관세연구 13 – 02

# 주요국의 수입물품 검사제도 비교

2013. 9

세 법 연 구 센 터

한국조세재정연구원

## 연 구 진

**연구책임자**

정 재 호 선임연구위원

**공동연구원**

김 미 영 관세사

이 형 민 공인회계사

# 목 차

Ⅰ. 서 론 ····· 7

Ⅱ. 우리나라의 수입물품 검사제도 ····· 9

1. 개요 ····· 9

2. 수입물품 검사제도 ····· 11

가. 관리대상화물 관리제도 ····· 12

나. 물품검사제도 ····· 16

다. 관리대상화물 관리제도와 물품검사제도의 비교 ····· 18

3. 수입물품 검사비용 ····· 20

Ⅲ. 주요국의 수입물품 검사제도 ····· 24

1. 국제규범 검토 ····· 24

가. 개정 교토협약 ····· 24

나. GATT ····· 27

2. 미국 ····· 28

가. 개요 ····· 28

나. 수입물품 검사제도 ····· 30

다. 수입물품 검사비용 ····· 37

3. 호주 ····· 41

가. 개요 ····· 41

나. 수입물품 검사제도 ····· 42

다. 수입물품 검사수수료 ····· 47

4. 일본 ····· 50

가. 개요 ····· 50
나. 수입물품 검사제도 ····· 51
다. 수입물품 검사비용 ····· 54
5. 영국 ····· 55
가. 개요 ····· 55
나. 수입물품 검사제도 ····· 57
다. 수입물품 검사비용 ····· 61

Ⅳ. 국제비교 및 시사점 ····· 64
1. 국제비교 ····· 64
가. 수입물품 검사제도 ····· 64
나. 수입물품 검사비용 ····· 66
2. 시사점 ····· 70
가. 중복검사 방지를 위한 통합선별시스템 운영 ····· 70
나. 검사비용 징수방법의 보완방안 검토 ····· 72
다. 현행 검사비용 징수방법(개별부담) 보완 ····· 79
라. 환적화물에 대한 위험관리 강화 ····· 80

참고문헌 ····· 81

# 표 목 차

〈표 Ⅱ-1〉 관리대상화물 관리제도와 물품검사제도 비교 ····· 19
〈표 Ⅱ-2〉 세관에서 징수하는 통관비용 ····· 22
〈표 Ⅱ-3〉 세관 외에서 징수하는 통관비용 ····· 23

〈표 Ⅲ-1〉 미국의 통관 절차 ····· 29
〈표 Ⅲ-2〉 미국의 물품검사 ····· 31
〈표 Ⅲ-3〉 미국 컨테이너 수입에 대한 물품검사(2005～2011) ····· 35
〈표 Ⅲ-4〉 미국 항만의 통관 물품검사(2005～2011) ····· 37
〈표 Ⅲ-5〉 미국 통관이용수수료 ····· 39
〈표 Ⅲ-6〉 호주 개장검사 비율(2010~2011) ····· 46
〈표 Ⅲ-7〉 호주 수입통관처리수수료 ····· 49

〈표 Ⅳ-1〉 수입물품 검사제도 국제비교 ····· 68

# 그림 목차

[그림 Ⅱ-1] 우리나라 수입통관 절차 ····· 11
[그림 Ⅱ-2] 관리대상화물 관리 절차 ····· 15

[그림 Ⅲ-1] 일본 수입통관 절차 ····· 51
[그림 Ⅲ-2] 영국 수입물품 검사 절차 ····· 59

# Ⅰ. 서 론

□ 수입통관 시에는 위험물품, 마약류, 밀수품, 모조품, 대외무역법 등 각종 법률에 의한 수입금지 물품 등의 반입을 사전에 차단하기 위해 수입물품에 대한 검사가 시행되고 있음

○ 우리나라는 1996년 부두직통관 시행과 장치장소 배정의 자율화, 수입허가제에서 신고제 도입 등 수입절차 간소화로 인하여, 이를 악용하는 경우를 적발하고 예방할 필요성이 증대되고 있음

□ 우리나라는 수입물품에 대하여 수입신고 전후로 나누어 관리대상화물 검사와 수입물품 검사제도로 이원화하여 운영하고 있으므로, 이러한 현행 검사제도의 효율성을 검토할 필요가 있음

○ 관리대상화물 검사는 국가 및 사회안전 확보, 국민건강보호 등 국가행정 목적을 달성하기 위한 것인 반면, 수입물품 검사는 우리나라에서 사용 또는 소비될 물품의 무역안전 관리를 목적으로 함

○ 검사의 목적이 달라 이중검사가 발생하는 경우도 있음

□ 또한 현재 수입물품 검사비용을 검사받는 화주의 개별부담으로 하고 있어 민원을 초래하고 있으므로, 정부제공서비스라는 측면에서 부담주체의 조율 및 비용납부의 순응을 위한 방안이 요구되고 있음

○ 우리나라는 수입물품 검사에 소요되는 비용의 부담주체가 수입화주임을 관세법에 규정하고 있음

○ 환적화물 검사에 대하여는, 현재 관련 비용의 부담주체에 대한 법적 근거가 없으므로 이를 명확히 할 필요가 있음

□ 본 연구에서는 수입물품 검사와 관련된 국제규범 검토와 주요국의 수입물품 검사제도 운영사례를 조사함

○ 수입물품 검사와 관련한 법령, 주관 부처를 조사함

○ 검사제도의 종류, 검사대상 선별, 검사 방법을 조사함

○ 검사 관련 제 행정비용 규정 여부, 부담주체를 조사함

□ 본 보고서는 우선 우리나라의 수입물품 검사제도를 살펴보고 주요국의 수입물품 검사제도 조사, 비교를 통해 정책적 시사점을 도출함

○ 제Ⅱ장에서는 우리나라의 수입물품 검사제도를 살펴봄

○ 제Ⅲ장에서는 GATT 및 개정 교토협약 등 국제규범과 미국, 호주, 일본, 영국의 수입물품 검사제도 운영사례를 조사함

○ 제Ⅳ장에서는 우리나라와 주요국의 수입물품 검사제도를 비교분석하고 정책적 시사점을 도출함

# Ⅱ. 우리나라의 수입물품 검사제도

## 1. 개요

□ 우리나라의 수입화물 관리는 선박 또는 항공기의 입항 후 적하목록 심사, 화물 하역 및 수입통관 절차로 이루어짐

○ 수입통관 절차는 수입신고, 신고서 처리, 수입신고 수리, 세금 납부 및 물품 반출로 이루어짐

□ 적하목록 제출의무자는 관세법에 따라 입항 24시간 전까지 선박입항 예정지 세관장에게 전자문서로 적하목록을 제출하여야 함[1)]

○ 적하목록이란 선하증권의 기재내역을 기초로 작성한 화물적재목록[2)]을 말하며, 외국무역선을 운항하는 선박회사가 제출하여야 함

□ 세관은 적하목록 기재사항의 누락 여부, 우범화물 해당 여부 등을 확인하는 적하목록 심사를 통해 검사대상 화물을 선별함

○ 적하목록 심사는 관리대상화물 선별 · 검사와 정확성 사후심사의 두 절차로 이루어짐

□ 하선신고가 수리되면 정해진 기간 내에 보세구역[3)]에 물품을 반입함

---

1) 적하목록 사전 제출제도는「관세법」제135조에 따라 수출입화물이 적재항에서 선박에 적재되기 24시간 전에 선사가 적하목록을 세관당국에 제출하는 제도. WCO(세계관세기구)는 무역공급망의 안전 및 원활화를 위하여 적하목록의 사전 신고를 권고(2005년 채택)하고 있으며, 현재 미국, EU, 중국 등 주요 국가에서 시행되는 등 국제기준으로 정착되고 있음

2) 수출입물품을 취합 · 운송하는 운항선사, 선박의 공간을 용선한 선박회사, 혼재화물은 화물운송주선업자가 작성함

3) 보세구역이란 관세법에 의하여 효율적인 화물관리와 관세행정의 필요에 따라 세관장이 지정하거나

○ 관리대상화물을 포함한 검사대상 물품은 세관이 지정한 장소에, 기타 화물은 CY, 부두 내 보세구역 등 선사가 지정한 장소에 물품을 양륙

○ 입항지에서 통관되는 화물을 제외하고는 세관에 신고 또는 승인 절차를 거쳐 보세구역에서 통관이 이루어지며, 검사대상화물은 세관에 지정된 보세구역에 반입되어야 함

□ 수입자는 전자문서로 수입신고서를 제출하여야 하며, 원칙적으로 수입신고서를 첨부서류 없이 전송하는 P/L신고를 원칙으로 함

○ 다만 세율 추천, 감면, 검사대상 물품 등은 수입신고 전에 요건 확인에 필요한 서류를 제출하여야 함

□ 수입신고서는 ① 물품 검사와 심사, ② 심사 또는 ③ 전자통관심사의 세 가지 방법으로 구분되어 처리됨

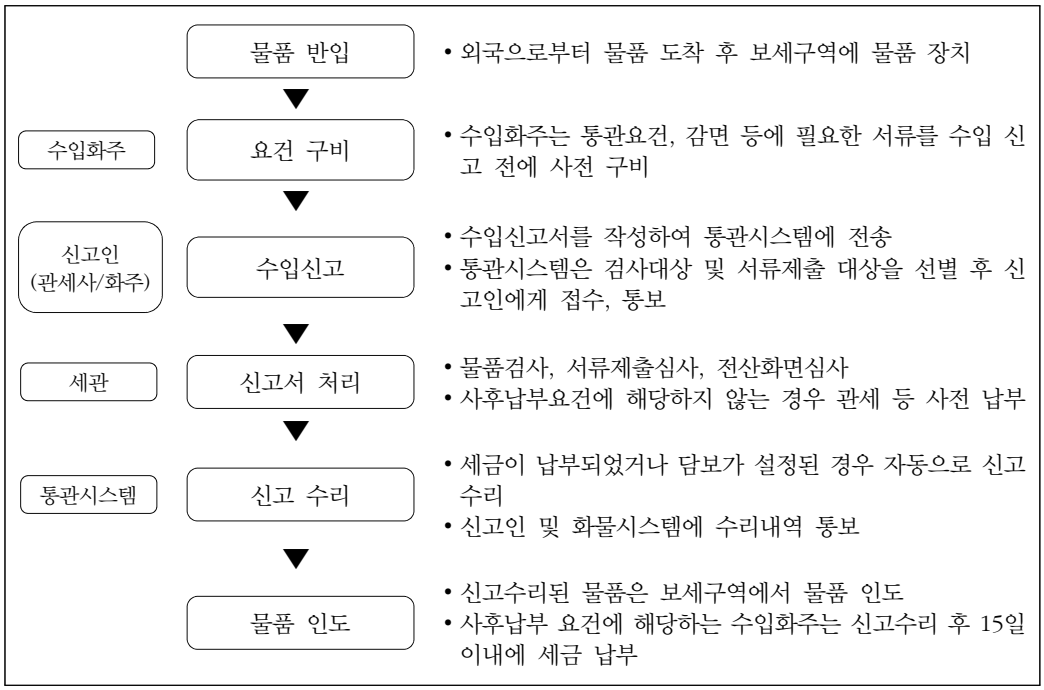
□ 수입신고한 내용이 적법한 경우 원칙적으로 지체 없이 신고수리되며, 수입신고한 물품의 수입화주는 관세 등을 납부하고 물품을 반출할 수 있음

○ 검사대상으로 선별된 물품은 해당 물품 검사가 종료된 후에 수입신고가 수리됨

---

특허한 장소로, 수출입 및 반송 등 통관을 하고자 하는 외국물품의 장치, 제조, 가공, 전시, 건설, 판매, 검사 등이 이루어지며 관세 부과가 유보됨

[그림 Ⅱ-1] 우리나라 수입통관 절차




자료: 관세청 홈페이지

## 2. 수입물품 검사제도

□ 우리나라는 수입물품에 대하여 수입신고 전후로 나누어 관리대상화물 검사와 물품검사제도로 이원화하여 운영하고 있음

○ 검사의 목적이 다르기 때문에 이중검사가 실시되는 경우도 발생함

□ 관리대상화물 검사는 수입신고 이전단계에서 사회안전 저해물품에 대해 중점적으로 검사하고, 물품검사는 수입신고단계에서 각 법령 및 정부기관이 세관장에게 위임한 사항을 확인하고 통관의 적법성 및 과세의 적정성을 확인하기 위함

○ 관리대상화물로 선별되어 검사를 받아 특별한 이상이 없으면 수입신고 시 세관의 검사가 생략됨

○ 이상이 있는 경우 및 검역증, 전기용품 안전인증확인서 등 특별법에 의거하여 세관장 확인이나 분석 등이 필요한 경우에는 검사를 진행함

□ 물품검사제도는 「관세법」 제173조(세관검사장), 제246조(물품의 검사), 제247조(검사장소), 제265조(물품 또는 운송수단 등에 대한 검사 등)에 규정함

○ 관련 고시로는 「수입통관 사무처리에 관한 고시」('수입통관 고시'), 「관리대상화물 관리에 관한 고시」('관리대상화물 고시'), 「보세화물 입출항 하선 하기 및 적재에 관한 고시」가 있음

## 가. 관리대상화물 관리제도

### 1) 개요

□ 1996년 부두직통관[4] 시행과 장치장소 배정의 자율화, 수입허가제에서 신고제 도입 등 절차 간소화를 악용한 밀수입 등의 적발과 예방을 위해 도입

○ 국경통제 및 안전관리를 위하여 핵물질, 안보위해물품, 마약 등 밀수품 유입을 방지하기 위한 특수목적으로 지정됨

□ 관리대상화물 관리는 입항단계부터 위험관리기법에 의해 선별된 화물을 특별관리하면서 정밀검사를 실시하는 제도임

○ 특별관리 절차로는 하역 시 세관봉인 실시, 검사장소를 세관이 지정한 창고로 한정하는 것이 포함됨

○ 관리대상화물은 검사대상화물, 특송물품, 이사물품 등, 유치물품 등 및 보세판매용 물품으로 구분됨

□ 관세청 조사총괄과에서 업무를 담당함

---

4) 수입화물을 공항 또는 항만에서 하역과 동시에 생산공장까지 직접반출 방식으로 적기 수송(Just-in-time)하는 것

### 2) 검사대상 선별

□ 선박 또는 항공기의 입항예정지 세관장은 적하목록 정보를 토대로 특별감시가 필요한 우범화물[5] 또는 검사대상화물 해당 여부를 심사함

○ 선사, 항공사 또는 하역업체의 하선 또는 하기 신고 내용에 대해 적하목록과 일치 여부, 하선장소의 적정성 여부를 심사

– 이외에도 적하목록 자료의 취합완료 여부, 기재사항의 누락 여부를 심사함

○ 수출입이 금지되거나 제한되는 물품에 대해서는 수출국 관세당국에 선적 전 검사를 요청하여 위해물품의 국내 반입을 사전에 차단할 수 있음

□ 선별방법은 관세청 전산에 의한 자동 선별과 세관 자체정보에 의한 전산추적 선별로 구분됨

□ 세관에서 관세청의 별도 기준에 따라 운항선사나 항공사가 제출한 적하목록을 심사하여 관리대상화물 가운데 검사대상화물을 선별

○ 선별기준은 위험관리기법에 의한 검사제도이기 때문에 정보의 예측이 불가능하도록 선별사유 및 기준을 공개하지 않음[6]

□ 환적화물[7]의 경우에는 총기류 등 위해물품 · 마약류 · 수출입금지품 · 밀수품과 대외무역법 및 상표법 위반물품 등과 관련된 정보 등이 있는 경우에 한하여 선별

### 3) 검사방법

□ 관리대상화물 검사는 세관장이 지정한 보세구역 등에 감시 목적으로 장치하거나 검사 등을 실시하며, 24시간 통관체제로 반입 즉시 이루어짐

---

5) 전체화물의 3% 이내. 인천공항세관, 질문과 답변, 2006.

6) 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제9조(비공개대상정보)에 해당

7) 외국무역선에 의하여 우리나라에 도착한 외국화물로, 적하목록상 수하인이 외국에 소재하는 자로 되어 있으며, 수출입 통관절차 없이 외국으로 반출되는 물품

○ 적하목록 심사가 완료되면 선박 또는 항공기로부터 물품을 양륙하여 보세구역인 하선 또는 하기 장소로 반입

□ 검사대상화물은 검색기검사화물과 즉시검사화물로 구분하여 검사 방법을 달리 적용함

□ 검색기검사화물 선별대상은 총기류 · 도검류 등 위해물품 또는 내부에 밀수품을 은닉할 가능성이 있는 화물, 실제와 다른 품명으로 수입할 가능성이 있는 화물 등으로 함

○ 검색기검사화물에 대해서는 X-ray 등을 이용하여 물품의 내용을 확인하는 과학검색장비를 이용하여 검사를 실시함

○ 하역 즉시 선사가 지정한 하선장소에서 이루어지며, 검색기검사를 마치지 않고는 하선장소에 반입할 수 없음

□ 검색기검사 결과에 따라 세관에서 지정하는 검사창고 또는 원래 계획된 하선장소로 반입

○ 검색기검사 결과 이상이 있어 정밀검사가 필요한 화물은 세관에서 지정한 장소에 하선하여야 함

□ 즉시검사화물 선별대상은 실제와 다른 품명으로 수입할 가능성이 있는 화물로서 LCL 컨테이너화물 등 검색기검사로 우범성 판단이 곤란한 화물, 수(중)량 차이의 가능성이 있는 화물, 반송 후 재수입되는 컨테이너 화물 등임

○ 즉시검사화물은 검색기검사를 하지 않고 바로 세관에서 지정한 검사창고에 반입하여, 컨테이너에 적입되어 있는 물품을 전량 적출하여 전량 개장검사함

□ 검색기검사화물 중 이상이 있는 화물과 즉시검사화물에 대하여는 밀수 등 우범성 여부를 확인하기 위해 정밀검사를 실시

○ 정밀검사는 전량 개장검사를 원칙으로 하되, 전수검사가 불필요하다고 판단되는 경우 검사목적을 달성할 수 있는 범위 내에서 발췌검사 가능[8)]

8) 검사대상화물 선별 및 운영에 관한 지침

○ 정밀검사 대상물품은 세관지정 장치장[9], 세관지정 보세창고[10], 특수보관시설이 구비된 장소에 하선하여야 함

[그림 Ⅱ-2] 관리대상화물 관리 절차

○ 적하목록 제출: 입항 24시간 전(중국, 일본 등 근거리는 입항 전)
○ 적하목록 심사: 3시간 내 처리(민원사무처리기준표)
○ 검사대상화물 선별: 적하목록 심사 시 선별(전산자동 + 담당자)
○ 선별 비율: 해상, 항공 모두 3% 범위 내
○ 선별 해제: 직권해제(심사종료 전), 신청해제(심사종료 후 화주가 신청)
○ 검색기검사: 컨테이너투시기에 의한 검사, 이상 있는 화물은 즉시검사
○ 즉시검사: 특별감시반에 의한 정밀검사(전량 검사 원칙)
○ 검사 및 조치: 검사결과 및 조치결과 등록(수입통관 연계)

