

海上保險에 있어서의 推定全損에 관한 一考察

李 時 煥*

-
- I. 머리말
 - II. 推定全損의 概念
 - III. 推定全損과 委付
 - IV. 推定全損에 있어서의 占有의 意味
 - V. 委付의 效果로써의 所有權 移轉
 - VI. 要約 및 結論
-

I. 머리말

해상보험계약은 보험자가 피보험자에게, 합의된 방식과 범위 내에서, 해상손해를 보상할 것을 인수한다는 의미에서, 본질적으로 損害補償契約(contract of indemnity)이다.¹⁾ 이러한 해상보험의 본질과 밀접한 관련을 지니고 있는 것이 委付와 代位라고 하는 관념이다.

그리고 海事法 분야에서는 다른 법률 분야에서 잘 알려지지 않거나 성행하고 있지 않는 독특한 제도들이 있다. 예컨대, 共同海損, 推定全損과 委付 등이 그것이다.

그러나 이러한 제도를 실제로 각종 사건에 적용하는데 있어서는 여러 가지 문제에 직면하게 된다. 물론 이러한 문제는 영국의 해상보험법(Marine Insurance Act, 1906 ; 이하 MIA라 한다)과 관습에 따라 처리하게 되지만, 현실적으로 다양한 사건에 그대로 적용할 수 있는 엄격하고 확고한 규칙은 존재하지 않는다. 따라서 해상보험법에 규정된 판단의 기준을 실제로 발생하는

* 暎園大學校 貿易學科 教授.

1) MIA 제1조; M.J. Mustill and J.C.B. Gilman, *Arnould's Law of Marine Insurance and Average*(16th ed.), London, Stevens & Sons, 1981(이하 Arnould라 한다), p. 5.

각종 사건에 따라 개별적으로 적용해 나갈 수 밖에 없다.

특히 이들 중 추정전손제도, 그리고 추정전손과 밀접한 관련을 지니고 있는 위부제도는 해상보험의 역사와 동일할 정도로 오랜 역사를 지니고 있지만 아직까지도 추정전손의 성립, 위부의 효과 등과 관련하여 명확히 하여야 할 많은 문제가 남아 있다.

여기서 이 논문은 먼저 추정전손과 위부에 대하여 중요한 개념을 개괄적으로 살펴본 다음, 추정전손이 성립되는 구체적인 예로서 MIA 제 60조 제 2항에서 규정하고 있는 내용 중 「점유」(possession)의 의미, 그리고 MIA 제 63조에서 규정하고 있는 위부의 효과로서 발생하는 소유권 이전과 관련된 몇 가지 문제에 대하여 관련 판례를 검토함으로써 그 내용을 명확히 하고 아울러 그에 따른 문제점의 개선 방안을 제시하는 데에 목적이 있다.

II. 推定全損의 概念

1. 推定全損의 定義

전손에는 현실전손과 추정전손의 두 가지 유형이 있다. 추정전손이란 정당히 위부의 통지를 한 다음 보험금액 전액을 청구할 권리를 피보험자에게 부여하는 전손이다.²⁾

MIA 제 60조는 추정전손을 다음과 같이 정의하고 있다.

“(1) 보험증권에 명시된 특약이 있는 경우를 제외하고, 보험의 목적의 현실전손이 불가피하다고 생각되기 때문에, 또는 비용을 지출한 후에 있어서의 보험의 목적의 가액을 초과하는 비용을 지출하지 않으면 현실전손을 면할 수 없기 때문에 보험의 목적을 정당하게 포기한 경우에는 추정전손이 있다.

(2) 특히 다음과 같은 경우에는 추정전손이 있다.

(i) 피보험자가 피보험위험으로 인하여 자기의 선박 또는 화물의 점유를 박탈당한 경우에

(a) 피보험자가 그 선박 또는 화물을 회복할 가망이 없을 때.

2) Arnould, para. 1168.

(b) 선박 또는 화물을 회복하는 비용이 회복한 후의 선박 또는 화물의 가액을 초과할 것이 예상될 때.

(ii) 선박이 손상된 경우에는 선박이 피보험위험으로 인하여 크게 손상되어 그 손상을 수리하는 비용이 수리 후의 선박 가액을 초과하리라고 예상될 때. 수리비를 산정함에 있어서는 그 수리에 대하여 다른 이익에 의하여 지급되는 공동해손 분담금을 공제해서는 안된다. 그러나 장래의 구조 작업에 필요한 비용과, 선박이 수리되었다면 선박이 부담하게 될 장래의 공동해손 분담금은 수리비에 가산되어야 한다.

(iii) 화물이 손상된 경우에는 그 손상을 수리하는 비용과 화물을 목적지까지 운반하는 비용의 합계액이 도착시의 화물의 가액을 초과하리라고 예상될 때”

이를 요약하면 보험의 목적이 사실상 전부 멸실되지는 않았지만 수선 또는 회복할 가망이 없는 때, 수선 또는 회복의 실행이 불가능한 때 또는 수선 또는 회복 비용에서 보아 사실상 전부 멸실될 것으로 예상되는 때에 추정전손이 생긴다. 이러한 추정전손의 법리는 해상보험에 특유한 것이다.³⁾ *ICI plc v. MAT Transport* 사건⁴⁾에서 Staughton 판사는 국제도로물건운송조약(CMR)에 대하여 추정전손이라는 개념의 적용을 거절하였다. 이 사건은 CMR 조약의 조건에 따라 영국의 Harrogate에 있는 원고의 구내에서 프랑스 남부에 있는 수하인의 구내까지 가는 화물(紡絲; yarn)에 관련된 것이다. 1982년 10월 1~2일 밤 화물자동차는 Calais 부근의 도로상에서 사고가 발생하여 화물이 심하게 훼손됨에 따라 목적지에 도착할 수 없게 되었다.⁵⁾ 이 사건에서 Staughton 판사에 의해 결정되어야 할 문제의 하나는 원고의 피고 운송인에 대한 손해 배상 청구 소송이 1965년 도로물건운송법(the Carriage of Goods by Road Act 1965)에 의해 영국 법에 반영된 상기 CMR 조약의 조항에 의할 경우, 제소기한이 경과하였느냐의 여부였다. CMR 조약 제 32 조는 다음과 같이 규정하고 있다.

