Korea Trade Review (Korea Trade Rev. ; 무역학회지)
Vol. 45, No. 3, June 2020 (pp. 133-146)
https://data.doi.or.kr/10.22659/KTRA.2020.45.3.133

貿易學會誌
ISSN 1226-2765 (Print)

영국 2015년 보험법의 해상보험 담보특약 제도에 대한 연구 -한국과 중국의 판례를 중심으로-

안태건
부경대학교 국제통상학부 조교수

김성룡
경북대학교 경상대학 부교수

이승은
경북대학교 무역학과 석사과정

A Case Study on the Warranty in Marine Insurance under the Insurance Act 2015 in the UK -The Case of Korea and China-

Tae-Kun Ahn[a], Sung-Ryong Kim[b], Seung-Eun Lee[c]
[a]Division of International Commerce, Pukyong National University, South Korea
[b]College of Economics & Business Administration, Kyungpook National University, South Korea
[c]Graduate School of International Trade, Kyungpook National University, South Korea

Received 04 June 2020, Revised 24 June 2020, Accepted 28 June 2020

Abstract

In the UK's the insurance law 2015, a remedy for breach of warranty in marine insurance was introduced. Also, if the insured proves that breach of warranty in marine insurance does not affect damages, the insurer pays the insurance money to the insured. The UK's marine insurance law has served as the governing law that has been the standard for the marine insurance industry for a long time. Korea and China were heavily influenced by the UK maritime insurance law. Therefore, this study analyzed the cases of breach of warranty in marine insurance in Korea and China. Through this, the insurer avoid the insurance contract for an accident that occurred after the breach of warranty. this result will be different under the new revised insurance law system. With the revision to The Insurance Act 2015, one of the biggest change in the insurance system is that it is possible to remedy of the violations of warranty. However, such a revision of the law requires considerable attention as it also changes the interpretation and judgment of the courts. Accordingly, a practical response of the insurance industry is required. It is necessary to prepare for possible disputes in practice.

Keywords: Marine Cargo Insurance, Marine Insurance Act 1906, the Insurance Act 2015, Warranty in Marine Insurance
JEL Classifications: F1, K33, N70

[a] First Author, E-mail: tkahn@pknu.ac.kr
[b] Corresponding Author, E-mail: jackie3@knu.ac.kr
[c] Co-Author, E-mail: seungeun.lee@hotmail.com
ⓒ 2020 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

Ⅰ. 서론

최근 해상보험과 관련된 새로운 법이 영국에서 제정되었다. 영국의 법과 관습은 해상보험의 준거법원으로서 해상보험의 당사자와 계약관계를 과거부터 규율해왔다. 특히 1906년 제정된 해상보험법(Marine Insurance Act 1906, 이하 MIA)은 100년이 넘는 기간 동안 해상보험의 준거법으로 사용되어 왔다. 하지만 최근 새로운 해상 법률의 등장으로 해상보험과 관련한 준거법원의 큰 변화가 예상된다(Jaffe, 2013). 2015년 영국 보험법(The Insurance Act 2015)이 제정되었고 2016년 8월 12일 시행되었다. 이러한 변화는 해상보험관련 법과 제도의 큰 변화로 볼 수 있다(Rix, 2017). 새로운 영국보험법은 담보특약, 공정제공의무, 사기적 보험청구, 최대선의무 등을 규정하여 기존 해상보험법의 관련된 내용을 대체하게 된다. 특히 많은 부분에서 기존과 달리 피보험자에게 유리하게 개정되어 보험자와 피보험자 사이의 균형을 맞추는데 중점을 두었다는 점을 영국법률위원회는 강조하고 있다(Law Commissions, 2014). 해상보험의 담보특약과 관련해서 기존의 해상보험법은 피보험자의 특정 사항 이행 또는 특정한 사실의 존재에 대한 약속으로 규정한다. 그리고 이러한 담보특약을 위반한 경우, 보험자는 위반 이후 발생한 사고에 대해서는 면책되도록 규정하고 있다. 하지만 새로운 보험법에서는 담보특약의 치유와 손해와 무관한 조건위반에 대해서 보험자의 면책을 제한하는 규정을 도입하였다.

영국 해상보험의 법과 관습을 준거법으로 하는 준거법조항이 해상보험증권에 삽입되어 있는 상황에서 이러한 영국 보험법 개정과 담보특약 제도의 변화에 대해 관련 업계의 실무적 대응과 학계의 연구와 분석이 요구되어 진다. 따라서 본 연구에서는 담보특약과 관련된 보험법 개정 내용을 보다 구체적으로 살펴보고, 이와 관련된 판례를 분석함으로 기존 법리와의 차이점 연구는 물론 해상보험과 관련된 무역인들에게 실무적인 도움을 주는데 본 연구의 목적을 두고자 한다.

특히 국내의 경우 해당 보험법의 개정 내용에 대해서 실무자들 사이에서 제대로 파악하지 못한 경우도 많아 본 연구가 향후 영국 보험법 연구는 물론 실무적 측면에서도 큰 도움이 될 것으로 판단된다.

Ⅱ. 담보특약제도(Warranty)

1. 담보특약제도

1) 총론

기존의 MIA 담보특약제도를 살펴보면, 그 적용에 있어서 손해가 발생하기 전에 특약의 위반이 해소되었는지 여부와 무관하게 보험자는 위반 사실만으로 보험금 지급을 거절할 수 있었다.[1] 또한 그러한 특약의 위반이 실제로 발생한 손해와 무관하여도 보험금 지급이 거절될 수 있었다. 이러한 부분은 오랜 기간 법조계와 영국 법률위원회의 지적을 받아 왔다(Kendall and Wright, 2017). 따라서 The Insurance Act 2015에서는 이러한 담보특약제도를 개정하였다. 담보특약의 비소비자보험 적용 관련해서는 제9조에 규정하고 있다.

보험의 담보특약은 그 특약이 위험에 중요성 여부와 관계없이 정확하게 준수되어야 하는 조건이다.[2] MIA에서는 담보특약 위반은 위반 시점으로부터 보험계약상 보험자의 책임을 면책하도록 하였다.[3] 그러므로 보험계약의 보험자가 책임을 이행하기 위해서는 보험계약자의 담보특약에 대한 이행이 요구된다.[4] 그러나 이러한 담보특약제도가 가지는 문제점이 몇 가지 있는데, 첫째, 손해가 발생하기 이전에 담보특약의 위반이 해결될지라도 보험자는 면책된다. 둘째, 담보특약의 위반이 실제 발생한 손해와 전혀 무관할지라도 보험자는 면책된다. 따라서

1) Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd (The Good Luck) [1992] 1 AC 233 (HL), Lord Goff at 262[G]-263[B].
2) Marine Insurance Act 1906, s.33(3).
3) Marine Insurance Act 1906, s.33(3).
4) Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd (The Good Luck) [1992] 1 AC 233 (HL), Lord Goff at 262[G]-263[B].

이러한 문제점에 대해서 The Insurance Act 2015는 제10조에서 담보특약의 위반을 제11조에서 실제위험과 관련 없는 조건에 대해서 규정하고 있다.

