

# 주요 3국 운송경로별 사례 연구 및 중소기업 BOM 2차 정보 수집

Korea Institute of Origin Information

2015. 10.



# 제 출 문

## 관세청장 귀하

본 보고서를 『원산지정보 수집·분석 사업』에 관한  
용역 중 「주요 3국 운송경로별 사례 연구 및 중소기업  
적합 표준 BOM 2차 정보 수집」에 관한 연구용역  
최종보고서로 제출합니다.

2015. 10.

국제원산지정보원  
원장 김 기 영



# 연 구 진

〈연구주관〉 국제원산지정보원

〈연구책임자〉

송 경 은 (책임연구원)

〈연구진〉

박 진 우 (연구원)

임 병 호 (연구원)

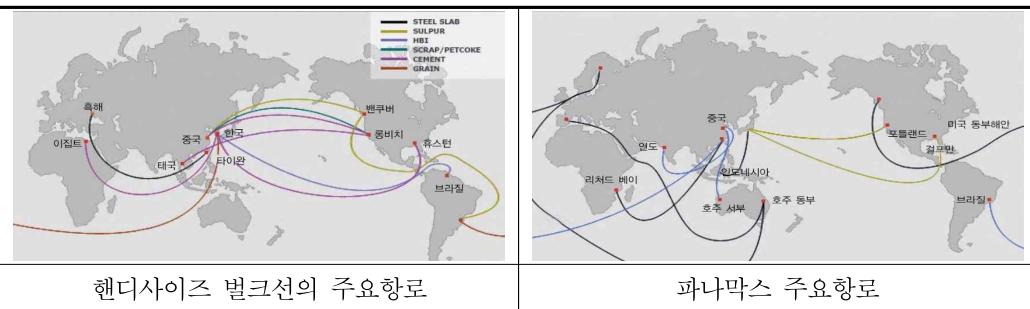
김 세 라 (연구원)



## 요약문

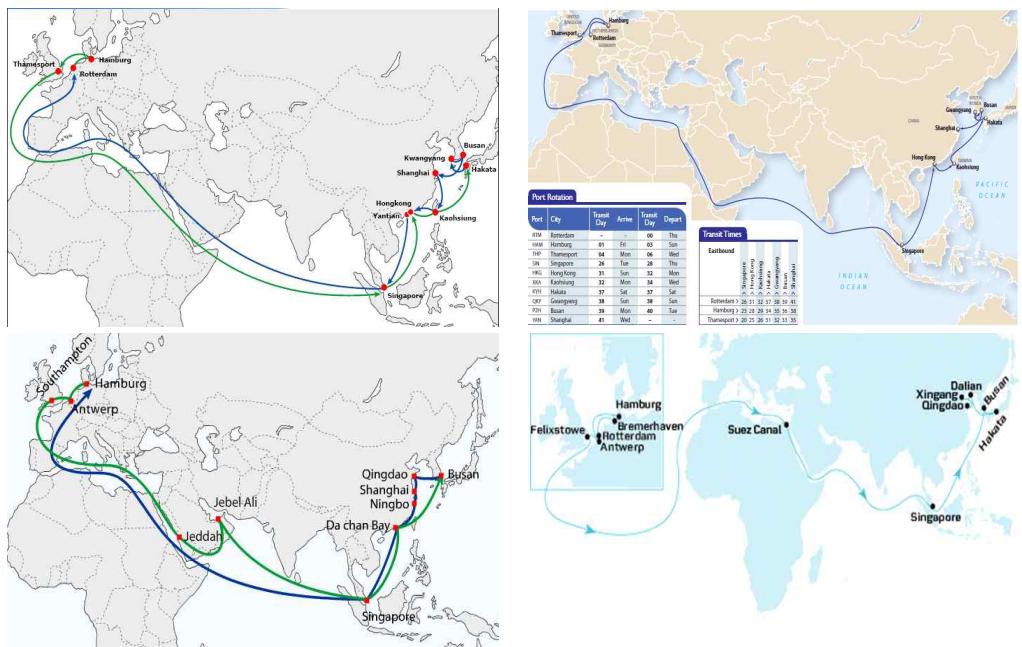
### 제1부 주요 3국 운송경로별 사례 연구

- (운송 형태) 해상 운송은 크게 컨테이너선 위주의 ‘정기선’과 벌크화물의 ‘부정기선’으로 나누어지고 있음
- 정기선(liner)은 동일항로에 정기적으로 운항하는 선박을 말하며, 운항일정(sailing schedule) 및 운임요율표(tariffs)가 공시되고 화물의 다소에 관계없이 고정된 항로(route)로 규칙적으로 운항하고, 주로 일반화물, 다수화주의 소량화물 및 컨테이너화물, 여객, 우편물을 운송대상으로 함
- 정기선 항로는 허브를 연결하는 항로와 허브항과 피더항을 연결하는 항로가 있음
- 부정기선은 주로 벌크화물운반선(Bulk Carrier)이 해당되며, 화물에 따라 운항 일정과 경로를 상황에 맞게 항해 하는 형태로, 벌크선은 곡물, 광석, 석탄 등을 포장하지 않고 그대로 선창에싣고 운송하는 화물선임
- 화물의 특성에 따라 설계가 다르고, 주로 원제품 보다는 원재료로 사용되는 제품을 운반하기 때문에 수송비용을 낮추기 위해 보통 경제속력으로 항행하며, 선체는 점점 대형화 추세
- 업계 관계자와의 인터뷰 및 관련 자료를 통해 살펴보면 일정 및 경제적인 요인으로 운항중 경유가 발생하지 않는 경우가 대다수임

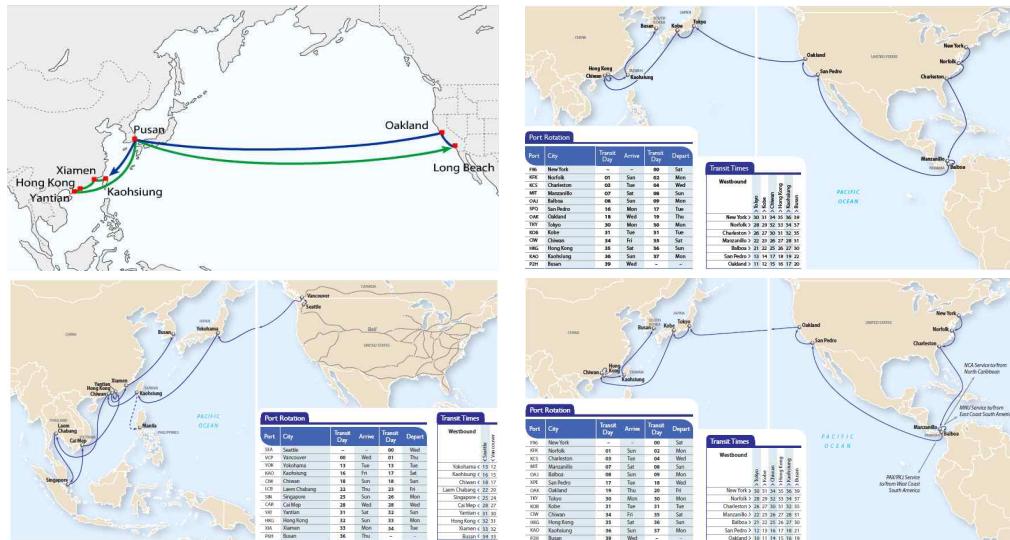




- (운송 경로) 주요 항로는 허브간을 연결하고 있으며, 주요 노선으로는 극동/북미동안항로, 극동/북미서안항로, 북미서안항로, 동남아항로, 극동아시아지역과 유럽, 걸프 지역 간을 운항하는 유럽항로, 한일항로, 북방항로 등이 있음
- 환적이 발생하는 경우는 지리적 문제(피더항에서 출항하는 경우) 및 대륙 간 연결을 위한 규모의 경제 달성을 및 기술적 문제인 형태
  - 유럽-아시아 : 유럽항로는 선사 대부분이 물류허브국가인 네덜란드의 로테르담항이나 독일의 함부르크항을 출항 후 수에즈 운하를 통과하여 싱가포르와 홍콩을 경유하여 한국으로 들어오는 경로를 취함



- 북미-아시아 : 북미-아시아의 경우 주로 물류허브국가인 홍콩 및 대만, 일본을 경유 하며, 중·남미 화물의 경우 미국에서 환적 후 아시아로 운송



- (주요 환적국) 유럽권·아시아권의 운송 중 환적 및 경유는 공통적으로 싱가포르가 가장 많으며, 홍콩 등이 거점항으로 이용되고 있으며, 미주권의 경우 1차적으로 화물이 미국 서안의 롱비치(L.A)항 등에 집중된 후 북미-아시아 항로를 이용하고 있음
- 싱가포르는 북미, 유럽 등 주요항로의 교차지점에 위치해 있는 연계수송 지역에 위치하고 있으며, 아시아 지역 내 항에만 취항하는 역내 전문선사와 이 지역을 북미, 유럽, 호주 등 대륙을 연결하는 경유항으로 이용되기 때문에 환적이 주로 발생하고 있음
- 싱가포르는 인도양과 남중국해 길목에 위치하며, 동남아 국가와의 접근성으로 인해 동남아시아의 게이트웨이(Gateway) 역할을 함
- 싱가포르항은 연간 약 28,000천 TEU 이상을 처리하고 있는 국제 허브 항이며, 8개 이상의 자유무역지대(FTZ)를 운용하고 있음



- 홍콩항은 24시간 가동을 멈추지 않는 자유무역항으로 포스트 패나막스급 초대형 컨테이너선 18척 동시 접안이 가능하고 수심 등 항만의 입지조건이 우수하여 선사들이 선호

- (직접운송원칙) 원산지 상품이라고 하더라도 체약 당사국 간 직접 운송되지 않으면 원산지 상품으로 인정받지 못하는 것을 규정
- 예외적으로 단순한 운송을 위한 목적으로 경유하거나, 환적·일시 장치된 경우 이를 증명할 경우 직접 운송 된 것으로 원산지 상품으로 인정함

- 지리적, 운송상의 이유로 수출국에서 수입국으로 직접운송하지 않고 제3국에서 환적시 상품 보존 작업 이외의 가공이 없을 것으로 조건으로 원산지 상품으로 인정함
- 우리나라의 FTA는 직접운송원칙을 규정하고 있는 협정과 그렇지 않은 협정이 있음

구 분	관련 규정	직접운송 원칙유무
한-칠레 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제4.12조 환적(transshipment)</li> <li>• 통일규칙 제6-1조 제3국 단순경유 입증서류</li> </ul>	×
한-싱가포르 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제4.15조 직접운송(direct consignment)</li> <li>• 제5.9조 특혜관세의 거부(denial of preferential tariff treatment) 다향</li> </ul>	○
한-EFTA FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 부속서 I 제1조 탁송화물(consignment)</li> <li>• 부속서 I 제14조 직접운송(direct consignment)</li> </ul>	○
한-아세안 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 부속서 3 제9조 직접운송(direct consignment)</li> <li>• 부록1 제19조</li> </ul>	○
한-인도 FTA(CEPA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제3.5조 직접운송(direct consignment)</li> <li>• 제4.8조 특혜관세대우의 신청 제3항(claims for preferential tariff treatment)</li> </ul>	○
한-EU FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 의정서 제1조 탁송화물(consignment)</li> <li>• 의정서 제13조 직접운송(direct consignment)</li> </ul>	○
한-페루 FTA	• 부속서 제3.14조 직접운송(direct consignment)	○
한-미국 FTA	• 제6.13조 통과·환적(transit and transshipment)	×
한-터키 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 의정서 제1조 탁송화물(consignment)</li> <li>• 제13조 직접운송(direct consignment)</li> </ul>	○
한-캐나다 FTA	• 제3.16조 통과 및 환적	×
한-호주 FTA	• 제3.14조 직접운송	○

- 한-아세안 FTA는 비당사국에서 운송이 이루어진 경우 수입당사국의 관련 기관에 제출해야 하는 서류 가운데 하나로 통과선하증권(Through B/L)을 명시하고 있음

- 주요 환적국은 주요 운송 항로에서 공통적으로 아시아의 싱가포르 및 중국(홍콩 등)
  - 단순한 운송을 위한 목적으로 경유하거나, 환적·일시 장치된 경우 등 협정에서 예외적으로 인정하는 경우 이를 증명하기 위해서는 환적 및 경유국의 권한 있는 기관으로부터 입증 할 수 있는 서류를 발급 받아 제시하여야 함
  - 싱가포르는 세관당국의 통제하에, 상품보존 및 운송상의 필요한 공정을 제외한 공정이 발생하지 않았다는 것을 증명하기 위한 서류로서 「비조작 증명서(Certificate of Non-manipulation)」 발급
  - 홍콩은 역내 환적(운송편 변경) 사실을 증명하기 위해 「환적원산지증명서(Certificate of Origin-Without Transit/With Transshipment)」를 발급하고 있음
  - FTA협정의 운송요건 충족 입증 서류로 인정 여부는 각 관세당국의 판단에 근거함

- (사례 연구) 직접운송원칙과 관련하여 발생한 분쟁 사례와 문의 및 상담 등 민원 사례와 관세사 및 관련 업체를 통해 확보한 사례를 분석
- 2007년에서 2014년 4월 까지 총 47,959건의 민원을 분석한 결과 운송요건과 관련된 민원은 총 765건으로 확인됨<sup>1)</sup>
  - 2011년 이후 직접운송원칙과 관련 민원 건수는 증가 하는 추세이며, 유사한 내용이 중복적으로 발생하고 있으며, 내용은 정보에 대한 요구 등이 다수임

구 분	'07 ~'14.4	'14.4	'13	'12	'11	'10	'09	'08	'07
정유	157	24	51	36	16	6	5	10	9
정유+BWT	3	2	0	0	1	0	0	0	0
정유+통과	6	4	2	0	0	0	0	0	0
직접운송	357	36	105	83	76	21	10	10	16
직접운송+ BWT	4	0	1	2	1	0	0	0	0
직접운송+경유	43	4	13	5	13	4	0	3	1
직접운송+경유+통과	4	1	3	0	0	0	0	0	0
직접운송+통과	6	0	4	0	2	0	0	0	0
직접운송+환적	29	1	9	9	5	3	0	2	0
직접운송+환적+BWT	1	0	0	0	1	0	0	0	0
직접운송+환적+경유	11	3	2	0	3	1	0	0	2
직접운송+환적+경유 +BWT	1	1	0	0	0	0	0	0	0
직접운송+환적+경유 +통과	5	3	0	0	2	0	0	0	0
직접운송+환적+통과	4	0	1	2	1	0	0	0	0
환적	103	5	40	21	13	7	5	8	4
환적+경유	21	3	6	6	4	0	1	0	1
환적+경유+통과	2	0	0	1	1	0	0	0	0
환적+통과	8	1	3	2	1	1	0	0	0
소 계	765	88	240	167	140	43	21	33	33
총 합계	47,959	7,425	19,181	10,146	5,280	1,417	1,502	1,569	1,439
비 율	1.6%	1.2%	1.3%	1.6%	2.7%	3.0%	1.4%	2.1%	2.3%

- 주 1) 2007~2014.4월의 민원 빅 데이터 47,959건 중 운송 관련 키워드로 선별  
 2) 키워드는 '직접운송', '경유', 'BWT', '통과', '환적'으로서 5개 키워드를 1개 이상 포함하는 경우 운송요건 관련 민원으로 취급

1) 2007~2014.4월의 민원 빅 데이터 47,959건 중 '직접운송', '경유', 'BWT', '통과', '환적'을 키워드로 5개 키워드를 1개 이상 포함하는 수치 임

- 조세심판원 판결 사례 등 50여건을 분석한 결과 협정별로 공통적인 내용이 포함되고 있는 등 일정한 유형을 보이고 있음
  - 협정문 명시 서류 : 한·아세안의 경우 통과선하증권 미제출로 인한 분쟁 사례가 다수이며, 판결 결과 명시 서류의 경우 미제출시 직접운송이 인정되지 않고 있음
  - BWT 거래 : FTA 활용 기업들은 한·EU FTA를 활용하면서 BWT거래의 협정적용 대상 여부 문의
  - 직접운송 입증 서류 및 규정 : 제3국 경유 시 직접운송원칙 적용 여부 및 예외적으로 인정하는 단순 경유 및 작업에 대한 입증 서류 문의 등 단순 규정 내용
  - 이 경우 운송 과정에서 서류를 준비하여야 하나 이에 대한 정보 및 준비가 부족하여 수입 후 협정판세 신청과정에서 애로사항이 발생
  
- (시사점) 직접운송원칙 위반 판정사례와 상담사례의 분석을 통한 시사점은 다음과 같음
- 첫째, 직접운송원칙은 원산지결정을 위한 선결요건으로서 해당 상품이 원산지 결정기준을 충족하였더라도 동 원칙에 맞지 아니하면 이를 원산지 상품으로 인정하지 않음
- 둘째, 직접운송원칙은 FTA 협정에 따라 다르게 규정되어 있으므로, 우리나라가 체결한 다수의 FTA에서는 동 원칙에 대해 어떻게 규정하고 있으며 그 세부적인 요건들이 무엇인지 파악할 필요가 있음
- 셋째, 물품이 제3국을 경유하여 운송되었는지의 여부와 제3국에서 운송 또는 상품의 양호한 상태보존 목적이 아닌 작업이 수행되었는지의 여부의 확인이 필요하고, 제3국에서 운송 또는 보존 작업이 이루어진 경우 세관 통제 하에 있었는지의 여부 역시 반드시 확인
- 넷째, 제3국을 경유하여 운송된 경우 관련 입증서류로는 수출국으로부터 수입국에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류, 제3국 보세구역에서 환

적 또는 일시 장치되어 추가적인 가공을 거치지 않았음을 입증할 수 있는 자료, 제3국에서 세관당국의 통제 또는 감독 하에 있었음을 입증할 수 있는 자료 필수

- 운송과정에서의 직접운송 예외규정 입증 서류의 확보가 요구 됨
- 주요 환적국인 싱가포르와 홍콩의 경우 각각 ‘비조작 증명서’ 와 ‘환적 원산지 증명서’ 를 발급하여 조작이 없었음을 증명하고 있음
- 다섯째, 체약상대국의 원산지검증(Origin Verification)에 대비하여 관련 증명 서류의 충족여부 확인과 더불어 서류를 보관하여야 함
- 여섯째, 분쟁 판정은 협정문의 명시 서류인 통과선하증권을 제출하지 않은 경우 처분청의 관세 부과를 인정하고 있으며, 서류를 명시하고 있는 협정의 경우 법적으로는 타 서류를 동일한 효력을 가지고 있는 것으로 볼 수 없음

## 목 차

<b>I . 서론</b>	<b>1</b>
<b>II . 해상 운송 체계 및 경로</b>	<b>3</b>
1. 해상 운송 체계	3
1) 정기선	3
2) 부정기선	4
2. 주요 운송 경로	7
1) 허브노선	8
(1) 유럽-아시아	8
(2) 중남미-아시아	16
(3) 북미-아시아	17
(4) 중동-동북아시아	20
<b>III . 주요국 물류 체계 및 환경</b>	<b>26</b>
1. 주요 협정(국)	26
1) 독일	26
(1) 물류 체계	26

(2) 주요 항만	28
(3) 통관 환경	29
2) 네덜란드	39
(1) 개요	39
(2) 물류 체계	43
(3) 주요 물류 거점(항만, 공항)	45
(4) 통관환경	52
2. 주요 환적국	53
1) 싱가포르	53
(1) 개요	53
(2) 물류 체계	54
가. 자유무역지대(FTZ) 및 보세창고	54
나. 자유무역지대(FTZ) 정보	55
(3) 주요 물류 거점	62
(4) 통관환경	67
2) 홍콩	73
(1) 개요	73
(2) 물류 체계	74
(3) 주요 물류 거점(주요 물류허브공항 및 항구)	77
가. 책랍콕 공항	77

나. 홍콩항	79
(4) 통관환경	81
<b>IV. 운송요건</b>	<b>86</b>
1. 직접운송원칙	87
1) 개요	87
2. 협정별 직접운송원칙	89
1) 개요	89
2) 직접운송원칙 규정을 두고 있는 협정(유럽형)	93
(1) 한-싱가포르	94
(2) 한-아세안	97
(3) 한-EFTA	100
(4) 한-EU	101
(5) 한-터키	103
(6) 한-페루	105
(7) 한-인도	107
(8) 한-호주	109
3) 직접운송원칙 규정을 두고 있지 않은 협정(미국형)	110
(1) 한-칠레	110
(2) 한-미	112

(3) 한-캐나다 .....	113
4) 직접운송원칙 비교 .....	114
(1) 직접운송요건을 두는 경우(유럽형) 비교 .....	114
(2) 직접운송요건을 두지 않는 경우(미국형) .....	115
2. 주요 환전국의 직접운송원칙 입증서류 .....	118
1) 싱가포르 .....	118
2) 홍콩 .....	121
<b>V. 사례 분석 .....</b>	<b>127</b>
1. 민원 데이터 분석 .....	127
2. 조세 심판 사례 .....	128
3. 문의 및 상담 .....	141
4. 사례 종합 및 시사점 .....	163



# 제1부 주요 3국 운송경로별 사례 연구

## I. 서론

- 우리나라를 세계적인 FTA 확산의 추세에 선제적으로 대응하여 안정적인 해외시장의 확보와 경제역역의 확대를 위해 동시다발적인 FTA 협정 체결을 추진해 오고 있음
  - 현재 11개 협정 49개국과의 FTA가 발효되어 있는 상태이며, 중국·콜롬비아·뉴질랜드·베트남과의 협정이 체결되어 발효를 기다리고 있음
  - 이외에도 최근 미국·일본을 중심으로한 지역무역협정인 TPP 가입이 가시적인 성과를 거두고 있는 것으로 판단되고 있으며, 중국을 중심으로 하고 있는 RCEP도 적극적으로 추진되고 있는 상태임
  - 뿐만 아니라 멕시코, GCC(6개국), 남미 국가들과도 적극적으로 FTA 체결을 추진하고 있음
- 
- 기발효된 FTA의 이행 과정에서 효과적인 FTA 활용을 위해서는 협정별로 규정하고 있는 원산지 규정 등 원산지 상품으로 인정받아 특혜관세를 적용 받을 수 있는 조항에 대한 분석과 파생되는 과제에 대한 대응이 필요
  - 기업들이 활용 과정에서 간과하기 쉬운 선결 조건인 직접운송원칙은 협정별로 규정이 상이하고, 정확한 이해가 부족하여 기업들의 FTA 활용 과정에서 해결해야 할 과제가 되고 있음
  - 이러한 직접운송원칙을 위반한 사례와 상담 및 문의 사례의 분석을 통해 기업들이 협정별 직접운송원칙의 세부적인 규정 파악을 지원함
  - 물품이 제3국을 경유하여 운송되었을 경우 이러한 연구 결과를 통해 얻어진 정보를 통해 대처방안을 수립하고 활용한다면 FTA 협정관세 혜택을 향유하면서 기업경쟁력을 제고 할 수 있을 것임

- 특히, 직접운송원칙의 경우 원칙적으로 양 당사국간에 직접 운송될 것을 규정하면서, 일부 예외적인 상황에 대해 규정하고 있으나, 실질적인 운송 실태는 격지간에 직접 운송을 가능한 경우 보다 중간 기착지(제3국)를 경유가 필요한 사례가 다수임
  - 전 세계 화물의 이동의 대부분은 해상운송을 통해 발생하고 있으며, 해상운송은 유럽-아시아, 아시아-북미 노선이 대륙을 연결하는 중요 경로임
  - 대륙을 연결하는 주요 경로 이외에도 지리적, 기술적 요인 등에 의해 인접 거리인 경우에도 제3국을 경유하는 사례가 빈번함
  
- 따라서, 주요 운송 항로를 분석하여 운송과정에서 발생하는 경유지에 대한 분석이 필요함
  - 본 연구는 직접운송원칙과 관련하여 간과하기 쉬운 사항을 파악하고, 이를 통해 직접운송요건의 충족 여부 판단의 기초자료를 제공하고, 동 요건과 관련하여 기업이 FTA를 활용하지 못하고 있는 근본적이 원인에 대하여 살펴봄
  - 이를 위해 주요 운송 경로를 분석하고, 경로별로 주요 경유국(제3국)을 분석이 필요 함
  - 또한 경유국(제3국)의 개요·일반 현황 및 물류 체계·환경에 대하여 분석이 필요하고, 직접운송 관련조항에서 규정하는 인정요건을 분석하여, 운송 과정에서 발생할 수 있는 상황을 분석을 통해 활용 지원 및 관세행정상 시사점을 도출 하고자 함

## II. 해상 운송 체계 및 경로

### 1. 해상 운송 체계

#### 1) 정기선

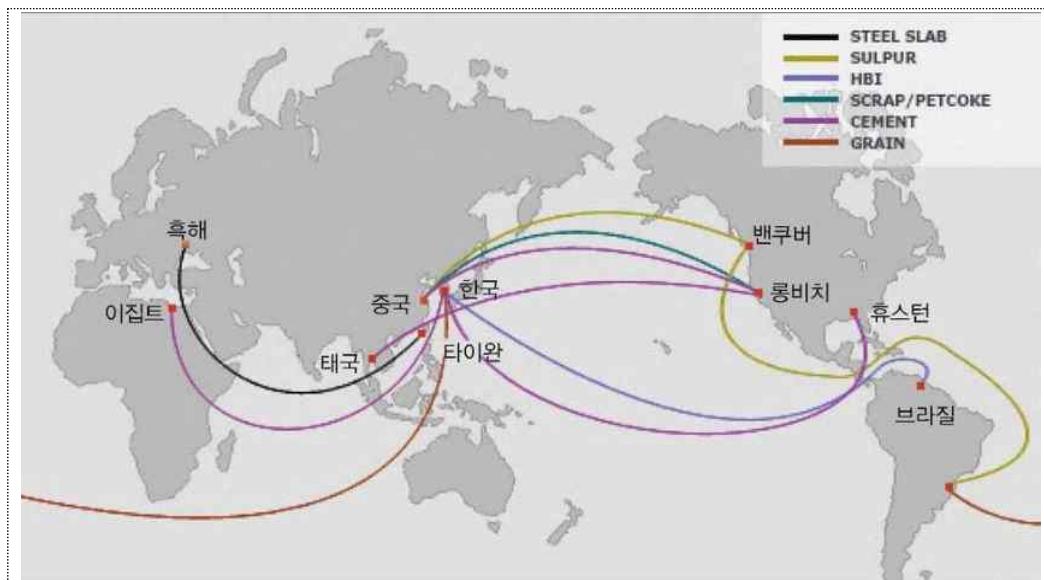
- 정기선(liner)은 동일항로에 정기적으로 운항하는 선박을 말하며, 이러한 운송을 정기선운송이라 함
  - 정기선운송은 운항일정(sailing schedule) 및 운임요율표(tariffs)가 공시되고 화물의 다소에 관계없이 고정된 항로(route)로 규칙적으로 운항
  - 주로 일반화물, 즉 다수 화주의 소량화물 및 컨테이너화물, 여객, 우편물을 운송대상으로 함
- 
- 정기선운송은 선박 자체도 부정기선에 비해 고가이고 화물도 완제품 내지 반제품인 2차 상품이 주종을 이루기 때문에 운임이 높고 해운동맹(shipping conference)이 결성되어 있는 것이 일반적임
  - 최근 세계 선사 1,2,3위 선사간의 동맹인 ‘P3NETWORK’ 가 결성 직전 독과점에 의한 중국 등의 반대로 무산됨 바 있음
  - 정기선운송은 많은 선박이 필요하고 대규모 경영조직이 필요하기 때문에 막대한 자본을 요하는 위험도가 높은 사업
  - 일반운송인(common carrier) 또는 공중운송인(public carrier)에 의해 수행되는 것이 일반적
- 
- 정기선 항로는 허브항과 허브항을 연결하는 항로와 허브항과 피더항을 연결하는 경로가 있으며, 세계적인 주요 항로는 허브와 허브를 연결하는 항로임

- 극동/북미동안항로, 극동/북미서안항로, 북미서안항로, 동남아항로, 극동아시아지역과 유럽, 걸프 지역 간을 운항하는 유럽항로, 한일항로, 북방항로 등이 있음
- 동남아항로는 북미, 유럽 등 주요항로의 교차지점에 위치해 있는 연계수송지역으로서, 이 지역에는 아시아 지역 내 항에만 취항하는 역내 전문선사와 이 지역을 북미, 유럽, 호주 등 원양항로의 경유항

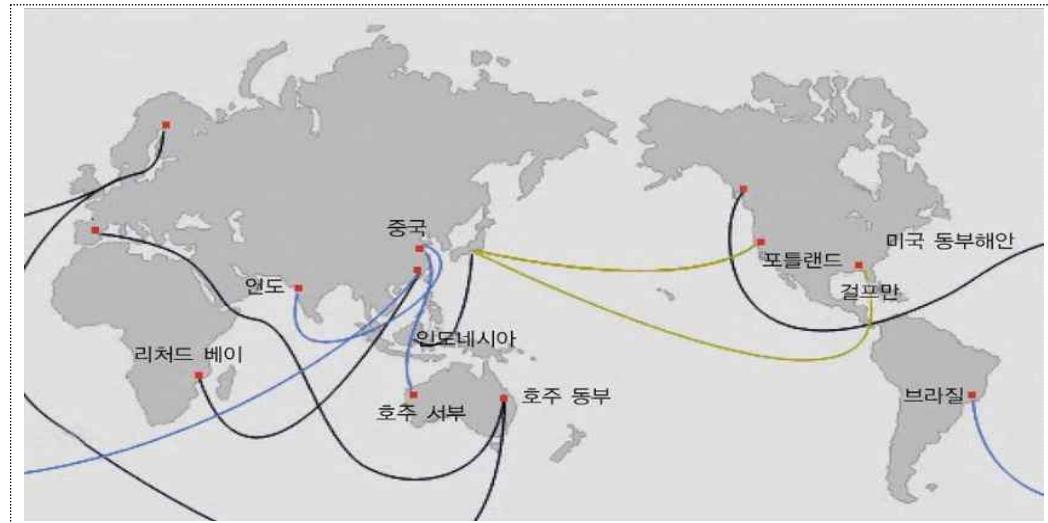
## 2) 부정기선

- 부정기선은 주로 벌크화물운반선(Bulk Carrier, 이하 벌크선)이 해당되며, 화물이 발생하였을 경우 운항 일정과 경로를 상황에 맞게 항해함
- 벌크선은 곡물, 광석, 석탄 등을 포장하지 않고 그대로 선창에싣고 운송하는 화물선임
- 화물의 특성에 따라 설계가 다르고, 주로 완제품 보다는 원재료로 사용되는 제품을 운반하기 때문에 수송비용을 낮추기 위해 보통 경제속력으로 항행하며, 선체는 점점 대형화 추세임
- 벌크선은 상황에 따라 화물 겸용으로 이용되기 때문에 화물의 종류보다 선박의 크기에 따라 구분됨
- 주로 핸디사이즈(Handy), 파나막스(Panmax), 케이프(Cape), VLBC(Very Large Bulk Carrier)로 구분 함
- 핸디사이즈(Handy)는 소형 벌크선으로 통상 재화중량 15,000~45,000톤의 선박을 말함
- 일정항로에 구애 없이 운항하지만, 적재화물은 한정되고 작은 항에도 입항이 가능함

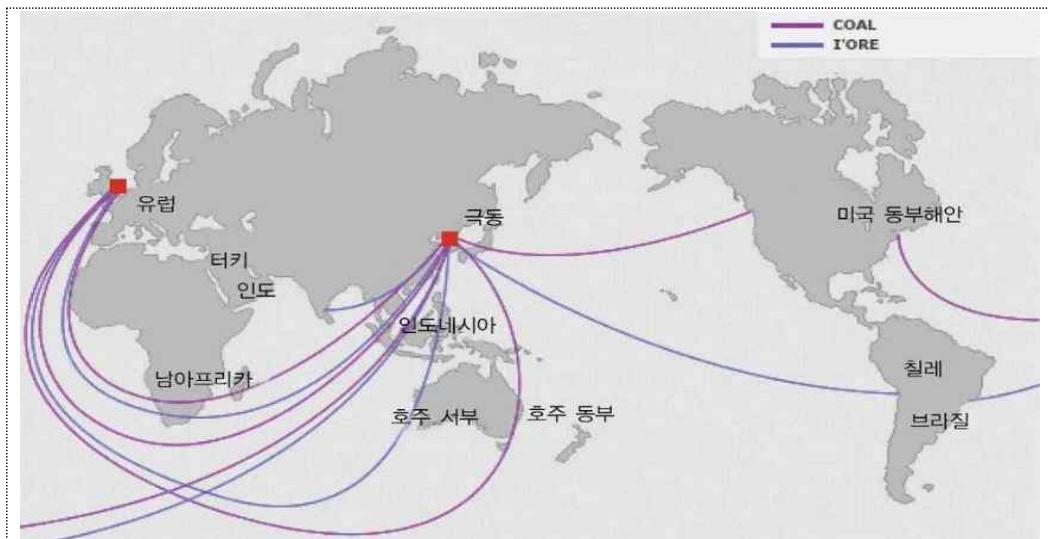
- 부정기적으로 운항되기 때문에 일정한 항로에 따라 운항 하지 않으나, 주로 운항 되는 주요항로는 화물에 따라 통상적으로 나타남
- 핸디사이즈 벌크선의 주요항로



- 파나막스는 파나마 운하를 통과 할 수 있는 선형으로 선폭 32.2m이하, 통상 재화중량 50,000~80,000톤 규모의 선박임
- 파나마 운하는 남미와 북미 대륙의 사이에 위치하여 태평양과 대서양을 연결하는 길이 약 85km의 운하로, 3단 갑문 전체를 통과하는데 8~9시간 이 소요됨
- 주요항로는 광물의 경우 남미, 남아프리카 및 호주에서 극동으로 운항하고, 곡물의 경우 북미와 오스트레일리아에서 극동 및 유럽으로 운송됨



- 케이프 사이즈는 남아공 케이프타운에서 따온 명칭으로, 남아공 동쪽 해안 석탄 적출항인 리처드 베이에 입항 가능한 최대 선형임
- 재화중량 100,000~170,000톤의 선박으로, 주요 항로는 철광석 및 석탄의 주요 산지에서 극동 및 유럽으로 운항함



- VLBC는 180,000~250,000톤의 초대형 벌크선임

## 2. 주요 운송 경로

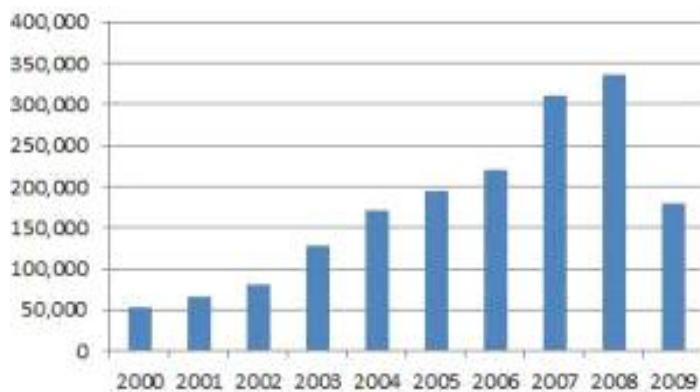
- 우리나라와 유럽을 연결하는 해상운송 경로는 크게 두가지로 분류 할 수 있음

[그림 2-1] 해상운송 경로(한국-유럽)



- 첫째, 부산을 기점으로 수에즈를 통과하여 유럽에 이르는 경로
  - 동북아시아 지역과 유럽 간 물류 운송에 있어서 가장 일반적인 경로
  - 컨테이너 정기선의 98% 이상이 이 운송 경로를 이용
  - 물동량 또한 지속적으로 증가하는 추세임

[그림 2-2] 수에즈운하 경로의 물동량 변화



- 둘째, 부산을 기점으로 북극해를 통과하는 경로
  - 지구온난화로 인하여 북극해의 얼음이 녹아 가능해진 항로
  - 현재의 수에즈 운하를 이용하는 경로 보다 운송기간이 절반정도 감소함
  - 항로 개척 및 북극해의 결빙 상태의 변동성 등에 의해 현재 많이 사용되지 않고 있음
  
- 해상운송 경로는 대륙과 대륙의 허브를 연결하는 노선과 허브항과 각 지역의 중소 항만을 연결하는 피더노선으로 구분<sup>2)</sup>
  - 대표적인 허브항만은 독일의 함부르그, 네덜란드의 로테르담, 우리나라의 부산항, 홍콩·상하이 등 중국의 항, 싱가포르 항이 있음
  - 물류의 효율화를 위해 허브항을 연결하는 선박의 1항차당 운송 가능한 컨테이너의 수는 점점 증가하고 있는 추세임

## 1) 허브노선

### (1) 유럽-아시아

- 유럽항로는 선사 대부분이 물류허브국가인 네덜란드의 로테르담항이나 독일의 함부르크항을 출항
- 수에즈 운하를 통과해서 아시아로 들어온 후 싱가포르와 홍콩을 경유하여 한국으로 들어오는 경로를 취함

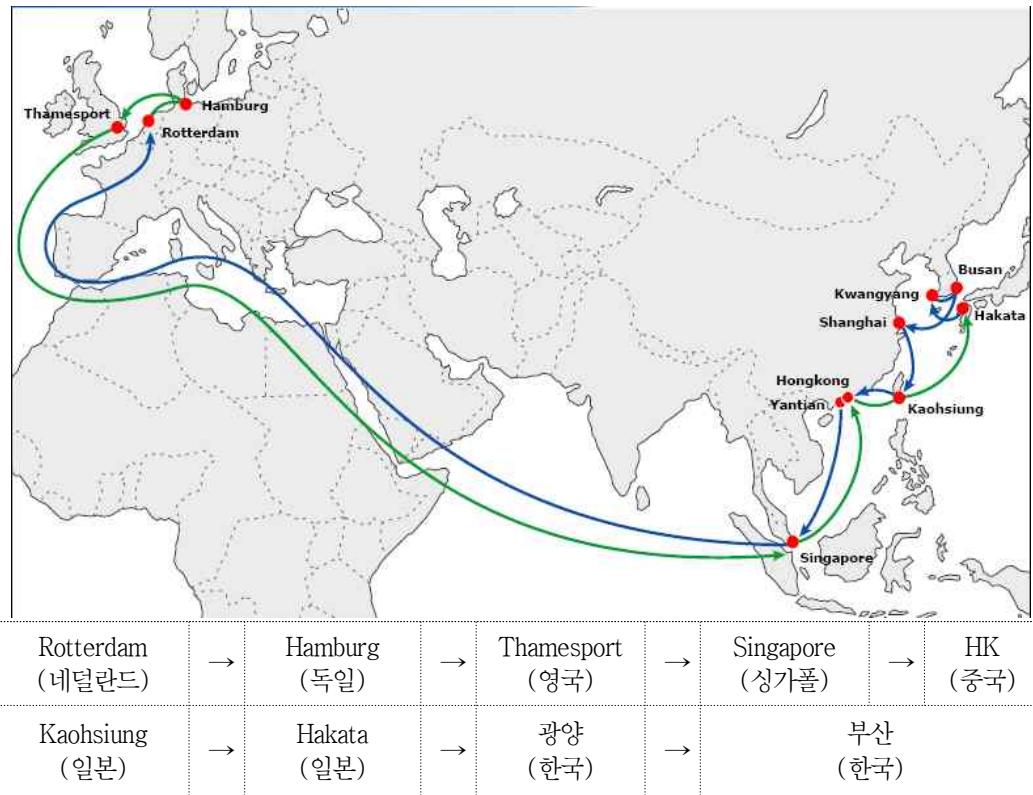
### □ 한진해운

- 한진해운의 유럽-아시아 라인의 경우, 네덜란드 로테르담항을 출발하여 독일 함부르크항을 거쳐 영국과 싱가폴, 홍콩을 차례로 경유하는 경로

2) 가장 효율적인 운송서비스의 방법론으로 허브앤 스포크 방식이 적용되고 있으며, 각 허브를 연결하는 허브노선에는 초대형 컨테이너 선이 운항하고 있으며, 점점 대형화 되고 있는 추세임.

