

프레이트·포워더의 機能과 役割에 關하여

—主로 國際프레이트·포워더를 中心으로—

李 鍾 仁

On the Function and the Role of the Freight Forwarder

—Primarily on the International Freight Forwarder—

by

Lee Jong In

〈目 次〉

- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| I. 序 論 | IV. 프레이트·포워더의 機能 |
| II. 프레이트·포워더의 歷史的 背景 | V. 프레이트·포워더의 役割 |
| III. 프레이트·포워더의 概念 | 1. 프레이트·포워더의 利用에 따르는 利点 |
| 1. 프레이트·포워더의 定義 | 2. 各國의 이에 對한 規制 |
| 2. 海陸複合運送 主体者로서의 프레이트·포워더 | VI. 結 論 |
| 3. 프레이트·포워더의 運送責任 | 參考文獻 |

Abstract

Export shipments pass through various stages, including contact with the activities or services of the following enterprises: railroads or motor carriers, ocean carriers, steamship agents, ship brokers, freight brokers, customs brokers, insurance brokers or underwriters, truckmen, warehousemen, harbor railroads and foreign consulates. The international freight forwarder embodies in his organization the essential combination of functions that utilize all required facilities and services in international traffic. He relieves the exporter of the multitudinous details involved in traffic and assists the importer with despatch and economy.

This paper suggests that as containerization replaces conventional fragmented transportation systems by one fully integrated method, the door-to-door transport through the interaction of land and sea modes, the forwarding industry has become an integral part of our trade and commerce, and that the importance of the forwarding industry to our

foreign commerce should be recognized by all those involved in building overseas trades.

I. 序 論

運送貨物의 物的流通(physical distribution)의 效率을 높이기 위하여서는 이를 담당하는 諸機關의 合理化 내지는 近代化가 이루어져야 하며, 유니트·로드(unit load) 方式 및 複合運送方式이 철저히 推進되지 않으면 안된다. 여기서 말하는 流通機關에는 運送(鐵道, 트럭, 海運, 航空), 荷役, 保管(倉庫), 通信 등이 있으며, 이들 諸施設의 效率化는 물론 이와 並行하여 貨物의 包裝과 單位를 單一化하고, 여러 流通機關을 通할 때 원활하게 連結될 수 있도록 貨物外裝을 規格化 하는 것이 필요하게 된다. 이 유니트·로드 方式은 流通코스트를 節減하기 위해 發端된 것으로 國內流通에 適用됨은 물론 國際間의 貿易에도 적용되어, 컨테이너라이제이션(containerization)에 의한 海陸複合運送이 등장한 것이다.

즉 一定한 規格의 컨테이너의 使用을 前提로 한 사람의 運送人이 全區間의 운송을 一貫하여 引受하는 運送시스템에 의한 경우 荷主의 立場에서 보면, 단 한 사람과의 運送契約으로 責任진 그 사람에게 集中될 것이므로 매우 便利할 것이다. 勿論 이 경우의 運送人은, 누가 全運送區間에 걸친 全通船荷證券(through B/L)을 발행하는 가에 따라 決定되므로, 船舶會社 뿐만이 아니라 鐵道會社, 트럭회사, 航空會社, 프레이트·포워더, 컨테이너貸與會社 등 어느 것이어도 相關이 없다.

이와같이 輸出入貨物에 대한 運送시스템이 컨테이너化하여 運送形態가 全運送區間에 걸쳐 一貫運送되는 國際複合運送으로 發展됨에 따라, 輸出入物動量의 신속한 輸送力을 確保하기 위해, 海運港灣廳은 1974年 11月 2日 26個 業體의 海上貨物運送周旋業者에 대해 新규로 免許를 發給하였다.¹⁾ 이는 1980年代에 이르러 貿易量의 현저한 增加를 意識한 所産으로서 매우 현명한 對備로 풀이되지만 아직도 國際間 輸出入의 貨物運送過程에서 一貫運送責任을 지는 國際複合運送에 대한 認識이 제대로 되어 있지 않은 一部의 貿易業者가 있어, 이를 國內運送에만 限定·解釋하여 트럭運送業者로 看做하는 事例도 있다. 그러나 이는 우리나라의 프레이트·포워더의 歷史가 日淺한 데에도 原因이 있겠지만, 앞으로 이에 대한 貿易者間의 認識과 利用上의 利點, 人力과 經費 및 時間의 節減 등으로 반드시 複合運送시스템을 통한 船積과 運送의 利用度가 先進國에서와 같이 增加할 것으로 展望된다. 따라서 本稿은 프레이트·포워더의 보다 確實한 概念을 밝히고, 機能을 알아보며, 이것이 貿易 및 海運에 미치는 效果에 대해 考察함으로써, 關係者들의 이에 대한 認識을 提高시키코자 하는 目的이 있다.

한편, 프레이트·포워더라 하면 一般의으로 運送周旋業者를 가르키는 것인데 이 呼稱은 陸上, 海上, 航空등 各分野에 따라 조금씩 그 뜻을 달리할뿐만 아니라, 그 概念이나 法的地位도 各國의 法制에 따라 다르다. 우리나라 포워더의 경우, 外國의 포워더와 代理店契約을 체결하여 國際複合運送의 主体者로서 業務를 行하고 있으므로 本稿에서는 主로, 이 國際프레이트·포워더(international freight forwarder)에 대하여 考察하고자 한다.

II. 프레이트·포워더의 歷史的 背景

13世紀初 베니스의 全盛期에 상당량의 貿易이 알프스 山脈을 넘어 독일 其他 유럽諸國과 이루어졌으며, 運送代理人 이었던 프래처(fratcher)라는 中間人의 서어비스를 利用하였다. 이 프래처의

1) 海上貨物運送周旋者의 免許條件은 業體當 3,000만원 이상의 資本金을 確保하고, 外國의 國複合運送人과의 代理店契約의 締結, 稅檢, 컨테이너·야드, 保稅장지장을 갖추도록 되어 있다.

馬車는 商人과 그의 貨物을 運送했고, 路上強盜로부터 人命과 財産을 보호받기 위해 一團의 武裝警護員의 護衛를 받았다. 그는 또한 많은 國境을 횡단할 때마다 地方稅 및 通過料를 支拂하였고 中間停車場들에서 말(馬)을 바꾸기도 하였다. 貨物은 出荷通知書(consignment note)로써 引渡되고, 商人 自身이 직접 到着地에서 賣渡하였다. 이로부터 300년이 지난 1600年頃 이 프레이처는 獨立業者가 되었으며, 여러가지 交易路와 交易中心地들을 잘 알고 있었고, 馬車行列을 조직하였으며, 運送 代理人도 두고 貨物을 보관하는 장소도 設定하였다. 그는 또한 船荷證券을 발행하고 受荷人들로부터 運賃, 諸稅 및 販賣代價를 징수하였다.

18世紀末에 이르러 宗教的, 政治的 및 經濟的인 發展으로 因한 수차례의 戰爭을 겪고난 後에야 비로소 아무런 危險없이 다닐 수 있는 交易路의 安全이 確保 되었다. 이즈음 商人들은 交易中心地에 安住하였으며 自己들의 營業事務所를 두었다. 交易의 원활을 期하기위하여는 運送專門家의 서비스를 필요로 하였으며, 이 專門家들은 商人들로 하여금 새로운 市場과 販賣商品을 찾아내는데 助力함으로써 交易의 擴張에 크게 공헌하였다. 이들은 手數料를 받고서 이 業務를 직업적으로 擔當하게 되었고, 유럽全域에 自己들의 代理店網을 가지고 있었다. 鐵道가 놓이게 됨과 더불어 이 專門家의 經濟的인 地位도 현저히 向上되었다. 또한 鐵道交通과 交易의 國內制限으로 말미암아, 鐵道料率과 船荷證券은 國內運送에 局限하여 發行 되었다. 이들은 철도운송에 關係되는 여러 問題와 交易에 대한 경험과 해박한 지식을 토대로 점차 障礙를 문두 除去하였고, 輸出入時 混載業務를 함으로써 海外貿易의 成長을 容易하게 하였다. 이들은 또한 國內 및 海外通商에 있어서 全通船荷證券 發行의 手配도 하였다. 이리하여, 貿易社會에 있어서 이들의 專門家로서의 위치는 商業會議所, 鐵道委員會 및 政府의 關係委員會와 같은 機關에서, 料率, 재판 및 通商에 關한 顧問地位에 選任됨으로써 認定을 받게 되었다.

