

정기용선계약상 이행불능에 관한 Sea Angel호 사건의 판례 분석*

한 낙 현**

-
- I. 서론
 - II. 정기용선계약상의 당사자의 의무
 - III. 의무의 불이행과 이행불능
 - IV. *Sea Angel*호 사건의 개요와 판례평석
 - V. 결론
-

I. 서 론

이행불능(frustration)¹⁾은 어느 당사자의 불이행 없이 발생하며 예기하지

* 이 연구결과물은 2008년도 경남대학교 학술연구장려금지원에 의한 것임.

** 경남대학교 경제무역학부 조교수

1) 이행불능에는 원시적(initial, existing) 불능과 후발적(supervening, subsequent) 불능이 있다. 원시적 불능이란 계약의 목적물인 선박이 계약이 성립되기도 전에 침몰된 것과 같은 경우로 그 계약은 무효가 된다. 이에 반하여 계약이 성립된 후에 계약을 이행하기 전(예컨대 선적항으로 항행하는 중)에 선박이 침몰되었다면 이는 후발적 불능이 된다.

않는 사정이 계약목적의 달성을 불가능하게 했다고 법원이 인정한 때는 언제든 발생한다. 왜냐하면 이 같은 상황 하에서는 계약의 이행이 계약에 의해 보증되었다(약속되었다)는 것과는 근본적으로 상이한 것이 되기 때문이다. 이 법리가 적용되면 계약은 당사자를 구속하지 못한다. 즉 이행불능은 쌍방 당사자에게 어떤 과실이 없는데도 불구하고 예기할 수 없는 간접사태가 발생하여 이후의 계약이행이 합의된 내용에서 너무나 상이한 것이 되어 새로운 사태 하에서는 그 이상 당사자를 계약에 구속하는 것이 합리적이지 아니라고 법원이 인정한 때에 발생한다.²⁾ 예컨대 전쟁, 파업과 물리적인 대재해는 그러한 사태의 특질상 계약의 이행불능을 구성한다. 이행불능이 발생하게 되면 양당사자는 그 이상 계약을 이행하지 않아도 된다. 일반적으로 지급이 완료된 금전은 회수불가능하며 지급기일이 도래하지 않은 금전에 대해서는 지급하지 않아도 된다.

그래서 뒤에 설명하는 것처럼 1943년에 영국에서는 이행불능에 의한 엄격한 결과를 회피할 수 있도록 법원이 제정되었는데, 이 법에서는 선하증권과

후발적 불능 가운데 당사자에게 귀책되는 이행불능은 계약위반의 문제가 된다. 여기서 문제가 되는 후발적 불능은 당사자에게 귀책되지 않는 후발적 불능인데 이것이 일반적으로 'frustration'이라고 불리고 있다. 이행불능은 원시적 불능(계약의 무효)과 후발적 불능(당사자에게 귀책되는 후발적 불능(계약위반), 당사자에게 귀책되지 않는 후발적 불능(frustration))으로 구성되어 있다(배병태, 영미법에 있어서의 용선계약의 이행불능, 「상법논총, 인산 정희철선생 정년기념논문집」, 박영사, 1985; 정영석, 용선계약법 강의, 해인출판사, 2005, p.54; 이춘삼, 무역계약의 불이행 및 이행불능에 관한 비교법적연구, 「무역학회지」, 제32권 제2호, 한국무역학회, 2007, pp.118-119).

- 2) *Pioneer Shipping Ltd. v. B.T.P. Tioxide Ltd. (The Nema)* ([1981] 2 Lloyd's Rep. 239) 사건에서는 본선인 Nema호에 대해 1979년 4월부터 12월까지 세인트로렌스강의 Sorel에서 Calais 또는 Hartlepool까지 티타늄의 잔해를 운송하기 위해 6 내지 7의 연속항해용선계약이 체결되었다. 그런데 파업에 의한 상실시간은 정박기간에서 제외되지만 선적이 총파업에 의해 방해받을 때는 선주가 해체권을 가지는 것으로 되어 있었다. 제1차 항해 후 Sorel의 티타늄공장에서 파업이 발생하여 본선이 그곳에 도착한 6월 20일에는 선적을 할 수 없었다. 용선계약의 추가협정이 체결되어 제2차 항해는 일정기간 연기되었으며 더욱이 선주는 1980년에 7 항해를 할 것에 합의하였다. 그러나 총파업은 아니지만 파업이 1979년 9월까지 계속되어 종료의 전망은 보이지 않았다. 그래서 이 용선계약이 이행불능인지의 여부에 대해 중재에 회부되었다. 중재인은 1979년의 항해는 1980년의 항해와 분리되어야 하며, 1979년 9월 26일에 이미 1979년의 계약은 이행불능이 되었다"고 판정하였다. 이에 대해 상사법원은 용선계약은 분리된 것이 아니다. 가령 1979년의 것이 별도 계약으로 간주될 수 있다고 하더라도 파업이 1979년의 계약을 이행불능하게 할 정도로 근본적으로 계약에 영향을 미친 것은 아니다"고 판결하였다. 한편 항소법원은 1979년의 항해와 1980년의 항해를 두 시기로 분리할 수 있다는 중재인의 판정을 지지하였는데 이와 관련하여 대법원도 그것을 인정하였다.

항해용선계약에는 그 적용이 제외되었다. 그것은 항해운임이란 화물을 인도함으로써 비로소 지급된다는 과거부터의 전통에 따른 것이다.³⁾

한편 어떤 사태가 발생하여 이로 인해 용선계약의 동일성이 상실되거나 이행하는 것이 거래상의 견지에서 보아 계약의 범위를 벗어난 완전히 이질의 행위로 되는 경우 그 계약은 법에 의해 소멸된다. 이 같은 결과를 초래하는 사태란 정기용선선박의 전손, 경제적 멸실, 극단적인 장기간의 정발 또는 억류 및 이행행위의 본질부분이 중단□소멸되었기 때문에 이행행위가 위법 또는 불가능하게 되는 경우 등이다.⁴⁾

1993년 NYPE 서식 제20조⁵⁾와 Shelltime 4 서식 제20조⁶⁾는 각각 본선의 멸실에 대해 규정하고 있다. 이 같은 경우에 지명된 특정한 선박과 관련된 경우에는 실로 그러하다. 선주에게 대선을 제공할 권리를 부여하거나 또는 매우 드문 일이지만 대선제공을 요구하는 약관이 있는 경우에는 양당사자의 의도가 확실하게 실현되도록 문안을 주의 깊게 작성하여야 한다. 예컨대 장기의 용선정지(휴항)를 피하기 위해 선주가 대선을 제공하는 것에 대해 용선자가 희망하거나 희망하지 않을 수도 있다. 일반적으로 대선제공의 선택권은 최초로 용선된 선박이 전손이 된 후에는 소멸하게 된다.

정기용선계약과 관련된 선행연구로는, 김동훈(2002), 김인현(2001), 여성구(2005), 양정호□이병문(2007), 엄정호(2006), 이승호(2004), 이은섭□김선옥(2001), 이창희(2004), 임동철(2004), 한낙현(2007), 한낙현□정준식(2007), 한낙현(2008) 등이 있는데,⁷⁾ 이들 연구에서는 정기용선계약에 관한 입법론적

3) J. Cooke, et al., *Voyage Charterers*, 3rd ed., Informa, 2007, p.657.

4) M. Wilford, T. Coghlin & J. D. Kimball, *Time Charters*, 5th ed., Lloyd's of London Press Ltd., 2003, p.439.

5) 1993년 NYPE 서식 제20조. 본선이 멸실된 때에는 선급금 중 미경과분(멸실 또는 최후에 소식이 있었던 날부터 기산한다)은 즉시 용선자에게 반환해야 한다.

6) Shelltime 4 서식 제20조. 본선이 멸실된 때에는 이 계약은 종료하며 용선료는 본선이 멸실된 날의 정오에 정지되게 된다. 본선이 추정전손된 때는 이 계약은 종료하며 용선료는 본선의 보험자가 본선의 추정전손에 동의한 날의 정오에 정지되게 된다. 본선이 행방불명된 때에는 이 계약은 종료하며 용선료는 최후에 본선의 소식이 있었던 날의 정오에 정지되게 된다. 선급용선료 중 미경과분은 용선자에게 반환해야 하며 선주는 이 계약종료 시 본선의 추정연료량에 대해 용선자가 최종 연료보급항에서 지급한 가격으로 용선자에게 반환해야 한다.

7) 김동훈, 정기용선계약에 대한 법적 검토, 「한국해법학회지」, 제24권 제2호, 한국해법학회, 2002, pp.11-43 ; 김인현, 정기용선계약하에서 선장의 항로선정권, 「해사법연

고찰, 선박회수조항, 항해과실면책, 선주의 상실수익과 손해배상청구, 용선정지의 성립요건, 최종항해 등의 내용을 중점적으로 분석한 것에 비해, 본 연구에서는 정기용선계약의 이행불능을 중심으로 분석한 것에 차이점이 있다.

지금까지 정기용선계약의 이행불능에 관한 연구는 거의 이루어 지지 않았는데 본 연구에서는 항만당국에 의해 억류된 선박의 정기용선계약이 이행불능으로 되지 않는다고 판결한 *Sea Angel*호 사건을 중심으로 분석하는데 그 목적이 있으며, 또한 이들 분석을 위한 기초자료로서 기존의 영국의 판례도 함께 고찰하고 있다.

