

# 해상적하보험에서 국제선박 및 항만시설 보안규칙의 적용상 법률적 쟁점

이 원 정\* · 유 병 룡\*\*

\*덕성여자대학교 국제통상학과 · \*\*맥스피드 이사, 경영학박사

## Legal Issues in Application of the ISPS Code under Marine Cargo Insurance

Won-Jeong Lee\* · Byung-Ryong Yoo\*\*

\*Department of International Trade, Duksung Women's University

\*\*Director of Maxspeed Co., Ltd.

### Abstract

In view of the increased threat arising terrorism, the International Maritime Organization(IMO) adopted the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) which attached to the SOLAS Convention. The ISPS Code requires a comprehensive set of measures to enhance the security of ships and port facilities. For example, a shipowner must obtain the International Ship Security Certificate(ISSC). If the carrying vessel has not ISSC, the ship may be detained by the contracting governments. The Joint Cargo Committee(JCC) in London adopted the Cargo ISPS Endorsement, in which the assured who knowingly ships the cargoes on a non-ISPS Code compliant vessel will have no cover. However, where there is no the Cargo ISPS Endorsement in a Marine Cargo Insurance Policy and the cargo is carried by a non-ISPS Code certified vessel, the legal problem is whether or not it would constitute a breach of an implied warranty of seaworthiness and/or an implied warranty of legality. The purpose of this article is to analyze the potential legal issue on the relations between non-ISPS Code compliant vessel and two implied warranties under Marine Insurance Act(1906) in U.K.

**Keywords : Marine Cargo Insurance, ISPS Code, Seaworthiness, Legality, Implied Warranty**

### 1. 서 론

해상적하보험(Marine Cargo Insurance)은 보험의 목적인 적하에 대한 소유자로서의 피보험이익에 관한 보험이다.<sup>1)</sup> 즉 해상적하보험은 국제물품매매의 목적물이면서 해상물건운송의 대상이 되는 운송물을 보험의 목적으로 하여 그 적하에 대한 소유자의 경제적 이해관

계를 보호하는 보험으로서, 보험사고로 인한 운송물의 물적 손해, 비용 손해, 제3자에 대한 배상책임손해를 보상한다. 따라서 원활한 무역거래를 위해서는 해상적하보험의 뒷받침이 반드시 필요하다고 하겠다.

우리나라 실무에서 이용되는 영문 해상적하보험증권에는 영국법준거약관(English governing law clause)이 포함되는데, 구증권(Lloyd's S. G. Policy)에는

† Corresponding Author : Won-Jeong Lee, Department of International Trade, Deokseong Women's Univ., Ssangmun 1-dong, Dobong-gu, Seoul, Korea

M · P : 010-3761-2995, E-mail : lch5601@inha.ac.kr

Received May 12, 2014; Revision Received September 15, 2014; Accepted September 20, 2014.

1) 상법 제697조.

“All questions of liability arising under the policy are to be governed by the laws and customs of England.”라는 내용으로, 신증권(New Marine Policy)에는 “Notwithstanding anything contained herein or attach hereto to the contrary, this insurance is understood and agreed to be subject to English law and practice only as to liability for and settlement of any and all claim.”라는 내용으로 각각 기재된다. 우리 법원은 영국법준거약관의 효력을 일관되게 인정하는 입장이므로, 우리나라에서 체결된 해상적하보험에는 영국의 법률과 관습이 우선 적용된다.<sup>2)</sup> 한편 유엔 국제해사기구(International Maritime Organization : IMO)는 2001년 9월 11일, 미국에서 발생한 항공기 테러사건 이후, 해운산업에 대한 테러행위를 예방하고 선박 및 항만시설에 대한 보안을 강화할 목적으로 2002년 12월 12일 국제선박 및 항만시설 보안규칙(International Ship and Port Facility Security Code : 이하, ISPS규칙이라고 함)을 채택하였다. ISPS규칙은 1974년 국제해상인명안전협약(International Convention for the Safety of Life at Sea : 이하, SOLAS협약이라고 함)에 편입되어 2004년에 발효되었다.<sup>3)</sup> 따라서 국제항해에 종사하는 화물선은 국제선박보안증서(International Ship Security Certificate : ISSC)의 확보를 포함하여, ISPS규칙의 제반 요구사항을 충족해야 하고, 위반 시 출항정지 등 불이익처분을 받게 된다.

ISPS규칙의 발효에 따라 영국해상보험시장은 적하ISPS특약(Cargo ISPS Endorsement)을 제정하여 보험자로 하여금 이 특약을 해상적하보험증권에 첨부하도록 하고 있다. 이 특약은 보험목적물인 적하를 운반하는 선박이 ISPS규칙에서 요구하는 국제선박보안증서를 구비하지 않은 경우 보험목적물에 대한 일체의 멸실, 손상, 비용을 보상하지 않는다는 것을 주된 내용으로 한다. 그런데 적하ISPS특약의 적용여부는 적하보험자의 선택사항이므로 해상적하보험증권에 이 특약이 첨

부되지 않은 상태에서 화물이 ISPS규칙을 위반한 선박으로 운송되는 과정에서 손해를 입은 경우, 적하보험자는 1906년 영국해상보험법(Marine Insurance Act : 이하 MIA라 함)에서 규정하고 있는 감항성(seaworthiness)과 적법성(legality)이라는 두 가지 묵시담보를 위반했다는 이유로 면책을 주장할 수 있는지가 법률상 쟁점이 된다.

따라서 본 논문의 목적은 해상적하보험에서 ISPS규칙의 실무상 적용과 관련하여, 운송선박의 ISPS규칙 위반이 피보험자인 화주의 MIA상 묵시담보위반에 해당되는가에 대한 문제를 분석하는 것이다. 이러한 연구 목적을 달성하기 위해 문헌연구와 판례연구를 병용할 것이며, 세부적으로 제2장에서는 ISPS규칙과 적하ISPS특약의 주요 내용을 살피고, 제3장과 제4장에서는 운송선박의 ISPS규칙위반과 MIA상 감항성 묵시담보의 관계, ISPS규칙위반과 적법성 묵시담보의 관계로 나누어 검토한 뒤, 마지막 제5장에서는 연구결과를 토대로 해석원칙을 제시하고, 실무적 시사점을 제시한다.

