

# 상당주의의무의 이행과 그 효과에 관한 연구

- 선박보험을 중심으로 -

이 상 욱\* · 남 영 은\*\* · 박 상 김\*\*\*

\*대한해운(주) 보험법무팀, \*\*한국해양대학교 대학원, \*\*\*한국해양대학교 해사수송과학부 교수

## A Study on the Implementation of Due Diligence and Its Effect

- Focussing on the Marine Hull Insurance -

Sang-Wook Lee\* · Young-Eun Nam\*\* · Sang-Gap Park\*\*\*

\*Insurance Law Team of Korea Line Corporation, Seoul, 110-290, Korea

\*\*Graduate School of Korea Maritime University

\*\*\*Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime University

**요 약 :** 해상선박보험의 역사를 통하여 보면 많은 경우에, 피보험자의 상당주의의무의 결여로 인하여 보험자가 보상을 거부한 경우가 많은 것을 볼 수 있다. 또한 과거 우리나라의 해상사고를 보아도 대부분의 사고가 인적요인에 의해 발생하였음을 알 수 있다. 따라서 본 논문은 이러한 해상손해에 중점을 두고 보험약관과 다른 제반 규칙들을 고찰함으로써 상당주의의무의 필요성에 대해서 강조하며, 나아가 사고사례를 분석하여 상당주의의무의 이행과 그 효과에 대해서 고찰하고자 한다.

**핵심용어 :** 선박보험, 상당주의의무, 인치마리약관

**Abstract :** There may be some cases in which underwriters refuse to pay claims to the assured in case of his want of due diligence and actually, a lot of cases which an assured could not have been covered, existed through the history of marine hull insurance claims. Statistically, looking back the past marine accident cases in Korea, the most parts of the accident are man-made disasters caused by want of due diligence. So, this study will focuss on this kind of marine losses and insurance clauses and other relevant rules containing due diligence such as due diligence of the assured in Inchmaree clause, ITC-Hulls(1983), and due diligence of carrier in Hague-Visby Rule and so on. This study also shows what the disadvantages to marine enterprisers are, caused by want of due diligence and the advantages of doing due diligence are.

In conclusion, this study contends that marine enterprisers should perform due diligence in doing their business for both financial stability and good management of their companies.

**Key words :** marine hull insurance, due diligence, Inchmaree clause

## 1. 서 론

해상보험분야에서 선박의 손해를 보상하는 선박보험은 해상사업에 부수하여 계약당사자들 사이에 약정한 담보범위 안에서 우연히 발생하는 선박의 손해나 손상을 보상하는 것이다. 그러나, 이러한 담보위험에 의한 보험사고 발생시, 보험자가 보상을 하는 것이 원칙이나 피보험자 등이 상당주의의무(Due diligence)를 다하지 못하면, 보험자가 보상금 지급거부를 할 수 있는 상황이 발생할 수 있다. 다시 말해서, 피보험자 등이 보험목적물에 대하여, 상당한 주의를 기울인 것이 입증되어야 보상을 받을 수 있다는 단서의 위험약관이 존재하는 것이다. 피보험자 등은 이를 간과해서는 안될 것이며, 자칫하

면 보험사고 발생시, 보상을 받지 못하여, 개인 또는 회사가 큰 어려움에 봉착할 수도 있다.

선박의 손해 또는 손상의 원인으로는 천재인 해상고유의 위험과 상당주의의무를 이행하지 못하여 발생하는 즉, 인적과실로 인한 위험으로 나누어질 수 있다. 우리 나라 선박의 해양사고별 단순한 통계를 보면 해상고유의 위험보다는 기관고장, 추진축 절단 등의 정비소홀, 잠재하자, 선장, 사관, 부원의 과실, 고의의 불법행위 또는 보험금을 노린 도덕적 위험 등 해상고유의 위험과는 다른 원인에 의한 사고가 높은 비율을 차지하고 있다. 지속적으로 정비유지, 관리, 수리 등이 필요한 선박의 기관을 놓고 보았을 때, 그 사고율이 매년 해양사고 중 가장 높은 비율을 차지하고 있다. 당연히, 이런 종류의 사고에 대해서는 과거 에스지 폴리시(SG Policy)에 첨부되어 사용되었던 인치마리약관(Inchmaree Clause)에서부터, 현재 통상적으로 사용되고 있는 1983년 협회선박기간약관(ITC-Hulls, 1983; 이하 '협회선박기간약관'이라 한다)까지 어느 정도 변화

\* roy@korealines.co.kr, 016-386-1282

\*\* 정희원, k971011g@hanmail.net, 018-595-5897

\*\*\* 종신회원, sgpark@hanara.kmaritime.ac.kr, 051-410-4235

가 있었지만, 대부분 피보험자 등이 상당주의의무를 다했음에도 불구하고, 우연히 발생한 손해만 보상한다는 단서조항이 들어가게 되었다. 천재(天災)가 아닌 인적과실에 의한 손해에 대해 피보험자인 자가선박을 보유한 선주 또는 선사들이 보유하고 있는 선박, 고용중인 선원 및 육상의 안전관리 또는 안전관리부서, 선박의 공무분야를 담당하는 부서 등에 대하여 상당주의의무를 이행한다면 인적과실로 인해 발생하는 사고는 어느 정도 방지 할 수 있다. 또한, 사고가 발생하여도 최소한 상당한 주의를 하지 않아 보험자가 보험금 지급을 거부하는 상황은 발생하지 않을 것이며, 더 나아가 체계적인 안전관리 활동 등의 상당주의의무 이행은 보험료 절감의 효과까지 거둘 수 있을 것이다. 현재 대형선사들은 나름대로 체계적인 안전관리 활동 등을 실시하고 있으나, 영세 중·소형선사는 아직 체계적인 안전관리 활동의 위험관리시스템이 존재하지 아니하여 상당주의의무 이행에 제약을 받을 것이다.

