

졸업논문

컨테이너 운송관련 제반서류의 흐름분석 및
개선방안 연구



1997년 11월

한국해양대학교 해사대학
해사수송과 학부

송창래, 서동민, 우원태
이정광, 이인길, 장성민

제 1 장 연구의 개요

1.1 연구의 배경과 목적

무역의존도가 높은 우리나라의 경제상황에 비추어 볼 때, 컨테이너에 의한 화물수송의 비중이 점점 더 커져가고 있다. 따라서 컨테이너에 의한 화물수송에 있어서 최소의 비용과 시간으로 질 높은 서비스를 추구하는 것이 WTO 체제하의 국제무역 경쟁에서 살아남을 수 있는 길이라 생각한다.

컨테이너에 의한 화물유통이 합리적으로 이루어지기 위해서는 물리적인 면과 제도적인 면의 조화가 이루어져야 하는데 우리 논문 팀에서는 제도적인 측면에서의 문제점이 무엇이며 또 해결점이 있는가를 제시하고자 컨테이너운송관련 제반서류의 흐름에 대한 연구를 하기로 했다. 즉, 컨테이너화물 유통체계의 합리적인 운영을 저해하는 문제점 중에서, 특히 서류에 관련된 문제점을 연구하는 것으로 컨테이너화물이 화주의 문전에서 선박에 선적될 때까지, 그리고 다시 선박에서 양하되어 화주에게 배달될 때까지 소요되는 과정을 최적화함으로써 비용을 최소화하고 서비스의 질을 높이고 국제무역경쟁력을 기르는 길이라 생각되어 이와 같은 주제로 논문을 정하여 연구하게 되었다.

이 과정에서 기존 서류들과 현행 쓰이는 서류들의 비교를 통해 명칭의 통일화 및 간소화 방안을 연구하게 되었고 더불어 현재 교육되고 있는 이론적 교육의 문제점을 개괄적으로 파악하고 분석할 수 있었다.

1.2 연구의 방법과 내용(범위)

이와 같은 연구를 위해 우리 논문팀은 일단 기존의 여러 컨테이너 운송관련 서류들을 수집·분석하고, 현행 EDI를 전담하는 KNet사의 방문등을 통해 우리 논문팀은 수·출입 컨테이너의 흐름도 및 현행 EDI의 비교를 통한 각 서류의 간소화 방안을 주내용으로 논문의 연구범위를 정하였다.

제 2 장 이론상의 컨테이너운송관련 제반 서류 흐름

2.1 개요

우선 이론과 실무의 서류흐름의 비교에 앞서서, 이 장에서는 각종 컨테이너 운송과 관련된 제반용어들을 살펴봄으로써 다음에서 설명될 제반서류들의 흐름설명에 대한 이해를 돕고자 한다. 그리고 선사, 송화주(수화주), 컨테이너 터미널과의 모든 관련 제반서류의 흐름을 살펴보고자 한다.

2.1.1 컨테이너 터미널의 기능

임해지대의 항만에 설치된 Container terminal은 Container선이 접안해서 Container 화물

시간을 단축하는 한편 하역비를 경감하는 것에 있으므로, Container Terminal은 이러한 목적에 적응하기 위한 충분한 기능을 가지고 있어야 한다.

Container선의 운항능률을 향상시키기 위해서는 하역시간을 단축하고 선박의 기항지를 한정하여, 수출입 화물을 그 항에 집중시킴으로서 화물량을 확보하여야만 한다. 그리고 Terminal의 능률적인 운영에 의한 화물유통의 원활과 민속(敏速)을 기도하는 것이 Container terminal의 사명이다.

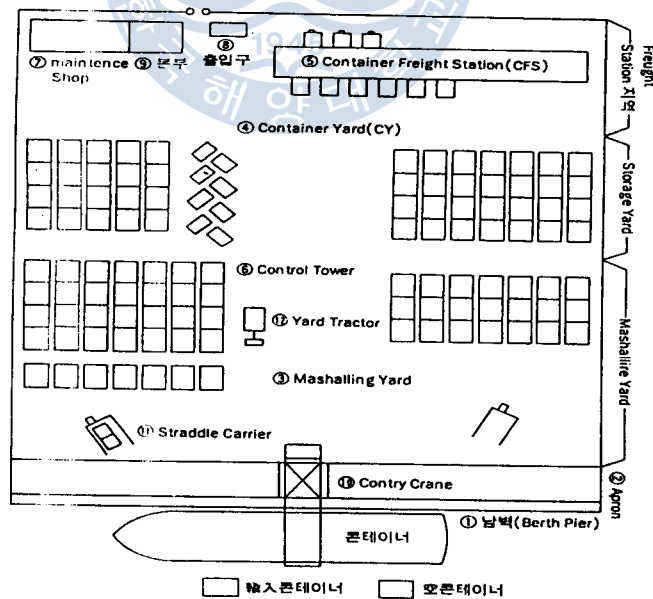
Container terminal에서의 화물 접속 형태를 생각해 보면, 운송회사가 집화한 수출화물은 ① 화주가 Terminal의 CFS(Container Freight Station)에 화물을 반입하여 Container에 넣거나 ② 화주가 화물을 Container에 넣어서 실입된 Container를 Terminal에 반입, ③ 또는 Terminal에서 멀리 떨어진 곳에 있는 Inland depot에서 화물을 Container에 넣어서, 실입된 Container를 Terminal에 반입하게 된다. Terminal에서는 선적 준비해 두었다가 Container선이 접안하면 최단시간내에 선적을 완료하여 본선을 출항시킨다.

수입화물의 양하는, 본선에서 양하한 화물을 Terminal의 CFS에서 하도하는 방법과 Container에 화물이 든 채로 육상운송기관을 이용하여 수화인에게 수송하는 방법이 있는데, 대체적으로 적하의 반대과정으로 되나, 어느 경우에 있어서도 본선하역이나 운반작업을 효율적으로 운영하는 것을 그 요건으로 한다.

Container를 Container선에 적양하하는 작업이 재래화물선의 경우와 틀리는 것은, 화물을 Container에 적재하는 작업 및 Container를 본선에 적부하기 위한 적부계획등이 모두 본선 입항전에 육상에서 작성되는 점이다. 물론, 화물운송상의 본선측 책임에는 변함이 없다. 특히 항해의 안정이나 운송중 화물관리에 관한 사항을 본선의 책임과 지시 하에 집행되어야 한다.

2.1.2 컨테이너 터미널의 시설

<그림 2.1 컨테이너 터미널의 모형도>



자료 : 韓國貿易協會, 輸出入節次解説, 1990, 제136차 改訂版 p. 653.

위 모형도에 나타나있는 Container terminal에 설치된 시설은 항만의 지형, 해륙의 연락 상황 혹은 출하의 상태 등에 따라서 일정하지 않지만 기본적으로는 대부분 다음과 같은 시설이 필요하다.

(1) 부두(埠頭) 및 Apron

Container선이 접안하는 부두에는 하역용의 Container crane이 주행하는 Rail을 부설하고, Container를 운반하는 Trailer나 Straddle carrier가 자유로이 주행할 수 있을 정도로 충분한 넓이의 Apron을 확보해야 하며, 동시에 부두 구조는, Container crane 자중(중량 약 300~350 ton)과 40'형 Container의 중량(30 ton)을 합한 하중에 견딜 수 있는 강도가 되어야 한다.

(2) Marshalling yard

Marshalling yard는 Container선에 선적할 Container를 본선 입항 전에 미리 선적할 순서로 배열해 두는 장소로서 Apron과 인접하여 있다. 그 넓이는 해당 Container terminal에서 적양되는 Container의 최대 개수를 수용할 수 있게 충분한 Space를 확보하는 것이 조건이 된다.

그러나 뒤에 설명하는 바와 같이, Container terminal에 있어서 Container운반의 방식으로서는 Straddle carrier를 이용하는 Matson방식과 Chassis에 의한 Sea Land방식이 있는데, 전자(前者)의 경우에는 Container를 2단 적재할 수 있으므로 그만큼 Space를 절약할 수 있다.

일반적으로 Marshalling yard에는 Container의 Size에 맞게 바둑판과 같은 구획선이 그어져 있으며, 이것을 Slot라하고, 그 칸(間)마다 고유번호가 있다. 적하할 container는 양하지, 중량 등을 감안하여 본선의 적부계획이 세워지고 이 적부도(積付圖)에 따라 적부할 순서에 의거하여 소정의 Slot에 정연(整然)하게 배치된다.

(3) Container yard(CY)

Container yard는 대부분 Marshalling yard와 일체(一體)로 되어 있기 때문에 그 한계선은 명확하지 않으나, 그 기능은 Container와 더불어 Chassis의 수도(受渡)가 행하여진다.

(4) Container freight station(CFS)

Container수송은 화물을 출하지(出貨地)에서 최종 목적지(目的地)까지 Container에 넣은 채로 수송하는 Door to door수송이 이상적이다. 그러나 화물의 양이 1개의 Container에 다 차지않는 LCL화물(Less than container load cargo)에 대해서는, Container회사가 개개의 화주로부터 화물을 인수받아서 그 화물의 행선지별로 구분하여 서로 다른 화주의 화물을 한 Container에 함께 적부하게 된다. 마찬가지로 수입 LCL화물은 Container화물을 Container로부터 들어내어(Devanning) 화주별로 분류하여 인도하게 된다. 이러한 작업을 하는 장소가 CFS이다. 일반적으로 수출입 통관(通關)업무도 이곳에서 행하여진다.

CFS가 반드시 Terminal내에 있을 필요는 없지만, 되도록이면 Terminal과 가까운 곳에 있는 것이 선적과 하도(荷渡)에 편리하다. Terminal의 규모가 커지면 CFS를 수출용과 수입용으로 분할하고, 특히 LCL화물의 혼적만을 전문으로 하는 Consolidation shed를 설치한 곳도 있다.

(5) Storage yard

Storage yard는 빈 Container를 놓아두는 장소로서, 반드시 Marshalling yard의 배후(背

後)에 인접할 필요는 없다. 오히려 CFS에 인접해 있는 편이 CFS내의 Vanning 및 Devanning작업과 관련되어 편리하다.

Storage yard의 구조는 빈 Container를 운반하기 위한 Straddle carrier나 Trailer가 주행할 수 있을 정도의 강도는 필요하다 Space는 빈 Container의 보관 개수에 의해서 결정되지만, 그 보관 개수는 CFS에 있어서 Vanning할 화물의 양에 의해서 결정된다. 그 외에 수리할 Container를 따로 보관할 Space도 확보되어야 한다.

(6) 그 외의 시설

① 본부 사무소(Administration office)

본부 사무소는 Container terminal의 중추적(中樞的) 기능을 다하는 관리부문이 있는 곳으로서, Terminal 작업의 일원적(一元的)운영에 필요한 일체의 계획지시를 하는 곳이다. 그 주요 업무는, Container의 동정과약외에 Container선의 하역과 적부계획, Freight station의 작업계획, 화물의 수도(受渡)에 관한 업무, Terminal내의 기계 및 기구의 정비 보수 등을 관장하는 것이다.

② 전자계산실(Computer room)

선박회사의 Container운명을 Computer system으로 하기 위하여 필요한 정보의 Input, Container, Chassis, Tractor 등의 Inventory control 및 terminal에 있어서의 제반 계산을 행하여, 전 업무를 능률적으로 운영하기 위하여 전자계산실을 둔다.

③ Control tower

Terminal내의 하역작업, Container의 배치, 기타 작업이 본부 지시대로 잘 실시되고 있는가를 감시하고, 필요한 감독 지시를 행할 목적으로서 Terminal전반이 잘 보이는 위치에 Control tower를 설치한다. Straddle carrier, container crane과는 무선연락에 의해서 지시를 전달하고 보고를 받는다.

