

서울중앙지방법원 2021. 1. 22 선고 2018가합577343 판결 [보증금 등 청구]

전 문

원고C 주식회사

소송대리인 법무법인(유한) 지평

담당변호사 김다희, 이춘원

피고1. D 주식회사

소송대리인 변호사 홍진호, 변동열, 박정우

2. E 주식회사

소송대리인 법무법인 세경

담당변호사 신진호, 최기민

피고 E 주식회사의 보조참가인한국가스공사

소송대리인 법무법인(유한) 세종

담당변호사 성재열, 송인철, 조춘

변론 종결2020. 9. 16.

판결 선고2021. 1. 22.

주 문

1. 원고의 피고들에 대한 청구를 기각한다.
2. 소송비용은 보조참가로 인한 부분을 포함하여 원고가 부담한다.

N

청 구 취 지

피고들은 각자 원고에게 미화 21,228,310달러 및 이에 대하여 2018. 6. 7.부터 이 사건 소장 부분 송달일까지는 연 6%의, 그 다음 날부터 다 갚는 날까지는 연 15%의 각 비율에 의한 돈을 지급하라.

이 유

1. 기초사실

가. 당사자 등의 지위

- 원고는 해상운송사업 등을 목적으로 설립된 법인이다.
- 피고 D 주식회사(이하 '피고 D'이라고 한다)는 선박 건조, 수리 개조 및 판매업 등을 목적으로 설립된 법인이다.
- 피고 E 주식회사(이하 '피고 E'라고 한다)는 한국형 액화천연가스(Liquefied Natural Gas, LNG) 전용선 화물창 F 기술의 사업화를 목적으로 설립된 법인으로서, G 기술에 대한 특허권을 보유하고 있다.
- 피고 E의 보조참가인(이하 '참가인'이라고만 한다)은 가스를 장기적으로 안정되게 공급할 수 있는 기반을 마련함으로써 국민생활의 편익을 증진하고, 공공복리의 향상에 기여하게 함을 목적으로 한국가스공사법에 의하여 설립된 법인¹⁾이다.

나. LNG 전용선 운영선사의 입찰 등

- 참가인은 피고 D을 포함한 H(I 주식회사, J 주식회사)와 협력하여 2004. 9.경부터 2014. 9.경까지 'K' 및 'L'이라는 국책과제 및 공동연구를 총괄하여 수행하였고, 이러한 과정을 거쳐 F 기술이 개발되었다.
- 참가인은 2014. 8.경 미국 소재 법인인 M(공급사) 등으로부터 수입하는 LNG의 운송을 장기간에 걸쳐 안정적으로 확보하기 위한 목적으로 신규 LNG 전용선 6척(그룹 A 2척, 그룹 B 4척)의 운영선사 입찰절차를 시행하였다(이하 '이 사건 LNG 전용선 사업'이라고 한다).

○ 원고는 피고 D와 함께 이 사건 LNG 전용선 사업 입찰절차에 참여하였고, 그 결과 2014. 10.경 참가인이 개발한 F 기술을 도입하여 건조될 선박 2척(그룹 A)의 운영선사로 선정되었다.

다. 당사자 등의 계약관계

○ 원고는 2014. 11. 14.경 참가인과 사이에 선박 건조와 투입에 관한 계약을 체결하였다.

○ 원고는 파나마 법인인 N 및 O(이하 '선주사'라고 한다)를 설립하였다.

○ 선주사는 2015. 1. 22.경 피고 D와 사이에 LNG 전용선인 P(국적 Q, R) 건조계약 및 S(국적 T, U)에 관한 건조계약을 체결하였다.

○ 원고는 2014. 12. 4.경 및 2015. 2. 9.경 선주사와 사이에 위 LNG 전용선 2척(이하 2척을 통칭할 경우 '이 사건 선박들'이라고 하고, 개별적으로 특징이 필요한 경우 '국적 Q', '국적 T'으로 칭한다)을 선체용선하는 계약을 체결하였다.

○ 피고 E는 2016. 9.경 참가인과 사이에 이 사건 선박들에 관한 선박설계용역계약을 체결하였다.

○ 피고 E는 2017. 1. 2.경 피고 D와 사이에 F 기술에 관한 기술 라이선스계약을 체결하였다.

○ 원고는 2017. 9. 7.경 참가인과 사이에 이 사건 선박들의 운항에 관하여 계약기간 20년의 LNG 전용선 수송계약(V, W)을 체결하였다.

라. 참가인의 화물창 설계와 피고 E의 설립

○ 참가인은 F 화물창을 설계하고 이와 관련된 자료, 정보, 도면 등을 피고 D에게 제공하였다.

○ 피고 D은 2015. 5. 13.경 최초로 위 F 기술을 도입하여 완성된 설계도면을 선주사 측에 제공하였다.

○ 참가인은 2016. 2. 24.경 F 기술의 사업화를 목적으로 피고 D, I 주식회사, J 주식회사와 함께 피고 E를 설립하고, 피고 E에 F의 특허권을 현물출자 하였다.

마. LNG 전용선의 건조 과정에서 멤브레인 두께 기준 완화 경위 등

○ 피고 D은 이 사건 LNG 전용선 사업 구조에 따라 체결된 선박건조계약 등을 토대로, 참가인이 개발한 F 기술을 도입하여 이 사건 선박들을 건조하였다.

○ 이 사건 선박들의 최초 도면출도 시(2015. 5. 11. 무렵)에는 화물창 일부 코너 멤브레인의 두께가 1.28mm였는데, 2016. 10. 11.경에는 1.20mm로, 2017. 5. 1.경에는 1.15mm로, 2017. 6. 7.

