

CIP 조건의 국제물품매매거래와 피보험이익의 귀속 - 대법원 2018. 3. 15. 선고 2017다240496 판결을 중심으로 -

강 대 섭*

目 次

I. 머리말	III. 해설
II. 사실관계와 판결요지	IV. 맺음말

I. 머리말

국제물품매매거래에서는 매매목적물인 물품(동산인 물건)이 매도인으로부터 여러 구간의 단계를 거쳐 최종적으로 매수인에게 인도된다. 매매계약을 체결할 때에는 각 구간에서 발생하는 멸실과 훼손(멸손)의 위험을 누가 부담하며 그 위험은 언제 이전하는지, 물품의 인도시기와 인도장소는 언제 어디이며 통관, 선적과 양륙, 운송 및 보험과 관련하여 발생하는 비용을 누가 부담하는지 등을 상세하게 정하여야 한다. 이에 관한 계약의 내용을 확정하기 위해서는 당사자의 의사를 해석하고 의사가 분명하지 아니할 때에는 이에 관한 거래의 관습과 관행을 고려하게 된다.

국제상업회의소(ICC)는 국제물품매매거래에서 사용되는 거래조건과 관습을 통일시키기 위하여 '국제거래조건의 해석에 관한 규칙'(INCOTERMS)¹⁾을 제정하였고 수차례의 개

■ 투고일자 : 2019년 11월 14일, 심사일자 : 2019년 12월 9일, 게재확정일자 : 2019년 12월 23일.

* 부산대학교 법학전문대학원 교수

II. 사실관계와 판결요지

1. 사실관계

.보험회사(원고)는 2주식회사와 사이에 피보험자를 2회사, 보험기간을 2013. 4. 1.부터 2014. 4. 1.까지로 하고 2회사가 운송계약을 체결하여 운송하는 모든 제품에 관하여 멸손 등 보험사고가 발생한 경우 그 손해를 피보험이익으로 하는 해상적하보험계약(이하 '이 사건 보험계약')을 체결하였다.³⁾

2회사는 남아메리카 파라과이(Paraguay) 소재 C회사와 스마트폰 판매 계약(이하 '이 사건 수출계약'이라고 한다)을 운임 및 보험료 포함 인도조건(CIP)으로 체결하였다. 2회사는 이를 수출하기 위하여 2013. 1. 1. 5회사(피고)와 항공화물운송계약(이하 '이 사건 운송계약'이라고 한다)을 체결하고, 2013. 4. 16. 5회사에게 스마트폰 2,300대의 운송을 위탁하였다. 5회사는 2013. 4. 17. 스마트폰을 항공기에 적입(선적)하면서 송하인을 2회사, 수하인을 C회사로 하여 항공화물운송장(air waybill)을 발행하였다.

이 사건 스마트폰은 2014. 4. 17. 국내 인천공항을 출발하여 미국의 마이애미 공항 내 항공사창고에 입고되었다가 출고된 후 2013. 4. 20. 스마트폰 적재 트럭이 도난되었고 그 후 스마트폰의 일부만이 회수되었다. 2회사는 도난 후 회수하지 못한 스마트폰에 대하여 2013. 4. 23. 5회사에게 화물송장금액에 해당하는 손해배상을 청구하는 서면(claim letter)을 보냈고, 5회사는 이를 수령하였다. 2회사는 C회사에게 이 사건 스마트폰 대금의 지급청구를 하지 않고 동일한 사양의 대체품 스마트폰을 C회사에 공급하였고, .회사는 이 사건 보험계약에 따라 2회사에 보험금을 지급한 후⁴⁾ 2회사를 대위하여 운송인인 5회사에 대해 손해배상을 청구하였다.

5회사의 손해배상과 관련하여 이 사건 운송계약 제3조는 '5회사는 화물의 도난, 분실, 파손, 지연 등으로 인한 손해를 포함하여 운송업무의 수행과 관련하여 발생하는 2회사와 제3자의 인적·물적 피해 등 모든 손해를 배상하여야 하고, 손해배상액은 2회사가 합리적인 방법으로 산정하여 5회사에 서면통보한다'는 취지의 기재가 있다. 그런데

3) 이른바 적하포괄책임보험에 해당한다.

4) 지급한 보험금은 다음과 같다. 도난된 2,200대분의 스마트폰 가액 상당액에 109의 희망이익을 가산한 금액과, 도난 후에 회수된 300대분에 대하여는 정상품 대비 감가액에 109의 희망이익을 가산한 금액을 지급하였다.

이 사건 항공화물운송장 이면약관(C&I의 "C&R의 Releaser의 이익을 위하여") 제10조에는 '화물이 멸실, 손상, 지연된 경우 인도받을 권리를 가지는 자에 의해 일정한 기한 내에 운송인에게 서면으로 이의가 이루어져야 하고, 그 기한 내에 이루어지지 않는 경우에는 운송인을 상대로 소를 제기할 수 없다(부제소특약)'는 취지가 정해져 있다.

2. 쟁점과 사건의 경과

이 사건에서는 CIP 조건의 수출입매매계약에서 화물의 이동에 따른 위험의 이전과 화물에 관한 피보험이익이 매도인과 매수인 중 누구에게 있는지, 사고발생시 피보험이익이 없는 경우에 보험계약은 무효가 되는지, 항공화물운송장 이면약관이 운송계약과 충돌하는 경우에 그 효력이 있는지가 문제되었다.

먼저 2회사의 운송인에 대한 손해배상청구권을 대위한 .회사의 청구에 대해, 5회사는 본안전항변을 제기하였다. 5회사는 항공화물 운송장 이면약관에 의하면 화물의 멸실 등의 경우 화물을 '인도받을 권리를 가지는 자'인 수하인 C회사가 이의를 제기하지 않았으므로 2회사에 보험금을 지급한 .회사로서는 항공화물운송장의 부제소특약에 따라 5회사를 상대로 소를 제기할 수 없다고 주장하였다.

이에 대해 원심은,³⁾ 2회사는 피고와의 운송계약에서 피고에 대하여 손해배상을 청구하고 그 손해배상금을 지급받을 수 있는 권한을 가지는 유일한 당사자인 점에 비추어 이 사건 항공화물운송장 조항에 따라 피고에게 서면으로 이의를 제기할 수 있는 자에 해당한다는 이유로 피고의 본안전항변은 이유 없다고 판단하였다. 본안전항변이 이유 없다는 점에서는 같지만, 대법원은 다른 이유를 제시하였다.

다음으로 운송인인 5회사는 CIP 조건의 수출입매매계약에 따라 체결된 보험계약에서는 수하인인 C회사가 피보험자이고, 매도인인 2회사는 이 사건 도난사고로 인한 손해를 입은 피보험자가 아니므로 2회사에는 보험금청구권이 없고, 따라서 원고 .회사가 대위할 손해배상청구권도 없다고 주장하였다. 즉 2회사에게는 피보험이익이 없으므로 이 사건 보험계약은 무효라고 주장하였다.

원심은 CIP 조건 하에서는 수출자인 2회사가 자신의 비용으로 보험자인 원고 .보험회사와 사이에 수입자인 C회사를 피보험자로 하고 이 사건 스마트폰이 운송업자 5회사

3) 서울남부지법 2016. 3. 24. 선고 2014나43332 판결. 제1심은 서울남부지법 2014. 12. 1. 선고 2014가단209464 판결이다.

에 인도된 이후 C회사에 운송되는 도중에 도난 등으로 C회사가 입게 될 손해를 피보험 이익으로 하는 보험계약을 체결함으로써 C회사로 하여금 피보험자의 지위에서 직접 원 고에게 위 손해 상당의 보험금을 청구할 수 있도록 해주어야 한다는 점을 인정하였다.

그러나 원심은 :이 사건 운임 및 보험료 포함 (인도)조건은 수출입매매계약 당사자 사 이에서 비용이나 위험부담의 원칙을 정한 것에 불과하고, 보험계약은 피보험이익이 있 는 한 보험자와 보험계약자의 의사합치에 의하여 자유롭게 체결될 수 있다;고 보고, :이 사건 스마트폰이 운송되는 도중 도난 등으로 인하여 C회사가 입게 될 손해가 이 사건 보험계약의 피보험이익이고, 매도인으로서 피보험자인 2회사에게는 희망이익을 포함하 여 경제적 이익이 있으므로 이 사건 보험계약은 유효하고, 따라서 보험대위의 법리에 따라 보험금을 지급한 .보험회사는 2회사의 5회사에 대한 손해배상청구권을 취득하였 으므로 피고 5회사는 원고 .보험회사에게 손해배상금을 지급할 의무가 있다;고 판시하 였다.

3. 대법원의 판결요지

<1= 운임 및 보험료 포함(CIP) 조건으로 매수인을 수하인으로 하여 항공화물운송인에 게 운송물을 위탁하는 방법으로 물품을 인도하기로 하는 수출입매매계약이 체결된 경 우, 특별한 사정이 없는 한 물품이 도착지에 도착함으로써 매수인이 운송인에 대하여 물품의 인도청구권을 취득하였을 때에 매도인으로부터 매수인에게 물품의 인도가 이루어 지고 그 소유권이 매수인에게 이전된다. 이 경우 매도인으로서의 운송계약의 대상인 수출 물품이 목적지에 손상 없이 도착하여 상대방에게 무사히 인도되는 것에 관하여 기 대이익(e>,e\$%e! ,r&*i%)을 포함하여 경제적 이익이 없다고 할 수 없으므로, 매도인과 보험 회사 사이에 체결한 보험계약의 피보험이익이 매도인에게 없다고 볼 수 없다.

<2= 몬트리올 협약에 따른 항공화물운송에서 운송인이 화물을 분실하거나 화물이 도 착하지 아니하였을 때에 수하인은 운송인에 대하여 운송계약으로부터 발생한 권리를 행사할 권한이 있고 송하인에게 부여된 권리는 수하인의 권리가 발생한 때에 소멸하므 로, 위 이면약관 조항에서 화물이 멸실, 손상, 지연된 경우에 운송인에게 일정한 기간 내에 서면으로 이의를 제기할 수 있는 ‘인도받을 권리를 가지는 자’는 운송 도중 송하인 인 2회사가 몬트리올 협약 제12조 제1항에서 정한 처분권을 행사하지 아니하는 한 수 하인인 C회사를 의미하고, 다만 위 이면약관 조항은 운송계약 조항의 내용에 배치되는

한도 내에서는 효력이 없으므로, 2회사가 운송계약 조항에 따라 손해배상을 청구하는 서면을 운송인인 5회사에 보낸 이상, 5회사는 이면약관 조항에서 정한 부제소특약을 주장할 수 없다.

Ⅲ. 해설

1. 항공화물운송장 약관의 부제소특약과 운송계약과의 관계

1) 화물을 '인도받을 권리를 가지는 자'

이 사건 운송계약에 따라 운송인이 발행한 항공화물운송장에는 송하인을 2회사, 수하인을 C회사로 기재하고 있고, 항공화물운송장 약관에는 이 운송은 바르샤바협약이나 몬트리올협약이 정하고 있는 책임에 관한 규정을 적용받는 것으로 하고 있다. 동 약관에는 전술한 바와 같이 화물의 멸실 등의 경우 인도받을 권리를 가지는 자에 의한 서면 이의가 일정 기간 내에 이루어질 것을 요구하고 있다.

