

수출입 '물류' 프로세스를 이해하려면, 수출입 절차에 대한 일반적인 이해가 전제되어야 한다. 한국의 수출입 절차가 다른 나라의 수출입 절차와 다르지 않으므로 수출입 물류 프로세스 역시 다른 나라와 별 차이가 없다. 하지만 도로나 항만, 항공 등 인프라의 차이와 한국만의 특징적인 수출입 및 물류제도 등에 따라 다소 차이가 날 수밖에 없다. 이번 장에서는 한국에서 수출화물의 운송과 수입화물의 운송을 단계별로 살펴보고자 한다. 수출입화물의 한국 내 운송에 대해서는 3장에서 자세히 다루기로 한다.

1. 수출물류

수출화물의 물류 프로세스는 해상운송인지 항공운송인지에 따라 조금 차이가 난다.

먼저 해상운송의 경우부터 살펴보자.

가. 해상운송에서의 수출 물류

1) 내륙 물류

수출자가 수출품을 생산하고 난 후 선적하기 위해서는 선적지까지 내륙운송 절차를 거치게 되며 이에 대한 경로로는 육상운송, 철도운송, 연안운송 3개 경로가 있다. 화주의 경로선택은 화물의 양, 종류에 따라 달라질 수 있는데 보통 FCL인 경우는 육상운송, 철도수송, 연안운송으로 수송되며 LCL의 경우는 육상으로 수송되어 CFS에서 컨테이너 적입 작업이 이루어진다. FCL 화물은 보통 화주 문전통관 후 수송되고 있으며 LCL 화물은 미통관 상태로 수송되어 선적지에서 통관되고 있다.

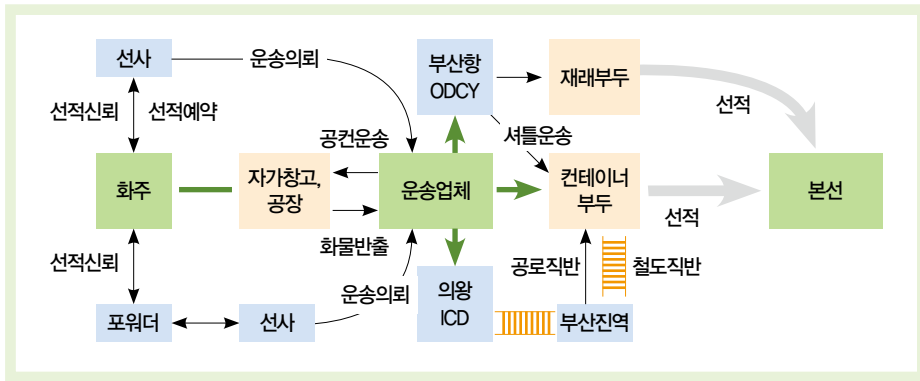
수출화물이 컨테이너 야드에 도착한 후 선사에 의해 본선 적재가 이뤄지면 수출화물의 한국 내 운송 과정은 끝난다.

수출화물의 이동을 중심으로 수출화물의 물류 프로세스를 추적해 보자.

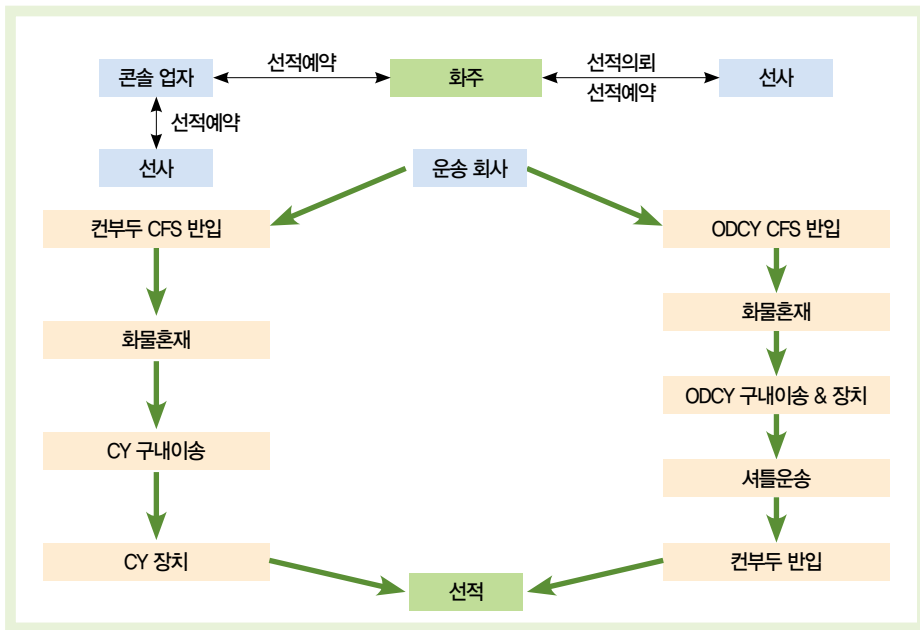
일반적으로 수출화물의 물류 프로세스는 화주의 생산 공장(shipper's door) 출고 시점부터 시작된다. 이 때 수출화물은 화주의 자가장치장이나 타소장치장을 거칠 수도 있고 곧바로 운송이 시작될 수도 있다. 시내운송을 거친 화물은 의왕, 양산 등지의 내륙화물복합운송기지(ICD)로 운송되어 부두나 공항으로 보세운송 된다. ICD를 거치지 않고 곧바로 부두로 운송되기도 한다. LCL 화물의 경우 이 과정에서 혼재 작업이 이루어진다. 이후 컨테이너 야드에 적치된 화물은 부두 내의 셔틀운송을 거쳐 선적된다.

이 과정을 그림으로 보면 다음과 같다.

:: FCL화물의 이동경로 ::



:: LCL화물의 이동경로 ::

