

# 英國系 FOB 契約에 있어서의 被保險利益 問題

崔 銘 國\*\*

- 
- I. 序 論
  - II. 海上貨物の 컨테이너화가 FOB 契約에 미친 影響
  - III. 被保險利益에 관한 問題點
  - IV. 貿易業界의 對應方案
  - V. 被保險利益 問題의 解決方案
  - VI. 結 論
- 

## I. 序 論

英國을 중심으로 발전해 온 海上保險에 관한 法과 慣習은 범세계적으로 영향을 미치고 있다. 심지어 우리 나라의 무역업자가 외국으로 운송되는 화물에 대하여 우리 나라의 보험회사와 海上保險契約을 체결하는 경우에도 英國의 法과 慣習을 準據로 해서 보험보상을 받고 있다. 이러한 英國의 法과 慣習을 중심으로 하는 海上保險契約의 準據法은 국제운송방식의 변화에 충분히 대처할 수 있어야 한다.

그러나 화물운송의 컨테이너화로 貿易慣行에는 괄목할 만한 변화가 있었지만 英國을 중심으로 하는 海上保險契約의 準據法 분야에서는 告知義務, 被保險利益 등과 관련하여 만족할 만한 解決策이 마련되어 있지 않기 때문에 다수의 問題點이 나타나고 있다.

따라서 本稿에서는 특히 被保險利益과 관련하여 화물운송의 컨테이너화가 英國系(傳統的) FOB 契約에 어떠한 영향을 미쳤으며, 그 결과 海上保險에 있어

---

\* 本稿는 慶一大學校 校內學術研究費의 支援으로 作成되었음.

\*\* 慶一大學校 國際通商學科 助教授.

서 被保險利益에 관해서는 어떠한 問題點이 있는지를 먼저 고찰한 후, 이에 대한 貿易業界의 對應方案과 보다 근본적인 解決方案으로서 被保險利益을 규정하고 있는 1906년 英國의 海上保險法(Marine Insurance Act, 1906 : MIA)과 1982년 협회화물약관(Institute Cargo Clauses : ICC)의 관련 규정을 개정할 필요성이 있다는 점을 밝히고자 하는데 그 연구의 목적을 두었다.

## II. 海上貨物の 컨테이너화가 FOB 契約에 미친 影響

해상운송화물의 컨테이너화는 물적유통관리에 들어가는 비용의 절감, 대고객 서비스의 향상 및 육상·해상·항공을 연결하는 복합운송을 가능하게 하는 利點이 있기 때문에,<sup>1)</sup> 각국의 해운선사들은 1970 년대에 이미 세계주요항로에 해상운송화물의 컨테이너화를 완료하기에 이르렀다.<sup>2)</sup> 이러한 컨테이너 운송의 기본적인 특징은 내륙의 한 장소에서 물품을 컨테이너에 적재·봉인하여 도로나 철도로 선적항까지 운송해서 선박에 적재하며, 해상운송을 통하여 목적항에 도착한 컨테이너는 또다시 도로나 철도로 내륙의 목적지까지 운송되며 그곳에서 컨테이너는 개봉되어 물품이 受貨인에게 제공된다는 점이다. 물론 컨테이너 운송은 육상과 해상운송만을 연결할 필요는 없으며, 육상과 항공, 해상과 항공, 또는 육상, 해상 및 항공을 모두 연결할 수도 있다. 그렇지만 가장 보편적인 운송형태는 육상과 해상을 연결하는 방식이며, 本稿에서는 이 방식을 염두에 두고 論議하고자 한다.

우리 나라의 경우 수출입되는 물품의 대부분이 FOB 조건이나 CIF 조건으로 매매계약이 체결되고 있으며, 이러한 FOB 계약이나 CIF 계약은 물품이 선적항에서 운송선박에 적재된 때부터 양륙항에서 양화된 때까지의 운송 즉, 해상운송구간만을 전제로 하고 있다. 특히, FOB 계약은 本船의 船側欄干을 賣買契約當事者 사이의 물품에 관한 비용과 책임의 분기점으로 하고 있기 때문에, 물품이 컨테이너를 통하여 운송되는 경우에 영국계 FOB 계약을 그대로 적용하게 되면 다음과 같은 法理的인 問題點으로 인하여 그 適用上의 限界性이 있다.

1) G. Vandenburg, *Containerization and other Unit Transport*, Hutchinson Benham, 1975, p. 68.

2) 飯田秀雄, 最新コンテナ輸送の理論と實際, 成山堂, 1979, pp. 8-9.

먼저, 賣買契約當事者 사이의 危險負擔區間에 空白이 발생한다는 점을 들 수 있다.<sup>3)</sup> FOB 계약에서 매도인은 물품을 본선에 적재·인도할 때까지 즉, 물품이 본선의 선측난간을 통과할 때까지 물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 한다. 반면에, 물품이 컨테이너로 운송되는 대량화물(FCL)의 경우 선박회사는 화주(매도인)에 의하여 물품이 적재되고 봉인된 컨테이너를 인수·보관하였다가 자신의 책임으로 이를 본선에 적재한다. 이 때 선박회사와 화주 사이의 물품에 대한 책임의 분기점은 물품이 컨테이너 野積場(Container Yard : CY) 운영자의 관리 하에 놓여진 시점이 된다. 또한, 화물이 컨테이너로 운송되는 소량화물(LCL)의 경우 선박회사와 화주 사이의 책임의 분기점은 물품이 컨테이너 貨物集貨所(Container Freight Station : CFS) 운영자의 관리 하에 놓여진 시점이 된다.<sup>4)</sup> 즉, 매도인은 물품이 적재된 컨테이너 또는 컨테이너에 적재하기 위한 물품 그 자체를 통상 운송인의 관리 하에 있는 운송터미널에서 운송인의 대리인적인 운송터미널의 운영자에게 반입하는 것이 일반적이다. 이러한 경우 물품에 대한 실질적인 통제권은 운송인에게 있게 된다.

다시 말하면, 물품이 컨테이너로 운송되는 경우 매도인은 물품에 대한 실질적인 통제가 불가능하게 되거나 또는 물품의 관리에 대한 적절한 지시를 줄 수 없는 시기에서부터 물품이 본선의 선측난간을 통과할 때까지 물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 한다는 問題點이 발생한다. 더욱이 내륙 깊숙히 위치하고 있는 운송터미널에서 물품을 운송인에게 인도하여야 하는 경우에 위험부담의 공백기간과 구간은 보다 심각하게 나타날 수 있다. 따라서 매도인은 물품이 운송인의 관리 하에 교부할 때까지는 물론 이 때부터 그 물품이 본선에 적재될 때까지의 위험을 담보받기 위하여 매수인이 통상 부보하고 있는 貨物海上保險과는 별도로 運送保險인 自家保險에 附保할 필요가 있다.<sup>5)</sup>

또 다른 問題點은 危險負擔區間의 空白에 따른 貨物保險의 擔保區間에 있어서도 空白이 발생한다는 점이다.<sup>6)</sup> 컨테이너 운송이 이루어지는 경우 운송인이 지정된 장소에서 자신의 관리 하에 물품을 수령하는 것은 매수인의 受託者로서 수령하는 것이기 때문에 그 물품에 대한 실질적인 권리는 매수인이 가지는

3) 이는 CIF 계약과 CFR 계약에서도 마찬가지이다.

