

The Nancy호 사고와 관련된 피보험자의 불고지 및 묵시적 Warranty 의무에 관한 평석

지 상 규*

<차례> _____

I . 머리말

II . 사건의 개요

1. 사실관계
2. 피고의 주장
3. 대상판결의 쟁점
4. 법원의 판단

III . 평석

1. 보험계약상 원고의 고지의무 위반여부
2. 국제안전관리규약(ISM Code)과 감항능력 주의의무와의 관계
3. 원고의 보험증권상 명시적 Warranty 위반 여부

IV . 맺음말

주제어: 고지의무, 감항능력주의의무, 명시적 워런티, 묵시적 워런티, 국제안전관리규약.

<국문초록> 일반적으로 보험계약 체결 시 보험자는 자신이 인수할 보험 목적물의 위험 정도를정확하게 파악할 수 없으며, 확인도 불가능하다. 이에 보험자의 위험을 경감시키기 위해 보험계약자 또는 피보험자에게 요구되어지는 의무가 바로 고지의무이다. 또한 보험계약상 피보험자는 묵시적 Warranty 사항으로서 감항능력 주의의무를 부담한다. 보험자는 분쟁을 최소화하기 위하여 보험계약자 측에 엄격히 이행하거나 충족시켜야 할 사항을 보험 계약이나 증권상에 명시함으로써 안전장치를 마련코자 하였고, 이것이 영국해상보험법상의 명시적 Warranty조항이다. 만약 피보험자가 고지의무를 위반한 경우, 보험자는 보험계약을 취소할 수 있으며, 명시적 Warranty를 위반한 경우에는 위반일로부터 보상책임을 면하게 된다.

대상판결(Sea Glory Maritime Co and Another v. Al Sagr National Insurance Co [2013] EWHC 2116)은 보험계약 체결 이전에 발생한 이 사건 선박의 항만당국(PSC)에 의한 억류 사실의 불고지 및 관리회사의 변경에 관한 불고지, 그리고 보험기간동안 항만당국으로부터 억류된 사실의 불고지 및 부실고지 여부를 다루고 있으며, 아울러 보험증권에 기재되어 있는

* 한국해양대학교 해사법학부 부교수, 법학박사

- 논문접수일(2014.11.24), 심사개시일(2014.12.6), 게재확정일(2014.12.20)

“ISM Code 준수”와 관련된 명시적 Warranty 위반 여부를 다루고 있는 영국법원의 판결이다. 따라서 본 논문에서는 영국해상보험법상의 피보험자의 고지의무, 명시적 Warranty의 의의 및 해석기준 그리고 ISM Code와 감항능력 주의의무와의 관련사항을 중심으로 대상판결을 평석하고자 한다.

I. 머리말

해상보험계약은 항해 사업에 부수하는 해상손해를 그 계약에 의하여 합의한 방법과 범위 안에서 보험자가 피보험자에게 보상하는 것을 인수하는 계약이다. 따라서 보험계약의 당사자인 보험계약자 또는 피보험자는 보험자에게 보험계약에 있어 중요한 사실을 알려야 할 고지의무를 부담함과 동시에 묵시적 Warranty 사항으로서 감항능력 주의의무를 부담한다. 그러나 보험자의 입장에서는 피보험자의 고지의무 이행 여부 및 감항능력 주의의무 위반 여부를 입증한다는 것이 현실적으로 매우 어렵고, 분쟁의 발생 시 불필요한 소송의 남발로 거래비용의 증가가 예상된다. 이에 보험자는 분쟁을 최소화하기 위하여 보험계약자 측에 엄격히 이행하거나 충족시켜야 할 사항을 보험 계약이나 증권상에 명시함으로써 안전장치를 마련코자 하였고, 이것이 영국해상보험법상의 명시적 Warranty조항이다. 만약 피보험자가 고지의무를 위반한 경우, 보험자는 보험계약을 취소할 수 있으며, 명시적 Warranty를 위반한 경우에는 위반일로부터 보상책임을 면하게 된다.

대상판결(Sea Glory Maritime Co and Another v. Al Sagr National Insurance Co [2013] EWHC 2116)은 보험계약 체결 이전에 발생한 이 사건 선박의 항만 당국(PSC)에 의한 억류 사실의 불고지 및 관리회사의 변경에 관한 불고지, 그리고 보험기간동안 항만당국으로부터 억류된 사실의 불고지 및 부실고지 여부를 다루고 있으며, 아울러 보험증권에 기재되어 있는 “ISM Code 준수”와 관련된 명시적 Warranty 위반 여부를 다루고 있는 영국법원의 판결이다. 따라서 본 논문에서는 영국해상보험법상의 피보험자의 고지의무, 명시적 Warranty의 의의 및 해석기준 그리고 ISM Code와 감항능력 주의의무와의 관련사항을 중심으로 대상판결을 평석하고자 한다.

II. 사건의 개요

1. 사실관계

(1) 원고가 가입한 보험의 주요내용

본 건 해당 선박 Nancy호는 2005년 Sea Glory가 소유하였고, 선박관리회사인 Swedish Management가 관리하고 있었다. 본 선박은 1980년에 건조된 23,566톤 급 파나마 국적의 벌크선이다. 이 선박은 2008년 12월 2일 해상위험을 담보하기 위하여 보험자(본 사고의 피고)인 Al Sagr에게 선체보험 및 전쟁보험에 가입되었다. 그리고 원고(본 선박의 소유자인 Sea Glory와 관리회사인 Swedish Management)가 가입한 보험의 약관은 1995년 협회기간약관(Institute Time Clauses-Hull: ITC-Hull 1995)¹⁾이다. 본 약관은 담보위험으로서 화재를 포함하고 있으며, 보험증권의 명시적 Warranty 사항으로서 “이 사건 선박은 국제안전관리 규약(The International Safety Management Code for Shipping Companies: ISM Code)을 준수한다”라고 기재되어 있었다.

(2) 이 사건의 발생 및 경위

2008년 12월 17일 선박의 용선 브로커인 Blue Fleet Management는 홍콩에 소재한 Kin Ki 회사와 사이에 반다르 이맘 호메이니(Bandar Imam Khomeini)항²⁾으로부터 중국까지 3만톤의 황이 포함된 원유(crude sulphur)를 운송하기로 항해용 선계약(voyage charter)을 체결하였다. 이후 해당 선박에 원유를 선적하고 중국까지 운송을 완료한 후, 대만과 필리핀으로 동철(steel billet)과 와이어(wire)를 운송하기 위해 러시아 나홋카(Nakhodka)항으로 출항하여 2009년 2월 14일에 나홋카

1) 이 약관은 1888년 런던보험자협회(ILU)에 의해서 처음으로 제정되었다. 협회기간약관은 여러 차례 개정되어 오면서 1983년 신양식의 해상보험증권이 등장하자 여기에 부응하여 대폭 개정되었다. 협회기간약관은 1995년 11월 1일자로 개정약관이 공포되었지만 선박보험시장에서 환영을 받지 못하고 있는 실정이다.

2) 이 사건 선박은 이란 반다르 이맘 호메이니에서 항만통제국(port state control:PSC)에 검사를 받았고, 항만통제국은 화재안전시스템에 문제가 있다는 이유로 억류되어 위 사안을 시정할 후, 2008년 12월 24일 출항하였다.

항에 입항하였다. 그러나 당일 늦은 밤에 이 사건 선박에 화재가 발생하였고, 선원들은 화재를 진압하기 위해 모든 노력을 다했음에도 불구하고, 선박 갑판의 선미루 갑판까지 불길이 확산되어 2009년 2월 17일 선장은 선박을 포기하였다.

(3) 피고의 보험금 지급 거절

원고는 선박의 화재로 인하여 선박이 소실되었고, 2009년 3월 30일 이 사건 선박의 수리비용이 선박 가액을 초과함에 따라 추정전손을 주장하며, 이 사건 선박을 포기한다는 위부통지를 보험자에게 하였다. 그러나 보험자인 피고는 선박관리회사의 부실고지, PSC에 의한 4차례의 억류사실 불고지, ISM Code의 Warranty 위반 등을 이유로 보험금의 지급을 거절하였고, 이에 원고는 선박의 추정전손금액 미화 6백만달러와 소송비용 및 변호사 보수비용 등을 포함한 미화 4,464,779달러를 지급하라는 소송을 제기하였다.

2. 피고의 주장

피고는 (1) Swedish Management가 이 사건 선박을 관리한 관리회사가 아니라 선박의 용선 브로커인 Blue Fleet Management가 이 사건 선박을 관리하였으므로, 이는 부실고지 또는 불고지가 있었다. (2) 2005년 1월부터 2008년 12월까지의 기간 동안 화재안전검사 불충분으로 항만당국(PSC)로부터 조사를 받고 결함을 보완하기 위해 이 사건 선박이 4차례 억류되었다는 사실이 불고지 되었다. (3) Swedish Management의 안전관리시스템이 ISM Code에서 요구되어지는 안전관리 지침 중 6개 부분³⁾에서 하자가 있었으므로 이는 보험증권상의 명시적 Warranty를 위반한 것이다.

