

2018

제7호

발간년월 2018년 10월

주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

감 수 하동우

발행처 한국해양수산개발원

발행인 양창호

홈페이지 [www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

## 표준계약서 및 장기 계약 제도 도입으로 컨테이너 화물 해상 운송 계약 관행 개선

윤재웅 해운산업연구실 전문연구원  
(jwoong01@kmi.re.kr/051-797-4633)  
안영균 해운산업연구실 전문연구원  
(ahnyg@kmi.re.kr/051-797-4643)  
김주현 해운산업연구실 연구원  
(jhkim@kmi.re.kr/051-797-4636)

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 우대 운송계약 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 선사와 화주의 쌍무 협상이 중요해짐에 따라 B/L 이외에 운임이 명시된 계약서가 필요하다. 더욱이 복합운송의 증가로 복합운송인, 수출입 화주, 선사, 이행 대행자 간의 법적 지위, 분쟁의 종류가 다양해지면서 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 우대운송계약으로 처리하고 있으며 복합운송업체도 우대운송계약을 확대할 수 있도록 제도를 정비하고 있다. 프랑스의 미쉐린-CMA CGM과 일본 NYK-후지쓰사도 우대운송계약을 통해 안정적인 계약과 특화된 운임, 차별화된 서비스 혜택을 누리고 있다. 국내에서도 장기계약의 필요성을 인지하고 운임공표제에 장기계약 유인책을 시행 중이나 정책의 실효성이 약한 실정이다.

---

따라서 본 연구에서는 컨테이너 해상 운송 계약시 활용할 수 있도록 표준계약서 양식을 제안하고 장기 계약을 유도하기 위한 비즈니스 모델과 우대운송계약 제도 도입 방향을 제시하였다. 표준 계약서는 1회성 선복 예약과 동시에 계약하는 표본계약서와 특정 기간 동안 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 장기운송계약 유인책을 강화할 수 있도록 우대운송계약을 별도로 제도화하는 우대운송계약제도(안)과, 국내 복합운송인의 우대 운송계약 참여를 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 작성이 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 사례에서처럼 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

그림 1. 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  On board date:	Total Gross Weight (kg)	Measurement (CBM)
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 받을 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

## KMI 현안연구 요약보고서

구분	제목	발행일
제1호	미얀마 수산 성장 엔진, 국립수산대학 설립 ODA 사업으로 밝혀야	2018.10.12.
제2호	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	2018.10.12.
제3호	청년일자리 창출과 국가경쟁력 제고를 위해 국제물류인력 양성 서둘러야	2018.10.13.
제4호	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	2018.10.18.
제5호	자율운항선박으로 스마트 디지털 해상물류체계 실현	2018.10.18.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>