④ Maintenance shop

Container자체의 검사, 보수, 청소 등과 Terminal내에 사용하는 각종의 기계, 기구류의 수리를 행하는 공장이다.

⑤ Gate

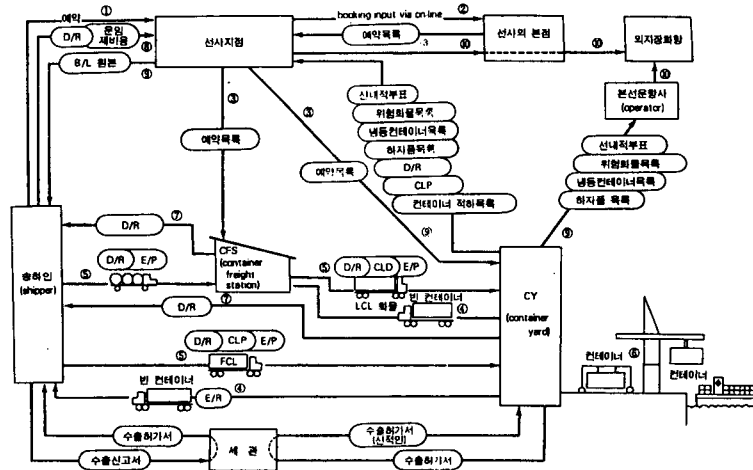
Container yard의 관문으로, 모든 화물, 빈 Container 및 화물이 든 Container의 출입시에는 필요한 서류의 접수와 입하되는 Container의 점검 및 총중량의 측정 등을 행한다. 중량 측정을 하기 위하여 Gate에는 Truck scale이 설치되어 있다. 입하된 화물이 든 Container는, Gate를 통과시에 Truck scale로써 중량이 측정되며, 목적지와 중량을 기초로 하여 적부계획을 세우고 Marshalling yard의 Slot번호가 정해진다. Gate에서는 이 Slot번호가 기재된 전표(傳票)를 Truck 운전사에게 주어서 소정의 Slot에 Container를 배치시킨다.

위에서 설명한 시설 이외에, Container terminal에는 냉동 Container용 전원(電源)설비, 야간작업용 조명설비, 구내(構內) 수급전력을 위한 수전(受電)설비, Container의 내외 부를 청소하는 세척설비(洗滌設備), 선박급수 설비, 급유(給油)설비 등이 있다. 참고로 본문에서는 ②전자계산실(Computer room)과 ③ Control tower를 Control room이라는 공통적 명칭으로 사용하고자한다.

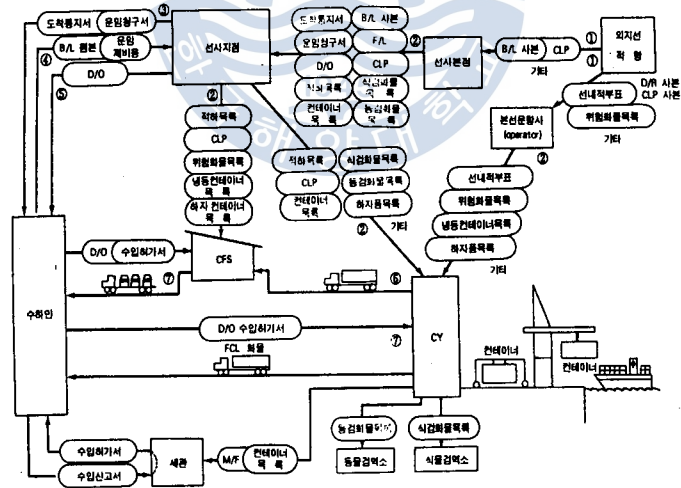
2.2 서류의 흐름도

아래에 나타나있는 흐름도는 아주 대략적인 것이다. 컨테이너 터미널 내에서의 서류흐름과 각 세부적인 서류흐름을 2.3에서 좀더 심층적으로 서술하여 다루고자한다.

< 그림 2.1 컨테이너화물과 서류의 흐름(수출)>



< 그림 2.2 컨테이너화물과 서류의 흐름(수입)>



2.3 서류 흐름도에 대한 해석

이 장에서는 2.2장에서 다루지 못했던 세부적인 서류들의 흐름 상황을 자세히 살펴보고, 수출, 입 컨테이너화물의 구분에서 FCL과 CL화물의 구분도 다루도록 한다.

참고로 FCL화물이란, 컨테이너 1개로 채우기에 충분한 양의 화물을 말하며, LCL(less than container load)화물은 컨테이너 1개를 채우기에 부족한 화물로서 여러 화주의 화물을 집하하여 FCL화물을 구성하여 운송하게 된다.

2.3.1 수출 컨테이너화물의 흐름(FCL)순서 및 관계 서류

수출컨테이너 화물운송과 관계되는 서류들은 아래의 것들이 있다. 그리고 이러한 제반운송 관계서류들의 흐름을 살펴보면 그 기능 및 역할을 쉽게 파악할 수 있을 것이다.

Booking note :화물선적예약서	Master plan(general stowage plan) :완성적부도
Booking list :화물인수예약명세서	Tally shee t:검수표
Bill of lading(B/L) :선하증권	Cargo manifest :적화목록
Equipment receipt :기기수도증	Container number list :컨테이너번호일람표
Container load plan :적치표	Exception list :적화사고일람표
Export declaration(E/D) :수출신고서	Stowage plan :본선적부도
Export permit(E/P) :수출허가서	Special cargo list :특수화물일람표
Dock receipt(D/R) :부두수취증	Reeper cargo list :냉동화물일람표
Decking plan	Dangerous cargo list :위험화물일람표
T card	Stowage survey report :적부감정서
Freight list	

<서류흐름순서>

- 화주가 선사의 집소 및 그 대리점에 선적예약(booking)을 한다.
- 선사의 집소 및 대리점은 화물선적예약서(booking note)를 작성하여 컴퓨터에 입력한다.
- 집계된 화물인수 예약 명세서(booking list)를 관계 점소에 송부한다.
- 화물 인수예약명세서(booking list)를 기초로 선사의 지시에 따라 CY(container yard)오퍼레이터(operator)는 필요한 빈 컨테이너를 화주에게 대출하고 equipment receipt(기기 수도증)를 접수한다.
- FCL(Full container load)화물의 화주는 빌린 빈 컨테이너 내 적치물(container load plan)을 각 컨테이너마다 작성한 다음 필요한 서류를 작성한다.
- 사전에 보세운송허가를 세관에서서하고 Export Declaration(E/D)을 하고 세관에서 E/P(Export permit)를 교부받는다
- CY 오퍼레이터에게 CLP 5부(S/N) 와 E/p를 제출하면서 CY에 반입한다.
- CY 오퍼레이터는 컨테이너화물을 인수할 때 Container의 외관과 봉인을 점검하고 Truck Scale로 총중량을 측정한 뒤 부두 수취증(D/R:dock receipt)에 서명한후 화주에게 반환한다.
- 주차장에서 기다리고 있던 트럭운전수에게 Decking plan의 Slot 번호를 기입한 전표를 주어 현장에 반입하고 Container의 상세내용을 Control room에 통지한다. 그리고 Control room에서 각각의 T카드를 준비한다.
- 트럭은 적재위치로 이동해서 기다리고, Control room에서 Straddle carrier에게 Stacking

position의 지시를 내린다.

- Straddle carrier는 적재후 Container 번호 등을 확인후 무선으로 Control room에 알린다.
- Control room에서는 적재위치에 T카드를 붙인다.
- Container를 다 적재한 뒤 트럭은 출구 주차장으로 옮겨온다. 수도 직원은 Container를 내렸는지 확인후 CLP(S/N)에 서명하고 CLP(S/W)의 1부는 영수증의 역할로 차량기사가 소지하고, 1부는 수도 직원이 사무실에 보관하고, 나머지 3부는 기타, 선사, 부과 등에 보내어 진다.
- 차량기사는 CLP(S/N)을 화주에게 준다.
- 본서에서는 loading list와 yard의 적재상황을 대조하고 위치를 확인한다. 그리고 master plan을 control room에 제시한다. 그리고나서 선적순서를 결정한 뒤 master plan(general stowage plan):완성적부도와 Loading list를 서로 비교하고 각각에 내용을 기입한다.
- CY 오퍼레이터는 컨테이너를 갠트리 크레인을 사용하여 본선에 적재한다.
- control room에서는 보선으로 이동 될 때마다 loading list에 표시한다.
- 본선적재시 본선에서는 항만직원이 stowage plan상의 정확한 위치에 선적하게 하고 container 번호를 기입한 Tally sheet이 작성된다.
- loading list로 control room에서는 선적완료를 확인한다.(선적시마다 T카드를 떼어낸다.)
- 선적완료후 master plan의 원본 1부는 본선이 가지고, 부분 1부는 선사로 보내어 진다.
- 그리고 CY에서는 각각의 container의 S/N(CLP), loading list, tally sheet, master plan을 정리해 둔다. stowage plan과 특수화물 목록은 선사나 관계처에 배포한다.
- 선적완료후 본선신장은 CLP(S/N)에 서명하고 선적확인증으로 CY operator에게 인도한다.
- 마지막으로 본선 양하항 도착하기 5일전까지 8가지 서류 양하항에 송부
 - B/L copy 또는 Dock receipt copy, 적화목록(cargo manifest)
 - Container 번호 일람표(container number list)
 - Container 내 화물 적부 완성도(C.L.P)
 - 특수화물 일람표 (special cargo list)
 - 적화사고 일람표 (Exception list)
 - 냉동화물 일람표 (Reeper cargo list)
 - 본선 적부도 (Stowage plan)
 - 위험화물 일람표 (Dangerous cargo list)
- 부두수취중(D/R)을 수취한 화주는 이를 선사에서 선하증권(B/L)과 교환하고 운임선불일 경우에는 운임을 지급한다.

2.3.2 수출 컨테이너화물의 흐름(LCL)순서 및 관계 서류

수출 LCL화물의 일반적인 서류흐름은 FCL화물과 거의 동일하지만, LCL(less than container load)화물의 운송에서의 큰 차이점은 CFS(Container Freight Station)가 필요하다는 것이다.

따라서, LCL화물의 수출시 흐름 과정을 살펴보면.

FCL화물이 곧바로 CY오퍼레이터에게 인도되는 반면, LCL 화물의 화주는 부두수취중(D/R)과 수출허가서 (Export permit)를 첨부하여 화물을 CFS에 반입하며, 그 뒤 CFS 오퍼레이터는 LCL화물을 집하분류하여 컨테이너에 적입한 다음 컨테이너 적치표를 작성하여 CY 오퍼레이터에게 인도하게 된다. 그 뒤의 과정은 FCL화물과 동일하다고 보면 된다.

2.3.3 수입 컨테이너 화물의 흐름 (FCL) 순서 및 관계 서류

수입컨테이너화물 운송과 관계되는 서류들은 아래에 나타내는 것들이 있다. 그리고 이러한 제반운송 관계서류들의 흐름을 살펴보면 그 기능 및 역할을 쉽게 파악할 수 있을 것이다.