## 2. ISPS규칙과 적하ISPS특약의 내용

### 2.1 ISPS규칙의 내용

2004년 7월에 발효된 ISPS규칙은 모든 여객선, 총톤수 500톤 이상의 화물선, 이동식 시추장비(mobile offshore drilling units), 국제항해에 종사하는 선박이 이용하는 항만시설에 적용된다. ISPS규칙은 파트A와 파트B로 구성된다. 파트 A는 강제규정으로서 정부, 항만당국, 선사 등에 대한 안전관련 요구사항을 포함하며, 파트 B는 임의규정으로서 파트A를 충족하기 위한 일련의 지침과 방법들을 포함하고 있다. 다만, 유럽, 미국 및 일부 선급협회(classification societies)는 Part B도 강제규정으로 지정하고 있다.

2) 해상보험보험계약은 기본적으로 채권계약의 성질을 가지므로 당사자자치의 원칙에 따라 준거법을 자유롭게 선택할 수 있으며, 그러한 선택은 명시적 또는 묵시적 방법으로 할 수 있다. 다만, 묵시적 선택이 부당하게 확대되는 것을 방지하기 위하여 그러한 선택은 계약내용 그 밖의 모든 사정으로부터 합리적으로 인정될 수 있는 범위로 제한하고 있다(국제사법 제25조 제1항). 우리 대법원은 해상적하보험증권상 영국법준거약관을 명시적 준거법의 선택으로서 유효한 것으로 보고 있다. 다만, 해상적하보험에서 영국법준거약관은 보험목적물이 무엇인지 여부에 관한 사항, 즉 보험계약의 성립 여부에 관한 사항에까지 영국의 법률과 실무에 따르기로 하기로 한 것으로 볼 수 없으므로, 이와 같은 상황에는 우리나라의 법률이 적용되어야 한다고 판시함으로써 준거법의 분할을 인정하였다(대법원 1998. 7. 14. 선고 96다39707판결). 한편 우리나라 고등법원은 해상적하보험에서 영국법준거약관의 적용범위에 관련하여, 영국법준거약관은 ① 보험기간 중 보험사고에 의하여 손해가 발생하였는가 ② 그 손해는 보험조건에 따라 보험자가 보상하는 손해인가 ③ 피보험자에게 고지의무위반, 손해방지의무위반 등은 없었는가 ④ 그와 같은 의무위반이 없다면 보험금을 청구하는 자가 정당한 청구권자인가라는 네 가지 사항, 즉 보험자의 책임 문제에 관하여만 영국의 법과 관습에 의하여 결정된다고 본다(부산고법 1997. 11. 7. 선고 95나12392 판결). 따라서 우리나라 상법에 없는 독특한 제도인 담보에 관해서는 영국법이 적용된다고 할 것이다.

3) Ermal Xhelilaj et al., "Main Issues related to the Implementation Process of the International Ship and Port Facility Security Code(ISPS Code, 2002)", Maritime Transport & Navigation Journal, Vol.2 No.2, 2010, p.49.

ISPS규칙은 선사 및 항만당국, 그리고 계약국 정부에 게 선박과 항만의 안전을 확보하기 위해 다양한 의무를 규정하고 있는데, 이 중 선사와 계약국 정부의 주요 의무는 다음과 같다.<sup>4)</sup>

선사는 선박보안계획서(Ship Security Plan : SSP)를 수립하고, 육상의 회사보안담당자(Company Security Officer : CSO)와 해상의 선박보안담당자(Ship Security Officer : SSO)를 지명해야 한다. 선박보안계획서에는 3 단계로 구분된 보안등급별로 적절한 보안조치가 마련 되어야 한다. 회사보안담당자는 개별 선박에 대해 선박보안평가(Ship Security Assessments : SSA)를 실시하고, 이를 토대로 선박보안계획서가 작성되고 제출되었다는 것을 보증한다. 선박보안담당자는 정부에 의해 승인된 선박보안계획서가 선상에서 성공적으로 실행되도록 지휘·감독한다.

계약국 정부는 선사가 제출한 선박보안계획서의 적합성을 심사하여 국제선박보안증서(International Ship Security Certificate : ISSC)를 발행해야 한다. 계약국 정부는 입항선박에 대하여 항만국통제검사(Port State Control Inspection)를 실시할 수 있으며, 위반시 선박검사, 선박억류, 항해제한, 선박추방 등의 조치를 취할 수 있다.

## 2.2 적하ISPS특약의 내용

2004년 11월 4일, 영국보험시장의 국제언더라이팅협회(International Underwriting Association : IUA)와 로이즈시장협회(Lloyd's Market Association : LMA)가 공동으로 운영하는 합동적하위원회(Joint Cargo Committee : JCC)는 보험자들의 요청을 반영하여 적하ISPS 특약(Cargo ISPS Endorsement)을 제정하였다. 이 특약은 보험자의 임의적 선택사항으로 해상적하보험에 ISPS규칙이 적용되기를 희망하는 경우에만 해상적하보험증권에 첨부될 수 있다.

적하ISPS특약에서는 “어떠한 경우에도 이 보험은 선박에 적재된 보험목적물의 선적시점에서 ISPS규칙에서 요구되는 유효한 국제선박보안증서를 확보하지 못한 선박에 의해 보험목적물이 운반되는 경우 보험목적물

에 대한 일체의 멸실, 손상, 비용을 보상하지 않는다. 다만, 피보험자가 1974년에 수정된 SOLAS협약에서 요구되는 ISPS규칙에 따라 운송선박이 인증을 받지 못했다는 것을 알았거나, 통상의 업무과정에서 알 수 있었던 경우에 한한다. 또한 이 면책은 본 적하보험이 구속력 있는 계약에 따라 선의로 보험목적물을 매입한 자 또는 매입하는 것에 동의한 자에게 보험이 양도되어 그 당사자가 이 보험에 의해 보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 아니한다.”고 규정하고 있다.<sup>5)</sup>

적하ISPS특약에서는 보험자가 운송선박이 국제선박보안증서를 확보하지 못한 경우 무조건 면책되는 것이 아니라, 그러한 사실을 「피보험자가 인식하였거나, 통상의 업무상 당연히 인식할 수 있는 경우」에만 면책된다. 또한 정형무역거래조건(Incoterms)상 매도인이 운송계약을 체결하고, 매수인의 손해에 대비하여 해상적하보험에 가입하는 운임보험료포함조건(Cost, Insurance, and Freight : 이하 CIF조건이라고 함)과 운송비·보험료지급인도조건(Carriage and Insurance Paid to : 이하, CIP조건이라고 함)에서와 같이, 「선주의 제3자로서의 해상적하보험의 양수인(매수인)」이 보험금을 청구하는 경우에도 이 면책조항은 적용되지 않는다. 즉 운송선박이 국제선박보안증서를 보유하고 있지 않더라도, CIF조건 또는 CIP조건상 매수인에게는 적하ISPS특약이 적용되지 않고, 해상적하보험증권에 의해 보호받을 수 있다.

