

국제해상운송계약상 정기용선계약의 조기반선계약위반으로 인한 손해배상액의 산정문제에 관한 연구

주세환

경상대학교 국제통상학과 조교수

한낙현

경남대학교 국제무역물류학과 교수

Study on Assessment of Damage arising from Breach of Contract for Early Redelivering Vessel of Time Charterers under International Contract of Transport by Sea

Se-Hwan Joo^a, Nak-Huyn Han^b

^aDepartment of International Trade, Gyeongsang National University, South Korea.

^bDepartment of International Trade and Logistics, Kyungnam University, South Korea,

Received 11 February 2020, Revised 25 February 2020, Accepted 26 February 2020

Abstract

It is well-known that if a claim for damage [Note: Damage can be singular or plural] is made based on a breach of contract, calculating the existence and magnitude of certain profits to be deducted based on the damage can be problematic. In the case of a time charter party, even if the early redelivering vessel by the time charterers constitutes a breach of contract, it is still not an exception. In particular, interest in the shipping business seems to be relatively high in terms of how claims for damage by ship owners have been adjusted. In the case of the New Flamenco, there is a debate over whether or not to deduct the difference between the sale price immediately after redelivering the ship and the sale price upon expiration of the contract from the damage based on the breach of contract for the early time charter redelivery vessel. This paper focuses on this case since it appears to be of practical importance and has implications on how to calculate the amount of damage in the case of cancellation for early redelivery vessel in a time charter party.

Keywords: Time Charter, early redelivering vessel, breach of contract, the New Flamenco, damages

JEL Classifications: K12, K33, L91, R41

^a First Author, E-mail: shjoo@gnu.ac.kr

^b Corresponding Author, E-mail: nhhan@kyungnam.ac.kr

© 2020 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

I. 서론

정기용선계약은 그 거래가 주로 외국회사와 이루어지므로 통상적으로 준거법 및 관할을 영국법과 런던중재로 합의한다. 영국법 상 계약 위반에 대한 손해배상원칙은 계약이 정상적으로 수행되었으면 얻었을 상대방의 이익을 금전적으로 배상해 주는 것이다. 한편, 그 책임의 범위에 있어서 계약 위반에 따른 모든 결과적 손해까지 배상하는 것은 아니며, 해당 계약의 위반으로 발생하는 당연하고 자연스러운 손해 중 계약체결 시 양측이 충분히 예견할 수 있는 범위의 손해로 제한된다(Hadley v Baxendale 사건¹⁾(KP&I, 2017).

정기용선의 반선일은 특정일로 정해진 것이 아니라 일정 기간 내에서 사전 통지를 통해서 확정하는 방식이기 때문에 용선자의 반선일 통지 의무는 중요하다. 용선계약에서 통상 30, 20, 15, 10, 7, 5일의 예비적 통지(approximate notice)와 3, 2, 1일의 확정적 통지(definite notice)를 용선자에게 요구한다. 이와 관련하여, 용선자가 계약 상 요구되는 반선 통지를 위반하고 짧은 통지만으로 선박을 반선하는 경우 용선자는 불충분한 통지기간에 대해서 책임을 부담한다. 즉, 30일 사전통지를 위반하고 오늘 즉시 반선하는 경우 용선자는 선주의 향후 30일간 손해에 대해서 배상책임을 부담하지만, 그런데 선주가 해당 30일기간에 별도 계약확보를 통한 수입이 발생한다면 해당 수입만큼 감액된다. Great Creation 호 사건²⁾에서는 선박을 46개월간 용선한 용선자는 첫 번째 항차 중 선박이 지연되어 추가 항차의 수행이 불가능하게 되어 최초 4월 13일부터 비록 잘못된 통지이지만 선박이 4월 19일에 반선될 것을 알리며 20, 10, 5, 3, 2, 1일 통지 후 실제 4월 19일에 미국 텍사스에서 반선하였다. 해당 지역에서 수출되는 화물의 운송계약을 찾기 위해서는 통상 2주가 소요되는 상황으로 선주는 불가피하게 4월 21일에 베네수엘라에서 유럽으로 가는

화물을 성약하고 4월 30일까지 텍사스에서 베네수엘라로 공선 항해를 수행하였다(선적항 도착 허용기간(Laydays and Cancelling : laycan)은 4월 28일-5월 1일이었다). 이에 법원은 용선자가 4월 19일에 반선하였지만 용선자가 계약대로 반선통지를 수행했다면(4월 13일에 약 20일 반선통지) 4월 30일 정도에 반선이 가능하므로 해당 기간까지 선주의 시간손실에 대한 책임을 부담할 것을 명령하였다. 특히, 해당 사건에서는 4월 30일까지 공선 항차로 인해서 선주의 대체 수익이 없었으므로 용선자는 용선료 전액을 부담하였다. 한편, 용선자가 계약 상 요구되는 반선 통지보다 짧은 통지 후 선박을 반선하는 경우에도(30일 반선 통지를 놓치고 20일 통지만 하는 경우) 사실관계 상 해당 기간(20일)이 다음 항차를 계획하고 시황가격대로 다음 계약을 체결할 수 있는 충분한 시간이라면 선주의 손해가 없다고 판단되어 용선자에게 책임을 묻기가 어려울 수 있다(KP&I, 2017).

용선자는 항시 용선기간 내에 항해가 완료될 것이 합리적으로 예상되는 항해명령을 내려야 한다. 하지만, 실무 상 용선료가 상승하는 상황에서는 최대한 항차를 수행하여 시황상승의 이익을 향유하고자 하는 것이 당연한 용선자의 입장일 것이다. 한편, 용선자의 항해명령이 내려질 당시에는 해당 항해가 용선기간 내 완료될 것이 예상되더라도 이후 선적 항구의 공사 등으로 용선기간 내 항해의 완료가 불가능해지는 경우 선주는 즉각적인 통지를 통해서 해당 항해의 수행을 거부하고 새로운 항해를 요구할 수 있다. 용선자가 그러한 요구를 계속적으로 거부하는 경우 용선자의 계약파기(repudiation)로 간주될 수 있다. 반면, 선주가 해당 항해가 용선기간 내 완료될 수 없다는 것을 충분히 인지하고도 항변 없이 항해를 수행하는 경우 선주는 항해를 거부할 권리를 포기한 것으로 간주된다. 그 대신 용선기간을 초과하는 항차를 수행하는 경우, 선주는 위의 설명과 같이 초과기간에 대해서 기존 용선료 또는 시장용선료 중 높은 금액으로 배상을 받을 수 있다. 실무적으로 선주와 용선자가 특정 항차가 용선기간 내 종료 가능한지 예상소요 시간에 대해서 다툼을 하는 경우가 있는데, 모호한 경우, 선주

1) Hadley v. Baxendale (1854) 9 Exch 341 ; Han Nak-Hyun and Jun-Sik Jung, 2009, 75-102.

2) Maestro Bulk Ltd v. Cosco Bulk Carrier Ltd (The Great Creation) [2014] EWHC 3978 (Comm).

입장에서는 해당 항차가 부당함을 주장하며 선박을 지연시키거나 철수하는 것이 부담되는 사항이므로 권리를 유보하고 향후 초과기간에 대해서 시장용선료 가격으로 배상을 받는 것이 보다 안전한 방법이다.

과거 용선자는 용선기간이 초과하지 않도록 최종항해를 지시하면 되며 이 결과로서 용선기간을 초과하여 반선되었다고 해도 용선자에게 과실이 없는 한 그에게 용선계약의무 위반은 없다는 견해가 영국에서는 지배적이었다(Han Nak-Hyun, 2008). 그러나 Peonia호 사건³⁾의 항소법원판결은 이 같은 견해를 반복하였다. 즉, 용선자는 용선기간내에 선박을 반선해야 하는 절대적인 의무를 부담하며 그가 용선기간내에 선박을 반선하지 못한 경우 그것이 합법적인 명령인지의 여부에 불구하고 그는 용선계약을 위반한 것이 되어 선주에게 손해배상책임을 부담해야 한다는 견해를 채택하였다.⁴⁾ 따라서 시장요율이 용선계약에 약정된 용선료보다 높은 경우 선주는 용선자에게 반선에 이르기까지의 용선료와 시장요율의 차액을 청구할 수 있다. 더욱이 특별한 사정이 존재하는 경우에 선주는 용선자에게 그 이상의 손해배상을 청구할 수 있다는 것이 영국법의 견해이다.⁵⁾ 그런데 용선자가 용선계약에서 약정된 용선기간보다 이유 없이 조기반선한 경우에 선주는 반선을 거부할 수 있는지 또한 어떤 손해배상을 청구할 수 있는지가 문제이다.

