

제2편 해운 및 선박 법제 편

제2편 해운 및 선박 법제 편

제1장 남북한 해운·선박 관련 법제 비교

제1절 남북한 해운관련 법제 연구

I. 남북한 해운관련 법규 체계

1. 남북한의 해운관련 법체계

1) 북한

북한은 해운과 관련하여 『해운법』, 『해사감독법』, 『해상침수송법』과 같은 선법관련, 『항만법』, 『갑문법』, 『배길표식법』, 『수로법』, 『자유무역항규정』과 같은 해양시설관리법 등을 두고 있다. 북한의 해운제도는 해운법을 통해 분석할 수 있다. 북한의 해운법이 북한의 해운정책과 방향을 표현하는 것으로 볼 수 있기 때문이다. 북한은 항만법보다 6년 앞선 1980년 8월 최고인민회의 상설회의에서 해운법(총 9장 109조)을 채택하였다. 이후 해운법은 1998년과 2004년에 개정된 후 2013년 12월 마지막으로 개정되었고, 해운제도와 관련하여 총칙의 성격을 띄고 있다. 이에 배, 선원, 항해, 해상수송, 해난구조, 해상보험, 분쟁해결 뿐만 아니라 해운사업에 대한 지도통제에 대한 내용도 규율하고 있다.

1997년 제정된 해사감독법은 1999년, 2004년, 2006년, 2011년, 2013년 등 총 5차례에 걸쳐 개정되었다. 해사감독법은 기본 배설계의 심의, 배의 등록과 검사, 선원등록, 선원의 배기술자격검사, 해난사고의 처리, 해사사업에 대한 지도통제 등을 관할한다. 해상침수송법은 2006년에 제정된 후 2013년에 1차례 개정되었는데, 이법은 해상침수송 시 침수송자인 짐 보내는자와 받는 자의 사이에서 배짐증권, 배의 운임, 용선 등과 관련하여 분쟁이 발생 시 이에 대한 해결을 위해 제정¹⁾되었다.

2) 남한

남한의 경우 해상운송사업에 관한 일반법으로 해운법과 해상운송사업의 지원을 위한 해운산업육성법 등이 있다. 또한 해상운송의 출발점과 종착점으로서의 역할을 담당하는 항만에 관하여는, 항만시설 일반에 관한 항만법과 항만운송사업에 관한 항만운송사업법 등이 마련되어있다. 남한의 해운법²⁾은 총 7장 59개 조문으로 구성

1) 국가정보원, 『북한법령집』, 2008 참조; 법률출판사, 『조선민주주의인민공화국 법전(증보판)』, 2016.

되어 있으며, 해상운송 일반의 질서를 유지하고 해운업의 건전한 발전을 도모하기 위하여 제정되었다.

총칙적 성격을 띠고 있는 북한의 해운법과는 달리 남한의 해운법에서는 해상운송사업을 여객운송사업과 화물운송사업으로 구분하여 면허·운임 등에 대한 규제를 정하고 있다. 이중 화물운송에 관하여는 면허·운임 등의 규제 이외에 해상화물운송주선업·해운중개업·해운대리점업·선박임대업·선박관리업 등의 등록 기타 규제에 관한 규정을 두고 있다. 또한 해운산업육성법에서는 해운산업육성기본계획 및 해운산업합리화계획의 수립·공고를 비롯하여, 해운산업 및 조선에 대한 자금지원 등에 관하여 정하고 있다. 그밖에 해상운송과 관련하여는 ‘해상교통안전법(1986년 제정)’, ‘한국해운조합법(1961년 제정)’, ‘선박법(1982년 제정)’ 등이 마련되어 있다.

2. 남북한 해운관련 법체계 비교

해상운송은 지역간 경제활동을 통합시켜 주는 역할과 사람과 물자를 장소적으로 이동시킴으로써 부가가치를 창출하는 것에 기본원리를 두고 있다. 그러나 북한은 사회주의 경제체제 하에서 물류를 하나의 독립적인 산업이라 보기 보다는 사회와 경제활동의 주변산업으로만 인식³⁾하고 있다. 시장경제 원리 하에서 해상운송산업은 경제부문간 지역간 경제활동을 통합시켜 주는 역할과 사람과 물자를 장소적으로 이동시킴으로써 부가가치를 창출하는 중요한 산업이다.

[표 II-1] 남북한 해운법 법체계 비교

| | 조선민주주의인민공화국 해운법 | 대한민국 해운법 |
|--------|---|--|
| 제·개정사항 | 주체69(1980)년 8월 10일: 최고인민회의 상설회의 결정 제 16호로 채택 주체87(1998)년 11월 26일: 최고인민회의 상임위원회 정령 제282호로 수정보충 주체93(2004)년 9월 27일: 최고인민회의 상임위원회 정령 제685호로 수정보충 주체102(2013)년 12월 12일: 최고인민회의 상임위원회 정령 제3500호로 수정보충 | 법률 제14748호, 2017.3.21., 일부개정 |
| 체계 | 총 10장 111개 조문 | 총 7장 59개 조문 |
| 구성 | 제1장 해운법의 기본 제2장 배 제3장 선원 제4장 항해 제5장 해상수송 | 제1장 총칙 제2장 해상여객운송사업 제3장 해상화물운송사업 제4장 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업 |

2) 법률 제11690호, 2013.3.23., 타법개정 법률 제14748호, 2017.3.21., 일부개정

3) 강종희 외, 앞의 글, 364면.

| | |
|--|---|
| 제6장 배에 대한 봉사 제7장 해난구조 제8장 해상보험 제9장 해운사업에 대한 지도통제 제10장 분쟁해결 | 제5장 해운산업의 건전한 육성과 이용 자의 지원 제6장 보칙 제7장 벌칙 |
|--|---|

그러나 북한은 사회주의 경제체제를 기조로 하고 있는데 사회주의 경제체제 하에서 운송은 하나의 독립적인 산업이라기보다는 사회와 경제활동의 통합기능만을 인정하고 있는 것이다. 그렇다 보니 여전히 해운관련법제는 미비한 수준에 그쳐있는 상황이다. 이러한 특성은 해운관련 법제에서의 내용적 체계에 있어 잘 나타난다. 우리나라의 경우 해운법, 선원법, 선박법, 선박안전법, 개항질서법, 해상재해, 해상 보험 등으로 나뉘어져 있는 개별법제의 내용들이 북한은 해운법 안에 포괄적으로 모두 포함되어 있는 등 북한의 해운관련법은 법률체계⁴⁾에 있어 해운산업 전반을 관장한다 하더라도 체계적 구성이라고는 볼 수 없다.

Ⅲ. 북한법상 해운관련 규정 개관

1. 해운법 분석

1) 해운법의 연혁

북한의 『해운법』은 1980. 8. 10 최고인민회의 상설회의 결정 제16호로 채택하였고, 1998. 11. 26 최고인민회의 상임위원회 정령 제282호, 2004. 9. 27 최고인민회의 상임위원회 정령 제685호, 2013. 12. 12 최고인민회의 상임위원회 정령 제3500호로 수정보충 되었다.

해운법의 목적은 배 관리 운영과 취급에서 제도와 질서를 엄격히 하여 해상운수 발전에 이바지하는 것으로 명시하고 있다. 그리고 해운의 역할은 “전적으로 나라의 부강발전과 인민의 복지증진에 이용, 삼면이 바다로 둘러싸인 국가에서 무역을 발전시키기 위한 중요한 조건, 늘어나는 수송수요를 원만히 보장”하는 데 있다고 규정하고 있다.⁵⁾ 가장 최근인 2013년 개정된 북한의 해운법은 총 10장, 111조로 구성되어 있으며, 제1장부터 제10장까지 해운제도 전반에 대한 총칙성 내용들로 규정되어

4) 북한의 법체계는 사회주의 헌법을 최상위로 중요부문법·부문법(최고인민회의 법령으로 채택된 것), 최고인민회의 법령 및 결정, 국방위원회 위원장 명령, 국방위원회 결정·지시, 부문법(최고인민회의 상임위원회 정령으로 채택된 것)·정령, 규정(최고인민회의 상임위원회 결정에 의한)·최고인민회의 상임위원회 결정·지시, 규정(내각결정에 의한)·내각 결정·지시, 내각위원회 지시, 성 지시, 지방인민회의 결정, 지방인민위원회 결정, 지시 순으로 상위법규부터 하위법규까지 대체적으로 법제정비는 이루어지지 못하고 있는 것으로 보인다. 유육, “북한의 법체계와 북한법 이해방법”, 『통일과법률』, 법무부, 2011, 75면 참조.

5) 강종희·남정호·최성애·김정봉·김수진·이현동·황진화·심기섭, “통일시대 대비 남·북한 해양수산 협력방안”, 『기본연구2006-21』, 한국해양수산개발원, 2006, 358면.

있다. 여기에는 해운법의 기본개념 및 원칙에 해당하는 부분부터 배, 선원, 항해, 해상수송, 배에 대한 봉사, 해난구조, 해상보험, 해운사업에 대한 지도통제, 분쟁해결까지 모두 포함되어 있다.

2) 해운법의 주요내용

(1) 해운법의 기본

제1장 해운법의 기본은 총 10개의 조문으로 구성되어 있으면 해운법의 제정목적과 해운법제 전반의 기본원칙 등을 규정하고 있다.

가. 해운법 제1조: 해운법의 사명

먼저 해운법은 제1조 해운법의 사명에서 “조선민주주의인민공화국 해운법은 배관리운영과 취급에서 제도와 질서를 엄격히 세워 해상운수를 발전시키는데 이바지”함을 제정목적으로 하고 있음을 밝히고 있다. 이러한 해운법의 취지는 두 가지 특성을 지니고 있다.

가) 해운법제의 제정목적

첫째는 ‘해상운수 산업의 발전’이라는 해운법제의 제정목적의 명시규정이라는 점이다. 이는 남한의 해운법 제1조에서도 “이 법은 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건전한 발전과 여객·화물의 원활한 운송을 도모함으로써 이용자의 편의를 향상시키고 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 이바지하는 것을 목적으로 한다.”는 내용으로 역시 규정하고 있다.

남북 해운법의 제정목적에 있어 내용상 북한은 제도적 측면을, 남한은 자본주의체제하의 시장경제 영역 중시에 따른 공정한 경쟁과 이용자의 편의에 더 가중치를 주고 있다는 점에서 체제적 차이를 확인할 수 있다.

나) 모호한 ‘지도통제’ 특성

둘째는 북한 해운법 제1조에서 ‘제도와 질서를 엄격히 세워’에서 나타나는 사회주의 법제 고유의 체제수호를 위한 ‘지도통제’ 즉, 권위주의적 성격이다. 해운관련법제에서 총칙적 성격을 띄고 있기에 이러한 조항은 관련 하위법률에서도 함께 규정되고 있음을 확인가능하다. 대표적으로 해사감독법 제1조에서도 “조선민주주의인민공화국 해사감독법은 해사감독에서 제도와 질서를 엄격히 세워” 라고 규정하며 역시 ‘지도통제’의 내용을 규정하고 있다.

[표 II-2] 해운관련법제 제1조 비교

| 북한 해운법 제 1 조 해운법의 사명 | 남한 해운법 제 1 조 목적 | 해사감독법 제1조 해사감독법의 사명 | 해양법에 관한 국제연합 협약 [서문] |
|---|---|--|--|
| 조선민주주의인민공화국 해운법은 배관리운영과 취급에서 제도와 질서를 엄격히 세워 해상운수를 발전시키는데 이바지한다. | 이 법은 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건전한 발전과 여객·화물의 원활하고 안전한 운송을 도모함으로써 이용자의 편의를 향상시키고 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 이바지하는 것을 목적으로 한다. | “조선민주주의인민공화국 해사감독법은 <u>해사감독에서 제도와 질서를 엄격히 세워</u> ” | 이 협약을 통하여 모든 국가의 주권을 적절히 고려하면서, 국제교통의 촉진, 해양의 평화적 이용, 해양자원의 공평하고도 효율적인 활용, 해양생물자원의 보존, 그리고 해양환경의 연구, 보호 및 보전을 촉진하기 위하여 <u>해양에 대한 법질서를 확립하는 것이 바람직함을 인식</u> |

출처: 장명봉, 『최신북한법령집』, 북한법연구회, 2015; 법률출판사, 『조선민주주의인민공화국 법전(증보판)』, 2016, 참조

하지만 단순히 명문상 규정만으로 이를 사회주의 체제의 특성이라 보기 어려운 측면도 존재한다. 법제상 기본원칙 및 제정목적에 해당하는 내용으로 실질적 벌칙 조항이 있어 이를 강제하는 성격이 아니라면, 해양분야에서의 질서확립은 해양법에 관한 국제연합 협약의 서문에서도 “이 협약을 통하여 모든 국가의 주권을 적절히 고려하면서, 국제교통의 촉진, 해양의 평화적 이용, 해양자원의 공평하고도 효율적인 활용, 해양생물자원의 보존, 그리고 해양환경의 연구, 보호 및 보전을 촉진하기 위하여 해양에 대한 법질서를 확립하는 것이 바람직함을 인식”이라 규정하고 있는 등 피상적으로 규정의 내용만을 비교할 것이 아니라 해양관련 법제 전반에 대한 이해를 토대로 한 분석적 검토가 요구된다.

나. 해운법 제9조: 해운분야의 교류와 협조

가) 국제기구와의 교류·협조 강조

해운법 제9조는 “국가는 해운분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다.”고 명시하며 국제협력을 국가의 의무사항으로 규정하고 있다. 이처럼 북한이 법제에서의 명문화를 통한 국제협력을 강조하고 있는 것은 해운산업의 특성상 거래당사자가 외국기업(개인)일 경우가 많이 때문이다. 이는 하위법령인 해사감독법 제7조(해사분야의 교류와 협조) “국가는 해사분야에서 다른 나라, 국제기구들

과의 교류와 협조를 발전시킨다.” 뿐만 아니라 북한 해운법은 해운분야에서의 국제기구들과의 교류와 협조를 전반적으로 강조 하고 있다.

나) 체제차이에 따른 충돌방지

이는 사회주의 법제는 사회주의 국가들간의 동질성과 연대를 강조하는 경향을 보이는 반면, 자본주의국가들과는 투쟁 또는 긴장관계에 놓일 수밖에 없는 체제상 불가피한 질서확립 차원에서의 명문화라고도 볼 수 있다.

또한 이와 같이 통상의 기반 구축을 위한 분야는 국가간의 소통 원활과 안전보장을 위한 기술적인 내용을 다수 포함하고 있고, 관련 국제기구 가입 및 관련 국제협약의 준수가 기반이 되어 있기 때문에, 북한 법령에서도 대체로 다른 나라 및 국제기구들과의 교류와 협조, 그리고 관련 국제협약의 효력 등에 관한 규정을 공통적으로 두고 있는 점이 특징적이다.⁶⁾

다. 해운법 제10조: 해운관계 국제협약의 효력

가) 국제협약 효력인정에 대한 남북 기술(記述) 차이

북한 해운법 제10조는 북한이 승인한 해운관계 국제협약은 북한의 법과 같은 효력을 가진다고 규정⁷⁾하고 있다. 이에 대해 동일하진 않지만 남한 해운법 또한 제14조(사업개선의 명령), 제29조(운임 등의 협약), 제30조(사업개선 명령), 제37조(해운산업장기발전계획), 제45조(국제협약 등의 이행을 위한 조치)등에서 국제협약을 존중하는 취지를 반영하고 있다.

남북의 국제협약 효력의 인정에 있어서의 차이는 사회주의 법제의 특성상 북한은 국제법에 대한 국내법 우위의 원칙으로 국제법은 국가에 의하여 승인된 경우에만 국내법의 일부로서 국가에 대하여 효력을 가진다.⁸⁾ 하지만 남한의 경우 대한민국 헌법 제6조 제1항 “헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다.”에 따라 국제협약의 효력에 관한 일반규정이 없는 대신 헌법과 해운법 내 세부규정에서 국제협약 존중하는 취지 반영하는 조문만으로도 충분히 협약의 효력이 인정된다.

나) 해운관련법제전반에서 강조

6) 손희두, “북한 법령의 국제화 추세에 관한 연구”, 『연구보고 2010-10』, 한국법제연구원, 2010, 70면 참조.

7) 우리나라 해운법에서는 국제협약의 효력에 관한 일반적인 규정은 두고 있지 않지만, 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가지도록 헌법에 규정되어 있다.

8) 손희두, 앞의 글, 20면 참조.

북한 해운법 제9조와 마찬가지로 제10조의 국제협약 효력에 대한 내용 역시 해사감독법 제8조(국제해사협약의 효력), 제67조, 제80조, 제85조(해사감독기관의 임무) 등에서 함께 명시되어 있다. 이러한 규정은 해운과 선박이 해양을 통하여 국제사회와 밀접한 관련 하에 있음을 인식하고 있을 뿐만 아니라 국제사회에 대한 개방⁹⁾ 없이는 경제활로를 찾지 못한다는 현실문제를 북한 스스로가 인지하고 있음을 보여주는 것이다. 즉, 이 역시 해운산업의 특성상 거래당사자가 외국기업(개인)인 경우가 빈번히 발생할 수밖에 없음을 원인으로 개별법제 및 관계규정에서 제한적이지만 법제정비를 통해 국제기준을 도입하고 있음을 알 수 있다.

(2) 배

제2장 배는 총 10개의 조문으로 구성되어 있으면 배의 소유, 국적, 용선, 수리 등 배와 관련된 전반적인 사항들을 규율하고 있다.

가. 해운법 제11조: 배의 소유권과 등록

가) 사회주의헌법 제20조에 따라 개인의 소유 제한

북한 해운법 제11조는 “조선민주주의인민공화국에서 배는 국가 및 사회협동단체의 소유”를 규정하고 있다. 이는 북한 해운법제상 나타나고 있는 사회주의체제 특성 중 하나로 북한 사회주의 헌법 제20조는 모든 생산수단은 국가와 사회협동단체만 소유¹⁰⁾할 수 있음이 명시되어 있다. 또한 이는 동법 제22조 “배를 포함하여 토

9) 북한은 항행질서와 해상수송, 해상무역분야의 국제기구인 국제해사기구(IMO)에 1986년 4월 가입하였다.

10) ‘국가소유 = 전 인민적 소유’ 전체인민의 소유로서 국가가 가지고 있는 모든 재산을 『국가소유』라고 하는데, 이러한 소유는 협동단체소유권과 마찬가지로 사회주의적 소유의 한 형태로서 북한의 소유권제도 전반에 걸쳐 가장 중요한 권리로 인정되고 있다. 북한은 1946년 8월 19일 북조선임시인민위원회 결정 제58호로 공포된 『북조선임시인민위원회의 산업·교통운수·채신·은행 등의 국유화에 관한 법령』을 근거로 일체의 산업·교통운수·채신·은행 등을 무상으로 몰수하여 국유화하였고, 1947년 12월 22일에 북조선임시위원회 법령 제31호 『북조선 지하자원·삼림지역 및 수역의 국유화에 관한 결정서』에 따라 중요산업을 국유화하였으며, 1948년 11월 16일 내각 결정 제90호 『몰수재산 권리에 관한 규정』의 채택에 의하여 무주물을 국가에 귀속시킴으로써 국가소유권제도를 확립시키기에 이르렀다. 이러한 북한의 국가소유권의 특징으로서는 ①그 발생기초로서 국유화한 재산, 국가투자에 의하여 마련한 재산, 국가기업소의 생산물, 국가기관·기업소가 매입한 재산, 국가의 결정에 따라 국가기관·기업소에 넘어온 재산, 협동단체나 공민이 국가에 바친 재산, 그 밖에 국고회수를 민법은 규정하고, ②국가소유권은 그 대상의 범위에 있어서 제한이 없으므로 어떤 종류의 재산이든지 모두 대상으로 할 수 있으며, 국가의 경제명맥을 유지하는 중요재산들은 오직 국가소유권의 대상으로만 되는데, 특히 모든 자연부원, 인민경제 여러 부문의 중요공장, 기업소와 농촌경리부문에 복무하는 기업소, 수매양정, 도시경영, 중요상업 및 출판인쇄기업소, 항만, 은행, 교통운수, 채신기관, 방송기

지, 농기계, 중소 공장, 기업소 같은 것을 사회협동단체가 소유할 수”에서 다시 세부적으로 규정되어 있다. 즉, 북한에서 선박의 소유는 기본적으로 국가 및 사회협동단체로 한정하고 있기 때문에 선박을 대상으로한 ‘매매’ 역시 북한 해운법 제20조에 따라 “배관리운영기관, 기업소, 단체는 배를 팔고사거나 폐선시키려 할 경우 해당기관의 승인”을 받아야만 한다.

나) 남한은 ‘예외적인 경우’에 한해 소유 제한

남한 해운법에선 북한과 같이 소유권을 부여하는 것이 아니기 때문에 개인의 소유·매매 자체를 제한하지는 않지만 예외적인 경우에 한해 소유를 제한한다. 해운법 제49조 선박의 매매와 용대선의 제한 등 제①항 “해양수산부장관은 선복량(船腹量)을 알맞게 유지하고 해상안전과 항로질서를 유지하기 위하여 필요하다고 인정되면 대한민국 선박을 소유할 수 없는 자와의 선박의 매매[국적취득을 조건으로 하는 선체(船體)만을 빌린 선박(裸傭船)을 매수하는 경우를 포함한다] 또는 용대선을 제한하거나 특정 항로나 특정 구역에 선박을 투입하는 것을 제한하는 조치를 할 수 있다.”고 규정하고 있다. 하지만 해양수산부장관일지라도 제한조치를 하기 위해소는 제②항 “해양수산부장관은 제1항에 따른 제한 조치를 하려면 대상 선박의 크기, 종류, 선박의 나이, 항로 또는 구역 등 제한의 내용을 미리 고시하여야 한다. 이 경우 제한 내용의 예외를 인정하려는 때에는 그 요건과 절차 등을 포함하여 고시”하여야 한다.

다) 남북한 선박등록과정 상이(相異)

또한 동조 후항에서 북한의 국적을 가진 선박은 해사감독기관에 등록하고 선박의 국적증서를 받도록 의무화하고 있다.¹¹⁾ 이때 배국적증서를 발급하는 과정에서의 담

관, 각급학교 및 중요문화 보건시설 등은 국가소유만으로 인정되고, ③국가소유는 『전체 인민을 대표하는 국가』만이 유일한 소유주체가 되며, ④국가소유권은 점유·이용·처분의 권리를 내용으로 한다는 점에서 협동단체소유권 또는 개인소유권과 차이는 없지만 나라의 부강발전과 인민들의 복리향상을 위하여 재산을 제한 없이 점유·이용·처분한다는 점에서 다른 소유권과 그 내용을 달리하고, ⑤국가소유권은 많은 경우에 자기의 기관, 기업소를 통하여 소유권을 실현한다는 것 등이다. 사회주의사회에서 국가소유는 협동단체소유와 함께 국가의 경제적 기초를 이루며 인민경제발전에서 주도적 지위를 차지한다. 국가소유권은 국가가 그의 유일한 담당자로 되어있다는 점에서 개별적 협동단체가 그 담당자로 되어있는 협동단체소유권이나 공민이 그 담당자로 되어있는 개인소유권과 구별된다. 협동단체 소유권은 자기의 본진임무와 과업의 범위 안에서 그 재산을 점유, 이용, 처분할 권리를 가지며 개인소유권에서는 개인적 소비를 충족시키는 범위 안에서 그의 재산을 점유, 이용, 처분한 권리를 가진다. 국가소유권의 대상에는 제한이 없다. 나라의 모든 자연부원, 철도, 항공, 운수, 체신기관과 중요공장, 기업소, 항만, 은행은 국가만이 소유한다. 국가는 나라의 경제발전에서 주도적 역할을 하는 국가소유를 우선적으로 보호하며 장성시킨다. 손희두·박정원, 『북한법령용어사전(Ⅰ)-기초법 헌법편』, 2003.9, 한국법제연구원-법제처, 43면-197면 참조.

11) 강종희 외, 앞의 논문, 359면.

당기관과 절차에서도 남북은 차이를 보이고 있다.

[표 II-3] 남북한 선박등록

| | 남한 | 북한 |
|---------------|--|------------------|
| 배국적증서 발급기관 | 지방해양항만청 | 해사감독기관 (육해운성) |
| 배등록 절차 | 등기 또는 등록 ¹²⁾ (선박법 제8조 ¹³⁾) | 등록 (해운법 제11조) |

나. 해운법 제12조: 배의 국적취득

해운법 제12조는 “다른 나라 국적을 가졌던 배는 해당 나라에서 발급한 국적삭제 증서가 있어야 공화국국적을 소유할 수 있다.”고 규정하고 있다. 이는 선박 등록 시 기존 국가의 국적을 삭제하도록 강제하고 있으며, ‘단일국적’¹⁴⁾을 원칙으로 하는 국제법상 원칙¹⁵⁾을 수용하는 형태로 보인다.

이러한 국제법상 원칙은 『국적법저축의 일부문제에 관한 협약 (1930)』¹⁶⁾ ‘국적부여

12) 선박에는 등기 또는 등록의 제도가 있지만 선박국적의 증명이라는 공법적인 목적과 선박에 대한 소유권·저당권의 공시 등이라는 사법적인 목적의 관련에서 등기·등록제도의 위치부여는 각국에 따라 다르게 규정할 수 있음(『21세기 정치학대사전』 2010.1.5., 한국사전연구소).

13) -등기(사법적 절차): 선박등기법

-등록(공법적 절차): 선박국적증서 발급

선박법 제8조(등기와 등록): 국가법령정보센터(www.law.go.kr)

① 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 『선박등기법』 제2조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여야 한다.

② 지방해양항만청장은 제1항의 등록신청을 받으면 이를 선박원부(船舶原簿)에 등록하고 신청인에게 선박국적증서를 발급하여야 한다.

③ 선박국적증서의 발급에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 2013.3.23>

④ 선박의 등기에 관하여는 따로 법률로 정한다.

14) 선박은 등록국의 국적(선적)을 갖는다. 각국은 선박의 국적 허가의 조건을 결정할 수 있지만 국제법은 그 재량에 대해 규제. 국적은 국가가 선박에 대해 행정상, 입법상, 사법상, 사회상의 관할권 행사를 할 수 있다는 것을 결정하는 기본적 요소에 해당하기 때문에 선박의 국적은 중요한 문제에 해당. 국가는 자국민이 소유한 선박에 그 국적을 허가. 그 결과 평시에는 편의치적(便宜置籍 : flags of convenience)이 선주에게 선호되고, 전시(戰時)에는 포획회피를 위해 도피치적(flags of refuge)으로 판단. 이에 따라 국가는 타국적 선박에 자국적을 허가하는 것이 불가능하며 타국적 선박에 자국적을 부여하는 경우에는 그 이전의 국적 말소가 필요하게 되는 것임(『21세기 정치학대사전』 2010.1.5., 한국사전연구소).

15) 국제법상 국적부여에 관해 단일국적의 원칙을 준용하고 있음. 1930년 헤이그 국적법협약에 따라 단일국적주의 원칙 규정, 그 외 국제법 우선 원칙(노테봄 사건: ICJ), 이중국적자는 각각의 국민으로 간주될 수 있으나 이중국적자의 국적국 상호간에는 외교적 보호권 행사할 수 없고 제3국은 당사자에게 있어 ‘실효적 국적국’의 외교적 보호권만 인정.

16) 1930년 국제연맹의 주최에 의해 헤이그에서 개최된 제1회 국제법전편찬회의에서 성립한

에 관한 국제관습법 및 법원칙¹⁷⁾과 『해양법에 관한국제연합협약』 18)제 91 조(선박의 국적) “1.모든 국가는 선박에 대한 자국국적의 부여, 자국영토에서의 선박의 등록 및 자국기를 게양할 권리에 관한 조건을 정한다. 어느 국기를 게양할 자격이 있는 선박은 그 국가의 국적을 가진다. 그 국가와 선박간에는 진정한 관련이 있어야” 등의 북한이 승인한 국제협약들에 의해 북한법제에도 포함되었다.

다. 해운법 제13조: 공화국 국적배의 국기게양

해운법 제13조는 “공화국국적을 소유한 배에는 우리 나라 국기를 단다”고 규정하고 있으며, 북한 소유 선박과 북한선박관리회사의 선박은 북한 국기를 게양하도록 허용하고 있다. 이는 외국선의 용선 및 북한 등록을 허용하고 있는 것으로 볼 수 있어 국제 해운 관행을 어느 정도 수용한 부분이라 판단¹⁹⁾된다.

이에 대해 『해양법에 관한국제연합협약』은 제92조(선박의 지위)²⁰⁾ “1. 국제조약이

『국적법의 저촉에 관한 조약 [國籍法-抵觸-關-條約](헤이그 국적조약)』은 이중국적자(二重國籍者)나 무(無)국적자의 발생을 방지하기 위하여 체결된 국제조약으로 1930년 4월 12일 채택되어 1939년 7월 1일 발효된 ‘국적법의 충돌에 관한 약간의 문제에 관한 헤이그조약’이 주된 조약이지만, 관련된 조약으로 ‘이중국적의 어떤 경우에 있어서의 병역의무에 관한 의정서’(1930), ‘무국적의 어떤 경우에 관한 의정서’(1930), ‘무국적에 관한 특별의정서’(1930), ‘무국적자 지위에 관한 협약’(1954)과 ‘무국적자 감소에 관한 협약’(1961) 등이 있다. 특히 전문에서 “각 개인은 하나의 국적을 가져야 하고 또한 하나만 가져야 한다는 것을 인정시키는 것이 일반적 이익이다.”라고 하며 국적획일의 원칙을 확립하였다는 데에 의의가 있다(이병태, 『법률용어사전』, 2010.1.15., 법문북스. 참조).

- 17) 『Convention on Certain Questions relating to the Conflict of Nationality Laws』 THE HAGUE - 12 APRIL 1930

BEING CONVINCED that it is in the general interest of the international community to secure that all its members should recognise that every person should have a nationality and should have one nationality only.

- 18) 『United Nations Convention on the Law of the Sea』 SECTION 1. GENERAL PROVISIONS Article 91 Nationality of ships

1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship.

- 19) 각 국은 국제법에 기초하여 공해를 항행하는 선박에 자국의 국적을 허가하고 선박은 국적국의 국기 게양권을 갖음(한국사전연구사, 『21세기 정치학대사전』 2010.1.5.).

- 20) 『United Nations Convention on the Law of the Sea』 SECTION 1. GENERAL PROVISIONS Article 92 Status of ships

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

나 이 협약에 명시적으로 규정된 예외적인 경우를 제외하고는 선박은 어느 **한 국가의 국기만**을 게양하고 항행하며 공해에서 그 국가의 배타적인 관할권에 속한다. 선박은 진정한 소유권 이전또는 등록변경의 경우를 제외하고는 항행중이나 기항중에 그 국기를 바꿀 수 없다.”와 “2.2개국 이상의 국기를 편의에 따라 게양하고 항행하는 선박은 다른 국가에 대하여 그 어느 국적도 주장할 수 없으며 무국적선으로 취급될 수 있다.”를 역시 규정함으로써 ‘1국적, 1국기’ 원칙에 따르고 있다.

(3) 선원

가. 해운법 제23조(전항): 선원증

가) 신분증명서로서의 선원증

북한은 해운법 제23조 전항 “선원은 공화국선원증을 가져야 한다. 다른 나라로 다니는 선원에게 발급한 선원증은 공화국려권을 대신한다.”에 따라 선원증은 북한 선원들의 신분증명서의 기능도 가능하도록 허가해 주고 있다.

나) 남한 ILO 선원신분증명서 제도의 도입

우리나라도 『출입국관리법』이 2005. 3. 24 법률 7406호로 일부 개정되기 전까지는 선원수첩이 여권을 대신할 수 있었다. 하지만 『선원법』이 국제노동기구(ILO) 『2003년 선원신분증명서에 관한 협약 제185호』의 선원신분증명서 제도를 도입²¹⁾하면서 기존의 ‘선원수첩’²²⁾은 여권기능은 배제, 선원의 승무경력, 자격증명, 고용계약 등의 내용을 기록하는 역할만 하게 되고, 선원의 신분증명은 ‘선원신분증명서’가 대신할 수 있다.

『2003년 선원신분증명서에 관한 협약 제185호』²³⁾은 제6조 선원의 상륙, 통과

21) 선원법 제2조(정의): 국가법령정보센터(www.law.go.kr) 19. “선원신분증명서”란 국제노동기구의 『2003년 선원신분증명서에 관한 협약 제185호』에 따라 발급하는 선원의 신분을 증명하기 위한 문서를 말한다.

22) 선원법 제2조(정의): 국가법령정보센터(www.law.go.kr) 20. “선원수첩”이란 선원의 승무경력, 자격증명, 근로계약 등의 내용을 수록한 문서를 말한다.

23) 『CONVENTION REVISING THE SEAFARERS' IDENTITY DOCUMENTS CONVENTION, 1958』
Article 6 FACILITATION OF SHORE LEAVE AND TRANSIT AND TRANSFER OF SEAFARERS

4. Each Member for which this Convention is in force shall, in the shortest possible time, and unless clear grounds exist for doubting the authenticity of the seafarers' identity document, permit the entry into its territory of a seafarer holding a valid seafarer's identity document, when entry is requested for temporary shore leave while the ship is in port.

및 전선의 간소화 제4호 “이 협약이 발효 중인 각 회원국은 선박이 항내에 있는 동안 일시상륙을 목적으로 입국이 요청될 경우, 가능한 한 최단기간 내에 그리고 선원신분증명서의 진위가 의심스럽다는 명확한 근거가 없는 한 유효한 선원신분증명서를 소지한 선원의 자국 영역으로의 입국을 허가한다.²⁴⁾”의 규정에 따라 출입국관리법 제14조 제②항 “출입국관리공무원은 제1항에 따른 신청을 받으면 다음 각 호의 서류를 확인하여야 한다. 다만, 외국과의 협정 등에서 선원신분증명서로 여권을 대신할 수 있도록 하는 경우에는 선원신분증명서의 확인으로 여권의 확인을 대신할 수 있다”로 위의 사항이 반영되어 과거 선원의 입출국시 선원수첩만 소지하면 되던 것을 여권을 소지해야만 하는 것으로 지금은 개정되었다.

나. 해운법 제23조(후항): 선원증

동조 후항은 새로운 기술과 장비 적용된 선박 도입 시의 혼란을 막기 위한 규정²⁵⁾이다. 다른 나라에서 새로 산 배에는 그 배의 설비조작을 위하여 다른 나라 선원증을 소유한 선원을 일정한 기간 승선시킬수 있도록 명시하고 있는데 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 제11조에서 (기술협력증진) “1. 이 협약의 당사국은 기구와의 협의와 기구의 원조하에 다음 사항에 대한 기술원조를 요청하는 당사국에 대한 지원을 증진한다.”고 규정하고 있다.

(4) 항해: 해운법 제33조(배길표식물의 설치와 관리)

제33조는 “배길표식기관은 자연지리적조건에 맞게 통일적인 배길표식체계를 세우고 현대적인 배길표식물을 설치하여야 한다. 설치한 배길표식물은 정상적으로 관리하여야”한다고 규정함으로써 관련기관에 의무를 부과하고 있다. 이는 이 중 어느 하나만을 수행하는 것이 아니라 ‘체계→설치→관리’라는 과정 전반에 대한 의무이다.

이와 관련하여 북한은 배길표시법²⁶⁾에서 세부적인 내용을 규정하고 있고 남한은 항로표지법 제3조²⁷⁾와 제5조²⁸⁾에서 이를 명시하고 있다. 이 역시 국제법이 수용된

24) 국가법령정보센터(검색일: 2013-08-01, www.law.go.kr)

25) 손희두, “북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구”, 『연구보고 2008-16』, 한국법제연구원, 2008, 14면.

26) 2004. 3. 17 최고인민회의 상임위원회 정령 제319호 채택.

27) 항로표지법 제3조(항로표지 개발에 관한 계획의 수립·시행)

- ① 해양수산부장관은 안전하고 효율적인 해상교통의 환경을 조성하기 위하여 10년 단위로 항로표지 개발에 관한 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.
- ② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. 1. 항로표지 개발에 관한 기본방향 및 추진목표 2. 항로표지 개발에 관한 기술의 연구 3. 항로표지 개발에 관한 투자계획 4. 항로표지 개발에 관한 국제협력 5. 그 밖에 항로표지의 개발을 위하여 필요한 사항
- ③ 해양수산부장관은 기본계획의 타당성 여부를 5년마다 검토하고 이를 조정하여야 한다.

조항 중의 하나로 해양법에 관한 국제연합 협약 제262조 “식별표지와 경고신호이
절에 언급된 시설과 장비는 등록국이나 소속 국제기구를 나타내는 식별표지를 부착
하며, 권한있는 국제기구에 의하여 설정된 규칙과 기준을 고려하여, 해상안전과 항
공운항 안전을 보장하기 위하여 국제적으로 합의된 적절한 경고신호를 갖춘다.”고
규정하고 있다.

북한에서 선박안전관리²⁹⁾ 의무는 선박운영기관에 있고, 여기에서는 선박의 항행
을 위해 획적인 조직, 혁명적 규율 및 질서 확립(33조)외에도 본 장에서는 물자공
급 시스템도 갖추도록 하고 있다. 만약 항해준비 상태 점검 결과 불비시 출항을 중
지하도록³⁰⁾하고 있다(34조). 그리고 선박은 해상충돌방지규칙³¹⁾을 준수하고, 당해수
역의 특별항행 규칙과 정박은행규칙을 준수하도록 하고 있다.

(5) 해상수송³²⁾

-
- ④ 해양수산부장관은 해상에서의 환경 변화 또는 새로운 항로표지 방식의 도입 등에 따라
기본계획을 변경할 필요가 있다고 인정되는 때에는 이를 변경할 수 있다.
- ⑤ 해양수산부장관은 기본계획에 따라 매년 항로표지 개발에 관한 시행계획을 수립·시행
하여야 한다
- 28) 항로표지법 5조(항로표지의 설치·관리)
- ① 항로표지는 해양수산부장관이 설치·관리한다. ② 해양수산부장관은 항로표지의 설치·관
리를 위하여 항로표지의 제작·수리장비 및 선박 등 필요한 시설·장비를 확보하고 이를
유지하여야 한다. ③ 해양수산부장관은 항로표지의 기능 및 규격에 관한 기준을 정한 경
우 이를 고시하여야 한다. ④ 제1항에도 불구하고 자기의 사업 또는 업무에 상시적으로
사용하기 위한 경우에 한하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 허가를
받은 자는 항로표지를 설치·관리할 수 있다.
- 29) 남한의 경우 선박안전법의 경우 원칙적으로 대한민국(민)소유의 선박에게만 한정하여
적용되어야 하지만 제68조(항만국통제) 규정은 예외로 국적을 구분하지 않고 모든 선박
들에 적용된다.
- 선박안전법 제3조(적용범위)
- ① 이 법은 대한민국 국민 또는 대한민국 정부가 소유하는 선박에 대하여 적용한다. 다
만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 그러하지 아니하다.
- <개정 2010.4.15>
1. 군함 및 경찰용 선박
 2. 노와 상앗대만으로 운전하는 선박
 - 2의2. 『어선법』 제2조제1호에 따른 어선
 3. 제1호, 제2호 및 제2호의2 외의 선박으로서 대통령령이 정하는 선박
- ② 외국선박으로서 다음 각 호의 선박에 대하여는 대통령령이 정하는 바에 따라 이 법의
전부 또는 일부를 적용한다. 다만, 제68조의 규정은 모든 외국선박에 대하여 이를 적용한
다.
- 30) 계속적으로 운항하기 위해서는 중앙해사감독기관의 검사를 받아야 함을 의미(손희두,
“북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구”, 『연구보고 2008-16』, 한국법제연구원
2008, 12면).
- 31) 해사안전법 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다
17. “항행장애물”(航行障礙物)이란 선박으로부터 떨어진 물건, 침몰·좌초된 선박 또는 이
로부터 유실(遺失)된 물건 등 해양수산부령으로 정하는 것으로서 선박항행에 장애가 되
는 물건을 말한다.
- 32) 북한 해운법에서는 전체적으로 해상물류에서의 계획성, 신속성, 효율성, 경제성을 강조
하는 규정들을 많이 두고 있다. 이것은 해상물류가 대부분 사적 경제영역으로 되어 있는

가. 해운법 제36조: 해상수송계획의 작성과 진행³³⁾

해상수송에 있어 배관리 운영기관, 기업소, 단체의 기본임무를 규정하고 있는 제5장은 2006년 『해상집수송법』 채택³⁴⁾ 이후 해운법에서 포괄적으로 규정하던 해상집수송 문제에 대한 구체적인 내용에서 역으로 『해상집수송법』의 적용을 받고 있다. 하지만 이러한 법체계상 오류에도 대외 해상무역 집수송이 국제협약의 영향을 받게 되며 발생하게 되는 복잡한 문제들을 신속 정확하게 해결할 구체적인 대책 요구 또한 존재한다.

나. 해운법 제38조: 우리나라 짐의 우선수송

북한의 해운법에 나타난 해운의 정책 중 가장 대표적인 것은 자국화물 우선적취제도이다. 제38조는 “배관리운영기관, 기업소, 단체는 우리 나라의 짐부터 먼저 신어 날라”것을 규정하고 있다. 북한의 수출입 물량이 많지 않고 선박이 부족하기에 북한내 경제계획의 차질 방지를 위해 특별규정 마련³⁵⁾ 차원에서 자국화물 우선적취제도를 통해 자국의 화물수송에 만전을 꾀하고 있는 것으로 보인다.

한편 북한에서는 외국용선도 인정을 하고 있는데, 이 내용은 1980년 해운법 이후 지금까지 계속해서 포함되어 왔다.³⁶⁾ 북한의 통상인프라와 관련해서 살펴보더라도, 해운법은 여전히 자국 화물 우선적취제도와 자국선박에 대한 자국화물 유보를 명시

자본주의 국가들과는 달리 선박이 국·공유로 되어 있어 법적으로 주지시킬 필요가 있기 때문이며 해상물류가 국가경제에서 많은 비중을 점점 차지하고 있다는 점을 반증한다. // 손희두, “북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구”, 『연구보고 2008-16』, 한국법제연구원 2008, 17면.

- 33) 북한 해운법에서는 전체적으로 해상물류에서의 계획성, 신속성, 효율성, 경제성을 강조하는 규정들을 많이 두고 있다. 이것은 해상물류가 대부분 사적 경제영역으로 되어 있는 자본주의 국가들과는 달리 선박이 국·공유로 되어 있어 법적으로 주지시킬 필요가 있기 때문이며 해상물류가 국가경제에서 많은 비중을 점점 차지하고 있다는 점을 반증한다. // 손희두, “북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구”, 『연구보고 2008-16』, 한국법제연구원 2008, 17면.

