

CHAPTER 03. 무역운송

제1절 해상운송의 특성과 운송계약 (P.107)

(1) 해상운송의 특징

- 선박을 이용해 사람 및 재화의 장소적/공간적 이동을 목적으로 하는 해상서비스.
- 안전성 ↑, 대형화, 고속화, 전용선화 진행!

해상운송 장점	해상운송 단점
대량/장거리 수송, 운송비 저렴, 부피/중량이 큰 화물 운송가능 (장적물, 중량물 등)	하역기기 설치 필요, 기후에 민감, 느린 속력, 타 운송수단에 비해 높은 위험도

(2) 해상운송의 형태

① 정기선 운송

- 스케줄, 운임, 노선 등이 정해져 있음 (규칙적으로 반복운항)
- 무게/부피에 비해 화물 자체의 가치가 높아 고운임 부담가능
- 운임률표(Tariff) 미리 공시. 부정기선에 비해 높은 운임
(Berth Term or Liner Term으로 계약 체결)
- 불특정다수의 화주를 상대로 운송. 공중운송인
- 개품운송계약 체결(부합계약, 선하증권)
- 고정비가 큰 비중을 차지하고 있으며 소수의 선사에 의한
과점체제로 운영

② 부정기선 운송

- 스케줄, 운임, 노선 등이 정해져 있지 않음 (불규칙적 운항)
- 저가의 화물이 벌크상태로 운송
- 불확정운임(Open rate). 통상적으로 하역비는 용선자 부담
(FI, FO, FIO, Gross term, Net term 등으로 계약)
- 1인 또는 소수 화주를 상대로 운송. 사적운송인
- 용선계약서 (C/P; Charter Party) 작성
- 완전경쟁시장에 가까운 특성. 가격은 수요/공급에 의해 결정

※ 개품운송계약(정기선) vs 용선계약(부정기선)

구분	개품운송계약	용선계약
계약목적	개별 물품 운송	선복의 일부 또는 전부
운송방법	정기선(Liner)	부정기선(Tramper)
당사자	선주와 송화인	선주와 용선자
화주	불특정다수	특정화주
화물	비교적 작은 포장단위화물	대량산화물(원유, 곡물 등)
계약증빙	선하증권(B/L)	용선계약서(C/P)
운임률	공표운임률(Tariff rate)	불확정운임(Open rate)
운임조건	Berth = Liner term	FI, FO, FIO, Gross, Net

※ 하역비 부담조건

구분	선적비	양하비
Berth = Liner term	O	O
FI	X	O
FO	O	X
FIO	X	X
FIOST	X	X(선적/양하+정리정돈비)
Gross term	O	O
Net term	X	X

* 제91회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제 (11')

정기선 운송과 부정기선 운송에 관련된 내용을 나열한 보기의 내용 중 정기선 운송과 관련된 사항만을 고른 것은?

- (ㄱ) Shipping Schedule (ㄴ) Open Rate (ㄷ) Tariff
 (ㄹ) Private Carrier (ㅁ) Charter-party (ㄴ) Bulk Cargo
 (ㅅ) Shipping Conference (ㅇ) FIO Term

- ① ㄱ, ㄷ, ㅅ ② ㄴ, ㄹ, ㅅ ③ ㅁ, ㄴ, ㅇ ④ ㄱ, ㄹ, ㅅ

* 제103회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제(15')

해상운송에서 정기선 운송과 부정기선 운송을 비교한 내용으로 옳지 않은 것은?

- ① 부정기선 운송은 미리 정해진 항로가 없고 매 항차 마다 항로가 달라지고 운항스케줄도 수시로 결정된다.
 ② 정기선 운송은 미리 공시된 운임률표에 따라 운임이 결정되며 화주나 화물에 차별을 두지 않고 운송서비스를 제공한다.
 ③ 정기선 운송의 화물은 완제품 내지 반제품이 주종을 이루지만, 부정기선의 화물은 원자재나 농·광산물이 주종을 이룬다.
 ④ 부정기선의 운임은 물동량(수요)과 선박(공급)에 의존 하므로 일반적으로 운임이 불안정하지만 정기선에 비하여 운임이 높다.

(3) 해상운송계약(p.163)

① 개품운송계약

- 불특정다수의 개별 송화인으로부터 다종다양한 상품의 운송을 인수
- 미리 인쇄된 정형화된 약관으로 계약체결(부합계약)하며 B/L 발행
- 선주에 비해 상대적으로 협상력이 약한 화주를 보호하기 위해 강제법규 (로테르담 규칙 등)에 의해 규율됨

② 용선계약

해상운송인이 선박의 전부 또는 일부를 제공하여
적재된 물품을 운송하고 용선자는 그 보수로 용선료를 지급
크게 항해용선/정기용선/나용선계약으로 구분.

㉠ 항해용선계약(Voyage Charter)

- 1회의 항해 또는 연속된 항해를 단위로 하여 선박의 전부 또는 일부를 이용하게 하는 계약.
- 목돈(Lump-sum)으로 체결 or 운임은 보통 예상항해기간 및 화물량에 의해 결정
- 예상항해기간보다 하역이 늦춰지면 선주가 손해를 보기 때문에 정박기간 및 체선료/ 조출료 약관을 통해 하역을 촉진
- 만선의무약관을 두고, 이를 위반 시 용선자가 공적운임(부적운임) 지불

※ 정박기간의 산정

연속24시간(Running laydays/consecutive days)	이유 불문하고 하역개시 후 종료까지의 일수를 전부 정박기간에 산입 cf) 작업일(Working day) : 일요일, 공휴일 제외 작업일만 산입
호천24시간 (Weather Working Days)	기상조건이 하역가능한 상태의 날만 정박기간에 산입 WWDSHEXUU: 일요일 및 공휴일에 작업 안하면 산입X, 하면 산입O, WWDSHEXEIU: 일요일 및 공휴일에 작업해도 산입X
관습적 조속하역(Customary Quick Despatch ; CQD)	해당 항구의 관습에 따라 최대한 빨리 적재/하역하는 조건

