

WTO 선적전검사제도에 따른 실태와 분쟁조정의 해결에 관한 고찰

Legal Aspects on the Procedures and Settlement of
the Disputes arising from the WTO Preshipment Inspection

서 정 일*

- I. 서 설
- II. WTO 선적전검사협정의 내용
- III. 선적전검사절차
- IV. 선적전검사제도운용에 대한 문제점
- V. 한국의 선적전검사분쟁조정의 해결

I. 서 설

선적전검사(Preshipment Inspection: PSI)는 외국정부나 기타 계약당사자를 위하여 그들에게 수출되는 상품의 품질과 수량을 조사하고 상품의 거래가치가 상품원산국에서 일반적으로 통용되는 수출시장가격에 일치하는지 여부를 평가하는

* 법학박사, 상사중재원 전문위원

활동을 말한다. 후발개도국의 기업 및 정부기관에 의한 상품수입시에 목적물품에 대한 전체적인 강제적 검사를 행하는 것으로서 상품의 생산지, 저장지 및 운송지에서 물리적으로 동 물품이 수량과 품질면에 있어서 당초의 수입허가내역과 일치하는지의 여부를 확인하며, 또한 동 수입가격(FOB가격 및 기타 가격요소)이 수출국 현지나 또는 국제시장에서 일반적으로 형성되는 가격수준과 부합하는 범위내의 가격여부를 판별하는 것이다.

이는 국제매매시의 상품검사의 일종으로 민간 검사기관에 의하여 행해지는데 검사기관은 수입시 품질 및 수량검사와 가격비교를 수행하는 것을 목적으로 다수의 개도국들에 의하여 이용된다. 비록 우루과이라운드 이전까지 선적검사활동에 대한 공식적이고도 국제적인 관심이 적었을지라도, 이는 이미 국제무역의 관행이 되었다.

미국을 포함한 몇몇 산업국가들은 선적전검사가 “GATT의 관세평가규약에 위배되는 비관세장벽”이라고 비난하였다. 즉, 선적전검사기관을 이용하는 대다수 개도국들이 2중 또는 복수의 환율을 유지하고 있는 결과, 그들 국가의 수입업자들이 환율시장간의 차이를 이용하여 잉여달라를 보다 낮은 환율로 거래하거나 시장에서 교환함으로써 송장(Invoice)을 과도기재 할 수 있는 인센티브가 증가하게 된다는 것이다. 이러한 문제점 때문에 개도국은 일반적으로는 상품의 수입을 규제하고, 수입을 제한하거나 방해하는 것이 아니라, 수입상품이 적절한 품질과 수량을 갖추고 있으며 현행 수출시장가격 범위내에서 가격이 매겨져 있음을 확정하는 것이다.

세계적인 선적전검사기관인 SGS사의 선적전검사(PSI)는 1965년에 프로그램을 개발하여 아프리카의 자이레가 첫번째로 이용하였으며, 현재에는 140여개국에 SGS 지사를 두고 있으며 약 30개국이 PSI를 시행하고 있다. 선적전검사는 수입국 정부의 정책 목적에 의해 시행됨에 따라 수입국의 요구사항을 중심으로 수행하고 있다. 파키스탄의 경우 정부의 고시 SRO-1108(94년 11월 4일 공표)에 의해 95년 1월부터 PSI를 시작하였으며 SGS검사를 요구하였다.¹⁾ SGS의 검사내용은 제품의 품질, 수량, 수입국 세관이 관세부과를 위한 가격 산정의 자료제공, 상품 분류, 세금부과액 등이었으나 1997년에 이르러 이 제도를 폐지하였다. 한편 일부

1) SGS, Seminar on Preshipment Inspection(PSI) Procedures for Pakistan, Sep. 21, 1995.

예외품목과 금액상으로 계약금액 3,000불 미만인 품목에 대해서는 검사가 면제되지만 FCL선적은 금액에 관계없이 검사를 받아야 되며 예약금액 3,000불 이상되는 계약은 분할선적을 해도 검사를 받아야 한다.

선적전검사제도를 시행하고 있는 국가는 방글라데쉬, 캄보디아, 필리핀, 중앙아프리카, 콩고, 부르키나파소, 카메룬, 나이제리아, 잠비아, 기니, 아이보리코스트, 케냐, 말리, 모리타니아, 말라위, 자이레, 우간다, 세네갈, 탄자니아, 르완다, 부룬디, 앙골라, 에쿠아돌, 볼리비아, 파라과이, 페루, Zanzibar 등이다. 이들 국가의 면모를 살펴보면 대부분 정치적으로 불안정하고 또한 경제적으로 낙후한 국가들로서 관료의 부패만연 및 무역관리 행정상 그 체계가 제대로 수립되어 있지 못하거나 또는 수립되어 있다 하더라도 그 시행상 관세행정미비, 외화도피, 부정행위 등의 허점이 많은 나라들이라고 볼 수 있다. 한국의 경우 동남아, 아프리카, 중남미 국가로 나가는 수출 물품에 대해 PSI를 받고 있으며 하루에 약 200여건의 검사를 시행하고 있다.

II. WTO 선적전검사협정의 내용

1. 범위 및 정의

WTO 선적전검사협정에서는 선적전검사활동을 “사용국의 영역으로 수출될 물품의 품질, 수량, 환율과 금융조건을 포함한 가격 및/ 또는 관세분류의 검증과 관련된 모든 활동” 이라고 정의한다.²⁾ 선적전 검사기관은 “선적전검사활동을 수행하도록 회원국에 의하여 계약된 것이나 위임된 것이나를 불문하고 회원국 내에서 이루어지는 모든 선적전검사활동에 적용된다.”³⁾ 비록 선적전검사가 그 정의상 수출국 영역내에서 수행될지라도, 회원국들은 타 회원국의 정부기관이 자국의 영역내에서 선적전검사활동을 수행하는 것을 허용할 의무를 부담하지는 않는다.

협정의 초안작성시 회원국들은 많은 개발도상국회원들이 선적전검사에 의존하고 있으며 “수입물품의 품질, 수량 또는 가격을 검증하여야 할 필요가 있는 경

2) Agreement on Preshipment Inspection Article 1.2;(MTN/FA II-A1A-10)

3) Agreement on Preshipment Inspection Article 1.1;(MTN/FA II-A1A-10)

우” 선적전검사를 하여야 할 필요성이 있다는 것을 인정하였다. 그러나 회원국들은 또한 선적전 검사활동이 “불필요한 지연이나 불공평한 대우를 야기함이 없이 실행되어야 한다”는 점에 유념하였다. 우루과이라운드를 통하여 회원국들은 사용국과 수출국 모두의 권리와 의무에 관한 합의된 국제규범을 제정하려고 시도하였다.

