

■ 논 단

상법 제814조의 제소기간 경과로 인한 이익의 포기 가능 여부*

- 대법원 2022. 6. 9. 선고 2017다247848 판결 -

이 창 현

서강대학교 법학전문대학원 교수 / 법학박사

요 약 문

본고는 대상판결을 평석하고, 상법 제814조의 해석론을 전개하는 것을 목적으로 한다. 대법원은 상법 제814조가 기간 연장의 합의를 할 수 있는 가능성을 규정한 것을 중시하여 민법 제184조 제1항의 유추적용을 허용하여 제소기간 경과로 인한 이익의 포기를 허용하였다. 그러나 대법원이 제척기간 중에서 법률관계의 조속한 확정의 필요성이 큰 경우에 제소기간으로 규율되는 점을 적절하게 고려하지 않은 채 민법 제184조 제1항의 유추적용을 허용한 것은 부당하다. 상법 제814조는 헤이그 규칙 제3조 제6항에서 연원하는데, 동 규칙 제3조 제6항은 해상운송으로 인한 분쟁 해결을 촉진하고 국제적 통일성을 확보하고자 한다. 미국과 영국의 논의에서도 해상운송의 특수성이 고려되어 소멸시효에 관한 규정과 달리 기간 경과 효력에 대하여 구제수단의 소멸에 그치는 것이 아니라 실체법상 권리의 소멸을 인정한다. 상법 제814조의 해석에 있어 비교법적 고찰의 결과에 충실하여야 하며, '연장합의 가능성'보다는 '제소기간'이라는 점이 무겁게 고려되어야 한다. 제소기간의 경과로 인하여 당사자의 항변이 없더라도 권리가 소멸하며, 제소기간 경과 여부는 직권으로 고려된다는 점에서 소멸시효와는 본질적 차이가 있다. 특히 제소기간의 경과를 재판청구권의 소멸을 가져오는 공익적 측면이 강하므로 당사자의 사적 자치는 제소기간이 경과하기 전에만 작용한다. 제소기간 경과로 인하여 권리가 소멸하므로 제소기간의 경과는 중대한 변곡점이 되는 것이다. 제소기간 경과로 인한 이익의 포기로 소멸한 권리가 되살아날 수 없다. 단기의 제소기간은 해상운송에 관여하는 상인에게 널리 알려져 있는 것이므로 제소기간을 준수하지 못한 경우에 법원이 소를 각하하더라도 상인에게 가혹한 것이라고 보기 어렵다. 제소기간의 준수는 권리자가 자신의 책임 아래 결정하고 확인한 사항이라는 점에서 금반언원칙이 적용되기 위해서는 상대방의 사기적 진술에 속아 제소기간 내에 소송을 제기하지 못한 사정이 명확하게 드러나야 한다.

* 본 논문은 대상 판결(대판 2022. 6. 9. 2017다247848) 주심 대법관의 요청에 의하여 제출된 검토의견서를 수정·보완한 것이다. 유익한 의견을 주신 심사위원께 감사드린다.

주제어 : 제소기간, 소멸시효, 제소기간 경과로 인한 이익의 포기, 연장합의, 금반언, 헤이그 규칙

— <目 次> —

I. 문제의 제기	IV. 대상 판결에 대한 분석
II. 사실관계 및 소송의 경과	1. 상법 제814조의 연혁
1. 사실관계	2. 상법 제814조 기간의 법적 성질
2. 소송의 경과	3. 상법 제814조의 기간 준수의 방법
III. 해상운송인의 책임에 대한 비교법적 고찰	4. 상법 제814조 제1항과 사적 자치 원칙
1. 국제협약	5. 제소기간 경과로 인한 이익의 포기
2. 영국의 논의	6. 제소기간 경과와 당사자의 합의
3. 미국의 논의	7. 제소기간의 경과와 금반언의 원칙
4. 독일의 논의	V. 결 론
5. 소결	

I. 문제의 제기

법률관계의 조속한 확정이 요구되어 권리행사기간의 경과로 곧바로 권리의 소멸을 초래하는 제척기간에 대한 규율양상이 매우 다양하다. 규율대상이 되는 권리는 재산법상 권리뿐만 아니라 가족법상 권리도 포함되고, 형성권뿐만 아니라 청구권도 포함된다.¹⁾ 제척기간의 준수에 필요한 행위도 해당되는 권리에 따라 다른데, 재판상 청구가 요구되는 경우를 특히 제소기간이라 부른다. 제척기간 경과로 인한 이익의 포기가 가능한가에 대하여 대상 판결은 제척기간의 성격과 권리의 내용에 비추어 시효이익의 포기에 관한 민법 제184조 제1항의 유추적용의 가능성을 열어 두고 있다. 대상판결의 분석을 위해서는 해상운송인의 책임에 대한 비교법적 고찰이 요구된다. 해상운송인의 책임과 관련한 비교법적 고찰은 유엔 협약, 영국, 미국, 독일로 한정하여 전개하되, 고찰의 대상은 권리행사기간, 기간 준수의 방법, 기간 연장 및 포기, 권리

1) 이창현, “제척기간과 사적 자치”, 『법학논총』 제35집 제2호(2018), 133면.

행사기간 경과의 효력, 금반언 원칙으로 한정한다. 해상운송인의 책임에 대한 비교법적 고찰의 결과를 토대로 대상 판결을 분석하고, 상법 제814조의 해석론을 전개하기로 한다.

II. 사실관계 및 소송의 경과

1. 사실관계

대우조선해양 주식회사는 스웨덴 회사로부터 냉각기 및 그 부속품(이하 '이 사건 화물')을 수입하는 계약을 체결하였고, 원고는 대우조선해양 주식회사와 사이에 이 사건 화물에 관하여 해상적하보험계약을 체결하였다. 대우조선해양 주식회사(수하인)가 피고(운송인)에게 이 사건 화물의 운송을 의뢰하였는데, 피고는 현지운송인을 통해 이 사건 화물을 스웨덴 고텐부르크에서 부산항까지 운송하였다. 이 사건 화물이 2013. 12. 4. 대우조선해양(수하인)에게 인도되었는데, 인도 당시 위 화물은 해상운송 중의 악천후에 의해 이미 손상된 상태였다. 대우조선해양은 이 사건 화물을 인도받은 시점(2013. 12. 4.)으로부터 1년이 경과된 이후인 2014. 12. 15. 제소기간의 연장을 요청하는 메일을 보냈고, 피고(운송인)는 2014. 12. 18. 제소기간을 2015년까지로 연장하는데 동의하였다. 원고(보험자)가 2015. 8. 26. 수하인에게 보험금(49,029,532원)을 지급하고, 원고(보험자)는 대우조선해양이 피고에게 가지는 채무불이행 및 불법행위에 기한 손해배상 청구권을 대위취득하였다고 주장하면서 2015. 12. 28. 피고(운송인)에게 구상금청구의 소를 제기하였다. 피고는 제소기간 경과로 원고의 청구권이 소멸하였다고 항변하였다.

2. 소송의 경과

가. 1심 법원 및 원심 법원의 판단

1심 법원은 제척기간의 경과로 운송인에 대한 권리가 소멸하였으므로 제척기간 경과 후에 이루어진 제소기간 연장의 합의로 인하여 권리가 복원될 수 없고 신의칙위반이라고 볼 만한 사정이 없다고 보아 소각하 판결을 선고하였고,²⁾ 원심 법원은 원고의 항소를 기각하였다.³⁾

2) 서울중앙지판 2016. 12. 21, 2015가단5393818.

3) 서울중앙지판 2017. 6. 29, 2017나7452.

나. 대법원의 판단

대법원은 상법 제814조 제1항에서 정한 제척기간이 지난 뒤에 그 기간 경과의 이익을 받는 당사자가 기간이 지난 사실을 알면서도 기간 경과로 인한 법적 이익을 받지 않겠다는 의사를 명확히 표시한 경우에는, 소멸시효 완성 후 이익의 포기에 관한 민법 제184조 제1항을 유추적용하여 제척기간 경과로 인한 권리소멸의 이익을 포기하였다고 인정할 수 있다는 법리를 설시하고 피고가 제척기간이 지난 사실을 알면서도 그로 인한 이익을 받지 않겠다는 의사를 가지고 기간 연장에 동의하였는지를 살핀 뒤에 이 사건 소의 적법 여부를 판단하여야 한다고 하면서 원심 판결을 파기환송하였다.⁴⁾

다. 파기환송심의 판단

서울중앙지방법원은 원고가 제출한 증거와 변론 전체의 취지에 비추어 제척기간 연장에 관한 동의를 요청받아 수락한 것에 불과하고 피고가 제척기간이 지난 사실을 알았거나 제척기간 경과로 인한 법적 이익을 받지 않겠다는 효과의사가 표시되었다고 보기에 부족하다고 판단하고 이 사건 소는 제척기간을 경과한 것이어서 부적법하여 각하되어야 할 것이므로 제1심 판결은 이와 결론을 같이하여 정당하므로 원고의 항소를 기각하였다.⁵⁾

III. 해양운송인의 책임에 대한 비교법적 고찰

1. 국제협약

가. 헤이그 규칙(The Hague Rules)

헤이그 규칙은 1924년에 채택되었다. 보통법상 당사자는 화물운송계약의 내용을 자유롭게 정할 수 있다. 운송인이 강력한 협상력을 남용하여 계약자유 원칙이 제한되자, 송하인의 이익을 보호하기 위하여 헤이그 규칙이 도입되기에 이르렀다.⁶⁾ 헤이그 규칙 제3조 제6항은 1년의 제소기간을 규정하는데, 이는 분쟁의 해결을 촉진하고 국제적 통일성을 증진하며, 선하증권을 통하여 운송인의 책임기간을 단축하는 것을 금지함에 있다.⁷⁾ 제소기간 경과의 효력은 다른

4) 대판 2022. 6. 9, 2017다247848.