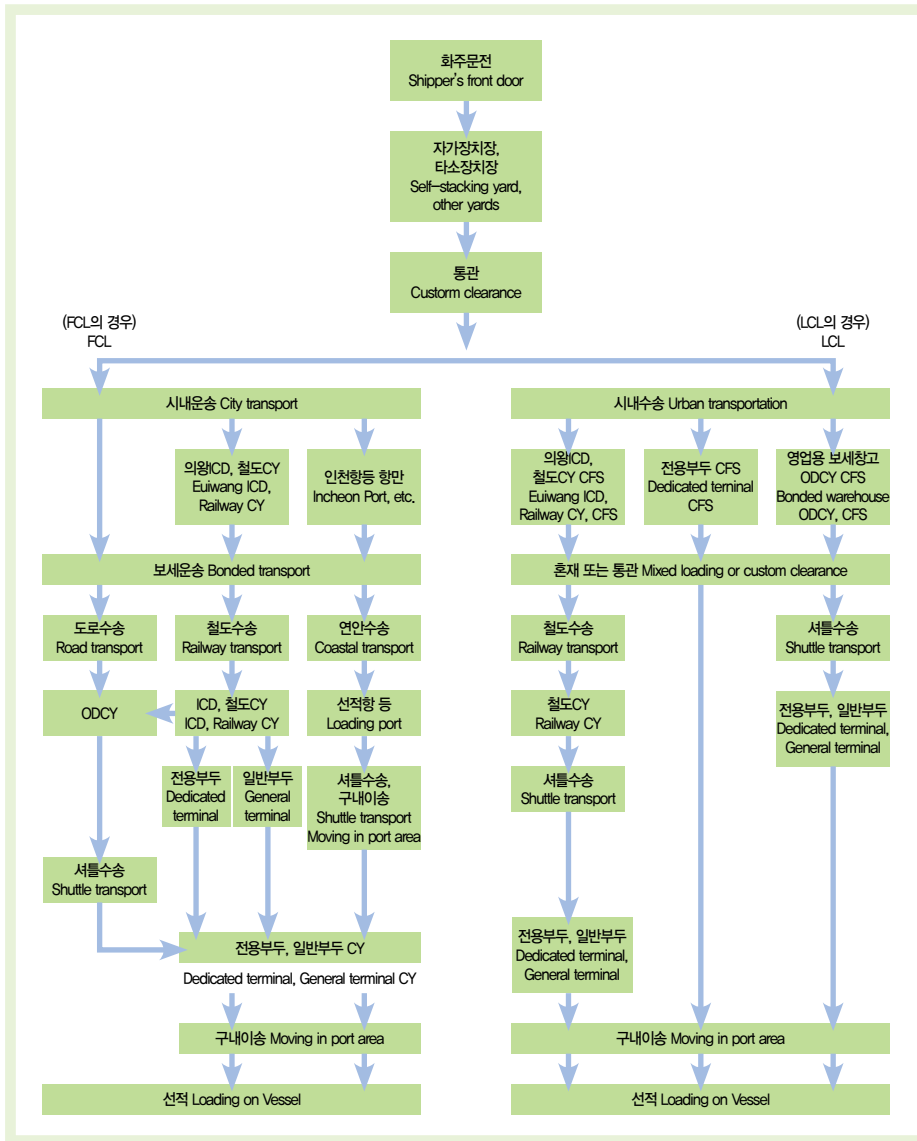


운송인의 입장에서 보면 수출화물의 물류는 화주가 운송인에게 운송을 의뢰하는 단계부터 시작된다. 수출화물의 운송을 의뢰받은 운송인은 위와 같은 실질적인 물류 프로세스를 진행하는 한편, 선박(또는 항공)스케줄 확인 및 수배, 예약을 진행한다.

선적 예약 이후 화주는 운송사와 운송일정 등을 협의하여 빈 컨테이너를 인수하고 컨테이너에 수출화물을 적입하게 되는데 이 과정 역시 운송인이 맡아서 하는 경우가 많다. 이후 화주(또는 운송인)는 내륙운송을 거쳐 항만이나 공항에 수출화물을 운송하게 된다.

수출입 화물운송 시 특히 해상운송의 경우에는 세계적으로 규격화된 컨테이너를 통해 처리하고 있다. 이는 운송, 보관, 하역 등 각 단계별 업무를 효율적으로 처리할 수 있으며, 물류비도 낮출 수 있는 장점이 있다.

:: 수출화물의 유통경로(해상운송의 경우) ::



2) 선박수배와 선적

수출자는 일반적으로 선박이나 항공기 수배 등의 운송 관련 업무를 운송인에게 맡기는 경우가 많다. 운송인은 수출자를 대신하여 선박수배, 예약 등의 업무를 진행한다.

예약을 받은 선사는 컨테이너 화물을 적재하기 위하여 ①컨테이너의 준비 ②출하정보의 파악과 화물의 인수 ③컨테이너의 배치 ④화물의 인수 ⑤선적서류의 작성과 송부 업무를 수행한다.

여기서는 컨테이너 화물의 해상운송을 전제로 운송 업무 프로세스를 살펴보기로 한다.



참고 컨테이너 수출화물의 선박 수배 및 선적절차

- ① Shipping Schedule 확인 및 선박 수배 : 화주 또는 화주의 위임을 받은 포워더
- ② Booking : 화주(또는 포워더)가 선사(대리점)에 선적 예약(Shipping Request)
- ③ 화물선적예약서(booking note, booking confirmation) 작성 : 선사(대리점)가 컴퓨터에 입력
- ④ 화물인수예약명세서(booking list) 송부 : 선사(대리점)가 관계 지점에 송부
- ⑤ Booking List를 기초로 선사의 지시에 따라 CY 오퍼레이터는 필요한 빈 컨테이너를 화주에게 대출하고 기기수도증(機器受渡證, EIR: Equipment Interchange Receipt)을 접수
- ⑥ 화주는 빈 컨테이너에 화물을 적입 및 sealing 후 CY에 입고
- ⑦ CY 및 CFS 오퍼레이터는 컨테이너화물을 인수할 때 부두수취증(D/R)에 서명한 후 화주에게 반환
- ⑧ 본선이 입항하면 CY 오퍼레이터는 갠트리크레인을 사용하여 컨테이너 본선적재
- ⑨ D/R을 수취한 화주는 이를 선사에서 선하증권(B/L : Bill of Lading)과 교환하고 운임 선불인 경우에는 운임을 지급
- ⑩ 선적완료 후 CY 오퍼레이터는 적부도(積付圖, stowage plan)와 특수화물 목록을 작성하고 선사나 관계기관에 배포
- ⑪ 선적절차가 끝나면 수출업자는 수입업자에게 지체없이 선적통지(shipping notice) 및 선하증권 사본을 송부

(가) 선박수배

선박수배를 위해서는 출항일 전후에 선적항에 기항하는 선박스케줄을 확인해야 하는데, 선박스케줄 확인은 해당 항로에 취항하는 선사의 인터넷 홈페이지 또는 전화 상담 등을 통해 확인하거나, 선박스케줄을 제공하는 관련 사이트에서 정보를 확인한 후 선사와 업무를 진행할 수도 있다. 일반적으로 한국무역협회에서 운영하는 화주협의회 사이트(<http://shippersgate.kita.net>) 및 운송전문 주간지인 코리아쉬핑가제트(www.ksg.co.kr), 운송신문사(www.ktpress.co.kr), 스케줄뱅크(www.schedulebank.com) 등을 찾아보는 경우가 많다.

선박스케줄에서 목적지 항만별(국가별), 수출입 항로별로 취항하는 선박명과 출항예정일자, 기항하는 항만명, 도착예정일자 등의 정보를 확인할 수 있다.

이 때 선박스케줄에 보면 'Schedule is subject to change with or without notice'라고 기재되어 있기 때문에 스케줄을 확정된 뒤라도 예정대로 출항하는지 여부의 재확인이 필요하다는 점에 유의해야 한다.

선박스케줄 확인 시 ①선박 입·출항일 및 시간, 운송기일(transit time), 직항 또는 환적항 기항 여부 ②선박 출항예정시간(ETD: estimated time of departure)과 도착예정시간(ETA: estimated time of arrival) ③CY cargo인 경우 화물수취 마감시간(closing time)을 반드시 확인해야 한다. 더불어 관할 세관과 CY담당자 및 전화 번호 등도 알아놓는 것이 좋다.

선사에 화물을 맡기고 난 후 B/L을 받았다고 선적 업무를 마무리 지었다고 생각해서는 안 되고 수출화물이 실제로 선적되어 출항되었는지의 여부를 끝까지 확인해 보는 것이 좋다. 간혹 On board B/L을 받은 경우에도 부두에서 화물이 선적 작업 착오 또는 대기업 화물에 밀려 선적되지 못하는 경우도 발생할 수도 있기 때문이다.

