

## 해상적하보험증권의 유가증권성의 인정문제에 관한 실무적 고찰

한낙현

경남대학교 무역물류학과 교수

## A Practical Study on the Issue of Recognition of Securitization in Marine Cargo Insurance Policy

Nak-Hyun Han<sup>a</sup>

<sup>a</sup>Department of International Trade and Logistics, Kyungnam University, South Korea

Received 6 June 2022, Revised 27 June 2022, Accepted 28 June 2022

### Abstract

Whether or not insurance policies are securities has been debated for nearly a century. The position of claiming that an insurance policy has securities properties is premised on the concomitant nature of the maritime cargo insurance policy to the bill of lading. However, in reality today, marine cargo insurance policies are transferred between parties involved in international trade as an integral part of the bill of lading, and the two securities go through the same distribution process. The issue of recognizing the securities properties of an insurance policy is particularly debated when the insurance policy is issued in a order or bearer form. In a normal insurance policy, the name of the right holder, such as the claimant, is written on the insurance policy, and it is not usually transferred by endorsement. In principle, insurance policies are interpreted as neither securities nor negotiable securities. Sometimes, research is being done on legal reform to respond to digitalization of securities, and bills of lading are the subject of research. If marine cargo insurance policies, which are sometimes premised on distribution, have securities properties, the status of the regulations on digitization of bills of lading currently being studied may be helpful for digitization of marine cargo insurance policies. Under these circumstances, the securities of marine cargo insurance policies are reviewed based on recent practices.

**Keywords:** Marine Cargo Insurance Policy, Securitization, Digitalization, Transfer

**JEL Classifications:** G22, K12

<sup>a</sup> First Author, E-mail: nhhan@kyungnam.ac.kr

© 2022 The Korea Trade Research Institute. All rights reserved.

## I. 서론

보험증권은 보험계약의 성립과 그 내용을 증명하기 위하여 계약의 내용을 기재하고 보험자가 기명날인하여 보험계약자에게 교부하는 증권이다. 보험자는 보험계약 성립 후 보험계약자의 청구에 의하여 보험증권을 작성·교부하여야 하며(상법 제640조), 그 기재사항이 법정되어 있으므로(상법 제666조, 제685조, 제690조, 제695조, 제728조) 보험증권은 보험계약의 성립과 내용을 증명하기 위한 것이므로 증거증권이지만(상법 제641조), 반증을 배척하는 것은 아니므로 증권에 기재된 이외의 사실을 증명함으로써 보험증권에 기재된 사실을 번복할 수 있다. 또한 보험증권은 면책증권이므로 보험자는 보험금 지급 등의 보험급부를 함에 있어서 보험증권을 제시하는 자의 자격을 조사할 권리는 있지만 그 의무는 없다(Son Ju-Chan, 1980).

위의 보험증권의 법적 성질에 관하여는 이론(異論)이 없지만(Chung Hui-Chul, 1990; Choi Gi-Won, 2001), 보험증권이 보험계약상의 권리를 표창하는 유가증권인가에 관하여는 그 설명이 일치하지 않으며 또한 지식·무기명식의 발행을 인정할 것인가, 인정한다고 할 때에는 그 성질을 어떻게 볼 것인가 하는 점에 관하여도 견해가 일치하지 않고 있다.

유가증권은 권리의 주체로부터 권리를 분리 시킴으로서 이를 유통의 대상으로 할 수 있도록 만들어진 제도이다. 일반적으로 보험증권은 보험금청구권자 등 권리자의 성명이 보험증권상에 기재되며 배서에 의해 양도되는 것은 아니며, 또한 원칙적으로 보험증권은 유가증권도 아니고 유통증권도 아니라고 해석된다(Yang Seung-Gyu, 2004). 그런데 보험자가 교부하는 보험증권은 그 대부분이 유통을 전제로 하지 않아 이러한 것은 유가증권성을 가질 수 없다고 하는 한편 해상적하보험의 보험증권과 같이 유통을 전제로 하여 발행되는 것에 대해서는 유가증권성을 인정하는 입장도 있어 해상적하보험증권에 대해서는 과거부터 그 유가증권성의 유무에 대해 견해가 대립되고 있었다. 또한 해상적하보험증권의 유가증권성의 유무가 계

속 논의되어 왔던 것에 대해서는 보험실무자의 입장에서는 그 실익을 발견할 수 없다는 점도 있었다.

한편 현재 전자유가증권에 관한 법정비가 이루어지고 있으며, 여기서는 선하증권이 그 대상이 되어 검토되고 있다. 선하증권을 정당하게 소지하는 자는 운송물에 대한 권리자가 되는 것이며 전자선하증권에 있어서도 등록기관의 기록으로써 이러한 권리를 관리하고 입증할 수 있다(상법 제862조 제1항). 또한 전자적 배서를 통하여 권리를 이전하거나 취득할 수도 있다(상법 제862조 제3항 및 제4항). 유통을 전제로 하는 선하증권의 전자화에 관한 법규정에 대해 검토가 이루어짐에 따라 보험실무자로서는 전자화의 여명기에 있는 해상적하보험증권에 대해서도 검토의 필요성을 인식하게 되었다. 그 이유는 해상적하보험증권의 선하증권에 대한 부수성을 전제로 한 것이며 실제로 오늘날에도 해상적하보험증권은 선하증권과 일체로 되어 국제매매에서 관계자간에 양도되고 양자는 그 유통과정에서 궤를 같이 한다. 이로 인해 예컨대 해상적하보험증권이 유가증권인지 여부의 결론은 확정하지 못한다고 해도 적어도 전자선하증권의 법규정비를 비교대상으로 하여 연구하는 것은 자연적일 것이며 또한 해상적하보험증권의 유가증권성이 부정되어야 한다고 하더라도 인접 영역에 있어 마찬가지로 유통증권인 선하증권이 전자화되는 때의 법규정비는 참고로 될 것이다. 더욱이 만약 해상적하보험증권을 유가증권으로 본다면 현재 연구되고 있는 전자선하증권에 관한 새로운 법제는 전자해상적하보험증권의 규율에서도 준용할 수 있을 것이다.

이 같이 해상적하보험증권의 유가증권성에 관한 논쟁에 대해서는 실무적 시점에서는 실익에 의문이 있었던 바 오늘날 전자무역서류의 상황에 수반하는 선하증권의 법규 정비의 위상의 검토는 보험증권의 유가증권성을 다시 고려하는 계기가 되고 있다. 즉, 전자해상적하보험증권에 대한 규율과 운용을 고려함에 있어 이와 같은 과정을 통해 유통되는 전자선하증권과의 비교가 불가결하며 그 경우에 해상적하보험증권이란 원래 선하증권과 마찬가지로 유가증

권인지 여부가 전제적 명제가 된다. 그 결과 해상적하보험증권의 유가증권성을 고려하는 것은 이론상의 연구대상에 그치지 않고 실무적인 문제가 되고 있다고 할 수 있을 것이다. 또한 과거 오래된 실무에서 해상적하보험증권의 유가증권성에 관한 논쟁은 있었으며, 이로 인해 논의의 전제로 되어야 할 약관과 상관습에는 상당한 변화가 발생하고 있다는 점에 대해 유의할 필요가 있을 것이다.

본 연구에서는 보험증권의 유가증권성에 관한 지금까지의 논의를 분석하고 그 후 유가증권성의 인정 여부와 관련하여 현행 실무의 실정을 분석한다. 이를 바탕으로 현행 규정에 비추어 보험증권의 유가증권성에 관한 실무적 고찰을 한다.

## II. 보험증권의 유가증권성에 관한 이론적 고찰

### 1. 유가증권성의 의의

유가증권은 재산적 가치가 있는 사권을 표창하는 증권으로서 권리의 행사를 위해 증권의 소지를 필요로 하는 것을 말한다. 유가증권은 권리의 주체로부터 권리를 분리시킴으로서 이를 유통의 대상으로 할 수 있도록 만들어진 제도이다. 보험증권의 유가증권성 인정 문제는 특히 보험증권이 지시식·무기명식으로 발행된 경우에 다투어진다. 통상의 보험증권은 보험금청구권자 등 권리자의 성명이 보험증권상에 기재되며 배서에 의해 양도되는 것이 일반적이지 못하다(Kim Eun-Kyung, 2016). 일반적으로 보험증권은 요식증권이고 증거증권이며, 유인증권이다. 그러나 모든 종류의 보험증권에 유가증권성을 일반적으로 인정할 수 있을 것인가에 대하여는 학설의 대립이 있을 수 있다.

일반적으로 우리 상법은 물건보험의 경우 보험의 목적물의 양도에 따른 보험계약의 양도성을 인정하고 있다. 그래서 상법은 피보험자가 보험의 목적물을 양도하더라도 보험관계가 당연히 소멸하지 않고 그 양수인이 양도인의 보

험계약 상의 권리·의무를 승계한 것으로 추정하고 있으며(상법 제679조 제1항)<sup>1)</sup>, 보험의 목적물을 양도한 때에는 양도인 또는 양수인은 보험자에 대하여 지체없이 그 사실을 통지하도록 하고 있다(상법 제679조 제2항).

그러나 우리 상법은 1906년 영국해상보험법(Marine Insurance Act 1906: MIA)이나 독일상법과는 달리 보험증권을 기명식은 물론이고 지시식·무기명식으로 발행이 가능한지 여부, 그래서 유가증권성이 인정되는지 여부 등에 관하여는 완전히 침묵을 지키고 있다.<sup>2)</sup> 결국 학설과 판례에 맡기고 있는 것이다.

우선, 인보험의 경우에는 본질적으로 보험의 목적이 유통될 성질의 것이 아닐 뿐만 아니라 인보험증권에는 보험수익자의 성명을 기재하는 기명식이 원칙이고, 보험수익자를 변경하는 데에는 보험자의 동의가 필요하며, 또한 타인의 생명보험의 경우에는 타인의 동의도 필요하고, 보험계약으로 인한 권리를 피보험자 이외의 제3자에게 양도할 때에는 피보험자의 동의를 요하므로 인보험에서는 지시식·무기명식 보험증권의 발행이 허용될 수 없다는 것이 우리나라의 통설적 견해이다.

특히 인보험이나 화재보험 같은 일반 손해보험의 경우에는 그 성질상 보험금지급청구권만을 보험의 목적물과 분리하여 전전유통시킬 필요성이 없을 뿐만 아니라, 이것을 인정하면 오히려 보험사고를 촉발시키는 등 도덕적 위험과 관련된 폐단이 우려되고 있다.