4) 吳元爽, 國際運送論, 博英社, 1994, pp. 113~115.

5) 梁暎煥·崔銘國 共著, 貿易賣買論, 博英社, 1994, pp. 304~306.

6) 매수인이 부보할 필요가 있는 CFR 계약에서도 마찬가지의 문제가 발생한다. 그러나 매도인이 부보의무를 부담하고 있는 CIF 계약에서는 이 문제가 발생하지 않는다.

것이 타당하고 또한 매수인이 부보하는 貨物海上保險의 담보구간은 1982년의 協會貨物約款 제8조 運送條項에 의하여 본선의 선측난간에서 지정된 내륙의 장소 즉, 보험증권상에 기재된 장소의 창고 또는 보관장소까지 확장된다.<sup>7)</sup> 그러나 매매계약이 FOB 계약이라는 성격때문에 지정된 장소에서부터 본선의 선측난간까지는 매수인의 수탁자인 운송인이 물품을 운송하면서 매도인이 위험을 부담하여야 하기 때문에, 被保險利益은 매수인에게 이전되지 않아 이 구간에서 물품에 대한 손해가 발생할 때 매수인은 비록 당해 물품에 대하여 부보를 하였다고 하더라도 保險者에게 保險金의 補償請求는 불가능하다.<sup>8)</sup>

이러한 상황에서 매수인은 危險移轉時點을 본선의 선측난간이 아닌 내륙의 CY나 CFS와 같은 운송터미널로 변경시키는 特約에 의하여 追加義務를 부담함으로써 이 문제를 해결할 수 있다고 볼 수도 있으나, 이는 英國式의 解釋에 의하면 이미 FOB 계약의 本質的인 特性을 벗어나는 것이 되고 만다.<sup>9)</sup>

또한, 撒貨物(bulk cargo)이 아닌 一般貨物이 在來船으로 운송되는 경우에도 마찬가지이다. 즉, 일반화물의 경우는 통상 소량화물이고 또 선박운항의 효율성을 높이기 위하여 운송인은 여러 화주로부터 집화하여 일괄선적할 필요성이 있기 때문에 매도인은 계약물품을 매수인이 지정한 선박에 직접 선적하는 경우는 극히 드물다. 다시 말하면, 운송인은 그가 지정하는 창고 또는 장치장과 같은 수령장소에서 일반화물의 화주인 매도인으로부터 물품을 수령하고, 이러한 수령장소에서 수령한 물품을 본선에 일괄선적하는 즉, 倉受·總積이 관습적으로 이루어지고 있다. 따라서 운송인이 지정하는 수령장소에 물품이 반입될 때 물품에 대한 실질적인 統制權은 운송인이 가지게 된다. 그렇지만 FOB 계약의 매도인은 물품이 본선상에 적재될 때까지의 물품에 대한 모든 위험을 부담하여야 하기 때문에, 賣買契約當事者의 處지에서 볼 때 危險負擔의 空白期間이 발생한다.

7) 協會貨物約款 A, B 및 C의 제8조는 제1항에서 “이 보험은 화물이 운송개시를 위하여 이 보험증권에 기재된 지역의 창고 또는 보관장소를 떠날 때 개시되고 통상의 운송과정에 있는 중 계속되고 화물이…보관창고에 인도될 때…종료한다.”라고 규정하고 있다.

8) David M. Sassoon, *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 4th edition, Stevens & Sons, 1995, para. 666.

9) 여타의 문제점으로는 가격조건의 성격과 관련된다. FOB 계약은 물품의 위험이나 비용 및 소유권이 본선의 선측난간에서 동시에 이전되는 가격조건이다. 그렇지만, 컨테이너운송의 경우 매도인은 운송터미널에서 물품을 인도하고 그곳에서 본선의 선측난간까지의 비용은 통상 고려하지 않을 것이기 때문에, 이러한 경우의 가격조건은 지정발송지점 반입인도가격이 되는 것이지 FOB 가격은 아니다.

요컨대 貨物이 컨테이너로 운송되거나 一般貨物이 在來船으로 운송되는 경우, 매도인은 물품을 통상 운송인의 관리 하에 있는 운송터미널 또는 운송인이 지정하는 수령장소에 搬入한 때부터 본선적재시까지 물품에 대한 실질적인 統制權을 가지고 있지 않음에도 불구하고 물품에 대한 모든 危險을 부담하여야 한다는 問題點이 발생하고 또 貨物保險의 擔保區間에도 空白이 발생하기 때문에 전통적인 FOB 契約을 계속 적용하는 데에는 그 限界性이 있다.<sup>10)</sup>

### III. 被保險利益에 관한 問題點

#### 1. 英國 海上保險法상의 被保險利益 問題

海上事業에 利害關係가 있는 자는 모두 被保險利益을 가진다.<sup>11)</sup> 특히 해상사업에 이해관계를 가지는 경우는 해상사업이나 위험에 노출된 被保險財產(insurable property)에 대하여 慣習法이나 衡平法上 關係를 가지는 자가 ① 피보험재산의 안전이나 適期到着(due arrival)으로 이익을 얻거나, ② 피보험재산의 멸실이나 또는 억류로 인하여 손해를 입거나, ③ 피보험재산에 관한 賠償責任을 부담하게 되는 경우이다.<sup>12)</sup>

보험의 보호대상은 피보험재산 즉, 船舶이나 貨物 또는 기타 動産 그 자체가 아니고, 그러한 保險目的物에 대하여 特定人이 가지고 있는 經濟的 利益(또는 經濟的 關係)이며, 이것이 被保險利益이다. 다시 말하면, 보험목적물에 우연한 事故가 발생함으로써 被保險者가 손해를 입을 수 있는 經濟的 利益이나 關係가 被保險利益이며 保險契約의 目的이다. 그러므로 동일한 보험목적물에 대하여 다수의 被保險利益이 존재할 수 있다. 따라서 被保險利益의 本質은 擔保危險으로부터 야기된 손해를 보상하는데 있어서의 前提條件이 된다. 화물보험에 있어서도 한 사람의 화주는 화물이라는 동일한 보험목적물에 대하여 所有利益이 있고, 목적지에 무사히 도착한 경우 얻을 수 있는 收益利益인 希望利益이

10) 拙稿, FCA 賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究, 博士學位請求論文, 成均館大學校 大學院, 1990. 11, pp. 36~39.

11) 1906년 英國 海上保險法 제5조 제1항.

12) 1906년 英國 海上保險法 제5조 제2항.