2) 담보특약의 보험자 면책

MIA 제33조 제1항에서는 담보에 대해서 약속담보를 의미한다고 규정하고 있다.[5] 이러한 담보는 그것이 위험에 중대한 영향을 미치는지 여부와 상관없이 반드시 충족되어야 할 보험의 조건이다. 이러한 MIA의 담보위반의 효과에 대한 보험자 면책을 The Insurance Act 2015에서 변경하였다.

The Insurance Act 2015 제10조 제4항에 따르면 보험자(insurer)는 담보(warranty)가 위반되기(breached) 이전에 발생하거나 발생할 것으로 기인한 것(attributable to)에 대해 책임(liability)을 진다. 또한 위반이 치유된(remedied) 후 발생하거나 발생할 것으로 기인한 것에 대하여 책임을 진다. 하지만 제10조 제2항에 따르면 보험자는 담보가 위반되었지만 위반이 치유되기 이전에 발생한 손해 또는 위반이 치유되기 이전에 발생한 것에 기인한 손해에 대하여 면책된다(Kendall and Wright, 2017).

영국 법률위원회(Law Commissions)는 보험자가 면책되는 위반이 치유되기 이전에 발생한 손해에 대해서 예시를 들어 설명하고 있다. 선박이 전쟁지역에서 어뢰에 피격된 후 전쟁지역 밖으로 나와서 침몰하였다면, 전쟁지역에서 이탈하는 것으로 담보특약 위반이 해소되었지만, 그 전에 전쟁지역 항해를 금지하는 담보특약을 위반하였기 때문에 보험자는 면책된다(Law Commissions, 2014).

3) 담보특약의 보험자 책임

The Insurance Act 2015에서 담보특약 위반하기 이전에 손해가 발생하거나, 담보특약 위반이 치유된 다음에 발생하는 손해에 대해서는 보험자가 책임을 지게 된다. 담보특약 위반 이전에 손해가 발생하는 경우를 위의 영국 법률위원회의 사례로 생각해볼 수 있다. 선박이 전쟁지역으로 진입하기 직전에 다른 원인으로 사고가 발생하여 침몰한 경우가 해당된다. 이 경우 보험자는 제10조 제4항에 따라 보험계약자에게 보상책임을 가진다. 그러나 만일 손해가 담보특약 위반이 치유되기 전에 발생한 경우에는 앞에서 언급된 제10조 제2항에 따라 보험자가 면책된다(Clarke, 2017). The Insurance Act 2015의 제10조 제4항과 제10조 제2항의 규정 중에서 어느 것을 적용하는지에 대한 판단은 명확하지 않은 편이다(Kendall and Wright, 2017).

또한 보험자는 담보특약 위반이 치유된 이후에 발생하거나 발생하는 어떤 것에 기인하는 손해에 대해서 보험계약자에게 보상할 책임을 진다. 이는 위의 사례로 생각해보면, 전쟁지역으로 진입한 선박이 그 지역을 완전히 벗어난 이후에 어떠한 원인으로 사고가 발생하는 것을 의미한다. 이 경우 담보특약 위반이 치유되었기 때문에 보험자가 책임을 지게 된다.

2. 담보특약의 치유

1) 담보특약의 유형

The Insurance Act 2015는 담보특약의 치유에 대해서 2가지 유형의 담보특약을 구별하고 있다. 첫 번째 유형은 일반적 담보특약(General Warranties)이다. 이는 시간의 특정 없이 일반적인 경우를 의미한다(Law Commissions, 2014). 두 번째 유형은 시간을 특정한 담보특약(Time-Specific Warranties)이다(Law Commissions, 2014). 이것은 확인 가능한 시간까지 (a) 어떠한 것이 이행되거나 이행되지 않은 것 그리고 (b) 조건이 충족되거나 (c)어떠한 것이 그 사건이 되거나 또는 되지 않은 것을[(a) something is to be done, or not done, (b) a condition is to be fulfilled, or (c) something is, or is not, to be the case,]요구하는 담보특약이다.[6] 시간 특정 담보특약의 확인 가능한 시간은 미

5) 피보험자가 어떠한 특정한 일을 이행하거나 이행하지 않을 것을 약속하는 담보, 어떠한 조건이 충족되는 것을 약속하는 담보 그리고 특정한 사실상태의 존재를 긍정하거나 부정하는 담보 등을 의미한다.

6) The Insurance Act 2015, s.10(6).

래의 사건을 의미한다(Kendall and Wright, 2017). The Insurance Act 2015의 제10조 제1항에서 제10조가 명시적(express) 담보특약과 묵시적(implied) 담보특약에 모두 적용된다고 규정하고 있다.[7] 따라서 장래에 발생하는 이행, 조건, 사건을 이행하거나 이행하지 않아야 하는 시간 특정 담보특약에는 명시적 혹은 묵시적 담보특약이 모두 해당 될 수 있다. 그 예로 보험료 지급 담보특약(premium payment warranties), 조사 또는 검정을 이행해야 하는 담보특약(warranties that an inspection or survey will occur), 개시일자까지 도난 경보기 설치를 요구하는 담보특약(or that specific measures will be put in place by a given time, such as the installation of a burglar alarm by the inception date.)등이 해당된다(Kendall and Wright, 2017). 감항성(seaworthiness)에 대한 묵시적 담보는 향후 항해에 대한 담보특약이기 때문에 이 것 역시 시간 특정 담보특약에 해당된다.[8]

2) 시간 특정 담보특약의 치유

시간 특정 담보특약의 경우 The Insurance Act 2015 제10조 제5항에서 담보특약과 관련된 위험이 당사자가 원래 고찰된(contemplated) 위험과 동일하게 되었을 경우에 치유된(remedied) 것으로 간주하고 있다.[9] 치유 여부를 고찰하는 것은 담보특약이 보험계약에 들어가게 된 목적을 살펴보고, 그 목적을 달성하기 어렵게 되었는지를 판단하는 것이다. 또한 담보특약 위반을 치유하기 위해 이루어진 행동으로 인하여 담보특약의 목적이 유지되고 있는지를 살펴보는 것이다(Law Commissions, 2014). 시간 특정 담보특약의 위반이 치유되었는지 여부를 확인하기 위해서는 관련된 위험을 확인하는 것이 필요하다. 태풍 경보의 시행중 선박 출항을 금지하는 담보특약에 대한 The Princess of the Stars 사건의 경우, 관련된 위험은 태풍으로 인한 멸실 또는 손상 위험이었다.[10] 담보특약 위반으로 손해의 위험이 증가된 경우처럼, 위험이 당사자에 의해서 원래 고찰된 위험과 본질적으로 동일하게 될 수 없는 경우 담보특약 위반은 치유될 수 없다(Kendall and Wright, 2017).

3) 일반적 담보특약

일반적 담보특약은 보험계약자가 담보특약 위반을 멈추는 순간 위반이 치유되는 것을 말한다.[11] 시간 특정 담보특약이 확인 가능한 시간까지 일정한 일을 행했는지 또는 행하지 않았는지를 요구하는 반면, 일반적 담보특약은 보험계약에 의해서 보장되는 기간 동안 관련된다. 선박이 전쟁지역에서 항해를 금지하는 담보를 한 경우 선박이 전쟁지역을 떠나는 순간, 담보특약 위반은 치유된다(Law Commissions, 2014).

