. 그럼에도 불구하고 선주는 궁극적으로 위험지역의 항해를 거부할 권리를 보유한다.

(d) If the Vessel proceeds to or through an Area exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with War Risks.

제(d)항의 보험 조항은 위험이 증가된 구역을 항해함으로써 보험자가 부과하는 추가 보험료에 대한 책임을 용선자에게 부담케 한다. 용선자는 또한 CONWARTIME이 해적행위 위험을 위해 사용된 경우 War Loss of Hire 내지 maritime Kidnap and Ransom (K&R) 담보 등 선주에 의해 요구되는 추가 보험의 비용에 대한 책임도 부담한다.

(g) The Vessel shall have liberty:

(ii) to comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);

보험자는 항해 및 진로에 대해 지시나 명령을 내릴 권한을 가지고 있지 않다. 그러나 보험자는 피보험자로 하여금 UKMTO (United Kingdom Marine Trade Operations) 등과 같은 보고체계 또는 Best Management Practices를 준수할 것을 요구할

수 있다. 이는 선주가 “선박의 보험조건 하에서(under the terms of the Vessel’s insurance(s))”의 요구조건에 따른 재량권을 가진다고 규정한 제(g)항 제(ii)호에 반영되어 있다.

- (h) 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 forty-eight (48) hours of the receipt of such notice and request, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their own choice. All costs, risk and expenses for the alternative discharge shall be for the Charterers’ account.

선주가 계약상 목적지 외에서 화물을 양하할 권리를 행사할 경우 준수하여야 하는 절차는 제(h)항에 규정되어 있다. 새로 추가된 마지막 문장은 이로 인하여 발생한 비용, 위험 및 경비에 대한 책임이 용선자에게 있다고 명시하고 있다.

Clause 35 (Ice)(얼음)

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. The Vessel shall not be required to enter or remain in any icebound port or area, nor any port or area where lights or lightships have been or are about to be withdrawn by reason of ice, nor where there is risk that in the ordinary course of things the Vessel will not be able on account of ice to safely enter and remain in the port or area or to get out after having completed loading or discharging.

얼음 조항(ice clause)의 문구는 대체로 NYPE 1993 제33조에서 달라지지는 않았으나, 새로 추가된 첫 문장은 선박이 쇄빙(force ice)할 의무가 없다는 점을 명시하고 있다(그러나 선장이 쇄빙할 것을 결정하였고 이로 인해 선박이 손상되었다면 이는 선주의 책임이다). NYPE 1993 제33조의 마지막 문장은 쇄빙선을 따라 항행할 경우 선주의 사전동의를 받을 것을 요구한다.

Clause 36 (Requisition)(징발)

Should the Vessel be requisitioned by the government of the Vessel’s flag or other government to whose laws the Owners are subject during the period of this Charter Party, the Vessel shall be deemed to be off-hire during the period of such requisition, and any hire paid by the said government in respect of such requisition period shall be retained by Owners. The period during which the Vessel is on requisition to the said government shall count as part of the period provided for in this Charter Party.

비록 오늘날 상선의 징발은 매우 드문 경우이기는 하나 이 조항은 그대로 유지되었다. 이전에는 기국(the ship’s flag state)에 의한 징발의 경우에 한정되었으나, 이 조항은 선주에게 적용되는 법의 해당국 정부가 선박을 징발하는 경우도 포함하는 것으로 확대되었다.

If the period of requisition exceeds ninety (90) days, either party shall have the option of cancelling this Charter Party and no consequential claim in respect thereof may be made by either party.

장기간의 징발로 인하여 용선계약이 목적달성불능(frustration)에 빠지게 되었는지 여부는 일반적으로 용선계약기간을 고려하여 법원에 의하여 결정되어야 한다. 불명확성을 피하기 위하여 이 조항에서는 90일의 시한을 설정하여 이 기간이 경과한 후 양당사자가 계약을 해지할 수 있는 것으로 규정하였다.

Clause 37 (Stevedore Damage)(하역인부에 의한 손해)

Notwithstanding anything contained herein to the contrary, the Charterers shall pay for any and all damage to the Vessel caused by stevedores provided the Master has notified the Charterers and/or their agents in writing within twenty-four (24) hours of the occurrence but in case of hidden damage latest when the damage could have been discovered by the exercise of due diligence. Such notice to describe the damage and to invite Charterers to appoint a surveyor to assess the extent of such damage.

NYPE 1993의 하역인부에 의한 손해(Stevedore Damage) 조항은 현대 무역실무에 부합하도록 수정되었다. 수정된 문구는 선주/선장에게 손상이 발생하였을 때로부터 24시간 내에 통보해야 한다는 엄격한 의무를 부과하고 있다. 이는 NYPE 1993 하에서 선주가 “손상의 발견(discovery of the damage)”으로부터 48시간 내에 용선자에게 통보할 의무를 부담하던 것과 대비된다. 이제 (화물로 인하여) 숨겨진 손상의 발견에는 상당한 주의의무(due diligence)가 적용된다. 이는 24시간의 통보시한이 상당한 주의의무를 다하여 숨겨진 하자를 발견할 수 있었을 때로부터 기산된다는 것을 의미한다.

Clause 38 (Slow Steaming)(감속운항)

NYPE 양식의 “현대화(modernisation)”의 중요한 부분은 거래실무의 변화 또는 업계에 영향을 주는 새로운 이슈를 반영한 현대적 약관조항을 편입하는 것이다. 그러한 조항의 하나로, 선박을 감속하여 운항하거나 특정시간에 도착할 수 있도록 속도를 조정할 것을 지시할 권리를 용선자에게 부여하고 있는 “감속운항(Slow Steaming)” 조항을 들 수 있다. 일반적으로 정기용선자에게는 이러한 권리가 없다. 선주는 정기용선계약상 “상당하거나(due)” 또는 “최대로(utmost)” 신속하게(despatch) 항해를 할 엄격한 의무가 있으며, 이러한 의무는 정기용선자뿐만 아니라 선하증권 소지자 등 제3자에 대해서까지 확장된다. 용선자의 요청에 따라 선박을 감속운항할 것을 허용하는 명시적인 규정은 선주가 제3자로부터 클레임을 제기 당할 위험을 피하고 장기간에 걸쳐 선박을 감속하여 운항함으로써 발생할 수 있는 잠재적인 기술적 측면을 다루는데 중요한 의미를 갖는다.