있으며, 운임을 선급한 경우에 운임에 대한 費用利益, 관세를 지급한 경우에는 관세에 대한 비용이익을 가지게 된다.

“이익이 없으면 보험도 없다.”라는 법언과 같이 被保險利益이 없으면 보험사고가 발생하여도 손해를 입지 않으므로 海上保險契約은 성립되지 않는다. 따라서 損害補償契約(contract of indemnity)인 海上保險에 있어서 被保險利益이 존재하지 않으면 名譽保險(Policy Proof of Interest : PPI)이 되며, 이는 射倖 또는 賭博을 목적으로 하기 때문에 그 계약은 無效<sup>13)</sup>이다.<sup>14)</sup>

따라서 1906년 英國 海上保險法은 제6조 제1항에서 “피보험자는, 보험계약체결 시에 보험목적물에 대하여 이해관계를 가질 필요는 없지만, 손해발생시에는 반드시 이해관계를 가지고 있어야 한다.”라고 규정하고 있다. 또한 被保險者가 손해발생 시 被保險利益을 가지고 있지 않는 경우에는 손해발생사실을 알고 난 후 어떠한 행위나 선택에 의해서도 被保險利益을 취득할 수 없다.<sup>15)</sup> 동조 제1항은 계속해서 “다만, 보험목적물이 ‘滅失與否를 不問함’(lost or not lost)<sup>16)</sup>이란 조건으로 부보된 경우에는 피보험자는 손해발생 후까지 被保險利益을 취득하지 않아도, 보험계약체결 시에 피보험자가 손해발생의 사실을 알고 또 보험자가 이를 알지 못한 경우를 제외하고는, 보험자로부터 손해를 보상받을 수 있다.”라고 규정하고 있다.<sup>17)</sup>

海上保險證券은 물품에 대한 이익이 한 당사자로부터 다른 당사자에게 移轉함으로써 관습적으로 讓渡되며, 항해 중, 이들 각 당사자들은 이익을 가지는 시기가 서로 다르기 때문에 동일한 보험증권으로 각각 따로 자신이 필요한 때 보상청구를 하는 것은 가능하지 않다. 또한 화물이 손상을 입은 상태로 도착하였을 때 손해발생시기를 정확히 알아낸다는 것도 어렵다. 이러한 問題點을 해결하기 위하여 대부분의 舊海上保險證券에서는 遡及約款과 같은 조건으로 부보되고 있다.<sup>18)</sup> 그렇지만 遡及保險인 경우에도 손해가 발생하면 보험자는 이

13) 1906년 英國 海上保險法 제4조 제1항.

14) 李在卜, 積荷保險約款論, 保險監督院, 1991, p. 464.

15) 1906년 英國 海上保險法 제6조 제2항.

16) 이를 遡及約款이라고 한다(大正海上火災保險株式會社 海損部 譯, 빅터·도·바 - 海上保險法, 成山堂, 1988, p. 21).

17) 1906년 英國 海上保險法 제1부칙 保險證券解釋規則 제1조도 “보험목적물이 ‘滅失 여부를 불문함’이란 조건으로 부보되고 또 손해가 계약성립전에 발생한 때에는, 피보험자가 이를 알고 보험자가 이를 알지 못하였을 경우를 제외하고 보험자는 책임을 진다.”라고 규정하고 있다.

18) Robert H. Brown, *Marine Insurance - Principles & Basic Practice*, Witherby,

조항에 의해 손해발생시 보험목적물에 대한 피보험자의 被保險利益의 입증을 요구할 수 있으며, 그러한 이익이 입증되지 못하면 손해는 보상되지 않는다.<sup>19)</sup>

遡及約款은 원래 운송 중인 물품이 전매되거나 또는 매수인이 매도인으로부터 물품의 선적통지를 받기 전에 이미 물품이 본선에 적재되어 보험계약을 물품의 본선적재 후에 체결할 경우 피보험자인 매수인을 보호하고자 하는데 그 목적을 두고 있다.<sup>20)</sup> 즉, 매도인이 직접 선박에 물품을 적재하는 전통적인 FOB 계약에서 遡及約款은 아무런 문제없이 적용될 수 있다. 왜냐 하면 피보험자인 매수인은 물품이 본선에 적재된 시점에서부터 물품에 대한 위험을 부담하여 被保險利益을 가지기 때문이다.

그러나 물품이 컨테이너로 운송되는 경우 매도인은 내륙의 어느 장소에서 운송인에게 물품을 제공하고 있으며, 이 때부터 물품이 본선상에 선적되기까지는 매도인이 위험을 부담하여야 하기 때문에 매수인은 피보험이익을 가지지 못하여 이 기간 동안의 손해에 대해서는 보험자로부터 보험보상을 받을 수 없다는 문제점이 발생한다.

이러한 관점에서 海上保險에 관한 法과 慣習은 무역행위와 관련된 분야에서의 기술의 변화 특히, 화물운송의 컨테이너화의 진전에 의해 많은 영향을 받고 있음에도 불구하고 이에 잘 대응하지 못하고 있다. 이는 法院이 被保險利益의 概念을 적용함에 있어서 많은 어려움을 당하고 있다는 점에 의해 잘 설명되고 있다. 그럼에도 불구하고 英國의 法律委員會는 1980년에 海上保險法을 재검토할 필요성이 없다고 결론을 내린 점은 잘 이해가 되지 않는다.<sup>21)</sup>

1986, pp. 65~66; 吳元奭, 海上保險論, 三英社, 1992, p. 70.

19) Robert H. Brown, *Marine Insurance Vol. 2 Cargo Practice*, Witherby, 1985, p. 247; 吳元奭, 前掲書, p. 122.

20) 葛城照三, 英文積荷保險證券論, 早稻田大學出版部, 1981, pp. 35~36.

21) UK Law Commission, *Insurance Law - Non-Disclosure & Breach of Warranty*, Law Com No. 104, 1980. 10, p. 14. 동 위원회는 "In reaching this conclusion we took account of the fact that the law and practice in this area appeared to be working satisfactorily and not to be in need of reform. Thus, as is said, the Marine Insurance Act 1906, together with subsequent case law, contains comprehensive provisions which provide a context of certainty of law and practice in this country, especially in relation to the conduct of international commerce. ... The contracts falling with MAT are generally effected by 'professionals' ... They operate in a market governed by long standing and well known rules of law and practice and can reasonably be expected to be aware of the niceties of insurance law. We therefore provisionally concluded the, in the context of MAT, reform for the protection of the insureds was unnecessary."라고 언급하고 있다.

