

관세법상 「수출입안전관리 우수공인업체」 (AEO) 제도의 효율적인 운용 방안에 관한 연구

남 풍 우* □ 안 재 진**

-
- I. 서론
 - II. 수출입물류보안제도 도입의 주요 사례
 - III. 주요 사례의 시사점 및 도입 필요성과 대응방향
 - IV. 관세법상 수출입안전관리우수공인업체 제도의 효율적 운용 방안
 - V. 요약 및 결론
-

I. 서론

최근 세관당국이 직면하고 있는 관세환경 변화의 핵심은 크게 2가지로 구분해 볼 수 있는데, 하나는 FTA 체결 확산 등 무역자유화로 인해 국제적인 물동량이 급격히 증가함에 따라 무역흐름을 보다 원활하게 이행될 수 있도록

* 강남대학교 경제통상학부 무역학전공 교수.

** 한국관세무역개발원 책임연구원, 경제학박사

지원하는 것이고, 둘째는 위험관리기법 및 수출입 업체와의 파트너십제도 활용 등을 통해 우범화물 또는 테러물품에 대한 적절한 통제를 행함으로써 국가간 교역물품의 안전관리를 강화하여 미국의 9/11 테러 이후 유발된 공급망 (supply chain) 보안 문제의 취약성을 해결하는 것이다. 즉, 적법한 교역물품에 대해서는 세관절차를 간소화함으로써 원활화를 도모하는 반면, 우범화물에 대해서는 보안을 강화하여 안전을 확보하는 상충된 목적을 달성해야만 하는 어려움에 직면하고 있는 것이다.

미국은 국제공급망(international supply chain) 참여 업체와의 파트너십(partnership)을 통해 미국으로 수입되는 물품의 안전을 확보하고 무역의 원활화를 도모하기 위해 C-TPAT라고 하는 자발적 참여 프로그램을 도입하였다. 이는 WCO가 2006년 6월 도입한 SAFE Framework의 채택을 통한 AEO 제도 도입의 토대가 되었다. 한편, WCO에서 도입한 AEO 제도는 EU로 하여금 역내 회원국간 수출입 물류보안제도를 도입하는 계기가 되었는데, EU는 WCO의 기본 개념을 토대로 2008년 1월부터 AEO제도를 도입하여 시행하고 있다.¹⁾ 이 외에도 싱가포르, 호주, 뉴질랜드, 캐나다, 일본 등도 이러한 흐름을 반영하여 자국 실정에 맞는 수출입 물류보안제도 즉, AEO 제도를 속속 도입하고 있다.

더욱이 최근 들어서는 수출입물류보안 제도를 도입하는데 그치지 않고 각국에서 도입한 개별적인 프로그램을 서로 연계시키는 작업을 추진하고 있다. 즉, 개별 국가간 수출입물류보안 제도를 상호인정 함으로써 국내에서 시행중인 제도하에서 인증 받은 수출업체가 상호인정을 체결한 상대국에서도 똑같은 혜택을 받을 수 있도록 하는 것이다.

이러한 프로그램은 모두 세관과 민간부문간 협력(partnership)을 그 시행의 기본조건으로 하여 국제무역 공급망 보안을 강화하고 있다는 특징이 있으며, 본 제도에서 요구하는 보안 요구조건을 충족하는 공급망 당사자에게는 혜택이 부여되나, 그렇지 못한 경우에는 선별검사, 입항거부, 통관지연 등 또 다른 무역장벽으로 인해 불이익을 받을 수도 있다.

따라서 무역에 대한 의존도가 70% 이상에 이르고 있는 우리나라도 FTA

1) 안재진, '북경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구', 「관세학회지」, 제8권 제3호, 한국관세학회, 2007.08, pp.23-40 참고.

체결 증가에 따른 무역 물동량 및 여행자의 증가, 밀수, 테러 등의 증가가 예상되는바, 새로운 개념의 수출입물류보안 제도의 도입과 이의 효율적인 운용이 필요하다. 더욱이 이러한 흐름에 발맞추지 못할 경우 우리 수출업체가 수입국에서 통관지체 및 반입금지 등 불필요한 차별을 받을 수 있기 때문에 국내제도 도입은 물론이고 주요국과의 상호인정의 추진이 시급한 시점이다.

이러한 인식하에 본 연구는 세계관세기구(WCO)와 주요국(미국 및 EU 등)에서 도입된 주요 수출입물류보안 제도를 분석한 후, 이러한 흐름에 대처하기 위해 관세법에 입법되었으나 아직 시행되고 있지 못한 수출입안전관리우수공인업체 제도의 효율적인 운용 방안을 제시하고자 한다.

II. 수출입물류보안제도 도입의 주요사례

1. WCO SAFE Framework과 AEO 제도

미국에 대한 9/11 테러 이후 WCO는 세관절차의 간소화 및 조화에 관한 개정교토협약(the revised Kyoto Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures, 이하 개정협약)²⁾을 비준하였으며, 2005년 6월 27일에는 SAFE Framework(the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade)이라고 하는 새로운 화물보안 의정서(protocol)를 도입하였다.

이러한 일련의 조치는 9/11 이후의 세관환경으로 인해 특별한 보안 필요성을 반영하는 한편 국가간 화물흐름의 원활화 절차를 강화하기 위한 것이다.³⁾ 즉, SAFE Framework을 채택함으로써 교토협약 내에서의 무역원활화 원칙을 더욱 확대시켰으며 9/11에 대응하여 화물보안에 대한 새로운 규정을 도입한

2) 세관당국은 첫째, 화물처리 및 통관을 위한 전자적 시스템 이용, 둘째, 검사를 위한 화물선별시 위험관리기법 도입, 셋째, 세관간 협력을 수행 넷째, 세관관련 법 및 규정의 투명성 및 범용성 확보 등을 권고하고 있다. 즉, 개정협약은 세관당국이 국경보호 및 무역원활화를 위한 중심 역할을 수행토록 규정하고 있다.

3) W, David, "The changing role of Customs: evolution or revolution?", *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, March 2007, p.32.

것이다.⁴⁾

교도협약과 마찬가지로 SAFE Framework은 세관당국이 무역원활화 및 화물보안을 위한 주요 역할을 수행하도록 규정하고 있으며, 이는 세관간 네트워크(Network)의 구축과 세관과 기업간 파트너십(partnership) 구축을 통해 이행되어야 한다. 세관간 네트워크는 고위험 화물을 스크린(Screen)하기 위해서 자동화된 기법을 이용하며, 세관과 기업간 파트너십은 AEO 프로그램을 통해서 송화인(shipper)을 사전에 인증하기 위한 절차를 설정하고 있다.⁵⁾

우선 SAFE Framework의 세관간 네트워크 구축을 위해 첫째, 세관은 화물 검사를 위해 비파괴검사장비(non-intrusive inspection equipment : NIIE)를 사용하며 둘째, 자동화된 위험관리기법을 도입하고 셋째, 고위험 화물과 저위험 화물을 구분하기 위한 일관된 방법을 개발하며, 넷째, 화물 및 컨테이너에 대한 사전 전자정보를 요구하고 다섯째, 화물보안프로그램의 효능을 추적하기 위한 이행조치 마련 등을 권고하고 있다. 특히 위험관리 및 화물검사에 대한 가이드라인에서는 세관당국이 가능한 한 국가간 무역흐름을 방해하지 않는 수준에서 보안절차를 이행하도록 하는 무역원활화 조치를 도입하고 있다.

다음으로, SAFE Framework에서는 세관-기업간 파트너십 구축을 규정하고 있는데, 이는 무역원활화 및 화물보안의 동시 목표를 충족하는 것이다. 이를 위해 WCO SAFE Framework에서는 AEO 당사자들(수입업자, 수출업자, 포워드, 운송회사 등 민간부문)이 준수해야 하는 보안기준을 13가지로 구분하여 규정하고 있으며(<표 II -1> 참조), 위험한 화물의 이동으로부터 공급망(supply chain)을 보호하기 위한 특정 기준을 충족하는 기업들은 AEO⁶⁾로 인

4) Schmitz, Michael, "Speech on the WCO Framework of Standard and the Implementation of United Nations Security Council Resolution 1540", February 23, 2007.

5) 네트워크와 파트너십에 따른 SAFE Framework의 4가지 기초 개념은, 첫째, 협정에 참여하는 회원국들간에 사전화물정보(advance cargo information) 요구사항의 조화, 둘째, 위험관리기법의 이용, 셋째, 수입국의 요청에 따른 수출화물 검사, 넷째, 세관절차의 신속화를 위한 새로운 프로그램의 도입이다(WCO, "WCO SAFE Framework of Standards", 2007.06, p.3).

