손해사정연구 제6권 제1호 2014. 02

해상적하보험계약하에서의 고유의 하자에 대한 보험자의 책임에 관한 판례 연구

(The Case Comment on Global Process Systems Inc and Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad (2009))

지상규*
Sangkyu, Gi

<국문초록>

해상적하보험에서 보험목적물의 고유의 하자로 인해 발생하는 손해에 대하여 원칙적으로 외국의 여러 법률과 약관의 규정은 보험자의 책임을 면제시키고 있다. 따라서 보험에 부보하고 있는 보험목적물에 손해가 발생한 경우, 해당 손해가 고유의 하자로 인해 발생하였는지 여부를 판단하는 것은 피보험자에게 있어 매우 중요한 문제이다.

해상적하보험계약에 있어서의 고유의 하자란 보험목적물 자체의 성질 또는 특수성으로 인하여 외부적인 인과관계 없이 발생하는 손해를 의미하며, 고유의 하자의 형태는 내재적부패, 통상적인 누손 및 파손, 자연발화, 녹 또는 곰팡이, 포장의 불충분, 살아있는 동물의 사망 및 해충에 의한 손해로 나타난다.

이에 본 논문에서는 해상적하보험계약상의 고유의 하자에 대한 개념과 보험자의 보험금 지급책임여부를 대상판결(Global Process Systems Inc and Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad (2009))을 통해 살펴보고자 한다.

※ 국문 주제어 : 고유의 하자, 보험자의 보상책임, 1906년 영국해상보험법, 협회적하보험약관

* 한국해양대학교 해사법학부, 부교수

Ⅰ. 머리말

해상적하보험계약상의 고유의 하자란 보험목적물 자체의 성질 또는 특수성으로 인하여 외부적인 인과관계 없이 발생하는 손해를 의미한다.[1] 이와 관련된 구체적인 사례들은 항해 과정에서 발생하는 생선·육류·과일 등의 부패(decay)와 주류의 산화·변질, 곡물 및 밀가루 등의 수분 증발로 인한 변질(deterioration), 도장물·다기류의 변색(discoloration) 등을 들 수 있다. 그리고 추가적으로 항해 과정에서 곡물·연초 등에 발생하는 곰팡이(mould), 금속에 발생하는 녹(rust) 및 화학적·생물학적 변화로 인하여 스스로 발화하거나 폭발하는 경우 등이 고유의 하자라고 할 수 있다.[2] 따라서 고유의 하자는 외부적 사고의 개입 없이 보험 목적물 자체의 성질에 의해 발생하는 손해이므로 원칙적으로 세계 각국은 보험자의 보상책임과 관련하여 여러 법률 및 보험약관규정에서 이를 배제시키고 있다. 예를 들면 1906년 영국해상보험법 제55조 제2항 (c)[3]에서 "보험증권에 다른 정함이 없는 한, 보험자는 보험의 목적의 자연소모, 통상의 누손 및 파손, 고유의 하자 또는 성질, 또는 쥐나 벌레에 근인하여 발생한 일체의 손해에 대하여, 또는 해상위험에 근인하여 발생한 것이 아닌 기관의 손상에 대하여 책임을 지지 아니한다."라고 규정하여 보험자의 책임을 면책시키고 있다. 또한 2009년 해상적하보험약관 I.CC(A) 제4조 면책위험 규정 제4.4항[4]에서도 "보험의 목적의 고유의 하자 또는 성질로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용"라고 규정하여 보험자를 면책하고 있다. 결과적으로 보험자는 보험목적물의 손해가 고유의 하자에 의해 발생하는 경우에는 그 책임이 면책된다. 그러나 고유의 하자가 보험자의 책임을 면책시키고 있다 하더라도 일률적으로 보험자의 면책을 인정하지는 않는다. 즉 피보험자가 특약으로서 고유의 하자를 담보하는 계약을 체결하고 할증보험료를

1) 구종순, 「해상보험(제4판)」, 박영사, 2010, 218면 참조.
2) 이에 대한 자세한 설명은 본 논문 Ⅲ에서 자세히 살펴보도록 하겠다.
3) 1906년 영국해상보험법 제55조 제2항 제c호, "Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.".
4) I.C.C.(A) 제4조 ""In no case shall this insurance cover", 4.4 "loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured.""

