

택배운송(宅配運送)

택배서비스(Courier service)용어의 정의

택배 : 소형·소량의 운송물을 고객의 주택, 사무실 또는 기타의 장소에서 수탁하여 수하인의 주택, 사무실 또는 기타의 장소까지 운송하여 인도하는 것을 말한다.

택배사업자 : 택배를 영업으로 하는 자를 말한다.

고객 : 사업자에게 택배를 위탁하는 자로서 운송장에 송하인으로 기재되는 자이다.

수하인 : 고객이 운송장에 운송물의 수령자로 지정하여 기재하는 자를 말한다.

운송장 : 사업자와 고객 간의 택배계약의 성립과 내용을 증명하기 위하여 사업자의 청구에 의하여 고객이 발행한 문서를 말한다.

수탁 : 사업자가 택배를 위하여 고객으로부터 운송물을 수령하는 것을 말한다.

인도 : 사업자가 수하인에게 운송장에 기재된 운송물을 넘겨주는 것을 말한다.

손해배상한도액 : 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착시에 사업자가 손해를 배상할 수 있는 최고한도액을 말한다. 다만, '손해배상한도액'은 고객이 운송장에 운송물의 가액을 기재하지 아니한 경우에 한하여 적용되며, 사업자는 손해배상한도액을 미리 이 약관의 별표로 제시하고 운송장에 기재한다.

택배운송사업자의 손해배상책임

- 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착에 관한 사업자의 책임은 운송물을 고객으로부터 수탁한 때부터 시작한다.
- 사업자는 천재지변 기타 불가항력적인 사유에 의하여 발생한 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착에 대해서는 면책이 된다.
- 사업자의 배상책임은 수화인이 운송물을 수령한 날로부터 14일 이내에 통지하지 아니하면 소멸한다.
- 고객이 운송장에 운송물의 가액을 기재하지 않았을 경우 택배 사업자의 손해배상 한도액은 50만원이 적용된다. 또한 운송물 1 포장의 가액이 300만원을 초과하는 화물에 대해서는 택배 사업자가 운송물의 수탁을 거절할 수 있다.

- 사업자의 손해배상한도액은 고객이 운송장에 운송물의 가액을 기재하지 아니한 경우에 한하여 적용되며, 사업자는 손해배상한도액을 미리 이 약관의 별표로 제시하고 운송장에 기재한다.
- 운송물이 포장당 50만원을 초과하거나 운송상 특별한 주의를 요하는 것일 때는 따로 추가 요금을 청구할 수 있다.

택배운송장의 역할

- 선불로 요금을 지불한 경우에는 운송장을 영수증으로 사용할 수 있다.
- 택배회사가 화물을 송하인으로부터 이상 없이 인수하였음을 증명하는 서류이다.
- 배송 완료 후 배송여부 등에 대한 책임소재를 확인하는 증거서류 역할을 하게 된다.
- 운송장에 인쇄된 바코드를 스캐닝함으로써 추적정보를 생성시켜 주는 역할을 하게 된다.
- 사업자는 계약을 체결하는 때에 일정한 사항을 기재한 운송장을 마련하여 고객에게 교부한다.
- 고객은 교부 받은 운송장에 일정한 사항을 기재하고 기명날인 또는 서명을 하여 이를 다시 사업자에게 교부한다.

사업자 기재사항

- 사업자의 상호, 주소 및 전화번호, 담당자(집하자)이름
- 운송물을 수탁한 당해 사업소(사업자의 본·지점, 출장소 등)의 상호, 주소 및 전화번호
- 운송물의 중량 및 용적 구분
- 운임 기타 운송에 관한 비용 및 지급방법
- 손해배상한도액 ※고객이 운송장에 운송물의 가액을 기재하지 아니하면 사업자가 손해배상을 할 경우 손해배상한도액은 50만원이 적용되고, 운송물의 가액에 따라 할증요금을 지급하는 경우에는 각 운송 가액 구간별 최고가액이 적용됨을 명시해 놓을 것
- 문의처 전화번호
- 기타 운송에 관하여 필요한 사항

고객 기재사항

- 송하인(고객)의 주소, 이름(또는 상호) 및 전화번호
- 수하인의 주소, 이름(또는 상호) 및 전화번호
- 운송물의 종류(품명), 수량 및 가액※ 고객이 운송장에 운송물의 가액을 기재하면 사업자가 손해배상을 할 경우 이 가액이 손해배상액 산정의 기준이 된다는 점을 명시해 놓을 것
- 운송물의 인도예정장소 및 인도예정일(특정 일시에 수하인이 사용할 운송물의 경우에는 그 사용목적, 특정 일시 및 인도예정일시를 기재함)
- 운송상의 특별한 주의사항(훼손, 변질, 부패 등 운송물의 특성구분과 기타 필요한 사항을 기재함)
- 운송장의 작성 연월일