본 연구는 선주, 선박회사, 선박관리자, 용선자 및 운송인 등의 상당주의의무 이행에 대하여 선박보험을 중심으로 관련 위험관리를 분석하고, 상당주의의무의 적극적 이행과 그에 따른 실익을 고찰하는데 있다.

## 2. 상당주의의무

상당주의의무<sup>1)</sup>이라는 용어가 1893년 하터법(Harter Act)을 거쳐 1924년 선하증권통일조약에 계승되기 전에도 영미의 감항능력<sup>2)</sup>에 관한 판례에는 이러한 용어를 사용하고 있었다. 그러나 '상당한 주의'의 정의에 관해 정면으로 언급한 판례는 없다. 그 개념의 원천인 영국에서도 '감항능력에 관한 상당한 주의'의 개념이 1921년 헤이그 규칙(Hague Rule)을 모체로 한 선하증권통일조약의 많은 규정 가운데 가장 애매하고도 중요한 것이다 라고 할 정도로 개념정의에 어려움이 있다.

영국에서는 상당주의의무를 보통법상의 주의의무(common law duty of care)와 같은 의미로 보는 것이 일반적이다.<sup>3)</sup> 즉, 상당주의의무는 보통법상의 상당한 주의개념(common law concept of reasonable care)에 해당한다는 것이다.<sup>4)</sup> 이는 보통법상의 주의를 1) Slight care 2) Ordinary care 3) Great care로 나눌 때 Ordinary care에 해당하는 것이라고 할 수 있다.

따라서 상당주의의무를 게을리 하는 것은 과실(negligence)이 된다. 결국 상당주의의무는 선주, 선박회사가 보험목적물인 선박에 대한, 화물운송인이 화주의 화물에 대한 상당한 주의와 기량(resonable care and skill)을 다하는 것을 뜻한다고 할 것이다. 영국의 판례가운데는 상당주의의무가 합리적인 주의(resonable diligence) 보다 무거운 의무라는 것을 시사하는 판례<sup>5)</sup>도 있으나, 양자를 동일하게 보는 것이 보통이다. 상당주의의무를 관용되고 있는 일반적인 의미에 따라 해석하면, 'Due'란 상응하는 모든 것, 'Diligence'는 의무에 대한 최선의 노력이라고 할 수 있다. 결국 상당주의의무는 감항능력 있는 선박을 제공할 해상운송인의 의무에 관하여 상당하다고 기대되는 모든 주의를 다하는 것을 뜻한다<sup>6)</sup>라고 할 수 있다. 또 다른 사례에서는 상당한 주의란 "신중하고 주의 깊은 운송인(prudent and careful carrier)으로서의 주의"를 말한다<sup>7)</sup>라고도 하고 그 사항에 관하여 숙련된 주의 깊은 사람이 할 정도의 검사를 상당주의의무에 의한 검사라고 한다.<sup>8)</sup>

미국의 경우에서 보면, 상당주의의무 라는 용어를 해상제정법상의 용어로 처음 채택한 곳이 미국이라는 점에서 알 수 있듯이 그 일반적 개념에 관한 정의가 영국의 보통법상의 의미와 같은 취지로 이해되어 있다고 본다. 즉, "실제적이고 구체적인 특수 사정하에서 사려있는 사람으로서 기대되는 주의의 정도에 해당한다" <sup>9)</sup>고 본다. 1893년 하터법에서는 선주가 동법에서 인정하고 있는 법정면책을 주장하기 위한 전제조건으로 선박을 감항상태에 두기 위해 상당주의의무를 다할 것을 요구하고 있다.

1936년 해상물건운송법(Carriage of Good By Sea Act; COGSA)에서도 상당주의의무라는 용어를 사용하고 있다. 하터법에서는 법정면책을 주장하기 위해 모든 면에서 상당한 주의를 다했음을 입증해야 하는 반면에 해상물건운송법에서는 손해의 원인이 된 사항에 관해서만 상당한 주의를 다했음을 입증하면 된다. 즉, 상당한 주의에 관한 입증책임의 범위가 하터법에 비하여 좁다. 결국, 미국에서도 상당주의의무의 개념은 같은 것으로 본다.<sup>10)</sup> 미국에서도 상당주의의무를 reasonable diligence 또 reasonable prudence라고 해석하는 것이 보통이다.<sup>11)</sup> 또, 주의 깊은 선주 또는 그 피용자가 사용·행사하는 주의를 의미한다는 견해도 있다.<sup>12)</sup>

1) 권기훈, 「해상운송인의 불감항책임에 관한 연구」, 한양대학교 대학원, 박사학위논문, 1989, pp.65-68.  
 2) MIA 1906 제39조 4항에서는 "보험에 가입된 해상사업이 만나는 통상의 해상고유의 위험을 대항하기 위하여 모든 점에서 적합할 때에는 그 선박은 감항능력이 있다고 본다"라고 규정하고 있고, 해상물건운송법(COGSA)에서는 감항능력을 의미하는 세 가지 요소, 즉 "선체와 기관의 감항능력, 선원과 항해준비의 항해능력 및 화물운송의 감항능력"과 같은 뜻으로 해석하는 것이 원칙이다.  
 3) Mocatta, *Mustill and Boyd*, p.435.  
 4) Grime, *Shipping Law*, London: Sweet & Maxwell, 1978, p.103. ; Ivamy, *COGSA*, 11th ed., London: Butterworths, 1979, p.94.  
 5) *Jevis v. Tomkinson*, 1856, 1H.&N.195; *Gardi v. Xenos*, 1862, 2F & F740.  
 6) *Wilson & Clyde Coal Co. Ltd. v. English*, 1938, A.C.57.80.  
 7) *Angliss & Co. Pty. v. Peninsular & Oriental Navigation Co.*, 1927, 2 K.B. 456.  
 8) *Charles Brown & Co. Ltd. v. Nirate Proudgers Steamship Co., Ltd.*, 1937, 58 Lloyd's Rep.188.  
 9) *Henry Campbell Black, M. A., Black's Law Dictionary*, 15th ed., Minn. West Publishing Co. 1979, p.411.  
 10) *Ibid*, p.411.  
 11) *Spencer Kellog & Sons v. Great Lake Transit Corp.*, 32F  
 12) *Poor, On charter parties and ocean Bills of Lading*, 5th ed., Newyork : Matthew Bender & Co., 1980, p.168

