



제433회 국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

물류정책기본법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈국제물류주선업의 정의 세분화〉

■ 허종식의원 대표발의(의안번호 제2216103호)

2026. 4.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 허종식의원 대표발의(2216103)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 국제물류주선업의 정의 세분화(안 제2조 등)	2

□ 허종식의원 대표발의(2216103)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 허종식의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2026. 1. 16.
3. 회 부 일 : 2026. 1. 19.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 국제물류주선업을 자기의 명의로 계산으로 수출입화물의 물류를 주선하는 사업으로 규정하고 있음.

그런데 현행 정의는 주선업자와 운송업자의 개념이 혼재되어 있어 선박을 소유하거나 보유하지 않으면서 운송계약을 체결하고 실제 운송은 운송인에게 이행하도록 하는 무선박운송인(NVOCC)의 지위를 충분히 반영하지 못하고 있다는 지적이 제기됨.

이에 국제물류주선업을 운송주선인과 무선박운송인으로 세분하여 규정함으로써 무선박운송인의 지위를 분명히 하고 물류정책의 합리성을 제고하려는 것임(안 제2조 및 제43조).

Ⅲ. 검토의견

1. 국제물류주선업의 정의 세분화(안 제2조)

개정안은 국제물류주선업의 정의를 ‘선박운송인’과 ‘운송주선인’으로 세분화하고, 각 등록기준을 다르게 정할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. 1. ~ 10. (생략) 11. “국제물류주선업”이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다. <u><신설></u> <u><신설></u> 12. ~ 14. (생략) ② (생략) 제43조(국제물류주선업의 등록) ① 국제물류주선업을 경영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라	제2조(정의) ① ----- -----. 1. ~ 10. (현행과 같음) 11. -----다음 각 목의-----. 가. 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업 나. 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하고 수출입화물에 대한 운송을 이행하는 사업 12. ~ 14. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 제43조(국제물류주선업의 등록) ① -----제2조제1항제11호 각 목의 구분에 따른

현행	개정안
시·도지사에게 등록하여야 한다.	사업별로 국토교통부령으로----- -----.
② (생략)	② (현행과 같음)
③ 제1항에 따라 등록을 하려는 자는 3억원 이상의 자본금(법인이 아닌 경우에는 6억원 이상의 자산평가액을 말한다)을 보유하고 그 밖에 대통령령으로 정하는 기준을 충족하여야 한다. <후단 신설>	③ ----- ----- ----- ----- -----.
④ (생략)	④ (현행과 같음)
	부칙
	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.
	제2조(국제물류주선업의 등록에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 국제물류주선업을 등록한 자는 제43조제1항의 개정규정에 따라 등록한 것으로 본다. 다만, 이 법 시행 이후 6개월 이내에 제43조제1항의 개정규정에 따라 국제물류주선업을 등록하여야 한다.

가. 검토의견

현행법에 따른 ‘국제물류주선업’이란 타인의 수요에 따라 자기의 명
의와 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의

물류를 주선하는 사업으로,

실무적으로는 ①계약을 중개·대리하거나, ② 타인의 물류시설을 이용하여 자기 명의로 계산으로 물류를 운송하는 사업자가 다수이며, 국토교통부에 따르면 2025년 기준 현행법에 따라 등록된 국제물류주선업의 수는 총 5,579개임.

「상법」에 따른 운송주선인¹⁾은 ‘자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자’로 정의되며 자기의 이름으로 ‘타인의 계산’ 아래 계약을 체결하여 화주와 운송인을 연결하는 것이 순수한 운송주선인의 역할이나, 선하증권²⁾을 발행하여 운송인이 되는 경우가 있음.

운송인의 기능을 하는 무선박운송인(Non-Vessel Operating Common Carrier, NVOCC)는 화주와의 관계에서는 자신이 운송인이고 실제 운송인과의 관계에서는 자신이 화주라는 복합적 지위를 가지고 있어 운송인으로서 의무와 책임을 부담하지만,³⁾ 단순 주선 등 운송인이 되지 않는 운송주선인은 운송인으로서 책임을 지지 않음.

1) 「상법」

제114조(의의) 자기의 명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자를 운송주선인이라 한다.

2) 운송계약의 내용을 증명하고 운송물 수령증의 기능을 하며, 자기의 명의로 선하증권이 발행되고 운송을 인수하면 무선박운송인으로서 계약운송인이라는 취지가 됨. 운송주선인인 경우에는 자신의 이름으로 선하증권이 발행되지 않음(김인현, "운송주선인을 사업자의 지위로 법제화하는 방안연구 - 무선박운송인(NVOCC), 계약운송인, 종합물류업자를 중심으로-" 한국해법학회지 47.1 (2025): 247-268.)

3) 양석완 "해상법상 무선박운송인(NVOCC)의 법적 지위" 법과정책 21.3 pp.249-283 (2015) : 249.

