

복합운송의 물류경쟁력 강화를 위한 실천적 방안

The Practical Strength of Logistics Competition Power for Efficiency of Combined Transport Transaction

이학승(Hak-Seung Lee)

안산공과대학 국제통상정보과 교수

목 차

- | | |
|---------------------------------|----------|
| I. 서 론 | V. 결 론 |
| II. 국제운송 서비스의 형태와 변화 | 참고문헌 |
| III. 현대 국제물류에 적합한 국제복합운송의 과제 | Abstract |
| IV. 국제복합운송의 물류경쟁력 강화를 위한 실천적 방안 | |

Abstract

As the interest about smooth logistics increases lately, the importance of multimodal transport, which performs the key role of logistics emerges, Through there are many issues respecting multimodal transport, the issue of the efficiency of multimodal transport seems to be the most importance.

This paper examine as to the problems & systems of the multimodal transport including transportation document and customs clearance for door to door services.

I wish our country will use total logistics automation systems for encouraging multimodal transport chance and make a partial amendment of commercial code including the customs clearance regulation

this study will assist in the development of logistic and the enlargement of multimodal transport transaction.

Key Words : International multimodal transport, Logistics, e-transportation documents

I. 서론

무역거래는 상품매매를 중심으로 하는 국제상거래로서 상품의 인도와 대금의 지불을 동시에 교환함을 원칙으로 하고, 국제간 거래실현을 기획하고 실행하는 매매활동을 말한다.

그리고 무역거래의 근간이라 할 수 있는 국제화물운송(이하, '국제운송'이라고 함)의 역할은 매매의 기본원칙 중 상품의 인도를 담당하고, 바람직한 무역매매형태를 취하고 있다.

역사적으로 보면, 국제운송과 국제매매의 당사자가 분리되지 않았던 범선시대에서는 무역은 하나의 모험사업이었으므로 목적인 외국의 개항에 무사히 도착할 수 있는지 아닌지가 불확실하고 무역의 성패여부도 배가 무사히 도착하느냐에 달려있다. 이 때문에 모험상인인 Seller(매도인)는 외국의 개항(開港)에서 대금의 지불이 있을 때까지 상품 자체의 물리적 지배를 양도하지 않았다. 그리고 외국항 주재 외국상관(商館)이 매매의 장(場)이었다.¹⁾

그러나 19세기 후반을 지나 철강선이 등장하면서 안정된 국제해상운송이 실현되고 해운회사와 무역상이 분리되고 운송물품을 대표하는 선하증권(Bill of Lading)으로 상품의 물리적 인도를 대신하는 관행이 서서히 정착되고, 전신의 발달과 국제금융서비스를 기반으로 한 국제 환어음을 이용한 무역결제방식이 이용되기 시작하였다.

1960년대 말에 출현했던 컨테이너에 의해 국제정기화물운송은 무역매매에 혁명적 변화를 가져왔다. 현대의 물류에서 요구하는 운송이란 과거의 구분처럼 육상운송, 해상운송, 항공운송 각각을 의미하지는 않는다. 즉, 육·해·공을 통해 유기적인 흐름이 이루어지고 그를 통해 생산과 소비가 최단 시간내에 연결되는 복합운송이 바로 현대가 요구하는 운송방식이라 할 수 있다.

이것을 기업조직의 면에서 보면 물류와 상류를 일체화 했던 모험상인인 복합기업의 형태에서 그들의 기능을 분화하고 물류와 상류의 전문기업 형태로 되었다. 게다가 컨테이너 운송의 시대의 도래와 함께 물류와 상류의 각각의 분야에서 사업의 네트워크화를 도모하고 각종의 운송, 보험, 보관, 정보서비스 등을 통합해서 종합물류기업이 생기고 지방에서는 제조에서 판매, 연구개발까지를 국제적으로 전개하고, 기업내 무역을 관리하는 다국적 기업이 되어있다.

이 양자간에서 고도의 제휴관계(alliance)가 생산에서 소비에 이르기까지 물류와 상류의 효율적 관리를 위해 형성된 시대를 맞이해 왔다.

본 논문에서는 변화가 특히 격심한 국제화물운송에 비추어 복합운송과 무역거래와의 관련을 살펴보고자 한다.

우선 국제화물운송의 서비스 형태에 대하여 살펴보고 이어 컨테이너 운송과 무역거래에 있어서 운송증권과 통관상의 문제점을 밝혀내고 이와 관련한 복합운송의 경쟁력을 높이기 위한 대응방안을 살펴보고자 한다.

1) 石井寛治, 「근대일본과 영국자본」 東京大學校 出版會, 1984, p.110.

II 국제운송 서비스의 형태와 변화

1. 국제운송 서비스의 변화

과거 우리나라의 운송체계는 컨테이너 운송이 출현하기 이전에 선박에 의한 해상운송(단순운송)이 무역에 있어서 대부분이었다. 그리고 무역화물의 성질에 따라 정기해상운송과 부정기 해상운송 중 어느 하나가 선택되었다.

부정기선은 오늘날에도 화물의 성질에 따라 대형의 전용선이 사용되고 있으며 용선계약(charter party)으로 이용되어 국제적인 물자거래에 중요한 역할을 하고 있다.

소량의 건화물(dry cargo)은 일반화물선에 의한 정기운송에 적합하지만, 부정기선 운송에 의존하는 화물들은 대량의 무포장 화물(cargo on bulk)이나 특수한 취급을 필요로 하는 화물이 대부분이다.

정기운송은 일반공중운송으로서 선하증권(bill of lading)조약 (1924년 선하증권 통일조약 : 헤이그 규칙) 및 그후의 개정의정서 : 헤이그-비스비 규칙)에 의해서 규율된다.²⁾

반면 부정기선 운송은 사운송으로서 당사자의 자유로운 교섭의 결과가 용선계약에 반영되고 결정된다.

어느 쪽의 경우에서라도 컨테이너 운송의 출현이전에서는 운송도중에 환적을 하는 일이 없이 운송되는 직항운송이 주류였다.

따라서 우리나라의 수입은 원자재의 운송에 있어서는 용선계약의 이해가 중요하고 공산품의 국제운송에 있어서는 선하증권에 관한 국제통일조약에 대한 이해가 무역거래에 있어서 중요하다. 또한 컨테이너에 의한 국제운송의 출현으로 항공운송에 대해 경쟁상대가 생기고 항공기의 대형화, 전용화가 진행되어 항공화물 운송이 무역거래에 널리 이용될 수 있게 되었다.

이러한 항공운송은 한국의 무역상품에 접하는 고부가 가치의 공업제품과 기호품의 비율이 높게 나타나고 있다. 게다가 복합운송의 네트워크에 항공운송이 첨가되어 무역거래에 있어서 중요성을 증가시켜왔다.³⁾ 한국의 항공운송물량은 2005년에 864억불 수출과 752억불 수입으로 총 1616억불의 수출입 물동량이 있으며 한국의 총수출입 총액 5456억불로서 전체 약 30%를 점유하고 있다.⁴⁾

항공운송에서는 신속성이 중요시되기 때문에 상류를 취급하는 항공운송장(air way bill : AWB)에서는 정보기능만이 부각되어 권리증권성은 결여되어 있다.

해상과 공중의 복합운송에 있어서는 항공운송구간에 대해서는 독자적으로 항공운송장이 발행되기 때문에 권리증권에 대신하는 신용의 구조가 필요하기 때문에 본·지점 관계, 특약점 관계 등 특별한 신

2) 한국의 경우 상법의 해상편은 헤이그-비스비규칙과 함부르크 규칙을 일부 도입하여 사용하고 있다.

