

## 해상적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구\*

김용진\*\* · 서동균\*\*\*

### A Study on the Efficiency of Import-Export Logistics through Advance Presentation of Vessel Manifest

Yongjin Kim · Donggyun Seo

**Abstract** : The purpose of this study was to examine ways of ensuring the efficiency and stability of import-export logistics in our country by introducing an advance presentation system of vessel manifest. This advance presentation system of vessel manifest has already been introduced in the United States, the EU and China whom our country has actively traded with, and the reinforcement of logistics security is a global trend. Under the circumstances, the introduction of the advance presentation system of vessel manifest is required to assist exporters to properly respond to changing trade practices as early as possible, and it's also necessary to exercise stricter control over an import criminal cargo.

Our country should urgently introduce the advance presentation system of vessel manifest that is up to global standard, and the establishment of an internet based manifest consolidation and presentation system and the introduction of an export inspection system of port of loading are requested as well. If all the systems are introduced and work properly, that will make a great contribution to the efficiency of import-export logistics in our country.

**Key Words** : Manifest, Advance Presentation of Vessel Manifest, 24-Hour Rule, Internet Base MFCS

---

▷ 논문접수: 2010.05.05   ▷ 심사완료: 2011.06.17   ▷ 게재확정: 2011.06.24

\* 이 논문은 2011년도 부산교육대학교 교육연구원 연구비 지원에 의하여 연구되었음

\*\* 부산교육대학교 사회교육과 교수, yjkim77@bnue.ac.kr, 051)500-7226, 대표집필

\*\*\* 동아대학교 경영대학 국제무역학과 겸임교수, seodg66@paran.com, 010)3352-6371, 공동저자

## I. 서론

해상적하목록 사전제출제도란 선사(운송인)가 수출입화물이 적재항에서 선박에 적재되기 24시간 전에 적하목록을 세관당국에 제출하는 제도이다. 적하목록은 선박 등 운송수단에 적재된 화물목록으로서 이를 통해 위험관리·화물관리·수출이행관리를 효율적으로 수행할 수 있으며, 각국은 입출항하는 화물목록을 세관에 제출하도록 하고 있다.

한편 외국에서 자국으로 향하는 고위험 컨테이너화물을 사전에 차단하기 위해서는 화물정보의 사전 입수가 필수적이기 때문에 외국항에서 선적 24시간 전에 적하목록을 제출하도록 하는 24-Hour Rule을 도입하고 있다.

관세 관련 국제협약을 총괄하고 있는 세계관세기구(WCO)가 채택한 SAFE Framework에서는 해상컨테이너화물에 대해 출발항에서 적재 24시간 전에 화물정보를 제출하도록 권고하고 있고, 미국에서는 24-Hour Rule을 2003년에 전면 시행하였으며, EU에서도 2011.1.1부터 시행하고 있고, 중국, 캐나다, 멕시코 등에서도 시행 중에 있어 해상컨테이너화물에 대한 24-Hour Rule이 글로벌스탠다드로 정착되고 있는 실정이다.

이처럼 주요 교역대상국이 적하목록 사전제출제도를 도입하고 있는 상황에서 변화된 국제무역관행에 수출기업의 조기 적응을 유도하고, 수출물품에 대한 선적지 검사를 통해 바뀌치기 등 불법행위를 근절하여 국내 제품의 신뢰도 제고를 위한 최소한의 통제수단 확보가 필요하고, 사전 입수한 화물정보를 통해 수입 우범화물에 대한 통제를 강화하는 한편 정상화물에 대해서는 물류 신속화와 물류비용 절감을 도모하기 위해 우리나라에서도 적하목록 사전제출제도 도입이 필요하며 이를 통해 우리나라 수출입 물류의 안전과 원활화를 동시에 추구할 수 있을 것이다.

적하목록 사전제출제도에 관한 선행연구로서 송선욱(2007)의 연구는 세계무역환경 변화에 따른 사전 전자정보 제출 필요성을 제기하고 사전 전자정보 제출에 대한 국제적 추진동향을 살펴본 후 우리나라 관세행정에 주는 시사점을 제시하면서 관련 규정의 개정 및 법제화를 주장하였다. 한상현·최준호(2010)의 연구는 EU의 수출입 화물정보 사전신고제도와 관련하여 EU관세법의 주요 개정내용과 EU관세법상 수출입 화물정보 사전신고제도의 특징을 제시하고 다른 나라 제도와 비교분석하였다.

본 연구는 사전 화물정보 제출이 국제규범화 되고 있는 상황에서 글로벌스탠다드에 부합하는 해상적하목록 사전제출제도의 국내 도입을 통해 수출입 물류프로세스 상의 시간과 비용을 줄임으로써 수출입 물류의 효율화를 달성할 수 있는 방안을 제시하는데 목적을 둔다. 연구방법은 문헌조사를 통해 해상적하목록에 대한 관세법 및 관련 고시의 내용을 검토하고, 미국, EU, 중국의 해상적하목록 사전제출제도를 비교 분석하는 한편 적하목록 취합시스템과 수출검사의 현행 문제점을 제시하고 개선방안을 제시하였다.

## II. 적하목록 사전 제출의 국제적 추진동향

### 1. 적하목록의 의의

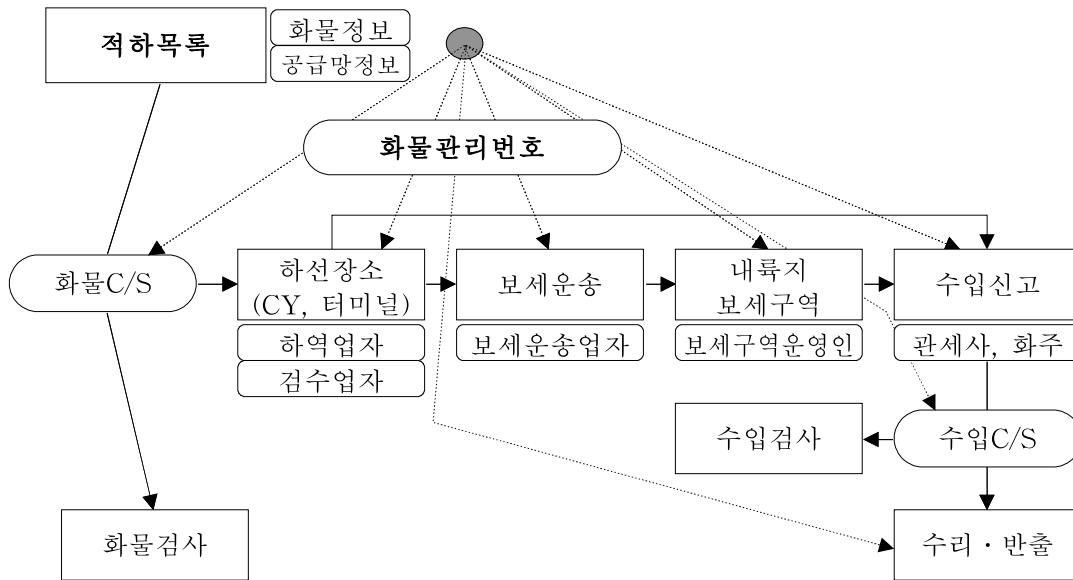
적하목록이란 선사 또는 항공사가 Master B/L의 내역을 기재한 선박 또는 항공기의 화물 적재목록을 말하며, 화물운송 주선업자가 House B/L의 내역을 기재한 경우에는 “혼재화물적하목록”이라 한다(보세화물 입출항 하선·하기 및 적재에 관한 고시, 제 1-0-2조의 ①). 다시 말해 적하목록은 입출항하는 선박 또는 항공기에 적재한 화물의 총 목록으로서, “화물에 대한 정보”와 “공급망에 대한 정보”를 포함하고 있다. 즉 적하목록에는 품명, 중량, 수량 등 화물에 대한 정보와 송·수하인 등 공급망에 대한 정보를 담고 있다.

