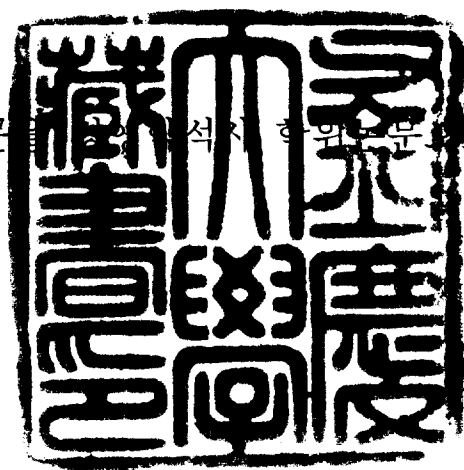


경영학석사 학위논문

우리나라 국제복합운송업의 활성화 방안에 관한 연구

지도교수 박 명 섭

이 논문은 경영학석사 학위논문으로 제출함



2002년 2월

부경대학교 경영대학원

국제무역학과(해운항만관리전공)

최 병 구

최병구의 경영학석사 학위논문을 인준함

2001년 12월 일

주 심 경영학박사 하 중 욱



위 원 경영학박사 최 태 영



위 원 경제학박사 박 명 섭



목 차

Abstract

제 1 장 서론	1
제 1 절 연구배경	1
제 2 절 연구 목적 및 논문의 구성	2
제 2 장 국제복합운송에 대한 일반적 고찰	4
제 1 절 국제복합운송의 의의와 특성	4
1. 국제복합운송의 의의	4
2. 국제복합운송의 특성	8
3. 국제복합운송의 형태	9
제 2 절 무역운송의 컨테이너화와 복합운송체제의 확립	13
1. 무역운송의 컨테이너화	13
2. 복합운송체제의 확립	14
제 3 절 국제복합운송에 관한 국제법규	17
1. 각 운송구간별 국제조약	17
2. 컨테이너 복합운송과 관계된 국제조약	23
3. UN 국제물품운송조약	25
제 4 절 주요국의 복합운송업 제도	29
1. 독일	29
2. 영국	30
3. 일본	31
4. 미국	32
제 3 장 우리나라 국제복합운송업의 현황	37

제 1 절 우리나라 복합운송업 제도	37
1. 우리나라 복합운송업 제도의 변천과정	37
2. 상법상의 복합운송주선업 제도	38
제 2 절 복합운송주선인의 등록현황	41
1. 복합운송주선업의 등록현황	41
2. 복합운송주선업의 등록업체	42
제 3 절 우리나라 국제복합운송업의 문제점	44
1. 경제적 측면에서의 문제점	44
2. 제도 및 환경개선의 문제점	49
제 4 장 우리나라 국제복합운송업의 활성화 방안	54
제 1 절 경영의 합리화	54
1. 경영규모의 대형화 및 전문화	54
2. 수입원의 다변화 및 공식화	55
3. 전문인력의 육성	55
4. 종합물류 수요에의 대응	56
5. 정보체계의 구축	57
제 2 절 우리나라 복합운송업의 제도 및 환경개선	58
1. 관련법규의 정비	58
2. 사회간접자본 시설의 확충	60
3. 집하 보상금제도의 정착화	61
4. 국내 보험제도의 개선	62
제 5 장 결 론	63
제 1 절 요약 및 결론	63
제 2 절 본 연구의 한계와 향후 과제	66
※ 참 고 문 헌	67

표 목 차

< 표 2-1 > 운송관련 국제 협약	20
< 표 3-1 > 복합운송주선업 연도별 등록현황	43
< 표 3-2 > 복합운송주선업의 자본금 분포현황	44

그 림 목 차

<그림 2-1> 일본~미국~유럽간 화물운송에서의 책임체계비교	21
---	----

**A Study on Development Strategies of International Freight
Forwarding Industry in Korea**

Byung-koo Choi

Major in Shipping and Port Management

Graduate School of Management

Pukyong National University

Abstract

With increasing complexity politically and economically, the world is becoming more interdependent introducing a rapidly changing set of new economic order. Under the diverse new order, international trade among nations will increase and the freight integrators from the international logistics industry will play largely critical roles than before.

As the world and the freight industry evolve with the new economic orders, it is important to study the integrated freight industry in detail to examine the underlying theory as well as the practical issues in Korea. Through this research, it is hoped that

Korea integrator industry develop efficient strategies and appropriate responses to future challenges facing the industry.

This thesis will first examine the theoretical background of integrated freight services and analyze the direction the industry will proceed followed by presentation of diverse solutions. Specifically, this study will examine the integrated freight industry in Korea and compare with the industries in other advanced countries to suggest better alternatives and ideas for the systematic solutions.

As a basic research method, this thesis reviews the literatures on the integrated freight industry which is meaningful since there are not much written materials in Korea on the subject. The systematic collection and review of literature in this field becomes the foundation of the analysis in this thesis.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구배경

오늘날 세계는 세계무역기구(WTO)의 출범으로 모든 부문에서 치열한 경쟁을 벌이고 있다. WTO시대를 맞이하여 정보·통신·교통산업의 혁명은 모든 산업들을 세계시장에서 더욱 치열하게 경쟁하도록 만들고 있는 것이다. 불과 몇 년전 까지만 하더라도 외국기업이 국내시장에 들어와서 국내기업과 경쟁을 한다는 것은 매우 어려운 상황이었다. 그러나 이제는 상황이 급격히 달라져 가고 있다. 국내기업이 국내시장에서 계속적으로 유리한 위치를 유지할 수가 없게 된 것이다. 이 때문에 기업들은 경쟁력의 우위를 확보하기 위하여, 심지어 생존하기 위하여 원가절감으로 가격경쟁력을 견지함은 물론 고객서비스를 제고시키고 있다. 이러한 생존전략은 제조업을 비롯하여 모든 업종에 적용되고 있으며, 해운·항만·운송을 포함한 물류서비스업도 예외가 아니다.

국제운송을 담당하는 복합운송주선업체도 역시 원가절감과 고객서비스의 제고라는 화주기업의 요구에 부응하기 위한 노력을 경주하고 있다.

산업의 고도화와 국제간의 무역운송이 더욱 활발해진 지금 국제무역에 있어서 화주 대부분이 그 어느 때보다 완벽한 운송 서비스를 요구하고 있음에도 불구하고, 우리나라의 복합운송업체는 여러 가지 문제로 진정한 운송서비스를 제공하는데 어려움을 겪고 있으며, 나아가 우리나라 물품의 국제경쟁력 제고에 있어 걸림돌이 되고 있다.

이러한 현황에서 우리나라 국제복합운송의 현황과 문제점을 자세히 살펴보고, 그 활성화 방안을 모색하는 것은 큰 의의를 갖는 것으로 사료된다.

따라서 본 연구에서는 복합운송에 관한 제 측면을 분석·정리하고 향후 우리나라 복합운송업이 나아가야 할 방향과 이를 실현하기 위한 다각적인 방안을 복합운송의 제도적인 측면과 경제적인 측면에서 살펴보고자 한다.

제 2 절 연구 목적 및 논문의 구성

본 연구는 우리나라 복합운송의 전반적인 미비점에 대한 활성화방안을 고찰하기 위하여 우리나라 복합운송의 관련제도 및 업계 현황을 살펴보고, 선진국의 복합운송현황과 비교 분석하여 우리나라 복합운송업의 개선점을 제시하고자 한다.

본 연구에서는 복합운송관련 문헌 및 관련 논문, 복합운송관련기구의 보고자료, 복합운송관련 통계자료, 각종 복합운송 관련 최근 법령 등을 이용하였다.

복합운송에 있어 항공화물 운송주선업과 해상화물 운송주선업이 1991년에 통합되었으므로 본 연구는 주로 해상화물을 중심으로 국제복합운송에 대하여 살펴보고자 한다. 우리나라 국제화물의 운송수단별 수송분담율에서 해상운송의 운송분담율이 거의 매년 99.7% 선을 유지하고 있다는 점을 고려 해 보면 해상운송을 중심으로 고찰하는 것이 타당한 것

으로 생각된다.

본 연구는 5개의 장으로 구성되며 제 1장에서는 서론으로 연구목적 및 방법을 기술하고 있다.

제 2장에서는 국제복합운송에 대한 일반적 고찰로 국제복합운송의 의미와 특성, 무역운송의 컨테이너화, 복합운송에 대한 국제법규를 살펴본 뒤, 주요국의 복합운송업 제도를 고찰하였다.

제 3장에서는 우리나라 국제복합운송의 현황에 해당하는 부분으로 복합운송업체의 등록현황, 우리나라 복합운송업의 문제점에 대하여 고찰하였다.

제 4장에서는 우리나라 국제복합운송의 활성화 방안을 제시하였으며, 제 5장에서는 본 연구의 요약 및 결론으로 구성되어 있다.

제 2 장 국제복합운송에 대한 일반적 고찰

제 1 절 국제복합운송의 의의와 특성

1. 국제복합운송의 의의

1) 국제복합운송의 개념

복합운송이라는 용어는 1929년 국제항공운송의 통일규칙에 관한 조약인 바르샤바조약(Warsaw Convention 1929)에서 처음 등장하여 통운송(through carriage)이나 연속운송(successive transport)이라는 용어로 사용되어 오다가 1949년 국제상업회의소(ICC)의 국제복합운송증권에 관한 조약의 예비초안에서 종래의 통운송에 대립된 용어로 복합운송이란 표현이 사용되었다.

“복합운송(multimodal transport)¹⁾이란 복합운송인이 물품을 자기의 보관아래 인수한 일국의 지점에서 물품인도를 위해 지정된 다른 국가의 지점까지 하나의 복합운송계약에 의거하여 적어도 2종류 이상의 다른 운송수단에 의한 물품운송을 의미한다.”라고 UN국제물품복합운송조약

1) 복합운송(combined transport, multimodal transport, intermodal transport)이란 복합운송에 관한 국제조약안이 검토되던 초기 및 국제상업회의소(ICC)의 1973년 “복합운송서류에 관한 통일규칙(Uniform Rules for a Combined Transport Document, ICC Publication No. 298)”의 제정 당시에는 “Combined Transport”라고 하였다. 조약안이 UNCTAD(유엔무역개발회의)로 옮겨진 무렵부터 “Multimodal Transport”로 바뀌었으며, 또한 ICC도 1991년 6월에 UNCTAD의 협조를 얻어 전술한 복합운송서류에 관한 통일규칙을 개정하고 새롭게 복합운송서류에 관한 UNCTAD/ICC규칙(UNCTAD/ICC Rules for a Multimodal Transport Documents, ICC Publication No. 481)을 제정하였다. 이 과정에 있어서 “Combined”보다 “Multimodal”이 보다 적절하게 복합운송을 표시하는 것으로서 “Multimodal”로 변경되었다.

에서는 정의하고 있다. 또한, “복합운송이란 복합운송인이 물품을 어느 한 국가의 지점에서 수탁하여 다른 국가의 인도지점까지 해상, 내륙, 수로, 항공, 철도나 도로운송방식 중 적어도 두 가지 이상의 운송방식에 의한 물품운송을 의미한다”고 국제상업회의소(ICC)의 1975년 “복합운송서류에 관한 통일규칙”(Uniform Rules for a Combined Transport Document) 제2조 a항에서는 정의하고 있다. 그리고 “복합운송계약은 적어도 두 가지 이상의 운송수단에 의하여 물품을 운송하기 위한 단일 계약을 의미한다”고 1992년 1월 1일부터 시행되고 있는 “복합운송증권에 관한 UNCTAD/ICC규칙(UNCTAD/ICC Rules for a Multimodal Transport Document)” 제1조에서 규정하고 있다.

위의 규정을 종합해 볼 때, 복합운송이란 특정 운송품이 하나의 운송 계약 하에 서로 다른 2종류 이상의 운송수단(선박, 철도, 트럭, 항공기)에 의해 운송구간을 결합하고 2지점 상호간을 통하여 일관된 운송서비스를 제공하는 형태이다. 즉, 단일의 운송 계약 하에 화물의 운송을 다른 복수의 운송수단을 결합해서 적출지에서 목적지까지 일관해서 행하는 것으로서, 이것이 국제적으로 행해지는 경우가 국제복합운송이다.

한편 복합운송의 개념을 정확히 파악하기 위해서는 통운송(through transport)과의 관계도 살펴보아야 한다. 왜냐하면 단일의 운송 계약 하에서 복수의 운송인이 관여하는 운송을 통운송(through transport)이라고 하고, 이 통운송의 각 구간이 동일 운송수단에 의해 행해지는 경우를 단순통운송, 다른 종류의 운송수단(선박/철도/트럭/항공기)에 의해서 행하는 것을 복합운송(multimodal transport), 이 복합운송이 2개국 이상

의 나라에 행하여지는 경우²⁾를 국제복합운송이라 한다.

복합운송은 통운송의 일종으로 보아야 하지만 통운송과 복합운송의 상이한 점은 통운송에 있어서 운송방식의 결합형태는 동종 또는 이종수단이든지 관계없으나 복합운송에서는 반드시 이종수단의 결합에 의해서 이루어져야 하고 복합운송인 1인에게 전운송구간의 책임을 집중시킬 수 있다는 것이다.

또한 컨테이너 운송과 복합운송의 관계를 볼 때, 컨테이너에 의한 가장 효과적으로 사용하고 있는 시스템이 복합운송제도이고, 복합운송의 장점을 극대화시킬 수 있는 운송수단이 컨테이너이기 때문에 컨테이너 운송과 복합운송은 같은 의미로 사용되고 있으나, 이는 전혀 별개의 개념으로 컨테이너운송이 용기에 의한 운송을 뜻하는 하드웨어적인 개념이라면 복합운송은 재래식 단편운송체제(segment transport system)를 일관운송체제(door to door transport system)로 바꾼 소프트웨어적 개념이라는 점에서 차이가 있다.

2) 복합운송의 요건

(1) 운송책임의 단일성

국제복합운송의 “운송책임”에 관해서는 복합운송인은 화주와 체결한 복합운송계약으로 커버되는 전운송 과정에 걸쳐 화물운송상의 위험에 대해 “일원적”으로 책임을 지게 된다. 즉, 운송수단을 가지지 않은 운송

2) 이상구, 「한국 복합운송의 현황과 활성화 방안에 관한 연구」, 동아대학교 대학원 석사학위논문, 1996, pp. 5-6.

인인 경우에도 전운송구간에 걸쳐 화주에 대하여 중개인이 아닌 주체(principal)로서 단일책임을 부담한다. 복합운송은 하나의 계약으로 다수의 구간운송행위가 결합되어 있으나 복합운송인은 자기의 명의로 계산으로 송화인을 상대로 복합운송계약을 체결한 계약당사자이다. 또한 전체운송을 계획하고 여러 운송구간을 적절히 연결 및 총괄하여 운송이 원활하게 이루어지도록 조정하고 감독할 지위에 있기 때문에 복합운송인에게 책임을 집중시킴으로써 복합운송 본래의 기능을 발휘할 수가 있다.

(2) 단일운임의 설정

복합운송인은 복합운송의 서비스 대가로서 각 운송구간마다 분할된 것이 아닌 전 운송구간이 단일화된 운임을 부과한다. 전운송구간에 대한 책임이 복합운송인에게 집중되어 있으므로 이에 대한 반대급부도 하나로 통합되는 것이다.