### 2. 유가증권성의 긍정설과 부정설

#### 1) 주요국

독일보험계약법(Versicherungsvertragsgesetz : VVG) 제4조 제1항은 무기명식 보험

1) 다만 상법 제679조는 강행규정이 아니라 임의규정이므로 당사자간 계약에 의하여 동조의 적용을 배제할 수 있다. 대법원 1993. 4. 13. 선고 92다8552; 대법원 1991. 8. 9. 선고 91다1158 판결 등 참조.  
2) 독일 상법 제363조 제2항 및 MIA 제50조 참조. MIA 제50조 제1항은 해상보험증권은 그 증권에 양도를 금지하는 조건이 명시되어 있지 않는 한 이를 양도할 수 있다고 규정하고 있다.

증권은 면책적 효력만을 규정하고 있다(Prölss und Martin, 2021; Bruck und Möller, 2020). 그리고 이러한 보험증권은 VVG에 의하여 규정되지 않는 해상보험의 경우를 제외하고는 무기명식 유가증권의 성격을 갖지 않는 것으로 이해되고 있다(Son Ju-Chan, 1980). 한편 독일 상법(Handelsgesetzbuch: HGB) 제363조 제2항에서는 운송보험증권은 지시식인 경우에는 선하증권·화물상환증·창고증권 등과 마찬가지로 배서에 의하여 양도할 수 있음을 규정하여 지시식 운송보험증권을 인정하고 유가증권의 배서에 관한 법칙이 적용됨을 밝히고 있다. 즉, 이러한 보험증권은 법률상의 지시증권 내지 본래의 지시증권이 아니라 지시문구가 있는 경우에 지시증권이 되는 것이다(Hofmann, 1998).

또한 스위스 보험계약법(Schweizerische Versicherungsvertragsgesetz) 제73조에는 인보험계약상의 청구권은 보험증권의 배서 또는 단순한 인도에 의하여 양도할 수 없음을 규정하고 다시 그 양도가 유효하기 위해서는 서면양식과 보험증권의 지시식·무기명식 발행에 대한 서면에 의한 고지가 필요함을 규정함으로써 인보험증권의 지시식·무기명식 발행을 금지하고 있다. 인보험에서의 이와 같은 규정은 손해보험에는 없기 때문에 그 반대해석으로서 손해보험증권은 그러한 방식으로 발행할 수 있는 것으로 볼 수 있다(Son Ju-Chan, 1980). 그러나 법적 성질에 있어서는 대체로 스위스 채무법(Obligationenrecht: OR) 제965조의 의미의 유가증권은 아니라고 보고 있다(Maurer, 1976). 생명보험증권에 소지인출급조항이 있는 경우에는 보험자는 보험증권을 제시하는 소지인에게 선의로 지급하면 면책이 될 수 있으므로 그것은 면책증권의 효력밖에 없는 것이 된다(Maurer, 1976).

또한 프랑스 보험법전(Code des assurances) 제10조에서 일반적으로 보험증권은 기명식, 지시식·소지인식으로 할 수 있음을 명백히 하고 이 가운데 지시식 증권은 배서에 의하여 양도할 수 있음을 규정하고 있다(제10조 제1항). 그러나 기명식 증권은 그 증권상의 권리의 양도는 보험자의 동의가 있을 때에만 할 수 있고, 이 동의가 없으면 보험자에게 대항하지 못하며

보험자는 원계약자에게 의무를 이행함으로써 면책이 된다. 소지인식·무기명식인 경우는 증권의 인도에 의하여 양도된다(Lambert-Faivre et Leveneur, 2017). 한편 생명보험증권은 지시식으로 할 수 있으나 소지인식으로는 하지 못하며 지시식인 경우에는 피배서인을 기재하고 배서인이 서명하여 배서함으로써 양도할 수 있다(프랑스 보험법전 제61조). 지시식인 경우 손해보험증권 백지식배서를 할 수 있으나(제10조 제1항 제2호), 생명보험증권은 기명식배서만 인정되는 점이 상이하하다(제61조 제2항). 생명보험증권도 기명식인 경우는 채무자인 보험자에 대한 통지가 필요하다. 그러나 지시식인 경우는 이 통지가 필요없다(Lambert-Faivre et Leveneur, 2017).

또한 일본의 경우 보험증권의 유가증권성에 대해 해상적하보험증권이라고 하더라도 증거증권에 불과하며 유가증권성을 부정하는 입장을 취해 왔다. 1935년의 일본 대법원판결<sup>3)</sup>은 지시식 보험증권이더라도 증거증권과 면책증권에 불과하다고 보고 보험증권의 유가증권성을 부정하였다. 그러나 이것에 대해 1938년에 유가증권성을 인정한 대법원판결<sup>4)</sup>에서는 영국법을 준거법으로 하는 보험계약에서 배서 그 밖의 관습법상의 방법에 의해 해상보험증권을 양도할 수 있다는 취지를 규정한 MIA 제50조 제3항에 근거하여 해상적하보험증권은 유가증권성을 가진다는 판단을 시사했다. 유가증권성을 가진다는 주장은 지시식 등의 해상적하보험증권은 선하증권에 따라 전전 양도되어야 할 실무적 요구가 있는 것에서 보험증권의 배서 또는 인도에 의해 보험금청구권도 양도된다고 해석해야 할 것이다(Tanaka Seiji, 1970; Ishii Teruhisa, 1967).

보험증권의 유가증권성 인정 여부에 대해 학설은 반드시 일치하지 않으며 종래에는 지시식·무기명식으로 발행된 경우에도 단순한 면책증권으로서의 효력밖에 없다고 하는 것이 다수설이었지만(Ohama Shinsen, 1934; Ohashi Mitsuo, 1937), 근래에는 이러한 증권에 유가증

3) 大判1935.5.22.民集14卷, p.923.

4) 大判1938.8.31.新聞4323号, p.16.

권성을 인정하는 설이 적지 않다(Komachiya Terujou, 1964; Omori Tadao, 1990). 동경고등법원판결(1929년3월8일)에서는 원래 하급심에서는 당사자의 합의에 의하여 지시식보험증권을 발행하는 것은 공익규정에 반하지 않으며 이 경우의 보험금채권은 민사소송법의 규정의 배서로 이전할 수 있는 증권에 해당하는 것이라고 판시하였다. 한편 보험증권의 유가증권성을 인정하는 견해에서도 모든 지시식·무기명식보험증권을 유가증권으로 보는 긍정설을 비롯하여(Komachiya Terujou and Yasuhira Tanabe, 1964), 선하증권 등의 유통증권에 표창되어 있는 물보험에 관하여 발행되는 보험증권은 기명식인 경우에도 당연한 유가증권이고, 그 밖의 손해보험과 생명보험의 경우는 지시식·무기명식인 것인 때에 유가증권성을 인정하며 상해보험증권은 형식의 여하를 불문하고 유가증권성을 부정하는 설이 있다(Isawa Takahira, 1958). 근래에는 지시식·무기명식의 보험증권이 운송증권과 일체가 되어 사용되는 경우에 한하여 예외적으로 그 유가증권성을 인정하여야 한다는 설이 있다(Tanabe Yasuhira, 1996).

## 2) 한국

### (1) 긍정설

유가증권성을 인정하는 보험증권의 범위에 관하여는 가장 좁게는 해상적하보험의 경우에만 유가증권성을 인정하는 입장에서부터(Chung Hui-Chul, 1990) 이 이외에 운송보험증권에 대하여도 인정하는 견해(Choi Gi-Won, 2001), 좀 더 넓게 운송보험과 해상보험(적하보험 이외에 선박보험의 경우에도 포함하는 뜻으로 이해된다)의 경우에 유가증권성을 인정하는 견해(Park Won-Sun, 1962; Kim Yong-Tae, 1985)이다. 그런데 보험증권이 지시식·무기명식으로 발행된 경우에는 유가증권성을 인정할 수 있는지 여부가 문제될 수 있다. 이에 관하여 보험증권은 지시식·무기명식의 발행이 금지되지 아니하여 이를 발행할 수 있고, 지시식 또는 무기명식으로 발행된 보험증권을 유가증권으로 인정할 수 있다는 견해(긍정설)(Seo Don-Gak, 1975)가 있으나, 보험금청구권은 그

성질상 다수당사자 사이에서 전전유통될 성질의 것이 아니지만, 예외적으로 운송증권·선하증권·창고증권 등의 유통증권과 함께 유통되는 보험증권이 지시식·무기명식인 때에만 유가증권성이 인정된다고 본다(절충설<sup>5)</sup> 또는 일부 긍정설)(Yang Seung-Gyu, 2004; Choi Gi-Won, 2002; Kim Sung-Tae, 2001; Son Ju-Chan, 2006). 그런데 보험의 목적물인 운송물(화물)에 대하여는 운송증권에 의하여 전전유통을 인정하면서 그 보험증권에 대하여 유통성을 부정한다면 원활한 매매거래를 심각하게 저해하게 될 것이다. 운송증권과 보험증권은 함께, 동시에 같은 방향으로 이전되어야 하는 것이 원칙인 것이다.

따라서 유가증권성이 인정되는 해상적하보험증권은 당연히 배서 또는 교부에 의하여 양도되고,<sup>6)</sup> 그리고 대금채권양도는 손실 발생 전에 할 수도 있고 이후에 할 수도 있다. 즉, 피보험자는 보험증권 또는 보험증명서(Certificate of Insurance)<sup>7)</sup>가 지시식으로 발행되지 않았더

- 5) 절충설에서도 유통증권과의 관계를 묻지 않고 지시식 보험증권에만 유가증권이 인정된다는 주장이 있다(Chung Hui-Chul, 1990).
- 6) MIA 제50조 제3항은 해상보험증권은 배서에 의하여 또는 기타 관습적인 방법에 의하여 이를 양도할 수 있다고 규정하고 있다.
- 7) 보험증권(insurance policy)은 개별확정보험으로 보험계약 시에 보험의 적용대상 거래가 존재하거나 존재가 확정적으로 예상되는 경우에 발행되는 보험서류이다. 그러나 포괄예정보험(open cover 또는 open policy)은 보험계약 시에 보험의 적용대상 거래가 존재하지 않는 계약으로 보험의 적용대상 거래가 존재하면 수출자는 보험자에게 이메일 등으로 적용대상 거래가 존재함을 통지하고 보험자로부터는 보험이 확정되었다는 증빙으로 보험증명서 또는 보험확인서(insurance declaration)를 발급받는다. 수출에 대하여 보험계약자가 보험자에게 확정통지를 할 때에 보험계약자의 요구에 의해 화물이 부보된 취지를 입증하는 서류로서 보험자에 의해 발행·교부되는 서류이다. 즉, 보험증명서 또는 보험확인서는 포괄예정보험 하에 따라 보험담보가 개시되었다는 보험자의 보험서류이다. 예컨대 수출자인 A기업이 X보험회사와 포괄예정보험계약을 체결하고 계약 후에 포괄예정보험 조건에 따른 선적을 완료하면 A기업은 보험의 적용대상거래의 증빙을 보여주는 상업송장과 선하증권 사본을 보험자에게 송부한다. 서류를 송부받은 보험자는 담보가 개시되었다는 증빙으로 보험계약자인 수출자에게 보험증명서 또는 보험