3) 수출입금액에 접하는 항공운송에 의한 수출입류를 항공화물로 하면 한국무역협회 수출입통계 자료를 근거로 계산해 보면 근년에 수출입 합계 약 30%이다.

4) 한국무역협회 수출입 통계자료에서 필자 제작성. 해상운송의 경우 수출 1976억불, 수입 1824억불로서 총액 3800억불로 전체 수출입물동량의 약 69%에 해당한다.

되관계에 의하든가 신용장이 이용되어 권리증권의 수수(양도)를 대신하는 신용의 기능을 부과하고 있다.⁵⁾

개품이라 불리는 공업제품과는 달리 원재료의 거래와 대형 상품의 거래에서는 그 상품 특성에 맞추어서 건조된 대형의 전용선이 사용되어 운송의 수요에 개별적으로 대응하는 용선계약에 의한 운송이 이용된다. 용선계약에 의한 운송은 무역거래와 전용선 서비스의 수급관계에 따라 운임과 운송조건이 빈번히 변동하는 전형적인 시장형 거래이다.

부정기운송은 speed보다 규모의 경제성이 중요시되어 운송증권은 물론이거니와 매우 다액의 거래에 따른 기업간 신용이 중시된다고 해도 좋을 것이다.

즉, 원자재의 대량거래는 전문업자간의 전매가 중심을 이루고 있고 이를테면 동업자간에 신뢰와 신용을 기반으로 하고 있다. 이와 같이 운송서비스 형태는 상품의 성질과 경제적인 거래단위에 크게 좌우되고 경제적 거래단위는 기업간 관계의 일방의 중요한 요인이 되고 있다.

여기에 정기운송과 부정기운송을 개별적으로 취급할 필요가 있다. 정기운송은 통상 많은 화주의 각종의 운송품을 혼재하는 것이고 이것을 통일적으로 그리고 공평하게 취급할 필요성에서 국제운송조약이 체결되어 있다.

그리고 화주는 일반적 운송조건에 교섭을 원칙으로서 하지 않고 운송인이 공표한 운송조건(tariff)에 의한 운송을 인수하는 의무가 부가된다는 의미에서 정기운송은 부합계약의 성질을 띤다.

부정기운송은 개별주문형의 거래이다. 각각의 운송경로, 상품마다의 표준적인 약관이 복수로 존재하고 화주는 브로커를 통해 약관과 운송인을 선택하고 계약하는 것으로 된다. 따라서 무역거래와 병행해서 시기를 매개로 해서 부정기운송계약의 교섭을 진행하는 것이 중요하다.⁶⁾

2. 국제운송서비스형태의 변화에 따른 대응

물류의 흐름과는 별개로 국제운송에는 매우 다종(多種)·다수의 서류에 의해 물류정보의 확인, 증명 혹은 전달 등이 이루어 진다.

또 운송물품의 권리의 양도를 서류의 양도에 의해 행해져 왔다. 이것이 컨테이너에 의한 국제운송에 의해 초래되었다고 기대되었던 물류의 효율을 저해하는 일이 많았다. 이러한 운송부문의 효율화와 보조를 맞추기위해 서류상의 전자화가 이루어져왔다.

한편 글로벌화된 한국의 기업은 국제경제의 자유화, 한국경제발전에 의한 원화절상, 기업의 세계화 지향의 국제경영 등에 따라 무역뿐만 아니라 국제 직접투자(Foreign Direct Investment ; FDI)에도 적극적으로 참여하고 있다.

5) 兵谷源藏, 最新貿易實務, 增補新訂版, 同文館出版, 1997, pp. 268-269.

6) 해상운송계약의 개요에 대해서는 E.R. Hardy Ivamy, Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea (13th ed. 1989), 코리아 시핑가제트, 1994참조.

이 과정에서 한국의 무역상품의 구조는 노동집약적 재화의 수출에서 가공 조립형 산업의 기술 집약적 상품의 수출로 극적으로 변화하여 수입에서도 제품수입의 비율이 높아져 왔고 산업내 무역과 기업내 무역의 비중이 커져왔다. 현지 생산화투자에 의해 해외현지생산품의 역수입과 화물의 고부가 가치화, 경박·단소화, 국제화물운송수단의 다양화 등으로 인해 국제운송에도 커다란 변화가 예상된다.

이와 같은 국제운송의 역사적 발전은 무역거래에서의 상품의 제공에 대하여 계약품의 물리적 지배로부터 운송증권에 의해 상품에 대한 권리의 양도로 전환시키고, 게다가 운송증권에서 무형의 전자데이터의 교환에 의해 운송품의 신속한 권리양도로 이행시키는 방향으로 변화가 이루어지고 있다.

3. 국제운송 서비스 변화에 따른 Incoterms의 활용

컨테이너의 발달로 수출입 화주들이 선호하는 무역거래조건이 해상운송조건인 FOB, CIF 조건이 복합운송조건으로서 관세지급반입인도조건(DDP)으로 바뀌어 가고 있다. DDP조건은 인코텀즈 2000에 규정된 무역조건으로 수출자가 국제무역에서의 비용부담과 운송된 상품에 대한 위험부담을 규정한 조건이다. 다시 말하면 수출자가 수입국의 지정장소까지 전적으로 모든책임을 지고 운반하여 하역전단계에서 수입자에게 화물을 인계하는 조건이다. 그러므로 수출자의 책임은 총 운송비용(픽업, 국제운송, 목적지배달, 보험 그리고 통관대행수수료, 제반관세, 수수료, 세금 등 세관에 지불하는 통관관련 비용과 세관관련 규정 준수까지도 포함된다. 이러한 조건은 결국 수출업자의 입장 혹은 물류관련업자의 종합물류토탈서비스 즉 일관서비스가 가능하며 SCM(supply chain management)의 이용도 가속화될 전망이다. 다시 말하면 운송에 부과하여 물류의 개념을 확대시킬 수 있다는 것이다.

따라서 DDP조건은 변화하는 시대에 적합한 무역거래조건으로서 대화주 물류서비스의 질을 고양시킬 수 있는 거래조건이다.

수입업자의 측면에서도 수입업자의 편의를 극대화하여 물류비절감을 도모한다는 최근의 추세와 관련이 있다. 최근들어 각 기업의 물류운송 사이클이 단축되고 물류에 대한 의사결정이 기업의 핵심과제로 대두되고 있다. 즉 물류 경쟁력이 치열한 국제경쟁에서는 기업의 수익구조를 바꾸는 변수이다. 수입자 입장에서는 물건을 받는 데 2~3일 걸리는 수출자보다 하루만에 운송해 주는 수출자를 선호하게 될 것이다. 또한 수입자가 복잡한 물류과정에 일일이 관여하면 물류의 신속성도 떨어지고 비용도 많이 들게 된다. 결국 DDP조건은 수출자가 점점 까다로워지는 고객의 요구에 부응하는 조건이라 할 수 있다. 다음으로 SCM을 포함한 물류정보시스템의 활용도 빼놓을 수 없다. 수입업자가 사이버 공간상에서 물류정보시스템의 활용으로 수입한 물품에 대한 정보를 확인할 수 있다. 수출업자도 전자서류의 활용 및 건설교통부의 종합물류정보전산망, 산업자원부의 무역업무자동화시스템, 관세청의 통관시스템(적하목록 EDI서비스) 해상수산부의 항만운영정보시스템 그리고 철도청의 철도운영 정보시스템(KROIS) 등을 이용하여 운송과 관련된 운영거래의 효율화를 달성할 수 있다.⁷⁾

이와같이 향후 무역거래에 있어 수입자는 수출자에게 화물운송 등 물류에 관한 모든책임을 맡기는

추세이므로 보다 목적지도달 복합운송조건의 이용이 빈번할 것으로 예상된다.⁸⁾ 따라서 중간에서 화물의 실질적인 운송, 통관 등을 담당하는 포워드 들에게도 해외네트워크망 구축과 국내의 물류관련 정보시스템의 연계 등 대화주 종합물류서비스를 강화하게 될 것이다.