용선자가 용선기간의 종료 이전에 선박을 반선하는 경우, 용선자는 여전히 잔여기간에 대해서 용선료 지급의 책임을 부담할 수 있다. 조기반선 시 선주는 기본적으로 대체계약을 찾아서 손해를 경감해야 하는 의무가 있는데, 선주가 대체계약을 찾는 경우 용선자는 잔여기간 동안 계약상 용선료와 대체계약의 차액을 부담한다. 하지만, 선주가 대체계약을 찾지 못하더

라도 그것이 매우 부당한 경우가 아니라면 선주는 여전히 잔여기간에 계약상 용선료를 청구할 수 있다. Aquafaith호 사건⁶⁾에서 용선자는 5년의 용선계약 완료 94일 전 조기 반선하였는데 급락한 해운시장에서 선주는 94일간 대체계약을 찾는 것이 매우 어려운 상황이었고, 이러한 상황을 고려 시 법원은 용선자가 잔여기간 전체에 대해서 선주에게 용선료 지급 책임이 있음을 판결하였다. 하지만, 해당 판례에도 불구하고, 선주의 입장에서는 용선자의 일방적인 조기 반선을 받게 되는 경우 해당 사실을 승인하고 대체계약을 체결하여 손해를 경감하고 계약을 위반한 용선자를 상대로는 최소금액만 청구하는 것이 보다 안전하다(Dyson and Kramer, 2014, 262). 그 이유는, 첫째, 위의 판례에도 불구하고 선주는 여전히 손해경감의무가 존재하며, 둘째, 선주가 대체계약을 체결하지 않는 경우 손해금액은 계속해서 커지는 반면 용선자가 자산이 불확실한 경우 중재에서 승소판결을 받더라도 실제 클레임금액을 회수하는데 어려움이 있기 때문이다.

계약위반에 기초하여 손해배상청구가 이루어지는 경우 구체적인 손해액의 산정을 할 때 손해액에서 공제되어야 할 일정한 이익의 유무와 그 범위가 자주 문제가 되는 것은 주지의 일이다. 정기용선계약에 있어 용선자에 의한 조기반선이 계약위반을 구성하는 경우도 그 예외가 아니며 선주에 의한 손해배상청구의 액이 구체적 경우에서 어떻게 조정되는지 라는 점에는 해운실무상에도 비교적 관심이 높다.

New Flamenco호 사건⁷⁾은 정기용선계약상 조기반선의 계약위반에 근거한 손해배상액에서 반선 직후의 선박 매매가격과 계약기간 만

3) The Peonia case (1991) 1 LLR 100 ; Baughan, 2004, 258.

4) 다만 용선기간에서의 반선이 선주의 과실에 의해 불가능하게 된 경우에 용선자는 책임을 부담하지 않는다.

5) Transfield Shipping Inc v Mercator Shipping Inc (The Achilleas) [2008] UKHL 48 ; Han Nak-Hyun and Jun-Sik Jung, 2007, 40-48 ; Yeom Jeong-Ho, 2008, 98-102 ; Lee, Won-Jeong, 2010, 113-137.

6) Isabella Shipowner SA v. Shagang Shipping Co Ltd (The Aquafaith) [2012] EWHC 1077 (Comm).

7) Fulton Shipping Inc. of Panama v. Globalia Business Travel SAU (Formerly Travelplan SAU) of Spain (The New Flamenco) [2014] EWHC 1547 ; Fulton Shipping Inc. of Panama v. Globalia Business Travel SAU (Formerly Travelplan SAU) of Spain (The New Flamenco) [2015] EWCA Civ. 1299 ; [2016] 1 Lloyd's Rep. 383 ; Globalia Business Travel SAU (Formerly Travelplan SAU) of Spain v. Fulton Shipping Inc. of Panama (The New Flamenco)[2017] UKSC 43.

료시의 매매가격과의 차액분을 공제하는 것의 여부가 논쟁된 사례이다. 이 사건은 2008년 9월에 발생한 이른바 미국발 금융위기와 그 이후의 세계규모의 금융위기라는 특수사정을 배경으로 하는 것이지만 정기용선계약의 조기반선의 해약사안과 관련된 것이다. 이 사건은 조기반선으로 인한 손해배상액의 산정방법에 관해 다수의 시사점을 제기하고 있으며, 또한 실무상 중요한 의미를 포함하고 있기 때문에 이 사건을 중심으로 분석한다.

본 연구에서는 영국법을 중심으로 New Flamenco호 사건을 분석하고, 이 사건을 바탕으로 정기용선계약의 조기반선해약사안에 대한 손해배상액의 산정문제를 고찰한 후 그 실무적용상의 시사점을 중심으로 분석한다.

II. 사안의 개요, 쟁점과 중재판정

1. 사안의 개요

1972년 건조한 소형 크루즈선(New Flamenco)은 2004년 2월 23일자의 NYPE 1993 정기용선 계약서식으로 이 사건의 피고인 Globalia Business Travel S.A.U of Spain(Formerly Travelplan S.A.U)(이하, 용선자라 한다)에 대해 기간을 1년으로 하는 정기용선계약을 체결하였다.

이 사건의 원고인 Fulton Shipping Inc. of Panama(이하, 선주라고 한다)는 2005년 3월 4일자로 이전의 선주로부터 본선을 구입하고 3월 23일자 합의에서 이 사건 계약에 근거한 이전의 선주의 권리와 의무를 승계하였다.

2005년 8월 선주와 용선자는 합의에 의해 이 사건 계약을 2007년 10월 28일까지 2년간 연장하였다. 그 이후 2007년 6월 8일 선주와 용선자는 이 사건 계약을 더욱이 2009년 11월 2일까지 대개 2년간 연장하는 취지의 구두합의에 이르게 되었다.⁸⁾

그러나 용선자가 이 합의의 존재를 부정하고

종래의 합의내용에 따라 2007년 10월 28일에 본선을 반선하는 권리가 있는 취지의 주장을 했기 때문에 선주는 8월 17일 이것을 이행기 전 이행거절(Anticipatory repudiation breach)⁹⁾로 간주하고 이 사건 계약을 종료하게 하는 것으로 승낙하였다.

본선은 2007년 10월 28일 반선되었지만 반선의 직전에 선주는 23,765,000달러로 본선을 제3자에게 매각하는 각서를 교환하였다.

선주는 용선자에 대해 용선기간을 연장한 2009년 11월까지 2년간에 취득하였을 순일실이익¹⁰⁾인 7,558,375 유로¹¹⁾의 배상을 청구하고 2007년 9월 11일에 중재를 신청하였다. 그 후 심리는 2013년 5월에 이루어졌지만 이 심리 때까지 2008년 9월의 리먼 브러더스의 파산과 그것에 기인하는 금융위기를 거쳐 선주가 실제로 본선을 매각한 2007년 10월 시점에서의 본선의 가치(23,765,000달러)와 용선자에 의한 이 사건 계약위반이 없으면 반선이 이루어졌을 2009년 11월의 시점에서의 본선의 가치(7,000,000달러¹²⁾) 간에 현저한 차이가 발생하고 있는 것이

9) 영국법상 계약의 일방당사자가 계약에 근거한 의무를 이행하지 않는다는 취지를 자신의 언동에 의해 이행기 전에 분명하게 한 경우 그러한 이행거절(anticipatory repudiation)에 대해 타방당사자는 그 선택에 의해 이행기 전 계약위반(Anticipatory breach)이라고 하여 즉시 계약을 종료시키는 것으로 간주하고 잔존기간에 관한 손해 등의 배상청구를 하거나 또는 해당 이행거절을 무시하여 계약의 이행을 요구할 수 있게 된다(Garner, 2014, 225-226, 1496).

10) 이 순일실이익의 금액은 이 사건 계약 하에서 선주가 얻었을 수입액에서 이 용선서비스를 제공하기 위해 소요될 것이었지만 실제로는 그 지출을 면하게 된 비용의 금액을 공제한다는 상세한 형태로 제시되었다.

11) 이 순일실이익의 산출을 할 때 선주는 당초 지출을 면하게 된 비용 외에 2007년 10월 시점에서 2009년 11월 시점에 대한 본선의 재판매가격의 하락분(reduction in the re-sale value)으로서 5,145,000달러를 공제하고 있었다. 선주는 심리의 종반이 되어 중재신청에서 이 공제부분에 대한 철회를 요구하는 수정신청을 한 것이지만 중재인은 이것을 인정하지 않았다고 하는 일련의 경위가 고등법원판결(Fulton Shipping Inc. of Panama v. Globalia Business Travel SAU (Formerly Travelplan SAU) of Spain(The New Flamenco) [2014] EWHC 1547 (Comm); [2014] 2 Lloyd's Rep 230)에서 설명되고 있다.

8) 합의서면의 작성에는 이르지 못하게 되어 용선자는 그 합의의 존재를 부정하고 있었지만 중재판정에서 그 존재가 인정되었다.

분명하게 되었다.

용선자는 2007년 10월 시점에서의 선박가격과 2009년 11월 시점에서의 선박가격과의 차액인 16,765,000달러는 배상액에서 공제되어야 한다고 주장하고 한편 선주는 이 선박가격의 차액은 이 일실이익과는 법적으로 무관계이기 때문에 공제되어서는 안된다고 반론하였다.

2. 쟁점과 중재판정

중재에서의 쟁점은 ① 2007년 10월 시점에서 선주가 이 사건 계약을 종료하게 하는 권리를 가지고 있었는지의 점, ② 2007년 10월 시점과 2009년 11월 시점에서의 선박가격의 차액을 이 사건 계약위반에 근거한 순일실이익 상당의 손해배상청구를 할 때 선주에게 발생한 이익으로서 공제해야 할지의 여부라는 점이었다.