- 물류허브국가(독일, 네덜란드, 홍콩, 싱가포르) 모두를 통과
- 본 경로는 운송과정에서 환적이 많이 발생 할 수 있는 경로
- 네덜란드(로테르담), 독일(함부르크)에서 선적 후 아시아로 운송 후 싱가포르, 홍콩에서 환적

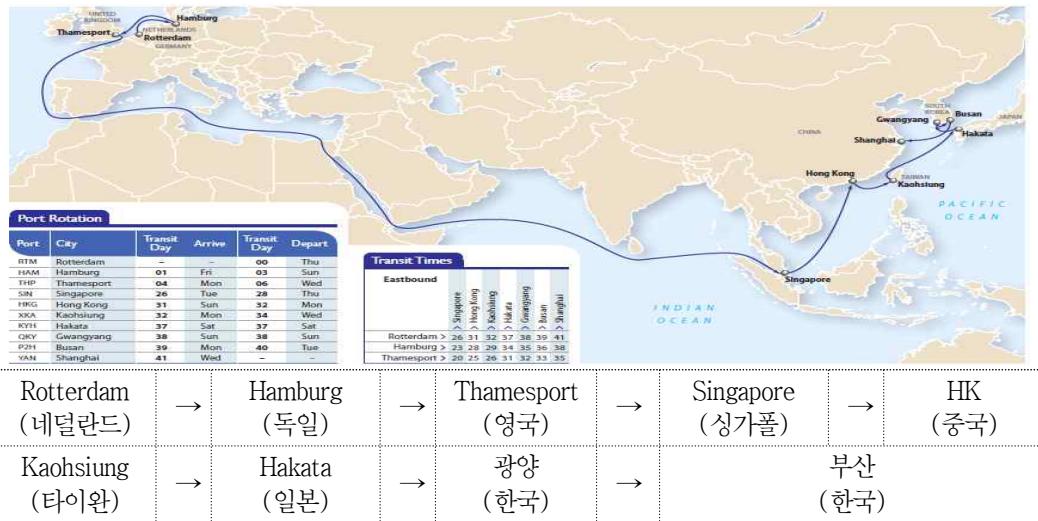
[그림 2-3] 한진해운의 네덜란드-한국 경로



## □ APL

- APL의 유럽-아시아 라인의 경우, 네덜란드 로테르담항을 출발하여 독일 함부르크항을 거쳐 영국과 싱가폴, 홍콩을 차례로 경유하는 경로
- 한진해운과 동일한 경로로 주요 경로 임

[그림 2-4] APL의 네덜란드-한국 경로



□ MSC

- MSC의 유럽-아시아 라인의 경우, 네덜란드 로테르담항을 출항
- 독일의 브레머하펜, 함부르크항을 거쳐 벨기에의 앤티워프항, 싱가포르를 경유하는 경로

[그림 2-5] MSC의 네덜란드-한국 경로

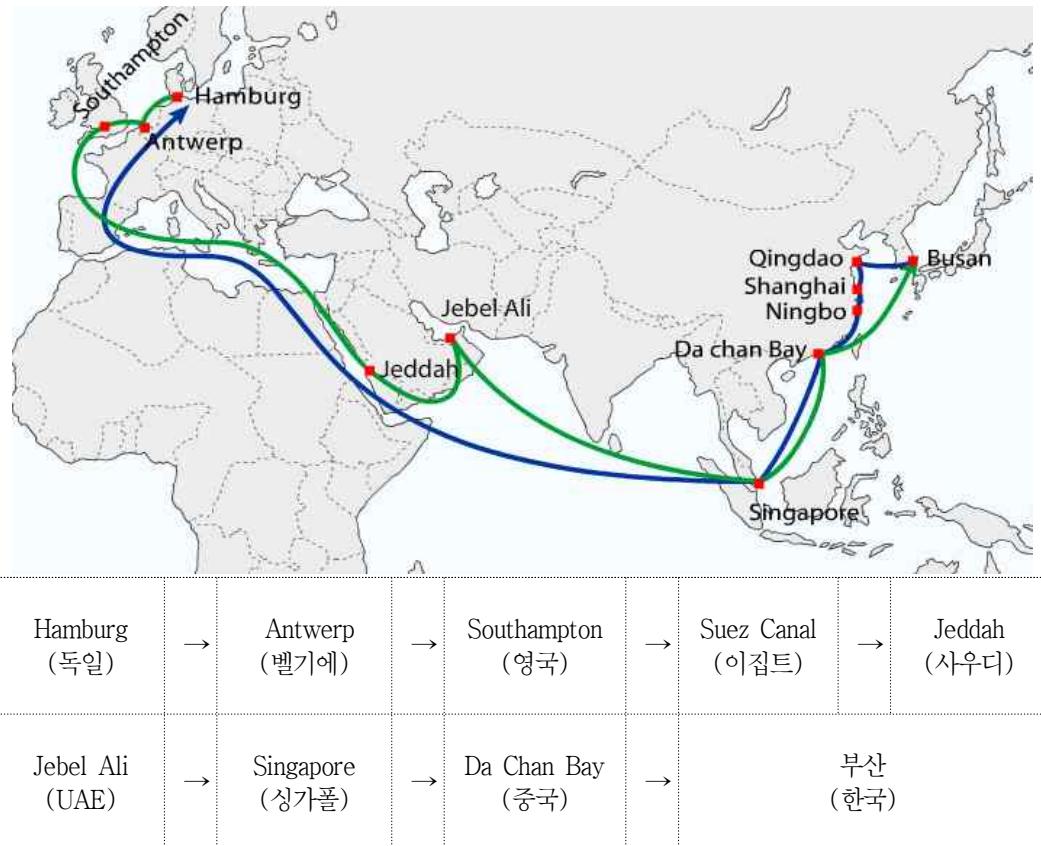


Rotterdam (네덜란드)	→	Bremerhavan (독일)	→	Hamburg (독일)	→	Antwerp (벨기에)
Felixstowe (영국)	→	Suez Canal (이집트)	→	SINGAPORE (싱가포르)	→	부산 (한국)

## □ 현대상선

- 현대상선의 유럽-중동-아시아 라인의 경우, 독일의 함부르크항을 출항
- 벨기에의 안트워프항, 사우디아라비아와 두바이를 거쳐 싱가포르, 중국을 경유하는 경로

[그림 2-6] 현대상선의 독일-한국 경로



## □ APL

- APL의 유럽-중동-아시아 라인의 경우, 독일의 함부르크항을 출항
- 벨기에의 안트워프항, 사우디아라비아와 두바이를 거쳐 싱가포르, 중국을 경유하는 경로

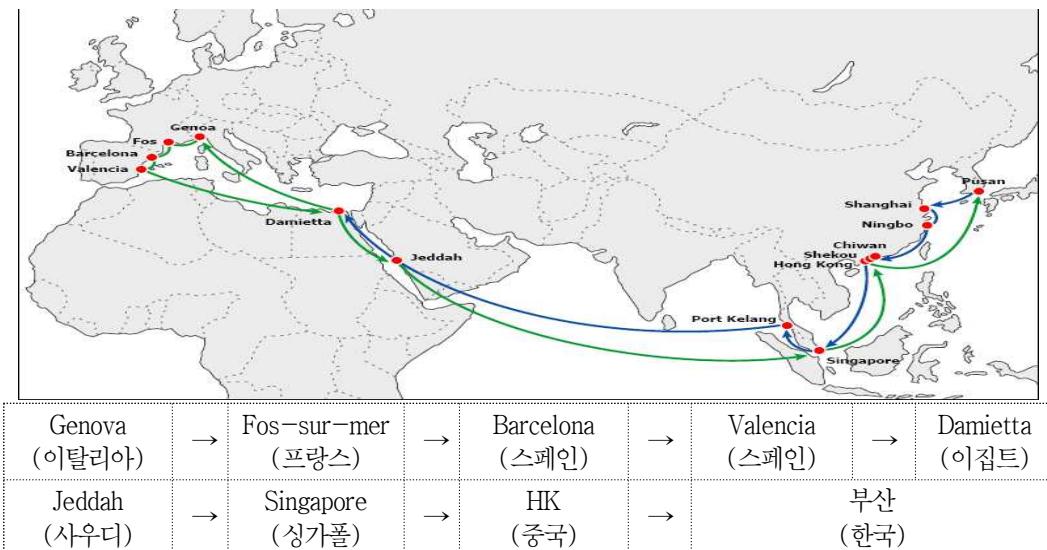
[그림 2-7] APL의 독일-한국 경로



□ 한진해운

- 한진해운의 유럽-중동-아시아 라인의 경우, 이탈리아의 제노바항을 출항
- 스페인의 바르셀로나항, 발렌시아항을 경유 후 이집트 수에즈 운하를 통해 싱가포르, 홍콩을 경유하는 경로

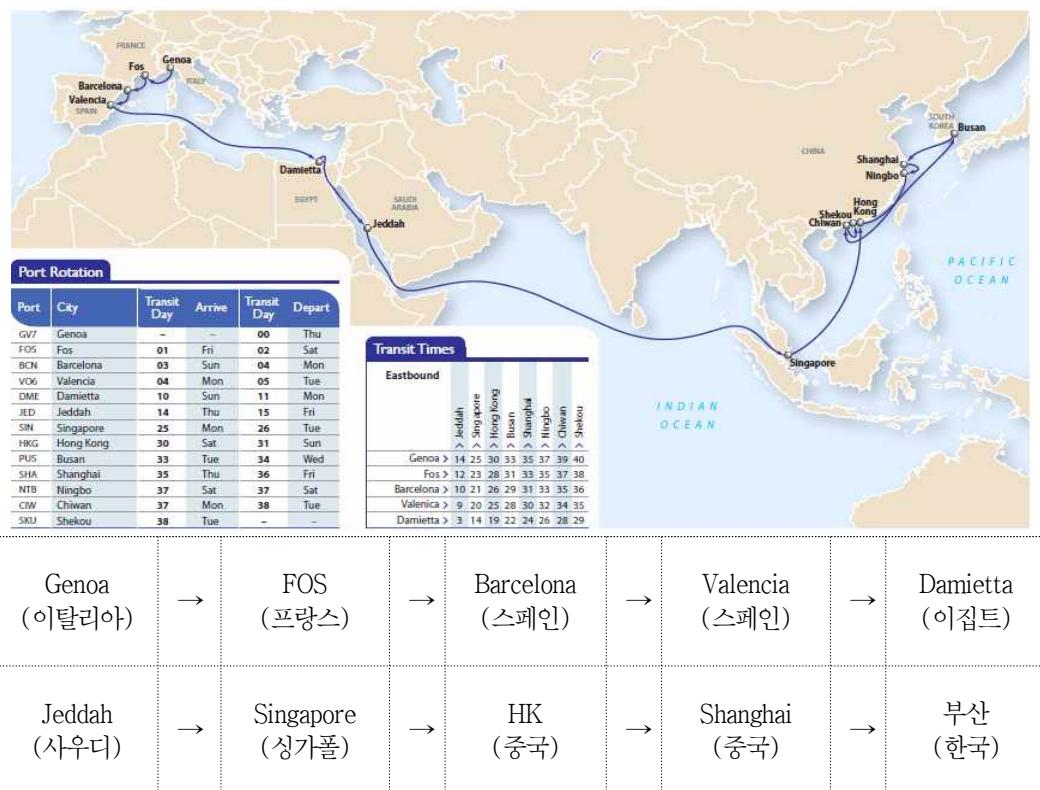
[그림 2-8] 한진해운의 이탈리아-한국 경로



## □ APL

- APL의 유럽-중동-아시아 라인의 경우, 이탈리아의 제노바항을 출항
- 스페인의 바르셀로나항, 발렌시아항을 경유 후 이집트의 수에즈 운하를 통과
- 사우디아라비아를 거쳐 싱가포르, 홍콩을 경유하는 경로

[그림 2-9] APL의 이탈리아-한국 경로



## □ MSC

- MSC의 유럽-중국 라인의 경우, 폴란드의 그단스크항을 출항
- 유럽의 독일의 브레mer하펜, 네덜란드의 로테르담항에서 화물을 선적
- 수에즈 운하를 통과하여 중국, 홍콩으로 운송하는 경로

[그림 2-10] MSC의 폴란드-한국 경로



Gdansk (폴란드)	→	Aarhus (덴마크)	→	Gothenburg (스웨덴)	→	Bremerhaven (독일)
Rotterdam (네덜란드)	→	Algeciras (스페인)	→	Suez Canal (이집트)	→	Yantian (중국)
Hong Kong (중국)	→				광양 (한국)	

- MSC의 또 다른 유럽-아시아 노선의 경우, 스페인의 바르셀로나를 출항
- 프랑스의 FOS, 이집트와 오만을 거쳐 싱가포르, 중국을 경유하는 경로

[그림 2-11] MSC의 스페인-한국 경로



Barcelona (스페인)	→	Genoa (이탈리아)	→	Fos sur Mer (프랑스)	→	Port Said (이집트)
Salalah (오만)	→	Singapore (싱가폴)	→	Qingdao (중국)	→	부산 (한국)

- MSC의 유럽-중동-아시아 라인의 경우, 슬로베니아를 출항
- 크로아티아, 이탈리아를 경유하고 화물을 선적
- 이집트 수에즈 운하를 통과하고 사우디아라비아를 거쳐 말레이시아와 싱가포르를 통해 한국으로 들어오는 경로

[그림 2-12] MSC의 슬로베니아-한국 경로

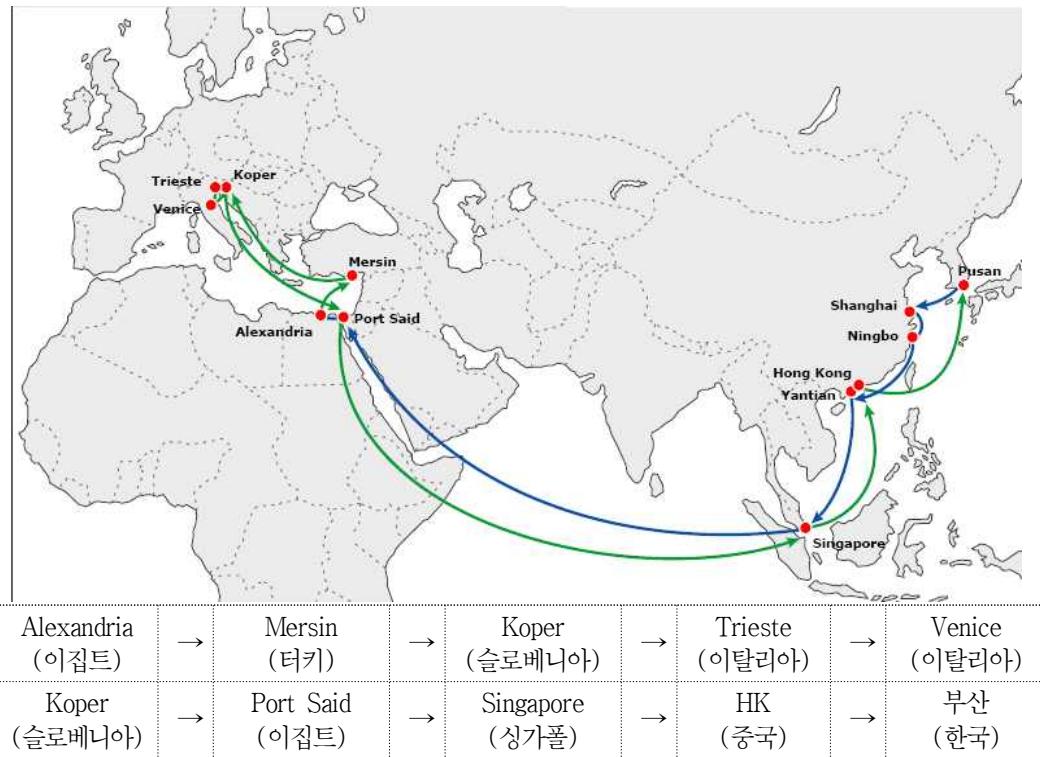


Koper (슬로베니아)	→	Rijeka (크로아티아)	→	Trieste (이탈리아)	→	Port Said (이집트)
Jeddah (사우디아라비아)	→	Port Klang (말레이시아)	→	Singapore (싱가포르)	→	Shanghai (중국)
						→
						부산 (한국)

#### □ 한진해운

- 한진해운의 중동-유럽-아시아 라인의 경우 이집트를 출항
- 터키와 슬로베니아를 거쳐 이탈리아, 이집트의 다른 항을 경유
- 아시아에서는 물류허브국가인 싱가포르, 홍콩을 차례로 경유

[그림 2-13] 한진해운의 이집트-한국 경로



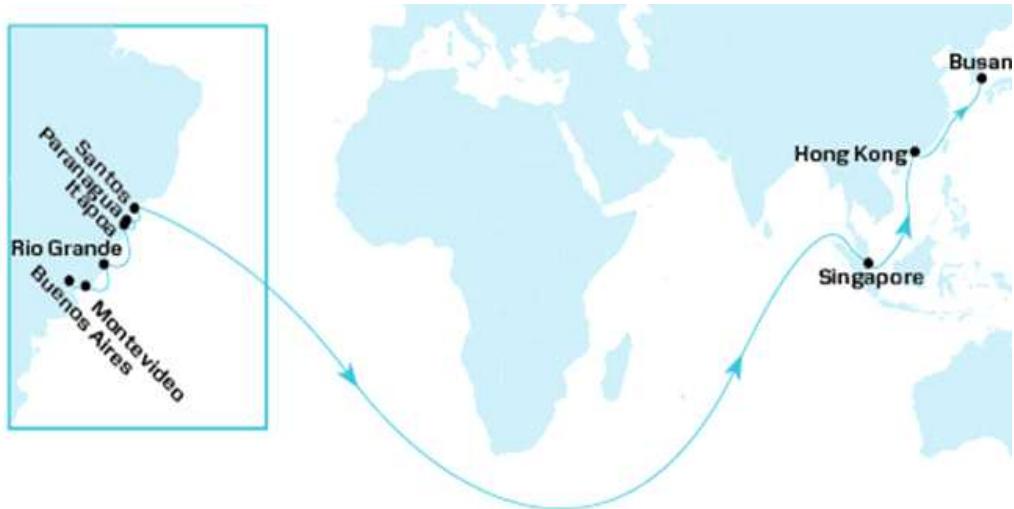
## (2) 중남미-아시아

- 중남미-아시아 라인의 경우 중남미에서 출항
  - 한국으로 수입되는 경로를 보유한 선사는 MSC가 유일
  - 중남미 라인의 경우 아르헨티나를 출항 우루과이, 브라질을 경유 아시아의 물류거점국인 싱가포르와 홍콩을 경유하여 부산 입항

MSC

- 한진해운의 중남미-아시아 라인의 경우 아르헨티나에서 출항
  - 우루과이, 브라질을 거쳐 물류허브국가인 싱가포르와 홍콩을 차례로 경유하는 경로

[그림 2-14] MSC의 아르헨티나-한국 경로

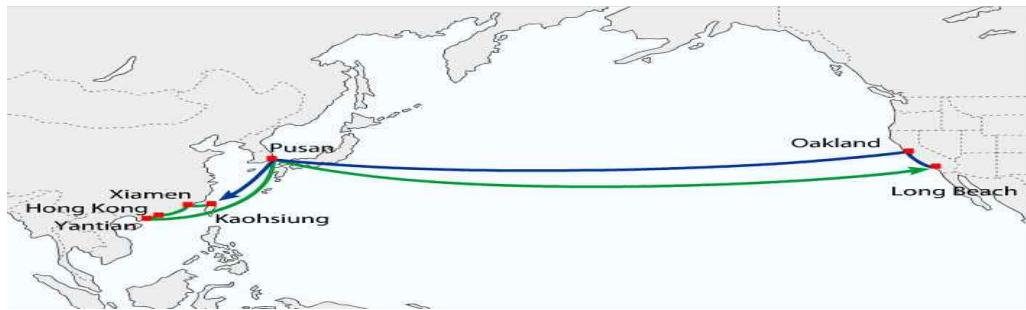


Buenos Aires (아르헨티나)	→	Montevideo (우루과이)	→	Rio Grande (브라질)	→	Itapoa (브라질)		
Paranagua (브라질)	→	Santos (브라질)	→	Shingapore (싱가포르)	→	HK (중국)	→	부산 (한국)

### (3) 북미-아시아

- 북미-아시아 라인의 경우 주로 물류허브국가인 홍콩을 경유
- 미국에서 한국으로 수입되는 FTA 특혜물품이 홍콩을 경유 할 경우 홍콩에서 ‘환적 원산지 증명서’의 발급이 직접운송 입증에 필수
- 현대상선
- 현대상선의 미국-아시아 경로는 대만을 출항하여 중국과 홍콩을 경유한 후 부산으로 입항
- 이후 한국을 출발하여 미국을 경유하여 다시 한국으로 들어오는 경로

[그림 2-15] 현대상선의 대만-미국-한국 경로

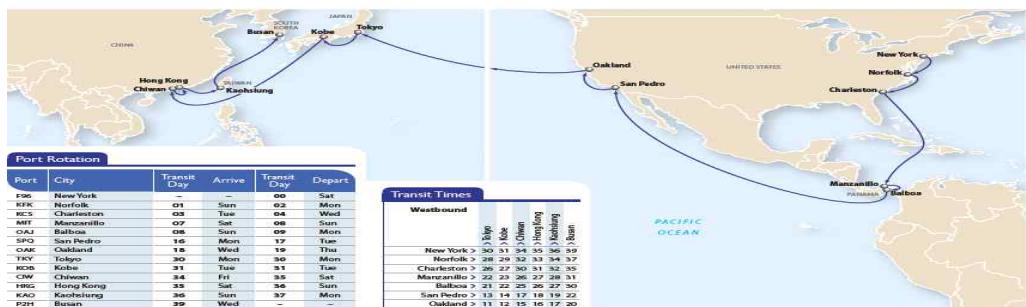


Kaohsiung (타이완)	→	Xingang (중국)	→	Hong Kong (중국)	→	Yantian (중국)
부산 (한국)	→	Los Angeles (미국)	→	Oakland (미국)	→	부산 (한국)

□ APL

- APL의 미국-아시아 경로는 미국 뉴욕항을 출발하여 멕시코를 경유한 후 일본, 중국, 홍콩 거쳐 한국으로 들어오는 경로

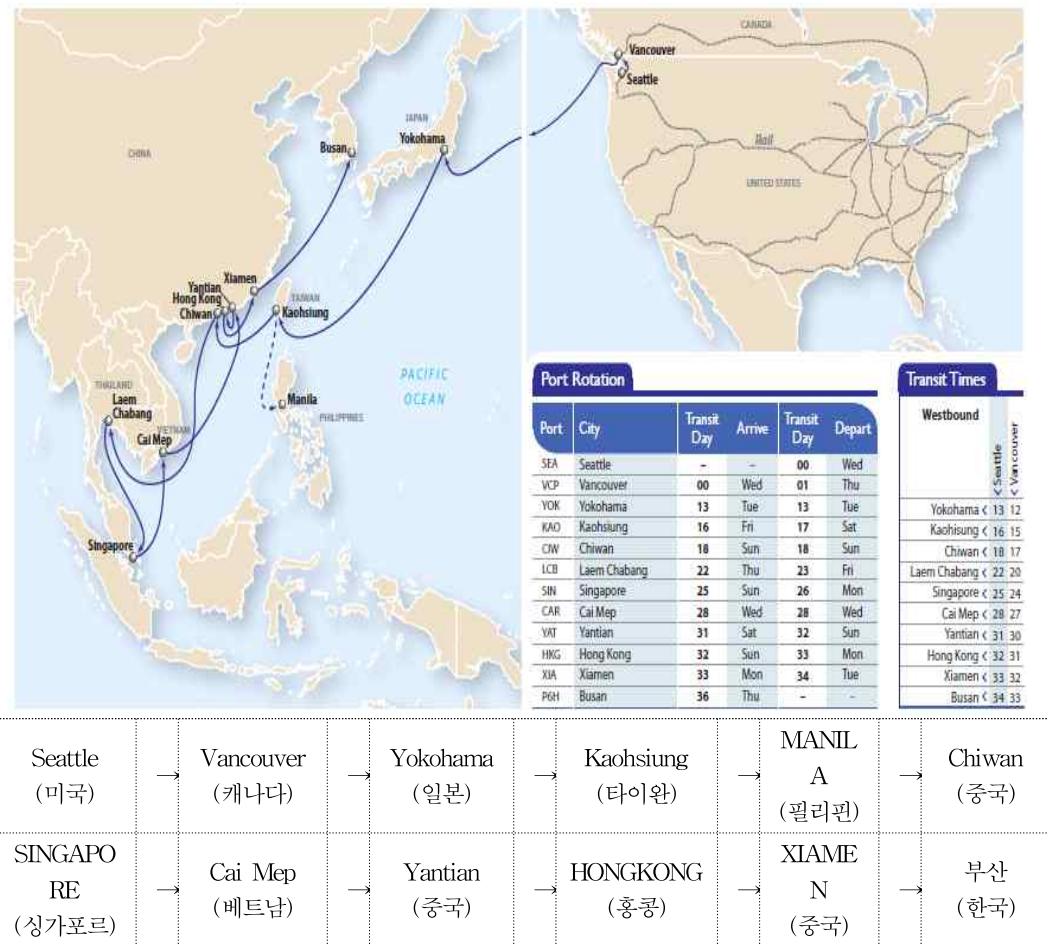
[그림 2-16] APL의 미국-한국 경로(I)



New York (미국)	→	Norfolk (미국)	→	Charleston (미국)	→	Manzanillo (멕시코)		
Balboa (미국)	→	San Pedro (멕시코)	→	Oakland (미국)	→	Tokyo (일본)	→	Kobe (일본)
Chiwan (중국)	→	HONGKONG (중국)	→	Kaohsiung (타이완)	→	부산 (한국)		

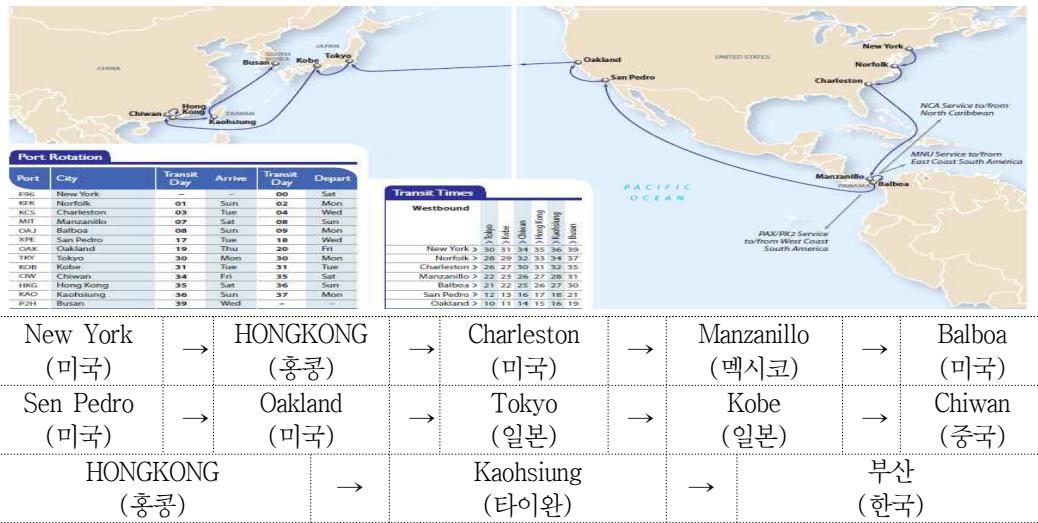
- APL의 미국-아시아 경로는 미국 시애틀을 출발하여 캐나다를 경유한 후 일본, 대만, 필리핀, 중국, 싱가포르, 홍콩을 경유하고 한국으로 들어오는 경로
- 주요 물류허브국가인 싱가포르와 홍콩 2개국을 모두 경유하는 경로 이기 때문에 싱가포르와 홍콩에서 입증서류를 모두 선제적으로 발급할 필요성이 있음

[그림 2-17] APL의 미국-한국 경로(Ⅱ)



- APL의 미국-아시아 경로는 미국 뉴욕을 출발하여 멕시코를 경유한 후 미국, 일본, 중국, 홍콩, 대만을 거쳐 한국으로 들어오는 경로

[그림 2-18] APL의 미국-한국 경로(III)

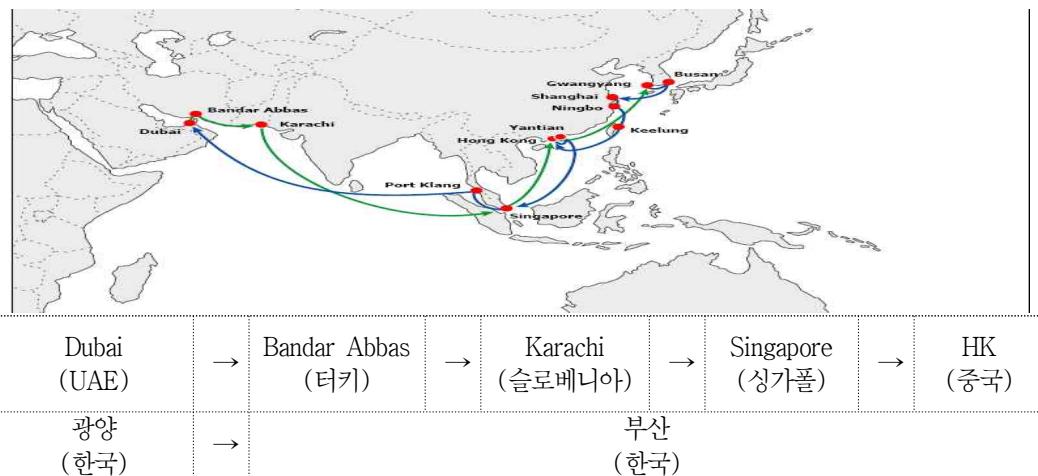


#### (4) 중동-동북아시아

##### □ 한진해운

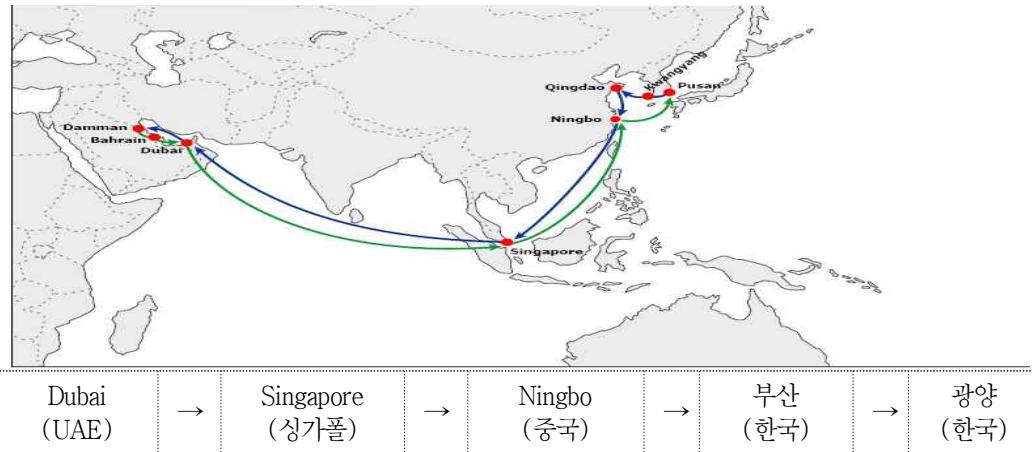
- 한진해운의 중동-아시아 라인의 경우, 두바이항을 출발하여 터키, 슬로베니아를 거친 후 물류허브국가인 싱가포르와 홍콩을 경유하는 경로

[그림 2-19] 한진해운의 UAE-한국 경로



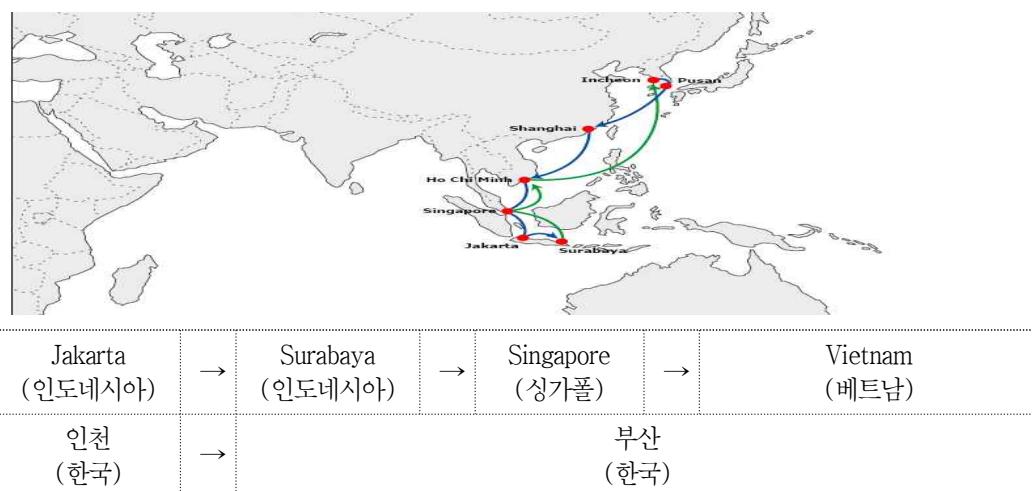
- 한진해운의 중동-중국 라인의 경우, 두바이항을 출항하여 터키, 슬로베니아를 거친 후 물류허브국가인 싱가포르와 홍콩을 경유하는 경로

[그림 2-20] 한진해운의 두바이-중국-한국 경로



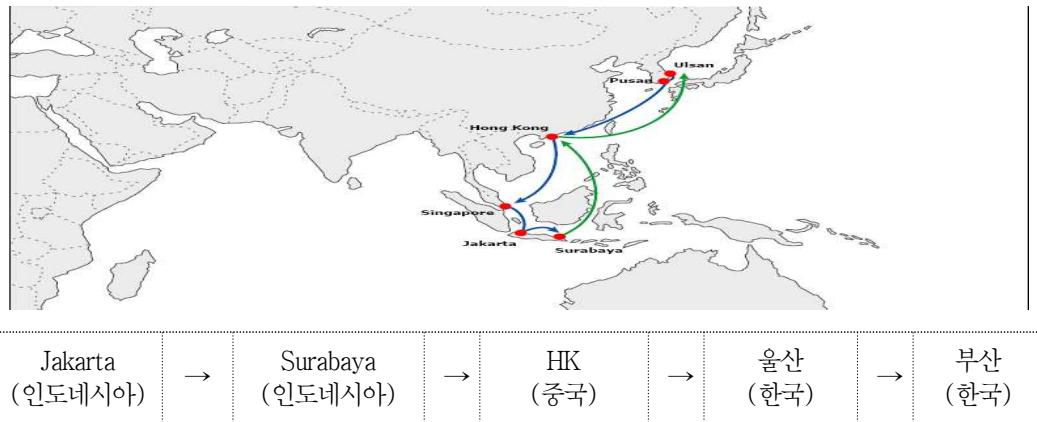
- 한진해운의 인도네시아-내륙아시아 라인의 경우 자카르타항을 출항하여 싱가포르, 베트남을 차례로 경유하여 한국으로 들어오는 경로

[그림 2-21 ] 한진해운의 인도네시아-한국 경로( I )



- 한진해운의 인도네시아-중국라인의 경우 자카르타항을 출항하여 홍콩을 경유하여 한국으로 들어오는 경로

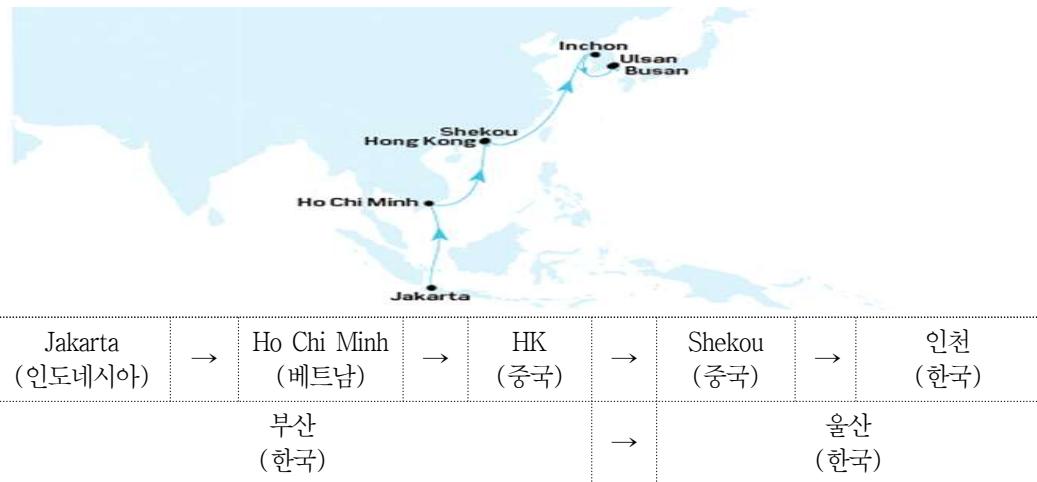
[그림 2-22] 한진해운의 인도네시아-한국 경로(Ⅱ)



MSC

- MSC의 내륙아시아 라인의 경우, 인도네시아 자카르타항을 출항하여 베트남, 홍콩, 중국을 경유하는 경로

[그림 2-23] MSC의 인도네시아-한국 경로(Ⅰ)



- MSC의 내륙아시아 라인의 경우, 인도네시아 자카르타항을 출항하여 베트남, 홍콩, 중국을 경유하는 경로

[그림 2-24] MSC의 인도네시아-한국 경로(Ⅱ)



Jakarta (인도네시아)	→	Ho Chi Minh (베트남)	→	Hong Kong (중국)	→	Shekou (중국)
인천 (한국)	→	부산 (한국)	→		울산 (한국)	

- MSC의 내륙아시아 라인의 경우, 인도네시아 수라바야항을 출항하여 말레이시아, 홍콩, 대만을 경유하는 경로

[그림 2-25] MSC의 인도네시아-한국 경로(Ⅲ)

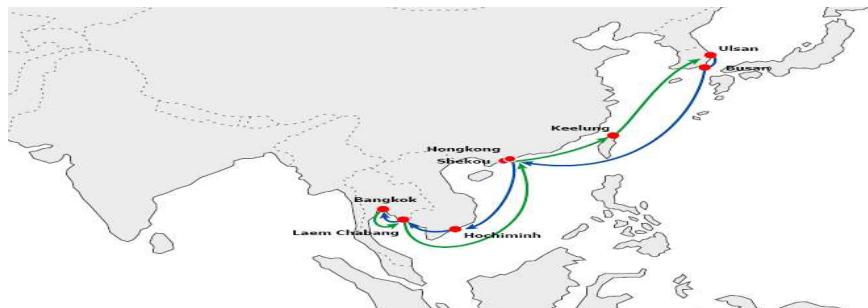


Surabaya (인도네시아)	→	Jakarta (인도네시아)	→	Tanjung Pelepas (말레이시아)	→	Hong Kong (중국)
Kaohsiung (타이완)	→	부산 (한국)	→		광양 (한국)	

## □ 한진해운

- 한진해운의 내륙아시아 라인의 경우, 태국 방콕항을 출항하여 홍콩과 중국, 대만을 경유하는 경로

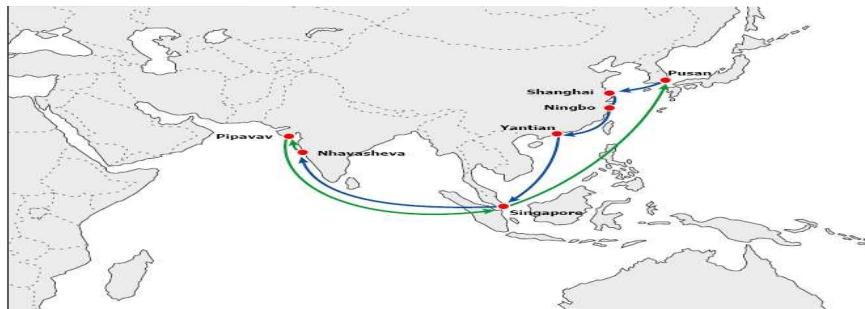
[그림 2-26] 한진해운의 태국-한국 경로



Bangkok (태국)	→	Laem Chabang (태국)	→	HK (중국)	→	Shekou (중국)	→	Keelung (대만)
울산 (한국)	→			부산 (한국)				

- 한진해운의 인도-한국 라인의 경우, 인도 나바쉐바항을 출항하여 물류허브국가인 싱가포르를 경유하는 경로

[그림 2-27] 한진해운의 인도-한국 경로



Nhavasheva (인도)	→	Pipavav (인도)	→	Singapore (싱가폴)	→	부산 (한국)
--------------------	---	-----------------	---	--------------------	---	------------

□ MSC

- 한진해운의 동남아시아 라인의 경우, 싱가포르항을 출항하여 베트남, 홍콩을 경유하여 한국에 들어오는 경로

[그림 2-28] MSC의 싱가포르-한국 경로



Shingapore (싱가포르)	→	Da Nang (베트남)	→	Haiphong (베트남)	→	HK (중국)	→	Yantian (중국)
Xiamen (중국)	→	Osaka (일본)	→	Kobe (일본)	→	Hakata (일본)	→	부산 (한국)

### III. 주요국 물류 체계 및 환경

#### 1. 주요 협정(국)

##### 1) 독일

###### (1) 물류 체계

- 독일은 북쪽으로 북해·발트해(海)에 면하고 덴마크와 접하며, 동쪽으로 폴란드·체코, 남쪽으로 오스트리아·스위스, 서쪽으로 프랑스·룩셈부르크·벨기에·네덜란드와 접하고 있는 지정학적 이점을 가지고 있으며, 프랑크푸르트가 내륙 운송 거점으로 발달
- 허브공항인 독일의 프랑크푸르트는 항만도시가 아니지만 라인강을 이용하여 프랑스, 벨기에, 네덜란드, 스위스 등지로 수로를 통해 화물운송이 가능
- 세계 최초로 항공-철도복합운송시스템이 구축되어 유럽 각국에 수송할 수 있는 유리한 입지조건 보유<sup>3)</sup>
- 또한 동유럽을 제외한 유럽의 거의 모든 주요도시를 [표3-1]에서와 같이 24시간 이내 육상운송으로 도달할 수 있다.

[표 3- 1] 프랑크푸르트 주요도시 육상운송거리

주요도시	거리(km)	시간(hr)	주요도시	거리(km)	시간(hr)
함부르크	485	6.5	암스테르담	433	6.0
베를린	528	7.5	파리	572	8.0
뮌헨	376	5.5	런던	410	12.0
룩셈부르크	250	4.0	밀라노	730	14.0
바젤	340	5.5	코펜하겐	820	14.0
브뤼셀	400	5.5	바르셀로나	1,400	28.0

자료 : 인천발전연구원

3) 임성수 외, 『인천국제공항 항공물류부문 경쟁력 강화방안연구』, 인천발전연구원(2007), p67 ~ 68

- 독일은 항만 배후지역에 다양한 물류기업이 입주할 수 있고 각 업체가 보세창고를 항만청에 신청해서 허가를 받는 시스템으로 운영
- 독일은 유럽의 종합물류 허브로서의 기능을 위해 5개의 자유항을 지정하여 운영 중임
- 함부르크, 브레멘, 바이에른 작센 등 5개 자유항이 있으며 전시, 분류, 재포장, 제조, 조립, 가공작업을 허용함
- 이들 자유지역<sup>4)</sup>은 보관·하역 기능을 포함하고 있으며, 내륙수로수송은 물론이고 철도망과 고속도로 등 배후수송망이 잘 갖추어져 있으며, 다수의 정기·부정기 노선을 유치하고 있어 대양으로의 연결이 용이함
- 함부르크 자유항의 경우, 출입하는 선박 및 화물은 원칙적으로 관세와 통관절차가 면제되며, 자유항 내에서는 하역, 운송, 견본전시, 분류, 포장, 상표부착, 환적, 상품 제조, 조립, 가공 등의 물류활동이 자유롭게 이루어짐
- 또한 세제를 보면 기본적으로 수입관세 및 부가가치세가 면제되나 독일 내의 소비를 위해 상품이 자유항에서 반출되는 경우에는 관세가 부과되며 자유항으로 반입되는 독일제품은 수출로 간주하여 관세가 면제
- 독일의 항만 중 함부르크 항은 국제적 허브항으로 유럽을 대표하는 항으로 네덜란드의 로테르담 항과 같이 유럽-아시아를 연결하는 주요 거점 허브 항만임
- 함부르크 지역은 다수의 다국적 기업들이 중부 및 동부유럽, 소비성향이 높은 스칸디나비아반도의 국가들로 이루어진 새로운 시장을 개척하는 교두보임
- 대표적으로 Panasonic, Sharp, NEC, Otto등 가전업체들은 함부르크항을 수입을 위한 관문항이자 물류센터로 활용
- 다양한 기업들이 함부르크를 EU 등의 시장 진출을 위한 상품의 가공 및 포장 등을 포함한 유통센터로 활용하는 등 상품의 저장과 재가공 등의 유통업무를 수행하고 있는 주요 지역임

4) 상품에 대하여 비관세 구역으로 상품의 반출입, 저장, 제조가공, 포장, 재포장, 상표부착 등이 허용된다.

## (2) 주요 항만

- 함부르크 항은 구항 및 신항의 2개 지역으로 구분되어 있음
- 함부르크 자유항에 출입하는 선박 및 화물은 원칙적으로 관세와 통관절차가 면제되고, 자유항내에서는 견본전시, 분류, 포장 및 재포장, 상표부착, 조장, 환적, 상품 제조, 조립, 가공 등의 물류활동이 자유로움
- 세제(稅制)는 기본적으로 수입관세 및 부가가치세가 면제되며, 독일내의 소비를 위해 상품이 자유항에서 반출되는 경우에는 관세가 부과
- 또한 자유항으로 반입되는 독일제품은 수출로 간주하여 관세가 면제된다.
- 함부르크항은 유럽의 공장으로 성장하고 있는 폴란드, 러시아, 발트3국, 체코, 벨로루시, 슬로바키아 등과 인접하고 있으며, 주변 지역과 연계되는 교통망이 확립되어 있음
- 주변국과 연계되는 교통망은 육상과 해상부분이 잘 발달되어, 국제철도와 고속도로를 이용하는 육상운송, 엘베강을 이용하는 수상운송, 피더선을 이용하는 해상 운송 등이 고루 연계되어 원활하게 상품운송이 이루어지고 있음

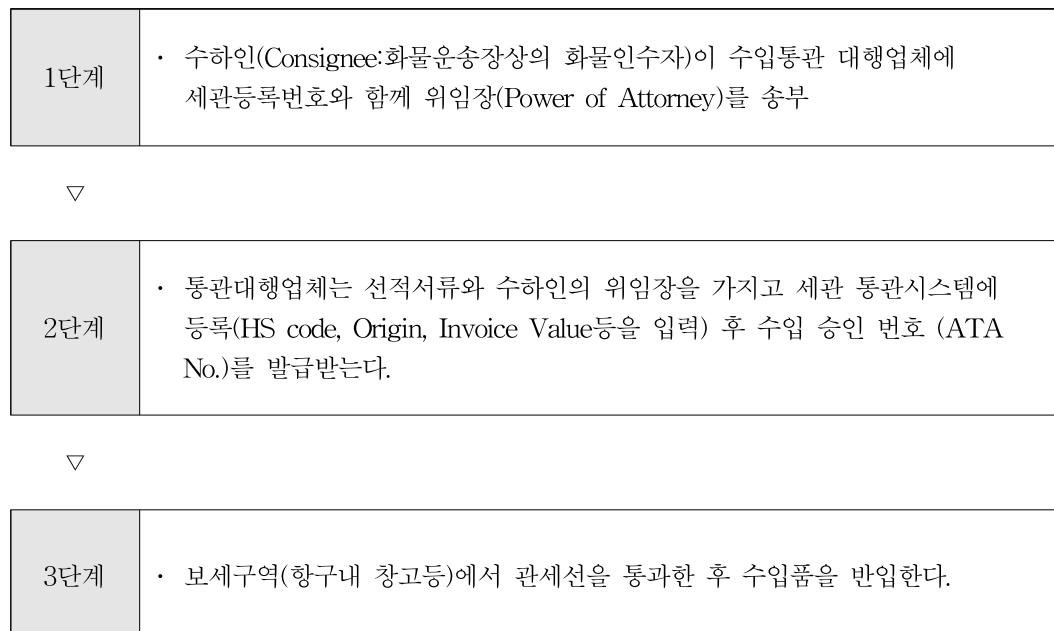
[그림 3- 1] 독일의 지정학적 위치



### (3) 통관 환경

- 독일의 통관절차는 국제적으로 통용되는 일반적인 절차를 준수하며, 필요서류는 신청서, 인보이스 원본, 선적서류, 공급자증명(Lieferantenerklaerung) 등임
- 수입승인이 필요한 품목에 대해서는 별도의 수입 허가서가 필요
- 1988년부터 시행된 EU의 서류 간소화 방침에 따라 150여 가지의 통관서류를 단일화하여 통일 양식을 사용하고 있으며, EU의 공동관세규정(Codex)에 의거한 물품분류 및 관세부과가 이루어지고 있음<sup>5)</sup>

#### [그림 3-2] 독일의 통관절차



※ 구비서류 : 선하증권(B/L), 상업송장(Commercial Invoice), 포장명세서(Packing List), 원산지증명서(C/O)

5) 관세의 부과기준은 상품의 실질 거래가격 기준이나 인도조건에 따라 송장에는 명시되어 있지 않지만 송장금액과는 별도로 과세부과 가액 산정 시 반영되는 운송료, 보험료, 로열티, 라이센스 수수료, 연구개발비 등의 요소들이 있다.