〈표 1〉 아시아 주요국 물류관련 EDI시스템

구분	항만			연계 여부	무역	
	항만 서비스업무	항만제수속	터미널운영업무		수출입 통관수속	수출입관련 물류업무
일본	개별항만별로 검토	항만EDI 시스템	터미널 개별시스템		Sca-NACCS	POLINET SC/SF-NET
싱가포르	PORTNET			연계	TRADENET	
홍콩	항만네트워크(검토중)	터미널개별시스템		연계	TRADE-Link	ARENA
한국	PORT-MIS UPORT		터미널개별시스템	연계	KT-NET	KL-NET

(한국컨테이너 부두공단 www.kca.or.kr, 정보광장의 E-BOOK 컨테이너편)

III 현대국제물류에 적합한 국제복합운송의 과제

1. 컨테이너 운송의 특징과 물류혁신을 위한 과제

국제운송이 무역거래에 혁신적 영향을 가져왔던 것은 1960년대 말 출현한 컨테이너에 의한 국제해상 운송이며, 그 영향을 좀 더 자세하게 설명하면 다음과 같다.

우리나라의 경우 한국의 정기선에 의한 무역화물에 정하는 컨테이너 운송의 비율(컨테이너화물)은 1980년대에 들어 50%를 상회하고, 1990년대년에는 80% 이상이 되었다. 오늘날에는 약 95%를 점하고 있다. 또한 물동량을 보면 2004년도 컨테이너 물동량은 약14,000,000 TEU로 연평균 8~9%의 증가가 예상되고 2006년도에는 19,000,000 TEU의 물동량이 발생할 것으로 예상되었다.⁹⁾

그리고 컨테이너에 의한 운송은 다음과 같은 특징을 가지고 있다.

첫째, 운송수단에 관계없이 공통의 운송단위(20feet, 40feet)를 규격화하고 있다는 것. 이것은 표준규격

7) 최중희, 해운·항만분야 물류정보의 효율적인 전자문서교환(EDI)서비스 시스템 구축방안, 월간해양수산 통권 제173호 1999, P.37.

8) www.cargonews.co.kr

9) 2004년도 컨테이너화물 유통추이 및 분석, 해운항만청 통계자료 참조.(www.kca.or.kr)

의 운송용기(컨테이너)를 운송서비스의 기본단위로 하고, 그것을 운송임, 하역, 서비스료의 채산의 기초로 하고 있다는 것이다.

컨테이너 한개에 만재되는 화물량인지 아닌지 여부는 터미널에서 분리, 혼재비용에 영향이 있고 운송계약실무와 하역에 크나큰 차이를 가져오고 있다.

둘째, 운송단위의 공통규격화(unit load system)은 노동집약적인 터미널에서의 작업의 자동화를 재촉하여 하역의 안전성을 높이고, 도난방지에 공헌하고 있다. 그 결과 하역의 신속화, 운송비용의 절감에 기여하고 있다.¹⁰⁾

셋째, 운송단위의 공통 규격화는 이중운송 서비스를 연결하고 하주간의 운송을 하나의 계약으로 일관하여 인수하는 것을 특히 만재화물(Full container load lot : FCL 컨테이너 만재화물)의 운송에 대하여 가능하게 한다는 것이다. 즉 국제복합일관운송(international multimodal transport ; international intermodal transport : international combined transport)을 촉진하고 있다는 것이다.

넷째, 국제간에서 정시서비스를 가능하게 하여 기업의 효율적인 국제물류를 지원하고 있다.¹¹⁾

다섯째, 국제운송서비스는 임해단지나 내륙의 입지와 관계없이 터미널에서의 운송품의 운송인에 의한 수취에서 인도까지로 확장되어 운송외의 포장, 보관, 하역, 혼재, 접속운송, 화물정보까지를 종합하는 것으로 된다.

이와 같은 특징이 발휘되기 위해서는 컨테이너 운송에 적합한 전용설비 용구를 갖출 필요가 있고, 그것들에서는 특별한 구조를 가진 전용선 즉 컨테이너선, 컨테이너 터미널, 다수의 컨테이너 및 그 관리 시스템 등이 포함되고 막대한 투자가 필요하게 된다.¹²⁾

또 20feet형 컨테이너 500개 적입 컨테이너선 한척의 건조비용은 400 ~ 600억원이 든다.¹³⁾

그와 같은 투자를 만회하기 위한 충분한 화물 집하력이 없다면 시장에서 탈락하게 되는 것이다.

그와 같은 경쟁압력은 국제운송에 관한 각종 서비스의 통합을 개제시켜 종합물류기업의 출현(수직통합)을 가져오고 다른 한편으로 규모의 경제성을 높이기 위해 기업의 합병·인수(수평통합) 행해지고 이른바 메가-carrier(거대운송기업)의 출현을 볼 수 있게 되었다.

이와 같은 컨테이너 운송의 특징과 경향은 재래형의 무역거래의 시스템에 큰 변화를 가져오게 되었다.

국제정기해운에 의한 재래형의 무역거래에 있어서는 해운동맹(shipping conference : freight conference)에 의한 운임율의 설정,¹⁴⁾ 해상운송을 선측간의 운송으로 하여 포장당 1운송단위 (freight unit) 할당의 책임한도액을 정하는 운송책임체제, 선주책임상호조합에 의한 운송책임보험의 이용, 공동해손제도 등

10) 일본과 북미서안간의 무역에서 수출통관에서 수입통관까지 약 1개월을 요하지만 오늘날에는 약 2주간 걸린다.(국제운송 핸드북) 또 아시아 제국간의 사이는 CY간으로 약 1주간 CFS간에서 약 9일 운송시간이 걸린다.(하주와 운송) 273호(1997년 7월) 2항 이하.

11) 塩見英治, 「현대물류시스템론」 中央經濟社, 1998, p.48.

12) 컨테이너선의 대형화의 추이에 대해서는 한국컨테이너 부두공단 홈페이지 정보광장참조.

13) 일본경제신문 1994년 10월 12일자.

14) 컨테이너 운송의 발달로 규제완화로 국제해운동맹의 지위의 저하를 초래한 것은 미국의 1984년 해운법에 상징적으로 나타나고 있다.」

에서 새로운 변화가 예상되고 있다.

또한 운송품의 인도청구권을 선하증권으로 대체해놓고 이것을 국제화환금융에 이용하는 것으로서 국제매매의 원활한 이행이 유지되어 왔다. 그러나 컨테이너에 의한 국제운송의 신속화는 두드러지고, 선하증권이나 복합운송증권의 목적지에서의 인도보다 더 빠르게 운송품이 도착하는 것이 나타나게 되고, 그러한 증권에 권리증권을 부여하여 물품의 인도청구권을 갖게 해두는 것은 물류의 효율을 방해하게 된다.¹⁵⁾

컨테이너 운송이 복합일관운송을 목표로 하고 있을 때 운송경영상 비율에 따른 운임율의 설정이 운송수단별로 달리되거나 운송증권도 운송수단마다 그 성질을 다르게 하고 있어 운송전체를 cover 할 수 없게 된다면 운송의 기술혁신의 경제적 효과를 상쇄하게 된다. 게다가 단일운송수단의 사용을 주된 전제로 형성되어 왔고 정의되어 왔던 무역의 정형거래조건(trade terms)도 국제복합운송에 적합한 내용의 것으로 제안되어 왔고 무역업자에게도 이용하기 쉬운 제도로의 방향으로 모색되어야 할 것이다.

