

대법원 2005. 4. 28 선고 2003다5429 판결 [보증채무금]

재판경과

대법원 2005. 4. 28 선고 2003다5429 판결

서울고등법원 2002. 12. 10 선고 2001나3360 판결

전 문

【원고, 상고인】 AA해운 주식회사(소송대리인 제일종합 법무법인 담당변호사 최BA)

【피고, 피상고인】 서CA보험 주식회사(소송대리인 법무법인 남C 담당변호사 임BB)

【피고보조참가인】 이DA(소송대리인 법무법인 총D 담당변호사 장BC외 5인)

【원심판결】 서울고등법원 2002. 12. 10. 선고 2001나3360 판결

주 문

원심판결을 파기하고, 사건을 서울고등법원에 환송한다.

이 유

1. 원심판결의 요지

원심은, 주식회사 에EA스마린(이하 ‘에EA스마린’이라고만 한다)이 1995. 11. 6. 구 해운법(1995. 12. 29. 법률 제5114호로 개정되기 전의 것) 제34조에 의하여 해상화물운송주선업자로서 등록을 마쳤다가, 1996. 12. 30. 구 화물유통촉진법(1995. 12. 29. 법률 제5110호로 개정된 것, 이하 ‘구 화물유통촉진법’이라 한다) 제8조, 부칙 제2조 제1항에 의하여 복합운송주선업자로 전환되었는데, 같은 법 제8조 제3항, 같은 법 시행령 제11조 제2항 소정의 복합운송주선업자로서의 등록기준을 갖추기 위하여, 1997. 8. 19. 피고와 사이에 피보험자 건설교통부장관, 보험금액 1억 원, 보험기간 같은 해 8. 24.부터 1998. 8. 23.까지로 정하여 인·허가보증보험계약을 체결하였고, 피고 보조참가인은 위 보증보험 계약에 따른 에EA스마린의 피고에 대한 구상금채무를 연대보증한 사실, 위 보증보험 계약에 따라 발행된 보증보험증권의 ‘보증내용’란에는 ‘화물유통촉진법에 의한 복합운송주선업자 영업보증금 보증’, ‘행정행위내용’란에는 ‘종류 : 복합운송주선업의 등록, 조건 : 화물유통촉진법 제8조, 제15조 및 같은 법 시행령 제11조’라고 각 기재되어 있고, 첨부된 인·허가보증보험 보통약관 제1조에는 ‘피고는 보험계약자가 인가, 허가, 특허, 면허, 승인, 등록 기타 명칭 여하를 불문하고 특정한 영업설비 또는 행위에 대하여 권리의 설정, 금지의 해제 기타 행위에 따른 조건(인·허가조건)을 이행하지 아니함으로써 피보험자 또는 제3자가 입은 재산상의 손해를 보험증권에 기재된 사항과 약관에 따라 보상한다’라고 기재되어 있는 사실, 에EA스마린은 1997. 11. 28. 바OOOO에이전시 주식회사 등과 사이에 인천항에서 베트남 호치민항까지 중고차 등의 운송을 주선하는 계약을 체결하고, 그 운송을 위하여 원고와 사이에 선박 블루버드 1호(MV. BLUE BIRD 1)를 용선하는 등 용선거래를 하고도 그 운임 합계 미화 239,469.38달러를 지급하지 아니한 채 같은 해 12. 31. 사업부진으로 폐업한 사실을 인정한 다음, 이 사건 보증보험의 보험사고가 구체적으로 무엇을 의미하는 것인지는 계약이나 약관의 내용만으로는 파악하기 어려우므로, 결국 보험증권상 보험금 지급조건의 내용으로 되어 있는 구 화물유통촉진법 제8조, 제15조 및 같은 법 시행령 제11조의 취지를 살펴보면 이 사건 보증보험으로 보전되는 재산상 손해의 범위를 합리적으로 정하여야 한다고 전제한 후, 구 화물유통촉진법 제8조에 의하면 복합운송주선업을 경영하고자 하는 자는 건설교통부장관에게 등록하여야 하고, 같은 법 제15조에는 복합운송주선업자는 화물을 인수한 때로부터 당해 화물을 인수할 권리를 가진 자에게 인도할 때까지 화물의 멸실·훼손 또는 인도의