납부한 경우에는 예외적으로 보험자의 책임을 인정하기도 한다.
본 논문에서는 대상판결 Global Process System Inc and Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad (2009)[5]을 통해 협회적하보험계약상의 고유의 하자에 관한 개념 및 보험자의 보험금 지급여부에 관하여 살펴보고자 한다.

Ⅱ. 사건의 개요

1. 사실관계

(1) 원고인 Global Process System은 미국 텍사스 갈베스톤(Texas, Galveston)으로부터 말레이시아 페락(Malaysia, Perak)까지 석유 굴착장비 MOPU(이동식 석유 시추설비)을 운송시키기 위하여 용선계약을 체결하였고, 석유 굴착장비는 부선인 바지선에 선적되어 예인선에 의해 운송될 예정이었다. 석유 굴착장비는 방수 플렛폼으로 이루어 졌으며, 위 아래로 밀어 올릴 수 있었다. 그리고 직경 12피트(feet)와 312피트(feet) 길이의 용접된 3개의 실린더인 다리로 구성되어 있었다.

(2) 석유 굴착장비는 갑판에 선적되어 졌고 서베이어(surveyor)의 지시에 따라 운송을 위한 준비가 진행되었다. 그리고 병행하여 전문가에 의해 구조물의 피로골절에 대한 분석이 진행되었고, 목적지인 말레이시아까지 해상운송하기에는 부적합하다는 결과에 따라 수리가 진행되었다. 아울러 전문가는 상기 구조물을 케이프타운(Cape Town)에서 재검사 받을 것을 권고하였다. 그러나 이러한 문제들에도 불구하고 운항을 하여도 된다는 보증서류가 발급되었고 예인선에 의한 해상운송이 진행되었다.

(3) 항해를 시작한 후 10주후에 석유 굴착장비는 케이프타운 북쪽 살다하 만(Saldanha Bay)에 도착하였고, 선적항에서 권고된 재검사를 통해 구조물에 심각

5) Global Process Systems Inc and Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad (2009) 2 Lloyd's Rep 72.

한 균열이 핀홀 주변에 발생하였다는 사실이 발견되었다. 이에 따라 구조물에 대한 수리가 진행되었다.

(4) 수리가 완료된 후 해상 검수관은 항해를 계속할 수 있다는 보증서를 발행하였고, 이에 따라 추가적인 예인선의 도움을 받아 항해를 지속하였다. 그러나 항해를 시작하고 7일이 경과된 시점인 더반(Durban)의 북쪽 근처에서 석유 굴착장치의 다리에 균열이 발생하였고 이로 인해 구조물의 다리들이 연속적으로 붕괴되었다.

(5) 멸실의 원인과 관련하여 전문가들은 구조물의 붕괴가 해상운송 중에 바지선의 움직임으로 인하여 피로 균열이 발생하였고, 이로 인해 붕괴가 발생하였다는 일치된 견해를 제시하였다.

(6) 원고는 협회적하보험 All-Risks 담보에 가입하고 있었고, 이 보험기간은 선적부터 양하까지 담보되어 있었다. 그리고 보험금액은 미화 1천만달러였다. 단 약관에 의하면 보험목적물의 고유의 하자 또는 성질은 면책사항으로 규정되어 있었다.

원고는 사고이후 보험약관에 따른 보험금지급을 주장하였다.

2. 법원의 판결

법원은 원고의 청구와 관련하여 본 사고는 보험약관상의 면책위험의 하나인 석유 굴착장비의 고유한 하자에 의해 발생하였으므로 원고의 청구를 기각하였다.

Ⅲ. 해상적하보험계약상의 고유의 하자

1. 고유의 하자의 개념

해상적하보험계약상 고유의 하자란 보험 목적물 자체의 성질 또는 특수성으로 인하여 외부적인 인과관계 없이 발생하는 손해를 의미한다. 이러한 개념의 정의와 관련하여 우리나라 상법은 제678조에서 보험자의 면책사유로서 "보험의 목적의 성질, 하자 또는 자연소모로 인한 손해는 보험자가 이를 보상할 책임이 없다."라고 규정하고 있으며, 영국해상보험법 제55조에서도 고유의 하자를 "inherent vice or nature"라고 정의하고 보험자의 책임을 면책시키고 있다. 이를 정리하면 고유의 하자는 보험 목적물의 멸실 또는 훼손이 우연히 발생한 것이 아니라 보험목적물 자체의 성질이나 하자에 의해 발생하는 것을 의미한다. 따라서 보험계약에 따라 보험자가 보험금을 지급하기 위해서는 사고가 필연적이고 불가피하게 발생한 것이 아닌 우연하게 발생한 것에 한한다.