중재인은 위의 ①의 쟁점에 대해서는 이 사건 계약의 계약기간에 관한 2년간의 재연장합의는 구두로 성립하였기 때문에 선주는 용선자에 의한 이행기 전의 이행거절을 승낙하여 이 사건 계약을 종료하게 하는 권리를 가지고 있었다고 판단하였다.¹³⁾

한편 위의 ②의 쟁점에 대해 중재인은 용선자에 의한 2007년 10월 2일자 조기반선이 이루어진 때의 상황으로서 선주는 그 이후의 2년간에 대해 대체가 되는 용선계약을 체결한다는 것은 불가능하였다고 하는 당사자에게 분쟁이 없는 사실을 전제로 하고 그러한 상황 하에 본선 매각의 필요성은 분명히 용선자에 의한 이 사건 계약위반에 의해 발생한 것이라고 하였다. 더욱이 중재인은 이 사건에서는 미국발 금융위기와 같은 특수한 상황에 직면한 선주가 이 사건 계약위반을 원인으로 발생한 손해를 본선의 매매라는 방법에 의해 경감하는 조치를 취한 경우 그것에 의해 회피된 선박가격의 하락분은 선주에 의한 합리적인 손해경감조치의 결과로서 일실이익의 계산을 할 때 고려해야 한다고 하여 용선자 측의 주장을 인정하고 차

액인 11,252,677유로를 손해액에서 공제해야 한다고 판단하였다.

Ⅲ. 당사자의 주장내용

1. 선주의 주장내용

영국 계약법에서는 계약위반으로 손해를 입은 일방당사자는 마치 계약이 이행되었던 것과 같은 상태로 복귀되어야 한다. 더욱이 손해배상을 청구하는 자에게 이른바 손해경감의무(duty to mitigate the loss)¹⁴⁾를 명시적으로 부과하므로 손해배상을 구하는 자(채권자)는 채무자의 계약위반으로 인한 손해를 최소화하기 위해 합리적인 모든 조치를 취해야 한다(Lee, Won-Jeong, 2010, 3-4). 채권자가 자신의 불합리한 작위 또는 부작위를 통해 손해를 회피하지 아니하여 손해가 확대되거나 추가되었다면 채무자는 확대되거나 추가된 손해를 배상할 필요가 없다(Kim Chan-Young, 2014, 134). 영국법을 준거법으로 하는 정기용선계약에서는 용선자의 조기반선으로 선박소유자가 입게 되는

14) 원고가 불법행위와 계약위반 후 그 손해를 경감하기 위한 합리적인 노력을 해야 한다는 법리이다. 원고가 그 같이 하여 손해를 경감하지 않은 것이 피고에 의해 입증된 경우 원고에 의한 손해배상청구는 그 범위에서 경감되게 된다(Garner, 2014, 225-226, 1154). 이 법리는 관련한 아래의 세 가지의 규칙에 의해 구성된다고 본다(Edelman, Varuhas and Colton, 2018, 9-003~9-006). 이 각 규칙은 고등법원 판결에도 인용되고 있다. ① 원고는 피고에 의한 위법행위의 결과로서 자신에게 발생한 손해를 경감하기 위해 모든 합리적인 수단을 강구해야 하며 자신의 합리적이 아닌 행위와 부작위에 의해 경감할 수 있었는에도 불구하고 할 수 없었다는 손실에 대해서는 배상청구를 할 수 없다. ② 원고는 피고의 위법행위의 결과 자신에게 초래된 손실을 경감하기 위한 합리적인 수단을 강구한 경우는 그 수단을 강구하는 것에 의해 입은 손실에 대해 배상청구할 수 있다. 이것은 그러한 수단을 강구하지 않았다고 한 경우보다도 손실이 증대하게 되는 경우이더라도 마찬가지로 타당하다. ③ 원고가 피고의 위법행위의 결과 발생한 손실을 경감하기 위해 어떤 수단을 강구하고 그것이 주효한 경우 피고는 그러한 원고의 수단에서 발생한 이익을 향유할 수 있으며 경감된 후의 손실에 대해서만 배상책임を負는다.

12) 나중에 중재인에 의해 인정된 바에 따른다.
13) 또한 이 점에 관한 중재인의 판정에 대해 용선자로부터 불복신청은 이루어지지 않았기 때문에 고등법원 이후의 쟁점은 위의 ②가 주요 대상이 되었다.

손해는 기본적으로 위의 일반원칙에 따라 조기 반선(계약위반)이 없었더라면 선박소유자가 얻을 것을 재산적 이익이다.

그러나 선박소유자는 손해경감의무에 입각하여 조기반선 이후 차기용선계약을 체결하는 등 합리적인 조치를 취해야 한다. 선박소유자가 차기용선계약을 원래 용선계약의 해지 직후 또는 가까운 장래에 체결하였다면 이는 손해경감의무를 충실히 이행한 것이 된다(Kim Chan-Young, 2014, 134).

New Flamenco호 사건에서의 중재인의 판정은 손해배상의 법리에 반한다. 그 법리란 배상청구자를 계약이 이행되고 있으면 얻을 수 있었을 것과 같은 경제적 입장에 둔다는 것, 즉 정기용선계약에서는 선주를 계약에 근거하여 용선료를 취득할 수 있는 입장에 둔다는 것이다.

계약위반에 의해 배상청구자에게 초래되는 이익, 또는 배상청구자에 의한 합리적인 손해경감조치의 결과 발생하는 이익은 배상청구자가 배상청구하고 있는 일실이익 상당손해, 또는 경감되어야 할 손해와 동종의 것이 아닌 한 배상액의 산출을 할 때 고려되어서는 안된다. 본선의 매각액은 이 사건 계약위반에 근거하여 청구할 수 있는 손해, 즉 정기용선계약에 근거하여 취득할 수 있는 수입의 상실분과는 종류가 다르다.

손해경감의무는 배상청구자가 계약위반보다도 이전에 스스로의 이익을 위해 취득하고 있던 권리를 계약위반 후에 행사하는 경우에는 적용될 수 없다. 본선의 매각은 용선자에 의한 이 사건 계약위반보다도 이전인 2005년에 선주가 자신의 이익을 위해 취득한 본선에 관한 소유권의 행사이다.

본선의 매각에 의해 이 사건 계약에 근거한 용선서비스의 제공을 위해 지출했을 그 이후의 여러 비용의 발생을 면하게 되었다는 의미에서는 이 비용의 지출이 회피되었다고 하는 이익과 이 사건 계약위반 간에 충분한 인과관계는 있다고는 할 수 있지만 매각에 의해 창출된 선박가격의 하락의 회피라는 유익한 결과와 계약위반 간에 인과관계는 없으며 또한 그러한 결과는 선주의 손해경감조치에 의해 발생한 것이라고 할 수 없다.

본선 자체의 자산으로서의 가치는 선주에게 보유되어야 할 것이며 이것을 손해배상액의 산출에 있어 계약위반자인 용선자의 이익으로서 고려하는 것은 공평과 정의에 반한다.

2. 용선자의 주장내용

중재인의 판정은 배상청구자가 손해경감을 위한 합리적인 조치를 취한 경우 계약위반과 이 손해경감조치에 인과관계가 인정되는 한 그것에 의해 발생한 이익은 손실에서 공제된다는 손해경감법리를 정당하게 적용한 것이다.

배상액의 산정에서는 인과관계가 인정되는지 여부가 유일한 기준이며 그것에 추가하여 이익이 경감되거나 배상청구되고 있는 손해와 동일한 종류이어야 한다는 기준은 없다. 또한 인과관계는 계약위반과 손해경감조치 간, 손해경감조치와 이익의 발생 간에 각각 인정되면 충분하고 그것에 추가하여 계약위반과 이익의 발생 간에도 인정되어야 한다고 하는 것은 아니다.

인과관계의 유무의 문제는 사실문제이며 1996년 영국중재법 제69조에서의 검토대상이 아니기 때문에¹⁵⁾ 이 점은 중재인의 정당한 판정에 구속되어야 한다.

선주의 주장에 따르면 이 사건 계약위반의 결과로서 선주를 보다 유리하게 하는 것이 된다는 점에서 손해배상의 법리에 반하게 된다.

IV. 법원의 판결요지

1. 고등법원의 판결¹⁶⁾요지

1) 손해배상의 법리에 관한 언급

계약 기간의 만료가 임박했을 때에, 용선자의 선박 사용, 즉 항해의 지시가 선박 반선을

15) 1996년 영국중재법 하에서는 중재판정에 대해 법률 문제에 관한 불복신청이 인정되고 있다(제69조 제1항).

16) [2014] EWHC 1547(Comm) ; [2014] 2 Lloyd's Rep.230. Popplewell 판사에 의한 판시.

기간 내에 하지 못할 항해라는 사실을 인지했을 때에는 용선자의 항해 지시를 거부할 수 있다. 최종 항해의 지시에 대한 적합성과 유효성은 항해를 계약 기간 내에 완성할 수 있을 때에 한정된다. 일반적으로 이러한 지시는 선주 측에서 거부하고 적법한 대체 항해로의 지시를 용선자에게 요구할 수도 있으나, 그러한 최종 항해의 지시를 수락하는 것도 선주의 임의이다(Yeo Sung-Koo, 2005, 78). 실무상 항해가 종료되기 전에 미리 여분의 시간을 더 주기도 하고, 상황에 따라 항해가 시작된 이후에라도 중지되기도 하며, 당사자 간에 이뤄진 계약을 통해 체결된 항해 이행과 관련한 사항에 의해 계약을 해제하기도 한다(Shin Hak-Sung and Yang-Kee Lee, 2014, 195).

그런데 Golden Victory호 사건판결¹⁷⁾에 대한 영국에서의 논의로서 주목해야 할 점의 하나는 정기용선자의 용선기간 만료 전의 반선이 용선료의 지급을 중심으로 하는 용선자의 채무에 대해 그 이후는 이것을 이행하지 않을 것을 스스로 표명하는 행위, 즉 이행거절로 인식되어 이것을 선주가 승인한 경우에는 그것에 의해 계약자체가 실효되어 양자는 계약중의 각각의 의무로부터 해제된다는 점일 것이다(Han Nak-Hyun, 2008, 36).

