

보세화물 관리제도의 현황과 강화방안에 관한 연구: 보세사와 보세운송 제도를 중심으로

한상훈*

목 차

I. 서 론	V. 결 론
II. 선행연구	
III. 보세화물 관리제도의 개요와 현황	참고문헌
IV. 보세화물 관리 강화 방안	

본 연구는 보세화물 관리제도를 보세사 제도와 보세운송 제도로 구분하여 개요와 현황을 살펴보고, 보세화물 관리 강화 방안을 모색하였다.

이를 위하여 문헌연구를 바탕으로 관세청과 한국관세물류협회의 통계자료를 활용하였으며, 보세사와 보세운송업자들 대상으로 심층 인터뷰를 실시하였다.

보세화물 관리 강화방안은 다음과 같다. 첫째, 자유무역지역의 범규준수도 강화방안으로 자유무역지역 입주기업에 보세사 채용을 의무화해야 한다. 둘째, 보세사의 전문성을 확보하고 유지하는 방안으로 보세사 의무교육에 대한 범규정 보완이 필요하다. 셋째, 보세사의 독립성을 강화하기 위하여 세관과 보세사간 연결고리를 강화해야 한다. 넷째, 특허보세구역 심사시 유형별 적정 보세수 수를 채용하는 규정을 신설하여야 한다. 다섯째, 보세운송업자에 대한 교육을 의무화하여야 한다.

| 주제어 보세제도, 보세사, 보세운송업자, 보세화물관리

I. 서론

보세제도(保稅制度)는 외국물품이 세관의 통제하에 특정한 장소나 운송수단 등에 있는 것을 전제로 일정기간 관세 등 수입제세의 부담없이 법령에서 규정한 특정행위를 할 수 있도록 허용한 관세법상 제도를 말한다. 우리나라 관세법에서는 외국물품을 보세상태에서 창고에서 보관 및 장치(藏置)하거나, 공장에서 제조·가공하거나 또는 특정지역에서 전시, 판매, 건설을 할 수 있도록 허용하고 있으며, 보세상태의 외국물품을 운송수단을 이용한 이동행위 등을 할 수 있도록 제도를 운영하고 있다.

예를 들면, 수입물품을 선박, 항공기 등 운송수단에서 하역하여 특정한 창고에 장치한 후 일정기간내에 수입신고를 하고 세금을 납부한 후 국내로 반출하여 사용 또는 소비하고자 하는 경우에는 장치기간 동안 세금의 납부가 유예되는 보세창고라는 보세제도를 이용할 수 있고, 수입물품인 원재료를 특정한 공장으로 운송한 후 일정기간 동안 세금의 납부없이 제조·가공공정에 투입하고 제품을 생산하여 수출하고자 하는 경우에는 보세공장이라는 보세제도를 적용할 수 있는 것이다(한국관세물류협회, 2018).

즉, 보세제도는 외국물품이 내국물품이 되거나 외국물품의 상태를 계속 유지하기 위하여 수행하여야 하는 일련의 통관과정에서 중간지대의 역할을 행할 수 있도록 마련된 제도라고 할 수 있다.

보세제도는 관세납부와 환급이라는 절차가 생략되기 때문에 수입업자와 정부의 입장에서 모두 이익이 합치되는 측면이 있으나, 보세상태의 외국물품이 부정 유출되지 않도록 감시·단속을 해야 하는 측면에서 세관조직 및 인력이 소요되는 등 새로운 행정부담을 진다는 단점도 있다(이기희, 2009).

다만, 오늘날 이러한 점을 보완하기 위해서 자율관리보세구역제도를 두고 법규수행능력을 평가하는 등 보세구역 운영인이 스스로 보세구역을 관리하도록 유도하거나 자유무역지역 또는 관세자유지역 등 국가정책적인 차원에서 포괄적인 보세개념을 지닌 지역제도를 도입함으로써 어느 정도 세관의 관리한계를 극복하고 있다고 할 수 있다(한국관세물류협회, 2018).

이러한 자율관리보세구역제도를 위해서는 보세화물을 전문적으로 취급하는 전문관리인이 필요하게 되었으며, 보세화물의 반입, 관리, 반출 등을 관리 감독하는 보세사라는 제도가

시행되었고, 보세구역 간에는 보세운송 제도를 통해 관세법에 따라 보세화물에 대한 관리를 하고 있다.

그러나 최근 간소화된 보세운송 절차를 악용한 밀수입 등의 불법 행위가 언론을 통해 알려졌으며, 관세청의 자료에 의하면 보세구역에서 발생한 관세법 위반 내역은 해마다 약 10건 정도 발생하고 있고, 보세사 등이 연루된 위반 건수는 연도별 1~2건이 발생하고 있는 실정이다.(동아일보, 2023)

물론 전체 보세화물 취급 건수와 보세운송 건수에 비하면 극히 낮은 수치이지만, 이러한 위법행위는 국민의 건강을 위협하고 통관 절차와 시장질서의 교란을 불러일으키게 되어 100%의 완벽과 철저를 기해야 하는 관세행정에 대한 국민들의 기대와 신뢰를 저버리게 되는 부정적인 영향을 주게 된다. 또한 밀수입 등에 대한 수법이 나날이 교묘해지고 전문화되어 가면서 이에 대한 단속 및 선제적 차단의 필요성이 증가하고 있다. 따라서 관세청에서는 규제완화 측면에서 보세제도에 대한 규제혁신으로 절차의 간소화를 추구하면서, 동시에 관리를 강화하는 방안을 지속적으로 펼치고 있으나, 철저하고 빈틈없는 관리를 위해서는 제도에 대한 연구와 정책의 개선 등 많은 노력이 필요한 실정이다.

본 연구에서는 보세사 제도와 보세운송 제도에 대한 현황을 살펴하고, 보세화물 관리 강화 방안을 모색함으로써 우리나라 관세행정의 발전에 이바지하고자 한다. 이러한 목적을 달성하기 위해서 제1장 서론에서 문제를 제기하고, 제2장에서 선행연구를 분석하며, 제3장에서 보세사 제도와 보세운송 제도의 개요와 현황을 살펴보고자 한다. 제4장에서는 보세사 제도와 보세운송 제도에서 보세화물 관리를 강화할 수 있는 방안을 모색하며, 제5장 결론에서 본 연구의 요약과 시사점을 제언하고자 한다.

1 (16)담배 밀수(약 28억 원), 담배 밀수(약 33억 원), 건고추 밀수(약 30억 원), (17)담배 밀수(약 20억 원), (21)담배 밀수(약 72억 원), (23)담배 밀수(약 12억 원), (24)담배, 양주 밀수(약 77억 원) 등

2 2023년 기준 보세운송 건수는 약 122만 건이다.

II. 선행연구

1. 보세화물 관리제도에 대한 연구

보세화물 관리에 대한 연구로 박종석·서수완(2005)은 물류신속화의 관점에서 우리나라 보세화물 제도의 물류프로세스의 흐름을 분석하고 보세화물 관리의 현황과 문제점을 살펴본 후, 물류신속화를 위한 보세화물관리 개선방안으로 관련기관의 유기적인 협력하에 정보시스템을 고도화해야 한다고 제시하였다.

