

졸업논문

선박 피보험이익에 관한 연구



1997년 11월

한국해양대학교 해사대학
해사수송과 학부

최아람, 이재윤

I . 서 론

1. 연구의 목적

피보험이익은 대단히 추상적인 용어이며, 어떠한 사람이, 어떠한 재물에 대하여 우연한 사고의 발생으로 손해를 입게 되는 적극적 이익을 갖고 있거나, 우연한 사고가 발생하지 않으므로 손해를 입지 않는 소극적 이익을 갖고 있거나, 또는 이와 같은 이익에 대하여 관계를 갖고 있는 경우 그 사람은 피보험이익을 갖고 있다고 한다. 이와 같이 피보험이익은 어떠한 사람이 어떠한 재물의 손상으로 손해를 입게 되는 경우, 손해를 입게 될 수 있는 재물과의 관계를 의미하는 것이다.

보험계약에서는 피보험이익(insurable interest)의 개념을 도입하여 보험계약의 중심요소로 삼기 때문에 피보험이익이 없으면 보험이 없다는 논리를 구성하고 있다. 이 피보험이익의 개념은 법률적 개념이 아니라 경제적 개념이므로 보험법에서는 구체화시키지 않고 있다. 달리 말하자면 이 피보험이익은 보험자가 담보할 목적을 경제적 가치로 바꾸어서 생각하는 것으로서, 상법에서는 이 말 대신에 보험계약의 목적물(subject-matter insured)로 표현하고, 금전으로 산정할 수 있는 이익으로 한정하고 있다.

해상보험계약은 해상사업에 관한 사고로 인하여 생길 손해를 보상할 것을 목적으로 하는 것이다(상 제693조). 그러므로 해상보험은 손해의 보상을 목적으로 하는 제도이지, 해상사업에 관련된 사고로부터 피보험자에게 이익만을 주기 위한 제도는 아니다. 물론 해상보험계약은 해상에서 우연한 사고가 발생할 것을 보험금액의 지급요건으로 한다. 그렇기 때문에 이해관계인이 보험사고를 유발시킬 위험이 있으며, 또한 도박에 빠지게 할 위험도 있다. 예를 들어, 피보험이익을 가지지 아니하는 보험계약자의 반사회적인 행위, 즉, 도박보험(wager policy) 또는 명예보험(honouppolicy)을 방지하기 위해서이다. 그렇기 때문에 해상보험에 있어서도 일반 손해보험에서와 같이 위에서 우려하는 사항을 발생시키지 않도록 저지하는 요소로서 후견적 역할을 할 수 있는 피보험이익의 존재와 한도를 중요시하고 있다.

피보험이익은 화물피보험이익과 선박피보험이익으로 나눌수 있는데 여기에서는 주제를 선박피보험이익으로 한정, 세분화하여 선박 피보험이익에는 어떠한 것들이 있으며 또한 그 선박 피보험이익을 어떻게 관리 하는지 알아보고자 정의를 비롯한 이제 까지 인식하지 못한 선박 피보험이익의 중요성에 대해 고찰해 보고자 한다.

2. 연구의 방법 및 범위

여기에서는 먼저 피보험이익의 이론적 배경을 문헌적 고찰을 통해 알아보고 이를 뒷받침 해 주는 학설등에 대하여 알아보하고자 한다. 또한 피보험이익을 발생시키는 요건, 기능 및 효용등에 대해 서술하여 피보험이익에 대한 이해를 돕고자 한다. 본격적인 선박 피보험이익에 대한 연구가 이루어져, 좀더 세분화된 선박피보험이익의 의의와 피보험이익으로써의 선박과 선박 피보험이익의 종류를 살펴 보고, 마지막으

로는 선박 피보험이익의 관리측면에서 선박 보험상에서와 P & I에서의 피보험이익의 관리에 대해서 다루어 보고자 한다.

거의 모든 부분은 문헌적 고찰을 통해 이루어졌기 때문에 실무적으로 접근하지 못한 아쉬운을 가지고 있으며 국내에서 발간된 피보험이익에 관한 책들을 참고 하여서 선박 피보험이익에 대한 부분을 발췌 비교 해서 나름대로의 논문을 적성해 보았다.

II. 피보험이익의 이론적 배경

1 피보험이익의 의의

피보험이익이라 함은 어느 피보험자가 어느 보험의 목적에 대하여 가지는 경제적 이해관계, 즉 피보험자가 보험사고의 발생으로 인하여 장래 손해를 받을 우려가 있는 지위에 있으나, 아직은 손해를 받지 아니하는데 대하여 가지는 이익을 말한다. 다시 말하자면 피보험자가 보험사고에 의하여서 재산상의 손해를 받는다는 것은 보험목적물의 안전과 관련하여 경제적 이해관계를 가지고 있다는 것이다. 여기서 말하는 경제적 이해관계라 함은 피보험이익이다. 다시 말하면 피보험이익은 보험목적물에 생기는 보험 사고에 의하여서 피보험자가 금전적으로 손해를 받는 관계에 있다는 것이다. 피보험이익이 보험목적물에 대한 계약당사자의 법률상의 관계가 반드시 필요한 것이 아니라는 점이다. 물론 이러한 법률관계에서 피보험자가 보험목적물에 대하여 직접적으로 경제적 이익이 있으면 피보험이익으로 될 수 있으나, 간접적인 이익 보기를 들면 주주는 회사의 재산에 대하여 간접적으로 이해관계를 가지지 않는 그에 이익을 피보험이익으로 삼아서 손해 보험을 체결할 수 있다.

피보험이익(Insurable interest)이란 보험목적물(Subject-matter insured)에 대하여 특정의 경제 주체가 갖는 이해 관계를 말한다. 즉 보험의 목적물인 적하, 선임 혹은 선박과 보험 계약자와의 일정한 이해 관계를 피보험 이익이라고 부른다. 이러한 피보험 이익 개념은 보험 계약을 체결하는 과정에 있어서 대단히 중요하다고 반드시 이해하지 않으면 안된다. 「이익(Interest)이 없는 곳에는 보험(Insurance)이 없다: (No interest, no insurance)」고 하는 일반적인 표현에서와 같이 피보험이익이 존재하지 않으면 보험계약을 체결할 수도 없고, 만일 보험계약의 형식을 갖추었다고 하더라도 그 계약의 효력은 발생할 수 없다. 해상보험계약은 손해보상을 약속하는데도 불구하고 만약 「피보험이익의 유무를 불문함」, 또는 「보험증권 자체로서 계약의 효력이 있는 것이지 피보험이익이 존재한다는 사실을 증명할 필요가 없음(Policy Proof of Interest clause: P.P.I. clause)」, 「보험자에게 구조물의 취득이 없음(Without benefit of salvage to the insurer: W.B.S)」 등과 같은 조건으로 보험계약이 체결되면 그러한 계약은 무효이다. 보험증권상으로 피보험자가 손해를 보상받고자 할 때는 자신이 해상사업의 미완결성 때문에 경제적 손해를 입었다고 하는 사실과 동 손해가 해상위험에 기인하고 보험증권상 보상되어야 하는 손해임을 증명하여야 한다.

손해의 증명을 위해서는 반드시 피보험자와 피보험목적물간의 일정한 이해 관계를 가져야 한다. 우리 나라 상법상으로는 “보험계약은 금전으로 산정할 수 있는 이익에 한하여 보험계약의 목적으로 할 수 있다.”고 규정하고 있다. 즉, 피보험목적물 자체의 멸실은 원상복구가 불가능하고, 피보험자에게 멸실된 물건에 대한 금전적 손실만을 보상할 수밖에 없으므로 보험계약의 대상은 물건 그 자체보다도 이익(Interest)이어야 한다. 보험목적물(Subject-matter of insurance)은 적하, 선박, 선임이지만 보험이 보호하는 대상은 보험목적물에 대하여 특정인이 갖는 이해 관계이다. 이러한 이해 관계가 보험 계약의 목적이고, 이것이 곧 피보험이익인 것이다.

그러므로 재산이나 보험목적물의 존재만으로는 이익이 있다고 볼 수는 없는 것이다. F.O.B. 및 C & F 조건으로 수입하는 특정화물에 대하여 적재선박에 인도되기 이전에는 수입업자에게 피보험이익이 없는 것이므로, 수입업자가 적하보험에 후보하였다고 하더라도 그 화물의 소유권이 수입업자에게 이전되지 않는 한, 보험계약의 책임은 개시되지 않는 것이다. 즉 수입화물과 수입업자간에 소유관계라고 하는 피보험이익이 존재하여야만 그 보험계약의 효력이 발생하는 것이다. 피보험 이익에 관해서 영국 해상 보험법에는 다음과 같이 규정하고 있다.

[M. I. A., 1906. 제 5 조]

「(1) 해상사업에 이해관계를 갖는 자는 모두 피보험이익을 갖는다.

(2) 해상사업에 이해관계를 갖는 자라 함은 위험에 노정된 피보험재산이나 혹은 사업에 보통법상으로는 형평법상의 관계를 갖는 자가 그러한 규정상의 관계 때문에 피보험재산의 안정이나 혹은 도착으로 인하여 이익을 얻거나, 피보험재산의 멸실이나 손상 및 지연으로 인하여 불이익을 갖고, 또는 피보험재산에 관하여 책임을 져야 할 경우가 발생할 수 있는 자를 말한다.」

2. 피보험이익의 정의

1) 상법과 영국해상보험법상의 정의

상법의 손해보험 총칙에서 손해보험계약의 보험자는 보험사고로 인하여 생길 피보험자의 재산상의 손해를 보상할 책임이 있다(상 제665조)고 규정하여 피보험이익을 피보험자의 경제적 이익으로 표시하고 있다. 상법은 피보험이익을 보험계약의 목적으로 명시하고 있을 뿐 피보험이익이라고 표시하지 않고 있다(상 제668조, 제669조). 이 점을 기초로하여 본다면 상법전의 해상보험조항은 입법기술 상의 미비점을 나타내는 것이라 하겠다. 이러한 점이 영국 해상보험법과 크게 다른 점이다.

영국 해상보험법에서 피보험이익의 정의는 [이 법률의 규정에 따라서 해상사업에 이해관계를 가진 모든 사람은 피보험이익을 가진다(M. I. A., 1906 제5조 제1항). 특히 어느 사람이 해상사업에 대하여 또는 해상사업의 위험에 놓인 피보험재산에 대하여, 보통법 또는 형평법에 있어서 관계를 가진 경우에, 그러한 관계를 가진 결과 피보험재산이 안전에 의하여 또는 피보험재산이 예정시기에 도착함에 의하여 이익을 얻거나, 또는 피보험재산의 멸실, 훼손 또는 유치에 의하여 손해를 입거나 또는 피보험재산에 관하여 책임을 부담할 때에는, 그 사람은 해상사업에 대하여 이해관계를 가진다]고 규정하여(M. I. A., 1906 제5조 제2항), 해상보험의 거래를 중심으로

한 상사적 관점에서 정의하고 있다.

여기에서는 피보험이익을 경제상의 관념으로 해석하고, 보험사고가 발생하면 금전상의 불이익이 수반하는 것으로 이해하고 있다. 영국 해상보험법에서 피보험이익의 정의규정은 피보험이익을 망라적으로 정의한 것은 아니지만 피보험이익을 가장 잘 해석한 것으로 인정하고 있다.