5) 서울중앙지판 2023. 1. 17, 2022나30692.

6) Wilson, Carriage of Goods by Sea, 6th ed. 2008, p. 173.

7) The Captains Gregos [1990] 1 Lloyd's Rep. 310, 315(per Bingham L. J.)에 의하면 운송인은 장부를 마감하여

소멸시효법(other limitation provisions)의 경우와는 달리 구제수단의 소멸에 그치는 것이 아니라 실체법상 권리의 소멸이다.⁸⁾

나. 헤이그 비스비 규칙(The Hague/Visby Rules)

1968년에 채택된 헤이그 비스비 규칙은 독립된 협약이 아니고 헤이그 규칙을 개정하는 것에 불과하다.⁹⁾ 헤이그 규칙 중 일부 조항을 개선한 것이 헤이그 비스비 규칙이다.¹⁰⁾ 헤이그 규칙 제3조 제6항의 1년의 제소기간은 헤이그 비스비 규칙에서도 그대로 유지되었는데,¹¹⁾¹²⁾ 이와 관련하여 중요한 개정 사항을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 헤이그 비스비 규칙(The Hague/Visby Rules) 제3조 제6항의 규율대상과 관련하여 1년의 행사기간이 경과하면 해상운송으로 인한 운송인의 모든 책임이 소멸한다. 운송인의 책임은 계약책임과 불법행위책임을 포함한다.¹³⁾ 헤이그 비스비 규칙(The Hague/Visby Rules)에서 추가된 문언(“whatsoever”)에 비추어 해상운송으로 인한 모든 청구권에 대하여 적용되며, 특히 본질적 계약위반(fundamental breach of the contract)의 경우에도 적용된다.¹⁴⁾ 운송인에 대한 제3자의 청구도 동 규정의 규

거래를 종결하고자 하는 이익에 부합한다고 한다(“The carrier must be able to clear his books”). 운송인의 책임에 관하여 2년, 5년, 7년의 소멸시효에 따라 규율하는 나라들이 있다(Tetley, Marine cargo claims, 4th ed. 2008, p. 1623, Fn. 1.).

- 8) Carver, *Carterparties*, 2nd ed. 2021, para. 5-193. 영국 대법원은 헤이그 규칙의 제소기간은 다른 소멸시효 규정들과 차이가 있다고 판시한다(Aries Tanker Corp v Total Transport Ltd (The Aries), [1977] 1 W.L.R. 185, 188(per Lord Wilberforce))(“it is a time bar of a special kind, viz., one which extinguishes the claim(cf. article 29 of the Warsaw Convention 1929) not one which, as most English statutes of limitation (e.g. the Limitation Act 1939, the Maritime Conventions Act 1911), and some international conventions (e.g. the Brussels Convention on Collisions 1910, article 7) do, bars the remedy while leaving the claim itself in existence.”). 가령 1965년 육상운송법 제32조의 기간이 경과한 경우 권리의 소멸이 아니라 구제수단의 소멸에 그친다고 한다(McGee, *Limitation Periods*, 6th ed. 2010, Para. 26.021.).
- 9) Tetley(주 7), pp. 11~12.
- 10) Aikens, *Bills of Lading*, 3rd ed. 2021. para.
- 11) 제소기간 경과의 효력도 헤이그 규칙에서와 마찬가지로 구제수단의 소멸에 그치는 것이 아니라 실체법상 권리의 소멸이다(Aries Tanker Corp v Total Transport Ltd (The Aries), [1977] 1 W.L.R. 185, 188(per Lord Wilberforce); McGee(주 8), Para. 26.009; Tetley(주 7), p. 1624(“not merely the loss of remedy but the loss of the right to claim”). 이에 반하여 함부르크 규칙(The Hamburg Rules) 제20조의 2년의 행사기간은 일반적인 소멸시효기간으로 해석되어 그 기간의 경과를 구제수단의 소멸에 그친다고 한다(Tetley, *International Conflict of Laws*, 1994, pp. 673~674)(“the loss only of the right to take suit”).
- 12) 1년의 제소기간을 그대로 유지할지 아니면 2년의 제소기간으로 개정할 것이냐에 대하여 활발한 논의가 전개되었다. 본회의에서 1년의 제소기간에 대하여 9개국(미국, 러시아, 일본, 프랑스, 폴란드, 벨기에, 브라질, 아르헨티나, 영국)이 동의하였고, 2년의 제소기간에 대하여 6개국(나이지리아, 싱가포르, 호주, 노르웨이, 인도, 헝가리)이 동의하였다(Sweeney, “The Unictral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea”, 7 *Journal of Maritime Law and Commerce* 327, 349 (1976)).
- 13) Tetley(주 7), p. 1647; *Construction of statute of limitations in Carriage of Goods by Sea Act*, 129 A.L.R. Fed. 273, § 3[d].
- 14) Tetley(주 7), p. 1627.

을대상이다.¹⁵⁾ 이에 반하여 운송인의 송하인에 대한 청구의 경우에는 위 규정이 적용되지 않는다.¹⁶⁾ 둘째, 헤이그 비스비 규칙(The Hague/Visby Rules) 제3조 제6항에 따라 기간연장의 합의는 '청구권원(cause of action)'이 발생한 후에 이루어져야 한다. 헤이그 규칙에 따라 기간 연장을 불허하는 회원국들이 있어 기간 연장의 합의를 명시적으로 허용하는 개정이 이루어졌다.¹⁷⁾ 동 규정의 공공적 성격(public policy: public order)을 고려하여 운송인의 책임을 감면하는 합의는 동 규칙 제3조 제8항¹⁸⁾에 의하여 무효로 처리된다.

다. 함부르크 규칙(The Hamburg Rules)

함부르크 규칙은 가장 최근에 발효된 협약이나, 널리 통용되는 것은 아니다.¹⁹⁾ 함부르크 규칙은 제소기간을 2년으로 규정하고, 이러한 기간은 운송인의 책임 뿐만 아니라 운송인의 권리(송하인의 책임)에 대하여도 적용된다(제20조 제1항). 제소기간의 준수는 사법절차와 중재절차(judicial or arbitral proceedings)의 개시를 통하여 준수된다(제20조 제1항). 제소 기간 경과의 효력은 권리의 소멸이 아니라 소권의 소멸에 한정된다(제20조 제1항).²⁰⁾ 피청구인의 일방적인 서면통지로 제소기간 중의 연장이 가능하다(제20조 제4항).

라. 소결

헤이그 규칙 및 헤이그 비스비 규칙은 거의 모든 나라에서 적용되고 있으나, 함부르크 규칙은 제한적으로만 적용되고 있을 뿐이다.²¹⁾ 해상운송으로 인한 법률관계를 조속하게 확정하려는 요청을 무겁게 받아 들여 국제적으로 통용되는 헤이그 비스비 규칙은 1년의 제소기간을 규정하고 있으며, 2년으로 연장하는 논의가 전개되었으나 결국 1년으로 그대로 유지되었다는 점

15) Construction of statute of limitations in Carriage of Goods by Sea Act, 129 A.L.R. Fed. 273, § 17[c].

16) Tetley(주 7), pp. 1643~1644. "the carrier and the ship"의 문언은 운송인을 보호하는 것이고, 후자의 문언은 운송인이 선박소유자인 경우에 선박에 대한 소송에서도 적용될 수 있다는 의미에 불과하다. 따라서 헤이그 비스비 규칙 제3조 제6항에 의하여 운송인이 아닌 선박소유자의 책임이 소멸되는 것은 아니다.

17) Comité Maritime International, The Travaux Préparatoires of the Hague and Hague-Visby Rules, p. 314.

18) Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

19) Aikens(주 10), para. 11.11. Aikens(주 10), para. 11.401에 의하면 해상운송 강국은 함부르크 규칙을 채택하지 않는다고 한다.

20) 임정윤, "상법 제814조 제1항의 제척기간 경과의 이익을 포기할 수 있는지 여부", 「대법원판례해설」 제131호(2022), 391~392면.

21) Tetley(주 7), p. 6.

을 유의할 필요가 있다. 상법 제814조의 해석론에 있어서는 헤이그 규칙 및 헤이그 비스비 규칙이 무겁게 고려되어야 한다.

2. 영국의 논의

가. 규정 개관

1924년 해상운송법은 영국 항구에서 출발하는 해상운송에 대하여 헤이그 규칙이 효력이 있다고 규정한다. 1924년 해상운송법에 대하여는 헤이그 규칙의 적용범위를 좁게 하였다는 비판이 제기되었다.²²⁾ 1971년 해상운송법(Carriage of Goods by Sea Act 1971) 제1조 제2항은 헤이그 규칙 및 헤이그 비스비 규칙이 영국에 적용된다고 규정하고 있으며, 제6조 제3항은 1924년 해상운송법을 폐지한다고 규정한다.²³⁾

나. 권리행사기간

1980년 소멸시효법(the Limitation Act 1980) 제5조는 계약상 청구권에 관하여 6년의 소멸시효를 규정하고 있는데, 소멸시효기간 경과의 효력은 소권의 소멸이지 권리 그 자체의 소멸은 아니다.²⁴⁾ 영국은 헤이그 및 헤이그 비스비 규칙을 채택하여 1971년 해상운송법을 제정하였고, 1924년 해상 운송법을 폐지하였다.²⁵⁾ 해상운송법상 제소기간의 목적은 청구에 관한 장부를 마감하고자 하는 명백한 상업적 필요에 대응하기 위한 것이다.²⁶⁾

다. 기간 준수 방법

영국 판례는 헤이그 규칙이 국제사건에 적용되며, 중재가 해상운송사건에서 통용되는 분쟁 해결방법이며, 다양한 국가에서 적용되는 소송절차의 다양성을 고려할 때 소의 개념은 광의로 해석되어야 한다는 이유로 중재신청을 소제기와 동일시한다.²⁷⁾ 학설도 대체로 판례에 동조한다.²⁸⁾ 소의 제기는 적법한 경우에 한하여 기간 준수의 효과가 발생한다.²⁹⁾ 관할권이 없는 법원

22) Aikens(주 10), para. 11.31.