## 2. 協會貨物約款上的 被保險利益 問題

國際聯合貿易開發會議(UNCTAD)事務局은 1978년에 “海上保險 - 海上保險契約에 관한 法律과 保險書類의 諸問題”라는 研究報告書를 작성하여 Lloyd's 보험증권에 대한 개정사항과 協會貨物約款에 대한 개정사항을 제시하였으며, UNCTAD의 국제해운법 실무반은 1981년 10월에 개최하기로 되어 있는 제 8차 회의에서 화물보험의 국제표준양식을 제정할 의도였다. 이에 대해 英國에서는 UNCTAD의 제 8차 회의를 겨냥하여 기선을 제압하고 英國約款의 우위성을 계속적으로 유지하고자 하는 의도로 런던보험시장의 合同貨物委員會(Joint Cargo Committee)는 새로운 海上保險證券(Marine Insurance Policy) 및 協會貨物約款을 공표하여 1981년 7월 말까지 각국의 協會貨物約款의 개정에 대한 反對意見을 제시하도록 요청하였으나, 이에 대한 아무런 반대의견의 제시가 없어 1982년 1월 1일을 시행일자로 하여 1981년 11월 27일에 새로운 海上保險證券樣式과 다섯 개의 기본적인 協會約款 및 한 개의 特別約款<sup>22)</sup>의 전면개정안을 발표하기에 이르렀다.<sup>23)</sup>

이러한 새로운 海上保險證券樣式과 協會貨物約款의 개정은 종전의 개정처럼 특별한 사건에서의 判決의 영향으로 이루어진 것이 아니고, 고어채와 난해한 문장으로 되어 있는 시대에 뒤떨어진 Lloyd's 보험증권과 각종의 보상손해, 면책위험의 불명확성으로 인하여 많은 분쟁을 야기시킨 협회약관에 대한 여러 비판 및 海上保險證券과 約款의 현대화, 단순화, 평이화를 주장한 UNCTAD 사무국의 연구보고서에 의해 이루어진 것이다. 그 개정내용도 대부분 동 보고서의 지적사항을 그대로 반영하고 있으므로 이 개정의 특징 또한 동 보고서의 지적사항에 잘 나타나 있다.<sup>24)</sup>

22) 다섯 개의 기본적인 협회약관이란 協會貨物約款 A, B, C, 協會戰爭約款(貨物) 및 協會同盟罷業約款(貨物)을 가리키며, 한 개의 특별약관이란 협회화물약관 B 및 C에 사용할 수 있는 協會惡意損傷約款을 가리킨다.

23) 韓東湖, 新協會積荷約款(A)條件 제1조 危險條項에 관한 若干의 考察, 保險學會誌, 제 25집, 韓國保險學會, 1985. 3, pp. 4~5. 우리나라의 영문 해상보험증권은 영국의 런던보험업자협회가 작성한 Companies Combined Policy를 약간 수정하여 사용해 왔으나, 영국에서의 개정에 따라 우리나라에서도 이의 전면개정이 불가피하게 되어 1983년 1월 21일 당시의 재무부로부터 인가를 받아 1983년 3월 1일부터 새로운 해상보험증권과 협회화물약관이 사용되고 있다. 그러나 우리나라에서는 아직도 구증권과 구약관이 부분적으로 사용되고 있다.



그렇지만 이와 같은 海上保險證券의 양식과 協會貨物約款의 개정은 海上保險에 관한 근본적인 원칙까지를 바꾸어 놓은 것은 아니다. 다시 말하면 기존의 海上保險法과 수 많은 判例에 의해 유지되어 오던 근본적인 원칙은 그대로 유지되고 있다. 이는 被保險利益에 관한 問題에서도 마찬가지이다.

被保險利益과 관련하여 協會貨物約款은 英國 海上保險法 제 6 조 제 1 항의 내용을 제 11 조 제 1 항에 규정하였고, 제 11 조 제 2 항에는 Lloyd's S. G. 보험증권의 본문약관에 규정된 소급약관과 그에 대한 해석규칙인 海上保險法 제 1 부칙 保險證券解釋規則 제 1 조의 내용을 규정하고 있다. 즉, 協會貨物約款은 제 11 조 제 1 항에서 “이 보험에 의해 보상받기 위하여 피보험자는 손해발생시에 보험목적물에 대해 반드시 被保險利益을 가져야 한다.”라고 규정하고 있으며, 제 11 조 제 2 항에서 “상기 제 11 조 제 1 항을 조건으로 해서, 보험계약이 체결되기 전에 손해가 발생한 경우에도, 피보험자가 손해발생의 사실을 알고 있었고 보험자는 이를 알지 못한 경우를 제외하고, 피보험자는 이 보험에 의해 담보되는 기간 중에 발생한 피보험손해에 대하여 보상받을 권리가 있다.”라고 규정하고 있다. 協會貨物約款 제 11 조 제 1 항은 손해발생 시 피보험자는 반드시 被保險利益을 가져야 한다는 것이며, 제 11 조 제 2 항은 이를 조건으로 해서 보험계약이 체결되기 전에 운송이 개시된 화물에 대해 발생한 피보험손해를 보험자가 보상한다는 것이다. 따라서 제 11 조 제 2 항은 제 1 항이 전제가 되어 있으므로 더 이상 소급약관이 아니고 被保險利益條項이다. 이 경우 손해가 발생하면 피보험자는 손해발생시에 被保險利益을 가지고 있었음을 증명하여야 보험자에게 보상을 청구할 수 있다. 그렇기 때문에 개정된 協會貨物約款은 被保險利益에 관해서는 英國 海上保險法의 原則을 그대로 적용한 것에 불과하다.

#### IV. 貿易業界의 對應方案

##### 1. FCA 條件의 活用

앞에서 지적한 問題點들을 제거하기 위하여 1990 년 인코덱스는 기존의

24) 李在卜, 前掲書, pp. 80~81.

FRC 조건을 바탕으로 하고 FOA 조건 및 FOR/T 조건을 흡수하여 새로운 定型契約條件으로 FCA 조건(Free Carrier ... named place)을 정형화하였다.

FCA 조건은 매도인이 지정된 장소 또는 지점에서 매수인에 의해 지명된 운송인의 관리 하에 수출통관을 마친 물품을 교부할 때 물품을 인도할 자신의 의무를 이행하는 것을 의미하며, 복합운송을 포함하는 모든 운송방식에 적용될 수 있는 契約條件이다.<sup>25)</sup>

물품의 인도장소 내지 인도지점은 매도인과 매수인 사이의 물품에 대한 위험, 비용 및 소유권의 이전을 위한 분기점이 되기 때문에 물품매매계약에서는 매우 중요하다. FCA 條件에서는, “(예컨대, 운송터미널 또는 그 밖의 受領地點 등과 같이)引渡를 위한 ...지정된 場所 또는 地點”(the named place or(e.g. transport terminal or other receiving point) ... for delivery)이 바로 引渡場所가 된다.<sup>26)</sup>

FCA 조건에서 運送契約를 체결할 의무는 원칙적으로 買受人에게 있으며,<sup>27)</sup> 買受人은 賣渡人에게 運送人을 통지하고 물품을 인도할 기일이나 기간, 필요하다면 운송형태와 경우에 따라서는 물품이 운송인에게 인도되어야 할 場所<sup>28)</sup>에서의 구체적인 地點까지 지정하여야 한다.<sup>29)</sup> 만약 구체적인 지점이 약정되어 있지 않거나 또는 만약 이용가능한 여러 지점이 있을 경우, 賣渡人은 자신의 引渡義務를 이행하기 위하여 가장 적합한 지점을 인도장소나 범위 내에서 선택할 수 있다. 買受人으로부터 정확한 지시가 없는 경우, 賣渡人은 물품의 성질, 수량 또는 운송형태에 적합한 방법에 따라 운송인에게 물품을 인도할 수 있다. 이는 1980년 인코텀즈와는 달리, 운송방법이 철도, 도로, 내수로, 해상, 항공 또는 복합운송 등 다양하기 때문에 운송형태에 따른 혼란을 피하기 위함이다.

