

항공 운송계약의 변경과 운송수단 변경에 따른 영의 세율 적용

우리 협회는 지난 8월 18일 재정경제부에 부가가치세법 제 57조의 규정에 의한 세금계산서 교부의무의 면제대상에 복합운송주선업이 포함되도록 부가가치세 분야의 세법을 개정해 줄 것을 건의했다.

이는 항공기의 외국항행용역인 경우 세금계산서 교부면제로 규정되어 있어 복합운송업자의 해당 여부에 많은 혼선을 초래하고 있어 부가가치세법 시행령 개정시 이를 확실히 하도록 하기 위함이다.

개정 건의사유로 복합운송주선업자는 대부분 항공사의 화물대리점으로서 이들 항공사의 MAWB(Master Airway Bill)를 작성하여 화주에게 교부하고 또한 복운주선업자는 화물운임의 5% 상당의 수입수수료를 항공사에 일반세금계산서로 교부해오고 있는데다 유사형태인 항공여객대리점은 여객운임의 7.5% 상당의 수입수수료에 대해서만 항공사에 일반세금계산서를 교부하고 있는 것에 따른 것이다.

또한 복운주선업자의 매출세금계산서 추가교부에 따른 납세비용이 과다하여 경영원가만 증대되나 과세자로 양성화나 조세수입의 증대에는 거의 영향이 없어 국고측면의 실익도 없으며, 소득세법과 법인세법상의 송금명세서로도 과세자료로 활용이 가능하다는 것이다.

이와 함께 소득세법 및 법인세법의 규정에 의한 송금명세서는 세금계산서의 모든 기재사항이 명시된 것 뿐만 아니라 대금결제사항까지 기록되어 사실상 세금계산서 보다 자세한 사항을 전산처리 가능하므로 이들 법규에 의한 송금명세서는 부가가치세법 제16조제1항의 규정에 의한 세금계산서로 간주하도록 부가가치세법 제53조제3항의 개정이 필요함을 강조했다.

한편 '지출증빙서류의 수취특례거래고시'(국세청고시 제 1993-43호)도 부가가치세법의 규정에 의한 세금계산서 교부대상의 개정에 맞도록 개정하여 줄 것을 건의했다.

복합운송주선업의 영의 세율 적용을 위한 운송해주고 화주로부터 운임을 받는 경우의 국제간 이용운송용역은 부가가치세 영의 세율이 적용된다.

복합운송주선업을 영위하는 사업자가 국제복합운송계약에 의하여 화주로부터 화물을 인수하고 타인의 운송수단을 이용하여 화주에 대하여는 자기책임과 계산하에 외국으로 화물을

운송해주고 화주로부터 운임을 받는 경우의 국제간 이용운송용역은 부가가치세 영의 세율이 적용된다.

종 전	개 정
<p>부가가치세법기본통칙 11-25-1(용선과 이용운송)</p> <p>① 다음 각호의 용역은 외국항행용역에 해당하므로 영의 세율을 적용한다.</p> <p>1~2 (생략)</p> <p>3. 운송주선업을 영위하는 사업자가 국제복합운송 계약에 의하여 화주로부터 화물을 인수하여 자기명의로 선하증권 항공 화물운송장 등을 발급 하고 타인의 운송수단을 이용하여 화주에 대하여는 자기책임하에 국제간에 화물을 수송해 주고 화주로부터 운임을 받는 경우의 국제간 이용 운송용역</p>	<p>3. 운송주선업을 영위하는 사업자가 국제복합운송 계약에 의하여 화주로부터 화물을 인수하고 타인의 운송수단을 이용하여 화주에 대하여는 자기책임과 계산하에 외국으로 화물을 수송해 주고 화주로부터 운임을 받는 경우의 국제간 이용 운송용역(개정 2000.8.1)</p>

우리 협회는 고문세무사를 통해 지난 6월 2일자 재정경제부의 유권해석을 받는데 이어 국세청과 협의하여 부가가치세법기본통칙 11-25-1(용선과 이용운송)을 개정·시행토록 함으로써 복합운송주선업자는 부가가치세법 제11조제1항제3호의 규정에 의해 영의 세율을 적용받을 수 있게 되었다.

