

컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구

A Study on the Improvement of
Container Cargo Contract

2018. 8.

윤재웅 | 안영균 | 김주현



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진	윤재웅 한국해양수산개발원 해운산업연구실 전문연구원 안영균 한국해양수산개발원 해운산업연구실 전문연구원 김주현 한국해양수산개발원 해운산업연구실 연구원
-----	--

보고서 집필 내역	
연구책임자	윤재웅 총괄, 제1장, 제2장, 제3장 제2절 일부, 제4장 제1절·제2절 일부, 제5장

연구진	안영균 제3장 제1절, 제4장 제1절 김주현 제3장 제2절 일부, 제4장 제2절
-----	---

※ 순서는 산·학·연·정 순임

목차

❖ 요약 · i

제 1 장 서론 · 1

제1절 연구 배경 및 필요성	1
제2절 연구 목적	3
제3절 연구 내용 및 방법	4
1. 연구 범위 및 주요 내용	4
2. 연구 방법	4
제4절 선행연구 검토	5

제 2 장 컨테이너 화물 해상운송 계약 현황과 개선 필요성 · 7

제1절 컨테이너 화물 계약 현황	7
1. 미국항 화물의 우대운송계약(Service Contract: S/C)	7
2. 미국 외 지역의 계약 형태	9
제2절 컨테이너 화물 계약의 특징과 문제점	10
1. 소량 다품종 화물의 계약에 따른 다양한 항로와 운임	10
2. 1회성 계약에 따른 계약서 부재와 확대되는 운임 변동성	11
3. 복합운송의 확대에 따른 선사 지위의 변화	14
제3절 표준계약 및 장기계약의 도입 필요성	16

제 3 장 화물운송 계약 사례와 시사점 · 19

제1절 우대운송계약을 통한 혁신 사례	19
----------------------------	----

	1. 프랑스 미쉐린타이어-CMA CGM 사례 19
	2. NYK-FUJITSU 간 컨테이너 계약서 사례 30
	3. 시사점 37
	제2절 화물운송 장기계약 형식 사례분석 41
	1. 해상운송 장기계약 41
	2. 육상운송 장기계약 51
	3. 화물운송 장기계약 사례 시사점 59

제 4 장	컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방향 · 63
	제1절 표준계약서를 통한 계약 관행 개선 63
	1. 현행 컨테이너 화물 운송 표준계약서 63
	2. 계약 관행 개선방안 69
	3. 표준계약서(안) 구성내용 79
	제2절 장기운송계약서 및 장기운송 비즈니스 모델 87
	1. 컨테이너 화물 장기운송계약서의 형식 87
	2. 컨테이너 화물 장기운송계약서의 주요 항목 99
	3. 장기운송계약을 위한 주요 우대운송계약 모델 103

제 5 장	결론 및 정책제언 · 109
	제1절 결론 109
	제2절 정책제언 112
	1. 국내 장기계약 제도 확대를 위한 제도 보완 113
	2. 우대운송계약 도입 제언 116
	3. 우대운송계약 활성화를 위한 인센티브 120
	제3절 연구의 한계와 향후 과제 121

❖	참고문헌 · 123
----------	-------------------

표 목차

❖	
〈표 2-1〉 미국의 S/C 제도	8
〈표 2-2〉 미 개정해운법의 S/C 영향	17
〈표 2-3〉 컨테이너 운송 계약 관행 선화주 인터뷰 내용	18
〈표 3-1〉 미쉐린타이어의 CMA-CGM 의존도 추이	21
〈표 3-2〉 CMA-CGM 주요 S/C 체결 사례	24
〈표 3-3〉 미쉐린타이어, CMA-CGM 간 계약서 주요 검토항목	29
〈표 3-4〉 NYK-FUJITSU S/C 계약서 주요 검토항목	34
〈표 3-5〉 S/C 체결 효과	40
〈표 3-6〉 장기운송계약의 유형별 특성 비교	42
〈표 3-7〉 우체국 계약택배의 규격별 계약요금(2017년 기준)	52
〈표 3-8〉 우체국 계약택배 감액 기준표	52
〈표 3-9〉 CJ 대한통운 표준가격('17.05 기준)	53
〈표 3-10〉 CJ 대한통운 물량별 택배금액(소형기준)	54
〈표 3-11〉 국내외 화물 장기운송계약 계약서 구성내용 비교	59
〈표 4-1〉 표준계약서 작성가이드	63
〈표 4-2〉 CONLINEBILL B/L 표준양식	65
〈표 4-3〉 KMI 제안 표준계약서(안)	70
〈표 4-4〉 KMI 제안 표준계약서 이면약관(안)	71
〈표 4-5〉 컨테이너 화물 장기운송계약서 본 계약서(안)	88
〈표 4-6〉 컨테이너 화물 장기운송계약서 부속 약관(안)	89
〈표 5-1〉 해운법 내 우대운송계약 신설(안)	117
〈표 5-2〉 해운법 내 운임공표 개정(안)	119

그림 목차

❖	
〈그림 2-1〉 이메일을 통한 운송계약 청약 예	13
〈그림 3-1〉 COA 계약서 양식 일부	44
〈그림 3-2〉 CVC 계약서 양식 일부	45
〈그림 3-3〉 미국 우대운송계약 표준계약서(BIMCO SERVICECON)	49
〈그림 3-4〉 택배운송계약서 양식	55
〈그림 3-5〉 미국 내륙운송계약서	58
〈그림 4-1〉 입찰연동형 장기계약 모델	105
〈그림 4-2〉 재판매 장기운송 모델	107

요약

표준계약서 및 장기계약 모델 도입으로 컨테이너 화물 해상운송 계약 관행 개선

최근의 국내 컨테이너 선사의 어려움 뒤에는 장기 불황이라는 환경 외에도 운송 계약 관행상 계약서를 쓰지 않아 불황시 운임 변동성에 효과적으로 대응하지 못하는 구조적인 문제가 있다. 국내 컨테이너 화물의 해상 운송 계약은 장기운송계약, 입찰계약, 1회성 계약으로 나눌 수 있는데, 국내 수출입 물동량의 지역별 비중을 기반으로 추정하면 77~78%의 컨테이너 화물은 1회성 단기계약, 8~9%는 유럽 및 기타 지역의 3~6개월 입찰물, 12~13%가 미국의 1년 정도의 우대운송계약 형태로 진행되고 있을 것으로 업계는 보고 있다. 우리나라 화물운송의 대부분을 차지하고 있는 1회성 계약의 경우, 일반적으로 계약서 없이 B/L로 계약을 갈음하기 때문에 선박이 입항하여 적하를 마감하고 B/L을 발행하는 마지막 순간까지 운임 협상이 지속되어 운임변동성이 확대되는 것이다.

이를 타개하는 방편으로 먼저 해상운송계약서의 작성을 활성화시킬 필요가 있다. 즉, 선복예약과 동시에 운송계약서를 작성하여 선화주의 운임 협상을 선적 전 종결시킴으로써 지나치게 잦은 운임변동을 줄일 수 있다.

전통적인 부합계약보다 대량 컨테이너 화주를 중심으로 개별 선사
와 화주의 쌍무 협상이 중요해 짐에 따라 B/L 이외에 운임이 명시된
계약서가 필요하다. 더욱이 복합운송의 증가로 복합운송인, 수출입
화주, 선사, 이행 대행자 간의 법적 지위, 분쟁의 종류가 다양해지면
서 이에 대응하기 위한 서면 운송 계약의 중요성도 커지고 있기에
계약서 작성의 활성화가 더욱 필요하다.

아울러 시황의 영향을 완화할 수 있는 장기계약 제도의 도입도
적극 검토할 필요가 있다. 미국은 일찍이 우대운송계약(Service
Contract)을 제도화 하여 자국수출입 화물의 90%를 우대운송계약
으로 처리하고 있으며 복합운송업체도 우대운송계약을 확대할 수 있
도록 제도를 정비하고 있다. 프랑스의 미쉐린-CMA CGM과 일본
NYK-후지쓰사도 우대운송계약을 통해 안정적인 계약과 특화된 운
임, 차별화된 서비스 혜택을 누리고 있다. 국내에서도 장기계약의 필
요성을 인지하고 운임공표제에 장기계약 유인책을 시행 중이나 정책
의 실효성이 약한 실정이다.

따라서 본 연구에서는 컨테이너 해상 운송 계약시 활용할 수 있도
록 표준계약서 양식을 제안하고 장기 계약을 유도하기 위한 비즈니스
모델과 우대운송계약 제도 도입 방향을 제시하였다. 표준계약서
는 1회성 선복 예약과 동시에 계약하는 표본계약서와 특정 기간 동
안 계약하는 장기계약서 양식을 제안 하였다.

또한 국내 컨테이너 화물의 대부분을 처리하고 있는 복합운송인과의
장기계약을 유도하기 위한 우대운송계약 비즈니스 모델로 수출입 기업의
입찰에 연동하는 장기계약 모델과 선복 재판매 모델을 제시하였다.

정책적 제안 사항으로 현재 운임공표제 하에서 시행되고 있는 장
기운송계약 유인책을 강화할 수 있도록 우대운송계약을 별도로 제도
화하는 우대운송계약제도(안)과, 국내 복합운송인의 우대운송계약 참
여를 촉진하기 위한 운임공표제 고시(안)을 제시하였다.

컨테이너 화물 운송계약 관행 개선 및 장기계약 활성화를 위한 한국형 우대운송계약 도입이 필요

■ 우리나라 컨테이너 화물 해상운송은 대부분 단기 계약 중심으로 계약서를 쓰지 않는 것이 관행

- 국내 컨테이너 화물의 해상 운송 계약 형태를 살펴보면 미국향 화물의 장기운송계약 형태, 유럽 및 기타 지역향 화물의 입찰계약(3~6개월), 아시아 중심의 1회성 계약으로 나눌 수 있음
- 이를 국내 수출입 컨테이너 물동량의 지역별 비중을 기반으로 계산하면 77~78%는 단기계약, 8~9%는 3~6개월 입찰물, 12~13%가 미국 우대운송계약 형태로 진행되고 있을 것으로 업계는 추정하고 있음

■ 과거와 달리 계약서 없는 단기 계약 중심의 컨테이너 계약 관행은 현재와 같은 장기 불황기에 운임 변동성을 높이는 한편 화주의 다양한 요구는 반영 불가

- 과거 해운 동맹 시절에는 운임율표에 의한 부합계약 형태가 발전되었으나 현대에는 다양한 서비스를 요구하는 복합운송인이 주요 화주로 등극하여 물량과 기간, 양적하항의 부대 서비스와 운임에 대한 개별 협상력이 달라 컨테이너 화물 운송계약에도 쌍무 계약 성격이 짙어지고 있음
- 우리나라 화물운송의 대부분을 차지하고 있는 1회성 계약의 경우에는 계약서 없이 B/L로 계약을 갈음하기 때문에 선박이 입항하여 적하를 마감하고 B/L을 발행하는 마지막 순간까지 운임 협상이 지속되게 됨

- 더욱이 국내와 같이 복합운송인이 컨테이너 해상운송을 처리하는 환경에서는 복합운송인의 다양한 지위에 따라 실제화주-복합운송인-선사와의 갈등과 분쟁의 양상이 달라져 운송 계약서 작성성이 더욱 중요해 지고 있음

■ 이에 본 연구에서는 컨테이너 해상 운송 계약시 활용할 수 있도록 표준계약서 양식을 제안하고 장기 계약을 유도하기 위한 비즈니스 모델과 우대운송계약 제도 도입 방향 제시

- 미국은 일찍이 우대운송계약(Service Contract)을 제도화 하여 자국수출입 화물의 90%를 우대운송계약으로 처리하고 있으며 복합운송업체도 우대운송계약을 확대할 수 있도록 제도를 정비하고 있음
- 프랑스의 미쉐린-CMA CGM과 일본 NYK-후지쓰사 사례에서 처럼 우대운송계약은 안정적인 계약과 특화된 운임, 차별화된 서비스 혜택을 선화주 별로 특화하여 제공할 수 있는 장점이 있음
- 이에 본 연구에서는 선복 예약시 활용 가능한 표준계약서와 장기 계약을 위한 장기계약 계약서 및 비즈니스 모델을 제안하였음

〈 KMI 제안 표준계약서 (안) 〉

page 1

Shipping Request
(Services Contract)

Shipper		L/C No. (Contract No.)		
Consignee		Forwarding Agent		
Notify Party/Address		Another Notify Party/Address		
Pre-Carriage by	Place of Receipt	Country of Origin		
Vessel/Voyage	Port of Loading	Export Reference No.		
Port of Discharge	Place of Delivery	Final Destination		
Particulars furnished by the Shipper				
Container No./Seal No. Marks & Nos.	No. of Packages	Description of Packages and Goods	Total Gross Weight (kg)	Measurement (CBM)
		On board date:		
Freight/Surcharge:				
Shipper Signature		Carrier Signature		

자료: 저자 작성

- 아울러 본 연구에서는 현재 운임공표제 하에서 시행되고 있는 장기 운송계약 유인책을 강화하여 별도의 우대운송계약으로 제도화를 제안
- 국내에도 장기계약의 필요성을 인식하여 운임 공표제의 공표 의무 예외 사항으로 3개월 이상 장기계약을 통해 운임 할인을 받

- 을 수 있도록 하는 유인 정책을 시행하고 있음
- 그러나 현황에서 보듯 장기계약으로 이어지지 않는 한계가 있어 쌍무 협의 내용이 반영되어 장기적인 관계를 어느 정도 구축하기 위한 수단으로 별도의 우대 운송 계약 형태를 제도화 하는 것이 필요함
 - 또한 국내 복합운송인의 우대 운송 계약 참여를 활성화하기 위하여 현재 선사만을 대상으로 하는 운임 공표제를 점차 복합운송인으로 확대하는 노력이 필요함
 - 우대 운송 계약과 더불어 장기계약을 유인하기 위해서 제도화에 따른 참여 인센티브(운임 지원, 세제 혜택 등)를 고려할 필요가 있음

제 1 장

서론

제1절 연구 배경 및 필요성

우리나라는 무역의존도가 64%¹⁾에 이를 만큼 수출입 의존도가 매우 높은 산업구조를 가지고 있는 나라이다. 반면 분단국가라는 현실에 수출입에 필요한 물자 대부분을 해상운송에 의존할 수밖에 없어 해운의 중요성이 매우 크다고 할 수 있다.

이러한 맥락에서 국내 해운 산업은 국가 경제의 생존수단으로 시작하여 그 역할과 책임을 다해 오고 있다. 일찍이 1950년 대한해운 공사를 설립하여 외국 원조로 중고선을 도입하여 시작한 국내 해운은 그 후 민영화와 구조조정 과정을 거치며 지금까지 이르렀다.

그러나 해운은 선대 유지를 위해 많은 자본을 투입하는 장치서비스인 반면 시황에 따른 이익 변동폭이 커 안정적인 경영에 많은 어려움이 있다. 더욱이 아시아의 환적허브 부산항의 강력한 입지로 국내

1) 국가통계포털(검색일: 2018. 4. 9.)

수출입 물동량과 거의 같은 환적 물동량이 발생하는 동안 국내 화주는 풍부한 스케줄과 저렴한 운임의 혜택을 누릴 수 있었던 반면 국내 선사는 그만큼 치열한 경쟁에 노출되었다. 그 결과 2008년 글로벌 금융위기로 촉발된 오랜 불황의 파고를 넘지 못하고 한진 해운의 파산, 현대 상선의 산업은행 인수라는 극단적인 어려움에 봉착해 있다.

이러한 국내 컨테이너 선사의 어려움 뒤에는 불황이라는 환경적 요인 외에 국내 컨테이너 운송계약의 관행이 운임 변동성에 효과적으로 대응하지 못하는 구조적인 문제를 안고 있다.

국내 컨테이너 화물 운송계약의 경우 1회성 계약형태로 진행되는 단기계약이 주를 이루고 있으며 이 또한 계약서를 작성하지 않고 유선통화, 이메일 형태로 운임과 화물을 확정하는 관행이 이루어지고 있다. 따라서 현재 운송계약의 증빙은 B/L 또는 해상화물운송장(Seaway Bill)이 발행되었을 때만 가능하며 이 서류들은 계약 운임, 화주의 서명과 같이 계약 시점에서 운임을 구속하는 항목을 의무적으로 요구하지 않고 있다.

이 때문에 현실적으로 선사의 입장에서는 입항부터 출항 직전까지 지속적인 운임 협상 환경에 노출되어 지나치게 운임경쟁이 과열되는 부작용이 있으며 호황에는 화주가 출항 전까지 선복을 장담할 수 없는 불필요한 변동성을 감내하고 있다. 더욱이 국내와 같이 포워드(국내에서는 국제물류주선인 또는 복합운송인)가 컨테이너 물동량의 대부분을 처리하는 경우 화주와 선사 간의 운임차익이 곧 수익이 되기 때문에 불황기에는 운임경쟁을, 호황기에는 선사가 선복경쟁을 심화시켜 운임 변동성을 확대시키고 있다.

장기간의 불황과 해외선사의 원가경쟁력에 따른 공격적인 운임할인으로 국내 컨테이너 선사, 특히 원양선사는 상당한 시장점유율 손

실과 더불어 경영악화에 몰려있다.²⁾ 한진해운의 파산으로 화주들 역시 서비스 안정의 필요성과 국내 선사의 재기에 대한 공감대가 형성되어 있다.

이를 타개하는 방편으로 선화주의 운임 협상을 계약 전 종결시킬 수 있는 해상운송 계약 표준을 제시하여 주간 단위로 변동하는 운임 속도를 늦추고 나아가 시황의 영향을 완화할 수 있도록 장기계약 제도가 필요하다.

이에 본 연구는 지나친 운임경쟁을 지양하여 변동성 완화에 일조하고 나아가 선화주 관계 개선에 일조할 수 있도록 컨테이너 해상운송 표준계약서 및 장기계약 도입 방향을 제안하고자 한다. 또한 장기운송계약이 정착된 미국의 우대운송계약(Service Contract) 제도를 분석하여 국내에 적합한 장기운송계약 정책을 제시하고자 한다.

제2절 연구 목적

본 연구는 컨테이너 화물의 운송계약과 관련하여 단기운송계약에 필요한 계약서 형식과 장기운송계약에 필요한 계약서 형식을 제시하는 것을 목적으로 한다. 아울러 장기운송과 관련하여 미국의 우대운송계약을 벤치마킹하여 국내 실정에 맞는 장기운송계약제도 도입방향을 제안하는 것을 목적으로 한다.

2) 2017년 원양항로 컨테이너 화물의 자국적취율은 북미 34%, 유럽 8.4%를 기록하였음

제3절 연구 내용 및 방법

1. 연구 범위 및 주요 내용

본 연구는 국내 원양 컨테이너 선사의 위기 극복에 일조하고자 함에 따라 컨테이너 화물 해상운송 계약을 연구 범위로 한정하였다. 따라서 복합운송계약 등은 해상운송 계약과 밀접한 관계이나 연구 목적에서 벗어나는 점이 있어 연구 범위에서 제외하였다.

한편 본 연구가 선화주의 건설적인 관계 지향에 일조하고자 한 장기간 해운시황의 불황으로 국내 선사의 어려움 극복이 당면과제임에 선사를 중심으로 연구 범위를 제한하였다.

마지막으로 본 연구는 표준계약서 및 장기계약서 형식을 제시하는데 목적이 있기 때문에 계약 항목의 표현 및 해석 등 법리에 관한 연구는 범위에서 제외하였다.

주요 연구 내용을 살펴보면 우선 2장에서는 컨테이너 계약 개선의 필요성을 논하고, 3장에서는 국내외 장기운송계약 형태의 사례를 살펴 시사점을 도출하였다. 4장에서는 컨테이너 화물 계약 개선방향으로 표준계약서, 장기운송계약서 형태와 한국형 우대운송계약을 제시하였다. 마지막 5장에서는 앞선 연구내용을 바탕으로 한국형 우대운송계약 도입을 위한 정부 정책을 제안하였다.

2. 연구 방법

본 연구에서는 국내외 문헌 조사를 주요 연구 방법으로 활용하였

다. 특히 국내외 운송계약 형태와 국내 컨테이너 해상운송 계약과정을 살펴 실무에서 활용가능한 표준 및 장기계약서 형태를 도출하고자 하였다.

한편 우리나라 복합운송 관계자, 선사 관계자 면담 조사를 통해 실태와 문제점을 파악하고 선사 실무자와 법률자문을 받아 계약서 형식의 완성도를 높이고자 하였다.

제4절 선행연구 검토

한나희, 하충룡(2017)³⁾은 물품매매계약의 서식분쟁에 관하여 연구하였다. 상이한 표준계약서의 약관 차이에 의한 분쟁 해결 원칙에 대하여 적용국가별로 판례와 함께 소개하고 있으며 최근의 헤이그준거법원칙의 서식분쟁 해결에 관하여 연구하였다. 이를 바탕으로 실무적 입장에서 국제표준약관의 사용과 계약체결 시 명시적 의사표시의 중요성을 시사점으로 도출하고 있다.

최진희(2017)⁴⁾는 국내 화물자동차 시장의 문제점을 지적하고 화물운임구조 개선을 촉구하고 있다. 본 연구는 화물자동차 시장이라는 상이한 시장을 다루고 있지만 한정된 물동량을 두고 운송사업자와 주선인의 과열경쟁으로 인한 덤핑운임 압박 등 비정상적인 운임 구조를 발생시키는 문제가 해운과 유사하며 이에 대한 대안으로 정부의 표준운임제를 제시하고 있어 함의하는 바가 크다고 하겠다. 그 밖에 나정호, 장흥훈(2013)⁵⁾도 유사한 문제의식을 가지고 해결방법으로 제도 정비,

3) 한나희하충룡(2017), pp.19~42.

4) 최진희(2017), pp. 167~185.

5) 나정호, 장흥훈(2013), pp. 23~42.

화물운송 계약 절차 개선을 해결책으로 제시한 연구가 있다.

컨테이너 화물 장기계약은 1984년 미국의 신해운법에 우대운송계약이 등장하며 관심을 받게 되었다.

정영석(2005)⁶⁾은 1984년 미국의 신해운법의 의의를 밝힌 연구에서 우대운송계약(Service Contract:S/C)을 물량 및 기간운임과의 차이점을 중심으로 설명하고 화주에게 유리하도록 한 취지를 밝히고 있다.

박용섭(1999)⁷⁾은 1998년 개정된 미외항해운법(OSRA 1998)을 연구하여 기존의 미국 신해운법과의 차이를 밝히고 있다. 여기에 우대운송계약 관련 동맹의 제약을 벗어나 개별 선사의 영업을 허용한 측면에 대하여 설명하고 있다. 그 밖에 한철환(1999)⁸⁾도 1998년 미개정해운법과 관련하여 신해운법과의 차이를 기술하였으며 정기선사와 화주에 미치는 영향에 대하여 분석하였다. 기존의 동맹에 의해 구속되었던 개별선사와 화주가 다양한 형태의 계약 실현이 가능해져 동맹 와해의 속도가 높아질 것과 복합운송인의 일괄운송 영향력이 증대할 것을 예상하였다.

본 연구는 선행연구에서 학문적 의의를 두고 밝힌 논점들을 심사숙고하되 현안이라는 그 성격상 실무적인 함의에 주안점을 두어야 하는 차별성이 있어 여러 계약 서식과 관계자 인터뷰 등 비사료적 자료를 활용하여 목적인 연구결과를 도출하였다.

6) 정영석(2005), 「미국의 대외해운정책과 해운법에 관한 고찰: 미국 해운법의 발전과 1984년 신해운법을 중심으로」, 『해사법연구』, 제17권 제1호, pp. 181~205

7) 박용섭(1999), pp. 1~44.

8) 한철환(1999), pp. 57~70.

제 2 장

컨테이너 화물 해상운송 계약 현황과 개선 필요성

제1절 컨테이너 화물 계약 현황

1. 미국향 화물의 우대운송계약(Service Contract: S/C)

미국향 컨테이너 수출입 화물⁹⁾의 대부분은 우대운송계약이라고 하는 1년 정도의 장기운송계약 형태가 대부분을 차지한다.

우대운송계약(이하 S/C)이란 미국해운법에 명시된 계약형태로 선사가 화주 또는 포워더(NVOCC)와 최소물량을 일정기간 동안 특정 운임/요율로 운송하기로 한 계약을 말한다. 미국의 S/C는 미연방해사위원회(FMC)에 그 내용을 의무적으로 신고해야 하며 그 시기가 5월 한 달로 정해져 있어 국내 선사들도 이 시기에 맞춰 미국 화주(포워더 포함)와 S/C 내용을 마무리 지어 신고한다. 미국의 경우 S/C가 계약의 90%를 차지하는 것으로 추정되고 있다¹⁰⁾.

9) 본 연구에서 '화물'이란 다른 설명이 없는 경우 컨테이너 화물을 의미한다.

〈표 2-1〉 미국의 S/C 제도

• S/C 탄생의 배경

- 1980년 복합운송의 출현으로 항공, 철도, 도로 운송에 대한 규제완화가 이루어짐에 따라 해운에 대하여서도 동맹의 운임 및 항로 결정권에서 개별선사의 독자행동권을 보장하는 방향으로 규제가 완화되었다.
- 1984년 신해운법에서 “우대운송계약”으로 신설되었으며 화주와 해운동맹 또는 개별 선사 간 맺는 컨테이너 화물 장기운송계약으로 기간/품목 및 최소물량/계약운임/항로 및 스케줄/벌칙규정 등을 필수로 명시한 계약임
- 이는 선사(동맹)에 의한 일방적인 부합계약을 탈피하여 화주와 선사가 쌍무계약을 할 수 있도록 선택권을 보장하고자 하는 제도로써 기존의 기간, 물량할인 계약과 다른 별도의 계약형태이다.
- S/C는 선복의 보장, 경유시간, 기항순서 등과 같은 서비스의 질적 수준을 계약에 포함함으로써 Tariff 범위에 속한 서비스 이상을 계약한다. 또한 S/C는 기간, 물량할인과 달리 최소약정물량에 대한 배상책임이 있고 계약 불이행에 대한 분쟁이 FMC가 아닌 법원에 의해 다루어지며 지게 되는 독립계약이다.
- S/C 도입으로 하주는 동맹에 물량을 모두 맡기는 관행에서 벗어나 일부만 선사에게 물량을 맡길 수 있어 상황에 탄력적으로 대응할 수 있는 이점을 얻고 운임외 서비스에 대하여 선사와 자유롭게 협상할 수 있는 여지가 마련되었다는 점이다.¹¹⁾
- 1998년 개정 해운법(OSRA)에서는 S/C 계약 내용의 공표의무가 사라지고 경쟁하주들의 동등 대우(최혜하주대우: 경쟁 하주들이 공표내용과 유사한 조건으로 서비스계약을 갱신할 수 있는 권리)권리도 제거되었다. 이로써 동맹의 구속력에서 벗어난 개별 선사와 하주의 쌍무 협상이 본격화되었다.
- 또한 개별 선사의 S/C 계약이 실제적으로 가능해짐에 따라 선화주의 교섭력에 따라 운임 책정이 자유로워져 동맹 운임 대비 운임하락 효과가 나타났다.

• S/C 계약의 정의와 내용

- (법률적 근거) 미해운법(The Shipping Act of 1984, The Ocean Shipping Reform Act of 1998; OSRA) 8조 (C) Service Contract
- 선사 또는 선사 간 협정은 화주(들)과 동 법의 조건에 따라 서비스 협정을 할 수 있다. 조건이란 다음을 포함하여 FMC에 등록되어야 한다.
- 조건 : 출도착항(복합운송인 경우 출도착지), 상품(들), 최소수량(비율), 운임, 기간, 서비스 조건, 위약금, 계약 당사자
- SC 계약은 벌크, 임산물, 고철, 자동차, 재생종이 및 쓰레기를 제외한다.

10) Mukherjee and Bal(2009) p. 604.

11) 정영석, 앞의 책, pp. 197~198.

S/C 법률내용의 변화(1984-1998)	
- 선사/동맹과 화주 또는 화주단체와 계약	- 선사/동맹과 화주(들) 또는 화주단체와 계약
- 해운동맹의 개별선사 S/C 계약 금지 가능	- 해운동맹의 개별선사 S/C 계약 금지 불가능
- 계약필수조건 공개	- 비공개신고, 운임 및 서비스조건 비공개
- NVOCC의 선사와 S/C 계약 불가	- NVOCC의 선사와 S/C 계약 가능(화주지위)

자료: 연구자가 작성

2. 미국 외 지역의 계약 형태

아시아/유럽향 수출입 화물은 대부분 입찰물(3~6개월) 형태 또는 1회성 계약이 주를 이루고 있다. 입찰물은 해외 건설에 따른 프로젝트 화물로서 건설에 필요한 원자재, 기계, 소모품 등을 공기에 맞춰 운송하는 계약이 주를 이루고 있다.

미국과 달리 장기계약 제도가 도입되어 있지 않은 기타 국가들에 대한 수출입 화주들은 저시황 시 지속적인 운임 하락의 편익을 취하기 위해 선사 간 경쟁을 유도하게 되며 현재와 같은 장기간의 해운 불황이 지속되는 시기에는 단기 성약 건이 강화될 수밖에 없다. 특히 국내 운송계약은 포워더와 선사가 체결하는 비중이 압도적으로 높아 1회성 계약의 비중이 더욱 높다. 왜냐하면 실제 화주와의 장기적인 관계는 포워더가 맺는 반면 포워더는 선사의 경쟁을 통해 운임을 낮추고 이 차익을 주요 수익으로 할 수 있기 때문이다. 국내 포워더가 취급하는 컨테이너 화물은 업계 추정 전체의 80~90%에 이르며 이 중 대기업 물류자회사가 차지하는 비중이 과반을 넘기 때문에 실제 화주의 서비스 관계는 대기업과 자회사(또는 대형 포워더) 간에 형성되며 포워더와 선사와의 장기계약은 매우 소원하다.