보험목적물의 고유의 하자에 의한 손해와 보험자의 보상여부와 관련된 영국의 주요 판례를 살펴보면, Mayban General Insurance Bhd v. Alstom Power Ltd(2004) 사건[6]으로서 법원은 해상에서의 화물운송에 있어 항해를 위한 불충분한 준비는 감항능력주의 의무의 위반으로서 고유의 하자에 해당하며, 따라서 보험자는 보험금의 지급의무가 없다고 판시하였다. 또한 Soya GmbH v. White (1983) 사건[7]에서 항소법원의 도날드슨 엘제이 판사는 "만약 화물이 통상적인 항해에 기대되는 정도의 위험에 견딜 수 있다고 예상됨에도 불구하고 화물의 자연적인 성질에 의하여 화물이 멸실 또는 훼손되었다면 이는 화물의 고유의 하자에 의해 발생한 것으로 보아야 할 것이다."라는 견해를 제시하였다.

이러한 두 사건에서의 법원의 견해를 종합하면, 화물의 멸실 또는 훼손이 외부적 사고의 개입이 없이 화물의 자연적 성질에 의해 발생한 경우에는 이를 고유의 하자로 보아야 한다는 것이다.

2. 고유의 하자에 해당하는 사고의 종류

고유의 하자와 관련된 사고의 종류와 관련하여서는 국내외의 논문[8]을 요약하

6) Mayban General Insurance Bhd v. Alstom Power Ltd (2004) 2 Lloyd's Rep 609.
7) Soya GmbH v. White (1983) 1 Lloyd's Rep 122, 126.

여 정리하였다.

1) 내부적 부패(inner decay)

고유의 하자로서의 내부적 부패란 보험목적물 고유의 성질에 의해 발생하는 멸실 또는 훼손으로서 부패(decay), 변질(deterioration), 변색(discoloration) 등이 여기에 속한다. 따라서 통상의 해상운송 중 발생하는 어류·육류·야채 및 과일 등의 부패 또는 변질 및 변색 등이 여기에 속한다고 할 수 있다.[9] 이와 같이 보험목적물이 운송인의 과실에 의하여 부패 또는 변질 및 변색된 것이 아니라 자연적으로 그 성질에 의해 그러한 손해가 발생하였다면 이는 고유의 하자로서 보험자는 면책되어야 할 것이다.

2) 통상적인 누손(ordinary leakage)

고유의 하자로서의 통상의 누손이란 일반적인 액체 형태의 보험목적물로서 포도주, 주정, 당밀, 기름 등의 화물을 의미하며 해상운송 중 화물자체의 성질에 의하여 불가피하게 누출되는 누손을 말한다. 따라서 보험목적물이 해상운송 중 거래상 허용되는 누손 및 감량(ullage)이 발생하였다면 이는 우연성이 결여되어 있는 것으로 보아야 하며, 화물의 성질에 의한 고유의 하자[10]로서 보험자의 책임이 배제된다고 보아야 할 것이다.

3) 통상적인 파손(breakage)

고유의 하자로서의 통상적인 파손이란 보험목적물인 유리제품, 도자기, 토기, 주물류 및 계란류 등 통상의 해상운송 중에 발생하는 불가피한 멸실 또는 훼손을 의미한다.[11] 따라서 이러한 보험목적물의 통상적인 파손이 운송인의 고의

8) 윤태한, "해상적하보험에서 고유의 하자에 대한 보험자의 보상책임", 「국제상학」, 제14권 제3호, 1999, 한국국제상학회; 배영찬, "적하보험에 있어서 고유의 하자와 보험자의 면책에 관한 연구", 「무역경영논집」, 제5집, 부산외국어대학교무역경영연구소, 1989; 葛城照三, 英文積荷保險證券論, (東京:早稱田大學出版部, 1981); Brown, R. H., *Marine Insurance* vol.2-Cargo Practice, 4th ed, Witherby & Co., 1985; 加騰由作, 海上危險新論, (東京:春秋社, 1961).

9) 葛城照三, 전게서, p. 224 참조.

10) Brown, R. H., op.cit., p.115 참조.