- 통관의 신고시 수입업자가 통관신고서와 인보이스(Invoice)를 세관에 제출하며, 인보이스에는 하기의 내용이 포함되어 있어야 하며, 통관절차는 통상 20일(해상운송화물의 경우 45일)이 소요 됨<sup>6)</sup>

- 판매자 및 구매자의 성명과 주소
- 인보이스 발급자 및 날짜
- 상품의 수량, 종류, 표시
- 포장 일련번호
- 상품의 내역설명
- 상품의 수량
- 인보이스 가격
- 수송 및 지불조건

#### 4. 프랑크푸르트 공항

- 프랑크푸르트 공항은 1936년 설립된 유럽의 주요 허브 공항임
- 1936년 개항한 프랑크푸르트 국제공항은 도심 남서쪽에서 약 9km떨어진 곳에 위치함
  - 유럽 정치경제의 중심지에 위치한 프랑크푸르트 국제공항은 비행거리 3시간 이내에 유럽국가의 모든 수도에 도달할 수 있는 장점을 지니고 있음

[표 3-2] 프랑크푸르트 공항

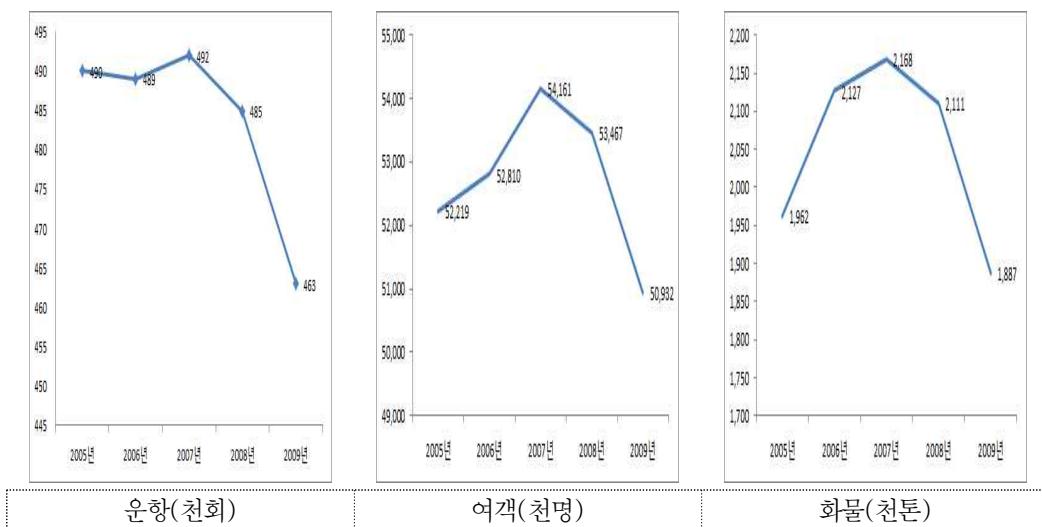
공항명	Frankfurt International Airport
설립연도	1936년
소재지	프랑크푸르트암마인
터미널 규모	여객터미널 2동(70만m <sup>2</sup> ) / 화물터미널 6동(110만m <sup>2</sup> )
활주로길이	이착륙 전용 2개(4,000m)/ 착륙전용 1개(4,000m)

6) 2010 외국의 통상환경(2010), 외교통상부

부지면적	1,900만m <sup>2</sup>	
여객	53백만명 (2010년)	
화물	223만톤 (2010년)	
항공기운항	464,432회 (2010년)	
취항항공사	105개	
취항국가 및 도시	112개국 266개 도시	

자료 : 프랑크푸르트 공항

[그림 3-3] 프랑크푸르트 연도별 공항처리 실적



자료 : 국제공항협회(ACI)

- 입지 상 프랑크푸르트는 항만도시가 아니지만 라인강을 이용하여 프랑스, 벨기에, 네덜란드, 스위스 등 수로로 화물운송이 가능하며 세계 최초로 항공-철도복합운송시스템이 구축되어 유럽 각국에 수송할 수 있는 유리한 입지조건을 갖추고 있음<sup>7)</sup>
- 또한 동유럽을 제외한 유럽의 거의 모든 주요도시를 [표-]에서와 같이 24시간 이내 육상운송으로 도달할 수 있음

7) 인임성수 외, 『인천국제공항 항공물류부문 경쟁력 강화방안연구』, 인천발전연구원(2007), p67~68

[표 3-3] 프랑크푸르트 주요도시 육상운송거리

주요도시	거리(km)	시간(hr)	주요도시	거리(km)	시간(hr)
함부르크	485	6.5	암스테르담	433	6.0
베를린	528	7.5	파리	572	8.0
뮌헨	376	5.5	런던	410	12.0
룩셈부르크	250	4.0	밀라노	730	14.0
바젤	340	5.5	코펜하겐	820	14.0
브뤼셀	400	5.5	바르셀로나	1,400	28.0

자료 : 인천발전연구원

- 프랑크푸르트 공항의 반경 200킬로 이내에 전체 독일 인구의 47%(38백만 명)가 거주하고 있으며, 유럽 내 다른 공항과 비교해 보아도 프랑크푸르트 공항은 유럽 내 최고의 집수지역(Catchment Area)을 가지고 있음
- 프랑크푸르트 공항의 물류단지는 최적의 지리적 이점과 기후환경으로 인해 화물의 집하, 환적, 배송이 편리하며 항공편으로 3시간 이내에 유럽의 거의 모든 주요 도시를 연결할 수 있고 도로, 철도, 내륙수운 등 연계교통망이 발달되어 있어 인근 산업지역의 수출입 관문이자 유럽 전체의 항공 물류 허브로 활용되고 있음
- 프랑크푸르트 공항은 공항의 남측과 북측에 2개의 화물지역을 입지시켜 부파화물센터, 생동물 처리장, 특송 서비스 센터, 항공우편 센터, 위험물 처리장 등을 운영하고 있음.<sup>8)</sup>

8) 신옥철,『인천공항 물류허브기능 활성화에 관한 전략방안 연구』, 한국항공대학교 경영 대학원 석사학위논문(2008), p30~31

[그림 3-4] 프랑크푸르트 공항물류단지



출처 : 프랑크푸르트 공항

- 프랑크푸르트 공항은 Cargo City North와 Cargocity South로 구역이 구분되며 항공화물운송에 있어 중요한 전략적 허브공항임
- Cargocity North는 세계적으로 항공화물수송량이 많은 Lufthansa Cargo의 전략적 허브로 사용되고 있는데, Lufthansa Cargo의 전체 처리 물동량중 80%를 프랑크푸르트공항의 Cargo Center에서 처리하고 있음
- 과거 미군기지 반환지역에 조성된 Cargo City South에는 다수의 글로벌 물류전문기업들이 입지하고 있으며 이 지역은 이미 거의 모든 부지에 대한 임대가 완료

[표 3-4] 프랑크푸르트 공항 화물 현황

구분	규모	구 성	주요 입주기업
Cargocity North	400,000m <sup>2</sup>	Cargo Center1과 Lufthansa Cargo Center	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lufthansa Cargo</li><li>• DHL Aviation GmbH</li><li>• FedEx Hub Frankfrurt</li></ul>
Cargocity South	940,000m <sup>2</sup>	Cargo Center2와 Forwarders Center South	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fraport Cargo Terminal</li><li>• Quhne Nagel</li><li>• RFS Center(AMB)</li><li>• DHL Danzas Air &amp;Ocean</li><li>• Nippon Express</li></ul>

자료 : 한국교통연구원(2007)

- 프랑크푸르트 공항은 해외 다른 국가의 공항건설 및 운영에도 투자를 아끼지 않고 있으며 중국 상하이 공항과도 정기적인 정보 교환과 인적교류를 포함하는 장기적인 협력체계를 구축
- 스키폴 공항과의 협력체계 구축을 통해 각 공항이 지니고 있는 강점을 서로 공유하며 공동의 노력 중임
- 물류기업 인수합병 및 부가가치 물류기능을 원활히 하기 위해 Transport를 설립하여 통관 및 보세화물의 보관, 시험, 포장, 상표부착, 재포장과 배송관리 등의 서비스를 제공하기 위해 화물취급 및 물류센터를 운영하고 있음

#### 다. 함부르크항<sup>9)</sup>

- 독일 최대의 규모의 함부르크항은 총면적이 87km<sup>2</sup>이며, 그 가운데 16km<sup>2</sup>는 자유무역지대임
- 항부르크항은 바다와 떨어져 있어 조수간만의 차가 적고 파도와 같은 장애물도 없어 연중무휴 안전한 조건에서 작업할 수 있는 강점이 있음

[그림 3-5] 함부르크 항

총 면적	87km <sup>2</sup>	
물동량	9,737천 TEU	
안벽크레인 (Quay Crane)	3~25톤(51기), 26~45톤(33기), 46톤이상(4기)	
터미널트랙터	154대, VAN/Straddle camier(121대)	
이동식크레인	6기	
보관시설	331만m <sup>3</sup> Free Port(280만m <sup>3</sup> ), 보세구역(35만m <sup>3</sup> ), 냉동저장시설(15만m <sup>3</sup> )	
처리 물동량	1억2천만톤(2010년) (벌크화물 : 4,030만톤), 컨테이너 화물(8,090만톤)	
컨테이너 물동량	789만 TEU(2010년)	

자료 : 함부르크항

9) 『네덜란드 물류산업 분석』, 아태연구 제12권 제1호(2005), p99~105 내용정리

- 유럽의 공장으로 성장하고 있는 폴란드, 러시아, 발트3국, 체코, 벨로루시, 슬로바키아 등과 인접<sup>10)</sup>
- 일반화물을 비롯하여 컨테이너 화물, 액체화물, 곡물 등 모든 종류의 화물이 취급되고 있으며, 자유무역지대로서의 혜택이 부여됨<sup>11)</sup>
- 모든 해상운송과 화물의 이동이 세관절차 없이 이루어지고 있으며, 50만 m<sup>2</sup>의 면적을 자랑하는 세계 제1의 보관창고단지가 위치하고 있음
- 함부르크항은 주변 지역과 연계되는 교통망이 확립되어 있으며, 국제철도와 고속도로를 이용하는 내륙운송, 엘베강을 이용하는 수상운송, 피더선을 이용하는 해상운송등이 고루 연계되어 있음

[그림 3-6] 함부르크항 피더선 연결망



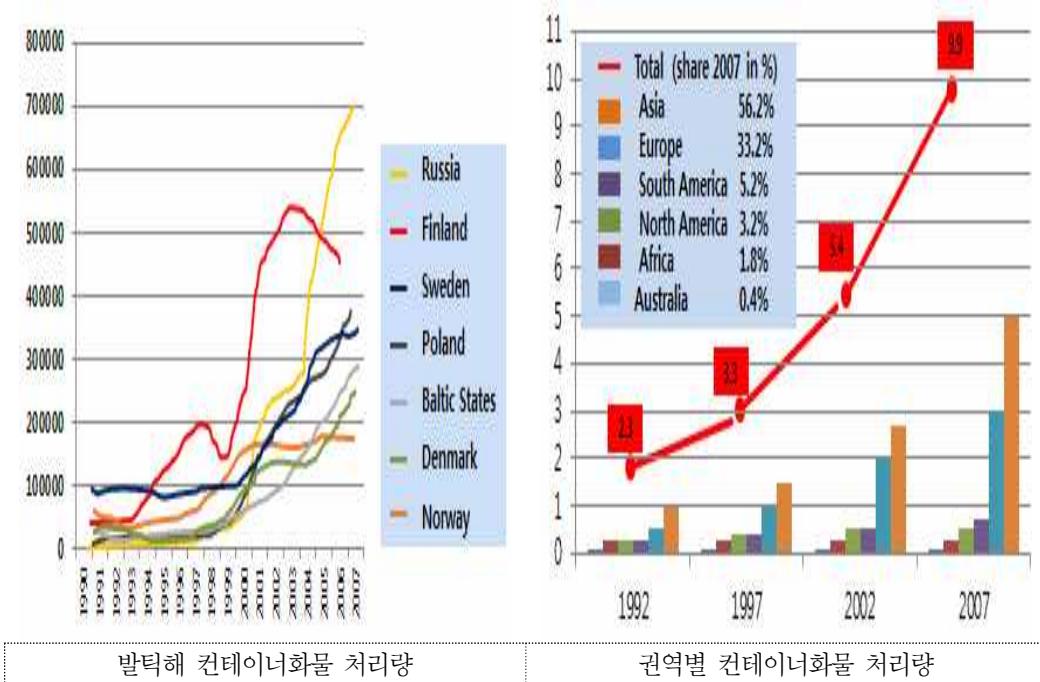
자료 : 함부르크항

10) 『2007년 세계주요항만 물동량 현황과 분석』, 한국컨테이너부두공단(2007), 내용정리

11) 자유항내에서는 견본전시, 분류, 포장 및 재포장, 상표부착, 환적, 상품제조, 조립, 강공 등의 물류활동이 자유롭게 이루어짐

- 유럽시장의 중심에 자리 잡고 있는 함부르크항은 세계 교역량의 흐름을 고려해 볼 때, 허브항으로서 여건을 갖추고 있음
- 함부르크항의 성장 면에서 두드러진 특징 중의 하나는 극동지역과의 교역량이 엄청나게 증가함으로써 한국을 비롯한 극동 여러 나라와 최적의 연계루트를 구축하고 있음
- 유럽시장의 중심부에 위치하며 화물고속철도(ICE), 정기피더선운항 등 허브항과 피더항만간의 연결 및 내륙 운송망이 발달되어 함부르크에서 유럽내륙 국가로의 화물운송이 용이함
- 엘베강 내륙수로를 통한 동유럽까지의 화물운송은 함부르크항만의 강점으로 아시아발 물동량이 증가 추세에 있음
- 동유럽 및 북유럽과의 연계에 있어서도 Feeder선이 정기적으로 주124회 이상 운항되는 등 환적지로서의 입지를 확고히 하고 있음

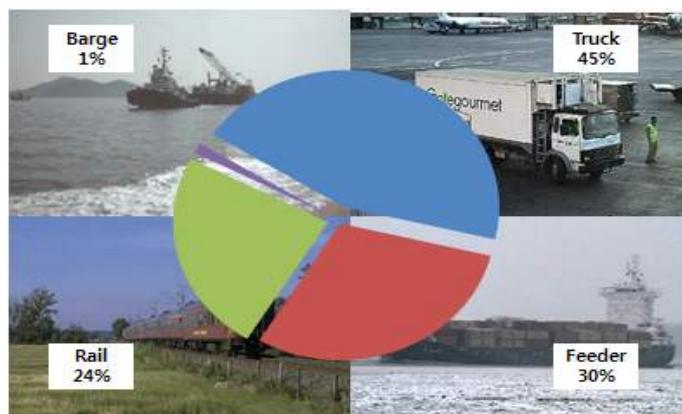
[그림 3-7] 함부르크항 컨테이너 물동량



자료 : 함부르크항

- 함부르크항의 항만운영을 보면 함부르크시가 관리하는 항만으로 항만당국과 민간기능이 엄격하게 분리되어 있음
- 항만당국은 항만의 기본시설을 관리하고 배후 부지를 개발, 이를 제 3섹터인 부두운영회사에게 임대
- 부두운영회사는 임차 부지를 물류용도로 사용하고, 보관시설, 하역장비 등은 부두운영회사가 투자하여 항만운송업체나 선박회사에 제공
  
- 부두운영은 부두운영회사와 하역업자의 역할이 엄격하게 구분되어 있음
- 부두운영회사는 선내하역, 육상하역 및 창고하역을 통하여 수행하는 사업자로 부두를 임대하여 운영하는 반면에 하역업자는 선내하역만 수행하는 사업자로 부두를 임대하지 않음
  
- 항만과 내륙의 연계망은 독일연방 철도와 민간철도 사업자간 긴밀한 협력으로 항만철도 인프라 및 배후지역 수송망을 지속적으로 확장
- 매일 약 200여편, 주당 약 1,400여편의 화물열차를 연결하고 있으며, 컨테이너 철송율 24%임

[그림 3-8] 운송수단별 컨테이너 운송비율



자료 : 함부르크항

- 키엘 운하 외에 엘베강 상류(독일내륙)와 발틱海를 연결하는 셔틀 철도망을 계획하여 장래 철도운송과 Feeder 서비스를 더욱 확대할 것으로 알려짐

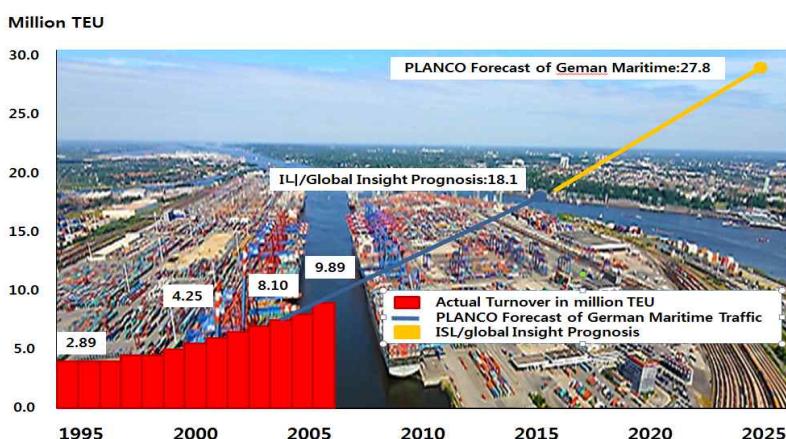
[그림 3-9] 셔틀 철도망 연결계획



자료 : 함부르크항

- 함부르크항은 동유럽의/ 경제성장 등에 힘입어 2025년까지 지속적(연평균 8%)으로 물량이 증가할 것으로 예상
- 이에 맞는 부두 재개발을 추진하고 2015년 18백만TEU, 2025년까지 27.8백만TEU로 물동량을 기대하고 있음

[그림 3-10] 운송수단별 컨테이너 운송비율



자료 : 함부르크항

## 2) 네덜란드

### (1) 개요

- 네덜란드는 동쪽으로는 독일, 남쪽으로는 벨기에와 접하며, 서쪽과 북쪽은 북해와 접해 있을 뿐 아니라 유럽 대륙 깊숙이 흘러드는 3개의 주요 강인 라인강과 뮤즈강, 셀더강이 네덜란드를 관통한 후 북해로 연결됨
- 네덜란드의 대표적인 물류허브항인 로테르담은 유럽의 메인포트(Main Port)라는 별칭을 갖는 우수한 항만임
- 내륙과의 연결은 대륙에 연결된 도로, 철도 등을 확보하고 있어 유럽대륙으로 오가는 수출입화물을 처리함
- 지리적 요소들이 완벽한 인프라, 간편한 통관절차 및 잘 발달된 보세창고 시설과 어우러져 로테르담 항을 세계 최대의 항만으로 만들고, 물류허브 국가로서의 입지를 강화하는데 기여하고 있음
  
- 네덜란드는 3억 5000만 유럽인구의 경제성장을 주도하는 경제권(Blue Banana)의 중심에 위치하고 있음
- 유럽대륙을 관통하는 라인강과 마스강의 양 하구에 위치함에 따라 중·상류의 풍부한 공업지대와 소비시장을 배후지로 하고 있음
- 지정학적 이점을 기반으로 무역과 공업을 발전시켜왔으며, 독일 뿐만 아니라 공업지대 및 벨기에·프랑스·스위스 등의 중계·환적항(換積港)으로서 기능을 수행 및 석유의 대량 수입항으로 유명
  
- 국가차원에서 개방적인 해양교역국가로서 쌓은 개척 경험과 우수한 배후지에 대한 적극적인 자세를 통해 해양교역도시로서 발전계기를 마련하고 있음
- Hub항으로서의 교통시설에는 대규모 유통단지, 항만, 도로, 철도, 항공 등

다양한 연계교통망과 교역물류기능을 접합시켜 유럽의 주요도시와 전 세계를 연결하는 물류네트워크를 계속 확장시켜오고 있음

- 국제지원사업 등을 통해 국내는 물론 세계적인 유명은행, 보험 회사들의 사무실이 도심부와 교외부 현장에 입지하게 하여 국제도시로 발전

- 로테르담 항만청이 개발한 항만부지는 25~50년의 장기 임대를 통하여 기업체에 임대하며, 항만이용 비용의 인하를 위해 네덜란드 중앙정부는 로테르담 시에 대하여 각종 항만 인프라 구축 및 유지관리 비용의 많은 부분(전체 비용의 2/3)을 지원

- 세제 지원혜택과 함께 네덜란드는 외국 자본의 유치를 위하여 정부의 산하기관을 통하여 네덜란드 투자에 대한 정보 및 컨설팅 서비스를 제공
- 즉, 네덜란드 투자진흥청(Netherlands Foreign Investment Agency)을 통하여 네덜란드의 산업, 노동, 세제, 물류시스템, 인센티브 제도 등에 대한 정보를 제공

- 정부-기업 간 협력체(public-private partnership)를 구성하여 물류시설 입지의 효율성을 극대화하기 위한 물류인프라 및 단지계획을 수립·시행
- 네덜란드국제유통위원회(Holland International Distribution Council)를 통하여 네덜란드에 물류센터를 설립하고자 하는 외국기업에 대한 컨설팅 서비스를 제공

[그림 3-11] 네덜란드의 지정학적 위치



- 네덜란드 통계청에 따르면 네덜란드로 수입되는 제품의 50%내외는 재수출되는 제품으로 2008년에는 총 수입품의 46%가 재수출되고, 2009년에는 50%이상이 재수출
  - 재수출 비중이 높은 이유는 네덜란드의 유럽 1위의 로테르담 항구와 스키폴 공항의 우수한 물류인프라 발달, 물류행정의 편의성에 따라 많은 기업들이 유럽 내 물류기지를 네덜란드에 두고 있기 때문
  - 즉 제품을 네덜란드 보세창고로 보내 물류창고에 보관하고 있다가 주문과 동시에 통관해 5일 내에 유럽의 어느 곳이든 배송을 하는 시스템임
- 네덜란드의 총수입액은 2007년 3,072억유로, 2008년 3,318억 유로였다. 수입된 제품 중 재수출된 금액은 2007년 1,552억 유로, 2008년 1,526억 유로를 기록해 수입품의 약50%가 다시 재수출
  - 수출액과 비교해보면 2008년 수출액 3,675억 중 재수출이 1,526억 유로로 41.5%를 기록했고 2009년 3월까지는 전체 수출액의 46.2%가 재수출 제품

**[표 3-5] 네덜란드 재수출 금액 및 비중**

(단위 : 백만유로, %)

구 분	2006년	2007년	2008년
수입액	285,370	307,274	331,837
수출액	318,953	347,501	367,579
재수출액	139,979	155,272	152,643
수입액 중 재수출 비중	49.1	50.5	46.0
수출액 중 재수출 비중	43.9	44.7	41.5

자료 : 코트라 암스테르담 무역관(2009), 네덜란드 통계청

- 재수출 품목은 2009년 기준 전체의 43%가 기계류 및 수송장비, 24%가 제조품, 15%가 화학제품
- 기계류 및 수송장비는 2008년에 660억 유로가 재수출돼 네덜란드로 수입되는 제품의 상당부분이 유럽 내 타국가로 수출
- 재수출 금액은 2007년에는 전년대비 11% 증가했으나 2008년에는 2% 감소하였으며 2009년에 들어서는 전반적인 수입 및 수출이 모두 감소해 재수출도 감소

**[표 3-6] 네덜란드 재수출 품목**

(단위 : 백만유로)

구 분	2006년	2007년	2008년
식품류 및 살아있는 동물	7,907	9,198	10,309
음료와 담배류	598	641	787
식용불가원료, 연료제외	6,020	6,669	5,653
미네랄연료, 윤활제	10,099	12,273	10,794
동식물에서 추출한 기름	707	743	1,068
화학제품	17,194	20,575	22,012
제조품	30,808	32,033	35,840
기계류 <sup>12)</sup> 및 수송장비	66,480	72,993	66,041
기타	162	144	134
계	139,979	155,272	152,643

자료 : 코트라 암스테르담 무역관(2009), 네덜란드 통계청

12) 기계류에는 컴퓨터나 가전제품 등 전기전자 제품도 포함

## (2) 물류 체계

- 네덜란드에는 자유무역지역(FTZ) 제도는 없으나, FTZ 보다 자유로운 제도를 도입하여 수출입 화물에 대한 장기간 보세구역 이용이 허용
  - 특히 배후단지의 물류센터 기능을 집중적으로 육성하여 물류관련 산업 및 공공기관, 정유, 석유, 화학, 음식료, 조선 등 다양한 제조업이 입지하고 있음
  - 로테르담항의 물류센터(logistics center)의 주요기능은 고객의 자문, 패킹, 리패킹, 주문제작, 레이블링, 검수 및 조사, 샘플링, 어샘블링 및 유통등과 같은 모든 물류활동을 지원
- 
- 로테르담항에는 창고 및 야적장이 약 340m<sup>2</sup>이 갖추어져 있으며, 물류센터로서 Botlek Distripark, Eemgaven Distripark, Maasvlakte Distriparkrk가 있으며 저렴한 비용으로 적시수송을 가능케 하고 있음
  - istripark는 화물의 저장 및 환적, 컨테이너의 집적 및 해체, 조립 및 분류, 포장 및 재포장, 상표부착 등의 고부가가치 서비스를 제공함으로써 상품의 유통가공이 이루어지도록 하고 있음
  - Distripark에 입주하고 있는 기업들은 자신의 물류 자회사 또는 현지 물류업체와의 협작관계 통해 다양한 유통서비스를 제공
  - 이러한 유통서비스에는 포장 및 재포장, 라벨링, 조립, 분류 등의 고부가가치 서비스가 포함
  - Distripark내의 세관에서는 현장통관서비스(on-site custom service)를 통해 수출입관련 서류를 즉시 처리하여 통관에 따르는 행정절차 및 시간소요를 줄임

[표 3-7] 로테르담항 물류단지 입주기업 현황

Distripark	면적	입주업체	비고
Maasvlakte		<ul style="list-style-type: none"> <li>Reebok : 미국, 스포츠 용품, EDC<sup>13)</sup></li> <li>Eurofrigo/Nichirei : 일본, 냉동화물 창고/유통센터</li> <li>Prologis : Danzas/Epson에 특송창고 임대</li> <li>한국타이어 : 타이어와 배터리, EDC</li> <li>Nippon Express : 일본, 특송화물, EDC</li> <li>DHL : 특송업체</li> <li>Kloosterboer 등</li> </ul>	
	125만m <sup>2</sup>		E C T Delta 터 미널 연 계 운영
Botlek		<ul style="list-style-type: none"> <li>Henry Bath: 영국, 비금속 광물과 커피 및 차 등 비금속 및 상품창고</li> <li>Exel : 영국, 전문물류회사 창고</li> <li>H.T. Holland Terminals : 네덜란드, 물류창고</li> <li>Damco maritime : 네덜란드, 포워딩 및 물류창고</li> <li>Schenke : 독일, 전문물류회사 창고</li> </ul>	Botlek 항만구역 화학단지 와 인접
	95만m <sup>2</sup>		
Eemgaven		<ul style="list-style-type: none"> <li>Maersk Logistics : Maersk Sealand 물류자회사</li> <li>Eurofrigo/Nichirei : 일본, 냉동화물 창고/유통센터</li> <li>Vitesse : 프랑스, 국영철도 물류자회사인 Geodis 창고회사</li> <li>Danzas : 독일, 우편국 자회사, 특화화물창고</li> <li>Ziegler : 벨기에, 물류창고회사</li> </ul>	ECT 본 항인 채 래부두와 인접
	60만m <sup>2</sup>		

자료 : 전국무역항 항만 배후단지개발 종합계획, 국토연구원, 해양수산개발원(2006), p33

13) European Distribution Center : 유럽물류센터

- 네델란드의 대표적인 교역항인 암스텔담항은 제반 컨테이너의 하역과 보관, 모선터미널의 기본개념을 유지하면서도 유럽각지와 연안해송을 위한 소규모 피더선선을 배치
- 또한 직 배후에 대규모 창고와 공장을 건설해 항만과의 연결이 손쉽게 이루어질수 있는 체계 구축
- 암스테르담 웨스트포인트(Amsterdam Westpoint)는 입·출하 화물의 처리 및 유럽 각지에 제품배송을 위한 분배를 담당
- 암스테르담 웨스트포인트는 기업들의 물품창고 이용 시 특수한 요구사항을 충족시키기 위해 유리한 특수임대계약조건을 적용하고 있으며 기업의 필요에 따라 창고의 공간변형과 맞춤식 특수임대계약도 가능

### (3) 주요 물류 거점(항만, 공항)

- 네덜란드는 유럽 물류운송의 허브로서 유럽 내 국제 화물 운송 시장 내 점유율이 22%에 달함
- 네덜란드의 제2도시 로테르담은 첨단 항만시설을 통하여 매년 3억 7천 만 톤에 달하는 화물을 처리
- 스키폴 국제공항은 여객 기준 유럽 내 5번째, 화물 기준 3번째로 연간 156만 톤의 화물을 처리 함

#### 가. 스키폴 국제공항

[그림 3-12] 스키풀 국제공항

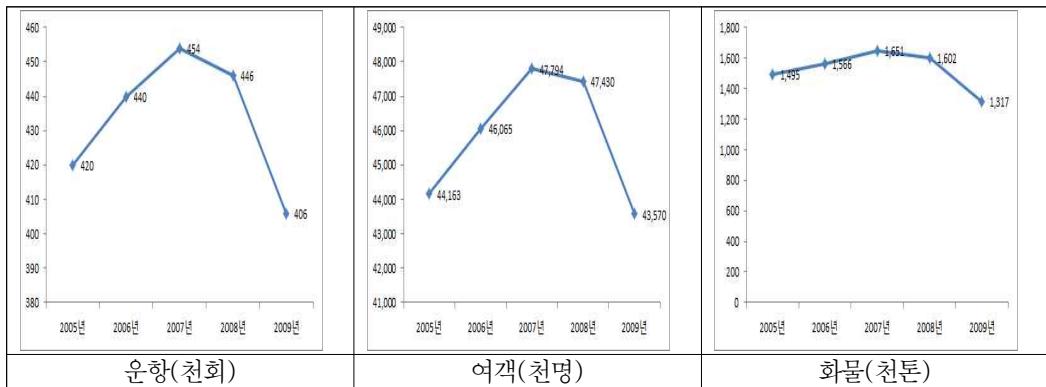
공항명	Schiphol Airport
설립연도	1916년
소재지	암스테르담
부지면적	2,200만m <sup>2</sup>
터미널 규모	여객1동(37만m <sup>2</sup> )/ 화물터미널 6동(12.7만m <sup>2</sup> )
활주로길이	5개
여객	45.2백만명 (2010년)
화물	151만톤 (2010년)
항공기운항	386,316회 (2010년)
취항항공사	106개
취항국가	99개국



자료 : 스키풀공항

- 스키풀 공항 내 물류단지에서는 화물취급, 세관업무, 보관 및 유통 등 화물과 관련된 원스톱(One Stop) 서비스를 제공
- 이러한 공항 내 물류 단지 뿐만 아니라, 종합물류 서비스를 제공하는 FedEx, UPS, DHL 과 같은 3PL 기업들 역시 공항 주변에 위치
- 편의성은 전 유럽지역의 물류를 스키풀 공항으로 집중시키는 이점이 되고 있으며, 외국 기업들이 네덜란드에 유럽 물류센터를 설치하는 중요한 요인
- 스키풀 배후에 조성된 비즈니스 단지에는 IBM, Microsoft, HP, 노텔, Cisco, Canon, Nikon, 미쓰비시 자동차, 르노 등 세계유수의 기업들이 유럽 본부나 연구소, 물류시설을 설치
- 외국회사의 유럽 본부 가운데 57%가 네덜란드에 있고, 내덜란드에 진출 해있는 외국 기업 상당수가 스키풀 단지에 있는 것은 스키풀 공항이 유럽의 물류 허브공항으로서의 중요한 기능을 수행할 수 있는 것도 하나의 사유로 나타남

[그림 3-13] 스키풀의 연도별 공항처리 실적



자료 : 국제공항협회(ACI)

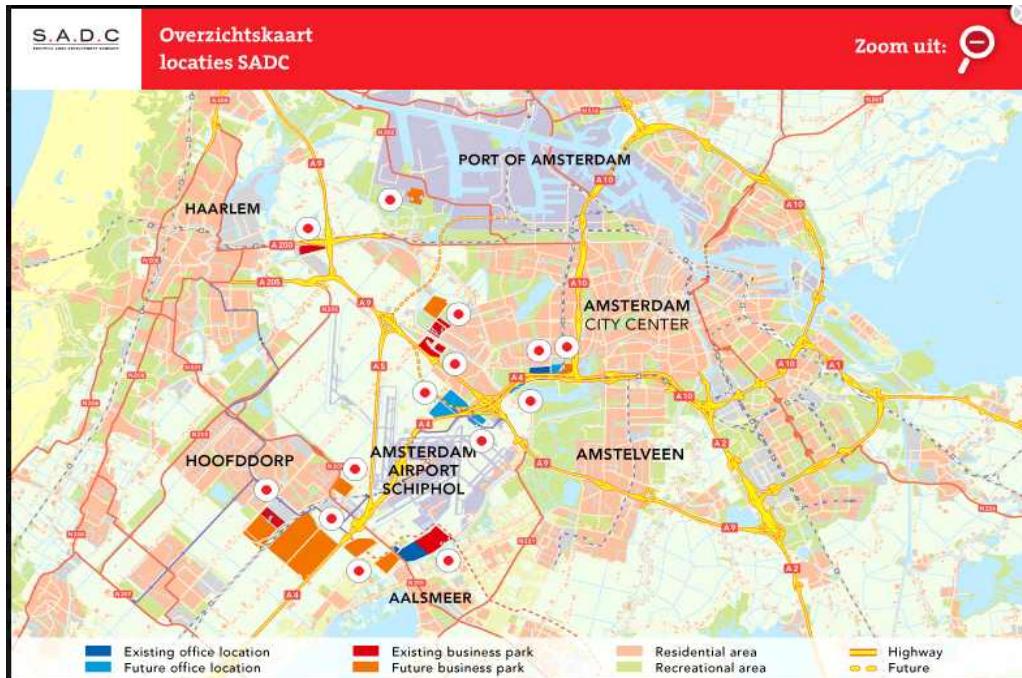
- 스키풀 공항은 연간 4천만명의 여객과 120만톤 화물을 처리하는 유럽의 관문공항으로서 항공, 철도, 육상, 해상의 접근이 용이하여 국제업무 및 물류의 중심 공항
  - 연간 3,500만명에 달하는 철도승객, 1,000 만명의 송영객 및 500 만명의 방문객을 가지고 있는 공항으로, KLM과 Martinair(연간 화물처리 규모 20,000톤)가 스키풀공항을 거점공항으로 운영 중
  - 또한 스키풀 공항은 암스테르담에 1,800여개의 외국기업을 유치하는 효과를 가져왔으며, IT부품산업, 자동차 부품산업, 전자산업, 하이테크 산업을 바탕으로 고부가가치 물류를 실현<sup>14)</sup>
- 3) 스키풀공항 배후지역<sup>15)</sup>의 주요산업을 살펴보면 스키풀 국제공항의 배후지역은 9개의 오피스(Office)지역과 13개의 산업(Industrial) 지역으로 나눠
- 유럽물류센터, 부가가치물류활동, 조립, 부품센터 등의 대규모 물류사업 전용단지에는 유니레버, 필립스, 듀퐁, Fedex 등 100여개 기업이 입주해

14) 신옥철, 『인천공항 물류허브기능 활성화에 관한 전략방안 연구』, 한국항공대학교 경영 대학원 석사학위논문(2008), p29

15) 신옥철, 『인천공항 물류허브기능 활성화에 관한 전략방안 연구』, 한국항공대학교 경영 대학원 석사학위논문(2008), p29 ~ 30

있고, 대기업의 유럽물류센터와 국제물류기업의 대규모 3자 물류시설 등이 있음

[그림 3-14] 스키폴공항 배후단지



자료 : SADC(Schiphol Area Developement Company)

- 스키폴 공항 주변지역의 단지는 사업형태에 따라 창고업, 유통업, 교통 관련 산업, 일반 업무, 조립 및 제조업 등으로 분류되며 전자, 영상기기, 자동차 부품, 사진 및 필름제조업, 의학용 기기산업으로 특화.

#### 나. 로테르담항

- 로테르담항은 라인강 하구부터 북해에 이르는 약 40km 지역에 분포하고 있으며, 60% 이상의 화물이 다른 유럽국가로 수출되는 유럽의 대표적인 환적항

- 1970년 이후 지속적으로 증가하는 수출입화물을 처리하기 위해 항만을 계속 개발
- 500척 이상의 정기화물선들이 로테르담 항에서 출발하고 전 세계 1천개 항구를 연간 3만회 이상 운행
- 일본과 미국의 수출물량의 30%와 35%가 로테르담 항을 통과하고 이 중 65%가 제3국으로 재수출
- 또한 다른 유럽국가로 배분되는 화물들의 약 20%가 부가가치 증대활동 (가공, 조립, 포장 등)을 거쳐 재수출
- 주요취급 화물은 컨테이너화물 뿐만 아니라 화학류와 광석, 유류 등 액체 화물, 건화물, 자동차, 일반 및 냉동화물, 식료품 등

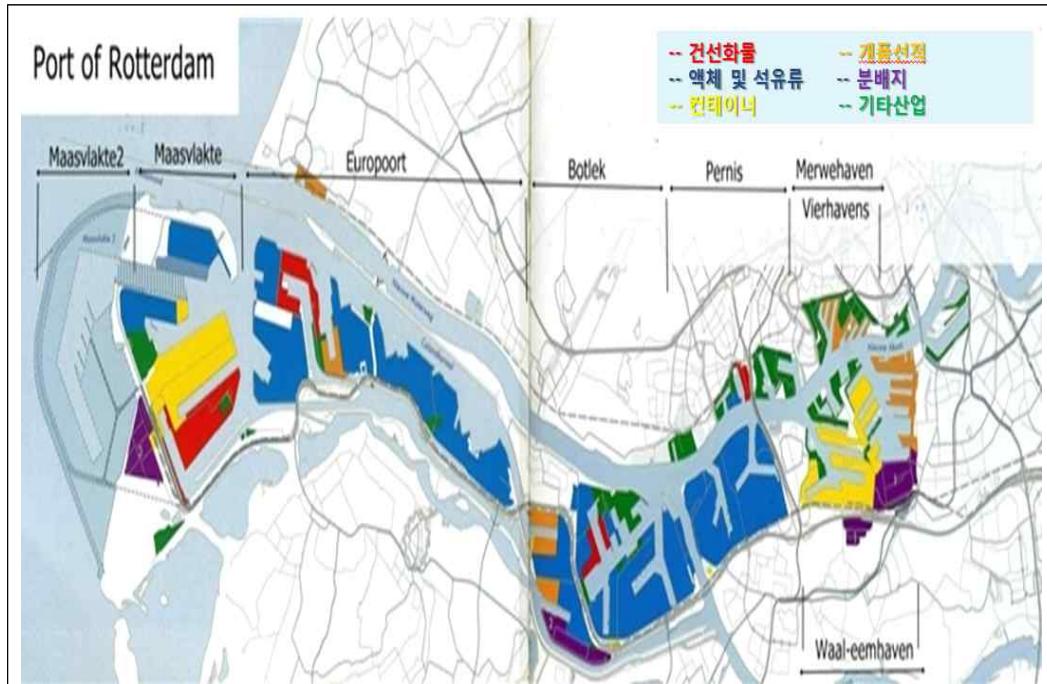
[표 3-8] 로테르담항의 입지조건 및 현황

터미널	13개 (APM, Barge Center, ECT, Holland, P&O, Waalhaven 등)	
물동량	4,607천 TEU	
수심(m)	5.5~19.6	
철도연결	8개(ECT City, ECT Delta, Hanno,P&O, Rotterdam Short Sea, Uniport Multipurpose, Waalhav)	
개발계획	P&O: 제3의 링크스팬 확충, APM: MV2	
선석	29개(16,205m)	크레인
면적(m <sup>2</sup> )	6,856,600	작업시간 월~일 24시간

자료 : SP-IDC(해운항만물류정보시스템)

- 로테르담 항만에서의 물류, 산업, 유통, 생산활동은 대부분 Eemgaven, Botlek, Maasvlakte 등 세 곳의 물류기지에서 이루어지며 현황은 아래 [그림 3-15]와 같음

[그림 3-15] 로테르담항 선적화물별 배치도



자료 : 로테르담항만공사

- 로테르담 항이 대표적인 물류 허브항으로 발전한데에는 항만과 연결된 도로 및 철도 등 내륙 운송수단의 발달이 하나의 요인임
- A15번 고속도로는 로테르담항의 육상 물류 대동맥으로서 로테르담 시내 외곽에서 Botlek 과 Europort를 거쳐 북해 입구의 Maasvlakte 지역까지 이어지는 40km 길이의 도로
- 이 도로의 좌우에는 컨테이너 및 탱크터미널, 배후물류단지, 산업단지, 입주기업 등이 연결
- 유럽내륙의 경우 로테르담 항은 A15번 도로와 연계된 도로망을 통해 영국, 헝가리, 스칸디나비아, 이탈리아 등까지 연결이 되며 프랑크푸르트까지는 8시간, 모스크바와 스톡홀름까지는 48시간이면 화물운송이 가능

[그림 3-16] A15번 고속도로



자료 : 로테르담항만공사

- 로테르담항의 화물 운송에서 철도가 차지하는 비중은 20%이상에 육박하며, 340개의 셔틀화물열차를 통해 종류에 관계없이 거의 대부분의 화물을 운송
- 로테르담 항에서 가까운 독일과 벨기에에는 12시간이내, 이탈리아와 체코 등은 48시간 이내에 화물을 운송하여 유럽 내 대부분 지역을 하루안에 운송할 수 있음
- 열차로 운송되는 대표적인 화물은 철광석 및 석탄, 자동차 등이다.