“(1) 이 협약 하의 운송으로부터 발생하는 소송에 대한 제소기한은 1년으로 한다. … 제소기한은 (a) 분손의 경우는 … 인도일시로부터 개시하고 (b) 전손

3) E.R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance (4th ed.)*, London Butterworths, 1985(이하 Ivamy라 한다), p. 362; Arnould, para. 1168.

4) (1987) 1 Lloyd's Rep. 354.

5) J.K. Goodacre, *Marine Insurance Claims(3rd ed.)*, London, Witherby & Co. Ltd., 1996(이하 Goodacre라 한다), p. 1092 및 Lloyd's Law Reports Digest 17(1986~1990), London, Lloyd's of London Press Ltd. 1991, pp. 114~115.

의 경우에는 합의된 기한의 만료후 30일째 또는 기한의 합의가 없는 경우에는 운송인이 물건을 수령한 날로부터 60일째로부터 개시한다.”

이 사건에서 Staughton 판사는 추정전손이라는 관념은 CMR에는 적용되지 않는 것으로 판결하였다. 즉, CMR 조약 제 32조 제 1항에 있는 전손(total loss)은 MIA 상의 현실전손을 의미하고, 추정전손은 포함되지 않는 것으로 해석한 것이다.⁶⁾

그러나 비해상보험계약에서의 전손 클레임은 실제적인 멸실(physical destruction) 또는 피보험재산의 절대적인 회복불능의 경우에만 가능하다고 간주해서는 안된다. 비록 판례 상의 입장이 명확한 것은 아니지만 적어도 피보험자가 피보험재산의 점유를 박탈당한 경우에는 비해상보험계약에서도 전손에 대한 클레임이 제기될 수 있다. 이러한 경우 해상보험에서는 피보험자가 위부의 통지를 한 후 추정전손으로 클레임을 제기할 수 있다.⁷⁾

추정전손이 있는 경우 피보험자는 그 손해를 분손으로 처리할 수도 있고, 보험의 목적물을 보험자에게 위부하고 전손으로 처리할 수도 있다.⁸⁾ 다만, 전손으로 클레임을 청구하는 피보험자는 보험자에게 위부통지를 하여야 한다.⁹⁾

2. 推定全損의 性質

추정전손의 성질은 이를 현실전손과 비교함으로써 가장 잘 이해할 수 있다. 현실전손은 법률상 및 사실상의 전손이다. 그러나 추정전손은 법률상의 전손이지만 사실상의 전손은 아니다. 그리고 보험자에 대하여 전손금을 청구할 권리를 피보험자가 취득하기 위해서는 정당히 통지된 위부에 의해 사실상의 전손으로 변경하지 않으면 안된다.¹⁰⁾

추정전손은 피보험위험으로 인하여 당연히 멸실 또는 점유 박탈이 발생하였다고 하는 위험사정이 생긴 경우에 일정한 제한 또는 조건에 따라 그 위험사정으로부터 피보험자를 해방하고, 보험자에게 책임을 전가하는 것을 피보험자

6) Clive.M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, London, Stevens & Sons, 1990, p. 642.

7) Arnould, para. 1168, footnote 6.

8) MIA 제 61 조.

9) MIA 제 62 조.

10) Arnould, para. 1168.

에게 허용함으로써 손해보상의 목적에 이바지 할 것을 의도한 방책이다.¹¹⁾

3. 推定全損의 基本理念

해상보험자는 보험사고로 인하여 피보험이익에 발생한 손해를 보상할 책임이 있다. 따라서 피보험자는 손해보상을 청구함에 있어 당해 손해가 피보험위험(peril insured against)으로 인하여 발생하였음을 입증하여야 한다.¹²⁾ 그러나 해상보험에서는 보험사고로 인해 피보험이익에 전손이 발생하였다는 사실은 개연적으로 알 수 있지만, 보험사고가 발생하였다는 것 혹은 전손이 발생하였다는 것을 입증할 수 없거나 입증하기 어려운 경우가 있다. 또 해상보험에서는 사고의 결과가 오랫동안 확정되지 않는 경우가 있다. 예컨대, 선박이 나포된 다음 선박을 몰수할 것인지 아니면 석방할 것인지를 결정하지 않은 채로 방치되는 경우가 발생한다. 이러한 경우 피보험자의 거증책임을 엄격하게 적용하면 피보험자는 사태가 명확히 될 때까지 보상청구를 할 수 없게 된다. 이렇게 되면 보험의 경제적 기능은 현저히 저하될 것이다. 여기서 보험사고로 인해 피보험이익이 전손이 되었다고 하는 개연성 또는 전손이 될 것이라는 개연성이 있지만 보험사고로 인한 손해임을 입증할 수 없는 경우, 혹은 전손 여부가 미결정인 경우에도 피보험자에게 손해보상청구를 인정하는 편의적 방법이 생겨나게 되었다.¹³⁾ 이것이 이른바 추정전손제도이다.

III. 推定全損과 委付

1. 推定全損과 委付의 關係

위부는 현실전손이든 추정전손이든 불문하고 전손의 경우에 있어서의 부수조건이다. 이와 관련하여 *Kaltenbach v. Mackenzie* 사건¹⁴⁾에서 Brett 판사는

11) Ivamy, p. 362.

12) Robert H. Brown, *Marine Insurance (Vol. 3)-Hull Practice (2nd ed.)*, London, Witherby & Co. Ltd., 1993. p. 930.

13) 今村 有, 海上保險契約法論(下), 東京, 損害保險事業研究所, 1980, 212 면.

다음과 같이 말하고 있다.

“손해보상계약이 있고 또 손해보상계약에 의거 절대적 손해보상청구가 있는 경우에는, 항상 손해보상을 청구하는 측에, 자기가 손해보상을 받는 대상에 관한 일체의 권리의 위부가 있어야 한다.”

