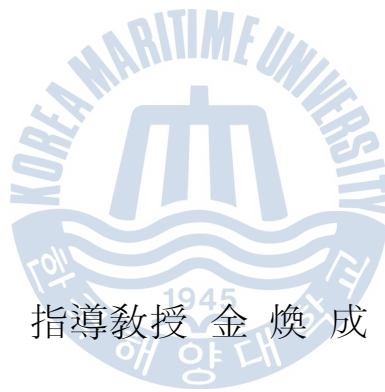


貿易學碩士 學位論文

수출입공인인증제도(AEO) 조기정착을 위한
관세행정 지원방안 강구

A Study on the Plan of Customs Administration Support for
an early settlement on AEO(Authorized Economic Operator) System



指導教授 金 煥 成

2011 年 8 月
韓國海洋大學校 大學院
國際關稅學科
河 南 基

본 논문을 하남기의 무역학석사 학위논문으로 인준함.

위원장 곽 규 석 (인)

위 원 신 용 존 (인)

위 원 김 환 성 (인)



2011년 8월

한국해양대학교 대학원장

목 차

ABSTRACT

제 1 장 서론	1
1.1 연구배경 및 목적	1
1.2 연구방법 및 범위	4
제 2 장 AEO 제도의 의의	5
2.1 AEO의 개념	5
2.2 AEO제도 도입의 필요성	6
2.3 AEO제도의 생성배경	7
1) 개정 교토협약	7
2) 통합공급망 관리지침	8
3) 미국의 C-TPAT 제도	9
4) SAFE Framework	10
2.4 AEO와 유사한 인증제도	11
2.5 AEO제도의 필요성	12
2.6 AEO 제도의 이익과 기업에 미치는 영향	12

제 3 장 수출입공급망 안전관리 제도 및 관세행정 환경변화 … 14

3.1 외국	14
1) 미국	14
2) EU	20
3) 일본	20
4) 중국	21
5) 정책적 시사점	21
3.2 국제기구	22
1) 세계관세기구(WCO)	22
2) 국제해사기구(IMO)	23
3) 국제민간항공기구(ICAO)	23
4) 국제표준화기구(ISO)	23
5) 정책적 시사점	24
3.3 관세행정 환경변화	24
1) 정책환경	24
2) 경제환경	25
3) 사회·문화환경	26
4) 기술환경	27
5) 국제표준 및 제도	28
6) 관세행정 중장기 발전전략	28
3.4 관세행정 패러다임의 변화	30
3.5 SWOT 분석 (AEO 중심)	32

제 4 장 우리나라의 AEO 제도 및 상호인정협정(MRA)	34
4.1 제도 도입 경위	34
4.2 AEO 공인 절차	34
1) 신청 및 심사 개요	34
2) 공인신청 준비	35
3) 공인심사	38
4) 공인등급 결정	40
4.3 국가간 상호인정협정 체결	41
1) 의의 및 필요성	41
2) MRA 절차	42
3) 세계 각국의 MRA 추진현황	42
4) 우리나라의 MRA 체결 전략	43
제 5 장 AEO 확립 및 정책적 지원방안	46
5.1 하드웨어적인 측면	46
1) 국경관리기관의 통합	46
2) AEO 전담조직의 신설	48
3) 컨설팅 전문기관 육성	49
5.2 소프트웨어적인 측면	50
1) 적하목록 제출을 수입신고 수리화	50
2) 신용담보금액 상향조정 및 정산제도 도입	51
3) 중소기업 AEO 안전관리 지원	52
4) AEO 협회의 전문성 강화	53
5) 국가간 상호인정의 확대 및 홍보강화	54

제 6 장 결 론	57
6.1 연구 결과	57
6.2 연구의 한계 및 향후 과제	59
영어약어목록	60
참고 문헌	61



표 목 차

<표 2-1> SAFE Framework의 구조	10
<표 2-2> AEO에 의한 긍정적 영향	13
<표 2-3> AEO에 의한 부정적 영향	13
<표 3-1> CSI 시행국 및 항구현황	15
<표 3-2> 수출입안전 관련제도 추진현황	16
<표 3-3> CSI 검사실적	17
<표 3-4> 입항 적하목록 등 사전 제출시기	18
<표 3-5> 등급별 혜택 및 검사비율	19
<표 3-6> 주요 수출입공급망 안전관리 프로그램 도입 현황	22
<표 3-7> FTA 추진현황	26
<표 3-8> SWOT 분석결과 요약	33
<표 4-1> 상호인정협정 체결 절차	42
<표 4-2> WCO SAFE Framework 이행의향서 제출국	44
<표 4-3> 우리나라 MRA 추진현황	45
<표 5-1> 국경관리기관 현황	48
<표 5-2> 컨설팅기관 자격요건(안)	50
<표 5-3> AEO에 대한 신용담보제공	52
<표 5-4> AEO 제도 설명	55
<표 5-5> AEO 공인기업의 혜택	55

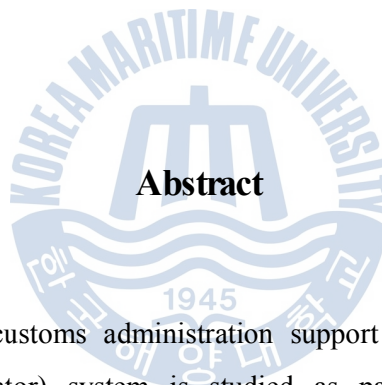
그림 목 차

<그림 2-1> WCO SAFE Framework의 정의	5
<그림 2-2> AEO 개념도	8
<그림 2-3> AEO와 유사한 인증제도	11
<그림 3-1> 전자상거래 및 사이버 불법거래 현황	26
<그림 3-2> 관세행정 패러다임의 변화	31
<그림 4-1> AEO 공인절차	35
<그림 4-2> AEO 공인기준	36
<그림 4-3> AEO 대상업체	37
<그림 4-4> 공인심사 절차	39
<그림 4-5> 현장심사 절차	40
<그림 5-1> AEO 협회 조직도	54

**A Study on the Plan of Customs Administration Support
for an early settlement
on AEO(Authorized Economic Operator) System**

Ha Nam-Gi

*Major in International Trade
Department of International Trade
Graduate School of Korea Maritime University*



Abstract

In this thesis, a plan of customs administration support for early settlement on AEO (Authorized Economic Operator) system is studied as part of the safety management system of import and export logistics in Korea.

First of all, the documents and materials concerned with AEO are investigated and divided by considering with AEO policy and its enforcement. Based on the document reviews, the basic concept of AEO is verified and its main effects in future are described. Second, by considering the environment change in customs administration, the definition of SAFE framework and Kyoto Convention of WCO are revised and the MRA(Mutual Recognition Arrangement) is checked on the circumstance in Korea. Last, based on the revised results on AEO, plans of customs administration support are suggested by hardware and software sides which considering circumstance in Korea.

Thus, the suggested plan will contribute for early settlement on AEO system in Korea.

제 1 장 서 론

1.1 연구배경 및 목적

우리나라 무역의 총괄법령인 관세법 제1조에서는 『이 법의 목적은 관세의 부과·징수 및 수출입물품의 통관을 적정하게 하고 관세수입을 확보함으로써 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다』라고 규정하고 있다. 따라서 관세행정은 국민경제 발전을 위한 관세의 부과·징수와 수출입물품의 통관을 적정하게 하는 모든 행정행위를 말하는 것으로 수출입물품, 지불수단, 사람의 국제간 이동과 관련된 업무를 처리하고 있다. 이와 같은 관세행정의 미션과 지향점은 국내외적 환경의 변화에 따라 변화될 수밖에 없는 것이 현실이다. 큰 변화가 된 관세행정의 시점을 짚어보면 아래 몇 가지 사항으로 대변될 수 있다.

관세청 발간 “관세국경과 함께한 30년”을 보면, 1950년대는 일본 강점기와 6.25 전쟁 이후 폐쇄된 국가경제의 재건을 위하여 필요한 재정수입의 확보가 최우선 목적이며 5.16 군사혁명 이후 경제개발 5개년계획에 따른 국내산업 구조를 경공업 중심에서 중공업 중심으로 변화시키기 위한 국내산업의 보호가 관세행정의 주요 목적이었다. 이를 위해 수출드라이브 정책에 따라 수출업체를 지원하고 교토협약을 수용하여 수출입통관 절차의 간소화 및 표준화를 통한 수출입물품의 신속한 유통이 관세행정의 주요 관심사였다. 위와 같은 흐름은 지속적으로 경제가 성장한 근래 시점까지 유효하였다.

이후 관세행정의 큰 변화시점은 2001년 미국 9.11 테러 이후라고 할 수 있다. 이전과 달리 국제무역의 패러다임이 신속한 유통에서 수출입공급망의 안전을 중시하는 것으로 변화됨에 따라 우리나라의 관세행정도 신속한 통관에서 공급망의 안전을 중시하는 것으로 이동하였으며, 최근에는 신속통관과 안전의 균형을 통한 국민경제의 발전에 기여하는 것으로 변화되었다.

“최근 미국 관세행정의 정책변화연구”(‘04.09, 박진현 저)보고서를 살펴보면, 2001. 9. 1 미국 뉴욕의 세계무역센터(World Trade Center)에 대한 여객기 테러

공격은 정치·행정·경제·외교·사회·무역 등 모든 분야와 미국인의 의식에 끼친 영향은 지대하다. 미국은 9.11테러 이후 테러방지에 여러 가지 조치를 취하였다. 첫째로 테러로부터 미국의 보호와 자연재해로부터의 신속한 복구를 담당하기 위하여 세관, 출입국관리소, 검역기관, 해안경비대 등 22개 기관을 통합하여 국토안보부(DHS : Department of Homeland Security)를 신설하였다. 둘째로 미국 관세청(CBP : Bureau of Customs and Board Protection)은 수출입물품과 선박 및 여객기 등 운송수단을 이용한 테러를 방지함에 있어서 정부 부처만의 노력으로는 어렵고 민간 기업의 협력이 필수적임을 인식하고 대테러방지민관협력프로그램(C-TPAT¹⁾)을 도입하였다. 셋째로 미국으로 수출하는 물품에 대하여는 수출국가에서 선박, 항공기 적재 전 위험여부를 판단하여 검사 후 적재하는 컨테이너 안전협정(CSI²⁾), 24 Hour Rule³⁾ 등 각종 수출입안전관리제도를 실시하였다.

미국의 수출입물품에 대한 안전관리강화제도의 시행은 필연적으로 수출입물품의 신속한 유통을 지연시키는 결과를 초래하게 됨에 따라 세계관세기구(WCO : World Customs Organization), 국제해사기구(IMO : International Maritime Organization) 등을 통한 무역안전 및 원활화에 대한 논의가 활발히 전개되었다. 특히, WCO는 미국의 수출입 안전관리제도를 참고로 하여 “무역안전 및 원활화를 위한 국제규범”(WCO SAFE Framework)을 제정하여 회원국에 권고('05.6월) 하였으며, 우리나라를 포함한 154개국 회원국이 이행의향서를 제출하였다. 동 국제규범은 AEO⁴⁾를 통한 세관과 민간과 협력 부문과 수출입통관자료의 교환 및 AEO의 상호인정 등 세관과 세관 간 협력 부문으로 구성되어 있다.

우리나라도 수출입물품의 신속한 유통과 안전을 동시에 추구하는 국제무역환경의 변화에 능동적으로 대처하기 위하여 WCO SAFE Framework을 관세법으로 수용(2008.1.1시행)하였다. 세계 각국의 관세당국도 WCO SAFE Framework에 의한 AEO제도를 경쟁적으로 도입하고, AEO의 국가 간 상호인정협정(MRA : Mutual

1) C-TPAT (Customs Trade Partnership against Terrorism : 민관협력 테러방지 프로그램) 세관이 정한 안전관리기준을 충족한 업체에게 통관절차상 혜택을 주는 제도.
 2) CSI (Container Security Initiative : 컨테이너안전구상) 미국행 컨테이너 화물에 대하여 테러물품 등이 선적되었는지 여부를 수출국에서 선적 전에 검사하는 제도(미국세관직원 파견).
 3) 24 Hour Rule : 미국행 수출화물의 적하목록을 적재전 24시간 전에 제출의무화.
 4) AEO (Authorized Economic Operator) : 세관당국이 정한 기준에 적합하다고 세관이 인정하여 통관절차상 혜택을 받은 업체.

Recognition Arrangement)을 통해 AEO인증업체 대하여 수출입물품의 검사생략 등의 혜택을 부여함으로써 수출입물품의 안전과 원활화를 동시에 도모하고 있다.

위와 같이 관세행정은 국내의 문제 뿐 아니라 전 세계적인 흐름에 맞게 변화되어야 하며, 관세행정의 변화가 국내 무역업체의 변화를 이끌어 나가야 되기 때문에 최근 무역의 가장 핵심인 AEO제도의 전반적인 사항을 검토하며 관세행정의 변화·흐름과 우리 업체들의 나가야 할 방향을 고찰할 필요가 있다.

최근 글로벌 무역거래 활동을 둘러싼 환경변화의 핵심은 FTA 등 무역자유화 조치의 확대와 기업거래 패턴의 변화, 거래규모의 증가와 복잡성이 한 축이 되며, 이러한 흐름에 편승한 불법·우범화물의 증대, 테러활동의 위협에 노출되어 있는 수출입 공급망(International Supply Chain)을 또 다른 한 축으로 요약 할 수 있을 것이다. 이와 같은 무역거래 환경의 변화는 이를 지원하는 관세행정에 있어서도 커다란 도전이 되고 있다.

우선, WCO는 세관절차의 단순화와 조화를 통해 무역확대에 기여하고자 『세관 절차의 간소화 및 조화에 관한 국제협약(교토협약)』(International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)을 제정한 바 있으며, 이를 개정한 『개정 교토 협약』(Revised Kyoto Convention)이 2006년부터 발효 중이다.

이는 위험관리기법을 활용하되 무역업체들이 관세법규를 잘 지키도록 적절한 정보를 제공하면서 관세법규의 준수가 우수한 무역업체를 『승인된 무역업자(authorized person)』로 지정하여 최대한의 신속통관 혜택을 제공하며, 반면 무역업체는 자율평가(self assessment)를 기반으로 자발적 법규준수 체계를 갖추고, 물품신고서의 작성과 기타 관련 문서 제출에 합리적인 주의(reasonable care) 의무를 요구하는 모델이다.

미국의 경우 대표적으로 ISA(Importer Self Assessment) 제도와 C-TPAT(Customs Trade Partnership Against Terrorism) 제도가 이러한 측면에서 시행중인 제도로, 전자는 법규준수도 제고를, 후자는 화물의 안전성을 강화한다는 차이만 있을 뿐 두 제도 모두 세관과 무역업계의 협력관계와 자발적 참여를 원칙으로 하여 시행중이다.

우리나라의 경우 WCO의 개정 교토협약과 SAFE Framework에서 지향하는 방향과 목적을 동시에 달성하기 위하여 AEO 제도인 종합인증우수업체 제도를 도입하고 있는 바, 이는 관세행정의 효율화와 선진화를 달성하기 위한 세관과 무역업계의

협력관계가 토대가 되는 자발적 참여 프로그램이다.

이에 본 연구를 통해 수출입 공급망 안전관리제도와 AEO의 제도의 중요성이 무엇이며, 이를 통해 우리나라가 지속적인 무역 강국의 입지를 다져나갈 수 있도록 관세행정에서 어떻게 대처해 나가야 하는지를 고찰하고자 한다.

1.2 연구방법 및 범위

본 연구에서는 안전관리제도와 AEO제도의 일반적 사항, 개념 및 필요성을 정리하고 미국 등 각국의 AEO제도 추진사례 조사·분석과 WCO 등 국제기구의 동향을 살펴 본 후, 국내의 추진실태를 분석·평가하여 관세행정을 중심으로 한 AEO 추진 방향을 제시하고자 하였다.

특히 AEO의 근간이 되는 미국 C-TPAT제도의 추진전략 및 추진사례와 더불어 각 국의 수출입 공급망 제도를 면밀히 분석하여 우리나라에 적합한 모델을 제시하고자 한다. 또한, 관세행정 분야는 통관, 심사, 조사, 국제협력 등 여러 분야로 나누어져 있는데 AEO제도의 정착이 이들 분야에 어떤 영향을 미칠 것인지 살펴보고자 한다.

본 연구에서는 수출입 공급망 안전관리제도의 시행초기 단계임을 감안하여 주로 국내외 문헌을 조사하였으며, 그 동안 관세행정 차원에서 수립했던 정책방향 등 집행과정에서의 경험을 기초로 하는 연구방법을 채택하였다.

이를 위하여 국내외에서 발간되는 수출입 공급망 안전관리 관련 참고서적, 학술지, 단행본, 정기간행물 및 연구논문 등 문헌조사를 기초로 하고 있고, 관세청의 정책 보고서, 용역보고서, 출장보고서를 참고로 하였다.

본 연구의 구성은 모두 6장으로 이루어져 있으며 구체적인 내용은 다음과 같다. 제1장에서는 서론으로 본 논문의 연구배경과 목적 등을 제시하고 제2장에서는 AEO제도의 기본개념을 논하였으며, 제3장에서는 각 국의 수출입공급망 안전관리 제도 및 관세행정 환경변화를 검토하였다.

제4장에서는 우리나라의 AEO 제도 및 상호인정협정(MRA) 현황에 대해 살펴 보았고 제5장에서는 우리의 실정에 맞는 AEO제도 확립 및 정책적 지원방안을 제시하였다. 마지막으로 제6장에서는 본 연구의 요약 및 결론을 정리하고 연구의 한계점 및 향후과제에 대하여 간략히 기술하였다.

제 2 장 AEO 제도의 의의

2.1 AEO의 개념

AEO는 Authorized Economic Operator의 약자로 2005년 6월 세계관세기구(WCO) 총회에서 만장일치로 채택된 국제규범(SAFE Framework)상 민·관 협력 제도의 이름이다. AEO는 9.11 테러 사태 이후 강화된 미국의 무역안전조치를 세계관세기구(WCO) 차원에서 수용하면서 무역안전과 원활화를 조화시키는 과정에서 탄생했으며 화주, 선사, 운송인, 창고업자, 관세사 등 화물이동과 관련된 물류주체들 중 각국 세관당국에 의해 신뢰성과 안전성을 공인 받은 업체를 의미한다. 현재 유럽연합(EU)에서 실시하는 민·관 협력제도의 이름이기도 한 ‘AEO’는 전 세계 각국 관세당국이 실시하는 유사한 민·관 협력제도를 일컫는 대명사가 되었습니다. 이를 우리나라에 맞게 받아들여 시행중인 제도명은 ‘종합인증 우수업체’제도이다.