유럽大陸의 地理的 및 地政學的인 특징은 경제적인 發展과 活動에 恒시 특수한 活力素가 되어왔다. 알프스山脈에서 北海로 흐르는 라인江은, 오스트리아, 스위스, 佛蘭서, 독일, 및 네델란드를 通해 北海로 흐르는 國際水路이다. 다뉴브江은 豐饒의 東部로 길을 르고 있다.

換言하면, 이들 同一한 특징으로 말미암아 自國主義(particularism)의 現象이 招來되었다. 이 現象은 遺傳病과 같아 거의 모든 分野의 社會生活과 그 國家의 政治構造에 均等하게 침투하였다. 19世紀에는 아직도 많은 獨立國家와 領土가 있었다. 이와같은 通信 및 運送의 파벌주의를 除去하기 爲하여는 많은 進展이 필요하였다. 逆說의 으로 運賃率, 通貨, 稅金, 重量 및 容積이 모두 壇라 高度의 광범위한 知識을 필요로 하였으며 結果적으로 포워더에 利益이 되었다. 法律 및 經濟分野에 專門家들은 專屬으로 두고, 편집이 잘 된 貿易刊行物의 도움을 받으며, 地方의 및 全國의 協會를 조직함으로써 國際포워더는 地位를 확고히 하고, 顧客의 협조와 理解를 얻을 수 있었다. 여러가지 實務와 原則을 導入하여, 그들은 共同으로 유럽의 運賃構造와 運送體系의 現代化에 장애가 되는 여러가지 장벽을 차례로 除去해 나갔다. 商法典의 편찬이 發達한 19世紀중엽과 말엽에 이르러 顧問을 要請받게 되었으며, 이와 同時에 法令上의 만족할 만한 法的地位를 확보하게 되었다. 膨脹一路에 있던 外國貿易의 發展에 힘 입어, 그리고 技術的, 財政的 및 政治的 分野의 多樣化로 20世紀 유럽의 프레이트·포워더는 政府의 여러가지 規制를 顧客들이 잘 알도록 指導하고 世界 各處에 있어서 交易이 增進되도록 힘썼다.²⁾

한편 美國의 경우, 포워딩業(forwarding industry)은 19世紀 後半과 20世紀 初半에 걸쳐 서서히 發展을 하였다. 第一次世界大戰 以前까지 輸出의 大部分이 뉴욕港을 中心으로 이루어졌으며, 걸프灣이나 南太平洋으로부터의 輸出貨物은 棉花뿐이었다. 따라서 西海岸에서 交易이 이루어지는 경우,

2) Alfred Murr, Export/Import Traffic Management and Forwarding, 3rd ed., Cornell Maritime Press, Inc., Cambridge, 1974, pp. 1-3.

그 商品은 鐵道便으로 뉴욕港이나 뉴올리안즈港으로 운송되어 거기에서 다시 船積이 되었다.³⁾ 大量의 貨物이 運送仲介人(freight broker)⁴⁾ 이라는 運送專門人에 의해 취급되었고, 이들이 最初로 出現한 것은 1815年 頃이었다. 이 무렵 나폴레옹 戰爭을 치루고 난 後 극도로 飢餓에 허덕이며, 誇張된 美州大陸의 變영에 귀가 솔깃해진 유럽의 移民者들이 西向定期船에 雲集하였다. 버펄로(Buffalo)와 五大湖地域을 뉴욕과 직접 연결시켜준 1825年의 이어리運河(Erie Canal)의 開通은, 보다 더 富強의 새로운 전망을 던져 주었다. 줄을 잇는 운하의 배들이 輸入品, 製品 및 移住者들을 中西部의 國境地方으로 운송을 하였으며, 그 當時 클린톤·디취(Clinton Ditch)라고 불렀던 이 通路는 클레브랜드와 시카고와 같은 都市의 初期發展에 크게 影響을 미쳤다. 또한 이 運河를 통하여 後日 運輸會社 및 今日의 國內 프레이트·포워더(domestic freight forwarder)의 前身인 포워더는 迅速하고 遠距離의 운송을 始作하였다. 이들은 運送路의 重要한 通過地點에 支店들을 두고서, 陸路와 運河上에서 業務를 수행하였으며, 貨物의 保管 및 再運送을 하고, 또 全通運賃을 부과하였으며, 貨物交換證(waybill)을 발행하기도 하였다. 또 이들은 同時에 곡물, 木材 또는 農産物과 같은 主要 商品을 취급하는 去來所의 업무도 수행하였다.⁵⁾

제임스 왓트의 蒸氣機關의 발명으로 英國에 처음 鐵道가 놓이게 되었고 이消息이 바다 건너 美國에까지 口傳되었다. 따라서 美國에서는 윌리엄·스트릭랜드와 같은 專門家를 英國에 파견하여 蒸氣鐵道에 대해 배워오게 하였다. 1820年代에 존·스티븐스는 뉴저지州와 펜실바니아州를 횡단하는 鐵道建設의 許可를 얻어 놓고 있었다. 1830年에 비로소 南캐로리나鐵道會社의 蒸氣機車가 運行을 始作하게 되었으며, 새로운 時代의 歷史的인 開幕을 알리었고, 이른바 國際프레이트·포워딩 業務가 생기게 된 것이다. 1834年 보스톤으로부터 最初의 鐵道가 놓였을 때, 윌리엄, 프레데릭·한덴은 보스톤과 우오체스터間에 運行되는 열차의 車掌이었다. 이 사람이 바로 運送業務의 새로운 概念을 創出해낸 장본인이다. 그는 3年을 하루 16時間씩 車掌으로 일한 後 보다 더 活動的인 事業으로서 積極的인 일을 찾기로 決心하였다. 1837年 뉴욕에서 休暇를 보내고있던 中, 그는 이 일을 톤틴커피집의 主人이었던 제임스·헤일과 相議를 하였고, 여기서 그는 보스톤과 뉴욕間의 獨立된 通運會社(express service)를 設立할 생각을 하게 되었다. 그 때까지만 해도 貨物의 保護와 取扱은 全的으로 車掌에게 委託되어 있었다. 한덴은, 뉴저지 汽船會社를 관장하는 한편, 뉴욕市와 프로비덴스間을 運行하는 보스톤·프로비덴스 鐵道會社의 代表에게 接近하여, 「內容物 不知」라고 荷印된 5磅 磅의 나무상자의 運送權을 얻어내는데 성공했다. 이어서 그는 또한 보스톤/뉴욕間의 運送權도 確保했다.⁶⁾ 1840年初 한덴은 그의 業務를 필라델피아로 擴張하였다. 곧 이어 처음으로 그는 外國으로 뻗어 나갈 수 있었다. 이 무렵 큐나드 汽船會社(Cunard Line)는 리버풀과 뉴욕間을 定期運航하였고, 많은 貨物이 뉴욕과 필라델피아로 向하였다. 이러한 動機로 그는 동료인 텍스터·브리감을 1840年 11月 英國으로 보내 大西洋橫斷 通運會社를 설립하게 되었으며, 外換業務를 組織化하였다. 1842年에 이르러 한덴會社(Haynden & Company)는 유럽 全域에 여러 事務所를 두었다. 美州大陸이 開發되려면 많은 勞動力의 공급이 필요하리라는 점을 인식하고서, 그들은 허드슨江이나 이어

3) Gerald H. Ullman, *The Ocean Freight Forwarder, the Exporter and the Law*, Cornell Maritime Press, Inc., Cambridge, 1967, pp. 1-2.

4) 이 運送仲介人은 船舶을 위한 業務인 경우 船舶仲介人(ship broker)이라고도 하였으며 輸出業者를 위한 업무인 경우 貨物仲介人(cargo broker)이라고 하였다.

5) Murr, op. cit., pp. 3-13.

6) 1839年 2月 23日字 Boston Herald紙는 보스톤/뉴욕間 運行의 通運車가 商人, 仲介人, 書籍商 其他人에게 重要하다는 內容의 題目下에 「5年間 車掌經歷을 가진 W. F. 한덴이 보스톤과 뉴욕間을 週 4回 反復 運行하며, 自身이 直接 車에 탑승하여 貨物을 購賣하고 代金を 回收하며, 또한 그에게 委託된 貨物을 관리하고 安全하게 引渡할 것임」이라는 廣告報道가 있었다. Ibid., p. 6.

