

정기용선에 있어서 용선료 연체의 효과 - 영국 판례를 중심으로 -

이 창 재*

-
- I. 서 언
 - II. 영국 판례의 최근 동향
 - III. 관련 연구
 - IV. 결 어
-

주제어 : 용선계약, 계약조건, 무명조항, 이행거절, 본질적 위반, 위약벌

I. 서 언

법률행위의 당사자가 의사표시를 하면서 그 효력의 발생, 소멸을 장래의 불확실한 사실에 의존하게 하는 것을 조건(condition)이라고 한다.¹⁾ 우리 법에 따르면 정지조건이 있는 법률행위는 조건이 성취된 때로부터 그 효력이 생기게 되고, 해제조건이 있는 법률행위는 조건이 성취된 때로부터 그 효력을 잃게 된다.²⁾ 이와 유사하게 영미법상 선행조건(condition precedent)은 조건의 성취로 기존에 확정되지 않았던 의무를 새롭게 발생시키는 것으로, 후행조건(condition subsequent)은 조건의 성

* 조선대학교 무역학과 조교수, E-Mail : cjaelaw@daum.net

1) 김주수·김상용, 민법총칙, 삼영사, 2011, p. 463.

2) 민법 제147조 제1항 내지 제2항.

취에 따라 기존의 의무를 면제시키거나 변경시키는 것으로 이해된다. 이 밖에도 조건의 종류는 다양한데,³⁾ 조건이 성취되면 당사자들이 미리 계약상 합의된 바에 따라 그 의도한 바가 실현된다는 점은 대체적으로 동일하다.

일반적으로 정기용선계약에서 용선자에 의한 용선료지급의 연체라는 사실이 발생하면 선주는 궁극적으로 선박을 회수하거나 계약상 손해배상을 청구할 권리를 가진다. 정지조건 혹은 선행조건의 관점에서 보면 용선료 연체라는 조건의 성취로 선주의 선박회수권과 손해배상청구권이 발생하는 것이고, 해제조건 혹은 후행조건의 시각으로 보면 당사자들 간의 용선계약이 그 효력을 상실하거나 계약상 선박을 계약의 목적에 따라 제공할 선주의 의무가 면제되는 결과로 해석될 수 있다.

정기용선계약에서 용선자가 용선료를 연체하는 것에 대해 영국의 법원은 이를 계약조건(condition) 위반으로 보는 견해와 단순한 무명조항(innominate term) 위반으로 보는 견해가 존재한다. 후자의 경우에는 용선료 연체라는 행위가 계약의 본질적 위반이나 사전적 이행거절에 해당하는 것으로 판단되는 때에 한하여 그 효과적 측면에서 조건위반과 동일하게 취급된다.

본고는 이와 같은 정기용선계약에서 용선료 연체에 관한 효과를 해석하는 영국 법원의 상반된 시각을 연구할 목적으로 기술되었다. 이를 위해 최근에 도출된 2건의 영국 판례를 분석하고 그 의미를 고찰해 보았다. 본고의 연구방법으로는 판례분석 및 관련 주제에 관한 이론연구가 중심이 된 문헌연구 방법을 채택하였다.

본 주제에 관한 선행연구로, 권창영⁴⁾은 용선료채권의 성립과 소멸에 관한 준거법이라는 주제로 연구를 하였는데 이는 용선료채권에 관한 국제사법적 논점을 주로 다루고 있다. 김원명⁵⁾은 용선료 체불과 선주의 선박회수에 관한 판례를 연구한 바 있으나 본고는 그 연장선에서 최신판례를 중점적으로 고찰하였다는 점에서 나름의 의의가 있다. 엄정호⁶⁾는 용선계약 위반에 따른 효과로써 계약해제에 관한 전반적인 내용을 연구한 반면 본고는 용선료 연체라는 한정된 범위에서 계약해제를 살펴보았다는 점에서 의의를 찾을 수 있다. 또한 한낙현은 정기용선계약상 이행불능을 연구한데⁷⁾ 이어, 정기용선계약에서 선박회수조항의 해석에 관한 이른바 반엄

3) 예컨대, 조건이 현 상태의 변경을 내용으로 하는 적극조건과 불변경을 내용으로 하는 소극 조건, 조건의 성부가 당사자의 일방적 의사에 의존하는 수의조건과 그렇지 않은 비수의조건, 실질적으로 조건으로서의 효력이 인정되지 못하는 가장조건 등이 있다(김주수·김상용, 앞의 책, p. 467).

4) 권창영, “용선료채권의 성립·소멸에 관한 준거법 - 대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다119443 판결.”, 해양한국, 2016.4.

5) 김원명, “해사판례 : 용선료 체불과 본선철수”, 한국해사문제연구소, 해양한국, 1977.

6) 엄정호, “영국법상 용선계약의 해제약관에 관한 연구”, 한국해법학회지 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010.

격해석조항을 연구한⁸⁾ 바 있는데 이는 선박회수를 중점적으로 다루고 있는 점에서 선박회수 이외에 일실이익에 관한 손해배상을 중점적으로 살펴본 본고와 차이를 보인다. 마지막으로 전해동⁹⁾은 영국법상 용선계약위반에 따른 여러 가지 구제방법을 살펴보면서 본고에서 살펴본 Astra사건도 고찰하였는데, 본고는 추가적으로 그와 대칭되는 Spar Shipping 사건을 최신판례로 추가하였다는 점에서 의의를 찾을 수 있을 것이다.

세계 해상무역운송에서 여전히 중심축을 형성하고 있는 영국¹⁰⁾이라는 국가의 해상운송규범에 관한 해석이라는 측면에서 본고에서 다루는 2건의 사례는 우리나라 해상무역운송 산업에도 직접적인 영향을 줄 수 있다고 생각된다. 아무쪼록 본 연구가 현재 대내외적으로 어려움을 겪고 있는 우리나라 해운기업들이 용선계약상 선주와 용선자로서 권리와 의무를 제대로 파악하는데 미력하나마 도움이 될 수 있기를 기대해 본다.

II. 영국 판례의 최근 동향

1. The Astra¹¹⁾ 판결

1) 사실관계¹²⁾

사안의 용선자(항소인)는 선박소유자(피항소인)와 선박 Astra호에 대한 5년간의 정기용선계약을 2008년 10월 6일 체결하였다. NYPE(1946)¹³⁾이 기본계약 내용으로

-
- 7) 한낙현, “정기용선계약상 이행불능에 관한 Sea Angel호 사건의 판례 분석”, 무역상무연구 제 39권, 한국무역상무학회, 2008.
 - 8) 한낙현, “정기용선계약에서 선박회수조항과 반입격해석조항에 관한 연구”, 해운물류연구 제 56호, 한국해운물류학회, 2008.
 - 9) 전해동, “영국법상 용선계약위반에 따른 구제방법”, 해사법연구 제26권 3호, 한국해사법학회, 2014.
 - 10) 특히 해상보험 분야에서 우리나라 선박회사들은 보험계약을 체결할 때 영국법을 준거법으로 하여 약정하는 경우가 다수 존재한다(김인현, 해사법연구III, 법문사, 2016, p. 185).
 - 11) Kuwait Rocks Co v AMN Bulkcarriers Inc (The “Astra”) English Commercial Court: [2013] EWHC 865 (Comm): 18 April 2013, Case No: 2012 FOLIO 640. THE HIGH COURT OF JUSTICE QUEEN’S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (Date: 18/04/2013). 이하에서는 간략히 “The Astra”로 지칭하기로 함.
 - 12) 본 사실관계는 판결문에 나타난 사실관계를 필자가 관련된 쟁점을 중심으로 요약한 것이다.
 - 13) 용선계약에서 사용되는 표준계약서식으로서 New York Produce Exchange에서 1913년 처음

차용된 본 건 계약에 따르면 용선료는 하루당 미화 28,600불이었으며, 용선자는 30일치의 용선료를 매월 초에 선급하도록 되어 있었다. 그런데 당시 리먼 브라더스 사건¹⁴⁾의 영향으로 해운 물동량이 감소하자 용선자는 선박소유자에게 해당 용선료가 시장가에 비해 지나치게 고액이므로 용선료를 감액해 줄 것을 지속적으로 요구하였다. 급기야 고액의 용선료 부담으로 회사가 파산될 위기에 처해 있음을 주장한 용선자의 요구에 따라 선박소유자는 2009년 7월 7일 용선자와 첫번째 부속계약서(addendum No.1)를 작성하게 된다. 이 부속계약서에 따르면 용선료는 2009년 7월 7일 부터 2010년 7월 7일까지 한시적으로 하루당 미화 21,500불로 인하하고, 향후 용선자의 귀책사유로 인해 용선계약이 실효되는 경우 용선자는 선박소유자에 대해 남은 용선기간 동안의 일실이익으로서 Astra호의 용선에 관한 시장가격과 당초 계약금액인 하루당 미화 28,600불 간의 차액을 지불하기로 하였다. 2010년 3월 용선자는 같은 해 7월 이후에도 부속계약서에 명시된 금액으로 용선료를 할인해 줄 것으로 요청하였지만 선주는 이를 거부하였다. 2010년 7월이 되자 용선자는 또 다시 용선료의 인하를 요구하면서 일체의 용선료 지급을 거부하였다.