㉡ 정기용선계약=기간용선계약(Time Charter)

- 선주가 일정기간동안 선박을 즉시 가동가능한 상태로
일정기간 용선자에게 빌려주고 그 대가로 용선료를 받는 계약
- 용선료가 기간단위로 계산되므로 정박기간/체선료 약관X
- 본선의 이용가능 여부가 중요하므로 휴항(Off-Hire) 조항있음

㊤ 나용선계약(Bareboat Charter=Demise Charter)

- 선주가 선박을 나선상태(선장, 선원 고용 등 운항준비X)
용선자에게 임차하고 그 대가로 용선료를 받는 계약
- 물품운송이 목적이 아니라 선박의 확보를 목적으로 함

항해용선	정기용선(기간용선)	나용선
선주 : 선장 임명/감독	선주: 선장 임명/감독	용선자: 선장 임명/감독
용선자는 선박을 이용/선주는 운송	용선자는 선박을 이용/선주는 운송	용선자가 운송
화물량/선복으로 운임결정	기간에 따라 운임결정	기간에 따라 운임 결정
용선자의 내항성 담보책임없음	용선자의 내항성 담보 책임없음	용선자의 내항성 담보 책임없음
선주비용부담항목: 모든 비용	선주비용부담항목 : 감가상각비, 보험료, 선원급료, 유지비 등	선주비용부담항목: 감가상각비, 보험료
용선자비용부담항목: 없음	용선자비용부담항목 : 연료, 항비, 예선료, 도선료, 제반수수료 등	용선자비용부담항목: 나머지 비용 전부

*** 제107회 국가공인 무역영어 검정시험(16')**

용선계약(charter parties) 에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① voyage charter 에서는 용선자가 선박을 운항하고 선원도 관리한다.
- ② 용선자가 용선한 선박을 다른 자에게 재용선 (sub-charter) 할 수 있다.
- ③ 용선계약서와 선하증권은 서로 다른 것이다.
- ④ 신용장에서 운송서류로 선하증권을 요구한 경우 용선계약부 선하증권을 제시하면 하자가 된다.

2. 해상운임 및 운송절차

(1) 해상운송화물의 운임

① 정기선 운임

㉠ 기본운임: 품목별 톤당 운임을 X 화물의 톤수로 산출

선불운임(Freight Prepaid)	수출자가 선적지에서 운임 선지급 ex) CFR, CIF조건
후불운임(Freight to Collect)	화물이 목적지에서 도착하여 운임을 지급 ex) FOB 조건
종가운임(Ad Valorem Freight)	고가품에 있어서 화물의 가격을 기초로 일정률 징수하는 운임
중량운임(Weight)	화물의 실제중량을 기준으로 한 운임
용적운임(Measurement)	용적을 기준으로 운임 부과 ex) 양모, 면화, 코르크
최저운임(Minimum Rate)	용적이나 중량이 일정기준 이하인 경우 이미 설정된 최저운임 부과
차별운임(Discrimination Rate)	화물, 화주, 장소에 따라 운임을 차별적으로 부과
비례운임(Pro-rate Freight)	운송한 거리의 비율에 따라 운임 부과
반송운임(Back Freight)	불가항력 등 불인도사유 발생시, 인접 양륙항에서 선적항으로 반송하거나 목적항이 변경된 경우에 수반되는 보관료, 발생비용 등
특별운임(Special Rate)	해운동맹이 비동맹선사와의 경쟁, 특정화물의 유치 등 일정 조건을 갖춘 경우 요율을 인하하여 적용하는 운임
자유운임 or 경쟁운임(Open Rate)	선적단위가 크거나 운임부담력이 낮은 품목을 동맹선이 운송할 때 상황에 따라 선사가 임의로 결정하도록 개방된 운임
계약운임 or 이중운임 (Contract or Dual Rate)	해운동맹이 적용하는 운임부과방식. (동맹선 이용 화주에 대하여는 계약 운임을, 그렇지 않은 화주에 대하여는 비계약운임을 적용)

㉡ 선내 하역비부담에 따른 운임조건
앞에서 정리

㉢ 추가운임

- 체화할증료(Port Congestion Surcharge)
- 유류할증료(BAF; Bunker Adjustment Factor)
- 통화할증료(CAF; Currency Adjustment Factor)
- 외항추가운임/선택항 추가운임/항만 변경료/환적할증료
- 초과중량할증료/용적 및 장척 할증료
- 전쟁위험할증료

㉞ 부대비용

- 터미널화물처리비(THC: Terminal Handling Charge)
- CFS 작업료
- 도착지 화물인도비용
- 서류발급비
- 지체료(Detention Charge)
- 체선료(Demurrage Charge): 항해용선계약의 체선료와 다름

*** 제104회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제 (15')**

운임에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① Port Congestion Surcharge - 도착항에 체선(滯船)이 있어 선박의 가동률이 저하되는 경우에 발생하는 선사의 손해를 화주에게 전가하기 위하여 부과하는 할증요금
- ② Bunker Adjustment Factor - 선박의 연료인 벙커유의 가격변동에 따른 손실을 보전하기 위하여 부과하는 할증요금
- ③ Optional Charge - 선적할 때에 지정하였던 양륙항을 선적 후에 변경할 경우에 추가로 부과되는 운임
- ④ Transhipment Charge - 화주가 환적을 요청하는 경우에 선사가 그에 따른 추가비용을 보전하기 위하여 부과하는 운임

*** 제106회 국가공인 무역영어 검정시험(16')**

정기선 운임을 다양한 기준에 따라 분류한 것으로 옳지 않은 것은?