자료: 관세청, 『관리대상화물관리 감사보고서』, 2006, p. 3

9) 세관장이 관리하는 시설 또는 세관장이 시설 관리인으로부터 무상사용의 승인을 받은 시설 중 지정장치장으로 지정한 시설

10) 세관장이 관할구역 내 영업용 보세창고 중에서 화물의 감시·단속이 용이한 곳으로 관리대상화물 등을 장치하거나 검사하기 위하여 지정한 보세창고

□ 지정장치장에 반입된 화물은 검사 후 이상이 없는 경우 즉시 통관 또는 보세운송을 할 수 있으나, 원산지표시위반 또는 적하목록 정정 등의 대상인 경우에는 해당 절차를 먼저 수행하여야 함

## 나. 물품검사제도

### 1) 개요

□ 수입통관 절차에서 이루어지는 물품검사는 수입신고된 물품 이외에 은닉된 물품이 있는지 여부와 수입신고 사항과 현품의 일치 여부를 확인하는 것[11]으로 수입신고 가운데 일부를 대상으로 함

○ 품목분류, 가격신고, 감면 등의 세금 관련사항, 수입요건 위반 여부, 원산지 및 품질표시, 지적재산권, 신고사항의 정확성 등을 심사하여 처리함

□ 관세청 수입통관담당과에서 물품검사의 업무, 검사대상 선별기준 등록 및 관리를 담당

○ 통관단계 위험관리, 검사대상 등의 선별기준 운영 등을 위하여 본부세관에서 수입과에 수입 관련 정보분석을 전담하는 팀을 운영

### 2) 검사대상 선별

□ 수입신고물품 중 검사대상은 수입신고자료 접수 시 통관시스템 또는 신고서 처리방법 결정 시 세관공무원에 의해 선별됨[12]

□ 우리나라는 수입신고된 물품 중 심사유의사항 등의 기준에 의해 전산검사대상물품을 선별하는 수입물품선별시스템(C/S시스템)을 운영함

---

11) 「수입통관고시」 제3조

12) 「수입통관고시」 제28조

□ C/S시스템의 검사선별기준은 기준을 선정하고 관리하는 주체에 의해 전국공통, 세관별 및 복합선별기준으로 구분함

○ 전국공통 검사기준은 관세평가분류원장이 운영하며, Rule Base 기준, Data Mining 기준, 최초 수입기준, 필수기준의 우범기준과 무작위 선별기준이 있음

○ 서울, 인천공항 등 본부세관장은 세관별 검사기준을 운영함

○ 복합선별기준은 관세청장이 전국공통 검사기준으로 운영하는 것으로, 통합위험관리시스템에서 수출입신고자료와 화물, 심사 및 조사정보 등을 복합적으로 분석한 기준

□ C/S시스템에 의하지 않고 세관공무원이 취득한 정보 또는 자체 경험 등을 통해 선별된 물품은 자체검사대상물품

○ 세관공무원은 수입신고서를 ①물품검사와 심사, ②심사, ③전자통관심사 대상으로 구분하여 처리함

□ 검사비율은 수입업체의 성실도, 수입물품의 특성을 기준으로 하여 차등적으로 운영할 수 있음

○ 관세청 기준에 따라 법규 준수도가 높은 업체, 「수입통관고시」 [별표9]에 따른 수입업체 평가등급[13]이 A이거나 B등급인 업체 중 검사적발 실적이 없는 수입업체, 최근 2년간 법 위반 및 체납사실이 없는 외국인 투자기업에 대해서 검사비율을 낮게 운영할 수 있음[14]

### 3) 검사방법

□ 검사대상물품은 전량검사, 발췌검사, 분석검사나 과학장비검사 등의 C/S시스템에 의해 지정된 방법으로 검사를 실시함

○ 발췌검사는 검사수량과 HSK 10단위별 중점확인사항 등에 대한 품목별 검사지침에

13) 수입업체 평가등급은 수입업체의 성실도를 평가하기 위한 것으로 매월 최근 2년간 법, 환급특례법, 외국환거래법 등의 위반실적, 관세 등 수입물품와 관련된 제세의 체납실적, 최근 3년간 수입통관실적 및 평가 직전 3개월간의 수입통관실적·검사적발률·오류점수를 기초로 정함

14) 「수입통관고시」 제28조 제2항

의함

○ 과학장비검사는 분석의뢰 없이 X-ray 검색기, 컨테이너 검색기 등으로 수행하는 검사

○ 필요한 경우 C/S시스템에서 정한 검사방법에 추가하여 컨테이너 검색기에 의한 검사를 병행하여 실시할 수 있음

□ 검사자는 물품검사 시 검사장소 관리인이나 수입화주에게 검사에 필요한 장소와 장비의 확보, 개포장을 위한 작업인부의 배치 등 검사준비를 요구할 수 있음

□ 검사대상으로 선별된 물품은 P/L 신고에도 불구하고, 송품장, 가격신고서, 선하증권, 포장명세서 등의 서류를 전자적인 방법으로 제출하여야 함

### 다. 관리대상화물 관리제도와 물품검사제도의 비교

□ 관리대상화물검사와 물품검사는 통관절차상 순차적으로 적용되는 물품검사제도임에도 이중검사가 발생하는 이유는 아래와 같이 검사 목적이 달라 주관부서와 선별기준을 달리하기 때문으로 파악됨

○ 하역 단계의 자동선별은 각 주관부서가 관리하는 검사대상 선별기준에 의한 화물C/S에 의해, 수입신고 단계의 자동선별은 수입 C/S에 의해 이루어짐

○ 관리대상화물검사제도는 주로 우범화물을 대상으로 하기 때문에 비공개 선별기준으로 관리되며, 물품검사제도는 수입관련 정보분석 전담팀을 통하여 선별기준을 관리하고 있음

□ 관리대상화물 관리의 검사대상은 수입화물 및 환적화물이지만, 물품검사는 수입화물에 대해서만 실시됨

○ 관리대상화물검사는 국가 및 사회안전 확보, 국민건강보호, 불법 · 부정무역 방지 등 국가행정 목적을 달성하기 위한 것인 반면, 물품검사는 우리나라에서 사용 또는 소비될 물품의 무역안전 관리를 목적으로 하기 때문

□ 담당부서 또한 관리대상화물 관리의 경우 조사총괄과에서 적하목록 우범성 심사를 통하여 검사대상을 선별하는 반면, 물품검사는 수입통관담당과에서 물품검사대상을 관리함

□ 검사대상 선별시점의 경우 적하목록 제출 시점에 심사를 거쳐 관리대상화물을 선별하며, 수입신고서 제출 시점에 물품검사대상을 심사함

□ 관리대상화물은 세관 지정장치장에 장치하며[15], 물품검사대상은 보세구역에 장치함

□ 마지막으로 관리방법을 살펴보면 관리대상화물검사는 총기류, 수출입금지품, 밀수품 등 은닉에 초점을 맞추어 컨테이너 봉인 이상 유무를 확인하고 컨테이너에서 물품을 전량 적출하여 정밀검사를 실시하지만, 물품검사는 식품위생법 등 각종 특별법상의 통관요건 확인 등에 초점을 맞추어 대부분 발췌검사를 실시함

〈표 Ⅱ-1〉 관리대상화물 관리제도와 물품검사제도 비교

| 구분 | 관리대상화물 관리제도 | 물품검사제도 |
|---|---|---|
| 목적 | 안보위해물품, 직접밀수 반입방지 및 안전관리<br>– 마약류, 총기, 금지품 등 위해물품 반입 차단<br>– 품명위장 등 직접밀수 적발<br>– 지재권 위반물품 반입 차단 | 조세채권 확보 및 무역질서 유지<br>– 세관장 확인사항<br>– 원산지, 상표권 위반 등<br>– 과세가격 적정성 검토 |
| 대상 | 수입화물, 환적화물 | 수입화물 |
| 검사대상 선별부서 | 조사총괄과 | 수입통관과 |
| 기초자료 | 적하목록 | 수입신고서 |
| 선별시점 | 적하목록 제출 시 | 수입신고 시 |
| 검사시기 | 하역과 동시 | 수입신고 이후 |
| 검사장소 | 지정장치장 | 보세구역 |
| 관리방법 | 원칙적으로 전량 검사 | 원칙적으로 발췌검사 |

자료: 홍종호 · 최임수, 「수출입화물 검사비용 부담체계 개선」, 한국재정학회, 2010, p. 16, p. 37 재인용

15) 「보세화물관리에 관한 고시」 제5조 제6항

○ 단, 컨테이너 검색기검사는 적출 없이 컨테이너 채로 검색을 먼저 실시하고, 이상이 있거나 판독이 어려운 경우에만 컨테이너에서 물품을 전량 적출하여 정밀검사 실시

## 3. 수입물품 검사비용

□ 수입화물 검사와 관련하여 세관에서 별도로 징수하는 비용은 없음

○ 검색기검사와 즉시검사 자체에 투입되는 검색기 기계 및 부품의 감가상각비, 전기료, 소모품비 등 실제 발생하는 비용은 징수하지 않음

□ 다만, 지정된 물품검사장소 이외의 곳에서 검사가 수행되거나 세관업무시간 외 등의 경우 관세법 및 시행규칙에 의거하여 수수료를 징수함

○ 세관에서 징수하는 통관관련 비용으로는 관세 등의 제세와 보세구역 외 장치허가 수수료[16], 검사수수료 및 임시개청수수료가 포함됨

□ 원칙적으로 세관공무원이 수행하는 물품검사는 세관장이 지정하는 지정보세구역에서 이루어져야 함

○ 보세구역은 지정장치장 및 세관검사장의 지정보세구역, 보세창고 · 보세공장 · 보세전시장 · 보세건설장 및 보세판매장의 특허보세구역 및 종합보세구역으로 구분

- 지정장치장은 통관을 하려는 물품을 6개월 이내의 범위에서 일시 장치하기 위한 장소로 세관에서 지정한 구역
- 세관검사장은 통관을 하려는 물품을 검사하기 위한 장소로서 세관에서 지정한 구역

□ 예외적으로 지정장치장이나 세관검사장이 아닌 곳에서 물품검사가 이루어지는 경우

16) 보세구역에 장치하기 곤란하거나 부적당한 물품을 보세구역이 아닌 장소에 장치하는 경우 보세구역 외 장치 허가 수수료(1만 8천원)를 납부하여야 함.「관세법 시행규칙」 제65조(보세구역외 장치허가수수료)

검사수수료를 납부하여야 함

○ 검사수수료는 시간당 2천원으로 하며 교통비, 숙박비, 식비 등의 실비상당액을 가산하여 산정함[17)]

□ 한편, 세관의 업무시간(개청시간)이 아닌 때에 통관절차 · 보세운송절차 또는 입출항절차를 진행하거나 또는 운송수단의 물품취급시간이 아닌 때에 물품을 취급하는 경우 수수료를 납부하여야 함

○ 수수료는 기본수수료에 시간당 규정한 금액을 가산하여 납부함[18)]

---

17) 「관세법 시행규칙」 제78조(검사수수료) ① 법 제247조제3항에 따라 내는 검사수수료는 다음 계산식에 따른다. 다만, 수출물품에 대한 검사의 경우에는 기본수수료를 면제한다. [기본수수료(시간당 기본수수료 2천원 × 해당 검사에 걸리는 시간)] + 실비상당액(세관과 검사장소와의 거리 등을 고려하여 관세청장이 정하는 금액)
② 제1항의 경우 수입화주와 검사의 시기 및 장소가 동일한 물품에 대하여는 이를 1건으로 하여 기본수수료를 계산한다.

18) 「관세법 시행규칙」 제81조(개청시간 및 물품취급시간외 통관절차 등에 관한 수수료) ① 법 제321조제3항의 규정에 의하여 납부하여야 하는 개청시간외 통관절차 · 보세운송절차 또는 입출항절차에 관한 수수료(구호용 물품의 경우 당해 수수료를 면제한다)는 기본수수료 4천원(휴일은 1만2천원)에 다음 각호의 구분에 의한 금액을 합한 금액으로 한다.
1. 오전 6시부터 오후 6시까지 : 1시간당 3천원
2. 오후 6시부터 오후 10시까지 : 1시간당 4천8백원
3. 오후 10시부터 그 다음날 오전 6시까지 : 1시간당 7천원
③ 법 제321조제3항의 규정에 의하여 납부하여야 하는 물품취급시간외의 물품취급에 관한 수수료는 당해 물품을 취급하는 때에 세관공무원이 참여하는 경우에는 기본수수료 2천원(휴일은 6천원)에 다음 각호의 1에 해당하는 금액을 합한 금액으로 하며, 세관공무원이 참여하지 아니하는 경우에는 기본수수료 2천원(휴일은 6천원)으로 한다.
1. 오전 6시부터 오후 6시까지 : 1시간당 1천5백원
2. 오후 6시부터 오후 10시까지 : 1시간당 2천4백원
3. 오후 10시부터 그 다음날 오전 6시까지 : 1시간당 3천6백원

〈표 Ⅱ-2〉 세관에서 징수하는 통관비용

| 항목 | 내용 | 근거법령 |
|---|---|---|
| 관세 등 | 수입물품에 부과되는 관세, 부가가치세, 특별소비세, | |
| 보세구역 외 장치허가 수수료 | 보세구역 외 장치허가 시 | 관세법 제156조, 시행규칙 제65조 |
| 검사수수료 | 영업용 보세창고 제외 | 관세법 제247조, 시행규칙 제78조 |
| 임시개청수수료 | 세관의 개청시간 외 통관절차, 보세운송을 하고자 하는 경우 | 관세법 제321조, 시행규칙 제81조 |

자료: 인천본부세관
(http://www.customs.go.kr/kcshome/main/content/ContentView.do?contentId=CONTENT_ID_000001109&layoutMenuNo=11638)

□ 이외에도 수입통관 단계에서 발생하는 비용으로서 세관 이외의 물류업체에서 징수하는 비용으로는 D/O Charge, 대행수수료, 통관수수료, 검사작업비, 관리대상화물검사비용, 보수작업료 등이 있음

□ 이 가운데 수입물품 검사와 관련하여 수입화주는 세관장이 지정한 검사창고 반입, 개장검사 등을 통해 검사작업비, 관리대상화물검사비용을 부담하여야 함

□ 검사작업비와 관리대상화물검사비용은 화주가 원래 의도한 통관계획과 달리 세관의 검사를 받기 위해 준비하는 과정 등에서 운송비용, 하역비, 창고보관료 등 민간업체의 영업에 의해 발생함

○ 검사작업비는 세관검사를 위한 CY 노무자 인건비의 성격으로 CY 업체에서 징수함

○ 관리대상화물검사비용은 적하목록 제출 시 관리대상화물로 지정되어 검색기(X-ray) 검사 또는 정밀검사(개장 및 적출) 시 발생하는 비용으로, 장비 및 노무용역을 제공하는 대가로 발생함[19)]

– 물품의 종류, 중량(톤 또는 CBM), 보관일수, 감가, 포장방법 등에 따라 정밀검사 비용은 상이함

19) http://customs.go.kr/html/kor/popup/20090525/s_tongganmain.html#s_tongganmain

□ 「관세법」 제173조 제3항에 의하여 세관검사장에 반입되는 물품의 채취 · 운반 등에 필요한 비용은 화주가 부담함[20]

○ 제도 도입 취지인 국가행정 목적 달성 및 신속통관을 위하여 불가피하게 발생하는 것으로 검사비용 등 화물관리비용은 화주 부담이 원칙

〈표 Ⅱ-3〉 세관 외에서 징수하는 통관비용

| 항목 | 내용 | 통상 경비 | 운영주체 |
|---|---|---|---|
| D/O Charge | 관세사무소에서 화주 대신 D/O를 선사에서 발급받아 보세창고에 제출 시 발생비용 | 10,000원(B/L 건당) | 관세사 |
| 대행수수료 | 통관 시 필요서류를 관세사 인계, 보세창고에서 물품인수 및 배송 등의 업무를 대행하는 수수료 | 30,000원(B/L 건당) | 관세사 또는 포워더 |
| 통관수수료 | 관세사에 수입통관을 의뢰한 경우 수수료 | 적용요율은 없으나 과세가격의 1.5~2/1,000<br>- 기본 33,000원(부가세 포함) | 관세사 |
| 검사작업비 (CY검사장) | 부두통관 시 수입검사 대상 지정물품 검사 시 발생비용 | 이적료 14,200~50,000원<br>6,100~6,500원/CBM | CY 업체 |
| 관리대상화물 검사비용 | 관리대상화물 지정 시 검색기검사 또는 정밀검사 시 발생비용 | • X-ray 검색기검사(부산)<br>- 20TEU: 87,000원<br>- 40TEU: 94,000원<br>• 정밀검사(부산)<br>- 잡화 20TEU: 30~36만원<br>- 농산물 20TEU: 70만원<br>- 수산물 20TEU: 53만원<br>(정밀검사 시 셔틀비용 별도) | 보세창고 |
| 보수작업료 | 원산지 표시 등 보수작업 시 발생하는 재료비, 인건비 등 비용 | 재료비+인건비(일당×인원) | 작업업체 |

자료: 관세청, 『수입화물 물류비 표준항목』, 2009.

20) 「관세법」 제173조 ① 세관검사장은 통관하려는 물품을 검사하기 위한 장소로서 세관장이 지정하는 지역으로 한다.
② 세관장은 관세청장이 정하는 바에 따라 검사를 받을 물품의 전부 또는 일부를 세관검사장에 반입하여 검사할 수 있다.
③ 제2항에 따라 세관검사장에 반입되는 물품의 채취 · 운반 등에 필요한 비용은 화주가 부담한다.

# Ⅲ. 주요국의 수입물품 검사제도

## 1. 국제규범 검토

□ 국제규범에서는 수입물품 검사의 일반적인 세관절차를 제시하고는 있으나, 수입물품 검사비용에 대한 가이드라인은 없음

○ 개정 교토협약에서는 관세당국이 부과할 수 있는 비용과 관련하여 예외적인 수수료의 부과범위와 부담주체를 규정함

○ GATT에서는 수출입물품에 관련하여 부과되는 수수료는 무역 원활화 측면에서만 논의되고 있음

### 가. 개정 교토협약

□ 개정 교토협약은 체약국의 상이한 세관절차와 관행을 제거하고 효율적인 무역절차의 정립을 위한 「세관절차의 간소화 및 조화에 관한 국제협약」으로, 1973년 채택된 교토협약을 개정하여 2006년 2월 발효됨

□ 개정 교토협약에서는 물품검사의 간소화를 위한 절차를 규정하고, 업무시간 외 또는 세관관서 밖에서의 예외적인 검사와 관련한 제반 비용은 수수료의 형태로 부과가 가능하며 관련된 당사자가 부담하도록 함

□ 개정 교토협약 일반부속서에는 물품검사(examination)를 물품의 성질, 원산지, 상태, 수량 및 가격이 물품신고서에 기재된 사항과 일치하는가를 확인하기 위하여 관세당국이 행하는 물품에 대한 물리적인 검사로 정의[21)]

---

21) "examination of goods" means the physical inspection of goods by the Customs to satisfy

□ 개정 교토협약 일반부속서 제3장(통관 및 기타 세관절차) 3.33 내지 3.38에 물품검사의 소요시간, 신고인의 물품검사 입회, 관세당국의 표본 채취를 규정

○ 물품검사는 물품신고가 등록된 후 가능한 한 조속히 이루어져야 하며, 견본 채취는 필요한 경우에 가능한 한 소량을 채취하도록 함

○ 또한 필요한 경우 조력을 제공할 수 있도록 세관은 신고인의 입회를 요구할 수 있음

○ 관세당국이 검사를 완료하였거나 검사 대상이 아닌 것으로 결정한 경우 물품은 즉시 반출되어야 함[22)]

– 관세당국이 견본의 실험분석, 상세한 기술적 문서 또는 전문가 자문이 필요하다고 결정하는 경우에, 요구된 담보가 제공되고 관세당국이 당해 물품이 금지 또는 제한 대상이 아니라는 것을 확인하였다면, 관세당국은 동 검사결과가 알려지기 전에 물품을 반출하여야 함[23)]

□ 개정 교토협약 일반부속서 제3장(통관 및 기타 세관절차)에 권한 있는 관세당국이 부과할 수 있는 비용과 관련하여 다음을 규정

□ 표준 3.2에 세관의 업무시간 외 또는 세관관서 밖에서 통관절차를 수행하는 경우 비용(expense)의 범위를 제한[24)]

---

themselves that the nature, origin, condition, quantity and value of the goods are in accordance with the particulars furnished

22) 개정 교토협약 일반부속서 3.40 Goods declared shall be released as soon as the Customs have examined them or decided not to examine them, provided that :
- no offence has been found;
- the import or export licence or any other documents required have been acquired;
- all permits relating to the procedure concern- ed have been acquired; and
- any duties and taxes have been paid or that appropriate action has been taken to ensure their collection.

