



FTA 100% 활용하기

FTA 직접운송원칙의 검증사례와 대응 방안

김진규 | 지평관세법인 관세사 / 국제통상학 박사

FTA 직접운송원칙의 검증사례와 대응 방안



김진규

- 국제통상학 박사
- 지평관세법인 이사
- 한국무역보험공사 무역컨설턴트

우리나라의 수출입기업의 입장에서 FTA 원산지 사후검증에 대비하기 위해

첫째 무역거래 당사자가 FTA활용에 문제가 없는지, 적절한 절차로 업무가 처리되고 있는지 체크리스트를 활용하여 꼼꼼히 살펴야한다.

둘째 관세당국의 사후 검증에 대비하여 수입자로서 주의 의무를 다하고 FTA협정에 부합하는 원산지 확인 자료를 협정 및 국내법령에서 정한 보관기간 동안 사내에 서류 또는 전자적 파일 등으로 보관해야 한다.

마지막으로 원산지 판정 및 원산지증명서의 발급신청에 있어 정확성을 기하고 관세전문가의 도움을 받아 주기적인 원산지 모의검증 및 교육을 실시함으로써 FTA 원산지 관리 업무를 안정적으로 수행하고 원산지 사후검증 리스크의 최소화를 위해 노력해야 할 것이다.

들어가며

최근의 세계 통상환경은 자유무역협정(FTA: Free Trade Agreement)을 중심으로 한 지역주의(Regionalism)가 가속화되는 한편 미국 트럼프 행정부의 보호무역주의 통상 정책으로 미·중 무역 분쟁이 장기화되고 있다. 우리나라는 세계적인 FTA 확산 추세에 따른 선제적 대응 및 안정적인 해외 시장을 확보하고 개방을 통해 우리 경제의 경쟁력을 강화하기 위해 지난 2004년 칠레와의 FTA협정 발효를 시작으로 2019년 현재 15개 협정, 52개국과 FTA를 발효해서 시행하고 있다.

원산지 규정(Rules of Origin)이란 물품의 국적인 원산지를 결정하는 기준에 관한 법령 또는 행정규칙 등을 의미하며 최근 FTA 협정을 활용한 교역량의 증가와 반덤핑 등 수입규제조치 사용 등으로 인해 물품의 국적을 판정하는 원산지 규정이 중요한 무역이슈로 떠오르고 있다. 원산지 규정은 특혜 원산지 규정(Preferential Rules of Origin)과 비특혜 원산지 규정(Non-preferential Rules of Origin)으로 구분된다. 특혜 원산지 규정은 GATT 1994 제1조에 기술된 최혜국대우 원칙의 적용을

받지 않고 일방적 혹은 쌍방적으로 관세상의 특혜를 부여하는 데에 적용되는 원산지 규정을 말한다. 반면, 비특혜 원산지 규정은 특혜 원산지 규정 이외의 것으로 반덤핑관세, 상계관세 부과 및 세이프가드(Safeguard) 등 무역구제조치, 검역제도의 원산지별 수입제한, 수출통계 및 정부 조달을 위한 목적으로 활용된다.

FTA 협정에서는 원산지판정을 통해 협정에서 정한 특혜 원산지 규정을 충족해야 관세 혜택을 받을 수 있으며, 협정국의 세관 당국에서는 사후 원산지검증을 통하여 특혜 원산지규정의 충족여부를 확인하게 된다. FTA 원산지 검증(Origin verification)이란 계약 당사국의 관세당국이 수출 또는 수입된 상품에 대하여 수출자, 수입자 및 생산자 등을 대상으로 원산지증빙서류의 진위여부와 정확성을 조사하는 활동을 말한다. 특혜 원산지 규정을 제대로 지키지 않으면 세관조사에 따른 특혜관세 부여 취소는 물론 각종 벌금부과 및 수출자에 대한 손해배상과 고객이탈 등 막대한 피해를 입을 수 있다. 또한 원산지규정은 교역뿐만 아니라 기업의 투자와 부품조달

등 생산방식에도 중대한 영향을 미침으로써 국내산업 보호와 같은 산업 정책적 기능을 수행하므로 원산지규정은 제2의 관세장벽이라고 불리면서 최근에는 통상 분쟁을

야기하기도 한다. 이번 호에서는 FTA 원산지규정 중 주요 이슈 중 하나인 직접운송원칙의 검증사례와 대응 방안에 대하여 살펴보기로 한다.