(3) 복합운송서류의 발행

복합운송의 경우에는 물품이 복합운송인에게 수탁³⁾된 지점에서, 복합운송인은 화주에 대하여 전 운송구간을 나타내는 유가증권으로서의 복합운송서류를 발행하게 된다. 복합운송서류의 발행은 법적으로 화주에 대한 운송책임을 단일화시킨 결과이며 운송책임의 단일성과 표리의 관계를 이루는 것이다. 이러한 복합운송서류는 화주로 하여금 금융기관에서 금융의 편의를 제공받을 수 있는 매개역할을 한다. 즉, 신용장 통일

3) 수탁(taking in charge)이란 복합운송인이 선박에 선적할 예정으로 물품을 수취하여 보관하고 있는 상태를 말한다.

규칙하에서 복합운송서류의 수리요건에 대하여 규정함으로써 화주로서는 금융상의 혜택을 누릴 수 있게 된다.

(4) 운송방식의 다양성

복합운송은 반드시 두 가지 이상 서로 다른 운송방식에 의하여 물품이 운송된다. 이 때 운송방식은 운송인의 다수가 중심이 되는 것이 아니라 운송수단의 종류가 문제가 되며 이러한 운송방식은 각각 다른 법적 규제를 받는 것이라야 한다. 따라서 내륙수로, 철도, 도로에 동일한 육상 운송법이 적용되는 우리나라 상법하에서 행해지는 복합운송은 서로 다른 종류의 운송수단이 사용되었음에도 복합운송으로 간주되지 않는다. 이러한 다양한 운송방식의 이용은 반드시 계약상에 명시적으로 나타나야 하는 것은 아니며, 운송구간의 제반 여건으로 보아 여러 운송수단의 사용이 불가피할 경우에는 복합운송으로 취급한다.

2. 국제복합운송의 특성

국제복합운송은 다음의 5가지 특성을 갖고 있다.

첫째, 국제복합운송은 복합운송인이 전 운송구간에 걸쳐 화주에게 단일 책임을 져야 한다는 것이다. 복합운송은 하나의 계약으로 전구간 운송행위가 결합되어 있으나 복합운송인은 자기 명의로 송화인과 계약 체결한 계약당사자⁴⁾이다.

둘째, 국제복합운송에서 복합운송인은 화주에 대하여 전 운송구간에

4) 전준수·김성호, 「국제해상운송실무」, 박영사, 2000, pp. 92-93.

대한 유가증권으로서 복합운송증권을 발행해야 한다. 복합운송증권의 발행은 화주의 입장에서 볼 때 커다란 경제적 의의를 가진다. 이는 화주로 하여금 금융기관에서 금융의 용자를 제공받을 수 있는 매개역할을 한다. 만약 이것이 불가능하다면 복합운송이 화주에게 부여하는 이익은 크게 줄어들기 때문이다.

셋째, 복합운송인은 복합운송 서비스 대가로 각 운송구간마다 따로 계약된 것이 아니라 전 운송구간이 하나의 단일된 운임을 설정한다는 것이다. 전 운송구간에 대한 책임이 복합운송인에게 있으므로 이는 당연한 것이다.

넷째, 국제복합운송은 반드시 2가지 이상의 서로 다른 운송방법에 의하여 이행되어야 한다. 복합운송에 있어서 문제가 되는 것은 운송인의 다수가 아니라 운송수단의 종류가 문제이며 이러한 운송방식은 각각 다른 법적 제재를 받는 것이어야 한다.

다섯째, 국제복합운송에 있어서 위험에 대한 책임은 송화인이 최초의 운송인에게 인도하는 시점⁵⁾이 된다.

3. 국제복합운송의 형태

1) 운송경로에 따른 분류

(1) 해공복합운송(Sea & Air)

출발지에서 목적지까지 화물을 운송함에 있어서 해상운송수단과 항공

5) 방희석, 「국제운송론」, 박영사, 1999, pp. 417-418.

운송수단을 결합하여 일관운송서비스를 제공⁶⁾하는 것이다. 주로 전자제품, 컴퓨터 및 광학기기와 장난감, 의류와 같은 제품에 주로 이용된다.

(2) Air & Road(Truck)

항공운송과 육상 운송을 결합하여 일관운송서비스를 제공하는 것으로 항공운송에서 가장 일반적으로 사용되고 있다. 유럽 및 미국에 있어서 장거리 항공운송에 많이 이루어지고 있다. 다수의 항공사들이 육상에 기점을 둔 feeder point로서 활용하기 위하여 노력하고 있다.

(3) Rail, Road, Inland waterways/Sea//Rail, Road, Inland waterways

화물이 한 국가에서 해상에 의해 연계되어 다른 나라로 운송되고 수출지의 내륙의 한 지점에서 항구까지 운송 또는 목적지의 항구에서 내륙의 한 지점까지 화물이 운송되어야 하는 경우⁷⁾에 일반적으로 사용되고 있다.

(4) Mini-Bridge

컨테이너 운송에 있어서 해상운송업자가 발행하는 하나의 선하증권에 의해서 한 국가의 항구에서 다른 국가의 항구까지 운송되어진 다음 철도 터미널에서 운송이 끝나는 형태의 복합운송을 말한다.

6) 이시환, 「신무역운송론」, 박영사, 1999, pp. 367- 372.

7) 박명섭, 「운송물류론」, 法文社, 1998. pp.13-15.

(5) Land-Bridge

Sea-Land, Sea-Land-Sea 형태의 운송은 유럽 및 중동과 극동지역 사이 또는 미국 서해안 및 대서양을 경유하는 유럽-극동간에서 주로 이용되고 있다.

(6) Piggyback

도로와 철도를 결합한 복합운송의 형태이다. Door to Door의 특징을 가진 트럭과 철도의 신속성과 안정성을 결합한 것으로 중남미 및 유럽 국가에서 많이 이용되고 있다.

(7) Sea & Train

철도와 해상을 포함시키는 복합운송의 개량된 운송형태이다. 미국에서 최초로 사용되었으며 지리적으로 분산되어 있는 철도망을 선박으로 연결할 수 있도록 Ro-Ro(Roll-on, Roll-off)⁸⁾ 대신에 철도차량이 사용된다는 점을 제외하고는 Ro-Ro와 유사하다.

2) 운송계약에 따른 분류

(1) 부분 운송

부분운송은 운송수단을 달리하는 각 운송구간마다 송화인과 운송인간

8) Ro-Ro는 특별히 집하차를 이용할 수 있도록 고안된 것으로 화물을 환적하지 않고 수송할 수 있는 형태를 말한다.

의 운송계약이 성립되어 각 운송인이 자기의 운송구간에 대해서만 운송 책임을 지는 형태이다. 따라서, 특정물품의 운송을 위하여 여러 운송수단이 이용되더라도 독립된 각 운송방법에 따른 수개의 개별적인 운송계약이 체결되고 각각의 운송증권이 발행되는 경우이므로 이는 복합운송과 구별된다.

(2) 하청운송

하청운송은 송화인이 최초의 운송인과 전 구간에 대하여 운송계약을 체결하고 후속의 운송인은 하청운송인으로서 그 운송계약의 이행에 관여하는 형태이다. 즉, 하나의 계약 하에 전운송구간의 운송을 인수하는 운송인이 그 일부 또는 전부를 실제운송인(하청운송인)에게 운송시키는 운송형태이므로 송화인과 실제운송인간에는 계약관계가 발생하지 않는다.

(3) 동일운송

동일운송은 수명의 운송인이 공동으로 전구간의 운송을 인수하여 화주에 대해 연대책임을 지는 형태로서, 전체의 운송인이 송화인에 대하여 처음부터 전체운송에 대한 계약당사자로서의 역할⁹⁾을 담당한다.

(4) 연대운송

연대운송은 수명의 운송인이 순서대로 송화인과 최초의 운송인간의 계약관계에 참여해 연대책임을 지는 운송형태이다.

9) 박명섭, 「운송물류론」, 法文社, 1998. pp.13-15.

제 2 절 무역운송의 컨테이너화와 복합운송체제의 확립

1. 무역운송의 컨테이너화

국제복합운송은 “컨테이너에 의한 물품운송 뿐만 아니라 컨테이너를 이용하지 않는 물품운송을 모두 포함하고 있는 개념”으로서, 컨테이너를 이용하지 않는 플랜트, 강재, 공사용 자재, 견본 시 상품 등의 재래선 화물이 현재로서도 복합 일관 운송되고 있으며, 현실적으로도 이러한 의미의 국제복합운송은 컨테이너화 이전부터 존재해 왔다. 그러나 최근에는 컨테이너의 보급에 따라 도로/철도/선박/항공운송을 결합한 다양한 국제복합운송이 행해지고 있다.

컨테이너는 운송, 하역의 단위로서 일관운송을 가능하게 하며 각종 운송기관에서 사용하기에 적합한 용기 형태이다. 컨테이너화는 이러한 컨테이너를 매체로 하여 상이한 운송수단간에 운송이 일관되게 이루어질 수 있도록 시스템화한 것을 말한다. 국제표준화기구(ISO)의 R-668권고(1968년 2월)에 의하면 컨테이너는 다음과 같은 조건들을 충족시켜야 하는 것으로 정의하고 있다.

“항구적 성질을 가지고 있으며 반복사용이 가능하도록 견고하여야 하고, 운송중 화물의 이적 없이 2가지 이상의 운송방식을 이용한 화물운송이 용이하도록 특별히 설계되어 있어야 하고, 운송방식의 전환에 있어서 조작이 용이하도록 corner fitting이 있어야 하고, 화물의 적입, 적출이 용이하도록 설계되어 있어야 하고, 1m³ 이상의 내부용적을 확보 해야한다”.

그러나 ISO의 정의에 의하면 차량 및 일반포장용기는 컨테이너에 포

함되지 아니한다. 화물의 컨테이너화는 다음과 같은 장점을 통해 복합운송운임의 실시가 가능해져 복합운송이 크게 진전할 수 있게 하였다.

특히 컨테이너는 문전에서 문전까지(door to door)의 서비스가 가능하게 되었고, 항만에서 환적 시 화물이동의 중간작업 간소화, 신속한 이동, 화물훼손 및 도난위험 방지, 적화보험료(cargo premium) 절감, 인건비 절감, 포장비 절감, 운송기간이 단축, 국제무역 발달에 기여, 수입업자의 재고비 절감, 신뢰성 있는 서비스 등을 가능¹⁰⁾하게 하였다.

그러나 컨테이너화의 진전은 선박 및 운송장비의 구입이나 터미널의 건설 시 막대한 자본투자를 필요로 하는 문제점을 제기하였다.

컨테이너화(Containerization)라는 용어는 컨테이너라고 불리는 상자형 용기를 이용하는 운송방식으로서의 전환을 뜻하는 말이지만, 광의로는 컨테이너화에서 도출된 개품화물의 단위화 및 육해공의 일관운송시스템을 뜻하기도 한다. 이와 같은 컨테이너화의 중심을 이루고 있는 것은 역시 컨테이너라는 용기이다.¹¹⁾ 운송용구로서의 컨테이너의 보급은 운송기술상의 혁신을 야기해 컨테이너를 매체로 한 육상, 해상, 항공을 연결하여 일관 운송할 수 있는 복합운송의 실현을 가능하게 하였다.

2. 복합운송체제의 확립

1) 컨테이너 운송의 복합운송체제로의 발전

국제복합운송은 1960년대 컨테이너의 등장과 더불어 부각되기 시작하여 오늘날에는 국제 간 화물운송체계에 널리 이용되고 있다. 제2차 세

10) 김천식, “국제복합운송에 관한 연구”, 국제 상학, 1988. pp.110-10.

11) 윤상송, 「신해운론」, 한국해사문제연구소, 1982, p. 337.

계대전 후 선진국은 생산기술 발전에 따라 대량생산시대를 맞이하게 되었다. 대형화, 전문화, 고속화 등 그 기능의 분화에 의한 생산성의 향상으로 운송 코스트 절감방향으로 발전되기 시작하였다. 그 결과 컨테이너에 의한 운송 합리화, 즉 컨테이너화가 대두되게 되었던 것이다.

컨테이너 운송은 규격화된 컨테이너를 사용함으로써 기존의 운송체계를 근본적으로 변화시켰고, 이는 화물운송의 3대 원칙인 신속성, 안정성, 경제성을 최대한 충족시키게 되었다.

그리고 컨테이너 운송은 일괄책임의 부담과 일괄운임에 의한 복합일관운송을 취급하는 새로운 형태의 운송인을 등장하게 하여 복합운송을 실현시켰다. 그러므로 국제복합운송은 컨테이너운송과 동일 개념이라기 보다는 컨테이너 운송의 발전된 형태이며 컨테이너 운송의 연장선상에 있는 발전된 운송방식이라고 할 수 있다.

2) 컨테이너 화물의 유형과 운송형태

컨테이너 화물로는 최적 상품, 적합 상품, 한계 상품, 부적합 상품이 있다. 최적 상품은 살화물로서 공산품 중 주류, 직물, 가전기기 등 부피가 그리 크지 않은 물건이다.

적합 상품은 최적 상품보다는 가격이나 해상 운임률이 싼 살화물이다. 한계 상품은 컨테이너에 저가, 저 운임 화물로 도난이나 손상의 가능성이 낮은 화물이다.

부적합 상품은 컨테이너에 적재하는 것이 불가능한 벌크 화물 및 자동차 등이 속한다.

컨테이너 화물의 운송형태로는 FCL¹²⁾/FCL 운송, FCL/LCL¹³⁾ 운송, LCL/FCL 운송, LCL/LCL 운송 등이 있다. FCL/FCL 운송은 화물이 송화인의 생산 공장이나 창고에서 컨테이너에 적재되어 최종 목적지까지 동일 컨테이너에 의해 일괄 운송되는 방식이다. FCL/LCL 운송은 FCL 화물이 송화인의 생산공장이나 창고에서 컨테이너에 적재되어 목적항의 지정 CFS까지 수송된다. LCL/FCL 운송은 화물이 선적지에 있고 선박 회사의 지정 CFS에서 컨테이너에 적재되어 최종 목적지에 있는 창고까지 동일한 컨테이너에 의하여 운송되는 방법이다.

LCL/LCL 운송은 컨테이너 운송의 가장 초보적인 단계로 화물이 선적항에 있는 선박회사의 지정 CFS에서 컨테이너에 LCL 화물을 적재하여 여러 수화인에게 인도하는 방법이다.

3) 컨테이너 화물의 유통경로

컨테이너 화물의 유통경로를 보면 우선 FCL 화물인 경우 화주의 공장 또는 창고에서 컨테이너에 적재되어 내륙컨테이너기지(ICD : Inland Clearance Depot)에 반입되고 다시 컨테이너 터미널(CT)을 거쳐 항구를 통해 외국으로 운송된다. LCL화물인 경우에는 ICD에 집하된 뒤 목적지를 고려하여 타화주의 화물과 혼재되어 컨테이너 터미널로 수송, 항구를 거쳐 외국으로 운송된다.

