



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

物 流 學 碩 士 學 位 論 文

적하목록 사전신고제도가 수입환경에  
미치는 영향에 관한 연구

A Study on the Effects of Import environment for Advance  
Presentation of Vessel Manifest Rule



2014 年 2 月

韓國海洋大學校 海事産業大學院

港灣物流學科

李銀英

本 論文을 李銀英의 物流學碩士 學位論文으로 認准함.

위원장 김 환 성 (인)

위 원 곽 규 석 (인)

위 원 권 문 규 (인)

2013 년 12 월 일

한 국 해 양 대 학 교    해 사 산 업 대 학 원

## 목 차

Abstract

### 제1장 서론

제1절 연구의 배경과 목적

제2절 연구의 범위 및 방법

1. 연구의 범위
2. 연구의 방법 및 선행연구

### 제2장 적하목록 사전신고제도 이론적 배경

제1절 국제물류환경의 변화

제2절 국제물류보안의 중요성

1. 국제물류보안의 개념
2. 국제물류보안의 동향
3. 주요국의 물류보안 현황

### 제3장 적하목록 사전신고제도 도입의 필요성과 현황

제1절 사전신고제도 도입의 필요성

1. 해운환경의 보안성
2. 효과적인 관세행정

제2절 주요국의 해상 적하목록 사전신고제도 현황

제3절 국내 항공 수입 적하목록 사전 신고 제도 현황

제4절 국내 해상 수입 적하목록 신고 과정 구조와 현황

1. 국내 수입화물의 수행 업무

제4장 사전신고제도 도입에 따른 현안 문제점 및 대응 방안

제1절 제도의 수용성

1. 제도수요자 (물류관계자)의 협력 필요성

2. 주체의 인식제고

제2절 수입물류 업무 환경의 변화

1. 적하목록 전송방식 변화

2. 연관업체의 업무환경 변화

제3절 잠재적인 비용 증가

1. 처리 비용 발생

2. 수입 실무 관행 불일치

제4절 보안 인증 프로그램 추진

1. AEO 수출입공인인증제도의 추진

제5장 결론

제1절 연구결과

제2절 연구의 시사점

제3절 연구의 한계 및 향후 연구 방향

[참고문헌]

< 표 차 례 >

< 표 1 > 적하목록 사전 신고 제도에 관한 선행 연구

< 표 2 > 컨테이너 화물 검색 제도 시행

< 표 3 > 물류보안 관련 국내 법령

< 표 4 > 2015년까지 보안 분야 시장 성장률 전망

< 표 5 > 주요국 해상 적하목록 사전 신고 현황

< 표 6 > 각 국가별 적하목록 사전 제출 제도 비교

< 표 7 > 하선 물품의 구분

< 표 8 > 하선 장소의 코드

< 표 9 > P ROUTE Closing Time

## < 그림 차례 >

< 그림 1 > 수출입 적하목록 기본 프로세스

< 그림 2 > 국내 수입 적하목록 전송 프로세스

< 그림 3 > 사전신고 도입전(현행) 국내 해상 수입 전송 프로세스

< 그림 4 > 중계취합시스템을 통한 취합 현황

< 그림 5 > 유형 1 - 선사별 자체 취합 전송

< 그림 6 > 유형 2 - 운항, 공동선사 취합 전송

< 그림 7 > 유형 3 - 포워더세관 직접 전송

< 그림 8 > 유형 4 - 운항, 공동 선사별 취합 전송

A Study on the Effects of Import environment for  
Advance Presentation of Vessel Manifest Rule

LEE, EUN YOUNG

*Major in Department of Port Logistics*

*The Graduate School of Maritime Industrial Studies*

*Korea Maritime and Ocean University*



Abstract

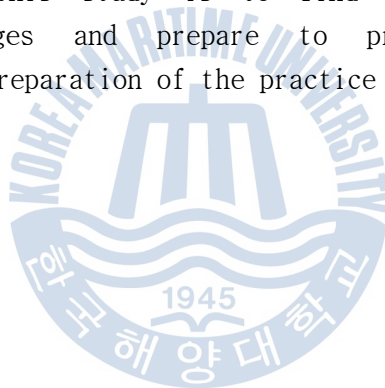
Since 9.11 attacks, the international societies have been focusing on securing the safety of the international logistics over the flow of logistics from the producing centers to the consumers. It has been consolidated that the guarantee of the logistics safety can also contribute to strengthening the competitiveness of the logistics. Thus, individual countries have been tried to implement the system of the logistics safety, coping with the environments of logistics storages of local and overseas, so they have been carrying out the adopted pre-report system, the ship manifest among the diverse programs.



We are waiting for taking the pre-report system soon for ship manifest of marine commerce import about containers and we are at the point that we should strive to have the cooperation of the concerned people and reconsideration of the subjects.

It is expected that the huge changes in whole import logistics process, which changes the way of transmit; the report subject countries change from discharge nation to export countries, so we should prepare the fundamental alternatives to cope with the big changes.

The purpose of this study is to find the expected import environmental changes and prepare to practice the system efficiently in the preparation of the practice of new system.



# 제1장 서론

## 제1절 연구의 배경과 목적

세계적으로 국제사회가 물류보안을 크게 강화하는 조치를 잇달아 내놓고 있고 국제간 교역에 있어서 물류보안제도가 매우 중요한 변수로 등장하고 있다. 미국의 경우 2006년 8월에 항만보안법(SAFE Port Act)을 제정한 데 이어 일년 만에 다시 9.11테러 대책 이행법률을 제정, 컨테이너 화물의 100% 사전 검색을 의무화 하였다. 이에 따라 특별한 사정이 없는 한 2012년 7월부터 사전 검색을 받지 못한 컨테이너 화물은 미국으로 수출이 금지되고 있다.<sup>1</sup> 이에 대한 여러 보안제도 중 무역안전과 원활화를 확보하기 위한 수단으로 항공, 해상 수출입 적하목록 사전신고제도를 시행하고 있고 이는 국제무역 관행화가 되어 미국, EU, 중국, 일본, 한국 등의 국가에서 시행 중이거나 시행예정에 있다. 현재 한국도 항공 수출입 및 해상 수출에 대하여 적하목록 사전신고제도가 시행되고 있으나 해상 수입의 경우 상대국의 무역관행 변화와 인프라 구축이 선행되어야 하기에 당장 시행하기 어렵고 시행 예정에 있다. 제도를 수행해야 하는 수요자의 입장에서 국내가 아닌 수출국 상대국의 업무프로세스 개선이 요구되고 있어 쉽지 않은 과정에 있으며 전산시스템 준비기간 구축 등 갖추어야 할 과제가 많기 때문에 현재 보류 중이나 내년 중에 시행예정이라고 한다.

이에 이 논문에서는 국내에 입항하는 모든 화물에 대해 세관에 적하화물 목록을 사전에 신고하여 수입 물류 프로세스 전반의 큰 변화가 예고되는 해상수입 적하목록 사전신고제도를 앞두고 수입환경에 미치는 영향에 대해 분석하여 향후 예상되는 수입 환경변화에 체계적으로 대응하여 효율적으로 제도가 정착 될 수

---

<sup>1</sup> 최재선 외, "국가 물류보안체제 확립방안 연구", 한국해사문제연구소, 제403호, 해양한국(2007)

있도록 함이 본 연구의 목적이다. 본 연구는 24시간규칙, 즉 사전신고제도를 중점적으로 연구하여 국내 해상 수입 적하목록 전송의 변화를 예측하고 그것을 기반으로 물류 흐름에 영향을 미칠 요소를 연구해 곧 도입될 적하목록 해상 수입 사전 신고제도를 준비하는 과정에서 문제점을 파악하여 대응점이 무엇인지를 알아 보고자 한다. 외국의 사전신고제도 도입현황을 알아보고 현행 국내 수입 적하목록 취합 전송방식을 분석하여 사전신고제도 도입으로 적하목록 전송 방식에 대한 변화 가능 여부를 분석한다. 사전신고제도 인하여 추가적으로 발생하는 비용으로 화주를 비롯한 물류종사자들의 부담감이 무엇인지 분석하며, 적하목록 제출과 동시에 이해 관계자들의 업무흐름이 어떻게 변화 할 것으로 예상하고 있는지에 대해 알아보고 자 한다.

## 제2절 연구의 범위 및 방법

### 1. 연구의 범위

사전전송의 목적은 화물 도착 전에 세관에서 효과적으로 위험 평가를 실시하기 위함이며 또한 물류 망에서 지연이 발생하지 않는 것을 보장하기 위함이다.<sup>2</sup> 보안이라는 명목으로 인하여 시작된 국내외는 각 보안 제도를 만들어 국제 규범으로 지정하여 각 국가는 관행적으로 보안제도를 하나 둘 내놓고 되고, 준수 하도록 하고 있다. 갑작스런 보안제도의 제정에 물류 담당자들 등 관계자들의 협조와 이해가 어느 때 보다 필요한 때이다.

본 논문에서는 9.11 테러 이후 중요성 부각으로 시작된 컨테이너 해상화물의 사전신고제도로 인하여 선사, 화주, 관세사, 보세사, 운송사 등 제도수요자, 물류담당자의 요구사항이 무엇이고 수입환경에 미치는 영향에 대해 적하목록을

---

<sup>2</sup> 송선욱, “EU의 수출입물류 사전 보안 관련정보 제출에 관한 연구”, 2010

세관에 신고 시 실제 실무를 기반으로 어떻게 반영이 되고 있는지에 대해서 알아볼 필요가 있다. 따라서 실무를 바탕으로 하여 현행 문제점을 살펴보고 문제점에서 개선 방향을 분석하여서 제도 도입이 현실화 되었을 때 효율적이고 생산성을 높일 수 있도록 해야 할 것이다.

## 2. 연구의 방법 및 선행 연구

이 주제의 연구는 국내 외의 서적, 학술 논문 및 연구 보고서 등 여러 선행연구들의 고찰의 자료를 이용한 문헌 연구방법과 실무경험을 바탕으로 한 경험적 연구를 이용 할 것이다. 기존의 선행연구에서는 사전제출 제도 자체의 관련 효율성과 실효성을 분석하고 제도 도입으로 인한 대응 방안에 대해 분석하였으며 국가제도 시행을 앞두고 전반적인 제도에 대한 포괄적 결과에 대한 연구가 되었다.

적하목록 정책연구용역최종보고서에 따르면 이해 관계자 등의 의견 수렴과 제도시행 유예기간 부여, 제도개선의 당위성 및 개정내용 홍보 강화 등 개선된 제도의 조기 정착화를 위해서 관세행정당국의 제도수용성 제고 노력이 중요하다고 말했다.

본 연구는 이러한 연구목적을 달성하기 위해 사전신고제도의 도입 배경을 시작으로 하여 컨테이너 보안 제도 중 하나인 적하목록 사전 신고제도에 대한 제도 수요자의 요구사항을 분석할 것이다. 현재 시행중인 국내 컨테이너선사의 수출사전신고 프로세스에 대해 살펴보고 곧 시행 될 국내수입업무 프로세스를 구체화하고 그에 대한 것을 분석하여 그 과정에서 제도 도입이 미치는 각각의 연관성과 영향을 분석하는 것을 방향으로 삼는다. 또한 적하목록 제출 의무자인 선사의 업무가 어떻게 달라지는지에 대해 구체적으로 세분화하고 이해 관계자들의 요구사항을 파악하여 물류당사자의 철저한 준비와 협력을 바탕으로 제도를 따라가야 하는 이용당사자들의 요구나 문제점의 해결방안을 제시하고자 한다. 그리고 현재의 수입국 적하목록 취합 전송방식에서 수출 상대국

전송방식으로 변화함에 따른 합리적인 행정 규제의 방향을 제시하고자 한다

본 논문은 총 5장으로 구성되어 있으며 각 장의 구성과 내용을 살펴보면 다음과 같다.

제 1장은 서론으로 연구의 배경과 목적을 기술하고, 연구의 범위와 적하목록 사전신고제도에 대한 선행연구를 분석하였다.

제 2장은 적하목록 사전신고제도의 이론적 배경으로서 국제물류보안의 중요성으로 국제물류보안의 개념과 주요국의 물류보안의 현황을 살펴 보았다.

제 3장은 국내 해상 적하목록 사전신고제도의 필요성과 주요국의 해상 적하목록 사전신고제 현황, 국내 항공 수입 적하목록 사전 신고 제도 현황을 살펴보고 해상 수입 적하목록 신고 과정구조와 현황을 조사하여 분석 하였다.

제 4장은 사전신고제도 도입에 따른 현황 과 문제점 및 개선 사항을 제시하였다.

제 5장은 결론으로서 본 연구에 대한 내용을 종합적으로 요약, 정리하고 본 연구결과의 시사점을 제시하고, 본 연구의 한계점과 향후 연구 과제에 대해 서술하였다.

사전신고제도에 대한 연구는 시행 된지 얼마 되지 않았고, 시행예정이기도 하여서 이에 대한 연구가 많지 않다. 하지만 제도 시행을 앞두고 많은 연구와 최근 들어 이루어 지고 있기에 신고제도 관련하여 선행연구들을 우선적으로 검토 하기로 한다.