여기서 화물을 인도받을 권리를 가지는 자가 누구인가 하는 점이 문제된다. 대법원은 원심의 판단과 달리⁴⁾ 이 사건 항공화물운송에 적용되는 몬트리올협약 제11조, 제12조 제1항과 제4항, 제13조의 내용과 체계를 종합하여 운송 중에 멸실한 화물에 대해서는 수하인이 인도받을 권리를 가지는 자에 해당한다고 판단하였다.

그 이유는 항공화물운송장은 반증이 없는 한 계약의 체결, 화물의 수령 및 운송조건에 관한 증거가 되고(몬트리올 협약 제11조 제1항), 송하인은 운송 중인 화물의 유치, 운송의 중지 및 화물의 반송에 대한 처분권을 갖지만 송하인의 화물처분권은 수하인이 목적지에서 화물의 인도를 청구한 때에 소멸하며(동 협약 제12조 제1항과 제4항), 수하인은 화물이 목적지에 도착한 때에는 송하인이 화물처분권을 행사한 경우를 제외하고 화물의 인도를 청구할 수 있고 운송인이 화물의 분실을 인정하거나 화물이 도착할 날로부터 6일이 경과하여도 도착하지 아니한 때에는 수하인이 운송인에 대한 운송계약상의

4) 서울남부지방법원 2016.3.24. 선고 2014나43332 판결에서 법원은 매도인이 운송인과의 운송계약에서 피고에 대하여 손해배상을 청구하고 그 손해배상금을 지급받을 수 있는 권한을 가지는 유일한 당사자인 점에 비추어 매도인은 이 사건 항공화물운송장 약관에 따라 피고에게 서면으로 이의를 제기할 수 있는 자에 해당한다고 해석하였다.

권리를 행사할 수 있도록 되어 있는 점에 비추어(동 협약 제13조 제1항과 제3항), 송하인 2회사가 화물의 운송 도중 처분권을 행사하지 아니하는 한, 수하인이 화물을 인도받을 권리를 가지는 자로 보아야 한다는 것이었다. 화물이 멸손되었으나 송하인이 처분권을 행사하였다고 볼 수 없는 한, 화물이 도착할 날에 도착하지 않고 있다면 수하인이 화물을 인도받을 권리를 가지는 자에 해당한다는 대법원의 판단은 타당하다.

2) 운송계약상의 특약과의 관계

그러나 대법원은 2회사가 5회사와 운송계약을 체결하면서 화물의 도난 등으로 인한 손해배상에 대해서는 송하인이 권리를 행사한다고 약정하였음을 들어 항공화물운송장의 약관에 따른 위와 같은 수하인의 권리를 인정하지 않았다. 왜냐하면 항공화물운송장의 이면약관은 보통거래약관에 해당하고, 보통거래약관의 해석원칙으로서 개별약정이 우선하므로(약관의 규제에 관한 법률 제4조) 보통거래약관에 해당하는 항공화물운송장의 이면약관이 개별약정에 해당하는 운송계약 특약과 충돌하는 경우에는 전자는 그 범위 내에서 효력이 없기 때문이다.

따라서 이 사건 운송계약의 해석상 운송 도중에 멸실한 스마트폰의 손해배상과 관련하여서는 송하인인 2회사가 운송인에게 손해배상액을 정하여 서면으로 통지하였기 때문에 운송인이 항공화물운송장의 약관에 따른 부제소특약의 주장을 하지 못한다. 이 점에 관한 대법원의 판단도 타당하다.

2. CIP 조건의 국제매매계약의 주요내용

1) CIP 조건의 개요

국제거래에서의 정형적인 매매조건으로 이용되는 거래조건인 CIP 조건은 복합운송을 포함한 모든 운송방식(철도, 도로, 항공, 해상, 내수로)에 사용될 수 있는데,⁶⁾ 매도인이 지정 목적지까지의 운송계약을 체결하고 운임을 부담하며, 이에 더하여 운송 중 물품의 멸손에 대하여 보험계약을 체결하고 보험료를 부담하는 것을 내용을 하는 거래조건이다.⁷⁾ 따라서 운임과 보험료는 이미 매매가격에 포함되어 정해진다. 이 조건은 단지 가

6) 반면에 CI?는 해상과 내수로 운송방식에 사용된다.

7) 이기수·신창섭, 「국제거래법」, 세창출판사, 2013, 229면.

격산정조건만을 정하지 않고, 당사자 사이의 물품의 멸손 위험의 부담, 비용의 분배와 계약상의 의무의 이행방법 등에 관하여 상세한 내용을 담고 있다.

CIP 조건은 매도인이 수출 통관을 마친 물품을 지정된 목적지까지 운송하는 데 필요한 운송계약과 보험계약을 체결하고 이에 따른 운임과 보험료를 부담해야 한다는 점에서 본선인도조건인 CI? 조건과 동일하지만, 물품의 인도를 본선에 적재하는 것이 아니라 운송인에게 교부함으로써 이행하는 조건이다.

CIP 조건에서는 수출국 내에서 운송인에게 목적물을 교부함으로써 인도하였을 때에 물건에 관한 위험이 이전한다. 따라서 매도인이 정한 운송인에게 물품을 교부한 이후에 발생하는 모든 위험과 일체의 추가 비용은 매수인이 이를 부담하게 된다.

위험부담에 관한 민법의 규정은 임의규정에 해당하므로 당사자의 합의로 이와 다르게 약정하는 것은 유효하다.⁹⁾ 이처럼 위험부담에 관하여서는 사적자치가 인정되므로 당사자는 특약에 의해 위험부담 또는 위험의 이전시기를 정할 수 있다. 이 사건에서는 국제매매계약이 CIP 조건으로 체결되고 있으므로 이에 따라 위험이 부담 또는 이전되고 소유권의 귀속이 결정된다.

2) 소유권의 이전

2010년 인코텀즈는 물품의 소유권 이전에 관하여 규정하지 않고 있다. 이 점은 국제물품매매계약에 관한 유엔협약(@NCCISA, 비엔나협약)에서도 동일하다.¹⁰⁾ 동 협약은 소유권이전의무를 매도인의 기본의무로 규정하면서도(비엔나협약 제30조) 그 의무의 구체적인 내용에 대해서는 규정하지 않고 있다. 그 이유는 소유권이전에 관해서는 각국마다 이를 규율하는 법이론과 법체계의 내용이 다르기 때문에 소유권의 구성과 그 이전방식 및 소유권이전의무의 구체적 내용을 통일적으로 규정하기 어렵기 때문이다.¹¹⁾ 비엔나협약은 소유권의 이전에 관해서는 적용되지 않는 관계로¹²⁾ 국제사법 규칙에 따라 적용될

9) 대법원 1993.3.27. 선고 94다44132 판결. 장차 영업허가를 얻어 투전기업을 공동운영하는 것을 목적으로 하는 동업지분의 매매계약 당시, 당사자 쌍방의 책임 없는 사유로 인하여 투전기 영업을 하지 못하게 될 경우 그 매수인이 매수대금을 회수하지 못하게 될 위험을 부담하겠다는 약정은 유효한 것으로 인정되고 있다.

10) .r(i)\$e 30 : T+e "e)er -#%" !e)ier %e g&&!", +a ! &1er a 0 !&\$#-e %" re)a%i g %& %+e - a ! %ra "er %e ,r&,er%0 i %+e g&&!", a" reB#ire! /0 %+e \$& %ra\$% a ! %+" C& 1e %i& .

11) 이기수·신창섭, 앞의 책, 61면과 202면.

12) @NCCISA 제4조 제/호(T+" C& 1e %i& ... i" &% \$& \$er e! Ci%+ ... %+e e**e\$% C+i\$+ %+e \$& %ra\$% -a0

준거법에 따르게 된다.

민법에 의하면 물건의 소유권을 갖는 자가 그 소유에 속하는 물건을 매도한 경우(양도한 경우) 매매계약의 성립만으로 소유권은 상대방에게 이전하지 않는다. 동산은 인도되어야 소유권이 이전하고(민법 제177조 제1항), 동산이 제3자를 통하여 운송되는 경우에는 그 제3자에 대한 반환청구권이 양도된 때에 그 양수인에게 동산을 인도한 것으로 보게 된다(민법 제190조). 반면에 영국의 1969년 물품매매법(Sale of Goods Act 1969)에 의하면, 소유권은 당사자의 의사에 따라 이전하는데 FOB 조건의 매매거래이면 소유권은 일반적으로 물품이 본선의 난간을 통과할 때(본선 적재시)에 이전한다.¹³⁾

대법원 판례는 국제항공화물운송에 관한 1933년 바르샤바협약에서 항공화물이 도착지에 도착하기 전에 송하인이 운송인에게 화물의 처분에 관한 지시를 하지 않은 이상 수하인은 화물이 도착지에 도착한 때에는 운송인에 대하여 확정적으로 화물의 인도청구권을 취득하는 것을 전제로,¹⁴⁾ 본선인도조건(F.O.B.) 또는 운임·보험료포함조건(C.I.F.)으로 매수인을 수하인으로 하여 항공화물운송인에게 운송을 위탁하는 방법으로 물품을 인도하기로 하는 수출입매매계약이 체결된 경우, 특별한 사정이 없는 한 물품이 도착지에 도착함으로써 매수인이 운송인에 대하여 물품의 인도청구권을 취득하였을 때 민법 제190조의 규정에 의하여 매도인으로부터 매수인에게 물품의 인도가 이루어진 것으로 되어 그 소유권은 매수인에게 이전된다;라고 판시하였다.¹⁵⁾

그러므로 CIP 조건을 포함하여 국제운송계약이 체결되는 매매거래에서 동산인 운송물의 소유권은 그 운송물이 목적지에서 수하인에게 인도되거나 그 반환을 청구할 수 있는 선하증권 등이 매수인에게 교부된 때에 이전한다고 보아야 한다.¹⁶⁾ 운송물의 소유권

12) Sale of Goods Act 1969, s. 17(2) 및 제6조 제2항.

13) I. I. Carr, *The Sale of Goods Act 1969*, Cambridge University Press, 2006, p. 43. 영국 법원의 입장은 "상위험이전시점으로 보는 견해, 매도인의 운송서류 이전시점으로 보는 견해, 매수인의 대금지급시점으로 보는 견해 및 매도인의 대금회수시점으로 보는 견해 등이 있다고 한다(최석범, 「해상손해보상을 위한 피보험이익의 귀속에 관한 한국의 최근 판례 소고」, 물류학회지 제27권 제3호(2017년 10월), 46면).

14) 상법 제140조 참조.

15) 대법원 1997.11.10. 선고 97도2324 판결. 이 경우 매수인이 수입할 물품을 미리 제3자에게 양도함에 따라 매도인에 대하여 위 제3자를 수하인으로 하여 운송을 위탁할 것을 요구하고 매도인이 이에 응하였다면 물품이 국내에 도착하였을 때 당사자들의 의사에 따라 매도인으로부터 매수인, 매수인으로부터 제3자에게 순차로 물품에 대한 소유권이전이 이루어진다;는 점도 인정하였다.