국내 컨테이너 수출입 물동량의 지역별 비중(아시아 역내운송

59%, 유럽과 기타(호주 등) 각각 11%, 16%, 미국 14%)을 고려할 때 77~78%는 단기계약, 8~9%는 3~6개월 유럽 입찰, 12~13%가 미국 우대운송계약으로 업체는 추정하고 있다.¹²⁾

제2절 컨테이너 화물 계약의 특징과 문제점

1. 소량 다품종 화물의 계약에 따른 다양한 항로와 운임

컨테이너 화물은 소량 다품종 화물을 집화하여 한 개의 컨테이너 (보통 Twenty Foot Equivalent Unit: TEU)로 유닛화하여 운송하는 해상운송 방식이다. 이와 비교하여 벌크화물은 1종의 화물만을 선박에 대량으로 운송하는 해상운송 방식이다. 이러한 차이는 계약의 내용의 차이로 나타날 수밖에 없는데 벌크 화물의 경우 석탄, 철광석, 곡물, 원유, 가스 등의 화물별로 선박의 한계 적재량(보통 선종별 재화중량톤(Dead Weight Ton)의 수량만큼 운송하는 계약을 하게 된다. 따라서 선적하는 화물은 선박별로 1개이고 적양하양 역시 원산지와 설비가 마련된 소비지 특정 선석으로 국한되게 된다.

반면 컨테이너 화물의 경우 다양한 화물을 집화하여 1개의 컨테이너 유닛으로 적재하는 혼재 화물(less Container Load: LCL)과 동종의 화물을 적재하여 1개 컨테이너 유닛으로 하는 만재화물(Full Container Load: FCL)을 대상으로 적양하 스케줄에 따라 선박에 적재하는 형태로 계약하게 된다. 따라서 화물의 목록과 성격이 다양하고 1개의 선박이 아닌 슬롯(slot) 단위로 선복을 계약하게 된다. 따라

12) 컨테이너 화물 운송계약 관행과 장기운송계약 수요를 파악하기 위해서 주요 컨테이너 선사 5곳과 화물 포워더 4곳을 인터뷰 하였으며 화주 그룹 대상 간담회를 2번을 진행하였음

서 벌크선사는 선사-화주 1:1 계약관계이나 컨테이너 선사는 다수의 화주와 계약해야 하는 특징이 있으며 화주별로 다양한 도착지와 양하 요구를 계약에 반영해야 한다.

이러한 운송상의 특징으로 컨테이너 해상운송은 운임율표(Tariff)에 1개 유닛(TEU)의 운임과 다양한 도착지 항만별로 소요되는 부대 운임을 공표하여 책정하게 되며 벌크운임은 도착지 기항지의 총운임 형태로 계약하게 된다. 이에 컨테이너 화물 운송계약은 부합계약 형태로 벌크운송계약은 Charter Party(CP)라는 쌍무계약에 기반한 화물별 독자 계약 형식을 주로 취하고 있다.

수많은 화주와 양하항에 대한 조건을 모두 만족시키기 어려운 제한적 환경으로 컨테이너 화물이 운임율표에 의한 부합계약 형태가 발전되었으나 현대 운송이 복합운송에 따른 문전운송으로 무게의 추가 이동함에 따라 다양한 서비스를 요구하는 복합운송인이 주요 화주로 등극하게 되고 물량과 기간, 양적하항의 부대 서비스와 운임에 대한 개별 협상력이 달라지는 문제가 발생하고 있다. 동일 선복과 항로에 대하여 화주별로 협상력에 따라 운임과 부대 서비스 수준이 달라지고 이는 선사의 재산이 시황에 따라 또는 주요 화주에 따라 크게 변동할 수 있다는 것을 의미한다.

2. 1회성 계약에 따른 계약서 부재와 확대되는 운임 변동성

벌크화물이 1선박이 1개의 화주와 화물에 대하여 운송계약을 체결함에 따라 CP(계약서)와 화물의 권리를 나타내는 선화증권(Bill of lading: B/L)이 각각 1개의 계약 당사자를 대상으로 발행되게 된다.¹³⁾ 반면 컨테이너 운송의 경우 복수의 화주를 대상으로 1개의 선

사가 계약을 체결하고 선화증권을 발행해야 하기 때문에 계약서 체결의 어려움이 있다. 또한 기항지별로 다양한 운임이 적용되기 때문에 운임과 화물에 대한 명세 역시 매우 복잡할 수 있다.

실무에서는 냉동, 위험, 일반 화물을 컨테이너 장치의 특징과 결부시켜 운임율표로 공표하고 있으며 개별 화주별로 B/L이 발행됨으로써 계약서를 대신하고 있다.

과거 해운동맹에 의한 개별선사의 구속이 심하던 시기에는 이러한 관행이 크게 문제되지 않았다. 왜냐하면 개별선사의 독자운임, 화주별로 특정된 운임이 용인되지 않았고 특별히 B/L 이면약관에 의한 선사에게 유리한 부합계약이 용인되었기 때문이다.

그러나 미국의 해운법 개정(1998), 유럽의 반독점법의 해운동맹 예외 폐지(2008)로 해운동맹의 시대가 막을 내렸으며, 최근의 국제규칙은 컨테이너의 대량운송화물에 대하여 쌍무 계약을 인정하는 추세로 진행됨에 따라 개품 운송에서 개별 화주와 계약 내용이 과거와 다르게 나타나고 있다.

반면 B/L은 성격상 그 자체로 권리증권(유가증권)인 동시에 화물의 수령(영수), 운송계약의 증빙으로 의미가 있지만 계약 내용을 구체화하지 못하는 한계가 있다. 특히 B/L에는 송화인의 서명이 없고 운임에 대한 쌍방의 합의를 증명할 수 없어¹³⁾ 화주와 선사 간의 운송계약 내용의 합치와 관련 다툼의 소지가 있다.

S/C 및 입찰 계약의 경우 장기계약서 및 입찰 계약서를 통해 계약 내용을 상호 구속할 수 있지만 우리나라 화물운송의 대부분을 차지

13) 벌크화물도 복수의 화주를 대상으로 집하하여 운송하는 혼재운송이 가능하나 이는 매우 드문 경우이다.

14) B/L의 운임은 송화인의 신고에 의해 기재되도록 되어 있음

하고 있는 1회성 계약의 경우에는 선사와 화주가 운임, 수량, 서비스 특약을 유선 또는 이메일을 통해 합의하는 데 그치기 때문에 선박이 입항하여 적하를 마감하고 B/L을 발행하는 마지막 순간까지 운임 협상이 지속되게 된다.

〈그림 2-1〉 이메일을 통한 운송계약 청약 예

Subject: *top urgent* spot rate request⁴⁾

4)

Dear [REDACTED]⁴⁾

4)

As reported, for the first week after LNY, market demand is very weak, due to most factories still closed, as well as trucker still tight.⁴⁾

Today already [REDACTED] For Wk11 CM2, ETD: Mar. 2, now our booking is only 33T, still subject to drop.⁴⁾

4)

After searching, pls urgently confirm below spot cases.⁴⁾

FYI, now YML/NYK/COSCO already can offer DXB \$375/450. ⁴⁾

4)

1) SHIPPER: CHENMING (HK) LIMITED⁴⁾

POR/PVY: CNTAO/IRBND⁴⁾

COM: ART PAPER⁴⁾

VOLUME: around 40X40⁴⁾

TARGET RATE: [REDACTED] they have long-term [REDACTED] contract with Cosco from Feb.-Mar.⁴⁾

If [REDACTED] want this cargo [REDACTED] is needed, including BUC⁴⁾

Remark: 14 days free time in POL, 21 days free time in PVY⁴⁾

Shipper need pick-up containers from this weekend or next Monday to catch our schedule.⁴⁾

4)

2) SHIPPER: QINGDAO DOBLESTAR TIRE INDUSTRIAL CO.,LTD.⁴⁾

POR/PVY: CNTAO/AEDXB⁴⁾

COM: TIRE⁴⁾

VOLUME: 10X40⁴⁾

TARGET RATE: [REDACTED] including [REDACTED]⁴⁾

Remark: 10 days free time in POL, 14 days free time in PVY⁴⁾

4)

Your soonest confirm is highly appreciated.⁴⁾

4)

자료: 선사 내부 자료

운임 협약 이후 선사가 B/L 발행을 위해 접수하는 선복의뢰서(Shipping Request: S/R)에는 운임을 표시하지 않고 관행상 선적의뢰서도 접수하지 않고 화주에게서 송장과 포장명세서를 받아 B/L 발행

전까지 선적 절차를 진행하기 때문에 운송계약은 매우 불안정한 형태로 진행된다. 따라서 선장의 B/L 발행 전까지 메일을 제외한 운임이 명시된 계약서류가 존재하지 않기 때문에 운임 변동에 따른 신용 위험(계약 변경, 철회, 불이행 등)이 존재하게 된다.

이에 따라 컨테이너 화물 운임은 운임율표에 의한 정기 운송임에도 상당한 변동성을 갖게 되고 고정비 비중이 높은 선사에게는 재무적으로 상당한 부담이 되고 있다. 선사는 출항일에 인접할수록 소석울 압박이 커지게 되고 다음 계약이 담보되지 않는 상황에서 화주의 운임 협상(또는 리베이트)를 거절하기 매우 어렵기 때문이다. 또한 운임 분쟁 시 구두나 메일로 확약된 운임에 의거하여 화주와 법적 다툼을 하기에는 부담이 크다

반대로 시황이 상승하는 시기에는 선사가 선복 확정을 늦추는 한편 빠르게 일괄 운임을 인상하여 불황기의 손실을 보존하고 시장 평균 운임을 회복하려 하기 때문에 화주는 스케줄링에 어려움이 가중되고 계약서 부재에 따른 위험을 감수하게 된다.

결과적으로 단기계약 비중이 높은 환경에서는 선화주 간 운임 협상 횟수가 증가하여 하락시에는 운임 덤핑, 상승시에는 운임 담합을 가중시켜 변동성을 확대시키는 결과가 나타나게 된다. 즉, 시황에 따라 낮은 운임은 더욱 낮게, 높은 운임은 더욱 높게 변동성이 가속화되는 부작용이 나타나게 되는 것이다.

3. 복합운송의 확대에 따른 선사 지위의 변화

문전운송 요구의 확대에 따라 현대 국제 운송은 복합운송의 중

요성이 증대되고 있다. 이에 따라 복합운송인의 운송인으로서 지위에 따라 계약운송인과 실제운송인의 구별이 보편화되고 있다.

선사의 경우 대부분 해상운송구간을 담당하는 실제운송인으로 복합운송인과 운송계약을 체결하게 됨에 따라 복합운송인의 지위에 따라 송화인과의 운송계약 존재 여부가 결정되게 된다.

국내에 국한되어 그 지위의 성격을 살펴보면 포워더(국내의 국제물류주선인)는 경우에 따라 민법의 위임, 상법의 운송주선업, 운송업의 지배를 받게 되는데 포워더가 주선인으로서 지위를 갖게 되면 선사는 송화인과 직접 운송계약이 존재하게 되고, 포워더가 운송인의 지위를 갖게 되면 송화인과는 직접 운송계약이 존재하지 않고 포워더와 운송계약이 존재하여 송화인에게는 운송계약의 이행보조자가 된다.

이러한 지위에 따라 갈등의 여지가 생기는데 국내 법원의 판례에는 포워더의 지위는 복합운송증권(House B/L)의 발행 여부, 당시의 복합운송인의 재산적 바탕, 운임의 성격 등을 복합적으로 고려해야 한다.¹⁵⁾

이로 비추어 국내와 같이 선사와 포워더가 운송계약의 주를 이루고 있는 환경에서는 적절한 계약서의 작성이 분쟁의 소지를 사전에 방지하는 데 매우 중요할 것으로 보인다.

왜냐하면 국내 포워더는 영세한 중소 포워더가 많고 대형 포워더라 하더라도 실제 운송장치 또는 시설(창고, 크레인 등)을 갖추고 있지 않기 때문에 수출입 당사자는 법정 다툼에서 유치권을 행사할 수 있는 선사, 터미널 운영사를 대상으로 소를 진행하는 경우가 많기 때문이다.

15) 대법원 1987. 10. 13. 85다카1080

따라서 포워더가 주선인이 아닌 운송인의 지위를 확정할 수 있도록 하여 송하인 또는 수하인의 소를 피하거나 정당한 법률적 구제를 받기 위해서는 포워더와 계약할 때 운임의 성격, 서비스 수준, 관할 법원 등을 명시하여 불필요한 분쟁의 여지를 방지할 필요가 있다.

제3절 표준계약 및 장기계약의 도입 필요성

앞서 설명한 컨테이너 계약 관행 및 문제점은 화주와의 쌍무 협상의 증대, 문전운송 수요에 따른 복합운송의 확대, 단기계약 위주의 변동성 높은 운임에 의한 것으로 요약될 수 있다.

이를 해결하기 위해서는 국내 화물운송계약에도 선복, 물량, 운임에 대한 의사결정을 선복 예약과 동시에 확약할 수 있도록 표준계약서를 배포하여 불필요한 운임 변동과 법적 다툼의 소지를 없애는 노력이 필요하다 하겠다. 특히 국내와 같이 포워더에 의한 단기운송 수요가 높은 경우 계약의 불안전성이 높아 이를 방지하기 위해서라도 B/L 발행 전 쌍무 간의 운임을 확정 지을 수 있는 계약 관행 개선이 매우 필요하다.

한편 잦은 운임 변동으로 인해 선화주 모두 시장위험이 높아지는 상황을 완화하고 장기적인 관점에서 서비스 개선 노력을 이어갈 수 있도록 장기계약의 독려 역시 필요하다.

더욱이 현재와 같이 국내 선사와 원가구조가 취약하고 이로 인해 자국 선사의 적취율이 낮아 원양 항로의 불안전이 가시화되고 있을 때 국내 선사의 자국화물 적취율 개선을 위해서도 장기운송계약의 도입이 필요하다.

해외선사의 낮은 원가구조, 텀핑 운임에 대응하기 위해서는 선화주 간 장기계약을 바탕으로 한 운임할인과 서비스 지원이 필요한데 단기계약에서는 정부와 선사가 이를 지원하는 데 한계가 있다.

미국은 98년 미해운법 S/C 개정을 통해 개별선사와 독립 운임 협상, NVOCC와 선사 간의 장기계약을 허용한 이후 현재 컨테이너 화물 80% 이상을 우대운송계약으로 처리하고 있다.

미국의 S/C와 유사하게 국내에도 선화주의 장기계약을 유도할 수 있도록 유사한 장기운송계약 제도를 도입하면 국내 선사가 화주와의 관계 개선을 위해 제공할 수 있는 서비스 지원폭이 넓어져 자국화물 적취에 크게 도움이 될 것으로 판단된다. 국내 선화주를 대상으로 인터뷰를 진행한 결과 한진해운 사태 이후 장기계약에 대한 필요성에 공감하고 있다.¹⁶⁾

〈표 2-2〉 미 개정해운법의 S/C 영향

-
- 98년 미국 개정해운법(OSRA)의 우대운송계약 영향 평가(FMC, 2001)
- FMC는 개정해운법 발효 2년 후인 2001년 9월 동법의 평가보고서를 발간하였는데 우대 운송계약(S/C 계약) 관련 평가는 다음과 같음
 - 선사들의 보고에 따르면 자사 화물의 80% 이상이 S/C 계약으로 운송되고 있으며 S/C 계약 건수는 1999년 5월 대비 200% 이상 증가하였다고 보고하였음
 - 동맹/선사들과의 S/C 계약은 2% 미만이며 대부분 개별선사와 계약함
 - S/C 계약의 화주 구성은 개별화주 73%, NVOCC 25%, 화주연합 2%였음
 - 계약기간은 90%가 11개월 이하였음(최단 수일, 최장 2년)
 - 최소물량은 60%가 100 TEU 미만(최소 1, 최대 68,000 TEU)
 - 우대운임은 90% 이상이 Tariff 연동할인이며 상위 35%는 GRI 항목을 포함하고 있음. all in rate는 10% 미만임
 - 10% 미만이 추가 서비스 조건을 명시함(품질기준, 필수장비, 불륜인센티브 등)
-

자료: 연구자가 작성

16) 각주 12 참고.

〈표 2-3〉 컨테이너 운송 계약 관행 선화주 인터뷰 내용

주요 인터뷰 질문	답변 내용
계약서가 작성되는 비율	화주별로 중소기업은 10% 이하, 대기업은 80%
계약서가 작성되지 않는 이유	1. 미주노선의 S/C를 제외하고는 B/L의 이면약관을 계약으로 간주 2. 관행 및 계약서가 의무가 아니기 때문 3. SPOT 운임경쟁, 중소형 화주의 선적물량 불규칙성, 4. 잦은 운임 변동으로 계약서 작성 불필요, 5. 장기계약이 아니면 선적 전 확정된 물량을 정하기 어려움 6. 시장의 변수를 1년 동안 고정시키는 데에서 오는 리스크
계약서 작성의 필요성	1. 운송사고에 대하여서는 B/L 약관이 적용되나 계약물량을 담보하는 계약근거가 없어 화주가 선사를 임의로 변경 가능 2. 운임안정 3. 주간 선적물량 예상을 통한 선복 활용 효율성 제고
장기계약을 위해 필요한 인센티브	1. 물량할인(VI), 안정적 선복공급(전용슬롯) 2. 내륙운송 서비스 차별화 3. 운송리드타임 축소 4. 성수기 운임 인상 미적용 5. 공기기 우선제공 6. DEM/DET Favor 7. 정부지원을 포함한 최저가 운임
선화주 협력을 위해 필요한 사항	1. 2자물류는 그룹사만 3자 물류는 중소 포워더에게 양보, 대형 실화주는 선사 간 직접계약 추진 2. 계약운임, 약정물량, 계약기간의 준수, 3. 동반자정신 4. 선사 원가수준을 고려한 적정 운임
장기계약 가능 노선 및 화물	전자(삼성, LG), 화학(LG, 금호, SK, 바스프, 레진, 타이어, 자동차(CKD), 대한통운(원전), 섬유(원단), 제지, 대형 포워더

자료: 연구자가 작성

제 3 장

화물운송 계약 사례와 시사점

제1절 우대운송계약을 통한 혁신 사례

1. 프랑스 미쉐린타이어-CMA CGM 사례

1) S/C 도입 배경

(1) CMA-CGM

CMA-CGM은 M. Jacques R. Saade에 의해 1978년 설립된 프랑스 해운선사로 선복량 기준 270만TEU로 세계 3위 컨테이너 선사이다. CMA-CGM 그룹은 150개의 해운 항로를 기반으로 약 430척의 컨테이너 선대를 운영하고 있으며, 2016년 기준 약 1천 3백만TEU의 컨테이너를 운송하였다. 전 세계 150개국, 400개 이상의 항구를 기항하고 있으며, 아시아 80여 개의 지사를 포함하여 전체 650여 개의 지사 운영을 통해 탄탄한 해상운송 네트워크를 구축하고 있다.¹⁷⁾

프랑스 자국선사이자 선복량 기준 세계 3대선사인 CMA-CGM은 2009년 9월에 우리나라 법정관리와 동일한 모라토리엄(채무지급 유예제도) 신청을 검토했으며 같은 해 10월 계속적인 재무성과 악화로 인해 모라토리엄을 신청하고 구조조정을 시작하였다. 구조조정 착수 이후 기업회생을 위해 다각도의 정책이 시행되었는데 CMA-CGM 구조조정 특성은 중앙정부 중심의 금융지원보다 자력 중심의 강력한 내부 구조조정이 시행되었다는 점이다.

실제로 CMA-CGM 스스로 정부지원에 의존하기보다는 몇 가지 자생방안을 수행했는데 이 중 대표적인 것은 1억 달러(당시 원화 약 1,200억 원) 정도의 주식지분을 터키 Yildirim 그룹에 매각한 것이다. 또한 선박 등 자산매각, 인력 감축 등을 통한 비용 절감 등 강력한 자생방안 실시를 통해 2013년 7월 모라토리엄은 조기 종료되었다.

한편 CMA-CGM은 2014년 4월부터 계속되는 해운산업 시황불황을 타개하기 위한 「기업 내부적 제2의 모라토리엄」을 선언하고 2020년까지 중장기적으로 기업 내부에서 제2의 구조조정을 실시하는 계획을 발표하였다. 이번 제2의 구조조정 실시 방안은 기존 장기계약 선박의 재협상을 통한 채무기간의 단기화와 고령화 선박 매각을 통한 유동화 자산 확충, 그리고 주요 화주와의 S/C 이용률 제고 등으로 구성되어 있다.¹⁸⁾

(2) 미쉐린타이어

미쉐린타이어는 프랑스의 대형 타이어 기업으로 브리지스톤, 굿이어와 함께 세계 3대 타이어 기업이며, 미쉐린 브랜드 외에 6개의 브

17) CMA-CGM(2012-17).

18) Nair(2016), pp. 89-97.

랜드를 더 소유하고 있다. 그동안 미쉐린타이어는 피렐리, 콘티넨탈 AG, 굿이어, 브리지스톤, 던롭과 함께 타이어 시장의 프리미엄 브랜드 중 하나로 평가받아 왔으나 2010년 이후 매출이 크게 감소하면서 경영성과가 악화되었다.

매출감소의 원인으로는 중국, 한국, 일본 등의 저가 타이어 공세 강화로 인한 미쉐린타이어의 가격경쟁력 저하로 분석된다. 특히, 2000년대에 들어서는 세계 경제위기의 발발 이전인 2008년까지 높은 운임에 의해 미쉐린타이어사는 타이어 출고가격을 계속적으로 인상할 수밖에 없었다고 밝혔다.¹⁹⁾

S/C 사용이 시작된 2015년에는 미쉐린타이어의 전체 수출 물량 중에서 CMA-CGM을 통해 수송되는 비중이 2013-2014년도의 68%에서 70%로 상승하였으며, 2017년 기준으로는 72%까지 상승했다. 이는 장기계약 체결을 통해 국적선사의 적취율 제고가 가능함을 반증하는 사례로, Service Contract의 체결을 통해 선화주는 공고한 계약 관계를 구축하고 안정적인 화물운송을 지속할 수 있다.

〈표 3-1〉 미쉐린타이어의 CMA-CGM 의존도 추이

2005	2008	2010	2014	2015	2016
67%	65%	63%	68%	70%	72%

자료: 미쉐린타이어, Financial Statements, 2017

2) SC 도입 목적

2014년 4월부터 미쉐린타이어가 S/C를 이용하게 된 계기는 첫 번째 과거 계약 관행에서 온 경험이다. 미쉐린이 생산한 타이어의 주

19) Michellin Tire(2017),

고객은 북미, 아시아 중심이며 근거리인 EU 도착 물량은 상대적으로 적다. 북미, 아시아로의 운송 시 미쉐린타이어는 주로 자국 선사인 CMA-CGM을 이용해 왔는데 CMA-CGM 이용 비중이 연간 70%를 상회하고 있지만 주로 양 사 영업사원 간 구두로 계약이 이루어지다 보니 과거의 운송실적을 확인하는 데 양 사 모두 어려움을 겪어 왔다. 반면 S/C 사용 시 계약서에서 규정하고 있는 조건에 따라 화물운송을 실시하고 운송사실을 동 S/C에 기록하자, 정해진 조건에 따라 해상운송을 실시했다는 사실을 증명할 수 있게 되었으며 운송계약의 이행에 대한 명확성을 제고할 수 있게 되었다.

SC에 근거한 화물운송 서비스를 체결하게 된 두 번째 이유는 S/C 사용을 통해 운송사실을 서류로 확실하게 보전할 수 있으며, S/C를 토대로 집적된 데이터를 활용하여 운송비용을 절감할 수 있기 때문이다. CMA-CGM이 운송하는 미쉐린타이어가 생산한 타이어 제품의 경우 새로운 배송지까지 운송하는 비중은 적으며 2016년 연말 기준 재배송이 72%에 달할 정도로 이미 과거에 운송했던 배송지에서 재주문하는 비중이 높다. S/C 사용을 통해 평상시 화물을 수취하는 수령인에 대한 정보(주소, 선호제품, 수령인까지 운송하는 최단거리 등)를 체계적으로 데이터베이스화해 놓는다면 운송비용의 절감이 가능하며 이를 통해 운임 단가의 인하도 가능할 것으로 판단하였다.

요컨대 양 기업이 2014년부터 S/C를 도입하고 S/C에 근거한 해상운송을 실시하고 있는 이유는 양 사가 이를 통해 시너지 효과를 도출할 수 있을 것으로 판단했기 때문이다. 해운선사인 CMA-CGM은 S/C 체결을 통해 데이터를 수집하고 이를 통해 화물 목적지별 운송비용을 최소화하는 최단거리를 구축하여 비용 절감을 도모하고자 하였다. 화주인 미쉐린타이어는 특유의 호·불황이 반복되는 해운산업

사이클 하에서 S/C 계약 체결을 통해 경기 등락폭을 줄이고 안정적인 운임을 지불하면서 손익의 고저를 줄여 안정적인 영업을 영위하고 이를 통해 재무적 리스크를 줄이고자 하였다.

3) SC 도입 효과

(1) 선사 효과

가. 안정적인 일감의 확보

세계 해상 무역의 일부인 컨테이너 무역은 예정된 서비스를 제공하는 해운 정기 선사들에 의해 제공되며 해상운송은 글로벌 공급망을 활용하여 이루어진다. 이들 선사들은 전통적인 해상운송 서비스를 제공할 뿐만 아니라 국제 물류 활동을 수행하는 등 선사들이 제공하는 물류(운송)서비스의 범위는 계속적으로 넓어지고 있다.

선사 간의 경쟁심화는 CMA-CGM에도 영향을 주었으며, 동 선사는 고정된 운임 하에서 안정적인 물량을 확보하여 낮은 운임으로 인해 단위 수송당 운임에서 일부 손해가 발생하더라도 장기적으로 일정량 이상의 화물을 상시 확보하고자 하였다. 이처럼 최근 들어 EU와 북미 권역을 중심으로 하는 해상운송 업체들은 안정적인 일감을 확보하여 경영안정성을 높이기 위해 사용할 수 있는 다양한 수단을 찾고 있다. 이 중에서 CMA-CGM이 중요시 하는 수단 중에 하나가 미쉐린 타이어와의 사례에서처럼 S/C 계약서를 도입하여 화주와의 운송 서비스 계약을 시간 단위로 명문화하는 방안이다.

CMA-CGM은 2014년 4월 미쉐린과의 서비스 계약을 계기로 주요 무역 경로에서 다양한 화주들과 S/C 계약 체결을 확대하고 있다. 2014년 이후 제조업체 17곳과의 S/C 계약 체결을 통해 사례를 지속

적으로 늘리고 있다. 요컨대 선사의 경우 전술한 바와 같이 고정운임 하에 약정 기간 동안 일정량 수준의 일감을 제공받게 된다.

〈표 3-2〉 CMA-CGM 주요 S/C 체결 사례

-
- 2014년 4월: 미쉐린타이어 (타이어/자동차 부품 제조업체) / 프랑스기업
 - 2015년 1월: 필립스 전자 (전자기기 제조업체) / 다국적기업
 - 2015년 2월: SANOFLORE (자연화장품 제조업체) / 프랑스 기업
 - 2015년 7월: DCNS (프랑스 국영방산업체) / 프랑스 기업
 - 2016년 1월: Aries Alliance (티타늄, 특수알루미늄 등 금속 및 비철금속 제조업체) / 프랑스 기업
 - 2016년 9월: 테크니컬러 (방송영상기기 제조업체) / 프랑스 기업
 - 2017년 2월: SAGTUBI (태양광 패널 등 제조업체) / 이탈리아 기업
-

주: 2017년 연말 기준 총 17개사와 SC 계약을 체결하고 있음을 공표하고 있음

자료: CMA-CGM, Financial Statements, 2017

나. 유통경로 단축을 통한 비용 절감

S/C 계약이 체결되면 일반적으로 선사-화주 양 사는 체결된 S/C 계약서상의 각종 조항들의 이행 상황을 조사한다. 이처럼 양 사는 계약 당사자 일방의 지위로서 계약조항의 이행 여부를 조사하는데, 이는 구두계약 시 선사와 화주 사이에 브로커가 개입하여 유통단계가 생성되는 것과 상이한 구조이다.

요컨대 S/C 계약서 사용의 장점은 계약 체결을 바탕으로 계약 내용을 문서화하고 이를 선사-화주 당사자 간에 직접 이행하기 때문에 브로커 등의 제3자 개입이 불필요하다. S/C 사용은 당사자 간 거래를 촉진하고 유통경로 단축을 통해 비용을 줄여 선사의 경영성과 개선에 도움을 줄 수 있다.

한편 그간의 구두로 계약이 체결된 관행을 살펴보면 해운선사는 매출을 확대하기 위해 브로커를 통해 화물운송 물량을 확보하는 등

다양한 유통 경로를 통해 제품을 판매하고 있다. S/C 계약서를 사용하여 브로커를 거치지 않고 당사자 간 계약을 통해 거래가 이루어지면 브로커 수수료 발생으로 인한 운임 인상과 인상된 운임이 화주에게 일부 전가되는 경우를 방지할 수 있다.

다. 프로모션 효과

S/C 계약서 사용의 확대를 통해 해당 선사가 가진 다양한 매력(운임, 적시성, 문전 운송 등)을 전 세계 화주에게 광고할 수 있기 때문에 해당 선사의 글로벌 지명도 제고와 이미지 향상, 단골 고객 확보 등에 도움이 될 수 있다.

해운선사가 제공하는 운송서비스의 세부 내역과 적시성 등과 관련된 화제가 세계 주요 화주들에게 노출될 경우 세계를 향한 홍보 효과를 얻을 수 있으며, 특히 계약서 명문화를 통한 안정적인 운송 서비스 제공의 장점을 어필할 수 있다. 특히 S/C 계약서를 통해 한번 운송 서비스를 제공 받은 화주가 다시 기존 S/C 계약서를 베이스로 하여 해당 선사와 새로운 계약을 다시 체결할 가능성이 높기 때문에 PR·홍보의 관점에서 S/C 계약서가 유효하다는 분석이 일반적인 중론이다.

(2) 화주 효과

가. 특별요율 적용을 통한 운임 절감

2014년 이후 CMA-CGM과 화주 간에 체결된 S/C 계약에서는 화주가 일정 기간에 걸쳐 일정량 이상의 화물을 제공하겠다는 약속을 하고 있으며, 그 반대급부로 해상운송업자인 CMA-CGM은 약정 기간 동안에 일정한 요율을 준수하면서 계약서상에서 정의된 수준의 서비스 계약을 제공할 것임을 약속하고 있다.