3) 이 사건에서 피고는 원고가 ISM Code 중 첫째, 운항과 관련된 위험, 안전장치 설정 및 식별된 모든 위험성의 감소를 위한 절차를 수립하지 않았다. 둘째, 회사의 안전관리제도(Safety Management System:SMS)의 효과적인 이행을 위한 훈련절차가 설정되지 않았다. 셋째, 선장의 권한에 관한 사항이 미설정 되었다. 넷째, 작업허가서(permit to work) 시스템 및 pre-job briefing 시스템을 통한 업무 안전시스템을 설정하지 않았다. 다섯째, 개인보호장비의 공급, 사용 및 관리에 대한 기준 미설정, 여섯째, 사고 및 위험한 상황에 대한 보고 및 조사, 예방활동 및 시정조치의 시행에 대한 절차를 설정하지 않았다고 주장.

3. 대상판결의 쟁점

(1) 이 사건 선박의 관리와 관련된 관리회사에 관한 사항 및 PSC에 의해 억류된 사실의 부실고지 및 불고지에 따른 보험계약의 취소 및 무효에 대한 판단이다.

(2) 보험증권상의 명시적 Warranty는 선박이 ISM Code를 준수하는 것이다. 따라서 ISM Code와 감항능력 주의의무와의 관계를 파악하는 것이다.

(3) ISM Code의 위반이 보험증권상의 명시적 Warranty 위반에 해당하는가의 판단이다.

4. 법원의 판단

(1) 선박의 관리와 관련하여, 원고는 최대선의의 의무를 위반하지 않았다. 그 이유는 관리회사인 Swedish Management사는 여러 증거를 종합해볼 때 실질적으로 선박의 기술적인 측면과 경영관리를 한 것이 사실로 인정된다.⁴⁾ 따라서 피고가 주장하는 Blue Fleet의 주요 역할이 선박관리에 해당하지 않는다. 1906년 영국해상보험법(MIA) 제18조 제3항 (b)에 따라 피고가 로이드 해사정보장치(Lloyd's Marine Intelligence Unit) 데이터베이스를 통하여 Blue Fleet가 관리자인지 여부는 확인이 가능한 사항이었다.

(2) 피고가 주장하는 바와 같이 PSC에 의한 억류가 이 사건 선박의 정비불량 및 부실관리 또는 선박의 불감항을 입증하는 것은 아니다. 더욱이, 만약 원고가 선박이 적절하게 유지 및 관리되고 있음을 충분히 인식하고 있는 이상, PSC에 의한 억류가 보험자에게 의문을 가지게 되는 중요한 사항이라고 판단하여 피고에게 고지할 의무까지 발생하지는 않는다. 만약, 원고가 피고에게 억류된 사실에 대해 고지하였더라면, 억류된 사실 이외에 이 사건 선박의 문제가 된 불완전 및

4) Swedish Management사는 선박의 통제 및 의사결정권의 권한을 가지고 있었던 것이 전문가에 의하여 입증되었다.

결함을 보완했다는 사실도 고지하였을 것이다. 따라서 원고가 억류 사실을 단순히 고지하는 것은 무의미하다 할 것이므로 피고는 억류 사실과 상관없이 같은 조건에서 보상범위를 갱신하도록 했을 것이다. 따라서 피고는 PSC 억류의 불고지에 따른 보험계약을 취소 또는 무효를 주장할 권리가 없다.

(3) 보험증권 상의 명시적 Warranty라는 문구의 모호함은 피고에게 불리하게 해석되어 진다. Warranty 위반이 보험의 자동취소를 초래한다는 것을 고려하여 ISM Code는 규범이 아니고, ISM Code의 준수라는 문제를 결정하는데 있어서 고유의 판단 문제이다. ISM Code 및 안전관리제도(SMS)는 선박상태의 기술표준과 비교할 수 없고, 선박 운항이 잘되는 선박조차도 전체시간을 완전히 준수할 수는 없다. 따라서 ISM Warranty의 올바른 해석에 관해서 선박이 선급을 유지해야 한다는 담보의 원칙이 선급유지에 대하여 적법하게 안내를 받았다는 것을 담보하는 것은 아니다. 따라서 피고가 발행한 보험증권 상에 “선박 ISM Code 준수”라는 문구는 서면 준수를 필요로 하는 것이지, 선박 ISM Code의 준수를 의미하는 것은 아니다. 따라서 Warranty 준수와 ISM Code 준수는 차이가 있다.

Ⅲ. 평 석

1. 보험계약상 원고의 고지의무 위반여부⁵⁾

(1) 영국해상보험법(Marine Insurance Act 1906)상의 고지의무

1) 고지대상으로서의 중요한 사항

피보험자의 고지의무와 관련하여 영국해상보험법 제18조 제1항은 피보험자의 고지의무에 관하여 “피보험자는 자기가 알고 있는 일체의 중요한 사항을 계약 성립 전에 보험자에게 고지하여야하며, 피보험자는 통상의 업무상 당연히 알려야 할 일체의 사항을 아는 것으로 간주한다.” 라고 규정하고 있으며, 또한 본조 제2항에서는 “신중한 보험자⁶⁾가 보험료를 산정하거나 또는 위험을 인수할지의 여부

5) 줄고, “해상보험적용에 있어 피보험자의 불고지 및 감항성 확보시기에 관한 영국 항소법원의 부선거 사건”, “한국해법학회지”, 제35권 제1호, 2013, 95~102면 요약 및 참고

를 결정함에 영향을 주는 모든 사실은 중요한 사실이다”라고 명시하여, 피보험자에게 보험계약의 중요사항을 고지할 의무를 부과하고 있다. 따라서 고지의무의 중요성 판단이 중요한 문제가 될 것이다. 그러나 영국해상보험법 제18조 제2항은 중요성 판단에 대한 명확한 기준을 제시하고 있지 못하고 있으며, 판례를 통한 해석에 의존하고 있다.⁷⁾ 이에 대하여 두 가지 해석 방향이 있는데, 그 중 하나가 결정적 영향론으로서 고지의무의 대상이 되는 중요한 사상을 신중한 보험자가 알았더라면 계약체결을 하지 않았거나 또는 다른 조건으로 계약을 체결하였으리라고 판단되는 것을 중요한 사항으로 보는 견해이다. 이는 보험자가 고지의무 위반을 이유로 면책을 주장하기 위해서는 불고지 또는 부실 고지된 사항이 제대로 고지되었더라면 신중한 보험자가 다른 결정을 내렸을 것임을 입증하여야 한다. 따라서 이러한 견해는 어느 사실의 불고지로 인해 사려깊고 신중한 보험자가 현재의 계약조건으로 계약을 체결하게끔 유인되었을 것을 요구한다⁸⁾⁹⁾ 위와는 다른 견해로서 비결정적 영향론(non-decisive influence test)은 어느 사실을 불고지하거나 부실 고지한 것이 보험자가 보험계약을 체결할 것인가의 여부 및 체결한다면 보험료는 어떻게 결정할 것인가 등의 최종 판단에 결정적으로 영향을 줄 필요는 없고, 당해 사건의 보험자가 보험계약을 체결하는 과정 중에 고지되지 않은 사실을 알기를 원했다는 것을 증명할 수만 있다면 그에 대한 불고지나 부실고지는 고지의무의 위반이 된다는 이론으로 고지의무의 대상을 넓게 해석한다.¹⁰⁾¹¹⁾

6) 신중한 보험자 기준의 목적은 객관적으로 중요하지 않은 사실을 근거로 당해 보험자가 고지의무 위반을 이유로 보험계약상의 책임을 회피하는 것을 막고자 하는 것이다. 다시 말하면 보험업계의 일반적인 관행과 상식에 비추어 볼 때에 보험계약자가 대부분의 경우에 고지하지 않은 것으로 여겨지는 어떠한 사실에 대하여 당해 보험자가 그 불고지를 문제 삼아 보험계약을 취소하려는 것을 방지하기 위한 것이다.

7) 박세민, “중요성 판단의 문제와 해석: 고지의무제도를 중심으로”, “상사법연구”, 제15권 제2호, 1996, 249~250면.

8) 김선철·이길남, “우리 상법(보험편)과 영국 해상보험법의 고지의무 법리에 관한 비교연구”, “통상정보연구”, 제11권 1호, 2009, 320면.

9) 결정적 영향론에 대한 대표적 영국의 판례로서, ① *Stibley v. Imperial marine Insurance Co.*, (1875) 1 Q.B.D. 507; ② *Blackburn, Law & Co. v. Vigors* (1886) 17 Q.B.D. 553; *London General Omnibus v. Holloway* (1912) 2 K.G. 72; *Cantiere Meccanico Brindisino v. Janson* (1912) 3 K.B. 452 등이 좋은 예이다.

10) *Western Austrian Insurance Co. Ltd. v. Dayton* (1924) C.L.R. 355, pp.379-380; 현재까지 영국판례의 경향이다.