3. 실제위험과 무관한 조건

기존에는 담보특약과 손해 사이에 인과관계가 없는 경우에도 담보특약 위반을 이유로 보험계약자가 보상을 받을 수 없었다. MIA에서는 보험계약자가 담보를 위반하면, 그 위반이 실제로 손해를 발생시키거나 실제 손해와 어떠한 관련성을 가졌는지를 고려하지 않고, 보험자는 담보 위반이 발생하는 시점부터 면책되었다.[12] 화재로 인하여 손해가 발생하였는데 보험계약자가 야간경비원 배치를 요구하는 담보를 위반했다는 이유로 보험자의 책임이 면제된 사례가 이에 해당된다.[13] 이러한 문제에 대해서 The Insurance Act 2015 제11조에 담보특약이 충족되지 않아도 보험계약자가 손해에 대해 보상받을 수 있는 경우를 규정하였다.[14] 담보특약의

7) The Insurance Act 2015, s.10(1).
8) Marine Insurance Act 1906, s.39(1).
9) The Insurance Act 2015, s.10(5).
10) Amlin Corporate Member Ltd v Oriental Assurance Corp (The Princess of the Stars) [2014] EWCA Civ 1135, [2014] 2 Lloyd's Rep 561.
11) The Insurance Act 2015, s.10(5).
12) Marine Insurance Act 1906, s.33(3).
13) Century Insurance Company Canada v. Case Existological Laboratories Ltd (The Bamcell II) [1984] 1 WWR 97(SCC).
14) The Insurance Act 2015, s.11(1).

충족이 특정한 유형의 손해, 특정한 장소에서 손해, 특정한 시점의 손해를 감소시키는 것이고, 담보특약의 불충족이 실제로 손해발생의 위험을 증가시키지 아니하였음을 증명한 경우에는 보상을 받을 수 있다.[15] 제11조는 특정 유형, 특정 장소, 특정 시간에서 손해를 감소하게 만드는 조건에 적용한다고 규정하고 있다. 이와는 다르게 영국법률위원회는 위험을 전제적으로 정의하는 조건의 경우 특수한 위험과 관련 없이 일반적인 제한효과를 가지기 때문에 제11조의 적용을 배제한다고 하였다(Law Commissions, 2014). 위험을 전제적으로 정의하는 조건은 보험자가 특정한 위험을 목표로 하기 보다는 보험계약상의 범위와 한계를 정의하는 조건이다(Law Commissions, 2014). 제11조가 실제로 적용되기 위해서는 보험계약자가 담보특약의 불충족이 손해가 발생한 상황에서 실제로 손해발생의 위험을 증가하게 할 수 없었다는 것을 입증하여야 한다.[16]

4. 선행연구 분석

2015년 개정 보험법과 담보특약에 대한 선행연구를 살펴보면 다음과 같다.

Han Nak-Hyn and Jung Jun-sik(2015)은 영국 보험법 개정으로 담보특약의 법리가 새롭게 바뀌게 됨에 따라 담보특약의 법적 효력과 한국 보험법의 관계상 발생하는 불일치에 대해서도 구체적인 분석의 필요성을 주장하였다. Lee Jung-Won(2015)은 담보특약 위반의 치유불가 원칙이 개정 보험법 제정으로 폐지되었는데 이는 영국 법개정위원회가 보험소비자를 보호하는 방향으로 개혁하였다고 보았다. Lee Jung-Won(2016)은 영국 보험법 개정에 대해 International Group of P&I clubs에서는 향후 법원의 해석이 불명확한 시점에서는 Warranty 규정에 있어서 개정 전 법리에 따라 업무를 처리하기로 합의하였다는 사실을 언급하였다. Han Chang-Hi (2017)는 해상보험 Warranty 규정 개정으로 보험계약자에게 불리한 상황이 개선되었지만 오랜 기간 동안 해상보험실무에서 기존의 워런티 규정이 이용된 관계로 기존 규정이 더 이상 사용되지 않을 것으로 보는 것은 성급한 결론으로 보았다. Han Chang-Hi (2018)는 개정 보험법에서 보험기간 중 위험의 증가에 관하여 대륙법계와 다르게 위험증가 통지의무가 없고, 위험 증가를 이유로 보험계약을 해지할 수 없다. 한국의 법은 객관적 위험증가의 통지의무와 보험사고 발생 시 인과관계를 요구하므로 영국 개정보험법 제11조의 입법은 매우 유익하다고 보았다. Kim Jae-Woo (2019)는 개정 보험법의 담보특약 위반효과에 대한 규정은 보험자와 피보험자 사이의 이익균형을 달성할 수 있을 것이고 실무적용에 있어서도 쉬운 구제수단으로 평가하였다. Han Chang-Hi (2020)는 제11조 제2항의 적용과 관련해서 개정 보험법이 사고가 실제로 발생하였더라도 담보 위반이 위험을 증가시키지 않았다면 보험자의 보험금 지급 책임이 있음을 규정하고 있다고 해석하였다. 그러나 한국법이 객관적 위험증가의 통지의무 위반과 사고발생 사이의 인과관계를 요구하는 관계로 개정 보험법의 적용이 적절하지 아니하다고 판단하여 외국의 입법례를 참고하여 합리적인 방안을 마련해야 한다고 주장하였다.

기존 2015년 영국 보험법과 담보특약의 연구들은 법 개정 내용과 이에 따른 법적인 효과에 대해서 집중적으로 분석하고 있다. 이러한 선행연구들의 고찰내용을 바탕으로 본 연구에서는 한국과 중국의 담보특약과 관련된 판례를 분석하여 향후 개정 보험법이 적용되었을 때 영향과 시사점을 살펴보고자 한다.

Ⅲ. 담보특약 관련 판례 분석

1 한국 대법원 담보관련 사례

1) 대법원 1996.10.11. 선고 94다60332 판결

사건의 당사자는 원고는 해운회사이며, 피고는 보험회사이다. 1990년 6월 19일 모래 채취

15) The Insurance Act 2015, s.11(1).
16) The Insurance Act 2015, s.11(3).

선에 대해서 선박보험계약을 체결하고 약관 및 특약으로 영국 법과 관습을 따르기로 하였다. 보험계약의 부보위험은 선박의 충돌, 좌초 등의 사고로 인한 피보험자의 선박 자체의 손해 및 상대 선박에 대한 손해배상책임을 보상하는 것으로 하였다. 담보특약에는 로이드 대리점의 검정인이나 한국선급협회의 검정인에게서 감항증명서를 발급받는 것을 담보한다는 내용이 삽입되었다.[17] 하지만 해당선박은 감항증명서를 발급받지 않고 항해하다가 1990년 9월 17일 광양만에서 타 선박과 충돌하는 사고가 발생하였고, 1991년 6월 10일 금오수도에서 선박의 좌초사고를 당했으며, 1991년 7월 10일 완도군 근해에서 타 선박과 충돌하는 사고를 일으켰다.

