

물류관리 지식으로 시장 경쟁력을 강화하라!

06차시

해상운송관리

<1> 해상운송절차 관리

[1] 해상운송의 동향 및 범위

- 국제물류는 생산과 소비가 2개국 이상에 걸쳐 이루어지는 경우 생산과 소비의 시간적, 공간적 차이를 극복하기 위한 재화에 대한 물리적인 경제 활동을 말함
- 국제물류는 운송, 보관, 하역, 포장 및 정보 등의 기능을 포괄하는 개념인데 물자의 시간적, 공간적 효율에 대한 창조가 중요하기 때문에 국제 운송 부분이 차지하는 비중이 큼
- 해상운송은 인간 및 재화의 장소 또는 공간 이동을 목적으로 선박을 이용하여 해상에서 행하는 서비스를 의미하며 선박이라는 고정적 생산설비를 이용해 선박의 장소 이동에 따라 만들어지는 해운서비스를 수요자에게 제공하여 그 대가로 운임을 획득하는 상행위라고 할 수 있음

(1) 해상운송의 종류

- 해상운송 계약은 운송인이 선박을 통해 운송되는 물품들의 운송을 인수하는 계약으로 개품운송계약과 용선계약으로 분류할 수 있음
- 해상운송을 항로에 따라 분류하면 주로 컨테이너 화물을 운송하는 정기선 운송과 벌크 화물을 주로 다루는 부정기선 운송으로 분류할 수 있음
- 운송계약은 불요식계약(계약체결에 있어 일정한 방식이 요구되지 않는 계약)으로 특정한 계약서가 필요하지 않기 때문에 정기선에 의한 개품운송계약은 송하인 또는 그 대리인이 선박회사에 화물의 운송을 신청하면 운송인은 이것을 승낙하는 화물 예약을 통해 운송 계약이 성립됨
- 해상운송사업(해운업)은 대한민국 해운법 제2조 제1호에서 6개의 사업으로 구분하고 있음

1) 해상여객운송사업

- 13인 이상의 여객 정원을 가진 선박인 여객선을 이용하여 해상과 연결한 내륙수로에서 사람 또는 사람과 물건을 운송하거나 이에 수반하는 업무를 처리하는 사업
- 항만운송사업법의 규정에 따라 항만운송부대업 이외의 것으로 분류됨
- 내항여객운송사업과 외항여객운송사업으로 분류함

2) 해상화물운송사업

- 선박에 물건을 실어 운송하거나 이에 수반하는 업무를 해상 또는 내륙수로에서 처리하는 사업
- 항만운송사업법의 규정에 따라 항만운송부대업 이외의 것으로 분류됨
- 내항화물운송사업, 외항정기화물운송사업, 부정기 화물운송사업으로 구분

3) 해운중개업

- 해상화물운송을 중개하거나 해운업에 사용되는 선박의 대여나 매매를 중개하는 사업

4) 해운대리점업

- 해상여객운송사업이나 해상화물운송사업을 운영하는 업자들을 대신해 일반적으로 그 사업들에 속하는 거래를 수행해 주는 사업

5) 선박대여업

- 해상여객운송사업 또는 해상화물운송사업을 운영하는 업자 이외의 자가, 타인에게 본인이 소유하거나 소유권을 이전받기로 약정하고 임차한 선박을 대여하는 사업

6) 선박관리업

- 해상여객운송사업, 해상화물운송사업 또는 선박대여업을 영위하는 자로부터 선박 및 선원 관리, 해상보험 등의 업무를 수탁하여 대행하는 사업

[2] 해상운송의 절차

(1) 선박의 톤수

1) 용적톤(부피 단위)

1. 총톤수

- 선박의 밀폐된 내부 전체 용적
- 100ft³=1톤(기관실, 조타실 등 일부 시설물의 용적 제외)
- 각국의 보유 선박량 표시, 관세, 등록세, 도선료 등의 부과기준

2. 순톤수

- 상행위에 직접적으로 사용되는 장소만을 계산한 용적
- 톤세, 항세, 항만시설사용료, 운하통과료 등의 부과기준

3. 갑판하톤수

2) 중량톤(무게 단위)