참고로 일반적인 수출 과정에서 운송계약 체결 및 선박수배 의무는 FOB 조건의 경우 수입상이, CIF 조건의 경우 수출상이 지게 된다.

FOB 조건의 경우 수출지의 선사 또는 포워더는 L/C가 개설될 시점에 지정(nomination)된 사실을 통보 받아 알고 있는 경우가 많다. 지정된 운송인이 먼저 송하인에게 연락하여 화물의 제조완료 시점 등 여러 가지 사실을 문의하여 오지만, 만약 운송인에게 연락이 오지 않아 적기 선적에 차질이 우려될 경우에는 화주는 지체 없이 이들 운송인에게 먼저 연락하여 선적 협의를 해야 한다.

FOB 조건이라고 해서 모두 수입상이 운송인을 지정하는 것이 아니고 때로는 수출화주가 수입상을 대신하여 운송인을 선정해야 하는 경우도 있고, L/C에 명시하지는 않았지만 별도로 Fax나 e-mail로 바이어가 지정하는 운송인을 이용하도록 요청되는 경우(shipping instruction)도 많다.

CIF 조건의 경우 수출 화주는 납기일 내에 현지에 도착할 수 있는 선박을 수배해야 한다.

(나) 선적예약(Booking)

수출자는 화물 출고 전 또는 수출신고를 전후해서 선사에 선적예약(booking)을 하게 된다. 대개 수출자는 이 업무를 운송인에게 일임하게 되는데, 특히 선적예약 화물이 FCL이 아닌 LCL인 경우에는 운임의 할인 혜택 등을 받기 위해서 포워딩 회사를 이용하는 경우가 대부분이다.

선사는 선적예상목록 및 선박스케줄을 하역업체에게 통보하여야 한다. 선사로부터 선적예상목록과 선박스케줄을 확인한 하역업체는 반입계와 Gate log⁶⁾를 확인하여 CY에 장치하였다가 선적작업을 수행하게 된다.

선적 예약 시 선사 소정 양식인 선적의뢰서(S/R: Shipping Request)에 해당사항을 기입하여 팩스로 송부한 후 접수여부를 확인하는 것이 바람직하다. S/R 양식은 선사 또는 포워더마다 서로 상이한 양식을 사용하고 있다.

6) 선박스케줄에 기록되어 있는 선적게이트 정보

보통 선적 담당자는 선적예약 시 상업송장(commercial invoice)이나 포장명세서(packing list)만을 선사에 보내어 예약을 하는 경우가 많으나 선사들 입장에서는 나중에 발급하게 되는 선하증권에 반드시 기입해야 할 수출품목, 중량, 수출신고필증번호 등에 대해 화주들에게 일일이 확인절차를 다시 수행해야 하는 번거로움이 발생하고 유선상의 확인 작업 중에서 착오가 발생할 수도 있게 되어 바람직하지 못하다.

더욱이 운송계약의 성립이 청약과 승낙에 의해 이루어지는 만큼 단순히 C/I(Commercial Invoice)나 P/L(Packing List)만을 선사에 보내어 예약을 하는 것은 정상적인 청약절차로 보기 어려우므로 만일 나중에 선적예약이 안되어 문제가 발생하더라도 화주는 법적으로 불리한 입장에 놓이게 된다.

수출화물 통관절차가 EDI방식에 의해 이루어진 후 선사들이 적하목록(manifest)을 직접 작성해야 하기 때문에 선사들은 수출업체들이 귀찮더라도 선사들이 요구하는 양식에 따라 S/R을 정확히 작성해주고 가급적 수출신고필증 사본을 제출해주기를 희망하고 있다.

S/R을 접수한 선박회사는 화물예약을 마치면 해당 화주와 해당 선박의 일등 항해사 앞으로 선적지시서(S/O: Shipping Order)를 보내는 것이 원칙이다. 그러나 실무에서는 선사가 화주에게는 S/O를 보내지 않고 구두로만 예약번호 등을 알려주면서 선적 예약되었음을 통보하는 경우가 많다.

일단 선적 예약된 사항을 변경하는 경우에는 선박이 입항하기 전에 변경사항을 서면이나 구두로 선사에 통지하여야 한다. 특히 양하항을 변경하고자 할 때에는 FCL의 경우 선적을 위하여 하역업자에게 화물이 이송되기 전에 선사에게 변경사항을 전달하여야 한다.

(다) 선적

선적이란 수출화물을 선박에 실제로 싣는 작업(To be actually taken on board

the vessel)을 의미한다. 운송계약에 따라 화물을 본선 책임자에게 인도하는 것을 말한다.

최근 들어 선적은 해상운송의 본선적재(loading on board), 항공 또는 철도운송의 발송(dispatch) 및 복합운송의 운송인의 수탁(taking in charge) 등을 포괄하는 개념으로 사용된다.

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: transshipment) 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)로 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. 신용장 거래에서 분할 선적에 대한 금지하는 조항이 없다면 분할 선적을 허용하는 것으로 해석된다. 또는 동일항해, 동일선박에 의해 이루어진 여러 차례의 선적은 비록 선적일자와 선적항이 다르더라도 분할선적으로 보지 않는다.

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 수입상 입장에서는 바람직하지 않은 운송방법이다. 신용장에 환적 여부에 대하여 언급이 없을 경우 환적은 허용되는 것이 통설이나 여러 예외 규정도 있다.

한편, 선적 전 단계에서 수출 컨테이너화물을 트럭이나 철도로 선적항 CY나 터미

널에 반입하는 경우 마감시간(closing time)을 지키도록 유의해야 한다. 특히, 한국 관세청에서는 적하목록 적재전 신고제도를 시행하고 있는데, 선사나 포워더가 미국 행 해상화물은 적재 24시간 전, 기타 해상화물은 적재전, 근거리 해상화물 및 항공 화물은 출항일 24시까지 적하목록(manifest)을 제출해야 하기 때문에 선사는 CY 반입 마감시간을 그보다 하루 또는 12시간 정도 앞당겨 운영하고 있다.

따라서 마감시간 내 화물 반입이 이루어지 않으면 예약된 선박에 선적하지 못하는 경우를 맞게 된다. 특히 수출자가 선사에게 내륙운송서비스까지 의뢰한 경우 선사들이 자기 책임 하에 운송계약 업체를 통해 적기에 수송서비스를 해주지만 '자가 운송'을 이용할 경우 선사들이 책임이 없기 때문에 수출자 스스로 마감시간을 지키도록 신경 써야 한다.

(라) 선하증권 수령

선적 후에 선사는 화주에게 점검(check)용 B/L을 발행한 후에 원본 B/L을 발행한다. 따라서 B/L을 받은 화주는 반드시 B/L 기재내용을 확인해야 한다. 왜냐하면 수출자가 B/L에 기재 내용이 제대로 되지 않은 것을 확인하지 않고 B/L을 수령한 다음에 추후에 문제가 발생할 경우 그 피해는 결국 수출자에게 돌아가기 때문이다.

즉, 선사들은 수출업체가 도착항이나 컨테이너번호 등과 같은 중요한 내용을 확인하지 않고 B/L을 수령한 다음 화물이 다른 항으로 보내지거나 화물이 분실되어 입게 되는 피해에 대해 화주에게 책임지지 않는 것이 원칙이므로 B/L 수령 시 담당자가 기재내용을 반드시 확인해주는 것이 좋다. 물론 이러한 과정 중에서 잘못된 기재 내용이 있으면 선사에게 바로 알리고 변경통보 내용은 반드시 서면으로 남겨두는 것이 바람직하다.

