

## 상법 제814조의 법적 성질과 운송물의 인도시점 - 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결 -

이 정 원\*

### < 목 차 >

- I. 서론
- II. 기초사실 및 판결이유
- III. 연구 및 평석
- IV. 결론

### I. 서론

해상운송은 운송도구인 선박을 이용하여 지리적 경계를 넘나들며 상행위를 한다는 특성으로 인해 운송계약의 관련 당사자가 다수일 뿐만 아니라 국적 등도 다양한 경우가 일반적이다. 이러한 해상운송의 특성으로 인해 해상운송과 관련된 법률관계는 타 법률관계에 비해 상대적으로 매우 복잡하다는 점에서, 다른 법률관계에 비해 단기간 내에 이를 확정지어야 할 필요성이 크다.<sup>1)</sup> 이에 따라 상법 제814조 제1항은 “운송인의 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(동 항 본문).”고 규정하여, 해상운송 계약당사자 사이의 채권·채무관계를 단기간 안에 확정하도록 규정하고 있다.

그런데 상법 제814조에 의해 해상운송계약을 둘러싼 계약당사자 사이의 법률

\* 부산대학교 법학전문대학원 교수, 변호사.

1) 최중현, 「해상법상론」 제2판, 박영사, 2014, 335면.

관계를 조속히 확정할 수 있다는 장점에도 불구하고, 민법상 권리의무의 대표적 소멸사유인 소멸시효 내지 일반 제척기간 등에 비해 상대적으로 짧은 기간으로 인해 송하인 등의 권리행사를 지나치게 제한할 소지도 안고 있다.<sup>2)</sup> 특히 상법 제814조는 운송인에 대한 송하인 등에 대한 1년의 재판상 청구의 기산점을 “운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날”로 규정하고 있으므로, 과연 위 기간의 기산점인 운송물 인도시기 또는 운송물을 인도할 날이 구체적으로 언제인지와 관련해서 계약당사자 사이에 분쟁이 발생할 소지가 있다.

상법 제814조에서 규정하는 운송인에 대한 송하인 등의 단기의 권리행사기간은 우리 상법이 「헤이그-비스비 규칙」<sup>3)</sup> 제3조 제6항<sup>4)</sup>을 국내 입법화 한 것으로,<sup>5)</sup> 그 법적 성질과 내용이 반드시 명확하다고 말하기 어렵다. 우리나라의 경우 운송물 인도시기와 관련해서, 법원은 후술하는 바와 같이 운송물의 종류, 운송인과 보세창고업자의 관계 등의 여러 가지 사정을 고려하여 운송물 인도시기를 달리 해석하고 있는데, 이러한 사정으로 인해 상법 제814조에서 규정한 기간의 기산점인 운송물을 인도한 날 등의 개념도 각 개별 사안에서 구체적으로 파악해야 하는 문제를 안고 있다.

2) 서울고법 2012. 4. 3. 선고 2011나37553 판결은 “헤이그-비스비 규칙 및 이를 수용한 사업 제814조 제1항에서 정한 ‘재판상 청구’는 좁은 의미의 소송만을 의미하는 것이 아니라 넓은 의미의 재판상 신청 내지 청구까지 포함하는 것으로 해석되고, … 상법 제814조 제1항 소정의 제척기간은 1년으로 상대적으로 매우 단기간으로 보이는 점 등을 종합하여 보면, 상법 제814조 제1항의 재판상 청구에는 이 사건과 같이 채권자인 원고의 가압류신청 및 결정도 포함된다고 해석함이 상당하고 …”라고 판시하여, 가압류신청도 상법 제814조 제1항이 규정하는 재판상 청구에 포함된다고 보았다. 위 판결의 취지에 대해서는 규정하는 견해도 있지만(김인현, 「해상법」 제5판, 법문사, 2018, 269면), 다수의 견해는 위와 같은 해석은 해상물건운송인의 책임에 관한 단기제척기간을 둔 상법의 입법취지에 반할 뿐만 아니라, 재판상 청구와 가압류 등 보전처분을 엄격히 구별하고 있는 민법 제168조 및 제170조 제2항의 규정에도 반하는 것으로 본다(최종현, 앞의 책, 335면 각주 366) 및 이광후, “상법 제814조 제척기간(서울고법 2012. 4. 3. 선고 2011나37553 판결에 대한 평석 포함)”, 「월간 해양한국」 제469호, 재단법인 한국해사문제연구소, 2012, 160면 이하].

3) 정식 명칭은 「1968년 선하증권에 관한 법률의 특정 규칙의 통일을 위한 국제협약과 개정 의결서 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading and Protocol to amend, 1968)」이다.

4) 헤이그-비스비 규칙 제3조 제6항.

“Subject to paragraph 6 bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.”.

5) 이균성, 「신 해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010, 538면.

최근 대법원은 상법 제814조와 관련한 의미 있는 판결들을 한 바 있는데, 이 글에서는 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결의 평석을 중심으로 운송인의 운송물 인도시기와 상법 제814조의 법리에 관해 간단히 고찰해 보고자 한다.

## II. 기초사실 및 판결이유

### 1. 기초사실<sup>6)</sup>

- 원고와 피고는 각 해운화물운송 대리점업, 복합운송 주선업 등의 사업을 목적으로 설립된 회사이다.

- 피고는 2013년경 ‘Tae Yang CO.’와 ‘BM Trading Co.’를 위하여 원고에게 중고자동차(이하 ‘자동차’라고만 한다) 57대와 105대를 터키 메르신(Mersin)까지, 112대를 터키 이스켄데룬(Iskenderun)까지 각 운송할 것을 위탁하였다.

- 원고는 자동차 총 274대(= 57대 + 105대 + 112대)를 해상운송인인 A와 B을 통해 운송하기로 하였고, 피고는 원고에게 그 운임으로 미화 305,700달러(이하 ‘달러’라고만 표기한다)를 지급하기로 약정하였다(이하 ‘제1차 비용’이라 한다).

- 2013. 12.경 선적항인 인천에서, 자동차 57대와 105대가 각 A의 선박에 선적되어 메르신으로 향하였고, 자동차 112대가 B의 선박에 선적되어 이스켄데룬으로 향하였다. 선사들은 ‘Tae Yang CO.’와 ‘BM Trading Co.’가 송하인으로 된 선하증권을 발급하였다.

- 한편 자동차 274대(이하, ‘이 사건 운송물’이라고 함)에 관한 송하인의 중국적인 목적지는 시리아였는데, 송하인과 수하인 사이에서 양륙항인 메르신과 이스켄데룬에서 하역된 다음 환승하여 시리아로 운송될 것으로 예정되었다.

- 터키 당국은 그 무렵 시리아의 정국 불안정을 사유로 시리아를 최종 목적지로 하는 화물의 환승을 위한 터키 내 입항을 불허하였고, 2014. 1.경 A는 자동차 57대와 105대를 각 선적한 선박을 그리스 피레아스(Piraeus)에, B는 자동차 112대를 선적한 선박을 몰타(Malta)에 대기시켰다.

6) 이하의 기초사실은 이 사건의 원심 판결인 서울고등법원 2018. 12. 21. 선고 2018나2043461 판결이 확정된 기초사실을 인용한 것이다. 참고로 이 사건의 제1심 판결은 서울서부지방법원 2018. 7. 19. 선고 2017가합37133 판결이다.

- 2014. 5.경, A는 자동차 57대와 105대를 피레아스에서 메르신으로, B는 자동차 112대를 몰타에서 이스켄데룬으로 다시 운송하였고, 이 과정에서 추가적인 운임, 보관료 등의 비용이 발생하였다(이하 ‘제2차 비용’이라 한다).

- 터키 당국은 이 사건 운송물이 터키 내 항구에 입항한 후에도 자국을 경유하여 시리아로 들어가는 것을 허용하지 않아 통관을 불허하였고, 이에 원고와 피고는 이 사건 운송물에 대한 통관이 이루어질 때까지 잠정적으로 터키 내 보관장소에 운송물을 임치하고 해결책을 찾기로 하였다. 그러나 결국 통관이 이루어지지 않았고 이 사건 운송물은 시리아로 운송되지 못하였다.

## 2. 당사자의 주장<sup>7)</sup>

### 가. 원고의 주장

원고는 애초 피고로부터 자동차 274대를 터키의 메르신 혹은 이스켄데룬까지 운송하는 것을 위탁받았다. 그런데 위 자동차들을 운송한 선사인 A와 B는 시리아의 정치적 상황으로 터키 내 입항이 거부되자 피레아스와 몰타에 화물을 하역하고 불가항력(Force Majeure)을 선언하였고, 시리아의 정치적 상황이 호전되자 피레아스와 몰타에서 메르신과 이스켄데룬으로 재운송하면서 발생하는 운임, 보관료 등의 추가적인 비용을 지급하는 업체에 한하여 재운송을 수행하기로 하였다. 원고는 당시 상황과 정보를 피고에게 충분히 제공하였고 피고도 이를 납득하고 인정한 상태에서 제1차 비용 외에 추가적인 비용인 제2차 비용을 부담하기로 약정하였으며, 원고는 제2차 비용이 상당히 큰 금액인 점을 감안하여 피고로부터 그중 일부를 지급받되, 나머지는 추후 지급받기로 하고 A와 B에게 제2차 비용을 모두 지급하였다. 따라서 피고는 원고에게 지급하기로 약정한 제1차 비용과 제2차 비용 중 미지급된 합계 금254,264,903원 및 그 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

### 나. 피고의 주장<sup>8)</sup>

---

7) 이하는 이 사건 원심에서의 당사자의 주장을 독자의 이해의 도모를 위해 옮겨 적은 것이다.

8) 이 사건의 원심에서 피고는 아래에서 기술하는 주장 외에도 국제재판관할권 위반·운송계약당사자의 확정에 관한 주장 등 여러 주장을 하였지만, 국제재판관할권 위반 등에 관한 주

운송인인 원고는 상법 제814조 제1항에 의하여 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날로부터 1년 이내에 피고에 대하여 재판상청구를 하지 아니하였으므로 이 사건 소는 제척기간 도과로 부적법하므로 각하되어야 한다.

### 3. 원심의 판단

상법 제814조 제1항에 의하면, “운송인의 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”고 규정되어 있다.

이 사건에서 2014. 5.경 이 사건 운송물이 터키 내 항구에 입항하여 원고의 운송이 종료된 사실은 앞서 본 바와 같고, 이 사건 소는 그로부터 1년이 지난 2017. 9. 5. 제기된 사실은 기록상 명백한바, 따라서 이 사건 소는 제척기간을 도과하여 제기된 것이어서 부적법하다.

### 4. 대법원 판결요지<sup>9)</sup>

가. 상법 제814조 제1항에서 정한 해상 운송인의 송하인이나 수하인에 대한 권리·의무의 소멸기간이 제척기간인지 여부 및 그 기산점

상법 제814조 제1항(이 규정하는) ... 해상운송인의 송하인이나 수하인에 대한 권리·의무에 관한 소멸기간은 제척기간이고, 제척기간의 기산점은 ‘운송물을 인도한 날 또는 인도할 날’이다.

