

손해배상(기)

[서울중앙지방법원 2022. 11. 17. 2021가합522480]



【전문】

【원 고】 원고 (소송대리인 법무법인(유한) 원 담당변호사 김도형)

【피 고】 대한민국 (소송대리인 정부법무공단 담당변호사 박남훈)

【변론종결】2022. 8. 18.

【주문】

]

1. 원고의 청구를 기각한다.
2. 소송비용은 원고가 부담한다.

【청구취지】 피고는 원고에게 397,791,872원 및 이에 대하여 2014. 4. 16.부터 이 사건 청구취지 및 청구원인 변경신청서 송달일까지는 연 5%의, 그 다음날부터 다 갚는 날까지는 연 12%의 각 비율로 계산한 돈을 지급하라.

【이유】

1. 기초사실

가. 세월호 사고의 발생 및 당사자의 지위 등

- 1) 인천-제주간 여객운송사업을 영위하던 여객운송사업자인 주식회사 청해진해운(이하 '청해진해운'이라고 한다)은 2012. 10.경 일본국 연안에서 운항되던 여객선인 '나미노우에호'를 수입하여 그 상호를 '세월호'로 정한 다음 수리 및 증축공사를 마친 후, 2013. 3. 14. 인천지방법해양항만청으로부터 해상여객운송사업 계획 변경 인가를 받아 인천-제주 항로에서 운항을 시작하였다(이하 위 여객선을 '세월호'라고 한다).
- 2) 세월호는 2014. 4. 15. 21:00경 인천에 있는 연안부두에서 수학여행을 가는 안산 ○○고 학생 등 총 447명의 승객을 승선시킨 뒤 제주도를 향하여 출항하였다가, 2014. 4. 16. 08:48경 전남 진도군 병풍도 북방 1.8해리 해상에서 145도 방향의 우현 변침을 시도하던 중 선체가 좌현 측으로 급속히 기울어지면서 전도되었고, 수 시간 후 완전히 침몰하였다.

위 사고로 인하여 세월호에 승선하였던 승객과 승무원 476명 중 299명이 사망하고 5명이 실종되는 등 다수의 피해자가 발생하였다(이하 '세월호 사고'라고 한다).

- 3) 안산 ○○고 학생이던 소외 1은 세월호 사고 당시 세월호에 승선하였다가 사망하였다.

원고는 소외 1의 모친인데, 소외 1의 부친인 소외 3과 2000. 8. 1. 협의이혼하였고, 같은 날 소외 1의 기본증명서에는 소외 3이 소외 1의 친권행사자로 등록되었다.

- 4) 원고는 2021. 1. 25. 가슴기살균제사건과 4·16세월호참사특별조사위원회 세월호피해지원과 팀장 소외 6으로부터 세월호 사고와 관련하여 모금된 국민성금의 수령에 관한 연락을 받고, 소외 1이 세월호 사고로 사망하였다는 사실을 알게 되었다.

나. 관련 형사사건의 경과

- 1) 세월호 선장 및 선원들(살인죄 등)에 대한 유죄판결

세월호 선장 소외 7 및 선원들은 구호조치 없이 퇴선하여 승객들을 사망에 이르게 하였다는 등의 이유로 2014. 5. 15. 살인죄 등으로 기소되었고(광주지방법원 2014고합180호, 384호(병합)), 2015. 4. 28. 항소심(광주고등법원 2014노

490호)에서 아래 표 기재와 같이 유죄판결이 선고되었으며, 2015. 11. 12. 대법원(2015도6809호)에서도 검사와 피고인들의 상고가 모두 기각됨으로써 위 항소심판결이 그대로 확정되었다.

<< 아래 표 생략 >>

항소심법원은 '구호조치 없이 퇴선하여 승객 303명을 사망에 이르게 한 행위'에 관하여 ① 선장 소외 7에 대하여는 퇴선방송 지시는 존재하지 않았고, 설령 존재했다 하더라도 형식적이고 무의미하였다는 점 등을 근거로 살인죄에 해당한다고 판단하였고, ② 1등항해사 소외 8에 대하여는 화물과적과 고박불량 등의 업무상과실로 세월호를 침몰시킨 뒤 아무런 구호조치 없이 도주하여 승객들을 사망에 이르게 하였으므로 구 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률(2015. 7. 24. 법률 제13440호로 개정되기 전의 것) 제5조의12 제1호를 적용하여 특정범죄가중처벌등에관한법률위반죄에 해당된다고 판단하였으며, ③ 소외 10, 소외 11 등 나머지 선원들에 대하여는 유기치사죄에 해당된다고 판단하였다.

2) 청해진해운 임직원들(업무상과실치사죄 등)에 대한 유죄판결

청해진해운의 대표이사였던 소외 12를 비롯한 임직원 등은 화물과적과 고박불량 상태로 세월호를 출항시킨 업무상과실 등으로 세월호가 침몰하여 승객들을 사망에 이르게 하였다는 등의 이유로 2014. 5. 26. 업무상과실치사죄 등으로 기소되었고(광주지방법원 2014고합197호, 209호(병합), 211호(병합), 447호(병합)), 2015. 5. 12. 선고된 항소심판결(광주고등법원 2014노509호) 및 대법원의 상고기각판결(대법원 2015도7703호)을 거쳐 2015. 10. 29. 항소심판결이 확정되면서, 아래 표 기재와 같이 형이 확정되었다.

<< 표 생략 >>

위 법원은 소외 12 등 청해진해운 임직원들이 화물과적과 고박불량 상태로 세월호를 출항시킨 업무상과실, 소외 7과 세월호 선원들이 승객들에 대하여 구호조치 없이 퇴선한 행위 등이 겹쳐 세월호가 침몰하고, 승객들이 사망에 이르게 되었다고 판단한 뒤, 이들에게 업무상과실치사죄를 인정하였다.

3) 소외 2(업무상과실치사죄 등)에 대한 유죄판결

2014. 4. 16. 08:57경 진도 연안3구역 내에서 해상경비 등 임무를 수행하다가 목포해양경찰서로부터 출동지시를 받고 세월호 사고 현장으로 출동하였던 연안경비정인 △△정의 정장 소외 2는 2014. 10. 6. 업무상과실치사죄 등으로 기소되었다(광주지방법원 2014고합436호). 제1심법원은 세월호 4층 후미에 있는 SP-1, 2, 3 선실에 탑승하였다가 사망한 피해자 56명에 대하여만 업무상과실치사죄를 인정하고 나머지 사망자들에 대하여는 업무상과실치사죄를 인정하지 아니하였다.

그러나 2015. 7. 14. 선고된 항소심판결(광주고등법원 2015노177호) 및 대법원의 상고기각판결(대법원 2015도11610호)을 거쳐 2015. 11. 27. 항소심판결이 확정되면서, 소외 2에 대하여 업무상과실치사죄 등으로 징역 3년이 확정되었다.

