

輸出入貨物の 港灣流通料金에 관한 研究

閔 星 奎* · 金 英 昊**

A Study on the Port Pricing Problems in Korea

Min, Seong-Kyoo · Kim, Yeong-Ho

〈 목 차 〉

I. 序 言

II. 港灣料金の 問題點과 改善方案

III. 結論 및 建議

Abstract

All over the world, one finds different types of dues, charges and fees imposed for the use of port facilities. The position is further confused by the fact that different names are often used for the same charge in different ports and again the same name can be used for different types of charge. For instance, in some places "tonnage" dues can be dues on cargo tonnage and in others are dues on shipping tonnage.

Charges made by port authorities can be of two kinds; charges on ships and charges on goods. One of the abiding complaints of all port tariffs is that they are too complicated. The plea is for simplicity and comprehension. The purpose of this study is to elucidate and to criticize principles for guiding port pricing policy.

I. 序 論

1. 研究의 背景과 目的

우리의 經濟成長을 뒷받침해 온 貿易貨物은 우리나라의 地政學的 位置 때문에 99.8%가 海運과 港灣을 통하여 運送되고 있다. 海上運貨이 輸出入商品의 平均價額 中에서 차지하는 比重은 나라에 따라 다르고 主要商品에 따라서 다르나 世界的으로 총괄해서 말한다면 10%內外로 알려져 있으며 우리나라의 경우는 輸出商品 價額의 16%에 달하는 것으로 나타나 있다. 그 海上運貨 中에서 60% 정도는 港灣料金으로 支出되고 있다는 사실을 注視할 必要가 있다.^{1a)} 우리의 輸出額이 지나간 20年

* 正會員, 韓國海洋大學

** 港灣研究會 會長

(a) UN, Port Administration and Legislation Handbook, New York, 1969, p. 50.

사이에 390배로 늘어나는 동안에 海外諸國과를 연결하는 海上輸送手段과 近代의인 港灣의 確保는 經濟·社會 發展에 不可缺한 前提條件의 일부이다. 1910年代부터 1930年代에 걸쳐서 日帝가 大陸侵略의 關門으로서 建設한 釜山港의 既存施設은 1970年代에 들어와서 大幅 擴張하지 않으면 아니 되었고 또 荷役方法도 그동안의 變化된 輸送의 近代의 要求 특히, 눈부시게 進展된 컨테이너運送의 擴大라고 하는 海運分野의 革命的 變化의 挑發에 合致하게끔 改善되지 않으면 아니되었다.

이리하여 1978년에는 釜山港에 全的으로 새로운 港灣施設이라고 할 수 있는 컨테이너 專用埠頭가 建設되었으며 다시 第2의 컨테이너 터미널이 建設되었다. 이와같이 短時間內에 貧弱한 港灣設備를 根本的으로 近代化시키고 있으나 港灣의 管理와 運營을 위한 組織과 制度面에서는 先進國에서 처럼 數世紀에 걸쳐 쌓아 올린 經驗, 잘 訓練된 職員과 勞動力 그리고 資本과 人的 資源의 不足으로 말미암아 半世紀前부터 전해오는 낡은 運營方法에 바탕을 두고 있기 때문에 港灣施設의 利用, 港灣荷役 및 保管·警備등에 있어서 本意아니게 港灣利用者인 荷主들에게 不便, 不滿을 안겨주고 있으며, 서어비스의 提供者와 利用者間에 無理한 規程의 해석과 摩擦이 야기되고 있다는 것이다.

이 研究는 釜山港을 利用하는 輸出入 貿易業體가 港灣施設의 利用과 港灣에서 제공받고 있는 各種의 서어비스(奉仕)에 대한 代價로서의 港灣流通 料金の 授受에서 야기되는 隘路와 問題點을 是正해 달라는 建議事項을 토대로 하여 그 真相과 障礙要因을 규명하여 現況打開을 위한 制度的인 補完과 運營上의 改善 方案을 모색하는데 그 目的이 있다.

이제까지 이루어진 港灣關係의 調查報告書는 그 數에 있어서는 결코 적지 않았으나 모두가 港灣運營當局의 입장이 아니면 港灣荷役業體 또는 稅關當局의 처지에서 港灣施設投資, 港灣運營管理 또는 港灣荷役料率에 관하여 행한 것 뿐이었으며, 그 利用者인 荷主의 입장에서 港灣料金 전반에 관한 問題點을 밝혀내고 是正策을 강구하기 위하여 港灣內에서의 輸出入 貿易貨物의 荷役, 移動 및 保管에 관련되는 港灣利用料金과 그 밖의 여러 認·許可 料金이 어떤 歷史的 背景 아래에서 언제 어떻게 形成되었으며 이들 料金の 構成에 있어서 잘못된 점은 무엇인지 또 料率 適用上의 問題點은 어떤 것인지를 實態分析에 토대를 두고 행한 調査는 없었다고 말할 수 있다.

2. 研究의 範圍와 內容

이 研究는 釜山港을 통한 輸出入 貿易貨物의 流過程에서 발생하는 港灣施設使用料金과 港灣荷役料, 貨物의 保管料 및 警備料에 있어서 不合理한 事項을 解消하고 利用者와 마찰이 잦은 내복에 焦點을 두고 있다.

이 研究의 內容은 다음과 같이 3章으로 되어 있다.

우선 第2章에서는 貿易貨物의 流過程에서 문제로 되고 있는 우리나라 港灣料金 중에서 特有하거나 理論的으로 明確하지 아니한 것을 골라서 批判을 하는 한편 이들 港灣料金の 適用上의 問題點과 改善方案을 提示하고 있다. 第3章은 結論인데 前章에서 提示한 對策을 要約하여 建議하였다.

Ⅱ. 港灣料金の 問題點과 改善 方案

2·1 入港料

1. 「入港料」는 廣義의 營造物로서의 港灣의 使用料이고 入港船舶으로부터 入港을 對象으로 港灣管理者가 金錢을 徵收하는 것을 말한다. 우리나라에 있어서는 1975年 12月 31日 法律 第2874號 港灣法 改正時에 同法 第15條의 2 「管理廳은 第15條 第3項의 規定에 依한 使用料로서 當該 港灣에 入港하는 船舶으로부터 水域施設(泊地 및 船溜場은 除外한다) 外廓施設 및 航行補助施設의 利用에 對한 船舶入港料와 船舶으로부터 揚荷 또는 積荷되는 貨物에 對하여 港灣施設의 利用에 따른 貨物入港料를 徵收할 수 있다」를 新設하여 「入港料」의 概念으로서 「船舶入港料」와 「貨物入港料」를 區分하고 또 「入港料」의 徵收에 關한 法的 根據를 明確히 하였다. 그리고 解放前부터 各 稅關에서 租稅의 一 種으로서 開港場에 入港하는 外國貿易船(※ 關稅法上 用語 即 外航船)에 對하여 賦課徵收 해오던 「噸稅」는 「入港料」와 同質의 것으로 看做하여 이 徵收制度는 廢止하는 同時에 交通部告示 第2號 (76.1.30)로서 入港料는 1976年 1月 31日 零時를 期해 全國 第1種 指定 港灣에 入港하는 國內外 船舶에 對하여 이를 徵收하게 되었다. 또 同法 第15條의 2를 新設하기 以前인 1974年 5月 1日부터 徵收해 오던 「貨物出入港料」의 法的 根據를 明白히 하였다.

우리나라 「入港料」制度는 過去 「噸稅」라는 名目으로 開港場에 入港하는 外國貿易船에 賦課徵收하였던 制度와는 달리 開港場의 觀念을 더 擴大하여 不開港場을 包含하는 港灣法上 第一種 指定 港灣으로 하고 또 外國貿易船舶에게만 賦課하였던 金錢徵收의 範圍를 國內外 船舶으로 擴大 適用하였으며 또 船舶으로부터 積荷 또는 揚荷하는 貨物의 荷主에게도 「入港料」를 賦課徵收하는 세 制度로 變化하였다.

이는 우리나라의 重要港灣으로 하여금 앞으로 그 會計制度를 一般會計에서 特別會計인 企業會計로 轉換하여 港灣의 獨立採算制를 導入하여 港灣의 開發維持 및 管理運營을 自主的으로 할 수 있는 基盤을 마련하는 施策의 一環이라 생각된다. 다시 말해서 入港船舶들이 港灣施設의 使用料를 負擔하지 않고 自由로 利用할 수 있는 外廓施設(防波堤等) 水域施設(航路等)等은 그 建設과 維持에 莫大한 費用이 所要되는데도 여기에 對한 使用料收入이 없어 港灣管理廳의 財政은 늘 赤字를 不免하였음에 비추어 이에 對한 財源 마련의 方案으로 受益者 負擔原則에 따라 이 「入港料」制度가 新設되었다. 이 制度는 港灣의 自主的인 開發과 維持 또는 管理運營側面에서 바람직한 制度라고도 말할 수 있다.

2. 그러나 새로이 마련된 우리나라의 「入港料」制度를 銳意 研究檢討할 때 몇가지 問題點이 있다. 첫째로 「入港料」라는 것은 글자 그대로 特定船舶이 特定港灣을 利用하기 爲하여 入港할 때 그 船舶에게 賦課하는 港灣利用料이다. 이때 入港船舶이라 함은 船舶運航事業者(船主 또는 傭船者)를 뜻하고 「入港料」는 船舶運航事業者가 負擔하는 것이다. 따라서 「入港料」의 料率決定方式이 船舶을 對象으로 하여 定하거나(Tonnage Dues) 그 船舶에 積載하고 있는 貨物을 對象으로 定하거나(Port Toll)

或은 그 兩者를 併用하여 定하거나 해도 無妨하다 할 것이다.

그러나 「入港料」는 船舶運航事業者로부터 徵收하는 것이고 그 船舶에 積載한 貨物의 所有者(荷主)로부터 徵收하는 것은 「入港料」라 하기 어렵다.¹⁾

둘째로, 우리나라 現行 「入港料」制度的 內容을 보면 「船舶入港料」는 港灣法 第2條 2項의 水域施設中의 航路, 外廓施設(防波堤, 防砂堤, 波除堤, 堤防等) 航行補助施設(船舶入出港을 爲한 信號施設 照明施設 및 港灣通信施設)을 利用하는 船舶에 對해서 一定率의 利用料를 賦課·徵收토록하고, 「貨物入港料」는 港灣法 第2條 2項의 水域施設인 航路, 泊地 및 船溜場과 臨海交通施設中의 道路 및 照明施設, 荷役處理施設中의 荷物整理場, 빃간 및 保管施設(倉庫, 野積場等)을 利用하여 貨物을 船舶으로부터 積荷 및 揚荷할 때 一定率의 利用料를 徵收토록 規定하고 있다.

이 制度中에서 「船舶入港料」는 當然히 「入港料」의 概念上으로나 定義上 그 賦課徵收 行爲가 妥當하므로 이에 對한 異論은 없을 것이다.