컨테이너운송(Container Transport)

컨테이너화물의 운송형태의 정의

컨테이너화물은 FCL화물의 경우에는 화주의 공장 또는 창고에서 컨테이너에 적입되어 바로 CY로 보내어지나, LCL화물의 경우에는 CFS(Container Freight Station) 에서 같은 방향으로 가는 화물끼리 혼재되어 목적지까지 운송된다. CFS는 수출 시, LCL(Less than Container Load) 화물을 특정 장소에 집적하였다가 목적지별로 선별하여 하나의 컨테이너에 적입하는 것이며, 수입 시, 혼재 화물을 컨테이너로부터 인출하고 목적지별로 선별하여 수화인에게 인도하는 것이다.

컨테이너화물의 운송형태의 정의

컨테이너 운송은 화주의 화물을 문전에서 문전까지 운송할 수 있으며, 컨테이너는 소유나 빌릴 수도 있고, 화물을 운송하는 측에서 관리를 해야 한다.

컨테이너 규격화와 취급 기계화로 인해 항만에서 발생하는 화물 취급비용이 오히려 감소하였다. 컨테이너 운송도중 운송수단이 바뀌어도 내품의 재 적입을 할 필요는 없이 일관적으로 운송을 하면 된다. 컨테이너 자체가 상품의 포장 역할을 하므로 포장비가 절감되며, 하역 단계의 간소화에 따른 노동력이 절약된다. 화물의 기계적 처리로 인해 하역시간이 감소된다. 컨테이너 처리 시설의 구축으로 초기에 거대 자본의 투입이 필요하다.

CY/CY(FCL/FCL : Door to Door)

단일 송화인의 화물을 단일 수화인에게 보내는 경우로 컨테이너 운송의 이점을 최대한 살려 수출상의 공장이나 창고에서 수입상의 창고까지 일괄 운송하는 형태이다.

컨테이너 운송의 3대 요소 신속성 · 경제성 · 안전성을 충족시키고 진정한 의미의 문전에서 문전까지 운송이 가능한 형태이다. 이 경우는 단일의 송화인과 단일의 수화인 관계의 운송형태이다.

CY/CFS(FCL/LCL : Door to Pier)

하나의 수출자가 둘 이상의 수입자의 화물을 한 컨테이너에 적입한 경우에 이용된다. 한 수출자가 동일한 지역의 여러 소규모 수입자에게 동시에 화물을 운송할 경우에 이용되고 있다.

선적자의 운송인이 지정한 CY로부터 목적항의 지정 CFS까지 컨테이너 화물을 운송하는 형태로 1인의 송화인이 동일 목적항을 갖는 다수의 LCL화물을 FCL로 혼재하여 목적항의 CFS까지 운송한 후, 이 곳에서 다수의 수화인에게 화물을 인도하는 경우에 이용되는 운송형태이다.

CFS/CY(LCL/FCL : Pier to Door)

선박회사의 지정 CFS에서 다수의 송화인의 화물을 혼재(consolidation)하여 목적지의 단일의 수화인의 창고, 문전까지 운송하는 형태이다. 이 경우는 다수의 송화인, 단일의 수화인 관계의 운송방법으로 수입업자가 여러 송하인으로부터 물품을 수입할 때 주로 이용된다.

CFS(Container Freight Station)는 컨테이너 안에 있는 어떤 물건들을 끄집어 내거나 집어 넣거나 하는 곳으로 컨테이너 한 개를 채울 수 없는 소량화물(LCL 화물)을 인수, 인도하고 보관하거나 컨테이너에 적입(Stuffing), 또는 적출(Unstuffing, Devanning) 작업을 하는 장소이다.

CFS/CFS(LCL/LCL : Pier to Pier)

선적항의 CFS에서 다수의 송화인의 화물, 즉 컨테이너 1대에 미달되는 소량화물(LCL)을 혼재하여 목적항에서 다수의 수화인에게 인도하기 위하여 CFS에서 화물을 해체 후 분류하여 전달하는 형태이다. 이 경우는 다수의 송화인, 다수의 수화인의 관계의 운송 방법이다.

선적항의 CFS에서부터 목적항의 CFS까지 컨테이너를 운송하는 방법으로 pier to pier 또는 LCL/LCL 운송이라고 말하기도 한다. CFS/CFS 운송은 주로 다수의 수출자와 다수의 수입자 간에 이용된다.