- 34) 2006. 1. 12 최고인민회의 상임위원회 정령 제1522호 채택

해상집수송법은 총7장 76개 조항으로 구성(제1장 해사집수송법의 기본, 제2장 짐수송자, 제3장 짐보내는자와 받는다, 제4장 배집증권, 제5장 배운임, 제6장 용선, 제7장 분쟁해결의 체계) 해상집수송법은 모든 규정들이 국내해상집수송과 대외해상집수송에서 같이 적용할 수 있는 규정들로 통일되어 있으며 개별규정에서 예외를 두고 있지 않은 것이 특징이고 해운법을 보다 구체화한 규정들로 구성. 하지만 해상집수송법의 효력과 관련하여 해당법령의 조문들은 해운법의 효력에 영향을 미치지 않고 해운법도 여전히 효력을 가지나 같은 문제를 서로 달리 규정하였다면 해상집수송법에 준하여 해결해야 한다고 설명하고 있어 해상집수송법이 해운법에 특별법적인 지위가 부여되어 있음을 알 수 있음(손희두, “북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구”, 『연구보고 2008-16』, 한국법제연구원 2008, 43면-46면 참조).

- 35) 강중희 외, 앞의 논문. 361면.

- 36) 강중희 외, 위의 논문, 361면.

한 ‘자국선 우선주의’를 표방하고 있다. 이것은 자국 선박과 화물에 대한 수요와 공급을 일정수준에서 보장하려는 노력의 일환이라고 할 수 있지만 자국 외의 선박 및 화물에 대한 차별대우를 의미함으로써 공정한 경쟁을 기초로 하는 외국의 선박회사들이 불리한 지위에 놓인다는 점에서 북한에 장기적으로 마이너스로 작용할 가능성이 크다. 이외에도 북한 해운법은 북한 선박에 의한 연안물류의 독점(해운법 제37조), 북한 수역에서의 해난구조 및 인양작업에 대한 북한 해난구조기관 이용(해운법 제71조) 등과 같은 자국 우선주의를 여러 곳에서 표방하고 있다.

(6) 배에 대한 봉사: 해운법 제63조(다른나라 배의 대리업무)

북한 항만에서 외국선박의 업무는 선박대리기관이 하도록 규정하고 있다. 그리고 이에 필요한 비용을 미리 선납하도록 하고 있다. 북한의 해상물류관련법에서는 외국선박에 대해서 선박대리기관 이용을 의무화하고 있다.

즉, 외국선박의 영입에 대한 일반적인 대리업무(해운법 제63조), 외국선박의 수리(해사감독법 제11조), 외국선박의 운항검사(해사감독법 제23조), 외국선박의 해난사고 보고(해사감독법 제41조)등의 경우 외국선박은 선박대리기관을 통해서만 할 수 있도록 규정하여 외국선박의 업무에 대해 불합리한 제한을 가하고 있는 것이다. 이러한 제한은 외국선박의 자유로운 활동을 제약하는 요소로 작용하고 있으며, 또한 불필요한 비용지출을 수반하게 하고 있기 때문에 개선될 필요가 있다.

또한 북한의 항만에서 도선용은 의무화하고 있고, 예선은 필요한 경우에 사용하도록 하고 있다. 해상보험은 의무적으로 가입하도록 하고 있고, 외국보험기관의 재보험도 인정하고 있다. 그러나 북한 내에서의 해난구조 및 인양작업은 북한 해사당국만이 하도록 하고 있다.³⁷⁾

(7) 해운사업에 대한 지도통제

1980년 북한 해운법의 제정 이후 두 차례 개정이 진행되면서 1998년 북한 해운법 개정 내용 중 가장 큰 특징은 해운산업에 대한 ‘지도 통제’라는 장이 추가되었다는 점이다.

북한에서는 국가의 해운정책을 철저히 관철하기 위해 해운산업에 대해 지도통제를 한다고 밝히고 있다(94조). 해운사업에 대해서는 내각의 통일적지도하에 중앙해운기관인 육해운성이 실시하도록 규정(95조)하고 있으며, 국가계획기관과 자재공급기관, 노동행정기관, 재정은행기관은 해운사업에 필요한 설비를 제공하고, 자재, 자금을 제때에 보장하도록 밝히고 있다(97조). 또한 해운관련 과학연구기관은 과학기술적 문제를 해결하도록 하고 있다(96조).³⁸⁾

37) 강중희 외, 위의 논문, 362면.

38) 강중희 외, 위의 논문, 363면

3) 북한 해운법(2013년)의 특징

[표 II-4] 북한 해운법(2013년)의 특징

| 특 징 | 내 용 | 관련조항 |
|-----------------------------|---|------------|
| 사회주의체제의 특성 | 개인의 선박 소유·매매 제한 | 해운법 제11조 |
| | 해운에 대한 지도통제 | 해운법 제9장 |
| 국제법 원칙 수용 (유엔 해양법 협약) | 선박의 단일국적 원칙 | 해운법 제12조 |
| | 1선박, 1국기 계양의 원칙 | 해운법 제13조 |
| | 안전항해를 위한 선박에 소속식별표지부착 | 해운법 제33조 |
| 자국우선주의 | 자국화물부터 우선 운송 | 해운법 제38조 |
| | 북한 선박에 의한 연안물류의 독점 | 해운법 제37조 |
| | 북한 수역에서의 해난구조 및 인양작업에 대한 북한 해난구조기관 이용 | 해운법 제71조 |
| 외국선박 관련규정 | 외국선박의 영업에 대한 일반적인 대리업무 | 해운법 제63조 |
| | 외국선박의 수리 | 해사감독법 제11조 |
| | 외국선박의 운항검사 | 해사감독법 제23조 |
| | 외국선박의 해난사고 보고 | 해사감독법 제41조 |

2. 해상집수송법 분석

1) 해상집수송법의 제정

북한의 해상집수송법은 2006년 1월 12일 최고인민회의 상임위원회 정령 제1522호 채택된 후 2013년 12월 12일 최고인민회의 상임위원회 정령 제3500호로 수정보충되었다. 해상집수송법은 총7장 76개 조항으로 구성(제1장 해사집수송법의 기본, 제2장 집수송자, 제3장 짐보내는자와 받는다, 제4장 배짐증권, 제5장 배운임, 제6장 용선, 제7장 분쟁해결의 체계)되어 있으며, 대내외 해상화물 운송을 규제하고 있다.

[표 II-5] 북한 해상집수송법의 구성 및 체계

| 구분 | 내용 |
|---------------|---------------------------------|
| 1장 해상집수송법의 기본 | 해상집 수송법의 일반원칙과 목적제시 및 적용대상 |
| 2장 짐수송자 | 짐수송자(운송자)의 책임과 의무 |
| 3장 짐보내는자와 받는자 | 짐보내는자와 받는자의 의무, 책임 및 책임의 면제 |
| 4장 배짐증권 | 배짐증권 ³⁹⁾ 의 발급 및 효력 등 |
| 5장 배의 운임 | 배의 운임지불방법 및 보상 |
| 6장 용선 | 용선의 형태, 종류, 의무등 |
| 7장 분쟁해결 | 분쟁해결방법 및 손해보상 |

2) 해상집수송법의 특징

(1) 대내외 해상화물운송

‘해상집수송법’은 “모든 규정이 국내(북) 해상집 수송과 대외 해상집 수송에 다 같이 적용할 수 있는 규정들로 통일돼 있는 것”이 특징이다. 이에 따라 법은 “우리 나라 당사자들 사이 또는 우리나라 당사자와 다른 나라 당사자 사이에 해상집 수송 계약을 맺고 이행하는 해상집 수송에 적용한다. 런던수송계획에 따라 계약을 맺고 리행하는 해상집수송에도 이 법을 적용한다.”(제5조)고 규정하면서 어느 한쪽에만 적용되는 조항은 두지 않았다. 제2장에 ‘짐수송자’라는 항목을 따로 두고 화물 수송자의 권리와 의무, 책임의 조건과 기간, 책임 제한 및 면제 등을 보다 자세히 규정했다. 이는 해상집수송법의 모든 규정들이 국내해상집수송과 대외해상집수송에서 같이 적용할 수 있는 규정들로 통일되어 있으며, 개별규정에서 예외를 두고 있지 않음을 뜻한다.

(2) 해운법의 구체화

북한은 종전에는 해운법 제1장 제26조를 통해 해상화물 운송을 규제했지만 “해상 운수 분야에서 제도와 질서를 강화하고 수송관계 당사자들의 권리와 이익을 공정하게 보호하며 해상운수를 발전시키기 위해해운법의 불비한 규정을 수정 보충하고 거기에서 규정하지 않은 문제를 새롭게 규정했다.”고 해상집수송법의 제정목적을 밝히고 있다. 또 “우리 나라(북한)에서 날을 따라 늘어나는 해상집 수송과 관련해 대외 해상무역집 수송이 여러 나라의 각이한 대상을 상대로 국제협약과 국내법의 영향

39) 선하증권의 북한어

속에서 진행돼 많은 복잡한 문제가 발생했다.”며 “이와 같은 현실은 해상집 수송과 관련한 여러 가지 복잡한 문제를 신속 정확히 해결할 수 있는 구체적인 법률적 대책을 요구했다”고 하며 이 같은 “현실적 요구를 충분히 반영”해 새로운 법을 제정했다고 설명⁴⁰⁾하고 있다.

[표 II-6] ‘배짐증권’과 ‘선하증권’ 비교

| 배짐증권 | 선하증권 | 비고 |
|---|---|--|
| <p>제37조(대리인에 의한 배짐증권발급)</p> <p>배짐증권은 짐수송자의 위임에 따라 대리인이 발급할 수 있다. 이 경우 위임장이 있어야 한다.</p> <p>대리인은 발급한 배짐증권을 짐수송자의 승인밑에 짐보내는자에게 넘겨주어야 한다. 배짐증권에 한 선장의 수표는 짐수송자가 수표한 것으로 인정한다.</p> <p>제38조(배짐증권의 재발급)</p> <p>짐수송자는 배짐증권을 발급한 후에 짐보내는자, 짐받는자 또는 용선자가 배짐증권을 다시 발급하여 줄것을 요구할 경우 이미 발급한 것을 회수하고 재발급하여 줄 수 있다.</p> <p>어찌할 수 없는 사유로 발급한 배짐증권을 제때에 회수할 수 없을 경우에는 짐보내는자, 짐받는자 또는 용선자로부터 정한 기간 안에 돌려주겠다는 담보서를 받고 재발급하여 줄 수 있다.</p> <p>제39조(배짐증권의 양도)</p> <p>지시식으로 발급된 배짐증권은 양도할 수 있다. 이 경우</p> | <p>제854조 (선하증권 기재의 효력) ①제853조제1항에 따라 선하증권이 발행된 경우 운송인과 송하인 사이에 선하증권에 기재된 대로 개품운송계약이 체결되고 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정한다.</p> <p>②제1항의 선하증권을 선의로 취득한 소지인에 대하여 운송인은 선하증권에 기재된 대로 운송물을 수령 혹은 선적한 것으로 보고 선하증권에 기재된 바에 따라 운송인으로서 책임을 진다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제855조 (용선계약과 선하증권) ①용선자의 청구가 있는 경우 선박소유자는 운송물을 수령한 후에 제852조 및 제853조에 따라 선하증권을 발행한다.</p> <p>②제1항에 따라 선하증권이 발행된 경우 선박소유자는 선하증권에 기재된 대로 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정한다.</p> <p>③제3자가 선의로 제1항의 선하증권을 취득한 경우 선박소유자는 제854조제2항에 따라 운송인으로서 권리와 의무가 있다. 용선자의 청구에 따라 선박소유자가</p> | <p>북한법에서 배짐증권을 대리인이 발급 받기 위해서는 위임장을 필요로 하지만 선하증권의 경우 필요가 없다.</p> |

40) [연합뉴스] “北, 해상운송 총괄 ‘해상집수송법’ 제정”; 2007-10-26, <http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0001797723>
<검색일: 2013-06-30>.

| | | |
|---|--|--|
| <p>배짐증권에 따르는 권리와 의무도 함께 넘어간다.</p> <p>제41조(배짐증권의 비고란에 밝힐 내용)</p> <p>배짐증권을 발급하는 짐수송자는 배짐증권에 밝힌 짐의 품명, 수량, 포장, 표식, 무게 또는 겉보기상태 같은것이 넘겨받은 짐과 맞지 않거나 맞지 않는다고 의심되는 경우 그 사실을 배짐증권의 비고란에 밝힐 수 있다.</p> <p>제42조(결함없는 배짐증권의 효력)</p> <p>배짐증권의 비고란에 결함을 밝히지 않은 경우에는 짐수송자가 짐보내는자로부터 배짐증권에 밝힌 상태의 짐을 정확히 넘겨받은 것으로 인정한다.</p> <p>결함이 없는 배짐증권이 제3자에게 넘어간 경우에는 그 기재 내용과 반대 되는 주장을 할 수 없다.</p> <p>제43조(배짐증권의 앞면과 뒷면 기재내용의 효력)</p> <p>배짐증권의 앞면과 뒷면에 기재한 내용이 서로 모순될 경우에는 앞면의 기재내용을 우선적으로 적용한다.</p> <p>제44조(통과 및 현대짐수송에 따르는 배짐증권의 발급)</p> <p>해상수송을 포함하는 통과 또는 현대짐수송을 할 경우에는 통과 및 현대짐수송에 따르는 배짐증권을 발급한다. 이 경우 그 배짐증권은 해상짐수송과 관련하여 발급한 배짐증권과 같은 효력을 가진다.</p> | <p>제3자에게 선하증권을 발행한 경우에도 또한 같다.</p> <p>④제3항의 경우에 그 제3자는 제833조부터 제835조까지 및 제837조에 따른 송하인으로 본다.</p> <p>⑤제3항의 경우 제799조를 위반하여 운송인으로서의 의무와 책임을 감경 또는 면제하는 특약을 하지 못한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제856조 (등본의 교부) 선하증권의 교부를 받은 용선자 또는 송하인은 발행자의 청구가 있는 때에는 선하증권의 등본에 기명날인 또는 서명하여 교부하여야 한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제857조 (수통의 선하증권과 양륙항에 있어서의 운송물의 인도) ①양륙항에서 수통의 선하증권 중 1통을 소지한 자가 운송물의 인도를 청구하는 경우에도 선장은 그 인도를 거부하지 못한다.</p> <p>②제1항에 따라 수통의 선하증권 중 1통의 소지인이 운송물의 인도를 받은 때에는 다른 선하증권은 그 효력을 잃는다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제858조 (수통의 선하증권과 양륙항 외에서의 운송물의 인도) 양륙항 외에서는 선장은 선하증권의 각 통의 반환을 받지 아니하면 운송물을 인도하지 못한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제859조 (2인 이상 소지인의 운송물인도청구와 공탁) ①2인 이상의 선하증권 소지인이 운송물의 인도를 청구한 때에는 선장은 지체없이 운송물을 공탁하고 각 청구자에게 그 통지를 발송</p> | |
|---|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>하여야 한다.</p> <p>②선장이 제857조제1항에 따라 운송물의 일부를 인도한 후 다른 소지인이 운송물의 인도를 청구한 경우에도 그 인도하지 아니한 운송물에 대하여는 제1항과 같다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제860조 (수인의 선하증권소지인의 순위) ①제859조에 따라 공탁한 운송물에 대하여는 수인의 선하증권소지인에게 공통되는 전 소지인으로부터 먼저 교부를 받은 증권소지인의 권리가 다른 소지인의 권리에 우선한다.</p> <p>②격지자에 대하여 발송한 선하증권은 그 발송한 때를 교부받은 때로 본다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제861조 (준용규정) 제129조·제130조·제132조 및 제133조는 제852조 및 제855조의 선하증권에 준용한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제862조 (전자선하증권)</p> <p>①운송인은 제852조 또는 제855조의 선하증권을 발행하는 대신에 송하인 또는 용선자의 동의를 받아 법무부장관이 지정하는 등록기관에 등록을 하는 방식으로 전자선하증권을 발행할 수 있다. 이 경우 전자선하증권은 제852조 및 제855조의 선하증권과 동일한 법적 효력을 갖는다.</p> <p>②전자선하증권에는 제853조제1항 각 호의 정보가 포함되어야 하며, 운송인이 전자서명을 하여 송신하고 용선자 또는 송하인이 이를 수신하여야 그 효력이 생긴다.</p> <p>③전자선하증권의 권리자</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>는 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 작성한 다음 전자선하증권을 첨부하여 지정된 등록기관을 통하여 상대방에게 송신하는 방식으로 그 권리를 양도할 수 있다.</p> <p>④제3항에서 정한 방식에 따라 배서의 뜻을 기재한 전자문서를 상대방이 수신하면 제852조 및 제855조의 선하증권을 배서하여 교부한 것과 동일한 효력이 있고, 제2항 및 제3항의 전자문서를 수신한 권리자는 제852조 및 제855조의 선하증권을 교부받은 소지인과 동일한 권리를 취득한다.</p> <p>⑤전자선하증권의 등록기관의 지정요건, 발행 및 배서의 전자적인 방식, 운송물의 구체적인 수령절차와 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>제864조 (해상화물운송장의 효력) ①제863조제1항의 규정에 따라 해상화물운송장이 발행된 경우 운송인이 그 운송장에 기재된 대로 운송물을 수령 또는 선적한 것으로 추정한다.</p> <p>②운송인이 운송물을 인도함에 있어서 수령인이 해상화물운송장에 기재된 수하인 또는 그 대리인이라고 믿을 만한 정당한 사유가 있는 때에는 수령인이 권리자가 아니라고 하더라도 운송인은 그 책임을 면한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> | |
|--|--|--|

즉, '해상집수송법'은 또한 "국제협약과 국내법, 해상 집수송 실무와 학설에 취급돼 있는 전반적인 문제들을 법 규정으로 반영함으로써 기존 '해운법'의 내용을 구체화한 규정들로 구성되어 있다. 하지만 해상집수송법의 효력과 관련하여 해당법령의 조문들은 해운법의 효력에는 영향을 미치지 않는다. 해상집수송법의 제정에도 해운법 역시 관련 사안에 대해 여전히 효력을 행사할 수 있다.

(3) 해운법에 특별법적 지위

그러나 해상집수송법과 해운법이 같은 문제를 서로 달리 규정하고 있다면 해상집수송법에 준하여 해결해야 한다고 하고 있다. 법은 이 가운데 제2장에 '집수송자'라는 항목을 따로 두고 화물 수송자의 권리와 의무, 책임의 조건과 기간, 책임 제한 및 면제 등을 보다 자세히 규정했다. 예컨대 '해운법'에서는 '수송자는 배를 정해진 기일까지 짐 싣는 항에 대야 한다.'고만 했지만 '해상집수송법'은 '어찌할 수 없는 사유로 계약에서 정한대로 기일을 보장하지 못할 경우에는 계약 상대방에 다른 배를 보장하거나 기일을 연장해 줄 것을 제기할 수 있다. 이 경우 계약 상대방은 2일 안으로 답변하며 답변이 없으면 짐 수송자의 제기에 동의한 것으로 인정한다.'고 명시했다. 이는 해상집수송법이 해운법에 있어 특별법적인 지위에 있음을 의미한다.

(4) 해상화물 손해보상액 산정 기준 마련

'해상집수송법'은 아울러 '해운법'에 없는 새로운 내용도 신설⁴¹⁾하였는데, 여기에는 화물의 안전한 수송을 위해 선박의 시설 및 규모를 규정한 '항해감당력 보장의무', 화물 수송자의 책임 제한과 면제 등이 포함⁴²⁾되어 있다. 기존 '해운법'은 화물 손해에 대해 외국의 당사자에 대한 책임은 국제협약에 따른다고 다소 모호하게 규정했지만, 이번 '해상집수송법'은 계약에서 달리 정하지 않은 화물 손실·손상시 보상액을 포장 및 단위당 666.67SDR(특별인출권, 1SDR=1.48달러) 또는 1kg당 2SDR 가운데 더 높은 금액을 한도로 제한한다(제23조)고 적시했다.

또한 화물운송 지연에 따른 손해보상액은 운임총액 이하로 제한하고, 운송비용 지불일로부터 30일이 지날 경우 수송자는 화물의 경매처분 소송을 제기(제19조)할 수 있도록 했다. 이와 함께 수송자의 책임면제 조건을 12개 항으로 나열했는데 수송자가 화물의 보관 관리를 잘못해 생긴 손해에 대해서는 책임이지만 배의 관리, 항해와 관련한 '항해상의 실수'로 인한 화물 손해에 대해서는 책임을 지지 않는다(제21조)는 내용도 있다.⁴³⁾

41) 선박의 항해감당력 보장의무는 해운법에 규정되어 있지 않기에 『해상집수송법』이 새로 규정되었다(림영찬, “해상집수송에 관한 공화국법의 개선완성”, 『정치법률연구』, 제22호, 과학백과사전출판사, 2010, 19면 참조).

42) 이 조항에 대해 해상수송계약에서 수송자의 항해감당성보장의무의 기간을 해당 배가 짐 싣는 항구에 배를 댈 때부터 목적항구에 짐을 부릴 때까지로 규정한 것으로 보는 견해가 존재한다(고현철, “해운법상 법의 저촉에 대한 일반적 이해”, 『정치법률연구』, 제22호, 과학백과사전출판사, 2008 제2호, 37면 참조).

43) 림영찬, “해상집수송에 관한 공화국법의 개선완성”, 『정치법률연구』, 제22호, 과학백과사전출판사, 2010 제4호, 19면.

3. 해사소송관계법 분석

1) 해사소송관계법의 제정

북한은 2011년 1월 19일 해사소송관계법을 제정하였다. 해사소송관계법은 총 5장 60조로 구성되어 있으며 해운법제에서의 분쟁해결에 관계된 부분을 세부적으로 규정하고 있다.

2) 해사소송관계법의 특징

(1) 해운법의 분쟁해결 내용 구체화

이 법은 중국 해사소송특별법을 답습한 것으로 추정⁴⁴⁾되며, 북한의 기존 해운법(1980년 제정)에 포함된 분쟁 해결에 관한 내용을 확대·구체화했다. 해사재판의 정의, 분쟁사건의 범위, 청구권 실현을 위한 강제조치 등을 명시했다. 외국인의 경우 북한의 법률봉사단체(변호사 단체)를 통한 소송으로 민사상 권리와 이익을 보호받게 된다고 규정했다.

(2) 외자유치 제도적 인프라 구축

정부 소식통은 “북한이 나진·선봉지구 개발을 포함해 여러 항만을 개발하는 움직임과 관련이 있다”며 “법과 제도를 정비하는 것은 외국 선박 회사들에 대한 일종의 유인책으로 보인다”고 설명했다. 북한은 법보다 당의 지침이나 최고지도자의 교시로 움직이는 국가여서 예측 가능성이 떨어진다는 점이 대북 투자의 걸림돌로 작용해 왔다. 실제 중국을 비롯한 해외 기업들은 북한에서 분쟁이 발생하면 법률을 통한 해결이 쉽지 않다는 우려를 해온 것으로 알려졌다. 정부가 최근 입수한 철도차량법(지난해 12월 제정) 역시 해사소송관계법과 궤를 같이한다는 관측이다.

IV. 남북해운관련법제 비교

1. 북한 ‘해사감독법⁴⁵⁾’과 남한 해상운송관련법제 비교

44) [KTV] “北… ‘해운 관련법’정비 박차”: 2011-06-14, <http://news.kuki news.com/article/view.asp?page=1&gCode=kmi&arcid=0005058536&cp=nv><검색일: 2013-06-30>

45) 1999년 1월 21일(주체88) 최고인민회의 상임위원회 정령 제372호로 제정되었고, 2004년 6월 24일(주체93) 최고인민회의 상임위원회 정령 제507호로 수정보충된 후 다시 2006년 10월 31일(주체95) 최고인민회의 상임위원회 정령 제2401호로 수정보충되었다. 해사감독

[표 II-7] 북한 ‘해사감독법’과 남한 ‘해상운송관련법제’ 비교

| 구분 | 북한 해사감독법 | 남한 해운관련법제 | 비고 |
|-----------|---|--|--|
| 목적 | 제1조(해사감독법의 사명) 조선민주주의인민공화국 해사감독법은 해사감독 에서 제도와 질서를 엄 격히 세워 해상에서 사 람의 생명과 배의 안전 을 보장하며 배에 의한 환경오염을 막는데 이바 지한다. | 선박안전법 제1조(목적) 이 법은 선 박의 감항성(堪航性) 유 지 및 안전운항에 필요 한 사항을 규정함으로써 국민의 생명과 재산을 보호함을 목적으로 한다. | 북한의 ‘해사감독법’의 경우 해사감독 전반에 대한 행정적이고 절차적 인 규율을 주로 담고 있 으나 우리의 법의 경우 해상물류관련법제가 여 러법으로 세분화 되어 있다. |
| 선박의 등록 | 제9조(배등록의 기본요 구) 배를 등록하는 것은 배 에 대한 장악과 통제를 강화하기 위한 선결조건 이다. 해사감독기관은 배등록 부에 배를 정확히 등록 하여야 한다. 제11조(배등록의 신청) 배임자기관, 기업소, 단 체는 선적항을 정하고 해사감독기관에 배등록 신청서를 내야 한다. 매매 또는 양도와 관련 한 배등록신청서에는 공 증문건을 첨부하여야 한 다. 제14조(등록한 배의 표 시) 등록한 배의 지정된 위 치에는 배이름, 선적항을 표식한다. 이 경우 다른 나라로 항해하는 배에는 국제해사기구번호를 함 께 표식한다. 제15조(공화국 국적취득 의 신청) 공화국국적을 취득하려 는 다른 나라 배는 해사 감독기관에 국적취득신 청서를 내야 한다. | 선박법 제8조(등기와 등록) ① 한국선박의 소유자는 선 적항을 관할하는 지방해 양항만청장에게 해양수 산부령으로 정하는 바에 따라 그 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경 우 『선박등기법』 제2 조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여 야 한다. ② 지방해양항만청장 은 제1항의 등록신청을 받으면 이를 선박원부(船 舶原簿)에 등록하고 신청 인에게 선박국적증서를 발급하여야 한다. ③ 선박국적증서의 발급에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한 다. ④ 선박의 등기에 관 하여는 따로 법률로 정 한다. 선박등기법 제1조(목적) 이 법은 『선박법』 제8조제4항 에 따라 선박의 등기에 관한 사항을 정함을 목 | 북한의 경우 선박의 등 록을 배임자기관, 기업 소, 단체가 선적항을 정 하고 해사감독기관에 배 등록신청서를 내는 것으 로 진행되나 우리의 경 우 ‘선박법’을 통해 배의 소유자가 선적항을 관할 하는 지방해양항만청장 에게 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선박 의 등록을 신청한다. |

법은 총 10장 93조로 구성되어 있다.

| | | | |
|---------------|---|---|--|
| | 국적취득신청서에는 배 이름, 선적항, 국적 같은 것을 밝혀야 한다. | 적으로 한다. | |
| 선원의 등록 | 제18조(선원의 등록조건) 선원등록은 배치되었거나 채용한 선원에 대하여 한다. 해사감독기관은 선원등록부와 배기술자격등록부, 등록카드에 선원을 정확히 등록하여야 한다. 제19조(선원등록의 방법과 기한) 해사감독기관은 선원을 지휘선원과 일반선원으로 갈라 등록하여야 한다. 선원은 5년에 한번씩 재등록하여야 한다. | 선원법 제109조(선원의 구직 및 구인등록) ① 선박에 승무하려는 사람은 해양수산부 장관이 정하는 바에 따라 제142조에 따른 한국선원복지고용센터 또는 구직·구인 관계 기관으로서 대통령령으로 정하는 기관(이하 "구직·구인등록기관"이라 한다)에 구직등록을 하여야 한다. ② 선원을 고용하려는 자는 구직·구인등록기관에 해양수산부 장관이 정하는 바에 따라 구인등록을 하여야 한다. | 북한은 선원의 등록은 선원이 배치되거나 채용한 경우 진행되며 해사감독기관을 통해 선원등록부와 배기술자격등록부, 등록카드에 선원을 등록한다. 남한의 경우 '선원법'을 통해 구직 및 고용을 해양수산부 장관이 정하는 바에 따라 규정하고 있다. 우리나라의 경우 하위규정을 통해 자세히 규정하고 있으나 북한은 그렇지 못하다. |
| 해기사의 자격과 면허 | 제20조(배기술자격의 심사) 지휘선원과 배길안내사는 해사감독기관의 배기술자격심사를 받아야 한다. 일반선원도 신청에 따라 배기술자격심사를 받을 수 있다. 배기술자격은 5년에 한번씩 재심사한다. | 선박직원법 제4조(면허의 직종 및 등급) ① 선박직원이 되려는 사람은 해양수산부 장관의 해기사 면허(이하 "면허"라 한다)를 받아야 한다. ② 해양수산부 장관은 제5조에 따른 요건을 갖춘 사람에게 다음 각 호의 직종과 등급별로 면허를 한다. 이 경우 해양수산부 장관은 대통령령으로 정하는 바에 따라 선박의 종류, 항행구역 등에 따라 한정면허를 할 수 있다. | 해기사의 자격과 면허는 북한의 경우 '해사감독법'에 규정되어 있는 배기술자격심사를 통해 '지휘선원'과 '배길안내사'를 심사한다. 남한의 경우 '선박직원법'을 통해 해기사 면허를 취득하며 그 종류 또한 '항해사', '기관사', '통신사', '운항사', '수면비행선박 조종사', '소형선박 조종사' 등으로 다양하다. |
| 해양사고의 조사 및 심판 | 제26조(해난사고조사처리의 기본요구) 해난사고의 조사처리는 해사감독기관의 중요임무이다. 해사감독기관은 정해진 기준과 객관적증거에 기초하여 해난사고를 조사처리하여야 한다. | 해양사고의 조사 및 심판에 관한 법률 제1조(목적) 이 법은 해양사고에 대한 조사 및 심판을 통하여 해양사고의 원인을 밝힘으로써 해양안전의 확보에 이바지함을 목적으로 한다. 제3조(심판원의 설치) 해양사고사건을 심판하기 위하여 해양수산부 장관 | 해양사고의 조사 및 심판의 경우 북한은 해사감독기관을 통해 조사처리를 하는 권한이 있으나 남한의 경우 해양사고사건을 심판하기 위하여 해양수산부 장관 소속으로 해양안전심판원을 두며 심판원을 통해 심판한다. |

| | | | |
|----------------|--|--|---|
| | | 소속으로 해양안전심판원(이하 "심판원"이라 한다)을 둔다. | |
| 선박의 검사 | <p>제44조(배검사의 구분) 배검사는 제조검사와 운항검사로 나누어 한다. 제조검사는 건조하는 배, 운항검사는 운영하는 배에 대하여 한다.</p> <p>제46조(제조검사) 배의 제조검사는 건조검사와 예비검사의 방법으로 한다. 이 경우 설비와 의장품에 대한 예비검사는 생산현장에서 직접 하거나 해당 품질감독기관에 의뢰하여 할 수 있다.</p> <p>제47조(운항검사) 배의 운항검사는 초기검사, 년차검사, 중간검사, 갱신검사의 방법으로 한다. 필요에 따라서 추가검사, 림시운항검사, 선저외판검사 같은것을 조직할 수 있다.</p> | <p>선박안전법</p> <p>제7조(건조검사) 선박을 건조하고자 하는 자는 선박에 설치되는 선박시설에 대하여 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 검사(이하 "건조검사"라 한다)를 받아야 한다.</p> <p>제8조(정기검사) 선박소유자는 선박을 최초로 항해에 사용하는 때 또는 제16조의 규정에 따른 선박검사증서의 유효기간이 만료된 때에는 선박시설과 만재할수선에 대하여 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 검사(이하 "정기검사"라 한다)를 받아야 한다.</p> <p>제9조(중간검사) 선박소유자는 정기검사와 정기검사의 사이에 해양수산부령이 정하는 바에 따라 해양수산부장관의 검사(이하 "중간검사"라 한다)를 받아야 한다.</p> | <p>북한은 선박의 검사를 제조검사와 운항검사로 나누고 있으며 제조검사는 다시 건조검사와 예비검사의 방법으로 나누어 한다. 운항검사 또한 초기검사, 년차검사, 중간검사, 갱신검사의 방법으로 한다.</p> <p>남한의 경우 선박의 검사는 '선박안전법'을 규정하고 있으며 건조검사와 정기검사 그리고 정기검사와 정기검사 사이에 중간가 있다.</p> |
| 선박 및 사업장의 안전관리 | <p>제53조(안전검열의 기본요구) 배와 배운영기관, 항시설에 대한 안전검열은 배의 안전을 보장하며 사람의 생명과 해양생태환경, 재산의 피해를 막기 위한 중요조건이다. 해사감독기관은 안전관리와 안전보장조치정형을 검열하여야 한다.</p> | <p>해사안전법</p> <p>제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.</p> <p>1. "해사안전관리"란 선원·선박소유자 등 인적요인, 선박·화물 등 물적요인, 항행보조시설·안전제도 등 환경적 요인을 종합적·체계적으로 관리함으로써 선박의 운용과 관련된 모든 일에서 사고가 발생할 위험을 줄이는 활동을 말한다.</p> <p>선박안전법</p> <p>제26조(선박시설의 기준) 선박시설은 해양수산부장관이 정하여 고시하</p> | <p>선박 및 사업장의 안전관리는 북한의 경우 '해사감독법'을 통해 검열을 통한 방법으로 규정하고 있으며, 남한의 경우 '해사안전법'을 별도로 마련하여 선박시설의 기준을 해양수산부장관이 정하여 고시하는 선박시설기준에 적합하여야 한다.</p> |

| | | | |
|----------|---|--|---|
| | | 는 선박시설기준에 적합하여야 한다. | |
| 외국선박의 통항 | <p>제66조(다른 나라 배검열의 기본요구) 다른 나라 배의 검열을 강화하는것은 해상안전과 해양생태환경보호를 위한 근본조건이다. 해사감독기관은 다른 나라 배검열체계를 바로세우고 통제를 강화하여야 한다.</p> <p>제67조(다른 나라 배의 검열기준) 해사감독기관은 우리 나라 령해에 들어오는 다른 나라 배에 대하여 공화국의 해사법규와 국제해사협약의 준수정형을 검열하여야 한다.</p> <p>제68조(어찌할수 없는 사유로 들어온 다른나라 배의 조사) 어찌할수 없는 사유로 우리 나라 령해에 들어온 다른 나라 배에 대하여서는 그 사유를 확인하고 요구에 따라 항해감당력상태를 조사할수 있다. 그러나 국제해사협약이 적용되지 않는 배에 대하여서는 공화국 해사법규에 따라 조사한다.</p> | <p>해사안전법 제32조(외국선박의 통항) ① 외국선박은 해양수산부장관의 허가를 받지 아니하고는 대한민국의 내수에서 통항할 수 없다. <개정 2013.3.23></p> <p>② 제1항에도 불구하고 『영해 및 접속수역법』 제2조제2항에 따른 직선기선에 따라 내수에 포함된 해역에서는 정박·정류(停留)·계류 또는 배회(徘徊)함이 없이 계속적이고 신속하게 통항할 수 있다. 다만, 다음 각호의 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2013.3.23></p> <p>1. 불가항력이나 조난으로 인하여 필요한 경우</p> <p>2. 위험하거나 조난상태에 있는 인명·선박·항공기를 구조하기 위한 경우</p> <p>3. 그 밖에 대한민국 항만안의 입항 등 해양수산부령으로 정하는 경우</p> <p>③ 제1항에 따른 허가에 필요한 서류의 제출 등 관련 조치에 관하여 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</p> | <p>외국선박의 통항에 대한 규정 또한 북한은 ‘해사감독법’을 통해 규정하고 있다. 또한 북한 영해에 들어오는 외국 선박의 경우 북한의 해사법규와 국제해사협약을 통해 준수정형을 검열하며 불가항력적인 이유로 들어온 외국 선박의 경우 사유확인후 항해감당력 상태를 조사할 수 있다. 남한의 경우 ‘해사안전법’을 통해 허가받지 않은 외국 선박은 대한민국 내수에서 통항할 수 없다고 규정하고 있으며 불가항력이나 조난이 필요한 경우, 구조를 위한 경우, 그 밖에 대한민국 항만안의 입항 등 해양수산부령으로 정하는 경우에는 예외적으로 통항이 가능하다.</p> |
| 해양환경관리 | <p>제71조(바다환경오염통제의 기본요구) 배와 해상시설물에 의하여 바다환경을 오염시키지 않도록 통제하는것은 해양생태환경을 보존하여 사람들의 건강과 바다자원을 보호하는데서 나서는 필수적요구이다. 해사감독기관은 배와 해상시설물의 운영과정에 바다환경이 오염되지 않</p> | <p>해양환경관리법 제1조(목적) 이 법은 해양환경의 보전 및 관리에 관한 국민의 의무와 국가의 책무를 명확히 하고 해양환경의 보전을 위한 기본사항을 정함으로써 해양환경의 훼손 또는 해양오염으로 인한 위해를 예방하고 깨끗하고 안전한 해양환경을 조성하여 국민의 삶의</p> | <p>해양환경에 관한 규정 또한 북한은 ‘해사감독법’을 통해 해사감독기관이 해와 해상시설물의 운영과정에서 바다환경이 오염되지 않도록 통제하여야 한다고 규정한다. 남한의 경우 해양환경관리법을 통해 해양환경관리에 대한 포괄적인 내용을 규정하고 있다.</p> |

| | | | |
|--|---|-------------------------------|--|
| | <p>도록 통제하여야 한다.</p> <p>제72조(환경오염물질 배출의 검열)</p> <p>해사감독기관은 배와 해상시설물에서 기름, 유독성물질, 버림물 같은것을 배출하지 않는가를 검열하여야 한다.</p> <p>환경오염물질의 배출기준과 배출방법을 정하는 사업은 해사감독기관이 한다. 이 경우 내각의 승인을 받는다.</p> | <p>질을 높이는데 이바지함을 목적으로 한다.</p> | |
|--|---|-------------------------------|--|

2. 북한 ‘해상집수송법’과 남한 해운법 비교

[표 II-8] 북한 ‘해상집수송법’과 남한 ‘해운법’ 비교

| 구분 | 북한 | 남한 | 비고 |
|----|---|--|--|
| 목적 | <p>해상집수송법 제1장 제1조</p> <p>배에 의한 해상집수송에서 제도와 질서를 엄격히 세워 계약당사자들의 권리와 이익을 보호하며 해상운수를 발전시키는데 이바지한다</p> | <p>해운법 제1장 제1조</p> <p>해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건전한 발전과 여객·화물의 원활하고 안전한 운송을 도모함으로써 이용자의 편의를 향상시키고 국민경제의 발전과 공공복리의 증진에 이바지하는 것을 목적으로 한다.</p> | <p>남한이 질서를 유지하고 공정한 경쟁을 통하여 이용자의 편의와 공공복리 증진에 이바지하는 것이 목적인 반면 북한은 제도와 질서를 엄격히 세우고 계약당사자들의 권리와 이익을 보호하는 것을 목적으로 한다.</p> |
| | <p>제11조(짐의 다루기)</p> <p>짐수송자는 짐의 싣기와 쌓기, 고루펴기, 관리, 부리기를 배의 항해와 짐의 안전을 보장할 수 있도록 하여야 한다. 이 경우 작업담당자에게 짐의 싣기와 쌓기, 고루펴기, 부리기를 정확히 하도록 요구하여야 한다.</p> <p>짐수송자의 요구대로 짐을 다루지 않아 발생한 손해에 대하여서</p> | <p>제794조 (감항능력 주의의무)</p> <p>운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 발항 당시 다음의 사항에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.</p> <p>1. 선박이 안전하게 항해를 할 수 있게 할</p> | <p>북한의 법은 짐수송자(운송인)의 작업자들에 대한 권한을 규정해 두었다. 또한 짐수송자의 요구에 따르지 않아 발생한 손해에 대해서는 짐수송자가 아닌 작업자가 책임을 지는 특징이 있다.</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | <p>는 해당 작업담당자가 책임진다.</p> | <p>것</p> <p>2. 필요한 선원의 승선, 선박의장(艙長)과 필요품의 보급</p> <p>3. 선창·냉장실, 그 밖에 운송물을 적재할 선박의 부분을 운송물의 수령·운송과 보존을 위하여 적합한 상태에 둘 것</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> <p>상법 제795조 (운송물에 관한 주의의무)</p> <p>①운송인은 자기 또는 선원이나 그 밖의 선박사용인이 운송물의 수령·선적·적부(積付)·운송·보관·양륙과 인도에 관하여 주의를 해태하지 아니하였음을 증명하지 아니하면 운송물의 멸실·훼손 또는 연착으로 인한 손해를 배상할 책임이 있다.</p> <p>②운송인은 선장·해원·도선사, 그 밖의 선박사용인의 항해 또는 선박의 관리에 관한 행위 또는 화재로 인하여 생긴 운송물에 관한 손해를 배상할 책임을 면한다. 다만, 운송인의 고의 또는 과실로 인한 화재의 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> | |
| | <p>제21조(짐수송자의 책임면제조건)</p> <p>짐수송자가 발생한 짐의 손실, 손상, 넘겨주기지연에 대하여 책임지지 않는 경우는 다</p> | <p>제796조 (운송인의 면책사유)</p> <p>운송인은 다음 각 호의 사실이 있었다는 것과 운송물에 관한 손해가 그 사실로 인하여 보통 생길 수 있</p> | <p>운송인의 면책사유에서는 남한과 북한의 법이 거의 유사한 사항에 대하여 면책사유를 인정한다. 또한 면책사유를 스스로 입증하는 부분에서도 유사하다.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>음과 같다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 전쟁 및 무장충돌, 적대행위, 해적행위의 경우 2. 검역, 해당 당국의 행정적 및 법적조치의 경우 3. 바다, 항해수역에서 예견할 수 없었던 위험, 사고의 경우 4. 항해 또는 배관리에서 선원, 수로안내원의 실수인 경우 5. 짐보내는자, 짐받는자 또는 그 대리인의 행위인 경우 6. 파업, 작업정지 기타 장애의 경우 7. 짐자체의 자연적특성 또는 결함의 경우 8. 짐의 포장, 표식이 불량한 경우 9. 배의 숨은 결함인 경우 10. 해난구조행위의 경우 11. 인명, 재산, 환경에 미치는 위험을 없애기 위한 조치의 경우 12. 짐수송자의 잘못이 아닌 화재나 기타 원인의 경우 <p>제22조(책임면제를 받으려는자의 입증책임)</p> <p>발생한 짐의 손실, 손상, 넘겨주기지연에 대한 책임을 면제받으려는 짐수송자는 자기 또는 대리인의 허물이 없었다는 것을 증명하여야 한다.</p> | <p>는 것임을 증명한 때에는 이를 배상할 책임을 면한다. 다만, 제794조 및 제795조제1항에 따른 주의를 다 하였더라면 그 손해를 피할 수 있었음에도 불구하고 그 주의를 다하지 아니하였음을 증명한 때에는 그러하지 아니하다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 해상이나 그 밖에 항행할 수 있는 수면에서의 위험 또는 사고 2. 불가항력 3. 전쟁·폭동 또는 내란 4. 해적행위나 그 밖에 이에 준한 행위 5. 재판상의 압류, 검역상의 제한, 그 밖에 공권에 의한 제한 6. 송하인 또는 운송물의 소유자나 그 사용인의 행위 7. 동맹파업이나 그 밖의 쟁의행위 또는 선박폐쇄 8. 해상에서의 인명이나 재산의 구조행위 또는 이로 인한 항로 이탈이나 그 밖의 정당한 사유로 인한 항로이탈 9. 운송물의 포장의 불충분 또는 기호의 표시의 불완전 10. 운송물의 특수한 성질 또는 숨은 하자 11. 선박의 숨은 하자 <p>[전문개정 2007.8.3]</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>제23조(짐수송자의 책임제한)</p> <p>짐수송자는 계약에서 달리 정하지 않은 한 짐의 손실, 손상과 관련한 손해보상액을 짐의 포장당, 단위당 666.67SDR 또는 1kg 당 2SDR의 금액 가운데서 더 높은 금액을 한도로 책임을 제한할 수 있다.</p> <p>짐의 넘겨주기지연에 대한 손해보상액은 운임총액으로 제한한다.</p> | <p>제797조 (책임의 한도)</p> <p>① 제794조부터 제796조까지의 규정에 따른 운송인의 손해배상의 책임은 당해 운송물의 매 포장당 또는 선적단위당 666과 100분의 67 계산단위의 금액과 중량 1킬로그램당 2 계산단위의 금액 중 큰 금액을 한도로 제한할 수 있다. 다만, 운송물에 관한 손해가 운송인 자신의 고의 또는 손해발생의 염려가 있음을 인식하면서 무모하게 한 작위 또는 부작위로 인하여 생긴 것인 때에는 그러하지 아니하다.</p> <p>② 제1항의 적용에 있어서 운송물의 포장 또는 선적단위의 수는 다음과 같이 정한다.</p> <p>1. 컨테이너나 그 밖에 이와 유사한 운송용기가 운송물을 통합하기 위하여 사용되는 경우에 그러한 운송용기에 내장된 운송물의 포장 또는 선적단위의 수를 선하증권이나 그 밖에 운송계약을 증명하는 문서에 기재한 때에는 그 각 포장 또는 선적단위를 하나의 포장 또는 선적단위로 본다. 이 경우를 제외하고는 이러한 운송용기 내의 운송물 전부를 하나의 포장 또는 선적단위로 본다.</p> <p>2. 운송인이 아닌 자가 공급한 운송용기 자체가 멸실 또는 훼손</p> | |
|--|---|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>손된 경우에는 그 용기를 별개의 포장 또는 선적단위로 본다.</p> <p>③제1항 및 제2항은 송하인이 운송인에게 운송물을 인도할 때에 그 종류와 가액을 고지하고 선하증권이나 그 밖에 운송계약을 증명하는 문서에 이를 기재한 경우에는 적용하지 아니한다. 다만, 송하인이 운송물의 종류 또는 가액을 고의로 현저하게 부실의 고지를 한 때에는 운송인은 자기 또는 그 사용인이 악의인 경우를 제외하고 운송물의 손해에 대하여 책임을 면한다.</p> <p>④제1항부터 제3항까지의 규정은 제769조부터 제774조까지 및 제776조의 적용에 영향을 미치지 아니한다.</p> <p>[전문개정 2007.8.3]</p> | |
|--|--|--|--|