FCA 조건에서 賣渡人은 지정장소 또는 지점에서 운송인의 관리 하에 물품을 인도할 때까지 물품의 멸실이나 손상에 대한 모든 위험을 부담하여야 하며,

25) 1990년 인코텀즈, FCA 조건의 序文.

26) 1990년 인코텀즈, FCA 조건의 매도인의 의무 제 4 항.

27) 1990년 인코텀즈, FCA 조건의 매수인의 의무 제 3 항.

28) 여기서의 引渡場所는 통상 引渡地點보다 그 범위가 넓으며, 賣渡人이 引渡義務를 행하는 이행지는 引渡場所 또는 範圍 內에 있는 보다 구체적인 引渡地點이 될 것으로 생각된다.

29) 1990년 인코텀즈, FCA 조건의 매수인의 의무 제 7 항.

그 이후의 모든 위험은 買受人의 부담이 된다.<sup>30)</sup> 여기서 “운송인의 관리 하에 인도한 때”란 運送方式이나 引渡方法에 따라 그 의미가 달라지게 된다. 다시 말하면, 위험이전의 시점은 개개의 운송방식에 따라 積載引渡時에는 물품이 운송수단에 적재된 때이고, 搬入引渡時에는 개개의 운송방식에 따른 최초의 운송인이나 그 대리인 또는 운송터미널 운영자의 관리 하에 물품이 적재된 운송용구를 인계하거나 또는 혼재를 위한 물품 그 자체를 교부한 때이다.

요컨대, FCA 조건에서는 FOB 조건에서와 같은 본선의 船側欄干의 의미가 없기 때문에 운송인의 책임이 개시되는 지정된 장소 또는 지점이 賣買契約當事者 사이의 危險負擔의 分岐點이 된다. 그렇기 때문에 大量貨物의 경우에는 賣渡人이 물품을 적재한 화차나 컨테이너를 운송인의 관리 하에 인도할 때까지의 모든 위험을, 그리고 小量貨物의 경우에는 혼재를 위한 물품을 운송인의 관리 하에 인도할 때까지의 모든 위험을 부담하여야 한다.

따라서 FCA 조건에서 보험목적물에 대한 被保險利益은 물품의 인도시 즉, 물품에 대한 위험의 이전 시에 매도인으로부터 매수인에게 이전되어 앞에서 언급한 問題點들을 제거할 수 있다. 더욱이 최근에 우리 나라의 무역업자들은 스스로의 요청 또는 외국무역업자의 요청에 의하여 물품이 컨테이너로 운송되는 경우 FOB 조건대신에 FCA 조건을 이용하여 매매계약을 체결하는 경우가 점차 늘어나고 있기 때문에, 賣買契約當事者들은 FCA 조건을 잘 이해하여 이를 적절히 활용할 필요가 있다.<sup>31)</sup>

## 2. 運送人引渡擔保約款의 活用

오늘날 화물은 컨테이너에 적재되어 운송되는 것이 보편적이기 때문에 매매계약당사자들은 FCA 조건(또는 CIP나 CPT 조건)을 이용하여 계약을 체결하는 것이 가장 바람직함에도 불구하고 대부분의 매매계약은 여전히 전통적인 FOB 조건(또는 CIF 조건)으로 체결되고 있으며, 이러한 관행은 쉽게 바뀌어질 가능성이 없다는데 문제는 여전히 남게 된다.

이미 언급한 바와 같이, 물품이 컨테이너로 운송되는 경우 FOB 조건으로

30) 1990년 인코텀즈, FCA 조건의 매도인의 의무 제 5항과 매수인의 의무 제 5항.

31) 또한, CIF 조건인 경우에는 CIP 조건으로, CFR 조건인 경우에는 CPT 조건으로 매매계약을 체결하는 것이 바람직하다.

매매계약을 체결하게 되면 물품이 운송인의 관리 하에 놓여진 때부터 본선에 선적될 때까지 물품에 대한 실질적인 統制權은 매수인의 受託者인 運送人이 가지지만 위험이 아직 매수인에게 이전되지 않아 매수인은 被保險利益을 가지지 못한다.

따라서 보험자의 책임의 始期를 매도인이 물품을 운송인의 관리 하에 둘 때와 일치시킬 필요가 있다. 그렇게 함으로써 매수인은 물품이 운송인의 관리 하에 놓여진 때부터 被保險利益을 가지게 되어 이 구간에서 보험사고가 발생할 경우 그 보상을 받을 수 있게 된다. 이러한 목적으로 준비된 것이 “運送人引渡擔保約款”(Free Carrier Attachment Clause)<sup>32)</sup>인데, 이 약관은 보험자의 책임의 始期를 물품이 운송인의 관리 하에 놓여진 때와 일치시키고 있다. 이와 같이 복합운송 등에 대응하기 위한 약관이 준비되어 있다는 점을 유의하여 매수인 즉, 보험계약체결의 당사자는 이의 적절한 활용이 필요하다.

### 3. 危險開始倉庫約款의 活用

앞에서 記述한 바와 같이, 賣買契約當事者들이 FOB 조건으로 매매계약을 체결하든 FCA 조건으로 매매계약을 체결하든 간에, 매도인은 물품을 본선에 선적하든가 또는 운송인의 관리 하에 둘 때까지 물품에 대한 모든 危險을 부담하여야 하기 때문에 이 때까지의 위험을 부담하기 위하여 運送保險인 自家保險에 부보하여야 할 것이다.<sup>33)</sup> 이러한 경우에 매도인은 自家保險에 부보하지 않고 매수인이 부보하게 되는 貨物海上보험에 추가하여 매도인이 위험을 부담하는 구간에 대해서도 아울러 부보하여 줄 것을 매매계약의 한 조건으로 합의 하여 둘 필요가 있다. 이 때 이용되는 것이 “危險開始倉庫約款”(Warehouse Attachment Clause)이다. 이 약관에 의해 매도인은 물품에 대한 위험이 매수인에게 이전되기 전에 물품에 손해가 발생한 경우 보험자에게 보상을 청구할 수 있게 된다.

32) Notwithstanding anything contained herein to the contrary(excepting coverage against war risks), it is understood and agreed that this insurance shall not attach to the interest hereby insured prior to being delivered into the charge of or the custody of the carrier at the point or place named in the policy for the commencement of the transit.

