

**제47회 보험계리사 및 손해사정사 제2차 시험문제**  
**(2024년도 시행)**

**【 해상보험의 이론과 실무(상법 해상편 포함) 】**

---

1. 선령 20년의 선박이 목적항에서 화물을 양하하던 중 기관실내에 화재가 발생하여 심한 손상을 입었다. 화재진압 후 화물은 전량 양하되었으며, 그 중 정상화물은 화주에게 인도되었고, 화재진압 소방수로 인하여 손상된 화물은 선주에 의해 폐기되었다. 개괄적인 조사결과 선박의 수리비가 상당할 것으로 예상되어 선주는 선박보험자에게 위부통지를 하였고, 선박보험자는 통상의 절차로서 위부승낙을 거절하였다. 그 후 손상선박은 선박보험자의 동의하에 현장인도조건으로 고철(scrap)로 매각되었다.

다음의 자료만을 이용하여 아래의 질문에 답하십시오. (20점)

- 피보험선박의 보험관련 정보
  - 보험가액 및 보험금액 : 각각 US\$ 3,000,000
  - 보험조건 : ITC-Hulls(1/10/83) with Clause 12 Deductible of US\$ 50,000
- 양하항에서 선박의 정상시장가액(Sound Market Value) : US\$ 2,400,000
- 사고관련 정보
  - 손상선박의 순매각대금 ..... US\$ 1,000,000
  - 화재 시 본선 적재 화물 중 정상 인도된 화물의 CIF가액... US\$ 800,000
  - 소방수에 의해 손상되어 폐기된 화물의 CIF가액 ..... US\$ 200,000
  - 화재진압비용 ..... US\$ 300,000

※ 공동해손은 1994년 요크·앤티워프 규칙(YAR 1994)에 따라 정산됨(이자 및 수수료는 제외)

- (1) 손상선박의 예상수리비가 화재손상 US\$ 2,000,000 및 소방수에 의한 손상 US\$ 1,200,000으로 사정되었다면, 잔존물 매각대금회수를 포함하여 선박보험자가 지급하여야 할 순보험금을 산정하고, 그 근거를 설명하십시오. (10점)

- (2) 손상선박의 예상수리비가 화재손상 US\$ 2,000,000 및 소방수에 의한 손상 US\$ 500,000으로 사정되었다면, 선박보험자가 지급하여야 할 보험금을 산정하고, 그 근거를 설명하시오. (10점)

2. 아시아와 북미지역을 운항하는 컨테이너선박이 시애틀에서 부산으로 항해 중 악천후로 인하여 손상을 입었고, 연이어 부산에서 홍콩으로 항해 중 또 악천후로 인한 손상을 입었다. 이들 손상수리는 연기되어 선박의 통상적인 건선거 기간 중에 선주수리와 함께 실시되었다. 다음의 자료만을 이용하여 ITC-Hulls(1/10/83) with Clause 12 Deductible of US\$ 10,000 조건으로 가입된 선박의 보험자가 지급하여야 할 보험금을 산정하시오. (10점)

○ 건선거료 및 수리비 정보

- Docking/undocking(입출거 비용) .....	US\$ 6,000
- Drydock dues, 10일 @ US\$ 1,000/일 .....	US\$ 10,000
- 1차 악천후 손상수리비 .....	US\$ 20,000
- 2차 악천후 손상수리비 .....	US\$ 30,000
- 선주수리비 .....	US\$ 50,000
합계	<u>US\$ 116,000</u>

○ 각각의 수리가 별개로 실시되었다면 수리기간은 다음과 같다.

- 1차 악천후 손상수리 . . . . . 5일 in drydock
- 2차 악천후 손상수리 . . . . . 8일 in drydock
- 선주수리 . . . . . full time(10일) in drydock

3. 자동차 1,000대를 폴란드로 수출하면서 보험금액을 US\$ 33,000,000(CIF 송장가액 US\$ 30,000/대 × 1,000대 × 110%)으로 하여 적하보험에 가입하였다. 운송선박이 인도양을 향해 중 선박에 화재가 발생하여 인도항구로 이도하였으며, 선박손상수리를 위해 일부화물은 양하되었다가 수리 후 재선적되었다.

최종 도착지에서 조사한 결과 다음과 같이 손해가 확인되었다.

- 화재로 인한 손상내역
  - 10대 : 화재로 전소되어 폐기비용 US\$ 5,000 발생
  - 50대 : 소화수에 수침되어 수리비 US\$ 300,000 발생
- 인도항구에서의 양하 중 손상내역
  - 1대 : 하역 시 추락 전손
  - 10대 : 하역 시 취급부주의로 파손되어 수리비 US\$ 50,000 발생
- 지중해를 향해 중 손상내역
  - 5대 : 선창에 해수가 유입되어 전손됨
- 도착지 폴란드에서의 손상내역
  - 3대 : 양하 중 취급부주의로 파손되어 수리비 US\$ 10,000 발생
  - 1대 : 최종목적지로 내륙운송 중 빗물유입으로 수침되어 수리비 US\$ 5,000 발생

위의 상황에서 Special Repalcement Clause가 각각 첨부된 ICC(A), ICC(B), ICC(C)의 각 보험조건별로 지급보험금을 산정하시오. (10점)

4. 200 bale의 커피(bale당 무게 50kg net and 51kg gross)를 ICC(WA) 3% 조건으로 보험금액을 US\$ 6,000 (CIF 송장가액 US\$ 30/bale × 200 bale × 100%)으로 하여 적하보험에 가입하였다.