이 정의조항은 1806년 *Lucena v Crauford* 사건의 영국 판례를 기초로 한 것이다. 즉 [피보험이익은 물건의 전부 또는 일부에 대한 권리를 의미하는 것은 아니고, 반드시 상실한 물건 자체를 의미하는 것도 아니다. 피보험이익은 담보위험의 발생으로 인하여 보험을 붙인 사람에게 손해 또는 권리의 침해를 가하도록 영향을 줄 수도 있다. 어느 사람이 어떠한 위험에 놓인 물건에 관하여, 그러한 위험이 없다면 확실하게 이익을 얻을 수 있다고 한다면,

영국 해상보험법 제 5 조에서는 피보험이익을 다음과 같이 정의하고 있다.

Insurable Interest Defined

5-(1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine insurance.

(2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

제 5 조 피보험이익의 정의

(1) 본 법률의 제규정에 저촉되지 않는 한 항해사업에 이해관계를 갖는 자는 모두 피보험이익을 갖는다.

(2) 항해사업에 대해서, 또는 위험에 직면한 피보험 재산에 대해서 보통법상 또는 형평법상의 관계를 갖는 결과로서 피보험재산의 안전 또는 예정시의 도착에 의해서 이득을 얻거나 또는 손해를 입거나 또는 피보험 재산에 연관해서 배상책임을 부담하는 입장에서는 사람은 특히 항해사업에 대해서 이해관계를 갖는 것이다.

@ 피보험이익은 해상보험에서는 합법적인 항해사업을 말하며, 구체적으로 다음과 같이 분류된다.

- ① 동 산: 선박, 화물, 기타 동산
- ② 금 전 적 이 익: 운임, 여객운임, 수수료, 이윤, 기타
- ③ 금 전 적 담 보: 전도금, 대부금, 비용
- ④ 대제 3자 배상책임: 제 3자에 대한 배상책임
- ⑤ 급 료: 선원의 급료

(1) 동산: 재산은 피보험재산이라고 하며 유체재산을 의미한다. 여기에는 선박, 화물 등이 추가되고, 그 이외에도 피보험자가 원하는 동산은 피보험이익이 되며, 부보할

수 있는 것이다.

(2)금전적 이익: 이것은 피보험재산에 관련된 금전적 이익을 말한다. 즉 피보험재산이 해상위험에 노출되어 운임, 수수료, 이윤, 기타의 가득이 위험을 받고 있을 때 해상사업 또는 피보험이익이 될 수 있는 것이다.

(3)금전적 담보: 피보험 재산에 관련된 전도금, 대부금, 비용 등의 담보의 경우 피보험이익이 될 수 있다.

(4)대제 3자 배상책임: 피보험재산의 소유자, 이해관계자, 책임자 등이 해상위험으로 인하여 제 3자에 대하여 책임을 부담해야 하는 일이 생기는 경우, 이것들도 피보험이익이 될 수 있다.

(5)급료: 고급, 하급선원의 급료 등도 피보험이익이 될 수 있다.

실지로 구조화물취득이 없는 경우는 증가보험을 들 수 있다. 이 경우 보험목적은 일정하고 그 증가에 대해서 부보하였으므로 실제로는 남은 보험목적이 없기 때문이다. 그러나 이 보험계약은 합법적인 것이다.

또한 제 4 조에서는 도박이나 사기의 보험계약은 무효라고 규정하고 있다.

@물품을 수입하는 경우 해외수출업자가 가령 6월말까지 선적한다고 하면, 국내 수입업자는 6월 30 일자로 부보하지만 화물이 실제로는 어떻게 되었는지 알 수 없다. 이 경우 만일 수출업자가 5월 20 일에 선적하고, 해상운송 중 5월 25 일에 침몰하였다고 하면, 피보험자가 부보할 때에는 화물은 이미 멸실되고 보험계약은 무효가 될 것이다. 이 경우 피보험자는 손해 사실을 알지 못했고 선의의 계약을 한 것이므로, 이 보험은 유효한 것이 된다. 구보험증권에는 'lost or not lost' 약관으로 표시되어 있었다.

그러나 피보험자가 손해사실을 알면서 부보한 경우는 보험의 원리에 위배되는 것이므로 보험계약은 무효인 것이다. 만일 손해사실을 보험자가 이미 알고 있었다면 보험자가 계약하지는 않을 것이므로 보험자가 알고 있는 경우는 무효가 되는 것은 아니다. 손해가 발생한 사실을 알게 되면 피보험자는 손해보상을 받기 위하여 고의적으로 피보험이익을 취득하려고 할 것이므로 이것도 보험원리에 어긋남으로 손해 발생 후에 취득한 피보험이익에 대해서는 손해보상을 받을 수 없는 것이다.

[해석규칙: 영국해상보험법에는 다음과 같이 규정하고 있다.]

제 1 조 멸실여부를 불문.

보험목적물이 "멸실여부를 불문한다"는 조건으로 보험에 부보된 경우에 손해가 계약 성립전에 발생했을 때에는 계약성립시에 피보험자가 손해발생의 사실을 알고 보험자가 이를 알지 못하였을 경우를 제외하고, 이에 대하여 보험자는 그 책임을 부담한다.

2) 학문상의 정의

영국해상보험법에서는 피보험이익이 간접적으로 정의되어 있으므로 직접적으로는 다음과 같이 정의할 수 있다.

"피보험이익은 합법적 항해사업 또는 위험에 직면한 피보험재산에 대해서 보통법상 또는 형평법상 관계를 갖는 결과로서 피보험재산의 ① 안전 또는 예정시의 도착에 의해서 이득을 얻거나, ② 멸실, 손상 또는 지연에 의해서 손해를 입거나 또는

③ 피보험재산에 관련하여 배상책임을 부담하는 입장에 있는 경우, 그 이득, 손해 또는 배상책임을 의미하는 것이다.”

3. 피보험이익의 요건 기능 및 효용

1) 구성요건

피보험이익은 피보험계약의 내용으로서 손해보험계약이 도박계약 또는 사행계약의 반사회성에 빠지지 않도록 하기 위하여 피보험이익은 적법성, 경제성 및 확정성을 가져야 한다.

(가) 적법한 이익

피보험이익은 손해보험이 도박보험 또는 사행보험이 되지 않게 적법한 것이어야 한다. 그러므로 피보험이익이 선량한 풍속이나 그 밖의 사회질서에 반하는 경우에는 무효이고(민 제 103조), 또는 계약당사자의 궁박, 경솔 또는 무경험으로 인하여 피보험이익의 산정이 현저하게 공정을 잃은 경우에 그 보험계약도 무효이다.(민 제 104조). 또한 강행규정이나 사회질서를 유지하기 위한 법률에 의하여 사용할수 없는 물건(형 제243조)을 피보험이익으로 하였을 때에는 그 보험계약은 무효이다. 그러므로 피보험이익은 적법한 이익을 가지고 있어야 한다.

보기를 들면 밀수품 또는 전시금제품에 대한 이익, 절도, 강도, 도박 또는 탈세 등으로 받을 이익 또는 음란문서나 도서 또는 음화의 판매이익 등은 피보험이익이 될수 없다. 피보험이익의 적법성은 계약당사자의 선의 악의를 듣지 않고 객관적인 표준에 따라서 결정하여야 하므로, 당사자의 신분이나 지위 등에 의한 주관적인 사항과는 관계가 없다. 그러므로 피보험자가 전쟁 또는 국고 단절 등으로 적국인 되어도 사법관계에 속하는 보험계약의 효력에는 아무런 영향을 주지 못한다.

(나) 경제적 이익

피보험이익은 보험목적물의 이익과 손해의 이해관계를 의미하므로 반드시 경제적 가치를 가진다. 상법은 [보험계약은 금전으로 산정할 수 있는 이익에 한하여 보험계약의 목적으로 할 수 있다.]라고 규정하고(상 제 668조). 영국 해상보험법에서는 [해상 보험계약은 해상사업에 부수한 손해인 해상손해(marine losses)를 전보할 것을 인수한 계약이다.]라고 규정하여(M. I. A., 1906 제1조) 피보험이익의 경제성을 분명히 하고 있다. 그런데 상법에서 피보험이익을 금전으로 산정할 수 있는 이익으로 명시한 문언은 단지 물건보험으로만 의미하는 것이 아니다. 상법상의 손해보험은 화재, 운송, 해상 및 책임보험을 포괄하고 있으므로 금전으로 산정할 수 있는 이익은 보험사고가 발생하였을때에 보험자가 지는 책임으로서 반드시 경제적 이익이 있어야 한다는 뜻이다. 따라서 책임보험에 있어서 피보험이익도 경제적으로 평가할 수 있는 것이라야 한다. 피보험자가 가지는 보험목적물의 피보험이익은 직접적으로 경제적인 이해관계를 요소로 하기 때문에 거기에는 법률상의 관계, 소유권, 점유권, 채권 또는 물권 등의 관계를 요구하지 아니한다.

그러므로 경제적인 이익을 가지지 아니하는 가치 보기를 들면 도덕적, 종교적인 가치 또는 감정적인 이익과 기호이익과 같은 것은 상거래에서 인정되지 않는 감성적이고 추상적인 것이므로 이를 피보험이익으로하여 손해보험계약을 체결할 수 없

다. 그 이유는 금전으로 평가할 수 없는 피보험이익으로서는 실질적으로 손해의 산정이 전혀 불가능하고, 동시에 이러한 피보험이익을 인정하면, 피보험자는 보증을 남용하여 실손해액 이상의 보험보상을 받아서 불공정거래를 추구할 위험이 크기 때문이다.

(다) 확정적 이익

손해보험계약은 보험목적물이 멸실 또는 훼손을 입었을 때에 보상을 목적으로 하는 계약이다.(상 제 665조). 그러므로 피보험이익은 보험계약을 체결할 당시에 확정되어 있거나 또는 사고가 생길 때까지 확정될 수 있는 것이라야 한다. 왜냐하면 피보험이익이 확정되지 아니하면, 보험손해도 확정되지 아니하여 보험자는 손해를 전보할 수가 없기 때문이다. 피보험자에게 보상할 손해를 미리 확정하지 아니하면, 그 보험계약은 목적이 불확정하므로 무효이다. 그러면 피보험이익이 어느 정도로 확정되어야 할 것인가에 대해서는 상법의 손해보험에서 구체적으로 규정하지 않고 있으나, 손해보험계약을 체결할 때에는 보험사고의 발생 시에 구체적으로 그 내용을 확정할 수 있을 정도로 그 요소가 정해져야 한다는 것이 통설이다. 이를 피보험이익의 확정적 이익이라고 한다.

그러므로 영국 해상보험법은 피보험자가 보험계약을 체결 할 때에 보험목적물에 대하여 피보험이익을 가질 필요는 없으나, 손해가 발생할 때에는 피보험이익을 반드시 가지도록 규정하고 있다 (M. I. A., 1906 제6조 제1항). 이와 관련하여 만일에 피보험자가 손해발생시에 피보험이익을 가지지 아니하는 경우에는 피보험자가 손해발생의 사실을 알고 난 후에 있어서, 어떠한 행위나 또는 선택에 의하여서도 피보험이익을 취득할 수가 없다고 규정하여(M. I. A., 1906 제6조 제2항). 그 확정시기가 늦어도 사고가 발생할 때로 제한하고 있다. 그러므로 확정시기의 조항은 손해보험의 기능상 강행적 조항이라고 본다. 피보험이익의 내용은 구체적으로 확정할 수만 있다면, 현재의 이익뿐만 아니라 장래에 있어서 불가상승에 의한 이익이나, 영업에 의한 미래의 이익 또는 조건부 이익 등도 손해보험의 목적으로 할 수 있다. 선박보험은 계약을 체결할 때에 이미 그 가액을 협의하여 결정하기 때문에 확정적 이익에 해당하고, 창고에 입하할 물건을 예상하여 보험계약을 체결하는 것은 확정이익에 해당하는 것이다. 이 후자에는 화재보험에서 집합보험-포괄보험(상 제698조)과 운송보험에서 도착이익(상 제689조 제2항) 및 해상보험에서 희망이익(상 제698조)이 여기에 속한다.