6) WCO에서는 Authorized Economic Operator(AEO) is a party involved in the international movement of goods in whatever function that has been approved by or on behalf of a national Customs administration as complying with WCO or equivalent supply chain security standards. Authorized Economic Operators include inter alia manufacturers, importers, exporters, brokers, carriers, consolidators, intermediaries, ports, airports, terminal operators, integrated operators, warehouses,

증하여 신속한 화물반출, 화물검사 비율 축소, 통관절차의 신속화 등을 통한 혜택을 부여하도록 규정하고 있다.⁷⁾

<표 II-1> WCO SAFE Framework의 AEO 보안기준 및 혜택

구 분	주 요 내 용
보안 기준	세관법규준수 <input type="checkbox"/> 일정기간 국내 법령의 위반 여부
	상업기록 관리시스템 <input type="checkbox"/> 수출입화물 심사가 가능한 기록시스템 유지 <input type="checkbox"/> 세관의 접근 허용, 정보기술 보안조치 도입
	재정건전성 <input type="checkbox"/> AEO 프로그램을 운용하기 위한 재정건전성 보유
	자문, 협력 및 커뮤니케이션 <input type="checkbox"/> 개별적 또는 협회를 통해 세관과 정보 공유 <input type="checkbox"/> 의심화물 서류에 대한 적절한 세관 통보절차 마련
	교육 및 훈련 <input type="checkbox"/> 직원 및 필요시 거래파트너에 대해 보안교육 실시
	정보교환, 접근 및 기밀성 <input type="checkbox"/> 당사자간 전자데이터 교환의 완전 및 적기이행 추구, 전자데이터국제표준 이용, 정보변경 및 오류 예방, 적하목록의 정확성 확보
	화물보안 <input type="checkbox"/> ISO 표준에 따른 컨테이너 봉인 이용 및 교부자 지정, 운송기기 검사절차 마련(무결성 확보), 화물 및 보관시설 운송기기의 관리 및 통제, 반출절차 마련, 운송 및 하역 보안절차 마련
	운송기기보안 <input type="checkbox"/> 운송기기 보안규정 마련, 운송인 보안훈련
	작업장소보안 <input type="checkbox"/> 불법침입 방지재료로 건물 건축, 내·외부 창문·출입구 등 잠금장치 설치, 출입구 등에 조명 설치 및 인원배치, 미승인자 및 차량 통제절차 마련
	직원보안 <input type="checkbox"/> 보안 및 관세 관련 범죄행위 조사, 주기적인 배경검사, 방문자 사전부착 신분증으로 확인, 퇴직자의 신분증 회수 및 작업장과 정보시스템 접근 차단
	파트너보안 <input type="checkbox"/> 보안이행 조건을 계약서상에 명문화
	위험관리/복구 <input type="checkbox"/> 비상사태 및 테러에 따른 복구절차 서류화
평가·분석·개선 <input type="checkbox"/> 자체평가 절차 서류화 및 정기적 이행, feedback	
혜택	인증 및 검증 <input type="checkbox"/> 신속한 화물반출, 검사비율 축소 <input type="checkbox"/> 고급정보 접근허용, 무역두절 및 위협고조시 특별조치

자료 : WCO, WCO SAFE Framework of Standards, 2007.06, pp.37~47에 규정된 보안기준을 참고로 하여 저자 구성

distributors라고 규정하고 있다(WCO, *op. cit.*, p.6)

7) AEO에 대한 혜택에 대해서는 WCO, *op. cit.*, pp.48-50 참고.

현재 EU는 단일서명 형식으로 WCO 기준을 공동으로 시행한다고 밝힌 것을 비롯해 미국과 멕시코, 캐나다, 일본, 러시아, 호주 등 2007년 10월을 기준으로 WCO 회원국 중 149개국이 SAFE Framework을 이행한다는 의향서 (letter of intent)에 서명하였다.⁸⁾

2. 미국의 수출입물류보안제도 : C-TPAT

9/11 이후 미국 관세국경보호국(Customs and Border Protection : CBP)은 국경 및 무역화물을 테러 등의 위협으로부터 보호하기 위한 조치를 도입하였는데, 이것이 WCO SAFE Framework의 토대가 된 자발적 민-관 파트너십 프로그램인 C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)이다. C-TPAT는 무역 업계가 CBP와 협력하여 자발적으로 법규 및 보안기준을 준수하도록 함으로써 보안을 강화하는 동시에 이와 같은 조치가 적용되는 화물 및 운송수단에 대해서는 무역흐름을 촉진하는 수출입물류보안 프로그램이다.⁹⁾

C-TPAT는 2002년 4월 시작되었으며 제조업자, 수입자, 운송회사, 관세사 등 공급망의 모든 당사자¹⁰⁾가 참여하는 자발적인 프로그램이다(다만 수입화물에 대한 보안에 중점을 두었기 때문에 현재 수출자는 제외된 상태이나 조만간 포함시키기 위한 작업이 진행중이다).¹¹⁾ C-TPAT 제도는 공급망 당사자별로 보안 기준(security criteria) 및 보안 가이드라인(security guidelines)을 제시하고 있는데, 공급망에 참여하고 있는 업체의 특성에 따라 조금씩 다른 기준을 적용하고 있기는 하지만 큰 틀에서는 대부분 유사한 내용을 규정

8) Michael Schmitz, "WCO SAFE Framework of Standards - Prevention of Terrorist Movement/Effective Border Security", *5th Special Meeting of the Counter-Terrorism Committee with International, Regional and Sub-Regional Organizations*, Kenya, WCO, 2007.10.29, p.3.

9) Jason Matechak & Natalie Linendoll, "Safe Port Act and C-TPAT : added accountability and benefits defined", *ReedSmith*, 2007.04, pp.1-3

10) 수입자, 관세사, 외국 제조업자, 철도운송인, 해상운송인, 고속도로운송인 등에 대해서 보안기준을 제시하고 있으며, 항공운송인, 해상 또는 항만터미널운영자, 항공운송혼재업자, 해상운송중개인, NVOCC로 구분하고 있다.

11) Feldman Lenny, "C-TPAT and border security : The very latest from CBP", *World Trade Interactive*, June 2007.

하고 있다.

C-TPAT 참여자들은 미국과 해외 항구간의 물품이동에 관여되는 미국 기업들과 미국에 자회사를 둔 외국 기업들을 포함하며, 2007년까지 6,900개의 기업들이 C-TPAT 프로그램의 회원으로 등록하여 현장검증을 통한 인증을 받았다.¹²⁾

<표 II-2> C-TPAT 당사자별 보안기준 : 수입업자의 예

항 목		보안기준 주요 내용
협력 업체 요구 사항	보안 절차	<input type="checkbox"/> 협력업체의 C-TPAT 인증여부(인증서, SVI 번호) <input type="checkbox"/> 인증 비적격 업체에 대해 보안기준 충족여부 입증 요구
	원산지 지점	<input type="checkbox"/> 협력업체가 원산지, 조립, 제조 지점에서 보안절차를 개발하도록 독려 및 주기적으로 검토
	해외 인증	<input type="checkbox"/> 외국 관세행정 기관에 의해 관리 되는 공급망 보안 프로그램의 인증을 받은 업체가 있는 경우 확인
	내부 기준	<input type="checkbox"/> 재정건전성, 계약상의 보안요구사항 충족 능력, 보안취약 부분의 정정 및 확인 가능성 체크
컨테이너 보안	<input type="checkbox"/> 비승인자의 물품 침입으로부터 보호 <input type="checkbox"/> 컨테이너 적입시점에서 컨테이너의 적절한 봉인(PAS ISO 17712 표준 또는 그 이상의 봉인 사용)	
컨테 이너 검사	구조	<input type="checkbox"/> 컨테이너 적입전 구조적 무결성을 검증하기 위한 절차 마련 <input type="checkbox"/> 컨테이너 내외부에 대한 이상유무 검사절차 마련
	봉인	<input type="checkbox"/> CBP 또는 외국의 해당 기관에 협정된 봉인, 컨테이너를 인식시키고 보고 하는 절차 마련 <input type="checkbox"/> 컨테이너 관리 및 봉인 장착절차 문서화, 봉인배부자 지정
	보관	<input type="checkbox"/> 무권한의 접근 및 조작 예방을 위해 안전한 영역에 보관 <input type="checkbox"/> 무권한의 진입 사실의 보고 및 제압 절차 마련
물리적 접근 통제	직원	<input type="checkbox"/> 피고용인 신분확인 시스템 마련 <input type="checkbox"/> 직원, 방문자 등의 신분확인 배지 배부 및 제거 관리 <input type="checkbox"/> 접근장치(열쇠, 열쇠 카드 등)의 배부 및 제거 절차 문서화
	방문자	<input type="checkbox"/> 방문자들은 도착 즉시 사진 부착 신분증 제시 <input type="checkbox"/> 모든 방문자들 수행 감시, 입시 신분증 착용
	물품 배달	<input type="checkbox"/> 배달자 도착시 ID 및/또는 사진부착 신분증 제시 <input type="checkbox"/> 물품 또는 우편물은 반출되기 전에 주기적으로 심사

12) U.S. CBP, "Customs-Trade Partnership Against Terrorism : A Year in Review", *CBP News Releases*, January 31, 2008.

항 목		보안기준 주요 내용
절차적 보안	문서화	<input type="checkbox"/> 화물통관시 모든 정보의 적법성, 완전성, 정확성 확보 <input type="checkbox"/> 정보의 교환, 손실 및 오류 정보 진입 예방절차 마련
	적하 목록	<input type="checkbox"/> 협력업체로부터 수취한 정보의 정확/적시 보고절차 마련
	선적 수취	<input type="checkbox"/> 화물 도착시 적하목록상의 정보와 대조(정확한 화물명세 여부, 중량측정, 라벨링 등 확인-검증) <input type="checkbox"/> 화물이 수취되거나 방출되기 전 운전자 신분 확인
	불일치	<input type="checkbox"/> 불일치 또는 비정상적 상태 조사 및 해결절차 마련(세관 및 기타 법률집행 기관에 불법 또는 혐의사실 통지절차 마련)
직원 보안	검증	<input type="checkbox"/> 경력, 참고사항 등 신상정보에 대한 고용전 검증절차 마련
	조사	<input type="checkbox"/> 장래의 고용인에 대한 배경 검사 및 조사 수행 <input type="checkbox"/> 채용 후 주기적 체크 및 재조사(지위에 따라 구분)
	해고	<input type="checkbox"/> 퇴직직원 신분증 제거, 시설 및 시스템 접근 통제절차 마련
보안훈련 및 위협인식	<input type="checkbox"/> 피고용인들은 상황 전달, 보고하기 위한 절차 숙지 <input type="checkbox"/> 우편물 수취 및 개봉, 화물 선적 및 수취시의 보안훈련 <input type="checkbox"/> 화물 무결성 유지, 내부 공모행위 인식, 접근통제 훈련 <input type="checkbox"/> 피고용인들의 적극적 참여 위해 인센티브 제공	
물리적 보안	장벽	<input type="checkbox"/> 화물 처리 및 저장 시설 주위에 장벽 설치 <input type="checkbox"/> 국내외의 물품, 고가품, 위험물 분리시설 내부에 설치
	출입구	<input type="checkbox"/> 출입구에 직원 배치 또는 모니터링 <input type="checkbox"/> 출입구의 숫자는 최소한의 수준으로 유지
	주차	<input type="checkbox"/> 방문차량의 화물 처리 및 저장을 위한 지역 주차 금지
	빌딩 구조	<input type="checkbox"/> 불법적인 진입을 방지할 수 있는 재료로 건축 <input type="checkbox"/> 주기적 검사 및 수리에 의하여 유지
	잠금 장치	<input type="checkbox"/> 모든 내외부 창문, 출입구 및 장벽은 잠금장치 설치 <input type="checkbox"/> 경영진과 보안 직원은 모든 잠금장치 및 열쇠 배포 통제
	조명	<input type="checkbox"/> 입구, 출구, 화물처리 및 저장 영역, 장벽라인 및 주차영역 등에 적절한 조명을 시설 내외부에 설치
	경고 시스템	<input type="checkbox"/> 경고시스템 및 비디오 감시카메라로 구내 모니터링 <input type="checkbox"/> 화물 처리 및 저장 영역에 설치하여 사용
정보 기술 보안	패스 워드	<input type="checkbox"/> 자동화된 시스템에 대한 주기적 패스워드 변경 <input type="checkbox"/> IT 보안정책, 절차 및 표준 마련, 직원에 대한 훈련
	책임성	<input type="checkbox"/> 부적절한 접근, 불법접입 또는 데이터의 변경 등을 포함한 IT에 대한 오용을 확인하기 위한 시스템 마련