WCO SAFE Framework의 정의(5.1)

"...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, brokers, carriers, consolidators, intermediaries, ports, airports, terminal operators, integrated operators, warehouses, distributors"

"AEO는 국제 무역공급망과 관련된 WCO 규정을 준수하면서 소속세관 당국이 인정하는 방법으로 물품의 국제적 이동에 종사하는 당사자를 말한다. AEO에는 제조자, 수입자, 수출자, 관세사, 운송인, 운송주선업자, 중계인, 항구 및 공항, 터미널운영인, 창고업자, 배송업자 등이 모두 포함된다."

<그림 2-1> WCO SAFE Framework의 정의

「AEO 제도」 도입은 그간 물류주체별로 단편적 성실기준을 마련하여 선별적으로 통관절차의 혜택을 부여하던 관행에서 탈피하여 모든 물류주체의 성실성과 안전성을 통일된 기준으로 평가하고, 그 결과에 따라 모든 세관절차상의 포괄적인 혜택을 부여하려는 것으로, 모든 물류주체가 AEO인 화물에 대해서는 입항에서 통관까지 복잡한 세관절차를 하나의 절차로 통합(Non stop Free Pass)하는 계기가 된다.

또한, 「AEO 제도」 도입은 지금까지 물류주체 기업에 대해 관행적으로 이뤄지던 세관의 일방적 통제에 의한 관리(Enforced Compliance)방식에서, 세관과 업체의 협력을 통해 업체 스스로 법규준수도를 높이는 관리(Informed Compliance)방식으로 전환하는 것으로서 관세 행정의 정책방향을 근본적으로 변화시키는 것이라 할 수 있다.

한편, 「AEO 제도」는 국가간 상호인정절차를 갖고 있으므로 우리나라에서 공인된 AEO 기업의 신뢰성과 안전성이 국제적으로 추인되어 우리나라에서 수출하는 AEO 기업은 상대국 수입절차에서 특례를 적용받을 수 있으며, AEO 공인을 받은 기업이 거래업체에 대해 AEO 공인을 받을 것을 요구하는 추세에 비춰 거래선 확보와 유지 등 수출기업의 경쟁력 향상에 기여하게 된다.

2.2 AEO 제도 도입의 필요성

AEO제도의 도입필요성은 크게 국제사회와의 약속 이행, 사회 안전과 국민 건강 보호, 수출경쟁력 제고 전략이라 할 수 있다.

세계관세기구(WCO)는 국가간 무역 및 물품이동에 있어 테러방지 등 안전문제(Security)를 우선적으로 확보하면서 동시에 교역흐름(Trade Facilitation)을 저해하지 않는 방안에 대한 수 년 동안의 광범위하고 치밀한 논의 끝에 전 세계 169개 회원국이 이행해야 할 표준규범을 만들어 「Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade」라는 명칭으로 전 회원국이 참석한 WCO 총회(2005. 6.23~25)에서 만장일치로 채택하였다. 우리나라를 비롯한 157개 회원국이 본 규범에 가입 후 36개월 이내 관련법령 개정 등 필요한 조치를 이행하겠다는 이행결의서(Letter of Intent)를 제출하였고, 이에 따라 우리나라도 2007.12.30 관세법 개정을 통해 종합인증 우수업체(AEO) 제도 등의 법적 근거를 마련하고 AEO 제도를 시행하게 되었다.

9.11 테러 이후 각국의 세관당국은 행정역량의 중심을 안전에 두고 있으며, 근래 들어 중점 단속대상이 되는 물품의 범위가 전통적인 총기·마약류에서 식품·의약품·부품 등으로 확대되고 있다. 세계보건기구는 말라리아로 사망하는 환자 100명 중 20명은 가짜 치료제로 인해 사망하고 있다고 발표했으며, 가짜 분유가 유통돼 어린이가 사망하거나 불량 항공기 부품으로 인해 운항 중인 여객기가 추락한 사례도 있다.

AEO 제도는 이 같은 사례를 막기 위해 각국 세관당국이 물건 하나하나를 꼼꼼히 검사하던 방식에서 그 물건을 수출하는 사람이나 기업의 신용도를 먼저 보는 방식으로 위험관리 방식을 바꾸는 것이다. 신뢰성과 안전성이 갖춰진 기업에게는 자율적으로 관리하게 하고 통관을 신속하게 처리하는 등 혜택을 부여하는 한편, 고위험 화물과 기업에 행정력을 집중함으로써 최종적으로는 사회의 안전과 국민의 건강을 보호 하려는 것이다.

수출을 많이 하는 중소기업이나 해외에 진출해 있는 우리 대기업의 생산법인과 판매 법인에서 겪는 어려움은 다양하지만, 가장 해결하기 힘든 것 중의 하나가 통관지연일 것이다. 외국의 수입업자나 우리 판매법인은 판매하려는 제품을 빨리 통관해서 수요자에게 공급을 하여야 하고, 생산법인은 자재 등을 적기에 통관해서 생산을 해야 하는데, 통관지연으로 인해 판매 기회를 잃어버리거나 생산에 차질을 빚는 사례가 날로 증가하고 있다. 이렇듯 해외 공급망관리 프로세스에서 통관문제는 민간 기업이 통제하기 힘든 부분이고, 현지 법규나 제도에 대한 이해부족은 물론, 국가별 관세행정이나 물류 인프라 환경도 차이가 있어 민간기업 혼자 스스로 해결 하기에는 한계가 있다.

"AEO"가 이러한 문제를 해결하기 위한 KEY가 될 수 있다. AEO는 관세청의 가장 신뢰할만한 파트너이자 국제적으로 안전한 기업으로 인정받기 때문에 AEO를 통해서 SCM의 글로벌 장벽을 해소하고 수출경쟁력을 제고할 수 있기 때문이다.

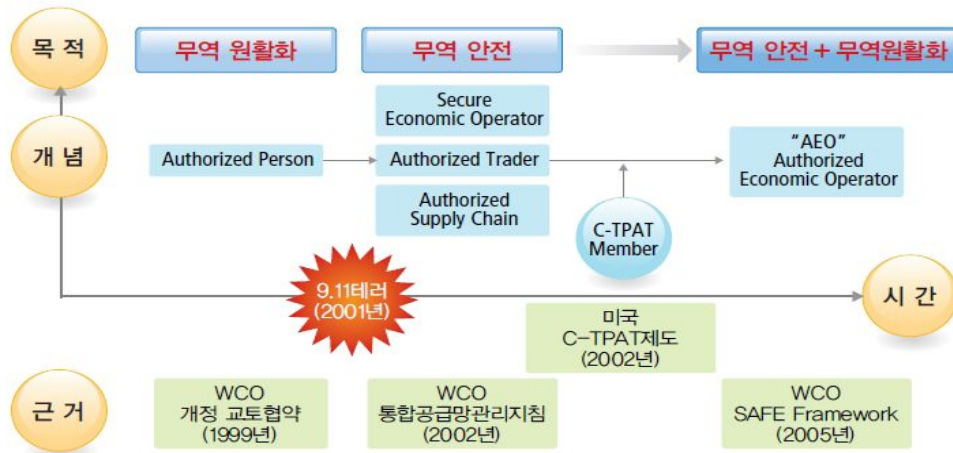
2.3 AEO제도의 생성배경

1) 개정 교토협약 : 공인받은 자(Authorized Person)

「세관절차의 간소화 및 조화에 관한 국제협약 개정의정서」의 정식 명칭인 개정 교토협약은 세관절차의 단순화와 조화를 통해 무역확대에 기여할 목적으로 1973년 교토 총회에서 채택된 협약을 1999년 개정한 것이다.

동 협약은 법적 구속력을 가진 국제 규범으로 2006년 2월3일 발효되었으며, 가입국이 의무적으로 시행하여야 하는 일반부속서 3장과 6장에는 세관으로부터 공인받은자(Authorized Person)에 대한 특별한 혜택 부여, 세관과 무역업계와의 협력 강화 규정 등이 있다. AEO는 이렇듯 세관의 일정한 기준을 충족하고 협력하는

무역업체에 통관상의 혜택을 부여하는 제도를 일관성 있게 추진하면서 생성하게 된 제도이다.



<그림 2-2> AEO 개념도

2) 통합공급망 관리지침 : 안전한 경제운영인(Secure Economic Operator), 공인 무역업자(Authorized Trader), 공인 수출입 공급망(Authorized Supply Chain)

2002년 6월 세계관세기구(WCO) 총회에서 채택한 「무역공급망 안전 및 원활화」에 관한 결의안은 기존의 무역 원활화 원칙을 추구하는 동시에, 국제 무역공급망을 테러 및 다른 범죄 활동으로부터 보호하기 위한 일련의 조치들을 다루고 있다. WCO는 동 결의안에 의해 세관 및 기업 전문가들로 이루어진 특별위원회를 구성, 개정교토 협약 및 이행지침을 토대로 통합공급망 관리(ISCM)에 관한 지침을 마련하였으며, 이러한 개념들은 미국의 C-TPAT 제도의 내용을 반영하여 지금의 AEO 제도로 거듭 나게 되었다.

◎ 안전한 경제운영인 (Secure Economic Operator)의 정의 : “각국 세관 또는 권한을 위임받은 자에 의해 WCO 또는, 이와 유사한 공급망 안전표준을 준수하는 것으로 인정된 물품의 국제적인 이동과 관련된 모든 당사자를 말한다. 여기에는 무엇보다 제조자, 수입자, 수출자, 중개인, 운송업자, 혼재 운송업자, 중계인, 항구, 공항, 터미널 관리자, 통합 관리자, 창고업자, 유통업자가 포함된다.”

◎ 공인 무역업자 (Authorized Trader)의 정의 : “당해 무역업자가 관세법을

준수하는지 여부를 확인하기 위해 필요하다고 인정한 기준을 충족시켰다는 승인을 자국세관으로부터 받고 간이절차를 이용하도록 권한이 부여된 안전한 경제 운영인이다.”

◎ 공인 수출입 공급망 (Authorized Supply Chain)의 정의 : “2인의 공인 무역업자간 화물의 국제적인 운송에 안전한 경제운영인만을 이용하는 것을 말한다. 이는 동일한 자료의 단 1회 제공으로 수출입 절차 모두를 간이한 방식으로 처리할 수 있다.”

3) 미국의 C-TPAT 제도 : 테러방지를 위한 세관과 무역업계간 협력 (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)

미국 관세청은 9.11 테러 발발 이후 세관이 현재의 근무위치에서 임무를 수행하는 것으로는 테러 방지를 할 수 없다고 보았으며, 세관의 보안 경계를 해외 출발지점으로 확대시킬 필요가 있다고 판단하였다. 이처럼 국경을 밖으로 밀어낸다는 개념은 테러 범위에 대해 여러 겹의 보안층을 만들어 세관이 더 많은 시간을 갖고 이 위협에 대처토록 하는 것으로, 이에 무역업계의 직접참여가 필요하다고 보고 2001년 11월 관세와 무역 심포지엄에서 전 공급망에 걸쳐서 보안을 크게 개선시켜 줄 방안을 무역업계에 제안하여 2002년 4월 새롭게 창설한 것이 C-TPAT 제도이다.

미국세관은 수입자에게 물품은 어떤 경로로 왔는지, 해외공장과 공급자의 현장 보안은 완전한지, 고용된 인력의 배경에는 문제가 없는지, 화물을 운송하는 수단은 적절한지, 그리고 화물을 미국으로 운송해 주는 사람들은 믿을 만한지를 주의 깊게 살펴보도록 요구하고 있다. 즉 세관은 수입자에게 “고객을 알아라”의 중요성을 재확인시키고 있으며, 이러한 절차를 통해서 무역거래의 연결고리마다 테러 위협에 대한 내성이 강화될 수 있다고 보고 있는 것이다. 미국 관세청은 WCO 등 국제기구와 협력하는 등 “C-TPAT 원칙의 국제화”를 전략적으로 추진하여 WCO SAFE Framework AEO 가이드라인 내용에 자국의 기준이 반영되도록 하였으며, 그 결과 우리나라를 포함하여 AEO 제도를 도입한 거의 모든 국가에서 미국의 안전관리 기준을 반영하게 되었다.

4) SAFE Framework : 국제 무역안전과 원활화를 위한 표준규범(Framework of standards to secure and facilitate global trade)

9.11 테러 후 미국 등이 국제 무역공급망의 안전 확보를 위한 WCO의 협조를 요청함에 따라, WCO는 2002년 무역공급망의 안전과 신속에 관한 세관과 업계 간의 합동 태스크포스를 결성하였으며, 2004년에는 고위전략그룹회의(High Level Strategic Group)와 민간 자문단그룹회의(Private Sector Consultative Group)를 결성하였다. 고위전략그룹과 자문단그룹은 합동작업을 통하여 SAFE Framework을 만들었으며 이는 2005년 6월 WCO 총회에서 만장일치로 채택 되었다. 2006년 총회에서 AEO에 관한 문서를 SAFE Framework의 일부분으로 승인하였으며, 2007년 총회에서는 SAFE Framework과 AEO에 대한 가이드라인이 갱신되어 하나의 문서로 통합되었다. AEO 제도는 SAFE Framework의 구조를 고려할 때 세관과 민간협력(Pillar 2)의 핵심에 해당되며, 상호인정을 통하여 결국은 세관과 세관협력(Pillar 1)을 이루어내는 가교역할을 하게 될 것으로 보인다.

따라서 AEO 제도는 SAFE Framework의 기본구조로 보았을 때 SAFE Framework를 구체적으로 실현하는 중요한 수단적 성격을 가지고 있다고 볼 수 있다.

<표 2-1> SAFE Framework의 구조

구 분	내 용
1. 서문(Foward)	1.1 소개 1.2 목적과 원칙 1.3 4가지 핵심요소 1.4 Framework의 두축 1.5 능력배양 1.6 이행조치1
2. 혜택	2.1 국가/정부 2.2 세관 2.3 민간
3. 세관과 세관협력	3.1 세관당국 대 세관당국간 표준 3.2 표준이행을 위한 기술적 세부사항 3.3 컨테이너화물의 안전을 위한 봉인관리
4. 세관과 민간협력	4.1 세관당국 대 민간 표준 4.2 표준 이행을 위한 기술적 세부사항
5. AEO 조건, 자격요건 및 혜택	5.1 정의 5.2 세관과 AEO를 위한 규정과 자격요건 5.3 AEO의 혜택 5.4 관련 업계를 위한 절차개관 5.5 상호인증
6. SAFE Framework에 대한 결의안	

2.4 AEO와 유사한 인증제도

AEO제도와 유사한 인증제도에는 ‘국제 항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률’에 의한 선박보안 인증 및 항만시설 적합 인증제도(이하 ISPS Code), 상용화주제도, 물류보안 경영 시스템 인증제도(이하 ISO 28000), 첨단기술제품 보관 및 운송 보안 인증제도(이하 TAPA) 등이 있다.

이러한 인증제도들은 그 성격과 특징이 다르며, 공인주체, 공인대상, 공인비용, 법적 강제성, 국가 간 상호인정 및 혜택 부여 여부에 의해 <그림 2-3> 같이 구분 할 수 있다.

공인주체	<ul style="list-style-type: none"> · 국가공인제도 : AEO, ISPS Code, 상용화주제 · 민간인증제도 : ISO28000, TAPA
공인대상	<ul style="list-style-type: none"> · 수출입 공급망 전체 : AEO, ISO28000 · 수출입 공급망 일부 : TAPA (화물운송주선업자, 창고, 운송인), ISPS Code(국제항해 선박 및 항만시설), 상용화주제(항공화물운송주선업자)
공인비용	<ul style="list-style-type: none"> · 공인비용 있음 : ISO28000, TAPA, ISPS Code · 공인비용 없음 : AEO, 상용화주제
법적 의무 부여	<ul style="list-style-type: none"> · 강제적 공인제도 : ISPS Code · 임의적 공인제도 : AEO, 상용화주제, ISO28000, TAPA
국가간 상호인정 및 통관상 혜택부여 가능성	<ul style="list-style-type: none"> · 상호인정, 혜택부여 : AEO (ISPS Code 혜택 없음) · 모두 불가 : 상용화주제, ISO28000, TAPA

<그림 2-3> AEO와 유사한 인증제도

위 표에서 나타난 바와 같이 AEO제도는 수출입 공급망 전체를 대상으로 국가가 공인하며, 이에 따라 별도의 비용이 발생하지 않고, 강제적이지 않으며, 타 국가와 상호 혜택 부여가 이뤄지므로 여타의 제도 중에서 수출입 업체에게 가장 유리한 제도이며, 또한 관세청에서도 국가간의 신뢰가 이뤄지므로 가장 권장하고 활성화하고자 하는 제도라 할 수 있다.

2.5 AEO제도의 필요성

수출이 국민경제에서 차지하는 비율이 높은 우리나라로서는 AEO제도의 도입은 국제무역을 함에 있어서 선택이 아닌 필수가 되었다.

AEO제도 도입의 필요성은 첫째, 국제무역 패러다임의 변화에 대한 능동적 대처이다. 2001년 9.11 테러 이후 국제무역의 패러다임이 수출입화물의 신속한 유통에서 수출입 공급망(Supply Chain) 전반의 보안 강화가 중요한 현안으로 등장함에 따라 수출입공급망의 안전 확보가 국가물류의 경쟁력 제고에 필수적인 요건이 될 것이라 생각한다.

둘째, 새로운 무역장벽 즉 비관세장벽(Non Tariff Barrier)에 선제적 대응이다. 수출입 공급망 안전관리의 이행 여부는 국제무역을 있어서 새로운 무역장벽으로 작용될 것이 분명하므로 수출이 우리나라 GDP의 큰 부분을 차지하고 있는 현실을 감안하여 선제적으로 대응할 필요성이 제기된다. 미국세관은 자국의 C-TPAT회원과 거래하는 우리나라의 수출기업을 방문하여 안전관리에 대하여 현장을 확인하고 있으며, 미국의 수입업체는 우리나라 수출업체를 방문하여 안전관리에 대하여 현장을 확인하거나 무역계약서에 AEO 인증을 받을 것을 요구하고 있다.

셋째, 국제물류의 안전관리 기술 및 국제표준 선점이다. 수출입 안전관리 제도가 국제적으로 강화됨에 따라 관련 기술개발과 국제표준을 둘러싼 글로벌 기업 간 경쟁이 치열해지고 있다. 예를 들면, 컨테이너 화물 검사장비와 방사능 탐지장비, RFID와 화물추적장치 등을 포함한 이른바 스마트 컨테이너 시장의 확대라 할 수 있다. 위와 같은 이유로 기업들의 AEO공인은 반드시 필요한 것이다.

2.6 AEO 제도의 이익과 기업에 미치는 영향

수출입 공급망 안전관리제도의 시행은 국가 및 정부 측면에서는 테러 등 범죄로부터 사회를 보호하고, 합법적 교역흐름을 촉진시켜 세수 확대와 경제발전에 기여하고, 세관 당국과 여타 정부부처간의 협력체계 구축 및 강화를 통해 효율적이고 통합된 국경 관리를 가능케 한다.

