

# 한·EU FTA하에서 협정관세적용을 위한 직접운송 요건의 충족여부에 관한 사례연구

A case study on the conditions of direct transport for the preferential tariff treatment through  
Korea-EU FTA(Free Trade Agreement)

한상현(Sang-Hyun Han)

남서울대학교 국제통상학과 부교수

## 목 차

- |  |                   |
|--|-------------------|
| I. 서론                                      | V. 시사점 및 실무상의 대응책 |
| II. 사실관계 및 대상결정                            | VI. 결론 -요약 및 한계-  |
| III. 한·EU FTA하에서 협정관세적용을 위한<br>직접운송 요건의 적용 | 참고문헌              |
| IV. 본건 관련법령 및 결정분석                         | Abstract          |

## 국문초록

FTA상의 특혜관세 혜택을 누리기 위해서는 무엇보다도 수출입기업 스스로가 해당 FTA협정상의 원산지 규정 등에 대한 내용을 정확히 이해하고 올바르게 활용할 수 있는 능력을 배양하는 것이 중요하다. 또한 FTA는 본질적으로 기업들에게 혜택을 주는 제도이지만 그에 따른 의무와 엄격한 충족을 전제로 하는 것이기 때문에 협정상 선결요건의 정확한 이해와 적용도 중요하다.

본 연구는 한·EU FTA 원산지의정서 제13조에 규정되어 있는 직접운송 요건을 충족하는지의 여부와 관련하여, 최근 관세청에 접수되어 결정이 내려진 심사청구사례를 분석하는 것이다. 이를 위하여 우선 한·EU FTA하에서 원산지규정과 협정관세적용을 위한 직접운송 요건의 적용 법리를 분석을 토대로, 본 사례의 사실관계와 대상결정 및 본건 관련법령과 결정내용을 상세하게 분석한 후, 본 사례가 수출입기업들에게 주는 시사점과 실무상의 대응책 및 제도적 보완방안을 구체적으로 제시하고자 한다.

한편 본 연구는 국내외 학술문헌을 분석도구로 활용하는 문헌분석적 연구방법과 한·EU FTA 협정문의 주요내용을 법리적으로 분석하는 법리적 연구방법을 주로 채택하였다. 이외에 문헌연구의 한계를 극복하고 객관성을 향상시키기 위하여 심사청구되어 관세청이 결정한 최근의 사례를 분석하여 관련분야에 인용하는 사례분석적 연구방법도 병행하였다.

**주제어** : 한·EU FTA, 원산지의정서 제13조, 직접운송, 직접운송 원칙, 협정관세적용, 사례연구

## I. 서론

### 1. 문제의 제기

주요 국가들과 자유무역협정(Free Trade Agreement, 이하 FTA라 함)을 체결하게 되면 수출입기업들로서는 안정적인 해외시장이 확보되는 토대가 되며,<sup>1)</sup> 기본 관세율보다 낮은 FTA 협정관세율을 적용받게 된다.<sup>2)</sup> 그러나 FTA가 체결되어 발효되더라도 기업들이 FTA 혜택을 누리는 것이 쉬운 것만은 아니다.<sup>3)</sup> 왜냐 하면 복잡하고 엄격한 원산지 결정기준과 요건충족 및 원산지 증명과 계약상대국의 원산지검증 등의 난제를 넘어야 하기 때문이다.

특히 FTA에 의한 협정관세의 혜택은 원칙적으로 해당 협정의 부속서 요건을 충족하면서 수출당사국과 수입당사국 영역간에 직접 운송된 상품에만 적용되는 것이 원칙으로 되어 있다. 이와 같은 직접운송의 요건은 특혜 수혜국에서 수출된 상품이 협정관세 공여국으로 수송시 충족시키도록 요구하고 있는 조건으로, 통상 제3국을 경유하지 않고 수출국에서 수입국으로 직접 운송되도록 하고 있는 것이다.

물론 지리적이나 수송상의 이유로 부득이하게 환적이나 일시보관이 필요한 경우에는 제3국의 경유가 허용되고 있으나, 이러한 경우에도 해당 경유국의 세관감독 하에 있어야 하고, 제3국에 판매되었거나 교역이나 소비에 제공하지 않아야 하며, 환적 또는 상품의 상태유지를 위한 작업이외에 어떠한 작업도 행하지 않아야 한다는 엄격한 요건이 충족될 것을 전제로 하고 있다.

FTA하에서 직접운송 규정은 역내 운송업의 이용을 촉진하고, 운송과정에서 비계약국산 물품으로 둔갑하여 우회 수입되는 것을 막는데 근본적인 목적이 있으며, 물품의 생산공정을 수행한 장소나 재료의 조달처와는 무관하게 제조가 완료된 물품의 운송경로에 따라 원산지나 협정관세혜택의 적용여부가 좌우될 수 있다는 점에서 순수한 원산지 결정기준과는 구별되는 중요한 성격을 지니고 있다.

물품의 운송이 FTA상대국으로 직접 운송된다면 협정관세의 적용에 아무런 문제가 없지만, 실제로 많은 교역물품들이 여러 가지 이유로 인하여 제3국을 경유하여 운송되는 경우가 많다. 이러한 물품의 경우 수입통관단계에서 협정관세를 적용할 때 원산지 및 직접운송 인정여

1) 정재열, "FTA체제하에서 효율적인 원산지관리 방안", 『계관 관세사』, 한국관세사회, 2010년 봄, pp.14-15.

2) 한상현, "FTA 협정관세의 사후 의사표시 신청에 의한 적용에 관한 사례연구", 『지역개발연구』, 남서울대학교 지역발전전략연구소, 제5권 제2호, 2008. 12, p.18.

3) Roger Tency, "How to verify preferential origin", 『미국·EU FTA 검증 및 대응세미나』, 한국무역협회, 2010, 5, p.74.

부에 대한 요건의 충족여부와 관련하여, 요건이 충족되었음을 주장하는 해당업체와 충족되지 못하였기 때문에 협정관세의 적용을 배제하여야 한다고 주장하는 과세당국간에 분쟁이 발생하게 된다.

최근에는 다국적 기업의 활동과 무역구조의 다변화 및 무역거래형태의 복잡화로 인하여 제3국을 경유해서 수출입되는 경우가 많은데, 이러한 물품에 대한 원산지 인정 여부가 당사자 간에 특별히 문제가 되고 있다. 더욱이 직접운송과 관련된 FTA협정문, 관련법령 및 지침 등이 많이 있음에도 불구하고 일선세관에서도 직접운송 요건을 판단하기가 매우 어려운 경우가 상당할 뿐 아니라, 관세청 등 상부기관에 대한 질의를 통해 유권해석을 받아 처리하는 경우도 있다. 그럼에도 FTA상의 협정관세를 적용받고자 하는 기업들로서는 FTA별로 규정내용이 서로 상이하여 혼란스러운 상황에서도, 해당 상품이 직접운송의 요건을 충족하였다는 것을 서류상으로 스스로 입증해야 하는 어려운 부담도 안고 있다.<sup>4)</sup>

그러므로 FTA상의 협정관세 혜택을 누리기 위해서는 무엇보다도 수출입기업 스스로가 해당 FTA협정상의 원산지 규정 등에 대한 내용을 정확히 이해하고 올바르게 활용할 수 있는 능력을 배양하는 것이 중요하며,<sup>5)</sup> FTA는 본질적으로 기업들에게 혜택을 주는 제도이지만 그에 따른 의무와 엄격한 충족을 전제로 하는 것이기 때문에<sup>6)</sup> 협정상 선결요건의 정확한 이해와 적용도 중요하다 하겠다.<sup>7)</sup>

이러한 상황에서 ‘폭넓고 수준높은 FTA’로 평가받으며 2011년 7월 발효된 ‘대한민국과 유럽연합 및 그 회원국간의 자유무역협정’<sup>8)</sup>(이하 ‘한·EU FTA’라 함)하에서의 특혜관세적용을 위한 원산지규정과 직접운송 요건을 분석하여 시사점의 도출과 아울러 실무상의 대응책을 모색한다는 것은 매우 시의적절하며 의미가 있는 일이라 할 수 있다.

특히 유럽연합(EU)은 전체 인구 약 5억 명에 2012년을 기준으로 GDP가 세계 전체 GDP의 약30%인 18조 달러로 NAFTA와 함께 세계 GDP 점유율 1, 2위의 규모에 달하는 거대경제권이며,<sup>9)</sup> 세계 전체 상품 수출입에서 차지하는 비율도 세계 1위를 차지하고 있고, 국가별로 볼 때 27개국으로 기존 발효된 16개국보다 많고 교역량도 세계에서 두 번째 큰 수출시장이기 때문에<sup>10)</sup> 본 연구가 더욱 의미가 있다 할 것이다.

4) 이영달, “특혜무역협정의 직접운송 규정에 대한 고찰”, 『관세와 무역』, 한국관세무역개발원, 2012. 8, p.20.

5) 김두기, “FTA시대 어떻게 준비할 것인가?”, 『관세와 무역』, 한국관세무역개발원, 2011. 6, p.3.

6) 한상현, “FTA시대 전문가격증으로서 원산지관리사 자격시험제도의 문제점과 개선방안”, 『관세학회지』, 한국관세학회, 제13권 제2호, 2012. 5, p.3.

7) 한상현, “자유무역협정(FTA)하에서 원산지증명제도의 비교와 전망에 관한 연구”, 『무역연구』, 한국무역연구원, 제6권 제4호 2010년 12월, pp.167-190.

8) ‘FREE TRADE AGREEMENT BETWEEN THE REPUBLIC OF KOREA, OF THE ONE PART, AND THE EUROPEAN UNION AND ITS MEMBER STATES, OF THE OTHER PART’.