國內 商法하에서는 보통의 운송인에게 요구되는 합리적인 고 평균적인 주의라는 견해도 있다. 하급심판례는 “보통의 신중한 선주가 발항당시 자기 선박이 갖추어야 되겠다고 판단할 항해적합성을 갖추어야 할 책임” 이라고 한다.<sup>13)</sup> 또 감항능력에 관한 상당한 주의는 ‘운송인으로서 요구되는 주의’ 라는 점에서, 운송물에 관한 운송인의 주의의무(상법 제788조)와 같은 것이며, 주의의 정도도 같다. 다만 감항능력 주의의무가 선적시부터 발항시까지에 ‘선박상태’ 에 관한 의무이고, 운송물에 관한 주의의무는 ‘운송인이 보관하는 운송물의 안전’ 에 관한 직접적의무라는 점에서 차이가 난다.

상당한 주의를 다하였는지에 여부는 법률문제가 아닌 사실의 문제이다. 따라서 이는 구체적 사실하에서 개별적으로 판단되어야 한다. 즉, 상당주의의무의 행사가 문제된 시점에서 보통의 운송인으로서 알았던 사실 또는 알 수 있었던 사실을 기초로 하여 상당한 주의가 행사되었는지를 파악하여야 한다. 또, 보통의 주의 깊은 운송인으로서의 의무를 다하였는지에 여부도 그 의무의 행사가 문제되었던 시점에서 판단하여야 한다. 즉 의무행사의 시점에서 조선이나 해운의 기술이 도달하였던 수준에서 판단하여야 하며, 재판의 시점까지 행해졌던 기술혁신을 고려해서는 안된다.<sup>14)</sup>

## 2.1 상당주의의무에 따른 보상관계<sup>15)</sup>

협회선박기간약관에서 피보험선박의 상당주의의무를 바탕으로 하여 손해를 구별하면, 피보험자의 상당주의의무를 요건으로 하지 않는 위험과 피보험자의 상당주의의무를 요건으로 하는 위험으로 구분할 수 있다.

상당주의의무를 요건으로 하지 않는 위험은 선박 내부와 관계없이 외부로부터 발생한 원인에 의하여 발생한 손해로서 피보험자의 상당주의의무를 요건으로 하지 아니하는 위험(perils irrespective of want of due diligence)을 말한다. 바꾸어 말하면, 이 위험은 피보험자가 보험목적물을 보관 관리하면서 상당한 주의를 다하여도 피보험자의 의사와 관계없이 발생할 수 있는 위험이다. 물론 이 위험은 예견할 수 없이 발생하는 우연한 사고이다. 보험자는 우연히 발생할 수 있는 재해를 보상하지만 필연적으로 발생한 재해에 대해서는 보상할 책임이 없다는 원칙을 근거로 한다. 피보험자의 상당주의의무와 관계없이 발생할 수 있는 담보위험은 아래와 같다.

- ① 해상, 강, 호수 또는 기타 가항수역의 고유한 위험 - 해상고유의 위험
- ② 화재폭발
- ③ 선박 외부로부터의 사람에 의한 폭력적 절도
- ④ 투하
- ⑤ 해적
- ⑥ 핵 장치 및 원자로의 고장 또는 사고

⑦ 항공기 또는 이와 유사한 물체 또는 그로부터 낙하하는 물체, 육상운송용구, 도크 또는 항만시설이나 장비와의 접촉

⑧ 지진, 화산의 분화 또는 낙뢰이다.

상당주의의무를 요건으로 하는 위험으로 보험자는 협회선박기간약관 제6.2조에서 열거하고 있는 담보위험을 원인으로 하여 발생한 사고의 손해를 보상할 책임이 있다. 이러한 위험에 대하여 보험자에게 보상책임을 지우기 위해서는 피보험자가 상당한 주의를 다할 것을 약정하고 있다. 그러므로, 만일에 피보험자, 선박소유자, 또는 선박관리인이 상당한 주의를 기울리 하여(want of due diligence) 보험목적물에 손해가 발생하였다면, 피보험자는 보상청구권을 주장하지 못한다(협회선박기간약관 6.2조 단서). 보험자는 특약이 없는 한 피보험자의 고의의 불법행위에서 기인된 손해에 대해서는 책임을 지지 아니한다(영국해상보험법 55조 2(a)). 여기서, 피보험자는 포괄적인 의미로서 선박소유자 뿐만 아니라 보험계약의 당사자 또는 피보험자로서의 적격을 가진 선박임차인(裸傭船者) 또는 선박관리인을 포함하는 것으로 해석하는 것이 타당하다고 본다. 만일에, 손해가 피보험자인 선박소유자 또는 공유자인 선장 자신의 고의적인 작위 또는 부작위가 없이 순수하게 과실에 의하여 발생하였다면, 보험자는 보상해야 한다. 그러나, 피보험자인 선박소유자가 선박기간보험의 기간 내에서 피보험선박의 불감항상태 또는 감항능력 주의의무위반 상태를 알고서 항해에 제공하였거나, 또는 멸실, 훼손을 방지 및 최소화시킬 의무를 다하지 아니한 것이 피보험자의 과실로 인한 것이 분명할 때에는 역시 보상책임을 지지 아니한다. 협회선박기간약관에서 피보험자의 상당주의의무를 요건으로 하는 담보위험은 아래와 같다.

- ① 화물 또는 연료의 적재, 양하 또는 환적중에 발생한 사고
- ② 보일러의 파열, 기관 축의 파손 또는 기관 혹은 선체의 숨은 하자
- ③ 선장, 사관, 부원 또는 도선사의 과실
- ④ 수선공 또는 용선자의 과실, 다만 수선공 또는 용선자가 이 증권에 의하여 피보험자가 아닐 것
- ⑤ 선장, 사관 또는 부원의 악행 등이다.

