



“무등록업체 근절방안 모색·업무 S/W 개발 추진”

▶ 정기총회서 제기된 요청사항 적극 추진키로 ◀

화 물유통촉진법의 규정에 의한 복합운송주선업을 등록하지 않고 이를 행하는 업체의 근절방안 모색과 복합운송업무와 관련된 Soft-ware 개발을 검토하는 등 2004년도 정기총회에서 제기된 회원들의 요청사항을 적극 추진하기로 했다.

지난 2월 6일 프레지던트호텔에서 개최된 2004년도 정기총회에서 제기된 사항은 ▲무등록업체 근절방안, ▲복합운송업무 관련 소프트웨어의 개발 및 무료보급, ▲공항의 물류분야 외국인근로자 채용방안, ▲복합운송업체간의 합리적인 M&A 방안 등에 대해 회원들의 추가 제의가 있었으며, 이에 대해 우리 협회에서는 올해의 사업계획에 반영하여 적극 추진할 방침이다.

이 날 총회에는 총 회원 852개사중 참석 168개사, 위임 333개사 등 501개 회원사에서 참석하여 큰 성황을 보인 가운데, 지난해의 사업실적과 수지결산에 대해 의결하였으며, 올해의 사업계획과 수지예산(7억 132만원, 지난해 대비 4.1%증가)을 확정했다.

우리 협회 송정섭 회장은 개회사를 통해 ‘인천국제공항 관세자유지역내에 복합운송업체 전용 대단위 항공화물창고 건립의 차질없는 추진과 동북아물류중심위원회

통한 통관취급법인 진출 실현, 중국을 비롯한 해외진출 우리 제조기업의 물류 담당 방안 모색, 제3자물류 서비스 제공을 위한 복운업체의 역할 재정립, 근해항로 운임제도의 개선 추진 등에 적극 힘쓸 것’임을 밝혔다.

이번 총회에서 (주)가야쉬핑 정계성 사장은 한일·한중 및 동남아항로에서 복운업체의 수익성 제고를 위한 헌신적인 노력으로 인한 공로를 인정받아 공로패를 수여받았으며, 팍스글로벌카고(주) 김종욱 사장은 인천국제공항 관세자유지역 항공화물 물류단지 조성을 위한 공로로 공로패를 수여받았다.



인천공항 관세자유지역 항공화물창고 실시협약 체결

▶ 복운장치장 등 4개사 총 3만4천여평에 창고 건립 ◀

인 천국제공항 관세자유지역에 항공화물창고 9개 부지에 대한 사업시행자가 선정됨에 따라 지난 3월 18일 (주)한국복합운송보세장치장(대표이사 : 송정섭 회

장)을 비롯한 4개사는 인천국제공항공사와 사업시행자 실시협약을 체결한 가운데 항공화물창고 건립이 본격 추진된다.



인천공항 화물터미널 인근에 조성되는 관세자유지역 60만평중 1단계(약 30만평)로 실시되는 이번 사업의 항공화물창고 필지는 총 9개로 이 가운데 (주)한국복운보세장지장이 A1~A6(총 2만 3,922평) 필지, A7(2,741평)의 경우 KWE Korea, A8(2,690평) 삼성전자로지텍, A9(4,844평)의 필지에는 범한종합물류 등이 각각 항공화물창고를 건립할 계획이다.

우리 협회 및 협회 회원 47개사의 컨소시엄 형태의 사업시행자인 (주)복운보세장지장은 향후 50년간 효율적인 창고 운영을 위해 투자사(참여사)가 신청한 창고 면적보다 다소 축소되더라도 건폐율 50% 활용 보다는 차량 동선, 작업환경 등을 고려하여 약 1만평의 창고 및 사무실을 건립할 예정으로 있다.

이를 위해 4월 12일 임시 이사회를 개최하여 복운장지장의 상호변경, 상근임원 선임, 본 설계 계약 체결, 주주총회 개최 등 창고 건립을 위한 모든 사항을 협의할 예정이다.

현재 동사의 비상임 임원으로는 이사에 강성린(맥트랜스), 김명기(더블유제이씨), 김민영(국보), 김병훈(현대택배), 김영남(한생Exp.), 김영진(ABX해영), 김종욱(팍스글로벌), 도한수(성일해운), 박준희(엑셀로지스틱스), 여경규(코스모항운), 여성택(에스티로지스틱스), 이우중(보림티엔엘), 이운선(대한통운국제), 홍성호(케리항운) 대표이사 등이며, 감사에 김호길(호성국제), 정기태(선진해운) 대표이사가 선임됐다. ●



관세자유지역에 따른 운임할인제 도입

▶ 동남아항로에는 집화량 세분화 요구 ◀

지난해 11월부터 시작된 한중·한일 및 동남아항로의 해상운임 인상(회복)과 관련하여 향후 최저운임제(AMR System) 시행을 지양키로 함과 아울러 복합운송업체의 집화물량에 따른 운임할인제가 지난 3월 15일부터 시행에 들어갔다.