무렵에는 1.07mm로 여러 차례 하향조정 되어 도면이 변경되었다.

○ 원고는 멤브레인 두께가 1.07mm인 경우 화물창의 안정성에 미치는 영향에 대해서 문제를 제기하였고, 피고 D와 사이에 멤브레인 두께변경과 관련하여 2017. 8. 11.경부터 2018. 1.

17.경까지 상호 공문을 보내며 이에 관하여 의견을 교환하였다.

○ 피고 D은 2017. 9. 11.경 원고에게 멤브레인 납품지연으로 인하여 이 사건 선박들의 납기가 6개월씩 지연될 것으로 전망(국적 Q: 2018. 2. 무렵, 국적 T: 2018. 3. 무렵)된다고 하면서 납기일 연기 요청을 하였다.

바. 원고, 피고들, 참가인 사이의 멤브레인 두께 기준 완화에 관한 합의 과정

○ 원고는 지속적으로 멤브레인의 두께 기준 완화(1.07mm)에 대한 안정성 문제를 제기하면서 피고들 및 참가인에게 이로 인한 위험에 대한 보증을 요구하였다. 참가인은 위 멤브레인의 두께 기준 완화로 인한 위험성이 없다는 취지로 다투었고, 이에 원고, 피고들, 참가인으로 구성된 F 기술안전위원회에서 보증 등과 관련된 논의를 여러 차례 하였다.

○ 참가인은 2017. 10. 27.경 제1차 F 기술안전위원회에서 멤브레인 두께가 F 화물창에 미치는 영향에 관한 검토 결과를 발표하면서 안전성에 문제가 없다는 취지로 설명하였다.

○ 원고는 2017. 11. 23.경 제2차 F 기술안전위원회에서 피고 D이 보증하기로 한 10년간의 직접손실 외에도 '6년차부터는 간접비 손실부분에 대해서도 추가 보증'이 필요하다고 주장하였으나, 피고 D이 이에 동의하지 않아 합의가 이루어지지 않았다.

○ 이후 참가인은 2017. 12. 28.경 제3차 G 기술안전위원회에서 'C(원고)의 불안감 해소 보증에 대해 6~10년 내 두께 변경부에 문제 발생 시 책임을 지겠다는 협약서는 검토해 볼 수 있다'는 의사를 밝혔다.

사. 합의서(갑 제9호증)의 작성과정

○ 원고는 2018. 1. 19.경 참가인에게 'G 화물창 두께 Issue 관련 수정 합의 제안건'이라는 공문(문서번호: X)과 함께 합의서 초안(을나 제4호증의 2)을 보냈다.

○ 위 합의서 초안(을나 제4호증의 2)에 대한 당사자들의 의견이 교환된 후 원고는 2018. 2. 6. 'G 기술안전위원'을 수신인으로 하여 "이견이 없을 경우 각 사별 서명 진행 예정이며, 필요 시 G

기술안전회의를 별도 요청드립니다"라는 내용의 합의서 수정안을 첨부하여 보냈는데, 위 합의서의 당사자는 원고, 피고들, 참가인이었다.

○ 원고는 2018. 2. 8. G 기술안전위원을 수신인으로 하여 이메일을 보내면서, 각 당사자들의 합의안에 대한 수정요구 사항을 공통사항과 개별사항으로 구분하여 수정요구에 대한 자신의 의견을 제시하고, 그 끝에 "본선 인도가 내일로 예정되어 있는바, 그동안 본 문제를 원만히 해결하고자 노력했던 당사자들의 노력이 형해화 되지 않도록 본 합의서가 조속히 체결될 수 있기를 바랍니다"라고 기재하였다(을나 제6호증 2018. 2. 8.자 원고의 이메일, 을나 제9호증).

○ 이에 대하여 피고들, 참가인은 2018. 2. 9.경 원고에게 '합의가능, 동의, 내용은 이 정도로 하면 되겠다'는 취지의 이메일을 보냈다.

○ 위 2018. 2. 8.자 합의안(을나 제9호증)에 피고 E는 2018. 2. 27.경, 피고 D은 2018. 3. 2.경 각 서명날인 하였으나, 참가인은 위 합의서에 서명날인을 하지 않았다(갑 제28호증, 2018. 2. 8.자 합의안 서명본 참조).

○ 그 후 원고는 위 합의서(을나 제9호증, 갑 제29호증)에 선주사를 당사자로 추가하는 등으로 수정한 합의서를 작성하였다.

○ 피고 D은 2018. 3. 14.경, 피고 E는 2019. 3. 15.경 각 위 합의서(갑 제9호증, 이하 '이 사건 합의서'라고 한다)에 서명날인 하였고, 원고는 날인하였으며, 선주사도 2018. 3. 14.경 서명날인 하였으나 참가인의 서명날인은 누락되어 있다.

아. 이 사건 선박들의 인도

피고 D은 이 사건 선박들을 건조한 후 원고 측에 2018. 2. 9.경 국적 Q(R)을, 2018. 3. 9.경 국적 T(U)을 각 인도하였다.

자. 원고의 항해수행 및 Cold Spot 현상 등의 발생

○ 국적 Q(R)은 2018. 2. 9. 원고 측에 인도된 이후 바로 참가인이 미국에서 수입하는 LNG 화물을 운송하기 위하여 제1항차 및 제2항차 항해를 수행하였다.

○ 그런데 위와 같은 두 번의 항차에서 국적 Q 선박 화물창에 COLD SPOT 현상(LNG 선박 화물창 방벽의 특정 부위 온도가 기준 온도보다 낮아져 냉각되고 얼음이 맺히는 것)이 발생하였다.