합동적하위원회는 적하ISPS특약이 해상적하보험증권에 첨부되는 경우를 대비하여 적하ISPS계반비용약관(Cargo ISPS Forwarding Charges Clause)도 함께 제정하였다. 이 약관에서는 “추후 합의될 추가보험료를 대가로, 이 보험은 운송선박이 1974년에 수정된 SOLAS협약에서 요구되는 ISPS규칙에 따라 인증을 받지 못한 이유로 항해가 종료되어 압류·억류된 선박으로부터 또는 예정된 목적지가 아닌 항만 또는 장소로 이동된 선박으로부터 해방된 보험목적물을 양륙·보관하고 부보된 목적지까지 계속 운반함에 따라 적절하고 합리적으로 발생한 추가비용을 항해를 위한 보험금액을 한도로 피보험자에게 보상하도록 확장될 수 있다.

다만, 이 약관은 공동해손, 계약구조료, 임의구조료에는 적용되지 않으며, 이 보험증권에 포함된 기타 일체

4) IMCA, Introduction to the International Ship & Port Facility Security Code, 2007, pp.2-5.

5) Chartis, Shippers Interest Insurance, 2011.12., p.11. : Cargo ISPS Endorsement. "In no case shall this insurance cover loss, damage or expense where the subject matter insured is carried by a vessel that does not hold a valid International Ship Security Certificate as required under the International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code when, at the time of loading of the subject matter insured on board the vessel, the Assured were aware, or in the ordinary course of business should have been aware that such vessel was not certified in accordance with the ISPS Code as required under the SOLAS Convention 1974 as amended. This exclusion shall not apply where this insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject matter insured in good faith under a binding contract."

의 조건과 면책조항, 그리고 합동적하위원회의 적하 ISPS특약의 적용을 받는다.”고 규정하고 있다.<sup>6)</sup>

피보험자는 적하ISPS계반비용약관에 따라 추가보험료의 납입을 전제로, 운송선박이 ISPS규칙을 위반하여 중간항에서 항해가 종료된 경우라도 화물을 양륙·보관하고 원래의 목적지까지 계속 운반하는데 소요되는 비용을 보험금액을 한도로 보상받을 수 있다. 다만, 공동해손이 성립한 경우 보험자는 공동해손비용을 보상할 책임이 없고, 피보험자가 부담하는 공동해손분담금만 보상한다는 점을 명시하고 있다.

지금까지 살펴 본 적하ISPS특약은 보험자의 선택사항이므로 만약 해상적하보험증권에 이 특약이 첨부되지 않은 상태에서 화물이 ISPS규칙을 위반한 선박으로 운송되는 과정에서 손해를 입은 경우, 보험자는 MIA에서 규정하고 있는 감항성 묵시담보(implied warranty of seaworthiness)와 적법성 묵시담보(implied warranty of legality)의 위반을 이유로 면책을 주장할 수 있는지가 다시 문제되는 바, 이 문제는 제3장과 제4장에서 자세히 살펴본다.

### 3. ISPS규칙과 감항성 묵시담보의 관계

#### 3.1 감항성 묵시담보의 개념

영국법상 담보(warranty)란 피보험자가 지켜야 할 약속으로서 구체적으로 피보험자가 특정한 일을 하거나 하지 않을 것을 약속하거나, 특정한 조건을 구비할 것을 보증하거나, 특정한 사실의 존재·부존재를 확약하는 것이다. 따라서 담보는 그것이 위험에 대하여 중

요한 것이든 아니든 관계없이 정확히 구비·충족하지 않으면 안 되고, 이를 위반하면 담보위반일로부터 보험자의 위험부담책임이 해지된다.<sup>7)</sup>

담보에는 명시담보(express warranty)와 묵시담보(implied warranty)가 있다. 명시담보는 담보의 내용이 보험증권에 기재되거나 또는 이것을 기재한 서면이 보험증권상의 문언에 의하여 보험증권에 결합된 계약의 조건을 말한다.<sup>8)</sup> 묵시담보는 담보의 내용이 보험증권에 명시되어 있지는 않으나, 보험계약을 체결하였다고 하는 행위 자체로부터 추정되는 법이 창조한 담보를 말한다.<sup>9)</sup> 즉, 묵시담보는 계약당사자 상호간의 합의 유무를 불문하고 법률에 의하여 보험계약의 전제가 되고 있는 담보로서, MIA는 묵시담보로서 감항성 담보와 적법성담보를 두고 있다.

MIA는 모든 항해보험에서는 선박이 항해개시시점에서 보험에 가입된 특정한 해상사업의 목적을 달성하기 위하여 감항(seaworthy)이어야 한다는 묵시담보가 있다고 규정하고 있다.<sup>10)</sup> 여기서 감항이란 선박이 피보험 해상사업의 통상적인 해상고유의 위험에 대응하는데 있어서 모든 점에서 합리적으로 적합한 때를 의미한다.<sup>11)</sup> 따라서 선박은 선체와 기관뿐만 아니라 자격을 갖춘 선장, 충분한 선원과 선용품, 연료 등과 필요한 경우 의사와 도선사 등 특정 항해에 필요한 모든 것을 구비해야만 감항성을 갖추고 있다고 할 수 있다.

MIA는 화물을 보험목적물로 하는 적하보험에서는 화물이 감항능력을 있어야 한다는 묵시담보는 없으나,<sup>12)</sup> 선박이 항해의 개시시점에서 선박으로서의 감항능력이 있어야 할 뿐만 아니라 화물을 보험증권에서 규정된 목적지까지 운송하기에 상당히 적합한 상태에

6) Cargo ISPS Forwarding Charges Clause. “In consideration of an additional premium to be agreed, this insurance is extended to reimburse the Assured, up to the limit of the sum insured for the voyage, for any extra charges properly and reasonably incurred in unloading, storing and forwarding the subject matter to the destination to which it is insured hereunder following release of cargo from a vessel arrested or detained at or diverted to any other port or place (other than the intended port of destination) where the voyage is terminated due to such vessel not being certified in accordance with the ISPS Code as required under the SOLAS Convention 1974 as amended. This clause, which does not apply to General Average or Salvage or Salvage Charges, is subject to all other terms conditions and exclusions contained in the policy and to JCC Cargo ISPS Endorsement.”

