

선진 해운국의 Freight Forwarding System에 관한 연구

- 미국제도를 중심으로 -

김 세 원[†]

한국해양대학교

Study on the Freight Forwarding System of Advanced Shipping Country

- A Case of United States of America System -

Se-Won KIM[†]

Korea Maritime University

(Received July 25, 2008 / Accepted September 11, 2008)

Abstract

In the end of 2007, Korea Government promulgated the Rule of 'Basic Act of Logistics Policy' for improving international logistics forwarding business. The goals of these rules are to achieve the development of our nation's economics for providing the security and efficiency of logistics system and enforced competition of logistics enterprises. This is established the basic principles of the legal basis for expanding into the Logistics Hub Center of North-east Asia. However In May 1999 new licensing requirements for ocean freight forwarders and NVOCCs operating in the USA were established by the US Federal Maritime Commission(FMC). Due to these regulations, each ocean transportation service provider in the USA acting as ocean freight forwarder, NVOCCs, or NVOCC agent must obtain a license to operate as Ocean Transportation Intermediary(OTI) before it begins operations. Only licensed OTIs may act as US transportation agents or receiving agents of other NVOCCs, on both US exports and imports. In this context, I think this study will be contributes for the development of korean freight forwarding system by analysis and comparing with between the Rule of the Basic Act of Logistics Policy of Korea and OTI freight forwarder & NVOCCs of USA.

Key words : freight forwarder, FMC, NVOCC, OTI, 물류정책기본법, 운송주선인, 운송사업면허

I. 서 론

최근 들어서 컨테이너 정기선에 의한 해상화물 운송에서의 화주들에 대한 서비스는 「Port to

port」에서 「Door to door」의 형태로 바뀌고, 선박운항 패턴도 「Round the worldwide service」에서 탈피하여 세계를 몇 개의 구획으로 나눈 「Pendulum service」로 바뀌어 가고 있다.

[†] Corresponding author : 051-410-4278, swkim@hhu.ac.kr

* 본 논문은 한국해양대학교 해외파견교수 연구비 지원으로 수행된 연구결과임을 밝힙니다

이러한 화물운송 패턴의 변화에 따른 화주 및 수화주 중심의 다양하고 안정적인 화물운송서비스를 제공하기 위하여 화물 운송주선인(Freight Forwarder) 제도가 활성화되고 있다. 이 제도는 국제운송화물의 컨테이너화에 따라서 국제복합운송 수단이 다양화되면서 크게 발달하게 된 일종의 운송대행인 제도를 말한다. 운송주선인은 국제간의 화물이동에 있어서 복잡한 운송연락과정의 중요한 연결자의 역할을 담당함으로써 소량의 수출입화물 하주들이 선호하는 운송업무 대행자로서의 자리매김을 하게 되었다. 그러므로 운송주선인은 불특정 다수의 하주 대리인으로서 복잡하고 다양한 절차업무를 위임받아 수탁화물의 효과적인 업무를 수행함으로써 선주와 하주사이에서 하주의 권익을 최대한 보호하는 일을 수행하게 된다.

오늘날 운송주선업계는 새로운 운송수단에 부응하여 세계적인 산업규모로 발전하면서 다국적기업도 출현하여 다양한 업무의 개발, 관리, 조직 등의 전산화를 통하여 전 세계를 하나의 네트워크로 연결하고 있다. 이러한 운송주선 업무는 지역적(Local)유형, 국제적(International)유형 그리고 운송인(Carrier)유형 등 크게 3가지로 구별하기도 한다. 특히, 미국은 운송인유형이 비교적 잘 발달된 곳으로 해운주선업체(Ocean Freight Forwarder; OFF), 무선박운송인(Non Vessel Operating Common Carrier; NVOCC) 그리고 해운중계업체(Ocean Transportation Intermediary; OTI) 등으로 구분하고, 이들은 일정한 자격을 갖추고 연방해사위원회(Federal Maritime Commission; FMC)에 등록해야만 영업활동을 할 수 있고, 이용자의 모든 업무를 일괄적으로 대행 처리함에 있어서 FMC의 엄격한 관리감독을 받도록 하고 있다.

우리나라도 운송주선업의 선진화 및 활성화를 위하여 그동안 화물유통촉진법을 근간으로 각 부처에 흩어져 있던 각종 규정들을 하나로 통일한 '물류정책기본법'을 전부 개정하여 2007년 8월 3

일에 법률 제8617호로 공포하였다. 이러한 새로운 법체제하에서 국제 운송주선업이 정착되기 위해서는 신법의 적용에 따른 문제점들을 보완하는 연구와 이해가 필요할 것으로 판단된다. 따라서 이 연구에서는 미국의 다양한 운송주선업의 관련 업무들을 종합하여 우리나라의 물류정책기본법을 중심으로 한 해상운송주선업과 비교 고찰하여 의견을 개진함으로써 우리나라의 운송주선업 발전에 기여할 수 있을 것으로 사료된다.

II. 우리나라의 해상화물운송주선업

1. 해상운송인

운송인은 그 운송수단에 의하여 해상운송인, 항공운송인 그리고 복합운송인 등으로 구분할 수 있으며, 특히 우리나라에서는 해운법에서 해상운송인(Ocean Carrier)에 관하여 규정하고 있다. 그 정의를 보면, 해운업은 해상화물운송사업, 해상화물운송주선업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업, 선박관리업 등 6개 업종으로 구분하고 있다.

우리나라에서는 해상화물운송주선업을 영위하는 업체를 프레이트 포워드 또는 국제복합운송업체라고 부르며, 복합운송인은 하주들이 자신들의 화물을 두 가지 이상의 서로 다른 운송수단으로 복합운송하려고 할 때, 그들과 운송계약을 체결하여 화물운송업무를 대행하게 된다. 그러므로 복합운송인은 그 형태에 따라 자신이 직접 운송수단을 보유하면서 복합운송인의 역할을 수행하는 실제운송인형 복합운송인(VOCC)과, 운송수단을 직접 보유하지 않고 운송주체자로서 역할과 책임을 다하는 무선박운송인, 실제 운송인에게 있어서는 하주의 입장이 되고, 하주에게는 운송인의 입장이 되는 계약운송인형 복합운송인(Contract carrier) 등으로 나눌 수 있으며, 일반적으로 계약운송인형 복합운송인을 프레이트 포워드형 복합운송인이라 한다.

