



운송 및 보험

- 제 1 절 무역과 운송과의 관계
- 제 2 절 무역운송형태
- 제 3 절 수출입물류 요금체계
- 제 4 절 운송서류
- 제 5 절 보험 및 클레임

제1절

무역과 운송과의 관계

1. 무역거래와 수출입 화물운송

(1) 수출입화물 운송의 중요성

무역거래를 성공적으로 하기 위해서는 제품의 품질, 마케팅능력, 무역계약 및 대금결제 등 무역실무 지식이 대단히 중요한 요소이나 적절한 운송수단의 선정을 통한 제품의 적기인도(timely delivery), 운송 물류비 절감 및 이를 통한 고객에 대한 신용도 제고 또한 중요하다.

운송수단 선택의 잘못 등으로 인해 적기 인도에 차질을 빚거나 포장, 하역 등의 잘못으로 화물에 대한 운송 클레임 발생 시 수출자는 치명적 타격을 입게 될 수도 있다. 따라서 경쟁사보다 더욱 값싸고 빠른 운송수단과 최적의 운송경로를 선택하고 운송 단계별 신속·정확한 업무처리로 비용을 절감한다면 기업의 가격경쟁력을 높여 경쟁 우위에 설 수 있다.

(2) 무역에서 운송의 관심분야

무역에서 화주가 운송과 관련하여 가장 깊은 관심을 가지는 부분은 수출자인 경우에 계약 조건에서 요구하는 운송서류를 구비하여 대금결제를 받을 수 있는 준비를 하는 것과 수입자인 경우에 운송서류를 정당하게 취득하여 수입물품을 입수하는 것이다. 따라서 계약 조건에 부합하는 운송서류의 요건이 무엇인가를 잘 알고 요구에 적응하기 위해서는 운송서류에 대한 이해 및 운송인이 운송계약을 위반한 경우 무역업자는 화주로서 어떠한 대응을 할 수 있는가에 대한 이해가 선행되어야 한다. 이것이 바로 운송인의 책임내용이며, 이는 운송서류 약관 및 관련 국제규칙에서 규정하고 있기 때문에 운송서류 및 국제규칙을 잘 이해해야 한다.

2. 선적조건과 무역운송

선적은 해상운송의 본선적재(loading on board), 항공 또는 철도운송의 발송(dispatch) 및 복합운송의 운송인의 수탁(taking in charge) 등을 포괄하는 개념이다. 무역계약 체결 시 계약 당사자인 매도인과 매수인은 운송에 관한 지식을 가지고 선적조건을 협의해야 한다.

일반적으로 선적조건에 포함되는 내용으로 선적기일(S/D : shipping date), 선적항(POL : port of loading), 도착항(POD : port of discharge), 분할선적(Partial shipment) 및 환적(T/S : transhipment)여부 등을 정하게 된다.

선적기일은 최종 선적일(latest shipping date)을 말하며 신용장거래에서 선적기일이 정해져 있지 않은 경우 신용장 유효기일(E/D : expiry date)을 선적기일로 본다. 일반적으로 선적일의 입증은 선하증권상 본선적재일(on board date) 및 선하증권 발행일(B/L date)로써 한다. 실무적으로 주의할 것은 S/D는 연장되지 않기 때문에 S/D가 공휴일인 경우 당일 또는 전일까지 선적을 완료하고

선하증권을 발급받아야 한다는 점이다.

분할선적(分割船積)은 거액거래이거나 수입자의 판매계획이나 시황에 따라 여러 번에 걸쳐 공급받고자 할 때 또는 재고 여유가 있어서 분할하여 공급받아도 지장이 없을 경우에 선택된다.

환적(換積)은 이적(移積)이라고도 하며, 물품 운송도중에 다른 선박 또는 운송수단으로 옮겨 싣는 것을 의미하며, 환적 중에 화물의 파손 및 비용 추가 때문에 수입자 입장에서는 바람직하지 않은 운송방법이다.

일반적으로 직항선적(direct sailing)약정 시에는 환적이 금지된 것으로 본다.

제2절

무역운송형태

1. 해상운송

(1) 수출화물 해상운송

가) 의의

수출화물의 선적 경로를 주의깊게 살펴보면 수출자 입장에서 원가상승 및 수출경쟁력 약화의 요인을 파악하고 조정하여 물류비를 절감할 수 있다.

수출물품을 적기(Just-in-time)에 생산하여 수입자가 L/C상에 선박회사를 지정한 경우를 제외하고, 수출자는 선적스케줄을 조회하여 해당 선사에 선적요청을 하고 운송회사를 통하여 선사와 계약되어 있는 CY로 화물을 운송함과 동시에 세관에 도착보고를 하고 선적완료후 출항한다.

나) 수출화물 해상운송 절차도해

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ 화주의 창고를 떠난 수출화물은 관련 노드(선사, 운송회사, CY, CFS, 전용부두 등)를 거쳐 해당 선박에 선적되어 출항함으로써 일련의 선적 절차가 종결된다.</p> <p>☞ 선적예약</p> <p>① 화주는 수출품을 선적하기 위하여 해당 선박회사에 선적요청을 하고 수출품을 운송회사에 운송의뢰하여 선적지 CY에 입고시키게 된다.</p> <p>② 선적요청 방식으로는 상업송장이나 포장 명세서를 FAX로 송부하여 신청하는 방식과 전산을 이용하여 EDI로 신청하는 방식이 있다.</p> <p>☞ ED(Electronic Data Interchange ; 전자자료교환)</p> <p>인편이나 우편에 의존하는 종이 서류 대신 컴퓨터가 읽을 수 있도록 서로 합의하여 표준화된 자료인 전자문서(Electronic Document)를 데이터 통신망을 통해 컴퓨터와 컴퓨터간에 교환하여 재입력 과정없이 직접 업무에 활용할 수 있도록 하는 정보 전달방식을 말한다.</p>	<pre> graph TD HJ[하주] -- 선적요청 -.-> WJ[위험물검사소] HJ --> XS[선사] XS --> WH[운송회사] WH -- (FCL) --> CY[CY] WH -- (LCL) --> CFS[CFS] CY --> ZB[직반입] CFS --> ZB ZB --> End[] </pre>	<p>〈위험물 검사신청서류〉</p> <p>① 위험물검사신청서 ② 상업송장 ③ 포장명세서 ④ 위험물컨테이너수납증</p> <p>〈화주 → 검사소〉</p> <p>〈검사소 → 화주〉</p> <p>※ 위험물 : 일회용 부탄가스, 페인트류, 화공물질 등</p> <p>※ 재단법인 한국 해상위험물 검사원 1577-8863 http://komdi.or.kr</p> <p>〈선적예약서류〉</p> <p>① 선적요청서 ② 상업송장 ③ 포장명세서 ④ 수출신고필증</p> <p>〈화주 → 선사〉</p> <p>〈EDI방식에 의한 선적요청/응답〉</p> <p>① SHPREQ (Shipping Request : 선적요청서)</p> <p>② SHPRES(Shipping Response : 선적요청응답)</p> <p>③ BLADVI(Bill of Lading Advice : 선하증권발급통지)</p>

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
☞ 검량회사 업무 ① CFS에 도착한 화물은 선박 운송비를 산출하기 위하여 화물에 대한 중량 및 용적 측정과정을 거치게 되며 이를 수행하는 회사가 바로 검량회사 및 검수회사 ② 선박운송비는 화물의 용적 또는 중량에 따라 산정되며 LCL화물의 운임적용은 선사에서 관리하고 있다. ③ 화주가 선하증권을 선사로부터 인수할 때 납부하여야 하는 비용은 CFS Charge, THC(Terminal Handling Charge), Wharfage (부두사용료), DOC (Documentation Charge), Seal Charge 등이며, 이는 선사에 따라 어느 정도 차이가 있다.	<pre> graph TD Top[] --> Wharf[전용/재래부두] Wharf --> Customs[세 관] Wharf --> Immigration[출입국사무소] Customs --> Departure[출항] </pre>	

(2) 수입화물 해상운송

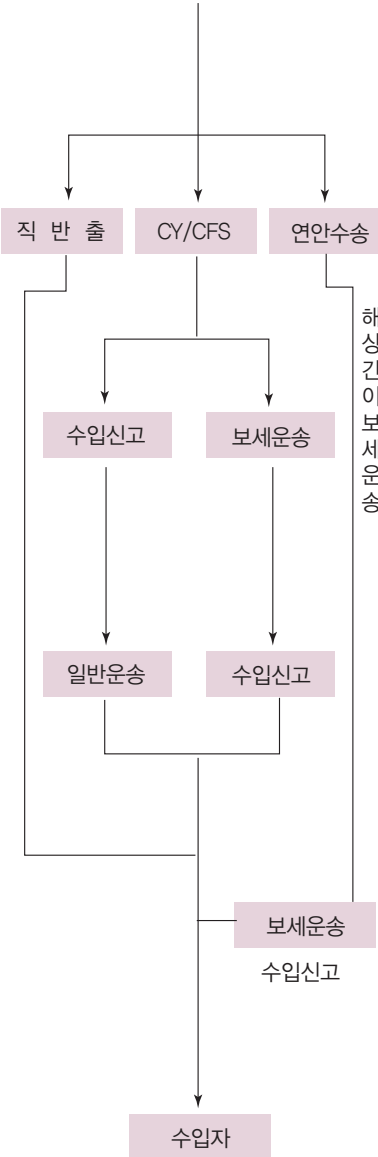
가) 의의

수출과 마찬가지로 수입시에도 화주입장에서는 수입화물이 어떠한 경로를 통하여 도착하며 해당선사를 통하여 통관하기까지 어떠한 과정을 거치는지를 살펴볼 필요가 있다.

수입자는 L/C를 개설한 후 선적서류가 도착하면 은행에 수입물품대금을 결제하고 선적서류를 인도받는다. 수입자는 수출자가 선적통지와 함께 제시한 선적서류 사본으로 수입통관 절차를 거치며, 은행으로부터 인도받은 선적서류 원본을 선사에게 제시한 후 수입물품을 인수한다.

나) 수입화물 해상운송 절차도해

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>업무내용</p> <p>① 수입자가 수입 L/C를 개설하고 수출국의 수출자는 수출화물을 선적하게 되며 선적된 화물은 해상으로 운송된다.</p> <p>② 해당선사와 관련있는 국내 대리점 혹은 선사는 수출국의 선사로부터 선적관련 제반서류를 진송받아 화주에게 화물도착통지를 하며, 화주는 은행으로부터 선적 서류 도착통지를 받고 대금결제후 선적 서류 원본을 인수받게 된다.</p> <p>③ 선적서류를 인도받은 수입자는 거래하는 관세사 등을 통하여 세관에 수입신고를 하여 수입통관 절차를 거친다.</p> <p>④ 통관되는 시점에 따라 화물의 이동은 보세운송과 일반운송으로 나누어진다.</p> <p>-일반운송 : CY(CFS)에서 통관되어 화주가 운송</p> <p>-보세운송 : 전용부두 또는 CY에서 미통관상태로 화주의 문전까지 운송되어 통관되는 경우</p> <p>→ 이 경우 타소장치허가를 득하여야 하며 세관원의 파출 검사 후에 통관된다.</p>	<pre> graph TD A[입항] --> B[하역] C[도선사협회] --- B D[예선회회] --- B B --> E[출입국사무소] E --- B B --> F[항만청] G[세관] --- F F --> H[검역소] H --- F F --> I[전용/재래부두] I --> J[] </pre>	<p><선사와 화주 관련서류> -화물도착통지서(Arrival Notice) (선사, 포워더 → 화주)</p>

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>수입신고</p> <p>① 수입신고와 아울러 수입자는 선사에 선하증권 원본을 제시한 후 운임을 정산하고(FOB 수입인 경우) D/O (Delivery Order)를 발급받아 해당 보세장치장에 수입신고필증과 함께 D/O를 제시하고 화물을 인수받는다.</p> <p>② 철도운송의 경우 수입화물을 컨테이너 전용부두로부터 보세운송절차를 거쳐 부산역에서 의왕역까지 운송하고 ICD에 장치한 후 수입통관 절차를 거친다.</p> <p>③ 위험화물인 경우에는 하역후 세관으로부터 배정처를 지정받아 양산 ICD에 있는 위험물 창고로 간이보세운송된 후 수입통관 절차를 거친다.</p> <p>CIQ</p> <p>외국무역선이 입항하게 되면 Customs(세관절차)이전에 Immigration(출입국절차)와 Quarantine(검역절차)를 받아야 하는데 이러한 3가지 절차를 합하여 CIQ라 한다.</p>	 <pre> graph TD Start(()) --> DirectOut[직 반 출] Start --> CYCFS[CY/CFS] Start --> Lien[연안수송] DirectOut --> ImportDeclaration[수입신고] DirectOut --> GeneralCargo[일반운송] CYCFS --> ImportDeclaration CYCFS --> BondedCargo[보세운송] Lien --> ImportDeclaration Lien --> BondedCargo ImportDeclaration --> BondedCargo_Import[보세운송 수입신고] GeneralCargo --> BondedCargo_Import BondedCargo_Import --> Importer[수입자] </pre> <p>해상간 이 보 세 운 송</p>	<p>〈선적서류〉</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 선하증권(Bill of Lading) ② 상업송장(Commercial Invoice) ③ 포장명세서(Packing List) <p>※ 선적서류 사본을 이용하여 물품을 찾을 경우엔 화물선회보증서(L/G : Letter of Guarantee)를 은행으로부터 발급받아 물품을 인도받을 수 있다.</p> <p>※ 선적서류 원본으로 화물을 인출하고자 하는 경우에는 대금 결제시 선적서류 원본을 은행으로부터 인수받아 통관 절차 수행</p>

2. 항공운송

(1) 의의

과거에는 화물운송 대부분 육상 또는 해상에 의한 운송이었으며 일부 특수한 종류의 화물만이

항공운송의 대상이었다. 그러나 오늘날에는 화물기의 도입과 항공 화물의 컨테이너화, 지상조업의 자동화 등으로 고가의 고부가가치 화물의 운송 수요가 증가하고 기업들의 적정 재고정책 등으로 정시배달에 대한 선호도가 증가함에 따라 국제무역의 중요한 운송수단으로 각광 받고 있다.

항공운송은 해상운송에 비해 운송기간이 현저히 짧고 정기운송에 따른 화물의 적기인도가 가능하므로 재고비용 및 자본비용을 절감할 수 있고 충격에 의한 화물의 손상 및 장기운송에 의한 변질 가능성이 적어 화물을 안전하게 인도할 수 있다는 장점이 있다. 대신 물류비용을 TOTAL COST로 비교하였을 때 다른 운송수단보다 항공운임이 상당히 높다는 점이 단점이다.

우리나라의 항공화물운송은 1970년대부터 본격적으로 시작되어 1980년대 이후 년평균 13~15% 이상의 높은 성장을 지속. 초창기 항공운송제품으로는 섬유류, 잡화류, 생동물, 가발 등이었으나 점차 기계류와 전자제품의 비중이 증가하면서 최근에는 항공화물의 50% 이상을 전자제품이 차지하고 있다.