3. 남북한 ‘선원법⁴⁶⁾’ 비교

[표 II-9] 남북한 ‘선원법’ 비교

| 구분 | 북한 | 남한 | 비고 |
|----|--|---|---|
| 목적 | 제1조(선원법의 사명) 조선민주주의인민공화국 선원법은 선원의 양성과 등록, 기술자격심사에서 제도와 질서를 엄격히 세 | 제1조(목적) 이 법은 선원의 직무, 복무, 근로조건, 기준, 직업안정, 복지 및 교육훈련에 관한 사항 등을 정함으로써 선 | 남한의 법이 선원의 근로조건, 기준등을 제시하여 복지와 선원의 기본적인 생활 보장 및 향상을 목적으로 하는 반면에 북 |

46) 2009년 12월 제정되고 2015년 5월 개정된 북한의 선원법은 우리의 선원법이 선장에 대한 강력한 권한과 의무를 부여하고 있는 반면에 선원의 양성과 훈련에 대한 내용이 많은 부분을 차지하고 있다. 특히 제2장 선원의 양성에서 11개의 조문을 사용하여 선원의 양성과 훈련에 대해 말하고 있다. 특히 국가차원에서 선원을 양성하고 자격증을 교부하여 항해를 가능하게 하는 면은 비개방적인 북한 사회에서 북한을 떠나 먼바다에서 활동할 시 발생할 수도 있는 문제점을 미연에 방지하기 위한 수단으로 보인다.

| | | | |
|------------|--|--|--|
| | 위 선원대렬을 튼튼히 꾸리며 배의 관리와 항해를 성과적으로 보장하는데 이바지한다. | 내(船內) 질서를 유지하고, 선원의 기본적 생활을 보장·향상시키며 선원의 자질 향상을 도모함을 목적으로 한다. | 한 의 법은 선원의 양성과 등록을 목적으로 하고 있다, |
| 정의 | 제2조(선원의 구분) 선원은 배관리의 주인이며 항해의 직접적담당자이다. 선원은 지휘선원과 일반선원으로 구분한다. | 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <개정 2013.3.23., 2014.3.24., 2016.12.27., 2017.4.18.> 1. "선원"이란 이 법이 적용되는 선박에서 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람을 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 사람은 제외한다. | 북한의 법은 선원을 지휘선원과 일반선원으로 나누어 뒀다. 특히 선원 자체를 배관리의 주인이며 항해의 직접담당자라고 보고 있다. 이는 남한이 선원을 근로를 제공하기 위하여 고용된 사람으로 본 것과 다르게 고용의 형태가 존재하지 않는 사회주의 형태의 특징이라 볼 수 있다. |
| 선장의 직무와 권한 | 제45조(선장) 선장은 배의 총책임자이다. 선장은 선원과 객, 배관리, 항해에 대한 지휘권과 통제권을 행사하며 배에 있는 인원 및 재산보호, 배의 안전항해보장, 해상환경보호책임을 진다. | 제2조(정의) 3. "선장"이란 해원(海員)을 지휘·감독하며 선박의 운항관리에 관하여 책임을 지는 선원을 말한다. 제6조(지휘명령권) 선장은 해원을 지휘·감독하며, 선내에 있는 사람에게 선장의 직무를 수행하기 위하여 필요한 명령을 할 수 있다. 제7조(출항 전의 검사·보고의무 등) ① 선장은 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 출항 전에 다음 각 호의 사항에 대하여 검사 또는 점검(이하 "검사등"이라 한다)을 하여야 한다. 1. 선박이 항해에 견딜 수 있는지 여부 2. 선박에 화물이 실려 있는 상태 3. 항해에 적합한 장비, 인원, 식료품, 연료 등의 구비 및 상태 4. 그 밖에 선박의 안전운항을 위하여 해양수산부령으로 정하는 사항 ② 선장은 제1항에 따른 검사등의 결과를 선박 | 선장을 선박의 총책임자로 보는 것은 유사하다. 그러나 선박에서의 선장의 권한을 세분화 하여 먼 바다를 항해하는 도중에 발생할 수 있는 여러 가지 사고와 긴급상황을 통제할 권한을 주는 반면에 북한의 선장은 그 지휘권을 세분화 하지 않았다. 특히 해원에 대한 징계권마저 남한의 선장을 가지고 있다. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>소유자 등에게 보고하여야 한다.</p> <p>③ 선장은 제1항에 따른 검사등의 결과, 문제가 있다고 인정하는 경우 지체 없이 선박소유자에게 적절한 조치를 요청하여야 한다.</p> <p>④ 제3항에 따른 조치를 요청받은 선박소유자는 선박과 선박의 안전운항에 필요한 조치를 하여야 한다.</p> <p>[전문개정 2015.1.6.]</p> <p>제8조(항로에 의한 항해) 선장은 항해의 준비가 끝나면 지체 없이 출항하여야 하며, 부득이한 사유가 있는 경우를 제외하고는 미리 정하여진 항로를 따라 도착항까지 항해하여야 한다.</p> <p>제9조(선장의 직접 지휘)</p> <p>① 선장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 선박의 조종을 직접 지휘하여야 한다. <개정 2015.1.6.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 항구를 출입할 때 2. 좁은 수로를 지나갈 때 3. 선박의 충돌·침몰 등 해양사고가 빈발하는 해역을 통과할 때 4. 그 밖에 선박에 위험이 발생할 우려가 있는 때로서 해양수산부령으로 정하는 때 <p>② 선장은 제1항에 해당하는 때를 제외하고는 제60조제3항에 따라 휴식을 취하는 시간에 1등 항해사 등 대통령령으로 정하는 직원에게 선박의 조종을 지휘하게 할 수 있다. <신설 2015.1.6.></p> <p>제10조(재선의무) 선장은 화물을 싣거나 여객이 타기 시작할 때부터 화물을 모두 부리거나 여객이 다 내릴 때까지 선박을</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>떠나서는 아니 된다. 다만, 기상 이상 등 특히 선박을 떠나서는 아니 되는 사유가 있는 경우를 제외하고는 선장이 자신의 직무를 대행할 사람을 직원 중에서 지정한 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p>제11조(선박 위험 시의 조치) ① 선장은 선박에 급박한 위험이 있을 때에는 인명, 선박 및 화물을 구조하는 데 필요한 조치를 다하여야 한다. ② 선장은 제1항에 따른 인명 구조 조치를 다하기 전에 선박을 떠나서는 아니 된다. <신설 2015.1.6.></p> <p>③ 제1항 및 제2항은 해원에게도 준용한다. <신설 2015.1.6.></p> <p>제12조(선박 충돌 시의 조치) 선박이 서로 충돌하였을 때에는 각 선박의 선장은 서로 인명과 선박을 구조하는 데 필요한 조치를 다하여야 하며 선박의 명칭·소유자·선적항·출항항 및 도착항을 상대방에게 통보하여야 한다. 다만, 자기가 지휘하는 선박에 급박한 위험이 있을 때에는 그러하지 아니하다.</p> <p>제13조(조난 선박 등의 구조) 선장은 다른 선박 또는 항공기의 조난을 알았을 때에는 인명을 구조하는 데 필요한 조치를 다하여야 한다. 다만, 자기가 지휘하는 선박에 급박한 위험이 있는 경우 등 해양수산부령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다. <개정 2013.3.23></p> <p>제14조(기상 이상 등의 통보) 해양수산부령으로 정하는 선박의 선장은 폭풍우 등 기상 이상이 있거나 떠돌아다니는 얼음 덩어리, 떠다니거나 가라앉</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>은 물건 등 선박의 항해에 위험을 줄 우려가 있는 것과 마주쳤을 때에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 가까이 있는 선박의 선장과 해양경찰관서의 장에게 통보하여야 한다. 다만, 폭풍우 등 기상 이상의 경우 기상기관 또는 해양경찰관서(대한민국 영해 밖에 있는 선박의 경우에는 가장 가까운 국가의 해상보안기관을 말한다)의 장이 예보(豫報)한 경우에는 그러하지 아니하다.</p> <p><개정 2013.3.23></p> <p>제15조(비상배치표 및 훈련 등) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박의 선장은 비상시에 조치하여야 할 해원의 임무를 정한 비상배치표를 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두고 선박에 있는 사람에게 소방훈련, 구명정훈련 등 비상시에 대비한 훈련을 실시하여야 한다. 이 경우 해원은 비상배치표에 명시된 임무대로 훈련에 임하여야 한다.</p> <p><개정 2013.3.23., 2015.1.6.></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 총톤수 500톤 이상의 선박. 다만, 평수구역을 항행구역으로 하는 선박을 제외한다. 2. 『선박안전법』 제2조제10호에 따른 여객선(이하 "여객선"이라 한다) <p>② 여객선의 선장은 탑승한 모든 여객에 대하여 비상시에 대비할 수 있도록 비상신호와 집합장소의 위치, 구명기구의 비치장소를 선내에 명시하고, 피난요령 등을 선내의 보기 쉬운 곳에 걸어두며, 구명기구의 사용법, 피난절차, 그 밖에 비상시에 대비하기 위하여 여객이 알고 있어야 할 필요한</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>사항을 주지시켜야 한다. <신설 2015.1.6.></p> <p>③ 선장은 제1항에 따라 비상시에 대비한 훈련을 실시할 경우에는 해원의 휴식시간에 지장이 없도록 하여야 한다. <개정 2015.1.6.></p> <p>④ 제2항에 따른 비상 신호의 방법, 비상시 여객 주지사항의 안내시기 등에 관하여는 해양수산부령으로 정한다. <신설 2015.1.6.></p> <p>[제목개정 2015.1.6.]</p> <p>제16조(항해의 안전 확보) 제7조부터 제15조까지에서 규정한 사항 외에 항해당직, 선박의 화재 예방, 그 밖에 항해안전을 위하여 선장이 지켜야 할 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 2013.3.23></p> <p>제17조(수장) 선장은 항해 중 선박에 있는 사람이 사망한 경우에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 수장(水葬)할 수 있다. <개정 2013.3.23></p> <p>제18조(유류품의 처리) 선장은 선박에 있는 사람이 사망하거나 행방불명된 경우에는 법령에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 선박에 있는 유류품(遺留品)에 대하여 보관이나 그 밖에 필요한 조치를 하여야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>제19조(재외국민의 송환) ① 선장은 외국에 주재하는 대한민국의 영사가 법령에서 정하는 바에 따라 대한민국 국민의 송환을 명하였을 때에는 정당한 사유 없이 거부하지 못한다.</p> <p>② 제1항에 따른 송환에 든 비용의 부담과</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>송환에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</p> <p>제20조(서류의 비치) ① 선장은 다음 각 호의 서류를 선내에 갖추어 두어야 한다. <개정 2013.3.23></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박국적증서 2. 선원명부 3. 항해일지 4. 화물에 관한 서류 5. 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 서류 <p>② 선장은 해양수산부령으로 정하는 서식에 따라 선원명부 및 항해일지 등을 기록·보관하여야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>제21조(선박 운항에 관한 보고) 선장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 그 사실을 해양항만관청에 보고하여야 한다. <개정 2013.3.23></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박의 충돌·침몰·멸실·화재·좌초, 기관의 손상 및 그 밖의 해양사고가 발생한 경우 2. 항해 중 다른 선박의 조난을 안 경우(무선통신으로 알게 된 경우는 제외한다) 3. 인명이나 선박의 구조에 종사한 경우 4. 선박에 있는 사람이 사망하거나 행방불명된 경우 5. 미리 정하여진 항로를 변경한 경우 6. 선박이 억류되거나 포획된 경우 7. 그 밖에 선박에서 중대한 사고가 일어난 경우 <p>제3장 선내 질서의 유지</p> <p>제22조(해원의 징계) ① 선장은 해원이 다음 각</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>호의 어느 하나에 해당할 경우에는 해원을 징계할 수 있다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 상급자의 직무상 명령에 따르지 아니하였을 경우 2. 선장의 허가 없이 선박을 떠났을 경우 3. 선장의 허가 없이 흥기나 『마약류 불법거래 방지에 관한 특례법』 제2조제1항에 따른 마약류를 선박에 들여왔을 경우 4. 선내에서 싸움, 폭행, 음주, 소란행위를 하거나 고의로 시설물을 파손하였을 경우 5. 직무를 게을리하거나 다른 해원의 직무수행을 방해하였을 경우 6. 정당한 사유 없이 선장이 지정한 시간까지 선박에 승선하지 아니하였을 경우 7. 그 밖에 선내 질서를 어지럽히는 행위로서 단체협약, 취업규칙 또는 선원근로계약에서 금지하는 행위를 하였을 경우 <p>② 징계는 훈계, 상륙금지 및 하선으로 하며, 상륙금지는 정박 중에 10일 이내로 한다.</p> <p>③ 제2항에 따른 하선의 징계는 해원이 폭력행위 등으로 선내 질서를 어지럽히거나 고의로 선박 운항에 현저한 지장을 준 행위가 명백한 경우에만 하여야 한다. 이 경우 선장은 지체 없이 선박소유자에게 하선의 징계를 한 사실을 알려야 한다.</p> <p>④ 선장은 해원을 징계할 경우에는 미리 5명(해원 수가 10명 이내인 경우에는 3명) 이상의 해원으로 구성되는 징계위원회의 의결을 거쳐야 한다.</p> <p>⑤ 제4항에 따른 징</p> | |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>계위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 2013.3.23></p> <p>제23조(위험물 등에 대한 조치) ① 흉기, 폭발하거나 불붙기 쉬운 물건, 『화학물질관리법』에 따른 유독물질과 그 밖의 위험한 물건을 가지고 승선한 사람은 즉시 선장에게 신고하여야 한다. <개정 2013.6.4></p> <p>② 선장은 제1항에 따른 물건에 대하여 보관·폐기 등 필요한 조치를 할 수 있다.</p> <p>③ 선장은 해원이나 그 밖에 선박에 있는 사람이 인명이나 선박에 위해(危害)를 줄 우려가 있는 행위를 하려고 할 때에는 그 위해를 방지하는데 필요한 조치를 할 수 있다.</p> <p>제24조(행정기관에 대한 원조 요청) ① 선장은 해원이나 그 밖에 선박에 있는 사람의 행위가 인명이나 선박에 위해를 미치거나 선내 질서를 매우 어지럽게 할 때에는 관계 행정기관의 장에게 선내 질서의 유지 등을 위하여 필요한 원조를 요청할 수 있다.</p> <p>② 선장으로부터 제1항에 따른 원조 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 이에 협조하여야 한다.</p> <p>제25조(쟁의행위의 제한) 선원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 선원근로관계에 관한 쟁의행위를 하여서는 아니 된다. <개정 2013.3.23></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박이 외국 항에 있는 경우 2. 여객선이 승객을 태우고 항해 중인 경우 3. 위험물 운송을 전 | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>용으로 하는 선박이 항해 중인 경우로서 위험물의 종류별로 해양수산부령으로 정하는 경우</p> <p>4. 제9조에 따라 선장 등이 선박의 조종을 지휘하여 항해 중인 경우</p> <p>5. 어선이 어장에서 어구를 내릴 때부터 냉동처리 등을 마칠 때까지의 일련의 어획작업 중인 경우</p> <p>6. 그 밖에 선원근로 관계에 관한 정의행위로 인명이나 선박의 안전에 현저한 위해를 줄 우려가 있는 경우</p> | |
|--|--|---|--|

제2절 남북한 선박관련 법제 연구

I. 남북한 선박관련 법규 체계

1. 북한의 선박관련 법체계

앞서 언급했듯이 북한은 해운과 관련하여 『해운법』, 『해사감독법』, 『해상집수송법』과 같은 선법관련, 『항만법』, 『갑문법』, 『배길표식법』, 『수로법』, 『자유무역항규정』과 같은 해양시설관리법 등을 두고⁴⁷⁾ 있다. 1986년 항만사업에 대한 지도통제를 목적으로 제정된 항만법을 시작으로 1994년 자유무역항 규정, 2001년 갑문법, 2004년 배길표식법, 2005년 간석지법, 2007년 배등록법 등이 제정되었다.

북한의 선박관련법제의 정비는 북한의 대외경제정책과 밀접하게 관련이 있다. 북한이 해운 및 선박관련 법제들의 정비에 관심을 갖게 된 것은 그리 오래되지 않은 일로 대외경제개방으로 외국 기업(개인)과의 거래를 통한 외자유치의 증대에 그 목적이 있다. 해양인프라 중 특히 선박과 항만의 경우 높은 수준의 기술적 접근이 요구된다. 그에 따라 관련 법제 또한 이러한 지식들이 토대가 되어야지만 단순히 법을 통해 제제만이 아닌 향후 해당 산업의 부흥까지도 야기시킬 수 있다. 하지만 북한의 경우 특히 항만법, 갑문법 등 관련 법제의 체계는 내용적인 부분을 떠나 매우 미흡한 상황으로 보여진다. 이는 북한의 산업을 바라보는 시각에 기하고 있다.

북한 산업정책의 근간은 ‘자립적 민족경제 건설’을 위한 내부지향형 공업화 전략

47) 본 연구에서는 북한의 선박과 관련하여 기존연구들에서 주로 분류의 기준으로 활용되던 해운과 물류시설 등이 아닌 선박의 취급·관리와 선박의 운영으로의 분류를 통해 보다 면밀한 분석을 진행코자 한다.

이다. 따라서 자립적 민족경제 건설²⁹⁾을 위한 기본노선으로 중공업에 우선적으로 발전시키면서 경공업과 농업을 동시에 발전시키는 것이 주요 목표이다. 자립적 민족경제 건설론이 대외무역을 부정하는 것은 아니나 그 발전 '자립적 민족경제를 건설하는 기초 위'에서 이루어져야 하는 것으로 규정되어 있기 때문에 대외무역은 자체적으로 생산할 수 없는 재화를 수입하고, 수입을 위해 필요한 외화를 획득하기 위한 수출에 한정된다. 따라서 북한의 다른 경·중공업들과 달리 해상 물류 및 어업을 위한 선박 건조는 자체 수요를 위해 최소한으로 진행되면서 산업발전에서 도태되어 왔다.

이에 북한의 해양인프라는 북한 스스로가 생산 현장에서만 가치 창조가 이루어지는 것으로 보기 때문에, SOC부문을 산업부문 성장을 위한 보조적 수단에 불과하다. 이로써 SOC부문에 대한 개발과 투자는 그 어떤 산업부문에 비해 취약하다. 더욱이 북한은 자력갱생의 계획경제체제를 견지해왔기 때문에 선진 기술과 장비 도입이 부진했을 뿐 만 아니라, 그나마 일제와 구소련으로부터 물려받은 통신과 전력시설 등은 최근의 경제난으로 인해 더욱 열악해진 실정이다. 북한이 자본주의 시장경제의 시험 무대로 삼아 동북아의 국제적인 화물 중계 기지로 육성하고자 대규모 외자를 유치하려고 했던 나진·선봉 경제특구의 실패도 이 지역 내의 열악한 SOC 시설에 크게 기인했다고 볼 수 있으며 이러한 경향이 관련 법제정비에서도 여실히 나타나고 있는 것이다. ⁴⁸⁾

2. 남한의 선박관련 법체계

남한의 항만법은 항만의 지정·개발·관리 및 사용에 관한 사항을 규정함으로써 항만의 건설을 촉진하고 그 관리·운영의 효율화를 도모하기 위하여 제정되었다. 항만법에서는 항만기본계획의 수립·시행을 비롯하여 항만의 개발 및 관리·사용 등에 관하여 정하고 있다. 또한 항만운송사업법에서는 항만운송사업의 면허·운임 등에 관한 규제 이외에 항만운송부대사업과 해외항만사업의 허가·등록 등에 관하여 정하고 있고, 한국컨테이너부두공단법에서 컨테이너화물을 운송하는 선박이 이용하는 부두인 컨테이너부두의 개발·관리·운영 등에 관한 사항을 정하고 있다. 그밖에 항만과 관련하여 '개항질서법(1991년 전면개정)', '도선법(1986년)'등이 마련되어 있다.

II. 북한의 선박 관련 법제 개관

1. 선박의 '관리' 관련 법제

1) 항만법

48) 홍순직, 『남북경협 활성화를 위한 부문별 과제』, 현대경제연구원, 14면.

(1) 항만법의 제정

1986년 채택된 후 1999년 및 2013년 수정보충된 항만법(총 5장 70조)은 기본원칙, 항만건설, 항만관리, 무역항 운영, 법적통제 등을 규정하고 있다. 이 법은 북한에서 항만에 관한 가장 기본적이고 총괄적인 법률이다. 또한 경제무역지대법을 발전시키기 위해 중계무역, 환적 등의 경제무역활동을 원활하게 하고 자유무역항의 출입 및 이용질서 확립을 목적으로 제정되었다. 이에 따라 북한은 항만 건설 및 운영 방향을 “인민경제가 발전하는데 따라 국가가 항만을 개건·확장하며 새로운 항만을 전망성있게 건설”하도록 규정하고 있다. 또한 북한의 항만법은 항만에 대한 기본법전으로 동법이 제정·시행됨으로써 항만관리운영에서 제기되는 여러 가지 실무적 문제들을 해결할 수 있는 법적 기준이 마련되었다는데 더욱 의의가 있다.

(2) 항만법의 주요내용

가. 선진적 내용 규정

가) 해운기관과 항만기관의 협력 규정

북한 항만법은 다음과 같은 선진적인 내용을 담고 있다. 첫째, 북한항만법에서는 ‘해운기관’과 항만기관이 국토건설총계획에 기초하여 항만건설계획을 세우고 현대적으로 건설하여야 한다고 명시하고 있다. 이는 항만 이용자인 해운기관이 해운수요에 맞게 항만 건설을 주도하도록 한 것으로 해석할 수 있다.

나) 화물선적과 하역시간 단축을 위한 SOC확충 명시

둘째, 북한의 항만에는 화물 선적과 하역시간을 단축하도록 철도와 로를 건설하도록 명시하고 있다. 항만에 철도 인입을 강제화 한 점은 시사하는 바가 크다. 물론 북한의 항만법은 국제관례에 맞지 않은 후진적인 내용도 많이 있다. 이는 북한의 항만이 국제사회와 교류를 확대하고 개방을 계속할 때 개방될 수 있는 부분이다.

나. 선박의 개인소유 제한

북한은 선박 등 해상운송수단의 국유화를 선언하여 선박을 직접 건조하여 운항하고 있으며, 국유국영체제로 인하여 해상운송업의 업종구분이 없는 것이 하나의 특징이라고 할 수 있다. 이는 1998년 헌법개정과 1999년 민법개정으로 변화한 소유제의 내용과 관련이 있다(배는 국가 및 사회협동단체의 소유). 북한 사회주의 헌법은

제20에서 개인의 소유를 제한하고 있다. 이러한 소유제의 원칙은 앞서 해운법 제11조49)에서도 확인할 수 있다. 국가소유권제도는 북한정권이 신봉하는 기본철학으로서 북한의 사회주의체제유지의 근간이 된다고 볼 수 있으며 북한민법에서도 이 제도의 보호에 최대의 역점을 두고 있다고 볼 수 있다.

다. 국제협력의 강조

『해운법』 제9조에서 “국가는 해운분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다.”는 국제협력규정과, 제10조에서 “조선민주주의인민공화국이 승인한 해운관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 진다.”고 하는 국제협약효력 인정에 관한 조항을 두고 있다. 리고 마찬가지로 『항만법』 제7조는 “국가는 우리 나라를 우호적으로 대하는 나라와 완전한 평등과 자주성, 호상존중, 호혜의 원칙 기초하 항만사업 분야에서 교류와 협조를 발전시킨다.”고 하는 국제협력규정과, 제8조에서 “조선민주주의인민공화국이 승인한 항만관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 지닌다”고 하는 국제협약 효력 인정에 관한 조항을 두고 있다.

이렇게 『해운법』과 『항만법』이 다른 법률에 비해 비교적 빨리 제정되고 국제협력에 관한 사항이 공통적으로 포함된 것은 북한이 해운을 통한 국제통상을 불가피하게 이용할 수밖에 없는 현실적 사정과 더불어, 대체로 이 법의 특성상 이념이 개입할 여지가 별로 없는 기술적인 사항을 담고 있다는 점이 감안되었기 때문이다.

라. 전파탐지 및 무선통신기재 사용의 제한

북한 항만법 중 특이한 사항은 ‘외국선박은 입항시 북한국기를 게양해야한다(제3장 29조)’는 것과 ‘외국선박은 항만에서 해당기관의 승인 없이, 측심, 전파탐지 및 무선통신기재를 사용할 수 없음(제3장 42조)’을 규정하고 있다는 점이다.

마. 해운항만 등 전문분야에서의 용어 차이

한반도 분단 이후 남북한 간에는 어휘의 차이로 인한 문화적 이질감 및 의사소통의 어려움이 심화되고 있다. 특히 해운항만과 같은 전문분야에서는 용어 차이의 정도가 심각한 수준이다. 예를 들면 우리가 흔히 사용하는 ‘컨테이너’라는 용어도 북측에서는 ‘짐함’이라고 표현한다. 심지어 남과 북에서 사용하는 어휘와 용어의 변화로 인해 남북이 체결하는 공식 합의서와 계약서에는 합의서 부록 등에 용어 비교표를 첨부하는 실정이다. 남북이 체결한 『남북해운합의서』에 용어비교표가 포함되

49) 북한 해운법 제11조는 조선민주주의인민공화국에서 배는 국가 및 사회협동단체의 소유한다.

어 있고, 현대아산이 북측 금강산 장전항 건설 시에도 별도의 용어 비교표를 두고 회의와 공사를 진행했다고 한다.

남북에서 사용하는 해운항만 분야의 용어를 비교해보면, 남한의 경우 한자어와 영어 사용이 많고 용어가 발달되었으나, 북한은 순 우리말 사용이 많다. 예를 들면 ‘컨테이너’는 ‘짐함’으로, ‘파랑’은 ‘물결’, ‘방파제’는 ‘물결막이둑’으로 사용하고 있다. 남한에서는 최신 기술용어를 영어를 그대로 사용하고 있으나, 북한에서는 기술개발이 늦어 이들 용어 사용이 매우 늦고 현장에서는 아직 통용되지 않은 용어들이 많은 편⁵⁰⁾이다.

2) 자유무역항 규정

(1) 자유무역항 규정의 제정

자유무역항 규정은 1994년 일반규정 항출입항의 이용재제 및 분쟁해결을 목적으로 제정되었다. 북한의 항만 관련법에는 항만법과 자유무역항규정이 있다. 이 중 북한의 자유무역항규정은 “자유경제무역지대법을 철저히 관철하여 중계무역점의 수송 및 보관과 같은 경제무역활동을 원만히 보장하며 자유무역항의 출입질서와 이용질서를 세우기” 위하여 1994년 4월 28일 정무원 결정 제20호로 승인되었다.

(2) 자유무역항 주요내용

가. 적용 대상

자유무역항은 나진항·선봉항이 우선 대상이고, 자유무역항 중에서 청진항은 자유경제무역지대에 속하지 않으므로 특별한 경우를 제외하고는 자유경제무역지대에 관한 법규가 적용되지 않는다. 그리고 자유무역항규정은 항을 이용하거나 이용하려는 북한의 기관·기업소·단체 공민, 다른 나라의 기관·회사·기업체 기타 경제조직 및 개인, 북한 영역 밖에 거주하는 조선동포에게 적용된다. 이와 같이 자유무역항규정은 외국투자가, 외국투자기업 등 외국인과 북한의 기관·기업소에게만 적용되는 것이 아니라 북한 주민들에게도 적용되고 있다.

나. 특례

자유무역항규정의 특례는 경제무역활동을 하거나 관광을 목적으로 하는 배·선원·여객과 화물은 국적이나 출발지·생산지에 관계없이 자유무역항에 출입할 수

50) 황진희, “남북한 건설기술(항만분야) 표준화 방안”, 『KDI 북한경제리뷰』, KDI, 3월호, 2012, 5면.

있다는 것이다. 그리고 자유무역항에 드나드는 배와 물에 대해서는 관세나 톤세·운임세를 부과하지 않는다. 그리고 북한에서 외국인기업은 자유경제무역지대 내에만 설립할 수 있는 것이 원칙이나, 유무역항규정은 제한된 범위 내에서 자유경제무역지대가 아닌 자유무역항, 즉 청진항에도 외국인기업을 설립할 수 있도록 하고 있다.⁵¹⁾

2. 선박의 ‘운영’ 관련 법제

1) 수로법

(1) 수로법의 제정

수로법은 2004년 3월 10일 최고인민회의 상임위원회 정령 제314호로 채택되었다.

[표 II-10] 수로법의 구성과 체계

| 구 분 | 내 용 |
|-------------------|----------------------------------|
| 1장 수로법의 기본 | 수로법의 제정 목적, 수로사업에 대한 국가의 역할 |
| 2장 수로의 조사 | 수로의 조사 기관, 조사대상 등 |
| 3장 수로자료의 출판과 통보 | 수로자료의 출판 및 통보, 긴요한 항해 자료 |
| 4장 수로자료의 이용 | 수로자료의 이용과 열람 대상, 기밀유지 |
| 5장 수로시설물의 관리 | 수로시설물 관리와 해당기관 |
| 6장 수로사업에 대한 지도 통제 | 수로사업에 대한 지도 통제 및 통제기관, 책임과 처벌 |

(2) 수로법의 주요내용

가. 국제교류협력의 강조

『수로법』은 제7조에서 “국가는 수로분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 강화하도록 한다.”는 규정과 제8조에서 “조선민주주의인민공화국이 승인한 수로분야의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.”는 규정을 두고 있다.

나. 국제수로기구(IHO)

51) 황진희, “북한 주요 항만의 개발 동향과 시사점”, 2010, 53면.

국제수로기구(International Hydrographic Organization)는 각국의 수로 관련 업무 조정, 해도 등의 통일화, 수로측량의 기준 및 기술개발 등을 목적으로 1970년 9월에 설립된 정부간 국제기구로서, 2005년 현재 정회원국은 75개국으로, 한국은 1957년, 북한은 1987년에 동 기구에 가입하였다. 『동아시아수로위원회(EAHC)』는 IHO 산하 14개 지역위원회 중 하나로 현재 8개 회원국으로 구성되어 있다.

북한은 2005년 8월 17일 『국제수로기구(IHO)』 산하 『동아시아수로 위원회(EAHC)』에 신규 회원국으로 가입하였다. 북한은 2004년 6월 중국을 경유하여 당시 의장국이었던 한국의 국립해양조사원에 회원국 가입을 신청, 한국 등 회원국의 만장일치로 가입이 승인되었다. 북한은 동서로 단절된 해안선과 육로위주의 수송체제로 인하여 해상운수 부문의 발달이 부진한 실정이나, 1980년대에 들어서 무역확대 방침에 따라 국가간 협정체결, 국제기구 가입 등 해상운수분야에서 국제 교류협력을 강화하여 왔다.

북한의 EAHC 가입은 남북간 해운협력 실무접촉 이후 남북간 선박 왕래가 빈번해질 것으로 예상되는 가운데, 남북 상호간 수로정보 및 해도자료의 교환, 공동 해양조사 등으로 남북간 항해안전을 확보, 남북한 해상수송 활성화에 기여할 것으로 평가되었다.

수로법에는 법제의 제정 목적과 이를 위한 국가 및 국민의 의무와 권리가 나열되어 있다. 하지만 그 외 대부분의 조항은 수로조사와 그에 대한 자료들이 규정되어 있다. 제정목적에 직접적으로 명시되어 있지는 않지만 법제 전반에서의 이러한 강조는 결국 수로조사도 수로법의 중요 목적 중의 하나임을 의미한다. 또한 수로법의 경우 기타 유사배경의 다른 법제들과는 달리 자연을 보호한다거나 지속가능한 발전을 위하는 내용은 나타나지 않고 있으며, 수로조사 및 관리를 통한 국가 발전만을 추구하고 있다.

2) 배길표식법

2004년 배길표식법은 배길표식물의 설치, 배길표식물의 관리요령 배길표식사업에 대한 지도통제, 배길표식물의 설치와 관리운영에서 제도와 질서를 확립하여 배의 안전한 항해를 보장하기 위해 제정되었다.

3) 갑문법

(1) 갑문법의 제정

갑문이란 수위(水位)가 다른 수면 사이를 선박이 안전하게 통선하게 하기 위한 시설로 갑문법은 2001년 3월 21일 최고인민회의 상임위원회 정령 제2140호로 채택

되었다. 갑문법은 총5장 51조로 구성되어 있다. 북한의 갑문법은 갑문건설과 관리운영을 위한 법으로 2001년 4월 최고인민회의 제10기 4차 회의에서 제정하였으며, 갑문건설, 갑문관리, 갑문운영, 갑문사업에 대한 지도통제를 내용으로 하고 있다.

[표 II-11] 갑문법의 구성과 체계

| 구 분 | 내 용 |
|---------------|--|
| 기본 (제1장) | 갑문법 제정의 목적, 갑문법 적용범위 등에 관한 사항 |
| 갑문건설 (제2장) | 갑문 설계, 갑문 시공기관, 갑문 구조물, 신호체계, 해양 관측·측정설비, 준공검사 등 갑문 건설에 관한 사항 |
| 갑문관리 (제3장) | 갑문연제관리, 갑문보호, 갑문보수정비, 갑문수위조절, 갑문 물관리, 갑문오염방지, 환경보호 등 갑문 관리에 관한 사항 |
| 갑문운영 (제4장) | 갑문운영기관의 임무, 갑문통과방법, 갑문 통과요금 산정 등 갑문 운영에 관한 사항 |
| 지도통제 (제5장) | 갑문지도 및 통제기관의 임무, 갑문구조물 에 대한 손해보상, 갑문오염시 벌칙 등 갑문 지도통제에 관한 사항 |

(2) 갑문법의 내용

가. 수상교통운수 발전 목적

갑문은 교통운수와 관련 화물의 새로운 수송로 개발, 화물 수송비 절감, 수송거리 단축, 내륙 수상교통운수 확충 또한 안정적 용수확보, 홍수예방, 전력 생산 등 역할을 수행한다. 북한은 『서해갑문』을 비롯 하단, 동암, 미림, 봉화, 성천, 순천, 철산 등 8개 보유하고 있으며, 북한의 대표적인 『서해갑문』은 5천톤~2만톤급 선박이 통과할 수 있는 연장 800m의 갑문 3개로 구성되어 있다.

갑문건설과 관리운영에서 제도와 질서를 세우고 물 자원을 종합적으로 이용하고 교통운수를 발전시키기 위한 목적으로 제정되었다. 갑문이라는 시설을 위한 별도의 법을 제정한 것은 특이한 점으로 평가되기도 한다. 갑문법은 대부분의 조항이 갑문 건설 및 관리, 선박 안전운항 등 수상 교통운수 발전을 위한 관련 규정들로 구성됐다. 하지만 수자원의 종합이용과 관련한 조항은 장마철 물관리, 환경보호 등 일부에 불과하다. 북한은 조문을 통해 “갑문은 만년대계의 창조물이며 나라의 귀중한 재부”라고 규정하고 있는데 이는 북한의 갑문에 대한 인식정도를 짐작할 수 있다.

나. 외국선박 및 개인에게도 적용

동법은 다른 나라의 운수수단과 개인에게도 이 법을 적용하도록 해 갑문건설 및 관리에 관해 단순히 내부적으로만 규율하는 대내 경제법규라기 보다는 남한 및 외

국 선박의 물동량 증가에도 대비한 대외지향적 법률로 내부적으로 갑문건설 및 관리에 대해 규율하고 있다.

다. 통과료 등 대외 수송수입 확보

북한의 갑문법은 북한의 극심한 수송난 완화와 함께 갑문 통과요금 등 수송수입을 통한 경제적 실리 획득에 역점을 두고 있으며 갑문 통과질서를 어길 경우 벌금을 물리거나 배와 인원을 억류할 수 있도록 했다. 즉, 북한의 갑문법은 수상교통운수 발전을 통해 대내외의 극심한 수송난을 완화시키는 것 이외에도 향후 남한 및 외국선박의 갑문 이용과 관련, 통과료 등 외화획득을 겨냥한 실리지향적 경제법으로 평가할 수 있다.

남한의 경우 북한처럼 갑문만을 위한 별도의 법을 제정하고 있지 않으며 갑문을 항만법 제2조 5호에서 항만시설의 정의에 포함하고 있다. 북한의 갑문법은 수상교통운수 발전이 주된 목적이며 대부분 조항들이 갑문건설 및 관리, 선박 안전운항 등 수상교통운수 발전을 위한 관련 규정들로 구성되어 있다.

4) 간석지법

2005년 간석지법은 간석지의 조사, 간석지의 개간, 간석지 사업에 대한 지도 통제를 내용으로 간석지의 조사와 개간, 구조물관리에서 제도와 질서를 엄격히 세워 국토를 넓히고 간석지를 효과적으로 이용하기 위해 제정되었다.

3. 선박의 ‘취급’ 관련 법제

선박의 취급과 관련된 법제로는 배등록법이 있으며, 2007년 제정, 2011년 수정보충된 배등록법은 배등록의 신청, 배등록의 심의, 배등록증서, 배등록사업에 대한 지도통제를 규율하고 있으며, 배등록과 관련한 사업에서 제도와 질서를 확립하여 배에 대한 장악과 통제를 확고히 하는 데에 그 목적이 있다.