이번 부가가치세법기본통칙 개정은 복합운송주선용역이 자기명의로 선하증권을 발행하였는지 여부에 관계가 없으며, 수화주는 일반적으로 선박회사등 운송회사의 선하증권을 애용한다는 사유에 의한 것이다.

2001년 3월 인천국제공항의 개항과 관련하여 운송비 및 통행료 등의 추가 발생으로 무역업체의 물류비 상승 및 복운업체의 부담이 가중될 것으로 예견돼 복합운송업체의 인천국제공항 상주 차량에 대해서는 통행료를 일반차량과 구분하여 할인혜택을 부여하는 등 인천국제공항에서의 항공화물취급과 관련하여 개선되어야 할 사항이 많은 것으로 지적되고 있다.

수출입 항공화물을 원활하게 취급하기 위해서는 인천공항에 화물취급과 관련된 많은 업체의 종사자가 상주하게 되고 승용차 또는 화물차량의 통행이 불가피하게 되어 현재 예상

되는 통행료만으로도 상당한 물류비 상승 요인으로 작용할 것으로 보여지고 있다.

이에 따라 우리 협회에서는 인천국제공항 상주차량(승용차 및 화물차)에 대해서는 일반차량과 구분하여 연육교 통행료를 할인하여 줄 것을 지난 10월 9일 건설교통부에 건의했다.

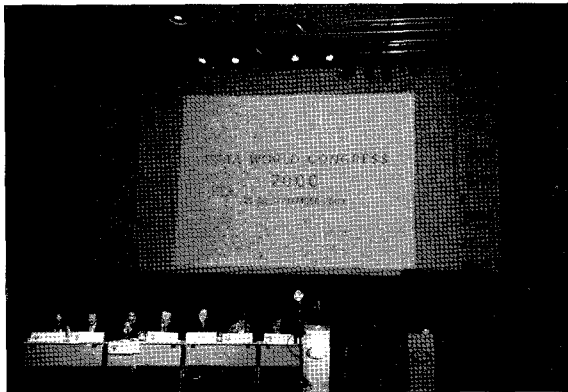
또한 화물터미널내 주차장 이용시의 주차료 문제, 사무실 기본 칸막이 설치비, 복운업체의 화물창고 시설부족 문제 등에 대해 개선해 줄 것을 아울러 건의했다.

현행	문 제 점	건의사항
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 연육교 통행료(예상)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 화물차 : 14,000원</li> <li>- 승용차 : 7,000원</li> </ul> </li> <li>○ 화물터미널내 주차장 이용시 주차료</li> <li>○ 사무실 기본 칸막이 설치비</li> <li>○ 남북 내부순환도로 (폭3m)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 피난섬 설치</li> </ul> </li> <li>○ 복운업체 화물창고 시설부족</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 운송비 및 통행료등의 발생으로 복운업체 부담 가중 및 물류비 상승                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수출입항공화물을 원활하게 취급하기 위하여 인천국제공항에 상주하고 있는 종사자 및 회사의 차량(승용/화물)은 반드시 연육교를 최소한 매일 2회이상 통행</li> </ul> </li> <li>○ 화물터미널내 주차장 통제소가 남·북으로 별도 설치되어 있어 주차료 이중부담</li> <li>○ 아시아나항공 및 외항사에서는 사무실 기본 칸막이 설치비용을 입주사에게 부담시키고 있음                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대한항공은 자체부담</li> </ul> </li> <li>○ 특히 사무실을 임대하는 경우 임대사업자가 기본칸막이를 설치해주는 것이 일반적인 관행임.</li> <li>○ 상주직원의 차량이용시 교통혼잡 예상</li> <li>○ 화물조업(Lobelling, 통관, 보관, Buc작업)을 위한 복운업체의 창고시설 부족으로 물류지연 및 물류비용 상승초래</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 물류비 상승을 최소화하기 위해 복운업체 인천공항 상주차량(승용/화물)에 대하여는 통행료를 일반차량과 구분하여 할인혜택 부여</li> <li>○ 화물터미널내 주차장 이용시 주차료 일원화</li> <li>○ 사무실 기본칸막이를 임대사업자가 설치</li> <li>○ 도로확장(폭6m정도)</li> <li>○ 복운업체가 창고시설에 투자할 수 있도록 2단계사업 고시에 반영 또는 김포화물터미널 창고 할애</li> </ul>