선주의 용선료 지급요구에 대해 2010년 8월 3일 용선자는 연체기간 중 일부인 7월 3일부터 7월 16일 사이의 용선료 미화 568,788.55불을 지급하면서 이는 어디까지나 용선계약관계를 유지하기 위한 호의(goodwill)의 표시임을 명시하였다. 이에 대해 선주는 나머지 연체 용선료 미화 858,000불의 지급을 청구하였으나 용선자는 이에 응하지 아니하였고, 결국 선주는 해당 선박을 회수하고 계약해지를 통보하였다. 2010년 9월 3일 선주는 해당 선박에 대해 새로운 제3자와 정기용선계약을 체결하였는데 이때 용선료는 하루당 미화 17,500불 이었다.

2) 당사자의 주장

선주는 용선계약에 따라 선박을 회수한 2010년 8월 4일부터 당초 용선계약의 종료일인 2013년 11월 9일까지의 일실이익(loss of bargain)에 따른 손해로 미화 13,109,977불의 지급을 청구하였다. 이러한 선주의 손해배상청구는 용선자의 용선료 부지급(不支給)이 계약의 본질적 위반이라 할 수 있으므로 이는 조건(condition)

표준 정기용선계약서를 발행한 이후 몇 번의 개정을 거쳐 현재는 1946년 개정서식도 많이 이용되고 있다(박용섭, “뉴욕프로듀스 정기용선계약서(1993)의 중요 개정에 관하여”, 해사법연구 제7권 1호, 한국해사법학회, 1995, p. 7).

14) 리먼 브라더스(Lehman Brothers)는 2007년 불거진 미국 부동산가격 하락에 따른 서브프라임 모기지 부실사태로 2008년 9월 파산신청을 한 미국 4위 규모의 은행으로서, 이 은행의 파산은 미국발 글로벌 금융위기를 초래하게 되었다. 출처: [네이버 지식백과] 리먼 브라더스 [Lehman Brothers] (한경 경제용어사전, 한국경제신문/한경닷컴).

위반일 뿐만 아니라, 용선계약상 본질적 계약위반(repudiatory breach)에 해당한다는 주장에 바탕을 둔 것이었다. 이러한 선주의 주장은 당시 해운경기 침체로 단순히 선박을 회수하여 다른 용선자와 용선계약을 체결하는 것만으로는 선주의 손해가 충분히 치유될 수 없다는 점에 기인한 것이었다.

이에 대해 용선자는 사안의 용선료 부지급은 계약상 조건위반에 해당하지 않으므로 선주의 손해배상 청구는 선박을 회수한 시점까지 미지급된 용선료로 그 범위가 제한되어야 한다고 주장하였다. 또한 용선자는 부속계약서상 ‘용선자의 의무불이행을 원인으로 용선계약이 실효되는 경우’에 선주가 자신의 일실회익을 청구할 수 있도록 규정한 내용은 위약벌(penalty)에 해당하므로 그러한 합의는 무효라고 주장하였다.

3) 중재판정의 결과

사안의 중재판정부의 판정내용은 다음과 같다.

첫째, 영국법에 따르면 용선계약상 용선료를 지급하지 않은 행위는 계약 조건(condition)의 위반으로 해석되지 않는 것이 일반적이다.

둘째, 용선자의 의무불이행을 원인으로 용선계약이 실효되는 경우 선주가 자신의 일실회익의 배상을 용선자에게 청구할 수 있도록 규정한 부속계약서의 내용은 위약벌에 해당하지 않으므로 유효하다.

셋째, 2009년 6월에서 2010년 7월 사이에 있었던 용선료의 지급연체는, 당시 침체된 해운경기과 함께 그 연체기간이 수일에 불과한 점을 고려하면 선주가 주장하는 바와 같이 계약의 이행거절(renunciation)에 해당하지 않는다. 물론 그러한 용선자의 용선료 연체가 선주에게 불안감(unease)을 주었을 수는 있지만 그것이 상업적으로 중요한 의미를 가지는 것이라고 볼 수는 없다.

넷째, 2010년 7월부터 8월초까지 있었던 사실관계를 살펴볼 때 용선자의 용선료 연체는 단순한 지급연체라기 보다는 용선계약을 유지할 의지가 없었던 것으로 해석될 수 있다. 따라서 이러한 용선료 지급연체가 의무이행 거절에 따른 본질적 계약위반(repudiatory or renunciatory breach)에 해당한다는 선주의 주장은 타당하고, 용선자는 미화 12,492,966불을 선주에게 배상할 책임이 있다.

4) 법원의 판단¹⁵⁾

영국 중재법¹⁶⁾ 제69조에 따라 위 중재판정에 대해 용선자는 법원에 항소를 하였고, 이에 대해 법원은 다음과 같이 판결하였다.

첫째, 중재판정부가 용선료 연체를 본질적인(substantially) 계약위반에 해당하는지 여부에 대하여 판단하지 않았거나, 혹은 이를 의무이행 거절에 따른 계약위반으로 판단한 것이 부당하다는 용선자 측의 주장은 이유 없다.

둘째, 사안에서와 같은 해운경기 침체기에 용선자가 용선료 지급을 지체함으로써 계약이 실효되었고 그 결과 선주는 당초 용선계약 보다 저렴한 용선료로 새로운 용선계약을 체결하여야 하는 상황에 대비하여 손해배상액을 예정한 것은 위약벌(penalty)에 해당하지 아니하는 손해배상액 예정의 합의로서 유효하다.

셋째, (a) 사안의 계약서에 따르면 정해진 시점에 용선료가 지급되지 않으면 선주가 선박을 회수할 수 있도록 한 점, (b) 일반적인 상업거래 계약서에서 시간이 언급된 경우 정시성은 계약의 본질적인 요소라고 볼 수 있는 점, (c) 계약의 내용에서 정해진 시점에 용선료가 지급되지 않은 경우 일정한 유예기간(grace period)을 두고 있었던 점, 그리고 용선료 지급의 정시성이 강조되었던 점 등을 고려할 때 용선료 지급의 연체는 계약 조건의 위반에 해당한다. 따라서 선주는 계약조건을 위반하여 계약실효의 원인을 제공한 용선자에 대해 일실이익의 배상을 주장할 수 있다.

2. Spar Shipping¹⁷⁾ 판결

1) 사실관계¹⁸⁾

원고(Spar)는 본 사안에 등장하는 3척의 선박 SPAR DRACO, SPAR CAPELLA, SPAR VEGA의 선주로서 2010년 3월 5일 용선자 Grand China Shipping(“GCS”)과 정기 용선계약을 체결하였다. 각각의 용선계약에 대해 원고는 용선자 GCS의 모회사 Grand China Logistics(GCL)와 용선계약상 용선료 지급에 관한 담보계약을 2010년 3월 25일 체결하였다. NYPE(1993)이 사용된 본 건 용선계약에 따르면 SPAR

15) 본고에서 기술하는 법원의 판단 내용은 사안을 담당한 Flaux판사의 판결문([2013] EWHC 865 (Comm)) 원문의 내용을 저자가 요약 및 정리한 것임을 밝혀둔다.

16) The Arbitration Act 1996.

17) Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding (Group) Co., Ltd English High Court: Queen’s Bench Division Commercial Court: [2015] EWHC 718 (Comm): Popplewell J.: 18 March 2015, Case No. 2013 Folio 1084, THE HIGH COURT OF JUSTICE QUEEN’S BENCH DIVISION COMMERCIAL COURT (Date: 18/03/2015). 이하에서는 간략히 “Spar Shipping”으로 지칭하기로 함.

18) 본 사실관계는 판결문에 나타난 사실관계를 필자가 관련된 쟁점을 중심으로 요약한 것이다.

DRACO호는 최저 35개월에서 최고 37개월 간 정기용선 되면서 용선료는 하루당 미화 16,500불로 한 달에 두 번씩(semi monthly) 선급하기로 하였고 2010년 5월 31일 인도되었다. SPAR CAPELLA호와 SPAR VEGA호는 최저 59개월에서 최고 62개월간 정기용선 되면서 용선료는 하루당 미화 16,750불로 역시 한 달에 두 번씩 선급하기로 하였고 2011년 1월 6일과 12일에 각각 인도되었다.

2011년 4월부터 GCS는 위 선박의 용선료 지급을 지체하게 되었고, 원고는 용선자가 지급받게 될 운송료에 대해 선박우선특권(maritime lien)을 행사함으로써 미지급된 용선료의 일부변제에 충당하기도 하였다. 하지만 여전히 미납된 용선료의 액수가 상당하였고, 2011년 9월 16일 원고는 GCL에 대해 담보채무 이행을 청구하였다. 용선료 지급이나 담보채무 이행에 관한 진전이 보이지 않자 원고는 2011년 9월 말 상기 세 척의 선박을 회수하기에 이르렀고, 미납된 용선료의 지급과 계약기간 종료까지의 일실이익(loss of bargain)의 지급을 구하기 위한 중재절차를 진행하게 되었다. 하지만 용선자 GCS는 중재절차 진행 중에 법인청산절차에 착수하게 되었고, 이에 따라 중재는 더 이상 진행될 수 없게 되었다.

위와 같은 사정에 따라 원고는 용선자의 보증인인 모회사 GCL에 대해 자신의 미납용선료 및 일실이익의 지급을 구하는 소송을 제기하기에 이르렀다.