23) 개정 교토협약 일반부속서 3.42 When the Customs decide that they require laboratory analysis of samples, detailed technical documents or expert advice, they shall release the goods before the results of such examination are known, provided that any security required has been furnished and provided they are satisfied that the goods are not subject to prohibitions or restrictions.

24) 개정 교토협약 일반부속서 3.2 standard At the request of the person concerned and for reasons deemed valid by the Customs, the latter shall, subject to the availability of resources, perform the functions laid down for the purposes of a Customs procedure and

○ 관세당국이 부과할 수 있는 비용은 서비스 제공을 위한 개산비용(approximate cost of services rendered)에 한정하도록 함

□ 이와 관련하여 특별부속서 A(물품의 관세영역 도착) 제1장(물품신고 제출 전 절차)에 하역 단계의 예외적인 수수료(charge)를 규정함

□ 하역 단계에서 관세당국에 의해 부과될 수 있는 수수료는 예외적으로 다음의 경우에, 서비스 제공을 위한 개산비용으로 한정함[25)]

○ 관세당국의 지정된 업무시간 외의 물품신고서 제출 전 세관절차의 수행

○ 하역을 위해 승인된 장소 이외의 장소에서의 물품하역

○ 관세당국의 지정된 업무시간 외의 물품하역

□ 세관의 업무시간 외 또는 세관관서 밖에서 통관절차 수행과 관련하여 발생하는 포장, 재포장, 개장, 계량, 시간 외 근무, 여비 등 제반 비용(expenses)은 관련된 당사자가 부담하여야 함[26)]

□ 한편, 신고인의 신청으로 물품신고를 제출하기에 앞서 관세당국에 의하여 정해진 조건에 따라 물품검사와 견본 채취를 할 수 있음[27)]

---

practice outside the designated hours of business or away from Customs offices. Any expenses chargeable by the Customs shall be limited to the approximate cost of the services rendered.

25) 개정 교토협약 특별부속서 A 19. Standard
Any expenses chargeable by the Customs in connection with :
- accomplishment of Customs formalities prior to the lodgement of the Goods declaration outside the designated hours of business of the Customs;
- unloading goods at a place other than the one approved for unloading; or
- unloading goods outside the designated hours of business of the Customs,
shall be limited to the approximate cost of the services rendered.

26) 개정 교토협약 특별부속서 이행지침(guideline) 규범 19 In fulfillment of the requirements of the Chapter, Customs may incur expenses such as cost of unpacking, weighing, re-packing, overtime payments, travel expenses of officers, and any other operations related to goods. Such expenses are charged to the person concerned.

27) 개정 교토협약 일반부속서 standard 3.9 Before lodging the Goods declaration the declarant

○ 신고인이 신청하는 경우 관세당국의 감독하에 이루어져야 함

□ 이때 견품채취와 관련된 비용(costs)은 신고인(the declarant)이 부담하여야 함[28)]

## 나. GATT

□ GATT(관세 및 무역에 관한 일반협정; General Agreement on Tariffs and Trade)는 1947년 관세 및 그 밖의 무역장벽을 실질적으로 감축하고 국제상거래에 있어 차별적 대우를 철폐할 목적으로 체결된 국제협약

○ 우리나라는 1967년 조약 제243호로 발효

□ GATT에서는 수수료 및 부과금에 대하여 수입과 관련하여 제공된 서비스에 소요된 대략적인 비용과 상응하는 범위 내에서 제한적으로 부과가 가능함을 제시

○ 수수료 및 부과금은 정부기관이 제공한 용역에 대한 개산비용에 그 액수를 한정시키고, 수와 종류를 감소할 것을 권고함

□ GATT 제8조(수입과 수출에 관련된 수수료 및 절차)에 수출입품에 부과되거나 이와 관련하여 부과되는 모든 수수료 및 부과금(fees and charges)은 제공한 서비스에 대한 비용으로 제한[29)]

---

shall be allowed, under such conditions as may be laid down by the Customs : (a) to inspect the goods; and (b) to draw samples

28) 개정 교토협약 일반부속서 이행지침(guideline) 2.4 Drawing samples
Declarants may wish to inspect the goods or draw samples before lodging the Goods declaration. Standard 3.9 specifies that Customs should allow this, subject to necessary conditions. The most common conditions would be that this take place under Customs supervision and that the declarant specifically request this facilitation. The quantity drawn as a sample is normally not more than that necessary for inspection or analysis, and possible counter-analysis. Any costs are the responsibility of the declarant.

29) **GATT Article VIII Fees and Formalities connected with Importation and Exportation**
1. (a) All fees and charges of whatever character (other than import and export duties and other than taxes within the purview of Article III) imposed by contracting parties on or in connection with importation or exportation shall be limited in amount to the approximate cost of services rendered and shall not represent an indirect protection to

○ 수수료 및 부과금에는 수출입관세 및 세금은 제외

□ 국내상품에 대한 간접적인 보호가 되거나 재정목적상 수출입 상품에 대한 과세를 금지

□ 동 규정은 회원국이 이와 같은 수수료의 다양성을 인정하고 수출입 절차의 부담과 복잡성은 간소화하도록 하고 있음

## 2. 미국

### 가. 개요

□ 미국은 국토보안법에 따라 관세국경보호청(Customs and Border Protection, CBP)에서 관세법에 따른 무역 제도의 집행과 항만보안법(the SAFE Port Act) 및 기타 9・11 테러 이후의 법안들에 따른 보안 조치를 주관함

○ CBP의 무역관리 방안은 위험관리에 초점을 두어 수출입자와 화물에 대한 정보수집, 위험평가를 통하여 고위험화물의 단속 및 저위험화물의 신속 통관을 실현

□ 미국의 수입통관 절차는 크게 입항지(port of entry)에서의 수입신고를 기준으로 세 단계로 구분할 수 있음

---

domestic products or a taxation of imports or exports for fiscal purposes.

(b) The contracting parties recognize the need for reducing the number and diversity of fees and charges referred to in subparagraph (a).

(c) The contracting parties also recognize the need for minimizing the incidence and complexity of import and export formalities and for decreasing and simplifying import and export documentation requirements.*

4. The provisions of this Article shall extend to fees, charges, formalities and requirements imposed by governmental authorities in connection with importation and exportation, including those relating to:

… (g) analysis and inspection; and (h) quarantine, sanitation and fumigation…

□ 수입신고 전에 수입자 또는 운송인은 통관 관련 서류와 사전 전자신고 정보를 제출

□ 수입자는 입항지에 물품이 도착하면 수입신고를 하며, 수입자는 필요한 경우 반출 가능한 화물에 대한 추가 입증서류를 제출할 수 있음

○ 물품이 도착한 날로부터 15일 이내에 해당 세관에 수입신고 자격증명, 상업송장, 포장명세서 등 제반 서류를 제출하고 물품을 반출함

□ 반출된 물품에 대해 수입자는 납세신고를 해야 하며, 이는 세액 산정, 관세 등의 정확성 여부에 대한 심사 목적으로 활용됨

○ 일반적으로 수입신고서 제출 이후 이루어지며, 관련 법령 요건을 충족하는지 여부를 결정하는 데 필요한 서류를 제출함

□ 물품의 수입 이후 1년 또는 특정한 경우 그 이상의 기간 동안 CBP는 최종적으로 세액 산정에 대한 심사를 마무리하는 정산(liquidation) 절차를 수행함

○ 관세 등에 대한 최종 심사 또는 환급으로 수입신고가 정산되어 통관 절차가 종료됨

〈표 Ⅲ-1〉 미국의 통관 절차

| 수입 전(pre-entry) | 수입(entry) | 수입 후(post-entry) |
|---|---|---|
| • 수입자와 운송인은 사전 전자화물정보 제출 | • 수입자는 입항지에 물품이 도착한 후 15일 이내에 수입신고<br>• 수입자는 반출된 화물에 대해 납세신고서 및 관련서류를 제출하여야 함 | • 수입자는 정산기간이 연장되지 않는 한 1년 이내의 기간 동안 관세 심사 등을 받을 수 있음 |

자료: Congressional Research Service, U.S. Customs and Border Protection Trade Facilitation, Enforcement, and Security, 2013, p. 13 재인용

□ 미국은 수출입통관의 정보관리시스템으로서 자동화물시스템(Automated Cargo System)과 전자통관시스템(Automated Commercial Environment, ACE[30])을 운영하

30) 1984년부터 사용된 ACS가 미국으로 수입되는 모든 상업적 화물을 추적 · 통제 · 처리하는 미국 관

고 있음

○ 수입통관 단계에서 CBP와 수입자 간의 정보를 추적하고, 수입 관련 세금과 제반 수수료를 징수하고 관리하기 위한 목적으로 운영

## 나. 수입물품 검사제도

### 1) 개요

□ 2003년 3월부터 국경보안 목적의 검사 또는 수색 기능을 수행하는 세 정부부처[31]의 이민자의 입국과 수입물품의 통관 관련 검색 및 조사 권한을 CBP로 일임함

○ 검역 관련 위법으로 인하여 추가 검사가 필요한 경우에는 관할 기관에 협조를 의뢰함

□ 미국의 물품검사제도는 9·11 테러 이후 국토보안법의 강화로, 미국으로 반입되는 화물의 선적지에서도 위험물품을 선별하도록 하여 수입신고 전에도 적극적으로 수입 안전관리를 도모하고 있음

□ 수입 전에 수출국 항구에서 미국항 선박에 선적되기 전 및 미국 입항지 항구에서 수입보안(import security) 목적으로 비파괴 스캐닝검사 또는 물품검사(inspection)가 수행됨

○ 스캐닝검사는 비파괴 방식(non-intrusive inspection, NII)으로 컨테이너의 화물 내역을 분석하는 것으로 X-ray, 감마선 등의 기술을 이용

○ 검사 결과 이상이 있는 경우 컨테이너 개장검사가 필요하며, 방사능 탐지 검사와 함께 수행되기도 함

---

세행정 자동화의 골격이었으나, ACS에 사용된 기술이 진부해지고 증가하는 무역량을 처리하기에는 시스템의 기능·용량·안정성 등에서 전반적인 문제점이 드러나 2001년부터 세관 현대화계획을 통하여 ACE를 도입 중임

31) the Department of Justice's U.S. Immigration and Naturalization Service, the Department of the Treasury's U.S. Customs Service and the Department of Agriculture's Animal and Plant Health Inspection Service

□ 수입신고 단계에서는 관세 등의 과세 및 무역법령 위법 여부를 판단(trade enforcement)하기 위한 NII 통관 스캐닝검사와 물품검사가 이루어짐

〈표 Ⅲ-2〉 미국의 물품검사

| 수입 전(pre-entry) | 수입(entry) |
|---|---|
| • ATS 화물정보 스크린<br>• 외국에서 NII 수입보안 스캐닝 또는 물품 검사<br>• 미국에서 NII 수입보안 스캐닝 또는 물품 검사 | • NII 통관 스캐닝 또는 물품 검사 |

자료: Congressional Research Service, U.S. Customs and Border Protection Trade Facilitation, Enforcement, and Security, 2013, p. 13 재인용

### 2) 수입 전 단계 검사

#### 가) 자동선별시스템

□ 미국은 전자적하목록과 기타 사전 정보를 수집하는 자동선별시스템(Automated Targeting System, ATS)을 운영

□ ATS 시스템에서 ACS 또는 ACE에 전송된 정보를 토대로 하여 자동으로 서류 스크린을 수행

○ 수입자 또는 운송인은 물품이 도착하기 이전에 전자적하목록 또는 선적 정보를 CBP에 제출하고, 이 정보는 CBP의 ACS 또는 ACE에 전송됨

○ 화물 반입의 사전 신고, 수입보안 및 통관 물품검사대상 선별

#### 나) 수출국에서의 물품검사

□ 미국으로 수입되는 모든 물품에 대해 수출국의 선적항[32]에서 방사능 탐지검사

32) 항만보안법에 따라 2007년부터 파키스탄, 온두라스, 영국의 3개 항구에서 운영되기 시작. 제한적으로 오만, 우리나라의 부산, 싱가포르의 주요 항구에서도 시행되고 있음

(radiation detection)와 NII 스캐닝을 수행하여야 함

□ 방사능이 검출된 경우 해당 국가의 관세당국 통제하에 2차 물품검사(secondary inspection)가 수행되어야 함

□ 이외에도 CSI(Container Security Initiative) 협정을 맺은 국가에서 선적 전 검사를 통하여 사전에 선적정보를 분석하고 고위험화물을 선별하고 있음

○ 이는 전체 수입화물의 80%를 대상으로 하여 2012년 기준으로 30개국 58개 항구에서 이루어지고 있음

□ 미국 의회에서는 수입 전 수출국에서의 전량검사에 대해 국토안보부와 의견 합치가 이루어지지 않은 상태임

○ 국토안보부는 전량검사보다는 더 적은 수의 화물에 대해 스캐닝검사를 수행하는 것이 인력자원을 보다 집중적으로 배분할 수 있다는 입장임

○ CBP는 반입 컨테이너 가운데 불법화물을 1% 이하로 추정하며 고위험화물에 집중하는 것이 가장 효율적인 전략이라 판단하고 있음

□ 2012년 7월 개정되어, 미국에 반입되는 모든 해상 화물 컨테이너에 대해 수출국 선적항에서 스캐닝검사를 실시하도록 규정한 항만보안법에 대해, 국토안보부는 다음의 사유로 지연하기로 결정

○ 외국에서의 모든 화물에 대한 선적 전 검사는 민관 합동에 의해 주도되어야 하나, 전적으로는 지지하지 않는 입장임

○ 물류적 측면에서 신속하고 효율적인 물품의 이동에 반할 뿐만 아니라, 외국 항구에 미국으로 출발하는 모든 화물에 대한 스캐닝검사 장비를 설치하는 비용이 막대하기 때문임

### 다) 미국 입항지의 사전 물품검사

□ 검사는 물품이 도착한 장소에서 수행됨

○ 항구세관장이 요구하거나 승인하는 장소에서 수행되어야 하는 검사는 제외

– 승인을 받아 수입자의 물품 장치장소 또는 중앙검사시설(Centralized Examination Station, CES)[33]에서 검사를 받을 수 있음

□ 우선 적하목록 정보를 기초로 위험관리 기반의 물품 스크린 절차를 거침

○ 1차 선별 결과에 따라 일부 물품은 수입보안 '스캐닝' 및 외국 또는 미국 항구에서 '검사(inspection)'를 받게 됨

□ 미국 입항지에서 수입신고 전 단계의 물품검사는 크게 방사능 탐지 검사(radiation detection)와 물품검사(inspection) 두 가지로 구분할 수 있음

□ 우선, 항만보안법에 따라 미국 입항지를 경유하는 모든 화물에 대해 미국에 반입되기 전에 방사능 탐지 검사와 NII 스캐닝을 수행하여야 함[34]

○ 방사능이 검출된 경우, 보다 복잡한 스캐닝검사와 물리적 검사가 추가로 이루어짐

□ 물품검사(inspection)는 화물이 미국 내 반입이 가능한지 여부를 결정하기 위해 수입신고 자료를 검토하는 1차 물품검사(primary inspection)와 화물의 반입 가능 여부를 최종 확인하기 위하여 컨테이너의 화물 내역을 검토하는 2차 물품검사(secondary inspection)로 이루어짐

○ 2차 물품검사는 NII 스캐닝과 개장검사(examination) 또는 두 검사 모두가 요구되기도 함

---

33) 19 CFR, Part 118, 민간운영시설로 일정 요건을 갖춰 승인 절차를 통해 지정되며, 수수료(service fee) 요율표를 변경할 경우 또한 항구세관장의 승인절차를 거쳐야 함.

