

電子文書交換(EDI) 輸入通關自動化시스템의 問題點과 改善方案에 관한 研究

金 容 才*

- I. 序 論
- II. 輸入貨物 引渡節次上的 諸問題
 - 1. 電子文書交換 輸入通關自動化시스템에 대한 一般적인 考察
 - 2. 電子文書交換 輸入通關自動化시스템에 의한 輸入貨物 引渡節次上的 諸問題
- III. 輸入貨物 引渡節次 改善方案
 - 1. 電子文書交換 輸入通關自動化시스템의 問題點과 改善案
- IV. 結 論

I. 序 論

선진국에서는 이미 효율적인 운송관리를 통하여 물류비용 절감의 단계를 넘어서서 수입화물을 최대한 신속히 수입통관하여 인도함으로써 유통기업의 단축 등 고객에 대한 서비스의 일환으로 물류관리에 임하고 있다. 우리나라 무역업계에서도 복잡하고 전문성을 요구하는 운송부문의 중요성을 깊이 인식하여 수입화물의 유통 효율화를 통하여 기업의 경쟁력을 제고하여야 한다. 관세청은 '96년 7

* 서강대학교 대학원 무역학과, 경영학박사.

월 5일부터 컨테이너화물의 수입직통관과 부두직통관 등을 시행하고 있다. 이는 종전의 수입통관과 보세운송 절차에 비하여 약 15일 이상 단축되는 효과를 시현하고 있다. 그러나 현재는 부분적으로 실시되고 대상품목도 한정되어 있으나, 현재보다 확대하여 실시한다면 원활한 수입통관이 이루어질 뿐만 아니라 물류의 흐름도 더욱 빠르게 될 것이다. 또한 전자문서교환(EDI) 수출통관자동화시스템은 '95년 7월 1일부터 시행하였고 전자문서교환(EDI) 수입통관자동화시스템은 '96년 7월 5일부터 시행중이나 많은 문제점이 운송관련단체들로부터 제기되고 있다.¹⁾ 이에 전자문서교환(EDI) 수입통관자동화시스템의 시행상의 문제점을 살펴보고 그 개선안을 제안하고자 한다.

II. 輸入貨物 引渡節次上의 諸問題

1. 電子文書交換 輸入通關自動化시스템에 대한 일반적인 考察

(1) 電子文書交換 輸入通關自動化시스템에 대한 概要

관세청은 '95년 7월 1일부터 전자문서교환(EDI)²⁾ 수출통관자동화시스템을 시행하였고 '96년 7월 5일부터 전자문서교환 수입통관자동화시스템을 시행중이다. 이 시스템에 의한 수입통관 절차 간소화의 기대효과를 수하인측면에서 살펴보면 수입화물의 도착과 인도까지의 일련의 과정을 예측할 수 있다. 그리하여 수하인은 하역운송, 인도계획을 사전에 수립하여 시행함으로써 통관절차로 인한 지연을 최대한 단축할 수 있는 효과가 있다. 세관측면에서 보면 수입통관 절차를 최대한

1) 중소기업중앙회, 50개기업 실태조사, 1996. 6. 21 書類 없는 통관을 위해 도입된 電子文書交換시스템이 세관과 금융기관 담당자 그리고 업체 실무자들의 활용능력 부족으로 제대로 활성화되지 못하고 있다. 이 실태조사에 의하면 ① 통관절차복잡 ② 물류비 부담가중 순으로 나타나 電子文書交換시스템 활성화가 시급한 것으로 나타났다.

2) 국제 이디아이(EDI) 협회(International Data Exchange Association)가 정의한 EDI는 The Transfer of Structured Data, using agreed message standards from one computer to another by electric means.

Customs Cooperation Council. An introduction to EDI in customs, 1990, p.3.

간소화하면서 더욱 실효성 있는 통제를 할 수 있게 되었다. 그래서 수입통관 절차의 간소화와 우범화물 통제의 강화라는 상충된 목표를 동시에 달성할 수 있는 효과가 있다.³⁾ 수입화물 인도절차를 단계별로 살펴보면 다음과 같다.

수입화물의 인도절차는, 즉 ① 수입화물 정보 입수 및 전산에 입력, ② 적하 목록 검토, ③ 사전 수입신고, ④ 수입화물의 선별검사, ⑤ 보세구역으로의 수입화물 반입 및 면제, ⑥ 수입신고, ⑦ 수입면허, ⑧ 국내 반입 및 사후관리 등을 거쳐야 한다.

수입화물의 수입통관 절차를 종전 절차와 비교하여 살펴보면 종전에는 입항에서 수입화물 반출까지 평균 15일이 소요되었다. 그러나 현재는 입항 또는 수입신고하여 수입화물 반출까지 크게 두 단계뿐이어서 수하인은 약 2~3일에 수입화물을 인도할 수 있다.⁴⁾

(2) 輸入貨物의 管理 目的

세관이 수입화물을 관리하는 주요 목적은 입항단계에서 수입통관단계까지 최초의 수입화물 총량이 중간과정에서 불법유출됨이 없이 적법하게 수입통관되어 화주에게 적법하게 인도되었는지를 감시하고 단속하는 데 있다. 수입화물의 관리단계는 크게 수입화물 관리단계와 통관단계로 구분한다. 그리고 수입화물 관리단계는 다음과 같이 5단계의 절차를 거쳐 관리되고 있다.⁵⁾

- ① 수입화물을 적재한 외국 무역선이 입항하는 단계⁶⁾
- ② 선박으로부터 수입화물을 하선하는 단계⁷⁾
- ③ 하선 완료된 수입화물이 입항지 보세구역에 반입되는 단계⁸⁾

3) 關稅廳은 96년 7월 5일부터 電子文書交換(EDI) 수입통관자동화시스템을 시행하고 있는데 이 시스템을 이용하는 기관은 세관 41개, 關稅士 435개, 무역업체 118개, 국고수납은행 3,095개 등 총 3,689개 기관이 시스템을 이용하고 있다. 향후에는 검역소, 식품검사소 등 정부부처, 수출입 추천기관 및 협회(조합), 선사, 항공사 등 모든 수출입관련기관이 이 시스템을 이용하여야 소기의 목적을 달성할 수 있을 것이다

4) 關稅廳, 관세사 설명회 자료, 1996. 2. 14, pp.7~10.

5) 한국관세연구소, 보세화물편람, 1996. 7, p.7.

6) 보세화물 입출항, 하선, 하기 및 적재에 관한 고시, 제2-1-1조~제2-1-6조, 관세청고시 제96-18호, 1996. 6. 1.

7) 보세화물 입출항, 하선, 하기 및 적재에 관한 고시, 제2-1-7조~제2-1-9조, 관세청고시 제96-18호, 1996. 6. 1.