이외의 연구는 주로 보세화물 관리보다는 특허보세구역을 중심으로 이루어져왔는데, 서동균·이기희(2010)는 주요 선진국의 보세구역제도 운용을 보세창고를 중심으로 분석하였는데, 미국, 캐나다, 일본의 제도와 우리나라 보세창고제도를 비교연구하여, 특허요건의 정량화와 구체화, 인적 요건 및 시설 요건의 강화, 장소적 요건의 고려, 물동량 요건의 고려, 관세채권의 확보, 화물관리에 대한 역량 강화 등에 대한 시사점을 제안하였다.

김영찬·최해범(2011)은 보세공장 제도를 중점적으로 살펴보았는데, 미국, 일본 그리고 EU의 제도를 통해 우리나라 보세공장의 보세화물 관리 혁신, 전사적 자원 관리(ERP)를 활용한 정보처리 절차의 개선 등을 개선방안으로 제시하였다.

우종안·송희영(2012)은 미국, EU, 중국, 일본 등 주요국의 보세가공제도와 우리나라의 제도를 비교분석을 하면서 우리나라의 보세공장 업종 제한, 잉여물품에 대한 건별통제 등을 문제점으로 제시하며, 사전절차 및 잉여물품에 대한 관리절차를 간소화하는 것이 필요하다고 주장하였다.

이외에도 박홍규·신민호(2014)는 보세공장 제도의 과세에 관한 법적 검토를 하면서 입법론적, 과세행정의 개선책을 제안하였으며, 김재식(2018)은 보세창고에서 판매되는 물품, 즉 BWT거래에서의 관세평가 이슈와 대안에 대해서 연구하였다. 또한 안태건·김도연(2019)는 특허보세구역제도 운영에 대한 관세분쟁사례를 연구하면서 보세공장, 보세판매장 그리고 보세창고에 대한 시사점을 역외가공제도의 개선과 원료 및 비례과세의 절차적 보완, 여행자 면세범위 확대의 고려, 보세창고 운영인과 보세사에 대한 지속적인 교육과 심사로 제안하였으며, 양창훈·하민호(2021)는 인천항을 중심으로 영업용 보세창고의 자율관리제도의 개선을 위해 AHP 기법을 통해 우선순위를 도출하였는데, 자율관리개선요인과 화물관리개선요인이 상대적으로 중요하다고 평가하였다.

2. 보세사 제도에 대한 연구

보세사 제도에 대한 연구로 이기희(2009)는 기존 보세사 전형의 높은 합격률과 전문성 유지 향상에 대한 문제를 제기하면서, 정부 산하의 전문기관이나 민간의 전문단체에서 보세사의 전문성을 유지, 제고하고 독립성을 강화시키는 방안이 요구된다고 주장하였다.

이후 보세사에 대한 연구는 진행되지 않다가 보세사 시험에 대한 자격 요건이 완화된 2014년 이후에 연구가 활발하게 진행되었다. 정재승·한상훈(2016)은 보세사제도의 독립성 강화를 위한 실증연구를 진행하였는데 인터뷰조사와 설문조사를 통해 보세사 제도의 애로 사항과 개선방안을 모색하였으며, 한상훈·김태환(2017)은 국가직무능력표준(NCS) 중 무역·물류에 해당하는 소분류인 물류관리, 수출입관리, 원산지관리, 유통관리의 체계에 맞는 자격증으로 물류관리사, 관세사, 보세사, 유통관리사 그리고 원산지관리사에 대해서 연구하였는데, 실무에 적합한 자격증 제도로의 개편을 통해 취업률 향상에 노력을 기울여야 한다고 제안하였다.

최준호(2018)는 수출입공급망 안전관리대책을 확대해 나가고 있는 시점에서 국제기구인 WCO와 주요국인 미국, EU, 일본 등의 보안관련 강화제도인 C-TPAT, AEO의 현황과 우리나라 보세기업의 안전관리 강화를 위한 보세구역 운영인과 보세운송업자의 공인기준과 역할 증진 방안을 제시하였는데, AEO 제도 활성화를 위해서는 보세사의 보세화물 관리·감시 업무가 가장 핵심적인 업무이며, 이를 위해서 보세사의 독립된 전문가로서의 지위 확보가 중요하다고 주장하였다.

최준호(2019)는 보세사의 독립성 강화를 위해서는 관리대상 기업에서의 독립된 지위가 가장 필요하며, 이는 보세사를 통한 보세화물관리의 정확성으로 연결된다고 주장하였다. 또한, 보세사 제도 활성화를 위해서는 법·제도상의 개편이 이루어져야 하며, 보세사의 전문성 확보를 위해서 시험에 대한 난이도를 조절해야 하며, 경력직 관세공무원의 보세사 자격 자동 부여에 대한 개선책이 필요하다고 주장하였다.

3. 보세운송 제도에 대한 연구

보세운송 제도와 관련된 연구는 거의 진행되고 있지 않는데, 이기희·서동균(2010)은 운송인의 책임과 관련된 국제규범, 국내외 법규, 업계의 약관, 거래관행, 판례 등을 비교분석

하여 보세운송인의 책임제한의 타당성 여부를 검토해보고, 보세운송인의 합리적인 손해배상책임 제한 방안을 제시하였다.

이상춘·은웅(2013)은 미국, 일본, 중국, 대만과 우리나라의 보세운송 관련 제도를 비교분석하면서, 보세운송 제도의 개선방안을 인력관리 방안으로 업무협력시스템의 구축, 의무교육의 시행, 보세운송관리사 제도의 도입을 주장하였고, 운송행정관리 방안으로 보세운송차량에 대한 RFID 물류관리 기법의 도입, 보세운송 신고 행정의 개선, 보세운송신고 및 승인 심사의 강화 등을 구분하여 제안하였다.

김정환·한상훈(2018)은 보세운송의 고도화를 위해서 보세운송업자에 대한 지속적인 교육의 필요와 실효성이 있도록 행정제재를 강화해야 하며, 법규위반자에 대한 체계적이고 지속적인 관리와 실시간 위치추적 시스템 등을 활용한 보세운송차량 관리 등에 노력해야 한다고 주장하였다.

이렇듯 보세사와 보세운송에 대한 연구는 다른 분야의 연구에 비해서는 많지 않은 실정이다. 본 연구는 기존의 선행연구들과는 달리 보세화물 관리강화에 초점에 맞춰서 보세사와 보세운송업자의 현황과 문제점을 파악하고 새로운 개선방안을 제시하였다는 점에서 차별성이 있다고 할 수 있다.

III. 보세화물 관리제도의 개요와 현황

1. 보세사 제도

1) 개요

보세제도는 정부의 측면에서는 관세징수권의 확보, 통관질서의 확립, 세관업무의 효율화, 수출 및 산업지원이라는 이점이 있고, 기업의 측면에서는 원활한 현금흐름이라는 이점이 있다. 이러한 보세제도의 효율적인 관리를 위해서는 세관에서 보세구역에 대한 보세화물의 반출입, 이동과정 등을 직접 통제하며 관리하는 것이 가장 효과적일 것이다.