- ① 지급시기 : 선불운임, 후불운임
- ② 산정기준 : 중량운임, 종가운임, 용적운임
- ③ 선내하역비부담 : FIO, FIOST
- ④ 부과방법 : 비례운임, 반송운임, Berth Term

② 부정기선 운임

㉠ 지불조건에 따른 분류

톤당운임(Freight Charter)	화물의 개수, 중량, 용적 등을 기준으로 적재화물의 수량에 부과
선복운임(Lumpsum Freight)	항해 혹은 선복의 크기를 기준으로 하여 일괄 계산하는 운임
일대용선운임(Daily Charter Rate)	선적항에서 화물을 적재한날로부터 양륙항에서 화물을 인도 완료할 때까지의 1일 단위로 미리 책정된 운임
부적운임(Dead Freight) = 공적운임	용선자가 용선계약 체결시 선적하기로 했던 화물의 실적을 채우지 못한 경우, 그 부족분에 대해서 지급하는 운임
조출료(Despatch Money)	용선계약에서 허용된 정박기간이 종료하기 전에 하역이 완료 되었을 때, 그 절약된 기간에 대하여 선주가 용선자에게 지급하는 보수.

㉡ 운송시기 및 기간에 따른 분류

- 현물운임/선물운임
- 연속항해운임/장기운송계약운임

㉢ 운항비 부담 여부에 따른 분류

- Gross Term
- Net Term

(2) 해상화물의 운송절차(P.112)

① 일반화물 선적절차(재래선)

선적요청서(Shipping Request ; S/R)



인수확인서(Booking Note ; B/N)



선적지시서(Shipping Order ; S/O)



검수(Tally Sheet 작성)



본선수취증(Mate Receipt ; M/R)



선하증권(B/L)

* 제103회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제(15')

운송관련서류를 선적절차에 따라 발행되는 순서대로 올바르게 나열한 것은?

- 1) 선적요청서 (S/R) 2) 선하증권 (B/L)
3) 본선수취증 (M/R) 4) 검수표 (Tally Note) 5) 선복예약서 (B/N)

- ① 5) - 1) - 3) - 2) - 4)
② 5) - 4) - 3) - 2) - 1)
③ 1) - 5) - 3) - 4) - 2)
④ 1) - 5) - 4) - 3) - 2)

② 컨테이너화물 선적절차(컨테이너선)

㉠ FCL(Full Container Load)

선적요청서(S/R) → Door Order or Spotting order

→ 기기인도지시서(Equipment Dispatch Order ; EDO)

/ 기기수도증(Equipment Receipt ; E/R)

→ 컨테이너 인도

→ 수출통관 → 검수 및 적입(CLP) → 봉인부착(Sealing)

→ Pick Up 지시 → 컨테이너반입

→ 컨테이너 화물 인도, 부두수취증(Dock Receipt ; D/R) 교부

→ Master 선하증권(Master B/L) 발행

㉡ LCL(Less than Container Load)

CFS로 화물 운송 → CFS에서 D/R 발급 → Master B/L → House B/L

③ 일반화물의 양륙절차(P.114)

도착통지서(Arrival Notice ; A/N)



대금결제 및 선하증권 수령



선박의 입항/하선



화물인도지시서(Delivery Order ; D/O)



화물 인도

④ 컨테이너화물의 양륙절차

일반화물의 절차와 유사

FCL화물은 CY로 인도,

LCL화물은 CFS로 인도 - 공컨테이너반송

3. 해상운송인의 책임과 면책범위(P.116)

(1) 헤이그-비스비 규칙(Hague-Visby Rules)

: 선하증권통일조약

- 협약국에서 발행되는 모든 선하증권에 적용
- 용선계약에는 적용X

(다만, 용선계약부 B/L의 경우 운송인과 B/L 소지인 간 권리·의무 규율)

- 운송인 책임 : 과실책임주의
- 선적시부터 하역시까지만 책임(인도-선적, 양하- 수령동안 책임구간의 공백이 발생)
- 운송인의 감항능력 주의의무
- 생동물/갑판적 화물은 적용대상에서 제외
- 책임한도: 1포장 또는 1단위당 10,000프랑, kg당 30프랑 중 높은 금액
- 운송인 면책 사유: 항해과실, 화재, 이로(정당한 이로에 대해서만 규정), 기타 면책사유 14개

(2) 로테르담 규칙(Rotterdam Rules)

- 해상규칙의 통일,
전자선하증권에 대한 조항 추가 등 물류 환경 변화에 대응
- 해상운송 및 해상운송을 포함하는 복합운송에 적용 가능
- 운송인의 의무와 책임을 면제/감경하는 것은 무효, 증대시키는 것은 유효
- 송화인의 의무와 책임을 증대시키는 약정은 금지
- 과실추정주의(과실책임주의)
- 운송인의 책임한도액 증가
- 송화인의 권리와 의무(로테르담 규칙에서 신설)
: 적재, 취급, 적부, 고박 및 하역 등 감항성 상태로 운송준비 + 인명이나 재산에 해가 없도록 인도
- 적용대상 운송증권을 SWB 및 전자선하증권 등으로까지 확대

* 해상운송 조약의 재정 순서

: 헤이그 → 헤이그/비스비 → 함부르크 → 로테르담(헤비함로)

※ 선하증권 관련 국제규칙 비교(P.122)