④ 내륙지 보세구역으로 보세운송하는 단계⁹⁾

⑤ 내륙지 보세구역에 반입되는 단계¹⁰⁾

(3) 電子文書交換 輸入通關自動化시스템의 概要

① 輸入免許前 搬出

수입면허전 반출은 세관에 수입신고를 하였으나 수입화물이 신상품인 경우에는 관세청의 적용세율이 불명확하여 상품의 검사문서를 작성하는 데 상당한 기일이 소요되고 있다. 만약 수입상품의 사용이 시급한 경우에는 면허전 반출을 할 수 있다. 다만, 관세를 사후납부할 경우에는 세관에 담보를 제공한 후 세관장의 승인절차를 거쳐서 반출하여야 한다.

② 輸入申告

수입신고는 모든 수입화물을 사전에 보세구역에 반입한 후 수입신고를 하고 수입화물 검사 및 통관 심사를 거쳐 수입면허를 받는 수입면허제였었다. 그러나 일부 불성실한 수입업체의 우범성 수입화물을 단속하기 위하여 모든 수입화물을 통제하고 검사·단속함으로써 물류의 효율이 크게 떨어졌었다. 현재는 이런 단점을 보완하기 위하여 전자문서교환 수입통관자동화시스템의 컴퓨터가 과거 밀수 사실이 있거나 관세법상 구체적인 위반 혐의가 있다고 알려주는 수입업체의 수입화물(우범수입화물)만 선별하여 검사하고 나머지 수입화물은 수입신고 즉시 반출이 허용되고 있다.¹¹⁾ 수입통관시 상업송장 등 과세가격 자료는 가능한 사후에 제출하도록 하고 있다. 또한 관세감면 및 관세분납 수입화물은 사전 세액심사를 축소하는 등 수입통관 절차가 대폭 간소화되었다.¹²⁾

수입신고 제도의 시행효과는 기업의 수입통관비용과 물류비용 절감을 통하여 경쟁력 제고와 통관절차의 대폭적인 규제완화로 수입통관 소요시일을 대폭적으로 단축한 것이다.

8) 보세화물 입출항, 하선, 하기 및 적재에 관한 고시, 제2-1-10조: 관세청고시 제96-18호, 1996. 6. 1.

9) 보세화물 입출항, 하선, 하기 및 적재에 관한 고시, 제3-1-3조~제3-1-7조: 관세청고시 제96-18호, 1996. 6. 1

10) 보세운송에 관한 고시(부칙 4조), 관세청고시 제96-20호 1996. 6. 1

11) 관세법 제113조, 제138조의 2, 제137조.

12) 수입통관 사무처리 규정 제2-2-2조, 1996. 7. 1.

수입신고 시기의 자유로운 선택 제도 시행효과는 항만과 공항에서 수입신고 수리 수입화물의 직접 반출로 보관료, 운송료 등 물류비용의 절감 및 신속한 수입통관이 가능해졌다는 것이다.

수입신고 시기의 자유로운 선택에 따른 수입통관 절차의 방법은 ① 출항전 신고, ② 입항전 신고, ③ 입항후 보세구역 도착전 신고, ④ 보세구역 장치후 신고 등으로 구분할 수 있다. 그러므로 수출용원자재를 수입하여 그 원자재로 제품을 제조한 후 수출하는 수하인은 수출용원자재를 신속하게 수입통관해야 하므로 출항전 신고나 입항전 신고를 하고 신속하게 수입통관을 할 수 있다.

③ 보세구역 장치제도 폐지

수하인은 모든 수입화물을 일단 보세구역에 장치한 후 수입신고하도록 하던 것을 보세구역을 거치지 않고 부두에서 직접 반출할 수 있도록 하였다. 신속한 통관이 필요한 경우 입항전 수입신고도 허용되었다.¹³⁾ 이에 따라 모든 수입화물의 하역·보관상자 등에 따른 시설과 물류비용이 절감되었다.

④ 특급탁송 물품의 신속한 수입통관 제도

특급탁송 물품의 신속한 수입통관 시행의 효과는 특급탁송업체(DHL, UPS, FEEDX 등)가 운송하는 소량 저가의 긴급성이 요구되는 수입화물의 신속한 수입통관이 가능해졌다.

(4) 기존 輸入通關 節次의 問題點

1) 輸入通關 節次의 複雜

종전의 수입통관제도는 복잡한 절차와 수입통관에 많은 첨부서류를 부과하여 무역업체에게 비용 부담을 가중시키고 서류작성 등 준비에 많은 시간과 인력을 낭비하게 하였다.¹⁴⁾

우선 구비서류 종류 측면에서 살펴보면 개선전 수출통관의 경우는 보세구역 반입으로부터 수출신고, 수출심사, 수입화물검사, 수출면허 등 한번의 수출통관 완료시까지 약 44종의 서류가 필요하였다. 그리고 수입통관시까지는 수출통관의 2배인 무려 88종의 서류가 있었다. 그래서 관세청은 '96년 7월 5일부터 선지문서

13) 관세법 제66조.

14) 社會間接資本 投資企劃團, 輸出入 貨物 流通關聯書類 간소화 대책, 1992

교환(EDI) 수입통관자동화시스템을 실행함으로써 수입통관 절차를 대폭 간소화하였고 지속적으로 그 개선을 추진하고 있다.¹⁵⁾

2. 電子文書交換 輸入通關自動化시스템에 의한 輸入貨物 引渡節次 上の 諸問題

(1) 수입화물에 관한 정보 입수 및 전산에 입력 문제

① 선박회사 및 항공사(대리점 포함)는 외국에서 선박(비행기)이 출항 즉시 선적 수입화물의 내역을 파악할 수 있는 자료를 전산에 입력한다. 이때 전산에 입력할 자료는 선하증권번호, 수입신용장번호, 품명, 수량, 수출자, 수입자명 등이다.

② 선적된 수입화물에 관한 정보 및 수입화물 도착정보를 적기에 정확히 파악하기 위하여 선박회사 등에 대한 세관과 선박회사간에 유기적인 연계방안이 강구되어야 한다.

③ 수입화물 도착전에 수입화물에 관한 정보가 입수되면 수입화물의 선별검사시스템(Cargo Selectivity System)에 의한 우범 수입화물을 선별할 수 있으므로 신속한 수입통관을 할 수 있다.¹⁶⁾

(2) 적하목록 작성 및 시행상의 문제

개정된 적하목록은 전자문서교환시스템의 조기정착을 위하여 '96년 6월부터 선박회사, 포워드, 세관간에 우선 시행하였다. 적하목록 및 수입화물 관리절차를 개선하여 수입화물의 재고관리 및 추적관리의 기준자료로서 활용하고 있다. 전자문서교환형 해상수입화물관리의 현행 절차는 부두 및 터미널에 입항하여 입항보고서와 적하목록을 제출하고 하역시 배정보고, 배정적하목록 제출, 하선작업 신

15) 關稅廳, 1996. 6. 29; 關稅廳, 관세사설명회 자료, 1996. 2. 14.

16) 보세화물 입출항, 하선, 하기 및 적제에 관한 고시(제4장 우범화물 관리), 관세청고시 96-18호, 96. 6. 1.

고, 하선작업완료보고 등 절차를 완료한 후 관할내 간이보세운송과 도착완료보고를 함으로써 부두반출 및 운송할 수 있다.