(a) The Charterers may at their discretion provide, in writing to the Master, instructions to reduce speed or Revolutions Per Minute (main engine RPM) and/or instructions to adjust the Vessel's speed to meet a specified time of arrival at a particular destination.

(i) *Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that the engine(s) continue(s) to operate above the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s) and that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time.

(ii) *Ultra-Slow Steaming – Where the Charterers give instructions to the Master to adjust the speed or RPM, regardless of whether this results in the engine(s) operating above or below the cut-out point of the Vessel's engine(s) auxiliary blower(s), the Master shall, subject always to the Master's obligations in respect of the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment, comply with such written instructions, provided that such instructions will not result in the Vessel's engine(s) and/or equipment operating outside the manufacturers'/designers' recommendations as published from time to time. If the manufacturers'/designers' recommendations issued subsequent to the date of this Charter Party require additional physical modifications to the engine or related equipment or require the purchase of additional spares or equipment, the Master shall not be obliged to comply with these instructions.

**Sub-clauses (a)(i) and (a)(ii) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative (a)(i) shall apply.*

제(a)항은 필요에 따라 당사자들에게 두 가지 대안을 제공한다. 일반적으로 선박의 엔진이 보조급기장치(auxiliary blower)의 작동중단점(cut-out point)를 상회하여 운항한다는 전제 하에 대부분의 선주는 보조급기장치(auxiliary blower)의 작동중단점(cut-out point)과 정상 운항속도(normal service speed) 사이의 구간에서 속도를 조정하는 것을 허용할 수 있어야 한다고 인정된다. 이 “구간(zone)”은 정상적 운항의 한도를 반영하고 있고, 대안 (i)로서 “감속운항(Slow Steaming)”으로 정의되어 왔다. 엔진설계자들은, 엔진이 제대로 관리되었다는 전제 하에, 엔진변경 또는 추가설비의 설치 없이 대부분의 선박이 보조급기장치 작동중단점(auxiliary blower cut-out point)을 상회하는 감속운항을 할 수 있다고 조언한다.

두 번째 대안인 “초감속운항(Ultra Slow Steaming)”은 보조급기장치(auxiliary blower)의 작동중단점(cut-out point) 미만에서 최소 엔진 부하(minimal engine loads)까지 구간에서 엔진을 가동할 수 있도록 허용함으로써 용선자에게 더 저속의 가동범위 전체를 제공한다. 이러한 유형의 감속운항에 대하여 엔진설계사들은 대부분의 경우 엔진 개량 및 추가설비의 설치가 요구된다고 조언한다.

대안 (ii)는, 당사자들이 기본적으로 적용되는 대안 (i)을 삭제함으로써 명시적으로 합의한 경우에만 적용된다는 점을 유의할 필요가 있다.

사안별로 적절한 감속에 대해서는 이 조항에 특정한 속도범위를 특정하기 보다는 당사자들의 합의에 맡겨 놓았다. 그러나 이러한 감속은 '감속운항' 또는 '초감속운항'과 관련하여 합의된 사항(선박, 선원 및 화물의 안전 및 해양환경의 보호, 그리고 엔진 및 관련 설비의 제조사/설계사의 권고사항)에 따라야 한다는 점을 유의하여야 한다.

이 조항은 '초감속운항'과 관련된 물리적 개량, 설비 갱신, 및 예비품의 준비가 선주의 부담인지 아니면 용선자의 부담인지에 대해 언급하고 있지 않다. 감속운항이 점점 더 보편화되고 있으므로, 자신의 선박이 매우 저속으로 운항할 수 있다고 광고하는 선주들은 이미 엔진 및 설비에 대하여 필요한 개량을 완료하였을 것으로 기대할 수 있다.

- (b) At all speeds the Owners shall exercise due diligence to ensure that the Vessel is operated in a manner which minimises fuel consumption, always taking into account and subject to the following:
 - (i) the Owners' warranties under this Charter Party relating to the Vessel's speed and consumption;
 - (ii) the Charterers' instructions as to the Vessel's speed and/or RPM and/or specified time of arrival at a particular destination;
 - (iii) the safety of the Vessel, crew and cargo and the protection of the marine environment; and
 - (iv) the Owners' obligations under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued by them or on their behalf.

특정 속도에서 보증된 연료소비량은 이 조항의 영향을 받지 않는다. 이는 선주가 용선계약상 제공한 속도 및 연료 소비에 대한 보증은 감속운항 합의에도 불구하고 그대로 적용된다는 의미이다. 그러나 만약 선박이 용선자의 요청에 따라 보증된 속도 미만으로 운항될 경우에는 성능보증(performance guarantee)의 범주에서 벗어나게 될 것이다.

제(b)항 제(iii)호는 선박, 선원, 화물 및 환경의 안전이 가장 중요하고 따라서 선장의 재량에 따라 특정 위험을 회피하기 위하여 언제든지 증속할 수 있다는 점을 강조한다.

정기선 거래에서 전형적으로 이루어지는 바와 같이 용선계약에 따라 발행된 선하증권이 용선자 선하증권(charterers' bills)인 경우라면, 제(b)항 제(iv)호는 적용되지 않는다.

- (c) For the purposes of Sub-clause (b), the Owners shall exercise due diligence to minimise fuel consumption:
 - (i) when planning voyages, adjusting the Vessel's trim and operating main engine(s) and auxiliary engine(s);
 - (ii) by making optimal use of the Vessel's navigation equipment and any additional aids provided by the Charterers, such as weather routing, voyage optimization and performance monitoring systems; and
 - (iii) by directing the Master to report any data that the Charterers may reasonably request to further improve the energy efficiency of the Vessel.

용선자가 제공하는 감속운항 성능 모니터링 시스템은 선박의 시스템을 방해하거나 영향을 주는 것을 방지하기 위하여 독립된 장비인 것을 전제로 한다.

당사자들이 용선자가 제공한 장비/보조기구 사용에 대하여 사전에 합의한 경우에 한하여 선주는 이들 장비를 사용할 의무를 부담한다. 이 조항의 의도는 선주에게 추가적인 부담을 지우기 위한 것이 아니라 단지 당사자들끼리 위와 같은 장비/보조기구의 사용에 대하여 합의한 경우에만 선주는 이를 최선으로 활용할 의무가 있다는 것을 명시하려는 것이다.