리運河船은 물론 보스톤定期船의 저렴한 船票의 確保에 의한 또는 그들의 海外駐在事務所에서 換어음의 發行으로 換錢을 용이하게 함으로써 集團移住에 關心의 集點을 두고 있었다. 勿論, 한때 會社의 設立以後 다른 會社들도 많이 設立되어 多方面으로 運營을 하고 있었다. 이들 會社運營의 특징은 貨物의 船積과 引度에 있어서의 安全하고 신속한 業務와, 書類의 作成이나 金錢의 徵收 및 支拂과 같은 특수한 業務이었다. 國內 및 海外通商의 不斷한 膨脹으로 이 通運業務는 10年以內에 크게 번창하여, 定規의 프레이트·포워더나 船舶仲介人과 같은 다른 運送機關도 이와같은 型의 營業을 營爲하게 되었으며, 會社들은 獨自의으로 船積代理店, 運輸會社 및 通運業務의 機能을 窺두 統合하였다. 도켓트商工人名錄의 第2部에 依하면, 1846年 뉴욕에 登錄된 포워딩 및 運輸人이 27人 이었는데, 이들의 業務上 主로 ①最低運賃(minimum freight)⁷⁾을 물게 하지 않고, 적은 包裝에 대하여도 낮은 運賃의 賦課 ②그 港의 代行者 ③外國의 內陸 目的地까지의 一貫輸送 ④鐵道, 運河, 陸路 및 海上을 통한 一貫輸送에 대하여 全通運賃의 賦課 ⑤引渡時 代金의 徵收 ⑥全運船荷證券(through bill of lading)의 發行 ⑦各區 다른 重量에 대해 부과되는 全通運賃率(through rate)을 表示하는 運賃表의 발행 등의 일을 하였다.⁸⁾

1641年 第1次世界大戰이 勃發함과 동시에, 美國은 近 50年동안이나 適切한 商船隊의 保有를 계을리 한것과 不足을 自覺하게 되었고, 이에 대한 代價를 支拂하기 始作하였다. 즉 敵國은 勿論 中立國의 船舶들까지도 갑자기 寄港을 하지 않게 되어 고무, 鐵積物, 鑛石, 커피 및 食糧과 같은 必要品의 輸送이 中止되었다. 목화와 담배가 南部의 여러 倉庫와 부두에 산더미처럼 쌓이게 되었고, 機械類, 農器具 및 자동차와 같은 雜貨가 뉴욕의 부두와 창고에 쌓이게 되었으며 運賃은 하늘처럼 치솟았다. 이와같은 切迫한 轉機를 맞아, 議會는 1916年 9月 17日 商船法을 서둘러 制定 하였다. 이 法制定의 두가지 目的은 海運을 助長하는 일과, 港의 諸料金, 用役 및 海運의 業務를 規制하는 일이었다.

이로부터 30年後인 1946年 2月 25日 美聯邦大陪審院은 海外 프레이트·포워딩業務를 이 法에 適用을 받도록 한 유명한 判決이 있었다. 이것이야말로 海外프레이트·포워딩業의 大憲章(Magna Charta)이라고 看做되어야 하며, 그 理由는 이 法의 制定이 美國의 프레이트·포워더에게 恩혜를 주었기 때문이다. 즉 이 商船法은 포워딩業의 運營方式과 實際에 직접적이고 깊은 聯關을 가졌었다. 2次大戰의 突發과 함께 포워딩業은 武器貸與나 其他의 원조를 받는 外國政府들이 포워딩活動 領域을 자기들의 機關안에 吸收시키려고 했기 때문에 완전히 없어질 危機에 놓이게 되었다. 즉 이를 위하여 그들은 運送機關에 해당하는 그들 政府의 購買使節團을 파견함으로써, 戰後 復舊에 중요한 역할을 할 잠재력을 포함하여, 포워더에게서 營業機會를 박탈하였다. 이의 救濟를 議會에 請願하여, 1942年 3月 14日 소위 블랜드海外프레이트·포워딩法(Bland Foreign Freight Forwarding Act)이 制定되었다. 프레이트·포워더들의 오랜 친구이자 支持者이었던 判事 블랜드의 이름을 딴 이 法은 海外프레이트·포워딩業을 海運業의 一部로 여기고 있다. 1950年 6月 1日 聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission)는 行政命令 72號에 따라 포워더들에게 登錄을 하도록 하였으며 87次 議會에서는 1961年 9月 19日 公法 87-254號로 인더펜던트·오션·프레이트·포워더의 免許制를 法制化하였다.

7) 高價貨物에 대하여는 그 價格에 따른 一定率(ad valorem rate)의 운임이 賦課되며, 一般貨物에 대하여는 客積 또는 重量의 運賃建에 依하나, 容積 또는 重量이 運賃建에 미치지 못하는 경우 貨物種類에 不拘하고 B/L 1件을 單位로 特定運賃을 設定하는 수가 있으며 이를 最低運賃이라 한다.

8) Ibid., p. 6.

Ⅲ. 프레이트·포워더의 概念

1. 프레이트·포워더의 定義

freight forwarder 또는 forwarder라고 하는 말은 一般的으로 forwarding agents, shipping and forwarding agents, shipping agents, air freight forwarders 등으로 알려져 있는 企業을 나타내는 總稱인 概念이다. 이와같은 여러가지의 名稱은 各自의 여러 地域에서 오랫동안 使用되어 온 것으로서, 獨自의 歷史를 가지고 있는 것이다. 예를 들면, forwarding agents라는 명칭은 원래 鐵道貨車 一台分の 貨物(CL cargo, rail carload cargo)이 되지 않는 小量貨物을 모아서(assemble) 單位貨物로 만들거나, 그 反對의 作業을 주로 하는 業者를 말하는 것으로 유럽大陸에서 생긴 것이다. 또한, shipping agents는 오늘날 주로 輸出業者를 代身하여 船積手續, 船積書類의 作成, 貨物의 本船에의 引渡 등의 일을 하는 것이지만 英國에서는 船舶會社를 위하여 船腹을 販續하는 立場에 서서 行動하기도 한다. 이들의 一部는 지금도 船積仲介人(loading broker)로서 行動하고 있다. 이와같은 傳統的인 地域의 呼稱은 오늘날도 널리 使用되고 있긴 하지만, 이들 各己의 呼稱이 뜻하는 區別은 最近에 와서 曖昧해지고 있는 實情이다. 또한 이러한 業者의 大部分이 貨物의 統合·分配, 컨테이너 貨物의 취급, 國際道路運送 등의 서어비스 提供의 部門에서 獨立된 主体者로서 活動하고 있는 現代에 있어서는 이미 agents라는 말은 適當한것이 못된다. 어쨌든 프레이트·포워드 乃至는 포워더라고 總稱되는 이들 業者는 從來보다 훨씬 더 넓은 分野에 걸쳐 活動하고 있으며, 이와같은 포워더業務에 대하여 各己 獨自의 解釋을 하고 있기 때문에, 포워더業務가 무엇이냐고 한마디로 簡単 말하거나, 正確하게 定義하기는 쉬운 일이 아니다. 英國의 프레이트·포워더協會(IFF)의 規約은 「프레이트·포워더는 一般的으로 理解되고 있는 포워더業務에 종사하고 있는 사람을 가리킨다」고 극히 抽象的으로 定義하고 있다. 그러나 英國에 있어서 현실적으로 포워더業務를 본다면 프레이트·포워더는 「輸出業者 또는 送荷人을 代身하여 輸出貨物의 운송 내지 輸入業者 또는 受荷人을 代身하여 輸入貨物의 운송에 關連되는 業務에 종사하고, 이들 서어비스의 提供에 대하여 一定한 報酬를 目的으로 하는 個人 또는 法人을 가리킨다」고 定義할수 있다. 따라서 이에 一般의인 포워더業務 以外에 창고기능, 專門의인 여러가지 어드바이스(advice), 貨物의 移動에 대한 監視(attention)등의 서어비스가 포함되어 있음은 말할 나위가 없다. 이와같이 포워더는 送荷人 또는 受荷人과 運送人 사이의 仲介人으로서의 立場에 있다.