이러한 적하목록의 화물정보 및 공급망 정보는 위험관리·수출이행관리·화물관리를 가능하게 하는 세관행정의 핵심 수단 역할을 하고 있다. 다시 말해 적하목록의 화물정보와 공급망 정보를 분석하여 우범화물(관리대상화물)을 선별·검사하는 위험관리의 기본 수단이며, 출항적하목록에 기재된 수출신고번호, 컨테이너번호, 선적 정보(선사·CY) 등을 통해 수출물품이 적법하게 선적되었는지 여부를 확인하는 수출이행관리의 기본 수단이 된다. 또한 적하목록 제출 시 화주별로 화물을 식별할 수 있는 화물관리번호를 부여하고, 적하목록 정보를 이후의 세관절차(보세운송·수입신고·보세구역 반출입신고 등)에 연계함으로써, 현재 어느 보세구역에 어떤 화물이 얼마나 있는지를 파악하고 보세화물을 적정하게 관리하게 해 주는 화물관리의 기본 수단이 된다.

적하목록에 포함된 정보는 적하목록 관리번호(MRN, Manifest Reference No.)와 Master B/L 일련번호(MSN, Master B/L Sequence No.) 그리고 House B/L 일련번호(HSN, House B/L Sequence No.)로 구성된 화물관리번호를 통해 다른 세관절차와 연계하여 보세화물의 이동 및 반출입 정보를 파악하고 보세화물을 총량 관리함으로써 불법반입을 차단하고 관세 채권의 안정적 확보를 가능하게 한다. 그리고 하역업자, 보세운송업자, 보세창고 운영인, 화주 등 물류 관계인은 운송 및 반입 예정정보 등 필요한 정보를 적하목록에서 획득할 수 있다.

적하목록 전송과정은 적하목록 작성책임자인 선사와 포워더가 각 업체의 B/L을 작성하여 KTNET이 운영하는 Ctradeworld의 적하목록 취합시스템(MFCS)으로 전송하면 적하목록 제출의무자인 선사는 전송된 B/L들을 확인하여 취합된 적하목록을 관세청 시스템으로 전송하게 된다.

<그림 1> 적하목록 활용분야



## 2. 사전 화물정보 제출에 관한 국제적 추진동향

국가간에 거래되는 수출입화물이 운송수단에 적재되기 전에 화물정보를 세관에 사전 제출함으로써 세관당국으로 하여금 고위험화물을 사전에 선별토록 하고, 적법화물에 대해서는 신속한 통관을 가능토록 하여 결과적으로 수출입물류 프로세스의 원활화와 안전이 동시에 확보될 수 있다. 이처럼 수출입화물정보의 사전제출이 중요시됨에 따라 이에 대한 법적 근거 마련을 위해 국제협약과 국제기구가 추진한 주요 내용을 살펴보면 다음과 같다.

### (1) 개정교토협약 상의 내용

개정교토협약은 세관절차의 간소화와 국제적 조화를 통해 세계무역을 활성화하기 위한 “세관절차의 간소화 및 조화에 관한 국제협약 개정의정서”로서 일명 “개정교토협약”이라 하며, 이 협약의 목적은 국제무역과 기타 국제교류를 저해하는 계약당사국들의 세관절차와 관행의 상이점을 제거하는데 있으며 2006년 2월에 발효되었다.

개정교토협약 일반부속서 제3장(통관절차와 기타 세관절차) 표준 3.25에서는 ‘국내법

령은 물품이 도착하기 전에 물품신고서와 입증서류의 제출, 접수 및 심사를 하도록 하는 규정을 두어야 한다'라고 규정하고 있고, 과도기 표준 3.21에서는 '세관은 전자적 수단에 의한 물품신고의 제출을 허용하여야 한다'고 규정하고 있다. 이러한 사전 전자적 물품신고는 세관에게는 사전 신고된 정보를 통해 물품검사 필요 여부를 결정하여 검사가 필요 없는 물품은 도착 즉시 반출할 수 있도록 하고, 물품검사가 필요한 경우 검사 대상물품을 조직적으로 검사할 수 있도록 하여 보다 철저한 서류심사가 가능하게 된다.

개정교토협약 일반부속서 표준 3.12에서는 '세관은 물품신고서에 기재되는 사항을 관세 및 제세의 부과징수, 통계 작성 및 관세법령의 적용에 필요하다고 인정되는 정보에 한정하여야 한다'라고 규정하여 사전 물품신고 정보의 최소화를 강조하고 있다(송선욱, 2007). 여기에 해당하는 정보로는 수입자, 송화인의 성명과 주소, 운송기관, 운송수단 확인, 물품의 품명규격, 품목분류, 원산지, 적출국 또는 수출국, 목적국, 포장명세서, 물품의 수량, 총중량 및 순중량, 관세 및 제세의 세율, 과세가격 또는 송장가격, 환율, 기격이외 조세부과와 관련된 자료, 특혜관세 및 기타 특별한 처분에 관한 정보, 물품신고서를 입증하기 위해 제출되는 서류목록, 신고인의 주소, 일자, 서명 등이다.

## (2) WCO SAFE Framework 상의 내용

국제무역은 경제성장의 핵심동력이지만 국제무역시스템은 테러리즘 및 조직화된 범죄행위에 취약하다. 9.11테러 이후 국제물품 이동과 관련하여 무역공급망의 보호 필요성이 한층 더 중요시 되었다. 따라서 무역안전과 원활화의 목표를 동시에 달성하기 위해 세계관세기구(WCO)에서 논의를 시작하였으며 그 결과 국제간 화물 흐름의 안전과 신속성을 확보하기 위한 표준규범을 개발하게 되었는데 이것이 SAFE Framework이다.

세계관세기구(WCO)에서 SAFE Framework(무역 안전 및 원활화에 관한 표준틀)를 채택함으로써 사전 전자정보 제출 및 세관간 정보제공에 대한 법적 근거를 마련하였다. 이를 통해 무역원활화를 저해하지 않으면서 국경 안전성을 확보하고, 세관당국이 안전 위험평가를 목적으로 수출업자와 운송인이 세관에 사전 전자정보를 제출하도록 하며, 세관의 목적을 위해 세관당국이 수집한 정보를 다른 세관당국에게 전송하는 것을 가능하게 하는 법적 장치를 마련하게 되었다.

사전 전자정보 제출방법은 수출물품신고서, 수입물품신고서, 화물신고서로 구분하여 신고 주체, 신고시기와 신고내용을 명시해 놓았다. 사전 전자정보 제출시한과 관련해서는 수출·수입시 세관당국에 물품 및 화물신고서가 전송되어야 하는 정확한 시간은 지리적 상황을 고려하고, 상이한 운송수단에 적용가능한 업무절차에 대한 면밀한 분석 후, 관련된 세관 당국과 업계와의 협의 후에 국내법에 의하여 규정하도록 하였다.

이상의 사전 전자정보 제출방법과 제출시기를 요약하면 <표 1>과 같다.