S/C 계약의 틀 하에서 시장고객(Customer)인 화주는 다른 일반 화주들에게 부과되는 효율과 동일하지 않은 특별한 효율을 적용받는다. 일반적으로 동일 제품에는 동일 가격이 부과되지만 서비스 계약 하에 개별 화주에게 부과되는 효율의 경우 특별 효율을 적용할 수 있는 것이다.

이러한 S/C 계약서를 토대로 하는 우대적 조치는 시장고객인 화주에게 운항비용 절감을 제공하고 이를 통해 화주는 영업비용 절감과 경영성과 개선을 도모할 수 있다.

나. 선복의 원활한 확보

해운산업 호황기 때에 제품을 생산하고 이를 목적지까지 배송하고자 하는 화주는 일반적으로 더 높은 운임을 지불해야 하며, 화물운송 수요 급증으로 인해 화물운송을 담당할 적절한 선사를 찾지 못할 리스크가 있다. 특히 해운시황이 호황기일 때 운송선사를 확보하기 어려운 경우가 발생하는데 S/C 계약의 체결은 안정적으로 선사의 확보를 가능하게 한다.

(3) 선사-화주 공통 효과

가. 비즈니스의 효율적 관리 능력 제고

S/C의 존재는 자사의 효율적 영업관리를 위해 반드시 필요한 것으로 동 S/C내용은 중요 데이터로서 기밀문서화되어 역사적으로 보존될 수 있다.

특히 해당 선사-화주 간에 SC를 이용하는 기간이 오래될수록 데이터가 집적되어 데이터베이스화되고, 이를 통해 선사는 해당 목적지까지 해상운송 비용을 최소화하는 루트를 도출할 수 있다. 특히 화물

의 최종 목적지가 기존에 한 번 이상 이미 운송을 했던 경험이 있는 도착지의 경우 과거 운송경험과 연계된 데이터들의 분석을 통해 비용을 최소화하는 최단거리의 도출이 가능하다.

실제로 CMA-CGM의 S/C 계약 확대 추세를 설명하고 있는 기사나 보고서에서는 S/C 계약 체결을 통한 주요 장점 중에 하나로 데이터 축적 및 역사적인 보관을 통해 향후 비용 절감을 위한 분석을 수행할 수 있는 점을 설명하고 있다.

S/C 계약을 통해 문서로 집적된 데이터베이스를 통해 운송비용 절감이 가능하게 되면 선사는 영업비용의 즉각적인 절감이 가능하며, 이를 통해 운임의 인하가 단행될 경우 화주도 보다 낮은 운임 수준에서 화물을 운송하고 비용을 절약할 수 있다.

나. 명확성 제고를 통한 법적 보호 체계 확립

S/C 계약은 해운선사가 주로 수출입 업체와 체결한 계약 관계를 준수하고 거래를 이행하고 있는지에 대해 쌍방 간에 상호 확인이 가능한 명문화된 문서이다. 해운산업 내 글로벌 경쟁의 격화로 인해 화주의 영향력이 높아진 상황에서 기존 구두 체결형 계약모델에서 탈피하여 화주와 장기적이자 보다 구체화된 조항이 삽입된 S/C 계약을 체결하는 선사들이 늘어나고 있다.

즉, 그동안의 관례처럼 계약·운송서비스 제공을 업체 간에 구두로 완결하는 것이 아니라 화물운송을 의뢰하는 수출업체인 비즈니스 파트너와 제휴를 맺음으로써 비용 절감 효과 및 수익성 향상을 실현하는 것이 EU, 구미를 중심으로 조류가 되고 있다.

S/C 계약의 장점은 구두로 체결된 불명확한 계약의 경우 호황기 때에는 운임 등 계약내용의 준수가 용이하지만 장기간 시황 불황이

계속될 때에는 선사-화주 간 계약조건을 둘러싼 갈등이 발생하기 쉬우며, 명문화된 계약서가 구비되지 못해 쌍방 모두 구두계약의 법적 보호를 받지 못한다.

KPMG(Klynveld Peat & Main Goerdeler, 2016)²⁰⁾의 추계로는 선사-화주 간 연간 세계 해상운송 계약금액은 적어도 3,000억 달러에 육박하는 반면 구두 계약 중심의 관행으로 인한 오해나 착오, 그리고 일부 의도적인 허위 계약으로 인해서 전체 구두계약 중 70%는 추후에 다시 계약내용이 재조정되는 것으로 추산되고 있다. 이러한 상황에서 SC 계약서를 사용하여 제품인 운송서비스와 관련된 정확성을 확인하는 것은 자사가 보유한 운송서비스를 타사에 제공하는 선사와 화물의 수출입을 통한 판매를 주된 비즈니스 모델로 하는 화주에 있어 필수 업무라고 할 수 있다.

다. 불이행 규정 명시를 통한 비상상태 대응력 강화

한편 동 SC 계약서에는 양 당사자의 불이행 경우가 발생했을 때의 규정을 명시하고 있는데 이는 크게 2가지 경우로 화주가 약속한 일정 수준의 화물제공이 불가능할 때와 선사가 약정한 운임 하에서 해상운송을 제공하지 못하고 불가피하게 운임을 변동시킬 경우이다.

20) KPMG(2016), pp. 1~127.

〈표 3-3〉 미쉐린타이어, CMA-CGM 간 계약서 주요 검토항목

-
- 거래인/피거래인
 - 운임단가
 - 인상단가 (화주가 약속물량 미준수시 물량차이별 인상률 등)
 - 계약기간
 - 선적/하역 의무일 (며칠 내로 선적/하역이 이루어져야 함을 의무화하는 조항)
 - 손해보험(보험의 부모)
 - 요금 및 지불방법 (운송업무 위탁비의 발생, 청구, 지불 등)
 - 운임 등의 청구와 화주의 지급방법 (어음, 현찰, 이체 등)
 - 해약 (계약해지의 사전 예고)
 - 해지 (유사시 일방적 해지 요구)
 - 계약이행담보 (보증보험증권)
 - SC 계약 비밀 이행 보장 (상호 간의 비밀 보장 의무화)
 - 계약기간의 롤링 (계약기간 만료 시 재연장 여부 등)
-

주: 실제 계약서는 양 사 간 합의에 의해 비공개로 함

자료: 미쉐린타이어 홈페이지 (<https://www.michelin.com/eng>), 2018년 5월 검색

라. 계획성 있는 사업계획 수립 가능

가격의 안정성은 서비스를 제공하는 입장의 해운선사나 운송을 의뢰하는 당사자인 화주에게 있어서도 안정적인 사업을 영위하기 위한 필수불가결한 조건이다. 특히 선사-화주 쌍방의 경영성과에 가장 직접적으로 영향을 미치는 운임조건을 S/C 계약서 사용을 통해 명확화하고 이를 통해 계약서상에서 정해진 기간 동안 운임을 고정시켜 놓는 고정 운임효과(fixed rate effect)는 기업들이 장래 발생 가능한 수익·비용을 전망하는 데 도움을 주고 이를 통해 계획성 있는 사업계획을 추진할 수 있다.

2010년 이후 머스크 라인, CMA-CGM 등 구미 기업들은 S/C 계약서의 사용을 통한 운임 고정의 중요성을 인식하고 화주 사업 파트너와의 SC 계약 체결 확대를 지속적으로 추진하고 있다. 반면 한국, 중국, 일본 등 아시아 선사들은 S/C 계약서 체결이라는 권리의 행사는

화주 상대방에 불신감을 전달할 수 있다고 우려하기 때문에 적극적으로 실시하지 못하고 있는 실정이다.

KPMG의 분석에 따르면 S/C 계약서의 사용은 운임 고정화를 통한 비즈니스 파트너 간 상호 신뢰관계 강화로 이어져 양 기업의 지속적인 사업 발전에 기여하고 있다. 특히 문서화된 계약서를 활용함으로써 운임 산출 시 보다 정확한 공식에 근거하여 운임을 산출하게 되고 이를 통해 보다 정확하고 체계적인 서비스 가격의 산출 및 적용이 가능하다는 평가이다.

2. NYK-FUJITSU 간 컨테이너 계약서 사례

1) S/C 도입 배경

협회의 회의에서 2017년 1월부터 12월까지 시범사업으로 1년간 컨테이너 부문의 선사·화주 간 계약서 작성을 체결하는 것을 결정하였으며, 선사로는 NYK, 화주는 FUJITSU가 선정하였다.

NYK(日本郵船株式会社)는 일본의 3대 해운회사의 하나로, 미쓰비시 상사로 유명한 미쓰비시 그룹의 초대 자회사이다. 영문명은 Nippon Yusen Kaisha로 NYK Line으로 명명되고 있다. 당사는 국내 외를 합쳐 350개 이상의 항만에 용선 포함 2018년 2월 시점 383척의 선박을 운영하고 있으며, 운항 선박수와 연결매출로는 일본 국내 1위의 실적이며, 세후 당기순이익 기준 MOL(商船三井)에 이어 2위를 기록하고 있다.

후지쯔 주식회사(富士通株式會社)는 일본의 ICT 업체로 정보시스템과 관련된 전자기기와 컴퓨터 부품 등을 주력 화물로 하는 일본화

주계 기업이다. 후지쯔 그룹의 관계회사인 후지쯔 주식회사의 경우 마스터 트러스터 신탁은행 주식회사가 2018년 2월 30일 기준 지분을 6.01%를 보유하고 있는데, 동행은 NYK의 주식도 2018년 2월 30일 기준 지분을 4.47%를 보유하고 있다.

양 기업의 지분을 모두 보유하고 있는 마스터 트러스터 신탁은행은 NYK와 FUJITSU 양 기업에게 컨테이너 계약서 문서화 시범 사업에 참여하는 것을 권유하였는데 당시 당행은 선사·화주 간 협상과 문서화는 컨테이너 업황의 개선을 도모할 수 있다고 설득하였다.²¹⁾

2) S/C 도입 목적

마스터 트러스터 신탁은행은 운송사업자와 화주가 포워드 등에 의해 직접 계약을 체결하지 못하는 점을 해운산업의 주요 문제점으로 인식하고, S/C 계약서를 통해 선사와 화주 간의 직접 계약을 유도하여 적정한 운임의 확립이 가능할 것으로 판단하였다. 적정한 운임 산정을 위해서는 해운선사가 원청인 화주와 직접 거래를 하는 것이 중요한데, 당시 해운업계는 다층 구조로 인해 중개 수수료가 수차례에 걸쳐서 발생하고 있었으며 이는 적정한 운임 확립에 방해 요인이 되었다.

국토교통성과 마스터 트러스터 신탁은행은 명확한 운임과 운송조건의 확립을 위해서는 문서화를 통해 계약을 양성화하는 것이 중요하며, 계약 문서화를 도입할 수 있는 환경 조성이 시급하다고 판단하였다.

21) 국토교통성(2016), pp. 1~17.

3) S/C 도입 효과

(1) 선사 효과

가. 비성수기 일감 확보 및 경영성과 제고

해운산업 특유의 경기 사이클로 인해 해운선사들은 비성수기 때에 일감 확보를 충분히 하지 못하고, 이로 인해 소석률이 낮은 상태로 운송서비스를 제공하는 경우가 있다.

S/C 사용은 계약서상에 정해진 기간 동안 약정된 물량의 일감이 지속적으로 공급되어 정해진 패턴에 의한 화물운송 서비스가 제공되므로, 선사는 안정적인 운송 비즈니스를 수행할 수 있으며 또한 이를 통해 장래 경영성과의 예측이 가능하다.

특히 매년 연초부터 2분기까지 물동량이 둔화되었다가 3분기 이후 점진적으로 늘어나는 컨테이너 부문의 계절성을 감안할 경우 S/C는 첫째, 호불황을 반복하는 해운산업 특유의 산업 사이클을 보완할 수 있으며, 둘째, 단년을 두고 판단하더라도 계절성에 영향을 받지 않고 지속적으로 정해진 물량을 공급하는 데 도움을 줄 수 있다. 이러한 안정적인 일감의 확보는 경영성과 제고에 도움이 되며, 특히 비성수기로 일감 확보가 어려운 시점에 선사의 경영성과 악화 방지에 도움이 된다는 평가이다.

나. 포괄적 조항 삽입을 통한 선사 대응력 강화

장기간 시황 불황이 계속되면 해운선사는 운송기업으로서의 역할이 약화되고 단순히 화주기업의 파트너로서 지위하는 경우가 발생한다. 시황 악화 시점에서 선사는 단기간 이익을 위해 불리한 조건으로 비서면 계약을 하는 경우가 있다.

특히 비서면 계약 시 화주의 비용을 선사가 일부 부담하는 형태의

계약이 발생할 수 있으며 이는 선사의 재무성 악화로 이어질 수 있다. 요컨대 선사·화주 간 계약에서 불황기 때는 선사에게 불리한 계약이 체결될 가능성이 있다. 한편 컨테이너 선사들은 일반적으로 포워더에게 비서면 계약 교섭을 맡기거나, 본인이 계약 교섭을 하더라도 서면 계약서의 부존으로 인해 감각적 판단을 통해 계약을 수행하는 경우가 대다수이다.

그런데 비서면 계약의 문제점은 계약 완료 후 예상외의 추가 업무가 발생할 경우 신속한 대응이 불가능하여 운송 효율성이 저하될 가능성이 있다는 것이다. 반면 서면 계약에서는 예상외로 발생할 수 있는 모든 사항을 「계약 가이드라인」에 사전 정리해 두어 고려해야 할 모든 항목을 망라하게 된다.

서비스를 제공하는 해운선사는 S/C 서면 계약서의 작성을 통해 불황기에도 적절한 수준의 운임 계약 수립이 가능하며, 갑작스럽게 발생하는 돌발 상황에 대해서도 계약서상에 명시해둠으로써 체계적인 대응이 가능하다.

(2) 화주 효과

가. 위탁내용의 구체적 명기를 통한 고객만족도 제고

해상운송 비즈니스에서 화주 니즈의 다양화·고도화가 진행되는 가운데 고객 만족도 제고의 중요성은 더해지고 있다. 구두로 진행되는 비서면 계약의 경우 상호 간의 법리적 약속이 아니기 때문에 계약 준수 여부에 대한 갈등이 추후 발생할 가능성이 있으며 이는 고객인 화주의 고객만족도를 저하시킬 우려가 있다.

2017년 NYK와 FUJITSU 양 기업이 서면 계약서를 작성할 때에는

유선통화, 이메일 등을 통한 비서면 계약과는 달리 최대한 구체적인 항목까지 서면 계약서에 포함시켜 계약서의 효율성을 극대화시키고자 하였다.

화주가 해운선사에게 위탁하고자 하는 내용을 명기하고, 화주가 물류사업자에게 위탁하는 업무의 범위를 명확화하여 서면 S/C 계약서의 효용을 확대하고자 한 것이다. 이를 통해 궁극적으로 시장 고객인 화주의 서비스만족도는 제고 될 수 있다. 2017년 NYK와 FUJITSU 양 사 간에 체결된 S/C 계약서의 주요 항목은 다음과 같다.

〈표 3-4〉 NYK-FUJITSU S/C 계약서 주요 검토항목

-
- 계약목적 (업무의 범위)
 - 계약의 세목 (업무운영 방법)
 - 비밀유지 (업무상 알게 된 양 사의 정보의 제삼자로의 비공개)
 - 사고보고 (사고 발생 시 조치)
 - 손해배상 (사고 발생 또는 운송지연시 등 손해배상 책임)
 - 손해보험 (보험의 부보)
 - 요금 및 지불방법 (운송업무 위탁비의 발생, 청구, 지불 등)
 - 계약기간 (계약기간 및 계약서 자동갱신)
 - 해약(계약해지의 사전 예고)
 - 해지(유사시 일방적 해지 요구)
 - 재위탁 (화주의 선사로의 재위탁시 서면계약서의 롤링)
 - 법률의 준수 (운송서비스 제공시 관련 법령 준수)
 - 가격 정보 취급 (적정운임의 산정과 운임 산정의 명확화)
-

주: 실제 계약서는 양 사 간 합의에 의해 비공개로 함

자료: 海上運送業の適正運賃・料金検討会(해상운송업의 적정운임·요금검토회), 국토교통성, 2016. 9, pp. 1-17

나. 화물유통의 원활성 제고

화물 유통 측면에서 비서면 계약의 가장 큰 문제점은 사고 발생 시의 조치이다. 유선 등 비서면 계약 시에는 사고 발생 시 손해 배상 책임을 명확히 확정하지 않는 경우가 대다수이다. 또한 S/C 계약서

의 작성이 없이 비서면 계약이 이루어지면 배상의 범위, 배상 산정 방법, 배상 한도, 배상 청구 기한 등을 명시하는 것이 불가능하다.

S/C 계약서의 작성은 사고로 양측에 발생한 손해에 관한 배상 조치에 대해서 명기할 수 있다. 사고 발생 시 화물의 발주나 출하가 울스톱되거나 지연되는 등 유통 상의 과실이 발생할 수 있는데, 사고 발생의 원인 및 책임 범위에 대해 양자 합의 내용을 계약서상에 명기함으로써 화물 유통의 원활함 수준이 제고될 수 있다.

(3) 선사·화주 공통 효과

가. 트레이드 오프(Trade-off) 탈피 및 긍정적 관계로 전환

선사와 화주는 일반적으로 트레이드 오프 관계로 평가되고 있다. 호황기 때 운임이 상승하면 선사가 이득을 취하는 반면 화주는 운임이 상승한 동일한 액수만큼 손실을 보게 된다.

그런데 호황기에는 일반적으로 운임이 상승하기 때문에 화주기업은 선사의 일방적인 운임인상 요구를 들어줄 수밖에 없는 위치에 놓이며, 반대로 불황기에는 운임이 하락하기 때문에 선사는 화주기업의 일방적인 운임인하 요구를 들어줄 수밖에 없다.

S/C 계약서는 화물운송 서비스와 관련된 조항들을 명료화함으로써 계약서상에 명시된 수탁업무에 대한 보장이 이루어지며, 이로써 화주는 서비스를 위탁한 선사에 대한 신뢰감을 확보할 수 있다.

양 기업(선사·화주)이 S/C 계약서를 체결하여 극단적 트레이드 오프관계에서 벗어나 계약서에 근거한 상호 협력적 관계로 전환되면서 동반적 사업 발전을 도모할 수 있다. 결국 S/C 계약서는 선화주의 이해 대립 관계를 발전적 경합으로 한 단계 업그레이드시키는 긍정적

경합 발현의 초석이 될 수 있는 것이다.

나. 선화주 간 의사소통의 개선

컨테이너 부문에 있어서 제품은 「운송서비스」이다. 그런데 실무에서는 계약서가 없어서 계약조건 등이 불명확한 채 구두상의 계약이 이루어지는 경우가 대부분이었다. 이로 인해 선사 또는 화주가 불이익을 당하는 사례가 현장에서 종종 발견된다. 특히 계약서 부재로 선사뿐만 아니라 화주기업도 물류비용에 관한 불확실성을 불만으로 제기 하는 경우가 있다.

선사의 운송 서비스 제공 이후 서비스 내용에 변화가 발생하였는데, 해운선사와 화주기업 간 변화에 대한 이해와 인식이 일치하지 않는 경우 양자 간에 이견이 발생할 가능성이 있다. 이를 방지하기 위해 선사와 화주기업이 공동으로 서비스 세부 사항에 대해 S/C 계약서에 상세히 규정하고 또한 서비스 내용에 변화가 발생할 때의 대응 방법에 대해서도 명기함으로써 혼란을 사전에 방지할 수 있다.

다. 안정적 운임의 유지

NYK와 FUJITSU는 S/C 계약서 도입 이후 장점 중에 하나로 대내외 여건 변화를 반영한 적절한 운임 수준의 산정을 들고 있다. 2017년 NYK와 FUJITSU 간 S/C 계약서 수립 당시 계약서에 한 주 단위의 운임 변동을 하는 것으로 명시해두고 운항이력에서 산출한 급유비, 선원 인건비, 선박 원가상각비 등을 계상하여 주당 변동하는 운임을 산출하였다. 이러한 방식으로 계측되는 주간 변동운임은 선사·화주 양 기업 모두 이견 없이 수용할 수 있는 적절한 운임으로 산출되어 왔다는 것이 중론이며, 실제로 양 기업 모두에게 손해가 발생하지 않는 적절한 수준이 유지가 되어 양 사 모두의 재무성 개선에 도움이

되었다는 평가이다.

비서면 계약의 경우 양 기업 간 기억에 의존하여 운임의 청구와 지불이 이루어지기 때문에 향후 갈등의 소지가 있으며, 구두로 이루어진 계약의 운임청구는 서면 계약서와 동등한 효력을 발휘할 수 없다는 것이 법리적 해석이다.

라. 기업이미지 제고

SC 계약서의 작성을 통해 사회적으로 기업 신뢰 구축 제고라는 성과를 얻을 수 있다. 2017년 1년 동안 S/C 계약서를 활용한 이주를 통한 성과를 대외적으로 홍보한 결과, 컨테이너 부문에서 표준 계약서의 활용은 다양한 정성적·정량적 효과를 발생시켜 도입이 바람직하다는 사회적 인식이 확산되었다.

NYK와 FUJITSU 양 사는 표준계약서 사용을 통해 ① 금액 효과(운임의 명확화를 통한 비용 절감 효과 등), ② 수송 효과(지정납기, 시간성취도 등), ③ 유통 효과(제품 분실·파손 등 유통측면에서의 사고 방지 등) 등을 도모할 수 있었으며 이를 대외 언론을 통해 적극적으로 홍보하였다.

홍보를 통해서 양 사는 산업 간(해운업-제조업) 협력을 통해 사회적 책임 완수를 추진하는 사회 가치적 기업(Social Value Enterprise)으로 평가되었으며, 이를 통해 기업이미지 제고를 달성할 수 있었다.

3. 시사점

S/C 계약서 체결을 통해 선사·화주·선화주 공통의 3가지 측면에서 각각 다음과 같은 긍정적 효과가 발생하고 있다.

첫째, 선사 측면에서 살펴보면 현재 선사들 간의 경쟁이 심화되고 있는 가운데 선사는 화주와의 S/C 계약을 체결하여 계약서상에 명시된 일정량 수준 이상의 정기적인 화물 확보가 가능하다. 요컨대 S/C 계약은 글로벌 해운선사 간의 경쟁이 심화되고 있는 가운데 해운선사의 안정적 일감 확보를 가능하게 하여 선사의 경영성과 개선에 도움을 준다.

또한 선사-화주를 연결시켜주는 중간 유통단계인 브로커를 거치지 않는 계약형태를 통해 브로커 수수료를 절감할 수 있다. 그리고 S/C 계약서를 베이스로 하여 단골 고객을 확보할 수 있으며, 선사의 우수 운송서비스 품질과 적시성 등 장점에 대한 프로모션이 가능하다.

이외 일반적으로 완전경쟁시장에서 화물을 의뢰하는 소비자인 화주의 영향력이 더 높을 수 있는데 S/C 사용은 포괄적 조항 삽입을 통해 화주의 운임인하 압력에 대응할 수 있다.

둘째, 화주 측면에서 살펴보면 해상운송 시장에서 Customer는 화주인데 S/C 계약을 체결한 특정 화주에게 우대요율이 제공됨으로써 화주는 비용 절감이 가능하다. 또한 비록 현재 장기간 해운시황 불황이 계속되고 있는 해운산업의 불황기이지만, 시황 호황이 도래했을 경우 성수기로 인해 선박 확보가 어려운 상황에서도 큰 어려움 없이 선박의 확보가 가능하다는 장점이 있다.

또한 화주는 계약서에 위탁 내용을 구체적으로 명기하여 제공받고자 하는 서비스에 대한 양 기업의 이해와 인식을 일치시킬 수 있다. 이를 통해 당사가 위탁받고자 하는 서비스에 대해서 보다 명확히 선사에게 요청할 수 있으며, 이를 통해 고객만족도를 제고할 수 있다. 또한 선사 과실로 인해 발생한 배상 필요시 배상범위, 배상한도, 배상방법 등을 계약서상에 기재하여 화물유통이 정체될 가능성을 사

전 차단하고 화물유통의 원활함을 도모하게 된다.

셋째, 선사·화주 공통 측면에서 살펴보면 양 사는 운임, 계약기간, 운항항로 등 제반 계약조항의 명확화를 통해 비즈니스 효율성을 제고시킬 수 있으며, 계약서 문서화를 통해 법적 보호 체계를 확립할 수 있다.

불이행 시 구체적 보상 규정 삽입을 통해 비상사태에 대한 대응력을 강화할 수 있으며, 고정운임효과를 통해 예측 가능한 사업계획을 실시할 수 있는 효과가 있다.

또한 양 사는 선·화주 간 신뢰성 제고를 통해 긍정적 경합의 가능성을 제고할 수 있으며, 발생 가능한 제반 사항을 SC 조항으로 문서화해 둬으로써 이견 발생 가능성의 원천 차단, 양 사 합의 운임 적용을 통한 물류비용에 대한 불확실성 해소 및 안정적 운임의 유지·준수, 사회 가치적 기업(Social Value Enterprise)으로의 도약을 통한 기업이미지 제고 등 다양한 장점을 얻을 수 있다.

〈표 3-5〉 S/C 체결 효과

구분	S/C 효과	세부 내용
선사효과	- 안정적 일감의 확보	- 계약서상 적시된 일정량 수준 이상의 정기적인 화물 확보가 가능
	- 유통경로 단축을 통한 비용절감	- 브로커리지 절감을 통한 비용절감
	- 프로모션 효과	- 단골고객 확보, 선화주 신뢰관계 강화
	- 포괄적 조항 삽입을 통한 선사 대응력 강화	- 구체적 계약항목의 포괄적 규정을 통한 운임인하 압력에 대응
화주효과	- SC 요율 적용을 통한 운임 절감	- SC 계약 체결 화주 대상 우대요율 제공
	- 선사의 원활한 수배	- 성수기 등에 안정적 선복 수배 가능
	- 위탁내용의 구체적 명기를 통한 고객만족도 제고	- SC 사용으로 운송서비스에 대한 양 기업 간 이해와 인식의 일치
	- 화물유통의 원활성 제고	- 선사 과실 시 배상의 범위, 배상 산정 방법, 배상 한도, 배상 청구 기한 등의 명확화 통해 화물유통의 원활화 도모
선사/화주 공동효과	- 비즈니스의 효율적 관리 능력 제고	- 운임, 계약기간 등 제반 계약조항의 명확화를 통한 계약준수 가능성 제고
	- 명확성 제고를 통한 법적 보호 체계 확립	- 구두계약 탈피, 계약 문서화를 통한 법적 보호
	- 불이행 규정 명시를 통한 비상상태 대응력 강화	- 불이행 시 구체적 조항 삽입을 통한 대응력 강화
	- 계획성 있는 사업계획 수립 가능	- 고정운임효과를 통한 예측 가능한 사업계획 실시
	- 제로섬 탈피 및 긍정적 경합 발현	- 선사·화주 간 신뢰성 제고를 통한 긍정적 경합관계로의 전환
	- 이견 발생 가능성의 원천 차단	- 예상외 항목 발생 시 양 사 간의 원활한 대응 가능
	- 안정적 운임의 유지	- 고정기간에 양 사 합의 운임 적용으로 물류비용에 대한 불확실성 해소
	- 기업이미지 제고	- 사회 가치적 기업(Social Value Enterprise)으로의 도약

자료: 연구자가 작성

제2절 화물운송 장기계약 형식 사례분석

화물운송에서 장기계약은 벌크 운송과 육상의 택배운송에 주로 발달해 있다. 본 절에서는 장기계약이 시행되고 있는 해상 및 육상 운송의 계약서식 사례를 살펴보고 컨테이너 해상운송의 계약서 양식을 마련하기 위한 시사점을 도출하고자 한다.

1. 해상운송 장기계약

1) 부정기선 해상운송 장기계약

(1) 부정기선 해상운송 장기계약 유형 및 특징

부정기선의 해상운송 장기계약은 크게 장기화물운송계약(COA; Contract of Affreightment), 연속항해계약(CVC; Consecutive Voyage Contract)의 형태로 구분할 수 있다. 장기계약의 형태로 가장 널리 알려져 있는 COA는 대량의 화물을 가진 화주와 선주 간에 체결되는 계약으로 선주가 특정화물을 특정기간 동안 일정한 구간을 정기적으로 운항하는 형태이다. COA는 운임 등의 조건을 계약에서 확정²²⁾하기 때문에 해운시장의 호황과 불황에 관계없이 안정적인 운송서비스의 제공이 가능하다. 한편 CVC는 계약기간 내에 화물운송 선박의 변경이 가능한 COA와 달리 지정된 선박의 변경 없이 연속해서 화물을 운송하는 연속항해계약으로 국내에서는 원유 운송을 위한 방식으로 활용되고 있다. 장기운송계약은 철광석, 원유 등 에너지자원을 비롯한 대량화물의 수송에서 주로 활용되고 있다.

22) 공갈영 편(검색일: 2018. 4. 4.)

〈표 3-6〉 장기운송계약의 유형별 특성 비교

	장기화물운송계약(COA)	연속항해계약(CVC)
항차	항차 수 특정	항차 수 특정 (일반적으로 공선까지 포함)
시간	특정 시간	특정 시간
기간	6개월 이상	2-3 항차 이상
일정	선박 항해일정의 변경가능성 인정	상대적으로 고정된 항해일정
선박	특정선박 미지정 (화물운송 선박의 변경 가능)	화물운송 선박 지정
항로	특정 항만	특정항만
운임	선복량에 근거하여 산출	인도된 화물량에 근거하여 산출
비고	-	조출료, 체선료 감안

자료: 정봉민(2015), 『해운경제학』, pp. 111-114를 바탕으로 연구자 작성

(2) 부정기선 해상운송 장기계약서의 구성내용

장기화물운송계약은 확정된 기간 동안 본선을 용선시키는 계약을 체결한다는 점에서 정기용선계약(Time Charter)의 일종으로 이해할 수 있다. COA의 계약은 일반협정(General Agreement) 형태를 나타내며 항차별로 용선계약서(Charter Party: CP)를 작성하여 약관의 지배를 받도록 구성되어 있다. COA의 일반 협정은 계약 당사자, COA에 이용가능한 선박의 리스트와 각 선박의 사양, 계약기간, 선적조건(월 1항차, 1년 12항차), 선적항과 양하항, 화물명세, 최소선적량, 선적항/양하항 및 선박 등에 관한 지명방식, 운임, 체선료, 항속, 수수료, 보안유지규정, 준수해야 할 국제조약, 준용규정의 내용을 담고 있다. 또한 COA 계약은 일반협정에 특별약관(special provisions)을 부가하여 상세한 사항을 규정하고 있다.