먼저 「최근 미국 관세행정의 정책변화 연구 - 조직개편과 화물정보 사전제출제도를 중심으로」에서 박진현(2004)는 우리 관세행정이 추구해 나가야 할 지향점을 제시하였고, 최근 미국세관의 컨테이너보안강화조치의 내용과 문제점」에서 한상현(2005) 적하목록전송규칙에 대한 입장과 운영상의 문제점을 제시 하였으며, 「효과적 세관통제를 위한 사전 전자정보 제출에 관한 연구」에서 송선욱(2007) 은 사전신고제도 인한 세관통제 관련 관세환급제도의

일반적 고찰과 경제적 효과에 대하여 연구 하였다. 「미 관세청의 운송인 추가정보제출이 국제해상운송인에게 미치는 영향」 10+2 법안을 중심으로 에서 송선욱(2009)은 사전 전자정보 제출의 필요성과 미국의 현행 운송인 사전 적하목록 신고사항, 운송인 추가 정보제출의 문제점과 국제해상운송인의 대응을 제시 하였으며, 「선진국의 선적 전 적하목록 제출제도 도입 전략 및 효과 연구」 관세청(2010) 보고서에서는 적하목록 사전제출제도 국내 도입에 따른 추진 과제 및 도입 효과, 수출입물류 프로세스 효율화, 시행에 따른 규제영향을 분석하였다. 「미 관세청의 수입업자 보안 정보 전송(ISF)이 수출업체에 미치는 영향에 관한 연구」에서 송선욱(2010)는 미 관세청의 ISF 내용과 경제적 영향 ISF가 수출업체에 미치는 영향과 대응방안을 제시하였다. 「적하목록 사전제출제도를 통한 수출입물류 원활화와 안전성 제고방안」 하유정 (2011)은 사전신고제가 세계적인 추세이자 국제교역 안전을 위해 필요한 변화라고 하였으며, 「해상 적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구」 김용진의 1명(2011)는 인터넷기반 적하목록 취합제출시스템 구축과 선적지 수출검사체제로 전환으로 우범화물의 국제간 거래가 대폭 줄고 정상화물 거래에 따른 수출입 통관절차의 신속화, 물류비용 절감효과 발생하기에 수출입물류의 효율화에 기여 할 수 있을 것이라 기대하였고, 「국제물류보안제도상 24시간 규칙의 시사점에 관한 연구」 일본의 JP24를 중심으로 에서 한낙현, 허윤석(2012)은 국제물류보안제도상 미국 국토안보부 산하의 세관·국경보호국에서 제도화된 24시간 규칙에 관한 일반적인 분석, 2014년 3월에 시행할 예정인 일본의 JP24를 중심으로 분석한 후 그 시사점을 도출하였으며 「세관 사전전자정보 제출과 Incoterms 2010 보안관련 정보제공의무 규정과의 관계」 송선욱(2011)에서 세관 사전전자정보 제출과 Incoterms 2010의 보안관련 정보 제공 의무 분석, 수출업체 (매도인)에게 미치는 방향과 대응을 분석하여 제시하였다. 이 선행연구를 정리하면 다음과 같다.

< 표 1 > 적하목록 사전신고제도에 관한 선행연구

제목	연구자	주요연구내용
「효과적 세관통제를 위한 사전 전자정보 제출에 관한 연구」 2007	송선욱	관세환급제도의 일반적 고찰과 경제적 효과 분석
「미 관세청의 운송인 추가정보제출이 국제해상운송인에게 미치는 영향」 10+2 법안을 중심으로, 2009	송선욱	사전 전자정보 제출의 필요성과 미국의 현행 운송인 사전 적하목록 신고사항, 운송인 추가 정보제출의 문제점과 국제해상운송인의 대응
「적하목록 사전제출제도를 통한 수출입물류 원활화와 안전성 제고방안」 2011	하유정	사전신고제가 세계적인 추세이자 국제교역 안전을 위해 필요한 변화 연구
「해상적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구」 2011	김용진외	인터넷기반 적하목록 취합, 제출시스템 구축과 수출입 통관절차의 신속화, 수출입물류의 효율화에 기여할 수 있을 것이라 기대
「선진국의 선적전 적하목록 제출제도 도입 전략 및 효과 연구」 2010	관세청	적하목록 사전제출제도 국내 도입에 따른 추진과제 및 도입효과, 수출입물류

		프로세스 효율화, 시행에 따른 규제 영향 분석
「최근 미국세관의 컨테이너보안강화조치의 내용과 문제점」 2005	한상현	적하목록전송규칙에 대한 입장과 운영상의 문제점제시
「국제물류보안제도상 24 시간 규칙의 시사점에 관한 연구」 일본의 JP24 를 중심으로, 2012	한낙현 허윤석	국제물류보안제도상 미국 국토안보부 산하의 세관·국경보호국에서 제도화된 24 시간 규칙에 관한 일반적인 분석
「세관 사전전자정보 제출과 Incoterms 2010 보안관련 정보제공의무 규정과의 관계」 2011	송선욱	세관 사전전자정보 제출과 Incoterms 2010 의 보안관련 정보 제공 의무 분석, 수출업체 (매도인)에게 미치는 방향과 대응 분석
「최근 미국 관세행정의 정책변화 연구조직개편과 화물정보 사전제출제도를 중심으로」 2004	박진현	우리 관세행정이 추구해 나가야 할 지향점을 분석하고 제시
「미 관세청의 수입업자 보안 정보 전송(ISF)이 수출업체에 미치는 영향에 관한 연구」 2010	송선욱	미 관세청의 ISF 내용과 경제적 영향 ISF 가 수출업체에 미치는 영향과 대응방안을 제시



## 제2장 적하목록 사전신고제도 이론적 배경

### 제1절 국제물류환경 변화

9.11테러 이후 미국과 국제기구를 중심으로 다양한 보안조치를 강화 하고 있다. 특히 최근의 물류보안제도는 특정국가 중심에서 벗어나 글로벌 기준으로 확대되고 있다. 이 같은 상황에서 미국이 2006년 항만보안법(Safe Port Act)을 제정함에 따라 물류보안제도는 더욱 강화되고 있다. 최근의 물류보안의 특징은 주요 국가의 화물생산지에서 다른 나라 소비지까지 전반적인 물류흐름에 대한 안전성을 확보하는 쪽으로 방향이 모아지고 있다.<sup>3</sup> 물류보안의 확보가 물류경쟁력 강화에 기여 한다는 인식도 확산 되고 있다

### 제2절 국제물류보안의 중요성

#### 1. 국제물류보안의 개념

물류보안은 2001년 미국에서 발생한 9.11 항공기 테러 사건 이후에 세계의 각국과 국제기구에서 선박과 항만 등에 물류 부문의 보안을 강화하면서 이슈화 되었다. 세계관세기구(WCO)는 국제무역의 보안 및 원활화를 위한 기준을 채택하고 5가지 물류(CSI 제도, 24 Hours Rule, C-TPAT 프로그램, 해운보안법(MTSA), 항만보안법보안)강화 프로그램을 운영하고 있다. 우리나라도 급변하는 국내외 물류보안 환경에 대응하기 위한 물류보안체계를 구축 검토하고 있으며 모든 운송수단이 연계 및 통합될 수 있는 국가 물류보안체계 구축에

---

<sup>3</sup> 홍광석, "국제해상안전 및 보안제도에 관한 연구", 2011

대한 관심이 증가하고 있다.

## 2. 국제물류보안의 동향

미국, 유럽을 중심으로 물류보안 법제화 논의가 빠르게 진행되고 있는 추세이다. 미국은 자국으로 수입되는 화물의 적법성에 따라 원활한 수송과 함께 보안을 높이기 위한 물류 당사자의 적격성 심사, 선적화물에 대한 검사 및 확인, 도착지 국가로의 사전 화물정보제공, 컨테이너 불법개장 방지를 위한 첨단 컨테이너 화물 전자 봉인장치 등을 이용한 화물보안, 반입 화물에 대한 검사 등을 주요 내용으로 하는 물류보안 관련 강화제도를 시행하고 있다.<sup>4</sup> 수출입화물과 관련된 보안을 위한 필요사항을 맞추기 위해 고안된 수많은 조치들을 제안하고 있다. 미국을 중심으로 시행되기 시작한 이 같은 테러 예방 및 물류보안제도는 양자 및 다자기구로 확산되면서 글로벌 제도로 정착되고 있는 것도 새로운 현상이다. 국제기구는 미국과 유사한 제도를 도입하여 전 세계적으로 동일한 기준에 따라 물류보안을 더욱 확대하고 있다. 이에 따라 물류보안제도가 하만이나 선박을 중심으로 이루어지던 초기 단계에서 벗어나 물류 전 구간으로 확대되고 있으며, 개별 국가 위주에서 글로벌 기준으로 정착되고 있다.<sup>5</sup>

## 3. 주요국의 물류보안 현황

### 1) 미국

9.11 테러 발생 이후 미국은 제도적인 대응 면에서 정보수집, 분석능력의 향상을 위해 다양한 보안강화조치프로그램을 신속히 취하였다. 9.11테러 직후로부터 최근까지 취해진 미국세관의 보안강화조치들은 다양하나 그

---

<sup>4</sup> 이홍원, "물류보안이 공급 사슬 리스크 관리에 미치는 영향에 관한 실증연구", 2013

<sup>5</sup> 최건아, "우리나라 물류보안제도의 개선방안", 2010

중에서도 컨테이너 화물수출입등과 관련된 가장 대표적인 Security Program 은 보안협정제도(CSI:Container Security Initiative), 24-Hour rule, C-TPAT (C-T PAT : Customs-Trade Partnership Against Terrorism)등 3가지가 있다. <sup>6</sup>

컨테이너 화물의 검색제도는 미국에 의해 주도적으로 추진되고 있으며, 컨테이너 보안협정(CSI), 24 Hour Rule, 컨테이너 100% 검색 시범사업(SFI), 10+2규칙, 컨테이너 화물 100% 검색이 있다.

### 1. 1 항만보안법과 C-TPAT

9.11 테러의 직접적인 반응으로 미국세관(CBP)은 무역업계에 파트너 관계를 요구했으며, 그 구체적인 결과물이 C-TPAT(대 테러 민관 협력 프로그램)은 2002년에 테러 등 위해물품의 유입을 차단키 위해 법적 근거 없이 민관협력의 자발적 프로그램으로 출발하였다. C-TPAT은 최초에는 법적 근거가 없는 자발적 규정이었으나 항만보안법(SAFE PORT ACT) 을 제정하면서 법적 근거를 부여하였다. 항만보안법 제217조는 C-TPAT 참가자격의 박탈, 중단 수속 등을 규정하고 있다. 수출 프로세스 부문과 원활화 분야는 프로그램 운영 대상에서 제외하고 수입 프로세스와 안전 분야만을 강조하고 있는 게 특징적이다.

### 1. 2 수입 컨테이너 100% 검색 의무화<sup>7</sup>

미국은 그 동안 논란이 많았던 수입 컨테이너 화물에 대한 100% 사전 검색을 의무화하였다. 미 의회는 상하 양원에서 각각 심의해온 9.11 테러대책 위원회 권고 이행법률의 조문 수정작업을 마무리하고, 법률로 시행하기 위해 백악관에

---

<sup>6</sup> 윤창기, “수출입화물의 국제운송 보안강화에 관한 연구, 2010

<sup>7</sup> 최재선 외, “국가 물류보안체제 확립방안 연구”, 한국해양수산개발원, 2007

법안을 이송하였다. 이 법률은 선박을 이용해 컨테이너 화물을 미국에 수출하는 경우 5년 이내에 외국에서 전량 사전 검색을 의무화하는 내용을 담고 있다. 또한 이 법률은 사전 검색이 이뤄지지 않은 컨테이너 화물에 대해서는 미국으로 반입할 수 없도록 규정하고 있다.

< 표 2 > 컨테이너 화물 검색제도 시행

시기	내용	관련 법령
2002.1	CSI(Container Security Initiative)	SAFE Port Act(2006. 10)
2003.2	24 Hour Rule	SAFE Port Act(2006. 10)
2007.3	SFI(Secure Freight Initiative)	SAFE Port Act(2006. 10)
2009.1	10+2 규칙	SAFE Port Act(2006. 10)
2012.7	100% scanning	9.11 위원회 권고이행법(2007. 8)

### 1. 3 화물정보 24시간 전 신고제도<sup>8</sup>

미국으로 수출하는 컨테이너 화물에 대한 정보를 사전에 신고하도록 하는 제도로 컨테이너 화물의 검색과 관련하여 중요한 기능을 하고 있다. 미관세청은 컨테이너 보안 대책(CSI)을 도입하면서 이 제도도 동시에 도입하였다. 즉, 화물을 미국으로 수출하는 모든 운송인에게 화물을 선박에 적재하기 24시간 전에 적하목록(manifest)을 미관세청의 자동 적하목록 시스템(Automated Manifest System : AMS)에 신고하도록 하고 있다. 이 제도는 현행 컨테이너 보안 대책(CSI)을 보완하는 기능을 하고 있다. 즉, 외국 항만에 파견되어 있는 미국 세관원에게 검사대상화물에 대한 정보를 즉시 공하는 효과 외에 외국

<sup>8</sup> 최재선 외, “국가 물류보안체제 확립방안 연구”, 한국해양수산개발원, 2007

항만에서 시행된 컨테이너 보안 검사에서 적발 되지 않은 미국 행 화물을 미국 항만에서 다시 검사할 수 있는 이중 검색 수단으로 활용하기 위해 마련된 제도이기 때문이다. 미국은 이 제도의 이행을 강제하기 위해 규정을 위반하는 경우 선장에게 첫 위반에 대해서는 5,000 달러, 그 이후의 위반에 대해서는 위반 시마다 1만 달러의 벌금과 함께 선박을 억류하거나 몰수하도록 하는 처벌 규정도 두고 있다

미국의 물류보안제도 개요 중에 관세청에 관련된 제도는 컨테이너보안협정, Container Security Initiative (CSI) 이다. 2002년 1월에 도입되었으며 이는 세계 20대 항만 화물 검색 강화하였다. 세계의 주요 항과 협력하여 새로운 안전기준의 채용과 미국세관직원의 파견을 통한 선적지에서의 컨테이너검사 등에 관한 것으로 대량 파괴병기의 운반용기가 되는 컨테이너의 내용의 식별과 보전이 목적이다. 2002년 4월에 시행 도입된 C-TPAT(대 테러 세관 무역업자간 파트너, The Customs-Trade Partnership Against Terrorism)는 반 테러 민관 파트너쉽 제도로서 제품의 공급사슬 보안관리 시스템이다. 수출지로부터 수입지까지의 모든 Supply Chain에 관해 관계자가 협력하여 안정성확보와 SCM의 강화를 목표로 한 것이다. 그리고 관세청 규칙 개정과 함께 모든 선사, 화주, 포워드, 이해관계자에 적용되고 있는 적하목록 24시간 사전 신고제도 도입이 있다. 2002년 관세법을 개정한 이후, 미국관세당국이 미국 행 화물이 선적항에서 운송인 등으로 하여금 선적 24시간전에 적하목록을 미국세관에 제출하는 것을 정한 것이다.