다만, 현실전손의 경우에는 위부의 통지를 할 필요가 없지만, 추정전손의 경우에는 반드시 위부의 통지를 하여야만 전손으로서 손해보상을 받을 수 있다.¹⁵⁾ 즉, 피보험자가 보험의 목적물에 대하여 갖는 자기의 이익을 보험자에게 위부통지하는 것이 추정전손에 대한 보험금 청구권의 전제조건이다. 따라서 委付(abandonment)와 委付의 通知(notice of abandonment)는 엄연히 구별된다. MIA는 위부의 정의에 대하여 별도의 규정을 두고 있지 않지만, 소유이익의 보험의 경우 MIA 상의 위부는 추정전손 발생 시 피보험자가 보험의 목적에 잔존하는 부분을 보험의 목적의 소유권에 의거한 일체의 권리와 함께 보험자에게 임의로 양도하는 것을 뜻한다.¹⁶⁾ 그리고 이러한 양도를 하고자 하는 의사의 표시가 위부의 통지이다.¹⁷⁾ 그러나 실제로는 위부와 위부의 통지가 종종 혼용되고 있다.¹⁸⁾

한편, 추정전손에 위부가 채용되고 또 이것이 일반화되어 그 관행이 장기화됨에 따라 오늘날 위부는 일반적으로 추정전손과 관련하여 사용되고 있다. 따라서 위부는 특히 추정전손과 밀접 불가분의 관계에 놓이게 되었다. 보험자에 대한 이러한 위부는 당해 재산에 대해 잔존하는 자기의 일체의 이익을 보험자에게 부여하고, 또 보험자가 희망하면 보험자가 스스로의 이익을 보호하는 수단을 강구할 수 있도록 하기 위해 필요한 것이다.¹⁹⁾

2. 推定全損과 委付의 起源

추정전손 및 위부제도는 해상보험의 역사와 동일할 정도로 오랜 역사를 지

14) (1878) 3 C.P.D. 467.

15) MIA 제 57 조 제 2 항 및 제 62 조 제 1 항.

16) MIA 제 63 조 제 1 항 참조.

17) 葛城照三, 1981年版 英文積荷保險證券論, 早稻田大學 出版部, 1981, 244 면.

18) Arnould, para. 1259.

19) R.J. Lambeth, *Templeman on Marine Insurance (6th ed.)*, London, Pitman Publishing Ltd., 1986(이하 Templeman이라 한다.), p. 215.

니고 있다고 많은 학자들이 지적하고 있다. 그러나 언제부터 위부가 행해지게 되었는가에 대해서는 說이 나누어지고 있다. 추정전손제도는 처음부터 오늘날과 같이 위부와 결합된 형태로 생성된 것이 아니라 초기에는 이른바 推定制度의 형태를 취하고 있었다. 여기서 추정제도란 보험자가 전손 발생사실이 입증될 때까지 기다리지 않고, 보험사고 발생에 따라 전손이 될 개연성이 있는 경우 일단 전손으로 추정하여 보험금을 지급하는 것이다. 이 제도는 일시적으로 전손을 추정하는 것이므로, 피보험물에 관한 당사자간의 법률관계는 보험금을 지급한 이후에도 변하지 않는다.²⁰⁾ 즉, 피보험물의 소유자는 여전히 피보험자인 것이다. 비반티(Vivante), 리페르(Ripert) 등은 이러한 추정제도를 추정전손제도의 뿌리로 보고, 세계 最古 보험증권의 하나인 1397년 7월 1일자 피렌체 보험증권에서 추정전손제도의 기원을 찾고 있다.²¹⁾ 이 증권에는 화물이 6개월 이상 행방불명인 경우 보험자가 보험금을 지급한다고 하는 조항이 있었으며, 또 그와 동시에 그 후 화물이 발견된 때는 피보험자가 수취한 보험금을 반환하여야 하는 것으로 규정하고 있었다.²²⁾

추정제도는 피보험자에 있어 그다지 편리한 것은 아니었다. 피보험자는 행방불명된 선박이 돌아온 경우에는 보험금을 반환하지 않으면 안되기 때문에, 보험금을 行方不明船에 대신하는 새로운 선박 확보에 투자하기 어려운 것이다. 또 법률상으로도 당사자간의 관계를 일시적으로 해결한 것에 지나지 않고, 보험계약관계는 보험사고에 의한 손해가 확정될 때까지 불안정한 상태로 존속하게 된다. 여기서 보험관계를 중국적으로 해결하고 보험금의 경제적 운용에 대한 장해를 제거하는 수단으로서 위부제도가 생겨나게 되었다.²³⁾

위부제도의 가장 오래된 기록으로서 골드슈미트(Goldschmidt)는 1459년의 사건을 들고 있다.²⁴⁾ 그리고 위부제도에 대한 최초의 立法으로서는 1538년의 불고스(Burgos) 條例가 있고,²⁵⁾ 그 이후 1556년 세빌리아 條例, 1582년 앤트워프 條例, 1588년 제노바 條例에서도 위부에 관한 규정을 두고 있다. 한편,

20) 今村 有, 前掲書, 212 면.

21) 木村榮一, 海上保險, 東京, 千倉書房, 1978, 217 면.

22) 이 증권의 구체적인 내용은 木村榮一, 『ロイズ保險證券生成史』, 東京, 海文堂, 1980, 43~49면 참조.

23) 今村 有, 前掲書, 213 면.

24) 木村榮一, 前掲書, 218 면.

25) 今村 有, 前掲書, 214 면.

기든·드·라 메르(Guidon de la mer)²⁶⁾에는 「海法에 있어서의 가장 중요한 記念碑의 하나」로서 제7장을 모두 「위부」(des délais ou délaissemens)에 할애하고 있다.²⁷⁾

한편, *Roux v. Salvador* 사건²⁸⁾에서 Abinger 경은 해상보험법에 있어서의 위부의 역사를 1610년 제노바(Genova)의 법률(civil statutes)에 있는 위부에서 찾고 있다.²⁹⁾

3. 委付와 代位

위부의 원리와 대위의 원리 사이에 존재하는 차이는 前者가 전손의 경우에만 효과가 있는데 대하여 後者は 일체의 손해보상계약, 그리고 분손이든 전손이든 불문하고 손해보상 의무자에 의해 손해가 보상되는 일체의 경우에 그 적용이 있다고 하는 점에 있다. 전손의 경우, 보험자는 委付에 의해 멸실된 물건의 소유자가 되고, 代位에 의해 물건 자체의 소유권과는 관계없이 존재할 수 있는 청구권 및 기타의 구제방법을 취득할 권리가 있다.³⁰⁾

위부와 대위의 이러한 차이는 1877년 *Simpson v. Thomson* 사건에서 Lord Blackburn이 다음과 같이 지적하고 있다.