보험증권에 영국의 법과 관습에 따른다는 준거법조항이 있고, 감항증명서 발급을 명시적으로 규정한 담보특약이 있는 경우에는 영국해상보험법(MIA) 제33조의 명시담보에 대한 규정이 적용되는 것으로 볼 수 있다. 명시담보는 위험의 발생과 관련하여 중대성 여부와 관계없이 정확하게 충족되어야 한다. 해당 해상보험계약에서 명시적으로 선박이 감항성을 갖추고 있음을 증명하는 감항증명서는 항해시에 발급받아야 하며, 그러한 발급으로 해당 보험계약의 담보조건을 충족하게 된다. 따라서 재판부는 감항증명서를 발급받지 아니한 채 항해하다가 위 각 사고를 일으킨 이상 위 각 보험증권상의 담보특약을 각 위반하였다고 판결하였다.

기존의 MIA에서는 담보특약의 위반이 있는 경우 보험사고가 담보특약 위반과 관계없이 발생하였다 하더라도 보험자는 명시적 규정이 있는 경우를 제외하고 보험계약상의 일체의 책임으로부터 면책된다. 따라서 원고인 해운회사는 감항증명서를 발급받지 않은 담보특약 위반이 각각의 보험사고 발생과 인과관계가 없다고 하더라도 피고인 보험회사는 각각 보험사고에 대한 보험금 지급의무가 면책된다고 보았다.

이 사건의 다른 쟁점으로는 보험자의 담보특약 위반에 대한 권리 포기 문제가 있다. MIA 제34조에서는 담보특약 위반에 대한 권리는 보험자에 의해서 포기될 수 있다고 규정하고 있다. 담보특약의 위반은 보험자를 면책시키는 것이지만 보험계약을 소급적으로 자동 무효화시키는 것은 아니다. 따라서 보험자가 담보특약 위반을 이유로 보험계약을 해지하여야만 책임을 면하게 되는 것이 아니므로, 보험자가 담보특약 위반 직후 보험계약을 해지하지 않았다고 하여 담보특약 위반에 대한 권리를 포기하였다고 볼 수 없다. 그리고 담보특약 위반 이전에 보험자가 위반 사실을 알면서 보험료를 수령하였다고 하여 담보특약 위반에 대한 권리를 포기한 것으로 보기 어렵다.

2) 대법원 1998. 5. 15. 선고 96다27773 판결

이 사례의 원고는 피보험자이며, 피고는 보험회사이다. 1993년 9월 18일 원고 소유의 사건 선박을 보험기간 1993년 9월 19일부터 1994년 9월 19일까지로 하여 선박보험 계약을 체결하였다. 보험계약에 포함된 협회선박기간보험약관에 따라서 영국의 법률과 관습에 따르게 되었다. 해당 선박은 1994년 1월 2일 화물을 싣고 부산 감천항을 출항하여 제주 서귀포항으로 항해하던 중, 다음날 제주 우도 동남방 해상에서 침몰하였다. 해당 보험계약에서 부보하는 위험에는 해상의 고유위험(perils of the seas)를 규정하고 있다. 이는 해상에서만 발생하는 우연한 사고 또는 재난을 의미하며 통상적인 손상이나 자연적인 소모 등은 이에 해당하지 않는다. 그리고 보험의 목적에 생긴 손해에 대해서 해상 고유의 위험으로 발생한 것이라는 점에 대한 입증책임은 피보험자가 부담하기 때문에 피보험자가 충돌 등의 사유로 바다에서 침몰하게 되었다는 주장하기 위에서는 이에 부합하는 증거를 제시하여야 한다. 해당 사건에서 피보험자는 침몰 당일 정체불명의 어선과 충돌하여 선체의 일부가 손상되었고, 손상 부위를 통해서 해수가 침수하는 바람에 침몰하게 되었다는 주장은 이를 인정할 증거가 없어 원심에서 보험금 청구가 이유 없다고 판단하였다.

상기 사유이외에도 담보특약과 관련해서 해당 보험증권에서 선급(Ship's class)을 유지하기

17) Warranted seaworthiness certificate issued by Lloyd's agent surveyor or KR surveyor

로 하는 내용의 명시적 규정이 있었고, 이는 영국 해상보험법(MIA) 제33조의 명시적 담보에 관한 규정에 해당하고 이는 정확하게 충족되어야 하는 조건이 된다. MIA 규정은 일단 담보위반이 있는 경우, 보험사고가 담보위반과 아무런 관계없이 발생하였다고 하더라도, 보험자는 자동적으로 그 담보특약 위반 일에 소급하여 그 보험계약상 일체의 책임에서 면책된다. 사건 선박은 한국선급회의 선급을 유지하는 것을 담보로 한다는 담보특약을 보험증권에 명기하였다. 해당 선박은 화물선창 주위에 격벽(Bulk head)이 설치되어 있었고 1992년 6월 25일 피보험자가 선박을 취득하여 그 해 10월 15일 한국선급회의 승인 없이 격벽을 임의로 철거하였다. 한국선급회의 규정에 따르면 선박을 한국선급회의 승인 없이 개조한 경우 그 날부터 해당 선급이 정지되는 것을 알 수 있다. 따라서 사건 선박의 격벽이 제거되어 그 시점부터 선급이 정지되었으므로, 피보험자는 담보특약을 위반한 것이 되었고, 피고인 보험자는 그 날 이후에 발생한 사건으로 인한 보험금 지급이 면책되게 되었다.

3) 대법원 2010. 9. 9. 선고 2009다105383 판결

해당 사례의 원고는 해상보험회사이며 피고는 리스회사로부터 선박을 리스하여 운영한 운영회사이다. 피고는 2006년 5월 23일 리스회사인 한국캐피탈과 사건 선박 등에 관하여 시설대여(리스)계약을 체결하였다. 또한 2006년 6월 2일 사건 선박에 대해서 리스회사를 소유자로 하고 피고를 관리자로 하여 해상보험계약을 체결하였다. 해당 보험계약에서는 협회선박기간보험약관(Institute time clauses-Hulls)을 적용하고 영국의 법률과 관습에 따른다는 규정이 삽입되었다.

해당 보험계약에는 피고가 2006년 7월 2일까지 선박에 대한 현상검사와 그에 따른 권고사항을 이행할 것을 워런티(담보특약)사항으로 규정하고 있었다. 하지만 리스회사가 보험의 개시일을 리스자금의 대출일로 소급해줄 것을 요청하였고 이에 2006년 5월 26일까지 현상검사 등을 이행할 것을 담보특약 사항으로 정한 후 피고에게 연락을 하였다. 하지만 연락 과정에서 피고로부터 사건 선박이 수리 중이어서 현상 검사를 받을 수 없어서 기한을 연기해 줄 것을 요청받았다. 이 사안은 처음에 2006년 7월 2일을 현상검사 등의 이행 기한으로 정해지긴 하였으나, 이는 현상검사 등을 이행하여야 하는 기한에 관한 합의일 뿐 그 현상검사를 이행하지 아니하였을 경우 즉시 원고의 보험금지급의무가 면제되는 효과 등에 관해서 원고와 피고 사이에 교섭이 이루어지지 않았다고 원심은 판단하였다.

