

한국하주협, 종물업 중소기업에게 정책적 배려필요

인증기준 대기업 및 중소기업 동일 적용은 문제

하주들이 종합물류기업 인증기준이 대기업 및 중소기업에 동일하게 적용되어서는 안되며 중소기업이지만 발전가능성이 있는 기업에 대해서는 정책적인 배려를 주장하고 나섰다.

한국무역협회 산하 한국하주협의회는 9월13일 하주협의회 홈페이지를 통해 종합물류업 인증시안 및 종합물류업자에 대한 하주의 종합적인 의견을 발표했다.

동자료에 따르면 하주 측은 종합물류업이 경쟁력을 표방하고 있으나 단순히 규모보다는 하주에 제공하는 서비스 경쟁력을 제시하는 것이 바람직하다고 지적했다. 또 기존의 증소물류업체는 특화된 서비스를 제공하는 등 경쟁력을 지니고 있어

종물업 인증 가능성이 충분히 있으므로 이들을 위한 정부의 정책적 배려가 필요하다고 지적했다.

가장 이슈가 되고 있는 하주인센티브제도에 대해서는 "종합물류업 인증제도에서 필요하며 향후 이용도 증대에 기여할 것으로 본다"며 "하주와 인증된 우수물류기업간 상호 Win-Win 관계를 구축할 수 있는 지원정책이 절실히 필요하다"고 밝혔다.

물류산업 선진화와 우수물류 전문기업을 선정해 육성하고 하주와 인증된 우수물류기업간 상호 Win-Win 관계를 구축할 수 있다는 점에서 종합물류업자 인증제도를 찬성하지만 제도의 폐쇄적인 부문에 대해서는 문제라고 지적했다.

법무부 9월26일 상법해상편 개정 공청회 여객운송 등 선주책임한도 대폭 상향조정

법무부는 최근 컨테이너운송, 해상·육상·항공의 복합운송, 운송서류의 IT화 추세에 발맞추어 해상운송법 체계를 획기적으로 개선한 해상법 개정요강안을 마련하고 각계 의견 수렴에 나섰다.

특히, 법무부는 오는 9월26일 15시부터 18시까지 서울 서초구 서초동에 소재한 서울번호사협회 회관(지하 1층)에서 '상법해상편 개정 공청회'를 갖는다.

개별물품을 컨선으로 운송하는 개품운송계약이 해상운송의 주류를 이루고 있고, 개품운송계약은 용선계약과 성격이 전혀 다름에도 불구하고 현행 해상법은 양자를 하나의 체계에 혼합 규정하고 있어 현대적 운송실무와 괴리되는 것은 물론 내용을 이해하기도 매우 어려웠다.

이에 따라 이번 개정요강안에서는 용선계약과 개품운송계약을 완전히 구별하여 각각의 계약에 적용될 조항들을 분리 규정함으로써 오늘날의 운송실무에 맞고 쉽게 이해할 수 있도록 해상운송법 체계를 획기적으로 개선하였다.

그러나, 개정안은 여객운송의 경우 선주책임한도를 대폭 상향조정(정원×46,666SDR ⇒ 정원×175,000SDR)하고 있어 반발이 예상된다.

이밖에도 오늘날 컨테이너에 의하여 해상운송과 육상운송, 해상운송과 항공운송이 결합된 복합운송이 국제운송의 대부분을 이루고 있는 상황에서 이를 통일적으로 규제할 법제가 필요함에 따라 복합운송에 관한 규정도 마련하였다.