따라서 정형거래조건의 해석규칙인 국제상공회의소가 정한 Incoterms는 1980년판에서 컨테이너에 의한 복합운송에 사용할 것을 의도한 3가지 조건(FCA, DCP, CIP)을 발표했지만, 1990년에는 3조건 중 DCP를 CPT로 code변경을 했으며 Incoterms2000에서도 그대로 사용되고 있다. 따라서 국제물류를 위한 연구에 있어 무엇보다도 복합운송에 대한 연구, 검토가 필수적이라 할 수 있는 데 그중 복합운송증권의 흐름, 즉 상류의 흐름에 대한 원활화 및 활성화를 위한 법적·제도적 장치마련이 필요하다 할 것이다.

2. 복합운송인의 책임관계를 위한 운송업무 및 증권의 효율성을 위한 과제

컨테이너에 의한 운송은 거대화물의 국제복합일관운송에 가장 적합한 특징이 발휘된다. 그러나 전술한바와 같은 변화가 요구되면서 글로벌 물류효율성을 위한 대응이 충분하다 라고 말할 수 있는 상황은 아니다. 우선 그와 같은 운송을 이용하는 무역거래의 당사자가 여전히 국제화환어음에 의한 결제를 필요로 하게 된다면 복합운송증권은 기본적으로는 재래의 선하증권과 동일한 제기능을 다하지 않으면 안된다.

CIF조건에서 재래의 선하증권에는 다음과 같은 요건이 요구되어 왔다.¹⁶⁾

▶ 전운송구간을 Cover하고 있을 것 ▶ 운송품의 인도청구권을 대표하여 권리증권으로서 지시식(order form)으로 발행되어 유통성(negotiability)이 법적으로 승인되어 있을 것 ▶ 운송인의 서명이 있는 수취증으로서 본선적재를 증명하는 선적선하증권이어야 하고, 무사고이고 국제적으로 통일된 운송조건에 의한 운송일 것 등이다.

매매계약의 이행의 증명이 됨으로써 은행에서 본 화환상의 담보가치가 높은 증권이어야 한다는 요

15) 이러한 것을 선하증권의 위기 (the B/L crisis)로 부르고 여기에 대한 대응을 설명한 것으로서 新堀聰, 貿易取引入門,, 日本經濟新聞社,1992, p.215.

16) D.M Sasson CIF and FOB contract (4thed, 1995), para 132et seq.

건이 재래의 선하증권의 경우에는 충족되어 왔다. 이것에 대해서 복합운송 증권에 관한 국제조약(UN convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)은 많은 나라의 지지를 얻지 못해 발효되지 않고 있다¹⁷⁾. 따라서 발행된 복합운송증권이 전술한 조건을 충족하고 매매상도, 무역금융상도 원활한 사용을 할 수 있는지 어떤지는 검토를 요하는 점이다.

실무상에 있어서 사용되는 복합운송증권은¹⁸⁾ UN과 국제상공회의소(International Chamber of Commerce : ICC)에서 공동으로 채택된 규칙(UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents ICC Pub. No. 481, 1992년 1월부터 실시)에 근거한 약관을 정하고 있다.¹⁹⁾

그리고 그 증권에서는 전 운송 구간에 대한 일관책임은 약정하고 증권과 교환으로 운송품을 인도하는 취지의 유통성을 보증하고 있다. 또 책임원칙은 network-liability(이종책임원칙)을 채택하고 있다. 사고의 발생구간이 명확한 경우, 그 발생구간에서 적용되는 국제운송조약 내지 운송에 관한 국내의 강행규정에 준거하여 운송인의 책임이 정해지게 되어있다.²⁰⁾

발생구간 불명의 손해(소위 concealed damage)에 대해서는 해상운송 중에 발생한 것으로 취급하여 헤이그-Rule(혹은 그후의 개정규칙)의 적용하는 것으로 되어있다. 다만 화주는 증권을 발행했던 복합운송인만을 상대로 해서 손해배상청구권을 행사하는 것이 좋다.

이와 같은 증권의 신용은 법적으로는 계약자유의 원칙에 따라 증권상의 약속이 강제되는 것에 의거 유지되게 된다.

어떤 구간에서 발생한 손해이더라도 복합운송업자가 계약당사자로서 신속한 처리를 하지 않으면 안된다. 또 최종 목적지에서 증권과 교환으로 확실히 운송품을 인도하기 위한 체제를 복합운송업자가 확립하고 있지 않으면 안된다.

이러한 요건이 충족되어 있지 않으면 하나의 운송계약에 따른 2종 이상의 운송수단을 사용, 운송인이 일관운송책임을 부담하는 복합일관운송에 해당하지 않고, 이른바 통운송(through fransport)에 해당되는바 하청운송의 경우를 제외하고 사고가 발생했을 때는 하주는 복수의 운송인을 상대로 그 처리를 순서대로 교섭하지 않으면 안된다. 하물며 사고의 발생구간이 특정할 수 없으면, 클레임 상대방의 특정 손해의 원인과 범위 등, 화주(및 보험에 따른 화주에 대위하는 보험자)는 어려운 입증문제를 포함하게 될 것이다.²¹⁾

이와 같은 문제로 말미암아 전 운송구간을 cover하는 복합운송증권을 제공하지 않으면 매매계약상의 의무위반에도 해당한다.

17) 복합운송인의 책임원칙은 절충식 책임체계(Modified Uniform Liability System)이다.

18) freight forwarder의 국제단체인 FIATA의 복합운송증권, 일본의 JIFFA의 복합운송증권 등 일본 대기업 운송사의 B/L도 그 이면약관(Responsibility)에서 운송품의 수취장소로부터 인도장소까지 일관책임을 규정하고 있다. network-liability의 책임원칙을 채택하고 있는 한에 있어서 동일하다고 생각된다. 또 일본 International freight forwarder 협회 「국제복합일관운송약관 해설서」(동협회발간) 1993.p.250..

19) 이 규칙의 전신은 Uniform Rules for a Combined Transport Documents, ICC Brochure 298.

20) 안재우, 원활한 국제물류를 위한 복합운송인의 책임체계고찰, 국제무역연구 제9권2호,2003.10, p.41.

21) D. Faber, The Problems arising from multimodal transport, [1996] LMCLQ 503,507. 안재우, 전제논문, p.42.

본래의 복합일관운송이기 위해서는 복합운송 서비스에 참가하는 각종의 운송업자가 충분한 기업제 휴관계를 맺어 기업간 정보 시스템을 도입하여 일관운송 책임과 증권의 유통성, 인도성, 문언성 등을 하주에게 확약할 수 있게끔 신용과 손해에 대한 배상능력을 확립하지 않으면 안된다.²²⁾

내륙운송의 사회 자본이 정비되어 운송사정이 안정되어 있는 나라의 운송업자와의 업무제휴관계가 확립하여 영업망이 충실한 경우에 있어서 ICC의 규칙에 준거한 본래의 국제복합일관운송이 가능한 것이고 그것이 결여되면 해상만이 부분운송이 되는 것도 적지 않다.