## 2)EU

### 2.1 물류보안인증제도

2005년 4월 통관규정(Customs Regulation)을 개정하여, 전략물자관리를 비롯한 모든 준법사항을 3년 이상 완벽하게 이행하고 재정상태도 양호한 무역 관련 사업자에 대해 신속통관을 보장하고 보안검사를 면제받는 공인경제운영자(AEO)로 인증해주는 제도를 2008년 1월부터 시행하고 있다. WCO SAFE Framework

기본을 잘 수용한 EU AEO는 신뢰성과 안정성을 강조하고 있다. 공인 등급은 없으나 원활화와 안전을 선택할 수 있으며, EU AEO는 미국과 달리 수출부분에 대해서도 신청할 수 있다. 공인대상 업체는 제조, 수출, 포워드, 창고 관세사, 운송, 수입자로 구분하고 있다.

## 2.2 상호인정 협력 필요성

AEO제도는 WCO Framework를 바탕으로 하고 있지만 동 Framework이 강제규정이 아니기 때문에 개별 국가별로 자국의 실정에 맞게 AEO 제도를 도입하고 있어 AEO 제도가 국가별로 다소 차이가 발생하고 있다. 수출입 관련 업체들은 각국 세관간에서 시행 중인 AEO 제도를 연계시키는 것이 매우 중요하며, 이를 위해 MRA 체결이 시급한 현안으로 등장하게 되었다.

### 3) 한국

#### 3.1 물류보안 관련 국내 법령

해양수산부를 중심으로 국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 국제협약(ISPS Code)을 국내법으로 수용한 ‘국제 항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률’을 비롯하여 ‘항공안전 및 보안에 관한 법률’, ‘철도안전법’, ‘교통안전법’ 등에서 물류보안 관련조항을 제정·시행하고 있다. 특히, 물류보안체계강화를 위해 RFID 기반 화물추적 시스템, 항만출입 시스템 개발과 내륙물류 보안체계 확립방안에 대한 연구를 진행 중이다.

또, 산업통상자원부 물류 전체의 보안위협을 줄이기 위해 공급사슬 전 부문에 적용할 수 있는 국제규격 ‘ISO 28000’을 국내 표준규격으로 도입·시행하고 있다.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 보안뉴스, 전 세계 추세에 걸맞은 움직임 보여

[http://www.boannews.com/know\\_how/view.asp?page=71&gpage=71&idx=2682&numm=2311&search=title&find=&kind=01&order=marks](http://www.boannews.com/know_how/view.asp?page=71&gpage=71&idx=2682&numm=2311&search=title&find=&kind=01&order=marks)

< 표 3 > 물류보안 관련 국내 법령<sup>10</sup>

구분	법률명	조항	주요내용
항만부분	국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률	제5조 국가항만보안계획	항만보안계획 전반
		동법 제7,8조	국제항해선박의 보안 책임자에 관한 규정
		동법 제9,10,11,15,16,17조	국제선박보안
		동법 제19,20조	항만국의 통제에 관한 사항
		동법 제23조	항만시설보안책임자
		동법 제24,25,26,30조	항만시설보안책임자 및 항만시설보안 평가(24조)
항공부분	항공안전 및 보안에 관한 법률 (항공안전보안계획)	동법 제4조	국가의 책무
		동법 제9조 및 제10조	항공안전 및 보안의 기본계획, 시행계획
		동법 제28조	교육훈련
	항공안전 보안에 관한 기본계획	동법 시행령 제5조	기본계획의 내용
		동법 시행령 제7조	공항운영자의 시행계획
		동법 시행령 제8조	항공운송업자의 시행계획 수립 및 포함내용
		동법 제15조 및 시행령 제12조 3항	항공화물 보안기준
		동법 제18조	항공화물의 운송
	항공안전본부 고시	항공화물보안기준, 항공안전보안 장비 종류, 성능 및 운영 기준	

국내에서 물류보안 활동과 관련 있는 부처는 해양수산부, 산업통상자원부, 관세청, 국정원 등이며 각 기관별로 고유의 물류보안 업무를 담당하고 있다. 해양수산부는 항만 및 해운운송, 도로운송, 철도운송, 항공운송 등의 보안업무, 산업통상자원부는 전략물자관리와 ISO 28000의 활성화, 관세청은 검역 및 검색 등의 통관업무와 AEO 인증관리, 국정원은 국제범죄, 기밀산업정보 등의 업무를 수행하고 있다. 물류보안은 특성상 개별기업의 단일 시스템으로 확보되는 것이 아니라 기업 간 상호연계가 되어야 국가 물류보안체제가 제대로 작동할 수 있다.

그러나 제품의 흐름에 참여하는 활동주체를 보면 대기업뿐만 아니라 중소기업체, 물류업체 등 상이한 조직들이 상호 연계되어 있는바, 상대적으로 규모가 작은 조직들은 자체적으로 비용을 조달하여 물류보안시스템을 구축하기에는 인

<sup>10</sup> 노홍승, “글로벌 물류보안 체계 구축방안”



력이나 재정적으로 여유가 부족하다. 따라서 정부차원에서 세제혜택, 보조금, 컨설팅 비용, 간접지원 등을 고려하여 중소기업을 지원하는 제도가 필요하다. 궁극적으로 정부의 다양한 지원제도는 국가 차원의 물류보안시스템 구축의 활성화를 유도하여 산업 전 부문에서의 보안체계를 효율적으로 구축함으로써 하여 국가 경쟁력 강화할 수 있다고 판단된다<sup>11</sup>

### 3.2 관세법<sup>12</sup>

물류보안 인증과 관련하여 우리나라의 경우 한국형 AEO 프로그램을 법제화하여 관세법 제255조 제2항을 개정하여 운영하고 있다. 이에 따르면 관세청장은 수출입물품의 제조, 운송, 보관 또는 통관 등 무역과 관련된 자가 시설, 서류관리, 직원교육 등에서 대통령령으로 정하는 안전관리 기준을 충족하는 경우 수출입안전관리 우수업체로 공인할 수 있으며, 공인을 받기 위해서는 일정한 절차에 따라 심사를 받도록 하고 있으며, 수출입안전관리 우수업체로 공인된 업체에 대해서는 관세청장이 정하는 바에 따라 통관절차상의 혜택을 받을 수 있도록 하고 있다. 또한 관세청장은 다른 국가의 수출입안전관리 우수공인업체에 대해서도 상호 조건에 따라 통관절차상의 혜택을 제공할 수 있도록 하고 있다. 이와 같은 혜택은 화물의 안전성확보는 물론 화물의 신속한 통관으로 인도지연, 수령지연과 같은 항만물류안전사고를 예방할 수 있을 것이다. 다만 이러한 혜택은 단순한 통관상의 혜택이 아닌 종합심사를 비롯한 각종심사와 수출입물품의 통관상의 검사 등에서 일반 수출입물품과는 확연하게 다른 혜택이 있어야 할 것이다.

미국을 비롯한 EU, 한국의 물류보안의 중요성이 가중되고 있음을 알 수 있다. 아래는 5년 기준, 보안 분야 시장 성장률 전망이다. 미국뿐만 아니라 전

---

<sup>11</sup> 고희정, 「우리나라 물류보안 인증제도 효율화 방안에 관한 연구」, 한국로지스틱스학회, 19권 2호, 로지스틱스연구, 2011

<sup>12</sup> 권기훈, 강제영, “항만물류안전의 확보를 위한 보안제도에 관한 고찰”



세계적으로 물류 보안이 강화되는 추세로 보안분야에 대한 시장 성장률이 더 증가하고 있음을 나타낸다

< 표 4 > 2015 년 까지의 보안 분야 시장 성장률 전망<sup>13</sup>

지 역	2005년도		2010년도		2015년도	
	억달러	%	억달러	%	억달러	%
중 동	46	10%	98	9%	152	9%
유 럽	81	17%	215	20%	396	22%
호주, 일본, 환태평양	51	11%	109	10%	163	9%
중국, 인도	17	4%	69	6%	168	9%
캐나다, 멕시코	07	2%	18	2%	33	2%
미 국	239	52%	497	47%	748	42%
기 타	22	5%	62	6%	124	7%
총 계	464	100%	1,068	100%	1,783	100%

자료 : Home Land Security Research

## 제3장 적하목록 사전신고제도 도입 필요성과 현황

### 제1절 적하목록 사전신고제도 도입의 필요성

#### 1. 해운환경의 보안성

해외항에서 적재되기 전에 내용물을 분석하여 잠재적 테러 위험에 대비한다. 컨테이너화물의 정보를 선적전에 미리 입수하는 것이 가장 핵심적인 중요사항이다. 이는 수입화물 및 수입경로의 보안을 높여서 화물수송의 안전을 강화하고 수입 우범화물에 대한 통제를 강화하기 위함이다. 효과적인 테러 위험 관리와 화물에 대한 안전과 보안을 보증하여 국제 물류 공급망상의 안전 및 보안 확보를 통하여 국제 물류 보안 체제를 구축한다.

<sup>13</sup> 최재선 외, 「국가 물류보안체제 확립방안 연구」, 한국해양수산개발원, 2007

## 2. 효과적인 관세행정

적하목록 사전 신고제도가 글로벌 규격화 됨에 따라 국내 무역관행을 국제규범에 적합하도록 개선하고, 수출입 화물 사전 위험 관리 강화를 위해 제도를 도입함에 따라 원산지 세탁, 위조상품 등의 불법수출 차단을 위하여 수출 화물 검사를 내륙지에서 선적지 검사 체제로 전환이 필요하게 되었다. 사전 전자정보의 전송을 통해 입수된 정보를 이용하여 세관은 물품 검사 필요 여부를 결정하게 되며 검사가 필요 없다고 판단하면 물품은 도착 즉시 반출하고 물품 검사가 필요한 경우에는 검사대상물품을 조직적으로 검사하여 효과적 수입물품 관리를 할 수 있게 된다.

세관이 송하인이나 운송인으로부터 직접 정확하고도 신속한 정보를 입수할수록 효용가치가 높게 되는데, 최종의 경우는 화물이 공장, 창고, 또는 해외에서 최종목적지인 미국을 향해 떠날 때 전자문서형태로 완전한 적하목록 정보를 받는 것이다. 국제적으로 WCO(세계관세기구)에서 무역 공급망의 안전 및 원활화를 위하여 적하목록의 사전신고를 권고하고 있으며, 현재 미국, EU, 중국 주요국가에서 시행하는 등 적하목록 사전제출제도가 국제기준으로서 정착되고 있다. 국내의 적하목록 사전신고 제도는 관세법(제135조)에 따라 선사가 수출입화물이 적재항에서 선박에 적재되기 24시간 전에 적하목록을 세관당국에 제출하도록 되어있다. 선사와 화주들과 적하목록으로 관련된 모든 기관들이 훨씬 빠른 시점까지 적하목록을 제출해야 한다는 부담이 적지 않다

국내적으로 수출입화물의 통관을 담당하는 세관과 선사, 항공사, 포워더 등 물류관계 업무프로세스의 예측가능성과 신속성을 높여 무역원활화와 무역안전을 동시에 확보하기 위하여 적하목록 사전 제출제도를 도입하고 있는데, 관세청에서는 수출입업체의 무역관행을 국제기준에 적합하게 개선하도록 유도하고, 우범성이 있는 수출입화물의 위험관리를 강화함으로써 정상적인 화물의 신속한 처리와 업체의 물류 비용 절감을 지원하기 위하여 적하목록 사전 제출제도의 도입을

단계적으로 추진하고 있다.<sup>14</sup> 무역자 측면에서는 수입물품을 최대한 신속하게 처분 할 수 있게 되고 보관비용이 절감된다.

## 제2절 주요국의 해상 적하목록 사전신고제도 현황

9.11 테러 이후 국제 테러 위협이 증가하면서 항공기, 선박 등에 대한 보안검색이 더욱 강화되고 있다. 미국의 컨테이너 100% 사전검색제도에 이어 중국도 컨테이너 화물 검색과 물류보안 인증제도, 화물 정보 24시간 규칙을 도입하여 시행 중에 있으며 유럽에서도 자체 물류 보안제도를 실시하는 등 세계 각국에서는 자국 영토로 반입되는 화물에 대해 보안을 강화하고 있는 추세이다.

### 1. AMS

#### 1)AMS 의의 및 주요 신고 항목

AMS(Automated Manifest System)<sup>15</sup>제도는 미 세관 (CBP:US Bureau of Customs and Boarder Protection) 규정에 의거, 미국으로 반입되는 모든 입항화물(경유화물 포함)에 대해 화물 적재 24시간 전에 적하목록을 제출하도록 하는 제도이다. 또한 이 제도는 현행 컨테이너 보안대책 (CSI:Container Security Initaitive) 의 이행을 보완하는 것으로 외국항만에 파견되어 있는 미국 세관원에게 검사대상 화물에 대한 정보를 즉시 제공하는 효과 이외에 외국 항만에서 시행된 컨테이너 보안검사에서 적발되지 않는 미국 행 화물을 미국 항만에서 다시 검색할 수 있는 이중 검색 수단으로 활용하고 있다. 즉, 위험 컨테이너 화물에 대한 사전 감사가 가능하도록 화물 선적 24시간 전에 선적

<sup>14</sup> 관세청 Blog, <http://ecustoms.tistory.com/876>

<sup>15</sup> ACE로 변경, ACE(Automated Commercial Environment)

물품에 대한 정보를 미 세관에 신고하도록 하는 것을 골자로 하고 있으며 이러한 규정이 지켜지지 않을 경우 벌칙금 부과 및 선박 억류 등의 조치를 받을 수 있다. 그리고 미 세관으로 화물에 대한 정보를 전송하고자 하는 선사와 NVOCC는 미 세관 적하목록 시스템 (AMS)에 14개 주요 항목을 포함한 화물 정보를 전자문서로 송신해야 한다.