세관 측면에서는 세관 간 활발한 정보교환을 통해 고위험화물 식별능력 및 무역공급망에 대한 조기 통제 등 효과적인 위험관리로 세관자원의 효율적 배분을 촉진할

수 있다.

민간 측면에서는 안전하고 원활한 무역흐름의 보장 및 세관신고요건의 통일 등으로 상품 이동의 용이· 각종 비용절감과 승인된 운영인은 검사비용 감소 및 신속 통관 편의 등 각종 혜택이 부여된다. 기업이 AEO 인증을 받는 경우 수출입 신고물품에 대한 검사생략 등을 통해 신속한 유통이 가능한 데 긍정적 영향은 아래의 <표 2-2>과 같다.

<표 2-2> AEO에 의한 긍정적 영향

분 야	효 과	분 야	효 과
운송시간	29% 단축	재고 초과현상	14% 감소
화물 적시 인도	30% 향상	화물 절도방지효과	37% 향상
문제해결 시간	31% 단축	화물의 가시성	50% 증진

자료 : 미국 관세청, MIT·스탠포드·버지니아 대학 용역 결과, 2006년

수출입 공급망 안전관리를 불이행하는 경우의 부정적인 요인으로는 보안기준에 맞는 경영활동 및 설비 구비에 따른 비용을 부담하여야 하고, 물류 흐름지체에 따른 납기지연, 선적일 준수의 어려움 예상과 신고 및 검사비용 등 하주 부담 증가되며, 위반 시 과도한 벌금 및 강제로 반송되는 등 보안기준 미달 시 수출경쟁력 장애 요인으로 작용되는 데 불이익(미국, EU)의 내용은 아래의 <표 2-3>와 같다.

<표 2-3> AEO에 의한 부정적 영향

구 분	비 용
적하목록과 내용상이	양류불허, 건당 벌금 \$5,000(2차 위반시 \$10,000)
관리대상화물 지정	20피트 컨테이너 1대당 \$300~\$500
양류불허로 귀항	20피트 컨테이너 1대당 \$3,000

자료 : 미국 관세청, MIT·스탠포드·버지니아 대학 용역 결과, 2006년

제 3 장 수출입공급망 안전관리 제도 및 관세행정 환경변화

3.1 외국

본 장에서는 수출입 공급망 안전관리 제도를 실질적으로 선도하여 이끌고 있는 미국을 주로 검토하며, 우리나라와 밀접한 관계에 있는 국가들의 운영현황과 안전관리 제도 전반을 검토하고자 한다.

1) 미국

(1) 수출입공급망 안전관리 관련 법령 정비

가. 2002 해운보안법(Maritime Transportation Security Act of 2002)

9.11 테러 이후 제정된 가장 대표적인 안전 관련 법률로서 2004년 7월부터 시행된 IMO의 ISPS Code와 유사하다. 미국 항만 및 선박의 안전을 강화하고, 미국에 화물을 수출하는 외국항만에 대한 미국 국토안보부의 적정성 평가를 의무화하며, 세부내용으로는 항만과 선박의 안전평가를 강제화, 미국행 수출화물에 대한 정보 사전 제공(24 Hour Rule) 및 선원의 신분확인 강화 및 외국선박 미국 보고제도 등이 있으며, 이를 위반하는 경우 시정권고 이후 원칙적으로 90일 경과 시 일정 조건을 붙여 미국 입항허가, 일정 조건을 붙이는데 문제가 있는 경우 미국 입항금지 및 미국 입항금지 사실의 대외적 공포의 제재 조치를 하는 내용으로 구성되어 있다.

나. 2006 항만보안법(Security and Accountability For Every Port Act of 2006)

법률 발효('06.10.13) 90일 이내에 3개의 항구를 지정하여 방사능검사를 수행하는 ICN⁵⁾ 시범사업을 우선 추진, CSI⁶⁾ 및 C-TPAT 제도를 명문화하는 내용으로 구성되었다.

5) International Container Scanning Network ⇒ SFI로 변경.

6) CSI(Container Security Initiative) : 미국으로 수출하는 컨테이너 화물에 대해 수출국은 선적전 24시간전에 미국에 전송하고, 수출국에 파견된 미국세관이 적하목록을 분석하여 우범화물을 선정하여 수출국에 검사를 요구하여 검사결과 이상이 없는 경우에만 선적하는 제도.

이에 따라 ICSN은 화물안보구상(SFI: Security Freight Initiative)으로 변경되어 현재 부산, 콰심(파키스탄), 고르테스(온두라스), 사우스햄튼(영국), 홍콩, 살라라(오만) 6개 항구에서 시행중이며, 외국항에서 미국으로 반입되는 해상우범 컨테이너 사전 검색을 위한 컨테이너 안전협정(CSI) 체결을 확대하고 있으며 시행중인 주요 항만은 아래의 <표 3-1>과 같다.

<표 3-1> CSI 시행국 및 항구현황

국 명	항 구 명	시 행 일	국 명	항 구 명	시 행 일
캐 나 다	밴 쿠 버	2002.02.20	영 국	사우스햄턴	2004.11.01
네덜란드	로테르담	2002.09.02	영 국	펠릭스토	2003.05.24
프 랑 스	마르세이유	2005.01.07	한 국	부 산	2003.08.04
독 일	브레머하벤	2003.02.02	홍 콩	홍 콩	2003.05.05
독 일	함부르크	2003.02.09	중 국	상하이	2005.04.28
벨 기 에	엔트워프	2003.02.23	중 국	선전	2005.06.24
싱 가 폴	싱 가 폴	2003.03.10	대 만	카오슝	2005.07.25
아랍에미레 이트	두바이	2005.03.26	포르투갈	리스본	2005.12.14
일 본	요코하마	2003.03.24	아르헨티나	부에노스아이 레스	2005.11.17
일 본	도 쿄	2004.05.21	스 페 인	바르셀로나	2006.09.25
일 본	고 베	2004.08.06	이집트	알렉산드리아	2007.09.28

자료 : '08.7월 현재 33개국 58개항에서 시행중(미국 회계감사보고서)

다. 2007 9.11 테러대책위원회 권고 이행 법안

동 법률은 공화당의 수출입 공급망 안전관리 주도권 행사에 대하여 민주당이 발의한 것으로 공화당의 정책보다 강한 내용으로 이루어져 있으며, 2012년 7월 시행 예정인 해상 화물의 100% 사전 검색 의무화 제도(항공화물의 경우 2010년 시행), 외국 적재 모든 컨테이너는 선적 전 「비파괴 영상장비」와 「방사능 탐지기」로 검색

하지 않는 경우 미국내 반입 금지, '08년 10월 15일까지 미국으로 운송되는 모든 컨테이너는 국제표준기구(ISO)의 봉인기준(ISO/PAS 17712)을 따를 것 등의 내용을 담고 있다.

라. 수출입공급망 안전관리제도 추진현황 요약

미국의 수출입공급망 안전관리제도 추진현황을 요약하면 아래의 <표 3-2>과 같다.

<표 3-2> 수출입안전 관련제도 추진현황

구분	주요 내용	시행
행정부	국가보안부 설치 등 조직 개편 : 연안경비대 등 통합, 인원 17만명	'03.01
관세청	CSI제도 도입 : 세계 60대 항만 화물 검색 강화	'02.01
	C-TPAT제도 : 제품의 공급사슬 보안관리 시스템	'02.04
	적하목록 24시간 사전 신고제도 도입 : 모든 선사 적용	'03.02
연안 경비대	여객선에 화물 탐지기·보안요원 배치 : 규정 위반 선사 입항 금지	'02.07
	해군·연안경비대 합정 보안지역 지정	'01.10
	96시간 전 선박 입항 예정시간 통보제	
국무부	선원의 미국 항만 입국 요건 강화 : 선원의 항만 비자 명부 삭제	'03.01
	테러 가능성 선원의 선내 억류 제도 : 미국 다른 항만 확대·적용	'02
법무부	국가 보안 출입관리제도 도입 : 미국 방문자의 지문 날인제도	'02
의회	해운 보안법('02), 항만보안법('06), 9.11위원회 권고이행법률('07.10)	

자료 : 미국의 각종 물류보안제도를 토대로 연구자가 작성함

(2) 수출입 공급망 안전관리 관련 주요 내용

가. CSI(Container Security Initiative : 컨테이너 안전 협정)

미국은 자국으로 대량살상무기(WMD) 등이 밀반입되는 것을 차단하기 위해 2002년 1월부터 CSI 제도 마련·시행하였으며, 미국행 수출화물의 적하목록 정보를 분석하여 우범 컨테이너화물 선별 및 검사를 수행하는 제도이다. 우리나라는 '03. 8월부터 부산항에 CSI 사무실을 개설·운영하고 있다. 미국 관세청 직원 7명이 상주하여

업무를 처리, CSI 검사현황은 아래의 <표 3-3>와 같으며, 환적화물이 주 검사대상 물품으로 선별되고 있으며 '09. 12월말 현재 총 13,474건(수출5,093, 환적7,571) 협의·선별하여 2,230건 검사(수출346,환적1,789)한 결과 특이사항 없음으로 판명되었다.

<표 3-3> CSI 검사실적

구분	협의·요청건수			검사내역			
	수출	환적	계	검색기 (수출/환적)	정밀 (수출/환적)	기타 (수출/환적)	계
'03년	77	115	192	2/37	0/8(6)	1/0	48
'04년	415	557	972	16/151	1(1)/19(15)	3/1	191
'05년	1,594	2,175	3,769	33/312	5(5)/29(23)	1/2	382
'06년	1,547	1,940	3,487	74/333	3(3)/10(5)	0/0	420
'07년	793	1,021	1,814	49/260	1(0)/3(2)	0/0	313
'08년	924	870	1,794	129/356	2(2)/4(3)	0/0	491
'09년	553	893	1,446	43/340	0(0)/0(0)	0/2	385
누계	5,903	7,571	13,474	346/1,789	12(11)/73(54)	5/5	2,230

「참고 1」 정밀검사 : (65건)검색기 검사장소에서 직접 현품확인, (20건) CFS반입후 개장검사
 「참고 2」 기타검사 : 수출적입전검사 및 환적(공 컨테이너) 현장검사 등
 자료 : 부산 CSI사무소, CSI 운영현황, 2010년

나. SFI(Secure Freight Initiative : 화물안전구상)

「SAFE PORT ACT('06.10.13)」 시행으로 미국은 부산, 과심(파키스탄), 고르테스(온두라스), 사우스햄튼(영국), 싱가포르, 살라라(오만) 6개항만을 Pilot 항구에서 주로 방사능검색 업무를 수행하고 있다.

다. 24 Hour Rule

미국은 외국과 CSI 협정 체결을 통해 미국행 해상 수출화물의 적하목록을 아래의 <표 3-4>와 같이 세관제출을 의무화하고 있으며, CSI를 체결한 국가의 세관당국은 제출받은 적하목록 정보를 자국에 파견된 미국 CSI팀에 전송하고, 미국 CSI팀은 전송받은 적하목록 정보를 기초로 위험화물 선별후 수출국 세관직원과 공동으로 화물검사를 실시하고 있다.

<표 3-4> 입항 적하목록 등 사전 제출시기

화물유형		제출시기
해상 화물	컨테이너 화물	출발지항 적재 24시간전까지
	벌크/브레이크벌크 화물	목적국 최초항 도착 24시간전까지
항공 화물	단거리 화물	항공기 이륙전까지
	장거리 화물	목적국 최초공항 도착 4시간전까지
철도화물		목적국 최초역 도착 2시간전까지
육상화물		목적국 최초역 도착 1시간전까지

자료 : 미국 관세청의 발표자료를 토대로 연구자가 작성함

라. CSD(Container Security Device : 컨테이너 보안장치)

CSD란 수출업자가 Container에 화물을 적입하는 시점에 장착하여 컨테이너 이상 유무 및 이동상황에 대한 정보를 제공하는 장치로서 9.11 위원회법에서 미국행 수출화물 컨테이너에 보안장비(CSD) 장착을 의무화하고 있다. 미국의 GE, 록히드 마틴 등 보안장비 업체들이 CSD장비에 대한 시장 선점을 위해 치열하게 경쟁을 하고 있으며, 항만보안법에 규정된 ‘컨테이너 보안 표준 및 절차’에 따라 미국으로 운송되는 모든 컨테이너는 ISO의 기계적인 봉인기준(ISO/PAS 17712)을 준수하여야 한다.

마. C-TPAT(Customs-Trade Partnerships Against Terrorism : 대테러 세관-무역업자간 협력 프로그램)

9.11 테러 이후 미국은 테러방지를 함에 있어서 감시단속을 하는 행정부의 역할에 한계가 있으며 민간영역에서의 협력이 필수적임을 인식하였다. 특히, 국제무역과 관련하여 항공기, 선박을 이용한 테러 및 테러물품의 국내유입을 차단키 위한 민관 협력 제도의 전형적 모델로서 AEO 제도 및 관련 규정의 근간된 제도이다. 동 제도는 CSI 및 24 Hour Rule과 더불어 미국이 역점을 두는 제도로 2002년 4월 법적근거 없는 자발적 프로그램으로 출발하였다.

미국 관세청은 수입자, 관세사, 보세구역운영인, 포워드, 외국 제조업자, 운송인 등 물류공급망 당사자별 최소보안 가이드라인을 제시하고, 물류공급망 당사자들은 미국

관세청의 최소보안 가이드라인에 따라 자체 평가한 뒤 가입 신청서를 제출하고, 미국 관세청의 평가와 승인을 받아야 회원 자격이 부여된다. EU 또는 미국 소재 수출 업체의 요구 증대에 대처하기 위하여 현재 수출 프로세스에 대해 10개 업체를 대상으로 시범사업을 진행 중이다.

C-TPAT 회원(수입자·관세사 등)에게는 등급별로 차등화된 통관절차상 혜택을 부여하고 있으며, 그 내용은 아래의 <표 3-5>와 같다.

<표 3-5> 등급별 혜택 및 검사비율

등급	혜택	검사비율
비회원	없음	83%
1단계(Tier 1)	프로그램 참여 허용, 화물 검사 횟수 축소 등	8.5%
2단계(Tier 2)	1단계 혜택 외에 화물 우선검사 부여 등	4.93%
3단계(Tier 3)	미국 수출화물의 무 검사 통관혜택 부여 등	3.57%

자료 : 미국 관세청의 발표자료를 토대로 연구자가 작성함

바. 100% Scanning

2007년부터 방사선 물질의 미국 반입을 차단하기 위하여 수출국가에 미국행 해상컨테이너화물에 대하여 선적 전에 스캐닝(Integrated scanning system)하는 것으로 고위험 컨테이너 발견을 위해 100% Screening(서류검사)하고, 고위험으로 컨테이너 확인시 100% Scanning(비파괴영상검색) 및 Search(개장검사)의 절차를 거치며 2012년 7월부터 미국행 컨테이너 전체화물에 대해 100% 검사를 실시할 예정이다.

미국 관세청 National Targeting Center(NTC)에서 자동선별시스템에 의해 고위험 화물을 선별하기 위해 미국행 화물기 화물에 대한 100% Screening (서류검사)하고 있으며, 2010년 8월부터 여객기로 반입되는 화물에 대해 항공사에 100%검색을 의무화하고 있다. 100% Scanning 및 Screening 제도의 실시에 대하여는 세계 각국의 세관당국은 시행을 반대하고 있다.

사. 10+2 Rule(Security Filing Requirements)

24시간규칙의 내용을 보다 강화하는 조치로 Manifest Data에 없는 추가적인 항목을 미국행 선박에 선적하기 24시간 전까지 미국 세관에 제출하는 제도로서 수입자는 10개 항목(수입업자 Security Filing), 운송인은 2개 항목(Carrier요건)의 추가제출을 '09.1.26일부터 잠정 시행 하였고 '10.1. 26일부터는 의무화하였다.

수입자는 판매자, 제조자, 수취인, 원산지, 품목분류번호, 컨테이너 적입장소, 혼재인 등 10개 항목을, 운송인은 화물적재계획서, 컨테이너 상태의 2개 항목을 선적 전 24시간까지 전송하여야 한다.

2) EU

EU는 WCO Framework의 수용하여 EU 세관보안프로그램(Customs Security Program : CSF)에 포함된 조치로 공동체관세규약(Community Customs Code : CCC)을 개정하였는데 그 내용은 아래와 같다.

첫째, 물품을 수출 또는 수입하는 경우 사전 전자정보를 세관당국에 제공하고 (pre-arrival and pre departure declarations), 둘째, 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.

또한, EU는 WCO Framework을 수용하여 AEO제도를 도입하였는데 안전관리 (Security & Safety) AEO, 통관원활화(Customs Simplification) AEO, 안전관리 (Security & Safety)와 통관원활화(Customs Simplification)의 통합 AEO로 인증 유형이 구분되는 데 대부분의 기업들이 통합 AEO로 인증받고 있다.

3) 일본

일본은 글로벌화된 세계경제 흐름에서 일본경제가 지속적인 성장을 이룩하기 위해서는 성장세가 두드러진 아시아의 강점을 살릴 필요가 있다는 인식하고, 2007년 5월 「무역수속개혁프로그램(貿易手続改革プログラム)」을 수립하였으며, 「경제재정 개혁의 기본방침(經濟財政改革の基本方針) 2007」을 마련하여 개혁프로그램에 대한 실시가 결정되었다.

이는 일본경제의 국제경쟁력 강화 차원에서 수출입 수속의 재검토 등을 통해 물류비용을 절감해야 한다는 필요성에서 비롯된 것이다. 또한 재무성도 2007년 6월 「무역수속개혁 프로그램 실시에 대한 논점정리(貿易手続改革プログラムを実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推進官民協議会」를 설치하였으며, 그 후 관련 관계부처가 모두 참여하여 민간 사업자들과 공청회를 실시하여 「기본방침 2007」을 충실히 수행하기 위한 방안을 검토하였으며, 수출업자, 수입업자, 창고업자에 대한 AEO 제도를 도입과 아울러, 보세운송인, 통관업자, 제조업자로 AEO 제도를 확대하고 있다.

4) 중국

중국은 ISPS Code의 국내법 수용과 미국 세관과 CSI협정을 체결하여 상해·선전 항에 미국세관 직원을 상주토록 하였으며, 수입하는 화물에 대하여도 24 Hour Rule 적용과 컨테이너화물에 수출입공급망 안전관리 시범사업을 EU와 실시하였다. 중국은 수출입기업 분류관리방법을 개정하여 AEO제도를 도입('08.2)하여 종전의 수출입기업 및 첨단기술기업에 적용하던 다양한 통관편의조치를 통합·조정하여 세관의 법령집행을 단일화하였으며, EU와 국가간 MRA를 진행하여 기준비교완료, 상호현장 확인 등의 절차를 종료하고 서명하는 단계만 남겨두고 있다.