또 그것이 해상·육상, 해상·항공, 해상·항공·육상 등의 복합운송서비스의 수요에 응하는 기업간 제휴를 촉진, 그 제휴에서 운송수단을 소유하여 운영하는 실제운송업자(actual carrier)가 중심적 역할을 다해서 내부조정 책임을 담당해야한다. 그와 같은 운송수단을 갖지 않은 경우이면 운송서비스의 정보, 조정능력을 가진 forwarder가 혼재화물(less than container load lot; LCC화물)의 운송에 대해, 이용 운송업자(Non-Vessel Operating Common Carrier ; NVO or NVOCC)로서의 힘을 발휘하게 될 것이다.

무역거래의 당사자가 상호간 본지점, 모회사 등의 강한 신뢰 관계에 얽혀서 화환결제의 필요가 없다면 해상운송에서의 해상운송장의 사용이 권장되어 북대서양의 무역에서는 널리 보급되고 있고, 그것에 대한 꽤 권위가 있고 채용 가능한 국제통일규칙도 정해져있다.²³⁾

미루어 보건데 국제복합운송계약에 그것을 채용한다는 취지를 정해서 Network-Liability하에서 전 운송구간을 cover하는 기명식 비유통성의 운송장을 발행하는 것도 가능할 것이다. 그러나 해상운송장에 정해진 책임원칙을 그것을 발행한 해상운송인인 복합운송업자가 내륙운송인에게 적용하는 것은 그리 간단한 문제는 아니다.

3. 복합운송조건인 DDP조건인 활용을 위한 통관상 과제

앞 절에서 언급한바와 같이 DDP조건은 변화하는 시대에 적합한 무역거래조건으로서 대화주 물류서비스의 질과 일관서비스를 고양시킬 수 있는 거래조건이다.

실무상 DDP조건인 이용이 증가하고 있음에도 불구하고 우리나라의 수입업자들은 국내 여러 법령상의 제한 등으로 인해 이용이 제한받고 있다. 다시 말하면 DDP조건에서는 수출통관도, 수입통관도 모두 해외의 매도인이 행하도록 규정되어 있기 때문에²⁴⁾ 즉, 수출통관의 명의자(수출신고인)는 매도인이며, 수입통관의 명의자(수입신고인)도 매도인이 된다.

해외에 거주하는 매도인이 외국(수입국)에서 수입업자인 것으로 된다면 수출입업자가 동일하게 된다.

22) 井上恵, 「선하증권 복합운송증권과 운송약관」 「국제복합운송 업무의 手引」(社) 일본 Internatinal freight forwarder 협회 1995, p.101. 이 手引書는 국제복합운송에 대해서 우수한 guide foot 이다.

23) 볼레로 프로젝트의 현상과 과제 「금융정보시스템」 177호 (1996년 10월) 289에 의하면 북대서양의 해상무역에서는 90%가이 해상운송장에 의한 운송이다. 만국해법회(CIM)은 해상운송장에 관한 CMI규칙을 발표했다. 선하증권조약에 정해진 운송인의 책임원칙을 채용하고 있지만 이 규칙 자체는 항공운송장에 적용되는 warsaw조약과 달리 통일규칙이고 규칙의 실효성은 그것을 채용하는 당사자의 신용에 크게 의존하고 있다.

24) Incoterms DDP, A2.

이러한 경우 수입허가를 취득하거나 수입통관을 행하도록 하는 것을 실질적으로 당해 국가의 거주자로 한정하고 있는 우리나라의 경우는 그러한 절차를 매도인에게 부과하는 DDP조건의 이용이 실무상 곤란한 경우가 발생하게 된다.²⁵⁾

IV. 국제복합운송의 물류경쟁력 강화를 위한 실천적 방안

1. 운송거래의 효율화를 위한 종합물류정보망의 활용

무역의 변화는 수많은 변화와 개혁을 통해 다양한 형태로 바뀌어 왔다. 그 중 운송측면에서 보면 거의 수십년간 선박에 의한 수송이 주를 이루었으며 본격적인 운송혁명은 각국은 철도망의 정비와 충실히 이루어진 시대부터 선박의 고속화, 모듈라이제이션(modulization), 항공기시대의 도래 등에 의한 복합일관수송(International Combined Transport) 혹은 International Multimodal Transport의 창출, 더욱이 컨테이너의 등장과 국제표준화의 진전에 따라 세계의 물류는 수송시간의 단축을 발생시키면 급속한 진전을 보게 되었다.

이와 같은 변화들은 단순한 수송형태와 수송시간의 단축이라는 분야에서 뿐만 아니라 무역실무의 다양한 분야에 파급되었다.

화물의 컨테이너화, 항공화물의 급증, 국제복합운송의 발전, 기명식운송서류(B/L : Bill of Lading) 선하증권 등의 일반화, 영국에 있어서의 보험약관의 개정, UN물품매매계약에 관한 조약의 발효 등이 있었다. 그중에서도 특히 항공화물의 급증과 국제복합운송의 발전은 두드러졌고 한국의 항공화물은 수출입 총 가치를 비교하면 1990년도 24,435,316,000불이었던 것이 2005년에는 161,630,265,000불이되어 금액면에서도 7배 이상이 되었다.²⁶⁾ 이러한 변화는 최종 도착지까지의 시간을 단축했을 뿐만 아니라 운송증권의 paperless가 실현되고 있다.

그런데 이러한 물류의 시간단축이 초래한 폐해가 있다. 항공편을 이용해서 서울에서 로스앤젤레스까지 12시간, 통관수속 등 기타를 포함하더라도 20시간을 넘지 않고 Seller의 손에서 Buyer의 손으로 물품은 인도된다. 선박을 이용하면 15~17일 소요되는 것을 고려하면 가치 혁명적인 단축이라 할 수 있다.

그러나 현대 물류혁신과는 별도로 시대에 뒤떨어진 상류부문도 존재한다.

그것은 선적서류를 시작으로 한 다양한 서류이다. 무역거래에는 수출입과 관계된 많은 서류가 필요하다. 코레스류에서 계약서, 통관과 관련된 다수의 서류, 선적서류, 결제관련서류, 보험관련서류 등 수

25) 한상현, 김태인, 국제 VMI에서 DDP조건의 활용을 위한 국내법령의 개정방안, 국제e-비즈니스학회, 2007년도 학술 발표대회 발표논문집, p.161.

26) 한국무역협회 통계자료를 근거로 필자 제작성

없이 많다.

1회의 거래의 경우이더라도 30~50종류의 달하는 서류를 사용한다. 이것은 금액으로 환산하면 미국의 조사의 경우 서류처리의 비용이 FOB가격의 7~10%에 달한다고 한다.²⁷⁾

이러한 막대한 양의 서류는 적하와 함께 발송될 뿐만 아니라 많은 경우 Fax의 사용도 많지만 권리 증권의 경우는 별도의 항공편으로 우송된다. 우송에 걸린 일수는 서울에서 로스엔젤레스까지 속달로 3-4일간 요한다. 이와 같은 화물과 서류의 도착 시간에 차이가 생긴다. 이와 같은 문제를 선하증권의 위기(B/L Crisis)라 불리기도 하였다.

이와 별도로 항공화물의 증가는 B/L과 같은 권리를 보증하는 서류의 도착을 지연시키고 물품의 인도를 정체시킬 뿐만 아니라 서류도착까지의 창고료, 소위 재고비용(저장비용)의 고비용화를 초래한다.