16) 석광현, 「국제물품매매계약의 법리」, 박영사, 2010, 124면(실제로 소유권이전의무는 매도인인 물

은 위험부담과 분리되어 이전하기 때문에,¹⁶⁾ 동산의 소유권 변동을 가져오는 인도와 국제물품매매계약에서 위험을 이전시키는 인도는 그 법적 성질을 달리한다.¹⁷⁾

3) 운송계약의 체결과 물품인도의무

CIP 조건으로 매매계약을 체결한 경우 매도인은 인도지 내의 합의된 인도장소가 있다면 그 장소로부터 지정된 목적지 또는 그 목적지 내의 합의된 장소까지 물품을 운송하기 위한 계약 또는 운송주선계약을 체결하여야 한다(CIP .3.a). 매도인은 운송계약 또는 운송주선계약을 자신의 비용으로 체결하여야 하며, 통상의 운송조건으로 하고 통상의 운송로와 관습적인 방법에 의한 운송이 이루어져야 한다.

이에 따라 매도인은 합의된 기일 또는 기간 내에 운송계약에 따른 운송인(복합순차운송의 경우에는 최초의 운송인)에게 물품을 교부함으로써 물품을 인도하여야 한다. 매도인의 물건인도의무는 물건이 목적지에 도착할 때가 아니라¹⁹⁾ 매도인이 물건을 인도할 때에 완료된다. 이 때 인도란 소유권의 이전을 가져오는 인도를 의미하는 것은 아니다.

4) 위험의 이전과 비용의 부담

대부분의 국제물품매매계약에는 위험의 이전시기를 정한 조항이 들어 있거나, 위험의 이전을 정한 정형적인 거래조건이 사용되고 있다. CIP 조건의 경우에 매도인은 물품

품의 점유를 직접 또는 제3자를 통하여 매수인에게 이전하거나 물품의 처분을 지배하는 서류를 직접 또는 제3자를 통하여 매수인에게 교부함으로써 이행된다. 본선현실인도조건인 전통적인 ?O2에서는 매수인에게 인도할 물품을 특정하여 매수인이 지정한 선박에 선적하면 소유권이 이전될 수 있다고 보지만(이 경우 매수인이 송하인의 지위를 갖는다), 매도인으로서의 물품대금의 지급을 확보하기 위하여 소유권의 이전을 그 대금지급시까지 유보할 필요가 있기 때문에, ?O2 계약의 경우에도 매도인이 운송계약을 체결하고(이 경우 매도인이 송하인의 지위를 갖는다) 선하증권을 취득하는 경우에는 선적서류의 교부와 상환으로 대금이 지급될 때까지 소유권의 이전이 유보된다고 보는 것이 타당하다(이기수·신창섭, 앞의 책, 202면). 만약 신용장거래를 하는 경우라면 매도인이 발행한 환어음에 선적서류를 첨부하여 자신의 거래은행을 통하여 신용장개설 은행에 제시하여 대금을 지급받은 때에 화물의 소유권은 완전하게 매수인에게 이전한다고 본다.

16) 그러나 영국의 1969년 물품매매법에서는 원칙적으로 위험은 소유권과 함께 이전한다.

17) 석광현, 앞의 책, 126면(협약 제31조에서 말하는 인도(!e)ier0)라 함은 우리 민법상의 인도, 즉 매수인에게 점유를 이전하는 것이 아니라 (운송이 포함되는 경우) 매수인에게 전달하기 위하여 물품을 제1운송인에게 교부하는 것을 의미한다).

19) 5ES(!e)i1ere! e> "fi,)와 같은 도착지인도계약의 경우에는 매도인은 도착지에서 목적물을 인도할 의무가 있다(! !ir Carr, &,. \$!%, ,.32).

이 운송인에게 교부됨으로써 인도될 때까지의 멸손위험을 부담한다(.4). 즉 매도인이 당사자 간에 합의된 바에 따라 물품을 운송인에게 교부하여 인도한 때에 위험은 매도인으로부터 매수인에게 이전한다. 다만 계약에 따라 물품이 특정되었으나 매수인이 발송 시기나 지정된 목적지 또는 물품수령장소를 결정한 후 이를 매도인에게 통지하지 아니한 때에는 합의된 기일 또는 합의된 인도기간의 말일로부터 물품의 멸손위험은 매수인이 부담한다(.3., 2.3. a ! 2.6.).

매수인에게 위험이 이전되었다는 것은 목적물이 그 이후에 멸손된 때에는 매수인은 매매대금의 지급의무를 면할 수 없다는 의미이다.²⁰⁾ CIP 조건인 이 사건에서 위험이 이전한 후에는 물건이 멸손되더라도 매수인은 매매대금의 지급을 면할 수 없지만, 그 대신 매수인은 운송 중에 발생한 물품의 손해에 대해 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있다.

매도인은 위험이 이전하기 전까지의 물품 관련 비용과 운임 및 운송계약에서 매도인의 계산으로 정한 양륙비 및 목적지에서의 하역비, 그리고 수출·통관관련비용을 지급하고, 보험료를 지급하여야 한다(.4.).

5) 물품의 멸손위험과 보험계약의 체결

CIP 조건에서는 매도인은 운송 중 물품의 멸손 위험에 대비하여 화물(적하)보험계약을 체결하고 그 자신이 보험료를 지급하여야 한다. 매도인은 매수인에게 보험증권 기타의 부보증거를 제공하여야 한다.

매도인이 매수인에게 제공해야 하는 (해상)보험증권은 해당 CIP 계약에서 보험에 관하여 정한 특약이 있는 경우에는 이에 맞게 담보위험, 손해보상의 범위, 보험기간, 보험금액 등을 정하여야 한다. 만약 이에 관하여 매매계약서 등에 정함이 없는 경우에는 무역 관습에 따르면 된다. 매도인의 보험계약체결의무는 주로 보험조건, 보험기간, 보험금액 등에 관하여 문제된다.

I &er - " CIP 조건은 보험조건에 관하여, 보험계약은 평판이 좋은 보험자와 최소한의 담보조건(예컨대 협회적하약관 C)으로 체결하면 되고,²¹⁾ 매수인 또는 물품에 대하여 피

20) I !ira Carr, &,. \$!%, ., .73.

21) 전쟁위험이나 파업위험 등에 관해서는 보험에 들 의무는 없고 특별히 매수인의 요청이 있는 경우 매수인의 비용으로 전쟁위험이나 특별한 위험을 담보하는 보험에 들어주면 된다(.3./) 제1항).

보험이익을 가지는 그 밖의 자가 보험자에 대해 직접 보험금의 지급을 청구할 수 있도록 할 것을 요구하고 있다(.3./).²²⁾ 매수인 또는 피보험이익을 갖는 그 밖의 자가 보험자에 대해 직접 보험금의 지급을 청구할 수 있게 하기 위해서는 매수인을 피보험자로 하거나, 제3자를 특정하지 않고 제3자를 위한 보험계약을 체결할 수 있고(상법 제439조 제1항), 자기를 위한 보험계약을 체결한 후 보험의 목적을 양도하는 방법을 사용할 수 있다(상법 제469조). 매매목적물이 멸손된 때(손해가 발생한 때)에 피보험이익을 가지고 있다면 매수인은 매도인이 체결한 해상보험을 통하여 그 손해를 보상받을 수 있다.

이 사건에서는 CIP 조건에 따른 보험계약에서 매도인을 피보험자로 하고 물품이 운송 중 멸손됨으로써 피보험자가 입게 될 손해를 피보험이익으로 하는 약정이 체결되었다. 매도인이 화물이 운송 중에 멸손되지 않고 목적지까지 도착하여 매수인에게 온전하게 인도되는 것에 관하여 희망이익을 포함하여 경제적 이익을 갖고 있다면 이 피보험이익에 관한 보험계약은 유효하다. 이 점은 CIP 조건에 합치되지 않는 것으로 보이지만, 매도인으로서의 피보험자의 지위에서 보험금을 지급받아 이를 그대로 매수인에게 전달함으로써 매수인에 대한 관계에서 CIP 조건을 이행한 것으로 평가받을 수 있다.²³⁾

CIP 조건에서 필요한 보험기간은 물품의 위험이 이전하는 인도지점으로부터 적어도 목적지까지의 운송기간에 대해 부보하여야 하고, 매도인은 매수인에게 보험증권 기타의 보험의 증거서류를 제공하여야 한다.²⁴⁾ 이 사건에서는 .보험회사와 매도인인 2회사는 1년 기간에 대해 포괄예정보험을 체결하였다. 이에 따라 이 사건 화물(스마트폰)이 운송 과정에서 멸손되더라도 매수인이 운송 중의 위험으로부터 보호받을 수 있게 매매계약에서 정한 전 운송구간(운송인에게 교부된 때로부터 목적지에 도착하여 지정장소에서 수하인에게 인도된 때까지)을 보험기간으로 하여야 한다. CIP 조건에서도 CI? 조건과 마찬가지로 화물의 소유권과 위험은 분리되어 이전하게 된다. 화물의 소유권은 매도인이 매수인에게 화물을 인도하고 대금을 받은 때(실무에서는 선하증권 등 선적서류를 환어음과 함께 매수인의 신용장개설은행에 제시하여 대금을 수취한 때)에 이전한다고 보아야 하는 반면에, 화물에 관한 위험은 화물을 운송인(복합운송의 경우 최초의 운송

22) .3. /) C& %ra\$% &* i "#ra \$e: T+e i "#ra \$e "+a) ... e %i%)e %+e /#0er, &r a 0 &%+er ,er"& +ali g a i "#ra/%)e i %ere"% i %+e g&&!", %& \$)ai- !ire\$%)0 *r&- %+e i "#rer.

23) 서울남부지방법원 2016.3.24. 선고 2014나43332 판결.

24) 매도인은 필요하다면 매수인의 요청에 따라 매수인의 위험과 비용으로 매수인이 추가로 보험계약을 체결하고자 할 때에 필요한 정보를 매수인에게 제공하여야 한다(.3./) 제2항).

인)에게 교부하여 인도한 때(이 사건에서는 항공운송인에게 교부되어 항공기에 적입된 때) 매도인으로부터 매수인에게 이전한다. 따라서 매도인은 물품을 운송인에게 인도한 이후의 기간을 보험기간으로 하면 된다.

