



한-중간 정기 및 카페리항로 개방일정에 합의

한국과 중국은 지난 11월8일, 9일 양일간 중국에서 '제13차 한중해운회담'을 개최하고 한-중간 해운항로 개방에 관한 기본원칙에 합의했다. 우선 컨테이너 항로의 경우 3년 이후인 2009년부터 완전 개방하고, 카페리항로는 컨테이너항로 개방 후 3년이 경과한 다음부터 완전히 개방해 나가자는데 의견의 일치를 보았다. 다음은 회담결과를 정리한 것이다.(편집자 주)

그러나, 양국 대표는 항로를 전면 개방하기 이전에도 인천·평택항을 포함한 모든 항만에서 컨테이너선의 북중국 항만간의 카페리항로에 컨테이너선의 투입을 점차적으로 확대해 나가기로 했다.

▶ 양측 해운물류정책 방향 소개

양측은 지금까지 호혜평등의 원칙에 따라 서로 협력하면서 한중항로를 안정적으로 발전시켜 온 것에 대하여 만족을 표시하였다. 양측은 제12차 한·중 해운 회담 합의록의 이행사항을 확인하였고, 중국측은 과거 1년의 해운, 항만, 물류정책을 소개하였다.

그 구체적인 내용으로는 항만기초시설의 건설, 항만의 체제개혁, 내륙수운 운항선박에 대한 선형표준화, 운항안전관리와 국제해운시장 질서의 모니터링과 반독점법의 제정동향에 대하여 설명하였다.

한국측은 현재 항운노조에 의한 노무 독점 공급

체제를 개선하기 위하여 2005년중에 특별입법을 통하여 항운노조의 노무공급독점권을 폐지하고, 노조원을 회사별 상근 근로자 형태로 전환하여 노조원을 상용화하는 등 항만노무공급체제 개혁방안에 대하여 설명하였다. 이와 함께 한국측은 한·중·일 물류협력 체계의 구축을 위하여 2006년도 하반기에 한·중·일 물류장관회의가 개최될 계획임을 설명하고, 중국측에 협조를 당부했다.

그리고 중국측은 항만의 체제개혁, 내륙 수운 운항선박에 대한 선형 표준화 및 운항안전관리와 반독점법의 제정동향 등에 대하여 설명했다.

▶ 컨항로 3년이후 완전 개방(구두합의)

양국 대표들은 컨테이너항로의 경우 카페리항로에 영향을 미치지 아니하는 항로에 대하여 2009년부터 완전 개방하기로 합의했다. 또 카페리항로의 경우는 컨테이너선 항로를 개방하고 3년이 경과한 이후부터 완전 개방(20012년부터)하기로 했다.

또 민간협의회(황해정기선사협의회, 황해객화선사협의회)는 회원사의 권익을 보호하고 공정한 경쟁을 통한 서비스 제고와 시장경제의 원칙을 확립해 나가는 데 있어 정부와 기업간 교량역할을 해 나가기로 했다.

이와함께 민간협의회는 과도한 운임경쟁으로 시장질서를 해치는 일이 없도록 이에 필요한 제도적 보완대책을 마련해 나가기로 했다.





양측은 2002년 제10차 회담에서 확정된 민간협 의체 즉 황해정기선사협의회와 황해객화선사협의 회가 한·중항로의 건전하고 안정적인 발전을 위하 여 노력한 성과 등을 높이 평가하였다. 이와 함께 양측은 안정적이고 점진적인 가운데 공정한 경쟁을 촉진하는 조치를 채택하는 것에 동의하였으며, 이 와 관련 카페리 항로와 컨테이너항로의 차이점을 충분히 인식하여 양 업종에 대하여 완전한 시장체 제 도입시기를 달리 하기로 하였다.

양측은 이와 관련하여 과도한 운임경쟁으로 시장 질서를 해치는 일이 없도록 하자는데 의견을 같이 하였으며 민간협의회는 이에 필요한 제도적 보완대 책 마련해 나가기로 하였다.

또한 양측은 민간협의회가 회원사의 권익을 보호 하는 한편, 공정한 경쟁을 통한 서비스의 제고와 시 장경제의 원칙을 확립해 나가는데 있어 정부와 기 업간의 교량 역할을 할 수 있도록 하였다.

양측은 민간협의회가 시장경제체제의 조건하에 서도 자율적인 역할을 더 한층 발휘하여 한·중해 운시장이 질서있고 경쟁적이며 안정된 항로로 유지 될 수 있도록 하여 양국의 경제무역교류와 인적 왕 래를 촉진하고 해운부문의 서비스를 제고하는 것에 대해 지지를 표명하였다.

양측은 또 현재 운항중인 한·중간의 카페리항로 에 컨테이너선박의 투입을 제한하지 않기로 하였으 며, 양국간의 컨테이너 항로를 더욱 발전시켜 나간 다는데 인식을 같이 하였다. 다만, 확대 대상 항로 및 항차수, 투입 선박의 척수 및 기타 운영방식은 양 민간협의회체의 자율적인 합의에 따라 결정하기로 하였다.