英國에서도 運送의 手配, 關係書類의 作成등 以外에는 아무것도 하지않는 포워더가 적지 않으나 大部分의 포워더는 이들 基本的인 포워더業務가 운송서어비스나 기타 부수적인 서어비스에 關連하고 있기 때문에 다양한 部門에 종사하고 있다. 이 後者의 광범위한 役割에 있어서 英國의 포워더는 역시 荷主와 선박, 항공기, 철도 등의 資本集約的인 운송수단을 運營하는 者와의 사이에서 仲介者의 立場을 취하고 있다. 그러나 그들의 營業基盤은 점차 운송서어비스의 利用者側에서 行動領域에서 서어비스 供給主体者로서의 行動領域으로 變모하는, 이른바 운송서어비스의 小買業者로서 活動하는 色彩가 뚜렷하게 나타나고 있다. 即 英國의 프레이트·포워더 가운데는 道路運送 및 船舶仲介人(ship broker)의 業務를 副業으로하는 例도 적지 않은데, 이러한 意味에서 프레이트·포워더라는 呼稱이 無分別하게 使用되고 있는 傾向이 있다. 한편 美國의 경우 一般的으로 포워더라고 불리우는 것에는 2가지 種類가 있다. 즉 聯邦海事委員會(Federal Maritime Commission, FMC)⁹⁾로부터 免許를 받아 포워더業務를 行하는 者를 인디펜던트·오션·프레이트·포워더(Independent Oc-

9) 美國聯邦政府의 運輸監督行政機關의 하나로 外航海運을 規制하는 1916年의 Shipping Act, 1920年 및 1936年의 Merchant Shipping Act 등의 광범위한 규제조항을 管轄하기 위해 1961년에 設置되었으며, 5人의 委員(commissioner)로서 構成된다. 外航船社, NVOCC 및 independent ocean freight forwarder가 이의 管轄對象이다.

ean Freight Forwarder)라고 부르며, 이 가운데 船舶을 直接所有하여 運航은 하지 않지만 獨自의 tariff를 設定하여 一定한 資格을 갖춘 者로서 全通船荷證券의 發行權을 부여받는 닌·베슬·오페레이팅·키먼·캐리어(Non-Vessel Operating Common Carrier by Water, NVOCC)¹⁰⁾가 있으며, 또 하나는 州間交通委員會(Interstate Commerce Commission, ICC)¹¹⁾로부터 免許를 받아 州間交通에 있어서 公共運送人(common carrier)으로서의 報酬를 받고서 一貫運送責任을 지는 國內프레이트·포워더(domestic freight forwarder)이다. 인디펜던트·오션·프레이트·포워더가, 輸出貨物에 대해 荷主의 代理人으로서 船腹의 確保, 通關, 貨物の alongside, 貨物保險의 付保, cargo claim 手續의 代行 등을 行하지만, 固有의 운송책임을 지지않는 反面, NVOCC는 船舶을 所有·運航은 않지만 自己의 名義와 責任으로 door-to-door service의 全運送區間의 運送을 引受하는 것이다. 國內프레이트·포워더는, 自己 스스로 運送은 行하지 않지만 小量貨物(LCL cargo)의 운송을 自己의 責任으로 引受하고 이를 carload로 統合하여 實際運送人에게 委託한다는 点에서 混載業者(consolidator)로서 解釋된다.

우리나라의 경우, 先進 諸國의 프레이트·포워더와 비슷한 概念을 海上運送事業法(第2條8項) 및 自動車運送事業法(第2條4項)에서 찾아 볼 수 있으며, 「이 法에서 海上運送周旋이라 함은 自己의 名義로 海上에서의 船舶에 의한 運送의 周旋을 하는 事業을 말한다.」, 「이 法에서 自動車運送周旋事業이라 함은 他人의 需要에 應하여 有償으로 다음에 揭記하는 行爲를 하는 事業을 말한다. ① 自己名義로써 하는 自動車運送事業者로부터의 貨物運送의 中繼 또는 受取 ② 他人의 名義로써 하는 自動車運送事業者에의 貨物運送의 委託 또는 自動車運送事業者로부터의 運送貨物の 受取 ③ 自動車運送事業者가 행하는 運送을 利用하는 貨物の 運送」이라고 各기 막연하고 抽象的으로 定義하고 있을 뿐이다.

2. 海陸複合運送 主体者로서의 프레이트·포워더

海陸複合運送은 一定한 規格의 컨테이너라는 用器의 사용을 前提로 陸上·海上·港灣의 各種 운송수단을 有機的으로 結合한 一貫된 運送体系 즉 「door to door service」를 말한다. 이렇게 함으로써 荷主의 立場에서 볼 때는 한 사람의 運送人이 단 한번의 運送契約만으로 責任을 지게 됨으로 더욱 便利하게 될것이다. 勿論 이 경우의 運送人은 船舶會社만을 意味하는 것이 아니고, 鐵道會社, 航空會社, 프레이트·포워더, 컨테이너 貸與(container lease) 會社 등 어느 것을 莫論하고 確實한 運送責任을 질수 있는 모든 運送人을 말하는 것이다.

따라서 運送人은 全運送區間に 걸치는 全通船荷證券(through B/L)을 누가 발행할 것이냐에 歸結된다. 프레이트·포워더 가운데 全通船荷證券을 發行할 수 있는것은 美聯邦海事委員會(FMC)로부터 免許를 받은 一定한 有資格의 NVOCC이다. 이는 運送手段을 가지지 않는것이 特徵이며, 따라서 實際 船舶을 運航하는 것은 아니고, 獨自의인 tariff를 設定하여, 實際運送人인 船舶會社를 下請으로 하여 運送責任을 지고서 door-to door service이 運送을 引受하는 것이다. 즉 NVOCC는 全通船荷證券을 발행할수 있는 權限이 부여되어 있다. 北大西洋運貨同盟의 規則에는 프레이트·포워더가 全通船荷證券을 발행하는 경우 貨物에 대한 海上運送의 全責任은 NVOCC가 진다는 것을 규정하고 있다.¹²⁾

NVOCC의 活動이 아주 활발한 것은 유럽에서이며, SLB¹³⁾의 경우, 프레이트·포워더를 NVOCC

10) FMC General Order 46 C. F. R. 531 Sec. 510.22(C)

11) 全美國의 鐵道, 道路, 內輸運送에 대하여 여러가지 規制를 하는 機關으로 1887년에 設置되었다.

12) North Atlantic Continental Freight Conference, Tariff No. (27)FMC-2

13) 海陸複合運送의 概念에서 海上/陸上/海上으로 이루어지는 運送區間中 中間區間인 陸路運送區間을 媒介로하여 貨物의 移積없이 最終目的地까지 어떤 運送主体에 의해 運送되는 것을 「랜드·브리징·서비스」(Land Bridge Service)라고 한다. 여기에는 現在 北美大陸을 媒介로하는 極東/歐州間의 「유·에스·랜드

로 通稱하고 있는데, 義國의 國內法人 海事法에 根據한 이 概念이 鐵道爲主의 SLB 시스템에서도 적절한 것인지는 의문이라 하겠다. 그러나 立法趣旨대로라면, 프레이트·포워드 가운데 制限的으로 불리워진다는 점에서 오히려 妥當한 表現이 아닌가 생각된다.

SLB 시스템下에서 이 NVOCC는 全소련對外運送公團(V/O Soyuzvneshttrans; SVT)¹⁴⁾과의 個別的인 契約에 의하여 이와같이 SVT와 契約한 歐州, 極東 및 中近東側의 NVOCC들은 自己들의 代理店을 相對側에 設定하던가 또는 相當側의 NVOCC와 提携로 營業活動을 하고 있다. 우리나라의 경우에는 SVT와 直接 交涉할 수 없는 形便이어서 日本 및 歐州의 NVOCC의 代理店들만이 현재 활동하고 있다.