그리고 내륙지 컨테이너야적장(ODCY; Off Dock Container Yard) 입고시¹⁷⁾ 복잡한 절차를 개선하여 보세운송신고과 보세구역 반입신고만 하면 된다.

(3) 사전 신고제도

① 신속한 수입통관을 위해서 수입화물에 관한 정보를 신속히 입수하여 통관여부 결정에 소요되는 시간을 단축하기 위하여 화주 또는 관세사는 수입화물이 도착하기 전까지 통관지 세관에 전자문서교환 수입통관자동화시스템망을 통하여 사전 수입신고를 한다.¹⁸⁾

② 수입화물 도착전에 수입신고하도록 하여¹⁹⁾ 수입화물 검사대상 여부를 화주가 미리 알 수 있게 함으로써 통관계획, 차량계획 등을 미리 계획하도록 하여 항만에서 수입화물 흐름이 막히지 않고 원활히 흐르도록 한다. 이로써 항만 적체를 감소시켜 물류비용을 절감할 수 있다.²⁰⁾

(4) 수입화물의 선별검사 제도 시행

수출입의 교역량 증가로 수입통관물량은 지속적으로 증가하고 있다. 그러나 세관인력을 증원하는 데에는 한계가 있을 뿐만 아니라, 높은 검사율(종전 45%, 현재 25~30%) 등 신속한 수입통관에 대한 요구가 증대되고 있다. 전체 수입화물

17) 保稅區域 搬出入報告時 내륙지 運込에는 保稅運込申告, 發送申告, 運込目錄 通報를 하여 내륙지 藏置場으로 옮기고 마지막으로 搬出入報告, 到着報告, 到着回報를 하였었다.

18) 관세법 제138조의 2.

19) 관세법 제138조의 2, 수입통관 사무처리에 관한 고시, 관세청고시 제96-26호, 1996. 6. 7, 제1-0-3조, 제2-1-2조, 제2-1-3조.

20) 내외경제신문, 1996. 9. 14, 효율적인 물류정책의 추진을 위해서 건설교통부내 물류심의관실 등 물류관련 조직을 확대 개편하고 재정경제원, 통상산업부, 농림부 등으로 나뉘어진 물류관련 업무와 법령이 일원화되어 범정부 차원의 물류정책이 추진되어야 한다. 우리경제에서 물류비가 차지하는 비중은 '94년 기준 제조업 매출액 대비 17%, 국민총생산(GDP)대비 15.7%로 약 84조원이다. 이는 선진국인 미국(7.94%), 일본(8.84%)에 비해 약 50% 높은 것으로 수출상품의 단가를 그만큼 상승시켜 국제경쟁력을 크게 약화시키는 주요인이 되고 있다.

을 다 검사한다는 것은 매우 불합리하고 비효율적이다. 이에 대한 대안으로서 수입화물의 선별검사시스템을 도입하였다.²¹⁾

수입화물의 선별검사시스템을 과정별로 살펴보면 다음과 같다. ① 수출입 신고에 대해서 관세청 주전산프로그램(Host Program)에 의해서 검사대상과 검사생략 수입화물을 구분하여 처리한다. 수입검사 생략 수입화물로 분류된 경우에는 전산에 의거 관할 세관장이 즉시 수입면허를 하도록 하고 있다. ② 수입검사 대상으로 분류된 경우에는 관할 세관장이 세관검사후 수입면허를 하도록 한다. ③ 이는 전자문서교환 수입통관자동화시스템 하에서는 수입화물의 선별검사시스템이 핵심을 이루는 것이다. 수입물량이 급증하고 있는 상황에 대처하고 신속히 통관을 하면서도 우범성이 있는 수입화물은 엄격히 선별하여 검사가 필요한 경우는 철저히 검사를 하여야 한다. ④ 검사대상수입화물로 분류된 것에 대해서는 세관장이 지정하는 보세구역에 반입하여 검사직원이 철저히 검사하는 것을 원칙으로 한다. 다만 거대화물(Bulk Cargo) 등의 사유로 지정장소 반입이 곤란한 수입화물에 대해서는 세관직원이 장치장소에 파출 검사하도록 하고 검사결과 이상이 없는 수입화물은 세관장이 수입면허를 하되, 관세청 주전산기(Host Computer)에서 수입면허 번호를 부여하도록 함으로써 신속하게 수입통관을 할 수 있다.

(5) 보세구역에서의 수입화물 반입 및 면제

수입화물 관리단계의 첫 단계로서 수입화물을 본선으로부터 하선한 후 보세구역에 반입하여 장치확인 또는 타소장치 허가를 받아야 한다.²²⁾ 다만 세관장이 승인한 경우 선박 또는 항공기의 적재상태로 수입신고를 할 수 있다. 즉 수입하고자 하는 외국 수입화물을 원칙적으로 보세구역에 반입하여야 하지만 거대중량 수입화물, 검역수입화물, 압수수입화물, 우편수입화물 등²³⁾ 특수한 수입화물인 경우에는 세관장의 허가를 받아서 보세구역이 아닌 다른 장소에 장치 할 수 있다.²⁴⁾

선박 또는 항공기의 적재 수입화물에 대하여 적재한 그대로 신고한 내용을

21) 보세화물 입출항, 하선, 하기 및 적재에 관한 고시, 관세청고시 96-18호, 1996. 6. 1 (제4장 우범화물 관리).

22) 관세법 제66조, 제67조

23) 관세정보, 수입통관 업무개선, 통권 745호, 1996. 7. 1.

24) 관세법 제67조

세관장이 승인한 경우에는 수입화물을 보세구역에 반입하지 않아도 된다. 즉 공물, 원유, 광물 등과 같이 보세구역에 반입하는 데에 상당한 경비가 소요되고 감량의 우려가 있는 경우에도 보세구역에의 반입이 면제된다.

보세운송의 신고방법과 절차도 간소화되었다. 보세운송신고를 서류 없이 보세운송 신고내역의 전자문서교환전송만으로 운송이 가능하게 하였다. 보세운송 승인신청은 보세운송신고서류를 제출하여 세관의 승인을 받아 운송하면 된다. 단, 제한수입화물에 한정된다. 보세운송 절차상 입항전 보세운송신고를 전면 허용하여 하역 즉시 부두로 직반출할 수 있도록 하였다. 보세운송 발송과 도착보고로 폐지하여 보세구역 반출·입 보고로 같음하였다.

(6) 수입신고

수입통관의 첫단계는 수하인은 수입신고서류를 작성하여 세관장에게 제출하며 수입신고를 하여야 한다. 수입신고자는 수입자 또는 그 대리인인 관세사만이 할 수 있다.²⁵⁾ 또한 특정지역으로부터 특정화물을 수입하고자 하는 경우에는 당해 특정화물의 선적국, 원산지국의 세관, 상공회의소, 기타 관공서에서 발행하는 원산지증명서(Certificate of Origin)를 첨부하여야 한다. 수하인은 수입화물을 보세구역에 장치한 후 수입통관 관련 제출서류를 첨부하여 수입신고를 하여야 한다. 수하인은 수입신고서를 작성하여 세관장에게 제출하여야 한다. 신고시기는 보세구역에 수입화물을 반입한 후에 신고하여야 한다. 그러나 세관장의 허가를 득하여 보세구역에 반입이 면제되는 경우에는 입항전, 즉 선상 수입신고를 함으로써 신속히 통관을 할 수 있다.²⁶⁾

(7) 수입신고서류의 심사 및 수입화물 검사의 제문제

수입신고서 및 첨부서류가 제출되면 세관 수입과에서는 서류의 유무, 제출

25) 관세법 제137조; 수입통관사무처리에 관한 고시, 관세징고시 제96-26호, 1996. 6. 7; 제2-1-1조.