2. 우리나라의 물류정책기본법

물류정책기본법의 목적에서는 “물류체계의 효율화, 물류산업의 경쟁력 강화 및 물류의 선진화·국제화를 위하여 국내외 물류정책·계획의 수립·시행 및 지원에 관한 기본적인 사항을 정함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다”고 규정함으로써 우리나라가 동북아물류중심지인 물류허브기지로서의 기능을 확대할 수 있는 법률적 측면에서는 기초적인 기반을 마련하였다고 볼 수 있을 것이다. 아울러 이 법률에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 구체적인 사항들을 정하는 시행령은 2008년 2월 4일에, 시행규칙은 2008년 2월 28일에 시행에 들어감으로써, 대내외적으로 물류산업의 중요성이 증대되고 있는 시점에 물류정책을 효율적으로 추진하기 위하여 다음과 같은 분야에 대한 법적기반을 구축하게 된 것으로 판단된다.

가. 국제물류주선업의 등록 강화

국제물류주선업을 경영하려는 자는 관련 부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 등록하도록 하고 있고, 등록을 하려는 자는 법인일 경우는 3억원 이상의 자본금, 개인은 6억원 이상의 자산평가액을 보유하여야 하고, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 제외하고는 1억원 이상의 보증보험에 가입하여야 한다고 규정하고 있다.

- (1) 자본금 또는 자산평가액이 10억원 이상인 경우
- (2) 컨테이너장치장을 소유하고 있는 경우
- (3) 은행법에 따른 금융기관으로부터 1억원 이상의 지급보증을 받은 경우
- (4) 1억원 이상의 화물배상책임보험에 가입한 경우

나. 제3자물류기업의 경쟁력 강화

제3자물류는 화주가 물류전문기업에 물류활동의 일부 또는 전부를 위탁하는 것으로 자가물류

또는 자회사를 통한 물류보다 효율성은 높으나, 화주가 위탁한 물류기업에 영향력을 행사하는 경우에는 제3자물류의 효율성이 저해될 우려가 있다. 그래서 이 법률에서는 화주가 위탁 물류기업에 대하여 임원의 임면권의 행사 등 사실상의 영향력을 행사함이 인정되는 경우에는 이를 제3자물류 범위에서 제외하도록 특수관계의 범위를 명확히 함으로써 독립된 제3자물류로의 전환을 통하여 국가물류의 경쟁력을 강화할 수 있을 것으로 기대된다.

다. 단위물류정보망 전담기관 및 종합물류정보망 사업자의 지정

행정기관 및 물류 관련기관은 공공기관, 정부출연연구기관, 주식회사 등을 단위물류정보망을 구축·운영할 전담기관으로 지정할 수 있도록 하고, 관련 법률에 따라서 물류업무와 정보업무에 정통한 전담기관 및 사업자를 지정할 수 있게 함으로써 물류정보망의 구축·운영을 효율적으로 추진할 수 있을 것으로 기대된다.

라. 인증종합물류기업에 대한 점검제도 개선

인증종합물류기업이 인증요건을 유지하는지 여부에 관하여 매년 점검하도록 하던 것을 2년마다 점검하도록 법령으로 명확하게 규정함으로써 물류기업의 자율성 확대와 아울러 공정성 및 투명성을 제고하고, 기업의 부담을 완화할 것으로 기대된다.

마. 환경친화적 운송수단으로의 전환 지원

물류기업 및 화주기업이 배출가스를 저감하거나 저감할 수 있는 운송수단으로 전환하는 등의 조치를 취하는 경우에는 필요한 자금의 보조·융자 및 정보제공 등의 지원을 할 수 있도록 하여 환경친화적 물류활동을 촉진함으로써 환경친화적이고 지속가능한 물류체계 구축에 물류기업 스스로 적극성을 갖고 투자할 수 있을 것으로 기대된다.

바. 물류분야 교육·연수기관의 지정

물류분야의 기능인력 및 전문인력을 양성하고 화주기업 및 물류기업에 종사하는 물류인력의 역량을 강화하여 물류활동의 전문성을 높일 수 있는 기반조성에 대하여 규정하고, 물류분야의 교육·연수기관으로 지정될 수 있는 기관의 범위와 그 지정절차를 명확히 함으로써 기업의 물류활동 확대 등으로 인하여 그 수요가 증가하고 있는 물류 전문인력을 적기에 공급하고, 물류활동에 종사하는 인력의 역량을 강화할 수 있을 것으로 기대된다.

3. 상법상의 운송주선업

우리나라의 운송주선업과 관련된 내용은 상법 제8장에서 규정하고 있으며, 운송주선업의 정의에 대하여 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자를 운송주선인이라 하고, 운송주선인은 운송인과 동일한 권리의무가 있다고 규정하고 있다. 그리고 운송주선인은 자기나 그 사용인이 운송물의 수령, 인도, 보관, 운송인이나 다른 운송주선인의 선택 기타 운송에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실, 훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임을 면하지 못한다고 규정하고 있다. 그리고 운송주선인은 다른 약정이 없으면 직접 운송할 수 있고, 운송인과 동일한 권리의무가 있으며, 위탁자의 청구에 의하여 화물상환증을 작성한 때에는 직접 운송하는 것으로 본다고 규정하여 일반 운송인과 동일시하고 있음을 알 수 있다.

운송주선인의 책임과 의무와 관련해서는 중간 운송주선인의 대위권을 인정하고 있으며, 운송주선인이 운송인에게 변제한 때에는 운송인의 권리를 취득하도록 하고 있다. 운송주선인은 운송물을 운송인에게 인도한 때에는 즉시 운송주선계약에 따라 정한 운임액을 청구할 수 있도록 하고 있고, 또한 운송물에 관하여 받을 보수, 운임 기

타 위탁자를 위한 채당금이나 선대금에 관하여서만 그 운송물을 유치할 수 있도록 유치권을 인정하고 있다.

