

## 英法에 있어서 被保險利益의 擴張에 관한 一考察

李 源 根\*

---

目 次

I. 序 言	III. 被保險利益의 擴張
II. 被保險利益의 一般的 特徵	IV. 結 論

---

### I. 序 言

영국 해상보험에 있어서 피보험자가 해상에서 발생하는 사고에 의해서 입는 손해를 보상받기 위해서는 해상보험증권, 협회약관, 해상보험법 등에 의한 각종의 담보조건을 충족하지 않으면 안된다. 그리고 이같은 담보조건은 그 내용상 피보험이익(*insurable interest*), 피보험위험(*insurable risk*), 보험기간(*duration of the risk*), 손해보상(*indemnity*) 등의 몇 가지 측면으로 이루어져 있으며, 이들은 보험계약의 중요한 요소들이 되고 있다. 그 중에서도 피보험이익은 손해보험의 존재를 확정짓는 중요한 요소가 될 뿐만 아니라, 오늘날 끊임없이 확대되고 있는 수많은 종류의 손해보험상품을 이해하는데 빼놓을 수 없는 요소가 되고 있다.

영국에서 발견된 해상보험증권 중에 가장 오래된 것으로 일컬어지고 있는

---

\* 大邱大學校 貿易學科 助教授.

1547년의 Santa maria di vinetia호 증권에 의해서 보험보호를 받고 있었던 것은 화물에 불과하였지만, 440여년이 지난 금일에 있어서 영국 해상보험 관련법에 의해서 보호를 받고 있는 보험대상은 상당수에 이르고 있다. 이것은 위험단위의 양적 증가나 고액화, 과학기술의 발달, 인구의 증가 및 산업사회의 확대, 교통수단의 발달, 신용거래의 증대, 배상관련의식의 제고, 손해배상액의 고액화 등에 수반하여 위험이 양적으로도, 질적으로도, 규모적으로도 다양화되고 혹은 증대하고 있는 것과, 기존 상품의 보험조건의 다각화, 즉 보험의 목적, 피보험이익, 보험가액, 담보위험, 보험기간, 보험손해, 보험료 지불방법 등에 관한 보험조건의 다각화에 의한 것이라 할 수 있다.

본고는 영국 해상보험시장에서 끊임없이 확장되어 온 보험보호의 대상을 피보험이익의 측면에 초점을 맞추고, 그 일반적 특성과 함께 소유자 이익에서부터 시작된 보험보호의 대상이 영국 해상보험 초기시대로부터 지금까지 어떤 이유로 어떻게 확장 또는 전개되어 왔는가에 대하여 고찰해 보고자 한다.

## II. 被保險利益의 一般의 特徵

### 1. 被保險利益의 定義

피보험이익은 보험계약에 있어서 중요한 지위를 점하는 개념이지만, 그 정의에 대해서는 定說이 없고, 따라서 정의 여하에 따라서는 그 적용영역에 차이가 나타날 수 있고, 또 피보험이익의 정의가 끊임없이 확대되어져, 그 후에도 계속해서 변화의 가능성이 존재할 수 있으므로 이것을 正確하게 정의하는 것은 극히 곤란하다. 물론 이같은 경향은 영국 해상보험 관련법에 있어서도 결코 예외는 아니다. 1906年 英國海上保險法은 그 제5조에서 피보험이익의 정의를 다음과 같이 규정하고 있다.

“Insurable interest defined.

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

(2) In particular a person is interested in a marine adventures 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.”

이 규정의 내용에 대해서는 어떠한 경우에 사람이 피보험이익을 가지는 것과 그 주된 경우를 예시하고 있을 뿐, 피보험이익의 정확한 개념규정으로 보기에는 다소 불충분한 점이 없지 않다는 지적이 있다.<sup>1)</sup>

그러나, 이같은 지적이 있음에도 불구하고, 제5조의 피보험이익의 정의는 이후 이것을 채용한 다수의 해상보험 관계 저서가 출판되고 있고, 또 해상보험 이외의 손해보험에 있어서도 피보험이익에 대한 해석이 이 정의의 영향을 받고 있음을 고려한다면, 그 확고한 정착성을 무시할 수는 없다. 이하에서는, 이같은 불완전한 개념규정임에도 불구하고, 영법에 있어서의 피보험이익의 정의가 개정됨이 없이 금일에 있어서도 그대로 인용되고 있는 배경을 조사하여 보고자 한다. 이를 위해서는, 영법에 있어서 피보험이익을 어떠한 의미로 해석하여 왔는가에 대한 역사적인 경위를 고찰하여야 할 것이다. 이에 대해서, 加藤由作博士는 「被保險利益の構造」라는 저서의 被保險利益學說史의 章에서<sup>2)</sup> 상세하게 설명하고 있기 때문에 本稿에서는 이것을 참고하여 설명하고자 한다.

해상보험제도가 생성되고 스스로의 필요에 응하여 이익(interest)이라는 말이 사용되기에 이르렀던 Barcelona의 법령시대 이후 200년이 지난 17세기

1) 加藤由作, 「改訂海上保險利益論」, 新紀元社, 1951, 4~5面.

2) 加藤由作, 「海上保險利益の構造」, 松堂書店, 1939, 145~198面.

중엽이 되어,<sup>3)</sup> 영국에서 Interest라는 말이 처음으로 사용되게 되었다. 그것은 크롬웰의 대혁명 이후에 나타났던 “interest or not interest(피보험이익의 유무를 불문하고)”의 계약조항이 보험약관속에 삽입되었던 때부터이다.<sup>4)</sup> 당시, 영국에서는 이같은 조항의 삽입에 의해 도박보험이 유행하여, 그 피해가 증대된 결과, 1746년의 Marine Insurance Act에 의해 영국선적의 선박 또는 거기에 선적되는 화물에 대해서 본 조항에 의한 보험계약의 무효를 선언한 적이 있었다. 그리고 이 경우의 용법에 따르면, Interest라든가 not interest라는 의미는 피보험자가 피보험항해에 이해관계를 가지는가, 가지지 않는가에 지나지 않고, 보험에 부보되는가의 의미와는 아무런 관계가 없다.

그런데 이같은 이익의 관념은 18세기 후반부터 상당한 변화를 가져 왔다. 즉, 그때까지 많은 보험관계의 문헌에 일체 언급되고 있지 않았던 이익이라는 말이 1755년의 Magens의 “On insurance에 있어서의 Interest or not interest에 관한 연구”를 계기로 문헌에 등장하였다.<sup>5)</sup> 이후, 계속해서 Interest에 관한 전문적 연구가 행하여졌음은 물론,<sup>6)</sup> 이익이라는 용어 앞에 insurable이라는 형용사를 붙인 속어가 문헌의 여러 곳에서 보여지게 되고,<sup>7)</sup> 동시에 이익의 관념에도 변화가 보여져, 비로소 보험에 부보되는 것은 이익, 즉 보험계약의 대상 또는 목적이 되는 것은 피보험이익이라는 관념이 확립 되기에 이르렀다. 또 한편에서는 피보험이익의 의의 또는 본질의 해석에 변화가 나타났다. 즉, 이같은 경우의 이익이란 도대체 무엇을 의미하는가에 대해, 그것은 價値, 財産, 또는 權利이다라는 여러 가지 의미의 해석이 나타나게 되었다.