26) 관세법 제138조의 2, 일반적인 수입신고서 첨부서류는 수입승인서, 상업송장, 포장명세서, 원산지증명서, 선하증권, 기타 관련서류 등이다.

통수 및 기재사항의 누락 등에 관하여 심사를 한다. 다음으로 서류내용과 수입된 상품의 일치 여부를 감정한다. 또한 품목분류표에 의거 세율을 결정하고 과세가 격을 결정한다. 이 검사과정의 목적은 밀수입을 방지하는 것이다.

(8) 수입면허

① 전자문서교환 수입통관자동화시스템상 통관전에는 수입신고 및 수입화물 감정후 해당화물에 대한 수입관세액을 확정하여 납세고지서가 발부되고, 수입관세를 납부하여야 해당화물의 수입을 면허한 후 국내로 반입할 수 있다.

② 검사생략 대상화물도 관세는 납부하고 수입화물이 항구에 도착하기 전에 사전 수입신고하고 수입화물 선별검사가 시행되기 위해 해당화물 및 수입업자에 대한 정보, 즉 데이터베이스(Data Base) 이용하여 신용도가 높은 수입업자는 관세 사후납부제도에 의하여 면허한다.

(9) 국내반입 및 사후관리

① 국내반입은 화물 감정이 완료된 후 사전 관세납부대상 화물은 관세납부 또는 자동이체에 의하여 사후 관세납부대상 화물은 화물 감정후 즉시 수입면허를 발급하여 해당 수입화물을 국내로 반입한다.

② 사후관리는 전자문서교환 수입통관자동화시스템은 국내에서만 시행되는 것이 아니고 궁극적으로는 국제적인 무역자동화시스템으로 발전되므로 정보의 신뢰도를 향상시키기 위하여 지속적인 사후관리를 하여야 한다.

Ⅲ. 輸入貨物 引渡節次 改善方案

1. 電子文書交換 輸入通關自動化시스템의 問題點과 改善案

(1) 개별시스템의 문제

개별시스템의 문제는 컴퓨터의 이질 기종간의 호환성(Compatibility)에 관한 문제이다.²⁷⁾ 무역관련 업체는 업무처리를 위한 컴퓨터 시스템의 도입으로 얻는 여러 가지 장점들 때문에 전자문서교환(EDI)시스템을 도입하고 있다. 그러나 무역업체들은 여러 컴퓨터 회사들의 과열 경쟁으로 상이한 기종의 컴퓨터에 전자문서교환시스템을 구축하고 있다. 그러므로 무역관련기관 조직간 또는 각 시스템간의 정보데이터 교환이 어렵게 되어 있다. 왜냐 하면 이질 기종의 컴퓨터간에는 호환성이 결여되어 있기 때문이다. 그러므로 현재 보급되고 있는 이질 기종의 컴퓨터를 사용하고 있는 개별시스템이 확대되기 이전에 무역업체들은 호환성이 있는 같은 기종의 컴퓨터를 도입하여야 한다.

그러나 어떠한 경우이든 데이터(Data)를 쉽게 처리하기 위하여 기술적으로 가능한 기기(Hardware)를 활용할 수 있는 통신방법을 준비하여야 한다. 현재 우리나라의 많은 컴퓨터 회사들이 컴퓨터간의 호환성 촉진 노력을 하고 있다.²⁸⁾

27) 일개 기업이 도입하는 정보시스템(정보처리시스템 또는 정보통신시스템)을 개별시스템이라 한다. 이것은 컴퓨터와 통신회선으로 결합된 시스템에 의하여 정보 데이터의 송수신, 처리, 검색, 이용 등을 의미한다.

28) 코리아 쉬핑가제트, 1996. 9. 2; 대우전자 수출입통관 전자문서교환시스템의 개통으로 연간 10억 원 이상 경비절감 효과가 있다고 한다. 매입계산서와 입금통지, 완제품 내국신용장(Local L/C) 개설, 수입화물선취보증서, 원자재 로칼인수증, 수출환어음 매입신청 및 접수, 수출승인 신청 및 접수 등을 이 시스템에 의하여 업무를 처리하고 있다. 나머지 무역관련 업무도 '97년 12월까지 전산화를 완료하여 본사 및 각 공장 그리고 세관, 은행, 한국무역정보통신, 금융결제원, 한국물류정보통신 등을 전산망으로 연결하는 서류 없는 무역자동화시스템을 구축할 계획이라고 한다.

(2) 프로토콜(Protocol)의 전환문제

1) 국가간 호환성

국제무역에서 사용되는 전자문서의 용도는 최소한 무역업자, 기업간에 공급업자 또는 하청업자, 거래처, 은행, 상공회의소, 관세청 등 무역 관련기관에 통용될 수 있어야 한다.²⁹⁾

만일, 전자문서에 관한 표준안(Message Protocol)이 없고 세계 각국이 자국형 전자문서를 개발하여 사용할 경우 많은 문제점이 발생할 것이다.³⁰⁾ 그 동안 국가별로 독자적인 자국형 전자문서 사용에 상기와 같은 문제점을 발견하였다. 그래서 세계적으로 통용될 수 있는 표준적인 통신규약을 제정하기 위하여 많은 시행착오와 문제점들을 해결하기 위한 노력을 지속적으로 하였다. 그 결과 UN에서 개발한 것이 유엔의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙(UN EDIFACT³¹⁾)이다. 이러한 통신규약을 프로토콜(Protocol)이라 한다³²⁾. 우리나라는 케이이시(KEC; Korea EDIFACT) 유엔의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙(UN EDIFACT)을 근간으로 하여 한글과 우리나라에서 통용되는 문서의 특성에 맞게 소화시킨 통신규약이 케이이시(KEC; Korea EDIFACT)다.

정부에서도 무역분야뿐만 아니라 모든 분야와 모든 기업이 유엔의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙(UN/EDIFACT)을 기준으로 전산망을 구축하고 있다. 그러나 무역관련기관간에 아직은 완벽하게 통일된 단계는 아니어서 이러한 유엔의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙(UN EDIFACT)의 적극 활용에 정부와 기업이 많은 노력을 해야 효과가 있을 것이다.³³⁾

29) 관세정보, 통권 746호, 1996. 7. 8

30) 조직간 정보교환에 요구되는 변환 프로토콜은 필요한 변환 프로그램 수 = 국가의 수(국가 수-1)로서 계산될 수 있는데, 전세계 국가가 160여개 국가임을 감안한다면 변환 프로토콜의 숫자는 25,440이나 되어야만 한다.