운송주선인의 책임의 시효는 수하인이 운송물을 수령한 날로부터 1년을 경과하면 소멸시효가 완성하고, 운송물이 전부 멸실한 경우에는 그 운송물을 인도할 날로부터 기산하도록 하고 있다. 운송주선인의 위탁자 또는 수하인에 대한 채권은 1년간 행사하지 아니하면 소멸시효가 완성토록 하고 있다. 그리고 운송주선인에 관하여는 이 장의 규정외에 위탁매매인에 관한 규정을 준용한다고 규정하고 있다.

III. 미국의 해상운송주선인 법제도

1. 미국의 외항해운개혁법

미국은 자국의 수출입화주들의 권익을 보호하기 위하여 1984년 해운법(Shipping Act of 1984)과 1998년 외항해운개혁법(Ocean Shipping Reform Act of 1998: OSRA)을 발효시킴으로써 정기선해운에 대한 대폭적인 제도개선이 이루어졌다. 특별히 외항해운개혁법에 따라서 해운법에 의한 해상운송주선인(Ocean Freight Forwarder: OFF)과 무선박운송인(Non Vessel Operating Common Carrier: NVOCC)을 통합한 해상운송중개업체(Ocean Transportation Intermediary: OTI)를 추가하면서 해상운송주선인의 운송사업면허 제도를 대폭 강화하였다.

OTI를 위한 미국 연방해사위원회(US Federal Maritime Commission: FMC)의 해상운송사업면허와 관련해서는 1999년 5월에 미국에서 OFF 및 NVOCC의 화물운송을 위한 새로운 해상운송사업면허 허가조건이 FMC에 의하여 설정되었다. 이 규칙에 따라서 미국에서 OFF, NVOCC 또는 NVOCC의 대리점으로서 활동하고자 하는 해상운송서비스인들은 운송영업업무를 시작하기 전에 반드시 OTI로서의 운송사업면허를 취득해야 한

다. 그래서 OTI의 운송사업면허를 받은 사람만이 미국의 입출항 항만에서 미국의 운송대리점 또는 다른 NVOCC의 대리점으로서 활동할 수 있으며, FMC는 다음과 같이 3가지 종류의 해상운송사업 면허를 발행한다.

가. OTI NVOCC(무선박운송 해상운송중계업체)

이 해상운송사업면허를 소지한 사람은 외항운송을 위한 선박을 운항하지 않는 운송인을 의미하고, 외항운송인과의 관계에서 화주로서 활동하는 사람이다. 이 사람은 미국으로부터 수출되거나 수입되는 선적화물에 대하여 그의 이름을 '운송인'으로 하여 선하증권을 발행할 수 있다. 이들 선하증권에 적용되는 모든 화물의 운임과 부과되는 비용은 FMC 운임요율표(Tariffs)에 등록하여야 한다. NVOCC 또한 그들 사업의 한 분야로서 해상운송주선업무에 서비스를 제공하고 그 대가를 받으려면 그들의 운임요율표를 FMC에 등록하여야 한다. NVOCC는 외항운송인과의 서비스 계약이나 혹은 다른 NVOCC와의 화물적재 계약에 의하여 서비스를 제공할 수 있다. 그러나 NVOCC가 해서는 안 되는 것 중의 하나는 해상운송인으로부터 주선수수료(forwarding commissions; brokerage)를 받을 수 없다는 것이다. 이것은 가장 인기있는 사업면허이고, 이 운송사업면허를 위해서는 US\$ 75,000에 각각의 미국지역 사무소 당 US\$ 10,000의 추가 금액의 재정책임 보증금(Bond)을 필요로 한다.

나. OTI Ocean Freight Forwarder(해상운송중계업체 운송주선인)

이 해상운송사업면허를 소지한 사람은 미국 국내에서 운송인(선주)을 통하여 미국으로부터 선적화물을 보내고 그리고 수배하는 일을 수행하는 사람으로, 화주를 대신하여 그런 선적화물을 위하여 스페이스를 수배하는 사람이거나, 그러한 선적화물에 대하여 부수적인 업무활동이나 서류작성업무를 수행하는 사람을 일컫는다. 이러한

사람은 미국에서 OFF나, 또는 그들 자신의 FMC 본드나 운임요율표를 갖고 있는 NVOCC의 대리점으로서 영업을 해도 된다. 그러나 이러한 해상운송주선인은 해상운송인 자격으로 선하증권을 발행할 수 없고, 그들의 고객에 대하여 해상운송인에 의하여 OFF에게 부과되는 정확한 해상운임만을 청구해야 된다. 그리고 그들의 고객에게 서류준비나 서로 합의한 다른 서비스에 대한 추가 비용은 청구할 수 있고, 이러한 비용은 운임요율표에 등록할 필요는 없다. 다만 이 해상운송사업면허가 있는 운송주선인은 해상운송인으로부터 운송주선에 대한 선적화물 취급에 따른 커미션을 받을 수 있다. 해상운송주선인은 해상운송인과의 계약서비스나 또는 다른 NVOCC와의 부수적인 화물적재 계약서비스를 맺어서는 안된다. 이 해상운송사업면허를 위해서는 US\$ 50,000에 각각의 미국지역 사무소 당 US\$ 10,000의 추가 금액의 재정책임 보증금(Bond)을 필요로 한다.

다. OTI NF(해상운송중계업체 및 무선박운송인 또는 운송주선인)

OTI NF는 'OTI and NVOCC or as Ocean forwarders'의 약어로 해상운송중계업체 및 무선박운송인 또는 운송주선인을 의미한다. 이 해상운송사업면허를 소지한 사람은 미국에서 NVOCC나 해상운송주선인으로서 영업할 수 있다. 어떤 회사들은 이 해상운송사업면허를 가지고 주선인으로서 FCL컨테이너를 취급할 뿐만 아니라, NVOCC로서 LCL화물을 취급하기 때문에 양쪽의 보증금이 요구된다. 이 해상운송사업면허는 같은 선적화물에 대하여 NVOCC가 그들의 선하증권을 발행하고 그리고 주선인 수수료를 받는 것을 허용하지 않는다.

2. 해상운송주선인의 의무

미국의 운송주선인 업무와 관련하여 FMC의 규정 4장, Part 515에서 규정하고 있는 OTI의 자

격요건과 관련된 내용으로 해상운송사업권, 재증보증서 그리고 일반적인 의무에 대하여 다음과 같이 규정하고 있다.