(2) 항공운송 절차도해(수입)

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ 항공화물 운송장의 기능</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 운송계약서 ② 화물수취 중 ③ 요금계산서 ④ 보험계약증서 ⑤ 세관신고서 ⑥ 화물운송지시서 <p>☞ 항공화물 L/G</p> <p>수입통관제도의 개편시행('89. 2 수입통관 사무처리요령 : 관세청 고시 89-559호)에 따라 수입대금결제에 위한 담보권 확보수단으로 도입</p> <p>—수입신고서 제출하는 기적서류(AWB)를 사본으로도 가능하게 하고 L/C개설은행 확인여부를 심사하는 제도를 폐지</p>	<p>〈수입화물의 흐름〉</p> <pre> graph TD A[항공기 도착] --> B[적하목록제출] B --> C[하역] C --> D[세관분류실] D --> E[터미널] E --> F[시내정차장 통관시] E --> G[검표 통관시] F --> H[보세운송업자] G --> I[수입신고 및 면허] H --> J[시내보세창고] I --> K[반출계] J --> L[수입신고 및 면허] K --> M[수하주] L --> N[수하주] </pre>	<p>〈수입통관시 관련서류〉</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 수입신고서 3부(통계용, 신고필증, 원본) ② 상업송장(Commercial Invoice) (사본도 가능) ③ 포장명세서(Packing List) ④ 수입허가서(I/L)(세관용) ⑤ 원산지증명서(필요물품에 한함) ⑥ 항공화물운송장(AWB), 보험증권(보험료명세서), 기타자료 (과세가격을 결정하기 위해 세관이 필요로 하는 경우) ⑦ 납부서(유세품인 경우에 한함) ⑧ 기타 세관이 필요로 하는 서류

3. 내륙운송

(1) 수출화물의 내륙운송

가) 의의

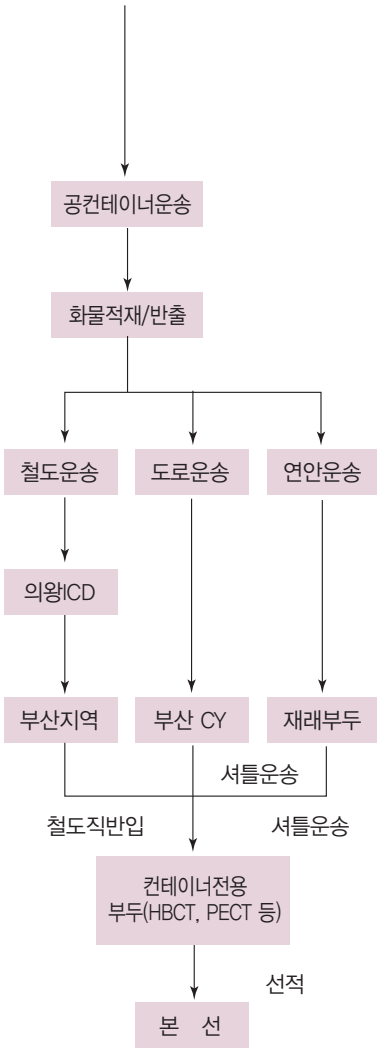
화주가 수출품을 생산하고 난 후 선적하기 위해서는 선적지 항구까지의 내륙운송절차를 거치게 되는데, 그 경로에는 철도수송, 도로수송, 해상수송 등이 있다.

화주의 경로 선택은 화물의 양, 종류에 등에 따라 달라질 수 있는데 보통 FCL인 경우는 도로, 철도, 해상으로 수송되며, LCL은 도로로 수송되어 해당 CFS에서 컨테이너 적재작업이 이루어지게 된다.

FCL화물은 보통 화주 문전 통관후 수송되고 있으며, LCL화물은 미통관 상태로 수송되어 선적지에서 통관되고 있다.

나) 수출화물의 내륙운송 절차도해

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ 내륙운송의 경우</p> <p>화주의 수출품이 생산되어 선적되기까지의 과정을 살펴보면 크게 2가지의 경우로 나누어진다.</p> <p>① 수출품이 생산된 공장이나 내륙의 창고에서 통관된 후 선적지로 내륙 운송되는 경우</p> <p>② 통관되지 않은 상태로 내륙 운송되어 선적지에서 통관되는 경우</p>	<p>〈FCL 화물의 운송〉</p> <pre> graph TD HW[화주] --> SJ[수출검사] SJ -- 통관 --> HW SJ --> TSC[타소장치장 <자가보세장치장>] TSC --> HW HW -- 선적의뢰 --> SL[선사/포워더] SL --> End[] </pre>	<p>1. FCL 수출품의 통관후 운송</p> <p>〈컨테이너조달 요청시 관련서류〉</p> <p>① 공컨테이너 요청서(Empty Container Door Order) 〈화주-포워더-선사-트럭운송〉</p> <p>② EIR(Equipment Interchange Receipt : 기기수도증) 〈화주-선사-CY-트럭기사〉</p>

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>용어설명</p> <p>① FCL(Full Container Load) Cargo 1개의 컨테이너를 채우기에 충분한 양의 화물</p> <p>② LCL(Less than Container Load) Cargo 컨테이너 1개를 채우기에 부족한 소량화물을 말하며, FCL과 반대되는 개념이다.</p> <p>③ CY(Off Dock Container Yard) 컨테이너 장치장으로서 부두에서 떨어진 곳에 위치</p> <p>④ ICD(Inland Container Depot) 내륙통관기지로서 컨테이너 집하, 통관수속 등의 업무를 처리할 수 있다(현재 의왕, 양산 ICD 2개).</p> <p>용어설명</p> <p>① CFS(Container Freight Station) 컨테이너를 채울 수 없는 소량 화물을 화주로부터 인수하여 컨테이너에 적재하거나 또는 컨테이너로부터 반출된 여러 화주의 화물을 각 화주에게 인도해 주는 장소(컨테이너 작업장)</p> <p>② 포워더(Forwarder) 운송의뢰자(화주)를 위하여 물품 운송을 취급하는 운송주선업자</p>	 <pre> graph TD A[공컨테이너운송] --> B[화물적재/반출] B --> C[철도운송] B --> D[도로운송] B --> E[연안운송] C --> F[의왕ICD] D --> G[부산지역] E --> H[부산 CY] E --> I[재래부두] F --> J[철도직반입] G --> K[서틀운송] H --> K I --> K J --> L[컨테이너전용 부두 HBCT, PECT 등] K --> L L --> M[본 선] </pre>	<p>※EIR(기기수도증) 5부의 용도</p> <p>① Original(기사가 화주에게 전달)</p> <p>② Local Office Copy</p> <p>③ Loading CY/CFS</p> <p>④ Discharging Port CY/CFS</p> <p>⑤ Office File</p> <p>〈수출신고를 위한 제반서류〉</p> <p>① 수출신고서</p> <p>② 수출승인서(필요시)</p> <p>③ 상업송장(Invoice)</p> <p>④ 포장명세서(Packing List)</p> <p>⑤ 기타법령에 의한 허가승인의 조건을 증명하는 서류</p> <p>〈운송시 지참하여야 할 서류〉</p> <p>-수출신고필증</p>

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ LCL(Less than Container Load Cargo) 화물의 운송</p> <p>LCL화물은 20' 또는 40' 컨테이너 1대에 채울만한 물량이 되지 못하여 컨테이너 Door 운송과정이 필요없이 물품을 Loose Cargo 상태로 트럭에 실어 운송인이 지정한 항구지역의 CFS로 운송</p> <p>화주의 수출입화물이 LCL화물인 경우에는 일반적으로 화주가 직접 일반차 랑을 수배해서 CFS까지 수송하고 있으며, 운임을 절약하고 동일 지역행 화물과 혼재하기 위해서 통상 포워더를 이용하고 있다.</p> <p>☞ 포워더의 혼재형태</p> <p>① Buyer's Consolidation</p> <p>포워더가 수입업자(Buyer)의 위탁을 받아 다수의 수출업자(Seller)로부터 화물을 집하하여 운송하는 형태</p> <p>다수의 수출업자 ↓ Freight Forwarder → 집하 혼재 → 수입업자 운송</p> <p>② Forwarder's Consolidation</p> <p>포워더가 다수의 수출업자로부터 화물을 집하 혼재하여 화물 수입국의 파트너 포워더(또는 Agent)를 통해 다수의 수입업자에게 수송하는 형태</p> <p>다수의 수출업자 ↓ Freight Forwarder → 집하 혼재 → 파트너 포워더 → 다수의 수입업자 운송</p> <p>☞ Co-Loading</p> <p>포워더가 자체적으로 집하한 LCL 화물이 FCL화물로 혼재되기에 부족한 경우 동일 목적지의 LCL 화물을 보유하고 있는 타 포워더에게 Joint Consolidation을 의뢰하여 화물을 신속하고 경제적으로 수송하는 방법</p>	<p>〈LCL화물의 운송〉</p> <p>1. Door 통관시 운송절차</p> <p>2. LCL 수출품의 Door 통관후 운송</p> <p>① FCR(Forwarder's Cargo Receipt) 〈CY담당자 → 포워더〉</p> <p>② Forwarder's B/L 〈CO-Loading의 경우 다른 포워더→포워더〉</p> <p>③ Master B/L 〈선사→포워더〉</p> <p>④ House B/L (포워더→화주)</p> <p>〈선적통지(Shipping Advice)〉 (수출국 포워더→수입국파트너 포워더)</p> <p>① 선적서류송부서(Covering letter)</p> <p>② 선하증권사본(Master B/L)</p> <p>③ House B/L or FIATA B/L</p> <p>④ 수출컨테이너번호 목록</p> <p>⑤ 적하목록(Manifest)</p> <p>⑥ 선 적 통 지 서 (Shipping Advice)</p> <p>⑦ 본선적부계획서(Stowage Plan)</p> <p>⑧ 위험화물목록(Dangerous Cargo)</p> <p>⑨ 냉동화물목록(Reefer Cargo)</p> <p>⑩ 이상화물목록(Exception List)</p> <p>⑪ 컨테이너내부적부도 (Container Load Plan)</p> <p>⑫ Freight Invoice(Collect 경우)</p> <p>⑬ 포장명세서, 송장</p> <p>⑭ 정산서(Disbursement)</p>	

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ 컨테이너 전용부두</p> <p>① HBCT(Hyundai Busan Container Terminal)</p> <p>② PECT(Pusan East Container Terminal) : 신선대 부두</p> <p>③ 감만부두 : 현대, 세방, 대한 통운 운영부두</p> <p>④ 우암부두 : 우암터미널(주)</p> <p>⑤ 감천부두</p> <p>☞ 수송의 종류</p> <p>화주의 문전에서 수출품이 통관된 후 선적지까지의 운송과정은 2가지의 경로를 통하여 수송된다.</p> <p>① 도로수송 : 육로를 따라 운송된다.</p> <p>② 철도수송 : 특히 경인지역의 화물은 ICD를 경유하여 운송된다.</p> <p>☞ 수송되어 선적지에 도착하여 혼재 작업이 이루어지는 3가지 경우</p> <p>〈전용부두에 직반입 되는 경우〉</p> <p>-HBCT, PECT 등 전용부두에 직반입되어 혼재작업후 선적되는 경우</p> <p>-현재 HBCT CFS를 사용하는 선사(현대, 조양, APL 등)</p> <p>〈CY CFS에 반입되는 경우〉</p> <p>-혼재작업이 CY의 CFS에 반입되어 이루어지는 경우</p> <p>-CY의 CFS까지 수송되기 위하여 화주가 일반트럭을 직접 수배하여 운송하는 경우와 포워더가 대행하는 경우가 있다.</p> <p>〈보세창고 CFS에 반입되는 경우〉</p> <p>-선적되기까지 일정기간의 여유가 있는 경우 일반 보세창고에 반입하여 선적시점에 작업</p>	<p>2. 선적지 통관시 운송절차</p> <pre> graph TD A[LCL 화물] -- 차량수배 --> B[도로수송] B --> C[터미널 반입] C --> D[컨테이너전용부두 CFS반입] C --> E[CY CFS반입] C --> F[보세창고 CFS반입] D --> G[화물혼재] E --> G F --> G G --> H[CFS 반출] H --> I[서류운송] I --> J[재래부두반입] I --> K[컨테이너전용부두 반입] J --> L[선 적] K --> L </pre>	<p>〈선적지 수출신고 제반서류〉</p> <p>① 수출신고서</p> <p>② 수출승인서(필요시)</p> <p>③ 상업송장(Invoice)</p> <p>④ 포장명세서(Packing List)</p> <p>⑤ 기타법령에 의한 허가승인의 조건을 증명하는 서류</p>

(2) 수입화물의 내륙운송

가) 의의

수입화물이 양하지에 도착하면 선사는 해당 화주에게 화물 도착통지를 하고 화주는 은행으로부터 선적서류를 인수 받아 수입통관절차를 밟게 된다.

이 경우 부두에서 양하되어 화주의 문전까지 화물이 도착되는 일련의 과정을 살펴보면 FCL인 경우 부두직반출인 경우와 CY등을 거친 후 수입통관되는 경우로 크게 나눌 수 있다.

이 경우 부두에서 양하되어 화주의 문전까지 화물이 도착되는 일련의 과정을 살펴보면 FCL인 경우 부두직반출인 경우와 CY등을 거친 후 수입통관되는 경우로 크게 나눌 수 있다.

나) 수입화물의 내륙운송 절차도해

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ 수입시 선박이 입항하여 화물이 양하되고 통관수속을 거친후 화주의 문전에 도달하기 까지의 일련의 과정이 경우에 따라 매우 복잡하지만 커다란 흐름을 기준으로 하여 살펴보면 다음과 같은 경로를 따르고 있다.</p> <p>① 화물양하의 2가지 경우</p> <ul style="list-style-type: none"> -선박이 전용부두에 접안하여 화물이 양하되는 경우 -선박이 재래부두에 접안하여 화물이 양하되는 경우 <p>② 검역업무</p> <p>검역대상화물에 한하여 실시하며 화주 또는 선사가 검역소에 신청서를 제출하여 수행</p> <ul style="list-style-type: none"> -식품검역: 국립검역소 -식물검역: 식물검역소 -동물검역: 동물검역소 <p>③ 보세운송업무</p> <ul style="list-style-type: none"> -일반보세운송 -간이보세운송 <ul style="list-style-type: none"> • 해상간이보세운송: 연안수송 • 세관관내 간이보세운송 • 무환화물 간이보세운송 <p>④ 배정처의 지정</p> <ul style="list-style-type: none"> -선사로부터 수입화물 도착통지를 받은 화주는 자신의 화물이 어느 창고에 입고될 것인가를 지정하며, 선사는 적하목록상에 배정처를 기록하여 배정적하목록을 작성하여 세관에 신고 -세관에서 배정적하목록 확인을 끝내면 선사는 하역회사, 운송회사와 함께 해당 배정처로 화물을 이송 -보통의 경우 화주가 지정하지 않을 경우 선사에서 임의로 배정 <p>☞ 도로운송의 중량제한</p> <p>① 국토해양부에서는 도로의 보전과 통행의 위험을 방지하여 교통소통의 원활 화를 도모하기 위해 컨테이너 화물차량 및 일반화물차량을 대상으로 과적차량 단속을 시행하고 있다.</p> <p>② 단속대상은 고속도로, 국도, 지방도 등의 도로를 운행하는 차량 중 총중량 40톤, 축중 10톤을 초과 하거나 적재적량을 초과하는 화물 을 적재한 차량으로서 중량 측정계 의 오차를 감안 10%의 허용치를 두어 총중량 44톤 또는 축중 11톤 이상시 고발조치하고 있다.</p>	<pre> graph TD A[전용부두반출] --> B[서틀 운송] B --> C[양하지 통관] B --> D[서틀 운송] C --> E[CY 반입/장치] E --> F[CFS 반입] F --> G[화물 인출] G --> H[보세창고반입] H --> I[검역] I --> J[검역소반입] J --> K[검역증발급] K --> L[도로 수송] L --> M[화주 Door] D --> N[CY 장치] D --> O[보세창고 반입] N --> P[컨테이너 반출] O --> P P --> Q[도로 수송] P --> R[철도 수송] R --> S[의왕역도착] S --> T[의왕 ICD장치] T --> U[의왕 ICD반출] U --> V[시 내 운송] V --> M </pre>	<p>포워더를 통한 수입의 경우 선적서류 입수 (수출국 파트너 포워더→수입국 포워더)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 선적서류송부서 ② House B/L Copy ③ Master B/L(Original & Copy) ④ 상업송장 ⑤ 포장명세서 ⑥ 컨테이너내부적부도 ⑦ 적하목록 ⑧ 대변/차변전표(Credit/Debit Note) 또는 정산서 <p>도착통지 (포워더 → 화주)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 도착통지서(Arrival Notice) <p>배정적하목록 작성보고 <화주(포워더)→선사→세관></p> <ul style="list-style-type: none"> • 배정적하목록 <p>수입신고 및 통관 (포워더→세관, 화주→세관) (일반 수입통관절차와 동일)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 수입신고서 ② 수입승인서(필요시) ③ 상업송장 ④ 원산지증명서(필요시) ⑤ 검역증(필요한 경우) ⑥ 선하증권 사본 <p><화물인수시 관련서류></p> <ol style="list-style-type: none"> ① 수입신고필증 ② 은행결제서류 ③ 화물선취보증서(서류미도착 시) ④ 화물인도지시서(D/O) ⑤ 화물반출허가서

4. 복합운송

(1) 의의

복합운송(multimodal transport or combined transport)이란 복합운송인(MTO : multimodal transport operator)이 화물을 자기 책임 하에 인수하여 어느 국가의 한 지점에서 다른 국가에 위치해 있는 지정 인도지점까지 복합운송계약에 의거 해상, 내륙, 항공, 철도나 도로운송 등 여러 운송방식 중 2종류 이상의 운송수단을 사용하여 운송하는 것을 의미한다. 어느 한 운송방식에 의한 계약의 이행을 위해 부수적으로 행해지는 집화나 인도에 이용되는 운송방식은 복합운송으로 간주되지 않는다.

