

물류촉진형 통관제도 구축방안

백승래* · 유성진†

*한국해양대학교 해사산업대학원, † 한국해양대학교 항만물류학과 교수

Analysis of the Customs Procedures Modification to facilitate the Movements of Goods

Seung-Rae Baek* · Song-Jin Yu†

*Graduate School of National Korea Maritime University, Busan, Korea

† Department of Port Logistics Graduate School of National Korea Maritime University, Busan, Korea

요약 : 본 논문은 최근의 급변하는 국제무역환경, 통관제도의 발전내역, 컨테이너물동량의 변화추이 등을 살펴보고 물류현장에서의 경험과 다양한 의견 수렴을 토대로 부산항에 대하여 부두지역에서의 컨테이너화물 물류를 촉진할 수 있는 효율적인 통관제도를 연구하였다. 항만지역 컨테이너의 흐름을 더욱 원활히 하기 위하여 해상 수입화물의 적하목록 제출~하선신고~반입신고 구간에서 보세운송신고와 수입통관에 제한을 두고 있는 구간을 개선하는 방안을 제시하였고, 물류보안 강화를 통한 항만경쟁력을 확보하기 위하여 수출화물 선적지세관 선별검사제도와 환적 컨테이너 교체작업 예정신고제 및 컨테이너번호·봉인번호 추적체계 도입 등을 제시하였다.

핵심용어 : 물류촉진, 통관제도, 통관시스템, 수입통관, 수출통관, 환적관리, 보세운송, 세관통제

Abstract : This thesis describes the key elements for efficient customs clearance system which can facilitate flow of maritime container cargo in the pier area of Busan port, on the basis of considering great changes on international trade environment, development of customs clearance system, variation of commercial container traffic, and diverse views originated from field experience in the distribution industry. To facilitate the flow of maritime containers, reform plan of bonded-transportation and import declaration is proposed to relieve the customs restriction during the days from discharging cargos to taking them into bonded warehouse. Also, various plans to strengthen maritime security, such as customs exam of high-risk export cargos in loading port, pre-declaration of transit container replacement, container tracing system, are proposed to improve Busan port's competitiveness in safety.

Key words : Facilitation of the movements of goods, customs procedures, Clearance system, Import clearance, Export clearance, Transshipment cargo control, Bonded transportation, Customs control

1. 서론

국제교역물품에 대한 세관의 통제는 필수적이다. 과거에는 재정수입 확보가 세관통제의 주목적이었으나, 최근에는 국민 경제 보호, 사회안전 보장, 국민생활 위해요소 유입 차단, 합법적인 국제교역과 여행자 이동 촉진 등으로 변화되어가고 있다. 국제교역물품에 대한 세관통제는 물품을 하역하기 이전 단계부터 시작하여, 운수기관의 입항, 물품의 하역 및 통관, 물품의 보세구역 반출시점까지 이어진다.

9.11테러이후 국제교역물품에 대한 물류보안의 중요성이 그 어느 때보다 강조되고 있다. 미국을 중심으로 교역물품에 대한 사전 위험분석과 적절한 검색장비를 이용하는 현대적 기법을 사용하여 무역흐름의 원활화와 교역안전을 동시에 확보하려는 노력이 진행되고 있으며, 이러한 추세는 WCO 등을 통한 국제적인 흐름으로 자리 잡아 가고 있다.

이러한 시기에 국제무역 흐름은 원활히 하면서 교역안전을

동시에 확보할 수 있는 체계로 우리나라의 통관시스템을 전환하는 것은 당연한 시대적 요구라고 할 수 있다.

본 연구에서는 다양한 업계의견 수렴과 현장근무를 토대로 현행 통관시스템의 발전적 전환을 위한 문제점을 도출하였다. 통관현장에서의 민원수렴내역, 기존 개선내역, 통관·물류 통계내역 분석 등을 바탕으로 물류촉진형 통관제도를 구축하기 위한 연구를 진행하여 운송·수출입통관·환적관리 등 세부 분야별로 세관의 목적달성과 더불어 물류흐름을 촉진하고 항만 경쟁력을 향상시킬 수 있는 개선방안을 제시하였다.

연구범위는 부산항을 중심으로 컨테이너화물을 관리하는 통관시스템으로 한정하였다.

2. 세관통제의 세계적 조화

세계 각국 세관에서 국제교역물품을 통제하는 절차는 다양

* 대표저자 : 백승래(정회원), white410@hanmail.net, 051)460-6126

† 교신저자 : 유성진(중신회원), coppers@hhu.ac.kr, 051)410-4383

하다. 각국은 주어진 경제적·지리적·역사적 환경 속에서 수출입되는 물품들이 그 나라 법률이 정한 각종 요건을 충족시키는 지 여부를 상이한 방법으로 확인하기 때문이다.