한편, 연속항해용선계약은 1항차 항해용선계약서(Voyage Charter: VC) 상의 내용 및 조건을 그대로 유지하면서, 화주(용선자)와 선사가

약정한 특정선박이 중단 없이 여러 항차동안 연속적으로 화물을 운송하고 이에 대한 운임(운선료)를 지급하는 것을 약정하는 내용을 포함한다. 이에 따라 CVC 계약서는 일반 VC 계약서에 동일한 구간에 대한 여러 항차의 화물운송에 관한 내용과 본 계약이 CVC임을 나타내는 조항이 삽입되어 있다. 뿐만 아니라 CVC의 특성상 매항차 선적 완료 후 계약운임을 지급하는 내용과 조출료 및 체선료 역시 발생하는 경우 매 항차 완료 시마다 정산하도록 하는 내용을 포함하고 있다. CVC는 계약서 전문(Preamble), 본 계약서라고 할 수 있는 Part 1과 일반약관인 Part 2, 그리고 특별약관(Special Provisions)으로 구성되어 있다.

먼저 CVC의 본 계약서에는 항차에 투입되는 본선의 상태 및 상세, 정박기간, 선적항 및 양하항, 화물, 톤당 운임, 운임지급대상, 운영기간 중 총 정박기간, 하루당 체선료, 수수료, 공동해손 및 중재장소, 특별조항으로 구성되어 있다. Part 2에서는 보증사항-항차-화물, 운임, 부적운임, 선적항 및 양하항의 지명, 정박기간, 선적과 양하 및 접안/이안에 대한 준비가 되었음을 통보하는 방법, 적하 및 양하의 시간, 체선료, 안전한 접안, 검역과 방역, 클리닝, 일반예외조항 등에 관해 규정하고 있다.

〈그림 3-1〉 COA 계약서 양식 일부

CONTRACT OF AFFREIGHTMENT

=====

THIS AGREEMENT is made on the DD/MM/YYYY, between XXXXXXX (hereinafter referred to as "Owner") and XXXXXXX (hereinafter referred to as "Charterer").

IT IS HEREBY AGREED between Owner and Charterer as follows:

1. CHARTERER:

2. OWNER:

XXXXXXX as Disponent/Chartered Owner.

3. VESSEL:

The list of performing vessels

- ⌚ M/T FPMC C Noble (297,258 MTDWT/2012 BLT)
- ⌚ M/T FPMC C Melody (297,229 MTDWT/2011 BLT)
- ⌚ M/T Universal Crown (309,316 MTDWT/2005 BLT)
- ⌚ M/T Universal Queen (309,372 MTDWT/2005 BLT)
- ⌚ Other Double Hull VLCCs to be chartered and/or operated by XXXXXXX
- ⌚ Age not to be over 15 years.

4. PERIOD:

Five (5) years

5. SHIPMENT:

Voyages: 1 lifting per month (12 voyages per year)

----- (이하 중략) -----

Owner

XXXXXXX

.....

Name :

Title :

Charterer

XXXXXXX

.....

Name :

Title :

자료: 기업 내부자료

주: 계약서의 전문은 온라인 버전(www.kmi.re.kr)에서 확인할 수 있음

〈그림 3-2〉 CVC 계약서 양식 일부

XXXXX
XXXXXXX
October 1977

CODE WORD FOR THIS
CHARTER PARTY:
ASBATANKVOY

TANKER VOYAGE CHARTER PARTY
PREAMBLE

SEOUL DD/MM/YYYY
Place Date

IT IS THIS DAY AGREED between XXXXXXX chartered owner/owner (hereinafter called the "Owner") of the XXXXXXX (hereinafter called the "Vessel") and XXXXXX (hereinafter called the "Charterer") that the transportation herein provided for will be performed subject to the terms and conditions of this Charter Party, which includes this Preamble and Part I and Part II. In the event of a conflict, the provisions of Part I will prevail over those contained in Part II.

PART I

A. Description and Position of Vessel:

MT UNIVERSAL PEACE
Deadweight: 299,700 MT tons (2240 lbs.) Classed: KR
Loaded draft of Vessel on assigned summer freeboard 21.596 m ft. in. in salt water.

B. Laydays:

C. Loading Port (s):

D. Discharging Port (s):

E. Cargo:

F. Freight Rate: per ton (of 2240 lbs. each).

G. Freight Payable to: XXXXX at

H. Total Laytime in Running Hours: Not Applicable

I. Demurrage per day: Not Applicable

J. Commission of % is payable by Owner to
On the actual amount freight, when and as freight is paid.

K. The place of General Average and arbitration proceedings to be London/New
York (strike out one.)

L. Tovalop:

M. Special Provisions:

1. Type of contract : Consecutive Voyage Contract

2. Period : 3 years +/- 30 days in charterers'option

3. Substitution

At any time during the charter party period, Owners have an option to substitute the performing vessel with any one mentioned in the below list under 30 days prior notice to Charterers basis of laycan subject to Charterers'prior consent which is not to be unreasonably withheld.

Mt Universal Peace

Mt La Madrina

Mt La Prudencia

Mt La Esperanza

Mt La Paz

TBN Double Hull VLCC whose performance is not inferior to those of above listed vessels and substitute vessel should be able to load min 270,000 mt. but in case of loading light crude such as arab super light or crude condensate, this minimum cargo size condition not to be applied.

4. Off Hire

On each and every occasion that there is loss of time due to owners matters(repair, dry dock, crew change, etc), then such time to be deducted from the calculation of freight.

5. Laden speed to be at about 14.0 knots WSNP

charterers have an option to adjust vessels speed at any time always under WSNP.

6. Major Oil Company Approval

Owners to make best endeavour to maintain at least 2 major oil company approvals such as shell, Exxon, bp, total, chevron, bhp, stat oil, conoco, etc., throughout the charter period.

7. Charter Party : ASBATANKVOY to apply

8. speccial provisions (clause 1 ~52) as attached to be part of this charter party.

IN WITNESS WHEREOF, the parties have caused this Charter, consisting of a Preamble, Parts I and II, to be executed in duplicate as of the day and year first above written.

Witness the Signature of: _____

By: _____
XXXXXX as Owners

Witness the Signature of: _____

By: _____
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

자료: 기업 내부자료

주: 계약서 전문은 온라인 버전(www.kmi.re.kr)에서 확인할 수 있음

2) 정기선 해상운송 장기계약

전술했다시피 미국은 1998년 외항해운개혁법을 통해 선사와 화주 간의 우대운송계약을 개정하였으며 이는 컨테이너 화물의 장기운송 계약 체결을 촉진시키는 결과를 가져왔다. 미국 우대운송계약을 위한 표준계약서로는 빔코(BIMCO)에서 작성한 우대운송계약서인 BIMCO SERVICECON이 활용되고 있다.

BIMCO SERVICECON은 부정기선 장기운송계약서의 형태와 유사하지만 본 계약서가 일반 협정이 아닌 부함계약에 적합한 형식을 띄고 있다. 이는 S/C가 FMC 등록이 의무화되어 있어 그에 따른 편리를 반영한 것으로 보인다.

계약서 구성은 본 계약서인 Part 1, 부속약관인 Part 2, 부속서(Annex A~C)로 구성되어 있다. 일반적으로 계약의 핵심내용을 규정하고 있는 본 계약서에는 ① 우대운송계약 번호, ② 계약일자, ③ 운송인(및 주소), ④ 송하인(및 주소), ⑤ 계약시작일, ⑥ 계약종료일 또는 기간, ⑦ 손해배상, ⑧ 최소물량, ⑨ 기타 부가조항(합의조건)으로 구성되어 있다. 부속서 A, B, C는 각각 미연방해사위원회 (Federal Maritime Commission : FMC)의 요구사항, 계약의 범위와 운임, 송하인(화주) 계열사에 관한 내용을 담고 있으며 분쟁이 발생할 경우 본 계약서와 부속서 A, B, C가 부속약관인 Part 2보다 우선 적용되도록 규정되어 있다.

한편, 부속약관인 Part 2에서는 이 계약에 관한 전문(Preamble), 정의(운송계약, 계약기간, 그룹, 최소물량, 화물에 관한 정의) 및 13가지 사항으로 구성되어 있다. 전문과 정의를 제외한 13가지 항목을 자세히 살펴보면, ① 계약의 범위와 운임(부속서 B의 내용 준용), ②

운송인의 의무, ③ 화주의 의무, ④ 운송계약이행의 확인(verification of contract carryings), ⑤ 계약불이행, ⑥ 불가항력, ⑦ 운송계약, ⑧ 계약양도 (Assignment), ⑨ 계약의 종료 (Termination), ⑩ 분쟁해결 조항, ⑪ 비밀유지, ⑫ 불가분(전 조건 이행)계약, ⑬ 통보로 이루어져 있다.

미국 우대운송계약 표준계약서의 경우 운임 및 선적항, 양륙항 등의 주요사항을 본 계약서와 부속약관이 아니라 부속서에서 규정하고 있다는 점이 구성적인 측면에서 앞서 살펴본 부정기선 장기운송계약서와는 상이한 점이라고 할 수 있다.

〈그림 3-3〉 미국 우대운송계약 표준계약서(BIMCO SERVICECON)

  SERVICECON STANDARD SERVICE CONTRACT PART I	
1. Service Contract Number:	2. Date of Contract:
3. Carrier (Name and full style address):	4. Shipper (Name and full style address):
5. Commencement Date:	6. Expiration Date or Period:

7. Liquidated Damages (Cl. 5):	8. Minimum Quantity Commitment (MOC) TEUS (state number of TEUS, if left blank then this contract shall be null and void):
9. Additional clauses, if agreed:	

It is mutually agreed between the party named in Box 2 and the party named in Box 3 that this Contract consisting of PART I including additional clauses, if any agreed and stated in Box 9, and PART II as well as Annexes A (FIMC), B (Scope of Contract and Rates) and C (Shippers – Members and Affiliates) attached hereto, insofar as they are applicable, shall be performed subject to the conditions contained herein. In the event of a conflict of conditions, the provisions of PART I and Annexes A, B and C shall prevail over those of PART II to the extent of such conflict but no further.

Signature (Carrier)	Signature (Shipper)
---------------------	---------------------

자료: BIMCO, <https://www.bimco.org/-/media/BIMCO/Contracts-and-Clauses/Contracts/Sample-copies/Sample-copy-SERVICECON.ashx>
(검색일: 2018.06.12.)

주: 미국 우대운송계약 표준계약서의 이면약관 전문은 온라인 버전(www.kmi.re.kr) 또는 해당 링크에서 확인할 수 있음

2. 육상운송 장기계약

1) 국내 택배서비스업

(1) 택배서비스 장기 이용계약

택배서비스는 자동차를 이용하여 택배업을 영위하는 경우 화물자동차운수사업법이 정하는 각종 규정을 준수하고 오토바이나 자전거 등 자동차가 아닌 운송도구를 이용하여 택배업을 영위하는 경우 자유업으로서 특별한 제약 없이 사업을 수행할 수 있다. 이러한 택배서비스업의 규정에 따라 2001년 이전까지는 택배사업자가 개별적으로 택배약관을 작성하여 사용해왔으나 소비자에게 불리한 조건으로 피해가 발생하자 공정거래위원회가 택배표준약관(2001)을 마련하여 사용을 권장해왔다. 택배표준약관은 택배서비스이용계약 시 강제되는 것은 아니나 주요 택배사업자들이 이를 준용하고 있다.²³⁾

일반적으로 택배서비스이용의 장기계약은 기업, 쇼핑몰 등의 업체와 택배회사가 체결하는 고정계약의 형식으로 이루어지고 있으며 대표적인 사례로는 우정사업본부(우체국)에서 시행 중인 계약택배이다. 계약택배는 택배 우편물을 다량으로 계속하여 발송하는 이용자에 대하여 관보에 고시한 요금을 적용하지 않고, 우편관서와 발송인 간의 사전계약에 의하여 우편물의 물량, 규격, 감액요건, 시장가격 등을 고려하여 별도의 요금을 책정하여 배송하는 등기소포 우편제도이다. 우정사업본부 지방우정청, 총괄우체국, 우편집중국을 비롯한 일부 6급 이하 우체국에서 계약가능하며 개인 및 중소기업은 계약택배 시스템을 통해 온라인 배송의뢰 업무지원을 받을 수 있다.²⁴⁾ 2017년

23) 구재균(2006), p. 112.

24) 우정사업본부(검색일: 2018. 4. 5.)

기준으로 우체국 계약택배의 규격별 계약요금을 살펴보면 요금은 월 발송물량과 규격을 중심으로 결정된다는 것을 알 수 있다.

〈표 3-7〉 우체국 계약택배의 규격별 계약요금(2017년 기준)

월 발송물량	규격별 계약요금		
	300통 이상	500통 이상	1,000통 이상
60cm 이하 (2kg 이하)	2,600원	2,500원	2,400원
80cm 이하 (5kg 이하)	2,900원	2,800원	2,700원
120cm 이하 (10kg 이하)	3,600원	3,500원	3,400원
140cm 이하 (20kg 이하)	5,600원	5,500원	5,400원
160cm 이하 (30kg 이하)	7,600원	7,500원	7,400원

주: 계약요금은 규격·물량 단계별로 추가감액 요건을 반영하여 작성(평균요금도 포함)

자료: 우정사업본부 대전우체국 택배마케팅팀 자료

뿐만 아니라, 우체국 계약택배는 우체국 정보시스템을 이용하여 배송의뢰 업무를 진행하거나 장기이용 고객을 대상으로 추가감액을 실시하고 있다. 장기이용 고객에 대한 계약요금의 적용기간은 계약 후 1년을 기준으로 분기별, 연간 물량을 고려하여 산정하고 있으며 비교적 명확한 장기계약 시스템과 기준을 마련하여 운영하고 있다.

〈표 3-8〉 우체국 계약택배 감액 기준표

구분	감액요건	감액요금
우편물 소통협조	우체국 정보시스템 이용	200원 이하
장기이용고객	월평균 100통 이상 발송	100원 이하
계약요금 적용기간	• 계약 후 1년 이내: 분기 말(3, 6, 9, 12월) 발송물량 산정 후 요금 조정 • 계약 후 1년 초과: 최근 1년 월평균 물량 반영 • 1년 미만 특정기간 발송계약의 재계약: 최근 실적 반영	

주: 이용기간의 연장에 따라 추가 감액이 적용되며 1년 이용 시 건별 100원, 3년 이용 시 건별 150원 감액

자료: 우정사업본부 대전우체국 택배마케팅팀 자료

한편 택배의 주요 고객군인 쇼핑몰 업체와의 계약과 관련해서는 각 택배회사의 전담 직영팀이나 택배기사를 통해 개별 계약이 실시되고 있다. CJ대한통운은 온라인 쇼핑몰 전담 직영팀을 통해 대량물량계약을 실시하고 있으며 표준운임은 아래와 같이 배송권역(지역)과 규격에 따라 산정된다. 운임할인은 홈페이지의 회원예약을 통한 경우에 표준가격에서 1,000원을 할인적용하고 있으며, 반대로 파손품과 냉동상품 및 변질성 상품, 그리고 고가품과 귀중품에 대해서는 운임 할증이 적용된다.

〈표 3-9〉 CJ 대한통운 표준가격(‘17.05 기준)

규격	권역별 계약요금		
	동일권역	타권역	제주권
80cm 이하 (2kg 이하)	5,000원	6,000원	9,000원
100cm 이하 (5kg 이하)	7,000원	8,000원	11,000원
120cm 이하 (15kg 이하)	8,000원	9,000원	12,000원
160cm 이하 (25kg 이하)	9,000원	10,000원	13,000원

주: 동일권은 발송인의 주소와 수신인의 주소가 같은 권역인 경우이며 타 권역은 발송인의 주소와 수신인의 주소가 다른 권역인 경우(예: 서울 발송 → 충청도 수신)

자료: CJ 대한통운(검색일: 2018. 4. 3.)

택배운임은 규격과 권역 외에도 물량별로 산정되고 있으며, 소형(100cm, 5kg 이하)을 기준으로 월 물량에 따라 건별 운임이 감액되는 형태를 보이고 있다. 뿐만 아니라, 상기 표의 표준운임은 택배시장의 상황에 따라 차이가 발생할 수 있는 최대운임으로 대량물량계약은 택배가격을 결정하기 전에 종합적인 상담을 통해 표준금액에서 최종적인 계약금액의 조정이 가능하다. 대량물량 택배계약을 위해 필요한 서류는 사업장등록증 사본, 통장사본, 계산서 수취를 위한 이메일주소, 상호, 고객센터번호, 발송지주소, 대표자 연락처 및 상품포장재 사진, 보증보험 가입서류(월 단위 계산서 발

행 후 일괄 입금하는 신용거래인 경우에 한하여 제출)가 필요하다.

〈표 3-10〉 CJ 대한통운 물량별 택배금액(소형기준)

월 물량(건)	1천~2천	2천~3천	3천~5천	5천~1만	1만~2만	2만 ↑
운임(원)	1,900 ~ 2,000	1,800 ~ 1,900	1,750	1,650	1,600	1,500

주: 동일권은 발송인의 주소와 수신인의 주소가 같은 권역인 경우이며 타 권역은 발송인의 주소와 수신인의 주소가 다른 권역인 경우(예: 서울 발송 → 충청도 수신)

자료: CJ 대한통운(검색일: 2018. 4. 3.)

(2) 택배운송계약서 양식과 구성항목

택배운송계약서는 항해용선계약서와 마찬가지로 크게 한 장의 본 계약서와 부속약관으로 구성되어 있다. 본 계약서의 경우 운임판가(제1조), 계약기간(제2조), 운임 등의 청구와 지급(제3조), 계약이행담보(제4조), 기타(제5조)로 구성되어 있으며 앞서 설명한 바와 같이 운임판가는 규격, 중량, 배송권역에 따라 요금이 상이하게 책정된다. 따라서 운임판가는 품명, 규격, 중량, 배상한도에 기초한 판가가 책정되어 기입되며, 계약기간에는 계약갱신에 관한 사항을 포함하고 있다. 3조에서는 운임의 청구와 지급에 관한 내용을 담고 있으며 본 계약서에 규정하지 않고 있는 상세내용은 항해용선계약의 Part 2의 기능을 하는 부속약관에 기재하여 따르도록 하고 있다.

택배운송계약서는 항해용선계약서와 달리 본 계약서에서 판가의 책정과 판가의 청구 및 지급 등에 관한 내용을 자세하게 규정하고 있다는 점이다. 이는 기존 선하증권을 통해 계약서를 갈음하는 정기선 운송계약 형태와는 매우 상이한 부분으로 COA, CVC의 본 계약서에 비해서도 상당히 상세하게 규정하고 있다.

〈그림 3-4〉 택배운송계약서 양식

택 배 운 송 계 약 서

[(이하 “갑”이라 한다)와 (이하 “을”이라 한다)는 “갑”과 “을” 간의 택배거래에 관하여 아래와 같이 계약을 체결하고 상호 간의 신의와 성실로써 이를 이행한다.

제1조 (운임판가)

① “갑”은 본 계약에 따른 업무의 대가로 “을”에게 다음과 같이 운임을 지급한다.

품명	규격	용적/중량 (cm/kg)	계약물량 (Box)	배상한도 (원/Box)	판가 (원/Box, VAT 별도)		
					동일/타관역	제주권	총운임
	극소	/				추가운임	
	소	/					
	중	/					
	대	/					
1. 반송의 경우에도 동일기준 적용							
2. 제주권 총운임 = 동일/타관역 + 추가운임							
3. 도선료 등 별도 경비 소요시, 운임 외에 경비 실비 지급							
4. 상품가액이 50만원 이하인 경우, 정해진 운임판가의 []%를 추가 지급							
5. 서신류로서 350g 이하인 경우에는 우편법에 의거 기본우편요금의 10배(2013년 8월 현재 3,000원) 초과 운임 적용							
6. 선택사항(V표시) : VIP서비스 사용여부(상시 □, 특수기 □) / 토요물량 출고(상시 □, 특수기 □)							

② “갑”은 계약물량과 계약 이후(계약 전 출고한 경우는 최초출고일 이후) 3개월 평균 평균 물량이 차이가 있는 경우, 4개월 이후부터는 다음과 같이 판가를 인상하여 적용한다. 단 본 조항의 사유로 정도 해지시에는 최초 계약일부터 소급인상 판가로 적용한다

물량차이	30%~50% 미만	50~70% 미만	70% 이상
인상판가	원	원	원

제2조 (계약기간)

본 계약의 계약기간은 20 년 월 일부터 20 년 월 일까지로 한다. 계약기간의 만료 전까지 당사자 중 어느 일방이 서면으로 갱신거절의 의사를 표시하지 않을 경우, 본 계약은 동일한 조건으로 1년씩 자동 연장된다. 단, 연장기간 중의 운임은 제도의 함의로 정한다.

제3조 (문임 등의 청구와 지급)

- ① "을"은 매월 말일까지 진화한 화물을 기준으로 문임 및 기타 경비를 전산하여 익월 5일까지 "갑"에게 청구한다. 세금계산서는 []의 명의로 발행한다.
- ② "갑"은 "을"의 청구를 확인하고 청구내용에 이상이 없을 경우, []일(해당일이 공휴일일 경우 그 전일)까지 청구액 전액(을)을 지급한다.
- ③ "갑"은 "을"의 요청이 없는한 제2항의 가상계좌 외에 택배사원 개인계좌 등 타 계좌로 입금하거나 현금으로 지급해서는 안 된다.
- ④ "을"은 "갑"에게 운송료 미결제금액에 대한 진액확인서를 요청할 수 있으며, "갑"은 진액을 확인하고 확인서에 기명날인하여 "을"에게 제공한다.

제4조 (계약이행담보)

"갑"은 본 계약상의 의무를 담보하기 위해 계약이행 또는 운임추급 보증보험증권(보증가입금액 금 []원)을 계약 체결일로부터 7일 내에 "을"에게 제공한다.

제5조 (기 타)

본 계약서에 규정되지 아니한 상세사항은 정부 택배운송계약서 부속약관에 따른다.

20 년 월 일

"갑"

상 호 :

사업자번호 :

주 소 :

대표자(이사) :

(인)

"을"

상 호 :

사업자번호 :

주 소 :

대표자(이사) :

(인)

개인신용정보의 조의·제공·활용 동의서

택배운송 계약과 관련하여 귀사가 본인 기타 상거래 등 적법한 경로를 통하여 취득하였거나 취득할 다음의 신용정보는 "신용정보의 이용 및 보호에 관한 법률" 제32조 내지 제34조의 규정에 따라 신용정보업자로부터 조외하거나 타인에게 제공·활용하거나 귀사가 영입목적으로 사용시 본인의 동의를 얻어야 하는 정보입니다. 이에 본인은 귀사가 다음의 신용정보를 신용정보업자, 신용정보제공·이용자 및 업무위탁업체 등에게 제공하거나 그들로부터 제공받아 본인의 신용을 판단하기 위한 자료로 활용하는 것 및 귀사의 영입목적으로 사용하는 데 동의합니다. 이 동의서는 계약의 갱신 등으로 변경되는 경우에도 유효합니다.

* 제공·활용할 신용정보의 내용

개인식별정보(성명, 주민등록번호, 주소, 직업, 직업, 연락처 등), 재무보통정보, 신용거래정보, 신용능력정보, 신용평점 및 신용등급정보, 기타 신용도 판단에 필요한 정보 등

20 . . .

성 명 : (인)

주민등록번호 : - *****

자료: 물류회사 내부자료

주: 택배운송계약서의 이면약관 전문은 온라인 버전(www.kmi.re.kr)에서 확인할 수 있음

2) 미국 내륙운송계약

미국의 내륙운송계약의 계약서는 앞서 살펴본 해상운송 계약서 및 국내의 표준택배운송계약서와 달리 별도의 부속약관 없이 본 계약서로만 구성되어 있다. 내륙운송계약서는 일반 영문계약서의 구성항목과 마찬가지로 전문을 통해 계약체결일자와 계약 당사자를 표시하고 설명조항(Whereas clause)을 통해 계약 당사자가 계약체결에 이른 경위와 목적하는 바 등 주된 계약내용의 개요를 기재하는 관례를 따르고 있다.

전문과 설명조항에 이어 22개의 주된 계약내용을 규정하는데 그 구체적인 사항은 ① 계약의 범위, ② 운임과 운임지급방법, ③ 화물에 관련된 서류작업, ④ 보험, ⑤ 화물책임한도, ⑥ 손실 및 손해청구, ⑦ 봉인된 화물의 선적에 관한 규정, ⑧ 면책, ⑨ 위험화물취급, ⑩ 불가항력, ⑪ 통보, ⑫불가분(전 조건 이행)계약, ⑬ 설명(captions) ⑭ 계약의 양도, ⑮ 개정, ⑯ 분리조항(severability), ⑰ 포기, ⑱ 카운터파트(counterparts), ⑲ 준거법, ⑳ 비밀유지조항, ㉑ 타인의 명의사용 금지, ㉒ 관할 법 및 규정의 준수조항을 포함한다.

〈그림 3-5〉 미국 내륙운송계약서

Rochester Direct Corporation
Carefree Shuttle, LLC

SHIPPING AGREEMENT

THIS AGREEMENT, MADE ON THE DAY OF , 20 , BY AND BETWEEN
ROCHESTER DIRECT
CORPORATION or CAREFREE SHUTTLE, LLC, (CARRIER), AND , (SHIPPER);

WHEREAS, Shipper desires to hire Carrier to provide transport services
pursuant to this Agreement, and terms and
conditions set forth herein;

AND WHEREAS, Carrier desires to provide services in accordance with said
terms and conditions and to receive
compensation as provided herein;

NOW THEREFORE, in consideration of the agreements, promises, and terms
and conditions herein, the Parties agree as
follows:

1. **SCOPE OF AGREEMENT.** Carrier is a licensed motor carrier, registered with
the Minnesota Department of Transportation. Carrier will provide transportation
services as directed herein. Carrier is responsible to provide all equipment
necessary to perform the requested services.

2. **RATES, CHARGES, AND PAYMENT.** Carrier shall invoice Shipper, and
Shipper shall pay all invoices, in
full. There shall be no offsets against any invoice issued herein, and all sums
not paid when due shall bear interest at the rate of 8% per annum.

3. **FREIGHT DOCUMENTATION.** All shipments must be initiated by a signed
and completed Bill of lading, a copy of which is attached to this Agreement.

----- (이하 중략) -----

ROCHESTER DIRECT CORPORATION
CAREFREE SHUTTLE, LLC

CARRIER
Signature: _____
Name: _____
Title: _____
Address: _____

SHIPPER
Signature: _____
Name: _____
Title: _____
Address: _____

주: 미국 내륙운송계약서의 부속약관전문은 온라인 버전(www.kmi.re.kr) 또는 해당 링크에서 확인할 수
있음

자료: go-rochesterdirect(검색일: 2018. 6. 12.)

3. 화물운송 장기계약 사례 시사점

화물운송의 장기계약과 관련된 국내외 계약서 형태와 구성사항을 살펴본 결과, 대부분의 운송계약서는 본 계약서(Part 1)와 부속약관(part 2)으로 구성되어 있는 것으로 나타났다.

〈표 3-11〉 국내외 화물 장기운송계약 계약서 구성내용 비교

구분	COA	CVC	택배계약서	미국운송계약서	S/C 표준계약서
PREAMBLE(전문)	○	○	○	○	×
본 계약서와 부속약관 분리 여부	○	○	○	×	○
계약범위	×	×	×	○	×
계약 당사자	○	○	○	○	○
운임	○	○	○	○	○
품목	○	○	○	○	○
운송수단조건	○	○	×	×	×
계약기간	○	○	○	○	○
선적조건	○	×	○(포장)	○	×
선적항/양하항	○	○	×	×	○
MQC	○	○	○	×	○
우대운임	×	×	○	×	×
페널티조항	×	×	○	○	○
지명방법	○	○	×	○	×
부대운임조건	○	○	×	×	×
보안규정	○	○	×	○	×
국제조약 및 준거법	○	○	×	○	×
불가항력	×	×	×	○	×
준용조건	○	○	○	○	○
부속약관 또는 부속서 첨부	○	○	○	○	○

자료: 연구자 작성

본 계약서는 화주와 선사 간의 합의가 필요한 사항을 명시하도록 되어 있으며 하단에 계약 당사자가 서명을 하도록 되어있다. 본 계약서의 주요 항목은 계약 당사자, 운임, 할인율, 계약기간, 화물 품목 및 최소수량(MQC), 선적항과 양하항, 선박요건(선박의 명세포함). 준거법 조항, 부속약관 및 부속서 명시(부속약관과 부속서가 존재하는 경우)로 구성되어 있다.

한편, 부속약관은 부합계약 약관으로 본 계약서에서 합의되지 않은 항목에 대해 규정하고 있으며 본 계약서에 이미 명시되었더라도 더욱 자세한 내용을 규정하고 있다. 이렇게 본 계약서와 부속약관으로 계약서를 구성함으로써 문서 작성의 번거로움을 줄이고 약관 해석의 일관성을 확보하여 분쟁이 발생했을 시 빠른 조정이 가능하다는 장점을 지닌다.

해상화물운송계약에서 부정기선 화물운송계약인 COA와 CVC 역시 전술한 바와 같이 본 계약서와 부속약관 또는 특별약관으로 구성된 장기운송계약서의 형식을 갖추고 있고, 정기선의 경우 국내는 장기운송계약서가 마련되어 있지 않으나 미국은 BIMCO의 SERVICECON 양식을 정기선 장기운송계약서로 활용하고 있다.