CY/CY(FCL/FCL : Door to Door)

단일 송화인의 화물을 단일 수화인에게 보내는 수출상의 공장이나 창고에서 수입상의 창고까지 일괄 운송하는 형태이다.

송화인의 공장이나 창고에서 수화인의 영업소나 창고까지 육·해·공을 연결하여 컨테이너 화물을 운송하는 방법으로 대량 화주가 FCA(Free Carrier : 운송인 인도조건) 거래조건으로 컨테이너 화물운송을 할 경우 가장 적합한 형태이다.

수출자의 공장에서 컨테이너를 만제한 상태에서 수입자의 창고까지 운송하는 형태를 말하며, Door-to-Door 운송이라고도 한다. 복합운송의 가장 대표적인 운송형태로 신속성, 경제성, 안전성 등의 운송의 3대원칙을 최대한 충족시켜주는 운송형태이다.

TOFC(Trailer on Flat Car) 방식

TOFC방식의 정의

TOFC방식이란 트레일러 자체를 화차에 상하차하는 방식으로 화차 위에 고속도로용 트레일러를 동시에 적재하는 운송방식으로 철도역에서 하역설비가 없어 컨테이너를 트레일러에 실은채 철로 끝의 경사로를 이용하여 견인하거나 적양하는 방식이다.

캥거루방식 (Kangaroo System) : 철도 대차에 싣고 수송하는 방식

피기백방식(Piggy Back System) : 육상운송용 트레일러, 해상컨테이너를 플랫폼카(컨테이너 화차)에 실어 운송하는 방식

프레이트 라이너 (Freight liner System) : 대형컨테이너를 적재하고 터미널 사이를 고속의 고정편성을 통해 정기적으로 운행

COFC(Container On Flat Car) 방식

COFC방식의 정의

COFC 방식이란 각종 크레인 트랜스테이너 및 포크리프트 등의 장비된 역에서 컨테이너만 샴시에서 분리하여 화대에 싣는 방식으로 대량의 컨테이너를 신속히 취급하며 컨테이너 수송에 있어서 TOFC방식보다 보편화되었다.

컨테이너 화물수송에서의 도로와 철도의 복합방식 중 하나로서, 컨테이너를 철도의 화차 즉, 컨테이너 전용 화차에 적재하여 수송하는 형태를 말한다. 컨테이너를 트레일러마다 화차대에 적재하는 트레일러 온 플랫폼 카(TOFC)에 대응한다. 미국에서 사용하는 용어인데 유럽 및 각국 철도에서는 널리 채용되고 있는 컨테이너수송 방식이다.

랜드브리지(Land Bridge)

랜드브리지(Land Bridge)의 정의

해륙 복합일관수송이 실현됨에 따라 ‘해상-육상-해상’으로 이어지는 운송구간 중 중간구간인 육로운송구간을 말한다. Land Bridge의 개발은 대륙을 횡단하는 철도 또는 도로를 가교(bridge)로 하여 Sea-Land-Sea방식을 통한 복합운송의 한 형태이다.

Land Bridge의 목적은 운송비용의 절감과 전체 소요시간의 감소를 위한 것으로서 이러한 비용절감의 가능성은 해상운송업자들로 하여금 내륙운송에 있어서 규모의 경제(economy of scale)를 추구하기 위해 주요 내륙운송망에 탁월한 접근성을 가진 소수의 항만에 화물량을 집중시키도록 했다.

미국대륙횡단철도(American Land Bridge, ALB)

1972년에 Seatrain사가 개발한 이 루트는 극동/유럽행 루트라기보다는 유럽/북미행 화물의 루트로서 개발된 것으로서 극동·일본에서 유럽행 화물을 운반하기 시작한 것이다.

캐나다 횡단철도(Canadian Land Bridge, CLB)

운송일수가 비교적 안정적인 운송경로로 미국대륙 횡단철도와 같이 한국이나 극동지역에서 캐나다 서해안에 있는 항구인 벤쿠버, 시애틀까지 해상으로 화물을 운송한 후 캐나다 철도를 이용하여 몬트리올 또는 캐나다 동부해안까지 운송한다

미니랜드브리지(Mini-Land Bridge : MLB)

유럽에서 캘리포니아로의 MLB(Mini Land Bridge)수송을 개시했다. 극동의 주요 항만에서 북미 서안의 주요 항만까지 해상 운송하며, 북미 서안에서 철도를 이용하여 미 대륙을 횡단하고, 북미 동부 또는 남부항에서 다시 대서양을 해상 운송으로 횡단하여 유럽지역 항만 또는 유럽 내륙까지 일관 수송하는 운송경로이다.