Ⅲ. 남북한의 선박 관련 법제 비교

1. 남북한 항만법 비교

[표 II-12] 남북한 ‘항만법’ 비교

| 구분 | 남한 | 북한 |
|-----|----------------------|------------|
| 법체계 | 법 총 11장 101조 시행령 93조 | 법 총 5장 70조 |

| 시행규칙 34조 | | |
|------------|---|--|
| 목적 | 항만의 지정·관리 및 사용에 관한 사항을 규정 항만의 건설을 촉진하고 그 관리·운영의 효율화를 도모하여 국민경제의 발전에 이바지 | 항만은 국가의 주요 관문으로서 국가의 경제 발전과 국민들의 복리증진에 적극 이바지 |
| 정의 | 선박의 출입, 사람이 선박을 타고 내리거나 화물을 싣고 내릴 수 있는 시설이 구비된 구역 | 배들의 자연피해를 막고 안전하게 머무를 수 있는 점안시설이 갖추어져 있는 해안의 일정한 구역 |
| 항만기본계획의 수립 | 항만의 개발을 촉진하고 운영의 효율성을 높이기 위해 해양수산부 장관이 항만기본계획을 수립 시·도지사는 지방항만에 관한 항만기본계획을 10년 단위로 각각 수립·시행 | 국토총건설계획에 기초하여 작성하도록 규정함으로써 항만건설에 대한 중앙집권적, 계획적 지도를 보장하고 조직화 항만의 위치와 성격, 규모, 각 구성요소들이 계획단계에서부터 정확히 계산되고 올바르게 작성되도록 법적 규제 |
| 항만기본계획 내용 | 항만의 중·장기 개발계획 항만의 연도별 개발 및 관리·운영계획 항만의 지정·변경 및 폐지에 관한 사항 항만의 예정지구의 지정에 관한 사항 기타 관리청이 필요하다고 인정하는 사항 | 전망계획 당면계획 시설계획 |
| 항만공사 시행자 | 항만공사는 이 법 또는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 지정항만은 해양수산부장관, 지방항만은 시·도지사가 시행 비관리청이 항만공사를 시행하고자 할 때는 대통령이 정하는 바에 의해 항만공사의 계획을 작성하여 관리청에 허가를 받아야 함 | 건설주기관이 직접할 수도 있고 건설주기관과 시공주기관 사이의 주문과 계약을 통해서 실시 |
| 준공확인 | 비관리청은 항만공사를 완료한 때에는 지체없이 공사준공보고서를 관리청에 제출하고 준공승인을 받아야 함 | 항만건설이 끝난 다음 해당기관이 하게 되어 있음 건설주기관은 준공검사에서 합격된 건설물만 넘겨받는 원칙을 철저히 지키도록 규정함 |
| 항만관리 | 지정항만은 해양수산부장관, 지방항만은 시·도지사가 관리 지방항만으로서 행정구역의 경계에 걸쳐 있는 항만에 관하여는 관계 시·도지사가 협의하여 그 관리방법을 따로 정할 수 있음 ·관리청은 갑문·운하·하역기계 기타조작을 필요로 하는 항만시설에 대하여는 해양수산부령이 정하는 바에 따라 항만시설관리규정을 정함 | 항만관리는 원칙적으로 항운영기관이 함 항운영의 기본은 선박의 취급인데, 여기에는 여러기관, 기업소들이 관계하는 까닭에 무역항에서 배취급을 통일적으로 하기 위해 비상설항연합위원회를 설치한다고 밝힘 한 개 항만을 여러기관, 기업소, 단체가 이용 할 경우에는 정무원에서 정하는 바에 따라 관리 항만관리사업에서 항만시설물을 즉시 |

| | | |
|------------|--|---|
| | | 보수정비하는 것을 선차적인 문제로 규정 |
| 금지행위 | <p>항만에 유독물 또는 동물의 사체를 버리는 행위</p> <p>다량의 토석 또는 쓰레기를 버리는 등 항만의 깊이에 영향을 줄 우려가 있는 행위</p> <p>기타 항만의 보전 또는 그 사용에 지장을 줄 우려가 있는 것으로서 대통령이 정하는 행위</p> | <p>항수역에서 항행하거나 정박하고 있을 때 오물과 오수, 기름을 버리거나 떨어뜨리지 말아야 함</p> <p>원유를 비롯한 인화성 물질과 폭발성 물질을 다루는 일은 지정된 부두 또는 장소에서 가능함</p> <p>외국선박들은 법에 따라 정한 경우를 제외하고 무역항에 어느 때든지 출입할 수 있으나 선박에 북한국기를 달아야 함</p> <p>외국선박들은 항만에서 해당기관의 승인없이 측심, 전파탐지, 무선통신기재를 사용할 수 없음</p> |
| 항만시설 및 사용료 | <p>항만시설운영자 또는 임대계약자는 제1항의 규정에 의거 항만시설 사용자로 부터 사용료를 징수할 수 있음</p> <p>관리청이 아닌 항만시설운영자 또는 임대계약자는 제2항의 사용료의 요율 및 징수방법 등에 관한 사항을 미리 관리청에 신고하여야 함</p> | <p>항만비용은 선박이 입출항할 때마다 계산하고 정산하게 되어 있으며, 외국선박운영기관은 항만비용 전도금을 선박이 항에 도착하기 전에 지정된 은행이 입금</p> |

2. 남한 ‘선박법’과 북한 ‘배등록법’ 비교

[표 II-13] 남한 ‘선박법’과 북한 ‘배등록법’ 비교

| 구분 | 북한 배등록법 | 남한 선박법 | 비고 |
|-------|--|---|--|
| 목적 | 제1조(배등록법의 사명) 조선민주주의인민공화국 배등록법은 배등록과 관련한 사업에서 제도와 질서를 엄격히 세워 배에 대한 장악과 통제를 원만히 실현하는데 이바지한다. | 제1조(목적) 이 법은 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사(海事)에 관한 제도를 적정하게 운영하고 해상(海上) 질서를 유지하여, 국가의 권익을 보호하고 국민경제의 향상에 이바지함을 목적으로 한다. | 북한은 법을 통하여 제도와 질서를 확립하여 배에 대한 장악과 통제를 목적으로 한다. 남한의 법이 목적조항에서 국적, 선박톤수 등 해사제도의 운영의 통하여 해사질서를 유지하는 면에서 비슷하지만 남한의 법이 마지막으로 국민경제 향상의 목적을 밝힌 것과는 조금 다른 모습을 보인다. |
| 적용 대상 | 제2조(배등록의무) 배등록은 배소유 및 운영기관, 기업소, 단체에 있어서 의무적이다. 국가는 배등록절차와 방법을 바로 정하고 엄격 | 제1조의2(정의) ① 이 법에서 “선박”이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류를 말하며 그 구분은 다음 각 호와 | |

| | | | |
|--|---|---|---------------------------------|
| | <p>히 지키도록 한다.</p> <p>제3조(등록된 배의 법적보호) 국가는 우리 나라에 등록된 배를 법적으로 보호한다.</p> <p>제4조(국기게양) 우리 나라에 등록된 배는 조선민주주의인민공화국 국기를 게양한다.</p> <p>제5조(법의 적용대상) 이 법은 배등록기관과 배소유 및 운영기관, 기업소, 단체에 적용한다. 우리 나라에 등록하려는 다른 나라 배에도 이 법을 적용한다.</p> <p>제6조(배등록의 제외대상) 군함 및 경비용배에는 이 법에 따르는 배등록을 하지 않는다. 총톤수가 5미만의 기계배와 배길이 12m미만의 작은 배에 대한 등록은 따로 정한데 따른다.</p> | <p>같다.</p> <p>1. 기선: 기관(機關)을 사용하여 추진하는 선박[선체(船體) 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다]과 수면비행선박(표면효과 작용을 이용하여 수면에 근접하여 비행하는 선박을 말한다)</p> <p>2. 범선: 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)</p> <p>3. 부선: 자력항행능력(自力航行能力)이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박</p> <p>② 이 법에서 "소형선박"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.</p> <p>1. 총톤수 20톤 미만인 기선 및 범선</p> <p>2. 총톤수 100톤 미만인 부선</p> <p>제2조(한국선박) 다음 각 호의 선박을 대한민국 선박(이하 "한국선박"이라 한다)으로 한다.</p> <p>1. 국유 또는 공유의 선박</p> <p>2. 대한민국 국민이 소유하는 선박</p> <p>3. 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사법인(商事法人)이 소유하는 선박</p> <p>4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박</p> | |
| | 제4조(국기게양) 우리 나라에 등록된 배는 조선민주주의인민공 | 제5조(국기게양) 한국선박이 아니면 대한민국 국기를 게양할 수 없다. | 양국 모두 자국의 선박은 자국의 국기를 게양할 수 있다. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>화국 국기를 게양한다.</p> <p>제8조(배등록신청의 기본요구) 배등록의 신청은 배등록 사업의 첫 공정이다. 배소유 및 운영기관, 기업소, 단체는 제때에 배등록신청을 하여야 한다.</p> <p>제9조(등록신청대상의 배) 다음의 배는 등록신청을 하여야 한다. 1. 국가 및 사회협동단체 소유의 배 2. 우리 나라와 다른 나라가 합영, 합작하여 운영하는 배 3. 우리 나라 국적을 취득하려는 배</p> <p>제10조(배등록의 신청) 배등록을 신청하려는 기관, 기업소, 단체는 배등록신청문건을 만들어 해사감독기관에 내야 한다. 다른 나라의 배등록신청은 중앙해사감독지도기관에 한다. 필요에 따라 공화국 해사대표기관에 직접 할수도 있다.</p> <p>제11조(배등록신청의 구분) 배등록신청은 다음의 경우에 한다. 1. 새로 건조하였거나 구입한 배를 등록하려 할 경우에는 첫배등록신청을 한다. 2. 배소유 및 운영기관, 기업소, 단체의 명령, 배 이름, 선적항, 소유관계, 배구조 같은것이 변경되었을 경우에는 배의 변경등록신청을 한다. 3. 대부상환 또는 기타 채무리행담보로 배를 등</p> | <p>제8조(등기와 등록) ① 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 해양수산부령으로 정하는 바에 따라 그 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 『선박등기법』 제2조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여야 한다. ② 지방해양항만청장은 제1항의 등록신청을 받으면 이를 선박원부(船舶原簿)에 등록하고 신청인에게 선박국적증서를 발급하여야 한다. ③ 선박국적증서의 발급에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. ④ 선박의 등기에 관하여는 따로 법률로 정한다.</p> <p>제8조의2(소형선박 소유권 변동의 효력) 소형선박 소유권의 득실변경(得失變更)은 등록을 하여야 그 효력이 생긴다.</p> <p>제8조의3(압류등록) 소형선박 등록관청은 『민사집행법』에 따라 법원에서 압류등록을 위촉하거나 『국세징수법』 또는 『지방세기본법』에 따라 행정관청에서 압류등록을 위촉하는 경우에는 해당 소형선박의 등록원부에 대통령령으로 정하는 바에 따라 압류등록을 하고 선박소유자에게 통지하여야 한다. <개정 2010.3.31></p> <p>제18조(등록사항의 변경) 선박원부에 등록한 사항이 변경된 경우 선박소유자는 그 사실을 안 날부터 30일 이내에 변경등록의 신청을 하여야 한다.</p> | <p>북한의 법은 제8조 배등록신청에서 배등록의 대상을 배소유 및 운영기관, 기업소, 단체로 보고 있다. 남한이 선박의 소유자를 등록의 대상으로 보고 있는 것과는 다르게 북한 체제에서 배의 소유가 개인에게는 불가능 한 것으로 보인다. 또한 개인의 소유권 변동이 가능한 남한은 법률 통해 소유권의 변동효력, 압류등록 등의 조항을 규정해 두고 있다. 그러나 북한은 신청과 등록 삭제 조항만 존재하고 소유권의 변동에 관한 조항을 만들어 두지 않고 있다.</p> |
|--|--|--|--|

선박의 등록

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>록하려 할 경우에는 배의 저당등록신청을 한다.</p> <p>4. 빈배용선한 배를 등록하려 할 경우에는 빈배용선등록신청을 한다.</p> <p>5. 배의 등록관할이 달라졌을 경우에는 배의 전출 및 전입등록신청을 한다.</p> <p>제12조(배등록신청문건의 기재사항과 첨부문건) 배등록신청문건에는 배의 이름, 선적항, 종류, 톤수, 소유 및 운영기관, 기업소, 단체의 명칭, 호출부호, 해상이동봉사식별번호, 기술지원 같은 것을 밝히며 배등록신청 목적과 내용에 따라 배무이관련증서, 배등록삭제증서, 배연혁기록부, 배매매증서, 채무관련증서, 공증기관확인서, 계약서, 구조변경승인서 같은 문건을 첨부한다.</p> <p>제13조(배등록신청문건의 반송) 해사감독기관은 배등록신청문건에 밝혀야 할 기재사항이 없거나 틀리거나 첨부하여야 할 문건을 제출하지 않았을 경우 해당 기관, 기업소, 단체에 문건을 돌려보낼 수 있다. 배등록신청문건을 돌려받은 기관, 기업소, 단체는 결함을 퇴치하고 배등록신청을 다시 할 수 있다.</p> <p>제14조(배등록의 삭제신청) 우리 나라에 등록하였던 배를 국적제적, 배의 행방불명 또는 침몰, 패선</p> | <p>제22조(말소등록)</p> <p>① 한국선박이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때에는 선박소유자는 그 사실을 안 날부터 30일 이내에 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 말소등록의 신청을 하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박이 멸실·침몰 또는 해체된 때 2. 선박이 대한민국 국적을 상실한 때 3. 선박이 제26조 각 호에 규정된 선박으로 된 때 4. 선박의 존재 여부가 90일간 분명하지 아니한 때 <p>② 제1항의 경우 선박소유자가 말소등록의 신청을 하지 아니하면 선적항을 관할하는 지방해양항만청장은 30일 이내의 기간을 정하여 선박소유자에게 선박의 말소등록신청을 최고(催告)하고, 그 기간에 말소등록신청을 하지 아니하면 직권으로 그 선박의 말소등록을 하여야 한다.</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|---|
| | 같은 이유로 삭제하려 할 경우에는 배등록삭제 신청물건을 해사감독기관에 내야 한다. 이 경우 신청문건에 배의 이름과 등록번호, 종류, 톤수, 사용년한, 신청리유, 채권채무관계 같은 것을 밝히며 해당한 증면문건을 첨부한다. | | |
| | 제18조(배의 톤수측정) 해사감독기관은 배등록 심의를 할 경우 해당 배의 톤수측정을 엄격히 하여야 한다. 국제항해하는 배의 톤수측정은 배톤수측정에 관한 국제협약에 따라 국내항해하는 배의 톤수측정은 국내톤수측정규정에 따라 한다. | 제3조(선박톤수) ① 이 법에서 사용하는 선박톤수의 종류는 다음 각 호와 같다. 1. 국제총톤수: 『1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약』(이하 "협약"이라 한다) 및 협약의 부속서(附屬書)에 따라 주로 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 그 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다. 2. 총톤수: 우리나라의 해사에 관한 법령을 적용할 때 선박의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다. 3. 순톤수: 협약 및 협약의 부속서에 따라 여객 또는 화물의 운송용으로 제공되는 선박 안에 있는 장소의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다. 4. 재화중량톤수: 항행의 안전을 확보할 수 있는 한도에서 선박의 여객 및 화물 등의 최대적재량을 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다. ② 제1항 각 호의 선박톤수의 측정기준은 해양수산부령으로 정한다. <개정 2013.3.23> [전문개정 2009.12.29.] 제13조(국제톤수증서 등) | 남한과 북한 모두 국제항해를 하는 선박에 관하여는 선박톤수측정에 관한 국제협약을 따르는 것으로 보인다. 그러나 분쟁등의 예방을 위하여 우리법이 세분화 되어있는 반면 북한의 법은 세분화 되어있지 않다. |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>① 길이 24미터 이상인 한국선박의 소유자[그 선박이 공유(共有)로 되어 있는 경우에는 선박관리인, 그 선박이 대여된 경우에는 선박임차인을 말한다. 이하 이 조에서 같다]는 해양수산부장관으로부터 국제톤수증서(국제총톤수 및 순톤수를 적은 증서를 말한다. 이하 같다)를 발급받아 이를 선박 안에 갖추어 두지 아니하고는 그 선박을 국제항해에 종사하게 하여서는 아니 된다. <개정 2009.12.29, 2013.3.23></p> <p>② 해양수산부장관은 제1항에 따라 국제톤수증서의 발급신청을 받으면 해당 선박에 대하여 국제총톤수 및 순톤수를 측정한 후 그 신청인에게 국제톤수증서를 발급하여야 한다. <개정 2009.12.29, 2013.3.23></p> <p>③ 삭제 <1999.4.15></p> <p>④ 한국선박이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하게 된 때에는 선박소유자는 그 사실을 안 날부터 30일 이내에 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 신고하여야 한다. <개정 2009.12.29></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 제22조제1항 각 호에 해당하게 된 때 2. 국제항해에 종사하지 아니하게 된 때 3. 선박의 길이가 24미터 미만으로 된 때 <p>⑤ 길이 24미터 미만인 한국선박의 소유자가 그 선박을 국제항해에 종사하게 하려는 경우에는 해양수산부장관으로부터 국제톤수확인서[국제총톤수 및 순톤수를 적은 서면(書面)을 말한다. 이하 같다]를 발급받을 수 있다. <개정</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|---|--|---|--|
| | | <p>2009.12.29, 2013.3.23> ⑥ 국제톤수확인서에 관하여는 제2항 및 제4항을 준용한다. 이 경우 "국제톤수증서"는 "국제톤수확인서"로, "길이가 24미터 미만"은 "길이가 24미터 이상"으로 본다. <개정 2009.12.29> ⑦ 국제톤수증서와 국제톤수확인서의 발급에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다. <개정 2009.12.29, 2013.3.23> [제목개정 2009.12.29]</p> | |
| <p>제37조(배등록사업에 대한 지도통제의 기본요구) 배등록사업에 대한 지도통제를 강화하는것은 국가의 해사감독정책을 관철하기 위한 중요담보이다. 국가는 배등록사업에 대한 지도와 통제를 강화하도록 한다.</p> <p>제38조(배등록사업에 대한 지도) 배등록사업에 대한 지도는 내각의 통일적인 지도밑에 중앙해사감독지도기관이 한다. 중앙해사감독지도기관은 배등록사업체계와 질서를 엄격히 지키도록 정상적으로 장악지도하여야 한다.</p> <p>제39조(배등록자료의 구비) 중앙해사감독지도기관은 배의 등록척수, 등록톤수, 배기관출력 및 배수송능력 같은 배등록과 관련한 종합적인 자료를 갖추고 있어야 한다. 해당 기관이나 국제해사기구 또는 다른 나라의 해사기관에서 요구할 경</p> | <p>제32조(벌칙) ① 한국선박이 아니면서 국적을 사칭할 목적으로 대한민국 국기를 게양하거나 한국선박의 선박국적증서 또는 임시선박국적증서로 항행한 선박의 선장은 5년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 다만, 선박의 포획을 피하기 위하여 대한민국 국기를 게양한 경우에는 그러하지 아니하다. ② 한국선박이 국적을 사칭할 목적으로 대한민국 국기 외의 기장(旗章)을 게양한 경우에도 제1항과 같다. ③ 제1항과 제2항의 경우에 죄질이 중(重)한 것은 해당 선박을 몰수할 수 있다. [전문개정 2009.12.29.]</p> <p>제35조(과태료) ① 제11조를 위반하여 대한민국 국기를 게양하지 아니한 선장에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다. 다만, 소형선박의 선장의 경우에는 그러하지 아니하다. ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박소유자에게는 200만원 이하의 과태료를 부과한다.</p> | <p>북한이 벌칙조항을 통하여 배등록사업이 지도통제를 강화하여 해사감독 정책을 보호하는 것임을 밝히고 있다.</p> <p>또한 특징적인 부분은 배등록을 하지 않고 항해를 한 경우 배를 항해를 중지 시키거나 억류시키는 부분이다.</p> <p>위반시 행정적 또는 형사적 책임을 지기도 하지만 항해를 중지시키고 억류시키는 부분은 매우 특징적이다</p> | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>우에는 배등록과 관련한 보증을 한다.</p> <p>제40조(배등록사업에 대한 감독통제) 배등록사업에 대한 감독통제는 중앙해사감독지도기관과 해당 감독통제기관이 한다. 중앙해사감독지도기관과 해당 감독통제기관은 배등록의 신청과 심의, 배등록증서발급정형을 엄격히 감독통제하여야 한다.</p> <p>제41조(배등록증서회수) 비법적으로 배등록증서를 발급받았거나 위조하였을 경우에는 회수한다.</p> <p>제42조(항해중지) 배등록을 하지 않고 항해하였을 경우에는 그 배의 항해를 중지시키거나 억류할 수 있다.</p> <p>제43조(행정적 또는 형사적책임) 이 법을 어겨 배등록사업에 엄중한 결과를 일으킨 기관, 기업소, 단체의 책임있는 일군과 개별적공민에게는 정상에 따라 행정적 또는 형사적책임을 지운다.</p> | <p>1. 제10조에 따른 선박국적증서 또는 임시선박국적증서를 갖추어 두지 아니한 경우(소형선박만 해당한다)</p> <p>2. 제11조에 규정된 사항을 선박에 표시하지 아니한 경우</p> <p>3. 제13조제1항을 위반하여 국제톤수증서를 갖추어 두지 아니하고 선박을 국제항해에 종사하게 한 경우</p> <p>4. 제13조제4항(제13조제6항에 따라 준용되는 경우를 포함한다)을 위반하여 선박의 멸실 등에 관한 신고를 하지 아니한 경우</p> <p>5. 제18조를 위반하여 변경등록의 신청을 하지 아니한 경우</p> <p>6. 제22조제2항에 따른 선박의 말소등록신청의 최고를 받고 그 기간에 이를 이행하지 아니한 경우</p> <p>③ 제1항과 제2항에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해양수산부장관 또는 지방해양항만청장이 부과·징수한다. <개정 2013.3.23></p> | |
|--|---|--|--|

3. 남한 ‘항로표지법’과 북한 ‘배길표식법’ 비교

[표 II-14] 남한 ‘항로표지법’과 북한 ‘배길표식법’ 비교

| 구분 | 북한 배길표식법 | 남한 항로표지법 | 비 고 |
|----|--|---|---|
| 목적 | 제1조 조선민주주의인민공화국 배길표식법은 배길표식물의 설치와 관리운영에서 제도와 질서를 엄격히 세워 배의 안전한 | 제1조(목적) 이 법은 항로표지를 설치하고 이를 합리적이고 능률적으로 관리하여 해상교통의 안전을 도모하고 선박운항 | 양국의 법이 모두 항로표지의 관리를 통하여 안전을 도모하는데 목적이 있다. |

| | | | |
|----|--|--|--|
| | 항해를 보장하는 데 이바지한다. | 의 능률성을 향상시키는 데 이바지하는 것을 목적으로 한다. | |
| 정의 | 제2조 배길표식물은 등불, 모양, 색깔, 소리, 전파 같은 것을 이용하여 항만, 연안수역, 하천, 호수에서 배길안내를 위한 기본수단이다. 배길표식물에는 등대, 등간, 등표, 입표, 부표, 도표, 음향신호설비, 무선신호설비 같은 것이 속한다. | 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23> 1. "항로표지"란 등광(燈光)·형상(形象)·색채·음향·전파 등을 수단으로 항(港)·만(灣)·해협(海峽), 그 밖의 대한민국의 내수·영해 및 배타적 경제수역을 항행하는 선박에게 지표가 되는 등대·등표(燈標)·입표(立標)·부표(浮標)·안개신호(霧信號)·전파표지·특수신호표지 등을 말한다. 2. "위성항법보정시스템"이란 인공위성을 이용한 위치측정시스템을 통하여 취득한 위성항법정보에 위치측정용 인공위성의 상태와 그 궤도에 대한 정보를 반영한 보정정보(이하 "위성항법보정정보"라 한다)를 이용자에게 제공하는 시스템을 말한다. 3. "항로표지 부속시설"이란 항로표지를 관리하는 자의 실제 거주 여부에 불구하고 항로표지에 부속된 다음 각 목의 시설 등을 말한다. 가. 항로표지의 진입로나, 항로표지의 사무실·숙소·동력실·창고 등의 용도로 사용되는 건축물(『건축법』 제2조제1항제2호에 따른 건축물을 말한다) 다. 나목의 건축물에 설치된 건축설비(『건축법』 제2조제1항제3호에 따른 건축설비를 말한다) 4. "현황변경"이란 항로표지를 폐지하거나 그 위치를 변경하는 것을 말한 | 남한의 법이 표식에 대하여 세분화하여 설명하고 있으며 위성항법정보시스템에 관하여도 규정하고 있으나 북한의 법은 세분화되어 있는 모습은 다소 떨어지며 위성 등 첨단장비에 관한 설명이 나와 있지 않다. |

| | | | |
|---------------|---|--|--|
| | | <p>다.</p> <p>5. "현상변경"이란 항로표지의 명칭·색채·구조 등 해양수산부령으로 정하는 현상을 변경하는 것을 말한다.</p> <p>② 항로표지의 종류는 해양수산부령으로 정한다.</p> <p><개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> | |
| 항로표지의 설치 및 관리 | <p>제3조 배길표식물의 설치 는 배길표식사업의 첫 공정이다. 국가는 정보산업 시대의 요구에 맞게 배길표식부문에 대한 투자를 계통적으로 늘려 배길표식물을 현대화하고 수로항해학적 요구에 맞게 설치하도록 한다.</p> <p>제4조 배길표식물의 관리 운영을 바로 하는 것은 배길표식물을 원상태로 보존하고 그 기술적 성능과 제원을 정상적으로 유지하기 위한 중요조건이다. 국가는 배길표식물의 관리운영을 과학기술적으로 하도록 한다.</p> | <p>제3조(항로표지 개발에 관한 계획의 수립·시행)</p> <p>① 해양수산부장관은 안전하고 효율적인 해상교통의 환경을 조성하기 위하여 10년 단위로 항로표지 개발에 관한 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립·시행하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23.></p> <p>② 기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 항로표지 개발에 관한 기본방향 및 추진목표 2. 항로표지 개발에 관한 기술의 연구 3. 항로표지 개발에 관한 투자계획 4. 항로표지 개발에 관한 국제협력 5. 그 밖에 항로표지의 개발을 위하여 필요한 사항 <p>③ 해양수산부장관은 기본계획의 타당성 여부를 5년마다 검토하고 이를 조정하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>④ 해양수산부장관은 해상에서의 환경 변화 또는 새로운 항로표지 방식의 도입 등에 따라 기본계획을 변경할 필요가 있다고 인정되는 때에는 이를 변경할 수 있다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>⑤ 해양수산부장관은 기</p> | <p>두법 모두 항로표지의 설치 및 관리에 대하여 일반적인 기준을 제시하고 있으나 북한의 법은 '수로항해적요구', '관리운영을 과학기술적'으로 라는 용어 등을 사용하면서 북한사회의 현대화와 과학화에 대한 관심을 보여주고 있다. 그러나 조금 포괄적이고 일반적인 용어선택으로 보인다.</p> |

| | | | |
|----------|--|---|--|
| | | 본계획에 따라 매년 향로표지 개발에 관한 시행계획을 수립·시행하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23> | |
| 향로표지의 보호 | <p>제20조 배길표식물의 관리운영은 배길표식기관, 기업소, 단체의 기본임무이다. 해당기관, 기업소, 단체는 배길표식물의 관리운영을 배길표식물 관리운영지도서의 요구대로 하여야 한다. 배길표식물 관리운영지도서를 만드는 사업은 국가수로지도기관이 한다.</p> <p>제21조 배길표식기관과 해당기관, 기업소, 단체는 등대표에 밝혀진 배길표식물의 성능과 제원을 정상적으로 유지하여야 한다. 자연재해 같은 사고로 배길표식물의 성능과 제원이 변동되었을 경우에는 제때에 그것을 원상 복구하여야 한다.</p> <p>제22조 배길표식기관과 해당기관, 기업소, 단체는 배길표식물의 성능과 제원을 정기적으로 측정하여야 한다. 달라진 성능과 제원은 국가수로지도기관에 곧 통보하여야 한다.</p> <p>제23조 배길표식기관과 해당기관, 기업소, 단체는 배길표식물의 보수주기를 지키며 보수의 질을 보장하여야 한다. 내용연한이 지났거나 못쓰게 된 배길표식물은 제때에 교체하여야 한다.</p> <p>제24조 국가는 배길표식물을 보호하기 위하여 배길표식물 보호구역을 정한다. 배길표식물 보호구</p> | <p>제23조(향로표지의 훼손 금지) 누구든지 향로표지를 훼손하여서는 아니 된다.</p> <p>제24조(등화 등의 제한) ① 누구든지 향로표지로 오인될 우려가 있는 등화(燈火) 또는 음향 등을 사용하여서는 아니 된다.</p> <p>제25조(공사 등의 제한) ① 향로표지의 기능에 장애가 될 우려가 있는 건축물의 건축, 침몰물의 인양, 등화·음향시설의 설치, 그 밖의 공사 또는 작업을 하려는 자는 그 장애를 방지하기 위하여 필요한 조치를 하여야 한다.</p> <p>② 해양수산부장관은 제1항에 따른 공사 또는 작업에 대하여 권원을 가진 자에게 향로표지의 기능의 장애를 방지하는데 필요한 조치를 할 것을 명할 수 있다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>제26조(구조물등의 설치 제한) ① 누구든지 향로표지의 부근에서 향로표지의 시야를 가리거나 가릴 우려가 있는 구조물·식물이나 그 밖의 시설물(이하 "구조물등"이라 한다)을 설치 또는 식재하여서는 아니 된다.</p> <p>② 해양수산부장관은 제1항을 위반하여 설치 또는 식재된 구조물등에 대하여는 그 구조물등에 대한 권원을 가진 자에게 해당 구조물등이 향로표지에 장애가 되는 부분을 한정하여 제거 또는 이설(移</p> | <p>양국 모두 향로표지를 훼손시킨 경우 원상복구를 원칙으로 한다. 그러나 남한이 훼손사유에 대하여 구체적으로 나열하여 명확성을 높이고 있는데 비하여 북한은 파손시킨 경우에 대하여 명확히 나 타내고 있지 않아 감독기관의 자의적인 해석이 가능한 것으로 보인다. 또한 양국 모두 표지 근처에서의 등화 등을 제한하여 오인을 방지하며 구조물 근처의 선박 접근을 제한하고 있다.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | <p>역을 정하는 사업은 내각이 한다.</p> <p>제25조 기관, 기업소, 단체와 공민은 배길표식물 보호구역에서 승인없이 시설물을 건설하거나 토지를 일구거나 물고기잡이를 하는 것 같은 배길표식사업에 지장을 주는 행위를 하지 말아야 한다.</p> <p>제26조 기관, 기업소, 단체와 공민은 배길표식물을 적극 보호 관리하여야 한다. 배길표식물에 배, 때목 같은 것을 매어두거나 배길표식물을 파손시킬 수 있는 거리로 향할 수 없다.</p> <p>제27조 기관, 기업소, 단체와 공민은 배길표식물의 식별에 지장을 줄 수 있는 등불, 음향신호, 무선신호 같은 것을 사용하지 말아야 한다.</p> <p>제28조 배길표식물이 파손되었거나 배길표식물에 이상이 생긴 것을 발견한 기관, 기업소, 단체와 공민은 국가수로지도기관 또는 배길표식기관에 곧 알려야 한다.</p> <p>제29조 배길표식물을 이용하는 기관, 기업소, 단체는 정해진 요금을 내야 한다. 요금을 정하는 사업은 중앙가격제정기관이 한다.</p> <p>제35조 배길표식물을 파손시켰을 경우에는 원상복구시키거나 해당 손해를 보상시킨다.</p> | <p>設)하게 하거나 그 밖에 필요한 조치를 할 것을 명할 수 있다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>③ 해양수산부장관은 항로표지를 설치한 경우에 현존한 구조물등이 해당 항로표지의 시야를 가리거나 가릴 우려가 있을 때에는 그 권원을 가진 자에게 그 장애가 되는 부분을 제거 또는 이설하게 하거나 그 밖에 필요한 조치를 할 것을 명할 수 있다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>제27조(선박에 관한 제한) ① 누구든지 선박(부선·뗏목, 그 밖의 선박과 유사한 공작물을 포함한다. 이하 같다)을 항로표지에 손상을 미칠 우려가 있을 정도로 항로표지에 접근하여 항행하여서는 아니 된다.</p> <p>② 누구든지 선박을 항로표지에 계류하여서는 아니 된다.</p> <p>③ 누구든지 선박을 항로표지의 시야를 가리거나 항로표지에 접촉할 우려가 있는 장소에 정박 또는 정류하여서는 아니 된다.</p> <p>④ 선박을 항행하다가 항로표지를 훼손한 때에는 해당 선박의 선장은 대통령령으로 정하는 바에 따라 지체 없이 해양수산부장관 또는 그 소속 기관의 장이나 해양경찰서장에게 그 장소·훼손내용 및 조치사항을 신고하여야 한다. <개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>제28조(항로표지의 보호) ① 누구든지 항로표지를 훼손할 우려가 있는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다. <개정</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>1. 항로표지에 낙서하는 행위</p> <p>2. 항로표지에 물건을 투척하는 행위</p> <p>3. 항로표지에 토석·자갈·모래·쓰레기, 그 밖의 폐기물을 투여하는 행위</p> <p>4. 그 밖에 항로표지를 더럽히거나 훼손시킬 우려가 있는 것으로서 해양수산부령으로 정하는 행위</p> <p>② 누구든지 정당한 사유 없이 항로표지의 기능에 방해가 되는 다음 각 호의 행위를 하여서는 아니 된다.</p> <p>1. 항로표지에 올라가는 행위</p> <p>2. 항로표지에서 낚시 등 수산동식물을 포획·채취 또는 양식하는 행위</p> <p>3. 항로표지의 기능에 영향을 줄 우려가 있는 곳에서 토석·자갈 또는 모래를 채취하는 행위</p> <p>제29조(원상복구의 의무)</p> <p>① 항로표지(사설항로표지를 제외하되, 제10조에 따라 해양수산부장관이 설치·관리를 대행하는 경우 및 제21조제2항에 따라 해양수산부장관이 직접 관리하거나 수용한 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다) 또는 항로표지 부속시설을 훼손한 자는 자비(自費)로써 원상복구를 하여야 한다.</p> <p><개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>② 해양수산부장관은 제1항에 따라 원상복구를 하여야 하는 자가 정당한 사유 없이 그 의무를 이행하지 아니하는 때에는 일정한 기간을 정하여 원상복구를 명하여야 한다.</p> | |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p><개정 2008.2.29, 2013.3.23></p> <p>③ 해양수산부장관은 제2항에 따른 원상복구의 명령을 받은 자가 이를 이행하지 아니하는 때에는 『행정대집행법』에 따라 대집행을 할 수 있다. 이 경우 대집행에 사용되는 비용은 해당 항로표지 또는 항로표지 부속시설을 훼손한 자가 부담한다.</p> | |
|--|--|---|--|

4. 남한 ‘항만법’과 북한 ‘갑문법’ 비교

[표 II-15] 남한 ‘항만법’과 북한 ‘갑문법’ 비교

| 구분 | 북한 갑문법 | 남한 항만법 | 비고 |
|------|--|---|---|
| 목적 | <p>제1조</p> <p>조선민주주의인민공화국 갑문법은 갑문건설과 관리운영에서 제도와 질서를 엄격히 세워 물자원을 종합적으로 이용하고 교통운수를 발전시키는 데 이바지한다.</p> | <p>항만법</p> <p>제1조(목적) 이 법은 항만의 지정·개발·관리·사용 및 재개발에 관한 사항을 정함으로써 항만과 그 주변지역 개발을 촉진하고 효율적으로 관리·운영하여 국민경제 발전에 이바지함을 목적으로 한다.</p> <p>제2조(정의) 5. "항만시설"이란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 항만구역 안의 시설과, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 항만구역 밖의 시설로서 해양수산부장관이 지정·고시한 것을 말한다.</p> | <p>북한의 갑문법은 여러 해양시설 중 갑문만을 위한 법으로 제정되어 있으나 남한의 경우 항만법을 통해 항만시설 중 하나로 정의하고 있다.</p> |
| 적용범위 | <p>제7조</p> <p>이 법은 갑문을 건설하고 관리 운영하거나 이용하는 기관, 기업소, 단체와 공민에게 적용한다. 갑문을 이용하는 다른 나라의 운수수단과 개인에게도 이 법을 적용한다.</p> | <p>항만법</p> <p>제2조(정의) 5. 다. (5) 항만시설을 사용하는 자(이하 "사용자"라 한다),</p> | <p>북한의 갑문법의 적용범위는 갑문을 건설하고 관리 운영하거나 이용하는 기관, 기업소, 단체와 공민으로 폭넓게 규정하고 있으며 특징적으로 외국의 운수수단이나 개인에게도 적용하고 있다. 남한의 경우 ‘항만법’ 정의 조항을 통해 항만시설을 사용하는 자를 “사</p> |

| | | | |
|-----|---|---|--|
| | | | 용자”라고 규정하고 있다. |
| 통과료 | 제44조 갑문을 이용한 기관, 기업소, 단체는 갑문 통과요금을 물어야 한다. 갑문통과요금을 정하는 사업은 가격제정기관이 한다. | 항만법 제16조(항만시설관리권) ① 해양수산부장관은 항만시설을 유지·관리하고 그 항만시설의 사용자로 부터 사용료를 받을 수 있는 권리(이하 "항만시설관리권"이라 한다)를 설정할 수 있다. <개정 2013.3.23> | 해양수산부장관이 유지·관리하고 그 항만시설의 사용자로 부터 사용료를 받을 수 있는 권리(이하 "항만시설관리권"이라 한다)를 설정한다. |
| 벌칙 | 제50조 갑문저수지역을 오염시켰거나 갑문통과 질서를 어겼을 경우에는 벌금을 물리거나 배와 인원을 억류할 수 있다. | 항만법 제11장 벌칙 제95조(벌칙) 정당한 사유 없이 항만시설의 구조 또는 위치를 변경하거나 항만시설을 훼손하여 항만의 효용을 떨어뜨리거나 선박의 입항·출항에 위해(危害)를 발생시킨 자는 5년 이하의 징역이나 3천만원 이하의 벌금에 처한다. | ‘갑문법’을 통해 북한은 벌금을 물리거나 선박과 인원을 억류할 수 있는 조항을 두고 있다. 이는 벌칙 조항을 통해 갑문통과 질서를 어겼을 경우 벌금이나 억류 등을 할 수 있다고 보아 갑문을 통과하는 선박을 관리통제하려는 의도 것으로 평가된다. 남한은 항만법 제11장을 통해 세분화하여 벌칙조항을 규정하고 있다. |

5. 북한 수로법과 남한 연안관리법 비교

[표 II-16] 북한 ‘수로법’과 남한 ‘연안관리법’ 비교

| 구분 | 수로법 (제정 2001. 03. 21) | 연안관리법 [시행 2013.3.23.] [법률 제11690호, 2013.3.23.] | 비 고 |
|----|--|---|--|
| | 제1조 조선민주주의인민공화국 수로법은 수로의 조사, 수로자료의 출판과 통보, 이용, 시설물관리에서 제도와 질서를 엄격히 세워 항해의 안전을 보장하고 인민경제와 군사사업을 발안시키는데 이바지한다. | 제1조(목적) 이 법은 연안(沿岸)의 효율적인 보전·이용 및 개발에 필요한 사항을 규정함으로써 연안환경을 보전하고 연안의 지속가능한 개발을 도모하여 연안을 쾌적하고 풍요로운 삶의 터전으로 조성하는 것을 목적으로 한다. | 북한의 법은 수로의 조사와 이용 등의 질서를 엄격하게 유지하여 연안을 발전시키는게 남한과 비슷하지만 목적조항에 군사사업이라는 단어를 직접적으로 표기하여 북한 체제의 특수한 모습을 법을 통하여 보여주고 있다. 또한 남한의 목적이 환경에 초점이 맞추어져 있는데 비해 북 |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | 한은 발전에 초점을 맞춘 것으로 보인다. |
| | <p>제2조 수로사업은 바다와 하천, 호수의 구획과 지형지물의 위치, 특성 같은 것을 조사 확정하고 통보하는 중요한 사업이다. 국가는 수로부문에 대한 투자를 계통적으로 늘려 그 물질기술적 수단을 현대화, 정보화하도록 한다.</p> <p>제3조 국가는 수로의 조사사업을 안망성있게 과학적으로 하도록 한다.</p> <p>제4조 국가는 수로자료의 출판 질서를 바로 세우고 수로공보, 무선항해경보 같은 통보의 정확성을 보장하도록 한다.</p> <p>제5조 국가는 출판된 수로자료를 안전한 항해와 인민경제발전에 합리적으로 이용하도록 한다.</p> <p>제6조 국가는 수로시설물의 관리체계를 세우고 관리방법을 끊임없이 개선하도록 한다.</p> <p>제7조 국가는 수로분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 강화하도록 한다.</p> <p>제8조 조선민주주의인민공화국이 승인한 수로분야의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.</p> | <p>제3조(연안관리의 기본이념) 연안은 다음의 기본이념에 따라 보전·이용 및 개발되어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 공공의 이익에 적합하고 생태적·문화적·경제적 가치가 조화롭게 공존할 수 있도록 종합적이고 미래지향적인 관점에서 보전·이용 및 개발할 것 2. 연안의 이용 및 개발은 연안환경의 보전과 조화·균형을 이룰 것 3. 국민의 연안환경 보전·관리에 대한 정책 참여와 건전한 이용 기회를 늘릴 것 4. 기후변화에 따른 해일, 침식 등에 대응하여 바닷가를 효율적으로 관리할 것 5. 연안통합관리를 실현하기 위하여 남북한 협력 및 국제협력을 증진할 것 <p>제4조(국가 등의 책무)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 국가 및 지방자치단체는 연안의 지속가능한 보전·이용 및 개발을 위하여 필요한 시책을 마련하여야 한다. ② 국가 및 지방자치단체는 연안관리의 기본이념에 대한 국민의 인식을 증진시키고 연안환경의 훼손을 방지하기 위하여 노력하여야 한다. ③ 국민은 아름답고 쾌적한 연안환경의 보전 및 개선, 지속가능한 이용을 위하여 국가 및 지방자치단체의 시책에 적극적으로 협력하여야 한다. | <p>북한과 남한의 법이 수로의 조사와 관리를 통하여 추구하고 있는 법익의 방향이 조금 다른 모습을 보인다. 북한의 법은 현대화, 정보화, 과학화라는 용어를 반복적으로 사용함에 따라 사회주의체제의 현대화를 추구하고 있는 것으로 보인다.</p> <p>반면에 남한의 연안관리법은 연안관리를 통한 공공의 이익과 문화적, 생태적 가치의 조화를 추구하고 있는 모습을 보인다.</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | <p>제9조 수로의 조사는 수로사업의 선행공정이다. 수로조사기관과 해당기관, 기업소는 수로조사사업을 계획적으로 하여야 한다. 수로조사계획은 전망계획과 현행계획으로 나누어 세워야 한다.</p> <p>제10조 수로의 조사는 수로측량과 해양관측의 방법으로 한다. 필요에 따라 공중관측, 기구관측 같은 방법으로도 수로조사를 할 수 있다.</p> <p>제11조 수로측량은 수로측량기관, 기업소가 한다. 수로측량기관, 기업소는 바다와 하천, 호수의 수로향해학적 요소들과 자연지리적 상태 같은 것을 조사 분석하여야 한다.</p> <p>제12조 해양관측은 해양관측기관, 기업소가 한다. 해양관측기관, 기업소는 바닷물의 물리화학적 성질과 구조, 바다흐름, 밀설물, 물결의 특성 같은 것을 조사 분석하여야 한다.</p> <p>제13조 해도를 편찬하기 위한 수로조사는 국가수로지도기관 또는 해당기관이 정한 수로조사기관, 기업소가 한다. 그러나 일반해도 편찬을 위한 수로조사는 그것을 이용하는 기관, 기업소, 단체가 할 수 있다.</p> <p>제14조 수로를 조사하려는 기관,</p> | <p>제5조(연안기본조사 등)</p> <p>① 해양수산부장관은 연안의 효율적인 관리를 위한 정보를 수집하기 위하여 5년마다 연안의 현황 및 실태에 관한 정기조사(이하 "연안기본조사"라 한다)를 실시하여야 한다. 다만, 연안기본조사의 내용 중 자연해안, 바닷가 현황에 대한 조사측량은 10년마다 실시할 수 있다. <개정 2013.3.23></p> <p>② 해양수산부장관은 제1항에 따른 조사 결과 연안환경의 변화가 뚜렷하다고 인정되는 지역에 대하여는 보완조사를 실시할 수 있다. <개정 2013.3.23></p> <p>③ 해양수산부장관은 연안정비사업 등을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 지역에 대하여는 정밀조사를 실시하여야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>④ 해양수산부장관은 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 조사를 실시하는 경우 관계 행정기관의 장에게 필요한 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>⑤ 광역시장·도지사·특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 관할 연안에 대한 조사를 실시할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 조사계획에 관하여 미리 해양수산부장관과 협의하고 조</p> | <p>남한의 법은 연안에 대한 기본조사의 항목을 세밀하게 구분해 놓고 계획 수립시 지자체의 장과 각계의 전문가의견과의 합의를 거쳐야 하지만 북한은 관계기관의 조사요구에 국민이나 단체는 반드시 응해야 하는 차이점을 보여준다. 이는 사회주의체제에서 국가의 위치를 보여주는 면이라 할 수 있다.</p> |
|--|--|---|---|

| | | |
|---|--|--|
| <p>기업소는 수로조사대상 에 따르는 집행계획서, 기술지도서를 만들어야 한다. 집행계획서, 기술 지도서에는 수로조사의 목적, 수역, 기간, 기술 적 내용과 방법, 정확도 같은 것을 밝혀야 한다.</p> <p>제15조 수로를 조사하는 기관, 기업소는 수로조사를 정 해진 기간에 질적으로 하여야 한다. 수로조사자 료는 검사를 받은 다음 해당기관에 제출하여야 한다. 검사에서 합격되지 못한 수로자료는 이용할 수 없다.</p> <p>제16조 수로를 조사하는 기관, 기업소는 수로조사에 필 요한 배를 비롯한 기술 기재를 갖추어야 한다. 기술기재에는 정해진 표 시를 하여야 한다.</p> <p>제17조 수로를 조사하는 기관, 기업소는 수로조사에 쓰 이는 기술기재를 정상적 으로 검정하여야 한다. 검정에서 합격되지 못한 기술기재는 수로조사에 이용할 수 없다.</p> <p>제18조 수로조사일꾼은 해당한 자격을 가져야 한다. 해 당한 자격을 가지지 못 한 일꾼은 수로조사를 할 수 없다.</p> <p>제19조 수로조사일꾼은 수로조 사에서 표준조작법을 엄 격히 지켜야 한다. 표준 조작법을 만드는 사업은 국가수로지도기관이 한</p> | <p>사 결과를 해양수산부장 관에게 통보하여야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>⑥ 제1항부터 제3항까지 의 규정에 따른 조사의 내용 및 방법, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령 으로 정한다.</p> <p>제6조(연안통합관리계획 의 수립) ① 해양수산부 장관은 연안을 종합적으 로 보전·이용 및 개발 하기 위하여 제30조에 따른 중앙연안관리심의 회의 심의를 거쳐 10년 마다 연안통합관리계획 (이하 "통합계획"이라 한 다)을 수립하여야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>② 해양수산부장관은 통 합계획을 수립하려면 미 리 시·도지사, 시장·군 수·구청장(자치구의 구 청장을 말한다. 이하 같 다) 및 관계 전문가의 의 견을 듣고 관계 중앙행 정기관의 장과 협의하여 야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>③ 해양수산부장관은 통 합계획을 수립하려는 경 우 관계 행정기관의 장 에게 필요한 자료의 제 출을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 관계 행정기관의 장은 특별한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다. <개정 2013.3.23></p> <p>제7조(통합계획의 내용) ① 통합계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되 어야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 연안의 범위 2. 계획 수립 대상 지역 3. 연안관리에 관한 기본 | |
|---|--|--|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | <p>다.</p> <p>제20조 수로조사기관, 기업소와 해당기관은 수로의 변화 상태를 장악하기 위한 조사를 정기적으로 하여야 한다. 조사한 수로자료는 국가수로지도기관에 통보하여야 한다.</p> <p>제21조 수로를 조사하는 기관, 기업소는 해당기관, 기업소, 단체와 공민에게 수로조사에 필요한 조건보장을 요구할 수 있다. 기관, 기업소, 단체와 공민은 수로를 조사하는 기관, 기업소의 요구에 응하여야 한다.</p> <p>제22조 자체로 수로조사를 하려는 기관, 기업소, 단체는 국가수로지도기관에 수로조사 신청서를 제출하여 승인을 받아야 한다. 수로조사 신청서에는 수로조사의 목적, 대상, 기간 같은 것을 밝혀야 한다.</p> | <p>정책 방향</p> <p>4. 연안환경의 보전, 연안의 지속가능한 개발 등 연안의 바람직한 보전·이용 및 개발에 관한 사항</p> <p>5. 연안용도해역과 연안해역기능구의 기본관리 방향</p> <p>6. 제32조에 따른 자연해안관리목표제의 관리 방향</p> <p>7. 연안정비사업의 기본 방향</p> <p>8. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사항</p> <p>② 제1항제1호 및 제2호에 따른 연안의 범위 및 계획 수립 대상 지역을 정할 때에는 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.</p> <p>1. 행정구역 및 지형</p> <p>2. 다른 법령에 따른 용도지역 등의 구분 및 토지이용 등에 관한 계획</p> <p>3. 하천의 수계(水系), 조류(潮流) 및 해저지형</p> <p>4. 연안의 환경 및 경관 등 자연환경 보전에 관한 사항</p> <p>5. 수산업·광업·관광산업 등 연안해역의 이용 현황</p> <p>6. 육상에서 발생한 오염원(汚染源)의 확산 범위</p> <p>7. 사회·경제적 활동의 연관성</p> | |
|--|--|---|--|