복합운송은 국제간의 무역운송에 있어 컨테이너화의 발달과 수송기술 및 장비의 혁신에 따라 종래의 Tackle to Tackle 운송개념이 CY to CY 개념으로 발전된 데 이어 더 나아가 Door to Door 라는 더욱 앞선 운송형태로 나타나게 된다. 특히 컨테이너에 의한 화물의 복합운송은 해상운송을 신속·저렴하게 하였을 뿐만 아니라 해상과 육상, 나아가서는 항공운송에 이르기까지 전수송을 신속하고 효율적으로 연결 수송할 수 있게 한 중대한 수송혁신이다.

국제복합운송의 장점은 다음과 같다.

- ① 비용 절감 : 환적작업 검사, 사무수속 등 수송기관의 접점에서 발생하는 작업 코스트를 절감할 수 있으며, 작업흐름의 원활화 및 하역생산성 향상 가능
- ② 서류 단순화 : 컨테이너화의 의해 수송수속의 간소화로 화물과 서류의 체크, 서류의 단순화가 가능
- ③ 운송책임 일원화 : 복합운송업자에 의한 일괄 운송업무 수행으로 운송책임의 일원화가 가능케 됨으로써 그에 따라 클레임처리도 일원화 가능
- ④ 화물추적 용이 : 단일의 운송인에 의해 취급되므로 화물의 추적 시스템화(Cargo Tracing System)가 용이

(2) 복합운송의 기본요건

가) 운송책임의 단일성

복합운송인은 자기의 명의로 계산으로 송하인을 상대로 복합운송계약을 체결한 계약 당사자일 뿐만 아니라 전체 운송을 계획하고 여러 운송구간을 적절히 연결하고 통괄하여 운송이 원활하게 이루어지도록 조정하고 감독할 지위에 있으므로 전구간에 걸쳐 화주에 대해 단일책임을 진다.

나) 복합운송증권의 발행

복합운송이 되기 위해서는 화주에 대하여 전운송 구간에 대한 유가증권으로서의 복합운송증권이 발행되어야 한다.

다) 단일운임의 설정

복합운송인은 그 서비스의 대가로서 각 운송구간마다 분할된 것이 아닌 전 구간에 대한 단일운임(Through Rate)을 설정, 화주에게 제시한다.

라) 운송방식의 다양성

복합운송은 반드시 2가지 이상 서로 다른 운송방식에 의하여 이행되어야 한다. 이때 운송방식은 운송인의 다수가 중심이 되는 것이 아니라 운송수단의 종류가 문제가 되며 이러한 운송방식은 각각 다른 법적 규제를 받는 것이라야 된다.

(3) 국제복합운송 주요경로

가) Sea & Air 방식의 운송루트

Sea & Air 복합운송의 이점은 해상운송에 비해 소요일수를 대폭적으로 축소할 수 있고, 항공수송에 비해 운임을 절감할 수 있으며, 전구간 해상운송에 비해 재고투자와 창고료의 절감, 포장비의 절감이라는 종합 물류코스트의 절감을 기할 수 있다는 데 있다.

주요 Sea & Air 서비스

서비스명	출발지	수송수단	중계지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
북미서안 경유 SEA/AIR	부산	선박	북미서안 주요항 → 서안공항	항공	북미동안 → 항공	항공	유럽공항 → 주요도시	17일
러시아 경유 SEA/AIR	부산	선박	보스토치니 → 블라디보스톡	항공	모스크바 룩셈부르크 베를린	항공 트럭	구주, 아프리카	약14일
동남아 경유 SEA/AIR	부산	선박	홍콩 방콕 싱가포르	항공	구주공항	트럭	구주각지	8~10일 14~16일 14~16일

나) Land Bridge 방식의 운송루트

Land Bridge란 해륙 복합 일관수송이 실현됨에 따라 해상, 육상, 해상으로 이어지는 운송구간 중 중간구간인 육로 운송구간을 말한다. Land Bridge의 목적은 운송비용의 절감과 전체 소요기간의 감소를 위한 것이다.

① Mini Land Bridge (MLB) : 아시아(해상운송) → 미태평양연안(육상운송) → 미국내륙지방

출발지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
부산	선박	시애틀, 오클랜드, 로스앤젤레스, 상파울로, 롱비치 등 미국서안지역	철도	미동안지역 최종지의 철도회사	15~18일

② Micro Bridge (Interior Point Intermodal = IPI)

출발지	수송수단	중계지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
부산	선박	시애틀, 오클랜드, 로스앤젤레스, 샌프란시스코, 롱비치 등 미국서안지역	철도, 트럭	철도터미널	트럭	미시시피강 서쪽 미시시피강 동쪽 미국동안지역	22일

③ Reversed IPI (Reversed Interior Point Intermodal = RIPI)

출발지	수송수단	중계지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
부산	선박	뉴욕, 찰스턴, 사반나, 뉴올리언스 등 미국동안지역	철도, 트럭	철도터미널	트럭	트럭터미널	약 34일

④ Siberian Land Bridge (SLB) : 아시아(해상운송) → 러시아(시베리아 철도) → 러시아 국경(트럭)
유럽철도 → 유럽

출발지	수송수단	중계지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
한국 일본 대만 홍콩 호주 말레이시아 필리핀 중국 싱가포르	선박	보스토치니	철도	Auto Brest Luzhaika Brest Chop/시애루나 Chop/자호니 Ungeny Djulf, Kushka, Termez Tallin Riga	트럭 철도 철도 철도 철도 선박 선박	동구, 독일, 베네룩스, 프랑스, 오스트리아, 스위스, 이탈리아, 그리스, 핀란드 프랑스, 벨기에 네덜란드, 폴란드, 독일, 스위스 체코, 오스트리아, 독일 이탈리아, 유고슬라비아, 헝가리, 오스트리아 루마니아, 불가리아, 유고슬라비아 이란 아프가니스탄 북유럽, 독일 영국, 아일랜드, 독일, 프랑스, 포르투갈, 스페인	25~40일

⑤ Trans China Railroad (TCR)

출발지	수송수단	중계지	수송수단	중계지	수송수단	목적지	소요일수
부산	선박	연운항, 청도, 천진	철도	알라산쿠, 두루주바	철도	SLB와 동일	30~40일

인천 또는 중국의 연운(蓮雲)항까지 해상으로 운송하여 이후 중국횡단철도로 서안, 돈황, 신강을 거쳐 러시아 접경 노보시브르스크에서 TSR과 접속하는 경로를 말하는 것으로 옛날의 비단길(Silk Road)과 일치한다. 중국은 영토가 넓기 때문에 운송경비가 많이 소요되고 내륙운송에 있어 적기수송이 어려운 단점을 보완하고자 개발되었다. TCR은 TSR보다 극동에서 유럽까지 운송기간 약7일, 약 2,000km가 단축되는 장점이 있다.

제3절

수출입물류 요금체계

1. 해상운임

(1) 정기선 운임

해상운임이란(Ocean Freight)이란 선박이 사람이나 화물을 운송한 대가로 지불 또는 수취하는 보수로서 운송의 수요와 공급의 원칙에 따라 결정된다. 일반적으로 정기선 운송시 항로별로 해운동맹이 결정되어 있어 요율표(tariff)를 보유하고 있으나 역외선사(outsiders)와의 경쟁으로 인해 실제로 선사가 징수하는 시장운임(market rate)은 표준운임(tariff rate)보다 낮은 경우가 대부분이며 시황에 따라 변동폭도 크다.

화주가 정기선에 컨테이너 운송을 의뢰하면 기본운임 외에 할증료(surcharge), 추가운임(additional charges) 및 기타요금도 내야 할 경우가 있다. 따라서 화주는 선복예약(booking)시 선사가 알려주는 운임이 기본운임을 말하는 것인지 부대비를 포함한 것인지 정확히 해두어야 한다. 정기선 해상운임은 기준에 따라 다음과 같이 분류된다.

가) 기본운임

① 지급시기에 따른 분류

- 선불운임(freight prepaid) : CIF 또는 CFR 조건의 경우 수출업자가 선적지에서 운임을 선불하는 경우로서 선사는 B/L발급시 운임을 징수하게 된다.
- 후불운임(freight to collect) : FOB 조건의 경우 수입업자가 화물의 도착지에서 운임을 지급하는 경우로서 수입자가 운임을 완불치 않으면 선사는 CY나 보세창고에서 물건을 찾을 수 있는 화물인도지시서(D/O : Delivery Order)를 발행하여 주지 않는다.

② 부과방법(산정기준)에 따른 분류

- 중가운임(ad valorem freight) : 귀금속 등 고가품의 운송에 있어 화물의 가격을 기초로 일정률을 운임으로 징수
- 최저운임(minimum rate) : 화물의 용적이나 중량이 일정기준 이하일 경우 이미 설정된 최저운임을 부과
- 차별운임(discrimination rate) 및 무차별운임(FAK : Freight All Kinds Rate) : 화물, 장소, 화주에 따라 운임을 차별적으로 부과하는 차별임과 운송거리를 기준으로 일률적으로 운임을 책정하는 무차별운임
- 중량(weight)기준 운임 : 실제 중량(ton)을 기준으로 한 운임
- 용적(measurement)기준운임 : 실제중량에 비하여 용적이 큰 경우, 용적(CBM)을 기준으로 부과하는 운임

- 운임톤(R/T : Revenue Ton) : 기본운임(basic rate)은 중량 또는 용적단위로 책정되며 2가지 중 운임이 높은 쪽이 실제운임으로 결정된다. 이러한 실제 운임을 운임톤이라 한다.
- Box Rate : 톤당 운임에 기초한 운임 산정의 번거로움을 줄이기 위하여 화물의 종류나 중량에 관계없이 컨테이너당 정한 운임을 말하며, 화물종류에 관계없이 적용되는 무차별운임, 화물의 성질별로 나누어 적용되는 등급운임(class rate), 화물의 품목별로 나누어 적용되는 품목별 운임(CBR : Commodity Box Rate)이 있다.
- 기본운임인상(GRI: General Rate Increase) : 정기선사들이 정기적으로 전품목을 대상으로 일시에 운임을 인상하는 것을 말하며, 일괄운임인상이라고도 함.

나) 부대운임

부대운임은 운송의 발달에 따라 운송에 관련되는 시설이나 인력도 갈수록 전문화 되면서 선사가 해상운임만으로 경영이 어렵게 되자 이의 보전을 위해서 도입하게 된 할증료(surcharge)나 추가운임(additional charge)이다.

① 터미널화물처리비(THC : Terminal Handling Charge)

THC는 수출화물의 CY 입고시점부터 선측까지, 그리고 수입화물의 본선선측에서 CY게이트 통과시까지 화물의 이동에 따르는 화물처리비용을 말한다. 예전에는 선사가 해상운임에 포함하여 징수하였으나 1990년에 FEFC가 분리하여 징수하면서 다른 항로에도 거의 대부분 확산되었다. 우리나라, 대만, 홍콩 등 극동지역, ASEAN국가, 유럽지역에서는 THC라는 명칭으로, 일본은 아시아 항로에 CHC(Container Handling Charge)를 부과하고 있으며, 미국은 DDC(도착지화물인도비용 : Destination Delivery Charge)라고 하여 THC에 내륙운송비를 추가하여 부과하고 있다.

② CFS작업료(CFS Charge)

선사가 컨테이너 한 개의 분량이 못되는 소량화물(LCL cargo)을 운송하는 경우 선적지 및 도착지의 CFS에서 화물의 혼적 또는 분류작업을 하게 되는데 이 때 발생하는 비용을 CFS Charge라 한다. 따라서 FCL 화물에 CFS Charge를 청구해서는 안 된다.

③ 서류발급비(Documentation Fee)

서류발급비(Documentation Fee)는 선사가 일반관리비 보전을 목적으로 수출시 선하증권을 발급해 줄 때, 수입시는 화물인도지시서를 발급해 줄 때 징수하는 비용이다.

④ 체화할증료(Port Congestion Charge)

도착항의 항만사정이 선박으로 혼잡할 경우 신속히 하역할 수 없게 되어 선박의 가동율이 저하되어 선박회사에 손해가 발생하므로 이를 화주에 전가하는 요금이다.

⑤ 유류할증료(BAF : Bunker Adjustment Factor)

선박의 운항비용 중 연료비가 20~30%를 차지하는데, 선박의 주연료인 벙커유의 가격변동에 따른

손실을 보전하기 위해 부과하는 할증료로서 기본운임에 대하여 일정비율(%) 또는 일정액을 징수하고 있다. CIF 가격조건인 경우 BAF는 운송계약 의무자이자 비용을 부담해야 하는 매도인이 부담하는 것이 원칙이다.

⑥ 통화할증료(CAF : Currency Adjustment Factor)

운임표시 통화의 가치 하락에 따른 손실을 보전하기 위해 도입한 할증료로서 일정기간 해당통화의 가치변동률을 감안하여 기본운임의 일정비율(%)을 부과하고 있다.

⑦ 성수기할증료(Peak Season Surcharge)

수출화물이 특정기간에 집중되어 화주들의 선박수요를 충족시키기 위해 선박용 선료, 기기확보 비용의 성수기 상승분을 보전받기 위해 대부분 원양항로에 적용되고 있는 요금이다.

⑧ 지체료(Detention Charge)

화주가 컨테이너 또는 트레일러를 대여받았을 때 규정된 시간(Free Time)내에 반환을 못할 경우 벌과금으로 운송업체에게 지불해야 하는 비용이다. 정기선사들은 보통 4일 기간의 'Free Time'을 설정해두고 그 이상을 경과하면 20FT 컨테이너 경우 1~10일은 4,500원, 10일 경과시 7,000원의 지체료를 징수하고 있다.(2012년 1월 1일부터)

⑨ 체화료(Demurrage Charge)

화주가 허용된 시간(Free Time)을 초과하여 컨테이너를 CY에서 반출해 가지 않을 경우 운송 회사에 지불해야 하는 비용.

〈유류할증료(BAF : Bunker Adjustment Factor)〉

중량 또는 용적단위로 책정되는 기본운임과는 별도로 유류가격의 인상으로 생기는 선사측의 손실을 보전하기위해 부과되는 요금으로 하주가 부담하게 된다. 기본적으로 일정수준 이상의 가격 혹은 보통 사용하고 있는 연료유 가격 이상의 가격으로 벅커기름을 쓰지 않을 수 없는 연료유가의 급인상 지역간에 배선하는 경우 혹은 이상현상에 빠진 경우에 한 톤당의 화물에 전가되는 차액을 말한다.

수치의 산출방법은 통상가격의 연료유로 운항하는 경우의 일반유의 총연료비와 이상가격으로서의 총연료비와의 차를 본선의 적재능력으로 나누면 화물 1톤당의 차액이 나온다. 혹은 연료비 상승분을 비율로 산출하여 평균운임으로 나누면 비율에 의한 표시가 가능하다.