“피보험선박의 소유자가 전손으로서 청구하고, 그리고 전손금의 보상을 받은 경우에는 선박에 잔존하는 재산권 및 그 재산권에 부수하는 일체의 권리는 전손금이 청구되고 또 지급되는 원인인 재해시로부터 보험자에게 이전한다. 장래 지급해야 할 운임으로서 재해시에 아직 벌어들이지 못한 운임을 지급 받을 권리는 선박의 재산권에 부수하는 諸權利 중의 하나이다. 따라서 이 권리는 보험자에게 이전된다. 왜냐하면 선박이 운임을 완전히 벌어들이기 전에 선박을 점유한 선박 저당권자에게 이전한 것과 마찬가지로, 그 선박은 보험자의 재산

26) 이것은 1565년경 루안의 상인 Antoine Massias에 의해 쓰여진 것으로, 해상 상업에 종사하는 상인을 위해 당시의 해법·관습, 특히 해상보험, 공동해손, 모험대차 등에 대하여 기록한 것이지만 해상보험에 대하여는 놀라울 정도로 상세히 기술하고 있다(木村榮一, 前掲書, 8면).

27) 木村榮一, 上掲書, 219면.

28) (1836) 3 Bing. N.C. 266.

29) Gotthard Gauci, “Constructive Total Losses in the Law of Marine Insurance”, *The Modern Law of Marine Insurance*, London, LLP Limited, 1996, p. 205.

30) Arnould, para. 1300.

이 되었기 때문이다. ... 그러나 제 3 자로부터 손해배상금을 회수하는 피보험자의 권리는 선박의 재산권에 부수하는 諸權利 중의 하나가 아니다. 이 권리는 전손금을 지급한 경우에는 보험자에게 이전되지만 별개의 원리에 의해 이전되는 것이다. 그리고 이와 동일한 원리에 의거 이러한 권리는 분손에 대한 보험금을 지급한 보험자에게 이전된다. 다만, 이 경우에는 선박의 재산권은 이전되지 않는다. ... *Mason v. Sainsbury* 사건³¹⁾ 및 *Yates v. Whyte* 사건³²⁾은 모두 분손에 지나지 않는 사건이었다. 이들 사건에서 보험자의 권리는 손해발생시에 있어서 재산권의 이전을 배경으로 하여 발생할 수는 없었다. 왜냐하면 재산권의 이전이 없었기 때문이다. 보험자의 권리는 보험자가 손해를 보상한 사실 및 보험자가 자기로부터 손해보상을 받은 사람의 人格權에 대하여 손해보상시로부터 대위하였다고 하는 사실에서 발생할 수 있고 또 그러한 사실로부터만 발생한 것이다”.

한편, *A.G. v. Glen Line, Ltd. and the Liverpool and London War Risks Insurance Association, Ltd.* 사건³³⁾에서 Atkin 卿은 위부에 의해 부여되는 법률상의 권리를 대위권과 구별하지 않음으로써 종종 혼란이 생겼다고 생각하여 다음과 같이 말하고 있다.

“충돌로 인해 손상되어 추정전손으로서 위부된 선박의 보험자가 그 선박의 손상에 대하여 불법 행위자를 상대로 제소하는 피보험자의 권리를 향수할 권리가 있다는 것은 누구도 의심하지 않는다. 그러나 보험자는 「보험의 목적에 부수하는 소유권에 의거한 일체의 권리」와는 전혀 다른 문언인 「보험의 목적물 자체에 대한, 또한 보험의 목적물에 관한 피보험자의 일체의 권리와 구제방법」에 代位한다고 하는 MIA 제 79 조의 규정에 의거 이러한 권리가 생겨나는 것이다. 그리고 위부의 경우에는 권리가 유효한 위부시에 발생하지만, 代位の 경우에는 그 권리가 보험금을 지급한 때에 비로소 발생한다고 하는 점, 그리고 대위는 그가 지급한 금액 1 파운드당 20 실링(shilling)까지의 권리를 보험자에게 부여하는 데 지나지 않는다는 점에 유의하여야 한다.”

31) (1782) 3 Douglas, R. 61.

32) (1838) 4 Bing. N.C. 272.

33) (1930), 37 Ll.L.Rep. 55, H.L., at p. 61.

IV. 推定全損에 있어서의 占有의 意味

앞에서 인용한 MIA 제 60 조 제 2 항 제 1 호에 의하면 피보험위험으로 인하여 선박 또는 화물의 점유(possession)를 박탈당한 경우에, 피보험자가 「선박 또는 화물을 회복할 가망이 없는」 때에 추정전손이 있는 것으로 규정하고 있다.

그런데 이 규정은 점유의 회복 불가능과 관련하여 여러 가지 문제를 제기하고 있다.

우선 문제가 되는 것은 선주가 선박의 자유로운 사용권 및 처분권을 행사할 수 없게 된 경우에 점유를 박탈당한 것으로 취급할 수 있느냐 하는 점이다. 이 문제는 1982 년의 *The Bamburi* 사건³⁴⁾에서 자세히 검토되었다. 이 사건에 의하면 1980 년 9 월 이라크와 이란 사이에 전쟁이 발발한 후, 선박 *Bamburi* 號는 Khoral Zubair 港에서 억류되었다. 출항 허가를 얻기가 불가능한 것으로 입증됨에 따라 전쟁위험을 담보하는 보험자에게 1981 년 9 월과 10 월에 위부통지가 이루어졌다. 이라크 정부와 이란 정부는 선박에 대하여 아무런 권리도 주장하지 않았으며, 따라서 문제는 위부통지시에 선박이 추정전손이었느냐의 여부였다. 많은 선박들이 이 문제에 영향을 받게 되므로 런던 보험자들은 중재에 회부하였는데 이 중재는 같은 해 단독 중재인인 Staughton 판사에 의해 심리되었다.

이 사건을 중재함에 있어서 先例로서 *Rotch v. Edie* 사건, *Polurrian S.S. Co. Ltd. v. Young* 사건, 그리고 미국의 *Peele v. The Merchants' Insurance Company* 사건 등이 검토되었다. *Rotch v. Edie* 사건³⁵⁾에 의하면 소송제기 당시 영국에 거주하고 있던 미국 상인의 선박이 그 선적항에서 프랑스 정부에 의해 나포되어 억류되었는데, 법원은 다음과 같이 판결하였다. 즉, 이 사건에 있어서는 선박이 소송제기 시에 여전히 억류되고 있고, 당시 이미 3년간이나 억류되고 있음이 판명되었으므로, 선적항 「에서 및 거기로부터」라는 조건의 보험증권 하에서 미국 상인은 정당히 위부의 통지를 한 다음, 전손금을 회수할 수 있다.