12) FCL(Full Container Load)는 컨테이너 1개를 채우기에 충분한 양의 화물을 말한다. 보통 CY(Container Yard)에서 작업이 이루어진다.

13) LCL(Less than Container Load)는 컨테이너 1개를 채우기에 부족한 소량화물을 말하며, FCL 화물에 대비되어 진다. 보통 CFS(Container Freight Station)에서 작업이 이루어진다.

이와 같이 컨테이너 터미널에 집결된 화물은 컨테이너선에 의하여 목적항까지 운송되며 그 곳에서 트럭, 철도 또는 항공기를 이용하여 최종 목적지까지 운송된다. 철도운송을 이용하여 운송하는 것을 피기백(Piggy Back), 선박에 적재하는 것을 피시백(Fishy Back), 항공을 이용하는 것을 버디백(Birdy Back)이라 한다. 만약 대형 컨테이너 선박을 충족할 만한 화물이 없거나 이들 수입이 불가능할 경우에는 소형 컨테이너 선박에 의한 피더 서비스(Feeder Service)를 이용하여 인접한 대형 터미널까지 운송하게 된다.

제 3 절 국제복합운송에 관한 국제법규

1. 각 운송구간별 국제조약

1) 국제해상운송

국제해상운송에 관한 국제협약으로서는 1924년의 「선하증권에 관한 특정규칙의 통일에 관한 국제협약」(이하 Hague 규칙으로 약칭함)과 1968년의 개정의정서인 소위 Visby 규칙이 있다. Visby 규칙은 Hague 규칙의 책임체계를 전제로 해석상의 의문을 해소하기 위하여 일부를 개정한 것으로서 Visby 규칙에 의해 개정되지 않은 부분은 Hague 규칙이 그대로 적용되므로 Hague-Visby 규칙으로도 불리우고 있다. Hague 규칙과 Hague-Visby 규칙에서는 운송인에게 거증 책임이 있는 과실책임의 원칙이 적용되므로 운송인이 충분한 주의를 다했다는 것을 입증하면 배상책임을 면제¹⁴⁾받을 수 있다.

1978년에는 이전의 Hague 규칙과 Hague-Visby 규칙의 책임체계를 근본적으로 바꾸어 운송인의 책임을 강화한 Hamburg 규칙이 채택되었다. 동 규칙은 과실책임원칙을 전제로 항해과실면책을 폐지하였다. Hamburg 규칙은 1992년 11월 1일에 발효되었다.

Hague규칙은 그 성립과정에서 차후 복합운송협약의 성립을 용이하게 하기 위한 촉매역할을 수행할 것을 기본목표의 하나로 삼았던 까닭에 UN국제복합운송협약에 매우 큰 영향을 미쳤다.

2) 국제항공운송

점차 그 중요성이 증대하고 있는 국제항공운송분야에서는 1929년 10월 Warsaw에서 「국제항공운송에 대한 특정규칙의 통일에 관한 협약」(이하 Warsaw협약으로 약칭함)이 채택되었다. 이 협약은 국제항공운송에서 사용하는 증권 및 운송인의 책임에 관해 통일규칙을 규정한 것이다. 1955년 9월에는 Hague에서 동 조약의 개정의정서(개정 Warsaw협약)가 채택되었다.

개정 Warsaw협약에서의 책임원칙은 원칙적으로 과실책임을 규정하고 있다. 책임한도액은 매kg당 250金프랑¹⁴⁾으로 하되 송화인이 운송인에게 화물을 인도할 때 당시의 시가를 신고하고 또한 필요로 하는 할증요금을 지급한 경우에는 이 범위에 포함되지 않는다.

14) 하명신, 「국제물품운송인의 책임증가에 관한 연구」, 중앙대 석사학위 논문, 1987, pp. 14-15.

15) 금프랑의 국내통화로의 환산에 대해서는 1978년 4월에 금의 공정가격이 폐지된 시점의 금가격(1온스(31.1그램)당 US\$ 42.22)을 기준으로 채택하고 있다. 이 경우 250金프랑(순금 14.7355그램)은 약 US\$ 20이 된다.

한편 협약의 기본적 개념인 「항공운송인」의 범위에 대한 문제를 해결하기 위한 협약으로서 1961년 9월에 “계약운송인 이외의 자가 행하는 국제항공운송에 대한 어떤 규칙을 통일하기 위한 Warsaw협약을 보충하는 협약”이 채택되어 1964년 5월 1일에 발효되었다. 동 협약은 계약운송인 및 실제운송인 쌍방을 운송인으로 하여 쌍방에 연대책임을 지우고 있다.

또한 1975년 9월에는 Montreal에서 개정 Warsaw협약의 개정의정서가 채택되었으나 아직까지 발효되지 않고 있다. 동 개정의정서는 항공운송인의 책임원칙을 과실책임에서 엄격 책임으로 변경함과 동시에 책임제한의 단위로서 SDR을 채용하고 있다.

3) 국제육상운송

육상운송분야는 해상운송이나 항공운송분야와 달리 지리적인 제약 때문에 전 세계적인 범위의 협약은 성립되지 않고 있다. 다만 유럽 지역 국가들 사이에서는 「국제도로 화물운송협약」(Convention Relative au contract de Transport Internationale de Merchandises par Route : CMR)과 1970년의 「국제철도화물운송협약」Convention Internationale.

Concernment le Transport des Merchandises par Chemins de Fer : CIM)이 성립되어 있다.

CMR협약은 적어도 당사국 중에 1개국이 체약국이면 적용되나 CIM협약은 두 개 이상의 체약국에 걸쳐 국제철도중앙사무국(UIC)에 등록되어 있는 철도노선만에 의한 운송으로 通運送狀(through consignment

note)이 발행되는 경우에 적용된다.

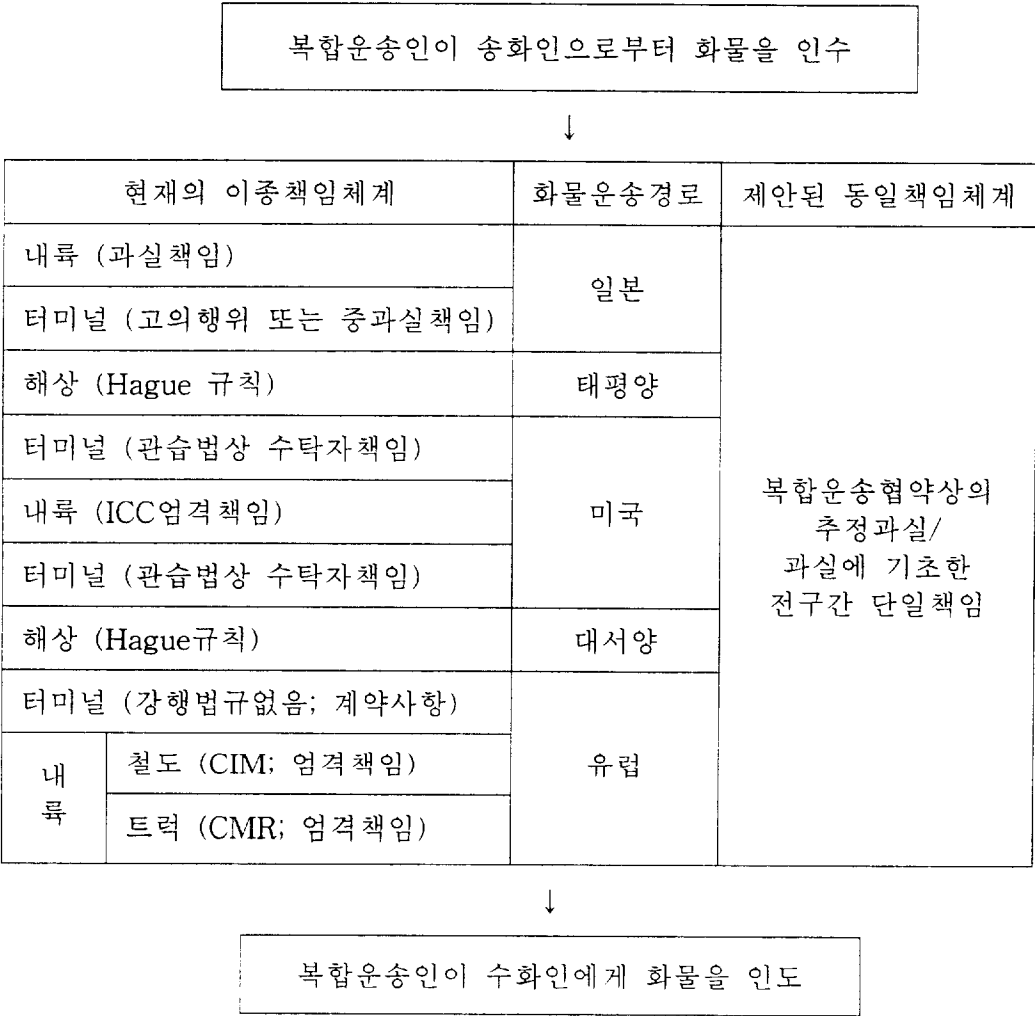
< 표 2-1 > 운송관련 국제 협약

항공운송	Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929. 10. 12. As amended by the Hague Protocol, 1955. 9. 28. The Guadalajara Convention, 1961. 9. 18. The Guatemala Protocol, 1971. 3. 8.(미발효) The Montreal Additional Protocol 1-4, 1975. 9. 25.(미발효)
철도운송	Convention concerning International Carriage by Rail(COTIF), Appendix B: Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail(CIM Uniform Rules), 1980. 5. 9.
도로운송	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Roads, 1956. 5. 19. As amended by the SDR Protocol, 1978. 7. 5.
해상운송	International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading(Hague Rules), 1924. 8. 25. As amended by the Protocol to Amend the International Convention(Visby Rules), 1968. 2. 23. The SDR Protocol, 1979. 12. 21. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978(Hamburg Rules), 1978. 3. 31.
터미널운영	United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade, 1991. 4.19.(미발효)

CIM협약은 현재 여객운송에 관한 협약과 통합되어 COTIF라고 불리어지고 있다.

CMR협약 및 CIM협약은 엄격 책임 원칙을 채택하고 있어 운송인이 주의를 하였음에도 방지할 수 없었던 사고라고 주장해도 면책되지 않는다. 책임한도액은 CMR협약의 경우 매kg당 8.33 SDR로 제한되나 CIM협약의 경우에는 매kg당 17 SDR로 제한된다.

<그림 2-1> 일본~미국~유럽간 화물운송에서의 책임체계비교



이들 네 가지 협약은 모두 기본적으로는 책임원칙¹⁶⁾에 입각하고 있지만 해상운송, 철도운송, 철도 및 항공운송에 내재하고 있는 과실에 대한 정의나 또 그 책임한도액에 대하여 각 협약에 정하여진 내용은 상당한 차이를 보이고 있다.

따라서 복수의 운송수단이 사용되는 복합운송에 일률적으로 적용하기 위해서는 새로운 책임체계가 필요한 것이다.

〈그림 2-1〉은 일본에서 미국을 거쳐 유럽까지 가는 화물운송에 있어 각 운송구간에 개별적으로 적용되는 책임체계와 동일책임체계를 채택하고 있는 UN복합운송협약과 비교한 것이다. 후자의 경우 복합운송에 따르는 위험이 용이하게 처리될 수 있음을 일목요연하게 보여주고 있다. 즉 현재의 異種責任體系(network liability system)하에서는 해상운송, 도로운송, 철도운송 등을 포함하는 복합운송과정에서 통일성의 결여로 운송인의 책임이 운송구간별로, 그리고 나라별로 매우 상이하고 예측 불가능하다.

16) 책임원칙은 아래와 같이 3가지로 구분될 수 있다.

- ① 과실책임(Liability for due or reasonable negligence) : 이는 선량한 관리자로서의 주의의무를 태만히 하여 야기된 손해에 대해 운송인이 책임을 지는 것이다. 원칙적으로는 피해자인 화주가 운송의 과실을 입증하도록 되어 있으나 입법례에 따라서는 거증책임이 운송인에게 전가되어 운송인이 자기 또는 사용인이 상당한 주의를 다했다는 것을 입증하도록 하는 경우도 많이 있다. Hague규칙, Hamburg규칙, Warsaw협약, UN국제복합운송협약 등은 원칙적으로 과실책임원칙을 채택하고 있다.
- ② 무과실책임(Liability without negligence) : 이는 운송인이나 사용인의 과실 유무를 불문하고 배상책임을 지는 것이다. Hague규칙, Warsaw협약 등이 무과실 책임을 원칙으로 하고 있으나 다만, 불가항력(Act of God, Force Majeure), 기타 공적(King's energy)등에 대해서는 면책을 인정하고 있다.
- ③ 엄격책임(strict liability) : 이는 운송인은 결과에 대하여 절대적으로 책임을 지며 면책을 정하지 않는 것을 말한다. 여기에 해당하는 국제규칙은 미국의 州間교통법(1977), CIM, CMR 등이 있다.

그러나 UN국제복합운송협약에 의해 전체운송구간에 대한 동일책임규칙이 적용되는 경우에는 모든 책임을 복합운송인에게 집중시키고 있으므로 현행규칙에 따른 결함을 제거할 수 있을 것이다.

2. 컨테이너 복합운송과 관계된 국제조약

1) ICC국제복합운송서류 통일규칙

국제복합운송의 진행과 함께, 복합운송서류의 원활한 유통을 도모하는 것이 중요한 과제로 되어 왔지만, 1972년 11월 국제컨테이너회의에서 TCM조약 안이 백지화됨에 따라 통일적 국제조약의 조기성립이 기대될 수 없었다. 이에 따라, 실무계를 대표하는 국제상업회의소(ICC)는 1973년 초두에서 작업부회를 설치하고, 복합운송서류(CT Document)를 은행이 매입 가능한 것으로서 인정하기 위한 전제조건으로서 민간에 의한 국제적 통일규칙의 작성을 개시하고, 1973년 11월에 TCM조약안에 정해져 있는 복합운송서류의 상업적 요건을 기초로 한 “복합운송서류에 관한 통일규칙”(Uniform Rules for a Combined Transport Document, 1973)을 공표 했다. 그리고 지연에 대한 책임에 따른 실제상의 문제를 고려해서 약간 수정 중, 많은 국가들이 이 규칙의 채택을 거부하여 1975년에 수정안(ICC Publication No.298)이 발표¹⁷⁾되었다.

이 규칙은 10개 항목에 19개 규칙으로 구성되어 있다. ICC의 복합운송서류통일규칙에 기초해서, 1977년 5월에 발틱국제해운동맹(The Baltic

17) Samir Mankababy, "The Multimodal Transport of goods Convention: A Challenge to Unimodal transport Conventions", The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 32, Part I, Jan., 1983, p. 122.

and International Maritime Conference : BIMCO)은 국제선주협회 (International Shipowner's Association : INSA)와 협력해서, TCM조약 안에 의한 복합운송서류로서 “Negotiable Combined Transport Document” 의 두서를 가지는 서류(COMBIDOC)을 작성하였다. 이것을 유통가능한 서류로 ICC도 정식 채택하고 있다. 그 후, 동일하게 국제포워더협회(International Federation of Forwarding Agents Associations : FIATA)도 FIATA Combined Transport Bill of lading 을 작성하고 있으며, ICC에 의해 인정되고 있다.