33) David.D. Sassoon, *op. cit.*, s. 666.

## V. 被保險利益 問題의 解決方案

### 1. 美國式的 解釋을 受容하는 方案

英國法에 의하면, CIF 계약이나 FOB 계약에서 선적시기에 관한 명시규정은 물품이 본선 상에 적재되는 시기를 가리키며,<sup>34)</sup> 이러한 규정은 엄격히 지켜지고 있다. 예컨대 FOB 계약에서 매수인은 매도인이 선적기간내에 물품을 본선에 선적할 수 있도록 船積指示를 하여야 하며, 매도인은 그 기간 내에 물품을 선적시켜야 한다. 그러나 물품이 컨테이너로 운송되는 경우 물품이 본선에 적재되는 시기는 전적으로 매도인이나 매수인의 統制 밖에 있게 된다. 따라서 선적의 시기는 물품이 컨테이너에 적재되어 운송터미날 운영자의 관리 하에 놓여질 때로 보는 것이 보다 적절하다.<sup>35)</sup>

*Customs & Excise Commissioners v. A. p. S. Samex 事件*<sup>36)</sup>에서 CIF 조건으로 매매계약이 체결되었는데 물품은 컨테이너로 운송되도록 되어 있었다. 물품을 적재한 컨테이너는 선적항까지 트레일러로 운송되고 선적항에서 그 컨테이너를 내린 후 본선에 선적하였다. 본 건에서 Bingham 判事は “물품이 내륙에서 컨테이너에 적재되고, 환적이 없으며, 포장을 풀어야 하는 일이 없다면, 물품은 보다 빠른 시기에 선적된 것으로 간주될 수 있을 것이다. 그러나 본 건의 상황은 부두에서 트레일러로부터 물품을 내린 후 본선에의 적재를 기다리고 있는 경우이기 때문에 앞의 경우와는 다르다.”라고 判示하였다.

이러한 Bingham 판사의 견해는 물품을 적재한 컨테이너가 실제로 본선에 적재될 때까지 물품은 선적되지 않은 것으로 보아야 함을 주장하는 것처럼 보일 수 있다. 그러나 본건에서 그는 물품이 1979년 말까지 “선적”되어야 함을 요구하고 있는 EEC 규정(EEC Regulation) 상의 “선적”이란 말의 해석을 엄격히 적용하였다. 동 규정에서 “선적”은 원산국에서 물품의 이동이 임박했음을

34) *Mowbray Robinson & Co v. Rosser* (1922) 91 L.J.K.B. 524.

35) A. G. Guest edited, *Benjamin's Sale of Goods*, 5th edition, Sweet & Maxwell, 1997, para. 21 - 081.

36) [1983] 1 All E.R. 1043.

가리키는 것이다. 이러한 “선적”이란 말이 매매계약에 사용된다면 商業的 觀點에서 그 의미는 물품이 컨테이너로 운송될 경우 선적항에서 트레일러로부터 물품을 내리는 것을 결정적인 것으로 보느냐의 여부에 관한 당사자들의 의도에 따라 해석되어야 할 것이다. 賣買契約當事者가 물품의 선적과 관련한 자신의 의무이행에 통상적으로 기대되는 모든 것을 이행했다고 하는 사실이 컨테이너가 본선에의 선적을 위해 트레일러에서 하차된다는 사실보다 훨씬 중요한 것이다. 다시 말하면, 英國에서 船積이란 물품을 선박에 적재하는 것을 의미하는 전통적인 견해는 매매계약이 물품의 컨테이너 운송을 예정하고 있는 경우에는 적용되어서는 아니 된다.<sup>37)</sup>

한편, 美國에서는 컨테이너를 선박의 일부로 보아 물품을 컨테이너에 적재하는 것을 물품의 본선선적으로 간주하고 있는 事例들이 있다.<sup>38)</sup> 또한, 美國統一商法典(UCC) 제 2 - 320 조 公式論評 13에서도 같은 취지를 규정하고 있다. 公式論評 13에 의하면, CIF 계약에서 철도회사가 발행한 通船貨證券에 의해 물품의 운송은 육상과 해상을 연결하는 複合運送을 통해 즉, 물품은 내륙의 한 장소에서 항구까지는 철도로 운송되도록 되어 있고 항구에서 지정목적지까지는 선박으로 운송되도록 되어 있는 경우에서 계약기간 내에 내륙의 한 지점에서 물품을 철도화차에 선적하는 것은 매도인의 통제를 벗어나는 사유로 본선에 물품의 선적이 지연되었다고 하더라도 適期船積이 된다.<sup>39)</sup> 이와 같이 美國에서는 운송환경의 변화를 法律的으로 잘 대처하고 있다.

또한 濠洲에서도 美國式의 解釋을 수용하여야 한다는 견해가 점점 힘을 얻고 있으며,<sup>40)</sup> 1980년 國際物品賣買契約에 관한 UN 協約(CISG) 제 31 조 a 호

37) A.G. Guest edited, *Benjamin's Sale of Goods*, para. 21 - 081.

38) 예컨대, *Leather's Best Inc v. The "Mormaclynx"* [1971] 2 Lloyd's Rep 476, *Northeast Marine Terminal Co Inc v. Caputo* 432 US 249 (1977) 및 *Mitsui and Co Ltd v. American Export Lines Inc* 636 F 2d 807 (1981) 사건 등이다.

39) The American Law Institute, *UNIFORM COMMERCIAL CODE*, 9th edition, pp. 122~123.

40) *New South Wales Leather Co Pty Ltd v. Vanguard Insurance Co Ltd* (1991) 25 NSWLR 699 사건에서 Kirby 판사의 견해임. 특히, Kirby 판사는 본건에서 “...I am not presently inclined to agree with the opinion that goods intended for shipment in a sealed container are shipped on board only when the container has been loaded on the vessel. As the United States Supreme Court has pointed out ‘the container is a modern substitute for the hold of the vessel’: *Northeast Marine Terminal Co Inc v. Caputo* 432 U.S. 249 at 270 (1977). To apply to containers the law developed for individually packaged cargo strikes me as yet another instance of the incapacity of legal principle to adapt and change to reflect new technological and commercial realities.”라고 언급하고 있다.

에서도 이와 같은 취지를 규정하고 있다.<sup>41)</sup>

따라서 물품을 컨테이너에 적재하는 것을 선적으로 간주한다는 美國式의 解釋을 英國의 법원이 받아들인다면 물품이 컨테이너로 운송되는 FOB 계약에서 물품을 내륙의 운송터미널 운영자의 관리 하에 둘 때 물품의 인도가 발생하게 되고,<sup>42)</sup> 이 때 물품에 대한 모든 위험이 매수인에게 이전되어 앞에서 언급한 危險負擔의 空白과 貨物擔保區間의 空白이 발생한다는 問題點을 해결할 수 있게 된다. 그러나 英國法院이 이러한 美國式의 解釋을 수용할 것인지의 여부는 아직 미지수이다.