6. 북한 자유무역항규정과 남한 남자유무역지역의 운영에 관한 법률

[표 II-17] 북한 ‘자유무역항규정’과 남한 ‘남자유무역지역의 운영에 관한 법률’

| 구분 | 자유무역항규정 | 남자유무역지역의 | 비 고 |
|----|---------|----------|-----|
|----|---------|----------|-----|

| | | 운영에 관한 법률 | |
|----------|--|--|---|
| | <p>제1조 이 규정은 《조선민주주의인민공화국 자유경제무역지대법》을 철저히 관철하여 중계무역점의 수송 및 보관과 같은 경제무역 활동을 원만히 보장하며 자유무역항의 출입질서와 리용질서를 세우기 위하여 제정한다.</p> | <p>제1조(목적) 이 법은 자유로운 제조·물류·유통 및 무역활동 등이 보장되는 자유무역지역을 지정·운영함으로써 외국인투자의 유치, 무역의 진흥, 국제물류의 원활화 및 지역개발 등을 촉진하여 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.</p> | |
| 지역 설정 | <p>제2조 자유무역항은 라진항, 선봉항, 청진항이다. 자유무역항에는 항지역과 항수역이 포함된다. 항지역에는 부두, 등대, 배수리기지, 짐의 야적장, 보관창고와 구내철길, 구내길 같은 것이 있는 지역이 속하며 항수역에는 배의 입출항수로, 가박지, 정박지 같은 것이 있는 수역이 속한다.</p> | <p>제4조(자유무역지역의 지정 등) ① 중앙행정기관의 장이나 특별시장·광역시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 "시·도지사"라 한다)는 대통령령으로 정하는 바에 따라 관계 중앙행정기관의 장 및 관계 시·도지사와의 협의를 거쳐 산업통상자원부장관에게 자유무역지역의 지정을 요청할 수 있다. 이 경우 시·도지사는 제8조제1항 각 호의 구분에 따른 자유무역지역 관리권자에게 그 시·도지사를 대신하여 관계 중앙행정기관의 장 및 관계 시·도지사와 협의하여 줄 것을 요청할 수 있으며, 요청을 받은 자유무역지역 관리권자는 특별한 사유가 없으면 그 요청에 따라야 한다. <개정 2013.3.23></p> | <p>남한의 법이 경제활성화와 외국인투자유치를 위하여 자유무역지역을 지정할 수 있는 체계인데 반하여 북한의 법은 자유무역지역을 라진항, 선봉항, 청진항으로 한정하고 있다. 하지만 이는 중국의 경제특구를 모방하여 북한 체제의 특수성을 유지하면서 북한, 중국, 러시아를 잇는 삼각지대를 형성하는 것을 목적으로 한다. 이곳을 두만강 지역개발계획의 중점으로 삼아 동북아의 중계형 수출가공기지 만들기 위한 목적을 볼 수 있다.</p> |
| | <p>제3조 경제무역활동을 하거나 관광을 목적으로 하는 배, 선원, 려객과 짐은 국적이나 출발지, 생산지에 관계없이 자유무역항에 나들 수 있다.</p> <p>제4조 자유무역항(이 아래부터</p> | | <p>북한이 자유무역항지대를 단순한 수출단지로서만 보고 있는 것이 아닌 동북아시아의 국제적인 무역·금융·관광 기지로 건설하기 위해 설정한 자유경제무역 지대로 보고 있는 것으로 보이는 규정이다.</p> |

| | | |
|--|---|---|
| | 는 향이라 한다.)에 나드는 배와 짐에는 관세나 톤세, 운임세를 부과하지 않는다. | 특히 이의 실천 방안으로 정책 입안 및 대외경제협력을 담당할 대외경제협력추진위원회를 설립하고 외국 기업 및 외국 자본 유치에 힘쓰는 한편, 외자 유치를 위해 외국인투자법·자유경제무역지대법 등 57개 항목의 외자유치법령을 제정해 소득세율 14%, 무사증 출입 등의 특혜를 부여하였다. |
|--|---|---|

제3절 북한의 국제해사기구와의 대외협력 관련 법제정비

남북관계에서 해운 및 선박분야에서의 북한의 정책변화 분석을 위해서는 북한이 가입한 관련 국제기구와의 협력 등에 대한 내용을 토대로 분석하는 것이 가장 효과적인 접근방법이라 할 것이다. 나아가 이는 같은 맥락에서 해운 및 선박분야와 관련하여 향후 북한의 대외협력 정책의 변화가 매우 전향적인 방식으로 이루어질 수도 있음을 의미한다.⁵²⁾ 여기서는 북한의 해운 및 선박관련 국제협약의 현황과 제도 수용 여부 등 대외협력 현황을 파악하고 나아가 이들 국제규범의 준수와 조치들의 이행과정을 검토한다.

북한은 1963년 최초로 세계자연보호연맹(IUCN)에 가입한 이래 UNESCO, UNEP, UNDP, IMO, IUCN⁵³⁾ 등 국제기구가 관계된 사업이나 협약에 참여함으로써 관련 법제정비 역시 함께 추진해왔다. 특히 최근 들어 북한의 국제사회에 대한 입장과 정책이 미세하지만 변화를 보이고 있다는 점은 매우 고무적이며, 해운분야를 중심으로 한 남북관계의 진전도 가능할 수 있을 것이라는 정책적 기대를 갖게끔 하고 있다. 이러한 측면에서 2003년 북한이 UNEP 및 UNDP와 공동으로 북한의 환경상태(State of Environment 2003-DPRK)와 관련하여 최초로 북한의 산림파괴, 육상환경, 해양환경 현황을 대외적으로 공개한 것은 향후 대북정책에 있어 많은 의의를 내포하고 있다.

I. 북한의 해운 및 선박관련 국제기구 가입 현황

52) 강종희 외, “통일기대 대비 남·북한 해양수산 협력방안”, 『기본연구 2006-21』. 한국해양수산개발원, 2006, 88면 참조.

53) 유엔 기구는 아니지만 전 지구차원에서 생태계 보호에 관한 권위와 경험을 인정받고 있는 세계자연보호연맹(IUCN)도 중요한 해양환경보전을 위한 국제기구 중 하나라 할 수 있다. 강종희 외, 앞의 글, 122면 참조.

해운 및 선박분야와 관련하여서는 북한은 1974년 인도양 수산위원회(IOFC) 가입을 시작으로 정부간해양학위원회(IOC), 국제해사기구(IMO), 국제수로기구(IHO)등 관련 국제기구에 지속적으로 가입함과 동시에 일부 국제기구의 경우 꾸준한 활동 또한 함께 병행하고 있다. 현재 북한은 해운과 관련하여 『해운법』 『해사감독법』, 『해상침수송법』, 『해사소송관계법』 등과 선박관련법제인 『항만법』, 『갑문법』, 『배길표식법』, 『수로법』, 『자유무역항규정』 등을 두고 있으며, 동 법들의 제·개정 과정과 해운 및 선박관련 국제기구의 가입은 같은 연장선 상에 놓여있다 할 수 있다. 이에 대한 면밀한 분석을 위해 북한이 가입한 해운 및 선박 관련 국제기구들을 순차적으로 검토하면 다음과 같다.

1. 유엔 산하기구

1) 유엔무역개발협의회(UNCTAD)

(1) 해운분야 관련 국제협약 채택

UN 무역개발협의회(UN Conference on Trade and Development: 이하, UNCTAD) 탄생 전 세계해운의 제도(regimes)와 규칙(rules)은 근본적으로 식민지와 제국세력 간 구조에 기초를 두었고, 국제적 규제의 범위밖에 존재하였다. 해운분야에서의 UNCTAD의 활동은 이러한 기존질서에 대한 개척적이고 선도적인 도전이었다. 제1차 총회에서 선진국 그룹이 해운문제에 대한 검토를 반대했음에도 “해운문제 이해의 공통방안”(Common Measures of Understanding Questions)이 의제로 채택되었고, 1965년 해운위원회가 설치된 것이 계기가 되어 해운관련 활동이 본격적으로 시작되었다. 이와 같이 UNCTAD는 무역 및 개발분야와 관련하여 냉전시기 해양에서 남·북(North-South) 및 동·서(East-West) 대결구도로 대립되게 되자 개도국들의 강렬한 주도로 해양운송과 관련된 각종 규범과 협약을 채택하게 되었다. 이러한 대결구조가 쇠퇴하고 새로운 국제 경제 질서가 도래하면서부터는 UNCTAD도 국제사회의 새로운 현안인 환경문제 등에 착안하게 되었고, 1992년에 관심분야를 조정함으로써 조직을 개편하는 등 국제사회의 변화에 적응하기 위한 노력을 계속해오고 있다.

이를 위해 UNCTAD는 특정사안을 중심으로 해당주제에 대한 집중적인 연구와 토의를 수시로 특별위원회(ad hoc committee)를 구성하여 추진하기 시작했다. 이에 따른 일련의 활동성으로 UNCTAD는 해운분야와 관련하여 5개의 국제협약을 채택하게 된다. UNCTAD에서 채택된 해사국제협약으로는 정기선동맹 행동규범(Liner Code) (1974), 해상물건운송(Hamburg Rules)(1978), 복합운송(1980), 선박등록조건(1986), 선박우선특권·저당권(1993)이 있으며, 채택된 5개의 국제협약 중 Liner Code와 Hamburg Rules 2개의 협약만이 발효되었다.⁵⁴⁾

(2) UNCTAD의 조직 및 구성

‘UN 무역개발협의회’(United Nations Conference on Trade and Development: 이하, UNCTAD)는 제네바를 중심으로 한 국제기구로 유엔 총회 산하의 무역·개발 분야에 대한 직속기관이며 1964년 설립된 정부 간 국제기구다. UNCTAD는 무역·투자·기업 및 과학·기술에 관한 4개 상설위원회(Standing Committees)를 설치하여 광범위한 정책을 취급하고 있으며, 총회(Conference)는 UNCTAD의 최고 정책결정 기관으로 통상 4년마다 개최되는 각료급 회의로, 주요 정책지침을 채택하고 사업계획을 확정한다. UNCTAD 산하에 있는 상설위원회 중 무역·개발이사회(Trade and Development Board: 이하, TDB)는 UNCTAD의 집행기구로 매년(봄·가을) 2회 회의를 개최하며, 유엔 경제사회이사회(ECOSOC)를 경유하여 유엔 총회에 UNCTAD의 업무결과를 보고하는 등 UNCTAD의 모든 활동을 통솔하는 역할을 담당하고 있다.⁵⁵⁾

가. 해운위원회(Committee on Shipping)

제1차 총회에서 개발도상국들은 UNCTAD 내에서 해운문제에 관한 협의를 제도화하도록 압력을 가하게 되었다. 개도국들은 1965년 4월 TDB 제1차 회의시 해운문제를 전담할 기관의 직무기술서(terms of reference)를 작성하였고, 1965년 4월 29일에는 회의결의(11(I))를 채택하여 별도의 상설위원회인 해운위원회(Committee on Shipping)를 설치키로 하였으며, 동 위원회 제1차 회의가 1965년 11월 제네바에서 열렸다.⁶⁾ 이후 해운위원회는 1992년 “카르타게나 개혁조치”에 의해 폐지되고, 해운분야는 “서비스부문 개방 상설위원회”에서 담당하게 되었다.⁵⁶⁾

해운위원회의 업무를 요약하면 다음과 같다. i) 해운분야에 있어서 이해와 협력을 증진하며, TDB의 관장업무인 각국정부 및 지역경제그룹 해운정책의 조화에 기여한다. ii) 국제해운산업이 세계교역, 특히 개도국들의 교역확대에 가장 효율적으로 기여할 수 있는 방안과 조건을 연구하고 권고한다. iii) 항만운영 및 내륙접속 수송시설의 개선방안을 연구한다. iv) 개도국 선사가 해운동맹에 동등한 조건으로 참여하는

54) 하지만 이와 관련하여 영국 등 주요 해운국이 비준·가입하지 않아 국제협약으로서의 실효성을 확보하지 못하였다는 비판도 존재한다.

55) <http://www.unctad.org>

56) “카르타게나 개혁조치(Cartagena Commitment)” 1992년 2월 콜롬비아의 Cartagena de Indias에서 열린 제8차 총회에서 회원국들은 “개발”이 국제사회에서 추진할 최우선 과제를 합의하고, 다음과 같은 공약을 채택하였다. i) 국가 또는 국제차원의 정책수립과 구현을 위한 교훈으로 삼고 경제 분야의 국제협력력을 위해 각국의 경험을 분석, ii) 무역과 환경 분야의 지속적인 개발에 관심을 표시, iii) UNCTAD 조직개혁으로서 4개 상설위원회 설치(해운위원회(Committee on Shipping)가 폐지되어 『서비스부문 개발 상설위원회』에 흡수됨) 등이다.

것을 보장하는 방안을 수립하여 권고한다. v)하주와 동맹 간의 협력을 증진하기 위하여 제반장치가 구비된 협의기구를 설치한다. vi)특히 개도국 상선대의 발전을 증진하기 위하여 연구하고 권고한다.

나. 해운입법작업단(Working Group on International Shipping Legislation)

1968년 뉴델리에서 열린 제2차 총회에서 개도국들은 기존 국제해운법규가 개도국들의 이익이 반영되지 않은 시기에 창안되었으며, 특히 선하증권, 용선계약, 선주책임제한 및 해상보험분야는 개도국 측에 불리하므로 이를 개선할 것을 주장하였다. 즉, 총회결의(14(II))에 의거한 해운위원회 결의(7(III))에 따라 국제해운입법작업단(Working Group on International Shipping Legislation)을 설치하였다. 작업단의 직무 중에는 특히 개도국의 경제개발 필요성에 따라 해운분야의 국제법규와 관행 중에서 개선이 필요한 분야의 경제적 및 상업적 측면의 적부에 대한 검토업무가 포함된다.

(3) UNCTAD의 해운관련 주요 활동

UNCTAD에 의한 세계해운의 구조 및 질서개편 프로그램은 이 두 기관의 작업을 통하여 본격적으로 추진되었다. 이러한 프로그램의 추진방향은 초기에는 운임률의 수준과 구조, 하주이익보호, 하주와 동맹선사 간 협의기구의 육성 등이었고, 근래에는 국가상선대의 발전과 같은 문제와 국제해운입법, 복합운송, 소화물시장, 선박등록, 해운사기행위 및 개도국 간 해운·항만협력 문제 등이다.

1987년 9월에 "해운·항만, 복합운송 분야의 개도국 간 협력(Intergovernmental Group of Senior Officials on Cooperation among Developing Countries in Shipping, Ports and Multimodal Transport)"를 위한 회의를 개최하였다. 1993년 10월 30일부터 11월 6일 까지 스페인 발렌시아에서 『서비스분야 개발 상설위원회』 주관으로 복합운송 관련회의를 개최하였다. 내륙 행 화물의 컨테이너 운송비용에 관한 통계가 없는 점에 착안하여 통 선하증권이나 복합운송서류 또는 해상화물운송장(sea way-bills)을 이용해 내륙 행 화물이동을 관찰할 수 있는 항만 및 세관 통계시스템의 도입을 시도하였다. 이와 함께 항만운영 책임자를 대상으로 하는 교육과정의 교수요원 양성을 위해 항만운영 교육프로그램으로 항만운영효율 증진(Improving Port Performance: IPP)에 관한 세미나를 포함하여, 해운분야에서의 기술협력과 해운관련 간행물로 『Review of Maritime Transport』(연간), 『UNCTAD Bulletin』(격월간), 『UNCTAD Review』(연간) 등 3종을 발간하는 등 해운관련 국제협력을 증진시키기 위한 활동을 지속적으로 추진해왔다.

(4) 남북한의 UNCTAD 가입 및 활동

가. 남한

남한은 UNCTAD에 1965년 1월 8일 정회원으로서 가입하였으며 1979년 5월 11일에는 『Liner Code협약』에도 가입하여 1983년 10월 6일 『Liner Code협약』은 국내 발효되었다. 이에 따른 국내법 수용조치로 『Liner Code협약』은 『해운산업육성법』에 협약의 내용이 반영되었고, 이후 진행된 파키스탄·영국과의 양자 해운협정에서도 『Liner Code협약』에 따른 화물배분 방식을 공식적으로 반영하게 된다. 이외에도 우리나라는 UNCTAD의 운영 및 관련 활동에 적극 참여하기 위해 UNCTAD의 각종 위원회 회의에 참석을 포함하여 IPP, Port MIS, 항만교육훈련(TRAINMAR), 개도국 간 협력 등 UNCTAD가 주관하는 각종 프로그램에도 적극적인 활동을 함께 펼치고 있다.

나. 북한

북한이 ‘UN무역개발협의회’(United Nations Conference on Trade and Development: 이하, UNCTAD)에 정회원으로서 가입한 것은 남한과 비교적 비슷한 시기라 할 수 있는 1973년 7월 23일로 북한의 UNCTAD 가입은 북한의 해운 및 선박관련 법제에 직접적 영향을 주었다 평가되고 있다. 기실 UNCTAD는 개도국의 경제성장과 발전을 위해 유엔 총회 결의 제1995호(XIX)에 따라 설립되었다. 그러나 무역·개발과 관련하여 특히 해운 및 선박을 중심으로 개도국을 위한 입법 및 제도화가 요구되면서 정기선동맹 행동규범(Liner Code) (1974), 해상물건운송(Hamburg Rules)(1978), 복합운송(1980), 선박등록조건(1986), 선박우선타권·저당권(1993) 등 해운 및 선박과 관련한 5개의 국제협약을 채택하게 되었고 이는 북한의 해운관련법제정에 있어 기본적인 틀로 작용하게 된다.

[표 II-18] 남북한 공동가입 유엔 및 유엔 산하·전문·독립기구

| 일련 번호 | 기 구 명 | 한국가입 | 북한가입 | 소재지 |
|----------|---------------------|------|------|-----|
| 1 | 국제연합(UN)* | 1991 | 1991 | 뉴욕 |
| 2 | 세계보건기구(WHO) | 1949 | 1973 | 제네바 |
| 3 | 유엔식량농업기구(FAO) | 1949 | 1977 | 로마 |
| 4 | 만국 우편연합(UPU) | 1949 | 1974 | 베른 |
| 5 | 유엔 교육과학문화기구(UNESCO) | 1950 | 1974 | 파리 |
| 6 | 국제전기통신연합(ITU) | 1952 | 1975 | 제네바 |

| | | | | |
|-----------|----------------------------|-------------|--------------------|------------|
| 7 | 국제민간항공기구(ICAO) | 1952 | 1977 | 몬트리올 |
| 8 | 세계기상기구(WMO) | 1956 | 1975 | 제네바 |
| 9 | 국제해사기구(IMO)* | 1962 | 1986 | 런던 |
| 10 | 유엔공업개발기구(UNIDO) | 1967 | 1980 | 비엔나 |
| 11 | 세계지적재산권기구(WIPO) | 1979 | 1974 | 제네바 |
| 12 | 국제농업개발기구(IFAD) | 1978 | 1986 | 로마 |
| 13 | 세계관광기구(UNWTO) | 1957 | 1987 | 마드리드 |
| 14 | 국제원자력기구(IAEA) | 1957 | 1974 가입 1994 탈퇴 | 비엔나 |
| 15 | 제네바군축회의(CD) | 1996 | 1996 | 제네바 |
| 16 | 유엔아태경제사회위원회(ESCAP)* | 1954 | 1992 | 방콕 |
| 17 | 유엔무역개발회의(UNCTAD)* | 1965 | 1973 | 제네바 |

출처: 외교통상부(2012) 재작성(해운 및 선박관련 별도* 표시)

특히 북한은 해운관련법제정비에 있어 문헌을 통해 북한의 해운 및 선박관련 일반법이라 할 수 있는 『해운법』 제8조 등에서 규정하고 있는 국제협약의 준수에 해당되는 국제협약으로 헤이그 규칙, 헤이그-비스비 규칙과 함께 『Hamburg Rules』 등이 토대가 되고 있음을 지속적으로 언급해왔다.⁵⁷⁾

2) 국제해사기구(IMO)

(1) IMO 설립 및 조직

국제해사기구(International Maritime Organization : 이하, IMO)는 해운과 관련하여 선박의 항로·해상교통규칙·항만시설 등의 국제적 통일을 위해 설치된 정부 간 다자협상을 위한 국제연합(國際聯合, UN) 전문기구다. 1948년 영국 등 12개국이 체결하고 1958년 발효한 조약에 근거하여 국제해운의 안전·항행의 능률화 추구를 목적으로 런던에 본부를 두고 설립되었으며, 해운문제의 심의·정보교환·조약의 작성 및 권고 등의 사업을 수행하고 있다. 이를 위해 IMO 산하에는 해사안전위원회(Maritime Safety Committee ; MSC), 해양환경보호위원회(Marine Environment Protection Committee ; MEPC) 등의 조직이 설치되어 있다.⁵⁸⁾

(2) 북한의 IMO 가입 및 활동

57) 림영찬, “해상침수송에 관한 공화국법의 개선완성”, 『정치법률연구』, 제22호, 과학백과사전출판사, 2010, 19면.

58) <http://www.imo.org>

가. IMO와의 공동협력사업 추진

1962년 남한이 국제해사기구(IMO)에 정회원국으로 가입한 지 20년여가 지난 1986년 4월 북한 역시 국제해사기구(IMO)에 가입하였다. 국제해사기구(IMO) 가입 이후 북한은 그동안 UNDP·UNEP·GEF·IMO 등의 주도로 연안통합관리 사업, 'A/O 기술을 이용한 유기폐기물 정화계획', '고형폐기물 정보관리시스템', '국가연안 통합관리센터 설립 및 운영', '남포연안전략 수립', '환경모니터링 강화', '남포 연안통합환경 모니터링 계획', '환경정보관리 역량강화', '서해연안 생물종다양성 관리', '두만강 하구습지 생물다양성 보호관리계획' 등 국제기구와의 협력 사업들을 비교적 적극적으로 추진해왔다.⁵⁹⁾

나. IMO 총회 참가 및 활동보고

가장 최근 북한의 IMO 활동으로 북한은 2009년 11월 24일 영국에서 개최한 국제해사기구(IMO) 총회에 고능두 국장을 단장으로 하는 국가해사감독국 대표단을 파견하였다. IMO 총회에 가맹국으로 참여함과 함께 IMO 가맹국으로서 IMO의 활동에 적극적으로 참가하고 경제 강국 건설을 위해 해운산업의 발전에 적극적으로 노력할 것이라고 공표함과 동시에 고 국장은 총회연설에서 '북한은 자주(自主)·평화·친선을 토대로 한 대외정책으로 IMO의 모든 가맹국과의 우호·협력 관계를 강화하여 해양안전과 환경보호를 위한 국제적인 노력에 적극적으로 기여할 것'이라고 선언하였다. 또한 그간 IMO 협약의 준수를 위한 활동보고를 진행하면서 '북한은 지난번 총회 이후 북한은 해양환경 보호 및 항해안전 보장과 관련되는 여러 협약에 가입'했으며 '북한의 이러한 활동은 깨끗한 대양에서의 항해 안전과 안보, 효율성을 높이기 위한 국제사회의 노력에 적극 기여하는 것'으로 북한이 IMO 가입에 따른 이행과 관련 협약의 준수를 위해 지속적으로 노력하고 있음을 밝히는 등 여타 국제기구와의 활동과 비교하여 적극적인 참여활동을 개진하고 있다.⁶⁰⁾

(3) 국제해사기구(IMO) 지역해 프로그램인 동아시아해양환경관리협력기구(PEMSEA) 참여

IMO·UNDP·GEF의 지역해 프로그램인 동아시아해양환경관리협력기구(이하, PEMSEA)는 북한이 가장 적극적으로 참여하고 있는 국제기구 프로그램 중 하나라 할 수 있다. 북한은 2002년 동아시아해양환경관리협력기구(PEMSEA) 가입 이후 북한의 해양환경보전분야 지역해 기구인 PEMSEA의 동아시아 지역해 총회(EAS Congress)에 회원국으로 참석해왔다. 동아시아해양환경관리협력기구(PEMSEA)의

59) 강중희 외, 앞의 글, 123면 참조.

60) 『조선신보』 2009년 12월 7일자

회원국으로 활동하면서 북한은 동 기구에 남포시의 환경현황을 담은 보고서를 공개·제출하는 등 패쇄적인 북한의 대외협력관계를 감안했을 때 PEMSEA와 북한 간 매우 적극적인 활동모습을 보여준다.

동 프로그램 관련 사업 중 북한이 진행 중인 사업으로는 김일성 종합대학 내에 연안통합관리 교육센터의 운영과 남포를 대상으로 연안통합관리 시범사업등 이 있다.⁶¹⁾ 현재 북한의 해양 분야 가용정보는 대부분이 북한이 PEMSEA의 워킹그룹 회의에 공개한 자료로 북한이 2004년에 PEMSEA의 워킹그룹 회의에 제출한 국가보고서에 따르면, 해양환경관련 사업은 모두 46개이며 이 중 해양환경보존과 관련된 사업은 남포연안관리시범사업(2000-2005년)을 비롯하여 모두 9개의 사업이 진행되고 있는 것으로 확인된 바 있다.⁶²⁾ 특히 이 중 백만 달러 규모의 지원 사업으로는 2004부터 2008까지 진행된 서해연안 생물종다양성 관리사업(Coastal Biodiversity Management of DPR Korea's West Sea)과 2005년부터 2009년까지 추진된 두만강 하구습지 생물다양성보호계획(Biodiversity Protection Management Plan in the West Sea of Korea)이 있다. PEMSEA와 관련한 북한 내 사업 주체들로는 정부부처, 정치단체, 연구기관, 대학, 산업체 등 사회전반에서 공동으로 추진되고 있는 것으로 확인되고 있다.⁶³⁾

3) 아시아·태평양경제사회위원회(Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UN ESCAP)

(1) UN ESCAP의 설립

국제연합 아시아·태평양경제사회위원회 (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific; 이하, UN ESCAP)는 방콕에 본부를 두고 있는 유엔 산하 국제기구 중 하나다. UN ESCAP는 아시아·태평양 지역의 경제재건 및 개발촉진·기술지원·경제개발에 따른 사회문제에 대한 연구업무 등을 수행하기 위하여 1947년 국제연합(UN) 경제사회이사회(Economic and Social Council)의 결의에 의거하여 설립된 아시아·태평양 지역 내 정부 간 국제기구다. 그 중 해운과 관련하여 교통·통신위원회를 두고 있으며, 회원국의 해운산업발전의 촉진을 위해 국제협약 및 해운기술발달을 반영한 해운법령의 기초 및 개정작업의 통일화를 위한 연구사업 추진 등의 활동을 전개해 나가고 있다.⁶⁴⁾

(2) 남북한의 UN ESCAP 가입 및 활동

61) 강종희 외, 앞의 글, 88-121면 참조.

62) 국토환경보호성, 과학원, 지역인민위원회, 도시경영성, 수문기상국, 외무성, 육해운성, 김일성종합대학, 대동강 맥주 등(강종희 외, 위의 글, 2006, 112면).

63) 강종희 외, 앞의 글, 106면 참조.

64) <http://www.escap.org>

최근 유엔 아태경제사회위원회(Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: UN ESCAP)는 한반도 복합운송체계 중 해운분야와 연결되게 되는 ‘유라시아 국제철도망’, 즉 철도물류가 한-러 정상회담에서 주요사안으로 논의되면서 한반도 평화정착 및 남북한 관계개선과 연계되어 다시 논의의 중심이 되고 있다. 2013년 한국-러시아 정상회담에서 푸틴 대통령은 ‘러시아·대한민국·북한이 공동으로 참여하는 3각 협력 사업으로 철도 분야, 철도망 연결 분야 그리고 다른 분야’를 연결하는 유라시아 협력 강화정책과 러시아의 아시아·태평양 지역 중시정책을 상호 접목하여 양국이 새로운 미래 유라시아 시대를 열자는 새로운 포부를 밝혔다.⁶⁵⁾ 이와 관련하여 남북중단철도(TKR)를 중심으로 한 국제철도망에는 TSR(Trans-Siberian Railway), TCR(Trans-China Railway), TMR(Trans-Manjurian Railway), TMGR(Trans-Mongolian Railway)등이 있으며, 유럽과 아시아를 잇는 철도운송망(TAR, Trans-Asia Railway)을 중심으로 이들을 북한의 나진·선봉, 남한의 부산항·인천국제공항 등과 연결시켜 동북아시아 및 중앙아시아를 연결하는 대표적 물류기지로 강화시키고 물적 교류(물류) 및 인적 교류의 차원에서 동북아시아 및 중앙아시아와의 교류 확대하겠다는 것이 주요 구상이라 할 수 있다.⁶⁶⁾

북한은 유엔 아태경제사회위원회(Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: 이하, UN ESCAP)에 1992년 11월 정회원으로 가입 이후 특별한 활동 내역이 확인되고 있지 않으나 남한은 1949년에 가입하여 한·ESCAP 협력기금(Korea / ESCAP Cooperation Fund; KECF)의 운용 등의 활동을 해온 것으로 확인되고 있다.⁶⁷⁾

2. 정부 간 국제기구

1) 인도양 수산위원회(IOFC)

인도양수산위원회(印度洋水産委員會, Indian Ocean Fishery Commission ; IOFC)는 남극해를 제외한 인도양 및 인접해역을 관할구역으로 하여 수산자원의 과학적 연구 및 조사를 위해 1967년에 설립된 국제기구다. 수산자원의 조사 및 관리를 위한 국가사업의 촉진 및 조정 등의 업무를 수행하고 있으며, 이태리의 로마에 본부를 두고 있다. 북한은 인도양 수산위원회(IOFC)에 1974년 가입⁶⁸⁾하였다.

65) [파이낸셜뉴스] 한-러 정상회담, “유라시아에 제2의 실크로드 열자”, 2013년 11월 14일자, 4면.

66) 한국해양수산개발원, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(Ⅲ)』, 2009, 420-426면 참조.

67) 아시아·태평양경제사회위원회(ESCAP)에 남한은 1954년 가입하였다.

68) 인도양 수산위원회(IOFC)에 남한은 1967년 가입하였다.

2) 정부간해양학위원회(IOC)

정부간해양과학위원회 (政府間海洋科學委員會, International Oceanographic Commission; IOC)는 회원국의 공동 활동을 통하여 해양의 자연현상 및 자원에 관한 지식 증진을 위한 과학적 조사를 촉진하기 위하여 1960년 국제연합과학문화기구(國際聯合科學文化機構, UNESCO)의 총회의 결의를 근거로 설립된 정부간 국제기구다. 규약상으로는 UNESCO의 산하기구로 되어 있으나, 독자적인 회원국·정관 및 의사진행규칙을 갖고 기능적으로 분리되어 있는 독립적인 기구인 점이 특징이라 할 수 있다. 남한은 1961년에 가입하고 국내 위원회로 한국해양과학위원회(韓國海洋科學委員會, Korea Oceanographic Commission)를 설치하여 운영하고 있으며, 북한은 1978년 가입하였다.⁶⁹⁾

[표 II-19] 남북한 공동 가입 정부 간 기구

| 일련 번호 | 기 구 명 | 한국 가입 | 북한가입 | 소재지 |
|----------|-------------------------|----------|-------------------|-----|
| 1 | 아시아·아프리카법률자문기구(AALCO) | 1974 | 1974 | 뉴델리 |
| 2 | 아시아·태평양지역식물보호위원회(APPPC) | 1981 | 1995 | 방콕 |
| 3 | 아시아·태평양전기통신협의체(APT) | 1979 | 1994 | 방콕 |
| 4 | 국제의회연맹(IPU) | 1964 | 1973 | 제네바 |
| 5 | FAO/WHO 국제식품규격위원회(CAC) | 1970 | 1981 | 로마 |
| 6 | 국제교육국(IBE) | 1962 | 1975 | 제네바 |
| 7 | 국제전기기술위원회(IEC) | 1963 | 2004 (준회원) | 제네바 |
| 8 | 국제도랑형국(IBWM) | 1959 | 1981 | 프랑스 |
| 9 | 섬유수출개도국기구(ITCB) | 1984 | 1999 | 제네바 |
| 10 | 국제문화재보존복구연구센터(ICCR) | 1968 | 1986 (1996 탈퇴) | 로마 |
| 11 | 국제전기통신위성기구(INTELSAT) | 1967 | 2001 | 워싱턴 |
| 12 | 정부간해양학위원회(IOC) * | 1961 | 1978 | 파리 |
| 13 | 국제수로기구(IHO) * | 1957 | 1987 | 모나코 |
| 14 | 인도양수산위원회(IOFC) * | 1967 | 1974 | 로마 |
| 15 | 국제법정계량기구(OIML) | 1978 | 1974 | 파리 |
| 16 | 국제수역국(OIE) * | 1953 | 2001 | 파리 |
| 17 | 세계박람회기구(BIE) | 1987 | 2007 | 파리 |
| 18 | 국제철도협력기구(OSJD) | - | 1956 | 폴란드 |

출처: 외교통상부(2012) 재작성(해운 및 선박관련 별도* 표시).

69) 정부간해양학위원회(IOC)에 남한은 1961년 가입하였다.

3) 국제수로기구(IHO)

(1) IHO의 설립

국제수로기구(國際水路機構, International Hydrographic Organization: IHO)는 수로 관련 간행물을 개선하여 전 세계의 항해안전에 공헌하기 위한 국가간 수로업무 협력 및 수로업무에 관한 과학 및 기술개발을 시행하기 위해 1967년 제9차 국제수로회의에서 채택된 국제수로기구협약(國際水路機構協約)에 의거하여 1970년에 설립된 정부간 국제기구다. 1921년에 설립된 기존의 국제수로국(國際水路局, International Hydrographic Organization; IHB)을 정부간 기구의 성격을 명확히 하기 위하여 개편하여 설립되었으며, 각국의 수로 관련 업무 조정, 해도 등의 통일화, 수로측량의 기준 및 기술개발 등을 목적으로 순수한 기술적 분야에 대한 자문기구의 성격을 띠고 있다. 특히 항해서지의 국제적 통일을 위한 표준화 제정·개발도상국의 수로측량능력의 향상을 위한 기술지원·해양해저지형도의 제작 등의 사업을 수행하는 것이 특징이며 모나코에 본부를 두고 5년마다 국제수로회의를 개최하고 있다.⁷⁰⁾

(2) 북한의 IHO의 가입과 『동아시아수로위원회』 활동

북한은 한국이 1957년 가입한 지 30년 후인 1987년에 IHO에 가입하였다. IHO 산하에는 14개의 지역위원회가 구성되어 있으며 이 중 남북한이 가입되어 있는 『동아시아수로위원회(EAHC)』는 현재 8개 회원국으로 구성되어 있다. 북한은 2005년 8월 17일 『국제수로기구(IHO)』 산하 『동아시아수로위원회』(EAHC)에 신규 회원국으로 가입하였다. 2004년 6월 중국을 경유하여 당시 의장국이었던 한국의 국립해양조사원에 회원국 가입을 신청하였고 이에 대해 한국 등 회원국의 만장일치로 찬성함에 따라 북한의 가입이 승인되었다.

앞서 언급한대로 북한은 1980년대에 들어 변화된 경제개방 및 무역확대 정책에 따라 국가 간 협정체결, 국제기구 가입 등 해상운수분야에서 국제교류협력을 강화시켜왔다. 이러한 맥락에서 북한의 IHO 산하 『동아시아수로위원회(EAHC)』 가입신청은 동서로 단절된 해안선과 육로위주의 수송체제로 인하여 해상운수 부문의 발달이 부진하였던 북한이 동 기구의 가입을 토대로 한 대외협력의 확대가 장기적으로 남북한의 교류협력까지도 확대시킬 수 있을 것이라 기대를 모으게 된다.

II 북한의 해운 및 선박관련 주요 해사협약

북한 『해운법』은⁷¹⁾ 해운분야에서의 국제기구들과의 교류와 협조를 강조하고 있

70) [http:// www.iho.shom.fr](http://www.iho.shom.fr)

으며 북한이 승인한 해운관계 국제협약은 북한의 법과 같은 효력을 가진다고 규정하고 있다.⁷²⁾ 특히 1982년 채택된 『해양법에 관한 국제연합 협약』(United Nations Convention on the Law of the Sea ; 이하, UNCLOS)을 중심으로 북한 문헌에서 『해운법』 제·개정과 관련하여 언급한 대표적인 해운 및 선박 관련 국제협약으로는 헤이그 의정서, 헤이그-비스비 의정서, 함부르크 규칙 등이 있다.⁷³⁾

1. 해양법에 관한 국제연합 협약

『해양법에 관한 국제연합 협약』(United Nations Convention on the Law of the Sea ; 이하, UNCLOS)은 영해(領海)·접속수역(接續水域)·대륙붕(大陸棚)·공해(公海) 및 심해저(深海底) 등 해양의 모든 영역과 해양환경·해양환경조사·해양기술이전 등을 내용으로 전문 17장 320조 및 9개 부속서로 구성되어 있으며, 1982년 4월 30일에 체결된데 이어 1994년 11월 16일에 발효되었다. 동 협약을 통해 12해리 영해제도 및 배타적 경제수역(exclusive economic zone : EEZ)제도가 확립되었으며, 공해 심해저자원의 무분별한 개발을 방지하기 위한 『국제해저기구』 및 해양 분쟁의 해결을 위한 『국제해양법재판소』 등도 동 협약을 근거로 설립 되게 된다. 동 협약의 체결은 해양에서의 기득권을 고수하려는 선진국과 해양이 인류공동유산임을 주장하는 개도국 간 대립을 배경으로 하고 있다.⁷⁴⁾

2. 해상물건운송 관련

1) 국제해법회(CMI)와 해상운송관련 통일규칙 제정

1924년 성립된 『헤이그 의정서』는 국제해법회(CMI)에 의해 해상운송 시 물건운송과 관련된 최초의 통일규칙이라 할 수 있다. ‘국제해법회’(Comite Maritime International: 이하, CMI)는 해상법의 국제적 통일운동과 밀접하게 연관되어 있다. 해상법의 국제적 통일운동은 19세기 후반 1860년 영국의 사회과학진흥협회(The National Association for the Promotion of Social Science)에 의하여 소집된 그라스고 회의에서 공동해손법의 통일에 관한 이른바 ‘그라스고 규칙(Glasgow Resolutions)’이 시초였다. 이후 국제해법회(CMI)의 본격적인 활동은 해상법 통일화

71) 북한의 『해운법』은 1980년 8월 10일 최고인민회의 상설회의 결정 제16호로 채택하였고, 1998년 11월 26일 최고인민회의 상임위원회 정령 제282호, 2004년 9월 27일 최고인민회의 상임위원회 정령 제685호로, 2013년 12월 12일 최고인민회의 상임위원회 정령 제3500호로 수정·보충되었다.

72) 손희두, 앞의 글, 72면 참조

73) 림영찬, 앞의 글, 19면 참조.

74) 미국의 경우 협약에 가입하지 않고 1977년 제정된 이른바 200해리법, 즉 『어업보존관리법』에서 영해 등과 관련하여 협약과 유사한 사항을 규정하고 있다.