〈비용부담주체〉

CIF(Cost, Insurance and Freight: 지정목적항 운임보험료 포함 인도조건) 가격조건인 경우 매도인은 매도인의 비용으로 그 물품운송에 일반적으로 쓰이는 항해선박에 통상적인 항로와 조건으로 지정된 목적항까지 운송계약을 체결하게 되며, 매수인은 운송계약과 아무런 의무가 없다. 따라서 BAF는 운송계약 의무자이자 비용을 부담해야하는 매도인(송하인/수출자)이 부담하게 된다

〈관련 기타 할증료〉

- FAF(Fuel Adjustment Factor) : 해상 용어로 주로 북미항로에서 주로 사용
- FSC(Fuel Surcharge) : 항공에서 일반적으로 사용
- EBS(Emergency Bunker Surcharge) : 긴급유가할증으로 갑작스러운 유가 변동이 발생시

(2) 부정기선 운임

가) 부정기선 운임의 의미

부정기선 운임은 해운 시황에 따라 등락을 하기 때문에 정기선 운임과 달리 안정되지 않고, 선적되는 화물의 톤(중량 혹은 용적)당 얼마의 형식으로 표시된다. 중량화물의 운임산정을 위한 톤수의 경우 국제적으로 세 가지 기준이 사용되기 때문에 유의할 필요가 있다. 즉, ① L/T(long ton, gross ton)는 2,240lbs=1,016.05kg(영국), ② M/T(metric ton, kilo ton)는 2,204lbs=1,000kg(프랑스), ③ S/T(short ton, net ton)는 2,000lbs=907.18kg(미국)이다.

부정기선 운임은 장기적으로는 경제성장과 교역량, 중기적으로는 경제적·정치적 변수, 그리고 단기적으로 일시적 수요증가에 따른 선복 과부족에 따라 결정된다. 상술하면, 부정기선 운임의 운임변동에 영향을 미치는 요인으로 전쟁 등으로 인한 대량화물 운송 불가피성 및 우회항로에 대한 선복부족, 시기적으로 대량물자의 출하 및 종결, 대농산국의 풍작 또는 흉작, 기상이변, 특히 한파로 인한 난방용 석탄 등의 긴급수송, 어느 국가의 경제발전 생산계획에 의한 원료, 제품의 수송, 외환 또는 관세 문제로 인한 무역거래의 증감, 시황의 변동 및 세계경제의 장기적 성장과 위축 경향 등을 들 수 있다.

나) 부정기선 운임의 종류

부정기선 운임은 운송시기·기간에 따라 spot rate, 선물운임(Futures Rate), 장기계약 운임 등이 있고, 부과기준에 따라 톤당운임 및 부적운임, 선복운임 및 일대용선운임이 있다.

- ① 장기운송계약운임(Long Term Contract Freight) : 원료 및 제품을 장기적·반복적으로 수송하기 위한 장기운송계약 체결시의 운임을 말하며 ‘몇 년간 몇 항차’ 또는 ‘몇 년간 몇 만톤’으로 계약하게 된다.
- ② 부적운임(Dead Freight) : 선적하기로 계약했던 화물량보다 실제 선적량이 적은 경우 용선자(Charterer)인 화주가 그 부족분에 대해서도 지불하는 운임을 말한다. 일반적으로는 톤당 운임(freight per ton)으로 계약한다.
- ③ 선복운임(Lump Sum Freight) : 화물의 개수, 중량 혹은 용적에 관계없이 일항해(trip or voyage) 혹은 선복(space)을 기준으로 하여 일괄 계산하는 운임이다.
- ④ 일대용선운임(Daily Charter Rate) : 본선이 계약 지정 선적항에서 화물을 적재한 날로부터 기산하여 계약 지정 양륙항까지 운송하여 화물을 완료할때까지 1일(24시간) 계산하는 운임이다.

2. 항공운임

(1) 항공운임의 종류

항공사 및 포워더의 항공화물운송요금은 일반적으로 요율(rate) 및 부대요금(charge), 기타 수수료에 의해 결정한다. 요율이란 항공운송기업이 화물운송의 대가로서 징수하는 운임을 중량 단위당(kg) 또는 용기단위당 금액으로 나타내며, 대개 노선별로 요율표(Tariff)에 정해져있다.

부대요금은 운송에 관련한 부수적인 업무 및 설비의 사용에 대한 대가를 의미하는데, 수출항공화물취급수수료(Handling Charge), 수입화물 AWB Fee, Pick up Service charge, 위험품 취급수수료, 결제수수료 등이 이에 해당한다.

$$\text{항공화물운임} = \text{요율(rate)} + \text{부대요금(charge)} + \text{기타수수료}$$

(2) 항공운임 결정방법

특정국의 Outbound 항공화물을 목적지까지 운송하는 데 소요되는 요금은 노선별로 구분하여 IATA의 인가를 받아 공식 발효된다. 항공화물운임은 보통 국적항공사가 중심이 되어 결정되어지며, 우리나라의 경우 국제항공운송협회(IATA)의 인가 후 국토교통부의 추인을 받아서 발효된다. 항공화물운임은 중량 및 종가율중 비싼운임으로 적용되며 Min, 45kg, 100kg, 300kg, 500kg, 1000kg등으로 구분된다. 국제적으로 항공화물 결제통화는 대부분 미국달러화이나 한국은 '96년 원화로 전환한후 지금까지 원화로 결제하고 있다.

(3) 항공화물 요율

가) 일반화물요율(GCR : General Cargo Rates)

일반화물 요율은 품목분류 혹은 특정품목 할인의 적용을 받지 않는 모든 화물의 운송에 적용되는 요율이다. 또한 일반화물 요율은 최저운임, 기본요율, 중량단계별 할인요율 등으로 분류된다.

- ① 최저운임(minimum charge : "M") : 한 건의 화물운송에 적용할 수 있는 가장 적은 운임을 최저운임이라 한다. 즉, 화물의 중량운임이나 용적운임이 최저운임보다 낮을 경우 최저운임이 적용되며 요율표에 "M"이라 표시된다.
- ② 기본요율(normal rate : "N") : 45kg 미만의 화물에 적용되는 요율로서 모든 화물요율의 기준이 된다. 요율표상에 "N"으로 표시된다.
- ③ 정량요율(quantity rate : "Q", 중량단계별 할인요율) : 화물 요율은 일정 중량단계(Weight Break)에 따라 다른 요율이 설정되는데 화물요율은 중량이 높아짐에 따라 kg당 요율은 더 낮게 설정되어 있다. 즉, 일반품목화물이 45kg 이상인 경우 45kg 이하 요율보다 약 25% 낮게 요율이 설정되어 있다. 이외에도 100kg, 200kg, 300kg, 500kg 이상의 중량 단계에 대해 점점 더 낮은

요율이 설정되어 있다.

- ④ 운임산출중량(chargeable weight) : 화물 요율표에 kg당 또는 lb당 요율이 설정되어 있으며 어떤 한 건의 화물에 대하여 적용요율을 찾기 위해서는 운임산출중량을 먼저 결정해야 한다. 운임산출중량은 실제중량에 의한 방법(by actual weight), 용적중량에 의한 방법(by volume weight), 높은 중량단계에서의 낮은 운임 적용 규정에 의한 방법(lower charge in higher weight category) 중 하나로 결정된다.

나) 특정품목 할인요율(SCR : Specific Commodity Rate)

특정품목 할인요율은 특정구간에서 특정품목에 대해 설정되는 요율로, 이 요율의 설정목적은 화물운송의 유형으로 보아 특정구간에 동일품목이 반복적으로 운송되는 품목에 대해 일반품목보다 요율을 낮게 설정함으로써 항공운송이용을 촉진, 확대하는데 목적이 있다. 또한 선박이나 육상으로 운송되는 품목중에서도 항공운송편이 이점이 많은 품목에 대해, 이 특정품목 할인요율을 설정, 적용함으로써 항공운송편의 이용을 유도할 수 있다.

이 특정품목 할인요율은 그 요율과 관련하여 설정된 최저중량에 제한이 있으며, 이는 다량의 상품수송에 적용하기 위함이다. 예를 들면 서울발 동경행 수산물에 적용되는 SCR 0300은 최저중량이 100kg로 설정되어 있어, 100kg 이상의 상기품목에 한해서만 SCR 0300이 적용될 수 있다.

다) 품목분류요율(CCR : Commodity Classification Rate)

품목분류요율은 몇 가지 특정품목에만 적용되며, 특정 구간 또는 지역 내에서만 적용되는 경우도 있다. 품목분류요율은 대개 일반화물요율의 백분율에 의한 할증, 또는 할인으로 표시된다. 따라서 CCR은 일반화물요율보다 높게 설정되는 경우와 낮게 설정되는 경우 두 가지가 있다. CCR 적용대상 품목은 다음과 같다.

① 할인요금 적용품목

신문, 잡지, 정기간행물, 서적, 카탈록, 점자책 및 Talking books(calendar, price tag, poster 등은 적용 불가)

화물로 운송되는 개인의류 및 개인용품(baggage shipped as cargo)

② 할증요금 적용품목

금괴, 화폐, 유가증권, 다이아몬드 등의 귀중화물, 시체(human remains), 생동물

라) 종가요금(valuation charges)

화물의 운송에 있어서 사고발생시 항공사의 최대배상한도액(maximum liability)은 \$20/kg이기 때문에 송하인이 최대배상한도액을 초과하는 금액을 항공사로부터 배상받고자 할 때 운송장 상에 그 화물의 가격을 신고하고 종가요금을 지불하면 상기 \$20/kg를 초과하는 실손해액을 배상받을 수 있다. 송하인은 운송장상에 그 화물의 가격을 신고하여야 하는데 신고가격을 \$20/kg 미만인 경우에는

N.V.D(no value declared)로 표시되며, 초과시는 금액을 표시한다.

$$\text{종가요금} = [\text{운송신고가격} - (\text{총중량} \times \$20/\text{kg 또는 } \$9.07/\text{lb})] \times 0.5\%$$

마) 기타요금

- ① 입체지불수수료(disbursement fee) : 항공수송 이전에 출발지에서 발생한(순수항공운임 이외의) 착지불 기타 요금으로 도착지에서 수화인이 지불해야하는 수수료를 모두 합친 것.
- ② 착지불수수료(charges collect fee) : 운임을 수화인이 납부토록 되어있는 화물에 대해 동 금액의 일정비율을 항공사가 징수하는 수수료
- ③ 위험품취급수수료(dangerous goods handling fee)
- ④ 수출항공화물취급수수료(handling charge)
- ⑤ 수입화물 AWB Fee
- ⑥ Pick up Service Charge

바) 단위탑재용기운임(BUC : Bulk Unitization Charge)

항공사가 송하인 또는 대리점에게 컨테이너 또는 팔레트 단위로 판매시 적용되는 요금으로 IATA 에서 규정한 단위탑재용기(ULD : Unit Load Device) 타입별로 상이한 운임이 적용된다. BUC 요금이 적용되는 ULD의 적재작업(build-up)은 송하인 또는 대리점의 책임하에 이루어지며 항공사는 송·수하인에게 만 48시간 이내에 해당 ULD를 무료로 제공할 수 있고 이 시한이 지나면 연체료를 징수한다. 다만 BUC적용시 위험품규정집에 나타난 제한품목, 생동물, 귀중화물, 시체 등은 ULD 내에 실리지 못한다.

(2) 부대운임

가) 항공화물 THC(Terminal Handling Charge)

항공화물이 수출통관 또는 수입통관 되기 위해 항공사가 직영하는 보세장치장에 반입되었을 때 창고가 화주들에게 부담시키는 화물조작료

나) EDI 사용료(D/O 전송료)

수입화물의 효율적인 반출을 위해 도입된 D/O 전산화 이후 항공운송대리점이 화주들을 대리하여 보세장치장에 D/O를 전송할 경우 발생하는 EDI사용료로 항공운송대리점이 화주들에게 건당 8,000 원씩 징구기로 한 요금

다) CCF(Collect Charge Fee)

항공화물 운임을 후불로 항공운송대리점에 지불할 경우 항공운송대리점이 환전 및 송금에 필요한

경비를 보전하기 위해 징구하는 요금이며, 보통 인보이스 금액의 2%를 징구하며 최소 10달러를 징구한다.

라) Handling Charge

항공운송대리점이 화주를 위하여 스케줄을 넣어주고, B/L Copy를 전송해주는 등의 명목으로 화주에게 징구하는데 보통 B/L 건당 23,000원에서 28,000원 정도를 징수하고 있다.

마) L/G 발급수수료

항공화물운송장(AWB)상의 Consignee가 은행일 경우 수입화주가 수입대금을 은행에 결제하기 전에 반출하고자 할 경우 은행이 동 화물에 대한 수입대금 결제를 보증하는 서류인 L/G를 발행할 때 징구하는 수수료

바) Documentation Fee

수출의 경우 Airway Bill Fee라고도 부르는데 건당 12,000원부터 15,000원 정도를 징수하고 있고 수입시는 보통 D/O charge로 부른다.

3. 육상부문 요금

(1) 컨테이너 육상운임

가) 요금제도

컨테이너 육상운송요금 제도는 1981년부터 1989년까지는 “독점규제 및 공정거래법”에 따라 경제기획원 등록요율로 지정되어 1979년부터 한국화주협회와 한국관세협회 간의 합의를 거친 후 10일 이내에 경제기획원에 변경요금을 등록하는 체제였다. 그 후 1989년 3월 화물자동차운수사업법 시행규칙 개정을 통해 해당 시도지사예의 신고요금으로 전환되었다가 1993년부터 화물차주들의 모임인 화물공제조합에 의한 국토해양부 신고요금으로 변경 후 현재 2014년 1월 1일부터 새로이 변경된 요금을 적용하고 있다.

나) 요금체계

컨테이너 육상운송료는 전국을 150개 행정구역별로 나누어 컨테이너 물동량이 많은 5개 지역(부산, 인천, 울산, 마산, 광양)을 기점으로 요금을 정하고 있다. 모든 요금은 기본적으로 왕복운임을 적용함을 원칙으로 한다. 이는 운송업체로 보아 컨테이너를 운송한 후 돌아올 때의 빈차운행에 대한 대가를 화주가 지불해야 한다는 논리에서 나온 것이다. 각 기점에서 목적지 행정구역까지를 20피트와 40피트 컨테이너로 나누어, 20피트 요금은 40피트의 90%를 적용하고 있다.

한편, 각 5개 기점과 경인지역간은 운송업체로 보아 컨테이너 물동량이 많아 공차운행의 부담이 덜하므로 편도운임을 적용하고 있다.

물론 모든 경인지역이 편도운임의 대상은 아니고 수입화물의 경우는 선사가 서울지역의 내륙 컨테이너기지 혹은 CY의 존재를 인정하고 공컨테이너를 장치할 경우에, 수출화물은 서울지역 내륙 컨테이너기지 또는 CY에 장치된 컨테이너를 사용했을 경우에 부산지역 CY와 이들 지역간은 편도운임을 적용하고 있다.

(운임의 적용방법)

- 1) 20FT 컨테이너 운임은 40FT 컨테이너 운임의 90%를 적용하고, 45FT 컨테이너 운임은 40FT 컨테이너 운임의 112.5%를 적용한다.
- 2) 20FT컨테이너 운임의 경우 컨테이너 자체중량을 제외한 내장화물의 중량이 10톤 이하인 경량 컨테이너 2개를 동일장소에서 적재운송(COMBINE운송)할 경우, 40FT 컨테이너 운임의 108%를 적용한다(단, 냉동컨테이너는 제외한다)
- 3) 도로운송 관련 법규(도로법 등)에 의한 도로통행 제한 높이 또는 길이의 초과로 발생하는 “제한차량 운행허가” 수수료 등은 별도 가산 적용한다.
- 4) 운임에 표시되지 않은 지역의 운임은 최근 거리 상위지역 및 하위지역의 평균운임을 적용한다.

(2) 일반화물자동차 운임

가) 요금제도

LCL화물의 수출시 수출자는 물품 생산이 끝나고 선적예약을 마친 후 화물을 지정된 CFS까지 운송하기 위해 일반화물 트럭을 이용한다. 반대로, LCL화물을 수입했다면 CFS에서 적출 후 통관을 마친 자신의 화물을 공장이나 창고까지 운송하기 위해선 일반화물 트럭이 필요하다.