## 2) 14가지 주요 항목

- Last foreign port
- 선사 SCAC(Standard Carrier Alpha) Code
- 선사 부여 항차 번호
- 미국 첫 항구 입항 스케줄
- B/L 개수
- Origin Port
- 화물 명세 (HTS No)
- 화주 이름과 주소
- Consignee 이름과 주소
- 선명
- 화물 선적항
- 위험화물 Code
- 컨테이너 번호
- Seal 번호

## 2. ISF제도

AMS제도에 이어 2009년 초 미국세관(CBP)은 보안 강화와 수입업자 책임을 보다 무겁게 하는 ISF(Importer Security Filing)제도를 새로이 도입하여 2010년 1월 26일부터 본격적으로 시행하고 있다. 이 ISF제도는 미국에 들어오는 모든 화물에 대하여 수입업자는 화물에 대한 10가지 정보와 선사의 2가지 정보를 적재 24시간 전에 US Customs에 신고해야 하는 규정으로 10+2 Rule

이라고 한다. 그리고 수입화주 및 선사가 이 제도를 위반할 경우 건당 5,000불의 벌금이 부과 된다.

1) 10가지 정보 및 선사 2가지 정보

- 수출업자
- 수입업자
- 제조업자
- 컨테이너 적재 장소
- 세관 통관 후 화물을 받는 업체의 이름과 주소
- 컨테이너 콘솔업체의 이름과 주소
- 수입업자의 미 국세청 납세번호 또는 신원증명 번호
- Consignee No(화물 수탁업자자의 미 국세청 납세번호 또는 신원증명 번호)
- Harmonized tariff No (HTS Code)
- Country of origin (원산지 정보)

2) 2가지 정보

- Stow plan (마지막 외국항 출항 48시간 내)
- Container status message

3. ENS (ENtRY Summary Declaration)

EU 세관은 2011년 1월부터 EU 영내 도착, 통과 화물의 사전신고를 의무화하였다. 신고 대상은 유럽연합 관세구역으로 운송되는 모든 물품에 대해 사전 전자적 형태의 신고를 해야 한다.

1) 적용대상 화물

- EU 로 수입되는 화물
- EU 를 통해 환적 되는 화물
- 환적을 목적으로 EU 에서 재취급(RE-ROADED)되는 화물
- FROB(FREIGHT REMAINING ON BOARD)화물

## 2) NS 데이터를 전송 시간

- 비행시간 4 시간 이내의 단거리 노선은 출발 전
- 4 시간 이상의 장거리 노선은 EU 역내 세관 첫번째 도착지 도착 4 시간전
- 해상 컨테이너 화물(근해 제외)은 출발지 항만 선적전 24 시간
- 벌크화물(근해 제외)은 EU 역내 세관 도착지 4 시간 전
- 근해 해상화물은 EU 첫번째 항만 도착 2 시간전
- 트럭 화물은 EU 첫번째 도착지 1 시간 전에 각각 신고

NS 데이터 제출 의무자는 항공사나 선사(CARRIERS)이며, 포워더 등은 항공사나 선사의 동의를 거쳐 간략 ENS 데이터를 제출할 수 있다.

## 3) 제출해야 하는 내용

- 송화인(필요할 경우 EORI(CONSIGNOR(ECONOMIC OPERATOR REGISTRATION & IDENTIFICATION)번호)
- 수화인(필요할 경우 EORI 번호)
- 착화통지처(COTIFY PARTY, B/L 이나 AWB 상의 "TO ORDER")

- HS 코드 4 자리
- 포장 형태 코드
- 수량
- 포장물품의 적재 마크(컨테이너 화물은 제외)
- 컨테이너 번호
- 봉인 번호
- 총중량(KGS)
- 위험품의 경우 UN 코드 등이다.

#### 4. CAMS

##### 1)CAMS 배경

2001년 9.11테러 이후 중국은 국제적인 물류 보안강화에 적극 동참하면서 ISPS Code의 이행, 컨테이너 화물 검색과 물류보안 인증제도 도입, 물류 보안 기술 개발 등에 박차를 가하고 있으며 2008년 3월 중국세관은 수출입 적하목록 규정을 개정하여 2009년 1월 1일부터 중국의 모든 항구를 운항하는 모든 해상운송 사업자는 수출입 화물의 선적 24시간 전에 중국 세관에 관련 화물의 적하목록을 전송하여 선적거절 요청이 없는 화물에 대해서만 선적하여야 한다는 제도 (CAMS:China Advanced Manifest System)를 시행하고 있다.

##### 2)신고대상 및 신고시점

신고대상은 홍콩과 마카오를 제외한 모든 중국 향 및 T/S 화물에 대하여 신고하고 중국세관에 수입신고 하여야 하는 House B/L 또한 동일 규정을 적용한다. 신고시점은 컨테이너 화물의 경우, 중요 데이터는 선적 24시간 전에

신고하고 기타 데이터는 선박이 하역항 도착전 신고, 중요 데이터와 기타 데이터 도착 신고시 선적 24시간 전에 신고, 벌크 화물의 경우 선박이 중국 내 첫 항구 도착 24시간 전에 신고 한다.

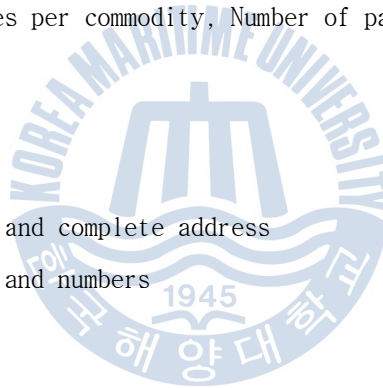
### 3)신고 내용

#### 중요 데이터

- 선명 및 항차
- Shipper Name
- Total gross weight, Gross weight per commodity
- Total number of package
- Type of packages per commodity, Number of packages of commodity

#### 기타 데이터

- Consignee name and complete address
- Shipping marks and numbers



### 5. AFR (Advanced Filing Rule)

일본의 경우, 오는 2014년 3월부터 해상화물에 대한 24시간 사전 신고제를 시행 할 예정이다. 일본으로 수출, 환적 되는 해상 컨테이너 화물에 대한 적하목록을 컨테이너 화물 선적 출항 24시간 전까지 일본의 수출입항만 정보처리시스템(NACCS센터<sup>16</sup>)를 통하여 전자적으로 보고토록 하는 (Advance Filing Rule. AFR)를 시행할 예정이다

---

<sup>16</sup> NACCS, Nippon Automated Cargo Consolidation System 일본관세국수출입항만 정보센터



## 6. 다른 국가의 향후 동향

세계 각국에서 활발하게 추진중인 적하목록 사전신고제도는 물류 보안 강화로 국제 교역의 위축을 초래하기도 하지만 한편으로는 그 동안 화물과 함께 운송됐던 적하목록이 화물 도착 전에 신고됨으로써 통관이 더욱 빨라지고 운송시간도 단축 될 수 있는 긍정적인 효과도 있다. 2006년 캐나다, 인도, 일본 등과 중국의 전면 시행함으로써 2009년 7월 기준 e-Customs(적하목록 처리가 가능한 세관시스템) 56개국 중 38개국이 ACI를 적용하고 있다. 이처럼 한국의 수출입 물량 상위에 링크된 미국, 중국, 일본 모두 ACI제도를 실시함으로써 사전신고 제도에 많은 노력을 하여야 한다. 그리고 2011년에는 EU 27 개국도 사전신고제도를 도입함으로써 미주, 중국에 이어 유럽까지 ACI제도를 도입하게 된다. 따라서 각국의 사전신고제도 도입의 확대는 수출입 통관제도의 큰 변화를 초래 하기 때문에 사전신고제도에 대한 교육과 시스템 보안이 필요하다.

< 표 5 > 주요국 해상 적하목록 사전신고 현황



구분	미국		EU	중국	일본
	AMS	ISF	ENS	CAMS	AFR
의의	미 세관 (CBP-US Bureau of Customs and Boarder Protection) 규정에 의거, 미국으로 반입되는 모든 입항화물(경유화물 포함)에 대해 화물 적재 24시간 전에 적하목록을 제출하도록 하는 제도	2009년 초 미국세관(CBP)은 보안 강화와 수입업자 책임을 보다 무겁게 하는 ISF(Importer Security Filing)제도를 새로이 도입하여 2010년 1월 26일부터 본격적으로 시행	EU 세관은 2011년 1월부터 EU 영내 도착, 통과 화물의 사전신고물의 무회, 신고 대상은 유럽연합 관세구역으로 운송되는 모든 화물에 대해 사전 전자적 형태의 신고	중국세관은 수출입 적하목록 규정을 개정하여 2009년 1월 1일부터 중국의 모든 항구를 운항하는 모든 해상운송 사업자는 수출입 화물의 선적 24시간 전에 중국 세관에 관한 화물의 적하목록을 전송하여 선적거절 요청이 없는 화물에 대해서만 선적하여야 한다는 제도 (CAMS:China Advanced Manifest System)를 시행	2014년 3월부터 해상화물 24시간 사전 신고제를 시행 할 예정 일본으로 수출, 원적되는 해상 컨테이너 화물에 대한 적하목록을 컨테이너 화물 선적 출발 24시간 전까지 일본의 수출입할만 정보처리시스템(NACCS센터)를 통하여 전자적시행할 예정
주요항목	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Last foreign port</li> <li>- 선사 SCAC(Standard Carrier Alpha) Code</li> <li>- 선사 부여 할치 번호</li> <li>- 미국 첫 항구 입항스 케줄</li> <li>- B/L 개수</li> <li>- Orin port</li> <li>- 화물 명세 (HTS No)</li> <li>- 화주 이름과 주소</li> <li>- Consignee 이름과 주소</li> <li>- 선명</li> <li>- 화물 선적항</li> <li>- 위험화물 Code</li> <li>- 컨테이너 번호</li> <li>- Seal 번호</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수출업자</li> <li>- 수입업자</li> <li>- 제조업자</li> <li>- 컨테이너 적재 장소</li> <li>- 세관 통관 후 화물을 받는 업체의 이름과 주소</li> <li>- 컨테이너 운송업체의 이름과 주소</li> <li>- 수입업자의 미국세정 납세번호 또는 신원증명 번호</li> <li>- Consignee No (화물 수탁업자의 미국세정 납세번호 또는 신원증명 번호)</li> <li>- Harmonized tariff No (HTS Code)</li> <li>- Country of Origin (원산지 정보)</li> <li>- Stow plan (마지막 외 국형 출항 48시간 내)</li> <li>- Container status message</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 송화인(필요할 경우 EORI(CONSIGNOR/ECONOMIC OPERATOR REGISTRATION &amp; IDENTIFICATION)번호)</li> <li>- 수화인(필요할 경우 EORI 번호)</li> <li>- 적화통지처 (COTIFY PARTY, B/L이나 AWB상의 "TO ORDER")</li> <li>- HS 코드 4자리</li> <li>- 포장 형태 코드</li> <li>- 수량</li> <li>- 포장화물의 적재 마크(컨테이너 화물은 제외)</li> <li>- 컨테이너 번호</li> <li>- 봉인 번호</li> <li>- 총중량(KGS)</li> <li>- 위험물의 경우 UN코드</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>중요 데이터</li> <li>- 선명 및 항차</li> <li>- Shipper Name</li> <li>- Total gross weight, Gross weight per commodity</li> <li>- Total number of package</li> <li>- Type of packages per commodity, Number of packages of commodity</li> </ul> <p>기타 데이터</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consignee name and complete address</li> <li>- Shipping marks and numbers</li> </ul>	

< 표 6 > 각 국가별 적하목록 사전제출 제도 비교

구분	미국	EU	중국
배경	9.11 테러 이후 WCO SAFETY FRAMEWORK 시행		
적하목록 작성자	Carrier (선사, 항공사) 등	Carrier (선사, 항공사) 등	Carrier (선사, 항공사) 등
근거법령	24-Hour Advance Vessel Manifest Rule/Required Advance Electronics Presentation of Cargo Information	Commission Regulation(EC)No1875/2006(CCIP)	해관총서령 제172 호 (중화인민공화국세관입출경운송수단적하목록관리방법)
제출시한	해상	해상	화물국내반입
	(수입)외국항선적 24시간 전(수출)화물적재 미국항 출발 24시간 전	(컨테이너)출발항에서 적재 24시간 전까지 (벌크)EU관세지역내항구도착4시간전까지	(컨테이너)선적 24시간 전까지(기타선박)최초 목적항 도착 24시간 전까지  화물국외반출  (컨테이너선)적재 24시간 전까지(기타선박)적재 2시간 전까지
처벌체재	19 USC Sec.1436	특별한규정없음 (각국 관련내국법적용)	세관법 및 중화인민공화국세관행정처벌실시조례 관련규정

[적하목록 정책연구용역최종보고서 (물류협회), 2010 자료]

### 제3절 국내 항공 수입 적하목록 사전신고제도 현황

## 1. 적하목록 제출 시기

수입물품은 입항 4시간전을 원칙으로 근거리 일 경우에는 적재항 출항전으로 구분 짓고, 수출물품일 경우에는 적재전 이며 출항 30분전 최종 마감을 한다.

## 2. 적하목록 전송 시스템 현황

컨테이너 해상 수입 적하목록 사전신고제도 도입을 앞두고 우선적으로 시행중인 항공 수입 적하목록 사전신고제도에서 적하목록 전송 시스템에 대한 부분을 살펴 보고자 한다.