우리 협회는 그동안 4차례의 대책회의를 개최하고 또한 한국근해수송협의회, 황해 및 동남아정기선사협의회 등과 수차례 협의한 결과 근해항로 운항선사들은 복운업체의 Cargo Volume에 따른 Incentive를 제공하기로 하였으며, 한일항로의 경우 우대운송계약(Service

Contract : S/C) 방식에 의하며, 한중 및 동남아항로의 경우 일정 물량 이상을 집화한 복운업체에 대해 운임 인센티브를 제공하는 방식이다.

한일항로의 경우 물량별로 수출입화물을 합하여 월 21~50TEU, 51~100TEU, 101~700TEU, 701TEU이상 등 4등급으로 세분화한 운임할인 및 6개월 단위로 계약을 갱신하는 것을 주요 골자로 S/C제도를 도입하였으며, 한중항로의 경우 수출입화물을 월 30TEU이상 선적한 복운업체에 대해 운임의 일정금액을 할인 제공하게 된다.

이에 반해 동남아항로의 경우 동남아정기선사협회회



소속 7개 선사를 대상으로 월 100TEU 이상 선적한 복운 업체에 대해 인센티브를 제공키로 함에 따라 우리 협회에서는 동남아협의회에 집화물량을 세분화하여 이에 따른 운임을 제공해줄 것을 재요청함과 아울러 한근협과 황해협의회에도 각각 20TEU 및 30TEU 이하의 물량을 선적하는 복운업체에 대해서도 일정액을 할인운임 적용을 재추구했다.

한편 3월 12일 개최된 제4차 대책회의에서는 이러한 근해항로의 운임할인제도 도입과 관련하여 한일항로의 경우 4등급 이하의 복운업체에 대한 할인혜택 요청, 한중항로의 경우 30TEU이하의 선적물량에 대한 인센티브 및 동남아항로에 대해서는 한일항로와 같이 집화물량을 세분화해 줄 것을 요청키로 함과 아울러 소량컨테이너화물(LCL) Rate 안정화 방안에 대해서도 논의했다. ☺

미국수출항공화물 사전적하목록 제출제도 인가 시행

▶ 동부(8.13), 중부(10.13), 서부(12.13)순으로 본격 시행 ◀

지난 3월 4일부터 시행 예정이었던 미국행 수출항공 화물에 대한 적하목록 제출(AMS : Automated Manifest System)제도가 연기되었다.

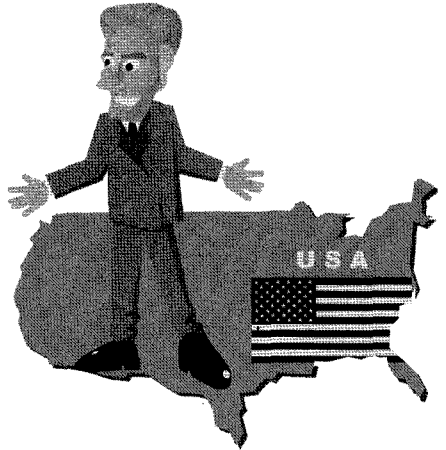
미국세관경비국(CBP)의 최종 확정발표(2004. 3. 4)에 따르면 AMS신고 대상지역을 동부, 중부, 서부의 3개 지역으로 구분하고 동부는 금년 8월 13일, 중부 10월 13일, 서부 12월 13일로 결정하였다.

연기 사유로는 현재의 시스템으로는 AMS신고제도의 시행이 불가능해 부득이 연기하였으며 시스템과 인력에 대한 준비를 마친 다음 오는 5월부터 90일 동안 본격적인 테스트를 하겠다고 밝혀 우리 복운업체도 그동안 이 제도 시행에 따른 준비기간을 갖게되었다.

이 제도는 미국세관경비국(CBP)의 2002 통상법에 의거 해상 CSI(Container Security Initiative : 컨테이너 안전협정)와 더불어 항공화물에 대해서도 항공기 도착 4시간 전까지 HAWB를 포함한 모든 AMS Data를 제출(전송)하여야 하며, 미제출 또는 오류 발생시 신고책임자에게 최초 5,000불, 두 번째는 10,000불의 Penalty 부과 또는 통관 및 항공기의 입항허가를 거부할 수 있도록 규정되어 있다.