2) UNCTAD/ICC 복합운송서류규칙

복합운송서류에 관한 ICC의 통일규칙(ICC Publication No.298)은 국제해사위원회(CMI)의 동경규칙(Tokyo Rules)과 UNIDROIT가 작성한 TCM조약안을 기초로 재정되어 세계적으로 널리 사용되어 왔다. 전술한 바와 같이 발틱국제해운동맹 및 FIATA 복합운송증권 등에 표준약관으로 널리 사용되어 왔으나 당초 1980년의 UN국제복합운송조약의 발효를 앞두고 UNCTAD의 해운위원회는 UNCTAD 사무국이 거래당사자 및 국제기구와 긴밀히 협조하여 헤이그규칙, 헤이그-비스비규칙은 물론 FIATA B/L이나 ICC통일규칙과 같은 현행서류를 기초로 하여 복합운송서류에 관한 규정을 제정할 것을 지시하였다.

이에 따라 UNCTAD 사무국은 상거래 당사자들과 접촉을 지속하였으며, 새로운 규칙을 제정하기 위하여 1988년에 UNCTAD/ICC 합동작업반이 조직되어 복합운송에 관한 헤이그규칙과 헤이그-비스비규칙을 기

초로 한 것으로 국제무역업계의 다양한 의견을 반영하기 위하여 3년간의 긴 작업과정을 거쳐 제정되었으며, 1992년 1월1일부터 시행¹⁸⁾되고 있다.

동규칙은 현재 실시되고 있는 1975년 ICC Uniform Rules for Combined Transport Documents를 기초로 한 개정판이라고도 할 수 있을 만큼 함부르크규칙이나 UN국제복합운송조약은 혁신적인 질서보다는 현실적인 헤이그규칙을 기초로 하였다. 따라서 Modified Uniform System을 채택하고 있으며 FIATA MT B/A에서는 이면약관으로 적용하고 있다.

3. UN 국제물품운송조약

국제복합운송조약안의 작성은 1897년에 창립된 국제해사위원회(CMI)가 1913년에 코펜하겐의 회의에서, 통운송을 둘러싼 의논을 전개했고, 1948년 국제상업회의소(ICC)의 의뢰에 따라 1949년에 국제해사위원회(CMI)는 국제복합운송조약에 관한 초안(Avantproject de Convention International Sur le Contract de Transport International Combiné de Marchandises)을 공포했다. 그 후, UN구주경제위원회(UN/ECE)의 요청을 받은 사법통일국제협회(UNIDROIT)는 1961년 10월에 “국제물품복합운송계약에 관한 조약안”(Project de Convention sur le contrat de transport international combiné de marchandises)을 작성하고, 최종안은 1966년 4월에 협회의 이사회에 제출되었다. 이것을 바게안(Bagge

18) 한국국제복합운송업협회, 「복합운송의 이론과 실제」, 1995, p. 150.

Draft)이라 한다.

한편, 국제상업회의소(ICC)의 의뢰에 따라 국제해사위원회(CMI)가 1965년 9월 뉴욕에서 개최된 상임위원회(Bureau Permanant)에서 국제 컨테이너소위원회를 설치¹⁹⁾하고, 9차례에 걸친 국제복합운송조약 초안 중에서 제9안을 기초로 하여 1969년 3/4월에 동경에서 개최된 국제해사위원회 총회에서 동경규칙(Tokyo Rules)이라 불리워지는 복합운송조약안이 채택되었다.

그러나, 바게안과 동격 규칙안은 해석상 혼란만 가중시켰기 때문에 UN구주경제위원회(ECE)는 이들을 통합하고 합리화하기 위하여 CMI와 UNIDROIT를 원탁회의에 소집하고, 1969년 6월 UNIDROIT의 주최로 로마에서 개최된 제1차 회의에서 국제물품복합운송조약안(Draft Convention on the International Combined Transport of Goods), 즉 동경 - 로마규칙(Tokyo-Rome Rule)을 탄생시켰다. 동경 - 로마규칙은 각 방면에서 비판을 받았기 때문에, 1970년 1월의 UNIDROIT 제2차 원탁회의에서 이를 재조정하여 국제물품복합운송조약안(Project de Convention sur le contrat de Transport International Combiné de Marchandises ; TCM Draft Convention ; 적색으로 표기되어 있음), 즉 TCM조약초안(Rome Draft, TCM Draft Convention)²⁰⁾을 마련하였다.

그러나 이 조약초안을 심의한 IMCO는 모든 이해관계자들이 수용할 수 있는 조약 안을 작성해야 한다는 결론을 내리고, IMCO와 UN/ECE

19) 이 조약안의 내용은 1942년의 헤이그규칙(Hague Rules)을 기초로 하여, 주로 특 정운송구간에 귀속시킬 수 없는 손해배상문제를 중심으로 해상부문에 대하여 조약 을 작성했으며, 선화증권의 제 특성과 유통성을 구비한 신증권의 창설에 중점을 두 고 있다.

20) 하명신, 「전게서」, pp. 23-24.

의 합동위원회는 국제복합운송조약초안을 수정하여 1971년 11월 TCM 조약안을 확정·발표²¹⁾하였다.

UNCTAD의 강력한 반대로 TCM조약안이 백지화되자 복합운송조약의 심의무대는 UNCTAD의 무역개발위원회(Trade and Development Board : TDB)로 이동되고, UNCTAD하에서 67개국의 대표에 의한 국제복합운송조약에 관한 정부간 준비그룹(Intergovernmental Preparatory Group on a Convention on International Intermodal Transport : IPG)이 1973년 5월 1일에 무역개발위원회에 의해 설치²²⁾되었다.

이에 따라 IPG는 1973년에서 79년 3월까지 7년간에 걸쳐 여섯 차례의 회의 끝에 조약초안을 완성하게 되었고, 위의 조약초안에 기초해서 UN총회는 1978년 12월 UN국제복합운송조약회의(CUN Conference on a Convention on International Multimodal Transport)를 소집할 것을 결정²³⁾하고, 1979년 11월과 1980년 5월 24일 제네바에서 개최된 UN 전권회의에 조약초안이 넘겨지게 되었다.

이 전권회의는 북구제국의 일부 기타제국의 지지를 얻으면서, 우선 각 개발도상국들을 아시아, 아프리카, 라틴아메리카 등 3개지역으로 나누어 지역별로 의견을 조정한 다음 다시 그룹회의에서 초안을 전체적으로 일

21) William J. Driscoil, 「The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report.」 Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 9, No. 4, July 1978, p. 442.

22) UNCTAD, 「Report of the Intergovernmental Preparatory Group on a Convention on International Intermodal Transport on its first session」, UNCTAD/TD/B/AC.15/6, 20 December 1973, p. 2.

23) UNCTAD, Report of the UN Conference on a Convention on International Multimodal Transport, Part 2, Report of the Conference on the first part of its session, UNCTAD/TD/MT/CONF/12/ADD. 1, 15 January 1980, p. 2.

팔 합의하는 컨센서스(consensus)²⁴⁾방식에 의해 예상한 것보다도 빨리 UNCTAD의 UN 국제복합운송조약(United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)을 성립시킨 것이다.

동 조약은 그 내용에 있어서 약간의 공법문제(개발도상국이 국제복합운송으로의 사업참가의 가능성을 확보하고, 또 화주로서의 이익을 옹호하기 위하여 조약에 포함된 공법상의 정책과제)에 관한 규정을 포함할 뿐 아니라, 사법문제(복합운송인의 책임, 복합운송서류의 기재사항, 조약의 적용범위와 강행성 등의 기본적 문제)에 있어서도 책임내용 등 선진국 입장에서 만족스럽지 못한 것으로 문제²⁵⁾가 많고, 복합운송의 이상을 추구한 나머지 현실기반을 무시하고 전 운송구간 단일 책임체계(Uniform System)에 각 운송구간 이중 책임 체계(Network System)를 첨부한 전 운송구간 변형단일책임제도(Modified Uniform System)를 채택하고 있다.

24) 의견일치(consensus)방식이란 UN회의의 독특한 방식으로 1국 1표에 의한 찬부의 투표를 행하지 않고, 안건을 먼저 채택하고, 그 후 동안건에 반대하는 나라의 대표가 각각 자국의 반대의견을 표명하는 방식이다.

25) 선진국이 동조약에 반대한 큰 이유의 하나는 운송인 배상책임한도액의 증가이다. 동조약 제18조 1항은 “복합운송인이 제16조에 따라서 화물의 멸실·손상에서 생긴 손해에 대해서 배상책임을 가질 때, 그의 배상책임은 멸실 또는 손상된 물품의 1포장당, 또는 다른 선적단위당 920 SDR, 혹은 외장포함중량킬로그램당 2.75 SDR을 초과하지 않는 액을 한도로 하고, 이중 높은 것으로 한다”고 규정하고 있다. 이 920 SDR, 2.75 SDR이라는 가격은 헤이그-비스비규칙에 비해서 약1.4배 높게 설정되어 있고, 선진제국에 강한 반대가 있는 함부르크규칙보다도 높은 가격(약 1.1배)으로 되어 있다.

제 4 절 주요국의 복합운송업 제도

1. 독일

프레이트 포워딩의 발상지라고 할 수 있는 유럽은, 그 제도적 구현형식에 있어서 대륙법계의 독일, 프랑스 등과 영미법계의 영국이 각각 다르게 나타나고 있다. 즉 영국을 제외한 유럽의 대륙법계의 각 국가의 상법에 우리나라 상법 제114조(운송주선인의 정의)에 해당하는 운송주선인에 관한 조항이 규정되어 있다.

독일 상법 제407조에 의하면, 운송주선인이란, “자기명의로 타인(송화인)을 위하여 육상운송인 또는 해상운송인에 의한 물건운송의 주선을 행하는 것을 영업으로 하는 자”라고 규정²⁶⁾하고 있다. 그러나 이 규정은 19세기에 제정된 것이었기 때문에, 오늘날 다양한 기능을 수행하는 프레이트 포워딩을 완벽하게 의미할 수는 없었다.

독일에서는 이와 같은 법제적인 미비점을 법원판결에 의한 판례법으로 보완하고 있으며, 이러한 판례법은 상법규정에 못지 않게 독일 포워더와 화주에 대하여 적용하고 있다. 독일에서의 포워딩 영업은, 누구나 아무런 법적 절차를 밟지 않고도 영위할 수 있는 일종의 자유업이다. 즉 포워딩营业을 경영하는 데 있어서 어떠한 형태의 법적 제한도 없는 것이다. 다만 포워더로서 종사하고자 하면 일정한 등록절차를 밟아야 한다. 즉, 주무관청에 포워더임을 신고하여야 하는 것이다.

또한 독일에는 공공기관에서 운영하는 Berufsschule라는 포워더를 양

26) 이수만, 「우리나라 복합운송업의 현황과 제도개선에 관하여」, 한국외국어대학교 대학원 석사학위논문, 1997. pp. 33-34.

성하는 직업학교가 있다. 독일은 프레이트 포워딩의 근원지답게 오랜 역사를 가진 세계적인 포워딩회사로 Schenker(1972년 설립), Birkart(1877년 설립), Kuehne & Nagel(1890년 설립) 등이 세계 각국에 다국적 기업을 형성하고 세계적으로 활동하고 있다.

2. 영국

영국에는 대륙법계 국가의 운송주선인에 해당하는 법적 개념이 없고, 포워딩이라는 말이 나타내는 업무범위, 주선업자의 자격기준, 소요자본, 훈련 등에 관한 법적 규정이 전혀 없다. 영국에서는 원래 송화인을 대신하여 선박회사와 운송계약을 체결하는 일을 하는 자를 forwarding agent라고 하여 이들은 단지 대리인의 자격을 가질 뿐 운송인으로서의 책임은 없다.

또한 프레이트 포워더의 정의에 관하여, 영국의 프레이트 포워더협회(Institute of Freight Forwarders LTD. : IFF)는 “화물주선업자는 일반적으로 이해되고 있는 주선업에 종사하고 있는 자를 가르킨다”²⁷⁾라고 정의했다. 현실적으로는 “화물운송주선업자는 수출업자 또는 수화인을 대신하여 화물의 수송에 관련되는 업무에 종사하고, 이와 같은 서비스의 제공에 대한 일정 보수를 목적으로 하는 개인 또는 법인을 가리킨다”고 정의할 수 있다.

최근에는 포장, 보관, 보험계약 등의 부수 업무뿐만 아니라 경우에 따라서 본인이 되어, 즉 자기명의로 운송인과 운송계약을 체결하거나 또

27) 이수만, 「우리나라 복합운송업의 현황과 제도개선에 관하여」, 한국외국어대학교 대학원 석사학위논문, 1997. pp. 34-35.

는 운송인으로서 목적지까지 부분적 또는 전반적으로 운송책임을 담당하는 경향이 있다. 1999년 말 영국 경제개발국(National Economic Development Office)이 발표한 조사결과에 의하면, 영국의 수출입업자의 90% 이상이 많은 적든 프레이트 포워더의 업무를 이용하고 있는 것으로 나타나 있다.

3. 일본

일본은 프레이트 포워더의 정의가 법적으로 명확하게 정립되어 있지는 않으나, 일반적으로 해상운송주선업무를 수행하는 업종으로는 일본 해상운송법 제2조 7항에 “자기명의로 해상에 있어서의 선박에 의한 물건운송을 취급하는 사업”이라고 규정하고 있다.

이는 일본 상법 제559조에서 말하는 “운송취급인”중의 해상분야의 운송취급인이라 할 수 있다. 그리고 오쓰나까란 항만운송사업법의 일반항만운송사업 중에서 개품운송화물의 선박에의 인도 또는 선박으로부터의 인수와 아울러 부선 운송 및 간이창고에서의 화물처리와 보관을 일관하여 행하는 것을 지칭²⁸⁾한다. 그 대다수는 항만운송사업 이외에 통관업 또는 자동차운송업 등을 겸업하고 있는데, 오쓰나까를 해운화물취급이라고도 한다.

일본 프레이트 포워더의 단체로 1981년 창설된 JIFFA(Japan International Freight Forwarder's Association : 일본국제화물주선협회)의 구성원을 보면, 통관업의 면허소지자가 90%, 항만운송사업의 면허소

28) 이수만, 「우리나라 복합운송업의 현황과 제도개선에 관하여」, 한국외국어대학교 대학원 석사학위논문, 1997. pp. 34-35.

지자가 87%, 자동차운송사업자 또는 자동차운송취급자 등 육상운송업자가 76%, 보험대리점 자격업체가 74%, 해운대리점, 해상운송취급업, 해운중개업, 해상운송업을 영위하는 자가 62%, 창고업 면허보유업체가 58%로 업종 전체에서의 상당한 비율을 점하고 있다.

이들 중에 항공운송대리점과 취급업, 항공운송이용업의 면허업체가 상당수 포함되어 있다. 이와 같은 자료에서 알 수 있듯이 일본의 포워더들은 우리나라에서처럼 순수한 포워더는 찾아볼 수 없고, 기존의 유사한 관련업종, 예컨대 항만운송업, 창고업, 육상운송업 등을 경영하는 자가 본업의 확대라는 측면에서 겸업하는 형태를 취하고 있다고 할 수 있다.