라도 대금채권을 양도할 수 있다. 즉, 모든 보험증권과 보험증명서는 보통법 하에서 사람(법인이든 자연인이든)은 그 자신의 자산을 양도할 수 있는 기본권을 가지기 때문에 피보험자가 보험회사의 승인을 받았는지 여부에 관계없이 자동적으로 대금채권을 양도할 수 있다 (Park Sae-Woon, 2013). 이 경우 이러한 배서 등에는 권리이전적 효력·자격수여적 효력·면책적 효력이 인정되어야 하나, 이러한 보험증권도 무인증권은 아니어서 보험자는 보험관계에서의 모든 항변을 보험증권의 소지인에게 대항할 수 있다.<sup>8)</sup>

한편 보험증권의 방식과 유가증권성과의 관계, 즉 보험증권을 유가증권으로 보기 위하여는 그것이 지시식·무기명식으로 발행되어야 하느냐에 관하여는 먼저 보험증권을 지시식·무기명식으로 발행할 수 있는냐 하는 것을 검토해야 할 것이다. 그리고 보험증권은 지시식·무기명식으로 발행할 수 있다고 보는 전제하에 위와 같은 보험증권이 발행된 때 비로소 유가증권으로 볼 수 있다고 하는 것이 일반적인 견해로 되어 있다. 즉, 보험증권의 지시식·무기명식 발행방식은 유가증권성을 인정하는 요건의 하나로 보는 것이 지배적이다. 그러나 이에 대하여는 운송증권이나 창고증권 등의 유가증권에 의하여 유통되고 있는 피보험목적물의 보험증권은 비록 기명식으로 발행된 때라도 이를 경제계의 수요에 따라서 지시성으로 부여된 유가증권이라고 보는 것이 타당하다고 보는 일부 학설도 있다(Park Won-Sun, 1962).

그러나 이러한 보험증권도 그 증권상의 권리의 발생은 우연한 보험사고에 의하여 정하여지며 그 요인성으로 인하여 고지의무위반·보험료의 불지급, 위협의 증가·변경 등으로 보험계약이 해지된 경우 등의 항변은 그 소지인에게 대항할 수 있으므로 이러한 점에서 그것은 가장 불완전한 유가증권으로 이해되고 있다.

그러나 유가증권성이 인정되는 보험증권의 범위와 그 방식에 관하여는 반드시 견해가 일치되지 않고 있다.

## (2) 부정설

통상의 보험증권은 권리자의 성명이 증권상에 기재되며, 또한 증권상의 권리는 배서에 의하여 양도되는 것으로 예정되어 있지 않으므로, 유가증권성을 인정할 수 없다. 특히 인보험의 경우 그 보험계약이 양도될 성질의 것이 아니고, 보험계약으로 인하여 생긴 권리를 피보험자가 아닌 자에게 양도하는 경우 피보험자의 동의를 요하므로(상법 제731조 제2항), 유가증권으로서의 성질을 인정하기 어렵다(Lim Yong-Soo, 2007).

일반손해보험에서 보험의 목적물이 이전되지 않는 한 증권의 점유이전만으로는 권리가 이전되지 않는 점, 보험금청구권은 그 성질상 증권 외의 사정, 즉 보험료의 지급이나 기타 각종 의무이행과도 깊은 관계가 있다는 점 및 보험금청구권이 보험의 목적물의 양도에 수반하여 이전되는 점 등을 이유로 손해보험증권의 유가증권성을 부정하는 견해이다. 물보험에서 보험증권이 지시식이나 무기명식으로 발행되었다고 해서 그 보험증권의 유가증권성이 반드시 인정되는 것이 아니라는 것이다. 운송보험의 경우에도 물건의 양도가 아닌 지시식·무기명식의 보험증권의 이전에 의해 보험관계가 이전되는 것이 아니며 운송증권인 화물상환증이나 선하증권의 인도에 의해 운송물 인도의 효력이 생기는 것(상법 제133조, 제861조)을 고려할 때 지시식·무기명식 보험증권의 유가증권성을 부인하고 있다.<sup>9)</sup>

지시식·무기명식으로 발행된 보험증권은 유가증권이나에 관하여는 학설이 일치하지 못하고 있다. 이것은 유가증권성을 인정하는 근

확인서를 발행한다. 보험증명서와 보험확인서의 차이는 없다. 보험회사에 따라 보험증명서의 용어를 사용하기도 하고 보험확인서라는 용어를 사용하기도 한다.

8) 이 견해가 우리나라의 통설이라고 할 수 있다(Lee Gi-Soo et al., 2015; Yang Seung-Gyu, 2004).

9) 손해보험증권이 지시식·무기명식으로 발행되었다고 하더라도 유가증권성을 인정하기 어렵다는 입장을 기본으로 하면서 통설과 같이 지시식·무기명식 보험증권이 선하증권 또는 창고증권 등과 일체가 되어 유통되는 경우에만 유가증권성을 인정한다고 해도 선의취득과 항변의 절단이 인정되지 않으므로 그다지 실익이 없다고 한다(Chung Dong-Yoon, 2011).

거가 무엇이나에 관한 문제가 된다. 즉, 보험증권의 지시식·무기명식 발행이라는 방식은 유가증권성을 인정하는 요건의 하나로는 보지만 그렇다고 하여 그러한 방식이 유가증권성을 인정하는 유일한 근거라고는 할 수 없다고 보는 것이 대부분의 견해이다. 그러나 이에 대하여는 다른 견해가 있는데 보험금청구권의 양도 기타의 처분을 용이하게 하기 위하여, 즉 보험금청구권의 유통 확보의 목적 아래 발행된 지시식·무기명식의 보험증권은 유가증권이라고 할 수 있다는 견해는 이러한 발행방식이 유가증권성을 인정하는 근거로서 들고 있는 유일한 것으로 보인다(Seo Don-Gak, 1975).

### 3) 소결

해상적하보험증권과 같이 유통을 전제로 하는 것을 제외하고 보험증권 일반에 대해서는 과거부터 증권의 소지가 없으면 보험금청구권에 근거한 지급을 받을 수 없다는 상환증권성이 법률상에 당연하는 없으며, 보험계약의 성립과 그 내용에 대해 우선의 증거가 되는 효력을 가지는 것에 그치는 증거증권에 불과하다. 유가증권제도의 의의는 권리와 증권의 결합이지만 그 목적으로 하는 것은 권리의 유통성의 촉진과 확보에 있다. 실제적으로도 보험증권은 일반적으로 권리의 유통화의 수단으로서 교부되고 있는 것은 아니며 그 실무적 요청도 없기 때문에 이론상 및 실무관행의 어느 쪽에 비추어도 유가증권이 부정되는 것은 당연한 것일 것이다.

그런데 해상적하보험에서는 피보험자로부터 보험증권의 교부요구가 이루어지는 경우 그 이유의 대부분이 수출(3국간 수출을 포함한다)을 위한 절차로서 선하증권 등의 운송서류뿐만 아니라 보험증권을 매매양도하기 위한 것이다. 즉, 예컨대 CIF 조건에 의한 국제매매에서는 보험의 목적물인 화물이 선하증권 등의 운송서류에 의해 거래되기 때문에 화물의 경제적 가치의 보완을 목적으로 하는 보험계약상의 권리도 선하증권 등에 수반하는 것이 매매상에 요구된다. 실무상으로도 한국의 수출자가 CIF 조건으로 영국의 수입자에게 물건을 매도한 후 보험

회사로부터 지시식 보험증권을 교부받아 이를 영국의 수입자에게 배서양도한 경우에 그 수입자는 보험증권을 제시하고 보험금을 청구할 수 있다.

한편 보험증권이 유가증권으로서의 효력을 가지는 것은 선하증권에 종속하는 것이라고 하여 이것을 일체로 하는 경우에 한정된다(Tanaka Seiji, 1970; Omori Tadao, 1990). 따라서 유가증권성을 인정하는 입장이라고 하더라도 보험증권의 배서 또는 양도에 의해 피보험이익관계와 별개로 보험금청구권만의 이전을 인정하는 것은 아니다. 또한 지시식·무기명식의 해상적하보험증권이 발행되는 것은 해당 증권에 표창되는 권리의 양도에 대해 채권 양도의 대항요건에 관한 우리 민법상의 규정<sup>10)</sup>의 적용을 배제하고 정식으로 배서에 의한 피배서인 또는 무기명증권의 진정한 소지인으로서 권리자로 인정할 것을 표명하는 바에 그 본질이 있으며 따라서 선하증권의 양도에 의해 피보험자로서의 권리를 양수한 자가 지시식 보험증권의 배서교부 또는 무기명식의 보험증권의 교부를 받은 때는 보험자에 대해 증권의 소지에 의해 그 권리자이라는 것을 주장할 수 있는 것이라고 볼 수 있다.

## 3. 전자해상적하보험증권의 상관습적 구현 요건

2016년 다보스포럼에서 ‘4차 산업혁명’이라는 개념이 탄생하였다. 2010년 독일의 ‘Industry 4.0’이 4차 산업혁명의 시작이며, 세계 각국은 4차 산업혁명이라는 새로운 세계 경제 변화의 과도기 하에 자국 산업육성정책을 펼치고 있다. 혁신내용을 한마디로 정의하자면 “인공지능(AI) 기반의 만물 초지능화”이다. 즉, 모든 사물의 스마트화라 할 수 있으며, 사물인터넷(IoT), AI, 빅데이터 등이 주요 혁신기술로 정보통신기술(ICT)의 혁신이 4차 산업혁명의 핵심이다(Lee Byung-Mun, Hee-Jin Jeong and Kwang-So Park, 2017). 범세계적인 정보통신산업의 변화와 함께 2010년 전후로 등장한 스

10) 민법 제450조.

마트폰과 태블릿PC는 세계 각국이 4차 산업혁명에 관심을 가지게 된 중요한 원인 중 하나로 볼 수 있다(Jung Woo-Kyung and Tae-In Kim, 2018).

IT 산업의 발전은 온라인 중심의 정보지식사회로 진화를 야기함에 따라 종이서류 중심의 전통적 무역관습에서 전자무역관습으로 전환되어 많은 변화를 초래하고 있다. 특히 소셜 네트워크 사회로의 전환은 경제주체인 사람의 모든 활동에 혁명을 초래하고 있으며, SNS라는 가상공간을 통하여 새로운 비즈니스 유형이 창출되고 있다(Kim Cheol-Ho, 2014).