**<표 1> 사전 전자정보 신고시기 및 내용**

		수출물품신고서	수입물품신고서	화물신고서
신고 주체		수출자 또는 대리인	수입자 또는 대리인	운송인 또는 대리인
신고 시기	컨테이너 화물 <sup>주)</sup>	운송수단 적재 전 또는 컨테이너 적입 전	운송수단이 도착지 첫 번째 세관 도착 전	적재 전
	일반화물			도착 전
신고 내용		수출자, 송하인, 운송인, 수입자, 수하인, 통지처, 목적지, 경유지, 대리인, 관세율코드번호, UNDG번호, 포장종류, 총중량, 컨테이너나 ULD를 확인할 수 있는 기호나 번호, 봉인번호, 총 송장금액, UCR 번호	수출물품신고서와 동일	적재장소, 운송인 ID, 컨테이너나 ULD를 확인할 수 있는 기호나 번호, 봉인번호, 관세국경을 통과하는 운송수단의 확인번호와 국적, 운송수단 참조번호, 운송료 지불방법, 출발지 세관, 최초 도착항, 경유지, 관세국경에서 최초 도착항의 도착일시, 간단한 화물명세, UCR 번호

자료: WCO SAFE Framework, 3.2(1.3.1 Export Goods Declaration, 1.3.2 Cargo Declaration, 1.3.3 Import Goods Declaration).

주: 컨테이너 화물의 사전신고서 제출시한은 출발항 선적 24시간 전(WCO SAFE Framework, 3.2(1.3.6 Time limit)).

### Ⅲ. 주요국의 해상적하목록 사전제출제도 현황

#### 1. 우리나라의 해상적하목록 제출제도

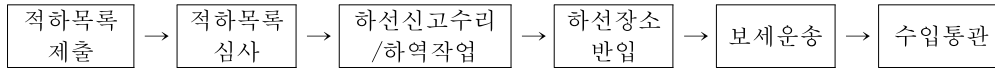
우리나라는 “관세법” 및 “관세법시행령”에 근거하여 적하목록 제출제도를 시행하고 있으며, 관련 고시로는 “보세화물 입출항 하선 하기 및 적재에 관한 고시”가 있다. 여기에서는 해상적하목록 운영현황, 적하목록 관련 통계, 적하목록 제출제도 개정방향에 대해 살펴보고자 한다.

(1) 해상수출입 적하목록 절차와 현황

1) 해상수입화물 적하목록 업무프로세스

해상수입화물의 적하목록 업무프로세스는 <그림 2>와 같다.

<그림 2> 수입화물관리절차



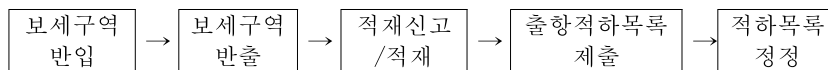
적하목록 제출 의무자는 적하목록 제출시기를 준수하여 선박입항 예정지 세관장에게 전자문서로 제출하여야 하며, 화물관리 세관공무원이 적하목록을 제출받은 때에는 기재사항을 심사하여야 한다. 이때의 심사는 적하목록 자료의 취합완료 여부, 적하목록 기재사항의 누락여부, 세관의 특별감시가 필요한 우범화물 해당 여부, 기타 세관장이 필요하다고 인정하는 사항에 대해 심사하며, 이 경우 심사는 적하목록 기재사항에 관한 형식적 요건에 한하며, 실질적인 요건에 해당하는 기재사항의 오류여부는 적하목록 접수단계에서는 심사하지 않는다(보세화물 입출항 하선·하기 및 적재에 관한 고시, 제 2-1-3조).

운항선사(공동배선의 경우에는 용선선사를 포함) 또는 그 위임을 받은 하역업체가 화물을 하선하고자 하는 때에는 Master B/L 단위의 적하목록을 기준으로 하선장소를 기재한 하선신고서를 세관장에게 전자문서로 제출하여야 하며, 세관장은 이를 심사한 후 세관화물정보시스템에 하선신고수리사실을 등록하고 신고인, 관련 하역업자 및 보세구역 등에 전자문서로 통보하여야 하며, 하선신고를 한 자는 당해물품을 하선장소에 반입하여야 한다.

2) 해상수출화물 적하목록 업무프로세스

해상수출화물의 적하목록 업무프로세스는 <그림 3>과 같다.

<그림 3> 수출화물관리절차



보세구역 운영인은 수출하고자 하는 물품이 보세구역에 반입된 경우에는 그 내역을 확인할 수 있는 서류(수출신고필증, 송품장, B/L 등)를 요구하고 화물반출입대장에 그 내역을 기록 관리하여야 한다. 선적지 보세구역에 반입된 수출물품은 선적예정 선박에 적재하거나 혼재작업을 위해 다른 보세구역으로 수출물품을 운송하는 등의 경우에 선적지 보세구역으로부터 반출할 수 있다.

수출하고자 하는 물품을 선박에 적재하고자 하는 자(적하목록 제출의무자를 말함)는 물품을 적재하기전 적재신고를 하여야 하며, 수출하고자 하는 물품의 적재신고는 물품이 선적지 항만내 장치된 후 적하목록 기재요령에 따라 적하목록을 출항지세관장에 전자문서로 제출하여야 한다.

3) 적하목록 제출현황

최근 3년간 입출항 적하목록 현황을 살펴보면 다음 <표 2>와 같다.

<표 2> 입출항 적하목록 현황

(단위 : 천건, 백만톤)

구 분		2008		2009		2010	
		건 수	일평균	건 수	일평균	건 수	일평균
입항 적하목록 (B/L 기준)	건 수	13,680	37	14,019	38	13,546	37
	중 량	513	1.4	534	1.5	493	1.4
출항 적하목록 (B/L 기준)	건 수	7,015	19	6,924	19	6,859	19
	중 량	183	0.5	194	0.5	195	0.5

자료: 관세청 내부자료.

최근 3년간 입항 적하목록 건수는 거의 비슷한 수준을 보이고 있으나, 출항 적하목록 건수는 감소추세에 있다. 하지만 일평균 기준 입출항 적하목록의 건수와 중량은 3년 동안 거의 변화가 없음을 알 수 있다.

(2) 적하목록 제출제도 개정방향

우리나라에서도 적하목록 사전제출제도 도입의 국제적 확대 추세에 따라 발생할 수 있는 수출차질 방지를 위해 국내의 무역관행을 국제기준에 적합하도록 변화하게 하고, 화물정보 사전 분석에 따른 위험관리의 정확성과 우범화물의 통제 강화를 위하여 적하목록 사전제출제도를 도입하여 시행할 예정이다.



해상적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구

적하목록 사전제출제도의 주요 개정내용은 첫째, 입·출항 적하목록 제출시기의 개정이다. 무역공급망의 안전 및 원활화를 위한 WCO SAFE Framework의 권고기준에 부합되도록 입·출항 적하목록 제출시기를 <표 3>과 같이 조정하고자 한다. 둘째, 선사의 화물 하선 신고절차의 개정이다. 입항 적하목록의 취합·제출이 해외의 선적지에서 이루어지게 되어 국내의 하선장소(보세구역 부호) 제출이 불가능해짐에 따라 관련 단서규정을 삭제한다. 셋째, 적하목록 정보의 오류검증 절차를 명문화 한다. 정확한 적하목록 정보의 제출을 위해 오류검증 절차를 명문화 하고, 오류검증에 필요한 사항은 별도로 규정한다. 넷째, 적하목록 사전 제출시기에 관한 경과조치를 둔다. 물류당사자의 업무프로세스 개선, 전산시스템 구축 등 준비기간을 고려하여 유예기간을 부여하여 해상 출항 적하목록은 2011. 7. 1부터 시행하고, 해상 입항적하목록은 향후 별도로 지정하여 시행할 방침이다(관세청, 행정규칙입안예고, 2011).