국내 택배서비스는 본 계약서와 함께 공정거래위원회의 택배표준약관을 업계에서 준용하여 택배서비스의 계약서로 사용하고 있다. 택배서비스는 본 계약서에서 운임판가 산정기준과 운임의 청구 및 지급 등에 관해 비교적 자세히 명시하고 있다는 특징을 보인다. 육상운송계약의 또 다른 형태인 미국의 내륙운송계약서는 앞서 살펴본 사례들과 달리 본 계약서와 부속약관으로 계약서가 이원화되어 있지 않다. 그러나 계약서의 구성항목과 내용은 일반 영문계약서의 구성항목과 마찬가지로 전문을 통해 계약체결일자와 계약 당사자를 표시

하고 설명조항을 통해 계주된 계약내용의 개요를 기재하는 관례를 따르고 있음을 알 수 있었다.

앞서 살펴본 국내외 장기운송계약 사례에 착안하여, 국내의 정기선 화물장기운송계약서의 형식을 계약의 핵심사항을 명시한 본 계약서(Part 1)와 본 계약서에서 언급 혹은 언급되지 않은 사항을 자세하게 규정하고 있는 부속약관(Part 2)으로 구성하여 참여자의 접근성과 활용 편의를 높일 필요가 있다. 본 계약서에는 육상운송계약과 유사하게 운임, 품목에 관한 항목과 쌍무합의를 요하는 우대 서비스 조건을 명시하고, 부속약관은 BIMCO SERVICECON의 부속약관을 활용하되 국내선사가 제공할 수 있는 다양한 혜택을 계약서에 담아낼 수 있어야 한다.

제 4 장

컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방향

제1절 표준계약을 통한 계약 관행 개선

1. 현행 컨테이너 화물 운송 표준계약서

컨테이너 해상운송 계약은 영미법을 토대로 체결되기 때문에 계약서는 일반적으로 영어로 작성됨을 원칙으로 하고 있다. 대한상사중재원은 표준계약서 작성 가이드라인을 제시하고 있는데 다음의 항목들을 예로 들고 있다.

〈표 4-1〉 표준계약서 작성가이드

(1) 표제(Title)

(2) 전문(Nonoperative Part)

- 일자(date)
 - 당사(parties)
 - 설명조항(recitals, whereas clause)
-

(3) 본문(Operative Part)

- 정의조항(definition)
- 주된 계약 내용에 관한 조항
- 기타 계약상 일반조항
- 계약기간(period of agreement, duration, term)
- 계약의 종료(termination)
- 불가항력(force majeure)
- 중재(arbitration)
- 준거법(applicable law, governing law)
- 재판관할(jurisdiction)
- 통지(notice)
- 다른 계약과의 관계(integration) 즉 완전조항(entire agreement)
- 조문표제(headings)
- 기타 조항

(4) 최부

- 말미문언(testimonium clauses)
 - 서명(signature)
 - 날인(seal)
-

자료: 대한상사중재원, 2018

대한상사중재원은 해상운송 표준계약서로 빔코의 표준 B/L인 CONLINEBILL 포맷을 용인하고 있으며, 국내법 실정을 감안하여 이 면약관을 일부 수정하여 배포하고 있다.²⁵⁾

25) 수정 내용은 제2조 준거법 조항, 제3조 재판관할 개정 및 제9조 동식물, 제13조 지연손해, 제17조 운송인의 특정을 삭제한 것이다.

〈표 4-2〉 CONLINEBILL B/L 표준양식

				CONLINEBILL 2016 LINER BILL OF LADING Page 1			
Shipper		Bill of Lading No.		Reference No.			
Consignee or Order		Notify address		Vessel			
Pre-carriage by**		Port of loading					
Place of receipt by pre-carrier**		Port of discharge					
Place of delivery by on-carrier**							
Container No./Seal No./Marks and Nos.		Number and kind of packages, description of cargo		Gross weight, kg		Measurement, m ³	
PARTICULARS DECLARED BY THE SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER							

SHIPPED on board in apparent good order and condition (unless otherwise stated herein) the total number of Containers/Packages or Units indicated in the Box opposite entitled "Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier" and the cargo as specified above, weight, measure, marks, numbers, quality, contents and value unknown, for carriage to the Port of discharge or so near thereto as the vessel may safely get and lie always afloat, to be delivered in the like good order and condition at the Port of discharge unto the lawful holder of the Bill of Lading, on payment of freight as indicated to the left plus other charges incurred in accordance with the provisions contained in this Bill of Lading. In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations on both Page 1 and Page 2, whether written, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the cargo or delivery order, whereupon all other Bills of Lading to be void. IN WITNESS whereof the Carrier, Master or their Agent has signed the number of original Bills of Lading stated below right, all of this tenor and date.		Number of original Bills of Lading	
Total number of Containers/Packages or Units received by the Carrier	Shipper's declared value	Date shipped on board	Place and date of issue
Declared value charge	Freight details and charges		
Carrier:.....(insert name, principal place of business) Signature:.....(Carrier"/Master"/Agent") <i>*Delete as appropriate</i> If signed by an Agent indicate with a tick ☒ whether for and on behalf of: ☐ Master; or ☐ Carrier Agent.....(insert name)			

** Applicable only when pre-/on-carriage is arranged in accordance with Clause 8.

† As defined hereinafter (Cl. 1).

CONLINEBILL 2016 NEGOTIABLE LINER BILL OF LADING

Page 2

1. Definition.
"Merchant" includes the shipper, the receiver, the consignee, the consignor, the consignee, the holder of the Bill of Lading, the owner of the cargo and any person entitled to possession of the cargo.

2. Any mention in this Bill of Lading of parties to be notified of the arrival of the cargo is solely for the information of the Carrier and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.

3. **Liability for Carriage Between Port of Loading and Port of Destination.**
(a) The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and any subsequent amendments shall apply to this Contract. Where the Hague-Visby Rules do not apply, the law of the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

When there is no enactment of the Hague-Visby Rules in either the country of shipment or the country of destination, the Hague-Visby Rules shall apply to this Contract. Where the Hague Rules as enacted in the country of shipment or, if no such enactment is in place, the Hague Rules as enacted in the country of destination apply compulsorily to this Contract.

The Protocol signed at Brussels on 21 December 1979 ("the SDR Protocol") shall apply to this Contract. Where the SDR Protocol does not apply, the corresponding legislation of the country of shipment shall apply to this Contract. Where the SDR Protocol does not apply, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

The Carrier shall not be responsible for loss of or damage to cargo arising prior to loading, after discharging, or with respect to deck cargo and live animals.

(b) If the Carrier is held liable in respect of delay, consequential loss or damage, the Carrier shall be limited to the freight for the carriage covered by this Bill of Lading, or to the limitation amount as determined in sub-clause 3(a), whichever is the lesser.

(c) The aggregate liability of the Carrier and/or any of its servants, agents or independent contractors under this Contract shall, in no circumstances, exceed the limits of liability set out in the Additional Clause under sub-clause 3(b) or, if applicable, the Additional Clause.

4. **Law and Jurisdiction.**
Disputes arising out of or in connection with this Bill of Lading shall be exclusively determined by the courts and in accordance with the law of the country of the principal place of business of the business, as stated on Page 1, except as provided elsewhere herein.

(f) The Merchant shall accept its reasonable proportion of and unidentified loose cargo.

10. **Freight, Charges, Costs, Expenses, Duties, Taxes and Insurance.**
(a) Freight, whether paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. Unless otherwise specified, freight and/or charges under this Contract are payable by the Merchant to the Carrier on demand. Interest at Libor (or its successor) plus 2 per cent. shall run from fourteen days after the date when freight and charges are payable.

(b) The Merchant shall be liable for any dues, duties, taxes and charges which shall be levied or imposed on the cargo, and on the basis of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel.

(c) The Merchant shall be liable for all fines, penalties, costs, expenses and losses which the Carrier, Vessel or cargo may incur through non-observance of Customs House and/or import or export regulations.

(d) The Carrier, entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the cargo to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier shall have the right to open and inspect the cargo in the original invoice and to have the cargo inspected and its contents, weight, measurement or value verified.

11. **Lien.**
The Carrier shall have a lien on all cargo for any amount due under this contract and the costs of recovering the same and shall be entitled to sell the cargo privately or by auction to satisfy any such claims.

12. **General Average and Salvage.**
General Average shall be adjusted, settled and settled in London according to the York-Antwerp Rules 2016, in respect of all cargo, whether carried on or under deck. In the event of an accident, damage, or loss of cargo, the Carrier shall be responsible for the cargo, whether or not, for the consequence of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature incurred by the Carrier, its servants, agents or independent contractors, and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall

operators, and any direct or indirect servant, agent, or subcontractor (including their own subcontractors), or any other party employed by or on behalf of the Carrier, or whose services or equipment have been used to perform this contract whether in connection with the performance of this contract or otherwise.

(b) It is hereby expressly agreed that no Servant shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant or other party to this contract (hereinafter termed "Merchant") for any loss, damage or delay of whatsoever kind arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default of the Servant, or from any cause of whatsoever kind in connection with the performance of this contract.

(c) Without prejudice to the generality of the foregoing provisions contained herein (other than Art III Rule 8 of the Hague-Hague-Visby Rules, if incorporated herein) and every right, exemption, limitation, condition, restriction, or exception of whatsoever kind, in connection with the performance of this contract, shall be applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder including the right to enforce any jurisdiction or arbitration provision contained herein shall also be available and shall extend to every such Servant of the carrier, who shall be entitled to recover the same against the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for any claim or allegation whether arising in contract, bailment, tort or otherwise shall be made against any Servant of the carrier which imposes or attempts to impose upon any of them or any vessel owned or chartered by any of them any liability whatsoever in connection with the performance of this contract or for negligence on the part of such Servant. The Servant shall also be entitled to enforce the foregoing covenant against the Merchant; and

(e) The Merchant undertakes that if any such claim or allegation should nevertheless be made, it will indemnify the carrier against all consequences thereof.

(f) The Carrier shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons mentioned in sub-clause (a) above who are its Servant and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

16. **Stowage.**
(a) The Carrier shall have the right to stow cargo by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) The Carrier shall have the right to carry containers, trailers, transportable tanks and covered flats, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, subject to the following conditions:

17. **Shipper-Packed Containers, trailers, transportable tanks, flats and pallets.**

5. The Scope of Carriage.

The intended carriage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any proceeding or returning to or from a port of stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the carriage including bunkering, loading, discharging, or other cargo operations and maintenance of Vessel and crew.

6. Substitution of Vessel.

11. The Carrier shall be at liberty to carry the cargo or part thereof to any other Port of discharge by the said or other vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port.

7. Transshipment.

7. **Transshipment.** The Carrier shall be at liberty to tranship, lighter, land and store the cargo either on shore or afloat and reshipe and forward the same to the Port of discharge.

8. Liability for Pre- and On-Carriage.

When the Carrier arranges pre-carriage of the cargo from a place other than the Vessel's Port of loading or on-carriage of the cargo to a place other than the Vessel's Port of discharge, the Carrier shall not be liable for any loss or damage arising during any part of the pre-carriage other than between the Port of loading and the Port of discharge even though the freight for the whole carriage has been collected by him.

9. Loading and Discharging.

(a) Loading and discharging of the cargo shall be arranged by the Carrier or its Agent.

(c) Loading and discharging may commence without prior notice. The Merchant or its Agent shall tender the cargo when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours. The Merchant shall be liable to the Carrier for demurrage if the Agent fails to tender the cargo when the Vessel is ready to load or fails to load as fast as the Vessel can receive the cargo. The Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo. The Vessel shall be entitled to leave the port without further notice and the Merchant shall be liable to the Carrier for deadweight and for the maritime charges, losses, costs and expenses incurred by the Carrier.

(b) The Merchant or his Agent shall take delivery of the cargo as soon as possible after the arrival of the Vessel at the port of destination, at least as the Vessel can discharge including, if required by the Carrier, outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. If the Merchant or its Agent fails to take delivery of the cargo the Carrier's discharging of the cargo shall be deemed fulfilment of the contract of carriage. Should the cargo not be applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the cargo for the benefit of the cargo owner or its insurer, and the Merchant shall be liable for the cost of the vessel's discharge. The Merchant shall be liable to the Carrier for any overtime charges, losses, costs and expenses incurred by the carrier.

be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

13. Both-to-Blame Collision Clause.

that if the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel the

Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability incurred by the Carrier in connection with the cargo, whether or not the other non-carrying vessel or the Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to any claim whatsoever of the owner of the cargo paid or payable by the other non-carrying vessel or the Owner to the owner of the cargo and non-set-off, recovered or recovered by the other non-carrying vessel or the Owner as part of its claim against the carrying vessel or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the cargo is damaged or lost in connection with the collision of the vessels or other fault in respect of a collision or contact.

14. **Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.** The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the carriage under this contract given by any Government or authority having jurisdiction over the vessel or the cargo, or by the Government or the Authority or having under the terms of the Insurance on the Vessel the right to give such orders or directions or recommendations, and that the performance of the carriage would expose the vessel or cargo onboard to risk of seizure, damage or delay, in consequence of war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to risk of loss of life or freedom, or that any such risk has been or may be incurred by the vessel or cargo, or any part or loading or any other safe and convenient port.

(d) Should it appear that epidemics; quarantine; ice; labour troubles; labour obstructions; strikes; lockouts (whether onboard or shore); difficulties in loading or discharging would prevent completion of cargo operations by the usual manner and time at the Port of discharge, then discharging the usual number and kind of cargo shall be permitted, all of which safely and without unreasonable delay, the Master may discharge the cargo at the Port of loading or any other safe and convenient port.

(e) In case of any breach of this Clause, if any part of the cargo shall be deemed due fulfilment of the contract of carriage. If in connection with the exercise of any liberty under this Clause any extra expenses are incurred they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight, if applicable, and adequate compensation for any services rendered to the cargo.

15. International Group of P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause

For bills of lading and other contracts 2014

(a) If a container has not been filled, packed or stowed by the Carrier, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall cover any loss or expense incurred by the Carrier, if such loss, damage or expense has been caused by:

(ii) the contents being unsuitable for carriage in container, or

(b) The provisions of sub-clause (i) of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the Carrier.

(b) The Merchant shall be liable to the Carrier for any loss, damage to, or delay, including demurrage and detention incurred during the period between handing over to the Merchant and returning to the Carrier.

ADDITIONAL CLAUSE

U.S. Trade. Period of Responsibility. (i) In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States of America, 1936 (U.S. COGSA), then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the cargo is in the Carrier's custody and in which event freight shall be payable on the cargo coming into the Carrier's custody.

ii) If the U.S. COGSA applies, and unless the nature and value of the cargo has been declared by the shipper before the cargo has been handed over to the Carrier and inserted in this Bill of Lading, the Carrier shall in no event be or become liable for any loss or damage to the cargo in an amount exceeding USD 500 per package or customary freight unit.

주: BIMCO CONLINEBILL 2016 상의 자세한 내용이 필요한 경우 마룩 또는 해당 링크를 이용하면 원문참고 가능합니다.

〈부록 6〉에는 대한상사 중재원의 KORCONLINE 2006의 이면약관 전문을 참고할 수 있도록 하였다.

자료: shipsforsale(검색일: 2018. 7. 22.)

2. 계약 관행 개선방안

그런데 B/L은 운송 계약의 증빙이나 운송 계약서로서의 효력을 가지지 못하는 엄연한 한계가 있다. 즉, B/L은 해당 선박의 선장 서명에 의해 효력을 가지는 권리 증권이며, 운임 정보는 화주 일방(Paticulars Furnished by Merchant)으로부터 작성하도록 조치하고 있기 때문에 쌍방이 합의를 하여 체결에 도달하게 되는 계약서와는 확연히 다르다.

선복의뢰서의 경우 B/L 포맷과 유사한데 이는 선사가 선복의뢰서를 토대로 B/L을 발행하므로, B/L 작성에 필요한 정보를 사전에 S/R 포맷에 작성하기 때문이다.

그러므로 본 연구는 B/L 사용에 치증된 현 관행에서 탈피하여, 운임 합의가 종료되고 선복을 예약하는 시점에 제출하는 선복의뢰서(S/R)를 표준계약서 작성의 기본 토대로 하되 여기에 운임, 서명, 부속약관 등을 추가하여 정식 표준계약서로 활용하는 방안을 제안하고자 한다. 또한 기타 일반적 약관은 B/L 약관을 준용토록 한다.

본 연구에서 제안하는 컨테이너 계약서 양식은 영국 에버그린사에서 활용하는 컨테이너 계약 약관²⁶⁾을 참고하되 국내 해운 전문 법무법인의 법리적 검토와 국내 컨테이너 선사의 자문을 받아 국내 사정과 법률을 고려할 수 있도록 수정하였다.

다만 여기서 제시하는 계약서는 형식과 필요 내용에 대하여 일례를 제안하는 것에 한정한다. 해운 관례상 계약은 영국법을 준용하는 경우가 많고 국내법은 대륙법 기반으로 구성되어 있어 실제 계약서 작성시에는 상호 합의된 내용과 약관이 준거법에 의해 정확하게 해석될

26) shipmentlink(검색일: 2018. 5. 20.)

수 있도록 표현과 단어선택에 더욱 신중하게 접근하여야 할 것이다.

표준계약서 제안 양식은 다음과 같다.

〈표 4-3〉 KMI 제안 표준계약서(안)

page 1

Shipping Request
(Services Contract)

Shipper		L/C No. (Contract No.)		
Consignee		Forwarding Agent		
Notify Party/Address		Another Notify Parity/Address		
Pre-Carriage by	Place of Receipt	Country of Origin		
Vessel/Voyage	Port of Loading	Export Reference No.		
Port of Discharge	Place of Delivery	Final Destination		
Particulars furnished by the Shipper				
Container No./Seal No. Marks & Nos.	No. of Packages	Description of Packages and Goods On board date:	Total Gross Weight (kg)	Measurement (CBM)
Freight/Surcharge:				
Shipper Signature		Carrier Signature		

〈표 4-4〉 KMI 제안 표준계약서 이면약관(안)

page 2

Terms and Conditions of Services Contract

1. Definition

- A. "Cargo" shall mean the goods, whether or not a single or multiple item or in bulk, contained in one parcel, package or Container.
- B. "Carrier" shall mean (full name and address).
- C. "Container" shall mean any container, flat rack, trailer, transportable tank, pallet and/or any similar article used for the transportation of the Cargo.
- D. "Contract" shall mean this Contract Terms and Conditions of Services including the relevant Bill of Lading/Waybill.
- E. "Customer" shall mean any Entity who enters into this Contract with Carrier for Services.
- F. "Entity" includes a person, corporation, unincorporated association or body
- G. "Services" shall mean carriage of the Customer's Cargo from the origins to the destinations designated by the Customer.
- J. "Tariff" shall mean the appropriate current schedule of costs and charges (including freights and other compensation due for Customer) for Services; provided that the Customer timely received the Tariff from the Carrier.

2. Purpose

The purpose of this Contract is to set out the terms and conditions under which the Carrier shall provide the Services to the Customer.

3. Services

- A. Carrier shall, by itself, its employees, agents or sub-contractors, provide the Services to the Customer using a reasonable degree of care, skill and judgment for the undertaking of the Services, subject however always to Carrier's overall discretion with any justifiable operational reasons, which discretion shall be exercised reasonably, in relation to routing, time and/or date.
- B. Upon the parties' agreement in writing, the scope of the Services may include, without limitation, international maritime transportation, freight forwarding, customs clearance, and warehousing.
- C. The Carrier may perform the Services, in part or in whole, through a third party subcontractor.
- D. The parties may agree to add extra Services not covered by this Contract and any such changes to the Services shall be set forth in a signed written amendment to

this Agreement or any Appendix hereto.

4. Customer's Warranties

A. The Customer shall represent and warrant as follows:

- (a) Customer will provide all shipment documentation or any other documentation required for the particular service, as established by the applicable laws and regulations in force;
- (b) Customer further warrants that all such information completed by or on behalf of Customer is accurate and full that each Cargo in the shipment is properly described in the transport documents or in any other documents;
- (c) Customer will provide accurate information concerning any party, including any third party, from whom the Carrier is to pick up any shipment. In relation to such receiver or third party, Customer shall be responsible for any costs or losses incurred due to confiscation, refusal to accept, insolvency or refusal to pay;
- (d) Customer warrants that it will comply fully with all commodity restrictions, security, information, customs, packaging and labeling requirements for each service, as established by the applicable laws and regulations in force;
- (e) Customer warrants that it will comply with customs, import, export and other laws and regulations applicable. Customer will provide to the Carrier customs commodity codes, full product descriptions, values, origin of all Cargo;
- (f) Customer will take all reasonable steps and measures, including but not limited to timely provision to Carrier of relevant, complete and accurate instructions, documents and information of cargo;
- (g) Customer warrants that Cargo is properly prepared, declared, certified, labeled, marked and packed for usual logistics operations or transactions as envisaged by this Agreement;
- (e) where Cargo is already stowed in a Container at the time of the Carrier's receipt thereof from the Customer, shipper or consignor, the Container is in suitable and in good condition for the purpose of carriage of Cargo loaded therein or thereon and that the Cargo is properly stuffed in the container;
- (f) Customer warrants that the characteristics of the Cargo are in compliance with any statutory regulations or official or recognized standards and in such condition as not to cause damage or injury or the likelihood of damage or injury to the property of the Carrier and/or its subcontractors or to any other goods and as not to cause pollution of the environment or harm to human health, whether by spreading of damp, infestation, leakage or the escape of fumes or substances or otherwise howsoever;
- (g) Customer warrants that before presentation of the Cargo for collection, Customer will inform the Carrier in writing of any special precautions

necessitated by the nature, weight or condition of the goods and of any statutory duties specific to the Cargo with which the Carrier may need to comply;

- (h) where Cargo requires specific plant, power, labour, and/or specific care such as ventilation, heat, refrigeration, the Customer shall notify Carrier of such specific requirement in writing in (periods) days;
- (i) Customer will indemnify Carrier and hold Carrier, its employees, agents or sub-contractors harmless against all and any duties, taxes, fines, penalties, or expenses of whatsoever nature levied or charged by any governmental (whether or not national or local) bodies, customs or port authority in relation to Cargo being the subject of Services, or in relation to Carrier's performances under this Contract; and
- (j) Customer acknowledges that Carrier will rely on the correctness of all documentation, whether in written or electronic format, and all information furnished by Customer in order for Carrier to provide the Services and that the Customer itself shall ensure the correctness of all such documentation and information.

5. Liabilities

- A. In the event that either party (injuring party) has intentionally or negligently caused damages to the other party (injured party), the injuring party shall compensate and hold harmless the injured party for such damages caused thereby.
- B. Carrier's Liability
 - (i) Carrier shall be liable for loss and/or damage to Cargo arising out of or in connection with negligent acts, errors or omission of Carrier, its employees, agents or sub-contractors, whether or not any such claim be brought against Carrier under this Contract or by operation of law, which however shall in any event be limited to (CIF value of the Cargo lost/damaged or to ()\$ per tonne(or prorata) based on the gross weight of Cargo lost/damaged whichever shall be the lesser.)
 - (ii) Without prejudice to any other provision hereunder, Carrier shall not in any event be liable for the following howsoever caused:
 - (a) special, indirect or consequential loss;
 - (b) loss of market;
 - (c) loss or damage arising out of or in connection with act, error, omission, misstatement or misrepresentation by the Customer, its employees, agents or sub-contractors;
 - (d) loss or damage arising out of or in connection with inherent liability to wastage, faulty design, latent or inherent defect or vice, or natural

deterioration of cargo;

- (e) loss or damage arising out of or in connection with insufficient or improper packing, labeling, marking or any sort of cargo preparation by the Customer, its employees, agents or sub-contractors;
- (f) loss or damage arising out of or in connection with insufficient or improper marking, declaration, certification, labeling or addressing by the Customer, its employees, agents or sub-contractors;
- (g) the Customer and/or the specified consignee's failure to take delivery within a reasonable time; or
- (h) loss of lien, whether general or particular.

C. Customer's Liability

- (i) Customer shall indemnify and hold Carrier harmless against any and all third party claims asserted and/or liability or loss suffered due to the Customer's failure to disclose information or any incorrect or false statement made by the Customer, upon which Carrier reasonably relied.
- (ii) Customer shall indemnify and hold Carrier harmless against any and all claims, loss, damage, fines or expense arising or resulting from any breach of any warranties or other obligations of the Customer under this Contract or applicable law (including but not limited to those Carrier may incur or liability to any person which Carrier may suffer due to personal injury or loss of or damage to any property).

6. Reefer Containers

Carrier shall take reasonable actions to ensure that refrigerated containers provided by Carrier to the Customer shall be sound and fit for purpose. Subject always to this obligation, Carrier shall not be responsible for malfunction or breakdown of a refrigerated container that is caused despite Carrier's reasonable actions to ensure its soundness and fitness.

7. Dangerous Cargo

A. The Customer shall not tender Cargo that is of dangerous or damaging nature without previously giving written notice to Carrier of its nature and Classification under national and/or international regulations and laws and without (i) properly marking the Cargo and Container or other covering the outside of the Cargo, (ii) packing the Cargo as required by any regulations or laws whatsoever which may be applicable or (iii) providing all necessary and relevant documentation thereto. Cargo which is or at any time becomes dangerous may be destroyed or rendered harmless without compensation at Carrier's discretion.

B. The Customer shall indemnify Carrier and hold Carrier harmless from all and any

liability/damage/loss whatsoever relating to Cargo of a dangerous or damaging nature. For the avoidance of doubt, this shall include Cargo liable to taint or affect other cargo, and cargo likely to harbour or encourage disease, vermin or other pests.

- C. The Carrier may reject carriage of any dangerous goods including those specified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code or any other national or international rules applicable to the transport of dangerous goods.

8. Payment

- A. The rates and charges for the Services performed hereunder are set forth in the Tariff, which shall be timely provided to the Customer by the Carrier. The rates and charges for other Services not specified therein shall be agreed separately. In the event of any significant changes in the market rates in transportation capacity and demand, which may in turn lead to significant changes to the market rates for global transportation, the both parties may at any time adjust the rates and charges specified in the Tariff.
- B. Unless otherwise agreed by both parties or unless otherwise mandatorily provided by law, the Customer shall be obliged to pay all sums due and payable for the Services (and all charges, cost or expenses whether by Tariff or otherwise) to the Carrier within [] days from the Carrier's receipt of the relevant invoice issued by the Carrier, without deduction, set-off, withholding or counterclaim.
- C. Any sum due by virtue of this Contract and remaining unpaid at the due date of the invoice relating thereto will bear interest without further notice at the rate of (six (6)) percent per annum calculated daily from the due date of the invoice and with a fee covering the costs related to the processing of outstanding invoices.
- D. The Customer shall always remain fully responsible for payment of monies due and payable to the Carrier, notwithstanding the Carrier's agreement to collect payment of charges, duty, cost or other monies whatsoever from any Person other than the Customer.
- E. Both parties shall comply with all local tax legislations with respect to the Services.

9. Delivery of Cargo

- A. Delivery of a Cargo shall be taken as soon as the Cargo is tendered for delivery to the commercially reasonable extent.
- B. In the event that there is a delay in taking delivery of a Cargo or in returning the empty Container to the Carrier at the designated depot or location (after the Cargo has been unstuffed) and such delay exceeds the free time allowed in the Tariff, then Customer shall be liable to additional costs and charges as per Tariff.
- C. Where it is apparent, upon tender of delivery, that delivery of a Cargo will not be
-

taken within reasonable time after free time under the Tariff has expired then, without prejudice to paragraph (B) above, Carrier shall have the option to effect/procure the return of the Cargo and/or to store same, all at the expense of the Customer.

- D. In the event that an empty Container is not returned to Carrier, at the designated depot or location, within the free time under the Tariff, Carrier has the right, without prejudice to sub-paragraph (B) above to recover the Container and charge the Customer the associated costs and expenses of so doing, in addition to any Container demurrage or other Tariff charge.
- E. The cost of removing damage/debris or repairing or cleaning a Container provided by Carrier for use by the Customer shall be reimburse to Carrier, where the Container has unremoved damage/debris or has become damaged or rendered unclean or contaminated by virtue of the nature of the Cargo, and/or the manner of its securing or stowage by the Customer.
- F. In the event that Cargo in any Container provided by Carrier under a Service is abandoned by the party owning or entitled to possession of the Cargo or part of the Cargo (whether or not the Customer), Carrier has the right to unstuff the container and, at Carrier's sole option, store the Cargo, and all costs of doing so shall be paid by the Customer. The Cargo will be deemed to be abandoned if despite a written request by Carrier for instruction as to the disposition of the Cargo, no instructions as to delivery are received for a period of (seven) consecutive days.

10. Lien and Sale

In addition to all other remedies, the Carrier shall have the right to impose retention or lien, or other rights to encumber, retain, sell, or otherwise dispose of the Customers' products, documentation or property in transit, stored or otherwise within the possession or control of the Carrier for satisfaction of any amounts owed by the Customer.

11. Assignment

- A. Neither party shall assign any rights or duties or obligations under this Contract to any third person or entity without the express written consent of the other party, provided, however, that such consent shall not be unreasonably withheld. Notwithstanding the foregoing, nothing will prevent the Carrier from assigning or sub-contracting any part of the Services to any affiliates, subsidiaries, third parties duly appointed by the Carrier.
- B. The rights and liabilities set forth in this Contract will be binding on both parties and their respective successors and approved assignees.

12. Notices

Any notice or notification to be given under this Contract shall be in writing and shall be given by registered or certified letter, fax, or email and shall strictly be for the attention of the person(s), whose contact details shall be (Customer: name, numbers)(Carrier: name, numbers).