전자해상적하보험증권은 전자통신기술의 발전에 따라 국제무역에서 컴퓨터와 EDI 그리고 E-mail 등 인터넷을 이용한 전자상거래가 출현하였고, 그로 인해 전자무역이 확대되었음을 그 배경으로 들 수 있다(Song Ho-Shin, 2011). 전자해상적하보험증권은 해상운송으로 화물을 운송하는 가운데 발생할 지도 모르는 위험에 따르는 손해를 대비하기 위한 해상보험계약법상의 해상보험증권이다. 즉, 상법 제666조와 제695조 제2호에서 정하고 있는 일반적인 해상보험계약상의 해상적하보험증권과 동일한 증권이다.

해상운송에서 국제무역의 전자화와 관련된 주요 3대 업무는 운송과 금융 및 보험의 세 가지 분야로 나누어 볼 수 있는데, 운송과 금융과 관련된 전자화와 함께 보험분야에서 전자 보험계약에 따라 발행되는 보험증권이다. 전자무역에는 화물을 운송하는 중에 발생할 수도 있는 위험에 따르는 손해를 대비하기 위한 보험업무를 필요로 하는데, 손해보험사 등은 전자해상적하보험증권을 발행함으로써 보험업무를 전자화하고 있다.

전자해상적하보험증권은 해상운송에서 적하보험계약의 내용을 전자적으로 기록하고, 보험자가 전자서명하여 보험계약자에게 전자식으로 교부함으로써 성립하는 보험증권이라고 정의할 수 있다. 즉, 보험회사는 보험계약이 성립된 때 또는 보험계약의 성립 이후에 보험계약자의 청약내용을 확인하는 등 청약서를 심사하고 보험요율을 적용한 후에, 전자 해상적하보험증권을 발급하여 전자서명을 한 다음 EDI로

전자증권 발급통지서를 보험전산망을 통하여 무역망으로 송신한다. 무역망에서는 해당 보험사의 메일박스에 저장하여 수신처를 확인하고, 해상적하보험증권을 보험계약자에게 송신함으로써 발급한다(Song Ho-Shin, 2011).

전자해상적하보험증권은 종이 해상적하보험증권의 성질과 마찬가지로 요식증권성·면책증권성·증거증권성·상환증권성·유인증권성·유가증권성 등의 성질을 갖는다고 볼 수 있다. 이에 따라 종래 종이 해상적하보험증이 갖는 법적 지위를 인정할 수 있다고 본다. 종이 해상적하보험증권의 경우와 마찬가지로 전자해상적하보험증권의 발행은 전자해상적하보험계약의 성립요건은 아니다(Song Ho-Shin, 2011).

또한 전자해상적하보험증권은 그 증거성이 인정되고, 보험증권의 문서성이 인정되어 원본서류와 같이 취급된다고 볼 때에 그 양도성도 인정된다고 보아야 한다. 다만 전자배서를 통하여 보험계약상의 권리가 이전되는 효력이 발생하는지와 자격수여적 효력을 인정할 것인지에 대해 명문의 규정이 없다(Song Ho-Shin, 2011).

우리나라는 그 동안 IT분야의 발전과 전자화에 적응할 수 있도록 여러 분야 법제도의 개편과 정비를 진행하여 왔다. 즉, 2007년 상법 개정시에 상법 제862조 전자선하증권과 제863조 해상화물운송장의 발행이 신설되면서 운송서류의 전자화 입법이 단행되었다. 그러나 보험증권의 전자화 부분에 대해서는 2008년 상법 보험편 개정안에서도 침묵하고 있다. 전자해상적하보험증권에 대해서도 유사한 전자화 입법이 필요하다고 본다.

전자해상적하보험증권에 관한 기술적 정비와 함께 명시적 법규의 마련이 필요하다. 전자적 보험계약의 유효성, 그 증거성과 인증, 해상적하보험증권상의 책임과 양도 등에 대한 구체적인 법규정의 내용을 필요로 한다(Walden, 1991; Bradgate, 1989). 특히 전자해상적하보험증권에 부여해야 하는 권리증권성은 기술적 보안과 운영의 안정성 확보를 조건으로 한 성문입법을 통해서만 부여할 수 있는 효력이다. 따라서 법규의 마련이 필요하며, 이는 국제법규



나 관습법 기타 외국의 법제와도 일치해야 할 것이다(Song Ho-Shin, 2011).

#### 4. 보험증권 데이터의 양도에 관한 규정의 정비

블록체인상 운송서류에 대한 보험증권데이터의 양도에 관한 규정의 정비는 우리나라의 해상적하보험뿐만 아니라 국제적으로 공통된 과제가 되고 있지만 여기서는 해상적하보험의 기준이라고 할 수 있는 영국의 협회적하약관(Institute Cargo Clauses: ICC)과 MIA에 기초하여 검토를 한다. 국제적으로 본 경우에 우리나라뿐만 아니라 대부분의 국가에서는 영국의 ICC를 그대로 사용하는 국가도 많으며, 자국의 약관이 있는 경우에도 현재 사용되고 있는 것의 대부분은 대개 영국 약관을 그 연원으로 하고 이후에도 그 영향을 받고 있는 경우가 많다(Han Nak-Hyun and Eun-Joo Kim, 2003).

해상적하보험에서 영국법 준거약관의 법적 성질과 그 내용을 확정하는 것은 매우 중요한 문제이다. 즉, 영국법 준거약관의 각 유형별로 그 의미하는 바가 다르게 해석될 수 있고,<sup>11)</sup> 실제로 우리 법원의 판례도 각 준거약관의 유형별로 다르게 발전해 왔다는 것이다. 실무상으로는 각 준거약관의 유형에 따라 도달하게 될 결론에 대해서 주의를 기울일 필요가 있다. 특히 해상적하보험에서 보험자와 보험계약을 체결할 화주는 영국법 준거약관으로 인하여 전혀 뜻밖의 결과를 마주하게 될 수도 있음에 유의

해야 하며, 보험자는 화주에게 그러한 약관 규정의 존재와 법적 결과를 설명하여야 약관법의 적용 등으로 인해 어떠한 약관조항의 편입이나 유효성이 제한될 위험을 피할 수 있다. 적어도 외국적 요소가 없는 순수 국내계약에서는 무분별하게 영국법 준거약관을 채택하여 사용하기 보다는 한국법을 준거법으로 지정하는 것이 불필요한 법적 위험을 제거하는 하나의 방법이 될 것이다(Lee Pil-Bok, 2019).

그런데 약관상에는 보험증권의 양도 방법에 대한 언급은 없다.<sup>12)</sup> 이것은 MIA에 양도 방법에 대한 규정이 있으며 이것을 적용하는 의도에서 약관상에 우선하는 규정을 설정할 필요가 없었다는 것으로 해석된다. MIA상에 규정되는 보험증권 양도의 시기와 방법은 아래와 같다. “제50조(보험증권 양도의 시기와 방법) 제1항은 해상보험증권은 보험증권면에 양도를 금지하는 명시적 문구가 없는 한 이것을 양도할 수 있다. 해상보험증권은 손해발생의 전후를 불문하고 이것을 양도할 수 있다. 제2항은 해상보험증권이 보험증권상의 권리를 이전하는 목적에서 양도된 경우에는 보험증권의 양수인은 자기의 이름으로 보험증권에 근거하여 소를 제기할 수 없다. 피고는 그 제소가 스스로 보험계약을 체결한 자 또는 자기를 위해 보험계약이 체결된 자의 이름으로 제기된 것이라면 피고가 원용할 수 있었을 계약상의 모든 항변을 할 수 있다. 제3항은 해상보험증권은 보험증권에 대한 배서 또는 기타의 관습적 방법에 의해 이것을 양도할 수 있다.”고 규정하고 있다.

위의 MIA 제50조 제3항에서 보험계약상의 권리의 양도는 배서 또는 그 밖의 관습적 방법에 의해 이루어지는 것이 가능하다고 되어 있으며 이론적으로 배서는 필요조건이 아니라고 해석할 수 있다(Park Sae-Woon). MIA 제정 후에도 배서의 유무에 의한 보험자의 보상책임과 관련된 분쟁이 있지만, Safadi v. Western Assurance Co. 사건판결<sup>13)</sup>에서 CIF 조건의 거래에서 배서가 없는 양도는 관습으로서 인정되

11) 우리나라에서 사용되는 해상보험계약에서 사용되는 영국 준거법은 세 가지가 있다. ① 선박보험에서 사용되는 것으로 “이 보험은 영국의 법률과 관습에 따른다(This insurance is subject to English law and practice)”는 것이다. ② 적하보험에 사용되는 것으로 “이 보험계약에서 발생하는 모든 책임문제는 영국의 법률과 관습에 따라 규율된다(All questions of liability under this policy are to be governed by the law and custom of England)”라는 것이다. ③ 적하보험에 사용되는 것으로 “책임과 결제에 관해 영국의 법률과 관습에 따른다(This insurance is understood and agreed to be subject to English law and practice only as to liability for and settlement of any and all claims)”는 것이다(Kim In-Hyeon, 2017).

12) 양도의 방법에 대해 2009년 ICC, 1982년 ICC, Lloyd's S. G. Policy에는 전혀 언급이 없다.

13) Safadi v. Western Assurance Co. [1933] 46 Ll. L. Rep. 140.

는 것이 시사되어 이것에 의해 양도에 따른 배서는 필요조건이 아니라고 하는 해석이 확립되어 있다.

한편 무역과 관련되는 해상적하보험계약은 보험계약의 수익권(受益權)을 이전하는 목적에서 보험증권이 국제적으로 양도되지만 해당 목적을 위해 블록체인 기술을 새롭게 적용하는 등 양도의 실무응용으로 변화가 발생하는 경우에는 그 실무가 국제적으로 알려지게 됨과 동시에 보험계약의 수익권이 적절하게 이전되기 위한 규율도 정비되는 것이 필요하게 된다. 이러한 규율과 관련되는 과제는 데이터화가 본격화되는 가운데 여러 가지로 발견될 가능성이 있지만 현실점에서 예상될 수 있는 것만으로도 몇 가지의 기본적인 과제가 있는 것으로 보인다. 예컨대 현재에서는 현물의 보험증권에 대한 인도라는 양도행위의 표시행위가 있는 것에 비해 데이터화된 보험증권에서 양도의 성립을 어떻게 인정할지는 검토해야 할 여지가 있다.

따라서 위의 CIF 조건의 예와 같이 국제적으로 인식된 Incoterms에 근거한 무역거래라면 매도인이 데이터에 대한 접속권한을 부여하는 것, 그리고 매수인이 데이터를 취득한다는 행위는 쌍방이 묵시적으로 합의하고 있으며 보험계약상의 권리 양도가 유효하게 성립하는 것으로 볼 수 있다. 이 점에 대해서는 스마트계약을 통해 권한을 취득하는 경우도 마찬가지라고 볼 수 있다. 또한 배서는 필요조건이 아닌 것과 기타의 관습적 방법에 의해 양도할 수 있다는 것 등을 규정한 MIA 제50조 제3항에서도 데이터에 대한 접속권의 행사, 그리고 그것에 이어서 데이터의 열람과 취득은 양도를 유효하게 성립시키는 근거로 될 수 있다.<sup>14)</sup> 이 같이 보면 기존의 법률과 약관의 범위내에서 데이터화된 보험증권에 대한 취급은 규율될 수 있다고 볼 수 있을 것이다.