## 제28차 FIATA 세계총회 로테르담서 열려

제28차 FIATA 세계총회(FIATA World Congress 2000)가 지난 9월 25일부터 29일까지 네덜란드 로테르담에서 72개국 750여명이 참석한 가운데 성황리에 개최됐다.

네덜란드포워더협회(FENEX)의 창립 100주년에 맞춰 개최된 2000년 세계총회는 “The Freight Forwarder, the logistic partner in the 21st century”라는 슬로건하에 로테르담 De Doelen 컨벤션센터에서 개최되어 2차례의 이사회를 비롯하여 홍보자문·법률자문·직업훈련자문기구회의와 항공·복합운송·통관촉진분과위원회, 지역별 정회원회의, 3차례의 포럼(forum) 등이 열렸다.



특히, 이번 총회의 항공분과위원회에서는 IATA(국제항공운송협회)의 CPTP(Cargo Paperless Transportation Project)가 보고되어 많은 관심을 불러일으켰는데, 이 프로젝트는 전자상거래시대를 맞이하여 EDI에 의해 항공운송장(AWB) 없는 항공운송을 오는 2002년 5월까지 완성한다는 것이다.

또한 전체회의에서는 오는 2003년 세계총회 개최장소로 인도네시아 발리로 결정되어 내년에는 10월 13일부터 17일까지 멕시코 Cancun에서 개최되고 2002년에는 터키 이스탄불에서 개최된다. 이와 함께 이번 총회에서 알바니아포워더협회, 브루나이협회, 중국협회, 필리핀항공협회, 말레이시아항공협회 등 5개 협회가 가입승인되어 FIATA 정회원은 총 98개(86개국)로 늘어났다.

한편 FIATA 부회장인 우리 협회 김정민 회장은 두차례에 걸쳐 개최된 FIATA 이사회에 참석하여 1999-2000년 예·결산에 관해 심의하고 향후 FIATA의 정책방향에 관해 심도있게 논의하였으며, 특히 김 회장은 전세계 국가별 운송정책이 점점 글로벌화되고 있고 또한 아시아지역의 급속적인 경제성장과 향후 잠재력에 비해 그 중요성이 등한시되고 있음을 지적하여 FIATA에서의 아시아지역 중요성과 역할론에 대해 강조하여 많은 호응을 불러일으켰다.

## 인터넷 적하보험시스템 도입 추진

손보사와 단체계약후 부보 용이하게

복합운송업체, 중소 무역업체 및 해외 개인이주자를 위해 인터넷 웹사이트를 통해 적하보험에 부보할 수 있는 인터넷 적하보험시스템이 도입될 전망이다.

우리 협회는 송장가액(invoice value)이 낮은 화물이나 이주화물 등의 무환화물에 대해 적하보험에 부보하지 않은 경우의 화물이 운송도중 멸실, 훼손 등의 사고 발생시 클레임 처리에 많은 애로를 겪고 있는 중소 화주나 복운업체 등을 위해 인터넷 홈페이지상에서 이 보험에 손쉽게 직접 부보할 수 있는 체제를 도입하기로 했다.

특히, 복운업체의 고정거래처중 중소화주인 경우 송장가액이 낮아 아예 적하보험에 부보하지 않거나 복운업체가 대납하는 경우가 많고, 또한 적하보험은 대규모 화주 중심으로 운영되고 있어 중소화주 및 이를 대납하고 있는 복운업체는 적하보험 부보에 따르는 어려움을 겪고 있어 이를 해소하기 위한 것이다.