34) 2012년 8월 CBP의 보고에 따르면 북부와 남서부 국경을 출입하는 모든 컨테이너 화물과 99.8%의 해상 컨테이너 화물이 방사능 포털 모니터(radiation portal monitors, RPM) 검사를 거쳤음. 그러나 CBP와 DHS의 국내핵감지국(Domestic Nuclear Detection Office)에 의해 방사능 탐지 설비와 관련된 한계와 문제점이 지적되고 있음

□ ATS를 통해 입항지에 도착한 모든 컨테이너에 대해 대량살상무기, 마약 및 위조품, 위법물품 등의 밀수에 관련된 위험 기반 점수가 부여됨

○ 점수를 부여하는 기준은 위법 이력과 관련된 정보를 지속적으로 반영하고 의심이 가는 행위 등을 식별하기 위한 일련의 규칙으로 구성

○ 일정 점수 이상의 고위험 점수가 부여된 컨테이너들은 자동으로 NII 스캐닝 대상으로 선별

□ 개별 항구마다 CBP의 특수감시과(Advanced Targeting Unit) 공무원은 ATS를 이용하여 대량살상무기, 마약 또는 기타 밀수품과 관련한 NII 스캐닝 대상 고위험 컨테이너를 선별

○ CBP 공무원은 화물정보를 CBP의 중앙감시센터(National Targeting Center, NTC)로부터 전송된 정보, 기타 무역관련 데이터베이스의 정보와 비교함으로써 검사 대상을 선별

□ 선별된 물품에 대해 추가로 NII 스캐닝 또는 물리적 검사(physical inspection)를 수행할 수 있음

□ 아래 표는 2005년부터 2011년까지 CBP에서 철도, 트럭 및 해상화물 컨테이너에 대해 수행한 물품검사 횟수를 나타냄

○ 육상운송과 해상운송 간의 NII 스캐닝 비율 차이는 항구 기반시설, 선적 절차 및 기타 요소를 반영함

– 내륙 항구가 상대적으로 제한된 수의 트럭 또는 철로의 관문 역할을 하는 반면, 항만 항구는 거대한 기반 시설을 갖추고 선박, 철도 또는 트럭에 실려 여러 지역으로 수송될 수 있는 컨테이너를 수용할 수 있음

– 트럭과 철도 화물이 보다 정기적인 반면, 해상 컨테이너는 개별 컨테이너를 혼적한 컨테이너를 포함하기 때문에 NII 스캐닝에 보다 많은 시간이 소요되어 비정기적임

– 트럭과 철도 교통의 소요시간이 일정하기 때문에 상대적으로 화물이 통관항에 일

정한 속도로 도착하는 반면, 해상화물은 대량으로 수백 또는 수천 개의 컨테이너가 들어오기 때문에 신속히 처리되어야 함

〈표 Ⅲ-3〉 미국 컨테이너 수입에 대한 물품검사(2005~2011)

(단위: TEU, %)

| 연도 | 철도 | | | 트럭 | | | 해상 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Primary | Secondary | 비율 | Primary | Secondary | 비율 | Primary | Secondary | 비율 |
| 2005 | 2,658,764 | 2,090,687 | 79 | 11,323,070 | 2,641,877 | 23 | 11,342,493 | 569,308 | 5 |
| 2006 | 2,735,335 | 2,277,447 | 83 | 11,593,554 | 2,771,266 | 24 | 11,621,658 | 578,628 | 5 |
| 2007 | 2,737,149 | 2,444,479 | 89 | 11,250,482 | 2,843,730 | 25 | 11,702,610 | 441,414 | 4 |
| 2008 | 2,747,259 | 2,499,399 | 91 | 11,012,928 | 2,773,995 | 25 | 11,357,442 | 354,908 | 3 |
| 2009 | 2,178,604 | 2,017,851 | 93 | 9,237,649 | 2,794,256 | 30 | 9,854,337 | 447,616 | 5 |
| 2010 | 2,430,873 | 2,305,656 | 95 | 10,002,606 | 3,279,851 | 33 | 11,116,791 | 489,340 | 4 |
| 2011 | 2,636,781 | 2,519,856 | 96 | 10,114,167 | 3,130,647 | 30 | 11,515,475 | 475,569 | 4 |
| 계 | 18,124,765 | 16,155,375 | 89 | 74,534,456 | 20,235,622 | 27 | 78,510,806 | 3,356,783 | 4 |

자료: Congressional Research Service(2013), p. 20

□ 2차 물품검사 평균비율을 살펴보면, 89%의 모든 철도 컨테이너는 스캔 또는 검사 대상인 반면, 트럭에 수송된 컨테이너는 27%, 해상 컨테이너는 4%로 해상화물 스캐닝비율이 상대적으로 낮음을 알 수 있음

○ 대부분의 화물 컨테이너는 해상(46%) 및 트럭(44%)을 이용하여 수송되었음

○ 2011년에는 반입된 컨테이너의 약 25%가 2차 검사 대상이었음

□ 이는 NII 스캐닝은 컨테이너 한 대당 1분도 채 소요되지 않지만, NII 스캐닝 화면과 적하목록 신고내역과 비교하는 작업이 매우 노동집약적이어서, 검사대상 비율을 낮게 운영하고 있기 때문임

○ 상당한 노동력이 요구되고 화물의 복잡성에 따라 컨테이너 한 대당 여러 공무원들이 검사해야 하며 몇 분까지도 소요되는 작업

□ 따라서 화물의 스캐닝 비율을 상당 수준으로 올리게 될 경우 통관 속도의 지연이 예상됨

○ 게다가 압도적인 대다수의 화물 수입은 합법화물로 추정되기 때문에 CBP는 스캐닝 비율을 높이는 것에 대해 반대하는 입장임

### 3) 수입신고 단계 검사

□ 수입신고 단계의 통관 물품검사(Trade Enforcement Inspection)는 관세 등 과세목적의 중량, 품목분류 정확성 및 수정 등과 지식재산권 또는 내국 법령의 위반 여부를 판단하기 위해 수행

○ 지식재산권 침해 여부(상표권 등), 위조품, 라벨링 위반, 덤핑방지관세 및 상계관세 우회물품 등의 위법 여부 판단

□ 입항지의 CBP 무역전문가(trade specialist)는 ATS 위험점수, 수집된 정보 및 기타 기준에 근거하여 수출입안전관리 검사대상을 선별

○ 또한 CBP, ICE 및 기타 관련 정부기관의 심사 대상이 될 수 있는 무역 관련 사기(허위 원산지 표시, 물품가격 조작 등) 여부를 조사할 수 있음

□ 컨테이너의 개장 또는 포장 해체 작업을 요구하는 통관 개장검사(trade enforcement examination)가 수행될 수 있음

○ 통관 물품검사는 특히 혼재화물의 경우 CBP 공무원이 물리적으로 컨테이너를 개장하고 모든 물품 또는 일부 샘플을 채취해야 되기 때문에 시간이 다소 소요될 수 있음

– 물품이 음식, 동물 또는 식물인 경우 다른 관련 기관(the U.S. Department of Agriculture)의 협조를 요청하여야 함

□ 아래 표와 같이 2005년부터 2012년까지 입항지에서 개장검사를 받은 화물은 모든 컨테이너 화물 가운데 약 2%에 해당함

○ 물리적 검사를 받은 화물 가운데 절반 이하의 컨테이너는 통관관련 검사대상이었음

○ 검사대상 컨테이너 가운데 약 10%가 압수되었음

– 대부분 지식재산권 관련(77%) 및 수입 안전 관련(16%) 위법에 의한 것으로 조

사됨

〈표 Ⅲ-4〉 미국 항만의 통관 물품검사(2005~2011)

(단위: TEU)

| 연도 | 1차 검사 (Primary Inspection) | 개장검사 (Examinations) | | 통관관련 압수 (Trade-related Seizures) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Total | 통관관련 (Trade-related) | Total | 지식재산권 (Intellectual Property) | 수입안전 (Import Safety) |
| 2005 | 25,324,327 | 473,726 | 100,350 | 12,476 | 8,022 | NA |
| 2006 | 25,950,547 | 515,740 | 201,000 | 17,600 | 14,700 | 1,000 |
| 2007 | 25,690,241 | 400,805 | 219,064 | 17,195 | 13,656 | 1,296 |
| 2008 | 25,117,629 | 404,497 | 228,445 | 18,421 | 14,992 | 2,677 |
| 2009 | 21,270,590 | 376,256 | 178,204 | 19,218 | 14,839 | 2,744 |
| 2010 | 23,550,270 | 393,106 | 199,461 | 23,687 | 19,962 | 4,477 |
| 2011 | 24,266,423 | 384,226 | 200,916 | 30,911 | 24,823 | 6,607 |
| 2012 | NA | 228,015 | 194,121 | 18,397 | 11,361 | 5,702 |
| 계 | 171,170,027 | 3,176,371 | 1,521,561 | 157,905 | 122,355 | 24,503 |

자료: Congressional Research Service(2013), p. 22

## 다. 수입물품 검사비용

### 1) 통관이용수수료

□ 승객, 상업용 화물 및 운송수단의 처리에 대한 수수료(fee)를 부과하는 법안이 1985년 「the Consolidate Omnibus Budget Reconciliation Act」에 최초로 마련되어 현재는 연방관세법 및 연방규정에 근거법령을 두고 있음

□ 통관서비스(customs services)에 대한 제반 수수료(fee)의 부과 및 징수는 재무부(the Secretary of the Treasury)에서 주관함

○ 세관공무원이 제공하는 서비스에 소요되는 비용을 충당하기 위해 필요한 수수료를 부과할 수 있음

○ 통관이용수수료 계정(Customs User Fee Account)은 직접 상계되어야 하는 비용 등을 제외한 모든 통관이용수수료 명목으로 징수된 수수료를 자금화하고, 전자통관서비스 운영과 관련된 제반 비용(cost) 등을 충당하기 위한 목적으로 운용됨

□ 통관이용수수료는 환급관련 규정을 제외한 모든 관세 법령의 행정 절차와 시행 규정을 적용시켜 납부 의무를 규정함[35)]

□ 업무시간 외 및 미국 외 영역에서의 사전 통관을 포함하여 일반적인 통관에 관련된 통관서비스는 필요에 따라 적절하게 제공되어야 함

○ '적절한' 통관서비스는 세관 검사에 따라 관련 당사자에 해당하는 요건을 충족하기 위해 다음의 요소들을 고려하여 필요에 따라 결정됨

- 기후, 검사 기계의 결함 또는 기타 지연으로 인한 불가피한 경우
- 신속하고 효율적인 승객 및 화물의 통관이 필요한 경우
- 물품의 부패 가능성
- 시차로 인하여 업무시간 외 통관이 필요한 경우 등

□ 통관서비스는 상업용 선박, 차량 또는 항공기와 그의 선원 등이 미국에 도착하는 경우, 출발 및 경유하는 화물을 통관, 사전통관, 검사 및 반출하는 경우 등이 포함됨

□ 따라서 미국은 화물이 환적되는 경우 및 미국 외 영역에서의 사전통관에 대한 검사에 대해서도 수수료를 납부하도록 규정함

---

35) 19CFR 24.22(J), 24.23(e) Unless otherwise specifically provided in this chapter, all administrative and enforcement provisions under the Customs laws and regulations, other than those laws and regulations relating to drawback, shall apply with respect to any fee provided for under this section, and with respect to any person liable for the payment of such fee, as if such fee is a Customs duty.

〈표 Ⅲ-5〉 미국 통관이용수수료

(단위: 달러)

| 통관서비스 | | 수수료 | 비고 |
|---|---|---|---|
| 100톤 이상 상업용 선박 | | 397 | |
| 상업용 트럭 | | 5 | |
| 화물 또는 승객 수송 열차 | | 7.5 | |
| 외국으로부터의 승객 입국 | | 25 | |
| 과세대상 우편물 | | 5 | |
| 개인소유 선박 또는 항공기 | | 5 | |
| 관세사 영업허가 또는 지역허가 수수료(연간) | | 125 | |
| 캐나다 또는 멕시코로부터의 바지선 또는 벌크화물 | | 100 | |
| 물품처리수수료 (merchandise processing fee) | 일반수입신고 | 물품가격의 0.3464% | 중앙허브시설, 특송화물시설, 소규모 공항 및 시설 제외 |
| | 약식신고 (물품가격 2,500달러 이하) | – 자동신고: 2<br>– 수동신고: 6<br>– 세관공무원의 대행신고: 9 | |

주: 1) 2011년 10월부터 「Trade Adjustment Assistance Extension Act of 2011」 개정으로 인해 종전 0.21%에서 0.3464%로 인상. 25달러 이상 485달러 이하의 금액으로 제한.

□ 관세청은 통관이용수수료와 관련하여 이해관계가 있는 항공, 선박 및 기타 운송수단 산업의 대표자들로 구성된 자문위원회를 설립하여 운영하여야 함

○ 통관서비스 제공의 적정 여부에 대한 감사 기간, 감사 인력의 적절한 배치, 수수료 적정 수준 및 기타 수수료 부과에 대한 제안 등의 관련 사안들에 대한 자문 의견을 정기적으로 제시

### 2) 부담주체

□ 19USC 58c에 따라 물품의 화주 또는 수입신고인(importer of record)은 물품의 통관과 관련된 입항수수료, 물품처리수수료, 검사비용 등에 대한 수수료(fee)를 납부하여야 함

○ 수수료가 승인된 기간 동안 통관서비스와 관련하여 수수료 외의 기타 비용(charge)

은 부과될 수 없음

□ 수입자는 또한 항만 외부의 중앙검사시설에서 수행되는 수출입검사와 관련한 보관료, 운송 등에 소요되는 모든 비용을 부담해야 할 의무가 있음

○ C-TPAT 업체는 2차 검사대상 벌크화물에 대해서 표본 검사로 대체가 가능하며, 이러한 경우 검사장소의 장치 비용을 절감할 수 있음

□ 수입자는 세관검사를 위한 준비 및 재포장에 필요한 제반 비용을 부담하여야 함[36)]

○ 수출입물품의 중량, 수량 등을 확인하기 위한 비용도 수입자의 부담으로 함

– 송장 또는 신고서에 물품의 중량, 수량 또는 단위가 기재되어 있지 않은 경우 이를 확인하기 위한 비용은 물품이 반출되기 전에 수입신고한 수입자로부터 징수되어야 함

□ 다만, 미국은 통관이용수수료 계정을 통해 공무원 인력의 임금 및 비용 명목의 충당금을 마련하고, 통관 절차를 이행하고자 하는 모든 수입자 또는 화주로부터 통관서비스 제공에 대한 행정비용을 공동으로 부담하도록 하고 있음

○ 여기에는 일반적인 물품의 검사, 물품의 반출과 관련된 통관서비스가 포함됨

□ 검사대상으로 선별된 물품의 수입자 또는 화주는 X-ray, 통관 법규 준수 검사 등의 검사 종류별로 추가 비용을 부담해야 함

○ 일반적으로 CES에서 실시되는 물리적 검사로 인해 발생하는 검사장소까지의 이동 비용, 컨테이너 적출, 반입 작업으로 인한 인건비 등의 비용은 CES에서 청구함[37)]

---

36) 19 CFR 151.6 - Place of examination. Except where the merchandise is required by the port director to be examined at the public stores, the importer shall bear any expense involved in preparing the merchandise for Customs examination and in the closing of packages.

37) CBP INFO Center, https://help.cbp.gov/app/answers/detail/a_id/396/kw/Container%20held%20for%20vacis%20exam/session/L3NpZC9xdURsRjY5bA%3D%3D

□ 따라서 수입물품 검사와 관련하여 모든 화주 또는 신고인은 통관서비스 이용의 대가로 물품처리수수료 등의 통관이용수수료를 납부하여야 하고, 검사대상으로 선별된 경우 특정인이 해당 검사비용을 납부하여야 함

## 3. 호주

### 가. 개요

□ 호주의 국경 및 보안 관리는 수출입물품의 통관과 관세 등의 부과, 징수의 책임기관인 호주 관세청(The Australian Customs and Border Protection Service, ACBPS)과 농수산물 등의 검역, 안전관리를 담당하는 호주 검역청(Australian Quarantine and Inspection Service, AQIS)이 관할하고 있음

□ 화물 신고인[38]은 수입물품을 호주로 반입하기 전에 ACBPS에 전자상으로 물품에 관한 정보에 대해 화물신고(cargo report)를 하여야 함[39]

□ 수입자는 통합화물관리시스템(Integrated Cargo System, ICS)에 등록하여 수입신고를 함

○ 수동으로 신고할 경우 ACBPS가 ICS에 수입자를 대신하여 입력함

□ 수입신고 자료가 제출되면, 즉시 통관될 수 있는 녹색신고(Green line), 정밀검사를 필요로 하는 적색신고(Red line) 및 검사대상(Red line, Amber line) 가운데 하나로 처리됨

□ 검사대상이 아닌 녹색신고 대상으로 분류된 수입신고 물품은 수입자 또는 관세사가 관

38) 화물신고인(cargo reportor)은 운송회사, 용선자, 화물국제운송업자 등임

39) Import Cargo Reporting Overview, Australian Customs Service, 2007

세 등을 납부하면 수입신고가 수리됨

○ 전산에 의한 자동 관세납부시스템인 EFT(Electronic Fund Transfer)망을 통하여 관세를 납부함

## 나. 수입물품 검사제도

□ 국경보안 및 무역안전을 위한 수입물품 검사는 ACBPS에서 관리감독을 주관함

□ 화물검사는 ACBPS의 위험평가 기술 및 정보분석력과 연계하여 마약, 무기 등 기타 위해물품의 반입을 차단하는 등 무역안전과 관세 탈루를 방지하는 역할을 수행

### 1) 검사대상 선별

□ 2008년 ICS에 실시간으로 위험 평가를 처리하는 시스템을 새로이 구축하여, 수입자 또는 관세사는 수입신고서 제출과 동시에 화물처리 단계를 확인할 수 있음[40)]

○ 위장수입물품, 관세포탈의 우려가 있는 물품인 적색신고(Red line), 마약, 검역대상물품 등 수입금지 또는 제한 물품(Community Protection Check), 관세사, 수입자가 신고물품이 불명확하여 검사를 요청하는 물품인 황색신고(Amber line)에 대하여 검사대상임을 표시함

□ 선박이 도착하기 전에 화물신고서가 ICS에 접수되어 위험평가 절차를 통해 검사대상 화물을 선별함

○ 법률에 의하여 해상화물신고서는 호주의 최초 항구에 도착하기 48시간 이전에 제출되어야 함

□ 위험평가는 ACBPS 공무원이 화물신고서(Cargo Report)와 일반 수입신고서(Full Import Declaration) 또는 기타 그에 상당하는 수입신고서를 확인하여 이루어짐

---

40) Australian Customs Cargo Advice No. 2008/11

○ 위험평가 절차는 서비스협정에 따라 24시간 이내에 이루어져야 하며, 적색신고 대상의 경우 수입자 또는 관세사에게 추가 서류 제출을 요청함

□ ACBPS의 고위험화물을 추적하는 위험분석 도구는 우범기준(profile)과 항목기준(alert)으로 구분

○ 우범기준은 연방경찰서와 같은 다른 관련기관과 협업하여 개발된 정보에 근거한 광범위한 위험을 확인하고, 항목기준은 컨테이너 번호, 수입자 이름 등과 같은 화물신고 등의 항목을 선별함

– 각각의 수입신고서 정보를 우범기준과 대사하고 평가하는 엔진은 모든 수입신고서류에 대한 ICS의 화물위험평가(Cargo Risk Assessment) 모듈, 다른 하나는 수입신고서에 대한 Behavioural Risk Assessment Module(BRAM)임

□ ACBPS의 위험관리 담당부서 공무원들로부터 취합한 위험선별기준 정보는 두 단계를 거쳐 상시 관리됨

○ 1차적으로 심사기획조정팀(Assessment Planning and Coordination)과 특수분석과(Advanced Analytics section)에서 ICS 시스템정보로부터 잠재적 고위험 거래의 요인 및 현재의 위험기준 가운데 중복되거나 불필요한 정보를 추출

○ 2차로 우범기준 중앙센터(National Profiling Center)에서 개별 기준의 일관성 유지, 중복 또는 오류의 요인 제거 등을 종합적으로 관리함

□ 호주는 위험선별과 위험관리 절차를 위험 종류에 따라 주관부서를 달리하며, 추가로 별도의 선별기준을 사용하고 있음

○ 마약, 화학무기, 대테러 무기 등과 관련된 위험은 국경감시과(the Border Targeting Branch)에서 담당하며, 수입 금지 또는 제한 품목, 화물관리와 관련된 위험은 무역정책 및 법무과(Trade Policy and Regulation Branch)와 통관심사과(Compliance Assurance Branch)가 담당함

□ 국경감시과는 불법 마약, 화학무기, 테러방지 물품 등을 관리

○ 시스템의 대사작업을 통해 위험선별기준에 일치하는 거래에 대해 우범기준 관리자(profile owner)에게 통지

○ 우범기준 관리자가 개장검사가 필요한 화물이라 결정하면 물품검사팀(cargo examination team)에 물품 검사를 요청

□ 무역정책 및 법무과와 통관심사과는 화물관리, 수출입 법규준수 위험관리 절차를 관리

○ 우범기준 대사 절차는 위와 유사하며 주로 의약품 등 수입허가를 받지 않은 물품, 물품가격이 저가신고된 물품 등에 대하여 검사를 실시함

○ 또한 무역정책 및 법무과는 수출입금지 또는 제한 품목의 관리를 위하여 HS코드별로 품목별 선별 기준을 운영함

### 2) 검사방법

□ ACBPS 공무원이 선별화물 여부를 입력하고, 컨테이너 터미널 운영소(Container Terminal Operation, CTO)에 해당 컨테이너를 ACBPS에서 지정한 화물검사시설에 장치하도록 통지

□ 물품검사는 ACBPS에서 지정한 화물검사시설(Customs and Border Protection container and cargo examination facilities, CEF[41]) 또는 물품화주 소유의 보세창고에서 수행됨

○ 관세청의 컨테이너 및 화물 검사 시설은 X-ray 검사시스템과 기타 선별된 화물의 물리적 검사를 수행하는 장비가 설치된 시설로서, 2002년부터 4대 주요 항구[42]에 설

41) Cargo Examination Facilities와 Container Examination Facilities를 모두 'CEF'라 함. Cargo Examination Facilities는 컨테이너에서 분리된 화물을 검사하므로 Container Examination Facilities보다 소규모의 X-ray 검사 장비를 갖춤

42) Sydeny, Melbourne, Brisbane, Fremantle. 2011년 기준으로 매년 약 2,200만 TEU 이상의 화물이 호주로 수입되며 이 가운데 70%가 멜버른과 시드니의 국제 컨테이너 항구로 수입되고 있음. 이외에도 현재 Adelaide, Darwin, Bell Bay, Townsvill과 Newcastle을 포함하여 총 9개 항구에 설치되어 운영되고 있음. 호주로 수입되는 화물들은 CEF 검사장소가 있는 국제 항구 이외에 다른 항구에서도 ACBPS의 검사를 받음.