또는 과실에 의하여 발생한 것이 아니라 화물 자체의 성질에 의해 발생한 경우에는 이를 고유의 하자로 보아야 할 것이며, 이는 보험자의 책임이 배제된다고 보아야 할 것이다.[12]

4) 자연발화(spontaneous combustion)

자연발화란 보험목적물이 외부적 사정에 의하지 아니하고 화물자체의 성질에 의하여 화학적·내부적으로 스스로 발화하는 것을 의미한다. 따라서 해상운송 중에 자연발화로 인하여 보험목적물이 멸실 또는 훼손된 경우에는 일반적으로 고유의 하자로 처리하여 보험자의 보상책임을 인정하지 아니한다.[13] 하지만 만일 발화가 선박충돌이나 운송인의 과실 등에 의하여 발생한 경우에는 고유의 하자에 의한 손해로 보지 아니하고 보험자의 보상책임을 인정하여야 할 것이다.

5) 녹 또는 곰팡이(rust or mould)

일반적으로 금속의 녹은 공기 중의 산소, 수분, 이산화탄소 등의 작용에 의해서 그 표면에 발생한 산화물, 수산화물 등의 피막으로 알려져 있다. 또한 곰팡이에 의한 보험목적물의 멸실 또는 훼손은 미생물 등의 균에 의하여 피해를 입는 것을 의미한다. 따라서 외부적 사정에 의하지 아니하고 화물의 성질에 의하여 내부적으로 발생하는 녹 또는 곰팡이로 인한 화물의 멸실 또는 훼손에 대한 보험자의 책임은 제외되고 있다.[14]

---

11) 加藤由作, 전게서, p.664 참조.

12) 그러나 이러한 파손에 관하여 어떠한 파손도 담보한다는 특약이 존재하는 경우에는 보험자의 책임을 달리 해석하여야 할 것이다. Victoria Overseas Trading Co., Pty. Ltd. v. Southern Pacific Ins. Co., Ltd(1964-1965)사건에서 재떨이인 화물이 All-Risk 조건으로 적하보험에 부보되었고 모든 파손을 포함한다는 특약이 존재하였다. 이후 보험목적물인 재떨이는 약 1/3이 해상운송 중 파손되었고 법원은 위 특약을 근거로 보험자의 보상책임을 인정하였다(Park, A. L., *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Cornell Maritime Press, 1987, p.349).

13) 葛城照三, 전게서, p. 228 참조.

14) 그러나 곰팡이에 의한 화물의 멸실 또는 훼손과 관련하여, Sasson & Co. v. yorkshire Insurance Co 사건(1923)에서 법원은 고유의 하자에 의한 곰팡이는 보험자에 의해 보상되지 아니하지만 곰팡이의 원인을 입증할 의무는 피고인 보험자측에 있다. 그러나 피고인 보험자는 곰팡이가 고유의 하자에 의해서 발생한 것을 입증하지 못하였다고 하여 보험자의 책임을 인정하였다(윤태한, 전게논문, 93면).

6) 포장의 불완전(insufficiency of packing)

포장의 불완전이란 해상운송 및 보관에 적합하지 아니한 정도에 이르는 포장 상태를 의미하며, 이러한 포장의 불완전으로 화물이 멸실 또는 훼손되는 것을 말한다. 그러나 포장을 담당한 주체가 누구인가에 따라 보험자의 책임 여부가 결정되어야 할 것이다. 즉 해상운송을 위한 화물의 포장 및 고박 등의 책임주체가 운송인에게 있었다면, 부적절한 포장으로 인하여 발생한 화물이 멸실 또는 훼손에 대하여 운송인에게 책임이 있으며, 해상적하보험에 있어 보험자는 피보험자인 화주에게 보험금을 지급하고 이를 운송인에게 구상할 수 있을 것이다. 그러나 이러한 포장의 주체가 화주였다면, 부적절한 포장으로 인한 손해는 화주의 책임으로서 이것은 고유의 하자 또는 고유의 하자에 준한 손해로서 보험자의 책임을 면제하여야 한다.