국가별로 다양한 목적으로 실시하고 있는 상이한 통관제도가 국제교역의 흐름을 저해하고 있다는 인식하에 1950년대부터 전세계 각국의 관세제도를 표준화하기 위한 세계관세기구(WCO)가 설립되었다. 우리나라도 1968년부터 WCO를 비롯하여 WTO·APEC·ASEAN 등에 가입하는 등 세관절차의 표준화 및 조화를 위하여 노력하고 있다.

교역 증진과 세관절차 효율화 방안에 대하여는 다수의 연구자료가 있다. 대표적 자료는 이대복(2005)의 「국제무역 증진을 위한 세관행정 발전방안 모형」, 정재완(2005)의 「수출입 및 통과화물에 대한 국경절차의 효율·효과적 관리방안」, 송선욱(2007)의 「무역공급망 구성원들의 활용을 통한 무역 원활화와 국경안전성 강화 방안」, 손병조(2007)의 「글로벌 전자무역 실현을 위한 Single Window 이용에 관한 실증분석」 등이 있다.

이와는 별도로 최근 강조되고 있는 '국제물류보안'에 대한 연구자료로는 박진헌(2004)의 「최근 미국 관세행정의 정책변화 연구」를 비롯하여, 최재호외4인(2007)의 「WCO SAFE Framework를 기초로 한 우리나라 수출입물류 보안정책 방향」, 최재선의4인(2007)의 「국가 물류보안 체계 확립방안 연구Ⅱ」, 안재진의3인(2007)의 「물류보안체계 구축을 위한 공급망별 보안 기준 도입 및 활용방안 연구」 등이 있다.

이러한 수출입 통관정책 및 국제물류보안제도에 대한 선행연구들을 종합·요약하면, '국제물류보안 강화'와 더불어 '세관절차 간소화 및 조화'로 귀결된다. 국제적이고 거시적인 관점에서 관세행정 발전방향에 대한 제시자료는 다수이나, 현실의 수출입물류흐름에 바탕을 둔 좀 더 구체적이고 상세한 물류축진형 통관제도 구축에 관한 연구자료는 찾아보기가 어렵다.

미국의 9.11 항공기 테러 이후 미국을 비롯한 선진국을 중심으로 해상적하목록을 적재 24시간 전에 제출하도록 하는 '24 Hour Rule'을 시행하고 있으며, 수출국에서 화물 적재전에 수입국의 요구로 물품을 검사하는 'CSI'¹⁾, 'SFI'²⁾ 제도가 시행되고 있거나 시행 준비단계에 있다. 국제물류보안체계 강화로 수입화물 도착 전에 수입국 세관에서 정확한 화물정보를 입수하여 위험관리가 가능하므로 관리대상이 아닌 일반화물에 대하여는 신속 통관·운송이 가능하도록 하는 물류축진형 통관제도 구축에 대한 연구가 시급하다고 하겠다.

3. 기존 통관시스템 구축 현황 및 효과

전자정부의 구축은 국가경쟁력을 높이는 핵심수단으로 인

식되고 있다. 관세청에서는 정보화를 통한 업무효율성의 제고를 위하여 1990년대 후반 EDI를 통한 통관이 이루어질 수 있는 시스템을 구현하고, 2000년 초에는 관세청 내부업무의 효율성을 높이기 위해 사용할 수 있는 정보시스템(CDW 및 CKM³⁾)을 구현하였으며, 최근에는 인터넷을 통해 통관, 관세업무 등을 수행할 수 있도록 하기 위하여 세계 최초로 100% 전자 수출입통관, 관세환급, 선박·항공기 입출항 및 출입국 여행자 관리 등은 물론 보세화물 추적관리와 수출입에 필요한 요건확인까지도 세관신고로 통합(Uni)하여 원스톱 처리(Pass)가 가능한 전자통관포탈시스템(Uni-Pass)을 구축하여 운영하고 있다.

이러한 전자통관시스템 구축으로 인하여 1일 이상 소요되던 수출통관시간이 2분이내로 단축되었으며, 2일 이상 소요되던 수입통관 시간이 2시간 30분이내로 대폭 단축되었다. 입항부터 수입신고수리까지 소요되는 평균시간인 수입화물처리시간은 2003년 9.6일에서 2007년에는 3.3일까지 단축되었다. 2006년 한국전산원에서 분석한 자료에 따르면, 우리나라 관세청의 관세행정정보시스템 구축을 통하여 수출입물류업체는 연간 약 4천5백억 원의 물류비용을 절감하고 있다.

2005년부터는 통관관련 유관기관의 통관단일창구(Single Window)를 구축하였고, 관세행정정보시스템 구축으로 1990년대 중반부터 수출화물에 대한 보세구역장치의무 및 보세운송제도가 폐지되었고, 수출신고수리 후 30일 이내에 임의선적이 가능하도록 간소화되었다.