5) 정책적 시사점

각국의 세관이 WCO Framework을 수용하여 경쟁적으로 AEO제도를 도입하고 있는데, 각국의 경제상황 등에 따라 아래의 <표 3-6>에서 보는 바와 같이 AEO의 유형이 상이하다. AEO의 핵심은 국가간 상호인정협정에 의하여 AEO에 대하여 상호 통관절차상 혜택을 주는 제도이므로 우리나라의 경우 수출기업의 지원이라는 대전제를 고려하여야 할 것이다.

<표 3-6> 주요 수출입공급망안전관리 프로그램 도입 현황

프로그램	년도	국가	AEO 유형	비고
C-TPAT	02	미국	안전관리	이 이외에도 말레이시아(Customs Golden Clint), 요르단(Golden List)이 도입하고 있으며, 팔라핀(Customs - Trade Alliance to Protect and Accelerate Trade), 멕시코(Alliance for Secure Commerce) 등 준비
PIP	08	캐나다	안전관리	
SES	04	뉴질랜드	안전관리	
STP	07	싱가포르	안전관리	
AEO	08	EU	안전관리-무역 원활화	
AEO	06	일본	안전관리-무역 원활화	
AEO	08	중국	안전관리-무역 원활화	

자료 : WCO의 발표자료를 토대로 연구자가 작성함

3.2 국제기구

1) 세계관세기구(WCO)

세계관세기구(WCO : World Customs Organization)는 미국에 대한 9.11 테러 이후 무역원활화를 도모함과 동시에 국가간에 거래되는 화물보안을 강화하기 위하여 세관절차의 간소화 및 조화에 관한 개정교토협약(the revised Kyoto Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures)을 비준하고, 2005년 6월 27일에는 SAFE Framework(the Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade)라고 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 것으로, SAFE Framework을 채택함으로써 교토협약의 무역원활화 원칙을 더욱 확대시켰으며 9.11에 대응하여 화물보안에 대한 새로운 규정을 도입하였다.

교토협약과 마찬가지로 SAFE Framework은 세관당국이 무역원활화 및 화물보안을 위한 주요 역할을 수행하도록 규정하였는데, 세관간 네트워크(Network)의 구축과 세관과 기업간 파트너십(partnership) 구축을 통한 이행, 세관간 네트워크는 고위험 화물을 스크린(Screen)하기 위해서 자동화된 기법을 이용하며, 세관과 기업간 파트너십은 AEO 프로그램을 통해서 송화인(shipper)을 사전에 인증하기 위한

절차를 설정하였다.

2) 국제해사기구(IMO)

미국이 9.11 테러후 해운보안법(Maritime Transportation Security Act of 2002)을 제정하여 미국의 항만 및 선박의 안전을 강화하고, 미국에 화물을 수출하는 외국항만에 대한 미국토안보부의 적정성 평가 의무화 및 항만과 선박의 안전 평가 강제화 등의 조치를 취하자, 국제해사기구는 동 내용을 수용하여 ISPS Code(International Code for the Security of Ships and of Port Facilities : 선박 및 항만시설 보안규칙)를 제정하였다. ISPS Code는 9.11 테러 이후 해상 보안을 강화하여 신설한 SOLAS 협약⁷⁾을 근거로 채택('04.7.1 발효)하였으며, 우리나라는 ISPS Code를 『국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률』로 수용하여 모든 항만과 우리나라를 기항하는 모든 선박에 동 규정을 적용하고 있다.

3) 국제민간항공기구(ICAO)

국제민간항공기구는 항공운송과 관련하여 동경협약, 헤이그 협약, 몬트리올협약에 대한 부속협약 등을 통해 국제 테러위협에 대응하기 위하여 여러 가지 노력을 기울이고 있다. 또한, 상기의 협약은 우리나라가 모두 조인하였으므로 국내법과 동일한 효력을 가진다.

4) 국제표준화기구(ISO)

국제표준화기구는 각국 표준제정 단체 대표들로 구성된 비정부 국제기구로 수출입 공급망 안전관리 품질경영시스템 및 컨테이너 보안 관련 표준을 제정하였다.

9.11테러이후 테러방지를 위하여 ISO에서 International Supply Chain(수출입 공급망) 내에서 테러를 방지하기 위하여 규격으로 제정하여 발표하였는데, 공급 프로세스의 모든 분야에 잠재적인 보안 이슈, 특히, 테러와 해적행위 및 사기 등과 같은 위협에 대해 중점을 두고 있으며, 생산 및 공급 프로세스 단계에서는 모든

7) 해상인명안전협약(SOLAS) 개정(IMO 외교회의, 113개국 참가, '02.12.12) : 정식명칭은 "International Conference on Safety of Life at Sea"임.

규모의 기업(제조, 서비스, 물류창고, 항공/철도/해운 운송 등)에 적용이 가능하다.

ISO 28001(공급사슬 경영시스템) 표준의 개요에서 첫째, 동 규격은 국제무역을 촉진하고 보호하기 위한 WCO에서 제정한 Framework에 일치시키고 보완하기 위한 복합적인 규격이며, 동 규격은 세관당국의 공급사슬 보안 프로그램 및 요구사항의 효과성과 인증을 대체, 대신하거나 포함할 의도는 아니며, 둘째, WCO의 Framework에 따른 정부의 요구사항 및 공급사슬 보안에 관한 규격과 중복되는 것은 이 규격의 의도가 아니다. 상호 인정된 정부에 의하여 이미 인증 또는 검증된 조직은 이 규격에 적합하다고 설명하고 있다.

5) 정책적 시사점

IMO에서 선박과 항만의 보안에 관한 표준을 제정하는 것에 대하여 IMO의 목적에 부합되지 않는다는 의견도 있었지만, 9.11테러이후 선박을 이용한 테러 및 테러 물품의 운송을 방지하기 위한 국제사회의 합의에 의한 것으로 볼 수 있으며, 우리나라의 경우 최근 PSI(Proliferation Security Initiative), 즉 대량살상무기 확산 방지 구상에 가입하여 국제사회에 동참하였다.

WCO는 국제무역의 안전과 원활화를 동시에 추구하기 위해 Framework을 제정하였고, 세계 각국의 관세당국이 이를 수용하여 시행하고 있으며, 수출이 전체 GDP의 대부분을 차지하는 우리나라로서는 동 제도의 도입은 현실적인 선택이었다.

ISO는 품질경영시스템에 기반한 ISO 28000시리즈를 통해 물류의 프로세스, 즉 제조, 보관, 운송 등 전 분야에 적용 가능한 보안인증시스템을 표준화하였으며, 우리나라에서도 표준으로 수용하였다. ICAO에서 제정한 협약에 대하여 각국에서 대부분 수용하였으며, 다른 물류부문에서 활용도도 높은 편이다.

3.3 관세행정 환경변화

1) 정책 환경

국제환경변화, 관세통관 관련 제도 및 새로운 기술 출현, 선진국 관세행정 동향 등 정책적 환경변화는 필연적으로 우리나라 관세행정에 변화를 준다. 국제환경변화를

살펴보면 9.11 테러를 기점으로 전 세계적으로 관세행정의 지향점이 신속통관에서 안전 중심으로 변화하였고, 현재는 FTA와 건강과 환경보호의 중요성 확대에 따라 신속과 안전의 균형을 추구하고 있다. 9.11 테러 이전에는 수출입물품의 신속한 통관을 위하여 통관절차 간소화와 EDI기반의 전자신고의 확대를 통한 무역 및 물류비용의 절감을 위한 개정 교토협약의 이행이었다.

9.11테러 이후에는 수출입물품의 안전을 중시하여 불법화물의 국가간 이동을 차단하고 RFID 등 첨단 IT기술을 이용하여 위험요인 사전 예방을 위한 WCO SAFE Framework의 이행이었다. 현재는 신속과 안전의 균형 추구를 위하여 FTA에 따른 경제가속화와 건강 및 환경보호의 중요성 확대에 따른 국가국가, 국가민간기업간 협력강화가 관세행정의 주된 관심사가 되었다.

관세행정 관련 제도 및 기술 측면을 살펴보면 WCO SAFE Framework, 개정 교토협약 등 다양한 제도 및 기술들이 도입되고 있다. 국제적 테러 및 범죄에 대처하고 무역·물류의 원활화에 기여하기 위하여 세관간 공동협력이 필요하게 되었다. WCO SAFE Framework은 국제무역의 안전 및 원활화를 위한 통합표준의 정립과 세관간, 세관-민간기업간 협력강화를 추진, 민간 자율심사를 위한 AEO 제도 등을 기술하고 있고, 개정교토협약은 세관절차 간소화와 국제적 조화를 통한 세계 무역활성화, 통관절차의 표준화, 통관절차의 신속화·간소화, 정보기술의 최대 활용을 기술하고 있다.

2) 경제 환경

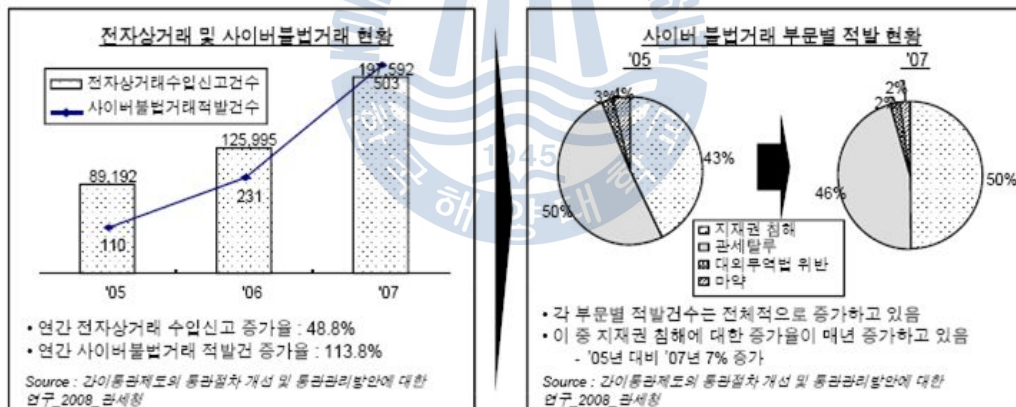
관세행정에 영향을 미치는 경제 환경을 살펴보면 FTA추진, 전자상거래의 성장 등이 있다. 우리나라는 '04년 칠레를 시작으로 FTA를 위한 세계 주요 국가들과 협상 체결 및 협상을 시도하고 있으며, 특혜관세 적용이 향후에도 계속 증가될 것으로 전망됨에 따라 이를 위한 관세청의 역할 정립이 필요하며 FTA추진현황은 아래의 <표 3-7>과 같다

<표 3-7> FTA 추진현황

구분	해당국가
발효	칠레, 싱가포르, EFTA, 아세안 등 14개국
협상체결	미국, EU
협상중	일본, 캐나다 등 38개국
기타 여건 조성	Mercosur, 중국, 터키 등 10개국

자료 : 관세청 발표자료를 토대로 재구성

아래의 <그림 3-1>에서 보듯이 인터넷 보급의 확대에 따라 전자상거래를 통한 특송 화물 및 국제우편소포를 통한 輕薄短小화물의 수입은 매년 증가하고 있는 반면, 이를 악용한 유해물질, 지식재산권 위반물품 등 사이버 불법거래의 증가율이 전자상거래 증가율을 상회하고 있어, 관세청으로서는 특송 화물 및 국제우편물에 대한 검사에 대한 강화가 요구된다.



자료 : 관세청, 21c 세관을 위한 전청 통합 BPR/ISP 최종보고서, 2009년

<그림 3-1> 전자상거래 및 사이버 불법거래 현황

3) 사회·문화 환경

관세행정에 영향을 주는 사회문화 환경은 마약, 테러 등 위험요소의 전 세계적 확산, 유·무형 재산에 대한 지적재산권 권리의 확산, 환경보호를 위한 다양한 활동들이 있다.

최근 마약류 유해물질 등의 이동이 확산되고 있고, 테러에 대한 위협이 전 세계적으로 증대되고 있으므로 관세청도 이러한 위험관리에 있어서 사전예방, 적발강화 및

유관기관과의 협력 등을 적극적으로 수행할 필요가 있다.

그리고, 유·무형 재산에 대한 지적재산권권리⁸⁾에 대한 보호의 중요성이 전 세계적으로 증대되고 있어, 관세청은 국가간 협력을 통해서 지적재산권 침해에 대한 공동 대응, 자체적으로 전자상거래 업체에 대한 관리 강화 등이 필요하다. 우리나라는 아직도 국제 사회에서 지적재산권 보호가 미흡한 국가로 인식하고 있는데, 특히 미국은 우리나라를 감시대상국으로, EU는 요주의 국가로 분류하고 있다. 지적재산권 보호는 우리나라의 국격을 높이는 정책과 맥을 같이 하고 있다.

4) 기술 환경

최근 몇 년 동안 유비쿼터스 및 다양한 위험 관리 관련 기술이 등장함에 따라 관세행정에도 이들 미래 유망 기술을 적극 활용할 필요가 있는 데 국제기구에서 권고하는 관세행정 관련 신기술은 e-freight, RFID, DM/UCR 등이 있으므로 이를 활용하여 관세행정을 개선하여야 한다. e-freight는 무역 및 물류 이해관계자들이 정보 교환시 서류가 아닌 시스템을 통한 실시간 교환을 수행하는 체계로 각 이해관계자간 동일한 또는 호환이 가능한 시스템이 구성되어야 하고, 동일한 포맷으로 정보 작성 및 송수신이 가능해야 하며 전반적인 화물통관체계의 무서류화(Paperless), 간소화, 신속화 및 안전화를 달성할 수 있다.

RFID는 일정 주파수 대역에서 무선으로 데이터를 주고받는 무선주파수 인식 시스템을 이용하여 제품에 관한 각종 정보를 담은 전자칩을 이용한 솔루션으로 사물의 정보를 저장하는 수동형/능동형 RFID Tag, 태그정보 수집 장치인 안테나, 태그내 저장정보를 판독하는 리더기, 데이터 정제 및 중복 데이터 제거를 위한 미들웨어가 필요하며, 수작업 입력을 줄임으로써 수작업 오류 발생 가능성 제거하고 중복신고와 서류제출 감소 및 자동입력을 통한 통관시간 단축의 효과가 있다.

DM/UCR의 경우 DM은 국가간 수출입정보 교환을 위하여 신고항목 및 프로세스를 표준화, 단순화하기 위한 국제 표준 모델이며, UCR은 화물에 부착되는 유일한 식별 번호로 국제적 추적이 가능한 것으로, DM은 수출신고항목이 수입신고항목으로 되어야 하며 UN/EDIFACT 또는 XML과 같은 국제표준을 기반으로 하며, UCR은

8) 지적재산권 : 발명·상표·의장(意匠) 등의 산업재산권과 문학·음악·미술 작품 등에 관한 저작권의 총칭.

국제적 유일성, 상세정보 포함하며 35자리를 필요로하며, 국가간 신고서 관련 작업 간소화, 정보 정확성 향상, 민간업체 업무량 절감, 서류 처리를 위한 각종 비용 절감 등의 효과가 있다.

따라서 이러한 유망기술 활용을 통해 관세청은 시공간의 제약을 받지 않는 관세 행정 서비스의 제공, 통합위험관리체제 강화를 달성할 수 있도록 e-freight, RFID, DM/UCR에 대한 활용이 요구됨에 따라 변화하는 업무를 정확히 인지하고 관세행정 체도를 개선하여야 한다.

5) 국제표준 및 제도

9.11 테러 이후 미국이 수출입물품의 신속한 유통보다는 안전을 중시하는 각종 수출입 공급망 안전관리체도를 시행함에 따라 물류의 지체현상이 필연적으로 발생하게 되었다. 세계관세기구는 무역안전을 확보하면서 물류 원활화를 동시에 추구하기 위하여 2005년 6월 세관당국간 협력과 세관과 민간간의 협력을 기반으로 국제표준(WCO SAFE Framework)을 제정하였다. 또한, 요하네스버그 협약은 국제적 테러, 범죄에 대처하기 위하여 세관 당국간 긴밀한 협력이 필요하고, 현대적이고 적합한 국가 간 정보교환 수단에 의한 효율적인 세관 통제를 하기 위하여 탄생되었다.

세계관세기구는 각국 세관절차의 상이가 국제무역 및 교류를 저해할 수 있다는 인식하에 통일된 절차규정을 논의하여 1973년 5월 18일 교토총회에서 “세관절차의 간소화와 조화에 관한 국제협약”을 확정하였고, 동 협약은 1974년 9월 25일자로 발효되었으며, 우리나라는 1983년 10월 동 협약에 가입하였다. 동 협약은 모든 규정에 대하여 유보를 허용하므로 체약국들은 협약에 가입하더라도 핵심적인 조항은 유보 가능함에 따라 세관절차 간소화 대한 국제규범의 강화가 국제적인 관심사가 되어 개정하게 되었다.

6) 관세행정 중장기 발전전략

(1) 21세기 관세행정 개혁방향

1999년에는 고객중시, 업무효율성 향상, 자발적 법규준수, 관세행정 Re-engineering을 통해 21세기 세계 최고수준의 관세행정 구현하고 신속정확한 서비스 제공을 위한 전략을 수립하였다. 사람과 물품의 흐름을 더욱더 신속하게 하기 위하여 여행자 신속처리시스템 정착, 물류 촉진형 선진통관체제 구축, 수출지원 및 외국인 투자유치 지원 제도의 시행을, 불법행위 적발을 더욱더 정확히 하기 위하여 밀수 및 불법외환 거래 등의 단속강화와 새로운 미션에 대한 전략적인 조사체제 확립을 위한 방안의 시행을, 관세행정 수행체계를 고객중심으로 재설계하여 고객과의 파트너쉽 형성, 고객과의 협력을 통한 자발적인 법규준수도 향상, 세관업무수행체계 리엔지니어링을 위한 방안을 제시하였다.

(2) 초일류세관 추진전략

2003년에는 고객중시, 선진 운영체제 지향, 싱글윈도우 구축, 내부역량강화를 통한 동북아 경제중심/초일류세관 실현을 위한 전략을 수립하였다.

동북아 물류중심 실현을 위한 통관행정 혁신을 위하여 기업이 무역하기 좋은 통관환경 조성, 여행자휴대품·특송화물 통관시스템 혁신 등을, 최첨단의 과학적인 종합감시체제 구축을 위하여 감시종합 정보시스템 구축, 위험도에 따른 차등감시 제도 도입, 민간 참여 확대를 자율감시 체제 정착을 위한 제도의 시행을, 정보시스템 고도화로 전자무역시대 완성을 위하여 인터넷 수출입신고 체제 도입, One-Stop 단일창구 구축(Single Window), e-Trade 포털사이트 구축을, 초일류세관 시스템 구축을 위한 업무의 단순·표준화(Slim), 관세인력의 전문화(Specialization), 수요자 위주의 행정(Service-oriented)을 시행할 것을 제시하고 있다.