11) 비결정적 영향론에 대한 대표적 영국의 판례로서, ① *Barclay Holdings (Australia) Pty. Ltd. v.*

결론적으로 보험계약자 및 피보험자를 보험계약으로부터 보호하기 위해서는 결정적 영향론에 따라 고지의무의 중요사항을 판단하는 것이 고지의무제도에 부합하며, 아울러 중요성 판단에 반드시 고려되어야 할 사항은 보험계약의 내용일 것이다. 즉, 해상보험에서 그 내용을 살펴보면, 적하보험에서는 운송선박명, 화물의 종류, 포장상태, 적부방법, 항로, 환적 여부 등이 중요한 사항에 속하며, 선박보험에 있어서는 선박의 종류, 국적, 건조연수, 톤수, 재질, 선급 등이 중요한 사항에 해당된다.¹²⁾

2) 고지의 이행시기와 방법

보험자는 피보험자가 고지한 위험을 기준으로 이를 인수할지 또는 인수한다면 어떠한 내용과 조건으로 할 것인지에 대한 결정을 한다. 따라서 이러한 중요한 사항에 대한 피보험자의 고지가 언제 이루어져야 할 것인가에 대한 시기가 중요하며, 이는 보험계약의 성립 이전의 교섭단계에서 대개 요구되며, 중요한 사실에 대한 완전한 고지는 보험계약이 성립되어 양 당사자가 보험계약에 구속되는 시점까지 지속적으로 부과된다고 할 것이다.¹³⁾

특히 반대되는 내용의 명시적인 조항이 없는 한 영국해상보험법에서의 피보험자는 보험계약이 체결된 이후에 보험계약기간 중에 발생한 상황의 변화에 대해서는 원칙적으로 고지할 의무가 없다.¹⁴⁾ 즉 보험계약이 성립된 이후에 중요한 것으로 변경된 사실 및 계약 성립 이후에 비로소 피보험자가 그 사실을 알게 된 경우에 이러한 사실은 고지의무의 대상이 되지 아니한다.

고지의 방법에 대해서는 영국해상보험법에 별다른 제한을 두지 않고 있으므로 피보험자는 자신이 알고 있는 사항을 구두나 서면으로 표시하면 될 것이다. 실무

British National Ins. Co. Ltd. (1987) 8 N.S.W.L.R. 514; ② C.T.I. v. Oceanus (1984) 1 Lloyd's Rep. 476; ③ Pan Atlantic Insurance Co. Ltd v. Pine Top Insurance Co. Ltd (1994) 3 All E.R. 581 등이 좋은 예이다.

12) 영국법원의 이와 관련된 사례로는, ① De Costa v. Scandret (1723), 2P. Wms. 170; ② Mcandrew v. Bell (1795), 1 Esp. 373; ③ Gladstone v. King (1813), 1 M & S. 35; ④ Gulfstream Cargo Ltd. v. Reliance Insurance Co. (1970) 1 Lloyd's Rep. 178, U.S.C.A. 5th Cir.; Pan Atlantic Insurance Co. Ltd v. Pine Top Insurance Co. Ltd (1994) 3 All E.R. 581. 등이 있다.

13) Canning v. Farquhar (1886) 16 Q.B.D. 727; Allis Chalmers v. Fidelity and Deposit Co. of Maryland (1916) 114 L.T. 433.

14) Manifest Shipping Co. Ltd. v. Uni-Polaris Shipping Co. Ltd. (1997) 1 Lloyd's Rep. 360.

적으로는 보험자가 알고 싶은 내용을 문서로 인쇄하여 피보험자에게 그에 대한 고지를 요구하고 있으므로 그에 대한 답변이 고지로 간주된다.

3) 고지의무의 예외 사항

고지의무가 필요 없는 사항에 대하여 영국해상보험법 제18조 제3항에서는 다음과 같이 규정하고 있다. (a) 위험을 감소시키는 모든 사항이다. 이는 보험사고의 위험을 감소시키는 사실은 부실고지로 인한 손해배상 가능성이 없으며, 보험료 및 보험인수를 판단하는데 보험자 보호 필요성이 없어 보험자가 질문하지 않는 한 고지의 대상에서 제외된다. (b) 보험자가 알고 있거나 또는 알고 있는 것으로 추정되는 모든 사항이다. 이는 보험자가 보험관계에 영향을 미치는 모든 상거래 및 관습을 이해하고 또 이를 고려하여 계약을 체결한 것으로 추정되기 때문에 피보험자는 이에 대해 고지의무를 부담하지 않는다. 예컨대 변호사 또는 대리인을 통한 보험계약의 경우인데, 이는 대리 및 위임 권한, 보험자와 대리인의 계약관계 등을 고려하여 판단하여야 한다. (c) 보험자가 통지를 받아야 할 권리를 포기한 모든 사항이다. 즉 보험자의 포기는 보험계약자가 고지의무와 관련하여 어떠한 의무도 부담하지 않는다고 명시적으로 밝히거나, 보험계약자에게 제시된 청약서상의 질문표에 대해 답변하는 것으로써 고지의무를 이행한 것으로 한다는 명시적 조항의 형식으로 행하여진다. 따라서 보험자가 청약서에 답변이 없음에도 불구하고 보험계약을 체결하였다면 이는 보험자가 묵시적으로 권리를 포기한 것으로 해석된다.¹⁵⁾ (d) 명시 또는 묵시의 담보가 있기 때문에 고지할 필요가 없는 사항 등이다. 이는 담보자체의 담보성으로 인해 보험자를 다시 보호할 필요가 없기 때문이다.¹⁶⁾

4) 고지의무의 위반의 효과

영국해상보험법 제18조 제1항에 “만일 피보험자가 그러한 고지를 하지 못한 경우에는 보험자는 계약을 취소할 수 있다”고 규정하고 있다. 이 규정이 의미하는 바에 따르면, 보험자는 피보험자가 고지의무를 위반한 경우에 보험계약을 취

15) 박세민, 「영국보험법과 고지의무」, (서울:세창출판사, 2004), 88면.

16) 이은섭, “영국 해상보험법상 고지의무”, “한국보험학회지”, 제42권, 1993. 84면.

소할 수 있으며, 또는 보험자의 의지에 따라 보험계약을 확인하고 그 유효함을 통보할 수 있다는 것을 의미한다. 즉 본 규정은 강제적 규정이 아니라 선택적 임의규정이라 할 것이다. 따라서 보험자는 선택적으로 계약의 취소권을 가지게 된다.¹⁷⁾ 이러한 권한은 보험자의 재량권에 속하기 때문에 상황에 따라서 보험자는 계약을 취소할 수도 있고 하지 않을 수도 있다. 그러나 보험계약을 취소하기 위해서는 불고지 사항 또는 부실고지 사항이 반드시 중요한 사항에 속하여야 하며, 이에 대한 입증책임은 1차적으로 고지의무위반을 주장하는 보험자측에 있다. 만약 불고지 또는 부실고지 사항이 중요한 사항에 속하여 보험자가 보험계약을 취소하게 되면 그 계약은 처음부터 무효이며, 피보험자는 지불한 보험료의 환급을 요구할 수 있다. 그러나 우리나라 상법 제651조에 의하면 고지의무위반의 경우에는 보험자가 보험계약을 해지할 수 있으며, 해지의 효력은 미래를 향해 발생하므로 해지시점 이전까지의 보험계약은 유효하다. 따라서 보험자는 보험료를 반환할 필요가 없다.

보험자의 계약취소의 행사와 관련하여 이를 언제 할 수 행사할 수 있는지에 관하여는 영국해상보험법이 명문이 규정을 두고 있지 않다. 그러나 보험계약의 취소여부를 상당기간 보험자가 방치하는 경우 피보험자는 보험계약이 무보험상태로 될 수 있으므로, 이러한 보험자의 취소권 행사는 즉각적으로 이루어져야 한다. 그러나 피보험자의 고지의무위반은 주로 보험사고가 발생하여 손해를 사정하는 과정에서 발견되기 때문에, 이때는 보험자가 보험금 지급을 중단하기 위해서 취소권을 즉각 행사하게 된다. 따라서 취소권행사의 시기 문제는 실무적으로 크게 문제화 되지 않는다고 생각한다.¹⁸⁾

(2) 우리나라 상법의 고지의무의 해석

우리나라 대법원의 입장은 상법 제651조의 중요한 사실에 대한 판단을 결정적 영향론의 견지에서 해석하고 있다.¹⁹⁾ 즉 무엇이 중요한 사항인가의 문제는 사실

17) E.R. Hardy Ivanmy, *Marine Insurance*, 4th Ed, (London: Butterworths, 1985), p.69.