그러나 경제규모의 확대에 따른 민간경제활동에 대한 불필요한 정부규제를 축소하여 민간의 자율적인 경제활동을 최대한 보장하려는 정부정책에 따라 일정한 요건을 갖춘 성실한 보세구역에 대하여는 보세화물을 전문적으로 관리하는 보세사를 채용토록 하고 세관은 그

관리상태를 확인하는 간접관리 방식의 채택이 불가피하였다(이기희, 2013).

이러한 필요성에 의하여 이미 1981년 1월 1일 법률 제3478호로 공포된 「관세법」과 「관세법 시행령」 제75조의2 제7항에 “자율관리보세구역에 관하여 기타 필요한 사항은 관세청장이 정한다.”로 규정하여 구체적인 실시시기나 내용은 관할관청인 관세청에 위임하는 형식을 취하고 있으며 관세청으로서는 이러한 법규상의 근거를 구체화하기 위한 작업을 계속 추진하여 왔으나 자율관리보세구역제도를 전면적으로 실시하기에는 보세사의 확보 등 여러 가지 해결해야 할 문제가 많아 미루고 있던 중 마침 88올림픽이 서울에서 열리게 되었으며 올림픽을 성공적으로 치르기 위한 국민 총체적 안보감시체제가 필요하게 된 것이다.

1988년 7월 1일 관세청은 “자율관리보세구역 운영요령”을 제정하여 보세화물 취급업체들의 자율적인 동참을 유도함으로써 안보위해 물품반입 봉쇄를 위한 민·관공동감시체제를 구축하였다. 제도가 도입된 1988년 당시 전체 보세구역의 70%에 이르는 850개사가 자율관리보세구역으로 지정되었다. 자율관리보세구역이 도입된 배경은 크게 4가지로 다음과 같다. 첫째, 수출입물동량 증가에 따른 업무량 급증속도를 세관인력 증가가 따라가지 못하자 이를 타개할 목적으로 효율적인 보세화물관리제도가 필요해졌다. 둘째, 당시 각 세관에서 자의적으로 시행되던 유사제도에 대한 근거요령을 제정함으로써 합법성을 부여하고 최소한의 법적인 보완책을 수립하기 위해서였다. 셋째, 88서울올림픽의 성공적 개최지원 차원에서 민·관공동관리체제를 구축하고 화물관리능력을 확충함으로써 완벽한 안보감시업무를 수행을 도모하고자 하였다. 넷째, 개방화정책 및 민간자율규제 영역을 넓히고자 하는 정부 정책을 반영한 것이었다.(관세청, 2022)

자율관리보세구역으로 지정받기 위한 조건은 보세화물의 관리체계를 바탕으로 화물관리 상태가 양호하다고 세관장이 인정한 곳으로, 보세사 채용이 요구되면서 보세사 확보가 업계의 주요 관심사로 부상하였다.

2) 자격

1981년 12월, 보세사 제도 도입 당시 보세사의 자격은 일반직 국가공무원으로서 10년 이상 관세행정에서 종사한 자 가운데 관세청장이 정하는 특별전형에 합격한 자로 규정되었다. 그러나 까다로운 조건으로 인해 보세사를 확보하기가 곤란했을 뿐만 아니라 국내경제적 여건상 업계의 호응도가 낮아 제대로 시행되지 못하였다(관세청, 2022).

1988년에는 88서울올림픽의 성공적 개최 지원을 위해 민·관 공동관리체제 구축 등 보세사 필요성이 대두됨에 따라 자격 요건을 완화하여 5년 이상 보세화물 관리업무에 종사한 자 중에서 관세청장이 정하는 교육을 받은 후 전형에 합격한 자에 대해서도 자격을 부여하였다.

1990년 12월 31일에는 '보세사'라는 용어가 최초로 도입되어 '보세구역에 장치된 물품을 관리하는 자'로 규정하였으며, 1993년에는 보세화물 취급경력을 5년에서 3년으로 완화하면서 관세청장이 정하는 교육을 받고 그에 대한 전형에 합격한 자로 규정하였다.³

2013년에는 규제완화의 차원에서 관세청장이 정하는 교육에 대한 이수요건을 삭제하였으며, 2014년에는 그동안 남아있던 '3년 이상의 보세화물 관리업무에 종사한 경력'을 삭제하면서 보세화물 취급경력 요건을 폐지하여 ① 일반직공무원으로서 5년 이상 관세행정에 종사한 경력이 있는 사람, ② 보세화물의 관리업무에 관한 전형에 합격한 사람의 어느 하나에 해당하면 보세사의 자격을 취득할 수 있게 되었다.⁴ 2019년에는 일반직공무원도 보세사 시험에 응하는 경우 시험과목 수의 2분의 1을 넘지 아니하는 범위에서 과목을 면제토록 개정하였다.⁵

즉, 일반인 경우 보세사 자격은 보세사 시험에 합격하면 취득할 수 있으며, 보세사 자격을 취득하려는 자는 보세사 시험을 신청하여 시험에 응시하여야 한다. 보세사 시험은 한국관세물류협회장이 매년 실시하며, 보세구역 및 보세사의 수급상황을 고려하여 격년제로 실시할 수 있다.⁶

시험과목은 ① 수출입통관절차, ② 보세구역관리, ③ 화물관리, ④ 수출입안전관리(국경감시제도와 AEO제도), ⑤ 자율관리 및 관세벌칙으로 구성되며, 다른 국가자격시험과 마찬가지로 합격기준은 시험과목별 필기시험에서 매과목 100점을 만점으로 하여 매과목 40점 이상, 전과목 평균 60점 이상 득점을 하면 합격이 된다.⁷ 다만, 「관세법」 제165조, 제175조에 해당하는 자는 보세사의 자격을 취득할 수 없다.⁸ 따라서 미성년자는 보세사 시험에 응할

3 관세법시행령[시행 1994.7.26.] 제75조의3

4 관세법[시행 2014.1.1.] 제165조

5 관세법[시행 2019.12.31.] 제165조

6 보세사제도 운영에 관한 고시 제2조

7 관세법 시행령 제185조제5항

8 관세법 제165조 ① 제175조제2호부터 제7호까지의 어느 하나에 해당하지 아니하는 사람으로서 보세화물의 관리업무에 관한 시험에 합격한 사람은 보세사의 자격이 있다.

관세법 제175조

1. 미성년자, 2. 피성년후견인과 피한정후견인, 3. 파산선고를 받고 복권되지 아니한 자

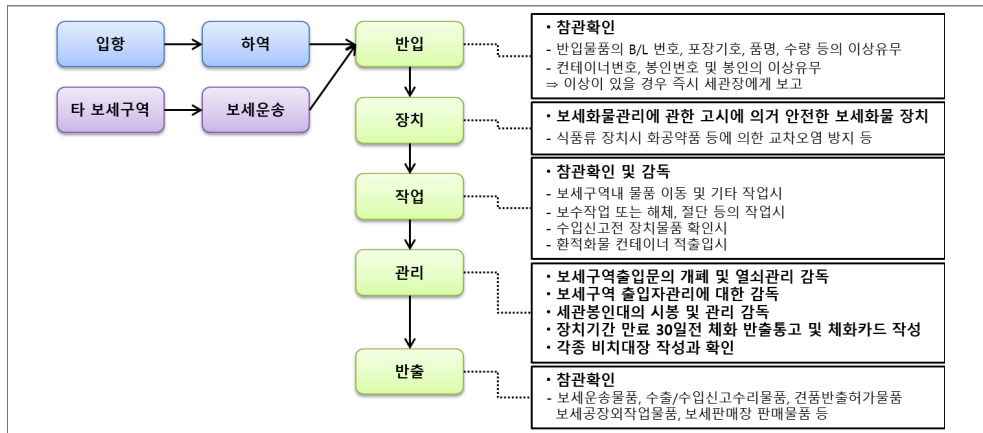
4. 이 법을 위반하여 징역형의 실형을 선고받고 그 집행이 종료(집행이 종료된 것으로 보는 경우를 포함

수는 있지만, 합격을 하였다 하더라도 성년이 되기 전까지는 보세사업무를 수행할 수 없다.