< 그림 1 > 수출입 적하목록 기본 프로세스



<수출입 적하목록 기본 프로세스, 관세청 설명회 자료 13P>

항공화물의 수입화물 적하목록 처리절차는 크게 세 단계로 구분이 된다. 첫째 항공사가 4시간 전에 사전 적하목록을 신고 하고, 둘째 포워더가 중계망시스템에서 창고 배정신청 및 오류정정(2시간 전)을 하며, 셋째 항공사가 항공기 입항 전에 하기 신고를 한다. 따라서 적하목록 제출 완료 시점은 항공사가 항공기 입항 전 하기신고 이며, 도착 30분 전을 전후로 하기신고 한다. 해외의 포워더가 중계시스템으로 적하목록을 전송하고 국내 포워더는 해외 포워더가 전송한 적하목록을 조회 후 필요시에 추가, 수정, 삭제가 가능하다. 적하목록 사전제출이 전환 됨으로서 적하목록 제출 시점 다양화에 따른 적하목록 수시제출체계로 전

환하였고, 편 단위 적하목록 1회 제출에서 마감 이전까지 적하목록 추가 전송이 가능하게 되었다.

국내 항공 수입 적하목록 사전 신고제도 현황을 보면 해외에서 직접 제출로 되어있지만 국내에서도 직접 제출할 수가 있는데. 해외 포워더의 전송방안은 3가지로 나누어진다. 해외 포워더가 국내 취합시스템으로 직접 전자문서 형태로 전송하는 방법, 해외 포워더가 항공사로 전송하여 항공사가 국내 취합시스템으로 전송, 해외 포워더가 국내취합시스템에서 제공하는 해외 포워더 적하목록 입력용 Web site에서 입력하는 방법이 있다. 항공 적하목록 사전신고제 도입시 항공사가 제출시기를 위반한 경우 위반 내역을 세관은 통보를 하고 엄중 경고 조치를 취한다.

### 3. 추가 비용 상존

수출의 경우 선사에 높은 수수료(House B/L 1건당 US\$25)를 주고 선적 72시간 까지 화물정보를 제출하여 화물정보의 입력 및 전송대행을 의뢰하고 있어 높은 물류비용 및 화물정보 제출시한 부담을 지고 있다. 현재의 적하목록은 중계취합시스템 (중계망)등을 통하여 세관에 제출되고 있는데 제도 시행으로 비용이 더 늘어날까 우려하는 부분이 많다. 적하목록은 항공사나 선사, 포워더의 정보를 취합하여 신고해야 하므로 이를 한 곳에 모아서 처리하는 중계취합시스템을 이용이 불가피한 실정이다. 물류비 절감을 위해 대형 선사에 화물정보 전송·입력대행을 의뢰함이 없이 관세청에 전송할 수 있도록 법 개정이 필요 하다. 이에 관세청은 항공사와 선사가 직접 취합, 제출할 수 있도록 함으로써 비용을 절감하는 방안과 중계사업자를 복수로 지정해서 가격과 서비스 경쟁을 통해 전자문서 중계서비스 업체에 대한 물류업계의 자율적인 선택권을 확대하고 요금이 인하될 수 있도록 유도 하고 있다고 한다. 그러나 현실적으로 중계취합시스템 사업망이 독점을 하고 있는 실정이고, 선사가 직접 취합, 제출하는 방식도 취합 제출하는 현행 시점에서 자체 취합할 수 있는 시스템개발이 되어야 하는데 그것 또한 해결해야 하는 문제점이다. 취합시스템을 관세청 에서 제공하여 그 제공

프로그램에서 각 운항 선사의 적하목록을 취합하는 방법도 EDI비용을 줄이는 데 중요한 역할이라고 볼 수 있다.

## 제4절 국내 해상 수입 적하목록 신고 과정 구조와 현황

### 1. 국내 수입화물의 수행 업무

#### 1) 수입화물 업무 개요

컨테이너를 이용한 수입화물이 국내에 들어올 때 국내 선사에서는 입항전에 모든 신고 절차 마무리하게 된다. 이는 국내 세관에 화물의 정보와 하선될 곳을 신고하는 것을 말하는데 화물정보를 사전에 선적지로부터 접수하여 기본사항에 대한 검토를 시작으로 화주에게 연락하여 화물의 입항 통보를 하며 화물이 입항 후 어떤 과정을 거쳐 화주의 공장까지 가게 될 것인지 대하여 접수한다. 부산항을 통해 양하되는 모든 화물에 대한 상세 정보를 사전에 확인하여 관련 당사자와 공유하고 철저한 사후 관리를 통해 물류서비스를 창출하고 있다. 이 일련의 과정들은 수입사전 신고 제도가 시행되어도 크게 변화 되지 않을 것이다. 국내 수입화물이 부두에 양하를 하기 위해서 어떤 업무가 수행되고 있는지 선사의 업무 프로세스를 알아보도록 한다. 선사의 수입업무는 고객업무, 대 관청업무, 공동 배선사를 포함하는 협력업체업무 및 사내 유관팀 간 이루어지는 업무 등 4가지로 분류될 수 있다. 아울러 선사의 수입업무는 24시간 쉼 없이 움직이는 선박을 중심으로 진행되기 때문에 국내 수입업무를 좀 더 쉽게 본선이 입항하기 전 진행 업무와 본선 입항 후 진행업무로 분류하여 살펴본다.

본선 입항 전에 양하 되는 컨테이너 화물의 수량 확인 과 세부 사항을 검증하게 된다. 이에 따라 화물을 분류하게 되는데 순수하게 수입되는 화물, 경유하여 최종목적지에 가는 환적 화물, 그리고 공 컨테이너인 EMPTY 로 구분한다. 선적지로부터 접수한 DATA, 즉 개수의 불일치, LOCATION CODE 오류, SEPCIAL CARGO (HAZARDUS CARGO, REEFER CARGO, OUT OF GAUGE CARGO, BREAK BULK 등) 분류 오

류 등에 대하여 DATA 오류 검증 및 ORIGIN OFFICE 확인과 수정요청을 한다. 또한 수입화물에 대하여 화주에게 도착통지서를 발송하게 되는데 미, 구주 발 기준 본선 입항 4,5일 전에 실화주, 포워드 및 화주 대리인에게 발송하며 통지 내용으로는 B/L NO, 도착일, 화주정보, 화물정보, 업무담당자 & 연락처, 하선지, MRN/MSN, CALL SIGN 및 각종 안내 문구이다.

환적 화물에 대해서도 위험물 CERTIFICATES를 확보하여 양하 적하목록 리스트와 함께 각 담당자에게 전달하며 터미널 간 컨테이너 이동으로 셔틀 오더를 생성한다. 화주에게 통지했던 ARRIVAL NOTICE를 기반으로 포워더로부터 House B/L의 실화주 신고 및 실화주 배정을 FAX 와 MAIL로 접수 받는다. 이때 화물 특성에 따른 하선지 및 배정 등록 등 배정 오류 검증도 필수 있다. 수입, 환적, 통과화물에 대한 위험물 신고를 부산지방해양항만청에 하게 된다. 적하목록 취합전송과 동일하게 공동배선사의 취합 확인 후 제출하게 KL NET의 위험물취합시스템을 통하여 입항 전에 작성하여 제출한다. 개항 질서법 제 48조 1항에 근거하여 위험물 미신고시 200만원 이하의 과태료가 처별된다. 본선 입항 후 진행 업무는 관리대상화물 및 검색기로 선별된 화물에 대하여 운송사와 수입화주에게 정보를 전달하여 세관에서 지정한 장소와 X-RAY 검색기 장소로 컨테이너가 이동하여 적출 및 투시되도록 조치를 취한다. 컨테이너 양하 후 하선결과보고서를 검토하여서 컨테이너 수량, SEAL 번호, 컨테이너 번호 등의 상이를 확인한다. 검수회사 상이보고에 대한 적하목록 정정 기한은 상이보고일 이후 15일 이내이다. 이후 정정건에 대해서는 과태료를 부가 하게 된다. 추가적 업무로 사고 화물 및 CLAIM 발생 화물에 대한 조치로 현장 실사 및 유관 부서와의 정보 공유, 관련 자료의 취합 및 제공, 화물 운송 진행을 위한 추가 작업을 진행하며, 화물 SURVEY 지원을 한다. 최근 세관에서는 화물의 선적 전후, 하선 전후에 대해서 화물의 관리가 집중적이다. 어떤 변화에도 선사는 적극 협조하는 준비 자세가 기반이 되어야 할 것이며 상황을 미리 예측해서 어떤 준비를 해야 할 것인지에 대해서 고려해 보아야 한다

## 2) 하선신고제도



본선에서 화물을 양륙하여 하선장소에 반입 하는 것을 하선이라 한다. 운항선사가 화물을 하선하고자 하는 때에는 MASTER B/L 단위의 적하목록을 기준으로 하선장소를 기재한 하선신고서를 세관장에게 제출하여야 한다. 해상 수입 화물의 배정과 적하목록을 전산처리하기 위하여 하선신고 시 적하목록에 반입예정보세구역을 표시하도록 하고, 하선결과 수입물품이 적하목록과 상이한 때에는 하선결과이상보고서를 세관장에게 전자문서로 보고하여야 한다. 특히, 적하목록 허위제출로 인한 밀수를 방지하기 위하여 검수업자가 물품검수를 한 경우에는 검수업자가 하선결과보고서를 제출하도록 의무화하고 있다. 근거규정은 관세법 제 140조 제2항, 동법 시행령 제 161조 제2항, 보세화물 입출항 하선 하기 및 적재에 관한 고시 제 2-1-7조 제 1항이며 하선장소의 범위는 컨테이너화물인 경우 부두내 또는 부두밖 컨테이너장치장, 냉동컨테이너화물인 경우 화주가 냉동 컨테이너로부터 화물을 적출하여 반입을 원하는 경우 냉동시설을 갖춘 보세구역으로 설정한다. 선사가 제출해야 하는 하선신고서는 하기 물품 구분코드 (알파벳 2자리)와 하선장소코드 (숫자 8자리)를 기재해서 신고해야 한다. 하기 물품 코드와 하선장소 코드는 아래와 같고 이는 관세청에 등록이 되어있다. 하선장소란 화물을 선박으로부터 양륙하여 최초로 반입할 수 있는 보세구역이다.

< 표 7 > 하선물품 구분

구분코드	하선물품의 구분
ID	입항전수입신고 수리물품 중 하선 즉시 차상반출 하는 물품
IT	하선전 보세운송신고 수리물품중 하선즉시 차상반출 하는 물품
SD	입항전수입신고 수리물품 중 하선장소 장치후 반출하는 물품
ST	하선전 운송신고 수리물품중 하선장소 장치후 반출 물품
GD	하선장소 장치후 또는 도착과 동시에 통관되는 물품
GT	하선장소 장치후 또는 도착과 동시에 보세운송되는 물품

< 표 8 > 하선장소 코드



TERMINAL	CODE
HUTCHISON BUSAN CNTR TERMINAL(HBCT)	03012240
UAM CNTR TERMINAL (UTC)	03012257
KCTC UAM CY	03912047
HYUNDAI PUSAN NEWPORT (HPNT)	03077011
Pusan Newport Co., Ltd.(PNC)	03077102
HANJIN NEWPORT CO.LTD (HJNC)	03077006
PUSAN NET INT'S TERMINAL (PNIT)	03077013
BUSAN NEW CNTR TERMINAL (BNCT)	03077026

### 3) 수입 적하목록 전송 프로세스

현재의 해상수입 적하목록은 입항하는 선박에 화물관리번호 MRN(Manifest Reference No) 이 부여가 되며 이 화물관리번호는 선박의 또 다른 이름이라고 할 수 있다. MRN은 제출 년도 숫자2자리, 선사부호 영문4자리, 일련번호 숫자 및 영문 4자리, 오류검증부호 숫자1자리로 총 11자리로 구성 되어진다. 미국, 영국, 네덜란드 등 선진국에서 사용하고 있는 화물식별체계를 도입, 우리나라 실정에 맞도록 화물식별번호를 구성했다.

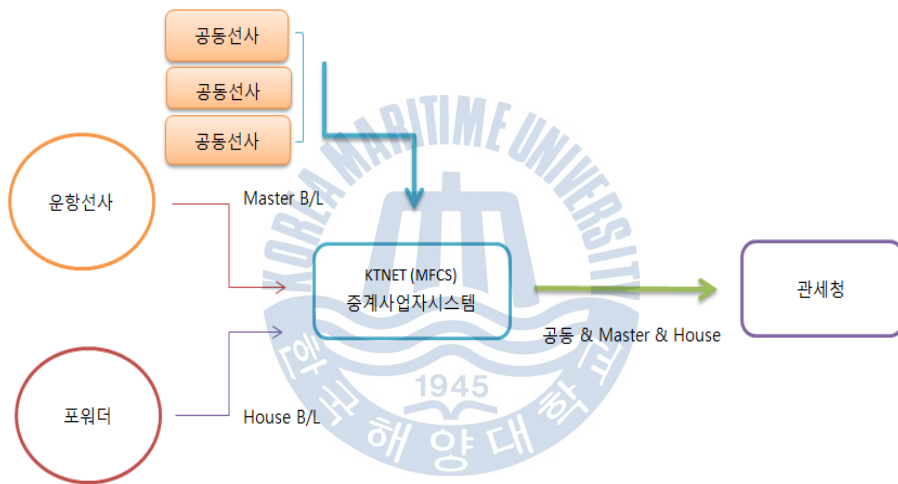
(예) 13HDMUA0001-1001-101

- 101 → House B/L 일련번호
- 1001 → Master B/L 일련번호
- 13HDMUA0001→ MRN

그리고 각 B/L 선하증권에 MSN(Master B/L Sequence No) 이 부여 되어 지며 화물을 신고하고 관리하며 화물의 이동을 검색 조회할 수 있다. 사전신고제도

도입 시에 선적지 즉, 출항지에서 국내세관으로 직접 전송 신고 하게 되는데 국내 MRN 같은 일괄번호로 관리를 하게 될지 다른 기능을 보완하여 식별하게 될지 구체화 되지 않았다.