이러한 시간적 갭(gap)이 화물의 JIT(Just In Time)을 저해하는 것은 말할 것도 없고 수송코스트 삭감과 시간단축의 이익이라는 복합운송형태의 수용이 있더라도 무의식적인 운송거래의 경비증가와 비효율성을 가져온다.

아시아 각국의 급속한 경제성장과 아시아 역내무역이 증가하는 중에 한국에 있어서의 컨테이너의 거래량은 홍콩과 싱가포르에 비해서 뒤쳐져 있고 금융, 결제의 능력과 지위도 낮다.

<표2> 세계 10대 항만 최근 5년간 물동량 변화

(단위: 천TEU)

순위	항만별	2002	2003	2004	2005	2006	2006년증가율
1	싱가포르	16,941	18,100	20,600	23,200	24,792	6.9%
2	홍콩	19,144	20,449	21,984	22,600	23,234	2.8%
3	상하이	8,620	11,283	14,557	18,084	21,710	20.1%
4	선전	7,614	10,615	13,650	16,190	18,459	14.0%
5	부산	9,453	10,408	11,442	11,840	12,030	1.6%
6	가오슝	8,493	8,840	9,710	9,471	9,700	3.2%
7	로테르담	6,506	7,107	8,281	9,300	9,600	4.0%
8	함부르크	5,374	6,138	7,003	8,100	8,900	9.7%
9	두바이	4,194	5,152	6,429	7,620	8,782	15.2%
10	LA	6,106	7,179	7,321	7,484	8,470	13.2%

자료: 코리아쉬핑가제트, 2007.

이것은 상술한 바대로 서류의 작성과 비교해서 많은 인건비와 시간이 걸린다는 것을 의미하고 그리고 아직도 종이에 의한 구태의연한 시스템이 여전히 존재하는 것을 이유로 들 수 있다. 한 예로 싱가포르

27) 新堀聰, 전자식 선하증권에 대해, 국제상사법무, vol 19, No8, 1997년 8월호, pp.1007-1008. 우리나라의 경우는 대략 15%내외로 보고 있다.

포르의 경우 토달물류정보서비스를 구축하기 위해 사전에 충분한 계획 및 기초작업, 정부의 확고한 지원, 관계기관 및 기업간의 상호 이해로 적극적인 노력을 기울이고 있다. 또한 정부의 확고하고 일관된 지원에 힘입어 수출입 부문뿐만 아니라 전 산업에 걸쳐 EDI망을 구축하여 사용하고 있으며, 이들간의 네트워크망간 연계를 통하여 운송거래 업무효율을 극대화 하고 있다.

한국의 경우 전자망간의 각 부처간 연계부족과 서류의 중복기재의 시간이 많이 걸리고 서류의 작성, 서류의 배송의 시간과 지연의 문제, 중복체크의 비효율성과 관련한 무역서류의 접수, 취급의 문제, 자동화의 불완전으로 인한 이용자들의 불편을 야기하는 등 경쟁력 저하의 원인이 되고 있다.

2. 글로벌한 물류정보시스템 활용

물류의 효율을 높이기 위해서는 운송의 물리적 효율화와 함께 운송거래의 효율화를 함께 도모하지 않으면 안된다.

국제운송에서의 컨테이너에 따른 복합일관운송은 전자의 효율을 두드러지게 향상시켰다.

그러나 운송거래의 효율화로서 매매의 일반원칙 즉 상품의 제공과 대금지불의 동시교환을 환어음의 지불과 선적서류의 인도와의 사이에 확실히 실현하는 화환어음 결제에 너무 치중하면 서류작성에 소요되는 시간과 비용이 들고 신속한 물류를 방해하는 것은 자명하다.²⁸⁾

종래 무역화물의 이동에는 상당히 다양한 종류의 서류를 한 종류에 대해 복수 수개 작성하기 때문에(전통) 막대한 양의 서류가 필요했다. 그것을 우선 단순화하여 양식의 통일을 도모하고 이어서 그것들을 전자데이터와 메시지로 바꾸어서 거래 당사자 상호간에 교환함과 동시에 사내의 경영정보 시스템과도 연결하고 운송거래의 효율화를 달성하려고 하는 움직임이 활발해지고 있다.²⁹⁾

수출입업자는 운송인과 교섭하여 국제화물운송의 계약을 체결하지만 그 밖의 업무는 전문업자에게 위탁하는 경우가 많다.

그러한 업자는 항공 또는 해상화물취급업자, 통관업자, 포장업자, 검정·검량업자, 항만 운송업자, 혼재업자 등이 포함된다.

이들업자 간에는 화물이동시 혹은 작업시마다 동일하거나 또는 유사한 정보가 반복하여 서류에 기록되어 교환된다. 또 그러한 서식의 사이즈(크기)와 기재사항의 종류도 작성자에 따라 달라왔다.

따라서 경비의 절감, 사무처리의 신속과 정확화를 위해 우선 무역서식의 표준화와 통일화 작업이 도모되었다. 뒤이어 사내의 사무처리가 기계화 및 자동화되었다. 또 항만운송서비스를 중심으로 하는 해운항만 자동화시스템이 개발 운영되고 항공화물의 통관정보처리 시스템이 실용화 되어 실시되고 기

28) 미국의 무역수속간이화기관(NCITD)의 조사에 의하면 수출입의 약 7.5%가 무역서류작성비용이라고 한다. (朝岡良平), 「종이서류에서 전자서류로의 변이과정」 「고도화 정보화사회에 있어서 일본의 무역과 기업전략의 재구축」 와세다대 산업경영연구소, 산연시리즈 26, 2000, pp. 95- 98.

29) 무역관계 서류의 간소화, 전자화의 과정에 대해서는 조강, 전계논문 참조, SCM에 관해서는 이경원, e-SCM과 e-Trade의 연계발전전략에 관한 연구, 제1회 물류-SCM 관련학회 학계간 공동연구세미나, 2006년 7월, pp112-113.

능별의 전자정보교환시스템이 개발되었다. KL-NET는 해상화물 처리업자(海貨), 검량업자, 검수업자 및 해운회사를 연결하는 해상화물·물류정보의 네트워크로서 1997년말에 도입되었던 것이다.

또한 KL-NET는 운송주선업자와 해운회사를 연결하는 PORT-MIS와 연계하여 부두수취증(dock receipt : D/R)의 정보를 교환하고 있다. 이와는 별도로 해운회사와 화주를 연계하여 선하증권의 발행을 담당하고 운송주선업자와 화주를 연계하여 선적지시서(Shipping Instruction ; S/I)의 작성을 행하고 있는 소위 종합물류망의 역할을 하고 있다.³⁰⁾

〈표 3〉 국내물류정보망 구축 현황

시스템 명칭	추진기관	서비스 내용
운송VAN	DACOM	공차/차량알선업무, 운임정보, 차량정보 등
GLOVAN	한진	공차중개, 유티창고 알선 등 20여종의 서비스
화물운송시스템	대한통운	기착예정정보, 배차정보, 수송물량정보, 차량추적정보 등
PORT-MIS	해양수산부	선박운항관리, 화물관리, 선적관리, 선박관리 등
KTNET	한국무역정보통신	무역관련 은행업무, 수출입통관 절차 및 승인, 해상·항공운송정보 등
KL-Net	한국물류정보통신	컨테이너화물 운송업무 관련정보, 물류관련 DB등
KROIS	철도청	화물운송장, 화차배분, 운송통지서 및 화물, 화차, 운임정보 DB 등
ACE-II	대한항공	항공화물예약, AWB통지, 선적정보, 운항스케줄조회 및 화물추적서비스 등
ACRIS	아시아나항공	항공화물예약, ABW통지, 선적정보, 운항스케줄조회 및 화물추적서비스 등

자료 : 월간해양수산,통권 제173호, 1999,

한편 국제화환결제의 이점을 활용하면서 운송품에 대한 권리의 신속한 양도를 가능케 하는 새로운 운송정보 시스템의 확립이 다양한 국제기관과 단체에 의해 모색되어 왔다. 선하증권을 발송지에서 발행하여 수출자가 지명하는 수탁자에게 맡기는 방식도 고안되었지만 현재는 유럽을 중심으로 실제적 실험이 항해했던 전자식 선하증권의 프로젝트(Bolero Project)가 주목을 모으고 있다.