(3) CMP 2010+ 세관선진화 비전

2006년에는 고객중시, 업무효율성 향상, 위험관리 고도화, 내부역량강화로 Top System(최고의), Top Specialist(최고의 전문가), Top Service(고객중심 행정)를 통해 선진 통상 국가를 실현하는 Global Top 관세행정 실현을 위한 전략을 수립 하였다.

이를 위하여 유비쿼터스 세관 실현, 글로벌 수준의 통상비즈니스 환경 창출, 최첨단 고부가가치형 물류서비스 체계 구축, 파트너쉽 강화로 고객중심 서비스 실현, 국민

안전을 위한 관세 국경관리의 고도화, 위협관리 선진화로 Invisible Customs 구현, 관세행정시스템의 세계적 브랜드화 추진, 경영혁신모델 구축으로 인력·조직 역량 강화의 시행을 제시하였다.

(4) WBC 2012+ 비전

2008년에는 고객중시, 업무효율성 향상, 국가 간 협력, 내부역량강화를 통해 선진 통상국가를 실현하는 World Best 관세청을 실현하는 전략을 수립하였다. WBC 2012+는 CMP 2010+ 전략과 동일하지만 국내 중심이 아닌 국가 간 협력을 지향하는 점에서 다르다고 할 수 있을 것이다.

3.4 관세행정 패러다임의 변화

무역의 안전과 원활화를 동시에 달성하기 위하여 관세행정상 패러다임이 무역 원활화에서 물류안전으로, 개별화물 중심에서 업체중심으로, 국내 중심에서 글로벌 중심으로, 통관중심에서 공급망 중심으로 변화하였다.

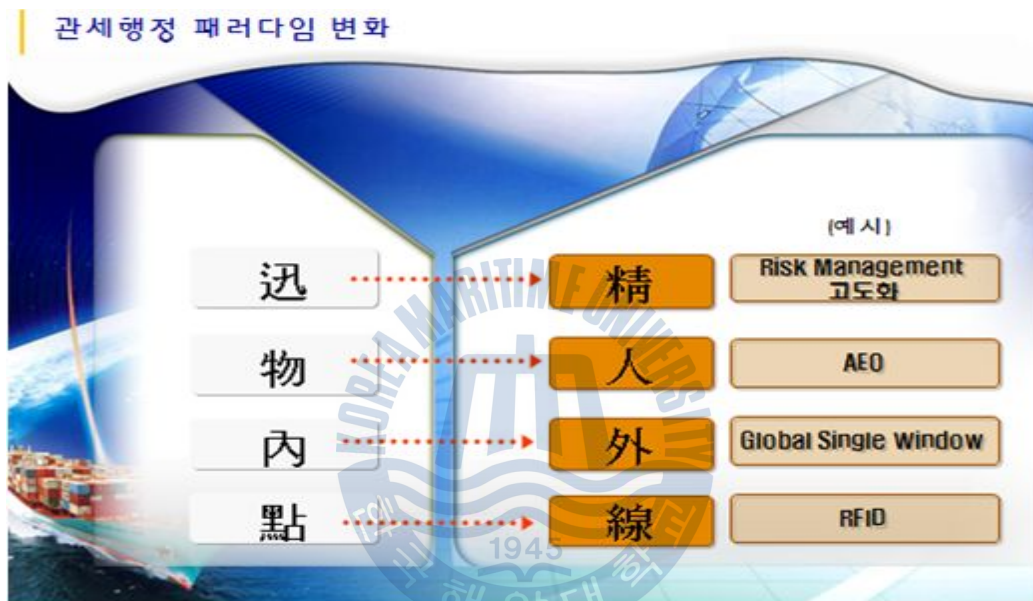
첫째, 무역의 원활화에서 물류안전으로 전환이다. 기존의 위협관리기법(Risk Management)인 C/S기법을 고도화하고, 컨테이너 검색기 등을 활용한 신속한 검사 시스템을 도입하고 있다.

둘째, 물품관리에서 기업관리로의 전환이다. 지금까지의 관세행정을 처리함에 있어서 수출입신고, 화물신고를 하는 물품단위로 관리하였지만, 세관에서 성실하다고 인정하는 기업에 대하여 관리를 생략하고 성실하지 못한 기업을 중심으로 선택과 집중을 통해 관리하는 것이 필요하다.

셋째, 관세행정의 영역이 국내에서 국외까지 확장이다. 미국의 CSI, 24 Hour Rule 등의 제도와 같이 관세선(Customs line)이 자국의 영토에서 수출국까지 확장되었다는 개념이다. 수입국에서 수출물품의 선적 전에 화물정보를 미리 받아 위협 화물을 선별하여 수출국에 검사를 요구하거나, 여행자정보를 미리 받아 심사한 후 탑승을 금지할 수 있다. 우리나라의 경우 수출물품에 대하여 수출드라이브 정책으로 수출프로세스에서 관리를 소홀히 하여 수출통계만 집계하는 정도의 관세행정만 하였으므로 관세행정상 수출관리정책이 전무하다고 하여도 좋았을 것이다. 하지만

최근 선진지검사제도 등 수출물품 관리에도 역량을 기울이고 있다.

넷째, 점에서 선으로 확대이다. 지금까지의 수출입물품에 대한 관리는 수출입신고, 화물신고시점에서 수출입물품이 보세구역에 있어야 하는 점의 관리이었으나, 수출입 공급망(Supply Chain)상 전체를 관리하는 방향으로 전환하고 있다. 패러다임 전체 변화는 아래 <그림 3-2>과 같이 요약할 수 있다.



자료 : 관세청, 「관세행정상 중소기업 지원대책」, 2009년

<그림 3-2> 관세행정 패러다임의 변화

3.5 SWOT 분석(AEO 중심)

AEO 제도를 도입하기 위한 대내외 환경 분석을 실시하여 장단점을 도출하여 추진전략을 도출할 필요가 있다.

내부 환경에 대한 장점요인(Strength)을 살펴보면 첫째, 관세사, 수출업체, 수입업체 및 물류기업에 대한 법규준수도의 지속적인 측정이다. 법규 준수도는 기업 관리의 시발점으로 기업이 관세행정과 관련하여 관련법규를 성실히 이행하였는지 여부를 측정한 값으로 기업의 성실성을 대표하는 값이다.

둘째, 관세행정 수행과 관련된 기업과의 협력체제의 지속적인 유지이다. 기업과의 파트너십은 성실납세자에게 세액의 자율심사를 할 수 있는 자격을 부여하는 자율

심사제도, 공항만 시설 관리인과 감시에 대한 양해각서의 체결, 납세부문과 물류 부문에 대한 아름다운 관세행정 파트너 제도 등을 운영하면서 세관과 책임을 공유하는 관세행정을 수행하고 있다. 셋째, AEO 제도 도입을 위한 관련 법규의 정비이다. WCO Framework의 이행의향서 제출에 따라 관세법에 AEO제도를 수용('08.1.1시행)하였으며, 이에 따른 시행령('09.2.4시행) 개정과 고시('09.4.15시행)의 제정으로 시행에 대한 법규정비를 완비하였다.

내부환경에 대한 단점요인(Weakness)을 살펴보면 첫째, 수출화물에 대한 관리 제도의 부재이다. 수출입물동량의 급격한 증가는 세관직원의 증원을 필요로 하나 직원은 전혀 증원되지 않음에 따라 절차의 간소화 아니 포기를 통해 이를 달성하였는데, 그 중에서도 수출물품의 관리제도에 있어서 수출물품 보세구역장치제도 폐지, 보세운송제도 폐지, 선적지 보세구역반입제도 폐지 등으로 인해 수출화물의 관리기능이 전무해졌다.

둘째, 세관직원들의 수출입공급망 안전관리제도에 대한 인식의 미흡이다. 전통적으로 세관직원들은 관세를 징수하는 것을 미션으로 생각하였는데 수출입공급망의 안전 관리가 관세행정에 속하는 것인지에 대하여 의문을 가지고 있고, 방관자적 입장에서 동 제도를 바라보고 있다. 셋째, AEO 인증기준 중 기업의 내부통제시스템에 대한 시각이 상이하다. 기업의 내부통제시스템은 수출입신고와 관련하여 신고의 정확도를 높이는 행위라 정의할 수 있는데 실무자로부터 관리자까지 이에 대한 해석이 다르다.

외부환경에 대한 기회요인(Opportunities)을 살펴보면 첫째, AEO 제도의 확산이다. 전 세계 세관당국들이 수출입공급망의 안전강화를 위하여 WCO Framework를 수용하여 AEO제도를 경쟁적으로 도입하고 있다.

둘째, 국가간 AEO MRA가 확산되고 있다. 우리나라와 주요 교역국인 미국, 일본, 중국, EU, 싱가포르 등이 AEO의 국가간 상호인정협정을 추진하고 있는 데, 이들 국가가 우리나라의 수출비중의 70%를 차지하고 있다. 외부환경에 대한 위협요인(Threats)을 살펴보면 첫째, 정부부처 간 수출입공급망안전관리제도 주도권 확보 경쟁이다. 9.11 테러이후 해양수산부는 해상화물에 대한 우선권을 주장하며 IMO의 ISPS코드를 국내법으로 수용하여 선박 및 항만시설에 대한 보안인증제도를 도입하였고, 건설교통부는 ICAO의 권고사항을 받아들여 항공안전법을 제정하여 항공화물에

대한 상용화주제를 도입하였으며, 지식경제부는 ISO 28000시리즈를 국내 표준으로 도입하였으며, 국가정보원은 테러방지에 대한 주도권을 행사 하고자 한다.

둘째, 민간기업들의 인식부족이다. AEO 제도의 성공적인 정착은 민간 기업들의 자발적인 협조에 달려 있는데, 기업들은 수출입 공급망 안전관리제도가 자기들에게 미치는 영향을 인식하지 못하고 있다.

SWOT 분석결과를 아래의 <표 3-8>와 같이 요약할 수 있다.

<표 3-8> SWOT 분석결과 요약

	내부환경	외부환경	
장점	<ul style="list-style-type: none"> - 법규준수도의 계속적 측정 - 기업과의 협력체제 지속적인 유지 - AEO 제도에 관련 법규 마련 	<ul style="list-style-type: none"> - AEO 제도의 확산 - AEO MRA가 확산 	기회요인
단점	<ul style="list-style-type: none"> - 수출화물 관리제도 부재 - 세관직원들의 인식 미흡 - 내부통제시스템에 대한 시각 상이 	<ul style="list-style-type: none"> - 정부부처간 주도권 확보 경쟁 - 민간기업들의 인식부족 	위협요인

자료 : 내외부 환경에 대한 분석자료를 토대로 연구자가 작성함

국내외 환경분석에 따른 SWOT 분석결과 도출된 장단점과 기회요인 및 위협요인을 기초로 하여 추진전략을 도출하여 보았다.

첫째, 장점을 토대로 기회를 활용하는 확장전략(Strength-Opportunities)을 구사하는 것이 바람직하다. S-O전략은 국가간 상호인정협정 추진이 핵심이 될 수 있다.

둘째, 장점을 토대로 위협요인을 극복하는 전략(Strength-Threats)의 수립이다. S-T전략은 AEO제도 추진을 주도하되 부처간 상호협력을 통해 궁극적으로 국민 안전과 기업경쟁력 강화를 도모하고, AEO에 참여 기업들에게 혜택부여는 최대화하고 기업 부담은 최소화를 통해 규제가 아닌 기업을 지원하는 전략의 추진이다.

셋째, 기회를 활용하여 단점을 보완하는 전략(Weakness-Opportunities)의 수행이다. W-O 전략은 수출프로세스 등 관련 제도를 국제표준에 맞춰 개선하고 직원의 인식을 제고 및 내부통제시스템에 가이드라인을 제정하여 기업들에게 권고하는 것이 필요하다.

제 4 장 우리나라의 AEO 제도 및 상호인정협정(MRA)

4.1 제도 도입 경위

우리나라는 WCO에서 제정한 국제규범(Framework)을 관세법 체계로 수용하기 위하여 관세청내에 물류보안추진기획단을 구성하고, 워크샵 등을 통해 AEO Program도입, 법적 근거 마련 등의 과제가 포함된 로드맵을 작성하였으며, AEO 제도 도입을 위한 용역을 실시하여 국제기구 및 주요국의 AEO제도를 분석 후 수출입 공급망 당사자별 AEO 인증기준, 인증절차 및 혜택 부여방안 등을 도출하여 관세법 제255조의 2에 “수출입안전관리 우수 공인업체” 제도로 반영하였다.

AEO제도를 관세법에 수용한 후 국가정보원, 국토해양부 등 관련 부처와 협의 과정을 통해 세부시행방안인 시행령을 개정('09.2.4)하였으며, 시범사업을 통해 도출된 개선방안을 반영하고 종합심사제도와 통합한 “종합인증우수업체 공인 및 관리업무에 관한 고시”를 제정('09.4.15)하였다.

또한, AEO 공인신청을 준비하는 업체들을 위하여 자체평가표, 수출입관리 현황 설명서 작성요령 및 공인기준에 대한 가이드라인을 작성하여 관세청 홈페이지⁹⁾ 통관정보의 문 AEO코너를 통해 공개하였다.

4.2 AEO 공인 절차

1) 신청 및 심사 개요

AEO 공인절차는 AEO 공인을 원하는 업체의 신청을 받아 서류심사와 현장심사를 통하여 업체의 AEO 공인기준 준수 여부를 확인한 후 종합인증우수업체 심사위원회의 심의를 거쳐 AEO로 공인하는 일련의 절차로서 아래의 <그림 4-1>으로 요약할 수 있다.

9) 관세청 홈페이지(www.customs.go.kr)



자료 : 관세청, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO, 2009년

<그림 4-1> AEO 공인절차

AEO를 공인받기를 희망하는 기업은 첫째, AEO고시 제3조의 신청대상 부문을 확정하고 둘째, AEO 공인기준의 결격사유 해당여부를 확인한 후 셋째, AEO 고시 제6조에서 정하는 신청서에 세부서류를 첨부하여 관세청전자통관시스템 UNI-PASS¹⁰⁾에서 신청하여야 한다.

2) 공인신청 준비

(1) AEO 공인기준 등의 이해

AEO 공인기준은 WCO SAFE Framework의 AEO기준, C-TPAT의 공급망 당사자별 최소보안기준, EU의 AEO기준 등을 참고로 작성되었으며, 아래의 <그림 4-2>과 같이 법규준수도, 내부통제시스템, 재무건전성, 안전관리 4대 영역으로 구성되어 있다.

첫째, 법규준수는 무역과 관련된 범죄가 없어야 하며 관세청장이 정한 결격

10) 관세청 전자통관시스템(<http://portal.customs.go.kr>)

사유가 없이 일정한 수준 이상이어야 한다.

둘째, 내부통제시스템은 정확한 수출입신고 등 법규준수도를 향상시킬 수 있도록 업체가 자체적으로 구축하고 있는 체제로서 AEO 고시에서 정한 수준 이상이어야 한다.

셋째, 업종별로 일정 규모 이상의 실적을 유지하여야 하고 관세 등의 체납이 없어야 하며, 부채비율이 동종업계 평균의 200% 이내이거나 투자적격 업체이어야 한다.

넷째, 안전관리는 모두 8개 기준이 있으며, 거래업체, 운송수단 등, 출입통제, 인사관리, 취급절차관리, 시설과 장비 관리, 정보기술 관리, 교육과 훈련 분야에서 관세청장이 정한 수준 이상이어야 한다.



자료 : 관세청, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO, 2009년

<그림 4-2> AEO 공인기준

(2) AEO 공인 신청부문 확정

신청절차의 첫 번째는 아래 <그림 4-3>에서와 같이 AEO 신청 대상부문을 확정

하는 것이다. 「종합인증우수업체 공인 및 관리업무에 관한 고시」 즉 AEO 고시 제3조에 따른 수출업체, 수입업체, 관세사, 보세구역운영인, 보세운송업자, 항공사 등이 AEO 공인을 받을 수 있다. 또한, 자유무역지역 입주업체도 적용 대상 업체가 된다.

한 업체가 여러 개의 공인부문에 해당하는 경우 공인신청업체는 업체의 현실에 맞추어 사업 분야 중 필요한 범위 내에서 공인대상 부문을 선택하여 신청할 수 있다. 단, 공인신청을 한 업무부문이 타 공인대상 업무부문과 연관되어 있는 경우, 연관된 부문에 한정하여 심사를 실시하게 된다. 예를 들어 A항공사가 항공사에 한하여 공인신청을 한 경우, 보세화물의 이동과 관련된 창고, 운송의 해당 업무도 거래업체 관리에 준하여 심사대상에 포함되지만 공인부문은 항공사에 한한다.



자료 : 관세청, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO, 2009년

<그림 4-3> AEO 대상업체

한 업체가 본사, 지사, 대리점 등 여러 개의 사업장을 소유하고 있는 경우 공인 신청은 법인(개인사업자를 포함) 단위로 신청함에 따라 공인신청 대상 부문의 모든 사업장이 심사대상이 된다. 따라서 신청서류는 각 사업장별로 구분하여 작성·제출하여야 한다. 다만, 하나의 법인에 해당하는 개별 사업장이 독립채산 방식으로 운영되는 등 법인단위로 신청하는 것이 불합리하다고 관세청장이 인정하는 경우 사업장

단위로 신청할 수 있다.

(3) AEO 공인 결격사유 확인 및 신청서류 준비

공인신청 대상부문을 확인한 다음에는 AEO 공인 기준에서 정한 결격사유가 없는지 확인하여야 한다. 우선, 신청업체의 대표와 관리책임자가 법규준수도의 결격사유에 해당되는 것이 없는지 확인하고, 재무건전성 기준에서 정한 부채비율과 채납발생 사실 등 결격사유에 해당하는 사실이 없는지 확인하여야 한다.

기본적인 공인 결격사유가 없는 것으로 확인된 경우에는 공인기준에 따른 자체평가(SA ; Self Assessment)를 실시하여 평가결과가 공인기준을 충족하는지 확인하고, 미충족 부분이 있는 경우 절차서의 추가·개정, 시설 및 인원 보강, 공인기준에 따른 실행 등 보완을 통하여 기준을 충족한 후 공인신청서, 공인기준에 대한 자체평가표, 수출입관리현황 설명서와 그 증빙서류, 사업자등록증 사본, 법인등기부 등본, 대표이사 및 관리책임자의 인적사항 명세서, 수출입관리 우수사례 서류를 갖추어 신청을 하여야 서류심사를 통과할 수 있다.