운동의 일환으로 벨기에 앤트워프(Antwerp)에 1897년 비정부기구가 설치되면서 시작되었다. 국제해법회(CMI)의 주도로 20세기에 들어 해상분야에서 수많은 조약들이 체결되었으며, 나아가 이러한 국제해법회(CMI)의 설립배경은 CMI 헌장(Constitution) 제1조 “모든 적당한 수단과 활동을 통하여 모든 면에서 해법의 통일에 기여한다.”에서 CMI의 설립목적으로 규정되어 있다.⁷⁵⁾

2) 1924년 『헤이그 의정서』의 성립

[표 II-20] 해상운송관련 주요 국제규칙의 변천

| 년 | 운송관련 국제규칙명 | 추진기구 |
|-------|-------------|----------|
| 1924년 | 헤이그 의정서 | CMI |
| 1968년 | 헤이그-비스비 의정서 | CMI |
| 1979년 | SDR 의정서 | CMI |
| 1978년 | 함부르크 규칙 | UNCITRAL |
| 2008년 | 로테르담 규칙 | UNCITRAL |

국제해법회(CMI)는 설립초기부터 해상활동의 중심이라 할 수 있는 해상운송분야 즉, 물건운송과 관련된 통일규칙을 정립하는 데 집중했다. 다수의 선박소유자와 다수의 화주가 선박을 한 항차동안 빌려서 화주의 화물을 운송함에 선박을 이용하는 항해용선계약의 당사자들은 대등한 협상력을 전제로 거래를 진행한다. 그러나 이에 반하여 개품운송은 개개의 물건의 운송에 대하여 운송인과 화주(송하인)가 운송계약을 체결하면서 부동문자로 된 약관의 내용을 가지는 선하증권이 발행되고, 운송인은 송하인과 비교하여 협상력에서 우위에 서게 된다. 따라서 국제사회는 송하인을 보호하기 위한 강행규정을 가진 국제조약을 필요로 하게 되었다. 이에 국제해법회(CMI)에 의해 가장 먼저 성립된 통일조약은 『선하증권에 관한 일부 규정의 통일을 위한 국제조약』(International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Brussels; 이하, 헤이그 규칙)으로 1924년 제정되었다.⁷⁶⁾

3) 1968년 『헤이그-비스비 의정서』의 채택

그러나 범국가적으로 해운과정에서의 제도적 환경의 통일이 강화되는 상황에서

75) (사)한국해법학회, 『국제해사조약의 수용방안 연구』, 연구보고서, 법무부, 2012, 10-32면 참조.

76) 미국은 헤이그규칙을 비준하였다. 반면 중국은 우리나라와 같이 어느 조약도 비준하지 않고 다만 국내 해상법에 헤이그 비스비 규칙과 함부르크 규칙을 동시에 반영하고 있다 ((사)한국해법학회, 위의 책, 23-24면).

『헤이그-비스비 의정서』가 1968년 채택될 때까지도 1924년 『헤이그 의정서』의 체약국들은 전 세계를 통틀어 73개국에 불과했다. 또한 이를 채택한다 하더라도 가입 또는 비준의 형태가 아니라 『헤이그 의정서』의 내용 중 중요 일부만을 수용하는 등 동 규칙의 통일적 적용은 한계적 측면을 분명히 드러내고 있었다.

이에 1924년 『헤이그 의정서』 시행과정에서 나타난 문제점들을 시정하고 변화된 해상운송환경에 부응하기 위하여 1968년 동 규칙의 내용을 일부 개정한 개정의정서인 『1924년 선하증권에 관한 일부 규정의 통일을 위한 국제 조약을 수정하기 위한 의정서』(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading; 이하, 헤이그-비스비 의정서)가 정립되었다. 실무에서는 『헤이그-비스비 의정서』가 선하증권상 준거법으로 많이 사용되고 있다. 『헤이그-비스비 의정서』는 선하증권 발행 시 운송인과 소지인 사이의 법률관계를 다루고 있다. 특히 운송인의 책임제한과 관련하여 지금까지도 국제적으로 개품운송의 진행 시 동 의정서의 원칙들이 통용되고 있다는 점에서 그 의의는 크다 할 수 있다. 동 의정서는 운송인에게 항해과실면책과 책임제한의 이익을 부여하는 대신, 운송물에 관한 주의의무와 감항능력 주의의무를 부과했다. 이 때 운송인은 포장 당 666.67 계산단위와 중량당 계산단위 중 송하인이 유리한 쪽으로 책임을 제한할 수 있게 된다. 단, 이는 선하증권이 발행된 경우를 전제로 하고 있었다. 또한 유가증권인 선하증권의 유통성을 보장하기 위한 방안으로 선하증권에 기재된 사항에 대하여는 운송인과 송하인 사이에는 추정적 효력을, 운송인과 선의의 제3자 사이에는 간주적(conclusive)효력을 부여한다.⁷⁷⁾

4) UNCTAD와 『Hamburg Rules』

UNCTAD가 채택한 5개의 국제협약 중 발효된 2개의 협약 중 하나인 『Hamburg Rules』는 무역·투자·기업 및 과학과 기술 등 4개로 분류된 상설위원회(Standing Committees) 중 UN 국제상거래법위원회(UN Commission on International Trade Law): 이하, UNCITRAL)의 주도로 1978년 채택되었다. 국제연합상거래위원회(United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL)는 국제거래법의 점진적인 조화 및 통일을 증진하기 위한 여러 가지 권한을 위임 받아 국제적인 무역거래와 관련하여 발생하는 법적 장애를 제거 또는 감소시키기 위해 1966년 국제연합(UN) 총회의 결의에 따라 36개국으로 구성된 정부 간 국제기구로 국제화물운송 분야의 협상 및 국제상사중재·조정 등의 업무를 위임 받아 수행하고 있다.⁷⁸⁾

『해상물건에 관한 UN 협약』(United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea; 이하, 함부르크 규칙 또는 유엔해상화물운송협약)은 해상물건에 관

77) (사)한국해법학회, 앞의 책, 16-33면.

78) <http://www.un.or.at/uncitral>

한 운송인의 책임을 크게 강화시키기 위해 제정되었으며, 1992년 11월 1일에야 비로소 발효되게 된다. 유엔 해상화물 운송협약은 국제발효요건과 채택국에 대한 발효요건을 각각 규정하고 있으며 유엔 해상화물 운송협약의 채택 및 서명만으로는 협약 준수 의무가 형성시키지 않는다. 더불어 유엔 해상화물 운송협약은 비준 시 국회의 동의를 요건으로 하고 있는데 이는 동 협약이 국가나 국민에게 중대한 재정적 부담을 지우는 협약에 해당되기 때문이다. 즉, 서명 후 비준이 필요한 협약에 해당하며 협약을 준수할 것을 서명한다 하더라도 국내법적 효력을 발생시키기 위해서는 별도의 비준절차를 요하며, 서명 후 비준이 필요한 협약으로 '비준하기 전'에 국회의 사전 동의를 얻지 못하면 국제적 효력은 인정되나 국내 법률로서의 효력은 부인됨을 뜻한다.

3. 선박 관련

현재 국제해사기구(IMO)에서 발표한 협약(Convention), 의정서(Protocol) 및 개정(Amendment)은 비준이나 가입을 위한 방법으로 분류하면 60개에 달하고 있다.⁷⁹⁾ 이 중 해운과정에서 발생하는 해난구조와 해양환경보호와 관련하여 북한이 채택하고 있는 대표적인 국제협약으로는 『해상인명안전조약』(International Convention for the Safety of Life at Sea: 이하, SOLAS)과 『MARPOL 73/78 협약』, 『민사책임협약』(CLC) 등을 들 수 있다. 『해상인명안전조약』(International Convention for the Safety of Life at Sea: 이하, SOLAS)의 경우 동 협약에 해당되는 근원협약, 의정서, 개정을 합하여 하나의 협약으로, 『MARPOL 73/78 협약』처럼 6개의 부속서로 구성된 경우에도 이들을 묶어 하나의 협약으로 보고 있다.

1) 선박으로부터의 해양환경보호

(1) IMO와 선박에 의한 유류오염 방지

1950년대 이후 세계적으로 석유 소비량이 급증함에 따라 석유의 대량운송을 위한 수많은 대형 유조선이 출현하여 일단 해양사고가 발생하게 되면 선체와 적하에 대한 손해는 말할 것도 없고 기름의 유출로 인하여 해양환경 및 그 연안의 주민 등 제3자에게도 막대한 손해를 끼치게 되었다.⁸⁰⁾ 해상운송과정에서 발생하는 해양환경 오염원 중 특히 선박의 연료로 이용되고 있는 유류에 의한 오염은 사회적·환경적

79) 지금까지 IMO가 채택한 협약의 수는 총 32개가 된다. 나아가 국제해사협약을 성격별로 구분한다면 국제해사기구와 관련된 협약이 1개, 해상안전과 관련된 협약이 14개, 해양환경보존과 관련된 협약이 7개, 민사책임보상과 관련된 협약이 7개가 되며, 이들 분류와 무관한 협약이 3개로 나뉘진다.

80) (사)한국해법학회, 앞의 책, 46면.

위험효과가 가장 극단적으로 발생시킨다 할 수 있다. 이에 해양에서의 유류오염에 관련하여 국제해사기구(IMO)는 사후적 조치라 할 수 있는 민사책임협약(CLC), 국제기금협약(Fund Convention)⁸¹⁾, 선박연료유협약(Bunker Convention)⁸²⁾등의 협약들이 채택 및 이행을 주도하게 되었다.

(2) 사전적 해상오염의 방지와 『MARPOL』 협약』

국제해사기구(IMO)는 유조선 대형화, 물동량 증가, 세계 환경에 대한 관심이 증대됨에 따라 1973년 기준에 적은 양의 기름 유출은 허용하던 『OILPOL 54』에서의 입장을 변경할 수밖에 없었다. 이에 따라 1973년 밸러스트 탱크와 화물창의 분리, 다양한 오염방지 내용을 담은 『해상오염방지 협약』 (MARPOL)이 채택되었으며, 채택 한 달 뒤 발생한 ‘아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호’ 사건은 『MARPOL 협약』의 기준을 앞당겨 동 협약은 1983년 발효되게 된다.

동 협약은 1978년 한 차례 개정된데 이어 지속적인 개정절차를 거치게 되는데 그중 가장 대표적인 개정은 1992년 채택된 ‘유조선의 이중선체 의무화’이다. 초기 유조선은 건조가격을 낮추기 위해 선체 외곽을 이루는 외판을 한 겹으로만 제작하는 단일선체 선박이 주로 이용되었다. 그러나 단일선체 선박은 그만큼 외부 충격에 약할 수밖에 없어 사고위험성뿐만 아니라 사고발생 시 기름유출로 인한 치명적인 환경오염을 유발시킬 수 있었다. 결국 1989년 발생한 ‘엑슨발데즈호 사건’을 겪고 나서야 MARPOL에 이중선체를 포함하는 개정안을 채택하였으며 1999년 ‘에리카호 사건’⁸³⁾ 이후 2005년 IMO는 운항중인 단일선체 유조선을 2010년 이후에 모두 퇴출하도록 개정했다.

(3) 사후적 해상오염의 방지 『민사책임협약』 (CLC)

사후적 해상오염에 따른 조치라 할 수 있는 1969년 민사책임협약(CLC, 1969년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약; International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969)은 선박의 유류유출에 따른 해양환경오염의 책임을 개인 및 기업 스스로가 지도록 하기 위해 제정되었으며, 2001년에는 기존

81) 1971년 국제기금협약(Fund Convention): 1971년 국제유류오염손해보상기금의 설치를 위한 국제협약; International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage, 1971.

82) 2001년 선박연료유협약(Bunker Convention): 2001년 선박연료유에 의한 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약; International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.

83) 1989년 엑슨 발데즈호가 미국 알래스카 연안에서 좌초돼 운송 중이던 20만t 원유의 5분의 1이 바다에 그대로 유출되었다. 10년 후 1999년 에리카호는 프랑스 연안에서 두 동강나 1만 4,000t의 기름이 대서양 연안에 유출되면서 심각한 해양오염을 불러왔다(『아시아경제』, “타이타닉호 덕분에…해상안전강화”, 2010년 7월 31일자, <http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=20100731131814184> 55<방문: 2013. 7. 20>).

개인 및 기업의 책임을 보다 강화한 『선박연료유에 의한 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약』(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage)을 채택한다.⁸⁴⁾ 특히 오염원을 특정지역에 가둘 수 없는 해양환경의 특성상 오염발생 즉시 환경파괴는 매우 광범위한 장소로 확대되며, 이에 대한 복구역시 다른 자연환경에 비해 어려워 장시간의 노력과 많은 비용이 소요되게 된다. 이에 국제해사기구(IMO)는 1971년 유류오염에 따른 손해발생 시를 대비한 기금을 마련하기 위해 『국제유류오염손해보상기금의 설치를 위한 국제협약』(International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation of Oil Pollution Damage)을 제정하게 된다.

2) 선박충돌에 따른 해난구조

(1) 해난구조를 위한 통일협약 체결 필요성

실무에서의 해난구조는 직업적인 구조업자와의 구조계약에 의하여 이루어지는 경우가 많은데, 구조 기술의 진보에 따라 구조업자는 구조장비 등 큰 자본을 필요로 하는 사업자로 되었다. 또한 사고의 대형화에 따라 구조의 위험도 그만큼 증가되었다. 더욱이 이 대형 유조선이 조난된 경우, 구조자의 노력에도 불구하고 연안국들은 오염을 두려워하여 조난선의 자국 연안에의 진입을 거부하는 경우가 있어 부득이 외양에서 처분을 하여야 한다든가, 구조업자가 구조작업 과정에서 유류오염 손해를 일으킨 경우에는 구조업자 자신이 거액의 손해배상청구를 받을 가능성이 있는 등 구조의 인수를 망설이게 하는 요인이 많아졌다.

(2) CMI와 LOF

가. 1910년 해난구조 통일협약

CMI는 1900년 파리회의와 1902년 함부르크 회의 등 2년간의 회의를 거치면서 해난구조조약을 초안을 마련하였으며, 1910년 브뤼셀에서 『해상에서의 구원 및 구조에 관한 일부 규정의 통일을 위한 조약』(International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Assistance and Salvage at Sea; 이하, 해난구조조약)이 비로소 성립되었다. 동 조약은 1913년 3월 1일에 발효되었으며, 1980년대에 이르기까지 해난구조에 관련한 동 조약에서의 원칙과 법리는 해난구조에 관한 세계적 통일법으로 작용됐다. 그러나 1960년대 후반부터 해난구조작업의 과정에

84) 북한은 『선박연료유에 의한 오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약』(International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage)에 가입하였음을 2009년 노동신문을 통해 공표하였다([노동신문] 2009년 9월 29일자).

서 해양오염 등 환경손해를 방지 또는 경감해야 한다는 필요성이 함께 고려되기 시작하면서 1978년 3월 ‘아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호’ 사건이⁸⁵⁾ 발생한 다음에야 해난구조조약의 개정 또는 새로운 제정을 목적으로 광범위한 논의가 진행될 수 있었다.

오늘날 선박 또는 적하의 해난구조에 있어 살아있는 법으로 국제적으로 널리 활용되고 있는 로이드 해난구조계약 표준서식(Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement; 이하, LOF) 역시 이러한 논의의 전개에 따라 1980년 5월 획기적으로 개정된다. 위 개정에서 특히 주목할 것은 유조선(Oil Tanker)구조의 경우, ‘불성공 무보수 원칙’의 예외를 인정하여, 구조가 성공적으로 끝나지 못한 경우에도 일정한 조건 아래 구조자는 구조작업의 실비 및 실비의 15퍼센트 이내에서 중재인이 재정하는 증액분(increment)을 선주에게 청구할 수 있도록 한 이른바 ‘안전망 조항’(safetynet clause)을 둔 것과, 구조자의 책임제한을 인정한 것, 그리고 중간보수(interim award)에 관한 내용들을 규정한 점이다.

1979년에 CMI는 해난구조에 관한 법적 문제의 검토에 있어 국제해사기구(International Maritime Organization; 이하, IMO)에 협조하기로 하고 해난구조에 관한 국제소위원회를 구성하여 토의를 거듭한 끝에 1981년 5월 몬트리얼 회의에서 해난구조조약 초안을 작성하여 IMO에 송부하였다.⁸⁶⁾ 이후에도 해난구조와 관련하여 CMI의 활동을 계속되는데, 대표적으로 1997년 6월 9일부터 13일까지 벨기에의 앤트워프에서 개최된 CMI 100주년 회의에서 “선박충돌 및 해난구조”에 관한 회의의 개최를 들 수 있다.

나. 공동해손관련

해상기업은 해상에서 선박을 이용하여 기업 활동을 하기 때문에 필연적으로 각종 해상위험에 따른 선박사고에 대한 대처방안과 손해의 보전은 기업에 있어 이윤과 직결되는 매우 중요한 문제라 할 수 있다.⁸⁷⁾ 이와 관련한 주요논의로는 공동해손, 선박충돌, 해난구조, 유류오염 등이 있으며 특히 공동해손은 해상법상 가장 오래된 제도 중 하나에 해당된다. 해상운송을 통해 물류를 이동시키는 당사자 간 적용되는

85) 프랑스 연안에서 아모코 카디즈(Amoco Cadiz)호의 좌초로 22만3000t의 원유가 유출돼 130개가 넘는 해변이 30cm 이상 두께의 원유로 오염되는 사고가 발생했다(『아시아경제』, “타이타닉호 덕분에…해상안전강화”, 2010년 7월 31일자, http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=20100731131_81418455<방문: 2013. 7. 20>).

86) 1960년대 후반부터 대형 유조선(oil tanker)등의 해난사고로 해양오염이 국제적인 큰 문제로 대두되면서 1910년 조약의 원칙을 수정하지 않으면 안 될 상황이 되었다. 해난사고 발생 후 선박이나 적하 등의 재산구조에 성공하지 못한 경우에도 그 비용 또는 일정한 보상금을 지급하여 그러한 환경손해방지행위를 권장할 필요가 있는데도, 1910년 조약상 구조가 성공하지 않으면 보수도 없다는 내용의 ‘불성공 무보수(no cure, no pay)원칙’에 따라 보상금의 지급이 불가능했다((사)한국해법학회, 앞의 책, 16-48면 참조).

87) (사)한국해법학회, 앞의 책, 44면 재인용; 최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2009, 513면 참조.

공동해손 규정이 상이할 경우 이는 해상기업의 활동에 많은 지장을 미칠 수밖에 없다. 이에 국제적으로 공동해손에 관한 규정을 통일하기 위한 운동이 전개된 결과, 1864년 『York Rules』가 제정되었다. 하지만 이는 곧 영국보험업계가 반발하면서 시행에 한계를 겪게 된다. 이후 공동해손제도의 통일 업무를 인계받은 CMI는 1890년에 비로소 18개 조문으로 된 『요크-안트워프 규칙』(York-Antwerp Rules)을 성립해낼 수 있었다. 공동해손규정의 통일 이래 지금까지도 실무상 가장 널리 세계적으로 사용되고 있는 것으로 알려져 있는 동 규칙은 1924년, 1950년, 1974년, 1994년 및 2004년 개정을 통해 적용범위에 있어 초반의 선박과 운송물건을 넘어 현재 선하증권이나 용선계약상 당사자 간의 약정에서도 광범위하게 활용되고 있다.

(3) IMO와 『해상인명안전협약』(SOLAS)

가. 1914년 『해상인명안전협약』(SOLAS)

19세기말에서 20세기 초에 이르는 기간은 여객의 해상운송이 절정을 이루는 때였다. 아직 항공기가 출현하지 않았던 시기였기 때문에 수많은 이민자들이 선박으로 유럽에서 아메리카 및 기타 지역으로 이주했다. 당연히 여객선의 운항횟수도 지금보다 훨씬 더 빈번했으며 이로 인한 대형 해난사고도 자주 발생했다. 이 기간 중 영국 국적의 여객선 사고에 의한 인명손실만 하더라도 연간 700-800명에 이르렀다. 이런 가운데 지난 1912년 4월 1,513명의 생명을 앗아간 타이타닉호의 침몰은 처녀항해를 나간 뒤 불과 4일 17시간 만에 일어난 대참사였다. 이 사고를 조사하는 과정에서 해상안전 확보에 관한 여러 가지 문제점이 노출됐고, 이를 계기로 1914년 영국 런던에서 ‘해상에서의 인명안전에 관한 국제회의’가 개최돼 역사상 최초로 SOLAS 협약이 채택됐다. 사고를 당한 타이타닉호에는 선내 방송 설비가 없어 승객에게 상황 전달이 지연됐으며, 침몰 후에는 물 위에 떠있던 많은 사람들과 구명정에 탄 사람들 일부가 추위에 동사했다. 또 사고 지점 가까이 있던 선박의 통신사는 휴식 중이라 조난 신호를 접수하지 못했다. 이런 점들을 감안해 SOLAS에서는 모든 선박에 선내 방송설비를 갖추고, 정해진 수량의 방수복을 비치토록 하는 한편 구명정은 전체 혹은 부분적으로 밀폐된 공간을 갖도록 했다. 해상의 모든 선박은 24시간 조난 감시 상태를 유지하도록 규정했으며, 미끄럼틀 식 비상탈출 장치, 탈출 및 화재 훈련 등에 대한 규정 등도 의무화했다.⁸⁸⁾

그러나 1914년 『해상인명안전협약』(International Convention for the Safety of Life at Sea: 이하, SOLAS)이 취한 구조의 성공을 조건으로 보수를 지급하는 ‘불성공 무보수 원칙’은 구조된 선박, 적하, 운임 등 피 구조 재산을 한도로 구조에 대한 보수의 지급을 받을 수 있도록 되어 있기 때문에 재산구조 성공의 가망성은 적으나

88) 『아시아경제』, “타이타닉호 덕분에…해상안전강화”, 2010년 7월 31일자, <http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2010073113181418455><방문: 2013. 7. 20>).

환경피해를 방지하거나 경감하기 위하여 긴급한 구조 작업을 행할 필요가 있는 경우 구조를 인수하도록 구조자에게 동기를 부여지 못하고 있었다. 즉, 예외를 인정하여 구조자가 재산구조에 부수하여 환경손해의 방지·경감 조치를 한 경우에는 그에 소요된 비용(경우에 따라서는 일정한 할증금을 부가하여)상당의 대가를 보상해야 했다. 그 밖에도 피 구조 선박의 선주나 선장 또는 피 구조 재산의 소유자, 선박이나 재산 등이 안전한 장소에 있게 되었을 때에는 그 소유자가 구조자로부터 이를 인수할 의무를 지는 것을 의무화하도록 종전의 구조 법리는 수정 또는 보완되어야 했다.⁸⁹⁾

나. 1989년 해난구조조약(1910년)의 개정과 내용

이에 먼저 국제해사기구(IMO)는 법률위원회에서 이 사건을 계기로 1910년 해난구조조약을 개정해야 할 것인가 아니면 완전히 새로운 조약을 제정할 것인가 하는 문제 등을 검토하기 시작하여 국제해법회(CMI)에 해난구조조약 초안의 작성을 의뢰하였다. 1979년에 CMI가 해난구조에 관한 법적 문제의 검토에 있어 국제해사기구에 협조하기로 결정하면서 해난구조에 관한 국제소위원회가 구성되었으며, 토의를 거듭한 끝에 1981년 5월 몬트리얼 제32차 국제해법회 회의에서 해난구조조약 초안(CMI Draft Convention on Salvage)은 IMO에 송부되었다.⁹⁰⁾ IMO 법률위원회는 이를 바탕으로 여러 차례의 심의를 거쳐 1987년 10월에 IMO 해난구조조약 초안의 작성을 완료하였는데, 1989년 4월 런던에서 개최된 해난구조에 관한 국제회의에서 이 초안을 축조심의하여 1989년 『해난구조에 관한 국제조약』(International Convention on Salvage)으로 채택되기에 이른다.

개정된 1989년 해난구조조약은 1996년 7월 14일 발효되었고 2012년 기준 총 62개국(세계 상선대의 50.48%)이 가입되어 있다.⁹¹⁾ 위 개정내용에서 기존 계약의 ‘불성공 무보수 원칙’이 일부 수정되었다. 1989년 해난구조조약에서 구조자의 권리를 명시하고 있는 제3장 제12조(보수의 조건)는 1910년 조약 제2조가 규정하고 있는 ‘불성공 무보수 원칙’과 제5조의 ‘자매선(sistership)’에 관한 원칙을 다시 확인했다. 단, 예외적으로 환경손해방지를 위한 노력에 대하여 ‘특별보상’을 인정하는데 이 경우 구조자가 구조료청구를 할 수 있기 위하여서는 “요청에 따른 작업(engaged

89) (사)한국해법학회, 앞의 책, 47-48면 참조.

90) 위의 책, 48면.

91) 우리나라는 해난구조에 관한 국제조약에 가입하지 않고 1962년 상법 제정 시에는 1910년 해난구조조약의 내용을, 1991년 상법 개정 시에는 1989년 해난구조조약의 일부 내용을, 그리고 2007년 개정 시에는 1989년 해난구조조약의 내용을 대폭 수용(환경손해방지작업에 대한 특별보상 규정 및 계약구조에도 적용 등)하여 개정하였다. 해난구조는 원래 아무런 의무 없이 위험을 무릅쓰고 해상위험에 처한 선박과 적하를 구조한 데 대하여 보수를 인정함으로써 해난구조를 장려하고 해상의 안전을 도모하기 위한 제도로 생겨난 것이다. 이러한 맥락에서 우리 상법도 2007년 개정 전까지는 임의구조에 대하여만 규율하였으나 2007년 개정 시에 그 성질에 반하지 아니하는 한 계약구조에도 적용되도록 개정하였다((사)한국해법학회, 앞의 책, 49면).

services or services at request)원칙”에 부합되도록 했다.⁹²⁾ 나아가 구조자는 환경 손해를 경감 또는 방지하는 작업을 한 경우에는 구조가 성공하지 못한 경우에도 특별 보상(Special Compensation)을 청구할 수 있게 되었다. 또한 구조자의 의무를 규정하고 있는 제8조 제1항은 당초 CMI 초안이 1980년 LOF에서의 표현을 수용하여 “최선의 노력을 다하여(to use his best endeavours)”라고 명시했던 것을 구조자는 “상당한 주의(with due care)”로 구조작업을 수행해야 한다고 함으로서 동 의무가 절대적인 의무가 아님을 밝히고 있다.⁹³⁾

Ⅲ. 북한법제상 국제규범 및 국제기준의 수용

1. 일반적 국제해사기구 가입 및 국제해사협약의 수용절차

1) 국제해사기구 가입

국제해사협약 가입을 위한 국내절차는 [①외교통상부 협약국에 의한 협약문언 점검→②법제처 심사→③국무회의 심의→④대통령 재가→⑤국회의 비준동의→⑥가입서 기탁]등으로 이루어진다.⁹⁴⁾ 외교통상부 협약국은 체결에 필요한 국내절차를 취하기 전에 협약 문안을 다각도로 점검한다.⁹⁵⁾ 외교통상부 협약국의 점검을 마친 협약문에 대해 법제처가 통상 2주 이상 협약안을 심사하게 된다. 심사가 완료된 협약안은 차관회의 심의를 거쳐 국무회의에 상정되며 이에 대한 심의는 약 2주가 소요된다. 국무회의의 심의, 의결이 끝나면 통상 10일에 걸쳐 국무총리의 재가 후 대통령

92) ‘불성공 무보수 원칙’은 해난구조의 본질적 요소에 해당한다. 예컨대 어느 선박이 닻을 잃어버리자 사고선박의 선장은 다가오는 상선선주에게 닻과 케이블을 가져다 줄 것을 요구하였고, 그 상선은 그 요구에 응하였다. 그러는 동안에 사고선박은 자신의 동력으로 안전한 곳으로 이동하여 다른 선박에 의하여 예인되었다. 이러한 사안에서, 위난에 처한 선박에 의하여 고용된 구조자는 비록 그 노력이나 작업이 조난 선박에 도움이 되었음이 입증되지 않았다 하더라도 그들 의 노력에 따라서 보상되어야 하므로 해난구조료를 청구할 수 있는 것이다. 즉 조난선박 의 요청에 따라 구조작업을 한 자는 비록 실질적인 결과를 내지 못하는 동안에, 조난선 박이 다른 구조자에 의하여 안전한 상태로 옮겨졌거나, 상황의 변화로 그렇게 되었다 하더라도 요청된 작업을 한 자는 구조료를 받을 수 있게 된다 ((사)한국해법학회, 앞의 책, 119면).

93) 이는 해난구조작업에서 구조자로서는 구조가 성공할 가망성이 없을 경우 구조작업을 계속할 것인지의 여부를 결정해야 할 때 구조 노력을 포기한 구조자가 계약위반의 책임을 지느냐로 연결된다((사)한국해법학회, 위의 책, 115면).

94) 외교통상부, 『알기 쉬운 협약업무』, 외교통상부 협약국, 2006. 32-33면.

95) <외교통상부 협약국의 협약문언 점검사항>

- (i)협약문의 내용이 법적 권리·의무 관계를 명확하게 표현하고 있는가?
- (ii)협약문의 내용이 국내법이나 다른 협약과 상충되지 않는가?
- (iii)협약문의 내용에 중대한 재정적 부담이나 입법사항 등 국회의 동의를 요하는 사항을 포함하고 있는가?
- (iv)협약문이 협약의 형식을 모두 갖추고 있는가?
- (v)협약문의 국문본(또는 국문번역문)을 포함한 각 언어본이 충실하게 준비되었는가?

의 재가를 받게 된다.

해상관련 협약은 『대한민국 헌법』 제60조 제1항의 “상호원조 또는 안전보장에 관한 협약, 중요한 국제조직에 관한 협약, 우호통상항해협약, 주권의 제약에 관한 협약, 강화협약, 국가와 국민에게 중대한 재정적 부담을 지우는 주약 또는 입법사항에 관한 협약” 중 우호통상항해협약에 해당한다. 나아가 대부분의 해상관련 협약은 거의 예외 없이 국민의 권리와 의무에 관한 협약이어서 국회의 동의를 요하는 입법사항에 관한 협약으로 볼 수 있으므로 모두 국회의 동의를 얻어야 한다. 이후 다자협약은 비준서 교환에서 오는 번거로움을 피하기 위해 기탁처(depositary)를 지정하여 비준서를 기탁함으로써 국가의 기속적 동의를 표시하게 된다.

위의 절차의 진행되어 우리나라가 가입을 하게 되면 국제협약은 헌법에 따라 국내법과 동일한 효력을 가지기 때문에 문제가 된 사안에 우리 상법이 적용되면서 동시에 해당 협약이 적용되게 된다. 우리 상법이 이미 『헤이그-비스비 의정서』의 대부분을 반영하고 있기 때문에 새로 협약에 가입한 경우 기존 우리 상법에 반영되지 않은 내용이 한해 적용된다.⁹⁶⁾

2) 국제해사협약의 효력

(1) 국제해사협약의 자기집행적 성격

국제협약에 가입한다면 협약의 효력과 국내법과의 관계가 제1차적인 문제가 된다. 우리나라는 헌법 제6조 제1항의 규정에 의하여 헌법에 의하여 체결·공포된 협약이나 일반적으로 승인된 국제 법규는 국내법과 동일한 효력을 갖는다고 규정하고 있다.⁹⁷⁾ 협약은 그 효력범위에 따라 국민의 권리와 의무에 바로 영향을 미치는 것이 아니고 오로지 체약국에 일정한 조치를 취할 의무를 부과하는 비자기집행적 협약과 협약 자체로서 효력을 갖는 자기집행적 협약으로 구분된다.

이러한 구분은 미국연방대법원 판례로 형성된 개념으로 협약채택 시 국내수용과정에서 비자기집행적 협약은 그 적용을 위하여 국내입법을 필요로 하는 반면, 자기집행적 협약의 경우 그 자체로 효력이 인정되기 때문에 국내적용을 목적으로 별도의 입법이 필요하지 않다. 해상에 관한 많은 국제협약들은 대부분 이러한 자기집행적인 성격을 내포하고 있으며, 대한민국 헌법 제6조에 의거하여 해상관계 국제협약에 우리나라가 가입하면 그 협약은 원칙적으로 그 협약 자체에 의하여 국내법과 같은 효력을 가지게 된다.⁹⁸⁾

96) 선주책임제한협약이나 해난구조협약의 경우 기탁처는 국제해사기구(IMO)의 사무총장이다((사)한국해법학회, 앞의 책, 24면).

97) 채이식, “협약의 수용방법에 관한 소고”, 『한국해법학회지』 제23권 제2호, 한국해법학회, 2001, 36면.

98) 협약과 헌법이 충돌할 경우 협약은 법률과 동등한 효력 밖에 가지지 못하므로 원칙적으로 헌법이 우선하여 효력을 가지며, 법률과 마찬가지로 협약도 위헌법률심사의 대상이

(2) 국제해사협약의 발효

먼저 협약의 국제발효는 20번째의 비준서나 승인서가 기탁된 날로부터 1년이 지난 다음 달 초일부터인 반면, 체약국 국내발효는 20번째 가입국 이전과 이후로 협약의 발효요건을 다르다. 20번째 가입국 이전에 협약에 대한 비준서나 승인서를 기탁한 국가의 경우 협약이 국제 발효하는 날에 체약국에 발효되며, 20번째 가입국 이후 협약에 대한 비준서나 승인서를 기탁한 국가의 경우 비준서나 승인서를 기탁한 날로부터 1년이 지난 다음 달의 초일에 발효된다.

3) 국제해사협약의 국내법 수용

국제해사협약의 수용을 위해 전 세계적으로 가장 널리 이용되는 방법은 두 가지다. 첫째는 협약의 내용을 국내법으로 수용하면서도 협약에 가입하지는 않는 방식이며, 둘째는 협약의 내용을 그대로 국내법으로 공포하는 방법과 협약의 내용을 반영하는 특별법을 제정하는 방식이다.

(1) 국제해사협약의 자기집행적 성격의 원용

이는 국제협약에만 가입하고 국내 입법화를 위하여 아무런 조치를 취하지 않는 방법으로 일원론(monism)이라고도 하며 프랑스, 독일, 스위스, 우리나라와 같은 대륙법계 국가들이 주로 취하고 있는 방법이다. 그러나 이처럼 해상법 관련 국제협약을 특별한 국내입법 없이 시행하는 방법은 기존 법체계가와 충돌할 우려가 있다는 것이 단점이다.⁹⁹⁾

(2) 국제협약에 가입 후 국내입법화

가. 국내비준 없이 국제협약의 주요내용을 국내법(상법 등)에 반영

국제협약에 가입한 후 국제협약의 내용을 우리 법의 체계에 맞게 정리하여 이를 상법 해상 편에 수용하는 방법으로 이러한 국제해사협약의 수용방법은 국내 비준여부를 중심으로 나뉜다. 먼저 협약 비준 대신에 국제협약의 주요내용을 국내법(상법 등)에 반영하는 방법의 경우 체약국으로서의 의무부담 없이 실질적으로 국제조류에 동참할 수 있고, 협약의 내용도 자국 실정에 맞게 일부 수정이 가능하다는 장점을

된다(헌법재판소 2001.9.27.자 2000헌바20 결정: 국제통화기금협약 제9조 제3항 등의 위헌 소원; (사)한국해법학회, 앞의 책, 141면 재인용).

99) (사)한국해법학회, 앞의 책, 141면 참조.

가지고 있다. 그동안 우리나라는 불과 몇몇 개의 국제해사협약을 제외하고는 거의 대부분의 국제해사협약을 정식으로 비준·가입하는 대신에 상법 개정 시에 국제해사협약의 주요내용을 개별적으로 수용하는 방식을 취하여 왔다. 이러한 국제협약의 수용방식은 한편으로는 신속성과 탄력성이 있다는 점과 자국의 사정을 반영할 수 있다는 점, 국제협약에 비준·가입함으로써 부담하게 될 의무를 면할 수 있다는 점 등의 이점이 존재한다.

국내 『상법』 적용례로 1976년 해사채권에 대한 선박소유자의 책임제한에 관한 국제협약에 대해 우리나라는 동 협약에 가입하진 않았지만 『상법』 제4절 선박소유자 등의 책임제한 규정(제769조-제776조)에 반영되어 있다. 또한 1989년 『해난구조협약』 또한 위와 같이 상법에 협약의 내용이 수용되어 있다. 이는 체결 및 공포된 협약은 국내법과 동일한 효력을 가지도록 하는 『대한민국 헌법』 제6조에 의거하고 있다. 동 조에 따라 국제협약에 가입 시 국내 입법화 조치 없이도 국내법적 효력을 갖게 된다.

나. 국제해사협약 별도의 특별법으로 제정

우리나라의 『해상교통안전법』(現 해사안전법)도 이에 해당하고 있다. 이는 이원론(dualism)이라고 하며 헌법상의 원칙에 의하여 협약 자체로서는 국내법과 동일한 효력이 생길 수 없는 영국 등 영연방국가들이 채택하고 있다. 이렇게 특별법을 제정하는 방법을 채택하면 특별법에 기존의 국내법과의 우선순위에 관한 명확한 규정을 둘 수 있어 법의 충돌을 회피할 수 있고, 국내입법 과정에서 개념의 정리 등으로 해석·적용상의 난점을 피할 수 있다.

그러나 위 경우 협약의 지위가 특별법인지 일반법인지 여부에 따라 추후 효력 우선순위가 바뀔 수 있다.¹⁰⁰⁾ 이는 협약과 동일한 내용을 규정하고 있는 국내법이 개정되는 경우 신법우선의 원칙에 의해 개정된 국내법이 우선되기 때문이다. 또한 국내법으로 수용된 즉, 자국의 실정에 맞게 수정한 내용들을 기반으로 국제협약의 체결국으로 인정해 달라 주장할 수 없다. 반면 입법 작업이 대단히 어렵고 또 아무리 정교하게 체계화 하더라도 협약과 내용이 다를 수 있어 양자 사이에 모순이 생길 우려가 있다. 이를 방지하기 위해 유엔 해상화물 운송협약에 가입한 후 자국 내 이행을 위해 특별법이 제정 시 국제협약을 번역하여 입법화하거나 협약의 내용을 적시함이 없이 단순 인용하거나¹⁰¹⁾, 국제협약의 내용을 분석하여 국내법체계에 맞게

100) 현재 일본의 경우 1957년 『헤이그-비스비 의정서』은 국내 비준에 그쳤지만, 유엔 해상화물 운송협약의 경우 “국제해상물품운송법”이라는 특별법으로 제정되어 있다. 특히 1957년 비준에 따라 적용범위에 있어 해석의 문제가 발생할 수 있어 일본 국제해상물품운송법은 외항해운에만 적용하고, 내항해운은 기존 상법상의 해상물품운송(일본상법 제737조 이하) 규정하고 있다.

101) 우리나라의 유류오염손해배상보장법 중 IOPC Fund의 책임에 관한 부분이 이러한 형식을 취하고 있다. 유류오염손해배상보장법 제21조는 “유조선에 의한 유류오염피해자는 유조선의 선박소유자 또는 보험자 등으로부터 배상을 받지 못한 유류오염손해금액에 관

정비하는 방향으로 진행된다.¹⁰²⁾

2. 북한법제 국제화의 특성

1) 사회주의체제적 특성을 전제한 국제화

(1) 사회주의적 국제주의 원리

북한은 사회주의적 국제주의에 따라 사회주의 법은 사회주의국가들 간의 동질성과 연대를 강조하는¹⁰³⁾ 반면 “밖으로는 제국주의자들이 사회주의 국가에 대한 직접적인 무력간섭을 시도하는 한편... 제국주의가 남아있는 한 사회주의 나라들은 제국주의의 침략과 간섭책동으로부터 위협을 면할 수 없으며”¹⁰⁴⁾라고 하며 사회주의와 체제적 연대에 속해있지 않은 자본주의국가들과는 투쟁 또는 긴장관계에 있음을 분명히 하고 있다.

(2) 국제법에 대한 국내법 우위

또 다른 특징으로는 국제법에 대한 국내법 우위의 원칙을 들 수 있다. 사회주의 체제하에서 국제법은 국가에 의하여 승인된 경우에만 국내법의 일부로서 국가에 대하여 효력을 가진다는 것이다. 이에 따라 국제법의 효력의 근거는 국내법질서의 근본규범으로 국제법은 국내법질서의 일부라고 생각하기에 사회주의 국가에서 국제협약은 국내 법원이 될 수 없고, 국제법규가 국내법규로 되기 위해서는 전환과정이 필요하며 관할 국가기관이 상응하는 규범적 법령을 제정해야만 한다.¹⁰⁵⁾

2) 북한의 사회주의 헌법과 국제법

북한에서 사회주의 헌법이 가지는 의미는 “법체계에서 차지하는 사회주의 헌법의 위치와 정책적 내용의 이러한 중요성으로부터 그 제정집행에 대한 수령의 직접적 정도문제는 더욱 절실하고도 필수적인 요구로 제기되게 된다.”¹⁰⁶⁾로 수령의 정도를

하여 국제기금협약이 정하는 바에 따라 국제기금에 대하여 국제기금협약 제4조 제1항에 따른 보상을 청구할 수” 있도록 규정하고 있다((사)한국해법학회, 앞의 책, 142면 참조).

102) 우리나라 상법은 선주의 운송물에 대한 책임에 관하여서 헤이그 비스비 규칙 상 포장당 책임한도액을 반영하고 있다. 이는 일본의 해상법을 원용하여 1962년 1월 우리상법을 제정되었기 때문이며, 2008년 8월 개정 시에도 『헤이그-비스비 의정서』의 중량당 책임한도액을 우리나라 상법에 도입함으로써 『헤이그-비스비 의정서』의 책임제한과 동일하게 규정하였다.

103) 심형일, 『법학연구론문집』, 조선사회과학학술집 93 법학편, 사회과학출판사, 주체99, 2010. 243면.

104) 손희두, 앞의 논문, 4면 참조.

105) 위의 글, 4-23면 참조.

위한 집행의 의미를 내포하고 있다. 이는 『대한민국 헌법』 제6조 제1항은 “헌법에 의하여 체결·공포된 협약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다.”고 규정하고 있는데 반해 북한 『사회주의 헌법』은 우리법과 같은 일반적 국제법 효력규정을 두고 있지 않은 원인으로 사회주의체제에서의 또 하나의 특성이기도 하다.

3. 북한의 경제개방정책과 국제규범 반영

북한은 최근 모든 법령을 통해 국제법 준수와 국제협력주의를 명문화하고 있는데, 외국인투자법제와 대외경제법제에서 두드러지고 있으며 대외관련 부문의 법령의 경우에 국제법 존중 및 국제협조주의를 더욱 강조하고 있다. 해운 및 선박법령의 경우 항만과 선박운항의 특성상 국제규범과 기준의 준수원칙의 수용은 이들 산업의 발전을 위해 필수적인 사항이라고 할 수 있다. 이는 북한법제가 1990년대의 경제개방 노력과 김정일 체제 등장 이후 많은 변화를 겪으면서 사회주의 법체계에서 벗어나 국제적 흐름에 맞춘 자본주의적 시장경제요소를 도입하기 시작한 데 기하고 있다. 그러한 추세 중 하나로 법제도 전반에 대한 국제협약, 국제기준 등의 준수에 관한 조항을 명문화하고 실질적으로 조문 내용에 해당하는 국제적 기준을 반영해가는 모습을 보여 왔다. 그리고 이러한 움직임은 대외적 접촉이 많은 외국인 투자 관계법, 무역법, 상표법, 해운관련법제, 환경관련법제 등에서 특히 두드러지고 있다.