환언한다면 보험계약의 목적의 의의는 형식적으로는 확립되었지만, 실질적

3) Barcelona의 법령(1484년)이 발효되었던 이후 300~400년간의 시대에는 이익이라는 말의 용어는 극히 자연적이었다.

4) 加藤由作, 前掲書, 158面.

5) 上掲書, 157面.

6) 특히, Weskett는 「A Complete Design of The Theory Law and Practice of Insurance」의 각 항에서 상세하게 이 문제를 다루고 있다.

7) Park, *Marine Insurance*(London : Butterworths 1796), p. 493.

으로는 과거의 사고방식과 조금도 다르지 않았다. 따라서 이익이라는 말의 의의가 본래의 그것보다 왜곡되어 해석되고, 그것에 혼란을 일으키게 한 것이라 할 수 있다.

그 후, 이같은 이익의 관념은 1806년 *Lucena v. Craufurd* 사건에서 Lawrence 판사에 의해 획기적인 판결이 내려졌던 때를 계기로 새로운 전기를 맞이하였다.<sup>8)</sup> 즉, 그때까지는 피보험이익의 본질은 과연 무엇인가에 대해서 다수의 견해가 주장되었음에도 불구하고, 각 주장에 대한 확고한 설명이 없었음에 반하여, Lawrence 판사는 상술의 *Lucena v. Craufurd* 사건에서 이익의 관념을 보다 체계적이고 명확한 표현으로 이를 잘 설명하였다. 그의 판결요지를 소개하면 다음과 같다.

「피보험이익(interest)은 반드시 物의 전부 또는 일부에 대한 권리를 의미하지 않고, 또 반드시 박탈의 대상이 되어야 할 物을 의미하는 것도 아니다. 피보험이익은 보험의 목적에 대해 어떤 관계(relation) 또는 관여(concern)를 가짐을 의미한다. 그 관계 또는 관여는 피보험위험의 발상에 의해서, 보험에 드는 사람에게 손해 또는 불이익을 주는 상태를 말한다.

物의 보존에 이해관계를 가진다고 하는 것은 그 物의 존재로부터 이익을 얻고, 그 物의 파괴로부터 손해를 당한다고 하는 환경을 그 物에 대해서 가지는 것이다. 物의 소유권과 이로 인하여 생기는 이익과는 크게 그 성질을 달리한다. 전자는 그 가액이 일반적으로 그 척도가 되지만, 物에 대해서 가지는 이익의 경우에도 이같은 物로부터 생기고, 또는 그것에 의거하는 모든 이익(every benefit and advantage)이 포함되어 있는 것으로 해석된다.<sup>9)</sup>

이같은 Lawrence 판사의 피보험이익에 대한 해석은 그 때까지 전연 설명하기 불가능했던 책임과 같은 소위 소극적 피보험이익까지도 포함해서 통일적으로 이익의 본질을 다루었다는 점에 커다란 의의를 줄 수 있다. 그러나

8) M.D. Chalmers, *Marine Insurance Act*(1906), 7th ed.(London, Butterworths, 1971), p. 13.

9) J. Arnould, *The Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed.(London : Steven & Sons, 1961), p. 307.

Lawrence 판사의 이 판결은 그 후 오랫동안 同國의 학자로부터 지지를 얻지 못하였다가,<sup>10)</sup> 1848년쯤에 이르러 同國의 유명한 보험학자였던 Arnould, Lowndes, McArthur, Chalmers에 의해서 준봉되고, 이어 1906년 영국 해상보험법에도 채용되게 되었다.<sup>11)</sup>

이같은 역사적인 배경 위에 만들어졌던, 영국 해상보험법 제5조의 피보험이익의 정의는 결국 Lawrence 판사가 주장하였던 대로 사람과 物과의 관계를 근간으로 하고 있음을 알 수 있다. 따라서 이같은 사람과 物, 즉 보험의 목적에 보험사고가 발생함으로써 경제상의 손해를 입는 어떤 사람과 物의 관계를 고려하여, 영법에 있어서의 해상 피보험이익을 정의한다면 다음과 같이 할 수 있을 것이다. 즉,

『해상피보험이익이란, 선박, 화물 또는 이에 준하는 保險의 自的(物)에 해상위험이 발생함으로써 被保險者(人)가 손해를 입을 염려가 있다고 하는 보험의 목적과 피보험자의 이해관계이다.』

## 2. 被保險利益의 要件

英法에 있어서의 피보험이익의 정의에 대해서는 상술한 바와 같이, 사람과 物과의 관계임을 알 수 있지만, 이같은 사람과 物과의 사이에 이해관계의 발생이유 여하에 따라서 여러 가지 피보험이익이 발생할 수 있다. 그러면 하나의 피보험이익이 형성되기 위하여는 어떠한 것이 구비되어야 할 것인가를 살펴보자.

① 피보험이익은 海上事業에 있어서 위험에 처하는 피보험재산이 있어야 한다.

영국 해상보험법 제3조 제2항 (a)는 선박, 화물 또는 기타의 動産이 해상

10) Marshall은 Insurable Interest로 하여금 Property라는 설을 주장하고 있다(加藤由作, 前掲書, 177~178面).

11) Marine Insurance Act(1906) 제5조.

위험에 처하는 경우, 이같은 재산을 피보험재산으로 규정하고, 이같은 피보험재산이 해상위험에 처하게 됨으로써 운송임, 여객운송임, 보수, 이윤 혹은 기타의 금전적 이익의 취득 또는 先渡金, 貸付金 혹은 비용의 보증 등이 위협받는 경우에 해상사업이 존재한다고 규정하고 있다. 따라서 모든 피보험이익이 형성되기 위하여는 먼저 해상사업에 있어서 위험에 처해지는 피보험재산의 존재가 전제되고 있다. 이것은 1932년의 Chalmers의 『Marine Insurance Act(1906)』에도 이같은 이익의 요건이 주장되고 있다.<sup>12)</sup> 그러나 그같은 피보험재산이 보험의 목적에 관한 title일 필요는 없다. 피보험자는 그것에 대한 Common Law(보통법 또는 일반적인 관습법)上 또는 Equity(형평법)上的 관계를 가지는 입장이면 충분하다.<sup>13)</sup> 결국 그는 피보험 재산의 안전이나 예정의 시기에 도달함으로써 이익을 얻고, 피보험재산의 멸실, 손상 또는 지연에 의해서 피해를 입거나, 혹은 피보험재산에 관하여 책임을 져야 한다.<sup>14)</sup>

그런데 피보험이익은 법률적 보호를 받는 이익, 즉 법익이어야 하느냐에 대해서는 반드시 견해가 일치하는 것은 아니다. 즉, 『Arnould 해상보험법』 제14판의 저자 Lord Chorley는 피보험이익은 법익일 것을 주장하고 있지만, Chalmers는 반드시 법률상의 이익일 것을 굳이 주장하지 않고 사실상의 이익도 피보험이익임을 인정하고 있다. 따라서 영국 해상보험법 제5조 제2항은 피보험이익을 망라적으로 규정한 것이 아니라 가장 명백한 일반적인 경우를 예시한 것으로서 법률상의 이익이 아니라면 피보험이익이 될 수 없다는 것을 규정한 것은 아니라고 할 수 있다.