[그림 3-17] 로테르담-유럽 간 화물열차 구간

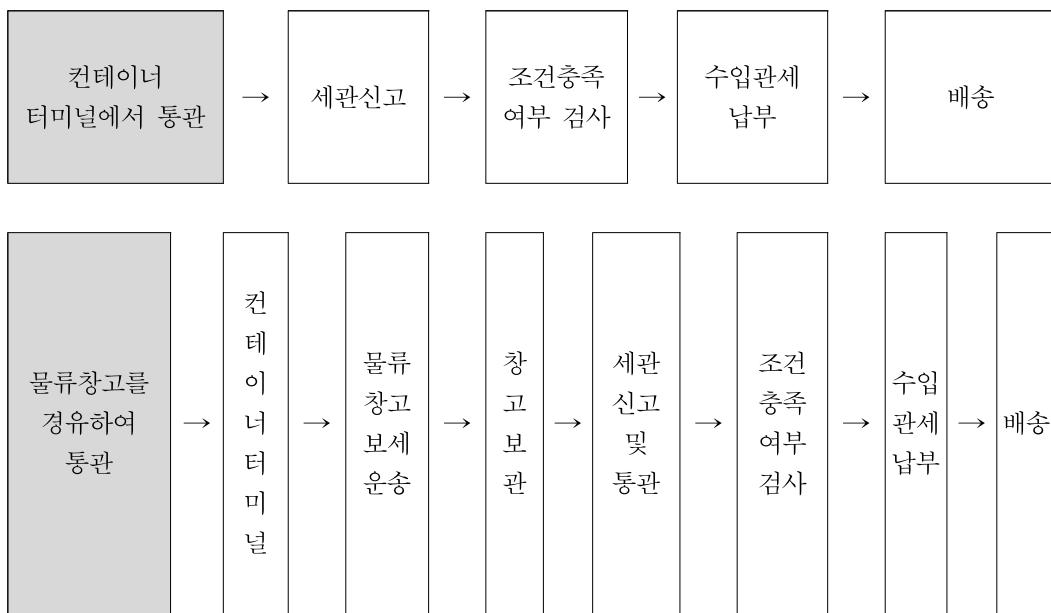


자료 : 로테르담항만공사

#### (4) 통관환경

- 통관은 컨테이너 터미널에서 통관된 후 바이어에게 직접 배송되는 경우와 컨테이너 터미널에서 물류 창고로 옮겨진 후 통관되는 경우로 구분

[그림 3-18] 네덜란드의 통관절차



- 네덜란드의 통관은 모두 EDI(Electric Data Interchange)로 통관 절차를 수행하기 때문에 세관에 방문할 필요 없이 세관 사이트를 접속 직접 수행 가능
  - 접속 후 CN번호, Commercial Value, 제품명, 총량(경우에 따라 관세 특혜 대상 품목은 원산지 증명 C/O번호 입력)등을 입력시키면 즉시 통관
  - EDI를 통해 통관 후 네덜란드 세관이 다소 의심스럽다고 판단하는 경우에는 관련 서류를 요구하므로 Commercial Invoice, BL, Packing List는 보관하고 있어야 함.

## 2. 주요 환적국

### 1) 싱가포르

#### (1) 개요

- 싱가포르는 인도양과 남중국해를 연결하는 길목에 위치하면서, 말레이시아와 접하며, 인도네시아, 태국등 동남아 국가와의 접근성으로 인해 동남아시아의 게이트웨이(Gateway)임

[그림 3-19] 싱가포르의 지정학적 위치



- 싱가포르는 지리적 이점을 최대한 활용하여 환적화물을 적극 유치하고 있음
  - 화적화물에 대한 하역료 및 보관료의 우대, 독자적인 컴퓨터시스템에 의한 항만관리 등으로 국제경쟁력을 갖춤

- 포춘 500대 기업 중 300여개의 기업이 싱가포르에 진출해있는 것으로 나타났으며, 대다수 기업이 동남아 영업의 중심지로 활용

## (2) 물류 체계

### 가. 자유무역지대(FTZ) 및 보세창고

- 최소한의 절차로 저장, 판매, 전시, 분리, 재포장, 조립, 분배, 분류, 반출 등이 가능한 자유무역지대(FTZ)로 지정하여 최소한의 절차(Port-Net에 의한 신고 등)로 환적이 이루어지는 체계를 구축함
- 저장, 판매, 전시, 분리, 재포장, 조립, 분배, 분류, 등급부여, 방출(관세영 역 반입, 타 자유무역지대로의 이송), 멸각 등이 가능
- 싱가포르 자유무역지대는 관세영역과 엄격히 분리되어 있어 출입구(Gate) 관리가 철저하고, 출입구마다 세관의 검사소(Checkpoint)를 운영
- 자유무역지대는 기본적으로 화물이 싱가포르에 도착했을 경우, 관세 및 세금이 면제되는 지역으로 지정된 영역임
- 자유무역지대에 보관된 화물은 관세가 부과되지 않으며, 화물이 자유무역지대를 벗어나 싱가포르 국내 소비를 위한 관세영역으로 진입할 경우 관세 및 세금이 부과됨
- 싱가포르 자유무역지대는 관세법의 적용을 받지 않는 비관세영역으로서 관세 및 부가가치세가 부과되지 않음
- 싱가포르는 8개소의 자유무역지대를 지정하여 운영 중임
- 항만 자유무역지대 가운데 컨테이너터미널 자유무역지대는 케펠(Keppel FTZ)과 파시르 판장(Pasir Pangjang FTZ)

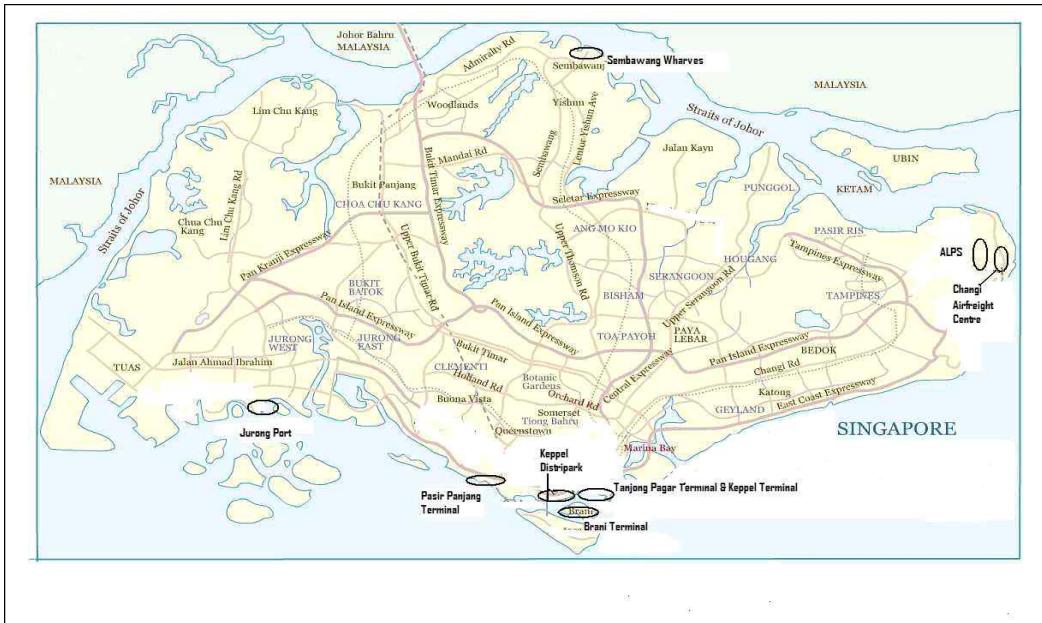
- 서남부에 위치한 주롱 자유무역지대(Jurong FTZ)는 주로 건설화물을 취급하는 자유무역지대
- 서남부의 파시르 판장 재래부두 및 셈바왕(Sambawang FTZ) 재래부두 자유무역지대는 자동차 등 각종 벌크화물을 취급함
- 또한 싱가포르는 약 70여개에 달하는 보세창고를 운영 중
- 싱가포르의 보세창고(특히 일반화물 보세창고)는 개념적으로 자유무역지대를 확장한 것으로 자유무역지대의 기능을 보완하고 있음
- 내륙의 보세창고는 항만에 인접한 자유무역지대와는 달리 상대적으로 저렴한 보관료 및 넓은 공간을 확보하여 장기 보관화물의 장치나 물류센터로 활용되고 있음
- PSA(싱가포르항만공사)가 관리 · 운영하는 보세창고는 Tanjong Pagar Distripark , Alexandra Distripark , Pasir Panjang Distripark로 총면적은 약 50만㎡(약 15만평)로 싱가포르 최대 규모임

#### 나. 자유무역지대(FTZ) 정보

- 싱가포르 자유무역지대는 총 8개소에 설치되어 있으며 그 현황은 [그림 3-20]과 같음

[그림 3-20] 싱가포르의 자유무역지대(FTZ)

Brani Terminal	Keppel Distripark
Pasir Panjang Terminal	Sembawang Wharves
Tanjong Pagar Terminal & Keppel Terminal	Jurong Port
Airport Logistics Park of Singapore (ALPS)	Changi Airfreight Centre (CAC)

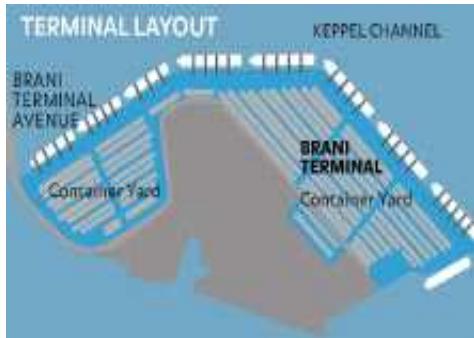
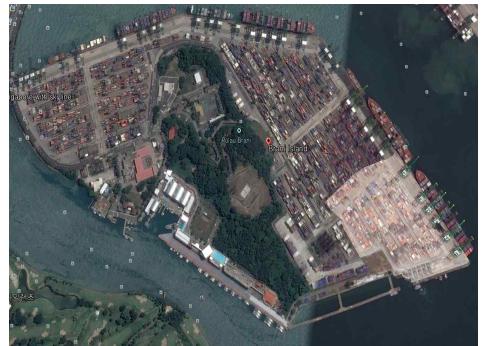


#### □ 브라니터미널(Brani Terminal)

- 1990년 개장한 브라니터미널은 싱가포르 중앙지역 남부 Pulau Brani섬 동부에 위치하고 있으며, 섬의 대부분이 콘테이너 터미널과 항만 시설
- 브라니터미널은 내항선, 화물수송선, roll-on/roll-off 선, 벌크선, 콘테이너 선박 등 모든 종류의 선박들을 수용가능하며 PSA(싱가포르항만청)이 콘테이너 터미널을 관리함.

[그림 3-21] 브라니터미널

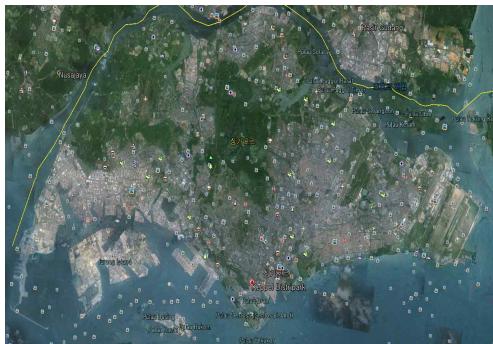
선석(Container Berths)	9
부두길이(Quay Length) (m)	2,600
면적(Area) (ha)	80
최대수심(Max Depth at Chart Datum) (m)	15
크레인 수(Quay Cranes)	32



#### □ 케펠 디스트리파크(Keppel Distripark)

- 1994년 운영을 개시한 케펠 디스트리파크는 다기능 창고시설을 갖춘 초 현대식 복합물류센터로 물류센터 4개동(2층), 사무실 1개동(5층)을 보유
- Keppel Distripark(KD)는 Consolidation(정리통합)과 Non-stop이라는 신개념의 서비스를 바탕으로 케펠터미널과 전용통로로 연결되어 있으며, 업무 중심지 및 금융가와 10분이내의 거리에 있으며 창이공항과도 25분 거리에 위치함
- 113천 m<sup>2</sup> 면적에 45개의 창고모듈(모듈은 1,000 m<sup>2</sup>에서 5,100 m<sup>2</sup> 규모로 다양)이 있으며 소량화물의 보관·배송·물류관리·샘플작업·검사·재하인·컨테이너 적입/적출, 재포장 등의 부가물류활동 수행
- Keppel 물류센터 수출입 및 환적처리 비율은 80%이며, 싱가포르 전체물량의 약 8%를 처리.

[그림 3-22] 케펠 디스트리파크(Keppel Distripark)



싱가포르내 위치



위성 사진



케펠 배치모형



물류센터 내부

#### □ 파시르 판장터미널(Pasir Panjang Terminal)

- 파시르판장 터미널은 1997년 운영에 들어가 2000년 공식 개장
- PSA(싱가포르항 항만청)가 운영하는 4개 컨테이너터미널 가운데 가장 큰 규모이며 물동량이 가장 많음
- 파시르판장 터미널은 케펠하버에서 서쪽으로 약 7 km 거리에 위치
- 매년 1,800만 TEU의 컨테이너 처리능력을 갖춤
- PPT(파시르판장터미널)는 13,000TEU이상의 대형 컨테이너선 접안 및 처리 할 수 있으며, 3개의 전용부두에서 약 20,000대의 차동차 야드를 보유하고 있음

[그림 3-23] 파시르판장

선석(Container Berths)	23
부두길이(Quay Length) (m)	7,900
면적(Area) (ha)	335
최대수심(Max Depth at Chart Datum) (m)	16
크레인 수(Quay Cranes)	87
	
싱가포르내 위치	위성 사진
	
터미널 레이아웃	전경

□ 셈바왕 부두(Sembawang Wharves)

- 다목적 터미널로 브레이크 벌크(Break-Bulk)와 중장비를 포함한 특수화물, 철광물, 케이블 등을 주로 취급하며 장단기 보관이 가능한 창고를 다수 보유

□ 탄중파가 & 케펠 터미널(Tanjong Pagar Terminal & Keppel Terminal )

- 탄중파가&케펠터미널은 다목적 터미널로 컨테이너선박, 벌크선, roll-on/roll-off 선, 화물수송선, 내항선과 거룻배 등 모든 종류의 선박들을 수용

[그림 3-24] 탄중파가 & 케펠 터미널

선석(Container Berths)	22
부두길이(Quay Length) (m)	5,500
면적(Area) (ha)	185
최대수심(Max Depth at Chart Datum) (m)	30.3
크레인 수(Quay Cranes)	71
탄중파가 터미널	케펠 터미널
 <p><b>TERMINAL LAYOUT</b> Tanjong Pagar Gate TANJONG PAGAR TERMINAL Container Yard Container Yard KEPPEL CHANNEL</p>	 <p><b>TERMINAL LAYOUT</b> Keppel Docks Park Gate Container Yard KEPPEL TERMINAL Container Yard KEPPEL CHANNEL</p>
	

□ 주롱항(Jurong Port)

- 주롱항은 싱가포르 지역의 다목적포트로 벌크, 일반화물의 관문으로, 물류시설들이 Jurong 산업 단지 내에 산재해 있으며 대략 50여개 물류센터가 현재 운영 중임
- 대부분 민간에 의해 운영되고 있으며 8층 규모의 Jurong Logistics Hub는 정부에 관리 운영
- 주롱항에 입주한 다국적 물류업체들은 주로 고부가가치 물류서비스를 지원하고 있고 지역 물류업체들은 단순 보관, CFS, 컨테이너 Depot 기능을 주로 수행

- 주룽항은 철강 및 주석ingots과 같은 금속거래기업을 위한 ideal storag와 환적중심지로 런던금속거래소의 인증을 받음

[그림 3-25] 주룽(Jurong)항 산업단지·물류센터

시설	시설규모
선석(Container Berths)	30+2 Roll-On / -Roll-Offs
부두길이(Quay Length) (m)	5,629
최대수심(Maximum Draft) (m)	15.7
최대선박 중량(천톤)	150
창고 수	25개
창고규모	174,000m <sup>2</sup> 이상
Open Storage Yard	215,000m <sup>2</sup> 이상
컨테이너 야드	35,000 TEU 이상
면적(Area) (ha)	124(자유무역지대) 28(일반구역)
	
C&P Logistics Hub	OCDC Logistics Hub
	
Alexandra Distripark	Jurong Logistics Hub

공항물류파크(ALPS)

- 26 헥타르 규모의 시설이 대부분 입주가 되어있고 부가가치 물류 및 지역배분 활동의 빠른 실적개선 활동을 통해서 신속하고 효율적인 부가가치 창출과 이행활동이 가능함

□ 창이화물센터(CAC)

- 47 헥타르 규모의 시설로 두 개의 전용 express와 배송센터를 가지고 있는 9개의 항공화물 터미널을 보유하고 있음
- 사무실과 창고공간은 125천m<sup>2</sup>이며, 12개의 대형 항공화물기를 수용할 수 있는 시설
- 창이화물센터(CAC)는 세관수속의 번거로움 없이 간편하게 통관, 환적작업을 수행할 수 있으며, 보호구역으로 공항통관 시스템에 의해 통제되어야 접근할 수 있음

(3) 주요 물류 거점

가. 창이공항

- 창이공항은 연간 약 42백만명, 화물 166만톤을 처리 가능한 허브 공항으로서 전세계 60개국 이상의 200여개의 도시를 연결하는 항공 노선을 보유하고 있는 아시아 지역의 주요 거점 공항 중 하나임

[표 3-9] 창이공항 일반 현황

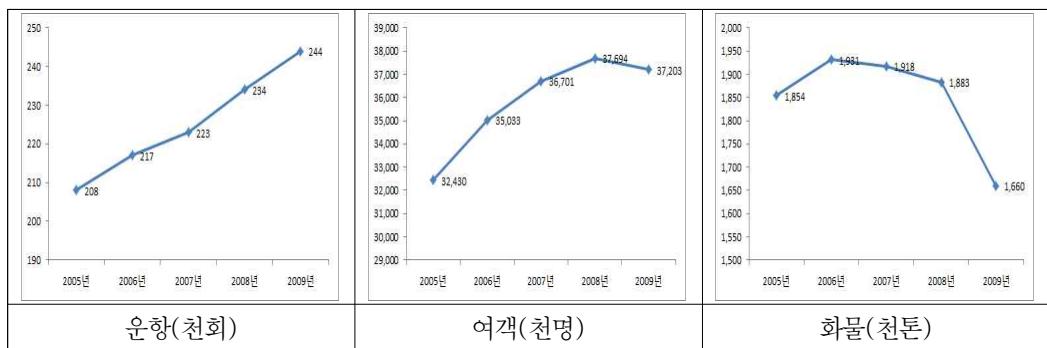
공항명	Changi Airport
설립연도	1981년
소재지	싱가포르
부지면적	13백만m <sup>2</sup>
터미널 규모	여객터미널2(63만m <sup>2</sup> )/ 화물터미널8(22백만m <sup>2</sup> )
활주로길이	2개(4,000m×60m)

여객	42백만명 (2010년)	
화물	166만톤 (2009년)	
항공기운항	244,974회 (2009년)	
취항항공사	100개	
취항도시	60개국 200개 도시	

자료 : 창이공항

- 1981년 개항한 싱가포르 창이공항은 싱가포르 도심 동쪽 25km 지점에 위치하고 있으며 싱가포르 민간항공청(CASS : Civil Aviation Authority of Singapore)이 운영
- 창이공항은 활주로 2본, 여객터미널 2동, 화물터미널 8동과 특송화물센터 2동을 보유

[그림 3-26] 창이공항의 연도별 공항처리 실적



자료 : 국제공항협회(ACI)

- 창이공항 화물센터 내 부지에 위치한 창이 자유무역지역은 화물항공기 주기장 10개(SATA 터미널 6개, CIAS 터미널 4개)를 연중무휴 24시간 운영중이며, 창이공항의 화물처리를 위한 단지로서 공항 북측 단에 위치

- 창이공항의 창이화물센터(CAC : Changi Airfreight Center)는 공항북단에 위치한 자유무역지역(FTZ)내에 위치
- 자유무역지역에 있기 때문에 이용자들은 세관수속의 번거로움 없이 간편하게 통관, 환적작업을 수행할 수 있는 장점이 있음
- 연간 250만톤의 항공화물을 처리하는 이곳 화물센터에는 지상조업업체(Ground Handling Agents), 특급우편화물업체(Air Express Service), 화물포워드 업체건물(Cargo Agents Buildings), 싱가포르 공항 물류 파크(ALPS: Airport Logistics Park of Singapore) 등이 상주

#### 나. 싱가포르항

- 싱가포르항은 연간 약 28,000천 TEU를 처리하고 있는 국제 허브 항으로서 4개의 터미널과 5개의 선석을 보유하고 있음

[표 3-10] 싱가포르항 일반 현황

터미널	4개(Brani, Keppel, Pasir Panjang, Tanjong Pagar)		
물동량	27,932천 TEU		
수심(m)	9.6~15.0m		
장치능력	65,614		
개발계획	P&O; 제3의 링크스팬 확충, APM; MV2		
선석	5개(1,300m)	크레인	간트리13기, 기타 43기
면적(m <sup>2</sup> )	3,390,000	작업시간	월~일 24시간

자료 : SP-IDC(해운항만물류정보시스템)



- 싱가포르항은 1964년 국가기관으로서 PSA(Port of Singapore Authority)가 설립되고, 1972년 컨테이너터미널로서 Tanjong Pagar Terminal을 최초로 개장
- 1990년 브라니터미널(Brani Terminal)과 1991년 케펠 터미널(Keppel Terminal) 그리고 신항만으로서 1997년 파시르 판장터미널(Pasir Panjang Terminal) 4선석을 우선 개장하고 2선석을 추가로 건설하여 총 6선석을 2000년 공식 개장
- 싱가포르에서 Pasir Panjang항과 Tanjong Pagar 사이에 100TEU급 바지선을 통해 터미널간 연안화물 처리를 연계하여 항내에서 터미널간 컨테이너의 이동은 트럭 및 바지(100개 선적, 1일 2회)로 수송
  
- 싱가포르항의 전체 물량 중 90% 가량이 타 지역에서 출발해 이곳 싱가포르에서 환적된 물량임
- 현재 200여개에 달하는 각국 선사들이 이곳 싱가포르항을 통해 123개국, 600여개 항만으로 화물을 운송
- 매일 유럽으로 4개, 미국으로 2개, 남아시아 및 동남아시아로 70개 선박이 물건을 실은 채 싱가포르를 떠나며, 세계 최대규모인 하루 7만 여개의 컨테이너 화물을 처리하고 있음
  
- 싱가포르항은 세계 최고의 급유항이며 세계 3번째의 급유센터임
- 세계의 주유 급유회사인 셀(Shell), 에소(Ess), 칼텍스(Caltex), 브리티시 페트롤륨(British Petroleum)등이 이곳에 위치하고 있으며 총 급유능력은 일일126만 배럴이 상회함
  
- 환적화물 유치를 위한 싱가포르항 물류정책은 환적화물 하역료를 우대하고 환적화물에 대해서는 자국의 로컬화물보다 우대
- 또한 항만내 자유무역지대를 설치하여 관세품의 저장 및 재수출을 위해 광범위한 시설과 서비스를 제공

- 반입된 물품은 시장으로 이송되기 전까지는 어떠한 통관서류 없이도 저장이 가능하며, 최소한의 통관절차만 거치면 가공이나 재수출도 가능
- 싱가포르항은 주요 터미널이 위치하는 남쪽의 해안선을 따라 20km에 걸쳐 싱가포르 디스트리벨트(Singapore Distribelt)를 조성하였으며 많은 다국적 기업 및 국제복합운송업체를 유치
- 싱가포르항만청(PSA)이 소유 및 운영하는 4개의 디스트리파크(Distripark : DP)가 위치해있고, 이들 디스트리파크는 동쪽의 창이공항과 서쪽의 주롱 산업지대에 쉽게 접근이 가능하여 제조업체, 중앙유통센터, 복합운송업체, 무역업체, 창고업체 등이 입주

[표 3-11] 싱가포르항 배후 복합물류센터

Keppel (11만3천m <sup>2</sup> )	Alexandria (20만m <sup>2</sup> )	Pasir Panjang (25만m <sup>2</sup> )	Tanjong Pagar (6만5천m <sup>2</sup> )
<ul style="list-style-type: none"> <li>1994년 운영 개시한 다기능 창고시설을 갖춘 초현대식 복합 물류센터</li> <li>싱가포르 자유무역지 대내에 위치</li> <li>물류센터2층 4개동, 사무실 5층 1개동</li> <li>41개의 창고모듈 : 모 듈은 1천m<sup>2</sup>에서 ,100 m<sup>2</sup>규모로 다양</li> <li>소량화물의 보관, 배 송, 물류관리, 샘플 작 업, 검사, 재하인, 컨 테이너 적입/적출 등 의 부가물류활동 수 행</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>싱가포르 최대의 Distripark</li> <li>창고, 제조, 유통등 300여 업체 입주</li> <li>10층 건물 5개</li> <li>기타 부대시설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>다국적기업 및 운수 업체 입주</li> <li>5층 짜리 2개 동으로 구성</li> <li>기타 부대시설</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>컨 테이너 터미널에 서 가까운 곳에 위 치하여 시간에 민감 한 제품의 물류센터 로 이용</li> <li>단층의 창고건물 8개 동과 3층의 물류센터 1개 동으로 구성</li> <li>창고건물은 임차인 에게 독점적인 전용 사용을 허용</li> <li>기타부대시설</li> </ul>

Keppel (11만3천m <sup>2</sup> )	Alexandria (20만m <sup>2</sup> )	Pasir Panjang (25만m <sup>2</sup> )	Tanjong Pagar (6만5천m <sup>2</sup> )
			

자료 : 국토연구원

#### (4) 통관환경

- 싱가포르 세관은 컨테이너화물의 경우 4개 과세물품(주류, 담배 등) 이외에 실질적으로 자유무역지대 보관이 어렵다고 관세청장이 판단하는 특정 물품은 관세법에 의해 허가받은 사설 장치장(Licensed Warehouse)에의 무적으로 보관 및 장치하도록 하고 있음
- 화주는 컨테이너 번호 및 적출 장소를 Trade-Net을 이용하여 세관에 신고하고 통관 시에는 세관검사소에서 화물만 확인함
- 환적의 경우에는 세관검사소에 화물통관 허가서를 제시하지 않고 화주는 Trade-Net을 통해 환적사실을 신고하도록 하고 있으며 화물검사는 생략

[그림 3-27] 싱가포르의 통관절차



자료 : KOTRA 해외공동물류센터

- 상품을 통관할 경우에는 수화인(또는 대리인)을 통해 신청하고, 반입 화물은 싱가포르 도착 후 24시간 이내에, 반출 물품은 싱가포르를 출발하기 48시간 이전까지 통관 신청
- 항구 및 공항의 자유 무역 지대에 장치되는 물품 중 환적용 화물에 대해서는 반입 시 세관에 신고할 필요가 없고 보세 구역을 벗어나는 경우 신고
- 물품 반출 및 반입 신고는 모두 무역 자동화망(TradeNet)을 통해 이루어지며 관세 등 각종 세금, 부과금은 은행 간 지로망을 통해 전자적으로 결제가 이루어짐
- 세관에서는 반출입 화물에 대해 의심점이 발견되면 선별적으로 검사를 진행
- 싱가포르 자유무역지대는 세관의 책임하에 엄격하게 관리 · 운영되고 있으나 자유로운 환적 · 재수출<sup>16)</sup>이 가능함

16) 하두식, 『부산항 관세자유지역 활성화방안에 관한 연구』, 인하대 국제통상물류대학원(2004), p36~37

- 환적이나 재수출시에는 Port-Net을 통해 적하목록만 제출하면 가능하고, Fast Connect라는 환적시스템을 도입하여 신속한 환적작업을 수행
  - 화물은 수입과 환적으로 구분하고 환적화물은 다시 행선지별로 분류하여 하역 업자에게 인도
  - 수입시에는 세관신고 후 Gate에 증빙서류를 제시한 후 반출하면 되며 환적시에는 하역업자가 출항 적하목록을 제출하면 환적절차가 완료
- 
- 싱가포르 세관당국으로부터 사전 허가를 득할 경우 수입물품이나 샘플등은 자유무역지대에서 재포장, 가공, 분류등이 가능
  - 다른 선적 또는 다른 국가로부터 화물을 수입해서 다른 지역으로 수출하는 무역업자에게 유용하며, 가공물품을 취급하는 회사에 유리
  - 리마킹, 재포장, 과세물품의 선적 및 하역과 분류 및 검사를 위해 샘플을 추출하는 것은 전자문서를 통해 제출
  - 화물 인수자는 작업내용을 24시간 이내에 통보하여야 하며 세관은 재포장 작업이 개시되기 전에 환적 및 반출허가를 통보
- 
- 자유무역지대에서는 무역중개업 촉진을 위해 세관의 통제가 최소화되어 있음
  - 대부분은 해상과 항공을 통해 수입되는 모든 물품은 자유무역지대에 거치
  - 자유무역지대 보관이 어렵다고 관세청장이 판단하는 특정물품은 자유무역지대에 거치 제외
  - 중독성 주류, 담배제품일 경우 어떠한 제조행위도 할 수 없으며 관세법에 의해 허가받은 사설 장치장에 의무적으로 보관 및 장치
- 
- 다음과 같은 경우에는 세관에 선하증권/항공화물 운송장등 통관 허가서를 제시할 필요가 없음

- 항공화물과 복합운송에 의해 동일한 자유무역지대 안에서 항공으로 환적된 물품
  - 해상화물과 복합운송에 의해 동일한 자유무역지대 안에서 반출 또는 가공이 이루어지지 않은 환적화물
- 만약 자유무역지대에서 다른 자유무역지대로 환적을 한다면 다음과 같이 환적허가를 득하여야 함
- 환적물품이 해외에서 자유무역지대로 사전에 운송되었거나, 제2의 자유무역지대를 통해서 사후에 환적된 물품일 경우 TradeNet을 통해 환적허가(TTI) 취득
  - 자유무역지대에 임시로 거치가 목적인 환적물품이 해외에서 자유무역지대로 사전에 운송되었거나 같은 자유무역지대를 통해 환적이 연기되었을 경우 TradeNet을 통해 환적허가(TTF) 취득
- (자유무역지역에서의 제조 및 과세) 관세영역으로 반입할 물품을 조립, 혼합, 조작, 제조하는 경우 해당행위의 결과물 또는 행위에 사용된 원료가 4개 과세물품(중독성주류, 담배제품, 차량, 석유제품)일 경우 해당행위에 대해서는 사전에 관세청장의 서면허가를 받아야 하며, 재무부장관의 승인 없이는 어떠한 제조행위<sup>17)</sup>도 할 수 없음
- 싱가포르로 수입되거나 국내에서 제조된 중독성 주류, 담배제품, 차량 및 석유제품의 4개 과세물품에 대해서는 예외 없이 과세가 부과
  - 또한 자유무역 지대 내에서 사용 및 소비된 물품이 과세물품일 경우에도 관세가 부과<sup>18)</sup>

17) 여기에서 말하는 “제조”란 동력기계의 사용여부에 관계없이 새로운 제품 또는 물품으로 변환하는 과정을 말하며, 그에 따라 HS 코드상의 변화를 초래한 것을 의미한다.

18) 가장 일반적으로 적용되는 종가관세율은 ‘41%종가관세’와 같이 수입가액의 일정 %가 부과되며 종량관세율은 ‘kg당 60달러’와 같이 종량단위당 특정금액이 부과됨

- (싱가포르의 원산지 제도 운영현황) 원산지 관리제도와 관련하여 통상산업부(MTI : Ministry of Trade And Industry)가 원산지 제도를 운영하며, 한국의 무역협회와 같은 기능을 수행하는 외국인투자기업을 위한 협회(IIE Singapore), 비특혜원산지 증명서를 발급하는 상공회의소가 수행하고 있으며 이밖에도 일반원산지증명서는 세관과 세관이 인증한 6개 기관(싱가포르 무역회사, 싱가포르 중국상공회의소, 싱가포르 인도인상공회의소, 싱가포르 국제상공회의소, 싱가포르 말레이시아상공회의소, 싱가포르 제조업자연합)에서 발급
  
- 싱가포르에서는 특혜원산지증명서의 경우 세관에서 발급을 하며 세관에 공장등록(Manufacturer Application)을 해야 함
- 제조업자는 공장등록을 완료한 후 해당상품이 원산지 기준충족여부를 증명하는 생산비용 내역서를 세관에 제출하여 검증을 받아야 하고, 세관에서 검증한 생산비용 내역서는 1년의 효력을 가짐
- 생산비용 내역서 검증을 완료한 제조업자는 각 특혜무역협정의 형식에 따라 TradeNet® 시스템을 통해 원산지증명서 발급을 신청할 수 있음
- 특혜원산지 신청시 세관에서는 공장 등록시 인증내역을 확인하여 이상이 없는 경우 원산지증명서를 발행하고 등록내역과 다른 경우에는 재심사하여 결정
  
- 원산지증명서와 관련해서 업체나 담당자는 발급기관의 규정에 준수해야 하고 C/O 발급과 관련된 모든 서류를 보관해야 함
- 또한 원산지 증명서 발급과 관련하여 세관에서 자료 요구시에는 제출의 의무가 있으며 이를 위반 시 건당 10,000불이하의 벌금이나 최대 3년 이하의 징역에 처해짐
  
- 다음 [그림 3-28]은 싱가포르 세관에서 여성용 속옷과 양말을 수출하는 기업의 원산지 위반단속에 대한 사례를 분석한 것임

- S社는 중국에서 물품을 수입하여 미국에 재수출하는 과정에서 원산지를 인도네시아산으로 2006년 4월부터 8월 사이에 총4회에 걸쳐 세관에 허위 신고
- 이에 2007년 2월 14일 수입과 수출에 관한 규정(RIEA)에 의거 S社에 22,000불의 벌금을 부과

### [그림 3-28] 원산지 위반 단속사례

**MEDIA RELEASE**

**SS GLOBAL FREIGHT PTE LTD FINED \$22,000 FOR FALSE DECLARATION ON CLOTHING EXPORTS**

On 14 February 2007, SS Global Freight Pte Ltd pleaded guilty to four counts of the offence of making a false declaration on the country of origin of goods it exported. This is in violation of the Regulation of Imports and Exports Act (RIEA). The company was fined a total of \$22,000.

2 SS Global Freight Pte Ltd, a logistics operator had imported four shipments of ladies' undergarments and socks from China and subsequently re-exported the goods to the United States of America (USA). However, when applying for export permits, the company had falsely declared the country of origin of the goods as from "Indonesia", despite knowing that the country of origin for these goods was actually China. The four offences took place in April and August 2006.

3 This is not the first time that Singapore-based companies have falsely declared the country of origin for their exports. In 2006, two other companies were also fined for similar offences.

4 Under Regulation 3 of the RIEA, companies engaging in the export of goods are required to apply for export permit from Singapore Customs to authorise the export of goods out from Singapore.

5 Singapore Customs reiterates that companies engaging in exports, imports and transhipments must exercise due diligence to ensure that the information provided to the authorities for the purpose of making a permit declaration is accurate. Under the RIEA, false declaration is punishable by up to a maximum fine of \$10,000 or jail of up to three years, or both. For more information on trading compliance, please visit [www.customs.gov.sg](http://www.customs.gov.sg) and [www.tradenet.gov.sg](http://www.tradenet.gov.sg).

**ISSUED BY: SINGAPORE CUSTOMS**  
**DATE: 15 FEBRUARY 2007**

자료 : 싱가포르 세관

- 싱가포르는 환적화물 세계 1위의 주요 환적항으로서 역할을 수행하고 있으며, 단순 환적·보관 후 재수출 등이 주로 발생함
- 싱가포르는 수입과 수출, 환적에 대해 세관당국에 성실하게 신고하여야 할 의무가 있으며, 위반 시 최대 10,000불의 벌금 또는 3년 이하의 징역에 처해짐
- 하지만, 지정학적 위치상 싱가포르에서 원산지 허위신고, 물품의 혼재와 둔갑 등의 불법 행위가 쉽게 발생 할 수 있는 환경이기 때문에, 싱가포르를 경유하는 운송경로인 경우 협정에서 정하는 규정에 따른 정확한 확인이 필요

## 2) 홍콩

### (1) 개요

- 홍콩은 멜타강 건너편에 위치한 마카오의 동쪽에 위치하며, 광동성 심천의 가장자리의 북쪽에 위치함, 또한 구룡반도는 북쪽으로 신계지와 맞닿아있고, 신계지의 북쪽으로 중국대륙의 동남쪽 끝의 남중국해와 맞닿아 있는 등 중국의 관문역할을 담당함
- 특히 기간항로상에 위치해 지정학적으로 유리한 입지를 활용하여 중국본토와 해상 및 육상을 연결하는 고속도로와 철도 및 체립콕 공항을 통해 물류허브 기능을 강화
- 홍콩은 대규모 화물이 발생하는 중국본토를 배후권으로 하고 있으며 인근 배후지인 주강 삼각주의 산업단지에서 생산된 화물의 수출창구로서의 기능을 주로 수행
- 이에 따라 홍콩은 양하(수입)물량보다 적하(수출)물량이 많은 편이며 수출 품의 제조를 위한 원자재 및 부품의 수입량의 큼

[그림 3-29] 홍콩의 지정학적 위치



- 홍콩은 전통적인 자유항(Free Port)로서 중세 자유도시항구(Free Port City)와 같이 경제적으로 독립된 하나의 항만도시 형태를 취하면서, 항만 및 인접하는 전 지역을 비관세지역으로 두는 현존하는 유일의 항만임
- 대부분의 수출입(환적)물품에 대한 세관절차를 최소화하고 화물의 장치, 가공, 제조는 물론 개인의 거주와 소비까지 자유를 부여하고 있어 3천여 개의 지역본부 및 사무소가 홍콩에 위치함
- 지역본부를 둔 기업들은 도·소매와 수출입 무역, 금융, 수송관련 회사가 다수를 차지하며 외국계 기업의 현지 사무소도 2천여 개임
- 특히 포춘지가 선정한 100대 기업 중 50여개의 동북아 지역본부가 홍콩에 위치함

## (2) 물류 체계

- 홍콩은 국가전체가 자유무역지대로 수입 및 수출물품에 대해 관세를 부과하지 않음

A founding member of the World Trade Organisation (WTO), Hong Kong is firmly committed to free and open trade. **There is no barrier on trade. Hong Kong does not charge tariff on importation or exportation of goods. Import and export licensing is also kept to a minimum.**

(홍콩은 무역장벽이 없다. 홍콩은 수입 또는 수출물품에 대해 관세를 부과하지 않는다. 수입과 수출허가 또한 최소로 유지하고 있다)

\* Hong Kong Economic and Trade Office (<http://www.hketolondon.gov.hk/intro/hksar.htm#freetrade>)

- 홍콩은 빈번하게 역외무역(Offshore Trade)이 발생하고 있으며, 이는 홍콩의 무역 수치에 반영되지 않음

- 홍콩 무역업자/무역업체에서 역외무역(OFFSHORE TRADE)를 하는 경우 홍콩 반입이 전혀 이루어 지지 않기 때문에 홍콩 내 가공이 전혀 이루어 지지 않으며, 이 또한 수출국의 원산지를 표기하는 것으로 볼 수 있음

Hong Kong is also handling an increasing amount of **offshore trade**. The Hong Kong government estimates that the sales value of offshore trade in 2007 amounted to US\$265.7 billion, up 16.3% over 2006. In comparison, the value of re-exports was US\$330.6 billion in 2007, up 10.8% over 2006. The amount of offshore trade was equivalent to 80% of the value of Hong Kong's re-exports for 2007.

Due to the development of trade supporting services on the Chinese mainland, trading firms increasingly source goods offshore for sales in international markets. **Some of these goods are transhipped via Hong Kong, or shipped directly without touching Hong Kong ground. Such trade, known as offshore trade, is not reflected in Hong Kong's trade statistics.** (이들 물품의 일부는 홍콩을 통해 환적이 되며, 또는 홍콩을 거치지 않고 직접 선적이 이루어진다. 이러한 무역(일명 역외무역)은 홍콩의 무역통계에 반영이 되지 않는다)

According to the Census and Statistics Department, Hong Kong's sales value of offshore trade in 2007 amounted to US\$265.7 billion, up 16.3% over 2006. In comparison, the value of re-exports was US\$330.6 billion in 2007, up 10.8% over 2006.

출처 : 홍콩무역발전국 (<http://info.hktdc.com/main/si/spimex.htm#>)

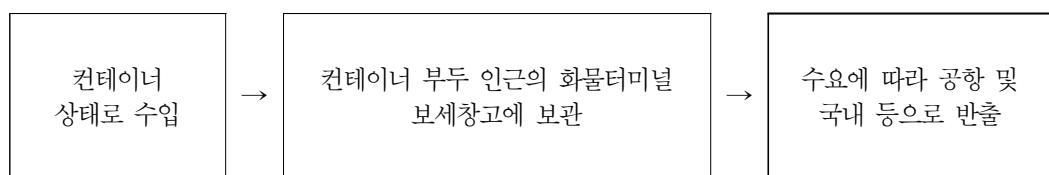
- 홍콩 수출입의 소싱 방법에는 다음 세 가지가 존재
- 홍콩에서 제조된 제품
- 재수출을 위한 주변국에서의 소싱
- 홍콩을 거치지 않은 역외무역

Hong Kong's import and export trading firms are active in sourcing various types of goods, including raw materials, machinery and parts, and a wide range of consumer goods. There are three main types of sourcing activities: (1) sourcing goods produced in Hong Kong; (2) sourcing goods from around the region for re-exports; and (3) sourcing goods from one country to be shipped directly to a third country without touching Hong Kong ground

출처 : 홍콩무역발전국 (<http://info.hktdc.com/main/si/spimex.htm#>)

- (보세구역)<sup>19)</sup> 홍콩은 4개 과세물품(주류, 담배, 연료유, 페틸알콜)에 대해 개별적으로 특허를 받은 품목만 취급하는 특허보세창고<sup>20)</sup>(Licensed Warehouse), 4개 과세물품 모두를 취급하는 일반 보세창고<sup>21)</sup>(General Bonded Warehouse), 24시간 개방하며 우리나라 지정장치장과 유사한 기능을 갖는 공용보세창고(Queen's Warehouse)가 있으며 그 외 담배, 술을 보세상태로 제조하는 보세공장이 있음
- 보세창고에 대해서는 세관원이 보세창고 출입문에 위치한 전용사무실에서 2인1조가 되어 영업시간중 물품의 반출입 및 인원의 출입을 관리
- 파견된 세관직원은 3개월 혹은 6개월마다 교체되며 과세대상물품의 홍콩 내 흐름은 수입 → 보세창고 보관 → 반출의 형태임

[표 3-12] 과세대상 물품의 흐름



19) 하두식, 『부산항 관세자유지역 활성화방안에 관한 연구』, 인하대 국제통상물류대학원(2004), p40~42 내용정리

20) 영업시간인 9시~17시, 토요일 9시~12시 까지만 개방

21) 영업시간만 개방

- 세관원은 일반창고에서 단순가공, 재적입 작업 등을 재고관리만 하고 작업에는 간섭하지 않음
- 중국산 물품이 간단한 재적입 및 가공작업 후에 홍콩을 원산지로 하여 재수출되기도 하지만 섬유류 등에 대해서는 원산지 적용기준이 매우 엄격함
- (과세관리) 홍콩으로 수입되거나 국내에서 제조된 주류, 담배제품, 차량 및 석유제품의 4개 과세물품에 대해서는 예외 없이 관세가 부과
- 통관에는 자유 무역지대 내에서 사용·소비된 물품이 과세물품일 경우, 즉시 반출하는 부두 직통관과 보세창고 또는 보세공장으로 보세운송 후 과세를 납부하고 반출하는 보세운송 후 통관이 있음

### (3) 주요 물류 거점(주요 물류허브공항 및 항구)

#### 가. 책랍콕 공항

- 책랍콕 공항은 약 450만m<sup>2</sup>의 부지에 터미널 3개소를 운영 중인 국제 허브 공항 중의 하나임
- 홍콩의 국제공항(중국어: 香港國際機場, 병음: Xiānggǎng Guójì Jīchǎng, IATA: HKG, ICAO: VHHH)으로 홍콩의 서부 해역 츠례자오 섬(赤鱲角, 광둥어: 책랍콕)에 위치하고 있어 섬의 이름을 따서 책랍콕 국제 공항이라고 통칭함
- 착륙하기 어려운 공항으로 악명 높았던 홍콩 구룡 도심의 카이탁 공항이 폐화상태에 이르자, 이를 대체하기 위해 도심 서쪽 외곽의 섬과 주변 바다를 메워 만든 해상공항임
- 도심에서 멀리 떨어진 해상공항이기 때문에 24시간 운영되며, 2013년 기준으로 연간 5천990만 명의 이용객과 412만 톤의 화물을 처리하고 있음

- 캐세이퍼시픽 항공과 같은 계열의 대형 항공사인 드래곤에어 및 소형 항공사인 홍콩 익스프레스, 씨알 에어웨이즈, 오아시스 홍콩 항공의 허브 공항으로 운영 중
- 2013년 이용객 수 5천990만 명, 처리 화물량 412만 톤, 항공기 이착륙 수 37만 2,040회를 기록한 홍콩의 대표 공항임

[표 3-13] 책람콕 공항의 일반 현황

공항명	Hong Kong International Airport
설립연도	1998년
소재지	책람콕 섬
부지면적	450만m <sup>2</sup>
터미널 규모	터미널1(57만m <sup>2</sup> )/ 터미널2(14만m <sup>2</sup> )
활주로길이	2개(3,800m×60m)
여객	5천 990만 명(2013)
화물	412 만 톤(2013)
항공기이착륙수	37만 2,040회
취항항공사	95개
취항도시	160개 도시



자료 : 책람콕 공항

- 책립록 공항은 화물전용기로 북미 동부지역이나 유럽지역을 논스톱으로 비행하기에 부적합한 지리적 약점을 가지고 있음
- 그러나 중국이라는 거대한 배후지를 잘 활용함으로서 중국과 30분이면 연결되는 교통인프라를 구축하고 중국 본토와의 연계를 목적으로 Marine Cargo Terminal(MCT) 건설과 Superlink 구축에 주력
- 이를 통해 홍콩공항 → MCT → 중국본토의 16개 항구 ↔ 중국본토 최종 목적지에 대한 서비스를 제공
- Superlink는 전용트럭을 이용하여 광저우, 동광 간 운송서비스를 제공하는 것으로 중국세관과의 협정으로 4~5시간 안에 통관을 마칠 수 있도록 통관시간을 최소화
  
- 항공화물의 대부분은 공항 내 화물터미널에서 취급되고 있지만, 공항 주위 및 시내의 곳곳에 산재해 있는 창고에서도 취급
- 즉, 시내에서도 항공화물 취급창고가 산재해 있고, 이러한 창고는 항공화물 뿐만 아니라 항만화물도 취급하기 때문에 항공화물만을 위한 창고시설 규모를 정확하게 파악하기는 사실상 불가능

#### 나. 홍콩항<sup>22)</sup>

- 홍콩항은 24시간 가동을 멈추지 않는 자유무역항으로 포스트 파나막스급 초대형 컨테이너선 18척이 동시에 접안할 수 있을 만큼 크고 넓음
- 매주 80여개의 세계적인 선사들의 선박 450척이 입항
- 홍콩항은 최대 수심 15.5미터의 화강암반으로 이루어진 천혜의 항만조건을 갖추고 있다. 컨테이너 야드가 협소해 풀 컨테이너는 5-6단을 적재하고, 빈 컨테이너는 8단까지 쌓도록 하고 있다. 경쟁력을 높이기 위해 장치 허용기간은 7일(환적화물 14일)을 제공한다.