34) 1 Lloyd's Rep. 312.

35) (1795) 6 TR 413.

그리고 *Peele v. Merchants' Insurance Company* 사건³⁶⁾에서 Story 판사는 다음과 같이 判示하고 있다.

“위부권은 다음과 같은 경우에 있다고 인정되어 왔다. 즉, 포획 등의 경우와 같이 선주가 선박의 소유권을 강제적으로 박탈당하거나 또는 침해받는 경우, 출항금지·봉쇄 및 강류의 경우와 같이 선주가 선박의 자유로운 사용을 할 수 없는 억지 또는 억류가 있는 경우, 침몰의 경우와 같이 선박의 물리적 점유 및 사용이 현실적으로 완전히 상실된 경우, 난파의 경우와 같이 항해에 대한 선박의 전손이 있고, 재해가 생긴 항에서 선박을 수선할 수 없는 경우, 손상이 심하여 선박을 사용할 수 없게 되고, 그 수선비가 수선 후의 船價를 초과할 것으로 예상되는 경우.”

한편, *Polurrian S.S. Co. Ltd. v. Young* 사건³⁷⁾에 의하면 1912년 汽船 Polurrian 號가 화물(석탄)을 적재하고 Newport에서 Constantinople로 향하여 항해하는 도중에 그리스와 터키 사이에 전쟁이 발발하였다. 이 선박이 10월 25일 Dardanelles 항에 도착한 때에, 그리스 驅逐艦의 停船 命을 받고 戰時 禁制品(그리스 정부는 전쟁 발발 후 일체의 燃料를 전시금제품으로 규정하는 포고를 발하고 있었다.)을 운송하고 있다는 이유로 그리스 해군기지로 護送되었다. 피보험자는 보험자에게 위부통지를 하고 추정전손으로서 손해보상을 청구하였다. 그 후 이 선박은 화물을 몰수당하고, 포획심판소(Prize Court)의 심판을 받기 위해 Piraeus로 항해하도록 명령을 받았다. 그러나 실제로 포획 심판은 받지 않았고 6주 후인 12월 8일에 석방되었다.

이 사건에서 판단해야 할 문제는 MIA 제 60조 제 2항의 규정에 의거 첫째, 소송개시일에 피보험자가 Polurrian 號의 점유를 박탈당하고 있었느냐의 여부와 둘째, 상당한 기간 내에 당해 선박을 회복할 가망이 없느냐의 여부였다. 만약 선박의 점유를 회복할 가망이 없다면 피보험자는 추정전손으로서 손해보상을 받을 수 있다. 이 사건에서 법원은 비록 선장과 해원이 선박에 남아 있고 선주의 통제하에 있었지만 선박이 선주의 점유를 벗어난 것으로 판단하였다.³⁸⁾

한편, MIA 상의 「가망이 없다」고 하는 판단기준은 「不確實」(uncertainty)이라고 하는 기준과 다르다. 즉, 종래 普通法(common law)上으로는 선박

36) (1822) 3 Mason's Rep. 27(Arnould, para. 1183에서 재인용).

37) (1913) 19 Com.Cas. 143 ; (1915) 1 K.B. 922(C.A.).

38) Goodacre, pp. 969~970.

또는 화물의 회복이 「불확실」하게 보이면 충분하였으나 MIA는 이를 「가망이 없는 것」(unlikelihood)으로 변경하고 있다.³⁹⁾ 그런데 이 사건의 경우 소송개시일에 汽船 Polurrian 號의 회복이 전적으로 불확실하긴 하였으나, 당해 선박이 회복되지 않을 개연성의 정도가 필연적으로 회복할 「가망이 없음」을 입증할 정도로 명료하지는 않았다. 따라서 控訴院(Court of Appeal)은 소송개시일에 피보험자가 선박을 회복할 「가망이 없다」는 것을 입증하지 못했다는 이유로, 피보험자가 추정전손으로서 보험금을 회수할 수는 없다고 판결하였다.⁴⁰⁾

The Bamburi 사건에서 Staughton 판사는 항행을 금지하는 정부의 명령이 있었으므로 「抑止」(restraint)가 존재한다고 판단하였다. 또 하나의 문제는 피보험자가 선박의 점유를 박탈당하였느냐의 여부였다. 일반적으로 「점유」라고 하면 「물건에 대한 사실상의 지배」,⁴¹⁾ 또는 「직접·간접적인 일정한 계속성이 있는 物理的 支配(狀態)」⁴²⁾를 가리킨다. 따라서 점유를 이러한 일반적인 개념으로 파악하면, 점유의 박탈이 있다고 간주하기 어렵다. 그러나 Staughton 판사는 점유의 상실 여부 문제에 관하여, 앞에서 살펴 본 미국의 *Peele v. Merchants' Insurance Company* 사건에서 Story 판사가 제의한 개념인 피보험자가 선박의 “자유로운 사용권 및 처분권”(free use and disposal)을 상실하였느냐의 여부에 따라 처리해야 할 것으로 생각하였다. 그 결과 Staughton 판사는 *The Bamburi* 사건에서 MIA 제 60 조에 해당하는 점유의 상실이 있는 것으로 결론을 내렸다.

둘째로 MIA 제 60 조 제 2 항 제 1 호의 회복할 「가망이 없다」고 하는 말은 「상당한 기간내」라고 하는 말이 묵시되고 있다는 것이다. 앞에서 살펴 본 *Polurrian S.S. Co. Ltd. v. Young* 사건에서 Pickford 판사는 MIA 제 60 조 제 2 항의 「회복할 가망이 없다」고 하는 문언은 「영구히 회복할 가망이 없는 것」을 의미하는 것이 아니라 「상당한 기간 내에 선박 혹은 화물을 회복할 가망이 없는 것」을 뜻하는 것으로 생각하였다.⁴³⁾ 그리고 Pickford 판사가 내린 이러한 정의에 대하여 그 이후 많은 판사들이 지지하고 있다.⁴⁴⁾ 여기서 어

39) Arnould, para. 1174, footnote 34.

40) Ivamy, p. 367 및 Templeman, p. 228 참조.

41) 민법 제 192 조.

42) 田中英夫, 英米法辭典, 東京, 東京大學出版會, 1991, 649 면.

43) Templeman, p. 228.

44) Goodacre, p. 970.

