

무역의 안전과 원활화를 위한 일본기업의 AEO 제도 도입방안에 관한 연구*

우 성 구**
김 재 명***

-
- I. 서 론
 - II. AEO 제도도입의 필요성과 영향
 - III. 일본 AEO 제도의 도입과 정책
 - IV. 일본기업내 AEO 제도의 자발적 도입방안
 - V. 결 론
-

주제어 : 테러리스트, AEO 인증제도, 세계관세기구, 일본세관

I. 서 론

2001년 9월 11일 미국금융가의 상징이라 할 수 있는 뉴욕·맨해튼에 있는 WTC빌딩에 항공기가 충돌한 결과 두 개의 고층빌딩이 붕괴되었다. 이 사건

* 이 연구결과물은 2010년도 경남대학교 학술연구장려금의 지원에 의해 수행된 것임.

** 경남대학교 경제무역학부 교수, 주저자

*** 경남대학교 경제무역학부 강의전담교수, 공동저자

후 얼마 지나지 않아 워싱턴의 국방부빌딩에도 민간항공기가 돌입하여 빌딩내 거주자와 인근주민이 피난하게 되어 한 때 미국정부의 정치기능이 완전히 마비되었다. 그 후 두 사건은 항공기의 단순한 사고가 아니라 미국을 겨냥한 고도의 정치테러사건이라는 것이 명확하게 되었다.

뉴욕과 워싱턴에서 발생한 9·11 테러사건은 국제사회전체에 정치, 경제, 안전보장정책, 더욱이 문화와 문명 등 모든 분야에 있어서 커다란 충격을 주었다. 특히 그 후 미국의 안전보장대책에 미친 영향은 너무나 큰 것이었으며 그 파문은 점차로 국가정책에 반영되게 되었다. 미국 무역정책의 변화는 다른 국가의 무역정책에도 영향을 주었다.

세계 각국의 세관 당국이 직면하고 있는 문제는 대동소이하다. ‘신속’과 ‘안전’ 사이의 조화가 그것이다. 신속에 중점을 두면 안전이 저해되고, 안전에 치중하다보면 정상적인 물건의 흐름이 나빠져 기업 활동을 저해할 수 있다. 9·11 테러사건 이후 각국의 세관당국은 행정역량의 중심을 신속에서 안전으로 옮겨놓았다. 최근에 중점 단속대상이 되는 물건의 범위가 전통적인 총기·마약류에서 식품·의약품·부품 등으로 확대되고 있다.¹⁾

이에 따라 각국 세관은 그 관리방법을 계속적으로 변경하고 있다. 물건 하나하나를 세부적으로 검사하던 방식에서, 그 물건을 수출하는 사람이나 기업의 신용도를 먼저 보는 방식으로 변경하는 것이다. 이와 관련해 새로운 제도들이 도입되고 있으며 대표적인 것이 AEO(Authorized Economic Operator)²⁾이다. AEO란 세관이 기업의 안전성을 인증하고, 이들에 대해서는 자국뿐만 아니라 외국의 세관절차에서도 검사생략 같은 혜택을 부여하는 제도로 정의할 수 있다.³⁾ 현재 AEO 시행국들의 무역규모는 전 세계 무역량의 63% 수준이다. 2002년 4월 미국의 C-TPAT(Customs-Trade Partnership Against Terrorism) 제도 시행으로 시작된 AEO 제도는 현재 한국, EU, 일본 등 전 세계 45개국

1) http://www.bizmon.com/News/NS_View.asp?B_No=463392&N_Code=1400

2) AEO의 번역은 인정사업자, 허가사업자, 인정경제사업자, 무역관련사업자 등이 있지만 현재는 AEO로 그대로 사용하는 경우가 많다.

3) W. David, “The Changing Role of Customs: Evolution or Revolution?”, *World Customs Journal*, Vol.1, No.1, 2007, p.32 ; M. Schmitz, “Speech on the WCO Framework of Standard and the Implementation of United Nations Security Council Resolution 1540,” Feb. 23, 2007.

에서 시행 중이다. 국가별로 살펴보면 미국 업체가 약 9,300개, 유럽 업체 약 700여개, 일본 업체는 약 350여개 등이다.⁴⁾

세계적인 안전강화 추세에 맞추어 우리나라도 2008년에 법적인 근거⁵⁾를 마련하였으며 2009년 4월부터 종합인증우수업체 공인 및 관리업무에 관한 고시를 통해 관세행정 법규준수도를 제고하고 수출입통관을 원활하게 하는 것을 목적으로 시행하고 있다.⁶⁾ 2010년 2월 현재, AEO 인증을 획득한 공인업체는 31개 분야 18개 업체가 있다.

일본은 주요국들의 AEO 제도 도입추세 가속화에 따른 대응 필요성을 인식하고 물류보안확보 및 원활화의 동시달성을 위해서 통관절차 시 보안관리와 법규준수의 체제가 정비된 수출입자 등에 대해서는 더 많은 편리성의 제공을 도모하기 위한 법령을 정비하였다.

한편 AEO 제도에 관한 선행연구는 상당히 이루어지고 있지만, 일본 AEO 제도에 관한 연구로는 남풍우·최준호(2006), 안재진(2008), 上斗米明(2008) 등이 있는데, 이들 연구에서는 일본 AEO 제도에 관한 일반적·개괄적인 분석을 중심으로 이루어지고 있다. 본 연구에서는 일본 기업의 AEO 제도 도입과 관련한 기대효과에 대해 구체적·체계적으로 분석하고 있는 것에 기존의 연구와는 차이가 있다.

본 연구에서는 AEO 제도도입의 필요성과 영향에 관하여 개괄적으로 설명하고, 현재 일본에서 실시하고 있는 AEO 제도의 정책을 분석한 후, 일본기업 내의 AEO 제도 도입방안을 분석하고 있다. 특히 일본 AEO 제도의 도입정책 가운데 가장 중요한 위치를 차지하고 있는 특정수출신고제도와 특례수입신고제도의 자발적 도입방안을 통한 기대효과를 중심으로 분석하고 있다.

4) <http://monthlymaritimekorea.com/news/newsview.html?idx=4933>

5) 관세법 제255조의 2(수출입 안전관리 우수공인업체)와 관세법시행령 제259조의 2(수출입 안전관리 기준 등), 제259조의 3(수출입 안전관리 우수업체의 공인절차 등) 등이다.

6) 남풍우, “국내기업의 AEO 공인활성화를 위한 정책방향,” 「관세학회지」, 제10권 제4호, 한국관세학회, 2009, p.130.

II. AEO 제도도입의 필요성과 영향

1. 9·11 테러사건 이후 미국 무역정책의 동향

9·11 테러사건은 전세계의 물류보안 패러다임을 변화시키는 직접적인 계기가 되었으며, 이 사건의 최대 피해자인 미국은 지속적으로 물류보안제도를 도입해 자국으로 유입되는 화물의 안전기준을 강화하고 있다. 9·11 테러사건 이후의 동향의 하나로서 종래 미국재무성 관할하에 있던 미국관세국(U.S. Bureau of Customs)은 2003년 1월에 창설된 국토안전보장부(Department of Homeland Security : DHS)산하로 옮기고, 그 명칭도 미국세관·국경보호국(U.S. Bureau of Customs and Border Protection : CBP)으로 변경되었다.⁷⁾

종래 미국 세관의 주요 업무는 밀입국자와 마약 등 밀수입의 저지, 동식물 검역, 지적재산보호, 국제무역의 원활화, 적정한 관세의 징수, 무역관련법규의 시행 등이었지만, 이것에 국제거래의 국경에 있어서 미국민의 안전·치안에 미칠 가능성이 있는 물자 등의 유입을 중지한다는 업무가 부가되었다.⁸⁾ 아래에서는 테러대책초기에 공표된 그 대표적인 것을 간략하게 설명한다.

우선 컨테이너안전협정(Container Security Initiative : CSI)이란 미국행 또는 미국경유로 다른 향으로 향하는 컨테이너선적 화물을 대상으로 하고 미국 행으로의 컨테이너 선적이 많은 향에 CBP 검사관을 주재시켜,⁹⁾ 고위험 컨테이너를 중심으로 하여 X선 등을 이용하여 화물에 대한 검사를 하여 컨테이너 내부에 있는 화물검사와 동시에 모든 정보와 정보망을 동원하여 위험정보를 수집하여 대테러의 위험성을 내포하고 있는 컨테이너를 찾아내는 해상화물의 보안프로그램으로써 2002년 3월부터 실시되고 있다.¹⁰⁾

7) L. A. Glick, *Guide to United States Customs and Trade Laws*, 3rd ed., Wolters Kluwer, 2008, p.11.

8) 미국에서 말하는 안전이란 미국국경과 국내뿐만 아니라 미국으로 화물을 수출하는 선적항에까지 보안구역을 확대하여 해석하고 있다.

9) M. McNicholas, *Maritime Security*, Elsevier, 2008, p.126 ; 이 같은 향을 CSI항이라고 부르며 전세계에 58개항이 있다. 일본에서는 2003년 3월부터 도쿄, 요코하마, 나고야, 코베의 4개항이 지정되어 있다.

10) W. K. Talley, *Maritime Safety, Security and Piracy*, informa, 2008, pp.237-240 ; L. Ritter, et al., *Securing Global Transportation Networks*, McGraw-Hill, 2007, p.150 ;

또한 9·11 테러사건은 미국내로 유입되는 모든 화물과 사람들에 대한 철저한 보안검색의 필요성을 일깨워주는 계기가 되었다. 이에 가장 우선적으로 도입한 제도가 C-TPAT 제도인데 이는 2001년 11월에 도입되어 2002년 4월부터 본격적으로 시행된 제도이다. 미국에 수입된 화물의 공급체인에 관계되는 사업자, 예컨대 수입자, 운송인, 포워더, 창고관리자, 해외제조업자 등이 CBP가 제시하는 보안지침서에 따라 사내에 공급체인보안프로그램을 작성하여 CBP와 협력하여 실시하는 프로그램이다.¹¹⁾ 따라서 이 제도운영의 궁극적인 목적은 미국내 수입화물의 수입, 운송, 제조 및 보관의 각 과정에서 필요로 하는 보안강화방안을 요구하는 것이다.¹²⁾

또한 24시간규칙(24-Hour Advance Vessel Manifest Rules)이란 미국행 화물의 선적 24시간 이전까지 미국세관에 그 화물명세에 대한 제출을 CBP의 AMS(Automated Manifest System)를 통해 선사에 의무화하는 제도를 말하며 2002년 12월부터 운용이 개시되고 있다. 그 목적은 테러대책의 일환으로서 미국에 수입되는 화물정보를 미국세관이 선적 전에 입수함에 따라 CSI 프로그램을 지원하는 것에 있다.¹³⁾

CSI는 컨테이너를 실제로 검사하여 테러의 위험성이 있는 화물을 찾아내는 제도인데 비해, 24시간규칙은 이것을 서류상으로 판단하는 것이다. 이 규칙에 의해 획득한 정보 중에 의심스러운 화물이 발견된 경우에는 그 정보가 목적지에 연락되어 CSI 프로그램이 이행된다. 24시간규칙과 CSI가 상호보완관계를

당초 해상화물만을 대상으로 하였지만 현재는 항공화물에도 확대되고 있다.