2) 당사자의 주장

원고는 정기용선계약에서 용선료의 지급은 ‘조건’에 해당한다고 주장하면서, 만약 그렇지 않더라도 용선료지급의 연체는 그 자체만으로도 더 이상 계약을 지속시킬 수 없는 의무이행 거절에 따른 계약위반에 해당한다고 주장하였다. 이에 대해 피고 GCL은 용선료지급은 일반적인 ‘조건’이 아니라 조건과 보증의 중간개념인 무명조항(innominate term)에 해당할 뿐이고, 선주가 선박을 회수한 것은 단순히 계약상 합의된 선택권(contractual option)을 행사한 것일 뿐 용선료 미지급이 본질적인 계약위반에 해당하는 것은 아니기 때문에, 원고의 청구범위는 선박 반환 전까지 미지급된 용선료에 관해서만 인정되는 것으로 제한되어야 하고 미경과 용선기간에 따른 일실이익의 지급을 청구하는 것은 부당하다고 원고의 주장을 반박하였다.¹⁹⁾

19) 사안에서 피고 GCL은 그 밖에도 (a) 보증계약 성립에 있어서 하자를 이유로 자신이 정당한 보증인으로서의 지위에 있지 않은 점, (b) 손해배상금 산정에 있어서 오류가 있는 점, (c) 원고가 조정비용에 대한 지급청구를 조정절차의 대상자가 아닌 피고에 대해 청구하는 것은 부당한 점 등에 대해서도 이의를 제기하였다. 하지만 이러한 쟁점은 본 논문에서 다루는 주제와 거리가 있다고 판단되어 본고에서 논의는 유보하기로 한다.

3) 법원의 판단²⁰⁾

본 사안에 관한 법원의 판단은 다음과 같다.

첫째, 과거 영국법원의 선례를 살펴볼 때 정기용선계약에서 용선료의 지급을 조건(condition)으로 보는 견해와 그렇지 않은 견해가 모두 존재하는 것이 사실이다. 하지만 사안의 계약내용에서 명시적으로 용선료 지급이 조건이라거나 용선료의 지급에 있어서 정시성이 필수적인 요소라는 점에 대한 언급이 없는 한, 이를 계약의 조건으로 해석하는 것은 타당하지 아니하다. 일반적으로 보통법(Common Law)상 용선료 미지급에 대해 선주가 선박회수권을 당연히 가지는 것은 아니므로, 선주의 선박회수권 행사는 계약상 명시적인 합의에 따른 결과로 볼 수 있다. 따라서 선박회수권이 행사되었다는 사실로부터 용선료 미지급이 계약의 조건이라고 판단하는 것은 부당하다.

둘째, 일반적인 상업계약에서 대금지급의 시기는 명시적인 합의조항이 있는 경우를 제외하고서 조건으로 해석되지 않는다. 본 사안의 용선계약에서는 용선료 지연지급이 조건 위반이라는 점에 관한 명시적인 합의조항은 존재하지 아니한다.

셋째, 계약위반(breach of the term)에 해당하는 의무불이행은 그 정도에 따라 계약위반이 당사자에게 미치는 영향에 차이가 있다. 장기간의 정기용선계약에서 몇 분 정도 지연되었을 뿐인 용선료 지연지급은 당사자들 사이에 큰 문제가 되지 않을 수 있다. 따라서 용선료의 지급에 있어서 정시성이 모든 경우에 있어서 중요한 의미를 가진다고 볼 수는 없는 것이다. 이점에서 용선료 지급의 정시성은 조건이 아니라 조건과 보증의 중간개념인 무명조항(innominate term)이라고 할 것이다.

넷째, 이처럼 용선료 지연지급에서의 경미한 위반(trivial breach)에 대해서까지 모두 의무 불이행으로 간주하여 의무이행 거절에 따른 본질적 계약위반(repudiatory or renunciatory breach)에 해당하는 경우와 동일한 효과를 부여한다면 이는 정의의 관념에 부합하지 않는다.

다섯째, 상업적 확실성(commercial certainty)의 측면에서 용선료를 경미한 수준으로 다소 늦게 지급한 경우에 대해서도 선박회수라는 강력한 수단을 선주가 사용하는 것은 양자 간에 균형을 상실한 조치라고 할 것이다. 비록 용선료 지급의 지연이라는 사실만 존재하면 그 정도가 경미한 경우라도 선주의 선박회수권을 인정하는 것이 선주가 시장에서 선박을 채용선택에 따라 부담하게 되는 불측의 손해를 담보하는 측면이 있다고 하더라도, 그러한 정도의 불확실성은 상거래에서 빈번하게 발생하는 것이고 용선계약에서 선주를 다른 상거래 당사자와 달리 두텁게 보호하여

20) 본고에서 기술하는 법원의 판단 부분은 사안을 담당한 Popplewell 판사의 판결문([2015] EWHC 718 (Comm))을 기초로 저자가 그 내용을 요약 및 정리한 것임을 밝혀둔다.

야 할 필요성은 특별히 인정되지 않는다. 이점에서 용선료 지급의 정시성은 조건이 될 수 없다.

한편, GCS의 용선료 지연지급에 관하여 법원은 지연지급이라는 사실 그 자체가 곧바로 본질적인 계약위반(repudiation)을 구성하지는 않지만, 주어진 사실관계를 고려했을 때 그러한 행위는 합리적인 제3자의 시각에서 장래 의무이행에 관한 불확실성이 높다고 할 수 있으므로 이는 이행거절(renunciation)에 해당한다고 판단하였다. 이점에서 법원은 일실이익에 따른 손해배상청구권은 인정되어야 한다는 원고의 주장을 받아들인 것이다.

III. 관련 연구

1. 대상 판결 간의 주요 쟁점

위에서 살펴본 두 건의 대상판결은 공통적으로 정기용선계약에서 발생한 용선료 지급연체의 효과에 대해 다루고 있다.

두 사건에서 공통적으로 선주는 용선자의 용선료 지급연체는 정기용선계약상 조건조항(condition)의 위반에 해당하므로 계약에서 합의된 바와 같이 계약해제권의 행사수단으로 선박을 회수할 수 있고 잔여기간 동안의 일실이익의 손해배상도 청구할 수 있다고 주장하였다. 특히 일실이익에 관한 손해는 용선자가 용선료를 지급하지 않은 것에 따른 자연스러운 결과라고 주장하였던 것이다.

이에 반해 용선자는 계약상 용선료 지급연체의 효과를 규정한 조항은 계약조건이 아닌 조건(condition)과 보증(warranty)의 중간개념인 이른바 무명조항(innominate term)에 해당한다고 주장하였다.²¹⁾ 또한 자신의 용선료 지급연체는 계약의 본질적 위반에 해당하지 않고, 선주의 선박회수권 행사는 계약상 권리(contractual right)의 행사일 뿐이므로 선박회수 이후의 일실이익에 관한 손해는 용선료 지연지급의 결과이기 보다는 선주의 선박회수권 행사의 결과이므로 선박회수 시점까지의 체납 용선료의 지급과 달리 일실이익에 관해 자신이 손해배상을 부담하는 것은 타당하

21) 선행연구 중에서는 condition을 근본조건으로, warranty를 담보조건으로, innominate term을 중간조건으로 번역하는 경우도 있다(전해동, “영국법상 용선계약위반에 따른 구제방법”, 해사법연구 제26권 3호, 한국해사법학회, 2014, pp. 217~218 ; 오학균·김진권·류동근·김명재, 용선론, 두남, 2013, pp. 43~44).

지 않다고 주장하였다. 나아가 용선료 지급의 연체에 대해 선박회수 이후 시점에 발생할 수 있는 일실이익을 용선자가 선주에게 배상하기로 하는 합의는 형평성을 잃은 위약벌(penalty)에 해당하므로 무효라고 주장하였다.

위와 같은 선주와 용선자 양측의 주장내용의 타당성을 알아보기 위해 아래에서는 다음 사항에 관하여 논의하기로 한다.

첫째, 정기용선 계약에서 용선료 지급의 정시성이 가지는 의미를 고찰하기 위해 용선계약이 일반적인 거래계약 특히, 물품매매계약과 어떠한 차이점을 보이는지에 관하여 살펴보기로 한다.

둘째, 영미 계약법상 조건과 그에 유사한 개념에 관하여 이론적인 고찰을 한 후 사안에서 쟁점이 된 용선료 지급연체가 계약조건의 위반에 해당하는지 여부를 살펴보기로 한다.

셋째, 용선계약상 용선료 지급연체라는 사실이 발생하였을 때 선주가 선박을 회수할 수 있고, 그에 따른 일실이익의 배상을 청구할 수 있도록 합의한 계약조항이 정의의 관점에서 당사자들 간의 형평성을 훼손하는 위약벌에 해당하는지 여부에 대해 살펴보기로 한다.

2. 용선계약상 용선료 지급의 정시성

용선계약에 있어서 선박이용의 대가로 용선료를 지급할 의무는 선주의 선박 제공의무에 대응되는 용선자의 가장 기본적인 의무이다.²²⁾ 일반적인 물품매매거래에서 대금지급이라는 기본적인 의무를 이행하지 아니한 경우는 비엔나협약(CISG)²³⁾ 제25조에 규정된 본질적인 혹은 중대한 계약위반에 해당하고, 상대방은 계약 해제권을 행사할 수 있다.²⁴⁾ 정기용선계약에서도 정기용선자가 대금지급의무를 이행하지 않은 경우는 본질적인 계약위반에 해당하여, 계약상 용선료 지급의무가 정지되거나 지급의무가 면제되는 것과 같은 예외적인 경우를 제외하고서²⁵⁾ 선주는 용선계약을 궁극적으로 해제할 수 있다.

대금지급시기와 관련하여 물품매매거래에서는 계약의 내용, 국제상관습 등에 따라 달리 정해진 바 없으면 물품인도와 대금지급이 동시에 이루어져야 한다.²⁶⁾

22) 염정호, 정기용선계약법, 법문사, 2010, p. 344.