해상 운송 중 악천후로 인하여 일부화물이 해수침손해를 입었으며, 그 중 심하게 손상을 입은 50 bale의 화물은 손해의 확산을 방지하기 위하여 중간항에서 매각되었다. 그 후 목적항에 도착하여 하역한 후 조사한 결과 다음과 같은 손상이 확인되었다.

- 120 bale : 정상품
- 20 bale : 악천후로 인한 해수침손해
- 3 bale : 하역인부의 취급부주의로 bale이 찢어져 일부 내용품이 유실됨 (손상된 3 bale의 총무게는 103kg으로 확인됨)
- 7 bale : 미도착(non-delivery)
- 150 bale

Bale이 찢어진 화물은 재포장한 뒤 정상품으로 수하주에게 인도되었고, 악천후로 인한 해수침손해를 입은 20 bale은 수하주에 의해 감가하여 매각되었다.

사고처리 과정에서 중간항 및 목적항에서의 손상화물 매각내역은 다음과 같았다.

- 중간항에서 매각된 화물
  - 50 bale : 총매각대금 US\$ 600, 매각비용 US\$ 100
- 목적항에서 감가매각된 화물
  - 정상화물의 시장도매가액 : bale당 US\$ 40
  - 손상된 화물의 감가매각가액 : bale당 US\$ 36

위의 상황에서 적하보험자가 지급하여야 할 보험금을 산정하십시오. (10점)

5. 선박이 항해 중 타선박의 일방과실로 충돌손상을 입어 합리적인 수리비가 US\$ 300,000으로 사정되었으며, 타선박은 손상이 없었다. 보험자는 피보험 선박의 손상수리비에 대한 보험금을 지급한 뒤 타선박으로부터 충돌손해구상금 US\$ 290,000과 그 이자 US\$ 2,900을 최종적으로 회수하였다.

- 보험조건 : ITC-Hulls(1/10/83) with Clause 12 Deductible of US\$ 50,000
- 피보험선박의 협정보험가액 및 보험금액 : 각각 US\$ 3,000,000
- 피보험선박의 보험자는 손상수리에 대한 보험금을 사고발생 후 80일이 경과한 시점에 지급함
- 보험자는 타선박의 선주로부터 사고발생 후 100일이 경과한 시점에 충돌손해 구상금과 이자를 회수함
- 이자는 연간 3.65%로 합의하였고, US\$ 2,900( $US\$ 290,000 \times 3.65\% \times 100\text{일}/365\text{일}$ )을 회수함

위 자료만을 이용하여 타선박으로부터 회수한 구상금액 US\$ 290,000과 이자 US\$ 2,900에 대하여 보험자와 피보험자가 배분받게 되는 금액을 각각 산정하십시오. (10점)

6. 선박이 공선(空船)으로 항해 중 좌초사고가 발생하였으나 만조(滿潮) 시에 자력으로 이초하여 목적항에 도착하였다. 도착 즉시 선박의 상태를 점검한 결과 동 좌초사고로 선저외판(bottom plates)에 페인트 스크래치 손상 및 굴곡손상이 확인되었다. 손상된 외판의 교체(renewing) 및 페인트작업 등 영구수리를 실시하였는데, 이 중 선저외판 페인팅 관련 비용은 아래와 같이 발생하였다.

선박의 보험조건이 ITC-Hulls(1/10/83) with Clause 12 Deductible of nil 일 때, 아래 페인팅 관련 비용 가운데 약관 제15조 선저처리(Bottom Treatment)의 규정에 따라 합리적인 수리비(reasonable cost of repairs)의 일부로 인정이 가능한 금액을 산정하십시오. (주어진 정보만을 이용하고, 산정과정을 명시할 것) (10점)

• 신품 선저철판에 대한 수리공장에서의 모래분사작업(gritblasting) 및 기타 표면처리(surface preparation) 비용 . . . . .	US\$ 5,000
• 신품 선저철판에 대한 수리공장에서의 기초 페인트(shop primer) 작업비용 . . . . .	US\$ 2,000
• 교체된 선저외판 페인트 작업비용	
- Primer(기초도료) 페인트작업 1회 . . . . .	US\$ 2,500
- A/C(anti-corrosive;방청)페인트작업 1회 . . . . .	US\$ 3,000
- A/F(anti-fouling;방오)페인트작업 2회 (1회당 US\$ 4,000) . . . . .	US\$ 8,000
• 페인트 스크래칭된 선저외판에 대한 재도장 처리비용 . . . . .	<u>US\$ 4,500</u>
	합계 <u>US\$ 25,000</u>

7. 다음에 대하여 약술하시오. (10점)

(1) 하우스 선하증권(House B/L)과 마스터 선하증권(Master B/L)의 발행주체 (issuer)와 운송계약상의 활용 (5점)

(2) 서렌더 선하증권(Surrender B/L)의 의의와 법적 성격 (5점)

8. ICC(B) 또는 ICC(C) 제4조 일반면책조항(General Exclusions Clause) 4.7 “deliberate damage or deliberate destruction...”(고의적인 손상 또는 고의적인 파괴)의 위험을 담보받기 위하여 보험증권에 첨부하여 사용하는 특별약관에 관한 다음의 사항을 기술하시오. (10점)

(1) 이 특별약관의 명칭은? (4점)

(2) 이 특별약관상에 명시된 담보위험을 열거하고, 그 담보의 범위에 대하여 약술하시오. (6점)

9. 상법 제5편(해상) 제810조(운송계약의 종료사유)에 관한 다음의 질문에 답하시오. (10점)

(1) 본 조항에 따라 개품운송계약이 당연히 종료되는 사유를 열거하시오. (6점)

(2) 위의 사유로 개품운송계약이 종료되는 경우에 송하인의 운임지급의무에 대하여 약술하시오. (4점)