< 그림 2 > 국내 수입 적하목록 전송 프로세스



현재 국내 수입 적하목록 전송 프로세스는 MRN 식별 체제로 취합된 B/L DATA의 정보를 선사가 포워더의 B/L을 취합하여 공동선사의 B/L DATA을 최종적으로 취합하여 중계사업자시스템을 통하여 관세청으로 전달 하는 프로세스이다. 관세청에서의 효율적 관리로 인한 현행 과정은 선사 등 적하목록 제출과 동시에 업무가 진행되는 관계자들에게 비효율적인 측면으로 여겨지고 있다. 운항선사의 마감 종료 이후에도 공동선사의 마감 종료를 기다려야 하는 등 현행 전송 과정이 변화의 필요성이 여겨지는 바 전송체제가 변경되는 수입 사전신고제도가 도입 될 시 변화가 예측 되고 있으나 현재 구체화 된 것은 없다.

## 제4장 사전신고제도 도입에 따른 현안 문제점 및 개선 사항

### 제1절 제도의 수용성

#### 1. 제도수요자(물류관계자)의 협력 필요

무역업체를 비롯한 모든 공급사슬 참여자(제조, 무역, 운송, 창고, 항만, 알선)가 완벽한 물류 보안규범을 준수하지 않고는 사업을 계속할 수 없게 되는 환경이 다가오고 있다. 이로써 제도가 도입될 시 현행제도 개선과 함께 예측 가능성을 갖추고, 제도 수요자의 자발적 참여가 무엇보다 중요 할 것이다. 또한 민간 부문의 이해관계자와 정부 의 관계자가 사전제도 도입으로 인한 프로세스 개선에 대한 규제를 제정함으로써 지속적 협의가 필요 하다.

#### 2. 주체의 인식제고

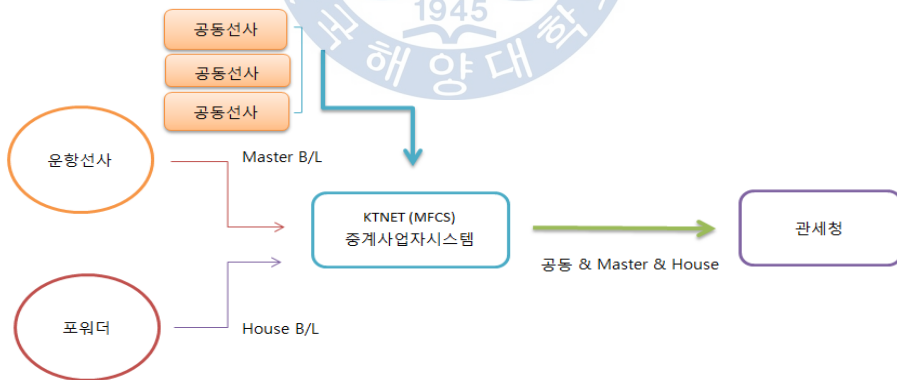
해상 수출은 시행 된지 1년 정도 되었기 때문에 어느 정도 자리 잡고 물류 주체들의 인식의 변화도 있지만 수입의 경우 국내 시행 전이기 때문에 막연함이 있다. 이에 사전신고제도에 대한 현재 자리잡은 보수적 관점의 인식을 해상 수출 신고제도를 표본 삼고, 국제물류보안 지침을 가이드로 해상 물류 업체들의 인식제고가 필요 할 것이다. 물류보안 관련 산업육성 지원 할 수 있는 법적, 제도적 근거 확립을 통해서 물류보안 산업의 범위를 협소하게 설정하는 보수적 관점에서 변화하는 인식제고가 필요하다. 또한 국제물류환경이 급변하고 있는 상황에서 적하목록 사전제출제도에 대한 국제적 요구에 부응하지 못하는 기업은 장기적으로 자사의 경쟁력을 저해하는 결과를 초래 할 수 도 있다. 따라서 정부의 제도 수용성 제고 노력과 동시에 기업의 경쟁력 강화에 기여 할 수 있도록 주체의 인식을 가지고 근접 할 수 있도록 해야 할 것이다.

## 제2절 수입물류 업무 환경의 변화

### 1. 적하목록 제출 전송 방식 변화

컨테이너 화물정보를 세관에 신고하는 것은 선박회사에 의무화한 규칙이다.<sup>17</sup> 사전신고제도는 출항지에서 선사가 취합한 적하목록을 양하지로 직접 세관에 전송하는 시스템이기 때문에 적하목록의 전송방식 개정은 불가피 하다. 국내에 수입 사전신고제도가 도입될 때 국내선사의 적하목록 제출에 대한 부담은 해소 될 것으로 보이나 내부의 시스템 조정은 있어야 할 것으로 보여진다. 수입 사전신고제도 도입을 앞두고 기존의 전송방식의 변화의 필요성이 요구되고, 현행 전송방식에 대한 면밀한 분석을 통하여 선사와 포워더의 잠정적 요구사항이 제시될 필요가 있다고 보여진다. 따라서 제출 의무자의 선사의 입장에서 적하목록 전송 관련 개정 방향에 대해 다음과 같은 전송방식 유형을 분석하였다.

< 그림 3 > 사전신고 도입 전(현행) 국내 해상 수입 전송 프로세스



<sup>17</sup> 한상현, “최근 미국세관의 컨테이너강화조치의 내용과 문제점”, 무역연구, 제1권 제 1호

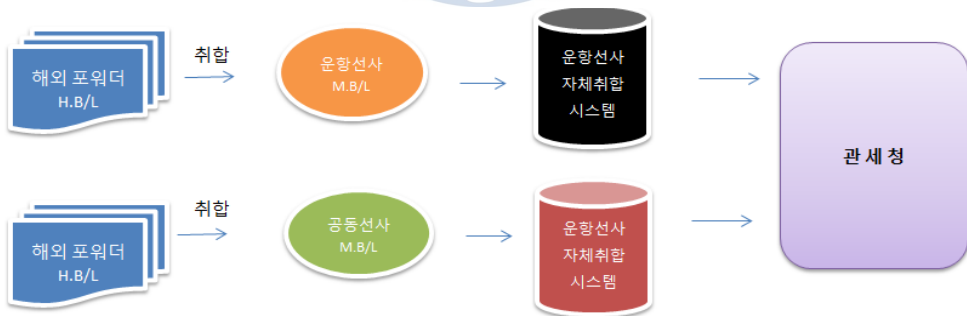
< 그림 4 > 중계취합시스템을 통한 취합 현황

No.	선사	전송자	M B/L건수				진행상태		미취합	불일치
			총	S	C	E	배정	기재		
1	APLU	APLU	184	132	50	2	마감	중	0	0
2	GBHS	GBHS	1	1	0	0	마감	중	0	0
3	HDMU	HDMU	378	158	217	3	마감	중	0	0
4	HLCU	HLCU	241	182	57	2	마감	중	0	0
5	MOLU	MOLU	213	168	45	0	마감	중	0	0
6	NYKS	NYKS	255	158	96	1	마감	중	0	0
7	OOLU	OOLU	161	100	58	3	마감	중	0	0
합계			1,433	899	523	11			0	0

[H선사 자료]

위의 취합된 자료들은 < 그림 4> 와 같이 운항선사가 조회 할 수 있는 화면에 나타나게 되는데 각 선사와 그 선사가 취합한 포워드 데이터 취합으로 진행상태가 마감일 될 때 까지 기다린 후 각 선사의 최종 마감일 끝날 경우에 운항선사는 관세청으로 전송을 보낼 수 있게 된다. 이런 방식은 관세 규정이기 때문에 지켜야 함이 당연하나 이 방식의 비 효율적인 측면을 고려하여 사전제도 도입 시에 적하목록 전송방식의 변화가 있을 것으로 보여지기에 사전신고제도 도입 시 적하목록 전송 방식을 다음과 같이 4가지 유형으로 예측을 해보았다.

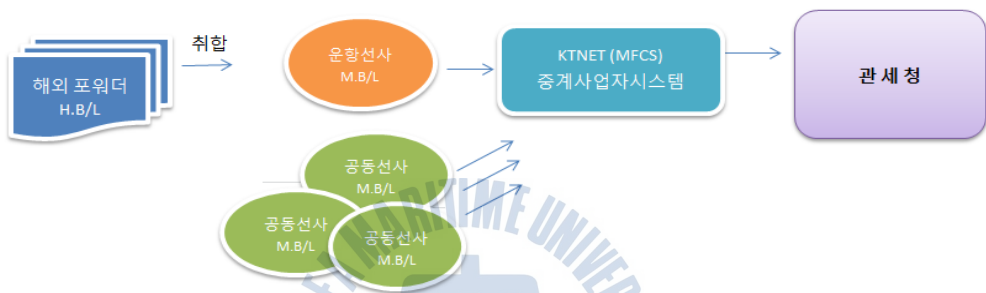
< 그림 5 > 유형 1 - 선사 별 자체 취합 전송



선사 별 자체 취합 전송인 유형 1 은 국내 선사들이 추구하는 방식이라고 말할 수 있다. 각 선사의 포워드 취합과 마감시간을 기다릴 필요 없이 각 선사가 마감 준비가 되면 취합중계시스템을 거치지 않고 관세청에 전송을 할 수

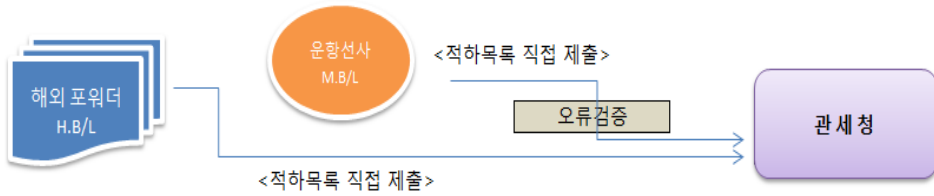
있기 때문에 업무 시간내에 일을 끝 낼 수 있다. 그러나 자체 시스템 구축이 필요한 방식으로 이 유형을 이용하기 위해서는 자체적으로 시스템 구축 비용이 들게 마련이며 관리 인원 충원도 요구된다. 그렇지만 타선사의 마감시간을 기다릴 필요가 없고, 각 선사 별로 취합만 하면 되므로 전송 준비시간이 단축되어 업무가 효율적으로 될 수 있는 기대가 크다.

< 그림 6 > 유형 2 - 운항, 공동선사 취합 전송



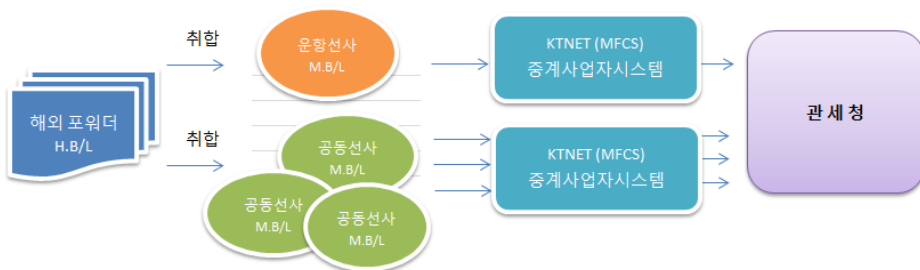
유형 2의 경우는 현재 양하지에서 전송하는 전송 방식과 동일 하나 취합중계 시스템을 이용할 경우 출국지에서 MRN 체제에 대한 인식이 없기 때문에 이에 대한 사전 통보 및 홍보가 필요할 것으로 보여진다. MRN은 국내에서 사용하는 화물 식별 체제로 고유 번호로 해당 선박을 관리 하고 있어 수출국에 MRN 체제에 대한 인식이 사전에 충분히 갖춰 질 수 있도록 해야 할것이다. 현 방식을 사용 중인 국내에서 발생하는 선사 취합전송의 비효율성의 문제도 상존할 것으로 보여지기에 국내 전송 관행 및 국내 세관 법에 대한 인지가 우선적으로 선행 되어야 할 것이다.

< 그림 7 > 유형 3 - 포워드 세관 직접 전송



유형 3 은 선사의 M.B/L 과 포워더의 H.B/L 의 취합으로 세관에 전송하던 방식을 포워더가 직접 적하목록을 관세청에 전송하는 방식이다. 한상현(2005)은 “NVOCC는 지금까지 AMS에 참가하고 있지 않았으나 이번에 개정되어 미국세관과 AMS의 접속을 하는 것이 필요해졌고 24시간 규칙의 적용에 있어 NVOCC는 비즈니스를 행하기 위해서는 FMC(Federal Maritime Commission: 연방해사위원회)의 라이선스를 취득할 필요가 있다” 고 하였는데 국내의 적하목록 제출 의무자는 선사이나, 포워더의 직접 관세청 전송이 이루어질 경우 이는 관세법 개정이 불가피 하다. 송선욱(2010)은 EU의 수출입물품 사전보안 관련정보 제출에 관한 연구에서 “EU세관 전송에 대하여 운송인을 대신하여 다른 사람이 ENS를 전송할 수 있으나 이것이 운송인의 책임을 면제해주는 것은 아니다. 결국 ENS가 제한된 기간 내에 전송되는 것을 보장해야 하는 자는 운송인이다” 라고 하였다. 포워더의 H.B/L을 취합하는 시간도 선사의 입장에서는 생략되는 것이고, 선사의 M.B/L만 전송하기에 전송 준비 시간이 단축 됨으로써 세관에 해당 정보를 빨리 전송할 수 있게 된다.