9) 송백훈, “한·EU FTA 발효에 따른 경제적 효과”, 『계간 관세사』, 한국관세사회, 2011 여름호, p.33

그 중에서 본 연구는 한·EU FTA 원산지의정서 제13조에 규정되어 있는 직접운송 요건을 충족하는지의 여부와 관련하여, 최근 관세청에 접수되어 결정이 내려진 심사청구사례를 집중적으로 분석하는 것이다.

이를 위하여 우선적으로 한·EU FTA하에서 원산지규정과 협정관세적용을 위한 직접운송 요건의 적용 범리에 대한 구체적인 분석을 토대로, 본 사례의 사실관계와 대상결정을 분석함과 아울러 본건 관련법령과 결정내용을 법리적으로 분석한 후, 본 사례가 수출입기업들에게 주는 시사점과 실무상의 대응책 및 제도적으로 보완되어야 할 방안들을 구체적으로 제시하고자 한다.

이를 통해 수출입기업들로 하여금 한·EU FTA와 한·EU FTA 원산지의정서 제13조에 규정되어 있는 직접운송의 법리를 이해하는데 도움을 주는 동시에, 수출입기업들에게 업무처리상의 시사점과 실무상의 대응책 및 제도적 보완방안을 모색하는데 유용한 기초자료를 제공하고자 한다.

## 2. 선행연구의 검토

한·EU FTA에 관한 연구들(송백훈, 2011 ; 이준호, 2011 ; 조미진·김태황, 2012 ; 정인교, 2009 등)은 상당히 많고, 보다 세부적으로는 한·EU FTA상의 원산지규정이나 원산지결정기준 등에 관한 연구들(심재현, 2011 ; 장근호·정재완, 2012 ; 채형복·황해륙, 2010 ; 김태인, 2011 ; 이명구, 2011, 안재진, 2007 등)도 상당하다. 그러나 본 연구와 직결되어 한·EU FTA하에서 직접운송 요건만을 집중적으로 분석하고 있는 국내의 선행연구는 전무한 상태이며, 특히 상기의 문제로 심사청구되어 결정된 사례를 중심으로 시사점과 실무상의 대응책을 제시하고 있는 논문은 없다는데 본 연구의 의의가 있다 할 것이다.

한편 본 연구는 국내의 학술문헌을 분석도구로 활용하는 문헌분석적 연구방법과 한·EU FTA 협정문의 주요내용을 법리적으로 분석하는 법리적 연구방법을 주로 채택하였다. 이외에 문헌연구의 한계를 극복하고 객관성을 향상시키기 위하여 심사청구되어 관세청이 결정을 내린 최근의 사례를 분석하여 관련분야에 인용하는 사례분석적 연구방법도 병행하였다.

10) 심재현, “한·EU FTA 인증수출자 제도의 운영현황과 향후 추진방향”, 『계간 관세사』, 한국관세사회, 2011 여름호, p.4.

## II. 사실관계 및 대상결정

### 1. 사건의 개요 및 쟁점내용

#### 1) 사건<sup>11)</sup>과 청구개요

청구법인(심사청구인)은 입항일을 기준으로 2007년 7월 31일부터 2008년 9월 27일까지 EU 영내국가인 스페인과 프랑스 등에서 선적된 B/L ESBKR804058H01 외 7건을 우리나라에 반입하여 보세창고에 장치한 후 일부 물품은 수입신고번호 \*\*\*\*\*-08-\*\*\*\*\*U호(2008년 8월 22일)등으로 수입통관하였다. 그리고 2008년 10월 17일부터 2010년 8월 4일까지 반송신고번호 \*\*\*-10-09-\*\*\*\*\*호 외 7건으로 최초 반입한 물량에서 수입통관 후 남은 물량을 부득이한 사정으로 보세구역에서 홍콩의 ○○○ LTD.사로 반송하였다.

이후 2009년 7월 13일부터 2010년 8월 28일까지(입항일 기준) 홍콩에서 선적된 B/L 809207 호 외 7건을 우리나라에 재반입하여, 2011년 7월 6일부터 2012년 4월 16일까지 수입신고번호 \*\*\*\*-11-\*\*\*\*\*U호 외 13건(이하 ‘청구대상 건’이라 함)으로 수입신고하였고 과세당국은 이를 수리하였다. 2012년 6월 30일 청구법인은 청구대상 건에 대하여 ‘자유무역협정의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률(이하 ‘FTA 관세특례법’이라 함) 제10조의 규정에 따라 과세당국에 협정관세 적용신청과 함께 감액경정을 청구하였다.

처분청은 2012년 8월 28일 청구법인의 협정관세의 적용을 위한 신청내용을 심사한 결과, 본건은 한·EU FTA ‘원산지제품’의 정의 및 행정협력의 방법에 관한 의정서(Protocol concerning the definition of ‘originating products’ and method of administrative cooperation ; 이하 ‘한·EU FTA 원산지의정서’라 함) 제13조의 직접운송 요건에 위배되었기 때문에 협정관세가 적용되지 아니한다는 취지로 결정청구를 거부하였다. 청구법인은 이에 불복하여 2012년 10월 19일 심사청구를 제기하였다.

#### 2) 쟁점내용

본 심사청구의 쟁점내용은 본건이 한·EU FTA 원산지의정서 제13조에 규정되어 있는 직접운송의 요건을 충족하였는지의 여부에 있다. 세부적으로는 쟁점물품이 양 당사자간에 직접

11) 결정번호 : 관심 제2012-33호, 청구법인 : (주)○○○○ (대표 ○○○), 통지세관장 : △△세관장, 청구일 : 2012. 10. 19., 결 정일 : 2012. 12. 21.

운송되었는지 여부, 쟁점물품이 본 협정상 단일 탁송화물의 정의에 부합되는지 여부, 쟁점물품이 단순 환적이나 일시 장치된 물품인지의 여부, 그리고 쟁점물품이 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류 또는 단일의 송품장(Commercial Invoice)에 의해 다루어진 제품인가의 여부 등이 쟁점사항으로 되어 있다.

## 2. 당사자의 주장

### 1) 청구법인

청구법인은 스페인 등에서 선적된 B/L번호 ESBKR804058H010 외 7건을 보세창고에 장치한 후, 일부는 수입신고하고, 나머지 물품들은 국내 와인시장의 악화 등 부득이한 사정으로 반송신고번호 \*\*\*-10-09-\*\*\*\*\*호 외 7건으로 홍콩으로 반송하였다가, B/L번호 809207호외 7건으로 재반입한 후 청구대상 건으로 수입신고한 것이다.

따라서 당해 물품은 FTA 관세특례법 제9조 제2항 단서 및 제2호에 해당되는 단순 환적 및 일시 장치된 물품이며 FTA 관세특례법 고시에 규정된 대로 권한이 있는 기관인 홍콩의 상공회의소가 발행한 보세구역 미개장 증명서도 이미 제출한 바 있기 때문에, 청구법인의 협정관세 적용신청과 경정청구는 적법한 것이므로 과세당국의 처분은 마땅히 취소되어야 한다고 주장하였다.

### 2) 과세당국(처분청)

과세당국은 한·EU FTA는 상대국 원산지상품에 대해 관세상 특혜를 부여하는 협정이기 때문에, 당해 원산지의 상품일지라도 수출국을 출발하여 중간에 다른 국가를 거치지 않고 곧바로 수입당사국으로 운송된 경우(다만 중간 경유국에서의 운송수단을 이용하기 위한 단순 환적이나 보관이나 장치는 예외적으로 인정)에만 역내산으로 인정하는 운송규정을 두고 있다고 주장하였다.

또는 한·EU FTA상 직접운송 규정은 역내운송업 등을 촉진하기 위한 것이므로 수출국으로부터 수입국으로 운송과정에서의 일시 환적이나 일시 장치가 아닌 경우에는 이에 위배되는 것이며, 비록 원산지가 한·EU FTA협정에 의한 역내산이라 할지라도 수입물품에 대한 당해 수입계약과 관련된 운송조건과 인도조건 등이 수입국내에서 종료된 이후, 수입자의 여타 사정 등으로 타국으로의 반송수출한 것은 직접운송 원칙의 예외 규정인 단순 환적이나 일시 장치에 해당하지 아니하므로 협정관세를 적용할 수 없다고 주장하였다.

### 3. 결정과 판단내용

관세청은 청구법인의 심사청구를 심리한 결과 청구법인의 주장은 이유가 없으므로 관세법 제128조 제1항의 규정에 따라 청구법인이 제기한 심사청구는 기각한다는 결정<sup>12)</sup>을 내렸다.

즉, 사실관계와 관련 규정들을 종합하여 판단해 볼 때, 쟁점물품은 유럽연합 수출자로부터 청구법인에게 직접 운송되었다가, 홍콩으로 반송하여 다시 홍콩 수출자로부터 재반입한 다음 수입신고하고 이 과정에서 각각의 거래에 대해 그 수출자를 달리하는 별개의 운송서류 및 송품장이 발급되었다. 이와 같은 운송경로는 본 협약상의 단일 탁송화물의 정의에 부합되지 않기 때문에, 홍콩으로의 반송과 국내로 재반입한 운송과정은 한·EU FTA상의 직접운송 요건을 충족하였다고 볼 수 없다. 따라서 협정관세 적용신청을 거부한 본건 처분은 정당하며, 과세당국의 처분은 취소되어야 한다고 주장하는 청구법인의 심사청구는 기각한다는 결정을 내렸다.