치되기 시작[43]

○ 국경감시과에서 실시하는 물품검사는 해상화물의 경우 CEF에서, 항공화물의 경우 물품 화주 소유의 보세창고에서 수행되나, 비공개검사의 경우 CEF에서 실시되기도 함

○ 무역정책 및 법무과와 통관심사과가 관리하는 물품은 개장검사가 필요 없는 경우가 대부분임

– 주로 물품 화주 소유의 보세창고에서 수행됨

□ 수입물품 검사는 일반적으로 비파괴(non-intrusive) 방식인 X-ray 검사로 이루어지는 물품검사(inspection)를 거쳐, 개장검사(examination) 방식으로 정밀검사를 수행함

○ 1차 물품검사는 필요한 경우 탐지견, 스캐닝 등의 방법을 사용할 수도 있음

□ 선별된 컨테이너의 약 90%는 X-ray 검사를 거쳐 30분 이내에 반출되어 즉시 부두로 되돌려 보내짐

○ X-ray 검사는 이미지 분석절차를 포함해 약 15분 정도 소요됨

○ 주요 CEF시설에서는 컨테이너가 트럭에 실린 채로 X-ray 스캐닝을 거침

○ 대부분의 경우 선별된 컨테이너의 10%가량에 대해 추가적인 물리적 검사가 행해지며, 대부분이 24시간 이내에 부두로 되돌려 보내짐

□ X-ray 검사를 통해 추가 조사가 필요하다고 결정된 경우, 컨테이너는 물리적 검사를 위해 양하됨

○ 소규모의 CEF에서는 모든 컨테이너가 물리적 검사를 위해 양하됨

○ 양하된 컨테이너는 소독 검사 등이 수행됨

○ ACBPS의 감독하에 필요한 검사를 위해 컨테이너를 개장하기도 함

---

43) 마약 수입금지 강화 및 국경관리 시책의 일환으로, 특히 해상화물에 대한 위법을 단속하고자 마련되어, 불법 마약 및 화학무기의 원료 몰수에 성공적인 기여를 하고 있음. 수입화물의 처리시간을 지연시키지 않는 범위 내에서 물품 검사가 가능하게 됨.

□ 2차 검사대상으로 선별된 물품에 대하여는 보다 세부적인 검색 방법인 해체(intrusive) 방식으로 ACBPS 공무원이 컨테이너 또는 화물포장의 전부 또는 일부의 개장검사를 수행함

○ 물품 정보가 불충분한 경우 해체작업이 요구되기도 함

□ 2009년부터 물품검사 대상을 줄이고 고위험 수입물품에 집중하기 위해 특정 위험 지역을 대상으로 하거나 잠재적인 위험영역을 선별하기 위한 검사, 표본검사 등을 추가로 시행하고 있음[44)]

〈표 Ⅲ-6〉 호주 개장검사 비율(2010~2011)

(단위: 건, %)

| 구분 | 물품검사(inspection) | 개장검사(examination) | 비율 |
|---|---|---|---|
| · 항공화물 | 1,493,000 | 64,047 | 4.29 |
| · 해상화물 | 101,900 | 14,210 | 13.95 |
| · 총계 | 1,594,900 | 78,257 | 4.91 |

자료: Australian National Audit Office, Risk Management in the Processing of Sea and Air Cargo Imports, Audit Report No.15 2011-12, p. 72

□ 한편, ACBPS는 물품검사로 인한 물류 흐름의 지체를 최소화하고자 항만노동자, 운송업자 및 기타 서비스 제공업자들과 검사시설이 설치된 항구에서의 효율적인 컨테이너 검사를 위한 물류 합의안(logistics arrangement)을 마련함[45)]

○ 이 협정은 검사대상으로 선별된 컨테이너가 CEF 검사를 마친 후 최소 24시간 동안 무료로 보관될 수 있도록 부두업자들과 협의된 것

– 부두업자들은 4대 주요 항구에서는 선박으로부터 양하되어 운송 준비가 된 때부터 3일간의 무료 컨테이너 보관을 허용하고 있으며, 선별된 컨테이너가 이런 특혜를 받기 위해서는 선박이 양륙항에 도착하기 24시간 이전에 모든 서류가 제출되어야 함

44) ACBPS는 2011~2012년 감사보고서에서 이를 통해 2009년부터 2013년까지 4억 9,500만호주달러를 절감하고 63명의 검사 인력을 줄여 검사 효율성을 높일 수 있다고 보고함

45) Australian Customs Cargo Advice No. 2012/18, Sea Cargo Status-Service Levels

○ CEF에서의 화물 검사에 심각한 지연이 예상되는 경우 ACBPS는 이러한 지연에 대해 ICS, 이메일을 통해 업체에 통지함

□ 수입물품 검사는 관세법[46]에 따라 환적화물(in-transit cargo)[47]에 대해서도 실시함

○ 국경보안 강화 정책의 일환으로 선적국에서 출항하여 호주에 도착하기 전 24시간 또는 48시간 이내에 ACBPS에 환적신고를 하여야 함[48]

□ 환적화물이 테러 행위와 직접 또는 간접적으로 연관되어 있거나 국제 평화와 안전을 위협하거나 그런 가능성이 있는 경우 당해 물품을 몰수함

○ 물품의 화주는 물품이 몰수된 사실을 안 날로부터 30일 이내에 관할 법원에 물품반환 신청을 할 수 있으며, 조사를 통하여 국제안보 위해물품이 아닌 것으로 결정된 경우에 반환됨

## 다. 수입물품 검사수수료

### 1) 수입통관처리수수료

□ CEF에서의 화물검사를 위한 비용은 수입통관처리수수료(Import Processing Charge, IPC)를 통해 상쇄됨[49]

□ 수입통관처리수수료는 관세법 및 「Import Processing Charges Act 2001」에 따라 수입물품 통관처리와 위험을 관리하기 위한 행정처리에서 발생하는 비용을 공정하게 회

46) **Section 31 of the Customs Act** Goods on board a ship from a place outside Australia are subject to the control of Customs while the ship is within the limits of any port in Australia.

47) 호주에 도착하여 제3국으로 선적되기 위해 대기하고 있는 선상화물

48) The Border Security Legislation Amendment Act 2002를 통해 관세법 s.64AB를 개정하여 화물보안을 강화함, ACN No. 2002/73

49) Australian Customs Cargo Advice No. 09/04, Sea Cargo Inspection and Examination Arrangements

수하기 위한 법정수수료[50)]

○ ACBPS, AQIS, 호주 우체국 등 기관이 수입물품을 처리하는 방법에 따라 부과됨

○ ACBPS는 회수된 비용이 IPC에 상쇄되도록 조정하여야 함

○ 수수료는 매년 검토되어 ACBPS의 역할 수행을 보장하도록 유지되어야 함

□ 고시 2006/21에 따라 현재 해상화물에 대한 IPC는 전자신고 건에 대해서는 50호주달러, 수동신고 건에 대해서는 65.75호주달러가 부과됨

○ 예를 들어 4 FCL로 구성된 탁송 건의 경우 총수수료는 신고 건당 ACBPS에서 부과하는 신고처리 수수료 50호주달러, AQUIS에서 부과하는 수수료 14호주달러와 FCL당 추가 비용인 24호주달러×4를 합산하여 산정함

□ 「Import Processing Charges Act 2001」 제5조 및 ACN No.2006/21에 따라 수입통관 처리수수료 내역은 각 통관 절차, 신고의 종류에 따라 달라짐

□ 검사비용에는 검사 수행에 필요한 작업 및 물품을 검사 장소로부터 반출하는 비용 등 제반 비용이 포함됨

○ 개장, X-ray 검사기기, 이온 스캐닝 등 검사 설비 사용, 물품에 대한 시험 또는 분석, 검량 또는 계측검사, 물품이 서류인 경우 서류의 직접 또는 전자기기를 이용한 검토, 탐지견 사용 등

□ 관세법 s34[51)]에 따라 관세당국은 공무원의 고의 또는 과실로 인한 경우를 제외하고는 관리감독으로 인한 물품의 어떠한 손실 또는 손상에 대해 책임이 없음

○ 따라서 관세청은 모든 화물에 대해 적절한 주의의무를 하여야 하며, 수입자 또는 수출자는 물품의 포장 또는 보험을 적절하게 준비할 의무가 있음

---

50) http://www.customs.gov.au/webdata/resources/files/DocImpDecGuide.pdf

51) **Section 34 of the Customs Act** Customs shall not be liable for any loss or damage occasioned to any goods subject to the control of Customs except by the neglect or wilful act of some officer.

〈표 Ⅲ-7〉 호주 수입통관처리수수료

(단위: 호주달러)

| 항목 | 수수료 | 부담주체 |
|---|---|---|
| • 수입신고 및 보세구역 신고 수수료<br>– 해상화물(전자신고)<br>– 항공 및 우편(전자신고)<br>– 해상화물(수동신고)<br>– 항공 및 우편(수동신고) | – 건당 50<br>– 건당 40.20<br>– 건당 65.75<br>– 건당 48.85 | • 물품의 화주 |
| • 주기적 신고 | 건당 1,275 | • 물품의 화주 |
| • 화물반출요청 | 건당 9.4 | • 물품의 화주 |
| • 지역허가신청 | – 건당 3,000<br>– 연간 1,500<br>(연간 거래 300건 이하)<br>– 연간 4,000<br>(기타 장치장) | – 신규 신청인<br>– 연간 거래 300건 이하인 장치장 |
| • 지역허가 변동비용 | 건당 300 | • 모든 장치장 |
| • 보세물품 수입신고 비용(fee)<br>– 전자<br>– 수동 | – 건당 23.20<br>– 건당 60 | • 보세물품의 화주 |
| • 수동 화물신고 수수료<br>– 해상<br>– 항공 | – 적하목록 건당 2.6<br>– 항공화물운송장 건당 3 | • 화물운송인 |

자료: Australian Customs Notice No. 2006/21

### 2) 비용부담 주체

□ 관세법 s186에 따라 수입물품의 검사 비용 및 검사 후 검사장소에서 물품을 이동하는 데 필요한 비용은 물품의 화주(the owner)가 부담함[52)]

□ 다만 일반적인 수입물품 검사로 인한 행정비용은 모든 화주들이 납부하여야 하는 IPC로 상쇄되고 있으며, 검사대상으로 선별된 경우 해당 물품의 추가적인 검사로 인해 발

52) **Section 186 of the Customs Act** A Customs officer may examine any goods which are subject to the control of Customs and that the expense of the examination, including the cost of removal to the place of examination shall be borne by the owner.

생하는 비용은 해당 화주가 납부하여야 함

□ 또한 환적화물에 대해 실시하는 물품검사를 위한 양하 및 검사장소로부터 이동하는 비용 또한 같은 조항에 화주 부담으로 규정함[53]

## 4. 일본

### 가. 개요[54]

□ 일본에서 관세 등의 징수 및 수출입통관 등의 관세행정을 관할하는 부처는 재무성 산하 관세국으로, 소관업무의 범위는 우리나라 관세청과 유사하며 조직 인원은 우리의 2분의 1 정도로 운영되고 있음

□ 일본의 수입통관은 ① 화물의 수입항 도착 → ② 보세 지역으로 화물 반입→ ③ 수입신고, 납세신고 → ④ 세관의 심사, 검사 → ⑤ 관세 등 납부→ ⑥ 수입 허가 → ⑦ 보세지역으로부터 화물반출 → ⑧ 수입자 화물 인수 순서로 이루어짐

□ 수입신고는 수입하고자 하는 자가 해야 하나 통상적으로는 수입자를 대신하여 통관업자가 신고하고 있음

○ 수입신고 시 필요서류는 송장, 선하증권 또는 항공화물운송장, 보험료명세서, 운임명세서, 포장명세서 등이며, 이 밖에 화물의 종류에 따라서 허가 및 승인증, 원산지증명서, 감면세 명세서 등이 필요할 수 있음

□ 세관은 서류심사 또는 물품검사를 실시하여 이상이 없는 경우 수입자가 관세를 납부하

53) **Section 186 of the Customs Act** Customs may require in-transit cargo to be unloaded from a ship for examination. The costs associated with any such examination will be borne by the owner.

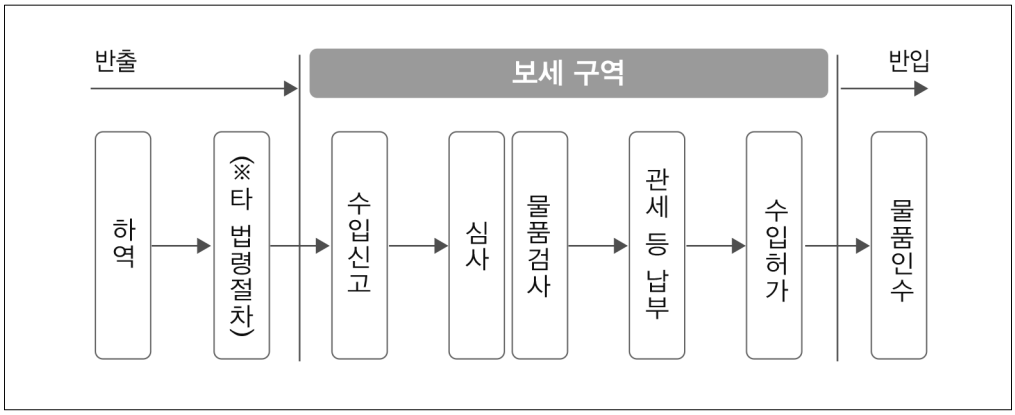
54) 한국조세연구원, 『주요국의 전자상거래물품 통관 연구』, 2012, pp. 53~55

면 수입을 허가함

○ 수입신고서 기재사항의 정확성 여부, 과세표준과 품목번호 및 세율・세액의 정확성 여부, 법령에서 요구하는 경우 허가 또는 승인을 득하였는지 여부 등을 심사

○ 납세 의무자는 특별한 경우를 제외하고는 화물을 수입하는 자(일반적으로 선하증권 또는 항공운송장상 기재된 수하인)로 함

[그림 Ⅲ-1] 일본 수입통관 절차




자료: 주일대한민국대사관 외(2012), p. 142

□ 일본에서는 일본 자동통관정보시스템(Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System, NACCS)이라는 수출입・항만관련 정보처리 시스템을 통해 수출입 등 관련업무 및 이와 관련된 화물관리 등의 민간업무를 처리, 세관 수출입신고의 약 98%가 전자문서로 처리되고 있음

## 나. 수입물품 검사제도

### 1) 개요

□ 관세법 제67조[55]에 따라 물품을 수입하려는 자는 해당 물품의 품명, 수량, 가격 등의

55) 일본관세법 제67조 화물을 수출 또는 수입하고자 하는 자는 당해 화물의 품명 및 수량 및 가격(수입화물(특례 신고화물 제외)은 과세 표준이 되어야 할 수량 및 가격), 기타 필요한 사항을 세

사항을 세관에 신고하고, 필요한 검사를 거쳐 허가를 받아야 함

□ 수입화물에 대한 검사는 재무성 관세국 업무부 또는 업무과에서 주관함

○ 수입화물의 검사는 원칙적으로 통관부문의 심사담당 직원이 하는 것이나 보세담당 직원에게 위임하여 실시하기도 함

### 2) 검사대상 선별

□ NACCS에 입력된 정보는 세관의 통관정보 종합판정 시스템(Customs Intelligence Data Base System)을 통해 리스크가 높은 화물, 즉 불법수출입에 해당할 가능성이 높은 화물과 리스크가 낮은 화물로 구분되어, 필요한 조사를 실시하는 데 활용되고 있음

□ 일본은 수입물품 검사대상을 자동통관처리시스템인 NACCS를 통하여 접수된 수입신고 내역을 기초로 검사대상을 선별

○ 수입화물의 종류, 수입자의 신용도 등을 기초로 하여 위험도 판정

○ NACCS의 구분에는 3가지(구분 1: 서류심사 생략 즉시허가, 구분 2: 서류심사, 구분 3: 화물검사)가 있으며 구분 3으로 분류된 물품은 X-Ray 검사 및 개장검사를 실시함

○ 서류심사 대상은 수입신고서를 토대로 심사함

□ 검사대상 선별기준은 요코하마세관의 총괄통관정보관리센터에서 관리하며 전국 세관에서 공통적으로 입력되는 전산선별기준(Central C/S)에 따름

○ 요코하마세관의 총괄통관정보관리센터는 전산선별기준의 추가, 삭제 등의 업무와 관련해서 상급기관인 재무성 관세국 업무과와 사전협의를 거치고 있음

○ 세관별 총괄통관정보관리관실은 각 세관의 업무 환경 등의 특성을 고려한 전산선별기준(Local C/S)을 마련하여 이를 관리함

---

관장에게 신고하고 화물에 대해 필요한 검사를 거쳐 그 허가를 받아야 한다.