<표 3> 입·출항 적하목록 제출시기

구 분		현 행	개 정
해상	수입	○ (원칙) 입항 24시간전 ○ (중국 등 근거리) 입항전	○ (원칙) 적재 24시간전 ○ (중국 등 근거리) 적재항 출항전 ○ (벌크화물) 입항 4시간전
	수출	○ (원칙) 적재전 - (미국행) 적재 24시간전 ○ (중국 등 근거리, 벌크·환적화물) 출항일 24시	○ (원칙) 적재 24시간전 ○ (중국 등 근거리) 적재 전 - 다만, 출항 30분전 최종 마감 ○ (벌크·환적화물) 출항전

2. 주요국의 해상적하목록 사전제출제도

(1) 미국의 해상적하목록 사전제출제도

1) 실시 배경 및 경과

매년 수백만 개의 컨테이너화물이 미국으로 들어오고 있는 상황에서 폭탄이나 대량 살상무기를 포함한 테러용 무기나 위험물이 미국으로 접근하는 것을 원천적으로 막는 것이 가장 좋은 방법이며 이를 위해서는 컨테이너화물의 정보를 선적 전에 미리 입수하는 것이 가장 핵심적인 중요사항이 되었다.

그리하여 9. 11 테러 후 2002. 1 컨테이너 안전조치(CSI)를 시행한 미 관세청은 2002. 8 해상화물의 적하목록을 선적 24시간 전에 제출하도록 하는 규칙(24-Hour Advance

Vessel Manifest Rule, 통상 24-Hour Rule이라 함)을 입법예고하고 2002. 10. 31 최종 규칙(Final Rule)을 공포하고 2003. 2. 2 전면 시행하게 되었다(박진현, 2004).

## 2) 주요내용

24-Hour Rule의 주요내용은 첫째, 화물정보 제출의무자는 운송인(Carrier)과 미 관세청의 Vessel AMS(Automated Manifest System)에 가입한 자동화된 무선박운송인(NVOCC)으로서 미국으로 해상운송되는 화물의 운송인은 화물을 외국항에서 선적하기 24시간 전에 화물에 관한 구체적이고 상세한 정보를 세관에 제출하여야 한다.

둘째, 화물정보 제출 대상화물은 모든 컨테이너 화물과 통과화물이나 환적화물 그리고 대부분의 산적화물(Break bulk cargo)이 해당된다. 반면, 미리 세관의 승인을 받은 특정한 Break bulk cargo와 Bulk cargo는 보고대상에서 제외된다.

셋째, 제출정보의 내용으로는 미국으로 출발하기 전 마지막 외국항, 운송인의 항차번호, 운송인 SCAC 코드(SCAC : 전국차량화물운송협회(NMFTA)가 부여한 표준운송인 알파벳코드(Standard Carrier Alpha Code)), 미 관세영역 내의 최초 기항항 도착예정일, 선하증권(Master Bill 또는 House Bill)상의 번호와 수량, 운송인이 미국행 화물을 인취한 최초의 외국항, 화물에 대한 정확한 기술(또는 송화주로부터 화물의 6단위 HS 상품분류번호를 제공받은 경우 그 번호)과 화물의 중량, 봉인된 컨테이너의 경우 송화주의 화물에 대한 기술 및 중량, B/L상의 송화주의 완전한 성명과 주소 또는 식별번호, B/L상의 수하인, 또는 실화주 혹은 실화주의 대리인의 완전한 성명과 주소 또는 식별번호, 선박명, 선적국 및 공식 선박번호, 화물이 선적된 외국항, 위험물질이 적재된 경우 국제적으로 인정된 위험물분류번호, 컨테이너 번호, 컨테이너에 부착된 모든 봉인(Seal)의 번호, 선박 항해일지에 나타나 있는 외국으로부터의 출발일, 선박항해일지에 나타나 있는 외국으로부터의 출발시각 등이다.

미국 적하목록 사전제출제도의 시사점으로는 첫째, 미국행 화물에 대한 안전과 원활화 동시 추구, 둘째, 24-Hour Rule의 무역관행 정착화 기여, 셋째, 적하목록 정보의 비밀유지 강화, 넷째, 법적 책임소재와 불이익 처분 명확화를 들 수 있다.

## (2) EU의 해상적하목록 사전제출제도

### 1) 실시 배경 및 경과

2003년부터 시행된 미국의 24-Hour Rule이 점차 국제표준으로 정착되고 있는 시점

에서 미국의 24시간 규칙에 효율적으로 대처하기 위해 EU 관세법 개정을 통해 수출입 화물정보 사전신고제도를 도입할 필요성이 대두되었으며, EU에서 추진하고 있는 e-Customs 계획을 원활하게 이행하기 위해서는 수출입화물의 도착전 및 출발전 사전 정보제공이 필수적이기 때문에 수출입화물 정보 사전신고제도를 도입하게 되었다.

EU가 수출입 화물정보 사전신고제도를 도입한 후 EU회원국 중에서 체코가 2009.7에 가장 먼저 화물정보 사전신고제도를 도입하였고, 그 뒤를 이어 네덜란드가 2010.1부터 시행하였고 2011.1.1부터는 EU회원국 전체에 걸쳐 전면 시행하고 있다.

## 2) 주요내용

EU의 화물정보 사전신고제도의 주요내용으로 먼저 수입화물정보 사전신고(Entry Summary Declaration)에 대해서 살펴보면, 최종목적지와 상관없이 EU의 관세영역으로 반입되는 모든 물품은 사전신고의 대상이 되며, 수입화물정보 사전신고는 전자적으로 이루어져야 하고, 신고서에는 부속서(Annex) 30A에 규정된 사항들이 포함되어야 하는데, 여기서 물품과 관련하여 요구되는 주요 데이터 요소로 선적인, 수하인, 통지처(물품이 유통 가능한(negotiable) 지시식(to order) B/L일 경우엔 의무사항), HS code(최소한 4자리 또는 6자리의 HS code 권장, 또는 적절한 화물 명세), 패키지 유형(코드), 패키지 수량, 컨테이너 번호, 봉인 번호, 화물 총중량(단위 : 킬로그램), 위험물에 대한 UN 코드, 운송료 지불방법 코드(예. 현금 지불, 신용카드 지불, 수표 지불, 전자적 계좌 이체(electronic credit transfer), 전사의 계정 보유자, 비선불) 등이 기재되어야 한다.

또한 도착전 통지(Pre-Arrival Notification)는 수입화물 정보 사전신고와 동일한 방법과 형식으로 제출되어야 하고, 수입화물 정보 사전신고서에 포함된 정보를 수령한 반입지 세관은 우선 보안 및 안전을 목적으로 물품이 공동체 관세지역에 도착하기 전에 적절한 위험 분석을 수행해야 하며, 화물정보 제출기한과 관련하여 해상운송인 경우 컨테이너 화물은 출발지에서 최소한 적재 24시간 전에 이루어져야 하고, 산화물(bulk cargo)은 공동체 관세영역 내의 항구에 도착하기 4시간 전에 제출해야 한다(EC Regulation No. 1875/2006, Sec. 3 Time limits, Article 184a 1, 2006).