그러나 운송주선인들이 무선박운송인으로 겸업하는 경우가 다수임에도 운송인으로서의 책임을 회피하거나, 기능이 혼재되어 해당 사안에서 운송인인지 운송주선인인지 분쟁이 생기는 경우가 있으며,⁴⁾ 현행법의 ‘국제물류주선업’의 정의에 운송주선과 무선박운송의 개념이 혼재되어 있어 이를 명확히 할 필요가 있다는 지적이 있음.

이에 개정안은 현행법에 무선박운송인(NVOCC)의 지위를 충분히 반영할 수 있도록 국제물류주선업의 정의를 세분화(①타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업, ②타인의 수요에 따라 자기의 명의로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하고 수출입화물에 대한 운송을 이행하는 사업)하는 한편, 해당 정의에 따라 국제물류주선업의 등록기준을 세분화하려는 것으로 무선박운송인 등에 대한 법적 명확성을 제고하려는 취지로 보임.

개정안과 유사하게 「화물자동차 운수사업법」은 ‘화물자동차 운송주선사업’을 ①다른 사람의 요구에 응하여 유상으로 화물운송계약을 중개·대리하거나, ②화물자동차 운송사업 또는 화물자동차 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물 운송수단을 이용하여 자기의 명의로 계산으로 화물을 운송하는 사업으로 정의하여 운송대행행위를 법률에

4) 김인현. "운송주선인을 사업자의 지위로 법제화하는 방안연구 - 무선박운송인(NVOCC), 계약운송인, 종합물류업자를 중심으로-" 한국해법학회지 47.1 (2025): 247-268.

명확히 하고 있음.⁵⁾

다만, 현행법에 따른 국제물류주선업은 ‘자기의 계산’을 요건으로 하나, 개정안은 ‘자기의 계산’⁶⁾ 요건을 삭제하고 있어 개정안에 따르면 화주의 계산으로 행위하는 대리·중개인도 국제물류주선업자에 해당하게 되는데,

【 현행법과 개정안의 ‘국제물류주선업’ 정의 비교 】

	현행	개정안
타인의 수요	○	○
자기의 명의	○	○
자기의 계산	○	-
타인 물류시설·장비 이용	○	○
물류 주선	○	○
운송이행	-	안 제2조제1항제11호나목 (예 : 무선박운송인)

안 제2조제1항제11호나목과 같이 ‘자기의 계산으로’ 요건을 삭제하게 될 경우 무선박운송인을 명확히 하려는 입법취지와 달리 해당 규

5) 「화물자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

4. “화물자동차 운송주선사업”이란 다른 사람의 요구에 응하여 유상으로 화물운송계약을 중개·대리하거나 화물자동차 운송사업 또는 화물자동차 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물 운송수단을 이용하여 자기 명의와 계산으로 화물을 운송하는 사업(화물이 이사회물인 경우에는 포장 및 보관 등 부대서비스를 함께 제공하는 사업을 포함한다)을 말한다.
- 6) 대법원 2013. 1. 24. 선고 2012도7482 판결 물류정책기본법위반·업무상횡령
 - 물류정책기본법 제2조 제1항 제11호는 “국제물류주선업이란 타인의 수요에 따라 자기의 명의로 계산으로 타인의 물류시설·장비 등을 이용하여 수출입화물의 물류를 주선하는 사업을 말한다.”고 규정하고 있다. 여기에서 자기의 명의로 한다는 것은 국제물류주선업자 자신이 수출입 화물의 물류에 관한 법률행위의 당사자가 되는 것이고, **자기의 계산으로** 한다는 것은 위탁자로부터 수출입화물의 물류를 위탁받은 국제물류주선업자와 제3자 간의 거래로 인한 손익이 국제물류주선업자 자신에게 귀속되는 것을 말한다.

정이 운송주선인인지 무선박운송인인지 그 법적 지위가 불명확하게 될 우려가 있으며 이에 따라 손해발생 시 책임체계가 불명확해지는 점을 고려할 필요가 있음.

일반적으로 무선박운송인은 ‘자기의 계산’으로 운송계약을 체결하여 운송을 인수하는 자로 운송인으로서의 책임⁷⁾⁸⁾을 지는 반면, 운송주선인은 운송인으로서의 책임을 지지 않아⁹⁾ ‘자기의 계산’의 요건은 운송주선인과 운송인의 지위를 취득하는 무선박운송인을 구별하는 중요 기준이라 할 수 있음.

또한 「화물자동차 운수사업법」 제26조의2는 국제물류주선업을 등록한 자가 수출입화물의 국내 운송을 위하여 화물자동차 운송을 주선하는 때에는 운송주선사업자의 준수사항에 대하여 「화물자동차 운수사업법」의 운송주선사업자 준수사항을 적용하도록 하고 있어¹⁰⁾

7) 「상법」

제795조(운송물에 관한 주의의무) ①운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부(積付)·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.