- (d) The Owners and the Charterers shall share any findings and best practices that they may have identified on potential improvements to the Vessel's energy efficiency.

제(d)항은 선주와 용선자에게 상대방의 관심사항에 해당하는 사실발견(findings) 및 모범사례(best practices), 특히 선박의 에너지 효율을 향상시킬 수 있는 방법을 공유할 것을 요구한다. 그러나 선주와 용선자는 절약(savings)에 대한 모범사례나 기타 민감한 성격의 정보까지 공유할 의무를 부과하는 것은 아니다.

- (e) For the avoidance of doubt, where the Vessel proceeds at a reduced speed or with reduced RPM pursuant to Sub-clause (a), then provided that the Master has exercised due diligence to comply with such instructions, this shall constitute compliance with, and there shall be no breach of, any obligation requiring the Vessel to proceed with utmost and/or due despatch (or any other such similar/equivalent expression).

이 조항은 용선계약 및 운송계약에서 자주 발견되는 '상당하게 신속한(due despatch)' 운송 의무를 어떻게 다룰 것인지에 대하여 규정하고 있다. due despatch 의무가 적용되는 경우라면, 지연에 대한 책임 없이 감속운항을 허용하는 방법을 조항에 포함할 필요가 있다. 제(e)항은, 선주가 용선자의 감속운항 지시를 준수하는 것이 용선계약 또는 운송계약 하에서 due despatch의무 위반에 해당하지 않는다는 점을 강조하고 있다.

- (f) The Charterers shall procure that this Clause be incorporated into all sub-charters and contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party. The Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage being issued as presented to the extent that the terms of such bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage impose or result in breach of the Owners' obligation to proceed with due despatch or are to be held to be a deviation or the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners pursuant to this Clause.

용선자는 정기용선계약 하에서 발행되는 모든 선하증권에 감속운항 조항을 편입해야 한다. 이러한 조항을 모든 선하증권에 편입하는 것을 기대하는 것이 반드시 현실적인 방안은 아닐 수 있으므로, 선주가 이 조항에 따라 부담하는 것보다 더 큰 책임을 부담하게 하는 경우에는 선하증권의 발행과 관련하여 발생하는 결과 및 책임에 관하여 선주에게 보상할 의무가 있다.

Clause 39 (Piracy)(해적행위)

해적행위 조항(Piracy Clause)은, 해적행위와 관련된 업계 경험 및 법률적 발전을 반영하여 2013년 BIMCO's CONWARTIME과 함께 개정된 BIMCO Piracy Clause for Time Charter Parties에서 채택한 것이다(상기 제34조 (전쟁위험) 참조).

- (a) The Vessel shall not be obliged to proceed or required to continue to or through, any port, place, area or zone, or any waterway or canal (hereinafter "Area") which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, is dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel due to any actual, threatened or reported acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"), whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter. Should the Vessel be within any such place as aforesaid which only becomes dangerous, or may become dangerous, after her entry into it, she shall be at liberty to leave it.

해적의 공격 위험 및 선주에게 운항을 거부할 권리가 있는지 여부를 결정하는데 핵심적인 기준은 선박이 운항하거나 운항을 계속하는 것이 "위험한지" 여부를 판단하는 것이다. 위험의 정도는 높을 것으로 보이지만, 명시된 기준점(stated reference point)으로써 위험의 정도 및 위험이 현실화될 것인지 여부에 대한 복잡한 분석을 할 필요성을 제거하게 된다.

- (c) If the Owners consent or if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy the Owners shall have the liberty:
- (i) to take reasonable preventative measures to protect the Vessel, crew and cargo including but not limited to re-routeing within the Area, proceeding in convoy, using escorts, avoiding day or night navigation, adjusting speed or course, or engaging security personnel and/or deploying equipment on or about the Vessel (including embarkation/disembarkation);
 - (ii) to comply with underwriters' requirements under the terms of the Vessel's insurance(s);
 - (iii) to comply with all orders, directions, recommendations or advice 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 (including military authorities) whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions; and
 - (iv) 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;
- and the Charterers shall indemnify the Owners for any claims from holders of Bills of Lading or third parties caused by the Vessel proceeding as aforesaid, save to the extent that such claims are covered by additional insurance as provided in Sub-clause (d)(iii).

제(c)항은 선박이 해적행위 위험이 있는 지역으로 또는 그 지역을 통과하는 경우에 적절한 대비책을 취할 선주의 재량권을 규정한다. 선상 및 항해 예방조치에 대하여 규정하고 있는 제(i)호는 보안요원 및 보안기구의 승/하선에 대한 명시적 규정을 포함하고 있다.

제(c)항 제(iii)호는 보험자가 피보험자에게 UKMTO (United Kingdom Marine Trade Operations)과 같은 보고체계 또는 Best Management Practices를 준수할 것을 요청할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 보험자는 선박의 진로 또는 항해에 대하여 지시나 명령을 내릴 권한은 가지고 있지 않다.

(d) Costs

(i) if the Vessel proceeds to or through an Area where due to risk of Piracy additional costs will be incurred including but not limited to additional personnel and preventative measures to avoid Piracy, such reasonable costs shall be for the Charterers' account. Any time lost waiting for convoys, following recommended routeing, timing, or reducing speed or taking measures to minimise risk, shall be for the Charterers' account and the Vessel shall remain on hire;

(ii) 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;

(iii) if the Vessel proceeds to or through an Area exposed to the risk of Piracy, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers and the costs of any additional insurances that the Owners reasonably require in connection with Piracy risks which may include but not be limited to War Loss of Hire and/or maritime Kidnap and Ransom (K&R); and

(iv) all payments arising under Sub-clause (d) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of the Owners' supported invoices or on redelivery, whichever occurs first.

비용에 대하여 규정하고 있는 제(d)항에 따르면, 용선자는 선박이 위험이 증가된 지역을 항해함으로써 보험자가 부과하는 추가 보험료(즉, 선주의 일반적인 전쟁위험 보험의 보장범위를 초과하는 부분)를 부담한다. 용선자는 또한 War Loss of Hire 및/또는 maritime Kidnap and Ransom (K&R) 담보 등의 (비한정적인) 예시를 포함하여 선주가 요구하는 모든 추가 보험에서 발생하는 비용을 부담한다.