가. 화주 회원으로서의 공지

해상운송 사업면허를 받은 운송주선인이 국제적인 무역에 있어서 화주 또는 화물의 판매인이거나 혹은 그러한 실체의 회원일 때, 사업면허를 받은 운송주선인은 사무실 문구류와 청구서 서식위에 그 회원임을 나타내거나 적용할 수 있는 그런 곳에 그 자신을 밝혀야 한다. 그런 항목들위에, 그 회사는 국제적인 무역에 있어서 화물의 판매자나 화주이거나, 그런 실체의 회원이고, 요구에 따라서 사업활동의 전반적인 상태와 그러한 회원 이름의 서류목록에 따라서 그 가입자임이 증명되었음을 공지하여야 한다.

나. 해상운송사업면허가 없는 사람과의 협정

운송사업면허를 받은 운송주선인은 이 사업면허가 없는 사람이 어떤 수수료, 보상금 혹은 그 사람에게 다른 이익을 줄 수 있는 계약이나 다른 협정(이 규정에 의하여 금지되지 않는 판매대리점 협정은 제외함)을 맺어서는 안된다. 운송사업면허를 갖고 있는 운송주선인이 어떤 서비스에 대하여 비용을 지불할 책임있는 사람의 대리점과 주선업무 서비스를 수행하기 위한 고용자가 되었을 때, 비용 지불자에 대한 그 서비스 청구서의 사본을 위원회에 제출하여야 한다.

다. 화주에게 제공된 정보

운송사업면허가 없는 운송주선인은 그의 주거래선(Principal)으로부터 운송주선거래와 관련된 어떠한 정보도 보류해야 하고, 그리고 운송사업면허가 있는 운송주선인은 미국의 법에 따라서 그의 주거래선에게 제공된 모든 정보나 또는 제공된 수출신고서, 선하증권, 진술서 혹은 선적과 관련하여 작성한 다른 서류들이 정확한지를 확인하기 위하여 적절한 주의의무를 수행하여야 한다.

라. 청구서 등의 서류

화주의 요구가 있으면 곧바로, 운송사업면허가 있는 운송주선인은 그 비용의 상세한 내역을 준비해야 하고, 서류의 기초가 되거나 운송사업면허가 있는 운송주선인의 청구서에 대한 부과계산서의 정확한 사본을 준비해야 하고, 그 화주에 대하여 청구서에 표기되어야 한다. 화주의 요구가 있으면, 모든 부과된 비용의 요소들을 상세히 나열하고 그리고 이러한 비용과 관련된 적절한 서류들의 정확한 사본을 제공해야 한다.

3. 무선박운송인의 의무

무선박운송인은 선박을 갖지 않고 운송업을 영위하는 해상운송인을 지칭하는 용어로, 1963년 미국의 FMC가 처음으로 규정하고, 1984년 미국 신해운법에서 기존의 포워드형 복합운송인을 법적으로 확립한 해상운송인을 말한다. 이들은 직접 선박을 소유하지는 않으나 화주에 대해 일반적인 운송인으로서 운송계약을 맺으며, 선박회사를 하도급인으로 하여 이용운송업을 수행한다.

미국의 FMC규정에는 해운업에 규정된 외항 및 내항의 해운을 이용하여 물건을 운송하기 위해 광고·권유 및 기타의 방법으로 요율을 설정하여 공시하는 자, 물건의 운송에 관해 책임을 인수하거나 법적책임을 지는 자, 선박의 소유나 지배 유무에 관계없이 수상운송인을 하도급인으로 이용하여 자신의 이름으로 운송하는 자로 정의하고 있다.

FMC에서 규정하고 있는 NVOCC와 관련된 주요 내용은 다음과 같다.

가. 재정상의 책임

NVOCC로 운영되는 외항해운 증개운송인은 그의 운임요율표에 재정책임에 대한 내용을 표시하여야 하며, FMC규정 Part 515에 의한 필요액수와 방법에 따라서 재정상의 책임증명서를 위원회에 제출하여야 한다. 재정책임의 방법으로는

회원사의 협회, 검정회사, 보험회사 또는 보증금의 담보자 등에 의한 보상이나, 보험증권 혹은 보증인의 주소와 상호, 보증금액 그리고 적용되는 장소를 나타내어야 한다.

나. 서비스를 위한 대리점

미국에 소재하지 않는 NVOCC는 FMC규정 Part 515조에 따라서 서비스수행을 위해 지정된 합법적인 미국 대리인의 주소와 성명을 표시하여야 한다. NVOCC는 합법적으로 지정된 대리인이 사망하거나 무자격자 등으로 더 이상 서비스를 할 수 없을 때에는 위원회의 사무국장을 그 서비스 절차상의 법적대리인으로 규정하여야 한다.

다. 공동적재 및 운임

NVOCC는 그들의 운임표에서 공동적재의 부분에 관한 표기에서, 만일 NVOCC가 화물을 공동적재할 의향이 없다면 이것을 그의 운임표에 나타내어야 하고, 다른 운송인과 공동화물의 적재를 위한 합의서에 동의한다면, 그 합의서의 존재를 그 운임표에 표기하여야 한다. 만일 2명의 NVOCC가 화주와 운송인의 관계로서 공동적재하기로 합의했다면, 화물의뢰 NVOCC는 그 화물의 운송을 위하여 비용지불의 책임을 규정하여야 하고, 수취인으로서의 NVOCC는 공동적재화물의 운송을 위하여 그 화물의뢰 NVOCC에게 선하증권을 발행하여야 한다. 공동적재를 위한 NVOCC들은 화주 대 운송인, 또는 운송인 대 운송인의 관계로서 다른 NVOCC의 확인과 함께 적용 가능한 선하증권 전면에 확실하고 명료한 방법으로 설명하고 그 선적은 공동적재로 간주한다. 공동적재의 운임에 있어서, NVOCC는 다른 NVOCC의 독점적인 사용을 위하여 특별한 공동적재 운임을 제공하여서는 안되고, 한 화주 자격의 화물이 NVOCC 서로 간에 접수되었을 경우에도 모든 화주들에게 적용 가능한 운임율표에 의하여 적용되고 운송되어야 한다.