나. 운송인이 운송계약상 양륙항에 도착한 후 운송물을 선창에서 인도 장소까지 반출하여 보세창고업자에게 인도하는 것만으로 운송물이 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 있는지 여부

---

장은 이 글의 논의의 범위를 벗어나므로 별도로 고찰하지 않는다.

9) 이 사건 대법원 판결요지는 독자의 이해의 편의를 위해 필자가 약간의 수정 및 재구성을 하였다.

해상운송계약에서 운송인은 운송물의 수령·선적·적부·보관·운송·양륙 및 인도의무를 부담하므로(상법 제795조 제1항), 운송인은 운송채무의 최종 단계에서 운송물을 정당한 수하인에게 인도함으로써 운송계약의 이행을 완료하게 된다. 여기서 운송물의 인도는 운송물에 대한 점유, 즉 사실상의 지배·관리가 정당한 수하인에게 이전되는 것을 말한다. 선하증권이 발행된 경우에는 선하증권의 정당한 소지인에게 인도하여야 한다(상법 제861조, 제132조). 따라서 운송인이 운송계약상 정해진 양륙항에 도착한 후 운송물을 선창에서 인도 장소까지 반출하여 보세창고업자에게 인도하는 것만으로는 그 운송물이 운송인의 지배를 떠나 정당한 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 없다.

다. 운송물이 멸실되거나 운송물의 인도가 불가능하게 된 경우, ‘운송물을 인도할 날’을 기준으로 상법 제814조 제1항의 제척기간이 도과하였는지를 판단하여야 하는지 여부 및 ‘운송물을 인도할 날’의 의미

운송물이 멸실되거나 운송물의 인도가 불가능하게 된 경우에는 ‘운송물을 인도할 날’을 기준으로 제척기간이 도과하였는지를 판단하여야 한다. 여기서 ‘운송물을 인도할 날’이란 통상 운송계약이 그 내용에 좇아 이행되었으면 인도가 행하여져야 했던 날을 의미한다.

라. 상법 제814조 제1항의 제척기간이 도과하였는지가 법원의 직권조사 사항인지 여부 및 당사자가 제척기간 도과 여부를 사실심 변론종결 시까지 주장하지 않았더라도 상고심에서 이를 새로이 주장·증명할 수 있는지 여부

상법 제814조 제1항의 제척기간을 도과하였는지는 법원의 직권조사사항이므로 당사자의 주장이 없더라도 법원이 이를 직권으로 조사하여 판단하여야 한다. 또한 당사자가 제척기간의 도과 여부를 사실심 변론종결 시까지 주장하지 아니하였다 하더라도 상고심에서 이를 새로이 주장·증명할 수 있다.

마. 이 사건에 대한 판단

이 사건의 경우, 운송계약에 따른 운송물의 목적지는 양륙항인 터키 내 항구로 보아야 하나, 원고의 인도의무는 운송계약에서 정한 양륙항에 입항한 시점에 종료되는 것이 아니라 정당한 수하인에게 인도되어야 완료되는 것이므로, 원고가 운송물을 정당한 수하인에게 인도한 날을 기준으로 상법 제814조 제1항의 제척기간을 계산하거나, 만약 운송물의 인도가 불가능하게 된 경우에는 운송물을 인도할 날을 기준으로 위 제척기간이 도과하였는지를 판단하여야 하는 데도, 이와 달리 운송물이 양륙항인 터키 내 항구에 입항한 시점에 원고의 운송이 종료되었다고 보아 그날로부터 제척기간을 계산한 원심판단에 제척기간 기산점에 관한 법리오해 등 잘못이 있다.

### Ⅲ. 연구 및 평석

#### 1. 상법 제814조의 의의

일반적으로 상법 제814조 제1항의 단기제소기간의 입법취지는 해상운송 계약 당사자 사이의 법률관계나 계산관계가 다른 종류의 계약관계에 비해 복잡하다는 점을 감안하여, 계약당사자 사이의 법률관계를 단기간 내에 신속히 확정하기 위함이라고 해석한다.<sup>10)</sup> 상법 제814조의 모체라고 할 수 있는 「헤이그 규칙」<sup>11)</sup> 제3조 제6항도 상법 제814조 제1항과 동일한 취지로 규정하고 있는데,<sup>12)</sup> 헤이그 규칙 제3조 제6항의 입법취지에 대해서는 ① 해상운송계약상 당사자 사이의 법률관계를 조속히 확정하고, ② 헤이그 규칙 제정 당시 각 국가별로 상이하였던 운송계약당사자 간의 법률관계 확정에 관한 기간의 통일화를 이룩함과 동시에, ③ 선하증권 이면약관에 이에 관한 통일적 규정을 둠으로써, 해상운송인에

10) 최중현, 앞의 책, 334-335면.

11) 정식 명칭은 「1924년 선하증권에 관한 법률의 특정 규칙의 통일을 위한 국제협약 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Laws Relating to Bills of Lading, 1924)」이다. 우리나라는 위 협약에 가입하지 않고, 위 협약의 주요 내용을 상법에 수용하였다.

12) 헤이그 규칙 제3조 제6항은 다음과 같이 규정하고 있다.

“... the carrier and the ship shall be discharged from all liability ... unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.”.

의한 부당한 제소기간의 단축시도를 원천적으로 차단하고자 함에 있었다고 설명한다.<sup>13)</sup>

헤이그 규칙의 제정 이후 해상운송 계약당사자 사이의 평등한 법률관계의 도모를 위한 국제사회의 지속적 노력의 결과, 송하인 등 해상운송인의 계약상대방의 법적 지위가 어느 정도 안정화됨으로 인해 상법 제814조 제1항이 규정하는 해상운송계약상 단기제소기간의 제도적 취지가 해상운송인의 보호에 있는 것처럼 보인다.<sup>14)</sup> 그러나 상법 제814조를 해석함에 있어서는, 이 제도가 본질적으로 해상운송인의 우월적 협상력을 이용한 면책약관의 남용을 막음으로써 운송인의 계약상대방을 보호하고자 함에 있다는 점을 유념할 필요가 있다.<sup>15)</sup>

## 2. 운송물의 인도시기

### 가. 운송물 인도시기의 의의와 요건

운송물의 인도시기는 운송인의 운송계약상 채무이행의 종료시점인 동시에 상법 제814조에서 규정하는 운송인의 단기제소기간의 기산점으로서 중요한 의미를 갖는다.<sup>16)</sup> 상법 제814조에서 규정하는 제소기간의 기산점으로서 ‘운송물을 인도한 날’이란 운송물에 대한 사실상의 지배권이 이전된 날을 의미한다는 점에서, 운송인의 운송계약상 의무의 종료시점을 의미한다.<sup>17)</sup> 다만 운송물을 인도한 날이란 후술하는 바와 같이 운송계약에 따라 인도된 운송물이 훼손되거나 수량이 부족한 경우에도 원칙적으로 제소기간의 기산점은 훼손 등이 발생한 운

13) William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd Ed., International Shipping Publications Montreal QC, 1988, p.671.

14) Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford Univ. Press, Oxford, 2007, p.559.

15) 대법원 1997. 11. 28. 선고 97다28490 판결은 “이 사건 운송약관 제17조는 “화물이 인도된 후 또는 화물이 인도되어야 할 날, 또는 제6조 제4항에 따라 화물이 인도되지 않아 수하인이 그 화물을 멸실된 것으로 간주할 수 있는 권한을 갖게 되는 날로부터 9개월 이내에 소송이 제기되지 않고 다른 방법에 의하여 명백히 합의되지 않는 한 운송인은 본 조항에 의해 모든 책임으로부터 면제된다.”고 규정하고 있는바, 이러한 부제소 특약은 앞서 본 상법 제811조의 제척기간보다 해상운송인의 책임소멸기간을 단축하는 것이 되어 효력이 없다 …”고 판시하였는데, 위 대법원 판시를 보더라도 상법 제814조 제1항의 단기제소기간이 해상운송인의 상대방에 대한 보호장치로서 기능한다는 점을 간파할 수 있다.

16) 이균성, 앞의 책, 505-506면.

17) 최중현, 앞의 책, 338-339면; 이광후, 앞의 논문, 165면.

송물 자체를 인도한 날이라고 보아야 할 것이다.

운송물의 인도와 관련해서는, 운송물이 양하된 후 통관 등을 위해 관세법에 서 정한 보세창고에 임치되어 있는 동안 운송물 관련 손해가 발생한 경우에, 손해배상책임과 관련하여 ‘운송인-보세창고업자-수하인 내지 선하증권 소지인’ 사이의 분쟁이 지속적으로 발생하고 있다.<sup>18)</sup>

그런데 판례는 운송물의 인도시점에 관해, 운송물의 종류·보세창고의 종류<sup>19)</sup> 등에 따라 그 시기를 달리 보고 있고,<sup>20)</sup> 일반 건화물의 경우 보세창고업자와 운송인 간의 법률관계를 소위 ‘목적 임치계약관계’로 해석함으로써 인해 실무상 상당한 혼란을 초래하고 있다.

한편 운송물의 인도의 성립요소로는 ① 운송물에 대한 점유의 이전, ② 운송물에 대한 지배·관리권의 이전을 들 수 있다.<sup>21)</sup> 점유의 이전이란 운송물에 대한 지배를 동일성을 유지한 채 이전하는 것으로서, 그 핵심은 운송물에 대한 사실상 지배를 이전하는 것을 말한다.<sup>22)</sup> 또한 지배·관리권이란 그 자체가 거래관념상 물건이 어떤 사람의 지배 아래 있다는 것으로서, 타인의 영향을 배제하고 물건에 대한 직접적인 물리인 영향을 미칠 수 있는 가능성을 의미한다는 점에서 반드시 목적물을 소지할 필요는 없다.<sup>23)</sup>

그런데 상법상 운송물의 인도는 위와 같은 운송물의 현실인도 외에도 상법이 정하는 일정한 요건을 구비한 경우에는 운송물이 인도된 것으로 간주하는 ‘의

18) 이진홍, “운송물의 인도에 관한 법적 문제 -보세구역에서의 불법인도를 중심으로-”, 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002, 226면.

19) 관세법 제154조는 보세구역을 지정보세구역·특허보세구역 및 종합보세구역으로 구분하는데, 이 중 신청에 의하여 세관장이 특허해 주는 보세구역을 특허보세구역이라고 한다. 특허보세구역은 수출입화물을 보관하는 것을 업으로 하는 영업용 보세구역과 운영인이 소유하거나 사용하는 자기 화물을 보관하기 위한 곳인 자가용 보세구역으로 구분한다. 박민규, 「최신관세법」, 우용출판사, 2009, 440-454면 참조. 특허보세구역 중 보세창고를 영업용으로 사용하는 경우 영업용 보세창고, 자가 화물의 보관을 위해 사용하는 경우 자가용 보세창고로 지칭한다(관세법 제183조 제1항).