○ 한편 국적 T에는 운항 개시 단계에서 화물창을 이루는 1차 방벽과 2차 방벽 사이에 있는 공간(Inter Barrier Space, IBS)의 DEW POINT(이슬점)가 기준 온도인 영하 45도까지 내려가지 않고 상온을 유지하는 현상(이하 '이 사건 Dew Point 현상'이라고 한다)이 발생하였다.

○ 이 사건 선박들은 G 기술을 최초로 적용하여 설계 및 건조한 LNG 선박으로서 현재까지 G 기술로 완공된 선박은 이 사건 선박들뿐이다.

[인정 근거] 다툼 없는 사실, 갑 제1 내지 8, 13, 14, 50호증, 을가 제1, 2, 3호증, 을나 제1 내지 6, 9호증(각 가지번호 포함)의 각 기재, 변론 전체의 취지

2. 당사자들의 주장

가. 원고

○ 피고들 및 참가인은 원고에게 이 사건 선박들의 코너 멤브레인 두께를 완화하여 달라고 요청하였는바, 원고가 피고들 및 참가인의 요청에 따른 코너 멤브레인 두께의 완화를 수용하는 대신 피고들은 이 사건 합의서(갑 제9호증, 이하 이와 관련된 합의를 '이 사건 합의'라고 한다)에 의하여 합의를 하면서 이 사건 선박들의 화물창에 관한 설계 및/또는 시공 상 하자로 말미암아 원고에게 손해가 발생할 경우 이를 보증(G 화물창의 두께 변경에 따른 위험 부담)하기로 확약하였다.

○ 위 확약은 이 사건 선박들의 인도일로부터 5년 이내에 발생한 하자의 경우 피고 D은 화물창 전체에 대한 설계 및/또는 시공 상의 하자를, 피고 E는 화물창 전체에 대한 설계상의 하자를 각 보증하는 것을 내용으로 한다.

○ 인도일로부터 5년 이내에 이 사건 선박들 모두 화물창에 COLD SPOT 및 DEW POINT 현상 등 하자가 발생하였으므로, 피고들은 이 사건 합의에 따라 원고에게 발생한 손해를 전보하여야 한다.

○ 이 사건 선박들의 화물창 하자에 따른 운항 및 화물 선적 불능으로 말미암아 현재까지 원고가 입은 손해는 아래 표와 같은 이 사건 선박들의 불가동(不稼動) 손해(국적 Q 390일, 국적 T 364일)인 미화 5,810,003달러, 국적 T(U)의 대체선 투입에 따른 비용인 미화 15,418,307달러 합계 미화 21,228,310달러(= 미화 5,810,003달러 + 미화 15,418,307달러)이다.

계약 이행 상태	-미화 251,622달러	-미화 266,966달러
계약 불이행 상태	-미화 3,294,823달러	-미화 3,033,768달러
차액(손해액)	미화 3,043,201달러	미화 2,766,802달러

○ 원고는 이 사건 약정에 따라 피고들에 대하여 원고가 입은 손해 중 일부인 미화 21,228,310달러 및 이에 대한 지연손해금의 지급을 구한다(명시적 일부 청구).

나. 피고 D

○ 주위적으로, 이 사건 합의의 당사자로 예정된 참가인이 최종적으로 합의안에 동의하지 아니하여 서명날인을 하지 않음으로써 이 사건 합의는 체결되지 않았다. 따라서 피고 D은 원고에 대하여 이 사건 합의에 따른 의무를 부담하지 않는다.

○ 제1 예비적으로, 설령 이 사건 합의가 체결되었다 하더라도, 이 사건 합의 상 피고 D은 이 사건 선박들의 화물창 하자로 인한 '직접손해'에 관한 보증의무인 화물창 자체의 수리에 대하여만 보증의무를 부담하고, 간접손해에 해당하는 불가동 손해 내지 대체선 투입 비용 등에 대하여는 보증의무를 부담하지 않는다.

○ 제2 예비적으로, 이 사건 합의에 따르더라도 '하자를 구성하는 기술적 결함'이 존재하는지의 여부에 대한 입증책임 및 방법'에 대해서는 별도로 협의하여 정하기로 하였는데(갑 제9호증, 이 사건 합의서 3.3항 참조), 원고 및 피고들을 포함한 이 사건 합의의 당사자들은 그러한 협의를 진행한 사실이 없고, 따라서 협의에 기초하여 결정된 사항 역시 없으므로, 하자의 존재가 확정되었다고 할 수 없다.

다. 피고 E

○ 이 사건 합의는 합의당사자로 명시된 참가인을 포함한 당사자 전원의 동의를 전제조건으로 하여 협의된 것인데, 이 사건 선박의 화물창에 설계상 하자가 발생할 경우 중국적인 책임을 부담하여야 할 주체인 참가인이 이 사건 합의서에 서명날인하지 아니하였으므로, 이 사건 합의는 유효하게 성립되지 아니하였다. 따라서 피고 E는 원고에 대하여 이 사건 합의에 따른 의무를 부담하지 않는다.

○ 만약 원고와 피고 E 사이에 합의가 성립하였다고 하더라도, 피고 E는 참가인을 포함한 모든 당사자들이 합의서에 서명하기로 동의하였다는 원고의 기망 등으로 인한 착오 때문에 서명을 한 것이므로, 위와 같은 착오를 이유로 이 사건 합의에 대한 피고 E의 동의를 취소한다.

○ 이 사건 선박들에 Cold Spot 및 Dew Point 현상이 발생하였다는 점에 대한 증거가 없을 뿐만 아니라 그러한 현상들이 설계상의 하자에 의한 것이라고 볼 근거가 불분명하다.