자료 : U.S. CBP, "C-TPAT Minimum Security Criteria : Security Criteria for C-TPAT Importers", 2005.03.25.

C-TPAT를 통해 인증된 당사자(파트너)에 대해서는 3단계로 구분하여 다양한 혜택이 주어진다. 즉, 첫째, 인증시(Certification, Tier 1), 둘째, 현장실사를 통한 검증시(Validation, Tier 2), 셋째, 우수한 모범사례(best practice) 충족시(Re-Validation, Tier 3)로 구분하여 인증하며, 단계가 진행될수록 부여되는 혜택의 범위도 다양하고 커지게 된다.¹³⁾

일반적으로 컨테이너 검사비용 축소, 세관절차의 신속화, FAST(Free and Secure Trade) 프로그램 및 해상 그린레인(Green Lane)에 참여할 자격 등의 혜택¹⁴⁾이 부여된다.¹⁵⁾

한편, 미국의 경우에는 C-TPAT 이외에도 다양하고 포괄적으로 수출입물류보안 제도를 시행하고 있는데, 그 대표적인 것이 외국 항만에서 미국으로 수입되는 컨테이너 화물을 사전에 검사하는 CSI(Container Security Initiative) 제도를 2002년 1월부터 시행중이며(현재 전세계 60여 항만에서 시행중),¹⁶⁾ CSI를 보완하기 위해서 화물을 미국으로 수출하는 모든 운송인(Carriers and NVOCCs)에게 컨테이너가 선박에 선적되기 24시간 전에 미국 항 화물컨테이너에 포함된 적하목록을 미국 관세청의 자동적하목록시스템(Automated Manifest System)에 신고토록 하는 24-hour advance vessel manifest rule 조치를 2003년 2월 2일부터 시행하고 있다. 또한 미국으로 향하는 컨테이너를 Scanning 하여 핵 또는 방사능 무기가 은닉되어 있는지 여부

13) C-TPAT 인증 및 혜택은 안재진, 「북경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구」, 「관세학회지」, 제8권 제3호, 한국관세학회, 2007.08, pp.21-48; Stephen M. Zelman, 「Benefits of and Requirements for C-TPAT Validation」, (<http://c-tpat.us>), 2005.12, pp.2-6 참고.

14) C-TPAT은 기본적으로 기업들이 합의된 수출입물류보안 조치를 채택 및 이행하게 되면 이에 대한 보상으로 보안검사 면제 또는 최소한도의 적용, 신속한 화물통관 및 반출 등의 혜택을 제공한다. 평균적으로, C-TPAT 보안화물 선적품은 非 C-TPAT 선적품에 비해서 6배 정도 더 적은 검사를 받고 있다. 즉, C-TPAT 인증 등급에 따라 CBP의 자동선별시스템(automated targeting system)에 의해 위험점수(risk targeting score)가 조정되며, C-TPAT 선적품(특히 tier 3)은 더욱 빠른 처리가 가능하며 화물처리의 예측이 가능해진다는 것이다(U.S. CBP, 「Securing the Global Supply Chain : Customs-Trade Partnership Against Terrorism(C-TPAT) Strategic Plan」, 2004.11, pp.13-14).

15) Patrick Burnson, 「Ocean Cargo : Former U.S. Customs Chief gives High Marks to C-TPAT」, *Logistics Management*, March 3, 2008.

16) U.S. CBP, 「Container Security Initiative」, 2006-2011 Strategic Plan, 2006.08, pp.6-7.

를 색출하기 위해서 2007년부터 SFI(Secure Freight Initiative) 제도가 시범운용 중이다.¹⁷⁾

그런데 최근 미국에서는 이러한 모든 프로그램들의 법적 안정성을 확보하기 위해서 별도의 법령을 제정하여 체계적으로 추진하고 있다.

우선 미국의 국토안보부(Department of Homeland Security : DHS)는 현재까지 시행되고 있는 제도만으로는 대량살상무기(WMD)를 효과적으로 차단하는데 한계가 있다고 판단하여 해상 항구 및 화물을 보호하기 위한 기존의 미국 법률을 재조립 하여 보다 강력한 수출입물류보안 법령을 제정하였다. 이것이 Security and Accountability for Every Port Act 2006(SAFE Port Act)으로서 2006년 10월 발효되었다.¹⁸⁾ 본 법률에서는 기존에 시행하고 있었던 CSI, C-TPAT 등을 입법화하고 100% 화물검색을 위해 외국항만을 선정하도록 규정하고 있다.

<표 II -3> SAFE Port Act에서의 컨테이너 Scanning 규정

법령	주요 내용
SEC. 204	<input type="checkbox"/> 법 발효 후 90일 이내 컨테이너보안 최소표준 및 절차 마련 - 법 발효 후 180일 이내 잠정 최종규정 공포 - 제정 후 2년 이내 미국 반입 모든 컨테이너에 적용
SEC. 231	<input type="checkbox"/> Pilot Integrated Scanning System(PISS) 시행 - 컨테이너 통과 및 환적 3개항만 지정, NIE 및 RDE 설치 - 법 시행 후 1년 이내에 지정항만에서 PISS 이행 - 모든 컨테이너 Scan 검사,
SEC. 232	<input type="checkbox"/> 화물컨테이너 100% Screening, 고위험컨테이너 100% Scanning <input type="checkbox"/> 국토에너지부(DOE) 및 외국 파트너와의 협력을 통해 통합스캐닝시스템 도입

주 : Screening은 선적품과 일치하는 적하목록 또는 반입서류를 포함하여 물품에 대한 정보를 시각적 또는 자동적으로 검토하는 것을 의미한다. 반면 Scanning은 비파괴 영상장비, X-Ray 등을 이용하여 직접 화물에 대한 검사를 수행하는 것이다(SAFE Port Act Sec.2 (13)).

자료 : SAFE Port Act 2006 SEC.204, 231, 232

17) U.S. CBP, "Secure Freight Scanning at a Glance", Fact Sheet, 2007.10.

18) The White House, "President Bush Signs SAFE Port Act", *News & Policies*, October 13, 2006; GAO, "MARITIME SECURITY-The SAFE Port Act : Status and Implementation One Year Later", *GAO-08-126T*, 2007.10, pp.15-19.

한편, 2007년 8월에는 미국내 각 분야의 테러대비 태세 강화에 중점을 둔 법률인 Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007(9/11 Commission Act)이 채택되었다. 이 법률에서는 화물 컨테이너에 대한 100% Scanning에 대해 규정하고 있기 때문에 매우 중요한 법률이라고 할 수 있는데 즉, 외국항만에서 선적 후 직접 또는 경유과정을 거쳐 미국으로 반입되는 모든 컨테이너는 선박에 적재되기 전에 NIIE 및 RDE에 의해 Scan 되어야 하며, 이를 충족하지 못한 경우 미국으로의 반입을 금지하고 있다.¹⁹⁾ 이와 같은 규정은 2012년 7월 1일 이후 외국 항구에서 미국으로 향하는 선박에 적재된 컨테이너와 관련하여 적용된다.²⁰⁾ 한편 컨테이너 보안 표준 및 절차 규정과 관련하여, 미국으로 향하는 모든 컨테이너는 봉인 컨테이너에 대한 ISO 17712의 요구조건을 2008년 10월 15일까지 충족하도록 규정하고 있다.²¹⁾

<표 II -4> 9/11 Act에서의 컨테이너 Scanning 및 Seal 기준

조문	주요 내용
SEC. 1701	<p>□컨테이너 Scanning 및 Seal(SAFE Port Act Sec 232(b) 개정)</p> <p><컨테이너 Scanning></p> <p>□외국 항만에서의 직접 적재 또는 경유 컨테이너에 대한 NIIE, RDE Scanning</p> <p>□2012년 7월 1일 이후 선적 컨테이너에 적용</p> <p>□예외규정에 따라 2년 및 추가 2년 연장 가능</p> <p><컨테이너 Seal></p> <p>□SAFE Port Act SEC 204에서 컨테이너 보안 표준 및 절차 마련토록 규정, 2008년 4월 1일까지 마련하지 못하면 2008년 10월 15일부터 ISO 17712 적용</p>

자료 : 9/11 Commission Act SEC.1701

19) The White House, "President Bush Signs Implementing Recommendations of the 9/11 into Law", News & Policies, August 3, 2007.