## 3. 상당주의의무에 관한 해상보험법 및 약관의 고찰

### 3.1 영국해상보험법 제55조(MIA, 1906)

피보험자의 상당주의의무(due diligence)가 단서조항으로 포함되는 담보위험에 의하여 발생한 손해에 대하여 보상청구권을 주장하기 위해서는 약정 주의의무와 법정 주의의무를 지켜야 한다. 약정 주의의무는 협회선박기간약관의 상당주의의무를 뜻하는 것이고, 법정 주의의무는 영국해상보험법의 고의의 위법행위(wilful misconduct)의 금지의무이다.<sup>16)</sup>

13) 서울民地判, 1978.8.3.77가합 1615.

14) Atlantic Transport Co. v. Rosenberg Bros. & Co., 34F. 2d 843, 846 (9th cir.1929).

15) 박용섭, 「해상보험법」, 효성출판사, 1995, pp.141-142.

영국해상보험법상 고의적 보험사고의 문제는 피보험자와 선원 등, 제3자의 고의 또는 과실의 문제로 귀착되며, 이 경우 인과관계의 직접 여부에 의하여 보험자의 책임여부를 결정한다는 특이성을 갖고 있다. 영국해상보험법에서는 상당주의의무에 대하여 직접적으로 언급한 조항은 없지만, 본법 제55조 2(a)항에는 후에 언급할 협회선박기간약관(ITC-Hulls,1983)의 상당주의의무를 요건으로 하는 약관 6.2조항 내에 선원의 약행과 선장 등, 승무원의 과실로 인한 손해는 피보험자 측의 상당주의의무 결여시 보상하지 않는다고 명시되어 있는 부분과 연관성이 크다고 할 수 있다. 본법의 내용에는 “보험자는 피보험자의 고의의 위법행위에 기인하는 일체의 손해에 대해서 책임을 지지 않는다. 그러나, 보험증권에 별도로 규정이 있는 경우를 제외하고 보험자는 담보위험에 근인하여 일어나는 일체의 손해에 대해서는 비록 그 손해가 선장이나 선원의 위법행위 또는 과실이 없었으면 발생하지 않았을지라도 그 책임을 부담한다”라고 규정하고 있다. 따라서 피보험자의 고의의 위법행위를 법정 면책사유(statutory exclusion)로 규정하고 있다.

### 3.2 구 협회선박기간약관의 인치마리약관

과거의 에스지 폴리스(SG Policy)상에서 담보위험상에 존재하지 않았던 기관의 파열위험은 1887년 Thames & Mercy Marine Insurance Co. Hamilton, Fraser & Co. 사건 즉, 인치마리(Inchmaree)호 사건의 판결 결과 창안된 특별약관인데, 이것은 인치마리호 사건에서 생겼던 폭발·파열 위험과 같은 전혀 새로운 위험이 발생하거나 예상되면, 본 약관에 추가되어 피보험자를 보호하기 때문에 이것을 일명 추가위험약관(Additional Perils Clause)이라고 하였다.<sup>17)</sup>

이 약관의 특징은 해상고유의 위험 이외에 해상에서 기대할 수 있는 추가위험에 의하여 발생하는 손해를 보상하는데 입법취지가 있다. 다시 말하면, 해상위험을 가까운 원인으로 하지 아니하는 손해에 대하여 보험자로 하여금 추가로 보상하게 하는 근거약관인 것이다. 이 위험을 명시한 약관은 영국에서는 인치마리약관이라 하고, 미국에서는 추가위험약관이라고 한다. 이 위험은 과거 정기선에서 많이 발생하여 보험자의 담보위험에 포함되었기 때문에 정기선과실약관(Liner Negligence Clause)이라는 별명을 가지게 되었다. 종전까지 사용하였던 인치마리약관에는 원래의 내용에 새로이 나타난 종류의 위험을 추가하여 그 범위를 확대하려는 경향이 있었다. 인치마리약관은 이러한 손해나 손상을 피보험자, 선주 또는 선박관리자들이 상당한 주의를 하지 않아 발생한 손해 또는 손상에 대하여는 보상을 하지 않는다는 단서조항을 두고 보험자의 보상 의무를 제한하였다.<sup>18)</sup> 그후 1983년부터 신 증권 마 폴리스(MAR Policy)가 사용됨에 따라 에스지 폴리스의 위험약관과 구 협회선박기간약관의 제7조 인치마리약관 및 영국해상보험

법 등이 통합되어 협회선박기간약관이 되었다. 그 이후 본 위험약관은 1995년 개정시에 일부 필요 없는 내용의 삭제와 변경이 가해졌다. 즉, 협회선박기간약관에서는 담보위험 중에서 핵 장치 등의 고장 또는 사고를 담보위험에서 제외시키고 상당주의의무자를 선박의 감독자 또는 육상에서 관리자까지 확대 적용시키고 있다. 그러나, 1995년 협회기간약관은 선주들의 거부로 거의 사용되지 않고 있다.

### 3.3 협회선박기간약관의 위험약관

약관 6.1조는 보험자가 피보험자, 선주 또는 관리자 측의 상당주의의무의 결여로부터 손해 또는 손상이 발생했다는 것을 증명함으로써 보상청구에 항변할 자격이 주어지지 않는 위험들을 나열했다. 약관 6.2조는 보험자가 피보험자, 선주 또는 관리자 측의 상당주의의무의 결여로부터 손해 또는 손상이 발생했다는 것을 증명함으로써 보상청구에 항변할 자격이 주어지는 위험들을 나열했다. 약관 6.3조는 담보선박의 지분을 가지고 있더라도 선장, 사관, 부원, 도선사에 대한 상당주의의무의 결여로부터 보험자의 항변을 제외함으로써 6.2조를 보완하였다.