항소심법원은 소외 2에 대하여, '해양조난사고 구조 활동에 투입된 해양경찰의 업무상 과실을 인정하기 위해서는 구조 활동 당시 피해자들의 사망 또는 상해의 결과발생을 예견할 수 있고, 그러한 결과 발생을 회피할 수 있는 조치를 할 수 있었음에도 이를 하지 못하였음이 인정되어야 한다.

그 과실 유무를 판단할 때에는 같은 업무와 직종에 종사하는 일반적 보통인의 주의 정도를 표준으로 하고, 해양경찰이 구조 활동과 관련하여 받는 훈련 내용, 관련 규정 및 매뉴얼에서 규정한 행동수칙, 구조환경 및 조건, 사고의 경위와 특성, 상황의 긴급성 등을 고려해야 한다.

특히 해양경찰은 해양에서 국민에게 발생하는 위해의 방지를 임무로 하고, 해양조난사고의 경우 육상에서 발생하는 사고에 비하여 훨씬 위험성이 높고 상황이 긴박하다는 점에 비추어 육상경찰보다 더욱 엄격한 업무상 주의의무를 부담한다.

'는 법리를 토대로, ① 세월호 사고 현장 도착 이전 세월호와 교신하며 상황을 파악하고 적절한 구조지휘를 제대로 하지 않은 행위뿐만 아니라 ② 세월호 사고 현장에 도착한 09:30경부터 09:44경까지 세월호 선장 또는 선원과의 교신을 통한 승객 퇴선유도 조치를 하지 않은 행위, ③ 09:30경부터 △△정의 방송장비를 이용한 승객 퇴선유도 및 △△정 승조원에 의한 갑판에서의 승객 퇴선유도를 하지 않은 행위 역시, 소외 2가 이미 세월호에 약 450여 명의 승객이 탑승하고 있다는 정보를 제공받았고 09:30경 세월호 갑판이나 해상에 승객이 전혀 나와 있지 않은 상황을 목격하였다는 점 등을 근거로 모두 업무상과실에 해당하고, 현장지휘관이었던 소외 2의 퇴선유도지시가 있었다면 세월호 선장과 승무원들은 그 지시를 따랐을 것으로 보이는 점에다가 사고 당시의 수온(12.6도)과 구조세력이 세월호 사고 구역에 도착한 시간 등을 고려할 때 신속한 퇴선 유도조치가 있었다면 승객들이 전원 생존할 수 있었을 것으로 보이는 점 등을 근거로 위와 같은 업무상 과실과 승객들의 사망 사이에 인과관계가 인정된다고 보아, 사망 또는 실종자 중 303명에 대하여 업무상과실치사죄를 인정하였다.

다.

관련 민사사건의 경과

- 1) 세월호 사고로 사망한 희생자들의 유가족들 355명은 피고에 대하여는 국가배상책임, 청해진해운에 대하여는 그 임직원들의 행위에 대한 사용자책임 등을 주장하면서 손해배상을 청구하는 소를 제기하였다(서울중앙지방법원 2015가합560627호, 2016가합540934호(병합), 2016가합554339호(병합), 2016가합574418호(병합), 2017가합522414호(병합)). 서울중앙지방법원은 2018. 7. 19. 피고 대한민국은 국가배상법 제2조 제1항에 따라 목포해양경찰서 소속 공무원 소외 2의 직무집행상 과실에 의한 위법행위로 인하여 위 희생자들 및 유가족들이 입은 손해를 배상할 책임이 있고, 청해진해운은 그 임직원들의 고의 또는 과실로 인한 불법행위에 대하여 사용자책임 등에 따라 위 유가족들에게 손해를 배상할 책임이 있으며, 피고 및 청해진해운 사이에 공동불법행위가 성립한다는 이유로, 위 유가족들의 청구를 일부 인용하는 판결을 선고하였다.

위 판결에 대하여 쌍방이 항소하였고, 현재 항소심 계속 중이다(서울고등법원 2018나2047920호).

- 2) 안산 ○○고 학생이던 소외 14는 세월호 사고로 실종되었다가 이후 사망한 것으로 추정되어 가족관계등록부에 사망한 것으로 기재되었고, 소외 14의 부모인 소외 15, 소외 16 및 소외 14의 형인 소외 17은 위와 동일하게 피고 및 청해진해운을 상대로 손해배상을 청구하는 소를 제기하였다(서울중앙지방법원 2018가합588398호). 서울중앙지방법원은 2019. 9. 4. 위 판결과 동일한 이유로 위 소외 15 등의 청구를 일부 인용하는 판결을 선고하였고, 위 판결은 2019. 10. 1. 그대로 확정되었다.
- 3) 세월호 사고 당시 세월호에 승선하였다가 생존한 승객 본인 및 그 가족들 76명은 위와 동일하게 피고 및 청해진해운을 상대로 손해배상을 청구하는 소를 제기하였고(수원지방법원 안산지원 2015가합23380호), 수원지방법원 안산지원은 2019. 1. 10. 위 각 판결과 동일한 이유로 위 76명의 청구를 일부 인용하는 판결을 선고하였다.

위 판결에 대하여 쌍방이 항소하였고, 현재 항소심 계속 중이다(서울고등법원 2019나2010444호).

라. 4·16세월호참사 피해구제 및 지원 등을 위한 특별법의 시행 등

1) 2015. 1. 28. 세월호가 침몰함에 따른 참사로 인하여 희생된 사람을 추모하고 신체적·정신적·경제적 피해를 입은 사람 등에 대한 신속한 피해구제 등을 위하여 4·16세월호참사 피해구제 및 지원 등을 위한 특별법(이하 '세월호피해지원법'이라고 한다)이 시행되었는데, 세월호피해지원법의 주요 내용은 아래와 같다.

「세월호피해지원법」제4조(다른 법률과의 관계)이 법은 4·16세월호참사에 관련된 피해 배상 및 보상 등에 관하여 다른 법률에 우선하여 적용한다.

제5조(4·16세월호참사 배상 및 보상 심의위원회)국가가 재해를 예방하고 그 위험으로부터 국민을 보호하여야 할 의무에 대하여 확인하고 4·16세월호참사와 관련하여 배상 및 보상 등에 관한 사항을 심의·의결하기 위하여 국무총리 소속으로 4·16세월호참사 배상 및 보상 심의위원회(이하 "심의위원회"라 한다)를 둔다.

제6조(배상금 및 위로지원금의 지급대상)① 배상금은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

1. 4·16세월호참사로 인하여 발생한 손해(유류오염손해 및 화물에 관한 손해를 포함한다)에 대한 「민법」, 「국가배상법」 등 관계 법령에 따른 손해배상금③ 국가는 피해자에게 위로지원금(4·16세월호참사와 관련하여 조성된 재원 중 관계 법률에 따라 각 피해자에게 지급되도록 결정된 금액을 포함한다)이 지급되도록 하여야 한다.