20) 이정원, “운송물의 인도제도 -보증도와 인도시기를 중심으로 -”, 「법학연구」 제52권 제1호, 부산대학교 법학연구소, 2011, 202면.

21) 이정원, 앞의 논문, 202면.

22) 대법원 2006. 12. 21. 선고 2003다47362 판결 및 대법원 2004. 5. 14. 선고 2001다33918 판결은 “선하증권상의 통지처에 불과한 화주의 의뢰를 받은 하역회사가 화물을 양하하여 통관을 위해 지정장치장에 입고시킨 경우, 운송인으로부터 화물의 인도 업무를 위임받은 선박대리점은 지정장치장 화물관리인을 통하여 화물에 대한 지배를 계속하고 있고 …”라고 하여, 운송물 인도의 핵심요소가 운송물에 대한 지배의 이전임을 명확히 하고 있다.

23)곽윤직 대표편집, 「민법주해 (4)」, 박영사, 1992, 210-211면.

제인도' 내지 '운송물의 인도의제'로 구분할 수 있다. 따라서 이하에서는 운송물의 현실인도에 관한 판례의 태도와 상법상 운송물의 인도의제에 관해 간략히 살펴본다.

#### 나. 운송물의 현실인도에 관한 판례의 태도<sup>24)</sup>

##### (1) 보세창고와 일반 건화물의 인도시기에 대한 판례의 태도와 비판적 검토

###### (가) 영업용 보세창고의 경우

판례는 비록 실화주가 보세창고업자와 운송물에 관한 임치계약을 체결한 경우에도,<sup>25)</sup> 운송인과 보세창고업자 사이에는 묵시적 임치계약이 체결된 것으로 보아야 하므로(이른바 '중첩적 임치계약론') 보세창고업자는 운송인의 이행보조자로서 운송물의 정당한 권리자에게 운송물을 인도할 의무를 부담하고, 보세창고업자가 운송물의 정당한 권리자에게 인도하지 못함으로 인해 수하인 등의 운송물인도청구권을 침해한 경우에는 그로 인한 손해를 배상할 책임이 있다고 본다.<sup>26)</sup> 또한 운송인은 보세창고업자를 통하여 운송물에 대한 점유를 계속하고 있으므로, 보세창고업자와 화주 사이에 명시적 임치계약이 성립하더라도 운송물이 운송인의 지배를 떠나 수하인 등에게 인도된 것은 아니라고 본다.<sup>27)</sup>

그러나 위와 같은 판례의 태도에 대해서는, 해상운송 실무상 대부분의 운송물은 양하 되는 즉시 사전에 실화주가 보세창고업자와 임치계약을 체결한 보세창고에 장치되고, 이 경우 운송인은 실화주의 지시에 따라 운송물을 보세창고에 장치할 뿐이지 보세창고업자와 특별한 계약관계가 없다는 점에서, 판례의

24) 이하의 운송물의 인도시기에 관한 판례의 태도에 대한 설명은, 이 사건 대법원 판결의 평석과 관련이 있는 소위 '건화물(Dry cargo)'의 운송에 관한 것으로 한정하고자 한다. 따라서 건화물이 아닌 유류 등의 액체화물의 인도시기에 관해서는 설명을 생략한다.

25) 관세법 제19조 제1항은 관세의 납세의무자를 원칙적으로 물품을 수입신고하는 화주로 규정하고 있고, 「보세화물관리에관한고시」(관세청 고시 제2010-58호, 2010. 6. 10. 일부 개정된 것)에 따르면 원칙적으로 보세화물은, 화주 등이 지정한 장소에 선사가 장치하도록 규정되어 있다(동 고시 제4조 제1호).

26) 대법원 1992. 2. 14. 선고 91다4249 판결; 대법원 2004. 1. 27. 선고 2000다63639 판결; 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결; 대법원 2004. 5. 14. 선고 2001다33918 판결; 대법원 2006. 12. 21. 선고 2003다47362 판결; 대법원 2007. 6. 28. 선고 2005다22404 판결.

27) 대법원 2009. 10. 15. 선고 2009다39820 판결; 대법원 2005. 1. 27. 선고 2004다12394 판결; 대법원 2006. 12. 21. 선고 2003다47362 판결 등 다수.

태도는 해상운송 실무와 동떨어진 해석이라는 유력한 비판적 견해가 제시되고 있다.<sup>28)</sup> 위 견해는 ① 운송인과 보세창고업자 사이에 임치계약에 관한 의사표시의 합치가 전혀 없음에도 불구하고 임치계약이 성립한다는 것은 지나치게 기교적인 이론구성으로서, ② 판례의 태도에 따를 경우, 보세창고업자는 운송물의 처분에 관한 지시를 운송인과 실화주 중 누구로부터 받아야 할 것인지 명확하지 않고, ③ 임치계약이 성립에도 불구하고 운송인이 창고료지급채무를 전혀 부담하지 않는 것을 어떻게 볼 것인지 의문이 있다고 비판한다.<sup>29)</sup>

한편 운송물의 인도와 관련하여 운송인과 보세창고업자 사이에 민법 제756조의 '사용자-피용자 관계'가 존재한다고 본다면 운송인은 보세창고업자의 행위로 인한 운송물의 인도불능 등에 대해 불법행위책임을 부담할 수도 있다. 그런데 판례는 보세창고업자와 운송인 사이에 민법 제756조의 사용자 관계가 존재하는지 여부에 대해 유사한 사안에서 결론을 달리하고 있다.<sup>30)</sup>

운송인과 보세창고업자 사이의 사용자 관계의 성부에 대한 위와 같은 판례의 태도에 대해서는, 유사한 사안에서 결론을 달리함으로써 실무계의 혼란을 초래할 수 있다는 우려가 있을 수 있겠지만, 판례의 태도는 개별 사안에서 구

28) 이정원, 앞의 논문, 205면. 「보세화물관리에관한고시」 제4조의 반대해석상, 예외적으로 운송인인 선사가 보세화물의 장치장소를 정할 수 있는 여지도 있으나, 실제로는 거의 절대 다수의 운송물은 화주가 사전에 보세창고와 임치계약을 체결하여 해당 보세창고에 장치되고 있다.

29) 이정원, 앞의 논문, 205-206면; 최종현, “보세창고업자의 화물불법인도에 대한 운송인의 채무불이행책임”, 「한국해법학회지」 제27권 제2호, 한국해법학회, 2005, 280-283면; 이진홍, “선하증권이 회수되지 아니한 운송물의 인도에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006, 138-139면 각 참조.

30) 먼저 사용자관계를 인정한 대표적 판결인 대법원 2001. 1. 16. 선고 99다67192 판결은 일반적으로 보세창고업자는 운송인과의 임치계약에 따라 운송인 또는 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있고, 한편 운송인은 수하인이나 그가 지정하는 자에게 화물을 인도할 의무가 있으므로, 보세창고업자가 화물을 보관하고 이를 인도하는 것은 수하인에 대한 관계에서는 운송인의 이행보조자 또는 피용자의 지위에서 하는 것이고, 따라서 보세창고업자가 화물을 수하인의 지시 없이 수하인이 아닌 사람에게 인도함으로써 수하인의 인도청구권을 침해한 경우에는 운송인은 보세창고업자의 사용자로서 불법행위책임을 지야 한다고 판시하고 있다(대법원 2001. 10. 30. 선고 2000다62490 판결).

이에 반해 사용자 관계를 부정한 대법원 2006. 4. 28. 선고 2005다30184 판결은 보세창고업자는 일반적으로 독립된 사업자로서 자신의 책임과 판단에 따라 화물을 보관하고 인도하는 업무를 수행하고 운송인의 지휘·감독을 받아 운송물의 보관 및 인도 업무를 수행하는 것이라고는 볼 수 없으므로 특별한 사정이 없는 한 운송인이 영업용 보세창고업자에 대하여 민법상 사용자의 지위에 있다고 볼 수는 없다고 보고 있다(대법원 2004. 7. 9. 선고 2002다16729 판결; 대법원 2004. 7. 22. 선고 2001다67164 판결; 대법원 2005. 1. 27. 선고 2004다12394 판결 등).

체적 타당성을 고려한 판단이라는 점에서 해상운송 실무를 정확히 이해한 적절한 판시라고 볼 것이다.<sup>31)</sup>

(나) 자가용 보세창고의 경우

법원은 위와 같은 영업용 보세창고와 달리, 운송물이 화주의 자가용 보세창고에 입고된 경우에는 운송물에 대한 사실상의 지배권은 화주에게 이전되었다고 보아야 하므로, 운송물이 자가용 보세창고에 입고된 시점에 운송물의 인도가 있다고 본다.<sup>32)</sup>

자가용 보세창고에 입고된 운송물에 대한 관례의 태도는, 자가용 보세창고에 입고된 운송물의 경우에는 운송물에 대한 직접적인 점유의 이전과 물권적 지배·관리권이 보세창고의 설명자인 화주에게 인도된다는 점에서 타당하다고 본다.<sup>33)</sup>

(2) 살화물(散貨物, Bulk cargo)의 경우<sup>34)</sup>

컨테이너운송이 대중을 이루는 개품운송의 경우와 달리, 살화물운송이 주류를 이루는 항해용선계약의 경우에는 ‘FIOST Clause(이하 FIO특약)’에 따라 운송물의 선적·적부·양하를 송하인이나 수하인이 하는 것이 국제적 관행이다.<sup>35)</sup>

FIO특약에 따라 실수입자의 의뢰를 받은 하역업자에 의해 운송물이 양하 및 보세운송 되어 자가용 보세장치장에 입고된 사안에서, 법원은 “항해용선계약에서 수하인이 스스로의 비용으로 하역업자를 고용한 다음 운송물을 수령하여 양륙하는 소위 선상도에 따라 인도하기로 약정한 경우에는 수하인의 의뢰를 받은 하역업자가 운송물을 수령하는 때에 그 인도의무를 이행하는 것이 되고…”라고 하여, 선상도 약정이 있는 경우에는 원칙적으로 하역업자에 의한 운송물 수령시에 인도가 되었다고 보았다.<sup>36)</sup> 이와 달리 선하증권 소지인이 아닌 통지처의

31) 이정원, 앞의 논문, 209면.

32) 대법원 1990. 2. 13. 선고 88다카23735 판결.

33) 이정원, 앞의 논문, 203면.

34) 살화물이란 컨테이너화물 등과 달리 단위화 되지 않고 재래방식으로 하역작업이 이루어지는 화물(곡물, 광석, 석탄, 당밀, 유류 등)의 화물을 말한다. 포워드케이알 폼페이저, <<https://www.forwarder.kr/trade/512>> 참조(2020. 11. 23. 최후 방문).