○ Cold Spot 현상이나 이 사건 Dew Point 현상이 존재하더라도 그러한 현상이 이 사건 선박들의 운항을 불가능하게 할 정도의 문제라고 단정하기 어렵고, 한국선급 및 미국선급에서도 운항이 가능하다고 인정한 바 있다.

3. 참가인과 사이에 이 사건 합의가 성립하였는지 여부

가. 참가인과의 의사합치가 있었는지에 관하여

1) 원고의 주장 ○ 피고들 및 참가인이 원고에게 2018. 2. 8. 합의서(갑 제9호증)에 동의하는 취지의 이메일(갑 제14호증의 1 내지 4)을 회신함으로써 2018. 2. 9.경 전원에 의한 합의가 성립되었다.

○ 이후 참가인의 사내 업무책임자 변경 등 내부적인 사유로 인하여 형식적으로 필요한 참가인의 서명날인절차가 마쳐지지 않았을 뿐이다.

2) 인정되는 사실 갑 제50호증, 을가 제1 내지 6호증, 을나 제5, 6, 9호증, 을다 제3호증의 각 기재에 변론 전체의 취지를 종합하면, 다음의 사실을 인정할 수 있다.

가) 보증 등에 대한 논의 과정

○ 원고, 피고들, 참가인은 기술안전위원회를 열어 회의를 3차례 하고, 여러 차례 공문을 주고받았으며, 서로 이메일을 교환하는 등 화물창 멤브레인 두께 완화로 인한 위험에 관한 보증 등에 관하여 지속적으로 논의하였다.

○ 원고는 2018. 2. 6. 피고들 및 참가인에게 'G 화물창 두께 Issue 관련 합의 제안 건'이라는 제목으로 '현재까지 합의된 내용을 바탕으로 최종 합의를 송부하니 2018. 2. 9. 첫 호선 인도(국적 Q) 예정임을 고려하여 최종의견을 요청한다. 이견이 없을 경우 각 사별 서명 진행 예정으로 필요 시 G 기술안전회의를 별도 요청드린다'는 취지의 이메일을 보냈다.

○ 이에 대하여 2018. 2. 7. 피고 D, 참가인은 검토의견을 답장으로 보냈다.

○ 원고는 2018. 2. 8. 오전 피고들 및 참가인에게 검토의견에 대한 입장을 밝혔고, 2018. 2. 8. 오후 피고들 및 참가인에게 의견을 반영하여 (합의안) 재수정 후 송부한다면서 검토의견을 달라고 하였다. 위 2018. 2. 8.자 합의안(을나 제9호증)에는 원고, 피고들, 참가인 4인이 합의당사자로 기재되어 있다.

○ 이에 대하여 참가인의 기술사업화 팀장 Y가 2018. 2. 9. 무렵 "네~내용은 이 정도로 하면

되겠습니다."라고 기재하여 답장(갑 제14호증의 4, 이하 '이 사건 Y 이메일'이라고 한다)을 보냈다.

나) 참가인의 대응

○ 참가인은 2018. 2. 19.경 법무법인 Z에 G 두개변경 관련 합의서 초안에 관한 검토를 요청하였는데(을다 제3호증), 당시 참가인은 원고가 선박건조계약의 당사자인지 여부, 참가인의 기존 계약 외 책임을 부담하는 조항에 관하여 보증사항 제한설정의 가부, 보증의무 부담자 간의 책임관계 등에 관하여 문의하였다.

○ 원고는 2018. 2. 8.자 합의안(을나 제9호증)에 2018. 2. 27. 및 2018. 3. 2. 피고들의 서명날인을 받은 이후(참가인은 위 합의안에 서명하지 아니하였다), 선주사(N, O)들을 계약의 당사자로 추가하는 수정된 합의서(갑 제9호증의 초안)를 작성하였다.

○ 원고는 위와 같이 당사자가 6인으로 기재된 합의서(갑 제9호증)에 2018. 3. 14. 및 2018. 3. 15. 피고들로부터 서명날인을 받았는데, 참가인은 위 합의서에도 서명날인하지 아니하였다.

3) 판단 가) 참가인이 '이 사건 합의서'에 대한 의견을 제시하였는지에 관하여

○ 이 사건 합의서에는 그 자체의 작성일자는 기재되어 있지 않고, 개별 당사자별로 서명날인 일자란이 마련되어 있을 뿐이다. 원고는 이 사건 합의가 이루어진 날짜에 관하여 이 사건 소장에서는 2018. 3. 무렵이라고 주장하였다가, 피고들이 '참가인이 이 사건 합의서에 서명하지 않은 사실'을 들어 이 사건 합의가 성립된 바 없다고 다투자, 별다른 설명 없이 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)을 제시하면서 위 이메일이 송신된 2018. 2. 9.에 합의가 성립되었다고 하면서 이 사건 합의의 성립일자에 관한 주장을 변경하였다.

○ 원고는 피고들에 대하여 이 사건 합의서(갑 제9호증)를 근거로 청구를 하였다. 그런데 참가인이 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)에서 긍정적으로 검토한 대상은 이 사건 합의서(갑 제9호증)의 초안이 아니라 그보다 전에 작성된 것으로서 위 합의서와는 당사자를 달리하는 2018. 2. 8.자 합의안(을나 제9호증, 이 합의안 역시 그 자체의 작성일자가 2018. 2. 8.로 기재되어 있는 것이 아니고, 서증명을 위와 같이 붙인 것에 불과하다)이다.