## 2. 英國 海上保險法 및 協會貨物約款을 改正하는 方案

被保險利益의 존재는 피보험자가 擔保危險에 따른 손해를 보상받기 위하여 필수적인 前提條件으로 여겨지고 있다. 그렇지만 英國의 법원은 피보험자가 被保險利益을 가지고 있는지의 여부에 관한 단순한 技術的 解釋에 의해서 부당하게 자신의 보상권을 상실하지 않는다는 점에 대해 오래 전부터 관심을 가져왔다. 즉, Brett 判事는 *Stock v. Inglis* 事件<sup>43)</sup>에서 “보험업자가 보험료를 받은 후 被保險利益이 없는 보험목적물은 흔히 기술적인 난점이 있으며 또 피보험자와 보험자 사이에 실질적인 이점이 없는 것으로 보이기 때문에, 가능한 한 被保險利益에 의지하는 것이 法院의 의무이다.”라고 判示하고 있다. Brett 判事의 이러한 判示는 피보험자가 보험자로부터 보험보상을 받는데 있어서 반드시 피보험이익을 가져야 한다는 의미는 아닌 것으로 보인다. 또한 해상보험계약에 관한 법과 약관은 컨테이너화의 진전에 따른 기술적 변화에 의해 많은 영향을 받아 왔다. 이는 法院이 被保險利益의 개념을 적용함에 있어서 상당한 어려움에 직면하고 있다는 점에 의해 잘 설명되고 있다.

이러한 상황에서 최근 *New South Wales Leather Co. Pty Ltd. v. Van-*

41) CISG 제 31 조 a호는 매도인의 물품인도의무를 “매매계약이 물품의 운송을 포함하는 경우 - 매수인에게 전달하기 위하여 물품을 최초의 운송인에게 교부하는 것”으로 규정하고 있다.

42) 1979년 英國 物品賣買法(SGA)은 제 32 조 제 1 항에서 “매매계약의 이행에 있어서 매도인이 매수인에게 물품을 송부할 권한을 가지거나 또는 송부할 의무가 있는 경우에는 매수인에게 운송할 목적으로 운송인에의 물품의 인도는 그 운송인이 매수인의 지정여부를 불문하고 매수인에게 인도된 것으로 추정한다.”라고 규정하고 있다.

43) (1884) 12 QBD 564 at 571.

*guard Insurance Co. Ltd. 事件*<sup>44)</sup>에서의 濠洲 抗訴法院의 判決은 우리에게 많은 시사점을 주고 있다. 본건에서 피보험자인 매수인은 브라질의 여러 공급업자로부터 가죽을 FOB Rio Grande 조건으로 구입하는 매매계약을 체결하고 그 물품을 부보하였다. 그 물품은 컨테이너에 적재되었으나 아직 선박에 적재되지는 않았다. 그 물품이 적재된 컨테이너가 Rio Grande로 운송되기 전에 그 물품은 도둑맞았으며 따라서 물품에 대한 危險과 所有權이 被保險者에게 이전되기 전에 손해가 발생하였다. 피보험자는 물품의 손해에 대해 보험증권에 의거해서 손해보상을 청구하였다. 본 건에서 호주의 항소법원은 부보된 물품이 선박에 적재되기 전에는 위험이 피보험자에게 이전되지 않았기 때문에 피보험자는 손해발생 시에 물품에 대한 被保險利益을 가지지 않았다고 判示하였다. 그러나 本件에서 被保險者는 물품 자체에 관한 被保險利益은 가지지 못하나 당해 매매계약에서 기대되는 이익에 관한 被保險利益은 가진다고 하여 보험자는 보상의무를 부담하여야 한다고 判示하였다.<sup>45)</sup>

抗訴法院의 다수의견은 컨테이너화의 진전에 따라 컨테이너를 기술적으로 선박의 일부로 보고 따라서 물품이 컨테이너에 적재될 때 물품은 유효하게 선적되는 것으로 보는 美國式의 解釋을 채택하여야 한다는 소수의 주장을 받아들이지 않았다. 이러한 抗訴法院의 接近方法이 충분히 海上保險의 商業的 現實을 고려하고 있는지의 여부를 떠나서 法律은 물품이 일단 컨테이너에 적재되면 그 컨테이너는 선박이 그 목적지에 도착할 때까지 누구도 그 물품에 접근할 수 없도록 봉인된다는 사실에서 야가되는 현실적인 어려움을 인정하지 않고 있다. 또한 물품이 예컨대, FOB 계약으로 매매될 때 매수인은 물품이 매도인의 공장이나 창고에서 본선에 선적을 위해 운송 중인 동안 그 물품에 대한 被保險利益을 가지지 못하며, 반면에 매도인은 물품이 자신의 공장이나 창고에서 본선에 선적되기까지의 운송 중에 있는 물품에 대한 被保險利益과 그 후의 不確定利益(contingent interest)을 가진다는 전통적인 접근방법이 컨테이너화의 진전에도 불구하고 계속 유지되어야 하는가에 관한 問題가 있다.<sup>46)</sup> 왜

44) (1991) 25 NSWLR 699.

45) S. Derrington, "Does the Marine Insurance Act 1909 (Cth) Still Serve the Needs of the Business Community?", *Insurance Law Journal*, 1995, pp. 36~40.

46) D. Galbraith, "An Unmeritorious Defence", *The Maritime Law Association of Australia and New Zealand, 19th Annual general Meeting and Conference*, Hong Kong, 1992, p. 147.



나하면 피보험자가 물품이 선적되기까지 물품에 대한 被保險利益을 가지는 것으로 간주되지 않는다고 하더라도 예정된 대로 물품이 도착하지 않을 위험을 부당하게 부담하는 자는 바로 피보험자이기 때문이다.

이러한 問題點들은 海上保險에 관한 法과 約款이 보다 현실화되어야 한다는 問題를 제기시킨다. 이러한 問題點들은 예컨대, 일반보험과 관련한 濠洲의 1984년 保險契約法(Insurance Contracts Act 1984) 제 16 조와 제 17 조 상의 被保險利益에 관한 원칙을 英國의 海上保險法과 協會貨物約款이 받아들임으로써 해결될 수 있을 것이다.

동법 제 16 조와 제 17 조는 다음과 같이 규정하고 있다.

제 16 조 제 1 항 : A contract of general insurance is not void by reason only that the insured did not have, at the time when the contract was entered into, an interest in the subject matter of the contract.

제 16 조 제 2 항 : Sub-section 1 does not apply to a contract that provides for the payment of money on the death of a person by accident or sickness but not otherwise.

제 17 조 : Where the insured under a contract of general insurance has suffered a pecuniary or economic loss by reason that property the subject matter of the contract has been damaged or destroyed, the insurer is not relieved of liability under the contract by reason only that, at the time of the loss, the insured did not have an interest at law or in equity in the property.