그리고 손해보험을 체결할 때에 피보험이익의 귀속이 불명할 때에, 즉 그 주체가 미확정일 때라도 손해보험계약의 목적으로 할 수 있으나, 보험사고가 발생될 때까지는 확정될 수 있어야 한다.

2) 피보험이익의 기능

손해보험에서 손해라는 개념 이외에 피보험이익이라는 개념을 인정한 것은 손해보험의 특질에서 유래한 것으로서, 피보험이익의 기능적인 면에서 본다면 보험자의 책임범위의 결정, 도박계약의 방지, 초과보험의 방지, 위험유발의 방지 및 보험계약의 동일성을 구별하는데 실익이 있다.

(가) 보험자 책임범위의 결정

손해보험계약의 보험자는 보험사고로 인하여 생길 피보험자의 재산상의 손해를 보상할 책임이 있다(상 제665조). 여기서 말하는 손해보상의 책임은 피보험자의 재산상의 손해액을 한도로 하며, 그 손해는 피보험이익의 범위 안에서 입증된 멸실 또는 훼손이다. 그러므로 피보험이익은 손해보험에 있어서 보험자의 책임범위를 정하는 표준인 것이다.

(나) 도박보험의 방지

보험계약은 도박계약과 사행계약의 성질을 가지고 있다. 도박은 형법상 선량한 풍속과 사회질서에 반하는 행위이므로, 어떠한 경우에도 불법행위로서 허용되지 아니한다(형 제 246조). 그러므로 도박보험자는 사행적 이익을 추구하는 점에서 피보험자가 보험사고가 발생할 때에 정당하게 받는 금전적 보험보상과는 다르다. 바꾸어 말하면 피보험자는 피보험이익을 전제로 하므로 사행성이 전혀 없다. 만일에 보험계약이 사행성을 목적으로 할 때에는 당연히 무효이다(민 제103조, M. I. A., 1906 제 4조 제 1항).

영국 해상보험법에서는 다음의 경우를 도박계약 또는 사행계약으로 규정하여 무효로 규정하고 있다(M. I. A., 1906 제4조 제2항).

- ① 피보험자가 이 법률에서 정한 피보험이익을 가지지 않고, 그리고 피보험이익을 취득할 것으로 보이지 않는 보험계약을 체결한 경우.
- ② 보통 보험약관이 피보험이익의 유무를 묻지 않고, 보통 보험약관 자체 이외에는 피보험이익이 존재하는 것을 증명할 것을 필요로 하지 않는 경우 보험자는 구조물 취득의 이익이 없는 경우 또는 위와 동일한 문언을 조건으로 작성된 경우, 그러나 구조의 가능성이 없는 경우에도, 보험자에게 구조물의 이익을 취득하지 아니한다는 조건으로 계약을 체결할 수 있다.

그리고 영국에서는 도박금지의 해상보험법(Marine Insurance(Gambling Policies)Act. 1909) 제정되어 도박성 보험계약에 형사처벌을 규정하고 있다.

(다) 초과보험과 중복보험의 방지

초과보험과 중복보험은 보험금액이 보험가액을 초과하는 것이 그 특징이다. 그렇기 때문에 보험계약자는 사기를 목적으로 초과보험을 이용하여 부당이득을 시도하는 경우가 있다. 이러한 이유 때문에 손해보험에서 보험자의 보상은 피보험이익을 한도로 하기 때문에 보험계약자가 피보험이익을 초과한 보험가액을 제외할 수가 있다. 상법은 보험계약자를 보호하기 위하여 주관주의를 따르고 있기 때문에 구 상법에서와 같이 보험계약자의선의 또는 악의를 묻지 아니하고 무효로 하지 않는다. 그 대신에 보험계약자가 사기로 보험계약을 체결한 때에만 보험자는 그 계약을 무효로 한다(상 제669조 제4항, 제672조 제3항). 이러한 사기를 방지하기 위하여 피보험이익이 그 기준이 된다.

(라) 위험유발의 방지

보험계약의 도박계약성 또는 사행계약성 때문에 악의의 보험계약자는 인위적으로 담보위험을 유발시킬 가능성이 매우 높다. 이러한 경우에도 보험자는 보험사고에 대한 보상책임을 피보험이익을 한도로하여 책임을 진다. 바꾸어 말하자면 피보험자는 보험자로부터 그 자신이 보험사고로 입은 피보험이익의 범위 안에서 손해액 이상으로는 보상을 받을 수 없으므로 피보험자의 인위적인 위험발생을 방지할 수 있

다.

(마) 보험계약의 동일성

어떤 물건에 대한 보험계약은 그 물건이 갖는 경제적 이해관계에 따라서 각각 별개의 보험계약을 맺을 수 있다. 그러므로 보험계약은 피보험자가 갖는 경제적 이해관계에 따른 피보험이익을 중심요소로하여 체결하게 되고, 이로부터 보험계약은 동일성이 정하여진다. 즉 보험계약의 동일성을 구별하는 표준은 보험에 붙인 재산 자체가 아니고 그 피보험이익이라는 뜻이다.

실제로 동일한 목적물에 대하여서도 한 사람 또는 여러사람이 그 경제적 이익에 따라서 별개의 독립된 보험계약을 체결할 수가 있다. 선박보험에서 선박소유자는 선박의 소유이익을, 그리고 저당권자는 저당권에 대하여 각각 별개의 피보험이익을 가지므로 독립하여 보험계약을 체결할 수 있다. 임대차선박인 나용선 선박은 선박임차인-나용선자가 보험계약을 체결할 의무가 있다. 동일한 화물에 대하여 피보험이익은 하주뿐만 아니라 화물의 수탁자 또는 화물의 위탁판매 대리점 등도 각각 독립하여 화물보험에 들 수 있다. 또한 용선료를 운임이라는 일반적인 이름으로 보험에 붙일 수 있다.

4. 피보험이익의 학설

피보험이익의 본질이 무엇인가에 관해서는 여러 가지의 학설이 있다. 이들 학설은 곧 이익이란 무엇인가에 집중되어 있다. 피보험이익의 본질에 관한 학설을 요약하면 다음과 같다.

(1) 관계설

이익이라는 용어를 보험사고에 의하여 재산적 손실을 입을 가능성이 있는 관계라고 해석한다. 그러므로 보험의 보호를 받는 이익은 어떤 사물에 관여하고 있는 사실 자체가 아니고, 그 안에 내재하고 있는 관계 또는 그 기초가 되는 경제적 상황, 다시 말하면 사물의 소유와 같은 관계라고 한다. 이 경우 관계라는 의미는 어떠한 손해가 생기게 하는 일정하고 구체적인 경제적 상태라고 해석된다.

(2) 관여설

이익이라는 용어를 어떠한 사물에 관여하고 있다는 사실의 의미로 해석한다. 그러나 이익이라는 용어가 관여라는 용어와 완전히 일치하는 것은 아니다. 그러므로 관여하는 사실 그 자체가 곧 보험의 대상이 될 수는 없는 것이다.

(3) 재산재설

본설에 있어서는 이익을 보험사고에 의하여 피보험자가 탈취될 가능성이 있는 재산재라고 정의하여 보험사고로 인하여 피보험자의 재산에서 이탈한 재산 또는 그 재산의 취득이 예상외로 불가능하게 되는 재산을 보험의 대상인 이익이라고 본다.

(4) 화폐가치설

본설에서는 손해의 위험성이 있는 구체적인 재산재, 즉 물건, 권리, 노동력, 이윤, 비용 등의 화폐가치를 부보할 수 있는 이익이라고 한다.

(5) 유용설

재산 또는 가치라는 개념 중에는 유용성 또는 유익성, 또는 인간의 욕망을 만족시

키는 유용성이 내재하고 있는데, 보험의 보호하는 대상인 이익은 피보험자에게 부여하는 유용성이라고 한다.

오늘날에 있어서는 이익의 본질을 인과 물의 관계라고 보는 관계설이 통용되고 있다.

(6) 보험계약의 목적설

피보험이익의 법적 개념을 어느 물건의 이익과 손해의 관계에서 얻어진 경제적 관념인 것으로 해석한다면, 피보험이익을 보험계약의 목적으로 볼 수 있으나 하는 의문이 생긴다. 법률행위의 목적이라 함은 행위자가 그의 법률행위에 의하여 발생시키려고 하는 법률효과를 말하며, 법률행위의 내용이라고 한다. 그 효과는 법률행위의 요소를 이루는 의사표시에 의하여 발생하므로, 법률행위의 목적은 결국 의사표시의 목적인 효과의사의 내용에 의하면 정하여 진다. 그러므로 보험계약의 내용은 보험자가 우연한 사고로 말미암아 생기는 손해의 보상을 인수하는 이른바 위험부담의 급여이다. 이와 같은 논리구성에서 본다면 피보험이익은 보험계약의 목적이라고 해석하는 것은 정확하지 않다고 본다. 그러나 보험계약의 목적인 위험부담의 급여는 손해보상을 의미하는 것이므로, 보험자가 보험보상의 채무를 인수하기 위해서는 손해보상의 가능성을 의미하는 피보험이익이 존재를 필요로 한다. 즉 계약의 유효요건인 목적의 가능은 피보험이익의 유무에 의하여 결정된다는 의미에서 피보험이익을 보험계약의 목적이라고 하여도 무방할 것이라는 견해가 있다.

그러나 상법에서 말하는 보험계약의 목적 또는 보험의 목적이라는 용어를 민법의 계약법 상에서 사용하는 계약의 목적, 즉 급부 자체 또는 급부의 객체와 일치하는 의미로 해석할 것이 아니라, 상법에서 보험에 의하여 담보되는 이익을 의미하는 상법의 전문용어로 해석하는 것이 타당하다고 본다.

(2) 경제적 가치설

피보험이익은 현실적인 물건 그 자체를 의미하는 것이 아니라 추상적인 경제적 관념인 점에서 본다면, 법률행위에 의하여 발생시키려고 하는 법률효과로서 손해보상과는 다른 개념이라고 본다. 만일에 손해보험에서 보험자가 인수한 보험보상은 경제적 가치가 있는 재산으로서 물건이기에 피보험이익을 보험목적물로 기술할 수도 있다(상 제694조의 2, M. I. A., 1906 제25조, 제26조, 영해석 제15-17조). 보험목적물이란 해상보험실무에 상당히 넓은 의미로 사용되고 있다. 영국 해상보험법 제1부칙 해상보험 보통약관 해석규정에서 규정한 선박(M. I. A., 1906 15조), 운임(동16조) 및 화물(동17조)의 표시에 유의하면 이해가 쉬우리라 본다. 그리고 해상보험 보통약관에서는 일반적으로 물건 또는 운송물(GOODS), (MERCHANDISE), 이익(INTEREST) 또는 이자(PROFIT)로 명시하고 있으나, 화물(CARGO)이라는 문헌에는 생물들과 화폐를 포함하지 아니하며, 또한 물건에는 여객의 수화물의 포함하지 아니한다.