3) 직무와 의무

보세사는 보세구역에서 보세창고, 보세공장 등 보세구역 시설의 안전을 위한 관리와 보세 화물의 반입, 반출 및 보수작업 등을 참관 및 관리하는 역할을 수행하고 있다. 특히 2001년 이후 세계적인 물류보안 강화 추세 속에 시행되고 있는 AEO제도 하에서 보세사는 수출입 관리책임자 역할을 수행하면서 사회질서를 저해하거나 국가안보를 위해하는 물품들을 적발하여 국경안보에 기여하고 있는 등 보세사의 업무영역이 확대되고 보세사에게 주어진 책무가 막중해지고 있다(이기희, 2009). 보세사의 직무와 의무는 자율관리보세구역 고시에서 규정하고 있었으나 2013년 고시 개정을 통해 보세사제도운영에 관한 고시로 이전되어 보세사 규정의 체계가 정립되었다. 보세사의 업무는 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 보세사 업무



자료: 한국관세물류협회, 관세법령 등을 기초로 저자가 구성함

- 한다) 되거나 면제된 후 2년이 경과되지 아니한 자
5. 이 법을 위반하여 징역형의 집행유예의 선고받고 그 유예기간중에 있는 자
 6. 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 목에서 정한 날부터 2년이 지나지 아니한 자. 이 경우 동일한 사유로 다음 각 목 모두에 해당하는 경우에는 그 중 빠른 날을 기준으로 한다.
 - 가. 제178조제2항에 따라 특히보세구역의 설치·운영에 관한 특허가 취소(이 조 제1호부터 제3호까지의 규정 중 어느 하나에 해당하여 특허가 취소된 경우는 제외한다)된 경우: 해당 특허가 취소된 날
 - 나. 제276조제3항제3호의2 또는 같은 항 제6호(제178조제2항제1호·제5호에 해당하는 자만 해당한다)에 해당하여 벌금형 또는 통고처분을 받은 경우: 벌금형을 선고받은 날 또는 통고처분을 이행한 날
 7. 「관세법」 제268조의2, 제269조, 제270조, 제270조의2, 제271조, 제274조, 제275조의2 또는 제275조의3의 규정에 의하여 벌금형 또는 통고처분을 받은 자로서 그 벌금형을 선고받거나 통고처분을 이행한 후 2년이 경과되지 아니한 자. 다만, 제279조 규정에 의하여 처벌된 본인 또는 법인을 제외한다.

보세사의 직무와 의무는 관세법 165조의2 내지 4, 관세법시행령 185조, 보세사제도 운영에 관한 고시 제10조 내지 제11조에서 규정하고 있으며 각각 <표 1>, <표 2>와 같다.

<표 1> 보세사의 직무

법규	내용
관세법 시행령 제185조	1. 보세화물 및 내국물품의 반입 또는 반출에 대한 참관 및 확인 2. 보세구역안에 장치된 물품의 관리 및 취급에 대한 참관 및 확인 3. 보세구역출입문의 개폐 및 열쇠관리의 감독 4. 보세구역의 출입자관리에 대한 감독 5. 견본품의 반출 및 회수 6. 기타 보세화물의 관리를 위하여 필요한 업무로서 관세청장이 정하는 업무
보세사제도 운영에 관한 고시 제10조	① 관세청장이 정하는 업무란 다음 각호와 같음 1. 보수작업과 화주의 수입신고전 장치물품확인시 입회·감독 2. 세관봉인대의 시봉 및 관리 3. 환적화물 컨테이너 적출입시 입회·감독 4. 다음 각 목의 비치대장 작성과 확인. 다만, 전산신고 등으로 관리되는 경우에는 생략가능 가. 내국물품 반출입 관리대장 나. 보수작업 관리대장 다. 환적화물 컨테이너적출입 관리대장 라. 장치물품 수입신고전 확인대장 마. 세관봉인대 관리대장 바. 그 밖에 보세화를 관련규정에서 보세사의 직무로 정한 각종 대장 ② 제1항제1호부터 제4호까지에서 정한 사항 이외의 다른 규정에서 정한 직무는 그에 따름

자료: 관세법령을 참고로 저자가 재구성함

<표 2> 보세사의 의무

법규	내용
관세법 제165조의2	명의대여 금지, 명의도용 금지, 명의 관련알선행위 금지
관세법 제165조의3	관세법 명령 준수 및 직무의 성실과 공정 수행 의무, 품위 손상 행위 금지, 고의로 진실을 감추거나 거짓 진술 금지
관세법 제165조의4	공무원에게 금품이나 향응 제공 또는 제공의 약속행위 금지 금품 제공 등의 알선 행위 금지
관세법시행령 제185조	관세청장이 정하는 바에 따라 그 업무수행에 필요한 교육을 받아야 함
보세사제도 운영에 관한 고시 제11조	① 다음 각호의 사항과 세관장의 업무감독에 관련된 명령을 준수하여야 하고 세관공무원의 지휘를 받아야 함 1. 겸임 금지. 다만, 영업용 보세창고가 아닌 경우 보세화물 관리에 지장이 없는 범위 내에서 겸임 가능 2. 해당 보세구역에 작업이 있는 시간에는 상주하여야 함. 다만, 영업용 보세창고의 경우에는 세관개청시간과 해당 보세구역내의 작업이 있는 시간에 상주하여야 함 3. 직무와 관련하여 부당한 금품을 수수하거나 알선·중개 금지 ② 보세구역내에 장치된 화물의 관리와 관련하여 법령 및 화물관계 제반규정과 자율관리보세구역 관리에 관한 규정을 항상 숙지하고 이를 준수하여야 함

자료: 관세법령을 참고로 저자가 재구성함

4) 운영현황

보세사 자격을 취득한 자가 보세사로 근무하고자 하는 때에는 한국관세물류협회의 장에게 등록을 신청하여야 하며, 한국관세물류협회의 장은 관세법 제175조에 따른 결격사유 해당여부를 확인한 후 세관장에게 등록사실을 통보하거나, 전산으로 입력하여야 한다.⁹⁾

보세사들이 근무하는 보세구역의 운영현황은 다음 <표 3>과 같다.