여기서 발생하는 과제가 양도의 의사표시와 양도의 성립을 어떻게 인정할지라는 점이다. 예컨대 CIF 조건에 의한 무역거래에서 보험증권이 블록체인상에 데이터로서 저장되어 매수

인이 이것에 대한 접속권한을 얻는 경우에 경우에는 증권의 송부라는 양도행위를 나타내는 행위는 없으며 또한 배서 등의 행위도 발생하지 않는다. 또한 매도인과 매수인의 양자가 접속권을 가지는 것에서 보험금 청구권을 양자가 행사하려고 하는 것의 가능성, 보험자의 손해보상의무를 어떻게 해석해야 할지라는 점 등도 정리해야 할 과제이다.

### Ⅲ. 현행 실무의 실상

보험증권의 유가증권성에 관한 논쟁은 상당히 오래된 실무적인 관점에서 계속된 경위가 있어 논의의 전제로 해야 할 증권양식·약관·상관습을 다시 확인할 필요가 있다.

첫째, 해상적하보험증권의 유가증권성의 논의는 증권이 지시식·무기명식이라는 것이 항상 그 전제가 되고 있다. 그런데 국내외의 실무에서는 해상적하보험증권은 보험계약의 수익자인 피보험자를 지정하는 것이 일반적이다. 따라서 무기명식 증권의 교부가 이루어지지 않는다. 또한 지시식 증권이란 선하증권이든 수표이든 증권면상에 지시문구가 명기되어 있는 것이 일반적이며, 예컨대 특정의 수하인을 지정하지 않고 수하인 또는 그 지시하는 자에게 화물을 인도해야 할 취지의 기재가 있는 것을 말한다.<sup>15)</sup> 한편 해상적하보험증권에는 적어도 이러한 문구가 증권면상에 기재되는 관습은 없다. 이면약관에도 증권소지인이 권리자로 지정하는 문구는 없으며 우리나라의 증권이라면 일반적으로 사용되는 영국의 약관인 ICC(A) 제15조에서 양수인을 피보험자로 포함하는 것이 규정되어 있음에 불과하며 증권소지인에 관한 언급은 없다. 해당 약관문구의 해석은 문구해석상의 지정준거법<sup>16)</sup>인 영국법에 따른다.<sup>17)</sup> 또한

15) 또한 선하증권은 기명식으로 발행되었다고 해도 배서로 양도할 수 있다(우리 상법 제861조, 제130조).

16) 이면약관으로서 사용되는 ICC 등은 영국의 법률과 관습에 따를 것이 규정되어 있지만 우리나라의 해상적하보험의 실무상은 별도로 준거법조항이 부대되는 것이 일반적이며 해당 준거법조항이 우선하여 적용된다. 해당 준거법조항에서는 증권문구의 해석

14) MIA 제50조 제3항의 기타의 관습적 방법의 해석에는 데이터에 대한 접속이라는 관습이 포함되어 있을 가능성도 고려된다.

해상적하보험증권에는 원칙적으로 배서에 의해 양도되지만 영국법상의 배서는 양도의 요건이 아니며<sup>18)</sup> 배서가 없더라도 보험자의 보험급부에 지장을 초래하는 것은 아니다. 이 같이 국내외의 실무상에서 유통되는 해상적하보험증권은 지시문구도 없으며 피보험자 성명이 기명되는 것이기 때문에 그 외형상으로는 기명식 증권으로 해석해야 하는 한편, 실제로는 배서 양도도 이루어지고 있어 일정한 지시식 증권성을 가진다고 해석하는 것은 가능할 것이다.

한편 전자해상적하보험증권에 유가증권성이 인정되는지에 대해서는 종이 해상적하보험증권의 경우와 마찬가지로 논란의 소지가 있다 (Song Ho-Shin, 2011). 해상적하운송의 경우 현실적으로 적하물인 화물이 선하증권 등 운송서류에 의하여 유통되며, 이 화물은 보험의 목적물이 되며, 보험의 목적물을 이전과 함께 보험의 목적물의 위험성에 따른 보험계약상의 권리 역시 이전되어야 한다. 이 점에서 볼 때 해상적하보험증권은 선하증권과 마찬가지로 유가증권성을 인정하는 것이 타당하다고 여겨진다. 다만 유가증권의 기능을 긍정할지라도 전자해상적하보험증권이 유가증권으로서의 법적 성질을 갖고 그러한 효력을 갖는가는 별개의 문제가 될 수 있다. 전자해상적하보험증권의 유가증권성에 대한 명문규정이 없는 상황에서 유가증권이라고 하는 것에는 어려움이 있다. 따라서 전자해상적하보험증권의 유가증권성을 근거가 될 수 있는 입법이 이루어져야 하며, 특히 지시식·무기명식 해상적하보험증권의 경우 유통이 가능한 유가증권으로서의 효력을 갖는다고 보아야 하므로 그에 대한 법적 보완이 뒷받침되어야 한다.

둘째, 현행 실무에서 내항해상적하보험증권이 화물의 매매당사자간에 양도되는 실무관습은 존재하지 않는다. 이것은 내항해운에서 Incoterms와 같은 무역규칙이 적용되지 않는 것에서도 파

악될 수 있지만 해상적하보험증권으로서의 양도실무가 발생하는 것은 국제매매에 부수하는 종이 해상적하보험증권에 한정되어 있다. 학설상은 과거부터 내항해상적하보험증권뿐만 아니라 운송보험증권에 대해서도 유가증권성의 유무가 논의의 대상이 되고 있었지만, 운송보험, 즉 우리나라내의 육상운송화물에 대한 보험에 있어서도 증권이 화물의 매매당사자간에 양도되는 실무관습은 존재하지 않는다.

셋째, 보험증권을 대신하여 보험증명서의 사용의 증가라는 점이다. 국제매매에서는 일반적으로 Incoterms에 따라 부보의무에 대해 당사자간에 합의되지만 그 경우에 보험증권이 양도되는 것은 국제간이기 때문에 보험자가 발행하는 증권은 영문이라는 것을 통례로 한다. 실무에서도 보험증권의 백지배서와 양도가 관습으로서 인정되는 것은 영국뿐만 아니라 우리나라에서도 마찬가지이며 백지배서는 보험회사의 보험금지급실무에도 지장을 초래하지 않는다. 또한 양도를 할 때 보험자에 대한 양도를 하는 취지의 통지를 하는 것도 필요조건으로는 되지 않는다.<sup>19)</sup>

넷째, 해상보험계약은 기본적으로 채권계약의 성질을 가지므로 국제사법에 따라 계약 당사자는 당사자자치의 원칙에 의해 준거법을 자유로이 선택할 수 있다.<sup>20)</sup> 즉, 계약은 주로 당사자의 의사에 의해서 형성된다는 채권관계의 특성에 따라 국내법상의 이른바 계약자유의 원칙에 대응하는 것이므로 당사자는 서로간의 합의하에 준거법을 선택할 수 있는 것이다. 해상보험계약에서는 이러한 당사자자치의 원칙을 바탕으로 주로 영국의 협회약관을 받아들여 사용하고 있으며, 그 곳에는 해상보험계약에 관한 사항은 영국 법률 및 관습에 따르도록 하는 준거약관이 포함되어 있는 바, 이의 인정여부에 대하여 당사자 사이에 유효하다는 것이 우

에 대해 영국의 법률과 관습을 적용하는 것을 규정하고 있다.

17) MIA 제15조, 제50조, 제51조. 이 이외에도 제정법을 보완하는 판례법이 있다.

18) Safadi v. Western Assurance Co. [1933] 46 Ll. L.Rep.140.

19) Raiffeisen Zentralbank Osterreich A.G. v. Five Star General Trading L.L.C. [2001] 1 Lloyd's Rep. 597.

20) 국제사법 제25조(당사자 자치) ① 계약은 당사자가 명시적 또는 묵시적으로 선택한 법에 의한다. 다만, 묵시적인 선택은 계약내용 그 밖에 모든 사정으로부터 합리적으로 인정할 수 있는 경우에 한한다.

리나라 대법원의 입장이다.<sup>21)</sup> 즉, 우리나라의 보험자가 사용하고 있는 증권양식은 영국의 보험증권을 따른 것이며 이면약관 등도 영국의 약관이다. 그런데 실무상으로 우리나라에서는 이 같이 영국의 양식에 의한 증권을 발행하기 보다도 이것을 대신하여 보험증명서가 발행되는 경우가 많으며, 영국과 미국의 경우에도 실무상 보험증권이 아니라 보험증명서를 발행하는 것으로 통일되어 있다.<sup>22)</sup> 즉, 국제적으로 대개는 보험증권 대신에 보험증명서를 이용하여 보험계약의 양도와 보험금청구가 이루어지고 있다. 그리고 우리나라에서도 실무상에서는 보험증명서에 의한 배서양도와 보험금청구는 이루어지지 않지만 이론상은 가능하다고 볼 수 있다.

#### IV. 유가증권성에 관한 실무적 고찰

##### 1. 실무상의 유가증권성의 검토

원래 선하증권은 유가증권이라고는 하지만 어음과 수표 등과 비교하면 그 강행법적 성질은 연성적인 면이 있기 때문에 이 같이 보면 선하증권과 해상적하보험증권을 유가증권성의 관점에서 구별하는 것은 쉽지 않으며 오히려 해상적하보험증권과 선하증권의 양자가 유가증권성에서 유사하다는 것을 시사하고 있는 측면이 있다. 바꾸어 말하면 보험증권의 특징에서는 보험증권이 선하증권과 마찬가지로의 성질을 가지는 증권이라는 것이 시사되고 있는 측

면이 있으며 그 결과로서 해상적하보험증권에 유가증권성을 인정해야 한다는 것으로 귀결될 가능성이 있다(Tanabe Yasuhira, 1996; Egashira Kenjiro, 2018).