4. 미국

미국의 경우에는 우리나라 해상운송주선업과 유사한 제도가 크게 세 가지 형태로 구분되어 법제화되고 있다. 주간교통위원회(interstate commerce commission : ICC)에서 관장하는 domestic freight forwarder, FMC(federal maritime commission)에서 관장하는 ocean freight forwarder 그리고 FMC에 tariff를 신고하고 common carrier 서비스를 수행하는 NVOCC가 그것이다.

1) domestic freight forwarder

주간교통법(Interstate Commerce Act : ICA) 제4편 <Set, 402(a)2>에 의하면, domestic freight forwarder란, 철도, 자동차 및 내수로 운송

인이 아닌 일반운송인(common carrier)으로서, 보수를 받고 주간화물의 운송을 하는 것 또는 운송의 준비를 하는 것을 공표 하는 자이다.

통상적인 업무 내용으로는 ① 화물의 집화, 혼재, 분배, 배송업무를 수행하거나 또는 준비를 하고, ② 수령지로부터 인도지까지 화물운송에 대한 책임을 지고, ③ 화물운송을 위하여 철도, 자동차, 내수로운송수단을 이용하는 것 등을 들 수 있다.

2) ocean freight forwarder

프레이트 포워더가 미국 법에 최초로 나타난 것은, 1942년의 Bland foreign freight Act이다. 그리고 1961년 미국공법 87-254호에 의하여, independent ocean freight forwarder의 FMC면허제가 도입²⁹⁾되었다.

그 후 1984년의 신해운법 제3조 19항(정의)에 의하여 ocean freight forwarder란 ① 화주의 대리인으로서 해상운송을 통해 미국으로부터 수출품의 선적 또는 선적을 위한 선복예약 및 기타의 방법을 취하며, ② 서류작성과 선적에 수반하는 작업을 행하는 자라고 규정하고 있다.

한편 미국의 해운법의 시행세칙이라 할 수 있는 FMC의 CFR의 § 510. 2(Definition) h항에는, “freight forwarding service”에 관하여 다음과 같이 자세하게 열거하고 있다.

- ① 항구로의 화물이송(ordering cargo to port)
- ② 수출신고의 준비 및/또는 절차수행(preparing and/or processing export declarations)

29) 진형일, 「국적선사의 북미 복합운송강화 방안」, 해운산업연구원, 1990, pp. 18-19.

- ③ 선복의 예약(booking cargo space)
- ④ 화물인도지시서 및 부두수령증의 작성(preparing or processing delivery order and dock receipt)
- ⑤ 선화증권의 작성 및/또는 처리(preparing and/or processing ocean bills of lading)
- ⑥ 영사서류의 작성 또는 사증의 처리(preparing or processing consular documents or arranging for their certification)
- ⑦ 창고의 주선(arranging for warehouse storage)
- ⑧ 적하보험 부보의 대행(arranging for cargo insurance)
- ⑨ 미국의 수출규정에 따른 통관업무(clearing shipments in accordance with United States government export regulations)
- ⑩ 선적서류의 작성과 송부(preparing and/or sending advance notifications of shipments or other documents to banks, shippers, or consignees, as required)
- ⑪ 운임 또는 화주가 선급할 비용의 지급, 대체(handling freight or other monies advanced by shippers, or remitting or advancing freight or other monies or credit in connection with the dispatching of shipments)
- ⑫ 화물의 본선적재(coordinating the movement of shipments from origin to vessel)
- ⑬ 수출에 관한 전문적인 조언(giving expert advice to expert)

한편, freight forwarder의 서비스에 대한 대가로는, 화주(shipper,

consignee, seller, purchaser)으로부터는 주선수수수료(freight forwarder fee)를, 보통운송인(common carrier)로부터는 집화보상금(compensation)을 받을 수 있도록 규정하고 있어서, 미국은 프레이트 포워더가 공식적인 수입을 확보할 수 있도록 하는 법적 근거를 마련하고 있다.

또한, 미해운법 제17조에 의하면, ocean freight forwarder(OFF)로서 행위(act as an OFF)를 하기 위해서는, FMC면허를 취득하여야 하고, 면허를 받으려면 포워딩 서비스의 수행자격을 보유할 것(experience and character)과 재무장관이 인정하는 보증서를 제출하도록 하고 있다. 그런데 이 규정에 근거하여 제정된 CFR subpart B(§510. 11~§510. 19)에는 프레이트 포워더의 면허발급 요건에 관하여 구체적으로 규정³⁰⁾하고 있다. 즉 ① 미국 내에서 3년 이상 포워딩 업무에 종사한 자일 것, ② 30,000달러의 보증금을 예치할 것, ③ forwarder업무를 수행할 수 있는 적합한 자질을 갖출 것 등이다. 이중에 포워더업무를 수행할 수 있는 자질을 갖추었는가를 판단하기 위한 자료로서, FMC에서는 추천서를 요구하는데 그것으로는 선박회사의 추천서, 다른 포워딩회사의 근무확인서, CPA의 소견서, 거래은행의 평가서 등이 이용되고 있다.

3) NVOCC(non-vessel operating common carrier)

NVOCC는 1963년에 FMC가 general order 4(510-21)(b)(Revised, 1981)에 의하여 최초로 법제화시킨 개념이다. 이에 의하면, NVOCC란 “광고, 권유 기타의 방법에 의하여 운임률을 설정, 고시하여 해운법에

30) 진형일, 「국적선사의 북미 복합운송강화 방안」, 해운산업연구원, 1990, pp. 18-19.

규정한 주간 또는 국가간에 해상운송을 이용하는 화물의 운송제공, 안전한 화물운송을 위임받아 그 법적 책임 인수, 사용선박의 소유 또는 지배의 유무를 불문하고, 하수운송인인 해상운송업자와 자기명의로 당해 화물의 운송계약을 체결하는 자”로 되어 있다. 이 general order 4는 1981년에 개정되어, 무선박운송인(NVOCC)이 해운법에서 말하는 “common carrier by water”에 상당하는 것이 분명해졌다.

그 후 1984년의 신해운법에서는 제3조(정의) 17항에 NVOCC란 “자가 직접 선박을 운항하지 않는 운송인(a common carrier)이며, 화주(shipper)에 대하여는 해상운송인(ocean common carrier)”이라는 것을 명시하고 있다. 그러나 NVOCC에 관한 구체적인 자격기준 등은 아직 규정되어 있지 않으며, 다만 common carrier로서의 자격에서 운임신고(tariff filling)의무의 규정(동법 제8조)을 적용받게 된다. 따라서 NVOCC도 common carrier와 마찬가지로 자신의 운임을 FMC에 신고하여야 하는 것이다. 현재 미국내에는 1,050개 이상의 NVOCC가 FMC에 운임을 신고하여 영업하는 것으로 나타나고 있으며, 이 숫자는 급속한 증가 추세에 있다고 한다.

NVOCC의 업무를 미국에서 하기 위해서는 FMC에 tariff를 신고하고 불법운임할인금지 각서를 제출하고, 5만 달러의 성실의무이행보증보험증권(surety bond)을 제출해야 하며 상주법정대리인(resident legal agent)를 지정해야 한다.

제 3 장 우리나라 국제복합운송업의 현황

제 1 절 우리나라 복합운송업 제도

1. 우리나라 복합운송업 제도의 변천과정

1970년대부터 수입물동량이 급격히 증가하기 시작하면서 1973년 해운대리점에서 업무를 취급하던 것이 1973년 복합운송업이 등장하였다. 1976년 3월에 해운항만청이 발족되면서 동년 9월에 해상운송사업법 제 21조 규정에 의거한 외항해상운송부대사업면허요령을 공포하였다. 이때 국제 복합운송인은 국제운송주선업자만을 의미하는 것으로 규정하고 있다. 1983년에는 해운업법이 제정되면서 해상화물운송주선업을 면허제에서 등록제로 전환하였고, 1984년에 해운업법에 의거한 해운관련업의 등록 및 사후관리 요령에서 해상화물운송주선업을 복합운송에 관련된 업무를 주선 또는 이행하는 사업으로 정의하고 있다.

새로운 해운업법은 종전에 면허제였던 것을 등록제로 개정하였고, 면허조항에 규정하였던 면허요건, 면허기준 등 많은 내용을 삽입하였다. 이때 해상화물운송업체의 등록 기준으로 자본금 1억원 이상, 시설로서는 텔렉스 1대 이상을 직접 보유하고, 컨테이너 장치장 3천 3백m² 이상을 보유하거나 임차하고 있어야 한다. 경영형태는 상법상 주식회사이어야 하고, 아메리카, 유럽 및 아시아를 포함한 3이상 지역에 있는 외국의 공신력 있는 국제복합운송업자와 국제일관운송에 관한 업무 계약을 체결하고 있어야 한다.

해운항만청은 1985년 1월 등록요령을 일부 개정하여 해상화물운송주

선업을 영위하는 자는 일정한 경력을 소지한 자를 임원으로 채용하도록 의무화하였다.

그 후 1987년 6월 해운항만청 공고 제87-20호가 시행됨으로써 해상화물운송주선업이 완전 등록제로 개정되어 업체 수에서뿐만 아니라 취급물량에서도 비약적인 발전을 거듭하게 되었다.

그러나 해상화물운송주선업이 육상, 해상과 항공의 모든 부분에서 발전하기 위해서 일부 제약이 있었기 때문에 정부는 1991년 12월 화물물류촉진법을 제정하여 “복합운송주선업”이라는 새로운 업종을 탄생시켰다.

이때의 복합운송주선업의 등록기준으로는 자본금이 법인인 경우 5억원 이상, 개인인 경우 자산평가액이 10억원 이상이며, 시설은 컨테이너장치장 1천 평방미터 이상을 소유하거나 국제 공항이 위치한 시, 군 지역에 화물집하시설을 1백 65평방미터 이상을 소유하도록 하였다. 또 1억원 이상의 영업보증금을 예치하거나 보증보험에 가입토록 의무화하였고 자본금이 10억원 이상인 대형업체인 경우는 제외시켰다.

1995년 12월 화물물류촉진법 및 해운법을 개정하여 해운법 상에 해상화물운송주선업을 삭제하고 화물물류촉진법의 복합운송주선업으로 흡수·통합³¹⁾함에 따라 명실공히 본격적인 복합운송 시대를 열 수 있는 제도적인 기틀을 마련하게 되었다.

2. 상법상의 복합운송주선업 제도

1) 운송주선업의 법적 지위

31) 손기동, 「복합운송 활성화 방안에 관한 연구」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 1996, pp. 45-48.

상법상 관련 조항은 운송주선인의 법적 지위를 다루고 있다. 상법상 운송주선인은 단순히 자기의 명의로 화물운송의 주선을 영업으로 하는 자³²⁾로 규정하고 있다. 상법상의 규정에서는 운송주선행위에 있어 운송대리행위³³⁾와 운송 중개행위³⁴⁾는 개념적 차이가 있다. 여기서 운송주선인, 운송대리인, 운송중개인의 법률적 지위 및 책임한계의 특성을 살펴보면, 운송주선인은 계약된 화주를 대리하여 운송관계업무를 수행하며, 자신의 명의로 운송계약을 체결하지 않는 한 운송자체에 대한 책임을 부담하지 않는다. 그 반면 운송대리인은 계약된 운송인을 대리하여 운송관계업무를 수행한다. 운송대리인 또한 자신의 명의로 운송계약을 체결하지 않는 한 운송자체에 대한 책임의 부담이 없다.

즉, 상법규정상 주선행위, 대리행위, 중개행위는 상이하나 운송인과 화주의 중간에서 운송거래를 성립시킨다는 점과 화주의 중간에서 운송거래를 성립시킨다는 점에서 동일하다. 특히 운송주선인과 운송대리인의 지위는 각기 다르지만 그들 스스로가 타인을 대리한다는 점, 운송자체에 법적 책임이 없다는 점에서 동일하다. 우리나라에서는 운송주선업과 화물대리점업을 겸업한다는 제약을 받고 있지 않다.

따라서 운송주선계약에 의해 운송물을 화주로 부터 수령하고 운송인과의 운송계약에 따라 이를 운송인에게 인도하고 운송관계서류를 교부받아 화주에게 전달할 경우 즉, 주선업무에 관련한 서비스만을 제공할 경우 운송주선인은 운송자체에 대한 책임은 없다.

32) 상법 제 114조.

33) 상법 제 87조 : 일정한 상인을 위하여 상업사용인이 아니면서 상시 그 영업부류에 속하는 거래의 대리 또는 중개를 영업으로 하는 자를 대리상이라 한다.

34) 상법 제 93조, 타인간의 상행위의 중개를 영업으로 하는 자를 중개인이라 한다.

그러나 운송물의 수령, 인도, 보관 및 운송인이나 기타 운송인의 선택, 그리고 기타 운송업무와 관련된 업무를 다하였음을 운송주선인이 입증하지 못하면 운송물의 분실, 파손으로 인한 책임을 부담³⁵⁾하여야 한다.

2) 운송주선인의 의무

운송주선인의 의무로는 계약자의 주요의무, 송화인에 대한 의무, 통지 의무, 화물의 인도·인수 등이 있다.

상법 제 123조의 규정에 의하면 위탁자와 운송주선인간의 관계는 책임에 관한 규정이 통용되기 때문에³⁶⁾ 운송주선인은 운송주선업무를 수행함에 있어 선량한 관리자로서 주요의무³⁷⁾를 다하여야 한다.

운송주선인은 상행위의 책임을 받은 사람에게 적용할 때에 좁은 의미로 문구 그대로 해석할 것이 아니라, 상행위의 목적과 상거래의 실태를 고려하여 위탁자에게 합리적 이익이 돌아가도록 해석하는 것이 바람직하다.

또한, 운송주선인은 위탁자인 송화인에게 운송주선인으로서 업무를 성실히 이행³⁸⁾하여야 한다. 운송계약을 체결한 경우에는 그 즉시 송화인에게 그 사실을 알려야 한다. 그리고 송화인으로부터 수령한 운송물의 수량 부족, 포장 불량, 손상이나 하자 발견시에는 즉시 송화인에게 통지³⁹⁾하여야 한다.

또 운송주선인은 위임사무의 처리로 인하여 받은 금용 및 기타의 물

35) 상법 제 115조

36) 상법 제 112조

37) 상법 제 681조

38) 상법 제 115조.

39) 상법 제 49조, 제 115조.

건, 그가 수취한 것은 위임자에게 인도⁴⁰⁾하여야 한다.

만약 운송주선인이 운송계약에 맞지 않는 행위를 할 경우에는 위탁자가 손해 배상을 청구⁴¹⁾할 수 있다. 그러나 운송주선인의 고의나 과실없이 그 행위를 할 수 없는 때에는 그러하지 아니한다.

제 2 절 복합운송주선인의 등록현황

1. 복합운송주선업의 등록현황

1) 복합운송주선업의 등록 방법

현행 제도상 복합운송주선업을 등록하고자 하는 자는 소정의 등록양식서에 사업계획서를 첨부하여 신청하면 시·도지사는 등록기준에 적합한지의 여부를 심사한 후 적합하다고 인정할 때에 등록하고 등록증을 교부하게 된다.