항목	헤이그 규칙	헤이그-비스비 규칙	함부르크 규칙	로테르담 규칙
제정	1921.6	1968.2	1978.3	2008.12
발효	1921.9	1977.6	1992.11	2010.10
제안	국제해사위원회(CMI)	국제해사위원회(CMI)	UNCITRAL	UNCITRAL · CMI
적용범위	계약국 작성 B/L	교재 참조	교재 참조	교재 참조
적용구간	적재부터 양하까지 (from tackle to tackle)		운송인 관리 하 (from receipt to delivery)	화물수령에서 인도까지 (door to door)
운송인 면책내용	항해과실면책포함 17개		항해과실면책규정 삭제	항해과실면책규정 삭제 화재면책조항 15개 축소
책임 한도액	100파운드/포장	10,000 프랑/포장 or 30프랑/kg 중 큰 것에서 667SDR/포장 or 2SDR/kg 중 큰 것 으로 변경	835SDR/포장 or 2.5SDR/kg 중 큰 것	875SDR/포장 or 3SDR/kg 중 큰 것
포장단위 정의	별도 규정X	컨테이너조항 신설	컨테이너 조항 유지	
갑판적화물	적용 제외		적법한 갑판적화물 적용	
이행 보조자책임	규정 없음, Himalaya Clause 필요	운송인 대리인도 책임 제한 가능 (독립적인 계약자 제외)	대리인은 책임 제한 가능 (독립계약자 제외)	
제소기한	1년	2년	2년	
손해통지 기한	외관상 확인 가능 : 인도시(통고불요) 외관상 확인 가능 : 3일 이내	확인 가능 : 인도 익일 주 확인 불능 : 인도일 15일 이내		

4. B/L 등 해상운송서류

(1) 선하증권(B/L; Bill of Lading)

: 화주와 운송인 간에 체결된 해상운송계약의 증빙서류

① 선하증권의 기능

- 화물수령증(Receipt of Title)
- 운송계약 증거(Evidence of Contract of Carriage)
- 권리증권(Document of Title)

② 법률적 효력

- 채권적 효력, 물권적 효력(선하증권의 소지=물품의 점유)

③ 준거법 및 지상약관

* 제106회 국가공인 무역영어 검정시험(16')

다음 공란에 들어갈 당사자를 순서대로 올바르게 나열한 것은?

선하증권은 운송계약의 증빙 서류로서의 기능을 담당 하고 있는데 이는 운송인과 송하인간에 체결한 운송 계약의 내용을 증명하는 서류임을 의미한다.
그러나 운송인과 () 간에 선하증권의 내용은 단지 추정적 증거 기능을 담당하며, 제3 자에게 양도된 경우 운송인과 () 간에는 결정적 증거 기능을 담당하게 된다.

- ① 송하인 - 선하증권 소지인
- ② 선하증권 소지인 - 송하인
- ③ 수하인 - 선하증권 소지인
- ④ 선하증권 소지인 - 수하인

④ 선하증권의 종류

㉠ 발행시기에 따른 분류

선적 선하증권(Shipped B/L)	화물이 특정선박에 적재되었음을 명시한 선하증권
수취선하증권(Received B/L)	선적 전 운송인이 화물을 수령하고 발행한 선하증권 + 선적 후 본선적재부기(on board notation)

㉡ 이상유무 기재에 따른 분류

무사고 선하증권(Clean B/L)	외관상 양호한 상태로 선적되었다고 기재된 선하증권 * Unknown clause : 부지약관
사고부 선하증권 (Dirty B/L or Foul B/L)	화물의 포장이나 수량 등에 관한 결함, 이상 유무가 선하증권 상에 기재된 선하증권 (+) 파손화물보상장(Letter of Indemnity : L/I)

㉢ 발행형식에 따른 분류

기명식 선하증권 (Straight B/L)	수화인란에 특정인이 기입된 경우, 물품 소유권은 그 특정인에게 귀속됨
지시식 선하증권 (Order B/L)	수화인란에 특정인 기입X, 'Order', 'Order of A' 또는 'Order of X bank' 등으로 기입 + 배서에 의해 양도 가능(유통성O)
무기명식 선하증권 (Bearer B/L)	증권상 특정한 권리자 표시X, 증권 소지인을 권리자로 인정하는 선하증권

* 제107회 국가공인 무역영어 검정시험(16')

LCL 화물이 포워더를 통해 운송되는 경우 B/L 의 형태에 대한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 선사가 발행하는 Master B/L 은 송하인에게 교부되지 않는다.
- ② 송하인은 운송주선업자로부터 House B/L 을 발급받는다.
- ③ FIATA 복합운송증권(FIATA Combined Transport B/L) 은 House B/L 의 일종이다.
- ④ 수입지에서 수입업자는 House B/L 로는 화물인수가 되지 않기 때문에 Master B/L 과 교환한 후 화물을 인수한다.

㉣ 기타 분류

- 통선하증권(Through B/L) vs 구간선하증권(Local B/L)
- 집단선하증권(Groupage B/L) vs 혼재선하증권(House B/L)
- 약식선하증권(Short Form B/L) vs 일반선하증권(Long Form B/L)
- 시효경과선하증권(Stale B/L)
- 적색선하증권(Red B/L)
- 환적선하증권
- 용선계약부 선하증권(Charterparty B/L)
- 교환선하증권(Switch B/L)
- Surrender B/L

⑤ 선하증권의 기재사항

㉠ 법적 기재사항	㉠ 선박의 명칭, 국적 및 톤수 ㉡ 화물의 종류 ㉢ 화물의 외관상태 ㉣ 용선자 또는 송화인 성명, 상호 ㉤ 수화인 또는 통지수령인 성명, 상호 ㉥ 선적항 및 양륙항 ㉦ 운 입 ㉧ 작성자와 작성연월일 ㉨ 발행통수
㉡ 임의 기재사항	당사자 간 특약으로 자유로이 기재 (대부분 면책약관에 관한 것, 국제운송조약이나 해상운송법에 의해 규제)