이에 관한 관련판례로서 F. W. Berk & Co. v. Style 사건(1955)을 예로 들 수 있는데, 법원은 결함있는 종이포대를 사용하여 보험목적물인 규조토를 포장한 것은 불완전한 포장으로서 관련비용은 고유의 하자에 의하여 발생한 것으로서 보험자의 책임을 부정하였다.[15]

7) 살아있는 동물의 사망 및 해충에 의한 손해(mortality of animals and vermin)

살아있는 동물의 사망은 앞에서 설명한 내부적 부패의 논리와 같이 동물의 습성이나 자연적 성질에 의하여 해상운송 도중 동물이 자연사하거나 또는 병사하는 것을 말한다. 또한 해충에 의한 손해는 보험목적물에 기생하는 해충에 의하여 화물이 멸실 또는 훼손되는 것을 의미한다. 따라서 살아있는 동물의 사망 및 해충에 의한 손해는 위에서 설명한 바와 같이 보험목적물의 자체적인 성질에 의해 발생하는 것으로서 보험자의 책임이 배제된다. Tatan v. Hodgson사건(1796년)에서 법원은 동물의 사망이 선원의 과실없이 악천우에 의한 지연 및 사료의 결핍으로 발생한 경우에, 이는 자연사로 인한 것으로 보아야 한다고 판결하였다.[16] 그러나 이러한 동물의 사망 또는 해충에 의한 손해가 해상운송 도

15) Ivamy, E. R. Hardy, *Marine Insurance*, 3rd ed, Butterworths, 1979, p.283.

16) 그러나 이와 같은 법원의 판단에 대하여 이는 자연사가 아닌 해상의 위험에 의해 발생한 사고이므로 보험자의 책임을 인정하여야 한다는 견해도 있다(윤태한, 전게서, 100면).

중 외부적 사정, 즉 해상위험으로부터 발생하였다면 이는 보험자가 책임을 부담하여야 할 것이다.

Ⅳ. 고유의 하자에 관한 법률 및 약관 규정, 그리고 보험자의 책임인정 여부

1. 법률 및 약관상의 규정

1) 영국 해상보험법상의 규정

영국 해상보험법상의 고유의 하자에 관한 관련 규정을 살펴보면 제55조 제2항 C호[17]에 다음과 같이 규정되어 있다. "보험증권에 반대의 규정이 있는 경우를 제외하고, 보험자는 보험의 목적의 통상의 자연소모, 통상의 누손 및 파손, 고유의 하자나 고유의 성질에 대하여 또는 쥐 및 해충에 근인하여 발생하는 손해에 대하여 또는 해상위험에 근인하여 일어나지 않는 기관의 손상에 대하여 그 책임을 부담하지 않는다." 따라서 본 규정에 의하면 보험자는 화물의 고유의 하자나 고유의 성질에 의하여 발생하는 손해에 관하여 보험자의 책임을 부정하고 있다.

2) 독일 및 프랑스 보험법의 규정[18]

독일은 보험계약법 제131조 제2항 및 제132조 제2항에서 보험의 목적물이 고유의 하자에 의하여 손해가 발생하는 경우 보험자의 책임을 면제시키고 있으며, 프랑스에서도 1967년 신해상보험법 제22조 및 제39조에서 보험의 목적물의

17) 1906년 영국해상보험법 제55조 제2항 제c호, "Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.".

18) 배영찬, 전게서. 10면 요약 정리.

하자에 의한 손해에 대해 보험자의 책임을 임의규정으로 규정하여 당사자사이에 특약이 없는 한 보험자의 책임을 부정하고 있다.

3) 2009년도 협회적하약관(ICC (A)) 조건상의 고유의 하자

2009년도 협회적하약관(ICC(A)) 조건을 살펴보면, 보험자 면책조항에는 일반면책약관, 선박의 불내항 및 부적합위험, 전쟁위험 및 동맹파업위험의 네 가지를 면책위험으로 규정하고 있다. 네 가지 면책위험은 A약관· B약관· C약관에 공동으로 적용된다. 따라서 본 협회적하약관상의 일반면책약관 제4조 제4.4항[19]에 고유의 하자와 관련한 보험자의 보상여부에 관하여 "보험목적의 고유의 하자 또는 성질로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용은 담보되지 아니한다."라고 규정되어 고유의 하자에 의해 발생한 손해 및 비용은 보험자의 면책으로 보고 있다.