영국 해상보험법상(MIA) 담보특약제도는 한국 상법에 존재하지 않는 제도이며 MIA상의 담보특약 위반 효과는 국내 일반적인 약관해석과 비교했을 때 이질적인 측면이 있음을 재판부는 언급하였다. 해상보험에서 워런티 혹은 담보특약이라고 하는 제도가 널리 사용되고 있다 하더라도 해상보험계약에 대해서 잘 알지 못하는 보험계약자가 담보특약의 의미 및 효과에 대해서 보험자로부터 설명을 듣지 못하고 해상보험계약을 체결하게 되었을 때 문제가 될 수 있다. 보험계약자 입장에서는 담보특약 사항을 충족시키지 않았을 때 어떠한 불이익을 받는지에 대해서 제대로 인식하지 못한 채 보험사고가 발생하게 되면 보험금청구권을 상실하게 될 수 있다. 그러므로 해상보험계약을 체결하는 보험자는 보험계약자에게 담보특약의 의미 및 효과에 대해서 충분히 설명할 의무가 있다는 점을 재판부는 강조하였다.

보험회사가 영국법 준거약관에 의하여 영국 해상보험법이 적용되는 담보특약 조항을 포함한 해상보험계약을 체결한 사안에서 보험계약자는 설명의무를 가지게 된다. 해당 판례 사건에서의 담보특약은 보험계약자가 일정 기한까지 현상검사와 그에 따른 권고사항을 이행할 것을 규정하고 있다. 원심에서는 보험계약자가 보험자의 별도 설명 없이 담보특약의 내용과 효과를 잘 알고 있거나 충분히 예상할 수 있었다고 보지 않았고 대법원 재판부도 이를 정당하다고 판단하였다.

보험회사가 영국법 준거약관에 따라서 영국 해상보험법(MIA)가 적용되는 담보특약 조항을

사용하여 해상운송업자인 보험계약자와 선박에 관한 보험계약을 체결하였다. 이때 담보특약에는 보험계약자가 일정 기한까지 선박에 대한 현상검사와 그에 따른 권고사항이 포함되었고, 보험회사가 이러한 사안에 대해서 담보특약의 의미와 효과에 대해서 보험계약자에게 제대로 이해할 수 있도록 설명할 필요가 있다. 이러한 설명이 충분하지 않은 경우 보험계약자가 담보특약의 의미와 효과를 제대로 이해할 수 없게 되어 불이익을 받게 된다. 따라서 이러한 경우에는 해당 담보특약이 처음부터 보험계약에 포함되지 않게 되었다.

2. 담보특약 관련 중국 판례

중국에서 담보특약제도(Warranty)는 보증(保证)이라고 한다. 중국에서 보증은 보험계약의 중요한 조항이며 최대선의의 원칙에 따라 피보험자가 반드시 이행해야 할 법적 의무이다. 다만 본 논문에서는 용어 사용의 혼란을 방지하고자 보증이란 표현대신 담보특약이라고 표기토록 한다.

1) 푸젠성 고등인민법원 판결 사례[18]

이 사건의 원고는 해운회사[19]이며, 피고는 보험회사[20]이다. 2009년 3월 27일 원고는 피보험자로써 보험사인 피고와 인항선박보험계약(예인선박보험계약)을 체결하였다. 피예인선인 선박A[21]와 선박B[22]를 예인선[23]을 이용하여 중국 푸저우(福州)에서부터 베트남 뚜이호아(Tuyhoa)까지의 항행 보험에 가입하였다. 2009년 4월 4일 피예인선인 선박A는 북위 13.38.85, 동경 109.46.33 지점에서 침몰하였다. 이에 피보험자인 원고가 보험자인 피고인에게 보험금을 청구하였지만, 2009년 12월 11일 피고가 보험 보상청구를 거부하는 통지서를 원고에게 발송하였다. 이로 인하여 원고는 샤먼(厦门) 해사법원에 소송을 제기하였고 그 후 샤먼해사법원에서 내린 판정에 불복하여 푸젠성(福建省) 고급인민법원에 상소를 제기하였다.

본 사건의 쟁점은 원고가 보험계약에 관한 의무를 이행한지 여부이다. 원고는 보험계약의 특별약정을 준수하여 감항증명서 및 인항검사보고서 등의 자료를 제출하여 피고와 보험계약을 체결하였지만, 예인선이 출항하기 전에 관련 부서에서 발급한 거치증서(Certificate of Fitness for Towage)[24]에 대한 보험계약 당사자들의 입장이 상이하였다. 해운회사인 원고는 보험계약 체결 당시에 감항증명서 및 인항검사보고서 등의 자료를 제출하였고, 푸저우해사국이 해당 인항항차에 발급한 국제항해선박출항허가증(The People's Repuplic of Chinaport Clearance)도 가지고 있었다. 이를 통해 원고는 감항증명서가 합법적이고 유효하다고 주장하였으며, 원고가 보험계약에서 약정한 보험가입자의 의무를 이행하였다는 것을 증명할 수 있다고 보았다.

이에 반해, 보험자인 피고는 원고가 담보의무를 이행하지 않았다고 주장하였다. 원고가 제출한 감항증명서(피예인선 선박A에 대해 발급한 감항증명서)가 무효한 증서라고 판단하였다. 피고는 파나마 해사검사국에서 발급한 감항증명서는 해당 검사국이 중국에서의 영업자격을 가지고 있지 않으며, 선박을 검사 할 수 있는 자격을 가지고 있지 않다고 보았다. 따라서 원고인 해운회사가 보험에 가입 및 출항하기 전에 피예인선의 감항증명, 감항수단, 조치에 대해 담보하지 않은 것으로 보이기 때문에 보험의 담보의무를 위반하였다고 주장하였다.

외국 선박검사기관의 중국 내 선박검사회사 설립관리방법[25] 제26조에 따르면 외국의 선박검사기관은 중국에 선박검사 회사를 설립하지 않고서는 파견원 또는 고용인이 중국 내에서 선박검사 활동을 할 수 없으며, 해당 기관이 중국 내에서 발급한 증서 및 보고서 등도 무효하

18) 福建省高级人民法院 (2011) 闵民终字第169号民事判决书.
19) 健懋国际船务有限公司
20) 都邦财产保险股份有限公司福建分公司
21) 선박명 : FORTUNE2A&
22) 선박명 : FORTUNE7&
23) 선박명 : YM-88
24) 适拖证书
25) 外国船舶检验机构在中国设立验船公司管理办法

다. 피보험자는 예인선이 출항 전에 받은 감항증명서가 유효한 감항증명서인지 선박의 출항 전에 확인을 하여야 하며, 감항증명서를 제출한 것 만으로 담보특약의무를 이행하였다고 볼 수는 없다고 법원은 판단하였다. 결론적으로 해당 감항증명서의 효력은 인정되지 않았고, 원고는 보험계약에 있어서 피보험자 의무인 담보특약을 이행하지 않은 것으로 판단되어 보험금 청구가 기각되었다.

이 사례를 통해서 중국의 해상보험실무의 담보특약에 있어서도 실제 보험계약이 체결되고 사고가 발생하였다 하더라도 담보특약으로 요구되어지는 의무 이행이 이루어지지 않았다면 보험자는 보험금 지급의무가 면책된다는 것을 확인할 수 있다.

2) 하이난성 고등인민법원 판결 사례[26]

해당 사례의 원고는 해상운송회사[27]이며 피고는 보험회사[28]이다. 2014년 10월 13일 보험목적물인 해당 선박[29]은 선박임대계약에 따른 세 번째 항차를 이행하기 시작하였다. 방성항(防城港)에서 시멘트 4000톤을 적재하여 화양초(华阳礁;Cuarteron Reef)로 향하였고 2014년 2월 24일에는 화양초 부근 수역에 닻을 내렸다. 하역대기 과정에서 해당 선박에 응급상황이 발생하여 좌초되었고 구조작업이 진행되었지만 2014년 10월 27일에 최종적으로 침몰하였다.