②운송인은 선장·해원·도선사, 그 밖의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위 또는 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임을 면한다. 다만, 운송인의 고의 또는 과실로 인한 화재의 경우에는 그러하지 아니하다.

8) 대법원 2019. 7. 10. 선고 2019다213009 판결 손해배상

- 복합운송계약이란 운송물을 육상운송, 해상운송, 항공운송 중 적어도 두 가지 이상의 서로 다른 운송수단을 결합하여 운송을 수행하는 것을 말한다. (생략) 국제물류주선업자가 자기 명의로 운송계약을 체결하고 운송을 인수하는 경우에는 복합운송인의 지위를 취득하여 해당 운송계약에 따른 권리·의무의 주체가 된다.

9) 수원지방법원 2021. 7. 6. 선고 2018가단538080 판결

- 다만 운송주선인 자신은 원래 운송을 하는 자가 아니므로, 운송주선인의 과실이란 주선행위의 이행에 관련된 주의를 뜻하고 운송인의 행위에 대한 주의를 포함하지는 않는다. 따라서 운송주선인은 운송인의 선택에 관하여 주의의무를 위반한 경우에는 손해배상책임을 지지만, 운송인의 주의의무 위반으로 인한 손해에 대하여는 배상책임을 지지 아니한다.

10) 「화물자동차 운수사업법」

제26조의2(국제물류주선업자에 대한 운송주선사업자의 준수사항 등 적용) 「물류정책기본법」

「화물자동차 운수사업법」과의 관계를 고려하여 정의에 ‘자기의 재산’ 요건을 추가할 필요가 있음.

한편, 세분화된 개념에 따라 등록기준을 달리하는 개정안의 내용과 관련하여 국토교통부에 따르면 현재 운영 중인 국제물류주선업체는 중개·알선행위와 운송대행을 병행하고 있어 등록기준 이원화의 실익이 없다는 입장이므로 등록기준 세분화의 실익 및 효율성에 대해서도 고려할 필요가 있음.

참고로, 개정안과 유사한 취지에서 법률에 무선박운송인을 명시적으로 규정하고자 하는 「상법 일부개정법률안」(허종식의원안)이 국회 법제사법위원회에 계류되어 있으므로 관련 법률안의 심사과정을 참고할 필요가 있을 것으로 보임.

제43조제1항에 따라 국제물류주선업을 등록한 자가 수출입화물의 국내 운송을 위하여 화물자동차 운송을 주선하는 때에는 운송주선사업자의 준수사항에 관하여 제26조를 적용한다.

- 제26조(운송주선사업자의 준수사항)** ① 운송주선사업자는 자기의 명의로 운송계약을 체결한 화물에 대하여 그 계약금액 중 일부를 제외한 나머지 금액으로 다른 운송주선사업자와 재계약하여 이를 운송하도록 하여서는 아니 된다. 다만, 화물운송을 효율적으로 수행할 수 있도록 위·수탁차주나 개인 운송사업자에게 화물운송을 직접 위탁하기 위하여 다른 운송주선사업자에게 중개 또는 대리를 의뢰하는 때에는 그러하지 아니하다. <개정 2011. 6. 15., 2018. 4. 17.>
- ② 운송주선사업자는 화주로부터 중개 또는 대리를 의뢰받은 화물에 대하여 다른 운송주선사업자에게 수수료나 그 밖의 대가를 받고 중개 또는 대리를 의뢰하여서는 아니 된다.
- ③ 운송주선사업자는 제28조에 따라 준용하여 신고하는 운송주선약관에 중개·대리서비스의 수수료 부과 기준 등 국토교통부령으로 정하는 사항을 포함하여야 한다. <신설 2024. 1. 9.>
- ④ 운송주선사업자는 운송사업자에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 거짓으로 통보하거나 「도로법」 제77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을 주선하여서는 아니 된다. <개정 2015. 6. 22.>
- ⑤ 삭제 <2018. 4. 17.>
- ⑥ 운송주선사업자가 운송가맹사업자에게 화물의 운송을 주선하는 행위는 제1항 및 제2항에 따른 재계약·중개 또는 대리로서 보지 아니한다.
- ⑦ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 화물운송질서의 확립 및 화주의 편의를 위하여 운송주선사업자가 지켜야 할 사항은 국토교통부령으로 정한다.

나. 국토교통부 의견

국제물류주선업은 중개·알선행위와 타인의 운송수단(선박 등)을 활용하는 운송대행로 구분되는데 운송물에 관한 책임범위가 다르므로 정의상으로는 구분할 필요가 있으나, 실제 국제물류주선업체는 중개·알선행위와 운송대행을 병행하고 있어 등록기준 이원화의 실익이 없으며 등록기준 구분 시 업계·시장 혼란 우려가 있어 등록기준 이원화에 대해서는 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

문 의 처
02)6788-5580