② 피보험이익의 본질은 사람과 物과의 관계이어야 한다.

피보험이익의 본질은 物 자체가 아니고, 또 재산 자체도 아닌 物과의 이해

12) E.R. Hardy Ivamy, *CHALMERS' MARINE INSURANCE ACT 1906*, 6th ed. (London : BUTTERWORTHS & CO. LTD., 1956); 葛城照三·今泉敬忠 譯 「英國 海上保險法」, 早稻田大學出版部, 1961, 23面.

13) V. Dover, *A Handbook To Marine Insurance*, 8th ed.(London : Witherby), p. 331.

14) *Ibid.*, p. 331.

관계임을 요한다. 그렇지 않은 경우, 즉 피보험이익의 본질을 일정의 物 또는 가치라고 하는 객관적 존재로 해석하는 경우는, 이론상 도박보험을 인정하는 결과가 되고, 특히 측정 불가능한 비용이나 책임에 대한 피보험이익의 설명이 불가능하게 된다.<sup>15)</sup> 또 이것을 사람과 物 사이에 있어서의 가치로 해석하여서도 피보험이익과 소위 보험가액과의 구별이 안되게 된다. 따라서 피보험이익이기 위해서는, 사람과 物 사이에 일정 종류의 이해관계가 존재함을 요한다.

③ 피보험이익은 適法하여야 한다.

피보험이익은 적법한 것임을 요한다. 영국 해상보험법 제3조 제1항에는 “every law marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance”라는 규정이 있다. 따라서 피보험이익이 위법의 성질을 가질 때는 보험계약은 무효가 된다. 또 보험자가 알면서 위법한 해상사업의 보험을 인수한다면 그 보험증권은 순수한 명예보험증권이다. 피보험이익이 위법이나 아니냐는 일정의 피보험이익에 대한 보험이 법률상 금지되고 있는가, 혹은 공공질서에 위배되는가, 그렇지 않은가에 따라서 결정되는 것이다. 이같은 위법한 피보험이익의 예로서는 密貿易에 종사하는 선박 또는 적대행위를 하고 있던 선박, 위법한 항해에 취항하는 선박에 관한 이해관계 등을 들 수 있다.

④ 피보험이익은 확정할 수 있는 것이어야 한다.<sup>16)</sup>

피보험이익은 보험계약체결 당시 객관적으로 그 존재를 확정할 수 있는 것이어야 한다. 그 존재를 확정할 수 있는 이상은 반드시 현재의 이익일 필요는 없다. 장래에 있어서 존재하는 것을 현실에 확정할 수 있는 것이라도 좋다. 예를 들면, 수출품의 희망이익의 피보험이익, 傭船航海就航을 위한 적 취항해에 있어서 장래의 용선료에 대한 피보험이익, 전시포획물의 포획확정 재판이 있기 까지의 동 포획물에 대한 이익과 같은 것은 현실의 피보험이익은 아니지만, 유효한 피보험이익이다.

15) 加藤由作, 前掲書, 7面.

16) Arnould, *op. cit.*, p. 281.



### 3. 被保險利益의 確定과 그 表示

해상보험계약에 있어서는 피보험이익이 확정되어야 하겠지만, 이것은 피보험자, 보험의 목적인 선박 또는 화물, 피보험이익 관계의 특징에 의해서 행하여진다. 즉, 보험에 드는 것이 선박소유자 이익인가, 화물소유자 이익인가, 그렇지 않으면 운송임이익, 희망이익, 선비이익 그 외의 이익인가를 확정하는 것이다. 그리고 보험계약의 목적으로서 특정된 피보험이익은 보험증권에 표시되어야 한다. 왜냐하면, 해상보험계약은 그 보험보호의 목적인 피보험이익의 확정에 의해서 비로소 그 존재의 이유 및 내용을 가지게 되기 때문이다. 이에 대해, 영국 해상보험법 제26조 제1항에는 다음과 같은 규정을 두고 있다.

“The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.”

초기의 로이드 보험증권 또는 금일의 신로이드 보험증권에 있어서도 각각 그 형식상의 차이는 존재하지만, 피보험이익이 명확하게 표시되고 있음도 이 때문이다.

해상보험발생 초기의 영국에 있어서는 피보험이익이라 해도 선박 또는 화물에 대한 소유자 이익이었기 때문에, 보험약관의 본문 속에 그 구체적인 物을 기재하는 것만으로도 충분하였다. 환언한다면, 그 시대에 있어서는 부보하려는 대상은 소유의 대상물이었기 때문에 보험의 목적과 피보험이익을 구별할 필요는 없었다. 그러나 근대상업의 발전과 더불어 부보되는 이익도 화물과 선박의 소유자이익 외에, 운송임이익, 희망이익, 보험대부금, 선비, 그 외 다수의 이익으로 확대됨에 따라, 보험의 목적과 피보험이익의 사이에는 상당한 구별이 필요하게 되었다. 따라서 불완전한 피보험이익의 확정은 계약 당사자에게 불필요한 오해를 가져올 염려도 있을 수 있을 뿐만 아니라, 올바

큰 보험가액의 결정 또는 피보험자의 보험계약 관계에 있어서의 지위의 결정, 즉 피보험자의 고지의무의 범위, 위험변동에 대한 책임, 보험사고 초래에 대한 책임 및 손해방지의무 위반의 존부결정이 어렵게 될 수도 있기 때문에 피보험이익을 명확하게 계약상 확정하고, 보험증권에 기재할 필요가 생겼다.

그런데 피보험자가 가지는 이익의 성질 및 범위는 보험증권에 기재할 필요는 없다. 예를 들면, 운송인은 운송에 의한 수익이 自船에 의한 수익인가, 傭船에 의한 수익인가, 제품운송에 의한 수익인가, 용선료 수익인가를 표시할 필요는 없다. 따라서 보험의 목적은 항상 선박에 대해(on ship), 화물에 대해(on good), 운송임에 대해(on freight) 등과 같이 간단히 기재되어도 무방하다.<sup>17)</sup> 그러나 그 기술은 오해를 불러 일으키는 것이 되어서는 안된다. 예를 들면, 희망이익은 그것이 기대되는 화물과는 별개로 부보할 수 있지만, 그 경우에는 특히 이윤으로 명기되지 않으면 안된다. 이에 대해 Black Burm 판사는 1875년 Anderson v. Morice 사건의 판결문 속에서 다음과 같이 주장하고 있다.