그러면 해상적하보험증권은 권리의 행사와 이전의 일방 또는 그 쌍방에 증권을 근거로 하는 것을 필요로 한다는 관점에서 그 유가증권성이 인정된다고 할 수 있을지이다. 보험계약에서의 급부청구에서는 그 청구자가 피보험이익을 가진 피보험자인지 여부라는 점이 그 자가 손해보상을 받을 권리를 가질지 여부를 결정하는 것이며 누가 증권소지자인지라는 것은 아니다. 가령 보험사고에 있어 피보험이익을 가지지 않는 자가 보험급부를 구하여 증권을 제시하였다고 해도 보험자는 그 자에 대해 보상책임을 부담하지 않고 보험금지급을 거절하는 것은 정당하다. 이러한 피보험이익에 근거한 보험법리의 입장에서는 해상적하보험증권에 선의취득제도는 해당될 수 없기 때문에 따라서 증권 분실의 경우라도 보험자가 재발행을 할 뿐이다. 더욱이 해상적하보험에서는 개별 운송에 대해 보험이 인수되어도 보험증권이 발행되지 않는 경우가 많다. 포괄예정보험증권이 발행된 경우에는 피보험자로부터 보험자에게 개별 운송에 관한 통지를 하는 시기가 사후인 것이 합의되고 있으며 개별의 운송에 대한 보험증권의 필요성이 없는 경우(수입의 경우 또한 수출의 경우이더라도 은행매입에 회부되지 않는 거래 등)에는 발행이 이루어지지 않는 것이 일반적이다. 이 같이 보험증권의 교부청구가 이루어지지 않는 실무관습은 피보험이익이 보험급부의 결정요인이라는 것을 시사하고 있으며 이러한 실상에서 보면 적어도 권리의 이전에는 증권을 근거로 하는 것을 필요로 한다고 할 수 없을 것이다(Yamashita Tomonobu, 2018).

그러나 보험증권이 발행되지 않고 보험이 인수되고 있는 경우라도 보험사고가 발생하면 보험금지급절차를 위한 것이며 보험증권이 사후적으로 발행되고 보험자가 이것을 피보험자에게 교부한 후에 피보험자는 보험금지급의 상환으로 보험자에게 이것을 인도하는 것이 이루어진다. 즉, 보험증권 발행의 생략을 합의하고

21) 대법원1977.1.11.선고 71다2116판결 외 다수. 영국법 준거약관은 오랜 기간에 걸쳐 해상보험업계의 중심이 되어 온 영국의 법률과 관습에 따라 당사자 사이의 거래관계를 명확하게 하려는 것으로써, 그것이 우리나라의 공익규정 또는 공서양속에 반하는 것이라거나 보험계약자의 이익을 부당하게 침해하는 것이라고 볼 수 없어 유효하다(대법원2005.11.25.선고 2002다59528,59535판결).

22) 이러한 국가에서는 증권(Policy)이라는 경우에는 포괄예정보험증권(Open Policy)을 가리키는 경우가 일반적이다. 따라서 무기한의 포괄예정보험증권이 발행되는 것과는 별도로 개별 운송에서 은행에 의한 매입 그 밖의 요청에 의해 보험증명서의 발행이 이루어진다.

있음에도 불구하고 피보험자의 보험금청구권 행사를 위해 보험자는 피보험자에게 증권을 교부하고 이것을 다시 피보험자로부터 회수하는 것이다. 이것은 이중지급의 방지를 목적으로 하는 조치로 되지만 이 같이 보험금과의 상환으로 보험증권의 인도가 이루어지는 점에는 보험증권의 상환증권성이 있다고 해도 될 것이다. 따라서 권리의 이전에 증권을 근거로 하는 것은 인정되지 않는다고 해도 권리의 행사에 대해서는 억지로 증권을 이용하는 형식을 채택하는 경우가 있으며 여기에는 유가증권으로서의 기능이 인정된다.

한편 최근의 동향으로서 보험자가 보험증권과 보험증명서를 PDF에 의해 교부하는 실무가 우리나라를 비롯하여 국제적으로 증가하고 있는 것이다. PDF는 서면 체재의 전자정보이기 때문에 인쇄하면 서면으로서도 사용할 수 있는 경우가 있는 한편 이메일 등의 수단을 이용하여 송부할 수 있기 때문에 같은 서류(PDF)를 다수의 자가 소지할 가능성이 있다. 그러나 이것에 대해서는 보험증권 소지인이 누구인가라기 보다도 피보험이익을 가진 자, 즉 피보험자에 대해 손해보상을 한다는 보험법리가 우선하기 때문에 가령 다수의 소지인으로부터의 청구가 있다고 해도 해결할 수 있게 된다. 이 같이 다수의 증권소지인이 나타날 가능성을 가진 PDF에 의한 교부의무에서는 해상적하보험증권의 상환증권으로서의 관념은 체감하게 된다는 것을 알 수 있다.

한편 그 증권을 근거로 행하는 권리행사의 실상에 대해서는 전자증권의 진전에 따라 상당한 변화가 발생하고 있으며, 즉 상환증권으로서의 성질은 연성적이 되고 있다. 그러나 해상적하보험증권의 상환증권성이 점차로 감소하고 있는 경우에서도 정당한 보험금청구권자에 대한 지급은 피보험이익의 입증에 의해 담보된다. 따라서 결과적으로 상환증권성이란 불가결한 성질이라고는 할 수 없으며 권리행사에 증권을 이용하는 것도 확인적인 의미가 강하다고 할 수 있을 것이다.

## 2. 보험증명서의 이용과 준거법 적용에 대한 검토

최근 국제적인 실무관습상은 보험증권에 따르지 않고 보험증명서를 이용하여 보험계약의 양도와 보험금청구가 이루어지고 있는데, 이 보험증명서에 의한 실무는 보험증권의 유가증권성을 고려하기 위한 재료가 될 수 있다.

우리나라의 피보험자가 화물의 매도인으로서 우리나라의 보험자에게 보험을 신청하는 경우에는 보험증권에 의해 보험계약의 양도와 보험금청구가 이루어지는 것이 일반적이며, 보험증명서를 사용하는 것은 적지만 보험증명서에 의해 보험계약의 양도와 보험금청구를 하는 것도 이론적으로는 가능하다. 보험증명서는 보험증권 기재사항의 일부와 약관 전문의 게재를 생략한 서식에 의해 계약을 증명하는 서면이지만 단순한 부보증명서와는 다르다. 그 이유는 보험증명서는 그 상환에 의해 보험금청구권을 행사할 수 있는 것이 명기되어 있는 것이 일반적이기 때문에 보험계약의 수익권의 관점에서는 그 효력은 보험증권과 변함이 없다. 또한 보험증명서는 신용장통일규칙(UCP)에 보험증권과 병기되는 것에서 양도가능한 보험서류라고 실질적으로 인정되고 있으며 양도에 의한 유통성의 관점에서도 기능적으로 보험증권과 변함이 없다. 대개는 약관 전문의 게재는 생략되고 있지만 적용하는 영국의 ICC 등의 명칭이 지정되는 것에서 계약내용의 파악에도 지장은 없다. 이 같이 보험증명서는 그 효력과 기능에서 보험증권과 다를 바가 없다. 그런데 영국법에는 해상보험증권의 요건이 규정되어 있어,<sup>23)</sup> 보험증명서는 반드시 이 요건을 충족하지 않고 있기 때문에 증권과는 다른 것으로 추정된다. 또한 가령 보험증명서가 증권으로서의 요건을 충족하고 있더라도 영국의 관습상 보험증권은 계약상의 권리가 화체되어 있는 것에 대해 보험증명서는 계약의 존재를 증명하기 위한 서면으로서 발행되는 것이 일반적이기 때문에 증권과는 별도의 것으로 추정되고 있다(Dunt, 2016).<sup>24)</sup> 즉, 보험증권은 법적으로 다른 가능성

23) MIA 제23조 제1항, 제24조 제1항, 제26조 제1항.

이 있는 서류인 보험증명서에 의해 보험계약상의 권리의 행사와 이전의 실무관습이 형성되고 있으며 그리고 UCP와 Incoterms에도 보험증명서가 명시되어 있는 것에서 이것이 국제관습으로서 확립되어 있다고 볼 수 있다.

그런데 여기에는 보험증권과 보험증명서의 의의와 관련하여 영국과 한국의 어느 법률에 따라야 하는지의 문제가 있다. 한국의 보험자가 보험증권에 부가하고 있는 현행의 준거법조항에서는 보험증권문구의 해석과 보험금청구에 관한 모든 책임과 그 결제에 관해서는 영국의 법률과 관습의 적용을 지정하고 한편 보험계약의 성립, 유효성과 고지의무 등에 관한 사항은 우리나라의 법률을 적용하고 있는 점에서 분할적으로 준거법을 지정하고 있다고 볼 수 있다. 보험증권과 보험증명서는 보험금청구권 행사를 위해 사용되며 일종의 상환증권성이 인정되는 서면이기 때문에 보험금청구에 관한 모든 책임과 그 결제에 관한 준거법으로서 지정되는 영국법이 적용된다고 보는 것은 가능하다. 따라서 영국법 준거약관이 존재하는 경우 영국법 준거약관의 적용여부가 문제가 되며, 내국법인 사이의 계약인 경우 국제사법 규정에 따라 우리나라의 약관규제에 관한 법률이 강제적으로 적용될 수 있는지에 대한 판단이 문제가 된다. 또한 약관규제에 관한 법률이 적용될 경우 동법 제3조 제3항 및 상법 제638조의3에 따라 보험자의 설명의무가 부과되며, 약관규제법 제3조 제3항 단서 및 상법 제663조의 단서 규정에 따라 보험자의 설명의무를 면제하고 있다. 따라서 보험자의 약관에 대한 설명의무를 인정할 것인가의 문제, 인정된다면 설명의무의 정도를 어디까지 인정해야 할 것인지 검토가 필요하다(Ji Sang-Gyu, 2017). 대판 2016. 6. 23. 2015다5194판결은 영국법 준거약관의 적용에 관하여 이를 부정하고 있으며, 그 근거로서 이 사건이 보험자의 책임에 관한 것이라고 볼 수 없으므로 우리나라의 약관규제법이 적용된다고 판시하였다.

24) 또한 영미의 실무에서는 보험자가 아니라 피보험자의 대리인인 보험중개인에 의해 보험증명서가 발행되는 경우가 많다. 이러한 발행주체의 관점에서도 보험증권과 보험증명서의 차이가 있다고 볼 수 있다.

한편 보험계약의 유효성을 시사하는 서면으로서의 측면에 착안한다면 보험계약의 성립과 유효성에 관한 준거법인 한국법에 따라야 한다고 생각하는 것도 가능하다. 그런데 우리나라의 상법에는 보험증권과 보험증명서의 정의는 규정되어 있지 않으며, 특히 보험증명서는 우리나라에서는 이용이 한정되어 있는 점도 있어 일반적으로 인지도도 낮고 또한 그 정의 등도 명확하지 않다. 그런데 영국법상에서는 보험증권의 의의 등에 관한 제정법(MIA 제22-31조)이 있으며, 또한 보험증권과 보험증명서의 의의에 관한 다수의 판례법이 존재하고 있다. 그리고 해상적하보험증권 실무는 영국의 상관습이 국제적으로 상당한 영향력을 가지고 있기 때문에 우리나라에서도 국제유통성의 관점에서 영국의 관습에 따른 보험증권과 보험증명서를 발행하고 있으며 이러한 실상에 비추어 보면 영국법에 따라 해석하는 것이 실무적 합리성에 적합한 것으로 보인다.