IPI(Interior Point Intermodal)

IPI는 선박으로 극동에서 미국서안까지 운송하고 미국서안에서 록키산맥 동부의 내륙지점까지 수송하는 것으로 주요 수송거점까지 철도운송하고 화주 문전까지 공로운송하는 복합운송시스템으로 선사의 책임 하에 통운임과 통선하증권을 발행하여 주요 수송거점으로부터 2~3일 내에 문전수송서비스가 이루어진다.

이를 Micro Land Bridge, Micro Bridge Service라고도 부른다. 서비스 운송인이 아시아지역 수출화물을 북미 내륙지역까지를 연결하여 일관적으로 수송해 주는 서비스(반대방향 서비스 포함)를 말한다.

Mini Land Bridge (MLB)서비스가 극동지역에서 출발하여 태평양 연안을 거쳐 내륙지역을 통과한 후 북미 대서양연안 항구까지 일관 운송하는 서비스인데 비하여 IPI(Interior Point Intermodal Service : Micro Bridge)는 그 보다 더 짧은 내륙 지역까지에 그치는 서비스이므로 Mini보다 더 작은 Micro를 붙였다.



IPI(Interior Point Intermodal)



극동 → 북미서안 → 미내륙

Reverse IPI (Reverse Interior Point Intermodal)



시베리아대륙 횡단철도운송(Siberian Land Bridge: SLB)

SLB(Siberian Land Bridge)란 시베리아를 육상 가교(land bridge)로 하여 한국, 일본, 극동, 동남아, 호주 등과 유럽대륙, 스칸디나비아반도를 복합운송형태로 연결하는 복합운송형태를 말한다.

SLB의 운영주체인 TSR(Trans Siberian Railway)서비스는 구 소련 내 주요 지역과 해외에 지점을 설치 수출입화물을 처리하고 있다. SLB운송은 1971년부터 본격 개시된 이래, 한국, 대만, 홍콩, 필리핀, 호주, 뉴질랜드까지로 집하지역이 확대되고, 목적지도 서구, 동구, 북구 뿐만 아니라 지중해, 중동, 북아프리카, 아프카니스탄, 몽고까지로 확대되어 유럽항로에 의한 해상운송에 대항하는 운송 루트로 발전하였다.

중국대륙횡단철도(Trans China Rail- road : TCR)

한국, 일본, 대만 등 동남아제국을 기점으로 선박을 1차로 이용하여 강소성 연운항까지 해상운송한 다음 중국대륙을 동서로 관통하여 내륙수송의 동단기점에서 철도에 연결되었다가 구소련철도와 연결되어 구주 곧 폴란드, 독일 등을 거쳐 로테르담항까지 연결시키는 복합운송경로이다.

TCR은 러시아의 보스토치니를 통하여 북유럽으로 가는 시베리아 횡단철도보다 2,000km, 해상운송로보다는 9,000km가량 거리가 짧아지고 운송시간도 1주일 정도 줄일 수 있다. 이 TCR을 이용하여 유럽행 화물을 운송하는 경우 운송비를 15~20%정도 절감시킬 수 있다.

NVOCC

NVOCC의 정의

Non Vessel Operation(Owning) Common Carrier의 약어로서 무선 박운항업자는 포워드형 복합운송주선업자를 법적으로 실제화시킨 개념인데 NVOCC가 최초로 법제화된 것은 1963년 미국의 FMC GENERAL ORDER이다

NVOCC는 수송수단이 없는 해상화물운송업자로 자기가 직접 선박을 운항하는 정기선 등을 운항하는 해운회사에 대비되는 용어이다. 복합운송인이 운송 전체 구간에 걸쳐 일괄 책임을 지며, 운송구간마다 전 구간 단일화된 운임을 사용하며, 복합운송은 운송구간에 단일 복합운송증권을 발행한다.

NVOCC의 정의

무선박운송인(NVOCC)은 컨테이너화가 진전되고 복합일관수송에 대한 요구가 강해지면 즉, 무선박운항업자의 역할이 점차 비중을 더해가고 있다. 서로 다른 다양한 운송수단을 조화있게 연결, 신속하고 안전할 뿐 아니라 경제적인 서비스를 제공할 수 있다는 점에서 NVOCC는 고도로 진화된 운송인이라 할 수 있다.

현재 NVOCC를 통해 제공되고 있는 복합운송의 실례를 살펴보면, 맹외선과 결합한 NVOCC에 의한 서비스가 활성화되어 있으며 시베리아 랜드브릿지, 아메리카 랜드브릿지 등은 서비스의 주역이 NVOCC들이다.