31) UN/EDFACT(EDI For Administration, Commerce and Transport : 유엔의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙).

32) 한국 EDIFACT 표준원, EDI 포스트, 1994 겨울호, pp.49~52

33) 한국 EDIFACT 표준원, EDI 포스트, 1994 겨울호, pp.78~81.

2) 무역 관련기관간의 전자문서 호환성 문제

현재는 관세청과 한국무역정보통신은 전자문서교환(EDI) 수입통관자동화시스템에서는 유엔에서 정한 UN의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙(UN EDIFACT), 즉 통신규약을 사용하고 있다.

우리나라의 운송·물류관련기관과 화주, 선박회사, 내륙컨테이너통관기지(ICD), 내륙지 컨테이너야적장 등이 주축이 되어 한국물류정보통신(KL-NET : Korea Logistics Network)이라는 물류시스템을 개발하였다.³⁴⁾ 한국물류정보통신(KL-NET)의 경우 어느 정도 호환성을 가지게 한다고는 하나 유엔의 행정, 상업 및 운송을 위한 전자정보교환규칙(UN EDIFACT)과 완벽하게 호환성이 있는지는 의문이다. 또한 호환성을 가진다 하더라도 KEDIFACT와의 문제도 해결하여야 한다.³⁵⁾

(3) 수입화물 검사시스템에 관한 문제

1) 수입화물 검사시스템 운용상의 문제

현재 전자문서교환에 의한 전산화는 서류에 의한 정보교환이 없는 제도이므로 수입신고 사항의 신뢰성을 입증할 방안이 없고 우범 수입화물선별시스템에 의하여 선별되지 않은 검사대상생략 수입화물은 아무런 통제 없이 수입통관이 허용되므로 다음과 같은 문제점이 야기되고 있다.

① 수입화물의 데이터베이스(Data Base)의 미비 : 모든 수입화물을 전부 다 검사한다는 것은 비현실적이고 비효율적이다. 현재는 컴퓨터의 검사대상 수입화물을 지정해주는 특정 수입화물 세관직원이 선정하는 특정화물을 발체하여 검사하고 있다. 그러나 수입화물은 지속적으로 대폭 증가하고 있으나, 세관인력의 증원에는 한계가 있다. 또한 수하인들의 신속한 수입통관에 대한 요구가 급증하고 있어서 수입화물에 대한 일괄적이고 세부적 통제는 현실상 매우 어려워지고 있다.

34) (주)한국무역정보통신, 통관부문 무역자동화 실무, 1996 p.113; 1996. 4. 19. 건설교통부에 의하면 한국물류정보통신은 한국통신과 함께 종합물류정보전산망 전담사업자로 선정되었다 이는 국가기간 전산망 사업으로 종합물류정보 전산망 구축사업은 전자문서교환(EDI)시스템, 데이터베이스(DB), 화물추적 시스템 등을 구축하는 사업으로 대규모 투자사업이다.

35) 통상산업부, 전자상거래를 통한 국가경쟁력강화 세미나, 1995. 12, pp.12~16.

따라서 수입화물에 대한 각종 정보를 분류하여 데이터베이스로 구축한다면 그 효과는 상당할 것이다. 특히 인증 데이터베이스로서 수입증인서에 관한 데이터베이스 구축이 필요한데, 세관 등 관련기관에서 수입증인서를 조회·활용함으로써 수입신고시 제출하여야 할 서류의 수를 줄일 수 있다.³⁶⁾

② 우범수입화물 선별기준의 선정 문제 : 종전에 수입화물 검사대상을 지정하는 제도였으나, 검사대상 수입화물 선정시 정보부족으로 검사대상 선정기준이 없었다. 또한 한 번 검사 수입화물로 지정되면 장기간³⁷⁾ 반복검사를 시행하는 등 검사대상 선정이 비과학적이고 파행적인 검사결과에 대한 효과를 검토하지 않았다. 그러므로 이 시스템을 운용함에 있어 우범수입화물 선정기준에 필요한 정보의 수집, 축적, 처리능력이 필수조건인데 문제점을 많이 보완해야 한다고 생각한다.

③ 이론적 근거에 대한 문제 : 밀수행위나 위법행위는 이를 감시하는 세관 등 관련기관보다 앞서가기 때문에 우범수입화물 선별기준을 과거의 자료보다는 선진국에서 사용되고 있는 우범수입화물 발생 가능성을 예측할 수 있는 탁월한 기법을 도입하여야 한다.³⁸⁾ 그래서 정보수집 능력과 고도의 예측능력을 향상시켜야 한다.³⁹⁾

2) 내륙 컨테이너 통관기지와의 연계성 문제

내륙 컨테이너기지에 간선운송과 지선운송이 구분되어 컨테이너운송의 대량화와 신속화를 달성하고 내륙 컨테이너기지를 점점으로 철도의 경제성과 트럭의 신속성을 결합하여야 한다. 즉 간선운송은 철도가 하고, 지선운송은 트럭이 하면 기존의 수입통관방식의 문제점을 상당히 해결할 수 있을 것이다.⁴⁰⁾

36) 데이터베이스의 구축 메커니즘은 신고번호, 수입업자번호, 제조업자번호, 상품번호, 상품분류번호, 원산지, 가격 등에 대하여 순차적으로 컴퓨터에 조회하여 단 한 가지라도 이상이 있는 것으로 판단되면 검사대상으로 하고 있다. 만일 한 항목도 이상이 없는 것으로 판명되면 수입업자와 제조업자의 전력 및 상호관계 등에 대한 데이터베이스를 이용한 검토결과 아무 문제가 없다면 검사대상생략 수입화물로 국내에 반입시킨다면 기존의 수입화물 검사시스템보다 상당한 효과를 거둘 것이다.

37) 화물에 따라서는 약 10년 정도 계속 검사대상화물로 지정된 것도 있음.

38) 우범화물 발생 가능성을 예측할 수 있는 기법이 도입되어 활용되어야 함.

39) 세관공무원은 지질향상과 실력을 배양하고 뇌물의 유혹을 피하여야 한다.

40) 해운산업연구원, “내륙 컨테이너기지 조성 타당성 조사” 1991. 5월 부산 컨테이너 전용 감관부두장치는 12만 평으로 절대 부족한 상태다. 그 동안 36개의 사실 내륙지 컨테이너 야적장 (40여만 평)이 부산항 연간 물동량의 92%가 217만 TEU(티이유: Twenty

또한 수입화물 검사를 내륙컨테이너기지에서 하고 통관한다면 아주 효율적일 것이다.

3) 관세 사후납부제도 문제

관세의 사후납부제도⁴¹⁾는 '96년 7월 5일부터 시행하고 있다. 현재는 기업의 신용도가 좋고 일정한 자격요건에 해당되는 기업만 예외적으로 운용되고 있다. 그러나 관세의 사후납부제도 실시로 수입화물 흐름이 매우 빨라졌다. 그러므로 점진적으로 자격요건을 완화하여 전면적으로 시행하여야 한다.