---

22) 정봉민, 주요물류중심항 항만물류산업의 발전 특징과 시사점, 한국해양수산개발원(2007) 내용참고

[표 3-14] 홍콩항의 일반 현황

터미널	4개(Modern, CSX, Cosco-HIT, HIT)		
물동량	23,998천 TEU		
수심(m)	12.5~15.5		
장치능력	203,920		
선석	22개(7,259m)	크레인	캔트리 89, 기타 527기
면적(m <sup>2</sup> )	2,494,500	작업시간	월~일(주7일) 24시간

자료 : SP-IDC(해운항만물류정보시스템)



- 쇄이청(Kwai Chung) 터미널은 면적이 53km<sup>2</sup>, 총 9개 터미널에 24개의 선석으로 이루어짐
- 홍콩항 전체 컨테이너 처리량의 60% 이상을 담당함
- 미드 스트림(Mid-stream), 리버 트레이드(River Trade) 터미널과 기타 일반 부두 등이 컨테이너와 함께 다양한 화물을 취급
- 하루 18척의 선박이 입항하여 작업을 마치고 나가는데 평균 6~8시간 정도 소요됨
- 인근 경쟁항만 보다 2-3시간 정도 경쟁력을 갖추고 있으며, 컨테이너 선적과 관련된 최신 터미널 운영 시스템인 nGen(next generation)의 가동과 철저한 노무 관리가 이루어져 시간의 단축이 가능<sup>23)</sup>
- 홍콩항의 경우 배후단지에 위치하고 있는 물류센터와의 유기적인 연계를 통한 물류서비스의 제공으로 좁은 국토면적의 단점을 보완하는 한편, 서비스의 효율성 향상을 도모
- 홍콩항의 배후 물류센터 특징은 고객 맞춤형 서비스를 제공하고 있다는 것임

23) 김홍인, 세계허브항 순례, 해양한국 389호(2006)

- 즉, 물류센터 임차인에게 창고 및 사무실을 동시에 임대하고 있으며 전방 위 화물처리,CFS, 집배송 서비스, 트럭킹, 보세 및 일반저장 서비스를 제공
- 특히 품질통계 및 검정, 재포장, 상표부착, 화물분류 및 화물정리와 같은 부가가치 물류서비스가 광범위하게 제공

#### (4) 통관환경

- 홍콩의 관세법령 체계는 아래 [표 3-15]와 같이 3단계로 구분되어 있으며, 홍콩은 자유무역항으로 모든 수입품에 대한 관세가 없음

[표 3-15] 홍콩의 관세법령 체계

구 분	내용	비고
The Basic Law	홍콩 정치 경제 사회 체계 등 헌법적인 사항을 규정	홍콩 최상위 법
The Laws of Hong Kong	1181개의 성문법령이 Chapter로 구분	홍콩 성문법령
Chapter 60(수출입 조례)	IMPORT AND EXPORT ORDINANCE 하위 12개 규칙(Regulations)이 세부내용 규정	
Chapter 109(과세물 품조례)	DUTIABLE COMMODITIES ORDINANCE 하위 8개 규칙(Regulations)이 세부내용 규정	홍콩 관세 법령
Chapter 342	CUSTOMS AND EXCISE SERVICE ORDINANCE	

- 홍콩의 소비세는 단일 세종<sup>24)</sup> 4개 품목에 대해서만 부과
- 소비세 부과 4개 품목은 탄화수소 오일(연료유), 주류(알코올 30도 초과), 담배, 메틸알톨
- 연간 소비세 규모는 약 1조원 내외로 전체 세수에서 2% 내외에 불과

24) 부가가치세, 개별소비세, 담배소비세 등의 구분 없이 EXCISE TAX(소비세)만 존재

[표 3-16] 주요과세대상 품목 소비세 세율현황

주요과세대상품목	세율
항공기 연료유	USD 0.84/Liter
디젤 연료유	USD 0.37/Liter
무연 가솔린	USD 0.78/Liter
시가	USD 317/kg
궐련(필터담배)	USD 0.25/개비
와인 및 알코올 30도 이하 주류	0
알콜 30도 초과 주류	100%
메틸알콜	USD 108/hectoliter

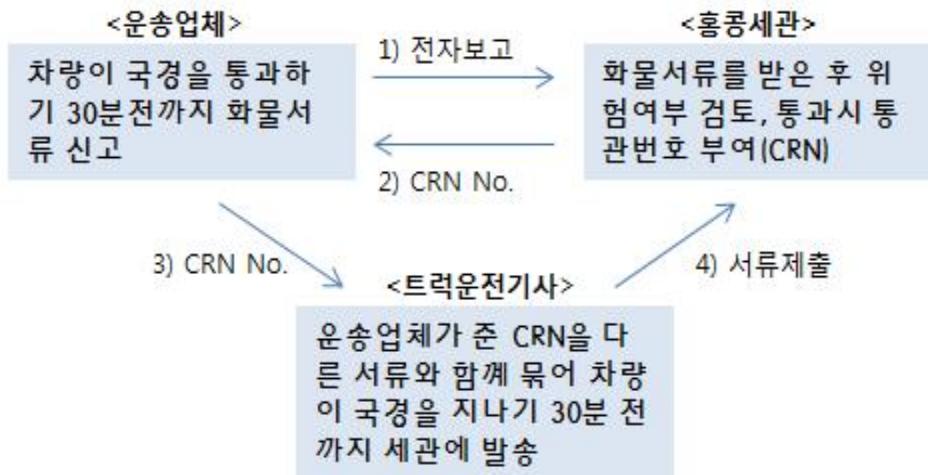
- 홍콩은 일반상품 수입에 대해서는 자유방임적 정책으로 소수 품목에 대해서만 수입허가증 제도를 실시하고, 일반적으로 수출 후 14일 이내에 수출입 신고서를 내면 통관절차가 마무리 됨
- 선통관 후신고 : 도착 후 먼저 통관하고 14일 이내 사후 신고
- 통관시 필요서류 : 적하목록, 선하증권, 운송증명서, 인보이스, 팩킹리스트 등
- 수입제한 품목(prohibited articles)은 관련 면허증(license), 허가증(permit), 증명서(certificate) 필요
- 수입제한 품목(prohibited articles)은 과세물품, 산 동식물, 유해화학물, 마약류, 폭발물, 화기/총포탄, 식품류, 전염성 물품, 차량, 광학디스크/복사기기, 오존파괴물질, 한약재류, 살충제, 의약품, 선외기, 방사능 물질/기기, 라디오 운송, 쌀/냉동냉장 육류 및 가금류, 신선 육류 및 가금류, 모래, 무연담배류, 전략물자, 섬유류, 원석다이아몬드, 폐기물, 위험화학물, 무기 등 27개 품목이 해당함<sup>25)</sup>
- 홍콩에서는 도로를 제외한 다른 모든 교통수단의 화물통관이 가능하며 도로화물 전자서류시스템(ROCARS)<sup>26)</sup>을 구축하여 육로 통관수속을 간편하게 하고 전면적인 화물 전자통관시스템을 구축하고 있음

25) [www.customs.gov.hk/en/trade\\_facilitation/prohibited\\_articles/](http://www.customs.gov.hk/en/trade_facilitation/prohibited_articles/)에서 확인 가능

26) 도로화물의 통관수속에 필요한 서류를 전자형식으로 전환해 전자통관이 가능하도록 돋는 시스템으로 기존에는 변경지역에서 화물서류를 검토했으나 ROCARS는 변경지역을 통과하기 전 미리 전자화물 서류를 검토했으므로 통관시간을 대폭 감소시켰음

- 전자통관시스템으로 환적이 더욱 간편해짐에 따라 수입화물을 홍콩공항에서 빠르게 중국 내륙으로 운송시키고, 내륙 생산품을 홍콩 공항을 통해 각자로 보다 신속하게 수출하도록 하고 있음

[그림 3-30] ROCARS를 이용한 통관절차



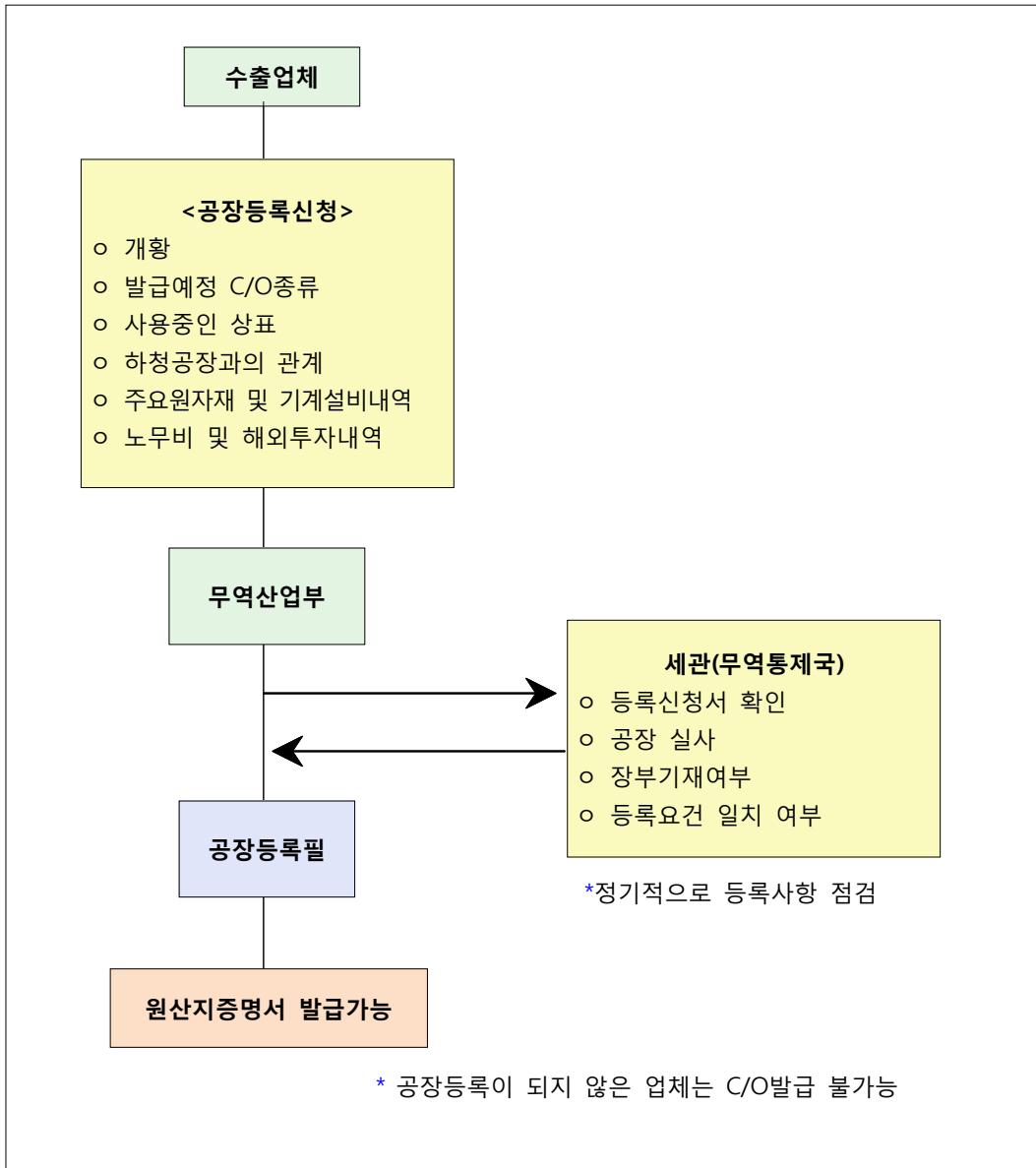
자료 : 홍콩물류협회

- 세관 통제를 위한 방법으로 홍콩은 기본적으로 97%이상이 비과세물품이며, 운송업자가 제출한 화물서류와 화물통관 번호를 심사하고 화물통관 번호를 차량등록 번호와 연계 관리함
- 위험가능성이 있는 트럭에 대해서는 화물검색을 실시하며 계약 운송업자가 제출한 육로변경화물 적재명세서를 수취
- 수출지역의 경우에는 법조항에 따라 수출상이 제출한 서류를 심사하고 통관을 허가하며, 일반적으로 화물도착 후에는 수입화물이 장치된 장소에서 면허 및 허가서등을 검사
- 홍콩에서 수취하거나 보세구역으로 이동시킨 후 이를 재수출<sup>27)</sup> 하는 경우에는 통제를 하지 않음

27) 외국물품이 홍콩으로 수입되어 단순 가공되어 물품에 대한 세번(稅番)이 변경되지 않은 상태에서 수출되는 경우를 말함

- 홍콩세관에서는 자유무역항으로서 수출물품에 대한 철저한 원산지 관리 제도운영을 위해 원산지 표시 등 단속업무를 위주로 하고 원산지 증명관련 등록 및 승인을 무역산업부(Trade and Industry Department)에서 수행
  - 수출자 뿐만 아니라 물품의 제조자도 공장등록제도에 의거 무역산업부와 세관에서 관리·감독
- 
- (공장등록운영제도) 홍콩에서는 공장등록번호를 발급받은 제조업체만이 무역산업부와 5개 민간기관에 원산지증명서 발급을 신청할 수 있는 자격을 취득
  - 원산지증명서를 신청하는 수출자는 “C/O Application (AP)“를, 제조업자는 “C/O Manufacturer Declaration (MD)“를 작성해야 하며, 상품 출고 최소 2일 전에 신청
  - 공장등록은 1년간 유효하며 공장등록을 갱신할 때마다 수수료가 부과되고 기한 내 갱신하지 않을 경우 공장등록이 취소
- 
- (세관의 공장등록 심사) 홍콩에서는 신청 또는 기 등록된 공장의 조직, 인력, 설비 등과 원산지 증명서상 물품의 제조 능력여부를 확인하며 100% 사전검사를 원칙으로 하고 정기적인 사후검사를 수행
  - 주로 원재료의 성분, 각각의 원산지 및 제조에 사용되는 기계의 세부내역 및 수량을 점검하며, 2009년 약 1,000여개의 공장이 등록
  - 공장등록신청서에 기재된 물품이 신고된 공장에서 제조여부, 통관절차와 실제공정과의 일치여부 및 제조능력여부 등을 실제 방문을 통해 엄격히 관리
  - 특히 섬유, 의류(Textile&Clothing) 업체들은 보다 강화된 검증을 수행하며, 공장의 생산량에 비해 수출량이 갑자기 증가한 경우에 공장심사를 진행
  - 또한 수입물품과 환적 섬유물품에 대해 항만, 공항 등에서 조사부서와 협조하여 현품확인(Blitz Checks)을 실시하기도 함
  - 검사과정에서 위반 사항이 적발될 경우 10만 홍콩달러(한화 약 1,500만원) 이하의 벌금과 2년 이하의 징역 처분을 받을 수 있고, 원산지증명서 등 모든 증명서 발급이 정지되며 공장등록이 취소 됨

[그림 3-31] 홍콩 세관의 공장등록 심사



## IV. 운송요건

- FTA특혜를 받기 위한 조건에는 거래당사자 요건, 품목요건, 원산지 상품 요건, 운송요건, 원산지 증명 요건이 있으며, 격지간의 거래인 무역에서 필수적으로 발생하는 운송과 관련하여 네 번째 요건인 운송 요건이 적용됨
- 운송요건(원칙)이란 「해당물품이 수출당사국을 출발하여 중간에 다른 나라를 거치지 않고 곧바로 수입당사국으로 운송되는 경우에 한하여 특혜를 제공한다.」는 원칙
- 하지만, 예외적으로 비당사국을 거치더라도 그 나라에서 환적 등 운송에 필요한 작업 이외의 다른 행위가 없으면 일정조건하에서 특혜를 주는 예외가 인정됨
- 규정 형식은 FTA에 따라 직접운송요건을 두면서 그 예외로 제3국 경유시 허용되는 작업범위를 함께 규정하는 경우(유럽형)가 있고, 직접운송요건은 두지 않고 제3국에서의 작업범위만을 규정(미국형 혹은 미주형, 이하 미국형으로 통칭)하여 전자보다 요건을 완화하는 경우가 있음
- 운송요건에서 위의 실체적 요건에 못지않게 중요한 것이 경유국에서 어떠한 가공도 없었다는 것을 수입자가 서류로 입증하여야 함
- 다른 원산지증명 서류는 수출자 또는 제조자가 소유하고 있기 때문에 사후에도 입수할 수 있음
- 그러나, 경유국에서 운송에 필요한 작업 외의 다른 행위가 없었음을 증명하는 서류는 해당물품이 그 나라를 떠난 후에는 입수가 사실상 어렵기 때문에 경유국 출항 전에 반드시 확보할 필요성이 있음
- 운송요건을 두는 이유는 역내 운송인 이용을 촉진하고, 운송과정에서 비체약국산 물품이 체약국 원산지물품으로 둔갑되는 것을 방지하기 위한 것임
- 운송요건이 없을 경우 사전에 원산지증명서를 허위로 발급하고, 비체약국산 물품을 환적국에 반입한 후 허위신고에 의한 ‘둔갑’ 및 원산지 상

품의 환적시 ‘혼재’를 통한 원산지 위반 사례에 대한 검증이 어려울 수 있음

- 운송요건은 물품의 생산 공정 수행 장소나 재료의 조달처와는 무관하게 제조가 완료된 물품이 운송경로에 따라 원산지상품 여부가 좌우될 수 있다 는 점에서 순수한 의미의 원산지결정기준과는 구별 될 수 있음

## 1. 직접운송원칙

### 1) 개요

- 직접운송원칙은 특혜원산지 물품이라고 하더라도 체약 당사국 간 직접 운송되지 않으면 원산지 상품으로 인정받지 못하는 것을 규정함
- 제3국을 경유하는 경우에 물품의 동일한지 여부 등이 수입국에 의해 확인되지 않으므로 원산지 상품으로 인정 하지 않는다는 취지임
- 제3국은 협정 또는 법령에 의해 수입국의 법적영향력이 미치지 않으며, 제3국에서의 경유로 인해 원산지 상품이 아난 것으로 취급 될 수 있음
- 단, 단순한 운송을 위한 목적으로 경유하거나, 환적·일시 장치된 경우 이를 증명할 경우 직접 운송 된 것으로 원산지 상품으로 인정함
- 관세법 상 ‘환적’은 동일한 세관의 관할구역에서 입국 또는 입항하는 운송수단에서 출국 또는 출항하는 운송수단으로 물품으로 옮겨싣는 것
- 지리적, 운송상의 이유로 수출국에서 수입국으로 직접운송하지 않고 제3국에서 환적시 상품 보존 작업 이외의 가공이 없을 것으로 조건으로 원산지 상품으로 인정함

- 직접운송원칙은 ‘유럽형’과 ‘미국형’으로 구분됨
  - ‘유럽형’의 경우 수출국에서 발송된 물품이 비체약국을 거치지 않고 수입국으로 직접 운송되는 것을 원칙으로 함
  - 예외적으로 환적 등 단순한 운송상의 목적으로 비체약국인 제3국을 경유하고, 경유시 화물의 상태를 유지하는 최소한의 작업 외 별도의 작업을 거치지 않은 경우 직접운송된 것으로 간주함
  - 이 경우 환적국에서 관세당국의 감독하에 환적 작업 및 물품의 보관이 이루어 져야 하며, 하역, 재선적 또는 그 밖에 정상 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업 외의 추가적인 작업을 제한함
  - 환적국에서 하역, 재선적 또는 그 밖에 정상 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업 외의 추가적인 작업이 발생하지 않았다는 입증서류를 제출하는 경우 이를 인정함
- ‘유럽형’은 수입국이 결정되지 아니한 상태에서 물품이 발송된 경우 직접운송으로 인정하지 않음
- ‘미국형’은 국가별로 일부 상이하나, 대부분 직접운송을 규정하지 않고 운송 과정에서 가능한 작업에 대한 규정을 두고 있음
  - 수입국이 정해지지 않은 상태에서 수출이 가능하며, 환적국의 보세구역에서 보관 후 수입국으로 운송된 경우에도 직접운송으로 인정함
  - ‘유럽형’에서 원산지 상품으로 인정되지 않는 ‘수입국이 결정되지 아니한 상태에서 물품이 발송된 경우’에도 직접운송으로 인정받을 수 있음
  - 환적국에서 관세당국의 통제하에 하역, 재선적 또는 그 밖에 정상 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업 외의 추가적인 작업이 발생하지 않았다는 입증서류를 제출하는 경우 이를 인정함

## 2. 협정별 직접운송원칙

### 1) 개요

- 현재 우리나라는 2015년 1월 1일 기준 총 11개 협정 49개국과의 FTA 협정이 발효되어 있음



출처: 관세청

- EFTA : 스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인
- 아세안 : 말레이시아, 싱가포르, 베트남, 미얀마, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 라오스, 캄보디아, 태국
- EU : 오스트리아, 벨기에, 영국, 체코, 키프로스, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아일랜드, 이탈리아, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 몰타, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 슬로바키아, 슬로베니아, 스페인, 스웨덴, 불가리아, 루마니아, 크로아티아
- 개별국가 : 칠레, 싱가포르, 인도, 페루, 미국, 터키, 호주, 캐나다
- 싱가포르의 경우 한-아세안 FTA 및 한-싱가포르 FTA로 실질적으로 2건의 협정이 발효되어 있음

[표 4-1] 우리나라의 FTA 협정 발효 현황

상대국	추진현황			의의
	협상 개시	서명	발효	
 칠레	1999년 12월	2003년 2월	2004.4.1	○ 최초의 FTA, 중남미 시장의 교두보
 싱가포르	2004년 1월	2005년 8월	2006.3.2	○ 아세안 시장의 교두보
 EFTA(4개국)	2005년 1월	2005년 12월	2006.9.1	○ 유럽 시장의 교두보
 아세안(10개국)	2005년 2월	2006년 8월 (상품협정)	2007.6.1 (국가별 상이)	○ 제2의 교역대상
 인도	2006년 3월	2009년 8월	2010.1.1	○ BRICs 국가, 거대 시장
 EU(28개국)	2007년 5월	2010년 10월	2011.7.1	○ 세계 최대 경제권
 페루	2009년 3월	2011년 3월	2011.8.1	○ 자원부국, 중남미 시장의 교두보
 미국	2006년 6월	2007년 6월	2012.3.15	○ 거대 선진 경제권
 터키	2010년 4월	2012년 8월	2013.5.1	○ 유럽·중앙아·진출 교두보
 호주	2009년 5월	2014년 4월	2014.12.12	○ 자원부국, 오세아니아 주요 시장
 캐나다	2005년 7월	2014년 9월	2015.1.1	○ 북미 선진 시장

출처: 관세청

- 기발효된 협정 이외 다양한 국가와의 협정이 추진 중으로 자유무역 협정에 의한 지역무역 협정(RTA)는 지속적으로 확대
- 2015년 1월 1일 기준으로 콜롬비아, 중국, 뉴질랜드, 베트남과의 FTA 타결되어 발효 절차를 대기 중이며, TPP·RCEP 등 다양한 협정이 추진 중으로, 조속한 시일 내 타결이 예상됨

- 우리나라는 각 FTA의 이행법으로 「자유무역협정의 이행을 위한 관세특례법(이하 ‘FTA 관세특례법’ )」이 있으며 제9조에 직접운송 관련 내용이 포함돼 있음

「자유무역협정의 이행을 위한 관세특례법(이하 ‘FTA 관세특례법’ )」 제9조 원산지결정기준

**제9조(원산지결정기준)** ① 협정 및 이 법에 따른 협정관세의 적용, 수출입물품의 통관 등을 위하여 물품의 원산지를 결정할 때에는 협정에서 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 국가를 원산지로 한다.

1. 해당 물품의 전부를 생산·가공 또는 제조한 국가

2. 해당 물품이 둘 이상의 국가에 걸쳐 생산·가공 또는 제조된 경우에는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 국가

가. 해당 물품의 품목번호(「통일상품명 및 부호체계에 관한 국제협약」에 따른 품목분류표상의 품목번호를 말한다. 이하 같다)가 그 물품의 생산·가공 또는 제조에 사용되는 재료 또는 구성물품의 품목번호와 일정 단위 이상 다른 경우 해당 물품을 최종적으로 생산·가공 또는 제조한 국가

나. 해당 물품에 대하여 일정 수준 이상의 부가가치를 창출한 국가

다. 해당 물품의 생산·가공 또는 제조의 주요 공정을 수행한 국가

3. 그 밖에 해당 물품이 협정에서 정한 원산지 인정 요건을 충족시킨 국가

**② 제1항에 따라 원산지로 결정된 경우에도 해당 물품이 생산·가공 또는 제조된 이후에 원산지가 아닌 국가를 경유하여 운송되거나 원산지가 아닌 국가에서 선적(船積)된 경우에는 그 물품의 원산지로 인정하지 아니한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.**

**1. 협정에서 다르게 정하는 경우**

**2. 해당 물품이 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 운송 목적으로 환적(換積)되었거나 일시적으로 장치되었다고 인정되는 경우**

**③ 제1항 및 제2항에 따른 원산지결정기준과 관련한 물품의 범위, 적용 방법 및 품목별 원산지결정기준과 그 밖에 협정의 이행을 위하여 필요한 사항은 기획재정부령으로 정한다.**

□ 관세법 시행 규칙 제76조에서도 직접운송원칙과 관련된 내용을 규정함

「관세법 시행규칙」 제76조(직접운송원칙)

**제76조(직접운송원칙)** 법 제229조(원산지 확인 기준)에 따라 원산지를 결정할 때 해당 물품이 원산지가 아닌 국가를 경유하지 아니하고 직접 우리나라에 운송·반입된 물품인 경우에만 그 원산지로 인정한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 물품인 경우에는 우리나라에 직접 반입한 것으로 본다.

1. 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 물품일 것

- 가. 지리적 또는 운송상의 이유로 단순 경유한 것
- 나. 원산지가 아닌 국가에서 관세당국의 통제하에 보세구역에 장치된 것
- 다. 원산지가 아닌 국가에서 하역, 재선적 또는 그 밖에 정상 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업 외의 추가적인 작업을 하지 아니한 것

2. 박람회·전시회 및 그 밖에 이에 준하는 행사에 전시하기 위하여 원산지가 아닌 국가로 수출되어 해당 국가 관세당국의 통제하에 전시목적에 사용된 후 우리나라로 수출된 물품일 것

□ 직접운송원칙의 규정은 직접운송 요건과 경유요건을 함께 규정하는 유럽형과 환적국에서의 작업 범위만을 규정하고 있는 미국형으로 구분 할 수 있음

- 2015년 1월 1일 기준 우리나라가 체결한 FTA 11개 중 ‘유럽형’으로 직접운송원칙은 규정한 협정은 싱가포르, EFTA, EU, 아세안, 인도, 페루, 터키, 호주가 있음
- 동 시점 기준 우리나라가 체결한 FTA 11개 중 ‘미국형’으로 직접운송원칙은 규정하지 않은 협정은 한-칠레 FTA, 한-미 FTA, 한-캐나다 FTA 가 있음

[표 4-2] 협정별 직접운송원칙 비교

구 분	관련 규정	직접운송 원칙유무
한-칠레 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>제4.12조 환적(transshipment)</li> <li>통일규칙 제6-1조 제3국 단순경유 입증서류</li> </ul>	×
한-싱가포르 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>제4.15조 직접운송(direct consignment)</li> <li>제5.9조 특혜관세의 거부(denial of preferential tariff treatment) 다향</li> </ul>	○
한-EFTA FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>부속서 I 제1조 탁송화물(consignment)</li> <li>부속서 I 제14조 직접운송(direct consignment)</li> </ul>	○
한-아세안 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>부속서 3 제9조 직접운송(direct consignment)</li> <li>부록1 제19조</li> </ul>	○
한-인도 FTA(CEPA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>제3.5조 직접운송(direct consignment)</li> <li>제4.8조 특혜관세대우의 신청 제3항(claims for preferential tariff treatment)</li> </ul>	○
한-EU FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>의정서 제1조 탁송화물(consignment)</li> <li>의정서 제13조 직접운송(direct consignment)</li> </ul>	○
한-페루 FTA	부속서 제3.14조 직접운송(direct consignment)	○
한-미국 FTA	제6.13조 통과·환적(transit and transshipment)	×
한-터키 FTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>의정서 제1조 탁송화물(consignment)</li> <li>제13조 직접운송(direct consignment)</li> </ul>	○
한-캐나다 FTA	제3.16조 통과 및 환적	×
한-호주 FTA	제3.14조 직접운송	○

출처 : 이영수·권순국, 「FTA 원산지 규정상의 직접운송원칙에 관한 연구」, 『통상정보연구』 제14권 4호, 2012, p.391, 각 협정문을 바탕으로 저장 작성

## 2) 직접운송원칙 규정을 두고 있는 협정(유럽형)

- 직접운송원칙 규정은 FTA 협정문상 원산지 규정을 충족하고, 수출국과 수입국의 영역 간에 직접 운송된 물품에 한해 원산지상품으로 인정하여 특혜관세혜택을 부여한다는 내용을 명시하고 있음

- 직접운송요건의 예외로 수출국 또는 수입국이 아닌 제3국을 경유하여 운송될 경우 또한 직접운송으로 간주 될 수 있으며, 이를 위한 요건은 협정별로 일부 다르게 규정함
  - 비당사국에서 선적되거나 환적된 경우 비당사국 관세당국의 감독 또는 통제 하에서 이루어질 것을 요구함
  - 비당사국에서 환적 관련 작업인 하역, 재선적 또는 상품을 보존하기 위해 필요한 작업 이외의 작업을 제한함
  - 요건을 충족하지 못하였을 경우 특혜관세대우 적용 배제
- 
- 유럽형의 경우 수출국의 당사자에 의해 발송한 물품이 발송당시 수입국 당사자를 특정하여 발송하도록 되어 있기 때문에 수출국에서 발송 시 수입자가 확정되지 않는 BWT(Bonded Wearhouse Transaction)거래의 경우 직접운송으로 인정 되지 않음

### (1) 한-싱가포르

- 한-싱가포르 FTA는 제4장 원산지 규칙 제4.15조에 따라 물품이 체약당사국 간에 직접 운송되지 않거나 경유 운송 또는 환적 될 경우 제5.9조의 요건을 충족시키지 못하는 경우 원산지 물품으로 인정하지 않음
- ‘상품이 생산 된 후 타방 당사국의 영역으로 직접 운송되지 아니한 경우 또는 이 협정상의 당사국이 아닌 국가의 영역을 통하여 운송되거나 환적 된 경우 수입자가 제5.9조 다호의 특혜 관세대우의 거부에 규정된 요건을 충족시키지 못한 경우 그 상품은 당사국의 원산지상품으로 간주 되지 아니한다.’고 규정 하고 있음
- 협정문 제 제4.15조에서 직접운송에 대하여 규정

#### **ARTICLE 4.15 : DIRECT CONSIGNMENT**

A good shall not be considered to be an originating good of a Party by reason of having undergone production that satisfies the requirements of Article 4.2, if, subsequent to that production:

- (a) the good is not transported directly to the territory of the other Party, or
- (b) where the good is shipped through or transshipped in the territory of a country that is not a Party under this Agreement, the importer has failed to meet the requirements stipulated in paragraph (c) of Article 5.9.

#### 제4.15조 직접운송

상품이 제4.2조의 요건을 충족시키면서 생산되었다 하더라도, 그 상품이 생산된 후 다음의 경우에 해당한다면 그 상품은 당사국의 원산지상품으로 간주되지 아니한다.

- 가. 상품이 타방 당사국의 영역으로 직접 운송되지 아니한 경우, 또는
- 나. 상품이 이 협정상의 당사국이 아닌 국가의 영역을 통하여 운송되거나 환적된 경우  
수입자가 제5.9조 다호에 규정된 요건을 충족시키지 못한 경우

- 협정문 제5.9조에서 특혜관세의 거부에 대해 규정하고 있으며, 직접운송과 관련하여 다행에서 언급

#### **ARTICLE 5.9 : DENIAL OF PREFERENTIAL TARIFF TREATMENT**

Except as otherwise provided in this Chapter, each Party may, notwithstanding the requirements of Articles 5.3, 5.4, 5.5, 5.6 and 5.7 and any other legal requirements imposed under its law have been satisfied, deny the applicable preferential tariff treatment to an originating good imported into its territory.

- (c) if, where the good is shipped through or transshipped in the territory of a country that is not a Party under this Agreement, the importer of the good does not provide, on the request of that Party's customs administration:
  - (i) a copy of the customs control documents that indicate, to the satisfaction of the importing Party's customs administration, that the goods remained under customs control while in the territory of such non-Parties;
  - (ii) any other information given by the customs administration of such non-Parties or other relevant entities, which evidences that they have not undergone, in such non-Parties, operation other than unloading, reloading, crating, packing, repacking or any other operation necessary to keep them in good condition; or
  - (iii) any other information or commercial documents given by the importer which evidence that they have not undergone, in such non-Parties, operation other than unloading, reloading, crating, packing, repacking or any other operation necessary to keep them in good condition; or

#### 제5.9조 특혜관세대우의 거부

이 장에서 달리 규정한 경우를 제외하고, 각 당사국은 제5.3조 내지 제5.7조의 요건과 자국법상 부과되는 그 밖의 법적 요건에 불구하고, 다음의 경우에는 자국의 영역으로 수입되는 원산지상품에 대하여 적용 가능한 특혜관세대우를 거부 할 수 있다.

다. 상품이 이 협정상 당사국이 아닌 국가의 영역을 통하여 선적되거나 그 영역에서 환적된 경우 그 상품이 수입자가 수입 당사국의 관세 행정기관이 요청하는 다음을 제공하지 아니한 경우

- (1) 상품이 비당사국의 영역에 있는 동안 세관의 통제 하에 있었음을 수입 당사국의 관세행정기관이 만족할 수 있는 수준으로 나타내는 세관관리문서의 사본
- (2) 하역 · 재선적 · 크레이팅 · 포장 · 재포장 또는 상품을 양호한 상태로 유지하는데 필요한 그 밖의 작업 이외의 작업을 비당사국에서 거치지 아니하였음을 입증하는 것으로서 비당사국의 관세행정기관 또는 그 밖의 관련기관이 제공하는 정보, 또는
- (3) 하역 · 재선적 · 크레이팅 · 포장 · 재포장 또는 상품을 양호한 상태로 유지하는데 필요한 그 밖의 작업 이외의 작업을 비당사국에서 거치지 아니하였음을 입증하는 것으로서 수입자가 제출하는 그 밖의 정보 또는 상업서류

## (2) 한-아세안

- 한-아세안 FTA는 부속서 3 원산지 규정 제9조 직접운송, 부록 1 제19조에 관련 내용을 규정함
- 부속서 3 원산지 규정 제9조 직접운송

### **Rule 9 Direct Consignment**

1. Preferential tariff treatment shall be applied to a good satisfying the requirements of this Annex and which is transported directly between the territories of the exporting Party and the importing Party.
2. Notwithstanding paragraph 1, a good of which transport involves transit through one or more intermediate third countries, other than the territories of the exporting Party and the importing Party, shall be considered to be consigned directly, provided that:
  - (a) the transit is justified for geographical reason or by consideration related exclusively to transport requirement;
  - (b) the good has not entered into trade or consumption there; and
  - (c) the good has not undergone any operation other than unloading and reloading or any operation required to keep it in good condition.

#### 제9조 직접운송

1. 특혜 관세 대우는 이 부속서의 요건을 충족하고, 수출 당사국과 수입 당사국 영역간에 직접 운송된 상품에 적용된다.
2. 제1항의 규정에 불구하고, 상품이 수출 당사국 및 수입 당사국 영역이 아닌 하나 또는 그 이상의 경유하는 제3국을 경유하여 운송되더라도, 다음을 조건으로, 직접 운송된 것으로 간주한다.
  - 가. 그 경유가 지리적 이유로 또는 오직 운송 요건에만 관련된 고려에 의하여 정당화될 것
  - 나. 그 상품이 경유국에서 거래 또는 소비되지 아니하였을 것, 그리고
  - 다. 그 상품이 하역, 재선적 또는 그 상품을 좋은 상태로 유지하는데 요구되는 공정 외의 어떠한 공정도 거치지 아니하였을 것

● 부록 1 제19조

### Rule 19

For the purposes of implementing Rule 9 of Annex 3, where transportation is effected through the territory of one or more intermediate countries, other than that of the exporting Party and the importing Party, the following shall be produced to the relevant government authorities of the importing Party:

- (a) a through Bill of Lading issued in the territory of the exporting Party;
- (b) a Certificate of Origin;
- (c) a copy of the original commercial invoice in respect of the good; and
- (d) other relevant supporting documents, if any, as evidence that the requirements of Rule 9 of Annex 3 are being complied with.

#### 제19조

원산지 규정에 관한 부속서 3의 제9조의 이행 목적상, 수출 당사국과 수입 당사국의 영역이 아닌 하나 또는 그 이상의 중간 경유국의 영역을 통하여 운송이 이루어지는 경우, 다음의 각 호의 서류를 수입 당사국의 관련 정부당국에 제출한다.

- 가. 수출 당사국의 영역 내에서 발행한 통과선하증권
- 나. 원산지증명서
- 다. 상품의 상업송장 원본의 사본, 그리고
- 라. 그 밖에 부속서 3의 제9조의 요건을 충족하였다는 증거인 증빙서류가 있는 경우 그 서류

- 한아세안 FTA의 경우 비당사국을 경유하는 경우 지리적 또는 운송상의 사유여야 할 것을 제한하는 규정 및 비 당사국에서의 거래 또는 소비를 금지하는 것을 명시하여 비교적 엄격하게 규정한 것으로 볼 수 있음
- 그 경유가 지리적 이유로 또는 오직 운송 요건에만 관련된 고려에 의하여 정당화될 것

- 그 상품의 경유국에서 거래 또는 소비되지 아니하였을 것
  - 그 상품이 하역, 재선적 또는 그 상품을 좋은 상태로 유지하는 데 요구되는 공정 외의 어려한 공정도 거치지 아니하였을 것
- 또한 비당사국에서 운송이 이루어진 경우 수입당사국의 관련 기관에 제출해야 하는 서류 가운데 하나로 통과선하증권(Through B/L)<sup>28)</sup>을 명시하고 있음
- 수출당사국과 수입당사국의 영역이 아닌 하나 또는 그 이상의 중간 경유국의 영역을 통하여 운송이 이루어지는 경우, 다음의 각 호의 서류를 수입당사국의 관련 정부당국에 제출하여야 함
    - ▶ 수출당사국에서 발행한 통과선하증권
    - ▶ 원산지증명서 원본
    - ▶ 물품의 상업송장 원본의 부분
    - ▶ 그 밖에 부속서 3 제9조의 요건을 충족하였다는 증거인 증빙서류가 있는 경우 그 서류
- 이는 다른 협정에서는 구체적으로 제출해야 하는 서류를 명시하지 않기도 하며, 통과선하증권을 요구하는 협정으로는 유일함
- 대우인터내셔널이 한-아세안 FTA에 따른 특혜관세 적용을 요구하며 서울세관 관세부과처분 취소소송에서 판결 (2012.7.20.) 통과선하증권 미제출로 협정 적용 배제된 사례가 있음<sup>29)</sup>

28) 선주가 다른 선박을 이용하거나 해운과 육상운송을 교대로 이용하여 운송된 경우 최초운송업자가 전 구간의 운송에 대하여 발행하여 모든 책임을 지는 운송증권

29) 사례 편 참조

### (3) 한-EFTA

- 한-EFTA FTA에서 원산지 규정을 제2장 상품 무역 제2.0조 ‘원산지 규정 및 통관절차’에 따라 ‘부속서 I’에 의해 규정됨
- [부속서 I] ‘제2.2조에 규정된 원산지 규정 및 통관절차 ‘의 제1부 원산지 규정 제14조 직접운송에서 체약당사국간의 직접운송을 규정하고 있음
- 부속서 I 제4조 직접운송

#### Article 14

##### *Direct Transport*

1. The preferential treatment provided for under this Agreement applies only to products, satisfying the requirements of this Annex, which are transported directly between Korea and an EFTA State. However, products may be transported through territories of non-parties, provided that they do not undergo operations other than unloading, reloading, splitting-up of consignments or any operation designed to preserve them in good condition. During this period the products shall remain under customs control in the country of transit.
2. The importer shall upon request supply the appropriate evidence that the conditions set out in paragraph 1 have been fulfilled, to the customs authority in accordance with the laws and regulations of the importing Party.
3. For the purpose of application of paragraph 1, originating products may be transported by pipeline across territories other than that of Korea or an EFTA State.