한편 國際物品複合運送에 관한 條約案(Projet de Convention Sur le Transport Internationale Combine de Marchandises) 이른바 TCM 條約案에서 규정하고 있는 運送人인 CTO(combined transport operator)에 NVOCC를 포함시킬 것인가의 문제는, 아직도 이에 대한 意見이 엇갈리고 있는 形편이고, 더구나 本條約案 自体가 현재 自紙化 되어 있다.¹⁵⁾

3. 프레이트·포워드의 運送責任

單一運送契約으로서 複數의 運送人의 關與하는 운송을 全通運送(through transport)이라 하며, 海陸複合運送도 이 全通運送의 一種이다. 여러가지 다른 종류의 運送手段(예컨대, 철도, 트럭, 선박)등으로서 行해지는 海陸複合運送의 責任形態는 다음 3가지로 分類된다.¹⁶⁾

(1) 各運送區間 分割責任型

運送人이 直接 運送한 區間에 대해서만 책임을 지는 形態로서, 책임범위는 종래와 같이 tackle to tackle이 아니고 sea terminal to sea terminal이다. Sea-Land, Container Marine Line(CML), Matson 등의 美船社는 이 形態를 採用 하고 있다.

(2) 全運送區間單一責任 各區間異種責任 原則型(network liability) 運送人이 全運送區間에 대해 責任을 지되, 各運送區間마다 既存의 責任原則을 適用하는 것으로, Cunard(英) Holland-America(和), Swedish-America, Swedish-Transatlantic(스웨덴), Wallenius(獨) 등으로 이루어진 컨테이너共同運航會社(Consortium)인 Atlantic Container Line (ACL)이 採用한 形態이다. 이러한 形態의 責任下에 海陸一貫運速을 引受한 運速人은, 海上에 있어서는 헤그規則(Hague Rules)¹⁷⁾

·브릿지(U.S. Land Bridge), 中近東/歐州間의 「오버·랜드·브릿지·트랜스포테이션」(Over Land Bridge Transportation) 및 시베리아 鐵道를 이용하는 極東/歐州間의 「시베리안·랜드·브릿지」(Siberian Land Bridge; SLB)가 있고, 한편 極東/美西海岸은 海上, 美西海岸에서 美東海岸 및 걸프(Gulf) 地域까지는 陸上을 이용하는 「미니·랜드·브릿지」(Mini Land Bridge; MLB)가 있다.

14) 소련省의 下部機關으로 外國貿易에 관한 運送部門을 담당하며, 모스크바(Moscow)에 本據를 두고 있다.

15) 1971年 11月의 國際聯合經濟社會理事會(Economic Social Council; ECOSOC)의 決定에 따라서, 1972年 11月에 ECOSOC와 政府間海事協議機構(Intergovernmental Maritime Consultative Organization; IMCO)가 共同으로 主擧한 國際컨테이너會議에서 採決될 것으로 期待되었던 TCM 條約案은, 이案의 作成이 先進國의 立場만을 고려했다는 點과 開發途上國에 미치는 社會的·經濟的인 影響의 檢討가 不充分하였다는 點 등의 理由로 開發途上國들의 強한 反撥에 부딪혀 마침내 廢案되기에 이르렀다. 그러나 現 추세로는 包括的인 概念으로서의 CTO가 國際間의 公式用語로서 通用될 것으로 판단된다.

16) 谷川久·高田四郎·小林友次, ユンテナB/L, 勤草書房, 東京, 1969, p. 15.

17) 이른바 船荷證券統一條約(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading)으로 1968年 2月 23日 Brussels에서 署名된 Hague Rules를 改正하는 議定書(Protocol)가 1977年 6月 23日 發効要件인 「100萬G/T 以上の 船腹을 保有한 國家에 의한 最小限 5個國의 寄託을 포함하여 10個國에 의한 批准書 또는 加入國의 寄託」을 얻어 發効하였다. 이 議定書는 運送人의 積荷에 대한 責任限度額의 引上 및 컨테이너에 관한 規定의 新設 등에 특징이 있지만, 運送人의 책임이 加重되

陸上運送間에 있어서는 道路運送의 경우 國際道路物品運送條約(CMR)¹⁸⁾ 또 鐵道運送의 경우 國際鐵道物品運送契約(CIM)¹⁹⁾의 規定에 따르게 된다.

(3) 全運送區間單一責任 全區間同一責任原則型(uniform system of liability)

全運送區間을 통해서 同一한 內容의 責任을 運送人이 荷主에 대하여 지는 形態로 不可抗力 以外의 若干의 免責事由밖에 認定되지 않는 無過失責任原則에 가까운型이며 美國에서 규모가 제일 큰 domestic freight forwarder인 UC&D (Universal Carloading & Distributing Inc.)와 鐵道小荷物を 取扱하는, 通運會社인 REA(Railway Express Agency, Inc.) 또 OCL (Overseas Containers, Ltd.) 및 ACT (Associated Container Transportaion, Ltd.)²⁰⁾ 등이 採用하였다.

이와같이 在來式的 傳統的인 包裝方法에 의한 貨物의 全通運送에서와 마찬가지로 運送區間을 明確히 하여, 該當 運送人에 對하여 貨物의 損傷·滅失을 責任지우는 것이 各運送區間分割責任型이다. 그러나 海陸複合運送의 경우, 荷主에 依해入箱된 컨테이너는, 컨테이너 自体의 損傷으로 因한 內容物의 損害가 明白한 경우를 제외하고, 最終引渡地點에서 解体되며, 그때야 비로소 內容物의 損害가 처음으로 發見되는 것이다. 이와같은 concealed damage에 경우 어느 運送人에 賠償을 청구해야 되겠는가 하는 困難한 문제가 생긴다. 따라서 海陸複合運送에 있어서는 荷主가 損害賠償을 할 相對方을 명확히 하기 위하여 어느 한사람의 運送人에게 全運送區間을 통하여 損害賠償責任을 集中할 必要가 생기며, 여기에 根據한 것이 全運送區間單一責任型(single through responsibility)이다. 이 가운데서 各 運送區間의 여러가지 責任原則을 現實의으로 妥協하여 各區間의 既存責任原則을 調和·共存시킨 것이 network liability system이며, 이 原則上 荷主로부터의 クレ임에 대하여 一貫運送元請人은 損害發生 箇所가 뚜렷할 때는 該當 區間의 책임원칙을 適用하고 또 concealed damage에 대하여는 別途로 定해진 책임원칙을 적용하면 된다. 그러나 荷主의 立場에서 볼때 이 책임원칙에는 損害의 內容이 같더라도 損害發生區間의 如何에 따라 또 그손해가 concealed damage인가 또는 아닌가에 따라 適用되는 原則이 다르며, 따라서 運送人의 免責條件이나 賠償額도 달라질 수 있는 不合理한 點도 있어, 나아가서 全運送區間을 통해서 同一責任原則으로 하는 uniform system of liability가 있지만, 너무도 理論的으로 徹底하여 一貫運送元請人에게 가혹한 型이다.

위의 세가지 責任原則 가운데, 實際의 海陸複合運送에 있어서는 一貫運送元請人이 어느 것을 擇하는 가 하는것이 問題일 뿐이나, 複合運送條約이 發効되지 않고 있는 現實에 비추어 原則的인 問題가 대두되어 있는 것이다. 즉 在來船의 運送体系上으로는 別個로 存在하던 運送人의 責任体系를 어떻게 調整할것인 가가 그것이다. 왜냐하면 지금까지 國際海上運送에 있어서 運送物에 대한 責任은 헤그 規則에 依據하고 있는 反面, 海陸複合運送人에 있어서 原運送人의 責任下에 運送되는 內陸에는 別個의 責任形態가 存在하고 있기 때문이다. 또한 全通船荷證券의 流通에도 問題가 있다.

는 故로 多數의 先進海運國이 그의 批准을 주저하든 바, 最近 開發途上國이나 荷主國의 이익을 옹호하는 觀點에서, Hague Rules에서 認定하고 있는 航海過失免責制度를 폐지하고 운송인의 責任을 大幅으로 加重的한 UNICITRAL 草案(新 헤그 規則)이 빠르면 1978年 國聯外交會議에서 調印될 가능성이 있어, 이러한 움직임에 영향을 주기위해 서둘러 先進海運國이 發効시킨 것이다.

18) Convention relative au contrat de Transport Internationale de Marchandises par Route-1956年 5月 19日 제네바에서 署名되고, 英國을 爲始하여 7個國 加入으로 1961年 發効된, 道路에 있어서 國際物品運送에 관한 條約이다. 이 조약은 2國間의 自動車運送으로서 적어도 그 中 하나가 締約國인 경우에만 적용된다.

19) Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer-1952年 10月 25日 西歐 22個國에 의해 署名되어 1956年 發効된 것으로 2個國 이상의 締約國 사이에 連結된 鐵道路線을 이용한 運送에 있어서 全通運送狀(through consignment note)이 발행될 경우에 적용된다.

CMR와 같이 嚴格責任(strict liability)을 적용한다는 취지를 規定하고 있다.

20) OCL은 P&O, Alfred Holt, British & Common Wealth, Furness Withy 등 또 ACT는 Cunard, Ellerman, Blue Star, Harrison, Ben Lines 등 諸社가 各己 構成하는 Consortium이다.

즉 「貨換信用狀에 관한 統一規則 및 慣例1962」는 거의 17條에서 프레이트·포워더가 발행하는 B/L을 拒絶하고 있을 뿐 아니라, 또 18條에서는 船積을 要件으로 하고 있어 「from door」라는 海陸一貫運送의 強점을 制約하고 있다. 이와같이 信用狀統一規則과 相值되는 複合運送關係의 法制上의 問題는 TCM 條約案이 廢案된 最近에도 계속 國際的인 協議를 통해 成案을 推進하고 있다.²¹⁾ 따라서 原則上 本 시스템을 利用하려면 信用狀에 B/L을 貨換어음의 擔保로서 特認한다는 表明이 있어야 하나, 오늘날 포워더에 의한 運送이 보편화되고 있는 西歐諸國의 商社들은 特認이 없어도 運送遲延이나 瑕疵가 없는 限 支拂拒絶은 하지 않고 있는 實情이다.

우리나라의 경우는, 歐州에 있어서와 같은 複合運送體系를 가지고 있지는 못하고, 따라서 荷主의 倉庫/터미널 間의 內陸運送은 荷主의 責任과 費用負擔으로 이루어지고 있고 또 運送人의 책임은 sea terminal/sea terminal이다. 단지 SLB 시스템에서 一部 NVOCC에 의해 海陸複合一貫運送이 行해지고 있을 뿐이다. 이 경우 클레임이 發生하면, 당연히 全通船荷證券의 發行者인 NVOCC가 B/L의 約款에 따라 荷主에게 責任을 지는 한편, NVOCC는 損害가 發生한 區間의 運送人에게 求償을 하게 된다. 즉 SLB의 NVOCC는 위의 3가지 責任形態中 두번째의 network system을 取하고 있다. 例컨대 현재의 韓日間의 피이더 시스템(feeder system) 下에서의 損害는 피이더의 船主가 NVOCC에게 責任을 진다.

Ⅳ. 프레이트·포워더의 機能

海陸複合運送에 있어서 프레이트·포워더는 2가지 重要한 機能을 발휘하고 있다. 그 중에서 한가지는 2國間의 海陸複合運送의 경우, 포워더가 相對方 國家의 포워더와 提携로써 全運區間의 一貫運送責任을 지는 運送主体者로서의 機能을 갖는 일이며, 또 한가지는 컨테이너 1個에 가득 차지 않는 小量貨物(LCL 貨物)을 集貨하여, 이를 컨테이너에 混載하는 業務를 行하는 機能을 갖는 일이다. 後者의 機能이, 前者의 機能과 結合될 때 포워더는 前述의 NVOCC로서의 機能을 發揮할 수 있다. 즉 LCL 貨物의 경우 이들 포워더 또는 混載業者는 相對國의 포워더와 提携함으로써 LCL 貨物의 一貫運送을 行할 수가 있으며 이 경우 船舶會社는 下請業者의 立場에 서게 된다. 荷主 自身에 의하여 貨物이 컨테이너에 넣어진 CL 貨物은 당연히 トレ일러로써 船舶會社의 터미널(terminal)까지 운반되지만, 만약 LCL 貨物도 포워더에 의해 混載되어 トレ일러로써 船舶會社의 터미널까지 운반된다면, 船舶會社는 하루에 몇千톤 또는 몇萬톤의 貨物이라도 處理할 수 있을 것이다. 컨테이너의 大量運送에는, 이와 같이 CL 貨物과 LCL貨物을 總合하는 시스템을 만들어 能率이 높고 코스트가 낮은 運送手段의 提供이 필요하며, 이로써 船舶會社는 보다 많은 貨物을 誘引할 수가 있는 것이다. 이처럼 포워더가 提携함으로써 서로 代理人이 되어 一貫責任運送을 하게 되면 單一料率과 간단한 書類로써²²⁾ 운송의 手配가 가능해지며 또 運送責任의 所在가 明確해져서, 輸出入 共히 포워더에 의한 運送의 強점이 되고있다. 한편 序論에서도 밝혔듯이 프레이트·포워더는 各國의 法制에 따

21) TCM 條約案의 廢案後 U. N.에서는 이 問題를 國聯貿易開發會議(UNCTAD)에 넘겨 1973年 10月, 1974年 11月, 1976年 2月, 1977年 1月의 4次會議를 열어 새로운 條約案 즉 Preliminary Draft of a Convention on International Multimodal Transport의 起草作業을 서두르고 있다.

22) 유럽 諸國의 포워더間의 協調를 통한 相互利益의 增進을 目的으로 1926년에 設立되어 現在 國際的인 포워더의 組織으로 까지 發展된 FIATA(International Federation of Forwarding Agents Associations)에서는 複合運送書類로써 FIATA Combined Transport B/L, FCR(Forwarding Agents Certificate of Receipt) 및 FCT(Forwarding Agents Certificate of Transport)의 3種類를 발표하여, 오늘날은 이들에 따라 各 포워더가 自社의 樣式을 制定하여 使用하고 있는 수가 많다.

라 그의 概念이나 法的地位에 있어서 조금씩 달리하고 있으며,²³⁾ 포워더가 提供하는 業務의 內容은 實로 多樣하다. 이 가운데 포워더의 서비스를 利用하는 者들에게 最善의 利益을 위해 가장 適切한 운송수단을 선택하여, 이에 필요한 모든 代行業務를 하는것은 가장 具體的인 機能이 되고 있다. 그러나 포워더 自体가 지니는 特殊性과 有用성에 비추어 조금씩 그의 樣相이 변모되고 있는 것도 事實이다. 一般的으로 포워딩 業務로서 다음과 같은 것들을 들 수 있다.

(1) 本船과의 貨物引受渡: 가장 基本的인 機能으로 輸出業者 또는 送荷人의 委託에 따라 수 출화물을 本船에 引渡하거나, 輸入業者 또는 受荷人의 委託에 따라 輸入貨物을 本船으로부터 引受 한다.

(2) 專門的인 어드바이스(advice): 輸出業者 또는 送荷人의 要請에 따라서 貨物의 全運送區間 에 걸치는 所要費用, 所要時間, 信賴性 및 經濟性에 비추어 가장 適切한 운송루트(route)를 어드바 이스한다. 이렇게 함으로써 荷主의 立場에서 보면 輸出에서 큰 比重을 차지하는 運賃을 포함한 商 品價格을 正確히 算出할 수 있게 된다.

(3) 運送의 手配: 輸出業者 또는 送荷人을 代身하여 全運送區間에 걸치는 運送機關(예컨대, 船舶, 航空機, 트럭, 또는 鐵道)에 필요한 스페이스를 確保하고, 이들 運送機關에 화물을 引渡하거 나, 目的地(destination)의 事務所 또는 代理店에 연락하여 貨物引渡時 遲延이 생기지 않도록 手配 한다.

(4) 船積關係書類의 作成: 포워더에게 關係되는 書類 또는 取扱事務는 ①船荷證券 ②航空證 券 또는 이와 類似한 書類, ③通關書類, ④原產地證明書, ⑤保險證券, ⑥船積노우트, ⑦콜링·포워 더·노티스(calling forwarder notice), ⑧콜렉션·오더(collection order) 등인바, 이들 서류들을 포 워더가 作成하든가 또는 荷主가 作成하는 경우 効果적인 어드바이스를 한다.

(5) 通關手續: 主要한 항만이나 空港에 事務所를 두고 稅關員과 긴밀한 접촉을 가지면서, 荷 主를 代身하여 通關手續을 한다.