전송방법으로는 크게 3가지 유형이 있는데, △ Bond 가입 및 인증코드를 획득하여 항공사를 경유하지 않고 우리 복운업체가 직접 전송하는 유형 △ KTNET, TRAXON 또는 ARINC를 통하여 항공사에 전달한 후 전송을 대행하는 유형, △ 자체적으로 전송시스템을 구축하고 있는 직접 전송하는 유형이 있다.

한편 대다수의 복운업체들은 두 번째 유형을 이용할 것으로 보여지며, 이 유형을 이용하기 위해 시스템을 설치해야 하고 그 비용은 건당 약 1,000원이 소요될 것으로 예상되며, 이 비용을 보전할 수 있는 방안을 강구하여야 할 것으로 판단된다. ☺





Air AMS Implementation Schedule

시행일	지역
2004. 8. 13 (미국 동부)	Connecticut, Delaware, District of Columbia, Florida, Georgia, Maine, Maryland, Massachusetts, New Hampshire, New Jersey, New York, North Carolina, Pennsylvania, Puerto Rico, Rhode Island, South Carolina, Vermont, Virginia, West Virginia
2004. 10. 13 (미국 중부)	Alabama, Arkansas, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Kentucky, Louisiana, Michigan, Minnesota, Mississippi, Missouri, Nebraska, New Mexico, Ohio, Oklahoma, South Dakota, Tennessee, Texas, Wisconsin
2004. 12. 13 (미국 서부)	Alaska, Arizona, California, Colorado, Hawaii, Idaho, Montana, Nevada, North Dakota, Oregon, Utah, Washington

항공보안기준 제정 따라 화물 지체·물류비 증가 예상돼

▶ 보안기준 간소화 및 별도 정부기관에서 실시 건의 ◀

최 근 건설교통부 항공안전본부에서는 항공화물보안 기준 제정을 추진중인 바, 이 기준에 따르면 화물에 대한 보안검색, 시설 및 교육 등 복잡한 절차를 요구하고 있어 이에 따른 높은 비용부담과 물류흐름의 지체가 예상되어 무역업계 및 복운업계의 큰 부담으로 작용할 전망이다.

지난 2002년 항공안전및보안에관한법률, 동법시행령 및 동법시행규칙이 공포됨에 따라 항공운송사업자는 항공기로 운송되는 모든 화물에 대하여 개봉검색, 엑스선 검색장비에 의한 검색, 폭발물 탐지장비에 의한 검색, 폭발물 탐지견에 의한 검색 및 압력실을 사용한 검색 등의 방법으로 보안검색을 하여야 하나 그동안 시설 및 검색장비 등 제반 여건이 부족하고 이로 인한 물류흐름이 원활하지 못할 것으로 예상되어 이의 본격 시행이 이루어지지 않았다.

이 기준안에 따르면 항공운송사업자는 화물전용기에


탑재하고자하는 항공화물에 대해 보안통제를 실시하는 경우 화물보안검색에 대한 책임이 있으며, 화주 및 복운업체에게도 검색장비를 보유하고 보안검색요원 확보 및 화물보안대책 등 항공안전본부장이 정하여 고시하는 화물보안기준을 갖추면 “지정하주” 및 “지정대리점”으로 지정되어 보안통제를 대리할 수 있도록 정하여 빠르면 금년 하반기부터 시행할 예정이다.

이 기준이 제정될 경우 무역업계 및 복운업체는 보안검색에 따른 물류비용이 추가됨은 물론 화물흐름의 지체가 예상됨에 따라 우리 협회에서는 인천국제공항이 동북아물류의 허브공항이 되기 위해서는 보다 안전하고 신속하게 그리고 저렴한 비용으로 보안검색 업무를 관장하는 기관이 필요하다고 지적하고 정부에서 별도의 보안검색기관을 설립하여 보안검색을 실시하는 방안을 건의하였다.

특히, 부득이 항공화물 보안기준을 제정할 경우 보안검색과는 아무 상관도 없는 IATA에 등록된 복운업체를 지



정하고 있어 이에 대한 삭제 요청은 물론 복운업체의 여러 상황을 고려하여 X-Ray장비를 제외한 기본적인 요건만 구비하면 보안검색 업무를 수행할 수 있도록 하고,

이에 소요되는 비용을 해당 화주에게 징수할 수 있도록 명문화하여 줄 것을 요청했다. 