영국법상 이행거절이란 계약위반의 하나의 유형이며 그것이 발생한 경우에 계약의 종료가 인정되는지 여부 또는 상대방 당사자에 의한 손해배상청구가 인정되는지 여부가 논의되게 된다(Furmston, 2007, 681-683). 더욱이 Golden Victory호 사건판결에서 용선자의 이행거절을 승인한 선주에게는 용선자에게 손해배상의 청구가 인정되고 있으며 원칙적으로 그 청구액은 원래의 계약에 의해 취득되었을 용선료 등의 금액과 이행거절의 시점 또는 그 직후에 시장에 있어서 취득되었을 대체용선계약의 금액과의 차액에 의한 것으로 되어 있다. Golden Victory호 사건에 있어서 그 차액이 선주의 청구금액이 된다는 점에서는 논쟁이 없지만 문제는 그 차액의 산정기간이 본래의 계약

기간만료 시까지에 이르게 되는 것인지, 이행거절 후 손해의 평가 전에 발생한 전쟁의 발생시점까지로 한정되는지가 쟁점이 된다.

Golden Victory호 사건에서 선주가 주장하는 손해액의 평가에 대해 계약기간 만료시까지가 된다고 한 판사의 입론에 대한 요점은 다음과 같다. 손해액의 평가는 계약위반의 시점에서 이루어져야 할 것이며 이 사건의 해당 시점에서는 전쟁의 발생이 불가피했던 것은 아니며 단순한 가능성에 불과했던 것이므로 용선자가 그 이후의 평가의 시점에서 적법하게 해제할 수 있었다고 해도 그 위반 이후의 사실은 손해평가의 고려에 포함되어서는 안된다.

이것에 대해 용선자가 주장하는 전쟁발생시점 이후에 대해서는 손해액에 포함되서는 안된다고 한 판사의 입론에 대한 요점은 다음과 같다. 용선자가 계약위반을 하지 않았다고 해도 전쟁의 발생에 의해 그는 전쟁조항에 의거하여 적법하게 해제했을 것이다. 또한 처음부터 약정 중에 이 같은 전쟁조항을 편입한 용선계약은 원래가 그 기간의 규정에 대해서는 불확정한 것이며 이 같은 불확정한 기간의 규정을 정한 계약 중의 이익을 선주는 계약위반에 따라 상실했다고 할 수 있다(Lee Sang-Hwa, 2018, 328). 선주에게 유리한 판단을 제시한 판사는 손해의 평가에 포함되어야 할 그 이후의 사실은 계약위반의 시점에서 불가피했거나 발생할 수 있었다는 것이 필요하다는 근거의 하나로서 Mihalis Angelos호 사건¹⁸⁾과 Seaflower호 사건¹⁹⁾을 인용하고 있다.

New Flamenco호 사건에서 Popplewell 판사는 계약위반에 근거한 손해배상은 배상청구자를 계약이 이행되고 있다고 하면 놓여 졌을 입장과 동등한 경제적 입장에 놓이는 것을 목적으로 하고 배상청구자는 자신이 실효된 계약상의 권리를 금전적으로 평가한 액과 동등한 배상을 취득할 수 있다는 손해배상의 법리²⁰⁾로

17) Golden Strait Corporation v. Nippon Yusen Kabushiki Kasisha (The Golden Victory)[2007] UKHL 12 ; [2007] 2 Lloyd's Rep. 164, s.30.

18) Mareclanto Compania Naviera SA v. BergbauHandel GmbH (The Mihalis Angelos): CA 1 Jul 1970.

19) BS & N Ltd v. Micado Shipping Ltd (The Seaflower) [2001] 1 Lloyd's Rep 341.

20) Golden Strait Corporation v. Nippon Yusen Kabushiki Kasisha (The Golden Victory)[2007]

언급하고 있으면서도 배상청구자가 취득한 이익을 손해액에서 공제해야 할지라는 여부의 물음에 대한 답변은 이 법리를 단적으로 적용하는 것에서는 발견할 수 없다고 하여 다수의 선례를 자세하게 검토한 후 아래와 같은 구체적인 기준을 정리하였다.

2) 이 사건의 쟁점에 관한 판단을 위한 구체적인 기준

어느 이익이 계약위반에 의해 발생한 손해로부터 공제되기 위해서는 일반적으로 그 이익이 계약위반에 의해 발생한 것이라는 것을 필요로 한다.

계약위반과 이익발생의 인과관계의 여부를 판단할 때에는 계약위반의 성질과 효과, 이익과 손해의 성질, 손해와 이익이 어떻게 발생했는지, 그들의 발생에 대해 작용한 기존의 또는 개재하는 또는 부수하는 여러 요소를 포함한 모든 사정을 고려해야 한다.

계약위반이 단지 손해를 입은 당사자가 이익을 취득하기 위한 기회를 제공하거나 그 배경사정이 되거나 이익을 취득하기 위한 행동의 계기로 된다고 하는 것만은 계약위반에 의해 이익이 발생하였는지 여부의 판단기준을 충족한 것이 되지 않는다. 또한 계약위반이 없으면 이익은 취득할 수 없었을 것이라고 하는 것만으로는 이 기준을 충족한 것이 되지 않는다.

이 문제에 대해서는 손해 평가의 문제로 파악되거나 손해경감의무의 문제로서 파악할지에 따라 결론이 다르다고 보아서는 안된다. 이론상의 구별은 있겠지만 사실상·법률상의 문제와 그것에 대한 답변은 같은 것이어야 한다.

어느 손해경감조치가 계약위반의 영향을 감소시키려는 의사에 근거한 합리적인 비즈니스상의 판단이라고 말할 수 있기 때문이라고 하여 그 자체로부터 그 조치가 계약위반에 기인하여 행해졌다고 할 수 없다. 손해를 입은 당사자가 계약위반에 대한 합리적인 대응으로서 위반에 의해 발생한 손해를 경감하기 위해 취한 조치는 위반에 유발된 것이라고 할 수 있더라

도 법적으로 보아 그 계약위반에 기인하여 행해진 것으로까지는 말할 수 없다.

손해경감의무에 관한 분석은 계약위반과 손해경감조치 간에 충분한 인과관계를 필요로 하지만 여기서는 단지 계약위반과 손해경감조치 간의 인과관계, 손해경감조치와 이익의 발생 간의 인과관계의 존재를 증명한다고 하는 것만으로는 불충분하다. 계약위반과 이익의 발생 간의 직접적인 인과관계가 문제로 되어야 한다. 합리적인 손해경감조치에 의해 발생한 이익은 계약위반을 직접 원인으로서 발생한 경우에 한정하여 그 범위에서만 손해액의 산정을 할 때 고려할 수가 있다.

어느 이익이 손해를 입은 자가 계약위반과는 무관계로 자기의 계산으로 행할 수 있을 거래에 의해 발생한 경우는 그 범위에서 계약위반은 그러한 이익의 발생 간에 충분한 인과관계를 가지지 않는다는 것을 시사한다.

여기서 고려되어야 할 이익은 반드시 배상이 청구되거나 경감된 손해와 동일 종류의 것인 것을 필요로 하지 않는다. 그러나 이익과 손해의 종류에서의 차이는 계약위반은 해당 이익 간에 법적인 인과관계를 가지지 않는다는 것을 시사할 수 있다.

이들의 법리에 따르는 것을 조건으로 하는 것이지만 이익이 계약위반에 의해 발생하였는지 여부라는 것은 계약위반과 이익간의 인과관계가 충분이 있는지 여부에 대한 상식적인 종합판단을 행하기 위해 모든 관련사정을 고려함에 따라 결정되어야 할 사실문제와 정도의 문제이다.

계약위반과 이익 간의 인과관계는 일반적으로 필요한 조건이지만 그것만 있으면 항상 충분하다고는 할 수 있는 것은 아니다. 정의, 공평 또는 공서양속의 판단에는 중요한 역할이 있으며 때로는 인과관계의 기준이 충족되었다고 하는 경우라도 상황에 따라서는 계약위반자가 자신의 책임을 감소시키려고 하는 것을 방지하기 위해 기능할 수 있다.

구체적으로는 어느 이익이 배상청구자가 자신을 위해 행한 것과 취득한 것의 결과 발생한 것이기 때문에 그것을 계약위반자가 자신의 이익으로서 이용하는 것을 허용하는 것은 정의공

평에 반하는 경우에는 그러한 이익은 계약위반에 의해 발생했다고 할 수 있다고 해도 손해액의 산정을 할 때 고려해야 하는 것은 아니다.

3) 소결

용선계약에 따라 선주가 부담하는 책임보다 가중된 책임을 부과한 선하증권이 제시된 경우에 선장은 서명을 거부할 수 없으며 그러한 선하증권에 서명함으로써 가중된 책임으로 인하여 선주에게 발생된 손해는 명시조항 또는 묵시적인 보상에 의해 용선자에게 구상할 권리를 부여하고 있다(Kim Sun-Ok, 2012, 93).

