

제49회 보험계리사 및 손해사정사 제2차 시험문제
(2026년도 시행)

【 해상보험의 이론과 실무(상법 해상편 포함) 】

1. 선박 A와 선박 B가 공선으로 운항 중 짙은 안개로 인해 충돌하는 사고가 발생하였다. 양 선박의 과실비율은 80% : 20% (선박 A가 불리)로 합의되었으며, 양 선박의 손해액과 발생한 법률비용은 아래와 같다.

손 해 내 역	선박 A	선박 B
손해액		
선체손상	US\$ 250,000	US\$ 1,200,000
불가동손실	100,000	800,000
해상오염	150,000	
	US\$ 500,000	US\$ 2,000,000
법률비용		
일반비용	US\$ 20,000	US\$ 20,000
공격비용	10,000	10,000
방어비용	20,000	20,000
	US\$ 50,000	US\$ 50,000

선박 A의 선박보험 가입 조건은 다음과 같으며, 법률비용에 대해서는 발생 금액의 80%를 상호 인정하는 것으로 합의되었다.

- | | | |
|-----------|---|--|
| ○ 협정보험 가액 | : | US\$ 1,000,000 |
| ○ 보험금액 | : | US\$ 1,000,000 |
| ○ 보험조건 | : | Institute Time Clauses – Hulls (1/10/83) with
Clause 12 Deductible of US\$ 30,000 |

선박 A의 선박보험자가 지급해야 할 보험금을 산정하시오. (15점)

2. 선박이 화물을 적재하고 선적항을 출항하여 항해 중 화재가 발생하였으나 구조업체의 도움을 받아 화재를 진압하고 피난항에 입항하였다. 선박에 손상이 심각하여 더 이상 항해가 가능하지 않았으며, 수리를 위해서는 상당히 장기간이 소요될 것으로 예상되어 선주는 피난항에서 운송을 포기하였다(적법한 항차 포기로 간주). 운임은 전액 선불된 상황이었으며 선하증권 이면약관상 공동해손은 「York-Antwerp Rules 1994」에 따라 정산하도록 규정되어 있었다. 화물에 대한 아래 정보를 고려하여 질문에 답하십시오. (15점)

A, B, C 화물의 CIF Value는 모두 아래와 같이 동일하다

EX WORK 가격	US\$ 80,000
선적관련 비용	5,000
FOB 가격	US\$ 85,000
해상 운임	14,950
적하보험료	50
	<u>US\$ 100,000</u>

- (1) A 화물은 당해 화재 사고의 화재 진압 과정에서 소방수에 손상을 입었으며, 피난항에서 최종 목적지로 계반운송되었다. 하기 정보를 바탕으로 공동해손 손해가 있을 경우 그 인정금액 및 당해 화물의 공동해손 분담가액을 산정하십시오. (5점)

- ☐ 소방수로 인한 손상에 대한 합의된 감가율 : 50%
- ☐ 피난항에서 최종목적항까지의 운송비 : US\$ 15,000

- (2) B 화물은 당해 화재 사고에서 손상을 입지 않았으며, 피난항에서 송하인에게 회송되었다. 하기 정보를 바탕으로 공동해손 손해가 있을 경우 그 인정금액 및 당해 화물의 공동해손 분담가액을 산정하십시오. (5점)

- ☐ 손상없음
- ☐ 피난항에서 송화주에게 회송시 운송비 : US\$ 10,000

- (3) C 화물은 당해 화재 사고의 화재 진압 과정에서 소방수에 손상을 입었으며, 피난항에서 매각되었다. 하기 정보를 바탕으로 공동해손 손해가 있을 경우 그 인정금액 및 당해 화물의 공동해손 분담가액을 산정하십시오. (5점)

- ☐ 피난항에서 매각된 가격 : US\$ 40,000
- ☐ 피난항에서 최종목적항까지의 예상운송비 : US\$ 15,000

3. 항공유 2,000톤을 호주로 수출하면서 보험금액을 US\$ 2,000,000(CIF 송장 가격 US\$ 1,000/톤 X 2,000톤 X 100%)으로 하여 적하보험에 가입하였다. 운송선박의 A, B 2개의 탱크에 각 1,000톤을 싣고 호주 근해를 향해 중 선박의 좌초 사고로 A 탱크에 해수가 유입되었다. B 탱크에는 하역 시 선원의 밸브 오작동으로 인해 타 화물이 유입되는 오염 사고가 있었다.