위로지원금 지급의 기준·절차 등 구체적인 사항은 희생자와의 관계, 피해의 정도, 실제 양육한 사정, 부양의무의 이행 여부 등을 고려하여 심의위원회에서 정한다.

제10조(배상금 등의 지급신청)① 제6조 및 제7조의 배상금·위로지원금 및 보상금을 받으려는 자는 대통령령으로 정하는 증빙서류를 첨부하여 심의위원회에 서면으로 신청하여야 한다.

제15조의2(소멸시효에 관한 특례)4·16세월호참사로 인하여 발생한 피해(4·16세월호참사 당시 세월호에 승선하여 정부에서 세월호 수색종료를 발표한 2014년 11월 11일까지 수습되지 아니한 사람에 관한 피해를 말한다)에 대한 손해배상의 청구권은 「민법」 및 「국가배상법」 등 관계 법령에도 불구하고 그 피해자 또는 법정대리인이 그 손해 및 가해자를 안 날부터 5년간 행사하지 아니하면 시효의 완성으로 소멸한다.

2) 소외 3은 세월호피해지원법에 따라 심의위원회에 배상금 등의 지급을 신청하였고, 2015. 8. 10. 배상금 228,322,340원, 위로지원금 42,000,000원(소외 1의 여동생인 소외 4에 대한 위로지원금 10,000,000원 포함) 합계 270,322,340원을 지급받았다.

[인정근거] 다툼 없는 사실, 갑 제1~7, 9, 10호증(가지번호 있는 경우 포함, 이하 같다), 을 제1호증의 각 기재, 이 법원의 해양수산부 세월호후속대책추진단 배보상지원과에 대한 사실조회 회신결과, 이 법원에 현저한 사실, 변론 전체의 취지

2. 당사자들의 주장

가. 원고

1) 아래와 같이 피고 소속 공무원들은 세월호 사고에 대한 대응 과정에서 고의 또는 과실로 위법행위를 저질렀으므로, 피고는 국가배상법 제2조 제1항에 따른 국가배상책임을 진다.

가) 진도 연안해상교통관제센터의 관제 실패

진도 연안해상교통관제센터(이하 '진도 VTS'라고 한다)는 세월호 사고 발생 시각인 2014. 4. 16. 08:48경 세월호의 이상 징후를 발견하지 못하여 초동대응을 지연시켰고, 09:07경부터 세월호와 교신하여 위급한 상황을 파악하였음에도 구조세력에 전파하지 아니하여 적절한 구조활동을 펴지 못하게 하였다.

나) 구조본부의 부적절한 상황 지휘

해경 본청, 서해해양경찰청, 목포해양경찰서 등으로 구성된 구조본부는 구조세력에게 출동명령을 하면서 아무런 현장정보도 제공하지 않아 초기 구조작업의 부실 및 지연을 초래하였고, 현장지휘 책임자인 목포해양경찰서장은 사고 발생 직후 곧바로 현장으로 가서 지휘를 하지 않는 등 사전 구호조치를 취하지 않았다.

다) 현장 구조세력의 구조 실패

세월호 사고 발생 당일 중형함이 아니라 연안구역을 경비하는 소형함정으로서 구조인력 및 통신장비 등이 부족한 △△정이 세월호 사고 현장지휘함으로 지정됨으로써 현장 대응에 원초적인 한계가 발생하였다.

그리고 △△정은 현장으로 출동하면서 세월호와 교신을 시도하지 않아 현장 파악에 실패하였고 그 결과 적절한 초기 대응을 하지 못하였으며, 현장에 도착한 후에도 즉시 선내 진입, 승객 퇴선 유도, 객실 승무원 연락 및 승객 탈출 방송 등 구조조치를 전혀 하지 아니하였다.

또한, 항공구조세력(B 703기, 헬기 511호, 512호, 513호)은 갑판으로 올라온 승객들만 구조하는 소극적인 구조활동만을 하였을 뿐 선내로 들어가 적극적인 퇴선유도조치를 하지 않았다.

라) 국가재난 컨트롤타워 미작동

안전행정부는 세월호 사고 수습을 위한 중앙재난안전대책본부(이하 '중대본'이라고 한다)를 설치하였지만, 중대본은 구조상황 파악 등 본연의 역할보다는 언론 브리핑에만 몰두하였고, 사실 검증 없이 구조자 수를 잘못 발표하였다가 정정하는 등 정부 불신을 초래하였으며, 결국 세월호 사고 발생 다음날인 2014. 4. 17. 범정부대책본부에 재난수습 총괄 역할을 넘기게 됨으로써 사고 초기에 컨트롤타워로서의 기능을 전혀 수행하지 못하였다.

그리고 안전행정부는 국가재난 대응 총괄부처로서의 기본적 임무조차 소홀히 하였다.

2) 청해진해운의 대표이사인 소외 12와 다른 임직원들이 화물과적과 고박불량의 상태로 세월호를 출항시킨 업무상 과실과 청해진해운의 직원들인 세월호 선장 소외 7 및 선원들이 승객들에 대하여 구호조치 없이 퇴선한 불법행위로 인하여 소외 1이 사망하였으므로, 청해진해운은 소외 1과 그 모친인 원고에게 손해를 배상할 책임이 있다.

3) 피고와 청해진해운 사이에는 공동불법행위가 성립하므로 피고는 청해진해운의 불법행위 가공 정도를 감안할 필요 없이 소외 1과 원고가 입은 손해 전부에 대하여 부진정연대책임을 진다.

따라서 피고는 원고에게 소외 1의 손해배상금 중 원고의 상속지분인 1/2에 해당하는 357,791,872원과 원고 본인의 위자료 40,000,000원 합계 397,791,872원 및 이에 대한 지연손해금을 지급할 의무가 있다.

나. 피고

1) 소외 2는 세월호 사고 당시 현장 구조 활동을 함에 있어 나름대로 최선을 다하여 대처하였으므로, 고의 또는 과실로 위법행위를 저질렀다고 볼 수 없다.

2) 원고는 소외 2에 대한 유죄판결이 확정된 2015. 11. 27. 무렵에는 손해 및 가해자를 현실적이고도 구체적으로 인식하였다고 할 것인데, 이 사건 소는 위 2015. 11. 27.로부터 세월호피해지원법 제15조의2에 따른 5년의 소멸시효기간이 경과한 이후에 제기되었음이 역수상 명백하므로, 원고의 손해배상채권은 소멸시효가 완성되어 소멸하였다.

3) 설령 피고의 손해배상책임이 인정된다고 하더라도, 세월호 사고 발생의 주된 책임은 세월호 운항 및 사고 이후의 구조 과정에서 승객들의 생명과 안전을 도외시한 청해진해운 임직원들 및 자신들의 안위를 위하여 승객들을 저버린 세월호의 선장 소외 7과 선원들에게 있다고 할 것이므로, 피고의 책임은 대폭 제한되어야 한다.