이 사건에서 판사는 위의 각 기준에 이 사건의 사실을 적용하여 아래와 같이 판시하고 결론으로서는 선주 측의 주장을 인정하여 문제가 되고 있는 이익은 용선자에 의한 이 사건 계약위반 간에 법적인 인과관계가 없다고 하여 손해액의 산정을 할 때 고려하여서는 안된다고 하였다.²¹⁾

본선은 2005년에 선주에 의해 구입된 자산이며 그 자산으로서의 가치는 시황에 따라 변동하지만 2007년 10월의 시점에서 23,765,000달러이었던 가치가 그 2년 후에 7,000,000달러로 하락한 것은 2008년 9월 미국발 금융위기와 그 이후의 경제위기의 결과에 의한 것이며 용선자에 의한 이 사건 계약위반에 의해 야기된 것은 아니다.

용선자에 의한 계약위반의 당시 선주는 이 사건 계약기간 중과 마찬가지로 본선을 매각할지 여부에 대한 선택권이 있었다. 본선을 매각한다는 판단은 그것이 이 사건 계약위반에 직면한 때에 강구해야 할 합리적인 조치이었다고 할 수 있더라도 그것은 법적으로나 사실상도 일정한 시기에서의 본선의 매각을 의무화한다고 할 수 없는 선주독자의 상업위험(commercial risk)을 전망한 후의 경영판단에 속하는 결단이며 용선자에 의한 이 사건계약 위반으로부터는 법적으로 독립된 것이다. 용선자에 의한 이 사

건 계약위반은 단지 선주로 하여금 본선의 자산가치를 환가하기 위한 배경과 기회를 제공한 것에 불과하며 그 계기라고 할 수 있더라도 법률상의 원인이라고는 할 수 없다.²²⁾

인과관계의 문제는 본선의 매각이 합리적인 손해경감조치이라는 중재인의 인정에 의해 해결되지 않는다. 이 사건에서 문제가 되는 손해는 선주의 이 사건 계약 하에서의 수입과 관련된 손실인 바 분명히 본선의 매각은 그 이후도 계속하여 발생할 수 있는 용선서비스제공 등을 위한 여러 비용을 감소시켰다는 의미에서는 손해를 경감시켰다고 할 수 있기 때문에 그 범위에서는 본선의 매각이라는 손해경감조치를 통한 계약위반과 해당 이익²³⁾과의 인과관계를 인정할 수 있다. 그러나 본선의 매각이 본선의 자산 그 자체에 관한 이익²⁴⁾을 창출하게 했다는 점을 고려한다면 그러한 이익은 계약위반에 의해 발생한 것이 아니라 선주가 자신의 자산가치를 환가하기 위해 취한 독립의 판단에 의해 발생한 것이라고 해야 할 것이며 인과관계를 인정할 수 없다.

본선의 자산가치에 관한 이익은 선주에 의해 배상청구되는 손해나 손해경감조치에 의해 경감되어야 하는 손해라도 그 종류를 달리 한다. 손해와 이익의 종류에서의 차이 그 자체는 해당 이익을 고려하여서는 안된다고 하는 단적인 근거로는 되지 않는다. 그러나 그러한 차이는 계약위반에 의해 발생한 합리적인 손해경감조치에서 발생하는 것이라고 해도 그러한 이익은 계약위반 간에 법적인 인과관계가 없다는 것을 시사할 수 있다.

일반적으로 선박의 매매라는 것은 용선자에 의한 용선계약 위반의 여부와는 무관계로 선주에 의해 언제라도 행할 수 있는 종류의 거래이다.

가사 용선자의 주장이 타당하다고 하면 본선 선주가 본선의 매각이익을 근거로 더욱이 취득

21) 또한 영국 중재법 제69조에 관한 용선자의 주장에 대해 Popplewell판사는 중재인이 정당한 법리의 적용을 하고 있으면 중재판정과 같은 결론이 되지 않을 것이라고 하여 이것을 배척하였다.

22) "The breach merely provided the context or occasion for the owners to realise the capital value of the vessel. It was the trigger not the cause."라는 표현이 이용되고 있다.

23) 여러 비용의 지출을 회피하였다는 것을 가리키고 있는 것으로 보인다.

24) 단적인 자산가치의 증가, 또는 자산가치 하락의 방지를 가리키고 있는 것이다.

한 이익(any profits made by the owners with the proceeds of sale)도 고려해야 하는 것은 아닌지라는 의문이 생기게 된다.²⁵⁾

용선자에 의한 이 사건 계약위반에 의해 선주가 상실한 계약상의 권리란 선박을 용선자의 이용에 제공하는 의무가 부여된 용선료 수입에 대한 권리이다. 한편 본선의 자산으로서의 가치와의 관계에서 보면 그러한 용선계약상의 권리와 그것에 부수하는 의무의 상실에 의해 선주에게 발생할 수 있는 이익상황의 변화란 용선계약이 체결되지 않는 본선과 용선계약이 남아 있는 본선과의 선박가격에서의 차이라고 할 수 있다. 즉, 본선의 자산으로서의 가치에 착안하는 경우 선주가 용선계약상의 권리를 상실한 것에서 초래되는 이익이란 즉시 인도를 할 수 있는 본선의 2007년 10월 시점에서의 가격과 2009년 11월에 이 사건 계약이 종료함에 따라 인도할 수 있는 본선이 2007년 10월에 매각되었다고 한 경우의 가격의 차이라는 것이 된다. 그 후 2년간 본선의 자산가치 하락이라는 변화는 용선자에 의한 이 사건계약 위반에 의해 상실된 선주의 계약상의 권리와는 무관계이다.

본선의 자산으로서의 가치는 용선자에 의한 계약위반보다도 그 이전의 2005년에 본선을 구입한 때 선주가 자신의 계산에 의해 취득한 것이며 선주는 본선의 자산가치의 변동위험을 근거로 한 후 자신의 자금 또는 차입금을 이 자산에 투입하고 있다. 또한 선주는 본선을 매각할지 여부, 매각 시기 등의 점의 판단에 수반되는 위험도 취하고 있다. 그 선주의 (시장이 양호한 시기의 적절한 판단이었다고 나중에 판명한) 본선의 매각의 결과로서 취득된 이익을 용선자

에게 취득하게 하는 것은 선주의 본선에 대한 투자의 성과를 불공정 또는 잘못된 방법에 의해 용선자에게 취득하게 하는 것을 허용하는 것이 된다.

선박매매의 경우에 공제해야 할 이익으로서 해당 선박 자체의 가치에 착안하는 것이 정당화되는 것이라면 선박매매 후에 자산가치가 상승한 경우에는 반대로 선주로부터 용선자에 대해 추가적 손실(실체의 매각이익과 자산가치의 상승 후에 행한 것이라면 취득되었을 매각이익과의 차액)에 관한 배상청구가 인정된다는 것도 또한 정당화되어야 한다.

2. 항소법원의 판결²⁶⁾요지

항소법원의 Longmore판사, Clarke 판사와 Sales 판사²⁷⁾는 아래와 같이 전원일치로 용선자에 의한 상소를 인정하여 중재판정의 결론을 지지하였다.

1) Longmore 판사의 의견개요

선례²⁸⁾에서 도출되는 중요한 법리는 손해배상청구자가 손해를 경감하는 목적에서 계약 위반의 결과에서 발생하고 또한 동일한 자의 통상의 사업과정에서 이루어지고 동일한 자에게 이익을 파생하게 하는 조치를 취하는 경우 그 조치가 배상청구자와 배상자의 관계와는 완전히 독립된 것이 아닌 한 그러한 이익은 손해의 평가를 할 때 고려해야 할 것이다.

이 영역에서 중요한 문제는 본선을 이용하는 것이 가능한 대체시장이 있는지 여부라는 점²⁹⁾

25) 이 지적에 대해 용선자로부터는 매각이익을 어떻게 이용할지라는 판단은 선주의 독립된 판단이기 때문에 인과관계가 단절된다는 답변이 있었다고 본다. 그러나 이 답변에 대해서도 본선을 매각할지 여부에 대한 판단과 매각이익의 사용방법에 대한 판단은 통상 포괄적이며 인과관계의 판단에서 이들 사이에 선을 긋는 것은 타당하지 않다는 취지의 지적이 판사에 의해 이루어지고 있다. 본선의 이용에 의해 얻어지는 수익이 아니라 본선의 자산으로서의 가치 그 자체에 이익을 발견한다는 파악방법을 전제로 한다면 이 같이 손해액의 산정을 할 때 고려해야 할 이익의 범위가 무한으로 확대되는 것이라는 의문은 더욱이 있다고 볼 수 있다.

26) [2015] EWCA Civ. 1299 ; [2016] 1 Lloyd's Rep.383.

27) 이 판사는 다른 2명의 판사의 의견에 동의한다고 설명하고 있다.

28) British Westinghouse Electronic and Manufacturing Company Ltd. v. Underground Electronic Railways Company of London Ltd, [1912] A.C. 673.

29) 이용가능한 대체시장의 여부에 대해 다음과 같은 지적이 있다. "There is an available market where that which has been lost can be satisfactorily(even if not exactly) replaced, at a price fixed by a functioning system of supply and demand. In the case of period time charters, that means a market on which the ship could be re-chartered for the

이다. 대체시장이 존재하고 있는 경우 정기용선계약의 이행기 전의 이행거절에 의한 손해는 계약용선료와 시장용선료의 차액에 한정되고 있다.³⁰⁾ 그리고 이 경우에는 배상청구자가 그 대체시장을 이용하지 않는다는 결정³¹⁾을 하고 그것에 의해 이익과 손실이 발생한다고 해도 이것을 손해액의 산정을 할 때 고려하지 않는다는 의미에서 손해경감의 법리는 적용되지 않는다. 그 이유는 그러한 이익과 손실은 계약위반에서 발생한 것이 아니라 시장의 변동에 관한 배상청구자 자신에 의한 추측에 근거한 독립된 결정이기 때문이다.