일본에서도 은행, 종합상사, 제조업자 등 무역거래에 깊은 관심을 가진 업자와 행정기관이 협력하여 무역의 EDI실험 실증이 기획되어 왔다.³¹⁾

30) 최중희, 해운항만분야 물류정보의 효율적인 전자문서교환(EDI)서비스 시스템구축방안, 월간해양수산,통권 제173호, 1999, p.37.

31) 볼레로 프로젝트 실험 실증에 대해서는 일본에서 이미 한바있다. 선하증권을 중심으로 한 EDI로의 시험에 대해서는 A. N. Yiannopoulos (ed. by), Ocean Bills of Lading ; Traditional Forms, Substitutes, and EDI System, (Kluwer Law

이후의 문제로서 전자정보의 Open Network을 이용한 국제화환결제 시스템의 실용화가 계획 중이다.

3. 물류거래의 전자화

국제운송서비스의 공급측에서는 복합 운송을 중심으로 하여 운송서비스의 시스템화가 진행되고 전자정보 네트워크에 의한 운송정보의 정확, 신속, 염가 등 데이터의 교환이 행해지기 시작했다. 서비스의 수요자 측에서도 종이를 모토로 했던 거래에서 가능한 한 전자데이터의 교환으로 거래비용의 절감을 도모하려고 하는 움직임이 활발해져 오고 있다.

무역거래 당사자가 EDI에 의한 거래의 정확, 신속, 효율화를 도모하기 위해 거래 communication에 대해서 종이를 베이스로 한 정립된 규칙에서 컴퓨터를 매개시킨 전자데이터의 교환에 따라 거래교섭을 하는 것에 동의하고, 그 공통의 원칙을 준수하는 것에 동의하지 않으면 안된다. 즉 EDI거래의 기본협정(EDI거래약정서)을 맺고 거래데이터의 정보 표현에 관해서 국제통일규약(UN/EDIFACT) = 행정, 상업 및 운수를 위한 전자데이터의 교환에 관한 UN통일규칙)을 채택하지 않으면 안된다.

국제운송면에서 UN/EDIFACT의 채택추진을 향한 움직임이 보이고 있는 것은 무역거래의 전자화에서 국제적 통일이 필요하다는 것을 의미하고 있기에 그것을 가속화하는 것이 21세기를 맞아 하나의 과제가 될 것이다.

4. 화물 소유권의 전자적 이전에 대한 상관습 확립

화물 소유권 이전을 관리하는 시스템을 법적으로 어떻게 파악해야 될지의 문제점을 살펴볼 필요가 있다. 예를 들어 볼레로에서는 Title Registry라는 중앙 Data Base에 권리관계의 기록을 전자적으로 보전시켜 거래마다 그 기록을 갱신시키는 방식을 채용하고 있다.³²⁾

따라서 가령 유가증권을 취급하는 법률이 정하고 있는 선의취득(거래의 안정을 도모하기 위해 유가증권의 외관을 믿고 거래에 가입한 제 3자를 보호하는 규정)의 경우도 중앙에서 권리관계를 집중 관리하는 시스템이기 때문에 선의의 취득자가 불이익을 당할 소지가 적다.

하지만 외관과 진정한 권리자와의 구별이 엇갈릴 소지가 존재한다. 예를 들어 차압을 피할 목적으로 소유권을 이전 시킬려는 의사 없이 그러한 외관만을 완성시킨 후에 중앙 Data-Base상 형식적으로 소유권자가 된 자로부터 소유권을 양도받은 제 3자에 대해, 차압을 피할 목적으로 형식적으로 소유권을 이전시킨 진정한 소유자가 소유권을 주장할 수 있는지 문제가 되었던 사례가 있다.³³⁾

International, 1995) p.19.

32) 볼레로에서 B/L과 관련된 권리와 의무를 관리하는 타이틀 등록기(Title Registry)는 종이서류로 통하지 않고 권리와 의무의 이전이 전자적으로 작동되어 서류심사없이 서류의 원본임을 확인할 수 있는 기능을 제공한다. 산업자원부, e-Biz 표준화백서, 2002, p.244.

33) 堀米明, 貿易金融EDI, 東洋經濟新聞社, 2002, p.162.

이러한 경우에는 중앙의 Data-Base의 표시를 믿은 제 3자를 보호하는 것이 타당하다고 판단된다.

TEDI의 경우는 「RSP (Repository Service Provider)」라고 하는 Data Center를 두어 화물이용자정보 (Shipping Information)을 관리한다.

그리고 화물에 관한 권리이전은 지시에 의한 점유이전 등의 법 형식을 이용하여 실현하고 있다

또한 Trade Card사는 선하증권을 이용하는 거래를 취급하지 않는 대신에 운영회사에 의한 신용보증과 Trade-Card의 네트워크를 활용하여 화물소유권이전을 해결하고 있다.

이와 같이 여러 가지 법적·제도적 방법을 통하여 전자적으로 소유권을 이전하고 있지만 국제적으로 통일적인 법적·제도적 안전장치의 마련으로 전자식 소유권이전에 대한 상관습을 확립시켜야 될 것이다.

5. 복합운송조건의 활용을 위한 통관상 국내법령의 개정

실무거래에 있어 송하인의 문전에서 수하인의 문전까지 일괄운송을 요구하는 복합운송이 증가하고 있고 현대의 운송체제에서 복합운송을 취급하는 물류회사로서 복합운송주선업의 중요성과 역할도 더욱 증가하고 있다.

이에 일본에서는 이와 같은 국제복합운송을 통한 무역조건(DDP)을 통한 국제거래를 뒷받침하기 위해 비거주자가 스스로 수입신고 등을 할 수 있도록 최근 관세법 등을 개정하였다.³⁴⁾ 이러한 의미는 일본에 수입하는 하물의 무역조건에 복합운송조건을 활성화 하겠다는 의지를 법적으로 명확히 했다는 것을 의미한다.

우리나라도 국제복합운송의 활성화를 위해 인코텀즈상의 복합운송조건을 활용할 수 있도록 비거주자명의 수입통관이 현실적으로 가능하게 하는 상법, 국제기본법, 관세법 및 부가가치세법 등 국내관련 법령 등의 개정이 이루어져야 할 것이다.

V. 결 론

물류비용의 절감을 위해서는 직접적인 경비로서 운송비, 특히 21세기 복합운송시대를 맞이하여 도로 운송비용을 포함한 철도운송비, 항공운송비, 해상운송비 등 직접적인 물류경비를 얼마나 감소시킬 수 있느냐가 중요한 문제이지만 직접적인 경비 외에도 관련 업무처리비, 서류처리비 등 물류거래 비용의 효율화에 대해서도 무시할 수 없는 비용이 발생하며 이것을 어떻게 효율적으로 운영할 것인가에 대해서도 중요한 문제로 부각되고 있다. 즉, 수출입화물의 효율적인 물류정보 EDI서비스 체제를 구

34) 한상현, 김태인, 전개논문, p.169.