23) Tetley(주 7), p. 2596.

24) Wilson(주 6), p. 206.

25) Tetley(주 7), p. 43.

26) *Aries Tanker v Total Transport*, [1977] 1 W.L.R. 185, 188(per Lord Wilberforce).

27) *Owners of Cargo on board the Merak v The Merak (Owners)* [1965] P. 223, 225 (The "Merak"); Aikens(주 10), para. 11.194; Wilson(주 6), p. 205.

28) Aikens(주 10), para. 11.194; Baughen, *Shipping Law*, 4th ed. 2009, p. 131; Carver, *Carriage by Sea*, 13th ed. 1982, para. 525; McGee(주 8), Para. 26.012; Wilson(주 6), p. 205.

에 제기한 경우에 기간준수의 효과가 발생하지 않는다.³⁰⁾

라. 기간연장(Extension)과 포기(Waiver)

권리행사기간을 연장하는 합의는 유효하다.³¹⁾ 이에 반하여 권리행사기간을 단축하는 합의는 헤이그 비스비 규칙에 위배되는 한도에서 무효이다.³²⁾ 3개월의 권리행사기간을 정한 중재조항은 헤이그 비스비 규칙 제3조 제8항에 따라 무효이고, 중재조항의 권리행사기간은 헤이그 비스비 규칙 제3조 제6항에 따라 1년이다.³³⁾

마. 권리행사기간 경과와 효력

권리행사기간 경과와 효력은 소송법상 효력에 한정되지 않고 실제법상 권리의 소멸을 가져오므로,³⁴⁾ 상계(set-off)나 반소(counterclaim)의 대상이 되지 않는다.³⁵⁾ 특히 운송법과 관련하여 송하인은 운송인의 청구에 대하여 공제의 방식으로 자신의 청구권을 주장할 수 없다는 판례법이 확고하다.³⁶⁾ 공제(deduction or abatement)의 범리는 매매계약, 도급계약, 근로계약의 경우에 적용되나(contracts for sale of goods and for work and labour),³⁷⁾ 운송계약의 경우에는 적용되지 않는다(contracts of any kind of carriage).³⁸⁾

바. 금반언의 원칙(Estoppel)

제소기간의 경우에도 금반언의 원칙이 적용된다.³⁹⁾ 채권자는 기간 경과의 사실을 상대방에게 알릴 의무가 없으며,⁴⁰⁾ 금반언의 원칙이 적용되기 위해서는 언명은 명확하고 모호함이 없

29) *Compania Colombiana de Seguros v Pacific Steam Navigation Co (The Colombiana)*, [1965] 1 Q.B. 101, 129; Aikens(주 10), para. 11.195; Wilson(주 6), p. 205. 원고는 관할권이 없는 뉴욕 법원에 인도일로부터 1년 내에 소를 제기하였으나, 그러한 소가 관할권이 있는 영국법원의 기간 준수에 영향을 미치지 않는다.

30) Tetley(주 7), p. 1673.

31) Aikens(주 10), para. 11.204; Baughen(주 28), p. 133.

32) Baughen(주 28), p. 133.

33) *Unicoopjapan and Marubeni-Iida Company Ltd. v. Ion Shipping Company* [1971] Lloyd's Rep. 541, 545 (The "ION"); Baughen(주 28), p. 133.

34) Baughen(주 28), p. 131.

35) Aikens(주 10), para. 11.193.

36) *Aries Tanker v Total Transport*, [1977] 1 W.L.R. 185, 189(per Lord Wilberforce). 확고한 판례법은 *Sheels v Davies* (1814) 4 Camp. 119에서 유래한다.

37) *Modern Engineering (Bristol) Ltd v Gilbert-Ash (northern) Ltd.* [1974] AC 689, 717(per Lord Diplock).

38) *Aries Tanker v Total Transport*, [1977] 1 W.L.R. 185, 190(per Lord Wilberforce).

39) *The Stolt Loyalty* [1993] 2 Lloyd's Rep. 281, 289; McGee(주 8), Para. 26.006.

40) *The Stolt Loyalty* [1993] 2 Lloyd's Rep. 281, 290.

어야 한다(clear and unequivocal).⁴¹⁾

3. 미국의 논의

가. 규정 개관

미국은 1924년 헤이그 규칙에 기초하여 1936년 해상운송법(Carriage of Goods by Sea Act 1936)을 제정하여 시행하고 있다.⁴²⁾ 그러나 미국은 1968년 헤이그 비스비 규칙을 비준하지 않고 있으며, 1978년 함부르크 규칙에 가입하지 않고 있다.⁴³⁾

나. 권리행사기간

해상운송법 제1303조 제6항은 물건을 인도한 날 또는 인도할 날로부터 1년 내에 소가 제기되지 않으면 운송인과 선박소유자는 모든 책임이 면제된다고 규정한다.

다. 권리행사기간 준수 방법

판례는 1년의 기간은 소송의 경우에만 적용되고, 중재의 경우에는 적용되지 않는다고 한다.⁴⁴⁾ 1년의 기간안에 소장을 제출하는 것이 중요하고, 소장의 송달이 1년 후에 있더라도 상관 없다.⁴⁵⁾ 중재합의가 있는 경우 사건은 중재인에 의하여 처리되어야 하고, 그 경우 1년의 기간은 적용되지 않는다.⁴⁶⁾ 따라서 중재합의에서 정한 기간 내에 중재인에 의하여 사건이 다루어질 수 있다.⁴⁷⁾ 중재합의가 있음에도 불구하고 소송을 제기하고 중재에서 정한 기간이 경과한 경우 법원은 당사자가 중재권을 포기하였으므로 소송을 기각하여야 한다.⁴⁸⁾

41) China Ocean Shipping Co Ltd v P S Chellaram & Co Ltd (1990) 28 NSWLR 354, 379, 385 (per Kirby P).

42) Tetley(주 7), p. 2600.

43) Tetley(주 7), p. 2600.

44) Son Shipping Co., v De Fosse & Tanghe et al., 199 F.2d 687, 689; Eastern Fish Co. v South Pacific Shipping Co., 105 F.Supp 2d 234, 241 (S.D.N.Y. 2000).

45) Ore Seamship Corp. D/S A/S Hassel, 137 F.2d 326, 329 (1943); United Nations Relief & Rehabilitation Administration v. Mormacmail, D.C., 99 F.Supp. 552, 554 (1951); Internatio-Rotterdam, Inc. v. Thomsen, 218 F.2d 514, 516 (1955).

46) Office of Supply Government of Republic of Korea v. New York Nav. Co., Inc., 469 F.2d 377, 380 (2d Cir. 1972).

47) McMahon, "The Hague Rules and Incorporation of Charter Party Arbitration Clauses into Bills of Lading", 2 Journal of Maritime Law and Commerce 1, 15 (1970).

48) Duferco Steel Incorporated v M/V Kalisti, 121 F.3d 321, 322 (7th Cir. 1997).

라. 권리행사기간의 연장(Extension)

1년의 권리행사기간은 운송인의 동의에 의하여 연장될 수 있으며, 이는 통상적 실무(common practice)이다.⁴⁹⁾ 기간연장을 통하여 소송을 피하고 분쟁의 원만한 해결을 위한 시간을 확보될 수 있기 때문이다. 기간연장에 대하여 엄격해석이 적용된다.⁵⁰⁾ 권리행사기간이 경과한 후에 이루어진 연장합의의 효력은 인정되지 않는다.⁵¹⁾ 권리행사기간을 단축하는 것은 해상운송법 제1303조 제8항에 위배되어 무효이다.⁵²⁾ 선하증권에 6월의 제소기간을 정한 경우에 1년의 제소기간으로 대체된다.⁵³⁾ 다만 법원은 물건의 하역일로부터 3개월 내에 서면통지 및 중재인 선임을 하지 아니한 경우에는 청구권이 포기되어 절대적으로 제한된다는 조항이 유효하다고 판시하였다.⁵⁴⁾ 이러한 판례의 태도는 중재조항이 있는 경우에 사건은 중재인에 의하여 처리되어야 한다는 요청을 수용한 것으로 이해되는데, 이러한 태도는 중재의 방식으로 권리행사기간의 준수를 인정하는 것과 궤를 같이 한다.

마. 포기(Waiver)

권리행사기간이 경과하기 전에 포기(Waiver)가 있어야 하므로, 권리행사기간이 경과된 후 포기에 의하여 소멸한 권리가 부활할 수 없다.⁵⁵⁾ 포기(Waiver)에 대하여도 엄격해석의 원칙이 적용된다.⁵⁶⁾ 기한을 정한 연장은 포기로 해석될 수 없으므로 연장된 기한을 넘겨 제시된 소에 대하여 기간 경과의 주장이 가능하다.⁵⁷⁾

바. 권리행사기간 경과의 효력

권리행사기간 경과는 단순한 구제수단(remedy)의 소멸이 아니라 권리(cause of action) 자체의 소멸이라는 결과를 초래한다.⁵⁸⁾ 다만 권리행사기간이 경과한 채권을 공제(Recoupment)로

49) Tetley(주 7), p. 1651("it avoids suit and allows time for possible settlement of the claim").

50) Tetley(주 7), p. 1657.

51) Chilean Nitrate Corp. Co. v M/V Hans Leonhardt, 810 F.Supp. 732, 736 (E.D. La. 1992).