그러나 이 이론은 그러한 대체시장을 발견할 수 없는 경우에는 타당하지 않다. 그러한 시장을 발견할 수 없는 경우에서의 손해는 계약상의 용선료와 그것을 취득하기 위해 필요로 하는 비용(선원의 임금, 연료비 등)의 차액으로 추정되지만 선박매각의 절호의 기회가 도래하고 그 매각에 의해 손해를 경감할 수 있는 경우에는 배상청구자가 선박을 매매하는 것에 의해 발생할 수 있는 이익 또는 손실은 손해액의 산정을 할 때 고려해야 한다.³²⁾

이 사건에서도 선례³³⁾에서의 단일항해만의

balance of the charter period on terms(other than the rate of hire) generally similar to those of the repudiated charter.”(Coghlin, Baker, Kenny, Kimball and Belknap, 2014).

30) Koch Marine Inc. v. D'Amica Societa di Navigazione ARL (The Elena D'Amico)[1980] 1 Lloyd's Rep.75.

31) 대체의 용선계약을 체결하지 않는다는 결정이다.

32) 이 이유에 대해 판결문에서는 이 경우에는 시장이 존재하지 않기 때문에 배상청구자는 시장 변동에 대해 추측하고 그것을 이용하려고 하여 결정하고 있는 것이 아니라 단지 그 손해를 경감하기 위해 결정하고 있다고 할 수 있기 때문이며 그러한 결정의 결과는 일반적으로 계약위반의 결과에 의해 발생하였다고 할 수 있기 때문이라는 지적이 있다.

33) 항해용선계약은 주로 부정기선시장에서 이루어지는 계약방식으로 거래기간에 따라 단기용선계약(1항해용선계약)(spot charter), 장기운송계약(contract of affreightment : COA)과 선박의 내용년수까지 계약이 지속되는 전용선계약으로 나누어진다. 이 사건에서는 5년간의 연속항해용선계약에서의 이행거절에 대해 선주가 용선자에 대해 손해배상청구한 사안이지만 선주가 이행거절을 받아들이고 계약을 종료하게 한 2009년 1월 시점에서는 이용가능한 대체 시장이 존재하지 않았기 때문에 (2010년 2월에는

용선과 마찬가지로 선주는 본선을 매각함에 따라 손해를 경감한다는 결정을 할 수 있었다. 그러한 경우 본선의 매각에 의해 보전된 이익을 고려하지 않는다고 하는 이유는 발견하기 어렵다. 또한 매각의 시점에서의 가격과 용선기간 만료시점에서의 가격과의 차액을 이익으로 파악하는 것도 부당한 것은 아니다.

손해경감의 법리는 용선을 하게 된 대상선박이 조기반선된 경우 때때로 이 선박을 매각하는 것을 선주에 대해 요구하는 경우도 있다. 그러한 경우 선주는 McGregor에 의한 손해경감에 관한 제1의 법리(Edelman, Colton and Varuhas, 2018, paras.9-003~9-006.)에 따라 계약위반의 직후에 본선을 매각했다더라면 취득했을 매각익을 공제한 후의 용선료 상당액만 배상청구할 수 있는 것에 불과하다.³⁴⁾

손해를 경감하기 위해 위반된 계약이 목적으로 하는 자산의 사용이 이루어졌다면 그 사용에 대해서는 손해경감의 법리가 적용된다고 해석해야 한다.³⁵⁾

이용가능한 대체시장이 존재하지 않는 경우에는 British Washington 사건³⁶⁾에서 제시된 법리로 되돌아가야 하며 거기에는 본선의 매각이 계약위반에 기인하여 발생하고 또한 통상의 비즈니스과정에서 발생했는지 여부가 문제시되어야 한다.³⁷⁾

용선계약의 내용에 따른 것이지만 선주는 이 사건 계약기간 중에 본선을 매각할 수 있지만

시장이 부활하게 되었다), 선주는 단기항해용선계약 확약서(spot fixture)에서 항해용선을 계속하였지만 법원은 그 시점에서 달리 취득하는 손해경감 조치가 없었다는 것을 이유로 하여 그러한 단기용선계약에 관한 선주의 판단은 선주의 독립된 결정이라고는 볼 수 없다고 하였다(Zodiac Maritime Agencies Ltd. v. Fortescue Metals Group Ltd(The Kildare)[2010] EWHC 903(Comm) ; [2011] 2 Lloyd's Rep.360).

34) Bulkhaul Ltd. v. Rhodia Organique Fine Ltd.[2008] EWCA Civ. 1452 ; 1 Lloyd's Rep.353.

35) 고등법원판결에서 Popplewell판사가 정립한 제7의 기준에 대한 지적이다.

36) British Westinghouse Electronic and Manufacturing Company Ltd. v. Underground Electronic Railways Company of London Ltd. [1912] A.C. 673.

37) 고등법원에서 Popplewell판사가 정립한 제1의 기준에 대한 지적이다.

용선자의 동의가 없으면 계약상의 서비스의 제공을 중지할 수 없기 때문에 본선의 매각은 계약위반과는 관계가 없기 때문에 자기의 계산으로 행할 수가 있었을 거래라고는 할 수 없다.³⁸⁾ 당연히 그것 자체는 주변적인 문제에 불과하며 이 사건에서의 중심적인 문제는 결국 실제의 본선매각이 이 사건 계약위반을 원인으로 하여 손해경감의 방법으로서 이루어졌는지 여부는 점에 귀착된다.

정기용선계약기간중의 시황 변동은 고려되어서는 안된다는 보편적인 규칙은 없다. 문제가 되고 있는 손해와 동종의 이익만을 고려해야 한다는 기준은 없다.³⁹⁾

인과관계의 문제에 대해서는 반드시 고등법원판결에서 판시된 상세한 판단을 필요로 하는 것이 아니라 British Westinghouse 사건에서 시사된 바와 같이 어느 이익이 고려되어야 하기 위해서는 계약위반의 결과에서 발생했다는 인과관계적인 관계가 있는 것으로 충분하다고 해석해야 한다.⁴⁰⁾

공평과 정의의 관점에 의한 고려에 대해서는 몇 가지의 선례에는 그러한 견해가 근저에 있다고 볼 수 있는 것이 있지만 이것은 모든 사안에서 답습되어야 한다는 법리라고는 도저히 말할 수 없다.⁴¹⁾

본선이 매각되었다면 그 매각익을 어떻게 할지라는 점은 실로 선주의 판단에 위임된다. 이 사건 계약의 대상이 되고 있는 것은 본선의 매각익이 아니라 본선 자체인 것이다. 또한 매각익이 어떻게 사용된 것인지에 대한 증거는 없다.⁴²⁾

중재인은 계약위반과 이익발생의 인과관계의 유무를 판단할 때에는 계약위반의 성질과 효과, 이익과 손해의 성질, 손해와 이익이 어떻게 발생한 것인지, 그들의 발생에 대해 작용한

기존의 또는 개제하는 또는 부수하는 여러 요소를 포함하는 모든 사정을 고려해야 한다는 법리⁴³⁾에 따른 타당한 판단을 하고 있다. 문제가 되고 있는 이익은 본선 선주가 이 사건계약 위반에 기인하여 손해경감의 방법에 의해 통상의 비즈니스의 과정에서 취득한 것이기 때문에 손해액 산정을 할 때 고려되어야 한다.

2) Clarke판사의 의견개요

이용가능한 대체시장이 존재하는 경우 선주는 계약위반에 직면할 때 반드시 본선을 매각할 필요는 없으며 대체로 되는 용선계약을 체결할 수 있으며 또한 즉시 그렇게 해야 한다. 그 경우 대체용선계약에서의 용선료가 손해 산정의 기초가 된다. 선주가 그것을 하지 않고 본선을 매각해도 선주는 그러한 시장가격과 관련된 기준⁴⁴⁾에 의해 산정되는 손해 이상의 것을 청구할 수 있는 것은 아니다.

그러나 그러한 대체시장이 존재하지 않는 경우에는 별도의 고려가 필요하게 된다. 이 경우에는 대개의 요소를 고려해야 하지만 이 사건과 같이 특수한 시장의 상황을 이유로 하여 선주가 취해야 할 합리적인 방법은 본선의 매각이었다는 것이다. 그러하다면 이것에 의해 이익을 손해액의 산정을 할 때 고려해야 할 문제는 없다.

3. 대법원의 판결요지

용선자의 지시나 명령에 따랐지만 결과적으로 선주가 손해를 입은 경우 선주는 보상이라는 방법에 의해 용선자로부터 손해를 회수할 권리가 있다. 용선자는 용선계약에서 합의한 범위 내에서 적재하고자 하는 화물의 종류와 항해하고자 하는 항로를 자유롭게 선택하여 결정할 수 있기 때문에 용선자가 그 선택의 결과

38) 고등법원에서 Popplewell판사가 정립한 제7의 기준에 대한 지적이다.

39) 또한 고등법원에서 Popplewell판사도 마찬가지로의 지적을 하고 있다.

40) 고등법원에서 Popplewell판사가 정립한 제6의 기준에 대한 지적이다.

41) 고등법원에서 Popplewell판사가 정립한 제10, 11의 기준에 대한 지적이다.

42) 고등법원판결에서 Popplewell판사의 지적에 대한 언급이다.

43) 고등법원에서 Popplewell판사도 구체적인 기준 중의 하나로서 보고 있다.