#### 제14조 직접운송

1. 이 협정상 규정된 특혜대우는 이 부속서의 요건을 충족하고 대한민국과 유럽자유무역연합 회원국 간 직접 운송되는 상품에만 적용한다. 그러나 그 상품이 하역, 재선적, 탁송품의 분리, 또는 상품을 양호한 상태로 보존하기 위하여 마련된 작업을 제외한 작업을 거치지 아니할 경우, 비당사국의 영역을 경유하여 운송될 수 있다. 그 기간 동안 그 상품은 경유국 세관의 감시 하에 있어야 한다.
2. 수입자는 관세당국의 요청시 제1항에서 규정된 요건을 충족하였다는 적절한 증거를 수입 당사국의 법령에 따라 관세당국에 제공한다.
3. 제1항의 적용의 목적상, 원산지 상품은 대한민국 또는 유럽자유무역연합회원국 간 영역 외의 영역을 통과하는 파이프라인을 통하여 운송될 수 있다.

- 한-EFTA FTA에서는 일부 협정과 달리 탁송품의 분리에 관한 문구를 직접 운송 조항에 포함하고 있음
- ‘탁송품의 분리’를 위한 작업은 타 협정의 직접운송 조항에는 명시돼 있지 않으나, 본 협정에서는 운송과정에서 ‘탁송품의 분리’를 위한 작업을 허용하고 있음
- 부속서 I 제1조 정의의 다항에 탁송품을 규정함

**Article 1**

***Definitions***

For the purposes of this Annex:

- (c) “consignment” means products, which are either sent simultaneously from one exporter to one consignee or covered by a single transport document covering their shipment from the exporter to the consignee or, in the absence of such a document, by a single invoice;

제1조 정의

- 다. “탁송품”이라 함은 수출자로부터 수하인에게 공부된 상품이거나 수출자로부터 수하인으로의 선적과 관련된 하나의 운송서류에 의하여 다루어지는 상품 또는 그러한 운송서류가 없는 경우 하나의 송장에 의하여 다루어지는 상품을 말한다.

**(4) 한-EU**

- 한-EU FTA는 ‘원산지 제품’의 정의 및 행정 협력의 방법에 관한 의정서 제1절 원산지 규정 제1부 일반규정 제1조 정의 및 제3부 영역요건 제13조 직접운송을 통해 체약당사국간의 직접운송을 규정하고 있음
- 「원산지제품의 정의 및 행정협력의 방법에 관한 의정서」 원산지 규정 제13조 직접운송

#### ARTICLE 13: DIRECT TRANSPORT

1. The preferential treatment provided for under this Agreement applies only to products, satisfying the requirements of this Protocol, which are transported directly between the Parties. However, products constituting one single consignment may be transported through other territories with, should the occasion arise, trans-shipment or temporary warehousing in such territories, provided that they are not released for free circulation in the country of transit or warehousing and do not undergo operations other than unloading, reloading or any operation designed to preserve them in good condition.

2. Evidence that the conditions set out in paragraph 1 have been fulfilled shall be supplied to the customs authority, in accordance with the procedures applicable in the importing Party, by the production of:

- (a) evidence of the circumstances connected with trans-shipment or the storage of the originating products in third countries;
- (b) a single transport document covering the passage from the exporting Party through the country of transit; or
- (c) a certificate issued by the customs authorities of the country of transit:

#### 제13조 직접운송

1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 택송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고 보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 외의 공정을 거치지 아니해야 한다.

2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입 당사자에 적용 가능한 절차에 따라 관세당국에 다음을 제출하여 제공된다.

- 가. 제3국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거
- 나. 수출 당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는
- 다. 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서
  - 1) 제품의 정확한 설명을 제공하는 것
  - 2) 제품의 하역 및 재선적 일자, 그리고 적용 가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하는 것, 그리고
  - 3) 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것

## ● 의정서 원산지 규정 제1조 정의

### ARTICLE 1: DEFINITIONS

For the purposes of this Protocol:

- (k) **consignment** means products which are either sent simultaneously from one exporter to one consignee or covered by a single transport document covering their shipment from the exporter to the consignee or, in the absence of such a document, by a single invoice;

### 제1조 정의

- 카. 탁송화물이란 수출자로부터 수하인에게 일시에 송부된 제품이거나, 수출자로부터 수하인으로의 선적에 대한 단일의 운송서류에 의하여, 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여, 다루어지는 제품을 말한다.

## (5) 한-터키

- 한-터키 FTA는 원산지 규정 및 원산지 절차에 관한 의정서 제1절 원산지 규정 제1조 정의 및 제13조 직접운송에서 체약당사국간의 직접운송을 규정하고 있음

### ARTICLE 13: DIRECT TRANSPORT

1. The preferential treatment provided for under this Agreement applies only to products, satisfying the requirements of this Protocol which are transported directly between the Parties. However, products constituting one single consignment may be transported through other territories with, should the occasion arise, trans-shipment or temporary warehousing in such territories, provided that they are not released for free circulation in the country of transit or warehousing and do not undergo operations other than unloading, reloading or any operation designed to preserve them in good condition.

2. Evidence that the conditions set out in paragraph 1 have been fulfilled shall be supplied to the customs authority, in accordance with the procedures applicable in the importing Party, by the production of one of the following:

- (a) evidence of the circumstances connected with transhipment or the storage of the originating products in non-parties;
- (b) a single transport document covering the passage from the exporting Party through the country of transit; or
- (c) a certificate issued by the customs authorities of the country of transit:
  - (i) giving an exact description of the products;
  - (ii) stating the dates of unloading and reloading of the products and, where applicable, the names of the ships, or the other means of transport used; and
  - (iii) certifying the conditions under which the products remained in the country of transit.

### 제13조 직접운송

1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사국간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 택송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관되는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 외의 공정을 거치지 아니해야 한다.
2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입 당사국에 적용 가능한 절차에 따라 관세당국에 다음 중 하나를 제출하여 제공된다.
  - 가. 비당사국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거
  - 나. 수출 당사국으로부터 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는
  - 다. 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서
    - 1) 제품의 정확한 설명을 제공하는 것
    - 2) 제품의 하역 및 재선적 일자, 그리고 적용 가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재한 것, 그리고
    - 3) 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것

● 원산지 규정 및 원산지 절차에 관한 의정서 제1조 정의

ARTICLE 1: DEFINITIONS

For the purposes of this Protocol:

**consignment** means products which are either sent simultaneously from one exporter to one consignee or covered by a single transport document covering their shipment from the exporter to the consignee or, in the absence of such a document, by a single invoice;

제1조 정의

~

탁송화물이란 수출자로부터 수하인에게 일시에 송부된 제품이거나, 수출자로부터 수하인으로의 선적에 대한 단일의 운송서류에 의하여, 또는 그러한 서류가 없는 경우 단일의 송품장에 의하여, 다루어지는 제품을 말한다.

~

## (6) 한-페루

- 당사국간 직접운송 될 것을 규정하고 있으며, 예외적으로는 운송을 위한 목적으로 경유하거나, 환적·일시 장치된 경우 이를 증명할 경우 직접 운송 된 것으로 간주함
- 수출국에서 수입국으로 직접운송하지 않고 제3국을 경유 시 비당사국의 관세당국의 통제 하에 경유 된 경우
- 이 경우 환적국에서 관세당국의 감독 하에 환적 작업 및 물품의 보관이 이루어 져야 하며, 비당사국에서 거래, 교역을 금지 및 하역, 재선적 또는 그 밖에 정상 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업 외의 추가적인 작업을 제한함
- 환적국에서의 하역, 재선적 또는 그 밖에 정상 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업 외의 추가적인 작업이 발생하지 않았다는 입증서류와 경유 또는 환적의 경우 원산지 국가로부터 수입국으로의 운송을 증명하는 운송 서류[AWB(항공화물운송장), B/L(선하증권) 또는 복합 또는 결합 운송 문서]를 제출하여야 함

□ 협정문 제3장 제14조 ‘직접운송’에서 규정

ARTICLE 3.14: DIRECT TRANSPORT

1. In order for originating goods to maintain their originating status, the goods shall be transported directly between the Parties.

2. Notwithstanding paragraph 1, the following shall be considered to be transported directly from the exporting Party to the importing Party:

- (a) goods that are transported without passing through the territory of a non-Party, and
- (b) goods whose transport involves transit through one or more non-Parties, with or without trans-shipment or temporary storage in such non-Parties, under control of the customs authority, provided that the goods do not:
  - (i) enter into trade or commerce there; and
  - (ii) undergo any operation there other than unloading and reloading, repacking, or any operation required to keep them in good condition.

3. Compliance with paragraphs 1 and 2 shall be demonstrated by presenting the following documentation to the customs authority of the importing Party:

- (a) in the case of transit or trans-shipment, the transportation documents, such as the airway bill, the bill of lading, or the multimodal or combined transportation document, that certify the transport from the country of origin to the importing country, as the case may be; and
- (b) in the case of storage, the transportation documents, such as the airway bill, the bill of lading, or the multimodal or combined transportation document, that certify the transport from the country of origin to the importing country, as the case may be, as well as the documents issued by the customs authority or other competent authority that authorized this operation in accordance with the domestic legislation of the non-Party.

### 제3.14조 직접 운송

1. 원산지 상품이 그 원산지 지위를 유지하기 위해서는, 그 원산지 상품은 양 당사국간 직접 운송되어야 한다.
2. 제1항에도 불구하고, 다음의 상품은 수출 당사국에서 수입 당사국으로 직접 운송된 것으로 간주된다.
  - 가. 비당사국의 영역을 통과하지 않고 운송된 상품, 그리고
  - 나. 그러한 비당사국에서의 환적 또는 일시적 보관 여부와 관계없이, 하나 이상의 비당사국을 관세당국의 통제 하에 경유하여 운송된 상품, 다만, 그 상품은
    - 1) 그러한 비당사국에서 거래되거나 교역되지 않아야 한다. 그리고
    - 2) 그러한 비당사국에서 하역 및 재선적, 재포장 또는 그 상품을 양호한 상태로 유지하기 위해 필요한 공정 외의 어떠한 공정도 거치지 않아야 한다.
3. 제1항 및 제2항의 준수는 수입 당사국의 관세당국에 다음의 문서를 제출함으로써 증명된다.
  - 가. 경유 또는 환적의 경우, 각 경우에 맞게, 원산지 국가로부터 수입국으로의 운송을 증명하는 항공화물운송장, 선하증권 또는 복합 또는 결합 운송 문서와 같은 운송 문서, 그리고
  - 나. 보관의 경우, 각 경우에 맞게, 원산지 국가로부터 수입국으로의 운송을 증명하는 항공화물운송장, 선하증권 또는 복합 또는 결합 운송 문서와 같은 운송 문서와 더불어 그 비당사국의 국내 법령에 따라 이 작업을 승인한 관세당국 또는 그 밖의 권한있는 당국이 발행한 문서

## (7) 한-인도

- 당사국간 직접운송 될 것을 규정하고 있으며, 예외적으로는 경유를 인정함
- 경유국에서 거래·소비를 금지하며, 경유국에서 관세당국의 감독 하에 환적 작업 및 물품의 보관 및 하역·재선적 또는 그 밖에 상품의 상태를 유지하기 위하여 요구되는 작업만이 허용되며 이외의 추가적인 작업을 제한함

### 제3.15조 직접운송

1. 특혜관세대우는 이 장의 요건을 충족하고 수출 당사국과 수입 당사국의 영역 간에 직접적으로 수송된 상품에 적용된다.
2. 제1항에도 불구하고, 상품이 수출 당사국과 수입 당사국의 영역 이외에 하나 또는 그 이상의 중간 제3국을 경유하여 수송되더라도 직접적으로 운송된 것으로 간주된다. 다만,
  - 가. 그 상품이 경유국에서 거래 또는 소비되지 아니하였어야 한다.
  - 나. 그 상품이 하역 및 재선적 또는 그 상품을 좋은 상태로 유지하는데 요구되는 공정 이외의 어떠한 공정도 거치지 아니하였어야 한다. 그리고
  - 다. 그 상품이 경유국에서 세관의 통제 하에 남아있었어야 한다.

- 제4장 제8조 ‘특혜관세대우의 신청’에서 관세당국의 요구 시 제3.15조 직접운송의 규정에 준수하였는지를 증명할 수 있는 서류를 제출하여야함
- 제출 요구 서류는 운송 경로 상 전체의 경유 정보를 포함한 선하증권, 화물 운송장 및 비당사국 세관의 통제에 있었음을 증명하는 서류임

### 제4.8조 특혜관세대우의 신청

1. 이 장에서 달리 규정한 경우를 제외하고, 각 당사국은 다른 쪽 당사국의 영역으로부터 자국의 영역으로 수입된 상품에 대하여 특혜관세대우를 신청하는 자국의 수입자에게 다음을 요구한다.
  - 라. 수입 당사국의 관세당국이 요구하면 상품의 수입과 관련된 그 밖의 서류를 제공할 것, 그리고
3. 제1항라호의 목적상, 수입 당사국의 관세당국은 수입자에게 그 상품이 제3.15조(직접운송)에 따라 선적되었음을 증명하기 위하여 다음을 제출하도록 요구할 수 있다.
  - 가. 상품의 수입 전 운송경로와 모든 선적 및 환적 지점을 나타내는 선하증권 또는 화물운송장, 그리고
  - 나. 비당사국을 거쳐 선적되거나 비당사국에서 환적되는 상품의 경우, 그 상품이 비당사국에서 세관의 통제 하에 있었음을 나타내는 세관 통제 서류의 사본

## (8) 한-호주

### 한-호주 FTA는 제3.14조 직접운송을 규정하고 있음

#### **Article 3.14: Direct Transport**

1. An originating good shall retain its originating status as determined in accordance with Article 3.1, provided that it is directly transported to the importing Party without passing through the territory of a non-Party.
2. An originating good that is transported through the territory of a non-Party shall not retain its originating status as determined in accordance with Article 3.1 if it:
  - (a) has undergone any subsequent production or other operation outside the territories of the Parties other than unloading, reloading, storing, repacking, relabelling, splitting up of loads for transport reasons or any other operation necessary to preserve it in good condition or to transport the good to the territory of a Party; or
  - (b) does not remain under the customs control in the territory of a non-Party.

For the purposes of this paragraph, “relabelling” means the affixing of labels necessary to meet the requirements of the importing Party; “repacking” means a packing operation necessary to transport the good to the territory of the importing Party.

#### 제3.14조 직립운송

1. 원산지 상품은 제3.1조에 따라 결정된 원산지 지위를 유지한다. 다만, 그 상품은 비당사국 영역을 통과하지 아니하고 수입 당사국으로 직접 운송되어야 한다.
2. 비당사국 영역을 통하여 운송되는 원산지 상품은 다음의 경우에는 제3.1조에 따라 결정된 원산지 지위를 유지하지 아니한다.
  - 가. 그 상품이 하역, 재선적, 보관, 재포장, 재라벨링<sup>30)</sup>, 운송상의 이유로 인한 환루 분리 또는 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 어떠한 그 이후의 생산이나 그 밖의 공정을 거치는 경우, 또는
  - 나. 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우

30) 이 항의 목적상, “재라벨링”이란 수입 당사국의 요건을 충족하기 위하여 필요한 라벨을 붙이

### 3) 직접운송원칙 규정을 두고 있지 않은 협정(미국형)

- 미국형의 경우 직접운송규정을 두지 않고 ‘환적’ 또는 ‘통과 및 환적’ 규정을 두고 있음
- 통과 및 환적 규정은 직접운송규정을 명시하지는 않지만, 제3국을 경유하는 경우 허용된 범위를 초과하여 공정이 수행되거나 관세당국의 감독을 벗어난 경우 특혜관세 적용을 배제한다는 내용임
  
- 미국형의 경우 수출시 수입국을 최종 목적지로 하여 발송 될 필요가 없고, 수입자가 결정되지 않은 상태에서 수출국에서 수출하여 비당사국 보세구역 장치 후 구매자가 나타나면, 추후 계약에 따라 수입국으로 운송한 경우에도 특혜 대상임
- 즉, 비당사국의 BWT거래의 형태도 단순경유 입증 서류를 제출하였을 경우 직접운송으로 인정 가능
- 비당사국 경유 물품에 특혜가 부여되기 위해서는 세관의 통제하에서 하역, 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 유지하기 위한 작업 외의 어떠한 가공 또는 작업도 없어야 함
- 위 내용은 직접운송원칙을 두고 있는 유형인 유럽형과도 동일함

#### (1) 한-칠레

- 한-칠레 FTA는 직접운송원칙을 규정하지 않고 ‘환적’ 또는 ‘통과 및 환적’ 규정을 두고 있음
- 협정문 제4.12조에서 ‘환적(Transhipment)’에 대하여 규정하고 있음
- 제4.12조 환적 조항은 아래와 같이 규정하고 있음

---

는 것을 말하며, “재포장”이란 수입 당사국 영역으로 상품을 운송하기 위하여 필요한 포장을 공정을 말한다.

## Article 4.12: Transhipment

A good shall not be considered to be an originating good by reason of having undergone production that satisfies the requirements of Article 4.2, if, subsequent to that production, the good outside the territories of the Parties:

- (a) undergoes further production or any operation, other than unloading, reloading, crating, packing and repacking or any other operation necessary to preserve it in good condition or to transport the good to the territory of a Party; or
- (b) does not remain under the control or observation of the customs authority in the territory of the non-Party.

### 제4.12조 환적

상품이 제4.2조의 요건을 충족시키면서 생산되었다 하더라도 그 상품이 생산된 후 당사국 영역 밖에서 다음 경우에 해당될 경우에는 그 상품은 원산지 상품으로 간주되지 아니한다.

- 가. 하역, 재선적, 상장포장, 포장과 재포장 또는 상품을 좋은 상태로 보존하거나 당사국의 영역까지 수송하기 위해 필요한 모든 다른 종류의 작업 이외의 추가적 생산이나 작업을 거친 경우, 또는
- 나. 비당사국의 영역내의 세관당국의 통제 또는 감독 하에 있지 않은 경우.

- 한-칠레 FTA는 직접운송원칙에 대해 우리나라와 견해 차이를 해결하기 위해 비당사국의 경유운송을 입증하는 서류와 경유물품의 수입 기간에 대한 규정을 통일규칙으로 추가하였음
- 최종 목적지가 기재된 선하증권이 제3국에서 발급되는 경우, 원산지를 인정받기 위해서는 수입까지의 운송경로와 모든 선적 또는 환적 경로를 나타내는 송장, 선하증권 또는 화물운송장과 같은 증빙서류로 당해 경유운송을 입증할 수 있음
- 이는 제3국에서 반입되는 보세창고 인도조건 거래물품도 협정상 원산지 상품이면서, 제4.12조의 규정을 충족하면 협정적용이 가능한 것으로 해석할 수 있음<sup>31)</sup>

31) 이영달, 특혜무역협정의 직접운송 규정에 대한 고찰, 관세와 무역, 2012

## (2) 한-미

- 한-미 FTA는 직접운송원칙을 규정하지 않고 ‘환적’ 또는 ‘통과 및 환적’ 규정을 두고 있음

### ARTICLE 6.13: TRANSIT AND TRANSSHIPMENT

Each Party shall provide that a good shall not be considered to be an originating good if the good:

- (a) undergoes subsequent production or any other operation outside the territories of the Parties, other than unloading, reloading, or any other operation necessary to preserve the good in good condition or to transport the good to the territory of a Party, or
- (b) does not remain under the control of customs authorities in the territory of a non-Party.

#### 제6.13조 통과 및 환적

각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품으로 간주되지 아니하도록 규정한다.

가. 그 상품이 하역 • 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국의 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 이후의 생산이나 그 밖의 어떠한 공정이라도 거치는 경우, 또는

나. 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우

- 한-미 FTA 제6장 원산지 규정 및 원산지 절차 제6.13조 통과 및 환적 규정은 원산지 상품의 특혜관세대우 배제 사유로 비당사국에서의 환적 관련 작업 이외의 공정을 거치는 경우와 비당사국 관세당국의 통제에 있지 않은 경우를 규정함

### (3) 한-캐나다

- 한-캐나다 FTA는 제3.16조(통과 및 환적)에서 비당사국 영역을 통해 운송되는 원산지 상품은 다음 사항을 입증하지 못하는 경우, 비원산지 상품으로 간주하는 내용으로 규정하고 있음

#### 〈제3.16조 통과 및 환적〉

비당사국 영역을 통해 운송되는 원산지 상품은 다음 사항을 입증하지 못하는 경우, 비원산지 상품으로 간주된다.

- 가. 그 상품이 하역, 운송상 이유로 인한 분리, 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 보존하기 위하여 필요한 그 밖의 모든 공정 이외에, 그 비당사국의 영역에서 어떠한 추가 생산이나 그 밖의 공정을 거치지 아니한다는 것
- 나. 그 상품이 한쪽 또는 양 당사국 영역 밖에서 세관 통제하에 있다는 것, 그리고
- 다. 그 상품이 그 비당사국의 영역에서 거래 또는 소비되지 아니하는 것

#### Article 3.16: Transit and Transshipment

An originating good that is transported through the territory of a non-party is non originating unless it can be demonstrated that the good:

- (a) undergoes no further production or other operation in the territory of that non-party, other than unloading, splitting up of loads for transport reasons, reloading, or any other operation necessary to preserve it in good condition;
- (b) remains under the customs control while outside the territory of one or both of the Parties; and
- (c) does not enter into trade or consumption in the territory of that non-party.

#### 〈통일규칙 제7조〉

이 협정 제4.2조제1항라호에 따라 수입 참여국의 관세행정기관이 요청하는 경우, 수입자는 그 상품이 이 협정 제3.16조(통과 및 환적)에 따라 선적되었음을 그 참여국의 관세행정기관에 다음을 제출하면서 입증해야 할 것이다.

- 가. 상품의 수입 전 운송경로와 모든 선적 및 환적지점을 나타내는 선하증권 또는 화물운송장, 그리고
- 나. 상품이 비참여국의 영역을 경유하여 운송되는 경우, 그 상품이 그 비참여국에 있는 동안 세관의 통제하에 있었음을 그 관세행정기관에 나타내는 세관 통제 서류의 사본

## 4) 직접운송원칙 비교

### (1) 직접운송요건을 두는 경우(유럽형) 비교

- 싱가포르·아세안·인도-EFTA-EU·터키·페루·호주와의 FTA는 직접운송원칙을 규정하고, 예외적으로 제3국 경유 운송을 허용
- 예외를 인정받기 위해서는 일반적으로 경유국 세관의 통제하<sup>32)</sup>에서 하역 및 재선적, 재포장 또는 상품을 양호한 상태로 유지하기 위한 작업 이외의 어떠한 가공 또는 작업도 없어야 하고 이를 수입화주가 서류로 입증이 필요함
- 경유국 허용작업 중 일부 협정에는 명시되지 않은 ‘상자포장, 포장, 재포장’은 ‘상품을 양호한 상태로 유지하기 위한 작업 혹은 운송필요 공정’에 포함되는 것으로 판단 할 수 있음
- 한-호주 FTA는 경유국의 ‘재라벨링’을 허용하고 있으나 타 협정에서는 허용되지 아니함
- 한-호주 FTA 운송요건에서 ‘재라벨링’이란 수입 당사국의 요건을 충족하기 위하여 필요한 라벨을 붙이는 것을 말하며, “재포장”이란 수입 당사국 영역으로 상품을 운송하기 위하여 필요한 포장 공정을 말함
- 한-EFTA FTA의 경우 ‘탁송품의 분리’와 ‘파이프라인 운송’을 허용하고 있음
- 단일 탁송화물을 구성하는 제품만 제3국 경유를 허용하고 있는 한-EU FTA와 달리 한-EFTA FTA에서는 이를 규정하고 있지 않아, 제3국 보세창고도 거래(BWT)<sup>33)</sup> 허용 여부에 대한 논란이 많음

32) 지정장치장, 세관검사장, 보세창고, 보세전시장 등의 보세구역(Bonded Areas)을 의미한다.

33) Bonded Warehouse Transaction 방식은 수출업자가 수입국 특정지역에 지점 또는 사무소를 설치해 놓고 수입국 정부로부터 보세창고에 상품을 입고한 뒤 현지에서 상품의 구매계약이 성립되어 판매하는 거래방식을 말한다.

- 최근 관세청 원산지확인위원회에서 ‘최종목적지가 사전에 정해지지 않은 원산지상품을 제3국 보세창고로 송부보관 후, 일부 물품을 분할하여 한국에 판매한 경우’ 도 직접운송 규정을 충족하는 것으로 결정<sup>34)</sup>
- 호주-캐나다 FTA에서의 ‘운송 상 이유로 인한 분리’는 거대중량, 선복 부족 등으로 운송 목적상 불가피하게 분리·운송될 수 밖에 없는 상품에 대해 특혜관세가 적용될 수 있도록 해석상 명확성을 부여한 것이라 판단
- 한-아세안 FTA는 수출입 당사국이 아닌 제3국 경우 사유를 지리적 또는 운송상의 이유로만 한정
- 나아가 제3국에서 거래 또는 소비가 발생하지 않아야 한다는 요건을 추가하고 있는 것이 특징임<sup>35)</sup>
- 인도 및 페루와의 협정에서는 경유국(비당사국)에서 거래되거나 교역되지 않아야 한다는 조건이 있음
- 제3국을 거쳐 운송되는 경우 수입자가 세관에 제출해야 하는 서류 등은 협정별로 차이가 있을 수 있으니 각 협정에 규정되어 있는 조항을 유심히 검토해야 할 것임<sup>36)</sup>
- 운송규정을 충족하지 못하는 경우 검증 절차 없이 협정관세 적용배제 사유가 되므로 더 주의할 필요가 있음

## (2) 직접운송요건을 두지 않는 경우(미국형)

- 칠레 및 미국과의 FTA는 직접운송요건을 두고 있지 않아 제3국에서의 BWT거래가 허용 됨

34) 더욱 명료하기 위해선 협정문 주해서(Explanatory notes)에 명시하고, 협정문에서 규정하고 있는 탁 송화물의 개념을 삭제할 필요가 있다. (멕시코-EFTA FTA 참고)

35) 한.싱, 한-EFTA, 한-EU FTA에서는 “거래 또는 소비” 금지 규정을 명시적으로 두고 있지 않으므로 비당사국에서 이러한 행위가 허용될 수 있는지에 대하여는 해석 여지가 있다.

36) 제3국 경유물품에 대해 한-아세안 FTA에서는 수출당사국에서 발행한 통관선하증권이 필수입증서류임에 유의해야 한다.

- 반드시 수출 당시 수출체약국에서 수입체약국을 최종목적지로 하여 발송 될 필요가 없고, 수입자가 정해지지 않은 상태에서 수출당사국에서 수출 하여 제3국 보세구역에 장치하였다가 구매자가 나타나면 그 때 계약하여 수입당사국으로 운송한 경우에도 원산지물품으로 인정
  - 제3국 세관의 통제하에서 하역, 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 유지 하기 위한 작업 외의 어떠한 가공 또는 작업도 없어야 한다는 점은 직접 운송요건을 두는 경우와 동일함
- 한-캐나다 FTA의 경우는 직접운송원칙을 규정하고 있지 않으며, 비당사국에서 거래 또는 소비가 허용되지 않음

[표 4-3] 주요 협정 직접운송원칙 비교

구 분	직접/경유 운송	경유국 관세당국 감독	경유국 공정 제한	추가 규정
싱가포르	○	○	○	▶ 제한공정 입증서류 제출의무(수입자, 비당사국)
	-	-	-	
아세안	○	×	○	▶ 경유국에서의 거래 또는 소비 금지
	▶ 지리적 또는 운송상 사유로 제한 ▶ 경유운송 입증서류 명시	-	-	
인도	○	○	○	▶ 경유국에서의 거래 또는 소비 금지
	▶ 경유운송 입증서류 명시	-	-	
페루	○	○	○	▶ 경유국에서의 거래 또는 소비 금지
	▶ 경유운송 입증서류 명시	▶ 입증서류 제출의무	▶ 보관의 경우, 경유국 관세당국 발행 서류 제출	
미국	○	○	○	▶ 하역, 재선적, 또는 상품의 보존 작업
	-	-	-	
EU	○	×	○	▶ 하역, 재선적, 탁송화물의 분리 또는 상품의 보존 작업
	▶ 탁송화물만 경유 허용 ▶ 단일 운송서류	▶ 관세당국 발행 서류 (물품 설명, 환적일자, 환적 운송 수단, 경유증명)	▶ 환적 또는 보관 관련 상황의 증거	

구 분	직접/경유 운송	경유국 관세당국 감독	경유국 공정 제한	추가 규정
칠레	○ ▶ 모든 운송 경로를 나 타내는 송장, 선하증 권 또는 화물 운송장	○ -	○ -	▶ 하역, 재선적, 상자포장, 포장과 재포장 또는 물품의 보존 작업
	○	○	○	
EFTA	-	▶ 입증서류 제출의무	▶ 제한-공정 입증서류 제출의무	▶ 자유유통을 위한 반 출 금지, 하역, 재선적, 또는 상품의 보전 작업
	○ ▶ 탁송화물만 경유 허용 ▶ 단일 운송서류	×	○ ▶ 관세당국 발행 서류 (물품 설명, 환적일자, 환적 운송 수단, 경유증명)	
터키			▶ 환적 또는 보관 관련 상황의 증거	▶ 하역, 재선적, 탁송화물의 분리 또는 상품의 보존 작업

## 2. 주요 환전국의 직접운송원칙 관련 서류

- FTA 원산지 규정 중 직접운송원칙은 물품이 생산·가공 또는 제조된 이후에 원산지가 아닌 국가를 경유하여 운송되는 경우 그 물품이 원산지를 인정하지 아니하는 규정
- 해당 물품이 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 운송 목적으로 환적 되었거나 일시적으로 장치되었음을 제3국의 권한 있는 기관의 증명서를 제출하여 직접운송요건 충족을 입증하여야 함

### 1) 싱가포르

- 싱가포르는 환전화물에 대해 세관당국의 통제하에, 상품보존 및 운송상의 필요한 공정을 제외한 공정이 발생하지 않았다는 것을 증명하기위한 서류로서 ‘비조작 증명서’를 발급하고 있음
- 싱가포르는 관세보다 지정학적 위치 등을 활용해 환적화물처리 비용, 보관하역 비, 기업 유치 등으로 부가가치를 창출하고 있음
- 따라서 비교적 타 환적국 보다 세관당국의 협조가 수월하여 선제적으로 ‘비조작 증명서’ 등 직접운송원칙상 인정되는 운송요건을 입증할 자료를 확보할 필요가 있음

'원산지 비조작 증명서(Certificate of Non-manipulation)'

		Original
1. Name & Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder		 <p><b>SINGAPORE CUSTOMS</b> 33 Newton Road #07-02 Revenue House Singapore 307967 Tel: 63952000 Fax: 63376361 E-mail: customs_moo@customs.gov.sg</p>
<b>CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION</b> Issued pursuant to Regulation 36(1) of The Regulation of Imports & Exports Regulations.		
No. ....		
2. Details of Consignment		
a) Description of Goods		
b) Country of Origin of Goods		
c) Bill of Lading No.		
d) Date of Discharge in Singapore		
e) Date of Departure from Singapore		
f) Country of Final Destination		
g) via (Name of Vessel & Voyage No.)		
3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder		
I/We declare that:		
a) the goods described above were transhipped to the above country of final destination from Singapore without any alteration or manipulation; and		
b) all information provided for above is true and correct.		
Authorised Signature:		
Name: _____		
Designation: _____		
Date: _____ (company stamp)		
<b>4. CERTIFICATION BY SINGAPORE CUSTOMS</b>		
We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the exporter is true and correct.		
This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.		
Authorised Signature:		
Name: _____		
Designation: _____		
Date: _____		

<p>1. Name &amp; Address of Shipping Agent/ Freight Forwarder:</p>		 <p>SINGAPORE CUSTOMS 55 Newton Road A07-02 Revenue House Singapore 327947 Tel : 63522000 Fax : 63516361 E-mail: customs_r001@customs.gov.sg</p>
<p><b>CERTIFICATE OF NON-MANIPULATION</b></p> <p>issued pursuant to Regulation of 36(1) of The Regulation of Imports &amp; Exports Regulations</p> <p>No. ....</p>		
<p>2. Details of Consignment</p> <p>a) Description of Goods:</p>		
<p>b) Country of Origin of Goods:</p>		<p>c) Bill of Lading No.:</p>
<p>d) Date of Discharge in Singapore</p>		<p>e) Date of Departure from Singapore</p>
<p>f) Country of Final Destination:</p>		<p>g) via (Name of Vessel &amp; Voyage No.)</p>
<p>3. Declaration by Shipping Agent/Freight Forwarder</p> <p>I/We declare that:</p> <p>a) the goods described above were transhipped to the above country of final destination from Singapore without any alteration or manipulation; and</p> <p>b) all information provided for above is true and correct.</p>		
<p>Authorised Signature: Name: Designation: Date: (company stamp)</p>		
<p><b>4. CERTIFICATION BY SINGAPORE CUSTOMS</b></p> <p>We certify that, to the best of our knowledge, the declaration by the exporter is true and correct.</p> <p>This Certificate is issued without any prejudice or liability whatsoever on our part arising from any circumstances.</p>		
<p>Authorised Signature: Name: Designation: Date:</p>		

- 싱가포르는 관세징수를 통한 세수를 확보하기 보다는 지리적 장점과 선진 물류시스템을 토대로 물류허브로 부가 가치를 창출하고 있음
- 보세화물관리뿐만 아니라 환적이나 경유하는 물품에 대하여 비조작 증명서를 발행 해주는 제도를 도입
- 제3국 경유물품에 대하여 세관에서 원산지가 변형되지 않았다는 사실을 증명해주고 있음
- 기타 입증 서류로 통선하증권(통과선하증권), 보세구역 반출입 신고 서류 또는 보관증 등이 있음
- 보통의 경우, 원산지가 아닌 제3국(경유국)의 보세구역에서 환적 또는 일시 장치되었음을 해당 국가의 세관 등 권한 있는 기관이 확인한 증명서로는 경유지 보세구역 입출고 내역서, 보세구역 장치 확인서 등이 있음

## 2) 홍콩

### □ 원산지증명서

- 홍콩에서는 무역산업부와 정부의 인증을 받은 5개의 민간기관(홍콩상공회 의소, 홍콩주재 인도인 상공회의소, 홍콩산업연합, 홍콩주재 중국인제조업 연합회, 중국상공회의소)에서 원산지증명서 발급업무를 담당

[표 4-4] 홍콩 원산지증명서의 종류

구분	발급목적
CHKO (Certificate of Hong Kong Origin)	특혜관세 적용 이외의 비관세 목적으로 수입국에서 원산지 증명을 요구하는 경우 수출자 신청에 따라 발급되는 일반적인 원산지증명서임.
CEPA 원산지증명서	중국·홍콩 CEPA 특혜관세 적용에 필요한 원산지증명서

구분	발급목적
가공공정관련원산지증명서 (Certificate of Origin Processing: COP)	홍콩에서 특정 제조 공정이 이루어졌음을 증명하나 해당 상품에 대해 원산지 지위를 부여하는 것은 아니며 홍콩에서 실제 이루어진 가공공정내역을 입증함.
재수출원산지증명서 (Certificate of Origin Re-export)	홍콩 역내수입 후 원상태로 다시 수출되었음을 증명함.
환적원산지증명서 (Certificate of Origin—Without Transit/With Transshipment)	홍콩 역내 환적(운송편 변경) 사실을 증명하기 위해 발급됨.

- 홍콩은 환적원산지증명서 (Certificate of Origin—Without Transit/With Transshipment)를 발급 중에 있음
- 위에서 언급한 바와 같이, 홍콩에서는 무역산업부(Trade and Industry Department)와 정부의 인증을 받은 5개 민간기관(홍콩상공회의소, 홍콩 주재 인도인상공회의소, 홍콩산업연합, 홍콩주재 중국인제조업연합회, 중국 상공회의소)에서 원산지 증명서 발급기능을 담당함
- 무역산업부(Trade and Industry Department)
- 홍콩상공회의소
- 홍콩주재 인도인상공회의소
- 홍콩산업연합
- 홍콩주재 중국인제조업연합회
- 중국 상공회의소
- 단, 중국에서 내륙 운송된 환적화물은 원산지증명서를 발급하지 않고 있음

환적원산지증명서(Certificate of Origin-Without Transit/With Transshipment)

홍콩 역내 환적(운송편 변경) 사실을 증명하기 위해 발급

### 〈Application Form〉

Exporter (Full Name & Address)		THE HONG KONG GENERAL CHAMBER OF COMMERCE Authorised by The Government of the Hong Kong Special Administrative Region to Issue Certificates of Origin Under the Protection of Non-Government Certificates of Origin Ordinance, 1967	
Email B.R. No.	Fax Tel	Reference Number (For Official Use)	
Consignee (if required)		DECLARATION AND APPLICATION MADE BY AN EXPORTER FOR A CERTIFICATE OF ORIGIN - WITHOUT TRANSIT/WITH TRANSHIPMENT	
As "Declarant/Party/Principal Officer" of the above-named exporting firm, I hereby declare:- (a) that I am duly authorized to make and sign this declaration on behalf of the above-named exporting firm; and (b) that the goods which are accurately and fully described below are of _____ origin and shipped with or transhipped to _____ at Hong Kong; and (c) that all the information I have given is true and correct.			
Departure Date			
Vehicle/Flight/Vehicle No.	Place of Loading		
Port of Discharge	Final Destination/Port of Discharge <small>If the goods do not carry any labels or brand names the word "N/A" should be inserted.</small>		
Marks, Nos. and Container No., Description of Goods & HS Code		Quantity	Total FOB Value (HK\$)
Total No. of Items	Total No. and Kind of Package	Brand Names or Labels	
Interim: The maximum penalty for making a false declaration in an application for the issue of a Certificate of Origin or for substitution of goods in respect of Certificate of Origin is \$500,000 and two years' imprisonment.			
HKGCC Membership No.	Destination Country/Place Grand Total FOB Value (HK\$)		
Note 1: Application is subject to Hong Kong Chamber of Commerce's statutory requirement. Note 2: Any alterations made in the original and certified by the applicant. Note 3: The Chamber is not liable to any claims under any circumstances relating to the use of this certificate.			
Remarks to HKGCC		Signatory's Name in Block Letters	
		Date & Signature & Company Chop	

D4 VER 2015/02/02

⟨Amendment / Cancellation Form⟩

**THE HONG KONG GENERAL CHAMBER OF COMMERCE**

**AMENDMENT / CANCELLATION OF RE-EXPORT CO / TRANSHIPMENT CO**

1. CERTIFICATE NUMBER AND DATE OF ISSUE :
2. NAME OF EXPORTER :
3. CONTACT TELEPHONE NUMBER :

TYPE OF AMENDMENT REQUIRED	ORIGINAL PARTICULARS	AMENDED PARTICULARS

---

NAME OF APPLICANT  
IN BLOCK LETTERS

---

SIGNATURE AND  
BUSINESS CHOP

---

DATE

재수출원산지증명서 (Certificate of Origin Re-export)

홍콩 역내수입 후 원상태로 다시 수출되었음을 증명함

### 〈Application Form〉

Exporter (Full Name & Address)		THE HONG KONG GENERAL CHAMBER OF COMMERCE Authorised by The Government of the Hong Kong Special Administrative Region to Issue Certificates of Origin under the Protection of Non-Government Certificates of Origin Ordinance, 1967	
Email B.R. No.	Fax Tel	Reference Number (For Official Use)	
Consignee (if required)		DECLARATION AND APPLICATION MADE BY AN EXPORTER FOR A CERTIFICATE OF ORIGIN - RE-EXPORT	
As * Director/Proprietor/Partner/Principal Official of the above-named exporting firm I hereby declare:- <span style="float: right;">* Data where applicable</span>			
(a) that I am duly authorised to make and sign this declaration on behalf of the above-named exporting firm; and			
(b) that the goods which are accurately and fully described below are of _____ origin and will be re-exported by me in the manner described below; and <span style="float: right;">(Place of Origin)</span>			
(c) that all the information I have given is true and correct.			
Departure Date			
Vehicle/Flight/vehicle No.	Place of Loading <b>Hong Kong</b>		
Port of Discharge	Final Destination & on Charge		If the goods do not carry any brand or label names, the word "N/A" should be inserted. <span style="float: right;">↓</span>
Marks, Nos. and Container No., Description of Goods & HS Code		Quantity	Total FOB Value (HK\$)
Total No. of Items	Total No. and Kind of Package	Brand Names or Labels	
Warning: The maximum penalty for making a false declaration is a fine applicable for the issue of a Certificate of Origin or its substitution of goods. In respect of Certificate of Origin is \$500,000 and two years' imprisonment.			
HKGCC Member/Non-Member	Declaration County / Place		
Grand Total FOB Value (HK\$)			
Note 1: This application together with supporting documents must be submitted at least 2 clear working days before the declared departure date. Application letter to <a href="http://www.hkgcc.org.hk">http://www.hkgcc.org.hk</a> for documentary requirement.		Signature's Name in Block Letters	
Note 2: Any alterations made to the completed and finalised by the applicant.		Date & Signature & Company Chop	
Remarks to HKGCC			
03 VER20100202			

⟨Amendment / Cancellation Form⟩

**THE HONG KONG GENERAL CHAMBER OF COMMERCE**

**AMENDMENT / CANCELLATION OF RE-EXPORT CO / TRANSHIPMENT CO**

1. CERTIFICATE NUMBER AND DATE OF ISSUE :

2. NAME OF EXPORTER :

3. CONTACT TELEPHONE NUMBER :

TYPE OF AMENDMENT REQUIRED	ORIGINAL PARTICULARS	AMENDED PARTICULARS

---

NAME OF APPLICANT  
IN BLOCK LETTERS

---

SIGNATURE AND  
BUSINESS CHOP

---

DATE

## V. 사례 분석

### 1. 민원 분석

- 2007년에서 2014년 4월 까지 총 47,959건의 민원을 분석한 결과 운송요건과 관련된 민원은 총 765건으로 확인됨<sup>37)</sup>
- 년도 별로 2011년 이후 관련 민원 건수가 증가 하고 있으나, 전체 민원 수가 증가하여 점유율을 하락함
- 지속적으로 증가 하고 있으며, 그 이유 중 하나는 동시다발적 FTA 추진에 따른 협정의 증가로 인한 ‘스파게티 볼’ 효과로 사료됨
- 따라서 향후 발효 협정의 증가에 의한 FTA 활용을 위해서는 운송 요건에 대한 활용 정보가 필요할 것임
- 또한, 다른 이유로는 활용 당사자의 FTA 활용 정보 부족, 전문 인력의 부족 등으로 사료되며, 이외에도 다양한 원인이 있을 수 있음
- 민원의 내용 분석 결과, 중복된 내용이 많으며, 사용하고 있는 소싱 경로에 따른 문의성 민원이 가장 많은 것으로 사료

[표 5-1] 운송요건 관련 민원 현황

(단위, 건)

구 분	‘07 ~‘14.4	‘14	‘13	‘12	‘11	‘10	‘09	‘08	‘07
경유	157	24	51	36	16	6	5	10	9
경유+BWT	3	2	0	0	1	0	0	0	0
경유+통과	6	4	2	0	0	0	0	0	0
직접운송	357	36	105	83	76	21	10	10	16
직접운송+ BWT	4	0	1	2	1	0	0	0	0
직접운송+경유	43	4	13	5	13	4	0	3	1
직접운송+경유+통과	4	1	3	0	0	0	0	0	0
직접운송+통과	6	0	4	0	2	0	0	0	0

37) 2007~2014.4월의 민원 빅 데이터 47,959건 중 ‘직접운송’, ‘경유’, ‘BWT’, ‘통과’, ‘환적’을 키워드로 5개 키워드를 1개 이상 포함하는 수치 임