(2) 해상화물운송장(Sea Waybill) (P.128)

① 의의 및 특징: 항공화물운송장의 형식을 해상에도 적용

- B/L처럼 해상운송에 발행되지만 비유통성 서류(권리증권X)
- 도착지에서 물품수령 시 운송인에게 제시할 필요 없음
- 담보가치가 없어 은행에서 수리하기를 꺼림
- 매도인 입장에서도 매수인 대금 지급시까지 화물소유권 유보X

② 장점 및 실무적용

- 화물이 B/L보다 먼저 도착할 경우, 화물선취보증장(L/G)을 발급받아야 하는데 절차, 비용, 위조 등의 문제가 발생.
- 운송중 전매될 화물이 아닌 경우 SWB 이용하면 편리
- 실무적용 : 신용장에 B/L 대신 SWB를 수리하도록 명기
- 해상화물운송장에 관한 CMI 통일규칙(CMI Uniform Rules for Sea Waybill)

※ 선하증권(B/L) vs 해상화물운송장(SWB)

구분	선하증권(B/L)	해상화물운송장(SWB)
권리증권적 기능	권리증권성 O	권리증권성X (화물 인도시 제시 필요 없음)
유통성	유통성O	비유통성(non-negotiable 명시) 전매 가능성이 없는 단거리운송에 적합
화물의 처분권	처분권 기능O	운송인과의 유일한 계약당사자는 송화인, 송화인만 처분권 행사 가능
증권발행형식	선적식(Shipped)	수취식(Received)
국제운송조약의 적용	헤이그-비스비 규칙, 함부르크 규칙, 로테르담 규칙, B/L Act, COGSA 등	로테르담규칙 (적용범위를 SWB까지 확장)

*** 제105회 국가공인 무역영어 검정시험(16')**

해상화물운송장(SWB) 에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 목적지에서 화물인도청구를 위해 제시할 필요가 없다.
- ② 해상화물운송장에 관한 CMI 규칙상 송하인은 수하인이 화물인도를 청구할 때까지 화물처분권을 유보할 수 있다.
- ③ 유가증권이다.
- ④ 물품이 운송서류보다 먼저 도착지에 도달할 때 유용하다

(3) 전자선하증권(Electronic B/L)

① 전자선하증권의 개념

: 종이선하증권 대신에 관련 내용을 컴퓨터에 보존,

전자적인 방법으로 화물에 대한 지배/처분권의 이전과 운송물품의 인도 행하는 것

② 특징: 등기능성, 기술 중립성

③ 볼레로시스템

- BIL과 BAL로 구성, BAL은 볼레로시스템 사용사들의 조직이며, BAL 당사자들은 BIL과 운영서비스계약을 체결.
- Rule Book과 그에 수반하는 운영절차에 의해 수행
- 권리등록기록(Title Registry Record)와 BBL Text로 구성

④ 전자선하증권의 법률적 문제

- 서면 및 서명요건의 충족 여부
- 종이선하증권 중심 법체제와의 조화문제
- 전자메시지 등의 증거능력
- 계약체결시 결정과 효력발생시점
- 기술적 오류, 오작동에 따른 당사자 간의 책임분배
- 비밀유지, 진정성, 보안
- 양도성 등

제2절 항공운송과 AWB

1. 항공운송의 특성(P.132)

(1) 항공운송의 특성

- ① 장점: 빠르고 화물의 적기인도가 가능, 안정성 ↑
- ② 단점: 대체로 해상운임에 비해 상당히 비싸다

(2) 항공화물/해상화물의 비교

- 신속·정시성 : 항공운송 > 해상운송 (항공운송은 정시서비스를 최우선)
- 안전성 : 항공운송 < 해상운송 (항공운송은 운항시간이 짧아 안전성 ↑)
- 경제성 : 항공운송 < 해상운송 (일반적으로 항공운송이 해상운송보다 운임 비쌈)

(3) 항공운송사업

① 정기항공운송사업 vs 부정기항공운송사업

- 정기항공운송사업 : 두 지점 사이에 노선을 정기적으로 운항
국제항공운송협회(IATA)에 가입,
IATA가 정한 운임과 운송약관에 따라 항공운송서비스 제공
- 부정기항공운송사업 : 정기항공운송사업 이외의 항공운송사업
정기적인 스케줄 없이 수요에 응하여 화물 운송

② 국제물류주선업(항공화물대리점 vs 항공화물운송주선인)

구분	항공화물대리점	항공운송주선인
역할	항공사나 총대리점 대리하여 운송서비스 판매 + 항공운송계약 체결	여러 화물을 자신의 명의로 집하·혼재하여 유상으로 직접 운송사업 영위
화주에 대한 책임	항공사(항공운송인)	항공운송주선인 본인
적용 운임률표	항공사가 정한 운임률표	자신이 정한 운임률표
적용 운송약관	항공사 소정의 운송약관	자신의 독립적인 운송약관
항공화물운송장	항공사 명의로 Master AWB	자기 명의로 House AWB

* 제98회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제

항공화물대리점을 통해 운송화물을 위탁하는 경우의 설명으로 틀린 것은?

- ① 운송 중 발생한 화물손해에 대한 책임은 항공사가 부담한다.
- ② 항공사가 정한 요율에 따라 운임이 결정된다.
- ③ 항공화물대리점 명의로 House AWB이 발급된다.
- ④ 항공화물대리점은 항공사로부터 대리점계약에 따른 수수료를 받는다.