손해보험에는 보험목적물의 보험사고가 생기지 아니하면 피보험자는 금전상의 손해를 입지 아니하는 관계에 있고, 또 피보험자는 위험에 노출된 보험목적물의 대하여 항상 권리를 가질 것을 요하지 아니하며, 동시에 피보험자가 권리를 가지고 있어도 항상 피보험이익이 있다고는 말할 수 없는 것이다. 그러므로 피보험이익은 보험계약에 있어서만 독특하게 사용되는 경제적인 관념인 것이고 또한 구체적인 담보

이익을 의미하는 것이라고 본다. 그 반면에 보험목적물은 손해보험에서 보험자가 담보하는 이익의 추상적인 표시하고 하겠다. 그래서 사건으로서는 보험계약의 목적과 피보험이익은 그 법적 개념이 완전히 별개의 것이라고 하겠다. 따라서 상법상의 보험계약의 목적은 그 법적 개념의 애매성을 재고하고 논리적 비약을 피하기 위하여 입법론상 피보험이익으로 명시하는 것이 합리적이라고 생각한다.

5. 피보험목적물로서의 선박

해상보험에 있어서 피보험이익으로서의 선박의 한계는 그 견해가 구구하다. M. I. A., 1906 해석규칙(R. C. P.) 제 15 조에서는 「선박이라는 용어는 선체, 선박자재, 의장선구 및 고급선원이나 보통선원용의 소모품과 식료품을 포함하며, 특수무역에 종사하는 선박의 경우에는 그 무역에 필요한 통상의 의장을 포함하고, 또 기선의 경우에는 기계, 기로과 피보험자의 소유에 속하는 것이라면 석탄 및 기관용 소모품도 포함한다.」고 규정하고 있다. M. I. A., 1906 제 16 조에서는 「선박에 관한 보험에 있어서는 그 보험가액은 의장선구, 고급선원 및 보통선원용 식료품과 소모품, 해원에 대한 급료의 전도금과 보험증권에 규정한 항해나 해상사업에 대하여 선박을 감항케 하기 위하여 지출한 기타 일절의 선비(지출한 경우)를 포함하는 위험개시시의 선박의 가액에 위의 전부에 대한 보험비용을 가산한 금액이다.

기선의 경우에는 그 보험가액은 그밖에도 기계, 기로 및 석탄을 포함하며 또 피보험자의 소유에 속한다면 기관용 소모품이 포함된다. 또한 특수한 사업에 종사하는 선박의 경우에는 특수 사업에 필요한 통상의 의장품을 포함한다.」고 규정하고 있는데 우리나라 상법도 M. I. A., 1906 해석규칙(R. C. P.) 제 15 조와 동일한 취지이다.

1900년의 Hogarth V. Walker 사건에서는 「일반적으로 실물운송에 종사하고 있는 선박에 대한 통상양식의 선박기간보험증권은 비록, 손해발생시에 격리포(Separation Cloths)나 받침거적(dunnage mats)을 사용하고 있지 않았을지라도 그 포와 거적을 선박의 의장의 일부로 담보한다.」고 판시하여 의장품도 선박의 피보험이익에 포함하고 있다. 따라서 지금까지의 견해와 규정들을 종합하여 보면 피보험이익으로서의 선박(ship)이라는 용어는 선체, 기관, 기로 및 기타 속구, 선박의 장품, 연료, 식료 및 소모품 등을 포함하며, 특약이없는 한, 선비 또는 항해준비품비에 대한 이익까지도 포함한다고 볼 수 있다.

그러나 선박보험에 있어서의 피보험이익을 논하는 것은 선박(ship)의 개념만으로는 불충분하고 그에 부가하여 「선체와 기관」(Hull and Machinery)의 개념을 고찰할 필요가 있다. 왜냐하면 실무에 원칙적이고 이론적인 근거를 지시하는 제법규와 이론과는 별도로 선박보험의 실무상 보험의 목적물을 기술하는 데에는 「선박」이라는 용어를 사용하지 않고 「선체와 기관」이라는 용어를 사용하기 때문이다. 경우에 따라서 범선은 「선체와 속구」(Hull and Materials)라는 표현으로 부보되고 동력선(Power vessels)은 보통, 「선체, 기관, 속구 등」(Hull, Machinery, Materials, Equipments, and Gear etc)이라는 용어로 표현된다.

그러면 「선체와 기관」이라는 용어 의 한계는 어디까지인가?

1895년의 Roddick v. Indemnity Mutual Marine Insurance Co. 사건에서는 기간보험으로 부보된 기선의 「선체와 기관」에 대한 보험에서 연료용 석탄과 소모품이 담보되는가 하는 문제가 쟁점이 되었다. 항해보험의 경우에는 당시의 보험자의 실무상 당해항해에 필요한 석탄과 소모품은 담보되고 있었는데, 이 사건에서 K-ennedy 사건은 기간보험의 경우 「선체」라는 용어에는 석탄과 소모품이 포함되지 않는다고 판시하였다.

또 항해보험에서도 「선체」라는 용어에 대해 이처럼 확장된 의미로 해석하는 것은 인정할 수 없다는 입장을 나타내고 다른 두 사건, Lord Esher 와 Smith.L.J.도 동일한 견해를 표시하였다.

또한 Templeman의 저서에서도 석탄과 소모품이 담보되려면 「선체와 기관」이라는 용어 뒤에 덧붙여 기입하여야 한다고 설명하고 있으며, 많은 학자들이 위의 판례를 인용하면서 이와 동일한 입장을 취하고 있다.

이에 반하여 미국의 Hugh. A.Mullins는 선체와 기관의 개념을 선체와 기관은 물론 모든 영구적인 부착물(All permanent fittings), 보트, 소모품(stores) 및 선원들의 식량까지도 포함하며 연료의 경우 당해 선박에의 사용을 목적으로 하고 피보험자의 소유에 속하는 경우라면 역시 포함된다고 기술하고 있다.

이상의 논의에서 Mullins의 견해와 Roddick....사건의 판결은 각각 다른 입장을 보이고 있는데, Roddick...사건이 1895년의 일이고 그 이상의 법인 M.I.A(1906) 제 16조에서는 보험증권상의 보험목적물에 대한 표현과는 무관하게 선박보험의 보험가액에 의장선구, 선원용 식료품과 소모품, 선원의 급료의 전액금, 연료용 석탄 및 기관용 소모품 등을 포괄적으로 포함하고 있으며, 우리나라 상법 제 696조에서도 M.I.A (1906) 제 16조와 동일한 입장을 취하고 있기 때문에 이러한 제반상황을 고려해볼 때, 보험증권상에 보험목적물을 기입할 때, 「선체와 기관」이라는 표현을 사용하여, 기술적인 한정을 하는 제한된 증권은 일반적인 양식(Common form)의 선박 보험증권에 있어서 보험목적물의 정의는 M.I.A.(1906) 제 16조의 규정을 따르는 것이 이론적이고 일반적인 근거를 지시하는 데에는 적합하다고 할 수 있다. 따라서 선박보험의 피보험이익은 이론적인 측면과 실무적인 측면으로 이원화 할 수 있는데 이론적인 측면에서의 선박보험의 피보험이익에는 선체, 기로, 기타 속구, 선박의장품, 연료, 식료 및 소모품 등을 포함하는 것이라고 볼 수 있고 실무적인 측면에서의 「선체와 기관」에는 표현 그대로 선체(Hull)와 기관(Machinery)만을 의미한다고 하여야 할 것이다.

Ⅲ. 선박피보험이익

1 선박피보험이익의 의미

해상보험에 있어서 주요 피보험이익은 ① 동산, ② 금전적 이익, ③ 금전적 담보, ④ 제3자에 대한 배상책임, ⑤선원의 급료 등이 있다.

본 장에서 논하려 하는 선박피보험이익은 그중 ① 동산에 포함되는 것으로서 피보험이익으로서 선박의 정의에 관해서는 영국해상보험법부칙(英國海上保險法附則) 해

석규칙 제15조에 다음과 같이 규정되어 있다.

제 15조 선박(船舶) '선박'이란 말은 선체·선박자체·의장구(艙裝具) 및 고급 선원이나 보통선원의 용품과 식료품을 포함하며, 특수사업에 종사하는 선박의 경우에는 그 사업에 필요한 통상의 의장을 포함하고 또 기선의 경우에는 기계·기관(汽罐)과 피보험자에 속하는 것이라면 석탄 및 기관용 소모품도 포함한다.

즉, 선박이라 함은 (一般船舶) 일반적으로 선체만을 의미하지만, 해상보험에 있어서는 선체는 물론 자재·의장구·선원용품·식료품등을 포함한다. (特殊船舶) 특수사업에 종사하는 특수선박의 경우는 그 사업에 필요한 의장을 포함하며, (汽船) 기선의 경우는 기계·기관·연료등도 포함하게 된다.

선박과 속구

선박보험에 있어 해상사업의 항해와 관련하여 선박이 입은 손해의 보상을 목적으로 하기 때문에 피보험자의 소유에 속하는 피보험선박의 선체, 기관, 추진장치 및 각종 설비를 선박보험의 피보험이익으로 한다. 그러므로 선박보험은 적극재산에 속하는 피보험이익을 대상으로 하고 있다. 여기서 말하는 각종 설비는 해상법에 따라서 속구목록에 기재된 속구로서 그 법적 성격은 종물이다(상 제742조). 이 속구는 선박보험에 당연히 포함시켜서 계약을 체결하는 것이 관행이다. 그러나 특약으로 이를 제외할 수도 있다. 그리고 선박의 운항에 필요한 연료유, 윤활유, 청수, 식료품 및 급료 등의 비용은 선박의 속구 또는 종물이 아니며, 그 특질은 소비적인 선용품이다. 그러나 이러한 선용품은 그 물리적 성질이 선박의 일부가 아니어서 선박보험의 목적이 될 수 없으나 영국 해상보험법에서는 이를 선박보험약관에 규정한 선박의 범위에 포함시키고 있다(M. I. A., 1906 제 16조 제 1항).

초기에는 해상보험 보통약관에 단지 선체와 기관으로 명시된 문언의 선체는 단지 물리적인 관점에서의 선체만을 의미하는 것이지, 여기에 석탄, 연료유, 기관실용 또는 보험금을 포함시키지 아니한다고 해석하였다. 일본 해상보험 보통약관에서는 특약으로 선박보험에 포함시키고 있다(일선보 제1조 3항).

그러나 속구는 선박의 운항에 필요한 물건이므로 선박 안에 존재하여야 하는 장소적 제한을 받는다. 따라서 속구 가운데 선박 밖으로 이동되어 손해를 입은 경우에는 특약이 없는 한 보상을 받지 못한다. 어선보험에서 어구는 선박 안에 존재하는 경우에도 그 성질이 속구가 아니라 어획도구이기 때문에 어로 중에 입은 멸실 또는 훼손에 대하여 보상청구권이 없다(No claim to attach hereto for loss of or damage to fishing gear during and as a result of fishing operations)는 특약을 명기하고 있다(협어 제12조).

해상법 제740조와의 관계 - 선박의 범위

선박보험의 목적인 선박의 범위는 해상법에서 규정한 항해선 만을 의미하는 것인가 하는 점이 의문이다. 해상보험법의 선박보험에서도 [선박을 보험에 붙인 경우에는(상 제 695조 제1호)]으로만 규정하는 선박의 개념을 명백하게 정의하지 않고 있다. 상법 제740조에서 규정한 선박은 첫째 물건운송과 여객운송을 목적으로 하는 상선과 기타 영리행위를 목적으로 하는 어선을 주로 하고, 둘째 선박법 제39조의 적용을 받는 선박으로 한정하고 있다.