영국법상의 해상보험증권의 요건은 세 가지 있으며 즉, ① 피보험자의 성명 또는 피보험자를 위해 보험계약을 체결하는 자의 성명이 기재되어 있을 것(MIA 제23조 제1항), ② 보험자에 의해 또는 보험자를 위해 서명되어야 할 것(MIA 제24조 제1항), ③ 보험목적물이 상당한 정확성을 가지고 기재되어 있을 것(MIA 제26조 제1항)의 세 가지이다. 우리나라의 보험자가 발행하는 보험증명서는 일반적으로 이들을 충족하고 있으며 또한 우리나라의 실무상은 영미의 실무와 같이 피보험자의 대리인인 중개인이 보험증명서를 발행하는 경우도 없기 때문에 보험증명서는 보험증권의 요건을 충족하고 있다고 볼 수 있다.

그러나 법률상의 보험증권과 다른 보험증명서에 의해 한국에서 보험금청구가 이루어지는 경우가 있다. 그것은 수입화물의 경우이다. 예컨대 영국에서 한국으로의 수입화물에 대해 영국의 보험자가 영국법에 준거하는 보험계약을 인수하고 영국의 중개인에 의해 보험증명서가 발행되고 이것에 근거하여 목적국인 한국에서 우리나라의 피보험자가 멸실한 화물에 대한 보험금청구를 하는 경우이다. 이 사례에서는 준거법인 영국법상에서는 보험증권과는 다른 서

면으로 되는 보험증명서에 의해 보험금청구와 지급이 이루어지게 된다. 이것은 근거가 없는 예가 아니라 CIF 조건 등에 의해 여러 외국에서 한국으로의 수입되는 화물에 대해서는 상당 정도의 비율을 차지하고 있다고 볼 수 있다. 이러한 사례는 우리나라의 피보험자가 외국보험자(통상은 그 대리점)에 대해 외국법 준거의 보험계약에 근거하여 우리나라에서 보험금청구를 하게 되기 때문에 국제사법의 관점에서 적용법의 검토를 요구하는 경우도 있을 수 있지만 보험금청구권의 행사도 포함한 준거법이 계약상에 지정되어 있다.

이러한 우리나라의 수하인을 피보험자로 하는 CIF 조건의 수입화물의 사례를 근거로 보면 보험증권이란 법률적 지위가 다른 보험증명서에 의해 보험계약상의 권리의 행사와 이전의 모두가 이루어지고 있고 따라서 증권으로서 권리의 행사와 이전을 하는 것을 필요로 하는 행위가 아닌 것이 되고 있다.<sup>25)</sup> 물론 보험증명서와 같은 증권 이외의 서면으로 권리의 행사와 이전을 하는 것은 가능하기 때문에 보험증명서에 의한 실무가 확립되어 있는 사실을 근거로 보험증권의 유가증권성을 부정하는 논리가 타당할지는 의문이며 반대로 보험증명서에도 유가증권성이 있다고 볼 수도 있다.

### 3. 전자해상적하보험증권의 양도에 대한 검토

무역거래에 있어서는, 매매되는 화물을 목적으로 매매당사자가 부보하는 해상적하보험의 필요성이 국제적으로 인식되고 있고, 매매계약에 의해 보험증권<sup>26)</sup>도 마찬가지로 인수·인도되는 관습이 국제적으로 확립<sup>27)</sup>되어 있다.

25) 또한 여기서 말하는 바의 보험증권과 보험증명서란 영국법에 준거하는 것을 전제로 하고 있기 때문에 영국법상 Policy를 우리나라의 증권으로 파악하는 것이 타당한지는 의문이다.  
 26) 아시아 국가에서는 보험증권(Insurance Policy)의 이용이 주류이지만, 유럽·미국에서는 보험증명서의 이용이 많이 보인다.  
 27) 국제상업회의소(ICC)가 무역거래조건을 규정한 Incoterms는 이러한 관습을 정의화하고 국제매매계약에서 그 보편성을 확립하고 있다.

현재 실무에 있어서 보험증권을 포함한 운송서류의 인수·인도는 현물의 서류에 의한 것이 일반적이며, 전자서류와 관련하여서는 국제적인 관습으로 보급되기에는 이르지 못하고 있다.

이러한 가운데 최근 블록체인기술의 활용이 주목을 받게 되어, 블록체인 기술을 적용한 운송서류의 데이터화에 의한 무역실무의 혁신이 시도되고 있다(Shinya, 2018).

무역과 관련된 해상적하보험계약은 보험계약의 수익권을 이전하는 목적으로 보험증권이 국제적으로 양도되지만 해당 목적을 위해 블록체인 기술을 새롭게 적용하는 등 양도의 실무 운용에 변화가 발생하는 경우에는 그 실무가 국제적으로 이해됨과 동시에 보험계약의 수익권이 적절하게 이전하기 위한 규율도 정비될 필요가 있다. 예컨대 현재 실무에서는 현물의 보험증권의 인도라는 양도행위의 표시행위가 있는데 비해, 데이터화된 보험증권에 있어서 양도의 성립을 어떻게 인정할지는 검토해야 할 여지가 있다(Shinya, 2018).

보험증권상에 기재된 피보험자는 보험회사에 보험금의 지급을 청구할 수 있으며, 보험증권이 제3자에게 배서를 통해 양도되었다면, 보험금의 수령권은 보험증권의 양수인이 갖는다. 이와 같은 양도성에 대한 규정을 전자해상적하보험증권에 적용하여 인정할 수 있는지에 대해서는 현행 법제의 성문법상 근거가 존재하지 않는다. 다만 전자해상적하보험증권의 증거성이 인정되고, 보험증권의 문서성이 인정되어 원본서류와 같이 취급된다면, 그 양도성을 부정할 이유는 없다고 본다(Ahn Chul-Kyung and Yong-Duck Kim, 2004).

실무상으로도 1997년 1월부터 EDI 방식에 의한 시스템의 개발과 함께 적하보험배서청약서와 배서발급 통지서가 시행되고 있는데, 이는 전자해상적하보험증권의 양도성을 인정함을 의미한다고 보아야 할 것이다(Park Se-Min, 2011).

해상적하보험증권에 유가증권성을 인정하여 권리증권으로서의 효력을 부여한다면, 이 보험증권의 양도를 통하여 보험계약상의 권리가 이전되게 된다(Park Se-Min, 2011). 이 때에 보험증권의 소지인이 권리를 처분하거나 행사하여

보험금을 지급받으려 한다면, 이 보험증권을 제시하고 상환하도록 한다. 즉, 해상적하보험증권을 사용하는 경우 배서와 교부를 통해 이 증권과 함께 보험계약상의 권리가 새로운 양수인에게 이전되도록 한다.

그런데 전자해상적하보험증권의 경우 종이 증권을 사용하지 아니하므로 배서와 교부라는 종래의 법제도를 적용할 여지가 없게 된다. 전자보험증권의 경우 출력된 적하보험증권 위에 종이 증권에 행하는 배서라는 방식은 적절하다고 보기 어렵다. 전자해상적하보험증권상의 권리의 내용은 전자데이터 방식으로 EDI에 의한 컴퓨터에 내장되어 있다. 따라서 EDI 방식에 따르는 전자식 기록의 이전(electronic transfer)에 의한 전자적 배서라는 다른 방식을 취하고 있다. 다만 전자적 배서(electronic endorsement)를 통해 보험계약상의 권리가 이전되는 효력이 발생하는지와 자격수여적 효력을 인정할 것인가에 대해 성문법의 규정이 없으므로 권리를 이전하는 효력을 어떻게 인정할 지에 대해 법리적인 설명이 필요하다(Park Se-Min, 2011).

결국 전자해상적하보험증권에 대한 권리의 전은 지명채권양도시의 채무자에 대한 통지·승낙의 법리를 차용하고, '점유이전의 승인과 경계'로 설명하게 된다(Twigg-Flesner and Canavan, 2020). 즉, 당사자 사이의 보험계약 관계와 계약상의 지위승계라는 당사자 변경의 법리를 채택하게 된다. 즉, 보험증권을 제3자에게 양도하기 위하여 보험계약자는 보험자에게 양수인(새로운 피보험자)의 인적사항 등이 입력된 배서승인 신청서를 전자적으로 전송하고, 보험자는 이를 전자적으로 수신하여 내용을 확인한 후 양수인에게 배서승인서를 다시 전자적으로 전송한다. 이에 따라 보험자와 보험계약자 당사자 사이에 체결되었던 것과 동일한 조건의 보험계약이 보험자와 양수인인 새로운 피보험자 사이에 형성되게 된다(Lee Jay-Bok, 1998). 보험자는 보험계약상의 계속적인 당사자가 되고, 새로운 피보험자가 원래의 보험계약상에 규정된 보험계약상의 모든 권리와 의무를 갖게 된다.

## V. 결론

보험증권은 보험계약에 대한 증거증권이며 보험자가 보험금을 지급함에 있어 제시자의 자격의 유무를 조사할 의무가 없는 면책증권이다. 보험증권은 그 밖에도 유인증권성과 상환증권성을 갖는다. 그러나 보험증권이 유인증권인지 여부에 관하여는 다툼이 있다. 보험증권에 표창되어 있는 보험금청구권은 그 성질상 증권의 교부만으로는 이전할 수 없고 증권 외의 사정에 달려있으므로 완전한 유인증권이라고 보기는 어렵다. 그러나 해상적하보험증권 등은 선하증권 또는 화물상환증을 이전할 때 함께 유통시킬 필요가 있으므로 우리나라의 통설은 일부 유인증권성을 인정하고 있다.

원래 보험증권은 법정의 유인증권이 아니지만 해상적하보험증권은 국제매매에 수반되는 보험계약의 수익권의 유통에 이용된다는 실태가 있으며 이 점에서는 권리의 유통화의 수단이라는 유인증권의 이 취지에 적합한 측면을 가진다. 또한 그 유통경로는 법정의 유인증권인 선하증권과 궤를 하나로 하여 예컨대 화주로부터 은행에 매입되어 이어서 은행간에 국제적으로 매매되고 더욱이 외국의 화주에게로 전전 유통하게 된다.

