

강대모의고사K 국어 의식의 흐름

강대모의고사K의 주요 지문 및 문항에 대한 분석과 풀이 과정을 시각화한 손풀이 해설

손글씨 풀이

강대모의고사K의 주요 지문 및 문항에 대한 분석과 풀이 과정을 다양한 색상의 손글씨로 시각화한 실전형 자료입니다.

1

꼭 지켜야 하는
영어 주해는 2번에 1번 주석하기!

국어 영역

꼭수행

[4~의 다음 글을 읽고 물음에 답하시오.]

(가)

선박을 이용한 화물 이동은 장기간 진행되는 해상 운송의 특성상 많은 위험에 노출된다. 해상 운송의 법률관계는 이러한 위험과 관련하여 (가) 어떤 법적 책임을 부담하는지를 중심으로 형성된다. → 글의 주해

← 운송은 물건을 보내는 송화인과 물건을 받는 수화인, 그리고 물건을 옮기는 운송인을 통해 이루어진다. 운송 계약에 따라 송화인에게서는 운송 비용을 지급할 의무가, 운송인에게서는 화물을 운송할 의무가 각각 발생한다. 한편 송화인이 수화인에게 운송인을 통해 화물을 전달하는 것은 상품의 매매와 같이 당사자 사이에 체결된 별도의 계약에 의한 의무 이행에 해당한다.

송화인은 운송이 진행되는 중에도 위험에 신속하게 대응할 수 있도록 수화인에게 선화증권(Bill of Lading, B/L)을 보낼 수 있다. B/L은 운송물 및 송화인, 수화인, 운송인, 도착지 등의 정보가 기재된 것으로, 운송이 시작되기 전에 송화인의 요청에 의해 운송인이 발행한다. B/L 발행 이후 화물 운송 관련자들은 B/L 소지자의 요청을 가장 우선적으로 고려해야 한다. 또한 운송인은 송화인에게 화물과 수화인에 관한 정보 등이 기재된 화물명세서의 발행을 요청할 수 있다. 이때 화물명세서는 B/L처럼 문서 자체로 권리가 증명되는 허가 증권이 아니라 단순한 확인용 문서이다.

← 운송이 진행되는 동안 운송인에게서는 운송물에 발생할 수 있는 위험을 방지할 의무가 인정된다. 또한 운송인은 운송 (도중) 송화인이 운송 중이거나 운송물 반환을 요청하면 이를 따라야 하며, 송지를 요청한 사람에게 그 시점까지 발생한 비용을 청구할 수 있다. B/L이 발행되었다면 B/L 소지자에게 운송 중이거나 운송물 반환을 요청할 수 있으며, 운송인은 이미 운송된 비용에 따른 비용의 지급을 청구할 수 있다. 한편 B/L은 운송물에 대한 권리 그 자체를 나타내는 것이기 때문에, 수화인은 소지한 B/L을 거래함으로써 다른 사람에게 운송물을 재판대할 수 있다.

수화인은 운송물이 도착한 시점(도중) 송화인이 운송 계약상 갖는 권리와 동일한 권리를 취득하며, 수화인이 그 인도를 청구한 때에는 수화인의 권리, 송화인의 권리에 우선한다. B/L이 화물에 대한 B/L이 발행되었다면 수화인은 도착지에서 운송인에게 B/L을 교부해야 운송물을 인수할 수 있다. 취소 여부 등 B/L에 문제가 있는지를 제대로 확인하지 않고 수화인이 아닌 사람에게 물건을 전달하면 그 과실에 대한 법적 책임을 지게 되므로, 운송인은 제시된 B/L의 내용을 화물명세서와 비교하는 등의 확인 절차를 거쳐 수화인에게 물건을 정확히 전달해야 한다.

(나)

해상 무역 용어의 해석 규칙인 (인코텀스) Incoterms는 1936년 국제상업회의소(ICC)에서 처음 제정된 이래 개정을 거듭하며 현재까지 각종 거래 조건의 해석 기준으로 활용되고 있다. (인코텀스)에 규정된 무역 거래 조건은 FOB 조건과 CIF 조건으로 나눌 수 있는데, 각 조건은 해상 운송에 관해 발생하는 비용 및 운송상 위험을 부담하는 주체를 중심으로 파악된다. FOB 조건 하에서 거래가 이루어지면, 각종 비용을 부담 의무와

상품의 과손 등의 위험에 대한 책임은 화물이 선박에 실체되는 시점까지 판매자에게 있으나, (그 이후) 운송료 등의 비용과 운송 사고에 대한 위험은 구매자에게 이전된다. FOB 조건과 CIF 조건의 거래에서는 판매자가 선박이 도착지의 항구에 도착할 때까지 관련 비용을 모두 부담해야 한다. 이때에도 상품의 위험에 대한 책임은 FOB 조건과 동일한 시점에 이전된다.