## Ⅲ. 한·EU FTA하에서 협정관세적용을 위한 직접운송 요건의 적용

### 1. FTA하에서 직접운송 요건의 의의와 목적

#### 1) 직접운송 요건의 의의

FTA하에서 직접운송 요건은 원산지상품(originating products)이라 하더라도 그 상품이 당사국간 직접 운송되지 않으면 원산지가 부인된다는 것, 즉, 제3국을 경유하는 경우에는 상품의 동일성여부 등이 수입국에 의해 확인되지 않으므로 원산지를 인정하지 않겠다는 취지를 정한 규정을 말한다.

이러한 원칙에 의거하여, FTA에 의한 특혜관세의 적용을 위해서는 쟁점물품이 원산지상품이라 하더라도 계약상대국이 아닌 국가를 경유하여 운송되거나 선적된 경우에는 계약상대국을 그 물품의 원산지로 인정하지 않게 된다.

그러나 예외적으로 협정에서 달리 정하여진 것이 있거나, 당해 상품이 계약상대국이 아닌 국가의 보세구역에서 운송상의 목적으로 환적되었거나 일시적으로 장치<sup>13)</sup>되었음이 인정될 때에는 원산지상품으로 인정된다.<sup>14)</sup> 즉, 상품이 수출당사국이나 수입당사국 영역이 아닌 하

12) 관세청장, 「결정서, 관세청 결정」, 관심 제2012-33호, 2012. pp.1-7.

13) 그러므로 제3국에서 내수 통관되는 경우에는 이유를 불문하고 원산지가 부인된다.



나 또는 그 이상의 제3국을 경유하여 운송되는 경우에는 다음의 모든 요건 즉, 첫째, 그 경유가 지리적 이유로 또는 오직 운송요건에만 관련된 고려에 의하여 정당화될 것 둘째, 그 상품이 경유국가에서 거래<sup>15)</sup>나 소비되지 아니하였을 것 셋째, 그 상품이 하역, 재선적이나 그 상품을 좋은 상태로 요구하는데 필요한 공정 외의 어떠한 공정도 거치지 아니할 것 등을 충족하는 경우에 한하여 직접 운송된 것으로 간주된다.

한편, 직접운송 규정은 원산지 충족요건의 확인에 관한 절차적인 규정이 아니라 실체적인 규정의 성격을 가지고 있기 때문에<sup>16)</sup> 동 요건을 위반하게 되면 물품의 원산지 자체가 당연히 부인되게 된다. 그러므로 동 요건을 위반하게 되면 원산지상품 자체가 부인되는 것이기 때문에 원산지상품이라 하더라도 절차적 요건에 의해 협정관세가 부인되는 경우와는 구별되는 것이다. 따라서 동 원칙과 절차적인 요건을 결합하여 판단해서는 안된다.

## 2) 직접운송 요건의 목적

FTA에서 협정관세 적용요건으로서 직접운송을 규정하고 있는 것은 특혜관세 수혜국으로부터 수출된 상품이 제3국을 경유하는 동안 추가적인 가공이나 변형이 이루어지는 것을 방지하고, 거래관계에 대한 제3국의 개입을 최소화하여 수출국과 협정당사국의 이익을 극대화하기 위하여 요구하는 것이다.<sup>17)</sup>

즉, 직접운송이 아니라 운송 중간에 어느 국가에 수입통관된 후 다시 재수출되는 과정을 거치게 되면, 최초로 수출된 상품을 일일이 추적하여 다른 상품으로 바뀌었거나 가공되었는지 여부를 확인하여 특관세를 부여하여야 하기 때문에 한·EU FTA를 포함한 대부분의 FTA에서는 이러한 번거로움과 가공 및 변형을 방지하기 위하여 직접운송을 요구하고 있으며, 또 다른 부수적인 목적으로는 역내운송업 등을 촉진하기 위한 수단으로 활용하고자 하는 것이다.

## 2. 한국이 체결한 주요 FTA하에서 직접운송 요건

한국이 체결한 주요 FTA하에서 직접운송 요건은 원산지상품의 인정에 대한 중요한 판단 기준이기 때문에 대부분 이를 규정화하고 있지만, 그 내용은 각 협정별로 다소 다르게 규정하고 있다. 요약하면 우리나라에서 기발효된 FTA하에서 직접운송 요건은 크게 두 가지로 구

14) FTA관세특례법 제9조 2항

15) 이것은 경유국 중개인에 의한 판매나 소매판매 및 오피 등의 상업적 행위를 의미한다.

16) 이와 같은 취지로 FTA 협정문 및 FTA관세특례법에서는 통관절차규정이 아닌 원산지 결정기준(원산지 규정, Rules of Origin)에 동 요건에 관한 내용이 규정되어 있다.

17) 관세청, “FTA 원산지증명서 확인 요령 및 특혜관세 적용 지침”, pp.5~6.



분된다. 우선 한·싱가포르, 한·EFTA, 한·ASEAN, 한·인도, 한·EU FTA는 직접운송 요건과 비당사국 경유 한도를 함께 규정하고 있으나, 한·칠레, 한·페루, 한·미 FTA는 ‘경유요건’만을 규정함으로써 전자보다 완화된 직접운송 요건을 규정하고 있다.<sup>18)</sup>

### 1) 한·칠레 FTA 및 한·싱가포르 FTA

전형적인 NAFTA 방식을 채택하고 있는 한·칠레 FTA는 원산지규정 제4.12조(환적)에서 “상품이 원산지기준을 충족시키면서 생산되었다 하더라도 그 상품이 생산된 후 당사국 영역 밖에서 하역, 재선적, 상자포장, 포장과 재포장 또는 상품을 좋은 상태로 보존하거나 당사국의 영역까지 수송하기 위해 필요한 모든 다른 종류의 작업 이외의 추가적 생산이나 작업을 거친 경우, 혹은 비당사국의 영역 내의 세관당국의 통제나 감독하에 있지 않은 경우에는 원산지물품으로 간주되지 아니한다.”라고 규정하고 있다.

상기 규정에 따라 한·칠레간 직접운송이 이루어지거나, 제3국을 경유하는 경우라 하더라도 ① 비당사국 세관의 통제(보세구역)하에 있고 ② 수송이나 상품을 좋은 상태로 보존하기 위한 작업외의 작업을 하지 않은 경우에는 직접운송의 규정을 충족한 것으로 간주되고 있다. 한편 한·싱가포르 FTA 제4.15조(Direct Consignment) 및 제5.9조 다(제3국 단순경유 입증서류)의 경우에도 한·칠레 FTA의 규정에 준하여 처리되고 있다.

### 2) 한·EFTA FTA

한·EFTA FTA 제14조는 “이 협정상 규정된 특혜대우는 이 부속서의 요건을 충족하고 대한민국과 유럽자유무역연합 회원국 간 직접 운송되는 상품에만 적용한다. 그러나 그 상품이 하역, 재선적, 탁송품의 분리, 또는 상품을 양호한 상태로 보존하기 위하여 마련된 작업을 제외한 작업을 거치지 아니할 경우, 비당사국의 영역을 경유하여 운송될 수 있다. 그 기간 중

18) 전자는 유라시아형이라고 하고, 후자는 아메리카형이라고 한다. 전자는 수출당사국 사람이 발송한 상품이 비당사국을 거치지 않고 수입당사국 사람 앞으로 운송될 것을 원칙으로 한다. 다만 운송 도중에 비당사국 영역에서 환적 등 특정 행위만 이뤄지고 다른 작업이 없는 경우에는 비당사국 경유 운송으로 인정될 수 있다. 당사국 ‘경유’ 물품에 특혜가 부여되기 위해서는 비당사국 세관의 통제에서 하역, 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 유지하기 위한 작업 이외의 어떠한 가공 또는 작업도 없어야 한다. 따라서 우리나라로 운송되는 과정에서 ‘경유’하는 것이 아니라 어느 국가로 갈지 알 수 없는 상태에서 수출당사국에서 발송돼 비당사국을 거쳐 우리나라로 수입된 경우(통상적으로 BWT거래 합)에는 비당사국에서의 작업의 종류 또는 세관 통제에 관한 사실이 서류로 입증되더라도 특혜 대상이 될 수 없다. 후자는 직접운송 요건이 없으므로(한·페루 FTA의 경우 제3.16.조는 제외됨)수출 당시 수입당사국을 최종목적지로 해 발송할 필요가 없고, 수입자가 정해지지 않은 상태에서 수출당사국에서 수출하여 비당사국 보세구역에 장치했다가 구매자가 나타나면 그때 계약해 수입당사국으로 운송한 경우에도 특혜대상이 될 수 있다는 점에서 전자와 큰 차이가 있다. 그러나 비당사국 경유 물품에 특혜가 부여되기 위해서는 세관의 통제에서 하역, 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 유지하기 위한 작업 외의 어떠한 가공 또는 작업도 없어야 한다는 점은 전자와 같다.

안 그 상품은 경유국 세관의 감시 하에 있어야 한다.”라고 규정하고 있다. 여기에서 탁송품(consignment)은 수출자로부터 수하인으로서의 선적과 관련된 하나의 운송서류(a single transport document)<sup>19)</sup>에 의하여 다루어지는 상품 또는 그러한 운송서류가 없는 경우에는 하나의 송품장(Commercial Invoice)에 의하여 다루어지는 상품을 의미한다.<sup>20)</sup> 따라서 한·EFTA FTA에서는 제3국 BWT(Bonded Warehouse Transaction)가 금지되어 있으며, 당사국간 하나의 운송서류(One B/L 등) 또는 이러한 서류가 없는 경우에만 하나의 송품장(One Invoice)을 제출하는 경우에만 원산지 인정되도록 되어 있다.