그러나 「貨物入港料」는 위에서 말한 水域施設, 臨海交通施設 및 荷物處理施設의 一部를 利用하였다 하여 入港貨物 및 出港貨物의 荷主로부터 「貨物入港料」를 賦課徵收 한다는 것은 理論上 모순이 있다고 할 것이다. 왜냐하면, 貨物의 水域施設 利用은 貨物이 獨自의으로 利用할 수 없고 다만 船舶에 積載된 狀態에서 그 船舶이 利用하는데 不過하므로 이것은 「船舶入港料」의 概念에 屬한다. 臨海交通施設 亦是 貨物 自體가 利用하는 것이 아니고 貨物을 積載한 車輛 또는 鐵道貨車가 利用하는 것이기 때문에 「入港料」라는 概念과는 無關하다 할 것이다.²⁾ 단지 「貨物處理施設 및 保管施設은 貨物의 操作과 保管을 위해 貨物自體가 使用하는 것이므로 「貨物入港料」는 이 두 施設의 使用과 有關하다고 할 수 있다. 貨物處理施設中 埠頭起重機를 除外하고 貨物處理場 및 「빃간」의 使用이라는 名目으로서 港灣施設의 使用을 許可하고 使用料를 賦課하는 事例은 찾아 볼 수가 없다. 다만 保管施設에 對하여는 現 「入港料」制度가 施行되기 以前에 主로 上屋, 野積場의 施設使用 許可와 同使用料 賦課徵收行爲가 이루어지고 있었다. 卽 現行 「貨物入港料」는 過去의 港灣施設使用 許可와 同使用料 賦課徵收와 同質의 것이라 하겠고 이 港灣施設使用 許可와 同使用料 徵收行爲는 通常의인 「入港料」의 概念이 廣義의 港灣施設의 自由利用料와 달리 狹義의 港灣營造物 利用의 代價, 換言하면 港灣管理者의 特別使用 許可에 依해 當該施設 利用의 自由가 回復되는데 따른 港灣施設使用料에 該當된다고 할 것이다. 그렇다면 現行 「貨物入港料」로서 船積 및 揚荷 貨物에 賦課되는 基本料는 輸出貨物은 7日, 輸入貨物은 5日間의 野積場 및 倉庫使用料라고 볼 수 있다. 例를 들면, 輸出貨物이 船積을 爲하여 港灣施設의 埠頭上屋 또는 野積場에 入庫藏置하여 7日째 出庫船積될 때 現行 「貨物入港料」의 基本料만 納付하면 可하도록 되어 있으므로 이 基本料의 概念은 貨物이 船舶에 積荷된 狀態에서 그 船舶이 廣義의 港灣施設을 自由로히 利用하기 때문에 發生하는 「入港料」의 概念과는 全然 無關하다. 이 例와 關聯하여 船積貨物인 경우 貨物自體가 埠頭野積場이나 上屋을 使用하지 않고 船舶에 直積되는 경우(特히 컨테이너)는 7日間이나 野積場 또는 上屋을 使用한 貨物과 똑같이 基本料를 賦課徵收한다는 것은 衡平의 原則에 어긋난다고 하겠다. 이와 같이 여러가지 側面을 考察할

1) 住田正二, 港灣運送と港灣管理の基礎理論, 東京, 1972, p. 265.

2) C. O'Loughlin, The Economics of Sea Trans Port, London, 1967, pp. 184~185.

때 「貨物入港料」의 賦課理論이 不備하다. 그러므로 現行 「入港料」는 「船舶入港料」와 「貨物入港料」를 併用하는 方案으로 一定한 單一料率을 定하고 그 料金は 原理原則上 船舶運航事業者가 港費로서 納付케 하고 現 「貨物入港料」의 基本料는 過去와 같이 港灣施設使用料로서 還元하는 것이 理論적으로나 法理上 妥當하다고 생각된다.

現行 「入港料」의 船舶入港料는 船舶運航事業者가 納付하고, 貨物入港料는 荷主가 負擔하는 行政行爲인데 荷主는 尠大한 數에 이르고 있으므로 이 方案은 事務的 繁雜性을 더는데 도움이 될 것이다. 또 「入港料」란 港灣을 利用하는 船舶運航事業者가 納付하는 것이 國際的慣例일 뿐만 아니라, 貨物의 海上運送에서 發生하는 運賃 및 諸港費 其他의 費用은 貨主의 負擔인 것을 생각할 때 이 方案이 妥當성이 있다고 하겠다.

結論적으로 船積貨物(輸出貨物)로서 港灣施設을 使用하지 않는(荷役을 爲한 埠頭內 通路의 通過) 貨物에 對한 「貨物入港料」의 賦課는 法理上으로나 輸出支援政策面에서도 再考되어야 한다고 생각된다.

2.2 埠頭管理協會의 警備料

1. 概 要

(1) 釜山港 埠頭管理協會(以下 埠頭管理協會)가 貨主로부터 徵收하는 警備料의 策定原則은 “港灣 運營管理改善方案”에서 明示된 바와 같이 「埠頭管理協會의 人件費와 經常費 및 損害補償費만을 充當할 수 있는 最低價額으로 하되 不當한 利益金이 發生하지 않도록 別途規定하여 出庫料 等の 荷役料(※ 倉庫荷役に 屬한 것)도 荷役料率表에 補充 施行한다(※ 1969年度에는 稅關長이 承認한 特許 保稅藏置場 保管料 및 附帶作業料인 入出庫 및 上下車料와 官許料率인 港灣荷役料金の 入出庫 및 上下車料에 差異가 있었음)로 되어 있다.

따라서 貨主로부터 徵收하는 警備料는 自然히 이 範圍를 벗어날 수 없다고 할 것이다. 그러나 現行 埠頭管理協會의 豫算編成時의 收入財源은 貨主負擔인 警備料로서 充當하도록 되어 있다. 參考로 83年度 同協會 豫算編成科目을 살펴보면 大體로 ① 貨物管理事業 : 61,790千원 ② 警備保安事業 : 11,035千원 ③ 安全對策事業 : 3,920千원 ④ 港灣施設管理 : 168,867千원 ⑤ 港灣清掃事業 : 64,216千원 ⑥ 새마을事業 : 5,490千원 ⑦ 人員管理 : 1,624,227千원 ⑧ 一般管理費 : 147,595千원 ⑨ 其他事業 : 42,123千원으로서 總豫算額이 2,129,863,000원으로 되어 있다.

이 科目等을 貨主의 立場에서 分析하면 위에서 말한 貨物保管責任에 따른 諸費用外에 公共委託 業務의 所要費用까지 負擔하고 있다. 即 ②의 警備保安事業의 1部 ④ 港灣施設管理의 全部 ⑤ 港灣清掃事業의 一部 ⑥ 새마을事業의 一部 ⑦ 人員管理의 一部 ⑨ 其他의 一部 等 科目이라 생각한다. 이것은 警備料 策定原則에 어긋난 것으로 理解되고 이 部分은 公共業務를 委任代行케 하는 機關이 그 費用을 補助하는 것이 原則일 것이다.

貨主가 埠頭管理協會의 全豫算을 負擔하여야 할 義務가 있는 것인지 疑問이다. 이것은 埠頭施設

3) UNCTAD, Port Pricing, New York, 1975, pp. 20-21.

利用 또는 使用과 埠頭의 出入은 貨主側뿐만 아니고 船舶會社, 港灣運送事業者(荷役會社, 檢數會社, 檢定會社) 港界內營業會社(給水會社, 給油會社, 用達會社, 警備會社, 綱取放會社 等) 港灣勞務者 等은 勿論 各界各層의 사람과 企業體가 恒時 埠頭出入과 施設利用을 하고 이에 따른 埠頭出入의 統制와 秩序維持, 施設保安, 清掃 等 許許多多한 業務를 埠頭管理協會가 主務官廳의 委任에 依하여 義務的으로 行하고 있다. 이 業務量에 相應하는 諸費用이 發生하는 것은 當然하다 할 것이다. 그렇다 고 이 費用들을 貨主가 負擔한다는 것은 問題가 있다고 생각되기 때문이다.

또한 貨主는 “貨物入港料”(※ 港灣施設使用料)라는 名目으로 船舶積貨(輸出) 및 船舶揚荷(輸入) 貨物에 對해서 基本料(※ 輸出 1 屯當 0.22 \$, 輸入 1 屯當 0.37 \$, 釜山, 仁川港)를 負擔하고 그 揚荷積荷 貨物이 上屋이나 野積場에 藏置保管하게 되어 그 許容期間(※ 輸入: 5 日, 輸出: 7 日)을 經過할 때 貨物 滯貨料의 所定料金(※ 前記 參照)을 負擔할 뿐만 아니라 이 料金負擔外에도 埠頭上屋이나 野積場을 使用하지 않고 船舶에게 直積荷하는 直引受渡의 경우에도 貨物의 埠頭通過 警備料(前記 參照)까지 負擔하고 있다는 點等을 생각할 때 埠頭管理協會의 維持를 爲한 거의 모든 經費를 警備料라는 名目으로 貨主에게만 負擔케 한다는 것은 事理에 맞지 않으므로 이것은 慎重히 再檢討 되어야 할 것이다. 그러므로 埠頭管理協會의 豫算編成은 貨主의 負擔限界를 “貨物의 保管責任에 限하고 公共의 性格을 띤 諸費用은 國家補助 等의 形態로 이루어지는 것이 原則上 妥當하다고 생각된다. 그러나 國家豫算上 國家補助가 如意치 못할 때에는 이 部分의 費用을 合理的이고 合法的인 方法으로 處理될 수 있는 方案이 없는 것은 아니다. 그 案으로서는 過去 埠頭管理協會와 같은 役割을 해 왔으며 指定保稅區域內의 搬出入貨物의 貨物管理人이었던 昌信組, 埠頭運營組合 海事協會, 關稅協會 等 團體가 擔當하여 온 倉庫荷役分野라 하겠다. 이 倉庫荷役이라는 것은 우리나라 倉庫業法에 規定되어 있는 것과 같이 例컨대 ① 輸入貨物로서 貨主 또는 船舶會社의 委託에 依하여 港灣運送事業者인 荷役會社가 埠頭上의 上屋 또는 野積場에 港灣運送의 最終作業段階인 入庫作業을 마치고 “港灣運送”이 終了된 後 受貨主의 要請에 依하여 埠頭管理協會가 貨物管理人으로서 그 貨物을 出庫·上車시키는 貨物保管에 따른 附帶作業이라는가 혹은 ② 輸出貨物로서 送荷主가 輸出을 目的으로 船積期日에 앞서 于先 그 貨物을 埠頭의 上屋 또는 野積場에 搬入시키고 그 後 船積豫約 및 輸出免許 節次를 밟아 船積을 爲한 港灣運送을 荷役會社에게 委託하는 경우로서 港灣運送의 委託이나 開始 以前에 이루어지는 上屋 또는 野積場의 下車入庫作業등 貨物保管에 隨伴되는 附帶作業을 말하며 貨物管理人의 立場에서 埠頭管理協會가 行하여야 할 이론 바 倉庫荷役을 現在와 같이 荷役會社에 指定 委託할 것이 아니라 直營할 때 그 附帶收益이 생길 것이다. 이 收益金으로써 貨主負擔分의 輕減에 도움을 줄 수도 있으리라 생각된다. 위에서 例示한 倉庫荷役部分의 港灣運送事業法과 倉庫業法을 보면 自然히 그 領域이 區別된다는 것은 現在 稅關長이 承認하는 指定 및 特許藏置場 保管料 및 其他 附帶料金表로 보아 明白히 理解될 수 있다고 할 것이다.