13. Force Majeure

- A. The performance obligations of the parties shall be temporarily excused during ant period where either party is unable to carry our their obligations under this Contract by any of the following reasons: (i) an act of God or the public enemy; (ii) outbreak of hostilities, war, civil war, riot, civil disturbance, or act of terrorism; (iii) act of any government or public or local authority (including revocation of any license or consent, confiscation, requisition or destruction); (iv) fire, explosion, flood, fog or bad weather; (v) failure/breakdown of power, telecommunications, computers, computer systems, plant, machinery or vehicle; (vi) theft or malicious damage; (vii) strike, lockout, slowdown, sabotage, general or partial stoppage, restraint of labour for whatever cause, or industrial action of any kind; (viii) seizure or forfeiture under legal process; (ix) any similar cause or circumstance whatsoever beyond the reasonable control of the affected party.
- B. Neither party shall have any liability to the other party for delay in performance or failure to perform while the performance obligations under this Agreement are temporarily excused for any of the foregoing reasons.
- C. Should any such event occur, the affected party shall notify the other within [] hours and shall use reasonable endeavors to resume prompt performance as soon as such event shall have ceased, and the time for any such party's performance shall be extended for a period equal to the time lost by reason of the delay.
- D. If, due to a Force Majeure event, Carrier incurs any additional costs that are beyond its control, including but not limited to fue lsur charges ,storages, or other operational costs, al lsuch costs shall be on the account of and paid by the Customer.
- E. Regardless of the Force Majeure situation, Customer shall take delivery of the cargo within the time provided for in the applicable Tariff. If the Customer fails to do so the Carrier shall be entitled, without notice to sell, destroy, dispose of, or to store the Cargo at the sole risk and responsibility of the Customer.

14. Governing law and jurisdiction

- A. This Contract shall be subject to and constructed according to Korean law.
- B. All disputes arising from or in connection with this Contract between Carrier and the Customer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Korean courts.

15. General provisions

- A. **Wavier:** Failure of either party to insist upon performance of any of the terms, conditions or provisions of this Contract, or to exercise any right or privilege herein, or the waiver of any breach of any of the terms, conditions or provisions of this Contract, shall not be construed as thereafter waiving any such terms, conditions, provisions, rights or privileges, but the same shall continue and remain in full force and effect as if no forbearance or waiver had occurred.
 - B. **Severability:** (i) In the event that the operation of any portion of this Contract results in a violation of any law, or any provision is determined to be invalid or unenforceable, it is agreed that such portion or provision shall be severable and that the remaining provisions of the Agreement shall continue in full force and effect. (ii) The representations and obligations of the PARTIES arising out of any event of occurrence prior to termination shall survive the termination of this Contract.
 - C. **Modification:** No waiver, alteration or modification of any of the provisions of this Contract shall be binding upon either party unless in writing and signed by the duly authorized representatives of both Parties.
 - D. **Remedies:** Except as otherwise provided herein, all remedies provided herein are cumulative and in addition to all other remedies which may be available at law.
 - E. **Intellectual Property Rights:** Nothing in this Contract grants either party any rights to use the other party's trademarks, trade or corporate names, patents or other intellectual property rights, directly or indirectly, in connection with any product, service, promotion or publication without the prior written approval of the intellectual property rights owner or, in the case of corporate names, of an authorized officer of the other party.
 - F. **Confidentiality:** In respect of confidential information disclosed during contract term, except upon written consent of either party, or to the extent required by law, or by request of a Government or agency thereof, Both parties agree (i) not to use this confidential information, except in the performance of this Contract, (ii) not to disclose this confidential information to any other third party, and (iii) to treat this confidential information with the same degree of care with which it treats its own confidential information of like importance. The foregoing prohibition on disclosure and use will not apply to (a) information which a party can prove was previously known to it, (b) information lawfully received from a third party without an obligation of confidentiality, (c) information which becomes known to the public, (d) information which is independently developed by a party, and (e) information required by law to be disclosed, provided, however, that the other party will be given written notice of such required disclosure.
-

3. 표준계약서(안) 구성내용

위의 표준계약서는 <표 4-3> 계약서와 <표 4-4> 이면약관으로 구성되어 있으며 계약 당사자가 불필요하다고 판단되는 내용은 쌍방간의 합의를 거쳐 수정하거나 제외하여 사용하면 된다.

1) 계약서

계약서는 Shippers(송화인; 화주), L/C No.(Contract No)(신용장 번호(또는 계약서 번호)), Consignee(수취인), Forwarding Agent(포워더 업체; 있을 경우), Notify Party/Adress(착하통지처)²⁷⁾, Another Notify Parity/Address(비상시 착하통지처), Pre-Carriage by(공장에서 부두까지 운송수단), Place of Receipt(화물 수령지), Country of Origin(화물 원산지), Vessel/Voyage(선박명/항로), Port of Loading(선적 항만), Export Reference No.(수출통관 번호), Port of Discharge(도착 항만), Place of Delivery(인도지), Final Destination(최종목적지), Container No./Seal No./Marks&No.(컨테이너 정보), No. of Package/Kind of Packages(화물 개수), Description of Goods(운송화물의 내용), Total Gross Weight(총중량), Total Mess(총부피), Freight/Surcharge(운임/부가요금), Shipper Signature(화주 서명), Carrier Signature(선사 서명) 등으로 구성된다.

본 계약서는 B/L을 발행하는 데 필요한 내용을 화주로부터 수취하여 선복 예약을 확정하고 동시에 운임을 확정하고 계약자의 서명을 기입하여 계약내용을 구속하는 데 목적이 있다.

27) 선박회사가 착하통지서(Arrival Notice)를 보내는 상대방을 의미함

(1) Shippers(송화인; 화주)

적하품을 약정된 선박에 적재하며, 해운선사와 계약하여 계약운임률(contract rate)의 적용을 받는 화주를 의미한다. Contractor라고도 명칭한다.

(2) L/C No.(Contract No.)(신용장 번호 또는 계약서 번호)

신용장 번호 또는 물품매매계약서의 계약서 번호로 운송계약의 본 계약(무역 계약) 번호를 의미한다. 운송계약은 파생 계약으로 본 계약에 운송에 관한 내용을 구체적으로 명시한다. 따라서 신용장의 운송 조건 등을 확인할 때 사용할 수 있도록 본 계약 번호를 기입한다.

(3) Consignee(수취인)

수취인은 표준계약서상에 정한 재화를 지급받을 자(또는 지급받을 자를 지시할 자)를 의미한다.

(4) Forwarding Agent(포워더 업체; 있을 경우)

운송 취급인 또는 운송 주선인으로 화물 인수 이후 수하인에게 인도할 때까지 포괄적인 업무를 주선하는 업체이다.

(5) Notify Party/Adress(착하통지처)

계약서상에 있어서 해운선사가 착하통지서(Arrival Notice)를 보내는 상대방 업체를 의미한다. 수취인은 해당 화물을 최종적으로 수령하는 자를 의미한다면, 착하통지처는 최종적으로 수령하기 이전에 해당 화물을 수입하는 중간 단계의 수입자이다.

(6) Another Notify Parity/Address(비상시 착하통지처)

전술한 착하통지처가 예상하지 못한 비상사태 등으로 인해 긴급하게 변경될 경우 기존 착하통지처 이외에 교신이 가능한 비상시의 착하통지처를 의미한다.

(7) Pre-Carriage by(공장에서 부두까지 운송수단)

화물 인수전 운송수단을 기입한다. 육송 시에는 트럭, 이외 철도수송과 항공운송 등의 운송방법이 있다.

(8) Place of Receipt(화물 수령지)

화물의 수령지를 기입한다.

(9) Country of Origin(화물 원산지)

운송 서비스를 제공하는 해당 선박 내 선적되는 운송 예정 화물이 어느 국가에서 제조되었는가를 표기한다. 화물의 원산지 국가명을 기재하는 칸이다.

(10) Vessel/Voyage(선박명/항로)

해당 화물을 운송하는 선박명과 화물운송을 위해 선박이 통항하는 항로(roop)를 의미한다.

(11) Port of Loading(선적 항만)

컨테이너의 인수나 인도 및 보관을 하는 야적장으로 컨테이너 한 개에 만재되는 만재화물(FCL : Full Container Load)의 인도와 인수는 이곳에

서 이루어지고 해상운송인으로서의 책임은 여기에서 시종(始終)된다.

(12) Export Reference No.(수출통관 번호)

수출통관 번호는 수출통관절차 중에 통관이 이루어지는 해당 화물의 번호를 기재하여 분류·관리를 보다 용이하게 하기 위해 넘버링을 하는 번호 체계이다.

(13) Port of Discharge(도착 항만)

화물의 양륙항을 의미한다.

(14) Place of Delivery(배송지)

화물의 인도지를 기입한다.

(15) Final Destination(최종목적지)

최종목적지는 화물의 항만 하역작업이 이루어진 이후 트럭 등을 통해 육송되는 등 제반 운송 프로세스를 거쳐 최종적으로 도착하는 화물의 최종적인 목적지를 의미한다.

(16) Container No./Seal No./Marks&No.(컨테이너 정보)

해당 선박에 선적된 화물의 포장 단위 개수로 일반적으로 컨테이너 개수나 포장(Seal) 단위의 개수, 재화별 개수(Marks&No.)를 기재한다.

이는 중량, 용적 등을 기재하는 것이 아니므로 중량 단위가 아닌 적재된 화물 단위가 몇 개인가를 나타내는 수량 단위이다.

(17) No. of Package/Kind of Packages(화물 패키지 개수/화물의 종류)

컨테이너 안에 적재된 소분류 패키지의 개수를 기재하는 항목으로 포장 개수와 용기, 숫자를 적는 칸이다.

(18) Description of Goods(운송화물의 내용)

운송화물의 내용을 기입한다. 화물명을 기입하고 적재일을 적는다.

(19) Total Gross Weight(총중량)

해당 선박이 운송하는 전체 화물의 총중량을 의미한다. 정격하중을 초과할 경우 부가요금(surcharge)가 부과되기도 한다.

(20) Total Mess(총부피)

해당 선박이 운송하는 전체 화물의 총부피를 의미한다. 선박의 가로, 세로 길이 등 선박재원을 초과하는 화물의 경우 운송이 불가능할 수도 있기 때문에 일반적으로 계약서상에 총부피 정보를 기재하도록 되어 있다.

(21) Freight/Surcharge(운임/부가요금)

해당 항로의 Tarriff와 부대요금 내용을 기입한다. Demurrage 등 B/L에 합의될 금액 내용도 기입한다.

(22) Shipper Signature(화주 서명)

표준계약서의 제반 항목과 약관에 동의하는 화주의 서명이다.

(23) Carrier Signature(선사 서명)

표준계약서의 제반 항목과 약관에 동의하는 선사의 서명이다.

2) 이면약관

이면약관은 표준약관을 보다 상세하게 서술하는 약관으로 총 15개 조항으로 구성된다. 제시된 약관은 일반적으로 서비스 계약에서 필요한 항목들을 컨테이너 해상운송 계약서에 맞게 재구성한 약관 전문으로 이 중 B/L에서 담보하고 있거나 관습적으로 명확하게 이해가 되어 계약 당사자 서로가 의미의 충돌이 없을 것으로 기대되는 것들은 합의하에 제거하여 이면약관 수를 줄일 수 있다.

특히 선사가 제시하는 부합계약의 특성을 가지고 있는 운송계약의 특성과 계약 시간이 짧은 컨테이너 화물 선복 예약의 특성을 고려할 때 최대한 짧은 워딩(wording)을 이용하여 제시하는 것이 이용자에게 편리할 것이기에 선사는 1) 이면약관은 작성하지 않고 본 계약서만을 활용하거나²⁸⁾ 2) 특정 고객과 합의하여 고객 맞춤 이면약관을 정하되 합의가 필요한 내용만 본 계약서와 함께 갱신하여 서명을 받는 방법이 있다.²⁹⁾

이면약관의 내용은 다음과 같다.

(1) 정의 항목으로 본 계약서의 용어들의 정의를 규정하고 있다.

화물, 선사, 컨테이너의 종류, 계약, 고객(화주), 주체, 서비스, 운임에 관하여 본 계약서에 사용되는 의미에 대하여 규정한다.

28) 1)의 경우 계약 내용은 운임의 확정을 제외하고는 B/L의 약관 및 준거법 등 기존의 거래 관습에 의거함.

29) 2)의 경우 계약 당사자 간 최초 필요한 이면약관을 합의하여 고유번호를 부여하면 계약 반복 시 본 계약과 함께 고유번호가 있는 이면약관 삽입을 명시하여 효율적으로 활용할 수 있음

(2) 목적 항목으로 본 계약서의 목적을 서술하고 있다.

(3) 서비스를 정의한 항목으로 일반적으로 계약 이행에 있어 신의 성실의 원칙, 당사자의 주의 의무 등을 명시하고 계약 이행을 위해 선사가 부대계약을 할 수 있음을 명시하고 있다. 이는 B/L에도 운송 완전성을 위해 이행보조자를 둘 수 있도록 하는 것과 같다.

(4) 화주의 의무로 필요한 문서, 포장, 정보 등 운송에 필요한 조치를 취해야 할 의무를 부과하는 내용이며 이행보조자에 대하여도 필요한 조치를 취해야 함을 명시한 내용이다.

(5) 선사 및 화주의 배상 책임과 금액에 관한 내용이다. 생략할 경우 B/L에 삽입된 국제규칙에 따라 배상 책임이 정해진다. 배상 책임과 관련하여 선사가 국제규칙, 법률 등에 의해 보장된 면책 범위를 주장하기 위해서 관련 문구(always subject to carrier's rights, limitations, immunities or defenses available to the vessel and the carrier under the bill of lading, service contract and/ or statute relating to the carriage)를 추가 한다.

(6) 냉동컨테이너(Reefer Container) 관련 조항으로 냉동 화물 운송 시 삽입한다.

(7) 위험물(Dangerous Cargo) 조항으로 화주는 위험물을 운송할 시 선사에게 통지하고 사전에 합의해야 함을 명시하고 있다.

(8) 운임 지급에 관한 조항으로 운임의 지급 시기, 방법, 지연 이자 등을 명시한다.

(9) 화물의 배송과 관련된 조항으로 화물 도착 시 수취인이 화물의 수령 방법과 기간, 공 컨테이너의 반납과 관련된 내용을 명시하고 있다.

(10) 선취특권(Lien) 및 처분(Sale)와 관련된 조항으로 화주의 약정 위반이 발생했을 경우 선사가 운송 중인 또는 보관 중인 화물을 자의적으로 처분할 수 있음을 규정하는 조항이다. B/L에도 규정되어 있는 내용으로 생략하면 B/L 조건이 중용된다.

(11) 양도에 관한 것으로 계약의 양도 금지에 관하여 규정하고 있다.

(12) 통지 방법을 규정하고 있다.

(13) 불가항력 조항으로 전쟁, 민란, 테러, 악천우 등 동 조항에서 서술하고 있는 불가항력이 발생하였을 경우 계약의 종결 및 책임 등에 관한 내용이다. 생략하면 B/L의 불가항력이 적용된다.

(14) 동 계약서는 한국 법령에 근거함을 규정하고 있는 준거법(governing law)과 관련된 규정이다. 한국법을 준거법으로 하도록 되어 있으나 선사가 면책 주장 등에 대하여 영국법, 국제법 등을 준용하고 싶을 경우 이에 관련된 문구(Carrier shall enjoy the immunities and limitation against loss or damage pursuant to the applicable Hague/Visby/COGSA legislation for all periods when the Cargo are in the actual or constructive custody of the Carrier. If there is any dispute/conflict between Korean law and Hague/ Visby/ COGSA legislation, Hague/ Visby/ COGSA legislation shall apply)를 삽입하여 변경할 수 있다.

(15) 일반 규정으로 권리 포기(Wavier), 잔존규정의 효력(Severability), 비밀 보장(Confidentiality)을 서술하고 있는 규정이다. 필요에 따라 가감하여 삽입한다.

제2절 장기운송계약서 및 장기운송 비즈니스 모델

1. 컨테이너 화물 장기운송계약서의 형식

국내 컨테이너 화물 장기운송계약서의 형식은 본문의 3장 2절에서 살펴본 국내외 장기운송계약서 사례를 바탕으로 계약의 핵심사항을 명시한 본 계약서(Part 1)와 본 계약서에서 언급 혹은 언급되지 않은 사항을 자세하게 규정하고 있는 부속약관(Part 2)으로 구성하여 참여자의 접근성과 활용 편의를 높였다.

동 장기운송계약서의 구체적인 형식은 육상운송계약과 유사하게 전문을 통해 계약체결일자과 계약 당사자를 표시하고 설명조항(Whereas)을 통해 주된 계약내용의 개요를 기재하며 운임, 품목에 관한 항목과 쌍무합의를 요하는 우대 서비스 조건 등 주된 내용을 본 계약서인 Part 1에 명시한다.

이어서 부속약관은 미국의 컨테이너 화물 장기운송계약에 활용되는 우대운송계약서인 BIMCO SERVICECON의 부속약관을 활용하되 전절의 표준계약서와 더불어 국내 해운 전문 법무법인의 법리적 검토 및 국내 컨테이너 선사의 자문을 받아 국내의 사정에 맞추어 적절히 내용을 수정하였다. 마지막으로 계약 화물의 명세, 계약 항로 등 기술 내용이 많은 항목은 별도로 부속서(Annex)를 부가한다.

컨테이너 화물 장기운송계약서 제시(안)은 다음과 같다.

〈표 4-5〉 컨테이너 화물 장기운송계약서 본 계약서(안)

SERVICE CONTRACT

THIS SERVICE CONTRACT AGREEMENT ("Contractt") is made and intended to be effective this ___ day of ___, ___ by and between, OO line ("Carrier") and OO com ("Customer").

WHEREAS, Customer desires to appoint Carrier to provide transportation services pursuant to terms and conditions set forth in this Contract; and

WHEREAS, Carrier desires to provide transportation services in exchange of rates and charges Customer is to pay in accordance with said terms and conditions;

NOW THEREFORE, intending to be legally bound, Carrier and Customer agree as follows:

Part I

1. Service Contract Number:
2. Carrier: (name and full style address)
3. Customer : (name and full style address)
4. Term:
 - a. Commencement Date :__
 - b. Expiration Date:__
5. Liquidated Damages
6. Minimum Quantity Commitment (MQC):
7. Rates and Charges : As specified in the Tariff (Annex #)
8. Cargo: (Annex #)
9. Part II as amended and attached form an integral part of this Agreement.

(Carrier)
Signature:
name
title
address

(Customer)
Signature:
name
title
address

〈표 4-6〉 컨테이너 화물 장기운송계약서 부속 약관(안)

part II

1. Definition

- A. "Cargo" shall mean the goods specified at Clause 8 of Part I
- B. "Container" shall mean any container, flat rack, trailer, transportable tank, pallet and/or any similar article used for the transportation of the Cargo.
- C. "Contract" shall mean this Contract including the relevant Bills of Lading and/or Sea Waybills as the case may be.
- D. "Customer" shall mean any Entity who enters into this Contract with Carrier for Services.
- E. "MQC" shall mean the minimum quantity commitment specified at Clause 6 of Part I.
- F. "Entity" includes a person, corporation, unincorporated association or body.
- G. "Services" shall mean carriage of the Customer's Cargo from the origins to the destinations designated by the Customer.
- H. "Tariff" shall mean the rates and charges specified at Clause 7 of Part I.
- I. "Term" shall mean the period specified at Clause 4 of Part I.

2. Purpose

The purpose of this Contract is to set out the terms and conditions under which the Carrier shall provide the Services to the Customer.

3. Services

- A. Carrier shall, by itself, its employees, agents or sub-contractors, provide the Services to the Customer using a reasonable degree of care, skill and judgment for the undertaking of the Services, subject however always to Carrier's overall discretion with any justifiable operational reasons, which discretion shall be exercised reasonably, in relation to routing, time and/or date.
- B. Upon the parties' agreement in writing, the scope of the Services may include, without limitation, international maritime transportation, freight forwarding, customs clearance, and warehousing.
- C. The Carrier may perform the Services, in part or in whole, through a third party subcontractor.
- D. The parties may agree to add extra Services not covered by this Contract and any such changes to the Services shall be set forth in a signed written amendment to this Contract or any Appendix hereto.

4. Carrier's Undertakings

- A. In addition to the foregoing, the Carrier agrees to make available during the Term of this Contract equipments and vessel spaces adequate to carry (i) MQC of cargo, and (ii) any additional cargo tendered by the Customer upon reasonable notice and accepted by the Carrier.

part II

- B. The Carrier shall, at its own expense, maintain in effect during the Term insurance cover in respect of loss of or damage to the Cargo by a Protection and Indemnity Club or liability underwriter and may provide, on request, evidence of such insurance to the Customer.
- C. The Carrier hereby represents and warrants that it has, and shall maintain during the Term of this Contract, all authorities, registrations, and/or licenses necessary to perform the Services described hereunder.
- D. The Carrier shall only engage subcontractors who have all authorities, registrations, licenses required by applicable laws to provide the transportation, consolidation, and related logistics services, as the case may be.
- E. The Carrier warrants that it will perform all Services with reasonable skill and care and in a professional and workmanlike manner.

5. Customer's Warranties

- A. The Customer shall represent and warrant as follows:
 - (a) Customer will provide all shipment documentation or any other documentation required for the particular service, as established by the applicable laws and regulations in force;
 - (b) Customer further warrants that all such information completed by or on behalf of Customer is accurate and full that each Cargo in the shipment is properly described in the transport documents or in any other documents;
 - (c) Customer will provide accurate information concerning any party, including any third party, from whom the Carrier is to pick up any shipment. In relation to such receiver or third party, Customer shall be responsible for any costs or losses incurred due to confiscation, refusal to accept, insolvency or refusal to pay;
 - (d) Customer warrants that it will comply fully with all commodity restrictions, security, information, customs, packaging and labeling requirements for each service, as established by the applicable laws and regulations in force;
 - (e) Customer warrants that it will comply with customs, import, export and other laws and regulations applicable. Customer will provide to the Carrier customs commodity codes, full product descriptions, values, origin of all Cargo;
 - (f) Customer will take all reasonable steps and measures, including but not limited to timely provision to Carrier of relevant, complete and accurate instructions, documents and information of cargo;
 - (g) Customer warrants that Cargo is properly prepared, declared, certified, labeled, marked and packed for usual logistics operations or transactions as envisaged by this Agreement;
 - (h) where Cargo is already stowed in a Container at the time of the Carrier's receipt thereof from the Customer, shipper or consignor, the Container is in suitable and in good condition for the purpose of carriage of Cargo loaded therein or thereon

part II

and that the Cargo is properly stuffed in the container;

- (i) Customer warrants that the characteristics of the Cargo are in compliance with any statutory regulations or official or recognized standards and in such condition as not to cause damage or injury or the likelihood of damage or injury to the property of the Carrier and/or its subcontractors or to any other goods and as not to cause pollution of the environment or harm to human health, whether by spreading of damp, infestation, leakage or the escape of fumes or substances or otherwise howsoever;
 - (j) Customer warrants that before presentation of the Cargo for collection, Customer will inform the Carrier in writing of any special precautions necessitated by the nature, weight or condition of the goods and of any statutory duties specific to the Cargo with which the Carrier may need to comply;
 - (k) where Cargo requires specific plant, power, labour, and/or specific care such as ventilation, heat, refrigeration, the Customer will notify Carrier of such specific requirement in writing in (periods) days;
 - (l) Customer will indemnify Carrier and hold Carrier, its employees, agents or sub-contractors harmless against all and any duties, taxes, fines, penalties, or expenses of whatsoever nature levied or charged by any governmental (whether or not national or local) bodies, customs or port authority in relation to Cargo being the subject of Services, or in relation to Carrier's performances under this Contract; and
 - (m) Customer acknowledges that Carrier will rely on the correctness of all documentation, whether in written or electronic format, and all information furnished by Customer in order for Carrier to provide the Services and that the Customer itself shall ensure the correctness of all such documentation and information.
- B. The Customer shall tender to the Carrier not less than the MQC and shall endeavor to provide Cargo evenly distributed throughout the Term, or as otherwise agreed. In the event the Customer is unable to tender the Cargo evenly it shall give not less than () days' notice to the Carrier of the variations in its requirements. Any significant variations in Customer's requirements shall be by mutual agreement.
- C. The Customer agrees to give not less than the number of days' notice stated at Clause 5 of Part I to the Carrier for the carriage of its cargo. If Clause 5 of Part I does not state notice periods then () days shall apply
- D. The Customer agrees to give a prior written notice to the Carrier for the carriage of its Cargo, acceptance of which shall however always be subject to the Carrier's confirmation.

6. Rates and Charges

- A. The rates and charges for the Services performed hereunder are set forth in the
-

part II

Tariff (Annex #; attached hereto and made a part hereof). Such Tariff exclude applicable taxes such as VAT, sales taxes, customs duties and other government taxes imposed with respect to the provision of Services which shall be paid by Customer.

- B. Unless otherwise expressly specified, the rates and charges under the Tariff are valid for Services provided by Carrier during the period specified at Clause 4 of Part I.
- C. The rates and charges for other Services not specified therein shall be agreed separately by the parties.
- D. The rates and charges provided herein are based on the MQC provided by Customer prior the execution of this Contract.
- E. No cargo shipped under this Contract shall qualify for any discounts or apply toward any time/revenue or time/volume requirement of any freight tariff or other service contract published by or on behalf of the Carrier.

7. Liabilities

- A. In the event that either party (injuring party) has intentionally or negligently caused damages to the other party (injured party), the injuring party shall compensate and hold harmless the injured party for such damages caused thereby.
- B. Carrier's Liability
 - Carrier shall be liable for loss and/or damage to Cargo arising out of or in connection with negligent acts, errors or omission of Carrier, its employees, agents or sub-contractors, whether or not any such claim be brought against Carrier under this Contract or by operation of law, which however shall in any event be limited to (CIF value of the Cargo lost/damaged or to ()\$ per tonne(or prorata) based on the gross weight of Cargo lost/damaged whichever shall be the lesser.
 - (a) Should there be any other special arrangement that is made between the Customer and Carrier in writing upon additional charges to exclude the limitation of Carrier's liability or to increase Carrier's liability for more than those limited hereunder, the special arrangement shall prevail.
 - (b) Without prejudice to any other provision hereunder, Carrier shall not in any event be liable for the following howsoever caused:
 - (i) special, indirect or consequential loss;
 - (ii) loss of market;
 - (iii) loss or damage arising out of or in connection with act, error, omission, misstatement or misrepresentation by the Customer, its employees, agents or sub-contractors;
 - (iv) loss or damage arising out of or in connection with inherent liability to wastage, faulty design, latent or inherent defect or vice, or natural deterioration;

part II

- (v) loss or damage arising out of or in connection with insufficient or improper packing, labeling, marking or any sort of cargo preparation by the Customer, its employees, agents or sub-contractors;
- (vi) loss or damage arising out of or in connection with insufficient or improper marking, declaration, certification, labeling or addressing by the Customer, its employees, agents or sub-contractors;
- (vii) the Customer and/or the specified consignee's failure to take delivery within a reasonable time; or
- (viii) loss of lien, whether general or particular.

C. Customer's Liability

- (a) Customer shall indemnify and hold Carrier harmless against any and all third party claims asserted and/or liability or loss suffered due to the Customer's failure to disclose information or any incorrect or false statement made by the Customer, upon which Carrier reasonably relied.
- (b) Customer shall indemnify and hold Carrier harmless against any and all claims, loss, damage, fines or expense arising or resulting from any breach of any warranties or other obligations of the Customer under this Contract or applicable law (including but not limited to those Carrier may incur or liability to any person which Carrier may suffer due to personal injury or loss of or damage to any property).

8. Non-Performance

The parties' sole and exclusive remedy in the event of a breach of the commitment by the other party shall be as set out below:

- (a) Customers – If the Customer fails to tender the MQC, it shall pay liquidated damages measured as the difference between the TEUs actually shipped and the MQC at the rate per TEU stated in Part I 7. Such liquidated damages shall be paid to the Carrier within (() days) following written notification to the Customer by the Carrier. In the event of repeated breaches by the Customers, the Carrier may terminate this Contract in accordance with Clause 15(Termination).
- (b) Carriers – If the Carrier fails to carry cargo tendered by the Customer within the MQC, the Customer has the option to reduce the MQC by the quantity of cargo tendered but not carried, or in the event of repeated breaches by the Carrier, to terminate this Contract in accordance with Clause 15(Termination).
- (c) Carriers – If the Carrier fails to carry the cargo tendered (provided the Customer has complied with Sub-clause 4(a)) by the end of the Contract Term, it will pay proven damages directly arising from such failure which for each container shall not exceed the rate per TEU stated in Part I 7

9. Reefer Containers

part II

Carrier shall take reasonable actions to ensure that refrigerated containers provided by Carrier to the Customer shall be sound and fit for purpose. Subject always to this obligation, Carrier shall not be responsible for malfunction or breakdown of a refrigerated container that is caused despite Carrier's reasonable actions to ensure its soundness and fitness.

10. Dangerous Cargo

- A. The Customer shall not tender Cargo that is of dangerous or damaging nature without previously giving written notice to Carrier of its nature and Classification under national and/or international regulations and laws and without (i) properly marking the Cargo and Container or other covering the outside of the Cargo, (ii) packing the Cargo as required by any regulations or laws whatsoever which may be applicable or (iii) providing all necessary and relevant documentation thereto. Cargo which is or at any time becomes dangerous may be destroyed or rendered harmless without compensation at Carrier's discretion.
- B. The Customer shall indemnify Carrier and hold Carrier harmless from all and any liability/damage/loss whatsoever relating to Cargo of a dangerous or damaging nature. For the avoidance of doubt, this shall include Cargo liable to taint or affect other cargo, and cargo likely to harbour or encourage disease, vermin or other pests.
- C. The Carrier may reject carriage of any dangerous goods including those specified in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code or any other national or international rules applicable to the transport of dangerous goods.