### 3) 한·아세안 FTA

한·아세안 FTA는 부속서 3 제9조에서 “특혜관세대우는 이 부속서의 요건을 충족하고, 수출당사국과 수입당사국<sup>21)</sup> 영역간에 직접 운송된 상품에 적용된다.”라고 직접운송 원칙을 규정하면서 “수출당사국과 수입당사국 영역이 아닌 제3국을 경유하여 운송되는 경우에는 다음의 모든 요건 즉, ① 그 경유가 지리적 이유나 오직 운송상의 요건과 관련된 고려에 의해 정당화되고 ② 그 상품이 경유국(보세구역 포함)에서 거래나 소비되지 아니하고 ③ 그 상품이 하역, 재선적 또는 그 상품을 좋은 상태로 유지하는데 요구되는 공정 외의 어떠한 공정도 거치지 아니한 경우에만 직접 운송된 것으로 간주한다.”고 명시하고 있다. 따라서 경유국에서 거래가 발생하게 되면 협정관세의 적용은 당연히 배제되는 것이며, 제3국 경유의 사유도 내륙국으로의 항구가 없거나 직항노선이 없을 때 등으로 한정되어 있다.<sup>22)</sup>

또한, 한·아세안 FTA에서는 제3국 경유 시 직접운송으로 간주됨을 입증하기 위한 선하증권 종류를 수출 당사국에서 발행한 통과선하증권(Through B/L)으로 한정하고 있고, 통과선하증권을 포함한 원산지증명서와 기타 서류를 세관에 제출하도록 규정하고 있다.<sup>23)</sup>

### 4) 한·인도 CEPT

한·인도 CEPA 제3.15조는 제3국 경유 시 ① 그 상품이 경유국에서 거래나 소비되지 않고 ② 그 상품이 하역 및 재선적 또는 그 상품을 좋은 상태로 유지하는데 요구되는 공정 이외의 어떠한 공정도 거치지 않았으며 ③ 그 상품이 경유국의 세관 통제 하에 남아 있는 경우

19) 이것은 운송과정(경유지 포함) 전체를 포괄하는 수출국과 수입국간 One B/L 또는 직접거래를 의미하는 하나의 송품장(One Invoice)에 의해서만 요건이 인정된다는 의미이다.

20) 한·EFTA FTA 원산지규정 제1조

21) 여기에서 당사국은 아세안 전체가 아닌 개별 회원국을 의미한다.

22) 이영달, “특혜무역협정의 직접운송 규정에 대한 고찰”, 『관세와 무역』, 한국관세무역개발원, 2012. 8, pp.20-26.

23) 한·아세안 FTA 협정문 부록 I ‘원산지 규정을 위한 원산지 증명 운영 절차’ 제19조

직접운송된 것으로 간주한다는 규정이 있기 때문에 만일 경유국에서 거래가 발생하면 협정 관세의 적용은 배제되게 된다.

직접운송을 입증하는 서류로는 상품의 수입 전 운송경로와 모든 선적이나 환적 지점을 나타내는 선하증권이나 화물운송장, 그리고 비당사국을 거쳐 선적되거나 환적되는 상품인 경우에는, 그 상품이 비당사국에서 세관이 통제하에 있었음을 나타내는 세관 통제의 서류 사본이 인정된다고 규정하고 있다.<sup>24)</sup>

### 5) 한·EU FTA

한·EU FTA 제13조는 “이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자 간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 탁송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적이나 일시적으로 창고 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고 보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고,<sup>25)</sup> 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.” 라고 직접운송 원칙을 규정하면서, 단일 탁송화물 구성 제품에 대해서만 상황에 따라 제3국 경유를 허용하도록 하고 있다. 그러나 이 경우에도 제3국 경유국 세관관할(보세구역)하에 있고, 원산지 변형이 발생할 수 있는 공정을 하지 않는 조건을 두고 있다.

### 6) 한·페루 FTA

한·페루 FTA 제3.16조는 “원산지 상품이 그 원산지 지위를 유지하기 위해서는 양 당사국 간 직접 운송되어야 한다.”라고 규정하면서, “비당사국에서 단순 환적이나 일시보관하면 비당사국 관세당국의 통제하에 있는 경우, 그리고 비당사국에서 거래하거나 교역하지 않고, 하역 및 재선, 재포장이나 그 상품을 양호한 상태로 유지하지 위해 필요한 공정 외의 어떠한 공정도 거치지 않은 경우에는 직접 운송된 것으로 간주한다.”고 규정하고 있다.<sup>26)</sup>

24) 이영달, 전계논문, pp.20-26.

25) 따라서 제3국에서 수입 통관된 물품은 당연히 협정관세 적용대상에 해당하지 않는다.

26) 한편, 한·페루 FTA에서는 비당사국 경유를 첫째, 경유나 환적의 경우와 둘째, 보관의 경우로 구분하여 우선 ① 경유나 환적의 경우는 원산지 국가로부터 수입국으로의 운송을 증명하는 항공화물운송장, 선하증권이나 경합 운송 문서와 같은 운송 문서 ② 보관의 경우는 원산지 국가로부터 수입국으로의 운송을 증명하는 항공화물운송장, 선하증권이나 복합 또는 경합 운송 문서와 같은 운송 문서와 더불어, 그 비당사국의 국내 법령에 따라 이 작업을 승인한 관세당국이나 그 밖의 권한 있는 당국이 발행한 문서를 수입자가 제출하도록 규정하고 있다.

### 7) 한·미국 FTA

한·미 FTA 제6.13조(Transit and Transshipment)에서는 “각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품으로 간주되지 아니하도록 규정한다. ① 그 상품이 하역·재선적이나 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국의 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 이후의 생산이나 그 밖의 어떠한 공정이라도 거치는 경우 또는 ② 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제 하에 머물러 있지 아니하는 경우”라고 규정하고 있는데 이것은 한·칠레 FTA의 내용과 거의 동일한 것이다.<sup>27)</sup>

## 3. 한·EU FTA하에서 직접운송 요건의 분석

한·EU FTA의 원산지 규정에 수록되어 있는 원산지의정서 제13조의 직접운송 요건은 FTA 원산지규정 중 불인정공정기준과 함께 가장 기본적인 원칙으로 적용되는 규정이다.

### 1) 한·EU FTA 원산지의정서 제13조

#### ARTICLE 13 : DIRECT TRANSPORT

1. The preferential treatment provided for under this Agreement applies only to products, satisfying the requirements of this Protocol, which are transported directly between the Parties. However, products constituting one single consignment may be transported through other territories with, should the occasion arise, transshipment or temporary warehousing in such territories, provided that they are not released for free circulation in the country of transit or warehousing and do not undergo operations other than unloading, reloading or any operation designed to preserve them in good condition.<sup>28)</sup>

2. Evidence that the conditions set out in paragraph 1 have been fulfilled shall be supplied to the customs authority, in accordance with the procedures applicable in the importing Party, by the production of :

(a) evidence of the circumstances connected with trans-shipment or the storage of the originating products in third countries; (b) a single transport document covering the passage from the exporting Party through the country of transit; or (c) a certificate issued by the customs authorities of the country of transit: (i) giving an exact description of the products; (ii) stating the dates of unloading and reloading of the products and, where applicable, the names of the ships, or the other means of transport used; and (iii) certifying the conditions under which the products remained in the country of transit.<sup>29)</sup>

27) 원산지증명서는 선적 단위로 발급되는 것이 원칙이나, 동 협정의 경우는 동일상품의 복수선적에도 적용되는 포괄원산지증명서(Blanket certification) 제도를 도입하고 있으며, 복수선적 허용 기간은 증명일로부터 12개월로 규정하고 있다.

28) 1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 탁송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적이나 일시적으로 창고보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니하여야 한다.

## 2) 한·EU FTA 원산지규정서 제13조의 내용

### (1) 원칙

한·EU FTA는 해당 원산지상품이 당사국 영역간에 직접 운송되어야만 원산지 지위를 인정받도록 하고 있다.<sup>30)</sup> 즉, 한·EU FTA는 해당 원산지상품이 협정에서 정한 특혜관세의 적용을 받기 위해서는 이와 같이 제3국을 경유하지 않고 협정당사국 간 직접 운송하도록 하는 ‘협정관세적용을 위한 직접운송 요건’을 규정하고 있다. 이것은 만일 해당 원산지상품이 운송 중간에 어느 다른 국가에 수입통관된 후 다시 재수출되는 경로를 거치게 되면, 최초 수출 상품을 일일이 추적하여 다른 상품으로 바뀌거나 가공되었는지의 여부를 확인해 낼 수 없게 되기 때문이다.

### (2) 예외적용

한·EU FTA는 제3국의 경유국에서 단순 환적되었거나 보세구역 보관을 증명하는 경유국 관세당국의 증빙이 있는 경우에는 직접운송 원칙의 예외 적용이 가능하도록 하고 있다. 이것은 컨테이너 등의 불가피한 환적이나 제3국의 단순경유도 직접운송 원칙에 위배된다고 판단하면 현대의 국제컨테이너 운송시스템과 복잡한 무역거래형태의 현실에 비추어 실제로 이를 충족할 수 있는 경우는 거의 존재하지 않게 되기 때문이다.

이에 따라 한·EU FTA는 원산지규정서 제13조에 ‘이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 여건을 충족하면서 양당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다.’고 원칙을 명시하고 있으면서도 이러한 직접운송 원칙의 예외를 인정하는 별도의 규정을 두고 있다.