- 11) L. Ritter, et al., op.cit., p.149 ; U.S.C.B.P., "Securing the Global Supply Chain: Customs-Trade Partnership against Terrorism Strategic Plan" 2004, pp.13-14 ; J. Matechak & N. Linendoll, "Safe Port Act and C-TPAT: Added Accountability and Benefits Defined," ReddSmith, 2007, pp.1-3.
- 12) W. K. Talley, op.cit., p.239 ; 최근배, "국제해상안전범죄의 규제와 대응방안에 관한 연구," 「해양비즈니스」, 제13호, 한국해양비즈니스학회, 2009, p.130 ; 최준호 · 강진욱, "무역안전을 위한 미국의 새로운 Security강화법의 주요내용과 대응방안-SAFE Port Act를 중심으로-," 「무역학회지」, 제32권 제3호, 2007, p.158.
- 13) W. K. Talley, op.cit., p.237 ; L. Ritter, et al., op.cit., p.149 ; 2009년 1월 26일부터 24시간규칙의 보완을 목적으로 하는 사전신고규제로서 "Importer Security Filing(10+2규칙)"이 시행되고 있다(송선욱, "미 관세청의 운송인 추가정보제출이 국제해상운송인에게 미치는 영향-10+2 법안을 중심으로-," 「관세학회지」, 제10권 제1호, 한국관세학회, 2009, p.3) ; 한상현 · 최준호, "WCO표준(Standard)에 대응하기 위한 각국의 보안조치강화방안," 「관세학회지」, 제8권 제4호, 한국관세학회, 2007, p.84.

유지함에 따라 미국의 대테러대책이 한층 확고한 것으로 되고 있다.¹⁴⁾

앞에 설명한 보안규제에 대한 직접적인 장점은 미국에 있지만, 미국은 보안 확보는 해당 국가의 이익도 될 수 있으며, 실시를 위한 비용은 참가국의 국민 경제와 항만을 보호하기 위한 보험이라고 볼 수 있을 정도로 가치가 있다는 것을 표명하여 이 제도의 실시, 협력을 요청하고 있다. 이를 위해 이 프로그램에 대한 참가자를 증가시키고 외국에서도 보안강화의 정책으로써 도입할 수 있도록 하기 위해서는 미국의 외교정책이 그 성공과 실패의 행방을 결정지을 수 있다고 할 수 있다.

2. AEO 제도 도입의 필요성

세계관세기구(World Customs Organization : WCO)는 국가간 무역 및 물건이동에 있어 테러방지 등 안전문제를 우선적으로 확보하면서 동시에 교역흐름을 저해하지 않는 방안에 대해 수 년 동안의 광범위하고 치밀한 논의 끝에 전세계 169개 회원국이 이행해야 할 표준규범을 만들어 “Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade”라는 명칭으로 전회원국이 참석한 WCO 총회(2005년 6월 23-25일)에서 만장일치로 채택하였다.

우리나라를 비롯한 157개 회원국이 본 규범에 가입 후 36개월¹⁵⁾ 이내 관련 법령 개정 등 필요한 조치를 이행하겠다는 의향서(Letter of Intent)를 제출하였고, 이에 따라 우리나라도 2007년 12월 30일 관세법 개정을 통해 AEO 제도 등의 법적 근거를 마련하고 AEO 제도를 시행하게 되었다.¹⁶⁾

2006년 WCO 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

14) M. McNicholas, op.cit., p.126 ; 최준호·강진욱, 전계논문, p.161 ; 항공화물의 시행당초는 대상 외로 되었지만 현재는 도착 4시간 전까지 제출의무가 부과되고 있다.

15) 개발도상국은 60개월 이내, 최빈국은 84개월 이내에 이행하도록 규정하였으며, 우리나라의 경우 2008년 6월까지 이행하기로 약속하였다.

16) 남풍우·안재진, “관세법상 「수출입안전관리 우수공인업체」(AEO) 제도의 효율적인 운용방안에 관한 연구,” 「무역상무연구」, 제39권, 한국무역상무학회, 2008, pp.317-318 ; 이일재, “AEO! 선택인가? 필수인가?,” 「관세와 무역」, 2009, p.26.

2)의 핵심에 해당되며, 상호인정을 통해 결국은 세관과 세관협력(Pillar 1)을 이루어내는 가교역할을 하게 될 것으로 보인다.¹⁷⁾ AEO는 이 같이 세관의 일정한 기준을 충족하고 협력하는 무역업체에 통관상의 혜택을 부여하는 제도를 일관성 있게 추진하면서 탄생한 제도이다.¹⁸⁾

이 제도는 신뢰성과 안정성이 갖춰진 기업에게는 자율적으로 관리하게 하고 통관을 신속하게 처리하는 등 혜택을 부여하는 한편 고위험 화물과 기업에 행정력을 집중함으로써 최종적으로는 사회의 안전과 국민의 건강을 보호하려는 것이다.

수출을 많이 하는 중소기업이나 해외에 진출해 있는 우리 대기업의 생산법인과 판매법인에서 겪는 어려움은 다양하지만, 가장 해결하기 힘든 것 중의 하나가 통관지연이다.

외국의 수입업자나 우리 판매법인은 판매하려는 제품을 신속하게 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.

이 같이 해외 공급체인관리과정에서 통관문제는 민간기업이 통제하기 힘든 부분이고, 현지 법규나 제도에 대한 이해부족은 물론, 국가별 관세행정이나, 물류 인프라 환경 차이가 있어 민간사업 혼자 스스로 해결하기에는 한계가 있다.

AEO는 이러한 문제를 해결하기 위한 관건이 될 수 있다. AEO는 관세청이 가장 신뢰할만한 파트너이자 국제적으로 안전한 기업으로 인정받기 때문에 AEO를 통해서 공급체인관리의 글로벌 장벽을 해소하고 수출경쟁력을 제고할 수 있다.¹⁹⁾

한편 9·11 테러사건은 국제물류환경과 관련하여 획기적인 인식의 전환을 유발한 사건으로, 기존의 테러활동과는 달리 공급체인의 어느 하나의 수단을 이용한 테러가 실제로 발생했고, 향후 이를 이용한 유사한 사건이 재발할 수

17) 박명섭·허윤석·홍란주, “해운·항만 국제테러방지를 위한 안보강화에 관한 연구,” 「해양비즈니스」, 제12호, 한국해양비즈니스학회, 2008, pp.46-47.

18) 한국관세무역개발원, 「2010 HS 품목별 수출입통관편람」, 2010, pp.2691-2692.

19) 관세청, 「무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO」, 2009.11.

있다는 가능성이 제기되었다. 이로 인해 주요국 및 국제기구에서는 글로벌 물류환경 변화에 적극적으로 대처하기 위한 방안을 도입하기에 이르렀는데, 이러한 인식하에 도입된 것이 공급체인제도, 즉 AEO이다.

공급체인의 어느 한 구간이 아니라 생산자로부터 소비자에 이르는 전체적인 “선(line)” 중심의 관리개념이 도입되었을 뿐만 아니라 개별물건에 대한 보안 강화보다는 물건을 취급하는 수출입관련업체를 관리함으로써 개별물건에 대한 보안을 담보하는 방향으로 관리의 개념이 전환되고 있다. 또한 최근에는 민·관 협력강화를 통한 보안강화를 도모하고 있는데, 글로벌 공급체인의 보안을 강화하는 것은 단순히 공공부분만의 또는 민간부분간에 시너지 효과를 창출하는 것이다.

2002년 6월 WCO 총회에서 채택한 ‘무역공급체인 안전 및 원활화’에 관한 결의안은 기존의 무역 원활화 원칙을 추구하는 동시에, 국제무역공급체인을 테러 및 다른 범죄활동으로부터 보호하기 위한 일련의 조치들을 다루고 있다.

WCO는 이 결의안에 의해 세관 및 기업전문가들로 이루어진 특별위원회를 구성, 개정교토협약 및 이행지침을 토대로 통합공급체인관리(ISCM)에 관한 지침을 마련하였으며, 이 지침의 개념들은 미국의 C-TPAT 제도의 내용을 반영하여 그 후 AEO 제도로 탄생하게 된 것이다.²⁰⁾

3. AEO 제도 도입에 대한 영향

AEO 제도를 시행하는 국가간의 거래가 계속 증가하고 있다. WCO에 AEO 제도를 시행하겠다는 의향서를 제출한 국가는 총 159개국이며, 이 중에서 약 40여개 국가에서 AEO 시행국들이 차지하는 비중도 계속 증가하여 약 70% 내외를 형성하고 있다.

우리나라의 주요 교역에서 AEO 제도 시행국이 차지하는 비중도 시행국이 증가함에 따라 매년 증가하는 추세를 보이고 있다. 2009년 10월 현재 국내 수출에서 AEO 제도시행(준비)국이 차지하는 비중은 약 75%, 10대 수출국이 차지하는 비중은 87%에 이르고 있다. 특히 우리나라의 10대 수출국은 대부분

20) 정재우·김규형·이갑수, “신관세행정 패러다임의 확산과 한국의 대응방안 - AEO (Automated Economic Operator)를 중심으로-”, 「관세학회지」, 제10권 제4호, 한국관세학회, 2009, pp.105-106.

AEO 제도를 시행하고 있어 향후 영향은 더욱 커질 것으로 예측된다.²¹⁾

개별국가(세관) 차원에서 시행 중인 제도는 자발적 파트너십(Voluntary Partnership)임에도 불구하고 인증을 받지 않은 업체는 수출입 통관시 보안검사를 통해 물류보안 인증업체인지를 점검하고 있다. 즉 보안조치가 이행된 화물(AEO 업체화물)과 그렇지 못한 화물(Non-AEO 업체화물)의 통관절차상 상대적인 차별이 발생하는 것이다.

결국 C-TPAT, AEO 등 물류보안제도의 인증을 받았는지, 물류보안인증 받은 거래업체를 이용했는지, 보안봉인(High Security Seal)을 이용했는지 등을 면밀히 분석하여 이러한 조치가 적절히 이행된 화물은 여타 화물에 비해 화물검사 비율이 축소되고 신속한 통관이 확보되지만 그렇지 못한 경우에는 추가적인 화물검사, 이로 인한 비용발생 등 불이익이 초래되게 된다.²²⁾

C-TPAT이나 AEO 인증을 받은 다수의 업체들은 통관시의 혜택을 받고 있는데, 이 보다 더 중요한 의미는 업체 간의 거래관계에 있다. 개별국가 차원의 물류보안제도에서는 인증업체로 하여금 거래업체들의 보안조치를 점검하고 확인하도록 요구하고 있기 때문에 인증업체들은 거래업체들이 인증을 받았는지 또는 인증수준의 보안강화조치를 시행하고 있는지에 대해서 계약시 또는 계약 후 지속적으로 검토 및 확인이 이루어지고 있다.