2014년 10월 28일, 원고는 피고에게 보험계약에 따른 보험금 청구를 하였고, 사고 발생과정 사진, 선박 기록항해일지 등 관련 자료를 제출하였다. 하지만, 피고는 사고가 발생한 시점에 피보험목적물인 선박이 보험계약에 명시된 항로로 운항하지 않았다는 이유로 2014년 12월 1일에 원고에게 보험금 지급 거부통지서를 보냈다. 이에, 원고는 2015년 10월 30일 피고를 상대로 1심법원인 닝보해사법원에 소송을 제기하였다.

이 사례의 쟁점은 보험선박에 대한 손해가 보험자 책임 범위 내에 있는지 여부이다. 이 사례의 보험증서에 따르면 피고가 사고선박에 대해 담보하는 것은 연해 · 내수로 선박보험약관의 전위험담보 및 부가위험이며, 항행구역은 근해의 항구, 양자강 A, B급이었다.

그러나 사건이 발생한 화양초 부근의 수역은 중국의 원해 항구에 속하기 때문에 사고선박이 정해진 항행구역을 지키지 않았으며, 원고는 이 사실을 피고에게 사전에 통지하지 않았다. 이러한 사실은 피보험자의 담보의무 위반에 해당한다.

보험증서의'연해 · 내수로 선박보험약관'제16조에 따르면 보험선박매각, 선박의 임대, 항행구역변경 또는 보험선박 소유자, 관리인, 경영인, 명칭, 기술상황과 용도변경에 대해서 피보험자는 보험자에게 사전에 서면통지를 하여야 한다. 이에 보험자가 동의를 하고 정정절차를 거쳐야지만 보험계약이 계속 유효하다고 규정하고 있다. 이러한 서면통지와 보험자의 동의가 없다면 보험계약이 자동으로 해지된다.

사례의 보험계약은 보험목적물인 선박이 약정된 항행구역을 벗어날 때, 즉 해당 사건의 발생 이전에 자동으로 보험계약의 효력이 상실되었으며, 사고가 발생했을 당시 원고와 피고 사이의 보험계약은 존재하지 않았다.

3) 중국의 담보특약 제도

첫 번째 푸젠성 사례를 살펴보면 선박이 적합한 항해상태인지 아닌지를 증명하는 문서인 감항증명서를 아주 중요한 문서로 볼 수 있다. 감항증면서를 발급하는 기관은 적합한 기관인지, 해당 감항증명서가 보험계약에 해당하는 선박의 감항증명서인지가 감항증명서의 유효성에 영향을 미칠 수 있다는 것을 알 수 있었다.

두 번째 하이난성 사례에서는 보험자와 피보험자가 약정한 항해구역에서 선박이 이탈하게 되면 보험계약의 효력이 상실되고 보험자는 이후 면책된다는 사실을 확인 할 수 있었다.

중국의 현행 법률에 담보제도에 대한 규정은 오직 '중화인민공화국 해상법' 제235조에만 규정되어 있다. 그 내용은'피보험자가 계약에서

26) 海南省高级人民法院（2018）琼民终354号民事判决书.
27) 福州丰某船务有限公司
28) 中国太平洋财产保险股份有限公司福建分公司
29) 天利69號

약정한 담보조항을 위반하였을 시, 즉시 보험자에게 서면으로 통지하여야 한다. 보험자는 통지받은 후 계약을 해지할 수 있으며 또한, 담보조건의 변경 및 보험료의 인상을 요구할 수 있다.'이다.

이러한 중국 해상법 제235조에는 피보험자가 서면통지 불이행시 보험자의 해지권 행사에 대한 규정이 존재하지 않는다(Zhang Jin-Lei and Pan Xiu-Hua, 2015). 보험자는 오직 피보험자한테 서면통지를 받은 후에 계약 해지권을 행사할 수 있으며, 만약에 피보험자가 일부러 시간을 끌거나, 즉시 통지를 하지 않으면 보험자는 권리를 행사하는데 어려움이 있다. 이는 기존 MIA와 The Insurance Act 2015 에서 담보특약 위반 즉시 보험자의 이후 면책을 규정하고 있는 것과 큰 차이가 있다.

또한 중국 해상법 제235조 단서에 있는 담보조건의 변경 및 보험료 인상에 대해서도 그러한 조건 변경을 요구할 수 있다고만 규정하고 있다. 이 경우 보험자와 피보험자가 보험계약을 수정하는 과정에서 서로 의견이 일치하지 않으면, 보험계약의 효력이 어떻게 될지가 문제가 될 수 있다.

Ⅳ. 시사점

1. 담보특약 위반

앞서 살펴본 여러 가지 사례들을 종합해보면 한국 대법원 사례는 해당 보험계약을 체결하는데 영국법과 관습을 준거법으로 하고 있고, MIA 제33조에 따르면 명시담보와 묵시담보에 대한 규정이 존재한다는 것을 알 수 있다. 한국 판례상으로는 영국해상보험법 준거조항이 삽입된 선박기관보험약관에 따라 명시담보특약이 규정되어 있는데, 일반적으로 명시담보는 위험 발생에 대한 중요성과는 무관하게 정확히 충족되어야 한다. 한국과 중국에서 명시 담보는 해상보험계약에서 명시적으로 나타나야 한다. 일반적으로 선박이 감항성을 갖추고 있음을 증명하는 감항증명서의 유효한 발급을 통해서 보험계약의 담보조건을 충족함을 알 수 있다.

다음으로 묵시담보는 보험증권 상 그 내용이 명시되지 않더라도 당연히 인정되는 담보특약을 말한다(Chung Wan-Yong, 2015). MIA 제39조 제1항은 "해상보험에서는 선박이 위험 개시의 시점에서 항해 또는 항내의 위험에 견디지 않으면 안된다는 묵시담보가 있다." 제5항은 " 기간보험증권에서는 선박이 어떠한 단계의 해상사업에도 감항이어야 한다는 묵시담보는 없다. 그러나 피보험자가 은밀히 알고 있으면서도 선박이 불감항인 상태로 취항한 경우에는 보험자는 불감항에 기인하는 어떠한 손해에 대해서도 보상책임이 없다."를 통해 묵시담보에 대한 내용을 확인할 수 있다.

위와 같이 MIA에 따르면 명시담보와 묵시담보를 서로 배제하지 않는다는 것을 알 수 있다. 그러나 중국에서는 명시담보의 존재를 인정하고는 있지만, 묵시담보의 존재 여부에 대해서는 학계에서 현재까지 논쟁이 되고 있는 사항이다. 일반적으로 중국에서 고려되는 묵시담보는 세 가지가 있다(Gao Xin-Xue, 2008). 첫째 선박은 감항하여야 하고, 둘째 선박은 정해진 항로로만 운항하여야 하며, 셋째 선박의 항행은 합법적이어야 한다. 중국에서 묵시담보는 해상법이나 보험법에 삽입하지 않아도 보험계약에서 해당 선박은 감항하여야 하고 정해진 항로로만 운항하여야 하며 항행은 합법적이어야 한다. 이는 중국 해상법에 규정된 운송인의 법적인 의무이다.