우리나라의 연간 환적물동량의 94%이상을 처리하는 부산항에서의 환적화물 통관절차도 관세행정정보시스템 구축을 통하여 지속적으로 간소화되었다. 반출입보고·이적허가·적재완료보고까지 거쳐야 했던 환적화물 처리절차는 '97년말 이후 지속적으로 간소화되어 지금은 대부분의 환적화물이 입항적하목록 제출 → 하선신고 → 출항적하목록 제출이라는 기본적인 세관통제만 받고 있다.

4. 현행 통관시스템의 문제점

4.1 수입화물 보세운송신고 제한구간 운영

2007년 3월까지 부산항으로 반입되는 해상화물에 대한 보세운송 신고는 하선신고⁴⁾시점 이전에 가능하였으며, 이렇게 보세운송신고된 건(입항전보세운송신고, '사전신고'라고도 한다)은 하선신고 여부와 관계없이 적하목록 심사만 완료되면 수리가 되었다. 그러나, 입항전 보세운송신고가 이루어 지지 않은 상태에서는 하선신고 이후에는 하선장소 반입신고가 이루어지기 전까지는 보세운송신고 전송이 되지 않았다. 즉, 보세운송신고 불가구간(하선신고 시점 ~ 반입신고 시점, 평균

1) CSI (Container Security Initiative : 컨테이너안전협정)

2) SFI (Security Freight Initiative : 화물안보구상)

3) CDW : Customs Data Warehouse, 관세청 데이터웨어하우스, CKM : Customs Knowledge Management, 관세청 지식관리시스템

4) 보세운송신고는 보세운송업자가 이행하며, 하선신고는 선박회사가 이행하고, 반입신고는 보세구역 운영인이 이행한다.

적으로 약 1일)이 존재하였다.

이에 대하여 부산세관에서 '07. 4월 '보세운송시스템 재설계'를 관세청에 건의하였고, 관세청에서 이에 대하여 신속하게 개선 조치하여 2007년 4월 "항만반입전보세운송제도"⁵⁾를 전격 시행하게 되었다. 그러나 이 제도의 대상화물은 보세운송되는 화물이 선박이 입항하는 터미널로 하선신고되어야 하고, 선박이 입항하는 터미널이 보세운송 출발지인 경우로만 한정하고 있다. 따라서, 일반 재래부두⁶⁾로 반입되는 해상화물과 터미널로 반입되는 해상화물 중 ODCY로 하선반입되는 해상화물은 '항만반입전보세운송제도'의 혜택을 보지 못하고 있어 여전히 보세운송신고 불가구간이라는 물류지체구간이 부분적으로 존재하고 있다.

4.2 수입화물 수입신고수리 제한구간 운영

우리나라 통관제도에서 수입신고가 가능한 시점은 크게 4가지로 구분된다. 출항전신고, 입항전신고, 보세구역 도착전신고, 보세구역 장치후신고가 그것이다. 보세구역도착전신고는 다시 부두내 보세구역도착전신고와 일반 보세구역 도착전신고로 구분되며, 보세구역 장치후신고도 부두내 보세구역 도착후신고와 일반보세구역 장치후신고로 구분된다.

부산항의 모든 부두를 관할하는 부산세관에 수입신고되는 수입신고건의 통관계획 유형별 현황을 분석한 결과를 보면, 입항전신고는 전체의 약 10%를 차지하고 있으며, 부두내보세구역 도착전신고가 1.5~2.7%를 차지하고 있는 것으로 나타난다.

수입신고 수리⁷⁾는 보세운송 수리와는 달리 관세 등 제세의 납부, 각종 통관요건 사전구비, 상표권·저작권 등 침해여부 등 확인, 원산지표시 확인 등의 절차를 거쳐야만 가능하므로, 입항전수입신고 비율이 보세운송의 입항전신고 비율보다 낮을 수밖에 없다. 그러나 수입신고물품에 대한 세관의 검사비율이 6%전후⁸⁾인 것을 감안하면, 하선반입전 수입통관 비율이 10%를 훨씬 상회할 수 있어야 한다.

입항전수입통관을 포함한 하선반입전 수입통관 건수의 점유율이 10%대에 머물고 있는 주요 원인은 하선신고 시점부터 하선장소 반입신고 시점 전까지는 도착전수입신고는 가능하나, 보세구역운영인의 반입신고가 있기 전에는 수리를 할 수 없도록 제한하고 있기 때문이다.⁹⁾

Fig. 1의 가운데 빗금 친 구간이 보세구역 도착 전 수입통관 불가 구간이다. 이러한 구간이 존재함으로써 인하여 긴급화물을 하선신고 전에 수입신고하지 못하였을 경우에는 해당화물이 하선장소에 반입될 때까지 수입신고 수리가 보류되므로 부두지역에서 약 1일간의 물류지체가 발생¹⁰⁾하게 된다.