나) 요금체계

- ① 기본요금 : 컨테이너 육상요금이 행정구역별로 요금을 적용하고 있는 반면에 일반화물자동차 운송요금은 거리별로 요금을 적용하고 있다. 차량의 크기별로 10km, 20km, 510km, 510km 초과 매 50km으로 나누어 놓고 있다. 한편 컨테이너운송료와 달리 차종별로 전세운임을 갖고 있는데, 이 역시 차량의 크기별로 나누고 1일 8시간 기준운임과 초과 1시간마다의 추가요금을 명시하고 있다.
- ② 할증요금 : 일반화물자동차 운송요금 역시 일부 품목의 성격에 따라 할증요율을 적용하고 있는데, 화약류는 200% 이내, 귀중품은 80% 이내, 부패성 물품은 50% 이내의 범위에서 징수토록 하고 있다. 또한 길이 4.5m 이상, 무게 2톤 이상, 용적 5CBM 이상의 할대품에 대해 50% 이내의 할증율을 두고 있다.

(3) 보세창고보관료

가) 요금제도

수입된 화물이 컨테이너부두나 CY에서 통관되지 못할 경우 혹은 화주의 필요에 의해 즉시 통관할

필요가 없을 경우, 일정기간 동안 화물을 보세창고에 보관시키게 되는데, 이 때 보세창고에 지불해야하는 요금에는 보관료와 하역료(입출고료)가 있다. 보세창고 보관료와 하역료는 최근까지 관세법 및 관세청 특허세칙에 의해 관할지 세관장별 승인요율이었으나 지금은 자율요금으로 변경되었다.

나) 요금체계

- ① 기본요금 : 보세창고보관료는 선박으로 수출입되는 선박화물과 항공기로 수출입되는 항공화물로 나누어 별도의 요금을 적용하고 있다. 보세창고보관료는 모든 화물에 대해 종가율과 종량율을 합산하여 요금을 산출하는 방식을 취한다. 그리고 종가율과 종량율은 각각 기본료와 1일 할증료로 구성되어 있다. 또한 화물의 보관기간을 5단계로 구분하여 실 보관일수를 해당기간대의 종가, 종량요금에 적용하고 있다.

종가율 계산은 인보이스 가격 또는 감정가격을 보관요율에 곱하는 것이 아니라 감정가격(실거래가격 × 과세환율)에 관세를 더한 금액에 보관요율을 곱하여 계산한다. 종량율은 항공화물은 kg당, 선박화물은 Metric Ton당으로 계산하며 중량톤 또는 용적톤 중 큰(RT; Revenue Ton)을 적용한다. 현재 보세창고 보관료는 수출촉진 차원에서 수출화물에 대해서는 산출된 요금의 1/2만 받고 있으며, 요금납부 시 부가가치세는 별도로 지불해야 한다.

- ② 할증료 : 보세창고장 보관료는 보관품목의 특성에 따라 할증료를 적용하고 있는데, 위험물의 경우는 50%, 자동차류는 100%, 도자기, 시계류 등의 파손품은 산출된 보관료에 50%의 할증율을 부과하고 있다.

4. 항만부문 요금

(1) 항만하역료

가) 요금제도

항만하역료는 현재 항만운송사업법 제10조에 의해 국토교통부 인가요금으로 되어 있다. 항만 하역요금이 인가되는 과정을 보면 각 지방항만운송협회가 해당 지방해양수산청에 요금인상을 신청하면 지방청은 이를 접수, 검토한 후 본청에 이관하고, 본청은 항만하역료 이해관계자 회의를 통해 조정안을 마련하여 기획재정부의 최종 인가를 얻어 시행한다.

나) 요금체계

항만하역료 요금체계를 살펴보면, 우선 하역요금은 일반하역요금, 특수하역요금 및 연안하역요금 세 가지로 나눈다. 일반하역요금이란 하역방법이 완전히 기계화되지 못하는 재래 벌크화물의 하역요금이며, 특수하역료는 컨테이너화물 등 주로 기계화된 하역작업에 대한 요금이고 연안하역료는 무역이 아닌 연안운송에 수반되는 하역작업에 대한 요금이다. 일반하역료, 특수하역료 및 연안하역료 모두 기본요금을 품목별로 명시하고 거기에 할증요금을 따로 표기하며, 기타 특별한 서비스에 대해 징수하는 기타요금을 두고 있다.

- ① 일반하역료 : 정기선에 컨테이너화물을 운송요청하는 화주로서는 이러한 각종 항만요금 중 THC만 선사내에 내면 되므로 단순한 편이지만 부정기선에 벌크화물을 운송요청하는 화주는 일반하역요금을 지불해야 한다.

일반하역료의 요율체계를 살펴보면, 우선 요금의 적용구간을 선내요금, 부선양적요금 및 육상요금의 세부분으로 나뉘는데, 화주가 부정기선의 용선시 선주와의 하역료 부담 범위를 Free In, Free Out, Free In & Out 중 어느 것으로 하는가에 따라 달라진다.

부선양적요금은 실제로 화물을 부선(barge)에 의해 하역하였을 경우에 납부하는 요금이다. 일반하역료는 총 27개 화물을 유사한 작업형태별로 나누어 요금을 톤당 징수하고 있다.

- ② 할증료 : 항만하역료는 수출입 물류요금 중 가장 많은 종류의 할증요율을 가지고 있다. 중량 및 활대품 할증 등 화물의 특성에 따른 품목할증 4종류, 야간작업 할증료 등 작업할증료가 12종류가 있다.

(2) 화물입출항료

가) 요금제도

화물입출항료(wharfage)는 여타 물류요금과 달리 정부가 징수하는 요금이다. 따라서 화물입출항료는 해양수산부가 항만법의 하위 법령인 ‘무역항의 항만시설사용 및 사용료에 관한 규정’에 의해 부두를 거쳐 가는 모든 화물에 징수하며, 보통 선사나 하역회사가 화주로부터 받아 대납한다.

나) 화물입출항료

화물입출항료는 해양수산부가 징수하는 항만시설사용료 중의 하나이다. 항만시설사용료에는 선박회사가 부담하는 선박입출항료, 접안료, 정박료, 계선료가 있고, 화주가 부담하는 화물입출항료, 화물체화료, 국제여객터미널이용료가 있다.

기타 항만시설을 일정기간 전용 사용할 때 부담하는 창고 및 야적장사용료, 건물·부지 등의 사용료, 싸이로 및 냉장창고 등 특수창고 사용료, 에이프런 사용료, 수역점용료 등이 있다.

화물입출항료는 납부대상 화물을 다섯가지로 구분하고 있다. 부산항의 경우 일반화물의 수출은 톤당 192원, 수입은 323원을 납부한다. FCL 컨테이너 화물의 경우 20피트 컨테이너당 4,200원을 징수하며, 40피트의 경우 8,400원을 징수한다.

5. 통관부문 요금

(1) 파출검사수수료

파출검사수수료란 관세법 141조(검사장소) 및 동법 시행규칙 제40조(검사수수료)에 의해 세관 검사장소가 지정장지창 또는 세관검사장이 아닌 경우 세관에 납부해야 하는 요금이다. 세관원의 시내 출장을 위한 교통비의 성격이라 할 수 있는데, 시간당 2천원의 기본수수료에 세관과 검사장소와의 거리 등을 참작하여 관세청장이 정하는 실비상당액을 가산한 금액으로 한다. 다만, 수출품에 대한

검사의 경우에는 그 기본수수료가 면제된다.

(2) 타소장치 허가 수수료

타소장치허가수수료란 관세법 제67조 제3항(타소장치의 허가), 동법 시행규칙 제35조 제1항(타소장치 허가수수료)에 의해 보세구역이 아닌 장소에 장치허가를 받고자 할 경우 세관에 납부해야 하는 요금으로, 현재 수수료는 매 건당 18,000원이다. 현재 타소장치 허가를 받으려면 수입업자는 매 건별로 인보이스 가액 정도의 현금담보(약 120%)를 세관에 설정해두어야 한다.

(3) 임시개청수수료

임시개청허가수수료란 「세관수수료징수사무처리에관한고시」 제2장, 제3-1조에 의해, 화주가 세관의 근무시간외에 통관을 받고자 할 때 세관에 납부해야 하는 요금이다. 개청시 간의 통관절차에 관한 허가 수수료는 매 수출입 신고건별로 징수하고, 입출항절차에 관한 허가수수료는 선박(항공기) 별로 징수한다. 다만, 동일 화주가 동시에 여러 건의 수출입 신고물품을 1건으로 임시 개청허가를 신청하는 경우에는 1건으로 계산하여 수수료를 징수하고 있다. 임시개청수수료에는 기본료와 가산료가 있는데, 기본료는 평일 4,000원, 휴일은 12,000원이며, 수출의 경우는 1/4을 적용한다. 가산료는 시간대를 나누어 오전 6시~오후 6시는 시간당 3,000원, 오후 6시~10시는 시간당 4,800원, 오후 10시~오전 6시는 시간당 7,000원으로 정하고 있다.

(4) 통관수수료

통관수수료는 관세사가 화주로부터 위임을 받아 통관 업무를 수행한 대가로 징수하는 요금인데 세관장 승인요금에서 '99년부터 자율화되었다. 자율화 전의 요율은 수출의 경우 감가(FOB)의 0.15%로서 최저 12,000원에서 최고 350,000원까지로 정해져 있었고, 수입의 경우는 감가(CIF)의 0.2%로, 최저 27,000원에서 최고 950,000원까지로 요금이 정해져 있다.

6. EDI 관련 요금

(1) 전자무역인프라 기본료

전자무역촉진법에 의거하여 전자무역기반사업자로 지정된 KTNET이 기반시설 운영에 소요되는 최소한의 비용을 인프라를 직·간접적으로 이용하는 무역업체를 대상으로 기본료의 형태로 부과(수출은 B/L 건당 1,400원, 수입은 B/L 건당 2,100원)

(2) EDI전송료

EDI망을 사용하는 주체에게 부과시키는 회선사용료인데, 수출입신고시, 관세환급 EDI 전송시, 상역망 사용시 부담하고 있다. 관세사가 수출입신고 대행시 자동화기본료는 화주에게, 회선사용료는 관세사가 직접 납부해야 한다.

(3) 관세환급 EDI사용료

수출용 원자재를 수입 가공한 후 제품화하여 수출할 경우 관세를 환급받기 위해 EDI를 사용할 때 소요되는 요금. 관세환급 EDI S/W 구입비, EDI 전송료, S/W 유지보수비 등이 포함된다.

(4) 상역망 사용료

무역업체와 은행간에 L/C개설 및 L/C통지 등을 위해 현재 사용중인 상역 EDI망을 사용할 때 발생하는 요금이며 킬로바이트당 338원이 부과된다.

7. RADIS GLOBAL

RADIS는(Rate Discount & Consulting Service)의 약칭으로 대기업에 비해 운임협상력이 약한 중소기업체들의 물류비절감과 애로사항 해결을 위해 무역협회가 22개 물류업체들과 협력하여 제공하는 토털 물류지원 서비스이다.

이를 기반으로 RADIS GLOBAL 지원사업을 운영하고 있어 수출입업체들에게 도움을 주고 있다
한국무역협회에서 수출기업의 해외시장 진출지원을 위해 37개국 123개 물류 네트워크를 보유하고 있는 물류기업과 협력하여 수출업체의 해외현지 물류지원 서비스를 실시하고 해외현지에서의 물류·유통 경험이 풍부한 물류기업의 네트워크를 활용해 해외현지에서 운송·보관·배송 및 대금회수 서비스는 물론 지사처럼 이용가능하다.

1. 선하증권(B/L, Bill of Lading)

(1) 선하증권의 개요

가) 선하증권의 의의

선하증권이란 화주와 선박회사간의 해상운송 계약에 의하여 선박회사가 발행하는 유가증권이다. 선주가 자기 선박에 화주로부터 의뢰받은 운송화물을 적재 또는 적재를 위해 그 화물을 영수하였음을 증명한다. 그리고 동 화물을 도착항에서 일정한 조건하에 수하인 또는 그 지시인에게 인도할 것을 약정한 유가증권이다. B/L상에 기재된 화물의 권리를 구체화하는 것으로서 B/L의 양도는 바로 화물에 대한 권리의 이전을 의미한다. 화물을 처분코자 할 때에는 반드시 관련 B/L을 가지고 있어야만 한다. 오늘날 국제무역에 있어서 대차결제 수단의 국제적 관례는 통상 화환어음(Documentary Bill)이며 B/L은 동 환어음을 취결하는데 상업송장 및 해상보험증권과 함께 그 기본이 되는 서류이다.

- ① 권리증권(Document of Title) : 선하증권의 소유자나 피배서인은 해당 상품의 인도를 주장할 수 있다.
- ② 계약의 증빙(evidence of contract) : 선주와 화주간 운송계약이 체결된 것을 증명하는 역할을 한다.
- ③ 물품수령증(receipt of goods) : 선사의 물품 수령증이다.

나) 선하증권의 법적성질

선하증권은 육상운송의 화물상환증보다 널리 쓰이며 해상운송에 있어 필수 불가결한 것으로 다음과 같은 특성이 있다.

- ① 요인증권성 : 화물의 수령 또는 선적되었음을 전제로 발행한다.
- ② 요식증권성 : 상법 등에서 정한 기재사항을 증권에의 기재를 요한다.
- ③ 문언증권성 : 선의의 B/L소지인에게 운송인이 B/L문언에 대하여 반증할 수 없다.
- ④ 제시·상환증권성 : 화주가 목적지에서 화물인도청구를 할 때는 운송인에게 선하증권 원본을 제시하고 화물을 상환한다.
- ⑤ 인도증권성 : 선하증권 원본의 인도=화물의 인도와 동일한 효력이 있다.
- ⑥ 처분증권성 : 화물에 대하여 B/L이 발행된 경우, 그 화물을 처분할 때에는 반드시 B/L로써 한다.
- ⑦ 지시증권성 : B/L소지인이 배서의 방법으로 다른 사람을 B/L의 권리자로 만들 수 있는 법률상 당연한 지시증권이다.

(2) 선하증권의 발행 및 작성

가) 선하증권의 발행

선하증권 원본의 발행은 1통으로도 가능하나 분실 등에 대비하여 그 이상을 한 세트로 발행할 수도 있다. 일반적으로 3통을 한 세트(One Full Set)로 발행하는데 각 통은 내용이 동일하고, 동등한 효력을 가지기 때문에 화물인도에는 한 통의 제시(1/3)로 가능하며 남은 B/L(2/3)은 무효(Invalid)가 된다.

B/L의 발행 절차 및 사용경로를 살펴보면 다음과 같다.

- ① 송하인은 운송인에게 Invoice, Packing List, Shipping Request 등을 각각 1부씩 작성하여 제출하고 각 사본을 소지하고 있다가 선하증권 발행시 대조.(이때 발행되는 최초 B/L을 Check B/L이라고 함)
- ② 운송인은 등록 검량회사에 검량한 후 검량회사 측의 증명서를 받는다.
- ③ 운송인은 적하 예약목록을 작성하여 본선과 선적업자에게 통지한다.
- ④ 운송인은 선적업자 또는 송하인에게 선적지시서(Shipping Order)를 교부한다.
- ⑤ 송하인은 선적이 완료되면 본선수취증(M/R : Mate's Receipt)을 본선에서 수취하여 운송인에게 제출한다.
- ⑥ 운송인은 M/R에 의하여 선하증권을 송하인에게 교부한다.
- ⑦ 송하인은 거래은행을 통해 신용장 개설은행에 선하증권 및 선적서류를 송부하고 상품대금을 회수한다.
- ⑧ 신용장 개설은행은 수하인에게 선하증권을 교부하고 대금을 회수한다.
- ⑨ 수하인은 교부받은 선하증권을 운송인에게 제출하고 화물인도지시서를 교부받아 화물을 인도받는다.