복합운송주선업의 신청은 법인, 개인 모두가 가능한데 그 등록기준⁴²⁾은 다음과 같다.

법인인 경우 3억원 이상의 자본금, 개인인 경우 6억원 이상의 자산평가액으로, 1억원 이상의 보증보험에 가입하여야 한다. 다만, 자본금 또는 자산평가액이 10억원 이상인 경우, 컨테이너 장치장을 소유하고 있는 경우, 은행법 제 2조의 규정에 의하여 금융기관으로부터 1억원 이상

40) 상법 제 123조, 제 112조, 민법 제 684조 제 1항.

41) 민법 제 390조.

42) 무역유통촉진법 제8조, 동법 시행령 제 11조 시행규칙 제 3조

의 지급보증을 받은 경우, 1억원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우에는 예외로 한다.

2) 구비서류

복합운송주선업의 등록신청을 위해서는 다음과 같은 구비서류가 필요하다. ① 등록신청서 ② 주된 사무소의 명칭 및 위치, 국내영업소 및 해외지사의 경우 그 명칭 및 주소지, 주거래 운송사업자 또는 주거래 복합운송주선업자의 명칭 및 영업소의 소재지, 소유하거나 사용계약을 체결한 화물집하장치 또는 컨테이너 장치장의 명칭, 위치 및 규모, 화물집배를 위하여 자동차를 소유 또는 사용계약을 체결한 경우 각 영업소에 배치된 자동차의 수와 차고의 위치 및 규모 등을 기재한 사업계획서 ③ (법인인 경우 최근 1개월 이내에 발급한) 법인등기부등본 ④ 임원의 신원확인을 위한 인적사항 ⑤ 외국인투자촉진법에 의한 외국인 투자를 증명할 수 있는 서류 ⑥ 협회장을 피보험자로 한 보증보험 등의 가입을 증명할 수 있는 서류 등이 그것이다.

2. 복합운송주선업의 등록업체

1) 등록업체 수

1976년 해운항만청의 발족 이후 정부당국은 수출입화물의 적기안전수송, 국내해상운송주선업체들의 시장질서확립, 외국 포워딩 회사들의 무분별한 국내진출 억제 등의 정책목표 하에, 1976년 9월 10일 해상해운사업법 제 21조에 의거하여 항만청 공고 제 6호를 공표하였으며, 동년

10월 30일 26개의 회사가 해운항만청으로부터 면허를 취득함으로써 우리나라 최초의 정부면허업체가 탄생하게 되었다. 1983년 말에는 정부의 경제자유화, 민원사무 개선 시책에 따라 종래의 면허제에서 등록제로 변경하였다.

그 후 1987년 말 업계 자유경쟁원칙에 입각하여 등록제로 전환 후 실시 첫해인 1987년 7월 1일부터 12월 31일까지의 6개월 동안 79개 사가 등록함으로써, 기존 71개 사보다 2배 이상 증가한 150개 회사로 늘어났고, 1988년 37개사가 등록하여 1990년 12월 말에는 해상운송주선업체 수가 259개⁴³⁾나 되었다. 이 같은 업체의 갑작스러운 증가는 과다경쟁 유발, 전문인력의 부족, 업체당 평균수익률 감소 등의 업계 발전을 저해하는 일부 부정적 문제를 야기하기도 하였다.

그 후 1995년 화물유통촉진법 개정으로 해운법의 해상화물운송주선업체에서 복합운송업체로 일원화되었다. 복합운송주선업의 등록 기능도 통합하여 1999년 말까지 1220개 사로 증가하였다.

< 표 3-1 > 복합운송주선업 연도별 등록현황

연 도	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98	'99	계
업체수	60	58	34	26	156	493	133	260	1220

주) 1997에는 해상화물운송주선업(410개 사)과 통합

자료 : 건설교통부 자료, 2000.

43) 손상기, “복합운송주선업의 영업성과에 미치는 영향 요인”, 국제상학, 1999. pp. 23-24.

2) 업체의 자본금 현황

종전의 해운법 제 34조의 규정에서 화물유통촉진법 부칙 제 2조에 의거 95년 개정된 제 6조의 규정에 의하면 등록기준상 자본금을 복합운송주선업 5억원, 해상화물운송주선업자 2억원에서 업종통합으로 3억원으로 일원화되었으나, 10억원 이상의 자본금을 보유한 업체는 전체의 10%를 넘지 못하고 있다. 이러한 자본금 규모를 외국의 포워딩 회사들과 비교해 보면 상당한 차이가 있다.

< 표 3-2 > 복합운송주선업의 자본금 분포현황

자본금규모	계	3억원	4~10억원	11~50억원	51억원
업 체 수	1,220	998	166	41	15

자료 : 건설교통부, 2000.

제 3 절 우리나라 국제복합운송업의 문제점

1. 경제적 측면에서의 문제점

1) 경영규모의 영세성

오늘날과 같은 국제복합운송시대에서는 운송주선인이 수행하는 업무의 내용, 기능 및 역할은 과거와는 매우 큰 차이가 있다. 과거에는 단순히 운송주선인이 실제 운송인과 화주 사이에 단순히 화물을 주선 또는 알선하였으나, 오늘날에는 화물의 일관운송책임을 이행하는 복합운송인

으로서의 역할을 수행⁴⁴⁾하고 있다.

그러나 우리나라의 해운주선인은 해외수송망 또는 영업망, 조직, 영업관리, 자금규모 등에서 국제적으로 복합운송인으로서의 역할을 다하기에는 그 경영규모에 있어서 미흡한 점이 많다. 이들의 역할은 활동시장의 범위가 거의 국내시장에 한정되어 있고 특히 수출화물의 취급에 머물러 있다. 또한 화물의 유통과정에서 화물의 흐름을 관리, 통제하는 기능도 미흡한 실정이다.

기본적으로는 업체의 영세성으로 인해 극소수의 업체만이 화물을 집하할 수 있는 자가창고나 CFS를 보유하고 있으며 국제적으로 독자적인 완벽한 문전 수송서비스를 제공하는 데에는 한계가 있고, 또한 국제경쟁력면에서도 기반이 취약한 실정이다.

우리나라 운송주선인의 영세성은 어제 오늘에 발생한 문제는 아니며 이 업종이 국제적 도입 초기에부터 끊임없이 지적되어 온 문제이다. 현대의 복합운송인으로서의 역할을 다하기 위해서는 기업의 대외공신력, 사업수행기반의 안정성 등이 고려되어야만 한다. <표3-2> 에서와 같이 경영규모의 영세성으로 국제경쟁력에 열위에 놓이게 되는 결과를 가져오고 있을 뿐만 아니라 종사하는 인력 및 기업 조직 면에서도 문제점⁴⁵⁾이 나타나고 있다.

2) 수입원의 불확실성

44) 김천식, “국제복합운송에 관한 연구”, 국제상학, 1988, pp. 32 - 33.

45) 손상기, “복합운송주선업의 영업성과에 미치는 영향 요인”, 국제상학, 1999, p p. 43-44.

우리나라 운송주선인의 주요한 수입원은 제반 운송관련 행정서비스에 대한 주선수수료, 무선박운송인 기능에서 창출되는 운임수입(실제로는 운임차액)등이 주류를 이루고 있다.

그러나 현행 제도상 주선수수료 또는 집하보상금 등이 공식화되어 있지 않고 각종의 행정 서비스에 대한 영업과정별 요율이 제정되어 있지 않아 유동적 수입에 의존하고 있는 실정이다.

이와 함께 우리나라 운송주선업계는 전체 취급물량 중 80% 정도가 수출화물에 치중되어 있고, 수입화물은 20%정도에 불과하여 영업활동의 구조적 불균형으로 인한 경영의 불안정한 상태⁴⁶⁾를 벗어나지 못하고 있다. 따라서 대다수의 회사가 수출화물 취급에만 집중하여 업체 당 평균수익률이 저하되는 결과를 가져올 뿐만 아니라 이에 따른 과당 경쟁을 유발시켜 궁극적으로는 이에 대한 부작용으로 거래질서를 문란하게 하는 경영구조의 불균형이라는 문제점을 안고 있다.

이처럼 운송주선인의 안정적인 수입원이 보장되어 있지 않은 관계로 회사의 경영을 위하여 자연히 비정상적이고 무질서한 경영행위를 하게 되며, 이에 따라 업계의 대외공신력을 실추시키는 결과를 가져오게 하여 궁극적으로 우리나라 복합운송업계의 발전을 저해하는 요인이 되고 있다.

3) 전문인력의 부족

복합운송을 효율적으로 추진하기 위해서는 전문지식을 갖춘 유능한

46) 김준관, “복합운송인의 책임한계에 따른 형태별 분류”, 무역상무연구, 2000, pp. 21-22.

인적자원이 매우 중요한 요소로 작용한다. 복합운송업체는 해운, 육상, 항공 등 운송관련 각 분야의 여러 기능들이 집합적으로 종합되어 있기 때문에 기업 내·외적 변화에 커다란 영향을 받게 된다. 전문인력의 부족은 실제 업무수행과정에서 화물에 대한 책임문제, 보험, 마케팅 차원에서 많은 손실과 사업의 위험을 가져 올 수 있다.

우리나라의 복합운송주선업은 1970년대 이래 짧은 기간 동안 눈부신 성장⁴⁷⁾을 이룩하였지만 설립역사가 100년이 넘는 외국업체와 비교할 때 종사하는 인력과 규모면에서 비교가 안될 정도이다. 따라서 운송주선인은 필수 조건이며, 경쟁력의 기준인 전문인력의 부족은 큰 문제점으로 대두되고 있다.

지난 1995년 화물유통촉진법이 개정되면서 물류전문인력양성을 제도화하기 위하여 물류관리사 제도를 도입하여 물류업체 또는 제조업체 등에 소속되거나 독자적으로 물류에 관한 표준화·정보화·과학화 등의 계획·조사·연구·평가·자문 등의 업무를 수행하게 하는 한편, 건설교통부장관은 물류관리사를 고용한 물류사업자에 대하여 다른 물류사업자에 우선하여 지원⁴⁸⁾할 수 있도록 하였다.

그러나 아직까지 기업측에서 요구하는 물류전문인에 대한 수요에 그 공급이 미치지 못하고 있으며 관련단체의 교육도 초보단계를 면하지 못한 실정이다.

4) 일관운송 및 물류관리 기능의 결여

47) 이성민, 복합운송에 따른 화물 보험에 관한 연구, 국제상학, 1996, p. 11-12

48) <http://myhome.shinbiro.com/~bbaga58/doc/combtt.htm>.

복합운송주선인이 현대적 기능을 수행하기 위해서는 송화인으로부터 수화인에 이르기까지 문전수송의 일관운송서비스가 완벽하게 이루어져야 한다. 물론 운송주선인의 고유의 개념이나 기능상 운송 수단 및 그 밖의 부대시설을 반드시 보유할 필요는 없지만 운송서비스의 최종 수혜자인 화주에 대해서 질 높은 서비스 제공과 아울러 규모의 경제를 통한 운송비 절감을 위해서는 운송주선인이 포장, 창고보관, 하역, 운송 등의 서비스도 직접 담당하는 것이 바람직하다.

현행 복합운송주선업체는 운송, 보관, 하역 및 정보처리 등의 복합적인 기능 처리가 요구되고 있으나, 이를 자체적으로 처리할 수 있는 복합운송주선인은 극소수에 불과하며, 대부분의 업체는 다른 업체의 협조를 구해야 하는 실정이다.

따라서 국제적 수송의 편입 및 집하를 위한 경영조직이 미약하여 원활한 국제복합 일관운송체제의 구축에 제한요인으로 작용하고 있으며, 더욱이 국제적으로 전 운송구간에 걸쳐 일관된 책임을 지고 문전수송을 담당하는 형태와는 아직도 거리가 있는 편이다.

1990년대의 기업경영에 있어서 국가경쟁력 제고를 위한 가장 관심을 기울이고 있는 분야인 물적 유통, 즉 물류를 구성하고 있는 기본요소는 포장, 보관, 하역 및 정보처리이지만 이 중에서 가장 중추적인 분야는 운송부문⁴⁹⁾이라고 할 수 있다.

그러나 우리나라의 복합운송주선인들은 이러한 역할을 수행하기에는 아직까지 많은 문제점을 가지고 있다.

49) <http://user.alpha.co.kr/~mlaw/자료/복합운송인의.htm>.

5) 정보화 · 전산화 미흡

EDI의 도입은 문서전달과정의 분실발생방지 및 시간절약 효과를 가져옴으로서 생산성을 증대시키고 사무처리 비용, 인건비, 재고관리 등의 운영비 절감 및 다각적인 정보망 구축에서 얻어지는 간접효과로서 이윤을 증대시켰다. 그리고 무역업무의 처리 비용을 절감할 수 있게 하는 등의 이익을 제공하였다.

특히 수출에 있어서의 EDI의 도입은 수출절차상의 필요한 서류를 현저히 감소시키며, 선하증권번호 및 컨테이너 번호만으로 화물추적이 가능하게 하고, 세관통관사항의 수시 파악이 가능하게 하며, 운항스케줄 정보를 활용할 수 있게 하며, 선하증권의 신속한 전달로 신속한 대금회수와 수입자의 재고관리를 효율화하는 등의 이익을 가져다 준다.

그러나 복합운송주선업의 업무전산화 비율은 매우 저조하며, 컴퓨터 시스템을 이용하고 있다고 하더라도 컴퓨터를 이용하여 정보교환을 하는 경우는 극히 드문 것으로 나타났다. 또한, 오늘날까지 많은 물류정보망이 구축되어 있지만 개별기업 또는 기관별로 독자적인 시스템개발로 인하여 정보망간의 상호연계가 취약하고, 개별 기업간 전자문서에 대한 표준화가 이루어지지 않아 어렵게 구축된 정보망도 제 기능을 수행하지 못하고 있는 등의 문제가 있다.

2. 제도 및 환경개선의 문제점

1) 관련 법체계의 미흡

우리나라 복합운송주선업이 실질적인 국제복합운송 업무를 수행하기

위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의해 등록절차를 밟아야 하나 현실적으로 복합운송에 관한 모든 자격을 취득하는 것은 상당히 어려운 일⁵⁰⁾이다. 복합운송에 관련된 법률과 관할기관이 상이하기 때문에 복합운송인이 육·해·공의 일관된 복합운송서비스를 제공하기 위해서는 많은 비용과 시간이 소요되며, 또한 상이한 관할기관, 각 기관마다 문제의 인식도 차이 등으로 서로 다른 입장에서 정책을 추진하게 되어 일관성이 결여되어 합리적인 물류체제의 저해요인으로 작용하고 있다.

이에 따라 화물유통산업의 경쟁력 향상을 도모하고 물류비용 절감을 통한 국제경쟁력을 제고하기 위해서는 화물유통과 관련된 수송, 보관, 운송사업자의 설정 및 유통관련 업무에 대한 통합법령이 필요하다.