52) The Argentino, 28 F.Supp. 440 (1930); Curtin, "Arbitrating maritime cargo disputes-future problems and considerations", LMCLQ 31, 55 (1997).

53) The Argentino, 28 F.Supp. 440, 442 (1939).

54) Government of Indonesia v. The General San Martin, 114 F.Supp. 289, 290 (S.D.N.Y.1953); Lowry & Co v S.S. Le Moyne d'Iberville, 253 F.Supp. 396, 399 (S.D.N.Y. 1966).

55) New Hampshire Ins. Co. v. Saipan Shipping Co., 5 TTR 408, 411 (High C. Mariana Island District, Tr. Div. 1971)("such waiver or agreement must be made before the bar of limitations becomes available").

56) Volvo v M/V Atlantic Saga, 534 F.Supp. 647, 648-649 (S.D.N.Y. 1982)("Waivers of COGSA's one year limitary bar are to be strictly construed"); Tetley(주 7), p. 1663.

57) Monarch Indus. Corp. v. American Motorists Ins. Co. 276 F.Supp. 972, 979 (S.D.N.Y. 1967).

주장하는 것은 허용된다.⁵⁹⁾ 공제는 항변의 성격을 지니므로 권리행사기간의 적용을 받지 않기 때문이다.⁶⁰⁾

사. 금반언의 원칙(Estoppel)

해상운송법상 제소기간의 준수 여부가 엄격하게 판단되는 것이 원칙이나, 예외적으로 청구권자가 운송인의 사기적 진술(false or misleading representations: fraud) 등에 속아 권리행사기간 내에 소송을 제기하지 못한 경우에 운송인의 항변은 금반언의 원칙에 위반된다.⁶¹⁾ 조사를 거부하거나 협상에 참여한 것만으로 금반언원칙이 적용되지 않는다.⁶²⁾

4. 독일의 논의

가. 규정의 경과

1937년 개정 상법 제612조는 헤이그 규칙을 반영하여 해상운송인의 책임을 1년의 제척기간을 통하여 규정한다.⁶³⁾ 입법이유서에 의하면 해상운송인의 증명곤란을 구제하기 위한 규정으로 이해된다.⁶⁴⁾ 1986년 개정 상법은 헤이그 비스비 규칙을 반영하여 제척기간의 연장가능성을 추가하였다.⁶⁵⁾ 2001년 개정 상법은 채권법의 현대화의 관점에서 제612조의 제척기간을 소멸시효로 규정하였다.⁶⁶⁾ 해상운송계약에 관한 권리행사기간의 통일성을 기하기 위하여 개정되었

58) Bottom Line Imports v Korea Shipping Corp., 436 A.2d 978, 979 (1981); Distribution Services, Ltd. v. Eddie Parker Interests, Inc., 897 F.2d 811, 813 (5th Cir. 1990); American Hoesch, Inc. v. Steamship Aubade, 316 F.Supp. 1193, 1194 (D.S.C. 1970); Weinstock Hermanos & Cia Ltda. v. American Aniline & Extract Co., 285 F.Supp. 424, 425 (D.C. Pa. 1967); M.V.M., Inc. v. St. Paul Fire & Marine Ins. Co., 156 F.Supp. 879, 883 (S.D.N.Y. 1957); McMahan(주 47), p. 14.

59) Distribution Services, Ltd. v. Eddie Parker Interests, Inc., 897 F.2d 811, 813~814(5th Cir. 1990).

60) Distribution Services, Ltd. v. Eddie Parker Interests, Inc., 897 F.2d 811, 813(5th Cir. 1990).

61) Fireman's Ins. Co. of Newark, N.J. v. Gulf Puerto Rico Lines, Inc., 349 F.Supp. 952, 958; Tetley(주 7), p. 1664.

62) Construction of statute of limitations in Carriage of Goods by Sea Act, 129 A.L.R. Fed. 273(Originally published in 1996), § 13[d]; Tetley(주 7), p. 1667.

63) Deutsches Reichsgesetzblatt Teil I 1937, S. 893; Die amtliche Begründung zu dem Gesetz zur Änderung des Seefrachtrechts vom 10. August 1937(DR und Pr. Staatsanzeiger 1937, Nr. 186, S. 1); Schaps/Abraham, Das Seerecht, 4. Aufl. 1978, § 612 aF, Einleitung; Minnich, "Verlängerung der Ausschlussfrist des § 612 HGB", Hansa 1956, S. 1377.

64) Die amtliche Begründung zu dem Gesetz zur Änderung des Seefrachtrechts vom 10. August 1937(DR und Pr. Staatsanzeiger 1937, Nr. 186, S. 2). 유력설에 의하면 구 상법 제612조는 '해상운송인을 위한 보호기간(eine Schutzfrist für den Verfrachter)'이라고 한다(Minnich(주 63), S. 1377.).

65) BT-Drucksache 10/5539, S. 25.

66) BGBl. I. S. 3138, 3183.

다.67) 결국 제612조⁶⁸⁾와 제901조 제4호⁶⁹⁾의 괴리를 극복하고 제605조 제1항에서 운송계약으로 인한 모든 청구권이 통일적으로 규율된다.⁷⁰⁾

나. 1986년 개정 상법의 논의

상법 제612조의 기간은 제척기간으로 해석되므로, 제척기간의 준수 여부는 직권조사사항이다.⁷¹⁾ 제척기간의 경과를 권리의 소멸을 초래하나, 소멸시효의 완성은 급부거절권의 발생만을 초래할 뿐이다.⁷²⁾ 법정제척기간의 경우 기간의 준수는 적법한 소의 제기를 통해서만 가능하나,⁷³⁾ 약정제척기간의 경우에는 당사자가 이와 달리 정할 수 있다.⁷⁴⁾ 당사자가 중재합의에 따라 중재법원에 소를 제기한 경우에도 1년의 기간이 준수되어야 한다.⁷⁵⁾ 중재합의에도 불구하고 일반 법원에 소를 제기한 것은 잘못된 분쟁해결방법을 선택한 것이므로 기간 준수의 효과가 없다고 한다.⁷⁶⁾ 또한 판례는 법정제척기간에 대하여 소멸시효의 중단이 규정의 유추적용될 수 없다고 해석하고,⁷⁷⁾ 상법학계의 다수설은 판례의 태도에 동조한다.⁷⁸⁾ 이에 반하여 상법학계의 소수설은 소멸시효의 규정의 유추적용을 일반적으로 긍정한다.⁷⁹⁾ 제척기간의 준수방법에 대하여 상법학계의 다수설은 구 민법 제209조 제2항 제1호 내지 제4호의 유추적용을 긍정한다.⁸⁰⁾ 따라서 지급명령(Mahnbescheid), 파산신청(Anmeldung zum Konkurs), 소송상 상계항변(Aufrechnung im Prozeß), 소송고지(Streitverkündung)의 경우에도 기간 준수의 효과가 발생

67) BT-Drucksache 14/6040, S. 281.

68) 화물을 인도한 날(제611조 제1항 1문)부터, 혹은 화물을 인도할 날로부터 1년 내에 채권을 재판상 행사하지 않으면 해상운송인은 모든 책임을 면한다. 그러나 이 기간은 채권의 발생 원인이 된 사건 발생 이후의 당사자의 합의를 통해 연장될 수 있다.

69) 운송계약 및 선하증권에 기한 및 선하증권의 발행에 기한 운송인에 대한 채권

70) Herber, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 2015, S. 297,

71) BGH NJW 1990, 3207, 3208; Gramm, Das neue Deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln, 1938, § 612 Anm. II. 1; Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht, 3. Aufl. 1992, S. 542; Schaps/Abraham(주 63), § 612 aF, Anm. 4.

72) Staudinger/Peters/Jacoby, 2019, Vorbemerkung zu §§ 194~225, Rn. 14.

73) RGZ 88, 294, 296(구 파산법 제41조의 취소권의 행사기간에 문제된 사건); LG Darmstadt NZV 2015, 503, 504(국제항공운송에 관한 몬트리올 협약 제35조의 제소기간이 문제된 사건).

74) MünchKommBGB/Grothe, 9. Aufl. 2021, § 194, Rn. 11.

75) Prüßmann/Rabe(주 71), S. 544.

76) Prüßmann/Rabe(주 71), S. 544.

77) BGH NJW 1990, 3207, 3208(구 상법 제612조의 제척기간에 대하여 구 민법 제208조(채무의 승인으로 인한 소멸시효의 중단)의 유추적용이 문제된 사안).

78) Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht, 2. Aufl. 1964, § 612 Rn. 3; Schaps/Abraham(주 63), § 612 Rn. 4; Wüstendörfer, Neuzzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl., 1950, S. 293.

79) Gramm(주 71), § 612 Anm. II. 3.

80) Gramm(주 71), § 612 Anm. II. 3; Prüßmann/Rabe(주 71), S. 544; Schaps/Abraham(주 63) § 612 aF, Anm. 6; Schlegelberger/Liesecke(주 78), § 612 Rn. 4; Wüstendörfer(주 78), S. 293.