Arrival notice :도착예정통지서	Freight bill :운임청구서
Stowage Plan :본선적부도	Cargo Manifest :적화목록
Container Load Plan(CLP) :적치표	T card
Loading/Unloading sequence checklist :적양하순서표	Container report card set(4개)
B/L	D/R
Delivery Order(D/O) :화물인도지시서	General stowage plan :완성적부도
Tally sheet :검수표	Pass Document :통행서류
Container inspection report	Equipment Receipt(E/R) :기기수도증

<서류의 흐름순서>

- 송부되어온 8가지 서류를 선박회사의 점소나 대리점에 그리고 Container Terminal 등의 관계처에 송부한다.
- 선사의 점소 또는 대리점은 본선 입항 5일전에 Arrival notice(도착예정통지서), Freight bill(운임청구서) 등의 서류를 수화인 및 착하 통지처(notify party)에 송부해야 한다.
- Container terminal의 (control room에서는) stowage plan, Cargo manifest, CLP(S/N)등으로 양하계획, 배치계획 화물 이도 계획 세우고, 정기선 Container 일 경우에는 적양하순서표(loading/unloading sequence checklist), Decking plan을 준비한다.
- 그리고 manifest에 의거해서 Container card set 4부를 준비해두고 T카드도 작성해서 본선 입항을 기다린다.
- 수화인들은 은행등에서 선하증권(B/L)을 찾아 선사에 제시하고, 운임 및 비용을 지불하고, 선사의 점소나 대리점은 화물인도지시서(D/O:Delivery order)를 발행하여 수화인에게 교부한다.
- 본선이 입항하면, Cargo manifest에 선장서명을 한 후에 세관에 제출한다.
- 하역을 시작한다(general stowage plan/master plan/ships cell plan)으로 순서대로 양하한다.
- control room에서는 갠트리 크레인에게 무선으로 양하지시를 내린다.
- 양하시 컨테이너 번호, 크기, 형태, 봉인번호, 손상상태 등을 검수한다.(tally sheet/list form)
- CY에 양하가 완료되면 list form과 card set을 비교 확인하고 양하일시를 card set에 기입한다.
- CY에서는 list form(tally sheet)의 사본 1부씩을 선사와 세관에 제출한다.
- Card set 1부는 부과과(charge department)로, 나머지 3부는 통관담당직원에게 보내어 Container 번호 순서대로 정리해둔다.
- 적재확인으로 control room에서는 T카드를 붙임.
- 통관서류와 card set으로 세관검사를 맡는다.
- 그리고 card set에 통관일시를 기입하는데, 1부는 선박회사로 보내어져서 Collection(화주 인도통지)이 되고 나머지 2부는 차량수도 직원에게 송부된다.
- CY현문에서 수화인의 차량기사가 D/O(Delivery order)를 제시하면, 현문 수도직원을 D/O와 card set을 비교해서 관제실에 통지하면 관제실(control room)을 적재위치를 하달하게 된다.
- Control room에서 무선으로 straddle carrier에게 연락해서 인도한다.
- 인도시 straddle carrier의 기사는 Container 번호를 확인후 Contral room에 연락해 준다.
- Container를 인수받은 차량이 출구 주차장으로 나오면, Container 번호와 손상상태를 확인한다.

- Pass Document(통행증) 3부에 차량기사는 서명한다. 1부는 인수영수증이 되어 수도직원에게, 1부는 차량기사가 소지, 나머지 1부는 현문직원에게 주고 출구를 나옴, 그리고 마찬가지로 container inspection report도 씀
- 통행증 1부와 컨테이너 검사 기록부 1부는 선사로 보내지고, card set 1부와 D/O는 부과과(Wharf Demurrage :보관료징수하기위해서)로가고, 나머지 card set 1부 와 통행증 1부, 컨테이너 검사기록부는 터미널 보존서류로 보관하게 된다.

2.3.4 수입컨테이너 화물의 흐름(LCL)순서 및 관계 서류

상기 2.3.3의 FCL의 흐름과 거의 동일하나, 아래의 차이점이 있다.

FCL화물과 마찬가지로 본선이 입항하면 화물이 인도되기 시작하는데, FCL과의 차이점은 FCL은 곧바로 CY에 반입되어 인도되었다가 수화인이 화물인도지시서(D/O)의 교환으로 CY에서 인수해가는 것이고, LCL화물은 CFS로 이송되어 컨테이너에서 적출(Devanning)되고, 수화인 별로 화물을 분류하여 인도했다가 수화인이 화물인도지시서(D/O)의 교환으로 CFS에서 화물을 인수해 가는 것이다.

제 3 장 실무상의 현행 컨테이너 운송관련 제반서류의 흐름

3.1 현행 컨테이너 서류의 흐름

컨테이너 화물의 유통은 무역거래가 발생하여, -우리 나라의 화주와 외국의 화주간에 수출·입 계약을-수출·입 계약이 체결되면서 이루어진다. 이에 화물은 컨테이너에 담겨 유통되고, 컨테이너의 유통에 따라 여러 가지 서류가 사용되고, 수출·입이 이루어지게 된다. 이에 본 장에서는 현행 컨테이너 화물의 수출·입에서의 서류의 흐름을 살펴보고자 한다.

3.1.1 FCL의 경우 수출·입 화물의 흐름

(1) 수출 컨테이너화물 흐름

① 선적예약

컨테이너화물을 선적하고자 하는 선주는 선사에 선적요청서를 제출하기 전에 선적예약을 한다. 선적예약은 대부분 잠정적인 것으로, 선사는 이를 기초로 영업부서별, 모선별 Booking Note를 작성하여 선적계획을 세우고 이 자료를 운송회사에 보내 운송회사가 운송계약을 세울 수 있도록 한다. 화주는 선적할 컨테이너화물에 대한 상세한 사항이 입수되면 선적요청서를 선사에 보내 선적예약을 확정한다.

② 운송계획 수립

선적예약을 받은 선사는 화물적입에 필요한 컨테이너의 개수, 종류 등을 수송계약을 맺고 있는 운송회사 또는 자회사인 운송회사에 통보하여 공컨테이너를 화주에게 인도하도록 한다.

③ 운송

공컨테이너에 화물이 적입되면 운송회사는 화주가 전달을 의뢰한 수출면장과 함께 사전에

계획한 운송경로를 이용하여 컨테이너화물을 운송한다. 컨테이너화물은 현재 대부분이 공로에 의해 운송되고 있다.

④ 터미널 반입

터미널에 반입되는 컨테이너화물은 반입계에 의해 터미널에 반입된 시간 및 반입 여부 그리고 컨테이너 상태정보 등이 전산 입력되며, 터미널 야드계의 장치계획에 따라 장치하게 된다. 반입은 OD CY를 거치지 않는 직반입의 경우와 OD CY에 일시 장치되었다가 모선의 출항계획에 따라 반입되는 경우로 나누어질 수 있으나, 일단 터미널 게이트를 통과한 이후로는 터미널 반입 컨테이너화물로서 동일한 취급대상이 된다.

⑤ 선적계획 및 선적

컨테이너 전용터미널의 반입을 전후하여 선사는 Bay Plan을 터미널의 Planner실에 송부하여, Planner가 선박의 안전 항해 및 컨테이너의 조작을 최소화하기 위한 선적계획을 수립하도록 한다. 또한 터미널은 컨테이너선적목록(Container Loading List)을 선사로부터 받아 반입 컨테이너 목록과 비교하여 최종적인 모선별 컨테이너 반입여부를 확인한다. 터미널은 선적작업이 이뤄진 뒤 최종적인 선적정보를 담은 Bay Plan을 선사에 송부, 선사가 이를 그 모선이 기항하게 될 다음 항구로 보내게 한다.

현재 선사가 터미널에 송부하고 있는 컨테이너 선적목록은 선사의 국내 영업환경과 사정 상 컨테이너가 터미널에 반입되는 시점에서 제공되는 컨테이너화물정보가 정확하지 않기 때문에 컨테이너화물의 정보를 확인하는데 활용되고 있다. 컨테이너선적목록 중에서 터미널이 주로 필요로 하는 정보는 선사명, 항차번호, 선적항, 컨테이너타입, 컨테이너번호, 중량 등이다.

선사와 터미널 사이의 정보 처리는 터미널에 입주하고 있는 선사사무소를 통해 인편으로 처리되고 있으며, BCTOC는 일부선사(현대상선, 조양상선)와 제한적으로 컨테이너 반출·입 및 CFS작업내용을 전산처리하고 있다.

⑥ 출항관련 업무

선사는 선박의 출항을 전후하여 관련기관(해운항만청, 세관, 법무부 출입국관리소)에 이에 대한 보고를 하게 되며, 해외 대리점에 출항한 컨테이너화물에 대한 각종 정보 즉, Bay Plan, 적하목록, 컨테이너번호목록, 선박출항보고서 등의 선적정보를 송부한다. 화주는 선사로부터 받은 후 수출대금을 청구함으로써 한 건의 컨테이너화물 수출에 대한 흐름이 종료되게 된다.

※<그림 3.1> 참조 - 수출컨테이너 FCL

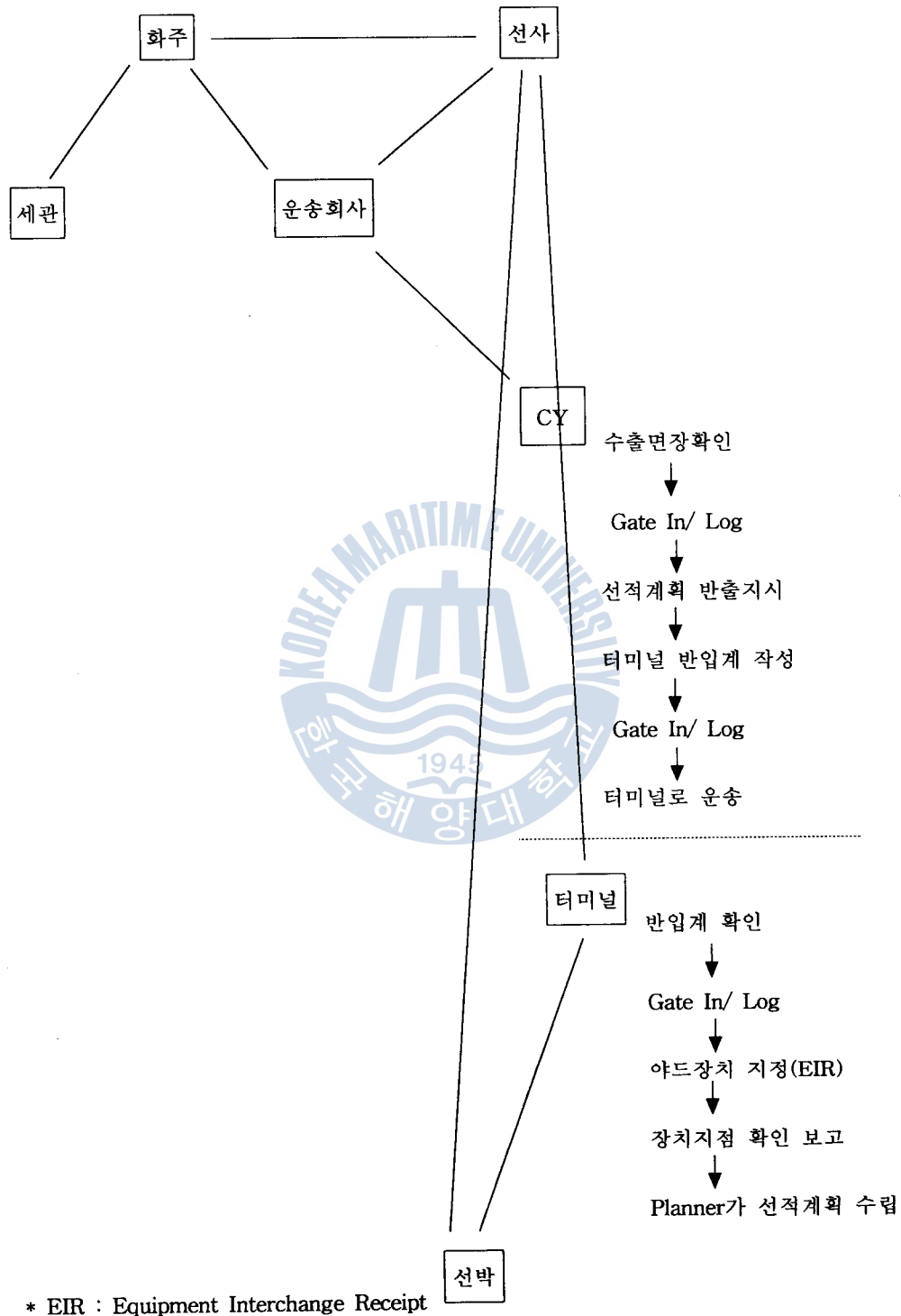
(2) 수입 컨테이너화물 흐름

① 선적서류접수

해외선사로부터 적하목록, BayPlan 등의 선적정보를 입수한 선사는 화물양하, 창고배정, 내륙운송 등과 관련한 일련의 계획을 수립한다. 선사는 화주에 화물 도착 통지를 하고 Bay Plan은 터미널에, 적하목록은 세관에 보낸다.