<표 3> 보세구역 운영현황

		2018	2019	2020	2021	2022
지정보세구역	지정장치장	69	74	76	78	78
	세관검사장	50	50	50	51	49
	소계	119	124	126	129	127
특허보세구역	보세창고	1,014	1,017	999	998	982
	보세공장	171	170	163	162	160
	보세전시장	3	3	1	0	0
	보세건설장	3	2	4	3	6
	보세판매장	58	60	52	48	53
	소계	1,249	1,252	1,219	1,211	1,201
종합보세구역(사업장)		70	68	66	67	68
자유무역지역		478	490	481	505	496
합계		1,916	1,934	1,892	1,912	1,892

자료: 관세청. 관세연감 각년도.

주: 보세구역 운영현황은 유니패스에 업로드되어 있어 전체 현황을 실시간으로 파악할 수 있으나, 자료의 신뢰도를 높이기 위하여 관세청에서 발간한 관세연감의 자료를 사용함.

현행법상 보세창고, 보세공장 등 세관장으로부터 보세구역 특허를 받기 위해서는 반드시 보세사를 채용하여야 하며, 지정보세구역 화물관리인이나 특허보세구역 운영인이 자율관리 보세구역으로 지정받기 위해서도 반드시 보세사를 채용하여야 한다.¹⁰⁾ 한국관세물류협회에 의하면 2024년 4월말 기준 전체 보세사는 21,681명으로 이중 세관출신이 4,071명, 일반전형 출신이 17,610명이다. 현재 보세관리 업무를 수행하고 있는 등록 보세사는 전체가 3,235명인데, 이 중 세관출신이 90명으로 2.78%를, 일반전형 출신이 3,145명으로 97.22%를 차지하고 있다.

9 보세사제도 운영에 관한 고시 제7조.

10 관세법 제164조제1항제3호

〈표 4〉 보세사 자격취득 및 등록 현황

(‘24.4월말 기준)

구 분	자격취득현황			등록현황		
	세관경력	일반전형	합 계	세관경력	일반전형	합 계
인 원	4,071명	17,610명	21,681명	90명	3,145명	3,235명
비 중	18.78%	81.22%	100%	2.78%	97.22%	100%

2. 보세운송 제도

1) 개요

보세운송이란 외국으로부터 수입하는 화물을 입항지에서 통관하지 아니하고 세관장에게 신고하거나 승인을 얻어 외국물품 상태 그대로 다른 보세구역 등으로 운송하는 것을 의미한다(관세청, 2017). 1949년 「관세법」 제정시 제2장(물품) 제3절(통관절차) 제2목(보세운송) 제127조부터 제134조까지를 보세운송과 관련된 조항이 있었으며, “외국물품을 국내통로에 의하여 운송하려 할 때에는 세관장에게 보세운송의 신고를 하고 그 면허를 받아야 한다.”¹¹ 고 규정함으로써 보세운송이 외국물품에 대한 세관의 관리 및 통제를 위한 것임을 명시하고 있었다.

보세운송은 수입화물에 대한 관세가 유보된 상태에서 운송되는 것이므로, 화주에게 경비의 절감, 절차의 간소화, 자금부담의 완화 등 편의를 제공해주지만, 세관 측에서 보면 일단 보세화물이 세관의 관리·통제로부터 이탈하게 되므로 관세채권의 확보 등을 위해 담보를 제공토록 하거나 보세운송의 도착확인 등을 통한 감시업무를 수행하고 있다(한국관세물류협회, 2018).

2) 자격

보세운송업자는 관세법에 따라 제175조의 각 호의 어느 하나에 해당하지 아니한 자가 화물운송사업의 허가를 받거나, 해상화물운송사업의 등록을 마치거나, 항공운송사업의 면허를 받아야 하며, 또한 관세 및 국세의 체납이 없어야 하고, 보세운송업자 등의 등록이 취소된 후 2년이 지나야 등록요건을 갖추게 된다.¹²

11 관세법 제127조[시행 1949.11.23.]

12 관세법 제223조.

보세운송업자는 관세청장이나 세관장에게 등록을 하여야 하는데,¹³ 보세운송업자 등록에 관한 업무는 한국관세물류협회의 장에게 위탁하고 있다.¹⁴

세관장은 보세운송업자 중에서 일정 요건을 갖춘 자¹⁵에 대해서 보세운송물품의 검사 생략 및 담조제공의 면제를 받을 수 있는 간이보세운송업자로 지정할 수 있는데, 간이보세운송업자는 일반간이보세운송업자와 「관리대상화물 관리에 관한 고시」 규정에 의한 검사대상화물 등 특정 물품을 보세운송할 수 있는 특정물품간이보세운송업자로 구분하여 지정할 수 있다.¹⁶

3) 직무와 의무

국내의 보세운송 및 보세운송업자 관리는 관세법 제8장(운송) 제1절(보세운송) 제213조 내지 제225조 및 동법시행령 제226조 내지 232조 등에 근거하여 이루어지고 있으며, 보다 세부적인 내용은 「보세운송에 관한 고시」에서 규정하고 있다.

보세운송을 하려는 자는 세관장에 신고를 해야하며,¹⁷ 보세운송업자는 등록된 자기보유의 운송수단 또는 등록된 다른 보세운송업자의 운송수단(관련 법령에 의하여 화물자동차운송사업 등의 자격을 갖춘 보세운송업자로 한정)으로 운송을 수행하여야 하며, 다만 보세운송 물품을 철도차량으로 운송하는 경우에는 그러하지 아니하다.¹⁸

보세운송인은 신고수리(승인)일로부터 해상화물은 10일, 항공화물은 5일 내에 물품을 도착시켜야 하며,¹⁹ 보세운송 목적지 또는 경유지를 변경하려는 경우 발송지세관장 또는 도착

13 관세법 제222조제1항제1호

14 관세법 시행령 제288조제7항, 보세운송에 관한 고시 제7조

15 보세운송에 관한 고시 제13조

1. 자본금이 1억원 이상인 법인
2. 5천만원 이상의 인·허가 보증보험에 가입한 자이거나, 법 제24조에 따른 담보(부동산은 제외)를 5천만원 이상 제공한 자. 다만, 다음 각 목의 요건을 모두 갖춘 일반간이보세운송업자 2인 이상의 연대보증으로 담보를 갈음할 수 있다.
 - 가. 일반간이보세운송업자로 지정된 날로부터 2년이 경과한 자
 - 나. 이 법의 규정 또는 명령을 위반하여 처벌 받은 사실이 없거나, 위반사항이 경미하여 세관장이 감시단 속상 문제가 없다고 인정하는 자 또는 처벌종료 또는 집행유예 기간이 만료된 후 5년이 경과한 자.
 - 다. 총 보증액이 1억 5천만원을 초과하지 않은 자
3. 「수출입 안전관리 우수업체 운영에 관한 고시」에 따라 공인된 수출입 안전관리 우수업체(AEO : Authorized Economic Operator) 또는 직전 법규수행능력평가 B등급 이상인 법인. 다만, 일반간이보세운송업자 지정 신청을 하려는 업체가 직전 연도 법규수행능력평가를 받지 않은 경우에는 지정신청 전에 세관장에게 법규수행능력평가를 요청할 수 있다.

16 보세운송에 관한 고시 제18조.

17 관세법 시행령 제226조.

18 보세운송에 관한 고시 제37조.

19 보세운송에 관한 고시 제6조.