나) 선하증권의 작성

- ① Shipper(송하인) : 성명 또는 상호를 기재하며 혼동이 예상될 때는 주소를 명기한다.
- ② Consignee(수하인) : T/T방식이나 D/P, D/A 방식에서는 수입상의 상호 및 주소가 기재되나 신용장 방식에는 신용장상에 표시된 문구에 따라 'to order', 'to order of shipper', 'to order of 개설은행명' 등이 된다.
- ③ Notify Party(통지처) : 대개 신용장에 Notify Accountee라 기재되며 신용장 개설의뢰인 즉 수입업자 또는 수입업자가 지정하는 대리인이 기재된다.
- ④ Ocean Vessel : 화물을 수송하는 해상운송 선박명이 기재된다.
- ⑤ Port of Loading : 화물을 선적하는 항구명 및 국명을 표시한다.
- ⑥ Place of Receipt : 송하인으로부터 운송인이 화물을 수취하는 장소로 "Busan CY", "Busan CFS" 등으로 표기한다.
- ⑦ Voyage No(항차번호) : 운송선박의 운송회사나 선박회사가 임의로 정한 일련번호가 기재되는데 1항차는 출발항에서 목적항을 거쳐 출발항에 회항하는 것으로 한다. 수출, 수입의 구별을 위해

East, West, South, North 등을 표기한다.

- ⑧ Port of Discharge : 화물의 양륙항 및 국명이 기재한다.
- ⑨ Place of Delivery : 운송인이 책임지고 운송하여 수하인에게 인도하여 주는 최종목적지를 명기한다.(Multimodal 다중운송인 경우 내륙운송을 거쳐 최종 인도되는 장소)
- ⑩ Final Destination : 화물의 최종 목적지를 표시하나 선하증권에 운임이 계상되어 있지 않는 경우는 단지 참조사항이다. 그리고 복합운송이 아닌 경우에는 기재되지 않는 경우가 많다.(door to door charge가 별도 계상됨)
- ⑪ B/L No. : 선사가 임의로 규정한 표시번호를 기재한다. 통상 선적항과 양륙항의 알파벳 두문자를 이용하고 번호를 일련번호로 쓴다. (“BO-5001”: Busan-Osaka, “HMBU-9001”: Hamburg-Busan 등으로 표시)
- ⑫ Flag : 선박의 등록국적. 해상 사고시는 국제적 관계인 기국주의에 의한다.
- ⑬ Container No. : 화물이 적재되는 컨테이너 번호를 표기한다.
- ⑭ Seal No. : 화물이 적재된 컨테이너에 봉인을 하고 Seal No.를 표기한다.
- ⑮ No of CONT or other PKGS : 컨테이너 숫자나 기타 포장 개수를 기재한다.
- ⑯ Description of Packages and Goods : Packing List 및 Invoice에 기재된 상품의 내용을 열거 기재한다.
- ⑰ Gross Weight, Measurement : 등록 검량회사에서 검측된 중량 및 용적을 명기한다. Packing List, Invoice와 일치되지 않는 경우 Remark를 부기하여야 한다. 화물에 이상이 있으면 송하인에게 파손화물보상장(L/I : Letter of Indemnity)을 요구하여 첨부시킨다. 수출입의 경우 Packing List와 B/L이 상이한 경우 통관되지 않으므로 세심히 작성되어야 한다.
- ⑱ Freight and Charges : 상품의 운송에 따른 제반비용의 명세로 Freight, CAF, BAF, CFS Charge, Wharfage 등이 통상 표기되며 Through B/L인 경우는 Inland Charge를 표시한다.
- ⑲ Revenue Tons : 중량과 용적 중에서 운임이 높게 계산되는 편을 택하여 표시한다. 즉 총중량과 총용적에 각각의 운임단가를 곱하여 총중량의 운임이 총용적보다 클 경우는 “K/T”, 총용적이 클 경우는 “CBM”을 표시한다.
- ⑳ Rate : Revenue ton 당의 운임단가 및 CFS Charge, Wharfage, BAF, CAF의 Percent 등이 표시된다. Wharfage의 경우, 국내에서는 1톤 이하는 무조건 올림으로 산정하고 있어, 만일 7.001 CBM이라면 8CBM으로 계산된다.
Per : 용적단위 or 중량단위로 표시하고 Full Container는 Van 단위로 표시한다.
Prepaid Collect : CIF조건의 수출일 경우는 Prepaid난에 운임을 계산하여 표시한다. FOB 조건의 수출일 경우는 Collect 란에 계산 표시한다.

(3) 선하증권의 종류

① 선적 선하증권(Shipped or On Board B/L)

화물이 실제로 선적된 후에 발행되는 증권으로 증권면에 “Shipped” 또는 “Shipped on Board”

등의 문구가 표시되며 모든 선하증권은 선적 선하증권으로 발행되어야 하는 것이 원칙이다.

② 수취 선하증권(Received B/L)

운송인이 선적을 약속한 화물을 하주가 지정된 창고에 입고시킨 후 하주가 요구할 경우 선적전에 발행되는 증권으로 예정된 선박에 선적이 안되는 경우가 있기 때문에 L/C에 “Received B/L Acceptable”이나 이에 상응하는 문구가 없으면 은행에서 매입을 거절할 수 있다.

③ 무사고 선하증권(Clean B/L), 사고부 선하증권(Foul or Dirty B/L)

화물 선적 당시에 화물의 포장상태 및 화물에 어떠한 손상이 있으면 운송인은 그 내용을 증권상에 표기하며 이러한 증권을 Foul B/L 또는 Dirty B/L이라고 한다. 화물의 손상이 기재되지 않은 증권을 Clean B/L이라 한다.

④ 기명식 선하증권(Straight B/L)

증권의 “Consignee”란에 수입자의 성명 또는 상호가 기재되어 있는 증권이 기명식 선하증권(Straight B/L)이다. 그리고 Consignee란에 “To Order” “To order of shipper” “To order of Issuing Bank” 등의 문구가 기재된 증권을 지시식 선하증권(Order B/L)이라 하며 이 경우는 *백지배서로 양도가 가능하다.

⑤ 통과 선하증권(Through B/L)

해상과 육상을 교대로 이용하여 운송하거나, 둘 이상의 해상운송인과 육상운송인이 결합하여 운송할 경우 최초의 운송인이 전구간의 운송에 대하여 책임을 지고 발행하는 운송 증권이다. 통상 통과 운송계약에 의해서만 발행된다.

⑥ 환적 선하증권(Transshipment B/L)

화물을 운송도중 중도에서 다른 선박에 환적하여 목적지까지 운송하는 경우 발행되며 각 구간마다 운송인이 연서하여 공동으로 운송책임을 진다.

⑦ 복합운송 선하증권(Multimodal Transport B/L)

수출국의 화물인수 장소로부터 수입국의 인도장소까지 육상, 해상, 항공 중 적어도 두 가지 이상의 다른 운송방법에 의해 수송되는 경우에 발행되는 운송증권이다. 이는 주로 컨테이너화물에 사용된다.

⑧ 기간경과 선하증권(Stale B/L)

신용장방식 거래인 경우 수출자는 상품대금을 회수하기 위해 선적일자 후 21일 이내에 매입은행에 선하증권을 제시하여야 한다. 그리고 신용장에서 제시기간을 정하고 있는 경우에는 그 기간 내에 제시하여야 한다. 이 기간내에 제시하지 않은 선하증권을 Stale B/L이라 한다. 이 경우에 신용장에 “Stale B/L Acceptable”과 같은 취지의 문구가 없으면 은행에서 매입을 거절할 수 있다.

* 선하증권의 배서방법

① 기명식 배서(Full Endorsement or special Endorsement)

피배서인(Endorsee)의 성명 또는 상호를 기재하고 배서인(Endorser)이 서명하는 방법

예) Endorsee : Deliver to A,B,C Co., LTD.

Endorser : Korea Trading Co., LTD.(Signature)

② 백지식 배서(Blank Endorsement)

피배서인명을 기재하지 않고 배서인이 서명하는 방법

③ 선택 무기명식 배서

특정의 피배서인 또는 본권지참인이라고 기입하고 배서인이 서명하는 형식

예) A,B,C. Co., LTD. or bona fide holder(bearer)

Korea Trading Co., LTD.(Signature)

2. 항공화물운송장(AWB, Airway Bill)

(1) 항공화물운송장 개요

항공화물운송장(AWB : Airway Bill)은 항공회사가 화물을 항공으로 운송하는 경우에 발행하는 화물수취증으로서 해상운송에서의 선하증권에 해당되며, 항공운송장 또는 항공화물수취증이라고도 부른다.

AWB의 기본적인 성격은 선하증권과 같으나 선하증권이 화물의 수취를 증명하는 동시에 유가증권적인 성격을 가지고 유통이 가능한 반면, 항공운송장은 화물의 수취를 증명하는 영수증에 불과하며 유통이 불가능하다는 점에서 차이가 있다.

항공운송장과 선하증권의 차이점

항공운송장	선하증권
유가증권이 아닌 단순한 화물운송장	유가증권
비유통성(non-negotiable)	유통성(negotiable)
기명식	지시식(무기명식)
수취식(창고에서 수취하고 발행)	선적식(본선 선적 후 발행)
송하인이 작성하는 것이 원칙	운송인이 작성

운송계약은 항공화물운송장을 발행한 시점, 즉 화주 또는 그 대리인이 AWB에 서명하거나 항공사 또는 해당 항공사가 인정한 항공화물취급대리점이 AWB에 서명한 순간부터 유효하며 명시된 수하인에게 화물이 인도되는 순간 소멸된다. 운송장은 화물과 함께 보내져 화물의 출발지, 경유지, 목적지를 통하여 각 지점에서 적절한 화물취급 및 운임정산 등의 작업이 원활하게 수행되는데 필요한 사항이 기재되어 있다.

(2) 항공화물운송장의 발행 및 작성

항공화물운송장은 송화인이 작성, 제출해야 함이 원칙이나 항공사나 항공사의 권한을 위임받은 대리점에 의해 작성되는 것이 통례이다. 대리점은 화주가 가져온 상업송장 등 선적서류와 화물운송화주지시서에 의해 운송장을 발행하며 화물전량을 인수한 후에 발행하는 것이 원칙이다.

운송장은 원본 3장, 부분 6장으로 구성되는 것이 원칙이나, 항공화물에 따라서 부분을 5장까지 추가할 수도 있다. 제1원본은 운송인용(녹색)으로 송하인이 기재한다. 제2원본은 수하인용(적색)으로 송하인 및 운송인이 서명하여 화물과 함께 송부한다. 제3원본은 송하인용(청색)으로 운송인이 화물을 인수한 후에 송하인에게 교부한다.

항공운송장에 기록되는 문자와 숫자는 라틴문자와 아라비아 숫자를 사용한다. 따라서 사용문자는 영어, 불어, 스페인어를 사용하는 것이 원칙이다. 라틴문자 외에 다른 문자를 사용하는 경우 영어를 병기하는 것이 바람직하다.

작성된 항공운송장의 내용을 수정하거나 추가할 때는 원본과 사본 전체에 대해서 수정 또는 추가해야 한다. 화물이 수송되는 도중이나 목적지에서 이와 같은 수정이나 추가사항이 발생하였을 경우에는 잔여분에 대한 수정이나 추가내용이 반영되어야 한다. 화물운송장을 작성할 때는 타이핑을 하고 검은색 글씨를 사용하는 것이 원칙이며 경우엔 따라서는 수기(hand writing)를 사용하기도 하는데 어떤 경우이든 원본과 부분 전체가 명확히 복사되도록 유의하여 작성해야 한다.

3. 복합운송증권

(1) 복합운송증권의 의의

복합운송증권은 선박, 철도, 항공기, 자동차 등 종류가 다른 운송수단 중 두 가지 이상의 조합에 의해 이루어지는 운송에 대해 복합운송인이 발행하는 증권으로 발행자인 운송인이 운송품의 수령을 증명하고 운송계약의 증거가 되며, 유가증권으로서의 성격을 가진다.

복합운송증권의 특징은 ① 화물의 멸실, 손상에 대한 전 운송구간을 커버하는 일관책임을 지고, ② 선하증권과 달리 운송인뿐 아니라 운송주선인에 의해서도 발행되며, ③ 화물이 본선적재전에 복합운송인이 수탁 또는 수취한 상태에서 발행된다는 점이다.

복합운송증권은 법적으로 선하증권과 똑같이 유통증권으로서의 기능을 가진다. 다만 지시식 또는 무기명식으로 되어야 하며, 지시식으로 된 때에는 배서에 의해 양도 가능하다.

(2) 복합운송증권의 형태

가) 선하증권 형태

기존의 선하증권에 복합운송을 의미하는 명칭을 붙인 Combined Transport Document(CTD), Multimodal Transport B/L(MTD), Combined Transport Bill of Lading(CT B/L), Intermodal Transport B/L 등과 같은 형태의 복합운송증권을 말한다. 현재 실무에서 사용되는 선하증권 형식의 복합운송증권은 국제복합운송업협회(FIATA)가 제정한 FIATA B/L이 보편적으로 사용되고 있다.

나) Combined Transport Document(CTD)

선하증권이라는 명칭을 사용하지 않고 복합운송서류라는 명칭을 사용하는 CTD는 ICC에서 1975년에 제정한 복합운송증권에 관한 통일조약에서 사용된 복합운송증권이다.

다) 기타 복합운송증권

기타 복합운송증권은 발행인에 따라 해상운송인, 항공운송인, 육상운송인 등 실제 운송인이 발행한 증권이 있고 Freight Forwarder(운송주선인)가 복합운송인으로서 발행한 증권이 있다.

4. 수입화물 선취보증서

(1) 의의

수입화물 선취보증서(L/G : Letter of Guarantee)는 수입화물은 수입지에 도착하였으나 선적 서류가 도착하지 않아 수입업자가 화물을 인수할 수 없을 때 선하증권 원본을 제시하지 않고서도 수입화물을 인수할 수 있도록 하기 위하여 은행이 수입자와 연서형식으로 발급하는 보증서이다. 수입자는 선하증권 대신 동 보증서를 운송회사에 제시하고 수입화물을 인수할 수 있다.

L/G의 발급은 운송서류의 원본을 인도하는 것과 동일한 효과가 있다. 신용장 조건과 일치하지 않은 서류가 내도하여도 화물이 이미 수입업자에게 인도되었으며, L/G에 의해 선하증권 원본을 운송회사에 제시하기로 하였으므로 수입업자는 매입은행에 대하여 수입어음의 인수 또는 지급을 거절할 수가 없다.

(2) 수입화물 선취보증서 절차도해

참 고 사 항	절 차	구 비 서 류
<p>☞ 수입화물선취 보증서 발급신청서는 은행에서 보관하고 수입화물선취보증서(L/G)는 선박회사에 제출한다.</p> <p>☞ 수입보증금 예치비용 수입보증금 예치비용은 각 은행이 자율적으로 책정한다. 통상 L/G금액의 103%를 현금으로 예치토록 하나, 신용이 확실하고 담보가 충분한 경우 수입보증금의 예치를 면제할 수 있다.</p> <p>☞ L/G발급시 유의사항</p> <p>① L/G에 의하여 인도된 화물에 발생되는 모든 손해는 화주 및 보증은행이 책임진다. -운송서류의 하자에 따른 Unpaid 처리 등 불가</p> <p>② 수입자는 양육지에서의 지급운임 및 기타비용과 선적지에서의 미납 선임 및 비용 등 일체를 지급하여야 한다.</p> <p>☞ L/G사후관리</p> <p>① L/G발행후 운송서류가 내도되면 개설은행이 배서한 선하증권원본을 선박회사에 송달하고 L/G 회수한다.</p> <p>② 적정한 일정시일이 지나도 운송 서류원본이 도착하지 않을 때는 수입업자에게 운송서류 원본제출을 촉구한다.</p>	<pre> graph TD A[발급신청] --> B[수입보증금예치] B --> C[수입화물선취보증서발급] C --> D[사후관리] </pre>	<p>① 선취보증서 및 보증서 발급신청서</p> <p>② 선하증권 사본</p> <p>③ 상업송장 사본</p> <p>④ 화물도착통지서 (A/N, Arrival Notice)</p> <p>⑤ 각서</p>

☞ 무신용장방식 거래에 대한 수입화물선취보증서 발급

- ① D/P : 수입화물이 도착하였으나 선적서류 원본이 도착하지 않았거나, 선적서류가 도착하였으나 분할결제할 경우에 발행
→ 수입화물을 분할할 경우에는 분할결제 해당금액에 대하여 추심은행이 L/G발급
- ② D/A : 수입화물이 국내에 도착하고 추심의뢰 은행으로부터 운송서류를 송달했다거나 송달하겠다는 확인통고를 받은 후에 L/G 발급

☞ L/G의 분할발행 및 회수

L/G는 선하증권 단위별로 발행하는 것이 원칙이나 상품이 원팩이나 원면인 경우(협회에서 회원사들의 공동구매 방법인 일괄 수입한 때)에는 회원별 통관의 편의를 위하여 분할발행하는 예도 있다. L/G발급 후 B/L원본이 도착하면 기 발급했던 L/G를 회수한다.