한편, 수출화물정보 사전신고(Exit Summary Declaration)에 대해서 살펴보면, 공동체 관세영역 밖으로 반출되는 모든 물품은 세관신고의 대상이며, 사전신고 제출시기는 해상운송인 경우, 컨테이너 화물은 최소한 선박에 적재되기 24시간 전에 그리고 벌크 화물은 최소한 4시간 전에 제출되어야 한다(EC Regulation No. 1875/2006, Article 529b 1 (a), 2006).

EU의 수출입화물정보 사전제출시한은 다음 <표 4>와 같다.

**<표 4> 수출입화물정보 사전제출시한**

운송 형태	수입화물정보 사전신고 (Entry Summary Declaration)	수출화물정보 사전신고 (Exit Summary Declaration)	비 고
해상 운송	출발항에서 적재 24시간 전까지	화물적재 24시간 전까지	장거리 컨테이너선박
	EU 세관영역내의 항구도착 4시간 전까지	출항 최소 4시간 전까지	벌크선박으로 노르웨이 아이슬란드, 흑해, 지중해 등을 운항하는 단거리 항해선박 등은 제외
	EU 세관영역내의 항구도착 2시간 전까지	출항 최소 2시간 전까지	노르웨이, 아이슬란드, 흑해, 지중해 등을 운항하는 단거리 항해 / 벌크선박 등

자료: EC Regulation No. 1875/2006, Entry Summary Declaration & Exit Summary Declaration.

EU의 수출입화물정보 사전신고제도의 시사점으로는 첫째, 사전신고대상과 사전신고 기한의 적용과 예외 구분 명확 둘째, 위험분석의 중요성 강조 셋째, AEO(Authorized Economic Operator) 인증업체에 대한 신고항목 간소화 혜택부여 등을 들 수 있다.

**(3) 중국의 해상적하목록 사전제출제도**

중국은 국제무역의 원활화를 촉진하고, 수출입물품 및 여객의 안전을 보장하기 위하여 입출국 운송수단의 적하목록에 대한 세관관리제도를 개정하여 2009.1.1부터 부분적으로 시행하고 있다.

주요내용으로는 첫째, 관리대상 적하목록을 다음 <표 5>와 같이 원시적하목록, 예비적하목록 및 적재(탑승)적하목록으로 구분하고 있다.

**<표 5> 적하목록의 구분**

종 류	용 도
원시적하목록	입국운송수단의 물품 및 여객정보에 대한 적하목록
예비적하목록	출국운송수단의 적재(탑승)예정물품(여객)의 정보에 대한 적하목록
적재적하목록	출국운송수단의 실제 적재화물 또는 탑승여객의 정보에 대한 적하목록

자료: 中華人民共和國海關進出境運輸工具艙單管理辦法(海關總署 第172号令) 第二條, 2008.

해상적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구

둘째, 적하목록 전송 의무자는 입출국 운송수단의 책임자, 무선박 운송기업, 화물운송 대리기업, 선박대리기업, 우정기업, 특급운송기업, 세관감시장소 경영인, 검수기관 및 수출화물 송하인 등이 일정시한 내에 적하목록을 세관에 전송해야 한다.

셋째, 적하목록 전송시한은 컨테이너 선박과 비컨테이너 선박으로 구분하여 다음 <표 6>과 다음과 같이 규정하고 있다.

<표 6> 적하목록 전송시한

운송수단		입항적하목록	출항적하목록
선박	컨테이너 선박	선적 24시간 이전	적재 24시간 이전
	비컨테이너 선박	국내 최초 목적항 도착 24시간 이전	적재 개시 2시간 이전

자료: 中華人民共和國海關進出境運輸工具艙單管理辦法(海關總署 第172号令) 第九條, 2008

넷째, 적하목록 기재사항은 선박명 및 항차, 항해일자, 적재항명, 목적지 항명, B/L번호, 컨테이너 번호 및 시봉번호, 포장개수 및 수량, 상품명세, 인도장소, 총중량 및 용적, 송화인, 수하인, 통지처, 운송비 지불형태(Prepaid 또는 Collect로 기재), Page No. 등이다.

다섯째, 입항 적하목록 제출방법은 원시적하목록 전송이 접수된 후에 화물의 신고절차를 수행할 수 있고, 검수기관 또는 세관감시장소 경영인은 입항운송수단이 화물양륙을 완료한 후 6시간 이내에 전자자료방식으로 세관에 검수보고서를 제출해야 하고, 원시적하목록 중에 열거되지 아니한 입항화물에 대하여 운송수단 책임자에 직접 반송하도록 명할 수 있다(中華人民共和國海關進出境運輸工具艙單管理辦法, 第十三條~第十五條, 2008).

여섯째, 출항적하목록 제출방법으로 컨테이너로 운송하는 화물과 수출화물의 송하인은 화물을 컨테이너에 적입하기 전에 세관에 적하목록의 전자자료를 전송하여야 하고, 운송수단이 화물을 적재할 예정인 경우에 적하목록 전송자는 화물신고절차를 수행하기 전에 세관에 예비적하목록의 주요자료를 전송해야 하며, 출항화물이 세관감시장소에 도착한 때에 세관감시장소 경영인은 전자자료방식으로 세관에 도착보고서를 제출하고, 적하목록 전송자는 운송수단이 화물의 적재를 개시하기 30분전에 세관에 적재적하목록의 전자자료를 전송하여야 한다.

중국의 적하목록관리제도의 시사점으로는 물류환경을 고려하여 세관별로 차등 시행하며, 법령상 입출항 적하목록 사전제출 시한을 규정하고는 있으나 각 세관별로 시행여부는 강제하지 않고 있다.

### 3. 주요국 해상적하목록 사전제출제도의 비교

미국, EU, 중국의 해상적하목록 사전제출제도를 비교하면 다음과 같다.

첫째, 적하목록 작성자 및 제출자와 관련하여 미국의 경우 해상적하목록 작성자와 제출자는 기본적으로 운송인 즉, 선사이며 그 밖에 NVOCC(Non Vessel Ocean Common Carriers), 수출자, 수입자, 관세사도 세관에 직접 제출 가능하다. EU의 경우도 운송인 즉, 선사가 적하목록 작성자이자 제출자이나 관련 규정에는 EU공동체 세관영역으로 물품을 반입 또는 반출하는 자 또는 물품의 운송을 책임진 자로 명시하고 있다. 한편, 중국의 경우 관련 규정상에는 적하목록 작성책임자는 운송수단 책임자 또는 선박대리기업, 무선박 운송업무 경영인, 화물운송 대리인 또는 특급운송 경영인이며, 전송의무자는 입출국 운송수단의 책임자, 무선박운송기업, 화물운송 대리기업, 선박대리기업, 우정기업, 특급운송기업, 세관감시장소 경영인, 검수기관 및 수출화물 송하인으로 되어 있으나 실제 전송의무자는 실무상 운송수단 책임자가 세관에 전송하고 있다.