「경우에 따라서는, 피보험물에 대해 존재하는 이익의 성질이 위험상 성질을 변경하는 경우도 있다. 이같은 경우에는 이익의 성질이 기재되어야 한다. ...이익의 특유의 성질이 위험을 변경하는 일체의 경우에 있어서는 각각의 이익이 보험계약의 목적이라는 쪽이 매우 좋을 것이다.」<sup>18)</sup>

그러나 보험의 목적에 대해서 가지는 피보험자의 이익의 성질이 위험변경에 어떠한 영향을 줄 것인가를 아는 것은 곤란하다. 문제는 관습에 유의한 후 보험의 목적이 충분히 기술되고 있는가의 여부에 있는 것 같이 여겨진다.

이같이 부보되는 피보험이익을 확정하였을 때는 보험증권에 표시하여야 하겠지만, 그 표시방법은 피보험이익에 관한 이해의 부족과, 오랫동안 관습에 의해서 반드시 이론적으로 행하여지고 있지 않다. 따라서 부보된 이익의 확정과 관해서 불명한 경우가 종종 발생한다. 그것은 보험에 부보되는 선박,

17) Ivamy, *op. cit.*, p. 11.

18) *Ibid.*, p. 78.

화물, 운송임 등에 대해서 피보험자가 가지는 이익의 내용이 관습상 확장되어 해석되고 있기 때문이다.

예를 들면, 선박이라는 표시에 의해서 부보되는 이익은 보통 선박의 소유자이익, 즉 소유권자가 보통의 상태에서 일반적으로 가지는 이익을 표시하는 것이지만, 관행상으로는 더욱 넓은 피보험이익관계를 포괄하는 것이 되고 있다. 즉, 이 소유자이익 외에 선박의 재보험, 투자적 지출이익인 선박준비비용 또는 선비에 관한 이익까지도 선박이라는 표시로 부보하는 것이 인정되고 있다. 이같이 선박표시하에 포괄되는 이익이 다수에 걸치기 때문에 과연 부보된 이익의 특성을 단순히 객관적인 사실, 즉 보험증권상에 표시된 字句 그대로 해석해서는 안된다. 부보된 이익의 특징을 위하여는 당사자의 의사를 존중할 것을 영국 해상보험법 제26조 제3항은 다음과 같이 규정하고 있다.

“Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, it shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.”

### Ⅲ. 被保險利益의 擴張

1906년 영국 해상보험법은 그 제3조에서 일체의 적법한 해상사업은 해상보험계약의 목적, 즉 피보험이익이 될 수 있다고 규정하고, 또 해상사업이 존재하는 경우로서는 ① 선박, 화물 또는 그 외의 동산이 존재하는 경우, ② 운송임, 여객운송임, 보수, 이윤 혹은 그 외의 금전적 이익의 취득 또는 先渡金, 貸付金 혹은 비용의 보증 등의 피보험재산이 해상위험에 의해서 위협당하는 경우, ③ 피보험재산의 소유자, 이것과 이해관계를 가지는 자 또는 책임을 가지는 자가 해상위험의 발생에 의해서 제3자에게 책임을 부담하는 경우도 피보험이익이 될 수 있다고 하고 있다.<sup>19)</sup> 결국 그것은 해상보험의 피보

험이익이 소유자이익을 비롯하여 수익이익, 대상이익, 담보이익, 비용이익, 책임이익까지 포함하고 있음을 의미하는 것이다. 더욱이 同法은 再保險(Re-insurance),<sup>20)</sup> 冒險貸借(Bottomry),<sup>21)</sup> 船長 및 船員의 給料(Master's and Seamen's wages),<sup>22)</sup> 先拂運送賃(Advance freight),<sup>23)</sup> 保險의 費用(Charges of insurance)<sup>24)</sup> 등의 피보험 이익조항을 두고, 이같은 피보험이익을 가지는 자와 피보험이익의 대상을 구체적으로 규정하고 있다. 이들 피보험이익에 관한 조항은 영국에 있어서 이탈리아의 롬바드 상인에 의해서 해상보험이 처음으로 전해졌던 16세기 초부터 1906년 해상보험법이 제정되기까지의 4세기에 걸쳐서, 보험증권상의 각종의 피보험이익의 확정을 둘러싼 보험자와 보험계약자 혹은 피보험자와의 사이에 상당한 係爭을 통하여 그것에 대한 판례가 축적되고, 최종적으로 영국 해상보험법에 규정되게 되었던 것이다. 따라서 피보험이익이란 그 개념에 있어서나 종류에 있어서도, 불변의 것이 아닌 시대와 더불어 선주, 하주의 요망에 의한 보험자의 대응과 함께 변화하고, 또 끊임없이 확장되는 것으로서 금후에 있어서도 확장되어 갈 것임은 말할 나위도 없다.

이하에서는, 현재까지 영국 해상보험거래에 있어서, 피보험이익이 어떻게 확장되어 왔는가를 특히 각 이익별 확장의 과정을 통하여 개관하여 보고자 한다.

## 1. 史的 展開의 概觀

14~15세기의 지중해상업시대의 이탈리아, 프랑스, 네델란드 등에서 사용

19) 葛城照三·今泉敬忠 譯, 前掲書, 9~10面.

20) Marine Insurance Act(1906), 제9조.

21) *Ibid.*, 제10조.

22) *Ibid.*, 제11조.

23) *Ibid.*, 제12조.

24) *Ibid.*, 제13조.

되고 있던 보험증권에서는 보험보호의 대상이 되고 있었던 것은 대부분이 화물 혹은 선박 또는 이에 준하는 有體物뿐이었고,<sup>25)</sup> 이같은 현상은 그 후 나타났던 영국의 초기 보험증권에 있어서도 마찬가지였다. 즉, 영국에서 발행되었던 해상보험증권으로서 最古의 것인 1547년 9월 20일부의 Santa maria di vinetiagh호에 관한 해상보험증권에 있어서 「포도와 그 외의 物」에 대해서,<sup>26)</sup> 또 1548년의 Santa Maria호 증권에 있어서는 「100개 카지직포 및 후리즈 또는 그 외 상품」에 대해서<sup>27)</sup> 보험에 든다는 조항을 보아도 분명하다. 따라서 그 당시의 피보험이익은 소유자이익에 한정되어 있었고, 또 피보험이익이라는 개념을 도입할 필요는 없었다.<sup>28)</sup> 그 후 상당기간 선박, 화물의 물적 손해의 보상을 목적으로 하는 해상보험에 있어서의 소유자 이익보호의 거래관행이 계속되었으며, 1557년 Ele호 증권에 적입된 건포도와 Ele호의 선체 속구와 더불어 운송임까지 부보험으로써 보험보호의 대상은 소유자이익에 이어 수익이익에까지 확장되었다.<sup>29)</sup> 더욱이 1565년 Dragon호 증권에서는 그때까지 영국 증권에는 없었던 손해방지행위를 인정하는 조항을 두고,<sup>30)</sup> 그것에 필요한 비용은 모두 보험자가 부담하게 됨에 따라 비용이익에까지도 확장되게 되었다. 또 보험보호의 대상은 1763년 Glover v. Black 사건<sup>31)</sup>을 계기로 선박저당의 모험대부금 및 적화저당의 모험대부금도 부보험에 따라서 채권이익까지도, 또 충돌에 의해 생겨난 손해배상액은 해상 고유의 위험에 의한 손해로서 보험자로 부터 회복할 수 없다는 1836년의 De Vaux v. Salvador 사건<sup>32)</sup>의 결과, 이에 반발한 船主同盟의 요구가 주효하여 이같은 책임손해를 보험대상으로 하는 충돌약관의 도입이 관습이 되고, 책임이익에

25) 加藤由作, 「英國 保險證券の生成」, 春秋社, 1953, 45面.