▶ 입항후 전송 16% 영향으로 1-2시간 물류지연돼 ◀

관세청 및 인천공항세관에서는 물류신속화를 위하여 모든 수입항공화물에 대해 항공기 입항전에 적하목록(M/F)을 전송(제출)받는 방안을 추진하고 있어 이에 따른 부대비용의 부담 가중 등으로 물류비 상승이 우려된다.

최근 인천공항세관에 따르면 현행 관세법 제135조제2항과 보세화물입출항 하선하기 및 적재에 관한 고시 제2-2-2조 규정에 의하여 적하목록제출 의무자는 항공기 입항전까지 세관장에게 전자문서로 제출하여야 하나 2003년도 총 수입건수중 16%에 해당하는 화물이 항공기 입항후 제출되어 정상적으로 신고된 화물이 1~2시간 지연 처리되고 있다고 지적했다.

또한 향후 물류신속화를 위하여 입항전 미제출(전송)한 화물에 대해서는 과태료부과, 세관구내장치장에서 별도 관리하는 방안 등 어떠한 불이익을 주어 항공기 입항전까지 전송토록 단계별로 시행하며, 또한 수입화물취급 건수가 미미하여 EDI전송시스템을 설치하지 않고 상시입력대행을 이용하는 업체도 제도권으로 흡수, 직접 전송하도록 유도한다는 계획이다.

이에 우리 협회에서는 중국, 아프리카 및 남미 등 후진국의 외국파트너로부터 사전 입항화물정보를 제공받지 못하거나, 휴일 및 근무시간외 입항화물도 불가피하게 입항전 전송이 어려운 실정이지만 우리 복운업체도 정부의 정책을 감안하여 거래수입화주 및 해외파트너에 대해 사

전에 화물정보를 제공해 줄 것을 요청함과 아울러 정보미제공에 따른 비용전가 등 홍보·제도 필요성 지적과 아울러 휴일 및 근무시간외에도 상시 및 교대근무 체제를 유도하고 현재 직접 전송을 하지 않는 업체도 전송시스템을 갖추어 불이익을 당하지 않도록 할 필요가 있음을 안내한 바 있다.

또한 복운업체가 EDI전송을 위한 최선의 노력을 기울일 경우 입항전 미전송화물 취급 건수는 다소 줄일 수는 있으나 모든 화물의 입항전 전송(제출)은 불가능 할 것으로 판단되므로 이 제도 시행으로 과다한 인력 및 제비용 지출은 물론 미전송에 따른 불이익 등 업계에 미치는 파장이 크므로 과태료부과를 지양하여 선진물류 체계가 되도록 관세청 및 인천공항세관에 건의했다.

특히, 동 제도의 활성화 및 조기정착을 위하여는 복운업체 및 무역업체의 종사원에 설명회 개최 필요성과 업체별 전송 및 미전송 통계에 따른 일정기준을 정하여 미전송화물에 대한 세관에서의 별도 관리할 수 있는 방안제시와 더불어 세관구내장치장에서 별도관리하는 경우 발생할 수 있는 보세운송료, THC 및 창고료 등 부대비용이 이중으로 발생하므로 전액 감면을 요구하는 등 제 비용을 최소화하는 방안을 제시하였다.

한편 지난 3월 12일 인천공항세관은 이에 관한 설명회를 개최하여 정부의 입장을 설명하고 복운업체의 애로사항을 질의 응답식으로 교환하였으며, 향후 협회를 통하여



각 복운업체의 적하목록 입학전 제출 이행계획서를 제출
토록 하고, 각 업체별 이행계획서를 검토·분석하여 최대
한 항공기 입학전 제출을 위하여 노력하고 협조하는 복운

업체에 대해 과태료부과대상에서 제외하는 등 불이익을
최소화하는 등의 차등관리 방안을 다각도로 검토하여 늦
어도 금년 하반기부터는 강행한다는 계획이다. 🌐

“LCL Rate 출혈경쟁 지양해야”

▶ 원가이하 수준으로 전향로 확산 조짐보여 ◀

북미·구주 등 원양항로의 지속적인 운임인상에 이
어 지난해 11월부터 한일·한중·동남아 등 근해
항로의 운임이 크게 인상되고 있음에도 소량컨테이너화
물(LCL)에 대한 운임은 제자리 수준에 머물고 있거나 하
향 추세를 보이고 있어 LCL Rate 안정화가 시급한 실정
이다.