지연을 초래한 사고가 발생한 경우에는 이로 인하여 발생한 손해를 배상할 책임을 지도록 되어 있으며, 같은 법 시행령 제11조 [별표1]에 의하면, 복합운송주선업자에게 일정 규모 이상의 자본금과 시설을 보유하고 1억 원 이상의 보증보험에 가입할 것을 요구하면서, 다만 자본금 규모가 일정액을 초과하거나 컨테이너장치장을 소유하고 있는 등 특별한 경우에 예외적으로 보증보험가입의무를 면제하였고, 1998. 12. 31. 대통령령 제16068호로 개정된 이후에는 1억 원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우에도 보증보험가입의무를 면제하였는바, 위 각 규정들을 종합하여 보면, 이 사건 보증보험은 보험계약자가 피보험자에 대하여 그 조건으로 내세운 화물유통촉진법 제15조에 기한 화주의 손해를 전보하기 위한 것이고, 따라서 이 사건 보험계약에서 보상하는 보험사고는 에EA스마린이 복합운송주선업자로서 등록함에 있어서 법령에 의하여 당연히 그 조건으로 편입되었다고 볼 수 있는 ‘복합운송주선업자가 화물을 인수한 이후에 화물의 멸실·훼손 또는 인도지연으로 인하여 피보험자 또는 제3자에게 발생한 손해’에 국한되는데, 운임지급채무는 용선계약에 의하여 발생한 계약상 의무로서 그 불이행이 있다고 하여 그 자체가 위에서 말하는 손해에 해당하지 아니하므로 위 보증보험의 부보 범위에 들지 않고, 한편 운임채무 미지급이 이 사건 보험사고에 포함된다고 규정되어 있는 건설교통부 고시 ‘복합운송주선업 영업보증금 및 보증보험가입금 운용규정’은 건설교통부가 이 사건 보증보험 관련 업무를 처리함에 있어 내부적 운영기준을 정한 것일 뿐 대외적인 구속력이 없다는 이유로, 보험금액 범위 내에서 운임에 상당한 보험금의 지급을 구하는 원고의 청구를 배척하였다.

2. 이 법원의 판단

그러나 이와 같은 원심의 조치는 다음과 같은 이유로 수긍하기 어렵다.

보험계약의 주요한 부분인 ‘무엇을 보험사고로 할 것인지’는 보통 보험증권과 당사자가 계약 내용으로 삼은 약관의 내용에 의해 결정되는 것이지만, 만약 보험증권이나 약관의 내용이 명확하지 않은 경우에는 이에 더하여 당사자가 보험계약을 체결하게 된 경위와 과정, 동일한 종류의 보험계약에 있어서 보험회사의 실무처리 관행 등 제반 사정을 참작하여 결정하여야 하고(대법원 2001. 6. 29. 선고 99다55786 판결 참조), 특히 법령상의 의무이행을 피보험이익으로 하는 인·허가보증보험에

있어서는 보험가입을 강제한 법령의 내용이나 입법취지 역시 참작하여야 할 사정에 포함된다고 할 것이다.

기록에 의하면, 구 화물유통촉진법 및 그 시행령은 복합운송주선업자 등록조건으로 일정 규모 이상의 자본금과 시설 및 '1억 원 이상의 보증보험 가입'을 요구하고 있는데, 에EA스마린은 위 법령에서 요구하는 자본금과 시설을 갖추고 이 사건 복합운송주선업자 인·허가보증보험에 가입함으로써 위 3가지 등록조건을 모두 이행하였을 뿐만 아니라 감독관청으로부터 등록에 따른 별도의 조건을 부과 받은 바도 없는 사정을 알 수 있는바, 위와 같은 사정 하에서는 이 사건 인·허가보증보험 보통약관 제1조 소정의 '인·허가 또는 등록에 따른 조건을 이행하지 아니함으로써 손해가 발생하는 경우'라는 보험사고는 발생할 가능성이 없으므로, 이 사건 보험계약 당사자들이 '보상하는 채무'의 범위를 정함에 있어 위 약관 규정을 계약 내용으로 삼았다고 보기는 어렵다.

또 구 화물유통촉진법 제15조는 상법상 운송주선인의 책임에 관한 상법 제115조와 거의 동일한 내용을 담은 주의적 규정에 불과한데다가, 복합운송주선업자가 화물의 멸실·훼손 또는 인도지연으로 인하여 발생한 손해를 배상한다는 것이 위 보통약관 제1조에서 말하는 '복합운송주선업 등록에 따른 조건'이 될 수 없고, 나아가 구 화물유통촉진법이 1999. 2. 5. 법률 제5801호로 개정되면서 위 제15조가 삭제되었음에도 복합운송주선업자 인·허가보증보험 제도는 개정 전과 동일하게 운영되고 있는 점까지 감안하면, 원심과 같이 위 규정에 의한 손해배상책임을 복합운송주선업자로 등록함에 있어서 법령에 의하여 당연히 편입된 조건으로 본다거나 이 사건 보험이 위 규정에 의한 손해배상책임만을 부보하는 것으로 한정적으로 해석할 근거는 없다고 할 것이다.

오히려 기록에 의하면, 이 사건 보증보험증권상 보증내용은 '화물유통촉진법에 의한 복합운송주선업자의 영업보증금 보증'으로 기재되어 있고, 이러한 표현은 화물유통촉진법시행령 제정 당시 복합운송주선업자의 등록기준으로 1억 원 이상의 '영업보증금 예치' 또는 이에 갈음하는 '보증보험의 가입'을 요구하였던 연혁적인 이유에서 비롯된 것으로 보이는데, 1994. 5. 26.