26) 木村榮一, 「英國 保險證券生成史」, 海文堂, 1979, 295面.

27) 上掲書, 229面.

28) 妹崎義史, 「損害保險商品の被保險利益の品質要素」, 「商大論集」 第38卷 第3, 4號, 神戸商科大学學術研究會, 1987, 107面.

29) 木村榮一, 前掲書, 324面.

30) 上掲書, 339~340面.

31) Arnould, *op. cit.*, p. 260.

32) *Ibid.*, p. 732.

까지도 확장되었다. 또 피보험이익이 대상이익에까지 확장되었던 것은 1869년 Currie v. Bombay Native Ins. Co. 사건에 의해서 용선자의 선불운송임이 보험보호를 받게 됨으로써 확인되었다.<sup>33)</sup>

그런데 이같은 피보험이익의 확장이 진전된 배경에는 보험자들이 스스로 보험조건의 확장 및 해상보험상품의 다양화를 통하여 자기발전을 꾀한 결과라기 보다는, 피보험자의 요망과 시장의 경제적 요인에 순응한 결과의 소산이기 때문에, 그것은 법적인 면에 있어서 아직 인정되지 않았던 것도 있어서 보험자와 피보험자와의 사이에는 係爭의 여지도 남아 있었다. 그래서 1906년 영국 해상보험법 제3조 제1항은 항해사업과 이해관계를 가지는 모든 것을 피보험이익으로 할 수 있다는 총괄적인 규정을 두고, 선박 혹은 화물이라는 유체물에 대한 모든 이해관계가 해상보험의 피보험이익으로서 보험보호의 대상이 될 수 있음을 제정법으로 명확하게 확인하였다.

## 2. 各種 被保險利益擴張의 過程

피보험이익은 대별하여 적극적 재산에 관한 이익과 소극적 재산에 관한 이익으로 분류된다.<sup>34)</sup> 이 분류는 사고의 발생에 의해 손해가 피보험자의 개개의 재산에 대해서 발생하는가, 혹은 그 재산 전체에 대해서 발생하는가, 즉 손해의 발생대상 여하에 의한 것으로서 전자의 경우를 적극적 이익이라고 하고, 후자의 경우를 소극적 이익이라고 한다. 더욱이 적극적 이익은 그 각각을 이해관계 발생이유의 여하에 의해 세별하고 소유자이익, 수익이익, 대상이익, 채권이익으로, 소극적 이익은 비용이익과 책임이익으로 각각 구별할 수 있다.<sup>35)</sup> 이하에서는 이들 이익의 각각의 확장과정에 대해서 고찰한다.

33) *Ibid.*, p. 263.

34) 加藤由作, 前掲書, 49~50面.

35) 上掲書, 52面.

(1) 積極的 利益

① 所有者利益

소유자이익은, 특정인이 선박 또는 화물의 소유권을 가지는 경우의 피보험 이익을 말한다.<sup>36)</sup> 物에 대한 소유권자의 권리는 법률상의 소유권에 기인하는 것이든, 사실상의 소유권에 기인하는 것이든, 제한된 소유권에 기인하는 것임을 불문한다. 이 소유자이익은 각종의 피보험 이익중에서도 가장 일반적, 전형적, 대표적인 것으로 여겨지고 있다.

앞서 언급한 바와 같이, 영국 해상보험에 있어서, 소유권에 대한 보험보호가 최초로 이루어졌던 것은 주로 선박 또는 화물에 대한 것 뿐이었다. 즉, 화물의 경우를 보면, 1547년 Santa Maria di vinetia호 증권, 1548년 Santa Maria di Porto Salvo호 증권, 1553년 Sano Antonio호 증권(영국 최고의 영문해상보험)에 있어서는 그 화물이 일단 특정되고, 그리고 그 외 모든 상품이 되고 있지만,<sup>37)</sup> 1553년의 Sancta Crux호 증권부터는 화물을 명기할 때 특정하지 않고, all Kinde of merchandies, 또는 Suche goodes and merchandyze, 또는 upon and kind of good and merchandies로 표현하고, 그리고, 1680년 Golden Fleece호 증권부터는 upon and kind of good and merchandies라는 문언이 되었다.<sup>38)</sup> 또 1779년 로이드 증권에서도 채용되었지만, 그것은 한결같이 화물이라는 유체물에 관한 것이었다. 또 선박의 경우에 있어서는, 현재까지 발견된 영국의 초기 보험증권에 의하면 화물보다 약 10년 늦은 1557년 Ele호 증권부터였다.<sup>39)</sup> 즉, 1557년 Ele호 증권에는 선체와 속구가 부보되어 있고, 1565년 Oragon호 증권에는 선체, 속구 이외에 군용품, 비품, 대포까지 부보되고 있었다.<sup>40)</sup> 그리고 그것은 1779년의 로이드 증권에 있어서도 마찬가지였다. 이같은 화물과 선박에 대한 소유자이익은 보험의 목

36) 上掲書, 53面.

37) 木村榮一, 前掲書, 426面.

38) 上掲書, 427面.

39) 上掲書, 427面.

40) 上掲書, 427面.

적인 물적 재산의 범위가 광범하게 확장됨에 따라 상선 또는 상선에 적재되어 있는 화물에 한정되지 않고, 금일에는 화물의 경우는 어획물, 조립공사중의 해양구조물 등에도, 선박의 경우는 어선, 수상익선, 부선, 기중기선 등의 특수한 선박 및 해상에서 운송, 기타의 목적에 사용되는 구조물, 즉 석유굴삭장치, 부표, 해상플랜트홈, 파이프라인 등까지도 포함할 수 있게 되었고, 또 건조중이거나 係船中, 수선중의 선박까지도<sup>41)</sup> 포함할 수 있게 되었다.<sup>42)</sup> 그 외에도 각종의 광범한 해상재산에도 계속 적용되고 있다. 또 소유자이익으로써 보험보호를 받게 되었던 것은 增值 또는 增加額(increased value)으로, 이것은 보험계약체결의 때부터 화물이 自的地揚陸의 때까지의 화물의 가격이 법정 또는 협정가액보다도 높게 된 경우의 그 초과부분에 대한 화물소유자의 이익을 말한다. 이 이익의 보호는 1868년의 *Barker v. Janson* 사건을 계기로 이루어졌고, 영국 해상보험법 제27조 제2항에 의해서 인정되고 있다. 또 실제거래에 있어서는 Increased Value Clause(增值條項)라는 특별약관에 의해서 부보되어 왔지만, 1936년의 *Brag v. Standard Marine Insurance Co.* 사건을 계기로, 1982년 영국협회화물약관에서는 새로운 증치조항을 두고,<sup>43)</sup> 原保險과 增值保險의 각각이 일부보험이 되어 양자 합산하여 전부보험이 되도록 규정하고 있다.