② 운송계약수립

<그림 3.1 FCL화물 수출컨테이너 흐름도>



- <그림 3.1 >에 대한 설명 -

1. 화주가 선사에 선적예약을 함.
2. 선사에서 Booking Note 작성..
3. 선사에서 Booking List 송부.
4. 화주는 공 컨테이너를 입수하여 화물을 신고 봉인을 함.
5. 송화인이 세관에 수출신고서를 제출하고 수출면장을 발급받는다.
6. 화주가 운송회사에 수출면장, EIR, CLP송부.
7. 운송회사에서 CY로 수출면장, EIR, CLP송부.
8. 선사에서 Bay Plan, General Stowage Plan, Container Loading List.를 터미널로 송부.
9. 본선에서 선적을 하고 검수업체에서 선측 검수·검량을 함.
10. 터미널에서 선사로 최종 Bay Plan을 송부.
11. 본선의 검수업체에서 Tally 보고서, Tally Sheet, 검량보고서, Container Exception List 송부.
12. 선사에서 해외대리점으로 선적서류(Bay Plan, CLP, B/L copy, 적하목록)
13. 선사에서 화주에게 B/L송부, (original B/L)

적하목록을 보내고 난 다음, 선사는 창고배정에 관한 사항이 담긴 배정 적하목록을 세관에 제출하고 이 배정적하목록을 운송회사, OD CY, 터미널 등에 보내 수입화물운송에 따른 운송, 화물반입, 양하 작업을 준비하도록 한다.

화주가 보세운송을 원하는 경우에는 화주로부터 위임을 받아 운송회사가 보세운송 신고를 하거나 화주가 신고한다.

③ 양하

선사로부터 선적정보를 입수한 터미널은 Planner의 작업계획에 따라 컨테이너를 양하하게 된다. 이 때 부두직통관, 직보세운송 컨테이너화물, 그리고 터미널 CFS 배정 화물을 제외하고는 OD CY로 일단 반입시키는 것이 현재 상황이다.

④ 운송

운송회사는 화주의 인도요구시기, 보세운송여부 및 자회사의 운송수단의 활용여부, 철도화차 확보 유무등을 고려하여 운송계획을 수립한다. 수입 컨테이너화물 역시 대부분은 공로에 의해 운송되고 있다.

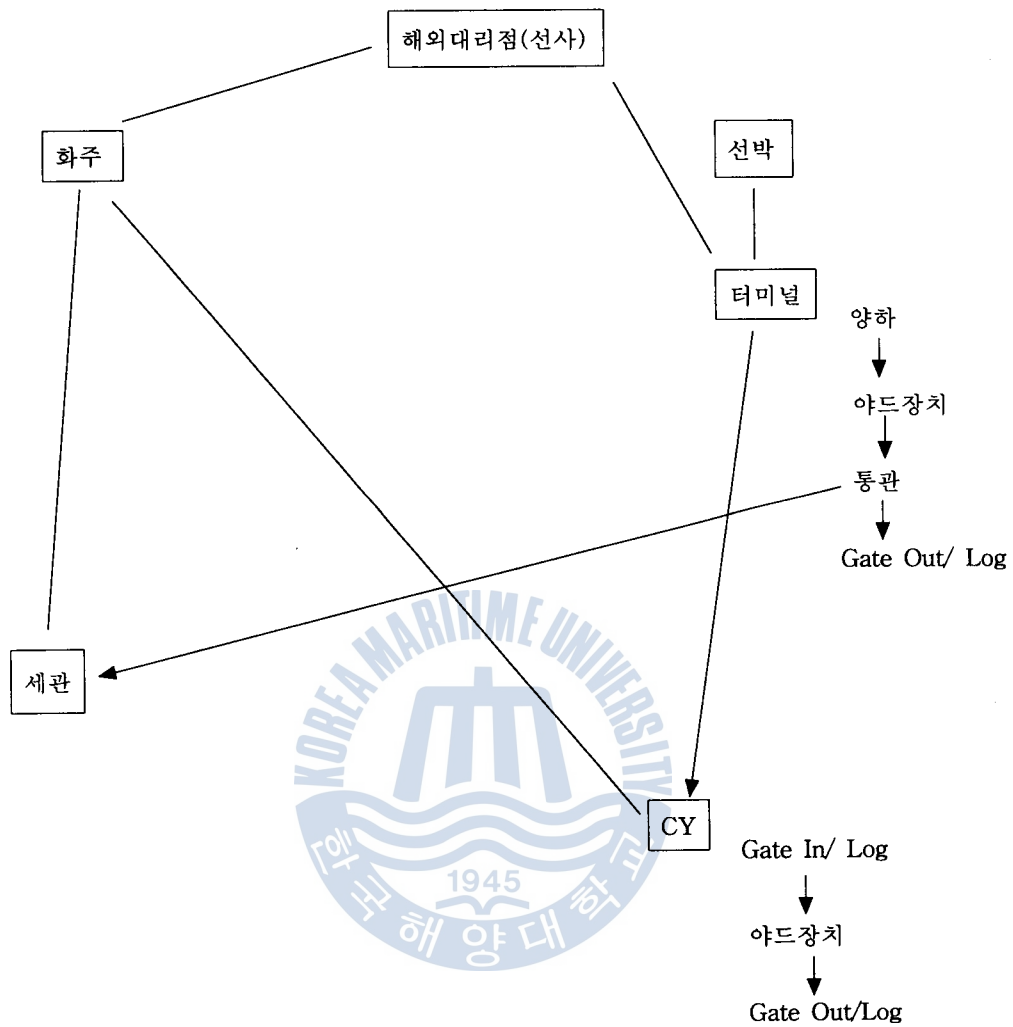
※<그림 3.2> 참조 - 수입 컨테이너 FCL

3.1.2 LCL의 경우 수출·입 화물의 흐름

(1) 수출 컨테이너화물의 흐름

LCL화물은 하나의 컨테이너를 다 채우지 못하는 소량화물이기 때문에 이들 화물을 모아 FCL 화물로 만드는 절차가 화물흐름상에 들어 있어 FCL 화물흐름보다 다소절차가 복잡

<그림 3.2 - FCL화물 수입컨테이너 흐름도>



- <그림 3.2 >에 대한 설명 -

1. 해외 대리점에서 선사로부터 선적서류(적하목록, Bay Plan, B/L copy 등) 및 정보 입수
2. 대리점에서 CFS로 선적 스케줄 통보
3. 수화주에게 도착 통지(Arrival Note)
4. 화주는 세관에 보세운송신고를 한다.
5. 본선에서 양하 후, 선측 검수.
6. 터미널에서 수입신고서를 세관에 제출하고 수입면장을 발급 받는다.
7. 검수업체에서 'Tally 보고서', 'Container Exception List'를 선사에 송부.
8. CY에서 화주에게 화물전달.

하다. 대부분의 LCL화물은 벌크상태로 OD CY CFS 또는 터미널 CFS에 반입되고 나서 통관이 이뤄진 뒤 혼재작업을 거쳐 컨테이너에 적입된다. 포워더는 이러한 LCL화물의 집화 및 혼재 업무를 담당하는데, 화주가 일반트럭을 수배하지 않으면 포워더가 이를 대행해 주고 있다. 포워더는 여러 LCL화주들을 모아 하나의 FCL 화물로 만드는 역할을 담당하기 때문에 포워더가 화주들의 업무를 대행해 주기도 한다.

화주가 자기 차량을 이용하거나 포워더에 운송을 의뢰하여 OD CY CFS 또는 터미널 CFS에 반입시킨 화물은 CFS에서 목적지별로 혼재작업을 거쳐 FCL 화물로 만들어진 뒤 터미널에 반입된다. 즉, 화물이 화주문전에서 통관이 된 다음 CFS에 입고되어 장치확인을 받거나, 또는 미통관 상태로 CFS에 입고 된후 통관절차를 거친 뒤 CFS에서 선사의 화물혼재 지시에 따라 혼재적입된다.

화물이 적입이 완료되면 구내이송되어 야드에 장치되었다가 선적계획에 의거 터미널에 반입 선적되는데 그 이후의 과정의 FCL과 같다. 화주와 CFS와의 정보처리는 현재 트럭기사와 전화/팩스를 이용하고 있으며, CFS와 세관사이에는 전화 및 서류에 의해 업무가 처리되고 있다.

※<그림 3.3> 참조 - 수출 컨테이너 LCL

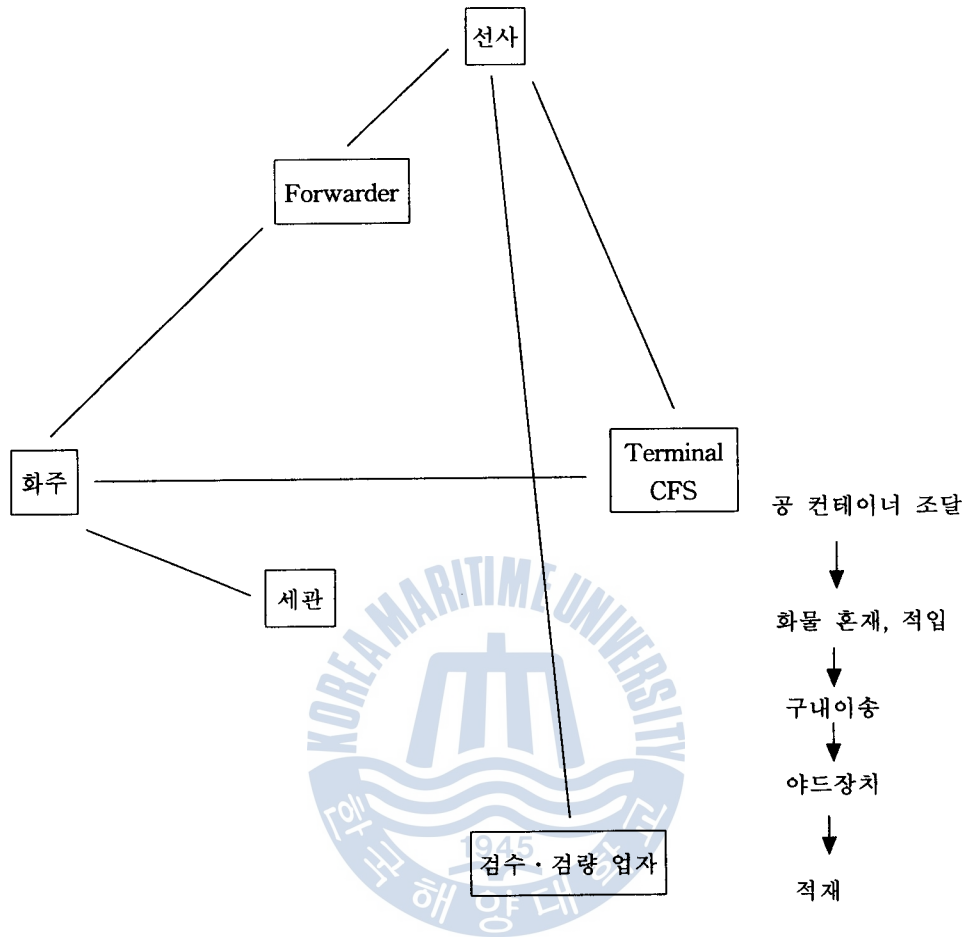
(2) 수입 컨테이너화물의 흐름

수입 컨테이너 중 LCL화물은 현재는 터미널 CFS또는 OD CY CFS로 우선적으로 배정되고 있다. 터미널에서 반출된 컨테이너는 OD CY에 반입되고 나서 다시 CFS로 이송되어 컨테이너로부터 인출된다. 세관의 업무보고는 화물이 CFS 창고에 입고된 후 이루어지고 있으며 수입신고, 통관 작업이 이루어진 다음 물품을 인출할 수 있게 된다. 이는 LCL 화물은 화물 인수도 조건이 CFS to CFS인 경우가 대부분이기 때문에 부산지역의 터미널 CFS 또는 OD CY CFS에서 통관된 후 화주가 개별적으로 인출해 가는 것을 의미한다.

