

콘테이너 藏置場의 特約締結



趙 正 守

〈特保1部・次長〉

1. 概 要

保稅貨物火災保險契約特約書의 改正作業과 關聯하여 本誌 第9號에서 保稅貨物火災保險制度에 對하여 全般的으로 紹介한바 있습니다만 以後 實際 特約을 締結함에 있어서 特히 콘테이너(Container) 藏置場 設營人과 特約締結에 따른 保險料 負擔問題로 現在까지 特約締約 方法을 여러가지 면에서 檢討하고 있는 實情에 있다.

그러면 Container 藏置場이 保稅貨物火災保險契約特約 締結 對象으로 包含하게된 動機부터 살펴 보기로 하면, 1976년 9월 부산소재 中央倉庫의 罹災以後 特約이 締結 되어있는 全 保稅藏置場에 對하여 保稅貨物 付保에 따른 全般的인 감사를 實施한바 있다.

이때에 콘테이너 藏置場中 一部가 輸出貨物에 對하여 付保를 하고 있지 않은 狀態에 있기 때문에 全 Container藏置場에 對하여 委任協約을 解止한바 있다.

그 以後에 保稅貨物火災保險의 制度 改善時 Container 藏置場에 對하여 여러가지 問題點을

考慮하여 特約締結對象 藏置場에서 除外시켰으나 料率審議委員會(當時 損保協會內 設置)에서 同 特約書의 審議 過程에 貿易協會(貨主代表) 및 關稅廳의 要請에 의하여 콘테이너장치장중 貨物集荷所(Container Freight Station)만을 特約締結 對象 藏置場으로 限定하여 插入 하게된 동기가 되었다. 이런 背景을 考慮할 때에 特히 筆者가 理解할 수 없는 것은 實際 同特約에 따른 藏置場 設營人이 貨物出庫時에 貨主가 直接 나타나지 않아 保險料를 받을 수 없으므로 이에 對한 대책을 制度的으로 講究要望한데 대하여 財務部, 關稅廳, 港灣廳, 貿易協會, 船主協會, 船舶代理店協會, 콘테이너터미널協議會 및 當協會가 參席한 關係機關會議을 개최하여 同 問題點을 協議하는 과정에서 콘테이너터미널 協議會와 貨主代表인, 貿易協會間에 保險料 負擔問題를 直接 協議決定 이를 關稅廳에 報告하여 保險料를 받을 수 있도록 決定한 바 있다.

그러나 以後에 實際協議 當事者間에 同 問題에 對하여 具體的으로 協議가 이루어지지 않고 있는 點等을 들 수가 있다.

한편 現在 Container藏置場의 경우 輸入貨物

에 대한 付保業務에 따른 問題點은 없는바, 輸出貨物에 대하여서만 問題點이 대두되어 있으므로 이와 관련 Container藏置場에 대한 全般的인 性格 내지 輸出貨物의 通關節次等을 簡略하게 살펴보고 同 問題點에 대하여 檢討研究하고자 한다.

2. 用語의 定義

가. Container란?

콘테이너라함은 關稅廳 告示 第50號(1974. 12. 6)의 定義에 따르면 리프트·반(Lift Van) 가반 탱크 및 이와 類似한 構造의 輸送用具로서 첫째 : 恒久的인 性質을 가지며 反復使用에 適合할 程度로 견고할 것.

둘째 : 輸送中 換積하지 않고 1個 또는 그 以上의 輸送方法에 依한 貨物의 輸送을 容易하게 하고자 特別히 設計되어 있을 것.

셋째 : 特히 1個 輸送手段에서 타의 輸送手段의 荷役을 容易하게 할 附屬品을 갖추고 있을 것.

넷째 : 貨物의 積入및 積出이 容易하게 設計되어 있을 것.

다섯째 : $1m^3$ 以上의 內容積을 가지고 있을 것 등의 5가지의 條件을 充足하는것을 뜻하며 함께 輸入되는 콘테이너의 通常附屬品및 備品은 이에 包含되거나 車輛및 一般 包裝容器는 包含하지 아니한다라고 規定하고 있다. 이와같이 Container의 등장은 우리經濟의 高度成長과 더불어 大量 運送(Mass Transportation)의 증가로서 貨物 運送에 있어서 三大原則인 經濟性, 迅速性, 安定性을 最大限으로 充足시켜 주고있다.

나. 貨物集荷所(Container Freight Station)란

船舶會社나 그 代理店이 船積할 貨物을 貨主로부터 引受하거나 揚荷된 貨物을 貨主에게 引

渡하기 위하여 指定한 場所를 말하며 이 指定場所는 반드시 港界內에 位置하여야 하며 保稅貨物造作許可가 되어야 한다.