23) 국제물품매매계약에 관한 UN협약(United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Vienna, 11 April 1980).

24) CISG 제49조 및 제64조.

25) 염정호, 앞의 책, p. 344.

하지만 당사자들 사이에 대등한 협상력(bargaining power)이 인정되어 계약자유의 원칙이 중시되는²⁷⁾ 용선계약에서는 선박제공의무와 용선료지급이 반드시 동시 이행관계에 있다고 볼 것은 아니고, 당사자들 사이에 체결된 구체적인 계약내용에 따르게 될 것이다.

본고에서 살펴보는 The Astra사건에서는 NYPE 1946이 사용되었는데 제5조에서 “합의된 용선료는 런던을 지급지로 하여 은행수수료를 공제한 이후(net)의 금액으로 30일 전에 미화로 선지급”하기로 규정하면서, 만약 “용선자가 용선료 지급의 정시성을 훼손하거나 정기지급을 이행하지 않은 경우 선주는 용선계약에 규정된 다른 권리를 침해함이 없이 선박회수권을 행사할 수 있다”고 규정되어 있었다.²⁸⁾

NYPE 1993이 사용된 Spar Shipping 사건에서도 계약조항 제11조에서 “용선료의 지급은 선주 혹은 선주가 지정하는 자에게 15일 전에 미화로 선지급”하도록 되어 있었고, 용선료 미지급에 관한 효과에 대해서는 The Astra사건과 동일한 내용을 규정하고 있었다.²⁹⁾

이처럼 정기용선계약에서 용선료는 선지급(advanced payment)이 일반적인데 이 점에서 다른 일반적인 계약과 달리 용선계약에서의 대금지급이 갖는 특성을 다음과 같이 유추해볼 수 있다.

첫째, 용선계약 특히 일정한 기간 동안 선원이 승무하고 항해장비를 갖춘 선박을 용선자가 항해에 사용하는³⁰⁾ 정기용선계약에서 선주는 승무하는 선원의 급료 등 선박의 운항에 필요한 비용을 지급하여야 하므로 용선료는 그 지급기일을 준수하여 선급될 필요성이 높다.³¹⁾ 즉, 선주는 용선자로부터 징수되는 용선료를 기초로 선원들에게 급료를 지급하거나 선박운항에 필요경비를 조달할 수 있는 것이다.

둘째, 선박금융을 이용하는 대부분의 선주는 은행 등으로부터 자금을 차용할 때 자신의 선박을 담보의 목적물로 제공하는데, 만약 용선료가 제때 지급되지 않게 되면 선주가 대출이자 납입 혹은 대출금의 상환에 어려움을 겪게 된다. 이점에서

26) 이른바 동시이행의 원칙이 적용되는 것이다. 심종석, “CISG하에서 매수인의 물품대금지급 의무에 관한 법적 기준과 판결례에 관한 고찰”, 통상정보연구 15권 3호, 한국통상정보학회, 2013, pp. 210~211.

27) 이러한 점에서 일반적인 해상물품운송계약과 달리 용선계약에서는 해상물품운송법(COGSA)이 당연히 적용되는 것은 아니다. Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, Admiralty and Maritime Law (Beard Books, 2013), at 126.

28) MV ASTRA at 5.

29) Spar Shipping at 20.

30) 김인현, 앞의 책, p. 84.

31) Tankexpress A/S v. Compagnie Financiere Belge des Petroles S.A. (The Petrofina)[1949] A.C. 76, 81, 89-90, 91, 93, 94, 97, 99-100, 102, 105.

지급기일을 준수한 용선료의 선지급은 선주의 재정적 지위를 안정적으로 유지할 수 있는 수단이 된다.³²⁾

셋째, 일반적으로 빈번하게 이루어지는 채용선계약에서 원용선자는 채용선자(sub charterer)에 대해 임차선주(disponent owner)의 지위를 가지게 되는데, 이때 원용선계약(head charter party)의 선주에게 용선료를 지급할 의무를 부담하는 임차선주인 용선자는 채용선자가 계약에서 합의된 바와 같이 용선료를 제때에 선지급하는지 여부에 따라 자신의 용선료 지급의무이행에 영향을 받게 된다.

위와 같은 이유로 정기용선계약에서 용선료의 지급이 지체되면 즉시 선주에게 영향을 주게 된다는 점에서, 정기용선계약은 새로운 비용의 투입이 거의 없는 단순한 토지임대 계약과는 본질적인 차이가 있는 것이다. 이런 점에서 정기용선계약에서 용선료 지급의 정시성은 가능한 준수되어야 하는 중요한 의미를 가진다. 그러나 이처럼 선주에게 즉각적인 영향을 미치는 용선료 지급의 정시성이 지켜지지 않았다고 해서 그 효과적인 측면만 중시하여 이를 곧 계약상 조건(condition)의 위반이라고 결론짓는 것은 다소 성급한 측면이 있다. 이에 대해서는 아래 항에서 자세히 살펴보기로 한다.

3. 영미법상 계약의 조건(condition)

1) 미국 계약법상 조건

미국 계약법상 조건은 장래 발생여부가 불확실한 사건(event)이라고 정의된다.³³⁾ 당사자들은 계약상 합의된 작위나 부작위의 존부를 장래 불확실한 사실의 발생여부³⁴⁾ 즉, 조건의 성취여부에 따르게 할 수 있는데, 계약에서 당사자들이 합의한 사실이 발생하면 당사자의 작위나 부작위 의무가 구체화되는 것이다.³⁵⁾ 후술하는 약속조건(promissory condition)과 구별하기 위해 여기에서의 조건을 순수조건(pure condition)이라고 지칭하기도 한다.

조건과 구별되는 개념으로 약속(promise, covenant)이 있다. 약속은 장래 시점에 어떠한 특정행위를 하거나 하지 않기로 당사자들이 계약에서 동의한 것을 가리킨다.³⁶⁾ 당사자들이 약속을 서로 주고받는 것은 어쩌면 계약내용의 전부라고 볼 수

32) Spar Shipping at 135.

33) "A condition is an event that is not certain to occur." Brian A. Blum, Contracts 5th Edition, p.548.

34) 경우에 따라 과거에 이미 발생하였지만 당사자들이 알지 못하는 사실을 조건의 내용으로 합의하는 것도 가능하다. Blum, supra., p. 548.

35) Blum, supra., p. 548.

도 있다. 계약에서 합의된 약속을 위반한 경우에 위반에 대한 책임이 있는 당사자는 상대방에 대해 계약위반에 따른 손해배상책임을 부담하게 된다.³⁷⁾ 반면 조건의 성취 혹은 불성취는 당사자의 의무를 구체적으로 발생시키거나 그 의무를 제한 혹은 소멸시키는 기능을 하고,³⁸⁾ 당사자를 계약상 의무로부터 면제시키므로 계약상 손해배상을 청구할 수 있는 근거조차 사라져 버리게 된다.

한편, 위와 같은 조건과 약속의 요소를 모두 가지고 있는 약속조건(*promissory condition*)도 존재한다. 이는 조건에서 규정한 사실의 발생으로 이행의무가 구체화 되는데 그치지 않고 그러한 의무를 반드시 이행하기로 하는 약속이 당사자들 사이에 존재하였던 것을 말한다.³⁹⁾ 계약에서 합의된 내용이 순수한 조건인지, 순수한 약속인지 아니면 약속조건인지 여부는 일차적으로는 계약서에 사용된 용어를 기준으로 판단되어야 하겠지만, 그 계약내용이 명확하지 않다면 합리적인 범위에서 계약 당사자의 의도를 추정하여 해석될 수 밖에 없을 것이다.⁴⁰⁾

순수조건과 약속조건은 그 효과에서 큰 차이를 보인다. 전술한 바와 같이 계약 조항이 순수 조건일 경우에 그 조건이 확정되면 채권자는 조건에 연동된 이행의무를 채무자에게 더 이상 요구할 수 없게 된다. 이처럼 순수조건은 계약상 의무를 생성하거나 면제하는 효과로 연결된다. 반면, 약속조건이 확정되었을 경우에 해당 조건에 연동된 이행의무를 부담하는 자는 자신의 의무이행을 중지하는 동시에 계약상 약속위반에 따른 손해배상을 청구할 수 있다.⁴¹⁾ 요컨대 계약에서 예정한 어떠한 사실이 발생된 경우 그로부터 당사자들이 의무이행 면제를 합의하였다면 그것은 순수조건으로 해석된다. 또한 계약에서 예정한 어떠한 사실의 발생이 당사자 중 일방의 귀책사유로 인한 것이고, 유책 당사자가 그에 따른 손해배상책임을 부담하게 된다면 이는 약속조건으로 해석된다.⁴²⁾

결론적으로 조건의 성취여부에 관하여 당사자들의 노력이나 책임이 개입될 여지가 없어서 불확실성이 크다면 이는 순수조건이 될 것이고, 당사자들의 노력 여하에 따라 조건성취가 좌우될 수 있다면 이는 약속조건이 될 것이다.

미국 계약법의 이론에 따르면 사안에서 용선료의 지연지급은 용선자의 노력 여하에 따라 발생여부가 결정되는 것이므로 순수조건이라기 보다 약속조건이라고

36) *Id.*

37) 서철원, 미국 비즈니스 법, 법원사, 2000, p. 58.

38) 명순구, 미국계약법입문, 법문사, 2008, p. 130.

39) Blum, *supra.* p. 558.