둘째, 제출시한과 관련하여 미국, EU, 중국의 적하목록 제출시한은 WCO에서 권고하는 제출시한 즉, 해상운송의 경우 적재 24시간 전을 적용하여 대부분 유사하게 운용하고 있으나, 각국의 무역환경과 현실을 반영하여 조금씩 달리 적용하고 있다. 해상운송의 경우 컨테이너화물에 대해서는 모두 적재 24시간 전에 제출하도록 하고 있으나 벌크화물에 대해서는 미국의 경우 컨테이너화물과 동일한 적재 24시간 전, EU의 경우 도착 및 출항 4시간 전, 중국은 입항의 경우 도착 24시간 전, 출항의 경우 적재 24시간 전을 적용하고 있다. 이상에서와 같이 입항의 경우 WCO 권고기준에 따라 미국, EU, 중국의 적하목록 제출시한이 유사하나, 수출의 경우 각국의 무역환경에 따라 조금씩 상이한 제출시한이 적용되고 있다.

셋째, 처벌 제재 조치와 관련하여 적하목록 정보를 제출시한 내에 제출하지 않거나 허위 또는 변조된 정보를 제출하는 경우 이에 따른 처벌 제재 조치와 관련하여 미국의 경우 U.S.C.(United States Code) Sec. 1436(Penalties for violations of arrival, reporting, entry and clearance requirements) 규정에 따라 벌금이 부과된다. 이 경우 운송인에게는 최초 위반시 5,000불, 그 이후는 10,000불의 벌금이 부과되고, 무선박운송인(NVOCC)은 벌금 외 5,000불의 손해배상정산금(Liquidated Damages)을 부담해야 할 때도 있다. EU는 개별 회원국의 내부규정에 따라 처리토록 하고 있다. 예를 들어 체코의 경우 위반시 사유서 제출, 벌금부과 등 행정제재가 있는데 사안에 따라 세관장의 재량에 의해 처벌수위가 결정된다. 중국의 경우 관세법 및 「중화인민공화국세관행정처벌 실시조례」에 관련 규정을 두고 있으나, 현재 적하목록 사전제출제도 시행과 관련하여 처벌 등 강제적인 제재는 하지 않고 있다.

<표 7> 각 국가별 해상적하목록 사전제출 제도 비교

구 분		미국	EU	중국
배 경		9.11 테러 이후 WCO SAFETY FRAMEWORK 시행		
적하 목록	작성자	Carrier 등	Carrier 등	Carrier 등
	제출자	Carrier 등	Carrier 등	Carrier 등
근거법령		Presentation of Vessel Cargo Declaration to Customs Before Cargo Is Laden Aboard Vessel at Foreign Port for Transport to the United States	Commission Regulation (EC)No1875/2006(CCIP)	해관총서령 제172호 (중화인민공화국세관입출경운송수단적하목록관리방법)
관 리	제출시한	- 해상운송 (수입) 외국항 선적 24시간 전 (수출) 화물적재 미국항 출발 24시간 전	- 해상운송 (컨테이너)출발항에서 적재 24시간 전까지 (벌크)EU 관세지역내 항구도착 4시간 전까지	- 화물국내 반입 (컨테이너선) 선적 24시간 전까지 (기타선박) 최초 목적항 도착 24시간 전까지 - 화물국외 반출 (컨테이너선) 적재 24시간 전까지 (기타선박) 적재 2시간 전까지
	처벌 제재	19 USC Sec. 1436	특별한 규정없음 - 각국 관련 내국법 적용	세관법 및 「중화인민공화국세관행정처벌실시조례」 관련규정

주: 각국의 근거 법령을 참조하여 작성.

#### IV. 제도 도입에 따른 수출입물류 효율화 방안

해상적하목록 제출을 통해 수출입물류 효율화를 추구하기 위해서는 글로벌스탠다드에 부합하도록 적하목록 관령 법령을 개정하고 이와 병행하여 기존의 EDI방식에서 탈피하여 인터넷 방식을 도입하여 적하목록을 취합·제출하도록 하고, 수출검사제도도 기존의 내륙지 수출검사에서 선적지 수출검사로 전환할 필요가 있다.

##### 1. 제도 도입에 따른 수출입물류 프로세스 변화 및 도입 효과

### (1) 입항전 수입신고 활성화에 따른 수입화물 흐름의 개선

현행 수입화물의 프로세스는 적하목록 제출, 입항, 하선, 보세운송, 보세구역 반입, 수입신고, 수입신고수리, 반출의 절차를 이행하고 있어 입항전 수입신고는 5% 내외에 머물러 대부분 보세구역 반입후 수입신고가 행해짐에 따라 보세운송절차와 보세구역 반입 절차를 수반해야 한다.

하지만 제도 도입 후 적하목록 제출시기가 해상화물의 경우 적재 24시간전(근거리 출항전)으로 앞당겨지면 입항전 수입신고가 일반화될 수 있는 여건이 조성되어, 제도 도입 후 수입화물 프로세스가 적하목록 제출, 수입신고, 수입신고수리, 입항, 반출의 절차를 거침에 따라 화물반출을 위한 세관절차가 입항전에 종료되므로 보세운송, 보세구역 반입이 생략되어 수입화물을 신속하게 화주에게 인도할 수 있게 된다.

### (2) 적하목록 취합방식 개선

현재는 해외 출항지에서 선사, 포워더로부터 적하목록 정보를 e-mail, fax로 받아 국내의 선사, 포워더가 적하목록을 작성·제출함으로써 이중작업의 부담과 함께 EDI 전송료가 부과되고 있다. 하지만 인터넷 기반 적하목록 취합·제출방식이 도입되면 출항지에서 선사가 취합한 적하목록을 직접 세관에 제출함으로써 국내 선사의 적하목록 제출 부담이 해소되고 적하목록 업무 프로세스 개선 효과가 발생한다.

### (3) 수출검사 효율화

수출하고자 하는 모든 물품에 대한 수출통관 절차를 거치는 과정에서 수출물품에 대하여는 검사생략이 원칙이나 수출시 현품의 확인이 필요한 경우와 우범물품으로 선별된 물품 중 세관장이 검사가 필요하다고 판단한 물품에 대하여 수출물품을 실제로 검사하고 수출신고를 수리하고 있다. 따라서 현행의 수출검사는 수출신고, 수출검사, 수출신고수리, 선적, 적하목록 제출의 과정에서 행해지고 있다.

한편, 수출화물에 대한 적하목록 사전제출제도가 도입되면 해상화물의 경우 적재 24시간전(근거리 적재전)으로 앞당겨짐에 따라 운송수단에 적재될 적하목록을 근거로 수출검사를 실시할 수 있게 된다. 따라서 제도 도입 후 수출통관 프로세스는 수출신고, 수출신고수리, 적하목록 제출, 수출검사, 선적으로 변화하게 되어, 수출물품 선적계획이 확정된 후에 검사함으로써 ‘바뀌치기’ 등의 밀수출 방지 효과가 발생하여 해상적하목록 사전제출제도 도입 후 수출검사 효율화를 기할 수 있다.



이 제도의 도입 전·후의 수출입물류 프로세스 변화 및 도입효과는 <표 8>과 같다.