35) FIOST(Free In, Out, Stow and Trim) Clause는 송하인이나 수하인이 운송물의 선적, 양륙, 적부, 정리 등을 한다는 것으로, 국제적으로 통용되는 항해용선계약서의 경우 선적과 양하 관련 비용뿐만 아니라 위험부담에 관해서도 운송인과 화주 사이에 배분하는 내용을 담고 있다.

36) 대법원 2004. 10. 15. 선고 2004다2137 판결.

의뢰를 받은 하역업자가 운송물을 양하하여 영업용 보세창고에 입고한 사안에서, “운송인은 화물을 선하증권 소지인에게 선하증권과 상환하여 인도함으로써 그 의무의 이행을 다하는 것이므로 선하증권 소지인이 아닌 선하증권상의 통지처의 의뢰를 받은 하역회사가 양하작업을 완료하고 화물을 영업용 보세창고에 입고시킨 사실만으로는 화물이 운송인의 지배를 떠난 것이라고 볼 수 없다. 이러한 경우 화물의 인도시점은 운송인 등의 화물인도지시서에 의하여 화물이 영업용 보세창고에서 출고된 때라고 할 것이다.”라고 판시하였다.<sup>37)</sup>

운송물의 ‘인도’와 ‘양하’는 엄밀히 구별되지만, 일반적으로 양하가 된 이후에 인도가 된다는 점을 감안하더라도 FIO특약이 있는 경우 운송계약 당사자들의 의사는, 운송물이 양하된 후에도 여전히 운송인이 운송물에 대한 사실상 지배권을 계속해서 행사한다는 등의 특별한 사정이 없는 한, 수하인 등이 운송물의 양하를 완료하는 시점에 운송물이 인도된다고 합의한 것으로 해석하는 것 합리적이다. 다만 FIO약정이 있더라도 운송물의 인도시기는 당사자의 의사표시·양륙항의 관행 및 운송물에 대한 사실상 지배권의 이전 여부에 따라 달리 판단될 문제라고 볼 것이다. 따라서 비록 위 대법원 2004다2137 판결과 대법원 2012다115847 판결이 유사한 사안임에도 운송물의 인도시기를 달리 본 것은 운송물 인도의 핵심요소라고 할 수 있는 운송물에 대한 사실상의 지배권의 이전시점을 위 두 사안에서는 다르게 볼 수 있는 여지가 있기 때문으로 생각된다. 전자의 경우 운송물의 양륙 후 자가용 보세장치장에 입고되었는데 반해, 후자의 경우에는 양륙 후 영업용 보세창고에 입고되었다는 점에서, 대법원은 앞서 설명한 운송인과 보세창고업자 사이의 법률관계를 해당 사안에서도 적용한 것으로 보여지고, 이러한 판례의 태도는 운송계약 당사자의 의사를 합리적으로 추단한 결과물이라고 볼 수 있다.<sup>38)</sup>

#### 다. 운송물의 인도의제

상법 제802조는 운송물의 도착통지를 받은 수하인에게 운송물 수령의무를 부과하면서,<sup>39)</sup> 수하인의 운송물의 수령지체의 경우 선장의 운송물 공탁권 또는

37) 대법원 2015. 4. 23. 선고 2012다115847 판결.

38) 이진홍, 앞의 논문, 145면도 동일한 취지로 보인다.

39) 상법 제802조(운송물의 수령).

세관이나 그 밖에 법령으로 정한 관청의 허가를 받은 곳에 인도할 수 있도록 하고 있다(동 법 제803조 제1항), 이러한 경우에는 선하증권 소지인 등에게 운송물을 인도한 것으로 본다(상법 제803조 제3항. 다만 이 경우 선장 등은 지체 없이 수하인 등에게 그 통지를 발송하여야 한다(상법 제803조). 따라서 운송인이 위 조항들에 따라 운송물을 공탁한 때에 운송물에 대한 인도가 이루어진 것으로 보게 될 것이다. 상법 제802조 등의 취지는 운송물 인도와 관련한 운송인의 애로를 감안하여 운송인을 보호하기 위한 것이지만,<sup>40)</sup> 우리나라 공탁실무상 현실적으로 운송물을 공탁할 마땅한 방안이 없다는 점과 관련 하위 규정들의 입법미비로 인해 위 규정은 규범력을 상실한 것으로 평가받고 있다.<sup>41)</sup>

한편 상법 제803조의 운송인의 운송물공탁권은 운송인의 판단에 따라 공탁을 할 수 있는 권리이지 의무는 아니라고 본다. 위 조항의 해석상 어느 정도의 운송물 수령지체가 있어야 운송물 공탁권이 발생하는지 명확하지 않지만, 운송물 수령에 관한 당사자 사이의 명시적 약정이 없는 경우에는 운송물 인도에 관한 상관습 등 운송계약 관련 제반요소를 종합적으로 고려하여 합리적인 기간을 초과하여 운송물 인수를 하지 않는 때에는 운송인은 운송물을 공탁할 수 있다고 할 것이다. 나아가 수하인 등의 운송물 인수지체 내지 거부는 민법상 채권자지체에 해당하므로, 운송인은 운송물의 수령지체 중에 발생한 운송물 손해에 대해서는 자신의 고의 또는 중과실이 없는 한 면책된다고 볼 것이다.

## 라. 운송물을 인도할 날의 의의

운송물이 멸실된 경우에는 ‘운송물을 인도할 날’이 상법 제814조의 단기제소기간의 기산점이 된다. 따라서 운송물을 인도할 날이란 운송인이 운송을 완료한 후 운송물을 인도할 수 있는 준비를 갖춘 때라고 보아야 하고 이러한 시점은 객관적으로 판단하여야 할 것이다.<sup>42)</sup> 이에 대해서는 운송물의 도착통지를 받은 수하인의 운송물 수령의무에 관한 상법 제802조를 감안할 때, 수하인 등

---

운송물의 도착통지를 받은 수하인은 당사자 사이의 합의 또는 양륙항의 관습에 의한 때와 곳에서 지체 없이 운송물을 수령하여야 한다.

40) 최종현, 앞의 책, 269면.

41) 이균성, 앞의 책, 520-521면.

42) 이광후, 앞의 논문, 166면. 제척기간의 기산점은 당사자가 임의로 변경할 수 없고, 상법이 명확하게 규정하고 있으므로 객관적으로 해석하여야 한다고 주장한다.

에 대한 운송물 인도준비 통지·공고일을 ‘운송물을 인도할 날’로 보아야 한다는 견해가 제기되고 있다.<sup>43)</sup> 그러나 상법 제814조의 해석상 ‘운송물을 인도할 날’이 문제되는 경우는 대부분 운송물의 멸실의 경우일 것인데, 운송물이 멸실된 경우 운송물의 도착통지 또는 인도준비의 통지·공고가 이루어질 수 없다는 점에서 위 견해는 입론의 근거가 없다고 본다.

판례는 운송물을 인도할 날에 대해, 통상 운송계약이 그 내용에 좇아 이행되었으면 인도가 행하여져야 했던 날을 말한다고 보는데,<sup>44)</sup> 운송물을 인도할 날은 운송계약당사자가 계약상 의무의 이행을 위해 합리적 노력을 다하였더라면 운송물이 인도되었을 것으로 예상되는 날을 의미한다<sup>45)</sup>는 점에서 정당한 해석론이라고 볼 것이다.

한편 운송물의 연착의 경우,<sup>46)</sup> 상법 제137조가 운송물의 연착의 경우에 손해배상의 산정을 “인도할 날”의 가격에 의한다는 점에 비추어 볼 때, 운송물의 연착의 경우에도 “인도할 날”을 제소기간의 기산점으로 보아야 한다는 견해가 있다.<sup>47)</sup> 그러나 운송지연으로 인한 운송물의 연착의 경우에는 운송물의 전부 멸실의 경우와 달리 예정된 인도시기에 비해 늦긴 하지만 운송물의 인도가 이루어진다는 점에서 인도시기를 확정할 수 있고, 이 경우 단기제소기간의 기산점을 운송물을 인도할 날로 볼 경우 수하인 등의 제소기한이 부당하게 단축된다는 점에서도, 단기제소기간의 기산점은 실제로 운송물이 인도된 날이라고 보아야 한다. 또한 상법 제137조가 운송물의 연착의 경우에 손해배상액 산정을 운송물을 인도할 날을 기준으로 하는 것은, 운송물을 약정한 시기에 인도하였더라면 존재하였을 재산상태와 운송물이 연착함으로 인해 발생한 재산상태를 비교하여 그 차액을 손해로 인정하는, 소위 ‘차액설’<sup>48)</sup>의 입장이 입법에 반영된 것이라는

43) 정준우, “상법 제814조에 관련된 최근의 판례 검토”, 『상사법연구』 제38권 제4호, 상사법학회, 2020, 166면.

44) 대법원 1997. 11. 28. 선고 97다28490 판결; 대법원 2007. 4. 26. 선고 2005다5058 판결; 대법원 2019. 4. 23. 선고 2015다60689 판결; 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결; 대법원 2019. 7. 10. 선고 2019다213009.

45) Stephen Girvin, op. cit., p.565.

46) 운송물의 연착이란, 운송 자체가 지체되는 운송의 지연을 의미하는 것이 아니라, 운송물의 인도가 지체된 것을 말한다고 할 것이다. 따라서 운송은 지연되었지만 결과적으로 운송물의 인도는 약정한 시기에 이루어진 경우는 운송물의 연착이라고 볼 수 없다. 같은 취지 이철승, 『상법총칙·상행위』 제7판, 박영사, 2008, 434-436면.

47) 이상협·김인현, “상법 제814조 제2항 전단의 ‘제1항의 기간’의 해석 -대법원 2018. 12. 13. 선고 2018다244761 판결-”, 『상사판례연구』 제32집 제1권, 상사판례학회, 2019, 174면 각주 24).

48) 판례와 통설적 견해는 우리 민법상 손해의 개념에 대해 차액설의 입장을 취하고 있다. 판

점에서<sup>49)</sup> 위 견해는 상법 제814조와 제137조의 취지를 오해한 것이다.

나아가 일부 운송물은 인도가 되었지만 나머지 운송물은 멸실된 경우(수량부족 등)는, 인도가 이루어진 운송물에 대해서는 실제로 인도한 날을, 나머지 멸실된 운송물에 대해서는 인도할 날을 기준으로 볼 여지도 있지만, 수하인 등의 보호를 위해 원칙적으로 멸실된 부분에 대한 제소기간의 기산점은 인도가 이루어진 운송물을 실제 인도한 날로 보아야 할 것이다.<sup>50)</sup> 더 나아가 운송물이 약정된 목적지가 아닌 다른 곳으로 운송된 경우에는, 아직 운송물의 인도가 이루어지지 않았다고 볼 것이므로 제소기간은 운송물이 약정된 목적지에서 실제로 인도된 날로부터 기산하여야 할 것이다.