최종도착지에서 조사한 결과 다음과 같이 손해가 확인되었다.

- 좌초 시 해수 유입으로 인한 손상 내역
 - 시험결과 항공유로 부적합 판단 폐기 처리
 - 폐기처리비용 US\$ 200,000 발생
 - 보관비용 US\$ 50,000 발생
- 선원의 밸브 오작동으로 인한 오염 손상 내역
 - 정제 후 사용 가능하며 50% 감가 판매
- 각 탱크 입고량
 - 수출항 육상 탱크 : 2,000 톤
 - 운송선박 적재량 : A탱크 1,000 톤 / B탱크 1,000 톤
 - 도착항 육상탱크 : A탱크 1,000 톤 / B탱크 980 톤,
20톤 부족손(Shortage) 발생
(※ 해수, 타 화물 유입량 제외)

아래의 보험조건으로 적하보험에 가입된 경우, 보험자가 지급해야 할 보험금을 산정하십시오. (10점)

- (1) ICC(B), Pipe Line Clause (B), including the risks of shortage in excess of 0.5% (5점)
- (2) Bulk Oil Clauses with Marine Extension Clause in excess of 0.5% of all claims other than TL/CTL (5점)

4. 화공품 1,000 bags을 유럽으로 수출하면서 보험금액 US\$ 1,100,000 (CIF 송장가격 US\$ 1,000/bag X 1,000 bags X 110%)로 적하보험에 가입하였다. 운송 중 화물에 손상이 발생하였으며 최종 도착지에서 확인된 조사 내용은 다음과 같다.

- 800 bags : 정상 도착
- 100 bags : 인도양 항해 중 악천후(Heavy weather) 시 통풍 차단으로 인한 습기(Sweat) 손해, 감가율 10%로 합의됨
- 50 bags : 부선에 적재하여 내륙 운하로 항해 중 강물의 유입으로 인한 수침 손해, 감가율 10%로 합의됨
- 30 bags : 하역 작업 중 빗물로 인한 수침 손해, 감가율 10%로 합의됨
- 10 bags : 하역 작업 중 추락으로 전손
- 10 bags : 미 도착 (non-delivery)

위 상황에서 ICC(B)와 ICC(C)로 적하보험 가입 시 각 조건별로 담보 여부를 설명하고 보험자가 지급해야 할 보험금을 산정하시오. (10점)

5. 다음의 경우에 대하여 선박건조보험 증권 하에서의 보험자가 지급해야 할 보험금을 산정하십시오. (10점)

[보험 가입 내용]

- 보험 조건 : Institute Clauses for Builders' Risks (Cl.351) (1.6.88)
with deductible of US\$ 350,000
- 보험 가입금액 : US\$ 10,000,000 (so valued)
- 보험 기간 : 2025년 6월 16일 00:00 ~ 2026년 6월 15일 24:00
(Keel Laying to Delivery)

[보험 사고 내용]

보험기간 중 선박 A호의 선박 인도 전에 부산 소재 조선소에서 포항까지 왕복 시운전을 하던 중 선박 A호의 100% 과실로 투묘 중이던(anchoring) 유조선 B호와 충돌하였다.

본 충돌사고로 인하여 상대선은 침몰하여 전손되었고(인명 피해는 없고, 상대선 선가 US\$ 4,000,000 임), 본선은 충돌로 인한 충격으로 복원력이 일시 상실되면서 인근한 가두리 양식장을 망가뜨려 US\$ 5,000,000의 배상 책임을 지게 되었다. 이후, 본선은 결국 좌초되어 구조비 US\$ 2,000,000을 들여 구조된 후 수리되었다. (본선 수리비 : US\$ 3,000,000)

또한, 충돌사고로 인한 방어법률비용으로 US\$ 2,000,000이 별도로 지출되었다.