(마) 선적통지

선적절차가 끝나면 수출업자는 수입업자에게 지체 없이 선적통지(shipping notice)를 하고 선하증권 사본(copy)을 보내게 된다. 일반적으로 선적통지서에는 선사명, 선박명, 출항일 또는 예상출항일(ETD), 선적항, 상품 및 수량, 선하증권번호 등 필수통지내용과 예상도착일(ETA) 및 L/C번호 등 부수통지내용이 포함된다.

:: 선적의뢰서 양식(사례) ::

Shipping Request				
Shipper/Exporter		L/C No. (or Contract No.)		
Consignee		Forwarding Agent		
Notify Party		Another Notify Party		
Place of Receipt	Pre-Carriage by	Country of Origin		
Vessel/Voyage	Port of Loading	Export Reference No.		
Port of Discharge	Place of Delivery	Final Destination		
Container No. / Seal No. Marks & No.	No. of Package	Kind of Packages Description of Goods	Total G. Weight (Kg)	Total Meas. (CBM)
<p style="text-align: right;">COEX Co., Ltd. 4th Floor, Sam-Sung Dong, Gang-Nam Gu, Seoul, Korea Tel : 82-2-6000-5114 Fax : 82-2-6000-5115</p>				



참고 정기선 항로

정기선 항로는 말 그대로 정기선이 다니는 뱃길이다. 한국을 중심으로 정기선 항로를 보면 크게 북미항로, 구주항로, 동남아항로, 한일항로, 한중항로, 한러항로, 베트남항로 등이 있다.

- ① 북미항로 : 아시아 지역과 북미(미국, 캐나다)를 연결하는 북미항로에는 선박량의 감축을 통한 운임의 안정화 도모를 위해 동맹·비동맹 선사를 총괄하는 태평양항로안정화협정(TSA : Trans Pacific Stabilization Agreement)이 있으며, 수입(북미→아시아)운임동맹인 TWRA와 WTSA가 있다. 해운동맹 및 협정의 선박량 감축 노력에도 불구하고 현재 이 항로의 취항선사들은 대형 신조선을 지속적으로 대체 투입한 결과, 물동량(수요)의 증가에 비해 선박량(공급)의 증가가 더 큰 편이다.
- ② 구주항로 : 아시아·극동지역과 유럽·걸프지역 간을 연결하는 구주항로에는 100여년의 전통을 갖고 있고 가장 폐쇄적인 해운동맹인 FEFC가 있었으나 2008년 10월 17일에 폐지되었다.
- ③ 한일항로 : 한국과 일본을 잇는 한일항로에는 한국의 14개 선사가 한국근해선사수송협의회(KNFC : Korea Nearsea Freight Conference)를 결성하여 활동하고 있다. 이 항로를 운항하는 한국 국적선사들은 동항로의 채산성 악화를 방지하기 위해 취항 선사간 공동으로 운임을 계산하는 운임 시스템(Pooling System) 등을 도입하여 시행하는 등 공동행위를 하고 있다.
- ④ 동남아항로 : 이 지역은 북미, 유럽, 호주항로의 교차지점에 위치하여 있는 연계 수송지역으로서 역내 운항선사와 원양항로의 경유항로로 서비스하는 원양선사 등을 합쳐 약 108개 선사들이 취항하고 있다. 동남아항로는 선사들의 선박량 확충에도 불구하고 역내 국가들의 경제성장, 특히 중국의 성장에 힘입어 물동량이 큰 폭으로 증가하고 있지만 취항 선사간의 경쟁이 과열되고 있는 상태이다.
- ⑤ 한중항로 : 한국과 중국을 잇는 한중항로에는 항해정기선사협의회 회원사로 30여 개의 선사가 운항하고 있다. 중국은 영토가 넓어 홍콩항과 상해항 외에 다수의 작은 항만을 통한 연안 해상운송이 발달해 있다. 중국내륙을 동서로 관통하는 중국횡단철도(TCR: Trans China Railroad)는 중국의 연운항과 천진항을 기점으로 러시아와의 국경지점인 아라사쿠 또는 동유럽까지 연결이 가능하여 복합 운송 경로로 이용이 증가하고 있다.
- ⑥ 한러항로 : 한국의 부산항과 러시아의 보스토치니항과 바니노항간에 정기항로가 개설되어 있다. 러시아는 국토가 광활하여 내륙운송에 많은 애로가 있어 이를 보완하기 위해 개설되어 있는 시베리아 횡단철도(TSR : Trans Siberian Railroad)를 경유하는 루트가 많이 이용되고 있다.
- ⑦ 기타항로 : 한국과 베트남을 잇는 베트남항로가 호치민과 하이퐁 등 주요 항과 인근의 라오스, 캄보디아를 연결하고 있으며, 멜버른과 시드니를 기항하는 호주항로, 두바이, 쿠웨이트, 제다(Jeddah) 등을 기항하는 중동항로 등이 있다.

나. 항공운송에서의 수출 물류

항공화물 운송(air cargo transportation)은 항공기의 화물 적재공간(space)에 화물을 탑재하고 국내의 공항(airport)에서 다른 공항까지 운송하는 서비스를 말한다.

오늘날에는 항공기의 발전과 항공화물의 컨테이너화, 지상 조업의 자동화, 고부가가치 화물의 증가와 항공운송의 정시성 등으로 인하여 수출입화물운송에서 항공운송의 점유율이 점차 높아가고 있다. 한국의 수출입 물동량중에서 항공화물은 물량기준으로 1%에도 채 미치지 못하나, 금액기준으로는 약 30%에 달하고 있다.

항공화물 운송은 해상운송에 비해 소량 다품종 화물의 신속, 안전한 수송에 많이 이용된다. 긴급을 요하는 물품의 운송이나 생선류 등의 변질되기 쉬운 물품의 운송에 적합하다.

단위당 운임은 해상운송에 비하여 높으나 포장비, 창고료, 보관료, 관리비 등과 배달시간 등을 고려한 전체적인 비용면에서는 오히려 경제성을 갖춘 경우도 있다. 또한 화물의 적기인도(Just-in-time Delivery)를 통한 재고비용과 자본비용의 절감이 가능하다.

:: 항공운송의 장점 ::

물류상의 장점	<ul style="list-style-type: none"> • 소형화물 운송에 적합 • 운송기간의 단축 • 포장비의 절감 • 통관의 간편함
비용상의 장점	<ul style="list-style-type: none"> • 포장의 경량화에 따른 운임 절감 • 타 운송에 비해 보험료 저렴 • 운송중인 상품에 대한 투하자본 비용 절감 • 신속성으로 인한 보관비 절감 • 낮은 도난이나 파손의 위험 • 관리비용의 절감
서비스상의 장점	<ul style="list-style-type: none"> • 고객서비스 향상에 의한 매출 증대 • 갑작스런 수요에 대처 가능 • 변질성 상품의 수송 편리 • 판매기간이 짧은 상품 신속 수송 • 운송품 위치 파악 용이

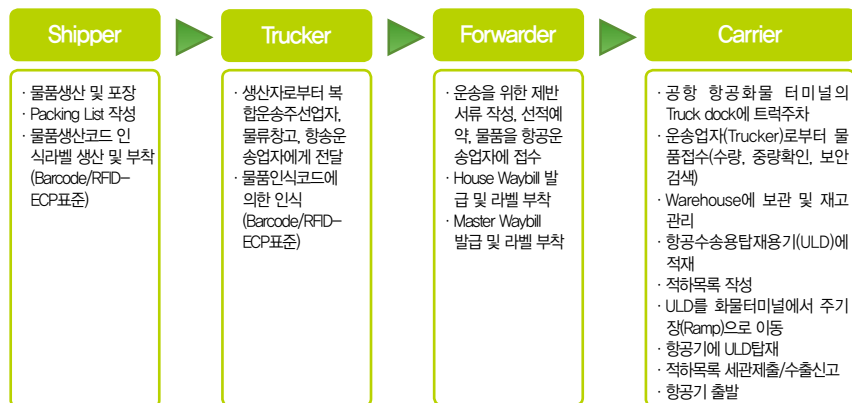
항공화물의 경우도 선박에 의한 절차와 크게 다르지 않다.