대량 운송이 대부분인 해상 무역에서는 사고 발생 시 손해액이 매우 크기 때문에, 판매자나 구매자는 선화보험에 가입함으로써 운송 사고에 따른 위험을 보험 회사가 부담하게 한다. 일반적으로 보험 계약과는 자기 명의로 보험 회사와 보험 계약을 맺고 보험료를 부담하며, 사고 발생 시 보험금을 수령할 의무를 지칭한다. FOB 조건의 거래에서는 구매자가 보험 계약자(보험회사가 되고 보험 회사가) 선적 이후부터 위험을 부담하지만, CIF 조건의 거래에서는 판매자가 보험 계약을 맺고 자신 외에 구매자도 피보험자로 지정하여 보험 회사는 (선적을 위해 화물이 장고를 떠난 시점)의 위험을 부담한다. 화물이 훼손되거나 다른 사람에게 상품 전달되는 등의 운송 사고가 발생하면 보험 회사는 사고 시점의 본래 위험 부담 주체에게 보험금을 지급한다. → 글의 주해

선적(해상 운송이 일단 시작되면 운송인 외의 타인이 물리적으로 개입하기 어렵다)는 점에서 보험 회사가 지나치게 큰 위험을 부담하게 될 우려가 있다. 다른 보험과 달리 적화 보험에서는 (보험회사가 손해액을 증명하지 않아도 운송물에 대한 권리를 보험 회사에 넘기면 보험금을 청구할 수 있는) 보험 위부가 인정된다는 점 또한 보험 회사의 위험을 가중시킨다. 이에 적화 보험에서는 (보험) 가치 안전장치를 두고 있다.

적화 보험에서 해상 규정은 (보험) 손해액이 아니라 보험금 한도만으로 제한되며, 보험금을 지급한 보험 회사는 사고에 책임이 있는 자에 대해 손해 배상을 요구할 수 있다. 또한 해상 운송의 관련자가 (고쳐나 파손된) 보험 회사가 알고 있는 운송 정보와 다르게 운송하면 보험 회사는 (보험) 기해 선박이 출발 또는 도착하는 항구나 선박의 종류 또는 인장이 달리된 경우/선박이 항로를 이탈했거나 항해가 지연된 경우, 운송인이 필수적인 확인 절차 없이 운송물을 구매자 아닌 사람에게 전달한 경우 등의 상황에서는 이로 인한 피해를 (보험) 지지 않아도 되는 것이다. 이 경우 보험금을 받을 수 있었던 피보험자는 사고에 책임이 있는 자에게 손해 배상을 직접 요구할 수 있다.

4. (가), (나)에 대한 설명으로 가장 적절한 것은?
- (가)는 해상 운송 계약을 체결할 때 필요한 조건을 제시하면서 조건이 충족되지 않았을 경우의 보전책을 서술하고 있다.
 - (가)는 일반적으로 운송에서 일어나는 문제점을 이룬 뒤 이를 해상 운송에서 발생하는 법적 문제 상황과 비교하고 있다.
 - (나)는 무역 거래에 대한 국제 기준을 제시하면서 해당 기준이 공식 규범으로써 여러 참가 인 과정을 설명하고 있다.
 - (나)는 무역 거래에서 위험과 비용 부담의 기준을 제시하면서 사고 시 책임을 대신 부담하는 주체를 소개하고 있다.
 - (가)와 (나)는 모두 해상 운송의 위험을 제시하면서 이에 따른 대응이 국가차이 미하는 경제적 영향을 분석하고 있다.

분석

'의식의 흐름'은 하나의 지문, 하나의 문항을 두고 학생에게 '왜' 틀렸는지 설명해 주는 것이 아니라, 학생들이 '어떻게' 틀렸는지를 스스로 분석할 수 있도록 하는 자료입니다.

목표

국어 모의고사에 임하는 논리적인 기본 자세를 만들어 갈 수 있도록 도움을 주는 자료입니다.