20) 9/11 Commission Act Sec. 1701

21) 9/11 Commission Act Sec. 1602

3. EU의 수출입물류보안제도 : AEO

2004년 3월 유럽이사회(European Council)는 효율적인 국경관리, 세관협력 전략의 채택과 이행, 이를 위한 모든 형태의 운송시스템 보호를 요청하였으며, 경제운영자(economic operators)들과 함께 공급망을 보호하고 적법한 무역의 촉진을 위해 세관이 중요한 역할을 수행해야 한다고 결론지었다. 이에 따라 2005년 역내시장을 보호하고 국제 서플라이 체인을 보호하며 개선된 세관절차를 통해서 적법한 무역을 원활하게 지원한다는 목표로 일련의 조치를 도입하였다.

EU 세관보안프로그램(Customs Security Program : CSF)에 포함된 이들 조치는 공동체관세규약(Community Customs Code : CCC)을 개정함으로써 도입하였는데,²²⁾ 여기에 포함된 주요 내용을 살펴보면, 첫째, 물품을 수출 또는 수입하는 경우 사전 전자정보를 세관당국에 제공하고(pre-arrival and pre-departure declarations), 둘째, EU 회원국을 위한 공동위험선별기준(common risk-selection criteria)에 기초한 공동위험관리기법을 도입하며, 셋째, 적법한 무역을 촉진하기 위해서 신뢰할 수 있거나 세관법규준수도가 뛰어난 무역업자들에게 간소화된 세관절차를 제공하는 AEO 프로그램을 도입하는 것이다.²³⁾

AEO 인증을 위한 보안기준은 기업정보, 법규 및 기준 준수도, 기업의 회계 및 물류시스템, 재정건전성, 안전 및 보안 요구사항 등 5개의 부문(sections)으로 구성되며, 각 부문은 몇 개의 하위 부문(sub-sections)으로 구분되는데 예를 들어, 안전 및 보안 요구조건의 경우 시설, 운송기기, 화물, 직원 보안 등으로 구성되어 있다.²⁴⁾

22) Council Regulation(EEC) No 2913/92(CCC)를 개정하는 Regulation(EC) No 648/2005 와 공동체관세규약의 시행령이라고 할 수 있는 Regulation(EEC) No 2454/93을 개정한 Commission Regulation(EC) No 1875/2006에 수출입물류보안의 강화, AEO 제도의 시행절차 및 방법 등이 세부적으로 규정되어 있다.

23) AEO제도는 2008년 1월부터, 컴퓨터화된 위험관리시스템은 2009년까지, 사전정보의 세관 제출은 2009년 7월 1일 의무적으로 시행된다(Europa. "Customs and Security", Policy Issue, Taxation and Customs Union).

24) 안재진, "공급망 보안 강화 및 무역원활화를 위한 EU의 AEO 제도 운영과 시사점 (상)", 관세와 무역, 제39권, 한국관세무역개발원, 2007.07, pp.90-94

따라서 EU AEO제도에 따른 인증을 받고자 하는 공급망 당사자들은 이와 같은 보안 요구사항을 준수하여야 하며,²⁵⁾ AEO 지위를 받을 수 있는 경제운영인은 제조업자, 수출업자, 포워드, 창고업자, 관세사, 운송회사, 수입업자 등 대부분의 수출입 관련 업체들이다.²⁶⁾

AEO 프로그램에 의해서 신뢰할 수 있거나 세관법규준수도가 뛰어난 무역업자들은 회원국간 세관절차의 합리화 또는 공급망 보안에 관련된 세관통제의 원활화를 통해서 혜택을 받게 된다. AEO 지위를 부여받은 운영인에 대한 혜택은 인증유형에 따라 다소 다르기는 하지만 세관절차의 간소화, 물리적 화물검사 횟수의 경감, 선적물품에 대한 반출입 우선 처리 등이 포함된다.²⁷⁾

<표 II -5> EU AEO제도에서의 보안기준 범위 및 주요내용

구 분		주 요 내 용
보안 기준	기업 정보	□년간 매출액, 이윤 및 손실, 재고수용력, 생산절차에 이용되는 물품, 산출량, 판매(외국무역), 세관창고로부터 반출되는 물품, 품목분류, 수입관세율, VAT세율 등
	법규준수도	□세관 활동기록, 법규준수도 검사, 세관승인 취소비율 등
	상업기록 관리시스템	□회계시스템 보유, 물리적 또는 전자적인 관세당국 접근 가능성, 공동체 및 비공동체 물품을 구별하는 물류시스템, 불법 또는 불규칙한 거래를 예방할 수 있는 내부통제 시스템, 기업의 기록 및 정보, 정보의 손실에 대한 보호조치 및 절차, 보안위협 발생시 위협인식 및 세관통보절차 마련 등
	재정건전성	□대차계정(balance)과 재정이동 현황 검토□분석(은행 및 신용보호기관 활용), 지불불능(insolvency) 또는 청산(liquidation) 대상 여부, 현재 지급협정 체결 여부, 3년간 세관에 부과된 금액 체납여부 검토 등
	보안 요구조건	□보안자기평가, 작업장소 보안, 물리적통제, 화물보안, 물류절차 보안, 물품생산, 보관, 반출입, 적재 절차별 보안조치 마련, 직원보안 및 외부서비스 제공자 보안, 비즈니스파트너 요구사항

자료 : European Commission, "AEO Guidelines", TAXUD/2006/1450, Brussels, 2007, pp.75-80; Commission Regulation(EC) No 1875/2006 L 360/70-72 참고.

25) AEO 신청에 따른 인증절차에는 보안자체평가(self-assessment), AEO 보안 가이드라인, COMPACT(the Compliance Partnership Customs and Trade) Model위험지도 작성법(risk mapping) 등이 함께 이용된다.

26) Economic operator means : a person who in the course of his business, is involved in activities covered by customs legislation(Commission Regulation(EC) No 1875/2006 Article 1).

27) European Commission. "AEO Guidelines", TAXUD/2006/1450, Brussel. 2007.05, pp.75-76.

4. 기타 국가의 수출입물류보안제도

(1) 스웨덴의 Stairsec 프로그램

스웨덴은 세관 법규준수도 및 수출입물류 보안을 개선하기 위한 목적으로 Stairsec Program을 개발하였는데, 이는 기존의 Stairway 프로그램(Stairway customs accreditation program) 내에서 개발된 통합공급망 보안(integrated supply chain security : ISCS) 프로그램이다. 본 프로그램의 목표는 수입업자, 수출업자, 관세사, 포워드, 터미널, 운송인(항공, 해상, 육상) 등 국제적인 공급망에 참여하는 모든 민간부문 이해당사자들을 위한 인정절차(accreditation process)를 통해서 수출입물류 보안을 제고하는 것이다.

본 프로그램은 2004년 1월 15일 파일럿(pilot) 운영자들에 대한 인증을 통해 운영되었으며, 현재 약 40개 이상의 스웨덴 기업들이 인증되었거나 인증과정에 참여하고 있다. Stairsec Program은 C-TPAT와 양립할 수 있을 정도로 유사한 프로그램으로써 미국과 스웨덴은 두 프로그램의 동일화를 위한 협의를 진행하고 있다.²⁸⁾

(2) 뉴질랜드의 SES 프로그램

SES(Secure Exports Schemes) 프로그램은 2004년 뉴질랜드 세고나에서 도입한 프로그램으로서, 수출 중심의 세관-수출업자간 자율적 파트너십 프로그램이다. SES의 보안조치는 WCO SAFE Framework의 규정사항과 일치하며, 이는 컨테이너가 포장되고 선적을 위해 적재될 때 불법침입으로부터 물품을 보호하기 위한 보안조치를 강화하기 위한 것이다. SES 참여자들은 사전수출정보를 제출하고 보안조치를 유지해야 하며, 이에 대한 "Greenlane"²⁹⁾ 또는 신속한 세관절차의 혜택이 주어진다.

SES의 파트너들은 컨테이너 적입지점으로부터 수출물품 선적을 위한 장소

28) Joann Peterson and Alan Treat, "The Post-9/11 Global Framework for Cargo Security", *Journal of International Commerce and Economics*, U.S. ITC, 2008.03. p.14.

29) Green Lane 지위는 화물이 세관간섭이 적은 항구/공항시설로 이동할 수 있음을 의미한다. 기타 다른 수출자들은 Red Lane이 적용되는데, 이는 물품에 대한 보안이 확보되지 않았기 때문에 높은 수준의 세관의 통제 대상이 된다.

에서 인도되기까지 침입, 파괴, 도난 등으로부터 물품을 보호하는 조치를 취한다는 확실한 약속을 이행해야 한다. 즉, 뉴질랜드로부터 수출되는 물품을 보안조치에 따라 포장, 물품보안을 확보하기 위한 적절한 조치 마련, 보안조치에 따라 운반되고 선적장소에서 침입되지 않아야 하며, 해상운송컨테이너 또는 기타 포장용기들은 세관승인 봉인 또는 세관의 통제하에 있고 해외 세관에 의해 안전하다고 고려되는 표시를 한 화인으로 보안조치 되어야 한다.³⁰⁾

(3) 캐나다의 PIP 프로그램

캐나다의 BSA(Border Services Agency)가 도입한 PIP(Partners in Protection) 프로그램은 국경보안 강화, 세관의 법규준수 관련 문제에 대한 자각성 제고, 금지물품의 밀수출입 예방, 조직적인 범죄 및 테러리즘 대응을 위해서 BSA와 무역거래에 종사하는 민간부문의 기업들 사이에 자발적인 MOU(BSA와 PIP 참여자들간에 개발된 공동이행계획(joint action plans))를 토대로 이행되는 프로그램이다. PIP 참여자들은 화물처리시간 단축, 개선된 보안 수준 등의 혜택을 얻게 되며 캐나다와 미국간에 공동으로 개발한 FAST Program에 참여할 자격이 주어진다.