英國의 海上保險法과 協會貨物約款이 특히, 상기 濠洲의 保險契約法 제 17 조에서 규정하고 있는 “일반보험계약에서 被保險者가 保險目的物이 손상되거나 파손되어 금전상의 또는 경제적 손해를 입은 경우, 保險者는 被保險者가 손해발생 시에 保險目的物에 관한 慣習法 또는 衡平法상의 利益을 가지고 있지 않았다는 이유만으로 보험계약 상의 책임을 면하지 못한다.”고 하는趣旨를 받아들이는 것이 타당할 것이다. 그렇게 함으로써 被保險者는 *New South Wales Leather* 事件에서와 같이, 보험계약에 의해 그가 멸실 당시에 保險目的物에 관한 被保險利益을 가지고 있지 않은 경우라 하더라도 보험목적물에 손해가 발생한 경우, 被保險者는 保險目的物에 손해가 있었다는 이유로 자신의 금전상 또는 경제적 손해를 보상받을 수 있게 된다.

## VI. 結 論

本稿는 英國系 FOB 契約에 있어서 貨物운송의 컨테이너화에 따른 被保險利益에 관한 問題點과 그 解決方案을 考察하는데 研究의 目的을 두었다.

주지하는 바와 같이, 貨物운송의 컨테이너화에 따라 무역관행에 많은 변화를 낳았다. 이에 따라 전통적인 FOB 계약은 해상운송구간만을 전제로 하는 매매계약이기 때문에 변화된 운송환경에 그대로 적용하게 되면 危險負擔區間에 空白이 발생하고 또 貨物保險의 擔保區間에도 空白이 발생한다는 問題點이 있다. 즉, FOB 계약에서 통상 매수인이 海上保險에 부보하고 있고 또 協會貨物約款의 제 8조 운송조항에 따라 보험자는 물품이 수출국의 내륙에 위치하고 있는 보관창고를 떠날 때부터 최종목적지에 도착할 때까지 擴張擔保하고 있지만, 매매계약이 FOB 계약이란 특성 때문에 물품이 수출국의 내륙에 위치하고 있는 보관창고에서 본선에 적재될 때까지는 危險이 매수인에게 移轉되지 않아 매수인은 被保險利益을 가지지 못한다. 피보험자는 보험목적물에 손해가 발생한 당시에 반드시 被保險利益을 가지고 있어야 보험자로부터 그 손해를 보상받을 수 있기 때문에 이 구간에서 손해가 발생할 경우 피보험자인 매수인은 손해를 보상받을 수 없으며 따라서 協會貨物約款 제 8조 나아가 保險契約은 無用之物이 된다.

무역업자들이 이러한 問題點에 대처하는 방안으로서는 먼저, 물품이 컨테이너로 운송되는 경우 FOB 조건대신에 1990년 인코텀즈에 새로이 정형화된 FCA 조건을 통하여 매매계약을 체결하는 방법이 있으나, 현재 대부분의 매매계약은 여전히 전통적인 FOB 조건(또는 CIF 조건)으로 체결되고 있으며, 이러한 관행은 쉽게 바뀌어질 가능성이 희박하기 때문에 문제는 여전히 남게 된다.

또 다른 방법으로는 무역업자들이 運送人引渡擔保約款과 危險開始倉庫約款을 적절히 활용하는 방안이 있으나, 보다 근본적인 해결방안은 英國의 法院이 컨테이너를 선박의 일부로 보아 물품을 컨테이너에 적재할 때 물품이 본선에 선적된 것으로 간주하는 美國式의 解釋을 수용하는 것이다. 그렇지만 英國의 法院이 美國式의 解釋을 수용할 것인지의 여부는 미지수이다.

이에 대한 代案으로서 英國 海上保險法과 協會貨物約款上の 被保險利益과 관련된 條項을 현실에 맞게 改正하는 방안이 있다. 濠洲의 保險契約法 제 17 조는 “일반보험계약에서 被保險者가 保險目的物이 손상되거나 파손되어 금전상의 또는 경제적 손해를 입은 경우, 保險者는 被保險者가 손해발생시에 保險目的物에 관한 慣習法 또는 衡平法上の 利益을 가지고 있지 않았다는 이유로 보험계약상의 책임을 면하지 못한다.”고 하는 취지를 규정하고 있다. 英國 海上保險法과 協會貨物約款이 이러한 취지를 받아들일 때 화물운송의 컨테이너화에 따른 被保險利益과 관련된 問題點들이 근본적으로 해결될 수 있을 것이다.

### 參 考 文 獻

- 梁暎煥·崔銘國 共著, 貿易賣買論, 博英社, 1994.  
 吳元奭, 國際運送論, 博英社, 1994.  
 \_\_\_\_\_, 海上保險論, 三英社, 1992.  
 李在卜, 積荷保險約款論, 保險監督院, 1991.  
 崔銘國, FCA賣買契約條件의 定型化에 따른 問題點에 관한 研究, 博士學位請求論文, 成均館大學校 大學院, 1990. 11.  
 韓東湖, 新協會積荷約款 (A) 條件 제 1 조 危險條項에 관한 若干의 考察, 保險學會誌 제 25 집, 韓國保險學會, 1985. 3.  
 葛城照三, 英文積荷保險證券論, 早稻田大學出版部, 1981.  
 大正海上火災保險株式會社 海損部 譯, ビクター・ドーバー海上保險法, 成山堂, 1988.  
 飯田秀雄, 最新コンテナ輸送の理論と實際, 成山堂, 1979.  
 Brown, R. H., *Marine Insurance Vol. 2 Cargo Practice*, Witherby, 1985.  
 \_\_\_\_\_, *Marine Insurance - Principles & Basic Practice*, Witherby, 1986.  
 Derrington, S., Does the Marine Insurance Act 1909 (Cth) Still Serve the Needs of the Business Community?, *Insurance Law Journal*, 1995.  
 Galbraith, D., “An Unmeritorious Defence”, The Maritime Law Association of Australia and New Zealand, 19th Annual general Meeting and Conference, Hong Kong, 1992.

- Guest, A. G., edited, *Benjamin's Sale of Goods*, 5th edition, Sweet & Maxwell, 1997.
- Sassoon, David M., *C.I.F. and F.O.B. Contracts*, 4th edition, Stevens & Sons, 1995.
- The American Law Institute, *UNIFORM COMMERCIAL CODE*, 9th edition.
- UK Law Commission, *Insurance Law - Non-Disclosure & Breach of Warranty*, Law Com No. 104, 1980. 10.
- Vandenburg, G., *Containerization and other Unit Transport*, Hutchinson Benham, 1975.
- 英國의 海上保險法(1906).
- 協會貨物約款 A, B 및 C(1982).
- 濠洲의 保險契約法(1984).
- 인코텀즈(1990).
- 國際物品賣買契約에 관한 UN 協約(1980).
- 美國 統一商法典.
- 英國 物品賣買法(1979).