(4) 관세법 등 관련법규의 정비와 개선

수입통관자동화의 요체는 절차상 수반되는 관련 각종 공공서류 및 민간서류를 전자문서교환 수입통관자동화시스템으로 전환하는 것이다. 기존의 서류가 전자문서교환 수입통관자동화시스템을 통하여 전달되고 있는데 업무 효율성을 증대하기 위해서는 현행 무역관련 법령 및 상관습에 대한 정비와 함께 제도 개선을 통하여 무역관련 서류의 통·폐합의 노력이 병행되어야 한다.⁴²⁾

Fect Equivalent Unit)를 처리해 왔다. 그러나 부산시내 교통량 등으로 문제가 생기자 정부는 경남의 양산에 30만 평 규모의 내륙 컨테이너 통관기지(ICD)를 조성하였다. 또한 국내최초 제3섹타 방식으로 건설되는 대구 화물터미널은 컨테이너 집하, 배송, 보관, 장차, 통관 등의 기능을 갖추고 동시에 경인의 부곡기지(ICD)를 39만 평에서 49만 평으로 확장하고 컨테이너 외에 국내의 일반화물도 처리하는 종합화물유통단지화하여 집하, 배송, 통관, 혼재는 물론 은행결제까지 가능한 명실상부한 내륙 통관기지로 전환. 정부축을 이어주는 컨테이너 유통체계를 추진하고 있다.

- 41) 관세청, 1996. 7. 1; 수입화물 반출후 일정기간 경과 후에 관세를 납부하는 제도인데 종전 통관전 관세납부를 의무화하던 것을 신용도가 높은 회사인 경우 담보만 제공하면 통관후 15일 이내에 납부하면 된다. 신용도가 높은 회사 기준은 상장사(권리종목 제외), 3년 이상 수출입 실적이 있는 제조업체, 최근 2년간 관세체납 및 관세법 위반사실이 없는 업체, 최근 2년 연속 당기순이익을 기록한 업체, 설립 10년 이상된 제조업체 등이다. 본사 또는 주공장 소재지 관할세관에 신청하면 모든 세관에서 면제금액이 전산으로 확인된다. 담보면제는 신청일 이전 1년간 관세 특별소비세 등 수입물품에 부과된 세금납부액 15일분에 해당하는 금액만큼(담보면제 한도액)이다.
- 42) 관세청은 매년 현실에 맞게 관세법 및 관세청고시, 훈령 등 각종 관련법규를 정비하면서 개정하고 있다(현 관세법은 96년 7월 1일 시행). 그리고 개정된 관세법 시행중 업계로부터 문제점이 제기되면 검토후 의견수렴하여 개선하는 등 기업의 편의와 비용절감 등을 제공하여 기업의 경쟁력 향상에 크게 기여하고 있다.

이에 따른 법적 문제는 민간부문의 계약서 성격의 서류(매매계약서, 수입승인 신청서, 선복요청서, 보험청약서 등)와 신청자 그리고 관계기관 사이의 각종 인·허가에 관련된 행정서류(수입승인서, 수입신고서 등)에 전자문서의 법적 인정 및 서명의 유효성 문제이다. 이러한 법적 문제는 무역업무 전반에 걸친 전자문서교환(EDI) 수입통관자동화시스템의 실행에 결정적인 장애요인이라고 생각한다.⁴³⁾

현행 민법이나 상법에는 전자서명에 관한 특별한 강제규정이 없으므로 민간 부문에서는 각종 약관과 유사한 전자문서교환 거래자간 약정(IA; Interchange Agreement)을 체결하여 해결하여야 한다. 그리고 관세법 및 시행령 등 관련법령을 개정함으로써 법적 문제를 해결할 수 있다.

우리나라에서는 '91년 12월 31일 세계최초로 성문법의 형태로 무역자동화 특별법인 「무역업무 자동화촉진에 관한 법률」이 제정되어 전자문서와 전자서명에 법적 효력과 증거능력은 이미 인정되었다고 할 수 있다. 다만 동법 시행령 제2조(무역관련 법령의 범위)에서 규정하고 있는 무역관련 법령의 범위에 관세법이 제외되어 있었다. 즉 통관 및 관세부문을 포함한 효율적인 무역자동화의 추진을 위해서는 관세법도 전자문서교환 수입통관자동화시스템에 의한 무역자동화에 적합하도록 개정하여야 한다.⁴⁴⁾ 관련법령의 정비와 함께 관세청이 전자문서교환 수입통관자동화시스템과 함께 지속적으로 추진하고 있는 수입화물의 흐름과 관련된 서류의 간소화 정착에 따라 각 기관에서 행정편의와 책임회피를 위해 징구하고 있는 각종 서류들의 대폭적인 축소 및 정비가 매우 필요하다.⁴⁵⁾ 즉 법정서류가 아

43) 한국경제신문 96. 6. 28, 전자문서교환 수출통관자동화시스템에서 전자서명을 인정하고 있지 않다 즉 인장날인으로 수출입업체는 과거보다 복잡하고 개선점이 너무 많다고 지적한다 즉 관세청은 전자서류로 직접 수출신고를 할 수 있는 데 비해 수출자는 전자서류에 의한 직접 수출신고를 할 수 없도록 되어 있다 왜냐 하면 세관장의 날인이 된 수출면장을 관세에서 발급받아 사용해야 하므로 시간과 인력낭비의 요인이 되고 있어 시급히 개선하여야 한다.

44) 관세청, 1996. 9. 24; 관세청은 통관절차중 매단계별로 적하목록 등 기본서류 이외에 선하증권, 상업송장 등을 추가로 징수하는 등 복잡한 통관절차를 운용중에 있다. 이런 문제점을 개선하려고 관세청 등은 전자문서교환형(EDI) 보세화물시스템의 시행(수출화물 '97년 4월, 수입화물 '98년 1월 예정)을 위한 적하목록 개정 서식 및 화물관리절차 개선안을 수립하고 있다

45) 일간무역, 1996. 8. 29; 신속한 물류흐름이 이루어지기 위해서는 입항전 수입신고처럼 미리 타소장치 신고를 허용하여야 한다. 타소장치제도를 이용하기 위해서는 세관장의 허가가 필요하며 관세청은 타소장치 허가를 신청할 때 은행에서 대금을 결제한 후 세관용 수입승인서를 제출하도록 하던 것에서 업자용 수입승인서로 제출서류를 간소화하여 96

닌 서류는 과감히 폐지하고 부처간 청구서류중 유사한 서류는 상호 통·폐합하며, 민간부문의 서류는 표준화를 유도하는 등 인력낭비와 제도적인 미비점을 보완하고 개선해야 한다.

(5) 전자문서에 대한 제도적 보완

전자문서의 문제점은 일반적으로 전자서명의 수용가능성 여부와 운송서류의 유통성 인정 여부로 나누어 볼 수 있다.