그리고 원고가 2000. 8. 1. 소외 3과 협의이혼한 이후 소외 3이 오랜 기간 소외 1을 양육하였던 점 등 제반 사정에 비추어 볼 때, 원고 본인의 위자료 액수도 제한되어야 한다.

3. 판단

가. 인정사실

민사재판에 있어서는 다른 민사사건 등의 판결에서 인정된 사실에 구속받는 것이 아니라 할지라도 이미 확정된 관련 민사사건에서 인정된 사실은 특별한 사정이 없는 한 유력한 증거가 되므로, 합리적인 이유 설시 없이 이를 배척할 수 없다(대법원 2000. 9. 8. 선고 99다58471 판결 등 참조). 앞서 본 서울중앙지방법원 2018가합588398호 판결은 세월호 사고로 실종되었다가 이후 사망한 것으로 추정된 안산 ○○고 학생의 가족들이 피고를 상대로 국가배상을 청구한 사건에 관한 것으로, 이 사건과 분쟁의 기초가 된 사실관계가 동일한 사건에 관한 판결이다.

그리고 이 사건에서 위 판결에서 인정된 사실을 배척할 만한 합리적인 이유나 사정은 찾아볼 수 없는바, 위 판결에 서는 아래와 같은 사실이 인정되었다.

1) 세월호가 전도되기까지의 경과

가) 세월호의 증·개축으로 인한 복원성 약화

청해진해운은 세월호의 여객실 및 화물적재공간을 늘리기 위해 2012. 10.경부터 2013. 2.경까지 전남 영암군에 있는 주식회사 CC조선에서 세월호 B데크의 선미 부분을 철거하고, A데크를 연장하여 생긴 공간을 두 개 층으로 만들어 하층은 여객실로, 상층은 전시실 등으로 개조하고, 선수 우현의 카램프(차량 진입문) 40톤 상당을 철거하는 등의 수리 및 증축공사를 하였다.

그 후 완성복원성 계산 결과, 세월호의 총톤수는 239톤 증가, 경하중량(순수한 배의 무게)은 187톤 증가, 재화중량은 187톤 감소, 승선인원은 116명 증가하면서 무게중심이 51cm 올라가는 것으로 계산되었기 때문에 세월호가 무게중심을 낮추어 복원성을 유지하면서 안전항해를 하기 위해서는 기존보다 적재 가능 화물을 1,448톤 감소시키고, 대사평형수를 1,324톤 증가시킬 수밖에 없게 되어 결국 총 1,077톤의 화물만을 적재할 수 있는 것으로 한국선급으로부터 승인을 받았다.

그리고 카램프 철거 시 선수 우현에 30톤 상당(철거 40톤, 밀폐 10톤)의 중량을 추가하거나 좌현에 30톤 상당의 중량을 감축하지 않아 좌, 우 불균형이 심화됨으로써 복원성에 상당한 영향을 미치게 되었다.

나) 화물과적과 고박불량 상태에서의 출항

청해진해운이 구 선박안전법(2015. 1. 6. 법률 제12999호로 개정되기 전의 것, 이하 같다) 제28조에 의하여 해양수산부장관으로부터 승인을 받은 복원성자료에 의하면 총톤수가 6,825톤인 세월호가 최대한 적재를 할 수 있는 재화중량톤수는 3,794톤이고, 복원성을 유지하면서 적재할 수 있는 화물의 최대치는 1,077톤이었으므로, 세월호가 만재할수 6.264m를 유지하면서 최대 1,077톤의 화물을 적재하기 위해서는 평형수 1,694.8톤, 연료유 560.9톤, 청수 290.9톤을 적재하고 출항하여야 한다.

그럼에도 불구하고, 청해진해운 임직원들은 세월호 1등항해사 소외 8 및 하역회사인 주식회사 우련통운 관계자들에게 복원성 및 과적 여부에 대한 고려 없이 무조건 화물을 많이 적재할 것을 요구해 왔고, 소외 8은 2014. 4. 15. 세월호에 위와 같은 기준보다 평형수 933.6톤, 연료유 410.3톤, 청수 31.9톤 등 모두 1,375.8톤을 대폭 감축하여 평형수

761.2톤, 연료유 150.6톤, 청수 259톤만을 적재하는 방법으로 감축한 평형수 등의 무게만큼 화물을 더 적재할 수 있도록 하여 과적을 묵인하였으며, 세월호 선장 소외 7은 과적 여부에 대한 점검을 하지 않아 화물이 과적되도록 하였다.

그 결과, 세월호는 2014. 4. 15. C데크(2층) 선수 갑판에 컨테이너 45개와 일반 화물 등을 적재하는 등 합계 2,142톤 상당의 화물을 적재하여, 복원성자료에 기재된 적재 가능한 화물 최대치 1,077톤을 1,065톤 초과한 화물을 적재하였고, 컨테이너 잠금장치가 설치되지 않은 화물칸에 컨테이너를 적재한 후 바닥에 고정하지 않은 채 상단을 일반 로프로 둘러 묶고, 선수 갑판에 설치된 컨테이너 잠금장치와 규격이 맞지 않는 컨테이너를 2단으로 적재한 뒤 상단을 일반 로프로 둘러 묶는 등 규정에 위반하여 화물이 고박된 상태에서 인천에서 제주도로 출항하게 되었다.

다) 세월호의 전도

세월호는 2014. 4. 16. 08:48경 전남 진도군 조도면 병풍도 북방 1.8해리 해상에 이르러 당직조타수였던 소외 18이 당직 항해사 소외 19의 감독 하에 세월호의 우현 변침을 시도하던 중 선체가 좌현 측으로 급속히 기울어졌다.

그 과정에서 과적된 상태로 부실하게 고박된 화물이 좌현 쪽으로 급격하게 쏠리게 되었고, 그 영향으로 세월호는 좌현 측으로 더욱 기울게 됨으로써 복원력이 상실되어 결국 좌현으로 약 30도 전도되었다.

2) 세월호 선장과 선원들의 대응조치 및 퇴선

위와 같이 세월호가 좌현으로 전도된 뒤 선박 우측방향으로 타원형을 그리면서 이동하다가 2014. 4. 16. 08:52경 인근 해상에 멈추자, 각자의 선실에 있던 선장 소외 7과 선원들(소외 8, 2등항해사 소외 10, 1등항해사 소외 20, 조타수 소외 21, 소외 22)은 사고 상황을 파악하기 위하여 소외 19, 소외 18이 있던 조타실에 모여 상황 파악에 나섰고, 소외 8은 같은 날 08:55경 제주 해상교통관제센터에 구조요청을 하였다.

같은 날 08:58경 소외 7은 소외 10에게 승객들로 하여금 '구명조끼를 입고 선내에 대기하라'는 방송을 할 것을 지시하였고, 그 직후 세월호 매니저 소외 23의 선내 대기 안내방송이 시작되었다.