(f) If the Vessel is seized by pirates the Owners shall keep the Charterers closely informed of the efforts made to have the Vessel released. The Vessel shall remain on hire throughout the seizure and the Charterers' obligations shall remain unaffected, except that hire payments shall cease as of the ninety-first (91st) day after the seizure until release. The Charterers shall pay hire, or if the Vessel has been redelivered, the equivalent of Charter Party hire, for any time lost in making good any damage and deterioration resulting from the seizure. The Charterers shall not be liable for late redelivery under this Charter Party resulting from the seizure of the Vessel.

제(f)항은 해적에 의한 선박의 강탈 및 그 후 선박의 해방에 대하여 규정하고 있다. 강탈 기간 동안 용선자의 용선료 지급의 무 90일 한도 규정은 그대로 유지되었으나, 다만 억류 기간의 장단을 불문하고 용선자의 다른 의무들은 이에 영향을 받지 않고 계속하여 유지된다. 위 한도는 위험의 분배를 의미하나, 이는 출발점에 불과하고 당사자들은 각자의 구체적인 필요를 충족시킬 수 있는 수치에 대하여 협의할 수 있다. 어떠한 경우이든, 용선료 지급에 대한 한도 설정은 용선자의 비용부담으로 War Loss of Hire 보험담보를 선택할 수 있는 선주의 제(d)항 제(iii)호상의 권리와 함께 고려해야 한다.

해방되는 선박은 억류된 기간으로부터 발생한 발생하고 악화된 손상을 수리할 필요가 있을 가능성이 높다. 용선자는 수리를 위하여 지연된 기간 동안의 용선료를, 또는 반선된 경우에는 용선료에 상응하는 금액을, 각각 부담할 책임이 있다.

Clause 40 (Taxes)(세금)

Charterers are to pay all local, State, National taxes and/or dues assessed on the Vessel or the Owners resulting from the Charterers' orders herein, whether assessed during or after the currency of this Charter Party including any taxes and/or dues on cargo and/or freights and/or sub-freights and/or hire (excluding taxes levied by the country of the flag of the Vessel or the Owners). In the event the Owners/Vessel/her flag state are exempt from any taxes, the Owners shall seek such exemption and filing costs for such exemption, if any, shall be for the Charterers' account and no charge for such taxes shall be assessed to the Charterers.

(기국이 부과한 세금과 같이) 직접 선주 측에 원인이 있는 세금을 제외한 모든 세금은 용선자가 부담하지만, 용선자도 면세로부터 혜택을 받을 수 있도록 선주로 하여금 면세에 대한 권리를 행사할 것을 요구하는 마지막 문장이 추가되었다.

Clause 41 (Industrial Action)(노동쟁의)

In the event of the Vessel being delayed or rendered inoperative by strikes, labor stoppages or boycotts or any other difficulties arising from the Vessel's ownership, crew or terms of employment of the crew of the chartered Vessel or any other vessel under the same ownership, operation and control, any time lost is to be considered off-hire. The Owners guarantee that on delivery the minimum terms and conditions of employment of the crew of the Vessel are in accordance with the International Labour Organization Maritime Labour Convention (MLC) 2006, and will remain so throughout the duration of this Charter Party.

이 조항은 새로 추가된 조항으로서, 선원의 고용조건으로 인한 노동쟁의의 결과에 대하여 규정하고 있으며, 그 적용범위를 선주가 소유하거나 운항하는 다른 선박에까지 확대하면서, 이들 요소로 인하여 선박운항이 지연될 경우 실질적으로 선박이 휴항(off-hire) 상태에 놓이게 된다고 규정한다.

Clause 42 (Stowaways)(밀항자)

- (a) If stowaways have gained access to the Vessel by means of secreting away in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners harmless and keep them indemnified against all claims; costs (including but not limited to victualing costs for stowaways whilst on board and repatriation); losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.
- (b) Save for those stowaways referred to in Sub-clause (a), if stowaways have gained access to the Vessel this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims; costs; losses; and fines or penalties, which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

이 조항은 밀항자에 대한 조치로 인하여 발생하는 모든 비용에 대한 책임의 분배에 대해 규정하고 있다. 밀항자가 선박에 잠입하는 방법이 언제나 명백한 것은 아니나 (밀항자가 어떻게 승선하였는지에 대해 사실대로 말하지 않을 가능성도 크다), 이 조항은 밀항자가 승선하기 위하여 화물에 몸을 숨겼다는 점이 명백하면 용선자에게, 화물과 관련되지 않은 방법으로 선박에 들어왔다면 선주에게 각각 책임을 분담시킨다.

밀항자로 인하여 선주는 벌금, 지연 및 송환비용 부담의 위험에 노출된다. 일반적으로 이러한 비용은 자기공제금(deductible)을 제외하고는 P&I Club으로부터 보상받을 수 있다. 이 조항은 용선자가 선박이용에 관한 지시(orders for employment)를 내리는 정기용선의 경우 책임을 보다 더 동등하게 분담시킨다. 선주는 여전히 밀항자를 수색하고 제거하기 위한 조치를 취할 의무가 있으나, 밀항자가 화물이나 화물과 관련된 운항을 통하여 선박에 들어온 경우에는 용선자로부터 비용을 보상받을 수 있다.

Clause 43 (Smuggling)(밀수)

- (a) In the event of smuggling by the Master, other Officers and/or ratings, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Owners shall be liable for the consequences of such breach and hold the Charterers harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them. The Vessel shall be off-hire for any time lost as a result of such breach.

밀수는 여전히 업계에서 큰 문제점으로 지적되고 있으며, NYPE의 새로운 조항은 선원에 의한 밀수는 용선계약 위반이라는 점을 명백히 하고 있다. 선주는 위반으로 인한 모든 결과에 대한 책임을 부담하고, 밀수행위로 인한 모든 시간손실(time lost)은 휴항(off-hire)이 된다.

- (b) If unmanifested narcotic drugs and/or any other illegal substances are found secreted in the goods and/or containers or by any other means related to the cargo operation, this shall amount to a breach of this Charter Party. The Charterers shall be liable for the consequences of such breach and hold the Owners, Master, officers and ratings of the Vessel harmless and keep them indemnified against all claims, costs, losses, and fines and penalties which may arise and be made against them individually or jointly. The Charterers shall, if required, place the Owners in funds to put up bail or other security. The Vessel shall remain on hire for any time lost as a result of such breach.