그런데 위험이 이전하기 전에 발생하는 물품의 멸손 위험은 매도인이 부담하여야 하기 때문에, 이에 대해서는 매도인 스스로 자신을 위하여 보험을 들어야 한다. 실무에서는 각각의 보험계약의 체결에 따른 이중의 비용 지출을 줄이기 위하여, 매도인의 위험에 속하는 운송구간을 포함하여 매도인의 명의로(매도인을 피보험자로) 선적지 또는 매도인의 창고로부터 목적지의 수하인 창고 기타 최종 창고까지를 보험기간으로 하여 보험계약을 체결하고 해상보험증권을 배서양도하는 방법을 사용하고 있다고 한다.²³⁾ 해상보험증권의 양도는 피보험자가 갖는 보험증권상의 권리를 양도하는 것일 뿐, 보험의 목적의 양도에 따른 보험계약상의 권리를 양수인에게 이전하는 것이 아니다.²⁴⁾

보험금액은 보험가액의 범위 내에서 매도인과 매수인 사이에서 매매계약에 의해 정해진다.²⁶⁾ 해상보험의 경우 보험자와 보험계약자가 보험가액을 합의한 때(기평가보험)에는 그 가액(협정보험가액)은 보험사고발생시의 가액을 정한 것으로 추정한다(상법 제460조 본문). 보험가액을 협정하지 아니한 때에는 사고발생사의 가액을 보험가액으로 하게 되지만, 손해발생의 때와 곳을 결정하기 어려운 해상보험에서는 보험가액의 평가가 쉬운 시점의 보험가액을 전체 보험기간 중의 보험가액으로 하는 보험가액불변경주의가 채택되고 있다(상법 제494조부터 제497조까지). 상법은 적하보험에서 보험가액을 정하지 아니한 경우 보험가액은 선적한 때와 곳의 가액과 선적 및 보험에 관한 비용을 보험가액으로 하도록 하고 있다(상법 제496조).

국제무역실무에서는 원가에 선적비용과 보험비용을 가하여 평가되고 통상의 경우 수익이익의 일종인 희망이익을 가하여 매매가액의 10%를 더한 가액으로 평가되어 보험가액으로 협정하고 있다. 해상보험 실무에서는 전부보험이 일반적으로 이용되고 있다. 신용장에 의한 거래에서는 상업송장(\$ - er\$ia) i 1&i\$e)에 기재한 가액이 보험금액의 최저한으로 인정되고 있는데,²⁷⁾ 화물이 안전하게 도착한다면 전매에 의하여 얻을 수 있는

23) 龜井利明, 「海上保險總論」, 成山堂書店, 1964, 136면.

24) 영국 1904년 해상보험법(The Marine Insurance Act 1904) 제13조 및 제30조 제2항 참조.

26) CIP 조건으로 매매계약을 체결할 때에는 매매가액에는 매도인이 부담하는 이들 비용이 포함된다.

27) 예컨대 신용장통일규칙 제27조 *ii.

매수인의 희망이익을 가산하여 보험에 부치도록 정해진다. 보험금액에 관한 약정이 없는 경우에는 무역관습에 의하고, 이에 관한 관습도 없는 경우에는 송장가액의 109를 가하여 부보하는 것이 일반적 관행이다. 인코텀즈는 CIP 조건에서 보험금액은 최소한 계약에서 정한 물품의 가액에 109를 가산한 금액으로 하고, 계약상의 통화로 표시되어야 함을 정하고 있다(.3./) 제3항).

3. CIP 조건의 매매계약과 피보험이익

1) 손해보험계약과 피보험이익

가) 피보험이익의 의의와 성질

손해보험계약은 '보험사고로 인하여 생길 피보험자의 재산상의 손해를 보상'하는 계약이다(상법 제443조). 손해보험계약에서는 보험의 목적에 보험사고가 발생하고 이에 의하여 피보험자에게 발생한 손해가 보상된다. 여기서 손해란 이익의 상실 또는 침해를 말하는 것이므로 손해보험계약이 유효하게 성립하기 위해서는 피보험자는 보험의 목적에 관하여 손해의 발생을 가능하게 하는 이해관계 내지 이익을 필요로 한다.

이와 같은 이해관계 내지 이익을 강화상 피보험이익이라 하고, 상법은 보험계약의 목적이라고 하고 있다(제447조). 피보험이익이 손해가능성 또는 손해가능관계를 의미하는 이상, 계약의 유효요건인 목적의 가능성은 피보험이익의 유무에 의하여 결정되는 것이므로, 이 점에서 보험법은 피보험이익을 보험계약의 목적으로 하고 있다고 해석한다.²⁹⁾

피보험이익의 의의에 관해서는 크게 관계설과 이익설이 대립하고 있다. 관계설은 피보험이익을 '보험의 목적에 보험사고가 생기면 피보험자가 손해를 입게 되는 경우 피보험자가 그 보험의 목적에 대해서 갖는 경제적 이해관계'로 이해하고,³⁰⁾ 이익설은 '보험의 목적에 보험사고가 생기지 않는 동안 피보험자가 보험의 목적에 대하여 갖는 이익 또는 가치'로 이해한다.³¹⁾ 판례는 손해보험에 있어서 피보험이익은 보험의 목적에 대하

29) 岡田豊基, 「現代保險法」, 中央經濟社, 2010, 91면. 동지 : 한기정, 「보험법」, 박영사, 2016, 432면.

30) 양승규, 「보험법」, 삼지원, 2003, 196면; 김성태, 「보험법강론」, 법문사, 2001, 369면; 정찬형, 「상법강의(하)」, 박영사, 2013, 423면; 한창희, 「해상적하보험상의 피보험이익」, 법학논총 제27집 제2호(한양대학교, 2011. 4), 43면. 독일 및 영미법계의 다수설이다(박세민, 「보험법」, 박영사, 2019, 411면).

31) 최기원, 「상법학신론(하)」, 박영사, 2004, 462면.

여 보험사고가 발생함으로써 피보험자가 손해를 입게 되는 경우에 그 목적에 대하여 피보험자가 가지는 경제적 이해관계를 의미하는 것이라고 하여 관계설의 입장에 서있는 듯하다.³²⁾

그런데 이 양자에는 표현방식과 이해방법이 다를 뿐 본질적인 차이가 없다.³³⁾ 피보험이익 개념은 본래 법률상의 개념이지만, 이를 경제생활의 불안 제거 또는 경제적 수요의 충족이라는 보험서비스 수요의 근원으로 보는 경우 경제적 개념이라고 할 수도 있다.³⁴⁾ 그러나 경제적 개념으로 보더라도 피보험이익은 관계 그 자체가 아니라 그러한 관계 하에서 인정되는 이익 내지 가치라고 보아야 할 것이다. 따라서 피보험이익이란 피보험자가 재산상의 손해가 발생할 수 있는 보험의 목적에 대하여 갖는 경제상의 이익으로 볼 수 있다.³⁵⁾ 상법 제447조의 법문에서 볼 때 상법은 이익설에 입각한 것으로 이해된다.³⁶⁾

피보험이익 개념이 손해보험과 인보험에서 갖는 의미는 다르다. 상법은 인보험에서는 보험계약의 체결이나 보험수익자의 변경 등에 '동의주의'를 취하고 있을 뿐, 별도로 피보험이익의 개념을 인정하지 않고 있다. 피보험이익의 관념은 손해보험, 특히 금전으로 산정할 수 있는 적극적 이익이 있는 물건보험에서 중요한 요소가 되고 있다. 책임보험과 같은 재산보험에서도 피보험이익이 인정되어야 하는가에 관해서는 피보험이익을 보험사고가 생길 때 피보험자에게 보험보호를 하여야 할 경제적인 이익의 유무 문제와 연관시켜 볼 때에는 책임보험에서도 피보험이익의 개념을 인정할 수 있다고 하고,³⁷⁾ 손해보험뿐만 아니라 인보험에서도 피보험이익의 관념을 인정하는 것이 옳다는 견해도 있다.³⁸⁾

32) 서울민사지법 1993.11.2. 선고 93가합17604 판결. 동지: 서울고등법원 2009.4.30. 선고 2007나 67747 판결(보험의 목적인 물건에 대한 소유권, 저당권과 같은 법률상의 관계뿐만 아니라 당해 보험의 목적을 점유, 사용, 수익, 처분할 수 있는 사실상의 경제적 이해관계가 있다면 피보험이익으로 할 수 있다).

33) 장덕조, 「보험법」, 법문사, 2017, 221면; 박세민, 앞의 책, 411면; 한기정, 앞의 책, 416면.

34) 龜井利明, 앞의 책, 17면.

35) 장덕조, 앞의 책, 221면.

36) 한기정, 앞의 책, 416면.

37) 김성태, 앞의 책, 374면; 양승규, 앞의 책, 336면.

38) 양승규, 앞의 책, 193G194면. 인보험에서 피보험이익은 보험계약에 의하여 보험보호를 받을 수 있는 경제적 이익 또는 보험의 목적과의 일정한 관계로 풀이하고 연애보험, 실연보험 등 감정적 이익도 보험의 대상이 되어 보험은 정액보험으로 변화하고 있다고 설명된다.

기존의 이익(적극재산)에 관한 적극보험에서는 피보험이익의 존재는 분명히 요구되고 있다. 반면에 책임보험, 비용보험 등 소극재산의 발생에 대비하는 소극보험에서는 피보험이익의 존재는 필요하지 않다고 볼 여지도 있다. 그러나 소극보험도 손해보험인 이상 손해발생의 전제로서의 피보험이익은 요구된다.³⁹⁾

피보험이익은 특정한 주체에 귀속되어야 하고, 귀속주체를 떠나서 존재할 수 없다는 점에서 주관적인 성질을 갖는다. 동시에 피보험이익의 존부와 범위의 판단은 객관적으로 이루어져야 하고, 개인의 판단에 의해 결정할 수 없다는 점에서 객관적인 성질을 갖는다. 왜냐하면 피보험이익의 존부와 범위는 보험계약의 도박화를 방지하는 기능을 갖고 있으므로 그 판단을 피보험자의 개인적 판단에 맡기는 것은 피보험이익의 존재를 요구하는 취지에 어긋나기 때문이다.

나) 피보험이익의 보험계약법상의 지위

손해보험계약을 손해보상계약으로 보는 입장에서는 피보험이익을 다른 계약에 있어서와 마찬가지로 '계약의 목적'으로 풀이하여, 피보험이익은 손해보험계약이 성립·존속하기 위한 절대적 요건이라고 이해한다(절대설).⁴⁰⁾ 일반적으로 손해보험에서는 피보험자는 피보험이익을 가지고 있을 것을 요구하는데, '이익이 없으면 보험도 없다'라는 것이 바로 이를 의미한다. 피보험이익이 없으면 보험계약의 성립이나 존속을 인정할 수 없게 되어 보험계약은 무효로 된다.

영국의 1904년 해상보험법(Maritime Insurance Act, 1904)은 '피보험자가 피보험이익을 가지지 아니하고 또한 피보험이익을 취득할 기대가능성도 없이 체결한 보험계약'은 도박보험으로 무효로 하고 있다.⁴¹⁾ 즉 피보험자는 보험사고발생시 피보험이익을 가지고 있어야 한다. 그리고 CIP 조건의 매매계약에서 요구되는 최소한의 부보조건인 협회적하보험약관(ICC) (C) 제11조 제1항은 '이 보험계약에 의하여 보상을 청구하기 위해서는 피보

39) 그러나 소극보험에 있어서는 가능한 손해액을 미리 확정하는 것은 불가능하기 때문에 가능한 손해액을 확정한다는 의미에서의 피보험이익의 존재는 인정되지 않는다.