2007년 12월 20일 CBP와 BSA 대표는 C-TPAT와 PIP 프로그램의 상호인정을 달성한다는 데 합의를 보았으며, 이에 따라 BSA는 PIP 프로그램을 C-TPAT와 근접한 수준으로 개선하는 절차를 취하고 있다. 또한 WCO의 SAFE Framework 및 AEO 개념과 같은 국제적인 표준과의 공조를 위해서 PIP 프로그램에 새로운 요구사항을 포함시키고 있다.³¹⁾

(4) 싱가포르의 STP 프로그램

싱가포르 세관은 무역원활화 및 공급망 보안의 2가지 목표를 달성하기 위해 민-관 파트너십 프로그램인 STP(Secure Trade Partnership) 프로그램을 2007년 5월 25일 도입하였다. STP 프로그램은 기업들이 준수해야 하는 8가지의 보안 요구사항을 규정하고 있는데,³²⁾ STP 인증기업들에게는 화물검사비

30) New Zealand Customs Service, "Secure Exports Scheme", 2007.

31) Canada BSA, "A Modernized Partners in Protection", 2008.03.27.

32) ①작업장 보안 및 접근통제, ②인적보안, ③비즈니스 파트너 보안, ④화물보안, ⑤운

을 축소, 신속통관 등의 혜택이 제공된다.³³⁾

STP는 공급망의 모든 이해관계자(수출입업자, 창고업자, 운송업자, 터미널 운영인 등)가 참여할 수 있으며, WCO의 SAFE Framework를 준수하고 있으며, STP를 이행하기 위해 운송부, 내무부, 이민국 및 항만당국 등과 긴밀하게 업무를 협력하고 있다. 또한 STP 프로그램의 상호인정을 위해서 주요 국가의 세관당국과 긴밀한 협력을 추진하고 있다.³⁴⁾

<표 II -6> 주요 수출입물류보안 프로그램 도입 현황

프로그램	년도	국가	목적	참여자
SAFE 프레임워크	05	WCO	세관-무역 원활화 공급망보안	149국(2007.10)
C-TPAT	02	미국	화물 및 공급망보안	공급망 참여자 (수출자 제외)
Stairsec	04	스웨덴	세관-무역 원활화 공급망보안	공급망 참여자
SES	04	뉴질랜드	컨테이너 화물 보안	세관, 수출관련 기업
STP	07	싱가포르	화물 및 공급망보안, 무역원활화	공급망 참여자
PIP	95/08	캐나다	화물보안 강화, 법규준수도 증대	공급망 참여자
AEO	08	EU	세관-무역 원활화 공급망보안	EU 회원국 기업 공급망 참여자
특정수출자	06	일본	공급망보안 세관-무역원활화	수출업자

자료 : 주요 프로그램의 내용을 토대로 저자가 구성하였으며, 미국의 경우 WCO 및 여타 국가와 유사한 프로그램인 C-TPAT만 언급함

송기기 보안, ⑥정보 및 정보기술 보안, ⑦사고관리 및 조사, ⑧위기관리 및 사고복구 (Singapore Customs, "STP Guidelines", May 2007, p.5)

33) Singapore Customs, "Singapore's Supply Chain Security Program", Vol. 1, No. 2, *World Customs Journal*, 2007, pp.71-74.

34) Singapore Customs, "Handbook on STP", May 2007, pp.2-5.

(5) 일본의 특정수출자제도

일본은 국제적인 추세를 반영하여 물류보안 확보 및 무역원활화의 동시달성을 위해서 재무성에서 2007년 6월 「무역수속개혁 프로그램 실시에 대한 논점정리(貿易手續改革プログラムを實施するにあたっての論点整理)」를 발간하였으며, 이를 통해 재무성, 경제산업성, 국토교통성 등의 관계부성이 참여하고 일본 경제단체연합회 등 민간단체들로 멤버를 구성하여 「AEO推進官民協議會」를 설치하였다.³⁵⁾

그리고 2007년 10월부터 경제단체연합회, 무역회, 물류단체연합회, 통관업연합회 등의 의견청취 과정을 거쳤으며, 재무성은 이러한 검토를 근거로 2007년 11월 「일본의 AEO제도 구축 등을 위한 보세 통관 제도 등의 재검토」라는 자료를 발간하였다.³⁶⁾

이와 같은 추진사항을 바탕으로 일본에서는 화물의 보안관리 및 법령준수 체계가 정비된 특정수출자를 AEO로 지정하여 엄정한 화물관리가 확보되는 시점부터 보세지역에 반입하지 않고 수출신고할 수 있도록 혜택을 제공하고 있다. 향후에는 특정수출신고제도에 대해서는 제도의 정착이 진행되어 특별한 문제가 발생하지 않는 화물에 대해 동일성 확인 등을 특정수출자의 자율적인 관리에 맡기는 등의 혜택을 제공할 계획이다.³⁷⁾

Ⅲ. 주요 사례의 시사점 및 도입 필요성과 대응방향

1. 주요 수출입물류보안제도 사례의 시사점

WCO, 미국, EU를 비롯한 많은 국가들이 수출입물류보안 제도를 신속하게

35) 財務省関税局, 我が国におけるAEO 制度の構<築等に向けた 保税・通関制度等の見直し”, 資料 2-1, 関税分科会, 2007.12.04, pp.7-12.

36) 財務省関税局, 我が国におけるAEO 制度の構<築等に向けた 保税・通関制度等の見直し(資料編)”, 資料 2-2, 関税分科会, 2007.12.04, pp.10-11; APEC, “Japan's AEO Program”, 2008/SOM1/SCCP/014, Agenda Item : 6(1), 21-24 February 2008, pp.2-3.

37) 日本關稅協會, 特集「日本版AEO制度の概要」”, 神戸支部, 2008.01.

도입하고 있을 뿐만 아니라 최근에는 세관간 상호인정을 추진하는 단계에 진입하고 있다. 이러한 추세는 특징을 정리하면 다음과 같다.

첫째, 앞에서 살펴본 수출입물류보안 제도의 사례들은 모두 세관이 중심이 되는 민-관 파트너십 제도이며, 국가간 수출입프로세스 중에서 어느 특정부분만을 보호하여 안전한 무역흐름을 확보하는 것이 아니라 수출지점으로부터 최종 목적지에 물품이 도착하기까지의 전과정에 이르는 광범위한 영역을 포괄하는 보안제도라는 특징을 보여주고 있다.

둘째, 미국의 C-TPAT 프로그램은 국제적으로 시행되고 있는 물류보안의 표준을 제시할 뿐만 아니라 전세계적인 파급효과가 상당히 크다는 점에서 그 중요성을 간과할 수 없다. 또한 SAFE Port Act를 통해서 시행을 위한 법적 안정성을 확보해 놓고 있으며, SFI 등 후속조치가 계속해서 도입되고 있다. 결국 이러한 조치들이 대부분 국제기구 및 주요 선진국에서 받아들여지고 있기 때문에 국제적인 표준으로 자리잡고 있다.

셋째, 최근 수출입물류보안 제도를 도입하거나 도입을 준비중인 국가들이 중점을 두고 있는 분야가 세관간 수출입물류보안 제도의 상호인정이다. 이를 위해 도입시점부터 국제적인 기준에 부합하는 기준을 반영시키기 위해 대부분 미국 C-TPAT나 WCO SAFE Framework에서 권고하는 사항과 일치시키는 작업을 병행하고 있다. 즉, 수출입물류보안 제도를 도입함과 동시에 상호인정 협상을 시작함으로써 향후 업무의 중복을 피하고 신속하게 상호인정협정을 체결함으로써 상대국에서 자국기업이 혜택을 받을 수 있도록 하고 있는 것이다.

다섯째, 향후 수출입물류보안 제도의 도입 및 시행은 더욱 가속화될 가능성이 크다는 점이다. 수출입물류보안 제도의 운용으로 화물흐름의 신속화가 저해되나 최근에는 화물의 안전한 운송과 예측가능성을 확보하는 것이 점차 중요해지고 있다. 이에 따라 수출입물류보안을 확보한 업체 및 국가의 물품이나 서비스는 또 다른 경쟁력이 되고 있으며, 이러한 추세는 조만간 대부분의 선진국들이 수출입물류보안 제도를 상호인정하게 될 시점에 더욱 중요해질 것이다. 이는 무역자유화 및 교역규모 확대를 위한 전세계적 FTA의 확산 못지않게 큰 흐름이라고 판단된다.

2. 시사점을 통해 본 수출입물류보안제도 도입의 필요성

전세계 세관당국은 9-11 이후 유발된 수출입 공급망의 보안 취약성을 해소하고 이를 강화하기 위해서 민간부문이 참여하는 파트너십 프로그램을 통해 효율적으로 이에 대처하고 있다. 최근에는 이와 같은 움직임이 FTA 체결 확대와 유사한 성향을 보이며 세관간에 이를 상호인정 하는 방향으로 선회하고 있는데, 미국-뉴질랜드, 일본-뉴질랜드간 상호인정 협정은 이러한 추세 of 시작이라고 할 수 있다.

대외거래 의존도가 GDP의 70% 내외가 될 정도로 매우 높은 우리나라 입장에서 이러한 국제적 동향이 주는 시사점은 매우 크다. 특히 수출입물류보안 제도를 선도하는 미국이나 EU뿐만 아니라 최근 들어 미국이나 EU와 상호인정을 추진하고 있는 중국 및 일본 등은 우리나라의 주요 수출시장이라는 점에서 그 의미가 더욱 크다. 더욱이 이러한 국제적 흐름은 우리나라만 예외적으로 거부할 수 있는 성격이 아니라는 점에서 그 심각성이 커진다. 이미 WCO SAFE Framework의 경우에도 173개 회원국(2008년 7월 현재) 대부분이 채택하기로 합의한 바 있다.

다시 말해서, 무역거래과정에 수출입물류보안 요건을 충족하는 것이 또 다른 무역장벽으로 자리 잡고 있으며, 이에 따라 우리 수출입 업체가 이러한 기준을 충족시키지 못할 경우 입항거부 또는 통관지연 등으로 추가적인 물류비용이 발생할 뿐만 아니라 근본적으로는 경쟁력의 약화를 초래할 수 있다. 따라서 정부 및 기업측에서 적극적으로 참여하고 대비를 서두르는 것이 바람직할 것이다.