FCL 화물의 경우도 마찬가지로 일반적으로 부두시설의 부족 및 화주창고 시설의 미비로 LCL 화물의 대부분이 OD CY의 CFS 또는 보세장치장에서 통관되고 있는 것이다.

※<그림 3.4> 참조 - 수입 컨테이너 LCL

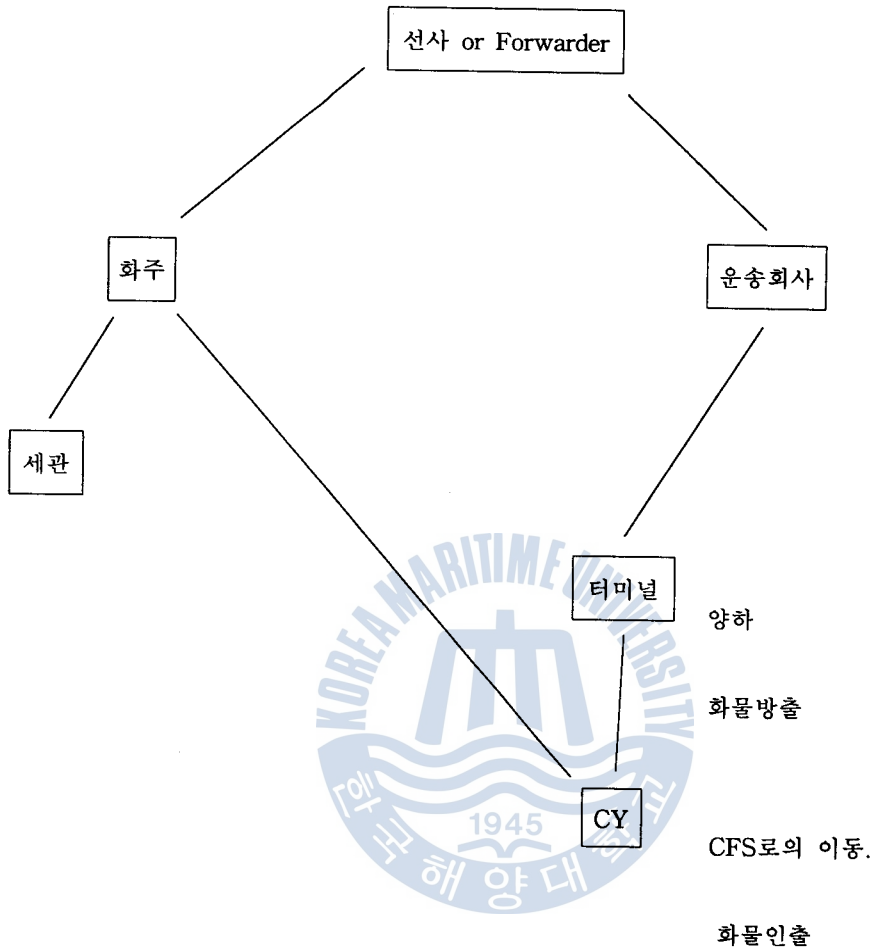
<그림 3.3 - LCL화물 수출컨테이너 흐름도>



- <그림 3.3 >에 대한 설명 -

1. 화주가 Forwarder에게 선적예약을 한다.
2. Forwarder가 예약 집계를 하고, 선사에 선적예약을 한다..
3. 선사에서 Booking Note를 작성하고, CFS order발급하여 CFS로 송부.
4. 선사로부터 CFS order 접수.
5. 화주가 세관에 '수출신고서' 및 '타소장치허가 신청서'을 제출.
6. 세관에서 '수출 면장'을 발급.
7. 화주는 차량을 수배하고 화물을 CFS로 운송한다.
8. CFS에서 화물 반입받고, 화물인수증을 발급.
9. 화주에게 화물인수증 송부.
10. 본선의 검수업체에서 'CLP', 'Tally Sheet'를 작성하여 선사에 송부.

<그림 3.4 - LCL화물 수입컨테이너 흐름도>



- <그림 3.3 >에 대한 설명 -

1. 수출 선사로부터 적하목록 Bay Plan, B/L copy, 선적정보 입수.
2. 수화인에게 도착통지 (Arrival Note)
3. 운송회사에서 선적정보입수, 터미널 반출계획 등을 수립
4. 터미널에서 '반출계' 접수.
5. 수화인은 세관에 수입신고(수입신고서, 송장)를 하고 수입면장을 발급 받는다.
6. 화주가 선사에 L/G를 제시하면 선사에서 D/O발급.
7. 화주는 CY에 'D/O', '수입면장' 제시.
8. CY에서 화주에게 화물반출허가서 2부
9. 화주가 화물반출허가서를 제출하고 화물을 인출.

3.2 차세대 서류로서의 EDI

(1) 개요.

우리 나라 물류산업은 그 규모가 매우 크다고 볼 수 있으며, 수출·입에 관련된 기관 및 업계도 매우 다양하게 구성되어 있다. 아울러 국내적 상황을 볼 때 기존의 수작업에 의한 업무처리에도 한계가 있다. 기존의 시스템 하에서는 수출입 1건당 약 230종의 물류관련 서류가 유통되면서 업무처리시간은 15~16일 정도 걸린다. 앞으로 우리 나라 물류규모가 증대하고 물동량이 많아짐에 따라 국내 운송에 서뿐 아니라 업무의 효율성 면에서도 엄청난 시간과 자본이 소요될 것이 믿어 의심치 않은 일이다. 따라서 물류흐름의 원활한 유통 및 신속한 업무처리를 위해 장기적으로 사회간접자본에 관한 과감한 투자와 더불어 단기적으로 사무자동화를 통한 불필요한 교통유발 방지와 함께 한정된 항만 및 도로의 효율적으로 이용이 필요하게 되었다.

이에 정부는 92년 새로운 EDI 시스템을 도입하여 복합무역자동화 사업을 추진하게 되었다. EDI사업은 현재 물류정보업체인 한국물류정보통신(주)-KLNet-와 한국통신이 공동전담 사업자로 지정되어 물류자동화에 힘쓰고 있다.

현재 EDI사업은 컨테이너 터미널EDI, PORT-MIS-EDI, 수출·입화물 EDI, 관세청EDI 등으로 세분화되어 KLNet을 중심으로 화주, 선주, 터미널, 관세청 등을 전산망으로 연결하여 장기적으로 전세계를 대상으로 한 종합물류전산망 구축을 계획하고 있다.

본 절에서는 현재 이루어지고 있는 EDI 시스템에 대해 간략히 기술하고, 기존의 시스템과 EDI에 의한 새로운 시스템과의 차이를 비교·분석해 보도록 하겠다.

(2) EDI에 의한 새로운 시스템

EDI에 의한 수출·입 서류의 흐름은 다음과 같이 이루어진다.

1) 수출의 경우

1. 선적요청 및 운송계획 수립

가. 선박스케줄 제공 및 변경

- ① 선사가 KLnet에 자사의 선박운항 스케줄을 제공
- ② 화주를 비롯한 사용자는 KLnet을 통하여 이를 조회.
- ③ 선박운항 스케줄상에 변동이 발생한 경우, 선사는 이를 수시로 변경할 수 있다.
- ④ KLnet의 스케줄 제공은 단순한 조회기능과 조회를 통한 선복의 확보기능을 제공한다.

나. 선적의뢰

- ① 화주는 표준화된 전자문서인 선적요청서를 KLnet을 통해 선사에 전송.
- ② 화주의 선적요청방법은 선적요청서의 전송으로 단일화.
- ③ 선적요청서는 화주의 선적예약 뿐만 아니라 운송회사, OD CY, 터미널 등에 대한 사전 정보제공의 기능도 담당.

다. 선적예약 접수 및 운송계획 수립.

- ① 선사는 KLnet을 통하여 화주로부터 선적요청서를 수신하여 예약 접수.

- ② 수신된 선적요청서를 자체 시스템상을 이용하여 '공컨테이너조달요청서'를 생성.
- ③ 운송회사에서 공컨테이너를 조달함과 동시에 운송계획을 수립한다.

2. 운송(공로운송)

① 컨테이너 운송 및 OD CY반입

화주 문전에서 컨테이너에 적입된 화물이 OD CY에 반입될 때 OD CY의 게이트는 해당 컨테이너화물의 통관여부를 관세청의 면장관련 데이터베이스에 조회한다.

② 컨테이너 관리

OD CY에 반입된 컨테이너는 Gate-In-Log에 의하여 관리되고, 이는 KLnet의 컨테이너추적자료로 활용됨.

③ 컨테이너 반출

선사는 OD CY에 해당 컨테이너화물의 선적을 통보하며, OD CY는 반입계를 작성하는 대신 터미널에 반입예정화물에 대한 정보를 사전에 제공한다.

3. 전용터미널 반입.

가. 터미널 반입 확인.

- ① 터미널은 화물반입전에 화물반입정보를 수신.
- ② 화물반입정보를 이용하여 게이트를 통과하는 화물을 확인.
- ③ 확인된 화물에 대하여 반입컨테이너목록을 작성하여 야드장치 및 선적계획의 기초자료로 활용한다.

나. 선사 Bay Plan 송부

- ① 선사는 KLnet을 이용하여 BayPlan을 터미널에 전송
- ② 터미널은 이를 이용하여 Final Bay Plan을 작성한 후, 이를 선사에 제공.
- ③ 터미널 또는 선사는 Final Bay Plan을 KLnet을 이용하여 다음 기항지의 터미널이나 선사에 제공한다.

2) 수입의 경우.

1. 선적서류 접수.

가. 선적서류 접수.

- ① 선사는 해외 선사 대리점으로부터 Bay Plan, 적하목록, 선박출항보고서 등을 수신.
- ② 선사는 이들 자료를 선박입항과 화물하역을 위한 내부자료로 활용하여 Bay Plan을 터미널에 전송.

나. 화물도착통지.

선사는 KLnet을 통하여 화물도착통지를 해당 화주에게 전송한다.

다. 적하목록 송부.

선사는 해외로부터 수신한 적하목록을 세관에 전송하고, 세관은 이를 수입화물관리를 위한 자료로 활용한다.

2. 보세운송.

가. 화주는 보세운송을 원하는 경우 양하지 세관에 보세운송을 신고하고 이에 대한 허가를 얻어야 한다.

나. 운송(공로운송)

- ① 터미널 직반출의 경우 터미널에서 반출되어 화주의 문전까지 운송된다.
- ② OD CY를 경유하는 경우 터미널에서 반출되어 OD CY에 반입·장치된 후 운송된다.
- ③ 터미널 반출 및 OD CY반입·반출의 경우 해당 컨테이너화물에 대한 Gate-In-Log가 작성된다.

3. 화물인도.

화주에게 인도된 화물은 컨테이너로부터 인출되고, 공컨테이너는 컨테이너 장치장으로 회수.