최근에는 AEO 공인을 받은 업체들이 AEO 공인 후 관세업무처리 절차의 효율성, 수출입 화물관리의 안전성이 확보된다는 인식이 제고되고 있다. 이에 따라 단순히 AEO 공인을 받는 목적 이외에 자발적으로 이러한 효과를 지속시키기 위해서 거래업체들도 이에 동참해 줄 것을 요구하며 AEO 공인을 받도록 유도하고 있다.

한편 물류보안제도의 확산이 마치 FTA 체결과 같은 흐름을 보이고 있다. 물류보안제도를 시행중인 국가들간(세관간)에 서로 상호인증협정(Mutual Recognition Agreement : MRA)을 체결함으로써 자국의 수출입 관련 업체가 상대국에서 혜택을 받도록 지원하고 있다.

이로 인해 협정이 체결된 국가간에는 서로 상대방 국가의 인증업체에게 신

21) 한국관세무역개발원, 전게서, p.2703.

22) 안재진, “국경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구,” 「관세학회지」, 제8권 제3호, 2007, pp.25-27.

속통관의 혜택을 제공하지만, 그렇지 못한 경우에는 위험화물로 분류되어 검사 비율 증가, 통관지체 등의 불이익이 초래될 가능성도 있다.

그러나 현재 AEO 공인을 받기 위한 기준과 지침은 국가간 MRA를 위해서 국제적인 기준에 맞추었다고 볼 수 있다. AEO 제도가 추구하는 범규준수도를 제고하고 수출입통관상의 특별한 혜택을 주기 위해서는 공인기준이 엄격하여야 하겠지만 현실적으로 AEO 공인을 받으려고 하는 당사자로서는 공인확대를 위해서는 지금의 기준보다 완화되어야 한다는 입장이다. AEO 공인을 받기 위해서는 관세청에 정한 기준에 입각하여 기업의 시설보안도 뒷받침되어야 하기 때문에 많은 시간과 추가적인 비용도 필요하게 된다.²³⁾

Ⅲ. 일본의 AEO 제도의 도입과 정책

미국의 9·11 테러사건 이후 미국을 보호하기 위해 몇 가지의 무역·안전보장 정책이 미국내뿐만 아니라 제외국도 포함하여 시행되고 있다. 이 같은 미국의 동향과 세계적인 보안확보의 흐름에 편승하여 WCO에서 미국 C-TPAT의 주요 규정을 반영한 AEO 제도를 확정함으로써 각국 세관당국에 의해 신뢰성과 안전성을 공인받은 업체를 선정하게 했고, 국가간 MRA를 통해 AEO 인증업체만이 국제무역에서 혜택을 받을 수 있게 하였다.²⁴⁾

일본에서도 2007년 5-6월에 개최된 정부주도의 “아시아 게이트웨이전략회의”에서 아시아게이트웨이구상²⁵⁾과 관련한 일본 AEO 제도추진 등을 내용으로 하는 무역절차개혁프로그램이 공표되어 이 실현을 위해 보안과 범규준수도에 따른 관세법 등의 개정과 새로운 제도가 점차로 실시되고 있다.

일본 AEO 제도의 인증기준은 크게 4가지로 분류되고 있는데 범규준수도

23) 남풍우, 전계논문, p.131.

24) 강태일, “AEO의 혜택에 관한 소고,” 「관세와 무역」, 2010, pp.12-13 ; 홍정식, “종합 인증우수업체(AEO)공인제도의 의의 및 내용과 그 개선방향,” 「관세와 무역」, 2009, pp.66-67 ; .

25) 2006년 9월 29일 추진의도가 발표된 “Asia Gateway 구상”은 2007년 5월 16일에 최종보고서가 발표되었으며 이 보고서는 최고 중요 10개, 중점분야 7개 항목으로 구성되어 있다.

기록, 통관프로그램인 전자정보처리조직(Nippon Automated Cargo Clearance System : NACCS)²⁶⁾의 이용, 재무건전성 및 안전관리등록을 포함하는 법규준수 프로그램이다(<표 1>참조). 일본의 경우 주요국에서 시행하는 AEO 제도에서 요구하는 기준이 법규준수 프로그램에 포함되어 있으며, 이는 주요국들의 기준과 크게 다르지 않다.

<표 1> 일본 AEO 제도의 인증기준

인증기준분류	내 용
법규준수도 기록	<ul style="list-style-type: none"> · 적절한 법규준수도 기록: 일정기간 관세법령 관련 법규위반이 없을 것 · 국제물류 기업업무 이력이 3년 이상
NACCS 이용	<ul style="list-style-type: none"> · 세관통관절차를 위한 NACCS 시스템의 이용
재무건전성	<ul style="list-style-type: none"> · 세금납부에 문제가 없고 AEO 이행을 위한 투자가 가능할 것 · 통관업자는 해당 안됨(통관업자는 3년간 계속해서 적자발생 시 허가취소)
법규준수도 프로그램	<ul style="list-style-type: none"> · 법규준수를 위한 조직(담당자, 책임자, 부서) 구성 · 계약당사자 요구사항(법규준수가 우수한 업체와 거래) · 화물/운송기기/작업장 보안 · 적절한 세관절차 수립 · 세관 및 기타 관련 정부부처와 상담, 협의 및 커뮤니케이션 · 위기관리 프로그램 수립 · 교육 및 훈련 · 내부 심사체제 수립

자료 : 한국관세무역개발원, 전게서, p.2697.

그 후에도 계속하여 안전적·효율적인 국제물류정책추진협의회(국토교통성), AEO 추진민·관 협의회(재무성) 등 민·관 일체로 되어 일본 AEO 제도의

26) 세관, 통관업자, 은행을 온라인으로 접속하여 해상화물의 통관절차를 신속, 정확하게 처리하는 것을 목적으로 하여 민·관 공동으로 개발된 시스템으로써 통관정보처리센터에 의해 운용되고 있다(1991년 법률개정으로 항공화물통관정보처리센터가 명칭이 변경되어 항공과 해상의 모든 시스템운영을 담당하게 되었다). 1991년 10월부터 도쿄, 요코하마, 카와사키의 케이힌(京浜)항에서 가동을 개시한 후 점차적으로 대상 항만이 확대되어 1999년 시스템갱신으로 대상지역이 전국으로 확대되었다((社)日本荷主協會, 「JSC 國際物流用語辭典」, 2003, p.236).

보급에 대한 검토가 이루어지고 있는데, 그 중에서 대표적인 것을 아래에서 설명한다.²⁷⁾

1. 특정수출신고제도

화물의 보안관리 및 법규준수도의 체제가 정비된 자로서, 미리 세관장의 승인을 받은 수출업자(특정수출업자)에 대해서는 보세구역 등에 화물을 반입하지 않고 화물이 놓여있는 장소 또는 화물의 선적(적재)을 예정하고 있는 항만(공항)의 소재지를 관할하는 세관장에게 수출신고를 하고 수출허가를 받을 수 있는 제도로써 2006년 3월부터 시행되고 있다.²⁸⁾

특정수출신고제도(Authorized Exporters' Program)는 화물을 보세구역에 반입하지 않고 자사의 창고 등에서 수출신고가 가능하게 되는 외에 세관에 의한 심사·검사에서 수출자의 보안관리와 법규준수도가 반영되므로 수출화물의 신속하고 원활한 선적(적재)이 가능하게 되어, 리드타임과 물류비용의 절감 등을 도모할 수 있다.

이 제도의 이용을 희망하는 자는 "특례수입업자 등의 승인·인정신청서(C-9000호)"에 필요사항을 기재한 후 관련서류와 함께 세관에 제출하여 세관장의 승인을 받아야 한다.²⁹⁾ 해당 신청은 어느 세관에서 하더라도 되지만 원칙적으로 주요한 수출업무를 수행하고 있는 사업소의 소재지를 관할하는 세관의 특정수출신고제도담당부서에 제출하면 된다. 또한 승인을 받은 수출업자(특정수출자)는 전국의 세관에서 특정수출신고제도를 이용할 수 있다.³⁰⁾

더욱이 특정한 목적국에서는 상호인증의 이점을 향유할 수 있게 되므로 수입통관이 신속하게 이루어질 수 있게 되어,³¹⁾ 특정수출업자는 수출절차의 합

27) 이 외에도 인정제조업자제도, 특정위탁수출신고제도, 특례위탁수입신고제도 등도 있다.

28) 일본 관세법 제67조의 3(수출신고의 특례).

29) http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/extsukan/5602_jr.htm

30) <http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/index.htm>

31) 일본과 뉴질랜드는 2008년 5월 14일 양국의 수출입물류보안프로그램에 대한 MRA를 체결하였으며 10개월 후 본격적으로 시행되게 된다. 즉 화물보안관리와 법규준수도 등에 대해 세관이 AEO를 대상으로 공급체인보안을 강화하고 통관을 원활하게 하는 양국의 제도를 상호인정하는 것에 합의한 것이다(안재진, "수출입물류보안(AEO)프로그램의 세관간 상호인정추진방안에 관한 연구-주요 사례와 관세행정에 대한 시사점-", 「관세학회지」,)

리화뿐만 아니라 그것을 하나의 영업전략으로 하여 고객확충판매를 위한 목적으로 이용할 수 있게 된다.

2. 특례수입신고제도

화물의 안전관리와 법규준수도의 체제가 정비되어 있는 자로서, 미리 세관장의 승인을 받은 수입업자(특례수입업자)³²⁾에 대해서는 수입신고와 납세신고를 분리하여 납세신고를 하기 전에 화물을 인수할 수 있는 제도이다.³³⁾ 이 제도의 전신은 2001년 3월에 시작된 간이신고제도이었다. 당시 이 제도에 보안과 관련된 것은 없었지만, 그 이후 9·11 테러사건 발생과 AEO 지침의 채택 등에 의해 이 제도의 내용에도 보안규정이 편입되게 되어 그 명칭도 2009년 3월부터 특례수입신고제도(Authorized Importers' Program)로 되었다.

이 제도는 납세신고 전에 화물을 인수하는 것이 가능함과 동시에 화물이 일본에 도착하기 전에 수입신고를 하고, 수입허가를 받을 수 있기 때문에 수입 화물의 신속하고 원활한 인수가 가능하며, 수입업자의 비용을 절감할 수 있는 등, 그 편리성이 향상될 것이 기대된다. 즉 ①화물이 일본에 도착하기 전에 통관절차가 완료되며, ②수입신고 시의 신고항목이 축소되며, ③수입신고 시의 납세를 위한 심사검사가 기본적으로 생략되어 그 결과 통관에 필요한 시간을 계산할 수 있게 되어 재고관리가 더욱더 용이하게 되고, ④보전을 위하여 필요하다고 인정되는 경우를 제외하고 담보를 제공하지 않고 납세신고는 나중에 할 수 있으며, ⑤납세신고도 나중에 일괄적으로 할 수 있다.