<표 8> 제도 도입 전·후의 수출입물류 프로세스 변화 및 도입효과

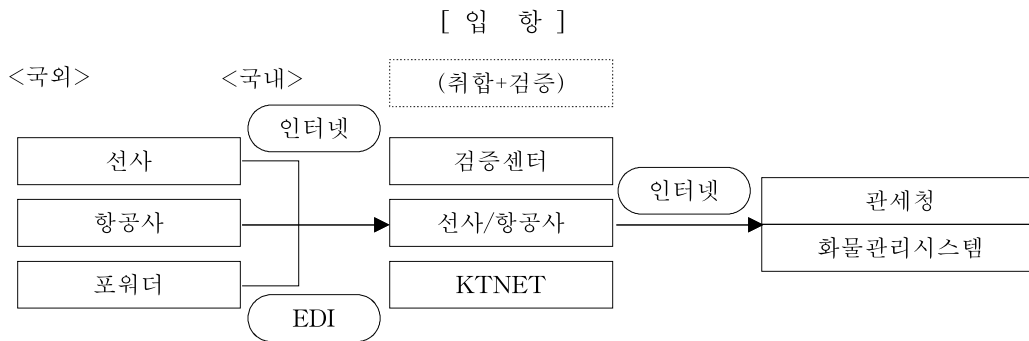
구분	도입 전	도입 후
수입	-입항전 수입신고 예외적(5% 내외) -입항 후 수입신고 적하목록 → 입항 → 보세운송 → 보세구역 반입 → 수입신고 → 수입통관 → 반출	-입항전 수입신고 일반화(활성화) -입항전 수입신고 적하목록 → 수입신고 → 수입통관 → 입항 → 반출
	-도입효과 : 화물반출을 위한 세관절차가 입항전에 종료, 보세운송·보세구역 반입 없이 화물 하선 즉시 반출 가능	
수출	수출신고 → 수출검사 → 신고수리 → 선적 → 적하목록	수출신고 → 신고수리 → 적하목록 → 수출검사 → 선적
	-도입효과 : 수출물품 선적계획이 확정된 후 검사를 함으로써 '바뀌치기' 등을 차단	
적하목록 제출		
	-도입효과 : 해외 출항지에서 선사·항공사가 취합한 적하목록을 직접 세관에 인터넷을 통해 제출함으로써, EDI·MFCS 이용료 등 무역정보비용 절감 가능	

## 2. 인터넷기반 적하목록 취합·제출 시스템의 구축

인터넷기반 적하목록 취합시스템(MFCS)의 구축 필요성은 다음과 같다. 첫째, 해상적하목록 사전제출제도에 부합하는 전산환경 구축이다. 적하목록 제출시기의 조기화를 위해서는 출항지에서부터 제출할 수 있는 전산환경 제공이 필요하기 때문이다. 둘째, 독점구조 해소를 통한 수출입 물류 안전성 확보이다. 기존의 EDI방식을 통한 적하목록 취합·제출시스템을 독점적으로 운영하는 VAN사업자의 전산시스템 장애시 대체가능한 다른 채널이 없어 전체 수출입 물류가 마비되는 위험성을 해소할 필요가 있기 때문이다. 셋째, 적하목록 취합시스템(MFCS) 운영구조 개선을 통한 공익성 보장이다. 적하목록 정보는 10만여 물류관계인이 공동으로 이용하는 공익성 성격이 강하므로 현재의 MFCS 운영구조에서 탈피하여 정부산하 관련 기관에서 통제수단을 보유하여 공익과 안전의 확보가 필요하다. 실제로 홍콩·싱가폴 등은 공익성 확보를 위해 정부가 주식을

보유하고 다수의 물류기관이 참여하는 형태로 운영되고 있다. 넷째, 인터넷 기반 서비스 전환을 통한 물류정보비 절감이다. 현재까지 통관시스템을 단계적으로 인터넷 기반으로 전환하여 인터넷방식 이용률이 수출통관 76.4%, 수입통관 87.9%, 관세환급 80.5%, 보세운송신고 50.8%를 유지하고 있으나 적하목록 취합·제출기능은 아직 미구축되어 현재 EDI에 전적으로 의존하고 있어 인터넷 방식으로 전환시 VAN사업자에 대한 비용 절감이 가능하다. 현재 추진 중인 인터넷 기반 적하목록 취합업무는 <그림 4>와 같이 해외 출항지에서 선사가 취합한 적하목록을 인터넷 방식으로 직접 세관에 제출하는 방식이며, 이렇게 되면 적하목록 취합채널이 자체 취합, 검증센터 이용, KTNET 이용 등으로 다양화될 수 있다.

<그림 4> 인터넷 기반 입항 적하목록취합시스템 개요도

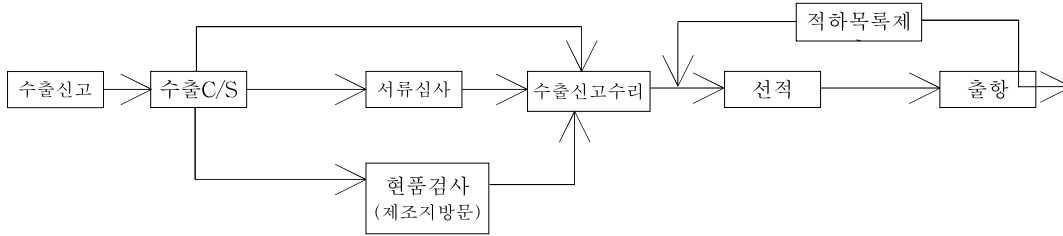


### 3. 선적지 수출검사 체계 구축

현행의 수출검사 체계는 다음 <그림 5>와 같이 수출신고서가 제출되면 수출 C/S에서 93.47%가 자동수리되고 검사 선별시 화주에게 통보하여 물품 제조공장에서 수출검사가 실시되고 있다. 현행 제조공장 방문(내륙지) 수출검사체도의 문제점으로는 일부 수출자가 간소화된 수출제도를 악용하여 신고내역과 상이한 물품을 선적하는 사례뿐만 아니라 검사완료 후 “바꿔치기”에 의한 밀수출 등의 불법행위가 자주 발생하고 있다.

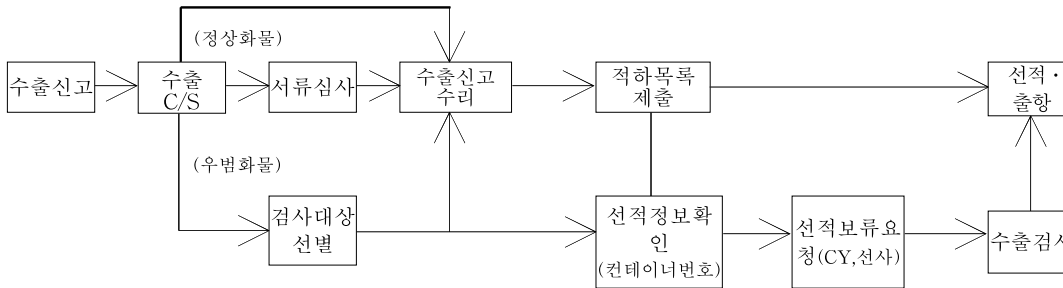
따라서 이러한 문제점을 해소하고 해상적하목록 사전제출제도와 연계한 선적지 수출검사제도 도입이 필요하다. 그 이유는 안전기준 미확보상태로 수출시 수입국에서의 통관지연(비용)으로 수출경쟁력 약화를 초래할 수 있고, 선적지 검사체제로 전환하여 수출단계에서 안전을 충분히 확보하는 것이 수출업체 지원의 효과적 수단으로 작용할 수 있으며, WCO에서도 “수출국 선적지 검사”체제 도입을 권고하고 있기 때문이다(WCO SAFE Framework, 3.2(1.2.3 Controls at departure)).