특히 이 시기 경제개방정책의 추진과 맞물려 해운관련법제인 『수로법』, 『해사감독법』 등 대외통상을 위한 인프라 구축에 관한 법률들이 집중적으로 제정되었다. 대외적으로 인적·물적 교류와 교역을 하기 위해서는 해운, 항공 및 수로 등에 대한 개방이 필요하다 여긴 데 따른 법제정비였다. 또한 이를 위해 국제기구 가입과 국제기준의 준수가 불가피하게 요구된다. 북한 역시 원활한 대외교류를 위해 1990년대 이후 해운 및 선박 분야에서의 관련 법령들에 대한 대대적인 정비에 착수했다. 2000년대 들어 2002년 ‘7·1 경제관리개선조치’와 함께 경제정책에 있어 현실주의적 노선을 채택함으로써 법령의 국제화도 보다 실질적인 차원에서 접근된다. 해운 및 선박분야와 관련하여 이 시기 대대적으로 행정체계 등이 정비되면서 『배길표식법』, 『간석지법』 등이 제정되었으며 이 역시 개방정책의 추진에 따른 법제개선작업의 일환이었다 할 수 있다.¹⁰⁷⁾

4. 북한법제상 국제규범 및 국제기준 수용절차

106) 심형일, 앞의 책. 256면

107) 7·1 경제관리개선조치는 기존 경제관리방식에 있어 계획경제의 실패를 극복하고자 시장경제요소를 부분적으로 수용한 획기적인 변화를 담고 있었다. 물가 및 임금 등 전반적 가격의 인상, 독립채산제의 강화에 의해 기업소·공장 경제활동에 일부 자율권 허용, 무상을 원칙으로 했던 사회보장체계의 개편 등을 주요 내용으로 하고 있다(손희두, 앞의 논문, 15-57면 참조).

북한은 이러한 사회주의적 국제주의 원리에 따라 국제규범에 부합되는 법령을 규정하고 있으며 이는 세 가지 형태로 구분될 수 있다. 첫 번째 국제규범의 일반적 수용이다. 이는 해당 분야의 국제기구 또는 다자간 협약에 가입함으로써 관련된 국제기준을 포괄적으로 수용하면서, 국제규범의 존중에 관한 내용을 법령 조문으로 규정한 형태를 뜻한다. 두 번째 수용 형태로는 국제규범의 국내법적 수용이 있다. 국제규범상 일반적으로 인정되는 원칙을 자국의 사정에 맞게 변형하여 국내법에 다시 규정하는 방식으로 국제규범의 존중을 단순히 명시하는 것보다 자국의 실정에 맞게 보다 면밀히 조항을 명시할 수 있다는 점이 특징이라 할 수 있다. 마지막으로 국제적 교류협력의 권고에 따른 수용의 경우 법령 조문에서 관련 분야에 관한 국제기구 또는 외국과의 교류와 협조를 강조하는 규정을 두는 방식을 말한다.¹⁰⁸⁾

IV 북한 해운 및 선박 관련 법제의 국제규범과의 정합성 분석

1. 국제규범 수용에 따른 법체계상 해운관련법제 변화

1) 해운관련법제 중심의 외국자본유치를 위한 인프라 구축

북한법제는 1990년대의 경제개방 노력과 김정일 체제 등장 이후 많은 변화를 겪어왔다. 그간의 사회주의적 법체계에서 벗어나 국제적 흐름에 맞춘 자본주의적 시장경제요소를 법제에 도입시킨 것은 그 중 가장 대표적인 변화로 들 수 있다. 동시에 북한의 정치체제인 사회주의 이념에 따라 북한은 법체계상 본질적으로 국제적 규범과 질서에 대하여 다음과 같은 두 가지 특징을 보여주고 있다. 먼저, 사회주의적 국제주의 원리이다. 사회주의 법제는 사회주의 국가들 간의 동질성과 연대를 강조하는 경향을 보이는 반면, 자본주의국가들과는 투쟁 또는 긴장관계를 나타낸다. 다른 하나는 국제법에 대한 국내법 우위의 원칙으로 국제법은 국가에 의하여 승인된 경우에만 국내법의 일부로서 국가에 대하여 효력을 가짐을 의미¹⁰⁹⁾한다.

이러한 북한의 국제법 수용과정에서 드러나고 있는 한계적 상황에도 불구하고 『해운법』과 『항만법』이 다른 법률에 비해 비교적 빨리 제정되고 국제협력에 관한 사항이 공통적으로 포함될 수 있었던 것은 북한이 해운을 통한 국제통상을 불가피하게 이용할 수밖에 없는 현실적 사정과 더불어, 대체로 이 법의 특성상 이념이 개입할 여지가 별로 없는 기술적인 사항을 담고 있다는 점이 감안되었기 때문이다. 즉, 북한에게 시장경제요소의 도입과 함께 외국자본유치를 위한 제도적 인프라를 구축에 있어 해운분야관련 법제의 정비는 필요충분조건 중 하나였다 할 수 있다.

108) 손희두, 위의 논문, 6-7면 참조.

109) 손희두, 위의 논문, 6-20면 참조.

2) 해운관련 분야에서의 국제협력 강조

이와 같이 통상의 기반 구축을 위한 분야는 국가 간의 소통 원활과 안전 보장을 위한 기술적인 내용을 다수 포함하고 있고, 관련 국제기구 가입 및 관련 국제협약의 준수가 기반이 되어 있기 때문에, 북한 법령에서도 대체로 다른 나라 및 국제기구들과의 교류와 협조, 그리고 관련 국제협약의 효력 등에 관한 규정을 공통적으로 두고 있다. 특히 재정금융부문, 지적재산권부문, 대외경제협력부문, 환경부문, 보건 의료부문과 같이 대외적 접촉과 교류가 많은 부문에서 국제협약, 국제 기준 등의 준수에 관한 조항을 명문화하고, 실질적으로 조문 내용에도 국제적 기준을 반영하고 있다. 대체로 대외개방과 관련된 분야의 인프라를 규정하고 있는 법령들이 취하고 있는 형태이다. 『해운법』, 『수로법』 통상 분야의 경우 북한이 가입 또는 승인한 국제협약 등의 효력 존중에 관한 규정을 함께 두고 있는 경우가 많다. 더불어 대외적인 정보교류와 전문적인 기술을 요구하는 분야에서 상투적으로 ‘분야에서 세계 여러 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다.’라는 문구를 삽입하고 있다.¹¹⁰⁾

[표 II-21] 북한 주요해운관련법제상 국제협력 및 국제협약 준수 명시 규정

| 분 류 | 조 항 | 조 문 |
|------------------------------|---------------|---|
| 다른 나라 및 국제기구들과의 교류와 협조 | 『해운법』 제9조 | 국가는 해운분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다 |
| | 『항만법』 제7조 | 국가는 우리나라를 우호적으로 대하는 나라와 완전한 평등과 자주성, 호상존중, 호혜의 원칙에 기초하여 항만사업 분야에서 교류와 협조를 발전시킨다 |
| | 배길표식법 제7조 | 배길표식분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다. |
| | 해사감독법 제7조 | 국가는 해사감독사업에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다. |
| | 『수로법』 제7조 | 국가는 수로분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 강화하도록 한다 |
| 국제협약의 효력 | 『해운법』 제10조 | 조선민주주의인민공화국이 승인한 해운관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다 |
| | 『항만법』 제8조 | 조선민주주의인민공화국이 승인한 항만관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 지닌다 |
| | 배길표식법 제8조 | 조선민주주의인민공화국이 승인한 배길표식분야의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다 |
| | 해사감독법 제8조 | 조선민주주의인민공화국이 승인한 해사분야의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다. |
| | 『수로법』 제8조 | 조선민주주의인민공화국이 승인한 수로분야의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다 |

110) 손희두, 위의 논문, 64-70면 참조.

『해운법』 제9조에서 “국가는 해운분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 발전시킨다.”는 국제협력규정과, 제10조에서 “조선민주주의인민공화국이 승인한 해운관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.”고 하는 국제협약 효력 인정에 관한 조항을 두고 있다. 그리고 마찬가지로 『항만법』 제7조는 “국가는 우리나라를 우호적으로 대하는 나라와 완전한 평등과 자주성, 호상존중, 호혜의 원칙에 기초하여 항만사업 분야에서 교류와 협조를 발전시킨다.”고 하는 국제협력규정과, 제8조에서 “조선민주주의인민공화국이 승인한 항만관계의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 지닌다.”고 하는 국제협약 효력 인정에 관한 조항을 두고 있다. 또한 『수로법』에서 역시 제7조에서 “국가는 수로분야에서 다른 나라, 국제기구들과의 교류와 협조를 강화하도록 한다.”는 규정과 제8조에서 “조선민주주의인민공화국이 승인한 수로분야의 국제협약은 이 법과 같은 효력을 가진다.”는 규정을 두고 있다.

이처럼 북한은 특히 해운 및 선박관련 분야에서의 개별법령에서 북한이 승인하였거나 국제협약에 한해 효력규정을 별도로 명시함으로써 국제협력을 강조하고, 관련 국제협약의 준수를 규정하고 있다. 결국 해운과 선박이 해양을 통하여 국제사회와 밀접한 관련 하에 있음을 인식하고 있을 뿐만 아니라 국제사회에 대한 개방 없이는 경제 활로를 찾지 못한다는 현실문제의식을 보여주는 것이다.

3) 해상물류분야에서의 계획성, 신속성, 효율성, 경제성 강조

북한 해운법에서는 전체적으로 해상물류에서의 계획성, 신속성, 효율성, 경제성을 강조하는 규정들을 많이 두고 있다. 이것은 해상물류가 대부분 사적 경제영역으로 되어 있는 자본주의 국가들과는 달리 선박이 국·공유로 되어 있어 법적으로 주지시킬 필요가 있기 때문이며 해상물류가 국가경제에서 많은 비중을 점점 차지하고 있다는 점을 반증하고 있다.¹¹¹⁾

4) 대·내외 해운관련규정 통일체계 정립 위한 법제정비

북한이 대외협력과정에서 대·내외 해운관련규정의 통일체계를 정립하기 위해 입법을 감행한 대표적인 예로는 2006년 1월 12일 최고인민회의 상임위원회 정령 제1522호로 채택된 『해상집수송법』을 들 수 있다. ‘해상집수송법’은 “모든 규정이 국내(북) 해상집수송과 대외 해상집수송에 다 같이 적용할 수 있는 규정들로 통일돼 있는 것”이 특징이다. 동 법은 총 7장 76개 조항으로 구성(제1장 해상집수송법의 기본, 제2장 집수송자, 제3장 짐 보내는 자와 받는 자, 제4장 배집증권, 제5장 배운임, 제6장 용선, 제7장 분쟁해결의 체계) 해상집수송법은 모든 규정들이 국내 해상집수송과 대외 해상집수송에서 같이 적용할 수 있는 규정들로 통일되어 있으며 개별규정에서 예외를 두고 있지 않은 것이 특징이라 할 수 있다.

111) 손희두, 위의 논문, 17면.

동 법은 『해운법』을 보다 구체화한 규정들로 구성되어 있다. 하지만 『해상집수송법』의 효력과 관련하여 해당법령의 조문들은 『해운법』의 효력에 영향을 미치지 않고 『해운법』도 여전히 효력을 가지나 같은 문제를 서로 달리 규정하였다면 『해상집수송법』에 준하여 해결해야 한다고 설명하고 있어 『해상집수송법』에 특별법적인 지위를 부여하고 있다는 점은 우리와 비교하여 법제정비가 체계적으로 진행되고 있다 이야기 할 수는 없지만 일정 부분 법제의 효력과 관련하여 통일체계를 수립하고자 하는 입법 의도가 내포되어 있다고는 볼 수 있다 할 것이다.¹¹²⁾

2. 해운 법제의 국제규범 수용

1) 해운 관련

(1) 『해양법에 관한 국제연합협약』과 『해운법』

[표 II-22] 북한 해운법상 유엔해양법협약 원칙 수용 조문

| 유엔 해양법 협약 | 국제법 원칙 | 수 용 |
|--------------|--------------------------|----------|
| 유엔 해양법 서문 | 해양법질서 준수 원칙 | 해운법 제1조 |
| 유엔 해양법 제91조 | 선박의 단일국적 원칙 | 해운법 제12조 |
| 유엔 해양법 제92조 | 1선박, 1국기 게양의 원칙 | 해운법 제13조 |
| 유엔 해양법 제262조 | 안전항해를 위한 선박에 소속식별표지부착 | 해운법 제33조 |

가. 해운관련법제에서에서의 해양에 대한 법질서 확립 명시

『해양법에 관한 국제연합협약』은 [서문]에서 “이 협약을 통하여 모든 국가의 주권을 적절히 고려하면서, 국제교통의 촉진, 해양의 평화적 이용, 해양자원의 공평하고도 효율적인 활용, 해양생물자원의 보존, 그리고 해양환경의 연구, 보호 및 보전을 촉진하기 위하여 해양에 대한 법질서를 확립하는 것이 바람직함을 인식”라고 명시하며 ‘해양에 대한 법질서를 확립’의 중요성을 선언하고 있다. 이러한 『유엔해양법협약』의 정신을 수용하여 북한은 해운관련 개별법제에서 이에 대한 내용을 명문화하고 있다. 먼저 북한 『해운법』 제1조(해운법의 사명)에서 “조선민주주의인민공화국 해운법은 배관리운영과 취급에서 제도와 질서를 엄격히 세워 해상운수를 발전시키는데 이바지한다.”고 함으로서 해운관련분야에서의 제도와 질서의 중요성을 명시한 데 이어, 『해사감독법』 제1조(해사감독법의 사명) 또한 “조선민주주의인민공화국 해사감독법은 해사감독에서 제도와 질서를 엄격히 세워”라고 명시하여 해사감독 시

112) 손희두, 위의 논문, 43면-46면 참조

질서의 중요성을 법제상 수용하고 있다.

나. ‘1국적, 1국기 게양의 원칙’과 『해운법』 제13조

『해양법에 관한 국제연합협약』은 제92조(선박의 지위)¹¹³⁾ “1. 국제조약이나 이 협약에 명시적으로 규정된 예외적인 경우를 제외하고는 선박은 어느 한 국가의 국기만을 게양하고 항행하며 공해에서 그 국가의 배타적인 관할권에 속한다. 선박은 진정한 소유권 이전 또는 등록변경의 경우를 제외하고는 항행 중이나 기항 중에 그 국기를 바꿀 수 없다.” 또한 “2. 2개국 이상의 국기를 편의에 따라 게양하고 항행하는 선박은 다른 국가에 대하여 그 어느 국적도 주장할 수 없으며 무국적선으로 취급될 수 있다.”를 역시 규정함으로써 ‘1 국적, 1 국기’ 원칙에 규정하고 있다. 북한의 『해운법』 제13조(공화국 국적배의 국기게양)는 “공화국국적을 소유한 배에는 우리나라 국기를 단다.”고 규정하고 있으며, 북한 소유 선박과 북한선박관리회사의 선박에 한해 북한 국기를 게양하도록 허용하고 있다. 이는 외국선의 용선 및 북한 등록을 허용하고 있는 것으로 볼 수 있어 ‘1 국적, 1 국기’ 원칙에 따른 국제 해운 관행을 어느 정도 수용한 부분이라 볼 수 있다.¹¹⁴⁾

다. 안전항해 위한 식별조치의무와 『해운법』 제33조

『해양법에 관한 국제연합협약』 제262조(식별표지와 경고신호)는 “등록국이나 소속 국제기구를 나타내는 식별표지를 부착하며, 권한 있는 국제기구에 의하여 설정된 규칙과 기준을 고려하여, 해상안전과 항공운항 안전을 보장하기 위하여 국제적으로 합의된 적절한 경고신호를 갖춘다.”고 규정함으로써 해상에서의 안전한 항해를 위하여 『해양법에 관한 국제연합협약』 제3절에서 언급된 모든 시설과 장비에 식별표지를 부착할 것을 의무화하고 있다.

113) 『United Nations Convention on the Law of the Sea』 SECTION 1. GENERAL PROVISIONS Article 92 Status of ships

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.

2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

114) 각 국은 국제법에 기초하여 공해를 항행하는 선박에 자국의 국적을 허가하고 선박은 국적국의 국기 게양권을 갖음(『21세기 정치학대사전』 2010.1.5., 한국사전연구사).

(2) 『SOLAS 협약』 과 『해운법』 제82조

IMO가 해상에서의 인명안전의 도모를 목적으로 1914년 ‘해상에서의 인명안전에 관한 국제회의’에서 채택한 『해상인명안전협약』 (International Convention for the Safety of Life at Sea: 이하, SOLAS)은 1948년 발효되었으며, 국제항로를 항해하는 선박의 구조 및 구명, 소방 등에 대한 원칙과 규칙 등을 규정하고 있다. 해양안전과 해양환경보호에 관한 국제적인 의사결정 기구인 국제해사기구(IMO)에서는 그동안 해상에서의 인명안전의 확보와 해양환경보호를 목적으로 선박에 의한 해양사고 예방을 위하여 선박의 구조와 설비에 관한 요건을 꾸준히 강화해 왔다. 또한 이러한 선박자체의 물리적인 요인보다는 인적요인(Human Factor)이 해양사고에 더 크게 영향을 미치는 점을 인식하고 1998년부터 인적요인에 의한 사고예방을 위하여 선박의 모든 업무절차를 문서화하고 이행여부를 심사하는 선박안전관리시스템(ISM Code)을 도입하고 있다.¹¹⁵⁾

이러한 IMO 가입에 따른 해상에서의 해난구조와 관련한 사항을 북한은 『해운법』 제82조 “기관, 기업소, 단체 간의 해난구조료는 별도로 정한 규정에 의해 지불된다. 단 우리나라와 외국의 당사자 간의 문제는 국제협약에 따른다.”에서 반영하면서 이에 대한 세부적인 사항의 경우 국제협약에 따르도록 규정하고 있다. 여기에서 북한과 외국 간 해난구조료에 따른 중재는 1980년 6월 25일 발효된 IMO의 1974년 해상에서의 인명의 안전을 위한 국제협약 『SOLAS 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended)』을 의미한다. 이에 따라 기존의 ‘불성공 무보수 원칙’을 원칙으로 구조자가 구조료 청구를 할 수 있는 “요청에 따른 작업(engaged services or services at request)원칙”에 부합되는 경우 ‘특별보상’이 인정되는 경우를 예외로 하는 원칙이 준용되고 있다.

(3) 북한의 IHO 가입과 『수로법』

가. 해운법의 구체화

수로와 관련하여 기존 『해운법』은 제34조(수로의 조사)에서 “수로기관은 배의 안전한 항해를 보장할수 있도록 수로조사사업을 계획적으로 하여야 한다. 해도와 항해에 필요한 자료를 정상적으로 발행하며 정해진 항해질서, 항해위험구역, 배길조건의 변동에 대하여 배관리운영기관, 기업소, 단체에 알려주어야 한다.”고만 규정되어 있었다. 이에 대해 북한은 2004년 『수로법』을 제정하면서 법제의 제정 목적을 명시한 제1조 “조선민주주의인민공화국 수로법은 수로의 조사, 수로자료의 출판과 통보, 이용, 시설물관리에서 제도와 질서를 엄격히 세워 항해의 안전을 보장하고 인민

115) 유재만, “선박모니터링시스템(VMS)의 개요와 향후 전망”, 『해양한국』 3월호, 한국해사문제연구소, 2006, 88면 참조.

경제와 군사사업을 발안시키는데 이바지한다.”와 제2조 “수로사업은 바다와 하천, 호수의 구획과 지형지물의 위치, 특성 같은 것을 조사 확정하고 통보하는 중요한 사업이다. 국가는 수로부문에 대한 투자를 계통적으로 늘려 그 물질기술적 수단을 현대화, 정보화하도록 한다.”그리고 제3조 “국가는 수로의 조사사업을 안망성있게 과학적으로 하도록 한다.”를 통해 동 법이 국제수로기구(IHO)의 설립목적이라 할 수 있는 수로 관련 업무 조정, 해도 등의 통일화, 수로측량의 기준 및 기술개발 등을 이행하기 위한 수단적 목적에 따라 규정된 법임을 명시한다. 나아가 동법의 법 체계에 있어 제1장 수로법의 기본, 제2장 수로의 조사, 제3장 수로자료의 출판과 통보, 제4장 수로자료의 이용, 제5장 수로시설물의 관리, 제6장 수로사업에 대한 지도 통제 등으로 편제하여 법제 전반에서 수로조사와 그에 대한 자료들의 중요성에 대해 명시하고 수로조사와 관련된 전반적인 절차에 대해 법제화 하고 있다.

나. 국제기구 가입에 따른 이행절차로서의 법제정비

북한은 국제수로기구(International Hydrographic Organization : IHO)에 1987년 가입하였다. 수로 관련 업무 조정, 해도 등의 통일화, 수로측량의 기준 및 기술개발 등을 목적으로 하고 있는 동 기구에서 북한의 활동은 북한이 2004년 3월 10일 최고 인민회의 상임위원회 정령 제314호로 『수로법』을 채택한 데 이어 2005년 8월 17일 『국제수로기구(IHO)』 산하 『동아시아수로위원회』 (EA HC)에 신규 회원국으로 가입하면서 활발히 진행되었다.

이와 같은 기존 해운법의 법제분화는 북한이 해운 및 선박분야에서 수로조사역시 중요 인프라 중 하나임을 인지하고 있을 뿐만 아니라 기존 해운법을 구체화하고 규정을 신설함으로서 국제기구 가입에 따른 의무를 이행하고 국제규범을 수용한 법제정비를 비교적 착실히 수행하고 있음을 의미하고 있다.

[표 II-23] 해운법과 중복되지 않는 수로법상 ‘신설’ 조문

| 조 항 | 수로법 신설 조문 |
|------|--|
| 제4조 | 국가는 수로자료의 출판질서를 바로 세우고 수로공보, 무선행해경보 같은 통보의 정확성을 보장하도록 한다 |
| 제5조 | 국가는 출판된 수로자료를 안전한 항해와 인민경제발전에 합리적으로 이용하도록 한다 |
| 제6조 | 국가는 수로시설물의 관리체계를 세우고 관리방법을 끊임없이 개선하도록 한다. |
| 제20조 | 수로조사기관, 기업소와 해당기관은 수로의 변화상태를 장악하기 위한 조사를 정기적으로 하여야 한다. 조사한 수로자료는 국가수로지도기관에 통보하여야 한다. |
| 제21조 | 수로를 조사하는 기관, 기업소는 해당기관, 기업소, 단체와 공민에게 수로조사에 필요한 조건보장을 요구할 수 있다. 기관, 기업소, 단체와 공민은 수로를 |

| | |
|------|---|
| | 조사하는 기관, 기업소의 요구에 응하여야 한다. |
| 제22조 | 자체로 수로조사를 하려는 기관, 기업소, 단체는 국가수로지도기관에 수로조사 신청서를 제출하여 승인을 받아야 한다. 수로조사 신청서에는 수로조사의 목적, 대상, 기간 같은 것을 밝혀야 한다. |
| 제28조 | 국가수로지도기관은 수로공보, 무선항해경보체계를 바로 세우고 수로공보 또는 무선항해경보를 제때에 정확히 하여야 한다. |
| 제31조 | 긴급항해경보를 하는 경우는 다음과 같다. 1. 해저화산, 지진 같은 위급한 자연현상이 예견될 경우 2. 비행물체가 떨어질 것이 예견될 경우 3. 충돌사건이 발생될 위험이 있을 경우 4. 떠다니는 기뢰 같은 것을 발견하였을 경우 5. 항해하는 배에 급히 중대한 위험이 닥쳐올 수 있을 경우 6. 그밖에 긴급히 안전대책을 세워야 할 경우 |
| 제32조 | 일반항해경보를 하는 경우는 다음과 같다. 1. 암초 같은 항해위험물을 새로 발견하였을 경우 2. 가라알은 배 또는 그 표식을 발견하였을 경우 3. 알 수 없는 물체가 떠있는 것을 발견하였을 경우 4. 조난당한 배를 발견하였을 경우 5. 좁은 수역 안에서 규모가 큰 배 또는 여러 척의 배가 항해하고 있을 경우 6. 배길표식물의 설치, 철수, 등질의 변화가 있을 경우 7. 배길의 변경과 봉쇄가 예견될 경우 8. 해일, 태풍 같은 현상이 예견될 경우 9. 그밖에 항해에 영향을 줄 수 있는 현상이 있을 경우 |
| 제33조 | 배의 선장은 항해수역에서 새로 발견하였거나 달라진 항해자료를 정리하여 국가수로지도기관에 통보하여야 한다. |
| 제34조 | 수로자료의 이용은 출판된 해도와 항해참고자료, 수로자료통보를 효과있게 이용하기 위한 사업이다. 국가수로지도기관과 해당기관은 수로자료의 특성에 맞게 보관실을 꾸리고 수로자료이용의 편의를 보장하여야 한다. |
| 제35조 | 수로자료를 이용하려는 기관, 기업소, 단체와 공민은 수로자료이용신청서를 국가수로지도기관 또는 해당기관에 내야 한다. 국가수로지도기관과 해당기관은 수로자료이용신청서를 제때에 검토하고 승인 또는 부결하여야 한다. |
| 제36조 | 수로자료의 이용을 승인받은 기관, 기업소, 단체와 공민은 그것을 열람, 대출할 수 있다. 열람은 열람실에서만 하며 대출하는 수로자료는 대장에 정확히 등록하여야 한다. |
| 제37조 | 수로자료를 이용하는 기관, 기업소, 단체와 공민은 수로자료를 용도에 맞게 이용하여야 한다. 해당기관의 승인없이 수로자료를 다른 목적에 이용할 수 없다. |
| 제38조 | 기관, 기업소, 단체는 다른 기관, 기업소, 단체가 이용하는 수로자료를 빌려 쓸 수 있다. 이 경우 해당기관, 기업소, 단체와 합의하고 국가수로지도기관 또는 해당기관의 승인을 받아야 한다. |
| 제39조 | 기관, 기업소, 단체와 공민은 열람, 대출한 수로자료를 정해진 기간에 바쳐야 한다. 국가수로지도기관과 해당기관은 열람, 대출한 수로자료를 정확히 회수하여야 한다. |
| 제40조 | 기관, 기업소, 단체에 배포된 수로자료는 기요문서로 등록하고 이용한다. 그러나 일반항해참고자료 같은 것은 기요문서로 등록하지 않고 이용할 수 있다. |

| | |
|------|--|
| 제41조 | 수로자료를 이용하는 기관, 기업소, 단체는 기밀을 누설하지 말아야 한다. 공민은 이용과정에 알게 된 수로자료의 기밀을 엄수하여야 한다. |
| 제42조 | 수로자료를 다른 나라로 내가려는 기관, 기업소, 단체와 공민은 국가수로지도 기관과 해당기관의 승인을 받아야 한다. |
| 제43조 | 수로시설물의 관리를 잘하는 것은 수로시설물의 파손을 막고 그 수명을 늘이기 위한 중요방도이다. 수로기관, 기업소, 단체는 수로시설물을 그 규격과 기술적 요구, 안전조건에 맞게 설치하고 관리하여야 한다. |
| 제48조 | 해당기관, 기업소, 단체는 해마다 수로시설물의 보존실태를 요해 장악하여 그 정형을 국가수로지도기관과 해당기관에 보고하여야 한다. |
| 제49조 | 국가수로측량기점 같은 수로시설물은 기관, 기업소, 단체가 이용할 수 있다. 이 경우 국가수로지도기관의 승인을 받는다. |

(4) 『해상집수송법』과 국제규범 수용

가. 해상집수송과 관련한 대내·외 통일체계 정립

북한은 대내외 해상화물 운송을 규제를 목적으로 2006년 1월12일 정령 제1522호로 『해상집수송법』 채택했다. 동 법은 모두 7장 76조로 구성되어 있으며,¹¹⁶⁾ 대내·외 해운에 공통적으로 적용하여 해상운송을 총괄하는 것을 목표로 하고 있다. 이를 위해 『해상집수송법』 내 모든 규정을 국내(북) 해상집 수송과 대외 해상집 수송에 다 같이 적용할 수 있는 규정들로 통일하였다. 이는 동법 제5조 “우리나라 당사자들 사이 또는 우리나라 당사자와 다른 나라 당사자 사이에 해상집 수송계약을 맺고 이행하는 해상집 수송에 적용한다”를 통해 명시함으로써 적용대상이 어느 일방에만 한정되지 않고 있음을 공표하고 있다. 나아가 “해상집수송법의 규정은 해운법의 효력에 영향을 미치지 않는다”면서 “같은 문제를 해상집수송법이 해운법과 달리 규정했다면 그것은 해상집수송법에 준하여 해결해야 한다.”고 덧붙여 동 법이 해운법보다 특별법적 지위를 갖도록 했다.

나. 『해운법』의 구체화를 통한 국제규범 수용

북한은 종전에는 『해운법』 제5장 제36조 이하에서 해상화물운송과 관련한 사안들에 대해 규정하고 있었다. 그러나 『해상집수송법』 제정목적과 관련하여 “해상운수 분야에서 제도와 질서를 강화하고 수송관계 당사자들의 권리와 이익을 공정하게 보호하며 해상운수를 발전시키기 위해 해운법의 불비한 규정을 수정 보충하고 거기에 규정하지 않은 문제를 새롭게 규정”고 『해상집수송법』의 제정목적이 ‘해운법의

116) [연합뉴스] “北, 해상운송 총괄 ‘해상집수송법’ 제정”, 2007년 10월 26일자, <http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0001797723><방문:2013년 10월 9일자>.

구체화'에 있음을 밝히고 있다.

또한 “우리나라(북한)에서 날을 따라 늘어나는 해상짐 수송과 관련해 대외 해상무역 짐 수송이 여러 나라의 각이한 대상을 상대로 국제협약과 국내법의 영향 속에서 진행돼 많은 복잡한 문제가 발생했다”며 “이와 같은 현실은 해상짐수송과 관련한 여러 가지 복잡한 문제를 신속 정확히 해결할 수 있는 구체적인 법률적 대책을 요구했다.”고¹¹⁷⁾ 하며 국제협약 등의 국내법 수용과정에서 동 법을 제정한 것임을 함께 언급한다. 즉, ‘해상짐수송법’은 또한 “국제협약과 국내법, 해상 짐 수송 실무와 학설에 취급돼 있는 전반적인 문제들을 법 규정으로 반영함으로써 기존 『해운법』의 내용들을 구체화한 규정들로 구성되어 있다.

가) 『해운법』 제60조와 손해산정의 구체화

『해운법』 제60조(다른 나라 당사자에 대한 배관리운영자의 책임) “짐에 생긴 손해에 대하여 다른 나라 당사자 앞에 지는 배관리 운영기관, 기업소, 단체의 책임은 국제협약에 따른다. 그러나 국제협약보다 낮은 기준에서 책임을 지게 된 나라 당사자와의 관계에서는 그에 따른다.”고 규정하고 있다. 이와 같이 기존 『해운법』은 화물 손해에 대해 외국의 당사자에 대한 책임은 국제협약에 따른다고 다소 모호하게 명시해왔다. 이번 『해상짐수송법』 제23조는 “계약에서 달리 정하지 않은 화물 손실. 손상 시 보상액을 포장 및 단위당 666.67SDR(특별인출권. 1SDR=1.48달러) 또는 1kg당 2SDR 가운데 더 높은 금액을 한도로 제한한다.”고 명시하여 손해산정에 대한 기준을 구체적으로 규정하고 있다.

나) 『해운법』 제44조와 짐수송자의 책임제한의 구체화

본래 『해운법』 제44조(계약한 배의 보장)는 “배관리운영기관, 기업소, 단체는 목적항까지 짐을 안전하게 신어 나를 수 있는 배를 정해진 기일까지 짐싣는 항에 대하여 한다. 수송계약에서 짐을 싣거나 부리는 항을 후에 정하기로 한 경우 수송의뢰기관, 기업소, 단체는 수송에 지장이 없도록 항을 정하고 배관리운영기관, 기업소, 단체에 알려야 한다. 수송의뢰기관, 기업소, 단체와의 합의 없이 계약에서 정한 배를 다른 배로 바꾸어 댈 수 없다.” 규정하여 화물수송자가 ‘정해진 기일까지’ 수송할 것을 의무화하는 조항만을 규정하고 있었다.

그러나 이에 대해 『해상짐수송법』 제10조는 “짐수송자는 계약에서 정한대로 배를 짐 싣는 항에 제때에 대하여 한다. 어찌할 수 없는 사유로 계약에서 정한대로 배와 배선기일을 보장하지 못할 경우에는 계약상대방에 다른 배를 보장하거나 기일을 연장

117) [연합뉴스]“北, 해상운송 총괄 ‘해상짐수송법’ 제정”; 2007-10-26, <http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0001797723><방문: 2013-06-30>.

하여 줄 것을 제기할 수 있다. 이 경우 계약상대방은 2일 안으로 답변하며 답변이 없으면 짐 수송자의 제기에 동의한 것으로 인정한다. 합의가 이루어지지 않을 경우에는 계약을 취소할 수 있다.”고 명시함으로써 화물수송자가 기존의 계약대로 기일을 보장할 수 없는 경우 ‘2일 안에’ 기일 연장에 대한 답변을 요청하도록 하여 기존의 『해운법』의 내용을 절차상 구체화 하고 있다. 화물 수송자의 책임 제한과 면제와 관련하여 해상화물 손해보상액 산정 기준¹¹⁸⁾을 추가적으로 규정하였으며, 나아가 화물운송 지연에 따른 손해보상액은 운임총액 이하로 제한하고, 운송비용 지불일로부터 30일이 지날 경우 수송자는 화물의 경매처분 소송을 제기(제19조)할 수 있도록 했다. 이와 함께 수송자의 책임면제 조건을 12개 항으로 나열했는데 수송자가 화물의 보관 관리를 잘못해 생긴 손해에 대해서는 책임지지만 배의 관리, 항해와 관련한 ‘항해상의 실수’로 인한 화물 손해에 대해서는 책임을 지지 않는다(제21조)는 내용도 명시하고 있다.¹¹⁹⁾

다. 조항 신설을 통한 국제규범의 수용

『해상짐수송법』은 해상물건운송과 관련하여 『해운법』 제5장 제36조 이하에서 규정하고 있던 내용들을 구체화 하는 과정에서 다음과 같은 조항들을 신설하면서 해상물건운송에 대한 국제규범 및 국제기준들을 반영하고 있다. 가장 주목되는 내용은 화물의 안전한 수송을 위해 선박의 시설 및 규모를 규정한 선박의 항해 감당력 보장의무로 이 역시 기존의 『해운법』에는 규정되어 있지 않았던 내용에 해당된다.¹²⁰⁾

[표 II-24] 해운법과 중복되지 않는 해상짐수송법상 ‘신설’ 조문

| 조항 | 해상짐수송법 신설 조문 | |
|------|--------------------|--|
| 제3조 | 계약당사자들의 권리와 이익보호원칙 | 해상짐수송에서 계약당사자들은 동등한 자격을 가진다. 국가는 해상짐수송계약당사자들의 권리와 이익을 보호하도록 한다. |
| 제8조 | 짐수송자의 책임기간 | 짐수송자는 짐보내는자에게서 짐을 넘겨받은 때부터 짐받는자에게 넘겨줄 때까지 그 짐에 대하여 배짐증권소지자앞에 책임진다. 배짐증권이 발급되지 않은 경우는 해상운송장 같은 수송문건소지자앞에 책임진다. |
| 제25조 | 짐보내는자의 의무 | 짐보내는자는 수송계약에 따라 실을 짐을 짐수송자에게 넘겨주고 배짐증권, 해상운송장 같은 수송문건을 넘겨받는 당사자이다. |

118) 이 조항에 대해 해상수송계약에서 수송자의 항해감당성보장의무의 기간을 해당 배가 짐신는 항구에 배를 댈 때부터 목적항구에 짐을 부릴 때까지로 규정한 것으로 보는 견해가 존재한다(고현철, “해운법상 법의 저촉에 대한 일반적 이해”, 『정치법률연구』, 제22호, 과학백과사전출판사, 2008 제2호, 37면 참조).

119) 림영찬, 앞의 논문, 19면.

120) 림영찬, 위의 논문, 19면 참조.

| | | |
|------|-----------------------|--|
| | | 짐보내는자는 인명이나 재산, 환경에 피해를 주지 않으며 짐싣기와 보관 관리, 부리기에 적합한 짐을 짐수송자에게 넘겨주어야 한다. 이 경우 짐 수송자와 합의없이 계약에서 정한 짐을 바꿀 수 없다. |
| 제31조 | 짐보내는자의 책임면제 | 짐보내는자는 자기 또는 대리인의 행위가 아닌 다른 원인에 의하여 입은 짐수송자 또는 배의 손해에 대하여 책임지지 않는다. |
| 제32조 | 짐의 넘겨받기 | 짐받는자는 짐이 목적항에 도착하면 계약에 따라 짐수송자로부터 짐을 제때에 넘겨받아야 한다. 이 경우 짐수송자와 짐받는자는 짐의 손실, 손상정형을 전문검사기관에 의뢰하여 검사할 수 있다. 검사비용은 검사를 신청한 당사자가 부담한다. 검사비용을 부담한자는 짐의 손실, 손상에 책임있는자에게 비용 반환청구를 할 수 있다. |
| 제33조 | 짐의 손실, 손상에 대한 통지 | 짐받는자는 넘겨받은 짐이 손실, 손상되었을 경우 짐을 넘겨받은 날부터 14일안에 짐수송자에게 서면으로 통지하여야 한다. 그러나 쌍방이 확인한 짐에 대하여서는 서면통지를 하지 않을 수 있다. 정한 기간안에 통지하지 않은 짐의 손실, 손상에 대한 손해보상 청구권은 소멸된다. |
| 34조 | 짐넘겨주기 지연의 통지 | 짐받는자는 짐의 넘겨주기가 지연되었거나 짐을 넘겨받지 못하였을 경우 짐을 넘겨받아야 할 날부터 30일안에 짐수송자에게 서면으로 통지하여야 한다. 정한 기간안에 통지하지 않은 짐의 넘겨주기지연에 대한 손해보상 청구권은 소멸된다. |
| 제35조 | 대리인, 배의 선장에게 한 통지의 효력 | 짐받는자가 짐의 손실, 손상, 넘겨주기지연에 대하여 짐수송자의 대리인 또는 배의 선장에게 한 통지는 짐수송자에게 한 것으로 인정한다. |
| 제52조 | 계약취소로 손해를 본 배운임의 보상 | 수송의뢰자는 해상짐수송계약을 짐싣는 항에 배가 도착한 다음 출항전에 취소하려 할 경우에는 배운임의 3분의 2를, 출항한 다음 취소하려 할 경우에는 배운임의 전액을 보상하여야 한다. 짐수송자와 여러 수송의뢰자가 맺은 계약을 전체 또는 일부의 수송의뢰자가 취소하려 할 경우에는 자기 몫에 해당하는 배운임의 전액을 보상한다. |
| 제56조 | 용선된 배의 저당, 양도 | 배임자는 용선된 배를 저당시키거나 양도할 수 있다. 이 경우 용선자와 합의하여야 한다. 용선된 배를 양도할 경우에는 용선계약도 함께 양도할 수 있다. |
| 제59조 | 용선한 배의 반환 | 기간 또는 빈배용선자는 계약에서 정한 기간안에 배임자에게 배를 원상대로 돌려주어야 한다. 배자체의 정상적인 마모와 손상은 결함으로 보지 않는다. |
| 제60조 | 배반환기간 이 지난 후의 배운영 | 기간 또는 빈배용선자는 항차도중 배의 반환기간이 만료될 경우 그 항차를 끝내고 배를 돌려줄 수 있다. 이 경우 항차기간을 20일 이상 초과할 수 없다. 배의 반환기간이 끝난 다음 발생한 용선료는 계약에서 정한 비율로 지불한다. 그러나 용선료율의 시세가 계약에서 정한것보다 높을 경우에는 그에 따른다. |
| 제61조 | 용선계약의 취소 | 용선계약당사자는 계약상대방이 계약조건을 어겼거나 어찌할 수 없는 사유로 계약을 리행할 수 없거나 그밖의 계약취소조건이 |

| | | |
|------|-------------|--|
| | | 발생하였을 경우 계약을 취소할 수 있다. 이 경우 3일안에 계약 상대방에게 서면으로 통지하여야 한다. 용선계약이 취소되었다 하더라도 이 법에서 규정한 손해보상 또는 분쟁해결과 관련한 조항의 효력은 상실되지 않는다. |
| 제62조 | 항차용선 | 항차용선은 한 항구로부터 다른 항구까지 한방향으로 한번 항해하거나 두 항구사이를 한번 또는 여러번 왕복으로 항해하면서 짐을 수송하기 위하여 배의 전부 또는 일부 짐칸을 빌리는 행위이다. 용선자는 배의 전부 또는 일부 짐칸을 빌린 대가로 배임자에게 배운임을 지불하여야 한다. |
| 제63조 | 항차용선계약 | 항차용선을 하려는 용선자는 배임자와 항차용선계약을 맺어야 한다. 항차용선계약서에는 배임자와 용선자의 이름, 배의 이름, 선적항, 짐의 무게, 용적, 품명, 짐싣는 항과 부리는 항, 짐싣고 부리는 기간, 배의 운임, 조출료와체선료관계, 분쟁해결방법 같은것을 밝혀야 한다. |
| 제65조 | 기간용선계약 | 기간용선을 하려는 용선자는 배임자와 기간용선계약을 맺어야 한다. 기간용선계약서에는 배임자와 용선자의 이름, 배의 이름, 국적, 선급, 톤수, 적재능력, 속도, 연료소비, 항해구역, 용도, 용선기간, 배의 보장과 반환 시기, 장소, 용선료의 지불조건, 계약종결, 분쟁 해결방법 같은 것을 밝혀야 한다. |
| 제66조 | 기간용선자의 지시권한 | 기간용선자는 용선한 배의 선장에게 배의 운영, 짐수송과 관련한 지시를 준다. 이 경우 배임자와 맺은 계약조건과 어긋나는 지시를 할 수 없다. |
| 제68조 | 빈배용선 | 빈배용선은 용선자가 배임자로부터 선원이 없는 배를 일정한 기간 빌려 운영하는 행위이다. 빈배용선자는 짐수송자로서의 책임을 진다. |
| 제69조 | 빈배용선계약 | 빈배용선하려는 용선자는 배임자와 빈배용선계약을 맺어야 한다. 빈배용선계약서에는 배임자와 용선자의 이름, 배의 이름, 선적항, 선급, 톤수, 적재능력, 항해구역, 용도, 용선기간, 배의 보장과 반환시기, 장소, 배의 검사, 관리, 수리, 용선료의 지불조건, 배보험, 계약종결, 분쟁해결 방법 같은 것을 밝혀야 한다. |
| 제70조 | 빈배용선자의 의무 | 빈배용선자는 용선기간 배의 관리와 수리에 대하여 책임진다. 배의 구조, 기관, 보이라, 장비 같은 것을 변경하려 할 경우에는 배임자와 합의하며 배를 돌려줄 경우에는 배임자의 요구에 따라 본래상태로 복구 하여야 한다. |

2) 선박 관련

(1) 『헤이그 국적법협약』과 『해운법』 제12조

가. 『국적법의 저촉에 관한 협약』과 단일국적의 원칙

1930년 국제연맹의 주최에 의해 헤이그에서 개최된 제1회 국제법전편찬회의에서 성립한 『국적법의 저촉에 관한 협약 [國籍法-抵觸-關-條約](이하, 헤이그 국적법협약)』은 이중국적자(二重國籍者)나 무(無)국적자의 발생을 방지하기 위하여 체결된 국제협약으로 1930년 4월 12일 채택되어 1939년 7월 1일 발효된 ‘국적법의 충돌에 관한 약간의 문제에 관한 헤이그 협약’이 주된 협약이지만, 관련된 협약으로 ‘이중국적의 어떤 경우에 있어서의 병역의무에 관한 의정서’(1930), ‘무국적의 어떤 경우에 관한 의정서’(1930), ‘무국적에 관한 특별의정서’(1930), ‘무국적자 지위에 관한 협약’(1954)과 ‘무국적자 감소에 관한 협약’(1961) 등이 있다. 특히 전문에서 “각 개인은 하나의 국적을 가져야 하고 또한 하나만 가져야 한다는 것을 인정시키는 것이 일반적 이익이다.”라고 하며 국적 확일의 원칙을 확립하였다는 데에 의의가 있다. 국제법은 국적부여에 관해 단일국적의 원칙을 준용하고 있다. 1930년 헤이그 국적법 협약에 따라 단일국적주의 원칙 규정한 데 이어 국제법 우선 원칙에 따라 이중국적자는 각각의 국민으로 간주될 수 있으나 이중국적자의 국적국 상호간에는 외교적 보호권 행사할 수 없고 제3국은 당사자에게 있어 ‘실효적 국적국’의 외교적 보호권만 인정될 수 있도록 하고 있다.