40) *Id.*

41) Blum, *supra.* p. 559.

42) *Id.* at 560.

볼 수 있다. 따라서 미국 계약법상 선주는 계약위반에 따른 효과로서 선박회수는 물론이고 합리적인 범위 내에서 계약불이행에 따른 손해배상청구권도 행사할 수 있는 것이다.

2) 영국 계약법상 조건

영국 보통법(Common Law)상 계약 당사자가 상대방에 대해 계약의 해제 혹은 해지를⁴³⁾ 주장할 수 있는 경우로는 조건(condition), 보증(warranty)⁴⁴⁾, 그리고 무명조항(innominate term)의 위반을 들 수 있다.

조건(condition)은 계약에서 합의된 사항을 일방 당사자가 위반하였을 때 그 결과 상대방이 계약에서 얻으려고 하였던 모든 이익이 박탈되는 정도에 이른 경우를 말한다.⁴⁵⁾ 조건의 위반에 대해 귀책이 없는 당사자(무책당사자, innocent party)는 조건을 위반한 상대방(유책당사자, defaulting party)에 대해 계약상 합의된 권리(예컨대 계약해제권)를 행사할 수 있고 손해배상도 청구할 수 있다.

보증(warranty)은 당사자들에 의해 계약에서 언급된 일정한 사실상태가 그대로 지속되는 상황을 지칭한다. 또한 계약상 합의사항을 일방 당사자가 위반하더라도 그것이 상대방 당사자의 계약상 이익을 완전히 박탈하지는 않는 정도로, 그에 대해 무책당사자가 계약해제를 주장할 수 있다는 명시적인 합의가 없었던 경우가 보증이다.⁴⁶⁾ 보증위반이 발생했을 때 무책당사자는 유책당사자에 대해 손해배상만을 청구할 수 있을 뿐이다.

조건과 보증의 중간개념(intermediate term)이 바로 무명조항(innominate term)이다. 무명조항을 위반한 경우에는 그러한 위반의 정도에 따라 효과가 달라진다. 즉, 무명조항 위반에 대해 무책당사자는 계약상 합의된 권리를 행사할 수 있음은 조건 위반과 동일하지만, 손해배상을 청구하기 위해서는 별도로 유책당사자의 계약위반이 자신이 기대한 계약체결상의 이익을 완전히 박탈하는 정도의 본질적인 위반(repudiatory breach)⁴⁷⁾에 해당하는 경우에 한하여 조건위반과 마찬가지로 유책당사

43) 주지하는 바와 같이, 민법상 계약당사자의 일방적인 의사표시에 의하여 유효하게 성립된 계약의 효력을 소급적으로 소멸시켜 계약이 처음부터 없었던 것과 같은 법률효과를 발생시키는 것이 계약의 해제이다. 이는 계약의 효력을 소급하여 소멸시키는 점에서 장래에 대하여 소멸시키는 해지(解止)와 구별된다(김재형, “계약의 해제와 손해배상의 범위”, 민법론 II, 박영사, 2004).

44) warranty를 ‘담보’로 번역하는 경우도 있다. 하지만 물적담보에 비해 계약상 당사자 간 약속의 연장선에 있는 것으로 인적담보의 성격이 강한 측면을 고려하면 본고의 warranty는 ‘보증’이라는 용어가 더욱 적절할 것으로 생각된다.

45) Hongkong Fir Shipping v. Kawasaki Kishen Kaisha [1962] 2 QB 26.

46) *Id.*

자에 대해 손해배상을 청구할 수 있는 것이다.⁴⁸⁾

한편, 계약의 당사자 일방이 변제기가 도래하기 전에 장래의 의무를 이행하지 아니하겠다는 의사를 명확히 밝히는⁴⁹⁾ 사전적 이행거절(anticipatory breach,⁵⁰⁾ renunciation)은 장차 도래할 이행기에 자신의 의무를 이행하지 않겠다는 행위자의 의도가 명확히 표현된 것이므로 본질적 계약위반과 동일시 할 수 있다. 특히 현실적인 계약위반으로부터 장래의 추가적인 계약위반이 예상되는 경우에는 사전적 이행거절이 곧 본질적 계약위반으로 연결되는 것이다.⁵¹⁾ 본질적 계약위반이나 사전적 이행거절이 발생한 경우, 계약은 해제되어 당사자들은 더 이상 계약상 이행의무를 부담하지 않는다. 또한 무책당사자는 의무불이행으로 계약해제의 원인을 제공한 상대방 유책당사자에 대해 손해배상을 청구할 수 있다.

결과적으로 계약위반의 내용이 조건으로 판명될 경우에 무책당사자는 본질적 위반에 해당함에 관한 입증의 필요 없이 계약해제권과 손해배상청구권을 곧바로 행사할 수 있는 것이다. 이에 반해 계약위반의 내용이 무명조항에 해당되는 것으로 해석될 경우 무책당사자는 ① 상대방의 위반이 자신의 계약상 이익을 완전히 멸실시키는 본질적인 위반(repudiation)임을 입증하거나, ② 상대방의 위반이 본질적 위반과 동일시되는 사전적 이행거절(renunciation)에 해당함을 입증하여야 비로소 손해배상청구권까지 행사할 수 있는 것이다.⁵²⁾

3) 조건과 무명조항의 구별

문제는 영국 계약법에 따른 조건과 무명조항이 계약에서 명확히 구별되지 않는 경우가 존재한다는 것이다. 계약서에 해당 조항이 조건임을 당사자 간의 합의로 명시해 놓았다면 문제가 없겠지만, 그렇지 않은 경우에는 해당 조항이 조건인지 아니면 무명조항인지 여부가 사후적으로 판단되어야 한다. 이때 다음과 같은 점들이 고려될 수 있다.

47) 일반적으로 'anticipatory breach'는 '이행기 전 위반'으로, 'anticipatory repudiation'은 '이행기 전 이행거절에 의한 위반'으로 번역된다(하강현, “국제물품매매에서 이행기 전 계약위반에 대한 구제권 연구” 무역상무연구 제39권, 한국무역상무학회, 2008 ; 한낙현, “계약의 이행거절에 따른 손해배상에 관한 연구 - White & Carter 사건을 중심으로 - 국제상학 제28권 3호, 한국국제상학회, 2013, p. 74). 하지만 본고에서는 후술하는 renunciation과의 구별을 위해 repudiation을 ‘본질적인 계약위반’으로, renunciation을 ‘이행거절’로 번역하기로 한다.

48) Hong Kong Fir Shipping v Kawasaki Kisen Kaisha [1962] 2 Q.B. 26 at pp. 69-70.

49) 명순구, 앞의 책, 138면.

50) 진술한 바와 같이 renunciation을 이행거절로 번역하기로 하나, 의미상 이를 ‘이행의 포기’로 번역할 수도 있을 것이다.

51) Watson Farley & Williams briefing, *Astra La Vista?*, March 2015.

52) Id.

첫째, 계약상 일방 당사자의 의무이행을 위해 상대방의 의무이행이 선행되어야 하는 경우 그러한 선행의무는 조건으로 해석될 수 있다.⁵³⁾ 예컨대 매도인의 물품 선적의무 이행을 위해 매수인이 선적항을 지정해줄 의무를 먼저 이행해야 한다면, 매수인의 선적항(*loading port*) 지정 의무는 매도인의 선적의무를 위한 선행조건(*condition precedent*)이 되는 것이다.

둘째, 별도의 합의가 있는 경우를 제외하고서 상업적 거래계약에서 지급의 시기(*time of payment*)에 관한 계약조항이 당연히 조건으로 해석되지는 않는다.⁵⁴⁾ 1979년의 영국 물품매매법(*Sale of Goods Act 1979*) 제10조가 제1항에서 ‘계약상 다른 합의가 없는 한 대금지급 시기에 관한 계약규정은 계약의 본질적인 부분을 구성하지 아니한다’고 규정하면서,⁵⁵⁾ 제2항에서 ‘대금지급 이외의 다른 의무이행에서 정시성이 계약의 본질적인 부분인지 여부는 계약 전체를 기준으로 판단되어야 한다’고 규정하고 있기 때문이다.⁵⁶⁾ 예컨대 물품매매계약에서 물품인도에 관한 시기가 합의된 경우 이는 계약의 조건으로 해석될 여지가 높은 반면, 물품대금 지급 시기에 관한 합의조항은 명시적인 규정이 없는 한 당연히 계약조건으로 해석되지 않는다는 것이다.⁵⁷⁾

셋째, 계약상 의무위반에 따른 효과로 계약해제권을 부여하고 있는 것은 그 의무위반을 조건으로 추정할 수 있는 근거가 될 수 있다는 의견이 있다.⁵⁸⁾ 당해 의무위반이라는 사실이 있을 때 상대방에게 계약해제권이라는 강력한 권한을 부여한다는 것은 그 만큼 그 의무위반의 효과가 계약의 본질과 깊은 관련이 있다는 점을 강조한 견해이다. 이러한 시각에 따르면 계약해제권이 발생하는 의무위반에 관한 규정은 그 자체로 계약상 조건조항이라고 한다. 하지만 명시적인 합의가 없는 한, 계약해제권을 행사할 수 있다는 점만으로 해당 조항을 조건으로 해석하는 것은 무

53) *Universal Bulk Carriers Ltd v. Andre et Cie* [2001] 2 Lloyd’s Rep 65.