1. 직접운송원칙의 개요

FTA 협정에서 ‘직접운송원칙’이란 협정 내의 원산지결정기준에 의해 판정이 충족된 특혜원산지 물품이라 하더라도 체약국인 수출 당사국에서 체약국인 수입국으로 협정 당사국 간 직접 운송된 물품만 특혜원산지를 인정하고, 제3국에서 선적되었거나 추가 가공 및 제3국으로 수출된 후 수입된 물품 등은 특혜 원산지가 부인되는 것을 규정하는 원칙이다.

FTA 협정에서 직접운송 요건을 규정하는 이유는 역내가공이라는 영역원칙을 기초로

역내에서 생산된 특혜 원산지 물품이 협정국이 아닌 비체약국을 경유하는 경우 추가가공 등 역외산 물품의 개입에 대한 사전 방지 및 최초 수출체약국에서 선적된 물품의 특혜원산지 자격 및 동일성 여부 등이 수입국에 의해 확인될 수 없으므로 특혜 원산지를 인정하지 않겠다는 취지이다. 다만, 지리적 또는 운송 상 이유로 수출국에서 목적국으로 직접 운송하지 아니하고 제3국 관세당국의 통제 하에 보관 또는 상품보존 작업 이외의 추가적인 가공이 없는 경우에는 직접운송원칙의 예외로 인정한다.

2. 직접운송원칙의 유형

직접운송원칙 규정은 유형에 따라 크게 유럽형 모델 및 미주형 모델로 구분한다. ‘유럽형’ 모델은 수출당사국에서 발송된 물품이 비체약당사국을 경유하지 않고 수입당사국으로 직접 운송될 것을 원칙으로 하며, 비체약국에서 환적 등 운송 상 목적

으로 경유 또는 환적을 하는 경우 경유국 관세당국의 감독 하에 하역, 재선적 또는 물품의 상태를 보존하기 위한 작업 이외의 가공 또는 작업(이하 ‘환적 관련 작업’이라 함)을 엄격히 제한한다. 또한 비체약 당사국의 관세 당국이 발행하는 환적 관련

작업을 입증하는 서류를 제출하는 경우에만 직접운송원칙의 예외로서 인정하고, ‘Direct consignment’ 특성 상 목적국이 결정되지 않은 상태로 수출국에서 물품이 발송될 경우 비체약당사국에서의 환적 관련 작업에 대한 적절한 서류를 제출하더라도 원산지 특혜를 인정하지 않는다.

반면 ‘미주형’은 일부 국가를 제외하고는 직접운송원칙을 규정하지 않고 ‘환적’규정을 두고 있다. 따라서 수출 당시 수입당사국을 최종 목적지로 하여 발송할 필요가 없고, 수입자가 정해지지 않은 상태에서 수출당사국에서 수출한 이후 비당사국 보세구역에

장 치하면서 구매자와 계약하여 수입 당사국으로 운송한 경우에도 특혜대상이 될 수 있다는 점에서 유럽형과 차이가 있다.

요약하면, 직접운송원칙 관련한 두 원산지 모델의 가장 큰 특징은 ‘미주형’은 직접운송을 요구하는 조항이 없는 반면, ‘유럽형’은 직접운송의 원칙과 예외 그리고 예외를 인정하는 경우 경유국 관세당국의 확인서류를 요구한다는 차이가 있고 다만, 비체약당사국에서 환적을 하는 경우 관세당국의 통제 하에서 하역, 재선적 또는 물품의 상태를 보존하기 위한 작업 이외의 어떤 제조·가공 또는 작업을 제한한다는 점에서는 유사하다.

[표-1] FTA 협정별 직접운송원칙

FTA 협정	관련 규정	직접운송원칙 예외인정작업
싱가포르	Direct Consignment	하역 · 재선적 · 크레이팅 · (재)포장 및 보존
아세안	Direct Consignment	하역 · 재선적 · 보존 및 운송
인도	Direct Consignment	하역 · 재선적 · 보존
중국	Direct Transport	하역 · 분리 · 재선적 · 보존
베트남	Direct Transport	하역 · 재선적 · 보존 및 운송
EFTA	Direct Consignment	하역 · 분리 · 재선적 · 보존
EU	Direct Consignment	하역 · 재선적 · 보존
터키	Direct Transport	하역 · 재선적 · 보존
미국	Transit & Transshipment	하역 · 재선적 · 보존 · 운송
캐나다	Transit & Transshipment	하역 · 분리 · 재선적 · 보존
호주	Direct Transport	하역 · 재선적 · 보관 · 재포장 · 재라벨링 · 분리 · 보존 · 운송
뉴질랜드	Direct Transport	하역 · 재선적 · 분리 · 보존 · 운송
페루	Direct Consignment	하역 · 재선적 · 재포장 · 보존
콜롬비아	Direct Transport	하역 · 재선적 · 분리 · 보존
칠레	Transshipment	하역 · 재선적 · (재)포장 · 보존 · 운송

* FTA협정을 기초로 저자 재구성

우리나라의 경우 FTA의 원활한 이행과 관세행정의 협조를 위해 FTA관세특례법을 제정하였으며, 직접운송원칙에 관하여 FTA

관세특례법 제7조 2항 및 동법 시행규칙 제5조에서 직접운송원칙과 예외적으로 인정하는 요건을 규정하고 있다.