제 4 장 이론과 실무의 비교분석

4.1 현행 컨테이너 서류의 흐름과 EDI 비교

앞절에서 살펴본 바와 같이 EDI 시스템의 도입은 KLnet가 관련 기관 및 업체들 사이의 표준전자 메시지 또는 정보의 교환을 매개함으로써 물류관련기업들이 정보교환의 신속성, 편리성, 안정성, 정확성을 달성하도록 설계되어 있다.

즉, 물류 관련업체들은 EDI를 이용하여 과거 수작업에 의한 정보의 재입력, 서류처리에 따른 시간지연, 과도한 서류철 관리, 비밀 유지의 어려움 등에서 벗어나 상대기업과 손쉽게 연결되며 원하는 정보를 빠르고 정확하게 그리고 재입력 없이 처리할 수 있게 된다. 물류 관련업체는 이를 통하여 수작업시 발생하던 정보처리 비용을 절감하고 업무처리 시간을 크게 줄이며 업무계획을 사전에 수립할 수 있을 뿐 아니라 사후에도 명확한 관리를 할 수 있어 전체적인 유·무형의 물류관련 비용의 절감을 통한 국제 경쟁력을 강화할 수 있게 된다.

본 절에서는 현행시스템과 새로운 시스템을 비교하여 현행시스템의 정보 처리를 위한 송수신서류 처리방법 처리결과가 EDI상에서는 어떻게 변화하는지 대비시켜 현행시스템과 비교하여 보고자 한다.

(1) 수출의 경우

1) 선적예약

가. 현행시스템.

- ① 화주와 Freight Forwarder는 선사에 전화를 이용하거나 각자 양식의 선적요청서를 팩스를 이용하여 선적을 요청하고 있다.
- ② 전화에 의한 선적요청의 경우, 선사는 Booking Note상에 선적정보를 기입하고 이를

컴퓨터에 입력한 후 필요시 이를 통보한다.

③선적요청정보가 변경되는 경우, 화주는 전화를 이용하여 선사에 변경사항을 통보한다.

④선사는 Booking Note를 출력하여 이를 해당 OD CY에 송부함으로써 수출화물에 대한 반입계획을 수립하도록 한다.

나. EDI시스템.

①화주와 Freight Forwarder는 전자 문서화된 단일 양식의 선적요청서를 KNet를 통해 선사에 전송한다.

②기 송부한 선적요청서상의 정보를 추가하거나 변경하는 경우에는 추가 및 변경기능이 있는 선적요청서를 선사에 재 전송한다.

③선사는 화주와 Freight Forwarder로부터 전송 받은 선적요청서 상의 정보를 운송회사·OD CY·터미널 등에 화물의 이동에 앞서 제공함으로써 화물관리계획을 수립할 수 있도록 한다.

2) 운송계획수립

운송회사의 운송계획은 육상운송·철도운송·연안수송으로 구분하여 이루어지고 있으나 여기에서는 육송만을 다루도록 하겠다.

가. 현행시스템

운송회사는 선사로부터 접수한 Door Order를 기초로 하여, 공컨테이너조달을 위한 운송계획과 터미널지역까지의 운송계획을 수립하도록 하고 있다. 이는 EDI시스템에서도 동일하다.

3) 수출면장관리

가. 현행시스템

통관된 화물이 운송되고 보세구역에 반입되는 경우에 해당화물의 수출면장이 인편에 의해 소지되어 제시된다.

나. EDI시스템

화물이동에 앞서 전송된 화물정보를 기초로 보세구역은 반입되는 화물에 대한 면장 발급여부를 세관의 면장관련 Database를 통하여 조회한다.

4) OD CY반입

가. 현행시스템

①선사가 선적예약을 화주로부터 접수할 당시 OD CY에 송부한 Booking Note정보를 기초로 하여 화물 반입을 관리한다.

②수출면장관리에서 서술한 바와 같이 게이트에서 수출면장을 요구하고 이에 따라 반입 및 장치확인을 한다.

나. EDI시스템

①선사는 선적예약 접수시에 선적요청서의 정보를 OD CY에 전송하며 운송회사는 선사로부터 전송받은 Door Order정보를 사전에 OD CY에 전송하여 화물 반입관리를 가능하게 하고 있다.

②수출면장관리는 전술한 바와 같이 세관의 면장관련 Database를 조회한다.

5) 터미널 직반입

가. 현행시스템

화주문전에서부터 터미널로 직반입되는 화물의 경우 CY에서 반입계를 작성하여 기사편으로 터미널에 전달하거나, 터미널내에 상주하고 있는 운송회사 직원이 반입계를 작성하여 터미널에 제출하고 있다.

나. EDI시스템

터미널반입시 제출하고 있는 반입계 대신에 사전에 화물정보를 제공함으로써 터미널의 화물반입과 장치계획을 수립할 수 있도록 터미널직반입에 대한 화물정보도 KNet을 통하여 화물운송 이전에 터미널에 제공할 수도 있다.

6) OD CY반출 및 터미널 반입

가. 현행시스템

선사로부터 해당 화물의 반출 및 선적요청을 접수한 후 반입계를 작성하여 화물을 반출하며 터미널반입시 반입계를 제출한다.

나. EDI시스템

①OD CY는 선사로부터 선적지시를 전송 받은 후 화물을 반출하여 터미널에 반입한다.

②터미널은 반입계를 대신하여 선사와 운송회사로부터 화물이동전에 전송받은 화물반입정보를 이용하여 화물을 관리한다.

7) 보세구역 및 터미널의 Gate-In(Out)-Log관리

가. 현행시스템

화물이 OD CY와 터미널 등을 반출입하는 경우에는 화물에 대한 Gate-In/Out-Log가 작성되며 이는 해당 선사에 제공된다.

나. EDI시스템

화물반출입시 작성되는 Gate-In/Out-Log는 KNet에 전송됨으로써 KNet의 화물추적을 위한 기초자료로 활용됨.

8) 선적계획 및 선적

가. 현행시스템

①선사는 수작업으로 작성된 Bay Plan과 컨테이너선적목록을 문서의 형태로 터미널에 송부함으로써 터미널이 선적계획을 수립하도록 한다.

②선적에 필요한 냉동화물목록, 위험화물목록, 이상화물목록 등을 문서의 형태로 작성하여 터미널에 송부한다.

③선적이 완료된 후 터미널은 최종 Bay Plan을 선사에 문서의 형태로 송부하고 선사는 이를 해외대리점에 발송한다.

나. EDI시스템

- ①선사는 자사의 전산시스템에서 Bay Plan을 작성하여 터미널에 전송하여 터미널이 선적계획을 수립하도록 한다.
- ②터미널은 선적과 관련된 냉동화물목록, 위험화물목록, 이상화물목록 등을 Bay Plan에서 자동 출력한다.
- ③선적이 완료된 후 터미널은 최종 Bay Plan을 KNet를 통해 선사에 전송하고 선사는 이를 KNet를 통해 해외 대리점에 전송한다.

9) 출항 시 업무.

가. 현행시스템

- ①선적이 완료된 후 선사는 해외의 선사대리점에 Bay Plan, B/L, 선박출항정보 등을 문서의 형태로 송부한다.
- ②선사는 선박 출항 시 항만청, 관세청, 법무부 등에 출항신고서, 선원명부 등을 제출하며 항만청에 제출하는 서류는 PORTMIS를 통해 전송한다.
- ③정부기관에 중복되어 제출되는 서류는 항만청의 PORTMIS에 신고되면 기타 정부기관은 관련 정보를 PORTMIS를 통해 조회한다.

나. EDI시스템

- ①선사는 선적이 완료된 후 Bay Plan, B/L, 선박출항정보 등을 해외의 선사대리점에 전송한다.
- ②Bay Plan의 경우는 터미널이 해외 터미널에 이를 직접 전송할 수 있음.
- ③선사의 대관청기관에 대한 신고서류는 기본적으로 항만청의 PORTMIS를 이용하여 신고한다.
- ④향후 PORTMIS는 KNet와의 업무분장으로 그 기능이 구분될 계획임.

(2) 수입의 경우

수입부문에 대한 업무비교는 수출의 경우에서 제시된 바와 같이 기존의 수작업에 의한 문서처리방식에서 KNet를 통한 정보의 전송방법으로 변화되며 각 물류관련 업체에서 필요로 하는 정보가 화물의 흐름에 앞서 각 업체에 제공되는 것을 기본으로 한다.

1) 선적서류 접수

가. 현행시스템

선사간 또는 Freight Forwarder간에 송부되는 선적서류는, 팩스, 우편 등을 통하여 입수된다.

나. EDI시스템

해외와 국내간의 선적서류는 해외망을 경유해 KNet를 통하여 전송된다.

2) 적하목록입수 및 제출

가. 현행시스템

선사는 선박 또는 해외대리점으로부터 적하목록을 문서의 형태로 입수하여 이를 선박입

항후나 화물양하시에 운송회사나 세관 등에 송부한다.

나. EDI시스템

선사는 수출국의 선사대리점으로부터 적하목록을 전송 받아 선박입항 전에 적하목록을 운송회사와 세관 등에 전송한다.

3) 터미널 반출 및 OD CY반입

가. 현행시스템

해당화물의 터미널 반출은 선사나 OD CY에서 작성한 반출계를 터미널에 제출하여 이루어진다.

나. EDI시스템

선사나 OD CY가 사전에 터미널에게 반출예정 화물에 대한 정보를 전송함으로써 반출계를 제출하지 않고 전송된 정보를 조회 및 확인하여 화물을 반출한다.

4) 보세구역의 Gate-In(Out)-Log 관리

가. 현행시스템

화물의 보세구역 반출입정보는 Gate-In(Out)-Log에 의하여 관리되며 이는 선사에 제공되고 있다.

나. EDI시스템

보세구역에서 관리되는 Gate-In(Out)-Log는 KNet에 전송됨으로써 화물의 추적정보로 활용된다.

5) 운송계획수립

수입의 경우 운송계획은 수출과 마찬가지로 육송, 철송, 연안수송으로 구분된다.

가. 현행시스템

운송요청과 관련된 정보전달은 전화나 문서를 통하여 이루어지고 있다.

나. EDI시스템

운송요청은 사전에 운송관련 정보의 전송으로 이루어진다.

6) 화물인도

가. 현행시스템

선적서류가 화물보다 늦게 도착하기 때문에 은행의 수입화물선취보증서와 선사의 화물인도지시서가 활용되고 있다.

나. EDI시스템

① 기본적으로 선적정보가 KNet를 통하여 화물보다 앞서 모든 업체에 전송되기 때문에 신속한 화물의 인도가 보장된다.

② 화물인도는 은행, 선사, 세관을 연결하는 KNet를 통해 확인될 수 있으므로 수입 화물선취보증서와 화물인도지시서는 발급이 필요 없다.

<다음은 현행화물흐름과 새로운 화물 흐름간의 차이를 요약한 것이다.>

- (1) 송·수신정보는 기존의 서류에서 전자문서로 대체된다. 이 전자문서는 정부양식 또는 민간양식으로서 업계상호간의 합의에 의한 표준안을 개발할 것이다. 정형화된 정보는 EDI방식에 의하여 전송되고 비정형화된 정보는 E-Mail에 의해 처리된다. 전자문서의 개발은 현행서류의 사용빈도와 중요도에 근거한 우선 순위에 따라 순차적으로 개발될 것이다.
- (2) 관련업체들에 대한 정보의 전송은 KNet를 통하여 이루어짐으로써 정보전송절차가 간소화도리 뿐만 아니라 다른 업체들과의 연계가 수월해 질 수 있다.
- (3) 사전에 정보가 입수되므로 화물의 흐름에 앞서서 업무계획을 수립할 수 있다.
- (4) 송·수신되는 정보는 여러 단계를 거쳐서 확인되기 때문에 정확한 정보가 활용될 수 있다.
- (5) 수신된 정보를 재입력하지 않고 새로운 메시지를 생성하여 활용할 수 있다.