운송물을 인도할 날과 관련해서 특기할 점은, 신용장거래 등의 경우에 운송물이 목적항에 도착한 후에도 선하증권 원본을 은행 등이 소지하고 있음으로 인해 수하인 등이 운송물을 수령하지 않은 경우에, 운송물을 인도할 날은 선하증권 원본이 목적항의 은행에 도착하여 수하인 등이 이를 입수하여 운송인에게 제시하고 운송물을 수령할 수 있었던 날인지, 아니면 운송물이 목적항에 도착하여 언제든 운송인이 운송물을 선하증권 원본을 제시하는 자에게 인도할 준비가 완료된 날인지 의문이다. 이에 대해 국내의 유력한 견해는 운송물이 목적항에 도착하여 운송인이 인도준비를 완료한 후에는 수하인 측이 운송물을 수령하지 않는 것은 수하인 측의 수령지체라고 보아야 하므로, 이 경우에는 운송물의 인도준비가 완료된 때가 운송물을 인도할 날이라고 해석한다.<sup>51)</sup>

원칙적으로 운송물을 인도할 날은 운송인이 수하인 등의 요구에 응해 운송물을 인도할 준비를 완료한 날로서 객관적으로 판단할 문제라는 점에서 위 견해는 정당하다고 본다. 그런데 선박의 고속화·물류의 표준화 등으로 인해 신용

윤직 대표편집, 「민법주해 (9)」, 박영사, 1992, 465-466면. 대법원은 1977. 8. 23. 선고 77다 714 판결에서, 피고의 귀책사유로 인한 이행불능으로 매매계약이 해제된 경우 원고가 입은 손해를 “계약 당시의 시가와 이행불능된 때의 시가의 차액”이라고 함으로써 차액설을 취하고 있다.

49) 이철송, 앞의 책, 434-436면.

50) Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, 3rd Ed., West Group, St. Paul, MN, 2001, p.657. 다만 이 경우에도 인도가 이루어진 운송물을 실제 인도한 날보다 멸실된 운송물의 인도할 날이 늦게 도래한 경우에는 멸실된 운송물의 인도할 날이 제소기간의 기산점이 된다고 해석할 소지도 있으나, 운송물을 인도할 날은 운송인이 수하인 등의 운송물 인도청구에 응하여 운송물을 인도할 준비를 완료한 날이라는 점에서, 위의 경우에도 멸실된 운송물에 대한 제소기간의 기산점은 실제로 인도된 운송물을 인도한 날이라고 해석할 것이다.

51) 최중현, 앞의 책, 339면.

장거래의 경우 선적서류보다 운송물이 목적항에 더 빨리 도착하는 경우가 빈발하고 있는데,<sup>52)</sup> 위의 견해에 따르면 이러한 경우 운송물이 목적항에 도착하여 인도준비를 완료한 때부터 상법 제814조의 제소기간이 진행된다고 보아야 할 것이다. 그러나 이러한 경우는 운송물 수령지체가 수하인 등의 책임이라고 보기 어렵고, 이 경우 수하인 등의 제소기간이 부당하게 단축될 우려가 있다는 점에서, 수하인이 선하증권을 입수한 후 운송물의 수령을 할 수 있었던 합리적 기간 이후부터 단기제소기간이 진행된다고 보아야 할 소지가 있다. 따라서 운송물이 목적항에 도착한 후 '보상장(Letter of Indemnity, Letter of Guarantee)'을 청구한 후 운송물을 선하증권과 상환없이 인도해 주는 소위 '보증도'의 경우에도, 보증도 관행의 주된 이유가 신용장거래에서 선적서류보다 운송물이 빨리 도착함으로 인해 발생하는 경제적 곤란을 극복하기 위해서라는 점을 감안하면,<sup>53)</sup> 운송물을 인도할 날은 운송물에 대한 인도준비가 완료된 날이 아니라 선하증권 소지인이 선하증권을 입수한 날로부터 합리적 기간 내에 운송물의 인도를 요구할 수 있었던 날이라고 해석할 여지가 있다. 그러나 신용장거래에 수반한 선하증권 등 선적서류의 이동은 운송인이 관여할 수 있는 사정이 아닐 뿐만 아니라, 선적서류의 이동의 지체로 인해 발생하는 위험을 운송인에게 전가시키는 것은 운송계약상 법률관계를 신속히 정리하고자 하는 상법 제814조의 취지에도 부합하지 않으므로, 이러한 경우에도 제소기간은 운송인이 운송물의 인도준비를 객관적으로 완료한 때부터 진행된다고 보아야 한다. 다만 선적서류보다 운송물이 더 빨리 도착함으로 인해 발생할 수 있는 경제적 곤란에 대비하기 위해서는 송하인 등이 유가증권으로서의 성질이 없는 해상화물운송장 등을 적절히 이용할 필요가 있을 것이다.

또한 운송물이 도난당한 경우나 운송인이 운송물의 인도를 거절하거나 운송인의 사정으로 운송이 중단되는 등의 사유로 운송물이 인도되지 않은 경우에도, 상법 제814조의 제소기간은 운송물의 인도준비 완료시점인 운송물을 인도할 날부터 기산하여야 할 것이다.<sup>54)</sup> 따라서 운송물이 목적항에 도착한 후 수하

52) 최병권, “국제무역거래상 Surrender B/L의 법적 문제점에 관한 연구”, 『무역학회지』 제39권 제2호, 한국무역학회, 2014, 226면.

53) 최종현, 앞의 책, 260면.

54) 대법원 2019. 7. 10. 선고 2019다213009 판결(운송물이 물리적으로 멸실되는 경우뿐만 아니라 운송인이 운송물의 인도를 거절하거나 운송인의 사정으로 운송이 중단되는 등의 사유로 운송물이 인도되지 않은 경우에도 ‘운송물을 인도할 날’을 기준으로 하여 제소기간

인이 운송물을 수령하지 않음에도 운송인이 이를 공탁하지 않고 보관하거나 또는 운송물의 인도를 거절한 경우에도 상법 제814조의 제소기간의 기산점은 운송물의 인도준비가 완료된 날로 보아야 할 것이다.<sup>55)</sup>

## 마. 이 사건의 경우

### (1) 피고와 보세창고업자와의 관계

대법원은 이 사건 운송물의 인도시점에 관해, 운송물의 인도는 운송물에 대한 점유, 즉 사실상의 지배·관리가 정당한 수하인에게 이전되는 것을 말하므로, 선하증권이 발행된 경우에는 선하증권의 정당한 소지인에게 인도하여야 하고, 따라서 운송인이 운송계약상 정해진 양륙항에 도착한 후 운송물을 선창에서 인도 장소까지 반출하여 보세창고업자에게 인도하는 것만으로는 그 운송물이 운송인의 지배를 떠나 정당한 수하인에게 인도된 것으로 볼 수 없다고 판시하였다. 나아가 이 사건의 경우, 운송계약에 따른 운송물의 목적지는 양륙항인 터키 내 항구로 보아야 하지만, 원고의 인도의무는 운송계약에서 정한 양륙항에 입항한 시점에 종료되는 것이 아니라 정당한 수하인에게 인도되어야 완료되는 것이므로, 원고가 운송물을 정당한 수하인에게 인도한 날을 기준으로 상법 제814조 제1항의 제소기간을 계산하거나, 만약 운송물의 인도가 불가능하게 된 경우에는 운송물을 인도할 날을 기준으로 위 제소기간이 도과하였는지를 판단하여야 한다고 판시하였다.

이 사건의 경우, 원고와 피고 사이에 체결된 이 사건 운송계약의 준거법이 무엇인지 명확하지 않지만, 원심과 대법원 판시를 감안하면 운송계약의 준거법은 대한민국 법으로 추정된다. 이 사건 운송계약의 준거법을 우리나라 법으로 볼 경우, 대법원의 위와 같은 판시는 운송물 인도시점에 대한 대법원의 일관된 판시를 재확인한 것으로 볼 수 있다.

그러나 이 사건의 경우 대법원은 터키 소재 보세창고업자와 원고 사이에 이행보조자관계가 성립한다는 것을 전제로 판시한 것으로 보이는데, 이에 대해서는 약간의 검토가 필요하다. 민법 제391조에서 규정하는 이행보조자란 채무자의 의사관여 아래 채무이행 행위를 하는 자를 의미하는데, 채무자와 이행보조

이 도과하였는지를 판단하여야 한다). 대법원 2007. 4. 26. 선고 2005다5058 판결.  
55) 같은 취지 최종현, 앞의 책, 339면.

자 사이에 반드시 계약 등의 법률관계가 존재하여야 하는 것은 아니다.<sup>56)</sup> 또한 이행보조자는 채무자의 지시나 감독을 받는 위치에 있어야 하는 것은 아니며, 채무자에 대해 종속적 관계에 있는지 여부도 문제가 되지 않는다고 본다.<sup>57)</sup> 우리 민법상 이행보조자성의 인정여부는, 채무자가 의도적으로 특정한 자를 채무자의 활동영역 안으로 끌어 들였다는 것 또는 이미 끌어 들인 사람을 그대로 용인하였는지 여부에 달려 있고, 이를 인정하기 위해서는 이행보조자가 채무이행에 참여하는데 채무자의 일정한 의사관여가 있음을 전제로 한다.<sup>58)</sup>

운송물의 인도지가 국내인 경우에는, 운송인은 관세법상 정해진 의무를 이행하기 위해서 운송물을 실수입자 등이 지정한 보세창고에 적입하였으므로 운송물의 보세창고에의 적입 자체에 대해서 귀책사유가 없다고 하더라도 운송인이 운송물에 대한 사실상 지배권을 완전히 이전한 것은 아니라고 볼 여지가 있지만,<sup>59)</sup> 이 사건의 경우 운송물의 인도지는 터키로서 원고와 터키 소재 보세창고업자 사이에 이러한 이행보조자 관계를 인정할 수 있을 것인지 의문이다. 특히 이 사건의 경우 후술하는 바와 같이 원고가 운송인인지 여부에 대한 다툼이 있었고, 이 사건 운송물에 대한 운송은 원고가 아닌 제3의 실제운송인에 의해 이루어졌다는 점에서, 단순히 원고를 운송인으로 볼 수 있다는 점에 기반하여 터키 소재 보세창고업자와의 사이에 이행보조자관계가 성립한다고 볼 수 있을 것인지는 의문이다. 또한 앞서 설명한 바와 같이 국내에서도 운송인과 보세창고업자 사이의 관계를 묵시적 임치계약론으로 파악하는 판례의 태도에 대해서는 비판적 견해가 지속적으로 제기되고 있고,<sup>60)</sup> 운송인과 보세창고업자 사이에 묵시적 임치계약이 성립하는지 여부는 인도관행이나 임치의 방법이나 특성 등을 고려하여 개별 사안에 따라 달리보아야 하고 일률적으로 정할 수는 없다는 점을 고려하면,<sup>61)</sup> 이 사건에서 대법원은 운송인과 보세창고업 사이의 법률관계에 관한 기존의 정형적 판시에서 벗어나 원고와 터키 소재 보세창고업자 사이에 어떤 근거에서 이행보조자관계를 인정할 수 있을 것인지 면밀한 분석이 있었어야 할 것이다.