2. 藏置場貨物에 對한 損害賠償 問題

港灣施設인 埠頭의 上屋 및 野積場에 貨物이 藏置되었을 때 港灣施設使用規則 第14條(貨物管理責任)에는 「港灣施設에 搬入한 貨物에 對하여는 當該 港灣施設의 使用者가 그 管理의 任責을 진다」라

고 規定되어 있다. 또한 關稅法 第77條(物品에 對한 保管責任) 第1項에는 「指定藏置場에 搬入한 物品에 對하여는 貨主가 그 保管의 責任을 진다」고 되어있고 또 이 項에는 「稅關長은 指定藏置場의 秩序維持와 貨物의 安全管理을 爲하여 必要하다고 認定한 때에는 大統領令이 定하는 法에 依하여 貨主에 갈음하여 保管의 責任을 지는 管理人을 指定할 수 있다. 다만 施設管理人이 稅關長이 아닌 경우에는 稅關長은 施設管理人과 協議하여 貨物管理人을 指定한다.(改正 78. 12. 5 法 3109)」(※ 施設管理人이라 함은 港灣에 있어서는 港灣施設을 管理하는 官署로서 釜山港에 있어서는 釜山地方海運港灣廳長을 말한다)고 規定되어 있다. 이 法條項을 볼때 港灣施設 使用規則은 港灣施設에 搬入된 貨物이 輸出入貨物이든 國內 沿岸貿易貨物이든 아무런 區別없이 規定되어 있어 港灣施設의 “施設管理人”인 地方海運港灣廳長의 委任에 依하여 그 管理業務의 一部를 代行하고 있는 埠頭管理協會는 이 條項에 따라 아무런 責任이 없는 것인지 或은 搬入貨物이 輸出入貨物인 경우에는 關稅法 第77條가 適用되어 埠頭管理協會는 貨物管理人으로서 當然히 責任을 져야하고 國內沿岸貿易貨物은 責任을 져 必要가 없는 것인지 分明치 않다. 이 問題는 災害가 일어났을 때 法的爭點이 될 素地가 있는 것이므로 貨主의 立場에서는 港灣施設規則 第14條의 定義가 明白히 되어야 할 問題이다.

2.3 CFS 料金

1. CFS 料金の 定義

各 運賃同盟은 CFS 規則과 料金を 규정하고 있는데 그 內容은 거의 類似하다. 이 CFS 規則들은 CFS 料金 및 支拂過程을 說明하는 것과 또 CFS 料金の 發生要因을 說明하는데에 歸着된다. 여기에서 CFS 料金の 發生過程을 要約하면 輸出인 境遇 LCL 貨物인 CFS 貨物을 送貨主가 海上運送을 委託하기 爲하여 自己責任과 自己費用下에 船積하고자 하는 船舶會社의 CFS 門前까지 貨物自動車로 運送하였을 때 CFS “오퍼레이터”가 이 貨物을 船舶會社를 代理하여 引受한 後 컨테이너에 積込하여 船積을 하게되는 바 여기에는 여러가지 貨物操作과 書類作成過程이 段階別로 이루어 진다. 이 作業段階는 다음과 같다.

- ① CFS 오퍼레이터는 送貨主가 運送해 온 貨物을 우선 自動車로 부터 下車
- ② 下車된 貨物을 CFS(倉庫)에 入庫 및 檢數
- ③ 入庫된 貨物을 컨테이너에 積込을 容易하게 하기 爲해 行先地別, B/L 別, 重量別로 選別分類하여 一定場所에 藏置
- ④ 送貨主에게 貨物入庫證을 作成 發給하고 船社에 通報
- ⑤ 藏置된 貨物은 船積될 船舶이 入港時까지 保管
- ⑥ 船舶入港에 따른 컨테이너 船積指示書를 作成하고 이 指示에 따라 CFS 오퍼레이터의 컨테이너 積込을 爲해 컨테이너 內積付表를 作成(CLP)
- ⑦ CY 에 保管된 空컨테이너를 차시에 積載하여 트랙터로 CFS 까지 移送(또는 荷役機器로 直接移送)
- ⑧ CFS 貨物을 出庫
- ⑨ 出庫된 貨物을 順序대로 空컨테이너에 積込

⑩ 積込貨物の 內積付表에 依한 檢數確認

⑪ 컨테이너 施封(Sealing) 및 Marking

⑫ 積込이 끝난 컨테이너를 트랙터에 依해 CY 까지 移送(또는 荷役機器에 依해 移送)

한편 輸入컨테이너는 위의 輸出컨테이너의 各 作業段階를 逆으로 밟아 受貨主에게 引渡된다고 생각하면 된다.

CFS 料金は 위와 같은 作業過程에서 發生하는 모든 費用을 原價로하여 이를 一括해서 一定水準線으로 定하는 것이다.

2. CFS 料金の 問題點

CFS 料金에 對한 各 運賃同盟의 規則은 TPFIC 및 AGFC 의 경우 積地에 對한 컨테이너 서비스 規定이 있고 PWC 의 경우는 揚地에 對한 컨테이너 서비스를 規定하고 있으며 FEFIC(歐州運賃同盟)는 揚積地 모두의 컨테이너 서비스 規定을 制定하고 있다. 이 同盟들이 往航同盟, 復航同盟 및 往復航同盟의 性格을 띄고 있기 때문이라 하겠다.

그렇다면 往航同盟(輸出)인 경우의 TPFIC 의 規則은 積地外 揚地에 있어서 普通貨物에 對해서는 7日間の 無料保管期間(프리타임)과 保管料는 그 港灣慣習에 따른 港灣 테리프에 依한 料金を 徵收토록 되어있다.

이런 경우 例를들면 TPFIC 는 往航同盟이기 때문에 美國 太平洋 諸港口에서 우리나라에 輸出할 CFS 引渡條件의 컨테이너를 싣고 釜山港에 入港하였을 때 同컨테이너는 釜山港에 所在하는 運送船社의 CFS 에 引渡되어 CFS 에서 受貨主에게 그 貨物이 引渡되는 것인데 이때 CFS 料金は TPFIC 가 積地에서 適用하는 CFS 料金 US\$ 4.50 에다가 CFS 庫內에 있어서 7日間の 無料保管期間(프리타임)을 經過할 때에는 釜山港의 港灣 테리프 즉 釜山稅關長이 承認한 料金인 「特許保稅藏置場 物品의 保管料 및 附帶料率表」에 依해 10日을 1期로 하는 從價率 및 從量率 計算方式의 保管料를 프리타임(Freetime) 經過日數에 相應하는 期數에 依하여 算出한 金額을 附加合算한 金額으로 形成한다.

이때 問題가 되는 것은 無料保管藏置期인 7日(프리타임)이다. TPFIC 에서는 프리타임을 ① 船會社가 貨主에게 貨物을 引受可能하다고 通知한 日의 24時부터 起算하여 48時間(2日間) ② 引受可能의 通知는 늦어도 本船의 揚荷終了後 5日 以內에 내어야 한다고 되어있어 이를 合算한 7日로 하고 있다.

이 7日의 無料保管期日은 船會社와 送荷主와의 海上運送 契約에 속함으로 船會社로서는 當然히 이것을 지킬 義務가 있다고 본다. 그러나 揚地(韓國 各港 또는 美國 太平洋 諸港)의 CFS 는 船會社가 直接 運營하지 않음으로 營業用 CFS 設營人에게 貨物의 保管을 委託할 때 CFS 設營人으로서 無料保管期日을 認定치 않고 貨物의 入庫된 翌日의 0時부터 貨物保管料를 期別로 받을 것이므로 이 無料保管期日의 問題에 對해서는 貨主와 船會社의 關係가 明確하지 않은 問題點이 있다.

3. CFS 料金の 統一을 爲한 解決方案

無料保管期間에 對하여는 運賃同盟마다 一定치 않은데 同期間을 定한 곳도 있고 定하지 않은 곳

도 있어 CFS料金は 各各 달리 算出되는 問題가 있다. 往航同盟에서는 揚地에 對해서 復航同盟에서는 積地에 對해서 CFS料金を 그 港口의 慣習에 따라 港灣대리프에 依하게 하고 있는 同盟도 있고 FEFC(歐州同盟)과 같이 積地 및 揚地에 對해서 同一한 CFS料金を 定하고 있는 곳도 있다.

이와 같이 同盟마다 積地 및 揚地에 對한 CFS料金과 同規則의 適用이 다르다는 것은 同盟의 性質上 理解되나 우리나라 貨主의 立場에서 볼때 外國에서 輸入되는 CFS貨物의 料金이 各 同盟마다 規則이 달라 서로 適用料金이 다르다는 것은 理解하기 어렵고 또 CFS 設營人의 立場에서도 똑같은 勞賃과 管理費가 所要되는 貨物操作費가 同盟에 따라 다르다는 것은 또한 理解하기 어렵다고 하겠다.

그러므로 이 問題도 統一된 料率과 適用方法에 對해서도 一元化할 수 있도록 關係者들의 協議決定이 必要하다.

解決方案으로서는 現行 釜山 콘테이너 埠頭運營會社(BCTOC)가 釜山港 콘테이너 專用埠頭(第5 및 第6埠頭)에서 行하고 있는 現行 CFS料金의 授受方式이 가장 理想的이라 할 수 있다. 卽 BCTOC에서는 CFS料金의 徵收를 輸出의 경우에는 內陸 CY와 같은 方法으로 徵收하고 있으나 輸入貨物의 경우에는 CFS入庫口부터 7日間の 無料保管期間(프리타임)을 設定하고 이 프리타임을 經過할 때는 貨主의 歸責事由로 認定하여 8日째부터 프리타임을 超過하는 日數에 對한 期數의 保管料를 徵收하고 貨物의 入出庫에 따르는 모든 作業費는 CFS料金으로써 카마하고 있다. 이 制度는 太平洋 運賃同盟(TPFC)의 規則과 類似하고 各 運賃同盟들이 願하고 있는 形態라고 볼 수 있고 貨主나 船舶會社의 立場에서는 가장 바람직한 制度이다.