한다. 제척기간 경과 후에 연장합의를 하는 것은 허용되지 않는다.⁸¹⁾ 왜냐하면 제척기간의 경과로 청구권이 소멸하고, 연장합의에 의하여 소멸한 권리가 복원되지 않기 때문이다. 다만 제척기간 경과로 청구권이 소멸한 경우에도 2002년 개정되기 전의 민법 제390조 제2문⁸²⁾의 유추적용으로 상계가 가능하느냐에 대하여 약정제척기간이 경과한 채권으로 상계할 수 있느냐에 대하여 연방대법원은 근로자의 채권이 단기의 제척기간에 걸리고 사용자의 채권은 보다 장기의 소멸시효에 걸려서 근로자의 상계를 부정한다면 형평에 반한다는 이유로 민법 제390조 제2문의 유추적용을 긍정한다.⁸³⁾ 다수설은 상계를 긍정하나,⁸⁴⁾ 소수설은 상계를 부정한다.⁸⁵⁾ 판례는 법정제척기간의 경우에는 해당 제척기간의 취지와 목적, 해당 권리의 내용 등 관련된 이익을 고려하여 신의성실의 원칙의 적용 여부가 판단된다고 하며,⁸⁶⁾ 학설도 이에 동조한다.⁸⁷⁾ 채무자가 권리자의 제척기간의 준수를 방해한 경우에 제척기간의 경과라는 사정이 원용될 수 없다.⁸⁸⁾

다. 2001년 개정 상법의 논의

상법 제605조 제1호는 해상화물운송계약 또는 선하증권에 기한 청구권은 1년의 소멸시효에 걸린다고 규정한다. 해상운송에 관한 청구권의 소멸시효에 관하여 달리 정함이 없다면 민법의 소멸시효에 관한 규정이 적용된다.⁸⁹⁾ 상법 제605조 제1호의 소멸시효기간의 준수는 반드시 소의 방법으로 국한되지 않고, 민법상 소멸시효에 관한 규정이 적용된다. 부적법한 소의 경우에도 민법 제204조에 따라 소멸시효가 중단된다.⁹⁰⁾ 상법 제609조는 민법 제202조에 대한 특별규정이다. 화물운송계약 또는 선하증권상의 손해배상청구권의 소멸시효는 개별 합의로 가중 또

81) Prüßmann/Rabe(주 71), S. 546.

82) 소멸시효완성된 채권에 의한 상계를 허용하는 조문(2002년 개정 독일 민법 제215조)으로 우리 민법 제495조에 대응한다.

83) BGH NJW 1958, 543, 544. 이에 반하여 연방노동법원(BAG)의 판례는 제척기간의 경과와 권리의 소멸이고 소멸시효의 완성은 급부거절권의 발생이라는 법률효과의 결정적 차이로 인하여 예외규정인 민법 제390조 제2문의 유추적용을 인정하기 어려우며, 유추적용의 판단에서 원칙적으로 형평의 관점이 고려되기 어렵다고 한다(BAG NJW 1968, 813, 814).

84) Schaps/Abraham(주 63), § 612 aF, Anm. 4. 다수설이 제시하고 있는 판례(BGH NJW 1958, 543)는 노동법상 약정제척기간이 경과한 근로자의 채권을 자동채권으로 한 상계를 구 민법 제390조 제2문의 유추적용에 의해 허용한다. 약정제척기간에 관한 판례는 법정제척기간에 그대로 적용되기는 어렵다.

85) Prüßmann/Rabe(주 71), S. 543.

86) BGH NJW 1975, 1698, 1699(민법 제626조에 의한 중대한 사유에 의한 즉시해고권의 제척기간이 문제된 사건인데, 제척기간의 준수에 재판상 청구가 요구되지 않는다). 동소에 의하면 법정제척기간이라는 것이 개별 사안에 따라 정해지는 것이어서 제척기간에 대한 일반규정을 상정하기 어렵다고 한다(“gibt es keine allgemein geltenden Bestimmungen für die Behandlung gesetzlicher Ausschlussfristen”).

87) Schlegelberger/Liesecke(주 78), § 612 aF Rn. 3; Minnich(주 63), S. 1377.

88) MünchKommBGB/Schubert, 9. Aufl. 2022, § 242 Rn. 357.

89) MünchKommHGB/Eckardt, 5. Aufl. 2023, Vorbemerkun(Vor § 605), Rn. 7.

90) MünchKommBGB/Grothe, 9. Aufl. 2021, § 204 Rn. 25; Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Aufl. 2018, § 605 Rn. 5.

는 경감될 수 있다(제609조 제1항). 이에 반하여 여객운송계약에 관한 청구권의 소멸시효를 연장하기 위해서는 서면에 의한 의사표시가 요구되고, 소멸시효를 단축하는 것은 허용되지 않는다(제609조 제2항). 2002년 민법 개정 전에는 소멸시효가 완성된 경우에 비로소 항변권의 포기가 가능하였다. 그러나 2002년 민법 개정 후에는 이러한 제한이 폐지되어 소멸시효가 완성되기 전에도 소멸시효이익의 포기가 가능하다.⁹¹⁾ 따라서 화물운송계약에 기한 청구권의 소멸시효가 완성된 경우에도 소멸시효이익의 포기가 가능하다.

5. 소결

국제해상운송에 관하여는 헤이그 규칙 및 헤이그 비스비 규칙이 통용되고 있으며, 이러한 규칙을 국내법적으로 수용한 국가의 해석론은 우리 상법상 해석론에 있어 매우 유용하다. 1년의 권리행사기간은 압도적으로 제척기간으로 해석되고 있다. 다만 독일 상법은 종래의 제척기간을 채권법 개정과 함께 소멸시효로 변경하였다. 미국과 영국의 논의에서도 해상운송의 특수성이 고려되어 소멸시효에 관한 규정과 달리 기간 경과의 효력에 대하여 구제수단의 소멸에 그치는 것이 아니라 실체법상 권리의 소멸을 인정한다.

권리행사기간의 준수 방법에 대하여 영국과 미국은 소송과 중재에 국한되어 논의가 전개되고 있으며, 강제집행이나 보전처분은 고려되지 않고 있다. 이에 반하여 개정 전 상법에 따라 법정제척기간으로 규율된 것에 대하여 독일의 판례는 엄격한 태도를 견지하고 있다. 이에 반하여 상법학계의 다수설은 기간준수방법에 대하여 소멸시효중단에 관한 규정을 유추적용하여 소제기가 아닌 경우에도 기간준수가 적법하다고 해석한다. 법정제척기간의 경우에도 금반언의 원칙이 적용된다는 점에 대해서는 대체로 견해가 일치하나, 제소기간의 경우에 금반언의 원칙이 적용될 수 있느냐에 대하여 세밀한 논의가 전개되는 것은 아니다. 제소기간 경과로 인한 이익을 포기할 수 있느냐에 대하여 비교법적 경향은 부정적이다. 다만 당사자간의 합의로 새로운 권리를 창출하는 것은 가능하다고 하나, 그렇게 창출된 약정상의 권리는 법률상의 권리와는 다른 성격을 지닌다.

IV. 대상 판결에 대한 분석

1. 상법 제814조의 연혁

1991년 상법 개정 이전에는 제811조는 선박소유자의 용선자, 송하인 또는 수하인에 대한 채

91) MunchKommBGB/Grothe, 9. Aufl. 2021, § 202 Rn. 13.

권은 1년간 행사하지 아니하면 소멸시효가 완성하도록 되어 있었고, 동법 제812조에 의해 준용되는 제121조(운송주선인의 책임의 시효)에 의하면 선박소유자의 책임은 수하인이 운송물을 수령한 날 또는 운송물이 전부 멸실한 경우에는 그 운송물을 인도할 날로부터 1년이 경과하면 소멸시효가 완성되도록 되어 있었다.⁹²⁾ 해상운송인의 채권에 대하여 단기소멸시효를 인정하는 것은 운송물에 대한 유치권(제800조 제2항)과 경매권(제804조) 등 강력한 담보권을 운송인에게 부여하고 있기 때문에 운송인의 채권보호는 충분하고 또는 해상위험 등의 특수성이 있기 때문에 항해의 계산관계를 신속하게 완결하고자 하는 것이다.⁹³⁾ 1991년 개정 상법 제811조는 구 상법 제811조와 제812조를 묶어 규정하면서 단기기간의 적용을 받는 대상과 관련하여 '청구원인의 여하에 불구하고'라는 문구를 추가하고 '소멸시효가 완성된다'는 문구를 '채판상 청구가 없으면 소멸한다'는 문구로 변경하면서 헤이그 규칙에 따라 1년의 제소기간을 도입하였다.⁹⁴⁾ 2007년 개정 상법 제814조는 1991년 개정 상법의 내용을 그대로 승계하면서 제2항과 제3항을 추가하였다.

2. 상법 제814조 기간의 법적 성질

판례는 제척기간 중 제소기간으로 해석한다.⁹⁵⁾ 다수설은 '시효로 인하여'라는 문언이 사용되지 않고 기간 준수의 방법이 재판상 청구로 제한되며, 운송계약에 따른 다수의 법률관계의 조기해결을 목적으로 하는 점 등에 비추어 제척기간으로 해석한다.⁹⁶⁾ 소수설은 육상운송인책임, 항공운송인책임, 기타 상행위법상 운송주선인, 창고업자에 관한 규정과의 정합성을 고려하여 소멸시효로 해석한다.⁹⁷⁾ 상법 제814조의 연원에 해당하는 헤이그 규칙과 미국, 영국, 독일의

92) 임정윤(주 20), 390면; 최중현, "상법 제811조(단기제소기간)의 적용범위", 상사판례연구 4권, 박영사, 2000, 526면.

93) 배병태, 주식 해상법, 1977, 한국사법행정학회, 270면.

94) 임정윤(주 20), 390면.

95) 대법원 1997. 4. 11. 96다42246 판결; 대법원 1997. 9. 30. 선고 96다54850 판결; 대법원 1997. 11. 28. 97다28490 판결; 대법원 2007. 4. 26. 선고 2005다5058 판결; 대법원 2018. 12. 13. 선고 2018다244761 판결; 대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결; 대법원 2019. 7. 10. 선고 2019다213009 판결.