54) *United Scientific Holdings v Burnley Borough Council* [1978] AC 904 ; *Dalkia Utilities Services Plc v Celltech International Ltd* [2006] 1 Lloyd’s Rep 599 at paragraphs [130]-[131] ; *Chitty on Contracts* at paragraph 12-037 ; *Halsbury’s Laws Vol 22* at paragraph 502.

55) 원문의 내용은 다음과 같다. “Unless a different intention appears from the terms of the contract, stipulations as to time of payment are not of the essence of a contract of sale.”

56) 원문의 내용은 다음과 같다. “Whether any other stipulation as to time is or is not of the essence of the contract depends on the terms of the contract.”

57) 이처럼 대금지급에 대해 계약의 본질적인 내용 즉, 조건으로 해석하지 않는 것은 영국 역사상 형평법원(*Court of Chancery*)의 시각에서 비롯되었다고 한다. 과거 부동산 담보계약에서 담보권 설정자인 채무자의 대금상황이 약정된 기간을 도과하여 이루어졌다는 이유로 담보권을 실행하여 부동산을 돌려주지 않는 담보권자의 횡포를 막기 위해 형평법원이 대금지급 시기는 계약의 본질적 내용을 구성하지 않는다고 판단하였던 것이다(*Seton v. Slade* (1802) 7 Ves. Jun. 265).

58) *The Astra*, paragraph 99.

리가 있어 보인다. 의무위반 그 자체가 조건위반이 되어 상대방의 계약상 본질적인 이익을 박탈하는 정도에 이른다면 굳이 계약해제권을 명시적으로 부여할 필요조차 없다고 볼 수 있기 때문이다. 이러한 점에서 보면 해당 의무위반의 효과로 계약해제권 행사가 가능하도록 한 규정은 단순히 무책당사자로 하여금 계약관계의 종료를 선언할 것인지에 여부에 관한 선택권을 부여하고 있는 정도의 의미라고 보는 것이 타당할 것이다.

4) 사안의 적용

용선료 지급연체가 조건인지 아니면 무명조항인지 여부에 관하여 전통적인 영국의 판례가 통일된 시각을 가지고 있는 것은 아니다.⁵⁹⁾ 예컨대 1973년의 *The Brimnes* 사건⁶⁰⁾에서는 정기용선계약에서 용선료의 연체는 계약조건의 위반이 아니라고 판단한 적이 있는 반면, 2013년의 *The Fortune Plum* 사건⁶¹⁾에서는 몇 달 정도 용선료의 지급을 연체한 것은 용선계약에 본질적인 계약위반에 해당하지 않는다고 판단되었다. 이러한 극명한 시각 차이를 잘 보여주는 사건이 바로 *Astra* 판결과 *Spar Shipping* 판결이라고 할 수 있다.

먼저 *Astra* 사건에서 법원은 용선자의 용선료 연체는 용선계약에서 합의된 시기에 용선료를 지급하기로 한 계약조항을 위반한 것이고, 더욱이 그러한 계약조항은 계약상 조건에 해당하므로 용선자는 선주의 일실이익에 관한 배상책임이 있다고 판단하였다. 용선료 지급의무에 관한 조항을 조건으로 파악하여 선주의 선박회수권은 물론이고, 일실이익에 관한 손해배상청구도 용인하고 있는 것이다. 이러한 시각에 따르면 용선료 지급을 연체하였다는 사실만으로 조건위반이 되어 그러한 연체가 계약의 본질적 위반 혹은 사전적 이행거절에 해당하는지 여부에 관한 판단이 불필요하게 된다.

이에 반해 *Spar Shipping* 사건에서 법원은 용선료 지급연체는 계약조건의 위반이 아니라는 입장을 지지하였다. 즉, 용선료지급의무를 이행하지 아니한 용선자의 행위는 계약조건이 아닌 무명조항을 위반한 것이므로, 그 위반의 효과가 계약의 본질적 위반 혹은 사전적 이행거절에 해당하는 때에 한하여 선주의 선박회수권과 일실이익에 관한 손해배상청구권도 인정될 수 있다는 입장이었다. 법원은 구체적인 사실관계를 분석한 후, 사안에서 용선자의 용선료 지연지급은 계약의 본질적 위반과

59) *Minister of Pensions v Higham* [1948] 2 KB 153, p. 155.

60) *Tenax Steamship Co Ltd v Reinante Transoceanica Navegacion SA (The Brimnes)* [1973] 1 WLR 386.

61) *White Rosebay Shipping SA v. Hong Kong Chain Glory Shipping Limited (Fortune Plum)* [2013] EWHC 1355 (Comm).

동일하게 해석되어야 한다는 취지에서 선박을 이미 회수한 선주의 손해배상청구를 긍정하였던 것이다.

5) 사건

용선료 연체에 관한 효과에 관하여 상반된 입장을 취하고 있는 Astra판결과 Spar Shipping판결은 각각 나름의 의의를 가진다고 할 수 있다.

먼저 Astra 판결은 용선계약에 있어서 법적 안정성과 계약의 명확성을 중시한 것으로 이해된다.⁶²⁾ 용선자의 용선료 지급의무를 계약조건으로 해석하는 경우 법률관계가 간명해지는 장점이 있기 때문이다. 전술한 바와 같이, 정기용선계약에서 용선료의 선급은 다른 거래와 달리 중요한 의미를 가지게 되므로 지급의 정시성은 가능한 반드시 준수되어야 할 계약조항이라 할 수 있다. 이러한 조항을 단순히 조건으로 해석하게 되면 용선료의 연체로 손해를 입게 되는 선주는 계약해제권의 행사로써 정기용선계약에서 합의된 대로 선박회수권을 행사할 수 있을 뿐만 아니라 일실이익에 따른 손해배상도 청구할 수 있는 것이다. 이점에서 조건 위반으로 해석하는 입장은 원인과 결과 사이의 인과관계의 취급이 명료해지는 장점이 있다.

이에 반해 Spar Shipping 판결은 실질적인 형평의 관점에서 문제를 접근하고 있는 것으로 이해된다. 당해 용선료 연체를 단순히 계약조건으로 위반으로 해석하지 않고 무명조항의 위반으로 그 의미를 축소하여 해석함으로써 계약위반의 효과를 긍정하기 위해서는 추가적인 판단을 필요로 하게 된다. 즉, 당해 위반으로 선주의 계약상 목적취득이 완전히 좌절되었는지 여부 혹은 현재의 용선료 연체가 장래 용선료 지급의 거절의사를 표시한 것으로 추단할 수 있는지 여부 등에 대해 긍정적인 계산이 도출된 이후에야 비로소 계약상 선박회수권과 손해배상청구권이 인정되는 것이다. 이러한 견해를 취하게 되면, 용선료를 무시할 수 있을 정도로 경미하게 연체한 사소한 위반(trivial breach)에 대해서 선주가 선박회수권 혹은 손해배상청구권을 행사하는 횡포를 방지할 수 있다는 장점이 있다.

생각건대 아래와 같은 이유로 용선료 연체에 관한 조항은 계약조건이 아니라는 의견이 타당하다고 생각된다.

첫째, 당해 계약조항을 조건으로 해석하게 되면 그 위반의 효과로 선주는 계약상 해제권과 손해배상청구권이라는 강력한 권한을 용이하게 취득한다. 그런데 해당 조항을 조건으로 인정하는 명시적인 합의조항이 존재하지 않음에도 불구하고 단지 계약의 해석에 의해 계약의 종료선언과 일실이익의 배상청구와 같은 강력한

62) Chris Grieson, Ben Williams, *When charterers fail to pay hire: dilemma for owners*, International Law Office newsletter (2015.9.25.).

권한을 일방 당사자에게 부여하는 것은 일반적으로 금지되는 유추해석 혹은 확장 해석에 해당될 가능성이 높다. 따라서 명시적인 합의가 없는 한, 당해 계약조항을 조건으로 해석하는데 있어서는 보다 신중한 접근이 요구된다고 하겠다.

둘째, *Astra* 판결에서 인용된 *Bunge v. Tradax* 사건⁶³⁾에서 법원은 일반적으로 상업적 계약(*mercantile contracts*)에서 정시성은 계약의 본질적 요소이고, 그렇기 때문에 용선료 연체는 계약조건의 위반으로 해석되어야 한다고 보았다.⁶⁴⁾ 상인이라는 전문가가 개입되는 상거래에서 정시성이 중요한 요소임은 의문의 여지가 없다. 그리고 용선계약도 용선자와 선주라는 상인간의 거래라는 점에서 용선료 지급의 정시성은 가능한 준수되어야 한다는 점은 전술한 바와 같다. 하지만 용선료 지급의 정시성 준수가 해당 계약조항을 조건으로 파악할 때만 담보되는 것은 아니다. 용선료 지급조항을 무명조항으로 해석하더라도 문제된 용선료 연체가 본질적인 계약위반으로 해석되는 경우에는 결과적으로 조건위반과 동일하게 취급되기 때문이다.

셋째, 용선료 지급조항을 조건으로 해석하게 되면 용선료를 연체한 용선자는 선주가 선박을 회수하고 나아가 손해배상을 청구할 것이라는 점에 대해 충분히 예상할 수 있으므로 이는 계약의 불확실성을 제거하는 기능을 한다는 시각이 있다.⁶⁵⁾ 결과적으로 이러한 해석은 용선자의 의무이행을 강제하고 용선료 지급의 정시성을 강제하는 기능을 하게 된다는 주장으로 해석된다. 하지만 해당 조항을 무명조항으로 해석하더라도 그 정도가 본질적인 계약위반으로 인정되는 경우에는 조건위반과 효과에서 차이가 없으므로 이러한 시각은 설득력이 약하다고 생각된다.