BCTOC의 이 制度는 그 施設이 國有이기 때문에 理想的인 制度의 마련이 容易하나 內陸 CY 設營人의 立場에서는 CFS가 船舶會社의 所有가 아니고 CY 設營人이 投資해서 建設한 以나 CFS使用에 있어서는 프리타임을 認定할 수 없기 때문에 問題點이 있다. 이 프리타임은 內陸 CY에 있어서는 現慣習대로 認定치 않거나 프리타임分은 船舶會社가 負擔하거나 船舶會社가 貨主와의 海上運送 契約(B/L 約款)上的 義務를 完遂하기 爲한 方案으로서 貨主, 船舶會社, 內陸 CY 設營人의 關係當事者의 協議에 依한 解決策도 한 方案일 것이다.

4. CFS 最低料金

CFS 最低料金이라 함은 CFS貨物이 B/L當 1屯 未滿일때 1屯의 CFS料金を 받도록 하는 制度이다. 貨物의 重量이나 容積이 아무리 적다하여도 送貨主로부터 貨物을 引受하여 受貨主에게 引渡하는 데는 여러가지 經費가 所要되므로 貨物이 基準屯數에 未達하더라도 一定額을 받아야 하기 때문이다. 이것은 어느 運賃同盟에도 다같이 定해져 있으나 이 同盟 規則과는 달리 우리나라에 있어서는 過去 CFS에서 이루어지는 荷役作業이나 港灣에서 이루어지는 荷役作業을 莫論하고 政府의 各種 荷役料率(港灣運送, 鐵道小運送, 倉庫荷役料 等)을 一元化하기 爲한 措置로 臨港地區에 있어서는 “港灣荷役料率”을 適用 또는 準用케 하였으며 이 料率表에 “貨物의 重量이나 容積이 5屯未滿 일때에는 5屯으로 한다.”는 適用條項 때문에 1屯未滿도 5屯으로 取扱하여 料金を 받은 곳이 있었고 1982年 8月 27日字로 各稅關에서는 새 制度에 依하여 港灣荷役料率表의 適用을 排除하고 “指定 또는 特許保稅區域 藏置物品의 保管料 및 附帶料率”을 承認하고 이 料率을 1989年 5月 11日字로 變

更承認한 現行 料率表의 適用條項에는 “3屯未滿은 3屯으로 한다.”고 되어 있어 CFS 最低料金도 이에 準하여 받고 있는 곳도 있다. 이 最低料金制는 稅關長이 承認한 料率을 받는다 하여 잘못이라고는 할 수 없겠으나 지켜야 할 道義上의 問題로 생각할 때 CFS 最低料金은 運賃同盟 規則을 適用토록 하는 것이 妥當할 것이다.

5. CY에서 이루어지는 컨테이너 直積入 및 直引出料金

이 料金에 對하여는 어느 運賃同盟도 이를 規制하거나 規則을 定하고 있지 않은 것 같다. 그러므로 이 料金은 關稅法 第84條에 依하여 稅關長이 承認한 「指定 特許保稅區域 藏置場物品保管料 및 附帶料率」에 依하여 實地로 이루어지는 作業段階에 따라 料金을 算出하여 徵收하는 것이 合理的일 것이며 이 以外의 慣習에 依하여 行해지고 있는 料金徵收方法이 있다면 是正되어야 할 것으로 생각된다.

2·4 營業用 保稅藏置場의 保管料 및 附帶料

1. 保管料

우리나라의 保管料는 解放前(1945年)부터 開港場의 保稅倉庫에서 이루어지고 있던 保管料의 計算方法을 解放後에도 그대로 慣習의으로 踏襲하여 오늘에 이르고 있다. 그러므로 우리나라의 保管料는 日本에서 이루어지고 있는 保管料計算方法과 그 根本은 같은 바 保管料의 計算方法이(從價料+從量料)×期數制인 것이다.

(1) 從價率方式

從價率方式은 善良한 管理者의 義務를 販賣하는 것을 倉庫保管業이나 보는 것이고 保管施設은 販賣를 爲한 手段이라고 하는 思考에 立脚하고 있다. 受託物의 價額만 判明하면 손쉽게 單位料金이 計算되는 點에서 事務的으로 뛰어나지만 受託物의 市價變動이 直時 業者의 經理面에 크게 미치는 點에서 缺陷이 있다.

解放前에는 從價, 從量의 兩率合算方式을 옛부터 採擇하여 왔으나 太平洋戰爭中에 從業員의 召集에 따른 人手 不足으로 인하여 事務 簡素化를 圖謀하기 爲해 從價方式만을 採擇한 때가 있었고 解放과 더불어 이 單一方式은 廢止되었다.

(2) 從價·從量合算方式

合算方式이 옛날부터 行하게 된 것은 倉庫業者가 委託者의 依賴를 받아 受託物을 火災保險에 附保하는 것을 慣習化한 것이고 貨物火災保險料를 保管料 코스트에 반영시키지 않을 수 없었던 歷史的 產物이라 하겠다.

이 慣例가 發生한 以來 太平洋戰爭 末期에 이르기까지 從價率은 貨物의 如何를 不問하고 늘 一定率이고, 月 3期로 하였을 때에는 1期에 1萬分の 5, 2期制에서는 1萬分の 7 또는 8로 하였으므로 保管料의 改正이란 從量率의 改正을 뜻하였다. 戰爭末期에 從價率만을 使用하기에 이르러 從價率은 貨物品目마다 다르게 되었고 그것이 지금까지 持續되고 있다.

合算方式은 從價保管料 收入과 從量保管料 收入과의 比率를 調整하지 않으면 안되는 缺陷이 있다.

그리고 事務上에 있어서도 두 種類의 計算을 하여 合算한다는 3段階의 作業을 거치지 않으면 안된다는 問題點이 內包되어 있다. 그러므로 合算方式을 廢止하여 從量主義 만으로 한다면 保管料의 計算이 簡素化되고 委託物의 價格引上和 引下等 不安定한 要素가 排除되기도 한다.

따라서 將來에는 全品目에 걸쳐 一率로 하는 段階를 거쳐서 從價率을 廢止하고 歐美諸國과 같이 從量率로 改正되어야 한다.³⁾

(3) 保管料의 國際比較

1) 日 本

① 正當한 原價計算

「能率의인 經營下」에서 「適正한 原價」에 「適正한 利潤을 加한 一定水準을 超過해서는 아니된다」는 것이다. 卽 原價와 利潤과의 適正性을 基準으로 하여야 한다는 것이다.

② 過當競爭 防止

他倉庫業者間에 不當한 競爭이 없도록 하기 爲하여 料金の 統一을 期하고 料金の 公開를 圖謀하며 一旦 授受한 料金の 還給은 禁止한다.

③ 保管料의 算出方式

日本の 現行 保管料는 「從價保管料率」에서 算出한 「從價保管料」와 「從量保管料率」에서 算出한 「從量保管料」와를 合算한 것으로 1個 1期의 「單位保管料」에 在庫期數와 貨物個數를 乘하여 保管料를 算出하는 方法을 適用하고 있으며 1期를 10日間으로 하고 月 3期로 區分 1日~10日까지 1期, 11日~20日까지 2期, 21日~30日까지 3期로 定하는 曆日에 따른 月 3期制를 適用하고 있다. 한편, 日本은 一般倉庫와 保稅倉庫를 區分하여 保管料를 算定하고 있지는 않다.

2) 臺 灣

臺灣은 營業用 保稅藏置場의 設置制度가 없고 官設保稅藏置場 制度이며 모든 保稅藏置場을 政府에서 管掌하여 管理 運營하고 있기 때문에 日本과 우리나라와는 다른 獨特한 面을 볼 수 있다. 保管料는, 韓國, 日本에 比하여 長期가 될수록 極히 높은 狀態에 있어 比較의 餘地가 없다고 하겠다. 한편 臺灣은 品目別로 料率(從量制)이 다르며 適用期數는 5日 單位를 1期로 適用하고 있다.

3) 綜合比較

韓國, 日本, 臺灣의 保稅藏置場 保管料率 및 保管料의 算出方式은 表 1과 같다. 그러나 同一品目を 基準으로 할때 日本의 保管料가 韓國보다 倍나 높은 料金を 받고 있다. 다만 韓國과 日本은 期數制를 適用하고 있는 反面에(韓國은 1期가 10日 單位로서 入庫日부터 起算하고, 日本은 10日을 1期로 하되 曆日을 適用) 臺灣은 基本料+遞增料를 合算하여 保管料를 算定하고 있다. 卽, 從量制를 適用하면서 여기에 期數制를 適用치 않고 5日을 1期로 하여 割增料를 加算하도록 되어 있다.

2. 附帶料金

(1) 概 念

保稅藏置場에 있어서의 附帶料金は 輸出入 貨物을 藏置場에 保管委託하기 爲하여 車輛으로서 運送되어 온 貨物을 車輛으로부터 下車하여 이를 庫內 또는 野積場에 入庫하고 入庫貨物에 對해서 鑑定

또는 破損 等에 의하여 再包裝하는 경우와 保管貨物을 貨主에게 引渡하기 爲하여 出庫하고 出庫된 貨物을 引受하기 爲하여 待期하는 車輛에 上車시키는 所謂 倉庫荷役料金이다. 이 料金は 關稅法 第 84條에 依하여 1982年 8月 27日 釜山稅關長의 承認을 받은 바 있다.

이 承認料率は 1982年 8月 27日 以前에는 政府方針에 따라 港灣荷役料率中 倉庫荷役料率에 該當되는 入出庫, 上下車, 包裝料金を 準用하여 왔고 1982年 8月 27日 稅關長에게 承認 申請時는 準用料率을 그대로 申請해서 承認을 받았으므로 現行 港灣料率과 똑 같다.

그러나 이 準用料率中 그간 一部가 變更된 것은 「定時間外 物品取扱時에 基本料金の 5割을 加算한다」는 것과 輸入貨物의 出庫 및 上車料에 5.4%의 勞務者 退職充當金이 附加된 것이다. 또 1983年 4月 4日 稅關長의 料率變更 承認時에 稅關長의 職權으로 “料率適用條項中”의 “1船荷證券(B/L)當 貨物 總量이 5屯 未滿인 경우는 5屯으로 計算한다.”는 것을 3屯으로 下向調整한 部分이다.

(2) 問題點과 解決方案

現行 附帶料率中 港灣荷役이 아닌 倉庫荷役이라는 側面에서 볼때 다음과 같이 問題된 部分이 있다.