1. 배수톤수

- 선박의 중량이 선체의 수면 아랫부분의 용적에 상당하는 물의 중량과 같다는 원리에서 나온 톤수
- 주로 군함의 크기 표시에 사용
- 화물의 적재 상태에 따라 달라지기 때문에 만재 중량톤이라고도 함

2. 재화중량톤수

- 선박이 적재할 수 있는 화물의 최대 중량
- 영업상 가장 중요시하는 톤수로, 국제 관습상 Long Ton을 가장 많이 사용
- 선박의 매매, 용선료의 적용 기준

(2) 수출화물 해상운송 절차

1) 선박 수배

- 선박 수배 의무는 정형거래 조건에 따라 당사자가 정해지는데 FOB는 수입상이 CIF는 수출상이 그 의무를 부담함
- 단, FOB 조건이라고 해서 전적으로 수입상이 운송인을 지정하는 것은 아니며 수출화주가 수입상을 대신하여 운송인을 선정하는 경우도 있음
- 선박 스케줄을 확인할 때는 선박 입출항일, 운송기일, 직항 또는 환적항 기항 여부, 선박 출항 예정시간, 선박 도착 예정시간, 화물수취 마감시간(CY Cargo인 경우) 등을 확인함

2) 선적예약

- 수출자는 일반적으로 화물 출고 전 또는 수출신고를 전후로 선사에게 선적예약을 함
- 선적예약 화물이 LCL이라면 운임에 대한 할인 혜택 등을 받기 위해 대부분 포워딩 회사를 이용함

3) 선적

- 선적 시 수출컨테이너 화물을 트럭이나 철도로 선적한 CY나 터미널에 반입하는 경우 마감시간을 지켜야 하는데 마감시간 내에 화물의 반입이 이루어지지 않으면 예약된 선박에 선적을 할 수 없음

4) 선하증권 수령

- 선사는 화주에게 점검용 선하증권을 발행한 뒤 원본 선하증권을 발행함
- 선하증권을 받은 화주는 반드시 기재 내용을 확인함(제대로 확인하지 않아 발생한 피해는 수출자에게 돌아감)

5) 선적 통지

- 수출자는 수입자에게 지체없이 선적통지를 하고 선하증권의 사본을 보냄
- 일반적으로 선적통지서에는 필수통지 내용인 선사명, 선박명, (예상)출항일, 선적항, 상품 및 수량, 선하증권번호와 부수통지 내용인 예상도착일, L/C번호 등이 포함됨

(3) 수입화물 해상운송 절차

1) 선적정보 입수

- 수입국 선사는 수출국 선사로부터 컨테이너 선적목록, 선하증권 복사본, 적하목록, 위험화물목록, 식물화물목록, 컨테이너번호 목록 등을 통보받음

2) 선하증권 원본 입수

- 신용장 방식의 경우, 수출자가 선하증권 등 선적 서류를 자국의 은행을 통해 네고하여 대금을 회수하고 네고은행은 받은 서류들을 신용장 개설은행으로 송부함. 네고 서류를 접수한 신용장 개설은행은 수입자에게 해당 수입대금 완납을 요구하고 수입자가 수입대금을 납부하면 신용장 개설 은행에서 선적 서류를 찾게 됨

3) 화물 도착 통보

- 선사는 화주가 도착물을 인수할 수 있도록 해당 선박이 도착하기 전에 화물의 도착을 알리는 도착통지서를 발송함
- 도착통지서의 발송은 체선료가 발생하는 것을 방지하고 양하된 컨테이너 화물을 내륙지역까지 원활하게 수송하며 컨테이너 기기와 운송 차량을 효율적으로 관리하기 위해서임
- 통상적으로 선하증권의 약관에는 도착통지서의 발송이 의무사항이 아니라고 되어 있기 때문에 화주는 화물의 도착 여부를 수시로 확인하는 것이 안전함

4) 선박 입항 및 하선

- 선박은 일반적으로 외항으로부터 도선사와 예인선의 도움을 받아 입항함
- 선사는 선박 입항 24시간 전에 입항보고서, 적하목록 등을 세관에 제출해야 함