그러나 선박보험의 목적으로서 선박은 영국 해상보험법에서 피보험재산(insurable property)으로서 해상사업의 범위에 포함되는 물건인 선박의 종류, 크기, 기능 및 항행구역에 관계없이 망라하고 있기 때문에 해상법 상의 선박의 개념보다도 넓다. 보기를 들면 해상법에서는 총톤수 20톤 미만의 소형선을 제외시키나, 선박보험에서는 이를 포함시킨다. 또한 항내에서 하역에 사용하는 해상기중기(floating crane), 부선, 플로팅 도크(floating dock) 또는 유람선등을 포함한다.

그러므로 선박보험에서 선박의 개념을 해상법에서 말하는 항해선 또는 영리선의 개념으로 해석하는 것은 적하손해의 경우 이외에는 아무런 실익이 없다고 하겠다.

건조 중인 선박

건조 중인 선박은 해상사업의 구성요소로서 조선소, 선박소유자 및 금융기관이 피보험이익을 가진다. 특히 선박을 신조할 때에 선박소유자는 건조 중인 선박을 담보물로 하여 은행으로부터 금융지원을 받아야 하기 때문에 상법에서는 선박우선특권과 선박저당권에 관하여 선박으로 인정하고 있다(상 제874조). 그러나 건조 중인 선박에 대하여서 문제가 되는 것은 기업설비자금에 해당하는 건조비의 금융에 관한 것이므로 선박저당권만 적용된다는 점이다.

그러므로 건조 중인 선박이 선대, 건도크 또는 진수 후에 의장안벽에 접안하고 있을 동안에 조선소는 피보험자로서 선박소유자 또는 제3자에 대하여 해상위험과 화재위험에 관하여 손해배상책임을 부담하기 때문에 이와 관련하여 담보제도가 필요하다. 선박보험에서는 일반적으로 이 기간에 있어서의 위험인 Shop risk를 담보하기 위하여 해상보험법을 적용하고 있다. 영국 해상보험법에서 [건조 중인 선박, 선박의 진수 또는 해상사업에 유사한 일체의 사업이 해상보험 보통약관의 서식으로써 보험계약을 맺은 경우에, 이 법의 조항이 적용이 가능하다면 이 보험에 적용한다. 다만 이 조항에 의하여 정해진 경우를 제외하고, 이 법률의 조항은 이 법에 의하여 정의된 해상보험계약 이외의 보험계약에 적용하는 다른 법규를 변경하거나 또는 그러한 법규에 영향을 주지 아니한다(M. I. A., 1906 제2조)]고 규정하여 건조 중인 선박을 보험목적물로 인정하고 있다.

선박건조보험의 보험목적물은 피보험자의 소유에 속하는 피보험선박의 선체, 기

관, 전기설비, 갑판기기, 속구, 선용품, 조선재료 또는 발주자가 공급한 물건 등을 포함하여, 완공 시에 선박을 구성하는 물건은 모두 포함한다. 다만 건조선박의 보험목적물은 존재장소를 제한하는 항로정한(航路定限)의 범위 안에 있어야 한다.

선박의 수선

그리고 수선 중인 선박의 피보험자는 조선소와 선박소유자로서 수선 중인 선체, 기관, 신조 부분 기타 수선재료 등에 관하여 피보험이익을 가진다. 그리고 수선중에 선체로부터 철거시킨 부분은 다시금 선체의 본래 위치에 붙이지 아니하는 것이 확정된 이후에는 보험목적물에서 제외한다. 따라서 선박의 일부로서 피보험이익은 없어진다. 그리고 수선 중인 선박도 보험목적물의 존재범위를 조선소의 구역 안으로 제한하는 항로한정의 적용을 받는다.

선비

선비(disbursements, increased value)는 항해와 관련하여 발생하는 비용으로서 식품, 연료, 윤활유, 또는 보험료 등을 총칭하는 개념이다. 이 비용은 항해를 안전하게 완성하기 위하여 필요한 것으로 운임수입으로써 이 비용을 회수할 수가 있다. 그러므로 선박소유자는 이 비용 가운데 침수, 난파 또는 조난 등에 의하여 소비된 부분은 비용이익을 가지며, 소비되지 아니한 부분은 소유이익을 가진다. 이 비용은 협회 선박 보험 보통약관의 선비약관에서 보험의 목적으로 규정하고 있다(협기 제 21조, 협항 제19조). 그러므로 선박보험에서 선박을 보험목적물로 하고, 또 선비를 피보험이익으로 하여 보험에 든 경우에는 중복보험의 문제가 생긴다.

2. 선박피보험이익의 종류

1) 소유자이익

소유자이익은, 특정인이 선박 또는 화물의 소유권을 가지는 경우의 피보험이익을 말한다. 물(物)에 대한 소유권자의 권리는 법률상의 소유권에 기인하는 것이든 사실상의 소유권에 기인하는 것이든, 제한된 소유권에 기인하는 것임을 불문한다. 이 소유자이익은 각종의 피보험이익에서도 가장 일반적, 전형적, 대표적인 것으로 여겨지고 있다.

영국 해상보험에 있어서, 소유권에 대한 보험보호가 최초로 이루어졌던 것은 주로 선박 또는 화물에 대해서 뿐이었다. 이러한 선박은, 현재까지 발견된 영국의 초기 보험증권에 의하면 화물의 경우보다 약 10년이 늦은 1557년 Elie호 증권부터였다. 즉, 1557년 Elie호 증권에는 선체와 속구가 부보되어 있고, 1565년 Oregon호 증권에는 선체, 속구 이외에 군용품, 비품, 대포까지 부보되고 있었다. 그리고 그것은 1779년 로이드 증권에 있어서 까지도 마찬가지였다. 이러한 선박에 대한 소유자이

익은 보험의 목적인 물적 재산의 범위가 광범하게 확장됨에 따라 상선에 한정되지 않고, 어선, 수상익선, 부선, 기중기선 등의 특수한 선박 및 해상에서 운송, 기타의 목적으로 사용되는 구조물, 즉, 석유굴삭장치, 부표, 해상플랜트홈, 파이프라인 등 까지도 포함할 수 있게 되었고, 또 건조중이거나 계선(係船)중, 수선중의 선박 까지도 포함할 수 있게 되었다. 더욱이, 그 외에도 각종의 광범한 해상재산에도 계속 적용되고 있다.

또한, 조선소가 건조중의 선박에 대하여 가지는 선박건조비용도 소유자이익의 하나로서 부보되게 되었다. 이것은 1899년 영국에서 제정되었던 협회건조약관(協會建造約款: Institute Clauses for Builders' Risk)에 의해서 처음으로 보험보호를 받게 되었다.

2 담보이익

담보이익이란, 보험의 목적물에 관해서 어떤 담보를 가지는 자가 그것에 대해서 가지는 피보험이익을 말한다. 담보이익에 대한 보험보호의 시작은 선박저당의 모험대부금 및 적하저당의 모험대부금의 채권자인 화주가 그 대부채권에 대해서 가지는 이익이다. 그것은 1763년의 Glover v. Black사건에 의해서 명확하게 되었던 것이다. 그리고, 1906년 영국 해상보험법 제 10조도 [선박보험대차 또는 적하모험대차의 화주는 그 대부금에 대해서 피보험이익을 가진다.]라고 규정하고 있다.

그런데, 이같은 모험대차는 19세기 초까지는 널리 행하여졌지만, 19세기 후반의 해상보험업 및 은행업의 발달 및 통신기관의 완비 등에 수반하여 금일에 이르러서는 전혀 사용되지 않게 되었다. 더욱이 담보이익의 보험보호의 확장은 공동해손채권에서 찾아 볼 수 있는데, 이것은 공동해손분담액 부담자에 대한 공동해손채권자의 이익보호로서 확립되고 있다.

3) 수익이익

수익이익이란, 어떤 자(者)가 보험의 목적물로부터 기대할 수 있는 수익을 대상으로 하는 것이지만, 여기에는 수익에 대한 물(物)의 소유자 자신이 기대할 수 있는 경우, 즉 선박소유자가 운송행위 완료후에 취득하는 운송임이나, 자기의 선박을 제3자가 사용하도록 함으로써 그 대가로 받는 임대료, 또 화주가 화물의 매각에 의해서 기대할 수 있는 희망이익 등과 타인의 소유물로부터 기대할 수 있는 경우의 양자가 있다.

앞서 언급한 것처럼, 초기 보험증권의 보호 대상이 되었던 피보험이익은 화물과 선박에 대한 소유자 이익이 그 대부분을 차지하고 있지만, 그러한 관행에 변화의 징조가 나타나 보험보호를 수익이익에도 확장하였던 것은 1557년 Ele호 증권에서 보여진다. 즉, 영국 최고의 선박화물보험증권인 Ele호 증권에 의하면, Ele호에 적입되었던 화물과 Ele호의 선체, 속구에 덧붙여 운송임이 부보되고 있었다. 또 그후의 영국 최고의 선박보험으로 불리워지는 1562년 St. John Baptist호 증권에서도

운송임이 부보되어 있고, 거의 이 시기가 수익이익에 대한 보험보호의 시작이었던 것 같다. 그런데, 그것은 법적으로 인정되고 있었던 것은 아니고, 그것이 시장의 법적 요인에 적응하였던 것은 18세기 중엽이 되어서였다. 이 무렵에 역시 피보험이익으로서의 법적 정당성을 인정받게 되었던 것이 1781년 Grant v. Parkison 사건에 의한 희망이익(希望利益: expected profit)이다. 희망이익에 대해서는 이상의 경우 이익 그 자체가 현재의 것이 아니고, 또 피보험자에게 이익을 가져다 주는 것이어서, 실손보상(實損補償)이라는 손해보험의 근본원칙에 반하는 것으로써 법률로 금지되어 있었지만, 1731년의 함부르그조례 및 1744년의 암스테르담조례에 의해 그것이 적법하게 되어 법적으로 피보험이익으로 용인되게 되었다. 이는 1906년 영국 해상보험법 제 3조 제2항 (b)의 [운송임, 여객운송임, 수수료, 이윤 혹은 기타 금전적 이익 등을 해상보험계약의 목적으로 할 수 있다.]는 규정에 의해서 더욱 그 적법성이 확인되기에 이르렀다.

또, 1806년 Lucena v. Crauford 사건에 의해서 선장 및 선원의 급료가 보험의 보호를 받게 되었다. 그 이전까지는 선장이라는 지위에 이르지 못한 선원은 급료를 보험에 들 수가 없었다. 이 사건이 판결되었던 무렵에는 [운송인의 급료의 母이기 때문에 운송임을 수득하지 않는 경우에는 선원은 그의 급료를 취득할 권리가 없다]라는 교의(敎義)가 일반적으로 행해지고 있었다. 이 교의는 1854년에 방안(方案)되고, 1854년 상선법 제183조는 급료청구권은 운송임의 수득에 의존하는 것이 아니라, 선박의 난파 또는 멸실의 경우에 선원이 그 선박과 화물을 구조하기 위하여 전력을 다하지 않았다는 증거가 제시되는 경우에 한하여 선원의 급료를 청구할 수가 없다고 규정하고 있다. 이에 대하여 1906년 MIA 제1조는 [선장 또는 선박승무원 모두는 자기의 급료에 대해서 피보험이익을 가진다]라고 규정하고 있다. 또 상술의 1806년 Lucena v. Crauford 사건에 대해서 언급하여 놓고 싶은 것은 수익이익의 하나인 희망운송임(希望運送賃)에 대한 사건담당판사였던 Chambre의 판시내용이다. 그는 [상업에서 기원을 발하고 또 상거래에 보장을 주는 것 자체를 목적으로 창안되었던 보험증권에 의해서 운송임이 보험보호의 대상이 될 수 없다고 한다면, 그것은 참으로 의외의 것일 게다. 운송임은 계약에 의해서 확인되는 내용있는 실질소득이고, 또 상업의 목적을 위하여 사용된 노동의 자본으로부터 생기는 알맹이있는 실질소득이다.] 라고 주장하면서, 영국에서 희망운송임은 적법한 보험계약의 목적임을 주장하였다.