① 「定時間外 物品取扱時에 基本料金の 5割을 加算한다」

이 條項이 問題로 되는 것은 定時間外라는 語句이다. 이 定時間은 關稅法上 稅關의 勤務時間을 가리키는 것이므로 平日에는 問題가 되지 않으나 土曜日의 午後 1時 以後는 稅關의 定時間外에는 問題가 일어난다. 卽 이 時間에 倉庫荷役이 이루어질 때 5割 割增을 貨主가 負擔해야 하기 때문이다. 그러나 83年度 港灣勞務者와의 勞使賃金協約에는 아직 土曜日 午後의 割增料가 없다. 1982年 8月 27日 以前의 “港灣荷役料率” 準用時에는 없었던 條項인데 “港灣荷役料率” 準用制가 廢止되고 새로히 稅關長의 承認을 받은 1982年 8月 27日 字 「特許保稅藏置場 保管料金 및 附帶料金」의 適用欄에 처음으로 規定되었던 것이다.

이 條項이 새로히 現料率表에 삽입케 된 動機를 살펴보면 過去 “港灣荷役料率表”上的 割增條項中 다음과 같은 時間外 作業時인 夜間荷役作業條項, 즉

(夜間時間)

1月부터 3月까지	18時부터 翌日 7時까지
4月부터 6月까지	19時부터 翌日 5時까지
7月부터 9月까지	19時부터 翌日 6時까지
10月부터 12月까지	17時부터 翌日 7時까지

을 整理하는 過程에서 保稅藏置場에서는 港灣荷役作業과는 그 性質이 달라 夜間作業이 거의 없고 時間外 臨時聞廳 以外에는 稅關公務員의 勤務時間에 맞추어 事業이 營爲되는 形便이니 定時間外로 規定하였으리라고 推定할 수 있으므로 이 條項은 現在 이루어지고 있는 勞賃協定을 지킬 수 있는 範圍로 解釋되어야 할 것이다.

② 「1船荷證券(B/L)當 貨物 總量이 3屯未滿인 때에는 3屯으로 計算한다」

이 條項은 元來 없었던 것이 臨港地區內 港灣荷役料金과 倉庫荷役料金等 諸料率體系를 一元化하기 爲한 1971年度 政府施策의 一環으로 當時 港灣荷役料率보다 高率이던 倉庫荷役料金を 港灣荷役料率의 該當料金과 同一水準으로 하게 하고 그 適用條項도 港灣荷役料率을 準用토록 하였기 때문에 새로히 發生된 條項이다.

이 適用條項을 實務的인 面에서 볼때 港灣荷役을 委託받은 貨物의 數量이 5 屯未滿의 單一貨物인 경우 이 貨物荷役을 爲한 勞務者配置(都給制)와 荷役準備(道具, 裝備準備)等 여러가지 일들이 번거롭고 管理費 및 勞賃 等이 發生하는데도 貨物實屯數에 의거한 荷役費는 所要經費에도 未達하는 경우가 있어 最低荷役料金を 設定할 必要性에서 5 屯 未滿은 5 屯으로 計算하도록 한 것이다.

이것은 어디까지나 港灣荷役 過程에서 일어날 수 있는 特別한 경우이고 保稅倉庫에 保管된 貨物에는 이러한 現象이 일어나는 수가 거의 없다. 이 適用條項을 倉庫荷役 分野까지 適用하는 것은 妥當하다고 할 수 없고 現在 모든 貨物費用의 計算은 屯未滿은 屯으로만 切上計算하는 慣例에 따르는 것이 理致에 맞는 것이므로 不勞所得이 發生하지 않도록 이 條項의 是正이 바람직하며 實地로 野積場 等에서 荷役實費에 未達하는 경우가 發生하는 事例가 있다면 貨主와 協議하여 實費를 받게 하든지 아니면 最低料率制를 新設하여 合理的인 料率體系의 確立이 있어야 할 것이다.

2.5 港灣荷役料金

1. 概 要

港灣荷役料金は 船內 荷役費의 負擔條件에 따라 그 荷役料의 負擔者가 달라진다. 즉 通常的으로 海上個品運送貨物의 船側引渡條件(Berth Terms)인 경우에는 本船의 船內荷役費는 通常的으로는 船舶會社가 負擔하고 其他의 子船 荷役費등(船側, 曳艇船, 艇船揚積, 入出庫, 上下車, 等 料金)은 貨主負擔이다.

備船契約에 依하여 荷役條件이 F/O(Free in and Out)인 경우에는 船內荷役費를 비롯하여 其他의 子船荷役費도 貨主負擔이 된다. 이 경우 荷役會社의 選定은 B/T 條件인 경우는 船舶會社가 하고, F/O 조건인 경우는 貨主가 選任한다. 大體的으로 F/O 條件의 荷役費에 對해서는 貨主가 “甲”의 立場에 있기 때문에 貨主와 荷役會社間에 荷役費로 因한 是非는 거의 없으나 B/T 條件의 荷主負擔인 子船荷役費에 對해서는 是非가 일어날 素地가 있다.

그리고 現行 港灣荷役料는 1963年 港灣運送事業法이 制定되고 1964年 11월에 우리나라에서 처음으로 “港灣荷役料金”이 認可되었을 때 그 料金構成은 荷役勞務者의 賃金水準과 荷役會社의 管理費를 基準으로 하여 本船 船內荷役은 勞賃 6 : 管理費 4 로, 陸上荷役은 勞賃 7 : 管理費 3의 原則下에 算定되어 正確한 荷役原價가 反映되지 않은 非科學的인 面이 있었다.

또 物價 聯動制에 依據, 勞務者의 生計費를 基準으로 逆算하여 每年 一率的으로 引上 調整되었기 때문에 해가 갈수록 作業段階別 貨物種類間에 여러가지 料金格差等의 矛盾이 드러나기 始作하였다. 1970年度의 컨테이너荷役의 導入과 輸出入貨物의 “유닛트”化・重量化에 따른 荷役의 專門化, 機械化의 推進 趨勢는 現行 荷役料금이 港灣實情에 適合하도록 料率構造의 改善이 切實한 課題로 대두되고 있다.

現行 荷役料金中 많은 問題點을 內包하고 있어 그 改善이 時急한 料金を 列擧하면 다음과 같다.

2. 船舶接岸荷役時의 二重荷役費의 發生

輸入貨物로서 海上個品運送契約에 依해 運送된 貨物(定期船貨物)을 揚陸하기 爲하여 埠頭岸壁에

船舶이 接岸하여 本船荷役이 이루어질 때 海上運送人(※ 船長)은 荷役의 早期完了를 爲하여 陸上側에 揚荷하는 한便 海上側 船船에도 揚荷하게 된다. 貨主立場에서 볼때 揚荷作業은 陸上側에만 하여야 하는 것이 當然한 것이고 海上側 揚荷는 二重의 荷役費 負擔 때문에 不當하다고 생각하게 된다. 그러나 海上運送人의 立場에서 본다면 陸上和 海上의 兩側에서 揚荷하는 것은 海上運送約款(B/L)에 特約된 事項으로서 船船을 빨리 出港시키기 爲하여 不得已하다고 한다. 이와 같은 船積貨物의 揚荷에 關한 海上運送人 特權附與는 B/L 約款의 非民主性으로 指摘되고 있으나 國際海上貨物運送上 不可避한 措置로서 慣習化되고 있다.

이와 같이 船積貨物의 陸上 및 海上의 兩面 揚荷는 船船이 埠頭に 接岸하고 있는데도 不拘하고 海上荷役과 別로 다른 二重의 荷役費 負擔이 發生한다. 여기에서 二重荷役費라는 것은 例를 들면 貨物의 藏置場所가 船船이 接岸한 埠頭의 上屋이라고 할때 船船에서 埠頭上에 바로 揚荷한 경우의 基本荷役費는
$$= \frac{\text{船內荷役料}}{(676\text{원 船社負擔})} + \frac{\text{船側料}}{(270\text{원})} + \frac{\text{入庫料}}{(461\text{원})}$$
 이고 海上船船에 揚荷할 경우에는
$$= \frac{\text{船內荷役料}}{(676\text{원 船社負擔})} + \frac{\text{船側料}}{(270\text{원})} + \frac{\text{曳解船料}}{(1,060\text{원})} + \frac{\text{船船揚積料}}{(1,074\text{원})} + \frac{\text{入庫料}}{(461\text{원})}$$
 이다. 따라서 海上의 船船에 揚荷하는 때에는
$$\frac{\text{曳解船料}}{(1,060\text{원})} + \frac{\text{船船揚積料}}{(1,074\text{원})}$$
 가 追加負擔으로 된다. 이것을 二重荷役費라고 한다.

이 때 留意하여야 할 點은 船積貨物이 陸上의 上屋에 揚荷保管 되어 受貨主에게 引渡될 때 그 個貨物에 對한 荷役費 請求가 어떻게 나타나는 것인지의 與否이다. 卽 貨物이 分明히 陸上側으로 바로 揚荷되었음에도 不拘하고 海上側으로 揚荷된 것처럼 二重으로 荷役費의 請求가 되고 있지 않는지의 問題이다.

貨主로서는 船船荷役 過程을 일일이 알기가 힘든 관계로 企業人의 良識에 依存할 수 밖에 없으나 만일 故意 또는 過失로 事實과 다르게 二重荷役費가 請求·支拂되는 일이 있어서는 아니될 것이다. 그러므로 受荷主의 立場에서도 二重荷役費를 負擔하는 억울한 일이 없도록 細心한 注意가 있어야 할 것이다.

3. 重量品 및 潤大品の 割増制의 機力使用料

(1) 割増制의 矛盾과 是正策

現行의 重量品 및 潤大品 割増制度는 解放後 稅關長의 認可에 依해 施行하였던 “貿易品 荷役料率表”에 依하여 오늘에 이르기까지 慣習의 으로 踏襲해 오고 있다. 이 制度의 根本趣旨는 埠頭勞務者 한 사람이 어깨에 貨物을 메고 運搬하는데 適正한 重量을 초과하는 重量品에 對해서 이루어지는 荷役作業 卽 우리나라에 荷役機械化 裝備인 지게車, 陸上起重機 등이 登場하지 않았던 1958年 以前에는 重量品荷役을 하는데 4名乃至 6名이 一組가 되어 “목도”로서 重量品을 運搬하거나 또는 貨物 밑에 “쿨네”를 깔고 貨物을 밀고 당겨서 運搬하는 重量品荷役方式을 取하거나 或은 人力의 限界가 넘는 重量品에 對해서 海上 및 埠頭固定의 陸上起重機를 利用하는 荷役方式을 取하고 있었다.

이때 한사람의 人力의 限界가 넘는다고 보는 80kg(48B/F) 以上の 役物에 對해서는 여러 사람의 合力에 依하거나 또는 機力利用이 不可避하게 되었으므로 이 重量品 및 潤大品에 對하여 基本荷役料率에 重量(潤大)에 따른 一定率의 割増을 加算하여 荷役料金を 定하도록 한 것이 이 割増制度라고 할 수 있다.

이 割増은 荷役費勞賃이 成果給인 都給制로 되어 있어 重量荷役으로 인한 1日 1人當 荷役能力低下 招來되므로 이 能力低下分과 機力使用料를 補充하기 爲한 原價가 包含되도록 한 制度이기도 하다.