2. 사용국의 의무

가. 무차별원칙

선적전검사활동은 무차별적으로 시행되어야 하며, 모든 수출업자에게 객관적이고 동등한 절차와 기준을 적용해야 한다.⁴⁾

나. 정부측의 요구

사용회원국은 자국의 법률, 규정 및 이행요건에 의한 선적전검사 과정에서 GATT 1994의 제3조 4항(내국민대우원칙)을 준수해야한다.⁵⁾

다. 검사지역

모든 선적검사활동은 상품의 수출관세영역 또는 쌍방이 합의하거나 상품의 복합성으로 인해 수출관세영역에서 실행될 수 없는 경우 상품이 제조되는 관세영역에서 실행된다.⁶⁾

라. 표 준

수량 품질검사는 구매계약에서 합의한 표준에 따르며, 표준이 없는 경우에는 국제표준을 적용한다.⁷⁾

4) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.1;(MTN/FA II-A1A-10)

5) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.2;(MTN/FA II-A1A-10)

6) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.3;(MTN/FA II-A1A-10)

마. 명료성

사용회원국은 수출업자에게 검사요건 충족에 필요한 모든 정보리스트를 제공해야 한다.⁸⁾ 선적전검사기관은 수출국의 요구가 있을 때는 실질적인 정보를 제공해야 한다. 이때 실질적인 정보란 선적전검사활동과 관련된 사용회원국의 법률 및 규제조치, 검사절차 및 기준 검사기관에 대한 수출업자의 권리, 항소절차 등이다. 추가적인 절차의 요건 및 기존 절차를 변경 하였을 경우 관련 수출업자에게 검사일의 변경을 통보하여야만 선적에 적용할 수 있다.⁹⁾

바. 영업비밀정보의 보호

사용회원국은 선적전 검사기관이 제3자에게 영업비밀정보를 누설하지 않는다는 것을 보장해야 한다.¹⁰⁾ 특히 사용회원국은 선적전 검사기관이 수출업자에게 특허, 허가 또는 비공개된 가공공정 및 특허계류 중인 공정에 대한 생산정보, 비공개된 기술자료, 제조원가를 포함한 내부가격, 이익수준 및 수출업자와 공급업자간의 계약조건 등의 정보를 요구하지 못하도록 보장한다.¹¹⁾

사. 이해상충회피 보장

사용국은 선적전검사기관이 다음과 같은 이해상충을 회피하도록 보장해야 한다.¹²⁾

- ① 선적전검사기관과 관련기관간의 이해상충
- ② 선적전검사기관과 선적전검사를 받은 기관을 포함한 기관간의 이해상충(단 검사를 계약 또는 위임한 정부기관은 제외)
- ③ 검사과정의 수행에 요구되는 것 이외의 활동과 관련된 선적전 검사기관의 부서간의 이해상충.

7) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.4;(MTN/FA II-A1A-10)

8) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.5;(MTN/FA II-A1A-10)

9) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.6;(MTN/FA II-A1A-10)

10) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.9;(MTN/FA II-A1A-10)

11) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.11;(MTN/FA II-A1A-10)

12) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.14;(MTN/FA II-A1A-10)

아. 지 연

사용회원국은 선적검사과정에서 선적검사기관의 불합리한 검사지연을 방지해야 한다.¹³⁾ 선적검사기관과 수출업자가 검사일을 일단 합의하면, 수출업자와 선적전검사기관 사이에 상호합의에 의해 재조정하지 않는 한 검사일에 실행해야 한다. 사용회원국은 최종서류의 수령 및 검사 완료후 5일 이내에 검사결과보고서를 발급하거나, 비발급시는 그 사유를 기재한 세부적인 서면 해명서를 제출해야 한다.¹⁴⁾

자. 가격검증

수출가격의 검증을 위한 가격을 비교할 때, 사용회원국은 동일수출국에서 동일 시기에 수출되는 동일 또는 유사한 상품의 가격을 관습적인 상거래 관행에 따라 조정된 가격 또는 표준 할인을 뺀 가격을 기준으로 한다.¹⁵⁾

차. 항소절차

선적전검사기관은 수출업자의 청원 또는 고충을 접수, 검토 및 결정하기 위한 선적전검사 행정사무소를 각시 및 항만에 설치하고, 이를 위한 행정관리를 임명해야 한다.¹⁶⁾

카. 적용배제

부분선적을 제외하고 사용회원국은 사용회원국의 규정이 정한 선적의 최소가치(a minimum value)보다 적은 선적에 대해서는 검사를 면제한다.¹⁷⁾

13) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.15;(MTN/FA II-A1A-10)

14) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.16;(MTN/FA II-A1A-10)

15) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.20;(MTN/FA II-A1A-10)

16) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.21(a);(MTN/FA II-A1A-10)

17) Agreement on Preshipment Inspection Article 2.22;(MTN/FA II-A1A-10)

3. 수출국의 의무

가. 무차별

수출회원국은 선적전검사활동과 관련된 법률 및 규정이 무차별적으로 적용되도록 해야한다.¹⁸⁾

나. 명료성

수출회원국은 기타 정부 및 무역업자에게 선적전검사활동과 관련된 모든 법률 및 규정을 신속히 공표해야 한다.¹⁹⁾

4. 독립재심절차

가. 선적전검사기관과 수출업자간의 분쟁은 상호간에 해결하도록 유도해야 한다. 그러나 고충 제출 후 2일 내에 분쟁이 해결되지 않을 경우, 각 당사국은 독립재심을 청구할 수 있다.²⁰⁾

나. 회원국은 다음과 같은 절차가 제정되고 유지될 수 있도록 가능한 한 합리적인 조치를 취해야한다.²¹⁾ 본 절차는 수출국의 대표기관과 선적전검사기관의 대표기관으로 구성된 독립기관에 의해 관리된다.²²⁾

독립기관은 ㉠ 선적전검사기관을 대표하는 단체가 지명한자 ㉡ 수출자를 대표하는 단체가 지명한 자 ㉢ 독립기관이 지명한 독립된 무역전문가 등의 전문가 목록을 작성해야 한다.²³⁾

18) Agreement on Preshipment Inspection Article 3.1;(MTN/FA II-A1A-10)

19) Agreement on Preshipment Inspection Article 3.2;(MTN/FA II-A1A-10)

20) Agreement on Preshipment Inspection Article 4;(MTN/FA II-A1A-10)

21) WTO Agreement on Preshipment Inspection G/PSI/IE/1/Rev.1, Apr. 3, 1997 (97-1334).

22) WTO Agreement on Preshipment Inspection G/PSI/IE/3 G/L/120, Oct. 18, 1996 (96-4337).

23) WTO Secretariat, Preshipment Inspection Independent Review Procedures: Guidelines for Exporters, p.5.

분쟁을 제기한 수출업자 또는 선적전검사기관은 독립기관에 패널설치를 요청한다. 패널은 선정에 의해 3개의 회원국으로 구성된다.²⁴⁾

패널의 판정은 다수결원칙에 따라 투표로 채택되어야 하며, 분쟁판정은 독립재심요구 후 8일(영업일자 기준)내 행해지며 분쟁당사자에 전달된다. 시간제한은 분쟁당사자국 합의에 의해 연장될 수 있다.²⁵⁾

5. 통보의무

가. WTO 회원국들은 본협약이 자국에 발효될 때에 선적전 검사와 관련된 유효한 법률및 규정들을 WTO사무국에 제출해야 한다.

나. 선적전 검사와 관련한 법률및 규칙의 개정은 시행되기 전에 공표되어야 하고, 공표후 즉시 WTO 사무국에 통보되어야 한다. WTO사무국은 동 정보의 입수사실을 회원국들에게 통보해야 한다.²⁶⁾

6. 협약에 대한 검토

WTO각료회의는 「WTO설립협정」 발효후 그 익연도말에 그리고 매3년마다 본협약의 목적 및 운용과정에서 얻어진 경험을 감안하여 본협약의 조항, 시행 및 운용에 관하여 검토해야 한다.²⁷⁾ 각료회의는 이러한 검토의 결과에 따라 본협약상의 조문을 수정할 수 있다.²⁸⁾

24) Agreement on Preshipment Inspection Article 4(c);(MTN/FA II-A1A-10)

25) Agreement on Preshipment Inspection Article 4(g);MTN/FA II-A1A-10)

26) Agreement on Preshipment Inspection Article 5;MTN/FA II-A1A-10)

27) Agreement on Preshipment Inspection Article 6;MTN/FA II-A1A-10)

28) WTO Agreement on Preshipment Inspection G/PSI/N/1/Add.5, Feb. 3, 1997 (97-0398).