96) 편집대표 정동운, 주식 상법, 해상, 제2권, 한국사법행정학회, 2015, 제814조, 564면(정동운 집필); 김인현, 해상법, 제6권, 법문사, 2020, 274면; 송상현·김현, 해상법원론, 제6권, 박영사, 2022, 407면; 정영석, 해상법원론, 2009, 텍스트북스, 282면; 정찬형, 상법강의(하), 제23권, 박영사, 2022, 1004면; 최기원, 해상법, 제3권, 박영사, 2002, 218면; 최중현, 해상법상론, 제2권, 박영사, 2014, 335면; 경익수, "해상운송인의 책임의 소멸시기", 안동섭 교수 화갑기념 논문집 「商去來法の 理論과 實際」, 1995, 518면; 이승엽, "해상운송인에 대한 채권, 채무의 제척기간 경과 후 이익의 포기", 「해양한국」 제591호(2022), 149면; 이필복, "상법 제814조의 적용에 관한 몇 가지 쟁점-대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결-", 「해양한국」 제550호(2019), 100면; 정준우, "상법 제814조에 관련된 최근의 판례 검토", 「상사법연구」 제38권 제4호(2020), 164~165면. 최중현(주 92), 535면에 의하면 해상운송은 육상운송이나 운송주선과는 달리 관련 당사자가 다수이고 다국적인 경우가 많으므로 법률관계가 복잡하여 단기간에 확정할 필요가 크다고 지적한다.

97) 이주홍, 해상운송법, 박영사, 1992, 130~131면.

논의에 비추어 보면 해상운송으로 인한 법률관계를 조속하게 확정하려는 필요성을 명확하게 인식할 수 있고, 입법자는 해상운송의 특수성을 감안하여 육상운송과 달리 재판상 청구를 요청하는 선택을 하였는바, 판례와 다수설이 타당하다. 이에 반하여 소수설은 문언에 배치되고 입법자의 의사에 배치되는 결정적 한계가 있다.

3. 상법 제814조의 기간 준수의 방법

가. 판례

기간 준수의 방법에 대하여 아직 대법원 판례가 없는 상황이며, 보전처분에 대하여 기간 준수를 인정할 것이냐에 대하여 상반된 하급심 판결례가 존재한다. 서울고등법원은 상법 제814조 제1항에서 정한 제척기간은 1년으로 상대적으로 매우 단기이므로 재판상 청구를 폭넓게 해석함이 채권자 구제 측면에서도 합리적인 점 등을 종합하여 보면, 상법 제814조 제1항의 '재판상 청구'에는 '채권자의 가압류 신청 및 결정'도 포함된다고 해석함이 타당하다고 판시하였다.⁹⁸⁾ 이에 반하여 서울중앙지방법원은 국제조약의 예에 따라 소멸시효에서 제척기간으로 변경한 취지를 고려하여 가압류는 재판상 청구와 동일시 할 수 없다고 판시하였다.⁹⁹⁾

나. 학설

학설은 매우 복잡하게 전개되고 있는데, 대략 다음과 같이 분류할 수 있다. 1설은 최광의설로 중재, 지급명령 신청, 민사조정 신청, 파산선고 신청, 소송상 상계항변, 민사집행법에 의한 배당요구, 소송고지, 선박소유자책임제한절차 참가, 보전처분의 신청 등이 모두 상법 제814조 제1항에서 정한 재판상 청구에 해당한다고 한다.¹⁰⁰⁾ 2설은 광의설로 중재와 책임제한절차, 강제집행절차 등을 포함하는 넓은 의미로 해석하되, 가압류·가처분 등의 보전 처분의 신청은 포함되지 않는다.¹⁰¹⁾ 3설은 협의설로 소의 제기, 지급명령의 신청, 중재의 신청, 민사소송법에 따른 제소전화해의 신청, 민사조정법에 따른 조정의 신청, 채무자회생법에 의한 회생절차나 파산절차에의 참가, 선박소유자 책임제한절차의 참가가 '재판상 청구'에 해당한다고 보지만, 가압류나 가처분과 같은 보전처분의 신청, 소송의 고지, 민사집행법에 의한 압류, 배당요구, 추심명

98) 서울고판 2012. 4. 3, 2011나37553(확정: 상고취하).

99) 서울지판 1995. 12. 14, 94가합92099(로앤비 검색가능. 항소기각으로 확정).

100) 김인현, 해상법, 제6판, 법문사, 2020, 275면; 경익수(주 96), 523면; 방지영, "컨테이너 초과사용료 및 터미널 보관료에 대한 상법 제814조 제1항 제척기간의 적용범위-대법원 2022. 12. 1. 선고 2020다280685 판결", 「한국해법학회지」 제45권 제1호(2023), 308면.

101) 정준우(주 96), 178면; 최세련, "해상운송에서의 제척기간에 대한 검토", 「상사법연구」 제29권 제3호(2010), 373면.

령 및 전부명령의 신청 등은 여기에 포함될 수 없다.¹⁰²⁾

다. 검토

1991년 개정 상법의 취지, 제소기간의 준수방법에 대한 판례의 태도를 고려할 때 상법 제814조의 해석에 있어서도 엄격한 태도가 견지되어야 한다. 제소기간의 준수방법은 재판상 청구에 준하는 것으로 한정되어야 하고, 보전처분이나 강제집행절차는 포함되지 않는다. 재판상 청구에 준하는 것으로는 간이소송절차인 지급명령, 민사조정, 중재가 포함되고, 파산선고 신청, 소송상 상계항변, 민사집행법에 의한 배당요구, 소송고지, 선박소유자책임제한절차 참가는 재판상 청구에 해당하지 않는다.

4. 상법 제814조 제1항과 사적 자치 원칙

상법 제814조 제1항의 입법경위, 문언, 입법례로 참고된 헤이그 규칙 등을 참고할 때 상법 제814조 제1항의 기간은 제척기간으로 해석함이 상당하다. 상법 제814조의 연원에 해당하는 헤이그 규칙의 단기제소기간은 분쟁의 해결을 촉진하고 국제적 통일성을 확보하기 위해 도입되었다. 상법 제814조의 해석에 있어서도 비교법적 경향에 대한 중시가 무척 중요하다. 제척기간의 준수를 엄격하게 관철하기 위하여 재판상 청구를 요구하면서도(소위 절대적 제척기간), 해상 운송 거래의 실무관행을 고려하여 당사자의 합의에 의한 변경가능성을 열어 두고 있다. 제척기간은 기본적으로 법률관계의 조속한 확정을 위하여 마련된 것이므로 계약당사자가 제척기간 연장에 합의하는 것은 법률에 다른 정함이 없는 한 원칙적으로 허용되지 않는다.¹⁰³⁾ 상법 제814조 제1항이 절대적 제척기간으로 파악되는 이상(재판상 청구, 1년의 단기, 청구원인 불문), 사적 자치의 원칙은 제한적으로 관철될 수밖에 없다. 제척기간이 경과하기 전에 이루어진 기간 연장의 합의는 폭넓게 그 효력이 긍정될 수 있으나, 제척기간이 경과하면 (원용권자의 원용이 없더라도) 곧바로 권리소멸의 효과가 발생하므로 이미 소멸한 권리를 복원하기 위해서는 기간연장의 합의, 일방적인 포기로는 부족하다(제척기간의 경과는 중대한 변곡점이 된다). 해상운송에 관여하는 상인은 제소기간의 취지와 성격 및 기간 준수 방법을 명확하게 인식하고 있으므로, 상인은 자신의 잘못으로 인하여 제소기간을 준수하지 못한 경우에 그로 인한 법적

102) 최종현, 해상법상론, 제2판, 박영사, 2014, 335면; 이필복(주 96), 101면. 이광후, “상법 제814조의 제척기간”, 「해양한국」 제469호(2012), 171면에 의하면 회생절차나 파산절차의 경우에는 선박책임제한절차참가와 같은 입법론적 개선이 요구된다고 한다.

103) 최종현, 해상법상론, 제2판, 박영사, 2014, 335면; 이상협·김인현, “상법 제814조 제2항 전단의 ‘제1항의 기간’의 해석 - 대법원 2018. 12. 13. 선고 2018다244761 판결”, 「상사판례연구」 제32집 제1권(2019. 3.), 175면; 최세련(주 101), 372면.

책임을 감수하여야 한다. 다른 한편으로 상인에게 그러한 불이익을 전가하는 것에 대해서는 충분한 합리성이 인정된다.

5. 제소기간 경과로 인한 이익의 포기

제소기간 경과에 의한 권리소멸의 효력은 소급효가 없고 기간이 경과한 때로부터 장래에 향하여 소멸할 뿐이다.¹⁰⁴⁾ 헤이그 규칙 및 헤이그 비스비 규칙과 이에 관한 영미의 판례도 통상적인 소멸시효와 다른 취급을 하고 있다는 점도 아울러 고려되어야 하고, 이와 달리 해석하는 것은 입법론으로 고려될 뿐이다.¹⁰⁵⁾ 제소기간 경과로 인한 이익의 포기에 대하여 대법원이 최초로 공식적 판단을 내렸다. 상법 제814조의 제소기간의 특수성을 감안할 때 소멸시효 완성 후 이익의 포기에 관한 민법 제184조 제1항의 유추적용이 가능하다고 한다. 학설은 긍정설과 부정설로 나뉜다. 긍정설은 제척기간 경과 후 이익의 포기는 개별 규정의 해석을 통하여 소멸시효에 관한 규정의 유추가 가능하다고 한다.¹⁰⁶⁾ 제척기간을 당사자의 합의에 의하여 연장할 수 있다는 상법 제814조의 특수성에 기하여 포기가 가능한 것이고, 다른 경우에는 가능하지 않다고 한다.¹⁰⁷⁾ 부정설은 제척기간의 본질에 비추어 포기가 인정될 수 없고, 특히 제소기간의 경우에는 소송절차의 안정을 해칠 수 있다고 지적한다.¹⁰⁸⁾ 유력설은 제소기간이 경과하면 재판청구권이 제한되어 재판상 청구의 자격이 소멸하는 것이고, 이미 소멸한 재판청구권 내지 권리보호자격이 당사자의 의사에 의하여 복원되기 어렵다고 지적한다.¹⁰⁹⁾ 상법 제814조는 해상운송으로 인한 법률관계를 조속하게 확정하기 위하여 기간 준수의 방법으로 재판상 청구를 요구하고 있다. 상법 제814조의 연원에 해당하는 헤이그 규칙 제3조 제6항은 해상운송으로 인

104) 편집대표 양창수, 민법주해, 제2판, 박영사, 2022, [소멸시효와 대비되는 제도], 371면(오영준 집필); 박윤직·김재형, 민법총칙, 제9판, 박영사, 2013, 420면; 이상협·김인현(주 103), 170면; 조희대, “상법 제811조의 해석”, 민사재판의 제문제 10, 2000, 578면, 590면. 다만 이정원, “상법 제814조에서 규정한 기간의 법적 성질과 기간도과 이익의 포기 가능 여부에 관한 검토-대법원 2022. 6. 9. 선고 2017다247848 판결-”, 「선진상사법률연구」 제104호(2023), 51면에 의하면 상법 제814조 제1항의 기간이 경과한 경우에도 권리 자체는 소멸하지 않고 소로써 권리행사가 부정될 뿐이라고 한다.