는 정도의 기간이 상당한 기간이냐가 문제된다. *The Bamburi* 사건에서 Staughton 판사는 위부의 통지시로부터 12개월이 상당한 기간이라고 판시하였다. Bamburi 號의 선주는 12개월 이내에 선박의 점유를 회복할 가망이 없었으므로 추정전손으로서 손해보상을 받을 수 있었다.

The Bamburi 사건 이후인 1983년 협회 전쟁 및 동맹파업약관(Institute War and Strikes Clauses)의 개정시 보험자들은 선박이 포획, 나포, 강류, 억지, 억류, 몰수 또는 수용되어 선박의 자유로운 사용권 및 처분권이 연속된 12개월 동안 상실되었을 때 피보험자가 그로 인한 손해를 회수할 수 있는 억류조항을 삽입하는 것이 적절하다고 생각하였다.⁴⁵⁾ 그 결과 1983년 협회 전쟁 및 동맹파업약관 제 3조에 다음과 같은 抑留條項(Detainment Clause)을 두고 있다.

“선박이 포획, 나포, 강류, 억지, 억류, 몰수 또는 수용되어 그 결과 피보험자가 연속된 12개월 이상 선박의 자유로운 사용권 및 처분권을 상실하게 될 때에는 선박의 추정전손 여부를 확정함에 있어서 피보험자는 선박을 회복할 가능성이 전혀 없이 소유권을 박탈당한 것으로 간주한다.”

따라서 앞으로는 *The Bamburi* 사건과 유사한 클레임이 발생할 경우 이 조항에 의거 신속하게 해결할 수 있게 되었다.

V. 委付의 效果로써의 所有權 移轉

피보험자가 보험계약의 목적인 피보험이익을 위부하면 다음과 같은 두 가지 효과가 발생한다. 하나는 피보험이익의 이전이고 또 하나는 보험금액 전액청구권이 발생하는 것이다. 여기서는 이들 중 첫 번째 효과, 즉 移轉的 效果와 관련된 몇 가지 문제에 대하여 살펴보기로 한다.

우선 첫째로 문제가 되는 것은 위부가 보험자에게 필연적으로 재산을 귀속시키는가 하는 점이다. 우리 상법 제 718조 제 1항은 “보험자는 위부로 인하여 그 보험의 목적에 관한 피보험자의 모든 권리를 취득한다.”고 규정하고 있다. 이 규정에 따르면 위부의 의사표시에 의해 피보험이익은 법률상 당연히 이전되며, 어떠한 양도의 형식을 필요로 하지 않는다. 또 보험자의 의사 여하를 불

45) Goodacre, 1996, p. 970.

문하며, 보험금액의 지급을 전제로 하지도 않는다.⁴⁶⁾

그러나 영국 법은 이와 다르다. 영국 법에서는 피보험자에 의한 위부의 통지가 보험자에 의해 승인되거나 판결에 의해 유효한 위부가 성립되고, 또 유효한 위부가 있다고 하여 피보험이익이 당연히 보험자에게 이전되는 것도 아니다. 보험자는 자기의 선택에 의해 이것을 승계하거나 승계하지 않을 수 있다. MIA 제 63조 제 1항은 다음과 같이 이를 명확히 규정하고 있다.

“유효한 위부가 있는 경우 보험자는 보험의 목적물의 잔존 부분에 대한 피보험자의 이익 및 보험의 목적물에 부수하는 모든 재산권을 승계할 권리가 있다.” 따라서 영국 법에서는 보험자가 피보험이익이 승계되는 것을 바라지 않는 경우에는 승계하지 않을 수도 있다. 즉, 위부 자체가 반드시 재산을 누군가에게 귀속시키는 것은 아니고,⁴⁷⁾ 위부의 효과는 소유자로부터 그의 재산을 박탈하여 보험자가 희망하는 바에 따라 그 재산을 인수하거나 또는 인수하지 않는 선택권을 보험자에게 부여할 뿐이라고 할 수 있다.⁴⁸⁾ 그리고 보험자가 재산을 인수하면 그 재산은 보험자의 재산이 되고, 또 그 재산에는 소유권에 의거한 일체의 특권과 의무가 부수하는 것이다.

英法上 이와 같이 위부에 의해 재산권 이전효과가 당연히 발생하지는 않는 것으로 규정한 이유는, 가령 당연히 이전적 효과를 인정하면 보험자에게 보험계약에 의거한 보상액 이상의 책임을 부담시키게 될 수도 있음을 고려하여, 보험자를 보호하기 위해서이다. 영국 법에서는 소유자로서의 권리 및 의무가 포괄적으로 이전의 대상이 되기 때문이다.

이와 관련하여 *Allgemeine v. Administrators of German Property* 사건⁴⁹⁾에서 Scrutton 판사는 다음과 같이 말하고 있다.

“英國法下에서 위부의 효과는 무엇인가 ... 피보험물의 전손이 현실전손은 아니고 추정전손인 경우 즉, 피보험물건은 원래의 종류의 물건으로 존재하고 있으나 그것을 보존하고 수리하는 비용이 보존 또는 회복후의 가액을 초과할 것으로 예상되는 경우, 피보험자는 위부의 통지를 하여야 한다. 이 위부의 통

46) 鄭熙喆 著, 梁承圭 補訂, 商法學原論(下), 博英社, 1986, 105~106 면 참조.

47) *Allgemeine Gesellschaft Helvetia v. Administrator of German Property* (1931) 1 K.B. 사건에서 Scrutton 공소원 판사는, 위부의 통지 그 자체로서는 어떠한 재산이나 권리를 보험자에게 이전시키는 것은 아니라고 하고 있다(Arnould, para. 1290).

48) Arnould, para. 1290. ?

49) (1931) 1 KB 672, CA at 687.

지는 그 자체로는 피보험물에 존재하는 어떠한 재산이나 권리를 보험자에게 이전시키지 않는다. 보험자가 피보험자에게 전손금을 지급하면, 그 지급이 구조물에 대한 권리로써, 보험자에게 재산 및 그에 부수되는 권리를 이전시키는 것으로 항상 생각하고 있었다. 그러나 1906년 MIA가 제정되기 전에 보험자는 단지 전손금을 지급함으로써 필연적으로 피보험물의 소유자가 되는지의 여부를 고찰할 필요가 있는 정황이 발생하였다. 왜냐하면 그것은 피보험물의 소유권을 취득함으로써 단지 보험자가 바라지 않았던 책임을 부과할 뿐인 不利益한 相續財産(damnosa hereditas)⁵⁰⁾이 되는 경우가 있었기 때문이다.”