40) 최기원, 앞의 책, 462면; 양승규, 앞의 책, 194면; 정찬형, 앞의 책, 423면.

41) 영국 해상보험법(Maritime Insurance Act, 1904) 제4조 제1항은 '사행 또는 도박을 위한 해상보험계약을 무효'로 하고, 제2항 (a)은 '피보험자가 피보험이익을 가지지 아니하고 또한 피보험이익을 취득할 기대가능성도 없이 체결한 보험계약은 도박보험으로 간주된다'라고 정하여 이 입장을 명시하고 있다. 그러나 영국에서 2003년 도박법(Gambling Act, 2003)의 제정으로 인하여 피보험이익의 요건이 소멸되었다고 하는 견해도 있다. 장덕조, 앞의 책, 224면 참조.

험자는 보험의 목적에 관하여 피보험이익을 가질 것'을 요구하고 있다.

피보험이익을 절대적 요건으로 보는 입장에서는, 예컨대 피보험이익을 흠결한 경우에도 관계자가 선의이면 계약은 무효로 되지 않는 점(제444조 단서), 현저한 경우가 아니면 초과보험이 문제되지 않는 점(제449조), 기평가보험의 경우에도 협정보험가액이 현저하게 과다하지 않은 한 유효성이 승인되는 점(제460조 단서), 신가보험(新價保險)이 인정되고 있는 점(제464조 제1항 단서) 등의 예외를 설명하기 어렵다고 한다.⁴²⁾

그래서 피보험이익을 계약의 목적으로 보는 것을 포기하고, 피보험이익은 사행계약으로서의 손해보험계약이 불법적인 도박 또는 부당한 이중이득에 이용되는 것을 방지하기 위하여 공서정책적 측면에서 요구되는 상대적 요건이라고 이해한다.⁴³⁾ 이에 의하면 공서양속에 반하지 않는 한 실손액을 넘어 피보험자의 손해를 보상하는 손해보험계약도 유효하다고 해석하게 되는데, 이는 다른 조건부금전급부계약과의 구별을 불명확하게 만든다는 점이 문제된다.

그러나 상대설은 절대설에 대해 제기되는 문제점을 무리 없이 설명할 수 있다는 점에서 타당하다고 한다.⁴⁴⁾ 또한 피보험이익의 개념이 분명하지 못한 경우가 있고 도덕적 위험의 방지는 손해보상의 원칙이나 이득금지의 원칙으로 실현할 수 있는 점, 다양한 파생상품과 보험의 구별을 피보험이익 여부로 하는 것은 사실상 불가능한 점을 들어, 피보험이익을 절대적 요소로 하여 보험계약의 유효성을 판단하는 것은 옳지 않다고 하여 상대설을 지지하는 견해도 있다.⁴³⁾

상법이 피보험이익의 전부 또는 일부가 흠결된 경우에도 보험계약의 효력을 인정하는 규정은 피보험이익의 주관적 성질의 결과 선의의 당사자를 보호하고자 하는 예외규정이자, 그것이 피보험이익이 존재하지 않더라도 보험계약의 효력을 인정하려는 것은 아니라고 본다.⁴⁴⁾ 그러므로 피보험이익의 지위는 보험계약 성립을 위한 절대적 요건으로 인정하되, 피보험이익의 관념 자체에 거래의 통념에 합치되도록 탄력성을 줌으로써 실제의 다양한 보험계약의 내용에 대응하는 해석 방법이 타당하다고 할 것이다(수정절

42) 김성태, 앞의 책, 373-374면.

43) 김성태, 앞의 책, 373면.

44) 김성태, 앞의 책, 374면.

43) 장덕조, 앞의 책, 224면과 223면. 피보험이익의 문제점을 지적하면서 영국의 피보험이익 포기론을 소개하고 있는 223면 및 224면 참조.

44) 양승규, 앞의 책, 194면.

대설).⁴⁶⁾

다) 피보험이익의 요건

피보험이익은 '적법하고 금전으로 산정할 수 있는 이익'이어야 한다. 피보험이익은 적법한 것이어야 한다. 피보험이익의 적법성은 당사자의 선의·악의를 불문하고 객관적인 표준에 따라 결정하여야 하고 피보험자의 인적 상태와는 관계가 없다.⁴⁷⁾ 또한 손해보험 계약은 금전으로 산정할 수 있는 이익만을 보험계약의 목적으로 할 수 있으므로, 금전으로 산정할 수 없는 이익, 즉 경제적 가치가 없는 이익은 피보험이익이 될 수 없다.

피보험이익은 보험의 목적에 대한 피보험자와 보험사고와의 경제적인 이해관계라고 이해하는 한, 그 목적에 대한 당사자의 법률상의 관계를 필요로 하는 것은 아니다.⁴⁸⁾ 보험의 목적인 물건에 대한 소유권, 채권, 물권과 같은 법률상의 관계뿐만 아니라 희망이익과 같은 사실상의 관계도 경제상의 이익이고, 금전으로 산정할 수 있는 이익이므로 피보험이익으로 될 수 있다.³⁰⁾ 피보험이익은 경제상의 이익이고 법률상의 권리 여부 그 자체가 직접적으로 피보험이익의 유무를 결정한다는 의미는 아니다. 그러나 대항요건의 흠결과 같은 법률적인 사정에 의하여 실제 소유자로서의 경제상의 이익 향수가 방해받는다면 간접적인 결과로서 소유자로서의 피보험이익을 갖지 않는다.

판례도 피보험이익을 관계설의 입장에서 보험의 목적인 물건에 대한 소유권, 저당권과 같은 법률상의 관계뿐만 아니라 당해 보험의 목적을 점유, 사용, 수익, 처분할 수 있는 사실상의 경제적 이해관계가 있다면 이를 피보험이익으로 할 수 있다고 한다.³¹⁾ 영국의 1904년 해상보험법은 '해상사업 또는 위험에 처한 피보험재산에 관하여 보통법상 또는 형평법상 이해관계를 갖고 이로 인하여 피보험재산의 안전 또는 정지도착으로 이익을 얻거나 그 재산의 멸손 또는 압류에 의하여 손해를 보거나 그에 관한 책임이 발생 하는 경우에는 해상사업에 이해관계를 갖는 것으로 되어'(제3조 제2항) 피보험이익을 갖는다고 규정하고 있다.³²⁾

46) 양승규, 앞의 책, 194면; 한기정, 앞의 책, 417면; 岡田豊基, 앞의 책, 92면.

47) 양승규, 앞의 책, 196면; 장덕조, 앞의 책, 223면.

48) 양승규, 앞의 책, 196G197면.

30) 양승규, 앞의 책, 197면; 한기정, 앞의 책, 422면(사실상의 이익도 피보험이익에 포함시키는 것이 통설이다).

31) 서울고등법원 2009.4.30. 선고 2007나67747 판결.

32) 동 법에 의하면 매수인, 수하인, 물품에 관한 금전을 선급한 자, 선박소유자, 용선자, 수치인 및

피보험이익은 보험사고 발생시에 손해보상의 전제가 되므로 보험계약 체결 당시 그 존재나 귀속이 확정되어 있거나 적어도 사고발생시까지 확정될 수 있어야 한다.³³⁾ 왜냐하면 이익이 확정되지 않으면 손해도 확정되지 않아 보험사고가 발생하여도 보험자는 손해를 보상할 수 없기 때문이다. 그러므로 이익은 확정할 수만 있으면 현재의 이익뿐 아니라 장래의 이익, 조건부 이익 등을 보험계약의 목적으로 할 수 있다.³⁴⁾

피보험이익은 현존이익에 한할 필요는 없고 장래 발생하는 이익이더라도 피보험이익이 될 수 있지만, 그 실현이 확실한 이익이어야 한다. 상법은 보험사고로 인하여 상실된 피보험자가 얻을 이익이나 보수도 당사자 사이의 특약에 의하여 보험의 대상으로 할 수 있음을 정하고 있고(상법 제446조), 해상보험에서는 적하의 도착으로 인하여 얻을 이익 또는 보수(희망이익)를 보험에 붙일 수 있음을 인정하고 있다(상법 제497조).

라) 피보험이익의 유형

해상보험에서 피보험이익은 선박에 관한 것과 화물에 관한 것으로 나누는 외에도 피보험이익의 존재와 내용에 따라 분류할 수 있다.

먼저 피보험이익은 이익의 존재에 따라 이미 취득한 재산에 관한 것(현존이익)과 아직 취득하고 있지 아니한 재산에 관한 것(기대이익)으로 나눌 수 있다.³⁵⁾ 전자는 현존하는 재산의 가치의 감소 또는 소멸에 의하여 손해가 발생하고, 후자는 재산을 취득할 수 없거나 가치가 감소된 재산의 취득이라는 형태로 발생한다.

피보험이익은 그 배후에 있는 법률관계 또는 사실관계, 즉 이익의 내용에 의하여 소유이익(소유자이익), 사용·수익이익, 담보이익, 청구이익, 책임이익 등으로 구분하고 있다.³⁶⁾ 손해보험에 있어서 피보험이익을 경제적 이해관계로 이해하는 판례는 소유자이익에 한하지 아니하고 담보이익, 사용·수익이익 및 물권적 또는 채권적 취득기대이익도 피보험이익에 포함된다고 한다.³⁶⁾ 보험법상 피보험이익은 기본적으로 경제적 이익의 문

보험자 등이 피보험이익을 갖는다. I !ira Carr, &,. \$!%, ,.443.

33) 해상보험, 특히 적하보험에서는 피보험자가 가까운 장래에 피보험이익을 갖게 될 것이 확실하지만 계약체결시에는 피보험이익의 내용을 확정할 수 없는 경우에 예정보험의 체결이 허용된다. 상법 제604조는 '선박미확정의 적하예정보험'계약의 체결을 인정하고 있다.

34) 박세민, 앞의 책, 421면.

35) 龜井利明, 앞의 책, 17면.

36) 한기정, 앞의 책, 419~420면.

36) 서울민사지법 1993.11.2. 선고 93가합17604 판결. 동지: 서울고등법원 2009.4.30. 선고 2007나 67747 판결(보험의 목적인 물건에 대한 소유권, 저당권과 같은 법률상의 관계뿐만 아니라 당해

제로서 도박에 해당하지 않는 한 널리 인정되어 보험제도가 충분히 활용될 필요가 있고, 사실상 이익도 금전적 가치의 산정이 불가능하다고 할 수 없으며 사실상 이익은 법률상 이익과 밀접하게 관련되어 있는 점에서 피보험이익에는 법적 이익 외에도 사실적 이익도 포함시켜야 한다고 주장된다.³⁷⁾

이와 같이 본다면 같은 보험의 목적에 여러 유형의 피보험이익이 존재하게 된다. 따라서 물품매매거래의 한쪽 당사자는 보험의 목적에 대하여 소유권을 가지고 상대방은 취득기대이익을 가지는 등으로 하여 거래의 양 당사자가 한 시점에서 모두 피보험이익을 가질 수도 있으므로 소유권이나 소유이익의 이전이 피보험이익의 이전과 항상 일치하는 것은 아니다.³⁹⁾ 보험법상 피보험이익은 경제적 이해관계의 문제이므로 사법상의 대외적 소유권 귀속에 좌우될 필요는 없다.⁴⁰⁾ 이 사건 대법원도 이와 같은 입장을 취하고 있다.