近年에 와서는 船舶에 依해 運送된 또는 運送될 貨物은 옛날과 달리 그 種類가 多樣化되고 또 重量化하는 傾向이 있을 뿐만 아니라 그 包裝形態도 유닛트화 파렛트화가 이루어져 人力에 依한 對象 貨物은 점차 減少하여 機力에 依한 荷役方式으로 移行해가는 추세에 있다.

특히 1970年度부터 우리나라에 컨테이너가 導入된 後는 荷役 段階가 單純化 機械化되어 人力依存 荷役은 많이 사라지게 되었고 앞으로 荷役의 機械化는 더욱 深化될 것으로 展望된다.

이와 같이 貨物의 單位가 유닛트화 重量化되어 荷役機械化가 이루어지고 있는 이때에 아직 옛날 人力依存時代에 만들어진 現 割増制度를 改善하지 않고 繼續踏襲해 나간다는 것은 時代的 錯誤라 아니할 수 없다. 따라서 機力荷役으로 인한 荷役費原價 成構을 再檢討하여 矛盾된 部分은 現實에 適合하도록 改善해 나가야 할 時點에 와 있다고 생각된다.

現在の 重量品 및 潤大品 荷役費成構은 下拂勞賃이 큰 比重을 차지하는 都給制로 되어 있다. 即 船內荷役に 있어서 勞賃 6對 管理費 4와, 陸上荷役に 있어서는 勞賃 7對 管理費 3의 分配原則으로 되어 있다. 荷役自體가 機力에 依하여 이루어지고 그 荷役能力도 人力보다 越等하게 提高되는 데도 機力에 依한 生産性向上과 關係없이 現分配 原則에 依하여 荷役費가 分配된다는 것은 現實을 外面하는 큰 矛盾일 뿐만 아니라 이 分配比率는 勞賃에 偏重되어 있음을 쉽게 알 수 있다.”

그러므로 機械화된 荷役費에 對해서는 새 原價計算이 이루어져 새 料金이 定해져야 한다는 것은 荷役委託者의 立場에서 當然한 바램일 것이다. 새 料金の 原價成構은 實投入 勞務者의 人件費와 荷役管理費 및 機力使用料에 依해 定해질 것이나 機力の 越等한 높은 生産性은 從前의 人力方式보다 크게 原價가 節減되어 現行料金の 下向調整이 不可避하게 될 것이다. 또 한편으로는 料金の 下向調整이 勞務者의 收入 減少와 失職問題를 發生케 할 우려도 없지 않으므로 一定期間은 機械化로 因해 發生한 利益의 一部를 還元하는 補償制度도 當然히 考慮되어야 하겠다.

機械화된 荷役に 있어서는 從前의 都給制가 止揚되고 日傭制 또는 常傭制로 轉換하는 勞務供給制의 改善이 研究檢討되어 빠른 時日內에 現實에 立脚한 荷役制度의 確立이 요망된다.

重量品 및 潤大品 制度를 우리나라 荷役過程과 類似한 點이 많은 日本과 比較하면 다음과 같다.

韓 國		日 本	
一 般 貨 物(kg)	割 增 率	割 增 率	重 量 品(kg)
80 ~ 200	30%	— . —	
201 ~ 400	50%	— . —	
401 ~ 1,000	50%	— . —	
1,001 ~ 5,000	70%	— . —	
5,001 ~ 20,000	90%	50% 以內	5,000~15,000
20,001 ~ 50,000	160%	100% 以內	15,000~50,000
50,000 以上	別途協定	150% 以內	50,000 以上

4) Lane C. Kendall, The Business of Shipping Cambridge, Maryland, 1973, p. 110.

(2) 機力使用料와 割増制의 關聯

機力使用料란 “荷役作業에 必要한 機力を 荷役事業者가 提供時는 屯當 485 圓의 機力使用料를 委託者(貨主 또는 船社)가 負擔한다.”라고 現行料金表에 規定되고 있다. 이 條項에서 問題가 되는 것은 “荷役作業에 必要할 때”라는 경우이다. 卽 荷役作業을 하는데 있어 ① 個個貨物이 人力으로서는 움직일 수 없는 重量일때(80kg以上) 當然히 必要에 依해 機力이 提供되는 境遇이고 또 ② 貨物自體는 輕量品으로서 人力으로서도 能히 作業이 可能하지만 單純한 荷役能力 提高를 爲해 荷役事業者의 便宜上 機力이 提供되어 파렛트에 依한 유닛트化(重量化)荷役을 할 境遇이다. 이럴 境遇 荷役委託者의 立場으로서는 ①의 境遇는 當然한 行爲로 首肯이 가나 ②의 境遇는 荷役事業者의 立場에서 이루어진 行爲이고 委託者와는 아무런 關聯이 없다고 生覺한다. 이때 荷役事業者가 機力을 提供하였으니 機力使用料를 받아야 한다고 할때 委託者는 이에 同意할 수 없는 것이다.

現在 이와같은 荷役을 行할때 ① 및 ②의 境遇 基本料+重量割増+機力使用料=荷役費의 請求方式으로 委託者에게 荷役料金を 請求하는 事例가 있다고 한다. 이 請求方式은 委託者의 要請에 依해 이루어졌다면 別 問題이나 重量品 및 濶大品の 割増概念에 機力使用料가 包含되었다고 생각할때 이들 荷役料金 請求方式은 故意이든 過失이든 許容될 수 없다고 본다.

그러나 現行의 重量品 및 濶大品 荷役に 있어 그 基本料 또는 割増率이 低率이어서 荷役實費의 充當이 어려워 基本料+重量割増+機力使用料=荷役費의 徵收가 不可避하다면 그 特定한 貨物과 特定한 境遇에 限할 것이고 이 방식이 全荷役 過程에 一律的으로는 適用할 수는 없을 것이므로 그 特定한 경우를 區別해서 施行토록 適用事例가 分明히 明示되어야 할 것이다.

4. 貨物量의 最低單位制

現行의 港灣荷役料率表上의 特別料金欄에 「1 船荷證券(B/L)當 貨物總量이 5 屯未滿인 경우에는 5 屯으로 計算한다」고 規定되어 있어 貨物別 作業의 難易度, 作業過程等과 關係없이 모든 荷役對象 貨物에 이를 一律的으로 適用하고 있다.

이것은 同料率表上의 適用基準欄 4號 「作業貨物屯數 1 屯未滿의 端數는 1 屯으로 計算한다」라는 것과 矛盾이 있다. 그리고 5 屯未滿을 5 屯으로 計算한다는 것은 4 屯以上은 問題가 되지 않으나 4 屯未滿에서 1 屯未滿까지는 問題가 된다. 例를들면 1B/L의 1 屯未滿인 TV, 카메라, 라디오 등의 휴대품, 託送品과 小量의 移徙貨物인 경우 5 屯에 該當하는 基本料에 倅에 따라 各種割増(類品割増, 國公休日 및 夜間割増等)까지 加算하여 荷役費를 支拂한다는 것은 常識으로서는 納得이 가지 않을 것이다. 이 制度는 1964年 以前에는 없었던 것인데 港灣運送事業法의 制定公布後 1964年 11月 16日 우리나라에서 처음으로 「港灣荷役料率表」가 認可되었을때 新設된 制度이다. 왜 이 制度가 생겼으며 또 이 制度의 趣旨가 무엇인지 생각해 보면, 1B/L當 5 屯未滿의 單一貨物을 貨主 또는 船社의 委託에 依하여 當該物品을 荷役하기 爲한 勞務者의 配置와 荷役準備를 한 結果로 이에 所要되는 費用을 實屯數(1 屯~5 屯)에 依한 荷役費로서는 充當할 수 없는 경우가 생기므로 最低荷役費를 策定한 것이라 생각된다.

그러나 이러한 경우는 주로 1B/L의 單一貨物이 人力에 依한 荷役이 困難한 80kg以上: 50,000kg의

重量品일 것이고 人力으로 能히 荷役이 可能한 物品(80 kg 以下)까지 包含된다는 趣旨은 아닐 것이다. 또 1 母船當 荷役을 하는데 그 荷役貨物 속에 1B/L 當 5 屯未滿의 貨物이 끼여있다하여 單一貨物 1 個를 別途로 荷役하지 않았는데도 5 屯으로 計算한다는 것은 矛盾이다.

따라서 이 貨物量의 最低單位制는 外國에서는 그 例를 볼 수 없고 數學的으로나 原價의 側面 또는 要式上에도 問題點이 많다. 그러나 경우에 따라서는 1B/L 當 5 屯未滿의 單一貨物의 荷役時에 그 所要費用이 實屯數에 依한 荷役費 計算으로서는 所要費用에 未達하는 경우가 있을수 있으므로 例外規定으로서

- ① 實費에 未達하는 荷役費에 對해서는 荷主와 協議해서 決定한다든가
- ② 이 制度를 모든 貨物에 一律的으로 適用할 것이 아니고 그 適用範圍를 貨物別, 事例別, 數量別로 細分化하여 最低料金制를 適用토록 하는 措置가 必要하며 利用者가 納得할 수 있는 荷役費의 請求가 이루어지도록 해야 한다.

5. 컨테이너 荷役料金

(1) 컨테이너 荷役料金の 構成과 問題點

1970年 3月頃 國際實業株式會社와 釜山 埠頭勞組間에 合意된 컨테이너 荷役의 下拂勞賃은 컨테이너 專用船인 경우 船內荷役作業에 限하여 full container에 對해서는 屯當 荷役費 170원中에서 111원으로 定하고 그 構成內容은 基本勞賃 52원에 補償金 59 원으로 하였고, EMPTY 컨테이너에 對해서는 勞賃을 FULL 컨테이너의 50%인 85원으로 하고 그 基本勞賃을 52 원으로 그 殘額 33원은 補償金으로 하였다. 그러므로 컨테이너 荷役費는 FULL 컨테이너에 있어서는 荷役費 170원(100%)=管理費 59원(34.70%), 勞賃 111원(65.30%), EMPTY 컨테이너에 있어서는 荷役費 85원(100%)=管理費 33원(38.88%), 勞賃 52원(61.12%)로 되었고 船內荷役費의 構成原則인 管理費 4 : 勞賃 6의 比率는 FULL 컨테이너에 限해서 그 反對로 形成되었다. 그리고 이 補償金은 勞組에서 一定期間을 積立하였다가, 그 後 補償金에 該當하는 分을 勞賃에 包含시켜 勞賃으로서 分配하게 됨으로써 컨테이너 荷役으로 因한 補償金 積立制度 그 自體가 모호하게 되고 말았다.