7. 회원국간 협의 및 분쟁해결

가. 협 의

WTO회원국들은 본 협약의 운용에 영향을 미칠 수 있는 모든 사안에 대하여 타회원국의 요청이 있을 경우에는 협의에 응하여야 한다. 이 경우 「UR분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해」의하여 구체화된 바에 따라 GATT 1994년협정 제22조(협의)가 본협약에 적용된다.²⁹⁾

나. 분쟁해결

본 협약의 운용과 관련한 WTO회원국들간의 분쟁에는 「UR분쟁해결규칙 및 절차에 관한 양해」에 의하여 구체화된 바에 따라 GATT 1994년협정 제23조(무효화 또는 침해)가 적용된다.³⁰⁾

Ⅲ. 선적전검사절차

1. 검사기관(SGS)의 선적전검사절차

상품의 선적전에 수출업체(또는 수출자)가 지리적으로 가까운 거리에 있는 물품검사기관 또는 그 지방사무소에 통보를 하여 물품의 검사장소와 시간 등을 지정받아 현품을 검사하게 되며, 이때 물품의 가격비율 등을 위하여 수출국의 수출업자는 검사기관에 수입국 구매선과의 계약서, 견적 송장, 물품포장 리스트, 신용장, 공급선 또는 제조업자의 송장(수출자가 동물품의 제조업자가 아닌 경우에 한함), 수출가격 리스트, 수출국내에 있어서의 거래가격 및 기타 적절한 설명서나 Data Sheet 제출을 요구받는다.

29) Agreement on Preshipment Inspection Article 7;MTN/FA II-A1A-10)

30) Agreement on Preshipment Inspection Article 8;MTN/FA II-A1A-10)

모든 관계서류 및 문건이 제출·검토되고 또한 상품에 대한 물리적 검사가 수행된 결과 품질·수량·가격 등에서 이상이 없으면 검사기관은 수입국 정부(주로 중앙은행이 됨)에 선적중인 동 상품의 품질 및 수량 등이 수입허가서의 내용과 부합하며, 그 허가서에 기재되어 있는 거래가격이 적정하여 수락 가능하다는 취지의 무하자보고서(Clean Report of Findings)를 발급받는다. 반면에 검사결과 상품의 품질 및 수량 등에 이상이 있으면 검사기관은 수출자에게 그 사실을 통지하고 수입국정부에 하자보고서(Non-Clean Report of Findings)를 송부하는데 이 보고서에는 수입허가서에 기재된 거래가격은 부적절하여 수락 가능하지 아니하다는 취지 및 검사기관이 타당하다고 사료하는 적정한 거래가격 까지를 명시하여 보고하게 된다.

선적전검사기관의 일반적인 검사절차는 다음과 같다.³¹⁾

① 무역 거래의 계약 성립, L/C발행 -> ② 수입자가 검사기관에 검사신청(I.O.) -> ③ 신청서는 수입자에게 1부 교부, 통관지 세관 1부 그리고 검사기관 Korea지사로 1부가 EDT로 전송됨(A.I.M) -> ④ A.I.M(Advice of Intention to Import)이 검사기관 Korea지사로 오면, 그 내용을(번호) 수출자에게 통보 -> 수출자는 그 번호를 가지고 와서 검사신청.

* I.O. 서류가 수출자에게 전달이 안되어서 몇번 왕복해야 하는 불편이 있으므로 수출자는 수입국 바이어를 통해 I.O. 번호를 확인하여 검사기관 Korea지사에 알려주면 된다.

2. 검사시 주의할 점

컨테이너 경우 반드시 검사기관 Korea지사의 PSI를 받아야 하고 컨테이너에 상품 입하시부터 적하 그리고 실링까지 검사기관 검사자 입회하에 검사가 수행되어야 함. 중고품의 경우 수입자의 신고에 의해 수입승인이 이루어지고 검사를 실시하는데 중고품의 경우는 수입제한이 되는 경우가 많으므로 주의가 요망된다.

식품, 의약품 등은 유효기간이 정해지는데 수출시 유효기간이 50% 이상 남아 있어야 수출이 가능하다.

한편 검사신청 시기는 보통 검사예정일 5일전까지로 하는데 이는 검사건수가 하루 200여건에 달하고 신청된 검사를 지방지점에 할당하는 등의 문제로 인해 5

31) SGS, Preshipment Inspection of Imports: Guideline for Exporters, p.5.

일전까지로 요청한다.

이상의 검사비용은 수입자가 수입국 정부에 납부하고 검사기관은 검사수수료를 받고 있다.

3. 가격비교(Price Comparison)

가. 실태

검사기관의 가격판정이 공정하게 이루어지기 위해 수출자는 인보이스에 구매 커미션, 확정 커미션 등을 기재하여야 하고, 보험은 수입자가 들게되어 있다. 연불수출 또는 Usance 수출시 해당되는 이자부담(Interest Charge)이 표시되어야 한다. 한편 파이널 인보이스(내고용 인보이스)의 경우 상품의 명세를 아이템마다 따로따로 기재하여야 하고, 원산지, 무게, 운송수단, F.O.B 금액, 운임, 그리고 기타 비용 등을 개별적으로 기재하여야 한다.

거래에 있어 할인이 발생하였을 때 할인의 종류 등에 대한 설명을 양식에 의해 기술하거나 검사기관의 담당직원이 인지토록 해야 가격판정시 손해가 없다. 위 사항을 거래신고양식에 기재하면 검사기관에서는 그 내용을 보고 할인가격이 적용되는지 여부를 결정하므로 과세가격 공제 측면에서 수출자에게 중요한 사항이다. 그리고 선불 거래의 경우 역시 그 내용을 기재하여야 한다.

검사기관의 가격비교는 수출자의 인보이스 가격을 기초로 거래조건, 수량, 품질, 상품의 스펙, 패키징 내용, 추가적인 서비스 등을 포함하여 가격 검토를 한다.

그 가격은 경쟁적이어야 하고, 거래조건이 비교될 수 있는 상태이어야 하며, 통상적인 상관습에 일치하는 것이어야 한다. 그리고 일반적으로 적용되는 대량 거래 디스카운트, 현금지급조건으로 인한 캐쉬 디스카운트 등 상세한 내용을 양식에 표시하여 주면 공제를 받을 수 있다.

가격판정에 있어 그 기준날짜는 계약체결일 또는 인보이스계약일, 검사일자 등을 기준으로 하고 있으며 일반적으로 계약체결일을 기준으로 가격을 비교한다.

과거 파키스탄의 경우 검사일자를 기준으로 하기 때문에 피검사자가 불만을 느끼게 되었다. 가격상승 추세에는 과거 계약일 가격이 낮기 때문에 검사기관의 과세가격이 높아져 수출자는 불만을 갖게되나 수입국 정부의 요구사항에 기인하는 경우도 있다.