1) 전자문서 수용 가능성

전자서명 수용 가능성에 대해서는 우리나라에서는 전자서명과 전자서명이 들어있는 전자문서를 정식 서류로 인정하여 사용할 수 있는 법률적 근거는 다음과 같다.⁴⁶⁾ '91년 12월 31일에 제정되고 '93년 3월 6일 개정된 「무역업무 자동화촉진에 관한 법률」이다.

우리나라에서 인정하는 전자문서를 외국에서도 기존의 문서와 동등한 법률적 효력이 있는 문서로 인정할 수 있도록 하며 외국에서 작성된 전자서명이 있는 전자문서 또한 우리나라에서 사용할 수 있도록 하기 위하여 이에 관한 「국제통신협약(Protocol) 또는 통일규칙」을 제정하여야 한다. 또한 정부에서도 전자문서교환시스템을 상용화하려고 적극 지원하고 있다. 통상산업부는 대외무역법 제20조 전자문서교환(EDI) 조항을 삽입하기 위하여 '96년에 개정하여 '97년에 시행하려고 국회에 상정해 놓고 있다.

2) 운송서류의 유통성 인정

상업에서는 선하증권의 처분·증권성과 물권적 효력에 관하여 직접 규정하지 아니하고, 제820조에서 화물상환증의 처분증권성과 물권적 효력에 관한 규정인 세

년 2월부터 시행중이다. 무역업계는 입항선 수입신고제가 수출입 면허제가 신고제로 바뀌면서 신속통관을 지원하기 위해 도입된 제도이므로 입항전에도 나소장지를 허용하여 실질적으로 물류흐름에 도움을 줄 수 있도록 하여야 한다.

46) 본법의 목적은 “무역업무의 자동화를 촉진하여 무역절차 간소화와 무역정보의 신속한 유통을 실현하고 무역업무의 처리시간과 비용을 절감하여 국내산업의 국제경쟁력을 높임으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로”(제1조)하고 있다.

132조와 제133조를 준용하는 형식을 취하고 있다. 선하증권의 경우 소유권(민법 제211조)의 이전은 선하증권을 실질적으로 소유하거나(백지배서의 방식), 영국에서 사용하는 소지인식 또는 배서에 의한 양도로 이루어지고 있다. 그러나 전자문서로 제공하는 경우, 물리적인 선하증권의 소유가 불가능하며, 더욱 배서에 의한 전자문서의 유통은 더욱 어렵다고 생각한다. 무역거래조건의 해석에 관한 국제규칙(Incoterms: International Rules for the Interpretation of Trade Terms) 1990은 선하증권을 전자문서교환에 의해 전자문서로 제공하게 되었을 경우, 아직은 소유권의 이전까지는 어렵다는 점을 지적하고 있다.⁴⁷⁾

(6) 전자문서교환 수입통관자동화시스템의 상용화 확대

관세청은 '96년 7월 5일부터 전자문서교환 수입통관자동화시스템을 시행하고 있는데 무역업체는 118개 기업만이 이 시스템을 이용하고 있다. 관세청과 한국무역정보통신은 수입업체가 수입통관자동화시스템을 상용화하려면 이 시스템의 소프트웨어(Software) 시스템 설치비용과 애프터서비스 비용을 인하여야 한다. 중·소기업같은 영세사업자는 전자문서교환 서비스를 이용해 단기적 이익 확보보다는 관세사를 이용하여 수입통관하는 것이 경제적이라고 한다.⁴⁸⁾ 왜냐 하면 중소기업이 전자문서교환 수입통관자동화시스템을 도입하지 않는 것은 소프트웨어(Software) 시스템 설치비용이 비싸고 그 시스템의 애프터서비스 비용 때문이라고 한다.⁴⁹⁾

1996년 7월부터 전국 모든 항만의 운영전산시스템이 단일망으로 구축되었고 호주와 싱가포르, 홍콩 등 외국의 항만운영시스템과 접속되었다⁵⁰⁾ 이에 따라 전

47) Incoterms. 1990, The Bill of Lading and EDI Procedure.

48) 관세청, 관세사 설명회 자료, 1996. 3; 한국정보통신에 의하면 소프트웨어 공급업체는 국내 5개업체로 한정되어 있어서 아주 고가격이라고 한다.

49) 관세청과 한국무역정보통신의 자료, 1996. 8. 20.

50) 해양수산부, 1996. 9. 11 항만운영 전산망은 선박회사와 운송회사, 선박대리점 등 항만 이용업체들이 각 항만에 가서 입출입 서류를 제출하지 않고 컴퓨터를 이용하여 표준화된 전자문서교환(EDI)으로 처리하는 시스템이다. 이에 따라 각종 입출항 서류가 입출항 이전에 일괄 처리될 뿐만 아니라 수입화물 종류와 수량, 하역시기, 하역장소 등 각종 물류정보가 항만에 전달되어 물류비용이 획기적으로 절감된다. 해양부는 특히 부산항 등 컨테이너항만에 대해서는 항만이용자들이 이같은 전자문서교환(EDI)을 통하여 입출항 수속을 받지 않을 경우 97년 하반기부터 컨테이너터미널 사용을 전면 금지할 방침이라

국 어느 항만에서나 입출항 이전에 선박 입출입 수속을 간단하게 할 수 있다. 그리고 부산항에서 출발하는 선박은 싱가포르항만의 입항 수속을 사전에 받을 수 있게 되었다.

(7) 수출입화물 검사비율의 과다⁵¹⁾

수입화물의 검사비율은 수입신고건수 대비 약 45%로 실사검사 중심의 방식으로 실시되었으나, 이러한 높은 세관검사 비율은 수입화물유통체계의 가장 큰 장애요인으로 지적되었다. 수출입화물물량은 계속 증가하고 있으나 세관인력은 거의 증원되지 못하여 효율적인 통관관리가 현실적으로 불가능하였다. 전자문서 교환 수입통관자동화시스템 하에서는 수입화물검사 비율은 25%~30%로 종전보다 검사비율이 낮아졌다.

1) 보세장치장 관리 및 보세운송 문제

종전에는 대부분이 자가보세장치장 형태이며, 수입업자가 세관에 직접 가서 보세운송신고서에 발송 또는 도착신고를 하였기 때문에 많은 시간과 비용 및 인력 등이 낭비되었다. 또한 지정 보세구역, 영업용 장치장 및 보세창고에 대해서는 관리인이 대행하고 있었다. 관세법 제128조 컨테이너수입화물의 반입시 보세장치장 관리인의 장치 확인을 의무화하여 장치확인 후 수입신고를 하도록 함으로써 장치 확인과 세관검사가 중복되었다.⁵²⁾

부두직통관제도⁵³⁾와 보세운송의 신고방법의 절차 간소화로 서류 없이 보세운송

고 한다. 또한 선박입출항 수속 및 수입화물처리와 관련된 서류업무를 일괄처리할 수 있는 항만운영진산망(PORTIMIS)을 '96년말까지 모든 항만에 구축하고 이를 통합하는 해운항만종합정보망을 '97년 6월까지 완료하기로 하였다.