금일의 영국 해상보험에 있어서 수익이익으로서 보험보호를 받고 있는 이익에는 상술의 운송임, 희망이익, 선원의 급료 이외에도 선박불가동손실에 의한 이익이 포함되고 있다. 이것은 해상보험에 의한 선박의 불가동기간중의 운송임이나 정기용선료를 의미하는 것이고, 상술의 운송임도 똑같은 이유로 취급되는 것이라 할 수 있다. 이같은 이익이 보험보호의 대상이 되었던 것은 최근의 것으로 1936년 로이드가 독일상선에 대하여 인수하였던 것이 최초라고 일컬어지고 있다. 그 후 제2차 세계대전 후에는 채산성이 없다는 이유로 일시 인수가 정지되었지만, 1952년 인수가 재

개되고 금일에 이르고 있다.

4) 대상이익

대상이익이란 어떤 대상의 취득을 목적으로 비용이 투자되었음에도 불구하고, 해상위험에 위해서 그 대상의 취득이 방해되는 경우의 일정비용에 대한 이익을 말한다. 영국 해상보험에 있어서 대상이익의 보험보호의 시작은 보험의 비용부터라고 할 수 있다.

보험의 비용은 1655년 Sancta Crux호 증권에서 보험보호의 대상이 되었던 것이 시작이다. 이 보험비용은 화물보험에서는 그 협정보험가액에 포함되어 있는 것이 보통이지만, 선주의 피보험이익에 대한 보험료는 상당한 액수가 되기 때문에 그 보호를 위하여 자주 별개의 보험이 체결되고, 현재의 선비보험 특별약관에 의해 담보되고 있다. 이것에 대해서 1906년 영국 해상보험법 제 13조는 [피보험자는 자기가 부보하는 일체의 보험비용에 대하여 피보험이익을 가진다.]라는 규정을 두고 있다. 다음에, 전불운송임(前拂運送賃)에 대해서 보면, 이것은 용선주가 선박사용의 목적으로 전불한 운송임으로 선박 또는 화물이 멸실한 경우 돌려 받을 수 없고, 선박 또는 화물이 멸실하면 용선자가 운송임의 전불로부터 생길 것으로 기대하는 이익을 당연히 상실하기 때문이다. 다만, 전불운송임은 용선계약의 조건에 따라서 운송임의 일부지불로서의 금전이 되어야 한다. 이같은 전불운송임이 피보험이익으로서 보험보호의 대상이 되었던 것은 1813년 Wilson v. Martin사건이다.

이 사건은 개품운송선주가 외국에서 그 선박의 선비를 지불하고, 선주의 요구에 따라 영국에서 수하인에게 운송임을 담보로 거출되었던 선장의 어음을 상기의 선비로 충당하기 위하여 수취한 사건으로, 재판소는 [용선자는 운송임을 신용대출로 전불하기로 합의한 것이고, 그 전불금은 선장의 어음으로 분명히 담보되었던 것이기 때문에 용선자는 운송임에 대하여 피보험이익을 가지고 있고, 따라서 용선자의 피보험이익을 운송임의 일부지불(part payment)로서의 전불금으로 표시한 보험증권에 근거하여, 보험자로부터 손해를 회수할 수 있다.]라고 판결하였다. 물론, 그 이전의 De Silvale v. Kendall사건(1815년)에서도 전불되었던 금전은 운송임의 일부지불로서 특히 전불되었던 것으로 간주되어야 한다는 주장이 있었다. 따라서, 이 전불금은 선박이 운송임을 벌기 전에 멸실하였을 때, 부당이익반환청구(不當利益返還請求)로서 용선자가 선주로부터 반환을 받을 수 없다는 왕좌재판소(王座裁判所)의 판결이 트에 영향을 미쳤던 것임을 간과해서는 안된다.

이어서, 대상이익으로서 보험보호를 받게 되었던 것은 선비이다. 이것은 해상의 위험에 의해서 지출의 이익이 상실되고, 또는 그 지출의 목적이 저해되는 경우의 일체의 비용을 말한다. 물론, 상술의 전불운송임 또는 선원에게 지불된 전불금료도 광의의 선비에 속하는 것이지만, 여기에는 그 외의 항해중에 지출되었던 비용 예를 들면, 연료, 기관실용 소모품, 식료품 및 항비(港費)로 지출된 비용을 의미하고, 그것이 비보험이익이 되기 위해서는 위험에 직면하는 유체재산상(有體財産上)의 어

면 이익, 즉 선박 또는 선비는 1895년의 *Roddick v. Indemnity Mutual Marine Insurance, Co.* 사건에 의해서 보험보호를 받게 되었다. 그런데 해상운송에 있어서 선주의 대상이익의 전형적인 예라고 할 수 있는 선비는 결정적 전불운송임의 일반화라는 법적 요인에 의해 그 본래적 필요성이 줄어들어, 금일에는 경제적 요인으로서의 비용절약을 위한 선박보험의 보완적 기능으로밖에 취급되지 않고 있다. 어우기, 선비를 선박보험의 보험가액에 포함하는 것에 대해서, 1096년 영국 해상보험법 제 16조 제 1항은 [선박의 보험에 있어서는 보험가액은 의장, 속구, 고급선원 및 보통선원용의 식료품 및 소모품, 선원의 급료의 전도금(선원의 전불금료 및 보험증권에 정한 항해 또는 항해사업에 대하여 선박을 항해시키기 위하여 지출하였던 그 외 선비(만약 있다면)를 포함하는 위험개시의 때에 있어서의 선박의 가액에 이상 전체에 대한 보험의 비용을 합친 액이다.] 라고 규정하고 있다. 또 하주의 대상이익으로서의 결정적 전불운송임은 화물의 원가를 증가시키는 성질을 가지는 것이기도 하므로, 실무상은 화물의 보험가액에 운송임을 포함한 형태로 부보되는 것이 일반적인 관행이다.

따라서, 금일의 해상보험영역에서 명실공히 대상이익으로서 보험보호를 받고 있는 것은 수입세와 선박수리비일 것이다. 수입세의 피보험이익은 수입자가 가지는 이익이고, 1969년에 영국협회화물약관의 특별약관인 *Duty Clause*(수입세조항)에 의해서, 또 선박수리비는 1906년 영국 해상보험법 제 3조 제 2항 (b)에 의해서 각각 인정되고 있는 것으로, 후자는 영국협회건조약관에 의해서 인수되고 있다.

5) 비용이익

비용이익이란 보험사고 발생의 결과, 피보험자가 하는 수 없이 비용을 지출하게 된 경우의 피보험이익이다. 그리고, 이때 지출된 비용은 법률상의 것이든 또 법률상의 것이 아니든 상관없다. 이 비용이익은 후술의 책임이익과 함께 소극적 재산에 관한 피보험이익으로 간주되며, 그 객체는 피보험자의 전재산이다.

비용이익에 대한 보험보호는 1565년 *Dragon호* 증권에 기재되고 있던 손해방지내용에서부터 시작하였다. 이것은 해상위험 발생의 경우, 피보험자 그 대리인, 사용자 및 양수인(讓受人)이 화물 및 상품, 선박 기타 또는 그들 일부의 방위, 보호, 회복을 위하여 지출된 비용에 대한 이익이지만, 1795년 로이드 SG 보험증권의 손해방지약관에 의해서 처음으로 정형적 보호의 형태를 취하게 되었다. 그러나, 그 내용은 보험증권에 정해진 피보험위험에 의한 손해로부터 피보험물을 구조하기 위하여 지출된 비용이어야 한다는 제약도 해상보험법 제 78조 제 3항에 규정되어 있다.

다음의 특별비용도 1866년의 *Kidston v. Empire Insurance Co.* 사건에 의해서 보험보호를 받게 되었다. 이것은 보험보호의 목적의 안전 또는 보전을 위하여 피보험자에 의해서 또는 피보험자를 위하여 지출된 비용으로 공동해손 및 구조료 이외의 것을 말한다. 1906년 영국 해상보험법 제65조 제2항과 제76조 제2항은 이 특별비용이 피보험이익으로서 부보가능한 것임을 규정하고 있다.

더욱이, 비용이익으로서 보험보호를 받게 된 것은 구조료이지만, 이것은 1879년에 발생하였던 *Aitchison v. Vohre* 사건에 계기가 되었다. 1906년 영국 해상보험법은 제65조 제1항에서 피보험위험에 의한 손해를 방지하기 위하여 지출된 구조료를 보험자로부터 회수가능하다고 규정하고, 또 그 제2항에서는 구조료로서 부보가능하기 위하여 필요한 제조건을 명확하게 규정하고 있다.

또, 1880년 *Atwood v. Seller* 사건을 계기로 공동해손내용도 피보험이익으로서 부보되게 되었다. 이에 대해 1906년 영국 해상보험법은 제66조 제4항에서 [피보험자는 공동해손비용을 지출한 경우, 이 비용손해중 자기부담으로 돌아오는 부분에 대해서 보험자로부터 회수 할 수 있다.]라는 특별규정을 두고 있다.

그 후, 1888년 영국 협회선박약관인 협회기간건설약관(*Institute Time Clause-hull*)이 규정됨과 동시에, 그 위에 삽입되고 있던 *The Average Clause*에 의해서 손해조사비용도 비용이익의 하나로서 보험보호를 받게 되었다. 이것은 손해의 조사 및 산정 그리고 증명에 관한 일체의 비용을 포함하는 것이다. 다만, 손해조사에 수반하는 모든 비용을 보호하는 것이 아니라, 조사의 결과 보험자의 부담으로 돌릴 만한 손해가 있음이 판명된 경우에 한하여 보험자에 의해서 지불되게 되어 있다. 또 1906년 영국 해상보험법 제76조 제4항은 손해의 확정 또는 증명에 요하는 비용 및 그 부대비용은 부보대상에서 제외되는 것으로 규정하고 있다.

6) 책임이익

책임이익은 피보험자가 제3자에게 물재 또는 생명, 신체에 손상을 준 경우에 피보험자가 피해를 입은 제3자에게 부담하는 손해배상책임에 대한 피보험이익을 의미한다. 이 경우 부담의무는 불법행위상의 책임이든, 계약상의 책임이든 관계없다.