○ 원고는 2019. 11. 4.자 준비서면에서 2018. 2. 27.경 및 2018. 3. 2.경 위 합의안(을나 제9호증)에 피고들의 서명날인을 받은 이후에 선주사들을 계약의 당사자로 추가하는 수정된

합의서(갑 제9호증의 초안)를 작성하였음을 인정하고 있다. 그런데 이후 참가인이 2018. 3.경 이 사건 합의서(갑 제9호증)를 교부받았다거나 이에 대한 동의를 의사를 표시하였다고 볼 만한 자료가 없다(참가인이 이 사건 합의의 체결을 명시적으로 거부하거나 체결 여부가 불확실하다는 의사를 표시한 적이 없다는 사정만으로는 이를 참가인의 동의와 같이 보기 어렵다).

○ 한편, 피고들은 이 사건 합의서가 당사자 수와 일치되게 '원본 6부로 서명'된 바 없고 원고로부터 합의를 교부받은 적도 없다고 주장하고 있는바, 원고는 이에 대하여 별다른 반박을 하지 않고 있다.

나) 참가인 소속 Y 팀장의 대리권 유무에 관하여

○ 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)을 작성한 Y는 2018. 2. 무렵 참가인의 기술사업화 팀장이었을 뿐 참가인을 대표하는 사람이 아니었고, 원고가 제출한 증거들만으로는 위 Y가 참가인의 대표자로부터 이 사건 합의와 같은 법률행위를 할 권한을 부여 받았다고 단정하기 어려우며, 달리 이를 인정할 증거가 없다.

○ 원고는 Y 팀장이 합의에 관한 권한을 위임받았음을 명시적으로 설명하였다고 주장하나, 원고가 그 근거로 들고 있는 대화내용(을가 제6호증, 2017. 12. 28.자 제3차 G 기술안전위원회 녹취록) 상 Y 팀장이 권한을 위임받았음을 명시적으로 설명하였다고 볼 만한 부분을 찾기 어렵고, 달리 합의 권한의 위임 사실을 뒷받침할 수 있는 위임장 등의 증거가 제출된 바 없다. 나아가 Y가 참가인의 실무자로서 협의에 참가하여 안을 내는 등의 행위를 하였다는 사정만으로는 Y가 이 사건 합의 체결에 관한 권한을 갖고 있었다고 추단하기도 어렵다.

○ 따라서 Y 팀장은 2018. 2. 9. 무렵 참가인을 대리하여 이 사건 합의를 할 권한이 없었다고 보아야 할 것이다.

다) 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)의 송부로써 이 사건 합의가 완료되었는지에 관하여

○ 참가인의 대표자가 아니고 또는 대표자로부터 대리권을 위임받은 것도 아닌, 참가인의 직원에 불과한 Y 팀장이 발송한 이 사건 Y 이메일(갑제14호증의 4)은, 담당자의 협의의 일환으로서의 성격을 가진 것일 뿐, 그러한 이메일만으로 이 사건 합의에 대한 참가인의 의사결정이나 서명날인을 대체한다고 보기 어렵다.

○ 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)의 기재 내용 및 형식에 비추어 보더라도, 참가인의 담당자인 Y

팀장은 원고가 보낸 합의서(을나 제9호증)의 문안에 대한 의견을 표시한 것으로 보일 뿐 확정적으로 어떠한 합의를 체결할 의사로 위와 같은 이메일을 보냈다고 단정하기 어렵다.

○ 이 사건 사업의 규모나 중대성(최초의 국산 기술을 이용한 G 기술이 적용된 사례에 해당한다), 앞서 본 그간의 합의과정, 당사자들의 업계에서의 지위, 영향력, 참가인이 공공기관(시장형 공기업)인 점 등에 비추어 볼 때, 참가인 담당자 Y 팀장의 의견이 표시된 간략한 이메일(네~내용은 이 정도로 하면 되겠습니다)만으로 향후 중대한 보증책임을 부담하게 될 수 있는 이 사건 합의가 체결되었다고 인정하기 어렵다.

라) 참가인의 서명날인 부존재에 관하여

○ 참가인의 담당자 변경 등 내부적인 사정 때문에 단순히 서명날인이 지연된 데 불과하다는 원고의 주장은 이 사건 사업의 규모 및 성격, 이 사건 합의 당사자들의 지위, 통상적인 업무처리방식, 위 합의서 작성에 이르기까지의 과정, 이 사건 합의가 이후 법률관계에 미칠 영향의 중대성 등에 비추어 납득하기 어렵다.

○ 참가인은 각 회사의 담당자들이 협의한 안에 대해 내부협의 및 의사결정 절차를 거친 결과 최종적으로 이 사건 합의서에 의한 합의를 체결하지 않기로 결정하여 이 사건 합의서에 서명하지 않은 것이라고 주장하는데, 참가인이 Cold Spot 현상 등이 직접적으로 문제되기 이전이고 위 2018. 2. 9.로부터 얼마 지나지 않은 2018. 2. 19.경 법무법인 Z에 G 두께변경 관련 합의서 초안에 관한 법적 검토를 요청한 점(을다 제3호증)은 참가인의 위 주장에 부합하고, 이러한 참가인의 주장이 원고의 위 주장보다 합리적이다.

○ 위 2019. 2. 내지 2019. 3. 이후 이 사건 변론종결일에 이르기까지 원고가 참가인에게 서명날인을 요구하였다거나 참가인이 서명날인하기로 약정하였다는 등의 사정은 찾아보기 어렵다.

○ 이 사건 합의서(갑 제9호증) 이전에 작성되어 피고들로부터 2018. 2. 27. 무렵 및 2018. 3. 2. 무렵 서명날인을 받은 갑 제29호증(2018. 2. 8.자 합의안 서명본)에도 참가인의 서명날인은 누락되었다.

마) 기타

○ 코너 멤브레인 두께 기준을 완화하여 건조한 이 사건 선박들이 원고에게 인도되었다는

사정만으로는 당사자들 사이에 이 사건 합의가 체결되었다고 곧바로 추단하기는 어렵다.