II. 정기용선계약상의 당사자의 의무

1. 보통법

과거 영국 보통법에 있어서 계약상의 채무자는 명시적 특약이 있는 경우를 제외하고, 어떤 경우에도 책임을 면할 수 없으며 계약의 불이행에 대해서는 항상 손해배상책임을 부담하지 않으면 안되었다. 비록 이행불능이 채무자

구, 제13권 제1호, 한국해사법학회, 2002, pp.31-44; 여성구, 정기용선계약의 최종항해에 대한 사례연구, 「한국항만경제학회지」, 제21집 제4호, 한국항만경제학회, 2005, pp.76-99; 양정호□이병문, 정기용선계약에서 용선정지(off-hire)의 성립요건에 관한 연구, 「해운물류연구」, 제52호, 한국해운물류학회, 2007, pp.21-39; 염정호, 미화 500불의 미지급을 근거로 한 선박회수의 유효성, 「한국해법학회지」, 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006, pp.307-340; 이승호, 정기용선 선장의 불법행위에 대한 선주의 책임, 「한국해법학회지」, 제26권 제1호, 한국해법학회, 2004, pp.198-214; 이은섭□김선옥, 정기용선계약 하에서 적하손해에 대한 선박소유자와 정기용선자 간의 책임관계, 「무역학회지」, 제26권 제4호, 한국무역학회, 2001, pp.25-46; 이창희, 정기용선계약에 관한 입법론적 고찰, 「한국해법학회지」, 제26권 제1호, 한국해법학회, 2004, pp.282-326; 임동철, 정기용선계약에서 선주 및 용선자의 제3자에 대한 책임문제에 관한 약간의 고찰, 「한국해법학회지」, 제26권 제2호, 한국해법학회, 2004, pp.44-69; 한낙현, 정기용선계약상 감항의무와 항해과실면책에 관련된 판례분석, 「해운물류연구」, 제53호, 한국해운물류학회, 2007, pp.84-103; 한낙현□정준식, 정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 손해배상청구, 「한국항만경제학회지」, 제23집 제3호, 한국항만경제학회, 2007, pp.30-49; 한낙현, 정기용선계약에서 선박회수조항과 반업격해석조항에 관한 연구, 「해운물류연구」, 제56호, 한국해운물류학회, 2008, pp.34-57.

에게 귀책되지 않는 사유로 인해 발생한 경우에도 그 예외는 인정되지 않았다. 이 원칙은 *Paradine v. Jane* 사건⁸⁾에서 확립되어 그 후 법원은 선례로서 이 원칙을 답습하였다. 이 사건에서는 임차한 토지가 독일의 왕자가 이끄는 군대에 의해 일정기간 점령되었기 때문에 그동안 아무런 이익도 얻지 못한 임차인이 임차료의 지급을 거부한 사안이었다. 그런데 법원은 ‘당사자가 스스로의 계약에 의하여 의무나 부담을 진 경우에 비록 그 당사자는 피하기 어려운 재해로 인해 그 의무를 이행할 수 없었다고 하더라도 그 약정한 것을 이행할 의무를 부담해야 한다. 왜냐하면 그 자는 계약을 통해 이 같은 경우에 대비해 반대의 특약을 설정할 수 있었을 것이기 때문이다’는 이유로 임차인에게 임차료의 지급을 명령하였다. 이 판례는 당사자에게 귀책되지 않는 후발적 불능의 경우에도 계약채무는 소멸되지 않는다는 보통법의 엄격주의를 선언한 것이다. 그러나 이 엄격주의는 19세기 후반부터 확립된 두 가지 원칙에 의해 완화되어 채무자에게 귀책되지 않는 사유로 인해 이행불능된 경우에 그 계약은 종료되어 양당사자 모두는 그 채무를 면하게 되었다. 첫째는, ‘목적적 약관’이고, 둘째는, ‘계약목적의 달성불능(frustration of the object)’ 및 ‘상사모험의 좌절(frustration of the adventure)’이다.⁹⁾

한편 보통법상 이행불능은 계약 및 계약당사자의 의무를 즉시 종료시킨다. 이행불능이 발생한 때에 존재했던 권리는 그대로 존속하게 되고, 그 당시 존재하지 않았던 권리는 그 후 발생하지 않게 된다. 따라서 계약상 지급시기가 도래하지 않는 것은 지급할 필요가 없으며 그 반대로 지급시기가 도래한 선급금에 대해서는 지급의무가 있으며 만약 그것의 지급이 완료된 경우에는 변제할 필요가 없다. *Lloyd Royal Belge S.A. v. Stathatos* 사건¹⁰⁾의 경우 항소법원은 용선자의 선급용선료에 대한 반환청구를 배척하고 용선자는 용선계약의 어떤 조항에 의해서만 반환받을 수 있다고 하였다. 하지만 용선계약의 이행이 불능으로 되었기 때문에 그 모든 조항도 또한 실효되었다. 1943

8) (1647) Ayleyn 26 ; G. Treitel, *The Law of Contract*, 11th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2003, p.866.

9) J. F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Pearson Education Ltd., 2007, pp.38-42 ; S. Girvin, *op.cit.*, pp.548-554 ; 日本海技協會編, 備船契約と海上物品運送契約, 成山堂, 1983, pp.113-114.

10) (1917) 34 T.L.R. 70.

년 이래 선급금에 관한 이 원칙이 일부 변경되어 선급금의 대가인 약인전부가 상실된 경우에 선급금은 반환해야 한다”고 판시하였다. 그러나 이를 위해 약인이 모두 상실되어야 하지만 그러한 사건은 거의 없다고 생각된다.¹¹⁾

2. 1943년 수정법(이행불능법)에 의한 보통법의 변경

위의 보통법의 원칙은 1943년 수정법(이행불능법)(Law Reform(Frustrated Contracts) Acts 1943)에 의해 변경되었다. 동법은 계약이 이행불능으로 되는지 여부의 문제를 취급하고 있는 것이 아니라 이행불능이 되었다고 판단된 경우 그 계약 당사자의 입장을 취급하고 있는 것이다. 동법은 정기용선계약에는 적용되지만 항해용선계약이나 선하증권에 대해서는 적용되지 않으며 이들에 관해서는 과거의 보통법 원칙이 적용된다.¹²⁾ 따라서 이행불능으로 된 용선계약이 정기용선인지 항해용선인지를 결정하는 것은 중요한 문제이다.

한편 *Eugenia*호 사건¹³⁾에서는 본선이 Baltime 서식에 의해 용선되었다. 그 기간은 제노아에서 흑해경유 인도까지의 1항해’로 기술되어 있었으며 용선료는 월정지급, 취항구간은 제노아, 흑해경유 인도’ 이었다. Megaw 판사는 이것을 정기용선계약이라 판시하였다. 항소법원은 계약이 이행불능으로 되었다는 Megaw 판사의 판정을 번복하였지만 정기용선계약이라는 점은 긍정하였다.

그런데 동법은 영국을 준거법으로 하는 계약, 즉 영국법에 의해 해결되어야 할 계약에만 적용된다는 것에 유의할 필요가 있다.

Ⅲ. 의무의 불이행과 이행불능

1. 용선선박의 멸실에 의한 이행불능

11) M. Wilford, T. Coghlin & J. D. Kimball, op.cit., p.454.

12) H. Williams, *Chartering Documents*, 3rd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1996, p.19.

13) *Ocean Tramp Tankers v. Soutracht (The Eugenia)* [1963] 2 Lloyd's Rep. 381.

선박의 현실전손뿐만 아니라 사실상 상선이 손상에 의해 멸실된 경우에도 이행불능이 발생하게 된다.¹⁴⁾ 또한 용선선박이 멸실된 결과로서 용선계약이 이행불능된 경우 해당 용선계약 중에 대선제공을 인정하는 조항도 무효이다. 예컨대 *Niarchos v. Shell Tankers (The World Sky)* 사건¹⁵⁾에 있어서 World Sky호에 대한 7년간의 정기용선계약에서는 본선보다 대형선을 대선하여 제공할 권리를 선주에게 부여한 조항이 있었다. 이 용선기간 중 본선은 좌초되어 전손이 되었다. 법원은 선주로서는 본선의 전손에 의해 정기용선계약이 이행불능된 것이므로 대선제공의 권리나 의무도 없다”고 판시하였다.

2. 지연에 의한 이행불능

해당 선박이 징발, 물리적인 봉쇄 등의 사유로 인해 정기용선업무의 이행이 장기간 중단된 경우에 정기용선계약이 이행불능에 의해 소멸될 수 있다. 이행불능이 성립되기 위해서는 그 중단이 상당한 정도 장기적이어야 한다. 어느 정도가 상당’ 하다고 할 수 있는지는 판단하기 어려운 문제인데, 이행불능을 주장하는 시점에서 잔존용선기간과의 관계와 그 정기용선의 특수성 등을 고려하여 상황에 따라 판단해야 할 것이다. 일반적으로 이행불능을 주장하는 시점에서 잔존용선기간이 장기간 잔존하는 경우에 이행불능을 주장한다는 것은 어렵지만 긴급성이 있는 특수한 항해의 정기용선계약 등에 관해서는 별개로 취급되고 있다.¹⁶⁾ *Heilgers v. Cambrian Steam Navigation* 사건¹⁷⁾에서의 용선계약은 15개월이었다. 본선은 용선개시 후 10개월이 지난 후 징발되었다. 이 시점에서 용선계약은 4개월 15일이 남아 있었지만 선주에 의한 이행불능의 주장이 인정된 사안이다.

한편 지연은 성질의 여하를 불문하고 그 결과가 극단적인 것이 아닌 한 이행불능의 사유로는 되지 않는다. 즉 계약의 목적물이 멸실된 경우 또는 장기의 중단과 지연으로 인해 이행하는 것이 완전히 별도의 계약이행이 되는

14) *Blane Steamship v. Minister of Transport* [1951] 2 Lloyd's Rep. 155.

15) [1961] 2 Lloyd's Rep. 496.