44) 대체시장이 존재하고 있는 경우 정기용선계약의 이행기 전의 이행거절에 의한 손해는 계약용선료와 시장용선료의 차액으로 추정한다는 기준을 가리키고 있는 것으로 보인다.

를 부담하는 것이 타당하다는 것이다(Kim Sun-Ok, 2014, 93-94). 용선자의 지시 또는 명령에 따르고 있는 선장의 행위가 법에 위배되거나 불법행위가 아닌 한 선주에게 보상받을 권리를 인정하고 있다. Island Archon호 사건⁴⁵⁾과 Aquacharm호 사건⁴⁶⁾에서는 선주가 손해배상을 하게 된 책임의 원인이 용선자의 지시로 인하여 직접적으로 발생한, 즉 용선자의 지시와 선주가 입은 손해 간에 직접적인 인과관계가 있는 경우에만 선주의 보상청구권을 묵시적으로 인정한다고 판시하였다. White Rose호 사건⁴⁷⁾에서는 법원은 “용선자의 지시에 따르는 과정에서 손해가 발생하였다는 사실만으로는 그 손실이 용선자의 지시에 따름으로써 발생한 것이라고 주장할 수 없고, 용선자의 지시와 손실 간에 직접적인 인과관계가 존재함을 증명할 수 없는 경우에는 선주는 보상받을 권리가 없다.”고 하여 손실의 원인과 용선자의 지시 간에 직접적인 인과관계의 존재를 선주의 보상청구의 전제조건으로 요구하고 있다(Kim Sun-Ok, 2012, 94).

한편 New Flamenco호 사건에서 5명의 판사는 전원일치로 선주에 의한 상소를 인정하고 이익의 공제를 인정하지 않는다는 고등법원 판사의 판단을 지지하였다. 이와 관련한 Clarke 판사의 주요 의견⁴⁸⁾은 다음과 같다.

이 사건에서의 쟁점에 대해 판단하기 위한 유일한 기준에 대해 근본적인 기준은 문제가 되고 있는 이익과 손실간에 충분히 밀접하다고 할 수 있는 관계(sufficient close link)가 인정되는지 여부, 즉 인과관계가 인정되는지 여부이며 이익과 손실의 종류가 동일한지 여부는 관련이 없는 것이다.

손해의 산정을 할 때 고려해야 하는 이익이란 용선계약위반에 의해 발생한 것이어야 하며 또한 손해경감조치가 주요한 것에 의해 발생한 것이어야 한다.

본선의 매각이익에서의 차액은 용선계약위반에 의해 발생한 것인지 여부에 대해 용선자

에 의한 용선계약 위반의 결과 발생한 것은 그 후 약 2년간분 취득할 수 있었던 수입을 상실한 것이다. 그러나 용선계약위반에 의해 비로소 본선의 매각이 필요하게 된 것은 아니다. 즉, 용선계약 해약의 전이든 후이든 선주는 본선을 매각하려고 한다면 언제나 자신의 위험에서 본선 자체의 가치를 처분하려는 비즈니스상의 판단을 내릴 수 있는 것이다. 본선 자체의 가치라는 것은 용선계약의 목적으로 되어 있는 것이 아니라 용선자는 그것에 대해 어떤 관계도 가지지 않는다.

이 같이 용선계약위반과 본선매각에는 법적인 인과관계는 없기 때문에 2007년에서의 실제의 매각가격에 비교하여 2009년 11월에서의 매각가격이 인상되었거나 인하되었다고 해도 그 차액을 고려하여서는 안된다. 이것은 선주에 의한 본선매각의 비즈니스의 이유가 본선의 사용방법이 없었기 때문이라는 것이었다고 해도 변함은 없다. 조기해약은 선주에게 본선매각의 기회를 제공한 것에 불과한 것이며 본선 매각의 법률상의 원인은 아니다.

마찬가지로 관련하는 비교대상을 2009년 11월에서의 본선의 매각이라고 간주하는 이유도 전혀 없다. 본선의 매각이라는 거래는 이 사건 계약에 근거한 용선기간의 종기에서의 적법한 반선의 결과로서 발생하는 것도 아니며 2007년의 이 사건 계약의 조기해약의 결과로서 발생한 것도 아니기 때문이다. 이 사건 계약의 적법한 종료 또는 조기반선해약의 어느 쪽이더라도 이 사건 계약의 종료와 본선의 매각에는 인과관계는 인정되지 않는다.

본선의 매각이익에서의 차액은 선주에 의한 손해경감조치가 주요한 것에 의해 발생한 것인지 여부에 대해 마찬가지로 이유에서 본선의 매각은 주요한 손해경감조치가 아니었다. 이용가능한 본선의 대체용선시장이 존재하는 경우 손해는 실제의 용선계약에서의 용선료와 시장에서 대체될 수 있는 용선료와의 차액이었을 것이며 여기에서 본선의 매각이라는 거래는 관계가 없었을 것이다.

한편 그러한 대체용선시장이 존재하지 않는 경우 손해는 실제의 용선계약에서의 용선료와 단일항해의 용선시장 등에서의 보다 단기적인

45) The Island Archon[1994] 2 Lloyd's Rep. 227.(C.A.).

46) The Aquacharm [1982] 1 Lloyd's Rep. 7.

47) The White Rose [1969] 2 Lloyd's Rep. 52.

48) 다른 4명의 판사도 Clarke 판사의 의견에 동의하였다.

용선계약에 기초한 본선의 이용에서 합리적으로 취득했을 이익의 차액이다. 여기에 관련하는 손해경감조치란 본래 이행해야 할 것이었던 용선계약 하에서의 본선의 이용에 의해 취득할 수 있었을 수입원에 대체되는 수입원을 획득하는 것이다. 그 의미에서 본선의 매각 자체는 손해경감조치가 아니었다고 할 수 있다. 그 이유는 본선의 매각이라는 거래는 그러한 용선계약 하에서의 수입원의 상실을 경감할 수 없었기 때문이다.

이행거절된 이 사건 계약 하에서 이용되었을 그 이후의 2년간의 기간 중 예를 들어 1년이 경과한 시점에서 본선이 매각되었다고 한 경우 그 본선 매각은 이 사건 계약 하에서의 수입원을 상실하였다고 하여 선주가 용선자에 대해 배상청구할 수 있는 기간, 즉 경감되어야 할 수입원의 상실이 존재하는 기간을 단축하였다는 이유로 용선계약위반에 의한 손해와 관련성이 있다고 할 수 있을 수도 있다. 또한 선주가 그러한 실제의 본선매매의 결과, 이행거절에 의해 종료한 이 사건 계약 하에서 해약 후 1년간은 획득했을 이익도 포함하여 본선을 매각한 경우의 대가보다도 작은 금액밖에 수취할 수 없었다는 것이 시사되었다면 그 같이 하여 본선을 매각함에 따라 해약 후 1년간분의 지급용선료상당액을 현금화할 수 있었을 것임에도 불구하고 그것을 하지 않았다는 것을 근거로 하여 그들의 차액에 대해 공제가 가능하다는 것이 될 수도 있다. 그러나 이 같이 생각하였다고 해도 본선의 매각이라는 거래 자체가 손해경감조치라는 것은 되지 않는다. 그것은 단지 선주가 이 사건 계약과 그 해약과는 독립하여 행할 수 있는 본선에 대한 소유권의 행사에 불과하다.

V. 결론

실무에서 선박소유자와 용선자는 오랜 관행에 의해 영국법을 준거법으로 하는 정기용선계약을 체결하고 해당 용선계약으로부터 비롯하는 채권채무관계를 영국법에 따라 해결한다. 영국법에 의하면 선박소유자는 용선기간 동안 선박을 용선자로부터 부당하게 회수할 수 없으

며, 용선자는 용선계약에서 정한 가장 이른 반선일 이전에 선박을 반선할 수도 없다(Kim Chan-Young, 2014, 127). 그럼에도 불구하고 용선자가 재정적 어려움에 봉착하면 선박을 조기반선하는 사례가 종종 발생한다. 특히, 용선자가 대한민국 법인인 경우 채무자회생 및 파산에 관한 법률에 따른 회생절차개시로 조기반선은 불가피해진다. 조기반선에 기해 선박소유자가 용선자에 대해 가지는 손해배상채권 및 기타 채권은 정기용선계약의 준거법인 영국법에 의해 정해지나, 선박소유자가 회생절차에 참가한다면 회생절차를 규율하는 채무자회생 및 파산에 관한 법률에 의해 선박소유자의 채권은 회생채권과 공익채권으로 분류되고 그 행사 방법이 제한된다. 한편, 선박소유자는 자신의 회생채권이 회생계획에 따라 감액되고 장기간에 걸쳐 분할변제가 불가피하므로 손해를 최소화하고자 할 유인을 갖게 된다. 즉, 선박소유자는 용선자가 공급하여 본선 적재 중인 연료유에 대해 용선계약에 따라 대금을 지급해야 하는 상황에서 그 연료유대금채무를 자신의 회생채권과 상계하기를 원한다(Kim Chan-Young, 2014, 128).

New Flamenco호 사건에서는 정기용선계약의 조기반선계약위반에 근거한 손해배상액에서 반선직후의 선박매가가격과 계약기간 만료시의 선박매가가격과의 차액을 공제할 수 있는지 여부라는 이 사건에서의 쟁점의 판단을 할 때 고등법원판결은 선례에서 도출되는 손해배상의 법리에 대해 11개의 기준으로 정리한 후 상세한 검토를 하고 이것을 부정하고 있는 것에 대해 항소법원판결은 법적 인과관계와 손해경감조치의 의의를 비교적 넓게 파악하는 것에 의해 이것을 긍정하고 있다.

