

제42회 보험계리사 및 손해사정사 제2차 시험문제
(2019년도 시행)

【 해상보험의 이론과 실무(상법 해상편 포함) 】

1. 선박 A는 협정보험가액과 보험금액을 US\$ 2,000,000로 하고 보험조건은 ITC-Hulls(1/10/83) with Clause 12 Deductible of US\$ 30,000로 선박보험에 가입하였다. 선박 A는 보험기간 중 선박 B와 충돌하여 외판에 손상을 입었으나 감항성 유지를 위한 임시수리만을 행하고 운항을 계속하였다. 그 후 선박의 통상 건선거기간 중에 선주수리와 함께 영구수리를 실시하였다.

(1) 다음의 정보를 이용하여 선박 A의 보험자가 지급하여야 할 단독해손 보험금을 산정하십시오. (10점)

● 임시수리비	US\$ 10,000
● 건선거비용 :	
- Docking/Undocking including first 2 days drydock due	US\$ 20,000
- Drydock dues, 8 days at US\$ 2,000 per day	US\$ 16,000
● 충돌손상 영구수리비	US\$ 34,000
● 선주수리비	US\$ 80,000
● 영구수리와 선주수리를 위한 수리항으로의 회항비 :	
- 수리항 입출항비용	US\$ 10,000
- 회항으로 인한 추가 소요된 연료비	US\$ 20,000
- 회항기간 발생한 선원임금 및 유지비	US\$ 5,000
● 수리를 별도로 실시하였다면 소요되었을 수리기간 :	
- 충돌손상수리	8 days in drydock
- 선주수리	10 days in drydock

- (2) 선박 A는 충돌손해에 대하여 선박 B와 다음과 같이 합의하였다.
선박 A의 보험자가 충돌배상책임약관에 따라 지급하여야 할 보험금을 산정하시오. (10점)

	선박 A	선박 B
• 과실비율 :	80%	20%
• 충돌손해 :		
- 선체손상수리비	US\$ 50,000	US\$ 100,000
- 공동해손비용	-	US\$ 20,000
- 불가동손실	US\$ 30,000	US\$ 30,000
- 유류오염방제비용	-	US\$ 50,000
	<u>US\$ 80,000</u>	<u>US\$ 200,000</u>

2. 강관제품(steel pipe) 100개를 프랑스로 수출하면서 보험금액을 US\$ 100,000 (CIF US\$ 100,000×100%)로 하여 적하보험에 가입하였다. 해상운송 중 다음과 같은 손해가 발생하였다.

• 악천후(heavy weather) 기간 중 고박이 풀려 파손(dent & bent) ...	US\$ 4,000
• 악천후(heavy weather) 기간 중 통풍차단 시 습기(sweat)로 인한 녹손(rust damage)	US\$ 8,000
• 선체 배관 하자로 인해 유입된 해수로 발생한 녹손(rust damage) ...	US\$ 10,000
• 하역 중 빗물로 인한 녹손(rust damage)	US\$ 5,000
• 하역 중 취급부주의로 추락하여 발생한 포장당 전손	US\$ 3,000

이 상황에서 다음의 보험조건별로 지급보험금을 산정하시오.

- (1) ICC(A/R) Excluding R.O.D. Unless directly caused by S.S.B.C. and/or Heavy Weather (5점)
- (2) ICC(A/R) Including R.O.D. (Whatsoever caused by) in excess of 1% (5점)
- (3) ICC(B) (5점)

(뒷면 계속)

3. 선박 A는 협정보험가액과 보험금액을 US\$ 2,000,000로 하고 보험조건은 ITC-Hulls(1/10/83) with Clause 12 Deductible of US\$ 100,000로 선박보험에 가입하였다. 다음의 정보를 이용하여 선박 A의 보험자가 지급하여야 할 보험금을 산정하십시오. (10점)

- 선박 A는 보험기간 중 해체를 목적으로 항해 중에 선박 B와 충돌한 사고로 침몰하여 전손되었다.
- 충돌사고 시점의 선박고철가액(scrap value)은 US\$ 500,000이었다.
- 충돌원인은 선박 A의 일방과실로 합의되어 선박 A는 선박 B의 선체손상에 대한 충돌배상금으로 US\$ 1,200,000을 지급하였다.

4. 다음 상황에서 적하보험자의 보상여부를 판단하고, 보상하는 경우 지급보험금을 산정하고 그 근거가 되는 해당 약관의 명칭과 내용을 기술하십시오. (10점)

200 bale의 면화(동일무게에 동일가액)를 WA3%의 조건으로 보험금액을 US\$ 20,000(CIF US\$ 20,000×100%)로 하는 적하보험에 가입하였다. 목적항에서 관습에 따라 외항에 정박한 본선으로부터 화물을 부선 2척에 각각 100 bale씩을 나누어 싣고 부두로 운송하던 중 악천후(heavy weather)로 인하여 그 중 1척에 선적된 화물 5 bale이 해수로 침수손해를 입어 전량 폐기하였다.

5. 다음 상황에서 요크-앤티워프 규칙(YAR 1994)에 의거 공동해손으로 인정될 수 있는 비용 및 희생손해의 항목을 모두 열거하십시오. (10점)

- 화물을 적재한 선박이 항해 중 프로펠러(propeller)에 심한 손상을 입어 구조예인선에 의해 수리가 가능한 가까운 피난항으로 예인되었다.
- 피난항에서 손상된 프로펠러의 수리를 위하여 본선에 적재되어 있던 화물 전량을 양하한 후 본선을 건선거하였다.
- 수리기간이 장기간 소요될 것으로 예상되어 양하된 화물은 선주가 수배한 대체선을 이용하여 최종 목적항으로 운송되어 수하주에게 인도되었다.
- 한편, 피난항에서 화물하역 과정에서 일부화물이 멸실되었음이 보고되었다.
- 그 후 선박은 수리를 종료하고 다음 항차를 위해서 피난항을 출항하였다.

(뒷면 계속)

6. 해난에 조우한 선박을 구조하기 위하여 주로 체결하는 구조계약의 종류는 다음과 같다.

- ① LOF 구조계약과 같은 불성공 무보수계약
- ② Wreckhire 또는 Towhire와 같은 Daily Hire Basis의 계약
- ③ Towcon 또는 Wreckcon과 같은 Lump Sum Basis의 계약

이들 각각의 구조계약의 특징 및 장단점을 기술하시오. (10점)

7. 영국해상보험법(MIA, 1906)상의 ‘고지의무(Duty of Disclosure)’의 법리가 최근에 시행된 영국보험법(Insurance Act 2015)에 의해 어떻게 변경·수정되었는지를 다음의 순서로 기술하시오.

- (1) ‘고지의무’의 새로운 명칭 (영국보험법 제2절(Part 2)의 제목) (5점)
- (2) 기존의 고지의무와 비교해 볼 때 새로운 의무의 가장 두드러진 성격상의 차이점(영국보험법 제3조 제4항 (b)호에서 규정하고 있는 ‘피보험자의 의무이행의 내용’을 기준으로) (5점)
- (3) 의무위반의 효과 (5점)

8. 상법 제5편(해상)의 제1장(해상기업) 중 제5절(선박담보)에서 규정하고 있는 ‘선박우선평권’에 대한 다음의 사항을 기술하시오.

- (1) 선박우선평권의 의의와 필요성 (5점)
- (2) 선박우선평권이 허용되는 법정채권의 종류 (5점)