다음으로 문제가 되는 것은 피보험자에 의한 위부가 자동적으로 그로부터 재산권을 박탈하느냐의 여부이다.

Boston Corporation v. France Fenwick & Co. Ltd. 사건⁵¹⁾에 의하면 1선 박이 추정전손이 되어 피보험자가 보험자에게 위부통지를 하였다. 그 船舶은 보스턴 港으로의 항로를 가로막고 있었다. 항만 당국은 당해 선박을 철거하는 비용을 회수하기 위해 1842년 보스턴 港口法(Port of Boston Act 1842) 제 29조 및 1847년 港灣法(Harbours, Docks and Piers Act 1847) 제 56조에 의거 피보험자를 상대로 제소하였다.⁵²⁾

이 사건에서 Bailhache 판사는 다음과 같이 判定하였다. 즉, 상기 비용은 이들 법률상 그 「소유자」로부터 회수할 수 있는데 지나지 않고, 피보험자는 위부의 통지를 하였으므로 더 이상 소유자가 아니다. 따라서 원고의 패소 판결을 내렸다. Bailhache 판사는 다음과 같이 부언하고 있다.

“유효한 위부의 통지가 보험자에 의해 거절된 경우, 그 위부의 통지는 재산 소유자로부터 그 난파물의 소유권을 박탈하지만, 그와 동시에 그 재산권을 자동적으로 보험자에게 이전시키느냐의 여부에 대하여 나는 의견 표명을 자제해 왔다. 나는 그 재산권을 자동적으로 보험자에게 이전시키는 효력을 갖는다는 견해에 반대하고, 이러한 정황 하에서 난파선은 無主物(res nullius)이 된다고 하는 견해에 찬성해야 할 점이 다수 있다고 하는 것에 그친다.”

그러나 이와 다른 견해가 *Ocean Steam Navigation Co., Ltd. v. Evans* 사

50) *damnosa hereditas*는 재산상 불이익을 초래하는 상속물을 가리킨다(柴田光藏, 法律ラテン語辭典, 東京, 日本評論社, 1985, 87면).

51) (1923), 15 Ll. L. Rep. 85, K.B.D.

52) *Ivamy*, p. 394.

건⁵³⁾에서 Greer 판사에 의해 표명되었다. 이 사건에서 Greer 판사는 다음과 같이 말하고 있다.

“보험자에게 위부의 통지가 되었다고 하여 어떤 가치가 있는 선박이 세상에 버려져 버리고, 그 결과 선박의 소유자가 없어져 법률가들이 라틴어를 사용하여 즐겨 말하는 *res nullius*(無主物)이 되어 버리는 것은 아니다.”

1951년의 *Blane Steamships, Ltd. v. Minister of Transport* 사건⁵⁴⁾을 논평함에 있어 Gohen 판사는 위의 두 사건에서의 부수적 의견은 상호 모순된다고 하는 견해를 표명하고, Greer 판사의 견해에 찬성하면서 다음과 같이 말하고 있다.⁵⁵⁾

“Bailhache 판사에 의해 표명된 견해는 (a) 1906년 MIA 제 61 조에 의해 피보험자가 입은 손해를 분손으로 처리할 수 있는 선택권 및 (b) 차마즈 1906년 해상보험법(*Chalmers' Marine Insurance Act 1906*) 제 4 판 89 항⁵⁶⁾에 설명되고 있는 손해청구권의 소멸(*ademption of loss*) 원리와 조화되기 어렵다고 생각한다. 따라서, 나는 Bailhache 판사의 의견보다도 Greer 판사에 의해 표명된 의견에 찬성한다.”

일반 원칙으로서는 사람들이 단지 자기가 그것을 원하지 않는다고 말하는 것만으로 자기의 소유권을 벗어버릴 수는 없다.⁵⁷⁾ 따라서 Greer 판사와 Gohen 판사가 피력한 의견 즉, 위부가 피보험자로부터 자동적으로 재산권을 박탈하지는 않는 것으로 해석하는 것이 타당하지만, 최종적인 결정은 기다려 보아야 할 것이다.⁵⁸⁾

만약 위부에 따라 선박의 소유권이 타인에게 승계되었는지의 여부를 불문하고 선박이 無主物이 되어 버린다면 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 ; CLC 1969*)⁵⁹⁾을 반영하여 제정된 우리 나라 유류오염손해배상

53) (1934) 50 Ll.L.Rep. 1, C.A.

54) 2 Lloyd's Rep. 155, C.A.

55) Ivamy, p. 394.

56) 현재의 것에 대하여는 제 8 판(1976), 97~98 면 참조.

57) *Vandervell v. IRC* 사건(1966, Ch. 261)에서 Plowman 판사는 다음과 같이 말하고 있다. “... 사람은 단지 ‘나는 원하지 않는다’고 말하는 것만으로는 소유권을 포기할 수는 없다.”

58) Arnould, para. 1290, footnote 66.

59) 이 협약은 1984년 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage에 의해 개정되었으며, 우리 나라 유류오염손해배상보장법은 당연히 이 개정 협약을 반영하고 있다.

보장법(1992. 12. 8. 제정, 1997. 1. 13 개정)의 규정 상 문제가 발생할 수 있다. 유류오염 손해배상보장법은 「사고 당시의 선박소유자」에게 배상책임을 부과하고 있다.

그런데 선박 소유자에 대하여 CLC 제 1조 3항은 “「소유자」라 함은 선박의 소유자로서 등록되어 있는 자 또는 등록되지 않은 경우에는 선박을 소유하는 자를 말한다. 다만, 국가가 소유하는 선박으로서 그 나라에서 당해 선박의 운항자로 등록되어 있는 회사가 운항하는 것에 관하여는, 「소유자」라 함은 그 회사를 말한다”고 규정하고 있고, 유류오염 손해배상보장법 제 2조는 “「선박소유자」라 함은 선박법 제 8조 제 1항의 규정⁶⁰⁾ 또는 외국의 법령에 의하여 선박의 소유자로서 등록된 자를 말하며, 등록되어 있지 아니한 경우에는 선박을 소유하는 자를 말한다. 다만, …”라고 규정하고 있다.

한편, 선박법 제 22조는 등록 말소와 관련하여 다음과 같이 규정하고 있다.