### 3) 검사방법

□ 검사는 검사의 목적, 통관을 정확하고 신속하게 처리하기 위하여 수입물품의 성질, 성상 등에 따라 적합한 방법을 선택하여 실시

□ 수입신고서 내용에 의거하여 통관 목적상 필요한 경우에 물품검사를 실시하며 예외적으로 품목분류 사전교시에 대한 회신을 위해 수입신고 전에 물품검사를 수행하기도 함

○ 보세장치장에 장치된 화물을 수입하는 경우에 실시하는 검사를 특히 '장출(藏出)검사'

○ 보세공장에서 제조된 화물을 수입하는 경우에 실시하는 검사를 '이출(移出)검사'라고 함

□ 물품의 품질 확인을 위하여 일부를 채취하는 견본검사, 품질 외에 수량을 확인하기 위한 일부지정검사 및 변질 또는 손상된 화물, 범칙 우려가 있는 화물에 대해서는 전량검사를 실시함

○ 이외에도 부정신고 방지를 위해 불규칙적으로 수행하는 스파트검사가 수행되기도 함

□ 물품검사는 세관장이 지정한 장소인 지정보세구역에 물품을 장치하여 이루어짐

○ 일본의 보세구역은 세관의 승인 또는 허가를 받아 지정되는 지정보세구역, 신청을 통해 운영되는 보세장치장, 보세공장, 보세전시장 및 종합보세구역으로 구분하여 운영되고 있음

○ 물품이 장치되어 있는 장소(보세장치장, 컨테이너 야드) 또는 세관검사장에 물품을 반입하여 실시함

- 통관업자가 물품을 X-Ray 기계가 있는 장소에 반입하여 세관이 검사함
- 대형 통관업자(신고 건수가 현저히 많은 업자)는 그 업자가 운영하는 보세장치장에 세관이 X-Ray를 세관의 비용으로 설치하는 경우가 있음[56]

56) 예: FEDEX, DHL, UPS, 기타 공항에 있는 대형 보세장치장

□ 검사장소가 부적당하거나 지정된 검사장소는 아니지만 검사를 효율적으로 수행하는데 지장이 없다고 판단되는 경우 허가를 받아 지정된 장소 이외의 곳에서 검사 가능

○ 이 경우 예외적으로 화물이 장치된 장소에 세관직원이 출장을 가서 현장검사를 실시하기도 함

□ 한편, 특허권자, 실용신안권, 의장권, 상표권, 저작권 등의 지식재산권을 보유한 자는 이의 침해가 의심되는 물품에 대해 세관의 승인을 얻어 표본검사를 실시할 수 있음

○ 세관은 신청자가 해당 표본의 운반, 보관 또는 검사, 기타 해당 표본의 취급을 적정하게 수행할 능력과 자금을 가지고 있다고 인정되고 표본검사의 실시가 적절하다고 인정되는 경우 이를 승인함

### 다. 수입물품 검사비용

□ 일본은 수입물품 검사비용에 관하여 관세법에 장외허가와 지식재산권 침해 여부에 대한 표본검사와 관련된 예외적인 수수료 규정만을 두고 있음

□ 일본 관세법 제67조에 따라 수입허가를 받기 위해 물품검사를 받아야 하기 때문에, 물품검사 관련 제반 비용은 수입자가 부담함

○ 검사장소까지의 운송비용, 컨테이너 적출입 비용, 보관, 상하차 비용 등

○ 이러한 비용은 하역회사, 창고회사 등 관련 업체에 납부함

□ 지식재산권 침해 여부에 대한 표본검사를 실시하는 경우 지식재산권의 검사를 신청한 자가 해당 표본의 운반, 보관 또는 검사 비용, 기타 제반비용을 부담해야 함[57)]

□ 세관장이 지정한 장소 이외의 장소에서 검사를 받기 위해 허가를 받은 자는 장외검사

57) 일본관세법 제69조의 16 제4항  제2항의 규정에 의하여 세관장이 승인한 경우, 신청자는 해당 표본검사에 필요한 한도 내에서 해당 표본의 운반, 보관 또는 검사 비용, 기타 필요한 비용을 부담해야 한다 .

허가를 받은 물품과 환적화물의 검사에 소요되는 시간별 수수료를 납부하여야 함[58]

○ 원칙적으로 물품검사는 세관장이 지정한 장소에서 이루어져야 함

○ 수수료는 한 시간당 5,000엔으로 하며, 전자정보처리시스템을 통하여 허가 신청을 한 경우 4,700엔으로 함[59]

□ 한편, 검사과정에서 필요한 견본 채취 등의 작업으로 인하여 물품이 파손된 경우 관련 비용은 화주의 부담으로 함

○ 다만, 파손의 원인이 세관공무원의 고의 또는 과실로 인한 경우에는 국가배상법에 따라 국가가 배상책임을 짐[60]

## 5. 영국

### 가. 개요[61]

□ 영국 정부는 2005년 4월 국세청(Inland Revenue), 관세청(HM Revenue)과 소비세청(Excise)을 하나로 통합하여 국세청(Her Majesty's Revenue and Customs, HMRC)에서 국경보호, 무역안전 및 관세 업무를 모두 관할하게 됨

□ 영국 수입 절차를 완료하여 수입된 외국 물품(EU 역외국 물품)은 영국에서 반출 및 소비될 수 있으며, 기타 EU 시장으로 자유 이동될 수 있음

---

58) 일본관세법 제100조 제3항. 다음 각 호의 허가를 받는 자는 당해 각호에 정하는 사항을 기준으로 시행령에서 정하는 금액의 수수료를 대통령령으로 정하는 바에 따라 세관에 납부하여야 한다.
③ 제69조 제2항(화물의 검사 장소) (제75조에서 준용하는 경우를 포함한다) 해당 허가에 관한 검사에 소요되는 시간

59) 세관 관계 수수료령 제5조(지정지역 외 검사의 허가 수수료)

60) **일본 국가배상법 제1조** 국가 또는 공공단체의 공권력을 행사하는 공무원이 그 직무를 수행하는 데 있어서, 고의 또는 과실에 의해 위법하게 타인에게 손해를 가한 때에는 국가 또는 공공단체가 이를 배상할 책임이 있다 **제1항** 전항의 경우에 공무원에게 고의 또는 중대한 과실이 있었던 때에는 국가 또는 공공단체는 그 공무원에 대하여 구상권을 가진다.

61) 한국조세연구원(2012), pp. 83~86

□ EU 역외국으로부터 물품이 수입된 경우 수입신고 절차는 일반적으로 ENS(Entry Summary Declaration), 수입물품 제시(present) - 요약신고(summary declaration) - 수입신고 및 담보 제공 - 물품 반출로 이루어짐

□ 운송인은 EU 역외의 선적항에서 화물을 적재하기 24시간 전에 반입세관(customs office of entry)에 ENS를 제출하여야 함[62)]

○ ENS는 위험평가를 목적으로 함

□ 운송인 등 관련당사자는 물품이 양하 지점에 도착한 후 3시간 이내에 세관에 물품을 통지하여 제시하여야 함

○ form C1600A 또는 재고관리시스템을 이용

□ EU 역내로 물품을 운송한 자 등은 form C1600와 함께 상업서류 또는 필수사항이 기록된 전산기록을 제출하는 요약신고를 해야 함

□ 대부분의 SAD 신고가 전자수출입통관시스템인 CHIEF(Customs Handling of Import and Export Freight) 시스템을 통해 이루어지며, 수입신고에 필요한 서류를 NCH(National Clearance Hub)에 전자방식으로 제출함

○ CHIEF는 전자 수출입 신고, HMRC와의 정보 연계, 입력한 정보의 정확성 검토, 수입물품에 부과되는 관세 등의 기록 관리 등의 기능이 있음

○ NCH는 주로 원산지증명서, 수입허가서, 수입승인서 등의 구비 여부를 자동으로 확인

□ 영국 내 상품 수입통관은 크게 EU 역내물품의 수입과 역외물품의 수입으로 대별되나 통관양식은 동일함

---

62) EU 회원국이 EU 역외로부터 수입되는 물품의 화물 위험관리와 국경보안을 위해 2010년 도입하여 2011년 1월부터 시행. CCIP(Community Customs Code Implementation Provisions) 부속서 30A의 서식으로 작성하여야 하며, 전자신고만 가능

○ 통관에 필요한 서류로는 일반적인 SAD(Single Administrative Document) 서식인 C88, 선하증권, 상업송장, 포장명세서 가격신고서와 수입허가서 등이 있음

## 나. 수입물품 검사제도[63]

### 1) 개요

□ HMRC 내의 통관무역과(the Customs and International Directorate)는 관세 및 통관 업무를 담당하여 EU 관세 정책 및 법령의 개선과 협상을 주도하며, 법무과(Local Compliance)의 중소무역업자 위법관리, 조사과(Detection)의 적하목록, 화물정보 심사, 물품검사 등의 업무를 협업하여 수행

○ 다른 법령에 의해 수출입이 금지 또는 제한된 물품의 관리를 담당

○ 품목분류, 덤핑방지관세, 수입쿼터 관리, CHIEF 시스템 관리 등

□ 2008년 HMRC가 담당하고 있는 복잡한 관세행정의 책임과 권한을 간소화하고 협업을 강화하기 위하여, 수입물품 검사 권한을 UK Border Agency(UKBA)로 이관하도록 조직개편이 이루어짐

○ 총괄적인 관세행정의 법적 권한은 HMRC에 있으나, HMRC를 대신하여 국경보안 관리를 위한 수입물품 검사를 수행

○ 이민국(Immigration Agency), UK Visa와 HMRC의 조사과(detection)를 통합하여 새로이 설립

□ 따라서 현재 UKBA가 수입신고 전의 화물관리와 수입신고 단계의 물품검사를 담당한다고 할 수 있음

□ EU 관세법(Council Regulation(EEC) No 2913/92) 제68조에 따라 관세당국은 신고서

63) National Audit Office, "HM Revenue & Customs, The Control and Facilitation of Imports," 2008

의 정확성 심사를 위하여 서류심사, 물품검사 및 견본채취를 할 수 있음[64]

○ 또한 제42조에 의해 관세당국이 허가한 작업을 하거나 사용을 위하여 관세당국의 허가를 받아 물품검사 또는 견본채취를 할 수 있음[65]

### 2) 검사대상 선별

□ EU 역외국으로부터 EU에 반입되는 물품은 선적항에서 선적 전에 제출된 ENS 항목에 근거하여 위험도를 분석

○ ENS 항목은 품목 수, 운송서류번호, 송하인, 수하인, 운송인 등 적하목록과 동일한 정보를 담고 있지만, 적하목록은 선박이 기항하는 각 EU 회원국의 운송 법규에 규정된 자료를 추가로 포함

□ 영국은 EU 회원국으로 선적 전 물품에 대한 위험관리 시스템인 ICS를 운영함

○ ICS는 물품의 도착 전 ENS 처리, 물품의 안전과 보안성 위험분석 결과를 EU 회원국 및 세관 상호 간, EU 위원회와 기업 상호 간 공유하는 기능을 통합한 시스템

□ ICS(Import Control System)를 통해 1차적으로 물품의 위험관리를 심사하여 수출국에서의 선적 가능 여부를 결정함

○ 안전성이 검증된 경우 회원국에서 운송인 또는 수입신고인에게 MRN(Movement Reference Number)를 부여

○ 선적금지(do no load) 대상물품은 선적지의 관세당국에 의한 검사 수행

---

64) Article 68
For the verification of declarations which they have accepted, the customs authorities may:
(a) examine the documents covering the declaration and the documents accompanying it. The customs authorities may require the declarant to present other documents for the purpose of verifying the accuracy of the particulars contained in the declaration;
(b) examine the goods and take samples for analysis or for detailed examination.

65) Article 42
Goods may, once they have been presented to customs, and with the permission of the customs authorities, be examined or samples may be taken, in order that they may be assigned a customs-approved treatment or use. Such permission shall be granted, on request, to the person authorized to assign the goods such treatment or use.

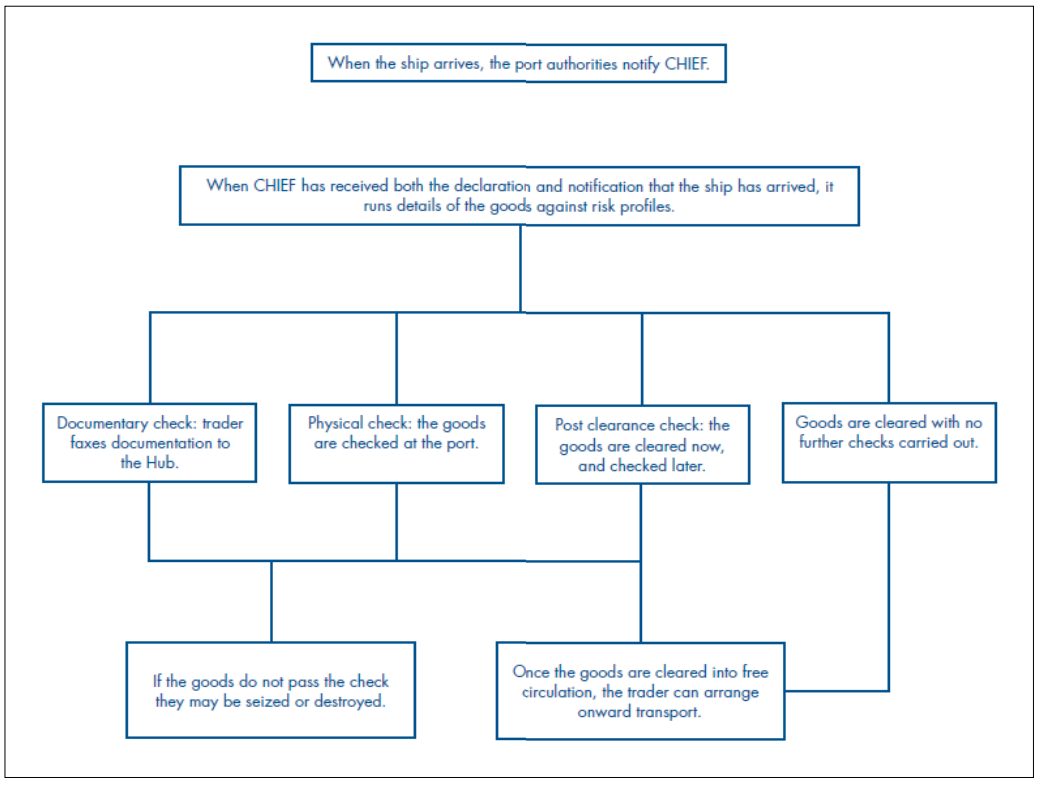
□ 수입항에 도착한 물품에 대한 검사(examination)는 밀수품, 모조품 등의 위법물품과 담배, 주류 등의 밀반입으로 인한 관세 및 소비세의 탈루를 차단하기 위한 목적

□ 검사대상 선별은 CHIEF 시스템에 의한 자동선별과 UKBA 조사과 직원에 의한 적하목록, 화물 및 스캔 이미지 심사의 두 가지 방법으로 이루어짐

○ 검사대상으로 선별된 물품의 위법 적발 비율을 높이기 위한 노력이 계속되고 있음[66]

□ 위험평가를 위한 선별기준은 HMRC에서 CHIEF 시스템, 적하목록과 화물관리시스템과 직접 연계된 기타 밀수방지 시스템 등의 통합된 정보를 사용하여 관리

[그림 Ⅲ-2] 영국 수입물품 검사 절차




자료: NAO(2008), p. 33

66) CHIEF 시스템을 통한 자동선별 비율은 2007년 기준 0.1%에 불과하며, 다른 EU 회원국들은 평균 9.1%. 2008년 기준으로 일반적인 검사비율은 2~4%임

### 3) 검사방법

□ 영국의 「관세 및 소비세 절차법(Customs and Excise Management Act 1979; CEMA)」 제72조에서, 세관장은 연안 선박(coasting ships)에 의해 수입되었거나 수입될 어떠한 물품에 대해서도 검사할 수 있다고 규정함

○ 선박에 운송 중인 상태인 어느 시점에서라도, 수송을 통해 들여오거나 선박을 통해 하역되는 영국 내 어느 장소에서라도 검사가 가능함

○ 세관장은 운항 중 어느 때라도 승선하여 연안 선박을 검색할 수 있고, 온당히 연안 선박에 구비되어 있어야 하며 작성되어 세관장에게 제출되어야 하는 어떠한 서류라도 언제든지 요구할 수 있음[67]

□ CEMA 제159조에서는, 세관장이 필요한 경우 어떠한 물품도 검사(examination), 조사(take account of)할 수 있고 이러한 목적을 위해 컨테이너의 개장이나 물품의 개봉을 요구할 수 있음을 명시함

○ 이 조항에서는 수입되는 물품 외에 보세창고나 자유무역지역에 있는 물품, 영국 내 어느 지역에서든 선박이나 항공기에 선적되는 물품, 관세의 과오납, 감면, 리베이트, 환급과 관련한 분쟁이 발생한 물품 등의 사례를 열거함

□ 또한 세관장은 언제든지 어떠한 수입물품에 대해서도 샘플을 채취하여 검사할 수 있음[68]

○ 세관장이 수입자의 일정 구역(premises) 내에서 용기, 파이프 등에서 표본을 추출할 때에는, 수입자가 원한다면, 수입자는 표본 추출 전에 용기나 파이프 안에 있는 내용물을 휘젓거나 혼합할 수 있음[69]

– 이렇게 해서 세관장에 의해 추출된 표본은 그 용기, 파이프 등의 안에 든 전체 내용물의 대표성을 지닌 것으로 간주됨

---

67) CEMA 제72조 제3항

68) CEMA 제160조 제1항

69) CEMA 제160조 제2항

□ 세관에서는 화물, 송장 등 각 항목별 내용에 대한 정확성 여부를 심사하며, 물품 검사는 일반적으로 세관 통제구역인 부두, 창고 등 지정된 장소에서 시행됨[70]

○ 세관이 지정한 장소에서 검사가 곤란한 플랜트 설비, 정밀기기, 귀중품, 긴급 수요물자, door to door로 운반되는 물품에 대해서는 경우에 따라 세관원이 현장에 가서 직접 검사하기도 함

○ 또한 관세청장이 특별히 지시한 물품의 경우, 세관장은 부두 이외의 장소에서 서류검사 이전이라도 물품의 분류작업, 적재, 포장이나 재포장 등을 할 수 있음[71]

□ 세관장이 CEMA에 근거하여 검사할 수 있는 권한이 있는 수입물품에 대해, 검사 이전에 세관장의 인가 없이 관세 및 소비세의 탈루 목적으로 반출되는 경우 당해 물품은 몰수될 수 있음[72]

○ 만약 물품이 어떤 사람에 의해 의도적으로 반출된 경우, 이는 관세를 탈루할 목적으로 간주되어, 금전적 배상 청구 또는 형사 처벌이 가능함

– 규정된 가산세의 합계 또는 물품가치의 3배 중 큰 가액을 부담하거나, 최대 6개월간의 징역형에 처해질 수 있음

### 다. 수입물품 검사비용

□ 영국의 경우 물품검사 관련비용은 모든 역외물품에 대해 수입신고 건별로 징수하는 검사시설 운영비용[73]와 검사대상으로 선별된 물품에 대해 발생하는 추가 검사비용으로 구분

○ 검사시설 운영비용은 HMRC의 내부 지침에 따라 일정 금액을 부과

– 검사시설의 유지, 인건비를 비롯하여 물품 검사를 위한 컨테이너 장치, 화물 제시 전의 훈증작업 등을 위한 비용

---

70) CEMA 제159조 제2항

71) CEMA 제159조 제3항

72) CEMA 제159조 제5항

73) 항만에 따라 'a charge per customs import entry' 또는 'examination fee' 명목으로 부과

○ 검사대상으로 선별되어 X-ray scanning, 개장검사 등의 물리적 검사가 실시되는 경우, 검사장소까지의 이동, 컨테이너 개장, 적출작업 등으로 발생하는 비용이 추가로 부과됨[74]

– 항만 소재 물류업자들의 개별 기준에 따라 추가 작업이 필요한 경우, 검사작업이 2시간을 초과하는 경우 등은 비용을 추가로 징수함

□ EU 관세법 제69조 및 이행규정(Commission Regulation(EEC) No 2454/93) 187a에 의해, 검사장소까지의 운송, 견품 채취와 관련된 검사 준비 작업은 수입신고인(declarant)의 책임하에 수행되어야 하며, 이와 관련된 제반 비용(cost)을 부담하여야 함[75]

○ 필요한 경우 관세당국은 물품검사 또는 견품 채취를 용이하게 하기 위해 수입신고인의 입회를 요청할 수 있음

○ 이때 견품의 분석과 조사로 인한 파손에 관련된 비용은 관세당국이 부담

□ 또한 CEMA에 따라 세관에 의한 수입물품 검사 및 이에 부수하는 목적의 검사를 위해 컨테이너를 개장하거나 물품을 개봉하는 경우 관련 제 비용은 전적으로 화주의 부담으로 함[76]

○ 관련 검사활동으로는 계량, 검측, 재포장, 팽창검사, 분류작업, 적재작업, 표시작업,

---

74) London Thamesport의 2013년 항만요율표 예시: 검사시설 운용비용(10.54파운드/수입신고), X-ray 검사비용(53.50파운드/수입신고), 개장검사비용(25.55파운드/유상톤) 등

75) Council Regulation (EEC) No 2913/92 Article 69

1. Transport of the goods to the places where they are to be examined and samples are to be taken, and all the handling necessitated by such examination or taking of samples, shall be carried out by or under the responsibility of the declarant. The costs incurred shall be borne by the declarant.
2. The declarant shall be entitled to be present when the goods are examined and when samples are taken. Where they deem it appropriate, the customs authorities shall require the declarant to be present or represented when the goods are examined or samples are taken in order to provide them with the assistance necessary to facilitate such examination or taking of samples.
3. Provided that samples are taken in accordance with the provisions in force, the customs authorities shall not be liable for payment of any compensation in respect thereof but shall bear the costs of their analysis or examination.