5) 화물의 장치 및 보세운송

- 하역업자는 적하목록 하선신고서에 따라 하선신고일로부터 7일 이내에 하선 장소에 물품 반입
- 하선장소 보세구역 설명인은 반입 즉시 보세구역 반출입 요령에 의해 반입신고
- 하선장소에 반입된 컨테이너 수입물품은 내장된 상태로 10일이 경과되면 물품을 컨테이너로 적출하여 수출입화물집합소 또는 다른 보세구역에 반입(단 컨테이너에서 적출하여 다른 곳에 반입하기 곤란한 물품이거나 검역 등에 장시간이 소요되는 물품 등 부득이한 사유가 있는 물품은 세관장에게 20일 범위 내로 장치 기간 연장 신청 가능)

6) 수입통관

- 수입신고 및 수입통관을 하기 위해서는 원칙적으로 물품이 도착한 후 지정된 보세구역에 물품이 장치됐다는 것을 확인받은 후 세관에 수입신고를 해야 함
- 일반적인 수입신고의 시기는 보세구역 반입일 또는 타소장치 허가일로부터 30일 이내

7) 화물인도지시서 수령 및 화물수취

- 수입화주는 개설은행으로부터 입수한 선하증권 원본을 선사에 제출하고 화물인도지시서를 수령함

8) 빈 컨테이너 반송

- 원칙적으로는 컨테이너를 수령했던 ODCY로 반환해야 하나 예외적으로 선사가 지정한 ICD, CY에 반납할 수 있음
- 컨테이너 반납 시 선사가 지정한 free time을 경과하여 반환하면 컨테이너 지체료가 부과됨

<2> 해상운송방법 결정

[1] 해상운송방법과 운송계약 체결

(1) 해상운송의 의의

- 해상운송의 장단점

	내용
장점	<ul style="list-style-type: none">· 대량 수송이 용이함· 장거리 수송에 적합· 저렴한 운송비

	· 부피나 중량이 큰 화물의 운송도 가능
단점	· 기후에 민감함 · 오래 걸리는 운송시간 · 타 운송수단에 비해 높은 위험도 · 항만시설에 하역기가 설치되어 있어야 함

- 최근 해상운송은 조선기술과 정보통신 등의 발달로 선박을 이용한 해상운송의 안전성이 크게 증가했으며 선박의 고속화, 대형화, 전용선화, 컨테이너화가 진행되고 있음

(2) 정기선운송

- 정기선은 정해진 운항일정에 따라 기항항 사이를 항해하는 선박을 뜻하며(동일 항로에 정기적으로 운항하는 선박) 이 정기선을 운항하는 해운업자를 정기선사라고 부름
- 주로 완제품이나 반제품 등의 일반화물 운송
- 컨테이너선, 재래화물선, 다목적선으로 분류

1) 컨테이너선

- 컨테이너 화물의 운송에 적합하도록 설계된 구조와 설비를 갖춘 대형고속화물선
- 선박 내에 컨테이너를 하역할 수 있는 크레인이 없는 풀컨테이너선과 선박 내에 크레인이 설치되어 있는 세미 컨테이너선으로 구분함

2) 재래화물선

- 컨테이너 운송 구조를 갖추지 못한 배

3) 다목적선

- 일반화물선과 벌크선의 기능을 모두 구비한 선박으로 정기항로와 부정기항로에 모두 투입 가능

(3) 부정기선운송

- 부정기선은 화물이 있을 때나 화주의 요구가 있을 때만 화주와 용선계약을 체결하고 일정한 항로나 화주의 한정 없이 화물의 수송 수요에 따라 화주가 원하는 시기와 항로에 선박을 제공하는 형태의 운송서비스를 뜻함
- 대체로 저가대량화물(원유, 철광석, 석탄, 곡물, 시멘트 등)로 구성됨
- 일반 해운회사가 선박을 보유하여 운항하는 일반운송인과 화주 자신이 선박을 소유하여 자기 화물을 직접 운송하는 자가운송인의 두 가지 형태로 분류할 수 있음
- 부정기선의 용선방법은 정기용선, 항해용선, 나용선으로 분류되며 최근 들어 원료의 대량구매를 주로 하는 대화주와 선박회사 간에는 1년 단위 혹은 그 이상의 장기 용선계약을 통해 원료의 안정적 수급을 꾀하고 있음