대법원판결은 고등법원과 항소법원의 판결 내용을 부연한 후 고등법원의 결론을 지지하였다. 당연히 대법원판결과 고등법원에서 언급된 11개의 기준을 전문에 인용한 것이지만 그 근거는 고등법원판결의 그것과는 다르다. 대법원판결에서의 기준으로서 이용된 것은 손해산정을 할 때 고려해야 할 이익이란 용선계약위반에 의해 발생한 것이어야 하며, 또한 손해경감조치가 주요한 것에 의해 발생한 것이어야 한

다고 하는 인과관계의 관점이었다.

본선은 선주가 자금을 투입하여 자신의 위험으로 인수한 재산이며 그 매매거래자체는 용선계약과는 별개의 법률행위이며 용선자와는 법적으로 아무런 관계도 없다. 따라서 그 자산으로서의 가치의 변동을 정기용선계약의 위반에 근거한 손해액의 산정을 할 때 고려해야 하는 이유는 없다고 볼 수 있다.

이 같은 관점에서 보면 본선의 매각이라는 거래에 착안하여 그것과 이 사건계약위반과의 인과관계를 부정하고 또한 이 사건 계약위반에 의해 선주가 상실한 이익, 즉 용선료 수입을 회복시키는 손해경감조치로의 해당성을 부정한 대법원의 결론은 타당하며 이것에 대해 이론(異論)은 없다고 볼 수 있다.

또한 대법원판결에서의 검토에서는 위와 같이 조기반선 직후의 선박매각가격과 계약기간 만료시의 선박매각가격과의 차액이 아니라 주로 용선자에 의한 이 사건 계약위반과 선주에 의한 본선의 매각이라는 거래와의 관계에 초점이 맞추어져 있지만 용선계약해약의 전이든 후이든 선주는 본선을 매각하려고 한다면 언제든지 자신의 위험에 있어 본선 그 자체의 가치를 처분한다는 비즈니스상의 판단을 내릴 수 있는 지적과 관련하는 비교대상을 2009년 11월의 본선의 매각가격이라고 간주하는 이유도 전혀 없다는 지적을 근거로 한다면 2007년 10월에 실제의 본선의 매각가격과의 비교의 시점으로서 역지로 시장가격이 현저하게 저하한 후의 2009년 11월 시점을 파악해야 할 이유는 없는 것이며,⁴⁹⁾ 따라서 그 두 가지의 시점에서의 매각이익의 차액을 이익으로 파악하는 것 자체 또는 그 같이 두 가지의 시점을 거론하는 것 자체의 타당성에 대해서도 논의의 여지가 있을 수 있

는 것으로 볼 수 있다.⁵⁰⁾

이 같은 시점에서 이 사건에서의 각 법원의 판단을 다시 생각해 보면 고등법원판결과 항소법원판결에서는 그 차액을 이익으로 파악하는 것을 허용한 후에 이것을 공제의 대상으로 할 수 있는지 여부라는 관점에서 검토가 이루어지고 있다고 평가할 수 있는 것에 대해 대법원 판결은 그러한 두 가지의 시점을 거론한 차액에 착안하는 방법을 취하지 않고 인과관계라는 기준에 따라 본선에 관한 매매계약과 용선계약의 거래로서의 차원의 차이를 강조하고 용선계약 위반과는 무관계의 선박매매거래에 관한 이러한 차액을 검토대상인 이익으로 보는 것 자체를 부정하는 것에서 우선 보면 복잡한 것으로 보이는 이 사건의 쟁점에 단적인 해결을 보게 된 판결이라고도 평가할 수 있다고 볼 수 있다.

이 대법원 판결에 대해서는 판단내용이 너무 간결하다는 지적(MacLauchlan and Summers, 2019, 171)도 있지만 손해의 산정이라는 명확한 기준의 정립과 그것을 근거로 한 판단이 복잡하고 곤란하게 될 수 있는 분야에 있어 손해액 산정을 할 때 고려해야 할 이익의 범위를 확정하는 경계선의 일부를 명시하고 손해액의 파악방법에 관한 영국 대법원의 견해의 일부분을 시사한 점에서 실무상 중요한 판결이라고 볼 수 있다.

또한 우리나라의 경우도 정기용선계약은 그 거래가 주로 외국회사와 이루어지므로 통상적으로 준거법 및 관할을 영국법과 런던중재로 합의하고 있기 때문에 본 연구의 결과는 영국법과 관련된 조기반선으로 인한 계약위반에 대한 손해배상액의 산정문제를 해결함에 있어 하나의 기초자료로서 활용될 수 있을 것이다.

49) 예를 들어 선박가격이 회복된 후 별도의 시점을 기점으로 파악한 경우 그 차액은 이익이 아니게 된다.

50) 이 차액을 이익으로 파악한 판단의 배경에는 이 사건에서 중재신청을 할 때 선주 자신이 2007년 10월 당시에 2009년 11월 시점에 대한 본선의 재판매가격의 하락분으로서 5,145,000달러를 공제하고 있었던 것도 영향을 미쳤던 것으로 보인다.

References

- Baughan, S. (2004), *Shipping Law*, 3rd ed., London: Cavendish Publishing Ltd.
- Coghlin, T., A. W. Baker, J. Kenny, J. Kimball and T. H. Belknap Jr. (2014), *Time Charters*, London: informa law.
- Dyson, A. and A. Kramer (2014), "There is No 'Breach Date Rule': Mitigation, Difference in Value and Date of Assessment", *LQR*, 259-272.
- Edelman, J., J. Varuhas and S. Colton (2018), *McGregor on Damages*, 20th ed., London: Sweet & Maxwell.
- Furmston, M. P. (2007), *Cheshire, Fifoot and Furmston's Law of Contract*, 15th ed., London: Oxford University Press Ltd.
- Garner, B. A. (2019), *Black's Law Dictionary*, 11th ed., Toronto: Thomson Reuters.
- Han, Nak-Hyun (2008), "A Study on Scope of Damages resulted from Early Redelivery under Time Charter", *Journal of Korea Port Economic Association*, 24(2), 19-41.
- Han, Nak-Hyun (2013), "A Study on the Loss Incurred by Withdrawal of Ship under Time Charter -Focused on the MT Kos Case-", *Journal of Korea Port Economic Association*, 29(4), 265-288.
- Han, Nak-Hyun and Jun-Sik Jung (2007), "Shipowner's Lost Profit and Its Claim resulted from Delay in Redelivery under Time Charter", *Journal of Korea Port Economic Association*, 23(3), 29-51.
- Han, Nak-Hyun and Jun-Sik Jung (2009), "New Development on the Legal Principles of the Hadley v. Baxendale Case under Time Charter-with Decision of House of Lords on the Achilleas-", *International Trade Law*, 86, 75-102.
- Jeon, Hae-Dong (2017), "Study on the Off-hire Causes or Events under the Time Charter-party -Focused on The Global Santosh case-", *Maritime Law Review*, 29(3), 49-74.
- Kim, Chan-Young (2014), "Study on the Early Redelivery in the Time Charterparty under the Rehabilitation Procedure", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 36(1), 125-162.
- Kim, Jin-Kwon (2018), "A Study on the Major Amendments of New York Produce Exchange Time Charter 2015", *Maritime Law Review*, 30(3), 301-327.
- Kim, Myung-Jae (2012), "A Study on the Charterer's Duty & Right in Applying Laytimes of the Voyage Charterparty", *Journal of Korea Port Economic Association*, 28(1), 83-104.
- Kim, Sun-Ok (2012), "A Study on the Scope of Qualified Indemnity Claim under the Time Charterparty - including ICA-", *Korea Logistics Review*, 22(1), 81-108
- KP&I (2017), Marine Claims Prevention Guide (49); Precautions for Redelivery of Time Chartered Vessels, Monthly Maritime Korea, 531, Available from <http://monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=20836>
- Lee, Sang-Hwa (2018), "Repudiatory Breach of Charterparty and the Method of Damages Calculation-With regard to the actual case of 'MV Clementine' in Korea Line Corporation Rehabilitation Proceedings -", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 40(2), 281-336.
- Lee, Won-Jeong (2010), "Measure of Damages for Late Redelivery - Focused on U. K. House of Lords' Decision in The Achilleas-", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 32(1), 113-137.
- Lee, Won-Jeong and Tae-Woo Kim (2012), "A Study on the Liability for the loss of deck cargo under a time charter-Focused on the decision in the Socol 3-", *Journal of Korea Safety Management & Scienc*, 14(1), 109-116.
- Mclauchlan, D. and A. Summers (2019), "Mitigation and Causation of Benefits", in Prebble, J., M. Stephens

- and T. Haradasa(eds.), *Victoria University of Wellington Legal Research Papers*, 9(31), 171-184.
- Shin, Hak-Sung and Yang-Kee Lee (2014), "A Study on the Interpretation and the Scope of Charterers' Order for Ship and Master under the Time Charterparty", *Korea Trade Review*, 39(1), 187-212.
- Yeom, Jeong-Ho (2008), "The issue in a liability for the compensation of loss due to the breach of redelivery date in the time charter party", *Maritime Law Review*, 20(2), 97-142.
- Yeo, Sung-Koo, "A Case Study on Final Voyage of the Time Charter", *Journal of Korea Port Economic Association*, 21(4), 75-101.