< 그림 8 > 유형 4 - 운항,공동 선사별 취합 전송



유형 4 는 현행처럼 중계취합시스템을 이용하나 운항선사와 공동 선사 별 각

자가 관세청에 전송 할 수 있는 방식을 말한다. 각 선사별로 포워더 취합만 하면 되고 공동운항선사선사의 마감시간을 기다릴 필요가 없게 되므로 전송의 준비시간이 단축되며 수출국에서 취합시스템을 이용한 전송이기에 국내 법인 MRN 식별 체제에 대한 수출국의 인식제고와 통보로 수출국에서의 국내 법에 대한 이해가 필요하다.

해상 수입 적하목록 신고제도가 아직 시도 되지 않은 것은 이처럼 국내 관세법을 수출국에 통보하여 실정에 맞게 시스템을 구축 해야 하는 현실적인 문제가 있기 때문이다. 전송방식의 변화는 어떻게든 있을 것으로 보여진다. 제출 의무자의 선사의 입장에서 요구하는 방식과 행정을 수행하는 관세청에서 요구하는 방식과는 다를 것으로 보여진다. 현재도 그렇고 사전신고제도를 시행 할 때 도 관세청의 입장에서 효율적인 면을 부각하여 신고 방식이 구축될 것으로 보여진다. 수출국의 통보 및 홍보로 얼마간의 유예기간을 거쳐 적하목록 제출 의무자인 선사와 포워더가 보다 효율적으로 전송할 수 있는 방법을 취할 수 있도록 기대를 가져본다.

## 2. 연관업체(제도수요자) 업무환경 변화

규정에 의해 영향 받을 수입업자, 수출업자, 운송인, 관세사, 포워더를 포함한 당사자들의 논평이 받아들여지고 평가되고 협의 되어 지는 것이 필요하다.<sup>18</sup>

### 1) 적하목록 제공 서비스의 통합

#### 가. 검역신청

식물검역의 경우 오렌지, 석류, 자몽, 바나나 등 과일류와 가축사료로 사용되

---

<sup>18</sup> 송선욱, 「미국 관세청의 선적전 추가 보안관련 정보 제출법안(10+2 Rule)에 관한 연구」, 한국통상정보학회, (2008)



는 건초(hay)가 대표적인 식물검역 대상화물로서 수입화물이 하선장소에 반입되면 화주신청으로 검역절차가 시작된다. 화주는 선적지 수출자로부터 받은 수출국가 검역증과 선하증권을 비롯한 선적서류를 바탕으로 검사신청을 하게 된다.

검역 검사 신청에서도 적하목록이 이용이 되는데, 현행의 경우 검역물품의 경우에 적하목록이 제출되어야지만 그것을 근거로 신청을 할 수 있기 때문에 대체적으로 주말에 배가 몰려있는 국내 컨테이너 선사의 현황으로 집중적으로 전송시간이 몰리게 된다. 또한 적하목록을 운항과 공동선사의 취합으로 인한 지연으로 다수의 화주들이 불만을 표출하고 있고, 제출 이후 정보 내역을 확인 후에 검역소의 업무절차가 비로소 수행되기에 검역소에서도 한꺼번에 업무가 집중되는 등에 문제로 인하여 선사의 적하목록 제출 시기를 독촉하고 있는 실정이다. 그러므로 사전 신고제도가 도입이 되면 검역신청으로 인한 에 관련한 집중적인 업무 지체 현상의 해소가 이루어질 것으로 보여지고 있다. 전산환경 변화로 인한 유관업체의 업무 프로세스 변화는 전반적인 물류 흐름에 효율화를 가져주게 된다.

#### 나. 위험물 신고

위험물을 항계 안으로 들어오려는 선사는 반입 24시간 전에 위험물 반입신고서에서 위험물 일람표를 첨부하여 지방해양항만청장 또는 시 도지사에게 제출하여야 한다. 다만, 육상 반입의 경우와 전 출항지로부터 해당 반입항까지 운항시간이 24시간 이내인 해상 반입의 경우에는 항계 안으로 들어오기 전까지 제출할 수 있다. (개항질서법 제 20조 및 시행규칙) 위험물신고의 변화도 예측할 수 있다. 양하 및 환적, 통과화물에 대한 수입컨테이너 위험물에 대한 정보를 선적 전에 운항선사는 공동선사의 데이터를 취합하여 지방해양청으로 일괄 전송하게 된다. 아직 위험물에 대한 정보에 대한 적재전 신고에 대한 규정을 시행하지는 않지만 적하목록 사전 수입신고 제도가 도입됐을 경우 출항지의 데이터가 사전에 접수 되기 때문에 위험물 신고도 변화가 예상된다. 선박 입항전에서 사전에 정보를 입수하기 위하여 적재전으로 바뀔 가능성도 있을 것으로 보이나 선부론 판단보다는 점진적인 제도의 안착을 위해 대응방안을 고려해야 한다.

## 다. 화물입항료 신고

화물입출항료(wharfage)는 해양수산부가 징수하는 요금이다. 따라서 화물입항료는 항만법의 하위 법령인 무역항의 항만시설사용 및 사용료에 관한 규정에 의해 부두를 거쳐가는 모든 화물에 징수하는 요금으로서 보통 선사나 하역회사가 화주로부터 받아 대납한다. FCL 컨테이너 화물의 경우 20피트 컨테이너당 4,350원, 40피트의 경우 8,700원, 45피트의 경우 10,000원을 징수한다. (해양수산부 고시, 제 2012-956호에 의거 2013년 2월 1일 부 항만시설 사용료의 요율 변경) 부산에 선박이 입항하면 당 컨테이너 화물입항료를 부산항만공사에 납부하게 되는데, 화주 개별이 개별적으로 납부를 할 수 없기 때문에 선사는 대납을 하여 모선당 총괄적으로 대납을 하고 있다. 현행의 경우 적하목록 전송을 함으로써 양하 물량과 환적 물량에 대한 정보가 부산항만공사로 통합 집계되는 시스템을 갖추고 있으며, 컨테이너 물량에 대하여 화물입항료가 산정이 되기 때문에 사전 제도 도입으로 인한 변화로 이 통합전송에도 변화가 있을 것이라고 예측 해 볼 수 있다. 별도의 시스템을 개발하여 통합 전송에서 분할 전송으로의 시스템구축이 요구 될 가능성이 있다. 현재는 수입물량의 통합전송으로 인하여 항만청에 양하 물량이 직접 전송되는데 제도를 도입하여 수출국에서 신고된다면 통합업무의 판도가 달라 질것으로 보여진다.

## 제3절 잠재적인 비용 상존

### 1. 잠재적인 손실 발생

본선 적재 24시간의 시간을 준수 해야 하는 사전신고제도의 경우 긴급 화물이 발생했을 때 현실적으로 적하목록 신고가 되지 않았기 때문에 선적을 할 수 없게 된다. 수입과 수출 업자 그리고 기타관계자 사이의 무역계약에서의 경제적인 악영향 등 손실이 날 것으로 보여진다. 또한 선사의 입장에서는 적하목록 제출 의무자라는 관세법상의 규제로 제출 시기 및 제출 누락과 관련한 과도한 과태료를 부가함으로써 부담을 가하게 하며 화주의 경우 선사에게 세관 전송비용, 데이터 송신 비용 수수료를 제공해야 하기 때문에 부담이 드는 건 사실이다. 한상현

(2005)은 본제도의 운용과 관련한 비용에 관하여 미국의 통관, 포워더 협회에 의하면 본제도의 운영을 위해서는 대형선박회사는 연간 100만 달러를 필요로 하며, 중소 NVOCC도 본제도의 운영을 위해 종업원 1-2명은 증원되지 않으면 안 된다고 하였다.<sup>19</sup> 이처럼 사전신고제도 도입으로 관련한 비용이 발생하고 있는데, 이는 CARGO DECLARATION DATA CHARGE 라는 명목으로 발생된다. 수출의 경우 미국으로 가는 화물에 대한 AMS 비용에 대한 운임이 추가 부가 되며 H선사의 경우에 유럽항로는 ENC, CARGO DECLARATION DATA CHARGE, 25USD미주항로의 경우 CDC, CARGO DECLARATION DATA CHARGE, 30USD 전송료 비용을 추가 운임으로 규정하고 있다.

이처럼 제도 도입은 시행 과도기에 발생 될 적하목록 제출 의무자에게 과중한 과태료 부과라는 부담감을 주게 되고, 세관 전송 비용이라는 추가 운임 부담을 화주나 포워더에게 주게 된다. 따라서 유예기간이 충분히 주어져서 선사에서 사전신고제도 적하목록 제출과 관련한 부담감을 해소 시켜 줄 수 있어야 할 것이다.

## 2. 수입 실무 관행과 불일치

현행 사전신고제도의 적하목록 제출 시간이 적재 24시간 전 제출이기에 단거리 운항에서는 이것을 충족 시키는 것이 현실적으로 불가능하다. 국내 관세법에서는 단거리의 규정이 수출과 수입이 다르게 되어있다. 싱가포르의 경우 수출에서는 단거리로 보고 있지만 수입에서는 장거리로 보고 있기 때문에 사전신고제도 도입 시 24시간 적재 제출이 적용될 것이다. 국내에 사전 수입 신고제도가 적용될 경우 장거리에 적용되는 적재 24시간의 규정을 단거리에 적용시킨다면 다소 무리의 소지가 있기에 단거리만의 규정을 별도로 적용해야 할 것이다.

적하목록 제출 시기 문제로 인해 선적지연, 이로 인한 선박의 지연 출항 등의 문제 발생 소지가 충분히 있을 수 있다. 국내 수출의 경우 사전 신고 제도

---

<sup>19</sup> 한상현, “최근미국세관의 컨테이너강화조치의 내용과 문제점”, 무역연구, 제1권 제 1호, (2005)

수행으로 인해 선적 CLOSING TIME은 선박 적재 24시간 전 수출국으로 전송되어야 하기 때문에 각 선사에서는 화물의 CLOSING TIME 이 준수 되도록 화주에게 상기시킨다.

< 표 8 > 은 H선사의 P ROUTE 의 CLOSING 시간을 다음과 같이 지정하고 있다. 각 ROUTE를 이용할 화주는 S/R 제출 시간 및 CLOSING TIME 에 맞게 서류 제출 및 화물의 이동을 해야 한다. 이를 준수 해야지만 이상 없이 화물을 해당 선박에 적재 할 수 있기 때문이다.

< 표 8 > Closing Time

항로	선적항	CGO C/T	근거리 지역		원거리 지역	
			SR C/T	국내세관	SR C/T	국내세관
A	부산	금 23 시	목 15 시	목 17 시	목 15 시	목 17 시
	울산	토 17 시	금 16 시	금 18 시	금 16 시	금 18 시
B	인천	금 05 시	목 15 시	목 17 시	-	-
	부산	토 22 시	금 12 시	금 17 시	-	-
	울산	일 15 시	금 15 시	금 18 시	-	-
C	부산	화 16 시	월 15 시	화 11 시	-	-
D	인천	토 07 시	금 12 시	금 17 시	-	-

\* H선사 내부 자료

## 제4절 보안 인증 프로그램의 추진

### 1. AEO 수출입공인인증제도 프로그램 증가

#### 1) AEO 정의

AEO 수출입공인인증제도는 화주, 관세사, 운송인, 창고업자, 선박, 항공사, 하역업자와 같은 물류주체들 중 세계관세기구 (WCO)의 수출입 공급망 (Supply Chain) 안전 관리 기준 또는 이와 동등한 기준을 준수하여 자국 세관으로부터 공인 받은 업체를 의미한다. 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.

국제교역의 위축을 최소화하기 위해 무역공급망내 경제운영주체 중 세관이 정한 안전성 기준을 충족하는 업체를 공인경제운영인으로 지정해 통관 간소화, 감시절차 축소등의 혜택을 받을 수 있도록 하고 있다. 세계관세기구(WCO)도 지난 2005년 국제물류 안전조치의 하나로 AEO를 국제표준으로 채택했다. AEO 국가 간에 상호인증협정(MRA)을 통해 거래 상대국에서 화물검사 축소 및 신속통관 등의 혜택을 받게 돼 수출경쟁력이 향상되는 것은 물론 납세편의 및 심사면제 등 관세행정상의 편의도 제공하기 때문에 기업들이 AEO 공인 인증 획득 하려는 향상이 두드러지고 있다.

## 2)AEO 제공 혜택

AEO에게 제공 되는 혜택은 <sup>20</sup>첫째, 화물 반출을 신속하게 하기 위한 조치, 운송시간 단축, 화물보관비용 절감의 혜택이 있다. 이는 화물 반출을 위한 데이터 세트의 감소, 신속한 처리와 선적품의 반출, 화물안전검사의 최소화 검사가 필요한 경우 Non-intrusive inspection(NII)기술 (감마 또는 X-RAY)의 우선적 사용, AEO를 위한 수수료나 요금의 할인, 그러한 보호에 대한 확실한 필요가 특별하게 확인된 경우 연속적으로 세관을 개청해 두는 등의 혜택이다. 둘째, AEO 참여자에게 가치 있는 정보를 제공하는 혜택이다. 이는 이들 참여자의 동의 하에 다른 AEO 참여자를 위한 연락처와 이름에 대한 정보, SAFE Framework<sup>21</sup>을 채택한 국가의 리스트와 승인된 아전 표준과 최상의 사례에 대한

---

<sup>20</sup> 송선옥, “국경안정성 강화를 위한 승인된 운영인(AEO) 프로그램의 적용”, 관세학회지, 제8권, 제2호, (2007)

<sup>21</sup> WCO SAFE Framework의 정의(5.1) “...a party involved in the

리스트에 대한 정보를 제공 받는 혜택이다. 셋째, 무역 혼란 또는 높아진 위험 수준의 기간 동안 특별 조치를 받는 혜택이다. 이는 높아진 위험 기간 동안 세관업무의 우선처리, 항구 및 또는 국경의 폐쇄와 재 개방이 필요한 경우에 따른 우선적 처리와 사건 후에 영향을 받는 국가로의 수출 시 우선권 부여 등의 혜택이다. 넷째, 어떤 새로운 화물처리프로그램에 우선 참여할 수 있는 혜택이다.