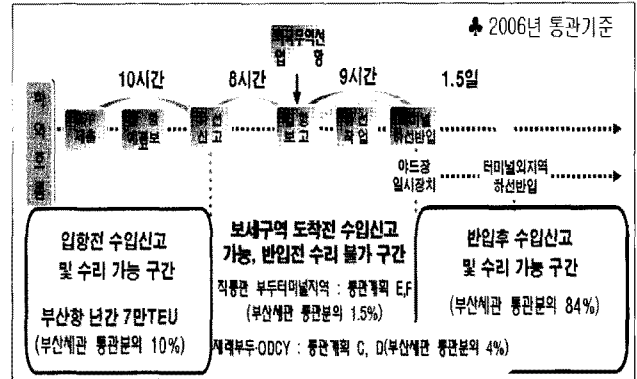


Fig. 1 Blocks indicate whether the imported cargoes could take the service of customs clearance on the way of unloading in Busan Harbor

4.3 컨테이너 적입 수출화물에 대한 확인시스템 미비

부산세관의 2006년 수출검사비율은 0.3%¹¹⁾에 불과하다. 수출지원을 위하여 지속적으로 수출통관에 대한 세관통제를 축소해 온 결과이다. 수출물품에 대한 보세구역 장치의무와 보세운송의무도 폐지¹²⁾되었다. 다만, 수출신고수리된 물품을 수리된 이후 30일 이내에 외국무역선(기)에 선적해야하는 의무만 부여되어 있다. 따라서, 물품을 수출하고자 하는 자는 보세구역 여부에 상관없이 물품이 장치되어 있는 곳을 관할하는 세관장에게 수출신고를 할 수 있고, 수출신고가 수리되면 30일 이내 (1년까지 연장 가능)에 수출자가 원하는 선박회사(항공사)의 선박(항공기)을 통하여 선적한 이후, 선박회사(항공사)로 하여금 해당 출항적하목록을 전자문서로 세관에 제출하게 하면 수출이행을 완료하게 된다.

수출지원을 위하여 수출통관절차가 간소화되면서 FCL화물의 경우에는 수출자 이외에는 컨테이너 적입화물에 대한 확인자가 없으며, 화물을 선박 등에 적재하는 시점에 임박하여 출

5) 하선신고시점을 경과하더라도 선박이 접안하는 터미널에 화물이 반입되기 전에도 보세운송 신고 및 수리가 가능하도록 한 제도로서 부산세관의 건의('07.4.5)를 관세청이 전격 수용하여 시행('07.4.18)

6) 부산항 페리부두, 1~4부두, 중앙부두, 7부두, 연합부두, 동명부두, 용호부두, 감천항 각 부두(한진감천터미널 제외)등 컨테이너전용터미널이 아닌 부두를 재래부두라고 한다.

7) 수입신고 수리를 통상 수입통관이라고 하며, 수출신고 수리는 수출통관이라고 한다.

8) 2006 관세연감 p452

9) 수입통관사무처리에 관한 고시 제2-4-1조(신고수리) ①세관장은 출항전 또는 입항전 신고물품에 대하여 법 제135조에 의하여 적하목록이 제출된 때, 보세구역 도착전 신고물품에 대하여는 법 제215조에 의하여 보세운송 도착보고된 때(하역절차에 의하여 하역장소로 반입되는 경우에는 법 제157조의 규정에 의하여 반입보고된 때) 신고수리한다.

10) 수입화물을 운송하는 운송사의 배차 전제조건이 수입신고필증이나 보세운송신고필증의 발부이다. 배차되는 시점도 운송요청일이 아니라 통상 요청일 다음날이 된다. 따라서, 해상화물의 입항~하선~반입과정에서 각종 신고수리가 지연되게 되면, 수입화물의 물류흐름은 1일 이상 지연된다.

11) 2006 관세연감 P450

12) 수출물품 보세구역장치는 '93년도에, 수출물품 보세운송의무는 '96년도에 폐지되었다.

항적하목록을 제출하기 때문에 수출화물에 대한 세관의 적제 전 확인시스템이 미비되는 문제점이 발생한다.

이러한 문제점으로 인하여 수출신고수리된 물품과 다른 불법물품이 수출선적될 수 있다. 최근 국제물류보안의 중요성이 강조되고 있는 환경에서 국제보안기준 미달시 우리나라에서 수출되는 상품의 수출경쟁력이 약화되는 부정적 효과가 있을 수 있다.