7) Susan Hodges, Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, 1996, p.123 : MIA 제33조 제3항. “A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.”

8) R. J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance, Pitman, 1986, p.431.

9) Robert H. Brown, Marine Insurance : Principle and Basic Practice, Witherby & Co. Ltd., 1986, p.93

10) MIA 제39조 (1). “In a voyage policy, there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.”

11) MIA 제39조 (4). “A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.”

12) MIA 제40조 (1). “In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.”

있어야 한다는 목시담보가 있다고 규정하고 있다.<sup>13)</sup> 따라서 적하보험에서 운송선박은 항해의 개시시점에서 선박 자체가 통상의 위험을 견디어낼 수 있는 물리적 감항능력뿐만 아니라 화물을 안전하게 수령, 운송, 보존할 수 있다는 의미에서의 감화능력(cargo worthiness)까지도 갖추고 있어야 목시담보의 충족이 인정된다. 다만, 운송선박의 감항능력에 선박의 안전과 보호에 필요한 서류의 구비까지 포함되는가는 다음과 같이 판례검토를 통해 판단해야 한다.

## 3.2 감항성 목시담보위반에 관한 판례검토

### 3.2.1 The Derby호 사건<sup>14)</sup>

1980년 12월 9일, 선주는 정기용선자와 Derby호에 대하여 11-13개월간의 NYPE(New York Produce Exchange)서식에 따른 정기용선계약을 체결하였다. 정기용선계약서 제22행에는 “선박은 인도시점에서 화물수령의 준비가 되어 있어야 하고, 정원에 맞는 모든 선원이 승선하여 모든 측면에서 운송서비스에 적합해야 한다(vessel on her delivery to be ready to receive cargo...and in every way fitted for the service...and with full complement of officer, seaman).”라고 규정되었고, 또한 동 계약서에는 “선박의 항해구역은 항해구역제한담보(Institute Warranty : IWL) 내에서 영국, 스칸디나비아, 호주, 뉴질랜드를 제외한 세계 모든 지역이며, 항해사와 선원은 필리핀인이다.”라는 규정도 있었다.

1981년 5월 12일, 선박은 목적항에 도착하여 양륙작업을 시작했다. 동년 5월 27일, 국제운수노동조합연맹(International Transport Worker's Federation : 이하, ITF라 함.)의 대표자는 필리핀선원이 선원신분증명서(Blue Card)를 소지하지 않았다는 이유로 양륙작업을 중단시켰고, 선주가 이 문제를 해결하기까지 약 21일이 소요되었다. 양륙작업의 지연으로 인해 정기용선자는 이미 체결한 차기용선계약을 이행할 수 없게 되자 부득이 대체용선계약을 체결하였고, 이 항차에서 32만달러의 손실을 입게 되었다. 정기용선자는 대체용선계약에서 입은 손해를 선주에게 청구하였으나, 선주가 지급을 거절하자 영국에서 중재절차가 개시되었다.

중재판정부는 ITF의 승인을 받지 않는 필리핀 선원이 선박에 탑승했다는 것은 선주가 정기용선계약상 감

항능력을 확보한 선박을 제공해야 할 의무를 위반하였다고 보았다. 다만, 중재판정부는 선주가 정기용선자에게 지급할 손해배상액은 정기용선자가 대체용선계약에서 입은 실제 손해가 아니라 차기용선계약에서 얻을 수 있었던 이익으로 제한된다고 판정하였다. 이에 선주와 정기용선자는 중재판정의 취소청구소송을 제기하였다.

제1심 법원은, 정기용선계약서 제22행의 문구는 선박의 감항성에 관한 것으로, 여기에는 선박의 적법성과 구비서류, 선원의 책임성과 적격성이 포함되지만, 이 사건에서와 같이 선원의 능력에 영향을 미치지 않는 선원의 특성(국적)과 ITF에서 요구하는 블루카드도 포함되지 않는다고 하면서 정기용선자의 청구를 기각하였다. 이에 정기용선자는 제2심 법원에 항소하였다.

제2심 법원은 정기용선계약서 제22행의 문구는 선박의 물리적 상태와 충분한 능력을 갖춘 선원을 포함하지만, ITF와 같은 민간자율기구(self-appointed and extra legal organization)의 요구사항에 대한 선원의 충족까지 포함하는 것으로 확대·해석되지는 않는다고 하면서, 정기용선자의 항소를 기각하였다. 다만, 제2심 법원은, 선박은 선박의 치적지 또는 입항지의 법률과 관습에서 요구하는 감항성 관련서류를 선상에 구비하고 있어야만 감항성이 인정된다고 판시하였다.

### 3.2.2 The Eurasian Dream호 사건<sup>15)</sup>

1998년 7월 23일, 자동차전용선인 Eurasian Dream호가 항만에 정박 중에 화재가 발생하였다. 화재는 선장과 선원에 의해 진화되지 못하였고 결국, 선박에 적재된 자동차들은 멸실되거나 손상을 입었으며, 선박도 추정전손(constructive total loss)이 되는 사고가 발생하였다. 화주들은 선주를 상대로 화물손해에 대한 손해배상청구소송을 제기하였다.

화주는 ① 선박에는 적정한 수량의 무전기가 공급되지 않았고, 소화기에 하자가 있었으며, 이산화탄소 진화시스템도 제대로 작동되지 않았다는 점 ② 선장과 선원은 자동차운송의 특수위험과 자동차전용선의 특성에 대해 무지한 상태였고, 화재진압에 대하여 제대로 교육을 받지 않았으며, 하역인부에 대한 지휘감독도 제대로 하지 않았다는 점 ③ 선박에는 화재예방 및 진화에 관한 특별한 매뉴얼이 없었고, 비상절차메뉴얼도 적절한 지침을 제시하고 있지 않았다는 점 등 세 가지 이유를 들어, 선박의 불감항이 존재하였다고 하였다.

13) MIA 제40조 (2). “In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.”