### 3) 국제적 신뢰와 통용

각국은 AEO 공인신청 대상업체를 통상 자국에 소재한 기업에 한정하고 있으며, 효력 또한 해당국에 한정된다. AEO 제도 시행국가들간에 상호인정협정을 체결함으로써 자국의 AEO제도가 국제적 표준이 되어 국제적 신뢰 및 통용성을 확보할 수 있다. 보안(Security)을 우선시하여 물류 효율성을 제한하기 때문에 보안성이 완벽한 화물(인증기업의 화물)은 즉시 통관되어 지금보다 빨리 최종소비자에게 갈 수 있지만 보안상태가 불확실한 화물은 선적전 검사에서 적발되거나 수입국 도착항에서 통관이 2~3주 지연되거나 요건미비로 반송될 수 있다. 여기서 보안성은 전략물자관리뿐 아니라 마약, 밀수, 원산지규정, 위조상품, 식품안전, 지적재산권과 같은 광범위한 모든 법적의무를 준수하는 의미이다. 따라서 우리기업들은 이러한 모든 규정을 준수하고 이를 토대로 상대

---

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.”

수입국의 인증을 받고 신속통관 혜택을 받도록 준비해야 한다.

#### 4) 상호인정협정

국가간 상호인정협정이 체결될 경우 우리나라 AEO 공인기업의 신뢰성과 안정성이 상호 호혜를 바탕으로 국제적으로 추인되어 상대국 통관절차에서 특혜를 적용 받을 수 있다.

최근 들어 해외 거래업체가 AEO 공인기준을 충족할 것을 요구하고 있다. 이러한 신 무역환경에서 AEO 공인을 받은 기업은 거래선의 유지와 확보 측면에서 유리한 위치를 선점할 수 있어 수출기업의 경쟁력을 재고할 수 있다.

가장 큰 혜택은 AEO 인증의 상호인정협정(MRA, Mutual Recognition Arrangement)을 체결한 국가에 수출입을 할 경우 첫째, 외국세관 당국의 거래업체 방문 심사를 면제받을 수 있다. 외국 관세청의 해외 거래업체 방문심사로 인해 기업의 시설, 영업정보, 기술 등의 기업 정보가 고스란히 노출되는 것을 방지할 수 있다. 둘째, 수출입 물류비용의 절감을 달성할 수 있다. AEO MRA가 체결되는 경우 AEO 업체의 안전성이 국제적으로 인정되어 상대국 세관에서 통관 절차상의 혜택을 볼 수 있다. 따라서 상대국 세관 통관 시 검사비율의 경감으로 인한 불필요한 검사 비용 및 보관비용 등의 감소로 물류비용의 절감이 가능한 것이다.<sup>22</sup> 물류보안인증제도의 혜택이 많아 짐으로서 제도 수요자들이 신속하게 통관 함은 물론이고 인증절차를 간소화 시키고 심사도 축소하여 직접적 혜택을 받을 수 있도록 해야 할 것이다.

---

<sup>22</sup> <자료 = 한국무역협회 화주사무국 제공>



## 제5장 결 론

### 제1절 연구결과

국제물류환경이 변화되고 국제 물류 보안의 필요성이 중심 키워드로 부각 되는 시점에 컨테이너 보안 제도 중 하나인 적하목록 사전 신고제도 도입의 시행 배경과 내용을 분석하고 수입환경에 미치는 영향에 대해 살펴보았다.

첫째, 적하목록 사전신고제도는 해운환경의 보안성 향상과 효과적인 세관 통제 및 무역원활화에 기여 한다는 것이다. 컨테이너화물의 정보를 선적 전에 미리 입수하는 것이 사전신고제도의 가장 핵심적인 중요사항인데 이를 통해 화물에 대한 안전과 보안을 보증한다는 것이다. 또한 사전신고제도 전송을 통해 입수된 정보를 이용하여 세관은 물품 검사 필요 여부를 결정하게 되며 검사가 필요 없다고 판단하면 물품은 도착 즉시 반출할 수 있다. 수입 무역업자 측에서는 수입물품을 최대한 신속하게 물품을 처리 할 수 있는 이점이 있다. 또한 사전신고제도 도입은 무엇보다 물류 주체들 모두가 동일한 공감대 형성이 중요할 것으로 판단이 되고 제도 수요자들의 협력의 필요성이 강조 된다는 점이다. 수출업자, 송하인, 운송인, 수입업자, 수화인, 통지처, 대리인 등의 충분한 의견이 수렴 수반 되어야 하고 인식제고가 요구 된다. 또한 이를 위해선 사전신고제도의 근본적인 측면인 보안산업의 육성의 중요성을 인식하고 이에 대비 해야 한다는 점이다.

둘째, 전반적인 수입물류의 업무시스템 환경의 변화를 예측 할 수 있다. 수입 적하목록 전송방식의 변화와 수입과 관련된 연관업체의 업무환경의 변화는 기정



화된 사실이다. 해상 수입 적하목록 신고제도가 아직 시도 되지 않은 것은 이처럼 국내 관세법을 수출국에 통보하여 그 실정에 맞게 시스템을 구축 해야 하는 현실적인 문제가 있기 때문이다. 사전신고제도는 출항지에서 선사가 취합한 적하목록을 양하지로 직접 세관에 전송하는 시스템이기 때문에 적하목록의 전송방식 개정은 불가피 하다. 국내에 수입 사전신고제도가 도입될 때 국내선사의 적하목록 제출에 대한 부담은 해소 될 것으로 보이나 내부의 시스템 조정은 있어야 할 것으로 보여진다. 이의 대안으로 국내 해상컨테이너 적하목록 취합 전송 체제 변화는 운항선사가 공동운항선사, 즉 용선사를 일괄 취합하여 관세청에 전송하던 방식에서 각 선사가 각기 관세청에 전송하는 측면을 예상해 볼 수 있다. 제도 도입으로 예측 해 본 전송 유형 4가지 중 선사 별 자체 취합 전송인 유형 1 은 국내 선사들이 효율적 측면에서 추구하는 방식이라고 말 할 수 있다. 이 전송 유형은 타선사의 마감시간을 기다릴 필요가 없고, 각 선사 별로 취합만 하면 되므로 전송 준비시간이 단축되어 업무가 효율적으로 될 수 있는 기대가 크다. 사전신고제의 도입으로 적하목록 제출 의무자들의 요구 전송 시스템이 실현 되어 효율적인 업무 프로세스 변화가 있을 것으로 판단 된다.

셋째, 제도 도입이 이루어지면 기본적으로 잠재적인 손실은 상존 하며, 기존의 무역실무의 관행과 불일치로 과도기의 양상이 나타나기도 한다는 점이다. 제도 관련 추가비용 및 관세법 관련 위반시에 과도한 벌금이 문제 될 것이고, 이에 안정화 되기 까지 적하목록 제출 의무자인 선사나 포워더가 적하목록 제출시기를 위반해 지연 제출할 경우 처벌 대상이 됨에 따라 관련업체의 세심한 주의가 필요하다.

넷째, 제도 도입으로 인하여 야기되는 세관 통관 혜택으로 무역관계자들의 상호인증제도의 추진이 가속화 될 것으로 보여진다는 점이다. 모든 물류 주체의 성실성과 안전성을 통일된 기준으로 포괄적인 혜택을 줌으로서 통관 간소화와 감시 절차 축소 등의 혜택을 받을 수 있게 됨으로써 수입자들은 상호인증을 절차를 통해 인증 받음으로써 경쟁력 향상은 물론, 관세행정상의 편의도 받게 될 것이다.

신규 제도 도입에 따른 갈등은 항상 상주 한다. 적하목록 신고 주체자와 화주, 화물의 이동 흐름에 대한 어떤 변화는 있을 것이며 이를 최대한으로 조절하여 그 갈등을 최소화 시킬 수 있도록 해야 한다. 사전 신고 제도는 세계 각국의 물류보안에 대한 인식 강화로 세계적으로 시행되는 추세이며, 국내 세관 및 국내 해운업계도 필요성을 인지하고 있다. 이에 해운물류업계의 사정을 고려하여 사전 신고제도 시행 전 세관 및 관계사간 충분한 협의 및 검토를 통한 만반의 준비를 해야 할 것이다.

## 제2절 연구의 시사점

본 연구는 적하목록 사전신고제도 도입 시 예상되는 해상수입 관련 문제점의 검토 분석을 통하여 효율적인 국내 무역환경 조성을 위한 제반 사항을 연구하여 실무적 대안과 현실적 대처 방안을 제시하였고, 아울러 주요 선진국의 사전신고 제도의 운영 실태 비교분석을 통하여 국내 물류실무 당사자의 요구사항과 현 업무와의 연계 타당성을 검토하였다. 또한 적하목록 사전신고제도에 대비한 세관 전송 방식 변화에 대해서는 기존 방식의 개선 방법을 통하여, 보다 실무적인 입장에서 효율적으로 진행될 수 있는 방안을 제안하였다.

또한 사전신고제도의 정착은 선적지에서의 절대적인 협조가 필요하며, 상대국의 무역관행 변화에 따른 제반 인프라 구축이 선행되어야 하고 아울러 국내 해운물류업계의 현실적인 여건을 고려하여 조속한 시일내 적하목록 사전신고제도에 관한 세관 및 관계사간의 충분한 검토와 협의를 통하여 적극적으로 준비하고 보다 철저한 대응의 필요성을 제안하였다.

## 제3절 연구의 한계 및 향후 연구 방향

본 연구결과가 갖는 이론적 의미가 있음에도 불구하고 다음과 같은 한계를 가지고 있다. 해상수입 적하목록 사전신고제도 도입을 앞두고 있는 시점에서 국내 해상 수입관련 관계자들의 인식부족과 문헌 정보미흡으로 연구에 어려움이

많았으며, 무엇보다 관련 물류 실무주체들이 제대로 공감대가 형성되지 않은 상황에서, 제도 수요자들의 대응체계가 현실적으로 구체화 되지 않은 시점에서 제도도입에 따른 예상문제점을 연구해야 하는 한계점이 있었다. 해운회사와 연관된 포워더, 보세운송사 및 통관사가 접한 현실적인 문제점이나 영향요인에 대한 검토가치가 있다고 보지만 충분히 관점을 반영하지 못한 한계점을 지니고 있다. 향후에는 이러한 관련 물류 주체들을 직접 조사대상으로 연구를 실시할 필요가 있을 것이고 나아가 국제해상 물류 보안 등 관련분야에도 광범위하게 확대할 필요가 있을 것이다.

#### [참 고 문 헌]

##### 1. 국내문헌

최재선 외, "국가 물류보안체제 확립방안 연구", 한국해사문제연구소, 제403호, 해양한국, 2007

송선옥, 「효과적 세관통제를 위한 사전 전자정보 제출에 관한 연구」, 관세학회지, 제8권 제4호, PP1-22

남택삼, "국제물류에 있어서 해상안전 보안 제도에 관한 연구", 2008

정보임, 국제물류 보안 강화를 위한 한국 AEO 제도의 문제점과 효율적 운영방안에 관한 연구

김용진외 1, 「해상 적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구」

허은숙, 「미국물류보안규범이 우리나라의 공급망 참여자에 미치는 영향과 대응방안」, 통상정보연구, 제10권 제1호, pp.217-236

김종성, 미국의 해상화물 24-Hour Rule에 관한 일연구

- 윤창기, “수출입화물의 국제운송 보안강화에 관한 연구”, 2010
- 송선욱, “EU의 수출입물류 사전 보안 관련정보 제출에 관한 연구”, 2010
- 관세청, 수출입 물류비용 정보 제공 등을 통한 최첨단 수출입통관체제 연구, 2011
- 이상희, “해상수입화물인도의 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 2008
- 김성수, “수입화물의 통관지체요인과 개선방안에 관한 연구”, 2003
- 백승래, “물류축진형 통관제도 구축방안에 관한 연구”, 2008
- 송선욱, 「미 관세청의 운송인 추가정보제출이 국제해상운송인에게 미치는 영향: 10+2 법안을 중심으로」, 관세학회지, 제10권 제1호, pp.1-26
- 한상현, 「최근 미국세관의 컨테이너보안강화조치의 내용과 문제점」, 무역연구, 제1권 제1호, pp.73-96
- 송선욱, 「미 관세청의 수입업자 보안 정보 전송(ISF)이 수출업체에 미치는 영향에 관한 연구」, 관세학회지, 제 11권 제 1호, 415-436 (22 pages), 2010
- 송선욱, 「미국 관세청의 선적전 추가 보안관련 정보 제출법안(10+2 Rule)에 관한 연구」, 한국통상정보학회, 2008
- 송선욱, 「국경안정성 강화를 위한 승인된 운영인(AEO) 프로그램의 적용」, 관세학회지, 제8권, 제2호, 2007
- 홍광석, “국제해상안전 및 보안제도에 관한 연구”, 2011
- 최건아, “우리나라 물류보안제도의 개선방안”, 2010
- 권기훈, 강재영, “항만물류안전의 확보를 위한 보안제도에 관한 고찰”
- 이영중, 적하목록 사전제출제도 도대체 언제 시행되나? , 쉬퍼스 저널

## 2. 외국문헌

European Com Directorate-General Taxation and Customs Union, Guidelines on entry and summary declarations in the context of Regulation(EC) No 648/2005, 009.8.7

Norwegian Customs and Excise, Guide The content of a pre-arrival/pre-departure notification, 2009.1.

## 3. INTERNET

[www.kmi.re.kr](http://www.kmi.re.kr)

[www.kctdi.or.kr](http://www.kctdi.or.kr)

[www.portbusan.go.kr](http://www.portbusan.go.kr)

[www.portbusan.go.kr](http://www.portbusan.go.kr)

[www.boannews.com](http://www.boannews.com)

[www.kita.net](http://www.kita.net)