56) 박윤직, 앞의 ‘민법주해 (9)’, 406면.

57) 박윤직, 앞의 ‘민법주해 (9)’, 406면.

58) 박윤직, 앞의 ‘민법주해 (9)’, 404-405면.

59) 이정원, 앞의 논문, 217면.

60) 이정원, 앞의 논문, 215-216면.

61) 이광후, 앞의 논문, 165면.

한편 이 사건의 경우 원고의 청구원인은 운송대금으로서 보세창고업자의 채무불이행책임 내지 불법행위책임과 관련이 있는 것은 아니지만, 대법원은 청구권 경합론에 근거하여 동일한 사안임에도 불구하고 청구원인의 여하에 따라 보세창고업자의 행위에 대한 운송인의 손해배상책임을 달리 판단하고 있음은 앞서 살펴본 바와 같다. 만약 이 사건과 같은 사안에서, 송하인 등이 보세창고업자의 불법행위를 원인으로 운송인에 대해 손해배상청구를 하는 경우, 과연 운송인과 터키 소재 보세창고업자 사이에 민법 제756조의 사용자관계를 인정할 수 있을 것인지 의문이라는 점에서, 이 사건에서 대법원이 원고와 터키 소재 보세창고업자 사이에 이행보조자관계가 성립한다고 전제한 점은 소송당사자 간의 경제적 이해관계의 조정을 목적으로 하는 민사소송의 이념에 비추어 볼 때 과연 정당한 것인지 의문이 있다.

## (2) 해상운송법제의 국제적 정합성의 요청

해상운송법제는 바다를 무대로 항상 위협을 수반하는 기업활동을 수행하는 해상운송인 등 보호하는 특성을 가짐과 동시에 이러한 기업활동이 바다를 통해 외국에까지 미친다는 점에서 국제성을 가지고 있다.<sup>62)</sup> 이에 따라 일찍부터 해상운송법제의 국제적 통일화운동이 활발하게 전개되었고, 1924년 성립한 헤이그 규칙과 동 규칙의 개정의정서인 1968년 헤이그-비스비 규칙도 그러한 노력의 일환으로 탄생한 것이다.

한편 우리나라도 위와 같은 해상운송법제의 특성을 반영하여 관련 국제조약에 가입하거나 국제조약의 내용을 상법 해상편에 편입하는 방법으로 법률체계를 현대화하고 있다. 특히 대외교역을 통한 국부의 창출을 경제운용의 제1의 목표로 삼고 있는 우리나라의 경우 해상운송법제의 선진화 및 국제적 정합성의 달성은 국익보호를 위해서도 적절한 관심을 기울일 필요가 있다.

상법 제814조의 연원이 헤이그 규칙 및 헤이그-비스비 규칙 제3조 제6항에 있음은 앞서 설명한 바와 같다. 그런데 헤이그 규칙 등은 단기제소기간의 대상을 운송계약 상대방의 운송인에 대한 청구에 한정하고 있음에 반해, 상법 제814조는 운송인의 송하인 또는 수하인에 대한 채권채무 모두를 단기제소기간의 대상으로 하고 있다. 따라서 우리 상법에 따라 이 사건의 경우와 같이 운송인

62) 최종현, 앞의 책, 9면; 김인현, 앞의 책, 7-9면.

의 수하인 등에 대한 채권도 1년의 단기제소기간의 적용 대상이 된다. 물론 운송계약상 채권채무관계의 조속히 확정함으로써 법률관계를 안정시키고자 하는 상법 제814조의 입법취지를 모르는 바는 아니지만, 헤이그 규칙 등이 운송인의 수하인 등에 대한 채무만을 그 대상으로 한 취지는 법률관계의 신속한 안정 및 운송인의 보호를 도모하고자 한 것으로 이해할 것이다.

이 사건의 경우 운송대금청구가 문제된 사안인데, 상법 제814조에 따라 운송인의 송하인 등에 대한 채권도 1년의 단기제소기간의 대상이 된다는 점에서 해석론적으로 대법원의 태도는 문제가 없다. 다만 입법론으로서는 해상운송법제의 국제적 통일성 및 정합성의 달성이 우리 해상운송기업 등의 보호를 위해서도 바람직하다는 점을 감안하면, 상법 제814조도 헤이그 규칙 제3조 제6항 등과 같이 단기제소기간의 적용대상을 송하인 등의 운송인에 대한 손해배상채권에 한정할 필요가 있다.

한편 이 사건의 경우 원고의 법적 지위와 관련해서도 생각해 볼 점이 있다. 이 사건의 경우 원심에서 원고의 운송인으로서의 지위에 관해 당사자 사이에 다툼이 있었고, 원심은 원고의 운송인으로서의 지위를 인정하였다. 그러나 원고는 실제로 이 사건 운송물의 운송을 한 자가 아니라 제3의 실제운송인에게 운송의 위탁을 한 자일 뿐이고, 원고는 이미 실제 운송인들에게 운임의 전부 또는 일부를 지급한 후 피고에 대해 자신이 지급한 운임의 구상을 구하고 있다. 그런데 이 사건 대법원 판단에 따라 원고의 피고에 대한 권리의 행사는 상법 제814조에 따라 제한되는데 반해, 자신이 이미 지급한 실제 운송인에 대한 운임의 회수를 구할 방법이 없다는 점에서 해운화물운송 대리점업을 영위하는자인 원고가 얻는 수익에 비해 지나치게 가혹한 결론이라는 생각이 든다. 이러한 결론은 이미 설명한 바와 같이 우리 상법 제814조가 헤이그 규칙 등 다른 입법례와 달리 해상운송인의 수하인 등에 대한 채권도 단기제소기간의 적용대상이 됨으로 인해 발생하는 것으로서, 입법적 개선의 필요성을 보여주는 사례라고 보여진다.

### 3. 상법 제814조의 단기제소기간의 법적 성질

통설적 견해와 판례는 상법 제814조 제1항의 기간을 제척기간으로 파악하여,<sup>63)</sup> 소멸시효와 달리 기간의 중단이나 정지가 인정되지 않으며,<sup>64)</sup> 후술하는

바와 같이 소멸시효와 달리 그 도과여부를 법원이 직권으로 조사해야 한다고 해석한다.

한편 상법 제814조 제1항은 “...재판상 청구가 없으면 소멸한다.”고 규정하고 있고, 통설적 견해는 위 조항의 의미는 단지 권리를 청구하지 못하는 것이 아니라, 권리 자체가 소멸한다고 본다.<sup>65)</sup> 그런데 해운실무에서는 상법 제814조 제1항의 기간을 영문으로 ‘Time Bar’라고 부르고 있고, 영국의 경우 「1980년 제소기간제한법(Limitation Act 1980)」이 규정하는 제소기간의 도과는 청구권 자체가 소멸하는 것이 아니라 단지 청구권에 기한 소제기를 할 수 없다는 점에서,<sup>66)</sup> 상법 제814조 제1항의 기간도 여전히 운송계약당사자의 상대방 당사자에 대한 청구권은 존속하지만 위 기간이 도과하면 청구권에 기한 권리행사를 못한다고 볼 여지가 있다.

그러나 상법 제814조의 문언은 “... 채권 및 채무는 ... 재판상 청구가 없으면 소멸한다.”고 규정하고 있고, 상법 제814조의 모체인 헤이그-비스비규칙도 “운송인은 화물에 관한 그 어떠한 책임으로부터도 면제된다(the carrier ... shall be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods)라고 명시하고 있다는 점을 감안하면, 상법 제814조의 기간이 도과하면 채권은 소멸한다고 보는 것이 법문에 충실한 해석이라고 볼 것이다.<sup>67)</sup> 통설적 견해도 우리 민

63) 대법원 2007. 6. 28. 선고 2007다16113 판결[운송인의 용선자, 송하인 또는 수하인에 대한 채권·채무는 그 청구원인의 여하에 불구하고 운송인이 수하인에게 운송물을 인도한 날 또는 인도할 날부터 1년 이내에 재판상 청구가 없으면 소멸하는 것이고(상법 제811조), 위 기간은 제소기간으로서 법원은 그 기간의 준수 여부에 관하여 직권으로 조사하여야 하므로 그 기간 준수 여부에 대하여 의심이 있는 경우에는 필요한 정도에 따라 직권으로 증거조사를 할 수 있으나, 법원에 현출된 모든 소송자료를 통하여 살펴보았을 때 그 기간이 도과하였다고 의심할 만한 사정이 발견되지 않는 경우까지 법원이 직권으로 추가적인 증거조사를 하여 기간 준수의 여부를 확인하여야 할 의무는 없다].

64) 최종현, 앞의 책, 335면; 이균성, 앞의 책, 532면; 김인현, 앞의 책, 269면; 정영석, 「해상법 원론」, 텍스트북스, 2009, 273면.

65) 김인현, 앞의 책, 269-270면; 이광후, 앞의 논문, 167면; 이필복, “상법 제814조의 적용에 관한 몇 가지 쟁점 - 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결 -”, 「월간 해양한국」 제550호, 재단법인 해상문제연구소, 2019, 102면.

66) 영국 1980년 제소기간제한법 제5조(Actions founded on simple contract)에 따르면 통상적인 계약상 청구권은 청구원인이 발생한 날로부터 6년이 경과하면 소를 제기하지 못한다고 규정하고 있다.

5. Time limit for actions founded on simple contract.

(An action founded on simple contract shall not be brought after the expiration of six years from the date on which the cause of action accrued.)

67) 십재두, 「해상운송법」, 길안사, 1997, 431-432면. 영국판례도 헤이그-비스비규칙이 정한 제

법의 해석상 제척기간은 기간 내에 재판상 행사하여야 하는 제소기간으로서,<sup>68)</sup> 그 기간이 경과하면 권리가 소멸한다고 보고 있다.<sup>69)</sup>

그런데 상법 제814조의 제소기간의 법적 성질을 제척기간으로 보고, 위 기간이 도과하면 권리가 절대적으로 소멸한다는 견해를 취할 경우, 위 기간의 도과 후 그 사실을 모르는 채무자가 채무를 변제한 경우에 채무자는 비채변제를 주장하여 그 반환을 청구할 수 있을지 의문이다. 민법 제744조에 의하면, 채무 없는 자가 착오로 인하여 변제한 경우에 그 변제가 도의관념에 적합한 경우에는 그 반환을 청구하지 못한다. 그런데 제척기간에 관한 논의는 아니지만, 소멸시효완성의 효과에 대해 절대적 소멸설을 취하는 견해는 소멸시효의 완성 후 그 사실을 모른 채 채무를 이행한 경우에는 도의관념에 적합한 비채변제로서 채무자는 그 반환을 구할 수 없다고 본다.<sup>70)</sup> 상법 제814조 제1항의 기간을 제척기간으로서 위 기간의 도과로 인해 권리가 절대적으로 소멸한다고 해석할 경우, 소멸시효완성의 법률효과에 관한 절대적 소멸설의 입장과 동일하게, 위 기간의 도과 후 기간도과사실을 모른 채 변제를 하더라도 이는 도의관념에 적합한 변제로서 채무자는 반환을 구할 수 없다고 볼 것이다. 그런데 위와 같이 해석할 경우, 제척기간이 도과하더라도 채무자에게는 채무를 변제할 법적 의무는 소멸하였지만 도덕적 의무는 남아 있다는 것이 되는데, 권리가 절대적으로 소멸하였음에도 도덕적 의무는 그대로 남아 있다는 것이 정당한지 의문이다.<sup>71)</sup> 또한 “도의관념에 적합”하다는 것은 그 급부에 의하여 도덕적 의무가 이행되는 것이거나, 기타 그 급부가 수령자에게 그대로 보유되는 것이 일반인의 도의관념에 맞는 것을 의미하는데, 이 때 도의관념에 적합한지 여부는 순수하게 개관적으로 판단할 문제라고 보는 것이 통설적 견해이다.<sup>72)</sup>

---

소기간을 도과한 경우의 효과에 대해, 단지 청구권에 기해 소송을 제기할 수 없는 것이 아니라 청구권 자체가 소멸된다는 취지로 판시하였다. *Aries Tanker Corp. v. Total Transport (The Aries)* (1977) 1 Lloyd's Rep. 334.