2. 보험자의 보험금 지급 책임

1) 원칙

위에서 고유의 하자와 관련된 법률규정 및 보험약관들을 살펴보았듯이, 보험목적물이 외부적 작용에 의하지 아니하고 자체적인 하자나 성질에 의해 멸실 또는 훼손된 경우에는 원칙적으로 보험자의 보험금 지급의 책임을 배제시키고 있다. 따라서 보험자는 보험목적물이 자체적인 고유의 하자에 의해 멸실 또는 훼손되었음을 입증할 수 있다면, 보험금 지급의무를 면하게 될 것이다. 결론적으로 피보험자가 고유의 하자로 인한 손해를 보험자로부터 보상받기 위해서는 그 손해가 우연적 성질에 의해 발생하여야 한다. 따라서 보험조건이 "All-Risk" 조건이라고 하더라도 자체적, 필연적으로 발생하였다면 보험자의 보상책임은 면제된다.

19) ICC(A) 제4조, 제4.4항, "loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject-matter insured"....in no case shall this insurance cover.

2) 특약에 의한 예외적 책임의 인정

보험자는 보험목적물의 고유의 하자에 의한 손해에 대하여 면책된다고 설명하였다. 그러나 보험계약 체결 시 보험계약자와 보험자가 특약으로서 보험자의 면책효력을 부정할 수도 있을 것이다. 예를 들어, 보험계약자 또는 피보험자가 추가적인 보험료를 지급하고 "원인여하를 불문하고 발생하는 손해의 위험을 보험자가 보상한다"라고 규정하였다면, 비록 보험목적물이 고유의 하자에 의해 멸실 또는 훼손되었다하더라도 보험자에 의해서 담보될 수 있을 것이다. 이러한 특약의 예로서 신가보험에 있어서의 자연소모부분에 대한 보상, 기계보험에 있어서의 자체적인 결함의 보상 등을 들 수 있다. 따라서 이러한 특약이 성립하였다면 보험자의 보상책임이 고유의 하자에 의해 발생하였다 하더라도 그 책임을 면하기 어렵다.

V. 평석

1. 인과관계

대상판결의 사실관계를 고려하여 보험목적물인 석유 굴착장비의 멸실 원인을 살펴보면 크게 3가지로 요약할 수 있는데, 첫째가 굴착장비 다리들의 고유한 성질 및 하자이며, 두 번째는 살다하 만(Saldanha Bay)에서 행하여진 불충분한 수리를 상정할 수 있다. 그리고 마지막으로 고려할 수 있는 원인으로서는 항해중인 해상의 일반적인 위험들일 것이다.

인과관계를 고려함에 있어 반드시 고려되어야 할 사항은 손해를 발생시킨 위험이 외래적, 우발적이고 피보험자가 통제할 수 없는 위험이어야 한다는 것이다. 또한 이러한 사항들이 손해의 원인으로서 발생하여야 한다. 따라서 위에서 언급되어야 세 가지 원인과 보험목적물의 멸실 사이의 인과관계를 분석하여 보면 사고의 직접적인 원인은 굴착장비 다리들의 고유의 하자와 불충분한 수리로 함축될 수 있을 것이다.

보험목적물의 멸실과 직접적인 관련이 있는 인과관계를 판단함에 있어서는 지나치게 세밀한 분석보다는 차라리 상식을 적용함으로써 보편적으로 결정되어야 할 것이다.[20] 이러한 관점에서 볼 때 사고의 주요원인을 판단함에 있어 굴착장비 다리의 고유의 하자와 불충분한 수리 중 사고와 어느 원인이 더 근접한 가를 판단할 때, 보편적 상식에서 보면 굴착장비 다리의 고유의 하자가 근인이라고 판단된다. 왜냐하면, 살다하 만(Saldanha Bay)에서 수리가 완료된 후 해상 검수관은 항해를 계속할 수 있다는 보증서를 발행하였고, 이에 따라 추가적인 예인선의 도움을 받아 항해를 지속하였기 때문에 만일 불충분한 수리가 항해를 감당할 수 없을 정도에 이르렀다면 해상 검수관이 보증서를 발행하지 않았을 것이기 때문이다. 이러한 관점에서 법원도 "본 사건은 상식의 문제로서 굴착장비 다리들은 수리가 원인이 된 것이 아니라 수리에도 불구하고 멸실되었는데, 이는 굴착장비 다리들이 통상적인 항해를 견딜 수 있는 능력을 갖추고 있지 못하기 때문이다"라고 판시한 것이 그 맥을 같이한다고 할 것이다.