3. 수출입물류보안제도 도입 흐름에 대한 대응방향

우선 운영측면에서, 첫 번째 해결책은 미국이나 EU 등에서 운영하고 있는 수출입물류보안 프로그램에 가입하는 것이다. 그러나 대부분의 국가가 개별적인 수출입물류보안 프로그램을 도입하여 시행할 경우, 이들 제도에 각각 가입할 수밖에 없는데, 이는 금전적 및 시간적으로 상당한 비용을 유발하게 되기 때문에 효율적인 해결책이라고 볼 수는 없다.

두 번째로 고려할 수 있는 해결책은 국제적으로 논의되고 있는 WCO

SAFE Framework에서 권고하고 있는 방안을 활용하는 것이다. 이를 토대로 우리나라 자체적으로 수출입물류보안 프로그램을 도입하고, 수출입업체를 비롯한 공급망의 참여 당사자들을 인증한 후 주요국 프로그램과 상호인정을 추진하여 국내제도를 통해 인증을 받은 우리 수출업체가 해외에서도 동일한 혜택을 부여받을 수 있도록 대비하는 것이다. 다만, 이 경우 상호인정을 추진하는 과정에서의 업무중복 발생을 예방하기 위해서는 도입시점부터 상호인정을 염두에 두고 WCO, 미국, EU 등 국제적인 기준을 충족할 수 있도록 고려하여야 한다.

IV. 관세법상 수출입안전관리우수공인업체 (AEO) 제도의 효율적 운용 방안

1. 개요

관세청은 최근의 관세환경 변화와 주요국들의 대응동향에 대처하기 위해서 2007년 12월 31일 관세법을 개정하여 수출입안전관리우수공인업체라고 하는 AEO 제도의 시행 근거를 마련한 바 있다. 본 법률에서는 무역과 관련된 자가 시설, 서류관리 등에서 안전관리 기준을 충족하는 경우 인증을 통해 통관상의 혜택을 제공할 수 있도록 규정하였다.³⁸⁾

그러나 수출입물류보안제도 즉, AEO 제도를 시행하기 위해서 가장 기본적인 면에서도 중요한 당사자별 보안기준이나 세부적인 운영 절차 등이 마련되고 있지 못한 실정이다. 최근의 언론 발표자료 등을 통해 유추해 볼 때 WCO나 미국 등의 기준에 근거하여 글로벌 기준을 충족시키는 제도의 도입을 준비하고 있는 것으로 보이나, 법제정 이후 현재까지도 구체적인 대안을 마련하고 있지 못하다.

물론 국토교통부, 지식경제부 등과의 업무 중복문제 해결, 업체의 참여를 위한 규정마련 등에서 어려움을 겪을 것으로 판단되나, AEO 제도의 도입은

38) 관세법 제255조의 2(수출입안전관리우수공인업체) 제1항 내지 제3항

더 이상 늦출 수 없을 정도로 전세계로 확산되고 있다. 특히 최근에 세관간 상호인정협정(Mutual Recognition Agreement : MRA) 체결이 협상이 급속히 증가하는 현재의 추세로 볼 때 그 속도는 더욱 빨라질 것으로 보인다.

따라서 이하에서는 관세법상에 시행 근거만이 마련되어 있는 수출입안전관리 우수공인업체 제도의 효율적인 운영을 위한 부처간 업무협력, 보안기준의 도입, 인증 및 검증절차, 상호인정 추진 등을 중심으로 시사점을 제공하고자 한다.

2. 수출입물류 당사자별 보안기준의 수립

(1) 정부부처간 업무협력 및 글로벌 보안기준 수립

현행 우리나라의 물류보안 관련 정부부처 및 법령은 물류공급망 관리 부처별로 각각 독자적으로 운용되고 있는데, 예를 들어, 선박 및 항만, 항공안전 및 보안과 관련해서는 국토해양부가 주관하고 있으며, 수출입업체, 보세운송업체 등 통관업무와 관련해서는 관세청에서 시행하는 법규준수도 프로그램 등의 적용을 받고 있다.

물론 관련 부처의 프로그램은 국제기준을 대부분 반영하고 있으나 법령이나 제도에 있어서 중복되는 분야가 발생하고 있고, 이는 상호인정을 위한 협상시 복잡한 문제를 유발할 수도 있다.³⁹⁾

따라서 이와 같은 문제들을 해소하고 글로벌 기준에 부합하는 수출입물류보안 제도를 도입하여 운용하기 위한 조치가 필요하다. 무엇보다 전세계적으로 수출입물류보안 제도의 추진 주체는 대부분 세관이기 때문에 우리나라의 경우에도 관세청이 중심이 되어 추진할 필요가 있다. 이는 수출입물류의 정점에서 업무를 처리한다는 측면에서나 향후 상대국 세관과의 상호인정 추진시에도 바람직하다고 판단된다.

다만, 수출입물류보안 제도와 관련된 여러 부처에서 관련 제도를 도입하여 운용하고 있기 때문에 관세청이 WCO의 글로벌 기준을 준용하여 수출입물류

39) 우리나라에서 시행중인 수출입물류보안 프로그램의 현황은 안재진, 해외사례 분석을 통한 국내 공급망 보안제도 도입방향 및 전략 연구”, 한국관세학회 2007년 추계학술 발표대회, 한국관세학회, 2007.11.24, pp.138-144 참고.

보안 제도를 수립하되, 관세청의 업무관할권 이외의 부분에 대한 보안기준은 해당 부처의 법령 및 제도를 준용하는 것이 중요하다.

즉, 항공기 및 공항시설, 선박 및 항만시설에 대해서는 국토교통부에서 주관하는 법령 및 제도를 근거로 보안기준을 마련해야 하며, 이 밖에 보세운송인, 수입업자, 포워더 등에 대해서는 관세청에서 시행하고 있는 법령 및 제도가 반영되도록 긴밀한 업무협력이 필요하다. 이 경우 수출입업체, 관세사, 포워더, 운송업체 등 관련 이해관계 당사자들을 반드시 참여시켜 다양한 의견을 반영해야 한다. 이러한 추진전략은 업무의 중복적 추진에 따른 혼란 및 경제적 비용을 최소화할 수 있다는 장점을 가진다.

<표 IV-1> 공급망 당사자별 최소보안기준(안) 수립 방향

항 목	보 안 기 준
기업정보	<input type="checkbox"/> 기업규모 : 매출액, 거래파트너, 고용인(보안인력), 시설 등 <input type="checkbox"/> 재정건전성 : 보안기준 충족 가능여부, 재정현황 등
법규 준수도	<input type="checkbox"/> 세관활동 : 세관신고 횟수, 세관승인 취소 등 <input type="checkbox"/> 세관법규준수 : 관세체납, 관세법 위반 등의 여부 <input type="checkbox"/> 기밀정보 취급 : 무기, 이중용도물품 등
운영시스템 보안절차	<input type="checkbox"/> 회계 및 물류시스템 등 관세업무 지원시스템 구축 <input type="checkbox"/> 컴퓨터시스템 및 서류정보 보안 체계 마련
시설, 운송기기, 컨테이너 보안절차	<input type="checkbox"/> 시설, 작업장 접근통제 및 보안 절차 마련(건물, 창문, 출입문 보안, CCTV 설치 및 모니터링, 방문자 출입증 발급) <input type="checkbox"/> 컨테이너 보안(ISO 17712 봉인) 및 내외부 검사절차 <input type="checkbox"/> 운송기기 등록 및 접근 통제절차 마련(운송기기 보관, 봉인장착 절차 등 보안이행절차 마련)
절차보안	<input type="checkbox"/> 물품취급(반출입, 적재, 저장, 생산 등) 절차상의 보안(운송방법, 세관신고 등의 절차, 서류와 물품 확인, 불일치 파악 등) 규정 수립 <input type="checkbox"/> 운송인(운전자) 등 업무이행자 식별 및 확인절차 마련
협력업체	<input type="checkbox"/> 비즈니스 파트너(아웃소싱 포함)에 대한 보안요구 규정 <input type="checkbox"/> 계약서에 보안 이행사항 삽입, 보안인증 획득 유도 등
직원관리 및 보안교육	<input type="checkbox"/> 직원채용, 이동, 해직시 보안절차 마련(이력검사, 범죄여부 확인, 퇴직시 보안절차 마련) <input type="checkbox"/> 직원 보안훈련 및 교육 시행(보안 책임성 및 인식제고, 보안절차 숙지훈련, 참여 직원에 대한 인센티브 제공 등)

주 : 항목별 보안기준은 지면상 포괄적으로 규정하였으나 이를 실제로 적용할 때에는 세부적으로 구분하여야 함

자료 : 주요 사례를 참고한 후 저자의 의견을 반영하여 구성한 것임

한편, AEO가 준수해야 하는 보안기준(security criteria)의 경우 앞에서 살펴본 WCO, 미국, EU 등의 AEO 제도에서의 보안기준을 분석하고 벤치마킹해야 한다. 왜냐하면 WCO 등 국제기구와 미국을 비롯한 주요국에서 도입하고 있는 수출입물류보안 제도들은 매우 유사한 형태를 띠고 있으며 국제적인 표준을 선도하고 있기 때문이다.⁴⁰⁾

따라서 본 연구에서는 앞에서 살펴본 주요 사례를 통해 관세법에 규정된 수출입안전관리우수공인업체 제도의 이행 법령에 포함되어야 할 포괄적인 범위의 보안기준에 대해서 제시하고자 한다(<표 IV-1> 참고). 지면상 세부적인 내용을 포함시키고 있지는 못하지만 글로벌 기준에 공히 포함되는 사항이기 때문에 반드시 고려되어야 할 것이다.

(2) 물류공급망 당사자에 대한 인증 단계 및 방법 설정

공급망 당사자에 대한 인증(certification) 및 검증(validation)은 앞서 살펴본 최소보안기준을 토대로 이행 여부를 평가하는 과정이라고 할 수 있으며, 이 과정을 통해 인증 또는 검증업체로 지정된 경우 단계별(3단계) 인증서를 부여하는 방향이 적절하다.