## 4. 상당주의의무 이행과 이점

상당주의의무의 이행방법으로써 피보험자가 될 수 있는 선사는 선박의 관리계획 및 선원의 교육계획, 선사의 과거 손해율이 나쁜 경우에는 손해가 발생한 원인을 분석하여 향후 위험감소방안 제시, 향후 선박 및 선원관리의 질적·양적 수준을 격상시키고자 하는 의지표현, 향후 선박 도입계획 및 노후선의 처리계획제시, ISM/ISO 인증 등의 경영합리화를 통한 일반적인 상당주의의무를 이행할 수 있고, 그에 따라 보험자로부터 보험료 할인혜택을 받을 수 있다. 선박관리는 보험료 산정에서 가장 중요한 요소이며, 선박의 관리자가 누구냐에 따라 선박보험요율의 높고 낮음이 결정되고, 선박의 철저한 관리(船級檢査 및 선박의 정기검사 등 선박을 양호한 상태로 관리하기 위한 계획 및 실행)상태를 제시하는 것은 저렴한 요율을 求得하는데 매우 중요한 요소가 된다. 선원교육은 해상에서 선박을 실질적으로 운항하는 것은 선원이기 때문에 선원의 선박관리에 대한 기술 및 태풍 등의 비상시에 대처방안 등 교육상태, 향후의 교육계획을 제시하는 것도 저렴한 보험요율을 구득하는데 중요하다. 향후의 선박도입계획은 선박을 새로 도입할 경우의 보험료 규모를 함께 감안하여 척 당 보험료를 산출하기 때문에 보험료의 인하효과를 볼 수 있다. 노후선의 처리는 선박의 연령이 오래될수록 선박을 관리하기가 어렵다고 판단되기 때문에 노후선인 경우 일반적으로 높은 요율 적용을 받게 되며, 더 나아가 이러한 선박으로 인하여 자매선의 보

16) 박용섭, 농상서, p.156.

17) 김정수, 「해상보험론」, 박영사, 1986, p.547.

18) 오원석, 「해상보험론」, 삼영사, 1993, p.291.

험료 수준에도 영향을 줄 수 있으므로 노후선의 정리계획은 전체선박의 효율을 낮추는 효과를 가져올 수 있다. 아이에스오 코드(ISO Code)의 인증은 효율산출에 있어서 직접적인 요인은 아니지만, 감안요소로 부상하고 있고, 아이에스엠 코드(ISM)의 인증은 향후 선사로서 필수적인 것인 만큼 효율산출에 있어서 고려요소가 되고 있다. 이와 같이, 피보험자의 상당주의의무의 이행은 해상기업의 합리적 경영을 통해 사후적으로는 사고시, 보상금을 청구할 수 있음을 물론이거니와 사전적으로 보험회사로부터 보험요율의 할인의 혜택을 받는 등이 접이 크다고 할 수 있다.

## 5. 상당주의의무 관련 사고사례 분석

### 5.1 상당주의의무 관련 사고의 비중

최근에 우리 나라 선박의 해양사고의 원인별 분류를 참고해보면 기관손상이 27.7%로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 그 다음으로 충돌, 좌초, 침몰 순으로 각각 22.1%, 13.6%, 12.4%를 나타내어 전체 해양사고 중, 높은 비율을 차지하고 있다.<sup>19)</sup> 특히, 가장 큰 비중을 차지하고 있는 기관손상은 대부분이 인적 과실이 그 원인으로 밝혀지고 있으며, 협회선박기간약관의 위험약관 6.2.2조항에 상당한 주의의무를 규정하고 있으므로, 피보험자 등은 이 조항에 관련된 손해를 방지하기 위해 특별한 주의를 하여, 이것으로 인한 손해를 줄일 필요가 있다. 그 다음으로 사고율이 높은 충돌, 좌초, 침몰도 물론 해상고유의 위험으로 근인된 사고도 있으나, 협회선박기간약관의 위험약관 즉, 피보험자 등의 상당주의의무를 단서로 손해보상금을 지급하는 위험 6.2.3 및 6.2.5 조항 즉, 선장, 사관, 부원 또는 도선사의 과실, 및 선장, 사관, 부원의 악행으로 인해 충돌, 좌초, 또는 침몰로 이어질 수 있다. 최근에는 보험금을 노린 선장과 선주의 결탁으로 고의로 선박보험에 가입된 선박을 침몰(scuttling)시키는 사례가 있다. 이를 도덕적 위험(moral hazard)<sup>20)</sup>라고 하는데 최근 들어 상당한 사회문제로 되고 있다.

한편 우리의 해운경쟁국들과 사고율 비교를 해볼 때, 우리나라는 월등히 높은 사고율을 보이고 있어서 치열한 국제경쟁사회에서 우리 나라의 선박회사들은 경쟁국들에 비해 다소 높은 보험료부담으로 불리한 위치에 있고, 상당한 주의를 다하였으면 막을 수 있는 사고를 인적과실인 운항과실 및 정비/취급불량으로 해양사고의 70%이상을 차지한다는 것은 사회·경제적으로 미치는 영향이 상당히 크다고 할 수 있다.<sup>21)</sup>

### 5.2 상당주의의무 관련 사고사례

#### 5.2.1 세이프 캐리어號 事件 (The Safe Carrier)<sup>22)</sup>

1990년 9월6일 해안안전관리선박인 세이프 캐리어(Safe

Carrier)호는 저녁 7시 50분에 에버딘으로 출항하기 위하여 타인(Tyne)강에서 정박하고 있었다. 본선 기관장인 캐리건(Carrigan)은 저녁 5시에 처음 승선하여 그날 저녁 출항하기 전까지 그의 담당기계에 익숙해지기 위한 시간은 단지 2시간 50분 이었다. 출항 다음 24시간동안 기관은 3번이나 고장났으며, 결국, 선박이 해상에서 표류하게 되었다. 9월 8일 오전 11시에 그 선박은 예인되어 타인강으로 되돌아 왔다. 씨보드 오프쇼어 리미티드(Seaboard Offshore LTD)는 용선자로서 고발되었다. 그러나, 엄밀하게 따지면, 이 사건에서 그 회사는 관리자였다. 회사는 1991년 8월에 1988년 상선법 제31조(Merchant Ship Act, 1988)에 따라 뉴캐슬시(New Castle)법원에 고발되었다.