68) 최세련, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 『상사법연구』 제29권 제3호, 상사법학회, 2010, 349-350면.

69) 광운직 대표편집, 『민법주해 (3)』, 박영사, 1992, 400-401면. 이에 반해 판례는 제척기간을 제소기간 또는 제소기간이 아닌 재판 외 권리행사기간으로 보고 있다. 대법원 1997. 7. 25. 선고 96다47494, 47500 판결; 대법원 2003. 1. 10. 선고 2000다26425 판결 등(매매예약 완결권은 일종의 형성권으로서 당사자 사이에 그 행사기간을 정한 때에는 그 간 내에, 그러한 약정이 없는 때에는 그 예약이 성립한 때로부터 10년 내에 이를 행사하여야 하고, 그 기간을 지난 때에는 매매예약완결권은 제척기간의 경과로 인하여 소멸한다).

70) 광운직 대표편집, 『민법주해 (17)』, 박영사, 1992, 421-422면.

71) 같은 취지 광운직, 앞의 ‘민법주해 (3)’, 483면.

생각건대 도의관념에의 적합여부를 일의적으로 규정하고 판단하기는 거의 불가능하다는 점과 제척기간을 도과한 채권을 착오에 의해 변제한 경우에 이의 반환청구를 허용하는 것도 일반인의 범감정에 반할 소지가 있다는 점을 감안하면, 상법 제814조 제1항이 규정한 기간도과의 법률효과는 법문언에도 불구하고 권리가 절대적으로 소멸하는 것이 아니라 권리 자체는 소멸하지 않고 권리의 재판상 청구가 저지되는 것이라고 해석하는 것이 타당하다고 본다.

한편 제소기간 경과로 인해 권리가 소멸한다는 사실은 이른바 권리소멸 내지 권리장애의 항변이므로, 그 기산점과 기간경과 사실에 대해서는 이를 주장하는 자가 증명책임을 부담한다.<sup>72)</sup> 제소기간의 준수 여부는 소송요건에 관한 직권조사사항으로서<sup>74)</sup> 법원은 제소기간의 기산점이나 경과 여부에 관한 당사자의 주장이 없더라도 직권으로 이를 조사하여 제소기간이 경과하였으면 소송요건의 흠결을 이유로 소를 각하하여야 한다.<sup>75)</sup>

이 사건에서 대법원이 “상법 제814조 제1항의 제척기간을 도과하였는지는 법원의 직권조사사항이므로 당사자의 주장이 없더라도 법원이 이를 직권으로 조사하여 판단하여야 한다”고 판시한 것은, 상법 제814조 제1항의 기간을 제소기간으로 보고 위 기간의 도과여부는 당사자의 주장에 관계없이 법원이 직권으로 조사하여 판단할 사항이라는 판례의 태도를 재확인한 것이다.

한편 소송요건은 소의 적법요건으로서 소송요건의 구비 여부에 관한 판단은 원칙적으로 사실심 변론종결시를 기준으로 하여야 하므로, 사실심 변론종결시 이후의 사정을 고려하여 소송요건을 다시 판단할 수는 없다.<sup>76)</sup> 다만 소송요건은 사법권 작용의 전제가 되는 것이므로 그 제한을 가할 사유가 발생하거나 소멸하는 경우에는 상고심에서도 이를 고려하여야 한다.<sup>77)</sup> 따라서 비록 당사자가 제소기간 도과의 항변을 사실심 변론종결 후에 하더라도, 제소기간의 도과여부는 소송요건으로서 법원의 직권조사사항이므로, 제소기간 도과에도 불구하고 이를 간과한 경우는 상고이유 중 하나인 법령위반의 원인이 존재한다고 보아야

72) 박윤직, 앞의 ‘민법주해 (17)’, 420-421면.

73) 대법원 2009. 3. 26. 선고 2007다63102 판결; 대법원 2011. 1. 13. 선고 2010다71684 판결; 대법원 2013. 4. 26. 선고 2013다5855 판결.

74) 대법원 1996. 9. 20. 선고 96다25371 판결.

75) 대법원 1996. 5. 14. 선고 95다50875 판결; 대법원 2010. 1. 14. 선고 2009다41199 판결.

76) 김홍엽, 「민사소송법」 제7판, 박영사, 2018, 249면.

77) 김홍엽, 앞의 책, 250면.

할 것이므로, 상법 제814조의 제소기간 도과의 항변을 사실심 변론종결 시까지 주장하지 아니하다가 상고심에서 이를 새로이 주장하는 경우에도 이를 판단하여야 한다.<sup>78)</sup>

이 사건에서 대법원이, 상법 제814조 제1항의 제척기간을 도과하였는지는 법원의 직권조사사항이므로 당사자의 주장이 없더라도 법원이 이를 직권으로 조사하여 판단하여야 하므로, 당사자가 제척기간의 도과 여부를 사실심 변론종결 시까지 주장하지 아니하였다 하더라도 상고심에서 이를 새로이 주장·증명할 수 있다고 판시한 것은 상법 제814조의 제소기간의 법적 성질이 제척기간임을 확인하면서, 상고심에서의 제소기간 도과 주장의 허용 여부에 관한 기존의 입장을 재확인 것이라고 볼 수 있다.

#### IV. 결론

상법 제814조 제1항이 규정한 단기제소기간의 법적 성질은 법문언에도 불구하고, 위 기간 내에 재판상 청구를 하지 않으면 청구권이 절대적으로 소멸하는 것이 아니라, 권리 자체는 소멸하지 않고 단지 권리의 재판상 청구가 저지되는 것이라고 해석하는 것이 타당하다. 다만 위 기간의 도과여부는 소송요건으로서, 법원은 당사자의 주장 여부에 불구하고 이를 직권으로 조사하여 판단하여야 하고, 위 기간이 도과되었음이 증명된 경우에는 소 각하 판결을 하여야 한다. 또한 원칙적으로 소송요건의 구비 여부의 판단은 사실심 변론종결 당시를 기준으로 판단할 문제이지만, 상법 제814조 제1항 소정의 제소기간은 소송요건이라는 점을 고려할 때 사실심이 위 기간의 도과여부를 판단하지 않은 것은 법령위반의 원인이 존재한다고 보아야 할 것이다. 따라서 당사자는 위 기간의 도과 여부를 사실심 변론종결 시까지 주장하지 아니하였다 하더라도 상고심에서 이를 새로이 주장·증명할 수 있다.

한편 상법 제814조 제1항의 제소기간의 기산점인 운송물을 인도한 날이란 운

78) 대법원 2000. 10. 13. 선고 99다18725 판결(매매예약완결권의 제척기간이 도과하였는지 여부는 소위 직권조사 사항으로서 이에 대한 당사자의 주장이 없더라도 법원이 당연히 직권으로 조사하여 재판에 고려하여야 하므로, 상고법원은 매매예약완결권이 제척기간 도과로 인하여 소멸되었다는 주장이 적법한 상고이유서 제출기간 경과 후에 주장되었다 할지라도 이를 판단하여야 한다).

송인의 운송계약상 채무이행의 완료시점인 운송물의 인도시점이라고 보아야 한다. 판례는 운송물의 인도시기에 대해 운송물에 대한 사실상의 지배권의 이전 시점이라고 해석하면서, 운송물의 종류·운송물을 보관하는 보세창고의 종류 등에 따라 인도시기를 달리 판단하고 있다. 특히 판례는 운송물이 인도되기 전에 보세창고에 입고된 경우, 운송인과 보세창고업자 사이에는 묵시적 임차계약이 성립하고 보세창고업자는 운송인의 이행보조자라고 보아야 하므로, 운송물이 보세창고에 입고되어 있는 동안에는 운송물은 여전히 운송인의 지배 하에 있고 운송물의 인도는 발생하지 않는다고 일관되게 판시하고 있다. 이 사건의 경우에도 대법원은 위와 같은 기존의 법리를 그대로 적용하여 운송인의 인도의무는 운송계약에서 정한 양륙항에 입항한 시점에 종료되는 것이 아니라 정당한 수하인에게 인도되어야 완료되는 것이므로, 원고가 운송물을 정당한 수하인에게 인도한 날을 기준으로 상법 제814조 제1항의 제소기간을 계산하거나, 만약 운송물의 인도가 불가능하게 된 경우에는 운송물을 인도할 날을 기준으로 위 기간이 도과하였는지를 판단하여야 하는데도, 이와 달리 운송물이 양륙항인 터키 내 항구에 입항한 시점에 원고의 운송이 종료되었다고 보아 그날로부터 제소기간을 계산한 원심판단에 제척기간 기산점에 관한 법리오해 등 잘못이 있다고 판시하였다.

그러나 운송인과 보세창고업자 사이의 법률관계에 대한 대법원의 태도에 대해서는, 운송물의 인도에 관한 실무관행과 동떨어진 해석으로서 지나치게 도식적이고 의제적인 것이라는 비판이 제기되고 있다. 특히 이 사건의 경우 원고가 운송인으로서의 지위에 있는지 여부에 대해 소송당사자 사이에 다툼이 있었고, 설령 원고의 운송인으로서의 지위를 인정하더라도 이 사건 운송물은 제3의 실제 운송인에 의해 운송되었다는 점을 고려하면, 어떤 근거에서 원고와 터키 소재 운송인 사이에 이행보조자관계가 성립한다고 볼 수 있는지에 대한 좀 더 정당한 법리적 판단이 이루어져야 했다.