우선 1단계 인증은 법령에서 제시하는 보안기준을 토대로 인증 신청자가 자체평가서를 작성하여 제출한 보안기준 충족 증빙서류와 세관에서 보유하고 있는 신청인 관련 정보를 토대로 심사를 진행하는 것이다.

반면 2단계 인증의 경우에는 1단계 인증시와 마찬가지로 기본적으로는 서류를 검사하되 실질적인 사항의 확인 및 인증여부 결정은 현장실사를 수행한 후 결정하는 것이다. 따라서 2단계 인증시에는 1단계 인증시 제출된 증빙서류와 일치하는 보안기준을 충족하고 있는지에 대해서 직접 신청인의 작업장소 방문, 직원 면담 등 현장심사를 진행해야 한다.

3단계 인증의 경우 심사시 적용되는 보안기준은 1단계 및 2단계와 차별화 시켜야 한다. 즉, 앞에서 제시한 보안기준은 어디까지나 1단계 및 2단계에 적용되는 기준일 뿐 3단계 인증시에는 보안기준을 능가하는 현행 최고의 보안

40) Ximena Gutierrez□Juha Hintsa, "Voluntary Supply Chain Security Program Impacts : An Empirical Study with BASC Member Companies", 2nd WCO PICARD Conference, March 28, 2007, pp.7-8.

기준이 적용되어야 함을 의미하는 것이다. 따라서 3단계 인증을 수행하기 위해서는 모범사례(best practice) 등을 토대로 별도의 보안기준이 마련되어야 한다. 그러나 이 경우에도 서류심사와 현장실사는 필수적으로 수행되어야 하며, 추가적으로 세관과의 관계, 무역에 대한 기여도 등 정책적인 측면도 고려될 수 있다.

(3) 시범운영을 통한 글로벌기준 적용 및 전문가 양성

국내차원의 수출입물류보안 프로그램을 도입 한 후 이를 안정적으로 정착시키기 위해서는 시범운영(pilot project)이 필요하다. 이 과정에는 시범운영업체의 선정, 제정된 보안기준의 운영상 문제점 및 개선사항 파악, 시범운영 결과의 반영 등이 중요하다.

우선 시범운영 업체의 경우 미국의 C-TPAT 인증업체가 일부 존재하기 때문에, 이들 업체를 참여시켜 국내외 제도를 비교할 수 있는 기회로 활용할 필요가 있고, 국내에서는 관세청의 “하름다운관세행정파트너”, 국토해양부의 “상용화주” 지정업체 등을 참여시켜야 한다. 이들 업체는 이미 법규준수도 및 보안 등이 우수한 업체로 지정되어 혜택을 받고 있기 때문에 추가적인 보안 기준의 적용 및 운영을 통해 새롭게 도입되는 프로그램의 향후 시사점 및 개선방향 도출에 매우 적절하기 때문이다.

한편, 시범운영을 통해 세관공무원을 물류보안심사전문가로 양성하는 것도 중요한데, 제도의 공식적 출범시 업체를 대상으로 심사 및 인증업무를 처리해야 하기 때문이다. 또한 이들 전문가는 향후 심사요원 추가 양성시에도 교육 등을 담당해야 하며, 심사경험을 토대로 AEO에 참여를 희망하는 업체에 대한 컨설팅 등도 수행해야 하기 때문이다.

그리고 시범운영의 결과 분석을 위해 연구기관 등도 시범운영 과정에 참여하는 것이 바람직하다. 즉, 관세청(세관)의 경우 인력 및 행정력의 부족으로 과부하가 발생할 수 있고, 이로 인해 실질적인 심사 및 평가업무에 치우칠 수밖에 없기 때문에 객관적인 측면에서 시범운영과정을 분석하고 평가하여 보고할 수 있는 기관을 지정하는 것도 중요하다.

(4) 인증업체에 대한 인센티브 부여 방향 설정

인증 및 검증은 공급망 당사자가 최소보안기준을 적절히 이행하는지 여부를 평가하는 것으로 공급망 당사자들의 자발적인 참여를 확대시키기 위해서는 인증을 받은 AEO에게 혜택을 제공해야 한다. 그러나 인증 및 검증업체에 대해 모두 동일한 인센티브를 제공할 경우 공급망 보안제도의 활성화는 물론이고, 모범사례를 전체 공급망에 안정적으로 정착시키기 위한 노력은 어렵게 될 수도 있다. 따라서 이를 적용함에 있어 인증단계별로 인센티브를 차별적으로 적용하여 더 나은 보안기준 충족은 더 많은 인센티브 제공이라는 결과로 이어질 수 있도록 설계되어야 한다.

우선 인증업체는 비인증 업체에 비해서 통관신속화, 검사비용 축소 등에서 명확한 차별화를 제공하여야 하며, 둘째, 인증업체 중에서도 인증단계에 따라서 제공되는 혜택의 범위를 차별화해야 하며, 셋째, 무역원활화 또는 통관신속화 이상의 새로운 혜택을 제공하는 것이 중요하다.

즉, 예를 들면, C/S시스템에 의한 수입물품 검사대상 선별기준 상향조정 및 수입물품 검사비용 축소, 검사대상 지정시 우선검사, 수입신고 수리 및 반출 후 15일 이내 또는 월별납부 허용, 인증업체 물품에 대한 반출입 시간 단축(최우선 반출), 자율심사업무 권한 부여, 비즈니스파트너 보안정보 열람, 보안 표준 및 모범사례 정보제공, 관세청과의 1:1 접촉창구 제공⁴¹⁾, 아웃리치(outreach) 지원 등이 될 수 있을 것이다.⁴²⁾

다만, 1단계, 2단계, 3단계 인증별로 인센티브의 양 및 질을 차별화하여 적용해야 하며, 이러한 혜택 부여 후 주기적인 보안검사를 수행하여 혜택을 지속적으로 부여할 것인지의 여부를 결정해야 한다.

41) 미국의 조사결과, 앞으로 C-TPAT 인증 혜택에서 필요한 것으로 세관과의 의사소통이 개선되어야 한다는 요구사항이 매우 높게 나타나고 있으며, 실제로도 C-TPAT 프로그램의 가장 부족한 점이라는 것을 지적하였다(US CBP, "C-TPAT Cost/Benefit Survey, Report of Results", August 2007).

42) 미국 CBP의 조사결과, 수입업자의 경우에는 세관 검사비용 및 리드타임 축소, 예측성 개선 등을 가장 중요한 요인으로 보고 있기 때문에 시간 및 비용절감 등에 있어서 명확한 인센티브 제공이 상당히 중요하다. 반면 기타 공급망 당사자들의 경우에는 C-TPAT 참여 목적이 주로 고객유치, 고객의 기대 충족, 마케팅 개선 등 간접적인 이익을 누리기 위한 것으로 나타났다(US CBP, op., cit., pp).

(5) 주요국과의 상호인정 추진 확대

WCO SAFE Framework에는 WCO 개별 회원국에 의한 인증이나 검증의 내용과 절차뿐만 아니라 세관간의 AEO 상호인정협정 체결에 대해서도 규정하고 있다. 즉, 각국 세관들간 보안표준을 제휴하고 이를 통해 다른 국가에서도 세관혜택이 부여되는 프로그램을 도입하고 업계와 화물보안을 위한 파트너십을 체결하도록 독려하고 있다.

또한 WCO SAFE Framework에서는 상호인정에 대해 하나의 관세당국에 의해 취해진 행동이나 결정 또는 적절하게 승인된 인증이 다른 관세당국에 의해 인식되거나 수락되는 폭넓은 개념으로 정의하고 있다.⁴³⁾ 이것은 개발도상국 입장에서는 매우 중요한 것으로, 한 국가에서 받은 AEO 지위가 다른 국가에서도 인정될 경우 SAFE Framework에 따른 혜택을 누릴 수 있기 때문이다.⁴⁴⁾

상호인정과 관련하여 주요국의 동향을 살펴보면, 미국은 EU와 2008년까지 상호인정에 대한 협의를 완료하고 2009년부터 상호인정을 시행하기로 합의하였으며, 뉴질랜드와는 2007년 이미 상호인정을 체결한 바 있다. 또한 이외에도 일본, 호주, 캐나다, 중국 등과 수출입물류보안 프로그램의 상호인정을 추진하고 있다.⁴⁵⁾ EU의 경우에도 미국은 물론이고 일본, 중국 등과 상호인정 달성을 위한 협의를 진행하고 있으며, 캐나다, 호주, 싱가포르 등도 미국이나 EU와 우선적으로 상호인정을 체결하기 위한 노력을 진행하고 있다. 한편 일본은 최근(2008년 5월, 10개월 이후 발효) 뉴질랜드와 수출입물류보안에 대한 상호인정협정을 체결하였으며, 이에 따라 SES와 특정수출자는 상호 통관상의 혜택을 받게 된다.⁴⁶⁾

이처럼 주요국들이 물류보안제도의 국제적인 상호인증을 추진하는 것은 국

43) WCO, "WCO SAFE Framework of Standards", June 2007, pp.54-55.

44) UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2007", *UN Conference on Trade and Development, United Nations*, 2007. pp.103-104.

45) U.S. CBP, "CBP and European Commission Adopt the Joint Roadmap Towards Mutual Recognition Trade Partnership Programs", CBP News Releases, 2008.03.

46) 수출입물류보안 제도의 상호인정협정 체결 사례에 대해서는 안재진, "Supply Chain 보안프로그램의 도입과 세관간 상호인정", 2008년 춘계학술발표대회, 한국관세학회, 2008.05.31, pp.36-45를 참고.

경단속뿐만 아니라 국제적인 측면에서 자국 기업의 경쟁력을 극대화시키기 위한 것이다. 결국 수출입물류보안 제도에 참여하는 업체에게 줄 수 있는 가장 큰 혜택은 상호인정협정 체결을 통해 자국 업체가 불이익을 받지 않고 신속한 통관의 혜택을 누릴 수 있도록 하는 것이다.