같은 날 09:07경 소외 7과 세월호 선원들은 진도 VTS 및 세월호 부근을 향해 중이던 □□호와의 교신을 하면서, 경비정과 인근 선박들이 구조를 위해 오고 있다는 사실을 알게 되었고, 승객들의 퇴선을 유도해 줄 것을 요청받았다.

그럼에도 이들은 대피명령 및 퇴선명령, 승객 퇴선유도 등 승객을 구조하기 위한 아무런 조치도 취하지 아니한 채, 세월호 매니저인 소외 24와 소외 23으로 하여금 계속해서 선내 대기 안내방송만을 하도록 하고, 09:37경 이후부터는 진도 VTS로부터의 교신에도 응답하지 않았다.

한편, 세월호 기관장 소외 11과 기관부 선원들(소외 25 내지 30) 역시 승객을 구조하기 위한 아무런 조치나 논의 없이 같은 날 09:06경부터 3층 복도에 모여 구명조끼를 입고 구조만을 기다리다가 09:38경 해양경찰 구명단정이 세월호의 좌현으로 접근하자, 승객들과 다른 선원들을 세월호에 그대로 남겨둔 채 밖으로 나간 뒤 09:39경 해양경찰 구명단정에 탑승하여 먼저 세월호를 퇴선하였다.

그러자 조타실에 있던 소외 7과 선원들도 09:39경 승객들을 세월호에 그대로 둔 채 곧바로 밖으로 나간 후, 09:46경 해양경찰 △△정에 탑승하여 세월호를 퇴선하였다.

3) 해양경찰의 대응 및 구조실패

가) 구조세력의 출동 및 도착

목포해양경찰서는 2014. 4. 14.부터 4박 5일 동안 100톤급 소형 연안경비정이었던 △△정으로 하여금 내해구역(세월호 사고가 발생한 구역)과 진도 연안3구역을 통합하여 경비하도록 하였다.

△△정의 정장 소외 2는 2014. 4. 14. 09:00경 4박 5일간 항해예정으로 △△정에 12명의 승조원들(해경 9명, 의경 3명)을 태우고 목포항을 출발하여 2014. 4. 16. 08:57경 진도 연안3구역 내에서 해상경비 등 임무를 수행하고 있었다.

2014. 4. 16. 08:54경 세월호 승객인 고등학생 소외 31이 119에 사고 사실을 신고하였고, 119로부터 목포해양경찰서 상황실에 전화가 연결되어 신고가 접수되었다.

목포해양경찰서 상황실장 소외 32는 08:57경 및 08:58경 두 차례에 걸쳐 진도 연안3구역 내에서 해상경비 등 임무를 수행 중이던 △△정에 출동지시를 하였고, 위와 같은 지시를 받은 △△정은 세월호 사고 현장으로 출동하였다.

△△정의 정장 소외 2는 사고현장으로 이동 중 같은 날 09:16경 서해지방해양경찰청 상황실로부터 해양경찰청 「해상 수색구조 매뉴얼」에 근거한 현장지휘관(OSC, On-Scene-Commander)으로 지정되었음을 통보받았고, △△정은 09:30경 세월호 사고 현장에 도착하였다.

또한, 서해지방해양경찰청 목포항공대 소속 B511호 헬기(이하 '511호 헬기'라고 한다)는 09:02경 목포해양경찰서 상황실의 출동요청을 받고 09:27경 세월호 사고 현장에 최초로 도착하였고, 제주지방해양경찰청 제주항공대 소속 B513호 헬기(이하 '513호 헬기'라고 한다)는 불법조업 외국어선 단속을 위해 09:00경 이륙하였다가, 09:08경 제주항공대으로부터 세월호를 구조하라는 지시를 받고 09:32경 세월호 사고 현장에 도착하였으며, 서해지방해양경찰청 목포항공대 소속 B512호 헬기(이하 '512호 헬기'라고 한다)는 2014. 4. 15.부터 중국어선의 불법어업을 단속 중이던 3009함에 위치하며 중국어선을 수색하는 등의 임무를 수행하고 있었는데, 2014. 4. 16. 09:10경 목포항공대로부터 출동지시를 받고 09:45경 세월호 사고 현장에 도착하였다.

나) △△정 정장 소외 2의 퇴선유도조치 미실시 등 구조조치 소홀

세월호 사고와 관련하여 현장지휘관으로 지정된 △△정 정장 소외 2는 「해상 수색구조 매뉴얼」에 따라 조난선박으로부터 위치, 선명, 승선원 수, 조난의 종류, 요구되는 지원의 형태, 희생자 수, 조난선박의 침로 및 속도, 선박의 형태, 통신수단 등 기본적인 정보를 수집하여야 하고, 탑재된 장비를 이용해 교신을 지속적으로 청취하면서 전복사고 발생시 인명피해 상황을 파악하기 위해 퇴선 여부, 구명조끼 착용여부, 선원들의 위치 등을 즉시 확인하여야 하며, 해양사고별 조치요령에 따라 구조작업에 임하는 요원들로 하여금 현장상황을 신속하게 조사하도록 하고 사고 선박 위로 이동하여 생존자의 반응여부를 확인하거나 대형 스피커로 선내를 향해 질문을 하는 등 선내에 있는 사람에게 신호를 보내고 확인을 하여야 할 뿐만 아니라, 전복선박 내에 생존자가 없는 것이 확인되지 않는 이상 생존자가 있는 것으로 간주하고 구조작업을 전개하되 전복선박이 침몰하지 않았을 때 구조작업을 수행하여야 한다.

그런데, △△정 정장 소외 2는 09:30경 세월호 사고 현장 1마일 앞 해상에 도착하여 쌍안경으로 직접 세월호 상황을 확인하여 구조를 기다리는 승객들이 세월호 갑판뿐만 아니라 바다 위 등 어디에도 보이지 않아 450명에 이르는 대부분의 승객들이 세월호 선내에 있다는 것과 세월호가 약 40°~50° 정도로 기울어져 있는 것을 육안으로 목격하였음에도, 세월호의 선장·선원들을 통한 퇴선유도조치 등 승객들의 퇴선을 유도하는 어떠한 조치도 취하지 아니한 채,

09:35경 세월호에 접근하여 09:38경 고무단정을 하강시켰고, 이후 △△정의 승조원들은 고무단정을 통해 선체 밖을 빠져나오는 사람들을 △△정에 옮겨 태우는 방식으로 구조작업을 진행하였다.

다) 511호, 512호, 513호 헬기의 구조활동

511호, 512호, 513호 헬기는 돌아가면서 세월호 갑판으로 올라오는 승객들을 항공구조사가 레스큐바스켓에 1명씩 태워 헬기로 보낸 뒤 헬기에 승객이 4~6명이 되면, 서거차도에 승객을 이송한 뒤 돌아와 같은 방법으로 승객을 구조하였으나(가장 나중에 도착한 512호 헬기는 안전 문제로 근처에서 대기하다가 다른 헬기가 서거차도에 이동한 후 구조를 시작하였다), 항공구조사들이 선내에 직접 들어가 승객들에게 퇴선을 유도하는 조치를 취하지는 않았다.