그렇다면 그 補償金이란 概念은 사라지고 現在 컨테이너 專用船의 船內 荷役費는 補償金이 包含되지 않은 荷役費로서 그 分配率은 荷役會社와 勞組間의 賃金協約에 依하여 分配되는 것인지 分明치 않은 것이 問題點이라 하겠다. 現行의 港灣荷役協會와 勞組間에 每年 이루어지는 컨테이너 勞賃協定에 있어서는 勞賃中에 基本勞賃이라는 金額을 定하고 있는데 그 基本勞賃과 勞賃과의 差額은 무엇을 뜻하는 것인지 不分明하다. 어떻게 컨테이너 荷役料金에 對하여는 그 原價計算이 이루어져 그 料率의 性格과 適正與否가 가려지야 할 時點에 있다고 생각된다.

Ⅲ. 結論 및 建議

1. 給 論

- (1) 이제까지 우리는 輸出入貨物의 港灣運送에 따르는 流通過程의 問題點을 살피고 그 流通上의

隘路를 打開하기 위한 改善方案에 대해서 考察하였다.

貿易貨物의 出入港, 荷役, 移送, 保管, 警備, 通關 및 內陸運送의 各部門은 全流通체인의 一部分이며 그 어느 한 部分에 隘路가 있으면 전반적인 流通活動의 원활한 수행이 不可能해지는 동시에 가장 非能率的인 部門의 處理能力에 의하여 全體의 流通效率이 左右되고 만다.⁵⁾ 예컨대, 船內貨物의 揚陸은 크레인의 處理能力의 改善만으로 効률이 向上되는 것이 아니라 그 다음 段階인 移送作業을 위하여 埠頭쪽에 利用可能한 場所가 있어야 한다. 또 移送作業의 處理能力은 勞動量과 운반장비(지게차등)의 量에 의존하게 되는 동시에 上屋등의 保管施設에 의하여 左右된다. 이와 같이 港灣流通체인의 各部分 상호간에는 긴밀한 協調가 있어야 하는데 이를 조절함으로써 港灣施設을 効率的으로 利用하도록 촉진하는 制度的 역할을 하는 것이 港灣料金體系라고 할 수 있다.

(2) 날로 급격하게 발전하고 있는 經濟成長과 貿易환경의 變動에 副應할 수 있도록 港灣流通시스템과 管理運營에 대하여 廣範한 調查研究를 수행하여 非能率적이고 不合理的 點을 是正할 必要가 있을 것이다. 이번 研究과정에서 우리가 얻은 結論은 東南亞의 輸出競爭國들에 比하여 制度的으로 落後한 點이 많다는 것과 그 原因이 時代의 變遷에 맞춘 研究努力을 기울리한테 있다고 본다.

(3) 港灣料金 특히 荷役料率制度는 輸出振興이라는 時代的 要請에 부합하도록 簡單明瞭하게 合理化되어야 한다.⁶⁾ 아울러 料率適用에 있어서 差別이 생기거나 不滿이 있을 경우에는 利用者가 港灣料金を 계정 또는 認可한 監督官廳에 그 審査와 仲裁을 요청할 수 있는 길을 法的으로 마련하는 한편 同料金を 개정하고자 할 때에는 利用者團體의 意見을 문도록 해야 할 것이다.

(4) 港灣料金は 原價分析의 기초가 되는 資料와 情報에 의거하여야 하므로 港灣管理當局은 貨物別 荷役速度를 비롯한 港灣運營上의 廣範한 統計資料를 구비해야 할 것이다.

(5) 컨테이너運送의 도입과정에서 우리나라에 特異하게 생겨난 內陸 CY 또는 CFS에 있어서 이루어지는 荷役作業에 대하여는 港灣運送事業法을 準用하도록 法을 補完함으로써 利用者의 不平과 마찰을 解消해야 할 것이다.

2. 要約과 建議

① 貨物入港料

(1) 釜山港灣管理當局에 貨主가 年間 57억 6,900萬원을 納付하고 있는 貨物入港料는 荷役料와 더불어 가장 큰 支共項目이다.

(2) 貨物入港料는 船舶入港料와 함께 港灣施設의 利用料로서 일반적으로 埠頭使用料(Quay rates, Wharfage rates)라고 부르며 주로 埠頭, 道路, 上屋등의 地上에 있는 設備의 유지에 충당하기 위한 것이다.⁷⁾

원래 輸入貨物에 대해서만 부과하는 것이 原則이다.⁸⁾

5) UNCTAD, Berth throughput, New York, 1973, p. X V.

6) E. Bennathan and A. A. Walters, Port Pricing and Investment Policy for Developing countries. Oxford, 1979, p. 12.

7) P. M. Alderton, Sea Transport, London, 1980, pp. 179—180.

8) W. A. Flere, Port Economics, London, 1967, pp. 121—122.

(3) 地上의 港灣設備을 利用하지 아니하는 船舶荷役貨物에 대해서는 이를 부과할 수 있는 理論的인 근거가 없다. 마땅히 免除해야만 한다. 現行시설 使用規則 제 8 조의 2에 의하면 港灣法 제 2 조 제 2 항에 규정하는 水域施設(泊地, 航路)의 使用을 징수의 대상으로 한다고 되어 있으나 이것은 船舶이 利用하는 것이며 船舶入港料에 해당한다. 마땅히 삭제되어야 한다.

(4) 항만시설 使用料에 관한 海運항만청 告示 제 82-24호(82.4.24)에 규정된 2. 貨物入港料중 나. 滯貨料 다. 倉庫 및 野積場 專用使用料는 港灣施設의 一般的 使用에 대한 代價인 貨物入港料에 해당하는 것이 아니라 起重機의 使用, 港灣荷役과 마찬가지로 特別한 서비스에 대한 代價이므로 別途로 독립시켜 保管料라고 明示해야 한다.

(5) 위와 같이 保管料를 별도의 項目으로 分類하지 않으면 母船에 直船積되는 컨테이너貨物은 港內에 있는 保管施設을 利用하지 않는 경우에도 7日 동안이나 上屋 또는 野積場을 이용한 他貨物과 동일한 金額을 貨物入港料라는 各目下에 실제로는 保管料로서 징수 당하는 不合理的 結果가 생긴다.

(6) 貨物入港料의 料率은 貨物의 價値와 支拂能力을 고려해서 한 物件에 대하여는 낮은 率로 決定해야 한다는 것이다. 이 때 서로 다른 料率을 적용해야 할 貨物의 種類는 많아야 10종 또는 12종 以內로 區分하는 것이 좋다고 한다.⁹⁾

現行 料率表에는 高價品目(酒類, 香水, 毛皮, 眞珠, 貴金屬, 銃砲, 乘用車등)에 대한 고려가 없다.

(7) 輸出振興을 위하여 輸出商品에 대하여는 貨物入港料를 免除하는 것이 바람직하다. 香港, 日本, 싱가포르 등은 이를 부과하지 않고 있다. 또 通過貨物, 換積貨物, 再輸出貨物, 返送貨物에 대하여도 免除하는 規定이 있어야 할 것이다.

② 貨物保管料

(1) 貨物入港料에서 본 바와 같이 港灣當局은 上屋, 野積場에서의 서비스 提供의 代價를 받고 있으나 이를 貨物入港料란 名目으로 부과하고 있다. 港灣交通의 輻輳를 야기하는 것은 이들 保管施設의 不足에서 主로 起因한다. 그러므로 保管料率은 港灣料金중에서 特別히 重要的 要素이다. 어느 港口이든 일정한 無料保管期間(Free time)을 정하고 있다. 대개 3~5日이면 충분하고 保管施設이 넉넉한 경우에는 最長 7日까지로 하는 경우가 대부분이다.¹⁰⁾ 無料期間이 끝나면 上屋의 保管料는 1週間을 單位로 하여 時間의 경과와 더불어 漸增的으로 늘어난다. 그러나 港灣內에 空地가 있다면 野積場의 保管料는 上屋보다 싸야하고 時間의 經過에 따른 遞增料도 甚하지 않아야 한다.

(2) 現行 貨物保管料(名目上으로는 滯貨料)는 無料期間이 輸入貨物은 5日, 輸出貨物은 7日로 되어 있고 10日을 單位로 하여 料率이 遞증한다.

(3) 上屋이 貨物의 短期間에 걸친 臨時的 保管施設의 구실을 하려면 그 料率이 너무 낮아서는 아니된다. 東南亞諸國의 料率水準과 比較할지라도 지나치게 낮기 때문에 10倍정도 引上하는 것이 타당할 것이다.¹¹⁾

(4) 港灣의 背後에 있는 營業用 倉庫는 長期的인 保管을 위한 施設이므로 時間의 經過와 더불어

9) Bohdan Nagorski, Port Problems in Developing Countries, Tokyo, 1972, p. 225.

10) E. Bennathan and A. A. Walters, Ibid., p. 210.

11) Ibid., p. 205.

비싸지지 아니하는 料率을 적용해야 할 것이다.

(5) 上屋이든 倉庫이든 保管料率은 1日을 單位로 하고 아울러 庫內占有面積을 기준으로 하여 부과하는 方法과 1日當 貨物의 重量屯 또는 容積屯을 기준으로 하는 方法이 있는데 後者의 경우가 더 혼한 것 같다.¹²⁾ 倉庫에서는 保管期間이 길어질지라도 料率이 上昇하지 않는다. 分明한 사실은 그 料率이 貨物의 保管費用에 의거해야 한다는 것이다.

(6) 現行 營業用 保稅藏置場의 保管料率은 從價率과 從量率을 合計하고 10日 單位로 부과하므로 지나치게 複雜하고 또 不合理하다. 1日當(또는 1週當)의 從量制로 바꾸어야 할 것이다.

(7) 保管作業에는 下車, 入庫, 出庫, 上庫의 과정이 따르는 것은 當然한 일인데 保管料 以外에 이러한 作業費를 별도로 부과하는 것은 料率을 複雜하게 만든다. 그러므로 이들 作業費를 原價計算에 포함시켜 料率을 결정해야 할 것이다.

(8) 保稅倉庫의 保管料算出에 있어서 B/L 當 貨物의 量이 3톤미만은 3톤으로 본다는 것은 不合理하므로 1톤미만은 1톤으로 계산하거나 最低料金制를 마련하는 것이 타당하리라고 본다.

또 토요일 午後의 保管作業料는 基本料에 5割을 할증한다는 규정도 問題가 있다고 본다. 港灣勞務者와의 勞使賃金協約에는 토요일 午後에 割增하게 되어 있지 않다.

③ 貨物의 警備料

(1) 釜山港을 利用하는 海上貨物의 貿易業體는 年間 20億원에 달하는 釜山港埠頭管理協會의 運營費를 과중하게 부담하고 있는 셈이다. 특히 貨物警備는 同協會의 業務중의 一部에 지나지 않는다. 그럼에도 不拘하고 貨主는 警備料로서 年間 15억원 以上을 물고 있으며 그 밖의 料金으로서 同協會의 事業豫算 全額을 홀로 부담한다.