본 선박은 영국 항만당국에 의해 해안대기안전선박으로 허가 변경되었고, 씨보드 오프쇼어 리미티드(Seaboard Offshore LTD)에 의해 관리된 본 선박은 26년의 선장경력과 그 중 9년의 안전과 지원선박의 경력을 포함 총합 45년의 해상경력을 가지고 있는 선장, 러셀의 명령하에 타인강에서 에버딘(Aberdeen)으로 출항하였다. 이 선박은 영국 항만당국과 독일 선급에 의해 완전한 증명서가 교부된 상태였다. 선박의 기계적인 운용의 책임을 지고 있는 27년 해상경력과 1등급 기관사 면허의 소지자인 기관장 캐리건은 오후 5시에 승선하여 동 선박에 출항하기 전까지 단지 2시간 50분 근무하고 있었으며, 첫 번째 당직근무를 마치기 전까지 7시간을 근무하였다. 그 다음날 이른 아침 주기와 발전기는 선박을 완전히 암흑상태로 남긴 채 작동을 멈추었다. 기관실 비상등도 들어오지 않았다. 주기 연료 서비스(Service)탱크가 완전히 비었다는 것을 알아차린 기관장은 수동으로 연료를 세틀링(settling)탱크에서 서비스탱크로 이송하였으며, 오전 7시 5분에 주기를 재 가동하였다. 서비스탱크는 연료유 청정기 처리량이 주기요구조건에 적합하지 않게 되어있었던 것이 원인이었고, 이는 燃料油清淨機에 부착되어 있었던 부정확한 그래비티 피드 디스크(gravity feed disc)에 의해 발생한 것이었다. 오전 11시 30분에 동일한 이유로 주기와 발전기는 다시 멈추었고, 오후 3시가 되어서야 수동작업으로 두 번째 재 가동하였다. 세틀링탱크마저 연료가 거의 비어가는 상태에서, 기관장은 전임기관장에 가서 인계 받은 중앙연료탱크에 60톤의 연료가 남아있다는 사항을 기억해냈다. 그는 세 개의 중앙탱크 밸브 중 어느 것도 표기가 되어있지 않은 것을 알았지만 중앙탱크에서 右舷 서비스탱크로 燃料油를 직접 보내기 위해서는 중앙 연료탱크밸브를 개방한다고 들은 것에 의존하였다. 연료유를 서비스 탱크로 이송할 때 연료유 세틀링탱크를 경유하지 않는 것은 나쁜 습관이었기 때문에 이는 기관장의 판단실수가 있었던 것이다. 불행히도 그런 조치는 침수를 초래하였으며, 주기는 다시 한

19) 「해난심판사례집」, 중앙해난심판원, 1988-1991년

20) Gorge E. Rejda, *Principles of Risk Management and Insurance*, 4th ed, Harper Collins Publishers, 1992, p.7.

21) 이육용, 「해운기업의 선박안전관리에 영향을 미치는 요인에 관한연구-육상안전관리 조직의 활용을 중심으로-」, 한국해양대학교 대학원, 박사학위논문, 1995, pp.18-19.

22) *Lloyd's Law Report vol.1*, 1994, pp.75-82.

번 멈추었고, 세이프 캐리어호는 1990년 9월 8일 오전 11시에 타인강으로 예인될 때까지 표류하였다. 조사결과 선장은 상고한 회사로부터 항해를 계속하도록 압력을 받지 않았으며, 선장에게 항해를 계속하도록 압력을 주는 것은 상고한 회사의 경영방침이 아닌 것으로 드러났다. 문제는 기관장이 개조된 선박의 기계에 업무과약을 위한 최소한의 시간은 3일 이라는 데에 있었다.

이 사건 판결에 있어서, 스토티(Staughton)판사는 상선법 31조를 적용시키는데 있어서 선박을 안전한 상태에서 운항하기 위해 필요한 합리적인 조치를 취하는 것에 대한 불이행을 구성하는 너무 넓은 범위의 不作爲와 비록 계급이 낮은 선주 고용인의 부작위의 경우에 있어서 선주에 대한 불법행위의 책임을 부과하기 위한 고용인인지의 여부를 결정하는데 있어서 너무 넓은 범위의 고용인들이 있다고 말하였다. 따라서, 이 법은 선주고용인의 직위가 낮은 그렇지 않던 간에 선주의 고용인에게 선박을 안전하게 운항하기 위한 합리적인 조치의 불이행에 대하여 책임을 지우지 않는다고 판결하였다. 그리고, 선박의 관리자로서의 회사는 그런 합리적인 조치를 취하지 않았다는 명확한 증거가 발견되지 않았으므로, 이 법에 근거한 씨보드 오프쇼어 리미티드(Seaboard Offshore LTD)에 대한 Secretary of State for Transport의 고발은 기각되었다.

협회선박기간약관의 위험약관에서도 선장, 사관, 선원 도선사의 과실로 인한 담보선박의 손해 또는 손상은 피보험자 등의 상당주의의무의 결여가 없는 한 보험자로부터 보상을 받는다. 그러나 만일, 예를 들어 선주 또는 관리인이 교체된 선박의 기관장이 자신의 기계에 대해 파악하기 전에 출항하라는 압력을 가한 후 출항하여 사고가 발생하는 경우와 같이 선주 또는 관리인이 선박을 안전한 상태에서 운항하기 위해 필요한 합리적인 조치를 취하는 것에 대한 불이행의 증거가 명확하게 발견될 때에는, 위와 같이 원고가 국가일 경우에는 법적 책임을 져야 할 것이고, 보험회사로부터는 보상을 받을 수 없을 것이다.