4.4 환적화물 컨테이너·봉인 교체에 대한 확인시스템 미비

환적화물에 대한 컨테이너 적출입작업관련 세관 규정에서는 컨테이너적출입작업신고서를 세관장에게 제출하도록 하고 있으면서, 자체 대장관리 등을 통해 적출입 내역을 관리하는 보세구역에 대하여 세관장이 감시단속에 지장이 없다고 인정하는 경우에는 ‘컨테이너적출입작업신고서’ 제출을 생략하게 할 수 있도록 정하고 있다.¹³⁾ 현재 부산항 인근 대부분의 보세구역이 자율관리보세구역으로 지정되어 있으므로, 이러한 보세구역에서 환적화물 컨테이너 교체작업을 하는 경우에는 세관의 통제를 받지 않게 된다. 이로 인하여 부산항에서 환적화물의 컨테이너와 선사의 봉인이 교체되어도 반출시점에서 반입된 컨테이너 내역과 반출되는 컨테이너 내역을 대조할 수 있는 관리시스템이 구축될 수가 없는 것이다.

일부 무역업자가 의도적으로 환적화물 컨테이너를 교체한 후 우리나라를 환적화물 원산지 세탁 통로로 악용하는 경우에는 우리나라의 국가이미지 실추와 상품의 신용도 저하를 가져오게 되는 좋지 않은 결과를 초래할 수도 있다.

위해물품의 국가간 이동 차단이 국제사회의 최우선 과제로 부각되어 수출입물류 보안(Security)이 그 어느 때보다 강조되고 있는 때에 우리나라에서 환적되는 물품에 대하여 안전성 보장이 어렵거나, 위해물품의 반입 가능성이 노출된다면, 국제적으로 공인받는 안전한 환적항으로서의 지위를 얻기가 어려울 것이다.

5. 물류촉진형 통관시스템으로의 전환 방안

5.1 하선반입전 보세운송 확대

Table 1에서 알 수 있듯이 2005년도와 2006년도에는 부산세관으로 신고되는 사전보세운송 신고건의 비율이 약 35% 전후로 변동이 없었으나, ‘항만반입전보세운송제도’가 시행된 2007년 이후에는 사전보세운송 비율이 52% ~ 57%에 이르고 있다. 즉, 개선된 제도 시행이후 입항전보세운송신고의 비율이 30%나 증대되고 있다. 컨테이너 물량으로는 연간 약 35만 TEU의 보세화물이 「항만반입전보세운송제도」 시행 전과 비교하여 부두지역에서 1일 이상의 물류시간을 단축시키고 있는 것이다.

현재 부산세관에 보세운송신고되는 컨테이너화물 중 부산

항 재래부두와 ODCY로 하선반입되는 컨테이너 물량이 전체의 약 30%(연간 약 50만TEU)를 차지하고 있는 것으로 추정되는 바, ‘항만반입전보세운송제도’를 확대하여 부산항 전 지역으로 하선반입되는 화물에 대하여도 하선신고 및 반입신고 여부에 관계없이 보세운송 신고 및 수리가 이루어 질 수 있도록 하여야 할 것이다.

Table 1 Status of bonded transportation at Busan customs [천TEU, %]

	2005년		2006년		2007년		2008년(1~3월)	
	TEU	비율	TEU	비율	TEU	비율	TEU	비율
사전운송	509	35.3	533	35.1	830	51.9	225	57.4
사후운송	933	64.7	985	64.9	768	48.1	168	42.6
소 계	1,442	100	1,518	100	1,598	100	393	100

(자료 : 관세청전자통관시스템)

현재 일부 자동화게이트를 설치하여 운영하고 있는 재래부두로 반입되는 화물에 대하여는 전산시스템 개선만으로도 「항만반입전보세운송제도」 적용이 가능하며, 그 외의 재래부두로 반입되어 ODCY로 하선반입되는 컨테이너화물에 대하여는 ‘하역회사 전담책임제’와 같은 보완제도 도입을 통하여 「항만반입전보세운송제도」 적용이 가능하다.

부산항의 모든 부두 및 ODCY로 하선반입되는 화물에 대하여 하선장소 반입전 어느 단계에서도 보세운송신고 및 수리가 가능하도록 통관시스템이 개선될 경우, 부산항 부두지역에서 연간 약 7만TEU에 달하는 수입화물의 물류시간을 1일 이상 단축할 수 있게 된다. 이를 부두건설비용으로 환산할 경우 약 600억원의 물류비용 절감효과를 이룰 수 있다.