결국 이는 수입국에서 우리 수출기업이 검사완화, 통관 신속화 등을 통해 경쟁력을 극대화할 뿐만 아니라 대외적으로도 신뢰도를 제고할 수 있는 조치이기 때문에 앞으로도 미국, EU 등 우리의 주요 수출국을 중심으로 물류보안 제도의 상호인정을 확대해 나가야 할 것이다. 이 경우, 제도 자체의 상호인정 또는 양국 세관직원 파견, 공동 인증업무 참여 등 상호협력 증진을 위한 다각적 노력이 필요하다.

V. 요약 및 결론

최근 FTA 체결 확대 등 무역자유화 및 글로벌화로 인해서 전세계적으로 거래되는 물동량이 엄청나게 증가하고 있는 반면, 공급망 위해요소 증가 등으로 인해 관세의 징수 및 통관이라는 관세행정 본연의 역할은 국경안전 및 우범화물에 대한 조사·감시 측면으로 급속히 전환되고 있다.

앞에서 살펴본 WCO, 미국, EU 등은 나름대로의 특성을 반영한 물류보안 제도를 속속 마련하고 있다. 특히 선진국의 경우 정부 재정수입에 대한 의존도가 줄어들면서 반해 FTA 확산, 불법물품의 국가간 이동, 테러 증가 등의 문제를 해결하기 위해 민간부문과의 협력을 통한 공급망 및 국경에 대한 보호에 더욱 초점을 맞추고 있다.

결국 9-11 이후 미국이 중심이 되어 시행한 공급망 보안제도가 국제기구 및 주요국에 영향을 미치고, 이는 결국 조만간 전세계적 시행으로 연결될 것으로 예상되는바, 우리나라도 조속한 제도 마련과 단계적 시행절차 마련이 필요하고 판단된다. 즉, 공급망 보안과 무역원활화라고 하는 동시 목표를 달성하는 것은 더 이상 늦출 수 없는, 관세환경을 둘러싼 큰 흐름이기 때문에 정부부처가 주도하고 관련 업계가 모두 참여하여 강화된 보안기준을 설정하고 이를 통해 물류보안제도를 이행해야 할 것이다.

물론, 이 제도가 마련되었다고 해서 즉시 모든 업체에 대해서 적용하는 것도 불가능할뿐더러 적지 않은 비용 등으로 인해 모든 업체가 단기간 내에 참여하는 것도 어려울 것이다. 따라서 물류보안제도를 시행하는데 있어 업체의 특성 및 규모 등을 고려하여 단계적으로 추진하되, 업계의 참여를 촉구하기 위해 적절한 인센티브가 주어져야 한다.

또한 업체입장에서도, 특히, 미국, EU에 대한 수출비중이 높은 업체의 경우, 보안기준을 충족하지 못했을 경우 입을 수도 있는 불이익에 대비하여 경제적 이익과 세계적인 공급망 보안 추세의 참여라는 측면에서 WCO 등 국제기구와 미국, EU 등 주요국 동향에 예의주시 해야 할 것이며, 정부에서 시행하는 수출입물류보안 제도에 관심을 갖고 이에 능동적□적극적으로 대처하는 것이 바람직하다.

결국 우리나라도 “수출입안전관리우수공인업체”제도의 구체적인 프로그램 내용과 단계적 이행절차 마련이 필요한 시점이라고 판단된다. 즉, 수출입물류보안과 무역원활화라고 하는 동시 목표를 달성하는 것은 더 이상 늦출 수 없는, 관세 환경을 둘러싼 큰 흐름이기 때문에 관세청(세관)이 주도하고 관련 업계가 모두 참여하여 강화된 보안기준을 설정하고 이를 통해 수출입물류보안 제도를 이행해야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 안재진, “공급망 보안 강화 및 무역원활화를 위한 EU의 AEO 제도 운영과 시사점(상)”, 관세와 무역, 제39권, 한국관세무역개발원, 2007.07.
- _____, “꼭경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구”. 「관세학회지」, 제8권 제3호, 한국관세학회, 2007.08.
- _____, “해외사례 분석을 통한 국내 공급망 보안제도 도입방향 및 전략 연구”, 한국관세학회 2007년 추계학술발표대회, 한국관세학회, 2007.11.24.
- _____, “Supply Chain 보안프로그램의 도입과 세관간 상호인정”, 2008년 춘계 학술발표대회, 한국관세학회, 2008.05.31.
- 財務省関税局, “我が国におけるAEO 制度の構<築等に向けた 保税・通関制度等の見直し”, 資料 2-1, 関税分科会, 2007.12.04.
- _____, “我が国におけるAEO 制度の構<築等に向けた 保税・通関制度等の見直し(資料編)”, 資料 2-2, 関税分科会, 2007.12.04.
- 日本關稅協會, “特集「日本版AEO制度の概要」”, 神戸支部, 2008.01.
- APEC, “Japan's Authorized Economic Operator(AEO) Program”, 2008/SOM1/SCCP/014, Agenda Item : 6(1), 21-24 February 2008.
- Canada BSA, “A Modernized Partners in Protection”, 2008.03.27.
- Europa. “Customs and Security”, Policy Issue, Taxation and Customs Union, (http://www.ec.europa.eu/taxation_customs)
- European Commission. “Authorized Economic Operator(AEO) Guidelines”, TAXUD/2006/1450, Brussel. 2007.05.
- Feldman Lenny, “TPAT and border security : The very latest from CBP”, World Trade Interactive, June 2007.
- GAO, “MARITIME SECURITY-The SAFE Port Act : Status and Implementation One Year Later”, GAO-08-126T, 2007.10.
- Implementing the 9/11 Commission Recommendations Act of 2007(H.R. 1)
- Jason Matechak□Natalie Linendoll, “Safe Port Act and C-TPAT : added accountability and benefits defined”, ReedSmith, 2007.04.
- Joann Peterson and Alan Treat, “The Post-9/11 Global Framework for

- Cargo Security”, Journal of International Commerce and Economics, U.S. ITC, 2008.03.
- Michael Schmitz, “WCO SAFE Framework of Standards – Prevention of Terrorist Movement/Effective Border Security”, 5th Special Meeting of the Counter-Terrorism Committee with International, Regional and Sub-Regional Organizations, Kenya, WCO, 2007.10.29.
- New Zealand Customs Service, “Secure Exports Scheme”, 2007.
- Official Journal of the European Union, Regulation (EC) No 648/2005 of the European Parliament and of the Council of 13 April 2005 amending Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code, 2005.05.04.
- _____, Commission Regulation (EC) No 1875/2006 of 18 December 2006 amending Regulation (EEC) No 2454/93 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code, 2006.12.19.
- Patrick Burnson, “Ocean Cargo : Former U.S. Customs Chief gives High Marks to C-TPAT”, Logistics Management, March 3, 2008.
- Schmitz, Michael, “Speech on the WCO Framework of Standard and the Implementation of United Nations Security Council Resolution 1540”, February 23, 2007.
- Security and Accountability For Every Port Act of 2006(the SAFE Port Act) : H.R. 4954.
- Singapore Customs, “STP Guidelines”, May 2007.
- Singapore Customs, “Handbook on STP”, May 2007.
- Singapore Customs, “Singapore's Supply Chain Security Program”, Vol. 1, No. 2, World Customs Journal, September 2007.
- Stephen M. Zelman, “Benefits of and Requirements for C-TPAT Validation”, (<http://c-tpat.us>), 2005.12.
- The Security and Accountability for Every Port Act
- The Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act.
- The White House, “President Bush Signs SAFE Port Act”, News &

- Policies, October 13, 2006.
- The White House, "President Bush Signs Implementing Recommendations of the 9/11 into Law", News & Policies, August 3, 2007.
- U.S. CBP, "Securing the Global Supply Chain : Customs-Trade Partnership Against Terrorism(C-TPAT) Strategic Plan", 2004.11.
- U.S. CBP, "C-TPAT Minimum Security Criteria : Security Criteria for C-TPAT Importers", 2005.03.25.
- U.S. CBP, "CSI.", 2006-2011 Strategic Plan, 2006.08.
- U.S. CBP, "C-TPAT Cost/Benefit Survey", August 2007.
- U.S. CBP, "Secure Freight Scanning at a Glance", 2007.10.
- U.S. CBP, "Customs-Trade Partnership Against Terrorism : A Year in Review", CBP News Releases, January 31, 2008.
- U.S. CBP, "CBP and European Commission Adopt the Joint Roadmap Towards Mutual Recognition Trade Partnership Programs", CBP News Releases, 2008.03.
- UNCTAD, "Review of Maritime Transport 2007", UN Conference on Trade and Development, United Nations, 2007.
- WCO, "WCO SAFE Framework of Standards", June 2007.
- W, David, "The changing role of Customs: evolution or revolution?", World Customs Journal, Vol.1, No.1, March 2007.
- Ximena Gutierrez-Juha Hintsa, "Voluntary Supply Chain Security Program Impacts : An Empirical Study with BASC Member Companies", 2nd WCO PICARD Conference, March 28, 2007.

ABSTRACT

A Study on Introduction and Administration Strategy of AEO Program : main examples and its implications for Korea Customs Service

Nam, Phung Woo □ Ahn, Jae Jin

The role of Customs Service has changed significantly in recent times, and what may represent core business for one administration may fall outside the sphere of responsibility of another. This is reflective of the changing environment in which customs authorities operate, and the corresponding changes in government priorities.

Since the terrorist attacks on the United States in 2001, customs administrations around the world have been developing AEO programs in which they grant AEO status to operators who are well-compliant with the supply chain security standards. These programs also provide such operators with trade facilitation measures under the customs procedures, acknowledging the importance of ensuring secure and facilitated trade.

Thus, this paper analysed leading countries's AEO program regime focused on the two fold : (1)provide an overview and present a implication of its AEO program ; (2)offer an appropriate proposal to Korea Customs Service's new program

Key words : WCO, AEO program, Role of Customs Service