2. 불가항력 및 불가피성

해상적하보험은 불가항력적이고 불가피하게 발생하는 손해를 담보하는 것이 아니라 우연히 발생하는 손해를 담보하고 보험자가 이를 보상한다. 따라서 피보험자가 손해를 보험자로부터 보상받고자 한다면 이러한 손해가 우연하게 그리고 재난으로 인해 발생하였음을 입증하여야 한다.[21]

결과적으로 보험약관에 명시적으로 규정되지 않았다면 손해가 불가피하거나 불가항력적으로 발생한 것이 아니어야 보험에 의하여 담보된다. 이는 앞에서 설명한바와 같이 영국해상보험법 제55조 제2항 C호에도 규정되어 있다.

대상판결과 관련하여 피보험자가 보험목적물의 멸실로부터 보상을 받기위해서는 이러한 멸실 손해가 우연하게 발생하였음을 입증하여야 할 것이다. 그러나 멸실의 원인과 관련하여 전문가들은 구조물의 붕괴가 해상운송 중에 바지선의

20) In Mayban General Insurance Bhd v. Alstom Power Plants Ltd (2004) 2 Lloyd's Rep 609, 614, Moore-Bick.

21) British and Foreign Marine Insurance Co Ltd v. Gaunt (1921) 2 AC 41.

움직임으로 인하여 피로 균열이 발생하였고, 이로 인해 붕괴가 발생하였다는 일치된 견해를 제시하였다. 즉 멸실의 결정적 원인은 굴착장비 다리의 피로골절에 의한 것이며, 이러한 피로골절은 해상운송 도중 바다의 상태에 의해 발생될 수 있고, 예인선에 의해 발생할 수도 있다. 이에 대하여 법원도 "본 사건은 보험목적물인 굴착장비의 다리가 항해도중 특히 케이프타운 근처에서 운송 중 고유의 하자에 의하여 멸실 되었을 개연성을 의심할 여지가 없다."라고 판시하고 있다. 따라서 법원이 보험자의 책임 없음을 판결한 것은 옳은 판단이라고 사료된다.

Ⅵ. 맺음말

대상판결상의 보험목적물인 석유 굴착장비는 미국 텍사스 갈베스톤으로부터 말레이사아 페락까지 운송하기 위하여 용선계약이 체결되었고, 해상운송을 위해 구조물의 피로골절에 대한 분석이 진행되었다. 그러나 전문가는 보험목적물의 하자로 인해 케이프타운에서 재검사를 받을 것을 권고하였고, 케이프타운 북쪽 살다하 만에서 수리가 진행된 이후에도 구조물의 균열에 의하여 결국 멸실되었다. 따라서 대상판결에 대하여 살펴보아야 할 주요 쟁점은 과연 보험목적물인 굴착장비의 멸실이 외부의 영향에 의하지 아니하고 자체적인 성질 또는 특수성에 의하여 발생하였는지의 여부, 그리고 만약 멸실의 주요 원인이 보험목적물의 고유의 하자에 의해 발행하였다면 보험자는 보험금 지급의무를 부담하는가의 여부이다.

첫째, 보험목적물의 멸실이 화물의 고유의 성질에 의해 발생하였는지 여부를 판단하여야 한다. 따라서 보험자의 면책사유로서의 고유의 하자에 대한 개념정립이 중요할 것이다. 일반적으로 고유의 하자란 보험목적물의 멸실 또는 훼손이 우연한 사고에 의하여 발생한 것이 아니라 자체의 성질이나 하자에 의해 발생하는 것을 의미한다. 즉 보험목적물의 성질과 특성에 의하여 불가항력적으로 손해가 발생한 것을 말한다. 이러한 고유의 하자로 취급할 수 있는 형태로서 내부적 부패, 통상적인 누손· 파손, 자연발화, 녹 또는 곰팡이, 포장의 불충분 그리고 살아있는 동물이 사망 등을 예로들 수 있다. 그렇다면 대상판결상의 보험목적물의 멸

실이 위에서 설명한 고유의 하자의 여러 형태 중 어디에 해당하는지를 살펴보아야 할 것이다. 먼저 대상판결상의 보험목적물의 멸실 원인은 전문가들이 일치되게 주장하고 있듯 해상운송 도중에 발생한 피로골절이다. 따라서 이러한 피로골절은 위에서고유의 하자의 여러 형태 중 통상적인 파손의 경우에 해당된다고 보아야 할 것이다. 즉 화물의 내재적인 성질로 인해 토기, 주물류 및 계란류와 같이 보험목적물인 굴착장비의 다리가 통상적인 해상운송 중 발생할 수 있는 파도 등에 의해 피로골절이 발생하였고, 이로 인해 멸실 되었기 때문이다. 결론적으로 대상판결의 보험목적물의 멸실은 고유의 하자에 의해 발생한 것이며, 법원의 본 사고의 원인을 고유의 하자로 판단한 것은 올바른 결정이었다고 사료된다.