1) 항해용선계약

- 선주와 용선자가 단일항해 운송을 약정하는 것으로 항로, 화물, 기일은 당사자 간의 약정에 의해 결정됨
- 선주가 선박의 의장 및 항해에 대한 모든 책임과 비용을 부담함
- 운임은 운송물 수량이나 사용 선박에 의해 결정됨

2) 정기용선계약

- 일정기간 동안 선박의 전부 또는 일부를 용선하는 계약
- 정기선사는 급격하게 증가한 수요를 충족시키고자 할 때, 용선자는 다시 제3자에게 정기용선 또는 항해용선을 주어 운임의 차액을 얻으려는 상업목적으로, 화주는 일정 기간 연속해서 대량의 화물운송이 필요할 때 사용함

3) 나용선계약

- 선박 자체만을 임차하는 선박의 임대차 계약으로 운송계약은 아님
- 선원, 항세, 수선비, 항해비용, 선체보험료 등 항해에 필요한 일체의 인적/물적 요소를 용선자가

부담함

항해용선	기간용선	나용선
선주가 선장을 임명하고 지휘, 감독		임대인이 선장을 임명하고 지휘, 감독
용선자는 선복을 이용하고 선주는 운송행위		임차인이 선박을 일정 기간 사용하고 운송 행위를 함
운임을 화물의 수량 또는 선복으로 결정	용선료는 용선 기간에 따라 결정	임차료는 일정 기간을 기초로 하여 결정
선주 비용부담 항목 - 선원급료, 식료, 음료수, 운할유, 유지비 및 수선비, 보험료, 상각, 원료, 항비, 하역비 등	선주 비용부담 항목 - 선원급료, 식료, 음료수, 운할유, 유지비 및 수선비, 보험료, 상각	선주 비용부담 항목 - 보험료, 상각
용선자 비용부담 항목 없음	용선자 비용부담 항목 - 연료, 항비, 하역비, 제수수료, 예선료, 도선료 등	용선자 비용부담 항목 - 항해용선 중 상각 이외의 모든 비용

[2] 해상운송 실무 및 운송관련 서류

- 선하증권은 화주로부터 운송인이 화물을 수령 또는 선적했음을 증명하고 화물을 도착항까지 운송하기로 약속된 권리증권이나 유기증권을 말함
- 선하증권은 요인증권, 요식증권, 채권증권, 지시증권, 등의 법적 성질을 가지고 있음

(1) 선하증권의 기능

1) 권리증권

- 선하증권의 가장 중요한 기능으로 선하증권이 그 자체로서 화물에 대한 권리를 나타내는 유가증권임을 의미함
- 선하증권을 소지한 자는 청구권과 처분권을 가지게 됨

2) 운송계약의 증빙

- 개품운송계약은 청약에 해당하는 선복신청서와 확약에 해당하는 인수확약서에 의해 성립되나 별도의 운송계약서를 작성하지는 않기 때문에 운송계약의 유일한 추정적 근거가 됨

3) 물품의 영수증

- 운송인이 선하증권을 발행하면 선하증권은 운송인이 선하증권에 기재된 물품과 물품의 수량이나 중량 및 물품의 상태와 똑같은 물품을 송하인으로부터 수령했다는 사실을 증빙하는 물품수령증의 기능을 함

(2) 선하증권의 종류

1) 선적선하증권

- 선박회사가 수령한 운송화물을 선적한 후 발행하는 선하증권
- 증권면에 선적완료 사실이 표시됨

2) 수취선하증권

- 화물을 선적할 예정인 선박이 화물을 적재하기 위하여 항내에 정박 중이거나 아직 입항하지 않은 경우 선박회사가 선적 전에 화물을 수령하고 발행하는 선하증권

3) 사고선하증권/무사고선하증권

- 선하증권의 비고란에 기재사항이 없다면 무사고선하증권임
- 선하증권에는 '외관상 양호한 상태로 적재되어 있음'과 같은 문언이 인쇄되어 있기 때문에 별도의 언급이 없다면 무사고선하증권이라고 함