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

## ② 收益利益

수익이익이란, 어떤 者가 보험의 목적물로부터 기대할 수 있는 수익을 대상으로 하는 것이지만,<sup>44)</sup> 여기에는 수익에 대해 物의 소유자 자신이 기대할

41) 각각 船舶建造保險, 係船保險, 船舶修繕保險이 대응한다.

42) 葛城照三·今泉敬忠 譯, 前掲書, 79面.

43) Institute Cargo Clauses(1982), 제14조.

44) 葛城照三, 『海上保險講義要綱』, 早稻田大學出版部, 1973, 21面.



수 있는 경우, 즉 선박소유자가 운송행위 완료후에 수득하는 운송임이나, 자기의 선박을 제3자가 사용하도록 함으로써 그 대가로 받는 임대료, 또 화주가 화물의 매각에 의해서 기대할 수 있는 희망이익 등과 타인의 소유물로 부터 기대할 수 있는 경우의 양자가 있다.

앞서 언급한 바와 같이, 영국의 초기 해상보험에 있어서의 보험보호의 대상이 되었던 피보험이익은 화물과 선박에 대한 소유자이익이 그 대부분을 점하고 있었지만, 이 관행에 변화의 징조가 나타나 보험보호를 수익이익에도 확장하였던 것은 1557년 Ele호 증권부터이다.<sup>45)</sup> 즉, 영국 최고의 선박화물보험증권인 Ele호 증권에 의하면, Ele호에 적입되었던 화물과 Ele호의 선체, 속구에 덧붙여 운송임이 부보되고 있었다. 또 그후의 영국 최고의 선박보험으로 불리워지고 있는 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 법적으로 적용하였던 것은 18세기 중엽이 되어서였다. 이 무렵에 역시 피보험이익으로서의 법적 정당성을 인정받게 되었던 것이 1781년 Grant v. Parkison 사건에 의한 希望利益(expected profit)이다.<sup>46)</sup> 희망이익에 대해서는 이전의 경우, 이익 그 자체가 현재의 것이 아니고, 또 피보험자에게 이익을 가져다 주는 것이어서, 實損補償이라는 손해보험의 근본원칙에 반하는 것으로서 법률로 금지되고 있었지만, 1731년의 함부르그 조례 및 1744년의 암스테르담 조례에 의해 그것이 적법하게 되어 법적으로 피보험이익으로서 용인되게 되었다. 이것은 그 후 1906년 영국 해상보험법 제3조 제2항 (b)의 「운송임, 여객운송임, 수수료, 이윤 혹은 기타 금전적 이익 등을 해상보험계약의 목적으로 할 수가 있다」는 규정에 의해서 더욱 더 적법성이 확인되기에 이르렀다.

45) 木村榮一, 前掲書, 324面.

46) 木村榮一, 「希望利益保險研究」, 「創立50周年紀念 損害保險論集」 損害保險事業研究所, 1984, 348~351面.

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 「운송임은 급료의 母이기 때문에 운송임을 수득하지 않는 경우에는 선원은 그의 급료를 취득할 권리가 없다」라는 敎義가 일반적으로 행하여지고 있었다.<sup>47)</sup> 이 교의는 1854년에 方案되고, 1854년 商船法 第183條는 급료청구권은 운송임의 수득에 의존하는 것이 아니라, 선박의 난파 또는 멸실의 경우에 선원이 그 선박과 화물을 구조하기 위하여 전력을 다하지 않았다는 증거가 제시되는 경우에 한하여 선원이 급료를 청구할 수가 없다고 규정하였다. 이에 대하여 1906년 영국 해상보험법 제1조는 「선장 또는 선박승무원 모두는 자기의 급료에 대해서 피보험이익을 가진다.」라고 규정하고 있다. 상술의 1806년 *Lucena v. Crauford* 사건에 있어서 사건 담당판사였던 *Chambre*는 수익이익의 하나인 희망운송임에 대하여 다음과 같이 판시하였다. 즉, 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 노동과 자본으로부터 생기는 알맹이 있는 실질소득이다.」라고 주장하면서, 영국에서 희망운송임은 적법한 보험계약의 목적임을 주장하였다.<sup>48)</sup>

금일의 영국해상보험에 있어서 수익이익으로서 보험보호를 받고 있는 이익에는 상술의 운송임, 희망이익, 선원의 급료 이외에도 선박불가동손실에 의한 이익이 포함되어 있다. 이것은 해상보험에 의한 선박의 불가동기간중의 운송임이나 정기용선료를 의미하는 것이고, 상술의 운송임과 똑같은 이유로 취급되는 것이라 할 수 있다. 이같은 이익이 보험보호의 대상이 되었던 것은 최근의 것으로 1936년 로이드가 독일상선에 대하여 인수하였던 것이 최초라

47) 葛城照三, 「新版講案海上保險契約論」, 早稻田大學出版部, 1966, 136面.

48) Arnould, *op. cit.*, p. 249.

고 일컬어지고 있다. 그 후 제2차 세계대전 후에는 재산성이 없다는 이유로 인하여 일시 인수가 정지되었지만, 1952년에 인수가 재개되고 금일에 이르고 있다.<sup>49)</sup>

### ③ 대상이익

대상이익이란 어떤 대상의 취득을 목적으로 비용이 투자되었음에도 불구하고, 해상위험에 의해서 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 관한 보험료는 상당한 액수가 되기 때문에 그 보호를 위하여 자주 별개의 보험이 체결되고, 현재는 선비보험 특별약관에 의해 담보되고 있다. 이것에 대해서 1906년 영국 해상보험법 제13조는 「피보험자는 자기가 부보하는 일체의 보험비용에 대해서 피보험이익을 가진다.」라는 규정을 두고 있다. 다음에, 先拂運送賃에 대해서 보면 이것은 傭船者가 선박사용을 목적으로 선불한 운송임으로, 선박 또는 화물이 멸실된 경우에는 돌려 받을 수 없고, 선박 또는 화물이 멸실되면 용선자가 운송임의 선불로부터 생길 것으로 기대하는 이익을 당연히 상실하기 때문이다. 다만, 선불운송임은 용선계약의 조건에 따라서 운송임의 일부지불로서의 금전이 되어야 한다. 이같은 선불운송임이 피보험이익으로서 보험보호의 대상이 되었던 것은 1813년 Wilson v. Martin 사건이다.<sup>50)</sup> 이 사건은 개품운송선주가 외국에서 그 선박의 선비를 지불하고, 선주의 요구에 따라 영국에서 荷受人에게 운송임을 담보로 거출되었던 선장의 어음을 상기의 선비로 충당하기 위하여 수취한 사건으로, 재판소는 「용선자는 운송임을 신용대출로 선불하기로 합의한 것이고, 그 선불금은 선장의 어음으로 분명히 담보되었던 것이기 때문에 용선자는 운송임에 대해서

49) 東京海上火災保險株式會社, 「損害保險實務講座(3) 船舶保險」, 有斐閣, 1983, 247面.