이를 위해 협회에서는 손해보험회사와 단체계약을 체결하고 또한 홈페이지(kiffa.or.kr)를 구축하여 이 사이트를 통해 적하보험 부보를 신청하면 협회가 이를 계약 보험사에 포괄

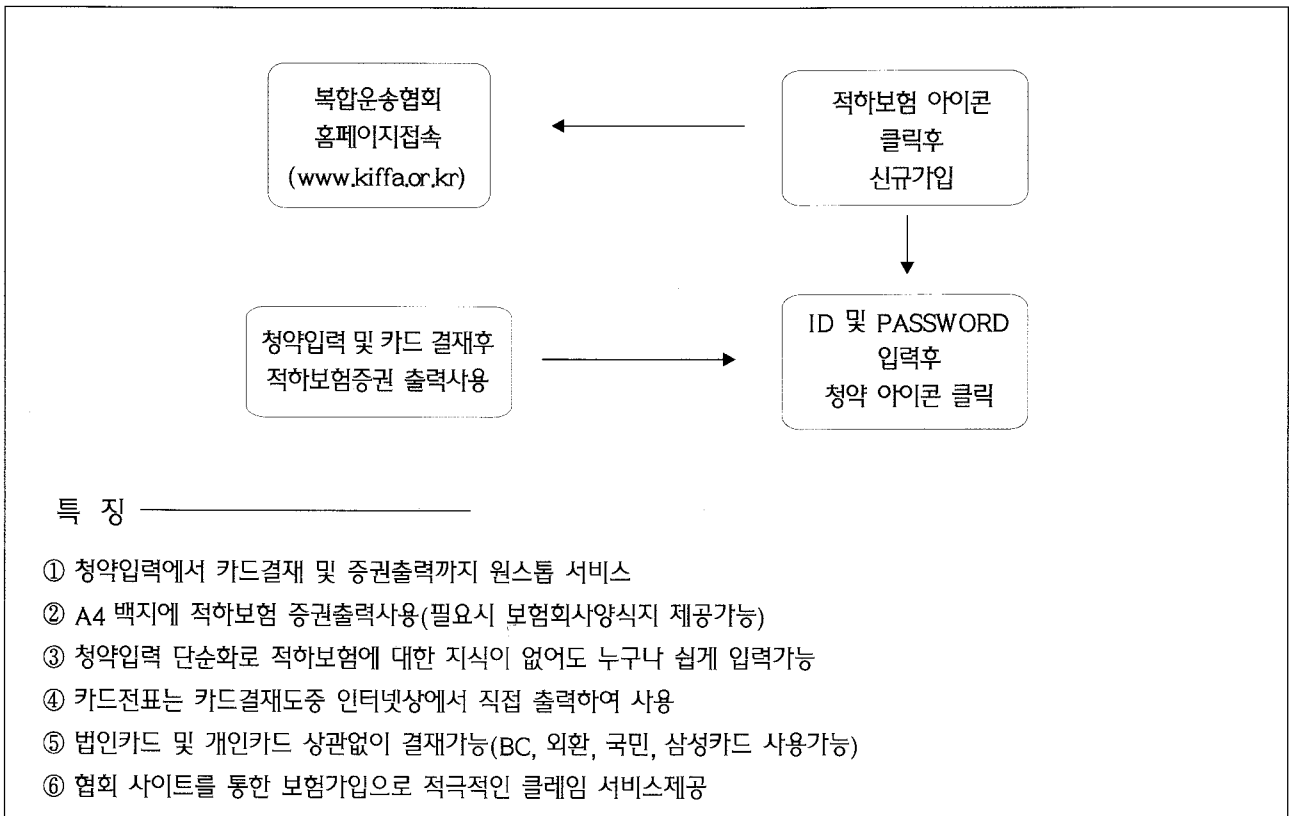
계약을 의뢰하고 보험사는 적하보험증권을 자동으로 발행하게 된다.

회원사(복운업체)나 화주가 이 시스템을 이용하기 위해서는 인터넷상으로 가입신청을 거쳐 보험사에 서비스를 신청하면 보험사는 신청자에게 ID를 부여하게 되는데, 회원사나 화주는 단체계약보험 요율로 부보할 수 있어 저렴하고 아주 쉽

게 이 시스템을 이용할 수 있게 된다.