한편 우리 금융당국이 인슈어테크(InsurTech)에 대해 문호를 개방해 보험자 역시 이를 적극적으로 활용하고 있다. InsurTech는 상품개발부터 계약체결 및 고객관리까지 보험업무 각 분야에 핀테크 기술을 적용해 효율적이고 혁신적인 서비스를 제공하는 것을 말한다. 2019년 5월 21일 금융감독원에 따르면 보험사들이 IoT·빅데이터·AI·블록체인 등 InsurTech를 활용한 혁신서비스 제공을 확대하고 있다(Kim Jin-Sol, 2018). 블록체인·빅데이터·AI·IoT 등 4차 기술을 보험업무 각 분야에 융합하는 InsurTech에 대한 관심이 높아지고 있다. 상품개발과 계약체결 등은 물론이고 업무 절차도 자동화해 수익과 효율을 동시에 달성하고 있기 때문이다. IT 산업의 발전은 온라인 중심의 정보지식사회로 진화를 야기함에 따라 종이서류 중심의 전통적 무역관습에서 전자무역관습으로 전환되어 많은 변화를 초래하고 있다. 특히



소셜 네트워크 사회로의 전환은 경제주체인 사람의 모든 활동에 혁명을 초래하고 있으며, SNS라는 가상공간을 통하여 새로운 비즈니스 유형이 창출되고 있다

보험계약의 수익권의 이전과 관련하여 증권으로서 이행하는 것은 반드시 이것을 필요로 하는 것이 아니며 또한 권리의 행사에 대해서도 증권을 근거로 하는 실무는 있지만 최근 관행상은 PDF 등의 전자적 수단의 활용도 보이고 있으며 그 경우에 다수의 증권소지인이 나타날 가능성을 부정할 수 없다. PDF에서의 유통에 의해 복제의 가능성이 존재한다면 최초의 증권에 권리가 화체된다고 하기 어려우며 이러한 상환성의 점차적인 감소에 대해서는 보험법리에 의해 해결을 꾀하고 있다.

한편 보험계약의 준거법이 보험증명서를 근거로 보험증권으로 인정된다면 증권에 의해 권리의 이전과 행사가 이루어지고 있다고 해석할 수 있지만 반대로 준거법이 보험증명서와 보험증권과의 차이를 인정하는 입장을 취하게 된다면 우리나라의 관행상에서도 이미 증권을 이용하는 것 없이 권리의 이전과 행사가 이루어지고 있다고 해석할 수 있으며 해상적하보험증권에 대해 유가증권성의 인정 여부를 논의한 것의 실무적 이익은 상실되고 있다.

이 같이 보험증권의 유가증권성을 현행 실무에 비추어 보면 적용법 선택의 문제와 보험증

명서의 법적 지위의 문제 등이 남게 되고 이러한 문제는 해석의 여지가 많은 점에서 명제에 대한 결론을 유보한다. 그러나 실무상 해상적하보험증권에는 유가증권성의 인정 여부를 주장할 수 있는 요소는 있지만 그 실무운동은 유가증권 법리에 따라야 한다고는 할 수 없을 것이다. 이 같이 유가증권으로서의 지위를 인정할 요소가 없으며 실무적 요청도 없는 중에서는 해상적하보험증권은 유가증권성이 어느 정도 인정되고 있는 서면에 그치는 것이라고 볼 수 있다.

끝으로 유가증권성 긍정설은 어느 증권이 유가증권으로 판단되기 위한 기준을 먼저 제시하고 이 기준을 충족하는 보험증권을 유가증권으로 해석한다는 견해에서 출발하고 있다. 과거의 통설에는 이러한 관점은 결여하고 있었다고 해도 될 것이다. 그러나 유가증권성 긍정설에도 또한 검토를 필요로 하는 몇 가지 기본적인 중요한 과제가 남아 있다. 그 중에서도 특히 중요하다고 생각되는 과제는 운송증권과 일체가 되어서만 유가증권성이 인정된다고 여겨지는 보험증권을 어떠한 유가증권으로 자리매김하여 이것을 어떻게 평가할지에 대한 것이다. 그래서 보험증권을 유가증권법의 체계 내에서 유가증권법리의 관점에서 그 특수성을 구체적으로 고찰하는 것이 향후 연구과제라고 할 수 있을 것이다.

## References

- Ahn, Chul-Kyung and Yong-Duck Kim (2004), "Legal Issues and Tasks in the E-Trade Documents associated with the Shipping", *Journal of Shipping and Logistics*, 41, 95-117.
- Bradgate, R. (1989), "Legal issues of EDI", in Ian Walden(ed.), *EDI and the Law*, London: Blenheim Online.
- Bruck, E. und H. Möller (2020), *VVG-Großkommentar zum Versicherungsvertragsgesetz* (9 Aufl.), Berlin: De Gruyter.
- Choi, Gi-Won (2001), *Commercial law* (Ⅱ), Seoul: Parkyoungsa.
- Choi, Gi-Won (2002), *Insurance Law* (3rd ed.), Seoul: Parkyoungsa.
- Chung Dong-Yoon (2011), *Commercial Act* (Ⅱ) (4th ed.), Seoul: Bummunsa.

- Chung, Hui-Chul (1990), *Theory of Commercial Law (II)* (4th ed.), Seoul: Parkyoungsa.
- Dunt, J. (2016), *Marine Cargo Insurance* (2nd ed.), New York, NY: Informa Law from Routledge.
- Egashira, Kenjiro (2018), *Commercial Transaction Law* (8th ed.), Tokyo: Kubundo.
- Han, Nak-Hyun and Eun-Joo Kim (2003), "A Study on the Provisions of the Claims Governing Law of the Marine Cargo Insurance Contract", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 25(2), 57-87.
- Hofmann, E. (1998), *Privatversicherungsrecht*, Munich: C. H. Beck.
- Isawa, Takahira (1958), *Insurance Law*, Tokyo: AobayashiShoten.
- Ishii, Teruhisa (1967), *Commercial Law (II)*, Tokyo: Keisousyobou.
- Ji, Sang-Gyu (2017), "The Study on English Law and Practice Clauses and Insurer's Duty to Explain Standardized Contracts in the Marine Cargo Insurance Contract", *Seoul Law Review*, 25(2), 365-396.
- Jung, Woo-Kyung and Tae-In Kim (2018), "A Study on the Revision Direction of Incoterms in Accordance with the Change of e-Trade Customs", *Korea Trade Review*, 43(5), 115-137.
- Kim, Cheol-Ho (2014), "A Study on Changing the Paradigm of International Trade and e-Trade Custom", *The e-Business Studies*, 15(1), 123-142.
- Kim, Eun-Kyung (2016), *Insurance Contract Law*, Seoul: Korea Insurance Institute.
- Kim, In-Hyeon (2017), "Case Comments on Maritime Cases during 2016", *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 39(1), 223-262.
- Kim, Jin-Sol (2019), *Unique Product, Blockchain, Insurance Payment...Insurtech of Insurance Company* (MK News). Available from <https://www.mk.co.kr/news/economy/view/2019/05/334295/>
- Kim, Sung-Tae (1995), "Terms and Conditions Governed by British Law and the Principle of Non-Disadvantageous Modification in Insurance Contracts", *Insurance Law Research* (1), Seoul: Samjiwon.
- Kim, Yong-Tae (1985), *Commercial Law (II)*, Jeollabuk-do: Wonkwang University Press.
- Komachiya, Terujou and Yasuhira Tanabe (1964), *Commercial Law Lecture: Insurance Law*, Tokyo: IwanamiShoten.
- Komachiya, Terujou (1964), *General Introduction to Marine Insurance Law*, Tokyo: IwanamiShoten.
- Lambert-Faivre, Y. et L. Leveneur (2017), *Droit des assurances* (14e éd.), Paris: Dalloz.
- Lee, Byung-Mun, Hee-Jin Jeong and Kwang-So Park (2017), "An Influence of the Fourth Industrial Revolution on International Trade and Countermeasure Strategies to Promote Export in Korea", *Korea Trade Review*, 42(3), 1-24.
- Lee, Gi-Soo, Byung-Gu Choi and In-Hyun Kim (2015), *Insurance and Maritime Law* (9th ed.), Seoul: Parkyoungsa.
- Lee, Jay-Bok (1998), "EDI and a Contract of Marine Cargo Insurance", *The International Commerce & Law Review*, 11, 523-550.
- Lee, Pil-Bok (2019), *Legal Properties and Contents of the Terms and Conditions of the British Law on Marine Loading Insurance-Supreme Court 2016.6.23. Docket No. 2015da5194* (Monthly Maritime Korea). Available from <http://m.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=23527>
- Lim, Yong-Soo (2007), *Duty to issue insurance policy*, *Insurance Law*, 132-138, Available from [http://www.bohumosong.com/bohum06/03.htm?number=682&start=460&code=data3\\_read](http://www.bohumosong.com/bohum06/03.htm?number=682&start=460&code=data3_read)
- Maurer, A. (1976), *Einführung in das Schweizerische Privatversicherungsrecht*, Bern : Stämpfli.
- Ohama, Shinsen (1934), *Element to Insurance Law*, Tokyo: Koubundou.

- Ohashi, Mitsuo (1937), *Insurance Law Lecture*, Tokyo: Yuuhikaku.
- Omori, Tadao (1990), *Insurance Law (Supplementary ed.)*, Tokyo: Yuuhikaku.
- Park, Sae-Woon (2013), “A Study on the Insured and Effective Date of Cover of Insurance Documents under L/C Transaction”, *Korea Trade Review*, 38(5), 119-137.
- Park, Se-Min (2011), “A Critical Analysis on the Effectiveness and the Extent of Application of English Law and Practice Clauses in Marine Insurance”, *The Journal of Korea Maritime Law Association*, 33(1), 189-228.
- Park, Won-Sun (1962), *New Commercial Law ( II )*, Seoul: Suhaksa.
- Prölls, E. R. und A. Martin (2021), *Versicherungsvertragsgesetz (31 Aufl.)*, Munich: C. H. Beck.
- Seo, Don-Gak (1975), *Commercial Law Lecture ( II ) (2nd ed.)*, Seoul: Bummunsa.
- Shinya, Tetsunosuke (2018), “Transfer of Electronic Marine Cargo Insurance Policy in Trade Transactions”, *Non-Life Research*, 80(1), 109-135.
- Son, Ju-Chan (1980), “Securitization of Insurance Policy”, *Social Science Review*, 11, 3-17.
- Son, Ju-Chan (2006), *Commercial Act ( II ) (11th ed. Supplementary Version)*, Seoul: Parkyoungsa.
- Song, Ho-Shin (2011), “The Review of Legal Theory on the Electronic Marine Cargo Insurance Policy”, *The Journal of Property Law*, 28(1), 227-257.
- Tanabe, Yasuhira (1996), *Modern Insurance Law*, Tokyo: Bunshindou.
- Tanaka, Seiji (1970), *New Edition Insurance Law (10th ed.)*, Tokyo: Chikurasyobou.
- Twigg-Flesner, C. and R. Canavan (2020), *Atiyah and Adams’ Sale of Goods (14th ed.)*, London: Pearson.
- Walden, K. (1991), “EDI : Establishing Legal Security”, *1991 EDI International Seminar*, Information and Communication Promotion Association, 45-51.
- Yamashita, Tomonobu (2018), *Insurance Law ( I )*, Tokyo: Yuuhikaku.
- Yang, Seung-Gyu (2004), *Insurance Law (5th ed.)*, Seoul: Samjiwon.