○ 앞서 본 원고의 2018. 2. 8.자 이메일(을나 제6호증)의 내용에 의하더라도, 원고는 이미 정해진 국적 Q의 인도일 2018. 2. 9.에 맞추어 조속히 합의가 체결되기를 바란다는 것이지 합의가 체결되지 않으면 국적 Q를 인수하지 않겠다는 취지로 명확하게 주장한 것으로 단정하기는 어렵다.

○ 원고는 2019. 7. 16.자 준비서면 등에서, 이 사건 합의가 체결되지 않으면 선박 인도가 이루어질 수 없다고 강조하였고 피고들 및 참가인도 이를 인지하고 있었다고 주장하나, 피고들 및 참가인이 이 사건 합의가 체결되어야만 (이 사건 선박들의 인도 지체로 인한 손해 확대를 막기 위하여 원고 측에) 이 사건 선박들을 인도할 수 있다는 사정을 분명히 알고 있었다고 단정하기는 어렵고, 이는 원고의 편면적 의사 내지 주장에 불과한 것으로 보인다.

바) 소결론

앞서 본 인정사실에다가 위에서 살펴본 사정을 더하여 보면, 참가인의 기술사업화 팀장 Y는 참가인을 대리하여 이 사건 합의를 할 권한이 없었고, 참가인이 이 사건 합의서(갑 제9호증)에 따라 합의를 한 것도 아니라고 봄이 타당하다.

나. 표현대리 주장에 관하여

1) 원고의 주장 Y 팀장이 참가인을 대리하여 이 사건 합의를 할 권한이 없었다 하더라도 원고의 입장에서는 참가인과의 협상 경위에 비추어 Y 팀장에게 참가인을 대리하여 원고와의 합의를 체결할 권한이 있었다고 믿을만한 정당한 이유가 있었다.

2) 판단 ○ 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)을 작성한 Y 팀장은 2018. 2.경 참가인의 기술사업화 팀장이었을 뿐 대표자가 아니었음이 명백하다.

○ 법인의 담당 실무자가 회의에 참석하고 관련 문제에 대해 논의하는 것은 통상적인 업무처리방식이고, 이러한 업무수행 과정에서 논의를 하는 것이 회사를 대표 내지 대리하여 법률행위를 하는 것은 아닌 점에 비추어, Y 팀장이 기술안전위원회 회의에 참석하였고, 그 회의에서 원고 및 피고들의 참석자들과 멤브레인 두께 변경 관련 보증 문제 해결을 위한 논의를 하였던 사정만으로도, Y 팀장이 법률행위에 관하여 참가인을 대리할 권한이 있었다고 보기는 어렵다.

○ 그 밖에 Y 팀장의 지위, 참가인의 직급체계, 원고와 피고들 및 참가인과 같은 법인의 통상적인

업무처리방식 등에 비추어 볼 때, Y 팀장에게 참가인을 대리하여 법률행위를 할 수 있는 어떠한 기본대리권이 있었다고 단정하기 어렵고, 위임장 등 대리권을 인정할 만한 별다른 증거도 없으며, 달리 이를 인정할 증거가 없다.

○ 원고의 사업규모 및 업력 등에 비추어 원고 측에서 'Y 팀장이 참가인을 대리할 권한 및 이 사건 합의를 체결할 권한이 있었다'고 믿었고, 그와 같이 믿은 데에 정당한 이유가 있다는 원고의 주장은 쉽게 수증하기 어렵고, 이를 인정할 만한 별다른 증거도 없다.

다. 신의칙 또는 금반언의 원칙 위반 여부에 관하여

○ 원고는, 이 사건 합의 체결을 믿고 (또는 적어도 피고들 및 참가인의 이 사건 합의 체결 약속을 믿고) 이 사건 선박들을 인도받은 원고 측에게 참가인이 이제 와서 자신이 스스로 제시한 안에 의한 보증 책임을 부인하는 것은 신의칙 등에 반하여 허용될 수 없다고 주장한다.

○ 그러나 원고 주장의 사정만으로는 이 사건 합의의 불성립을 주장하는 것이 신의칙 등에 반한다고 단정하기 어렵고, 달리 이를 인정할 증거가 없다. 원고의 이 부분 주장 역시 이유 없다.

라. 참가인의 추인 여부에 관하여

1) 원고의 주장 참가인은 Y의 무권대리행위를 추인하였다.

2) 판단 가) 대리행위의 존부

원고가 참가인 측 Y의 무권대리라고 주장하는 행위는 Y가 원고에게 2018. 2. 9.자 이메일(갑 제14호증의 4)을 보낸 것인데, 위 이메일의 내용(네~내용은 이 정도로 하면 되겠습니다) 및 앞서 본 Y의 지위 등에 비추어 위 이메일 발송행위는 합의를 체결하는 법률적 의미의 대리행위가 아니라 현장의 실무자로서 합의서 문구에 대한 실무적 의견을 표시한 것에 불과하여 이를 가리켜 '대리행위'에 해당한다고 단정하기 어렵다.

나) 추인의 유무

○ 무권대리행위나 무효행위의 추인은 무권대리행위 등이 있음을 알고 그 행위의 효과를 자기에게 귀속시키도록 하는 단독행위로서 그 의사표시의 방법에 관하여 일정한 방식이 요구되는 것이 아니므로 명시적이든 묵시적이든 묻지 않는다 할 것이지만, 묵시적 추인을 인정하기 위해서는 본인이 그 행위로 처하게 된 법적 지위를 충분히 이해하고 그럼에도 진의에 기하여 그 행위의 결과가

자기에게 귀속된다는 것을 승인한 것으로 볼 만한 사정이 있어야 할 것이므로 이를 판단함에 있어서는 관계되는 여러 사정을 종합적으로 검토하여 신중하게 하여야 할 것이다(대법원 2009. 9. 24. 선고 2009다37831 판결 등 참조).