<그림 5> 현행 수출검사 및 수출통관 프로세스



따라서 선적전 적하목록 사전제출을 기반으로 수출화물 검사 프로세스가 재설계되면, 앞의 <그림 6>과 같이 수출 C/S 검사대상 화물 선별 → 적하목록 제출시 검사건 컨테이너번호 선사·CY에 통보 → 컨테이너 CY 반입시 검사장소 이동 → 검사 완료시까지 선적보류의 과정을 거치게 되어 수출단계에서 안전을 충분히 확보할 수 있게 된다.

<그림 6> 선적지 수출검사 및 수출통관 프로세스



## V. 결론

국제간에 거래되는 화물에 대해 우리나라의 주요 교역대상국이 해상적하목록 사전제출제도 즉, 24-Hour Rule을 시행하고 있는 상황에서 변화된 무역관행에 수출기업의 조기 적응을 유도하고 수출물품에 대한 최소한의 통제수단을 확보하며 수입 우범화물에 대한 통제를 강화하여 수출입물류의 원활화와 안전을 동시에 추구하기 위해서는 우리나라에서도 해상적하목록 사전제출제도 도입이 필요하다.

그러나 새로운 제도가 도입되면 이해관계 당사자에게 직간접적인 영향을 미치게 될 것이다. 즉, 해상화물에 대한 적하목록 제출시기를 기존 보다 앞당기게 된다면 무역관행이 바뀌지 않고서는 제대로 적응할 수가 없다. 미국의 경우를 예로 들면, 24-Hour

Rule 시행에 앞서 행한 규제영향분석(Regulatory Impact Analysis)에 따르면 LCL화물은 이행 첫해에는 약 3일, 2년에서 10년까지는 1일의 선적지연을 예측하였고, 이 기간 동안 FCL화물은 각각 약 2일과 1일의 선적지연이 발생할 것으로 예측하였다. 우리나라의 경우도 마찬가지로 제도 도입 초기에 환적화물, 선상수출화물, 카페리화물의 적하목록 제출시기 문제와 선적지연 등의 문제가 발생할 소지가 있다. 그러나 이미 미국행 해상화물에 대해서는 선적 24시간 전 적하목록 사전제출을 오래 전부터 실행해 왔고 EU를 비롯한 우리나라의 주요 교역대상국이 제도를 시행하고 있어 선적 24시간 전 적하목록 제출과 관련한 무역관행이 상당히 구축되어 있기 때문에 우리나라가 제도를 도입하여 시행하는 데는 큰 차질이 없을 것으로 예상된다.

현재 우리나라의 적하목록 제출제도의 개정방향이 수출화물에 우선 적용하고 해상수입화물에 대해서는 아직 시행시점이 정해지지 않고 있다. 이는 수출화물의 경우 정부가 국내 무역관행 변화를 유도할 수 있지만, 수입화물에 적용하기 위해서는 상대국의 무역관행 변화와 인프라 구축이 선행되어야 가능하기 때문에 당장 시행하기는 어려운 면도 있을 것이다. 그러나 WCO에서 선적 24시간 전 적하목록 제출을 권고하고 있고 이에 대해 이행할 것을 약속한 국가들이 적하목록 사전제출제도를 도입할 예정이므로 우리나라에서도 조만간에 해상수입화물에 대해서도 적용할 수 있을 것으로 전망된다.

향후 우리나라에 적하목록 사전제출제도가 안정적으로 정착되고 아울러 인터넷기반 적하목록 취합·제출시스템 구축과 선적지 수출검사체제로의 전환이 병행된다면 우범화물의 국제간 거래가 대폭 줄어들고 정상화물 거래에 따른 수출입 통관절차의 신속화와 더불어 물류비용 절감효과가 발생하기 때문에 우리나라 수출입물류의 효율화에 기여할 수 있을 것이라 기대된다.

## 참고문헌

관세법(법률 제10424호), 2011.

관세법 시행령(대통령령 제22816호), 2011.

관세청, 행정규칙입안예고 : 보세화물 입출항 하선 하기 및 적제에 관한 고시 개정, 2011.

박진현, “최근 미국 관세행정의 정책변화 연구”, 관세청, 2004, 56-57.

보세화물 입출항 하선 하기 및 적제에 관한 고시(관세청고시 제2011-007호), 2011.

부산본부세관, “적하목록 및 보세운송 매뉴얼”, 2008.

송선욱, “효과적 세관통제를 위한 사전 전자정보 제출에 관한 연구”, 『관세학회지』, 제8권 제4호, 2007, 8-9.

안재진, “국제통상환경 변화에 따른 EU의 세관행정 선진화 프로그램의 도입과 시사점”, 『통상법률』, 통권 제82호, 2008, 8-10.

한상현·최준호, “WCO 표준(Standards)에 대응하기 위한 각국의 보안조치 강화 방안”, 『관세학회지』, 제8권 제4호, 2007, 84-85.

한상현·최준호, “EU관세법상 수출입화물정보 사전신고제도에 관한 연구”, 『관세학회지』, 제11권 제2호, 2010, 399-401.

Department of The Treasury(Customs Service), “Presentation of Vessel Cargo Declaration to Customs Before Cargo Is Laden Aboard Vessel at Foreign Port for Transport to the United States(Final Rule),” *Federal Register* Vol. 67, 2002.

Department of Homeland Security(Bureau of Customs and Border Protection), “Regulatory Impact Analysis - Advanced Electronic Filing Rule,” 2003

Department of Homeland Security(Bureau of Customs and Border Protection), “Required Advance Electronic Presentation of Cargo Information(Final Rule),” *Federal Register* Vol. 68, 2003.

Official Journal of the European, “COMMISSION REGULATION (EC) No 648/2005,” 2005.

Official Journal of the European, “COMMISSION REGULATION (EC) No 1875/2006,” 2006.

WCO, Safe Framework of Standards, 2007.

中華人民共和國海關進出境運輸工具艙單管理辦法(海關總署 第172号令), 2008.

中華人民共和國海關行政處罰實施條例, 2006.

## 국문 요약

# 해상적하목록 사전제출을 통한 수출입물류 효율화 방안에 관한 연구

김용진 · 서동균

본 연구의 목적은 우리나라에서 해상적하목록 사전제출제도를 도입하여 수출입물류 원활화와 안전을 도모하기 위한 방안을 제시하는데 있다. 우리나라의 주요 교역대상국인 미국, EU, 중국에서 해상적하목록 사전제출제도를 도입하고 있고 물류보안 강화가 국제적 추세인 상황에서 변화된 무역관행에 수출기업의 조기 적응을 유도하고 수입 우범화물에 대한 통제를 강화하기 위해 해상적하목록 사전제출제도가 필요하다.

국가간에 거래되는 수출입화물이 선박에 적재되기 24시간 전에 화물정보를 세관에 사전제출함으로써 세관당국으로 하여금 고위험화물을 사전에 선별토록 하고, 적법화물에 대해서는 신속한 통관을 가능토록 하여 결과적으로 수출입물류 프로세스의 원활화와 안전이 동시에 확보될 수 있다.

우리나라에서도 글로벌스탠다드에 부합하는 해상적하목록 사전제출제도를 조속히 도입하고 이와 병행하여 인터넷기반 적하목록 취합·제출 시스템 구축과 선적지 수출검사 체계를 도입한다면 우리나라 수출입물류의 안전과 원활화에 크게 기여할 것이다.

**핵심 주제어 :** 적하목록, 해상적하목록 사전제출제도, 24-Hour Rule, 인터넷기반 MFCS