▶ 카페리항로 2012년부터 개방키로

카페리항로는 컨테이너항로 개방 후 3년이 경과 한 다음부터 완전히 개방해 나가자는데 의견을 같

이했다.

양국은 항로 개방 전까지는 인천·평택-북중국 등 카페리항로에 대한 컨테이너선의 투입을 제한하 지 않기로 하되, 대상항로, 항차수, 투입선박의 척 수 및 기타 운영방식은 양 민간협의회체에서 자율적 으로 결정키로 했다.

이번 회담에서 중국측은 제12차 한·중 해운회담 합의록에 정한 양국간 승용차 및 화물자동차 운송 과 관련하여 용역 결과 및 시범 여행에 관한 계획을 통보하였고, 용역보고서의 완성 및 보고회를 정부 관련부처와 진행하였음을 통보해 주었다.

또한 해당업무에 관하여 관련부처와 계속 협조를 진행할 것임을 표명하였다. 우선 인천/위해 항로간 을 시범으로 추진할 것임을 표명하였다. 또한 한국 측은 한·일간의 성공적인 사례를 소개하였다. 중 국측도 신속한 조치로 한·중간에 자동차 운송여행 이 순조롭게 정착되기를 희망하였다.

한국측은 제12차 해운회담 합의록에 근거하여 지 난 7월1일부터 한중 카페리선박이 한국항만에 기항 할 때 항비감면을 시행하였고 중국측도 한중카페리 선사에 중국기항시 같은 조치를 취하여 줄 것을 요 청했다.

이와 관련하여 중국측은 한국측의 우대조치에 대 해 감사를 표명하였고 중국측도 제12차 한·중해운 회담 정신에 따라 관련업무를 하였으며 중국의 관 련항만도 카페리선에 대해서는 항비우대정책을 이 미 시행하고 있음을 밝혔다.

양측은 2005년 11월30일까지 카페리선박에 대한 항비 감면율과 감면금액을 서로 통보하기로 하였 다. 중국측은 동 문제와 관련 양국의 항만시설사용 료 구성 내역이 상이하므로 감면비율을 적용하기 보다는 감면액을 기준으로 하여 상호 동등하게 적 용할 것을 요청하였다.

이와함께 한국측은 평택-영성항로에 취항중인 카페리선이 양국 합작선사간 의견 차이문제로 휴업



하게 되었고, 이 문제가 양국 합작선사간 상호 양보와 타협을 통하여 조속히 타결되어 항로가 정상화될 수 있기를 희망하였다.

이와 관련 한국측은 한·중카페리업체의 경우는 양국간 신뢰를 바탕으로 합작투자한 업체이므로 어느 일방이 상대방의 동의없이 단독적으로 파트너를 교체할 수 없음을 표명하였다.

중국측은 제8차 한·중해운회담 합의록을 존중하여 평택-영성간 항로 재개통에 대하여 일치된 의견으로 조속히 이견이 해결되어 이 항로가 다시 회복되도록 호혜평등의 원칙을 적용할 수 있도록 노력해야 한다는 밝혔다.

그리고, 양국 대표들은 컨테이너항로의 경우 카페리항로에 영향을 미치지 아니하는 항로에 대하여 2009년부터 완전 개방하기로 합의했다. 또 카페리항로의 경우는 컨테이너선 항로를 개방하고 3년이 경과한 이후부터 완전 개방(2012년부터)하기로 했다.

또 민간협의회(황해정기선사협의회, 황해객화선사협의회)는 회원사의 권익을 보호하고 공정한 경쟁을 통한 서비스 제고와 시장경제의 원칙을 확립해 나가는 데 있어 정부와 기업간 교량역할을 해 나가기로 했다.

이와함께 민간협의회는 과도한 운임경쟁으로 시장질서를 해치는 일이 없도록 이에 필요한 제도적 보완대책을 마련해 나가기로 했다.

▶ 양국의 기타 공동 관심사항

한국측은 중국항만에서 공컨테이너에 대한 수입통관비에 대한 개선을 요구하였다.

이에 대해 중국측은 세관 관련 규정에 따라 수입빈 컨테이너에 대하여 검사를 하도록 되어 있으며, 이 과정에서 검사에 따른 비용이 발생하는 것이고 이러한 통관비는 각국 모두에게 적용되는 사항으로 차별이 없음을 설명하면서, 앞으로 검사관련 기관

과 접촉하여 문제해결을 위한 노력을 경주해 나가겠다고 밝혔다.

또한, 한국측은 중국의 항만에서 수출 통관 후 미선적 컨테이너의 재통관 문제의 시정을 요구하였고, 중국측은 세관에 제도개선 하여 서비스 제고를 위하여 노력하기로 하였다.

중국측은 인천항에서 CIQ 기관이 일요일에 근무하지 않은 점과 CIQ 검사시설 및 서비스 개선문제를 제기하였고, 한국측은 현재 인천항에 근무하는 CIQ 기관의 인력부족으로 부득이함을 설명하였다.