50) Arnould, *op. cit.*, p. 287.

피보험이익을 가지고 있고, 따라서 용선자의 피보험이익을 운송임의 일시지불(part payment)로서의 선불금으로 표시한 보험증권에 근거하여, 보험자로부터 손해를 회수할 수 있다.」라고 판결하였다.<sup>51)</sup> 따라서 이 선불금은 선박이 운송임을 획득하기 전에 멸실하였을 때, 不當利益返還請求(money had and received)로서 용선자가 선주로부터 반환을 받을 수 없다는 王座裁判所의 판결이 크게 영향을 미쳤던 것임을 간과해서는 안된다.

이어서 대상이익으로서 보험보호를 받게 되었던 것은 船費이다. 이것은 해상위험에 의해서 지출의 이익이 상실되고, 또는 그 지출의 목적이 저해되는 경우의 일체의 비용을 말한다. 물론 상술의 선불운송임 또는 선원에게 지불된 선불급료도 광의의 선비에 속하는 것이지만, 여기에는 그 외의 항해중에 지출되었던 비용, 예를 들면 연료, 기관실용 소모품, 식료품 및 港費로 지출된 비용을 의미하고, 그것이 피보험이익이 되기 위해서는 위험에 직면하는 유체재산(有體財産)상의 어떤 이익, 즉 선박 또는 선박에 적재된 재산상의 어떤 이익에 의해서 대상되어야 한다는 제한을 받는다. 이같은 선비는 1895년의 Roddick v. Indemnity Mutual Insurance Co. 사건에 의해서 보험보호를 받게 되었다.<sup>52)</sup> 그런데 해상보험에 있어서 선주의 대상이익의 전형적인 예라고 할 수 있는 선비는 결정적 선불운송임의 일반화라는 법적 요인에 의해 그 본래적 필요성이 줄어들어, 금일에는 경제적 요인으로서의 비용절약을 위한 선박보험의 보완적 기능으로 밖에 취급되지 않고 있다. 더욱이 선비를 선박보험의 보험가액에 포함하는 것에 대해서, 1906년 영국 해상보험법 제16조 제1항은 「선박의 보험에 있어서 보험가액은 의장, 속구, 고급선원 및 보통선원용의 식료품 및 소모품, 선원의 급료의 선도금 그리고 선원의 선불급료 및 보험증권에 정한 항해 또는 항해사업에 대하여 선박을 항해시키기 위하여 지출하였던 그 외 선비(만약 있다면)를 포함하는 위험개시의 때에 있어서의 선박의 가액에 이상의 전체에 대한 보험의 비용을 합친 액이다.」라고

51) *Ibid.*, p. 287.

52) Arnould, *op. cit.*, p. 263.

규정하고 있다. 또 하주의 대상이익으로서 결정적 전불운송임은 화물의 원가를 증가시키는 성질을 가지는 것이기도 하므로, 실무상은 화물의 보험가액에 운송임을 포함한 형태로 부보되는 것이 일반적인 관행이 되고 있다.

따라서 금일의 해상보험영역에서 명실공히 대상이익으로서 보험보호를 받고 있는 것은 輸入稅와 船舶修繕費일 것이다. 수입세의 피보험이익은 수입자가 가지는 이익이고, 1969년에 영국협회화물약관의 특별약관인 Duty Clause (輸入稅條項)에 의해서, 또 선박수선비는 1906년 영국 해상보험법 제3조 제2항 (b)에 의해서 각각 인정되고 있는 것으로서, 후자는 영국 협회건조약관에 의해서 인수되고 있다.<sup>53)</sup>

#### ④ 債券利益

채권이익이란, 보험의 목적물에 관해서 어떤 채권을 가지는 자가 그것에 대해서 가지는 피보험이익을 말한다. 채권이익에 대한 보험보호의 시작은 선박저당의 모험대부금 및 적하저당의 모험대부금의 채권자인 貸主가 그 대부채권에 대해서 가지는 이익이다. 그것은 1769년의 Glover v. Black 사건에 의해서 명확하게 되었던 것이다. 그리고 1906년 영국 해상보험법 제10조도 「선박모험대차 또는 적하모험대차의 貸主는 그 대부금에 대해서 피보험이익을 가진다.」라고 규정하고 있다.

그런데 이같은 冒險貸借은 19세기 초까지는 널리 행하여졌지만, 19세기 후반의 해상보험업 및 은행업의 발달 및 통신기관의 완비 등에 수반하여 금일에 이르러서는 전혀 사용되지 않게 되었다. 더욱이 채권이익의 보험보호의 확장은 공동해손채권에서 찾아 볼 수 있는데, 이것은 공동해손분담액 부담자에 대한 共同海損債權者의 이익보호로서 확립되고 있다.

## (2) 消極的 利益

### ① 費用利益

53) 東京海上火災保險株式會社, 「損害保險實務講座(4) 貨物保險」, 有斐閣, 1983, 129~130面.

비용이익이란 보험사고 발생의 결과, 피보험자가 하는 수 없이 비용을 지출하게 된 경우의 피보험이익이다.<sup>54)</sup> 그리고 이때 지출된 비용은 법률상의 것이든 또 법률상의 것이 아니든 상관없다. 이 비용이익은 후술하는 책임이익과 함께 소극적 재산에 관한 피보험이익으로 간주되며, 그 객체는 피보험자의 전재산이다.

비용이익에 대한 보험보호는 1565년 Dragon호 증권에 기재되고 있던 손해방지비용에서부터 시작하였다. 이것은 해상위험 발생의 경우, 피보험자 그 대리인, 사용자 및 讓受人이 화물 및 상품, 선박 기타 또는 그들 일부의 방위, 보호, 회복을 위하여 지출된 비용에 대한 이익이지만, 1795년 로이드 S.G. 보험증권의 손해방지약관에 의해서 처음으로 정형적 보호의 형태를 취하게 되었고, 또 1906년 영국 해상보험법 제78조 제1항에 의해서 재차 명문화되어 그 보험보호가 규정되게 되었다. 그러나 그 내용은 보험증권에 정해진 피보험위험에 의한 손해로부터 피보험물을 구조하기 위하여 지불된 비용이어야 한다는 제약도 해상보험법 제78조 제3항에 규정되어 있다.