14) [1985] 2 Lloyd's Rep.325.

15) [2002] EWHC 118(Comm).

화주는 따라서, 선주가 헤이그/비스비규칙(1968) 제3조 제1항에서 요구되는 감항능력 주의의무를 위반했다고 주장하였다. 한편 헤이그/비스비규칙 제3조 제1항에서 운송인은 발항 이전 및 발항 당시(before and at the beginning of the voyage)에 선박이 감항능력을 갖추게 하고, 선원의 승선·선박의 의장·선용품의 보급이 적절히 이루어지도록 하며, 선창·냉장실·기타 화물을 적재할 선박의 부분을 화물의 수령·운송·보존에 적합하고 안전한 상태에 두기 위하여 상당한 주의(due diligence)를 다하여야 한다고 규정하고 있다.

제1심 법원은 사실관계와 원고가 제시한 증거에 입각하여 ① 선장과 선원이 적절한 교육을 받았다면 화재는 발생하지 않았을 것이라는 점 ② 선장과 선원은 자동차운송과 자동차 전용선의 특수한 위험을 알지 못했다는 점 ③ 선박관리회사가 하역인부에 대한 지휘감독 지침을 선장과 선원에게 주지 않았다는 점 ④ 자동차전용선에서 발생할 수 있는 화재위험에 대응할 수 있는 특정 서류가 구비되지 않았다는 점 ⑤ 선주가 감항성 유지를 위해 상당한 주의를 다했다는 점을 입증하지 못했다는 점 등을 고려하여 화물손해의 원인이 선박의 불감항이라고 판결하고, 원고의 손해배상청구를 인정하였다. 따라서 이 판결은 화재진압장비에 대한 선장과 선원의 숙달여부 뿐만 아니라 선박안전관리시스템에 관한 서류의 구비여부도 선박의 감항성에 영향을 미친다는 점을 명확하였다.

### 3.2.3 소 결

The Derby호 사건에서 제2심 법원은 선박의 치적지 또는 입항지의 법률과 관습에서 요구하는 감항능력 관련서류가 선상에 구비되어야만 감항성이 인정된다고 보았고, The Eurasian Dream호 사건에서 제1심 법원도 선박안전관리시스템 관련서류가 구비된 경우에만 감항성이 인정된다고 보았다. 따라서 영국법상 선박의 감항능력은 물적 감항능력과 인적 감항능력의 구비를 요구할 뿐만 아니라, 선박의 안전항해를 보증하며, 국내법과 국제법을 충족하는 서류의 구비까지도 요구한다. 다만, 선박의 안전항해와 직접적으로 관련이 없고, 민간자율기구가 요구하는 서류를 구비하지 않은 경우라면 감항능력의 결여로 인정되지 않는다.

영국판례에 비추어 볼 때 선박의 감항성을 충족하기 위해 선박에 구비되어야 할 서류에는 국제안전관리규칙(International Safety Management Code : ISM Code)에 따라 발행되는 안전관리적합증서(Document of Compliance : DOC)와 안전관리증서(Safety Management

Certificate : SMC), 화물관련 서류, 해도(navigational charts)와 같은 항해관련 서류, 선박도면(ship's plan)과 같은 선박운영관련 서류 등이 포함될 것이다. 그리고 이러한 서류들이 선박에 구비되었다는 것만으로는 충분하지 않고, 선주와 그 대리인에 의해 이러한 서류가 주기적으로 갱신 및 보완이 이루어지고 있다는 점도 보증되어야 할 것이다.

따라서 운송선박이 ISPS규칙에 따라 선주에게 발행되는 국제선박보안증서를 구비하지 않고 항해하는 경우에는 MIA상 감항성 묵시담보의 위반이 될 것이며, 적하보험자는 항해개시시점에서 보험계약의 해지를 주장할 수 있다고 본다. 즉 운송선박이 국제선박보안증서를 구비하지 않은 것은 선박의 안전항해에 필수적인 서류를 갖추지 않은 것이기 때문이다.

### 3.3 협회적하약관의 검토

담보는 당사자 간의 합의로 그 적용을 배제시킬 수 있으며, 보험자는 담보위반의 권리를 포기할 수도 있다.

MIA 제34조 제3항에서 보험자는 담보위반에 대한 권리(해지권)를 포기할 수 있다고 규정하고 있기 때문이다.<sup>16)</sup>

적하보험계약상 피보험자인 화주는 선박의 상태 및 의장을 지배할 수 있는 권한 및 수단을 갖고 있지 않으며, 선적시점에서 선박의 감항성 여부를 확인하기가 곤란하므로 선박의 감항성 묵시담보를 엄격히 적용하는 것은 지나치게 가혹하다. 따라서 적하보험에서는 다음과 같이 협회적하약관(Institute Cargo Clause : 이하 ICC라 함)을 통해 감항성 묵시담보의 적용을 배제하거나 그 위반에 대한 권리를 포기하고 있다.

첫째, 1963년 ICC 제8조 감항성승인약관(Seaworthiness Admitted Clause)에서 “피보험자와 보험자와의 사이에서는 선박의 감항성이 있음을 승인한다(the seaworthiness of the vessel as between the Assured and Underwriters is hereby admitted.)”라고 규정하고 있다.

둘째, 1982년 ICC 제5조 불감항 및 부적합면책약관(Unseaworthiness and Unfitness Exclusion Clause)에서 “보험자는 피보험자 또는 사용인이 선박의 불감항 또는 부적합을 알고 있지 않은 경우에 한하여, 선박의 감항 및 보험목적물을 목적지로 운송하기 위한 선박의 적합에 대한 묵시담보위반에 대하여 보험자의 권리를 포기한다(the underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their

16) MIA 제34조 제3항. “A breach of warranty may be waived by the insurer.”

servants are privy to such unseaworthiness or unfitness.”라고 명시하고 있다.

셋째, 2009년 ICC 제5조 불감항 및 부적합면책약관에서도 “불감항 및 부적합면책은 구속력 있는 계약 하에서 선의로 보험목적물을 구입한 자 또는 구매하는 것에 동의한 자에, 이 보험계약이 양도되어 그 자가 이 보험에 의해 보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 않는다(exclusion above shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject matter insured in good faith under a binding contract.)”라고 하고, 또한 “보험자는 선박의 감항 및 보험목적물을 목적지로 운송하기 위한 선박의 적함에 대한 묵시담보위반에 대하여 보험자의 권리를 포기한다(the insurers waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject matter insured to destination.)”라고 규정하고 있다.