16) *Tamplin Steamship v. Anglo-Mexican Petroleum* [1916] 2 A.C. 397 ; 松井孝之, 設問式 定期備船契約の解説(改訂版), 成山堂, 2007, p.207.

17) [1917] 34 T.L.R. 72.

경우에 대처하기 위한 규정을 사전에 정할 수 있는데 사실 그렇게 하는 것은 자주 있는 일이다. 그러나 그 규정을 두지 않는 경우에 계약의 이행은 불가능하게 된 것으로 간주된다.¹⁸⁾

또한 사실문제로서 입증된 지연이 용선계약을 무효로 할 정도의 것인지 여부는 법원이 판단해야 할 법률문제이다. 지연이 이행불능으로 된지의 여부에 대해 중재인이 판정한 사실인정에 대해서는 법원을 구속하지는 않지만 법원은 이것을 반복할 수는 있다. *Angelia*호 사건¹⁹⁾에 있어서 법원은 중재인의 의견서 중에 지연에 대한 사실인정을 긍정하였지만, 지연의 효과를 결정하는 것은 법원이라고 하여 지연을 이행불능으로 인정한 2명의 런던 중재인의 결론을 반복한 사안이다.

또한 일반적으로 용선계약에는 파업약관이나 파업을 면책으로 하는 규정에 있어서 대부분의 경우에 이에 따라 처리되고 있으므로 파업으로 인한 이행불능이 문제로 되는 일은 거의 없다고 할 수 있다. 하지만 이행불능이 인정된 사건이 전혀 없는 것은 아니다. *Penelop*호 사건²⁰⁾은 포괄적인 파업약관을 포함한 용선계약에서 총파업으로 인해 8개월에 이르는 지연이 발생하여 이행불능이 인정된 사안이다. 이 판례는 *Reardon Smith Line v. Ministry of Agriculture, Fisheries & Food* 사건²¹⁾에서 긍정적으로 인용되기는 하였으나, 이 사건은 정부가 석탄에 대한 통상금지를 명령한 사안이므로 항소법원에서 *Penelop*호 사건을 인용한 것에는 문제가 있다고 생각한다. 그러므로 파업에 따른 지연은 계약을 명백하고 완전한 이행불능으로 하기에 어렵기 때문에 적어도 지연이 대단히 오래 지속되는 경우'로 한정해야 할 것이라고 생각한다.

한편 계약의 시기(始期)가 지연될 것이 예상되는 경우 그 예상되는 지연으로 인해 계약이행이 당초에 약정한 이행행위와는 극단적으로 상이하게 될 것이라고 판단된다면 그 지연의 전망만으로 계약을 이행불능으로 하기에 충분하다고 생각된다. *Jackson v. Union Marine Insurance* 사건²²⁾에서 법원

18) M. Wilford, T. Coghlin & J. D. Kimball, op.cit., p.443.

19) *Trade and Transport Inc. v. Iino Kaiun Kaisha Ltd. (The Angelia)* [1972] 2 Lloyd's Rep. 154.

20) [1928] P.180.

21) [1963] 1 Lloyd's Rep. 12.

은 뉴포트에서 샌프란시스코에 레일을 운송하는 용선에 대해 1월 초순에 제공되어야 할 선박이 좌초되어 그것을 수리하는데 8월 하순까지 소요된 경우에 용선자는 본선에 대한 선적의무를 면한다고 판시하였다. 즉 용선자가 선적의무를 면한 이유는 용선계약의 이행불능이 아니라 선적의무에 선행하는 조건이 충족되지 않았다는 점이다. 그 선행조건이란 본선이 용선항해를 수행하기 위해 약정시기까지 뉴포트에 도착한다는 것이었다. 법원은 천주는 본선의 선적지 도착에 모든 가능한 수단을 강구할 것을 인수하고 거래상의 견지에서 선주와 용선자가 행한 거래상의 투기가 아직 계속되고 있다고 간주되는 시기까지' 선박이 선적지에 도착해야 할 것을 합의하고 있다. 이 후자의 합의도 또한 선행조건을 구성한다. 이 시기까지 도착하지 않으면 계약은 종결한다. 그러나 지연이 면책위험에 기인해 발생한 경우에는 소송의 원인이 되지 않는다"고 판시하고 있다.

위의 이유에서 보아 아무리 지연되어도 용선자는 선주에게 선적을 요구할 수 있다는 결론이 되지만, 현대 이론에서 보면 양당사자는 이행불능에 의해 계약상의 의무를 면하게 되는 것으로 취급되고 있다.²³⁾

3. 비용의 증가

용선계약이 어느 당사자에 의해 그 이행에 예상외로 비용이 소요되었다는 사실만으로는 원칙적으로 이행불능을 성립시키기에는 불충분하다는 것이 법원의 견해이다. 항로변경과 이행불능에 관련된 *Eugenia*호 사건²⁴⁾에서는 본선이 제노아에서 흑해 경유로 인도까지 1항해의 정기용선계약이 체결되었다. 그 해의 수에즈동란에 의해 수에즈운하는 봉쇄되었다. 법원은 ① 수에즈운하경유의 항해는 108일을 소요하지만 희망봉경유의 항해에는 138일을 소요하는 것에 불과하며, ② 희망봉경유의 항해는 수에즈운하경유의 항해와 비교하여 경비가 많이 소요된다는 점을 제외하고는 커다란 차이가 없다는 등에서 선주에 의한 수에즈운하의 봉쇄를 이유로 하는 이행불능의 주장은

22) (1874) L.R. 10 C.P. 125.

23) M. Wilford, T. Coghlin & J. D. Kimball, op.cit., p.445.

24) [1963] 2 Lloyd's Rep. 381.

인정할 수 없다”고 판시하였다.

4. 이행불능에 의한 용선계약의 종료

(1) 전쟁과 이행불능

전쟁해제조항이 용선계약에 없다고 하더라도 용선계약을 그대로 이행하는 것이 공평하다고 할 수 없는 경우에 이행불능이라는 특별한 이론에서 용선계약이 종료되는 일이 있다. 그런데 전쟁이 시작된 경우 이행불능의 법리에 의해 용선계약이 소멸되는지는 문제이다.²⁵⁾

전쟁의 선언자체만으로는 이행불능의 사유로서 충분하지 않다는 것이 판례의 견해이다. *Chrysalis*호 사건²⁶⁾에서는 전쟁으로 인해 선박이 수로에 봉쇄된 사례로써 전쟁이 불특정기간 계속될 것이라는 전망이 확정적으로 된 시점에서 이행불능이 성립한다고 판시하였다.

그러면 어떤 경우에 전쟁을 기인으로 한 이행불능이 성립하는지의 여부이다. 이 점에 대해 영국 법원은 용선계약의 경우 운송계약의 목적이 불이행되었는지의 여부”를 상황에 따라 판단하고 있다.

이행불능의 성립을 주장하는 당사자의 행위에 의해 사태가 발생한 경우 그 당사자는 이행불능의 성립을 주장할 수 없다. 예컨대 용선자가 전쟁의 사태를 예견하면서도 억지로 선박을 전쟁지역에 배선한 경우 전쟁에 의해 선박이 억류되었다고 하더라도 용선자는 이행불능을 주장할 수 없다. 용선자의 주의부족이 원인으로 사태가 발생했는데도 불구하고 용선자가 그 사태를 이용하여 용선계약을 소멸시킨다는 것은 불공평하기 때문이다.

용선계약에 전쟁지역으로의 배선에 관한 전쟁약관이 있다고 하더라도 그것만으로는 이행불능의 성립을 배제하는 원인이 되지 않는다. 전쟁약관에 명확하게 이행불능을 방해한다는 것이 명확하게 언급되어 있는 경우를 제외하고는 이행불능의 성립은 전쟁약관에 의해 방해받지 않는다. *Pacific Phosphate Co., Ltd. v. Empire Transport Co. Ltd.* 사건²⁷⁾의 용선계약에서

25) D. R. Thomas, *Legal Issues relating to Time Charterparties*, Informa, 2008, pp.209-213.

26) *Vinaba Shipping Co. Ltd. v. Finelvet A.G. (The Chrysalis)* [1983] 1 Lloyd's Rep. 503.

는 전쟁이 발생할 경우 용선계약이 연기된다는 조항이 있었는데도 불구하고 전쟁에 의한 용선계약의 이행불능이 인정되었다.

또한 *Kodros Shipping Corp. v. Empresa Cubana de Fletes* 사건²⁸⁾에서는 본선인 Evia (No.2)호는 Baltime 서식 하에서 용선기간을 18개월간, 다만 2개월의 신축은 용선자의 임의로 하여 용선되었다. 용선자가 권리를 행사한 결과 1981년 5월 20일에 용선을 종료하게 되었다. 본선은 적하인 시멘트를 양륙하기 위해 1980년 7월 1일 Shatt-al-Arab강의 바스라에 도착하였다. 8월 20일에 잔교에 접안하여 9월 22일에 양륙을 완료하였지만, 이란-이라크전쟁이 발생했기 때문에 바스라에서 출항할 수 없었다. 10월 1일 약 반수(半數)의 승무원이 본국으로 송환되고 10월 4일과 5일에는 이라크로부터 공격이 있었다. 12월 20일 항해일지에는 이들 2국간의 적대행위는 언제 종료될지 아무도 예상할 수 없다고 기재되어 있었다.

이에 지방법원은 바스라항을 지정할 때에는 안전하다고 전망되었다. 그런데 비안전상태는 본선이 도착한 후 발생되어 그것은 예기되지 않은 이례적인 사태였기 때문에 용선자에게 안전항의 지정의무에 대한 위반은 없다”고 판결하였다. 또한 항소심은 심판인(umpire)의 결정을 지지하고 용선계약은 10월 4일에 이행불능이 되었다”고 판결하였다. 대법원도 이것을 지지하였다.