즉, 제13조에서는 단일 탁송화물을 구성하는 제품이 EU 역내 이외의 지역을 경유하는 경우, ‘수출당시 수입국이 우리나라로 정해져 있는 상태에서’ 어떤 부득이한 상황(운송상 또는 지리상의 이유 등)이 발생하여 다른 영역에서 단순 환적되거나 일시적으로 창고에 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수도 있다고 전제하면서, 이러한 경우에도 그 상품이 통과 또는 창고에 보관되는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 않아야 하고,<sup>31)</sup> 하역, 재선적이나 상품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정외에 공정을 거치지 않아야 한다는

29) 2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입당사자에게 적용가능한 절차에 따라 관세당국에 다음을 제출하여 제공된다. 가. 제2국에서 원산지 제품의 환적이나 보관과 관련된 상황의 증거 나. 수출당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는 다. 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서 1) 제품의 정확한 설명을 제공하는 것 2) 제품의 하역 및 재선적 일자, 적용가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하는 것, 그리고 3) 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것

30) 예를 들어 우리나라를 원산지로 하는 상품을 EU에 수출하는 경우, 당해 상품은 우리나라 영역에서 출발하여 EU 영역으로 직접 운송된 경우에만 유럽연합에서 수입시 특혜관세를 적용받을 수 있게 되며, 반대의 경우에도 마찬가지이다.

31) 그러한 의미에서 제3국에서 수입 통관된 물품은의 협정관세 적용대상이 되지 못한다.

별도의 요건을 규정하고 있다.

### (3) 당사국의 의미

한·EU FTA하의 직접운송 원칙에서 수출당사국과 수입당사국은 EU 회원국의 영역 및 대한민국의 영역을 의미한다. EU는 현재 27개국<sup>32)</sup>으로 구성된 국가연합인데, EU영역은 모두 당사국의 영역에 포함된다. 이러한 의미에서 만일 네덜란드에서 생산된 제품이 비록 덴마크 물류창고에 보관되어 있다가 우리나라로 수출이 되었다 하더라도, 이는 EU 회원국인 덴마크에서 우리나라로 직접운송된 것으로 간주된다. 즉, EU역내에 있는 한, EU역내에서 수출물품의 생산국가와 수출자의 국가가 다르더라도 EU의 역내 인증수출자가 수출하여 우리나라로 직접 운송되면 협정관세의 적용이 가능하다.<sup>33)</sup> 다만, 이런 상품이 EU 회원국이 아닌 스위스, 노르웨이, 리히텐슈타인, 아이슬란드, 터키 등에 위치한 물류창고에 보관되어 있다가 우리나라로 수출되게 되면 이는 직접운송으로 간주되지 않게 된다.

### 3) 한·EU FTA 원산지규정 제13조의 적용사례와 분석

첫째, 만일 네덜란드 생산자가 최종 생산하여 한·EU FTA에 따른 원산지지위를 얻은 상품이 덴마크의 물류창고로 이동되어 보관되어 있다가, 덴마크 물류창고업자를 수출자로 하여 한국으로 수출된 경우의 원산지증빙 방법은?

① 이것은 덴마크에서 우리나라로 직접 운송되었기 때문에 직접운송 요건이 충족된다. ② 덴마크 물류창고업자는 덴마크 관세당국에 원산지인증수출자(Approved Exporter)로 등록하고, 세관인증번호(Customs Authorization No.)를 취득하여야 한다. ③ 덴마크 물류창고업자는 자신이 발행하는 상업송장(Commercial Invoice)에 원산지증빙문언 및 세관인증번호를 기입하여 원산지증명서를 작성하여야 한다. ④ 덴마크 물류창고업자는 네덜란드 생산자로부터 당해 물품이 한·EU FTA에 따라 역내산 지위를 얻은 물품임을 증빙하는 증빙자료를 구비하여 향후 발생가능한 원산지사후심사에 대비해야 한다.

둘째, 만일 상품은 프랑스산 와인이며, 거래관계는 프랑스(수출자)→ 한국(수입자)이고, 운송관계는 프랑스(수출자)→ ① B/L→ 싱가포르(물류허브)→ ② B/L→ 한국(수입자)의 경로를 거쳐 이루어진 경우 한·EU FTA 협정관세의 적용여부는?<sup>34)</sup>

32) 벨기에, 불가리아, 체코, 덴마크, 독일, 에스토니아, 그리스, 스페인, 프랑스, 이탈리아, 사이프러스, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 헝가리, 몰타, 네덜란드, 오스트리아, 폴란드, 포르투갈, 루마니아, 슬로베니아, 슬로바키아, 핀란드, 스웨덴, 영국.

33) 이종우, “한·EU FTA 특혜통관을 위한 수출입통관 절차”, 『계간 관세사』, 한국관세사회, 2011 여름호, p.13.



상기의 사례와 같이, 프랑스의 수출자가 목적지가 정해지지 않은 상태에서 싱가포르 물류 기지에 와인을 보관하다가, 한국 수입자의 요청에 따라 싱가포르 물류기지에서 선적이 이루어지게 되면, 이러한 운송관계는 제3국 경유에 전제조건으로 허용된 단일 탁송화물에 부합하지 않기 때문에 협정관세의 적용대상에서 제외될 수 있다.<sup>35)</sup>

셋째, EU나 한국에 소재하는 보세창고에서 BWT(Bonded Warehouse Transaction)거래를 한다면 직접운송 원칙에 저촉되지 않을 가능성이 많다. 그런데 보세창고가 제3국(홍콩)에 있다고 가정하고, BWT가 성립되어 한국으로 상품을 수입해 온다면 이는 직접운송과 거래당사자 규정에 어긋나지 않는가?<sup>36)</sup>

한·EU FTA에서는 원산지상품이라 해도 양 당사자 간 직접적으로 운송되어야 협정관세 적용이 가능하다. 따라서 보세창고가 제3국(홍콩)에 있다고 가정하고, BWT가 성립되어 한국으로 상품을 수입해 온다면 이는 직접운송원칙에 위배되어 한·EU FTA 협정관세 적용이 어렵다. 다만, 단일 탁송화물을 구성하는 제품이 부득이한 사유로 환적이나 일시장치되는 경우로서, 자유로운 유통을 위해 반출되지 않고, 하역, 재선적, 또는 양호한 상태로 물품을 보존하기 위한 공정 이외의 공정을 거치지 않는 등 단순 경유하는 경우에는 관련서류를 확인하여 예외적으로 적용이 가능하다.

## IV. 본건 관련법령 및 결정분석

### 1. 본건 관련법령

#### 1) 한·EU FTA 원산지의정서 제13조

본건과 관련하여, 한·EU FTA 원산지의정서 제13조는 상기의 제3장 제3절에서 상세하게 분석한 것과 같이, 본 협정의 규정에 의하여 제공받을 수 있는 특혜대우의 요건으로 직접운송 요건을 규정하고 있다.

34) 이영달, 전계논문, pp.20-26.

35) 즉, 상기 화물의 경우는 2개의 B/L이 발행되었기 때문에 단일 운송서류를 제출할 수 없으며 따라서 협정관세의 적용이 불가능하다.

36) 관세청, 전계서, p.12.



## 2) 한·EU FTA 원산지규정서 제1조 카항

본건과 관련하여, 한·EU FTA 원산지규정서 제1조(정의) 카항은 ‘탁송화물이란 수출자로부터 수하인에게 일시에 송부된 제품이거나 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류에 의하여 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여 다루어지는 제품을 말한다.’<sup>37)</sup>라고 규정되어 있다.

## 3) FTA 관세특례법 제9조 제2항 단서 및 제2호

본건과 관련하여, FTA 관세특례법 제9조(원산지결정기준)는 제2항은 ‘② 제1항에 따라 원산지로 결정된 경우도 해당 물품이 생산·가공 또는 제조된 이후에 원산지가 아닌 국가를 경유하여 운송되거나 원산지가 아닌 국가에서 선적된 경우에는 그 물품의 원산지로 인정하지 아니한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. 1. 협정에서 다르게 정하는 경우 2. 해당 물품이 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 운송 목적으로 환적되었거나 일시적으로 장치되었다고 인정되는 경우’ 라고 규정되어 있다.

## 4) FTA 관세특례법 시행규칙 제13조

본건과 관련하여, FTA 관세특례법 시행규칙 제13조(원산지가 아닌 국가를 경유한 물품 등의 원산지결정)는 ‘① 관세청장이나 세관장은 수입자가 법 제9조 제2항 각 호에 따른 요건을 입증하지 못하는 경우에는 해당 물품의 원산지를 인정하지 아니한다. ② 관세청장이나 세관장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 법 제9조 제2항 제2호에 해당하는 것으로 인정하지 아니한다. 1. 원산지가 아닌 국가 또는 지역에서 생산 또는 작업과정이 추가된 경우. 다만, 수입항까지 국제운송에 필요한 하역·선적·포장에 필요한 작업이나 물품을 양호한 상태로 보존하는데 필요한 작업과정이 추가된 경우는 제외한다. 2. 해당 물품이 원산지가 아닌 국가나 지역의 관세당국의 통제 또는 감독 하에 있지 아니한 경우’라고 규정되어 있다.

## 5) FTA 관세특례법 사무처리 제3-5-1조

본건과 관련하여, FTA 관세특례법 사무처리 제3-5-1조(환적 또는 일시장치물품 등의 원산지확인 방법)는 ‘① 세관장은 법 제9조 제2항의 단서에 따라 원산지를 인정하는 경우에는 수

37) ‘Consignment means products which of re either sent simultaneously from one exporter one consignee or covered by a single transport document covering their shipment from the exporter to the consignee or, in the absence of such a document, by a single invoice’.