4. 해상운송중계업체

OTI는 OFF나 혹은 NVOCC를 의미하고, OFF는 미국 국내에서 운송인에게 화물운송을 신청하거나 다른 방법으로 화주의 책임하에 그 화물 스페이스를 수배하는 사람 또는 수속서류나 선적관련한 행위를 수행하는 사람을 말한다. 그리고 NVOCC는 외항운송을 위한 선박을 운항하지 아니하는 운송인으로 외항 운송인과의 관계에서 화주인 사람이다.

재정적인 책임에 의하여 커버되는 운송관련 활동은 미국의 해외무역에서 수반되는 내용을 포함하여 이 규정에 따르도록 하고 있고, OTI에 의하여 수행된 어떠한 활동도 그것이 고객에 대한 운송서비스의 규정에 있어서 필요하고 관행적이지만, 그러나 FMC 규정 Sec. 515.2(i), (l)에 열거되어 있는 운송주선인 및 NVOCC로서의 OTI의 영업은 제한을 받지 않는다.

가. FMC규정에 의한 필요한 운송사업면허

이 장에서 따로 규정하고 있는 것을 제외하고는, 미국에 있는 어떤 사람도 위원회에서 발행한 유효한 운송사업면허를 갖고 있어야 OTI로서 활동할 수 있고, 법인의 지방사무소는 별도의 분리 운송사업면허를 필요로 한다. 이 목적을 위하여 일반인이 미국법에 따라서 설립되거나 법인 또는 개인은 미국내에 거주하여야 한다. 이 규정에 따라서 운송사업면허를 받은 사람만이 이 사업면허가 없는 OTI를 대신하여 미국내에서 OTI서비스 제공이나 제공계약을 맺을 수 있다.

FMC규정 Sec. 515. 4에 의하여 운송사업면허가 요구되지 않는 경우는 다음과 같다.

(1) 주 사업이 상품판매인 화주는 자신의 화물 선적이나 또는 대리선적이나 혹은 부모, 보조자, 관련단체, 회사의 화물선적을 위해서는 운송사업면허가 없이 운송주선업무를 할 수 있다. 그 화주는 그러한 선적과 관련하여 서비스받은 것에 대하여 해상운송인으로부터 보수를 받아서는 안

된다.

(2) 운송사업면허를 가진 OTI에 소속되지 않은 지방사무소나 개인의 고용인은 그런 운송사업면허를 받은 사람을 위하여 단독으로 영업을 하기 위하여 운송사업면허가 필요치 않다. 그러한 지방사무소는 서면으로 위원회에 보고하고 Sec. 515.21 (a) (4)에 따라서 증액된 재정책임에 의하여 커버되도록 준비된 경우이다. 각각의 운송사업면허를 받은 OTI는 그 행위나 고용자의 어떤 태만 또는 그 사업을 수행함과 관련된 대리인의 태만에 대하여 엄격한 책임을 진다.

(3) FMC에 내는 수수료에는 다음과 같은 것이 있고, 어떠한 경우에도 등록을 위하여 지불한 전부 또는 일체의 금액은 환불되지 않는다.

- ① 사업등록 신청 : US\$ 799
- ② 사업면허의 변경 혹은 이전 신청 : US\$ 506
- ③ 추가적인 조사 : US\$ 225

나. 필요 자격

OTI운송사업면허를 위한 자격으로, 신청자는 위원회에 다음 사항을 증명하여야 한다.

(1) 자격을 갖춘 개인과 외국인 NVOCC는 미국에서 최소한 3년 이상의 OTI영업 경험을 가진 자격있는 개인이어야 하고, OTI서비스를 수행할 수 있는 필요한 특성을 가져야 한다.

(2) FMC 규정 Sec. 515.21에 적합한 유효한 증서나 보험보증 기타 다른 보증서류를 위원회에 송부하여 승인을 얻어야 한다.

(3) 1999년 4월 30일로 유효한 재정책임의 증명서와 요율운임표를 갖고 있는 NVOCC는 OTI 서비스를 수행하기 위하여 3년 경력의 요구조건과 필요한 특성이 없이도 NVOCC로서 영업을 계속할 수 있고, 위원회가 그 신청서를 검토하는 동안에 임시 운송사업면허를 받을 수 있다.

(4) 자격을 갖춘 개인은 운송사업면허를 위하여 1인 소유권 신청자이어야 하고, 공동사업자는 동업자를 적어도 한 사람 이상으로 하고, 모든 동업자는 신청서에 명기하여야 한다. 그리고 회

사의 경우는 적어도 한 사람 이상의 영업이사를 두어야 한다.

다. 중계의 회원들

개인적으로 자격을 갖춘 신청자는 비록 그 사업이 연합되었거나 공동관리 하에 있거나 혹은 주식소유를 통하거나 공동임원이나 직원을 통하여 다른 OTI와 관련되어 있을지라도, OTI서비스의 영업을 수행하기 위하여 분리 운송사업면허를 받을 수 있고, 만일 그러한 신청자는 Sec. 515.21에서 기술하고 있는 양식과 금액 내에서 분리 신청과 수수료와 재정책임의 유효한 계약서를 제출하여야 한다. 실효있는 운송사업면허를 받은 자격을 갖춘 개인은 만일 양쪽 사람이 공동사장이거나 또는 한 사람이 다른 사람을 직접적으로 관리하고 있지 않다면, 다른 OTI운송사업면허를 위하여 자격을 갖춘 개인 신청자와 같이 지명하지 않아도 된다.

5. 미국 밖에서의 무선박운송인

미국 밖에서의 NVOCC는 OTI운송사업면허가 요구되지 않고, 단지 미국 외에서의 영업활동으로 미국으로 수입이나 수출을 위한 선적을 위해서 선하증권을 발행하는 NVOCC는 FMC등록, 운임요율표와 보증금이 요구된다. 즉, 운송사업면허 없이 해외에 기반을 둔 외국인은 FMC규정 Sec. 515.3에서 정하고 있는 미국내에서의 영업을 하지 않고, 미국으로나 또는 미국으로부터 화물 운송을 위한 OTI서비스를 하는 사람은 US\$ 150,000 상당 금액의 재정책임의 근거를 제공하여야 한다. 그러한 외국인은 미국에 있는 그의 대리점의 활동이나 태만에 대하여 엄격하게 책임을 진다.