위 1982년 ICC 제5조상 보험자의 면책요건에 해당되는 불감항에 대한 피보험자의 인식과 관련하여, 피보험자는 회사에 대한 실질적인 지휘·감독권을 갖는 피보험자의 분신(alter ego)을 의미하고, 인식은 불감항의 사실을 적극적으로 아는 것(positive knowledge)뿐만 아니라 외면하는 것(blind eye knowledge)을 의미한다. 여기서 외면은 불감항에 대하여 확신에 가까운 의심(suspension)을 갖았음에도 불구하고 그 확인을 의도적으로 회피하는 것을 말한다.<sup>17)</sup> 한편 2009년 ICC 제5조에서 ‘구속력 있는 계약(binding contract)’란 의사표시의 하자(행위무능력자, 착오, 강박, 부당위압 등에 의한 의사표시)가 없이 당사자 간에 의사표시의 완전한 합치로 성립된 CIF조건 또는 CIP조건인 물품매매계약을 의미한다.

따라서 ICC는 감항성 묵시담보의 적용을 명시적으로 배제하고 있기 때문에 운송선박이 ISPS규칙에 따라 발행되는 국제선박보안증서를 구비하지 않았다고 하더라도, 보험자는 감항성 묵시담보위반을 이유로 면책을 주장할 수 없다. 특히, 1982년 ICC가 사용된 경우, 화물의 선적시점에서 운송선박의 ISPS규칙 위반사실을 피보험자 또는 사용인이 인식한 경우에만 보험자가 면책

된다. 한편, 2009년 ICC가 사용된 경우, 피보험자(사용인 제외)만이 운송선박의 ISPS규칙 위반사실을 인식한 경우에만 보험자가 면책되고, 피보험자가 선적시점에서 운송선박의 ISPS규칙 위반사실을 알고 있었다고 하더라도 「선의의 제3자로서 보험계약의 양수인」에 해당되는 CIF조건·CIP조건상 매수인이 보험금을 청구하는 경우에는 보험자가 면책되지 않는다.

## 4. ISPS규칙과 적법성 묵시담보의 관계

### 4.1 적법성 묵시담보의 개념

MIA 제3조 1항은 별도의 규정이 있는 경우를 제외하고, 일체의 적법한 해상사업은 해상보험계약의 목적이 될 수 있다고 규정하고 있다.<sup>18)</sup> 따라서 해상보험계약은 반드시 법에 저촉되지 않고 합법적인 목적을 갖는 계약이어야 하며, 도박과 같이 공익과 사회의 건전성을 해치는 해상보험계약은 무효가 된다.<sup>19)</sup> 이 점에서 MIA 제41조는 보험에 붙여진 해상사업이 적법한 해상사업이고, 피보험자가 사태를 지배할 수 있는 한 그 해상사업이 적법한 방법으로 수행되어야 한다는 적법성 묵시담보를 규정하고 있다.<sup>20)</sup>

적법성 묵시담보의 내용은 두 가지로 정리된다. 첫째, 해상보험에 부보된 해상사업(marine adventure)이 위법한 것이 아니어야 하므로, 밀무역이나 적대국과의 교역이 아니어야 한다. 둘째, 피보험자가 지배할 수 있는 한 부보항해를 합법적으로 이행해야 하므로, 출항허가 없이 출항하지 않아야 하며, 항해금지지역을 항해하지도 말아야 한다. 한편 보험에 부보할 당시에는 적법한 해상사업이었지만, 이후 새로이 제정된 법률에 의하여 위법한 해상사업이 된 경우에 피보험자가 새로운 법률을 무시하고 행동하는 경우 적법성 묵시담보위반이 인정된다고 한다.<sup>21)</sup>

적법성 묵시담보위반의 효과는 해상사업 자체가 위법인 경우와 해상사업이 위법하게 이행된 경우로 나누어 살펴 볼 수 있다. 첫째, 해상사업 자체가 위법인 경우 보험계약은 무효가 된다. 영국법상 담보위반은 보험자에게

17) 이원정·김태우, “영국해상보험법상 제39조 5항과 제17조의 해석에 관한 The Star Sea사건 판례연구”, 무역학회지 제32권 제2호, 2007.4., pp.263-285.

18) MIA 제3조 제1항. “Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of marine insurance.”

19) Kyriaki Noissia, *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contract*, Springer, 2007, p.40. ; MIA 제4조 제1항. “Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.”

20) MIA 제41조. “There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.”

21) *British & Foreign Marine Insurance v. Samuel Sanday*[1916] 1 A.C.650.

당해계약의 해지권만을 부여하지만, 해상사업 자체가 위법인 경우에는 MIA 제3조에 따라 보험계약이 처음부터 효력을 상실한다. 우리 상법에서는 이러한 적법성에 관한 규정을 두고 있지 않지만, 민법 제103조에서 공서양속에 위반한 사항을 내용으로 하는 법률행위를 무효로 규정하고 있으므로 효과는 MIA와 동일하다. 둘째, 해상사업이 위법하게 이행된 경우에는 보험계약은 무효가 되지 않고, 보험자는 담보위반일로부터 보상책임을 면하게 된다.

한편 적법성 묵시담보에서 해상사업과 이행의 적법성은 영국법에 따라 판단된다.<sup>22)</sup> 예를 들어, *Parkin v. Dick* 사건<sup>23)</sup>에서 런던에서 브라질로 운송되는 화물에 대하여 적하보험계약이 체결되었다. 화물의 일부가 해군장비(naval stores)이었는데, 이 화물은 당시 영국법상 수출금지화물이었다. 피보험자 화주는 해군장비가 아닌 다른 화물에 손해를 입어 보험자에게 보험금을 청구했다. 법원은 모든 화물이 하나의 해상적하보험증권에 부보되었기 때문에 해상사업 전체가 영국법에 의거하여 위법이고, 피보험자의 청구는 인정되지 않는다고 판시하였다. 이후, *Euro Diam Ltd v. Bathurst* 사건<sup>24)</sup>에서 런던에서 독일로 운송되는 다이아몬드가 전 위험담보조건으로 보험에 부보되었다. 수입상은 독일에 서 부과되는 수익세(revenue tax)를 덜 내기 위해 상업 송장의 가격을 낮게 신고하였다. 법원은 하위가격 신고가 적법성 묵시담보 위반에 해당되는지 여부는 외국법(독일법)이 아닌 영국법에 의해 판단되어야 하고, 영국 법상 허위가격 신고는 위법하지 않다고 판결하였다.<sup>25)</sup>

## 4.2 적법성 묵시담보 위반에 관한 판례검토

### 4.2.1 The St. John호 사건<sup>26)</sup>

이 사건에서 원고이자 선주인 S. J. Corporation은 1955년 11월부터 12월에 걸쳐 자신의 선박인 St. John 호를 이용하여 피고 R. Ltd.의 곡물을 운송하였다. 그런데, 피고가 원고에게 지급해야 할 총운임 18, 893파

운드 중 2,000파운드를 지급하지 않자, 원고는 손해배상청구소송을 제기하였다.