구 분	'07 ~'14.4	'14	'13	'12	'11	'10	'09	'08	'07
직접운송+환적	29	1	9	9	5	3	0	2	0
직접운송+환적+BTW	1	0	0	0	1	0	0	0	0
직접운송+환적+경유	11	3	2	0	3	1	0	0	2
직접운송+환적+경유+BTW	1	1	0	0	0	0	0	0	0
직접운송+환적+경유+통과	5	3	0	0	2	0	0	0	0
직접운송+환적+통과	4	0	1	2	1	0	0	0	0
환적	103	5	40	21	13	7	5	8	4
환적+경유	21	3	6	6	4	0	1	0	1
환적+경유+통과	2	0	0	1	1	0	0	0	0
환적+통과	8	1	3	2	1	1	0	0	0
<b>소 계</b>	<b>765</b>	<b>88</b>	<b>240</b>	<b>167</b>	<b>140</b>	<b>43</b>	<b>21</b>	<b>33</b>	<b>33</b>
<b>총 합계</b>	<b>47,959</b>	<b>7,425</b>	<b>19,181</b>	<b>10,146</b>	<b>5,280</b>	<b>1,417</b>	<b>1,502</b>	<b>1,569</b>	<b>1,439</b>
<b>비 율</b>	<b>1.6%</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.3%</b>	<b>1.6%</b>	<b>2.7%</b>	<b>3.0%</b>	<b>1.4%</b>	<b>2.1%</b>	<b>2.3%</b>

주 1) 2007~2014.4월의 민원 빅 데이터 47,959건 중 운송 관련 키워드로 선별  
 2) 키워드는 '직접운송', '경유', 'BTW', '통과', '환적'으로서 5개 키워드를 1개 이상 포함하는 경우 운송요건 관련 민원으로 취급

- 위와 같이 유사한 민원이 중복적으로 발생하고 있으며, 민원의 내용도 정보에 대한 요구 등이 다수임
  - 이러한 문의성 민원을 분석하여 일정한 유형(패턴)을 판단하고 이를 재해석 혹은 내용을 알기 쉽게 보충·보완이 필요할 것임
  - 위의 [표 5-1]에 포함된 민원에 대해 유형을 분석하고, 수집·분석된 사례와 연계하여 운송요건(직접운송원칙)과 관련한 패턴을 파악하고 유형화하여 FTA 활용 지원에 효율성을 증가 시킬 수 있을 것임

## 2. 조세 심판 사례

### 1) 사례 1<sup>38)</sup>

- 개요
  - EU 영내국가인 스페인과 프랑스 등에서 선적된 7건을 우리나라에 반입하

38) 결정번호 : 관심 제2012-33호 / 한상현, 한·EU FTA하에서 협정관세적용을 위한 직접운송 요건의 총족여부에 관한 사례연구, 통상정보연구 제15권 2호, 2013 참조 재구성

여 보세창고에 장치한 후 일부 물품은 수입통관 함

- 최초 반입한 물량에서 수입통관 후 남은 물량을 부득이한 사정으로 보세 구역에서 홍콩의 A사로 반송
- 이후 위 물품을 우리나라에 재 반입하여, 수입통관 함
- 청구법인은 청구대상 건에 대하여 ‘자유무역협정의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률(이하 ‘FTA 관세특례법’이라 함) 제10조의 규정에 따라 과세당국에 협정관세 적용신청과 함께 감액경정을 청구
- 청구법인의 협정관세의 적용을 위한 신청내용을 심사한 결과, 본건은 한-EU FTA ‘원산지제품’의 정의 및 행정협력의 방법에 관한 의정서 (Protocol concerning the definition of ‘originating products’ and method of administrative cooperation ; 이하 ‘한-EU FTA 원산지의정서’라 함) 제 13조 직접운송 요건에 위배되었기 때문에 협정관세가 적용되지 아니한다는 취지로 경정청구를 거부
- 청구법인은 이에 불복하여 심사청구를 제기

#### □ 쟁점 내용

- 본 심사청구의 쟁점내용은 본건이 한-EU FTA 원산지의정서 제13조에 규정되어 있는 직접운송의 요건을 충족하였는지의 여부
- 세부적으로는 쟁점물품이 양 당사자간에 직접 운송되었는지 여부
- 쟁점물품이 본 협정상 단일 택송화물의 정의에 부합되는지 여부
- 쟁점물품이 단순 환적이나 일시 장치된 물품인지의 여부
- 그리고 쟁점물품이 수출자로부터 수하인으로의 선적에 대한 단일의 운송 서류 또는 단일의 송품장(Commercial Invoice)에 의해 다루어진 제품인가의 여부 등이 쟁점사항

#### □ 당사자의 주장 : 청구법인

- 당해 물품은 FTA 관세특례법 제9조 제2항 단서 및 제2호에 해당되는 단순 환적 및 일시 장치된 물품
- FTA 관세특례법 고시에 규정된 대로 권한이 있는 기관인 홍콩의 상공회 의소가 발행한 보세구역 미개장 증명서도 이미 제출한 바
- 청구법인의 협정관세 적용신청과 경정청구는 적법한 것이므로 과세당국의 처분은 마땅히 취소되어야 한다고 주장

□ 당사자의 주장 : 과세당국

- 과세당국은 한-EU FTA는 상대국 원산지상품에 대해 관세상 특혜를 부여하는 협정이기 때문에, 당해 원산지의 상품일지라도 수출국을 출발하여 중간에 다른 국가를 거치지 않고 곧바로 수입당사국으로 운송된 겨우(다만 중간 경유국에서의 운송수단을 이용하기 위한 단순 환적이나 보관이나 장치는 예외적으로 인정)에만 역내산으로 인정하는 운송규정을 두고 있다고 주장
- 또는 한-EU FTA상 직접운송 규정은 역내운송업 등을 촉진하기 위한 것으로 수출국으로부터 수입국으로 운송과정에서의 일시 환적이나 일시 장치가 아닌 경우에는 이에 위배되는 것
- 비록 원산지가 한-EU FTA협정에 의한 역내산이라 할지라도 수입물품에 대한 당해 수입계약과 관련된 운송조건과 인도조건 등이 수입국내에서 종료된 이후, 수입자의 여타 사정 등으로 타국으로의 반송수출한 것은 직접운송 원칙의 예외 규정인 단순 환적이나 일시 장치에 해당하지 아니하므로 협정관세를 적용할 수 없다고 주장

□ 결정

- 관세청은 청구법인의 심사청구를 심리한 결과 청구법인의 주장은 이유가 없으므로 관세법 제128조 제1항의 규정에 따라 청구법인이 제기한 심사청구는 기각

- 즉, 사실관계와 관련 규정들을 종합하여 판단해 볼 때, 쟁점물품은 유럽 연합 수출자로부터 청구법인에게 직접 운송되었다가, 홍콩으로 반송
- 다시 홍콩 수출자로부터 재 반입한 다음 수입신고
- 이 과정에서 각각의 거래에 대해 그 수출자를 달리하는 별개의 운송서류 및 송품장이 발급
- 이와 같은 운송경로는 본 협약상의 단일 탁송화물의 정의에 부합되지 않기 때문에, 홍콩으로의 반송과 국내로 재 반입한 운송과정은 한-EU FTA 상의 직접운송 요건을 충족하였다고 볼 수 없음
- 따라서 협정관세 적용신청을 거부한 본 건 처분은 정당
- 과세당국의 처분은 취소되어야 한다고 주장하는 청구법인의 심사청구는 기각

## 2) 사례 2 : 한·칠레 FTA 와인 프랑스 경유 사례<sup>39)</sup>

### □ 개요

- 수입업자는 3건에 걸쳐 칠레산 와인을 수입하면서 한·칠레 FTA 협정관세를 적용하여 수입신고
- 본 와인은 프랑스 법인 A와 칠레의 법인 B가 투자하여 설립한 C사가 생산한 와인으로써, 네고시앙(Negociant)<sup>40)</sup>에게만 판매가 이루어진 물품으로, 수입업자는 직접 동 물품을 수입하지 못함
- 네고시앙 업체로부터 한국의 수입업자가 재차 구입하고 있는 거래 형태를 취하고 있음
- 즉, 칠레 생산 물품이 제3국인 프랑스로 1차 판매 된 후 환적 후 우리나라로 수입됨

39) 이영수·권순국, “FTA 원산지규정상의 직접운송원칙에 관한 연구”, 통상정보연구 제14권 4호, pp.385-406, 2012/ 이의신청 2007-11호 및 관세청 「FTA·원산지 불복청구 사례분석」, 2008.을 참조하여 재구성함

40) 와인을 별크로 사들여 병입을 하는 단순 유통에서부터 국제간 와인 거래에 대해 시장의 중개 기능을 수행하는 브로커

## □ 결정

- 칠레에서 프랑스로 운송된 서류 또는 환적이 되었다면 환적할 수 있는 자료 및 당해 수입물품이 프랑스 세관당국의 통제 또는 감독 하에 있었음을 입증하는 자료 등을 요구
- 수출자 등은 생산자와 수출자 사이에 선적 관련 서류인 선하증권과 상업 송장에는 당사자간 거래가격 및 거래수량, 결제조건 등 회사의 경영과 관련된 기밀사항이 포함되어 있어 제시하여 줄 수 없으며, 세관 감시 하에 있는 보세구역에서 분류 및 반출되었다는 자료 등을 제공할 수 없다고 하여 자료를 제출할 수 없음을 통보
- 와인이 한·칠레 FTA 협정 중 '직접운송원칙'의 요건을 충족시키지 못하였다는 이유로 협정 적용 배제

### 3) 사례 3 : 한·칠레 FTA 원목 멕시코 경유 사례<sup>41)</sup>

## □ 개요

- 수입업자는 원목 생산지인 미국, 칠레, 캐나다 등에서 원목, 제재목 등을 수입하여 이를 제재·가공하여 목제포장재(파렛트, 목상자)와 포장자재(각재, 판재류) 등을 생산한 후 국내업체에 공급
- 한·칠레 FTA 협정세율을 적용받은 물품은 A사와 C사로부터 수입하는 제재목(라디에타소나무)과 제재목(기타)로서 수입 신고시 원산지와 적출국이 모두 칠레로 신고 되어 있으나 원산지(칠레 : CL)와 적출국(멕시코 : MX)이 상이한 1건의 수입신고 건을 발견
- 동 건은 A사에서 수입한 제재목으로 칠레에서 선적된 후 멕시코에서 환적 하여 국내로 수입되어 원산지(CL)와 적출국(MX)이 상이함이 선하증권(B/L : Bill of Lading), 운송스케줄(FIS Scheduling) 등의 자료에 의해 확인

41) 관세전적부심 2007-83호 및 관세청 「FTA·원산지 불복청구 사례분석」, 2008.을 참조하여 재구성함

## □ 결정

- 제재목은 칠레에서 선적된 후 멕시코에서 환적하여 국내로 수입된 건
- 한·칠레 FTA 관세특례법에 의거 멕시코 세관당국의 통제 또는 감독 하에 환적이 이루어져야만 원산지 물품으로 인정되나 동 규정을 충족하지 못한 관계로 한·칠레 FTA 협정세율 적용을 배제

## 4) 사례 4 : 한·ASEAN FTA : 주석과 싱가포르 경유 사례

## □ 개요

- 수입업자 D사는 인도네시아 국영기업 T사와 주석과를 수입하기로 물품 공급계약을 체결
- 그러나 T사는 인도네시아 방카섬 항구에 주석과를 국내로 바로 운송할 수 있는 정기선과 이를 보관할 수 있는 물류창고가 없자 지선 수송업체인 S사로 하여금 주석과를 싱가포르 보세창고에 적치했다가 정기선으로 국내로 운송

## □ 결정

- D사는 세관에 주석과 수입신고를 하면서 한·ASEAN FTA에 따라 무관세(관세율 0%) 적용을 신청했지만 ‘통과선하증권(Through B/L)을 제출하지 않았다는 이유로 관세를 부과받자 소송
- 재판과정에서 D사는 “국내로 주석과를 직접 운송할 수 없는 상황에서 불가피하게 싱가포르를 경유해 수입했고 원자재가 싱가포르에서 거래되거나 소비되지 않아 FTA상 직접운동 간주요건을 충족한다.”고 주장
- 재판부는 “주석과는 재선적 외에 어떠한 공정도 거치지 않았으므로 T사가 싱가포르를 경유해 원고에게 공급한 것은 직접운송을 한 것으로 간주 할 수 있다.”고 판단
- 그러나 재판부는 “한·ASEAN FTA는 현재 발효된 다른 나라와의 FTA와 달리 직접운송 간주요건을 입증하기 위한 선하증권 종류를 통과선하

증권으로 한정하고 있고, 통과선하증권을 포함한 원산지 증명서와 기타 서류를 관세당국에 제출해야 한다고 규정하고 있다”며 “따라서 통과선하증권 미제출을 이유로 협정관세율 적용을 거부한 것은 적법하다”고 판시

### 5) 사례 5 : 한-EFTA FTA : 화장품 독일 경유 사례<sup>42)</sup>

#### □ 개요

- 스위스에서 제조된 샴푸 포뮬러를 독일에서 수입통관 후, 독일 내 물류센터에서 병입 과정을 통해 샴푸 완제품을 생산하여 국내로 수입

#### □ 결정

- 스위스는 EFTA 체약국이나 독일은 EFTA 체약국이 아니므로, 독일에서 한국으로 운송된 것은 직접운송원칙에 위배되는 것으로 보아 EFTA 특혜관세율의 적용을 배제하여 관세 등을 추징

### 6) 사례 6 : 한-EFTA FTA : 현미경 부분품 일본 경유 사례<sup>43)</sup>

#### □ 개요

- 본사가 스위스인 다국적기업의 일본 대리점이 일본에서 수입통관된 현미경 부분품을 우리나라에 다시 수출하면서, 한·EFTA 협정관세를 적용하여 신청

#### □ 결정

- 직접운송원칙 위반 사유로 협정관세 적용을 배제
- 동 사례의 경우, 제3국인 일본에 판매하였던 물품을 우리나라에 재수출을

42) 관세청 FTA 포털/ 이영수·권순국, “FTA 원산지규정상의 직접운송원칙에 관한 연구”, 통상 정보연구 제14권 4호, pp.385-406, 2012.를 참조하여 재구성

43) 상계서

하였기 때문

### 7) 사례 7 : 「아세아-태평양 무역협정」의 통과선하증권 미제출 ①<sup>44)</sup>

#### □ 개요 및 쟁점

- 청구법인은 쟁점물품을 21건 수입하면서, 원산지증명서 등 서류를 제출하고 협정관세율을 적용하여 수입신고 하고, 수리됨
- 처분청은 쟁점물품의 원산지 확인을 위한 조사하여 원산지 규정을 충족하지 못함을 이유로 협정관세율을 적용 배제하고 기본 관세율을 적용하여 관세 와 가산세 등을 경정 · 고지 함
- 쟁점물품은 비체약국을 경유하였으며, 「관세법」 제229조 및 「APTA 원산지 확인 기준 등에 관한 규칙」(이하 “APTA원산지확인기준” 또는 “기획재정부 시행규칙”이라 한다) 제8조에서 정하는 ‘수출참가국에서 발행한 통과선하증권’ 이 제출되지 않음
- 청구법인은 이에 불복하여 2013.10.28. 심판청구를 제기

#### □ 쟁점

- 제3국을 경유하여 운송된 쟁점물품이 APTA 특혜관세의 직접운송요건을 갖추었는지 여부
- 신의성실원칙 및 소급과세금지원칙 위배 여부
- 가산세 부과처분의 당부

#### □ 결정

- 가산세를 적용하지 아니하는 것으로 하여 그 세액을 경정하고, 나머지 심판청구는 이를 기각

---

44) 조심2014관0032 (2014.10.24)

- 생점물품의 수입일 이전에 협정관세를 적용받기 위한 원산지 규정에 대한 규칙이 기획재정부령으로 제정
- 동 규칙에는 제3국을 경유하는 경우 통과선하증권을 제출하도록 명시하고 있는 점
- 처분청이 협정관세를 적용하지 아니한 처분은 달리 잘못이 없음
- 단, 동 시행규칙 제정 이후에도 청구법인은 기존의 처분청 안내를 신뢰하여 협정관세를 신청하였고 이에 처분청도 협정관세를 적용하였던 점 등에 비추어 가산세는 적용하지 아니함이 타당함

□ 결정 근거 (사실관계 및 판단)

- 생점 1: 제3국 경유하여 수입되는 물품의 경우 수출참가국 발행 통과선하증권을 제출하도록 명시
- 생점 1: 기재부는 수출참가국에서 복수의 운송순단을 이용하여 제3국을 경유하여 수입되는 물품의 경우 복합운송장을 제출하면 직접운송요건을 충족하는 것으로 유권 해석 하고 있음
- 생점 1: 수출참가국에서 발행된 통과선하증권이나 전운송구간이 기재된 복합운송장이 아닌 제3국에서 발행된 선하증권을 제출한 생점물품의 경우 직접운송요건 불충족
- 생점 2: 처분청이 과거 어떠한 견해를 표명하여 수출국에서 발행한 수출통과선하증권의 제출이 없는 경우에도 협정관세를 적용하였다 하더라도 새로운 법령의 제정 및 시행으로 실효된 것으로 보임
- 생점 2: 새로운 법령 시행 이후의 수입신고 분을 대상으로 한 과세처분을 신의성실원칙이나 소급과세원칙 위배로 보기 어려움
- 생점 3: 처분청의 지침 및 FTA 가이드 북 등을 통해 장기적으로 통과선하증권이 아닌 기타 서류를 제출하여 협정세율을 신청 하여 왔으며, 처분청도 협정세율을 적용한 바 있음
- 생점 3: 과거 사례에 비추어 기타 서류가 아닌 통과선하증권을 제출할 것

을 기대하기 어렵다고 볼만한 사정이 있다고 할 것이므로 가산세는 적용하지 아니하는 것이 타당함

### 8) 사례 8 : 「아세아-태평양 무역협정」의 통과선하증권 미제출 ②<sup>45)</sup>

#### □ 개요

- 청구법인은 쟁점물품을 188건 수입하면서, 원산지증명서 등 서류를 제출하고 협정관세율을 적용하여 수입신고하고, 수리됨
- 처분청은 쟁점물품의 원산지 확인을 위한 조사하여 원산지 규정을 충족하지 못함을 이유로 협정관세율을 적용 배제하고 기본 관세율을 적용하여 관세 와 가산세 등을 경정·고지 함
- 쟁점물품은 비체약국을 경유하였으며, 「관세법」 제229조 및 「APTA 원산지 확인 기준 등에 관한 규칙」(이하 “APTA원산지확인기준” 또는 “기회재정부 시행규칙”이라 한다) 제8조에서 정하는 ‘수출참가국에서 발행한 통과선하증권’이 제출되지 않음
- 청구법인은 이에 불복하여 2013.10.28. 심판청구를 제기

#### □ 쟁점

- 제3국을 경유하여 운송된 쟁점물품이 APTA 특혜관세의 직접운송요건을 갖추었는지 여부
- 신의성실원칙 및 세관장의 심사의무 위배 여부

#### □ 결정

- 가산세를 적용하지 아니하는 것으로 하여 그 세액을 경정하고, 나머지 심판청구는 이를 기각

---

45) 조심2014관0034 (2014.10.24)

- 쟁점물품의 수입일 이전에 협정관세를 적용받기 위한 원산지 규정에 대한 규칙이 기획재정부령으로 제정
- 동 규칙에는 제3국을 경유하는 경우 통과선하증권을 제출하도록 명시
- 처분청이 협정관세를 적용하지 아니한 처분은 달리 잘못이 없으나, 동 시행규칙 제정 이후에도 청구법인은 기존의 처분청 안내를 신뢰하여 협정 관세를 신청하였고 이에 처분청도 협정관세를 적용하였던 점 등에 비추어 가산세는 적용하지 아니함이 타당함

□ 결정 근거 (사실관계 및 판단)

- 쟁점 1: 제3국 경유하여 수입되는 물품의 경우 수출참가국 발행 통과선하증권을 제출하도록 명시
- 쟁점 1: 기재부는 수출참가국에서 복수의 운송순단을 이용하여 제3국을 경유하여 수입되는 물품의 경우 복합운송장을 제출하면 직접운송요건을 충족하는 것으로 유권 해석 하고 있음
- 쟁점 1: 수출참가국에서 발행된 통과선하증권이나 전운송구간이 기재된 복합운송장이 아닌 제3국에서 발행된 선하증권을 제출한 쟁점물품의 경우 직접운송요건 불충족
- 쟁점 2: 처분청이 과거 어떠한 견해를 표명하여 수출국에서 발행한 수출 통과선하증권의 제출이 없는 경우에도 협정관세를 적용하였다 하더라도 새로운 법령의 제정 및 시행으로 실효된 것으로 보임
- 쟁점 2: 새로운 법령 시행 이후의 수입신고 분을 대상으로 한 과세처분을 신의성실원칙이나 소급과세원칙 위배로 보기 어려움
- 쟁점 2: 처분청이 청구법인의 쟁점물품에 대한 수입신고에 대하여 제출서류 등의 구비여부 등을 심사한 후 수입신고를 수리하였다는 사정만으로 이 사건 처분이 세관장의 심사의무를 위반하여 위법하다는 청구주장은 받아들이기 어려운 것으로 판단
- 기타 : 단, 처분청의 지침 및 FTA 가이드 북 등을 통해 장기적으로 통과

선하증권이 아닌 기타 서류를 제출하여 협정세율을 신청 하여 왔으며, 처분청도 협정세율을 적용한 바 있음

- 기타 2 : 과거 사례에 비추어 기타 서류가 아닌 통과선하증권을 제출할 것을 기대하기 어렵다고 볼만한 사정이 있다고 할 것이므로 가산세는 적용하지 아니하는 것이 타당한 것으로 판단

9) 사례 9-16 : 「아세아-태평양 무역협정」의 통과선하증권 미제출 ③<sup>46)</sup>

#### □ 개요

- 추가 8건의 조세심판원 사례에서 사례 7, 8과 동일한 「아세아-태평양 무역협정」의 통과선하증권 미제출로 인한 협정세율 배제에 대해 심판 사례가 있음
- 유사한 형태의 사례이며 공통적으로,
  - 청구법인은 쟁점물품을 수입하면서, 원산지증명서 등 서류를 제출하고 협정관세율을 적용하여 수입신고 하고, 수리됨
  - 처분청은 쟁점물품의 원산지 확인을 위한 조사하여 원산지 규정을 충족하지 못함을 이유로 협정관세율 적용 배제하고 기본 관세율을 적용하여 관세 와 가산세 등을 경정 · 고지 함
  - 쟁점물품은 비체약국을 경유하였으며, 「관세법」 제229조 및 「APTA 원산지 확인 기준 등에 관한 규칙」(이하 “APTA원산지확인기준” 또는 “기획재정부 시행규칙”이라 한다) 제8조에서 정하는 ‘수출참가국에서 발행한 통과선하증권’ 이 제출되지 않음

---

46) 조심2014관0037 (2014.10.24.), 조심2014관0038 (2014.10.24.), 조심2014관0039 (2014.10.24.), 조심2014관0040 (2014.10.24.), 조심2014관0043 (2014.10.24.), 조심2014관0047 (2014.10.24.), 조심2014관0048 (2014.10.24.), 조심2014관0075 (2014.10.24.)

## □ 쟁점

- 제3국을 경유하여 운송된 쟁점물품이 APTA 특혜관세의 직접운송요건을 갖추었는지 여부
- 신의성실원칙 및 소급과세금지원칙 위배 여부
- 가산세 부과처분의 당부

## □ 결정

- 가산세를 적용하지 아니하는 것으로 하여 그 세액을 경정하고, 나머지 심판청구는 이를 기각하는 것으로 공통적으로 판결함
- 쟁점물품의 수입일 이전에 협정관세를 적용받기 위한 원산지 규정에 대한 규칙이 기획재정부령으로 제정
- 동 규칙에는 제3국을 경유하는 경우 통과선하증권을 제출하도록 명시
- 처분청이 협정관세를 적용하지 아니한 처분은 달리 잘못이 없으나, 동 시행규칙 제정 이후에도 청구법인은 기존의 처분청 안내를 신뢰하여 협정관세를 신청하였고 이에 처분청도 협정관세를 적용하였던 점 등에 비추어 가산세는 적용하지 아니함이 타당함

## □ 결정 근거

- 7건의 사례는 공통적인 3가지 쟁점을 가지고 있으며, 모두 공통적으로 통과선하증권 미제출로 인한 협정배제는 적정하여 심판청구를 기각하고, 경정·고지 시 처분한 가산세에 대해서는 적용하지 않는 것으로 그 세액을 경정하는 것으로 결정함
- 쟁점 1: 제3국 경유하여 수입되는 물품의 경우 수출참가국 발행 통과선하증권을 제출하도록 명시
- 쟁점 1: 기재부는 수출참가국에서 복수의 운송순단을 이용하여 제3국을 경유하여 수입되는 물품의 경우 복합운송장을 제출하면 직접운송요건을

충족하는 것으로 유권 해석 하고 있음

- 쟁점 1: 수출참가국에서 발행된 통과선하증권이나 전운송구간이 기재된 복합운송장이 아닌 제3국에서 발행된 선하증권을 제출한 쟁점물품의 경우 직접운송요건 불충족
- 쟁점 2: 처분청이 과거 어떠한 견해를 표명하여 수출국에서 발행한 수출 통과선하증권의 제출이 없는 경우에도 협정관세를 적용하였다 하더라도 새로운 법령의 제정 및 시행으로 실효된 것으로 보임
- 쟁점 2: 새로운 법령 시행 이후의 수입신고 분을 대상으로 한 과세처분을 신의성실원칙이나 소급과세원칙 위배로 보기 어려움
- 쟁점 3: 처분청의 지침 및 FTA 가이드 북 등을 통해 장기적으로 통과선하증권이 아닌 기타 서류를 제출하여 협정세율을 신청 하여 왔으며, 처분청도 협정세율을 적용한 바 있음
- 쟁점 3: 과거 사례에 비추어 기타 서류가 아닌 통과선하증권을 제출할 것을 기대하기 어렵다고 볼만한 사정이 있다고 할 것이므로 가산세는 적용하지 아니하는 것이 타당함

### 3. 문의 및 상담 사례 분석

#### □ 사례 17 : 한-EU FTA

- 한-EU FTA : 제3국(중국) 경유시 BWT거래시

BWT거래 시 직접운송 원칙 위배 여부 : EU나 우리나라에 소재하는 보세창고에서 BWT거래를 한다면 ‘직접운송’원칙에 저촉되지 않을 가능성이 있음. 다만 보세창고가 제3국(홍콩)에 있다면, BWT가 성립되어 우리나라로 수입해 올 경우 직접운송과 거래 당사자 규정에 어긋나는가?

♠ 한 · EU FTA에서는 양 당사국간 직접 운송되어야 특혜관세대우의 적용이 가능

♠ 직접운송원칙을 적용하기 때문에 BWT거래는 한-EU FTA에서 인정되지 않음

- ♠ 제3국(홍콩)에 있는 보세창고에 보관 후, 추후 발생한 매매계약에 따라 우리나라로 물품을 수입해 온다면, 직접운송원칙에 위배 되어 협정관세적용이 어려움

#### 〈제13조 직점 운송〉

1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 택송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.
2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입당사자에 적용가능한 절차에 따라 관세당국에 다음을 제출하여 제공된다.
  - 가. 제3국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거
  - 나. 수출당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는
  - 다. 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서
    - 제품의 정확한 설명을 제공하는 것
    - 제품의 하역 및 재선적 일자, 적용가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하는 것, 그리고
    - 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것

#### □ 사례 18 : 한-EU FTA

##### ● 한-EU FTA : 제3국 경유시 경유국에서의 직점운송 입증 서류

직접운송원칙과 관련하여, 독일에 소재한 생산자가 복합운송 B/L을 사용하여 운송하는 과정에서 B/L상 선적항은 네덜란드항에서 선적하였고, 우리나라의 부산항이 도착항으로 기재되었으나, 운송과정에서 싱가포르하에서 환전 후 운송된 경우, 해당 B/L을 직접운송요건을 충족한 입증 서류가 될 수 있는가?

- ♠ 한-EU FTA “원산지 제품의 정의 및 행정협력의 방법에 관한 의정서” 제13조(직점운송)에서, 환적의 경우 “제3국에서 원산지 제품의 환적과 관련된 상황의 증거 또는 수출 당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류” 등을 제출하고록 되어 있음
- ♠ 관세청 “자유무역협정의 이해를 위한 관세법의 특례에 관한 법률 사무처리 고시”에서, ‘선

하증권상의 적출항이 체약상대국의 항구로 기재되어 있고 도착항이 우리나라의 항구로 기재되어 있는 경우 체약상대국으로부터 우리나라에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류를 제출받아 우리나라 까지의 운송에 소요되는 합리적인 기간을 감안하여 원산지를 확인할 수 있다'고 되어 있음

- ♠ 위 경우 복합운송서류는 직접운송의 근거 서류가 인정 될 수 있으나,
- ♠ 의정서 제13조 직접운송에서 '특혜대우는 양 당사자간 직접운송 될 것과 함께, 운송상 경유가 발생할 경우 '그 제품이 통과 또는 창고 보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정'을 거치지 않아야 하며, 이를 입증 할 수 있는 서류를 제출하여야 함
- ♠ 따라서, 직접운송요건 충족을 입증하기 위해서는 환적국에서의 입증서류를 추가로 제출하여야 할 것임

#### □ 사례 19 : 한-EU/ 한-미 FTA

##### ● 한-EU/ 한-미 FTA : 비당사국 물류센터를 경유하여 운송된 경우

EU에 본사를 두고 싱가포르에 물류 거점을 두고 있는 다국적기업의 한국 법인이 스웨덴으로부터 물품을 수입함. EU의 기업이 싱가포르에 위치한 물류센터에서 통관을 거치지 않고 보세창고에 보관 중이던 물품을 우리나라로 수출한 경우 특혜관세대우 적용이 가능한가?

- ♠ 원상지 상품은 양 당사국 간 직접 운송 되어야 특혜관세대우의 적용이 가능함
- ♠ 따라서 EU의 본사에서 싱가포르로 운송(수출)되어 통관을 거치지 않고 보세구역에 보관 중이던 물품을 우리나라로 수입 할 경우 직접운송원칙에 위배됨
- ♠ 단, 부득이한 사유로 환적 또는 일시 장치(보관)되는 경우, 자유로운 유통을 위해 반출되지 않고, 하역, 재선적 또는 양호한 상태로 물품을 보존하기 위한 공정 이외의 공정을 거치지 아니하고, 이를 입증 할수 있는 입증 서류를 제출 하였을 경우 특혜관세대우의 적용이 가능함

##### <협정별 차이점>

운송요건의 적용에 있어 각 협정별 규정을 적용하지만, 크게 두가지 유형으로 분류 할 수 있다. '미국형'의 운송요건을 채택하고 있는 미국, 칠레, 캐나다 FTA 협정은, 직접운송 규

정을 별도로 두지 않고 있어 BWT창고를 두고 물품을 거래하는 형태의 수출입 거래를 하면서 단순경유를 입증하는 서류를 제출 하였을 경우 특혜관세대우를 적용 받을 수 있다. 유럽형의 경우 수출국에서 수입국으로 특정되어 발송되어야 하기 때문에, 수출국에서 발송 당시 수입자가 확정되지 않는 BWT거래는 특혜관세대우를 적용 받을 수 없다.

## □ 사례 20 :한-칠레 FTA, 한-EU FTA

### ● 원산지와 선적지가 상이한 경우 운송요건 충족 여부

제품의 원산지는 칠레이고, 선적지는 벨기에이다. 칠레의 공장에서 생산되며, 벨기에 물류창고에 저장 후 재포장하여 선적 후 수입 되었다. 원산지증명서는 벨기에에서 “ORIGIN:CHILE”로 발급 되고 있다. 이 경우, 칠레로부터 원산지 증명서를 발급 받을 경우 한-칠레 FTA 협정을 적용 받을 수 있는가?

- ♠ 원산지는 EU가 아니고 칠레로, 한-EU FTA 협정은 적용 되지 않음
- ♠ 한-칠레 FTA는 직접운송 규정이 없어 양 당사국간 직접 운송될 것을 요구 하지 않지만, 비 당사국 경유 시 하역, 재선적, 상자포장, 포장과 재포장 또는 상품을 좋은 상태로 보존하거나 당사국의 영역까지 수송하기 위해 필요한 모든 다른 종류의 작업 이외의 추가적 생산이나 작업을 거친 경우, 또는 비당사국의 영역내의 세관당국의 통제 또는 감독 하에 있지 않은 경우에는 협정 적용이 대상에서 배제됨
- ♠ 따라서 위 사례에서 해당 상품이 세관당국의 통제를 벗어나 보관·관리 되었거나, 상품보존이나 운송상의 작업 이외의 작업이 발생 하였을 경우 협정을 적용 받지 못함
- ♠ 반면, 경유국에서 세관의 통제하에, 상품보존과 운송상의 작업만이 발생하였고 이를 증명 (해당 경유국 세관 등의 권한 있는 기관의 확인 서류)할 수 있을 경우 협정을 적용 받을 수 있음
- ♠ 위 사례 에서는 “재포장”을 비당사국인 벨기에에서 수행 한 것으로 되어 있으며, 이 재포장이 운송상 혹은 상품보존을 위한 작업의 범위 안의 행위 인지, 이를 벗어나는 범위의 행위 인지에 대한 판단이 필요 할 것임

## □ 사례 21 : 한EU FTA

### ● 한EU 생산국과 수출국이 다른 경우 직접운송 인정 여부

한·EU FTA 원산지 규정을 보면, 직접운송원칙이 적용되는데, 폴란드(생산공장)에서 생산된 제품을 영국(본사)에서 보관 후 한국으로 수출하여도 FTA 적용을 받을 수 있는가? 위와 같은 경우 협정에서 정하고 있는 직접운송을 인정하는 예외적인 경우에 적용이 되는가?

- ♠ EU 역내에 있는 한 EU 역내에서 수출물품의 생산국과 수출자의 국가가 다르더라도 인증수출자가 수출하면 협정관세의 적용이 가능함
- ♠ 따라서 영국 (인증)수출자가 원산지가 폴란드인 물품을 수출하여도 적용이 가능함
- ♠ 한·EU는 하나의 관세선을 가진 지역으로 취급 받기 때문에 EU 역내에 속하는 생산국과 수출국이 다르더라도 직접운송에 해당함

## □ 사례 22 : 한EU FTA

### ● EU제품을 싱가포르 보세창고를 경유하여 수입하는 경우 1

원산지는 유럽산이나, 공급은 중국 혹은 싱가포르임. 보세창고에 보관 되었다가 한국으로 공급될 경우 무관세 혜택을 받을 수 있는가? 보세 창고에 보관하다가, 필요시 컨테이너를 개봉하여 아시아로 공급함.

- ♠ 한·EU FTA 특혜관세를 적용받기 위해서는 FTA 체결국의 원산지 상품이어야 하며, 원칙적으로 당해물품이 수출국으로부터 우리나라로 직접 운송되어야 함
- ♠ 중국, 싱가포르와 같은 제3국을 통해 한국으로 수입될 경우 원칙적으로는 직접운송에 위배됨
- ♠ 단, EU 역내 이외의 지역을 경유한 경우, 수출 당시 수입국이 우리나라로 정해져 있어야 하며, 운송상·지리상의 이유로 제3국을 단수 경유 하는 경우에는 이의 입증을 통해 협정 적용이 가능함
- ♠ 한·EU FTA 의정서 제13조(직접운송) 2항에서 1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거와 관련하여 명시하고 있음

- ♠ 제3국인에서 보세 창고 보관 중이던 원산지 상품의 컨테이너를 개봉하여 환적을 통해 수입되었다면, ‘그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.’는 규정을 준수하여야 함

제13조(직접운송) 1항

1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 택송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.

- ♠ 따라서 컨테이너를 개봉하였다면, 이 행위 자체가 ‘하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정’에 해당하고, 세관당국의 통제하에 발생하였다는 것을 입증하여야 협정을 적용 받을 수 있음

□ 사례 23 : 한-EU FTA

● EU제품을 싱가포르 보세창고를 경유하여 수입하는 경우 2

위 사례 6에서 혜택을 받을 수 있는 선적서류상 별도의 표기사항 혹은 추가적인 서류가 있다면 어떤 것들인가?

- ♠ 한-EU FTA 의정서 제13조(직접운송) 2항에서 1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거와 관련하여 명시하고 있음

제13조(직접운송) 2항

2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입당사자에 적용가능한 절차에 따라 관세당국에 다음을 제출하여 제공된다.
  - 제3국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거
  - 수출당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는
  - 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서
    - 제품의 정확한 설명을 제공하는 것
    - 제품의 하역 및 재선적 일자, 적용가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하는 것, 그리고
    - 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것

- ♠ 싱가포르는 경유시 원산지 상품에 ‘상품보존 및 운송상의 공정’ 이외의 공정이 발생하지 않았음을 증명하는 서류로서 비조작증명서를 발급하고 있음

## □ 사례 24 : 한-EU FTA

### ● 한-EU 협정관세 적용대상 문의(EU내 수출국 및 생산국 상이)

당사(수입업체)는 스웨덴 본사(수출자)로부터 스웨덴에서 제작된 제품뿐만 아니라 영국, 독일, 프랑스, 이탈리아, 체코, 스위스, 벨기에 등 다수의 EU국가에 위치한 자사공장(별도법인)에서 생산된 물품을 일괄 수입하는데, 수출자의 스웨덴 본사 생산품과 EU내 타국에 위치한 자사공장의 생산물품에 대해서도 협정관세를 적용 받을 수 있는가?

- ♠ 원산지가 EU역내 여러국가인 물품을 인증수출자가 수출하는 경우 원산지 신고서 문안의 원산지란에 ‘EU’ 또는 ‘EC’로 기재하거나 각각의 원산지를 기재하여 협정관세 적용이 가능함
- ♠ 또한, 원산지 제품과 비원산 제품이 혼재되어 수입되는 경우 비원산지 제품이 달리 명확하게 표시되어 원산지 제품과 비원산지 제품을 확인할 수 있으면 원산지 제품에 대해서는 협정관세 적용이 가능함
- ♠ 비원산지 제품(ex. EFTA국가인 스위스 등)DP 대해서는 한-EU FTA 특혜관세를 적용 받을 수 없음
- ♠ EU : 오스트리아, 벨기에, 영국, 체코, 키프로스, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아일랜드, 이탈리아, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 몰타, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 슬로바키아, 슬로베니아, 스페인, 스웨덴, 불가리아, 루마니아, 크로아티아
- ♠ EFTA : 스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인

## □ 사례 25 : 한-EFTA FTA

### ● 스위스 물품을 해상운송으로 수입한 경우

스위스는 지정학적 위치상 항공운송을 제외하고는 육로를 통해 네덜란드 혹은 독일을 통해 해상운송 될 수 밖에 없는 구조임. 스위스 제품이 육로를 통해 네덜란드 노테르담으로 운송 후 선박에 선적되어 국내로 해상운송을 통해 수입된 경우, 한-EFTA 협정을 적용 받기 위한 협정관세적용 신청서 작성시 적출국으로 네덜란드를 기입하여도 되는가? 스위스로 기재하고, 환적국으로 네덜란드를 기입하여야 하는가?

- ♠ 협정관세적용 신청서 작성 요령을 보면, 적출국은 선하증권(B/L)상의 선적국을 기재하도록 되어 있으므로, 네덜란드를 기입하여야 함
- ♠ 원산지 상품의 경우에도 체약당사국이 아닌 국가를 경유하여 운송된 경우 직접운송요건을 위반하여 협정관세대우 적용 대상에서 배제됨
- ♠ 단, 협정에서 달리 정하거나( 한·EFTA 원산지 규정 제14조), FTA 관세특례법 제9조2항에서 규정하고 있는 것과 같이, 당해 물품이 체약상대국이 아닌 국가의 보세구역에서 운송상의 목적으로 환적 되었거나 일시적으로 장치 되었음이 인정되는 경우에는 원산지 상품으로 인정됨

#### 제14조 직접 운송

1. 이 협정상 규정된 특혜대우는 이 부속서의 요건을 충족하고 대한민국과 유럽자유무역연합 회원국 간 직접 운송되는 상품에만 적용한다. 그러나 그 상품이 하역, 재선적, 탁송품의 분리, 또는 상품을 양호한 상태로 보존하기 위하여 마련된 작업을 제외한 작업을 거치지 아니할 경우, 비당사국의 영역을 경유하여 운송될 수 있다. 그 기간동안 그 상품은 경유국 세관의 감시 하에 있어야 한다.
2. 수입자는 관세당국의 요청시 제1항에서 규정된 요건을 충족하였다는 적절한 증거를 수입 당사국의 법령에 따라 관세당국에 제공한다.
3. 제1항의 적용의 목적상, 원산지 상품은 대한민국 또는 유럽자유무역연합 회원국 간 영역 외의 영역을 통과하는 파이프라인을 통하여 운송될 수 있다.

- ♠ FTA 특례고시 제3-5-1조 제2항 2호 규정에서, “체약상대국이 내륙지 국가(예 : 스위스연방)로서 선하증권 쪽은 화물운송장의 수출자가 원산지 증빙 서류상의 수출자로 기재되어 있고, 적출항이 체약상대국의 인접국가 항구 또는 공항으로 기재되어 있으며, 도착항이 우리나라의 항구 또는 공항으로 기재되어 있는 경우 체약상대국으로부터 우리나라에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류를 제출 받아 우리나라까지의 운송에 소요되는 합리적인 기간을 감안하여 원산지를 확인할 수 있다.”고 규정

FTA 특례고시 제3-5-1조(환적 또는 일시장치물품 등의 원산지확인 방법)

- ① 세관장은 법 제9조제2항의 단서에 따라 원산지를 인정하는 경우에는 수입자에게 다음 각 호의 서류를 제출받아 원산지를 확인할 수 있다.
  1. 체약상대국으로부터 우리나라에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류
  2. 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 환적 또는 일시 장치되었음을 해당 국가의 세관 등 권한 있는 기관이 확인한 증명서

- ② 세관장은 다음 어느 하나에 해당하는 경우에는 제1항제1호의 서류를 제출받아 우리나라까지의 운송에 소요되는 합리적인 기간을 감안하여 원산지를 확인할 수 있다.
1. 하증권 또는 화물운송장상의 적출항이 체약상대국의 항구 또는 공항으로 기재되어 있고 도착항이 우리나라의 항구 또는 공항으로 기재되어 있는 경우
  2. 체약상대국이 내륙지국가(예: 스위스연방)로서 선하증권 또는 화물운송장상의 수출자가 원산지증빙서류상의 수출자로 기재되어 있고, 적출항이 체약상대국의 인접국가 항구 또는 공항으로 기재되어 있고, 도착항이 우리나라의 항구 또는 공항으로 기재되어 있는 경우
- ③ 세관장은 원산지를 확인한 결과 당해 물품이 체약상대국으로부터 우리나라에 도착한 물품으로 원산지가 아닌 국가에서 세관의 통제하에 있었음이 확인된 경우에는 그 원산지를 인정한다.
- ④ 서류의 제출 절차는 규칙 제16조제2항 내지 제4항에 의한다.

## □ 사례 26 : 한·미 FTA

### ● 한·미 FTA 제3국 통과 및 환적

수입자인 당사는 영국의 수출자로부터 미국에서 생산된 제품을 수입하고 있음. 물류 체계상 미국에서 생산된 제품이 영국으로 운송되었다가 다시 한국으로 수입되고 있음. 한·미 FTA 협정의 특혜관세대우를 적용 받을 수 있는가?