한편 상법 제814조 제1항이 규정하는 운송물을 인도할 날이란, 운송계약 당사자가 계약상 의무의 이행을 위해 합리적 노력을 다 하였더라면 운송물이 인도되었을 것으로 예상되는 날로서, 통상 운송계약이 그 내용에 좇아 이행되었으면 인도가 행하여져야 했던 날을 말한다. 그렇다면 운송물을 인도할 날은, 운송인이 운송을 완료한 후 목적항에서 계약상대방의 운송물인도청구에 응하여 운송물을 인도할 준비를 완료한 날로서, 이는 객관적으로 판단할 문제이다.

이 사건의 평석과 관련해서 특기할 점은, 상법 제814조는 동 규정의 모체라고 할 수 있는 헤이그 규칙 내지 헤이그-비스비 규칙 제3조 제6항 등 여타 입법례와 달리 운송인의 계약상대방에 대한 채권·채무를 그 적용대상으로 하고 있다. 이 사건의 경우 청구원인이 운송인의 계약상대방에 대한 운송대금의 청구인데, 상법 제814조의 규정상 운송인인 원고의 채권은 그 적용대상이 된다. 그러나 해상운송법제는 국제성과 통일성을 주요 특성으로 하고 있고, 일찍부터 해상운송법제의 통일화 움직임이 있어 왔고 헤이그 규칙 등은 이러한 움직임의 산물이라고 할 수 있다. 우리나라의 높은 대외교역 의존도를 고려할 때, 우리 해상운송법제의 국제적 정합성의 달성은 국익의 보호를 위해서도 바람직스럽다. 그런데 해상운송인의 계약상대방에 대한 채권도 상법 제814조의 적용대상이 됨으로 인해, 개별 사안에서 해상운송인 등이 불측의 피해를 입을 가능성이 있다. 또한 이러한 현상은 우리 해상운송법제의 낙후성을 그대로 노출시키는 것으로서, 자칫 국제거래의 준거법 선택에 있어 과도한 외국 법제로의 도피현상을 부추길 우려도 있다. 따라서 이 글을 빌어 상법 제814조를 위시한, 우리 상법상 국제적 정합성이 결여된 제반 조항의 정비를 촉구한다.

투고일 : 2020.11.27. / 심사완료일 : 2020.12.8. / 게재확정일 : 2020.12.23.

[참고문헌]

- 곽윤직, 대표편집, 「민법주해 (3)」, 박영사, 1992.  
\_\_\_\_\_, 대표편집, 「민법주해 (4)」, 박영사, 1992.  
\_\_\_\_\_, 대표편집, 「민법주해 (9)」, 박영사, 1992.  
김인현, 「해상법」 제5판, 법문사, 2018.  
김홍엽, 「민사소송법」 제7판, 박영사, 2018.  
박민규, 「최신관세법」, 우용출판사, 2009.  
심재두, 「해상운송법」, 길안사, 1997.  
이균성, 「신 해상법대계」, 한국해양수산개발원, 2010.  
정영석, 「해상법원론」, 텍스트북스, 2009.  
최종현, 「해상법상론」 제2판, 박영사, 2014.
- 이광후, “상법 제814조 제척기간(서울고법 2012. 4. 3. 선고 2011나37553 판결에 대한 평석 포함)”, 「월간 해양한국」 제469호, 재단법인 한국해사문제연구소, 2012.
- 이상협·김인현, “상법 제814조 제2항 전단의 ‘제1항의 기간’의 해석 - 대법원 2018. 12. 13. 선고2018다244761 판결-”, 「상사판례연구」 제32집 제1권, 상사판례학회, 2019.
- 이정원, “운송물의 인도제도 -보증도와 인도시기를 중심으로 -”, 「법학연구」 제52권 제1호, 부산대학교 법학연구소, 2011.
- 이진홍, “운송물의 인도에 관한 법적 문제 -보세구역에서의 불법인도를 중심으로-”, 「한국해법학회지」 제24권 제1호, 한국해법학회, 2002.
- \_\_\_\_\_, “선하증권이 회수되지 아니한 운송물의 인도에 관한 법률관계”, 「한국해법학회지」 제28권 제2호, 한국해법학회, 2006.
- 이필복, “상법 제814조의 적용에 관한 몇 가지 쟁점 - 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결 -”, 「월간 해양한국」 제550호, 재단법인 해사문제연구소, 2019.
- 정준우, “상법 제814조에 관련된 최근의 판례 검토”, 「상사법연구」 제38권 제4호, 상사법학회, 2020.
- 최병권, “국제무역거래상 Surrender B/L의 법적 문제점에 관한 연구”, 「무역학회지」 제39권 제2호, 한국무역학회, 2014.
- 최세련, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 「상사법연구」 제29권 제3호,

상사법학회, 2010.

최종현, “보세창고업자의 화물불법인도에 대한 운송인의 채무불이행책임”, 『한국해법학회지』 제27권 제2호, 한국해법학회, 2005.

Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, Oxford Univ. Press, Oxford, 2007.

Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 3rd Ed., West Group, St. Paul, MN, 2001.

William Tetley, *Marine Cargo Claims*, 3rd Ed., International Shipping Publications Montreal QC, 1988.

<https://www.forwarder.kr/trade/512>(포워드케이알 홈페이지).

[국문초록]

상법 제814조의 법적 성질과 운송물의 인도시점  
- 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결 -

이 정 원\*

상법 제814조 제1항이 규정하는 기간의 법적 성질은 제소기간으로서, 위 기간 내에 재판상 청구를 하지 않으면 청구권이 절대적으로 소멸하는 것이 아니라, 권리 자체는 소멸하지 않고 단지 권리의 재판상 청구가 저지되는 것이라고 해석하여야 한다. 법원은 직권으로 위 기간의 도과 여부를 조사하여야 하고, 위 기간이 도과한 경우에는 소 각하 판결을 하여야 한다. 또한 원칙적으로 소송요건의 구비 여부의 판단은 사실심 변론종결 당시를 기준으로 판단할 문제이지만, 소송당사자는 상고심에서도 상법 제814조 제1항 소정의 제척기간 도과에 대해 새로이 주장·증명할 수 있다. 한편 상법 제814조 제1항이 규정하는 운송물을 인도한 날이란 운송인의 운송계약상 채무의 이행시점인 운송물의 인도시점이라고 보아야 한다. 판례는 운송물의 인도시기에 대해, 운송물의 종류·운송물을 보관하는 보세창고의 종류 등에 따라 인도시기를 달리 판단하고 있다. 특히 판례는 운송물이 인도되기 전에 보세창고에 입고된 경우, 운송인과 보세창고업자 사이에는 묵시적 임치계약이 성립하고 보세창고업자는 운송인의 이행보조자라고 보아야 하므로, 운송물이 보세창고에 입고되어 있는 동안에는 운송물은 여전히 운송인의 지배 하에 있고 운송물의 인도는 발생하지 않는다고 판시하고 있다. 그러나 운송인과 보세창고업자 사이의 법률관계에 대한 대법원의 태도에 대해서는, 운송물의 인도에 관한 실무관행과 동 떨어진 해석으로서 지나치게 도식적이고 의제적인 것이라는 비판이 제기되고 있다. 한편 상법 제814조 제1항이 규정하는 운송물을 인도할 날이란, 통상 운송계약이 그 내용에 좇아 이행되었으면 인도가 행하여져야 했던 날을 말한다. 따라서 운송물을 인도할 날은, 운송인이 목적항에서 수하인 등의 운송물인도청구에 응하여 운송물을 인도할 준비를 완료한 날이라고 볼 것이다. 상법 제814조는 동 규정의 모체라

\* 부산대학교 법학전문대학원 교수, 변호사.

고 할 수 있는 헤이그규칙 내지 헤이그-비스비규칙 제3조 제6항과 달리 운송인의 계약상대방에 대한 채권·채무를 그 적용대상으로 하고 있다. 그러나 해상운송법제의 국제성과 통일성과 우리나라의 높은 대외교역의존도를 고려할 때, 우리 해상운송법제의 국제적 정합성의 달성은 국익의 보호를 위해서도 바람직스럽다. 따라서 상법 제814조를 위시한, 우리 상법상 국제적 정합성이 결여된 제반 조항의 정비를 촉구한다.

주제어 : 상법 제814조, 운송물의 인도, 단기제척기간, 운송물을 인도한 날, 운송물을 인도할 날, 헤이그규칙 제3조 제6항

[Abstract]

The Legal Nature of Article 814 of Commercial Code and  
the Time of Delivery of Goods

- Supreme Court Decision 2019 Da205947 Decided June 13, 2019 -

Lee, Jung-won\*

The legal nature of the period stipulated in Article 814 (1) of the Commercial Code is the period of filing. It should be interpreted that failure to file a trial claim within the above period does not mean that the claim is absolutely extinguished, but rather that the right itself is not extinguished and only the judicial claim for the right is prevented. Thus, the court shall, ex officio, investigate whether the above period has elapsed, and if the above period has elapsed, it shall make a judgment of dismissal. In principle, the judgment of whether or not the litigation requirements are satisfied is a matter to be determined based on the time of the conclusion of the trial hearing, but the litigant may newly claim and prove the elapse of the filing period prescribed in Article 814 (1) of the Commercial Code at the supreme court. On the other hand, the delivery date specified in Article 814 (1) of the Commercial Act should be regarded as the time of delivery of goods by the carrier under the contract of carriage. According to the court rulings, the delivery of goods may occur differently, depending on the type of the shipment and the type of bonded warehouse storing the shipment. In particular, the court rules that if the goods are stored in a bonded warehouse before delivery, an implied lease agreement is established between the carrier and the bonded warehouse business, and the bonded warehouse business is deemed to be the carrier's performance assistant. Therefore, as long as the shipment is in the bonded warehouse, the shipment is still under the control of the carrier and delivery of the shipment does not occur. However, the Supreme Court's ruling on the legal relationship

---

\* Professor, Attorney at Law, School of Law Pusan National University.

between the carrier and the bonded warehouse business has been criticized for being interpreted as inconsistent with the practical practice for delivery of goods, and inconsistent with the intentions of the contracting parties. Meanwhile, 'the date when they should have been delivered' stipulated in Article 814 (1) of the Commercial Code refers to the date assuming that all the parties have performed their obligations, it should then be possible to find out when the goods ought to have been delivered. Therefore, 'the date when the shipment should have been delivered' should be regarded as the date when the carrier is ready to deliver the goods in response to a request for delivery of goods from the consignee at the port of destination. Unlike Article 3, Paragraph 6 of the Hague Rules and the Hague-Visby Rules, Article 814 of the Commercial Code applies to the claims and liabilities of the carrier to the opponent party of the contract. However, considering the internationality and unity of the admiralty and maritime law system and Korea's high degree of dependence on foreign trade, achieving international coherence of the transport law system is desirable for the protection of national interests. Therefore, we urge the reorganization of all provisions that lack international coherence in our Commercial Code, including Article 814 of that Code.

Key words : Article 814 of the Korean Commercial Code, Delivery of goods,  
Date when the goods should have been delivered, Time bar,  
Article 3 rule 6 of the Hague Rules