18) 구중순, 「해상보험 제4판」, (서울:박영사, 2010), 112~113면 참조

19) 대법원 1997. 9. 5. 선고 95다25268 판결에서 법원은 “상법 제651조의 중요한 사항이란 보험자가 보험사고의 발생과 그로 인한 책임부담의 개연율을 측정하여 보험계약의 체결 여부 또는 보험료나 특별한 면책조항의 부가와 같은 보험계약의 내용을 결정하기 위한 표준이 되는 사항으로서, 객관

인정의 문제로서 객관적으로 판단하여야 한다고 판시하고 있다.²⁰⁾ 이것은 사실판단에 대한 객관성을 강조하여 전문가 증언제도의 필요성을 인정한 것으로서 사실상 신중한 보험자 개념이 조문 규정 속에 함축되어 있음을 보여주는 것이다.²¹⁾ 또한 피보험자의 고지사항은 원칙적으로 피보험자가 알고 있는 사항에 한한다. 왜냐하면 고지제도는 탐지제도가 아니기 때문이다.²²⁾

2. 국제안전관리규약(ISM Code)과 감항능력 주의의무와의 관계

(1) 국제안전관리규약(ISM Code)의 연혁

국제해사기구(International Maritime Organization: IMO)는 선박의 안전운항 확보와 해양환경보호를 위해 1987년 3월 6일 로로(ro-ro) 카페리선 Herald of Free Enterprise호의 사고를 계기로 당해 연도의 총회에서 「로로페리어객선의 안전(Safety of Passenger Ro-Ro Ferries)」 결의서를 채택하였다. 이후 1993년 11월 4일 IMO에서는 선박운항상의 software를 포함시킨 「국제안전관리규약(International Safe Management Code: ISM Code)」을 총회 결의서(A.741(18))로 채택하였고, 1994년 5월에 이미 강행규범화 되어 있는 「해상인명안전협약(SOLAS)」에 「선박의 안전운항관리(Management the Safe Operation of Ships)」를 제9장으로 신설하였다. 이러한 「SOLAS 협약」의 개정 내용은 묵시적 수락절차를 거쳐 1998년 7월 1일부터 전 세계적으로 강제 시행되고 있다.

ISM Code는 모든 여객선, 국제항해에 종사하는 500톤 이상의 유조선·가스선, 캐미컬탱커선, 벌크선 및 컨테이너선에 대하여 1998년 7월부터, 그 밖의 500톤 이상의 화물선 및 해상이동시추선(mobile offshore drilling units)에 대하여는 2002년 7월 1일부터 국제적으로 시행되고 있다. 우리나라의 경우에는 1999년 2월 8일 「(구)해상교통법(현재 해사안전법)」을 개정하면서 제2장 제2절에 ISM Code

적으로 보험자가 그 사실을 안다면 그 계약을 체결하지 않든가 적어도 동일한 조건으로는 계약을 체결하지 않으리라고 생각되는 사항을 말하고, 어떠한 사실이 이에 해당하는지는 보험의 종류에 따라 달라질 수밖에 없는 사실인정의 문제로서 보험의 기술에 비추어 객관적으로 관찰하여 판단되어야 한다고 판시하고 있다.

20) 대법원 1996. 12. 23. 선고 96다27971 판결.

21) 박세민, 전거서, 245~247면 참조.

22) 최기문, 「상법학신론(하) 제15판」, (서울:박영사, 2008), 643면.

를 수용하여 국제항해에 종사하는 선박은 물론 국내에서 만 항해하는 내항선에 대하여도 ISM Code를 적용하고 있다.²³⁾

(2) 국제안전관리규약의 주요 내용

1) 안전관리제도

ISM Code는 해상선박과 육상에 걸쳐 선박이 관리되는 절차에 주로 관련되어 있다. 해운회사는 각각의 선박에 대하여 안전관리체제(Safety Management System: SMS)를 구축하고 이를 문서화하여야 한다.²⁴⁾ 따라서 해운회사는 회사의 SMS가 ISM Code에 적합하다는 자국정부 또는 선급협회의 확인을 받은 후 유효기간 5년의 적합증서(Document of Compliance: DOC)를 교부 받아야 한다. 이 증서를 교부 받은 후 각 선박은 ISM Code에 의한 선상평가에 들어가게 되고 적합할 경우 안전관리증서(Safety Management Certificate: SMC)를 교부 받게 된다. 선박에 SMC, DOC사본, 안전관리지침서, 평가서 등의 서류가 비치되어 있지 않을 경우 ISM Code 위반으로 간주되며, 항만당국(PSC)에 의하여 선박이 억류될 수 있다.²⁵⁾

2) 안전관리책임자

해운회사는 육상의 영업소와 해사의 선박양면에서 ISM Code의 충족여부를 확인하기 위한 내부검사를 수행하여야 한다. 해운회사는 적당한 육상근무인력을 배치하고 있어야 하며, 사고 또는 불일치 사항의 보고시스템을 통하여 선박관리와 육상관리를 연계하기 위한 회사 내 최고경영진과 직접 연결되는 육상의 '안전관리책임자(Designated Person: DP)를 지정하여야 한다(동 규약 제3.3조, 제4조). 따라서 ISM Code에서 안전과 해양환경보호 등에 관하여 경영층과 직접 연絡할 수 있는 DP제도를 도입하였기 때문에 해양사고가 발생한 경우 '안전문제는 해무감독 또는 공무감독의 문제이지 최고경영자의 문제는 아니다'라고 주장할 수 없다.²⁶⁾ 또한 해운회사는 안전관리책임자가 선박의 불감항 상태에 관한 정보를 알

23) 박영선, "국제안전관리규약(ISM Code)의 채택과 감항능력 주의의무에 관한 소고", "해상보험법연구", 제1권 제1호, 2005, 54~55면 참조

24) ISM Code 제1.3, 1.4조, 제2조, 제3조

25) 박영선, 전제논문, 56면.

26) 박용섭, "해상운송계약법에서 아이에스엠코드의 효과에 관한 고찰-감항능력 주의의무 위반과 책임

려주지 않았기 때문에 자기가 그에 관한 정보를 갖추지 못했다고 주장할 수 있으나, 이 경우 안전관리책임자가 정보를 알려주지 않았다는 것을 입증할 책임은 회사에게 있게 된다. 이는 매우 무거운 입증책임이며, 반대로 해석할 때 회사는 안전관리책임자를 제대로 통제하고 관리하지 못하고 있다는 것을 나타내고 ISM Code가 잘 지켜지고 있지 못하다는 것의 반증이다. 아울러 선박관리의 일부 또는 전부를 선박관리회사에 위탁한 선주는 제3자에 대하여 ISM Code의 불일치에 따른 책임을 회피하거나 선박관리회사에 전가할 수 없다.

(3) 국제안전관리규약과 감항능력 주의의무와의 관계

일반적으로 해상운송과 관련하여 운송인은 선박이 안전하게 항해를 할 수 있도록 하여야 하며, 필요한 선원의 승선, 선박의장과 필요품을 보급하고, 선창내 장실, 그 밖에 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령·운송과 보전을 위하여 적합한 상태로 둘 의무를 부담하게 되는데 이러한 의무를 감항능력 주의의무라 한다. 이렇게 선박소유자 또는 운송인에게 요구되는 감항능력 주의의무와 관련하여 우리나라 상법과 Harter Act, Hague/ Hague-visby Rules, Marine Insurance Law, Hamburg Rules, ISM Code, SOLAS 등에 규정되어 있으며, 이는 선박이 안전하게 항해를 하게 함으로써 해상사고를 방지하려는 목적과 경제적으로 우위에 있는 선박소유자의 횡포로부터 하주를 보호하기 위해서였다.²⁷⁾

선박의 상태에 관한 감항능력 묵시담보가 충족되기 위해서는 선박의 발항 시 그 선박이 통상의 항해에 견딜 수 있으며, 항해에 필요한 일체의 물품이 적절하게 공급되어야 함을 요구하고 있다. 이와 관련하여 영국해상보험법 제39조 제4항에 따르면 피보험항해에서 우연히 부딪치는 통상의 해상위험에 대하여 모든 면에서 합리적으로 견딜 수 있을 때에 선박은 감항능력을 갖춘 것으로 본다. 그렇다면 선박의 안전한 운항의 확보를 위해 마련된 ISM Code와 선박소유자(또는 운송인이나 회사)의 감항능력 주의의무와는 어떠한 관련이 있는지 확인할 필요가 있다. 즉 ISM Code를 위반하는 경우 이를 선박의 불감항으로 볼 수 있는가의 문

제한권의 상실”, “해양한국”, 6월호, 1998, 153면.

27) 서헌제, “감항능력 주의의무에 관한 일고찰”, “법학연구”, 제26권 제2호, 부산대학교 법학연구소, 1983, 229면.