피고는 이 사건 화물과 관련된 선하증권의 양수인으로서 해상운송계약의 당사자라는 사실은 인정하였지만, 운송선박 St. John호가 화물을 초과적재하여 원고가 운송계약을 불법적으로 이행했다고 주장하면서 원고의 청구를 부인하였다. 한편 피고의 미지급금은 초과적재된 화물에 대한 운임에 해당되며, 원고가 소송을 개시하기 전에 운송선박의 선장에게는 초과적재를 이유로 1,200파운드의 벌금이 부과되었다.

제1심 법원은 St. John호의 초과적재를 인정하고, 이는 선박안전 및 만재흡수선(load line)에 관한 국제협약을 입법화한 영국 상선법(Merchant Shipping Act, 1932년)의 위반이라고 하였다. 그러나 법원은 영국 상선법은 초과적재운송을 금지하기 위한 것은 아니며, 원고는 화물수령시점과 동일한 상태의 화물을 목적지에서 화주에게 인도해야 할 의무만을 부담한다고 하면서, 초과적재에 의한 제정법 위반을 이유로 원고의 운임회수권은 영향을 받지 않다고 판결함으로써 원고의 청구를 인정하였다.

제1심 법원은 영국 상선법의 목적은 초과적재의 예방이지 초과적재 운송계약의 금지가 아니며, 그러한 제정법상 목적을 달성하기 위해 금전적인 벌금의 부과라는 수단만이 활용될 뿐이지 이 사건과 같이 선주가 운임손실까지 입게 하는 것은 타당하지 않다는 입장에서, 선주가 해상안전에 관한 법을 위반했다고 하더라도 운송계약은 무효가 되지 않는다고 판시한 것이다.

### 4.2.2 소 결

감항성 묵시담보는 ICC상 감항성승인약관 또는 불감항 및 부적합면책약관을 통해 그 적용이 배제되거나 위반에 대한 권리가 포기되었지만, 적법성 묵시담보의 적용을 배제 또는 위반에 대한 권리를 포기하는 특정 약관은 실무상 존재하지 않는다.

ISPS규칙이 발효되기 전인 2002년 7월 1일자에 발효되

22) John Dunt, *Marine Cargo Insurance*, Informa, 2009, pp.102-103. ; Jonathan Gilman et al., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*, Sweet & Maxwell, p.877.

23) [1809] 11 East 502.

24) [1990] 1 QB 1.

25) 우리나라에서는 허위가격신고가 영국법상 적법성 묵시담보위반이라는 판결이 있다(서울지방법원 2005.5.19.선고 2004가단 124905판결). 이 사건에서 우리나라 매도인과 파라과이 매수인은 CIF(운임보험료포함조건)조건으로 매매계약을 체결하였다. 화물이 브라질 항구에 도착하여 파라과이까지 내륙운송을 앞두고 수입통관절차를 밟던 중 매수인은 수입관세를 포탈하기 위해 매매가격을 허위로 낮게 신고하였다. 이후 화물은 내륙운송 중에 운전기사의 과실로 컨테이너가 추락하여 일부가 손상되었다. 매수인은 보험금을 청구하였으나, 보험자는 적법성 묵시담보위반을 이유로 보험금지급을 거절하였다. 법원은 매수인이 관세포탈을 위해 허위의 상업송장을 세관에 제출한 것은 파라과이의 관세법을 위반한 것이므로, 이것은 해상적하보험의 준거법인 MIA 제41조상의 적법성 담보를 위반한 것에 해당되며, 보험자는 담보위반일로부터 보험금지급책임을 면한다고 판시하였다.

26) [1956] 2 Lloyd's Rep.413.



고, 영국이 가입한 국제안전관리규칙(ISM Code)은 선주와 선박에게 안전관리적합증서(DOC)와 안전관리증서(SMC)의 구비를 요구하고 있다. 만약 선박이 이 증서들을 구비하지 않고 항해하는 경우 선박보험에서는 피보험자인 선주의 감항성 목시담보위반뿐만 아니라 적법성 목시담보위반이 인정된다고 한다.<sup>27)</sup> 이러한 견해에 따르면, 영국이 가입한 ISPS규칙을 위반한 선박을 적하보험상 피보험자인 화주가 이용하는 경우에도 적법성 목시담보위반이 된다고 볼 수 있을 것이다.

그러나 The St. John호 사건에서 영국법원의 입장을 고려할 때, 선박이 해상안전에 관한 규칙을 위반했다고 하더라도 적법성 목시담보위반을 이유로 적하보험계약이 무효가 되지는 않는다고 보는 견해도 있다.<sup>28)</sup> ISPS규칙의 제정 목적은 발생 가능한 테러리스트의 공격에 대한 해상안전을 제고하는 것이지, 위반시 해상보험계약을 무효로 하여 피보험자의 보험금 청구권까지 배제하기 위한 것이 아니기 때문이다. 또한 실사, 운송선박의 ISPS규칙 위반이 위법한 행위로 인정된다고 하더라도 그러한 위법행위는 선박보험상 피보험자인 선주의 위법행위이지, 적하보험상 피보험자인 화주의 위법행위라고 볼 수도 없다고 본다. 따라서 화주가 운송선박이 ISPS규칙을 위반했다는 사실을 알면서도 그 선박을 이용한 경우가 아닌 한, 적하보험자는 적법성 목시담보위반을 이유로 면책을 주장할 수 없다고 보는 것이 타당하다고 본다.<sup>29)</sup>

## 5. 결론

지금까지의 연구결과를 토대로, 해상적하보험계약에서 피보험자인 화주가 ISPS규칙을 위반한 선박을 이용하여 보험목적물에 손해가 발생한 경우 적하보험자의 보상책임여부는 다음과 같이 두 가지 사안으로 나누어 정리할 수 있다.