☞ 수입화물대도(貸渡)신청서(T/R, Trust Receipt)

① 의의

- ㄱ. 일람출급(At Sight)거래시 선적서류가 내도되면 수입자는 수입대금을 결제해야만 선적서류를 수령할 수 있으나, 개설은행에서 금융을 제공하거나 기한부거래시 수입자는 수입대금을 결제하지 않고서도 선적서류를 수령하고 수입대금을 일정기간 후에야 결제한다.
- ㄴ. 수입화물의 대도는 신용장 개설은행이 소위 자동 결제 기능에 따라 수입화물을 양도담보로 취급하는 바, 은행은 소유권만 보유하고 수입자가 본래의 목적을 달성할 수 있도록 수입물품을 통관하여 제조, 판매할 수 있도록 한다. 동 물품의 판매대금으로 우선적으로 수입대금을 결제하도록 하는 대출행위이다.

② 수입화물대도(T/R)의 유형

- ㄱ. 수출용원자재 수입에 따른 T/R
무역금융(원자재 수입자금)을 수혜하고 수입대금을 대응수출 이행시 상환토록 한다.
- ㄴ. 인수금융에 따른 T/R
Usance L/C 또는 D/A로 수입하고 연지급 기간 만기일에 수입대금을 상환토록 한다(내국수입 Usance).
- ㄷ. 할부지급에 따른 T/R
외화획득용 시설재 등을 분할지급 수입하고 분할결제 방식에 의거 상환토록 한다.
- ㄹ. 외화대출 및 차관자금에 의한 T/R
외화대출 또는 차관자금 공여시 당해 대출 또는 차관자금의 상환일정에 의거 상환토록 한다.
- ㅁ. T/R Loan에 의한 T/R

③ 구비서류

- ㄱ. 수입담보화물대도(선인도)신청서
- ㄴ. 수입담보 화물처분 약정서(공증인의 확정일자가 있어야 함)
- ㄷ. 선하증권(B/L) 사본
- ㄹ. 상업송장(Commercial Invoice) 사본
- ㅁ. 포장명세서(P/L) 사본
- ㅂ. 신탁양도증서(공증인의 확정일자가 있어야 함)
- ㅅ. 수입신용장 사본

제5절

보험 및 클레임

1. 적하보험

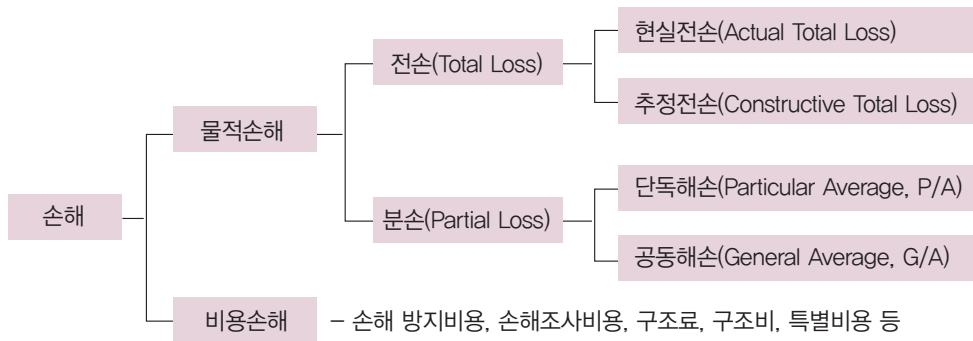
(1) 의의

적하보험은 화물을 보험목적물로 하여 운송중 화물이 멸실 또는 훼손될 경우를 대비하거나 화물을 보존하기 위하여 경비를 지출함으로써 화물의 소유권자가 입은 손해를 보험조건에 따라 보상한다. 이는 전통적 해상위험 뿐만 아니라 해상운송에 수반되는 육상위험 등도 보상의 대상으로 하고 있다.

(2) 보험의 기본용어

용 어	해 설
보험자 (Insurer, Assurer, Underwriter)	보험계약을 인수한 자로서 보험사고 발생시 그 손해를 보상, 즉 보험금을 지급할 의무를 지는 자
보험계약자 (Policy Holder)	보험계약의 청약자로서 보험료 지급의무, 중요사항의 고지의무 및 위험변경 증가 등의 통지의무등을 부담하는 자
피보험자 (Insured, Assured)	피보험이익의 주체로서 보험사고의 발생으로 인하여 손해를 입은 경우 보상을 받을 권리를 갖는 자
보험료 (Insurance Premium)	보험자의 위험부담에 대해 보험계약자가 지급하는 보수
보험금 (Claim Amount)	담보위험으로 피보험자가 입은 재산상의 손해에 대해 보험자가 지급하는 보상금
보험의 목적 (Subject-Matter Insured)	위험발생의 객체로서 해상보험에서는 화물 또는 선박을 말하며 해상보험은 크게 적하보험(Cargo Insurance)과 선박보험(Hull Insurance)으로 분류
피보험이익 (Insurable Interest)	보험의 목적에 보험사고가 발생함으로써 피보험자에게 경제상의 손해를 입힐 우려가 있는 경우에 이러한 보험의 목적과 피보험자와의 이해관계를 말함
보험가액 (Insurable Value)	피보험이익의 평가액으로서 일정한 피보험이익에 대하여 발생할 수 있는 경제적 손해의 최고한도
보험금액 (Insured Amount)	실제로 보험에 가입한 금액을 말하며 보험자가 보험계약상 부담하는 손해배상 책임의 최고한도액

(3) 손해의 유형



- ① 추정전손 : 선박이 일정기간 경과후에도 행방불명이 되어 전손으로 추정하는 경우 및 보험 목적물이 전멸하지 않았어도 손해정도가 심하여 본래의 목적에 사용할 수 없거나 그 손해를 수선하는데 많은 수선비가 소요되는 손해
- ② 공동해손 : 선박과 적재화물이 재난을 당했을 때, 공동의 이익을 위하여 선장이 취한 조치 때문에 생긴 손해를 말하며 이러한 희생과 비용은 위험을 면한 선주와 화주가 부담.

(4) 보험계약자

보험계약자란 보험계약의 청약자로서 보험료지급의무, 중요사항의 고지의무 및 위험변경증가의 통지의무등을 부담하는 자를 말한다 적하보험은 통상 정형거래조건에 따라 보험계약자가 결정된다.

물품운송에 대한 위험의 이전 분기점이 정형거래조건에 따라 달라지므로 보험계약자도 이에 따라 달라진다.

보험가입자는 EXW, FOB(FCA, FAS), CFR(CPT)조건일 경우 수입자가 되고, CIF(CIP), DDP(DAP, DPU)조건일 경우 수출자가 되며 CIF(CIP)조건일 경우에는 수출자가 수입자를 위하여 보험에 가입한다.

참고로 FOB나 CFR조건의 무역계약에서 수입신용장 개설시 개설은행은 수입자가 보험가입을 하고 보험증권을 제출하도록 요구하고 있다.

Incoterms 2020	적하보험의 보험계약자
EXW(Ex Works:공장인도)	매수인이 자신의 판단으로 부보
FCA(Free Carrier:운송인인도)	매수인이 자신의 판단으로 부보
FAS(Free Alongside Ship:선측인도)	매수인이 자신의 판단으로 부보
FOB(Free On Board:본선인도)	매수인이 자신의 판단으로 부보
CPT(Carriage Paid To:운임지급인도)	매수인이 자신의 판단으로 부보
CFR(Cost and Freight:운임포함인도)	매수인이 자신의 판단으로 부보
CIF(Cost Insurance and Freight:운임 및 보험료포함 인도)	매도인이 부보
CIP(Carriage and Insurance Paid To:운임보험료 지급인도)	매도인이 부보
DAP(Delivered at Place:도착지 지정장소 인도)	매도인이 자신의 판단으로 부보
DPU(Delivered Place Unloaded:도착인도)	매도인이 자신의 판단으로 부보
DDP(Delivery Duty Paid:관세지급 인도)	매도인이 자신의 판단으로 부보

(5) 보험가액

보험가액은 일반적으로 상업송장가격의 110%가 국제상관례로서 적하보험요율서상에는 최고 150%까지 한도를 정하고 있으나 보험사에서는 대개 130%까지로 제한하고 있다.

(6) 보험약관

보험약관은 런던보험자협회가 제정한 협회적하약관(Institute Cargo Clause)에 의해 규정된 보험계약에 관한 조항으로, 크게 구약관과 신약관 두가지 형식으로 분류되어 보험가입자가 선택할 수 있도록 되어 있다. 구약관은 200여년전부터 사용되어온 영국의 Lloyd's S.G.Policy을 모체로 하는 S.G.Policy와 특별약관 ICC(FPA, WA, A/R)조건을 말하며 신약관은 1979년 UNCTAD의 해상보험에 관한 보고서를 기초로 1982년 제정된 ICC(A, B, C)조건을 말한다. 담보범위가 ICC(A/R)과 ICC(A)가, ICC(WA)와 ICC(B)가, ICC(FPA)와 ICC(C)가 유사하며 ICC(A/R)과 ICC(A)가 가장 넓으며 ICC(FPA)와 ICC(C)가 가장 좁은 것이다.

가) 기본조건

〈구협회약관〉

- ① F.P.A(Free From Particular Average, 단독해손부담보조건) : 담보위험을 Positive List로 나열
- ② W.A(With Average, 분손담보조건) : W.A 3%와 WAIOP가 가장 일반적이다. W.A 3%는 손실액이 3% 미만인 경우 보상하지 않는다는 의미이며, WAIOP(With Average Irrespective of Percentage)는 손실액의 다과에 관계없이 보상하는 WA의 특약사항이다.

- ③ A/R(All Risk, 전위험담보조건) : 담보위험의 범위가 가장 넓으며 Negative List로 담보하지 않는 위험만을 나열

보상하는 손해	구 분	F. P. A	W. A	A/R
① 전손		○	○	○
② 공동해손		○	○	○
③ 해난구조비 및 손해방지비		○	○	○
④ 좌초 · 침몰 · 대화제가 발생된 경우의 단독해손		○	○	○
⑤ 선적 · 환적 · 양하중의 매포장 단위당의 전손		○	○	○
⑥ 화재 · 폭발 · 충돌 · 접촉 및 피난항에서의 양하로 인한 손해		○	○	○
⑦ 약천후에 의한 해수손		×	○	○
⑧ 약관상 면책사항 이외의 외래적 우연적 사고에 의한 손해		×	×	○

주) 면책사항 :

- 보험계약자 또는 피보험자의 고의 또는 불법행위로 인한 일체의 손해
- 보험목적물의 고유의 하자 또는 성질과 운송의 지연으로 인한 손해
- 위험의 요건을 구비하지 않은 사유로 인한 손해, 즉 통상적인 손해(Ordinary Loss or Trade Loss)
- 전쟁, 파업, 폭동 등에 의한 손해(War, Strike, Riots and Civil Commotion, W/SRCC)

〈신협회약관〉

보상하는 손해	구 분	ICC(C)	ICC(B)	ICC(A)
① 화재 또는 폭발		○	○	○
② 본선 또는 부선의 좌초 · 교사 · 침몰 · 전복		○	○	○
③ 육상운송용구의 전복 · 탈선		○	○	○
④ 본선 · 부선 · 운송용구의 타물과의 충돌 · 접촉		○	○	○
⑤ 피난항에서의 화물의 하역		○	○	○
⑥ 지진 · 화산의 분화 · 낙뢰		×	○	○
⑦ 공동해손희생 손해		○	○	○
⑧ 투하(Jettison)		○	○	○
⑨ 갑판유실(Washing Overboard)		×	○	○
⑩ 본선 · 부선 · 선창 · 운송용구 · 컨테이너 · 지게차(Liftvan) 또는 보관 장소에의 해수 · 호수 · 강물의 유입		×	○	○
⑪ 본선 · 부선에의 선적 또는 양륙작업 중 바다에 떨어지거나 갑판에 추락하여 발생한 포장단위당의 전손		×	○	○
⑫ 약관상 면책사항 이외의 외래적, 우연적 사고에 의한 손해		×	×	○
⑬ 공동해손 · 구조비		○	○	○
⑭ 쌍방과실충돌(Both to Blame Collision)		○	○	○

주) • ICC(A)의 경우 A/R 면책사항은 담보 되지 않는다.

- ICC(B)에서 ⑩우수(rainwater)의 경우는 부담보
- 구약관 면책사항 4개조항 + 포장불완전은 담보되지 않는다.

나) 부가위험 담보조건

화물의 종류, 포장방법, 운송방법 등을 고려하여 기본조건인 F.P.A, W.A나 ICC(B), ICC(C)에 아래에 열거된 보험조건을 추가하여 부보함으로써 보다 저렴한 보험료로 전 위험담보조건으로 부보한 것과 동일한 효과를 거둘 수도 있다.

〈종류〉

- ① TPND(Theft, Pilferage & Non-Delivery) : 도난, 절도, 불착손
- ② R.F.W.D(Rain and/or Fresh Water Damage) : 비나 해수에 의한 손상
- ③ Breakage : 파손
- ④ Sweat and Heating Damage : 습기와 열에 의한 손상
- ⑤ Leakage/Shortage : 누손 및 부족손
- ⑥ JWOB(Jettison and Washing Over Board) : 투하 및 갑판유실
- ⑦ Denting and/or Bending : 움푹 들어가거나 휘어짐으로 발생한 손해
- ⑧ Spontaneous Combustion : 자연발화
- ⑨ Mould and Mildew : 곰팡이로 인한 손해
- ⑩ ROD(Rust, Oxidation, Discolouration) : 녹, 산화, 변색
- ⑪ Hook and Hole : 갈고리의 취급 부주의로 인한 구멍 발생
- ⑫ Contamination : 오염에 의한 손해

다) 확장담보조건

- ① 내륙운송 확장담보조건(Inland Transit Extension, ITE) : 육상운송중의 위험을 적하보험 증권에서 추가로 담보하는 조건
- ② 내륙보관 확장담보조건(Inland Storage Extension, ISE) : 통상적인 운송과정에서 중간창고나 보세창고 보관중의 위험을 적하보험 증권에 명시된 기간(수출 : 모선으로부터 하역후 60일, 수입 : 최종도착항 하역후 30일) 이상으로 연장할 경우 담보하는 조건

라) 특수화물에 대한 기본약관 확장담보조건

- ① 협회항공화물약관(전위험담보)(Institute Air Cargo Clause(All Risks)) 우송물을 제외한 항공화물에 적용되고 ICC(A/R)과 거의 같지만 항공기에서 하역후의 보험기간이 30일로 되어 있다. 신약관은 Institute Cargo Clause(Air)이며 해상보험과 달리 이 두약관중 하나만 선택할 수 있다.
- ② 원당약관(Raw Sugar Clause)
- ③ 고무약관(Rubber Clause)
- ④ 기타 원목무역협회약관, 협회냉동식품약관 등 특수화물에 대한 약관이 다수가 있다.

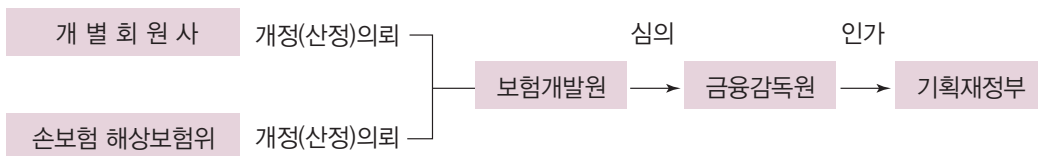
마) 기타 특별약관

화물의 종류에 따라 보험자가 자동적으로 첨부하는 원산지 손해약관, 기계류수선특별약관, 중고기계수선특별약관, 냉동기관약관, 생동물약관, 상표약관, 갑판적약관 등이 있다.