수출 항공화물의 운송은 하주가 직접 하는 경우도 있지만 예약에서부터 기적에 이르기까지 항공운송주선업자가 업무를 대행하는 경우가 대부분이다.

수출 항공화물의 운송은 대체로 다음과 같은 절차로 진행된다.

- ① 수출상품의 생산이 완료되면 포워더는 운송 계획을 수립하고 해당 항공사에 예약(booking)을 한다. 예약 시에는 항공운송장(air waybill)번호, 출발지/도착지, 포장개수, 각 포장상자의 중량, 부피, 상품명 등과 함께 지정 항공편에 예약을 의뢰한다.
- ② 수출서류를 준비하고 상품을 포장하여 수출통관 준비를 한다. 포장이 완료된 화물을 보세지역에 반입하고 상업송장, 포장명세서 등 서류와 함께 수출신고서에 첨부하여 관할 세관에 제출한 후 수출신고필증을 교부받는다.
- ③ 항공사 또는 그 대리점에서 항공운송장을 발급받고 화물의 내용에 따라 적절한 라벨(label)을 붙인다. 이때 위험물, 생동물 취급에 관한 제반규정은 ICAO/IATA가 제정한 규정에 따라야 한다.
- ④ 탑재가 결정된 화물은 적하목록에 기재하고 작성된 적하목록의 세관제출용을

:: 수출 항공화물 운송 절차 ::



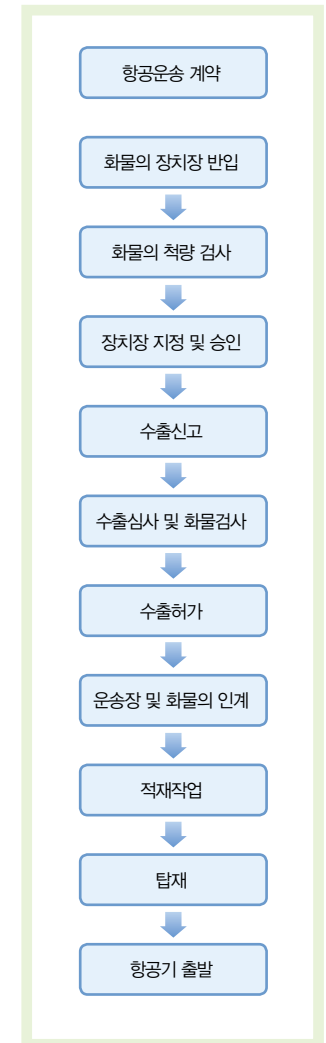
세관에 제출하여 화물의 반출허가를 받는다.

운송인은 적하목록의 화물반출 체크용을 가지고 화물장치장에서 탑재할 화물을 픽업하여 행선지별로 컨테이너, 팔레트 등에 적재한다. 탑재 책임자는 항공기의 운항에 필요한 자료와 수하물, 기타 화물량에 따라 탑재계획을 작성하여 탑재하여 출발한다.

수출업체의 입장에서 항공운송 업무를 살펴보면 다음과 같다.

- ① 물품의 운송을 포워더에게 맡기고 선적서류를 작성한 다음 이를 관세사와 포워더에게 보낸다.
- ② 포워더에게 물품을 픽업하라고 요청한다.
- ③ 관세사에게서 받은 수출면장을 포워더에게 송부한다.
- ④ 선적을 확인한 후 항공B/L 사본을 받아 체크한 후 이상이 없으면 원본을 받은 다음 포워더에 대금을 결제한다.
- ⑤ 바이어에게 선적을 통지하고 결제조건에 따라 바이어로부터 대금을 회수한다.

:: 수출 항공화물의 흐름 ::



2. 수입물류

수입화물의 운송 과정은 일반적으로 수출화물과 반대라고 보면 된다. 선박(또는 항공기)이 국내 항구(또는 공항)에 들어오면 하역과정을 거쳐 컨테이너 야드에 화물을 적치한다. 이어 통관 과정을 거쳐 물품을 반출한 후 내륙운송을 거쳐 최종 목적지로 가게 된다.

가. 해상운송에서의 수입 물류

1) 선박의 입항

선박의 입항은 선박이 항구에 들어오는 과정이다. 한국에서는 부산항, 인천항 등 30개 무역항에서 내·외국적의 선박이 상시 입항할 수 있다. 입항선박은 지방해양항만청에 신고하도록 하고 있으며, 총톤수가 5톤 미만인 선박, 해양사고 구조에 종사하는 선박, 기타 지방해양항만청의 허가를 받은 선박은 입출항 신고가 면제된다.

입항과정을 단계별로 살펴보면 선사는 입항 전에 항만시설사용허가서, 예선사용신청서, 도선지정사용신청서, 입항보고서, 선원명부, 승객명부 등을 지방해양항만청과 세관에 신고하여야 한다. 이를 받은 지방해양항만청 또는 예선·도선사업자는 항만시설사용허가, 예선 및 도선 지정을 한다.

이 때 선사의 대리점은 본선 입항예정일(시간) 및 양·적하되는 컨테이너에 관한 적하목록 등 선적정보를 파악하여 터미널운영업체에 통보하여야 한다. 또한, 선사는 화주에게 화물도착 통보를 한 후, 하역계획을 업체에 제출하고 적하목록은 세관에 제출한다. 또한 적하목록은 운송업체, ODCY, 터미널 등에 보내 수입화물의 양하작업, 화물반입, 내륙운송을 위한 준비를 하게 된다.

2) 컨테이너 화물의 인도

선사는 컨테이너화물을 수하인에게 인도하기 위하여 ① 컨테이너의 양륙준비 ② CY 오퍼레이터 또는 CFS 오퍼레이터에게 관련서류 송부 ③ 도착통지서 및 운임청구서 발송 ④ 화물인도지시서 발행 ⑤ 컨테이너화물의 과부족 발생 시 양하화물 추적조사 등의 업무를 수행한다.