컨테이너 전용터미널에서 하역된 수입화물이 ODCY로 하선반입되는 경우에는 선박회사와 운송계약을 체결한 운송회사가 컨테이너 셔틀운송을 하고 있으므로 이러한 수입화물에 대하여 「항만반입전보세운송제도」를 시행하여도 별다른 문제점은 발생하지 않는다. 「항만반입전보세운송제도」 적용을 재래부두로 반입되는 화물까지로 확대할 경우에는 수입화물이 하선장소로 운송되기 전에 운송회사가 보세운송신고필증을 제시하고 화물이 ODCY로 반입되기 전에 부두에서 목적지로 운송할 우려가 있다. 시행초기에 예상되는 이러한 문제점도 운송회사가 보세운송신고 전에 거쳐야 하는 선박회사의 사전동의과정에서 관리가 가능하다.

5.2 부두보세구역도착전 수입통관 허용

하선신고를 한 이후 반입신고를 하기 전까지 수입통관이 되지 않는 사유로는 검사대상으로 선별되었거나, 관세 등 제세를 납부하지 아니하였거나, 각종 요건을 구비하지 못하였을 경우 등으로 한정¹³⁾하고, 하선장소인 보세구역 운영인의 반입

13) 모든 유형의 수입통관 과정에서 공통적으로 적용되는 수입신고 수리 제한사항이다.

신고가 있기 전이라도 각종 요건이 구비된 경우에는 수입통관을 하여야 한다. 부산항의 하역체계상 재래부두는 주로 ODCY를 하선장소로 이용하고 있으며, 재래부두에서 ODCY까지로의 하역과정에서 물품관리체계가 미흡¹⁴⁾하므로 시범적으로 하선장소가 입항부두인 직통관터미널¹⁵⁾에 한하여 하선반입전 수입통관제도를 운영한 후 모든 하선장소까지 확대하는 방안에 대한 검토가 절실히 필요하다. 이러한 수입통관 확대는 관련 수입통관고시 및 전산시스템 개선으로 가능하다.

입항전수입통관이 가능한 세관은 항만세관에 한정되고 있으며, 부산항으로 입항하는 수입화물을 입항전에 수입통관할 수 있는 세관은 오로지 부산세관 뿐이다. 부두지역내 도착전 수입통관이 가능한 세관도 부산세관 뿐이다. 부산지역의 용당세관이나 사상세관, 그리고 양산세관은 내륙지세관과 동일하여 입항전수입통관이 불가하다. 부산항의 모든 부두지역을 부산세관에서 관할하고 있기 때문이다.

부산항에서 수입통관되고 있는 컨테이너 물량은 연간 약 90만TEU에 이른다. 부산항 모든 하선장소에서 하선반입이전에도 수입통관이 가능하도록 개선할 경우 부두지역에서 연간 약 16만TEU¹⁶⁾ 화물의 물류시간을 약 1일간 단축시킬 수 있다. 이를 부두건설비용으로 환산할 경우 약 1,300억원의 물류비용 절감효과를 이룰 수 있다.

Table 2 Status of Customs clearance on the basis of the entrance of foreign trade vessel

[천TEU, %]

	2006년		2007년	
	TEU	점유율	TEU	점유율
입항전 통관	69	9.8	87	9.6
입항후 통관	637	90.2	820	90.4
소 계	706	100	907	100

(자료 : 관세청전자통관시스템)

부산항 모든 하선장소에서 하선반입에 수입통관이 가능하도록 개선할 경우 예상되는 문제점 및 해결방안은 「항만반입전보세운송제도」를 확대 시행하였을 경우의 그것과 동일하다.

5.3 수출화물 선적지세관 선별검사제도 도입

현재 수출되는 화물에 대하여는 미국행 해상컨테이너화물

만 적재 24시간 전에 적하목록 확보가 가능하며, 나머지 해상 컨테이너화물은 적재전 또는 출항 익일 24시 이내에만 출항적하목록 확보가 가능하다. 우리나라가 이행의향서(Letter of Intent)를 제출¹⁷⁾한 '2007 WCO SAFE Framework of Standards'¹⁸⁾에서는 해상 컨테이너화물의 출항적하목록 제출 시기를 컨테이너가 선박에 적재되기 전으로 규정하고 있으며, 선적 24시간 전 이상으로만 제출시기를 앞당기지 않도록 제한하고 있으므로, 모든 출항적하목록을 적재 이전에 제출하도록 유관업계의 의견수렴을 거쳐 「보세화물입출항하선하기및적재에관한고시 제3-1-7조를 개정함으로써 적재전 출항적하목록 제출 제도의 실행이 가능하다.