이 사건의 경우에서 보듯, 선박을 운항하는 데에 있어서 적절하게 선박의 승무원을 배치하여 선박의 안전한 운항을 꾀하는 것도 상당주의의무를 이행하는데 일환이 될 수 있다.

#### 5.2.2 니-이스테일호 사건 (The Ny-Eeasteyr)<sup>23)</sup>

원고의 선박 니-이스테일(Ny-Eeasteyr)호는 1970년 서독의 하일렌하겐에서 건조되었다. 이 선박은 1940년대 초반 전쟁에 사용되기 위해 건조된 케이에프케이(KFK)급 작은 선박의 복사판 이었다. 이 선박에는 설계도가 없었고, 적재상태에서 선박의 정확한 吃水の 불확실함과 선외배출파이프라인의 정확한 위치가 불명확한 상태였다. 선박은 2개의 엔진이 있었는데, 주기와 주기의 좌측후부에 작은 보조엔진을 가지고 있었다. 이 선박의 승무원은 선장인 혼(Horne)과 유일

한 선원인 루이스(Lewis), 두 사람으로 구성되어 있었다. 이 선박은 보험자인 피고에게 해상고유의 위험, 잠재하자, 그리고 악행에 대하여 135,000 파운드의 선박보험에 가입하고 있었다.

본선은 1980년 12월 8일 오후 2시 40분 경에 워딩(WORTHING)의 남쪽 인근 8.5해리 해상에서 침몰하였다. 원고는 선박보험에 의해 보험금을 청구하였으나, 보험자인 피고는 혼이 주기의 냉각계통의 배출파이프라인의 연결부분을 고의적으로 분리하여 해수가 기관실로 들어오게 하여 고의로 침수시켰다고 주장하면서 보험자의 책임을 부정하였다. 게다가, 보조엔진으로 구동되는 해수펌프로부터 갑판청소를 하는데 해수를 공급하는 플라스틱 파이프라인과의 연결을 고의적으로 분리하여 해수가 기관실로 들어가게 했다고 주장하였다. 피고인 보험자는 게다가 선주인 휴튼(Houghton)이 혼의 행위를 초래했거나 또는 공모했다고 주장하였다. 원고는 선박이 좋은 날씨에 예상치 못한 상황으로 침몰하였고, 항해의 개시시에 감항능력이 있었음에 따라 선박은 확인할 수 없는 해상고유의 위험에 의해 침몰하였다고 주장하였다.

조사결과 선외배출파이프라인을 연결하는 부분과 연결이 떨어진 다른 쪽 부분은 상당히 멀리 떨어져 있었다. 보조엔진으로 구동되고 갑판청소를 하는데 해수를 공급하는 플라스틱 파이프라인도 역시 분리되어 있었고, 그런 파이프라인들이 분리된 결과 관련 엔진을 구동시켰을 때, 해수가 기관실을 침수시킨 것이었다. 분리된 주 선외배출파이프의 물리적 증거로부터, 고의적인 분리가 존재하였다고 추측할 수 있었다. 선외배출파이프의 위치, 선박의 깊이, 침수전 선박의 흡수와 공기 흡입 등 모든 요인들을 고려해볼 때 해수가선박 좌현의 배수구 파이프로 들어오기까지 엔진은 멈추지 않았을 것이고, 기관실로 물이 들어오는 것을 방지했을 것이다. 원고는 피고에 의해 주장된 식의 선박은 침몰될 수 없었다라는 것을 반증할 수 없었고, 고의적인 파이프라인의 분리가 선박의 침몰을 초래했을 가능성이 있다고 추측되었다. 또 조사결과 혼이 파이프를 분리하여 해수가 선박의 엔진 공급 흡입구까지 침수시켜 엔진이 멈출 때까지 시간당 24톤의 해수가 기관실에 들어오게 했다는 추가증거가 있었다. 따라서, 선박이 고의적으로 침수되었다는 합리적인 의심을 넘은 법원이 만족할 만한 증거를 확보하게 되었다. 원고는 게다가 선박을 침몰시킬 강력한 동기가 있었다. 그 선박은 이익을 내는 투자가 아니었다. 선박은 선주가 사고직전에 큰 손해를 보고 구입하였으며, 선박을 유지하고 수리하는 비용이 언제까지 소요될지 불확실한 가운데서 상당히 많은 비용이 선박을 유지 및 수리하는데 지출되어 왔었다. 누적된 증거는 선박이 휴튼과 공모로 고의적으로 침수되었고, 그는 혼에게 보험보상금의 일부를 약속하고 선박을 고의적으로 침수시키도록 사주했다는 필연의 귀결로 이끌었다고 해밀턴(Hamilton)판사는 판결하였다. 따라서, 원고 즉, 선주는 패소하였다.

23) *Lloyd's Law Report vol.1*, 1988, pp.60-70.

이 사고는 보험금을 노리는 도덕적 위험의 전형적인 사건이다. 영국해상보험법 제55조 2항(a)에는 보험자는 피보험자의 고의의 불법행위에 기인하는 모든 손해에 대해서는 보상책임을 지지 않는다고 명시되어 있다. 그리고, 협회선박기간약관의 6.2.5조항의 선장, 사관, 부원의 악행은 피보험자 등이 상당주의의무를 결여하고 있던 결과로 발생할 경우에는 보상하지 않는다고 명시되어 있다. 이는 피보험자의 약정 주의의무와 법정 주의의무의 위반이다. 따라서, 보상을 받지 못하는 것은 당연한 귀결이라 할 수 있고, 경우에 따라서는 형사처벌을 받을 수도 있다.