그리고 미국에서 해상운송서비스를 위한 대리점업무를 수행하기 위한 대리점은 OTI로서의 NVOCC등록, 보증금 그리고 운임요율표와 함께 FMC에 의하여 운송사업면허를 받아야 하고, 미

국 외에서 영업활동을 하는 NVOCC는 선하증권 발행과 함께 미국항에서 운송인으로 운송하는 선박과 서비스계약을 맺을 수도 있다.

6. 해상운송중계업체의 운송사업면허자격

FMC로부터 3가지 종류의 OTI운송사업면허의 자격을 갖추기 위해서는, 회사는 적어도 하나의 활동중인 파트너나 또는 직원이 미국에서 FMC의 운송사업면허를 가진 NVOCC에서 해상운송인이나 혹은 운송주선인으로 적어도 3년 이상의 종사한 경력을 FMC에 제출해야만 한다. 이러한 자를 FMC 자격을 갖춘 사람 혹은 QI라고 부르며, QI로 종사하는 어떤 사람도 동시에 둘 이상의 운송사업면허의 회사에서 일해서는 안되고, QI는 그 회사의 완전 고용인이어야 한다. 그 사람은 어디에서나 파트타임 일을 할 수 있지만 운송사업면허를 갖고 있는 자신의 회사에서 풀타임 일을 우선적으로 해야 한다.

자격을 갖춘 개인은 이 분야에서 신청인의 경력증명을 할 수 있는 신원보증인 3명을 FMC에 제출해야 하고, 이들 신원보증인은 FMC면허사무소에서 연락할 수 있어야 하고, 그리고 운송사업면허에 대한 자격을 갖춘 사람으로 종사한 해상운송경력을 확인하여야 한다.

7. 무선박운송인의 운임요율표

운송주선업자는 FMC로부터 OTI NVOCC로서의 운송사업면허를 받고 등록을 해야 하고, NVOCC서비스는 그 회사의 운임율표의 조건과 규정에 따라야 하며, 그 운임율표는 FMC규정에 따라서 인쇄되고 관리되어야 한다. 그 운임율표는 비록 그 회사가 NVOCC로서 영업사업을 즉시 시작하지 않는다 할지라도 FMC에 의하여 해상운송사업면허증이 발행되면 즉시 인쇄하여야 한다. 모든 FMC 운임율표는 하우스선하증권(HB/L)에 적용되는 모든 운임과 비용의 상세내용을 정확하고 완전하게 포함하여야 한다.

IV. 우리나라와 미국의 운송주선업의 발전을 위한 개선방안

우리나라의 프레이트 포워딩제도는 1970년대 초에 선박대리점들이 외국선사의 대리점 업무와 함께 포워딩서비스를 하다가 1976년 '외항해상운송부대사업면허요령'이 제정되면서 정식으로 해운운송주선업 면허를 받아서 영업을 시작하게 된 것이 그 효시로 볼 수 있다. 해상 운송주선업은 1983년에 면허제에서 등록제로 전환되면서 최소 등록기준만 충족시키면 제한없이 누구나 영위할 수 있어서 많은 업체가 생겨나게 되었다. 그 후에 1991년에 화물유통촉진법이 제정되면서 복합운송주선업이 등장하게 되어 프레이트 포워더는 해상화물운송주선업과 복합운송주선업으로 이원화되었다. 이러한 유사업종의 이원화에 따른 문제점을 해결하기 위하여 1995년 12월에 화물유통촉진법과 해운법이 개정되어 해상운송주선업이 삭제되고 복합운송주선업으로 일원화되면서 운송주선업의 활성화를 기대하게 되었다. 화물유통촉진법은 물류산업의 국제화에 따라서 2007년 12월에 물류정책기본법으로 전면 개정되었다.

반면에 미국의 본격적인 프레이트 포워딩은 1984년의 해운법에 따라서 해상운송주선인과 무선박운송인의 활동이 시작되었고, 그 후에 복합운송업의 발달에 따라서 LCL화물 화주들과 화물운송주선업자들 사이에 화물운송 위탁과 관련하여 많은 피해사례가 발생하면서 1998년 외항해운개혁법을 개정하여 해상운송중계업체(OTI)를 추가하여 FMC규정의 해상운송주선인의 사업면허제도를 대폭 강화하게 된 것이다.

이러한 우리나라의 운송주선업의 기본법틀인 물류정책기본법과 미국의 운송주선업에 관한 법률인 FMC규정을 몇 가지 분야에 대하여 비교 검토하면 다음과 같다.<표 1> 참조)

(1) 정부에서는 물류기업의 해외진출 촉진 및 국제경쟁력 강화 등의 국제물류의 활성화 기반을

구축하기 위하여 최근에 물류정책기본법을 제정하여, 국제물류주선업은 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업으로 정의하고 있다. 그러므로 우리나라의 해상운송주선인은 실제적으로는 상법상의 운송주선인과 미국의 FMC규정에서 정의하고 있는 프레이트 포워더의 모든 업무를 총괄하여 수출입화물의 국제물류를 주선하는 것뿐만 아니라 자기 책임하에 선하증권을 발행하여 국제물류를 이행하는 종합 복합운송인으로서의 업무를 수행하고 있다고 말할 수 있을 것이다.

(2) 국제물류주선업의 경영을 위한 우리나라의 허가제도는 등록제로서 법인은 3억원, 개인은 6억원 이상의 자본금을 갖추고, 1억원 이상의 보

증보험이나 또는 컨테이너장치장 소유 등 관련 부령에서 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 등록하도록 하고 있다.

미국의 경우는 FMC규정에 따라서 면허제로 운영되며, 자격기준에 따라서 화주대리인, 선주대리인 그리고 화주 및 선주 대리인 등의 3가지 종류로 분리하여 운송사업면허를 발급하고 있다. 근무자의 자격으로는 최소한 3년 이상의 관련 업무에서의 현장경험을 필요로 하고, 사업체마다 5만~7.5만 달러의 본드를 요구하며, 각 지방사무소도 독립된 자격을 갖추기 위해서는 1만달러의 본드를 필요로 하고 있다.