나. 가격비교 이유

가격비교의 기본적인 목적은 외환관리 또는 적정한 관세를 부과하여 수입국의 세수행정을 유지하기 위한 것이다. 검사기관에서는 인보이스의 가격이 수출시장 가격과 비교했을 때 적합한가 여부를 판단하고 있는데, 동일한 제품이거나 유사한 제품에 대해 같은 시기에 같은 나라에서 수출하기 위해 오퍼되는 가격을 수출시장가격(Export Market Price)이라 한다. 즉 가격이 낮을 때는 세수입을 위해 높은 가격을 채택하여 관세 수입을 높이려고 하는 나라가 있고, 한편 외환 보유하고 때문에 신경을 쓰는 나라는 인보이스 가격이 높은 경우 외환유출 방지차원에서 시장가격보다 높게 책정되는 것을 방지하고자 검사기관의 가격판정을 참조하고 있다.

4. 관세평가 방법

선진국은 GATT 관세평가률을 채택하고 있는 반면에 인도네시아, 파키스탄 등 후진국은 브뤼셀 관세평가협약(BDV)을 주로 채택하고 있다. 개도국의 경우 WTO에 가입이 되었을지라도 WTO 협정 적용이 5년간 유예되므로 GATT협약을 적용하는 것은 현재로서는 무리이다.

한편 필리핀은 덤핑 방지를 위하여 수출국가의 내수시장에서 형성되는 내수가격을 관세평가의 기준으로 삼고 있으나, 수출국의 내수가격에 부과되는 내국세(부가세, 특소세 등)는 면제하고 있다.

수출시장가격(Export Market Price)과 BDV는 모두 경쟁적인 상태에서 오퍼되는 수출시장가격을 지칭하나 그 차이점은 검사기관이 적용하는 수출시장가격은 모든 종류의 디스카운트를 인정하고 있는 반면에 BDV는 수입자와 수출자의 특수관계로 인하여 발생하는 디스카운트는 세수 목적상 인정하지 않고 있다. 그런데 검사기관이 가격에 대한 의견을 내놓으면 각 PSI 적용국가는 이것을 참조할 뿐이며 그 결정은 그 나라 세관에서 하고 있다.

5. 검사결과통보

검사완료시 과거에는 CRF를 받아서 은행에 제출해야 했지만, 최근에는 전산화가 많이 이루어져 검사기관이 전세계적으로 구축해 놓은 네트워크를 통해 데이터를 전송하며, 검사증명은 인보이스에 검사완료 레이블(label)을 붙이고 있다. 이 레이블이 붙은 인보이스를 은행에 선적서류와 함께 내고하면 된다. 한편 이 레이블 분실시에는 그 은행에 가서 내고하지 않았다는 증명서를 발급받아 와야 하는 불편이 따른다.

한편 선적기일을 지켜야만 하는 수출업체로서는 선적전검사 기일이 많이 걸리는 애로가 있어 앞으로 수출자의 애로를 완화하기 위해 팩스를 통한 신청과 검사장에서의 재신청 등의 방안 강구가 필요하며, 현장에서 검사기관 검사자의 고압적인 자세와 불친절 등 서비스의 개선도 시급하다.

참고로 주요 선적전검사기관과 품질검사 전문기관을 살펴보면 다음과 같다.

선적전검사 전문기관

선적전 검사전문회사	국 적	비 고
Societe General De Surveillance, Sma.(주) Bureau Veritas(주) Intertex Services International(주) Danikel C. Griffiths(주) Overseas Merchandise Inspection(주) Thionville Laboratories Inc.(주)	스위스(제네바) 프랑스(파리) 스웨덴(스톡홀름) 영국(런던) 영국(런던) 프랑스(파리)	한국에 현지법인 (SGS Korea사)를 설치 하고있음
SGS-Control Consulting Gmbh(주) Caleb Brett(주) Cotechna Inspection(주) Swede-Control Consulting Group	독일(함부르크) 독일 (함부르크) 영국(런던) 스웨덴(스톡홀름)	SGS사의 독일현지법인

품질검사전문기관(예시)

품질검사 전문회사(예시)	국 적	비 고
Moody-Tottrup International Plc.(주)	영국(런던)	지주회사(MTI)임
Moody-Tottrup Corp.(주)	미국 (피츠버그)	MTI의 현지법인
Moody Korea co.(주)	한국 (서울)	MTC의 한국현지법인
International Inspection and Testing Corp. (주)	일본 (토쿄)	한국에 지사설치, 운영 삼영검삼영 검사(주)와 합작으로 한국내에
Ebasco Eingeering Co. (주)	미국	Ebasco Qualtech Korea(주)설립

참고 : 수입선의 요구에 의거하여 수출국 현지에서 상품에 대한 품질검사 (규격, 재질, 제작형태·상태 등에 관한 검사)만을 전문으로 담당하는 기업체가 선진국에서는 상당수 성업하고 있음.

IV. 선적전검사제도운용에 대한 문제점

1. 주요 현황 문제

가. 국제무역상의 문제점

주로 아프리카, 중남미, 동남아의 저개발국가가 채택하고 있는 PSI제도는 수입국의 세관원의 부정 부패를 차단하여 관세수입을 증진시키고 외환관리 등을 목적으로 전문적인 선적전 검사기관에 검사를 위탁하여 수입품의 품질, 수량, 과세가격 등의 사항을 검사하고 있다. 그러나 동제도는 수입국에서 행해지는 것이 아니라 수출국에서 행하여지므로 수출업자에게는 인적, 물적, 시간적 비용을 초래하고 있어 상당한 부담으로 작용하고 있다.

선적전검사로 인해 대부분의 개발도상국인 검사시행국은 부정부패 방지, 세수

확보 등 긍정적인 측면이 있으나 수출국은 동검사로 인한 시간 지체, 물류비 증대 등 물적·인적 피해를 입고 있다. 1995년도에 실시한 대한상공회의소의 선적전검사 운용실태에 관한 설문조사에 따르면, 무역업체들은 검사 시간의 과다 소요(검사에서 검사증 발급까지 약 2주소요), 검사기관 본사직원들의 불친절한 응대, 일선 검사원의 고압적 자세, 검사 시작에서 완료하여 NEGO할 때까지 거래 중단, 수입대금 지급거절 등 여러 가지 형태의 인적·물적 불편을 겪고 있는 실정이 조사결과 나타나고 있으며, 이러한 어려움은 대기업보다는 중소기업이 심각하게 겪고 있는 것으로 나타나고 있다. 대부분의 업체가 선적전검사의 피해를 예로 들며, 검사 폐지를 강력하게 원하고 있으나, 검사가 불가피한 점을 감안하여 동검사회사의 비효율적이고 자의적인 업무행위를 규율할 수 있는 제도적 장치의 마련이 요청된다고 주장한다. 한편 선적전검사에 대한 이해가 부족한 업체의 경우 동검사행위를 검사시행국과의 불평등계약으로 까지 이해하려는 경향도 있다.