3) 공인심사

공인신청서류 접수 이후 아래의 <그림 4-4>과 같이 공인기준에 적합한지 여부 등에 대하여 서류심사를 실시하고 서류심사 중 심사사항 확인이 곤란한 경우 보완을 요구하게 되며, 신청업체가 특별한 사유 없이 지정기간 내에 보완을 하지 않는 경우 신청서류를 반려한다.

서류심사 완료 후 신청업체의 사업장에 대하여 현장심사를 실시하고 현장심사 결과 공인기준을 충족한 업체에 대해 종합인증우수업체심사위원회의 심의를 거쳐 종합인증우수업체로 공인하게 된다.



자료 : 관세청, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO, 2009년

<그림 4-4> 공인심사 절차

(1) 서류심사

서류심사는 신청업체에서 제출한 공인신청 서류를 바탕으로 공인기준 준수 여부를 확인하는 일련의 과정으로 제출된 서류의 형식적 요건 구비여부 확인, 신청부문별 공인기준의 결격사유 확인, 세부 공인기준별 충족여부 확인, 심사사항 확인이 곤란한 경우 보완요구, 보완요구 사항의 이행여부 확인, 보완이행 내역의 공인기준 충족 여부확인 등의 단계로 진행된다.

(2) 현장심사

관세청장은 서류심사를 통과하면 아래의 <그림 4-5>과 같이 현장심사 대상업체에 현장심사 1개월 전까지 심사계획을 통지하고, 심사계획을 통지하기 전 신청업체의 관리책임자와 공인심사담당자는 심사대상 사업장, 심사 시기 등 세부일정 등을 논의하기 위한 협의체를 구성하여 심사계획을 협의하도록 하고 있다.

신청업체는 수출입공급망상 거래업체의 활동에도 영향을 받기 때문에 AEO 공인기준을 준수하기 위해서는 신청업체의 거래업체에 대한 안전관리 준수 정도를 확인할 필요성이 있으므로 관세청장은 필요한 경우 신청업체의 거래업체를 신청업체에

준하여 현장심사를 할 수 있습니다. 현장심사 대상 업체의 거래업체를 현장심사 하고자 할 경우, 위에서 구성된 협의체를 통하여 사전에 협의를 하여야 한다.



자료 : 관세청, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO, 2009년

<그림 4-5> 현장심사 절차

4) 공인등급 결정

(1) 공인심사 후 공인등급

공인심사 결과 종합인증우수업체 공인 및 관리업무에 관한 고시 별표1의 기준 중 재무건전성 및 안전관리 기준을 충족하고 내부통제시스템에 관한 평가점수가 80점 이상인 업체로서 법규준수도 평가점수가 85점 이상인 업체는 A 등급, 90점 이상인 업체는 AA 등급을 부여 받을 수 있다.

특히, AAA 등급은 AA 등급의 공인을 획득한 후 종합심사 결과 법규준수도가 95점 이상이면서 법규준수도 제고 등과 관련하여 다른 업체에 확대 적용할 수 있는 모범사례를 보유하고 있다고 종합인증우수업체 심사위원회에서 인정될 경우 부여 받을 수 있다.

(2) 종합인증우수업체 심사위원회

현장심사를 마치면 심사결과를 종합인증우수업체 심사위원회에 상정하여 공인 여부(공인유보 포함)와 등급을 결정하게 된다.

AEO 공인심사위원회는 종합인증우수업체의 공인 및 등급결정, 종합인증우수업체의 등급조정, 공인유보업체의 지정, 종합인증우수업체 공인의 취소, 그리고 이 외에 종합인증우수업체 공인제도의 운영과 관련된 중요한 사항을 심의한다.

4.3 국가간 상호인정협정 체결

1) 의의 및 필요성

WCO SAFE Framework에 의한 AEO 제도는 국가별로 처해진 상황에 따라 실정에 맞는 제도의 도입으로 다소 차이가 있다. 따라서 수출입기업들은 자신과 거래하는 기업들의 국가에서 통관절차상 혜택을 받으려면 AEO제도를 도입한 모든 국가들의 AEO제도에 가입해야 하는 어려움이 발생함에 따라 AEO제도의 국가간 상호인정을 통해 무역안전 및 원활화를 제고할 필요성이 세관당국간의 현안사항으로 대두되었다.

상호인정협정(Mutual Recognition Arrangement or Agreement : MRA)은 상대 국가에서 행한 제품, 공정, 서비스 등에 대한 평가를 실시하여 절차와 평가결과가 자국에서 실시한 것과 동일한 것으로 받아들이는 협정을 말하며, WCO Framework에서도 상호인정을 “한 국가의 세관행정당국(Customs Administration)에 의해 취해진 행동 또는 결정이 또 다른 행정당국에 의해 인식되거나 수락되는 것”으로 정의하고 있다.

세관당국이 AEO의 MRA를 추진하는 이유는 비관세장벽으로 작용하고 있는 AEO 제도의 상호인정을 통해 자국의 수출업체들이 수입국 세관에서 통관시 차별을 받지 않고 신속하게 처리될 수 있도록 지원하며, 자국에서 AEO를 한번만 인증 받으면 수출 국가마다 AEO 인증을 받을 필요가 없게 됨에 따라 수출기업의 부담을 줄여 주기 위함이다.

WCO에서 규정하고 있는 상호인정을 위한 필수 사항으로서 첫째, 세관 및 AEO를

위한 충분히 확고한 “행동(action)”규정이 포함되어 있는 합의된 공통표준이 있어야 하며, 둘째, 하나의 세관 당국이 다른 세관당국의 인증을 신뢰할 수 있도록 동일한 방법으로 표준이 적용되어야 하고, 셋째, 세관당국이 인증절차(certification process)를 기타 지정된 기관에게 위임한 경우 지정된 기관을 위한 메커니즘 및 표준에 따르며, 넷째, 상호인정의 이행을 가능하게 하는 법령의 제정을 들고 있다.

2) MRA 절차

WCO는 AEO의 글로벌 상호인정은 많은 시간을 필요로 하기 때문에 “단계적 접근(phased approach)”에서 이 문제가 이행되어야 한다고 제안하고 있으며, 개별 세관 당국간 신뢰와 믿음에 의존할 수밖에 없기 때문에, 상호인정을 위한 인증 및 검증 절차, 인증의 결정은 모두 개별 WCO 회원국의 권한 내에 있는 것임을 강조하고 있다.

상호인정협정 체결 절차는 <표 4-1>과 같이 요약할 수 있다.

<표 4-1> 상호인정협정 체결 절차

단계	활동	내용
1단계 (phase 1)	평가절차 (evaluation process)	- C-TPAT 기준을 기반으로 상대측 프로그램이 최소보안기준을 충족하는지 여부를 1:1 대응방식으로 검토 - 프로그램 정식 시행전이라도 로드맵과 기준이 정립되어 있으면 1단계 절차의 시작 가능
2단계 (phase 2)	운영계획 및 시험 단계 (Operational planning and Testing phase)	- 1단계 기준비교가 끝나면 상대국 프로그램에 의해 인증된 업체를 합동 방문하여 보안기준 이행사항 및 호완성을 검증하는 합동방문 실시(Joint Validation Visits)를 실시
3단계 (phase 3)	상호인정협정 체결	- 2단계 합동인증심사가 완료되면 관세당국간 상호인정서 서명 및 발표(Declaration)
4단계 (phase 4)	상호인정 운영절차 개발	- 3단계 관세당국간 상호인정서가 서명되면 인증업체에 대한 자료를 교환하여 통관절차상 혜택을 부여

자료 : WCO 및 미국 관세청의 협상절차를 토대로 연구자가 작성함

3) 세계 각국의 MRA 추진현황

AEO 제도를 도입한 주요 국가는 국가별 우선순위 선정 등 자체 상호인정 추진 전략을 수립하여 추진하고 있으며, 2009년 9월 현재 체결된 상호인정협정은 7개로

미국-캐나다, 미국-뉴질랜드, 미국-요르단, 미국-일본, 일본-뉴질랜드, EU-노르웨이, EU-스위스이다.

현재 진행되고 있는 상호인정협정 추진 논의는 미국은 EU·싱가포르·아르헨티나·중국과 EU는 일본·중국과 캐나다는 싱가포르·일본과 일본은 중국·싱가포르·인도네시아·말레이시아와 뉴질랜드는 싱가포르와 중국은 싱가포르 등이 있으며 미국, EU, 일본, 중국 등 거대 경제 국가들이 주도하고 있다.

4) 우리나라의 MRA 체결 전략

우리나라의 경우 AEO 제도 도입 초기부터 우리나라 수출기업의 대외경쟁력 제고를 위하여 미국과의 MRA를 추진하였으나 추진전략의 부재속에 즉흥적으로 진행하고 있는 면이 없지 않다고 할 것이다. 물론 대부분의 국가들이 우리나라의 주요 수출국 이므로 추진에는 아무런 장애가 되지 않는다.

그러나 추진전략의 부재는 MRA에 따른 효과가 줄어들 수 있음을 간과해서는 안될 것이다. MRA 체결대상국가를 선정함에 있어서 최우선적으로 고려해야 할 사항은 아래의 <표 4-2>과 같이 WCO SAFE Framework에 대한 이행의향서 (letter of intent)를 제출하였는지 여부인데 154개국¹¹⁾(2008년 9월 6일 현재)이 제출하였다.

11) WCO, “Members who have expressed their intention to implement the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade”, 9/6/2008.

<표 4-2> WCO SAFE Framework 이행의향서 제출국

지역	국가
NORTH OF AFRICA, NEAR AND MIDDLE EAST	Bahrain, Egypt, Jordan, Kuwait, Lebanon, Libyan Arab Jamahiriya, Morocco, Oman, Qatar, Saudi Arabia, Syrian Arab Republic, Sudan, Tunisia, United Arab Emirates, Yemen
WEST AND CENTRAL AFRICA	Benin, Burkina Faso, Cameroon, Cape Verde, Central African Republic, Chad, Congo (Republic of the), Côte d'Ivoire, Democratic Republic of the Congo, Gabon, Gambia, Ghana, Guinea, Mali, Mauritania, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, Togo
EAST AND SOUTHERN AFRICA	Angola, Botswana, Burundi, Comoros, Ethiopia, Kenya, Lesotho, Madagascar, Malawi, Mauritius, Mozambique, Namibia, Rwanda, South Africa, Swaziland, Tanzania, Uganda, Zambia, Zimbabwe
SOUTH AMERICA, NORTH AMERICA, CENTRAL AMERICA and THE CARIBBEAN	Argentina, Bahamas, Bermuda, Bolivia, Brazil, Canada, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Mexico, Netherlands Antilles, Nicaragua, Panama, Paraguay, Saint Lucia, Trinidad and Tobago, United States, Uruguay
EUROPE	Albania, Armenia, Azerbaijan, Belarus, Croatia, Georgia, Iceland, Israel, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Moldova, Montenegro, Norway, Russian Federation, Serbia, Tajikistan, The Former Yugoslav Republic of Macedonia, Turkey, Ukraine, Uzbekistan, European Union(27 Member States)
FAR EAST, SOUTH and SOUTH EAST ASIA, AUSTRALASIA and THE PACIFIC ISLANDS	Afghanistan(Transitional Islamic State of), Australia, Bhutan, Cambodia, China, Fiji, Hong Kong(China), India, Indonesia, Iran(Islamic Republic of), Japan, Korea(Republic of), Lao People's Democratic Republic, Macau(China), Malaysia, Maldives, Mongolia, Myanmar, Nepal, New Zealand, Pakistan, Papua New Guinea, Philippines, Singapore, Sri Lanka, Thailand, Vietnam

자료 : WCO 홈페이지

우리나라는 미국, EU, 일본, 중국 등 주요 국가들에 비해 AEO 제도의 도입이 다소 늦은 편이다. 이에 따라 AEO 제도 시행국들과 MRA를 체결하여 AEO 제도의 효과를 극대화할 필요가 있다. 이를 위해 관세청은 각국이 시행하고 있는 AEO 제도의 적합성, 우리나라의 수출규모, FTA 시행 여부, 수출입 통관애로, 지역별 거점국가 여부 등 MRA 체결을 위한 대상국 선정지표를 활용하여 MRA 추진 전략을 수립하고 협상 대상국의 우선순위를 선정하여 추진하고 있다.

2010년 우리나라는 미국, 캐나다, 싱가포르와는 2단계 상호방문실사를 완료하였고, 3단계인 운영절차 협의는 마무리 단계에 있으며, 중국, 일본과는 MRA를 위한 실무 협상단을 구성하여 3국 공동으로 상호인정 협의에 착수하였으며, EU, 뉴질랜드,

인도네시아, 말레이시아, 터키 등 여러 국가들과 상호인정협정을 추진할 계획이다.
추진현황을 요약하면 아래의 <표 4-3>과 같다.

<표 4-3> 우리나라 MRA 추진현황

	진행내용	비 고
미국 캐나다 싱가포르	- AEO 공인기준 상호 비교완료 - 상호 방문 현장실사 완료 - 운영절차 협의 마무리 단계	1단계 완료 2단계 완료 3단계 완료
중국 일본	- MRA 논의위한 실무작업반 구성 - 구체적 일정 등 논의예정	협상 착수
EU 뉴질랜드	- 상호 AEO제도 자료 교환 - 미국과의 MRA 완료이후 추진	연구단계

자료 : 관세청, 미국캐나다싱가포르 등 출장보고서, 2009년·2010년



제 5 장 AEO 확립 및 정책적 지원방안

국제무역의 패러다임이 9.11테러를 기점으로 하여 원활화보다는 안전을 중시하는 방향으로 전환되었으며, 미국의 서브프라임 모기지론 사태로 유발된 금융위기의 확산으로 전 세계적으로 경기침체 및 금융시장의 불안이 지금도 계속되고 있다.

우리나라의 경우 추경예산편성 및 예산 조기집행 등의 재정지출확대 정책, 지속적인 금리인하 정책, 환율의 안정에 힘입어 이를 슬기롭게 극복하고 있다. 우리나라를 비롯하여 세계 각국들이 출구전략을 시행할 시기를 저울질하고 있지만 그리스를 비롯한 유럽의 PIGS¹²⁾ 국가들의 경제상황에 따라 유동적이다. PIGS와 유사한 용어로 STUPID¹³⁾가 있다.

수출은 우리나라 GDP의 대부분으로 차지하므로 수출을 통한 경제위기를 극복하기 위하여 이에 대한 지원대책의 지속적인 시행이 필요한 데, WCO Framework에 따라 무역안전 및 원활화를 도모하기 위하여 관세행정의 지원방안을 살펴 볼 필요성이 있다.

이를 위하여, 관세당국으로부터 AEO로 공인받은 업체에 대하여 정책적 지원을 통해 우리나라 수출기업의 대외경쟁력을 제고하기 위하여 필요한 여러 조치·방안을 하드웨어적인 측면과 소프트웨어적인 측면으로 나누어서 제안하고자 한다.

5.1 하드웨어적인 측면

1) 국경관리기관의 통합

미국은 신설 국토안보부(DHS)의 BTS(Border and Transportation Security)를

12) PIGS : 정부가 경기부양을 위해 마구 재정을 투입한 탓에 재정위기를 맞게된 유럽 국가들, 즉 포르투갈(P), 이탈리아(I), 그리스(G), 스페인(S)의 머리글자를 딴 것이다. 이들 국가가 평소 재정을 방만하게 운용한데다 위기를 맞았어도 적자감축에 적극적이지 않기 때문에 '돼지처럼 탐욕스럽다'는 뜻이 깔려 있다. 지난해 재정적자 문제가 가장 심각한 5개국에 영국이 포함되자 이번에는 영국(Great Britain)을 포함시켜야 한다는 주장도 있음.

13) STUPID : 재정적자가 심각한 스페인(S)·터키(T)·영국(UK)·포르투갈(P)·이탈리아(I)·두바이(D) 등을 묶은 'STUPID'라는 신조어까지 나왔다. 이 말에도 이들 국가의 정책결정이 '멍청하다'는 뜻이 담겼음.

통해 미국의 국경, 공항만과 교통수송체계의 안전을 적극적이고 통합적으로 보호하고 있으며, BTS로 이관된 업무로는 재무부(Department of Treasury) 소속이던 관세청(U.S. Customs Service)의 검사, 징세¹⁴⁾ 및 관세범죄조사 등 업무, 법무부(Department of Justice) 이민귀화국(Immigration and Naturalization Service)의 업무 중 입출국심사와 범죄조사업무와 국경 순찰대(Border Patrol)의 육상국경을 통한 불법입국자의 단속기능 업무, 농무부(Department of Agriculture) 동식물검역소(Animal and Plant Health Inspection Service) 업무 중 검사업무 등이 있다.

BTS담당 차관 밑에 수 개의 국(Bureau)이 있는데 종전 미국 관세청의 업무 중 화물 및 여행자 휴대품검사(관세의 부과 징수 포함), 이민귀화국 업무 중 입출국심사와 국경순찰(Border Patrol) 그리고 동식물검역소의 검사검역 업무를 통합 담당하는 관세국경보호국(CBP국 : Bureau of Customs and Border Protection), 관세 및 이민관련 규정위반 불법행위의 수사업무를 담당하는 이민·관세단속국(ICE국 : Bureau of Immigration and Customs Enforcement), 교통수송안전을 다루는 수송안전청(TSA : Transportation Security Administration) 등이 그것이다.

9.11 테러후 미국의 국경관리기관 통합을 벤치마킹하여 캐나다, 호주 등 세계 각국에서 여행자 출입국 관리, 수출입물품의 통관, 동식물 검역 등 국경관리업무를 통합하는 추세이며, 세계관세기구에서는 WCO SAFE Framework에 국경관리기관 간의 협력부문(Pillar 3)을 추가하기 위한 논의를 하고 있다.

우리나라의 경우 국경관리업무가 아래의 <표 5-1>와 같이 나누어져 있으며, 부처간 조직 및 권한 등의 확대에 의한 부처이기주의 등으로 협조가 미흡한 것도 사실이다. 국제적으로 국경관리기관의 통합의 흐름에 동참하고 국제협력 및 업무의 효율적 집행의 차원에서 국경관리기관을 통합하는 것이 시급하다고 하겠다.

이를 위해서는 해당부서 및 전문가로 구성된 국경관리기관 T/F를 청와대 또는 국무총리실에 설치하여 조직, 인력 및 예산 등을 검토하여 통합하는 것이 좋으나, 국경관리기관의 통합은 필연적으로 조직의 축소 등을 수반하게 되어 해당 부처의 반발을 최소화하기 위해서는 차기 대통령 취임을 즈음하여 대통령인수위원회에서

14) 세수기능(Customs revenue functions)은 국토안보부설치법(Homeland Security Act of 2002) 규정에 의해 재무부장관의 소관으로 남아 있으며, 재무부 장관은 그 권한을 국토안보부 장관에게 위임하는 방법으로 업무를 이관함.