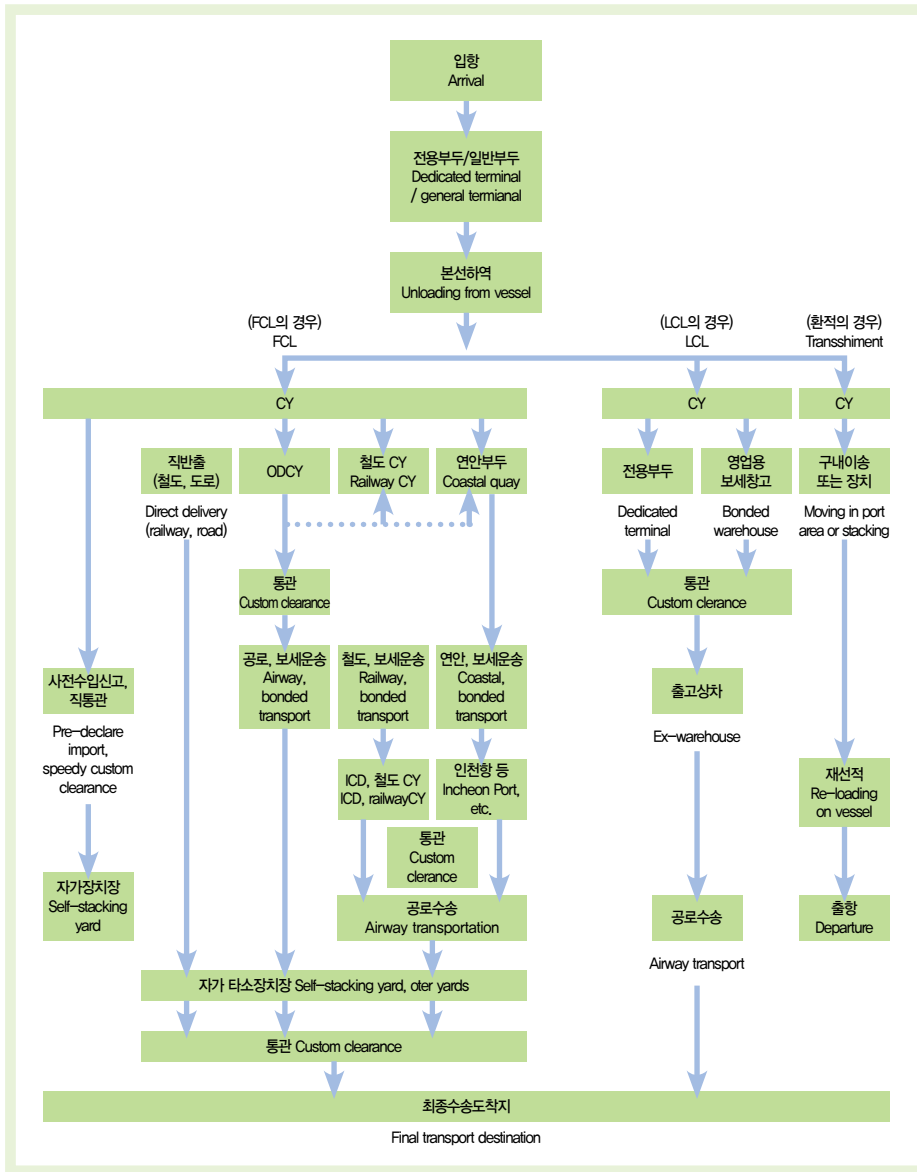
일반적으로 수입화물의 운송과 인도는 다음과 같은 절차를 거쳐 이루어진다.

- ① 수출지의 선적항에서 선적이 완료되면 본선은 출항하며 이 때 부두수취증(Dock Receipt)⁷⁾의 사본(copy)이나 컨테이너 내 적치표(積置表, CLP : Container Load Plan) 사본 등 적하 관계 서류를 선사로 송부
- ② 적하목록(cargo manifest), 도착예정통지서(arrival notice), 화물인도지시서(D/O: Delivery Order), 운임청구서(freight bill) 등의 서류를 관계 기관에 송부
- ③ 선사지점 또는 대리점은 도착예정통지서, 운임청구서를 수하인 혹은 도착 통지처(notify party)에 송부
- ④ 수하인은 은행 등에서 선하증권을 찾아 선사에 제시하고 운임 및 비용을 지불하며 선사의 지점이나 대리점은 화물인도지시서를 발행하여 수하인에게 교부
- ⑤ 본선이 입항하면 컨테이너는 CY에 반입되고, LCL 화물은 CFS로 이송되어 컨테이너에서 적출(devanning), 수하인별로 화물을 분류하여 인도
- ⑥ 수하인은 화물인도지시서를 제출하고 FCL 화물은 CY에서, LCL 화물은 CFS에서 인수

예를 들어, FCL 수입화물이 부산항에 입항한 경우 이후의 이동경로를 살펴보자. 선박이 컨테이너 전용부두나 일반부두에 입항하면 하역작업이 이뤄진다. 이후 컨테이너 야드에 적치된 화물은 사전 수입신고와 직통관이 이뤄진 경우 자가장차장을

7) D/R이라고 약칭한다. 거래선의 본선수취증(Mate's Receipt : M/R)에 해당하는 서류로서 컨테이너 운항선사가 화물의 수령증으로 발행하는 서류를 말한다. 하수한 화물에 과부족, 손상 등이 있는 경우에는 Dock Receipt의 적요란에 그 취지가 기입된다.

:: 수입화물(컨테이너)의 유통경로 ::



거쳐 최종목적지로 내륙운송된다. 직통관이 아닌 경우 컨테이너 야드에서 반출되어 자가장치장이나 타소장치장에 적치된 다음 통관과정을 거쳐 최종목적지로 내륙 운송된다. 컨테이너 야드에서 부두에서 떨어진 오프도크 컨테이너 야드(ODCY)로 옮겨졌다가 통관하기도 한다.

3) 단계별 운송 프로세스

가) 선적정보 입수

수입국 선사는 수출국 선사로부터 컨테이너 선적목록(container load list), B/L목록, 선박출항보고서 등을 통신수단을 통하여 접수하며, 이외에도 B/L copy, 적하목록(manifest), 위험화물목록(dangerous cargo manifest), 식물화물목록(botanical cargo list), 최종본선계획(final stowage plan), 컨테이너 적치표(container load plan), 컨테이너번호목록(container number list) 등을 통보 받는다.

나) 화물도착 통보

선사는 화주가 도착화물을 인수할 수 있도록 해당 선박이 도착하기 전에 화주에게 화물의 도착을 알리는 도착통지서(arrival notice)를 발송한다. 이는 체선료(demurrage)의 발생을 방지하고 양하된 컨테이너 화물을 내륙지역까지 원활하게 수송하며, 컨테이너 기기와 운송차량을 효율적으로 관리하기 위한 것이다.

통상적으로 B/L 약관에는 arrival notice의 발송이 선사의 의무사항이 아닌 것으로 되어있어 화주가 화물의 도착여부를 수시로 확인하는 것이 안전하다. 수하인의 연락처가 잘못 기재된 경우 제때에 도착통지가 이루어지지 못해 장기간 보관료를 둘러싸고 선사 또는 포워더와 화주간에 다툼이 발생할 소지가 있기 때문이다.

다) 선박입항 및 하선

선박은 일반적으로 외항으로부터 도선사와 예인선의 도움을 받아 입항하는데 선사는 선박입항 24시간 전(중국 등 근거리에서 입항하는 경우에는 입항 시까지)에 입항보고서, 적하목록(혼재화물 적하목록) 등을 세관에 제출하여야 한다.