나. 검사증 발급

대부분의 업체가 검사 5일전 신청 및 긴급서류 접수의 어려움을 겪고 있다. FAX 신청불가, 검사후 3영업일 이후 검사증 발급과 이로인한 NEGO 지연 등이 수출업체의 애로사항으로 대두되고 있다. 이에 따라 업체들은 검사 3일전 신청으로 단축, 긴급서류의 융통성 있는 접수, FAX 신청(특히 지방업체의 경우 접수 및 검사증 수령 등을 위해 서울로 2-3차례 방문하는 불편 해소), 검사기관 본사 직원의 친절교육 강화, 신속한 검사증 발급 등을 요망하는 것으로 나타났으며, 이외에 복잡한 서류제출 요구와 검사기관의 토요일격주 유무로 인한 어려움, 검사기관의 다소 비싼 검사비·재검사비 등에 대해 애로를 느끼고 있는 것으로 나타났다.

다. 검사 및 가격판정 문제

검사기관의 업체별 자료와 품목별 자료의 미비로 인해 접수때마다 같은 서류를 요구하는 것 외에 2차 서류심사시 과다한 서류제출 요구 등의 애로가 있으며,

품목별 제품특성에 대한 이해 부족으로 인한 과도한 자료제출요구(제품에 대한 노하우, 실험 데이터 등)로 인한 불편과 함께 자칫 무역업체의 정보가 누출될 위험이 항상 도사리고 있기 때문에 업체에서는 검사기관의 제품특성에 맞는 제품검사방법을 개발, 적용하길 바라고 있다.

그러나 무역업체의 수출에 있어서 가장 중요한 문제인 가격판정문제 역시 빈번히 발생하는 것으로 각 업체들은 나라마다 조금씩 상이한 기준(PREVAILING EXPORT PRICE 혹은 국내 내수판매가격의 적용)과 검사기관의 NEGATIVE한 업무 태도로 인해 애로를 겪고 있으며, 가격판정에 있어 문제가 발생했을 때 판정가격을 수출업체에게는 알려주지 않고 수입국 바이어에게만 통보됨으로써 문제과약에 시일이 소요되고 그 해결에 상당한 시일이 소요되고 있는 형편을 지적하고 있다.

그 예로서 검사기관은 업체가 제출한 가격자료에 대해 불신하고 있으며, 때로 임의적인 H.S 코드적용과 동일제품에 대한 가격변동시 시장상황에 대한 자체 조사보다는 업체의 설명 혹은 1회 조사한 가격으로 판정하는 불성실을 보이고 있음을 지적한다. 한편 이로 인한 문제가 발생했을 때 업체는 검사기관 이외에는 이의를 제기할 곳이 없기 때문에 검사기관의 자의성이 개입될 여지가 큰 반면에 부당한 판정이 나왔을 경우 무역업체는 전적으로 그 위험을 감수해야만 하는 실정을 호소하고 있다.³²⁾

라. 현장 검사 및 검사원의 서비스

대부분의 업체들은 일선 검사원의 권위주의적인 태도와 불친절을 가장 큰 애로로 꼽고 있다. 검사원과의 검사시간 예약이 잘 지켜지지 않고 있으며, FCL인 경우 오후에만 검사가 나오는 등 업체의 편의보다는 검사기관의 편의를 우선시하고 있다.

이외에도 검사원의 숫자부족 및 자질부족, 품목에 대한 전문성 결여로 인해 품질검사 보다는 수량, 포장상태 등 형식적 외관검사 밖에 이루어지지 않고 있는 등 검사업무의 비효율이 발생하고 있으며, 제품 특성을 감안하지 않은 검사로 인해 업체가 피해를 보는 경우도 있다고 주장한다.

32) 대한상공회의소, 선적전검사 운용실태에 관한 설문조사결과, 1996. 10.

2. 절차상 문제

수입자의 요구에 따라 수출자가 FCL Cargo로 검사를 받아서 봉인을 하면 수입지에서는 검사없이 신속하게 통관하므로 편리하게 이용된다. 수출하는 물품이 FCL Cargo로 처리되는 경우 컨테이너 도하시간과 검사원 도착시간을 맞추는데 어려움이 있으며, 검사원과 서로 시간을 못맞춰서 제때에 검사를 못받고 검사원이 돌아가는 경우에 재검사를 받으려면 처음부터 다시 검사를 신청하여야 하므로 시간과 인력부담이 많이 걸리는 등의 문제가 발생된다.

한편 과거에는 PSI를 받는 거의 모든 나라가 CRF를 발행하였으나 현재는 전산화의 발달로 인해 필요한 서류는 전산망(EDT)을 통해 보내지만 대부분의 경우 서류를 사용하지 않고, 수출자가 네고를 할 때 CRF를 대신해서 레이블을 네고서류에 붙여주는데 이 레이블에 검사내용이 입력되어 있다. 현재 CRF를 붙이는 나라는 아프리카 몇몇 나라 뿐이며, 필리핀 등 대부분의 PSI를 받는 국가는 라벨을 사용하고 있다.³³⁾

3. 검사신청에서 검사증(CRF) 발급상 문제점

현황 및 문제점	개선의견 및 요망사항	
-FAX 신청 불가	-FAX 신청가능범위 확대 및 업체에 대한 홍보가 요구됨	
-1차 서류 및 2차 서류 접수시 중복 송부 요구(예를들어 사본 2부 필요시 팩스를 두 번 넣어달라고 요청)	-서비스 개선 요망	
-검수기관의 서류접수의 일방적 업무관행 (신청서류 접수시 약간이라고 기재내용이 불충실하거나 팩스 송신후 유선 미확인시 접수 취소) -1차서류 접수시 원본제출 요구	-업체의 입장을 고려한 업무태도 요망 -팩스 신청	

33) 대한상공회의소, 선적전검사 운용실태에 관한 설문조사결과, 1996. 10.

현황 및 문제점	개선의견 및 요망사항	
<p>-검사 5영업일전까지 신청하고 검사 3영업일후 검사증을 발급함에 따라 납기이행의 어려움, NEGO 지연으로 인한 신속한 자금회전의 어려움 등 유무형의 손실 발생</p> <p>-검사소요시간이 검사기관'의 업무량에 따라 결정되는 경향(2차 검사신청후 CRF 발급까지의 소요시간 불분명)</p> <p>-CRF 발급지연으로 인해 화물이 양하지에 도착해도 통관을 못하는 사례가 빈발함.</p> <p>-특히 항공운송의 경우 물품 도착후 서류 미도착으로 인해 바이어측의 보관비 부담이 추가로 발생</p>	<p>-신청일을 현행 검사 5영업일이전 신청에서 3일전 신청으로 단축하고, 의무처리기간의 명시</p> <p>-검사증명서 발급 사실을 관련업체로 FAX 통보 요망</p> <p>-FINAL 서류제출 당일 발급요망</p> <p>-CRF 발급지연시 지연사유의 통보 및 검사시 유의사항 사전 통보</p>	<p>-타검사기관의 경우 신청 다음날 검사가능</p>
<p>-1차 검사후 2차 서류를 가지고 거래은행에 NEGO를 할 수 있는데, 그 기간이 길어서 L/C상의 NEGO 기일을 넘겨 손해를 보는 경우가 많음.</p>	<p>-1차 검사시 2차서류를 즉시 발급하면 이와같은 손해는 면할 수 있음.</p>	
<p>-LOCAL 구매시 CRF 발급에 3-5일 소요되므로 구매업체에는 대금을 먼저 지불하고, NEGO는 3-5일 후에 하는 불편이 있음.</p>	<p>-신속한 NEGO를 위해 검사증(CRF) 발급은 당일 처리요망.</p>	
<p>-포장후 검사 개시로 인해 재포장해야 하는 문제</p>	<p>-포장전 검사 가능 요망</p>	
<p>-방문하여 검사신청하고, 최종결과도 직접 본사로 방문하는 등 2-3차례 방문에 따른 시간적 비용 발생과 검사 및 NEGO 지연으로 인한 물류비 증가 등 업체에 부담 가중</p> <p>-서울지역이 아닌 수도권 및 지방업체의 경우 서류접수 및 검사증 수령을 위해 SGS KOREA사 서울 본사로 직접 방문함으로써 생기는 시간적 비용 부담</p>	<p>-접수 및 2차서류는 팩스 신청</p> <p>-지방업체의 경우 증명서의 등기우편 발송요망 또는 검사신청시 CRF 수령지를 기재토록하여 지방사무소에서 발급증을 받을 수 있기를 희망</p>	
<p>-토요일검사의 경우 40 FT' 1대로 제한하고 있음.</p>	<p>-토요일 검사의 수량제한 폐지 요망</p>	