제이다. 앞에서 기술하였듯, ISM Code는 안전과 환경에 관한 국제 기준을 형성하고 있으므로 이를 위반한 운송인으로서의 회사는 “헤이그 비스비 규칙”에서 규정하고 있는 발항 당시 운송인의 감항능력 주의의무를 위반한 것으로 추정될 수 있다.²⁸⁾ 즉 헤이그 비스비 규칙에서 감항능력 주의의무는 우선적 의무이므로 회사가 ISM Code를 위반했다는 것이 입증되면 운송인인 회사는 손해배상 책임을 면하지 못한다. 또한 강행법규인 ISM Code를 위반하였을 때에는 위험을 피하기 위한 모든 조치를 취했다고 주장하기가 논리적으로 매우 어렵다고 보아야한다. 또한 ISM Code 제13조에 따라 유효한 증서와 SMC를 선박에 비치하지 아니할 경우 선박은 불감항이 되고, 운송인인 회사는 감항능력 주의의무의 위반이나 필요한 모든 조치를 못한 것으로 판정될 수 있다. 왜냐하면 선박이 감항능력을 갖춘 것으로 간주되기 위해서는 선박은 적하 및 선박을 보호하는데 필요한 모든 증서 및 서류, 즉 선박 기국의 법률상 또는 선박 기항지에서 적용되는 법률규칙이나 관계당국의 적법한 행정관행상 요구되는 모든 증서 및 서류를 본선 상에 보유하여야 한다.²⁹⁾ 따라서 국제협약에 의한 비치 서류인 SMC를 선박에 비치하지 않으면 선박은 항만국통제(PSC)에 의하여 억류될 수 있다. 만일 억류로 인하여 화물의 인도가 지연되면 손해배상 문제도 발생 할 수 있다.³⁰⁾

결론적으로 ISM Code가 국제기준으로 적용된다는 사실은 해사법 분야에 감항능력에 관한 새로운 국제기준이 생겼다는 것을 의미한다. 또한 현재의 국제적인 협약 및 국내법의 시행실태를 감안할 때 ISM Code에 의한 증서가 없이는 보험가입도 어렵고, 항만국통제(PSC)에 의한 입·출항 통제 때문에 국제항해도 거의 불가능하다. 따라서 이러한 선박의 경우는 예정된 항해목적달성에 부적합하므로 감항능력이 있다고 보기 어렵다.

28) Lord Donaldson of Lymington, “The ISM Code: the road to discovery?”, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 1998, p.534.

29) Alfred C. Toepfer v. Tossa Marine Co., Ltd. (The Derby) (1985) 2 Lloyd’s Rep.325, p.331; Cheikh Boutros v. Ceylon Shipping Lines (The Madeleine) (1967) 2 Lloyd’s Rep.224(이건에서 항해를 위한 서류구비가 충분하지 못했는데, 이는 선박을 불감항으로 만든다고 판시하였다).

30) 박영선, 전계논문, 68~69면 참조.

(4) 판결에 대한 평석

1) 피보험자의 관리회사 불고지 및 부실고지 해당 여부에 대한 판단

보험자가 보험계약자 또는 피보험자에게 고지의무를 부과시키는 주된 이유는 보험계약자 또는 피보험자가 계약의 중요한 사항 등을 보험자에게 고지함으로써, 보험자가 해당 보험계약을 인수 할지의 여부 또는 보험을 지속시킬지 여부 그리고 보험료를 어떻게 결정할 것인가를 최종적으로 판단케 하기 위함이다. 따라서 보험계약자 또는 피보험자의 고지의무는 보험계약에 있어 중요한 사항 즉 영국 해상보험법 제18조 제1항에 따라 신중한 보험자가 보험료를 산정하거나 또는 위험을 인수할지의 여부를 결정함에 영향을 미치는 사실들을 말한다.

본 대상판결과 관련하여 검토하여야 할 피보험자의 부실고지 또는 불고지의 다툼은 두 가지 판단의 문제로 나누어 검토하여야 한다. 첫째는 본 사고 선박의 관리회사가 Blue Fleet Management임에도 불구하고, 이를 Swedish Management만으로 고지한 것이 고지의무 위반에 해당하는가의 문제이다. 즉, 피고인 보험자에게 해당 선박인 Nancy호의 선박관리회사가 Swedish Management사가 아닌 선박의 용선 브로커인 Blue Fleet Management라는 사실이 영국해상보험법 제18조 제1항에 따라 피보험자인 원고의 중요한 고지의무 사항인가 여부를 판단해 보아야 한다. 피고인 보험사는 Swedish Management가 이 사건 선박을 관리한 관리회사가 아니라 선박의 용선 브로커인 Blue Fleet Management가 이 사건 선박을 실질적으로 관리한 관리회사로서 이는 피보험자가 고지한 사실관계와 다르므로 부실고지 및 불고지에 해당한다고 주장하고 있다. 이와 관련한 사실관계를 살펴보면, 2005년 Blue Fleet Management사는 러시아 선급에 선박 Nancy호의 관리인으로 기재되어 있었고, 2007년 10월 15일부터 2008년 11월 27일 이 메일을 통해 알 수 있듯 러시아 선급에 Blue Fleet Management사를 Swedish Management사로의 선박관리회사 변경을 신청하였었다. 또한 화재 사건 이후 2009년 로이드 해사정보장치 데이터베이스를 통해 Swedish Management사가 Nancy호의 선박관리회사라는 것을 확인할 수 있었다. 이러한 정황을 바탕으로 법원은 영국해상보험법 제3항 (b)호, 즉 “보험자가 알고 있거나 또는 알고 있는 것으로 추정되는 일체의 사항”을 적용하여 만약 피고인 보험자가 일반적인 해사정보장치의 데이터베이스를 확인했다면 비록 Blue Fleet가 해당 선박의 관리자로 기재되어 있다 하더라도

Swedish Management사가 선박관리자로 기재되어 있음을 알 수 있었으므로 이러한 Blue Fleet Management사와 Swedish Management의 관계는 공개적인 자료로서 피보험자의 고지의무 사항이 아니라고 판단하고 있다. 즉 보험자가 알고 있는 것으로서 피보험자의 고지의무가 없는 것으로 간주되는 사항³¹⁾은 주로 일반적인 상관습, 통상적인 약관, 무역법규 등에 의한 것으로서 ① 보험증권에 명시된 항구에서의 선적방법, ② 목적항에서의 하역방법, ③ 통상적인 갑판적재, ④ 보험증권에 명시된 지역의 무역환경, ⑤ 무역의 관습, ⑥ 전쟁이 임박하다는 사실, ⑦ 원 보험증권에 계속약관(continuation clause)이 포함되어 있는 사실 등을 들 수 있다.

이를 종합해 본다면 보험자에게 있어 선박의 관리회사 변경은 위험의 증가를 예상할 수 있으므로 이는 계약의 중요한 사항에 해당할 수 있는 중요한 사실일 것이다. 그러나 피고인 보험자가 해당 선박의 관리회사가 어디인지에 대한 정보는 누구나 접근하여 확인할 수 있는 해상정보장치 데이터베이스를 통해 알 수 있었음을 추정할 수 있으므로, 이는 중요한 사항이 아니라는 법원의 판단은 정당하다 할 것이다.

2) 피보험자의 선박 억류 사실의 불고지 및 부실고지 해당 여부의 판단

대상판결에서 법원은 피고가 PSC에 의한 억류로 이 사건 선박의 정비불량 및 부실관리 또는 선박의 불감항을 입증하는 것은 아니더라도 판시하고 있다. 더욱이 만약 원고가 선박이 적절하게 유지 및 관리되고 있음을 충분히 인식하고 있는 이상 PSC에 의한 억류에 대하여 피고가 의문을 가지게 되는 상황일 것이라고 판단하여 피고에게 고지할 의무까지 발생하지는 않는다고 주장하고 있다. 따라서 피고는 PSC 억류의 불고지에 따른 보험계약의 취소 또는 무효를 주장할 수 없다고 판시하였다. 먼저 해당 선박인 Nancy호의 억류와 관련된 사실관계를 파악해 보면, Nancy호는 보험계약이 성립하기 이전인 2005년 1월부터 2008년 12월까지 4번에 걸쳐 항만당국으로부터 억류를 당하였다. 첫 번째 억류는 2005년 10월 상하이항에서 있었는데 그 주된 이유는 화재 안전장치의 결함이었다. 그리고 두 번째 억류는 2005년 11월 중국 산둥성 남동부 해안의 르자오항에서 일어났으며,

31) E.R Hardy Ivanmy, General Principles of Insurance Law, Butterworths, 1975, pp.46-53.