[표-2] FTA 관세특례법 직접운송원칙 규정

FTA 관세특례법 제7조 제2항	FTA 관세특례법 시행규칙 제5조
<p>제7조(원산지결정기준)</p> <p>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, 해당 물품이 원산지가 아닌 국가의 보세구역에서 운송 목적으로 환적(換積)되었거나 일시적으로 보관되었다고 인정되는 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>③ 제2항에도 불구하고 협정에서 직접 운송의 요건 등에 관하여 다르게 규정한 경우에는 협정에서 정하는 바에 따른다.</p> <p>④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 원산지 결정기준과 관련한 물품의 범위, 적용 방법 및 품목별 원산지결정기준과 그 밖에 필요한 사항은 기획재정부령으로 정한다.</p>	<p>제5조(원산지가 아닌 국가를 경유한 물품 등의 원산지결정)</p> <p>① 관세청장 또는 세관장은 수입자가 법 제7조제2항 단서에 따른 요건을 입증하지 못하는 경우에는 해당 물품의 원산지를 인정하지 아니한다.</p> <p>② 관세청장 또는 세관장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 법 제7조제2항 단서에 해당하는 것으로 인정하지 아니한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 원산지가 아닌 국가에서 생산과정 또는 작업 과정이 추가된 경우. 다만, 수입항까지 국제운송에 필요한 하역·선적·포장에 필요한 작업이나 물품을 양호한 상태로 보존하는 데 필요한 작업과정이 추가된 경우는 제외한다. 2. 해당 물품이 원산지가 아닌 국가의 관세당국의 통제 또는 감독 하에 있지 아니하였던 경우



3. 직접운송원칙의 검증사례

A사는 플라스틱 가공품을 제조 및 수출하는 중소기업이다. 2년 전부터 인도네시아로 플라스틱 제품을 지속적으로 수출하고 있는데 최근 인도네시아 세관으로부터 직접운송원칙에 대한 원산지 검증을 요청 받았다.

최근 우리나라의 대(對)인도네시아 수출상품에 한-아세안 FTA 협정세율을 적용함에 있어 인도네시아가 ‘직접운송원칙’을 엄격히 적용한 사례가 있다. 이에 따라 ‘제3국’을 경유하여 인도네시아로 수출하는 우리 수출기업 및 운송인은 선하증권을 발행할 때 선적지와 적출지 외에 반드시 경유지를 표시하고 해당 물품이 제3국에서

관세당국 등을 통해 해당 수출물품이 제3국에서 가공되지 않았음을 증명하는 비조작증명서(Certificate of Non-manipulation)를 사전에 신청하여 발급받아 수입국 통관시 제출해야 한다.

한-아세안 FTA에서의 FTA 원산지요건은 당사자 원칙, 직접운송원칙, FTA 양허대상 물품, 원산지결정기준의 충족, 원산지 증명서의 적법성 및 발급절차의 적정성, 사후검증을 대비한 원산지 소명자료의 5년간 보관이라는 요건을 모두 충족해야 수입국에서의 지속적인 관세 혜택을 받을 수 있다. 한-아세안 FTA에서 직접운송원칙과 관련된 조문 내용은 다음과 같다.

상품협정 부속서 3 원산지규정

제9조(직접운송)

1. 특히 관세 대우는 이 부속서의 요건을 충족하고, 수출 당사국과 수입 당사국 영역 간에 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

부속서 3-부록 1 원산지증명 운영절차(OCP)

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

상기 A사의 경우 비체약국(지역)인 홍콩을 단순 경유하여 인도네시아로 해상운송된 사례로서 직접운송원칙의 예외를 입증하기 위한 서류는 제3국 관세당국이 발행한 비조작증명서 또는 통과선하증권(Through B/L)이 원칙이다. 그러나 상기의 경우에는 제3국을 단순 경유했을 뿐이지 하역 자체가 이루어지지 않았으므로 제3국의 관세당국에서 비조작증명서를 발급할 근거가 없으므로 선사(항공사)가 사전에 발행하고, 서명한(비조작)증명서로 대체 가능하다. 또한 통과선하증권의 발행이 현실적으로 어려운 경우 선적지와 도착지가 표시된 선하증권(B/L) 또는 항공운송장(Air Waybill)의 참고란에 경유지를 모두 명시하여 발행한 경우에도 통과선하증권으로 간주되어 인정된다.