책임이익에 대한 보험보호의 시작은 충돌에 의해서 발행하는 손해 배상액을 해상고유의 위험에 의한 손해로서 보험자가 회복하지 않아도 된다는 1936년의 *De Vaux v. Salvador* 사건의 판결을 계기로, 선박보험증권에 충돌약관을 삽입하여 피보험자에 의하여 지불되어졌던 충돌손해배상금이 보험자에 의해서 부담하게 되면서 부터이다. 그것은 금일의 협회기간 선박보험의 *Running Down Clause*로 발전하여, 선주의 충돌책임이익에 대한 보험보호가 확립되어 있다. 또, 공동해손분담책임이익에 대한 보험보호도 1868년에 발생한 *Dickinson v. Jardine* 사건을 계기로 받아들여지게 되었지만, 이것은 그 후 공동해손제도의 중요성을 일층 높여 주기 위해 1906년 영국 해상보험법 제66조 제5항에서 법정되었다.

그런데 이상의 책임이익의 보험보호는 어디까지나 선박보험이라는 소요이익의 보험보호를 기본으로 하는 거래에 부대하여 실행되어 온 것임에 반하여, 금일의 보험시장에서는 책임이익보호를 주된 목적으로 하는 해상보험도 나타나고 있으며, 이를 통하여 해상보험에 있어서의 책임이익보호의 질적 범위가 확장되고 있는 바, 그 종류로서는 선주책임보험, 선박수선자배상책임보험, 선객상해배상책임보험, 원자력선운항자배상책임보험, 내항화물배상책임보험 등이 있다.

IV. 선박피보험이익의 관리

1. 선박보험에 있어서의 관리

선박보험에 있어서 기본조건의 약관은 기간약관과 항해약관으로 대별되어진다. 그러나 선박보험계약에 있어서는 대부분이 기간조건으로 계약하므로 기간약관이 널리 사용되고 있고, 항해조건으로 계약하는 경우는 적다. 기간약관과 항해약관은 1983년에 크게 개정되었으며 현재 가장 널리 사용되고 있는 협회항해약관을 통하여 위에서 상술한 피보험이익들이 선박보험상에서 어떻게 보호받는지를 알아보자.

1) 협회항해약관의 조항구성

협회선박조약의 조건별 각 약관의 항목과 내용을 비교하면 아래의 표와 같다.

ITC-Hulls 약관	ITC				IVC	
	TL	TLO	DIS	Exces Liabilitiess	IVC	TL
1. 항 해	1	(1)	①	-	(1)	(1)
2. 계 속	2	2	(2)	-	-	-
3. 담 보 위 반	3	3	(3)	-	(2)	(2)
4. 종 료	4	4	(4)	-	-	-
5. 양 도	5	5	5	-	3	3
6. 담 보 위 반	6	(6)	⑥	[1]	4	4
7. 오 염 위 험	(7)	(7)	(7)	-	5	5
8. % 증 돌 배 상 책 입	8	-	-	-	6	6
9. 자 매 선	9	10	-	-	7	7
10. 신고통보 및 입찰	(10)	(8)	(8)	-	8	8
11. 공동해손 및 구조	(11)	⑨	-	-	9	9
12. 공 제 액	(12)	-	-	-	10	10
13. 피보험자 의무	(13)	⑩	-	-	(11)	-
14. 신 구 교 환 차 의 불 공 제	14	-	-	-	12	-
15. 선 저 처 리	-	-	-	-	13	-
16. 급 여 및 유 지 비	-	-	-	-	14	-
17. 대 리 접 수 수 료	15	-	-	-	15	-
18. 미 수 리 손 상	-	-	-	-	16	-
19. 추 정 전 손	16	12	(9)	-	17	-
20. 운 입 포 기	17	13	-	-	18	-
21. 선 비 담 보	(18)	⑭	-	-	19	-
22. 계 선 및 해 지 환 금	(19)	15	11	②	-	11
23. 전 쟁 면 책	20	16	12	3	20	12
24. 동 맹 파 업 면 책	21	17	13	4	21	13
25. 악 의 행 위 면 책	22	18	14	5	22	14
26. 친 자 해 위 험 면 책	23	19	15	6	23	15
타 협 전 손			10			

신선박보험계약의 구성비교

(1) ITC-Hulls, TL ITC-Hulls 조건과 비교하면 이 약관은 총 23개조항으로서 3개조항이 삭제되어 있고, 제 7, 10~13, 18~19조, 즉 7개조항이 다르고, 그 외의 조항은 내용이 동일하다.

(2) ITC-Hulls, TLO 이 약관은 총 19개조항으로서 7개조항이 삭제되어 있고, 제 1, 6, 9, 11, 14조, 즉 5개 조항만 다르다. 보험자는 전손만을 담보하되, 특별한 손해인 구조료·구조비·손해방지비용을 포함한다.

(3) ITC-Hulls, Disbursements 이 약관은 선비보험약관으로서 선박기간보험약관인 전자의 2개 조건과의 약관과는 성질이 다르다. 그러나 대체적으로는 ITC-Hulls 조건의 약관과 동일한 조항이 많다. 즉, 총 15개 조항으로서 10개 조항이 삭제되고 1개 조항이 추가되어 있고 제 1~4, 6~9조, 즉 8개 조항만 다르다.

(4) 협회선박항해약관 이 약관은 ITC와 유사하나 다만 제1, 2, 11조만 다르고, TL은 ITC의 제 13조~23조가 삭제되어 있고, 제 1,2조만 내용이 다르다.

2) 각 조항의 차이점

모든 약관은 협회선박기관약관(ITC-Hulls)을 기초로 하고 있으므로 이 약관을 기준으로 하여 각 조항의 내용을 비교하여 보면 그 차이점은 다음과 같다. Excess Liability 조건은 책임보험의 성질로서 내용이 다르므로 여기서는 제외한다.

ITC-Hulls	ITC-Hulls, TL	ITC-Hulls, TLO	ITC-Hulls, Disburs.
1.1 vessel	1.1	1.1	1.1 subject-matter
1.2	1.1	① 2 일부 삭제	① 2
1.3 8 or 11	1.3	1.3 9	① 3
2 she	2	2	2 subject-matter
3 trade, locality			③ trade, locality
6	6	6	6 6.4-6.4.3,6.5 추가
7	⑦ (actual or constructive) of	⑦	-
10	⑩	⑧	⑧
11	⑪	[9]	-
12	⑫		-
13	⑬	11 ⑩ 2 ⑩ 4	-

주: ○표는 내용이 상이함을 표시한다.

자료: 협회 각 약관.

이상에서 비교한 바와 같이 대부분의 약관이 동일하다. 상이한 약관에 있어서도 전체의 조항이 달라졌기 때문에 조항수만 다를 뿐 실질적으로는 동일한 내용도 많다. 또한 ITC-Hulls 제 10조의 경우는 다른 조건의 제10조, 제8조등의 내용과 동일하

다. 이와 같이 각 조건에 있어서의 각 약관은 삽입 또는 삭제된 점이 크게 다르며 실질적으로는 내용이 다른 약관은 몇 개 되지 않는다.

2. P & I Club에서의 관리

(1) 계약상의 책임

용선계약 하에서 운송되는 경우를 제외한 화물을 운송하는 선주는 공공 운송인이라고 한다. 공공운송인인 정기선 해운선사는 그의 관리하에 있는 화물에 대한 멸실과 훼손에 대해 화주에게 전적으로 책임을 지우는 운송계약을 체결한다.

그래서 책임으로부터 운송인을 면제하는 몇몇의 면책사유가 있다. 그러나 이와같은 면책사유와는 별도로 운송인은 화물의 훼손, 멸실을 계약사의 책임을 진다. 화물에 대한 이 책임은 피보험이익이 된다. 이 보험이 피보험이익이 되지만 통상적으로 해상보험에서는 부보가 되지 않는다. 그래서 이와 같은 피보험이익은 P & I에서 부보해 준다. 여기에서 말하는 계약상의 책임이란 불감항성과 상사과실을 뜻한다.

1) 선원에 대한 책임

이 항목을 구체적으로 예시하면 입원비, 치료비, 장례비, 이로로 인한 비용, 선원의 교체를 위한 송환 및 대부비용 등의 비용과 선박의 난파 이후 당해선박의 기국법에 의거하여야 할 급여와 선박사고로 유실된 선원의 개인소지품 등이 여기에 속한다. 선원, 여객, 기타 승선중에 있는 자의 질병이나 상해로 인해 치료를 위해서 혹은 육상에 인도할 목적으로 선박이 원래 예정된 항로를 벗어나 가까운 항구를 향해 이로를 하는 경우, 선주는 이로기간(원침로를 벗어난 지점에서 다시 복귀하기까지)에 발생한 연료, 보험료(선박 및 책임보험료), 선원의 급여, 식량소모품 등의 제비용과 항비 등을 클럽에서 청구할 수 있다.

이로거리의 장단에 따라 다르겠지만 이로로 인한 클레임중 가장 큰 비중을 차지하고 있는 항목이 주로 연료소비량이며, 1970년대의 석유파동 이후 이러한 현상은 더욱 두드러졌다.

(2) 제 3자에 대한 책임

계약당사자 이외의 사람은 모두 제 3자다. 계약의 한 당사자가 상대방에 대한 책임이 계약상의 책임이라고 불리어진다. 계약이외의 사람에 대한 책임이 제 3자에 대한 책임이라고 한다. 그래서 선주가 제 3자에 대한 책임을 입게 되는 많은 경우가 있고 선주는 각 경우에 대해 피보험이익을 가지게 된다. 통상적인 선박보험시장에서 부보 가능한 유일한 제 3자에 대한 책임의 형태는 충돌의 결과이다.

실제로 모든 선박보험증권은 충돌 책임에 대한 담보를 제공하는 약관을 포함한다. 이 약관(충돌책임약관)은 별도의 계약을 구성하고 보험증권의 보험금액은 실제로 이 계약을 위해서 반복된다.

선박보험약관에서는 손해보상의 제한은 보험가액의 3/4범위 한도내에서 충돌책임 보상 3/4을 해준다. 따라서 만약에 피보험 선박이 전적으로 충돌에 대한 책임이 있

고 전손 되었다면 이 선박보험증권은 충돌 책임과 관련해서 보험가입 선박 보험가액의 3/4의 한도액을 지불하고 추가로 전손과 관련해서 피보험가액을 지불한다. 충돌 책임이 제 3에 대한 가장 중요하고 핵심적이지만 인명의 상실, 상해, 부두나 부이 기타 물건의 훼손, 잔해의 법적 제거에 대한 책임, 그리고 항만 당국이나 기타 당국의 권리의 침해가 제 3자에 대한 책임이 될 수 있다.

이와 같은 제 3자에 대한 책임들은 통상적인 보험시장에서 부보되지 않고 P & I Club에서 부보된다. 몇몇 나라의 법률들은 충돌에 대한 책임이 있는 충돌선박이 만약에 충돌로 전손된다면 책임이 소멸되는 그런 법률도 있다.

1) 배상책임

선박 충돌사고로 인하여 야기되는 배상책임관계 클레임은 그 원인에 따라 대략 다음과 같이 분류할 수 있다.

가) 일방과실로 인한 충돌

일반적으로 과실이 있는 선박(solely to blame)은 충돌로 인하여 발생한 모든 손해를 부담하여야 한다.

상법은 일반과실에 의해 충돌이 발생하였을 시는 불법행위일반원칙에 따라서 과실 있는 선박의 소유자는 타선의 피해에 대한 손해배상책임을 부담한다고 규정하고 있다. 즉, 본선상의 화물, 여객에 대해서는 운송책임 불수행 또는 계약 책무와 경합하는 불법행위로 인한 손해배상책임을 부담하며 상대선의 화물, 여객에 대해서는 불법행위로 인한 손해배상책임을 부담한다.