전격적으로 검토하여 도입하는 것이 필요하다고 하겠다.

<표 5-1> 국경관리기관 현황

국경관리기관		해당 업무
기획재정부	관세청	수출입물품의 통관, 여행자 휴대품 통관
법무부	출입국관리소	여행자 입출국 관리
보건복지부	동식물검역소 식품의약품안전청	여행자 및 동식물 검역, 식품검역
국토해양부	해운항만청	선박입출항, 수산물 검역

자료 : 각 부처 홈페이지의 업무범위를 토대로 연구자가 작성

2) AEO 전담조직의 신설

관세청은 2005년 6월 WCO SAFE Framework에 대한 이행의향서를 제출하고 동 Framework의 내용중 AEO, CDM¹⁵⁾, UCR¹⁶⁾ 등을 관세행정 에 적용할 수 있는지 여부를 각 업무국별로 검토하였다. 특히 AEO제도의 도입에는 수출입화물의 통관을 담당하는 부서와 국경감시를 담당하는 부서에서 집중적으로 검토를 하였고, 정책현안조정회의에서 감시과에서 업무를 담당하기로 결정하였다.

감시과에서는 미국의 수출입안전관리제도를 벤치마킹하기 위하여 미국 국토안보부 및 캐나다 관세청 현지훈련 및 C-TPAT 가입기업 실태파악을 실시하였으며, 2007년 10월 감시과에 AEO전담인력(사무관 1, 6급 1명)을 배치하고 물류보안 추진기획단 T/F를 구성하여 본격적으로 추진하였으며, 동 제도 도입을 위한 용역¹⁷⁾을 수행하였다.

AEO업무는 관세청 조사감시국 감시과에서 수행하다 정보협렵국 정보기획과로 이관되었다가 관세행정 패러다임 변화에 따른 업무수행체계 개편과 기업관리로

15) CDM(Customs Data Model : 세관신고항목) : 세관당국간 자료교환을 목적으로 제정한 통일한 수출입신고 항목을 말함.

16) UCR(Unique Consignment Reference Number : 화물식별번호) : 세관당국간 자료교환을 목적으로 제정한 화물관련신고항목을 말함.

17) WCO SAFE Framework를 기초로 한 우리나라 수출입물류 보안정책 방향(한국관세학회), 물류보안체계 구축을 위한 공급망별 보안기준 도입 및 활용방안 연구(한국관세무역개발원).

판단해 심사정책국 심사정책과로 이관되었으며, 심사정책과 내의 AEO 센터에서 AEO 업무를 총괄하고 있다.

수출입 공급망별 당사자가 AEO로 공인하기 위해서는 제출서에 대한 서류심사와 현장심사를 통해 안전관리기준의 이행여부를 확인받아야 한다. 관세청은 AEO제도의 도입시 발생될 수 있는 문제점, 애로사항 및 공인심사 소요인력을 파악하기 위하여 시범사업을 실시하였다. 이를 토대로 2009년1월1일자로 관세평가분류원 정보 분석과에 공인심사계를 만들어 관세청 심사정책국 심사정책과의 지휘를 받도록 하였다.

그리고 MRA에 대한 APEC 정상회담 논의, AEO 도입국 증가(40여개), 미국, 캐나다, 싱가포르와 MRA 체결 임박 등에 따라 AEO 공인심사에 대한 수요증가가 예상되어 본부세관 심사인력 3팀(9명)으로 업체를 공인하도록 하였으나 한계가 있다고 판단되어진다.

WCO SAFE Framework은 통관, 심사, 조사, 감시 등 관세행정의 모든 영역과 관련되어 있으므로 심사정책국 심사정책과의 하나의 계에서 수행하기에는 적당하지 않은 것 같다. WCO SAFE Framework의 이행은 전청적으로 수행하여야 하며 전청적인 협력이 필요하므로 가칭 AEO총괄과 신설의 직제 개편이 요구되어 진다.

3) 컨설팅 전문기관 육성

수출입공급망 당사자들이 AEO로 공인받기 위해서는 관세청에서 정한 안전관리 기준(법규준수도, 내부통제시스템, 재정건전성, 안전관리)의 이행을 입증하는 문서화가 필요하며, 시설을 갖추어야 한다.

AEO 공인을 위한 컨설턴트와 컨설팅기관 난립을 정리하고 기업들이 질 좋은 컨설팅을 받을 수 있도록 양질의 컨설턴트 양성 및 컨설팅기관 육성이 필요하므로 이에 필요한 자격요건을 아래의 <표 5-2>와 같이 제안하며 이에 해당될 시에만 관세청에서 허가하고 엄격히 관리할 필요가 있다.

<표 5-2> 컨설팅기관 자격요건(안)

구 분	자 격 요 건	입 증 제 출 서 류
I. 기본역량 (태도, 스킬)	다음 사항 중 하나에 해당할 것 ① 컨설팅 관련 자격증을 소지한 자 ② 최근 2년내 컨설팅 관련 교육을 이수한 자	- 경영지도사, ISO 인증심사원등 자격증 사본 - 「종합인증 우수업체 공인 및 관리에 관한 고시(관세청, 제2009-11호('09.4.15)) 제16 조제5항에 따른 교육기관(이하 지정 교육기관) 또는 관세청에서 주관하는 컨설팅 관련 교육 수료증
II. 전문 지식	다음 사항 중 하나에 해당할 것 ① 관세사 자격증을 소지한 자 ② 경제·경영분야 석사이상 학위 소지자 또는 수출입물품 통관분야에서 10년 이상 근무한 자로서 최근 2년내 관세법 관련 교육을 이수한 자	- 관세사 자격증 사본 - 지정 교육기관 또는 관세청에서 주관하는 관세 관련 교육 수료증 사본 - 학위증 사본 - 해당 기업의 경력확인증명서
	AEO ① 최근 2년내 AEO 관련 교육을 이수한 자 ② AEO 관련 연구용역 수행자	- 지정교육기관 또는 관세청에서 주관하는 AEO 관련 교육 수료증 사본 - 관세청에서 발주한 AEO 관련 연구용역 수행 실적확인서
III. 경험	다음 사항 중 하나에 해당할 것 ① 최근 2년내 2개 업체 이상의 AEO 또는 자율심사 컨설팅을 수행한 자 ② AEO 공인업체에서 관리책임자로 1년 이상 근무한 자 ③ 관세청에서 심사분야에 3년이상 근무한 자	- 컨설팅 계약서 사본 - 해당 기업의 경력확인증명서 - 관세청 발행 경력확인증명서

자료 : 중소기업청의 해외규격인증획득지원사업을 토대로 연구자가 작성

5.2 소프트웨어적인 측면

1) 적하목록 제출을 수입신고 수리화

AEO 공인업체에 대하여는 관세법 제255조의2 제3항¹⁸⁾에 의거 통관절차상 혜택을 부여할 수 있으므로 관세법 신속통관 분야를 지원하기 위해서는 첫째, 수출신고 물품에 대한 검사면제(무작위선별 제외), 서류제출대상에서 제외, 둘째, 수출용원자재 및 제조용 설비 수입신고 시 검사면제(무작위선별 제외), 서류제출대상에서 제외,

18) 관세법 제255조의2 제3항 : 「제1항에 따라 수출입 안전관리 우수업체로 공인된 업체(이하 이 조에서 "수출입 안전관리 우수 공인업체"라 한다)에 대하여는 관세청장이 정하는 바에 따라 통관절차상의 혜택을 제공할 수 있다.»고 규정.

셋째, 관세환급 신청시 서류제출대상 제외, 환급심사대상에 제외 등이 필요하다.

또한, 수출물품에 대한 선적전 검사제도의 조기도입이 필요하다. 앞에서 설명한 바와 같이 적하목록의 선적전 24시간 제출, 100%검사의무화, 10+2 Rule이 시행됨에 따라 우리나라 수출통관제도의 개편이 필요하므로, 선적 전 검사제도를 시행하기 위하여 선적 전 24시간전 수출신고제도의 도입, 적하목록제출시점의 변경 등이 시급하다고 생각한다.

“10+2(Security Filing Requirements)”는, “24 Hour Rule”에 추가하여 수입자는 10개, 운송인은 2개 항목의 추가 제출을 의무화한 것이다.

가장 실질적인 혜택을 줄 수 있고 과급효과가 클 수 있는 적하목록 제출만으로 수입신고를 대체할 수 있는 제도를 제안하고자 한다. 입항부터 하역, 운송, 보관, 수입신고 등 일련의 통관절차에 관련된 서로 다른 모든 업체가 AEO인 경우 즉 ASC(Authorized Supply Chain)인 경우 적하목록제출과 동시에 수입신고 수리된 것으로 간주하는 제도의 도입이 필요하다. 동 제도는 현재 시행중인 관세행정 수입신고 제도의 근간변화를 요구하는 것으로 행정주체와 객체 사이의 선 합의가 전제되어야 할 것이다.

2) 신용담보금액 상향조정 및 정산제도 도입

AEO 공인업체 대하여는 통관절차상 혜택은 아니지만 광의의 통관절차의 혜택으로 간주하여 관세납부와 관련된 혜택을 지원할 수 있다. 수출용원자재 및 시설재 수입에 대하여 직접적으로 관세를 지원할 수 없으나, 자금 부담을 경감하기 위하여 신용담보제도를 운영하고 있으며, AEO로 공인된 업체에 대하여는 아래의 <표5-3>와 같이 신용담보금액을 제공하고 있으나 이의 상향조정이 필요하며, AEO 공인업체의 자발적인 법규준수도 제고를 위하여 공인등급에 따라 큰 폭으로 차이를 두어 혜택을 부여할 필요가 있다.

<표 5-3> AEO에 대한 신용담보제공

신용담보 내용	A등급		AA등급		AAA등급 (현행과 동일)
	현행	조정	현행	조정	
「관세등에 대한 담보제공과 정산제도 운영에 관한 고시」 제5조에 따른 관세법상 건별 사후납부를 위한 신용담보	30/365	30/365	40/365	150/365	365/365
「관세등에 대한 담보제공과 정산제도 운영에 관한 고시」 제5조에 따른 관세법상 월별 사후납부를 위한 신용담보	65/365	30/365	90/365	150/365	365/365

자료 : 종합인증우수업체 공인 및 관리업무에 고시를 근거로 연구자가 작성

또한, 관세의 납부와 관련하여 AEO 공인업체에게는 담보의 제공 없이 적하목록 제출로 하역과 동시에 화주에게 화물을 인도하고 3개월 뒤에 정산하는 제도의 도입도 신중히 검토할 필요가 있다.

3) 중소기업 AEO 안전관리 지원

WCO SAFE Framework에 기초한 우리나라의 AEO는 기업의 성실성과 안전관리를 충족한 업체이다. 그러나 국가간 AEO 상호인정은 안전관리분야에 대하여 이루어지고 있다. 특히, 미국은 미국의 수입업체와 거래하는 수출업체를 방문하여 안전관리 이행여부를 직접 확인하고 있다.

미국과는 MRA 1단계인 기준비교와 2단계인 상호방문 합동심사를 완료하고 3단계인 운영절차를 협의중에 있다. 운영절차 협의는 자료교환 절차와 AEO로 공인받은 업체에 대한 혜택의 부여이다. 미국과의 MRA를 위한 협상과정에서 MRA가 체결되면 우리나라의 AEO제도에 대하여 신뢰를 하므로 우리나라에서 AEO로 공인받은 기업들이 수출물품에 대하여 검사비율을 하향조정하고, 안전관리 이행여부를 확인하기 위하여 우리나라를 방문하지 않는다고 합의하였다. 다만, AEO 공인받지 않는 기업들에 대하여 우리나라에서 안전관리 이행여부를 확인하여 통보하겠다고 제의하였지만 미국 관세청은 자신들이 직접 수출업체를 방문하여 안전관리 이행여부를 확인하겠다고 주장하고 있다.

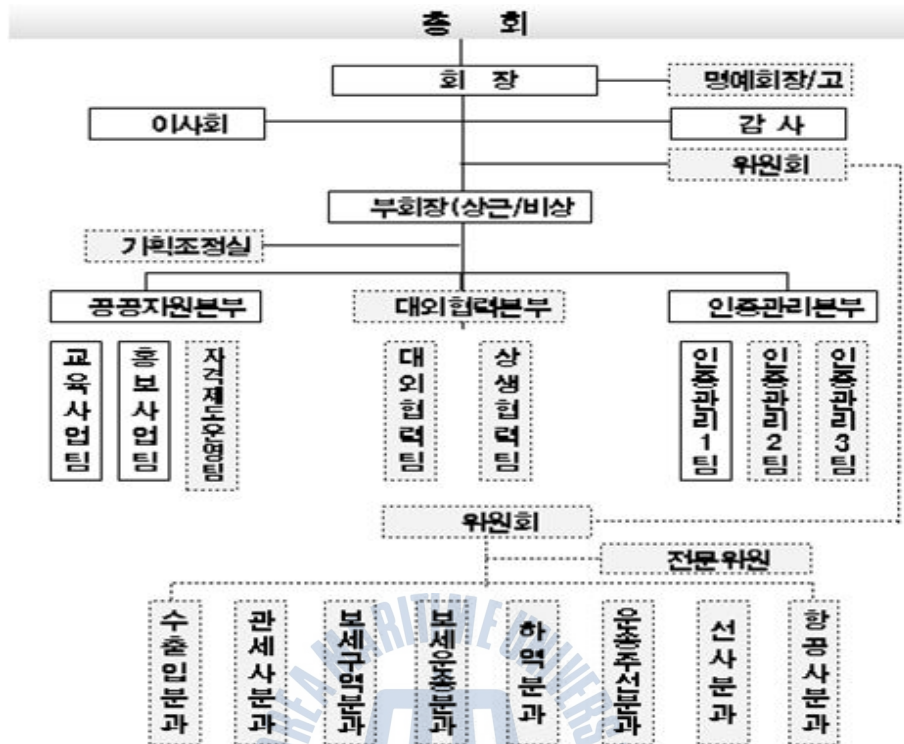
따라서 중소 수출기업이 AEO로 공인받기 위해서 법규준수도, 내부통제시스템, 재정건전성, 안전관리 분야에 기준을 이행하여야 하는 데 대기업에 비해 인력 및 안전관리 인프라가 부족한 중소 수출기업의 경우 AEO 공인신청에 대한 의지만으로는 한계가 있으므로 중소 수출기업이 AEO 공인을 받을 수 있도록 CCTV 설치 등 비용의 지원, 교육 및 컨설팅을 제공하여야 한다. 또한, 미국으로 수출하는 기업이 AEO로 공인받지 못해 미국 관세청의 직접 확인 및 검사 등 불이익을 받지 않도록 안전관리분야를 충족한 기업에 대하여 AEO로 공인하는 것이 필요하다고 생각한다.

4) AEO 협회의 전문성 강화

AEO 제도 시행('09.4.15)이후 국내외 동향을 살펴보면 국제적으로는 2009년 11월 14일 싱가포르에서 개최된 APEC 정상회의에서 AEO 시행 및 상호인정 노력을 선언문¹⁹⁾으로 채택하였으며, 국내적으로는 기획재정부 장관이 주재하고 정부부처 주요장관이 참석하는 위기관리 대책회의 등에서 AEO에 대한 관심이 범정부적으로 확산되고 있으며, 민간부문은 AEO 교육·컨설팅 수요는 증가하나 시장질서는 불안한 실정이다.

AEO 공인을 위한 체계적 교육·컨설팅시장 부재로 업체들의 준비과정에 장기간이 소요되며, 공인신청이 '10년을 기점으로 폭주하고 있으나 자체 심사인력 부족에 따라 민간부문과의 합리적 역할분담을 고려하는 민관협력 기반의 새로운 패러다임으로 접근할 필요가 있었다. 이에 대하여 위기관리대책회의('09.11.25)에서도 별도 인증기관 지정 필요성에 논의하였다. 이에 따라 AEO 협회가 설립되었으며 주요업무는 AEO Supply Chain 강화, AEO 참여증대 및 권익확대, 관심업체에 대한 자문기능을 수행한다. 그러나 본 협회는 급조된 조직이어서 여러 면에 있어 전문성이 떨어지는 것이 현실이라 할 수 있을 것이다. 이에 따라 AEO 협회부터 우선하여 전문성 강화 방안이 마련되어야 할 것이다. AEO 협회의 조직도는 <그림 5-1>과 같다.

19) We reaffirm the importance for our economies to implement initiatives, to recognise one another's Authorised Economic Operator (AEO) programmes in alignment with the World Customs Organization(WCO) SAFE Framework of Standards.



자료 : 관AEO 협회

<그림 5-1> AEO 협회 조직도

5) 국가간 상호인정의 확대 및 홍보강화

우리나라의 경우 WCO SAFE Framework의 이행의향서를 WCO에 2005년 6월 제출하였지만, 국가정보원, 건설교통부(중전), 해양수산부(중전), 산업자원부(중전) 등 관련기관과의 협의가 지연되는 관계로 미국·EU·일본·중국 등 주요교역국에 비해 AEO제도의 도입이 다소 지연되었다. AEO의 국가간 상호인정협정(MRA) 체결이 지연되는 경우 발효를 앞둔 FTA 효과의 감소가 우려되므로 속도감 있는 MRA 체결로 FTA 효과를 극대화할 필요가 있다.

우리나라 AEO인 수출입안전관리 우수업체 공인제도를 2009년 4월 1일부터 시행하고 아래의 <표 5-4>와 같이 관세청 주관으로 본부세관별²⁰⁾, 수출입 공급망별 당사자 관련 협회²¹⁾와 합동으로, 개별기업의 요청으로 기업을 대상으로 AEO 제도

20) 본부세관 : 서울세관, 인천공항세관, 부산세관, 인천세관, 대구세관, 광주세관.

21) 수출입업체 : 무역협회 및 중소기업중앙회, 관세사 : 한국관세사회, 보세구역운영인 및 보세운송인 : 한국관세물류협회, 화물운송주선업자 : 국제물류협회, 선박회사 : 한국선주협회 및 한국선박대리점협회, 항공사 : 항

도입의 필요성에 대하여 교육을 실시하였으며, 방송매체와 중앙일간지 및 협회보에 AEO제도를 홍보한 바 있으며, AEO 홍보용 책자²²⁾ 및 팸플릿²³⁾을 만들어 배포 및 동 내용을 관세청 홈페이지 통관정보의 문 AEO코너에 공개한 바 있다.

또한, 세관직원들을 대상으로 본부세관별, 관세국경관리연수원의 교육과정을 통해 AEO제도에 대한 설명을 실시하였다. 그러나 2009년 12월 실시한 AEO 인지도 조사시 응답자의 60%가 AEO제도에 대해 “모른다”라는 응답을 하였다.