Table 3 Time limit of presentation of the outbound manifest

구 분	대 상 물 품	제 출 기 한
1차마감	미국행 해상화물	적재 24시간 전까지
적재전마감	일반 해상화물	적재하기 전까지
최종 마감전송	항공화물, 해상 환적화물, 중국 및 일본을 최종 목적지로 하는 해상컨테이너화물 등	출항 익일 24시까지

구체적인 실행방안으로는 적재전 또는 출항익일 24시까지 제출토록 되어 있는 출항적하목록의 제출시기를 적재 12시간 전으로 조속 변경하여야 한다.¹⁹⁾ 또한, 출항 익일까지로 되어 있는 중국 및 일본을 최종 목적지로 하는 화물에 대한 출항적하목록 제출시기도 적재 이전으로 변경하여야 한다. 출항적하목록을 화물 적재 전에 제출할 수 없는 불가피한 사유가 있는 경우에는 세관의 사전심사를 거쳐 해당 출항적하목록을 선박 출항후에 이행하도록 허용하는 보완조치도 필요하다.

그 다음으로 관세청 및 일선세관에서는 수출물품의 선적지세관 선별검사체계를 구축하여 불법부정부역을 차단할 수 있는 시스템을 구비하여야 할 것이다. 출항적하목록 제출에 대하여는 현재와 같이 전산시스템에서 자동으로 심사를 완료토록 하고, 검사대상으로 선별된 수출화물을 검사할 경우에는 화물 선적에 장애가 되지 않도록 차량형검색기²⁰⁾를 적극 활용하여야 한다.

이렇게 함으로써 무역흐름은 원활화(Facilitation)를 유지하게 되면서 교역 안전(Security)은 확보되어 물류보안이 강조되고 있는 국제물류환경 속에서 부산항은 또 다른 항만경쟁력

14) 터미널에서는 자동화게이트 설치로 반출입 컨테이너를 통제하고 있으나, 재래부두에서는 반출입되는 컨테이너에 대한 통제가 미흡하다.
 15) 부산항의 모든 터미널(허치슨터미널, 우암터미널, 신선대터미널, 감만터미널, 동부감만터미널, 한진감컨터미널, 신항만터미널 등)은 직통관터미널에 해당된다.
 16) 입항후 통관되고 있는 82만TEU의 약 20%
 17) WCO 회원국 중 144개국이 이행의향서를 제출하였다.
 18) 무역안전 및 원활화 표준에 관한 WCO지침('WCO SAFE FoS')
 19) 관세청 고시 「보세화물 입출항 하선 하기 및 적재에 관한 고시」의 부칙에 “적재하기 전까지 적재신고하도록 한 물품의 적재신고시기는 관세청장이 별도로 정하는 날부터 적재하기 12시간 전까지로 변경하여 적용한다”라고 규정되어 있다.
 20) 관세청에서는 차량형검색기(Z-Backscatter Van)를 3대 도입하여 도라산 통관장, 부산세관, 인천세관에서 각각 운용하고 있음. 차량형검색기의 검색범위는 제한적(차량 탑재 및 1단에 적재된 컨테이너만 검색 가능)이나, 검색시간은 컨테이너 1대당 1분미만이 소요된다.

을 보유할 수 있다.

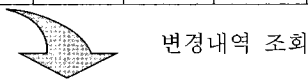
5.4 컨테이너 교체 환적화물에 대한 관리체계 구축

환적화물이 부산항에 반입되어 반출되기까지는 평균 5.5일²¹⁾이 소요된다. 부산항에서 짧은 기간동안 선적대기를 하는 화물에 대한 세관절차가 까다롭다면, 환적화물 유치에 걸림돌이 되는 것은 당연하다. 그러나 세관절차를 대폭 간소화하면서도 일부 불법행위를 방지하기 위한 최소한의 조치는 필요하다.

컨테이너 교체작업에 대한 최소한의 세관통제를 하기 위하여는 「환적화물처리절차에관한특례고시」 제8조의 개정이 필요하다. 환적 컨테이너 교체작업 전에 보세구역운영인이 세관에 전자문서로 작업예정내역을 신고토록 관련규정을 개정하게 되면, 세관에서는 작업예정신고내역을 심사하여 원산지세탁 등이 의심되는 경우에는 작업현장에 입회하여 물품을 검사할 수 있게 된다. 환적화물에 대하여 세관에서 강제적으로 개장 검사하는 것이 아니라, 일부 환적화물에 대하여 컨테이너를 교체작업하는 과정에 입회하여 물품검사를 하게 되므로 환적화물의 물류흐름에는 전혀 지장을 초래하지 않게 된다.

또한, 컨테이너가 변경되었을 경우에는 컨테이너번호 및 봉인번호를 추적관리하는 전산시스템을 구축하여 언제 어느 장소에서 컨테이너의 번호가 변경되었는지 이력관리를 할 수 있도록 하여야 한다. 이렇게 하였을 경우 반입될 때의 환적 컨테이너번호 및 봉인번호가 적재과정에서 상이함이 발견되었을 경우에도 원인규명이 용이하고, 우범화물을 색출할 수 있을 것이다.