한국측은 인천항에서 서비스 개선을 위하여 검색대를 추가 설치할 예정임을 설명하였고, 앞으로 관련 CIQ 기관에 협조 요청하여 근무인원의 확충과 검사장비가 좀 더 개선될 수 있도록 노력해 나가기로 하였다.

중국측은 한국 수하인이 이미 통관된 화물을 찾아가지 않음으로 선사가 입는 피해가 발생하지 않도록 요청하였고, 그 구체적인 대안으로서 미 인수 화물에 대하여는 일정기간 경과후 예를 들면 1개월이나 40일 후에도 찾아가지 않으면 세관 자체적으로 경매등의 방법으로 처리할 수 있도록 조치하거나 당해 화물을 중국으로 되돌려 주는 방안을 제시하였다.

한국측은 이 문제는 양국의 선사가 공통으로 손실을 입는 사례이므로 양국 민간협의회 차원의 자구 노력이 우선 필요함을 강조하면서 정부측이 할 수 있는 역할을 살피서 협조하겠다는 입장을 분명히 했다.

중국측은 선사직원의 비즈니스 수속 간소화 및 카페리로 한국에 입국하는 여객들에 대한 비자수속을 간소화 해 주도록 요청하였고, 한국측은 관계당국에서 현재 중국의 카페리 선사 직원과 항공사 직원을 대상으로 2년간 유효한 복수사증 발급을 긍정적으로 검토중에 있다고 설명하였다.

한국측은 비자발급 제도의 개선을 위하여 계속

노력해 나갈 것임을 언급하였고, 현재 시범 시행중인 복수무비자 제도가 성공적으로 정착해 나갈 수 있도록 중국측의 적극적인 협조를 요청하였다.

한국측은 천진항에서 Lashing/Unlashing 비용의 이중 청구문제의 시정을 요구하였고 중국측은 관련 규정을 소개하고 천진항에서의 문제를 현장 확인한 후 천진항에서 청구가 정당하지 아니한 경우에는 이를 시정하기로 하였다.

한편, 금번 회담에는 우리측에서 이재균 해양수산부 해운물류국장을 수석대표로 하여, 해양수산부, 한국선주협회, 황해정기선사협의회, 황해객화선사협의회 대표 등 12명이 참석했으며, 한국선주협회를 대표하여 정태순 장금상선 사장(황해정기선사협의회 회장)과 정해용 상무가 참석했다.

중국측에서는 장수국(張守國) 교통부 수운사 부사장 등 17명이 참석했다.

▶ 해운물류국장 회담결과 브리핑

우리측 수석대표로 참석했던 이재균 해운물류국장은 11월10일 오후 4시 해양수산부 기자 브리핑실에서 출입 기자들에게 제13차 한중해운회담의 결과에 대해 소상히 설명했다.

이 자리에서 이재균 국장은 지난 13년 동안 관리항로로 되어 왔던 한중해운항로를 개방항로로 전환할 수 밖에 없는 시점에서 완전 개방에 앞서 양국정부와 민간협약체가 공동으로 노력해 한중항로를 안정된 항로로 유지하기 위한 제도적 보완장치를 마련하기로 합의했다는 점에서 이번 해운회담의 그 성과를 찾을 수 있다고 밝혔다.

이재균 국장은 한-중 컨테이너항로의 경우 카페리항로에 영향을 미치지 아니하는 항로에 대해 2009년부터 완전히 개방하기로 하는 내용을 구두로 합의했으며, 카페리항로는 컨테이너 항로를 개방하고 3년이 경과한 이후부터 개방에 들어간다고 밝혔

다.

따라서 민간협약체는 회원사의 권익을 보호하고 공정한 경쟁을 통한 서비스 제고와 시장경제의 원칙을 확립해 나가는데 있어 정부와 기업간의 교량적인 역할을 해 나가고, 정부는 민간협약체가 과도한 운임경쟁으로 시장질서를 해치는 일이 없도록 하는데 필요한 제도적인 보완대책을 마련해 나가도록 행정지도를 펼쳐 나가겠다고 밝혔다.

이 국장은 필요하면 제도적인 보완장치를 마련하는데 선사나 협약체보다 연구기관의 용역을 통해 대책을 마련해 나가는 방안도 검토해 볼 계획이라고 밝혔다.

특히, 카페리항로에 컨테이너선 투입을 확대하는 방안은 카페리항로에 컨테이너선의 투입을 제한하지 않기로 하되, 대상항로, 항차수, 투입선박의 척수 및 기타 운영방식은 양 민간협약체에서 자율적으로 결정키로 했다고 말했다.

이 국장은 현재 인천-위해간에 운항하고 있는 선사의 주2항차 기항을 주3항차로 증대시키는 문제에 대해서는 해결될 것으로 전망했다.

또한 카페리항로의 운영을 활성화하기 위해 카페리선에 의한 승용차 여행 및 화물자동차 운송방안의 실현을 위해 노력하고, 중국측은 유관기관과 협의하여 빠른 시일내 자동차 운송이 시행될 수 있도록 노력하기로 했다고 부연설명했다.