더욱이 최종목적지로의 배송도 계획적으로 이루어지는 것이 용이하게 되므로 이용자(생산자, 제조자, 판매자, 소비자 등)의 생산계획 등도 세우기 쉬어 물류비의 절감, 리드타임의 단축, 계획적인 이용 등에 의해 불필요한 작업의 낭비제거 등이 가능하게 된다.³⁴⁾

제9권 제3호, 2008, p.85).

32) http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1902_jr.htm.

33) 일본 관세법 제7조의 2(신고의 특례).

34) 蔵和彌, “セキュリティと貿易取引の振興(前編),” 「海運」, No.977, 2010, pp.48-49.

3. 특정보세승인제도

화물의 보안관리와 법규준수도의 체제가 정비된 자로서, 미리 세관장의 승인을 받은 보세 장치장 등의 피허가자(특정보세승인자)에 대해서는 세관장에게 신고함에 따라 보세장치장을 설치할 수 있는 외에 해당 신고장치장에 소요되는 허가수수료도 면제되는 제도로서 2007년 10월부터 이용되고 있다.³⁵⁾ 수수료는 보세장치장의 면적에 비례하고 있으므로 대형업자의 경우 연간 수천만엔 단위의 비용절감에 기여하는 경우도 있다.³⁶⁾ 또한 세관의 입회검사에 대해서도 특정보세승인자의 법규준수가 반영되므로 그 빈도의 절감을 기대할 수 있다.

특정보세승인제도(Authorized Warehouse Operators' Program)는 세관장에게 신고를 통해 보세장치장 등을 설치할 수 있을 뿐만 아니라 허가수수료가 면제되며, 포괄적인 허가(갱신)를 받을 수 있으며, 법규준수도를 반영한 검사를 받을 수 있는 등 통관절차의 편리성이 향상된다.

이 제도의 이용을 희망하는 자는 "C-9000호"에 필요사항을 기재한 후 서류와 함께 세관에 제출하여 세관장의 승인을 받아야 한다.

해당 승인신청은 원칙적으로 신청자의 주소 또는 거주지의 소재지를 관할하는 세관의 특정보세승인제도담당부서에 제출하면 된다. 또한 다음의 신고를 하려는 보세장치장 중 주요한 보세장치장의 소재지를 관할하는 세관에 제출할 수 있다. 즉 승인을 받은 보세장치장 등의 피허가자(특정보세승인자)는 보세장치장으로써 이용하고자하는 장소를 관할하는 세관에 신고함에 따라 보세장치장을 설치할 수 있다.³⁷⁾

4. 인정통관업자제도

화물의 보안관리와 법규준수도의 체제가 정비된 자로서, 미리 세관장의 인

35) 일본 관세법 제50조(보세장치장의 허가 특례), 동법 제61조의 5(보세공장의 허가요건). 또한 제50조 제1항에서는 보세장치장의 허가를 받고 세관장의 승인을 받은 자를 「승인취득자」라고 하고 있지만, 혼란과 오해를 초래할 우려가 있어 여기서는 「특정보세인증자」라고 부르기로 한다.

36) 海事プレス社, “特集 日本版AEO制度, 本格始動”, 「CARGO」, 2008, p.19.

37) <http://www.customs.go.jp/hozei/cp/index.htm>

정을 받은 통관 업자에 대해서는 수입업자의 위탁을 받은 수입화물에 대해 화물인수 후에 납세신고를 할 수 있으며, 수출업자의 위탁을 받아 특정보세운송업자의 운송을 전제로 화물을 보세구역에 반입하지 않고 수출신고를 할 수 있는 제도로서 2008년 4월부터 시행되고 있다.³⁸⁾

인정통관업자제도(Authorized Customs Brokers' Program)(AEO 통관업자제도)는 수입업자의 요청에 따라 실시하는 수입화물의 통관절차로서 화물인수 후에 납세신고가 가능하게 되어(특레위탁수입신고제도)³⁹⁾ 수입화물을 더욱더 신속하고 원활한 인수가 가능하게 되는 등 그 편리성이 향상된다.

또한 수출업자의 요청에 따라 실시하는 수출화물의 통관절차에 대해 특정보세운송업자에 의한 운송 등을 전제로 보세구역 이외의 장소에 있는 화물에 대해 수출신고가 가능하게 되어(특정위탁수출신고제도)⁴⁰⁾ 리드타임과 비용의 절감 등이 도모된다.

이 제도의 이용을 희망하는 자는 "C-9000호"에 필요사항을 기재한 후 서류와 함께 관계서류를 세관에 제출하고 세관장의 인정을 받아야 한다. 해당 인정신청은 통관업의 허가를 받은 어느 세관의 인정통관업자제도담당부서에도 제출할 수 있다.

민간기업과 세관의 파트너십을 통해 국제무역의 안전확보와 원활화의 양립을 도모하는 AEO 제도의 추진이 국제적으로 진행되고 있다. 일본에서도 화물

38) 일본 관세법 제79조(통관업자의 인정).

39) 인정통관업자는 특레수입업자 이외의 수입업자(특레위탁수입업자)로부터 수입화물에 대해 통관절차의 의뢰를 받은 경우, 수입신고(인수신고)를 하고, 해당 화물인수 후에 납세신고(특레신고)할 수 있다(특레위탁수입신고제도). 또한 해당 화물에 대해 보세구역에 반입되기 전에 수입신고를 할 수 있다. 또한 동일 수입업자에 관한 특레신고를 일괄적으로 수행할 수 있다. 이 경우에는 인정통관업자는 해당 신고와 관련된 화물을 정확하게 확인할 필요가 있다. 또한 수입업자에 의한 담보제공이 소액화물(신고가격의 합계액이 20만엔 이하의 화물)의 경우를 제외하고 필요하게 된다.

40) 인정통관업자, 수출업자(특정위탁수출업자)로부터 통관절차의 의뢰를 받은 경우, 보세구역 이외의 장소에 있는 화물에 대해 수출신고를 할 수 있다(특정위탁수출신고제도). 이 경우 인정통관업자가 NACCS를 이용하여 수출신고를 실시하고, 세관장의 승인을 받은 특정보세운송업자에 의해 해당 화물을 외국무역선 등에 적재하려는 개항 또는 세관공항 등에까지 운송할 필요가 있다. 인정통관업자는 해당 신고와 관련된 화물에 대해 정확하게 확인하고, 해당 화물을 운송하는 특정보세운송업자와 연락체제를 정비해야 한다. 또한 인정통관업자가 특정보세운송업자의 승인을 받은 경우에는 통관업무를 수행하는 부문과 운송하는 부문과의 연락체제를 정비해야 한다(http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/leaflet_20-04broker.pdf).

의 보안관리와 법규준수도의 체제가 정비된 자로서 인정받은 사업자에 대해 각종 통관절차의 특례조치를 인정하는 AEO 제도가 지금까지 수출입자·창고업자 등에 게 실시되고 있다. 2008년 4월부터는 통관업자 외에 선사, 항공회사, 화물이용운송사업자 등 무역관련사업자를 대상으로 한 AEO 제도가 실시되고 있다.

이 제도는 화물의 보안관리와 법규준수도의 체제가 정비된 통관업자를 위한 것으로, 이 제도를 이용함에 따라 통관절차의 특례조치를 받을 수 있으며, 수출입화물의 리드타임 단축 등이 기대된다.⁴¹⁾

5. 특정보세운송제도

화물의 보안관리와 법규준수도의 체제가 정비되어 있는 자로 세관장의 승인을 받은 인정통관업자, 특정보세승인자, 기타 국제운송화물취급업자에게는 보세운송에 대해 개개의 승인이 필요 없을 뿐만 아니라, 특정위탁수출신고⁴²⁾와 관련된 화물에 대해 수출업자의 위탁을 받아 보세구역 이외의 장소에서 직접 적재항까지 운송을 할 수 있게 된다. 특정보세운송제도(Authorized Logistics Operators' Program)(AEO 운송업자제도)는 2008년 4월부터 이용이 개시되고 있다.⁴³⁾

보세운송에 대해 개별승인이 필요 하지 않는 등 간편한 절차로 수행할 수 있으므로 업무부담이 경감될 뿐만 아니라, 수출화물운송에 대해 수출업자의 요청에 따라 인정통관업자가 보세구역 이외의 장소에서 신고하는 화물에 대해 수출업자의 요청에 따라 해당 장소에서 직접 적재항까지 운송할 수 있어 따라 리드타임과 비용의 절감 등을 도모할 수 있다.

이 제도의 이용을 희망하는 자⁴⁴⁾는 "C-9000호"에 필요사항을 기재한 후에

41) <http://www.customs.go.jp/hozei/cp/index.htm>

42) 특정위탁수출신고관 통관에 대해 그 보세운송을 특정보세운송업자가 행하는 경우 보세구역 이외의 장소에 있는 화물의 수출신고를 인정통관업자가 행할 수 있는 제도를 말한다.

43) 일본 관세법 제63조의 2(승인의 절차 등).

44) 특정보세운송업자는 발송시와 도착시에 대해 세관에 운송목록의 제시 등을 NACCS에서 실시함에 따라 개별 승인 없이 보세운송을 할 수 있다. 이 경우에 해당 운송을 하는 보세구역에서는 해당 화물의 반출입이 NACCS에서 이루어질 필요가 있다
(http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aco/leaflet_20-04transporter.pdf).

관련서류와 함께 세관에 제출하고 세관장의 승인을 받아야한다. 해당 승인신청은 원칙적으로 신청자의 주소 또는 거주지의 소재지를 관할하는 세관의 특정보세운송제도담당부서에 제출하면 된다.

이 제도는 화물의 보안관리와 범규준수도의 체제가 정비된 운송업자를 위한 것으로, 이제도를 이용함에 따라 간편한 절차로 보세운송을 할 수 있게 되는 등의 특례조치를 받을 수 있으며, 수출입화물과 관련된 비용절감 등이 기대된다.⁴⁵⁾

IV. 일본기업내 AEO 제도의 자발적 도입방안

일본의 AEO 제도가 목표로 하는 것은 세관절차의 간소화뿐만 아니라 물류의 원활화를 손상하지 않고 테러대책과 국제무역에서의 보안확보를 민·관 일체로 되어 대처해 가는 것이다.⁴⁶⁾ 그런데 AEO를 이용하는 현장실무자는 이 제도의 이용에 대해 인정을 통과하기 위한 목표치가 너무 높게 되어 있으며, 또한 그것을 유지해 가기 위한 관리가 용이하지 않으며 따라서 그것에 의해 발생하는 직접, 간접적인 비용이 필요이상으로 소요되어 제도이용의 장점이 적다는 지적도 있다. 인정을 받은 때는 그 만큼 대가가 예상되고 사회적인 평가도 얻을 수 있는 것으로 볼 수 있지만, 그것을 훨씬 초월하는 경제적 손실 쪽이 크다고 하는 의견도 적지 않다.⁴⁷⁾ 이들 의견을 정리하여 평가하면 너무 지나친 범규준수도와 보안확보가 기업의 체력을 피폐하게 하여 현재의 불경기와 같은 시점에서는 무역관련기업의 적극적 경영의 걸림돌로 되고 있는 부분도 있다.