105) 함부르크 규칙에 관한 논의는 상법 제814조의 해석론이 아니라 입법론에서 고려될 뿐이다.

106) 김인현·이상협, “2022년 중요 해상판례 소개”, 「한국해법학회지」 제45권 제2호(2023), 191면; 유중원, “2022년 상법상 운송법·보험법 중요판례평석”, 「인권과정의」 제512호(2023), 139면; 이상협, “해상운송에서의 제척기간에 관한 대법원 판례의 경향 및 검토”, 「상사법연구」 제42권 제1호(2023), 222면; 이연갑, “제척기간 경과로 인한 이익의 포기”, 「일감법학」 제52호(2022), 210면; 이정원(주 104), 54면.

107) 이승엽(주 96), 152면.

108) 조희대(주 104), 578면, 591면; 현낙희, “상법 제814조 제소기간에 관한 연구-상법 제814조 제소기간 도과의 이익 포기 가부를 중심으로-”, 「선진상사법률연구」 제95호(2021), 29면. 편집대표 양창수, 민법주해, 제2판, 박영사, 2022, [소멸시효와 대비되는 제도], 380~381면(오영준 집필)에 의하면 출소기간이나 공익적 요소가 있는 제척기간에 대하여는 명문의 규정이 없는 경우에 당사자의 처분권을 인정하는 데에 부정적이다.

109) 서울고등법원 판례공보 스터디, 민사판례해설 조문별, 4개년(2019. 7. 1.자 공보~2023. 6. 15.자 공보), 2023, 1620면(고홍석 부장판사 특별 해설).

한 분쟁해결을 촉진하고 국제적 통일성을 확보하기 위함이라는 점이 무겁게 고려되어야 한다. 헤이그 규칙 제3조 제6항이 국제적 통일성의 확보를 강조하는 바와 같이 해상운송인의 책임에 관한 비교법적 고찰의 결과는 상법의 해석론에 있어 매우 중요하다. 제소기간의 경과로 인한 이익의 포기에 관한 비교법적 고찰의 결과 및 제소기간을 명시한 입법자의 의사를 무겁게 고려할 때 제소기간 경과로 인한 이익의 포기는 허용되지 않는다. 법률의 문언에 의하여 제소기간이라는 점이 명확하지 않은 경우에도 판례는 법률관계의 조속한 확정이 필요성이 큰 경우에 한하여 제소기간으로 해석하고 있다는 점을 유의하여야 한다.¹¹⁰⁾ 판례가 기간준수의 방법에 대하여도 엄격한 태도를 견지하고, 소멸시효의 중단의 법리가 적용되지 않고 있다는 점도 아울러 고려되어야 한다. 상법 제814조의 해석에 있어 제소기간이라는 측면과 합의에 의한 연장가능성이라는 측면이 병존하여 일응 충돌하는 양상이 발생할 수 있다. 이러한 경우 충돌의 해결은 제소기간의 관점의 우위를 통하여 해결되어야 한다. 해상운송으로 인한 법률관계를 조속하게 확정하기 위하여 특별한 고려에서 제소기간이 설정된 것이고, 이러한 부분은 비교법적 고찰을 통하여서도 충분히 인식할 수 있다. 해상운송에 관여하는 상인에게 단기의 제소기간의 준수는 합리적으로 기대가능한 것이며, 이에 대한 예외는 제소기간이 경과하기 전에 합의를 통하여 연장하는 것이다. 대상 판결이 상법 제814조의 기간이 제소기간임에도 불구하고 당사자의 일방적 의사표시로 포기할 수 있다고 판단한 것은 제척기간 일반이론에 비추어 부당하며, 상법 제814조의 해상운송인의 책임에 관한 비교법적 고찰의 결과와도 배치된다. 따라서 제소기간 경과로 인한 이익의 포기가 허용될 수 없다는 전제에서 소각하 판결을 선고한 1심 법원과 항소심 법원의 태도가 타당하며, 제소기간 경과로 인한 이익의 포기가 허용될 수 있다는 전제에서 원심 판결을 파기환송한 대법원의 판결은 부당하다. 아울러 대법원의 판시를 따르면 서도 제척기간 경과로 인한 이익의 포기가 존재하지 않는다는 이유로 소각하 판결을 한 파기환송심의 판단은 결론에 있어 수긍될 수 있다.

6. 제소기간 경과와 당사자의 합의

제소기간의 경과로 인하여 권리가 소멸한 경우에 당사자 일방의 포기로 권리가 복원될 수 없음은 앞서 살핀 바와 같다. 그렇다면 제척기간의 경과로 소멸한 권리를 당사자간의 합의로 복원할 수 있는가의 문제가 제기된다. 비교법적 고찰에서 알 수 있는 바와 같이 당해 제소기간의 취지와 당해 권리의 내용에 비추어 당사자간의 사적 처분이 가능한 경우에 한하여 당사자간의 합의로 새로운 권리를 창출하는 것은 가능하다. 다만 여기서 유의할 것은 당사자의 합의로 창출된 권리는 전혀 새로운 권리이며, 이러한 권리에 대하여는 소멸시효의 법리가 적용된

110) 대법원은 민법 제204조 제3항과 제205조 제2항 소정의 점유보호청구권의 행사기간이 출소기간이라고 판시한다(대판 2002. 4. 26, 2001다8097,8103).

다. 가령 상법 제814조의 기간이 경과한 후에 당사자가 합의로 손해배상청구권을 인정한 경우 그러한 권리는 상법 제814조가 아니라 상법 제64조가 적용된다.

7. 제소기간의 경과와 금반언의 원칙

유력설은 당해 제척기간의 취지와 목적, 대상이 되는 권리의 종류와 내용, 권리자에게 권리 행사의 공정한 기회가 주어졌는지 여부, 반신의행위의 내용과 경위 등 개별 사건의 제반 사항이 종합적으로 고려되어 신의칙의 적용 여부가 판단된다고 주장한다.¹¹¹⁾ 비교법적 고찰의 결과에서 알 수 있는 바와 같이 제척기간의 경우에도 금반언의 원칙이 적용될 수 있으나, 제척기간의 준수는 권리자가 자신의 책임 아래 결정하고 확인한 사항이라는 점을 무겁게 고려하여 금반언원칙이 적용되기 위해서는 상대방의 사기적 진술에 속아 권리행사기간 내에 소송을 제기하지 못한 사정이 명확하게 드러나야 한다. 해상운송계약의 당사자는 해상운송인의 책임에 관하여 단기의 제소기간이 규정되어 있다는 점을 명확하게 인식하고 있으므로 제소기간의 준수에 관하여 원칙적으로 자기책임의 원칙이 적용되어야 한다. 이러한 원칙에 대한 예외는 상대방의 명백한 사기적 행태로 인하여 기간에 맞추어 소송을 제기하지 못한 경우에 한하여 인정될 수 있을 것이다. 피고(운송인)는 수하인의 요청(제소기간 연장)에 동의하였을 뿐이고 적극적으로 기만적 행동을 취한 바가 없다. 따라서 이 사건에 있어 법원이 제소기간의 경과로 인하여 소각하 판결을 함에 있어 금반언의 원칙이 적용될 여지는 없다.

V. 결론

대상 판결은 상법 제814조가 기간 연장의 합의를 할 수 있는 가능성을 규정한 것을 무겁게 고려하여 민법 제184조 제1항의 유추적용을 허용하여 제소기간 경과로 인한 이익의 포기를 허용한다. 그러나 대상 판결은 제척기간 중에서 법률관계의 조속한 확정의 필요성이 큰 경우에 제소기간으로 규율되는 점을 적절하게 고려하지 않은 채 민법 제184조 제1항의 유추적용을 허용하였다. 제소기간의 경과로 인하여 당사자의 항변이 없더라도 권리가 소멸하며, 제소기간 경과 여부는 직권으로 고려된다는 점에서 소멸시효와는 본질적 차이가 있다. 특히 제소기간의 경과를 재판청구권의 소멸을 가져오는 공익적 측면이 강하여 당사자의 사적 자치가 넓게 보장되는 것은 아니다. 제소기간 경과로 인하여 권리가 소멸하므로 제소기간의 경과를 중대한 변곡점이 되는 것이다. 당사자는 제소기간이 경과하지 않는 경우에 한하여 기간 연장을 할 수 있

111) 이연갑(주 106), 213면.