입자에게 다음 각 호의 서류를 제출받아 원산지를 확인할 수 있다. 1. 체약상대국으로부터 우리나라에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류 2. 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 환적이나 일시 장치되었음을 해당 국가의 세관 등 권한 있는 기관이 확인한 증명서 ② 세관장은 다음 어느 하나에 해당하는 경우에는 제1항 제1호의 서류를 제출받아 우리나라까지의 운송에 소요되는 합리적인 기간을 감안하여 원산지를 확인할 수 있다. 1. 선하증권이나 화물운송장상의 적출항이 체약상대국의 항구나 공항으로 기재되어 있고 도착항이 우리나라의 항구나 공항으로 기재되어 있는 경우 2. 체약상대국이 내륙지국가로서 선하증권이나 화물운송장상의 수출자가 원산지증빙서류상의 수출자로 기재되어 있고, 적출항이 체약상대국의 인접국가 항구나 공항으로 기재되어 있고, 도착항이 우리나라의 항구나 공항으로 기재되어 있는 경우 ③ 세관장은 원산지를 확인한 결과 당해 물품이 체약상대국으로부터 우리나라에 도착한 물품으로 원산지가 아닌 국가에서 세관의 통제하에 있었음이 확인된 경우에는 그 원산지를 인정한다.’라고 규정되어 있다.<sup>38)</sup>

## 6) 관세법 제128조

본건과 관련하여, 관세법 제128조(결정)는 ‘① 심사청구에 대한 결정은 다음 각 호의 구분에 따른다. 1. 심사청구가 제121조에 따른 기간이 지난 후 제기되었거나 심사청구를 제기한 후 제123조에 따른 보정기간 내에 필요한 보정을 하지 아니한 경우 : 그 청구를 각하하는 결정 2. 심사청구가 이유 없다고 인정되는 경우 : 그 청구를 기각하는 결정 3. 심사청구가 이유 있다고 인정되는 경우 : 그 청구의 대상이 된 처분의 취소·경정 또는 필요한 처분의 결정 ② 제1항에 따른 결정은 심사청구를 받은 날부터 90일 이내에 하여야 한다. 다만, 부득이한 사유가 있을 때에는 그러하지 아니하다.’라고 규정되어 있다.

## 2. 결정분석 : 사실관계와 판단의 분석

### 1) 쟁점물품이 양 당사자간 직접 운송되었는지 여부

전술과 같이, 한·EU FTA에서는 동 협정 원산지의정서 제13조에 ‘이 협정에 규정된 특혜 대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양당사자간 직접적으로 운송되는 제품만 적용된다.’고 명시하고 있다.

물론 한·EU FTA에서는 이러한 직접운송 요건의 예외로서 단일 탁송화물을 구성하는 제

38) 관세청, “FTA 원산지 증명서 확인 및 특혜관세 적용 지침”, pp.5-6.

품이 어떤 상황이 발생하여(occasion arise) 다른 영역에서 단순 환적 또는 일시적으로 창고에 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수도 있음을 인정하고 있다.

그러나 이 경우에도 그 제품이 통과 또는 창고에 보관되는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 않아야 하고, 하역, 개선적이거나 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 외에 어떠한 공정도 거치지 않아야 한다는 전제조건을 규정하고 있다.<sup>39)</sup>

본건의 주요 운송관계와 경로는 EU 회원국인 스페인, 프랑스, 이탈리아 등 유럽연합 지역 수출자로부터 국내 수입자인 청구법인에게 직접 운송되어 국내 보세창고에 보관하다가, 일부는 수입신고가 이루어졌고 나머지 물품은 다시 홍콩으로 반송되었다가 일정기간 이후 국내로 재반입되어 수입신고가 이루어진 것이다. 이러한 과정은 한·EU FTA 원산지의정서 제13조의 직접운송 원칙에 위배되는 것이다. 즉, 홍콩으로의 반송 및 국내 재반입 운송은 한·EU 협정상의 직접운송 원칙을 충족하였다고 볼 수 없다.

왜냐하면 본건의 경우 EU에서 국내, 국내에서 홍콩, 홍콩에서 국내로 재반입되어 수입신고가 이루어진 총 운송과정에서, 스페인 등 유럽연합 지역 수출자가 발행한 B/L 1통과 홍콩에서 발행된 B/L 1통 등 총 2통의 B/L이 각각 별도로 발행되었으므로 단일 운송서류가 제시될 수 없기 때문이다. 그러므로 관세당국에 의하여 협정관세가 적용되지 아니한다는 취지로 결정청구가 이루어진 것은 합리적인 판단이라 하겠다.

## 2) 쟁점물품이 본 협정상 단일 탁송화물의 정의에 부합되는지 여부

한·EU FTA 원산지의정서 제1조 카항은 ‘탁송화물이란 수출자로부터 수하인에게 일시에 송부된 제품이거나 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류에 의하여 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여 다루어지는 제품을 말한다.’라고 규정되어 있다. 이러한 규정에 따라 양 당사자간 직접 운송되거나, 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류나 송품장에 의해 다루어지는 제품으로 다른 영역에서 단순 환적이거나 일시적으로 창고 보관되어 운송된 경우에는 한·EU협정상 직접운송 원칙을 충족하는 것으로 해석될 수 있다.

사실관계와 관련 규정들을 종합하여 판단해 볼때, 쟁점물품은 유럽연합 수출자로부터 청구법인에게 직접 운송되었다가, 홍콩으로 반송하여 다시 홍콩 수출자로부터 재반입한 다음 수입신고하고 이 과정에서 각각의 거래에 대해 그 수출자를 달리하는 별개의 운송서류와 송품

39) 통상적으로 직접운송 여부는 선하증권에 의해 확인하는 것이 원칙이며, 직접 운송되는 물품은 수출국에서 수입국으로 직접 운송되고 선하증권에도 수출자, 수입자, 선적항 및 수입항이 기재되어 있는 것이 일반적이다.

장이 별도로 발급되었음을 확인할 수 있다. 따라서 본 무역거래상의 운송경로는 본 협약상의 단일 탁송화물의 정의에 부합되지 않는 것이 명백하고, 홍콩으로의 반송 및 국내 재반입 운송은 한·EU FTA 협정상의 직접운송 원칙을 충족하였다고 볼 수 없다. 따라서 협정세율 적용신청을 거부한 본건 처분은 정당하다 할 것이다.

### 3) 쟁점물품이 단순 환적 및 일시 장치된 물품이었던지의 여부

본건에서 핵심쟁점인 직접운송과 관련된 내용은 관세법시행규칙 제76조(직접운송 원칙), 대외무역관리규정 제93조(원산지 확인에 있어서의 직접운송 원칙), 원산지제도 운영에 한 고 시 제2-3조(환적 또는 일시장치물품 등의 원산지확인 방법) 등에서 규정하고 있다.<sup>40)</sup>

FTA관세특례법을 포함하여 상기의 규정들에서 일관되게 정의하고 있는 것은 해당 물품이 원산지가 아닌 국가를 경유하지 않고 우리나라에 직접 운송·반입된 물품에 한하여 그 원산지를 기본적으로 인정하지만, 지리적 또는 운송상의 이유로 제3국을 단순 환적되었거나 일시 장치되었던 경우에도 직접운송과 같이 원산지가 인정하도록 하고 있다는 점이다.<sup>41)</sup>

본건은 EU 회원국 역내의 생산국과 제3국 간 구매계약에 따라 생산국에서 생산된 제품이 제3국인 홍콩으로 운송되어 보세구역에 보관된 후 별도의 구매계약 및 대금결제 등을 통해 제3국인 홍콩에서 우리나라로 수입된 것이다. 단순 환적이나 일시장치의 경우, 1차적으로 운송 회사가 발행한 운송서류(B/L이나 화물운송장 등)에 의해 최초 출항지와 최종 목적국(한국)이 계약상대국으로 확인되면 원산지물품으로 인정되지만, 본건에서는 EU 수출자가 발행한 B/L 1통과 홍콩에서 발행된 B/L 1통 등 통 2통의 B/L이 별도로 발행되었고, 단순 경유를 입증할 수 있는 공적인 입증서류<sup>42)</sup>로 제출하지 못하였다.

따라서 본건의 경우 쟁점물품이 지리상 또는 운송 상의 이유로 제3국에서 단순히 환적이 이루어졌거나 장치되었던 것으로 인정할 수 없기 때문에 직접운송 요건에 부합하지 않는다.

40) 우리나라의 경우 FTA 원산지는 FTA 관세특례법을 적용하지만, FTA 이외 다른 특혜관세의 경우는 관세법 등 FTA 특례법 외 원산지 관련규정들이 적용된다.

41) 즉, 원산지 인정요건을 모두 충족하였더라도 운송도중 제3국을 거치지 않고 원산지국에서 수입국으로 직접 운송된 경우에 한하여 특혜관세를 부여하지만, 운송상 등의 목적으로 부득이 제3국에서 단순 환적이나 일시장치된 경우에도 그 원산지가 그대로 유지되도록 한다는 점이다. 이러한 요건을 적용하면 예를 들어, 스위스에서 생산된 물품이 홍콩을 거쳐 한국으로 수입된 경우 홍콩에서 단순히 환적작업만 거친 경우에는 스위스가 원산지로 인정된다. 그러나 일단 홍콩에서 내수용으로 통관되었다가 다시 한국으로 재판매되어 한국으로 수입된 경우에는 원산지를 스위스로 인정하지 않게 된다.

42) 예를 들면 경유국 세관당국이 발행한 보세구역 반출입 신고서류 또는 보관증, 단순경유 원산지증명서 등을 말한다.