(2) 기타 사항에 의한 용선계약의 종료

① 단지 보험료나 벙커유의 가격이 인상된 것만으로는 이행불능의 원인으로 불충분하며, 또한 당사자의 한편이 경제적으로 예상하지 못한 부담을 했다는 것만으로도 이행불능은 성립되지 않는다. 당사자에게 계약을 그대로 유지시키는 것이 현저하게 부당하다고 할 수 있는 사정이 인정된 경우에만 이행불능이 성립된다.

② 이행불능으로 인정되는 사태가 발생한 후에 용선자가 용선료를 계속 지급한 경우에 용선자는 이행불능을 주장할 권리를 포기한 것이 되지 않는다.

③ 이행불능으로 용선계약이 소멸하면 당사자는 그 이후의 계약상의 의무로부터 해제된다. 다만 안에 설명한 1943년 수정법(이행불능법)에서 이 점에

27) (1920) 36 T.L.R. 750.

28) *The Evia (No.2)* [1982] 1 Lloyd's Rep. 334, [1982] 2 Lloyd's Rep. 307.

대한 수정이 이루어져 법원이 공평하다고 생각하는 경우에 경제적인 수정명령을 할 수 있게 되었다.²⁹⁾ 예컨대 용선자가 몇 개월의 용선료를 선급한 경우에는 그에게 용선료의 반환이 인정된다는 것이다.³⁰⁾

5. 당사자가 고려 또는 규정한 사태

계약체결 당시 당사자가 특정한 사태를 고려 또는 예기했다고 하더라도 이행불능의 원칙은 적용된다. 그러나 당사자가 그 취지를 제시하는 조항을 작성하여 그 문구가 현실로 발생한 사태를 포함하도록 표현되어 있는 경우에 이행불능의 원칙은 그 적용에서 제외된다.³¹⁾

(1) 당사자가 고려한 사태

Eugenia호 사건³²⁾에서는 당사자가 어떤 특정한 사태에 대비하는 규정의 작성을 검토하였다. 하지만 합의는 할 수 없었지만 이런 사태가 발생한 경우에 변호사의 해결에 위임한다'는 것으로 결정되었다. 이 사태(수에즈운하의 봉쇄)는 현실로 발생하였다.

(2) 당사자가 규정한 사태

어느 사태에 대해 용선계약 중에 명문규정이 있어 그 사태가 발생한 경우에 문제가 되는 것은 그 규정이 완전한 것인지의 여부이다. 또한 이행의 지연과 중단을 이유로 하는 이행불능이 주장된 경우 용선계약조항의 문맥에 비추어 새로운 사태가 발생한 때에 이것에 충분히 대응가능하다고 해석할 수 있을지의 여부를 검토할 필요가 있다. *Fibrosa Spolka Akcyjna v. Fairbairn Lawson Combe Barbour* 사건³³⁾에서 법원은 당사자의 태만이 아

29) E. McKendrick, *Force Majeure and Frustration of Contract*, Lloyd's of London Press Ltd., 1991, pp.51-71.

30) S. C. Boyd, A. S. Burrows & F. Foxton, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 1996, pp.24-26.

31) M. Wilford, T. Coghlin & J. D. Kimball, *op.cit.*, p.447.

32) [1963] 2 Lloyd's Rep. 381.

33) [1943] A.C. 32.

나라 후발사태로 인해 이행이 무기한 불가능하게 되면 구속되어야 할 의무는 소멸되며 가령 당사자가 한정된 기간에 대해 중단의 경우에 대한 규정을 두고 있더라도 계약은 이행불능이 된다”는 것이다.

6. 과실의 효과

(1) 의도적 행위 또는 선택

용선계약상 이행불능을 초래하는 사태가 어느 당사자의 의도적 행위 또는 선택에 의해 야기된 경우 그 당사자가 자기를 지키기 위해 이행불능의 원칙을 원용하는 것은 허용되지 않는다.

(2) 계약위반

이행불능을 야기한 사정이 어느 당사자의 계약위반에 기인한 경우 그 당사자는 이행불능의 원칙을 원용할 수 없다. 이것은 *Maritime National Fish Ltd. v. Ocean Trawlers Ltd.* 사건³⁴⁾에서의 당연한 귀결이 아니라고 할 수 있다. 이 사건에 있어서 용선자는 계약위반을 하지 않았기 때문이다. 또한 어떤 계약위반일지라도 이 같은 효과를 초래한다는 일반 명제를 직접 제시한 판례는 없다.³⁵⁾ 단순한 과실에 의한 계약위반의 경우에 이행불능을 부정하는 것이 불충분하게 될 가능성이 있다는 한정적인 문구가 추가되어야 한다. 그러나 이 관점에서 의도적 계약위반과 과실에 의한 계약위반을 구별하는 것은 실무상 어려우며 자주 불공정을 야기하게 되어 어떤 계약위반이라

34) [1935] A.C. 524. 이 사건에서 본선인 St. Cuthbert호는 트롤선으로 1928년에 12개월간 용선되어 이후 3개월 전까지 어느 당사자로부터 계약을 종료한다는 취지의 통지가 없는 한, 1년마다 계약이 연장되게 되어 있었다. 본선은 어업을 위해서만 사용할 것이 약정되어 있었다. 1932년에 용선료를 감액하여 계약을 갱신한 것에 합의하였으며 또한 새로운 합의가 이루어질 때 양당사자 모두 면허가 없으면 그 트롤을 금지하는 규칙이 성립한다는 것을 알고 있었다. 본선은 이 같은 트롤에 적합해 있으며 그 용도로만 이용할 수 있었다. 3통의 면허만이 교부되었지만 용선자는 본선을 그 중에 포함시키지 않았다. 이에 법원은 이행불능은 용선자 자신이 초래한(self-induced) 것이며 그는 용선계약상의 책임을 벗어나기 위해 본선에 대한 면허취득을 지정하지 않았던 자기의 선택에 의거할 수 없다”고 판결하였다.

35) M. Wilford, T. Coghlin & J. D. Kimball, *op.cit.*, p.451.

도 충분하다는 제언이 이루어지고 있다.

한편 자신이 초래한(self-induced) 이행불능에 대한 입증책임은 이행불능 원칙의 적용을 부정하는 측에 있다. 따라서 선주가 용선계약의 이행불능에 대해 추정적 증거(prima facie evidence)를 제시하면 그 사태가 선주에 의해 야기되었다는 점에 대한 입증책임은 용선자 측에 있다.³⁶⁾

IV. *Sea Angel*호 사건의 개요와 판례평석

1. 사건의 개요

(1) 사실관계

① *Edwinton Commercial Corporation v. Tsaviris Russ (Worldwide Salvage & Towage) Ltd. (The Sea Angel)* 사건³⁷⁾에서는 2003년 7월 27일 원유 67,537M/T를 적재한 유조선 Tasman Spirit호가 칼라치항 입구에서 좌초하여 선체가 절단되었기 때문에 심각한 해상유탁의 우려가 있었다. 동일 현재 파키스탄은 '1969년 유탁손해의 민사책임에 관한 국제협약(International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damages 1969 : CLC)' 또는 1992년 CLC Protocol에 서명하지 않았기 때문에 엄격책임, 강제책임보험과 책임제한이라는 동 협약의 체제는 이 사건에 적용되지 않게 되었다. 따라서 합의가 없는 한 유탁손해배상청구를 만족시킬 전망은 선박 또는 파키스탄 국내의 재산에 의한 보증밖에 없었다.

② 구조회사□피고(용선자)인 Tsaviris는 LOF(Lloyd's Open Form) 2000 서식(SCOPIC 조항(Special Compensation of Protection and Indemnity Clause)에 편입)³⁸⁾에 의해, Tasman Spirit호의 선주 간에 구조계약을 체결하

36) S. Girvin, *op.cit.*, p.556.

37) [2007] 1 Lloyd's Rep. 335.

38) 당사자가 LOF 서식을 SCOPIC 조항에 편입할지의 여부를 선택하는 것은 자유이다. 그런데 SCOPIC 조항은 1999년 8월에 정식으로 발효되어 당사자가 그것을 선택하면 SCOPIC 2000(현재는 SCOPIC 2005를 사용함)은 LOF 2000의 불가결한 구성부분이

였다. Tsavlis는 LOF상의 의무를 이행하기 위해 Tasman Spirit호를 가법게 할 목적으로 셔틀탱커(shuttle tanker)³⁹⁾인 Sea Angel호(이하 본선'이라 한다)를 포함하여 Endeavour II호를 정기용선하여 적하인 유류를 Endeavour II호에 환적하였다.

③ Tsavlis는 본선과 정기용선계약을 체결하였는데, 용선기간은 20일간이며 용선은 8월 26일에 개시되었다. 용선계약은 Shelltime 4 서식의 조건에 기초하고 있으며 관련 조항은 제4조⁴⁰⁾와 제7조⁴¹⁾이다.