즉 한개의 Container를 채울 수 없는 量의 貨物(Less than Container Load Cargo, LCL)을 여러 貨主로부터 引受하여 目的港別 選別하여 Container에 積載하거나 한 Container로부터 搬出된 여러 貨主의 貨物을 各 貨主에게 引渡하여 주는 場所를 意味한다.

다. 콘테이너 野積場(Container Yard /CY)이란

船舶會社 또는 그 代理店이 貨主에 의하여 貨物이 積入된 Container를 船積하기 위하여 貨主로부터 引受하거나 揚荷된 Container를 貨物이 積載된 채로 貨主에게 引渡해 주기위하여 指定된 場所를 말한다.

그러나 同場所는 船積港의 港界內에 位置하고 있는 保稅 藏置場이어야 한다.

3. 콘테이너 貨物의 運送形態

콘테이너에 의해 貨物을 輸送하는 경우에는 在來式의 海上貨物運送의 性格과는 달리 貨物의 量과 目的地, 集荷方式等에 따라 여러가지로 그 運送形態가 다르며 이에 運賃構造, 責任限界等에 상당한 差異가 있다.

첫째 : 貨物集荷所(CFS)에서 貨物集荷所로

이는 船積港의 貨物集荷所로부터 目的港의 貨物集荷所까지 Container에 의한 貨物 運送形態로서 同 運送形態를 단지 在來船에 의한 貨物의 海上運送區間을 Container를 통해서 運送한다는 差異밖에 없으며 Container 싸이버스의 가장 基礎的인 利用方法의 하나이다. 한편 同 運送方法을 運送인이 여러 貨主들로부터 Container에 가득 채울수 없는 小量貨物을 集荷하여 運送人 指定船積港 CFS에 同 LCL 貨物 目的地別로 分類

하여 한 Container에 混載運送하여 目的港의 CFS에서 여러 受荷主에게 貨物을 引渡하는 運送方法이다.

따라서 LCL貨物의 輸送을 위해 利用되는 同運送形態는 自然히 送荷主및 受荷主가 各各 여러사람으로 構成되며 運送人은 船積港과 目的港間의 해당 海上運送運貨단을 徵收하고 이에 따른 運送責任도 船積港 CFS에서 目的港 CFS까지이다.

둘째 : CFS에서 CY로

이運送方法은 運送人이 指定한 船積港의 CFS로부터 목적지의 CY까지 Container에 의한 貨物運送形態로서 運送人이 여러 荷送人들로부터 船積港의 CFS에서 集荷하여 Container에 積入한 후 最終目的地의 受荷主 工場 또는 倉庫까지 同貨物을 運送한다. 이 運送形態는 CFS에서 CFS까지의 運送段階를 發展시킨 運送方法으로서 一般적으로 大輸入業者가 여러 사람의 荷送主 (Seller)들로부터 각 LCL貨物들을 受荷하여 一時에 自己倉庫까지 運送하고자 하는 境遇에 利用하기 좋은 方法이며 現在 우리나라에서 가장 많이 보급되고 있다.

多數送荷主 單數受荷主의 構造의 性格을 가진 이 運送方法은 船積時에는 CFS에서 여러 貨主들로부터 LCL貨物을 Container에 混載하여 受荷主가 指定한 最終目的地까지 運送되어 揚荷하여야 하는데 이런경우 貨主는 船積港의 CFS로부터의 海上運賃과 到着港으로부터 運送人의 責任은 船積港 CFS로부터 最終目的地의 CY까지이다.

셋째 : CY에서 CFS로의 運送은 CFS에서 CY의 運送形態의 積揚地를 뒤 바꾼 形態가 된것이다.

同 運送方法은 船積地의 運送人의 指定 CY로부터 目的港의 指定 CFS까지 Container에 의한 貨物運送方法으로서 多數 送荷主 複數受荷主의 構造를 갖고 있다. 이는 一個輸出業者가 輸入國의 여러 自己商品의 輸入者에게 一時에 貨物運

送을 하고자 할때에 많이 利用되며 貨主는 물론 船積國의 指定CY로부터 輸入港의 指定 CFS까지의 運賃을 지불하게 되며 運送人의 責任도 同區間에 限한다.

넷째 : CY에서 CY로의 運送은 Container의 長點을 最大限으로 活用한 이른바 生産業者의 倉庫로부터 貨主의 倉庫까지의 一括輸送 形態로 貨物의 生産地 倉庫 혹은 工場에서 Container에 滿載한 貨物을 그대로 船積港및 揚陸港을 通過하여 最終目的地의 受荷主의 倉庫까지 Container의 開閉없이 輸送하는 方法이다.