지세관장에게 전자서류 또는 서류로 제출하여 승인을 받아야 한다.²⁰ 보세운송인은 물품이 도착지에 도착한 때 지체없이 B/L번호 및 컨테이너번호(컨테이너화물인 경우)를 보세구역 운영인 또는 화물관리인에게 제시하고 물품을 인계하여야 하며, 다만, 보세구역 운영인 또는 화물관리인이 요구하는 경우에는 보세운송신고필증(승인서)(사본 가능)을 제시하여야 한다.²¹ 보세운송물품 도착보고는 보세구역 운영인의 반입신고로 갈음할 수 있으며, 항공사가 국내 개항간에 보세운송하는 경우 도착보고는 입항적하목록을 제출하는 것으로 도착보고 갈음할 수 있다.²²

보세운송업자는 보세운송신고, 보세운송승인신청 등의 업무를 관세청장이 정하는 시기에 전산처리 설비를 이용하여 전자신고 등으로 처리하여야 하며, 전자신고 등으로 업무를 할 때의 전자문서의 법적효력, 첨부서류의 생략 등 그 밖에 필요한 사항은 관세법 제327조(국가관세종합정보망의 구축 및 운영)를 준용한다.²³

관세법령상 보세운송업자의 의무는 명의대여 등의 금지, 양도·양수와 법인의 합병등 등록사항 변경 신고의무, 영업소 설치등 신고의무 등이 있으며 관련 법조항은 <표 5>에서와 같이 관세법과 보세운송에 관한 고시에서 규정하고 있다.

〈표 5〉 보세운송업자의 의무

법규	내용
관세법 제223조의2	명의대여 등의 금지
보세운송에 관한 고시 제55조	양도·양수와 법인의 합병등 등록사항 변경 신고의무
보세운송에 관한 고시 제56조	영업소 설치등 신고의무

자료: 관세법령을 참고로 저자가 재구성함

4) 현황

관세청에 의하면 2024년 4월말 기준 세관별 보세운송 차량수는 총 49,340대이며, 이 중 일반보세운송업자의 차량 수가 법인과 개별/개인을 합하여 39,712대이고, 간이보세운송업자의 차량 수가 9,628대이다.

20 보세운송에 관한 고시 제38조.

21 보세운송에 관한 고시 제41조.

22 보세운송에 관한 고시 제51조.

23 보세운송에 관한 고시 제63조.

세관별로 살펴보면 서울본부세관이 부산본부세관, 인천본부세관 다음으로 많은 3위를 차지하고 있는데, 이는 서울지역에서 보세운송을 하는 자가 많은 것이 아니라, 보세운송업자의 법인소재지가 서울인 경우에는 관할세관인 서울본부세관으로 등록을 하기 때문에 나타나는 현상이다.

〈표 6〉 세관별 보세운송업자 현황

세관	일반보세운송업자				간이보세운송업자		총 차량 수 (A+B)
	법인		개별/개인	총차량수 (A)	법인		
	법인 수	차량 수	차량 수		법인 수	차량 수(B)	
인천공항세관	15	38	94	132	31	189	321
김포공항세관	3	45	-	45	2	10	55
서울본부세관	307	2,625	505	3,130	40	4,560	7,690
서울세관구로지원센터	2	4	13	17			17
안양세관	88	385	114	499	4	82	581
천안세관	95	768	107	875	4	18	893
천안세관대산지원센터	2	31	1	32	-	-	32
청주세관	75	642	89	731	-	-	731
청주세관충주지원센터	-	-	-	-	-	-	-
대전세관	111	908	86	994	2	40	1,034
속초세관	3	6	1	7	-	-	7
동해세관	35	225	26	251	-	-	251
동해세관원주지원센터	2	40	3	43	-	-	43
성남세관	111	1,045	110	1,155	4	225	1,380
파주세관	127	949	135	1,084	5	49	1,133
파주세관의정부지원센터	-	-	1	1	-	-	1
부산본부세관	448	5,109	747	5,856	108	2,015	7,871
양산세관	105	1,648	278	1,926	6	93	2,019
용당세관	283	3,271	1,057	4,328	27	673	5,001
창원세관	87	1,419	303	1,722	3	20	1,742
창원세관진해지원센터	-	-	1	1	-	-	1
마산세관	20	269	68	337	1	6	343
경남남부세관	7	26	53	79	-	-	79
경남남부세관통영지원센터	-	-	1	1	-	-	1
경남서부세관	47	749	41	790	1	6	796
경남서부세관사천지원센터	-	-	-	-	-	-	-
인천본부세관	312	3,024	1,065	4,089	45	548	4,637
수원세관	95	1,150	267	1,417	5	327	1,744
안산세관	86	539	363	902	3	38	940
안산세관부평지원센터	43	609	333	942	2	34	976
대구본부세관	137	903	137	1,040	2	67	1,107
울산세관	107	966	67	1,033	6	94	1,127

세관	일반보세운송업자				간이보세운송업자		총 차량 수 (A+B)
	법인		개별/개인	총차량수 (A)	법인		
	법인 수	차량 수	차량 수		법인 수	차량 수(B)	
구미세관	67	472	170	642	2	30	672
포항세관	76	609	23	632	1	170	802
광주본부세관	157	1,095	64	1,159	2	41	1,200
광양세관	67	539	18	557	1	6	563
여수세관	48	500	107	607	-	-	607
목포세관	60	430	13	443	-	-	443
군산세관	60	544	45	589	3	52	641
군산세관보령지원센터	-	-	1	1	-	-	1
제주세관	32	300	41	341	1	6	347
전주세관	51	425	103	528	-	-	528
전주세관익산지원센터	9	27	13	40	2	27	67
평택직할세관	80	601	113	714	10	202	916
합계	3,460	32,935	6,777	39,712	323	9,628	49,340

자료: 관세청, 내부자료

참고: 차량대수에는 화물자동차, 특수자동차, 선박, 항공기의 수치가 모두 포함되었음

관세청에 발표하는 자료를 통해 보세운송 물동량 동향을 살펴보면 <표 7>에서와 같이 나타나는데, 보세운송 수입 건수는 약간 감소하는데 비해, 보세운송 물동량은 2019년부터 지속적으로 상승하는 모습을 보이고 있다.

<표 7> 보세운송 물동량

(단위: 천 건, 천 톤, %)

		2018	2019	2020	2021	2022
수입	건수	1,713	1,673	1,566	1,649	1,598
	중량	20,873	20,381	20,844	22,540	23,235
전년대비	건수	99	98	94	105	97
	중량	100	98	102	108	103

자료: 관세청, 관세연감 각년도

IV. 보세화물 관리 강화 방안

보세제도에서의 보세화물 관리 강화 방안을 도출하기 위하여 한국관세물류협회에서 다년간 수행했던 연구용역 등으로 설문조사의 결과와 보세운송업자와 특허보세구역의 보세사들을 대상으로 실시했던 심층인터뷰 자료들을 검토하였다. 또한 시의성을 확보하기 위하여 관세청 유관기관의 담당자들과 보세운송업자, 보세사들에게 전화인터뷰를 실시하여 애로사항과 개선방안을 청취하였다.