2. 운송절차

(1) 수출화물의 운송절차

항공화물운송 예약 → 장치장 반입 및 수출통관 → 화물 검사 및 AWB 발행
→ 적재작업 → 계량 및 탑재 → 탑재내용 통보

(2) 수입화물 운송절차

전문접수 및 통보 → 항공기 도착/화물하역 → 화물분류 및 검토
→ 창고입지 및 도착통지 → 수입통관 및 화물인수

3. AWB(Air Way Bill) 등 항공운송증권

(1) 항공운송증권의 개념

- 항공사가 화물을 운송하는 경우에 발행하는 화물 수취증.
- 선하증권과 같으나 유가증권적인 성격 X, 유통 X (SWB과 거의 유사).
- 항공운송계약에 항공화물운송장의 발행이 필수 X

(2) 항공화물운송장의 기능

- 송화인이 작성/제출하는 것이 원칙이나 일반적으로 대리점/주선업자에 의해 발행
- 운송계약서, 화물수취증, 운임계약서, 보험계약증서 등의 기능

(3) AWB 양식

- AWB는 IATA 표준양식을 사용

(4) AWB 구성

Warsaw 협약에 의거, AWB는 3통 작성

(운송인용 제1원본, 수화인용 제2원본, 송화인용 제3원본)으로 구성.

(5) AWB와 B/L의 차이

구분	항공화물운송장(AWB)	선하증권(B/L)
법적 성격	단순한 화물운송장	유가증권
유통성	비유통성(Non-negotiable)	유통성(Negotiable)
발행형식	기명식	지시식
발행시기	수취식(창고에서 수령하고 발행)	선적식(본선 적재 후 발행)
작성 및 교부	송화인 작성 원칙	운송인 작성

(6) 항공운송협약

- 바르샤바협약, 헤이그의정서, 몬트리올협약(바-헤-몬)

* 제106회 국가공인 무역영어 검정시험(16')

항공화물운송장(AWB) 과 선하증권(B/L) 의 비교로 옳지 않은 것은?

- ① AWB : 비유통성, B/L : 유통성
- ② AWB : 기명식, B/L : 지시식
- ③ AWB : 수취식, B/L : 선적식
- ④ AWB : 운송인이 작성, B/L : 송하인 작성이 원칙

4. 기타 철도운송과 도로운송

- 국제철도물품운송협약 : CIM 협약, COTIF 협약
- 국제도로물품운송협약 : CMR 협약

제3절 복합운송과 MTD

1. 복합운송의 특성 및 복합운송인(P.141)

(1) 복합운송의 개념

: 서로 상이한 2가지 이상의 운송수단 또는 방법에 의한 물건운송

(2) 복합운송의 요건

- 단일운송계약, 단일책임, 단일운임, 운송수단의 다양성,
단일증권의 발행(복합운송증권)

(3) 복합운송인(MTO: Multimodal Transport Operator)

- 실제운송인형, 계약운송인형, 운송주선인

* 제103회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제(15')

복합운송인에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① NVOCC는 운송수단을 직접 보유하지 않은 계약운송인형 복합운송인을 말한다.
- ② 자신의 명의로 운송계약을 체결하는 경우 운송주선인도 복합운송인이 될 수 있다.
- ③ NVOCC는 실제운송인에 대해서는 송하인, 운송을 위탁한 화주에 대해서는 운송인이 된다.
- ④ 우리나라의 물류정책기본법상 운송주선인은 복합운송 인이 될 수 없다.

2. 복합운송의 형태 및 주요 경로(P.143)

(1) 국제복합운송의 형태

- ① Sea & Air(Sky-Ship) System
- ② Sky-Rail System
- ③ Train-Ship System
- ④ Land Bridge System
- ⑤ Piggy Back System
- ⑥ Fish Back System
- ⑦ Birdy Back System

(2) 국제복합운송의 주요 경로

① 해-륙(Sea-Land) 복합운송

* 북미 Land Bridge

ALB (American Land Bridge)	극동항만(한,일) → 북미서안 → 북미동안 → 유럽
MLB (Mini Land Bridge)	극동항만(한,일) → 북미서안 → 북미동안(끝)
CLB (Canadian Land Bridge)	극동항만(한,일) → 캐나다 서안 → 캐나다 동안 → 유럽
IPI (Interior Point Intermodal ; Micro Land Bridge)	극동항만(한,일) → 북미서안 → 북미내륙
RIPI (Reverse IPI)	극동항만(한,일) → 파나마운하 → 북미동안 → 북미내륙

* Siberian Land Bridge(SLB) : 시베리아횡단철도를 경유하여 한,일, 극동 등과 유럽대륙, 스칸디나비아 반도를 복합운송 형태로 연결

* 대륙횡단철도= Trans () Rail

* 제103회 국가공인 무역영어 검정시험 (15')

다음과 같은 경로와 방법으로 수행되는 국제복합운송을 무엇이라 하는가?

<아시아 극동에서 미국의 서해안 항구까지는 선박으로 해상운송하고, 거기에서 철도로 미국 동해안 항만이나 걸프해안 항만까지 운송하는 국제복합운송>

- ① American Land Bridge(ALB)
- ② Canadian Land Bridge(CLB)
- ③ Mini Land Bridge(MLB)
- ④ Reversed MLB

3. MTD와 복합운송인의 책임(P.145)

(1) 복합운송증권(Multimodal Transport Document)

: 증거증권, 면책증권, 유가증권, 단일책임, 단일운임, 단일서류

(2) 복합운송인의 책임

- 운송방법이 다양하므로 운송방법, 구간에 따라 책임의 적용을 어떻게 하느냐의 문제가 발생
- Uniform System, Network System, Modified Uniform System
- 로테르담 규칙과 국제복합운송
- 복합운송 관련 국제규칙 비교
 - : UN 국제물품복합운송협약 / ICC 복합운송서류통일규칙 / UNCTAD/ICC 복합운송서류규칙

* 제105회 국가공인 무역영어 검정시험(16')

복합운송에 관한 국제규칙 중 FIATA B/L 과 BIMCO의 COMBIDOC 등 표준복합운송증권에 채용되어 실무적으로 널리 사용되고 있는 것은?