넷째, 형평법적 관점에서 용선료 연체에 관한 조항은 무명조항으로 파악될 필요가 있다. 계약상 반엄격해석조항(*anti-technicality clause*)⁶⁶⁾에 따라 용선료지급에 관한 유예기간(*grace period*)을 설정하고 있는 것은 별론으로 하고, 용선자가 계약에서 지정된 시점보다 경미한 수준으로 용선료를 연체하는 것에 대해서도 선주가 계약 조건 위반을 이유로 선박회수권과 손해배상청구권을 행사한다면 이는 용선자 측에 지나치게 가혹한 결과가 될 수 있다. 특히 이와 같은 선주의 횡포는 용선시장의 시황이 상승(*risen market*)하는 경우에 기존 계약을 해제하고 더 높은 가격으로 새

63) *Bunge Corporation, New York (Original Appellants and Cross- Respondents) v. Tradax Export S.A., Panama (Original Respondents and Cross-Appellants)*.

64) *Halsbury's Laws of England, 4th Ed. Vol. 9 (Contract) paragraphs 481-2.*

65) *The Astra, paragraph 116.*

66) *Anti-technicality clause*는 반엄격해석조항 또는 법기술성완화조항이라고 번역되는 것으로, 용선료의 지급이 경미한 수준으로 지연되었거나 지급은행의 실수 등의 제3자의 귀책사유로 제때 이루어지지 않게 된 경우에 용선계약상 선박회수조항을 지나치게 엄격해석하는 것을 지양하는 규정이다. 이에 관해서는 한낙현, “정기용선계약에서 선박회수조항과 반엄격해석조항에 관한 연구”, 해운물류연구 제56호, 한국해운물류학회, 2008 참고.

로운 용선계약을 체결할 목적으로 악용될 여지도 있다. 따라서 용선료 지급에 관한 조항을 조건이 아닌 무명조항으로 해석함으로써, 용선료 연체의 사실이 선박회수권이나 손해배상청구권이 인정될 정도인지 여부에 관한 판단을 법원을 비롯한 제3자의 합리적인 시각에 일임하는 것이 바람직할 것으로 본다. 결과적으로 용선료 연체에 관한 조항을 무명조항으로 해석하는 것은 반엄격해석조항의 적용과 유사한 효과를 얻을 수 있다.

다섯째, Astra판결은 용선료 지급의 정시성을 조건으로 판단함으로써 선주의 불확실성(uncertainty)을 만회하여 불측의 손해로부터 선주를 보호할 수 있다고 한다. 즉, 용선자의 용선료 미지급을 이유로 용선계약이 해제되었을 때 아무런 귀책사유 없는 선주는 조건위반을 이유로 용선계약을 해제하고 일실이익에 대해 배상을 받음으로써 불측의 손해를 보상받을 수 있다는 것이다.⁶⁷⁾ 하지만 이러한 시각은 지나치게 선주보호에 기울어 있다고 생각된다. 용선료의 연체가 발생하였을 때 그 연체의 정도가 심각하여 본질적인 계약위반에 해당한다면 선주는 계약상 해제권과 손해배상청구권을 행사함으로써 불확실로부터 일정한 보호를 받을 수 있을 것이고, 반대로 그러한 위반의 정도가 본질적인 계약위반에 해당하지 않는 것으로 해석된다면 불측의 손해로부터 선주를 보호할 필요성은 그만큼 크지 않기 때문이다. 즉 불확실성으로부터 선주를 보호하는데 있어서도 조건위반이라는 일률적인 기준을 적용하기 보다는 무명조항의 해석에 입각하여 구체적인 사안에 맞게 능동적으로 대처하는 편이 보다 합리적이라고 생각된다.

4. 용선계약상 배상액의 예정

Astra사건에서 용선자 측은 예비적 청구로써 계약상 “용선자 측의 의무 불이행으로 인한” 계약의 해제나 해지에 대해 선주가 장래 일실이익(future loss of earning)의 배상을 청구할 수 있도록 규정한 조항은 손해배상의 합리적인 범위를 넘어서는 위약벌(penalty)에 해당하므로 무효라고 주장하였다.

영미법상 계약체결 시점에 당사자들이 향후 계약위반의 사실이 발생할 때를 대비하여 손해배상금액을 미리 정하는 합의는 유효하며, 이를 손해배상액의 예정⁶⁸⁾

67) The Astra, paragraph 115.

68) 우리나라 민법 제398조도 이에 관한 규정을 두고 있다. 즉, 당사자는 채무불이행에 관한 손해배상액을 예정할 수 있고(제1항), 손해배상의 예정액이 부당히 과다한 경우에는 법원은 적당히 감액할 수 있다(제2항). 또한 손해배상액의 예정은 이행의 청구나 계약의 해지에 영향을 미치지 아니한다(제3항).

(liquidated damage)이라고 한다.⁶⁹⁾ 손해배상액의 예정이 유효하기 위해서는 ① 당사자들이 합의한 금액이 예견 가능한 합리적인 범위 내 일 것, ② 의무위반에 따른 손해액을 정확히 산출하기 곤란할 것, ③ 계약상 당사자들이 그러한 배상액 예정에 합의한 의도가 명확할 것 등의 요건이 충족되어야 한다.⁷⁰⁾

이러한 요건을 충족하지 못하는 배상액의 예정합의에 대해서 법원은 위약벌 (penalty)로 해석하여 허용하지 않거나 그 금액을 적절히 감액할 수 있다. 계약상 의무를 위반한 당사자를 오로지 처벌하기 위한 목적에서 합리적인 범위를 초과하는 손해배상액의 합의는 위약벌에 해당하는 것이다.⁷¹⁾ 우리나라 대법원도 “위약벌의 약정은 채무의 이행을 확보하기 위하여 정하는 것으로서 손해배상의 예정과 다르므로 손해배상의 예정에 관한 민법 제398조 제2항을 유추 적용하여 그 액을 감액할 수 없고, 다만 의무의 강제로 얻는 채권자의 이익에 비하여 약정된 벌이 과도하게 무거울 때에는 일부 또는 전부가 공서양속에 반하여 무효로 된다”고 판단한 바 있다.⁷²⁾

사안에서 용선자 측은 ① 자신의 의무위반에 輕重(경중)을 따지지 않고 불이행이라는 사실이 발생하면 곧바로 선주의 손해배상청구권이 인정되도록 규정한 점,⁷³⁾ 그리고 ② 선박회수 시점에 용선시장 가격을 파악할 수 있으므로 손해배상액의 합리적인 산정이 가능한 점⁷⁴⁾ 등을 주장하며 해당 조항이 손해배상액의 예정이 아니라 단순히 이행의무를 강제하고 위반 시 처벌하기 위한 목적의 위약벌이라고 주장하였다.

먼저 의무위반의 경중과 관련하여 법원은 용선자 측의 의무위반을 계약해제라는 결과를 가져오는 심각한 위반에 한정하여 해석하는 한, 그러한 합의는 합리적이고 따라서 위약벌에 해당하지 않는다고 판단하였다.⁷⁵⁾ 생각건대 선주가 선박회수와 손해배상을 청구하는 원인을 용선자의 경미한 계약위반이 아닌 본질적인 위반에 한정한다면 용선자가 주장하는 바와 같은 불합리성이 시정될 수 있을 것으로 본다. 이러한 이유로 용선료 연체에 관한 조항은 계약 조건이 아닌 무명조항으로 이해될 필요가 있다.

69) George W. Kuney, Robert M. Lloyd, *Contract: Transactions and Litigation* (Third Edition) at 561.

70) *Diffley v. Royal Papers, Inc.*, 948 S.W.2d 244 (Mo. Ct. App. 1997) paragraph 7.

71) *Id.* paragraph 6.

72) 대법원 2016.01.28. 선고 2015다239324 판결[약정금].

73) *Astra*, paragraph 15.

74) *Id.*

75) *Astra*, paragraph 30.

또한 손해배상액의 범위와 관련하여 용선시장이 하향시황(fallen market)인 경우 선박의 회수 이후 선주는 당초 용선계약보다 저렴한 용선료로 다른 용선계약을 체결하게 될 것이고, 그 차액의 범위를 원래의 용선계약 체결 시점에 미리 예상하기는 용이하지 않다. 결론적으로 용선료 연체에 따른 선박회수와 손해배상규정은 합리적인 범위 내에서 이루어진 손해배상액의 예정으로 해석되어야 할 것이다. 법원도 이러한 측면에서 해당 합의조항은 합리적인 손해배상액의 예정이고, 위약벌에 해당하지 않다고 판단하였다.

5. 시사점

최근 경기불황으로 어려움을 겪고 있는 우리나라 해운업계에서 용선료가 새로운 화두로 등장하고 있다. 외국 선주에게 배를 빌려 운항하는 대가로 지불하는 용선료가 우리나라를 대표하는 해운회사들의 목줄을 죄고 있는데,⁷⁶⁾ 다른 나라 금융당국과 채권단이 선주들과 협상해 용선료를 인하하지 못하면 법정관리로 보내겠다고 해운회사들을 압박지르고 있는 것이다. 또한 어느 해운회사는 자금유동성 부족으로 용선료를 제때 지급하지 못하여 선주에 의해 벌크선이 남아프리카공화국에서 억류되었다가 사흘 만에 풀려나기도 하였다.⁷⁷⁾

이러한 시점에서 용선료 지급의 연체에 관한 효과를 다루고 있는 본고의 2건의 사례는 우리 해운업계에 시사하는 바가 적지 않다고 생각된다. 특히 세계 해상무역 운송에서 여전히 중심축을 형성하고 있는 영국에서 도출된 해상운송규범에 관한 해석이라는 측면에서 본고의 사례는 우리나라 해운기업들이 용선계약상 선주와 용선자로서 권리와 의무를 제대로 파악하는데 도움이 될 수 있으리라 본다.