(2) 貨物 警備料는 船舶入港料와 貨物入港料 등의 港灣使用料金으로써 充當해야 마땅한 港灣施設管理費와 清掃費는 말할 것도 없고 새마을事業, 港灣施設의 警備에도 쓰여지고 있다.

(3) 港灣의 利用者는 貨主뿐이 아니고 船社들과 넓은 의미의 港灣運送業體, 港界內營業者, 港灣勞務者에 이르기까지 多樣하므로 이 警備料는 이들 港灣利用者가 共同으로 分擔하도록 해야 할 것이다.

(4) 警備料의 부담을 줄이는 方法으로서 港灣內에 있는 保管施設(上屋, 保稅倉庫)內의 荷役을 同協會가 直營함으로써 자체의 收益事業을 행하는 것이 좋을 것이다.

(5) 警備料는 理論적으로 말하면 警備에 所要되는 原價計算에 의하여 算出되어야 한다. 그러나 實際로는 藏置貨物의 噸當 鑑定價格이 20萬원 以上の 것은 從價制(10萬분의 5—輸出品)에 의하고 기타의 貨物은 從量制(噸當 10원—輸出品)에 의하여 藏置日數를 곱하여 부과하고 있는데 直送貨物에 대해서는 從量制에 의한다. 問題는 6日미만의 장치貨物에 대해서는 6日(輸入品은 12日미만은 12日로)分の 경비료를 받는 것이다.

(6) 위에서 본 바와 같이 貨物警備料는 實質적으로 貨物保管料이다. 收納機關이 이른바 倉庫로는 國庫로 들어가고 경비료는 埠頭管理協會에서 收納하는 것이 다른 점이다.

12) UNCTAD, Port Pricing, Para. 89, p. 21.

(7) 指定藏置場의 附帶料金は 事實上 保稅倉庫 또는 上屋內의 荷役料金이다. 이것의 問題點은 다. 음에 言及할 港灣料金에 대한 것이 그대로 적용된다. 부과方法이 同一하기 때문이다.

(8) 稅關構內의 警備料는 關友會에서 徵收하고 있는데 賦課方法은 貨物의 鑑定價格에 100 分の 1.78%를 곱한 額을 10日을 1 期로 하는 單位期間에 대하여 徵收한다.

4. 港灣荷役料金

(1) 輸出入貨主에게 가장 支出이 크고 重要한 港灣料금이 바로 荷役料金이다. 아울러 類例를 찾아 볼 수 없을 만큼 複雜하고 不合理한 點을 많이 내포하고 있는 것이 우리의 港灣荷役料率이라고 할 수 있다.

(2) 海上運送契約의 條件에 따라서 荷役費의 負擔者가 海上運送人인 경우도 있고 貨主인 경우도 있다. 특히 定期船 海運에 있어서는 적어도 船內荷役費는 海上運送人이 부담한다. (Liner term; Berth Term)

그러므로 船內荷役料金, 陸上(沿岸)荷役料金 및 曳解船使用料로 區分해서, 다시 말하면 荷役作業의 種類別로 港灣荷役料率을 책정하는 것이 基本原則의 하나이다. 또 실제의 荷役作業量(즉 荷役能率)은 貨物의 種類別로 크게 다르므로 作業費用에 比例하도록 料率을 다양하게 정하는 것이 料率決定의 基本이다. 코스트에 比例하는 料率이 되려면 1時間當 勞賃과 1時間의 標準班(Gang; 作業班)當 처리되는 貨物量에 대한 貨物種類別, 作業種類別, 實際코스트를 기초로 한 標準原價計算을 해야 한다.¹³⁾

(3) 荷役能率は 실제로는 무게나 크기가 같다면 貨物의 種類 그 자체보다는 包裝形態 예컨대 칸테이너, 자루(Bag), 꾸러미(梱包; Bale), 다발(Bundle), 술통(Cask), 상자(Crate, box) 또는 無包裝狀態(散物; Bulk)로 되어 있는지의 여부에 의하여 결정되는 것이 보통이다.

(4) 現行 荷役料率은 作業段階別로, 즉 船內, 解船積揚, 曳解船, 上車下車, 入出車의 6 단계로 되어 있는 作業의 動作別 料率인데 前記한 바와 같이 3段階로 單純化해야 할 것이다.¹⁴⁾

(5) 荷役原價가 料率에 精確하게 반영되어 있는 것 같지 않으므로 正確한 標準原價計算에 의거한 料率의 策定이 要望된다.

(6) 一般荷役基本料金에 나타난 貨物의 種類는 雜貨를 포함하여 12種이고 이종의 雜貨는 다시 226. 種을 5개 그룹으로 나누어 類別 割増을 하게 되어 있다. 이것은 큰 모순이며 처음부터 包裝形態別로 品目を 分類해서 料率을 정해야 할 것이다. 홍콩에서는 貨物을 雜貨는 2개, 其他 貨物은 4개로 分類하고 있고 대만은 4個의 貨物分類로 되어 있다. 日本의 경우도 船內荷役に 있어서는 貨物의 모양에 따라서 單一化貨物, 一般包裝貨物, 散貨物, 非包裝貨物의 4가지로 分類하고 이것을 다시 都合 54品目으로 나누어 料率을 정하고 있다. 沿岸荷役의 경우는 4種類의 貨物群, 46品目이며 曳解船料率에 있어서는 8개 品目으로 나누어져 있다.

13) B. Nagorski, Ibid., p. 227. 및 L. C. Kendall, Ibid., pp. 106—107.

14) Ministry of Transport, Report of the Committee of Inquiry into the Major Ports of Great Britain, HMSO, London, 1962, p. 71.

(7) 누구나가 알아 볼 수 있도록 明確한 用語를 使用할 必要가 있으며 구체적인 定義를 내릴 必要가 있다. 가령 海運관계에 종사하는 사람일지라도 荷操作業은 무엇을 가리키는지 理解하기 힘들며, 入庫料 또는 移送料란 어디서 어디까지의 作業인지 明示되어야 할 것이다.

(8) 지게車등의 機力 使用料를 부과하는 것도 問題가 있다고 본다. 貨物의 크기와 무게에 따라서 割増制度가 있는 것은 機力을 使用할 必要에 起因하며 그 밖의 貨物에 대해서는 貨主의 立場에서가 아니라 生産性的 向上을 위해서 機力을 사용하는 것이기 때문이다.

물론 埠頭크레인을 사용할 때에는 別問題이며 이 때에는 船主와 貨主가 그 費用을 부담하는 것이 國際慣行이다.

(9) 外航船에 의한 船側渡(Berth Term) 貨物의 船內荷役料金は 船主가 부담하는 것인데, 이것에 5割을 더한 것을 船內荷役費로 한다는 것은 무슨 뜻인지 알 수 없다.

(10) 荷役料金에는 貨物警備料가 당연히 포함되어 있어야 하며 이를 별도로 받을 것이 아니라고 생각된다.

(11) 長尺物을 4.55m 以上으로 규정하고 割増料를 받고 있는데 他國의 例처럼 12m 以上으로 하는 것이 바람직하다고 본다.¹⁵⁾

(12) 重量品을 80kg 以上の 一般貨物로 정한 것은 荷役을 全적으로 人力에 의존하는 時代의 産物이며 荷役環境이 機力에 依存하는 오늘 날에는 적어도 1,000kg 以上으로 하는 것이 타당할 것이다. 또 그 割増率도 낮추어야 할 것이다(日本은 5t 以上の 貨物을 重量品으로 규정하고 5割의 割増率을 적용한다).

(13) 噸數의 計算基準은 오늘날 英美에 있어서도 미터法을 쓰고 있으므로 重量은 1,000kg, 容積은 1 立方미터(1m³)를 1 噸으로 고쳐야 할 것이다.

曳船船運送에 적용하는 스케일 噸이란 무엇인지 알 수 없으니 이것도 미터法으로 統一해야 할 것이다.¹⁶⁾

(14) 荷役料率表에 있어서 時急히 是正해야 할 조항은 B/L 當 貨物量이 5 噸未滿인 경우에는 이를 5 噸으로 보고 料金을 부과하는 것이다. 이를 본받아 保稅上屋 등에서 附帶料金을 부과함에 있어서도 貨物量의 最低單位를 3 噸으로 규정하고 있다. 이러한 制度는 그 類例를 찾아 볼 수 없으므로 모두 1 噸으로 統一해야 할 것이다.

(15) 船舶이 埠頭に 接岸하였을 때에는 貨物을 陸地쪽과 海上쪽에서 同時に 揚陸하는 것이 보통이다. 이 때 海上쪽 曳船船荷役料率이 陸地에 직접 揚陸하는 때에 比하여 2 倍以上이나 비싸므로 모든 貨物에 대하여 曳船船荷役을 행한 것처럼 沿岸荷役料金을 부과하는 폐단을 防止하기 위하여서는 外國의 例와 같이 曳船船料金을 陸地의 沿岸荷役料金과 差異가 나지 않도록 하든가 본래의 Liner Term 에 의한 海上運送條件에 충실하게 陸上揚積 荷役料金까지도 運賃에 포함시켜 海上運送人이 부담하도록 하는 것이 바람직하다.¹⁶⁾

15) UNCTAD, Port Pricing, Para. 160, p. 31.

16) Viscount Rochdale, Report of Committee of Inquiry into shipping, HMSO, 1970, Para. 647, p. 179.

5. CFS(Container Freight Station)料金

- (1) 內陸의 CFS 도 港灣運送事業法の 적용에 있어서는 港灣으로 보도록 해야 할 것이다.
- (2) 內陸 CFS에서도 콘테이너埠頭內的 CFS 처럼 5日 또는 7日間の 無料期間(Free Time)을 인정하도록 制度的인 補完과 함께 內陸 CY 設營人과 船社間의 妥協이 要望된다고 본다.
- (3) 內陸 CY에서는 搬入 CL貨物에 대한 실제의 揚陸作業 등이 생략된 경우에 上·下車 料金を 부과하는 일은 止揚되어야 할 것이다.

參 考 文 獻

1. Alderton, P. M., Sea Transport, London, 1980.
2. Bennathan, E. and Walters, A. A., Port Pricing and Investment Policy for Developing Countries, Oxford, 1979.
3. Flere, W. A., Port Economics, London, 1967.
4. Ministry of Transport, Report of the Committee of Inquiry into Major Ports of Great Britain, HMSO, London, 1962.
5. Nagorski, B., Port Problems in Developing Countries, Tokyo, 1972.
6. Kendall, L. C., The Business of Shipping, Cambridge, Maryland, 1973.
7. O'Loughlin, The Economics of Sea Transport, London, 1967.
8. Rochdale, Report of Committee of Inquiry into Shipping, HMSO, 1970.
9. UN, Port Administration and Legislation Handbook, New York, 1969.
10. UNCTAD, Berth throughput, New York, 1973.
11. UNCTAD, Port Pricing, New York, 1975.
12. 住田正二, 港灣運送と港灣管理の基礎理論, 東京, 1972.