4. 분쟁조정

미국, 독일을 비롯한 선진국에서는 선적전 검사기관의 과도한 횡포를 막을 수 있는 규제장치를 국내법으로 마련하고 있으나 현실적으로 여전히 많은 문제가 발생하고 있다. 현재 국내에서 영업을 하고 있는 검사기관은 수입국정부의 지침 내지는 수입국 국내법에 의해 규제를 받고 있는 반면에, 국내에서는 이들 검사기관의 과도한 행위를 규제할 수 있는 아무런 법적 장치가 없었기 때문에 수출자와 선적전검사기관의 분쟁에 대해 이를 원만히 해결할 수 있는 장치를 대외무역법 제42조에 규정하여 1997년 3월 1일부터 선적전검사 분쟁의 조정·중재를 상사중재원에서 전담하게 되었다.

1) 독일

검사회사의 가격평가 즉, 사실상의 「가격규제」는 법과 경제의 일반원칙에 어긋난다고 주장하고 있다 즉, 독일은 가격을 협의결정할 수 있는 자유는 사기업의 자율성을 보장하는 것이며, 「계약은 준수되어야 한다」는 원칙은 계약법에 있어서의 요소적인 사항이며, 계약체결의 자유를 인정하는 시장경제체제는 가격의 「적정성(appropriateness)」을 보장하여야만 한다고 주장하면서 ① 가격규제는 국제무역의 요소인 계약내용의 자유 및 계약준수의 자유에 위배되는 것이며 ② 또한 동 규제는 수출절차상의 지연, 추가비용의 부담 및 관료주의성 때문에 무역에 상당한 부정상적인 장애요인으로 등장하고 있다고 주장한다. 이에 따라 독일은 1983년 6월 1일 선적전 수입검사회사의 활동범위 및 업무에 제약을 가하는 입법조치를 취한 바 있다.

구서독정부는 동 제도시행개발국, 특히 나이지리아 등과 문제점에 대하여 논의하였는 바, 별 효과가 없었으며 또한 EC나 OECD와의 국제적 접촉에서도 별진전을 보지 못하자 1983년 6월 1일자로 '대외무역지급 규제'를 제정하여 서독내 선적전 수입검사회사의 가격규제행위를 정부의 허가대상행위로 규정하였으며, 이에 따라 SGS-Control-Co사에게 과도한 가격규제 및 특히 기업의 업무상 비밀정보를 제출 요구하지 않는다는 조건 등으로 인가를 내주었다.

이로써 당분간 수출업자의 불평은 사라지는 듯하였으나, 동 검사회사의 수가 증가하고 인도네시아와 같은 국가들이 동 제도를 강력히 실시함에 따라 다시 불

평이 생기기 시작하여 구서독은 1985년초 연방의회가 동 문제에 대한 청문회를 개최하여 가격규제에 대하여 타수출국과의 경쟁이 논의의 초점이 되었다.

2) 프랑스

계약은 준수되어야 한다는 명제와 관련하여 볼 때 선적전 수입검사는 국제무역원칙의 위반이며, 또한 시간낭비를 초래하고 더 나아가서 사기업의 업무상의 비밀정보에 대한 침해이기도 한 것이라는 입장을 취하고 있다.

3) 미 국

수출계약이 일단 체결되었으면 동 계약가격은 계약 당사자 쌍방을 구속하기 때문에 추후 이에 대한 재검토의 여지가 있을 수 없으며, 더구나 검사회사에 의한 제품과 가격에 관한 업무상의 비밀정보노출요구는 받아들일 수 없다고 주장하고 있다.

미국은 검사회사 및 동 제도를 시행하고 있는 교역상대국(특히 인도네시아, 베네주엘라, 나이지리아 등)과 쌍무적인 협의를 하여 왔으나, 극히 예외적인 경우를 제외하고는 동 검사제도의 시행으로 말미암아 폐해를 제거 내지 최소화하는 데에는 실패하였다.

선적전검사제도에 따른 가격규제의 문제와 동 제도를 채택하고 있는 개도국이 증가함에 따라 미국의 수출업체는 1986년 9월, 그중 5개 국가에 대하여 미국무역법(1974년 Trade Act 제301조)에 의거하여 보복조치를 취할 것을 정부에 청원하였다. 이에 따라 레이건행정부는 1986년 10월 21일 그 대응조치로써 5개항으로 구성된 행동계획을 마련하였는 바, 즉

- ① 선적전 수입검사제도가 미국의 교역에 미치는 영향에 대한 미국무역 위원회(USITC)의 조사실시
- ② 동 제도실시국가에 대한 미국의 우려를 환기시키면서 쌍무적 협의를 개최
- ③ 동 제도로 말미암아 어려움을 겪고 있는 미국의 수출업자와 동 조사회사를 접촉시킴으로써 동 검사회사의 업무활동에 대한 의견청취(모니터링)
- ④ 미국내에서의 선적전 수입검사활동을 제한할 수 있는 국내입법 또는 기타 적절한 조치의 고려

⑤ GATT 관세평가위원회 및 기타 적절한 다자간 협상의 장에서 동 문제를 제기함으로써 다자간의 해결을 추구하는 것으로 구성되어 있다.

그런데 그후 이에 따른 조치집행의 결과는 그렇게 만족스러운 효과를 가져오지는 못하였다.

쌍무적인 협의는 별다른 긍정적인 결과를 맺지 못하였으며, 미국행정부 동검사회사 및 미국수출업자간의 지속적인 대화 및 모니터링은 동 검사절차에 있어서 문제의 개선을 가져 왔으나, 핵심적인 문제인 상품의 가격 및 동 평가문제에 있어서는 전혀 진전을 이루지 못하고 있다.

이에 자극받아 미국은 종합무역법(The Omnibus Trade and Competitiveness Act of 1988)에 선적전 수입검사제도의 규제에 관한 조항을 규정하여 미국 내에서의 동 검사회사의 설립을 행정부의 인가사항으로 전환시켰으며, 동 회사의 업무활동범위도 규제할 수 있도록 하고 있다. 또한 동 제도의 시행으로 말미암아 피해를 입은 미국의 수출업자는 동 제도시행당사국에 대하여 불공정 무역행위를 이유로 하여 미국측의 보복조치를 청원할 수 있게 하고 있다(동법 제301조).