우리나라는 등록된 국제물류주선업체의 수가 약 2,600여사 정도로 우리의 경제규모에 비하여 너무 많은 수가 난립하고 있는 것으로 판단되며,

<표 1> 우리나라 및 미국의 운송주선업 관련 제도

구 분	한 국	미 국		
		OTI OFF	OTI NVOCC	OTI NF
근거 법률	물류정책기본법 2007	OSRA 1998	OSRA 1998	OSRA 1998
감독 기관	국토해양부	FMC	FMC	FMC
B/L 발행	자기명의 발행	자기명의 발행 불가	자기명의 발행	자기명의 발행
Tariff 여부	자체 Tariff 보유 선사는 관련기관에 File함	자체 Tariff 보유 가능 (내항)	FMC에 File등록해야 함(외항)	FMC에 File등록해야 함 (내항, 외항)
등록 조건	- 법인 3억원 - 개인 6억원 - 보증보험 1억원 가입	US\$ 50,000 + 사무소당 \$10,000	US\$ 75,000 + 사무소 당 \$10,000	- US\$ 75,000+사무소당 \$10,000 - US\$ 50,000+사무소당 \$10,000
Commission / Brokerage	- 선주로부터 공식적인 화물주선 수수료 수 취불가 - 화주로부터 서류준비 /기타 비용 수취가 능	- 선주로부터 화물주선 수수료 수취가능 - 화주로부터 서류준비 /기타 비용 수취가능	- 외항운송인으로부터 커미션 수취불가 - 화주에게 Tariff 적용	선주 및 화주로부터 커미 션 수취 가능
서비스 범위	- FCL/LCL 화물의 혼 재가능 - 화주 및 선주의 업무 대행자	- 미국 내항운송에서의 LCL화물의 혼재/화 주 및 선주 대행자 - 외항운송인과 계약 가능 - NVOCC와 계약 가능	- 외항운송인과 계약 가능 - NVOCC와 계약 가 능	- FCL/LCL 화물의 혼재 가능 - 화주 및 선주 업무 대 행자 - 동일화물에 대하여 B/L발행 및 수수료 동 시 수취 불가

정부의 규제완화의 기본정책 차원에서 보면 문제점이 있을 수도 있으나, 현행 등록제도를 보다 강화하거나 면허제로 전환하여 수급상황에 따라 조절할 수 있도록 하는 방안의 검토가 필요하다고 하겠다.

(3) 정부에서는 동북아지역 물류중심국가의 실현을 위해 여러가지의 물류정책을 추진해왔지만 가시적인 성과를 이루지 못하고 있으며, 또한 글로벌 물류전문기업을 육성하고, 물류기업의 종합화를 위하여 종합물류기업인증제를 지난 2006년도에 도입하여 물류수요 충족 및 물류시장 확대를 시도하고 있다. 그러나 물류기업의 글로벌화를 위해서는 현장에서 국제물류활동을 담당하는 프레이트 포워드당에 대한 육성, 지원책이 필수적이지만, 대형 육상운송업체들을 중심으로 종합물류기업인증이 이루어지고 있어서, 중소 물류전문기업의 육성책이 미약하여 제조 및 화주기업의 3자물류 이용이 미진하고 국제경쟁력이 크게 뒤지고 있다. 특히 미국의 OTI의 경우, 내국인에 비하여 외국인의 면허자격 및 영업에 대한 엄격한 제한규정을 두고 있는 점을 감안할 때, 내국 물류전문기업에 대한 정부차원의 적극적인 지원책이 필요하다고 할 수 있다. 다만 최근에 제조업을 영위하는 내국인의 제3자 물류비용의 일부 법인세를 감면해 주는 조세특례제한법의 개정 시행으로 제조 및 화주기업의 3자물류이용은 점진적으로 증가할 것으로 예상된다.

(4) 국제물류주선업과 관련하여 세계적인 물류기업들은 글로벌 네트워크를 확충하여 화주기업이 원하는 물류서비스를 제공하는 종합물류기업을 지향하고 있고, 또한 해외 물류거점 확보 및 기업 M&A를 통해 글로벌 물류시장 지배력을 강화시키는 추세이다. 미국의 대표적인 국제물류기업으로는 Eagle Global Logistics, Bax Global 및 OTS Logistics Group 등이 있으며, 연간 매출액도 수십억불에 달하고 있다. 이에 따라서 우리나라도 대형물류기업 육성을 위하여 종합물류기업인증제 도입을 비롯하여 물류기업간 M&A지원

등의 정책을 추진하고 있으나, 물류기업의 국제화를 통한 글로벌 물류전문기업 육성은 거의 이루어지지 못하고 있다.

(5) 국내 대형 물류기업도 일부 운송업체와 대기업 자회사를 중심으로 종합물류서비스를 제공하고 있으나, 대부분 모기업 물동량을 중심으로 운영되고 있어서 진정한 의미의 제3자 종합물류서비스 제공으로 보기는 어렵다. 이에 따라서 글로벌 프레이트 포워드 육성을 위한 정책추진과 글로벌 물류 네트워크 구축을 위해 해외진출에 필요한 정보 및 행정적, 법률적 지원 시스템구축 해외 현지법인이나 사무소 개설 물류전문기업 M&A 추진에 필요한 자금이나, 국내외 항만에 물류인프라 구축시 정책자금 지원이 뒤따라야 할 것이다.

또한 국제물류의 효율성을 높이고 물류비를 낮추기 위해서는 일관종합물류서비스의 제공이 필수적이며, 통관서비스도 동일한 포워드에 의해 동시에 처리될 수 있도록 통관취급법인제도의 개선도 이루어져야 할 것으로 판단된다.

V. 결 론

최근 들어서 우리나라에서는 물류기업의 해외 진출 촉진 및 국제경쟁력 강화 등의 국제물류의 활성화 기반을 구축하기 위하여 화물유통촉진법을 전면개정하여 물류정책기본법 및 그 시행령과 시행규칙으로 바꾸어 시행하게 되었다. 그동안 물류정책기본법을 입법하는 과정에 있어서 미국이나 일본을 포함한 선진해운국들의 관련 규정들을 참고하여 입법하였을 것으로 판단된다.

이 연구에서는 미국의 프레이트 포워드당에 관하여 규정하고 있는 FMC내용을 우리나라의 물류정책기본법의 내용과 일부 비교 평가함으로써 다음과 같은 결론을 얻을 수 있었다.