76) CEMA 제159조 제4항

번호매기기, 하역, 운송, 물품의 제거 처리나 보세창고 보관 등이 있음

□ 한편, 세관이 지정한 장소에서 검사가 곤란하여 공항이나 항만 등 현장에서 검사가 필요한 경우, 비정기적으로 세관직원이 출장 파견되는 경우에는 시간 비례(time charge)하여 화주가 파출수수료를 부담함[77)]

□ UKBA가 해당 물품을 검사대상물품으로 선별하여 X-ray 검색기검사 또는 물품검사를 수행하는 경우, 수입자는 추가로 발생하는 수수료를 납부하여야 함

○ 수수료는 운송회사, 국제화물서비스를 제공하는 민간업체가 수출입화물의 검색기검사 또는 물품검사를 위한 컨테이너 작업에 대해 지불하는 대가임

○ 자동선별시스템에 의해 검사대상으로 선별되어, 검사 결과 해당 화물이 위험물품이 아닌 때에도 수수료는 납부하여야 함

77) Notice 112 Attendance and charges by HM Revenue & Customs, April 2012

# Ⅳ. 국제비교 및 시사점

## 1. 국제비교

### 가. 수입물품 검사제도

□ 우리나라를 비롯한 조사대상 주요국들은 해당 국가의 관세청에서 수입물품 검사 수행을 주관함

○ 우리나라는 관세청, 미국은 CBP, 호주는 ACBPS, 일본은 관세국에서 물품검사제도를 주관

○ 영국은 HMRC의 검사기능 일부와 국경보안과 관련된 여러 부서의 업무를 통합하여 별도로 설립된 UKBA에서 검사제도를 주관함

□ 조사대상 국가에서는 대부분 수입물품의 검사 절차를 이원화하여 운영하고 있으며, 각 국가별로 X-ray 검사, 개장검사, 견본검사 등 상황에 맞는 다양한 종류의 검사를 수행하고 있음

○ 우리나라는 수입신고 전 관리대상화물 관리, 수입신고 시 물품검사로 이원화하여 검사 절차가 이루어지며, 검사 종류로는 과학장비검사(X-Ray 등 검색기검사), 개장검사, 전량검사, 발췌검사, 분석검사 등이 있음

– 관리대상화물검사는 국가 및 사회안전 확보, 국민건강보호, 불법·부정무역 방지 등 국가행정 목적을 달성하기 위한 것인 반면, 물품검사는 우리나라에서 사용 또는 소비될 물품의 무역안전 관리를 목적으로 함

○ 미국은 '수입신고 전 수입보안물품검사, 수입신고 시 통관 물품검사'로 이원화하여 검사절차가 이루어지며, 검사 종류로는 ATS 서류 스크린, 방사능 탐지 검사, NII 스캐닝, 물품검사(inspection), 개장검사(examination) 등이 있음

- 9 · 11 테러 이후 국토보안법의 강화로 미국으로 반입되는 화물의 출항지에서 우선 위험물품을 선별하도록 하여 수입신고 전에도 적극적으로 수입 안전관리를 도모하고 있음

○ 호주는 수입신고서 제출 후에 '1차 물품검사, 2차 개장검사'의 2단계 검사 절차가 있으며, 검사 종류로는 X-Ray 검사, 개장검사, 특수목적 고위험물품검사, 표본검사 등이 있음

- 물품검사는 일반적으로 비파괴 방식인 X-ray 검사로 이루어지며, X-ray 검사를 통해 추가 조사가 필요하다고 결정된 경우, 컨테이너는 물리적 검사를 위해 양하되어 개장검사에 착수됨

○ 일본 또한 적하목록 심사와 수입신고 단계의 물품검사로 운영하며, X-Ray 검사, 개장검사, 견본검사, 전량검사, 스파트검사(불규칙) 등의 검사가 있음

- 수입신고서 내용에 의거하여 통관 목적상 필요한 경우에 물품검사를 실시하며 예외적으로 품목분류 사전교시에 대한 회신을 위해 수입신고 전에 물품검사를 수행하기도 함

○ 영국은 수입신고 전의 화물관리와 수입신고 시의 물품검사 단계로 이루어지며, 컨테이너 개장이나 물품 개봉, 견본검사 등 다양한 종류의 검사방법이 있음

- EU 역외국으로부터 EU에 반입되는 물품은 선적항에서 선적 전에 ENS가 제출되면 ENS 항목에 근거하여 위험도를 분석하여 화물관리를 함

□ 검사대상의 선별은 각 국가마다 고유의 시스템에 의해 이루어지거나 특정 부서에서 수행되고 있으며, 영국과 호주는 하역단계와 수입단계의 검사대상 선별기준을 통합적으로 운영하는 별도의 부서를 두고 있는 것이 특징임

○ 우리나라는 수입신고 전에는 C/S 시스템(수입물품 자동선별시스템) 및 세관 조사총괄과에서, 수입신고 시에는 C/S 시스템 및 세관 수입통관과에서 검사대상을 선별함

○ 미국은 수입신고 전에는 ATS 시스템(전자적하목록과 기타 사전정보를 수집하는 자동선별시스템)에서, 하역단계에서는 CBP 특수감시과에서, 수입신고 시에는 무역집행 관련 공무원이 검사대상을 선별함

○ 호주는 기본적으로 ICS(통합화물관리시스템)에 의해 검사대상을 선별하며, 심사기

획조정팀과 우범기준 중앙센터에서 위험관리를 전담함

- 물품검사는 테러방지와 관련해서는 국경감시과에서, 수입통관과 관련해서는 무역정책 및 법무과와 통관심사과에서 수행함

○ 일본은 NACCS(자동통관정보시스템) 또는 관련 업무과에서 검사대상을 선별함

- NACCS의 구분에는 3가지(구분 1: 서류심사 생략 즉시허가, 구분 2: 서류심사, 구분 3: 화물검사)가 있음

○ 영국은 HMRC에서 통합된 정보를 사용하여 선별기준을 관리하며, 물품검사는 CHIEF 시스템(전자수출입통관시스템)에 의한 자동선별과 UKBA 조사과 직원에 의한 심사의 두 가지 방법으로 이루어짐

## 나. 수입물품 검사비용

□ 수입물품의 검사와 관련하여 발생하는 제반 비용은 각 국가별로 비용의 성격에 따라 달리 분류될 수 있음

○ 우리나라와 일본은 검사대상으로 선별된 경우 해당 검사와 관련된 이동비용, 컨테이너 개장 등의 작업으로 인한 인건비 등 수입자 또는 화주가 부담하여야 하는 검사비용이 발생

○ 미국, 호주와 영국은 수입신고 건별로 검사를 포함한 통관서비스 제공에 대한 대가로서 소정의 행정비용을 징수하고, 검사대상으로 선별된 경우 해당 검사와 관련된 제반 비용이 추가로 발생

- 미국은 물품처리수수료(merchandise processing fee)를 포함한 통관이용수수료(customs user fee)를, 호주는 수입통관처리수수료(import processing charge), 영국은 검사시설유지비용을 검사시설 운영, 세관공무원의 행정서비스에 대한 대가 명목의 수수료로 부과함

□ 검사비용의 징수는 항만 소재 물류업자인 민간업체 또는 국가기관에 의해 이루어지며, 조사대상 국가별로 그 주체가 다름

○ 우리나라와 일본은 민간업체가 관련 검사비용을 징수함

○ 미국은 재무부, 호주는 ACBPS, AQUIS, 호주 우체국 등 관련 검사의 주관기관에서, 영국은 HMRC에서 통관 행정비용을 징수함

– 다만, 검사대상으로 선별되어 발생하는 추가 비용에 대해서는 항만 소재 물류업자들이 상기의 국가기관을 대리하여 화주 또는 수입신고인으로부터 징수함

□ 일본을 제외한 조사대상 국가에서는 검사관련 비용 납부의 근거규정을 두고 있음

○ 우리나라는 「관세법」 제173조 제3항에, 미국은 연방관세법(USC 58c, 19 CFR 24.23)에, 호주는 호주관세법 s186에, 영국은 EU 이사회 규정 제69조, 관세 및 소비세 절차법 제159조 제4항에 관련 규정을 두고 있음

□ 조사대상 주요국들에서 검사비용은 궁극적으로 모두 실제 검사대상 물품의 화주가 부담하는 것으로 조사되었으며, 다만 일부 국가에서 실제 피검사 여부와 상관없이 화주 전체가 물품검사 관련 행정서비스에 대한 대가로 납부하는 통관행정수수료 제도를 운영하고 있음

○ 우리나라와 일본에서는 검사대상으로 선별된 물품의 화주에게 검사비용을 징수

○ 미국, 호주와 영국에서는 관세의 납세의무자인 모든 화주 또는 수입신고인에게 수입건별 일정 수수료를 부과하며, 검사대상 물품의 화주로부터 검사작업으로 인해 발생하는 작업비, 인건비 등의 추가비용을 징수

□ 조사대상 주요국들에서 검사 비용의 주요 구성항목은 장비 이용, 개장, 재포장, 운송, 하역, 보관 등의 활동에 따른 고정자산 투자비용 및 인건비로 이루어짐

○ 다만 미국과 호주에서는 검사관련 비용이 각각 통관이용수수료 및 수입통관처리수수료에 포함되어 있음

□ 환적화물에 대해서도 검사비용 징수 근거규정을 두고 있는 미국, 호주, 일본 등과는 달리 우리나라는 환적화물에 대해서는 검사비용과 관련된 규정이 없음

○ 우리나라는 환적화물에 있어서는 총기류 등 위해물품 · 마약류 · 수출입금지품 · 밀수품 등과 관련된 정보 등이 있는 경우에 한하여 검사할 수 있으나, 관련 비용의 처리에 대한 명확한 규정이 없음

〈표 Ⅳ-1〉 수입물품 검사제도 국제비교

| | 우리나라 | 미국 | 호주 | 일본 | 영국 |
|---|---|---|---|---|---|
| 검사제도 주관기관 | – 관세청 | – 미국 관세청(CBP) | – 호주 관세청(ACBPS) | – 일본 관세국 | – 영국 UK Border Agency(UKBA) |
| 검사단계 및 종류 | – 수입신고 전: 관리대상화물관리<br>– 수입신고: 수입물품 검사 | – 수입신고 전: 수입보안물품검사 (import security inspection)<br>– 수입신고: 통관(trade enforcement) 물품검사 | – 수입신고 전: 화물신고서 심사<br>– 수입신고: 1차 물품검사 (inspection) 2차 개장검사 (examination) | – 수입신고 전: 적하목록 심사<br>– 수입신고: 물품검사 | – 수입신고 전: ENS 심사<br>– 수입신고: 물품검사 (examination) |
| | – 과학장비검사(X-ray 등 검색기검사)<br>– 개장검사<br>– 전량검사, 발췌검사<br>– 분석검사 | – ATS 서류 스크린<br>– 방사능 탐지 검사 (radiation detection)<br>– NII 스캐닝<br>– 물품검사(inspection)<br>– 개장검사(examination) | – X-ray 검사<br>– 개장검사<br>– 특수목적 고위험물품 검사<br>– 표본검사 | – X-ray 검사<br>– 개장검사<br>– 견본검사, 전량검사<br>– 스파트검사(불규칙) | – X-ray 검사<br>– 개장검사<br>– 견본검사, 전량검사 |
| 검사대상 선별주체 | – 수입신고 전: C/S 시스템 및 세관 조사총괄과<br>– 수입신고: C/S 시스템 및 세관 수입통관과 | – 수입신고 전: ATS 시스템, CBP 특수감시과<br>– 수입신고: ATS 시스템, 무역전문공무원 | – ICS 시스템<br>– 테러방지: 국경감시과<br>– 수입통관: 무역정책 및 법무과, 통관심사과 | – NACCS, 업무과 | – 수입신고 전: ICS 시스템<br>– 수입신고: CHIEF 시스템, UKBA 조사과 (Detection) |
| 검사비용의 분류 | – 검사관련 제반비용 | 통관이용수수료 (customs user fee: merchandise processing fee) | 수입통관처리수수료 (import processing charge) | – 검사관련 제반비용 | – 수입건별수수료 (charge per customs import entry) |

〈표 Ⅳ-1〉의 계속

| | 우리나라 | 미국 | 호주 | 일본 | 영국 |
|---|---|---|---|---|---|
| 검사비용 징수주체 | - 민간업체 | - 재무부(the Secretary of the Treasury) | - ACBPS, AQUIS, 호주 국제우체국 | - 민간업체 | - HMRC |
| 검사비용 납부의 근거규정 | 관세법 제173조 제3항 | 연방관세법 (19 USC 58c, 19 CFR 24.23) | 호주 관세법 s186 | 없음 | EU 이사회 규정 제69조, 관세 및 소비세 절차법 제159조 제4항 |
| 검사비용 부담자 | 검사대상 물품의 개별 화주 | 검사대상 물품의 개별 화주 (통관이용수수료 공동 부담) | 검사대상 물품의 개별 화주 (수입통관수수료 공동 부담) | 검사대상 물품의 개별 화주 | 검사대상 물품의 개별 화주 (수입건별 수수료 공동 부담) |
| 검사비용의 내용 | 개별부담: 검사 준비작업 (개장, 재포장, 운송, 하역, 보관 등) | | | | |
| 환적화물 검사비용 | - 환적화물에 대해서는 검사비용 근거규정 없음 | - 환적화물에 대해서도 검사비용 징수 | - 환적화물에 대해서도 검사비용 징수 | - 장외허가의 경우 환적화물에 대해서도 검사비용 징수 | - 환적화물에 대해서도 검사비용 징수 |

## 2. 시사점

### 가. 중복검사 방지를 위한 통합선별시스템 운영

□ 우리나라는 수입신고 전, 후로 나누어 각각 국경보안과 통관 관련법령의 위법 여부를 심사하는 관리대상화물 관리제도와 물품검사제도를 운영하고 있음

○ 관리대상화물 관리제도는 우범성 심사를 통하여 수출입금지품, 밀수품 등의 적발 및 반입을 차단하기 위함

○ 원산지 표시, 지재권 위반 등은 수입부서에서 실시하는 수입검사의 주요 목적

□ 수입신고 전과 후의 물품검사가 목적을 달리하기 때문에, 하역단계에서 이미 개장검사를 거친 물품에 대해 수입부서에서 다시 검사하는 중복검사로 인하여 민원이 제기되는 등 문제점이 발생

○ 2012년 기준으로 관리대상화물 검사 후 수입부서에서 다시 검사하는 비율은 전체 2.3%를 차지

○ 관리대상화물로 선별되어 지정장치장에 반입한 경우, 전체 물품에 대해 X-Ray 검색 및 개장검사를 실시함

– X-Ray 검색을 실시하여 총기류 등 안보위해 물품 반입이 의심되면 RED 스티커, 동일물품의 반입인 경우 GREEN 스티커를 붙여 개장검사 시 참고할 수 있도록 운영하고 있음

□ 이는 각 검사목적에 따라 검사대상을 선별하는 주관부서와 선별기준 관리방법이 다르기 때문임

□ 우리나라는 각 검사 단계의 검사대상 선별 기준을 별도의 부서에서 달리 운영하고 있음

○ 수입신고 전 단계에서는 조사총괄과에서 별도의 기준을 가지고 적하목록을 심사하며, 수입신고 단계에서는 수입통관과에서 정보분석 및 선별기준 운영 등을 전담하는 팀이 검사를 수행함

□ 영국을 제외하고는 대부분 우리나라와 같이 수입신고 전과 후의 물품검사 주관부서가 달랐으며, 호주에서는 물품검사 주관부서 이외에 위험선별을 통합하여 관리하는 별도의 부서를 두고 있는 것이 특징임

○ 미국은 수입신고 전 단계에서는 특수감시과, 수입단계에서는 ATS 위험선별 정보를 기준으로 무역전문 부서에서 선별 및 검사를 담당하고 있음

○ 호주는 위험선별기준을 통합관리하는 전담 센터와는 별도로 위험심사 대상에 따른 물품검사 주관부서를 운영

– 수입 금지 또는 제한 품목, 화물관리와 관련된 위험은 무역정책 및 법무과와 통관심사과가 담당하며, 마약, 화학무기, 대테러 무기 등과 관련된 위험은 국경감시과에서 담당

○ 영국은 HMRC에서 선별기준을 통합관리하며, UKBA의 조사과(detection)에서 수입신고 전과 수입단계의 물품검사를 담당함

□ 주요국에서도 수입신고 전과 후의 검사 목적이 달라 중복검사가 발생하는 경우가 있는지 확인할 수 없었으나, 중복검사가 발생할 소지는 있을 것으로 보임

○ 미국에서 수입신고 전 단계의 2차 검사 대상과 수입신고 단계에서의 2차 검사 대상 건수가 같은 것으로 보아, 수입신고 전 단계에서 개장검사를 받은 물품을 수입신고 물품검사에서 배제하지는 않는 것으로 사료됨

□ 따라서 각 검사의 목적에 따라 행정목적을 달성하기 위하여 중복검사가 필요불가결하게 발생할 수 있지만, 수입신고 전과 후의 선별기준을 통합적으로 운영하여 중복검사 선별비율을 줄일 수 있는 방법을 모색해 볼 수 있음

○ 화물관리 C/S와 수입화물 C/S의 위험관리기준을 통합・연계하여 중복 또는 오류를 제거하고 고위험화물에 집중하도록 함

□ 통관 전 단계에 대한 위험선별기준을 운영하거나, 별도로 선별기준을 통합관리하는 부서를 두고 있는 영국과 호주의 사례를 참고할 수 있을 것임

○ 호주에서는 우범기준 중앙센터에서 선별기준을 취합하여 중복 또는 불필요한 항목

을 관리함

○ 영국에서는 HMRC의 통관무역과에서 하역단계와 수입신고 단계의 위험물품 선별기준을 통합 관리하며, 물품검사 감시 및 수행은 UKBA에서 담당함