④ 9월 6일 정기용선계약 하에서 5일 이내의 반선통지를 하였다. 9월 9일

된다. SCOPIC 조항의 원리는 1989년 국제해난구조협약 제14조와는 전혀 다르다(J. Reeder, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2003, para.8-199). 이 조항 하에서의 공정한 요율이 1989년 협약 제13조 보다 낮게 되는 경우에 한해 구조자에 의해 구조가 이행되는 경우에만 그 조항은 그에게 보수를 보장한다는 것이다. 구조자는 환경손해의 위협이 존재한다는 것을 입증할 필요는 없다(임동철, 「1989년 해난구조협약상의 특별보상에 관한 영국판례의 고찰,」 「한국해법학회지」, 제21권 제1호, 한국해법학회, 1999, pp.61-63). 그러나 일단 SCOPIC 조항이 발동되어 그러한 위협이 존재할 경우 1989년 협약 제14조보다 오히려 SCOPIC 조항이 준거된다. 따라서 SCOPIC 조항은 하나의 안전망의 형태를 지니고 있다. 구조자가 SCOPIC 조항을 과오로 발동시킨 경우에 동 협약 제13조의 구조재정은 SCOPIC 조항의 보수를 초과한다는 의미에서 동 협약 제13조의 구조재정은 양자 사이의 차액 중에서 25% 까지 할인된다. SCOPIC 조항의 보상에 대한 지급책임은 위의 보상에 대한 보장규정의 책임과 마찬가지로 선주에게 부과된다. 따라서 실제로 P&I Club의 역할은 중요하며 유탁과 제3자 클레임의 회피로부터 혜택을 향유하는 자는 P&I Club이라는 사실을 반영한 것이다(서동희, 「LOF 2000의 도입의 배경 및 주요 조항에 대한 검토,」 「한국해법학회지」, 제29권 제1호, 한국해법학회, 2007, p.8, p.16, pp.27-28).

- 39) 드릴쉽(drill ship)이 시추 작업을 마치면 그 다음은 부유식 원유생산저장 및 하역설비(floating production storage & offloading : FPSO)의 몫이다. FPSO의 한 척이면 원유를 뽑아내고 정제해서 저장, 운송에 이르기까지 모든 작업이 가능하다. 그야말로 다목적 고부가가치 선박인 것이다. 한편 셔틀탱커(shuttle tanker)는 FPSO에서 뽑아 올린 원유를 해상에서 직접 받아 해상과 육지를 오고가는 원유운반선을 말한다.
- 40) 제4조(기간 및 취항구역). 용선자는 본선을 항상 부양하여 안전하게 정박할 수 있는 안전한 장소 간 및 안전한 장소(이 표현이 이 계약에서 사용되는 경우에는 항만, 선석, 부두, 독(dock), 묘박지, 해저유관(海底油管), 타선 또는 부선의 현측 및 해상의 지정지를 포함한 기타의 지정지를 포함한다)에서만 사용하도록 상당한 주의를 해야 한다. 제14조 또는 이 계약의 다른 조항의 기술에도 불구하고 용선자는 자기가 본선을 지시하는 어떤 장소의 안전성도 보증하지 않으며 위의 상당한 주의를 하지 않은 것에 의해 발생한 멸실 또는 손해를 제외하고는 그것에 대해 어떤 책임도 지지 않는다.
- 41) 제7조(용선자부담비용). 용선자는 모든 연료(선내용 연료는 제외한다), 예선 및 도선사를 수배하여 그 비용을 지급하는 것으로 하고 또한 대리점 비용, 항비, 수수료, 화물의 선적 및 양륙비용, 운하통항료 및 제6조에 의해 선주가 지급할 제비용 이외의 모든 비용을 지급해야 한다...

본선은 Endeavour II 호로부터 유류의 양륙을 완료하였다. 동일 Tsavlis는 본선이 카라치를 출항했다고 추정하여 Fujairah에서 선주인 Edwinton Commercial Corporation에게 3일 이내의 반선통지를 하였다.

⑤ 카라치항만당국(Karachi Port Trust : KPT)은 본선의 출항허가서취득에 불가결한 NDC(No Demand Certificate)의 발급을 거부하였다.⁴²⁾

⑥ 대리점은 항만요금이 14,459달러인 견적서를 Tsavlis에 송부하고 처음으로 대리점은 NDC를 신청하였다. 카라치항만당국은 대리점에 Tasman Spirit호에 대한 요금의 명세를 송부하고 대리점에 대해 약 1,100만달러를 LPD 계좌에 예탁하도록 요구하였다. 대리점 MMM은 Tsavlis에게 “지금까지 항만료 계정에 속하는 192,459달러에 상당하는 모든 송금액을 송금했으며, 또한 9월 19일에 165,000달러를 송금하였다. 이들과 기타 관련비용의 합계인 353,751.80달러는 LPD 계좌에 입금을 완료하고, 또한 650,000,000루피(Rupees(Rs))(1,100만달러)가 지급될 것인지가 보증되지 않는 한 상황은 변함이 없다” 라는 연락을 하였다.

⑦ Tsavlis는 재판절차에 따르지 않고 정치적□거래적인 해결을 시도하려고 하였다. 9월 30일 대리점, 해난구조책임자, 피구조선의 사고대리인, P&I Club이 회합을 가졌다. 카라치항만당국의 청구서를 검토한 결과 Tsavlis에게 할당된 금액은 482,977.04달러보다 많지 않다는 것에 합의하였다.

⑧ 본선의 정발해제신청이 법원에 제출되었지만 카라치항만당국이 변론에 참가하지 않았기 때문에 11월 11일까지 연기되었다. 11월 11일에 그 문제가 법원에 제출되었지만 카라치항만당국 대표자의 선동으로 그 문제는 11월 19일까지 연기되었으며, 또한 그 후 그 문제는 12월 3일까지 연기되었다. 카라

42) 파키스탄의 법과 관행에 관한 전문가이며 Tsavlis의 카라치총대리점(MM Marine Service Ltd.)의 전무이사인 Admiral Khalid의 확실한 증거로부터 알 수 있는 카라치항 출항의 표준절차는, ① 카라치항은 카라치항만당국의 관리 하에 있다. ② 카라치항에 입항하는 모든 선박은 대리점이 있어야 하며 공표된 요금표에 따라 이용료를 지급할 의무를 진다. ③ 공인대리점은 LDP(Let Pass Deposit) 계좌를 운용해야 한다. LDP 계좌는 대리점에 의해 개설되며 카라치항만당국만이 인출할 수 있는 일방적인 계좌이다. ④ 카라치항만당국은 선박의 출항 전에 이용료의 견적액을 표시한 청구서를 발행한다. 대리점은 NDC의 발행을 요청하기 전에 이 금액을 예탁해야 한다. NDC는 견적액을 충당할 수 있는 금액이 LPD에 있는 경우에 한해 발행된다. ⑤ 최종의 출항허가서는 NDC를 포함한 몇 가지 서류를 세관에 제시한 후 취득된다. ⑥ 카라치항만당국에서 NDC를 취득할 수 없는 선박은 세관으로부터 최종의 출항허가를 취득할 수 없게 되어 결국에는 합법적으로 억류되게 된다는 것이다.

치항만당국은 공소를 요청하여 선박의 징발해제명령을 정지시켰지만 12월 7일의 공소기간 내에 공소하지 않았기 때문에 12월 16일 명령의 정지는 해제되었다.

⑨ 본선은 12월 26일까지 카라치를 출항할 수 없게 되어 결국 반선은 2004년 1월 1일에 이루어지게 되었다.

(2) 당사자의 청구내용

선주는 Tsavliris가 용선료를 지급하지 않은 9월 18일부터 2004년 1월 1일까지의 용선료인 1,373,320달러를 청구하였다. 한편 Tsavliris는 9월 19일부터 10월 13일까지 동안에 이 계약은 이행불능이 되었으며, 이행불능이 된 이유로는 정당하게 지급되어야 할 모든 금액이 지급되었는데도 불구하고 카라치항만당국이 NDC의 발행에 불법적으로 거절을 했기 때문이라고 주장하였다.

(3) 당사자의 주장내용

1) 용선자의 주장

카라치항만당국은 제3자, 즉 조난선과 그 P&I Club에 대한 유탁손해배상의무의 담보를 위해 본선을 억류하였다. 이 억류는 카라치항만당국과 P&I Club간에 협정이 이루어지기까지 계속되었다. 9월 18일부터 10월 13일까지 합리적인 상인으로서 행동하는 당사자라면 20일간의 용선계약에 비추어 지연기간이 과도하다는 것을 예측했을 것이다. 이 견해는 20일간의 용선에 대해 약 120일에 이르고 있다는 것에 의해 확인되고 있다. 이 같은 억류의 위험은 용선계약의 범위 내에 없는 것이다. 이 위험은 Tsavliris가 인수한 것도 아니며 또한 당사자에 의해 합리적으로 예측된 것도 아니었다. 즉 유탁손해에 대한 제3자의 지급을 보증하기 위해 항만당국에 의해 본선이 억류될 위험을 합리적으로 예측할 수 있는 것은 아니었다.

2) 선주의 주장

이 사건에서 이행불능이 되는 일은 전혀 발생하지 않고 있다. 지연은 해상모험의 통상의 사고이다. 구조자의 선박과 속구의 억류는 구조자가 소유하고 있거나 용선하고 있는지를 불문하고 구조작업의 당연한 위험이므로 이 사건

에서 발생한 것은 이례적인 것이 아니다. 가령 지연이 이행불능으로 된다면 용선계약의 여러 규정⁴³⁾에 의해 이 같은 지연은 Tsavlis가 부담해야 하거나 그 자신이 초래한 것이다. 결국 Tsavlis는 본선의 징발해제를 위해 파키스탄 법원의 절차를 적시에 개시하지 않았다.

(4) 판결내용

입증책임이 있는 용선자는 어느 시기에든 이행불능이 된 사태가 있었다는 것을 증명하지 못하고 있다. 용선자가 부담하는 의무에 이행불능을 확립할 수 있는 정도의 근본적인 변화는 없었다. 즉 카라치항만당국에 의한 본선의 억류는 용선자가 예상한 것보다 상당히 무거운 부담이 되는 용선계약을 초래한 것은 인정한다. 그러나 이것은 이행불능을 증명하기에는 불충분하다.