위법한 물질이 화물에서 발견되거나 또는 화물과 관련되었다면, 이는 용선자의 계약위반이 되며 그로 인한 결과에 대해서는 용선자가 책임을 부담하게 된다. 화물에서 위법한 마약이 발견되면 그 결과 선박 및/또는 선원이 체포될 수 있으므로 용선자는 석방/해방을 위하여 필요한 보석금이나 기타 보증을 제공하여야 한다.

Clause 44 (International Safety Management (ISM))(국제 안전 관리)

During the duration of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and “the Company” (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code. Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to the Charterers. Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of the Owners or “the Company” to comply with the ISM Code shall be for the Owners’ account.

이 ISM 조항은, 선주가 선박 및 “Company”로 하여금 용선기간 중 ISM Code를 준수하도록 확인할 의무가 있다는 법리의 기본적인 서술이다.

Clause 45 (ISPS/MTSA)(국제 선박 및 항구 시설 보안/해사운송보안법)

- (a) (i) The Owners shall comply with the requirements of the ISPS and the relevant amendments to Chapter XI of Safety of Life at Sea (SOLAS) (ISPS Code) relating to the Vessel and “the Company” (as defined by the ISPS Code). If trading to or from the US or passing through US waters, the Owners shall also comply with the requirements of the MTSA relating to the Vessel and the “Owner” (as defined by the MTSA).
- (ii) Upon request the Owners shall provide the Charterers with a copy of the relevant International Ship Security Certificate (ISSC) (or the interim ISSC) and the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).
- (iii) 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, except as otherwise provided in this Charter Party.

이 조항은 ISPS Code(the International Code for the Security of Ships and Port Facilities and amendments to Chapter XI of SOLAS) 관련 선주 및 용선자에 관한 요구조건을 다루고 있다. 이와 유사하게, 미국항 또는 미국발 거래를 하는 경우 선주는 MTSA Act(US Maritime Transportation Security Act 2002)를 준수할 의무가 있다. 이는 미국 항구에 기항하는 선박뿐만 아니라 다른 목적지를 향하여 운항하면서 미국 수역을 통과하는 선박에도 적용된다.

ISPS Code 및 MTSA 준수는 선주의 엄격한 의무이고, 이를 준수하지 않음으로 인하여 발생하는 손실, 손해, 비용지출 또는 지연은 선주의 책임이다.

- (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. Where sub-letting is permitted under the terms of this Charter Party, the Charterers shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners and the Master. 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 contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners”.
- (ii) 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, except as otherwise provided in this Charter Party.

정기용선계약의 용선자는 연락처 등 선주의 ISPS Code/MTSA 준수를 담보하기 위한 정보를 선주에게 제공하여야 한다. 만약 정기용선계약 하에 일련의 채용선이 있는 경우 최상위 용선자(head charterers)는 채용선계약에 최상위 선주(head-

owner)에게 전달될 수 있도록 중요한 정보를 요구하는 “back-to-back” 조항이 포함될 수 있도록 하여야 한다. 용선자 또는 채용선자가 요구되는 정보를 제공하지 못함으로 인하여 발생한 지연 등에 대해서는 용선자가 책임을 진다.

- (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, vessel escorts, security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the negligence of the Owners, Master or crew or the previous trading of the Vessel, the nationality of the crew, crew visas, the Vessel's flag or the identity of the Owners' managers. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.

ISPS/MTSA 조항은 ISPS Code 및 MTSA 관련 사항에 대하여 책임의 분배에 대하여 규정하고 있다. 선주는 선박과 관련된 모든 ISPS/MTSA 사항에 대하여 책임을 부담하고, 용선자는 항구와 관련된 모든 ISPS/MTSA 사항에 대하여 책임을 부담한다. (c)항은 항구 또는 관련 당국이 요구하는 안전조치와 관련된 지연, 비용 및 지출은 용선자의 책임임을 규정하고 있다. 그러나 만약 경비가 필요하게 된 것이 선주/선장/선원의 과실이나 최근 방문하여 이미 알고 있는 항구의 성질 또는 기국(the ship's flag)/선원에 기인한 것이라면 그 비용은 선주가 부담하여야 한다.

Clause 46 (Sanctions)(제재)

- (a) The Owners shall not be obliged to comply with any orders for the employment of the Vessel in any carriage, trade or on a voyage which, in the reasonable judgement of the Owners, will expose the Vessel, Owners, managers, crew, the Vessel's insurers, or their re-insurers, to any sanction or prohibition imposed by any State, Supranational or International Governmental Organization.

제재 조항의 목적은, 제재의 위험을 야기할 수 있는 정기용선자의 항해지시를 평가하고 이에 대한 조치를 취할 수 있는 방법을 선주에게 부여하는데 있다. 그 기준은 제재부과의 위험이 명백한지 여부를 선주의 “합리적인 판단(reasonable judgment)”에 의하여 결정하는 것이다.

- (b) If the Vessel is already performing an employment to which such sanction or prohibition is subsequently applied, the Owners shall have the right to refuse to proceed with the employment and the Charterers shall be obliged to issue alternative voyage orders within forty-eight (48) hours of receipt of the Owners' notification of their refusal to proceed. If the Charterers do not issue such alternative voyage orders the Owners may discharge any cargo already loaded at any safe port (including the port of loading). The Vessel to remain on hire pending completion of the Charterers' alternative voyage orders or delivery of cargo by the Owners and the Charterers to remain responsible for all additional costs and expenses incurred in connection with such orders/delivery of cargo. If in compliance with this Sub-clause (b) anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation.

일반적으로 제재는 단기간에 효력이 발생하므로 이 조항은 선박이 용선계약 하에서 이용(employment)을 개시한 후의 제재의 적용을 다룬다. 선박이용에 관한 지시(order of employment)가 내려질 당시 제재가 존재하였는지 여부 또는 그 이후에 제재가 내려졌는지 여부를 불문하고 선주는 그러한 지시를 준수하지 않거나 운항을 거부할 권리를 가진다. 선주는 항해의 거부를 용선자에게 지체 없이 통지하여야 하고, 용선자는 선주로부터 통지를 받은 때로부터 48시간 내에 다른 항해지시를 내려야 한다.