(1) 우리나라의 해상운송주선인은 상법상에서 규정하고 있는 운송주선인과 미국의 FMC규정에

서 정의하고 있는 프레이트 포워더의 모든 업무를 총괄하여 수출입화물의 국제물류추선과 자기 책임하에 선하증권을 발행하는 종합 복합운송인으로서의 업무를 수행하고 있다고 말할 수 있다.

(2) 우리나라는 국제물류추선업을 등록제로 운영하고 있으며, 등록기준으로 법인은 3억원, 개인은 6억원 이상의 자본금과 1억원 이상의 보증보험을 갖추고 국토해양부장관에게 등록하도록 하고 있다. 미국은 FMC규정에 따라서 면허제로 운영되며, 자격기준에 따라서 화주대리인, 선주대리인 그리고 화주 및 선주 대리인 등의 3가지 종류의 운송사업면허를 발급한다. 신청인 자격으로는 최소한 3년 이상의 관련 업무에서의 현장경험을 필요로 하고, 사업체마다 5만 ~ 7.5만 달러의 본드를 요구하며, 각 지방사무소도 독립된 자격을 갖추기 위해서는 1만달러의 본드를 필요로 하고 있다.

우리나라는 경제규모에 비하여 너무 많은 영세한 추선업체가 난립하고 있는 것으로 판단되며, 현행 등록제도를 보다 강화하거나 면허제로 전환하여 수급상황에 따라 조절할 수 있도록 하는 방안의 검토가 필요하다고 하겠다.

(3) 동북아지역 물류중심국가의 실현을 위해 글로벌 물류전문기업을 육성하고, 물류기업의 종합화를 위하여 종합물류기업인증제를 추진하고 있다. 그러나 현장에서 국제물류활동을 담당하는 프레이트 포워딩에 대한 육성, 지원책이 필수적이지만, 대형 육상운송업체들을 중심으로 종합물류기업인증이 이루어지고 있어서, 중소 제조 및 화주기업의 3자물류 이용이 미진하고 국제경쟁력이 크게 뒤지고 있다. 그러나 미국의 경우는 오랜 물류활동 역사와 광활한 지역을 상대로 물류활동이 이루어지고 있어서 3자물류가 활발하고, 외국인에 대한 면허자격 및 영업에 대한 엄격한 재정책임 규정을 두고 있음을 감안할 때, 내국 물류전문기업 육성을 위한 정부차원의 적극적인 지원책이 필요하다고 하겠다.

(4) 우리나라도 물류전문기업의 대형화를 위하

여 물류기업간 M&A지원 등의 정책을 추진하고 있으나, 물류기업의 국제화를 통한 글로벌 프레이트 포워더 육성을 위한 정책추진과 글로벌 물류 네트워크 구축이 필요하다. 이를 위해 해외진출에 필요한 정보 및 행정적, 법률적 지원 시스템구축, 해외 현지법인이나 사무소 개설 물류전문기업 M&A 추진에 필요한 자금이나 국내의 항만에 물류인프라 구축시 정책자금 지원 등이 이루어져야 할 것이다. 또한 국제물류의 효율성을 높이고 물류비 절감을 위해서는 미국의 대형 물류기업과 같이 일관종합물류서비스의 제공을 위하여 통관취급법인제도의 개선이 이루어져야 한다.

(5) 한편, 세계 6위의 해운국을 지향하는 우리나라의 해운력 향상을 위해서는 물류정책기본법에서 규정하고 있는 전문물류인력의 양성에 가장 우선적인 정책적인 배려가 있어야 하며, 이러한 물류분야의 기능인력 및 전문인력을 양성하기 위하여 다음과 같은 분야에 대한 집중적인 정부차원의 투자가 이루어져야 할 것으로 판단된다.

- ① 화주기업 및 물류기업에 종사하는 물류인력의 역량강화를 위한 교육·연수
- ② 물류체계 효율화 및 국제물류 활성화를 위한 선진기법, 교육프로그램 및 교육교재의 개발·보급
- ③ 외국 물류대학의 국내유치활동 지원 및 국내대학과 외국대학 간의 물류교육 프로그램의 공동 개발활동 지원
- ④ 그 밖에 신규 물류인력 양성 물류관리사 재교육 또는 외국인 물류인력 교육을 위하여 필요한 사업

상기의 교육과 사업 활성화를 위한 관련 국가기관은 예산의 범위에서 사업수행에 필요한 경비의 전부나 일부를 지원할 수 있다고 물류기본법에서 규정하고 있어서 법적인 지원근거는 충분하마련되었다고 판단된다.

참고 문헌

- 국토해양부(2008), 물류정책기본법, 법률 제8617호 및 시행령, 시행규칙.
- 박용안(2007), 우리나라의 국제복합운송 관련 법규의 개선방안, 해운물류연구 제52호, 1~20.
- 박용안, 최종희(2006), 복합운송주선업의 등록관리 개선방안, 한국복합운송협회. 67~70, 168~171.
- 김세원(2005), 해운실무(상선전문), 다솜출판사, 301~308.
- 최석범, 박종석(2003), 한국의 동북아물류중심지화 전략에 따른 법률적 문제점과 해결방안 해운물류연구, 제37호, 91~110.
- 남기찬, 광규석, 송용석, 안정흠(2003), 우리나라 물류전문기업 육성 모델, 해운물류연구, 제38호, 167~185.
- 구경모(2002), 규제완화와 국제포워더의 발전에 관한 고찰, 해운해운학회지, 제35호, 63~98.
- 진형인, 박용안(2001), 국제복합운송업의 육성방안 연구, 한국해양수산개발원, 110~124.
- 이원철(1985), 운송주선인과 복합운송인의 기능에 관한 고찰, (재)한국선원선박문제연구소, 317~342.
- Chris Gillis(2007), MEGA-NVO, American Shipper, Nov. 2007, 47~54.
- <http://www.fmc.gov/bureaus/OTI.asp>
- http://www2.fmc.gov/oti/lff_listing.aspx
- http://www2.fmc.gov/oti/OTI_FAQs
- FMC OTI/Forwarder Rules: 46 CFR Part 515, 46 CFR Part 520, 46 CFR Part 530, 46 CFR Part 531.
- Shipping Act of 1984, as amended, Forms, Bureau of Certification and Licensing, Bureau of Trade Analysis.