적하목록은 Master B/L 단위의 적하목록과 House B/L 단위의 혼재화물 적하목록이 있다. 선사는 공동배선 선사와 포워더로부터 적하목록을 받아 취합하여 제출하게 되며, 하선 전에 Master B/L 단위의 적하목록을 기준으로 하선장소를 기재한 하선신고서를 세관에 함께 제출한 후 화물을 양하한다.

컨테이너 화물의 하선 장소는 부두 내 또는 부두 밖 CY가 되는데 수입 화물을 입항전에 수입신고하거나 하선 전에 보세운송신고를 하여 부두에서 직반출 하는 경우 또는 부두장치 후 직반출할 경우에는 당해 화물을 적재한 선박이 입항하기 전에 선사 또는 대리점에 당해 화물을 부두 내 하선하거나 본선에서 차상 반출하도록 부두 하선 요청을 하여야 한다.

라) 화물의 장치 및 보세운송

하역업자는 적하목록 하선신고서에 따라 하선신고일로부터 7일 이내에 하선 장소에 물품을 반입하게 되며 하선장소 보세구역 설명인은 반입 즉시 보세구역 반출입 요령에 의해 반입신고를 하여야 한다.

하선장소에 반입된 컨테이너 수입물품은 내장된 상태로 10일이 경과되면 물품을 컨테이너로 적출하여 수출입화물집화소 또는 다른 보세구역에 반입시켜야 한다. 다만 컨테이너 수입물품이 고지, 고철, 원피, 원면, 살물등과 같이 컨테이너에서 적출하여 수출입화물 집화소나 다른 보세구역에 반입하기 곤란한 물품 검역 등에 장시간이 소요되는 물품 및 기타 부득이한 사유가 있는 경우에는 20일의 범위내에서 세관장에게 장치기간 연장을 신청할 수 있다.

하선장소에서의 물품반출은 입항 전 수입신고 화물의 경우 하선장소 도착과 동시에 반출할 수 있으나 입항 후 통관화물은 하선 장소에 반입 후 반출하게 되며, 타지역 운송 화물의 경우는 보세운송 절차에 따라 적하목록을 첨부하여 세관에 보세운송 신고를 한 후 반출하게 된다. 한편 수입화물의 보세운송도 적하목록을 화물 입항 전에 입수하는 경우 당해화물에 대해 입항 전 보세운송 신고가 가능하다.

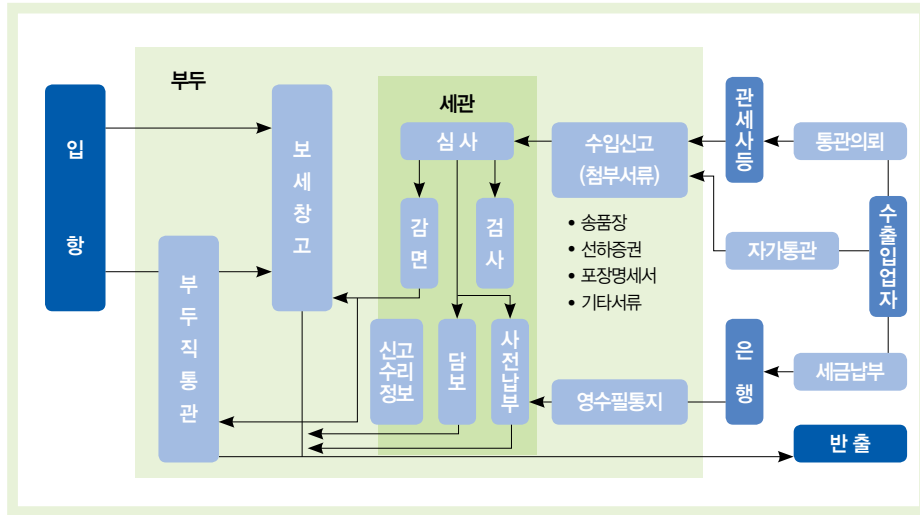
마) 수입통관

수입통관을 하기 위해서는 원칙적으로 물품이 도착한 후 지정된 보세구역에 물품이 장치되었다는 것을 확인 받은(장치확인)후 세관에 수입신고를 해야 한다. 그러나 예외적으로 신속한 통관을 위해 수입물품이 한국에 도착하기 전에 신고를 할 수도 있으며, 부두직통관 화물은 사전수입신고가 가능하다. 수입신고란 외국으로부터 반입한 물품을 수입하겠다는 의사표시이다. 수입신고 후 세관에서는 수입신고 한 물품과 수입승인서상의 물품이 일치하는지 여부를 심사한 후 수입자에게 ‘수입신고필증’을 교부한다.

:: 수입신고 시기에 따른 통관절차 구분 ::

구분	출항전 신고	입항전 신고	보세구역 도착전 신고	보세구역 장치후 신고
신고시기	선박(항공기)출항전	선박(항공기)출항후 입항 보고전	입항후 당해물품이 반입될 보세구역 도착전	당해물품이 보세구역에 장치 된후
신고대상 제한	· 항공기로 수입되는 물품 · 일본, 대만, 홍콩, 중국으로부터 선박으로 수입되는 물품 · 컨테이너화물은 FCL인 경우에 한함	컨테이너화물은 FCL인 경우에 한함	제한없음	제한없음
신고세관	입항예정지 세관	입항예정지 세관	입항지 또는 보세구역 관할 세관	보세구역관할 세관
검사대상 통보 시기	출항후	수입신고일	수입신고일	수입신고일
검사생략 물품의 신고 수리시기	적하목록 제출 후	적하목록 제출후	보세구역 도착일	수입신고일
검사대상 물품의 신고 수리시기	검사후	검사후	검사후	검사후

:: 수입화물 통관 과정 ::



:: 운송지시서 ::



DELIVERY ORDER

Our Ref D/O No. : PUS000000000 Issue Office : PUSBS Date : 2009,10,10
 Bill of Lading No. : NYCA07252806 Manifest Ref. No. : 09HJSC00000 MSN : 0009
 Consignee : LSJ LOGISTICS CO., LTD. SF, SHINDONG BLDG, #11-9
 D/O Receiver :
 Phone :
 Name :
 Vessel Voyage Dir : HANJIN WILMINGTONDOOSW
 Place of Receipt : NEW YORK, NY
 Port of Loading : NEW YORK, NY
 Port of Discharge : BUSAN, KOREA
 Port of Delivery : BUSAN
 Rep. Commodity : ARTIFICIAL GRAPHITE
 Total Q'TY of Container : 20ft - 1.00 / 40ft - 0.00
 Total Package : 20PE
 Total Weight : 17500.00KGS
 Demmure Period : -
 Warehouse/CY Designated
 Name : BUDUTONGKWAN
 Phone :
 Vessel Arrival Date : 01OCT09
 Total Measure : 25,000CBM
 Amount : 0
 Disch : HANJIN SHIPPING NEW
 Contact :

Container No.	Free Time End	Container No.	Free Time End
HJCU2500002-D2	10-OCT-09		

Remark

ORIGINAL DELIVERY ORDER

Authority is hereby granted to release above shipment
 to the holder of this Original delivery Order.
 공컨테이너 반납문의 : 051-999-7000 이장문과장
 HANJIN SHIPPING CO., LTD.
 BUSAN SALES BRACH MANAGER
 M. B. CHU
 TEL : (051)500-1000~1

Signed By : Seung-Jee Lee



바) 화물인도지시서 수령 및 화물 수취

수입화주는 개설은행으로부터 입수한 선하증권 원본(original B/L)을 선사에 제출하고 화물인도지시서(D/O: Delivery Order)를 수령한다. D/O는 선박회사가 화물 보관자인 CY, CFS 혹은 보세창고에게 D/O 소지인에게 화물을 인도할 것을 지시하는 비유통 서류이다. 수입자가 선사로부터 D/O를 교부받기 위해선 선사에 선하증권 원본을 제시해야 하며 아울러 운임 등 각종 비용 정산이 끝나야 한다.