4.2 각 서류 명칭의 유사성 파악 및 통일화 방안

제반 서류들의 명칭의 유사성을 파악하기 전에, 각각의 서류들이 어떠한 명칭을 가지고 있고, 그 역할이나 기능은 어떠한지를 살펴볼 필요가 있다. 아래에서는 중요하고 큰 개념의 용어들을 주로 다루고 있으며, 세부적인 용어들은 2, 3장의 서류흐름도에서 이해를 도울 수 있을 것이다.

4.2.1 제반서류의 역할 및 기능

1) D/R(Dock Receipt, 부두수취증)

양하대리업자가 본선에서 화물을 인수할 때 D/O를 제시할 필요없이 화물을 인수했다는 증거로 B/N 또는 D/R을 작성한다.

2) E/D(Export Declaration, 수출신고서)

화주가 상공부장관에서 수출승인신청서(Application for license to export)를 제출해서 승인을 받은 후 세관에 제출하는 수출신고서

3) Cargo Manifest(적화목록)

입항시 세관수속서류, 잡다한 화물분별시 사용되는 서류, B/L 사본, S/O, Freight List를 기초해 항해중 또는 화물을 선적할 항의 지점에서 작성되는 화물목록

4) Cargo Booking Note(Booking List)

선박회사가 작성하고 Freight Forwarder를 통해 운송계약을 체결하면 작성되는 서류이고 이를 기초해서 Booking list가 작성된다.

5) C.L.P(Container Load Plan)

컨테이너에 채워넣은 화물의 명세를 기재한 서식으로 컨테이너 1개마다 작성된다.그리고 CLP는 화물을 채워넣은 자에 의하여 작성된다.

6) Exception List

Damage list라고도 하는데, 양하 대리업자가 화물인수시 B/N 또는 D/R 작성후 사고화물

의 Remark를 일괄 기재하는것

7) S/O(Shipping Order, 선적지시서) ; 재래선용

화물의 중량, 체적을 기입하고 E/R(수출허가서)을 가지고 본선에 가져가는 서류.(선박회사가 발급하고 송화주에게 준다).

8) M/R(Mate's Receipt, 선적화물인수증) ; 재래선용

본선이 화물을 인수했다는 증명서로 1등항해사(C/O)가 송화주에게 준다.

9) Stowage Survey Report(적부감정서)

화물 적양하시 손상대비해해서 적양하시 최선을 다했다는 객관적인 사실을 증명하기 위해서 화물의 적부장소, Dunnage의 방법, 적부상태 일체에 대해 감정한 후에 General Surveyor가 만족하게 적부완료를 증명하는 서류.

10) Freight List

적양하작업완료시 대리점에서 가져오는 B/L, Exception list를 가져오는 서류중에 하나.

11) D/O

수화인이 B/L을 선사에 제시하고 운임 및 비용을 지불하고 선사의 점소나 대리점에서 발행하여 수화인에게 교부하는 화물 인도지시서이다.

4.2.2 유사명칭서류의 파악 및 통일화 방안

각종 기존 참고문헌 및 현행 시스템을 분석하는 도중 동일기능/역할의 서류가 두가지 혹은 세가지 이상의 명칭으로 사용되고 있음을 발견하였다. 그 이유는 각 선사, 항구, 터미널, 심지어 크게는 각 나라마다 명칭을 통일화 하지 않고 기존에 자기들이 상용하던 명칭들을 그대로 사용하고 있기 때문이다. 이러한 명칭에 대한 혼란을 막기 위해서는 정부차원의 제도적인 규정을 세우는 것이 가장 효과적이고 신속한 방법이 되리라 우리 논문팀은 나름대로의 결론을 내린다.

이러한 컨테이너 운송관련 제반서류들의 유사명칭들을 살펴보면 다음과 같다.

- * List Form = Tally Sheet
- * CLP(Container Loading Plan) = S/N(Shipping Note)
- * Master Plan = General Storage Plan = Ship's Cell Plan
- * Container Inspection Report + Container Record Card Set(4장) = S/N
- * Booking List = Loading List = Cargo Booking Note
- * D/R = M/R(재래선의)
- * Exception List = Damage List

제 5 장 결 론

컨테이너 화물의 유통은 무역거래가 발생하여 수출·입 계약이 체결되면서 이루어진다. 이에 화물은 컨테이너에 담겨 운송되고, 컨테이너의 수송에 따라 각종의 서류가 사용되는데 그 종류만도 160여가지나 된다. 따라서 컨테이너 운송관련 서류를 조사해보고 분석하는 것은 그만큼 중요한 의미를 지니고 있다.

2장과 3장에서 살펴본것과 같이 이론상의 서류흐름과 실무상의 현행서류흐름의 차이는 그다지 크지 않다는 것을 알수 있었다. 특징이 있다면 현행되고있는 실무상의 서류 흐름에서는 좀더 포괄적인 개념이 많이 도입되었다는 것이다. 왜냐하면 상대적으로 대두되어온 복합운송이라는 것에 있어서 도로수송, 철도수송, 항공수송, 연안수송 등 운송의 개념이 더욱 확대된것에 기인한다고 할수 있다. 그래서 이런 확대되고 포괄적인 개념에 대해서 이론적인 기존의 컨테이너 운송에대한 서류의 흐름은 운송효율에 저하를 가져올 뿐만 아니라 물류비의 관계에서도 상당한 영향을 미치게된다고 결론지어 졌다. 이런 문제점에 대한 방안을 고려해본 결과로 이런 포괄적이고 번거로운 서류의 흐름을 좀더 간소화 시킬 방안을 찾게 되었는데 그것이 바로 잘 발달되어있는 통신시설을 이용한다는 것이다.

「미래쇼크」의 저자 엘빈토플러는 앞으로의 미래사회에서의 성공비결을 급격한 변화의 물결에 잘 적응하는 것이라고 주장하고 있다. 현재 각 선사들은 이러한 변화에 대처하기 위하여 컨테이너와 관련된 제반서류들을 이미 전자 결제시스템으로 대체했다. 하지만, 진정 한국해운의 매카임을 자부하는 우리학교의 교과과정을 보면 1970년대의 책을 가지고 그대로 학생들에게 교수하고 있다. 발빠른 해운업계의 변화에 발 맞추기 위하여 보다 현실적이고 실무적인 학교교육이 이루어졌으면 하는 마음으로 본 논문을 마친다.

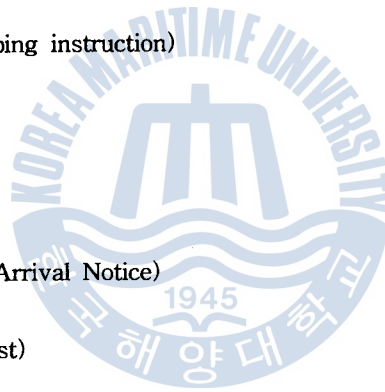


§ 參考文獻

1. 船舶積貨 - 韓國海洋大學校 海事圖書出版部 -
2. 컨테이너 運送實務 指針
3. 컨테이너 터미널의 物流 情報 處理 - 저자 : 白仁泰 -
4. 國際運送
5. Container Handling and Transport - H K Dally -
6. 컨테이너 輸送指針 船積· 養育· 通關 핸드북 - 海文堂 -
7. 우리나라 컨테이너 貨物의 流通構造 改善方案 - 金在奠 -

§ 附錄目次

- 부록 1 : 선적의뢰서(Shipping instruction)
- 부록 2 : 용적 증명증명서
- 부록 3 : 선하증권(B/L)
- 부록 4 : D/R
- 부록 5 : D/O
- 부록 6 : B/N
- 부록 7 : 화물도착통지서(Arrival Notice)
- 부록 8 : L/G(보증장)
- 부록 9 : 적화목록(Manifest)
- 부록10 : S/O & M/R
- 부록11 : S/O



(1) 船積依頼書

JAPAN EXPRESS CO., LTD. KOBE

HEAD OFFICE : (Zeikan-Konai) Shinko-Cho, Ikuta-Ku, Kobe
TEL. (32) 2151 (REP.)

OSAKA OFFICE : Sasaki Bldg. 15 Azuchi-machi 2-Chome Higashi-Ku, Osaka
TEL. (262) 2581 (REP.)

F. O. B 保険は御社 (船積依頼人) にて必ず契約して下さい。若し未契約の場合は当ジャパンエクスプレスに御申し出下さい。

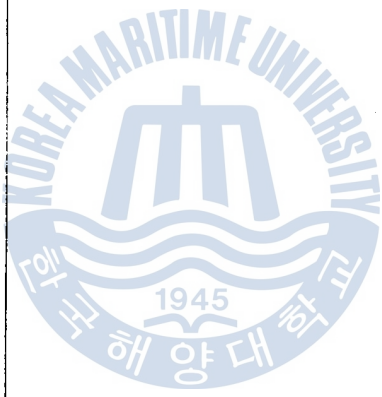
本積出ニ対スル御連絡者

商社		
御担当者		

SHIPPING INSTRUCTION

船積諸掛
請求先

Shipper : B/L (面) _____
Per /S: _____ Sailing on _____
Destination : _____ Via _____
Consignees : B/L (面) _____
Notify : B/L (面) _____

Marks & Numbers	Nos. of packages	Description	M'ment	Weight
				

Net Weight :	L/C Shipping Date :-	Freight : @
F.O.B. Value :	L/C Expiring Date :-	Freight Collect :
	Partial Shipment Not Allowed :-	Freight Prepaid :

発送元	
入庫月日	年 月 日
倉庫名	
入庫番号	
Invoice No.	

Remarks :-

B/L Copy ()	通関	S/O	台帳	B/L	取	B/L	本
(1) M'ment List ()							

	担当者	外交
--	-----	----

請求書 No. _____

(2) 容積重量証明書

HEAD OFFICE:
KAIJI BLDG. NO. 5-1 CHOME
N. 1-1 HATTYODORI CHUO-KU
TOKYO, JAPAN

PHONE: TOKYO 103 552 0141
CABLE ADDRESS: KAIJIKENTEI TOKYO
CABLE BENTLEY'S 2ND USED



ORIGINAL

NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI

FOUNDED IN 1913

BRANCHES:
ALL PRINCIPAL PORTS IN JAPAN

13 COPY No. Y-03-00000-001
Sheet No. 1

KOBE, MAR. 13, 1970

CERTIFICATE AND LIST OF MEASUREMENT AND/OR WEIGHT

We Hereby Certify that the measurements and/or weights of the goods were taken by our measurers as follows:—
The under-mentioned goods for exportation were measured and/or weighed in accordance with the provisions of
recognized measuring rules for shipping cargo, solely for the freight purpose of the carrying vessel.

Mark & Number	Number of Packages	Ft. In.		Ft. In.		Ft. In.		Cft. Per Pkg.		Total Cft.		Weight Per Package	Total Weight
								Ft.	In.	Ft.	In.		
SHIPPERS: MASA ELECTRIC INDUSTRIAL CO., LTD. ATTENDANCE: HIGASHI-NAGA-KU, KOBE VESSEL: BOSTON MARU, KOBE TO NEW YORK M.A.S.C. AM-012 NO. 375 NEW YORK MADE IN JAPAN M.A.S.C. NO. 375 POLYPROPYLENE TAPES CARTONS													
11- 30	20	0	9	1	2	1	2	1	0	20	0	20	
TOTAL	20									20	0		400 LB.

Grand Total should never be amended. The same which have been tampered with shall be null and void.



NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI
BRANCH

[Handwritten Signature]

Manager

(17) コンテナ B/L

Forwarding Agent: SPACE IMMEDIATELY BELOW FOR SHIPPERS MEMORANDUM NOT PART OF BILL OF LADING
Delivering Carrier to Steamer

BILL OF LADING

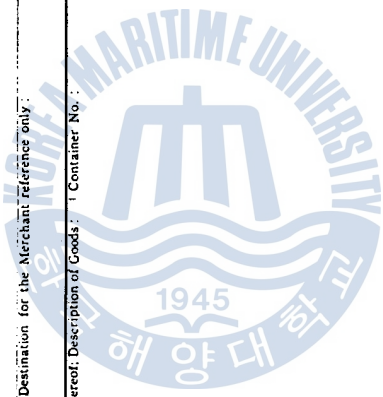
Mitsui O.S.K. Lines Ltd.



Received by the Carrier, the goods or container(s) or package(s) said to contain the goods herein mentioned, in apparent good order and condition under covermark indicated herein, to be transported by the Vessel and/or Carrier's option of carriage named herein or any substitute Carrier's option from the place of receipt or the port of loading to the port of discharge or the place of delivery shown herein, subject to all the terms and conditions provided for on the face and back of this Bill of Lading.
If required, this Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for the goods or delivery order.

(Terms of Bill of Lading continued on the back hereof)

Ocean Vessel and Voyage No. : _____ Pre-carriage by : _____ Port of Loading : _____
Port of Discharge : _____ Final Destination for the Merchant reference only : _____ No. of original B/L : _____
Marks and Numbers : _____ Number of Container or Package : _____ Type or Kind thereof : _____ Description of Goods : _____ Container No. : _____ Weight : _____ Measurement : _____ Rate per : _____ Freight and Charges : _____



(Particulars above furnished by Shipper)

Dated at : _____		Total Collect : _____	Total Prepaid : _____	Ex. Rate : _____	Yen : _____
By : _____		Laden on board the Vessel : _____			
Mitsui O. S. K. Lines, Ltd.		Signature : _____			
Date : _____		_____			

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING, the Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions and conditions on the face and back hereof as if signed by him, any local custom or privileges to the contrary notwithstanding, and agrees that all agreements or freight engagements for the carriage of the goods are superseded by this Bill of Lading.
In witness whereof, the undersigned, on behalf of Mitsui O. S. K. Lines, Ltd., the Master and the owner of the Vessel, has signed the number of original Bills of Lading stated herein, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

* — See Article 8, Paragraphs 2 & 4

Form : CD-95A

(16) ドックレシート

3. E/D No.



Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

1. Forwarding Agent: 2. Delivering Carrier to Steamer: ORIGINAL NON-NEGOTIABLE DOCK RECEIPT

3. Shipper: 4. B/R No.: 5. Consignee: 6. Consignee: 7. Notify Party:

8. Type of Services: 1-CY-CY, 2-CY-CFS, 3-CY-DR, 4-CFS-CY, 5-CFS-CFS, 6-CFS-DR, 7-DR-CY, 8-DR-CFS, 9-DR-DR

9. Ocean Vessel and Voyage No.: 10. Place of Receipt: 11. Pre-carriage by: 12. Port of Loading: 13. Port of Discharge: 14. Place of Delivery: 15. Final Destination for the Merchant reference only: 16. Freight payable at: 17. No. of original B/R/L

Table with 2 columns: 18. Marks and Numbers, 19. Number of Container or Package, 20. Description of Goods, 21. Container No., 22. Weight, 23. Measurement, 24. Rate per, 25. Freight and Charges

26. Total Freight: Service Charge: Grand Total: 27. Exceptions: (at the time of receipt) 28. B/R/L to be issued at: 29. Total Collect: 30. Total Prepaid: 31. B/L Rate: 32. Yen:

33. Dated at: 34. Received by: Received by the Carrier the goods or the containers or packages said to contain the goods as specified herein for the custody and carriage of the said goods or the said containers or packages in accordance with the terms and conditions of the Carrier's regular form of Bill of Lading, which shall be deemed to be incorporated herein. # - See Article 8, paras. 2 & 4 of back clauses of the Carrier's regular form of Bill of Lading.

1. 乙仲コード, 2. 荷受人コード, 3. 荷渡人コード, 4. サビスコード, 5. 荷渡地コード, 6. 荷受人コード, 7. 荷渡地コード, 8. 船名コード, 9. 品目コード, 10. 船名コード, 11. 荷渡地コード, 12. 船名コード, 13. 船名コード, 14. 船名コード, 15. 船名コード, 16. 船名コード



(15) 荷渡指図書

MITSUI O.S.K. LINES, LTD.

DELIVERY ORDER

Original

TO:

[Empty rectangular box for recipient name]

....., 19.....

Please deliver the following cargo to

B/L No.

(Port of Loading)

Messrs. [Empty rectangular box for recipient name]

ex. M.S. Voy. No., is due to arrive at Kobe on or about

Marks & Nos.	No. of P'kgs	Description of Goods
NON - NEGOTIABLE		

NOTICE TO CONSIGNEE

- ① This delivery order is issued subject to the remarks, conditions, and clauses of the Company's Bills of Lading and/or M/Receipt.
- ② Overside delivery, subject to stowage Permitting thereby entailing neither extra expenses nor delay to the vessel.

MITSUI O.S.K. LINES, LTD.

Kobe Branch

D/O No. [Empty rectangular box]

E. 105

부록5

(13) カーゴ ボート ノート (記入例)

THE ALL NIPPON CHECKERS CORPORATION
 KOBE BRANCH

ARRIVAL No. 1836

CARGO BOAT NOTE

B/N No. 13

RECEIVED From

IS " Colchis " Voy. No. 60-0 ARRIVAL DATE, KOBE 11-3 1970

BARGE NO. Bd3 BERTH F422 HATCH NO. 6

B/L No.	MARKS	QUANTITY AGAINST MANIFEST	Kind of P'kgs	DESCRIPTION	REMARKS
				via Osaka via Ltd	
	SANAE			Sette Japan Express	
1	SHAKITRAI	30		30 packets	said to contain
				caerite	(5) 19 cover slightly torn
				(too paper paper)	contents & Rep's
TOTAL		30		30 packets	
PLACE OF LANDING		4号水陸空上局			
CONSIGNEES or AGENCY		パンテック株式会社			
REMARKS					

[Signature]
 RECEIVER A. N. C. C.

[Signature]
 OFFICER IN CHARGE

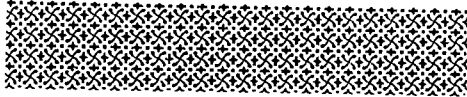
[Signature]
 SHIP'S CHECKER

DATE 11-3-70



(12) 貨物到着通知書

MITSUI O.S.K. LINES, LTD.
ARRIVAL NOTICE



....., 19

B/L No.

(Port of Loading)

Please be advised that
the cargo shown below

ex. M.S. Voy. No., is due to arrive at Kobe
on or about

Messrs.

Please surrender duly endorsed original Bill of Lading to this office and arrange to take delivery.

Marks & Nos.	No. of P'kgs	Description of Goods

NOTICE TO CONSIGNEE

- ① The arrival date subject to alteration without notice.
- ② Overside delivery, subject to stowage Permitting thereby entailing neither extra expenses nor delay to the vessel.

MITSUI O.S.K. LINES, LTD.

Kobe Branch

A/N No.

E. 105

부록7

(6) Letter of guarantee

LETTER OF GUARANTEE

KOBE, _____ 196_____

The Manager,
MITSUI O.S.K. LINES, LTD.
KOBE BRANCH.

Dear Sir,

In consideration of your granting and delivering to us, at our request, clean Bill(s) of Lading for the undermentioned cargoes which have been shipped on board /S " _____ "Voy No. _____
at the Port _____ for which exception(s) have been taken on the Mate's Receipt as follows.

B/L No.	Marks & Nos.	No. of P'kgs.	Description	Exceptions taken on M/R

We, the undersigned, do hereby undertake to hold you free and harmless from any claim that may arise in connection with abovementioned exception(s) and to indemnify you against all consequences of your so doing, and further declare that such claim which may be made by consignee or any other party holding above B(s)/L will be settled directly by us.

We are, Dear Sir,

Yours faithfully,

to be signed.

Revenues
Stamp

(5) 積荷目録 (M/F and F/L)

MITSUI O.S.K. LINES, LTD.

GENERAL MANIFEST and FREIGHT LIST of the cargo on board _____, whereof _____ is master,
 Sailing from _____, date _____, and bound to _____ Voy. No. _____ Page No. _____

BILL OF LADING NUMBER	SHIPPERS	CONSIGNEES	MARKS AND NUMBERS	QUANTITY	DESCRIPTION	WEIGHT	MEAST TONS	RATE	FREIGHT		REMARKS
									PREPAID	COLLECT	



(105-550-1)

0101



- (3) 船積指図書(2)(一般の様式)
- (4) メーツレシート(一般の様式)

Shipper: T. C. Tani & Co., Ltd.	
Consignee:	
Notify party:	
Local vessel:	From:
Ocean vessel: " TREIN MAERSK "	Port of loading: KOBE, JAPAN
Port of discharge: NEW YORK	Final destination (if oncarriage):
Marks and numbers:	Number and kind of packages: Description of goods:

B A N T A M
P E T E R ' S



BLACK
5- SETS
NEW YORK
VIA PANAMA
MADE IN JAPAN
ORDER NO.616
CTN NO.301-400

100 c/t

BLACK 3-PC. VINYL LUGGAGE SET

UOZAKI (I)
#1954 (100) 2/4



S/O No.

MAERSK LINE

SHIPPING ORDER & MATE'S RECEIPT

To: Chief Officer

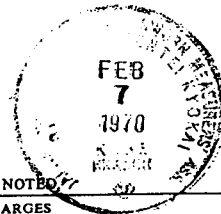
Please accept on board goods as shown below

Subject to all stipulations, conditions and exceptions of the regular Bill of Lading of the Maersk Line in current use in the trade between the Port of Loading and Port of Discharge named herein.

For Maersk Line Ltd., Japan Branch

Freight payable at:	Number of original Bs/L:
Gross weight:	Measurement:

566-8
5500 lbs
(100)



THE ABOVE MENTIONED GOODS IN GOOD ORDER AND CONDITION UNLESS OTHERWISE NOTED

This receipt is given subject to all stipulations, conditions and exceptions of the regular Bill of Lading of the Maersk Line in current use between the Port of Loading and Port of Discharge named above.

RECEIVED ON BOARD

BY: _____ CHIEF OFFICER

GOODS AS ABOVE

STOWED IN HATCH NO.: _____

DATE: _____ HOUR: _____

NAME OF FORWARDING AGENTS:

부록10

(3) 船積指図書 (1) (MO Line)



Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

SHIPPING ORDER

Forwarding agents: _____
 Shipper: _____
 Consignee: _____
 Notify address: _____

(Ocean) vessel: _____ * (from): _____ * (local vessel): _____ Date: _____
 Part of loading: _____ Part of discharge: _____ Final destination (if on-carriage): _____ Final destination for O.C.P. purpose only: _____ No. of original B(L)/L: _____
 Marks and Numbers: _____ No. of pkg.: _____ Kind of package; description of goods: _____ Weight: _____ Measurement: _____ Rate per: _____ Freight and charges: _____



Prepaid at: _____ Total prepaid: _____ Collect at: _____ Total collect: _____ Ex. rate: _____ Total prepaid in Yen: _____ Place of B(L)/L issue: _____

EXCEPTIONS:

HATCH NO.:

MITSUI O.S.K. LINES, LTD.

S/O No.

By: _____

C: S/O

D. 500

大阪商船三井船舶の Shipping Order は、Shipping Application Copy, Shipping Application, Shipping Order Copy, Shipping Order, Mate's Receipt の 5 片で 1 セットとなっている。Shipping Application に基づいて船会社が B/L を作成することになっているから、他社の S/O と異なり、海貨業者は B/L を作らなくてもよくなった。