- 51) 수출물품의 검사는 필수검사 대상품목을 사전에 지정하여 검사하고 있으며 그외 물품은 무작위 추출방법에 의하여 검사하고 있으나 현재 평균 수출신고 건수의 약 9%를 검사하고 있는 실정이다.
- 52) 자가장치장은 세관의 과출검사 미비 및 관의 통제가 심하여 자율성이 결여되었다. 수입 컨테이너화물은 내장 상태로의 통관이 곤란하여 인출에 따른 비용, 시간, 부품파손, 상품가치의 저하 요인이었다. 또한 보세운송에 있어서는 현재 보세운송통로 지정, 운송기간 제한(3~7일), 운송업체 지정, 발송 및 선적지 도착보고 등으로 구성되었다.
- 53) 코리아 쉬핑가제트 1996. 5. 25; 선진국의 경우 부두에서 대부분 직통관되는 것과 비교할 때 신고서류의 복잡과 세관에 직접적인 보세운송의 발착 확인으로 인하여 많은 시간과

신고내역이⁵⁴⁾ 전자문서교환전송으로 운송할 수 있어 수입화물 흐름이 빨라졌다.”⁵⁵⁾

(8) 수입품 유통조사 강화

관세청은 백화점과 남대문 등 시장에서 판매되고 있는 수입소비재를 대상으로 유통조사를 정확히 하여야 한다. 그 결과 원산지표시를 제대로 하지 않은 물품은 보세구역반입명령(리콜)을 내리고 허위로 수입신고를 했거나 관세를 제대로 안낸 수입업자 등을 집중 관리하여야 한다.

IV. 結 論

관세청이 1996년 7월 5일부터 시행중인 전자문서교환 수입통관자동화시스템에 의한 수입통관제도와 수입화물 인도절차를 개선하기 위한 추진현황과 추진계획에 대해서도 살펴보았다. 또한 선진국의 전자문서교환 수입통관자동화시스템의 운용사례 등에 대하여 살펴보았다. 관세청은 시행중인 전자문서교환 수입통관자동화시스템의 시행상 문제점을 현실에 맞게 개선해 나가야 한다. 그래서 전자문서교환 수입통관자동화시스템의 시행상 문제점과 그 문제점을 해결할 개선방안을 다음과 같이 제안하였다. ① 개별시스템의 문제 ② 프로토콜의 전환문제 및 전자문서 호환성 문제 ③ 수입화물 검사시스템의 운용상의 문제 ④ 사후관세납부제도 문제는 모든 기업에게 담보제공의 제한적 요소를 제거하고 현실에 맞게 시행하여야 한다. ⑤ 전자문서교환에 관한 규정을 수입통관 관련 법규에 신설하고 지원하여야 한다. ⑥ 적하목록의 시행상의 문제점 개선 ⑦ 전자문서에 대한

비용 및 인력 낭비가 있었다

- 54) 현재 수입화물의 장치확인이 안된 수입화물도 수입신고를 할 수 있어서 선하증권 번호가 상이하여 관세청과 관세사들이 선하증권 번호를 확인하는 데 많은 시간낭비를 하고 있다.
- 55) 보세운송 승인 신청은 보세운송신고서를 제출하여 세관의 승인을 받아 운송하던 것이다. 제한특약에 한정된다. 보세운송 절차상 입항전 보세운송신고서를 전면 허용하여 하역 즉시 부두로 직반출할 수 있다. 또한 보세운송 발송, 도착보고를 폐지하여 보세구역 반출입보고로 대체하였다

제도적 보완은 전자문서 수용 가능성과 운송서류의 유통성 인증 ⑧ 관세법과 관세청고시, 그리고 훈령 등 행정규칙을 수입화물 인도절차가 간소화되도록 현실에 맞게 개정하고 보완해 나가야 한다고 생각한다.

[參 考 文 獻]

- 김중호, 전자문서교환(EDI)형 통관자동화시스템 추진현황과 방향, 「관세」 1993. 11월호.
- 이수용, 전자교환문서(EDI)로 가기 위한 기반시스템 도입경영, 「관세」, 1993. 7월호.
- 이수용, EDI 도입 필요성과 통관시스템의 개발 현황, 한국무역학회, 1996. 문희철, 무역자동화를 위한 EDI 국제표준화에 대한 연구, 무역학회지 제19호 2호, 1994.
- 박윤수, 무역대금결제상의 전자문서교환(EDI)방식에 관한 연구, 중앙대학교 대학원 박사학위논문, 1995. 종합무역 자동화 사업추진단 UN/EDI FACT과 KEC 활동, 1991. 11. 22.
- 최석범, EDI형 국제무역관습에 관한 연구, 무역학회지, 제19권 2호, 1994.
- 최석범, 전자문서교환(EDI)에 의한 국제무역거래에 관한 연구, 중앙대학교 대학원 박사학위 논문, 1995.
- 양승만, 수출입 통관관리의 선진화, 「관세」, 1993. 10월호.
- 한국 EDIFACT 표준원, EDI 포스트, 1996 각호.
- 한국물류정보통신, 물류, 1994~1996 각호.
- 홍정식, 전자문서교환(EDI) 수입통관절차의 합리적 방향(상,하) 「관세」, 1995. 5~6월호.
- 해운항만청/(주)네이콤, 물류 EDI system 구축 상세 설계, 1994.
- American Management Association, EDI AT WORK, 1989.
- An Introduction to EDI in Customs, Customs Cooperation Council, Brussel, 1990.
- CCC/IATA Joint EDI Seminar Documentation, Hotel Lotte Seoul Korea, 26-27 November 1991.

- EDI & Security, UN, 1993.
- Electronic Data Interchange and Paperless Trade: The Implementation Guide.
- Electronic Data Interchange(EDI) Systems for transport Related and trade facilitation Activities, U.N., 1990.
- Emmelhainz, Margarette A., "EDI: A Total Managements guide.", Van Nostrand Reinhold, 1990.
- Emmelhainz, Margaret A., Electronic Data Interchange, A Total Management Guide, Van Nostrand Reinhold, 1990.
- Hendry Mike, Electronic Data Interchange, Artech House, In C, 1993.
- Kimberley, Poul, "Electronic Data Interchange" McGraw-Hill, Inc, 1991.
- KUN/EDIFACT Directiry D.95A, KEB, 1995.
- Sokol, P. K. "EDI: The Competitive Edge." Intertext Publications McGraw-Hill Book Companies New York, N. Y. 1989.
- UN/EDIFACT Messages and Framework, UN, 1993.
- Walden Ian, and Braganza, Ashly, EDI: Audit and Control, NCC Blackwell, 1993.
- Walden Ian: EDI and Law, Blenheim Online, 1989.
- Wheble, Bernard S. "The Legal Problems In the Use of Automatic Data Processing in International Trade" SWIFT, London, 1982.
- UNECE, Report on Action Programme relating to Commercial and Legal Aspects of Trade Facilitation, TRADE/WP.4/R.787 (17 February 1992).
- UNECE, Recommendation for UN/EDIFACT Message level Security, TRADE/ WP.4/R.936 (4 February 1993)
- UNECE, EDIFACT Security Implementation Guidelines, TRADE/WP.4/R.937 (4 February 1993).