#### 4) 쟁점물품이 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류나 송품장에 의해 다루어진 제품인가의 여부

한·EU FTA 원산지의정서 제13조는 직접운송 원칙을 전제로 하여, “단일 탁송화물은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적 창고 보관되어 운송될 수 있다”고 규정하고 있으며, 제1조는 탁송화물에 대해 “수하인에게 일시에 송부된 제품이거나, 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류에 의하여 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여 다루어지는 제품”으로 정의하고 있다. 그러므로 본 규정에 의거하여 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류 또는 송품장에 의해 다루어지는 제품으로 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고 보관되어 운송된 경우에는 한·EU FTA상 직접운송 요건을 충족하는 것으로 해석되고 있다.

본건의 경우 쟁점물품은 EU 회원국인 스페인 등 유럽연합 지역 수출자로부터 국내 수입자인 청구법인에게 직접 운송되어 국내 보세창고에 보관되다가 일부는 수입신고하고 나머지 물품은 다시 홍콩으로 반송되었고 이것은 일정기간 이후 국내로 재반입된 것이다.

이 과정에서 유럽연합지역 수출자와 청구법인간 거래에 대해 운송서류와 상업송장이 발급되었고, 또한 홍콩의 수출자와 청구법인간의 재반입 거래와 관련하여도 별개의 운송서류와 상업송장이 발급되었음이 운송경로관계와 사실관계로 확인되었다. 따라서 본건은 직접운송 요건에 부합되지 않는다고 하겠다.

## V. 시사점 및 실무상의 대응책

### 1. 자의적 혹은 가공적인 해석의 금지

한·EU FTA의 적용과 관련하여, 협정상 직접운송 요건에 있어 자의적 혹은 가공적인 해석은 피하여야 한다. 어떠한 주어진 상황과 조건을 본인에게 유리하게 해석하고자 하는 것은 인간 본연의 모습이지만, 협정관세의 적용과 관련하여 해당 충족요건을 자의적으로 해석하거나 가공적인 해석을 하게 되면 이는 관세당국과 수출입기업이 법적으로 다투게 되는 원인이 될 수 있다.<sup>43)</sup> 그런데 한·EU FTA하에서 직접운송 요건은 수입국에서 특혜대상이 되는 원

43) 오수교, “상품과 품목분류(下)”, 『관세와 무역』, 한국관세무역연구원, 2004, 11. p.53.

산지상품 지위를 최종적으로 결정하는 중요한 요인이 되며, 해당 상품이 원산지인지 여부를 떠나서 이 기준에 맞지 아니하면 이를 원산지 상품으로 인정하지 않는 것이 불변의 원칙인 것이다.<sup>44)</sup> 물론 실거래에 있어서는 사례별로 상황이나 내용이 다를 수 있으나, 협정문 규정 내용의 해석이나 적용은 엄격성이 요구되고 있으며 문구 하나 하나의 요건들은 반드시 충족되어야 한다. 협정문 우선 원칙은 여기에서도 적용되는 것이며, 그러한 주장과 적용은 객관적이며 동적인 자료나 문서 및 서류를 통해 입증되어야 한다.

## 2. 단순 환적이나 일시장치에 대한 경유관련 증빙서류의 조속 확보

한·EU FTA하에서는 경유국에서 단순 환적이 이루어졌거나 보세구역 보관을 증명하는 경유국 관세당국의 증빙이 있는 경우에는 직접운송 요건의 예외 적용이 가능하도록 하고 있다. 직접운송 원칙을 적용하는 것은 타 관세영역에 들어갔다 나오게 되면 원래 물품과의 일치성을 인정하기 어려울 수 있다는 데에 기인한 것이지만, 단순 경유나 환적이 빈번하게 일어나는 국제운송에까지 이를 적용하는 것은 무리가 있기 때문에 전술과 같이 예외의 적용요건을 두고 있는 것이다.

제3국 경유 시 단순 환적이나 보세구역 또는 일시장치에 대한 입증책임은 원산지상품임을 주장하는 자에게 있기 때문에,<sup>45)</sup> 수입자는 반드시 해당 국가 관세당국 등의 경유증빙서류<sup>46)</sup>를 완벽히 확보해 놓아야 한다. 특히 일정 시일이 지난 후에는 이러한 증빙을 받기 힘들 수도 있기 때문에 미리 운송경로를 파악하여 해당 증빙서류 등을 구비할 준비를 하는 것이 필요하다. 즉, 부득이 제3국을 경유하게 되어 직접운송이 불가능하게 된 경우, 협정관세의 혜택을 받기 위하여는 통과선하증권(Through B/L), 연결원산지증명서(Back to Back C/O), 세관의 확인서, 관련 선사의 객관적인 증빙 자료 등 그 사유를 입증할 수 있는 서류와 경유국 행정당국에서 발급한 단순경유 사실 확인서류를 확보하여 제출하여야 한다.<sup>47)</sup>

44) 이종익·박병목, 「자유무역협정(FTA)의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률 해설」, 도서출판 협동문고, 2012, 3, pp.87-89.

45) 한·칠레 FTA 통일규칙 제11조(a), 한·싱가포르 FTA 제5.9조(c), 한·EFTA 원산지규정 제14조 2항, AK-FTA 통관규정 제19조에서도 이러한 취지를 규정하고 있다.

46) 제3국 경유 시 직접운송원칙이 충족되었음을 입증할 수 있는 증거로는 ① 제3국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거 ② 수출당사자에서 경유국통과를 다루고 있는 단일 운송서류나 혹은 경유국의 관세당국이 제품의 정확한 실명과 제품의 하역 및 재선적이나, 적용 가능한 경우 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하여 발행한 증명서(제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태증명 포함) 등이다.

47) 한편, 관세당국의 입장에서는 대부분 B/L상에서 수출자가 원산국에 존재하고 수입자가 우리나라에 있으며, 원산지증명서 상에도 동일하게 표시되어 있으면 제3국의 송품장 발행 여부와 관계없이 직접운송된 것으로 추정할 필요가 있으며, 송품장이나 오퍼, 전신문 기타 상품포장상의 B/L번호 등 표시를 활용하여 최초선적일을 파악할 수 있으면 운송기간을 감안하여 제3국에서 단순환적 되었는지 계산이 가능하며, 경유국의 관공서, 상공회의소 등 권한있는 기관이 발행한 재수출원산지증명서 등을 통해 직접운송 및 단순경유 사실을 확인하여야 한다.



### 3. 제3국을 경유하는 단일 탁송화물 구성제품에 대한 이해와 적용

한·EU FTA 의정서 제14조는 전술과 같이, 직접운송 원칙을 규정하면서, 단일 탁송화물 구성 제품에 대해서만 상황에 따라 제3국 경유를 허용하고 있다. 이 경우에도 그 제품이 제3국 경유국 세관관할(보세구역)하에 있고, 원산지 변형이 발생할 수 있는 공정을 하지 않는 조건을 부여하여 원산지제품으로 인정하도록 하고 있다. 그리고 탁송화물의 정의를 “수출자로부터 수하인에게 일시에 송부된 제품이거나, 수출자로부터 수하인으로서의 선적에 대한 단일의 운송서류 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여 다루어지는 제품.”이라고 규정하고 있다. 따라서 본건과 같이 제3국에서 분할 선적된 물품은 단일 탁송화물 구성제품에 부합하지 않게 되고, 따라서 협정관세의 적용도 불가능함에 유의해야 한다.

### 4. 단일의 운송서류 개념에 대한 올바른 이해

한·EU FTA의 적용에 있어 단일의 탁송화물 및 단일의 운송서류의 개념에 특별히 유의할 필요가 있다. 한·EU FTA상 하나의(혹은 단일) 운송서류(a single transport document)는 운송과정(경유지 포함) 전체를 포괄하는 수출국과 수입국간 One B/L이나 직접거래인 하나의 송품장(One Invoice)의해서만 운송요건이 인정된다는 의미이다.

따라서 본건과 같이 유럽연합지역 수출자와 청구법인간 거래에 대해 운송서류와 상업송장이 별도로 발급되었고, 홍콩의 수출자와 청구법인간의 재반입 거래와 관련하여도 별개의 운송서류와 상업송장이 발급되게 되면 직접운송 요건은 충족되지 못한 것이 된다.

### 5. 한·EFTA와의 구분 적용

EU와 EFTA는 서로 인접한 지역에서 통합형태로 물류체제를 공유하는 경우가 많아서 직접운송 요건을 위반할 개연성도 많다. 왜냐하면 최근 네덜란드 비보세 물류창고에 보관했던 노르웨이 생산품이 비당사국 세관 통제에 벗어나 직접 운송규정 위반으로 협정이 배제된 사례들이 발생하고 있기 때문이다. 그런데 EU와 EFTA는 우리로서는 엄연히 다른 FTA라는 사실을 유의할 필요가 있다.



## 6. BWT거래 등 국제물류현실을 반영한 협정문개정 등 협의

많은 EU 기업들이 홍콩이나 싱가포르 등에 아시아 물류기지(센터)를 운영하고 있는 것이 국제물류의 현실임에도 불구하고, 여기에서 우리나라로 수입하는 상품은 직접운송 요건에 위배되어 협정관세의 적용이 배제되는 경우가 종종 발생하고 있다.<sup>48)</sup> 따라서 협정관세의 적용이 인정하기 위해서는 협정문의 개정 등을 포함한 양측 간의 협의가 필요하다.

특히 한·EU FTA에서는 제3국을 경유하는 단일 탁송화물을 구성하는 제품만 특혜적용을 위한 원산지로서 허용하나, 한·EFTA 경우에는 이를 규정하고 있지 않기 때문에, 제3국 보세구역에서 탁송품의 분리가 이루어지는 BWT거래는 논란의 발생 소지가 많다. 그러므로 중요한 것은 이러한 적용상의 혼란을 하루빨리 없애기 위해서는 협정당사국 간의 협의가 선행되어야 하고, 양측 간 합의가 이루어진 경우에는 주해서(Explanatory notes) 등에 이를 명시하여 공표되는 것이 필요하다.