- ① TCM 조약안
- ② UN 국제물품복합운송조약
- ③ UNCTAD/ICC 복합운송증권 규칙
- ④ 로테르담 규칙

4. 컨테이너 운송(P.148)

(1) 컨테이너 운송의 개념

- 컨테이너라는 규격화된 용기에 화물을 적재/운송(일관운송)
- 이를 통해 문전수송(door to door)이 가능

(2) 컨테이너 운송의 특성

① 재래식 해상운송과 컨테이너 운송의 차이

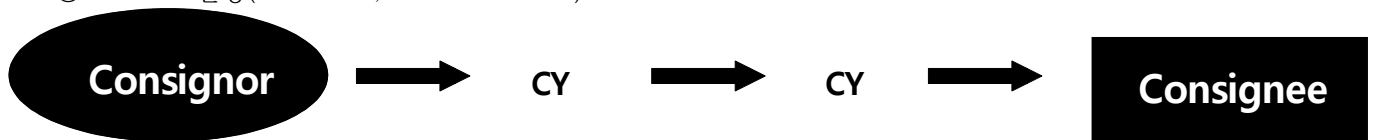
- ㉠ 책임부담의 분기점
- ㉡ 서류발행형식
- ㉢ 선하증권의 기재사항(부지약관)

② 컨테이너 운송의 장점

- 경제성·신속성·안전성 달성
- 운송비/하역비 절감
- 보관비 절감
- 포장비 절감
- 신속한 자금회전(선하증권의 조기 발행/빠른 수출대금 회수)
- 보험료 및 기타 비용절감
- 대고객 서비스의 향상

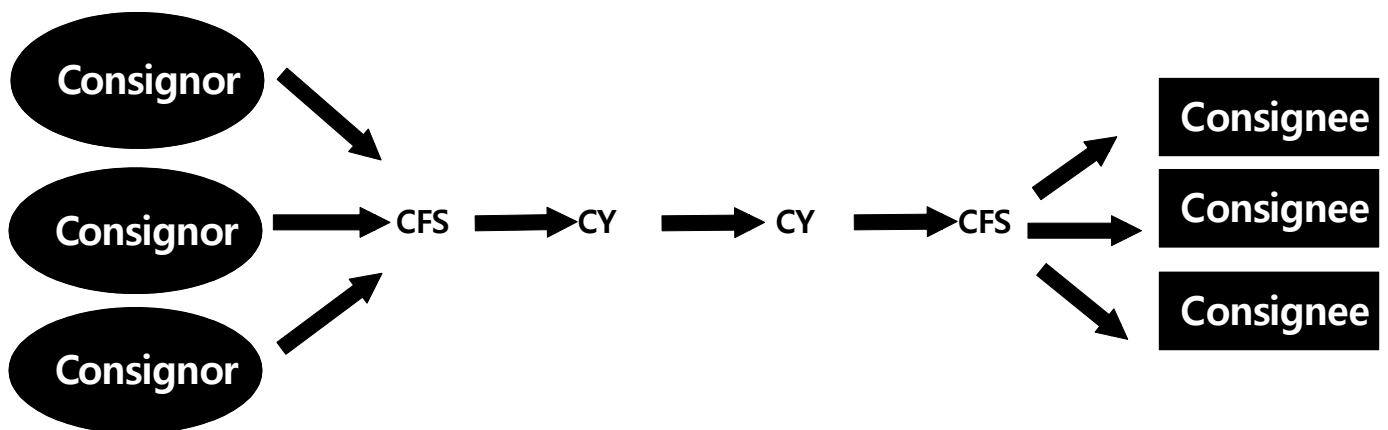
(3) 컨테이너 화물의 운송형태: FCL, LCL

① CY-CY 운송(FCL-FCL, Door to Door)



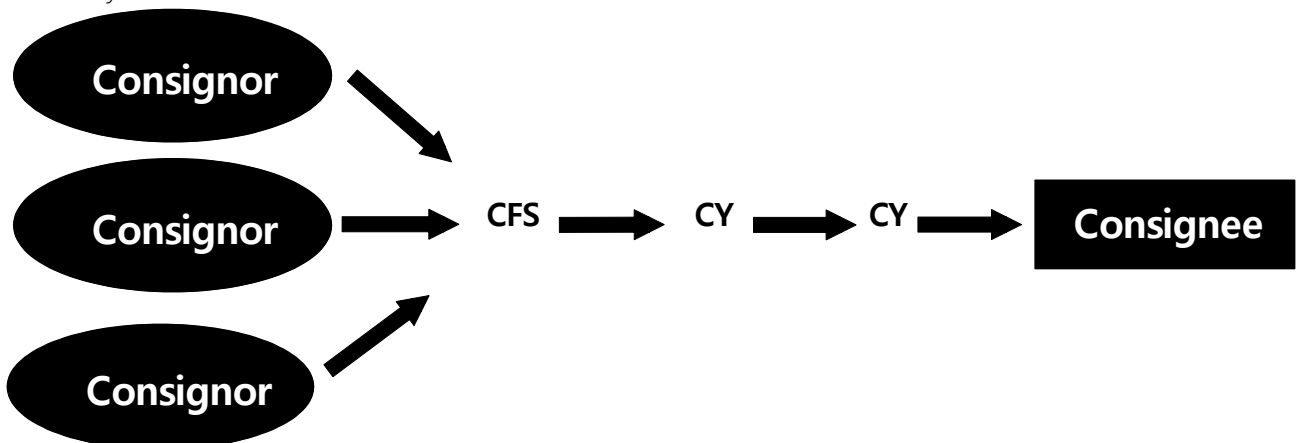
② CFS-CFS 운송(LCL-LCL, Pier to Pier)