4) 기명식 선하증권

- 선하증권의 수하인 란에 특정인이 기명되는 것
- 기명된 자를 제외하고는 누구도 화물을 수령할 수 없음

- 유통의 제한을 받고 유통기간이 짧기 때문에 운송 도중 유통의 실익이 없는 경우에 발행함
- 5) 지시식 선하증권
- 수하인란에 특정인을 기명하지 않고 'order', 'order of shipper' 등으로 기입
 - 지시식 선하증권의 지시에 의해 양도된 선하증권의 소지인은 화물청구권을 갖기 때문에 선하증권의 담보물권적 기능이 충분히 발휘됨
- 6) 혼재화물선하증권, 집단선하증권
- 컨테이너 적입 작업 시 운송주선인이 여러 화주로부터 화물을 수집하여 작업을 하는 경우 운송주선인이 각 화주 앞으로 발급하는 선하증권은 혼재화물선하증권이며 선주가 전체화물에 대하여 운송주선인 앞으로 발행하는 선하증권을 집단선하증권이라고 함
- 7) 통선하증권
- 최초의 운송인인 선주가 화물을 목적지까지 운송하는데 도중에 다른 선박에 환적하거나 육상 운송수단을 이용할 경우, 최초의 운송인이 전 구간의 운송에 대하여 책임을 지고 발행하는 선하증권

<3> 해상운임 산정

[1] 해상운송 운임과 부대비용 산정

- 해상운임은 선박이 사람이나 화물을 운송한 대가로 지불 또는 수취하는 보수로 운임은 시장경제의 수요와 공급의 원칙에 따라 결정됨
- 일반적으로 정기선 운송 시 항로별로 해운동맹이 결성되어 있어 요율표를 보유하고 있으나 역외선사와의 경쟁으로 인하여 실제로 선사가 징수하는 시장운임은 표준운임보다 낮은 경우가 대부분임
- 화주가 정기선에 컨테이너 운송을 의뢰하면 기본운임 외에 할증료, 추가운임 및 기타요금도 내야 할 경우가 있으니 화주는 선복 예약 시 선사가 알려주는 운임이 기본운임인지 부대비용을 포함한 것인지를 정확히 파악해야 함

(1) 정기선 해상운임

1) 기본운임

1. 지급시기에 따른 분류

① 선불운임

- CIF 또는 CFR 조건의 경우 수출자가 선적지에서 운임을 선불하는 것
- 선사는 선하증권 발급 시 운임을 징수하게 됨

② 후불운임

- FOB 조건의 경우 수입자가 화물의 도착지에서 운임을 지급하는 것
- 수입자가 운임을 완불하지 않으면 선사는 CY나 보세창고에서 물건을 찾을 수 있는 화물인도지시서를 발행해주지 않음

2. 부과 방법에 따른 분류

① 종가운임

- 귀금속 등 고가품의 운송에 있어 화물의 가격을 기초로 일정률은 운임으로 징수하는 것

② 최저운임

- 화물의 용적이나 중량이 일정 기준 이하일 경우 이미 설정된 최저 운임을 부과하는 것

③ 차별임, 무차별 운임

- 화물, 장소, 화주에 따라 운임을 차별적으로 부과하는 것이 차별임이고 운송거리를 기준으로 일률적으로 운임을 책정하는 것이 무차별임

④ 중량 기준 운임

- 실제 중량을 기준으로 한 운임

⑤ 용적 기준 운임

- 실제 중량에 비하여 용적이 큰 경우 용적을 기준으로 부과하는 운임

⑥ 운임톤

- 기본 운임이 중량 또는 용적 단위로 책정

⑦ Box Rate

- 톤당 운임에 기초한 운임 산정의 번거로움을 줄이기 위하여 화물의 종류나 중량에 관계없이 컨테이너당 정한 운임

2) 부대운임

- 운송의 발달에 따라 운송에 관련된 시설이나 인력이 갈수록 전문화되면서 선사가 해상운임만으로는 경영이 어렵게 되자 이의 보전을 위하여 도입하게 된 할증료 및 추가운임