10월 13일부터 18일의 기간보다 이전에 예상되는 지연에 기초한 이행불능이 현실적으로 있었다고는 인정되지 않는다. 그때까지 예상된 지연기간은 아무리 보아도 추측의 범위 내에 있었다. 10월 13일부터 18일 현재 잔존용선기간과 비교하여 예상되는 지연기간의 정도가 용선계약의 이행불능을 의미하

43) 여러 규정이란 다음과 같은 규정을 말한다.

Redelivery : Dropping off last pilot Fujairah Roads after release by charterers or their authorized Period/Trading Limits: Up to 20..days in charterer's option...for transshipment(s) of up to full cargo of crude oil tanker "Tasman Spirit" presently lying aground Keamari channel near Karachi, Pakistan for delivery/discharge to one safe berth(s) always afloat Pakistan/Arab Gulf range in charterer's option or mutually agreed safe port(s) or place(s). Transfers within OIMF guidelines.

Charterers to arrange, provide and pay for permits as required by the Pakistan or any other authorities in order that the "SEA ANGEL" can perform under this charter.

Any taxes and/or dues on hire and/or cargo and/or vessel to be for charterers' account and to be settled directly by them.

Contract : Terms "Shelltime 4" time charter party, suitably amended to include the following additional clauses :

it is agreed and understood that any responsibility, costs and any expenses which may arise following the removal of the crude oil cargo from the crude oil tanker "TASMAN SPIRIT" will be for account of "TASMAN SPIRIT's"/charterer's interests. It is further agreed and understood that owners of crude oil tanker "TASMAN SPIRIT"/charterers will provide directly to third parties guarantees in relation to any potential cargo claim keeping free from any liabilities the M/T "SEA ANGEL", her master and owners except as a result of willful neglect on behalf of owners, master or crew."

는 것에 대해 현실적인 논의가 진행되어야 했다는 것은 인정한다.

특히 예측되는 지연의 범위에 관해 남겨진 의문은 10월 13일부터 18일 현재 본선을 징발해제시키기 위해 법원의 도움을 요구하는 시도가 이루어지지 않았다는 것이다. 특히 구조의 정황에 있어서 지연에 관한 고찰과 상업적 해결에 필요하다고 생각되는 시간에 대해 용선자의 추측에 의해 표명된 시간의 척도를 고려하더라도 용선자는 파키스탄 법원으로부터 효과적이며 시의 적절한 구제책을 기대할 수 없었다고 주장하는 기초를 이루는 전제를 증명하지 못하고 있다.

이러한 종류의 구조작업에 있어서 구조자는 당연히 용선한 선박의 부당한 역류의 위험에 대해 커버를 했던 편이 더욱더 만족할 수 있는 것이라고 생각된다. 이 같은 위험은 구조료에 포함시킬 수 있는 것이므로 1989년 국제해난구조협약 제13조44)의 구조재정(award) 또는 앞에 설명한 SCOPIC 조항에 의해 처리될 수 있다. 항상 계약상의 특정한 규정 자체는 중요한 것이지만 이들은 용선한 선박의 소유자만이 부담해야 할 것은 아니다.

이에 용선자는 항소법원에 상소하였지만 제1심이 지지되어 상소는 기각되었다.⁴⁵⁾

44) 제13조(보수에 관한 기준) 제1항. 보수는 다음에 열거하는 순서에 관계없이 고려하여 구조작업을 장려하는 목적을 가지고 결정한다. (a) 선박 및 기타 재산의 가액, (b) 환경 손해를 방지하거나 경감하기 위한 구조자의 기능 및 노력, (c) 구조자에 의해 달성된 성공의 정도, (d) 위험의 성질 및 정도, (e) 선박, 기타의 재산 및 인명을 구조하기 위한 구조자의 기능 및 노력, (f) 구조자가 소요한 시간, 출비 및 손해, (g) 구조자 및 그 구조설비가 범한 책임부담 및 기타 위험, (h) 작업의 신속성, (i) 구조작업에 제공되는 선박 또는 기타의 구조설비에 대한 이용가능성 및 효용, (j) 구조자의 구조설비에 대한 준비태세, 유효성 및 그 가치. 제2항. 제1항에 기초하여 결정한 구조재정은 선박 및 기타 재산의 이해관계인 모두에 의해 각각의 피구조가액에 대한 비율로 지급하는 것으로 한다. 계약국은 국내법에서 보수의 지급을 이러한 이해관계인의 한 사람이 행해야 할 것을, 그 자가 다른 이해관계인의 각자의 부담액에 대해 상환청구할 권리가 있다는 것을 조건으로 하는 규정을 정할 수 있다. 제13조상의 방어의 권리를 방해하는 것은 아니다. 제3항. 이것에 추가하여 지급해야 할 이자 및 회수가 가능한 소송비용을 제외하고는 선박 및 기타 재산의 피구조가액을 초과하여서는 안된다. 제13조의 상세한 내용에 대해서는, 임동철, 해상법□국제운송법, 효성출판사, 1999, pp.563-567 참조.

45) [2006] EWHC 1713 (Comm.).

2. 사건의 판례평석

(1) 계약내용과 관련된 사항

1) *Super Servant Two*호 사건⁴⁶⁾

자주식(self-propelled) 바지선인 *Super Servant Two*호의 선주는 일본에서 로테르담으로 해양굴착장치를 운송할 것을 약정하였다. 계약에 따라 본선 또는 자매선인 *Super Servant One*호 가운데 어느 쪽인가를 사용할 것이 인정되었다. 선주는 전자를 사용할 예정이었는데 예비항해를 개시하기 전에 다른 의장(rig)을 운송하게 되어 결국 본선은 침몰하여 전손이 되었다. 본선의 자매선은 2주일 후 다른 항해를 하게 되었기 때문에 선주는 본선의 멸실에 의해 계약이 이행불능되었다고 주장하였다. 이에 따라, ① 본선의 멸실이 선주의 과실없이 발생한 경우, ② 선주의 과실에 의해 발생한 경우에 대해 법원의 판단이 요구되었다.

이에 법원은 “본선의 멸실에 대해 선주의 과실 유무를 불문하고 계약은 이행불능이 되지 않는다. 이 사건 계약은 2척의 바지선 가운데 어느 쪽인가에 의해 운송이 이루어지는 것이 규정되어 있었기 때문에 한편의 바지선의 멸실은 계약의 이행을 근본적으로 상이한 것으로는 하지 않으며 계약을 자동적으로 종료시키지 않는다. 계약의 이행을 방해한 것은 *Super Servant Two*호의 멸실이 아니라 *Super Servant One*호를 사용하지 않은 선주자신의 결정에 있다”고 판결하였다.

2) 평석

이행불능의 법리는 절대적인 약속을 문자대로 이행할 것을 요구하는 보통법의 엄격함을 경감하기 위해 발전한 것이다. 이 법리의 목적은 중요한 상황의 변화 후 계약문구에 따라 계약의 이행을 강요한 결과 발생했다고 생각되는 불공정을 회피하기 위한 임기응변의 조치로써 정의의 요구를 실행하는 것이다.

이행불능의 효과는 계약을 소멸시켜 당사자를 그 이후의 계약책임으로부터

46) *Lauritzen (J.) A/S v. Wijsmuller B.V. (The Super Servant Two)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 1.

터 해제하는 것이므로 이 법리는 가볍게 적용되어서는 안되며 또한 좁은 범위 내에서 적용□확장되어서도 안된다.⁴⁷⁾ 이행불능은 계약을 즉시 자동적으로 종료시킨다.

이행불능이 되는 사태일지라도 당사자 자신이 초래한 때는 그 당사자는 이행불능을 주장할 수 없다. 앞에서 설명한 *Super Servant Two*호 사건에 있어서 Bingham 판사가 설명한 바와 같이 이행불능의 요소는 이행불능을 원용하는 당사자의 행위 또는 선택에 의지해야 할 것이 아니라는 것이다. 이행불능이 되는 사태는 외부의 사태에서 보아 상황의 이례적인 변화이어야 한다.⁴⁸⁾ 즉 이행불능이 되는 사태는 그것을 주장하는 측의 부주의 또는 과실 없이 발생해야 한다.

한편 *Sea Angel*호 사건에 있어서 본선이 카라치를 출항할 수 없게 된 이유는 카라치항만당국이 출항허가서취득에 불가결한 NDC의 발급을 거부하였기 때문이다. NDC는 카라치항만당국에 지급해야 할 모든 비용이 지급된 경우에만 발행되게 되어 있었다. 즉 카라치항만당국은 유탁손해와 관련된 모든 비용이 지급될 때까지 NDC를 발급할 것을 거부한 것이다.

예기하지 않은 상황의 변화에 따라 계약의 이행이 무거운 부담으로 되었다는 사실만으로는 이행불능을 발생시키지 않는다. 여기서 필요한 것은 계약의 성질이 근본적으로 변화하게 될 정도로 상황이 변화하는 것이다. 변화된 상황 하에서 계약에 의한 약속을 문자대로 이행할 것을 강요한다면 그것은 본래 부담하고 있던 의무를 근본적으로 변경하는 것을 의미한다.

계약은 조항에 따라 이행되는 것을 기본으로 하며 그렇게 기대하여 체결되는 것이지만, 기대한 대로 실현되지 않는 것이 계약의 이행불능이 된다는 것은 아니다. 따라서 당사자가 의도한 것보다도 계약을 중요시하게 되는 예기하지 않는 사실의 변화가 있었다고 하더라도 계약의 이행불능을 발생시키는 것은 아니다. 대조적으로 상황의 변화에 따라 계약에 의해 인수한 의무와 근본적으로 상이한 사정이 어느 당사자에게 불이행이 없는데도 그 의무를 이행할 수 없게 된 것이 법에 의해 인정될 때는 항상 이행불능이 발생한다.