- Forwarder's Consolidation



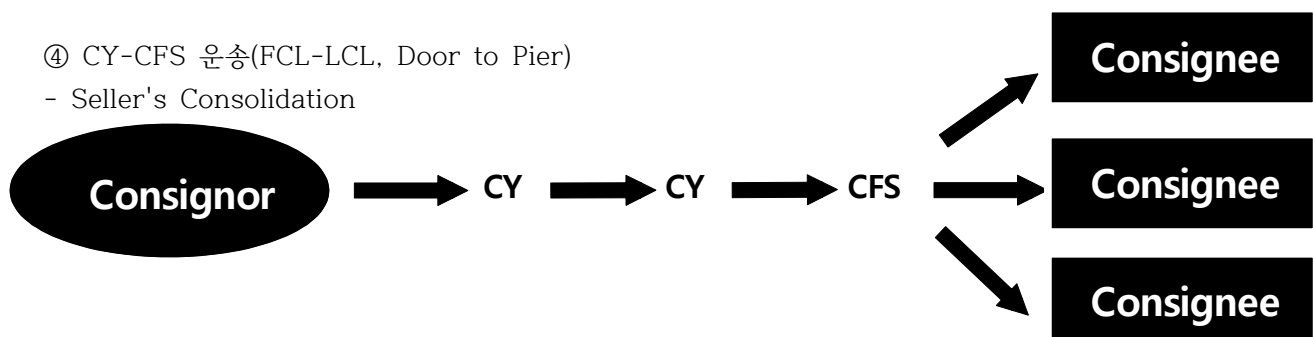
③ CFS-CY 운송(LCL-FCL, Pier to Door)

- Buyer's Consolidation



④ CY-CFS 운송(FCL-LCL, Door to Pier)

- Seller's Consolidation



제4절 수출입통관과 관계

1. 수출입신고와 통관절차

(1) 수출통관

① 의의 및 절차

- 물품수출을 하고자 할 때 거쳐야하는 관세법 상의 절차,
완료 증명서류는 수출신고필증
- 절차: 수출물품제조 → 수출신고 → 수리 → 보세구역 반입 → 선적
- 수출신고수리일로부터 30일 이내에 선(기)적,
1년의 범위 내에서 연장 가능

② 특수형태의 수출신고

- 선상수출신고
- 현지수출 어패류신고
- 원양수산물 신고(공해: 내수와 영해를 제외한 해양의 전부)
- 잠정수량 신고대상 물품의 수출신고
- 간이수출통관
- 반송통관

(2) 수입통관

: 규정에 부합하는 외국물품을 내국물품화하는 행정행위
(수입신고제, 관세 납부 필요)

- 수입통관절차: 입항/하역 → 보세구역 반입 → 수입신고
→ 서류/물품검사 → 수입신고수리 → 관세납부
- 보세구역 반입 후 30일 이내에 수입신고(원칙)
그렇지 않을시 과세가격 2/100의 가산세 징수,
- 관세는 수입신고 수리일로부터 15일 이내에 납부
- 예외 : 보세구역 도착 전 신고, 입항 전 신고, 출항 전 신고
(입항 전 신고 선박은 5일 전, 항공기는 1일 전)
- 수입신고수리 전 반출제도, 즉시반출제도(수입신고 전 반출)

*** 제105회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제(16')**

관세법상 입항전 수입신고에 관한 설명으로 옳은 것은?

- ① 입항전수입신고가 된 물품은 우리나라에 도착한 것으로 보지 않는다.
- ② 입항전수입신고는 당해 물품을 적재한 선박 또는 항공기가 우리나라에 입항하기 7일전(항공기의 경우 1일전) 부터 할 수 있다.
- ③ 검사대상으로 결정된 물품은 수입신고지 관할 세관장이 적재상태에서 검사가 가능하다고 인정하는 경우, 해당 물품을 적재한 선박이나 항공기에서 검사할 수 있다.
- ④ 입항전수입신고된 물품의 통관절차 등에 관하여 필요한 사항은 세관장이 정한다.

*** 제106회 국가공인 무역영어 검정시험 기출문제(16')**

관세법상 관세통관에 관한 설명으로 옳지 않은 것은?

- ① 수입신고의 시기는 출항 전 신고- 입항 전 신고- 보세구역 도착전 신고-보세구역장치 후 신고의 순으로 빠르다.
- ② 보세공장에서 제조한 물품을 우리나라로 반입하려는 경우 원료과세 또는 제품과세 등의 방법으로 수입신고를 할 수 있다.
- ③ 수입신고 시 관세의 과세표준은 실제로 지급했거나 지급해야할 가격에서 가산요소 및 공제요소를 조정한 가격을 기초로 확정하는 것이 일반적이다.
- ④ 수입신고 후 납세의무자가 신고 납부한 세액이 부족한 것을 알았을 경우에는 보정신고를 할 수 있으며, 신고 납부한 세액이 과다한 것을 안 경우 수정신고를 할 수 있다.

2. 관세의 개념과 관세평가제도(P.156)

(1) 관세(Tariffs)의 개념: 관세영역을 통과하는 수출입화물에 부과하는 조세(우리나라는 실무적으로 수입품에 부과)

(2) 과세요건과 과세표준

: 과세의 4대요건(과세물건, 납세의무자, 과세표준, 관세율)

- 과세물건의 확정시기: 수입신고를 하는 때
- 과세표준: 종량세/종가세
- 가격신고 생략 가능 물품
- 과세가격의 결정(관세평가)
- 과세가격 사전심사제도
- 관세 환급(과오납금/수출용원자재 수입관세 환급 등)