또한 피보험이익은 피보험자가 소유하거나 점유하는 자산(적극재산)을 상실하는 것에 대한 이익인 적극이익과 사고의 발생에 의하여 피보험자가 가해자로서 제3자에 대하여 부담하는 배상책임에 따른 채무 또는 부채가 증대함으로써 재산의 상태가 악화되는 것에 대한 이익인 소극이익으로 구분되기도 한다.⁴¹⁾ 적극이익에는 소유이익 외에 채권이 이익, 담보이익, 수익이익, 대상(代償)이익⁴²⁾, 비용이익, 책임이익 등이 있다. 적극이익을 대상으로 하는 보험을 적극보험이라 한다. 소극이익을 대상으로 하는 소극보험에서 피보험이익은 피보험자의 전재산 또는 현재의 재산상태를 유지하는 이익이다. 소극이익에는 손해배상책임의 부담에 관한 이익, 비용의 부담에 관한 이익 등이 있다.⁴³⁾

보험의 목적을 점유, 사용, 수익, 처분할 수 있는 사실상의 경제적 이해관계가 있다면 피보험이익으로 할 수 있다).

37) 한기정, 앞의 책, 422~424면.

39) 서울민사지법 1993.11.2. 선고 93가합17604 판결. 이 판결은 CH? 조건에 의한 수입화물의 경우에 화물의 선적 전에는 수입상(매수인)에게 소유권 또는 소유이익이나 멸실 또는 손상에 따른 위험 부담이 이전되지 아니하지만, 수입상으로서의 기대이익을 가지고 있었다고 볼 수 있으므로 화물 선적 전의 사고에 대해 수입상이 보험금의 지급을 청구할 수 있다고 보았다.

40) 한기정, 앞의 책, 424면.

41) 한기정, 앞의 책, 420면.

42) 대상이익이란 투자적 지출로서 비용을 투입하였음에도 불구하고 대상을 얻지 못하고 쓸데 없이 지출하게 되는 사실관계를 말한다. 예컨대 선주가 선비를 지출하였음에도 불구하고 해상위험의 발생에 의하여 착급운임을 취득할 수 없는 경우, 하주가 선급운임을 지출하였음에도 불구하고 해상위험의 발생에 의하여 희망이익을 얻을 수 없게 된 경우가 이에 해당한다(龜井利明, 앞의 책, 19면 참조).

적극이익으로서 소유이익(물건의 소유자로서의 피보험이익)은 물건에 대하여 소유권을 갖는 경우의 이해관계이다. 통상 소유자가 그 물건에 대하여 위험을 부담하고 사용·수익·처분의 권리를 행사할 수 있는 경우의 피보험이익을 이른다. 소유이익은 소유권을 전제로 한다. 그러나 소유권이 제한되고 있거나 현존하지는 않지만 가까운 장래에 취득하게 되는 위험을 부담하고 있는 경우에도 소유이익은 존재한다.⁴³⁾ 피보험이익으로서의 소유이익은 보험사고의 발생 원인을 불문하고 보험사고에 의하여 물건이 멸손한 경우에 당연히 손해를 입게 되는 관계에서 인정되는 이익이다. 물론 제3자도 타인의 물건을 멸손시킨 경우에는 그 소유자에 대하여 채무불이행 또는 불법행위에 기한 손해배상의무를 부담한다. 이 경우 제3자가 물건의 멸손에 의한 손해를 최종적으로 부담한다고 하는 것은 물건의 소유자에게 손해가 발생하였기 때문이고, 물건의 소유자는 물건의 멸손에 의하여 적어도 직접적·제1차적 손해를 입는 관계에 있다. 소유이익이란 이와 같은 관계에 있어서 인정되는 이익이다.⁴³⁾

2) 위험(부담)의 이전과 피보험이익

가) 위험부담의 의의

우리 민법은 위험에 관하여 명시적으로 개념을 정하지 아니한 채, 제336조는 '채무자 위험부담주의'라는 표제하에 '쌍무계약의 당사자 일방의 채무가 당사자쌍방의 책임 없는 사유로 이행할 수 없게 된 때에는 채무자는 상대방의 이행을 청구하지 못한다'고 정하고 있다.

여기서 위험이란 물건의 소유자가 자신의 물건에 발생하는 손해를 부담하여야 한다는 의미의 물건위험을 의미하지 않는다. 물건에 발생한 손해(멸실이나 훼손)는 계약관계와 무관하게 물건의 소유자가 부담하여야 하는 점에서, 계약당사자 사이에서 급부장애로 인한 불이익의 처리에 관한 급부장애 또는 반대급부장애와는 구별된다.⁴⁴⁾ 위험부담에서 위험이란 쌍무계약에서 당사자 일방의 채무가 당사자 쌍방의 책임 없는 사유로 후

43) 岡田豊基, 앞의 책, 94면 주42. 소극보험인 책임보험에서 보험가액이 존재하지 않고 따라서 적극보험과 동일한 의미에서의 피보험이익을 책임보험계약의 요소로 볼 필요가 없다는 견해가 있다고 한다(양승규, 앞의 책, 334면 주12 참조).

44) 龜井利明, 앞의 책, 19면.

43) 田辺康平, :不動産の賣買における被保険利益の所在, 『保険法の理論と解釋』, 1971, 43면.

44) 최수정, :동산매매에 있어서의 위험부담에 관한 연구, 서울대학교 박사학위논문, 2000, 10면.

발적 불능이 된 경우 반대급부를 받지 못하게 되는 위험을 말한다.⁴⁶⁾

이와 같이 우리나라를 포함한 대륙법에서는 채무자에게 책임 없는 사유로 이행불능이 된 경우에 타방당사자의 채무의 운명에 관한 문제를 그 연혁에 따라서 위험부담이라고 부르고 있다.⁴⁷⁾ 매매계약이 체결되어 완전히 이행될 때까지의 과정에서 일방당사자가 위험을 부담하고 그 이후 어느 한 시점을 기준으로 그 위험이 타방당사자에게 이전하는 과정을 거치게 되는데, 위험부담을 동적인 관점에서 파악하면 바로 위험의 이전의 문제로 된다.⁴⁹⁾

위험부담은 채무자에게 채무가 있는 상태에서 문제되는 것이고, 채무자가 채무의 이행을 마친 후에는 목적물의 멸손에 따른 위험은 채권자에게 이전한다. 동산인 경우에는 인도가 그 기준이 된다.⁶⁰⁾ 동산의 소유권을 이전시키는 인도는 국제매매계약에서 매도인의 의무로 인정되어 위험을 이전시키는 인도와 그 개념을 달리한다.

누가 위험을 부담하는가의 문제는 물건의 멸손 위험이 보험에 의하여 담보되는 현대에 이르러서는 그 중요성이 크게 상실되었다고 할 수 있다. 그러나 위험부담 규정에 따라 매도인과 매수인 중 누가 보험을 들고 보험금을 청구할 수 있는지, 훼손된 물건을 누가 처분하여야 하는지 등이 결정되므로 여전히 중요한 역할을 한다.⁶¹⁾

나) 위험의 이전에 관한 입법주의

위험이전에 관한 입법주의를 매매계약의 진행과정과 관련하여 계약체결시주의, 소유자위험부담주의 및 인도주의로 나누어진다.⁶²⁾ 계약체결시주의는 원칙적으로 소유권의 이전을 내용으로 하는 계약체결과 동시에 위험도 이전하도록 정한 입법주의이다. 소유

46) 민법 제336조상의 위험은 채무자의 반대급부청구권의 존부를 뜻하는 반대급부위험임은 분명하며, 판결례도 위험부담을 '쌍무계약에 있어 일방의 채무가 채무자·채권자 쌍방에 책임 없는 사유로 인하여 이행불능이 되어 소멸한 경우 대가관계에 있는 상대방의 채무가 소멸하느냐에 관한 것'으로 새기고 있다(대법원 1967.10.31. 선고 67다1637 판결).

47) 최수정, 앞의 논문, 6면.

49) 위험부담은 대륙법에서 위험을 정적으로 파악하여 채권자와 채무자 또는 매도인과 매수인 중에서 누가 위험을 부담하는가의 문제이나, 영미법에서는 위험을 동적으로 파악하여 채무자(매도인)에게서 채권자(매수인)에게로 위험이 언제 이전하는가의 문제로 논의된다. 최준선, 「국제거래법」, 삼영사, 2017, 213면.

60) 김준호, 「민법강의」, 법문사, 2011, 1399면.

61) 최준선, 앞의 책, 214면.

62) 이양기, 「CISA와 인코텀즈 2010의 위험이전 조항 해석 및 적용방안」, 무역통상학회지 제16권 제4호(2016. 12), 43G44면 참조.

자위험부담주의는 소유권의 이전과 함께 위험도 이전한다는 입법주의이다. 인도주의는 매매목적물을 매수인에게 인도함으로써 매도인으로부터 매수인에게로 위험이 이전한다는 입법주의이다. 여기서 인도는 반드시 소유권의 이전을 의미하는 것은 아니다. 왜냐하면 인도에 의해 소유권이 이전된다면 채무자의 채무이행은 완료되고 더 이상 위험부담의 문제는 제기될 여지가 없다. 인도에 의해 위험이 이전된다는 원칙은 인도가 있었음에도 불구하고 소유권이 이전되지 않는 경우에 그 의미를 갖는다.⁶³⁾ 독일민법, 미국 통일상법전, @NCCISA가 인도주의를 따르고 있다.

소유자이익이 목적물의 멸손과 표리의 관계에서 인정되는 이익인 한, 목적물 매매 과정에서 소유자이익의 소재를 인정하는 경우에는 위험부담의 귀속을 고려하여야 한다. (피보험이익으로서의) 소유자이익은 목적물이 보험사고에 의하여 멸손한 경우에 당연히 이에 의하여 손해를 입는 관계에 있어서 인정되는 이익이고, 이 경우 손해란 반드시 최종적으로 그 부담으로 귀속하는 손해는 아니다. 즉 당연히 타인에 의하여 배상되어야 할 손해이더라도 이른바 직접적·제1차적으로 인정되는 손해가 이에 해당한다. 이에 대하여 위험부담은 물건의 매매 과정에서 매수인(채권자) 및 매도인(채무자) 누구에게도 책임 없는 사유로 목적물이 멸손되어 손해가 발생한 경우 매도인과 매수인 사이에서 누가 최종적으로 그 손해를 부담해야 하는가 하는 것의 판단에 관한 것이다. 위험부담에 관한 규정은 강행규정이라고 볼 수 없기 때문에 계약당사자가 자유롭게 위험부담을 정할 수 있다.⁶⁴⁾

인도 전에는 소유권이 채무자에게 있다고 해석하는 한, 목적물이 채권자의 과실에 의하여 멸실하여 채무자의 채무가 이행불능으로 소멸한 경우에는 채권자의 채무자에 대한 대금지급채무도 소멸하지만, 동시에 채권자는 채무자에 대하여 불법행위에 의한 손해배상채무를 부담한다고 해석하여야 한다. 이렇게 본다면 손해는 매수인이 부담하는 것으로 되는데, 매수인에게 손해배상의무가 발생하는 전제로서 목적물의 멸실에 의한 매도인의 직접적·제1차적 손해가 인정된다는 의미이고 소유자이익은 매도인에게 있다고 인정되어야 한다.