11. Payment

- A. Unless otherwise agreed by both parties or unless otherwise mandatorily provided by law, the Customer shall be obliged to pay all sums due and payable for the Services (and all charges, cost or expenses whether by Tariff or otherwise) to the Carrier within (1 days) from the Carrier's receipt of the relevant invoice issued by the Carrier, without deduction, set-off, withholding or counterclaim.
- B. Any sum due by virtue of this Contract and remaining unpaid at the due date of the invoice relating thereto will bear interest without further notice at the rate of (six (6)) percent per annum calculated daily from the due date of the invoice and with a fee covering the costs related to the processing of outstanding invoices.
- C. The Customer shall always remain fully responsible for payment of monies due and payable to the Carrier, notwithstanding the Carrier's agreement to collect payment of charges, duty, cost or other monies whatsoever from any Person other than the Customer.
- D. Both parties shall comply with all local tax legislations with respect to the Services.

part II

12. Delivery of Cargo

- A. Delivery of a Cargo shall be taken as soon as the Cargo is tendered for delivery to the commercially reasonable extent.
- B. In the event that there is a delay in taking delivery of a Cargo or in returning the empty Container to the Carrier at the designated depot or location (after the Cargo has been unstuffed) and such delay exceeds the free time allowed in the Tariff, then Customer shall be liable to additional costs and charges as per Tariff.
- C. Where it is apparent, upon tender of delivery, that delivery of a Cargo will not be taken within reasonable time after free time under the Tariff has expired then, without prejudice to paragraph (B) above, Carrier shall have the option to effect/procure the return of the Cargo and/or to store same, all at the expense of the Customer.
- D. In the event that an empty Container is not returned to Carrier, at the designated depot or location, within the free time under the Tariff, Carrier has the right, without prejudice to sub-paragraph (B) above to recover the Container and charge the Customer the associated costs and expenses of so doing, in addition to any Container demurrage or other Tariff charge.
- E. The cost of removing damage/debris or repairing or cleaning a Container provided by Carrier for use by the Customer shall be reimburse to Carrier, where the Container has unremoved damage/debris or has become damaged or rendered unclean or contaminated by virtue of the nature of the Cargo, and/or the manner of its securing or stowage by the Customer.
- F. In the event that Cargo in any Container provided by Carrier under a Service is abandoned by the party owning or entitled to possession of the Cargo or part of the Cargo (whether or not the Customer), Carrier has the right to unstuff the container and, at Carrier's sole option, store the Cargo, and all costs of doing so shall be paid by the Customer. The Cargo will be deemed to be abandoned if despite a written request by Carrier for instruction as to the disposition of the Cargo, no instructions as to delivery are received for a period of seven consecutive days.

13. Lien and Sale

In addition to all other remedies, the Carrier shall have the right to impose retention or lien, or other rights to encumber, retain, sell, or otherwise dispose of the Customers' products, documentation or property in transit, stored or otherwise within the possession or control of the Carrier for satisfaction of any amounts owed by the Customer.

14. Term

- A. This Contract shall be effective from the Commencement Date specified at Clause 4.a of Part I of this Contract and shall remain in effect until the Expiration Date
-

part II

specified at Clause 4.b of Part I of this Contract, unless it is terminated in advance of the Expiration Date.

- B. Unless agreed otherwise in writing by the parties, this Contract shall not be renewed automatically.

15. Termination

- A. Either party may, at any time after the MQC has been met, terminate this Contract with immediate effect by giving the other party a written notice.
- B. If there is any breach of this Contract committed by either party, the party not in breach may give a written notice to the other party requiring that the breaching party to redress the breach within [] days. If that breaching party fails to remedy the breach within [] days from its receipt of the written notice, the other party then shall be entitled to terminate this Contract with immediate effect by notice in writing.
- C. This Contract shall terminate forthwith in the event of an order being made or resolution passed for the winding up, dissolution, liquidation, rehabilitation or bankruptcy of either party or if a receiver or a trustee is appointed, or if it suspends payment, ceases to carry on business or makes any special arrangement or composition with its creditors.
- D. The termination of this Contract shall be without prejudice to all rights accrued due between the parties during its performance.

16. Assignment

- A. Neither party shall assign any rights or duties or obligations under this Contract to any third person or entity without the express written consent of the other party, provided, however, that such consent shall not be unreasonably withheld. Notwithstanding the foregoing, nothing will prevent the Carrier from assigning or sub-contracting any part of the Services to any affiliates, subsidiaries, third parties duly appointed by the Carrier.
- B. The rights and liabilities set forth in this Contract will be binding on both parties and their respective successors and approved assignees.

17. Notices

Any notice or notification to be given under this Contract shall be in writing and shall be given by registered or certified letter, fax, or email and shall strictly be for the attention of the person(s), whose contact details shall be (Customer: name, numbers)(Carrier: name, numbers).

18. Force Majeure

- A. The performance obligations of the parties shall be temporarily excused during ant period where either party is unable to carry our their obligations under this Contract
-

part II

by any of the following reasons: (i) an act of God or the public enemy; (ii) outbreak of hostilities, war, civil war, riot, civil disturbance, or act of terrorism; (iii) act of any government or public or local authority (including revocation of any license or consent, confiscation, requisition or destruction); (iv) fire, explosion, flood, fog or bad weather; (v) failure/breakdown of power, telecommunications, computers, computer systems, plant, machinery or vehicle; (vi) theft or malicious damage; (vii) strike, lockout, slowdown, sabotage, general or partial stoppage, restraint of labour for whatever cause, or industrial action of any kind; (viii) seizure or forfeiture under legal process; (ix) any similar cause or circumstance whatsoever beyond the reasonable control of the affected party.

- B. Neither party shall have any liability to the other party for delay in performance or failure to perform while the performance obligations under this Agreement are temporarily excused for any of the foregoing reasons.
- C. Should any such event occur, the affected party shall notify the other within [] hours and shall use reasonable endeavors to resume prompt performance as soon as such event shall have ceased, and the time for any such party's performance shall be extended for a period equal to the time lost by reason of the delay.
- D. If, due to a Force Majeure event, Carrier incurs any additional costs that are beyond its control, including but not limited to fuel surcharges, storages, or other operational costs, all such costs shall be on the account of and paid by the Customer.
- E. Regardless of the Force Majeure situation, Customer shall take delivery of the cargo within the time provided for in the applicable Tariff. If the Customer fails to do so the Carrier shall be entitled, without notice to sell, destroy, dispose of, or to store the Cargo at the sole risk and responsibility of the Customer.

19. Contact of Carriage

All terms and conditions, liberties and exceptions of the Contract of Carriage covering shipments under this Contract, including the dispute resolution provisions, are here with incorporated by reference. To the extent that such Contract of Carriage may be in conflict with this Contract, Contracts of Carriage shall prevail.

20. Governing law and jurisdiction

- A. This Contract shall be subject to and constructed according to Korean law.
- B. All disputes arising from or in connection with this Contract between Carrier and Customer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Korean courts.

21. General provisions

- A. Independent Contractor: This Contract shall not be deemed to create any kind of partnership, joint venture or agency between the parties.
-

part II

- B. Entire Agreement: This Contract constitutes the entire agreement between the parties and no promise, undertaking, representation, warranty or statement by either party prior to the Commencement Date specified at Clause 4.a of Part I of this Contract shall affect this Contract.
 - C. Waiver: Failure of either party to insist upon performance of any of the terms, conditions or provisions of this Contract, or to exercise any right or privilege herein, or the waiver of any breach of any of the terms, conditions or provisions of this Contract, shall not be construed as thereafter waiving any such terms, conditions, provisions, rights or privileges, but the same shall continue and remain in full force and effect as if no forbearance or waiver had occurred.
 - D. Severability: (i) In the event that the operation of any portion of this Contract results in a violation of any law, or any provision is determined to be invalid or unenforceable, it is agreed that such portion or provision shall be severable and that the remaining provisions of the Agreement shall continue in full force and effect. (ii) The representations and obligations of the PARTIES arising out of any event of occurrence prior to termination shall survive the termination of this Contract.
 - E. Modification: No waiver, alteration or modification of any of the provisions of this Contract shall be binding upon either party unless in writing and signed by the duly authorized representatives of both Parties.
 - F. Remedies: Except as otherwise provided herein, all remedies provided herein are cumulative and in addition to all other remedies which may be available at law.
 - G. Intellectual Property Rights: Nothing in this Contract grants either party any rights to use the other party's trademarks, trade or corporate names, patents or other intellectual property rights, directly or indirectly, in connection with any product, service, promotion or publication without the prior written approval of the intellectual property rights owner or, in the case of corporate names, of an authorized officer of the other party.
 - H. Confidentiality: In respect of confidential information disclosed during contract term, except upon written consent of either party, or to the extent required by law, or by request of a Government or agency thereof, Both parties agree (i) not to use this confidential information, except in the performance of this Contract, (ii) not to disclose this confidential information to any other third party, and (iii) to treat this confidential information with the same degree of care with which it treats its own confidential information of like importance. The foregoing prohibition on disclosure and use will not apply to (a) information which a party can prove was previously known to it, (b) information lawfully received from a third party without an obligation of confidentiality, (c) information which becomes known to the public, (d) information which is independently developed by a party, and (e) information required by law to be disclosed, provided, however, that the other party will be given written notice of such required disclosure.
-

2. 컨테이너 화물 장기운송계약서의 주요 항목

컨테이너 화물 장기운송계약서는 계약의 개요를 밝히는 전문과 함께 본 계약서(Part 1)에서 계약의 핵심내용을 담은 8개 항목과 계약 당사자 서명과 날인을 포함한다. 본 계약서의 8개 항목은 ① 우대운송계약 번호, ② 운송인(및 주소) ③ 고객(및 주소), ④ 계약기간(계약 시작일과 계약종료일), ⑤ 손해 정산(Liquidated Damages) ⑥ 최소물량(MQC) ⑦ 운임 및 요율(구체적인 운임요율은 부속서 # 참조) ⑧ 화물(부속서 #) ⑨ Part 2를 동 계약서의 일부분으로 포함한다는 규정 (Part II as amended and attached form an integral part of this Agreement.)이다.

전문은 계약의 개요로 ‘This Contract is made between OO line (Carrier), and OO (Shipper), collectively, the Parties on (“Effective Date”) for the ocean transportation of the cargo as listed below in part I 8 in accordance with the following terms.’ 와 같이 간략히 표현하여도 좋다.

Part I 은 동 장기계약의 핵심적인 내용으로 특히 계약기간, 손해 정산, 최소물량, 운임 및 요율이 일반 계약과 장기계약을 구별하는 중요한 요인으로 본 계약서의 핵심 합의 사항이다.

- (1) 우대운송계약 번호로 고유 넘버를 부여한다.
- (2) 운송인의 회사명 등을 기입한다.
- (3) 화주의 회사명 등을 기입한다.
- (4) 계약기간은 장기계약이 유효한 시작일과 마침일을 기재한다.
- (5) 손해 정산은 약정한 최소 물량과 실재 적재량의 차이에 대한

정산을 하는 방법을 기재하는 것으로 공선운임과 공선율 계산 방법 등을 기재한다.

(6) 최소 물량은 항차별로 약정한 최소 적재량으로 주 또는 월별 약정 TEU(____TEU/w 등)를 기재한다.

(7) 운임 및 요율은 일반적으로 공시된 Tarriff와 연결하여 그에 대한 할인 운임(약정 Tarriff)를 기재하는 칸으로 화물별 부대운임, 프리타임, BAF 등 조건이 다르기 때문에 이에 대한 합의 사항을 부속서에 첨부할 수 있도록 하였다.

(8) 장기계약 대상이 되는 화물의 명세를 기입하고 내용이 많을 경우 부속서에 첨부한다.

부속약관인 Part 2는 총 20개 조항으로 구성되어 있으며 항목은 ① 정의, ② 목적, ③ (운송인의)서비스, ④ 운송인의 의무(Carrier's Undertakings), ⑤ 고객의 의무(Customer's Warranties), ⑥ 운임과 요율, ⑦ 책임(Liabilities), ⑧ 불이행(Non-Performance), ⑨ 냉동 컨테이너(Reefer Containers), ⑩ 위험 화물, ⑪ 지급, ⑫ 화물인도, ⑬ 유치권(선취특권) 및 처분(Lien and Sale), ⑭ 계약기간, ⑮ 계약종료, ⑯ 양도 금지, ⑰ 통지, ⑱ 불가항력, ⑲ 개별 운송 계약(Contract of Carrage), ⑳ 준거법과 재판관할, ㉑ 기타 계약상 일반규정(General provisions)을 포함한다.

부속 약관의 내용을 살펴보면 다음과 같다.

(1) 정의에서는 본 계약서에서 사용되는 용어에 대한 의미를 정확히 하고 있다. 특히 장기계약에서만 나타나는 계약기간, MQC에 관하여 Part I에 의거함을 정의하고 있다.

(2) 목적은 본 계약서의 목적을 서술한다.

(3) 서비스를 정의한 것으로 표준계약서와 마찬가지로 신의 성실의 원칙, 주의의 의무, 이행보조자 기능에 대하여 서술한다.

(4) 운송인의 의무(Carrier's Undertakings)로 장기계약에서는 최소 물량과 화주의 요구와 운송인의 동의에 따른 선복 제공의 의무에 대하여 약정한다. 만약 선사가 MQC 이상의 선복 제공에 대하여 운송인의 동의를 보다 확실하게 명시하고자 하는 경우 선사의 권리임(at Carrier's option)을 첨언한다.

(5) 고객의 의무(Customer's Warranties) 조항으로 화주는 서비스에 필요한 모든 선적에 관련된 문서와 화물의 수송에 필요한 정보를 제공하고 해당 화물이 규정과 표준을 준수하고 있다는 점을 보장하여야 한다. 또한 특별한 조치가 필요할 때는 서면 통지에 필요한 날짜를 기입하도록 하고 있다.

또한 장기계약의 특징으로 화주는 약정된 최소 물량을 제시하고 이를 계약기간 동안 균등하게 해야 할 의무를 부과하며 지키지 못할 경우 사전에 통지하도록 기간을 설정하게 하고 있다. 그리고 최소 물량에 못 미치는 경우 공선 운임을 정산할 수 있도록 통지 기간을 설정하고 있다.

(6) 운임과 관련된 조항에서는 동 계약기간 동안 적용되는 운임 및 요율을 부속서(Annex)에 제시하는지의 여부와 부가가치세, 관세 등이 요율에서 제외됨을 명시하고 있다. 또한 동 운임은 MQC를 전제로 하며 동 계약 하에 적재된 물량은 기간/물량 할인 운임에 함께 산정되지 않음을 명시하고 있다.

(7) 책임(Liabilities)과 관련해서는 일방이 다른 일방에게 고의로 또는 의사와 무관하게 손해를 입힌 경우의 보상과 관련된 내용을 규정

하며 운송인과 고객의 법적책임으로 구분하며 규정한다.

(8) 불이행(Non-Performance)에서는 화주가 약정된 최소 물량을 지키지 못하는 경우 정해진 기간 안에 손해 정산(Liquidated Damages)을 하도록 하는 것과 반복적인 경우 계약을 종료할 수 있음을 명시하고 있으며 선사는 계약된 선복량을 제공하지 못하는 경우 MQC 축소와 계약 종료까지 할 수 있음을 명시하고 있다. 또한 선사는 MQC 모자라는 선복을 제공하는 경우 배상하도록 책임을 명시하고 있다.

(9) 냉동 컨테이너와 (10) 위험화물에 관한 조항은 표준계약서와 마찬가지로 운송인이 냉동 컨테이너 화물을 취급하는 경우의 책무와 면책에 대해 규정하며, 위험화물과 관련된 조항에서는 위험화물의 취급과 관련하여 사전에 고객이 운송인에게 서면으로 고지하지 않은 위험화물을 운송하도록 해서는 안된다는 내용과 운송인은 국제규정과 각 국가의 법에 위반되는 위험화물의 선적과 운송에 대해서는 거절할 수 있다는 규정을 포함한다.

(11) 운임의 지급(payment) 항목에서는 운임의 지급절차와 기간을 명시할 수 있으며 지연 이자 등을 규정한다.

(12) 화물의 배송은 표준계약서와 마찬가지로 수취인이 화물의 수령 방법과 기간 등을 명시하고 있다.

(13) 유치권(선취특권) 및 처분(Lien and Sale) 조항은 고객의 채무에 대해 운송인이 행사할 수 있는 권리로써 표준계약서의 내용과 같다.

(14) 계약기간에 관한 내용으로 Part I의 계약기간과 같다.

(15) 종료(Termination) 조항은 계약의 완료, 계약 불이행 등 계약

의 종료 조건에 대하여 명시하고 있다.

(16) 양도 금지 조항은 본 계약이 상호 동의 없이 제3자에게 양도 될 수 없음을 명시하고 있다. 다만 선사는 계약의 이행을 위해 제3자에게 양도할 수 있음을 단서로 하고 있다.

(17) 통지(Notice) 방법에 관해서도 규정하고 있다.

(18) 불가항력 조항으로 표준계약서와 마찬가지로 여러 불가항력 요건에 대하여 명시하였으며 화주는 불가항력 기간에 발생한 비용과 화물의 수취 의무가 있음을 명시하고 있다.

(19) 개별 운송 계약(Contract of Carriage)은 장기계약 내 개별 항차 계약과의 관계를 규정하는 것으로 본 장기계약에 앞서 개별 항차 계약에서 준거한 분쟁 해결 방법 등이 적용 된다는 것을 명시하고 있다.

(20) 준거법과 재판관할을 지정하고 있다.

(21) 기타 계약상의 일반규정을 나열하고 있으며 쌍방간의 계약에 관한 완전한 합의(Entire Agreement)와 권리포기(Waiver) 규정, 비밀엄수(Confidentiality) 등을 열거하고 있다.

3. 장기운송계약을 위한 주요 우대운송계약 모델

화주와 선사 간의 장기운송계약을 확대하기 위해서는 컨테이너 화물 장기운송계약서의 개발과 도입을 통한 관행개선뿐만 아니라 화주와 선사 간의 장기운송계약 체결을 이끌어 낼 수 있는 한국형 우대운송계약 모델의 확립이 필요하다.

장기운송계약의 모델은 컨테이너 해운서비스의 유통구조를 고려

하여 우대서비스 및 할인조건을 달리함으로써 확립해나갈 수 있다. 이에 대한 구체적인 방안으로 수출입 기업 입찰에 연동된 장기계약 모델과 대형 포워더가 선사와 체결한 장기계약으로 확보한 선복량을 단기계약을 체결하는 화주 및 중소 포워더에게 재판매하는 모델을 고려해 볼 수 있다.

1) 수출입 기업 입찰 연동형 장기계약 모델

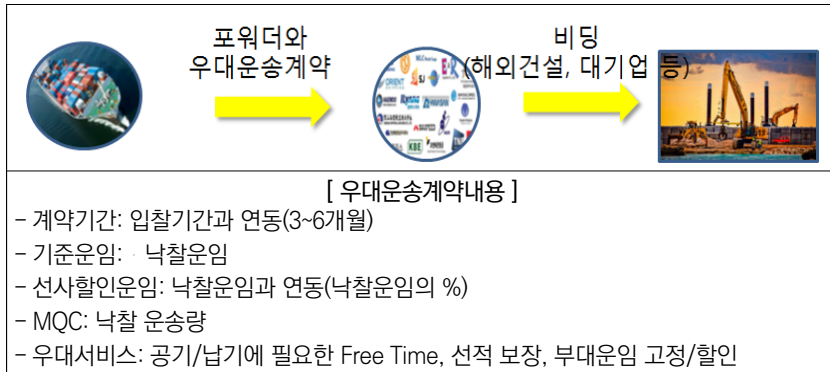
물류자회사가 없는 대형 수출입기업과 해외건설 프로젝트에 필요한 물류서비스 등의 경우에는 화주가 입찰을 통해 운송 서비스 계약을 체결한다. 이때 포워더와 선사가 경쟁 입찰을 하는 경우가 일반적이는데 이를 지양하고 포워더와 선사가 연합(컨소시엄 등)하여 입찰하도록 포워더-선사 간 계약을 체결함으로써 서비스 개선과 안정적인 운임을 도모할 수 있다.

일반적으로 해외건설 프로젝트의 경우 1~2분기 동안 일정한 물량을 발주하는 특성을 지니고 있어 입찰이 프로젝트의 공기 및 납기에 연동되어 있다. 이에 따라 수출입 기업은 입찰에서 운임과 적시성을 모두 고려하게 되는데, 선사와 포워더가 동시에 입찰에 응하는 경우 지나치게 낮은 운임으로 낙찰되어 스케줄 불안은 야기하는 경향이 있다. 뿐만 아니라, 포워더가 낙찰되었을 경우 포워더는 수송을 실시할 선사의 재입찰 과정에서 외국선사의 낮은 운임을 선호할 수밖에 없어 그동안 국적선사에게 불리한 구조가 형성되어 왔다.

만약 수출기업의 입찰에 포워더만 참가하도록 하여 운임경쟁을 완화하는 대신 포워더와 선사의 계약을 연동시켜 상호 간에 우대운송 계약을 체결하도록 한다면 포워더의 낙찰운임을 기준운임으로 삼되 일정 비율 운임 할인 및 납기에 필요한 부대 서비스를 제공하여 포워

더의 마진 및 서비스 수준을 보장한다면 장기적인 파트너십을 지속시켜 나갈 수 있을 것으로 기대된다.

〈그림 4-1〉 입찰연동형 장기계약 모델



자료: 연구자 작성

2) 장기운송 체결한 대형 포워더의 선박 재판매 모델

그동안 시장지배력을 가지고 있는 대형 포워더들은 매 항차별 선사 운임경쟁을 통해 최소 운임을 보장받고, 이를 바탕으로 중소 포워더 물동량을 흡수하여 시장 지배력을 확대함에 따라 단기계약과 최저입찰 중심의 시장 메커니즘을 형성해왔다. 그러나 확보한 물동량 대비 운송 서비스 공급능력이 부족하여 서비스 제공이 어려워지면 중소 포워더에게 확보한 물량에 대한 하도급 계약을 체결함으로써 운임의 하락과 운임 변동성의 확대가 초래되었다.

따라서 현재 유통 구조에서는 원가구조가 취약한 국내선사는 더 취약한 상황에 놓일 수밖에 없다. 이에 대형 포워더의 시장지배력을 인정하되 하도급 구조에 따른 운임 하락 심화와 해외 선사의 덤핑 운임 확대를 방지하기 위한 대형 포워더의 장기계약 유인 모델이 필요하다.

실제로 미국향(向) 화물의 경우 불규칙한 소량 발주 화물을 가진 중소 포워더가 우대운송계약을 체결한 중대형 포워더 이름으로 운송(포워더 CAP)을 하고 있다. 따라서 대형 포워더의 NVOCC 지위를 강화하여 덤핑 운임을 방지하고 선사는 안정적인 선복량을 판매하는 재판매 모델을 확립하는 것이 효과적인 장기운송계약 모델이 될 수 있다.

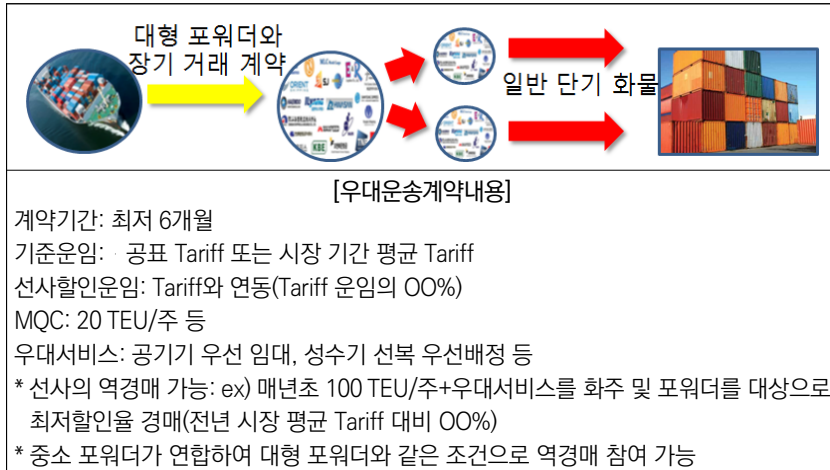
선사는 스케줄과 주간 단위의 일정 선복량을 역경매 또는 원가+ α 운임으로 판매함과 동시에 화주가 필요로 하는 서비스 수준을 일괄적으로 장기계약(6개월~수년) 한다. 이는 선사가 연초에 고정된 장기 물동량을 확보하는 데 의의를 두는 것이다.

대형 포워더 또는 중소 포워더 연합은 선복량을 연초 저렴하게 구매하여 개별 포워더 및 화주들에게 시황에 맞게 다양한 운임으로 재판매 한다.

이런 형태의 장기계약에서는 서로간의 신뢰와 계약서상의 구속이 매우 중요한데 지금과 같이 장기 불황에는 화주가 우월한 지위를 이용하여 MQC를 과대하게 계약하여, 비수기에는 계약 화물량을 지키지 않되 공선운임은 지불하지 않고 성수기에만 선복량을 더욱 요구할 수 있도록 옵션 계약을 할 수 있다.

따라서 동 모델이 진행될 때에는 비수기 공선운임의 지불에 대한 계약이행 또는 운임후급 보증보험을 포워더가 가입하여 선사에게 제공하고 공선 운임 수준도 일반 요금과 비슷하게 책정할 필요가 있다. 반대로 성수기 우대 서비스 조건(프리타임, 계약 운임 선복량 확대 옵션 등)에 대한 이행 보증 역시 필요하다.

〈그림 4-2〉 재판매 장기운송 모델



자료: 연구자가 작성

제 5 장

결론 및 정책제언

제1절 결론

본 연구는 무역의존도가 높은 국내 산업구조하에 국내 컨테이너 해운산업이 매우 중요함에도 심각한 생존 위기를 겪고 있음을 인지하고 이러한 상황에 기인한 여러 요인 중 컨테이너 계약 관행에 따른 문제점을 지적하였다.

국내 컨테이너 화물 계약은 미주 항로를 제외하고는 단기(3~6개월 입찰) 계약과 1회성 계약이 주를 이루고 있으며 이 중 1회성 계약의 경우 운송계약을 별도로 체결하지 않는 관행이 주를 이루고 있다.

이는 과거에 동맹에 의한 운임 결정과 이중운임, 로열티 계약이 효력을 발휘하였을 시기에는 선사에 유리한 부합계약과 B/L 발행으로 계별 계약서를 갈음할 수 있었으나 현대와 같이 복합운송이 증가하고 대량운송계약이 확대되는 추세에는 쌍무 협의가 증가하기에 한계를 노출하고 있다.

이러한 변화한 환경에서는 동일한 정기 항로의 Tariff가 제시되어 있음에도 화주별로 운임 협상력이 달라 다양한 운임을 요구하게 되고 현재와 같은 해운 불황이 지속되는 경우 선사 간의 경쟁이 심화됨에 따라 시간이 지날수록 더 낮은 운임을 지속해서 제시하기 때문에 운임 확정이 최대한 늦춰져 운임 변동성을 확대하게 된다. 비록 운임을 확정한 것으로 선복 예약이 이루어 졌더라도 경쟁선사의 더 낮은 운임이 선적전 공표되는 경우 선사에게 리베이트를 통한 운임 환급, 부대 운임의 운임포함과 같은 추가 협상을 요구하게 되고 단기계약에서 다음 화물에 대한 확정이 없는 경우 선사는 이에 대한 거부하기 어려운 사정이 반영될 수밖에 없는 것이다.

또한 복합운송이 보편화된 국내 컨테이너 화물 운송의 경우 계약서를 작성하지 않는 관행은 운송 사고에서 복합운송인의 지위에 따라 선사에게 송사에 대한 추가적인 분쟁 비용을 야기할 수 있고 B/L에 나타나지 않는 운송계약의 내용, 성격 등에 대해서는 입증해야 하는 부담을 안고 있다.

따라서 이에 대한 대비로 단발성 운송에도 계약서를 작성하는 계약 관행의 개선이 필요하다. 미주항 화물의 경우 미국의 S/C가 제도로 자리 잡아 쌍무 협의에 의한 다양한 서비스 수준이 계약에 반영될 수 있도록 한 반면 국내에는 아시아와 유럽항 화물에 대하여 적용되지 못하고 있어 본 연구에서는 운임 협상이 마무리되어 상호 계약 내용을 확정하는 경우 화주가 선복예약과 동시에 계약이 체결될 수 있도록 S/R을 활용한 표준계약서를 제시하였다.

또한 정기선 운임의 지나친 변동성을 억제하고 화주의 서비스 안정을 도모하여 장기간 상호 간의 이해를 같이할 수 있도록 장기계약을 활성화하고자 해상 및 육상운송의 장기계약서를 분석하고 미국의

S/C 계약을 벤치마킹하여 국내에 활용 가능한 장기계약 형식과 비즈니스 모델을 제시하였다.

한편 이를 도출하기 앞서 해외의 우대운송계약의 사례를 분석하여 장기계약이 가져오는 선화주 효용을 분석하였다. 미쉐린타이어와 CGA-CMA 사례와 NYK-FUJITSU 사례를 통해 구두 계약을 통한 불안전 계약이 서면 계약을 통해 쌍무 간 합의내용이 명시화되면서 나타난 커뮤니케이션 강화, 분쟁 비용 감소 그리고 장기관계에 따른 운임 안정과 서비스 품질 개선의 효과를 시사점으로 도출하였다.

비록 컨테이너 화물이 종류가 다양하고 여러 화주가 한 선사와 계약해야 하는 특징으로 인해 건별로 계약서를 작성하는 것이 어렵다고 하는 현실적 제약에도 변화하는 환경에 맞춰 관행 개선의 노력은 선화주 모두에게 필요하기 때문에 본 표준계약서의 의의가 있다 하겠다.

본 연구에서 제안하는 표준계약서는 현재 포장명세서와 상업송장으로 B/L 발행을 요구하는 관행을 개선하여 선복 예약 시 화주의 서명과 운임의 확정에 목적을 두고 있다. 또한 B/L 발행을 전제로 한 해상운송 계약에서 활용될 것을 고려하여 B/L의 이면약관에서 담보하는 항목은 최대한 배제하고 B/L에 표시되지 않되 상호 협의와 확정이 필요한 운임, 특정 서비스 수준, 배상책임, 관할지역 등 계약에 필수적인 내용을 명시하여 불필요한 다툼의 소지를 차단하는 데 목적을 두었다.

장기계약의 양식은 미국의 서비스계약 표준계약서를 활용하되 유럽과 아시아에서 활용될 수 있도록 일반협정과 부속서 형식으로 하되 여러 장기계약 사례를 바탕으로 장기계약에서 반드시 필요한 내용인 기간, 대상 항로, 할인 운임, 우대운송서비스, 배상 책임 등을

명시하였다. 또한 국내 포워더 중시의 환경에서 선화주 상생을 위한 장기계약 비즈니스 모델을 제시하였다.