가격결정은 수요와 공급에 의해 결정되는 것이 시장원
리이지만 해상항로의 경우 해운동맹이나 협정(협의회)의
인위적인 결정, 즉 운항선사들의 시장지배력에 의해 FCL
Rate가 형성되지만 LCL의 경우 FCL과는 정반대로 소
량화물 집화(LCL Consolidation)를 담당하는 복합운송
업체가 그 운임을 형성하고 있다.

이처럼 FCL Rate의 추이에 따라 LCL Rate도 같은

추이를 보여야 함에도 불구하고 복운업체간의 과당경쟁
으로 인해 원가(FCL Rate)를 하회하는 출혈수준임과 동
시에 그 대상지역이 근해항로(동남아, 중국 등)에서 원양
항로로 확대되는 조짐을 보임에 따라 이는 복운업체의 시
장질서 근간을 흔드는 상황으로까지 치달을 수 있어 자제
해야 한다는 자성의 목소리가 높아지고 있다.

이에 따라 우리 협회에서는 지난달 15일 ‘전 해상항로
의 LCL Rate(Co-Loading Rate 포함)에 대한 시장지
배력이 우리 복운업체에 있음을 고려해볼 때 LCL Rate
가 적정수준이 유지되어야만 상호 공생공존할 수 있고,
이와 반면 과도한 운임인하는 공멸의 지름길이 될 수 있
음을 유념하여 적정한 운임수준이 유지될 수 있도록 노력
하여 줄 것’을 전 회원사에 촉구했다. 🌐





KIFFA Sea Waybill 제정 계획

▶ B/L, FCR에 이어 3번째, 오는 5월부터 가능 ◀

우리 협회에서는 지난 1997년에 제정한 KIFFA MT(Multimodal Transport) B/L과 1999년의 FCR(Forwarders Certificate of Receipt)에 이어 오는 5월부터 회원사가 해상화물운송장(Sea Waybill) 사용이 가능하도록 KIFFA Sea Waybill을 제정할 계획이다.

이는 단순송금방식에 무역거래이거나 복합운송업체간 혼재운송, 개인이주화물 등의 경우 유통성 선하증권을 필요로 하지 않음에도 이를 발행함으로써 소요되는 시간적·물질적 비용을 줄이기 위한 방안으로 1990년 국제해법회(Comité Maritime International)의 해상화물운송장에 관한 통일규칙(CMI Uniform Rules for Sea Waybills) 및 제5차 개정 신용장통일규칙(UCP 500) 제24조를 참조하여 제정할 방안이다.

해상화물운송장(SWB)은 운송인이 운송을 위하여 화물

을 인수하였거나 선적하였음을 증명하고 이 화물을 수하인(Consignee 란에 기명된 자)에게 인도할 것을 약정하는 화물운송계약의 증서로서 비유통성 운송장을 가리킨다.

이러한 SWB의 활용이 가능한 운송물은 개인용품 또는 이주화물, 송하인의 대리인이 수하인으로 지정된 화물, NVOCC간의 혼재화물, 다국적기업간에 운송되는 화물 등이며, 화물인도와 SWB 상황이 상관관계가 없고 또한 분실 위험도 수반되지 않는 등 L/C와 같이 은행이 개입되지 않는 경우 그 활용도가 점차 높아지고 있다.

한편 우리 협회에서는 지난 1997년에 제정하여 사용하고 있는 KIFFA B/L 양식을 좀 더 세련되게 제작하여 다른 양식과 차별화함과 아울러 비회원사의 사용을 근절키 위해 이를 Remodel하여 사용할 계획이다(자료 II, 18면 참조).

4월17일까지 제5기 KASA 회원 모집

미 국행 해상운송서비스와 관련 회원들간의 화물량(Cargo Volume) 대형화로 북미항로 운항선사와 우대운송계약(Service Contract) 체결시 개별적으로 체결하는 것 보다 유리한 운임을 유도하기 위해 결성된 KASA(Korea-America Shippers' Association) 제5기 회원을 오는 4월 17일까지 모집한다.

KASA에 참여할 수 있는 회원자격은 미해운법(US Shipping Act)의 규정에 의거 FMC(연방해사위원회)에 등록된 업체이거나 이를 이행한 파트너(Agent)를 보유한 업체로서 소정의 자료를 제출하면 KASA 회원이 될 수

있으며, 매월 4~5만원의 운영비를 부담하면 된다.

제출서류는 ▲가입신청서(KASA 소정 양식), ▲계약서(소정 양식), ▲FMC Bond 예치 증명서 사본, ▲Tariff Title Page 사본, ▲FMC License 사본, ▲B/L Form 사본, ▲파트너 동의서(파트너 명의의 등록 희망업체) 등이다.