요약해 보건데 한국과 중국은 명시담보가 보험증권에 포함되거나 또는 개재되거나, 보험증권 내에서의 언급에 의해 보험증권의 일부에 해당하는 서류에 포함되어 있어야 한다. 그리고 이러한 내용들이 조건으로 반드시 충족되어야 한다. 이러한 부분은 앞에서 살펴본 한국과 중국의 여러 사례를 통해 확인이 가능하다.

2. 담보특약 위반에 따른 보험자 면책

담보위반의 결과를 보자면 중국에 해상법 제235조에 따라 "피보험자가 계약에서 약정한 담

보조항을 위반하였을 시, 즉시 보험자에게 서면으로 통지하는 것이 마땅하다. 보험자는 통지를 접수한 후 계약을 해지할 수 있으며 또한 담보조건의 변경 및 보험료의 인상을 요구할 수 있다." 그러나, 피보험자가 앞서 말한 통지의무를 이행하지 않는다면, 어떤 책임을 추궁하는지는 규정되어 있지 않다. 그러나 2006년 중국 최고인민법원이 발표한 "해상보험분쟁사건에 관한 심리의견"[30]의 제6조에 따라 "보험자는 피보험자가 계약에서 약정한 담보조항을 위반한 사실을 즉시 보험자에게 서면으로 통지하지 않았다는 것을 근거로 담보조항을 위반하였을 때부터 보험계약의 해지를 청구하는 것에 대해 인민법원은 이를 지지하여야 한다." 즉, 피보험자의 보험계약을 위반 사실 통지 여부에 관계없이 보험자는 보험계약을 해지 할 수 있다.

또한 제7조에는 "보험자가 피보험자와의 계약에서 약정한 담보조항을 위반한 것에 대한 서면통지를 받고도 보험배상을 지급한 후에 피보험자가 계약 약정한 담보조항을 위반했다는 이유로 다시 계약해지를 청구하는 경우 인민법원은 이를 지지하지 않았다."라고 규정하여, 보험자가 피보험자가 담보조항을 위반하는 경우에도 불구하고 보험료를 지급한 경우에는 보험계약의 해지권을 포기하겠다는 의사표시로 간주한다. 그리고 제8조에는 "보험자가 피보험자한테 계약에서 약정한 담보조항을 위반하였다는 서면통지를 접수한 후 보험계약의 조건을 수정하고 보험료를 인상하는 등의 사항에 대해 피보험자와 합의하지 못하였으면, 보험계약은 담보조항을 위반하였을 시부터 해지된다."라고 규정하였다. 이 심리의견은 해상법 제235조에 규정하는 담보조항에 대해 더 명확하게 설명해주는 역할을 하고 있다.

중국의 해상법과 최고인민법원의 심리의견을 통해서 담보조항 위반시 해상보험계약이 해지된다는 것을 확인 할 수 있고 해지된 보험계약을 통해 보험자가 보험금 지급 청구에 대해서 책임이 없는 상황이 된다는 것을 알 수 있다. 즉 영국 해상보험법을 준거법으로 하고 있는 한국의 사례와 동일하게 담보특약 위반시 보험자의 책임이 면책된다는 것을 확인 할 수 있었다.

3. 담보특약 위반의 치유

기존 MIA에서 The Insurance Act 2015로 개정되면서 담보특약 제도의 가장 큰 변화는 위반에 대한 치유가 가능해 졌다는 점이다. 보험자는 피보험자가 담보특약 위반을 하였다 하더라도 그 위반 사항이 치유된(remedied) 후 발생하거나 발생할 것으로 기인한 것에 대하여 면책되지 않고 책임을 진다.

MIA가 해상보험계약의 준거법으로 적용되던 오랜 기간 동안 담보특약 위반이 있게 되면 이는 그 위반 사실의 회복이 있다 하더라도 보험계약이 취소되는 법적 결과를 초래하였고 이는 피보험자에게 부담으로 작용 하였다. 하지만 이제 The Insurance Act 2015 개정으로 담보특약과 관련된 위반 상황을 중단시키거나 요구 조건을 충족시킨다면 담보 위반 상태를 치유한 것으로 볼 수 있고 보험계약이 유효한 상태를 유지하게 된다. 다만 담보특약을 위반한 상태가 치유되기 전 까지는 보험계약의 효력이 중지되었다고 보아야 할 것이고 이러한 중지기간 동안 발생한 손해는 보험자 면책 사항에 해당된다.

담보특약에 치유에 대해서 The Insurance Act 2015 제10조 제5항에서는 '담보특약과 관련된 위험이 당사자가 원래 고찰한 위험과 동일하게 되었을 경우에 위험이 치유된 것으로 보고 있다'이는 피보험목적물에 대한 위험이 증가하였더라도 손해 발생 시점에 위험이 감소하여 처음 보험계약을 체결한 시점 수준으로 회복이 된다면 위험이 치유되었다고 본다는 것이다. 이러한 위험 수준의 회복 방법에 대해 동조 제6항에서 특정 기간 내 조건 충족(또는 미충족), 조건의 성취 그리고 위반 상황의 중단 등을 규정하고 있다.

이러한 법 개정은 담보특약 위반을 다루는 법원의 해석과 판단도 달라질 수 밖에 없다. 한국의 경우 해상보험과 관련된 쟁송에서 그 준

30) 最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定(2006)

거법을 MIA로 한정하고 있는 것이 아니라 영국의 법과 관습으로 규정하였기 때문에 The Insurance Act 2015의 경우에도 그러한 법원으로서의 지위를 갖게 된다면 향후 담보특약 위반과 관련된 분쟁에서 개정법이 가지고 있는 담보특약 위반의 치유에 대한 규정이 적용될 것이다. 중국의 경우에는 1992년 공표된 "중화인민공화국해상법", 1995년 공표된 "중화인민공화국 보험법, 2009년 개정된 "중화인민공화국보험법" 2015년 개정된 "중화인민공화국보험법"이 영국 해상보험법의 내용과 원칙을 많이 참고하였다는 것을 알 수 있다(Song Mei-Xian, 2012). 따라서 향후 The Insurance Act 2015의 내용을 참조한 법 개정이 예상된다.

추가적으로 담보특약 위반과 관련해서 실제 위험과 무관한 조건을 규정하고 있는 제11조 제3항에서 '담보특약의 불충족이 손해 발생 상황에서 실제로 손해발생의 위험을 증가 시킬 수 없었다는 것을 증명하게 된다면 보험계약자는 손해보상을 받을 수 있다고 규정하고 있다.' 이 규정을 통해서 The Insurance Act 2015는 담보특약의 위반과 손해발생 사이에 인과관계가 있어야만 담보특약 위반이 성립된다고 보고 있다. 이러한 규정의 변화는 기존 해상보험의 준거법 역할을 해온 MIA가 상대적으로 보험자에게 유리한 규정이었다면 새로운 개정법은 피보험자의 권익을 보호하고 있다고 보여 진다. 하지만 이러한 실제위험과 무관한 담보특약 위반이라는 사실은 보험계약자에게 입증 책임을 두고 있어 향후 이와 관련된 법적 분쟁을 예상해 볼 수 있다.