## 6. 결 론

앞장의 상당주의의무에 관한 개념을 간단하게 정의한다면 상당주의의무는 선주, 선박회사가 보험목적물인 선박에 대한, 화물운송인이 화주의 화물에 대한 상당한 주의와 기량(resonable care and skill)을 다하는 것을 뜻한다고 할 것이다. 앞서 언급했던 바와 같이, 선박보험에서 담보하는 위험은 피보험자의 상당주의의무를 요건으로 하지 않는 위험, 피보험자의 상당주의의무를 요건으로 하는 위험으로 나눌 수 있다. 이들 중, 피보험자 등의 상당주의의무를 요건으로 또는 단서조항을 달아 보상해 주는 위험들은 대부분 자연재해, 불가항력 등과 같이 인간이 예기치 못하여 발생하는 위험이 아니라 인적과실로써 발생하는 위험들이다.

우리 나라에서 발생한 해양사고 중, 최근 5년간 즉, 1993년부터 1997년까지의 사고 종류별로 통계플 보면 충돌, 접촉, 좌초, 전복, 화재폭발, 침몰, 행방불명, 기관손상, 추진기손상, 키손상, 속기손상, 조난 등의 위험 가운데 영국해상보험법, 인치마리약관, 협회선박기간약관(ITC-hulls, 1983)의 상당주의의무와 관련이 큰 위험인 기관손상, 추진기 손상 등으로 인한 해양사고는 선종의 구별 없이 '93년 31%, '94년 27%, '95년 31%, '96년 30%, '97년 32% 등의 높은 비중을 차지하고 있다.<sup>24)</sup>

1993년부터 1997년까지의 불가항과 관련한 사고원인별 통계를 보면, 운항과실, 화물적재불량, 기관·설비취급불량, 화기취급불량, 선체·기관설비불량, 시설부적정, 불가항력의 기타원인 중, 운송인의 상당주의의무와 관련된 화물적재불량, 기관·설비취급불량, 선체·기관설비결함은 전체 원인 중 선종의 구별 없이 '93 18%, '94 23%, '95 23%, '96 20%, '97년 20%로 역시 높은 비중을 차지하고 있다.<sup>25)</sup> 이러한 사고 통계에서 알 수 있는 것은 선주 또는 선박회사 등의 피보험자는 이런 사고로 인하여 선박운항의 어려움, 추가비용부담, 보험요율의 상승 등의 부정적인 결과를 입고 기업활동의 안정적이고 건실한 경영에 있어서 여러 가지로 나쁜 영향을 받고 있다는 것이다. 더 나아가 국제적으로 치열한 경쟁을 하고 있는

선박회사 등의 피보험자들은 이로 인하여 국제해운시장에서 경쟁력 약화의 요인이 될 수 있다. 선박회사의 경우에 있어서 불가항력적 사고로 인한 사고를 제외한, 상당주의의무의 이행 결여에 따른 사고로 인한 보험료와 수리비 등은 해운원가의 구성비율에서 차지하는 부분이 결코 적지 않은 비용이므로, 선박회사는 이러한 비용의 절감에 지대한 관심과 노력을 기울여야 할 것이다. 상기 와 같은 해양사고를 줄이기 위해 피보험자는 여러 가지 경영기법(위험관리 등)을 이용하여 피보험자 등의 상당주의의무 즉, 피보험자의 지속적인 육·해상안전관리활동, 효율적인 선박의 관리계획, 선원의 교육, 노후선의 처리, 아이에스엠 코드(ISM Code) 등의 인증 노력을 통한 상당주의의무를 다하여, 상기위험에 근인 하여 손해가 발생시, 반드시 보험보상을 받을 수 있도록 하고, 효율적인 선박 및 선원 관리활동으로 보험료 절감 및 손해 예방효과를 거두어야겠다.

이런 상당주의의무 이행의 보다 큰 개념이 선주 또는 선박회사의 자체 내에서 종합적이고 체계적인 위험관리활동에 있다고 할 수 있다. 결국 체계적인 위험관리활동은 자연스럽게 선주 또는 선박회사가 상당주의의무를 다하게 되고, 그에 따라 보험회사로부터 보험료 절감 등으로 선주 또는 선박회사 경영적인 측면에서 비용절감이 되고 그것이 결국 선주 또는 선박회사의 경쟁력이 되어 돌아오는 것이다.

## 참 고 문 헌

- [1] 권기훈,(1989) 「해상운송인의 불가항책임에 관한 연구」, 한양대학교 대학원, 박사학위논문
- [2] 구종순,(1995) 「해상보험」, 박영사
- [3] 김정수,(1996) 「해상보험론」, 박영사
- [4] 박용섭,(1995) 「해상보험법」, 효성출판사
- [5] 오원석,(1993) 「해상보험론」, 삼영사
- [6] 이옥용,(1995) 「해운기업의 선박안전관리에 영향을 미치는 요인에 관한 연구-육상안전관리 조직의 활동을 중심으로-」, 한국해양대학교 대학원, 박사학위논문
- [7] 이시환,(1983) 「무역보험론」, 대왕사
- [8] 한민수,(1994) 「해상 선박보험의 면책위험에 관한 연구」, 한국외국어대학교 대학원, 석사학위논문
- [9] 중앙해난심판원, (1988-1991) 「해난심판 사례집」
- [10] 건설교통부, 「건설교통통계연보(교통부문)」, (1998)
- [11] Gorge E, Rejda,(1992) *Principles of Risk Management and Insurance*, 4th ed., Harper Collins Publishers
- [12] Grime,(1978) *Shipping Law*, London ; Sweet & Maxwell
- [13] Henry Campbell Black, M. A,(1979) *Black's Law Dictionary*, 15th ed
- [14] Ivamy,(1979) *COGSA*, 11th ed., London ; Butterworths
- [15] *Lloyd's Law Report* vol.1, (1988)

24) 건설교통부, 「건설교통통계연보(교통부문)」, 1998년, p.482.

25) 동상서, p.492.

- [16] *Lloyd's Law Report* vol.1, (1990)  
[17] *Lloyd's Law Report* vol.1, (1994)

---

원고접수일 : 2002년 8월 29일  
원고채택일 : 2002년 10월 16일