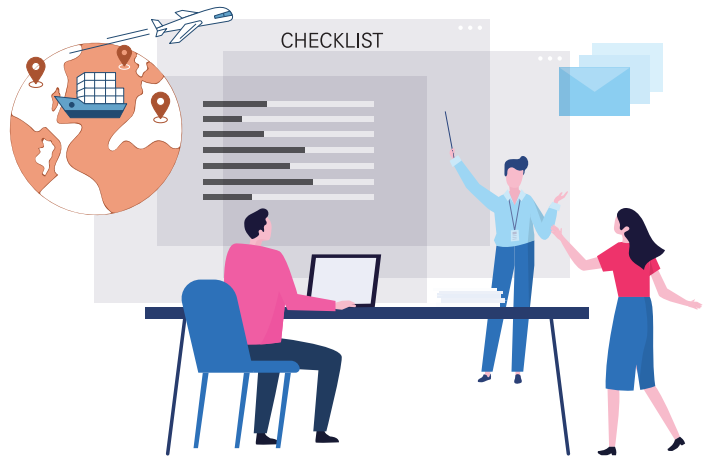
이를 요약하면 대한민국을 특혜 원산지로 하는 수출물품이 제3국(비체약국)을 경유하여 인도네시아로 운송되는 경우 ‘모든 경유지가 명시된 통과선하증권(through B/L)’ 또는 ‘수출국 운송사(선사)가 발행하는 경유지 확인서’를 갖추면 한-아세안 FTA 특혜관세 혜택을 받을 수 있다. 특히 통과선하증권 관련하여 경유지가 명시된 Through B/L 제출이 원칙이나, 경유지가 명시되지 않은 B/L을 제출하는 경우 비고란에 경유지(항구)를 모두 표시 하고 제3국 경유지를 명시한 수출국 선사(운송사)의 확인서를 제출해야 한다. 다만, 아세안 회원국에서만 경유할 경우에는 상기 언급한 선사(운송사)의 경유지 확인서 없이도 특혜관세 혜택을 받을 수 있다.

맺음말

우리나라 수출입기업의 입장에서 FTA 원산지 사후검증에 대비하기 위한 몇가지 제언을 하면 다음과 같다.

첫째 원산지 서류 발급의 주체는 수출자일지 라도 협정세울 혜택의 수혜자는 수입자인 만큼 무역거래 당사자가 FTA 활용에 문제가 없는지, 적정한 절차로 업무가 처리되고 있는지 체크리스트를 활용하여 꼼꼼히 살펴야한다.

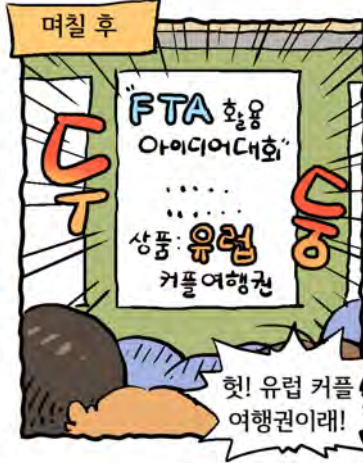
둘째 관세당국의 사후 검증에 대비하여 수입자로서 주의 의무를 다하고 FTA협정에 부합하는 원산지 확인 자료를 협정 및 국내 법령에서 정한 보관기간 동안 사내에 서류 또는 전자적 파일 등으로 보관해야 한다. 이를 위해서 사내 FTA를 전담하고 있는 담당자를 지정하고 계약서와 원산지증명서를



비롯한 일체의 관련서류가 제대로 보관되고 있는지 지속적인 점검이 필요하다.

마지막으로 FTA 원산지판정 및 원산지 증명서를 발급하고 있는 부서에는 원산지 판정 및 원산지증명서의 발급신청에 있어 정확성을 기하고 관세전문가의 도움을 받아 주기적인 원산지 모의검증 및 교육을 실시함으로써 FTA 원산지 관리 업무를 안정적으로 수행하고 원산지 사후검증 리스크의 최소화를 위해 노력해야 할 것이다.







FTA TRADE REPORT