47) A. W. B. Simpson, "Innovation in Nineteenth Century Contract Law," 91 *L.Q.R.*, 1975, p.270 ; C. M. Schmitthoff, "Hardship and Intervener Clauses," *J.B.L.*, 1980, p.82.

48) E. McKendrick, *op.cit.*, pp.31-32.

Sea Angel호의 억류는 용선자에 있어 더욱더 무거운 부담이 된 것은 틀림 없다. 용선료의 지급의무는 예정보다도 상당히 길게 계속되었다. 그러나 앞에 설명한 바와 같이 이것에 의해 용선계약이 이행불능되었다고 결론을 내리기에는 부족한 점이 있다.

(2) 구조업자의 지연

1) *Bank Line v. Capel (Arthur) & Co.* 사건⁴⁹⁾

1915년 2월 해제일(cancelling date)을 4월 30일, 용선기간을 12개월로 하여 본선인 Quito호에 대해 정기용선계약이 체결되었다. 본선은 4월 30일이 되어도 인도되지 않아 용선자도 계약을 해제하지 않았다. 5월 11일 본선은 영국 정부에 의해 징발되었다. 5월 17일 용선자는 선주에게 3개월이내라면 당초의 용선조건으로 본선을 12개월간 용선하겠다는 취지의 통지를 서면으로 송부하였지만 이 점에 대해서는 합의가 되지 않았다.

5월과 6월에 선주는 본선의 징발해제를 시도하였지만 실패하였다. 8월에 선주는 영국 정부로부터 본선이 징발해제된다면 본선을 매각할 예정이었다. 영국 정부는 선주가 대선을 제공할 것을 조건으로 징발해제를 인정하려고 했는데, 그 후 선주가 대선을 제공하였기 때문에 본선은 9월 2일에 징발해제되어 매각되었다. 용선자는 인도불이행에 의한 손해배상을 청구하였다.

이에 법원은 장기간이라 생각될 수 있는 불확정기간에 의해 발생한 용선 개시일의 연기에 기인한 계약은 이행불능이 된다고 판결하였다. Sumner 판사는 본선의 징발에 의해 용선계약의 동일성이 상실되어 상업상의 관점에서 용선계약이 완전히 별개의 것으로 되었다. 일시적으로 불확정적이며 장기간의 이행이 방해되었다. 계약을 종료시키는 이행불능의 법리가 용선계약의 규정에 의해 배제되는 것인지에 대한 관계조항은 제26조⁵⁰⁾와 제31조⁵¹⁾와 관

49) [1919] 14 Asp. M.L.C. 370.

50) 26. That the steamer shall be delivered under this charter not before the 1st April 1915, and, should the steamer not have been delivered latest on the 30th day of April 1915, charterers to have option of cancelling this charter. That, should it be proved that the steamer through unforeseen circumstances cannot be delivered by the cancelling date, charterers, if required, shall within forty-eight hours after receiving notice thereof declare whether they cancel or will take delivery of the steamer.

런된 것이지만 어느 규정도 징발과 그것에 기초한 억류에 의한 용선계약의 종료로 방해하는 것은 아니다”고 판시하였다.

2) *Anglo-Northern Trading Co. Ltd. v. Emlyn Jones & Williams* 사건⁵²⁾

본선인 Lowdale호는 1915년 10월 2일의 정기용선계약 하에서 10월 28일에 용선을 개시하였다. 그런데 본선은 1916년 7월 26일 해군에 의해 징발되었다. 용선기간은 동년 11월 19일에 만료되었지만 이미 징발상태에 있었다. 용선자는 징발에 의해 모험의 목적이 이행불능되었기 때문에 징발된 날에 용선계약이 종료되었다고 주장하여 7월 26일 이후부터의 용선료를 지급하지 않았다. 용선계약에는 군주의 억지(restraint of princes)를 포함한 면책조항이 있었지만 그것에 의한 불가동 시간에 대해 용선료의 지급을 중지한다는 취지의 규정은 없었다. 중재인은 용선자의 주장을 인정하지 않았다. 해군이 지급할 용선료인 1,529실링은 이 계약상의 용선료인 3,631실링보다도 적었다. 해군은 징발기간을 제시하지 않았다. 이에 법원은 징발은 정부에 의한 구속이며 징발에 의해 선주, 용선자 모두의 지배를 벗어난 날부터 용선자는 어떤 목적을 위해서도 본선을 사용할 수 없었다. 용선자는 징발된 날부터 용선료의 지급의무를 면한다”고 판결하였다.

3) 평석

분명하게 지연은 계약의 이행불능을 초래할 수 있지만 구체적인 사안에 있어서 결정하는 것이 간단하지 아닐 수도 있다. 흔히 정도의 문제가 될 것이다. *Sea Angel*호 사건에 있어서는 지연의 문제를 고려하는데 있어서 다음의 점에 유의해야 할 것이다.

첫째, 문제의 지연이 당사자가 인수한 상업상의 위험의 범위 내에 있다면 이행불능은 있을 수 없다.

둘째, 앞에서 설명한 *Bank Line* 사건에서 Sumner 판사가 설명한 바와 같

51) 31. Charterers to have option of cancelling this charter-party should steamer be commandeered by Government during this charter.

52) [1918] 14 Asp. M.L.C. 18.

이 징발에 의한 지연은 해상보험의 하나의 현상이다. 상당히 장기간이며 완전히 불확정한 지연은 해상보험의 사건이므로 결빙 또는 조류의 간만에 의해 발생하는 지연과 같이 분명히 당사자의 기대 범위 내에 있기 때문에 명시 규정 자체가 중요하게 된다. 이 같은 지연은 선박과 관련된 경비와 일반경비가 계속 소요되므로 보험의 상업적 목적에 중대한 영향을 미친다. 그럼에도 불구하고 이것은 이행불능이 되지 않았다.

셋째, 앞에서 설명한 *Anglo-Northern* 사건에서 Bailhache 판사는 주로 고려해야 할 것은 잔존용선기간에 비교해 선박을 사용할 수 없다고 예상되는 전(全)기간의 길이라고 설명하였다.

넷째, 당사자가 지연의 원인과 가능성에 대해 알게 되어 무엇을 해야 할지를 결정해야 한다면 이 문제는 재판의 단계에서 당사자에 의해 검토되어야 할 것이다. 권리는 불안정한 상태로 그 이후의 사건에 대한 가능성에 좌우되어서는 안된다. 사후에 발생할 것이 합리적으로 예측되었다면 어떤 전망이 실제로 있었는지를 제시하는데 도움이 될 수도 있다.

위에서 설명한 것처럼 어떠한 해상보험과 마찬가지로 구조작업에 지연을 초래하는 것은 통상의 일이라는 것에는 의문의 여지가 없다. 이 같은 지연은 Sumner 판사가 설명한 바와 같이 상당한 기간, 완전히 불확실한 기간에도 적용된다. 구조작업원은 이 같은 곤란을 해결하는 것에 익숙해 있으며 구조보수는 그들의 기술에 대한 보수 또는 적어도 작업의 비용에 충당할 것이 예정되어 있다.

*Sea Angel*호 사건과 같은 리스크는 SCOPIC 제9조 제(iii)항⁵³⁾에 포함되어 있다. 이 조항은 보수지급의무의 종료에 관한 SCOPIC 조항인데, 즉 도급인은 작업이 이루어지고 있는 해역을 관할하는 정부, 지방자치단체 또는 항만당국(기타 공적기관)에 의해 구속을 받지 않는 경우에만 적용된다고 규정하고 있다. 따라서 제3자는 당사자에게 종료의 권리를 행사하려는 것을 단념하게 할 수 있다. 이 경우에는 작업이 계속되어 SCOPIC 보수가 계속지급된다. 어느 조난선이 환경에 위협을 줄 우려가 있다고 인정되는 경우에 정부가

53) 제9조 제(i)항 및 제(ii)항의 종료에 관한 규정에 있어서 도급인은 작업이 이루어지고 있는 장소를 관할하는 정부, 지방자치단체, 항만당국 기타의 공적단체에 의해 장비의 철수를 방해받지 않은 경우에만 적용된다.

개입하는 것은 극히 보통의 일이다. 정부가 개입하는 목적은 연해의 이해관계자에게 오염에 대해 당연히 이루어져야 할 보증이 이루어 지지 않거나 또는 그것이 이루어지기까지 조난선과 그 승무원, 구조자의 예선, 승무원 및 구조기술자를 구속하기 위한 것에 있다. 그 관계관청은 이 같은 보증이 제공되지 않은 것에 대한 우려를 미연에 방지하는데 필요한 한에 있어서 도급인에게 작업의 계속을 강제할 수 있다.⁵⁴⁾

(3) 잔존용선기간

Sea Angel호는 카라치에서 작업을 완료하고 9월 10일까지 반선행해개시의 준비가 되어 있었다. 용선기간이 단기간이었기 때문에 사실에 의해 확인된 지연은 10월 중순에 당시의 사태에서 예상된 용선기간을 대폭적으로 상회하고 있었다. 그 동안 계속하여 용선계약이 존속했다면 구조작업을 보조하는 목적에서 본선을 이용할 것을 반영하여 비교적 고율의 용선료가 지급되었을 것이다. 앞에서 설명한 *Bank Line* 사건에서 Sumner 판사가 설명하고 있는 바와 같이 이것은 고려되어야 할 주요하며 유일한 측면은 아니지만 중요한 측면이라고 할 수 있다. 징발의 사건에서는 징발기간 중 용선자는 모든 목적을 위하여 해당 선박의 사용을 방해받는다. 여기서는 엄격하게 동일하다고는 할 수 없지만 본선은 용선자의 사용에 위임된 상태이다.