6. 선박이 부두에 접안하던 중 파도의 영향 및 도선사의 부주의로 부두와 접촉하여 선체에 손상을 입었다. 손상의 형태나 정도가 감항성에 영향을 줄 수 있는 상태인 것으로 확인되어 항차를 중단하고 선박을 수리항으로 회항하여 손상 수리를 시행하였으며, 이번 기회를 이용하여 선주 수리를 같이 시행하였다.

당해 선박은 불가동손실 보험(Loss of Hire Insurance)에 아래와 같은 조건으로 가입되어 있고 수리 기간이 아래와 같은 경우 질문에 답하십시오. (10점)

- | | | |
|---|---|---|
| ☐ 보험가입금액 | : | US\$ 3,600,000 |
| ☐ 적용약관 | : | Loss of Charter Hire - Excluding War
(ABS 1/10/83) |
| ☐ Daily hire agreed | : | US\$ 20,000/day |
| ☐ Excess period | : | 10 days |

- | | | |
|--|---|---------|
| ☐ 수리항 회항 | : | 2 days |
| ☐ 실제 수리 기간 | : | 15 days |
| ☐ 손상 수리만 따로 시행할 경우 필요한 수리 기간 | : | 15 days |
| ☐ 선주 수리만 따로 시행할 경우 필요한 수리 기간 | : | 12 days |

- (1) 손상 수리와 같이 시행된 선주 수리 작업이 감항성 유지를 위해서 당장 필요한 수리가 아닌 경우 불가동손실 보험자가 지급해야 할 보험금을 산정하십시오. (5점)
- (2) 손상 수리와 같이 시행된 선주 수리 작업이 감항성 유지를 위해서 당장 필요한 수리인 경우 불가동손실 보험자가 지급해야 할 보험금을 산정하십시오. (5점)

7. 「Institute War and Strike Clauses Hulls - Time 1/10/83」 제5조 종료(Termination) 조항에서 해지통보의 유무와 관계없이 자동 종료되는 사항에 대해 설명하시오. (5점)

8. 「Institute Time Clauses - Hulls (1/10/83)」 제9조 자매선 조항(Sistership Clause)의 제정 취지와 내용에 관하여 약술하시오. (5점)

9. 런던해상보험자협회(ILU) 가입 보험사들과 로이즈해상보험자들은 1937년 12월에 「War Risks Waterborne Agreement」를 맺었는 바, 「Institute War Clauses (Cargo) 1982」에서 Waterborne Agreement와 관련된 내용을 약술하시오. (5점)

10. 항공운송인의 국제운송화물에 대한 손해배상책임과 관련하여 현행 우리 상법상 책임 한도액과 현행 몬트리올 협약(Montreal Conventions)상 kg당 책임 한도액이 각각 얼마인지 및 kg당 책임제한을 적용하지 못하는 경우에 대해서 약술하시오. (5점)

11. 해난 구조비용(Salvage Remuneration)의 공동해손 인정과 관련하여 「York-Antwerp Rules 1994」의 Rule VI조와 「York-Antwerp Rules 2016」의 Rule VI조 하에서 공동해손으로 인정 가능한 구조비용의 차이점을 약술하시오. (5점)
12. 현재 국내에서 사용되고 있는 적하보험약관 중 소위 신약관이라고 불리는 Institute Cargo Clauses (A), (B), (C) (1/1/82)의 제정 당시 구약관 Institute Cargo Clauses (All Risks), (FPA), (WA) (1/1/63)의 약관 내용에는 규정이 없었던 새롭게 규정된 약관조항 중 제11조 피보험이익(Insurable Interest) 조항을 약관상에 규정한 배경 및 약관의 내용에 대해 약술하시오. (5점)