(6) 運賃 및 其他 費用의 立替: 포워더와 荷主間에 通常의 去來關係가 確立되어 있는 경우, 포워더는 顧客을 代身하여 모든 費用을 立替하여 支拂한다. 輸出入業者는 통상 船舶會社, 航空會社 기다 運送人 및 荷役業者, 컨테이너, 保管施設, 기타 設費 등을 이용하는데, 이러한 것들이 포워더 를 통하여 이루어지는 경우, 이 費用에 대한 輸出入業者의 支拂은 포워더에게 一括的으로 支拂함으 로써 手續節次가 簡便하게 簡素化된다. 이와 관련하여 海外的 去來關係를 통해서 COD (cash on delivery)에 便宜를 제공하는 수도 있으며, 또한 포워더는 顧客을 위해서 L/C나 外貨의 賣買 등에 관한 銀行에의 手配를 하기도 한다.

(7) 包裝 및 倉庫保管: 포워더는 運送手段 또는 目的地에 適合한 包裝을 할 수 있는 獨自의 包裝會社를 가지는 수도 있으며, 화물의 包裝方法에 관해서 운송수단이나 目的地에 가장 적절하고 効果적인 것을 荷主에게 어드바이스한다. 또한 포워더는 主体者로서의 運送이나 LCL 貨物의 統合 分配 혹은 混載業務를 行하는 當然한 結果로서 자기의 換積倉庫를 소유하여 一時的인 내지 短期的 인 保管서비스도 提供한다.

(8) 保險의 手配: 포워더는 貨物保險에 關係되는 가장 有利한 保險形態, 保險金額, 保險條件 등에 精通하고 있어 荷主를 代身하여 保險手配를 할 수 있으며, 運送貨物의 事故發生時 荷主를 효과

23) 美國의 경우, Murr는 포워더의 가장 보편적이고 정규적인 業務로서 다음 몇가지를 열거하고 있다. 즉 ①輸出業者에게 船積 및 市場狀態의 어드바이스(abvice) ②外國通信文의 번역 ③商品供給源의 調査報告 ④外國의 賣主를 代理하여 賣主와의 접촉 및 指定日字에 船積手配 ⑤送荷人을 代리하여 包裝, 荷印表示 등의 手配 ⑥가장 경제적인 內陸運送의 手配 ⑦필요한 경우 本船과 連絡을 위한 貨物의 트레이싱(tracing) ⑧本船에의 船積手配 ⑨貨物의 統合 ⑩通關手續 ⑪貨物保險 付保手配 ⑫領事送狀 作成 ⑬本船스 페이스(Space)의 確保 ⑭銀行關係書類의 作成 등 Alfred Murr, Ibid. pp. 20-21.

적으로 補助한다

(9) 貨物の 統合·分配, 混載 서비스: 傳統的인 代行機關이 아닌 運送主体者로서의 포워더의 業務는 貨물의 統合·分配, 混載서비스 등을 들 수 있는데, 이 運送主体者로서의 業務가 포워더의 重要한 機能의 하나라는 것은 前述한 바와 같다.

(10) 管理業者, 分配業者: 또한 포워더는 受荷人을 위한 貨물의 管理業者(controller) 및 分配業者(distributor)로서의 기능도 가지고 있다. 前者는 「door to door」의 全運送過程에 걸쳐 貨물의 安全과 나아가서 원활한 흐름을 피하기 위해 荷主를 대신해서 이를 監視하는 일이며, 後者는 大量으로 수입되는 貨물을 一括하여 通關한 後 各地에 흩어져 있는 受荷人에게 配送, 引渡하는 일이다.

(11) 市場調査: 海外的 去來網을 통해서 外國의 바이어(buyer)를 紹介하기도 하고 또 國內市場에 관한 情報를 수집하는등 여러가지로 輸出入業者를 支援하고 있다.

V. 프레이트·포워더의 役割

1. 프레이트·포워더의 利用에 따르는 利点.

海陸複合運送에 있어서, 프레이트·포워더를 利用함으로써 利点이 생기는 것은 CL 貨물이나 또는 LCL 貨物 모두에게 適用이 된다. 이가운데 LCL 貨物の 경우 荷主가 實際로 컨테이너 運送에 의해서 利点を 누릴 수 있는 것은, 그의 內陸데포(inland depot)에서 混載되는 경우이다. 포워더는 相對國의 포워더와의 提携로 輸出國 및 輸入國의 各己에 있어서, 陸上運賃의 最低重量 以上이 되도록 많은 荷主로부터 貨物を 集貨하여, 荷主가 小量貨物を 單獨으로 운송한 경우의 陸上運賃 보다도 컨테이너에 의한 混載로써 운송된 경우의 陸上運賃 쪽이 低率이 되도록 混載하는 것이다.

즉 陸上運賃体系의 大量割引을 利用하는 것이다. 前述한 바와 같이 海陸複合運送에 있어서 프레이트·포워더는 運送主体者이며, 全運送區間의 運送責任을 지는 機能과 混載業務를 行하는 2가지 機能을 가지고 있다. LCL 貨物の 荷主에 대해 생각해도, 포워더의 서비스에 의해 簡明한 全通運賃(through rate)과 一貫運送責任을 內容으로 하는 複合運送을, 安全, 確實, 迅速 그리고 低廉으로 누릴 수 있다면, 利点이 있는 것이라고 생각된다. 實際에 있어서도 LCL 貨物에 대하여는 一貫運送責任을 지고서 컨테이너 運送을 하는 國際複合運送業者(NVOCC)가 많이 생기고 있다. 이것이 이른바 포워더의 業務이며, 運送手段을 가지지 않는다는 点에서 本來의 運送業者(海運業者, 陸運業者)로 부터 區別된다. 이런 故로 運送業者가 신청하는 海陸全通運賃表의 경우는, 다른 운송기관의 運賃 一部를 吸收하거나, 運送者 自身の 通常의 運賃率을 引下하여 貨물을 誘引하는 不公正한 方法이 사용될 수도 있지만, 이들 운송기관을 가지지 않는 國際複合運送業者가 提供하는 運賃表는 各己 운송기관이 提供하는 運賃率의 合計 以下로는 내려가지 않으므로 問題는 없다.

문제가 되는 것은 國際複合運送業者間의 경쟁 결과 各己 운송기관이 支拂하는 手數料를 荷主에게 리베이트(rebate) 할 가능성이 있을 뿐이다. 그러나 今後 海運業者 또는 海運同盟의 方針如何에 따라서 이 國際複合運送業者는 크게 발전할 것이며, 小量貨物, 混載貨物의 컨테이너運送에 있어서 重要한 役割을 담당할 잠재력(potential)을 가지고 있다. 모두가 다 그러한 것은 아니지만, 海運同盟에 따라서는 포워더에 의한 混載를 장려하는 同盟도 있다.²⁴⁾ 勿論, 포워더의 이용에 따르는 혜택은 이처럼 荷主에만 局限되는 것이 아니고 運送人, 稅關 및 기타 公共機關에도 적지 않은 影響을

24) 北大西洋大陸運賃同盟의 경우 포워더에 의한 混載를 장려하기 위해 포워더를 포함한 混載業者에게 海陸上運賃의 30%를 混載手數料로서 支拂하고 있다. North Atlantic Continental Freight Conference Tariff No. (28) FMC-3, Rules and Regulations, U-11.

비친다.

또한 포워더의 機能과 관련된 問題이지만, 荷主가 포워더로부터 얻는 最大의 利益은, 복잡한 國際貨物의 流通問題를 포워더에게 떠 맡긴다는 것이다. 즉 全運送區間에 걸친 一貫運送에 關하여 荷主는, 貨物이 自己의 構內를 出發한 以後에는 關心을 갖지 않아도 되며, 本然의 輸出業務에만 目的으로 集中할 수 있다. 한편 荷主는 貨物의 受取에 必要한 書類의 作成 및 節次에 關하여 상세한 이 드바이스를 받을 수 있고, 自己들의 日常業務에만 專念하고 있으면, 貨物의 到着을 포워더가 알려 주며, 貨物을 荷主의 門前까지 配送해준다. 즉 荷主는 關係書類와 예상되는 通關費用만 미리 포워더에게 보내면 通關貨物을 構內에서 受取할 수 있게 된다. 그리고 後日 관련된 費用을 망라한 單一의 請求書를 받는다. 또한 포워딩業務는 高度의 경쟁적인 産業이므로 포워더는 船舶이나 航空機의 스페이스를 大量으로 購入함으로써 얻은 利益을 利用者인 荷主에게 配分하고있 다.