나) 쌍방과실로 인한 충돌

과실의 경중에 따라 그 정도가 다르더라도 쌍방의 과실로 충돌이 발생한 경우에는 충돌의 결과에 대하여 쌍방선박이 과실의 정도(degree of fault)에 따라 손해배상책임을 부담한다.

과실의 정도를 판정할 수 없을 때에는 양선박이 균분하여 배상책임을 분담한다. 본선상의 화물·여객에 대해서는 계약책임을, 상대선의 화물·여객에 대해서는 불법행위책임을 부담하여야 하므로 각선박의 소유자는 피해자에 대해서는 연대하여 손해배상책임을 부담하여야 한다.

통일조약은 제3자의 사상으로 인하여 생긴 손해만에 대하여 연대책임을 인정하고 재산에 생긴 손해에 대해서는 과실의 경중에 따라 책임을 부담하도록 규정하고 있다.

(조약 제 4조). 우리 상법도 통일조약의 취지를 따르고 있다. (제 846조 2항).

*통일조약

해운업이 국제무대를 활동범위로 하고 있는 만큼 국적을 달리하는 여러 이해관계인이 관련되기 마련이다. 선박이 충돌하였을 시 우선 양선박의 국적이 다르고 적재되어 있는 화물의 이해관계인, 여객, 승무원, 선박소유자 각자의 국적 또한 다를 경우가 대부분이다. 선박의 충돌사고도 영해, 공해 어느곳에서나 발생한다.

이에 국적을 달리하고 법체제가 다른 이들 충돌 이해관계인들간에 발생할 수 있는

복잡한 법률문제를 해결하기 위한 목적으로 국제적인 통일법의 필요성이 제고되어 19세기말부터 노력한 결과 1910년 Brussel의 해상법 해외회의에서 “선박충돌에 관한 규칙의 통일을 위한 조약-International Convention for the Unification of Certain Rules of Law in regard to Collisions” 이 9월 23일 성립되었다. 본 조약의 전문 17조에 걸쳐 충돌로 인한 손해배상 책임 관계에 관한 기본적 사항을 정하고 있으며 각국이 이를 국내법으로 채용하고 있다. 우리 상법도 이 조약이 기본정신을 채용하였으나 전문을 그대로 국내법으로 채용한 것은 아니다.

다) 불가항력으로 인한 충돌

충돌을 일으킨 원인이 양선박 어느 쪽의 과실과 무관하거나 원인불명으로 규명될 시는 이해관계인이 각자의 손해를 부담한다. 여기서 불가항력적인 사고 또는 불가피한 사고(inevitable accident)라 함은 통상적인 관리, 주의와 전문기술(Maritime skill)을 기울이더라도 예방할 수 없었던 사고를 의미한다. 돌풍이나 태풍으로 인한 충돌사고는 불가항력적인 사고라 할 수 있다.

2) 손해의 유형

충돌로 인하여 발생할 수 있는 책임 손해를 유형별로 나누면 다음과 같이 대별할 수 있다.

- ① 충돌선박들 자체의 손상에 대한 책임
- ② 양선박이 운송중인 재산상의 손해, 특히 화물손해
- ③ 양선박 또는 양선박에 실린 재산의 이용상실(불가동, 연휴손해등) 또는 지체에 대한 책임
- ④ 충돌선박과 운송화물 사이에 발생한 공동해손 또는 구조비
- ⑤ 양선박에 탑승해 있던 선원과 여객들에게 발생한 인명손해에 대한 책임
- ⑥ 유탁손해에 대한 책임
- ⑦ 잔해물 제거에 대한 책임

상기한 손해들은 특별한 이유 때문이라기 보다는 전통적으로 선박보험자가 일부분을 그리고 P & I 보험자가 일부분을 전보하여 왔다.

V. 요약 및 결론

피보험이익이란 보험목적물에 대하여 특정의 경제 주체가 갖는 이해관계를 말한다. 즉 보험의 목적물인 적하, 선입 혹은 선박과 보험 계약자의 일정한 이해 관계를 피보험이익이라고 부른다. 이러한 피보험이익 개념은 보험계약을 체결하는 과정에 있어서 대단히 중요하다고 반드시 이해하지 않으면 안된다. 「이익이 없는 곳에는 보험이 없다;(No interest, no insurance)」고 하는 일반적인 표현에서와 같이 피보험이익이 존재하지 않으면 보험계약을 체결할 수도 없고, 만일 보험계약의 형식을 갖추었다고 하더라도 그 계약의 효력은 발생할 수 없다.

보험증권상으로 피보험자가 손해를 보상받고자 할 때는 자신이 해상사업의 미완결성 때문에 경제적 손해를 입었다고 하는 사실과 동 손해가 해상위험에 기인하고 보

험증권상 보상되어야 하는 손해임을 증명하여야 한다.

손해의 증명을 위해서는 반드시 피보험자와 피보험목적물간의 일정한 이해 관계를 가져야 한다. 우리 나라 상법상으로는 “보험계약은 금전으로 산정할 수 있는 이익에 한하여 보험계약의 목적으로 할 수 있다.”고 규정하고 있다. 즉, 피보험목적물 자체의 멸실은 원상복구가 불가능하고, 피보험자에게 멸실된 물건에 대한 금전적 손실만을 보상할 수밖에 없으므로 보험계약의 대상은 물건 그 자체보다도 이익이 있어야 한다. 보험목적물은 적하, 선박, 선입 이지만 보험이 보호하는 대상은 보험목적물에 대하여 특정인이 갖는 이해 관계이다. 이러한 이해 관계가 보험계약의 목적이고, 이것이 곧 피보험이익인 것이다.

피보험이익의 정의에서 나타나 피보험이익은 해상보험에서는 합법적인 항해사업을 말하며 구체적으로는 다음과 같이 분류된다.

- ① 등 산: 선박.화물.기타 동산
- ② 금 전 적 이 익: 운임.여객운임.수수료.이윤.기타
- ③ 금 전 적 담 보: 전도금.대부금.비용
- ④ 대 제 3자 배상책임: 제 3자에 대한 배상책임
- ⑤ 금 료: 선원의 금료

피보험이익의 요건 및 기능에서는 피보험이익의 구성요건은 적법성, 경제성 및 확정성을 가져야 하며 파보험이익의 기능에서는 손해보험에서 손해라는 개념 이외에 보험이익의 기능적인 면에서 본다면 보험자의 책임범위의 결정, 도박계약의 방지, 초과보험의 방지, 위험유발의 방지 및 보험계약의 동일성을 구별하는데 실익이 있다.

피보험이익의 본질이 무엇인가에 관해서는 여러 가지 학설이 있다. 이들 학설은 곧 이익이란 무엇인가에 집중되어 있다, 피보험이익의 본질에 관한 학설은 이익이라는 용어를 보험사고에 의하여 재산적 손실을 입을 가능성이 있는 관계라고 해석하는 관계설, 이익이라는 용어를 어떠한 사물에 관여하고 있다는 사실의 의미로 해석하는 관여설, 이익을 보험사고에 의하여 피보험자가 탈취될 가능성이 있는 재산재라고 정의하는 재산재설, 화폐가치설, 유용설, 보험계약의 목적설, 경제적 가치설 등이 있다.

선박 피보험이익은 주요 피보험이익 중에서 동산에 속하는 피보험이익으로서 선박의 정의에 관해서는 영구해상보험법부칙 해석규칙 제 15조에 다음과 같이 규정하고 있다. “선박이란 말은 선체.선박채체.의장구 및 고급선원이나 보통선원의 용품과 식료품을 포함하며, 특수사업에 종사하는 선박의 경우에는 그 사업에 필요한 통상의 의장을 포함하고 또 기선의 경우에는 기계.기관과 피보험자에 속하는 것이라면 석탄 및 기관용 소모품도 포함한다. 즉 선박이라 함은 일반적으로 선체만을 의미하지만, 해상보험에 있어서는 선체는 물론 자재.의장구. 선원용품.식료품 등을 포함한다. 특수사업에 종사하는 특수선박의 경우는 그 사업에 필요한 의장을 포함하며, 기선의 경우는 기계.기관.연료등도 포함하게 된다.

선박이 가지는 피보험이익은 대별하여 적극적 재산에 관한 이익과 소극적 재산에 관한 이익으로 분류되어 진다. 이러한 분류는 사고 발생에 의해 손해가 피보험자의 개개의 재산에 대해서 발생하는가, 즉 손해의 발생대상 여하에 의한다. 더욱이, 적극적 이익은 그 각각의 이해관계 발생이유여하에 의해 세별하고 소유자이익, 수익이익, 대상이익, 담보이익으로, 소극적 이익은 비용이익과 책임이익으로 각각 구별할 수 있다.

이러한 선박피보험이익에 대한 관리는 선박보험과 P & I Club에 의해 주로 보호를 받게 된다. 선박보험에서는 협회선박기간약관(ITC-Hulls)을 기초로 하고 있으며 그 약관을 기준으로하여 상술한 바와 같이 ① ITC-Hulls, ② ITC-Hulls, TL, ③ ITC-Hulls, TLO의 약관에 의해서 선박피보험이익에 대한 보험보호를 행하고 있다. 또한 P & I Club 에서의 이러한 관리는 계약상의 책임과 제 3자에 대한 책임으로 나눌 수 있다. 계약상의 책임에는 화물보상과 선원에 대한 책임으로 나누어지며 선원에 대한 책임은 선원의 입원비, 치료비, 장례비, 송환비, 대부비용, 선원의 개인소지품, 이로(이로기간동안의 연료, 보험료, 선원의 급여, 식량소모품 등의 재비용과 항비) 등을 Club에서 청구할 수 있으며 제 3자에 대한 책임은 충돌책임, 인명의 상실, 상해, 부두나 부의, 기타 물건의 훼손, 잔해의 법적 제거에 대한 책임 그리고 항만당국이나 기타 당국의 권리 침해이다.

이와 같은 제3자에 대한 책임들은 통상적인 보험시장에서 부보되지 않고 P & I Club에서 부보된다.

본서에서 살펴보았듯이 선박피보험이익은 화물피보험이익과 함께 피보험이익의 대부분을 구성하고 있다. 선박의 범위와 뜻에서 보았듯이 선박은 광범위하게 분류가 될 수 있다. 또한 선박 피보험이익의 종류도 여러 가지로 분류될 수 있다. 따라서 선박의 크기와 형태에 알맞는 선박기간보험조건을 찾아 선박기간보험에 선박을 부보하고, P & I에 부보하면 선박의 피보험이익을 위해서 선주의 적당할 조취라고 할 수 있겠다. 하지만 이전에 선원이나 선장의 주의 깊은 선박 근무태도만이 선박 피보험이익을 보호할 수 있다고 생각한다.

參考 文獻

1. 신운부, 해상보험 & 해상운송 박영사, 1986.
2. 김성환, 해상보험, 박영사
3. 이기태, 해상보험론
4. 박용섭, 해상보험법
5. 손현주, 상법(하)
6. 윤민현, P & I 보험과 실무 도서출판 여울, 1988
7. 한국해양대학교 대학논문 제 10집, 박환재
중복보험과 선비 담보 조항에 관한 연구
8. 김종락, 영국 M. I. A의 피보험이익,
9. 이원근, 피보험이익에 있어서 보험조건의 확장에 관한 일고찰-영국해상법을 중심으로-, 경북전문대학논문집('93, 2 : 85-109pp)
10. 김동석, 피보험이익, 고시연구, 1994, 9 (73-82pp)
11. 송기철, 해상보험론, 박영사, 1981 (370-382pp)