는 것이다. 해상운송에 관여하는 상인들에게 단기의 제소기간은 널리 알려져 있는 것이고, 제소기간의 준수 여부를 주의깊게 살펴 분쟁 해결을 도모해야 한다고 보더라도 상인들에게 가혹한 것이라고 보기 어렵다. 1차적으로 제소기간의 준수는 권리자의 책임사항이라는 점을 고려할 때 상대방의 명백한 사기적 행태로 인하여 기간에 맞추어 소송을 제기하지 못한 경우에 한하여 금반언의 원칙이 적용된다. ☐

(논문접수 : 2023. 12. 26. / 심사개시 : 2023. 12. 29. / 게재확정 : 2024. 1. 19.)

참 고 문 헌

1. 국내 문헌

- 곽윤직·김재형, 「민법총칙」, 제9판, 박영사, 2013.
- 김인현, 「해상법」, 제6판, 법문사, 2020.
- 배병태, 「주식 해상법」, 한국사법행정학회, 1977.
- 송상현·김현, 「해상법원론」, 제6판, 박영사, 2022.
- 이주홍, 「해상운송법」, 박영사, 1992.
- 정영석, 「해상법원론」, 텍스트북스, 2009.
- 정찬형, 「상법강의(하)」, 제23판, 박영사, 2022.
- 최기원, 「해상법」, 제3판, 박영사, 2002.
- 최종현, 「해상법상론」, 제2판, 박영사, 2014.
- 편집대표 양창수, 「민법주해 총칙(3)」, 제2판, 박영사, 2022.
- 편집대표 정동운, 「주식 상법 해상」, 제2판, 한국사법행정학회, 2015.
- 경익수, “해상운송인의 책임의 소멸시기”, 안동섭 교수 화갑기념 논문집, 「商去來法の 理論과 實際」, 1995.
- 김인현·이상협, “2022년 중요 해상판례 소개”, 「한국해법학회지」 제45권 제2호(2023. 8.).
- 방지영, “컨테이너 초과사용료 및 터미널 보관료에 대한 상법 제814조 제1항 제척기간의 적용범위-대법원 2022. 12. 1. 선고 2020다280685 판결-”, 「한국해법학회지」 제45권 제1호(2023. 4.).
- 유중원, “2022년 상법상 운송법·보험법 중요판례평석”, 「인권과정의」 제512호(2023. 3.).
- 이광후, “상법 제814조의 제척기간”, 「해양한국」 제469호(2012. 10.).
- 이상협, “해상운송에서의 제척기간에 관한 대법원 판례의 경향 및 검토”, 「상사법연구」 제42권 제1호(2023. 5.).
- 이상협·김인현, “상법 제814조 제2항 전단의 ‘제1항의 기간’의 해석 - 대법원 2018. 12. 13. 선고 2018다244761 판결-”, 「상사판례연구」 제32집 제1권(2019. 3.).
- 이승엽, “해상운송인에 대한 채권, 채무의 제척기간 경과 후 이익의 포기”, 「해양한국」 제591호(2022. 12.).
- 이연갑, “제척기간 경과로 인한 이익의 포기”, 「일감법학」 제52호(2022. 8.).
- 이정원, “상법 제814조에서 규정한 기간의 법적 성질과 기간도과 이익의 포기 가능 여부에 관한 검토-대법원 2022. 6. 9. 선고 2017다247848 판결-”, 「선진상사법률연구」 제

104호(2023. 10.).

- 이창현, “제척기간과 사적 자치”, 「법학논총」 제35집 제2호(2018. 6.).
- 이필복, “상법 제814조의 적용에 관한 몇 가지 쟁점-대법원 2019. 6. 13. 선고 2019다205947 판결-”, 「해양한국」 제550호(2019. 7.).
- 임정윤, “상법 제814조 제1항의 제척기간 경과의 이익을 포기할 수 있는지 여부”, 「대법원 판례해설」 제131호(2022. 12.).
- 정영석, “운송인에 대한 청구권의 존속 및 소멸기간에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」 제30권 제2호(2008. 11.).
- 정준우, “상법 제814조에 관련된 최근의 판례 검토”, 「상사법연구」 제38권 제4호(2020. 2.).
- 조희대, “상법 제811조의 해석”, 「민사재판의 제문제」 10, 2000.
- 최세련, “해상운송에서의 제척기간에 대한 검토”, 「상사법연구」 제29권 제3호(2010. 11.).
- 최종현, “상법 제811조(단기제소기간)의 적용범위”, 「상사판례연구」 4권, 2000.
- 현낙희, “상법 제814조 제소기간에 관한 연구-상법 제814조 제소기간 도과의 이익 포기 가부를 중심으로-”, 「선진상사법률연구」 제95호(2021. 7.).

2. 외국문헌

- Aikens, *Bills of Lading*, 3rd ed. Informa Law from Routledge, 2021.
- Baughen, *Shipping Law*, 4th. ed. London, Routledge-Cavendish, 2009.
- Carver, *Carriage by Sea*, 13th ed. London, Stevens & Sons, 1982.
- , *Charterparties*, 2nd ed. London, Sweet & Maxwell, 2021.
- Gramm, *Das neue Deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln*, Berlin, 1938.
- Herber, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl. Berlin, Gruyter, 2015.
- McGee, *Limitation Periods*, 6th ed. London, Sweet & Maxwell, 2010.
- Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, Band 1, 9. Aufl. Verlag C.H. Beck, 2021[MünchKommBGB/Bearbeiter로 인용].
- Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, Band 2, 9. Aufl. Verlag C.H. Beck, 2022[MünchKommBGB/Bearbeiter로 인용].
- Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, Band 7, 5. Aufl. Verlag C.H. Beck, 2023 [MünchKommHGB/Bearbeiter로 인용].
- Prüßmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, 3. Aufl. Verlag C.H. Beck, 1992.
- Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 5. Aufl. Verlag C.H. Beck, 2018.

- Schaps/Abraham, *Das Seerecht*, 4. Aufl. Berlin, Gruyter, 1978.
- Schlegelberger/Liesecke, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl. Berlin und Frankfurt am Main, Verlag Franz Vahlen, 1964.
- Staudinger, *Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch*, Buch 1, Allgemeiner Teil §§ 164-240, Berlin, Sellier-de Gruyter, 2019.
- Tetley, *International Conflict of Laws*, International Shipping Publications, 1994.
, *Marine cargo claims*, 4th ed. Montreal, Thomson/Carswell, 2008.
- Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 6th ed. Harlow, Pearson/Longman, 2008.
- Wüstendörfer, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2. Aufl., Verlag J.C.B. Mohr, 1950.
- Construction of statute of limitations in Carriage of Goods by Sea Act, 129 A.L.R. Fed 273*(Originally published in 1996).
- Curtin, *Arbitrating maritime cargo disputes-future problems and considerations*, *LMCLQ* 31 (1997).
- McMahon, *The Hague Rules and Incorporation of Charter Party Arbitration Clauses into Bills of Lading*, 2 *Journal of Maritime Law and Commerce* 1 (1970).
- Minnich, *Verlängerung der Ausschlußfrist des § 612 HGB*, *Hansa* 1956.
- Sweeney, *The Unictrial Draft Convention on Carriage of Goods by Sea*, 7 *Journal of Maritime Law and Commerce* 327 (1976).
- Comité Maritime International, *Travaux Préparatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*,(2023. 12. 31. 방문)<<https://comitemaritime.org/publications-documents/travaux-preparatoires>>

Abstract

Waiver of the one-year delay under Article 814 of the Korean Commercial Act

- Case Note on the Supreme Court Decision 2017da247848 Decided
June 9, 2022 -

Lee, Chang-Hyun

The purpose of this Case Note is to analyze Supreme Court Decision(2017da247848) and develop a theory of interpretation of Article 814 of the Commercial Act. The Supreme Court of Korea allowed the waiver of the one-year delay under Article 814 of the Korean Commercial Act in consideration of the possibility of an extension agreement and the similarity with prescription period. However, It is unfair for the Supreme Court of Korea to allow the analogous application of Article 184, Paragraph 1 of the Korean Civil Act without properly considering the fact that Article 814 of the Commercial Act provide for one-year time for suit. Article 814 of the Commercial Act originates from Article 3, Rule 6 of the Hague Rules, which aims to speed up the settlement of claims, to provide international uniformity in the law. The discussion in the United States and the United Kingdom also takes into account the special nature of maritime transportation, and unlike the provisions on the statute of limitations, the effect of the lapse of the period is not limited to the extinction of remedies, but rather recognizes the extinction of rights under substantive law. Ultimately, the interpretation of Article 814 of the Korean Commercial Act must be faithful to the results of comparative legal considerations on the marine cargo claims, and the one-year time for suit should be considered more heavily than the possibility of an extension agreement. There is an essential difference between strict time-bar(Ausschlussfristen) and prescription period(verjährung). The private autonomy of the parties only works before the expiration of the one-year limitation for suit. because strict time-bar has a strong public interest. And since rights are extinguished due to the expiration of the one-year limitation

for suit, the passage of the period becomes an important turning point. The Parties, after the obligation arises, and while the one-year limitation for suit is still running, may validly agree to suspend the running of the period. The waiver after the expiry of the one-year limitation for suit did not revive the time-barred cargo claims. The one-year time for suit is widely known to merchants involved in maritime cargo claims, and even if the failure to take suit within the one-year period results in the loss of right to claim, it is difficult to view it as being harsh on merchants. In case of machinations and fraud, the defendant is estopped from invoking the time limitation against the plaintiff. because to take suit within the one-year period is a matter decided and confirmed by the plaintiff under his own responsibility.

Key Words : waiver of the one-year delay for suit, extension agreement, strict time-bar, prescription period, Hague Rules, estoppel.