2. 各國의 이에 對한 規制

(1) 英國

英國에 있어서 포워더의 業務範圍, 資格基準, 所要資本, 訓練 등에 關한 規制制度는 全혀 없으며, 포워딩業務에의 參加의 自由가 인정되고 있다. 이는 業界의 能率을 자극하는 좋은 手段이 될 수도 있지만, 過當競爭을 招來할 위험도 또한 도사리고 있으나, 現在 英國의 포워더業界는 이러한 法的 規制措置를 필요로 하고 있지는 않으며, 또한 業界團體인 프레이트·포워더協會(The Institute of Freight Forwarders Ltd., IFF)도 아직까지 業界를 콘트롤(control)할 實質的인 權限이 주어지지 않다. 이協會에 대한 加入은 自由이며, 加入에 따라 특별한 혜택이나 特權이 주어지는 것도 아니다. 또한 포워더의 서비스를 이용하는 者들도, 그 포워더가 IFF의 會員인가 아닌가의 興否에 關心을 別로 表示하지는 않는다. 그럼에도 IFF는 設立 以後 業界의 專門能力의 標準을 向上시키는 데에 기여를 하였고, 그의 活動은 높이 評價되고 있다.

포워더에 대하여 規制를 엄격히 하고 있는 나라는 美國이며, 기타 여러나라에서는 美國에서와 같은 종류의 또는 程度의 포워더 規制는 없지만 通關業者(custom broker)에 대한 규제는 一般化되고 있다. 例컨데, 프랑스, 이탈리아 오스트랄리아, 뉴질랜드, 캐나다 등의 나라에서는 認可制로 하고 있다.

(2) 美國

美國에 있어서 포워더의 活動은 U. S. Customs, Federal Maritime Commission, Interstate Commerce Commission, Civil Aeronautics Board의 4機關에 의해서 엄격히 規制되고 있다.

① FMC: FMC는, 運送主体者로서의 또는 荷主의 代行者로서의 포워더를 規制하고 있다. 美國에서는 運送서비스를 手配하여 이를 利用하여 自己의 名義로 荷主와 運送契約을 체결한 後 安全運送의 책임을 引受하는 NVOCC가 활약하고 있지만, 이들의 大部分은 主로 ICC로부터 免許를 받은 道路運送人이며, 종래의 內陸道路運送 및 鐵道運送貨物의 混載業者 活動의 延長으로서 現在 컨테이너貨物의 混載業務를 主要한 任務로 하고 있다. 이들 NVOCC는 FMC에 tariff를 file하여 FMC의 규칙 및 Shipping Act의 適用을 받아야 한다.

한편 IOFF(Independent Ocean Freight Forwarder)은 FMC로부터 免許를 받으며, 特別한 規制를 받는다. 荷主는 貨物의 運送에 관련된 여러 서비스를 自己가 스스로 용이하게 行할 수는 없는 것이어서, 荷主에게 直接 影響을 미치는 惡行으로부터의 荷主保護의 概念이 이 規制의 目的이다.

② ICC: ICC는 州間의 道路, 鐵道 및 內陸水路運送의 規制를 行하며, 또한 ICC는 프레이트·포워더를 貨物의 混載業務를 行하며, 貨物의 受取로부터 目的地까지의 運送責任을 지고, 이를 위하

여 마찬가지로 ICC의 規制를 받고 있는 運送人의 서어비스의 全部 또는 一部를 이용하여, 州의 交通에 종사하는 者라고 定義하고 있다.

規制의 主된 目的은 능률적으로 滿足할 만한 運送시스템을 促進하는 것이며, 그 認可基準은 申請者가 申한 서어비스를 遂行하는데 適切한가 또는 그 能力을 지니고 있는가 이다.

③ U. S. Customs: 他人을 위하여 通關業務를 行하는 個人 또는 法人은 U. S. Customs로부터 認可를 받아야 하며, 이 認可를 받고 있는 많은 custom broker는 同時에 프레이트·포워더이기도 하다. 이 認可의 目的은 無能力 또는 不誠實한 業者로부터 一般大衆을 보호하고, 이 業務의 惡用을 防止하기 위함이다, 이 認可를 받기 위하여 申請者는 關稅法, 通關規則 및 手續 등에 관한 試驗에 合格하여야 하고, 申請者의 業務上의 誠實性, 誤判 및 性格 등에 관한 調査에도 合格하여야 한다. 또 法人 또는 合名會社의 申請者는 2人 以上の 認可職員을 確保하여야 하며, 이 경우의 免許取得職員은 다른 종업원을 감독하고 kontrol할 責任을 진다.

④ CAB: air freight forwarder는 航空貨物의 統合分配 또는 그의 準備를 하여 貨物의 受取地點에서 目的地까지의 運送責任을 지며, 이러한 運送의 全部 또는 一部에 위해 直接航空運送人의 運送서어비스를 利用하는 間接航空運送人(indirect air carrier, non-aircraft operating)이다. 이들은 國內포워더와 國際포워더의 2가지가 있으며, 모두 CAB의 規制를 받는다. 이들은 詳細한 tariff를 CAB에 file함과 同時에, 貨物의 클레임, 人的損害 및 其他 財産損害에 對備하여 各己 最低限度額까지 保險에 들 것을 義務化하고 있다.

Ⅵ. 結 論

輸出入貨物의 運送手續을 代行하고, 各種의 運送機關에 의한 運送活動과 荷役活動의 有機的인 結合, 小量貨物(LCL 貨物)의 統合·分配 등의 機能을 가지는 프레이트·포워더는, 그 自体가 지니는 特殊性和 有用性으로써 一國의 貿易發展은 勿論 海運의 發展에도 중요한 役割을 담당하고 있다. 그러나 近年 運送의 技術과 시스템의 進展에 따라 傳統的인 在來의 포워더 業務로부터 脫皮하여, 새로운 需要에 對應하는 業界의 서어비스 內容 및 標準을 끊임없이 再檢討하며, 複合 一貫運送의 一翼을 담당하는 産業體制에로의 再編制를 함으로써, 그의 存在價値를 充分히 評價받아야 할 것이다. 즉 포워더 業務의 高度化關聯業務에의 進出, 業務提携 등을 통하여, 運送合理化에 충분히 부응하는 營業基盤을 가지고서, 새로운 포워더의 體制確立에 努力하여야 한다.

한편 荷主의 立場에서 볼때, 運送手段이나 輸出入口의 關稅 등에 精通해 있고, 全運送過程에서 있을 수 있는 여러가지 問題에 關係 高度로 專門化된 知識을 가진 포워더의 서어비스를 利用하게 되면, 自己 本然의 輸出入業務에만 專念할 수 있어 그 만큼 能率的이다. 오늘날 輸出立國이 國策으로 되어 있는 우리나라에 있어서, 貿易業者들은 포워더에 대한 認識을 충분히 하고, 이를 效果的으로 함으로써 積極한 國際競爭에서 승산이 있도록 하여야 할 것이다.

参 考 文 献

- Alfred Murr, Export/Import Traffic Management and Forwarding, Cornell Maritime Press, Cambridge, 1974
- Gerald H. Ullman, The Ocean Freight Forwarder, the Exporter and the Law, Cornell Maritime Press, Cambridge, 1967
- Herman D. Tabak, Cargo Containers, 1970
- G. Van Der Burg, Containerization, 1969
- 飯田秀雄, 海陸複合輸送の 研究, 成山堂, 東京, 1973
- 飯田秀雄, ユンテナ輸送の 原点, 成山堂, 東京, 1973
- 中尾朔郎・三浦節, 海上ユンテナ輸送實務指針, 海文堂, 東京, 1970
- 谷川久・高田四郎・小林友次, ユンテナ B/L, 勤草書房, 東京, 1969
- 高村忠也, 國際海上ユンテナ輸送をめぐる12章, 成山堂, 東京, 1968
- 松本好雄, ユンテナの 輸送實務, 成山堂, 東京, 1968
- 日本海運集會所, 海運 (月刊)
- 韓國海事問題研究所, 海洋韓國(月刊)
- Korea Shipping Gazette, Shipping Gazette(週刊)