<표 5-4> AEO 제도 설명

	본부세관	협회	보도자료	책자	팸플릿
회수	12	16	10회	3,000부	20,000매
대상업체	3000	3200			

자료 : 관세청 내부자료를 토대로 연구자가 작성

이러한 현실을 극복하기 위한 가장 좋은 방법은 CEO에게 직접 AEO제도를 알려 주는 것이다.

기업의 CEO들에게 AEO 공인이 왜 필요한 지에 대한 이해를 돕기 위하여 아래의 <표 5-5>과 같이 AEO 공인에 따른 혜택을 정리하여 직접 홍보할 필요가 있다.

<표 5-5> AEO 공인기업의 혜택

구분	단계	세관편의제공	화주 혜택	물류기업 혜택	
국 내	수 입	입항/ 하역	-적하목록 자율정정 -입항선박 출무검사 생략	-화물 운송시간 단축 -물류비용 절감 -화물의 가시성 확보	-하선, 하역, 운송 대기 시간 단축
		입항지 반입	-화물검사 생략	상동	-운송 대기시간 단축
		보세 운송	-보세운송신고 심사 면제	상동	
		통관	-신용담보 한도액 증액 -월별납부 허용 -보세공장 원료과세 포괄승인 -ERP 연계신고 허용 -P/L신고 등 절차간소화	상동	-소요 인건비 절감
	수 출	통관	-수출검사 생략 -ERP 연계신고 허용	상동	-운송 대기시간 단축

공사협의회.

22) “무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO”으로 AEO 제도의 이해, 외국 AEO 제도와 MRA, AEO 공인 신청 준비와 심사절차, AEO 사후관리와 종합심사, AEO 혜택으로 구성.

23) 팸플릿 : AEO 제도 설명.

			-출항선박 출무검사 생략 -P/L신고, 자율정정 허용 등 절차 간소화		
	수출입	사후 관리	-법인기획 환급심사 면제(회주) -매년 정기점검 면제(물류기업) -범죄조사 면제 및 행정처벌 우선 -과태료,과징금,벌금 감경 -AM의 각종 지원	-기업 경영의 안정성 확보 -행정처리비용 절감 -위험관리비용 절감	-거래선 유지 및 신규 거래선 확보 -기업 경영의 안정성 확보 -행정처리비용 절감
국 외	수입	통관	-검사비용 감경/생략	-화물의 적기 인도 -물류비용 절감 -화물의 가시성 확보	-운송 대기시간 단축
	수출입	사후 관리	-바이어(외국내수입자) AEO 자격 인정 -국내 업체에 대한 외국 세 관의 AEO 직접 방문심사 생략	-거래선 유지 및 신규 거 래선 확보 -기업 경영의 안정성 확보 -행정처리비용 절감	-거래선 유지 및 신규 거래선 확보 -기업 경영의 안정성 확보 -행정처리비용 절감



제 6 장 결 론

6.1 연구 결과

2001년 9월 11일 항공기에 의한 미국의 세계무역센터 및 펜타곤에 대한 테러는 미국뿐만 아니라 전 세계적으로 정치·경제·사회 등 모든 분야에 많은 영향을 주었으며, 특히, 국제무역과 사람·화물의 국제적 이동과 관련된 업무를 담당하는 관세행정 에 지대한 영향을 주었다.

국제무역과 관세당국의 주요 관심사는 9.11테러 이전에는 급증하는 해외 여행객과 화물의 신속한 흐름에 기여하는 것이었지만, 9.11테러 이후에는 수출입 공급망 안전 관리와 국경관리를 강화하여 테러물품의 운송 및 테러를 방지하는 것으로 이동하였다.

무역의 안전을 강화하는 것은 필연적으로 무역의 원활화를 저해하므로 무역안전과 원활화를 조화시키는 것이 국제무역과 관세당국의 최종 목표이자 최대의 관심사가 되었다. 그러나 무역안전과 원활화의 조화는 국제무역과 관세당국이 해결하여야 할 영원한 딜레마이자 난제인 것이 부인할 수 없는 현실이다.

미국의 경우 9.11테러 이후 자국 및 자국민의 보호하기 위하여 세관, 출입국관리소, 검역기관, 연안경비대, 국경경비대 등을 통합하여 국토안보부라는 거대한 국경관리 기관을 발족시켰으며, 관세선(Customs Line) 확장을 통해 수출국가에서 위험관리를 하기 위한 CSI, 24 Hour Rule, 100% 검사 Rule 등의 수출입 공급망 안전관리제도를 시행하였으며, 아울러 테러방지는 수출입공급망상의 기업들의 협조가 필요함을 인식 하고 대테러 민간협력프로그램인 C-TPAT를 시행하였다. EU, 일본, 중국 등 전 세계 관세당국들은 미국의 각종 수출입 공급망 안전관리조치 특히, 미국의 C-TPAT프로그램을 수용한 AEO제도를 도입·시행하게 되었다.

WCO의 경우 미국 등이 수출입 공급망 안전관리제도를 시행으로 발생하는 물류 지체현상을 최소화하여 무역안전과 원활화를 동시에 추구할수 있는 국제표준인 WCO SAFE Framework을 제정하여 세계 각국에 권고하였으며, ISO의 경우 물류 보안경영인증시스템을 표준으로 제정하였고, IMO의 경우에도 선박 및 항만시설의 안전을 위한 ISPS Code 마련하여 시행하였다.

이러한 흐름을 선제적으로 대응하기 위하여 본 논문에서는 미국, EU, 일본, 중국 등 외국의 AEO제도와 WCO, IMO, ISO 등 국제기구의 수출입 공급망 안전관리제도에 대한 이해를 통해 정책적 시사점을 확인하고 우리나라의 AEO제도의 확산 방안을 도출하여 보았다.

한편으로 무역 및 관세행정의 패러다임이 교토협약에 의한 무역원활화에서 WCO SAFE Framework에 의한 무역안전과 원활화의 조화로, 개별 물품관리에서 자발적이고 세관당국과 책임을 공유하는 파트너십에 의한 기업관리로, 수출입에 대한 관리를 국내에서 국외까지로 확장하고, 수출입관리가 신고시점관리에서 수출입 공급망 전반에 대한 관리로 변화되었다.

이와 같은 관세행정의 패러다임의 변화에 능동적으로 대처하기 위하여 본 연구에서는 첫째, 관세행정을 둘러싼 국내외적 정책 환경을 살펴보고 둘째, FTA 증가, 해외여행의 급증 및 전자상거래의 급증 등 경제 환경을, 셋째, 마약, 테러 등 위험요소의 전 세계적 확산과 유·무형 재산에 대한 지적재산권 권리의 확산 및 환경보호 등 사회·문화환경을, 넷째, e-freight, RFID, DM/UCR 등 기술 환경을, 다섯째, 무역안전과 원활화 조화를 위한 WCO SAFE Framework, 세관 당국간 정보교환을 위한 요하네스버그 협약 등 국제표준 및 제도를, 여섯째, 고객중시, 업무효율성향상, 자발적 법규준수 등 관세행정 중장기 발전전략을 분석하고 이러한 모든 환경변화를 토대로 하여 우리나라 AEO제도의 확산 방안을 강구하여 보았다.

또한, 2009년 4월 15일 시행된 우리나라 AEO제도에 대한 이해를 통해 시행상 문제점과 개선방안 살펴보았으며, 각국의 AEO의 상호인정협정 추진 현황과 우리나라의 추진전략을 검토하였다.

이와 같은 사례 분석 등을 통해 본 연구에서는 국경관리기관의 통합, AEO 제도 확산을 위한 조직의 정비, AEO제도 조기정착을 위한 컨설팅 전문기관 육성이라는 하드웨어적인 측면과 입항부터 하역, 운송, 보관, 수입신고 등 일련의 통관절차에 관련된 서로 다른 모든 업체가 AEO인 경우 즉 ASC(Authorized Supply Chain)인 경우 적하목록제출과 동시에 수입신고 수리된 것으로 간주하는 제도의 도입, 신용담보금액 상향조정, 정산제도 및 중소기업 AEO 안전관리 지원과 AEO 협회의 전문성 강화라는 소프트웨어적인 측면을 나누어 지원정책을 고찰해 보았다.

6.2 연구의 한계 및 향후 과제

9.11 테러 이후 관세행정은 전통적인 국가재정수입 확보와 밀수단속의 기능에서 국민건강보호, 사회 안전보호, 환경보호, 물류 및 국제교역의 촉진 등 새로운 기능의 업무로 확장되고 있다. 이들 업무는 국가 간의 협조를 요구하고 있으므로, AEO, UCR, CDM 등 WCO SAFE Framework에서 권고하고 있는 사항의 이행을 통해 관세행정이 추구하는 무역안전과 원활화를 동시에 달성하여야 할 것이다.

본 연구의 제한적 요소로서는 AEO 인증 업체의 경제적 효과를 정량화하지 못했다는 것이다. 즉, AEO 인증까지에 소요되는 경제적·시간적 등의 비용 산정과 AEO 인증에 따른 결실(기업이익)을 계량화하여 실질적인 도움이 얼마나 되는냐에 대한 정량화 제시를 행하지 못하였으나, 관련 연구자의 경제적 및 시간적 요소에 대한 정량화가 향후 연구과제로서 기대된다.

또한, AEO는 사회 안전 보호라는 명분하에 또 하나의 비관세 장벽이 되고 있는 것이 엄연한 국제현실이므로, 이를 극복하기 위하여 AEO제도를 조기에 정착시키고 국가 간 MRA 체결이 빠른 시일 내에 요구되어 진다. 이러한 국제 흐름을 수용할 수밖에 없는 현실이라면 이를 잘 활용하고 선도하여 무역 강국을 지양하는 우리나라에 관세행정이 기여할 수 있는 현실적인 지원방안 강구에 큰 의미가 있다고 할 수 있다.

[부 록] 영어 약어 목록(LIST OF ACRONYMS)

번호	약어	원어	해석
1	AEO	Authorized Economic Operator	종합인증우수업체
2	APIS	Advance Passenger Information System	여행자정보 사전확인 시스템
3	CBP	United States Customs and Border Protection	미국 관세국경보호국
4	CSD	Container Security Device	컨테이너보안장치
5	CSI	Container Security Initiative	컨테이너안보구상
6	C-TPAT	Customs-Trade Partnership Against Terrorism	세관-민간간 대 테러 협력프로그램
7	DHS	Department of Homeland Security	미국 국토안보부
8	ICAO	International Civil Aviation Organization	국제민간항공기구
9	ICSM	Integrated Supply Chain Management	통합공급망관리
10	IMO	International Maritime Organization	국제해사기구
11	ISO	International Organization for Standardization	국제표준화기구
12	ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code	국제 선박 및 항만시설 보안 규정
13	NII	Non-Intrusive Inspection	비개장검사
14	SAFE Port Act	Security and Accountability for Every Port Act of 2006	2006년 항만 보안 및 책임에 관한 법률
15	SOLAS	Safety of Life at Sea Convention	해양인명안전협약
16	TSA	Transportation Security Administration	미국 운송안보청
17	UCR	Unique Consignment Reference number	화물고유식별번호
18	USCG	United States Coast Guard	미국 해안경비대
19	WCO	World Customs Organization	세계관세기구
20	WMD	Weapons of Mass Destruction	대량살상무기

참고문헌

- 관세청, 경제국경에서 한국경제와 함께한 30년, 2000.
- _____, 「관세연감」, 2000년 ~ 2009년.
- _____, 교토협약, 2000.
- _____, 개정 교토협약, 2004.
- _____, WCO 위험관리 모델, 2005.
- _____, 물류보안체제 구축을 위한 관련 자료, 2007.
- _____, 교역안전 및 원활화 국제표준 편람, 2008.
- _____, 미국 C-TPAT 실무매뉴얼 1~5, 2008.
- _____, 세관상호지원협정, 2008.03.
- _____, 외국의 관세행정 동향, 2008~2009.
- _____, AEO 제도 참고자료집 1~4, 2008.
- _____, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO, 2009.
- _____, 미국 및 EU 관세행정발전 전략」, 2009.
- _____, AEO 신청을 위한 가이드라인, 2009.
- _____, 2010년 업무계획, 2010..
- _____, 21세기 세관을 위한 신청 BPR/ISP 최종보고서, 2010.
- _____, 미국 관세법, 2010.
- _____, 일본 관세법령집, 2010.
- _____, 무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건, AEO. 관세청 2009.
- 김기인, 한국관세법, 한국관세무역개발원, 2009.
- 김상수, “21C 항공보안의 새로운 위협과 우리의 대응방향”, 제2회 항공보안세미나, 인천 국제공항공사·국정원·항공안전본부, 2005.12.07.
- 박진현, “최근 미국 관세행정의 정책변화 연구”, 훈련결과보고서, 관세청, 2004.09.
- 이종익, 관세법 해설, 협동문고, 2009.
- 전략물자관리원, 전략물자 자율준수 가이드스, 2009.
- 중소기업청, 해외규격인증획득지원사업안내, 2009.
- 최재선외, 「국가 물류보안 체제 확립방안 연구(Ⅰ)」, 기본연구 2006-23, 한국해양수산개발원, 2006.12.
- 코리아슈핑가제트, “물류보안, 다층적 협력으로 공고화”, 2007.11.16.

한국관세무역개발원, 「물류보안체제 구축을 위한 공급망별 보안기준 도입 및 활용방안 연구」, 관세청 연구용역 최종보고서, 2007.11.

_____, 물류보안 민·관협력제도(AEO)의 국가간 상호인정 추진전략연구, 관세청 연구용역 최종보고서, 2008.11.

_____, 공급망 주체별 법규준수도 관리방안 개발 연구, 관세청 연구용역 최종보고서, 2008.12.

_____, 기업상담전문관 제도의 해외 사례조사 및 효율적 운영방안, 관세청 연구용역 최종보고서, 2009.12.

한국관세사회, 관세사 AEO인증 가이드 북, 2009.

한국관세포럼, “Global 무역환경과 관세행정제도의 발전”, 2009.

한국관세학회, 21세기 관세행정의 비전과 발전전략, 2001.

_____, 「WCO SAFE Framework를 기초로 한 우리나라 수출입물류 보안정책 방향」, 관세청 연구용역 최종보고서, 2007.11.

한국기술표준원, ISO 9001:2007, 품질경영시스템 -요구사항.

_____, ISO 14001:2004, 환경경영시스템 -요구사항 및 사용지침.

_____, ISO 19011:2007, 품질경영시스템·환경경영시스템 심사 지침.

_____, ISO 28001:2007, 공급사슬 보안경영시스템/공급사슬의 보안, 평가 및 계획의 실행을 위한 모범관행/요구사항 및 지침[6].

_____, ISO 28004:2007, 공급사슬 보안경영시스템.

_____, ISO 28000 실행지침.

_____, ISO 20858:2007, 해운 항만시설의 보안평가 및 보안계획서 개발.

한국무역협회, 국제 물류보안 동향 및 대응전략 세미나, 산자부·건교부·해수부·관세청·국정원·무역협회, 2007.

_____, 국제 물류보안 세미나, 산자부·건교부·해수부·관세청·국정원·무역협회, 2009.

송선옥, “Security 관련 국제적 동향과 한국의 대응(미국 수입통관 관련 Security를 중심으로)”, 「관세학회지」, 제5권 제2호, 한국관세학회, 2004.

_____, “무역공급망 구성원들의 활용을 통한 무역원활화와 국경안전성 강화 방안”, 학술세미나 발표논문집, 한국관세포럼, 2007.

신태욱, 「AEO제도 도입을 위한 관세행정상의 추진과제 및 방향」, 학술세미나 발표논문집, 한국관세포럼, 2008.

안재진, “공급망 보안 강화 및 무역원활화를 위한 EU의 AEO 제도 운영과 시사점(상)”, 관세와 무역, 제39권, 한국관세무역개발원, 2007.07.

_____, “국경안전 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”, 학술세미나 발표논문집, 한국관세학회, 2008.
- _____, “일본의 AEO제도 추진과 우리나라 관세법상 수출입안전관리 우수공인업체 제도 추진방향 연구”, 관세학회지 제9권 제1호, 한국관세학회, 2008.02.
- 이강석, “주요 국가의 항공보안 관련 법 및 제도의 변화”, 제3회 항공보안세미나, 인천국제공항공사·국정원·항공안전본부, 2006.11.30.
- 이대복, “밀수·테러·돈세탁 ‘세관 감시망 강화’ 됩니다”, 조세일보, 2007.01.08.
- 이석기, “EU의 공인경제운영자 규정의 도입과 시사점”, 전략물자수출통제 정보시리즈 1, 산업연구원, 2005.
- 천홍욱, “발등에 떨어진 ‘수출입 물류보안’ 어떻게 풀 것인가?”, 조세일보, 2006.06.28.
- CBSA, “Partners in Protection”, 2008.10.25.
- Japan Ministry of Finance, AEO Program in Japan, Customs & Tariff Bureau, 2008.10.
- New Zealand Customs Service, “Secure Exports Scheme”, 2007.
- Singapore Customs, “STP Guidelines”, May 2007.
- US, The Implementing Recommendations of the 9.11 Commission Act.
- _____, The Security and Accountability for Every Port Act
- US. CBP, “C-TPAT Cost/Benefit Survey”, August 2007.
- _____, “Secure Freight Scanning at a Glance”, 2007.10.
- _____, “Customs-Trade Partnership Against Terrorism : A Year in Review”, CBP News Releases, January 31, 2008.
- _____, “C-TPAT Program Benefits Guide”, 2008.11.17.
- _____, “C-TPAT, Field Operations”, 2008.11.
- U.S. DHS, “DHS and DOE Launch Secure Freight Initiative”, 2006.12.
- WCO, “WCO SAFE Framework of Standards”, June 2007.
- _____, “AEO Implementation Guidance”, SAFE WORKING GROUP, 3rd Meeting, LF0012E1a, Brussels, 2008.10.1
- _____, “Members who have expressed their intention to implement the WCO Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade”, 9/6/2008
- _____, “Mutual Recognition - Lessons from the New Zealand Customs Service”, Report of SAFE Working Group, Policy Commission 58th Session, Brussels, 2007.11.

- 日本關稅協會，“特集「日本版AEO制度の概要」”，神戸支部，2008.01.
- 財務省，“関税政策及び税関行政を巡る最近の動きについて”，関税・外国為替等審議会，
2007.04.11.
- ____，“日本版 A E O制度の 推進 - ユリティ強化と貿易円滑化の両立に向けて”，関税
分科会，2007.05.
- ____，“ニュージーランドとの認定事業者（AEO）相互認証取決めに署名”，報道発表，
2008.05.
- ____，“NZ とのAEO 相互認証”，参考資料，2008.05.