역류의 이유는 첫 번째 역류의 이유와 같은 화재 안전장치의 결함 때문이었다. 세 번째 역류는 2006년 3월 중국 동부 장쑤성의 난퉁항에서 발생하였고 그 이유는 화재 펌프의 결함 때문이었다. 그리고 네 번째 마지막 역류는 수에즈에서 2008년 10월 7일부터 9일까지 실시된 항만당국의 조사에 의해 화재방재설비와 화재방재 장비에 결함이 발견되었기 때문이었다. 그리고 보험기간인 2008년 12월 24일 이란의 Bandar Iman Khomeini항에서 화재관련 설비의 결함이 발견되어 해당 선박이 역류되었다. 즉 보험기간동안 선박이 ISM Code 상의 안전관리 규정을 위반하여 항만당국으로부터 이란의 Iman Khomeini항에서 역류되었고, 이러한 상황이 선박소유자의 감항능력 주의의무 위반에 해당하는지에 대한 검토가 필요하다. 본문에서 설명하였듯, ISM Code의 규정과 감항능력은 관련성이 많다. ISM Code 제1.2.3조에서 SMS는 회사가 ①강행법규를 준수하는지, ②IMO, 기국정부, 선급, 해운산업기관에서 권고하는 각종 규정을 참고하고 있는지를 확인하도록 하고 있다. 따라서 운송인인 회사가 상기의 강행규정이나 권고를 따르지 않는다면 적어도 불감항의 추정적 증거가 되며, 또한 운송인인 회사의 감항능력 주의의무의 위반이 될 수 있다. 또한 ISM Code 제10조는 감항능력과 더욱 밀접한 관련이 있다. 즉, 회사는 선박의 관련규정 및 회사의 추가적인 요건을 준수하도록 확인하는 절차를 수립하여야 한다.³²⁾ 그리고 선박의 기계와 설비에 대하여도 주기적인 검사를 통하여 안전이 확보될 수 있도록 하여야 한다.³³⁾

결론적으로 해당선박인 Nancy호는 피고 보험자와 보험계약을 체결하기 이전에도 화재안전시설에 심각한 하자가 발견되어 관련 국가의 항만당국에 의하여 4번이나 역류된 사실이 있었고, 이러한 사실은 항해 안전에 심각한 하자가 있다고 판단된다. 또한 보험기간동안에도 화재관련 설비의 하자가 발견되어 항만당국에 의해 역류되었다면 ISM Code상의 안전관리규정을 위반한 것이며, 이는 감항성 주의의무에 심각한 위반에 해당하고 이러한 상황은 보험자에게 통지되어야 하는 중요한 사항에 해당된다 할 것이다. 왜냐하면 ISM Code의 이행은 국제협약(SOLAS 협약)에 따라 강제적 사항이며, 이를 위반한 경우에는 항만당국에 의해 역류되고 선박의 입출항이 금지된다. 따라서 ISM Code위반에 따른 PSC의 역류

32) ISM Code para. 10.1.

33) ISM Code para. 10.3.

가 피보험자의 고지 사항이 아니라고 한 법원의 판단은 아쉬운 결정이라 생각한다.

3. 원고의 보험증권상의 명시적 Warranty 위반 여부

(1) 영국해상보험법상의 Warranty의 의미

1906년 영국해상보험법 제33조 제1항은 다음과 같이 정의하고 있다. Warranty는 피보험자가 어떤 특정한 일이 행하여지거나 행하여지지 않을 것, 또는 어떤 조건이 충족될 것을 약속하거나 또는 특정한 사실상태의 존재를 근정하거나 부정하는 것을 약속하는 것이라고 하고 있다. 따라서 담보는 특정한 행위의 이행 여부, 특정의무의 충족 여부 또는 보험자에 대하여 행한 특정한 진술의 진실성 여부에 대한 피보험자의 확정적인 약속이라고 정의할 수 있다.³⁴⁾ 또한 보험증권상의 명시적 Warranty와 묵시적 Warranty가 상충되지 않는 한 묵시적 Warranty가 명시적 Warranty에 의하여 배척되지 않는다(MIA 제35조 제3항).

(2) 명시적 Warranty의 개념과 해석원칙

영국해상보험법 제35조에 규정되어 있는 명시적 Warranty(express warranties)는 보험계약자가 약정사항을 이행한다는 약속으로서, 작위 또는 부작위나 특정한 조건을 이행할 것이라고 보증하거나, 특정한 사실의 존재 또는 부존재를 확인하는 진술로서 보험증권에 명시하거나 또는 인용에 의하여 보험증권의 일부에 편입되어 있다(본조 제2항). 또한 Warranty할 의사가 추측되는 것이라면 어떠한 표현방식에 구애되지 않는다(본조 제1항).

명시적 Warranty의 해석과 관련하여서는 첫째, 엄격하게 해석되어야 한다. 즉

34) 영국 일반계약법상의 계약조항으로서의 Warranty는 계약조항의 하나로서 중요조건(condition), 부동조건(intermediate terms)과 더불어 계약조항의 중요도에 따라 구분된다고 한다. 즉 중요조건은 당해 계약의 근보에 이르는 중요한 계약 조건으로서 이를 위반하였을 경우 상대방은 계약을 해제하고 그 이행을 거절할 수 있을 뿐 아니라 손해배상 청구도 가능하다는 것이다. 이에 반해 Warranty는 계약의 근본은 아니나 계약의 조건으로서, 이를 위반한 경우 상대방은 계약을 해제하거나 그 이행을 거절할 수는 없고 단지 위반으로 인한 손해의 배상을 청구할 수는 있을 뿐이다라고 한다. 마지막으로 부동조건은 제3의 유형으로서 그 위반의 효과가 사전에 결정되지 않은 계약 조건이라는 것이다(박정수, “해상보험에서의 명시적 Warranty에 관한 연구”, “문화무역연구”, 제2권 제1호, 2002, 238면).

명시적 Warranty가 보험증권상에 기재되어 있다면, 문면상 요구사항에 따라 엄격하게 해석되어야 한다. 따라서 사소한 위반도 Warranty 위반을 구성한다.³⁵⁾³⁶⁾ 두 번째 해석원칙은 합리적·통상적 해석원칙이다. 즉 명시적 Warranty는 상인간의 양해사항이라는 것이다. 1918년 Akieselkabert Greenland v. Janson³⁷⁾에서는 광산용 목재를 수송하지 아니할 것을 명시적 Warranty로 규정하였는데, 톱으로 잘라 놓은 목재를 운송하였다고 하여 명시적 Warranty를 위반한 것이 아니라고 판시하였다. 세 번째 해석원칙으로서 문자 그대로의 해석 원칙이다. 이는 정확히(exactly) 문자 그대로(literally) 충족되어야 한다는 원칙이다. 즉 일단 명시적 Warranty가 있으면 Warranty의 문자 그대로 정확히 충족되지 않으면 피보험자는 Warranty 위반으로 인정되어 보험자의 보험계약상의 책임은 면책된다.

(3) 명시적 Warranty 위반의 효과

1) Warranty 의무 이행의 엄격

위에서 설명하였듯, 명시적 Warranty는 문자 그대로 정확하게 이행되어야 한다. 따라서 이러한 명시적 Warranty를 위반하는 경우에는 보험자의 책임이 면책된다. 따라서 보험목적의 일부분에 대해서만 명시적 Warranty를 위반하였다 하더라도 보험자는 모든 책임을 면하게 된다.³⁸⁾

2) 인과관계의 불필요

Warranty 위반과 보험사고 발생 간에는 어떠한 인과관계를 요하지 않는다. 따라서 보험사고가 피보험자의 Warranty 위반과는 무관하게 발생하였더라도 실제

35) F.D. Rose, Marine Insurance Law and practice, LLP, 2004, p.161; 김현, “해상보험법상의 명시적 담보”, “월간법조”, 제40권 제10호, 통권 421호, 1991, 90면.

36) 대표적인 영국판례들로서는 De Hahn v. Hartley (1786) 1 TR 343, 346; Sovereign Fire Ins. Co. v. Moir (1887) 14 SCR 612; Norwich Union Indemnity Co. v. Kobacher & Sons Ltd. 31F 2d 411(6 Cir., 1929).

37) Akieselkabert Greenland v. Janson (1918) 35T.L.R135.

38) Oversea Commodities v. Style 사건에서 보험의 목적인 돼지고기 통조림에 대하여 모든 상품에 제조일자를 표시하는 것으로 명시적 Warranty가 되어 있었는데 일부의 통조림에 제조일자가 표시되지 않았다. 법원은 명시적 Warranty 위반을 이유로 보험자의 면책을 판시하였다(Oversea Commodities v. Style (1958) 1 Lloyd's Rep.546).

로 Warranty 위반이 있거나 하면 보험자는 면책된다. 다만 보험증권에 피보험자가 이 경우에도 보상 받는다고 규정되어 예외적인 경우에는 보험자가 피보험자의 손해를 보상하여야 한다.³⁹⁾ 또한 일단 Warranty 위반이 발생하면 그 후에 그 위반상태가 교정되어 Warranty를 충족하는 상태로 변화되었다고 하더라도 보험자는 면책된다(MIA 제34조 제2항). 이와 같이 Warranty는 아주 엄격하게 지켜져야 하고 아무리 사소한 위반이라도 일단 발생하게 되면 보험자의 보상책임이 면책되는 효과가 있기 때문에 피보험자는 Warranty를 위반하지 않도록 주의를 다하여야 한다.⁴⁰⁾

3) 보험자의 면책 및 입증책임

위에서 설명하였듯, Warranty의 위반에 따라 보험자는 Warranty 위반일로부터 보험금 지급책임을 면하게 된다(MIA 제33조 제3항). 또한 Warranty 위반이 발생하면, 그 위반 상태가 수정되거나 보완되더라도 보험자는 책임을 면하게 된다(MIA 제34조 제2항).