만일 선하증권 원본이 도착하기 전이라면 화주는 은행으로부터 수입화물선취보증서(L/G : Letter of Guarantee)⁸⁾를 발급받아 선사에 제출해야 D/O 발급이 가능하다. 수입화주는 D/O를 제출하고 자사의 화물을 수취할 수 있다.

8) 수입화물이 수입지에 이미 도착 하였음에도 불구하고 운송서류가 도착하지 않아 수입업자가 화물의 인수가 불가능할 때 동화물의 인수가 가능하도록 운송서류 원본을 제시하지 않고서도 화물을 인수하는 것과 관련한 모든 책임을 은행이 진다는 내용의 보증서.

사) 공(空)컨테이너 반송

빈컨테이너의 반송은 원칙적으로 컨테이너를 수령했던 ODCY(Off Dock CY)로 반환해야 하지만, 예외적으로 선사가 지정한 ICD(내륙컨테이너기지)나 CY에 반납할 수 있다. 이때 선사가 정한 free time을 경과하여 반환하는 경우에는 컨테이너 지체료(detention charge)가 부과된다.

:: 수입에서 주체별 관련 업무내용 ::

화주	선사	포워더	하역회사	터미널
L/C 개설, 선적서류 입수, 부두하선 요청, 보세운송신고, 수입통관, 화물인출	선박 입항업무, 선적서류 접수, 적하목록 제출, 하선신고서 제출, 화물양하, 화물인도	선적 통지, 도착 통지, 혼재적하목록작성 및 선사제출, 선적서류 입수, 화물인출	적하목록 접수, 하선신고서 접수, 화물반입 및 장치, 수입통관, 화물반출, 내륙수송	본선입항 계획, 본선양하 계획, 게이트반출 업무

수입화물을 FCL 화물과 LCL 화물로 구분하여 이동경로를 살펴보면 다음 그림과 같다.

FCL 화물 이동경로

- ① 부두에서 보세운송으로 부두 직반출 (컨테이너 내장물품의 부두 보세운송)
- ② 부두 통관 후 부두 직반출 (컨테이너 내장물품의 부두 통관)
- ③ 부두양하 → 보세운송 · 타소장치 허가 → 철도이용 보세운송 → 부산지역 경유 → 의왕ICD → 화물차 하차 → (일시장치) → 트럭 → 상차 → 화주 문전 도착 → 수입통관 → 컨테이너 내장물품 인출 → 공컨테이너 반환
- ④ 부두양하 → 게이트반출 → ODCY반입 → 장치 → 수입 통관 → 화주화물 반출 → 화주 문전 수송
- ⑤ 부두양하 → 게이트반출 → ODCY반입 → 보세운송 · 타소장치 허가 → 도로 보세운송 → 화주 문전 수입통관 → 컨테이너 내장물품 인출 → 공컨테이너 반환

LCL 화물 이동경로

- ① 부두통관 : 터미널 양하 → 구내이송 → CFS입고 → 반입신고 → 수입통관 → 화주별 또는 B/L별 컨테이너 내장물품 인출 → 필요시 검수, 검량, 감정 → 화주의 화물반출
- ② ODCY통관 : 터미널 양하 → 터미널 게이트 반출 → 서류운송 → ODCY반입 Gate Log 작성 → CFS 반입 → 수입통관 → 컨테이너 내장물품 인출 → 필요시 검수, 검량, 감정 → 화주의 화물반출

나. 항공운송에서의 수입 물류

항공기가 도착하면 기내 검역이 행해지고 하기지시서(Unloading Instruction)에 따라 하기 작업이 행해진다. 하기된 화물은 분류장에 운반되어 서류와 함께 점검하고 분류한다. 한국의 경우 서울 도착 화물은 인천세관, 김포세관, 서울세관, 남서울세관 화물로 분류한다.

도착화물은 항공사가 보관하지 않고 단지 탑재명세서에 의거, 화물의 대조 확인 및 파손유무를 점검한 후 보세창고에 보관되며 관련서류는 항공사가 보관한다.

한국의 경우 인천 및 김포세관을 제외한 서울세관, 남서울세관, 또는 부산, 대구로 운송되는 화물은 세관의 감독 하에 보세운송면허를 득한 업자에 의해 운반된다. 목적지가 부산인 화물의 경우 항공운송장에 목적지를 부산으로 표기하게 되면 통과 화물로 취급되어 항공사에 의해 항공기 혹은 보세운송트럭에 의해 부산까지 운송해 준다.

창고배정 작업이 완료되면 항공운송장은 통관지역에 따라 화물터미널에 있는 항공사 지점이나 영업소로 보내지며 수화인에게 전화 등을 통해 도착통지를 한다. 자가보세장치장을 가진 수하인은 김포공항 도착 즉시 현장에서 인수할 수 있도록 되어 있다. 혼재화물일 경우 항공사로부터 항공화물운송장을 인도받은 복합운송주선업체가 도착통지를 한다.

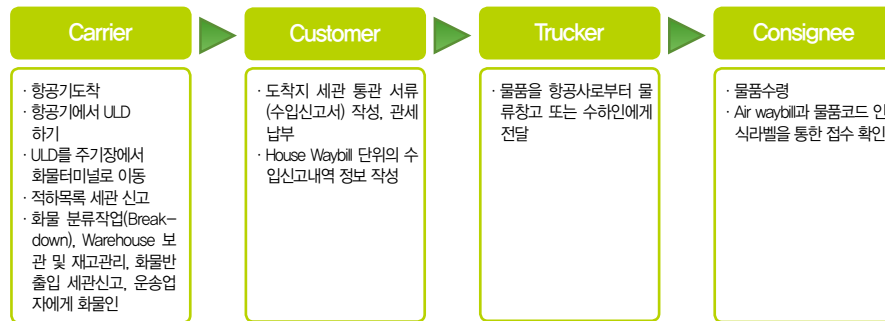
수입통관 업무는 수하인 또는 수하인으로부터 지정받은 통관업자가 행하며, 항공사로부터 항공운송장을 인수받은 수하인 또는 통관업자는 수입신고서를 세관에 제출하고 수입허가를 득하여 통관, 인수하면 모든 절차가 끝나게 된다.

해당 화물 수화인이 항공화물운송장을 인계할 때 본인인 경우에는 주민등록증을 확인하며, 대리인인 경우에는 주민등록증 외에 위임장을 제출해야 한다. 착지불화물인 경우에는 운송요금 이외에 운송요금의 약 2%에 해당하는 운임착지불청구비용

(charge collect fee)을 지불해야 한다.

외국물품이 통관되지 않은 상태에서 화물터미널 이외의 지역으로 수송될 경우 보세운송허가를 받아야 한다. 항공화물의 보세운송은 간이보세운송과 특별보세운송으로 구분한다.

:: 수입항공화물의 운송절차 ::



:: 항공화물의 수입운송 절차 ::