(7) 보험요율

- ① 수출화물과 수입화물에 대해 별도의 요율을 적용하고 있으며 선박의 상태, 항로(거리), 화물의 종류, 보험조건등을 근거로 하여 산정
- ② 기본요율(Port to Port), 통상요율(부가위험요율, 확장부담보조건요율, 할인/증 요율) 및 기타요율로 구성(천분율로 표시)

요율의 산정절차



주) 수출적하보험은 기획재정부의 인가 불필요

(8) 보험금 청구

보험사고가 발생하였을 때 보험계약자, 피보험자 및 그 대리인은 사고사실을 인지하게 되면 지체없이 보험회사 또는 그 대리점에 사고발생 사실을 구두나 서면으로 통보하여야 한다. 사고통보를 받은 보험회사 또는 그 대리인은 지정된 공인 감정회사를 선임하여 사고발생사실 및 원인과 손해의 정도에 대한 조사를 실시하고 이를 토대로 작성된 검정보고서에 따라 보험금의 지급여부 및 지급할 보험금의 수준을 결정하게 된다. 따라서 사고 발생시 사고 통보를 지체하면 손해의 원인규명이 어려워지거나 손상된 화물의 방치로 손해가 확대됨에 따라 보험보상이 불가하거나 불이익을 당할 우려가 있으므로 주의가 필요하다.

〈통지해야 할 주요내용〉

- ① 보험조건지 내용(증권번호, 화물의 명세, 선명, 보험가입금액, 보험증권 등)
- ② 손상화물의 상태(수량 및 외관에서 본 손상상태)
- ③ 화물의 보관장소 및 그 후의 예정
(보험회사는 이 통지에 의해 어느 시점에서 입회조사를 실시할 것인지 또는 전문사정기관의 입회조사가 필요한지 아닌지 등을 결정한다)

(9) 보험금의 산정사례

1) 양적손해의 분손

세탁기 1,000대를 \$200,000로 부보했을 경우 운송중의 보험사고로 그 중의 100대가 파손되어 상품가치가 소멸하였다면 그 손해배상액은 아래와같이 계산된다.

$$\$200,000 \times 100 / 1,000 = \$20,000$$

2) 질적손해의 분손

① 분손방식(Average Loss Settlement 또는 Partial Loss Settlement)

냉장고 1,000대를 \$300,000로 부보했을 경우, 운송중의 보험사고로 그 중의 400대가 해수침손을 입고 상품가치가 저하되었다. 이를 공매했던바 1대당 정품시가는 \$400이었는데 손상되었기 때문에 \$200에 판매되었다. 이 경우의 손해배상금은 아래와같이 계산한다.

$$400\text{대의 손품시가}(400 \times \$200) \dots\dots\dots \$80,000$$

$$400\text{대의 정품시가}(400 \times \$400) \dots\dots\dots \$160,000$$

$$\text{감가율: } (160,000 - 80,000) / 160,000 \dots\dots 1/2$$

이 감가율을 400대의 보험금액(\$120,000)에 곱하면 손해배상액이 된다

$$\$120,000 \times 1/2 = \$60,000$$

② 구조물차감방식(Salvage Loss Settlement)

냉장고 1,000대를 \$300,000로 부보했을 경우, 운송중의 보험사고로 전체량이 심한 침수손, 파손을 입고 중간항에서 양하되었다. 그곳에서 매각하는 것이 유리 할 것으로 판단되어 공매했던바, 순매득금(Net Proceed)으로 \$70,000을 취득하였다. 이 경우 보험금은 아래와같이 계산된다.

$$\$300,000 - \$70,000 = \$230,000$$

2. 해상운송 클레임

(1) 제기 주체

화물사고에 근거하여 손해를 입한 사람에게 배상을 청구하는 것이므로 클레임의 제기 주체는 원칙적으로 그 화물의 소유자이어야 한다. 클레임의 제기절차나 방법을 따로 정하는 법규정은 없으며, 선하증권 소지인인 수하인이 제기하는 것이 보통이나, 수하인이 지니고 있는 배상청구권을 대위 받은 보험회사가 클레임을 제기하는 경우도 있다. 이 때 수하인이 직접 클레임 청구시는 B/L사본 제시만으로 충분하며, 대리인이 청구시는 위임장을 첨부해야 한다. 수하인 외의 자가 클레임 청구시 보험회사는 보험금을 지급하고 청구권을 대위했다는 취지의 권리양서(Subrogation Letter)를 첨부한다.

(2) 제기 절차

운송에 따른 손해 발생시 화주는 즉시 그 사실을 선박회사와 보험회사에 통지하는 동시에 손해의 확대방지와 경감을 위한 조치를 강구해야 한다. 배상을 청구하기 위해서는 원칙적으로 먼저 선박회사에 사고통지를 하고, 다음에 명세가 밝혀지면 다시 본 클레임을 제기해야 한다.

운송클레임 제기 시기는 원칙적으로 화물을 인수할 때까지 통지해야 하며, 제기 형식은 서면으로 통지해야 하고, 당해 화물이 멸실 혹은 손상이 있었다는 것과 그 일반적 성질을 기재하면 충분하다.

본 클레임(Final Claim)은 사고통지를 한 후 손해의 정도가 산출되면 곧 정식 클레임을 제기해야 한다. Hague Rules과 상법은 운송물을 수령한 날로부터 1년 이내에 제기하지 않으면 운송인의 손해배상 책임은 소멸시효에 의해 소멸되는 것으로 본다. 제출서류로는 손해배상청구서(Claim Letter), 송장(송하인의 서명이 있는 사본), Survey Report(공인 검정기관에 의해 발행된 것), Out Turn Report 등이다.

(3) 손해배상금액

우리나라의 상법은 도착지의 시장가격에 의해 배상액을 규정하나, 실제로는 CIF가격에 의해 배상되는 것이 보통이다. 선적시 화주가 선사에게 화물의 성질 및 가격을 밝히고 선하증권에 기재한 경우에는 선하증권의 조항을 따르며, 화물의 가격을 한도로 실제 손해액 배상하며, 화물의 가격에 대한 통지가 없고 선하증권에 표시가 없는 경우에는 우리나라 상법상 1포장 또는 1선적 단위당 666SDR(또는 kg당 2SDR)을 한도로 배상한다.

3. 항공운송 클레임

(1) 클레임의 제기

클레임 제기나 클레임 의사 통고는 규정된 기간 내에 서면으로 하여야 한다. 즉, 일부손실을 포함, 파손에 대한 클레임은 화물인수일로부터 14일 이내에 제기해야 한다. 지연에 대한 클레임은 물품이 수하인의 처분에 놓이게 된 날, 즉 화물의 도착통보를 받은 날로부터 21일 이내에 제기해야 한다. 분실에 대한 클레임은 AWB 발행일로부터 120일 이내에 제기해야 한다. 제소기한은 항공기 도착일 또는 운송 중지일로부터 2년이다.

클레임에 필요한 서류는 항공화물운송장 원본 및 운송인 발생 항공운송장, 상업송장, 포장명세서, 파손, 지연 등에 따른 손실 계산서와 클레임이 청구된 총계, 지연 등으로 인한 손해비용 명세서, 검사증명서 및 기타 필요서류이다.

(2) 이중운송의 운임

분실, 손상, 지연된 화물배상 방법으로 이중운송(duplicate shipment)에 대한 무임운송은 제공될 수 없다. 즉 어떠한 경우에도 송하인이나 수하인은 운임을 지불해야 하며, 최초의 물품에 대한 손실의 보상은 오직 클레임을 통해 해결해야 한다.

(3) 클레임과 운임

화물이 분실, 손상, 또는 목적지에 도착하지 못하더라도 운임, 수수료 및 기타 항공사에 지불해야 할 금액은 선불 또는 후불에 관계없이 전적으로 항공사의 수입으로 간주되며 화물의 분실 및 손상에 대한 클레임은 모든 운임이 지불되어야 손해배상을 청구할 수 있다. 또한 손해배상청구액은 해당 운송요금으로 공제할 수 없으며 손실의 보상은 오직 클레임에 의해서만 해결할 수 있다. 단, 화물이 완전히 분실된 경우에는 운임의 지불과 관계없이 그 클레임은 제기할 수 있다.

4. 생산물 배상책임법 관련 대응

(1) 의의

2002년 7월 1일부터 국내에서도 생산물 배상책임(Product Liability)법이 시행됨에 따라 해당 제조물의 제조·가공 또는 수입업체는 제조물 결함으로 발생한 사용자의 생명·신체 또는 재산상의 손해에 대해 손해배상 책임을 부담하게 되었다. 이에 따라 특히 외국산 제품을 수입, 판매하는 수입업체의 경우 제조·가공업체와 같은 입장에서 PL법의 적용을 받게 된다. 뿐만 아니라 제조(수출)업자(완성품제조, 부품제조, 원료제조 등)도 외국에 수출시 해당 수입국가로부터 이러한 생산물 배상책임을 받드시 요구하고 있는 추세이다.

(2) 생산물 배상 책임법의 필요성

- ① 소비자우선주의 대두 : 소비자의식수준 향상
- ② 제조자의 책임 강화
- ③ 기업의 안정된 경영의 유지
- ④ 상품의 선전효과 및 기업의 국제경쟁력 강화

(3) PL법의 주요 내용

PL법은 제조·설계·표시상 제조물 결함으로 발생한 손해에 대한 제조·공급 및 수입업체 등의 손해배상 책임을 규정함으로써 피해자를 보호하고 있다.

- ① 제조상 결함 : 해당제품에 대해 통상 기대할 수 있는 안전성의 결여
- ② 설계상 결함 : 제품의 외형 품질구조의 설계자체에 내재하는 결함
- ③ 표시상 결함 : 제품을 부적합하게 사용할 경우 발생하는 위험 등을 경고하지 않아 피해나 위험을 줄이거나 방지하지 못한 경우
- ④ 적용대상 : 제조(수출)업자(완성품제조, 부품제조, 원료제조 등), 수입업자, 표시제조업자(OEM 제조자, PB(Private Brand) 유통업자), 판매업자, 대형마트 및 홈쇼핑 납품업체, 상표권자 등
- ⑤ 배상 책임자 : 제물의 제조·가공 또는 수입업자, 표시제조업자, 판매업자
- ⑥ 손해배상 범위 : 제조물 결함으로 발생한 생명·신체 또는 재산손해

〈면책사유〉

- ① 제품 공급 당시의 과학, 기술수준으로 결함을 발견할 수 없는 경우
- ② 법령이 정하는 강제기준을 준수함으로써 결함이 발생한 경우
- ③ 완성품 제조자의 설계·제작지시로 원재료 및 부품에 결함이 발생

〈손해배상 청구권 소멸시효〉

- ① 피해자가 손해배상 책임자를 인지한 날로부터 3년 경과
- ② 제조물 공급일로부터 10년 경과

(2) 수출입업체 대응방안

- ① PL보험 가입 : PL법에 따라 수입품에서 발생한 사고에 대한 1차적인 보상책임자는 수입업체이므로 반드시 PL보험에 가입
- ② 구상권을 확보 : 수입품이 PL사고를 일으킬 것에 대비해 계약을 맺을 때 수출자로 하여금 자국에서 PL보험에 들어둘 것을 권유하는 것이 좋다. 만약 사정이 여의치 않다면 계약서에 PL 사고가 날 경우 수출자에게 구상권을 행사한다는 내용을 삽입해 두는 것이 안전
- ③ 수입계약서에 제조물책임에 대한 책임조항 삽입 : 수출국에서 제조물 책임법이 시행되고 있지 않는 경우 수입자는 국내 피해자에게 PL법에 의한 배상책임이 있지만 해외로부터는 일반 민사책임 이외에는 물을 수 없으므로, 수입계약서 작성시 국내의 PL에 의한 배상의무 발생시 이를 수출자가 책임진다는 조항을 삽입하는 것이 바람직하다.
- ④ 수입물품에 대한 시장성 이외에 결함유무를 철저히 점검
- ⑤ OEM 수입 시 제품결함에 대한 책임범위를 명확히 설정
- ⑥ 수출자가 약속하는 제품의 보증사항은 실제로 확인한 후 사용(취급설명서, 광고, 선전, 제품의 설명 등)
- ⑦ 중재나 재판이 국내에서 이뤄질 수 있도록 계약서에 명기 : PL사고에 대비, 중재나 재판이 우리나라에서 이뤄지도록 하는 것도 중요하다. 즉, 계약을 체결할 때 ‘이 계약으로 또는 이 계약의 불이행으로 말미암아 발생하는 모든 분쟁·논쟁 또는 의견차이는 대한민국 서울에서 대한상사중재원의 중재규칙 및 대한민국 법에 따라 중재에 의해 최종적으로 해결한다. 중재인에 의해 내려지는 판정은 최종적인 것으로 당사자 쌍방에 대해 구속력을 가진다.’라는 문구를 삽입하는 것이 좋다.

“All disputes, controversies, or differences which may arise between the parties out of or in relation to or in connection with this contract, or for the breach thereof, shall be finally settled by arbitration in Seoul, Korea in accordance with the Arbitration Rules of The Korean Commercial Arbitration Board and under the law of Korea. The award rendered by the arbitrator(s) shall be final and binding upon both parties concerned.”

〈제조물책임법률 및 표준〉

이러한 생산물배상책임에 대한 효율적인 대처를 위해 아래와같은 해당 국가들의 제조물 책임법률 및 표준을 파악해 두는 것이 무엇보다 중요하다.

○ 한국의 법률

한국에서 제조물 책임은 2002년에 제정된 제조물책임법(PLA)에 의하여 규정된다

제조물책임법 시행 이전에는 결함 있는 제조물에 의하여 발생한 손해에 대한 배상청구는

한국의 민법에 규정된 일반적인 불법행위 원칙에 근거하였다. 제조물책임법은 결함 있는 제품에 의한 손해에 대하여 소비자를 보호하고, 제품의 결함으로 피해 당사자에게 발생한 손해에 대하여 제조업자의 책임등을 규정함으로써 국민 생활 안전에 기여하기 위하여 제정되었다. 제조물책임법 하에서 손해는 부당한 행위에 의하여 직접 또는 간접적으로 발생한 생명, 신체 또는 재산상 손해를 포함할 수 있다.

○ 유럽의 법률

유럽공동체(European Community, EC) 안에서 제조물안전법은 각 회원국가의 자국 법률에 기초한다. 하지만, 유럽공동체가 제조물 안전에 대하여 새로운 접근 지침들(directive)을 시행함에 따라 공통된 특징이 많이 존재한다. 이러한 지침들은 모든 회원국들이 시행하여야 하며, 유럽공동체 전반에 공통된 입법의 틀을 제공해주고 있다. 이러한 지침들은 많은 영역을 다루고 있는데, 중요한 영역은 일반적인 제조물 안전과 기계 안전에 관한 것이다.

○ 미국의 법률

미국에는 두 단계의 법률 시스템이 있다. 연방 또는 국가 차원에서 주로 안전하지 못한 제조물의 수입이나 시장출하를 금지할 목적으로 설계된 법들이 있다. 또한, 이러한 법들은 필요한 경우에는 제품의 안전 문제 및 리콜에 대한 보고 요건을 부과하고 있다. 하위 단계에서 각 주는 “위법행위” 원칙에 근거하여 각 주 나름의 일련의 제조물 안전법을 갖고 있다. 위법행위란 부상이나 손해를 야기하는 부당행위나 적절한 주의의 불이행을 말한다. 위법행위법은 사고를 평가하고 결정을 하는 기준을 수립한다. 그러므로 이러한 주 차원의 위법행위법은 주로 사고 후에 제품 관련 배상청구에 관련이 있다. 미국에서는 주에 따라 법에 약간의 차이가 있으나, 가장 중요한 것은 손해를 해석하고 보상하는 방법의 변동성이다.

전반적으로 미국의 법은 주나 연방 차원 모두 유럽 법률의 동일한 기본 원칙들을 따르고 있다. 안전은 보통 제조업자가 위험을 평가하고 스스로 언제 제품을 시장에 출하하는 것이 안전한지 정할 것을 요구하는 합리적인 수준의 안전 표준이라는 관점에서 정의된다.