다만 본고에서 살펴본 *Astra*와 *Spar shipping*은 해상무역운송에서 중심적 위치를 차지하고 있는 영국에서 동일한 심급의 판결이다. 따라서 상급심의 판결이 나오기까지 용선료 연체의 효과에 대해 계약조건의 위반이라는 견해와 무명조항의 위반으로 보는 견해가 당분간 공존할 것으로 예상된다.

76) “[테스크 칼럼] ‘ㅎ’자도 모르는 대한민국”, 아시아경제 2016년 5월 31일자 기사.

77) “용선료 연체로 억류됐던 한진해운 벌크선 운항 재개”, 서울경제 2016년 5월 29일자 기사.

IV. 결 어

정기용선계약에서 합의된 용선료의 지급을 연체한 것에 대해 본고에서 살펴본 2건의 판례는 각각 그 해석을 달리하고 있다. 용선료 연체의 효과를 계약조건의 위반으로 해석하는 입장과 무명조항의 위반으로 해석하는 입장이 그것이다.

전자(Astra)의 입장에 따르면 용선계약의 해석과 용선료 연체의 효과가 간명하게 처리된다는 장점이 있다. 계약조건의 위반에 따라 계약에서 합의된 대로 선주는 선박회수권과 남은 정기용선기간까지의 일실이익에 관한 손해배상청구권을 곧바로 행사할 수 있기 때문이다. 또한 그러한 해석을 통해 용선자의 용선료 지급의무를 강제하는 목적도 달성된다고 한다.

이에 반해 후자(Spar Shipping)의 입장은 용선료 연체라는 사실이 발생하였을 때, 그 위반의 정도에 관하여 단계적인 판단을 필요로 한다. 즉, 계약조항 위반의 정도가 상대방으로 하여금 계약상 의욕 하였던 본질적 이익을 박탈하는 정도에 이르렀는지 혹은 장래 의무이행의 거절로 명확히 해석될 수 있는지 여부에 따라 조건위반과 동일한 효과를 부여하거나, 그렇지 않으면 단순히 선박회수권과 그 시점까지 연체된 용선료의 지급만을 인정하는 것이다.

사건으로는 다음과 같은 이유로 용선료 연체의 효과는 계약조건의 위반이 아니라는 입장에 찬동한다.

첫째, 당사자들이 해당 계약조항을 조건이라고 합의하는 명시적인 규정이 없는 한, 사후적인 판단만으로 조건으로 보는 것은 계약조항의 유추해석 내지는 확장해석에 지나지 않기 때문이다.

둘째, 정기용선계약에서 용선료 지급의 정시성은 가능한 준수되어야 한다는 점에는 의문이 없지만, 이점이 곧 해당 계약조항을 조건으로 파악될 필요충분조건이 되는 것은 아니다. 용선료 지급조항을 무명조항으로 해석하더라도 문제된 용선료 연체가 본질적인 계약위반으로 해석되는 경우에는 결과적으로 조건위반과 동일하게 취급되기 때문이다.

셋째, 용선료 지급조항을 조건으로 해석하게 되면 용선자의 의무이행을 강제하고 용선료 지급의 정시성을 제고하는 기능을 하게 된다는 주장이 있다. 하지만 해당 조항을 무명조항으로 해석하더라도 그 정도가 본질적인 계약위반으로 인정되는 경우에는 조건위반과 효과에서 차이가 없으므로 이러한 시각은 설득력이 약하다고 생각된다.

넷째, 용선료 지급조항을 무명조항으로 해석함으로써 용선료 연체의 사실이 선회수권이나 손해배상청구권이 인정될 정도인지 여부에 관한 추가적인 판단이 필요하게 되는데, 이를 통해 경미한 용선료 연체에 관한 선주의 항포를 방지할 수 있다.

다섯째, 해당 조항을 조건으로 판단함으로써 용선료 연체에 따른 불측의 손해로부터 선주를 보호할 수 있다고 하지만, 이러한 시각은 지나치게 선주를 보호하는 측면이 있다. 오히려 구체적으로 연체가 본질적인 계약위반에 해당하는지 여부의 판단을 통해 선주의 보호정도를 판단하는 것이 합리적이라고 하겠다.

마지막으로 용선료 연체의 효과에 관한 조항을 무명조항으로 해석하게 되면 구체적인 판단을 통해 용선자의 배상책임이 조정된다. 이러한 해석은 자칫 해당 조항이 비합리적인 위약벌(penalty)에 해당한다는 주장을 일축하는 간접적인 효과도 가져오게 된다.

본고에서 살펴본 Astra와 Spar shipping은 해상무역운송에서 중심적 위치를 차지하고 있는 영국에서 동일한 심급의 판결이다.⁷⁸⁾ 따라서 상급심의 판결이 나오기까지 당분간 용선료 연체의 효과에 대해 계약조건의 위반이라는 견해와 무명조항의 위반으로 보는 견해가 공존할 것으로 예상된다. 상식(common sense)이 판단기준이 되는 보통법(Common Law) 체계에서 상반된 견해 중 어느 편이 조금 더 합리적이라는 판단이 내려지게 될 것인지는 추후 도출될 법원의 판단을 지켜볼 일이다.

78) Chris Grieveson, Ben Williams, *supra*.

참 고 문 헌

단행본

- 김인현, 해상법연구Ⅲ, 법문사, 2016.
김재형, 민법론 Ⅱ, 박영사, 2004.
김주수·김상용, 민법총칙, 삼영사, 2011.
명순구, 미국계약법입문, 법문사, 2008.
서철원, 미국 비즈니스 법, 법원사, 2000.
염정호, 정기용선계약법, 법문사, 2010.
오학균·김진권·류동근·김명재, 용선론, 두남, 2013.

연구논문

- 권창영, “용선료채권의 성립·소멸에 관한 준거법 - 대법원 2014. 12. 11. 선고 2012다119443판결-”, 해양한국, 2016.
김원명, “해사판례 : 용선료 체불과 본선철수”, 한국해사문제연구소 해양한국, 1977.
박용섭, “뉴욕프로듀스 정기용선계약서(1993)의 중요 개정에 관하여”, 해사법연구 제7권 1호, 한국해사법학회, 1995.
심중석, “CISG하에서 매수인의 물품대금지급 의무에 관한 법적 기준과 판결례에 관한 고찰”, 통상정보연구 15권 3호, 한국통상정보학회, 2013.
염정호, “영국법상 용선계약의 해제약관에 관한 연구”, 한국해법학회지 제32권 제1호, 한국해법학회, 2010.
전해동, “영국법상 용선계약위반에 따른 구제방법”, 해사법연구 제26권 3호, 한국해사법학회, 2014.
하강현, “국제물품매매에서 이행기전 계약위반에 대한 구제권 연구”, 무역상무연구 제39권, 한국무역상무학회, 2008.
한낙현, “계약의 이행거절에 따른 손해배상에 관한 연구 - White & Carter 사건을 중심으로 -”, 국제상학 제28권 3호, 한국국제상학회, 2013.
_____, “정기용선계약에서 선박회수조항과 반업격해석조항에 관한 연구”, 해운물류연구 제56호, 한국해운물류학회, 2008.
_____, “정기용선계약상 이행불능에 관한 Sea Angel호 사건의 판례 분석”, 무역상무연구 제39권, 한국무역상무학회, 2008.

해외자료

Brian A. Blum, *Contracts* 5th Edition

Chris Grieveson, Ben Williams, *When charterers fail to pay hire: dilemma for owners*,
International Law Office newsletter, 2015.9.

George W. Kuney, Robert M. Lloyd, *Contract: Transactions and Litigation* (Third
Edition)

Robert Force, A.N. Yiannopoulos, Martin Davies, *Admiralty and Maritime Law* Beard
Books, 2013.

Watson Farley & Williams briefing, *Astra La Vista?*, March 2015.

ABSTRACT

Is it a Condition? : The Effect of a Charterers' Failure to pay Hire on time in a Time Charter

Chang-Jae LEE

On 2013 the English court delivered a decision that the payment obligation under time charter party is a condition. According to this judgement, *The Astra*, a breach of the obligation to pay hire on time entitles the owner both to withdraw the ship and sue the charterers for damages for the difference between the contract and market rate for the remainder of the contracted period.

On 2015, however, the English court stood at the other side. In *Spar Shipping*, the court confirmed that the obligation to pay hire is not a condition of the contract but an "innominate term" - from the charterers' breach ship owners can exercise their contractual right to withdraw, but owners' right to sue for damages depends on whether the charterers have deprived the owners of the substantial benefit of the contract, or shown an intention to do so.

This article aims to compare both decisions over the points that (1) the importance of on-time payment under a time charter party, (2) as a critical and main question in this article, whether the mattered payment clause is a condition or innominate term, (3) whether the on-time payment clause is merely a penalty or a reasonable liquidated damage.

Based on various reasons, I am on a position that the payment of hire is not a condition but an innominate term. Default in punctual payment by a charterer, in the absent of clear contractual agreement, needs to be decided further whether that breach removes the substantial benefit of the contract from the owners.

Keywords : Charter-party, Condition, Innominate Term, Repudiation, Renunciation, Penalty