첫째, 적하보험자가 교부한 해상적하보험증권에 적하 ISPS특약이 첨부된 경우에는 적하보험자가 보상책임을 면하지만, 예정된 목적지까지 계속운반되는 추가보험료의 지급을 전제로 보상된다. 다만, 적하보험자의 면책은 피보험자인 화주가 운송선박의 ISPS규칙위반을 사전에 인식한 것이 명백하였거나 통상의 업무상 당연히 인식한 것으로 추정되는 경우에만 인정되며, 해상운송계약의 당사자가 아닌 CIF조건·CIP조건상 매수인이

보험금을 청구하는 경우에는 적용되지 않는다.

둘째, 적하보험자가 교부한 해상적하보험증권에 적하 ISPS특약이 첨부되지 않은 경우에는 MIA상 감항성 목시담보위반에 해당되어 적하보험자에게 계약해지권이 부여되지만, ICC상 감항성승인약관 또는 불감항 및 부적합면책약관을 통해 그 적용을 배제하거나 위반에 대한 권리를 포기하였으므로, ISPS규칙위반에 대한 피보험자의 사전 인식을 적하보험자가 입증하지 않는 한, 보상책임을 면할 수 없다. 한편 운송선박의 ISPS규칙 위반은 MIA상 적법성 목시담보위반에는 해당되지 않는다고 판단되며, 보험자는 이를 기초로 면책을 주장할 수는 없다고 본다. ISPS규칙의 목적은 해상안전의 제고이지, 운송선박이 동 규칙을 위반했다고 하여 해상보험계약까지 무효로 하는 것은 아니기 때문이다.

끝으로, 완제품을 주된 운송물하는 개품운송계약의 경우 화주는 운송인과 직접 계약을 체결하지 않고, 운송주선인(freight forwarder)을 통해 계약을 체결하는 것이 일반적이므로 화주가 운송선박의 ISPS규칙위반 여부를 사전에 인식한다는 것은 곤란하다. 따라서 완제품을 보험목적물로 하는 해상적하보험에서는 운송선박의 ISPS규칙위반이 피보험자의 보험금 청구권을 침해하는 경우는 거의 발생하지 않을 것이라고 예상된다.

다만, 원자재를 주된 운송물로 하는 항해용선계약의 경우 통상 화주는 용선자로서 선주와 직접 계약을 체결하게 된다. 따라서 화주는 운송선박의 ISPS규칙위반 여부를 사전에 인식하였거나, 통상의 업무상 당연히 인식한 것으로 추정될 가능성이 크므로 항해용선계약과 적하보험계약을 체결할 때 화주의 상당한 주의가 요구된다고 본다. 예를 들어, 화주는 항해용선계약의 체결 시 운송선박의 ISPS규칙 준수여부를 반드시 확인할 필요가 있으며, 적하보험계약체결시에도 운송선박의 ISPS규칙 위반에 대한 일체의 권리를 보험자가 포기한다는 내용을 보험증권에 배서하여 줄 것을 보험자에게 요청할 필요가 있다.

이상과 같이 본 논문은 국제해상운송선박에 적용되는 ISPS규칙이 해상적하보험계약에 미치는 법률상 쟁점을 규명하고, 해석원칙을 제시하였다는 점에서 학술적 의미를 가지며, 계약당사자간 분쟁예방을 위한 지침을 제시하였다는 점에서 실무적 기여를 할 수 있다.

27) Howard Bennett, *The Law of Marine Insurance*, Oxford University Press, 2006, pp.594-595.

28) Owen Tang, "Legal Implication of the ISPS Code on Marine Insurance", *Shipper's Today*, Vol. 29, 2006.8.16.

29) K. S. Vishwanath, *Insuring Cargoes : A Practical Guide to the Law and Practice*, Witherbys Insurance, 2010, p.352.

## 6. References

- [1] Ermal Xhelilaj et a.(2010), "Main Issues related to the Implementation Process of the International Ship and Port Facility Security Code(ISPS Code, 2002)", Maritime Transport & Navigation Journal, Vol.2 No.2.
- [2] Howard Bennett(2006), The Law of Marine Insurance, Oxford University Press.
- [3] IMCA(2007), Introduction to the International Ship & Port Facility Security Code.
- [4] John Dunt(2009), Marine Cargo Insurance, Informa ; Jonathan Gilman et al., Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Sweet & Maxwell, pp.102-103.
- [5] K. S. Vishwanath(2010), Insuring Cargoes : A Practical Guide to the Law and Practice, Witherbys Insurance.
- [6] Kyriaki Noissia(2007), The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contract, Springer.
- [7] Owen Tang(2006), "Legal Implication of the ISPS Code on Marine Insurance", Shipper's Today, Vol. 29.
- [8] R. J. Lambeth(1986), Templeman on Marine Insurance, Pitman, p.431.
- [9] Robert H. Brown(1986), Marine Insurance : Principle and Basic Practice, Witherby & Co. Ltd., p.93.
- [10] Susan Hodges(1996), Law of Marine Insurance, Cavendish Publishing Limited, p.123.
- [11] 이원정·김태우(2007), "영국해상보험법상 제39조 5항과 제17조의 해석에 관한 The Star Sea사건 판례연구", 무역학회지 제32권 제2호.

## 저 자 소 개

### 이 원 정



두양상선주식회사에서 기획실장으로 근무하였고, 중앙대학교 무역학과에서 박사학위를 취득하였다. 현재는 덕성여자대학교 국제통상학과 부교수로 재직 중이다. 주요 관심분야는 국제물품매매, 해상운송, 해상보험 등이다.

주소 : 서울특별시 도봉구 삼양로 144길33, 덕성여자대학교 국제통상학과

### 유 병 룡



한국해양대학교 해운경영학과에서 박사학위를 취득하였다. 현재 국제물류업을 주사업으로 하고 있는 주식회사 맥스피드에서 프로젝트 영업팀 이사로 근무하고 있다. 주요 관심분야는 국제물류, 해상운송, 항공운송, 해상보험 등이다.

주소 : 서울시 중구 서소문로 89 (순화동, 순화빌딩 7층) (주) 맥스피드