용선자가 다른 항해지시를 내리지 않은 경우 선주는 용선자의 비용으로 안전한 항구에 화물을 양하할 권리가 있다. 모든 경우 선박은 용선료 산입 운항(on hire) 상태를 유지하며 용선자는 항해지시의 변경 또는 선주의 화물 양하로 인하여 화주 또는 선하증권 소지인 또는 채용선자가 선주를 상대로 제기하는 클레임에 대하여 선주에게 보상할 의무가 있다.

Clause 47 (Designated Entities)(제재피지정자)

- (a) The provisions of this clause shall apply in relation to any sanction, prohibition or restriction imposed on any specified persons, entities or bodies including the designation of specified vessels or fleets under United Nations Resolutions or trade or economic sanctions, laws or regulations of the European Union or the United States of America.

제재피지정자(Designated Entities) 조항은 운항하는 장소와 무관하게 UN 결의, EU법령 및 미국에 의하여 그 활동이 제한 또는 금지되고 신원이 확인된(지정된) 자연인이나 법인, 단체(지정 선박 포함)에 적용된다. 이는 특정 거래/화물에 대하여 부과되는 제재에 적용되는 위 제46조(제재)에 대한 보충적 규정으로 볼 수 있다.

- (b) The Owners and the Charterers respectively warrant for themselves (and in the case of any sublet, the Charterers further warrant in respect of any sub-charterers, shippers, receivers, or cargo interests) that at the date of this fixture and throughout the duration of this Charter Party they are not subject to any of the sanctions, prohibitions, restrictions or designation referred to in Sub-clause (a) which prohibit or render unlawful any performance under this Charter Party or any sublet or any Bills of Lading. The Owners further warrant that the nominated vessel, or any substitute, is not a designated vessel.

이 조항은 선주와 용선자가 각각 자신이 제재피지정자가 아님을 보증할 것을 규정하고 있다. 해당 보증은 용선계약 기간 내 계속된다. 제재피지정자 명단은 빈번한 간격으로 갱신 및 수정될 수 있고, 상세한 사항은 공개되어 있으며 적절한 방식으로 모니터링할 수 있다.

- (c) If at any time during the performance of this Charter Party either party becomes aware that the other party is in breach of warranty as aforesaid, the party not in breach shall comply with the laws and regulations of any Government to which that party or the Vessel is subject, and follow any orders or directions which may be given by anybody acting with powers to compel compliance, including where applicable the Owners' flag State. In the absence of any such orders, directions, laws or regulations, the party not in breach may, in its option, terminate the Charter Party forthwith or, if cargo is on board, direct the Vessel to any safe port of that party's choice and there discharge the cargo or part thereof.

일방 당사자가 제재에 관한 피지정 개인/기관/선박에 해당하게 되거나 이에 해당하는 것으로 판명될 경우 이 조항은 이에 해당하지 않는 타방 당사자에게 상황에 따라 필요한 행위를 할 수 있는 유연성을 부여한다. 대부분의 경우 규제당국에 지침을 요청할 것으로 추측할 수 있으나, 불가능한 경우라면 용선계약을 해지하거나 문제의 화물을 양하할 수 있도록 선박의 행선지를 변경할 수 있다.

- (d) If, in compliance with the provisions of this Clause, anything is done or is not done, such shall not be deemed a deviation but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.
- (e) Notwithstanding anything in this Clause to the contrary, the Owners or the Charterers shall not be required to do anything which constitutes a violation of the laws and regulations of any State to which either of them is subject.

일부 국가는, 제재피지정자에 대한 국제적 합의에 반하여, 자국의 무역거래의 이해관계(trading interests)에 영향을 주는 보이콧 또는 다른 선별타격 조치(other targeted action)로서의 효과에 대응하기 위한 anti-blocking 또는 이와 유사한 법령을 적용한다. 이에 따라 이 조항은 당사자들은 자신에게 적용되는 법률을 위배할 의무가 없다는 조항을 포함하고 있다. 이는 다루기 어려운 영역이고 규제적인 의무(regulatory obligations)의 갈등 상황 하에서는 법률자문이 필요할 가능성이 높다.

- (f) The Owners or the Charterers shall be liable to indemnify the other party against any and all claims, losses, damage, costs and fines whatsoever suffered by the other party resulting from any breach of warranty as aforesaid.
- (g) The Charterers shall procure that this Clause is incorporated into all sub-charters, contracts of carriage and Bills of Lading issued pursuant to this Charter Party.

제(f)항은 통상적인 재량(liberty) 및 보상(indemnity)에 관하여 규정한다. 그러나 비록 선주와 용선자가 각각 자신의 보증위반으로 인한 타방 당사자의 손해를 배상할 의무를 부담하기로 약정한다고 하지만, 일방 또는 쌍방 계약당사자가 제재와 관련하여 designated되어 배상금을 지급하거나 지급받을 수 없게 된다면 이 조항은 집행력을 가질 것으로 보기는 어렵다. 그럼에도 불구하고 이 조항은, 예컨대 계약위반이 용선자의 화물에 대한 이해관계에 기인하는 경우 등에는 그 효과가 인정될 수 있다.

Clause 48 (North American Advance Cargo Notification)(북미 화물 사전 신고)

- (a) If the Vessel loads or carries cargo destined for the US or Canada or passing through US or Canadian ports in transit, the Charterers shall comply with the current US Customs regulations (19 CFR 4.7) or the Canada Border Services Agency regulations (Memorandum D3-5-2) or any subsequent amendments thereto and shall undertake the role of carrier for the purposes of such regulations and shall, in their own name, time and expense:
- (i) have in place a Standard Carrier Alpha Code (SCAC)/Canadian Customs Carrier Code;
 - (ii) for US trade, have in place an International Carrier Bond (ICB);
 - (iii) provide the Owners with a timely confirmation of (i) and (ii) above as appropriate; and
 - (iv) submit a cargo declaration by Automated Manifest System (AMS) to the US Customs or by ACI Automated Commercial Information (ACI) to the Canadian customs, and provide the Owners at the same time with a copy thereof.