AEO 제도의 보급은 이것을 제외한 미국뿐만 아니라 유럽국가와 WCO도 포함된 세계적인 흐름이며 이것을 중지할 수는 없지만 일본도 이 제도도입을 검토할 때에는 일본 사회전체의 후생과 번영을 최대한으로 하는 전략적인 사

45) <http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/broker/index.htm>

46) 인정을 받은 사업자에 대해서는 절차의 간소화에 의한 이익을 향유하게 된다.

47) 蔵和彌, “セキュリティと貿易取引の振興(後編),” 「海運」, No.978, 2010, p.42.

고와 대응이 요구될 것이다. 이 같은 검토가 부족한 상태에서 주체성을 결여한 형태로 이 제도를 도입한다면 국익을 손상하는 경우도 발생할 수 있을 것이다.

아래에서는 보안과 법규준수도, 더욱이 물류의 원활화와 비용절감이 중요하다는 세계 추세를 염두에 두고 일본의 무역정책, 특히 일본 AEO 제도 중에서 그 근거로 되고 또한 가장 중요한 위치를 차지하고 있는 특정수출신고제도와 특례수입신고제도의 보급에 대한 기대효과를 중심으로 설명한다.

1. 특정수출신고제도에 대한 기대

2007년 4월 1일부터 특정수출신고제도가 변경되어 이 제도를 보다 이해하기 쉬운 것으로 함과 동시에 수출업자의 법규준수에 대한 대응을 보다 더욱 더 제고할 수 있도록 특정수출업자의 승인 요건이 변경되었다.

첫째, 지금까지는 수출하려고 하는 화물이 놓여 있는 장소를 관할하는 세관에 대해서만 특정수출신고를 할 수 있었지만, 이것에 추가하여 화물을 외국무역선(기)에 적재할 예정인 개항 또는 세관공항을 관할하는 세관에서도 특정수출신고를 할 수 있도록 되었다. 이에 따라 이들 항과 공항으로 운송되고 있는 도중의 화물에 대해서도 특정수출신고를 할 수 있게 되었다.

둘째, 다른 수출업자와의 혼재화물에 대해서도 특정수출신고를 할 수 있도록 되었다. 지금 보다 사용하기 쉽도록 하기 위해 NACCS에 의해 특정수출신고를 하는 것이 필요하게 되었다. 또한 재무상황에 관한 사항 등에 관해 감사체제를 통해 확인할 수 있도록 되었다.⁴⁸⁾

2007년 5월에 정리된 무역절차개혁프로그램에서는 특정수출신고제도달성의 목표치는 이용가능사업자의 수출액 중 50%를 넘고 있으며,⁴⁹⁾ 이 목표를 달성하기 위해 세관에서는 중견, 거대수출업자에 대해 적극적으로 이용에 대한 권유가 이루어졌다.

48) 남풍우·최준호, “무역원활화와 교역안전을 위한 일본세관행정의 U-Custom구현 전략,” 「e-business연구」, 제7권 제5호, 국제e-business학회, 2006, pp.404-407 ; http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/leaflet_220401.pdf

49) 上斗米明, “我が國におけるAEO制度の推進と今後の課題,” 「貿易と關稅」, 日本關稅協會, 2008, p.22.

2008년 말에 세관의 핵심적인 사업으로서 포괄사전심사제도⁵⁰⁾를 종료한다는 것이었지만, 이 제도가 없어지면 세관의 검사회수가 증가하게 되어 그 결과 수출업자에게는 검사를 위한 비용, 검사에 소요되는 시간에 따라 선적의 지연, 더욱이 리드타임의 증가가 우려되었다.

JIT(Just in Time)와 공급체인관리(SCM)가 무엇보다도 우선시되고 있는 자동차관련업계 등에 있어서는 비용보다도 우선적으로 납기지연에 의한 자동차 제조업체의 생산라인 중단을 초래하지 않는 것이 지상명령으로 되어 있다. 이러한 상황이 발생하면 수주도 중단되게 되어 담당자는 더 이상 생각을 할 수 없는 상태에 빠진다. 선적예정선박에 선적이 지연됨에 따라 납입일의 몇시 몇분으로 시간이 지정된 납기에 대한 지연을 피하기 위해 컨테이너 1대분을 항공수송으로 대체하는 경우도 있을 수 있다.

이 같은 경우도 있어 당초는 채산을 고려하여 이 제도의 채택에 그다지 적극적이지 아니었지만, 이제는 도입검토를 재개하는 수출업자도 적지 않다.⁵¹⁾

특정수출업자로 되는 것에 대한 주목을 끄는 문구는 “화물이 어디에 있더라도 수출신고·허가가 가능하며 더욱이 세관에 의한 현물검사도 생략되게 되므로 리드타임과 물류비용의 절감을 도모할 수 있으며 고객으로부터의 평가도 고조되므로 이 제도의 이용에 대한 장점은 크다”고 당국은 설명하고 있다.

그러나 문제는 특정수출업자로 되기 위한 노하우, 인건비 등의 비용이 어느 정도 필요한지에 대해 단점과의 구체적인 비교가 없어, 그 이용에 있어서 수출업자는 주저하고 있다. 특히 포괄사전심사제도는 보안에 대한 규정이 적었기 때문에 낮은 비용으로 비교적 용이하게 이용할 수 있었지만, 그것에 비교하면 이 제도는 취득과 그 유지에 소요되는 비용이 훨씬 크다. 과거부터 포괄사전심사제도를 이용하고 있던 자로서는 갑자기 의아한 생각을 가질 수 있다는 것도 부정할 수 없다.

그래서 일본 AEO 제도의 보급을 위해 위의 문구에 따르는 민·관 일체의 제도로써 위치되도록 하는 방법을 고려해야 하겠지만, 특정수출업자로 되려고 하는 동기를 제고하기 위한 방안에 대해서는 보안확보와 그것에 수반되는 법

50) 특정수출신고제도의 전신으로 이 제도에서는 보안규제를 제외하고 있다. 2000년 3월부터 시행중이다.

51) 日本海事新聞, 2007年 12月 27日과 日本機械輸出組合, 「JCMジャーナル」, 2008, p.9.

규준수도의 수준을 하회할 수 없게 된다면 특정수출업자에 대한 장점과 인센티브를 증대하는 방안 이외에는 없다고 볼 수 있다.

1) 특정수출업자에 의한 원격지신고

일본 관세법에서는 외국화물장치 등이 가능한 장소로 보세구역을 지정하고, 일본에 수입하고자하는 화물, 외국으로 수출하려고 하는 화물에 대해 원칙적으로 보세구역에 반입한 후 수출입절차를 수행해야 한다고 규정하고 있다. 이 보세구역은 관세 등의 징수를 확보함과 동시에, 수출입규제를 적정하고 효율적으로 수행하기 위해 마련된 장소이다.

보세구역과 관련된 최근의 국제물류에서는 원활화와 효율적인 국제물류를 추구하는 가운데, 공급체인관리의 도입 등 국제물류의 고도화가 급속히 진전되고 있으며, 한편으로 일본의 국제물류체도는 여전히 높은 비용구조와 비효율적인 측면이 남아 있다는 지적도 있다.

제도의 장점을 증가시키고 수출업자에 대해 적극적으로 특정수출업자가 되려고 하는 의욕을 고조시키는 안은 몇 가지 고려되지만, 그 중의 하나로서 특정수출업자에 대해서는 화물이 장치되어 있는 장소를 관할하는 세관만에 한정하지 않고 다른 관청으로의 신고도 인정할 것을 허용하는 방법도 고려할 수 있다(원격지신고). 2007년 4월부터 화물을 외국무역선(기)에 적재할 예정인 개항 또는 세관공항을 관할하는 세관에 대해서도 특정수출에 대한 신고를 할 수 있도록 되어 있지만 이것을 더욱더 확대하는 안이다.

또한 수출화물에 대해서는 대량살상무기(WMD)의 확산금지과 특정국으로의 수출금지조치 등에 관해서는 신중하게 취급해야 한다는 것도 자주 논의되고 있지만,⁵²⁾ 그것에 대해서는 수출무역관리령의 엄격한 적용과 벌칙규정의 강화 방안도 검토되어야 한다고 본다. IT를 구사하여 비용절감과 절차의 간소화를 촉진하려고 하는 원격지신고 등의 도입은 세계적인 흐름이라고 볼 수 있다.

이 제도의 시행은, ①IT화가 촉진되어 절차의 효율화와 간소화에 기여하고, ②각 세관 간에 서비스경쟁을 기대할 수 있고(현재는 이 같은 경쟁은 없음), ③통관업자에 있어 영업소의 설치가 없어도 신고가 가능하게 되는(통관업법

52) 최준호·강진욱, 전제논문, p.157 ; 한상현, “국제해상컨테이너와 관련된 테러행위의 유형과 보안전략의 고찰,” 「관세학회지」, 제9권 제3호, 한국관세학회, 2008, p.30, p.38.

제8조와 제9조 등 영업소의 설치와 영업구역의 제한 등에 관한 개정이 필요) 등의 이점을 살릴 수 있어 특정수출업자뿐만 아니라 통관업자와 일본 전체에 있어서도 제도에 대한 매력은 대폭적으로 증가할 것이다.

또한 9·11 테러사건이 발생한 것을 계기로 국제물류에 관해 신속성뿐만 아니라 보안강화의 측면이 중요하다는 것이 다시 인식되고 있다. 이런 상황에서 통관제도에서는 수출의 경우 2006년도부터 특정수출신고제도를 도입하는 등 법규준수도를 증시하는 흐름으로 되고 있다. 또한 일본 정부의 경제성장전략에도 일본형 C-TPAT를 구가하고 있다. 향후는 통관제도에 한정하지 않고 보세제도에도 국제물류공급체인의 보안확보와 물류의 신속화를 실현하는데 있어서 법규준수도가 중요한 역할을 담당해 나갈 필요가 있다.

이상과 같이 향후 보세제도의 본연의 자세로서 국제물류의 보안강화 및 효율화의 양립을 도모하고, 항만·산업경쟁력강화를 실현한다는 관점에서 법규준수도의 정도에 따른 보세제도의 재검토에 대해서 전자화를 전제로 하여 검토할 필요가 있으며, 아울러 물류비용의 하나의 단면을 구성하는 보세구역의 허가수수료에 대해서도 근본적인 재검토를 고려해야 할 필요가 있을 것이다.

2) 사후(선적후)신고제도

일반 수출신고는 먼저 화물을 보세구역에 반입한 후 수출신고를 하고, 수출허가를 받아야한다고 되어 있다. 대표적인 보세구역에는 CY가 있으며 일반적으로 수출업자 쪽의 공장이나 창고에서 내국화물 상태로 CY에 이동하고, 거기서 CY에 반입한 후 신고를 하고 허가를 받는다. 이 경우 검사취급으로 되면 거기서 세관검사가 이루어진다. 신고하지 않으면 검사가 이루어질지 여부를 알 수 없기 때문에 약간 여유 있게 CY에 이동시켜야 한다.