Warranty 위반의 입증책임과 관련하여 보험자는 보험계약자 또는 피보험자의 Warranty 위반에 대한 입증책임을 부담한다. 따라서 피보험자의 반증이 없는 한 보험자는 책임을 면하게 된다.

(4) 판결에 대한 평석(원고의 명시적 Warranty(ISM Code의 준수) 위반 여부)

원고와 피고사이에 체결된 보험증권상에는 “이 사건 선박은 ISM Code를 준수한다”라고 명시적인 Warranty가 규정되어 있다. 따라서 위에서 설명한 바와 같이 명시적 Warranty의 해석원칙 및 영국해상보험법의 규정에 따라 원고는 보험기간 동안 ISM Code를 준수하여야 하며, 만약 ISM Code를 위반하게 되면 그 시점부터 보험자는 보험계약에 따른 책임을 면하게 된다고 해석되어야 한다. 이와 관련하여 법원은 “ISM Code의 준수는 판단의 문제이다”라고 판시하고, “ISM Code의 준수는 서면준수를 의미하는 것이지, 실질적인 준수를 의미하는 것은 아니다. 또한 모든 선박이 운항하는 전체 시간 동안 ISM Code를 준수하여

39) Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed. Vol. 2 London: Sweet & Sons, 1981, p.528.

40) 박정수, 전제논문, 246~247면 참조

야 하는 것은 아니다”라고 판단하였다. 그러나 앞에서 설명하였듯, ISM Code는 선박의 운항 중 발생하는 위험을 최소화하기 위해서 국제해사기구가 총회 결의서로 채택하였고, SOLAS 협약의 제9장에 포함되어 전 세계적으로 강제 시행되고 있다. 따라서 ISM Code를 위반하였을 때에는 위험을 피하기 위한 모든 조치를 취했다고 주장하기가 논리적으로 어렵다. 또한 선박이 ISM Code를 위반한 경우에 선박의 기국정부는 평가를 통해 SMC 또는 DOC의 효력을 정지하거나 또는 증서를 취소한다. 그러나 실무적으로 선박의 안전진단 및 평가를 위해서는 상당한 시간과 기간이 필요하다. 따라서 실질적으로 선박의 안전에 문제가 발생한다 하더라도 선박의 SMC 또는 DOC의 효력을 정지시킬 때까지는 상당한 시간적 차이가 발생하게 된다. 이에 항만당국은 ISM Code의 이행과정에 문제가 발생하는 경우에 선박의 안전관리체제, 선박의 구조·시설, 선원의 선박운항지식 등이 국제협약의 기준에 미치지 못하는 경우 또는 해당 선박의 크기·종류·상태 및 항행기간을 고려할 때 항행을 계속하는 것이 인명이나 재산에 위험을 불러일으키거나 해양환경 보전에 장애를 미칠 우려가 있다고 인정되는 경우에는 그 선박에 대하여 항행정지를 명하는 등 필요한 조치를 할 수 있다(해사안전법 제55조 참조). 이렇게 항만당국에 의하여 선박의 ISM Code의 위반으로 억류당하는 경우, 실질적으로 선박은 ISM Code 위반이 되며 이는 선박이 불감항 상태라고 보아야 할 것이다.

결론적으로 대상판결의 법원은 “ISM Code의 준수는 서류에 의하여 판단하여 한다”고 판시하여 원고의 명시적 Warranty 위반을 부정하고 있으나, ISM Code의 위반은 실질적으로 ISM Code의 SMS상에 요구되는 사항을 이행하지 못하는 경우 위반으로 판단하여야 하며, 이는 항만당국의 억류 등에 의하여 확정적으로 확인된다고 본다. 즉, 선박의 ISM Code 위반이 서류상의 SMC 또는 DOC의 효력정지 또는 취소로만 판단한다면 ISM Code의 이행 강제라는 실질적 목적을 달성하기 힘들기 때문에 ISM Code의 위반으로 선박이 항만당국에 의하여 억류되었다면 그 시점부터 명시적 Warranty를 위반한 것이 되며, 보험자는 면책된다고 보아야 할 것이다.

IV. 맺는 말

이 사건의 해당 선박인 Nancy호는 2008년 12월 2일 선채보험 및 전쟁보험을 피고인 Al Sagr에 가입하였고, 보험약관은 1995년 협회기간약관이었다. 그리고 “이 사건 선박은 국제안전관리규약(ISM Code)을 준수한다”라는 명시적 Warranty가 보험증권에 기재되어 있었다. 2008년 12월 17일 선박의 용선 브로커인 Blue Fleet Management는 홍콩에 소재한 Kin Ki 회사와 사이에 반다르 이맘 호메이니(Bandar Imam Khomeini)항⁴¹⁾으로부터 중국까지 3만톤의 황이 포함된 원유(crude sulphur)를 운송하기로 항해용선계약(voyage charter)을 체결하였다. 이후 해당 선박에 원유를 선적하고 중국까지 운송을 완료한 후, 대만과 필리핀으로 동철(steel billet)과 철사(wire)을 운송하기 위해 러시아 나홋카(Nakhodka)항으로 출항하여 2009년 2월 14일에 나홋카항에 입항하였다. 그러나 당일 늦은 밤에 이 사건 선박에 화재가 발생하였고, 선원들은 화재를 진압하기 위해 모든 노력을 다했음에도 불구하고, 선박 갑판의 선미루 갑판까지 불길이 확산되어 2009년 2월 17일 선장은 선박을 포기하였다. 그러나 피고인 보험자는 피보험자의 고지의무 위반 및 명시적 Warranty 위반을 이유로 보험금의 지급을 거절하였다. 따라서 이 사건에서 검토되어야 할 주요 쟁점은 피보험자의 계약상 중요 사항의 고지위무 위반 여부 및 Nancy호가 보험계약 기간 중 명시적 Warranty 사항인 ISM Code를 위반하였는지의 여부이다.

(1) 피보험자의 중요한 사항의 고지 이행여부에 대한 판단이다. 보험계약에 있어 중요한 사항이란 신중한 보험자가 그 사실을 안다면 그 계약을 체결하지 아니하든가 또는 적어도 동일한 조건으로는 계약을 체결하지 아니하리라고 생각되는 사항을 말한다. 따라서 본 사건에서 피고는 Nancy호의 관리회사가 Swedish Management사가 아닌 Blue Fleet Management이며, 이는 계약의 중요사항으로서 부실고지 및 불고지에 해당하며, 해당선박이 보험계약체결 이전에 항만당국으로부터 화재안전시설의 하자로 4번이나 억류된 사실이 있었고, 보험계약기간 중에

41) 이 사건 선박은 이란 반다르 이맘 호메이니에서 항만통제국(port state control:PSC)에 검사를 받았고, 항만통제국은 화재안전시스템에 문제가 있다는 이유로 억류되어 위 사안을 시정후, 2008년 12월 24일 출항하였다.

도 화재안전시설의 결함으로 항만당국에 역류된 사실이 있었는데 이를 고지하지 않은 것은 부실고지 또는 불고지라고 주장하였다. 이에 대하여 법원은 관리회사와 관련된 사항은 해사정보장치 데이터베이스를 통해 누구든지 확인이 가능한 사항이므로 이는 영국해상보험법 제18조 제3항 (b)호에 해당하여 보험자에게 고지할 의무가 없다고 판시하였다. 또한 선박의 역류 역시 고지의 대상이 아니라고 판시하였다. 이러한 법원의 판단과 관련하여 관리회사의 변경 및 사실관계는 원고만이 알고 있는 한정된 정보가 아니다. 왜냐하면 선박의 상태와 관련된 사항은 일반적으로 널리 알려진 웹사이트 등을 통해 확인해 볼 수 있으므로 영국해상보험법 제18조 제3항 (b)호에 해당한다고 생각한다. 따라서 법원의 판단에 동의한다. 그러나 항만당국의 역류와 관련된 고지의무 위반과 관련하여, 해당선박인 Nancy호는 피고 보험자와 보험계약을 체결하기 이전에도 화재안전시설에 심각한 하자가 발견되어 관련 국가의 항만당국에 의하여 4번이나 역류된 사실이 있었고 이러한 사실은 항해 안전에 심각한 하자가 있다고 판단된다. 또한 보험기간동안에도 화재관련 설비의 하자가 발견되어 항만당국에 의해 역류되었다면 ISM Code 상의 안전관리규정을 위반한 것이며, 이는 감항성 주의의무에 심각한 위반에 해당하고 이러한 상황은 보험자에게 통지되어야 하는 중요한 사항에 해당된다 할 것이다. 따라서 원고는 이러한 사실을 피고인 보험자에게 고지하였어야 하며, 이를 위반하였으므로 고지의무를 위반한 것으로 판단된다.