4) 일 본

개도국의 동 검사제도가 품질 및 수량검사의 차원을 벗어나 가격의 적정성까지 다루고 있는 것은 문제점이라고 지적하고, 이로 인하여 수출절차의 지연, 추가비용의 발생, 수출 및 제조업체의 비밀누설의 가능성이 있다고 부정적인 입장을 보이고 있다. 이들 국가들중 특히 일본은 미국의 강력한 입장에 동조하고 있다.

5) 스위스

세계 최대의 선적전 수입검사회사(SGS사) 및 수많은 현지법인을 운영하고 있는 스위스는 동제도의 위축 내지 폐지로 말미암아 입게 될 막대한 서비스상의 손실을 방지하기 위하여 동 제도의 문제점이 국제적으로 부각되는 것을 꺼리고 있다.

6) 영 국

국제외교 및 상거래에 능한 영국은 정부자체로서는 동 제도에 대하여 가시적인 조치를 취한 바 없고, 오히려 역으로 영국소재 검사회사들은 동 제도에 대한 부적절한 홍보 및 오해로부터 많은 문제점들이 발생한다고 생각하고, 자체적으로 적극적인 대응책을 마련하기 시작하였는데, 그 일환으로 동 검사회사들은 자사의 상세한 내부조직설명까지를 포함한 선적전 수입검사제도 전반에 관한 안내책자를 발행·배포하였다. 동 검사제도의 경영조직은 상품베이스가 아닌 지역적 베이스로 재편되었으며, 또한 표준문서 대신에 텔렉스, 팩시밀리 및 컴퓨터 같은 시설의 활용이 허용되었다.

V. 선적전검사분쟁조정 의 해결

1. 입법취지

선적전검사기관이 행하는 가격판정, 수량판정, 관세율적용 등에 있어서 수출자가 불만이 생기게 되고 이에 대해 선적전 검사기관에 이의신청을 할 경우에도 수입국정부의 기준이라는 이유로 책임을 회피하는 경우가 빈발하므로 선적전검사기관과 수출자간의 분쟁을 공정하게 판단할 수 있는 제도적 장치가 필요하기 때문에 선적전검사와 관련한 분쟁조정 등에 관한 근거법규를 마련하였다. 이에 따라 1996년 12월 30일에 개정된 대외무역법(법률 제5211호) 제42조(선적전검사와 관련한 분쟁조정 등), 1997년 2월 28일에 개정된 대외무역법시행령(대통령령 제15296호) 제94조 내지 105조 및 대외무역관리규정(통산산업부고시 제1997-32호) 제7-2-1조 내지 제7-2-8조에서 선적전검사와 관련한 분쟁조정등에 관한 세부사항을 규정하고 있다.

2. 분쟁조정 · 중재기관

대외무역법시행령 제116조(권한의 위임 · 위탁) 제12항 제2호의 규정에 의하여, 통상산업부장관의 조정위원회의 구성 · 운영 등에 관한 권한을 대한상사중재원(이하 “중재원”이라 한다)에 위탁하였다. 또한 동 시행령 제104조에서는 선적전검사 중재기관으로 대한상사중재원을 지정하여 중재법의 규정에 따른 중재를 하도록 하였다.

3. 조정위원 후보자명부의 작성 · 유지

중재원장은 대외무역법 제42조 제2항의 규정에 의하여 수출자와 선적전검사기관 사이에 발생하는 분쟁을 해결하기 위하여 분쟁조정위원회(이하 “조정위원회”라 한다)를 구성하여 분쟁을 조정한다.

이때 중재원장은 조정위원회의 조정위원후보를 위촉하여 조정위원후보자명부를 작성 · 유지하여야 하는데, 조정위원후보자는 중재원, 한국검수검정협회, 대한상공회의소에서 추천한 총 60인 이내(각 20인 이내)로 한다.

참고로 중재원장이 추천하는 조정위원회 조정위원후보의 자격기준은 다음과 같다.

- (가) 판사 · 검사 또는 변호사 경력이 10년이상인 자
- (나) 상장기업 임원으로서 5년이상 근무한 자
- (다) 관련분야를 전공한 자로서 부교수이상인 자
- (라) 한국주재 외국상사 임원인 자
- (마) 1. 중재원 소속의 이사 이상인 자
2. 중재원소속 직원으로서 10년이상 관련업무의 경력이 있는 자

4. 분쟁조정위원회의 구성

조정위원회는 3인의 조정위원으로 구성한다(대외무역법 시행령 제96조 제1항).

조정위원회의 조정위원 구성은 조정위원후보자명부에 등재된 조정위원 후보 중에서 대한상사중재원장(이하 중재원장이라 한다), 한국검수검정협회, 대한상공

회의소가 각 1인을 추천하여 중재원장이 위촉하며, 조정위원회의 위원장은 중재원장이 추천한 자가 된다. 이 경우 조정위원 추천요청이 통지된 후 2일이 경과한 때까지 한국검수검정협회, 대한상공회의소의 조정위원 추천이 없는 경우에는 중재원장이 조정위원을 위촉한다. 이러한 규정을 두는 이유는 선적전검사 분쟁조정 의 성격으로 미루어 분쟁조정위원회 구성이 신속히 이루어져야 하기 때문이다.

조정의 결과에 이해관계가 있는 자는 조정위원이 될 수 없다. 그러나 당사자가 그러한 사정을 알면서도 이의를 제기하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.

조정위원으로 지명된 자는 자신의 공정성 또는 독립성에 관하여 이의가 제기 될 우려가 있는 때에는 이를 조정위원회에 통지하여야 한다. 이 경우 조정위원회 는 결정에 의하여 조정위원의 변경 여부를 결정하여야 한다.

중재원장은 조정위원회의 결정에 의하여 조정위원의 재위촉이 필요한 경우 및 조정위원이 조정의 역할을 거부하거나 이를 수행할 수 없는 경우에는 조정위원 회의의 구성에 따른 예에 따라 새로운 조정위원을 위촉하여야 한다.

조정위원회에는 간사 1인을 두며 중재원장이 지명하는데, 간사는 조정위원회 위 원장의 명을 받아 위원회의 사무를 처리한다.

5. 분쟁조정신청 및 통지

선적전검사와 관련한 분쟁이 발생한 때에는 당사자의 일방 또는 쌍방은 중재 원장에게 분쟁의 조정을 신청할 수 있다. 이 경우에 분쟁조정신청인이 수출자인 경우에는 미리 분쟁 당사자인 선적전검사기관에 이의를 제기하여 이에 대한 당 해 선적전검사기관의 검토결과가 표시된 후 분쟁조정을 신청하여야 한다. 다만 이의 제기후 2 근무일이 경과한 때에는 그러하지 아니하다.

조정을 신청하고자 하는 자(이하 “신청인”이라 한다)는 조정비용의 예납과 함 께 다음 각호의 사항을 기재한 조정신청서 5부를 중재원장에게 제출하여야 한다.

1. 당사자의 성명 및 주소(단, 법인인 경우는 법인의 명칭 및 주소와 그 대표자 의 성명과 주소를 병기)
2. 조정을 구하는 취지 및 이유
3. 대리인이 있는 경우는 그 성명 및 주소
4. 기타 분쟁조정을 위한 참고자료

중재원장은 조정의 신청을 접수하였을 때에는 이를 당사자에게 서면으로 통지한다. 접수된 사항의 추가 또는 변경하고자 하는 때에도 또한 같다. 다만, 경미한 사항에 대하여는 그러하지 아니하다.

6. 조정위원회의 회의

조정위원회의 위원장은 조정위원회의 회의를 소집하고 그 의장이 된다.