이것을 특정수출신고제도에서는 세관장이 특정수출업자로서의 승인을 받은 경우에 화물을 보세구역에 반입할 필요가 없다는 것으로 개선하였다. 이것이 이 제도의 가장 큰 특징이다.

수출허가를 받은 화물은 관세법상 외국화물로 취급되기 때문에, 당연히 국내에 둘 경우에는 보세구역 내에 두어야 하며, 국내에서 이동하는 경우에는 보세운송의 승인을 받아야 하는 등 보세제도상의 제약을 받는다. 그런데 특정수출신고에 따라 허가를 받은 화물에 대해서는 그런 보세제도의 제약을 전혀 받지 않아도 된다. 수출허가를 받은 후에도 어디에 두어도 되며, 국내의 어디

라도 자유롭게 이동해도 된다는 것이 이 제도의 가장 큰 장점이다.

따라서 수출업자의 공장, 창고가 보세구역의 허가를 받지 않아도 거기서 수출신고를 하고 수출허가를 받을 수 있게 되어 있다. 그래서 신고를 하여 허가를 받으면 CY까지 이동한다. 이 경우 세관절차는 이미 끝난 것이 되므로, 나머지는 선적의 시간스케줄에 맞추어 이동시키며 되고, 그리고 CY까지 이동할 때 또는 국내의 다른 장소로 운송하는 경우에도 보세운송의 승인 등을 받지 않아도 된다.

특정수출신고제도는 2006년 3월부터 실시되고 있지만 수출업자의 공장에서 특정수출신고를 하는 경우에는 신고와 관련된 화물을 두고 있는 장소, 장치장소를 관할하는 세관에 신고해야 하는 세관관청의 제한을 두고 있었다. 이러한 점이 이 제도를 이용하기 어려운 부분이라는 이용자의 불평이 있었기 때문에 2007년 개정에서는 선적예정지, 컨테이너선에 적재하려는 경우 CY를 관할하는 항만의 세관관청, 또는 그것이 항공화물이라면 공항을 관할하는 세관관청, 이들의 관청 및 장치장소를 관할하는 관청 중 어느 곳에서도 신고를 하면 된다고 개정하였다.

여기서 주목해야 할 것은 "선적예정지를 관할하는 세관"이며, 어디까지나 "선적예정지"로 되어 있다는 것이다. 즉 예정된 단계에서 화물이 어디에 있더라도, 항만을 관할하는 세관관청에 신고할 수 있다. 공장을 나와 CY에 도착하는 운송도중에 있더라도 선적예정지를 관할하는 세관에서 신고할 수 있다.

특정수출신고제도는 상당히 과감한 제도라고 볼 수 있다. 수출화물은 수출허가 후 선적되기까지의 동안, 보세구역에 두어야 하며, 이런 보세제도는 아주 오래 전부터 존재했던 제도이다. 이 제도에 예외인 것이 특정수출신고제도이다. 또한 특정수출신고는 장치장소를 관할하는 세관 또는 선적예정지를 관할하는 세관 중 어디에서도 가능하다는 것은 일종의 신고처관청의 선택제라고 할 수 있다.

특정수출신고제도운영상의 개선방안으로서 혼재화물의 적용대상과 관련된 것이다. 2006년 3월부터 특정수출신고제도를 실시한 때에는 혼재화물, 즉 1개의 컨테이너에 여러 수출업자의 화물이 혼입되는 것에 대해서는 이 제도를 이용하면 안되는 것으로 되어 있었다. 이 취급은 통달에서 조치한 것이지만, 1개의 컨테이너 내에 여러 수입업자의 화물이 혼입되는 경우에는 화물관리상 지장을 초래한다는 것이었다.

그러나 특히 항공화물은 그 대부분이 혼재화물이라고 할 수 있다. 그렇게 되면 이런 제약을 규정하고 있을 경우 항공화물에는 이용할 수 없다는 비판이 있어, 2007년 개정에서는 혼재화물에 관한 제한을 모두 폐지하였다. 2007년도 개정에서 특정수출신고제도에 대한 개선점은 아래의 두 가지이다.

특정수출업자의 승인요건으로서는 현재 주로 두 가지의 요건이 있다. 첫째, 과거 3년간 관세법에 위반하여 통고처분 이상의 처벌을 받은 적이 없거나, 또한 관세법 이외의 법규에 대해 과거 2년간 금고 이상의 처벌을 받은 적이 없을 것 등이다. 이러한 과거의 법규위반경력을 묻는 형태로 되어 있다. 둘째, 법규준수규칙, 법규준수도 프로그램을 제정한 것이다. 이들 요건은 법률에서 규정하고 있다. 아울러 전자정보에 의해 특정수출신고를 할 수 있다는 것을 추가하였다. 전자정보란 구체적으로 말하면 NACCS 시스템이다. NACCS 시스템에 의해, 예컨대 특정수출신고를 할 수 있는 환경을 조성하는 것을 승인 요건에 추가하였다.⁵³⁾

현재 미국, EU, 홍콩, 한국 등에는 수출화물에 대한 보세관리라는 개념은 없다. 그 같은 상황 하에서 일본은 수출신고·허가제도를 답습하고 있으며 허가 후의 화물은 외국화물⁵⁴⁾로서 취급하고 있지만 이로 인해 발생하는 사업비용은 기업의 국제경쟁력에 대한 걸림돌로 되고 있으므로 수출에 있어서 보세화물의 엄격한 관리가 필요할지 여부에 대해서는 많은 논점이 있다.

그래서 일본 AEO 제도의 보급과 관련하여 특정수출업자에 대해서는 일본 관세법 제67조에서 규정한 수출신고 대상에서 제외하고 있으며(또는 동법 제67조의 3(수출신고의 특례)에 규정을 두어), 선적 후의 1주간 또는 10일 이내 등의 합리적인 기간을 규정하여 수출한 내용을 세관에 신고하면 된다.

수입의 경우에는 수입허가 후 그 화물이 국내에 유통될 경우 그 상품의 내용과 성질 등에 따라서는 건강·위생, 공서양속·교육, 치안상 등 국민의 생활에 중대한 영향을 미치는 경우도 있을 수 있다. 이로 인해 어느 국가에서도

53) 수출업자, 예컨대 제조업체와 회사가 실제로 직접 NACCS 시스템에 참가하고 있는 곳은 적다고 본다. 따라서 특정수출신고 등이 시스템으로 이루어지면 되므로, 예컨대 회사와 제조업체가 통관업무를 위탁하고 있는 통관업자가 시스템에 참가하면, 그것으로 충족되는 취급형태로 되어 있다. 따라서 직접 NACCS 시스템에 가입할 필요는 없지만 어디까지나 위탁처의 통관업자가 시스템을 이용하여 신고할 수 있도록 되어 있으면 문제는 없다.

54) 일본 관세법 제2조 제1항 제3호에서는 외국화물이란 수출의 허가를 받은 화물을 말한다고 정의하고 있다.

현행의 수입제도를 대폭으로 변경하는 것에 대해서는 신중하게 대응해야 하는 것이 현실이다.

또한 세관의 관세징수 등 행정상의 절차를 대폭으로 변경한다면 그 실시에 대해서도 여러 어려움이 발생하는 일도 있을 수 있지만, 수출의 경우에는 이 같은 검토의 필요성은 상대적으로 적다고 할 수 있다.

3) 서비스제공에 부과되는 소비세의 면제

2010년 4월 1일부터 특정수출화물에 대해 일반의 수출신고에 의해 허가를 받은 화물과 마찬가지로 지정보세구역 등⁵⁵⁾ 상호간의 운송에 관련되는 소비세가 면제되게 된다. 이 면제조치의 적용을 받기 위해서는 그 운송이 지정보세구역 등 상호간의 운송이라는 것을 특정수출업자와 특정수출화물의 운송을 위탁받은 자라는 것을 분명히 할 필요가 있다.⁵⁶⁾

일본의 광의의 소비세란 내국소비세와 관세를 포함하지만 소비세법에 근거한 경우는 물건의 구입과 서비스 등에 대해 부과되는 국세를 말한다. 소비세법 제7조에서는 수출화물의 면세 등을 규정하고 그것에 근거해 정령 제17조 제2항 제4호에서는 외국화물과 관련된 하역, 운송, 보관, 검수 등과 같은 서비스의 제공으로 발생하는 비용은 면세의 대상이 된다. 이로 인해 예컨대 공장에서 수출허가를 받은 외국화물을 CY와 CFS까지 보세운송하기 위해 발생하는 수송비에 대한 소비세는 면제되게 된다.

그런데 특정수출업자의 공장에 있는 화물을 CY까지 운송하는 경우에 발생하는 이 동안의 운임에 대해서는 현재 수출면세의 대상이 되지 않는다. 소비세에 대해서는 후일 세무서에 매입세액의 공제절차를 행함에 따라 환부를 받는 것이 가능하지만, 그 환부신청절차와 관련되는 사무부담과 금리 등에 대해서도 해당 건수와 금액에 따라서는 무시할 수 없다. 이로 인해 현금흐름(cash flow)의 효과적 운용에도 지장을 초래하고 있다. 특정수출신고제도를 이용하더라도 특정수출업자는 그 특정을 받았기 때문에 일반 수출업자보다 불리한 상황에 놓이는 경우가 있다.

55) 일본 관세법 제29조(보세구역의 종류)에 규정한 지정보세구역, 보세장지장, 보세전시장과 종합보세구역을 말한다.

56) http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/leaflet_220401.pdf

일반 수출업자에 의해 신고·허가를 받은 외국화물의 국내운송비에 대해서는 면세취급으로 되지만, 특정수출업자의 경우에는 과세되고 있다는 현상에 있어서는 특정수출신고제도의 추진에 방해가 되기도 한다. 시간과 비용을 소요하여 특정수출업자로 되었는데도 일반 수출업자보다 불리한 취급을 받게 될 경우 이 제도의 적극적인 이용을 장려하기 어렵다.

이 안은 특정수출신고제도의 이용을 촉진하기 위한 적극적인 개선안으로 보기 어려운 부분도 있을 수 있지만, 적어도 특정수출업자로 인해 일반 수출업자보다 불이익을 받지 않도록 재무성내의 국세청과 관세당국의 조정에 의해 일반 수출화물의 운송과 마찬가지로 소비세의 면제를 실시하도록 하는 것이 타당하다고 본다.

2. 특례수입신고제도에 대한 기대

일본 AEO 제도의 각 명칭의 서두부분에 이용되고 있는 “특정”, “특례”, “인정” 등의 단어는 영문으로는 “Authorized”라는 단어로 통일되어 있다. 그럼에도 불구하고 일본어로는 각각 다르게 되어 있으므로 이들 용어간에 어떤 차이가 있는지 고려하게 된다. 각 제도의 명칭을 이용자에게 기억하게 하기 위한 배려도 결여되어 있다고 볼 수 있다.