♠ 한·FTA는 직접운송을 규정하지 않고 있음, 따라서 양 당사자 간 직접적으로 운송되는 것을 요건으로 하지 않지만, 비당사국(영국)을 경유(통과 및 환적)하여 우리나라로 수입되는 등 비당사국 경유시 다음과 같이 규정하고 있음

#### 한·미 FTA 협정문 제6장 원산지규정 및 원산지절차 제13조(통과 및 환적)

- 각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품으로 간주되지 아니하도록 규정한다.
- 가. 그 상품이 하역·재선적 또는 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국의 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 이후의 생산이나 그 밖의 어떠한 공정이라도 거치는 경우, 또는
  - 나. 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우

- ♠ 즉, 한·미 양당사국이 아닌 제3국(영국)에서 단순 하역작업이나 제품의 보존이나 운송에 필요한 작업이 아닌 실질적인 가공작업이 이루어진 경우, 또는 해당상품이 경유국에서 세관당국의 통제하에 있지 아니한 경우에는 원산지 상품으로 인정되지 않아 한·미 FTA 특혜 관세를 적용 받을 수 없음
- ♠ 위 사례에서는, “미국에서 생산된 제품이 영국으로 운송 되었다가 다시 한국으로 수입”만을 언급하고 있으므로, 협정문 제6.13조(통과 및 환적)의 규정에 따라 협정관세대우를 적용 받을 수 있는지에 대해 판단 할 수 없음
- ♠ 이 경우, 제3국(영국) 통과 환적시 협정문제6.13조 가항에 명시된 작업이 발생하지 않았으며, 나항에 따라 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있었다는 사실을 증명하여야 협정관세를 적용 받을 수 있음

#### □ 사례 27 : 한·미/한·EU FTA

##### ● 유럽산 제품을 미국에서 수입하는 경우 적용 협정에 관한 문의

유럽산 시계를 미국 판매업자로부터 수입하는 경우, 유럽산 제품인 시계는 한·EU FTA 협정 혹은 한·미 FTA 협정을 적용 받을 수 있는가?

- ♠ 유럽산 제품을 미국에서 수입하는 경우는 한·미 FTA를 적용 받을 수 없음
- ♠ 한·미 FTA 협정을 적용 받기 위해서는 원산지 규정에 따라 원산지 상품으로 인정이 되어야 하고, 협정이 정하는 원산지 증명서 등 증빙 서류를 갖추어야 하며, 운송요건이 충족이 되어야 함(한·미는 직접운송을 규정하지 않고 운송시 가능한 공정에 대하여만 규정)
- ♠ 한·EU FTA 협정의 적용을 위해서는 EU산 제품이 EU역내에서 우리나라로 직접 운송되어야 함(한·EU FTA협정은 직접운송을 규정하고 있음)
- ♠ 따라서, 협정국이 아닌 제3국을 경유하는 경우에는 원칙적으로 원산지 상품으로 인정 되지 못함
- ♠ 단, 단일 택송화물을 구성하는 제품이 부득이한 사유로 경유국에서 환적 또는 일시 장치되는 경우, 자유로운 유통을 위해 반출되지 않고, 하역·재선적 또는 양호한 상태로 물품을 보존하기 위한 동정 이외의 공정을 거치지 아니하는 경우, 이를 입증할 수 있을 경우 협정 적용 대상이 됨

- ♠ EU는 의정서 제13조에서 직접운송을 규정하고, 운송과정에서 경유가 발생 할 경우 원산지 상품으로 인정받을 수 있는 사항을 규정하고 있음

EU	<p><b>〈제13조 직접 운송〉</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 택송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.</li> <li>2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입당사자에 적용가능한 절차에 따라 관세당국에 다음을 제출하여 제공된다.             <ol style="list-style-type: none"> <li>가. 제3국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거</li> <li>나. 수출당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는</li> <li>다. 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서                     <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 제품의 정확한 설명을 제공하는 것</li> <li>2) 제품의 하역 및 재선적 일자, 적용 가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하는 것, 그리고</li> <li>3) 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것</li> </ol> </li> </ol> </li> </ol>
----	---

- ♠ 미국은 제6.13조에서 통과·환적에 관한 내용을 규정하고 있음

미국	<p><b>〈제6.13조 통과·환적〉</b></p> <p>각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품으로 간주되지 아니하도록 규정한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>가. 그 상품이 하역·재선적 또는 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국의 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 이후의 생산이나 그 밖의 어떠한 공정이라도 거치는 경우, 또는</li> <li>나. 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우</li> </ol>
----	--

## □ 사례 28 : 한·아세안/한·EU FTA

### ● 한·아세안 및 한·EU FTA의 운송요건의 차이

한·아세안 FTA의 경우 아세안역내 국가이면 수출국과 선적국(출항국)이 다르더라도 직업운송원칙이 충족되는가? 한·EU의 경우 충족함

♠ 한·EU FTA에서는 충족 되나, 한·아세안에서는 적용되지 않음

♠ 한·EU FTA에서는 '유럽연합(EU)' 자체를 당사국으로 보지만, 한·아세안 FTA에서는 '아세안'이 당사국이 아니라, '각 회원국'이 개별 당사국임

♠ 즉, 한·아세안 FTA에서 직접운송은 원칙적으로 수출국에서 수입국의 영역으로 직접 운송이 되어야 함

♠ 단, 제3국을 경유하는 경우 부속서3 제9조 직접운송의 규정에 따라 판단됨

#### 〈부속서3 제9조 직접운송〉

1. 특혜 관세 대우는 이 부속서의 요건을 충족하고, 수출 당사국과 수입 당사국 영역간에 직접 운송된 상품에 적용된다.
2. 제1항의 규정에 불구하고, 상품이 수출 당사국 및 수입 당사국 영역이 아닌 하나 또는 그 이상의 경유하는 제3국을 경유하여 운송되더라도, 다음을 조건으로, 직접 운송된 것으로 간주한다.
  - 가. 그 경유가 지리적 이유로 또는 오직 운송 요건에만 관련된 고려에 의하여 정당화될 것
  - 나. 그 상품이 경유국에서 거래 또는 소비되지 아니하였을 것, 그리고
  - 다. 그 상품이 하역, 재선적 또는 그 상품을 좋은 상태로 유지하는데 요구되는 공정 외의 어떠한 공정도 거치지 아니하였을 것

## □ 사례 29 : 한-EU FTA

### ● EU 역내국 경유 시

EU 역내 국가 간 직접 운송원칙과 관련하여, 역내의 타국을 경유할 경우 직접운송 및 예외적인 상황에 대한 입증의 서류가 필요한가?

♠ EU 역내 국가를 통과후 선적하는 등의 운송시 수출국과 선적국이 다르더라도 EU 역내에서 우리나라로 수입된 경우 별도의 증빙 서류는 필요치 않음

- ♠ 단, EU 역내 국가에서 선적 출항 이후 제3국 비체약국을 경유시 직접운송으로 인증 받기 위한 입증이 필요함
- ♠ 즉, EU는 역내국을 출발하여 직접 운송되거나 혹은, 단일 택송화물을 구성하는 제품이 부득이한 사유로 경유국에서 환적 또는 일시 장치되는 경우, 자유로운 유통을 위해 반출되지 않고, 하역·재선적 또는 양호한 상태로 물품을 보존하기 위한 동정 이외의 공정을 거치지 아니하는 경우, 이를 입증할 수 있을 경우 협정 적용 대상이 됨

## □ 사례 30 : 한·EU FTA

- 원산지와 수출국이 다른 경우(제품의 특성에 의해 발생 할 수 있는 상황)

A사는 스페인의 수출자로부터 냉동 참다랑어 필레트를 수입할 경우, 참다랑어는 어업권을 가지고 있는 국가의 국적 선박이 지중해에서 어획을 하여 허가된 축양장(일종의 가두리 양식장)에서 일정기간 축양을 한 후 수확하여 냉동 필레트로 가공하여 수출함. 동일 해역이라도 어획한 선박의 국적에 따라 원산지가 결정되고, 여러 원산지의 참다랑어가 하나의 축양장에서 축양되게 되며, 축양이 끝나면 가공하여 수출함

1. 이 경우, 원산지와 수출자가 모두 동일한 국가이어야만 한·EU FTA 협정 관세를 적용 받는가? 아니면, 동일국가가 아니라도 EU 권역내의 국가면 원산지와 수출자의 국가가 동일하지 않아도 협정의 적용 대상이 되는가?
2. 직접운송일 경우에만 협정관세를 적용 받는가? 즉, 원산지와 수출자가 동일 국가이어야만 하는가?

- ♠ EU 역내에서 수출물품의 생산국(원산지)과 수출국이 다르더라도 (인증)수출자가 수출할 경우 적용이 가능함

- ♠ EU 역내 국가이면 수출국과 선적국(출항국)이 다르더라도 EU 역내에서 우리나라로 직접 운송된 경우에는 협정적용이 가능함

## □ 사례 31 : 한·미 FTA

- 싱가포르를 경유하여 수입된 경우

전 세계적으로 생산되는 제품을 싱가포르에서 수입하여 국내에 판매하는 법인이며, 싱가포르에서 수입하는 제품의 종류가 다수이며, 그 중 많은 수의 제품이 미국에서 생산되어 싱가포르를 경유하여 수입됨.

이와 같이, 미국에서 생산된 원산지 상품이 제3국(싱가포르 등)을 경유하게 될 경우 특혜관세를 적용 받을 수 있는가?

- ♠ 미국에서 생산된 물품이 싱가포르에서 내수 통관된 후 우리나라로 수입된 경우에는 세관 당국의 통제를 벗어난 것으로 판단되기 때문에 협정 적용이 불가할 것임
- ♠ 한·미 FTA는 직접운송을 규정하고 있지는 않으나, 제6.13조에 통과·환적과 관련된 사항을 규정하고 있음

**〈제6.13조 통과·환적〉**

각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품으로 간주되지 아니하도록 규정한다.

가. 그 상품이 하역·재선적 또는 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국의 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 이후의 생산이나 그 밖의 어떠한 공정이라도 거치는 경우, 또는

나. 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우

- ♠ 이는, 한·미 양국이 아닌 제3국에서 단순 하역자역이나 제품의 보존이나 운송에 필요한 작업이 아닌 실질적인 가공작업이 이루어진 경우와, 해당 상품이 경유국에서 세관당국의 통제 하에 있지 아니한 경우에 원산지 상품으로 인정 하지 않는다는 의미임
- ♠ 따라서, 위 사례에서 싱가포르에서 통관이 되었을 경우 세관 통제를 벗어난 것으로 볼 수 있음
- ♠ 만약 싱가포르에서 내수 통관 없이 보세구역에서 보관 후 우리나라로 수입된 경우에는 한·미 협정은 직접운송이 규정되어 있지 않기 때문에 BWT거래가 가능하여 제6.13조의 규정에 따라 원산지 상품으로 판단됨

**□ 사례 32 : 한-EU FTA**

**● 수출국, 제조국, 선적국이 다른 경우**

한·EU FTA 협정관세 적용대상 여부에 대한 문의. 수출자는 프랑스의 인증수출자임. 생산국(제조국)은 헝가리, 선적항은 슬로베니아로 모든 서류상 수출자는 프랑스의 당사자이지만, 생산국과 선적지가 다른 지역(국가)일 경우에 협정 적용이 가능한가?

- ♠ EU 역내에 있는 한, EU역내에서 수출물품의 생산국가와 수출국이 다르더라도 인증수출자에 의해 수출이 발생하면 협정관세의 적용이 가능

- ♠ EU 역내 국가일 경우 수출국과 선적국(출항)이 다르더라도 EU 역내에서 우리나라로 양 당사국간 직접운송되었다면 협정 적용이 가능함
- ♠ 위 사례의 경우, 프랑스 인증수출자가 원산지가 형가리인 물품을 슬로베니아에서 선적하여 우리나라로 수입 한 경우 협정관세의 적용이 가능한 것으로 사료
- ♠ 단, 슬로베니아의 지정학적 위치상 이집트의 수에즈 운하를 통과하여 싱가포르 혹은 홍콩 등 아시아의 주요 허브항을 경유하여 운송될 개연성이 높기 때문에, 경유시 한-EU 협정에서 정하고 있는 의정서 제13조 직접운송의 규정을 충족하여야 함

#### 〈제13조 직접 운송〉

1. 이 협정에 규정된 특혜대우는 이 의정서의 요건을 충족하면서 양 당사자간 직접적으로 운송되는 제품에만 적용된다. 그러나 단일 택송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.
2. 제1항에 규정된 조건이 충족되었다는 증거는 수입당사자에 적용가능한 절차에 따라 관세당국에 다음을 제출하여 제공된다.
  - 가. 제3국에서 원산지 제품의 환적 또는 보관과 관련된 상황의 증거
  - 나. 수출당사자에서 경유국을 통한 통과를 다루고 있는 단일 운송서류, 또는
  - 다. 경유국의 관세당국이 발행한 다음의 증명서
    - 1) 제품의 정확한 설명을 제공하는 것
    - 2) 제품의 하역 및 재선적 일자, 적용가능한 경우, 선박명 또는 사용된 다른 운송수단을 기재하는 것, 그리고
    - 3) 제품이 경유국에 머물러 있는 그 상태를 증명하는 것

#### □ 사례 33 : 한EU FTA

##### ● 직접운송 인정 범위

EU산 물품을 아시아 본사가 위치한 홍콩을 통해 공급되고 있는 형태의 경우임. 홍콩은 아시아 지역의 주문을 취합하여 EU로 주문을 하고, EU에서 생산된 물품은 홍콩으로 운송되어 보세창고에서 아시아 지역의 주문에 따라 취합·선별 후 각 국가로 환적 운송되는 형태임

홍콩에서는 보세창고에서 보관되며,  
선하증권은 2차례 발행됨(EU-홍콩/ 홍콩-한국)

EU에서 선적되어 홍콩으로 운송된 물품의 일부가 우리나라로 수입되고 나머지는 타국으로 공급됨. 이 경우 협정 적용이 가능한가?

- ♠ 한·EU FTA는 원산지 상품이 양 당사국간 직접 운송되어야 적용이 가능함
- ♠ 위와 같이 EU산 물품이 비당사국인 홍콩을 경유하여 우리나라 등 각국으로 공급될 경우, 홍콩을 경유하였기 때문에 직접 운송을 충족하지 못함. 단,
- ♠ ‘단일 탁송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니해야 한다.’는 규정을 충족하고, 이를 서류로써 입증할 경우 적용 대상이 될 수 있음
- ♠ 위 사례에서 ‘한·EU FTA’ 의정서 제13조 직접운송 규정에 따라 경유지에서의 공정 등을 입증하였을 경우, 선하증권이 2차례 발행된 것으로 인해 ‘다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다.’는 규정의 내용을 충족하지 못한 것으로 판단 될 수 있음
- ♠ 최초에 EU에서 우리나라로 양당사국간에 운송이 발생하여야 하나, 선하증권이 EU-홍콩으로 1차례 발급 되었고, 이후 우리나라로 운송되면서 홍콩-한국으로 선하증권이 2차 발급 되어 있기 때문에 협정 적용이 불가할 것으로 사료됨

#### □ 사례 34 : 한-EU FTA

##### ● EU산 물품이 싱가포르에 위치한 물류센터에 보관 후 수입

외국계 회사의 국내법인이 수입자임. EU에서 EU의 본사로부터 수입하고 있으며, 협적 적용을 받고 있음. EU에 위치한 본사가 싱가포르에 물류센터를 보유하고 있기 때문에 EU산 물품이 양 당사국간 직접 운송 되지 않고, 싱가포르에 보관되었다가 수입되는 경우, 싱가포르에서 수입되는 EU산 물품에 대해서도 한·EU FTA 특혜관세 적용을 받을 수 있는가?

- ♠ 한·EU FTA 특혜관세를 적용 받기 위해서는 원산지 상품이 양 당사국간에 직접 운송되어야 하나 혹 제3국을 경유할 경우 상품보존과 운송에 필요한 공정만 세관 당국의 통제 하에 허용 하고 있음

- ♠ 이 사례는 제3국에서 BWT거래로 수입되는 것으로서, 한·EU FTA에서는 직접운송에 위배된 것으로 협정적용을 받을 수 없음
- ♠ 최초 EU에서 원산지 상품이 선적되어 운송될 때, EU의 당사자(수출자)가 우리나라의 당사자(수입자)에게 발송 되어야 함
- ♠ 즉, 물품의 구매자가 정해져 있지 않은 상황에서 제3국에 위치한 물류거점으로 물품을 발송 후 추후 계약에 따라 우리나라로 수입될 경우 한·EU FTA 협정관세를 적용 받을 수 없음

## □ 사례 35 : 한·EU FTA

### ● EU물품이 미국을 통하여 수입되는 경우

제품의 원산지는 EU의 국가이며, EU(ex. 헝가리)에서 수입 할 경우 특혜관세의 적용을 받고 있음. 이 경우 미국에 위치한 특수관계자를 거쳐 미국의 항에서 다시 한국으로 운송되는 경우 한·EU 협정을 적용 받을 수 있는가?

- ♠ 한·EU FTA의 경우 원산지 제품이라 해도 양 당사자 간 직접적으로 운송되어야 협정관세 적용이 가능
- ♠ 협정당사국 이외의 지역(미국)을 경유할 경우 원칙적으로 원산지로 인정되지 않음
- ♠ 단, 단일 탁송화물을 구성하는 제품은 상황이 발생하면 다른 영역에서 환적 또는 일시적으로 창고 보관되어 그 다른 영역을 통해 운송될 수 있다. 다만, 그 제품이 통과 또는 창고보관하는 국가에서 자유로운 유통을 위해 반출되지 아니해야 하고, 하역, 재선적 또는 제품을 양호한 상태로 보존하기 위해 고안된 모든 공정 이외의 공정을 거치지 아니하는 경우에는 이를 입증할 서류를 확인하여 특혜관세 적용이 가능
- ♠ 미국에서 미국의 특수관계자(본사)를 거칠 경우 미국 내 통관이 발생하면, 협정관세적용이 불가함
- ♠ 미국의 보세구역에서 보관 후 우리나라로 수입되는 경우 한·EU FTA는 BWT거래가 인정되지 않으므로, 최초 EU의 수출자가 우리나라의 수입자에게 직접 발송되어야 함
- ♠ EU에서 미국을 통해 우리나라로 운송될 경우 미국의 동부지역의 항으로 입항 후 미국 본토를 ‘랜드 브릿지’ 형태로 내륙 운송한 후 미국 서부의 항에서 재선적하는 복합운송형태이거나, EU에서 파나마운하를 경유하여 오클랜드 등 서부 항을 경유하는 경우가 있을 것임

- ♠ 유럽-아시아(한국) 항로의 대부분이 수에즈 운하를 통과하고 싱가포르 혹은 홍콩 등을 경유하여 부산으로 입항하는 경로이기 때문에, 특별한 사유가 없을 경우 미국을 통해 국내로 수입될 사유는 없을 것으로 판단됨

## □ 사례 36 : 한-EU FTA

### ● 제3국 경유시 단순 경유 입증서류

FTA 협정세율을 적용하기 위해서는 직접운송원칙을 충족해야 하는데, 한-EU FTA의 경우, 원산지(생산국)가 아닌 다른 협정국을 경유하는 경우 수입자가 협정세율을 적용받기 위해서는 단순 장치 목적 경유임을 입증하는 서류의 제출이 필요 한가?

한-EU FTA의 경우, 생산국에서 역내 국가를 경유하여 우리나라로 수입되는 경우, 협정을 적용 받기 위해서는 역내 국가를 단순 경유한 사실을 증명할 서류를 제출 하여야 하는가?

♠ EU는 역내 국가간 이동은 별도의 서류가 필요하지 않으나, 수출자는 인증수출자여야 함

♠ 위 사례의 경우 수출자(생산국)가 발급한 원산지신고 문구를 기재한 Invoice를 갖추면 적용 가능 할 것임

## □ 사례 37 : 한-아세안 FTA

### ● 제3국 경유시 단순 경유 입증서류

FTA 협정세율을 적용하기 위해서는 직접운송원칙을 충족해야 하는데, 한-아세안 FTA의 경우, 원산지(생산국)가 아닌 다른 협정국을 경유하는 경우 수입자가 협정세율을 적용받기 위해서는 단순 장치 목적 경유임을 입증하는 서류의 제출이 필요 한가?

(Ex. 원산지가 필리핀인 물품을 싱가포르를 경유하여 수입하는 경우)

♠ 한-아세안 FTA 협정세율을 적용 받기 위해서는 필리핀에서 받은 원산지증명서 이외에 단순 장치 목적이었음을 싱가포르 관계당국이 입증하는 서류를 구비해야 함

♠ 위 사례 20의 한-EU와는 다르게 한-아세안 FTA는 하나의 협정이나 EU의 경우 하나의 역내로 보는 것과는 달리 아세안은 국가별로 하나의 당사국이 됨

## □ 사례 38 : 한-EFTA FTA

### ● 중국 보세창고를 경유하여 수입하는 경우

스위스의 수출자가 중국의 상하이 자유무역지역에 보세창고를 보유하고 있음. 스위스가 원산지이나 중국 보세창고에서 보관 후 아시아 각 지역으로 공급하고 있고, 우리나라로도 동일한 형태로 수입될 경우 한-EFTA FTA 협정을 적용 받을 수 있는가?

♠ 원산지 상품의 경우 체약당사국이 아닌 국가를 경유하여 운송되거나 환적 된 경우에는 원칙적으로 원산지 상품으로 인정하지 아니하여 특혜관세가 적용되지 않음

♠ 스위스가 원산지이나 중국 보세창고에 보관 후 공급할 경우 직접운송원칙에 위배됨

♠ 따라서, 협정적용이 배제됨

♠ 한-EFTA FTA는 협정문 부속서 I 제14조에서 직접 운송을 규정하고 있음

#### 〈제14조 직접 운송〉

1. 이 협정상 규정된 특혜대우는 이 부속서의 요건을 충족하고 대한민국과 유럽자유무역연합 회원국 간 직접 운송되는 상품에만 적용한다. 그러나 그 상품이 하역, 재선적, 탁송품의 분리, 또는 상품을 양호한 상태로 보존하기 위하여 마련된 작업을 제외한 작업을 거치지 아니할 경우, 비당사국의 영역을 경유하여 운송될 수 있다. 그 기간동안 그 상품은 경유국 세관의 감시 하에 있어야 한다.
2. 수입자는 관세당국의 요청시 제1항에서 규정된 요건을 충족하였다는 적절한 증거를 수입 당사국의 법령에 따라 관세당국에 제공한다.
3. 제1항의 적용의 목적상, 원산지 상품은 대한민국 또는 유럽자유무역연합 회원국 간 영역 외의 영역을 통과하는 파이프라인을 통하여 운송될 수 있다.

♠ 위 사례와 관련하여 ‘그 상품이 하역, 재선적, 탁송품의 분리, 또는 상품을 양호한 상태로 보존하기 위하여 마련된 작업을 제외한 작업을 거치지 아니할 경우, 비당사국의 영역을 경유하여 운송될 수 있다’고 규정하고 있으며, ‘그 상품은 경유국 세관의 감시 하’에 있어야 한다고 규정하고 있음

♠ 따라서, 만약 스위스에서 수출자가 우리나라의 수입자에게 발송하였고 운송과정에서 중국의 보세창고를 단순 경유한 것일 경우 위 조항을 충족하면 특혜관세대우를 받을 수 있음

## □ 사례 39 : 한-EU FTA

### ● 싱가포르에서 환적한 경우

1. 영국에서 원료를 수입하는데, Invoice 상에 원산지를 입증하는 문구가 삽입되어 있고, B/L상에 영국의 출발항구, 한국의 부산항 도착에 대한 내용이 삽입되어 있음
2. 원료가 '싱가포르'에서 '환적'을 하게 돼서 '직접운송원칙'에 위배될 수 있음
3. 따라서 싱가포르에서 '단순 환적'했다는 것을 입증하는 서류를 제출코자 하는데, B/L상에 체약국의 출발항구와 부산항이 정확히 명기되어 있으므로 B/L을 단순 환적의 입증서류로서 제출하려고 하는데 가능한가요?

♠ 「FTA 특례고시」(아래 관련규정 참조)에 따르면, “선하증권의 적출항이 체약상대국의 항구로 기재되어 있고 도착항이 우리나라의 항구로 기재되어 있는 경우, 체약상대국으로부터 우리나라에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류를 제출받아 우리나라까지의 운송에 소요되는 합리적인 기간을 감안하여 원산지를 확인할 수 있다.”라고 규정하고 있음

♠ 단순 환적의 입증 서류로서 싱가포르에서는 비조작 증명서를 발급하고 있음

## □ 사례 40 : 한-EFTA FTA

### ● 원산지 및 선적지 관련 문의

#### 원산지 및 선적지 관련 한·EFTA FTA 문의

- 원산지 : 스위스
- B/L 상 선적지 : 독일
- Invoice 계약 상대자 : 독일
- Invoice 원산지 문구 기재 안 됨

이럴 경우 원산지는 Invoice에 스위스 원산지 문구가 기재되어야 하는지요? 그리고 선적지가 독일인데 보세구역에서 환적 또는 일시보관 하였다는 서류를 스위스에서 받아야 하는지 독일에서 받아야 하는지요?

♠ 한·EFTA FTA에서는 수출자가 상업송장 등 무역서류 여백에 협정에서 정한 원산지신고 문안을 기재하는 방식을 사용하고 있는 바, 여기서 “수출자”라 함은 FTA 체결상대국(스위스)에 소재하고 있는 사업자이어야 하고, 제3국(독일)의 수출자는 원산지 신고서의

작성권한 및 입증책임이 없으므로 비록 제3국에서 작성한 Invoice에 원산지신고 문안이 기재되어 있어도 원산지증명서류로써 인정되지 않아 이러한 서류로는 FTA 협정관세를 적용받을 수 없음

♠ 따라서 스위스 수출자가 발행한 상업서류(예 : 포장명세서)에 원산지 신고서 문안이 기재되어야 협정관세를 적용받을 수 있음

♠ 운송서류의 적출국이 체약당사국이 아닌 경우

- 1차적으로 컨테이너 봉인번호 등 체약상대국으로부터 운송된 물품과 동일성이 확인되는 경우에는 직접 운송 요건 충족으로 인정될 수 있으며,
- 위의 방법으로 확인되지 않는 경우, 경유국(독일) 세관당국이 발행한 환적 또는 일시보관 입증서류(예 : 보세구역 반출입 신고서류 또는 보관증, 단순 경유 원산지증명서 등)를 갖추어야 함

♠ 다만, FTA특례고시(관세청 고시) 제3-5-1조 제 2항 2호 규정에 따라, 체약상대국이 내륙 국가(예 : 스위스연방)로서 ①선하증권 또는 화물운송장의 수출자가 원산지증빙서류상의 수출자로 기재되어 있고, ②적출항이 체약상대국의 인접국가 항구 또는 공항으로 기재되어 있으며, ③도착항이 우리나라의 항구 또는 공항으로 기재되어 있는 경우에는 선하증권 등 운송서류로 확인할 수 있음

## □ 사례 41 : 한-EU FTA

### ● 홍콩 물류센터 경유시 원산지 인정 여부

이탈리아 소재의 해외쇼핑몰에서, 원산지는 유럽인 물품을 자체적으로 홍콩에 있는 물류센터로 보내고, 그 물류센터에서 다시 한국으로 물건을 보내고 있는데요. 이럴 경우 유럽 직배송이 아닌 게 되어 관세 혜택을 받을 수 없나요?

- ♠ 한·EU FTA 특혜관세를 적용받기 위해서는 FTA 체결국을 원산지로 하는 물품이어야 하고, 원칙적으로 당해 물품이 수출국으로부터 우리나라로 직접 운송 되어야 함
- ♠ 따라서 원칙적으로 제3국(홍콩)을 통해서 한국으로 들어온다면 직접운송원칙에 위배되어 FTA 관세혜택을 받을 수가 없음
- ♠ 다만, EU역내 이외의 지역을 경유하는 경우, “수출당시 수입국”이 우리나라로 정해져 있는 상태에서 “부득이한 사유”로 제3국에서 환적 또는 일시 장치되는 경우로서, 자유로운 유통을 위해 반출되지 않고, 하역, 재선적, 또는 양호한 상태로 물품을 보존하기 위한 공정 이외의 공정을 거치지 아니하는 경우에는 관련서류를 확인하여 적용이 가능함

## □ 사례 42 : 한-EU FTA

### ● EU에서 생산된 물품의 FTA 협정세율 적용 여부 1

아래와 같은 경우 한·EU FTA 협정관세를 적용받을 수 있는지요?

EU생산품을 독일에서 한국으로 직접 선적/통관 건

- ♠ 한·EU FTA 특혜관세를 적용받기 위해서는 FTA 체결국을 원산지로 하는 물품이어야 하고, 원칙적으로 당해물품이 수출국으로부터 우리나라로 직접 운송되어야 함
- ♠ 따라서 원칙적으로 제3국(싱가포르)을 통해서 한국으로 들어온다면 직접 운송원칙에 위배되어 한·EU FTA 관세혜택을 받을 수가 없음

## □ 사례 43 : 한-EU FTA

### ● EU에서 생산된 물품의 FTA 협정세율 적용 여부 2

아래와 같은 경우 한·EU FTA 협정관세를 적용받을 수 있는지요?

EU생산품을 독일에서 싱가포르로 선적 후 다시 한국으로 선적/통관 건

- ♠ 싱가포르에서 환적 또는 일시 창고 보관되어 추가적인 가공 등을 거치지 않았음을 입증할 수 있는 자료를 세관에 제출해야 협정적용이 가능

## □ 사례 44 : 한-EU FTA

### ● EU에서 생산된 물품의 FTA 협정세율 적용 여부 3

아래와 같은 경우 한·EU FTA 협정관세를 적용받을 수 있는지요?

EU생산품이 아닌 품목을 독일에서 한국으로 직접선적/통관 건

- ♠ 한·EU FTA 체약상대국의 원산지 제품이 아니므로 협정적용이 불가능

## □ 사례 45 : 한-EU FTA

### ● EU에서 생산된 물품의 FTA 협정세율 적용 여부 4

아래와 같은 경우 한·EU FTA 협정관세를 적용받을 수 있는지요?

EU생산품이 아닌 품목을 독일에서 싱가포르로 선적 후 다시 한국으로 선적/통관 건

- ♠ 한·EU FTA 체약상대국의 원산지 제품이 아니므로 협정적용이 불가능

## □ 사례 46 : 한-미 FTA

### ● 한-미 FTA : 제3국(중국) 경유시 BWT거래시

미국 물품이 제3국(중국) BWT거래(보세창고에 보관 후 추후 계약이 성립된 후 반입된 경우) 시 특혜관세대우를 적용 받기 위한 조건은 무엇인가?

- ♠ 한-미 FTA는 직접운송요건을 두고 있지 않으며, 제3국을 경유하였더라도 일정한 조건하에 협정세율을 적용 받을 수 있음
- ♠ 한-미, 한-칠레 FTA의 경우 직접운송 요건을 규정하지 않고 '경유요건(통과환적)'만 규정하고 있어 제3국(싱가포르, 홍콩, 중국 등) 경유 및 환적시 상품의 상태보존 및 운송을 위한 작업이외의 공정 없이 제3국(경유국) 세관의 통제하에 있었고, 그 상황을 입증하는 서류를 제출하면 운송요건을 충족한 것으로 특혜관세대우를 받을 수 있음
- ♠ 위 사례의 경우 제3국 경유에 따른 운송요건 입증 서류<sup>47)</sup>
  1. 미국-제3국(경유국) 운송 서류 : 선하증권
  2. 중국보세구역내 제품반입증명서 등 반입증명서류
  3. 중국보세구역내 제품반출증명서 등 반출증명서류
  4. 비조작증명서 또는 환적화물 원상태 반출증명서 등 세관의 통제 및 화물의 보관 상태를 입증할 수 있는 서류<sup>48)</sup>

## 4. 사례 종합 및 시사점

- 기(既)발효된 다수의 FTA를 통해 기업이 이익을 얻고자 한다면 협정과 국내 관련 법령의 규정을 준수하여야 하는데, 만약 이를 준수하지 않을 경우 그 혜택을 얻지 못함
- 직접 운송원칙 위반 판정사례와 상담사례의 분석을 통해 다음과 같은 시사점을 도출

47) 미국-한국의 운송 경로상 싱가포르 혹은 홍콩을 경유하는 경로 보다 중국을 경유하는 경우가 빈번하기 때문에 경유국(제3국)으로 중국을 예시함

48) 비조작 증명서는 싱가포르에서만 발행 중, 환적화물 원상태 반출서류는 우리나라에서 발행하나 중국에서는 발행되고 있지 않음

- 첫째, 직접운송원칙은 원산지결정을 위한 선결요건으로서 해당 상품이 원산지 결정기준을 충족하였더라도 동 원칙에 맞지 아니하면 이를 원산지 상품으로 인정하지 않음
- 둘째, 직접운송원칙은 FTA 협정에 따라 다르게 규정되어 있으므로, 우리나라가 체결한 다수의 FTA에서는 동 원칙에 대해 어떻게 규정하고 있으며 그 세부적인 요건들이 무엇인지 파악할 필요가 있음
  - 또한 직접운송요건과 관련된 국내 이행법규의 규정을 준수하여야 함
  - 이러한 규정으로는 'FTA 관세특례법 제9조', 'FTA 관세특례법 시행규칙 제13조', 'FTA 관세특례법 특례고시 제3-5-1조' 등이 있다.

**<FTA 관세특례법 제9조>**

**제9조(원산지결정기준)**

- ① 협정 및 이 법에 따른 협정관세의 적용, 수출입물품의 통관 등을 위하여 물품의 원산지를 결정할 때에는 협정에서 정하는 바에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 국가를 원산지로 한다.
  - 1. 해당 물품의 전부를 생산·가공 또는 제조한 국가
  - 2. 해당 물품이 둘 이상의 국가에 걸쳐 생산·가공 또는 제조된 경우에는 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 국가
    - 가. 해당 물품의 품목번호(「통일상품명 및 부호체계에 관한 국제협약」에 따른 품목분류표상의 품목번호를 말한다. 이하 같다)가 그 물품의 생산·가공 또는 제조에 사용되는 재료 또는 구성물품의 품목번호와 일정 단위 이상 다른 경우 해당 물품을 최종적으로 생산·가공 또는 제조한 국가
    - 나. 해당 물품에 대하여 일정 수준 이상의 부가치를 창출한 국가
    - 다. 해당 물품의 생산·가공 또는 제조의 주요 공정을 수행한 국가
  - 3. 그 밖에 해당 물품이 협정에서 정한 원산지 인정 요건을 충족시킨 국가
- ② 제1항에 따라 원산지로 결정된 경우에도 해당 물품이 생산·가공 또는 제조된 이후에 원산지가 아닌 국가를 경유하여 운송되거나 원산지가 아닌 국가에서 선적(船積)된 경우에는 그 물품의 원산지로 인정하지 아니한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다.
  - 1. 협정에서 다르게 정하는 경우
  - 2. 해당 물품이 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 운송 목적으로 환적(換積)되었거나 일시적으로 장치되었다고 인정되는 경우
- ③ 제1항 및 제2항에 따른 원산지결정기준과 관련한 물품의 범위, 적용 방법 및 품목별 원산지결정기준과 그 밖에 협정의 이행을 위하여 필요한 사항은 기획재정부령으로 정한다.

<FTA 관세특례법 시행규칙 제13조>

제13조(원산지가 아닌 국가를 경유한 물품 등의 원산지결정)

- ① 관세청장 또는 세관장은 수입자가 법 제9조제2항 각 호에 따른 요건을 입증하지 못하는 경우에는 해당 물품의 원산지를 인정하지 아니한다.
- ② 관세청장 또는 세관장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 법 제9조제2항제2호에 해당하는 것으로 인정하지 아니한다.
  1. 원산지가 아닌 국가 또는 지역에서 생산 또는 작업과정이 추가된 경우. 다만, 수입항까지 국제운송에 필요한 하역·선적·포장에 필요한 작업이나 물품을 양호한 상태로 보존하는데 필요한 작업과정이 추가된 경우는 제외한다.
  2. 해당 물품이 원산지가 아닌 국가 또는 지역의 관세당국의 통제 또는 감독하에 있지 아니한 경우

<FTA 관세특례법 특례고시 제3-5-1조>

FTA 특례고시 제3-5-1조(환적 또는 일시장치물품 등의 원산지확인 방법)

- ① 세관장은 법 제9조제2항의 단서에 따라 원산지를 인정하는 경우에는 수입자에게 다음 각 호의 서류를 제출받아 원산지를 확인할 수 있다.
  1. 체약상대국으로부터 우리나라에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류
  2. 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 환적 또는 일시 장치되었음을 해당 국가의 세관 등 권한 있는 기관이 확인한 증명서
- ② 세관장은 다음 어느 하나에 해당하는 경우에는 제1항제1호의 서류를 제출받아 우리나라까지의 운송에 소요되는 합리적인 기간을 감안하여 원산지를 확인할 수 있다.
  1. 선하증권 또는 화물운송장상의 적출항이 체약상대국의 항구 또는 공항으로 기재되어 있고 도착항이 우리나라의 항구 또는 공항으로 기재되어 있는 경우
  2. 체약상대국이 내륙지국가(예 : 스위스연방)로서 선하증권 또는 화물운송장상의 수출자가 원산지증빙서류상의 수출자로 기재되어 있고, 적출항이 체약상대국의 인접국가 항구 또는 공항으로 기재되어 있고, 도착항이 우리나라의 항구 또는 공항으로 기재되어 있는 경우
- ③ 세관장은 원산지를 확인한 결과 당해 물품이 체약상대국으로부터 우리나라에 도착한 물품으로 원산지가 아닌 국가에서 세관의 통제하에 있었음이 확인된 경우에는 그 원산지를 인정한다.
- ④ 서류의 제출 절차는 규칙 제16조제2항 내지 제4항에 의한다.

- 셋째, 물품이 제3국을 경유하여 운송되었는지의 여부와 제3국에서 운송 또는 상품의 양호한 상태보존 목적이 아닌 작업이 수행되었는지의 여부의 확인이 필요함
  - 그리고 제3국에서 운송 또는 보존 작업이 이루어진 경우 세관 통제 하에 있었는지의 여부 역시 반드시 확인
- 
- 넷째, 제3국을 경유하여 운송된 경우 관련 입증서류로는 수출국으로부터 수입국에 도착하기까지의 선하증권 등 운송서류, 제3국 보세구역에서 환적 또는 일시 장치되어 추가적인 가공을 거치지 않았음을 입증할 수 있는 자료, 제3국에서 세관당국의 통제 또는 감독 하에 있었음을 입증할 수 있는 자료 등의 입수가 요구
  - 특히 한·ASEAN FTA, 한·EU FTA, 한·페루 FTA 등에서는 제출 및 증명서류가 원산지 규정상에 정해져 있음
  - 또한 주요 환적국인 싱가포르와 홍콩의 경우 각각 ‘비조작 증명서’와 ‘환적 원산지 증명서’를 발급하여 조작이 없었음을 증명하고 있음
  - 그리고 제3국 입증서류는 사후에 입수가 곤란하므로 경유 당시에 발급 받을 수 있도록 수출자, 운송자 등과 계약시 반드시 명문화시켜야 할 것임
- 
- 다섯째, FTA 협정국과 무역거래시 직접운송원칙의 충족여부를 기업 자체적으로 판단을 하지 못할 경우 관세청 고객지원센터를 통해 상담을 하거나 원산지사전심사제도(Origin Advance Ruling)를 적극 활용할 필요가 있음
  - 원산지 결정기준의 충족 여부 등 대통령령이 정하는 사항에 대하여 의문이 있는 자는 “FTA 관세특례법” “의 규정에 따라 당해 물품의 수입신고를 하기 전에 대통령령이 정하는 서류를 갖추어 관세청장에게 그 의문사항을 심사하여 줄 것을 신청할 수 있음

<FTA 관세특례법 제14조>

제14조(원산지 등에 대한 사전심사)

- ① 협정관세의 적용에 대한 기초가 되는 사항으로서 제9조에 따른 원산지결정기준의 충족 여부 등 대통령령으로 정하는 사항에 대하여 의문이 있는 자(체약상대국의 수출자 및 생산자와 그 대리인을 포함한다)는 해당 물품의 수입신고를 하기 전에 관세청장에게 대통령령으로 정하는 서류를 갖추어 그 의문사항을 미리 심사(이하 "사전심사"라 한다)하여 줄 것을 신청할 수 있다. 다만, 협정에서 사전심사에 관한 사항을 정하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 관세청장은 제1항 본문에 따른 사전심사의 신청을 받으면 대통령령으로 정하는 기간 이내에 이를 심사하여 그 결과를 기재한 서류(이하 "사전심사서"라 한다)를 신청인에게 통지하여야 한다. 다만, 제출자료의 미비 등으로 사전심사가 곤란한 경우에는 그 사유를 신청인에게 통지하여야 한다.
- ③ 세관장은 수입자가 사전심사서에 따라 협정관세의 적용 등을 신청하는 경우 수입신고된 물품의 내용이 사전심사서의 내용과 같다고 인정하는 경우에는 대통령령으로 정하는 특별한 사유가 없으면 사전심사서의 내용에 따라 협정관세를 적용하여야 한다.
- ④ 사전심사를 신청하는 자는 기회재정부령으로 정하는 수수료를 내야 한다.
- ⑤ 제2항에 따른 사전심사의 결과에 이의가 있는 자(제15조제2항에 따른 사전심사서의 내용변경 통지를 받은 자를 포함한다)는 그 결과를 통지받은 날부터 30일 이내에 대통령령으로 정하는 바에 따라 관세청장에게 이의를 제기할 수 있다.
- ⑥ 사전심사의 절차·방법과 그 밖에 필요한 사항은 기회재정부령으로 정한다.

□ 여섯째 체약상대국의 원산지검증(Origin Verification)에 대비하여 관련 증명 서류의 충족여부 확인과 더불어 서류를 보관하여야 함

<FTA 관세특례법 제12조>

제12조(원산지증빙서류 등의 보관 및 제출)

- ① 수입자·수출자 및 생산자는 협정 및 이 법에 따른 원산지의 확인, 협정관세의 적용 등에 필요한 것으로서 대통령령으로 정하는 서류를 5년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간(협정에서 정한 기간이 5년을 초과하는 경우에는 그 기간) 동안 보관하여야 한다.
- ② 관세청장 또는 세관장은 협정에서 정하는 범위에서 원산지의 확인, 협정관세의 적용 등에 관한 심사를 하는 데 필요하다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 제1항에 따른 서류의 제출을 요구할 수 있다.

1. 수입자
2. 수출자·생산자(체약상대국에 거주하는 수출자 및 생산자를 포함한다)
3. 그 밖에 원산지 또는 협정관세의 적정 여부 등을 확인하기 위하여 필요한 자로서 기획재정부령으로 정하는 자

(3) 제2항에 따라 관세청장 또는 세관장으로부터 서류 제출을 요구받은 자는 20일 이상의 기간으로서 기획재정부령으로 정하는 기간 이내에 이를 제출하여야 한다.

- 원산지 검증은 협정 또는 국내법에서 정한 원산지요건(원산지결정기준, 원산지 증명서류 등) 충족 여부와 모든 특혜요건(거래당사자 요건, 세율, 운송경로, 신청 절차 등) 또는 허위표시 여부를 확인하고 필요한 조치를 취함<sup>49)</sup>
  - 검증주체를 기준으로 직접검증(미국형), 간접검증(유럽형), 직접검증 및 간접검증을 혼합한 아시아형으로 나뉘어져 각 FTA 별로 상이한 원산지검증방식이 적용되고 있음을 주지할 필요가 있음
- 
- 마지막으로 협정별로 공통적으로 경유·환적 운송시에 협정에서 정하는 규정을 충족할 수 있도록 사전 준비 및 입증 서류 확보가 중요함
  - 특정 협정에서 경유·환적 운송 등 예외적으로 인정하는 상황을 증명하기 위한 입증서류를 명시하고 있는 경우에는 명시서류를 필수적으로 제시하여야 함
  - 아시아-태평양 무역협정에 대한 조세심판원의 사례에서 보면 명시서류인 통과선하증권을 제출하지 않았을 경우 협정 적용을 배제
  - 단, 일부 사례에서는 최초 운송 시작지로부터 최종 도착지까지 운송경로 전체에 대한 책임을 단일 운송인이 지는 복합운송증권을 제출할 경우 이를 인정 할 수 있는 것으로 언급

49) 이영수 외, “FTA 원산지규정상의 직접운송원칙에 관한 연구”, 통상정보연구 제14권 4호, 2012 p.402