(4) 파키스탄 법원과 관련된 내용

10월 중순에 이 계약이 이행불능 되었다고 할 수 있기 위해서는 파키스탄 법원이 효과적인 구제를 부여하지 않았거나 이외의 지연이 발생한 후가 아니면 효과적인 구제가 부여되지 않는다는 가정을 포함해야 한다. 이 같은 결론은 증거에 의해 증명되지 않고 있다. 분명히 효과적이며 시의적절한 구제가 계획되었다면 용선계약은 이행불능이 되었다고 간주될 수 없었을 것이다.

54) J. Reeder, *op.cit.*, para.8-239.

V. 결 론

선박의 징발이 용선계약을 이행불능하게 할 수 있다는 것은 앞서도 설명한 바와 같다. 전쟁이라든지 본선의 항내로의 억류 또는 매우 장기간의 용선정지 등과 같은 사태도 그러하다. 그 일반적인 원칙은 다음과 같다.

우발사건이 발생하여 그것이 계약불이행의 권리 및 의무의 성질을 계약체결 시에 양당사자가 합리적으로 예측할 수 있었던 것과는 달리 너무나 크게 변화되게 되어 새로운 상황 하에서 당사자에게 계약조항을 문자대로 이행하게 할 책임을 부담시키게 되는 것이 부당한 때에 계약의 이행불능이 발생하게 된다. 이 같은 경우에 법은 양당사자가 그 이후의 계약이행으로부터 해제된다는 것을 선언한 것이다.⁵⁵⁾ 즉 선박이 전손으로 되어 용선계약을 이행하는 것이 불가능하게 되는 사건이 발생한 경우 이행불능의 법리에 의해 용선계약은 소멸하고 선주 및 용선자 모두는 계약상의 의무를 면하게 된다.

계약은 지켜져야 한다는 것이 원칙이지만 이행불능의 법리는 이 같은 대원칙에 대한 중대한 예외이며 한정적으로 인정되어야 할 것이다. 주의해야 할 것은 이행불능의 원인이 용선계약의 한편 당사자의 계약위반에 의해 발생한 경우 계약위반을 한 당사자는 그 이행불능의 주장을 할 수 없다. 예컨대 선박이 용선계약에서 요구되는 감항성을 결여했기 때문에 커다란 해난사고를 초래하여 선박이 장기간 대수리를 해야 하는 경우에 선주는 이행불능에 의한 용선계약의 소멸을 요구할 수 없다. 다만 이 경우 계약위반을 제기하지 않은 용선자는 이행불능에 의한 계약의 소멸을 주장할 수 있다.

반대로 선박의 대수리에 의한 장기 체선의 사례에서 선박의 손상이 용선자가 제공한 병커유의 불량인 경우에 용선자는 이행불능에 의한 용선계약의 소멸을 주장할 수 없다. 또한 이행불능의 원인에 대해 그 원인을 제공한 당사자가 계약상의 면책을 주장할 수 있는 경우에 그 당사자는 이행불능을 주장할 수 있다. 예컨대 선박이 선장의 인위적인 실수에 의해 좌초되어 선박이 침몰되었다고 하자. 이 경우 용선계약에 의한 항해과실면책이 있는 경우 선주는 사고를 초래한 입장이지만 용선계약에 의한 면책조항에 의

55) *National Carriers v. Panalpina* [1981] A.C. 675.

해 계약불이행의 책임은 문제시되지 않게 되어 이행불능을 주장할 수 있게 된다. 또한 계약위반은 없지만 용선계약의 불이행을 초래하는 사태가 한편 당사자의 의도적 행위 또는 선택에 의해 야기된 경우 그 자체가 계약위반이 아닌 경우라도 그 당사자가 자기를 보호하기 위해 이행불능을 주장하는 것은 허용되지 않는다.⁵⁶⁾

한편 *Sea Angel*호 사건에서는 선박의 구조를 위해 20일간 정기용선된 선박이 항만당국의 지시로 3개월간 정박을 부득이 하게 된 점에 대해 정기용선계약상 이행불능이 발생하여 정기용선자는 용선료의 지급의무를 면할 수 있다는 주장이 이루어졌지만 이에 대해 영국 법원은 이행불능의 성립을 부정한 사안이다.

56) 松井孝之, 전계서, p.206.

참 고 문 헌

- 김동훈, 「청기용선계약에 대한 법적 검토」, 「한국해법학회지」, 제24권 제2호, 한국해법학회, 2002.
- 김인현, 「청기용선계약하에서 선장의 항로선정권」, 「해사법연구」, 제13권 제1호, 한국해사법학회, 2002.
- 배병태, 「형미법에 있어서의 용선계약의 이행불능」, 「상법논총, 인산 정희철 선생 정년기념논문집」, 박영사, 1985.
- 서동희, 「LOF 2000의 도입의 배경 및 주요 조항에 대한 검토」, 「한국해법학회지」, 제29권 제1호, 한국해법학회, 2007.
- 양정호□이병문, 「청기용선계약에서 용선정지(off-hire)의 성립요건에 관한 연구」, 「해운물류연구」, 제52호, 한국해운물류학회, 2007.
- 여성구, 「청기용선계약의 최종항해에 대한 사례연구」, 「한국항만경제학회지」, 제21집 제4호, 한국항만경제학회, 2005.
- 염정호, 「비화 500불의 미지급을 근거로 한 선박회수의 유효성」, 「한국해법학회지」, 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006.
- 이승호, 「청기용선 선장의 불법행위에 대한 선주의 책임」, 「한국해법학회지」, 제26권 제1호, 한국해법학회, 2004.
- 이은섭□김선옥, 「청기용선계약 하에서 적하손해에 대한 선박소유자와 정기용선자 간의 책임관계」, 「무역학회지」, 제26권 제4호, 한국무역학회, 2001.
- 이창희, 「청기용선계약에 관한 입법론적 고찰」, 「한국해법학회지」, 제26권 제1호, 한국해법학회, 2004.
- 이춘삼, 「무역계약의 불이행 및 이행불능에 관한 비교법적연구」, 「무역학회지」, 제32권 제2호, 한국무역학회, 2007.
- 임동철, 「해상법□국제운송법」, 효성출판사, 1999.
- " , 「1989년 해난구조협약상의 특별보상에 관한 영국판례의 고찰」, 「한국해법학회지」, 제21권 제1호, 한국해법학회, 1999.
- " , 「청기용선계약에서 선주 및 용선자의 제3자에 대한 책임문제에 관한 약간의 고찰」, 「한국해법학회지」, 제26권 제2호, 한국해법학회,

- 2004.
- 정영석, 용선계약법강의, 해인출판사, 2005.
- 한낙현, 정기용선계약상 감항의무와 항해과실면책에 관련된 판례분석, 「해운물류연구」, 제53호, 한국해운물류학회, 2007.
- ” , 정기용선계약에서 선박회수조항과 반입격해석조항에 관한 연구, 「해운물류연구」, 제56호, 한국해운물류학회, 2008.
- 한낙현□정준식, 정기용선계약에서 반선지연에 의한 선주의 상실수익과 손해배상청구, 「한국항만경제학회지」, 제23집 제3호, 한국항만경제학회, 2007.
- 松井孝之, 設問式 定期傭船契約の解説(改訂版), 成山堂, 2007.
- 日本海技協會編, 傭船契約と海上物品運送契約, 成山堂, 1983.
- Boyd, S. C., Burrows, A. S. & Foxton, F., *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 1996.
- Cooke, J., et al., *Voyage Charterers*, 3rd ed., Informa, 2007.
- Girvin, S., *Carriage of Goods by Sea*, Oxford University Press Ltd., 2007.
- McKendrick, E., *Force Majeure and Frustration of Contract*, Lloyd's of London Press Ltd., 1991.
- Reeder, J., *Brice on Maritime Law of Salvage*, 4th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2003.
- Schmitthoff, C. M., Hardship and Intervener Clauses,” *J.B.L.*, 1980.
- Simpson, A. W. B., Innovation in Nineteenth Century Contract Law,” 91 *L.Q.R.*, 1975.
- Thomas, D. R., *Legal Issues relating to Time Charterparties*, Informa, 2008.
- Treitel, G., *The Law of Contract*, 11th ed., Sweet & Maxwell Ltd., 2003.
- Wilford, M, Coghlin, T. & Kimball, J. D., *Time Charters*, 5th ed., Lloyd's of London Press Ltd., 2003.
- Williams, H., *Chartering Documents*, 3rd ed., Lloyd's of London Press Ltd., 1996.
- Wilson, J. F., *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed., Pearson Education Ltd., 2007.

ABSTRACT

An Analysis of Case on Frustration under Time Charter in the *Sea Angel*

Han, Nak Hyun

A party to the charter will not be able to rely upon the doctrine of frustration if an event which makes further performance impossible has been caused by his breach of the charter. Strictly speaking, this is not a situation of frustration at all but rather a case of discharge of the contract by breach.

In the *Sea Angel* case, the defendant entered into a Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement with owners of the casualty on the LOF 2000 form, incorporating the SCOPIC clause. The time charter was on the terms of the Shelltime 4 form. This case the trial of the action brought by the claimants owners of the vessel *Sea Angel* claiming outstanding hire from the defendant charterers. This Case was issued whether charterparty frustrated by refusal of port authorities to issue "No Demand Certificate" allowing port clearance pending payment of oil spillage clean-up costs.

The court concluded that no attempt had yet been made to invoke the assistance of the Pakistani court to obtain the release of the vessel. There was not so radical or fundamental a change in the obligation assumed by defendant as to establish frustration.

The purpose of this study aims to analyse frustration and time charter in the *Sea Angel* case.

Key Words : frustration, the <i>Sea Angel</i> case, LOF 2000, SCOPIC Clause, Shelltime 4 form, time charter
--