제도의 명칭을 기억할 수 없거나 기억하기 어렵다면 그 제도를 적극적으로 이용하려고 하는 방침을 도출하기 어렵게 되며 따라서 민·관 일체로 되어 추진하려고 하는 자세를 이해하기 어렵게 된다.

그래서 AEO라는 용어도 이용자뿐만 아니라 일반적으로도 알려져 있다는 것을 염두에 두어 이 같은 일본어의 번역은 중지하고 이 약어를 그대로 이용하게 하면 될 것이다. 예컨대 수출부문 AEO 제도, 수입부문 AEO 제도, 창고 부문 AEO 제도, 통관부문 AEO 제도, 운송부문 AEO 제도 등과 같이 하여 명칭과 그 내용의 파악을 용이하게 하는 쪽이 이용자에게는 알기 쉬운 것이다.

이 명칭에 따라 특정수출업자는 AEO 수출업자, 특례수입업자는 AEO 수입업자 등으로 대체하는 쪽이 알기 쉬운 것이다. 따라서 그 내용을 이해하기 쉽게 함으로써 제도에 대한 이해를 심화하는 것에도 연결되며 이용의 촉진에도 공헌할 것이다.

1) 특례수입신고제도와 AEO의 관계

기존의 통관절차는 기본적으로 화물을 보세구역에 반입한 후, 수입의 경우에는 수입신고를 하고, 납세확인 후 이것을 허가하며, 화물의 흐름에 따라 단계를 하나씩 밟는 절차가 이루어졌다. 그 후 수출입과 항만·공항절차개선의 일환으로써 신속화를 위한 통관절차·제도의 개선(절차의 전자화, 예비심사제·도착즉시수입허가제도의 도입, 납기연장제도의 도입 등)에 따라 통관소요시간이 크게 단축되고 더욱이 법규준주도가 우수한 자에 대해 수입의 경우에는 화물이 항만에 도착하자마자 납세신고 전에 국내인수가 가능하게 되고(간이신고제도), 수출의 경우에는 항만 이외의 수출업자의 시설에서 통관이 가능한 구조(특정수출신고제도)가 도입되었다.

국세의 신고에 대해 수입이 일정액 이하의 자가 행할 수 있는 간소한 과세 신고세제를 간이신고제도라고 한다. 또한 해외여행의 휴대품 통관에 대해서는 구두신고라는 용이한 절차가 규정되어 있으며 세율도 관세와 내국소비세가 합산된 간이한 세율(간이세율)이 적용되고 있다.⁵⁷⁾ 더욱이 과세가격이 10,000엔 이하의 서류수입에는 전용의 신고서에 적하목록을 첨부하여 이루어지는 간이통관제도 등도 있다. 수출입신고뿐만 아니라 특정한 조건이 충족되는 경우 본래의 규정보다 절차를 간소화하여 실무처리가 이루어지는 경우에는 대부분의 분야에서 자주 보이고 있다.⁵⁸⁾

그런데 2001년 3월부터 시행되고 있던 간이신고제도는 현재 이용되고 있는 특례수입신고제도의 전신이었지만 이 명칭은 소득세 관련의 분야에서 이용되고 있었기 때문에 혼란스러워 제도의 명칭을 들어도 그 내용을 바로 인식하기 어렵다는 현실이 있었다. 더욱이 다른 AEO 제도의 명칭과도 정합성을 결여하고 있었던 적도 있어 2009년 3월에 그 명칭이 특례수입신고제도로 변경되어 현재에 이르고 있다.

한편 수입신고(인수신고)는 기존대로 수입할 때마다 화물을 장치하는 구역을 관할하는 세관관서에서 수행한다. 송장, 보험료명세서 등의 서류에 대해서는 원칙적으로 세관에 제출할 필요는 없다. 더욱이 다른 법규절차관계서류에 대해서는 기존과 마찬가지로 제출해야 한다. 또한 수입업자가 다른 법규절차를 불

57) 남풍우·최준호, 전계논문, p.398.

58) 蔵和彌, “セキュリティと貿易取引の振興(後編),” 전계논문, p.44.

필요하다고 판단한 경우라도 세관이 해당 절차의 필요성을 판단하기 위해 매 입서 등을 제출하면 된다.

납세에 관련된 신고항목(예컨대 과세표준, 세액)은 수입신고시에는 필요없다. 시스템에 의한 신고에 대해 최대신고항목수는 일반 수입신고에서 123항목(평균입력항목수: 60)이지만, 특별수입신고제도의 수입신고항목은 60항목(평균입력항목수: 27)이다. 인수신고시의 납세를 위한 심사·검사는 기본적으로 생략된다. 납세신고는 1개월 동안 받은 수입허가별 또는 일괄신고서(특례신고서)를 작성하여 이것을 다음 달 말일까지 수입신고를 한 관청 또는 그 본청에서 하면 된다(P/L에 대해서는 수입신고와 동일하다). 정당한 이유없이 기한 내에 특례신고서를 제출하지 않는 경우, 특례수입업자승인이 취소될 수 있으므로 주의가 필요하다.⁵⁹⁾

또한 글로벌 공급체인의 원활화라는 관점에서 통관절차의 개선을 도모하고 "종합물류정책개요(2005-2009)"에서의 목표(슈퍼중추항만의 선박입항에서 화물인수가 가능하게 되기까지의 리드타임의 단축)를 달성하는데 일조를 하기 위해서는 수출입업자에 의한 적정한 통관에 대한 의욕을 유지하면서 수출입업자의 편리성을 더욱더 향상시키는 방안으로서 수출입업자의 법규준수도에 더욱더 주목하여, 그 정도에 따라 인센티브를 주는 제도를 전자절차의 이용을 촉진하는 정책과 병행하면서 추진해 나갈 필요가 있다.

이런 관점에서 향후 세관으로서는 WCO의 AEO 제도를 참고로 하여 수출입업자의 법규준수도 등에 따라 더욱이 수출입화물정보를 사전에 전자적으로 세관장에게 제출할 수 있는 것을 전제로 입출항 및 수출입시 세관절차와 관련된 편리성 향상 등의 조치를 인정할 것을 검토해 나갈 필요가 있다.

2) 담보의 제공

특례수입신고제도를 이용하여 수입신고를 할 때는 관세 등의 보전을 위하여 필요하다고 인정된 경우에 담보를 제공해야 한다(보전담보).⁶⁰⁾ 다음 중 하나에 해당하는 경우 원칙적으로 보전담보를 제공해야 한다.

- ① 과거 1년간, 과소신고가산세 또는 무신고가산세를 부과받은 경우

59) 일본 관세법 제7조의 2, 동법 시행령 제4조의 2.

60) http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1905_jr.htm

② 과거 1년간 기한후 특레신고를 한 경우

③ 특레수입자가, ㉞특정 등급기관에서 A등급 상당 이상의 등급을 취득한 경우, ㉟최근의 결산시(분기별 공개를 포함한다)의 당좌비율이 100% 이상이며, 자기자본비율이 30% 이상(분기별 공개를 실시하지 않는 자에 대해서는 50%)에 해당하지 않는 경우는 담보의 제공이 필요하게 된다.

담보액은 전년에 수입한 화물에 대해 특레신고에 따라 납부하였거나 납부할 수 있는 것이 확정된 관세 등의 합계액이 가장 많은 달의 합계액 또는 향후 1 년간에 수입하고자 하는 화물에 대해 특레신고에 의해 납부할 예정인 관세 등의 합계액이 가장 많을 것으로 예상되는 달의 합계액 중 많은 쪽의 금액이다.

또한 제공기간이란 이 기간에 수입허가를 받은 특레신고화물에 관한 관세 등을 담보하기위한 기간으로써 그 기간은 원칙적으로 1년이다. 또한 특레수입업자의 수입실적 등을 세관이 조사한 결과, 담보금액의 변경이 필요하다고 인정된 경우 명령한 담보금액의 변경을 하는 경우가 있다. 이 외에도 제공기간 만료 시에 계속적인 담보제공이 필요없다고 판단하여 제공기간의 변경을 하는 경우가 있다. 담보제공명령통지서에 기재된 제공기간의 첫날까지 보전담보를 제공하지 않는 경우, 특레신고화물에 관한 수입신고는 허가되지 않는다.⁶¹⁾

무역업자와 제조업체 등에서 여기서 말하는 A등급을 취득하고 있는 경영상태의 우량수출업자가 일본내에 어느 정도 있는지는 의문이다. 정보를 입수한 것이 아니므로 단언할 수 없지만 무역절차개혁프로그램에서 목표로 하였던 50%의 달성률에는 훨씬 미치지 못하며 상당히 적다고 판단된다.⁶²⁾

더욱이 자기자본비율이 30% 이상의 규정에 대해서도 마찬가지로 오늘날의 불황시에 이 규정을 만족하고 있는 우량기업은 매우 적다고 할 수 있다. 더욱이 벤처기업 등은 그 대부분이 중소기업이며 분기별 공개를 하지 않는 기업 쪽이 많으며, 또한 그 자기자본비율을 50% 이상으로 한정한다면 수출업자에게는 처음부터 무리한 규정을 제시하고 있다는 인상을 받게 되는 경우도 적지 않을 것이다. 중소기업에 대해서는 불가능한 규정을 제시하고 있는 것으로도 보인다.

61) 일본 관세법 제7조 8, 관세법시행령 제4조의 11, 관세법기본통달 7의 8-1.

62) 蔵和彌, “セキュリティと貿易取引の振興(後編),” 전계서, p.45.

간단하게 말하면 본래 담보제공은 제공자의 신용에 불안이 있으므로 제공하게 하여 향후에 미칠 채권확보를 도모하려고 하는 것에 있다. 그런데 특례수입업자에 대해서도 인수담보의 제공이 필요하게 된다면 우량수입업자의 경우 세관장으로부터 특례를 받았기 때문에 특례수입업자로 되었다는 의미를 다시 한번 생각하게 한다. 그래서 보안과 법규준수도에 추가하여 경영상태가 우수한 특례수입업자에게는 담보제공과 관련된 규정을 삭제하는 안이 나오게 된 것이다.

특례수입업자에게는 담보의 제공 없이 납기한연장제도의 납기한기간과 마찬가지로 해당 특정월 말일의 다음 날부터 3개월의 연납을 인정하면 될 것이다. 이렇게 하면 특례수입업자는 납기한연장제도의 이용과 관련된 담보제공이 불필요하기 때문에 3개월분의 보증료의 절감이 가능하게 되어 이 프로그램에 적극적으로 참가하려고 할 것이다.

현재의 특례수입신고제도에서는 예비심사제도와 납기한연장제도를 병용하면 수입업자에 있어서는 이 제도와 거의 같은 효과를 얻을 수 있을 것이다. 이로 인해 이 제도의 그 이상의 보급확대를 도모하기 위해서는 이용자에게 대폭적인 장점이 있는 내용으로 변경해 갈 필요가 있을 것이다. 이 같은 노력이 없이는 특례수입신고제도를 보급하기는 어려울 것이다.