1. 자유무역지역의 법규준수도 강화 방안

보세구역과 유사한 제도로서 자유무역지역제도가 있는데, 보세구역, 자유무역지역은 각 법률에 의하여 특허 또는 지정된 지역으로 외국물품이 보세상태로 반입될 수 있다는 점에서는 같다. 그러나 관세법에 의한 보세구역은 세관의 엄격한 통제 하에 있으나, 자유무역지역법에 의한 자유무역지역에서는 관세법의 적용이 일부 배제되며 기계·기구·설비 및 장비와 그 부분품에 대하여 수입신고하지 아니하고 과세보류 상태로 반입할 수 있고, 세관의 통제가 보세구역보다 더욱 완화되어 있어 관리감독이 쉽지 않다. 이에 자유무역지역에서는 세관의 눈을 속여 수출용 면세담배를 수입신고 없이 국내로 빼돌리려는 행위(2018년, 56억원 상당)²⁴, 고가 브랜드의 모조품을 환적화물을 이용해 국내로 빼돌리려는 행위(2023년, 시가 1조 5천억원 어치)²⁵ 등의 위법행위가 발생하고 있다.

또한 전문적으로 관세행정에 교육을 받은 자가 없기 때문에 자신도 모르게 관세법을 지속적으로 위반하고 있는 경우와 개정된 관세행정의 내용을 알지 못해 위법행위를 저지르는 경우도 발생하고 있다.

자유무역지역에서 세관관리·감독의 업무에 대한 부담을 덜어주고, 자유무역지역 입주기업들이 철저한 화물관리를 스스로 하는 방안은 자유무역지역 입주기업에 보세사 채용을 의무화하는 것이다. 2023년 말 기준으로 자유무역지역에 입주해 있는 기업들의 절반은 보세사를 고용하고 있지 않다. 따라서 보세화물에 대한 자율관리를 제고하고, 위법행위를 근절

24 연합뉴스. (2018). 강통시장 담배 왜 저렴했나 했더니... 125만갑 밀수입 조직 적발.

25 한국경제. (2023). "무려 1조5000억원 위조품 밀수"...해경, 밀수조직 검거.

하며, 수시로 개정되는 관세행정의 내용을 정확하게 파악하여 관세법을 어기는 경우가 발생하지 않도록 해야 한다.

2. 보세사의 전문성 확보 및 유지 방안

보세사는 보세화물을 관리함에 있어서 세관 공무원에 준하는 현장실무지식을 필요로 하기 때문에 예전에는 보세사 시험 응시자격을 보세화물을 취급한 경력이 있는 자들만을 대상으로 하여 왔다. 그러나 전술한 바와 같이 2013년부터는 기본교육 이수요건을, 2014년부터는 보세화물 취급 경력요건을 폐지하여 현재는 보세화물에 대한 실무 경험이 전무한 자도 시험에 합격을 하면 바로 보세사 업무를 수행할 수 있게 되었다.

다시 얘기하면, 보세사 자격을 득한 자가 보세화물 관리에 대한 실무경험이 없어 보세 관련 업무를 수행하기가 쉽지 않게 되었으며, 실무에서는 업무에 바로 투입할 수 있는 경력자를 선호하게 되는 경우도 발생하고 있다. 또한 보세제도와 같이 중요한 내용을 규정하고 있는 관세법규는 환경의 변화에 따라 수시로 개정되기 때문에 그 내용을 즉시 파악하는 것이 중요하다.

이에 관세청에서는 전술한 바와 같이 관세법 시행령 제185조에서 보세사의 의무교육을 규정하고 있으며, 이에 따라 한국관세물류협회에서는 등록 보세사를 대상으로 보세사제도 운영방향 및 달라지는 관세행정 제도, 보세구역 화물관리규정 정비와 실행, 최신 물류산업 동향 및 전망, 물류현장 안전관리 기술 등의 내용으로 교육을 온-오프라인으로 실시하고 있다. 그러나 관세법령에서 의무교육에 대한 내용만을 규정하였을 뿐, 미이수자들에 대한 처벌규정이 없기 때문에 법적 안정성을 위해서 조속한 법령 정비가 필요한 실정이다.

3. 보세사의 독립성 강화 방안

보세사는 보세화물을 전문적으로 취급하는 국가공인 전문자격사이지만, 대부분의 보세사들은 직원(피고용인)의 신분으로 보세구역 운영인(고용인)으로부터 월급과 함께 관리 및 지시를 받는 위치에 있다. 따라서 보세구역에 상주하며 보세화물을 관리하고 감시하는 업무를 수행함에 있어서 운영인의 영향력 안에 놓여 있을 수 밖에 없기 때문에 독립성에 대하는 원칙

적으로 취약할 수 밖에 없다. 이러한 구조로 인하여 보세사는 원칙적으로 타업무를 겸임할 수 없지만, 실무에서는 보세업무 외에도 다양한 업무를 수행하고 있다. 이에 대학생들 사이에서는 보세사 자격증으로 취업을 하려면 지게차 자격증도 필수라는 이야기까지 돌고 있다.

이러한 문제를 구조적으로 해결하는 방안은 찾기는 쉽지 않다. 그러나 보세사의 독립성을 강화하기 위해서 가장 근본적이고 용이하게 사용할 수 방법은 세관과 보세사간의 연결고리를 강화하는 것이다. 세관과 보세사간 간담회를 대외적으로 홍보하며 정기적으로 개최하고, 세관에서 재고조사 등 이외에도 정기적으로 보세구역을 직접 방문하여 보세사와 소통함으로써 운영인에게 보세사가 보세화물과 관련된 관세질서 유지에 중요하며 독립된 지위라는 것을 지속적으로 인식시켜줄 필요가 있다.

4. 특허보세구역 심사시 유형별 적정 보세사 수 채용 규정 신설

현재 세관에서는 보세구역의 특허심사 시(신규, 갱신) 보세사의 채용 수에 따라 평가점수를 차등하여 적용하고 있다. 그러나 보세구역은 특허보세구역의 유형과 취급화물의 종류, 전체 보관면적, 반출입물동량 등이 서로 상이한데도 불구하고 일괄적으로 보세사 채용 수에 따라 평가점수를 적용하는 것은 불합리하며, 평가 결과의 공정성에 해를 끼칠 수 있다.

취급화물이 고가의 제품이거나, 농산물, 견고추 등과 같이 관세율이 높아, 밀수 등 위법행위에 빈번하게 노출이 되어 있는 경우에는 적정한 보세사의 채용 수가 보세구역 내 위법행위를 원천적으로 방지하기 위한 최소한의 조치로 적용될 수 있다. 따라서 현재 보세제도의 보세구역별 특성을 반영한 적정 보세사의 채용 수에 대한 평가기준을 합리적으로 산출하여 제도를 개선하여야 한다.

5. 보세운송업자에 대한 화물관리 강화 방안

실무에서 보세운송을 실질적으로 수행하는 사람들은 화물운송을 직접 수행하는 종사자, 즉 화물차 운전자이다. 보세운송업자들을 대상으로 조사해본 결과, 보세운송업자들은 운송에 대해서는 많은 노하우를 가지고 있었지만, 관세법령이나 보세화물에 대한 내용을 자세하게 알지 못하는 경우가 많았다.