다음에 특별비용도 1866년의 Kidston v. Empire Insurance Co. 사건에 의해서 보험보호를 받게 되었다. 이것은 보험의 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 사건이 계기가 되었다. 1906년 영국 해상보험법은 제65조 제1항에서 피보험위험에 의한 손해를 방지하기 위하여 지출한 구조료를 보험자로부터 회수가능하다고 규정하고 있다.

또 1880년 Atwood v. Seller 사건을 계기로 공동해손내용도 피보험이익으

54) 加藤由作, 「改訂 海上被保險利益論」, 新紀元社, 1951, 78面.

로서 부보되게 되었다. 이에 대해 1906년 영국 해상보험법은 제66조 제4항에서 「피보험자는 공동해손비용을 지출한 경우, 이 비용손해중 자기부담으로 돌아오는 부분에 대해서 보험자로부터 회수할 수 있다.」라는 규정을 두고 있다.

그 후, 1888년 영국 협회선박약관의 특별약관인 협회기간건설약관(Institute Time Clause-Hulls)이 규정됨과 동시에, 그 위에 삽입되고 The Average Clause에 의해서 손해조사비용도 비용이익의 하나로서 보험보호를 받게 되었다. 이것은 손해의 조사 및 산정 그리고 증명에 관한 일체의 비용을 포함하는 것이다. 다만, 손해조사에 수반하는 모든 비용이 보호를 받는 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.

## ② 責任利益

책임이익은 피보험자가 제3자에게 물재 또는 생명, 신체에 손상을 준 경우에 피보험자가 피해를 입은 제3자에게 부담하는 손해배상책임에 대한 피보험이익을 의미한다.<sup>55)</sup>

이 경우 부담의무는 불법행위상의 책임이든, 계약상의 책임이든 관계없다.

책임이익에 대한 보험보호의 시작은 충돌에 의해서 발행되는 손해배상액을 해상고유의 위험에 의한 손해로서 보험자가 회복하지 않아도 된다는 1836년의 De Vaux v. Salvador 사건의 판결을 계기로, 선박보험증권에 충돌약관을 삽입하여 피보험자에 의하여 지불되어졌던 충돌손해배상금이 보험자에 의해서 부담되게 되면서 부터이다. 그것은 금일의 협회기간선박보험의 Running Down Clause로 발전하여, 선주의 충돌책임이익에 대한 보험보호가 확립되었다. 또 공동해손분담책임이익에 대한 보험보호도 1868년에 발생한

55) 松島 惠·大谷孝一, 「海上保險論」, 損害保險事業研究所, 1990, 4面.

Dickinson v. Jardine 사건을 계기로 받아 들여지게 되었지만, 이것은 그 후 공동해손제도의 중요성을 일층 높여 주기 위해 1906년 영국 해상보험법 제 66조 제5항에서 범정되었다.

그런데 이상의 해상보험에 있어서의 책임이익의 보험보호는 어디까지나 선박보험, 화물보험이라는 소유이익의 보험보호를 기본으로 하는 거래에 부 대하여 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, 원자력선운항자 배상책임보험, 내항화물배상책임보험 등이 있다.

#### IV. 結 論

본고는 영국 해상보험상품의 직접적 유용성과 관련하는 제1차 품질에 있어서, 정태적 요소로서의 계약적 속성에 관한 품질 제요소중에서 피보험이익만을 취하여, 그 기본적 속성과 아울러 그 내용상의 확장이 어떤 배경을 통하여 이루어져 왔는가를 살펴 보았다.

저기에는 화물, 선박에 대한 소유자이익 보호를 초기의 내용으로 하고 있던 해상보험상품의 피보험이익 품질요소가 시장과의 상관에서, 그 내용이 보험조건의 다각화에 따라 수익이익→대상이익→채권이익→책임이익→비용이익에 대한 보험보호의 순으로 확충되었고, 또한 소유자이익 이외의 각종 이익을 보험보호의 대상으로 하는 다수의 신종보험상품의 생성에도 영향을 주면서 해상보험상품의 피보험이익 품질요소의 내용확충이 현저하게 이루어졌음과, 피보험이익이 단순한 계약적 요소만으로서의 기능 외에도 동태적 요소로서의 위험부담기능도 상당히 높아졌음을 살펴 보았다.



해상보험상품의 품질도 고정적, 절대적 혹은 정태적 성격을 가진 존재가 아닌, 시장을 중심으로 이것에 대응하고 순응하여 변동하는 상대적 또는 유동적 성격을 가진 것이고, 여러 가지 시장요인의 시간적 경과에 따른 상황에 적응하여 가는 동태적 성격을 가진 것은 말할 나위도 없다. 따라서 금일의 시장에 있어서 충분히 확충된 것 같이 여겨지는 피보험이익의 품질요소도 금후의 시장에 있어서 사회적, 경제적, 법적, 문화적, 기타 시장요인의 변동과 함께 시장 적성을 가지고 여러 가지 형태의 변용을 보여 나갈 것이다.

### 參考文獻

- 今村 有, 『海上保險契約法論(上卷)』 損害保險事業研究所, 1978.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險契約法論(中卷)』 損害保險事業研究所, 1978.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險契約法論(下卷)』 損害保險事業研究所, 1980.  
\_\_\_\_\_, 『海上損害論』 松堂書店, 1952.  
大谷孝一·松島 恵, 『改訂 海上保險論』 損害保險事業研究所, 1988.  
葛城照三, 『イギリス船舶保險契約論』 早稻田大學出版部, 1962.  
\_\_\_\_\_, 『貨物海上保險普通約款論』 早稻田大學出版部, 1971.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險研究(上卷)』 損害保險事業研究所, 1949.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險研究(中卷)』 損害保險事業研究所, 1950.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險研究(下卷)』 損害保險事業研究所, 1950.  
\_\_\_\_\_, 『新版 英文積荷保險證券論』 早稻田大學出版部, 1975.  
加藤由作, 『海上損害論』 松堂書店, 1935.  
\_\_\_\_\_, 『改訂 海上被保險利益論』 新紀元社, 1951.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險新講』 春秋社, 1962.  
\_\_\_\_\_, 『海上保險新論』 春秋社, 1961.

加藤 修, 『最新國際貨物海上保險實務』成山堂, 1984.

木村英一, 『海上保險』千倉書房, 1978.

\_\_\_\_\_, 『損害保險論』有斐閣, 1983.

\_\_\_\_\_, 『ロイス保險證券生成史』海文堂, 1979.

Arnould, J., *The Law of Marine Insurance and Average*, 16th ed., London: Stevens & Sons, 1961.

Brown, R.H., *Dictionary of Marine Insurance Terms*, 14th ed., London: Witherby & Co., 1975.

Goodacre, K.J., *Marine Insurance Claims*, London: Witherby & Co., 1972.