현행 우리나라의 관세법에서는 세관여부를 취급할 수 있는 자격에 대해, 물품의 화주가 직접 신고하거나 관세사나 관세사법인의 위탁을 받아 수행하도록 규정⁵¹⁾하고 있다. 그러나 이 규정에 의해 복합운송인이 이용할 수 있는 통관법인에 관한 법률상의 문제점으로 인해 통관서비스가 효과적으로 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 우리나라의 통관법인 제도는 선진국의 제도와 비교할 때 상당히 불합리한 점이 많은데, 독일, 캐나다, 홍콩은 통관법인 설립이 자유등록제이고 통관업무를 법적인 규제없이 수행하도록 하고 있으며, 일본은 면허제이나 관세사만 채용하면 면허취득에 제한을 두지 않고 있다.

2) 수송기반시설의 부족

50) 손상기, “복합운송주선업의 영업성과에 미치는 영향 요인”, 국제상학, 1999. pp.25-26.

51) <http://www.logistics.re.kr/program/2001%20물류아카데미.htm>.

1970년대 이후 빠른 경제성장에 따른 경제규모의 급격한 확대로 수출입 규모가 증대되었으며 국제수송물량도 크게 늘어나고 있다. 이에 따른 화물 수송의 수요가 증가하여 화물유통관리의 중요성이 더욱 부각되고 있으나 이를 감당할 기반시설의 부족, 정부의 지원, 제도개선이 미비하여 화물운송부문에서의 비효율성이 심화되고 있다.

복합운송체제의 확립을 위한 내륙운송 체제의 문제점을 제시하면 다음과 같다. ① 항만시설의 부족으로 인한 부두체증 현상 ②철도 부문에 대한 투자부족과 철도운영의 비효율성으로 인한 낮은 철도이용률 ③ 도로망이 부족한 상태에서 수출입 컨테이너 화물의 경우 공로 수송에 대한 절대적인 의존성 ④공로, 철도, 해운 및 항공 등 모든 수송수단간의 화물정보를 효율적으로 처리할 수 있는 화물정보체계의 미비 ⑤화물터미널 및 화물기지의 부족으로 수송수단 및 수송시설의 연계기능 미약 등을 들 수 있다.

3) 집하보상 제도의 미정착

집하보상금이란 국제복합운송주선인이 자기의 용역의 대가로 화주 또는 운송인으로부터 수령하는 수수료를 의미하며 이것은 복합운송주선업의 수입원이 되어 기업경영의 재정적 기초를 형성⁵²⁾한다.

기존의 항공화물 운송주선업의 경우 항공사로부터 운임의 일정비율만큼 집하보상금을 받았으나 해상화물 운송주선업의 경우 선사로부터 집하보상금을 받지 못하였다.

52) 이성민, “복합운송에 따른 화물보험에 관한 연구”, 국제상학, 1996, pp. 24-25.

현재 해상화물 운송주선업이 복합운송주선업과 통합된 시점에서 집하 보상금 문제가 이슈로 떠오르는 것은 당연하다. 집하보상금은 복합운송주선인이 그 서비스의 대가를 수혜자로부터 받아야 된다는 당위성의 측면에서는 아무 이의가 없으나 아직 제대로 정착되지 못함으로써 복합운송주선업자들은 변칙적이고 음성적인 수입원에 의지하고 있어 건전한 영업활동을 수행하지 못하고 있다.

4) 복합운송인에 대한 국내 보험제도의 미정착

화물유통과 관련된 모든 당사자들 즉, 화주, 운송인과 보험자 및 제3자에 대한 각종 보상과 배상은 주로 국내외의 보험계약과 운송계약에 의해서 규제되고 있다. 그런데 화물유통은 주로 국제 간에 이루어지고 있음으로 우리나라뿐만 아니라 많은 다른 나라에서 보험계약, 보험 상품 및 운송계약은 표준화된 방식⁵³⁾을 사용하고 있다.

그러나 각 국가는 그 나라의 고유한 제도가 형성되어 있다. 우리나라의 경우 컨테이너 자체의 손상 또는 멸실 등으로 인한 손실을 보상하기 위한 컨테이너 자체보험, 운송되는 화물의 손해를 보상하는 컨테이너 화물배상책임보험, 컨테이너에 의한 운송 중 제 3자에게 끼친 신체적 손상이나 손해를 보상하는 컨테이너 제 3자 배상책임제도가 있다.

현재 우리나라에서는 상기 보험 종목 중에서 컨테이너 자체보험만을 단독 이용하던가, 컨테이너 자체보험에 컨테이너 화물배상책임보험 또는 컨테이너 제3자 배상책임보험을 첨부하여 사용할 수 있다. 또는 이 세 가지를 다 하나의 보험증권으로 사용할 수도 있다.

53) 윤일현, “국제복합운송에서의 화물보험에 관한 소고”, 무역상무연구, 1994, pp. 12-13.

그러나 컨테이너 화물배상책임보험이나 컨테이너 제3자 배상책임보험만을 단독으로 이용할 수 없다는 문제가 있다.

제 4 장 우리나라 국제복합운송업의 활성화 방안

제 1 절 경영의 합리화

1. 경영규모의 대형화 및 전문화

우리나라 복합운송주선업의 영세성을 탈피하기 위해서는 업체의 경영규모의 대형화 및 전문화가 필요하다. 이는 외국의 주요 업체와 경쟁하기 위해 복합운송서비스를 보다 효과적으로 제공하여야 한다는 것이다. 즉, 서비스 연결망의 확산, 각종 부가시설의 확보, 기업조직의 확대를 꾀하여 화물의 집하, 중개, 양하, 분류, 보관과 기타 복합운송에 따르는 업무를 효율적으로 수행할 수 있는 체제를 갖추는 것을 말한다.

복합운송서비스의 네트워크는 전 세계적으로 형성시켜야 하고, 종사인력은 각 영업 패턴별로 전문화시키고, 조직 내에 전담기구를 설치하여 끊임없이 경영개선을 추진하고 새로운 서비스 기술을 연구, 개발하여야 한다.

업계의 규모 대형화는 한 업체의 힘으로는 쉽게 해결할 수 없는 과제이며, 이는 장기적으로 나아갈 방향으로 설정되어야 할 것이다. 한편 업계의 대형화가 바람직하다고 하여도 이는 외국회사와의 경쟁성 차원에서 요구되는 것이지 소규모 복합운송주선업자의 활동영역이 전혀 요구되지 않는다는 뜻은 아니다.

이와 함께 각 업체 별로 서비스 루트, 영업패턴, 취급화물 등으로 각각 그 서비스 부문을 전문화시키는 방안도 바람직하며, 종사인력의 전문화도 필요하다. 종사인력의 전문화는 국제적인 물류 과정이 매우 복

잡하고 각국의 문화, 생활양식 등의 차이에서 오는 시장 침투가 전문성을 요구한다는 점에서 특별히 요구되는 것이다.

2. 수입원의 다변화 및 공식화

복합운송이 가능한 운송관련 서비스를 모두 제공할 수 있는 체계를 구축함으로써 수입원을 다변화⁵⁴⁾시킴과 아울러 자신들이 제공하는 각종 서비스에 대한 수수료의 공식화도 필요하다. 즉, 복합운송 서비스의 가치에 대한 합리적인 관세법을 제정하여 실시하여야 한다.

그리고 수입화물의 수송망을 더 많이 확보해야 한다. 따라서 수입화물의 운송서비스를 활성화시킴으로서 업계의 영업활동 영역을 더 확장시킬 수 있다.

또한 제 3국간 화물 수송서비스 참여를 위하여 미국, 동남아 등지의 영업적 전략요지에 입지 또는 현지법인을 설립하여 3국간 운송화물시장을 적극 개발함과 아울러 운송주선업체의 취급실적이 컨테이너 화물에 비해 상대적으로 저조한 일반화물의 운송에 적극 참여하여 수입원을 다변화시켜야 한다.

3. 전문인력의 육성

복합운송을 효율적으로 추진할 수 있는 인적자원의 육성은 무엇보다 중요하며 경영주들은 인재육성을 위해 보다 많은 투자를 교육적인 측면

54) 손기동, 「복합운송 활성화 방안에 관한 연구」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 1996. pp. 44-45.

에서 실시하여야 한다. 복합운송주선업은 해운 관련 각 분야의 기능들이 연계적으로 통합되어 있기 때문에 이론과 경험, 노하우가 확보되어야 일을 수행할 수 있다.

복합운송과 관련된 전문가를 양성하기 위해서는 관련 전문교육과정의 이수나 해외견학, 계약된 해외 파트너들과의 교환업무 등을 추진하여 스스로를 개발 할 수 있는 계기를 마련해 주어야 함과 동시에 기업자체의 OJT나 역할교육 등을 통해 국제복합운송의 중요성과 개념을 인식시키고 관련된 새로운 기술이나 기법에 관한 정보를 제공하는 방법 등을 잘 활용하여야 한다. 그 밖에 이와 관련된 각종 세미나나 워크샵 등에 적극적으로 참여시키는 방법⁵⁵⁾도 동시에 추진해 나가야 한다.

선진국에서는 효율적인 국제복합운송체제를 구축하기 위해 자사 직원뿐만 아니라 운송이나 창고업체 등 중요한 외부 관련업체의 직원까지도 교육의 대상으로 삼고 있다. 우리 나라도 전문인력 양성에 보다 힘을 기울여야 한다.

4. 종합물류 수요에의 대응

종합화물 유통체제는 90년대의 기업경영에 있어 국제경쟁력 제고를 위해 관심이 높아지고 있는 분야로, 오늘날 제품의 품질과 가격은 국제적으로 평준화되어 화물 유통 관리가 기업이익 창출의 마지막 보루가 되기 때문이다. 화물유통을 구성하고 있는 기본요소는 수송, 보관, 하역, 포장, 정보활동이지만 가장 중심적인 분야는 수송이라 할 수 있다. 그런

55) 손기동, 「복합운송 활성화 방안에 관한 연구」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 1996. pp. 45-46.

데 수송시스템은 과거의 분리수송방식에서 복합운송시스템으로 발전해 왔고, 이러한 복합운송시스템의 관리자가 바로 복합운송인이 된다.

이러한 발전형태와 화물유통과정의 중요성을 고려할 때 복합운송인은 기업의 종합화물유통관리자로서 가장 책임자이며, 무역신장과 원활한 화물유통체제의 구축을 위해서 인적육성, 재정자립도, 노하우 등에서 취약점이 노출되고 있는 복합운송업에 대해 업체 스스로 노력해야 할 것이다.

더구나 복합운송의 대외개방으로 강력한 외국 운송주선인들의 국내시장 잠식이 이루어지고 있기 때문에 이에 대한 업체의 준비가 필요하다. 따라서 안정적인 경영수익을 보장 할 수 있으며 경쟁력을 강화할 수 있는 종합화물유통 관리자로서 제 기능을 발휘 할 수 있도록 노력하여야 할 것이다.

5. 정보체계의 구축

우리나라 복합운송업체들이 업체 전산화로 처리하고 있는 업무는 업종에 따라 다르지만 대체로 재무회계, 선하증권 등의 선적서류 발급, 컨테이너 관리 등의 업무를 전산처리 하고 있다.

또한 일부 회사의 경우 업무의 전산화와 관련하여 B/L, 선적요청서, 상업송장, 도착통지서 등의 컨테이너 유통서류의 상당부분을 전산화하여 처리하고 있는데 비해 일부 회사는 사내 업무 처리 또는 개발 중인 형편에 머무르고 있다. 게다가 이들이 사용하는 서식의 형태나 내용이 표준화되어 있지 않아 거래상대방에서 그 서류나 전송된 자료를 수정

없이 그대로 사용하지 못하고 이를 재입력하거나 자사의 서식에 맞게 고쳐야 하는 문제가 있다.

따라서 우선적으로 복합운송주선업계는 전산화, 정보화에 대한 과감한 투자를 아끼지 않아야 할 것이며, 은행·화주·세관·선사·컨테이너 터미널·항외야적장 등 관련업체와의 유기적인 업무협조, 수·배송관리의 정보화, 화물에 대한 수송상황·선박운항·내륙운송 스케줄·운임·재고관리·마케팅 정보 등의 광범위한 정보획득, 종합운송·영업 및 운송실적의 집계분석·원가계산·에이전트 또는 파트너와의 정산 등을 위해 업계에서는 종합적인 정보체계를 구축⁵⁶⁾하는데 전력을 다해야 할 것이다.

한편 제조업체, 운송회사, 창고업체 등을 연결하여 업체 간에 필요한 정보를 주고받을 수 있도록 하는 정보망으로 육상, 해상, 항공, 철도업무 뿐만 아니라 통관 및 무역업무까지 연계처리하기 위한 종합물류 정보망을 잘 이용해야 할 것이다.

제 2 절 우리나라 복합운송업의 제도 및 환경개선

1. 관련법규의 정비

위에서 살펴본바와 같이 우리나라에서 실제로 복합운송에 종사하는 사람은 많지만 복합운송에 관련된 업무는 서로 다른 법규 및 관련부처

56) 권오경, “육상부문 복합운송체계 구축을 위한 전략과 과제”, 1997 추계학술발표회 발표 논문집, 한국로지스틱스학회, 고려대학교, 1997. p.5.

에 의하여 이루어지고 있다.

이처럼 운송수단별로 각기 다른 법률이 적용되고 있으며, 복합운송에 관하여 포괄적으로 규정하고 있는 법규가 없기 때문에 복합운송 주선인이 복합운송을 수행하기 위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의하여 등록 등의 절차를 다른 관리기관에서 밟아야 한다.

하지만 복합운송 주선인이 실제로 관련법률이 요구하고 있는 모든 자격을 취득하는 것은 상당히 어렵다. 이는 복합운송 주선인에게 불필요하게 많은 비용과 시간의 소비를 요구하며 관리체계의 일관성 없는 정책추진은 이를 더욱 심화시킨다. 따라서 이들 법률 및 정책에 대한 합리적인 정비가 필요한 실정이다.

또한 우리나라 해운시장의 완전개방이후 외국 해운기업들의 국내시장 진출에 대비하여 국내 화주의 권익 보호 및 국적선의 육성이 이루어지도록 해운법 및 관련법규의 개정이 필요하다. 그리고 우리나라 중소기업 기본법에 의한 중소기업은 업종별로 상시 종사인원에 따라 소기업 및 중기업으로 구분되는데 복합운송 주선업은 동 법에 따라 운송업이 아닌 기타 서비스업으로 분류되어 있고 상시 사용종업원이 21인 이상인 경우 대기업에 분류됨으로써 금융·세제상의 혜택을 전혀 입지 못하는 실정⁵⁷⁾이다.

따라서 복합운송 주선업의 경우에도 해운업에 포함시켜 상시 종업원이 300인 이하인 경우 중소기업으로 분류 될 수 있도록 함으로써 실질적으로 중소기업에 포함되어야 할 복합 운송주선업이 중소기업에 대한

57) 김준관, “복합운송인의 책임한계에 다른 형태별 분류”, 무역상무연구, 2000. pp. 12-14.

금융·세제상의 혜택을 받을 수 있도록 해야 할 것이다.

2. 사회간접자본 시설의 확충

운송주선업체 스스로가 기업물류, 나아가 국제물류에 있어 바람직한 협력자가 되기 위해서 투자의 필요성을 인식하여도 환경요인의 경우에는 개개의 기업이 스스로 환경요인을 통제관리할 수 없다는 점 때문에 그에 대한 투자를 기피할 수 있다. 환경요인의 근본적 해결 없이는 업계 스스로의 자구 노력만 갖고는 해운서비스 시장 개방에 따른 국내복합운송업체의 대응력을 합리적으로 고취시킬 수 없다.