- 먼저 참가인이 원고에게 명시적으로 추인의 의사를 표시하였다고 인정할 근거가 없다.
- 참가인이 묵시적 추인을 하였는지에 관하여 본다. 앞서 본 바와 같이 참가인이 이 사건 합의서(갑 제9호증)를 교부받았다거나 이에 대한 동의의 의사표시를 하였다고 볼 근거가 없어 '참가인이 그 행위로 처하게 된 법적 지위를 충분히 이해하였다'고 단정하기 어렵다. 게다가 참가인이 2018. 2. 19. 무렵 법무법인 Z에 G 두께변경 관련 합의서 초안에 관한 검토를 요청하면서 합의서의 작성을 보류한 사정은 '그 행위의 결과가 자기에게 귀속된다는 것을 승인'하는 것과는 반대되는 사정이다. 그 밖에 참가인이 묵시적으로 추인의 의사를 표시하였다고 인정할 만한 근거를 찾기 어렵다.
- 원고의 이 부분 주장도 받아들이지 않는다.

4. 참가인과의 합의가 없더라도 피고들이 보증책임을 부담하는지 여부

가. 원고의 주장

이 사건 합의가 참가인에 대하여 효력이 없다고 하더라도, 피고들은 원고에게 각각 추가보증을 약속[갑 제9호증 합의서 및 갑 제29호증(2019. 2. 8.자 합의서 서명본))]하였고, 이는 참가인의 보증과 별개로서 참가인의 보증제공이 전제되어야 하는 것은 아니므로, 피고들은 원고에 대하여 보증의무를 이행하여야 한다.

나. 판단

1) 갑 제9, 29, 50호증의 각 기재에 변론 전체의 취지를 종합하면, 다음의 사실 및 사정이 인정된다. 이에 의하면, 갑 제9호증 및 갑 제29호증이 작성될 무렵 원고와 피고들의 공통된 인식은 참가인을 포함한 모든 당사자들이 이 사건 합의를 체결하여야만 위 합의가 중국적으로 유효하게 성립한다는 것이었다고 봄이 타당하고, 다른 당사자와 무관하게 각자의 보증책임을 대하여 원고에게 개별적으로 보증의무를 이행할 것을 약속한 것이라고 보기 어렵다.

- 갑 제9호증(합의서)의 제목은 '합의서'이고, 그 밑에 '아래의 당사자들은 2018년 1월 _일자로 본 합의를 체결한다.'라고 기재되어 있다. 위 합의서는 '원고, 참가인, 피고 D, 피고 E, N, O'를

합의서의 '당사자들'로 총칭하고 각각을 '당사자'로 지칭하고 있다(참가인이 피고들보다 앞서 기재되어 있다). 그리고 이 사건 합의서(갑 제9호증) 중 이 사건과 관련된 부분은 다음과 같다.

제3조 합의사항

3.1. 당사자들은 본건 선박의 화물창에 하자가 발생한 경우 그 처리방법에 대하여 다음 사항에 동의한다.

피고 D	인도일~10년	화물창 전체(멤브레인 두께변경 포함, 이하 같다)에 대한 시공 및/또는 설계상의 하자	원고의 직접 손해
11년~15년	코너 멤브레인 두께변경으로 인한 화물창 손상		
피고 E	인도일~5년	화물창 전체에 대한 설계상의 하자	원고의 직접/간접 손해(단, 피고 E의 책임은 미화 2,000만 달러로 한정된다)
참가인	6년~10년	코너 멤브레인 두께변경(1.07mm) 부분에 대한 설계상의 하자	코너 멤브레인 두께완화(1.07mm)로 인한 문제 발생 시 책임

3.2. 참가인은 G 화물창의 설계상의 하자로 인한 원고의 손해가 없도록 최선의 노력을 다한다.

3.3. 위 3.1.항에서 정한 '하자'를 구성하는 기술적 결함이 존재하지 않는다는 사실에 대한 입증책임 및 방법은 피고 D, 피고 E, 참가인 및 원고 간 추후 협의하여 정하기로 한다.

제7조 기타

7.2. 본 합의서는 원본 6부로 서명되어 각 당사자가 1부씩 보관한다.

이상의 내용을 증명하기 위하여 당사자들은 본 합의서 6부를 작성하였으며 상기 일자 현재 본 합의서를 체결한 후 각 1부씩 보관한다.

○ 이 사건 합의서를 작성하는 과정에서 원고가 합의서 초안 및 수정안을 제시하자, 각 당사자들은 이를 검토하여 각자 의견을 제안하면서 수정을 요구하였는데, 이러한 수정 논의가 개별적으로 진행된 것이 아니라 당초 원고가 수신인으로 지정한 기술안전위원 모두를 수신인으로 하여 각자 수정이 필요한 부분을 요구하는 방식으로 일괄적으로 진행되었다.

○ 원고, 피고들, 참가인이 상호 계약상 책임, 불법행위 책임, 구상관계 등이 얽혀있고 단일한 기회에

합의를 거치지 않을 경우 책임소재 및 구상관계 등의 법률관계가 복잡하게 얽힐 상황에 있었으므로, 이 사건 합의서의 성립은 전원의 합의를 전제로 한 것이라고 봄이 타당하다.