국제 계약은 불요식 계약과 낙성계약을 원칙으로 한다. 본 연구에서 제시하는 표준계약서는 자유계약을 반하는 것이 아니라 제시된 표준계약서를 활용하여 협의에 따라 필요·불필요한 내용을 가감할 수 있도록 하고 합의된 내용을 명시하는 데 도움을 주기 위해 제시되었다.

본 연구에서 제시된 계약서 형식과 제안된 장기계약 모델이 업계에 활용된다면 현재와 같이 불완전한 화물 계약 관행이 일부 개선되어 상호 합의된 내용이 계약서 형태로 존재할 수 있고 장기계약이 확대되어 국내 물동량의 일정 부분이 항시 국내 선사에게 배정되어 불필요한 운임 변동성을 감소시키고 국내 선사의 경영안전성 및 국내 화주의 서비스 안정성에 기여할 것으로 기대한다.

제2절 정책제언

컨테이너 계약 관행의 개선을 위해서는 장기계약의 확대가 필요하다. 장기계약은 운임 할인, 약정 물량 등 상호 협의(쌍무 계약)를 기초로 하기 때문에 단기 계약 관행에서 나타나는 계약 불안전성이 없기 때문이다.

또한 선화주가 충분한 계약기간 동안 약정된 운임으로 계약을 이행한다면 시황 사이클에 따른 운임 변동성을 흡수하기 때문에 즉, 시황이 높은 기간에는 선사가 안정적인 선복을 제공하고 시황이 낮은 시기에는 화주가 안정적인 운임을 제공하여 전체적으로 운송 서비스

의 안전성을 확보할 수 있다.

이에 본 연구는 국내 해운에도 우대운송계약을 도입하여 선화주에게 장기계약 체결의 유인을 강화하기를 제언한다. 현재 국내 해운이 처한 위기 상황에 비추어 볼 때 미국이 S/C를 도입하여 얻는 장점인 장기계약의 보편화, 운임공표제 안정화, 다양한 화주 서비스의 개발 등이 절실하기 때문이다.

1. 국내 장기계약 제도 확대를 위한 제도 보완

국내에서도 장기계약의 필요성에 공감하고 이를 진흥하기 위하여 3개월 이상 장기계약에 대하여 운임공표 의무의 예외를 두고 있다.

국내에도 미국, 중국과 같이 컨테이너 항로에 대하여 국내외 선사들을 대상으로 운임 공시를 의무화한 운임공표제도를 시행 중에 있다.³⁰⁾ 동법과 관련된 고시내용을 보면 공표의무가 있는 자는 1. 성명(법인인 경우에는 상호 및 대표자의 성명), 주소 및 전화번호, 2. 일반 컨테이너와 냉동컨테이너의 항로별 운임(TEU 또는 FEU 단위), 3. 부대요금(BAF, CAF, THC에 한한다.), 4. 공표일자 및 공표운임의 적용일자, 5. 기타 공표의무자가 공표할 필요가 있다고 판단하는 사항에 관하여 인터넷 홈페이지(해양수산부제공 홈페이지에 연동)되어 공표해야 한다. 공표시기는 매년 2번(4월, 10월)에 하여야 하며 변경된 내용은 변경 5일 전 공표하며 부대요금은 수시로 공표하여야 한다.

운임공표 예외를 보면 특정하주와 3개월 이상의 기간을 정하여 일정량 이상의 화물제공 및 그 안정적 운송을 약정한 계속적

30) 해운법 제28조, 동령 제14조, 동규칙 제20조, 해양수산부고시 제2016-36호

계약관계에 의하여 계약 당사자 간에 한하여 적용되는 운임은 미리 해양수산부에 신고하여 승인받아 공표의무를 면제받을 수 있다.

이와 같이 국내에서도 사실상 반드시 지켜야 하는 기준 운임을 공표하여 화주가 부담해야 할 운임을 정하고 3개월 이상 장기계약을 통해 운임 할인을 받을 수 있도록 하여 장기계약을 고취하고 있다.

그러나 현실적으로 컨테이너 운송 계약의 높은 단기계약 비중은 국내 장기계약 유인 제도가 자리 잡지 못하고 있음을 반증하고 있다. 이에 대한 이유를 미국의 S/C와 비교하면 크게 두 가지로 요약된다.

첫째, 미국의 S/C는 일반적인 정기운송과 다른 쌍무 협의가 반영된 별도의 운송계약이 제도화된 것이다. S/C계약 자체를 특정한 양식으로 규제하고 있지 않지만 계약 내용으로 기간, 항로, 운임, 우대 서비스 항목(운임할인을 등), 최소약정물량(Minimum Quantity Commitment: MQC)과 배상책임 등을 의무적으로 신고하도록 하고 있다. 반면 국내에는 장기계약 형식과 내용면에서 신고 의무가 있는 항목은 없다. 따라서 국내에서 공표 운임보다 할인 운임을 적용 받기 위해서 화주는 선사에게 지속적으로 3개월 이상의 이용계약을 체결하되 물량의 약정, 배상책임의 의무는 지지 않도록 계약하면 된다. 이는 Tariff에 허용하고 있는 기간/물량 할인(Volume/Time Rate: TVR)과 차이가 나지 않고 선사를 지속적으로 이용하는 대형 화주 및 포워더에게는 이중운임의 대안으로 활용될 수 있어 장기계약의 연결로 쉽게 이어지지 않고 있는 한계를 나타내고 있다.

물론 최소약정물량과 배상책임이 계약서상 명시된다고 해도 실제로 이를 시행하는 것이 쉽지 않은 한계도 있다. 과대 계상된 MQC를 배경으로 우대서비스, 부대 운임 상각, 성수기 선복 배정의 혜택을

받고 막상 물량이 MQC에 모자란다 하여 선사가 쉽게 배상 운임을 수취하는 것은 영업 관행상 어려운 일이라는 한계 역시 S/C가 가지고 있다.

그러나 다양한 기간과 물량약정을 바탕으로 운임 변동에서 다소 벗어나고자 하는 선화주의 노력은 현 제도에서는 어려울 것으로 판단되며 쌍무 협의 내용이 반영되어 장기적인 관계를 어느 정도 구축하기 위한 수단으로 별도의 우대운송계약 형태를 제도화하는 것은 필요하다.

둘째, 국내 컨테이너 화물 시장은 복합운송인의 지배력이 높아 선사만을 대상으로 하는 운임공표 예외만으로는 장기운송으로 이어지기가 어려울 것으로 판단된다.

미국의 경우 무선박운송인(NVOCC)을 선박운송인과 같이 운임공표의무자로 포함하고 있다.³¹⁾ 이로 인해 화주는 선사와 S/C를 통해 공표 운임보다 유리한 서비스를 받고자 하는 유인이 있고 NVOCC는 자신들이 공표한 운임 내에서 선사와 S/C를 통해 원가 절감(할인된 운임)과 우대 서비스로 차익 및 서비스 품질을 높이하고자 하는 유인이 있다.

더욱이 제도 초기에는 S/C 계약 대상이 선사와 화주, 선사와 NVOCC로 제한되어 있던 것이 미국 내 물류환경 변화, 복합운송인의 영향력 확대 등과 맞물려 NVOCC와 화주 간의 우대운송계약(NVOCC Service Arrangement: NSR)³²⁾을 맺을 수 있도록 별도의 제도가 도입되고 나아가 확대(Nvocc Negotiated Rate Arrangements: NRA)³³⁾되어 현재는 NVOCC도 화주를 대상으로 선사와 거의 동일한

31) 정영석, 앞의 책, p. 200.

32) 2004년 도입된 NVOCC와 화주 간의 우대운송계약으로 내용은 S/C와 거의 동일하다.

우대운송계약을 맺을 수 있다.

반면 국내에서는 포워더의 운임공표제 포함이 추진된 적이 있으나 다수를 차지하고 있는 중소 포워더의 시장 지위에 대한 불안과 대형 포워더의 영향력 강화, 수많은 복합운송 경로의 운임공표 비용과 해상 구간 운임의 선별적 공표의 어려움 등을 이유로 실현되지 못하고 선사에만 국한되어 적용되고 있다. 그렇기 때문에 포워더는 선사와 장기계약을 통해 해상운임을 고정시켜 놓은 상태에서 화주와의 계약 운임이 변동하는 마진 위험을 감내하기가 어려운 점을 현실적 제약으로 들어 장기계약 추진의 어려움을 토로하고 있다.

따라서 포워더가 선사와 장기계약 함으로서 시장의 운임 변동성을 흡수하는 쿠션 역할을 할 수밖에 없는 현실적 제약을 넘기 위해서 선사의 공표운임에 마진 및 서비스 비용, 내륙운송(주선)비용을 합한 포워더 운임을 공표하도록 하여 수출입 화주로 하여금 포워더와 장기계약 할 유인을 마련하고 다시 포워더는 원가 절감을 위해 선사와 장기계약 할 유인을 하도록 유인하는 제도 보완이 필요하다.

2. 우대운송계약 도입 제언

국내 해운 환경을 고려하여 수출입 화주, 포워더, 선사가 모두 참여할 수 있는 우대운송계약을 마련하기 위해서는 첫째 현재의 운임 공표제 하에 존재하는 장기계약 운임공표 예외 조항을 상위법에 도입하되 필수 계약 내용을 신고하도록 하여 TVR보다 강력한 쌍무 협의의 유도할 수 있도록 해야 한다. 이를 위해 우대운송계약 당사자는 국내외 선사, 포워더(국제물류운송주선업자), 화주(국제물류주선업자

33) 2011년 도입된 NVOCC와 화주 간의 물량할인 계약

포함)로 하여 미국의 S/C, NSR을 포함하도록 하고 우대운송계약 신고 내용은 출발지와 목적지(항만 또는 지점), 운송상품, 화물량 및 최소 약정운송량(MQC), 공표운임, 우대운임 또는 할인율, 계약기간, 불이행시 손해배상액(Dead Freight), 기타 우대운송계약 사항(freetime, dem/det 등의 특혜 등)을 신고 의무로 하여 해운법의 운임에 신설하는 것을 제안한다.

아울러 운임공표제의 제외와 관련된 고시내용 중 공표 운임의 10% 변동 또는 3개월 이상 장기계약 건에 국한되어 제외 혜택을 준 것을 우대운송계약과 연동하되 보다 세분화하여 3개월 미만의 우대운송의 경우 운임의 20% 변동 또는 이와 동등한 계약운임, 3개월 이상 우대 운임으로 세분화하여 운영한다면 단기계약은 현행과 같이 기존 운임대비 10%의 변동 제량을 가지고, 3개월 미만의 우대운송계약(2일~2.9개월)은 20%의 운임 변동 제량을 가지며, 보통 운송입찰 건의 기준인 3개월 이상에 대하여서는 우대운송계약을 통해 본 연구에서 제안된 입찰연동형, 선복재판매 장기계약을 포함한 여러 형태의 장기비즈니스 계약을 체결할 수 있다.

〈표 5-1〉 해운법 내 우대운송계약 신설(안)

관련법명	현행법	개정/신설(안)
해운법	신설	제28조의 2(우대운송계약) ① 외항 정기 화물운송사업자 및 국내항과 외국항에서 정기화물운송사업을 경영하는 외국인, 국제물류운송주선업자는 화주(국제물류운송주선업자를 포함한다)와 ②항의 요건을 갖춘 우대운송계약을 체결할 수 있다. ② 우대운송계약은 다음 각호의 요건을 포함한 우대운송계약서를 작성하여 해양수산부 장관에게 신고하여야 한다. 신고한 우대운송계약을 변경하려는 때에도 또한 같다. 1. 출발지 및 목적지 포트 범위

관련법명	현행법	개정/신설(안)
		2. 운송 상품 또는 상품군 3. 우대운송량과 최소운송량 4. 공표운임 5. 우대운임 또는 할인율 6. 계약기간 7. 계약불이행에 따른 손해배상액 8. 기타 우대운송계약 사항
해양수산부 고시	외항운송사업 자 운임공표업 무처리 요령 (개정)	제6조(운임공표의 제외) ① 다음 각호의 1의 운임은 이를 공표하지 아니할 수 있다. 1. 법 제29조의2에 따라 우대운송계약을 체결한 국내외 선사 및 국제물류운송주선업자가 다음에 요건에 해당되는 경우 - 계약기간이 3개월 미만, 공표된 운임의 10분의 2의 범위 또는 이와 동등한 수준의 계약운임 내에서 변경되는 우대 운임 - 계약기간 3개월 이상 우대 운임 2. 공표된 운임의 10분의1의 범위 내에서 변경되는 운임

자료: 연구자가 작성

국제운송주선업자가 우대운송계약의 유인을 보다 강력히 가지기 위해서는 운임공표제에 그 의무 당사자로 포함되는 것이 필요하다고 전술하였으며 이의 시행이 이해관계자의 반대와 현실적인 제약에 부딪혀 있음도 전술하였다.

그럼에도 불구하고 포워더의 기준 운임공표는 화주의 운임 할인과 서비스 개선에 따른 정당한 부가가치를 수취하는 데 반드시 필요하다. 시행 초기 포워더 공표운임과 선사의 공표운임이 역전될 것이라는 우려는 시장의 수급에 따라 자연스럽게 조정될 것이며 결과적으로 포워더는 문전운송의 서비스 주체로 운송인의 지위를 확고히 하는 NVOCC와 선화주 간 화물 중개에 머무는 화물 운송주선 사업이

차별화될 것이다.

이는 그동안 S/C에서 NVOCC의 화주 지위만을 인정한 미국에서도 동 제도가 자리 잡아감에 따라 포워더의 지속적인 요청으로 NSR, NRA에 대한 제약이 완화되어 가는 것을 보면 확인할 수 있다.³⁴⁾

다만 국내에서는 제도 도입의 신증을 위해 시장지배력이 높은 매출액 기준 상위 10개 대형 포워더(2자물류회사 포함)에 대한 운임공표제를 먼저 시행하여 대량 화물의 장기계약 진흥을 도모할 것을 제안한다.

〈표 5-2〉 해운법 내 운임공표 개정(안)

관련법명	현행법	개정/신설(안)
해운법	28조	제28조(운임이 공표 등) ① 외항 정기 화물운송사업자와 국내항과 외국항에서 정기화물운송사업을 경영하는 외국인, 국내복합운송주선업자 는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 운임을 정하여 화주 등 이해관계인이 알 수 있도록 공표하여야 한다. 정하여진 운임을 변경하려는 때에도 또한 같다.
해양수산부 고시	외항운송사업 자 운임공표 업 무처리 요령 (개정)	제3조(공표의무자 등) ① 해운법(이하 "법"이라 한다) 제28조 제1항의 규정에 의하여 운임을 공표하여야 하는 자는 다음 각호와 같다. 1. 법 제24조제2항의 규정에 의하여 외항정기화물운송사업의 등록을 한 자 2. 국내항과 외국항간 정해진 항로에 선박을 취항시켜 일정한 일정표에 의하여 화물을 운송하는 외국인 3. 물류정책기본법 제43조 제1항의 규정에 의하여 국제물류주선업의 등록을 한 자 중 매출액이 1,000억 원 이상인 자*

주: * 여기서 제안한 1,000억 원은 연구자가 임의로 지정한 규모이며 동 개정에 필요한 조건은 국제물류주선업계와 정부의 논의가 필요함

자료: 연구자가 작성

34) 코리아 쉬핑가제트(검색일: 2018. 7. 2.)

3. 우대운송계약 활성화를 위한 인센티브

계약서를 작성하는 관행 정착과 장기운송계약을 국내에서 도입·활성화하기 위해서는 포워더 또는 화주에게 경제적인 인센티브를 제공할 필요가 있다. 특히 자국적취율이 낮은 한국 해운에서 국내 선사의 생존을 위해서라도 장기계약과 관련하여 국내 선사를 이용하는 화주 및 포워더에게 실질적인 최저 운임을 제공할 필요가 있다.

이를 추진하기 위해서는 예외규정을 통해 선화주가 자유롭게 맺도록 하고 있는 장기계약 제도를 미국처럼 우대운송계약으로 제도화하고 할인율, 부대운임 등에 대한 지원항목을 표준화하는 것이 필요하다.

특히, 1년 이상 장기적으로 선박을 임대하는 국내 대형 포워더는 NVOCC로서 선사의 지위를 인정하여 톤세와 유사한 세제혜택을 부여함으로써 실질적인 최소 운임을 보장한다면 대형 포워더의 선박 중 일부가 중소 포워더로 다시 재판매 되어 국내 선사를 이용하는 기회가 늘어날 것으로 판단된다.

또한 계약서를 작성하고 장기계약을 체결하는 선사 중 해외선사 및 포워더보다 국내 기업에게 혜택을 집중하기 위해서는 EU, OECD의 내국민 대우를 피할 수 있도록 종합심사, 상생인증제도와 같이 간접적인 방법(심사항목을 통해 국내 선사를 선별하는 등)을 선행하여 도입할 필요가 있다. 뿐만 아니라, 운임 지원 이외의 인센티브를 개발하여 해외 선사 대비 아직 부족한 국내 선사의 원가경쟁력을 보완하여 우대운송계약에 반영하도록 하는 방안도 강구할 필요가 있다. 구체적으로 선사의 무료장치기간(freetime) 연장에 대한 비용 및 기금대보증료의 지원과 마일리지제도 등의 도입을 우대운송계약에 반영하는 방안을 고려해 볼 수 있다.

제3절 연구의 한계와 향후 과제

본 연구의 한계는 다음과 같다.

첫째, 현재 해운 불황기에 대응하여 연구가 진행됨에 따라 계약 관행 개선과 장기계약 모델에 따른 선사 혜택이 집중되어 설명되었다. 국내 화주인 목합운송인과 수출입 기업이 장기계약을 통해 얻을 수 있는 장점은 본문 사례에서 알 수 있듯 운임 변동성 감소와 스케줄 안정 외에도 많은 부분이 있으나 이를 구체적으로 제안하지 못한 것이 본 연구의 한계이다.

따라서 수출입 기업의 해운 선사 또는 포워더와의 장기운송계약에서 오는 장점과 한계, 그리고 포워더가 선사와의 장기계약으로 얻는 다양한 이점, 호황기에 맞는 장기계약 모델을 구체적으로 제한할 수 있는 연구가 필요하다.

둘째, 본 연구에서 계약 관행의 당사자로 화주 특히 포워더와 선사의 관계에 한정하여 계약 관행을 살펴보았다. 그러나 이러한 계약 관행의 배경에는 수출입 기업과 포워더의 관계와 계약 관행 또한 중요한 요인으로 작용하고 있다. 특히 국내는 물론 세계 물류 환경이 운송인으로 하여금 문전 운송을 포함하여 화주의 SCM 최적화 요구에 부응하도록 빠르게 변화해 감에 따라 화주와 포워더의 서비스 수준에 따른 해운의 대응이 계약 특히, 장기계약에 직접적인 영향을 미칠 것이다.

따라서 본 연구에서 구체적으로 제안하지 못한 장기계약의 우대 서비스 내용을 화주-포워더-육해공 운송의 계약 관행과 서비스 수요를 반영하여 장기 비즈니스 모델을 더욱 구체화할 필요성이 있다.

셋째, 본 연구에서 컨테이너 해상운송 계약의 관행을 개선하기 위해 해상운송 계약서가 필요함을 역설하고 표준계약서 및 장기계약서 형식을 제안하였으나 계약서의 법리적 분석은 연구 범위에서 제외하였다.

해운은 비록 영미법(Common Law) 체계에 근거를 두고 있으나 국내는 대륙법(Civil Law) 체계 안에서 해운과 관련한 영미법 체계를 수용하고 있다. 따라서 해운 계약은 단어의 선택과 조항의 해석에 있어 계약 당사자가 선택한 준거법 등에 구속을 받게 되고 조항의 단어, 배치 등에 많은 영향을 받게 된다.

따라서 향후 제시된 표준계약서와 장기계약서의 활용을 위해서는 준거법(영미법과 대륙법), 계약자 간의 상황을 고려한 단어 선택 및 계약서 해석과 적절한 계약 활용례가 후속 연구로 보완되어 선화주가 이용에 어려움이 없어야 할 것이다.

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 구재균(2006), 택배서비스이용계약에 관한 연구, 『인권과 정의』, Vol.356, pp. 111-129
- 박용섭 (1999), 「1998년 미국 외항 해운법 연구」, 『해사법연구』, 제11권 제1호, pp. 1-44
- 나정호, 장흥훈 (2013), 「화물자동차 운송계약 절차 개선에 관한 연구」, 『한국비즈니스리뷰』, 제6권 제3호, pp. 23-42
- 정봉민, 『해운경제학』, 블루&노트, 2015, pp. 111-114
- 정영석(2005), 「미국의 대외해운정책과 해운법에 관한 고찰 : 미국 해운법의 발전과 1984년 신해운법을 중심으로」, 해사법연구, 제17권 제1호, pp. 181-205
- 최진이(2017), 「화물자동차 운임제도와 운임결정방식이 쟁점 및 개선방안」, 지방정부연구, 제20권 제4호, pp. 167-185
- 한나희, 하충룡(2017), 「국제상사계약에서의 서식분쟁 사례에 관한 연구」, 한국무역학회지, 제42권 제5호, pp.19-42
- 한철환 (1999), 「1998년 미국 외항해운개정법의 내용과 정기선시장의 미래」, 월간해양수산, 제177권, pp. 57-70
- 대법원 선고 85다카1080(1987.10.13.)

〈국외 문헌〉

- CMA-CGM, Financial Statesment, 2012-17.
- Federal Maritiem Commission, the Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, 2001.
- Fujitsu Group, Fujitsu Group Integrated Report, 2012-17.
- KPMG, グローバル・コンパクト・ネットワーク(글로벌 콤팩트 네트워크), 2016,

pp. 1-127

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, 海上運送業の適正運賃・料金検討会, 2016, pp. 01-17

Michellin Tire, Financial Statesment, 2017.

NYK, NYK Report, 2012-17.

Proshanto K. M and Abhinayan B. B(2009), A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 40, No. 4, p. 604

Rawindaran Nair(2016), Study on Economic Regulation of Collaborative Strategies among Container Shipping Companies Following Repeal of European Union Regulation 4056/86, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(2), pp. 89-97

〈인터넷 자료〉

국토교통부 보도자료, http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?id=95079985(검색일: 2018.04.07.)

금융감독원 전자공시시스템, dart.fss.or.kr

공길영, 선박항해용어사전, <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2428805&cid=42329&categoryId=42329>(검색일: 2018.04.04.)

부산광역시 베트남사무소 무역실무가이드, http://busan-hcmc.org/cyber_trade/Lectures/Lesson25/Lesson25_09.html(검색일: 2018.04.07.)

선박항해용어사전, <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2428805&cid=42329&categoryId=42329>(검색일: 2018.04.04.)

우정사업본부 계약고객전용시스템 홈페이지, <https://biz.epost.go.kr/ui/index.jsp>, (검색일: 2018.04.05.)

https://www.gorochesterdirect.com/images/site/SHIPPING_AGREEMENT-ff.pdf(검색일: 2018.06.12.)

코리아 쉬핑가제트(http://www.ksg.co.kr/news/main_newsView.jsp?bbsID=news&bbsCategory=KSG&categoryCode=all&backUrl=main_news&pNum=115912)(검색일: 2018.07.02.)

기본연구보고서 발간목록

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 - 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로 -	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSIM」 구축연구 - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	국내 가두리 양식장 어장환경개선 방안	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해 어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적 해양사고조사체계 도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 구축방안 연구	고병욱
12	해운기업의 경영성과에 미치는 영향분석 연구	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로 -	이언경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용 함수 추정 및 효율성 연구	최석우
17	신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안	박한선
18	환동해권 물류 및 지역개발 기업진출 사례 분석 및 추진전략	이기열

2017년

01	미래 수산업·어촌 발전을 위한 정책방향 연구	김대영
02	연안침식 대응정책의 개선방안 연구	윤성순

03	해양준조세 산정체계 개선방안	장정인
04	해역의 효과적 관리를 위한 도서 활용 방안 연구	최지연
05	반려동물산업 성장에 따른 수산분야 펫푸드 산업 활성화 방안	장홍석
06	강마을 지역경제 활성화를 위한 전략	박상우
07	Post-2020 국제기후변화 규범체계에 대응한 해양정책 개선방안 연구	박수진
08	한국 수산식품 세계화 전략 수립 연구 -수산물 수출을 중심으로-	임경희
09	양식산업 재난 위기관리에 관한 연구	마창모
10	해운기업의 선박투자 형태 분석과 대응방안	김태일
11	IMO 지속발전 전략계획(SP) 대응방안 연구	박한선
12	컨테이너 해운산업 구조개선을 통한 경쟁력 제고 방안 연구	고병욱
13	동북아 전자상거래 해상운송 전환수요 분석	이기열
14	컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안	김은수
15	현장수요기반 IoT/빅데이터 항만하역 안전시스템 구축방안 연구	전형모
16	지진에 대비한 항만기능 유지의 필요성과 추진방안	김우선

수시연구보고서 발간목록

2018년

01	선화주 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선방안 연구	엄선희
03	낚시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
04	해양생태도의 정책 활용도 제고방안 연구	박수진
05	국내 항만 대기오염물질 배출 저감조치의 운영실태 조사 및 개선방안연구	안용성
06	농축산물 등의 관세행정 제도개선을 통한 항만배후단지내 FTZ활성화 방안연구	조지성
07	최저임금상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
08	수산업·어촌분야 공익적 가치 평가체계 수립 및 사회적 경제 도입방안 연구	류정곤

2017년

01	파나마운하 확장에 따른 해운물류환경변화와 정책대응 방안	박용안
02	해양문화정책 방향에 관한 연구	홍장원
03	4차 산업혁명과 해운산업 정책방향	황진회
04	제주도 항만거버넌스 개선방안 연구	김근섭
05	수산물 산지경매사 직무 및 시험체계 개발	장홍석
06	한·중·일 신선물류산업 활성화 방안	장홍석
07	연안항 지정기준 개선방안 연구	김근섭
08	지속가능한 갯벌어업을 위한 로드맵 마련 연구 -갯벌어업 패류양식을 중심으로-	마창모
09	해양수산 공공부문 인재육성 정책 방향	홍현표

현안연구보고서 발간목록

2017년

01	우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향	전형진
02	한투발루 협력 증진을 위한 참다랑어 외해양식 투자의 타당성 분석	마창모
03	AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구	이연경
04	해외 진출 무역업체의 한국인 포워더 수요 추정 연구	신수용
05	선박교통관제(VTS) 운영효율화 방안 연구	박한선
06	부산 영도구·중구 도시재생사업 추진방안 -한진중공업·자갈치시장 사례 중심-	최나영환
07	수산시장의 소비자 신뢰 제고를 위한 정책 지원방안 연구	이현동
08	산업정책적 관점에서의 주요국 해운정책 분석 및 정책방향 연구	고병욱
09	연안형 도시재생 기본구상 -부산 원도심 및 영도지역 사례 분석-	최지연
10	갯벌 복원 수요 확대에 따른 복원 표준모형 개발 방향	육근형

11	항만보안 관리체계 효율화 방안 연구	김찬호
12	전자상거래 기반 상업항 개발전략	최상희
13	항만 내 어항구 개발과 관리제도 개선방안에 관한 연구	한광석
14	해운 얼라이언스 개편과 부산항 신항 환적 운영 개선 방향 연구	김은수
15	PA관할 항만 항계 확장에 따른 어업피해보상비 분담기준 마련	김근섭
16	페루 수산시장 현황 및 진출방안	정명화
17	러·일 간 남쿠릴 열도 분쟁의 최근 동향	현대송
18	부산항 신항 혼합형 전용터미널(Hybrid liner terminal) 시스템 도입방안 연구	김근섭
19	해양경비 여건 분석과 역량 강화 방안	윤성순
20	바닷모래의 이용실태와 관리 개선방향	윤성순
21	우리나라 구조조정 정책사례 및 시사점 -한진해운을 중심으로-	황진희
22	한국 컨테이너선대 육성의 필요성	김태일
23	여촌지역 고용지표 통계생산을 위한 기초연구	한광석
24	우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구	하태영
25	뉴질랜드·노르웨이의 양식 수산물 수출 전략	임경희
26	빅데이터 적용 해운항만산업 연구분석 우선순위 연구	최종희
27	해양수산 생명자원정책의 개선방향에 관한 연구	박수진
28	미·중 수산물 수출 비관세장벽 동향 및 대응 방안	임경희
29	도시-어촌 상생협력 인식도 조사	이상철
30	크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제	황진희
31	내항여객운송사업 운영체계 개선방안	김태일
32	우리나라의 배출규제해역(ECA) 도입 방안 연구	이기열
33	친환경에너지 정책 추진강화에 따른 항만의 신재생에너지 확대방안	심기섭
34	해양수산 일자리 창출분야 및 고용효과 분석	박광서
35	선박에 의한 대기오염물질 배출량 산정체계 개선 방안	안용성
36	해양휴양복지 활성화 정책방안 연구	홍장원
37	G20 해양쓰레기 실행계획의 국내 이행 방안	김경신
38	물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안	신수용

39	2018 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
40	도시청년 일자리 창출을 위한 도시형 여촌 개발 콘텐츠 발굴 연구	박상우
41	4차 산업혁명시대 항만물류산업 고도화 방안 연구	이연경
42	원양어선 승무 선원의 스트레스 분석에 관한 연구	이승우
43	일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향	박성준
44	해양주권 강화를 위한 무인도서 기초정보 개선 연구	정지호
45	세계경영을 위한 해외 터미널 및 물류시설 투자방안	박주동
46	연안 소규모 하·폐수 처리시설의 관리 문제점 및 개선방향	장원근
47	거대선사의 시장지배력 확대에 대한 국적선사의 대응 방향	전형진
48	해양법 관련 최근 판례 및 동향 분석 - 남중국해 분쟁 등 해양법 판례 중심 -	최지현
49	화주 관점의 항만배후단지 역할 제고 방향	김은수

컨테이너 화물 해상운송 계약 개선방안 연구

인 쇄 | 2018년 08월 29일 인쇄

발 행 | 2018년 08월 31일 발행

발 행 인 | 양창호

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 08월 06일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 더크리홍보 주식회사

판매 및 보급: 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337

정가 6,000원

