

대 법 원

제 2 부

판 결

사 건 2020다280685 손해배상(기)

원고, 상고인 겸 부대피상고인

첵리 내비게이션 컴퍼니 리미티드(Cheng Lie Navigation Co.,
Ltd.)

소송대리인 법무법인 해운

담당변호사 권태일 외 4인

피고, 피상고인 겸 부대상고인

주식회사 뉴오릭스해운

소송대리인 법무법인 삼양

담당변호사 송대원 외 4인

원 심 판 결 부산고등법원 2020. 10. 15. 선고 2020나50624 판결

판 결 선 고 2022. 12. 1.

주 문

원심판결의 원고 패소 부분 중 △△△항 컨테이너 초과사용료, △△△항 터미널 보관
료 손해배상청구 부분을 파기하고, 이 부분 사건을 부산고등법원에 환송한다.

원고의 나머지 상고와 피고의 부대상고를 모두 기각한다.

이 유

상고이유를 판단한다.

1. 원고 상고에 대한 판단

가. 준거법

원심은, 원고와 피고 사이에 운송계약의 준거법을 대만법으로 합의한 사실을 인정할 수 없고, 구 국제사법(2022. 1. 4. 법률 제18670호로 전부 개정되기 전의 것) 제26조 제1항에 따라 운송계약과 가장 밀접한 관련이 있는 대한민국의 법이 준거법이 된다고 판단하였다.

원심판결 이유를 관련 법리와 기록에 비추어 살펴보면, 위와 같은 원심의 판단에 상고이유 주장과 같이 준거법 합의에 관하여 논리와 경험의 법칙을 위반하여 자유심증주의의 한계를 벗어나거나 필요한 심리를 다하지 아니한 잘못이 없다.

나. 상법 제814조 제1항 제척기간의 적용범위

1) 해상운송인의 송하인 또는 수하인에 대한 채권 및 채무는 그 청구원인의 여하에 불구하고 운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날부터 1년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸한다(상법 제814조 제1항). 이러한 해상운송인의 송하인이나 수하인에 대한 권리·의무에 관한 소멸기간은 제척기간에 해당하고, 그 기산일은 '운송물을 인도한 날 또는 인도할 날'인데, '운송물을 인도할 날'이란 통상 운송계약이 그 내용에 좇아 이행되었으면 인도가 행하여져야 했던 날을 의미한다(대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결 등 참조). 해상운송인의 송하인 또는 수하인에 대한 채권 및 채무는 그 청구원인이 계약인 경우뿐만 아니라 불법행위인 경우에도 위 제척기간이 적용된다(대법원 1997. 4. 11. 선고 96다42246 판결, 대법원 1999. 10. 26. 선고 99다

41329 판결 등 참조).

2) 원심판결 이유에 의하면 아래와 같은 사실을 알 수 있다.

가) 해상운송업을 영위하는 원고는 2017. 1.경 복합운송주선업을 영위하는 피고와 피고가 운송을 의뢰하는 화물을 대한민국 ○○항에서 베트남 △△△항까지 운송하기로 하는 계약을 체결하였는데, 위 화물은 폐기물처리업자가 케이블 등 수출 화물인 것처럼 가장하여 반출하려한 폐기물이었다.

나) 원고는 위 운송계약에 따라 원고의 컨테이너에 적입된 화물을 △△△항까지 운송하였으나, 피고 및 피고가 지정한 수하인이 2017. 2.경 △△△항에 도착한 화물을 수령하지 않았고, 화물은 원고의 컨테이너에 적입된 채 현재까지 베트남 △△△항 컨테이너 터미널에 보관되어 있다.

3) 원심은, 운송계약에 따라 △△△항에 도착한 화물을 수령하지 않아 발생한 컨테이너 초과사용료 및 터미널 보관료까지도 전부 상법 제814조 제1항의 제척기간 적용대상으로 보고, 화물의 인도가 행하여져야 했던 날로부터 1년이 훨씬 지나 제기된 운송계약에 기한 청구는 모두 제척기간이 도과하여 부적법하다고 판단하였다.

4) 그러나 원심의 위와 같은 판단은 다음과 같은 이유로 수긍하기 어렵다.