미국 또는 캐나다에 수입되거나 미국 또는 캐나다를 통과하는 화물에 대한 사전 세관신고의무는 북미무역을 위한 통합조항인 이 조항에 규정되어 있다. 용선자는 운송인 코드(carrier code) 및 (미국의 경우에 한하여) International Carrier Bond를 준비하고 세관당국에 화물신고서(cargo declaration)를 선박 도착 전에 미리 제출할 의무를 부담한다. 용선자는 화물과 관련된 세관규정을 준수할 목적에 한하여 운송자의 역할을 맡는다. 용선자가 이러한 역할을 맡는 이유는, 화물을 선박에 주선한 당사자로서 관련 규정을 준수하기 위하여 제출할 필요 정보를 가지고 있는 당사자이기 때문이다. 이는 정기용선계약하에서 발행된 선하증권에 지정된 "carrier"와는 무관하다.

Clause 49 (U.S. Census Bureau Mandatory Automated Export System (AES))(미국의 의무적 자동수출신고 시스템)

미국 통계국은 미국으로부터의 수출을 위한 화물신고 요건만을 다루고 있으나, 그 외에는 상기 북미 화물 사전 신고 조항 및 절차를 따른다.

Clause 50 (EU Advance Cargo Declaration Clause for Time Charter Parties 2012)(정기용선계약을 위한 EU 사전신고 약관 2012)

이 조항은, 수입 및 수출에 대한 미국 세관 신고체계에 대응하는 유럽연합의 신고체계에 대하여 규정하고 있다. 유럽연합 항구에서 선적하는 화물 또는 유럽연합 항구를 목적지로 하는 화물 또는 유럽연합 항구를 경유하는 화물에 관하여 유럽연합 신고체계를 준수해야 한다. EU 규정에 따라 화물 신고의무에 따라야 할 책임이 있는 당사자는 용선자이다.

Clause 51 (Ballast Water Exchange Regulations)(선박평형수 교체 규제)

If ballast water exchanges are required by any coastal state where the vessel is trading, the Owners/Master shall comply with same at the Charterers' time, risk, and expense.

선박평형수(ballast water)에 존재하는 침습성 해양생물종의 확산의 통제에 대하여 증가하는 관심 및 다수의 연안국들의 선박평형수 규제의 실시에 따라 새로 도입된 이 NYPE 조항은 의무적인 선박평형수 교체로 인한 시간, 위험 및 비용에 대한 책임을 선박이용에 대한 결정권이 용선자에게 있다는 점을 근거로 용선자에게 부담시키고 있다.

Clause 52 (Period applicable Clauses)(용선기간에 적용할 조항)

NYPE 2015는 "항차(trip)"(일회성 항해) 및 "기간"(일반적으로 복수의 항해)으로 정하는 정기용선계약에 모두 적용될 수 있도록 설계되었다. 용선계약상 대부분의 조항들은 항차 및 기간에 의한 용선계약에 모두 적용된다. 그러나 용선기간이 장기인 정기용선의 경우 당사자들이 특별히 유의해서 고려해야 할 특별 조항들이 다수 있다.

"기간"으로 정하는 용선의 조항들이 적용될 최소한의 기간은 5개월로 규정되었다. 기간이 5개월을 초과할 경우에는 네 개의 "적용기간(period applicable)" 조항, 즉 최종 항해(last voyage), 건선거 입거(drydocking), 휴항(off-hire) 추가 및 용선자의 "도색(colors)"이 적용된다.

당사자들은 용선계약을 협상하고 기간을 합의할 때 최소 5개월 규정이 자신들의 사업에 적합한지 여부를 숙고할 필요가 있다. 5개월이라는 기간은 업계의 일반적인 실무를 반영하기 위하여 정해진 것이고 모든 경우에 적합하지 않을 수 있으므로 당사자들은 자신의 필요에 따라 이를 수정할 것을 희망할 수 있다.

If the minimum period of this Charter Party exceeds five (5) months, the following Sub-clauses shall apply:

- (a) Should the Vessel at the expiry of the described employment period be on a ballast voyage to the place of redelivery or on a laden voyage, reasonably expected to be completed within the employment period when commenced, the Charterers shall have the use of the Vessel on the same conditions and at the same rate or the prevailing market rate, whichever is higher, for any extended time as may be necessary for the completion of the last voyage of the Vessel to the place of redelivery.

최종 항해(last voyage) 지시 및 용선기간을 초과하여 운항하는 선박의 위험에 대해서는 기존의 다수 표준양식이 다루지 않고 있다. 당사자들이 합의한 최대 용선기간을 초과하는 기간에 대하여 용선자는 그 당시 시장의 용선료율에 상응하는 용선료를 지급해야 한다. 다만 이 조항은 용선기간 내에 완료될 것으로 합리적으로 예상된 적법한(legitimate) 최종 항해 지시가 내려진 경우에 한하여 적용된다는 점을 유의하여야 한다.

(b) Drydocking

The Owners shall have the option to place the Vessel in drydock during the currency of this Charter Party at a convenient time and place, to be mutually agreed upon between the Owners and the Charterers, for bottom cleaning and painting and/or repair as required by class or dictated by circumstances. (See also Clause 19 (Drydocking)).

단기의 용선이나 항차에 의한 용선의 경우 용선자가 비상사가 아닌 작업을 위하여 선박이 건조거에 입거하는 것에 동의하는 것은 드문데, 이는 용선자의 선박이용을 현저히 제한하게 될 것이기 때문이다. 장기 용선의 경우에는 선주가 선박의 상태 및 성능을 유지할 것이 기대되는데, 제52조 제(b)항은 양 당사자들 모두의 편의에 따라 필수적인 유지보수 목적으로 건조거에 입거시킬 선택권을 당사자들에게 부여한다.

(c) Off-hire

The Charterers to have the option of adding any time the Vessel is off-hire to the Charter period. Such option shall be declared in writing not less than one (1) month before the expected date of redelivery, or latest one (1) week after the event if such event occurs less than one (1) month before the expected date of redelivery.

선주에게 사전고지를 하였을 것을 전제로, 용선자는 용선 중 적립된 휴항(off-hire) 시간을 (원하는 경우) 용선기간에 추가할 수 있다. 용선자는 추가된 기간에 대하여 용선계약에서 정한 용선료를 지급할 의무가 있고, 반선일은 이에 따라 조정된다.

(d) Charterers' Colors

The Charterers shall have the privilege of flying their own house flag and painting the Vessel with their own markings. The Vessel shall be repainted in the Owners' colors before termination of the Charter Party. Cost and time of painting, maintaining and repainting those changes effected by the Charterers shall be for the Charterers' account.