따라서 同 輸送形式을 輸送의 三大要素라고 할수있는 迅速性, 安全性, 經濟性을 最大限으로 充足시켜 Container의 所期의 目的을 100% 達成시키는 輸送形態로서 장려되고 있지만, 同 輸送形態는 大輸出業者 大輸入業者間에 活用될 수 있는 方法으로서 한 輸出業者가 自己商品을 全量 Container에 積入하여 그대로 輸入業者倉庫까지 商品을 引渡하고자 하는 경우에 利用된다.

4. CFS貨物의 通關節次

이미 앞에서 設明한 바와 같이 CFS藏置場內에서의 貨物은 Less than Container Load貨物로서 貨主는 Dock Receipt와 輸出申告書 原本만 添付하여 輸出入貨物集荷所로 搬入하면 同 管理人이 다른 貨物과 混載하여 Container Load Plan을 作成 CY管理人에게 引渡하여주는 동시에 CFS 및 CY 管理人이 各各 署名하여 荷送人에게 되돌려 준다.

同 貨物의 船積이 完了되면 本船船長이 署名한 船積確認 書類에 따라 稅關에서 輸出申告書原本에 船積確認을하여 荷送人에게 되돌려 주며 荷送人은 入港證 (Dock Reciept)를 船船會社에 提出하여 船荷證券(Bill of Loding, B/L)發給을 받는다. 한편 本船船積이 完了되고 本船受取證 (Mates Recicpt)이 發給되면 本船乘船稅關特派員은 輸出免狀에 船積完了를 認定하는 背書를

하여 船積年月日 및 本船管理人の 署名捺印을 한다.

貨主는 背書된 輸出免狀과 本船受取證을 船舶會社에 提出하여 本船受取證과 상환으로 한 Set의 船荷證券을 발급받으며 그중 稅關用 船荷證券을 審査課에 提出하면 稅關은 保管證인 輸出申告書에 “船積畢” 및 其他 必要事項을 記入하고 船荷證券, 船積指示書, 本船受取證에는 輸出承認番號를 記載한다.

稅關은 또 輸出免狀과 船荷證券을 參考로하여 船積年月日 船積數量 證券番號等을 輸出申告書에 記入하고 通關畢의 捺印을 한 후 船積完了를 證明하는 申告書 한 通과 輸出免狀을 申告者에게 交付함으로서 輸出通關이 完了된다.

5. 付保方案

同 藏置場에 搬入된 貨物의 責任開始는 保稅貨物火災保險契約特約書의 規定에 의하면 “「을」(火災保險協會)의 保險責任은 火災保險普通約款에 不拘하고 保稅貨物이 「갑」(장치장 設營인)의 장치장에 搬入되는데에 始作하고 「갑」의 장치장으로부터 搬出되는 때에 終了합니다”라고 되어 있으므로 一般火災保險의 原理와는 달리 請約書에 의하여 保險契約이 締結되는 것이 아니고 保稅貨物이 CFS장치장 搬入과 同時에 責任이 開始되고 있으며 一般火災保險과 같이 契約締結과 동시에 保險料를 납부하고 保險證券이 發給되는 것도 아니다.

따라서 앞에서 說明된 바와 같이 CFS장치장내에 搬入되는 貨物의 性格은 화주가 直接 나타나서 輸出通關節次를 취하는 것이 아니고 大部分 保稅運送하는 運送營業人 또는 그 委任을 받은 通關業者가 通關節次를 취하고 있으므로 사실상 貨主는 同貨物이 付保되고 있는지 여부 사실을 모르고 있는 것이 대부분이다. 한편 保險料 負擔 역시 契約締結과 동시에 納入하는 것이 아니며 貨物의 出庫와 동시에 해당 장치기간의

保險料를 事後 精算하는 制度이고 보면 同 Container장치장에 搬出入되는 貨物의 保險料負擔問題가 擡頭하게 된 것이다.

現在 同 保險料 負擔問題로 나타난 몇 가지 點을 살펴보면,

첫째로 實 貨主가 直接 倉庫에 나타나지 않아 保險料를 請求할 수 없다는 點

둘째로 保險料徵收時點을 B/L 發給과 관련하여 CFS Charge(톤당 \$2.00)를 請求할 때 CFS Charge에 해당 保險料를 包含하여 請求할 경우 Nego지연等으로 資金負擔加重.

셋째로 CFS Charge를 從量에 依하여 받고 있으므로 이 경우 低加品에 過大한 保險料 負擔等을 들고 있다.

그러나 同 問題點들을 앞에서 살펴본 Container貨物의 通關節次에서 이미 說明된 바 같이 荷送人이 直接本船에서 引受하는 일은 거의 없고 船舶會社의 指定 船積業者로 하여금 터미 受荷場所를 指定하여 여러 貨主로부터 多種多様な 貨物을 積付에 편리하도록 分類하여 가면서 받아들이고 있으며 원래 船積은 本船船側에서 行하여지는 것이므로 運送人 즉 船舶會社의 責任은 船積에서 始作된다.