가) 제척기간은 일반적으로 권리자로 하여금 자신의 권리를 신속하게 행사하도록 함으로써 법률관계를 조속히 확정하려는 데 그 제도의 취지가 있고, 그 제척기간의 경과로 권리가 소멸한다[대법원 1995. 11. 10. 선고 94다22682, 22699(반소) 판결 등 참조]. 따라서 제척기간은 적어도 권리가 발생하였음을 전제하는 것이고, 아직 발생하지 않은 권리에까지 그 제척기간에 관한 규정을 적용하여 권리가 소멸하였다고 볼 수는 없다.

나) △△△항에 도착한 화물을 수하인이 수령하지 않아 화물이 원고의 컨테이너에 적입된 상태로 △△△항 터미널에 보관되어 있기 때문에 컨테이너 초과사용료 및 터미널 보관료 상당의 손해는 날마다 계속 발생하여 나날이 새로운 채무불이행에 기한 손해가 발생하고 있다. 원고와 피고가 △△△항에서의 컨테이너 초과사용료 등에 관하여 1일당 일정 금액을 피고가 지급하기로 합의하였다면 이는 손해배상액의 예정이다.

다) 위와 같은 원고의 손해배상채권은 '화물의 인도가 행하여져야 했던 날'을 지나서도 발생할 수 있는데, 상법 제814조 제1항 제척기간의 기산점으로서 '화물의 인도가 행하여져야 했던 날'을 지나서 발생하는 위 손해배상채권의 제척기간 기산일은 그 채권의 발생일이라고 해석함이 타당하고, 그 날부터 상법 제814조 제1항에 정해진 권리의 존속기간인 1년의 제척기간이 적용된다.

라) 상법 제814조 제1항의 취지를 고려하더라도, '인도한 날 또는 인도할 날'로부터 1년이 넘어 발생하는 채권의 경우에는 발생하기도 전에 그 행사기간이 경과하여 소멸한 것이 되어 권리자가 권리를 잃게 되는 결과는 불합리하고 나아가 헌법을 최상위 규범으로 하는 법질서 전체의 이념에도 부합하지 않기 때문이다(구 관습법 또는 민법상 상속회복청구권의 제척기간에 관한 대법원 2003. 7. 24. 선고 2001다48781 전원합의체 판결, 헌법재판소 2001. 7. 19. 선고 99헌바9 등 전원재판부 결정 참조).

5) 그런데 원심은 판시와 같은 사정만을 내세워 △△△항에 도착한 화물을 수하인이 수령하지 않아 발생한 컨테이너 초과사용료 및 터미널 보관료 손해배상청구 중 이 사건 소제기 1년 안에 발생한 부분까지도 제척기간을 도과하여 부적법하다고 판단하였으니, 그와 같은 판단에는 제척기간에 관한 법리를 오해한 잘못이 있다. 이를 지적하는 원고의 상고이유 주장은 이유 있다.

2. 피고 부대상고에 대한 판단

원심은, 2017. 2.경 체결된 운송계약[위 1. 나. 2)항에서 인정한 운송계약 후 2차로 체결된 것이다]에 기한 원고의 청구에 관하여 그 제척기간 도과 및 상법 제792조에 따른 운송계약 해제에 관한 피고 주장을 모두 배척한 다음, 그 운송계약을 체결한 당사자를 '원고'로 확정하고, □□□항에서 화물의 선적이 지체되어 발생한 컨테이너 초과사용료, 컨테이너 터미널 보관료를 원고에게 지급할 의무가 있다고 판단하면서 피고의 책임 제한 주장은 배척하였다.

원심판결 이유를 관련 법리와 기록에 비추어 살펴보면, 위와 같은 원심판단에 피고 부대상고이유 주장과 같이 운송계약의 효력, 계약 당사자 확정, 손해배상액 예정액의 감액에 관한 법리를 오해하거나 논리와 경험의 법칙을 위반하여 자유심증주의의 한계를 벗어나는 등의 잘못이 없다.

3. 결론

원심판결의 원고 패소 부분 중 △△△항 컨테이너 초과사용료, △△△항 터미널 보관료 손해배상청구 부분을 파기하고 이 부분 사건을 부산고등법원에 환송하며, 원고의 나머지 상고 및 피고의 부대상고를 모두 기각하기로 하여, 관여 대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

재판장

대법관

천대엽

대법관 조재연

주 심 대법관 민유숙

대법관 이동원