선택	컨' 번호	규격	봉인1	봉인2	컨'번호변경
◎	CLHU4351704	42GP	2277929		'08.3.3
◎	FSCU9388093	42GP	2277879		'08.3.6



컨' 번호	규격	봉인1	봉인2	사유	작업장소
APLU1235653	42GP	2233023		컨' 교체	한진재송CFS
APLU1235652	45GP	2233024		LCL적입	현대용당CFS

Fig. 2 Example of building a seal-number tracing system

환적화물관리시스템을 구비하여야 하는 이유는 수출화물 관리시스템을 구비하여야 하는 이유와 동일하게 물류보안이 강조되고 있는 국제물류환경 속에서 세관통제의 목적 달성과 더불어 부산항의 항만 경쟁력 확보를 지원할 수 있기 때문이다.

6. 결 론

부산항을 이용하는 컨테이너화물을 중심으로 최소한의 통제도로 최대의 세관목적의 얻으면서 물류흐름을 촉진시키고 항

만 경쟁력을 향상시킬 수 있는 방안에 대하여 연구하였다. 지금까지 분석한 문제점과 개선방안은 Table 4와 같이 요약된다.

세계경제의 개방화가 급속히 진전되면서 국가간의 무역규모 역시 해마다 크게 늘어나고 있으며, 우리나라의 교역규모도 지속적으로 증가세를 유지하고 있다. 부산항의 컨테이너 물동량도 지속적인 증가세를 보일 것으로 예측되고 있다. 교역규모의 증가에 비례하여 세관통제 대상이 되는 수출입화물의 양도 증가하고 있으나, 세관의 인력 증원은 한정되어 있다. 국제무역 환경의 변화에 따라, 세관의 업무영역도 확대되면서 수출입 물류흐름의 원활화와 더불어 무역공급망의 안정성 확보가 세관의 주요 당면과제로 자리 잡게 되었다. 세관에서는 수출입물류체계에 대하여 지속적으로 분석하고 무역환경 변화를 상시 파악하여, 물류흐름 중 최적의 단계에서 가장 효율적인 방법으로 세관통제를 가함으로써, 최소의 노력으로 최대의 효과(무역흐름은 원활하게 하면서, 무역공급망의 안전성 확보)를 이룰 수 있도록 지속적으로 노력하여야 할 것이다.

Table 4 Summary of the study

분야	문 제 점	개 선 방 안	개 선 효 과
수입	수입화물 보세운송신고 수리 제한구간 존재	하선반입전 보세운송 신고 및 수리 허용	부산항 부두지역에서 연간 7만TEU 화물의 1일 이상 물류시간 단축
	수입화물의 수입통관 제한구간 존재	하선반입전 수입통관 허용	부산항 부두지역에서 연간 16만TEU 화물의 1일 이상 물류시간 단축
수출	컨테이너 적입화물 확인 시스템 미비(적재전 출항 목록 제출시스템 미비)	수출화물 선적지세관 선별검사제도 도입(출항목록 적재전 제출)	물류보안 강화를 통하여, 무역 원활화 (Facilitation) 및 교역 안전(Security) 확보
환적	환적 컨테이너 교체작업 관리시스템 미비(환적 우범화물 선별관리제도 및 컨테이너 추적 번호 관리체계 미비)	컨테이너 교체 예정 신고제 도입을 통한 우범화물 선별관리제도 및 컨테이너 추적 체계 구축	

참 고 문 헌

- [1] 박진현(2004), "최근 미국 관세행정의 정책변화 연구", 국외훈련결과보고서.
- [2] 손병조(2007), "글로벌 전자무역 실현을 위한 Single Window 이용에 관한 실증분석", 한남대학교 박사학위 논문.
- [3] 안재진(2007), "물류보안체계 구축을 위한 공급망별 보안 기준 도입 및 활용방안 연구", 한국관세무역개발원.
- [4] 이대복(2005), "국제무역 증진을 위한 세관행정 발전방안 모형", 관세무역연구, 한국관세포럼.
- [5] 정재완(2005), "수출입 및 통과화물에 대한 국경절차의 효율·효과적 관리방안", 관세무역연구, 제5권.
- [6] 한국관세학회(2007), "WCO SAFE Framework를 기초로 한 우리나라 수출입물류 보안정책 방향", 관세청 연구용역

21) 2007년 부산항을 경유한 환적화물의 평균 체류시간으로서 관세청통합정보자료시스템을 이용하여 산출하였다.

최종보고서.

- [7] 최재선, 목진용, 황진희, 고현정, 김민수(2007), “국가 물류
보안체제 확립방안 연구(Ⅱ)”, 한국해양수산개발원 연구보
고서.

원고접수일 : 2008년 6월 24일
심사완료일 : 2008년 10월 13일
원고채택일 : 2008년 10월 14일