그러므로 貨物을 本船船側까지 運搬하는 責任은 荷送人이 지며 위험부담도 마찬가지이다. 따라서 倉庫科 浮船料 및 그의 貨物을 船側까지 運搬하는데 소요되는 비용 역시 荷送人이 負擔하고 本船의 積荷비용 積荷用具의 비용 船內積付費用等은 船舶會社側의 負擔이 되는 것이 一般的인 것으로 되어 있다.

現在 콘테이너 터미널協議會가 主張하고 있는 保險料의 負擔問題는 도저히 이해할 수 없는 점이 많이 있다.

특히 Container장치장 設營인의 約 50%가 船舶會社가 直接 運營하고 있는 點等을 考慮할 때 더욱이 납득하기 어려운 점이 없지 않다.

위에서 살펴본 이외에도 지난 關係機關會議에서 동 장치장에 搬出入되는 貨物의 경우 現行

CFS Charge만을 받을뿐 保管料를 받지 않는 점을 고려 搬入貨物에 對하여 장치장設營人의 責任下에 保稅貨物火災保險에 加入시키고 保險料는 保管料 名目으로 받아 支拂하겠끔 決定하였으며 이경우 保管料의 액수는 컨테이너 터미널 협의회와 한국무역협회(貨主代表)가 協議하여 決定, 이를 關稅廳을 通하여 관계기관에 通報 시행하도록 決定을 보았다. 따라서 Container藏置場 CFS에 搬入되는 貨物의 付保問題는 保險料 問題가 解決되지 않는한 特約을 締結, 정상적인 付保業務가 이루어 질 수 없는 實情에 있음을 考慮 付保對象藏置場으로 要請한 貿易協會가 보다 적극적인 자세로 임하여만 될 것으로 思料된다.

한편 貨物의 輸出 通關節次의 過程과 關聯시켜 살펴보면 B/L 發給은 貨主가 運賃및 CFS Charge를 船社에 豫置시키고 난 후에 發給되고 있는점및 通關과 船積이 끝나면 輸出業者의 義務는 거의 모두 끝난셈이 되며 다음 買入銀行에 가서 輸出貨物 代錢을 찾고 船積書類를 輸出入業者에게 送付하여주는 過程이다. 同 書類는 貨物을 船積하였다는 가장 重要한 證據書類인 同時에 流通될 수 있는 有價證券이며 기타 다른 書類가 있다해도 Nego를 할수 없을 뿐만아니라 貨物을 찾을 수도 없다. 同 證券과 더불어 物品 買賣를 證憑하는 書類로서는 輸出物品의 品名, 規格, 單價, 總金額등은 勿論 物品의 買賣條件도 表示된 送狀(Invoice)이 있다.

따라서 同 두가지 書類가 모든 船積書類에 있어서는 안될 必須書類이므로 同 書類를 貨主 또는 同 代理人이 찾아갈때 藏置場 設營人이 同 保險料와 交換하는 方法도 없지는 않다.

同 方法을 導入하는 또 하나의 理由로서는 CFS藏置場內에 貨物의 藏置期間동안에 羅災가 發生하였을 때 責任問題即 貨物의 被害 補償義務者는 藏置場 設營主에게 있기 때문에 비록 貨主로부터 保險料를 받지 못한다하더라도 貨物의 保管責任上 同 保險料는 設營主가 負擔할수도 있는 性格이다. 그러나 免狀을 찾아가는데 있어서 期間問題가 擡頭된다. 즉 同免狀을 船積完了와 同時에 찾아가는 境遇와 一部 영세輸出業者가 取扱하고 있는 貨物과 冷凍貨物, 無煥貨物 송이버섯등이 免狀을 아예 찾아가지 않거나 또는 찾아가는 時間이 1個月내지 2個月程度의 期間을要하는 것도 있다. 그러나 同 貨物들은 同 藏置場內에 搬出入되는 全 貨物의 約 10% 前後에 不過하므로 同 貨物에 對하여서는 設營主가 負擔하고 나머지 約 90% 程度의 貨物은 免狀과 交換하는 方法을 고려할수도 있다. 實際 同 藏置場設營主의 約 50%가 船舶會社이기 때문에 나머지 5%만을 設營主가 負擔하는 結果가 된다 同 方法을 채택할 境遇에는 現行 保險料 精算期間을 5日內로 規定하고 있으므로 保險料 精算期間을 감독당국의 承認을 받아 調整될 수도 있을 것이다.

고층건물 자랑말고

소방시설 살펴보자