1. 터미널화물처리비

- 수출화물의 CY 입고 시점부터 선측까지 그리고 수입화물의 본선 선측에서 CY 게이트 통과 시까지 화물의 이동에 따르는 화물 처리비용
- 과거에는 선사가 해상운임에 포함하여 징수했으나 1990년 FEFC가 분리하여 징수하면서 다른 항로에서도 거의 대부분 확산됨
- 대한민국, 대만, 홍콩 등 극동지역, 아세안 국가, 유럽지역에서는 THC라는 명칭으로 미국에서는 DDC라는 명칭으로 THC에 내륙운송비를 추가하여 부과함

2. CFS작업료

- 선사가 컨테이너 한 개의 분량이 못되는 소량 화물을 운송하는 경우 선적지 및 도착지의 CFS에서 화물의 혼적 또는 분류 작업을 하게 되는데 이 때 발생하는 비용으로 FCL 화물에는 청구되지 않음

3. 서류발급비

- 선사가 일반관리비 보전을 목적으로 수출 시 선하증권을 발급해 줄 때, 수입 시는 화물인도지시서를 발급해 줄 때 징수하는 비용

4. 할증료

① 체화할증료

- 도착항의 항만 사정이 선박으로 인하여 혼잡할 경우 신속히 하역할 수 없게 되어 선박의 가동률이 저하되면서 선박회사에 손해가 발생하므로 이를 화주에게 전가하는 요금

② 유류할증료

- 선박의 운항비용 중 연료비가 20~30%를 차지하는데 선박의 주연료인 벙커유의 가격 변동에 따른 손실을 보전하기 위하여 부과하는 할증료
- 기본운임에 대하여 일정 비율 또는 일정액을 징수함

③ 통화할증료

- 운임표시 통화의 가치 하락에 따른 손실을 보전하기 위하여 도입한 할증료
- 일정기간 해당 통화의 가치변동률을 감안하여 기본 운임의 일정 비율을 부과함

[2] 해상운임비용 절감을 위한 전략

- 해상운송비용에서 가장 높은 비중을 차지하는 것은 연료비이며 그 다음은 선원 인건비인데 이 두 가지 요소가 전체 운송비용에서 차지하는 비율은 53.5%임
- 연료비 절감은 친환경 선박 도입으로, 선원 인건비는 인건비가 저렴한 국가에 대한 의존을 통해 해결하는데 이러한 방법은 모든 국가의 선박에 공통적으로 적용되기 때문에 특정 국가 선박의 상대적 경쟁력 강화에는 큰 도움이 되지 않음

(1) 감속 운항

- 선박 연료유 절감에 있어 가장 효과적인 대안이나 경쟁이 치열한 원양항로에서 주로 활용되며,

다른 부문에서는 아직 검토 대상에 있음

- 선박의 운항비 중 연료비의 비중이 50~60%이며, 속도는 연료비와 비례관계에 있기 때문에 조선업계에서는 선박의 속도와 관계를 고려하여 설계 시부터 저속 운영을 목표로 선박을 건조함

(2) 연료유 헷징

- 국내의 한 선사에서 유가가 톤당 120달러 수준일 때 130달러로 3년 장기계약을 체결했는데 실제 유가가 400달러 수준으로 인상하여 상당한 금액의 손실을 회피함
- 국내 선사의 연료유 헷징은 일부 선사에 국한되고 매우 부진한데 이러한 이유로는 전문인력 및 경영진의 의지 부족, 헷징에 대한 오해, 유동성 위기로 인해 미래를 위한 헷징 비용 지불 불가 등이 있음
- 국내 해운업계에서 유가 헷징을 적절히 확대하기 위한 방안

1) 선사 차원

- 리스크 관리 경영 강화
- 전문 인력 확보
- 경영진의 리스크 관리능력 강화

2) 선주협회 차원

- 헷징 교육 프로그램의 개발
- 컨설팅 실시
- 전문가 초청 헷징 교육 실시
- 중소 선사의 유가 헷징을 위한 물량 확보 및 시범거래 추진

3) 정부 차원

- 헷징 및 리스크관리 전문 인력 양성을 위해 해운물류 전문 인력 양성사업 교육 프로그램에 리스크 관리 과정을 추가