(2) 원고의 명시적 Warranty 위반 여부이다. 보험체결당시 원고와 피고는 보험증권에 “이 사건 선박은 ISM Code를 준수한다”라고 명시적 Warranty를 기재하였다. 이에 대하여 법원은 “ISM Code의 준수는 판단의 문제이다”라고 판시하고, “ISM Code의 준수는 서면준수를 의미하는 것이지, 실질적인 준수를 의미하는 것은 아니다. 또한 모든 선박이 운항하는 전체 시간 동안 ISM Code를 준수하여야 하는 것은 아니다”라고 판단하였다. 그러나 실무적으로 ISM Code의 위반에 따라 SMC 또는 DOC의 효력이 정지될 때까지는 상당한 시간이 소요된다. 이에 항만당국은 ISM Code의 이행과정에 문제가 발생하는 경우에 선박의 안전관리체제, 선박의 구조·시설, 선원의 선박운항지식 등이 국제협약의 기준에 미치지 못하는 경우 또는 해당 선박의 크기·종류상태 및 항행기간을 고려할 때 항행을 계속하는 것이 인명이나 재산에 위험을 불러일으키거나 해양환경 보전에 장애를 미칠

우려가 있다고 인정되는 경우에는 그 선박에 대하여 항행정지를 명하는 등 필요한 조치를 할 수 있다. 이렇게 항만당국에 의하여 선박의 ISM Code의 위반으로 억류당하는 경우, 실질적으로 선박은 ISM Code 위반이며 따라서 명시적 Warranty의 위반으로 보아야 할 것이다. 결과적으로 법원의 판결은 ISM Code의 제정의의 및 실무를 간과한 판단으로 생각하므로, 원고는 ISM Code 준수 의무 위반으로서 보험자는 면책된다고 생각한다.

영국해상보험법은 피보험자에게 보험계약 성립 전에 보험자에게 자신이 알고 있는 일체의 중요한 사항을 고지할 의무를 부과하고 있다. 이렇게 피보험자에게 계약상 중요한 사항을 보험자에게 고지하도록 의무를 강제함으로써 보험계약체결에 있어 양 당사자 간의 형평의 원칙이 성립하게 되고, 합리적인 보험료를 확정하거나 또는 보험계약의 인수 여부를 결정하는데 중요한 영향을 미치게 되기 때문이다. 그러나 보험자입장에서는 피보험자의 불고지 또는 부실고지를 다툼에 있어 이를 입증한다는 것이 현실적으로 어렵다. 따라서 이러한 분쟁을 사전에 방지하기 위하여 보험자는 피보험자 측에 엄격히 이행하거나 충족하여야 할 사항을 보험증권에 명시하도록 함으로써 안전장치를 마련코자 한 것이 명시적 Warranty이다. 대상판결과 관련하여 법원은 피보험자의 고지의무와 관련하여 일반적으로 누구든지 쉽게 접근하여 알 수 있는 선박의 정보는 고지의무 대상에 해당하지 않는다는 기존 판례의 입장을 다시 한 번 확인시키고 있다. 그러나 해당 사건의 법원은 ISM Code가 국제적으로 중요한 안전관리제도로서의 기능을 담당하고 있으며 또한 선박소유자의 감항능력 주의의무 위반을 판단함에 있어 상당히 밀접한 관련성이 있다는 사실을 가볍게 판단하고 있는 것으로 사료된다. 또한 보험증권상의 “ISM Code의 준수”라는 명시적 Warranty와 관련된 쟁점에서, 법원은 ISM Code의 관련 서류가 효력정지 또는 취소되지 않는 한 선박은 ISM Code를 준수하고 있다고 판단하고 있으나, ISM Code의 실질적 위반과 평가에 따른 ISM Code 서류의 효력정지 및 취소 사이에는 상당한 시간적 간극이 있음을 간과하고 있다. 이러한 사실들을 종합할 때 본 사건에 대한 법원 판단은 합리적 결론에 이르지 못하였다고 생각된다.

참고문헌

- 구종순, 「해상보험(제4판)」, (서울:박영사, 2010).
- 김인현, 「해상법(제3판)」, (서울:법문사, 2012).
- 박세민, 「영국보험법과 고지의무」, (서울:세창출판사, 2004).
- 박용섭, 「해상법론」, (서울:형설출판사, 1998).
- 손주찬, 「상법(하)」, (서울:박영사, 2001).
- 이기수 · 최병규 · 김인현, 「보험·해상법(제8판)」, (서울:박영사, 2008).
- 정찬형, 「상법강의(하)」, (서울:박영사, 2009).
- 최기문, 「상법학신론(하)」 제15판, (서울:박영사, 2008).
-
- 김선철 · 이길남, “우리 상법(보험편)과 영국 해상보험법의 고지의무 법리에 관한 비교 연구”, 「통상정보연구」, 제11권 1호, 2009.
- 김 현, “해상보험법상의 명시적 담보”, 「월간법조」, 제40권 제10호, 통권 421호, 1991.
- 박세민, “중요성판단의 문제와 해석-고지의무제도를 중심으로”, 「상사법연구」, 제15권 제2호, 1996.
- 박영선, “국제안전관리규약(ISM Code)의 채택과 감항능력 주의의무에 관한 소고”, 「해상·보험법연구」, 제1권 제1호, 2005.
- 박용섭, “해상운송계약법에서 아이에스엠코드의 효과에 관한 고찰-감항능력 주의의무 위반과 책임제한권의 상실”, 「해양한국」, 6월호, 1998.
- 박정수, “해상보험에서의 명시적 Warranty에 관한 연구”, 「문화무역연구」, 제2권 제1호, 2002.
- 서헌제, “감항능력 주의의무에 관한 일고찰”, 「법학연구」, 제26권 제2호, 부산대학교 법학연구소, 1983.
- 이은섭, “영국 해상보험법상 고지의무”, 「한국보험학회지」, 제42권, 1993.
- 지상규, “해상보험적용에 있어 피보험자의 불고지 및 감항성 확보시기에 관한 영국항소법원의 부선거 사건”, 「한국해법학회지」, 제35권 제1호, 2013
- 최종현, “영국해상보험법상 담보특약 위반에 대한 권리의 포기”, 「보험법연구」, 2,

1998.

최종현, “영국해상보험법상의 고지의무 판 아트란틱보험회사 대 파인탑보험회사 사건을 중심으로”, 「보험법연구」, 3, 1999.

한기정, “보험계약상 고지의무에 대한 입법론적 고찰”, 「서울대학교 법학」, 제52권 제3호, 2011.

한기정, “고지의무의 수동화”, 「비교사법」, 제16권 제3호, 2009, 196면.

한낙현, “항해중의 감항성 유지의무에 관한 문제점 고찰”, 「한국해법학회지」, 제26권 제2호, 2004.

E.R Hardy Ivanmy, *General Principles of Insurance Law*, London(Butterworths, 1975).

E.R. Hardy Ivanmy, *Marine Insurance*, 4th Ed, London(Butterworths, 1985).

Michael J. Mustill and Jonathan C. B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., London(Stevens & Sons, 1981).

Mocatta, Mustill and Boyd, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 19th Ed, London(Stweet & Maxwell, 1984).

Nicholas Legh-John Birds, David Owen, *MacGilliveray on Insurance Law*, 10th Ed, London(Sweet and Max well, 2003).

Lord Donaldson of Lymington, “*The ISM Code: the road to discovery?*”, London(Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly), 1998

R. H. Brown, *Marine Insurance-Hull Practice*, 2nd ed., London(Witherby & Co., Ltd, 1993).

<Abstract>

Sea Glory Maritime Co and Another v. Al Sagr National Insurance Co [2013] EWHC 2116

Ji, Sang-Gyu

The Insurer can not correctly comprehend the dangerous degree of insurance object to be accepted by them at the time of entering into the insurance contract generally, and also it is impossible for them to confirm it. Therefore, the insured is obliged the duty of disclosure to mitigate any risk. In addition, the insured shall bear the duty of seaworthiness and it is an implied warranty under the insurance contract. However, to the insurer, it is hard to put to the proof whether the insured have performed the duty to disclosure and to keep as seaworthiness. If the dispute happened, unnecessary legal costs may increase under this situation. Based upon the above reasons, the insurer has ruled special wording on a insurance contract or a insurance policy to minimize the disputes of the parties and this is an express warranty on the MIA. It ruled that if the insured breach the duty to disclosure, the insurance contract can be cancelled, while the liabilities of indemnity will be exonerated if the express warranty was violated.

In the case (Sea Glory Maritime Co and Another v. Al Sagr National Insurance Co [2013] EWHC 2116) is about that the insured had hid the facts that the vessel had been detained by the PCS and the vessel management company had been changed before the insurance contract had been formulated. Hereupon, in this paper, I will examine the insured's duty to disclose under the MIA and the express

warranty of the policy, and from the case to evaluate and analyze the ISM CODE, related with the seaworthiness.

Key Words : Duty to disclose, Seaworthiness, Express Warranty, Implied Warranty, ISM Code