“제 22조(말소 등록과 선박 국적증서의 반환) ① 한국 선박이 다음 각호의 1에 해당하게 된 때에는 선박소유자는 그 사실을 안 날로부터 2주일 이내에 말소 등록의 신청을 하고 지체없이 선박국적증서를 선적항을 관할하는 해운 관청에 반환하여야 한다.

1. 선박이 멸실·침몰 또는 해산된 때.
2. 선박이 대한민국 국적을 상실한 때.
3. 선박이 제 26조에 규정된 선박(즉, 소형 선박 등)으로 된 때.
4. 선박의 존부가 3월간 분명하지 아니한 때.

② 제 1항의 경우에 선박 소유자가 말소 등록의 신청을 하지 아니할 때에는 선적항을 관할하는 해운관청장은 1월 이내의 기간을 정하여 선박 소유자에게 선박의 말소 등록을 신청할 것을 催告하고, 그 기간 내에 말소 등록의 신청을 하지 아니할 때에는 선적항을 관할하는 해운 관청은 직권으로 당해 선박의 말소 등록을 하여야 한다.”

따라서 *The Bamburi* 사건에서와 같이 유류의 유출 또는 배출 전에 위부된 사건의 경우 보험자와 피보험자 중 누가 그 배상책임을 져야 하느냐에 관하여 심각한 문제가 발생할 수 있다. *The Bamburi* 사건을 예로 들면, 선박은 無主

60) 선박법 제 8조(등기와 등록) 제 1항은 다음과 같이 규정하고 있다. “한국 선박의 소유자는 선박의 등기를 한 후 선적항을 관할하는 해운 관청에 당해 선박의 등록을 신청하여야 한다.”

물이 되어 유류오염손해에 대하여 아무도 책임을 지지 않게 되는 것이다. 따라서 유류오염 손해배상보장법 상의 책임 주체에 사고 당시의 선박소유자뿐 아니라 委付前의 선박 소유자도 포함시켜야 한다.⁶¹⁾

VI. 要約 및 結論

추정전손이란 현실적으로 전멸한 것은 아니지만 현실전손이 불가피한 경우나 또는 손해의 정도가 심하여 보험의 목적의 가액을 초과하는 비용을 지출하지 않으면 현실전손을 면할 수 없기 때문에 보험의 목적이 포기된 경우의 손해를 말한다. 추정전손이 있는 경우 피보험자는 그 손해를 분손으로 처리할 수도 있고, 또한 현실전손의 경우에 준하여 처리할 수도 있다. 다만, 현실전손의 경우에 준하여 처리하기 위해서는 원칙적으로 보험계약의 목적을 보험자에게 위부하지 않으면 안된다.

그런데 MIA 제 60 조 제 2 항에서는 추정전손이 성립되는 구체적인 예의 하나로서 「피보험자가 피보험위험으로 인하여 자기의 선박 또는 화물의 점유를 박탈당한 경우에, 피보험자가 그것을 회복할 가망이 없을 때」를 들고 있다. 이 규정과 관련하여 문제가 되는 것은 占有(possession)의 범위를 어디까지로 보느냐 하는 점이다. 예컨대, 피보험선박이 특정 항구에서 선원이 승선하고 있는 상태로 억류되어 있을 때, 이것을 점유의 박탈로 간주할 수 있느냐가 문제된다. 일반적으로 「점유」라고 하면 「물건에 대한 사실상의 지배」, 또는 「직접·간접적인 일정한 계속성이 있는 物理的 支配(狀態)」를 가리킨다. 따라서 일반적인 개념으로 보면 이러한 경우를 점유의 상실로 간주하기 어렵지만, MIA 상으로는 이러한 경우에도 선박의 “자유로운 사용권 및 처분권”이 상실되면 점유가 박탈된 것으로 간주된다. 또 이 규정에서 「가망이 없다」(unlikely)라고 하는 말 속에는 「상당한 기간내」라고 하는 말이 묵시되고 있다.

한편, MIA 상으로는 유효한 위부가 있다고 하여 피보험물에 존재하는 이익과 그에 부수하는 재산권이 당연히 보험자에게 이전되는 것은 아니다. 보험자

61) 1990년 미연방 유류오염법(Oil Pollution Act 1990 ; Public Law 101-380[HR 1465]) 참조.

는 자기의 선택에 의해 재산을 승계할 수도 있고 승계하지 않을 수도 있다. 또 피보험자에 의한 위부가 자동적으로 피보험자로부터 재산권을 박탈하느냐의 여부에 관하여는 判例가 일치하지 않는다. 그렇지만 위부가 피보험자로부터 자동적으로 재산권을 박탈하지는 않는 것으로 해석하는 것이 타당하다. 그리고 만약 피보험자로부터 재산권을 박탈하는 것이 옳다고 하면 우리 나라의 경우 CLC를 반영하여 제정한 유류오염손해배상보장법 상의 책임 주체에 사고 당시의 선박소유자뿐 아니라 委付前의 선박소유자도 포함시켜야 한다.

參 考 文 獻

- 鄭熙喆 著, 梁承圭 補訂, 商法學原論(下), 博英社, 1986.
- 木村榮一, 海上保險, 東京, 千倉書房, 1978.
- 木村榮一, ロイズ保險證券生成史, 東京, 海文堂, 1980.
- 柴田光藏, 法律ラテン語辭典, 東京, 日本評論社, 1985.
- 今村 有, 海上保險契約法論(下), 東京, 損害保險事業研究所, 1980.
- 田中英夫, 英米法辭典, 東京, 東京大學出版會, 1991.
- Brown, Robert H., *Marine Insurance (Vol. 3)-Hull Practice (2nd ed.)*, London, Witherby & Co. Ltd., 1993.
- Goodacre, J. Kenneth, *Marine Insurance Claims (3rd ed.)*, London, Witherby & Co. Ltd., 1996.
- Ivamy, E.R. Hardy, *Marine Insurance (4th ed.)*, London Butterworths, 1985.
- _____, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906 (8th ed.)*, London, Butterworths, 1976.
- Lambeth, R.J., *Templeman on Marine Insurance (6th ed.)*, London, Pitman Publishing Ltd., 1986.
- Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B., *Arnould's Law of Marine Insurance and Average (16th ed.)*, London, Stevens & Sons, 1981.
- Schmitthoff, Clive M., *Schmitthoff's Export Trade*, London, Stevens & Sons, 1990.
- Thomas, D. Rhidian, *The Modern Law of Marine Insurance*, London, LLP Limited, 1996.