4) 세월호의 침몰

세월호는 2014. 4. 16. 09:34경 52.2도로 기울어졌고, 점점 더 기울어지면서 10:10경 77.9도, 10:17경 108.1도로 기울어지다가, 10:31경 완전히 전복된 후 침몰하였고, 세월호에 탑승하였다가 구조되지 못한 304명은 사망하거나 실종되었다.

나. 청구원인에 관한 판단

원고는 앞서 본 관련 민사 및 형사사건의 판결문들 이외에 원고의 주장을 뒷받침하는 증거를 전혀 제출하지 아니하였다.

그런데 민사재판에 있어서는 다른 민사사건 등의 판결에서 인정된 사실에 구속받는 것이 아니라 할지라도 이미 확정된 관련 민사사건에서 인정된 사실은 특별한 사정이 없는 한 유력한 증거가 되므로, 합리적인 이유 설시 없이 이를 배척할 수 없는 것이고(위 대법원 99다58471 판결 등 참조), 형사판결에서 인정된 사실은 달리 특별한 사정이 없는 한 민사재판에서도 유력한 증거자료가 되는 것이므로(대법원 2004. 4. 28. 선고 2004다4386 판결 등 참조), 이하에서는 확정된 관련 민사사건인 서울중앙지방법원 2018가합588398호 판결에서 인정된 위 인정사실 및 목포해양경찰서 소속 공무원인 소외 2에 대한 업무상과실치사죄 등 형사사건인 광주지방법원 2014고합436호 및 광주고등법원 2015노177호 판결에서 인정된 사실을 기초로 원고의 주장에 관하여 판단한다.

1) 진도 VTS의 관제 실패 주장에 관한 판단

가) 앞서 본 광주지방법원 2014고합436호 및 광주고등법원 2015노177호 판결에서는 ① 2014. 4. 16. 08:52경 세월호가 좌현으로 전도되자 선장 소외 7 등 세월호 선원들은 배가 곧 침몰할 것으로 인식하고 08:55경 제주 해상교통관제센터에 "본선 위험합니다.

지금 배 넘어갑니다.

"라고 교신하여 구조요청을 한 사실, ② 세월호의 조타실에 있던 선장 및 선원들은 소외 2가 사고현장으로 가고 있던 08:57경부터 09:37경까지 사이에 진도 VTS 및 □□호의 선장으로부터 퇴선유도가 필요하다는 사실을 듣고도 승객들의 퇴선유도에 관한 조치를 이행하지 않았고, 09:37경에는 승객들에 대하여 퇴선방송을 했는데 움직일 수 없다는 취지의 교신을 하였으며, 09:41경 이후에는 진도 VTS의 호출에도 응답을 하지 않은 사실이 인정되었다.

나) 위 인정사실에 비추어 살펴보면, 진도 VTS는 세월호의 전도 사실을 인지한 이후 세월호와 교신하면서 세월호의 선장 및 선원들에게 경비정과 인근 선박들이 구조를 위해 오고 있다는 사실을 알리고 승객들의 퇴선을 유도해 줄 것을 요청하였는바, 진도 VTS가 초동대응을 지연시켰다고 보기 어렵고, 나아가 진도 VTS가 세월호의 위급한 상황을 직접 구조세력에게 전파하지 아니하였다고 하더라도 이로 인하여 구조세력이 적절한 구조활동을 펴지 못하게 되었

다고 보기도 어렵다.

이에 더하여 앞서 본 서울중앙지방법원 2018가합588398호 판결을 포함하여 관련 민사사건에서도 원고의 이 부분 주장과 동일한 주장이 제기되었으나, ① 세월호 사고 발생 당시 인수팀과 인계팀 관계자들이 나름의 임무를 수행하고 있었던 점, 진도 VTS의 주된 목적이 교통사고 예방이고 세월호는 충돌위험지역에 있지 않았던 점, 세월호 사고는 갑작스런 변침과 과적 및 부실고박을 이유로 복원력을 잃고 전복된 것으로 매우 이례적인 경우인 점 등에 비추어 보면, 2014. 4. 16. 08:48경 진도 VTS의 관제행위가 위법하다고 보기 어렵고, 위 관제행위와 세월호 사고 사이에 상당인과 관계가 인정된다고 보기 어려우며, ② 진도 VTS 관제요원이 광역구조본부인 서해지방해양경찰청 상황실로 보고하였고, 세월호와 교신하면서 퇴선조치를 요구하였던 점 등에 비추어 보면, 구조세력에 세월호의 상황을 전파하지 않은 행위가 위법하다고 보기 어렵다는 이유로 모두 배척되었는바, 원고의 이 부분 주장은 받아들이지 않는다.

2) 구조본부의 부적절한 상황 지휘 주장에 관한 판단

가) 앞서 본 광주지방법원 2014고합436호 및 광주고등법원 2015노177호 판결에서는 목포해양경찰서 상황실장 소외 32가 2014. 4. 16. 08:57경 상황실 경비전화를 이용하여 △△정에 비치된 관용 휴대전화로 전화를 걸어 "서거차도 근해 승선 인원 450명의 여객선이 침몰하였으니 즉시 이동하라"는 지시를 하였고, 같은 날 08:58경 "병풍도 북방 2마일, 승객 450명, 선명 세월호가 침몰하였으니 즉시 이동하라"고 재차 지시하였으며, 위와 같은 지시를 받은 소외 2는 △△정을 세월호 조난사고 지점으로 출동하도록 지휘한 사실이 인정되었다.

나) 위 인정사실에 비추어 살펴보면, 구조본부의 구성원인 목포해양경찰서는 신고를 받고 △△정에 출동지시를 하거나 서해지방해양경찰청 소속 511호 헬기의 출동을 요청하는 등 초기 구조작업에 착수하였고, 그 과정에서 세월호의 위치, 승객의 수 등 현장 정보를 제공 또는 공유하였는바, 구조본부의 이러한 상황 지휘가 부적절하였다고 단정하기 어렵고, 초기 구조작업의 부실 및 지연이 초래되었다고 보기도 어렵다.

그리고 이러한 구조 지휘가 반드시 책임자가 현장에서 지휘를 하는 방식으로 이루어져야 한다는 점에 관한 자료는 제출되지 아니하였다.