## VI. 결 론 -요약 및 한계-

한국과 EU의 FTA가 2011년 7월 1일부터 발효됨에 따라 우리나라는 본격적인 FTA시대에 접어들었다.<sup>49)</sup> 아시아 국가 가운데 최초로 EU와 FTA를 체결한 우리나라로서는 중국, 일본, 대만 등 우리의 무역경쟁국들에 비해 EU시장을 보다 유리하게 접근할 수 있는 기회를 선점하게 된 것이다.

특히 한·EU FTA는 상품분야의 경우 한국과 EU가 동일하게 품목수 기준으로 99.6%, 수입액 기준으로는 사실상 100%를 양허한 ‘폭넓고 수준 높은(comprehensive and high level)’ FTA라고 할 수 있다. 그러한 의미에서 한·EU FTA는 우리나라가 그동안 추진해 온 거래경제권과의 FTA추진의 결실로 기존 FTA와는 차원이 다른 FTA이며, EU와의 FTA발효는 교역의 확대를 통해 우리 경제를 활성화시키는 계기가 될 것으로 예상된다. 그런데 한·EU FTA는 기존에 우리나라에서 발효된 여타의 FTA와는 수출입 통관절차 등이 상이할 뿐 아니라

48) 따라서 한·EU FTA의 경우에는 우리나라로 운송되는 과정에서 ‘경유’하는 것이 아니라, 어느 국가로 갈지 알 수 없는 상태에서 수출당사국에서 발송되어 비당사국을 거쳐 우리나라로 수입되는 경우, 예를 들어 EU 수출자가 구매자가 정해지지 않은 상태에서 비당사국(싱가포르)의 물류기지로 발송하여 보관 중이던 물품을 EU 수출자와 한국 수입자간의 계약에 의하여 비당사국에서 한국으로 운송되는 경우인 BWT거래의 경우에는 비당사국에서의 작업의 종류 또는 세관통계에 관한 사실이 서류에 의하여 입증되더라도 특혜 대상이 될 수 없다.

49) 이준호, “중소기업의 한·EU FTA 활용방안”, 『관세와 무역』, 한국관세무역개발원, 2011. 6, pp.25-26.

원산지인증수출자 등 새롭게 도입되는 제도도 많기 때문에, 동 협정문의 원산지 규정과 결정 기준 등을 포함한 협정문의 전반적인 내용에 대한 면밀한 검토와 아울러, 특혜관세 적용시의 요건충족 등에 대한 철저한 사전대비가 필요하다.

이상에서는 한·EU FTA상 직접운송 요건을 충족하는지의 여부와 관련하여, 최근 관세청에 접수되어 결정이 내려진 심사청구사례를 집중적으로 분석하였다. 본 연구는 수출입기업이 한·EU FTA와 한·EU FTA 원산지의정서 제13조에 규정되어 있는 직접운송의 법리를 이해하는 동시에, 업무처리상의 시사점과 실무상의 대응책 및 제도적 보완방안을 모색하는데 유용한 기초자료가 될 것으로 판단된다.

결론적으로 본건의 분석을 통하여 나타난 시사점과 제도개선을 위한 제언을 종합하면, 우선 한·EU FTA하에서 단일의 탁송화물 및 단일의 운송서류 개념에 대한 올바른 이해가 필요하다. 둘째, 한·EU FTA의 적용과 관련하여, 협정상 직접운송 원칙에 있어 자의적 혹은 가공적인 해석은 피하여야 한다. 셋째, 한·EU FTA하에서는 경유국에서 단순환적이 이루어졌거나 보세구역 보관을 증명하는 경유국 관세당국의 증빙이 있는 경우에는 직접운송 원칙의 예외적용이 가능하도록 하고 있기 때문에 단순 환적이나 보세구역의 일시장치에 대한 경유증빙서류를 조속히 확보하여야 한다. 넷째, 한·EU FTA상 제3국을 경유하는 단일 탁송화물 구성제품의 올바른 이해와 적용이 필요하다. 다섯째, EU와 EFTA는 서로 인접한 지역으로 통합형태로 물류체제를 공유하는 경우가 많기 때문에 직접운송 요건을 위배하는 사례가 많을 개연성이 있으며, EU와 EFTA는 우리로서는 엄연히 다른 FTA라는 사실도 유의할 필요가 있다. 여섯째, 많은 EU 기업들이 홍콩이나 싱가포르 등에 아세안 물류기지를 운영하고 있는 상황에서, 여기에서 우리나라로 수입하는 물품은 직접운송 요건에 위배되어 협정적용이 배제되는 경우가 다수 발생하고 있기 때문에 협정관세의 적용이 인정하기 위해서는 협정문의 개정 등을 포함한 양측 간의 협의가 필요하다.

한편, 본 연구는 법규정의 해석을 통한 사례분석을 주된 분석도구로 활용하고 있는 법리적 문헌연구이기 때문에 실증연구의 제시가 미흡하고, 동일 사례에 대해 심사청구 혹은 심판청구나 행정소송에 있어 상이한 해석이 내려질 수도 있다는 한계가 있다. 또한 본 하나의 사례를 가지고 전체를 일반화하는 것은 무리가 있기 때문에 향후의 연구에서는 이와 관련된 다수의 심사결정이나 판례 등을 종합 검토하여 시사점과 정책적 보완책을 도출하는 것이 필요할 것으로 보인다.

## 참 고 문 헌

- 관세청, 「상당사례로 알아보는 FTA」, 2012, 7. pp.12-29.
- 김태인, “한·EU FTA의 원산지인증수출자제도 사례연구 : 품목별 원산지인증수출자를 중심으로”, 「무역연구」, 제7권 제4호, 한국무역연구원, 2011. 12.
- 송백훈, “한·EU FTA 발효에 따른 경제적 효과”, 「계간 관세사」, 한국관세사회, 2011 여름호.
- 심재현, “한·EU FTA 인증수출자 제도의 운영현황과 향후 추진방향”, 「계간 관세사」, 한국관세사회, 2011 여름호.
- 이명구, “한·EU FTA 대비 원산지의 국제적 논의 동향과 검증사례 연구”, 「관세와 무역」, 제43권, 통권474호, 한국관세무역연구원, 2011년 3/4월 통합호.
- 이영달, “특혜무역협정의 직접운송 규정에 대한 고찰”, 「관세와 무역」, 한국관세무역개발원, 2012. 8.
- 이종익·박병목, 「자유무역협정(FTA)의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률 해설」, 도서출판 협동문고, 2012, 3.
- 이준호, “중소기업의 한·EU FTA 활용방안”, 「관세와 무역」, 한국관세무역개발원, 2011. 6.
- 장근호·정재완, “한·EU FTA 원산지 결정에 대한 EU재판소 원산지 판례의 시사점”, 「관세학회지」, 제13권 제3호, 한국관세학회, 2012. 8.
- 정인교, “한·EU FTA 경제효과와 정책과제”, 「관세와 무역」, 제41권 제7호, 통권 제465호, 한국관세무역연구원, 2009년 9/10월.
- 정재열, “FTA체제하에서 효율적인 원산지관리 방안”, 「계간 관세사」, 한국관세사회, 2010년 봄.
- 조미진·김태황, “한·EU FTA 발효에 따른 경제적 성과 분석”, 「EU학연구」, 17권 1호, 2012.
- 채형복·황해륙, “한·EU FTA 원산지규정에 관한 연구”, 「법학논고」, 제32집, 경북대학교 법학연구원, 2010년 2.
- 한상현, “FTA시대 전문자격증으로서 원산지관리사 자격시험제도의 문제점과 개선방안”, 「관세학회지」, 제13권 제2호, 한국관세학회, 2012. 5.
- 한상현, “자유무역협정(FTA)하에서 원산지증명제도의 비교와 전망에 관한 연구”, 「무역연구」, 제6권 제4호, 한국무역연구원, 2010년 12월.
- Roger Tency, “How to verify preferential origin”, 「미국·EU FTA 검증 및 대응세미나」, 한국무역협회, 2010, 5.

## ABSTRACT

### A case study on the conditions of direct transport for the preferential tariff treatment through Korea-EU FTA(Free Trade Agreement)

Sang-Hyun Han\*

FTA(Free Trade Agreement) of South Korea and European Union(EU) took effect from July 1, 2011. Korea signed a contract FTA with the European Union by first among Asian country, and Korea · EU FTA is evaluated that it is wide, comprehensive and high level FTA.

Therefore, Korea · EU FTA will become FTA that dimension is high, and FTA fermentation with the European Union may activate the Korean economy through extension of export. By the way, in Korea · EU FTA, the stipulations on import and export clearance system is different compared with other FTA. Therefore, exporter and importers should compare thoroughly on essential factor of origin standard and preferential tariff which is set in FTA Agreement.

In this study, I analyzed 'conditions of direct transport' that is prescribed in article 13 of Korea · EU FTA. Particular, I analyzed recently example of appeal for review that decision is made in the Korea Customs Service(KCS). Laying stress on counter measure of business, conclusion in this study is as following.

First, companies must understand correctly a single consignment and a single transport document under Korea · EU FTA. Second, companies must not analyze wrong 'conditions of direct transport'. Third, when simplicity transshipment or temporary custody is consisted, companies must secure documentary evidence as soon as possible. Fourth, in case goods pass third country, companies must understand uprightly 'a single consignment'. Finally, companies should keep in mind to truth that European Union and EFTA are different FTA.

**Key Words** : FTA, case study, direct transport, preferential treatment, Korea · EU FTA

---

\* Associate Professor. Dep. International trade and commerce, Namseoul University