– 국경 보안과 무역 안전 목적으로 물품검사의 담당부서를 UKBA로 이관하여 수입신고 전과 후의 물품검사를 모두 총괄하고 있으나, 위험평가를 위한 선별기준은 HMRC에서 통합하여 관리함

## 나. 검사비용 징수방법의 보완방안 검토

□ 우리나라는 국경보안과 무역안전을 위해 수행되는 수입물품 검사로 인해 발생하는 제반 비용을 민간업체에서 징수하고 있음

□ 특히 검사대상으로 선별된 경우 검사비용뿐만 아니라 물류지연 등으로 인한 금전적 손실을 부담하여야 하기 때문에, 해당 수입자에 대한 특정 불이익으로 받아들여지고 있음

○ 검사장소로의 이동, CY 노무자 인건비, 검사를 위한 컨테이너 개장 등으로 인해 발생하는 운송, 하역 등의 작업비용

□ 그런데 조사대상 국가 모두 우리나라와 같이 검사대상화물의 화주에게 특별히 검사비용을 징수하는 것으로 조사되었고, 다만 미국, 호주와 영국에서는 모든 화주가 검사를 포함한 통관수수료를 공동으로 부담하고 있음

□ 이를 바탕으로 현행 징수방법을 유지하는 경우, 수입물품의 검사를 포함한 통관 행정비용을 모든 화주로부터 징수하는 방법을 도입할 경우 및 검사비용을 정부가 부담하는 경우로 나누어 살펴봄

### 1) 현행 징수방법 유지

□ 현행 검사비용 징수방법은 검사대상으로 선별된 물품의 특정 화주로 하여금 검사에 관

련된 제반비용을 부담하도록 하고 있음

□ 검사결과 위법물품 적발 여부와 관계없이 행정서비스에 대한 대가로 납부되어야 하는 것이기 때문에, 현행대로 검사대상 물품의 화주에게 납부하도록 하는 것이 타당함

□ 장외검사 또는 공무원의 근무시간 외에 수행되는 검사에 대해 세관에 납부하는 수수료와 마찬가지로 수입신고 물품검사에 필요한 작업으로 발생하는 비용 또한 정부제공 서비스에 대한 대가로 보아야 함

○ 원칙적으로 세관이 지정한 장소에서 물품검사가 이루어지며, 세관이 지정한 장소 이외에서 이루어지는 경우 이에 대한 파출검사수수료를 납부하여야 함

□ 현행대로 유지하는 것은 법적 안정성이 유지되며, 국제규범과도 합치하고 있음

○ 개정 교토협약에서도 근무시간 외 통관서비스 제공, 지정된 장소 이외에서의 개장, 계량 등으로 발생한 비용은 관세당국에 의해 부과될 수 있는 수수료(charge)로 규정함

□ 다만 물류지연으로 인한 손해와 검사비용을 부담시킴에도 불구하고 위법물품을 적발하지 못한 경우, 특정 화주가 받는 손해가 크고 행정에 대한 불신과 불만이 높다는 문제가 있음

□ 또한 화주들이 부담하는 비용을 정부에서 관리하지 않아 투명하게 운영되지 않고 있어 금액의 적정성에 대한 논란을 줄이기 위한 노력이 필요한 것으로 보임

○ 정부에서 검사의 종류 또는 화물의 종류에 따른 하역, 보관 등에 대한 수수료의 한도를 제한하거나 요율표를 제시하는 방법을 마련해야 할 것임

### 2) 통관 행정비용의 공동부담제도 도입

□ 미국, 호주, 영국에서도 우리나라와 같이 검사대상으로 선별된 물품의 특정 화주가 검사작업으로 발생하는 운송, 보관, 하역과 관련된 비용을 부담하여야 함

□ 다만, 이들 국가의 모든 화주 또는 수입신고인은 세관 공무원이 제공하는 검사 절차를 포함한 통관서비스를 이용하는 대가로 수입신고 건별로 일정 수수료를 납부하여야 함

○ 미국에서는 통관이용수수료 가운데 물품처리수수료를 수입신고 건별로 부과하며, 일반수입신고하는 경우 건당 물품가격의 0.3464%

○ 호주에서는 수입통관처리수수료를 부과하며, 해상화물을 전자신고하는 경우 건당 50호주달러

– 원화로 50,278원[78)]

○ 영국에서는 검사수수료 또는 수입신고수수료의 명목으로 부과하며, 항만마다 다른 요율체계로 운영되나, 수입신고 건당 10~20파운드가 부과되는 것으로 파악되었음

– 원화로 17,195~34,389원[79)]

□ 이들 국가는 운송수단 또는 화물의 처리방법에 따른 수입통관 처리 서비스에 대한 수수료에서 검사시설 운영, 세관 공무원의 검사 인력에 대한 비용을 충당하고 있음

○ 모든 수입자에게 제공한 서비스에 대한 통관수수료로 징수된 자금은 매년 적정성과 운영현황을 검토받음

□ 이러한 수수료 또는 부과금은 개정 교토협약과 GATT에서 허용하는 것으로 관세당국이 부과할 수 있는 서비스 제공을 위한 개산 비용으로 제한됨

○ 서비스 제공으로 발생하는 비용을 초과하거나, 국내 물품 보호를 위한 간접적 수단 또는 재정적 목적으로 수출입에 대해 조세로 부과하는 것을 금지

□ 국제 규범과 주요 국가들의 사례를 볼 때, 우리나라에서도 모든 수입자들로부터 검사행정을 비롯한 통관행정에 대한 수수료 징수제도를 도입하는 것을 검토해 볼 수 있음

□ 수입통관행정은 물품을 통관하고자 하는 수입자의 필요에 의해 관세평가, 품목분류, 물품검사 등으로 이루어짐

---

78) 2013년 9월 기준 월평균매매기준율로 환산
79) 2013년 9월 기준 월평균매매기준율로 환산

○ 미국이 통관이용수수료를 징수하여 제공하는 통관서비스는 WTO에 제출한 자료(L/6264 - 35S/245 부속서 I)에 따라 다음과 같음

– 화물처리, 관세평가/품목분류, 정기 심사, 기술 & 자문 지원, 무역사기 조사, 무역데이터시스템, 기타 행정 등

○ 호주의 수입통관수수료는 ACBPS, AQUIS, 호주 국제우체국이 수입자에게 제공하는 수입신고, 보세구역 반입신고, 주기적 신고, 화물반출요청 등 행정서비스 유형에 따라 부과

□ 통관행정으로 인한 행정 편의의 직접적인 수익자가 수입자라는 전제를 바탕으로, 상업적 목적으로 물품을 수입하면서 통관행정을 이용하는 대가인 수수료의 형태로 부과할 수 있을 것임

○ 통관행정이 위법 여부 및 고위험물품의 선별 등 집중화 및 전문화된 체계로 바뀌면서, 궁극적인 통관서비스의 목적은 모든 수입자들의 통관 절차를 보다 신속하게 하기 위한 것으로 볼 수 있음

– 호주의 수입통관수수료는 수입통관을 신속히 하고 무역관련 잠재적 위험으로부터 국가를 보호하기 위한 비용을 공정하게 회수하기 위한 목적의 법정 부과금

□ 이러한 측면에서 검사대상 선별 여부와 상관없이 검사행정으로 인한 전체 비용을 모든 화주에게 배분하는 것이 타당하다고 볼 수 있음

○ 검사설비 사용, 물품에 대한 시험 또는 분석, 검량 또는 계측 검사, 서류 검토, 탐지견 사용 등의 세관 공무원의 검사 수행에 필요한 검사설비의 운영 및 유지 비용을 검사행정으로 인한 전체 행정비용으로 볼 수 있음

– 영국에서는 검사시설의 운영과 인건비를 충당하기 위한 명목으로 수입신고 건별로 HMRC에서 일정 금액을 징수하며, 여기에는 검사시설에 컨테이너 장치, 화물제시를 위한 훈증작업, 위험가스 사전 확인 등으로 인한 비용이 포함됨

□ 한편 수수료는 통관 행정비용을 회수하기 위한 목적으로, 수입 건별 일정 금액을 부과하는 방법으로 산정되어야 할 것임

○ 통관행정 운영비용과 수입실적을 고려하여 산정하되, 미국과 같이 종가세 방식으로 산정하는 경우 GATT 제8조 제1항에 의한 재정목적의 부과금지 요건을 위배할 우려가 있음

○ 행정수수료를 운영하는 대부분의 국가에서는 등가원칙에 의거하여 이용자들의 효용/가치에 비례하여 유사한 서비스 수수료에 따라 산정하는 방법 또는 비용회수원칙에 따름[80]

– 미국과 호주는 수입통관 행정비용에 상응하고 비용 회수에 합치하는지 여부를 매년 검토하고 있음

□ 현재 물품검사제도는 신속 통관을 위하여 고위험물품 적발 목적으로 운영되어 검사비율이 낮기 때문에[81], 검사로 인한 행정비용을 전체에게 배분하여 산정하면, 개별 화주가 부담해야 하는 비용이 미미한 금액일 수도 있음

○ 현재 검사관련 제반비용은 검사로 인한 하역, 운송, 컨테이너 개장, 재포장 등으로 검사장비에 대한 변동비용 등은 정부에서 부담하고 있음

○ 검사 방법과 항만에 따라 차이가 있으나, 2009년 기준으로 관리대상화물검사에서 연간 약 81억원, 수입물품검사에서 약 86억원의 비용이 발생하는 것으로 조사됨[82]

□ 공동으로 부담하는 행정비용을 반영하여 검사대상으로 선별된 물품의 화주가 부담해야 하는 비용을 낮춰준다면, 현재 특정 화주들의 높은 검사비용에 대한 불만을 줄일 수 있을 것임

□ 나아가 수수료 징수 자금은 향후 새로운 국경보안 제도 도입으로 인한 행정비용의 회수를 담보할 수도 있을 것임

○ 국제적으로 관세행정의 목적이 테러방지, 무역안전 등의 국경 보안적 성격이 강해지면서 앞으로 수출화물에 대한 선적 전 검사, 환적화물에 대한 검사의 중요성이 높아

---

80) UNCTAD, Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations Technical Note No.2_Diciplines on the levy of Fees and Charges, 2011. 1

81) 수입신고단계의 검사대상 선별비율은 우리나라 약 5% 이내, 미국 2%, 영국 2~4% 수준임

82) 홍종호(2010), pp. 35~36

지고 있음

□ 따라서 이해관계자들로부터 의견을 수렴하고 수수료의 적정 수준에 대한 평가를 통하여 통관행정 수수료 징수 제도를 도입하는 것을 긍정적으로 검토해 볼 만하다고 판단됨
○ 장기적으로는 당연히 정부에 납부하여야 하는 금전적 의무로 받아들여져 제도적으로 안정될 수 있을 것임

□ 반면 이 경우의 문제점으로는, 이들 국가와 같이 우리나라가 공동으로 부담해야 하는 통관행정비용 징수제도를 도입하게 될 경우, 우선 새로운 금전적 부담을 들 수 있음
○ 정부에서 제공하는 통관서비스를 공공서비스로 생각하는 우리나라 상황에서 통관행정 이용수수료를 부과하는 것에 대한 반응을 감안해야 함

□ 또한 수수료의 부과 및 징수방법의 근거법령 마련을 위해 물류 관계 당사자들의 합의를 도출하는 데 시간이 필요할 것임
○ 우선 정부가 제공하는 통관서비스의 체계적인 구분과 그에 따라 발생하는 비용 산정의 추계작업을 통한 규모 파악이 필요할 것임
○ 근거법규를 마련하더라도 그동안 검사 준비작업을 영업으로 하던 하역, 보관 관련 업체들의 반발 또한 거셀 것으로 예상되어, 장기적인 시각에서 관련 당사자들의 단계적인 의견수렴이 우선 요구될 것으로 사료됨

□ 그러나 제도의 순기능을 볼 때, 이러한 문제점을 감안하여 수수료를 소액으로 부과하여 제도를 시행하는 것을 검토해 볼 수 있다고 봄

### 3) 정부부담

□ 세관 수출입물품 검사가 수출입자의 필요에 반해 공적 목적을 위해 시행된다는 점에서 수혜자 부담원칙에 따라 정부예산으로 부담할 필요가 있다는 의견이 있음[83]

83) 홍종호(2010), p. 91

○ 이는 화주의 요청이 아니라 행정 절차 이행 목적으로 세관검사가 이루어지는 것이기 때문에, 비용을 화주에게 부담시키는 것은 타당하지 않다는 의견임

○ 검사자가 물품검사 시 검사장소 관리인이나 수입 화주에게 필요한 장소와 장비의 확보, 인부 배치 등 검사준비를 위한 작업을 요구하기 때문에 검사자의 필요에 의해 비용이 발생

□ 국제규범에서도 화주의 필요에 의한 물품검사는 수요자가 부담하여야 한다는 것을 근거로 원인 제공자에 따라 부담주체를 구분하여야 한다는 것임

○ 개정 교토협약에서는 화주가 요청하여 이루어지는 검사관련 비용(costs)은 화주가 부담하도록 함

□ 또한 GATT에서도 수수료에 대하여 제공된 서비스에 소요된 비용과 상응하는 범위 내에서 제한적으로 부과하도록 되어 있기 때문에, 정부가 제공하는 서비스와 관련된 비용을 모두 화주가 부담하도록 하는 것은 부당하다는 것임

□ 그러나 우리나라와 주요국 모두 검사에 수행되는 비용을 전부 화주에게 전가시키는 것은 아니며 검사와 관련된 하역, 보관, 개장, 재포장 등의 준비작업에 대한 부분을 제한적으로 부담하도록 하고 있음

□ 따라서 국제규범과 다른 국가의 사례를 감안해 볼 때, 정부가 부담하는 대안은 적절하지 않은 것으로 생각됨

## 다. 현행 검사비용 징수방법(개별부담) 보완

□ 현행 검사비용 징수방법은 검사대상으로 선별된 물품의 특정 화주로 하여금 검사에 관련된 제반 비용을 부담하도록 하고 있음

□ 검사결과 위법물품 적발 여부와 관계없이 행정 서비스에 대한 대가로 납부되어야 하는 것이기 때문에 현행대로 검사대상 물품의 화주에게 납부하도록 하는 것이 타당함

□ 장외검사 또는 공무원의 근무시간 외에 수행되는 검사에 대해 세관에 납부하는 수수료는 정부가 제공하는 서비스에 대한 대가로 지불하는 것이기 때문에, 마찬가지로 수입신고 물품검사에 필요한 작업으로 발생하는 비용 또한 정부제공 서비스에 대한 대가로 보아야 함

○ 원칙적으로 세관이 지정한 장소에서 물품검사가 이루어지며, 세관이 지정한 장소 이외에서 이루어지는 경우 이에 대한 파출검사수수료를 납부함

□ 현행대로 유지하는 것은 법적 안정성이 유지되며, 국제규범과도 합치하고 있음

○ 개정 교토협약에서도 근무시간 외 통관서비스 제공, 지정된 장소 이외에서의 개장, 계량 등으로 발생한 비용은 관세당국에 의해 부과될 수 있는 수수료(charge)로 규정함

□ 다만, 물류 지연으로 인한 손해와 검사비용을 부담시킴에도 불구하고 위법물품을 적발하지 못한 경우 특정 화주가 받는 손해가 크고 행정에 대한 불신과 불만이 높다는 문제가 있음

□ 또한 화주들이 부담하는 비용을 정부에서 관리하지 않아 투명하게 운영되지 않고 있어 금액의 적정성에 대한 논란을 줄이기 위한 노력이 필요한 것으로 보임

○ 정부에서 검사의 종류 또는 화물의 종류에 따른 하역, 보관 등에 대한 수수료의 한도를 제한하거나 요율표를 제시하는 방법을 마련해야 할 것임

## 라. 환적화물에 대한 위험관리 강화

□ FTA의 특혜원산지 확인, 전략물자관리 등 무역 보안의 중요성이 높아지면서 환적화물에 대한 위험관리의 필요성이 높아지고 있음

○ 특히 특혜원산지를 악용할 목적으로 우리나라를 거쳐 우회수출되는 경우 등이 발생할 수 있음[84)]

□ 그럼에도 불구하고 우리나라는 환적물품에 대한 C/S도 운영하지 않고 있으며, 최근 3년간 검사실적도 없는 실정임

○ 범칙 정보가 있는 경우에 한해 세관에서 검사대상화물로 선별 가능

□ 우리나라를 제외하고는 모두 환적화물에 대하여도 검사비용을 징수하고 있는 반면, 우리나라는 환적화물에 대한 검사비용 징수 근거법령이 없음

○ 주요국은 모두 관세법에 환적화물에 대한 검사비용 징수의 근거 규정을 두고 있음

○ 반송화물에 대한 검사비용의 근거법령은 두고 있으나, 환적화물에 대한 검사비용 징수 규정은 없음

– 컨테이너 개장검사 시 40만원(TEU 기준) 정도가 소요되므로 환적화물 유치를 위해 적극적인 세관검사가 곤란한 형편

□ 따라서 환적화물에 대한 보안은 정비 및 강화가 시급히 필요하다고 생각됨

---

84) 중국산 녹용, 모조 비아그라(시알리스) 및 해외유명상표 가방 등 500억원 상당의 물품을 Sea & Air 환적화물로 가장하여 인천항에서 인천공항으로 운송하는 중 대량으로 밀수

# 참고문헌


김우규, 「국제물품거래에서 활용되는 물품검사제도와 대응방안」, 『관세학회지』 제4권 제3호, 2003.

서수완 · 임종섭, 「항공수입화물의 물류체계 개선을 위한 화물검사제도에 관한 연구」, 『국제학회』 제18권 제3호, 2003.

홍종호 · 최임수, 「수출입화물 검사비용 부담체계 개선」, 한국재정학회, 2010.

주일대한민국대사관 · 토쿄AT센터 · KOTRA 토쿄무역관, 『일본 수입규제 대응 가이드』, 2012.

Congressional Research Service, "U.S. Customs and Border Protection Trade Facilitation, Enforcement, and Security," 2013.

United States Government Accountability Office, "Border Security Additional Steps Needed to Ensure That Officers are Fully Trained," 2011.

Australian National Audit Office, "Risk Management in the Processing of Sea and Air Cargo Imports," Audit Report No.15, 2011-12.

National Audit Office, "HM Revenue & Custom, The Control and Facilitation of Imports," 2008.

관세연구 13-02

**주요국의 수입물품 검사제도 비교**

2013년 9월 23일 인쇄
2013년 9월 30일 발행

저 자 정재호 · 김미영 · 이형민
발행인 옥동석
발행처 **한국조세재정연구원**
[1][3][8]-[7][7][4] 서울특별시 송파구 송파대로 28길 28
TEL: 2186-2114(대) www.kipf.re.kr
등 록 1993년 7월 15일 제21-466호
조판및인쇄 고려씨엔피
ⓒ 한국조세재정연구원 2013
ISBN 978-89-8191-660-2

* 잘못 만들어진 책은 바꾸어 드립니다.