이에 더하여 앞서 본 서울중앙지방법원 2018가합588398호 판결을 포함하여 관련 민사사건에서도 원고의 이 부분 주장과 동일한 주장이 제기되었으나, ① 서해지방해양경찰청 상황실은 주파수공용통신(Trunked Radio Service)을 통하여 세월호의 승선원이 450명이라는 정보를 제공했고, 구조본부 역시 그 당시 현장정보를 정확히 알 수 없었던 점 등에 비추어 보면, 구조본부가 구체적 현장정보를 제공하지 않은 행위가 위법하다고 보기 어렵고, ② 소음이 심한 512호 헬기에 탑승해 세월호 사고 현장으로 이동하는 것보다 통신장비를 갖추고 있는 3009함에서 지휘하는 것이 유리한 면도 있는 점, 목포해양경찰서장이 상위 구조본부나 구조세력들로부터 충분한 정보를 제공받지 못하여 현장 상황을 정확히 파악하지 못한 것이 소극적인 지휘에 이른 하나의 원인이 된 것으로 보이는 점, 퇴선결정은 선박의 안전을 책임지는 선장의 고유권한이고, 선박의 현재 상태를 정확하게 알 수 있는 사람 역시 선장이라 할 것인데, 선장이 별다른 구호조치 강구 없이 먼저 세월호를 퇴선한 상황에서 구조본부가 구체적인 지시를 함에 있어서 한계가 있을 수 밖에 없는 점 등에 비추어 보면, 목포해양경찰서장 등의 구호조치 또는 업무수행이 위법하다고 보기 어렵다는 이유로 모두 배척되었는바, 원고의 이 부분 주장 역시 받아들이지 않는다.

3) 현장 구조세력의 구조 실패 주장에 관한 판단

가) 앞서 본 광주지방법원 2014고합436호 및 광주고등법원 2015노177호 판결에서는 소외 2가 2014. 4. 16. 08:57경 전남 진도군 조도면 독거도 남동 1.5마일 지점을 지나다가 세월호 사고 장소 출동 명령을 받을 무렵 △△정은 세월호

사고 현장인 병풍도 북방 2마일 부근 해상에 가장 가까이 위치한 함정이었던 사실이 인정되었다.

그리고 위 각 판결에서 목포해양경찰서 상황실장 소외 32가 2014. 4. 16. 08:57경 상황실 경비전화를 이용하여 △△정에 비치된 관용 휴대전화로 전화를 걸어 "서거차도 근해 승선 인원 450명의 여객선이 침몰하였으니 즉시 이동하라"는 지시를 하였고, 같은 날 08:58경 "병풍도 북방 2마일, 승객 450명, 선명 세월호가 침몰하였으니 즉시 이동하라"고 재차 지시하였으며, 위와 같은 지시를 받은 소외 2는 △△정을 세월호 조난사고 지점으로 출동하도록 지휘한 사실이 인정되었음은 앞서 본 바와 같다.

나) 위 인정사실에 비추어 살펴본다.

세월호 사고 발생 당시 △△정이 현장지휘함으로 지정된 것은 △△정이 사고 현장에서 가장 가까이 위치한 함정이었던 점 뿐만 아니라 다른 함정들이 불법조업 외국어선 단속 등 업무를 수행 중이었던 상황까지 고려한 조치인 것으로 보이고, 소외 2가 소외 32로부터 세월호의 위치 및 승선 인원 등 정보를 전달받고 곧바로 사고 현장으로 출동한 이상 △△정이 현장 출동 과정에서 직접 세월호와 교신을 시도하지 않았다고 하더라도 현장 파악에 실패하였다거나 적절한 초기 대응을 하지 못하였다고 보기 어렵다.

그리고 △△정이 연안경비용의 소형 함정이라는 점을 고려하면 선내 진입, 승객 퇴선 유도 등 적극적인 실력 행사가 수반되는 구조조치를 실행하는 데에는 한계가 있었을 것으로 보인다.

이에 더하여 헬기는 기본적으로 공중 작업을 수행하는 장비로서 당시 해상에서 전도되어 있는 상태의 선박에 착륙한 이후 선내로 진입하는 것은 안전 문제 등을 고려할 때 용이하지 않았을 것으로 보이는바, 이처럼 511호, 512호, 513호 헬기의 구조 작업 방식은 불가피한 측면이 있었던 것으로 보인다.

이에 더하여 앞서 본 서울중앙지방법원 2018가합588398호 및 서울중앙지방법원 2015가합560627호, 2016가합540934호(병합), 2016가합554339호(병합), 2016가합574418호(병합), 2017가합522414호(병합) 사건에서도 원고의 이 부분 주장과 동일한 주장이 제기되었으나, ① 세월호 사고 당시 중국어선 특별단속 및 종합훈련이 있었던 관계로 100톤급 함정인 △△정으로 하여금 내해구역과 연안3구역을 통합하여 경비하게 한 조치는 관련 규정에 따른 것으로 위법하다고 볼 수 없고, ② 511호, 513호 헬기 항공구조사인 소외 33, 소외 34는 구조 당시 세월호 안에 승객들이 있었는지 보지 못했다고 진술하는 점, 511호, 512호, 513호 헬기 모두 세월호에 승객이 많이 남아 있었던 사실을 전달받지 못한 것으로 보이는 점 등에 비추어 볼 때 항공구조세력의 구조활동을 위법하다고 보기 어렵다는 이유로 모두 배척되었는바, 원고의 이 부분 주장 역시 받아들이지 않는다.

4) 국가재난 컨트롤타워 미작동 주장에 관한 판단

원고의 이 부분 주장 사실을 뒷받침하는 자료는 전혀 제출되지 아니하였고, 관련 민사 및 형사사건의 판결문을 살펴봐도 원고의 이 부분 주장과 관련된 부분은 발견되지 않는다.

그리고 앞서 본 서울중앙지방법원 2018가합588398호 판결을 포함하여 관련 민사사건에서는 '해양수산부의 해체 및 재건 등 정부의 원칙 없는 조직개편 과정에서 국가의 재난대응컨트롤타워는 기능을 상실하였고, 이로 인해 세월호 사고가 대참사로 이어졌다'거나, '안전행정부는 국가재난대응 총괄부처로서 본연의 임무를 소홀히 한 채 언론 브리핑에 열중하면서 사실관계 파악을 소홀히 하여 국민적 불신과 구조활동의 혼선을 초래하였다'는 등으로 원고의 이 부분 주장과 유사한 주장이 제기되었으나, ① 정부조직의 개편 그 자체가 위법하다고 볼 수 없을 뿐만 아니라 정부조직의 개편이 곧바로 국가의 재난대처기능 상실 및 세월호 사고 발생으로 이어졌다고 볼 수도 없다거나, ② 안전행정부의 대응조치가 그 자체로 위법하다고 볼 수 없을 뿐만 아니라 그것이 곧바로 국가의 재난대처기능 상실 및 세월

호 사고 발생으로 이어졌다고 볼 수도 없다는 이유로 모두 배척되었는바, 원고의 이 부분 주장 역시 받아들이지 않는다.

다.

피고의 소멸시효 완성 항변 등에 관한 판단

가정적으로 판단한다.