따라서 정부는 국제물류의 효율성의 증진과 수출재화의 가격경쟁력 향상 등 그 파급효과를 고려할 때 도로, 항만 등 사회간접 시설의 확충에 보다 많은 투자를 하여야 할 것이다.

운송주선인이 설비투자에 가장 우선해야 할 것은 화물을 집하하기 위한 창고 또는 CFS이다. 운송주선인 들의 가장 주된 역할중의 하나가 소량화물의 혼적 운송인에도 대부분의 업체가 자사 창고 또는 CFS를 보유하지 못하고 있는데 이는 업체가 영세하여 자력으로 이들 시설을 확보하기가 어려우며 또한 민간차원에서 부지확보도 용이하지 않기 때문이다.⁵⁸⁾

따라서 정부는 운송주선인을 육성하는 차원에서 창고나 CFS를 확보하기 위해 구입하는 부지에 대해서 각종 세제상의 혜택을 주어 현재보다 좀더 쉽게 이들 창고 또는 CFS등의 시설을 확보할 수 있도록 하는

58) 김준관, “복합운송인의 책임한계에 따른 형태별 분류”, 무역상무연구, 2000. pp.14-16.

방안을 강구해 볼 필요가 있다.

또한 의왕, 양산 내륙컨테이너 기지(ICD)에 장기 임대형식으로 운송주선인에게 CFS를 사용할 수 있게 하여 소량화물의 개별 내륙운송이 아닌 혼적에 의한 컨테이너 운송으로 경부간의 교통량 감소와 비용절감, 화물손상 방지 등의 효과가 있으므로 이 방안의 심도 있는 검토가 필요하다. 이에 대한 대안을 제시한다면 ICD기능 중에서 화물기능업무를 특화하고 또한 정부나 공공기관에서는 기반시설을 확보한 후 CFS임대사용료를 장기적으로 저렴하게 제공함으로써 복합운송업체의 소량화물 혼재 작업을 활성화하여 컨테이너 화물적입상태로 내륙에서 부두까지 직반출되는 비율이 증가되도록 노력해야 할 것이다.

3. 집하 보상금제도의 정착화

거래의 안정성과 신용을 확립하고 자체의 경영을 정상화 하는 동시에 비공식 수입체제를 방지하여 운송흐름을 바로 잡기 위해 일정 기준에 따라 합리적 요율 체제를 수립하는 것이 바람직하다.

해상운송주선인의 주요 수입원천인 집하 보상금은 주선인이 단순히 주선해 주거나 집하하여 선사에 넘기는 경우 그 영업행위에 대한 지불근거가 법적으로 규정되어 있지 않다. 이는 해상운송주선이 관허사업임에도 불구하고 공식적인 수입원의 부재라는 모순을 가져왔고 선사나 화주사이의 변칙적 거래를 의도하기 때문에 이 제도의 법적인 명문규정은 우리나라 복합운송업계의 고정 수입원의 확보 면에서 뿐만 아니라 국적선 적취율의 향상을 위해서도 시급히 해결되어야 한다.

4. 국내 보험제도의 개선

우리나라 복합운송업체는 대부분 영세하기에 화주에 대한 신뢰할 수 있는 운송을 보장하는 것이 어려운 실정이다. 그러나 화주에 대한 신용을 제고시키고 보험 부보에 의한 안정적인 기업성장을 위해서도 우리나라 복합운송업체들의 컨테이너 국제복합운송 관련 보험에의 부보를 유도해야 할 필요가 있다.

한편 컨테이너 화물 보상 책임보험이나 컨테이너 제3자 보상책임보험을 단독으로 부보할 수 있도록 하여야 한다. 피보험자가 복합운송인인 경우 복합운송인은 컨테이너 소유자이거나 소유자에 준하는 자로서 자기책임을 업무 계약상의 결정으로 터미널 운영자 및 육상 운송인에게 전가 할 수 있다. 그러므로 복합운송인은 컨테이너 자체 보험과 컨테이너 화물 보상책임보험 및 컨테이너 제3자 보상책임보험을 모두 부보할 필요없이 각각 분리하여 필요한 보험만을 부보 할 수 있어야 한다.

국제화물운송업자 보상책임보험은 운송화물의 파손이나 운송지연으로 인한 보상책임은 물론 운송계약의무 실행과정에서도 운송업자의 과실이나 부주의, 종업원의 부정 행위 등으로 인한 클레임도 담보하며 트레일러나 컨테이너 등의 운송기구의 파손위험도 담보해 주는 운송주선인을 위한 종합보험이다. 특히 클레임에 대하여 소송이 제기 되었을 경우 보험회사에서 소송을 대행 처리함은 물론 소송비용도 보상해 줌으로써 국내는 물론 국제적인 클레임 발생 시 운송업자의 업무처리에 상당한 도움을 줄 것이다.

제 5 장 결 론

제 1 절 요약 및 결론

본 논문은 복합운송업 제도와 주요국의 운영현황을 살펴보고, 우리나라 국제복합운송업이 가지고 있는 문제점에 대한 개선방안을 모색하고자 하였다.

우리나라는 선진국에 비하여 컨테이너 화물이 육·해·공으로 연결되는 국제복합운송에의 참여가 늦어 운송체계의 기반이나 시설, 이에 종사하는 전문인력과 그들의 자본력 등이 취약한 상황에 있다. 이러한 여건속에서 점차 증가하는 수출입 물동량과 다양해지는 고객들의 요구에 신속적으로 대응하고 대외 경쟁력을 강화하기 위해서는 효율적인 복합운송체계의 확립과 국제복합운송업의 육성, 발전을 위한 대책 마련이 시급한 실정이다.

복합운송 시스템은 컨테이너의 처리과정에 있어 막대한 자본의 소요와 기술의 요구, 해상과 육상의 연결운송에 따르는 도로망의 확충이 필요하고 최근에는 컨테이너 전용선이 등장하게 되었다. 선진국에서는 이러한 복합운송제도가 어느 정도 활성화·정착화 되어 화주에 대한 “Door to Door”서비스 제공이 일반화되어 있으나, 우리나라의 경우는 운송서비스 영역의 확대라는 긍정적인 효과 이전에, 사회간접자본의 미흡, 관계법률과의 마찰, 영업전반에 개선되어야 할 문제점 등이 많이 존재하고 있다.

우리나라 국제복합운송업의 주요 문제점을 살펴보면 기업경영상으로

볼 때 먼저 경영규모의 영세성, 수입원의 불확실성, 전문인력의 부족, 물류관리기능의 결여 등을 들 수 있으며, 제도적인 문제점으로 관련 법제도의 정비 미흡, 수송기반시설의 부족, 집하보상금제도의 미정착, 복합운송에 대한 국내보험의 문제 등이 있다.

이러한 국제복합운송의 문제점에 대한 개선방안에 대하여 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 우리나라 복합운송업의 영세성을 탈피하기 위해 장기적으로 업체의 경영규모의 대형화 및 전문화가 필요하다. 이는 단순히 자본금 측면의 대형화를 의미하는 것이 아니라 일관운송체제를 구비함으로써 이루어지는 대형화를 뜻한다.

둘째, 운송관련 서비스를 모두 제공할 수 있는 체계를 구축함으로써 수입원을 다변화시킴과 아울러 자신들이 제공하는 각종 서비스에 대한 수수료의 공식화도 필요하다. 즉, 복합운송 서비스의 구체적 내용을 유형별로 체계화하여 서비스의 대가에 대한 합리적인 tariff를 제정하여 실시하여야 한다.

셋째, 복합운송을 효율적으로 추진할 수 있는 인적자원의 육성은 무엇보다 중요하며 경영주들은 인재육성을 위해 보다 많은 투자를 교육적인 측면에서 해야 한다. 복합운송인은 기업의 종합화물유통 관리자로서 가장 적임자이다. 복합운송의 핵심인 다양화, 고급화, 차별화된 서비스는 전문적인 지식의 축적에 의해서만 가능하며 이는 인간의 가장 중요한 후천적인 요소인 교육 등에 의해 이루어지기 때문이다.

넷째, 무역신장과 원활한 화물유통체제의 구축을 위하여 취약점이 노출되고 있는 복합운송주선업계는 자구노력을 계속하여야 할 것이다.

다섯째, 복합운송주선업체는 전산화, 정보화에 대한 과감한 투자를 아끼지 않아야 할 것이며, 화물추적서비스, 관련업체와의 유기적인 업무협력, 화물에 대한 수송상황·운송 스케줄·운임·재고관리·마케팅정보 등의 광범위한 정보획득 등을 위해 업계에서는 종합적인 정보체계를 구축하는데 전력을 다하여야 할 것이다.

여섯째, 복합운송에 관해 포괄적으로 규정하고 있는 법규가 없기 때문에 복합운송주선인이 복합운송을 수행하기 위해서는 운송수단별로 각기 다른 법률에 의하여 등록 등의 절차를 밟아야 한다. 따라서 이들 법률 및 정책에 대한 합리적인 개선이 필요하다.

일곱째, 정부는 국제물류의 효율성의 증진과 수출재화의 가격 경쟁력 향상 등 그 파급효과를 고려할 때, 도로, 항만 등 사회간접자본 확충에 보다 많은 투자를 하여야 할 것이다.

여덟째, 거래의 안전성과 신용을 확립하고 자체의 경영을 정당화하는 동시에 비공식 수입체제를 방지하여 운영흐름을 바로잡기 위해 일정기준에 따라 합리적 요율체계를 수립하는 것이 바람직하다. 해상운송주선인의 주요 수입원천인 집하보상금 제도의 법적인 명문규정은 우리나라 복합운송주선업체의 고정수입원의 확보면에서 뿐만 아니라 국적선 적취율의 향상을 위해서도 시급히 해결되어야 한다.

아홉째, 화주에 대한 신용도를 제고시키고, 보험 부보에 의한 안정적인 기업성장을 위해서도 우리나라 복합운송업체들의 컨테이너 국제복합운송관련 보험에의 부보를 유도할 필요가 있다.

위에서 살펴본 우리나라 국제복합운송의 문제점에 대한 개선방안을 통해 우리나라 복합운송업이 운영상의 전문화와 신용도를 바탕으로 하

는 양질의 서비스로 대외경쟁력을 확보하고, “Door to Door”서비스로 화주의 요구를 충족시킬 수 있는 복합일관운송체제의 확립을 이룰 수 있기를 기대해 본다.

제 2 절 본 연구의 한계와 향후과제

본 연구는 국제복합운송업의 경영적 제도 및 환경 개선의 관점에서 개선방안을 제시하고 있으나 그러한 개선에 따른 기대효과는 언급하지 못하고 있다. 그리고 대부분이 문헌 연구에 바탕을 둔 서술적 분석에 국한되어 있어 실증분석이 부족하다.

향후 연구에서는 문헌연구 외에도 실증분석을 도입하여 보다 실증적인 연구가 이루어져 우리나라 국제복합운송의 활성화 방안이 보다 더 구체화되고 현실적 방안이 정립될 수 있기를 기대한다.

※ 참 고 문 헌

- 김준관, “복합운송인의 책임한계에 다른 형태별 분류”, 「무역상무연구」, 2000.
- 김천식, “국제복합운송에 관한 연구”, 「국제 상학」, 1988.
- 권오경, “육상부문 복합운송체계 구축을 위한 전략과 과제”, 1997 추계 학술발표회 발표 논문집, 한국로지스틱스학회, 고려대학교, 1997.
- 방희석, 「국제운송론」, 박영사, 1999.
- 박명섭, 「운송물류론」, 法文社, 1998.
- 손기동, 「복합운송 활성화 방안에 관한 연구」, 경희대학교 대학원 석사학위논문, 1996.
- 손상기, “복합운송주선업의 영업성과에 미치는 영향 요인”, 「국제상학」, 1999.
- 송선욱, 「복합운송의 발전에 따른 보험제도상의 제 문제점에 관한 연구」, 건국대학교 대학원 석사학위논문, 1998.
- 신동수 · 이재규, 「우리나라 컨테이너 복합운송의 문제점과 활성화 방안」, 홍익대경영연구, 1996.
- 심경섭, 「복합운송인의 운송책임과 보험문제에 관한 연구」, 한국해양대학교 대학원 석사학위논문, 1998.
- 오영철, 「한국 국제복합운송업체의 복합운송인의 운송책임에 관한 연구」, 동국대학교 대학원 석사학위논문, 1997.

- 윤상송, 「신해운론」, 한국해사문제연구소, 1982.
- 윤일현, “국제복합운송에서의 화물보험에 관한 소고”, 「무역상무연구」, 1994, p 12- 13
- 이상구, 「한국 복합운송의 현황과 활성화 방안에 관한 연구」, 동아대학교 대학원 석사학위논문, 1996.
- 이성민, “복합운송에 다른 화물보험에 관한 연구”, 「국제상학」, 1996.
- 이수만, 「우리나라 복합운송업의 현황과 제도개선에 관하여」, 한국외국어대학교 대학원 석사학위논문, 1997.
- 이시환, 「신무역운송론」, 박영사, 1999.
- 이인근, 「국제물류운송론」, 학문사, 1994.
- 전준수·김성호, 「국제해상운송실무」, 박영사, 2000.
- 진형일, 「국적선사의 북미 복합운송강화 방안」, 해운산업연구원, 1990.
- 추창엽·김운진, 「물적유통론」, 일신사, 1993.
- 하명신, 「국제복합운송인의 책임증가에 관한 연구」, 중앙대 석사학위논문, 1987
- 한국국제복합운송업협회, 「복합운송의 이론과 실제」, 1995.
- 한상훈, 「우리나라 국제복합운송의 현황과 그 발전방안에 관한 연구 - 해상운송주선업을 중심으로」, 건국대학교 대학원 석사학위논문, 1997.
- Samir Mankababy, “The Multimodal Transport of Goods Convention: A Challenge to Unimodal Transport Conventions”, The International and Comparative Law Quarterly, Vol. 32, Part

I, Jan., 1983.

UNCTAD, Report of the UN Conference on a Convention on International Multimodal Transport, Part 2, Report of the Conference on the first part of its session, UNCTAD/TD/MT/CONF/12/ADD. 1, 15 January 1980.

UNCTAD, 「Report of the Intergovernmental Preparatory Group on a Convention on International Intermodal Transport on its first session」, UNCTAD/TD/B/AC.15/6, 20 December 1973.

William J. Driscoil, 「The Convention on International Multimodal Transport: A Status Report.」 Journal of Maritime Law and Commmerc」, Vol. 9, No. 4, July 1978.

<http://myhome.shinbiro.com/~bbaga58/doc/combt.htm>.

<http://user.alpha.co.kr/~mlaw/자료/복합운송인의.htm>.

<http://www.logistics.re.kr/program/2001%20물류아카데미.htm>.

<http://www.kiffa.or.kr/sub1.htm>. : 복합운송주선업협회.

<http://www.cargonews.co.kr/> : 카고저널.

<http://www.sealord.co.kr/trade/3-0.htm>.

<http://kclca.cnt.co.kr/logisedu/logilec3.4.htm>.