63) 최수정, 앞의 논문, 117면.

64) 대법원 1993.3.27. 선고 94다44132 판결.

다) 위험의 이전(위험부담의 귀속)과 피보험이익의 소재

무역거래에서 위험부담이란 매매당사자 사이에서 어느 시점에 발생할 목적물의 멸손에 대한 위험을 누가 부담할 것이냐 하는 문제로서, 보험자와 보험계약자 또는 피보험자간에 문제되는 보험자의 책임개시 및 종료시점과 반드시 일치하지 않는다.⁶³⁾ 그 결과 CH? 조건에 따라 보험의 목적인 화물이 선측 난간을 통과하기 전으로서 멸손에 대한 위험부담이 수입업자인 매수인에게 이전되지 아니한 상태에서 보험사고가 발생하였다고 하더라도, 수입업자는 화물에 대한 물권적 또는 채권적 취득기대이익을 가지고 있으므로 보험자에 대하여 보험금의 지급을 청구할 수 있는 피보험이익을 갖게 된다.⁶⁴⁾

CIP 조건에서 위험은 물품이 운송인에게 교부되어 인도된 때에 이전한다. 즉 소유자로서의 이익은 인도되기 전까지는 매도인에게 있다. 선적 이후 위험은 매수인이 부담하므로 매수인은 대금을 지급할 의무가 있다. 그 대신 매수인은 운송인에게 손해배상을 청구할 수 있다.

위험부담은 채무자에게 채무가 있는 상태에서 문제되는 것이고, 채무자가 채무의 이행을 마친 후에는 목적물의 멸손에 따른 위험은 채권자에게 이전한다. 동산인 경우에는 인도가 그 기준이 된다.⁶⁶⁾ CIP 조건인 이 사건에서 수출업자인 매도인이 물건을 인도(소유권의 이전을 가져오는 인도는 아니다)함으로써 위험이 수입업자인 매수인에게 이전하였다면 그 후 물건이 멸손하더라도 매도인은 매매대금의 지급을 청구할 수 있다.

목적지까지 여러 운송인을 이용하는 복합운송의 경우에 위험은 최초의 운송인에게 물건을 인도할 때 이전한다. 물건이 목적지에 도착한 때가 아니라 운송인(복합 운송의 경우 최초의 운송인)에게 물건을 인도한 때에 그의 인도의무를 이행한 것으로 된다. 따라서 위험의 이전시기와 비용의 이전시기이 달라진다.

원심에서 피고는 이 사건 스마트폰 수출계약은 CIP 조건이 부가된 것이어서 최초 운송인에게 화물이 인도된 시점, 즉 최초 항공기에 이 사건 스마트폰이 적입된 시점에 화물에 대한 위험부담과 소유권이 수하인 C회사에 이전되었으므로 이 사건 도난사고로 인하여 화물소유권침해에 따른 손해를 입은 자는 C회사라고 주장하였다. CIP 조건에서 위험은 물품이 운송인에게 교부되어 인도된 시점에서 위험은 이전하지만, 화물의 소유

63) 서울민사지법 1993.11.2. 선고 93가합17604 판결.

64) 사안에서는 수입업자는 수출업자와 매매계약을 체결하고 거래은행을 통하여 취소불능신용장을 개설하고 있었다.

66) 김준호, 앞의 책, 1399면.

권은 그 시점에서 이전하는 것은 아니고, 화물이 목적지에서 수하인에게 인도된 때에 이전하므로 수하인 C회사가 화물의 소유권침해에 따른 손해를 입은 자라고 볼 수는 없다.

라) 매도인을 피보험자로 한 포괄예정보험의 효력

. 보험회사는 2013년 4월경 2회사와 사이에 보험기간 2013.4.1.부터 2014.4.1.까지 피보험자를 2회사로 하고 2회사가 운송계약을 체결하여 운송하는 모든 제품에 관하여 멸실 등 보험사고가 발생한 경우 그 손해를 피보험이익으로 하는 해상화물보험계약을 체결하였다. 이러한 유형의 보험을 포괄예정보험이라 한다.

포괄예정보험이란 장래에 오랜 기간 계속적으로 화물보험계약을 체결할 필요가 있는 경우에 취급하는 화물의 전부 또는 특정 종류의 화물이나 특정항로로 운송하는 화물에 관하여 일정기간에 선적되는 화물을 빠짐없이 자동적으로 보험에 붙이는 보험을 말한다. 화주가 운송할 화물의 내역을 보험자에게 통지하면 보험자는 자동적으로 그 화물에 대한 보험을 인수하는 것이 된다.

이 사건에서 피고는 2회사와 맺은 포괄예정보험에서는 2회사가 피보험자로 되어 있으나, 이 사건 보험계약은 포괄예정보험으로서 이 사건 운송계약에는 그대로 적용되는 것은 아니고 :이 사건 운송에 적용되는 CIP 조건에 맞추어 별도의 보험료와 보험금이 산정되어 개별보험계약이 체결되었고 이 보험계약에서는 수하인인 C회사가 피보험자이다;라고 주장하였다.

2회사가 체결한 포괄예정보험계약의 보험기간에 2회사가 운송하는 화물에 관하여 자신을 피보험자로 하였을 뿐 아니라 화물 스마트폰이 특정되어 운송인에게 인도되어 위험은 이전하였다고 하더라도, 매도인 2회사는 화물이 목적지에 도착하여 수하인에게 인도되기 전에는 여전히 소유자로서의 이익을 가지고 있다. 원심은 이 사건 스마트폰이 운송업자에게 인도된 이후에 매수인에게 운송되는 도중에 도난 등으로 2회사가 입게 될 손해를 피보험이익으로 하는 보험계약을 그의 비용으로 체결하였다면, 이 사건 스마트폰이 목적지까지 도난이나 멸실 없이 도착하여 매수인에게 무사히 인도되는 것에 관하여 2회사에 희망이익을 포함하여 경제적 이익이 있어 2회사가 피보험이익을 가진다고 보았다.

여기서 문제는 CIP 조건에서는 매수인 또는 물품에 관하여 피보험이익을 갖는 기타

의 자가 직접 보험자에 대해 보험청구권을 갖도록 하여야 함에도 불구하고, 매도인을 피보험자로 하여 보험계약을 체결하였다, CIP 조건에서는 매도인의 비용부담으로 물품이 운송인에게 인도된 이후의 매수인의 위험에 대해 보험계약을 체결하도록 되어 있다.

따라서 매도인은 물품을 운송인에게 인도한 이후의 매수인이 부담하는 위험에 대비하는 매수인을 피보험자로 하는 보험을 체결하여야 한다. 그러나 보험계약과 매매계약은 별개의 것으로 보험계약이 반드시 매매계약을 따라야 할 필요는 없다.⁶⁷⁾ 원심 법원도 이 점을 인정하고 있다. 즉 :CIP 조건은 수출계약 당사자 사이에서 비용이나 위험부담의 원칙을 정한 것에 불과하고 보험계약은 피보험이익이 있는 한 보험자와 보험계약자의 의사합치에 의하여 자유롭게 체결될 수 있다;고 하였다.

그리고 원심 법원은 2회사가 피보험자로서 보험금을 지급받아 이를 그대로 매수인에게 전달함으로써 매수인에 대한 관계에서 CIP 조건을 이행한 것으로 평가할 수 있다고 보았다. CI? 조건에서는 물품이 본선에 적재된 때에 인도가 있고 위험이 이전하게 되고, 물품이 선적된 후 손해가 발생한 경우 매수인은 매도인으로부터 송부 내지 양도받은 해상보험증권에 의하여 손해보상을 받아야 한다.⁶⁹⁾

마) 피보험이익 및 보험증권의 양도

보험의 목적에 관하여 피보험자가 갖는 피보험이익은 보험의 목적을 양도한 때에 소멸하고 보험계약상의 권리도 소멸하게 된다. 그러나 보험의 목적을 양수한 자는 그 피보험이익을 양수받게 되어 보험계약을 존속시킬 필요가 있다. 그래서 상법은 피보험자가 보험의 목적을 양도한 때에는 양수인은 보험계약상의 권리를 승계한 것으로 추정하고 있다(상법 제469조 제1항).⁷⁰⁾

상법 제439조는 불특정의 타인을 위한 보험계약의 체결을 인정하고 있다. 국제물품매매계약에서는 운송 중에 운송물의 소유자(피보험자)가 변경될 가능성이 있기 때문에 매

67) 이에 관하여, CIP조건의 특성을 반영하지 않았고 당사자 간에 체결된 계약의 내용을 우선함으로써 해상보험계약의 법적 성질을 더 반영한 결과라고 보고 있다(최석범, 앞의 논문, 46면).

69) CI? 조건에서는 위험의 전 구간에 대하여 매도인을 피보험자로 하는 보험계약을 체결하고 매도인이 보험증권의 이면에 배서하여 매수인에게 인도함으로써 보험상의 권리가 매수인에게 양도된다(최석범, 앞의 논문, 47면).

70) 영국의 1904년 해상보험법은 보험의 목적을 양도하더라도 당연히 보험계약상의 권리가 양도되는 것으로 하지 않고, 보험의 목적의 양도와는 별개로 보험계약상의 권리를 양도하는 합의가 필요한 것으로 하고 있다(동법 제13조).

도인이 보험계약자로서 적하보험을 체결한 경우 그 시점에서 소유자 또는 그 자가 지정하는 자가 피보험자로 된다는 취지의 약정을 하는 경우가 있다(불특정 제3자를 위한 손해보험). 이 경우에는 보험사고의 발생에 의하여 손해가 생긴 때에 보험증권의 소지인이 피보험자로 된다고 한다.⁷¹⁾ 왜냐하면 보험증권을 소지한 자가 보험의 목적의 양도에 의한 보험계약상의 권리를 승계하였다고 보거나 피보험자의 보험계약상의 권리, 즉 보험금청구권을 양수받았다고 볼 수 있기 때문이다.⁷²⁾

이 사건에서는 매도인이 보험계약자로서 자신을 피보험자로 하여, 운송 중의 위험에 대비하여 이 사건 스마트폰에 대해 보험계약을 체결하였고, 스마트폰의 수출계약과 관련하여 발행한 상업송장에는 CIP 조건으로 거래하는 것으로 되어 있었다. 화물이 목적지에 도착하기 전에 그 일부가 멸실되었고 처분증권인 선하증권이 발행되어 양도된 바도 없으므로 비록 화물에 관한 위험이 매수인에게 이전하였다고 하더라도 매도인은 여전히 화물의 소유자로서의 피보험이익을 보유한다. 따라서 매도인이 피보험자로서 멸실된 화물에 대해 보험금지급을 청구하였고, 이 청구가 인정되었다.