○ 원고, 피고들, 참가인이 개별적으로 협의를 진행하고 협의서 초안에 대한 검토의견을 제시한 것이 아니라, 수개월에 걸쳐 다함께 여러 차례 회의를 진행하고 전원을 수신인으로 하여 이메일을 보내 의견교환 및 검토를 하는 등의 방식으로 진행하였다. 위와 같이 진행한 이유는 이 사건 합의에 참여한 주체가 다수(원고, 피고들, 참가인)이고 각자의 이해관계가 서로 얽혀있으며, 각자의 입장에 따른 주장 및 협의서 초안에 대한 검토의견을 조율, 반영하여 모두에게 적용될 공통된 합의안을 도출하기 위해서였다고 봄이 타당하다. 이 사건 합의를 할 것으로 예정된 당사자들은 전원이 합의에 동의한다는 것을 조건 내지 전제로 하여 위와 같이 긴밀하게 협의를 하여 온 것으로 보인다.

○ 인도일로부터 6년~10년 사이의 기간은 피고 D의 보증기간과 참가인의 보증기간이 중복된다.

○ 피고들은, '이 사건 합의에 따른 피고들의 의무 부담은 참가인의 의무 부담을 조건 내지 전제로 하는 것이므로, 참가인에게 이 사건 합의의 효력이 미치지 않는 이상, 피고들 역시 이 사건 합의에 따른 의무를 부담하지 않는다'고 주장하고 있다. 원고도 2019. 4. 1.자 준비서면에서 'G 기술의 문제로 말미암아 이 사건 선박의 화물창에 결함이 발생하는 경우 선박 운항에 따르는 손실과 위험을 참가인이 궁극적으로 부담하여야 한다'고 한 바 있다.

○ 갑 제3, 4호증(건조계약서)의 기재에 의하면, 이 사건 선박건조계약상 피고 D이 화물창 하자에 관하여 부담하는 보증의무는, 최대 10년의 기간 동안 결과적 손해, 특별 손해 및 하자로 인한 직/간접적 제반 이익의 상실 등을 제외한 '물리적 하자에 대한 조선소에서의 수리 내지 교체'에 국한된다. 피고 D은 '이 사건 선박들의 건조계약상 최대기간인 10년'에 추가하여 5년(즉 15년까지)의 보증기간을 더 보장한 것은 참가인이 '6년-10년 기간 동안 코너 멤브레인 두께변경(1.07mm) 부분에 대한 설계상의 하자'에 대하여 보증하고 이로 인한 모든 책임을 지겠다고 하였기 때문'이라고 다투고 있는데, 위 주장은 당초의 선박건조계약서 상의 보증의무에 비추어 볼 때 수긍할 만하다. 원고는 선박건조계약상의 보증의무를 확대함으로써 화물창 코너 멤브레인 두께 변경으로 인하여 발생할지도 모르는 위험에 대한 보증을 추가로 받기 위하여 피고들 및 참가인에게 지속적으로 이에 대한 요구를 해온 것으로 보인다.

○ 피고 E는 '원고 측 담당자가 피고 E의 대표이사에게 모든 당사자가 합의안에 동의하고 서명하기로 하였다고 설명하였기 때문에 합의서에 서명날인 한 것이다. 원고 측에서 참가인이 이 사건 합의서에 최종적으로 동의하여 서명하기로 하였다고 확인해주지 않았다면 이 사건 합의서에 서명날인을 하지 않았을 것이다'라고 주장하는데, 원고는 위 주장에 대한 별다른 반박을 하지 않고, 이 사건 Y 이메일(갑 제14호증의 4)만을 들어 참가인도 합의하였다는 주장만을 할 뿐이다. 피고 E의 경우 원고와 사이에 아무런 계약관계가 없어 계약 상 책임을 부담하지 않고, 피고 E가 화물창의 설계를 담당한 것도 아니어서 원고에 대하여 직접적이고 최종적인 책임을 부담하는 주체라고 단정하기도 어려운데, 이 사건 합의를 통하여 원고에 대하여 독자적으로 보증책임을 부담하기로 약정하였다고 단정하기는 어렵다.

2) 결국 원고가 주장하는 이 사건 합의는 계약에서 예정하고 있는 모든 '당사자들'에 의한 의사 합의가 이루어지지 못하였으므로, 서명날인을 마친 피고들에 대하여도 유효하게 성립하지 않았다고 할 것이다.2) 3)

5. 결론

원고의 피고들에 대한 청구는 이유 없어 이를 기각하기로 하여, 주문과 같이 판결한다.

재판장판사이광영

판사이재민

판사안현정

1)한국가스공사법 제2조

2) 피고들의 보증 책임이 부정되는 이상 반드시 필요한 것은 아니지만, 추가로 다음과 같은 점들을 지적하여 둔다. 먼저 피고 D의 경우, 원고의 청구는 이 사건 선박들의 화물창 자체에 발생한 손해가 아니라 이로 인한 불가동 손해, 대체선 투입비용으로서 간접손해에 해당한다고 할 것이고, 을가 제5, 6호증(제2, 3차 G 기술안전위원회 녹취록)의 각 기재에 의하더라도, 위 기술안전위원회 회의 당시 원고, 피고들, 참가인은 Off Hire(운항손실)가 간접손실임을 전제로 논의하였던 것으로 보이고, 위 Off Hire와 원고의 청구는 같은 취지라고 보인다. 다음으로, 피고 E의 경우, 이 사건 합의서에

의하더라도, 피고 E의 보증한도는 미화 20,000,000달러인데, 원고의 청구금액은 위 금액을 초과하므로, 미화 20,000,000달러를 초과하는 부분은 이러한 점에서도 이유 없다고 할 것이다.

3) 원고는 예비적 주장으로 피고 E가 이 사건 합의와 별개로 선박 인도 후 2년간 화물창 관련 손해를 보증하기로 하였다고 주장하나, 이에 대하여는 따로 판단하지 아니한다.