1) 관련법리

민법 제766조 제1항은 불법행위로 인한 손해배상청구권은 피해자나 그 법정대리인이 그 손해 및 가해자를 안 날부터 3년간 이를 행사하지 아니하면 시효로 소멸한다고 규정하고 있다.

여기서 '손해 및 가해자를 안 날'이란 피해자나 그 법정대리인이 손해 및 가해자를 현실적이고도 구체적으로 인식한 날을 의미하며, 그 인식은 손해발생의 추정이나 의문만으로는 충분하지 않고, 손해의 발생사실뿐만 아니라 가해행위가 불법행위를 구성한다는 사실, 즉 불법행위의 요건사실에 대한 인식으로서 위법한 가해행위의 존재, 손해의 발생 및 가해행위와 손해 사이의 인과관계 등이 있다는 사실까지 안 날을 뜻한다.

그리고 피해자 등이 언제 불법행위의 요건사실을 현실적이고도 구체적으로 인식한 것으로 볼 것인지는 개별 사건의 여러 객관적 사정을 참작하고 손해배상청구가 사실상 가능하게 된 상황을 고려하여 합리적으로 인정하여야 한다(대법원 2013. 7. 12. 선고 2006다17539 판결 등 참조).

2) 구체적 판단

가) 피고는 원고의 손해배상채권에 세월호피해지원법 제15조의2에 따른 5년의 소멸시효기간이 적용됨을 전제로 하여 소멸시효 완성의 항변을 하고 있다.

그러나 세월호피해지원법 제15조의2의 소멸시효에 관한 특례규정은 2014. 11. 11.까지 수습되지 아니한 피해자의 손해배상청구권에 관하여 적용되는 것인데, 갑 제10호증의 기재 및 변론 전체의 취지를 종합하면 소외 1은 2014. 4. 20.경 시신이 수습되어 안치된 것으로 보이는바, 위 특례규정이 적용되는 희생자라고 볼 수 없다.

따라서 원고의 손해배상청구권에 관하여는 민법 제766조가 적용된다.

나) 앞서 본 광주지방법원 2014고합436호 판결에서는 소외 2에 대하여 세월호 4층 후미에 있는 SP-1, 2, 3 선실에 탑승하였다가 사망한 피해자 56명에 대하여만 업무상과실치사죄를 인정하고 나머지 사망자들에 대하여는 업무상과실치사죄를 인정하지 아니한 사실, 항소심인 광주고등법원 2015노177호 판결에서는 사망 또는 실종자 중 303명에 대하여 업무상과실치사죄를 인정한 사실, 위 항소심 판결에 대한 대법원의 상고기각판결이 2015. 11. 27. 선고된 사실은 앞서 본 바와 같다.

그런데 이 사건 소가 위 2015. 11. 27.로부터 3년이 경과한 2021. 3. 31. 제기된 사실은 기록상 명백하므로, 원고의 손해배상청구권은 민법 제766조 제1항에 따라 소멸시효가 완성되어 소멸하였다.

따라서 피고의 소멸시효 완성 항변은 이유 있다.

다) 이에 대하여 원고는 피고가 세월호피해지원법에 따라 소외 3에게 배상금과 위로지원금 합계 270,322,340원을 지급하였다는 점을 근거로, 피고의 소멸시효 완성 항변을 받아들일 경우 피고가 같은 조건의 다른 채권자에게 채무의 이행을 거절하는 것을 인정하는 결과가 되어 현저히 부당하거나 불공평하므로 피고의 항변은 권리남용에 해당하여 허용될 수 없다고 재항변한다.

그리고 채무자의 소멸시효에 기한 항변권 행사도 우리 민법의 대원칙인 신의성실 원칙과 권리남용금지 원칙의 지배를 받는 것이어서, 채무자가 시효완성 전에 채권자의 권리행사나 시효중단을 불가능 또는 현저히 곤란하게 하였거나, 그러한 조치가 불필요하다고 믿게 하는 행동을 하였거나, 객관적으로 채권자가 권리를 행사할 수 없는 장애사유가 있었거나, 또는 일단 시효완성 후에 채무자가 시효를 원용하지 아니할 것 같은 태도를 보여 권리자로 하여금 그와 같이 신뢰하게 하였거나, 채권자 보호의 필요성이 크고, 같은 조건의 다른 채권자가 채무의 변제를 수령하는 등의 사정이 있어 채무이행의 거절을 인정함이 현저히 부당하거나 불공평하게 되는 등의 특별한 사정이 있는 경우에는 채무자가 소멸시효 완성을 주장하는 것이 신의성실 원칙에 반하여 권리남용으로서 허용될 수 없는 것이다(대법원 2011. 10. 13. 선고 2011다36091 판결 등 참조).

그러나 국가에게 국민을 보호할 의무가 있다는 사유만으로 국가가 소멸시효의 완성을 주장하는 것 자체가 신의성실의 원칙에 반하여 권리남용에 해당한다고 할 수는 없으므로, 국가의 소멸시효 완성 주장이 신의칙에 반하고 권리남용에 해당한다고 하려면 앞서 본 바와 같은 특별한 사정이 인정되어야 하고, 또한 위와 같은 일반적 원칙을 적용하여 법이 두고 있는 구체적인 제도의 운용을 배제하는 것은 법해석에 있어 또 하나의 대원칙인 법적 안정성을 해할 위험이 있으므로 그 적용에는 신중을 기하여야 한다(대법원 2008. 5. 29. 선고 2004다33469 판결 등 참조). 그런데 소외 3은 세월호피해지원법 제10조 제1항이 규정하는 절차와 방식에 따라 배상금 등의 지급을 신청한 이후 심의위원회의 심의를 거쳐 이를 수령한 것이므로, 원고가 소외 1의 모친이라는 사정만으로 피고에 대한 관계에서 원고가 소외 3과 같은 조건의 다른 채권자에 해당한다고 보기 어렵고, 피고가 소멸시효 완성 항변을 하는 것이 현저히 부당하거나 불공평하다고 보기도 어려우며, 달리 피고의 항변이 신의성실의 원칙에 반하는 권리의 남용이라고 볼 만한 사정도 찾아볼 수 없다.

따라서 원고의 위 재항변은 이유 없다.

라. 소결론

피고 소속 공무원들이 세월호 사고에 대한 대응 등 직무를 집행하는 과정에서 원고의 주장과 같이 고의 또는 과실로 위법행위를 저질렀다고 볼 수 없고, 설령 피고 소속 공무원들의 직무상 위법행위가 인정된다고 하더라도 이로 인한 원고의 손해배상청구권은 이미 소멸시효가 완성되어 소멸하였으므로, 이와 전제를 달리하는 원고의 청구는 손해배상의 범위 등에 관하여 더 나아가 살펴볼 필요 없이 이유 없다.

4. 결론

그렇다면 원고의 청구는 이유 없으므로 기각하기로 하여 주문과 같이 판결한다.

판사 김지숙(재판장) 신유리 이학영