위원장이 회의를 소집하고자 할 때에는 회의의 일시·장소 및 부의사항을 정하여 회의개시 2일전에 각 조정위원에게 통지하여야 한다. 다만, 긴급한 사정 등 불가피한 사정이 있는 경우에는 그러하지 아니하다.

조정위원회의 회의는 조정위원 2인 이상의 찬성으로 의결하며 조정위원회의 회의는 공개하지 아니한다. 조정위원회는 분쟁의 원만한 해결을 위하여 필요한 경우에는 조정위원이 분쟁당사자의 의견을 듣거나 필요한 조사를 할 수 있다.

또한 조정위원회는 분쟁에 관한 외부 전문가의 기술적인 조언을 받을 수 있으며 이에 필요한 경비는 분쟁당사자에게 부담하게 할 수 있으며, 조정위원회는 분쟁의 해결을 위하여 필요한 경우에는 당사자들에게 서류 및 정보를 제출하게 할 수 있다.

7. 답변 및 반대신청

조정신청통지를 받은 조정의 피신청인(피신청인)은 3일 이내에 중재원에 서면으로 이에 대한 의견을 제출할 수 있다.

피신청인은 조정위원회가 구성된 때부터 3일 이내에 반대신청을 할 수 있다. 다만, 반대신청이 정상적인 조정절차를 방해한다고 인정되는 경우 조정위원회는 직권으로 이를 허가하지 아니할 수 있다. 피신청인의 반대신청은 신청인의 조정신청과 병합하여 심리한다.

8. 조정위원회 구성, 조정안 작성 및 통지

중재원장은 조정신청을 받은 때에는 3일 내에 조정위원회를 구성하고, 조정위원회 구성후 7일 내에 조정안을 작성하여 당사자에게 제시하도록 하여야 한다.

다만, 조정위원이 조정을 거부하거나 질병 등의 사유로 업무수행이 불가능한 경우 등 불가피한 사정에 의하여 조정안을 기간내에 작성할 수 없는 경우는 7일 이내의 기간을 정하여 그 기간을 연장할 수 있다.

조정안이 성립되면 그 조정안에는 다음 각호의 사항을 기재하고 조정위원 전원이 서명·날인하여야 한다.

1. 조정사건의 표시
2. 조정의 일시 및 장소
3. 당사자의 성명 및 명칭
4. 조정안의 주요내용

조정안이 작성된 때에는 조정위원회는 이를 당사자에게 통지하여야 하며, 조정안의 통지를 받은 분쟁당사자는 7일 이내에 조정안에 대한 수락여부를 조정위원회에 통지하여야 한다.

9. 조정비용

조정비용은 신청요금·경비 및 수당으로 구분한다. 조정신청을 하고자 하는 신청인은 조정비용(신청비용 50,000원, 조정위원 수당(100,000원*3인), 조정안 작성수당 50,000원)을 중재원에 예납하여야 한다.

당사자의 신청에 의한 경우 조정위원 및 간사의 소용경비, 증인 또는 감정인의 소용경비, 검사 또는 조사경비, 통역 또는 번역경비 등 조정에 소요되는 일체의 경비는 당해 당사자가 부담한다. 다만 그 경비가 조정위원회의 요청에 의한 것일 경우에는 당사자간에 따로 정함이 없는 경우 신청인이 부담한다. 예납액이 부족한 경우 중재원장은 신청인에게 추가예납을 요청할 수 있다.

당사자가 조정비용의 예납요청을 받은 날로부터 3일 이내에 이를 이행하지 않는 때에는 조정위원회는 조정절차를 정지하거나 종료할 수 있다. 다만, 일방의 당사자가 다른 당사자가 지급하여야 할 조정비용을 지급한 경우에는 그러하지 아니하다.

조정이 종료된 때에는 중재원장은 예납된 조정비용을 정산하고 잔액이 있는 경우는 이를 당사자에게 반환하여야 한다.

ABSTRACT

General Administrative Procedures of the Preshipment Inspection

1. Initial notification

Preshipment Inspection is initiated by Agency when it receives notice either from the importing country, or the seller, that an export needs to be inspected

1.1 Notice from the importing country

1.2 Notice from the seller

2. Preliminary price verification

After receipt of initial notification, Agency undertakes, Where possible, a preliminary price verification, based upon the Inspection Order and other contractual documents received.

3. Customs classification

When required by the Government of the importing country, Agency forms an opinion of the Customs Classification Code based upon the Customs Tariff Book and Rules of Classification of the country of importation. The Customs Classification Code determines the tariff rate on the basis of which the importer will be required to pay import duties.

4. Import eligibility

5. Arrangements for physical inspection

5.1 Inspection request from seller

5.2 Place of inspection

5.3 Date of inspection

5.4 Physical inspection procedures

6. Physical inspection results

When the physical inspection is completed, the inspector submits his report to the Agency office and the result of inspection will be communicated to the seller and, where applicable, the place of inspection.

The result will state: satisfactory or conditional of unsatisfactory. The seller is welcome to present his views in writing to Agency in the event there is any query regarding the issuance of a conditional of unsatisfactory inspection result.

6.1 Satisfactory

6.2 Conditional

6.3 Unsatisfactory

7. Shipment of the goods

The seller is advised to check with Agency prior to shipment if the physical inspection result has not been received or there are any doubts concerning whether a Clean Report of Findings will be issued.

8. Final price verification and classification

Based on the results of physical inspection and appropriate final documents, Agency finalises the price verification and the Agency opinion of Customs classification code. When the preliminary price verification has not resulted in any unresolved questions and the inspection result and other documents received are consistent with the preliminary documentation, Agency will not normally require any additional information.

The main exception would be if the terms of sale require reference to prices at the date of shipment.

9. The Report of Findings

9.1 Types of Reports of Findings

- Clean Reports of Findings(CRF)

The Agency will issue a Clean Reports of Findings(CRF), or equivalent document, normally within two working days after receipt of the necessary correct final documents and a satisfactory result in all aspects of the inspection.

- Discrepancy Report

참 고 문 헌

- WTO Secretariat, Preshipment Inspection Independent Review Procedures: Guidelines for Exporters
- WTO Agreement on Preshipment Inspection (MTN/FA II-A1A-10)
- WTO Agreement on Preshipment Inspection G/PSI/N/1/Add.5, Feb. 3, 1997.
- WTO Agreement on Preshipment Inspection G/PSI/IE/1/Rev.1, Apr. 3, 1997(97-1334).
- WTO Agreement on Preshipment Inspection G/PSI/IE/3 G/L/120, Oct. 18, 1996.
- SGS, Preshipment Inspection of Imports: Guideline for Exporters
- SGS, Seminar on Preshipment Inspection(PSI) Procedures for Pakistan, Sep. 21, 1995.
- 대한상공회의소, 선적전검사 운용실태에 관한 설문조사결과, 1996.10.
- 대외경제정책연구원, WTO 체제의 정착과 신통상의제, 1996.10.
- 통상산업부, 세계무역기구 설립을 위한 마라케쉬협정, 1996.4.
- 대한무역진흥공사, UR 최종협정문, 무공자료 94-3, 1994.
- GATT, GATT Dispute Panel Report, L/5198, 1982.
- GATT, GATT Dispute Panel Report, L/6175, 1987.
- GATT, GATT Dispute Panel Report, DS10/R, 1990. 11.