축하여 물류거래비용을 절감하고, 육상·해상·항공 연계운송의 효율적인 복합운송의 합리화를 이루기 위해서는 종합물류정보시스템이 해상·육상·항공 등 운송수단별 물류정보시스템과 무역망·통관망·금융망 등 기타 유관기관망과 해외물류정보망과 연계되어야 한다. 뿐만 아니라 종합물류정보망은 각 물류관련 업체들이 추진하고 있는 민간 VAN과 상호 연계되어야 본래의 기능을 다할 수 있다. 물류정보화의 성공여부는 EDI서비스 이용자가 요구하고 있는 물류정보를 효율적으로 제공하여 물류관련업체들의 물류거래비용을 감소시키는 물류정보화 시스템 구축과 활성화에 달려있다.

물류정보시스템 이용자가 많기 위해서는 물류거래비용이 가시적으로 절감효과가 발생해야 할 것이고 이러한 효과가 발생하기 위해서는 사회간접자본시설 투자확충, 여러 부처에서 시행되고 있는 물류관련 법규의 규제간소화, 중소기업 물류정보시스템의 개선을 위해서 정부지원, 유통산업의 활성화 등 정부의 종합적인 물류정보시스템의 개선을 위한 일관된 물류 관련 정책의 시행노력이 필요하다. 다시 말해서 민간기업의 물류개선 정보시스템구축에 대한 교육과 지원으로서 무상 단말기 보급, 다양한 통신요금 할인제도, 각종 부가서비스 제공 등 다양하고 일관된 물류관련 정책의 시행과 전자무역의 활성화를 위한 법적·제도적 장치마련 등 물류정보시스템을 이용하기 위한 동기를 부여한 후 물류관련업체와 무역업체에 자발적인 참여 의지 및 물류개선노력이 필요하다 할 것이다.

끝으로 우리나라 항만의 항만하역장비운영 시스템 및 항만운영정보시스템과 무역망과 통관망 등 복합운송의 효율화를 위한 망간연계·정보화·자동화를 달성하여 국내해운·항만·육상 및 항공을 망라한 물류구조의 선진화를 촉진시키고 물류정보 EDI서비스 체계를 활성화하고, 무역 및 통관상의 관련 법령 등을 제정비하여 21세기 글로벌 물류강국을 표방한 한국의 국가경쟁력을 향상시켜야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 고용기, “볼레로 선하증권상의 권리이전에 관한연구”, 「국제상학」, 제15권 제2호, 한국국제상학회, 2000.
- 문형남·이승관, “전자무역의 글로벌 마케팅 경쟁력 제고를 위한 e-SCM과 e-Trade의 연계 발전전략에 관한연구”, 「한국물류학회 제1회 물류·SCM 관련학회」 학제간공동연구세미나 발표 논문집, 2006.06
- 산업자원부, “전자무역혁신계획”, 「e-Trade Korea」, 2007.
- 산업자원부, “e-Biz표준화 백서:차세대 전자상거래” 「표준프레임워크」, 2004.
- 송선욱, “무역절차 간소화를 위한 Single Window 구축에 대한 연구”, 「통상정보연구」 제7권 제4호, 한국통상정보학회, 2005.12
- 심상렬·장기진, “글로벌 전자무역서비스 모델 및 가격정책연구”, 「2006 무역학자 전국대회발표 논문

- 집」, 전자무역부문, 2006.08.
- 안병수, “전자식 선하증권의 실용화에 따른 문제점에 관한 연구”, 「성균관대박사 학위논문」, 1999.
- _____, “국제전자상거래 시대를 대비한 BOLERO Project와 Trade Card System”, 「무역상무연구」 제 13권, 한국무역상무학회, 2000.
- 앨빈 토플러, 부의 미래, 청림출판, 2006.
- 엄광열·송선욱 “선진국과 한국의 전자통관제도에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제5권 제2호, 한국 통상정보학회, 2003.
- 이상진·정재승, “글로벌 전자무역 구현모델에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제7권 제4호, 한국통상 정보학회, 2005.12.25
- 이승관, “u-Trade 환경하의 e-SCM 발전전략에 관한 연구”, 「전자상거래학회지」, 제7권 2호, 한국전자 상거래학회, 2006.06.30.
- _____, “자유무역협정과 전자무역의 상호연계 발전에 관한 연구”, 「2006년 무역학자 전국대의발표논문집」, 2006.
- 정용균, “글로벌 전자결제방식과 국제무역에서의 은행의 역할”, 「한국무역학회 2005년 춘계 학술발표대회 논문집」, 2005.05.
- _____, 전자무역시대의 은행의 위기와 글로벌 금융공급체인 구축을 통한 은행의 역할, e-비즈니스연구 제 7권 1호, 국제 e-비즈니스학회, 2006.
- 전자무역혁신계획, “관계부처합동(재경,산자,정통,건교,해수,관세)”, 2004. 09.08.
- 조원길, “전자상거래 입문”, 두남, 2000.
- 채진익, “Trade Card 솔루션상의 금융공급체인 플랫폼에 관한 연구”, 「무역학회지」, 제28권 제3호, 2003.06
- 최석범 “동북아국가의 무역업무재설계와 전자무역촉진현황 - 전자통관을 중심으로”, 「2006 전국무역 학지발표논문집」, 2006
- 최종희, “해운·항만분야 물류정보의 효율적인 전자문서교환(EDI)서비스 시스템 구축방안”, 월간 해양 수산 통권 제173호 1999.
- 최용록, “전자무역지원정책의 과제와 대응방안”, 「통상정보연구」 제7권 제4 호, 한국통상정보학회, 2005.12.25.
- 특허청, “2002 신기술동향보고서, 암호·전자서명기술”, 「전기/전자분야 제2권」, 2003.
- 한국전자거래진흥원, “UN/CEFACT 표준화 동향보고서”, 2006.
- 한낙현, “수출입통관절차의 자동화에 관한 연구”, 「산업경제연구」, 제15권 제3호, 한국산업경제학회, 2002.
- 한상현, 김태인, “국제VMI에서 DDP조건의 활용을 위한 국내법령의 개정방안”, 「국제e-비즈니스학회 춘계학술발표논문집」, 국제e-비즈니스학회.

-
- 堀米明.小山洋明.東聰, “貿易金融EDI”, 「東洋經濟新報社」, 2002,
八尾晃, “貿易·金融の 電子取引”, 「東京經濟新報社」, 2002.
三村眞人외, 貿易と港 取引と情報の革新, 成山堂書店, 1999
Briggs Peter, Principles of international trade and Payment, Blackwell business, 1994.
Chissick Michael & Kelman Alistair, Electronic Commerce : Law and Practice, Sweet&Maxwell, 1999.
D. Simchi-Levi ; Philip Kaminsky and E. Simchi-Levi, Designing and Managing the Supply Chain, The
McGraw-Hill Companies, Inc., 2000.
Hoffman, D. L. and Novak, T.P., “A New Marketing Paradigm for Electroni Commerce”, Project 2000 Working
Paper, Feb. 19, 1996.
Laryea Emmanuel T., Paperless Trade-Opportunities, Challenges, and Solution, Kluwer law int'l, 2002.
Mandell, Mel, Paying International Bill over the Internet, World Trade, 14(3),Troy, Mar, 2001.