한편 인터넷 적하보험이란 인터넷을 이용한 보험가입자 보험사 쌍방향 계약체결시스템으로 수시로 발생하는 적하보험 계약과 증권발급을 현장에서 손쉽게 처리할 수 있는 실시간 보험계약 프로그램이다.

인터넷적하보험 업무흐름도



우리 협회는 무역협회(하주협회의)의 북미항로 CFS Charge 과다징수 시정요청과 관련하여 소량컨테이너화물(LCL)의 취급 특수성과 부산항만의 상황을 고려할 때 그 요율은 시장기능에 맡겨야지 특정 사업자단체가 임의로 협의조정할 사안이 아님을 밝혔다.

무역협회는 지난 9월 6일 복합운송업체의 소량화물(LCL) 수출입 운송시 적용하는 CFS Charge를 북미항로의 경우 해운동맹 또는 협의협정 등의 해운단체에서는 LCL은 THC(터미널핸들링차지)를 포함하여 CBM(㎥)당 1만 165원을 징수하고 있으나 복운업체는 추가로 4,300원 또는 4,500원을 징수하

고 있어 불필요한 물류비용을 추가 부담하고 있어 이의 시정이 필요하다.

이에 대해 우리 협회는 해운단체에서 일방적으로 정한 요율로는 LCL 콘솔리데이터(consolidator)의 콘솔비용을 충당할 수 없는 상황이며, 특히 외국에서는 이 비용을 보전하기 위해 LCL Service Charge 명목으로 이를 화주로부터 징수하고 있음을 강조했다.

이와 함께 LCL의 취급은 이미 오랜전부터 선사가 아닌 복운업체의 고유업무로 정착되어 거의 대부분의 LCL을 취급하고 있지만 현재 일부 ODCY(Off-Dock CY)의 양산 이전등 부산항만 상황 및 제반 여건의 변화로 각 정기선항로의 해운동맹 등에서 정한 요율로는 LCL 혼재서비스를 제공할 수 없

으며, 특히 LCL의 취급특수성과 부산항만의 기능변화와 모 든 복운업체가 일률적으로 이 차지를 추가 징수하고 있지 않음을 고려할 때 이러한 CFS Charge는 시장기능에 조정되어야 하는 것이며 특정단체가 지도하거나 임의로 조정할 수 없음을 밝혔다.

한편 무역협회에서는 당초 시정 요청에서 복운업체가 해상운송과 관련하여 부과하는 THC, CAF, BAF 등의 부대비용은 선사에서 적용하고 있는 요율을 적용하고 있는 것이 일반적이며, 북미항로를 제외한 다른 항로의 경우 CFS Charge 또한 선사에서 적용하고 있는 요율을 그대로 적용하고 있다고 주장했다.

## 고문세무사 통한 세무상담 큰 호응

법률상담창구도 꾸준한 인기 모아

우리 협회의 고문세무사를 통한 세무상담 사례가 지난 2월부터 9월말까지 총 122건에 달할 정도로 큰 호응을 얻고 있는 것으로 밝혀졌다.

우리 협회는 해운·항공·복합운송 분야의 각종 회계처리과정에서 발생하는 문제점 해결 및 의문사항에 대한 능동적인 대처를 위해 복합운송 관련 전문지식을 겸비한 세무사와 고문계약을 체결, 지난 2월 1일부터 회원사의 법인세, 소득세, 부가가치세 등 회계처리 과정에서 발생하는 제반사항에 대해

수시로 자문을 받을 수 있도록 세무상담창구를 개설하여 운영중인데, 이처럼 회원사의 큰 반향을 불러일으키고 있다.

이러한 세무상담을 원할 경우 상담신청서를 협회에 제출하면 되며, 자문은 김송관 세무사가 맡고 있다.

한편 지난 1997년부터 운영되고 있는 법률상담창구도 꾸준한 인기를 끌고 있는 가운데, 올들어 3차례의 법률상담을 비롯하여 모두 19차례 실시됐다.



www.kiffa.or.kr