Ⅴ. 결론

영국의 2015년 개정 보험법에서는 피보험자 또는 보험계약자의 담보특약의 위반이 발생하였다 하더라도 손해 발생 이전에 보험목적물의 증가된 위험을 계약 체결시점의 위험 수준으로 감소시키는 치유가 가능하게 되었다. 또한 담보특약 위반이 실제 손해 발생에 영향이 없었다는 것을 보험계약자가 입증하게 되면 실제 손해와 무관한 조건으로 보아 보험자 면책을 인정받지 못하게 되었다.

영국 해상보험법은 오랜 기간 동안 해상보험 업계의 기준이 되는 준거법 역할을 수행하였다. 또한 로이즈 보험시장(Lloyd's of London)은 해상보험을 포함한 전세계 보험의 중심으로서 여전한 위상을 가지고 있다. 따라서 이러한 영국의 보험법체계의 큰 변화는 단순한 영국내 국내법의 개정이 아니라 보험업계 전반의 여러 종사자들에게 큰 영향을 미치는 큰 변화로 볼 수 있다. 한국과 중국은 대륙법계 국가에 해당하지만 법률의 제정이나 판례를 분석해보면 영국의 해상보험법이 많은 영향을 주고 있다는 것이 명확하다. 특히 한국과 중국의 해상보험 담보특약 위반 판례를 분석해본 결과 영국해상보험법의 규정을 따라서 보험자는 담보특약 위반 이후 발생한 사고에 대해서 면책되는 판결결과들을 확인 할 수 있었다.

본 연구에서는 한국과 중국의 판례 분석을 통해 해상보험의 담보특약과 관련된 법적 분쟁이 어떠한 내용과 쟁점을 가지고 있는지를 확인 할 수 있었고 법원의 판단의 근거가 된 기존 법리를 확인 할 수 있었다. 또한 새로운 개정 보험법과의 차이점을 확인 할 수 있었다.

특히 영국법 준거법 조항이 기재된 해상보험증권을 사용하는 보험업계로서는 향후 실무적인 대응이 요구되어진다. 관련된 사안에 대해서 해상보험을 취급하는 실무진들은 관련된 규정을 명확히 숙지하여 발생 가능한 분쟁에 선제적으로 대비하는 것이 필요하다. 학계에서는 해상보험법과 제도를 연구하는 연구자들에게 새로운 개정 보험법에 대한 연구와 학습을 필요로 하고 있으며, 실제 새로운 개정 보험법이 적용된 이후에 관련된 사례와 판례가 누적되게 되면 이를 분석하여 새로운 해상보험법 체계를 구축할 필요가 있다고 판단된다. 따라서 본 연구는 이를 위한 기초를 제공하고 향후 등장할 담보특약 위반과 관련된 사례 해석의 단초를 제공하고자 하였다.

References

Amlin Corporate Member Ltd v Oriental Assurance Corp (The Princess of the Stars) [2014] EWCA Civ 1135, [2014] 2 Lloyd's Rep 561.

Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risk Association (Bermuda) Ltd (The Good Luck) [1992] 1 AC 233 (HL), Lord Goff at 262[G]–263[B].

Birds, J. (2016), *Modern Insurance Law*, London: Sweet & Maxwell.

Century Insurance Company Canada v. Case Existological Laboratories Ltd (The Bamcell II) [1984] 1 WWR 97(SCC).

Chung, Wan-Yong, (2015) "A study on the discharge provision and the Warranty of the Marine Insurance Law" *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 37(1), 303-330.

Clarke, M. (2017), "The future of warranties and other related terms in contracts of insurance," In M. Clarke and B. Soyer(Eds.), *The Insurance Act 2015 – A New Regime for Commercial and Marine Insurance Law*, Abingdon, UK:Informa Law from Routledge.

Dunt, J. (2016), *Marine Cargo Insurance*, Abingdon, UK: Informa Law from Routledge.

Gao Xin-Xue (2008), *The Reform of Warranty in Marine Insurance and Reference to Legislation of PRC(Master's Thesis)*, Dalian, China: Dalian Maritime University.

Han, Chang-Hi (2017), "A study on the warranties of the Insurance Act 2015", Kookmin Law Review, 30(1), 321-372.

Han, Chang-Hi (2018), "A study on the relation between the breach of the warranties and the loss under the English Insurance Act 2015", *Kookmin Law Review*, 31(1), 243-287.

Han, Chang-Hi (2020), "A study on the legal issues regarding the enforcement of the English Insurance Act 2015 in marine insurance", *Kookmin Law Review*, 32(3), 583-652.

Han, Nak-Hyun and Jun-Sik Jung (2015), "A Practical Application of Warranty under A Marine Insurance Contract", *Journal of International Trade & Commerce*, 11(4), 257-281.

Higher People's Court of Fujian Province: Last Instance Civil Judgment No. 169 Decided 2011.

Higher People's Court of Hainan Province: Last Instance Civil Judgment No. 354 Decided 2018.

Jaffe, P. (2013), "Reform of the Insurance Law of England and Wales - Separate Laws for the Different Needs of Businesses and Consumers", *Tulane Law Review*, Vol. 87, 1075-1128.

Kendall, D. and H. Wright (2017), *A Practical Guide to the Insurance Act 2015*, Abingdon, UK:Informa Law from Routledge.

Kim, Jae-Woo (2019), "A Study on Effect of Breach of warranty in respect of Marine Insurance contract: in connection with the Insurance Act 2015", *Journal of International Trade & Commerce*, 15(3), 473-490.

Korean Supreme Court Decision 94da60332 Decided October 11, 1996.

Korean Supreme Court Decision 96da27773 Decided May 15, 1998.

Korean Supreme Court Decision 2009da105383 Decided September 9, 2010.

Law Commissions (2014), *Insurance Contract Law: Business Disclosure; Warranties; Insurers' Remedies for Fraudulent Claims; and Late Payment* (LAW COM No. 353), London: Law Commissions.

Lee, Jung-Won (2015), "A Review on the Legal Nature and Effects of the Warranty under the English Insurance Act 2015", *The justice*, Korean legal Center, 112-137.

Lee, Jung-Won (2016), "The Construction of Warranty under the Korean Laws", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 38(2), 401-434.

Provisions of the Supreme People's Court on the Handling of Certain Issues in Maritime Insurance Dispute Cases (2006).

Rix, B. (2017), “Conclusion: General Reflections on the Law Reform”. In M. Clarke and B. Soyer(Eds.), *The Insurance Act 2015 – A New Regime for Commercial and Marine Insurance Law*, Abingdon, UK:Informa Law from Routledge.

Song, Mei-Xian (2012), “The UK's law commissions' reform project in respect of marine insurance ”, *Chinese Journal of Maritime law*, 2012-1.

The Insurance Act 2015.

The Marine Insurance Act 1906.

The Insurance Law of the People’s Republic of China.

The Law of the Sea of the People’s Republic of China.

Zhang, Jin-Lei and Xiu-Hua Pan, (2015) “Re-examination on the reforming proposals for the legal regimes of marine insurance in China——based upon the Insurance Act 2015 of the UK,” *Chinese Journal of Maritime Law*, Vol.26, 16-26.