V. 결 론

일본은 글로벌화된 세계경제 흐름에서 일본경제가 지속적인 성장을 이룩하기 위해서는 성장세가 두드러진 아시아의 강점을 살릴 필요가 있다는 인식에서 2007년 5월 “아시아 게이트웨이 구상”의 가장 중요한 항목 중 하나인 무역절차개혁프로그램을 수립하였으며, 2007년 경제재정개혁의 기본방침을 마련하여 개혁프로그램에 대한 시행을 결정하였다.

또한 재무성 심의회에서도 기획부회에 간담회를 설치해, 2007년 6월에는 “무역절차개혁프로그램 실시에 대한 논점정리”를 발간하고 이를 통해 재무성, 경제산업성, 국토교통성 등의 관계부성이 참여하고 일본 경제단체연합회 등 민간단체들로 멤버를 구성하여 “AEO 추진 민관협의회”를 설치하였다.

그리고 2007년 10월부터 기획부회 간담회가 재개되어 경제단체연합회, 무역회, 물류단체연합회, 통관업체연합회로부터 의견을 청취하는 등의 검토가 진행되어 왔으며 재무성은 이러한 검토를 근거로 2007년 11월 “일본 AEO 제도의 구축 등을 위한 보세·통관 제도 등의 재검토”에 대한 자료를 발간하여 AEO 제도 시행의 근거를 마련하였다.

이를 통해 재무성은 수출업자, 수입업자, 창고업자에 대한 AEO 제도를 도입하였고, 보세운송인과 통관업자에 대한 AEO 도입을 추진하였으며, 2008년 4월에는 통관업자와 보세운송인과 관련한 AEO 제도를 도입하여 시행 중이며, 최근에는 제조업자가 포함된 AEO 제도를 시행하고 있다.⁶³⁾

일본 재무성의 자료에 의하면 2009년 7월 현재 AEO 인증업체는 369개 업체인 것으로 발표되고 있다. 이 중에서 수출업체 220개, 수입업체 73개, 창고업체 64개, 관세사 12개 업체가 인증을 받고 있다. 특히 AEO 인증을 받은 업체가 일본의 전체 수출에서 차지하는 비중은 약 60% 내외인 것으로 보고 있다. 더욱이 일본은 자국 수출업체들이 상대국 세관에서 불이익을 받지 않도록 하기 위해 주요국들과 MRA를 체결하기 위한 협상을 진행 중이다. 현재까지 뉴질랜드, 미국과 MRA를 체결한 바 있으며, 이외에도 한국, EU, 싱가포르, 중국 등과 협상을 진행 중이다.

한편 앞에 설명한 AEO 도입방안 중 몇 가지는 너무 극단적이라는 비판도 있을 수 있지만 일본은 무역입국을 표방하고 있으며 글로벌한 경쟁에 이기기 위해서는 절차 간소화와 사업비의 절감이 필요불가결하다. 이를 위해서는 과거 부터의 방법에 대한 개혁의 시점도 필요하게 된다. 한국, 홍콩, 싱가포르, 미국과 EU 등의 실태를 근거로 일본의 법규 등을 재검토할 것을 제언하고자 한다.

또한 실시에 있어서는 여러 문제도 발생하겠지만 이용자에 대해서는 명확하고 구체적이며 대폭적인 이익의 공여를 하지 않으면 이용자의 증가는 기대할 수 없으며, 민·관 일체로 된 파트너십으로는 해결될 수 없을 것이다. 바꾸어

63) 그 이유는 제조업자가 제조한 화물을 스스로 수출하려고 하는 경우 이미 도입되어 있는 특정수출신고제도(수출업자 AEO 제도)를 이용할 수 있다. 즉 그 제조업자는 AEO 수출업자로서 승인을 받아 수출화물을 보세구역에 반입하지 않고 수출신고를 할 수 있다. 그러나 제조업자가 제조한 화물을 스스로 수출하는 것이 아니라 상사 등 제3자를 개입시켜 수출하는 경우도 적지 않다. 이 경우 그 수출업자가 AEO 수출업자가 아닐 때에는 비록 제조업자가 화물의 보안관리와 법령준수의 체제가 정비되었다고 해도 특정수출신고제도를 이용할 수 없다.

말하면 일본 AEO 제도의 성공과 실패의 열쇠는 제도에 대한 그 이상의 개선과 일본의 산업·무역정책에 있어서 향후의 대응방안 여부와 관련되어 있다고 해도 과언이 아닐 것이다.

참 고 문 헌

- 강태일, “AEO의 혜택에 관한 소고,” 「관세와 무역」, 2010.
- 관세청, 「무역장벽 해소를 위한 기업의 필수조건 AEO」, 2009.
- 남풍우, “국내기업의 AEO 공인활성화를 위한 정책방향,” 「관세학회지」, 제10권 제4호, 한국관세학회, 2009.
- 남풍우·최준호, “무역원활화와 교역안전을 위한 일본세관행정의 U-Custom구현 전략,” 「e-business연구」, 제7권 제5호, 국제e-business학회, 2006.
- 남풍우·안재진, “관세법상 「수출입안전관리 우수공인업체」(AEO) 제도의 효율적인 운용방안에 관한 연구,” 「무역상무연구」, 제39권, 한국무역상무학회, 2008.
- 박명섭·허운석·홍란주, “해운·항만 국제테러방지를 위한 안보강화에 관한 연구,” 「해양비즈니스」, 제12호, 한국해양비즈니스학회, 2008.
- 송선욱, “미 관세청의 운송인 추가정보제출이 국제해상운송인에게 미치는 영향 -10+2 법안을 중심으로,” 「관세학회지」, 제10권 제1호, 한국관세학회, 2009.
- 안재진, “국경안전 및 무역원활화를 위한 미국 및 EU의 공급망 보안제도 연구,” 「관세학회지」, 제8권 제3호, 한국관세학회, 2007.
- 안재진, “수출입물류보완(AEO)프로그램의 세관간 상호인정추진방안에 관한 연구-주요 사례와 관세행정에 대한 시사점-,” 「관세학회지」, 제9권 제3호, 한국관세학회, 2008.
- 이일재, “AEO! 선택인가? 필수인가?,” 「관세와 무역」, 2009.
- 정재우·김규형·이갑수, “신관세행정 패러다임의 확산과 한국의 대응방안 -AEO(Automated Economic Operator)를 중심으로-,” 「관세학회지」, 제10권 제4호, 한국관세학회, 2009.
- 최근배, “국제해상안전범죄의 규제와 대응방안에 관한 연구,” 「해양비즈니스」, 제13호, 한국해양비즈니스학회, 2009.
- 최준호·강진욱, “무역안전을 위한 미국의 새로운 Security강화법의 주요내용과 대응방안-SAFE Port Act를 중심으로-,” 「무역학회지」, 제32권 제3호, 한국무역학회, 2007.

- 한국관세무역개발원, 「2010 HS 품목별 수출입통관편람」, 2010.
- 한상현, “국제해상컨테이너와 관련된 테러행위의 유형과 보안전략의 고찰,” 「관세학회지」, 제9권 제3호, 한국관세학회, 2008.
- 한상현·최준호, “WCO표준(Standard)에 대응하기 위한 각국의 보안조치강화방안,” 「관세학회지」, 제8권 제4호, 한국관세학회, 2007.
- 홍정식, “종합인증우수업체(AEO)공인제도의 의의 및 내용과 그 개선방향,” 「관세와 무역」, 2009.
- 上斗米明, “我が國におけるAEO制度の推進と今後の課題”, 「貿易と關稅」, 日本關稅協會, 2008年 9月号.
- 日本機械輸出組合, 「JCMジャーナル」, 2008年 7月号.
- 日本荷主協會, 「JSC 國際物流用語辭典」, 2003.
- 日本海事新聞, 2007.11.8.
- 藏和彌, “セキュリティと貿易取引の振興(前編),” 「海運」, No.977, 2010.
- 藏和彌, “セキュリティと貿易取引の振興(後編),” 「海運」, No.978, 2010.
- 村上陽一郎 「安全學」, 青土社, 1999.
- 海事プレス社, “特集 日本版輯AEO制度, 本格始動”, 「CARGO」, 2008.
- David, W., “The Changing Role of Customs: Evolution or Revolution?”, *World Customs Journal*, Vo.1, No.1, 2007.
- Glick, L. A., *Guide to United States Customs and Trade Laws*, 3rd ed., Wolters Kluwer, 2008.
- Matechak, J. & Linendoll, N., “Safe Port Act and C-TPAT: Added Accountability and Benefits Defined,” ReddSmith, 2007.
- McNicholas, M., *Maritime Security*, Elsevier, 2008.
- Ritter, L., et al., *Securing Global Transportation Networks*, McGraw-Hill, 2007.
- Schmitz, M., “Speech on the WCO Framework of Standard and the Implementation of United Nations Security Council Resolution 1540,” Feb. 23, 2007.
- Talley, W. K., *Maritime Safety, Security and Piracy*, informa, 2008.
- U.S.C.B.P., “Securing the Global Supply Chain: Customs-Trade Partnership against Terrorism Strategic Plan,” 2004.

http://www.bizmon.com/News/NS_View.asp?B_No=463392&N_Code=1400

<http://monthlymaritimekorea.com/news/newsview.html?id=4933>

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/extsukan/5602_jr.htm

<http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/index.htm>

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1902_jr.htm

http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/leaflet_20-04broker.pdf

http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/leaflet_20-04transporter.pdf

<http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/broker/index.htm>

http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/aeo/leaflet_220401.pdf

http://www.customs.go.jp/tetsuzuki/c-answer/imtsukan/1905_jr.htm

ABSTRACT

Introduction Plans of Japanese AEO System for the Trade Security and Trade Facilitation

Woo, Sung Koo

Kim, Jae Myeong

The global trading system is vulnerable to terrorist exploitation while the international trade is an essential element for the economic development. Customs has a unique role in the international trade to provide increased security while ensuring facilitation of the legitimate flow of goods and the role of Customs has become more and more indispensable these days.

In response to this trend, the World Customs Organization(WCO), the organization of more than 170 Customs administrations all over the world, adopted an international framework("SAFE Framework") in 2005, which includes the Authorized Economic Operator(AEO) concept, whereby a party involved in the international movement of goods would be approved by Customs as complying with the supply chain security standards, and given benefits, such as simplified Customs procedure and less Customs intervention.

In this stream, the Japanese government has developed and promoted AEO Program in close cooperation with the business sector, aiming at ensuring security while facilitating legitimate trade. For that purpose, Japan Customs, as a main entity in the field of international trade, has developed comprehensive AEO program with combination of programs for importers, exporters, warehouse operators, Customs brokers and logistics operators, such as forwarders and carriers, which are consistent with the "SAFE Framework" developed by the WCO.

The purpose of this paper aims to analyse the introduction plans of AEO

program for the trade security and trade facilitation with Japanese AEO system.

Key Words : **T**errorist, International Trade, WCO, SAFE Framework,
Japan Customs, AEO