교통부고시 제94-34호로서 제정된 「복합운송주선업 영업보증금 및 보증보험가입금 운영규정」(위 시행령이 1996. 6. 29. 개정되면서 '영업보증금 예치' 제도를 없애자, 1996. 7. 4. 건설교통부고시 제96-222호로 개정되면서 그 명칭이「복합운송주선업 보증보험가입금 운영규정」으로 변경되었는데,

다만 내용은 ‘영업보증금’이라는 용어가 삭제된 것 이외에는 거의 동일하다)은 그 제1조에서 화물유통촉진법시행령에 의한 영업보증금 및 보증보험가입금의 운영에 관한 절차를 정함을 목적으로 하고 있고, 제4조에서 영업보증금으로 변제할 수 있는 채무로 ① 육상·해상 및 항공 운임, ② 화물의 멸실·훼손으로 인한 손해, ③ 보관 및 하역관련 비용, ④ 해외파트너에 대한 미지급채무, ⑤ 수출입화물의 운송과 직접 관련된 클레임비용을 들고 있으며, 제5조 내지 제9조에서 복합운송주선업자가 도산하여 채무를 변제할 수 없게 되면 위 제4조 소정의 채권을 가진 자는 채권단을 구성하여 신문 공고 등을 거친 후 각자의 채권액에 비례하여 1억 원의 영업보증금 또는 보험금을 분배하는 등 지급절차에 관하여 자세히 규정하고 있고, 이 사건 원고 또한 위 운영규정에서 정한 절차를 거친 후 이 사건 보험금 청구에 이른 사정을 알 수 있는바, 보험자인 피고가 그 동안 위 운영규정에 따라 복합운송주선업자 인·허가보증보험 상품을 운영하여 왔고 그 보험료율도 위 운영규정 제4조에서 정한 부보 범위에 따라 결정하였으며, 복합운송주선업자들 및 그 거래 상대방들도 모두 이러한 운영규정의 존재와 그에 따른 보험 실무처리 관행을 알고 있었다고 한다면, 위 운영규정은 비록 건설교통부 고시로서 법규의 형식상 대외적 구속력이 없다고 하더라도 이 사건 보험계약의 내용을 해석함에 있어서 참작하여야 할 중요한 사정이 된다고 할 것이다.

또한 이 사건 인·허가보증보험의 근거법령인 화물유통촉진법 시행령 [별표1]에 규정된 ‘보증보험 가입’의 면제 조건을 보면, 위 시행령 제정 당시에는 ‘자본금 10억 원 이상인 경우’만 규정하였다가 1996. 6. 29. 개정시 ‘컨테이너장치장을 소유하고 있는 경우’와 ‘은행법 제3조 규정에 의한 금융기관에서 1억 원 이상의 지급보증을 받은 경우’가 추가되었는바, 이러한 면제 조건의 내용에 비춰볼 때 위 법령에서 보증보험 가입을 요구한 취지는, 복합운송주선업자의 영업으로 발생할 수 있는 채무를 담보하기 위하여 일정 규모 이상의 자본금이나 시설 또는 금융기관의 지급보증을 받거나 만약 그렇지 못한 경우에는 보증보험에 가입할 것을 요구함으로써 결국 복합운송주선업자의 전반적 신용을 확보하여 화물유통의 안정과 원활을 기한다는 화물유통촉진법의 입법목적에 부응하기 위한 것으로 보인다.

위와 같은 이 사건 보험증권의 ‘보증내용’란 기재의 연혁, ‘복합운송주선업 영업보증금 및 보증보험가입금 운영규정’의 제정 배경 및 그에 따른 보험 실무처리 관행, 나아가

화물유통촉진법시행령에서 규정하고 있는 보험가입 면제조건の内容과 입법취지 등 여러 사정을 참작하면, 이 사건 보험의 부보 범위에 복합운송주선 영업과 관련하여 발생한 운임 채무도 포함된다고 해석할 여지가 많다고 할 것이다.

그럼에도 불구하고, 이 사건 보험계약을 해석함에 있어서 참작하여야 할 여러 중요한 사정에 관한 심리를 다하지 아니한 채, 운임 채무는 이 사건 보험의 부보 범위에 속하지 않는 것으로 보아 원고의 청구를 배척한 원심판결에는, 이 사건 보험약관의 해석을 그르치거나 구 화물유통촉진법 제15조 및 같은 법 시행령 제11조, [별표1]에 관한 법리를 오해하여 결과적으로 이 사건 보험사고의 범위에 관한 심리를 다하지 못함으로써 판결 결과에 영향을 미친 위법이 있다 할 것이다.

3. 결론

그러므로 원심판결을 파기하고, 사건을 원심법원에 환송하기로 하여 관여 법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다.

대법관 윤재식(재판장) 강신욱 고현철(주심) 김영란