두 번째, 고유의 하자로 인해 손해가 발생한 경우, 보험자의 보험금 지급의무에 관한 사항이다. 이와 관련하여 영국해상보험법 제55조 제2항 C호의 규정을 살펴보면 "보험증권에 반대의 규정이 있는 경우를 제외하고, 보험자는 보험의 목적의 통상의 자연소모, 통상의 누손 및 파손, 고유의 하자나 고유의 성질에 대하여 또는 쥐 및 해충에 근인하여 발생하는 손해에 대하여 또는 해상위험에 근인하여 일어나지 않는 기관의 손상에 대하여 그 책임을 부담하지 않는다."라고 규정하여 보험자의 책임을 부정하고 있다. 또한 원고가 가입한 2009년도 협회적하보험약관(ICC(A)) 조건상의 제4조 제4.4항의 관련규정을 살펴보면, "보험목적의 고유의 하자 또는 성질로 인하여 발생한 멸실·손상 또는 비용은 담보되지 아니한다."라고 규정되어 있어 고유의 하자에 의해 발생한 손해 및 비용은 보험자의 면책으로 규정하고 있다. 법원도 보험자의 보험금지급의무와 관련하여 본 사고의 원인이 보험목적물의 고유의 하자로 인해 발생하였으므로 보험자의 보험금 지급 책임이 없다고 판결하였는데 이는 법률과 협회적하약관을 올바르게 해석한 것으로 판단된다.

<참고문헌>

[우리나라 문헌]

구종순, 「해상보험(제4판)」, 박영사, 2010.

배영찬, "적하보험에 있어서 고유의 하자와 보험자의 면책에 관한 연구",「무역경영논집」, 제5집, 1989.

양승규, 「보험법」, 삼지원, 2004.

양승규, 「보험판례연구」, 삼지원, 2000.

양승규·한창희, 「해상보험법」, 삼지원, 2007.

윤태한, "해상적하보험에서 고유의 하자에 대한 보험자의 보상책임", 「국제상학」, 제14권 제3호, 1999.

한동호, "적하의 고유의 하자 또는 성질에 관한 일연구", 「보험학회지」, 제30권, 1987.

[일본문헌]

加騰由作, 「海上危險新論」, (東京:春秋社, 1961).

葛城照三, 「英文積荷保險證券論」, (東京:早稱田大學出版部, 1981).

[영미문헌]

Brown, R. H., *Marine Insurance vol.2-Cargo Practice*, 4th ed, Witherby & Co., 1985

Ivamy, E. R. Hardy, *Marine Insurance*, 3rd ed, Butterworths, 1979

Park, A. L., *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*, Cornell Maritime Press, 1987

Abstract

The meaning of the term “inherent vice” has over time received a significant amount of judicial attention. The essential characteristic, in general terms, is that inherent vice or nature indicates a loss which arises from the internal nature, behaviour or characteristics of the subject matter insured as distinct from being caused by a peril external to the subject matter. As example of loss by inherent vice or nature of the subject matter insured may be mentioned fruit going rotten, wine turning sour, meat becoming putrid, damage to ground nuts or soya beans due to excessive moisture content at the time of shipment, or a latent defect. Regarding the insurer’s responsibilities under inherent vice cases, the Marine Insurance Act 1906, section 55(5)(c) which provides, “Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ... inherent vice or nature of the subject matter insured..." and also the ICC(A) 1/1/82 clauses which provided, at 4.4 “loss damage or expense caused by inherent vice or nature of the subject mater covered".

Therefore, in this study, I will examine the concept of inherent vice or nature in marine cargo insurance and insure’s indemnity liabilities based upon the case on Global Process Systems Inc and Another v. Syarikat Takaful Malaysia Berhad (2009).

※ Key words : Inherent vice or nature, Insurer’s indemnity liability, Marine Insurance Act 1906, ICC(A)