다수의 정기용선 표준양식과 마찬가지로 NYPE 2015도 장기 용선의 경우 용선자에게 선박을 자기 고유의 "회사" 기호 및 도색(colour)로 칠하고 사기(company flag)를 걸 수 있는 선택권을 부여한다.

Clause 53 (Commissions)(수수료)

A commission of [] per cent is payable by the Vessel and the Owners to [] on hire earned and paid under this Charter Party, and also upon any continuation or extension of this Charter Party.

An address commission of [] per cent on the hire earned shall be deducted by the Charterers on payment of the hire earned under this Charter Party.

수수료 및 용선료 환급금(address commission)과 관련된 조항은 NYPE 1993의 조항 그대로 옮겨왔다. 용선료 환급금의 경우, 용선기간의 연장으로 인하여 취득된 용선료를 포함하여 선주가 취득한 용선료를 지급하면서 용선자가 공제하는 합의된 공제(리베이트)라는 점을 분명히 하기 위하여 문구를 수정하였다.

Clause 54 (Law and Arbitration)(준거법 및 중재)

당사자들이 애초에 용선계약의 준거법 및 정기용선계약 하에서 발생하는 분쟁의 해결 방법에 대하여 합의하는 것이 필수적이다.

NYPE 2015는 이 양식이 사용될 국제적인 시장을 반영하여 준거법 및 중재의 다양한 선택방안을 제공한다. 런던, 뉴욕 및 싱가포르의 3군데가 기재되어 있는데, 이들 도시는 국제적으로 통상적으로 사용하는 준거법 및 중재지이다. 또한 당사자들로 하여금 그 외의 준거법 및 중재지를 선택할 수 있도록 선택지를 열어둠으로써 융통성을 제공한다.

준거법과 중재의 쟁점 자체가 장래 분쟁의 대상이 되는 것을 방지하기 위하여 계약체결 당시 준거법과 중재에 대하여 합의하는 것이 중요하다는 측면에서, 이 조항은 당사자들이 합의하지 않거나 합의내용이 불명확할 경우 미국법과 뉴욕 중재를 원칙적으로 지정하고 있다.

뉴욕, 런던, 싱가포르, 세 중재지 모두 소액청구절차를 마련해 두고 있다. 이는 청구 또는 반대청구의 액수가, 뉴욕과 런던의 경우 US\$100,000, 싱가포르의 경우 US\$150,000를 각각 초과하지 않는 정액(fixed amount)인 경우를 의미한다는 점을 유의할 필요가 있다. 당사자들이 액수에 대하여 달리 합의하기를 원하는 경우에는 이 부분이 명확히 수정되어야 한다.

Clause 55 (Notices)(통지)

All notices, requests and other communications required or permitted by any clause of this Charter Party shall be given in writing and shall be sufficiently given or transmitted if delivered by hand, email, express courier service or registered mail and addressed if to the Owners, to or such other address or email address as the Owners may hereafter designate in writing, and if to the Charterers to [redacted] or such other address or email address as the Charterers may hereafter designate in writing. Any such communication shall be deemed to have been given on the date of actual receipt by the party to which it is addressed.

이 조항은 계약상 통지의 방법 및 수령이 간주되는 경우를 다루는 일반적인 통지 규정이다. (연락처에 이메일 주소를 기재하여 이러한 통신방법을 수용하겠다는 의사를 밝힌 경우에 한하여) 이메일의 사용이 선주와 용선자 간 일반적인 통지의 교환 방법임을 명시하고 있다. 당사자들은 용선계약하에서의 통지와 기타 교신을 위하여 가장 가장 적절한 수단을 사용하여야 한다. 비록 이메일은 대부분의 일반적인 교신에 관하여 충분히 허용될 수 있는 통신수단이지만, 더 중요한 통지의 경우에 당사자들은 송달업체(courier)이나 등기우편(registered mail)과 같이 보다 전통적인 방법을 사용하고자 할 수 있다.

Clause 56 (Headings)(표제)

NYPE 2015에 사용되는 각 조항의 표제는 단지 해당 조항의 내용 전부 또는 일부에 대하여 기술하는 표지(label)에 불과하며 용선계약의 해석상 고려하여야 할 것으로 의도된 것은 아니다.

Clause 57 (Singular/Plural)(단수/복수)

용선계약의 가독성을 높이기 위하여, 저자들은 단수를 사용하면서 그 옆 괄호 안에 복수를 기재하는 방식- 예를 들어 "party(ies)" - 을 사용하지 않았다. 어느 용어가 단수를 의미하는지 복수를 의미하는지는 조항의 실질적인 맥락에 따라 적용되어야 한다.

Annex A (Vessel Description)(선박 명세)

NYPE 2015는 선주가 선박에 대한 포괄적인 명세를 기재할 수 있도록 부록(appendix)을 추가하였다. 선주는 Appendix A에 기재된 표준화된 “선박 질문지(vessel questionnaire)”를 사용하여 용선자가 요청하는 선박 관련 수치 및 정보를 자세히 기재하여야 한다. 당사자들은 또한 선주가 마련한 선박 명세서 또는 Appendix A와 같은 형태의 완성된 용선자 질의서를 사용하기로 합의할 수도 있다.

Copyright and Availability (저작권 및 이용방법)

NYPE 2015는 BIMCO, ASBA 및 SMF이 공동으로 작성한 것이다. 저작권자는 ASBA이다. 철자법은 미국 영어에 따랐다.

NYPE 2015 견본용 사본은 BIMCO 웹사이트인 www.bimco.org에서 PDF 파일로 다운로드할 수 있다. BIMCO의 IDEA2 web-based charter party editor의 구독자는, 모든 이용자들이 사용할 수 있는 표준 BIMCO 계약의 자료실에서 신판을 볼 수 있다. IDEA2에 있는 Word 파일은 온라인상으로 변경내용 추적방법을 사용하여 편집 및 완성될 수 있고 출력하여 안전한 PDF 파일 사본으로 이메일로 보낼 수 있다. IDEA2를 사용하기 위하여 등록하는 방법에 대해서는 BIMCO 웹사이트에 접속하여 화면 상단에 있는 “Products” tab를 누르거나, contact idea@bimco.org에 도움을 요청하기 바란다.