IV. 맺음말

국제매매거래에 사용되는 CIP 거래조건은 매도인이 지정 목적지까지의 운송계약을 체결하고 운송 중의 화물 멸손의 위험에 대해 보험계약을 체결하고 이에 따른 운임과 보험료를 부담하여야 한다. 따라서 매매대금에는 이들 비용이 포함되어 있다. CIP 조건에서 소유권의 이전은 물품의 인도와 관련이 없고, 물품이 운송인에게 교부되어 인도된 때에 물품에 관한 위험은 이전하는데, 물품에 관한 위험이 이전하게 되면 그 이후 물품이 멸손되더라도 매수인은 매매대금의 지급의무를 면할 수 없게 된다.

CIP 조건에서는 운송 중의 물품의 멸손에 대비하여 매수인 또는 피보험이익을 갖는

71) 岡田豊基, 앞의 책, 93면. 영국의 1904년 해상보험법은 보험증권에 양도를 금지하는 명문의 규정 이 없는 한 손해발생의 전후를 불문하고 보험증권을 양도할 수 있음을 정하고 있다(동법 제30조 제1항).

72) 한창희, :해상적하보험상의 피보험이익;, 법학논총 제27집 제2호(한양대학교, 2011. 4), 61면(선하증권과 상환으로 대금을 지급하는 CI?가격조건의 매수인은 적하가 매도인의 소유와 위험 하에 있는 경우에 발생한 손해에 대하여 양수인으로 보험금을 청구할 수 있다).

자가 보험자에 대해 직접 보험금을 청구할 수 있는 조건으로 보험계약을 체결하여야 한다. 이 사건에서는 매수인을 피보험자로 하지 않고, 매도인을 피보험자로 하는 해상적하보험계약이 체결되었다. 따라서 물품이 운송 중 멸실된 시점에서 누가 피보험이익을 갖는지가 문제되었다.

물품의 소유권은 물품이 목적지에 도착하여 매수인에게 인도된 때에 이전하지만, 매수인이 물품의 소유권을 취득하지 않았기 때문에 매수인인 물품의 소유이익을 갖는다고 볼 수 없다. CIP 조건은 수출계약 당사자 사이에서 비용이나 위험부담의 원칙을 정한 것이고, 보험계약에서는 피보험이익이 있는 한 보험자와 보험계약자가 자유롭게 그 내용을 정할 수 있다. 매도인은 화물이 운송 중에 멸손되지 않고 목적지까지 도착하여 매수인에게 온전하게 인도되는 것에 관하여 희망이익을 포함하여 경제적 이익을 갖고 있으므로 피보험이익이 있고, 이에 관하여 매도인이 보험자와 체결한 보험계약은 그 효력이 있다.

부제소특약을 정한 항공화물운송장 이면약관의 조항은 운송계약 당사자 사이의 합의에 의하여 배제되었다고 보기 때문에 매도인 2회사가 운송계약에 따라 운송계약의 불이행으로 인한 손해배상을 청구하는 서면을 운송인 5회사에 보낸 이상 운송인에 대하여 손해배상을 청구할 수 있다. 따라서 이 사건의 보험자인 .보험회사가 피보험자인 2회사에게 운송 중의 화물 멸손에 대한 보험금을 지급한 후, 보험자대위(청구권대위)의 법리에 따라 2회사가 운송인에 대해 갖는 손해배상청구권을 대위하여 행사할 수 있다는 결론은 타당하다.

참 고 문 헌

- 김성태, 「보험법강론」, 법문사, 2001.
- 김인현, 「해상법연구II」, 삼우사, 2007.
- 김준호, 「민법강의」, 법문사, 2011.
- 박세민, 「보험법」, 박영사, 2019.
- 박원화, 「항공사법(항공운송법)」, 한국기술정보(주), 2012.
- 류중원, 「국제무역의 법리연구」, 법률문화원, 2003.
- 석광현, 「국제물품매매계약의 법리」, 박영사, 2010.
- 양승규, 「보험법」, 삼지원, 2003.
- 유기준·송대원, 「해상판례연구」, 박영사, 2009.
- 이기수·신창섭, 「국제거래법」, 세창출판사, 2013.
- 장덕조, 「보험법」, 법문사, 2017.
- 최석범, 「해상손해 보상을 위한 피보험이익의 귀속에 관한 한국의 최근 판례 소고」, 물
류학회지 제27권 제3호(2017년 10월).
- 최준선, 「국제거래법」, 삼영사, 2017.
- 한기정, 「보험법」, 박영사, 2016.
- 오세창·박성호, 「2010 CIP 55PECI? 규정상의 문제점과 대안에 관한 연구」, 무
역상무연구 제43권(2013. 2).
- 이양기, 「CISA와 인코텀즈 2010의 위험이전 조항 해석 및 적용방안」, 무역통상학회지 제
16권 제4호(2016. 12).
- 이용석, 「피보험이익의 본질에 관한 비판적 검토」, 손해사정연구 제2권 제2호(2009. 07).
- 이용석, 「피보험이익의 본질과 지위에 관한 재검토」, 손해사정연구 제6권 제1호(2013.
02).
- 이정원, 「손해보험계약에서 피보험이익 및 위험과 상법 제444조의 관계」, 경영법률 제23
집 제4호(2013).
- 최수정, 「동산매매에 있어서의 위험부담에 관한 연구」, 서울대학교 박사학위논문, 2000.
- 최석범, 「해상손해 보상을 위한 피보험이익의 귀속에 관한 한국의 최근 판례 소고」, 물
류학회지 제27권 제3호(2017년 10월).

금융법연구 제9권 제1호(통권 제14호)

한창희, 「해상적하보험상의 피보험이익」, 법학논총 제27집 제2호(한양대학교, 2011. 4).

岡田豊基, 「現代保險法」, 中央經濟社, 2010.

龜井利明, 「海上保險總論」, 成山堂書店, 1964.

田辺康平, 「不動産の賣買における被保險利益の所在」, 保險法の理論と解釋, 1971.

Laura Carr, *The Role of the Trade Date, Call Price and Put Price*, 2006.

국문초록

운임 및 보험료 포함(Carriage and Insurance Paid, CIP) 조건으로 국제 매매계약이 체결되고 이에 관하여 보험계약이 체결된 경우, 물건에 관한 위험의 이전 및 비용의 부담과 관련하여 피보험이익은 누구에게 귀속되는지, 피보험이익이 없는 경우 보험계약은 무효가 되는지 등의 문제가 등장한다. 매도인이 매수인 또는 물품에 피보험이익을 갖는 기타의 자가 직접 보험자에 대해 보험금의 지급을 청구할 수 있도록 보험계약을 체결하지 아니한 경우, 운송 중의 위험에 대해 자신을 피보험자로 하여 보험계약을 체결한 경우 과연 매도인이 운송 중에 손해사고가 발생한 물품에 대하여 피보험이익을 갖는지가 문제된다.

CIP 조건으로 매수인을 수하인으로 하여 항공화물운송인에게 운송물을 위탁하는 방법으로 물품을 인도하기로 하는 수출입매매계약이 체결된 경우, 특별한 사정이 없는 한 물품이 도착지에 도착함으로써 매수인이 운송인에 대하여 물품의 인도청구권을 취득하였을 때에 매도인으로부터 매수인에게 물품의 인도가 이루어지고 그 소유권이 매수인에게 이전된다. 이 경우 매도인으로서의 운송계약의 대상인 수출 물품이 목적지에 손상 없이 도착하여 상대방에게 무사히 인도되는 것에 관하여 기대이익(expectation interest)을 포함하여 경제적 이익이 없다고 할 수 없으므로, 매도인과 보험회사 사이에 체결한 보험계약의 피보험이익이 매도인에게 없다고 볼 수 없다.

매도인이 운송계약에 따라 운송계약의 불이행으로 인한 손해배상을 청구할 수 있는 때에는 보험자가 피보험자에게 운송 중의 화물 멸손에 대한 보험금을 지급한 후, 보험자대위(청구권대위)의 법리에 따라 매도인이 운송인에 대해 갖는 손해배상청구권을 대위하여 행사할 수 있다.

주제어 : CIP, 피보험이익, 위험부담, 보험대위, 포괄예정보험

'./"%ra\$ (

International Contract of Sale under CIP term and Attribution of Insurable Interest

I a g, 5ae Se&/

. i %er a%i& a) \$& %ra\$ &* "a)e i" \$& \$)#!e! # !er %e CIP %er - a ! a i "#ra \$e \$& %ra\$ i" \$& \$)#!e! %ere! . 8 +&- %e i "#ra/)e i %ere"% /e) & g" %& i re)a%i& %& %e %ra "%er &* ri"J a ! %e /#r!e &* \$&" re)a%i g %& %e g&&!"K l* %e "e))er +a" & e %ere! i %& a i "#ra \$e \$& %ra\$ "%& %a% %e /#0er &r a 0 &+er ,er"& Ci%+ i "#ra/)e i %ere"% i %e g&&!" \$a \$)ai - %e i "#ra \$e !ire\$)0, %e "e))er +a" i "#ra/)e i %ere"% & %e g&&!" i %ra "i%.

. \$& %ra\$ &* i -, &r% a ! e>, &r% +a" /ee \$& \$)#!e! %& !e)i1er %e g&&!" /0 Ca0 &* \$& "ig -e %& %e g&&!" %& %e air \$arrier # !er %e CIP %er -. @)e"" &+erCi"e ", e\$ie!, C+e %e g&&!" arri1e a% %eir !e%i a%i& a ! %e /#0er &/%ai " %e rig+% %& \$)ai - %e !e)i1er0 &* g&&!" agai "% %e \$arrier, %e g&&!" are !e)i1ere! *r&- %e "e))er %& %e /#0er a ! %eir &C er"+i, i" %ra "%erre! %& %e /#0er.

l %i" \$a"e, %e "e))er +a" a e\$& &-i\$ /e e%i%, i \$)#!i g a e>, e\$e! ,r&i%, regar!i g %e arri1a) &* %e e>, &r% g&&!" "#/le\$ %& %e \$& %ra\$ &* \$arriage %& %e !e%i a%i& Ci%+&# !a - age. T+e "e))er +a" %e i "#ra/)e i %ere"% i %e i "#ra \$e \$& %ra\$ /e%Cee %e "e))er a ! %e i "#ra \$e \$&- , a 0.

T+e "e))er -a0 \$)ai - !a - age" !#e %& %e *ai)#re &* %e \$& %ra\$ &* \$arriage i a\$&r!a \$e Ci%+ %e \$& %ra\$ &* \$arriage. 8 +e %e i "#rer ,a0" %e i "#re! agai "%)&"" &* \$arg& i %ra "i%, %e i "#rer -a0 e>er\$ie /0 "#/r&ga%i& %e i "#re!%" \$)ai - agai "% %e \$arrier.

Ie0C&r!" : CIP, i "#ra/)e i %ere"% , /#r!e &* ri"J, "#/r&ga%i& , *)&a%i g ,&)i\$0