이러한 보세운송업자에 대해 세관에서는 정기적 또는 간헐적으로 교육을 실시하고 있고 관련 기관에서도 보세운송업체 임직원에 대해서 보세운송 관련 법규 위반 예방 및 법규수행 능력평가 향상 등의 주제로 교육을 실시하고 있으나, 실제 보세운송을 수행하는 당사자들에게 직접적으로 교육을 행하지는 못하고 있다.

그러나 실제 보세화물을 취급하는 사람들이 운전자들이기 때문에 보세제도에 기본적인 이해와 보세운송에 대한 주의사항이나 책임, 위반사례 등에 대한 교육은 필요하다. 하지만 다른 측면에서는 교육을 위해서 짧게는 몇시간 길게는 하루종일 교육을 위해 시간을 소요하는 것이 일부 영세한 화물차 운전자에게는 부담이 크다는 것도 사실이다.

따라서 실질적인 보세운송 운전자를 대상으로 오프라인 교육을 하는 것은 불가능하지만, 코로나-19 이후로 우리 사회에 널리 확산된 모바일 온라인을 활용한 교육은 충분히 가능할 것으로 보인다. 보세운송업자들에 대한 교육을 의무화하고 실제 보세운송을 담당하는 화물차 운전자들이 보세운송제도에 대한 기본적인 개념이나 보세화물 취급시 주의할 점 등을 온라인을 통해 수강하도록 하는 방안이 필요하다.

V. 결론

본 연구에서는 보세사 제도와 보세운송 제도에 대한 개요와 현황을 살펴보고, 보세화물 관리 강화 방안을 모색하였다. 이를 위하여 문헌연구를 바탕으로 관세청과 한국관세물류협회의 통계자료를 활용하였으며, 보세사와 보세운송업자들 대상으로 심층 인터뷰를 실시하였다.

이를 통해 도출한 보세화물 관리 강화 방안을 다음과 같다. 첫째, 자유무역지역의 법규준수도 강화 방안으로 자유무역지역 입주기업에 보세사 채용을 의무화해야 한다. 이를 통해 보세화물에 대한 자율관리를 제고하고 위법행위를 차단해야 한다. 둘째, 보세사의 전문성을 확보하고 유지하는 방안으로 현재 실시하고 있는 보세사 의무교육에 대한 법규정 보완이 요구된다. 의무교육 미이수자들에 대한 처벌규정 정비 등이 필요하다. 셋째, 보세사의 독립성을 강화하기 위하여 세관과 보세사간 간담회를 대외적으로 개최하고 세관에서 보세구역을 방문하여 운영인에게 경각심을 일깨워줄 필요가 있다. 넷째, 특허보세구역 심사시 유형

별 적정 보세수 수를 채용하는 규정을 신설하여 보세구역 특성을 반영한 적정 보세사의 채용 수에 대한 기준을 마련해야 한다. 다섯째, 보세운송업자에 대한 화물관리를 강화 방안으로 보세운송업자 교육을 의무화하여 보세운송제도에 대한 개념이나 보세화물 취급시 주의할 점 등을 교육시켜야 한다.

참고문헌

- 관세청. (2020). 관세청 50년사, 152-153.
- 김영춘, 최해범. (2011). 보세공장제도 이용 활성화를 위한 제도개선 방안 연구. *관세학회지*, 12(3), 25-52.
- 김재식. (2018). 보세창고에서 판매되는 물품에 대한 관세평가 이슈와 대안. *관세학회지*, 19(4), 93-111.
- 김정환, 한상훈. (2018). 밀수방지를 위한 보세운송제도에 대한 연구. *전자무역연구*, 16(4), 193-209.
- 박종석, 서수완. (2005). 한국의 보세화물관리 개선방안 연구. *관세학회지*, 6(2), 91-110.
- 박홍규, 신민호. (2014). 무역원활화를 위한 보세공장 과세의 개선방안에 관한 연구. *관세학회지*, 15(3), 3-21.
- 서동균, 이기희. (2010).
- 안태건, 김도연. (2019). 특허보세구역제도 운영에 대한 관세분쟁사례 연구. *통상정보학회*, 21(2), 75-93.
- 양창훈, 하민호. (2021). 보세창고 자율관리제도 개선에 관한 연구: 인천항을 중심으로. *국제상학*, 36(4), 173-193.
- 연합뉴스. (2018). *깡통시장 담배 왜 저렴한가 했더니... 125만갑 밀수입 조직 적발.*
- 우종안, 송희영. (2012). 한국의 무역원활화를 위한 보세가공제도 활성화 방안에 관한 연구. *관세학회지*, 13(1), 23-45.
- 이기희, 서동균. (2010). 보세운송인의 손해배상 책임 제한에 관한 연구. *관세학회지*, 11(3), 119-137.
- 이기희. (2009). 글로벌 물류보안 강화 경향에 따른 보세사제도의 실효성 제고 방안. *관세학회지*, 10(3), 111-127.
- 이상춘, 은웅. (2013). 각국의 보세운송 관련 제도 비교를 통한 보세운송제도의 개선에 관한 연구. *무역연구*, 9(3), 181-200.
- 정재승, 한상훈. (2016). 보세사의 독립성 강화방안에 관한 실증연구. *무역연구*, 12(3), 389-401.
- 최준호. (2018). 수출입 보세기업의 안전관리 강화를 위한 보세사의 역할 증진 방안. *기업과학신연구*, 41(4), 17-32.
- 최준호. (2019). 수출입통관화물 관리를 위한 보세사 활용방안에 관한 연구. *관세학회지*, 20(3), 181-199.
- 한국경제. (2023). “무려 1조5000억원 위조품 밀수”...해경, 밀수조직 검거.
- 한국관세물류협회. (2018). 보세구역관리·보세화물관리.
- 한상훈, 김태환. (2017). 무역·물류 분야의 NCS 관련 자격증 실태분석을 통한 취업률 향상방안 연구. *국제상학*, 32(1), 205-225.

ABSTRACT

A Study on the Current Status and Strengthening Measures of the Bonded Cargo Management System: Focusing on Bonded Goods Caretakers and Bonded Transportation Systems

Sang-Hun Han

This study researched the overview and current status of the bonded goods caretaker system and the bonded transportation system and sought ways to strengthen bonded cargo management.

For this purpose, statistical data from the Korea Customs Service and the Korea Customs Logistics Association were used based on literature research, and in-depth interviews were conducted with bonded goods caretakers and bonded transport operators.

Measures to strengthen bonded cargo management are as follows. First, as a way to strengthen legal compliance in free trade zones, hiring bonded goods caretaker should be mandatory for companies moving into free trade zones. Second, as a way to secure and maintain the expertise of bonded goods caretakers, it is necessary to supplement the laws and regulations on mandatory education for bonded goods caretakers. Third, in order to strengthen the independence of bonded goods caretakers, the link between Korea Customs Service and bonded goods caretakers must be strengthened. Fourth, new regulations should be established to adopt the appropriate number of bonded goods caretakers by type when examining patented bonded areas. Fifth, training for bonded transport operators should be mandatory.

| **Keywords** Bonded System, Bonded Goods Caretaker, Bonded Transport Operator, Bonded Cargo Management