나. 국제법상 선박의 국적판단

이에 따라 선박은 등록국의 국적(선적)을 갖는다. 각국은 선박의 국적 허가의 조건을 결정할 수 있지만 국제법은 그 재량에 대해 규제. 국적은 국가가 선박에 대해 행정상, 입법상, 사법상, 사회상의 관할권 행사를 할 수 있다는 것을 결정하는 기본적인 요소에 해당하기 때문에 선박의 국적은 중요한 문제에 해당한다. 국가는 자국민이 소유한 선박에 그 국적을 허가한다. 그 결과 평시에는 편의치적(便宜置籍: flags of convenience)이 선주에게 선호되고, 전시(戰時)에는 포획회피를 위해 도피치적(flags of refuge)으로 판단하게 된다. 이에 따라 국가는 타 국적 선박에 자 국적을 허가하는 것이 불가능하며 타 국적 선박에 자 국적을 부여하는 경우에는 그 이전의 국적 말소가 이루어져야 한다.

다. 선박국적 관련 국제법상 원칙 수용

기실 해운 및 선박은 대외무역의 기반을 이루는 것으로 경제발전정책과 밀접한 관계를 가질 수밖에 없다. 북한경제의 활로는 그 점에서 해운시설과 선박운항의 인프라의 구축에 있다고 할 수 있다. 또한 이 분야의 성패는 안정성과 지속성을 갖추는 데에 있다. 그래서 북한의 해운법도 배 관리운영과 취급에서의 제도와 질서의 확립을 강조하고, 해운사업의 중요내용으로 배의 관리운영이라고 하고 있다(제1조, 제2조). 특히 북한의 배 관리 운영의 내용은 1998년 헌법 개정과 1999년 민법개정으로 변화한 소유제의 내용과 관련이 있다(배는 국가 및 사회협동단체의 소유). 선박

의 소유와 운영상의 원칙은 대외무역의 확대 등으로 인해 기존의 사회주의제하에서 이루어지던 소유법칙 자체가 선박과 관련해서는 국제법상 기준에 따르도록 변화하게 된다. 이와 관련하여 『해운법』 제12조는 “다른 나라 국적을 가졌던 배는 해당 나라에서 발급한 국적삭제증서가 있어야 공화국 국적을 소유할 수 있다.”고 규정하고 있다. 이는 선박 등록 시 기존 국가의 국적을 삭제하도록 강제하고 있으며, ‘단일국적’을¹²¹⁾ 원칙으로 하는 국제법상 원칙을 수용한 형태라 할 수 있다.

3. 해운관련개별법제에서 특정주제에 대한 국제규범 집중적 수용

1) 해상운송, 해양안전 및 환경보호 관련

북한은 2009년 열린 IMO 총회에서 ‘북한정부는 해양안전과 환경보호에 기여하겠다.’고 선언함과 동시에 북한 측 대표단으로 참석한 대표단 단장을 통해 그동안 국가적인 환경보호정책과 국내의 법규에 따라 해양환경보호에 대한 북한 내부적으로 보호의 필요성에 대한 관심이 고조되고 있었으며 이에 따라 추가적으로 관련 법률 및 행정적인 조치들을 통해 제도화 시키려는 노력들이 취해졌다고 자체적으로 평가한 바 있다.¹²²⁾ 북한의 그간의 국제기구와의 대외협력활동과 전반적으로 비교 시 이와 같은 북한의 총회 참석 및 국제기구 가입에 따른 의무준수에 대한 활동보고는 매우 이례적인 활동이라 볼 수 있다.

이는 북한이 국제규범을 통한 법제정비에 있어 북한의 체제유지에 부담이 되지 않는 선상에서 발전을 도모할 수 있는 분야에 한해 적극적인 활동을 꾀했다는 점을 감안할 때 이 역시 국제기구로부터의 자금지원이라는 목적이 내포되어 있음을 알 수 있다. 즉, 북한의 해운관련법제에서의 국제규범 도입은 대외경제개방과 직접적으로 관련이 있는 해상물류운송분야와 국제기구로부터의 자금지원을 받을 수 있는 해양환경 및 해양안전 분야로 집중되는 양상을 확연히 보이고 있다. 특히 이 중 북한의 최근 해양환경보전 정책방향을 보면 북한은 해양생태계 및 생물종다양성 보전사업, 육상기인 오염원 관리 사업, 정책인프라 구축사업에 관심이 많고 투자비중이 높은 것으로 판단된다.¹²³⁾

2) 『SOLAS XI협약』 개정과 북한의 ‘배 감시조정센터’ 출범

(1) 『SOLAS XI협약』 개정과 LRIT 의무화

해양안전과 보안에 관한 국제협약 강화되면서 IMO는 선박장거리위치추적(LRIT)

121) 『21세기 정치학대사전』 2010.1.5., 한국사전연구소.

122) 『조선신보』 2009년 12월 7일자

123) 강종희 외, 앞의 논문, 113면 참조.

를 의무화하였다. 의무화된 LRIT는 국제 선박 및 항만시설 보안규칙(International Code For The Security Of Ships and Of Port Facilities, ISPS Code)의 적용대상 선박에 대하여 선박의 기국정부, 선박이 입항하는 항만국 및 선박이 통항하는 연안국에서 선박을 식별하고 위치를 강제적으로 추적하는 시스템이다.¹²⁴⁾ 선박의 장거리 위치추적제(Long Range Identification & Tracking: 이하, LRIT)는 IMO가 2006년 5월 채택된 국제해상인명안전협약에 따라 국제 여객선, 300톤 이상 화물선, 이동식 해상구조물 등에 한해 각국이 이 제도를 의무 도입하도록 한 제도로 미국에서는 9.11테러 이후 항만에 입항하거나 자국 연안을 통과하는 선박에 대하여 테러예방을 목적으로 제안되었다.¹²⁵⁾ 이미 2002년부터 IMO의 해상통신 및 수색구조에 관한 전문위원회(COMSAR), 항해안전전문위원회(NAV)와 해사안전위원회(MSC)에서 논의를 진행되어 왔으며, 해상에서의 선박안전을 위해 2006년 해사안전위원회(MSC) 제 80차 회의에 미국에서 제출한 SOLAS XI-2장 개정안을 토대로 도입되게 된다.

[표 II-25] MSC 80차 회의에 미국에서 제출한 SOLAS XI-2장 개정안(제14규칙 신설)

| 분 류 | 신 설 내 용 |
|---------|--|
| 적용대상 | 여객선, 500G/T 이상의 화물선, 이동식 해상구조물 |
| 적용시기 | A2해역 운항선박 : 2007.11.20 이후 최초 무선검사시 |
| | A3해역 운항선박 : 2006.11.20 |
| | A3해역 운항선박중 Inmarsat-C가 없는 선박 : 2007.11.20이후 첫 번째 무선검사시 |
| | A4해역 운항선박은 2007.11.20이후 첫 번째 무선검사시 |
| 자동 송신정보 | ①선박ID, ②위치(경위도), ③날짜/시간 |
| 위치보고 주기 | 체약국 연안으로부터 300마일 이상 : 4시간 |
| | 체약국 연안으로부터 300마일 미만 : 1시간 |
| 그 외 | 위치송신에 소요되는 비용은 선박에 부과하지 않음 |
| | 통신체계, 송수신장비, 정보의 저장과 제공에 관해서는 기국에서 별도로 정한 운영요건에 적합할 것 |
| | 체약국은 자국 연안으로부터 2,000마일 이내의 모든 선박에 대하여 위치정보를 수신할 수 있음 |

출처: 유재만, “선박모니터링시스템(VMS)의 개요와 향후 전망”, 『해양한국』 3월호, 한국 해사문제연구소, 2006, 14면.

(2) 동 협약 개정 이후 북한의 ‘배 감시조정센터’ 출범

이러한 『SOLAS XI협약』 개정조치 이후 북한은 2009년 4월 27일자 조선중앙통신

124) 유재만, 앞의 논문, 99면 참조

125) 유재만, 위의 논문, 88면 참조.

이 북한의 ‘배 감시조정센터’의 신설을 보도한 데 이어 2009년 9월 29일자 노동신문은 ‘국제해사기구가 지난 7월 1일부터 실시하는 배장거리식별추적체계 이행과 관련하여 연안과 대양에서의 해상 및 항해 안전, 해상 환경보호에 이바지할 목적으로 배 감시조정센터를 설립하여 운영하고 있다.’고 보도하였다. 이는 북한이 국제해사기구에 1986년 4월 가입한 데 따라 IMO의 ‘선박 장거리위치추적제 이행의무’에 따라 이를 준수하기 위해 2009년 7월부터 시범운영(2009년 1월부터 동년 6월까지) 해오던 ‘배 감시조정센터’를 이번에 정식 출범시킨 것을 의미한다.

앞서 언급한 대로 북한은 국제기구와의 활동 중 IMO와 관련하여 유독 활발한 활동과 동 기구의 협약에 따른 이행 및 준수를 적극적으로 추진하고 있다. 그러나 이 제도는 선박을 이용한 테러나 해적 피해를 방지하기 위해 모든 국가가 자국 선박의 위치를 추적해 그 정보를 항만국이나 연안국에 전송하여 항만국이나 연안국이 선박의 위치를 추적할 수 있도록 한 체제이다.¹²⁶⁾ 즉, 이 제도를 운영하려면 정보센터를 구축하고 관련 설비와 프로그램을 만들어 자국 선박과 운항 정보를 수신하는 시스템을 갖춰야 할 뿐 아니라 IMO에 테스트를 신청해 IMO가 지정하는 2개 국가와 테스트를 거친 뒤에야 정식 운영이 가능하다.¹²⁷⁾

이러한 점을 감안할 때 현재 북한의 정보시스템 인프라 구축 실태와 대비하여 우리나라와 같은¹²⁸⁾ 배 감시조정센터의 정상적인 운영은 현실적으로 어렵다는 판단이 일면 정확한 판단일 수 있다. 그러나 북한은 2009년 12월 7일자 조선신보에서 북한 정부는 국제해사조약의 규정에 따라 해상에서의 인명 안전과 항해안전을 보장하기 위한 선박 기술과 선원의 기술수준을 높이고 이에 대한 모니터링을 강화하며 국내의 해사 관련법을 개정하였으며, 해상 탐색구조사업을 개선하고 선박 장거리 식별 추적시스템의 도입을 적극적으로 추진하기 위해 앞서 출범을 공표한 ‘배감시조정센터’의 정상 운영을 위한 준비사업이 최종단계에 이르렀다’는 내용을 다시 주장한다.¹²⁹⁾ 이와 같이 북한이 굳이 정상적인 운영이라 할 수 없음에도 국제기구의 의무 준수현황을 대외적으로 주기를 두고 알리는 것은 분명 북한의 기존의 태도와 다른

126) 손희두, 앞의 논문, 73면 참조.

127) 그러나 이와 관련하여 실제 가동 중인가와 관련하여서는 부정적 의견이 대세적이라 할 수 있다. 북한의 ‘배감시조정센터’ 공식 출범 발표 이후 국토해양부관계자는 “북한은 아직 이런 테스트를 하지 않은 상태이며 자국 선박의 운항정보도 타 국가에 전송하지 않고 있으므로, 북한 매체가 보도한 대로 설사 정보센터를 만들었다고 해도 아직 정식 운영하거나 가동하는 단계는 아닌 것으로 보인다”고 이 관계자는 지적한 바 있다. 그리고 이에 대한 근거로 2009년 6월 북한 국적선 ‘강남’호가 북한을 출항한 직후부터 미군이 추적한 것과 관련, “LRIT는 자기 국가에서 1천마일 이내의 해상을 운항하는 선박의 정보를 확인할 수 있는 것이고, 북한은 현재 LRIT를 가동하지 않고 있기 때문에 미국이 이 제도를 통해 북한 또는 동남아 국가로부터 관련 정보를 받았을 가능성은 없다”를 들고 있다([연합뉴스] 北 “국제해사기구 선박 장거리 위치추적제 이행”, 2009년 9월 29일자, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2009/09/29/0200000000AKR20090929107700014.HTML> <방문: 2013. 9. 27>.

128) 우리나라는 2009년 1월부터 국토해양부가 ‘해양안전종합정보시스템’을 통해 ‘LRIT 국가 정보센터’를 운영하고 있다.

129) 『조선신보』 2009년 12월 7일자

은 분명하다 할 것이다.

제2장 해외 사례 분석

제1절 홍콩과 중국의 해운 및 선박관련 협력체제 구축 사례

I. 홍콩의 지위 변화

1. 중국의 ‘유일창구’로서의 홍콩

1842년 중국이 아편전쟁에서 영국에 패한 이후, 홍콩은 영국 식민지로 할양되었다. 그러나 중국 대륙과 홍콩 사이에는 사회·경제적으로 긴밀한 교류가 유지되고 있었다. 1949년 중화인민공화국이 성립된 이후 이러한 교류는 단절되었고, 인적 왕래도 엄격하게 통제되었다. 이로 인해 공식적으로 홍콩은 비록 영국의 통치 하에 남겨지게 됐으나, 냉전시대에 미국을 위시한 UN이 중국에 전략적 물자판매를 금지하였을 때 홍콩은 중국에게 외부로 향하는 유일한 창구의 역할을 하게 된다.¹³⁰⁾ 이 시기에 1978년 개혁개방 이전에 중국의 무역은 주로 홍콩과 마카오를 통해서 이루어졌다. 개혁개방 초기인 1982-90년 동안 중국의 대(對)홍콩 수출, 수입 증가율은 각각 20.43%, 33.17%를 기록하면서 폭발적으로 증가하였다. 이는 같은 기간 중국의 전체 수출, 수입 증가율인 12.56%, 12.02%를 훨씬 상회하는 수치였다.¹³¹⁾

2. 이중적 지위

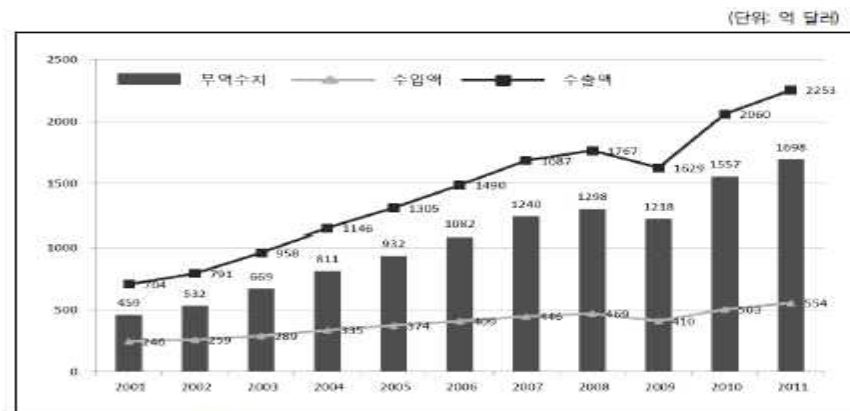
1) 세계해운물류산업 중추

[그림 II-1] 홍콩의 대중무역 추이

홍콩에서 대중교역은 홍콩이 중국의 중계무역 기지역할을 담당하면서 주로 중국에서 수입해서 제3국으로 수출하거나 중국으로 다시 역수출하는 구조에 기인하고 있었다. 홍콩총수출 중 재수출이 차지하는 비중은 2001년 89.63%에서 2011년 97.71%로 증가하였다. 순수 홍콩산 제품의 대중수출 비중은 1988년 7.72%로 최고에 이르렀다가 2006년에는 1.64%까지 하락하였다. 반면에 홍콩의 재수출상품 중 원산지가 중국인 제품이 차지하는 비중은 2001년 60.90%에서 2011년 61.59%로 지난 10년 동안 큰 변화가 없었다. 그러나 재수출 지역 중 중국으로 재수출되는 비중은 2001년 37.41%에서 2011년 52.47%로 크게 증가하였다. 즉, 1949년 이후 단절된 양

130) 양평섭 외, “중국-대만-홍콩의 경제통합과 정책적 시사점”, 『연구보고서 12-18』, 2012, 대외경제정책연구원, 34-36면 참조.

131) 양평섭 외, 앞의 글, 52면 참조.



출처: 양평섭 외(2012), 53면.

안관계로 중국과 대만은 홍콩이나 마카오를 경유해 교류했으며 이로 인해 홍콩은 해운중개지 역할을 수행했다. 양안 간 교통·화물·우편의 단절로 인해 파생된 경제효과로 매년 수천억 홍콩달러에 달하는 엄청난 경제적 효과에 달했다.¹³²⁾

2) 중국과의 비대칭적 교류협력

(1) 경제적 측면

1980년대 이전 홍콩은 중국에 무역과 투자를 개방한 상태였고, 중국은 홍콩인의 중국 친지 방문은 허용하였지만 홍콩이 중국에 투자하는 것은 봉쇄하였다. 즉, 개방 이전 중국과 홍콩과의 경제협력관계는 비대칭적이었다 할 수 있다. 그러나 홍콩의 대중투자는 2002년 이후 꾸준히 증가해 왔으나, 특히 2008년 이후 급증하였다. 즉 홍콩의 연간 투자액이 200억 달러 수준이었으나, 2008년에 410억 달러로 대폭 증가했으며, 2011년에는 705억 달러에 이르게 된다. 즉, 1978년 중국의 개혁·개방의 추진이 시작되면서 홍콩의 대중 무역과 FDI가 신속하게 증가세를 보이게 되었다.

(2) 정치적 측면: 일국양제(一國兩制)

홍콩 반환까지는 15년 남은 1982년 홍콩의 반환에 관한 협상이 중국과 영국 사이에 진행되었다. 동 협상에서 신계(New Territories)지역의 조차 기간을 연장하고자 하는 영국과 홍콩의 완전한 반환을 주장한 중국 간 의견 차이는 홍콩이 중국의 사회주의체제로 편입되는 것이 아니냐는 우려와 함께 결과적으로 홍콩경제에 대한 불신으로 이어졌다. 금융시장 불안 대량 이민, 부동산 가격의 폭락, 물가 상승, 민중폭력 시위 등 정치·경제·사회 전반에서 혼란은 점차 악화되어 갔다. 결국 홍콩주민들의 강한 반발에 1984년 결국 중국 정부는 '주권회복'이라는 강경노선에서 선회하여 '일국양제(一國兩制)'의 유화책을 내놓게 된다. 1984년 일국양제가 발표된 이후 성

132) 양평섭 외, 위의 글, 53-54면 참조.

공적으로 진행되어 왔던 경제통합과정에 대해서는 모두 낙관적 의견을 표명했지만 정치적으로는 공산당 지배의 영향에 대한 비관적 전망이 득세하였다. 그러나 불간섭(no-interference)이라는 일국양제에 대한 중국본토의 약속이 지켜지면서 초기 우려하였던 정치적 불안은 해소되었지만 도리어 문제가 된 것은 홍콩의 경제악화였다.¹³³⁾

II. 세계물류허브 홍콩의 위기

1. 정치적 불안과 경제악재

1) 경기침체의 시작

홍콩의 중국 반환 직후인 1997년 중반에 아시아 금융위기가 홍콩 경제에 타격을 입히면서 GDP 성장률이 5.3% 포인트 하락하여 1961년 GDP 통계 집계 이후 최초로 마이너스 성장을 기록하였다. 나아가 2000년대 들어 대·내외적으로 악재들이 연이어 발생되게 된다. 문제는 이로 인해 해운물류기지의 중추라는 기존 홍콩의 지위가 흔들리기 시작했다는 데 있다.¹³⁴⁾ 2001년 미국경제 위축, 2003년 사스(Severe Acute Respiratory Syndrome: SARS) 발병 등 전 세계적인 경기침체로 2000년 후반부터 세계 물류량이 급감하면서 물류업계의 생존경쟁이 시작되었다. 1900년대 이후 홍콩은 세계 3위의 항만 물동량과 세계 1위의 항공 물동량을(2007년 기준) 취급하는 명실 공히 세계 물류의 허브도시라 할 수 있었다. 그러나 원자재를 실어 나르는 벌크선 운임을 의미하는 발틱 운임지수가 2008년 5월 1793에서 2008년 11월 기준 820으로 무려 93%나 하락하는 등 경기침체로¹³⁵⁾ 인한 화물운송 수요의 둔화가 전 세계 해운업계를 위기에 몰아넣은 것이다.¹³⁶⁾

2) 『반국가전복법』 통과

내부적으로는 중국본토의 압박에 따른 『반국가전복법』(The Anti-Subversion Law)의 통과 외에도 8.7%라는 홍콩 역대 최고 실업률 등 연이은 악재들이 계속되었다. 『반국가전복법』이란 『중화인민공화국 홍콩특별행정구기본법』¹³⁷⁾ 제23조에

133) 양평섭 외, 앞의 글, 38-39면 참조.

134) 1991-2002년 동안 중국의 대홍콩 수출, 수입 증가율은 각각 9.4%, 0.17%로 크게 떨어지면서 중국의 전체 수출, 수입 증가율인 15.2%, 15.8%보다 하회하게 된다. 이는 홍콩의 경제구조 재조정과 홍콩제조업의 중국 이전으로 인한 중국의 대홍콩 수출 감소 때문인 것으로 추정된다(양평섭 외, 앞의 글, 52면 참조).

135) 국제항공운수협회(IATA)에 따르면, 경기침체의 여파로 2009년 세계 항공산업은 약 25억 달러의 손실이 발생했으며, 그 중 아태지역의 항공 및 물류업체들의 손실은 약 11억 달러에 달한것으로 확인되고 있다.

136) KOTRA, 『세계 물류허브 홍콩, 위기를 기회로』, 2009년 2월 18일자.

“홍콩특별행정구는 자체적으로 법을 제정하여 국가를 배반하고 국가를 분열시키며 반동을 선동하고 중앙 인민정부를 전복하며 국가기밀을 절취하는 행위를 금지하여야 하며 외국의 정치 조직 또는 단체가 홍콩특별행정구에서 정치 활동을 진행하는 것을 금지하고 홍콩특별행정구의 정치 조직 또는 단체가 외국의 정치 조직 또는 단체와 관계를 구축하는 것을 금지하여야 한다.”라고 명시하며 7개의 국가 전복행위를 규정하고 있었다. 결국 2003년 7월 1일 홍콩 반환 6주년 기념일에 경제적·정치적 불만으로 인해 50여만 명이 운집한 대규모 반정부 시위가 벌어지면서 사태는 점차 악화되기 시작했다¹³⁸⁾

2. 물류허브 주강삼각주의 대두

1) 주강삼각주와 ‘남순강화’

주강삼각주의 개혁개방과 경제발전의 촉진을 이룰 수 있었던 주된 한가지 이유는 홍콩의 적극적인 투자라 할 수 있겠다. 홍콩에서의 생산비용이 상승하면서 경제호황을 누리던 홍콩 기업들은 국제시장에서 경쟁력을 잃어가고 있었다. 대부분 영세한 홍콩 제조업체들에게는 문화와 지리적 근접성이 높은 중국으로 옮겨가기 시작한 것이다. 이러한 홍콩 기업들의 움직임에 중국정부 역시 수출로 획득한 외화의 일부를 지방경제를 위해 사용할 수 있었기에 홍콩기업의 이주를 반기었다. 더불어 홍콩인은 중국 동포라는 민족적 인식과 광둥어 사용, 지역관습에 대한 이해 등은¹³⁹⁾ 중국정부가 홍콩 투자자들에게 제공하는 특별대우를 정당화함과 동시에 그들의 경쟁력을 더욱 강화시켰다.

홍콩은 노동집약적 산업을 광둥으로 이전한 대신, 제품 디자인, 아웃 소싱, 생산 경영, 품질관리 및 마케팅 등 기술집약적 과정에 더 집중할 수 있게 되었다. 또한 광둥의 제조업 발전은 수출항 무역, 선적, 보험, 비즈니스 서비스와 금융 서비스 등의 수요를 증가시켰다.¹⁴⁰⁾ 주강삼각주는 중국정부가 1978년 개혁개방정책을 처음으

137) 『중화인민공화국 홍콩특별행정구기본법』(中華人民共和國香港特別行政區基本法) 1990년 4월 4일 중화인민공화국 주석령 제26조 공포, 1997년 7월 1일부터 시행.

138) 香港韓人商工會, 『JOURNAL OF THE KOREAN CHAMBER OF COMMERCE IN HONG KONG』, 2013, 22면 참조.

139) 홍콩상인들과 관동상인들은 특성에 있어 유사한 부분이 많이 존재하고 있다. 특히 관동상인들의 경우 베이징 등 북방민족이 광둥성 상인을 볼 때는 흔히 돈에 얽매이는 속물이나 돈밖에 모르는 수전노 등으로 지칭하지만 광둥성 사람들은 돈이야말로 사람의 성격과 인격을 만들어주는 유일한 매개체로 보는 경향이 강하다. 그래서 광둥성 상인과 접촉할 때는 형이상학적 이야기보다는 실제 생활에 도움이 되는 재화 위주의 담론을 내밀어야 하며, 철학이나 인생보다는 상거래 대화를 즐겨한다는 점을 알아야한다. 하지만 새로운 아이디어 창출에 강한 면모를 가지고 있으며, 항상 새로운 비즈니스 모델에 목말라 있는 상인도 바로 광둥상인이다. 새롭기 때문에 경쟁에서 이길 수 있다고 믿으며, 남이 하지 않은 사업을 시작해 돈을 끌어 모으는 재주도 탁월한 것으로 알려져 있다.

140) 양평섭 외, “중국-대만-홍콩의 경제통합과 정책적 시사점”, 『연구보고서 12-18』, 대

로 실시할 때부터 국내외로부터 큰 주목을 받아왔던 곳이었다. 광둥성 내 도시 중에서 선전, 주하이, 산토우(汕頭)등 세 곳이 푸지엔성의 샤먼(廈門)과 함께 연해개방 4대 시범도시로 선정되는 등 주목을 받아왔지만 홍콩과의 경제협력 이후 1992년 덩 샤오핑은 ‘남순강화’를 통해 광둥성을 중국 경제개혁의 ‘용의 머리(龍頭)’로 명명하기에 이른다.¹⁴¹⁾ 이후 중국 개혁개방 정책은 보다 명확하고 견고하게 되었다. 홍콩의 투자는 중국 내륙의 발전 전망에 대해 더욱 확신을 갖게 되었고, 홍콩의 9개성에 대한 직접투자는 이 시기 6배 이상 증가하는 성과를 보였다. 광둥성을 중심으로 한 9개성에 대한 직접투자의 급증은 홍콩 산업구조의 변화를 가져왔고 홍콩은 서비스업 중심의 고급 산업구조로 전환되게 된다.

이러한 홍콩자본을 토대로 형성된 주강삼각주 경제권(GPRD; Greater Pearl River Delta)은 현재 홍콩과 마카오의 두 행정특구와 광둥성 주강(珠江)의 9개 주요도시 등 총 11개의 행정구역이 결합된 남중국 최대의 경제권으로 성장하였다. 주강삼각주를 구성하고 있는 9개 도시는 광저우(廣州), 선전(深圳), 주하이(珠海), 포산(佛山), 장먼(江門), 자오칭(肇慶), 후이조우(惠州), 둥관(東莞), 중산(中山) 등으로 홍콩의 시장경제시스템이 중국의 다른 지역에 비해 보다 빠르게 적용되기 쉽다는 지리적 인접성을 토대로 1997년 홍콩이 중국에 귀속된 이후 현재까지 홍콩기업 대부분이 광둥성을 중국진출의 거점으로 삼아 적극적인 투자활동을 벌이고 있다. 선전과 주하이, 광저우를 잇는 이른바 주강삼각주에서 홍콩인이 운영하는 기업 6만 여 곳에서 고용한 중국인 근로자는 11,000만 명에 이르고 있으며 이는 이 지역에서의 투자 95%에 달하고 있다. 2003년 9개성의 홍콩 투자 실질 유치 금액은 144억 달러에 달했으며 이는 중국 내륙이 홍콩·마카오 투자를 유치한 총 금액의 81%를 차지하는 것이었다. 9개성과 홍콩·마카오의 경제·무역 합작은 무역, 투자, 가공생산 영역의 발전을 추진하였으며 교통, 통신, 과학기술, 농업, 노무, 부동산, 환경보호, 관광, 변경 업무, 대형 기초시설건설 등의 영역에서 광범위하게 이루어졌다.

2) 주강삼각주의 항만 물류산업 홍콩에 역전

2000년대 들어 계속된 경기침체로 홍콩의 세계물류허브라는 위치가 위협에 처해진 데 반해 중국의 주강삼각주의 물류산업은 중국의 경제개혁·개방과 발맞춰 급성장을 이루게 된다. 광둥성은 해마다 10%가 넘는 성장세를 기록하며 중국 경제 발전의 엔진 구실을 했으며 2006년 이 지역 총생산(GDP)은 2조 5,800억 위안(약 300조 원)으로 국가별 순위에서 21위에 해당하는 규모였다. 2007년 광둥성 GDP는 3조 673억 위안으로 전년대비 14.5% 성장하며 중국 전체 GDP의 12.3%를 차지했으며, 광둥성 수출입 총액은 전년동기대비 21.9% 성장한 5523억 달러를 기록하며 중국 전체의 대외무역 수출입 총액 2조 1738억 달러의 25.5%를 차지하기에 이른다.

외경제정책연구원, 2012, 36-38면 참조.
141) 양평섭 외, 위의 논문, 36-38면 참조.

또한 2007년 기준 심천의 항만물류량은 2210만 TEU로 세계 4위를 차지했으며, 광저우항의 2008년 상반기 물류량은 599만 TEU로 2007년 대비 36.4%의 성장세를 보이며 전 세계 항구 중 가장 높은 성장을 기록했다. 이미 2000년대 후반 광저우와 심천 등 주강삼각주 물류업계의 항만물류량 합계는 홍콩의 그것을 초과할 정도로 무서운 급성장세를¹⁴²⁾ 증명했으며, 이는 항만뿐만 아니라 물류산업 전반에서 홍콩물류업계에 큰 타격으로 다가왔다.¹⁴³⁾

3. 양안관계 회복에 따른 해운중개지로서의 역할 상실

2008년 3월 대만 총통 선거에서 마잉주(馬英九)가 총통으로 당선되면서 중국과의 관계는 급속도로 호전되었다. 대만의 경제부흥을 도모하기 위해 대만정부가 중국과의 경제협력을 적극적으로 수용하면서 지난 60년 간 단혀 있던 중국-대만 간 교통·화물·우편이라는 소위 삼통(三通)이 재개된 것이다. 2009년 60년 만에 중국-대만의 삼통(三通)개통은 양안관계의 당사자라 할 수 있는 중국과 대만뿐만 아니라 홍콩 물류업에도 새로운 국면이 도래했음을 의미했다. 삼통(三通)개통으로 인한 경제적 효과는 즉각적으로 나타났다. 2009년 홍콩 경유 해운물류량은 138만 TEU가 감소하였고, 총 해운물류량에서 약 6%가 줄어들며 이로 인해 홍콩은 약 13억 달러에 달하는 손실을 입게 되었다.¹⁴⁴⁾ 그리고 이는 동시에 홍콩에게 중국과 대만의 해운중개지로서의 역할은 그 수명을 다했음을 의미했다.

III. 협력체제 강화 법제정비

1. 정치불안 해소를 위한 법제정비

일국양제는 1997년 홍콩 반환 이후 50년 동안의 기간에 경제, 정치, 문화, 치안, 군사 등 다방면에 있어서 모두 높은 자치권을 보장하고, 홍콩주민의 자유 선거권을 유지하는 것을 골자로 하고 있었다.

2. 경제협력을 강화하기 위한 법제정비

1) 대외적: 중국 WTO 가입

142) 백종실, “중국화물 유치를 위한 홍콩의 물류인프라 정책관련 연구”, 『월간 해양수산』 통권 제233호, 2004, 72-73면 참조.

143) 당시 독보적이었던 항공 물류량(2007년 370톤, 세계 1위)도 광저우 공항 69.5톤, 심천 공항 61.6톤으로 점점 그 격차를 좁아지고 있었으며, 세계적인 물류회사인 Fedex와 UPS 또한 광저우 공항과 심천공항에 환적센터를 설치해 물량을 확대하기 시작했다(KOTRA, 『세계 물류허브 홍콩, 위기를 기회로』, 2009년 2월 18일자).

144) KOTRA, 위의 논문, 참조.

중국의 개방전략은 심천의 홍콩화에서 출발하였다. 개혁 초기에 홍콩의 뒷마당인 광둥성 내 심천 등 4개 도시를 경제특구로 지정한 것이다. 이들 도시는 무역도시 홍콩과 인접한 데다 물류에도 더 없이 좋은 입지를 갖추고 있어 외국 자본과 기술을 도입하는 통로가 될 수 있었다. 심천이 연간 20%를 웃도는 경제성장을 기록하면서 개혁개방의 등대가 되자 4개 도시(점)는 1984년에 14개 연안도시(선)로 그 폭을 넓히게 된다. 대련을 포함하여 연해도시가 개방의 소용돌이에 휩싸이게 된 것이다. 이후에는 경제개방구역이 권역별(면)로 지정되게 된다. 주강삼각주를 중심으로 한 효율성을 중시하고 부작용을 줄이는데 목적이 있었지만 더 근본적인 이유는 중국 대륙이 한 번에 모든 정책을 추진하기에는 너무 크다는 점도 감안된 것이었다.¹⁴⁵⁾

1999년 중국은 세계무역기구(WTO) 가입을 위해 주룽지 총리의 미국방문 중 미국 클린턴 대통령과 정상회담을 진행했으나 협상은 난항을 겪게 된다.¹⁴⁶⁾ 동년 11월 중국정부의 WTO 가입을 위한 대미협상이 완전히 타결되면서 미국과 중국은 13년간 끌어오던 중국의 세계무역기구(WTO) 가입문제에 대해 1999년 11월 15일 최종 합의에 이르게 되었다. 이에 따라 중국은 중국의 통신 및 보험시장 개방, 중국의 평균 관세율(22.1%)을 17%로 인하, 밀·옥수수·쌀 등 농산물에 대한 수입 쿼터량 확대 등을 주요합의내용으로 하여 미국의 살린 바세프스키 무역대표부(USTR)대표와 석광생 중국 대외경제합장부장 합의문에 서명하였다.¹⁴⁷⁾ 그리고 2001년 12월 중국은 세계무역기구(WTO)에 공식적으로 가입하였으며, 비로소 중국 경제는 명실상부하게 세계 경제의 흐름에 편입되게 되었다. WTO 가입 후 중국은 수많은 관련 법규를 개정하거나 신설하면서 WTO 협정상의 의무를 이행하기 위해 노력해왔다. 수입, 내수, 서비스라는 세 가지 측면에서 시장 개방이 진행되었고 이에 따라 중국 시장 환경에는 많은 변화가 일어났다. 통계를 보면 WTO 가입 이후 5년간 중국의 수출입 총액은 2조 4천억 달러, 재중 외자기업의 이윤은 579억 달러에 달했으며, 중국의 외화보유액은 2006년 말 1조 달러 대를 넘은 것으로 확인되고 있다.

2) 대내적

145) [매경미디어] “점→선→면 전략과 지역 격차”, 2012년 6월 1일자, [146\) \[한겨레\] “.중국 WTO가입 조율난항”, 1999년 4월 9일, \[147\\) \\[경향신문\\] “중국 WTO 가입 확정”, 1999년 11월 16일자,\]\(http://newslibrary.naver.com/view/index.nhn?articleId=1999040900289101012&edtNo=6&printCount=1&publishDate=1999-04-09&officeId=00028&pageNo=1&printNo=3472&publishType=00010<방문: 2013. 10. 2>.”</p>
</div>
<div data-bbox=\)](http://luxmen.mk.co.kr/view.php?sc=51000002&cm=%C3%D6%BF%EB%B9%CE%C0%C7+%C1%DF%B1%B9%C0%BA+%C1%F6%B1%DD&year=2012&no=333073&selFlag=&relatedcode=<방문: 2013. 10. 2>.”</p>
</div>
<div data-bbox=)

(1) 전점후창(前店後廠)

2001년 중국의 WTO 가입 이후, 홍콩은 중국의 남부지역과 경제 물류 측면에서, 특히 주장강 델타지역과의 경제협력을 전면적으로 강화하기 시작했다. 이를 위해 가장 먼저 홍콩 기업들의 생산기지를 중국 남부지역 즉, 주장강 델타지역을 이전시켰다. 이른바 ‘전점후창(前店後廠)’이라 불리는 개발모델은 개방초기 ‘홍콩에서 판매하고 광둥성에서 생산’ 즉, 중국의 장점을 이용하여 생산을 하되 판매는 홍콩에 기반을 둔 화교자본이 담당하는 체제를 구축한 것이다. 즉, 홍콩의 제조업 분야 구조전환 과정은 광둥성, 특히 주장삼각주 지역의 빠른 공업화 과정이기도 하다. 주장삼각주지역의 저렴한 지가(임대료), 인건비 등 생산비용으로 인해 홍콩 제조업체는 대규모 제조 기지를 주장삼각주 지역(특히 연해지역)에 빠르게 설립하였다. 광둥성과 홍콩 간의 경제적 격차를 이용하기 위해 홍콩의 많은 생산공정이 광둥성으로 옮겨졌으며, 설계, 관리, 판매, 마케팅 등과 같은 서비스 기능은 홍콩이 담당하였다. 이는 광둥과 홍콩이 지리적으로도 매우 인접하고 같은 문화권에 속하여 광둥어(粵語)로 소통할 수 있다는 것과도 밀접한 관련이 있다.¹⁴⁸⁾

이로써 광둥성과 홍콩의 협력모델인 ‘전방상점, 후방공장(前店后廠 Front Shop, Back Factory)’이 탄생한 것이다.¹⁴⁹⁾ 이를 통해 ‘중국산 홍콩제품’이 전세계 시장에서 날개 돋친 듯 팔려나가기 시작했으며 점→선→면 전략의 원동력이 되었다. 이는 홍콩을 본토와 묶으려는 의도가 엿보이는 전략이었지만¹⁵⁰⁾ 홍콩과 선전의 경제를 통합하면 인구 1,400만 명의 광역시 경제권이 될 수 있을 것이란 지역주민들의 기대이기도 했다.¹⁵¹⁾ 이 시기 ‘전방상점, 후방공장’ 협력모델은 광둥성과 홍콩의 경제통합을 견인하는 힘이었고, 이 모델은 두 지역 산업의 비교우위가 자연스럽게 결합한 시장경제 시스템의 결과로서 산업통합을 가능하게 하였다.¹⁵²⁾

(2) CEPA

148) 백종실, 앞의 논문, 72-73면 참조.

149) 양평섭 외, 앞의 논문, 110-111면 참조.

150) 이를 통해 ‘중국산 홍콩제품’이 전세계 시장에서 날개 돋친 듯 팔려나가기 시작했으며 점→선→면 전략의 원동력이 되었다. 이는 홍콩을 본토와 묶으려는 의도가 엿보이는 전략이기도 하였다([매경미디어] “점→선→면 전략과 지역 격차”, 2012년 6월 1일자, http://uxmen.mk.co.kr/view.php?sc=5_1000002&cm=%C3%D6%BF%EB%B9%CE%C0%C7+%C1%DF%B1%B9%C0%BA+%C1%F6%B1%DD&year=2012&no=333073&selFlag=&relatedcode=<방문: 2013. 10. 2>).

151) 백종실, 앞의 논문, 72-73면 참조.

152) 이를 통해 ‘중국산 홍콩제품’이 전세계 시장에서 날개 돋친 듯 팔려나가기 시작했으며 점→선→면 전략의 원동력이 되었다. 이는 홍콩을 본토와 묶으려는 의도가 엿보이는 전략이기도 하였다([매경미디어] “점→선→면 전략과 지역 격차”, 2012년 6월 1일자, http://uxmen.mk.co.kr/view.php?sc=5_1000002&cm=%C3%D6%BF%EB%B9%CE%C0%C7+%C1%DF%B1%B9%C0%BA+%C1%F6%B1%DD&year=2012&no=333073&selFlag=&relatedcode=<방문: 2013. 10. 2>).

2003년 홍콩경제가 잇따라 아시아 금융 위기, 9·11 테러사건의 충격과 SARS 전염병 확산 등의 악재로 어려워지자 됐던 중국 정부가 거둬들인 악재로 침체된 홍콩경제의 회복을 위해 개입하는 조치의 일환으로 추진한 것이 2003년 6월 29일에 체결된 긴밀경제파트너십협정(Closer Economic Partnership Arrangement)이다.¹⁵³⁾ CEPA는 자유무역협정에 준하는 것으로 두 지역 간 교역과 투자를 활성화하고, 궁극적으로 상품과 서비스의 이동을 촉진하기 위하여 추진되었다. CEPA의 목적은 첫째, 교역 부문에 있어 관세 및 비관세 장벽을 철폐하고, 둘째, 서비스분야의 교역장벽을 철폐함으로써 무역자유화를 달성하며, 셋째, 교역과 투자를 증진시키는데 있다.¹⁵⁴⁾ 이를 통해 중국은 중국-홍콩 간 경제통합을 제도적으로 구체화하고자 하였다. 2003년 CEPA의 체결로 공식적인 교류의 제도적 장치들이 마련되면서 교류의 범위도 더욱 포괄적으로 되어 홍콩 기업들의 투자가 제조업 위주에서 부동산과 소매업 등 서비스 분야까지 점차 확대되었다.¹⁵⁵⁾

2003년 CEPA 체결 이후 중국과 홍콩은 무역과 투자에서 서로 높은 비중을 차지하는 주요 파트너로 다시 변모하게 된다. 2007년 미국의 포춘지가 발언한 '홍콩의 죽음'이라는 예언을 이겨냈을 뿐만 아니라 경제 발전을 서서히 실현하여 15년 동안 홍콩이 두 차례의 금융위기에도 개인여행 자유화와 CEPA의 실시에 따라 경제가 매우 빠르게 회복될 수 있었다.¹⁵⁶⁾ CEPA는 2003년에 처음 체결된 이후 2011년에 이르기까지 총 11차에 걸쳐 상품 및 서비스를 포함한 투자 개방 범위를 확대해 왔다. CEPA 협정이 진행됨에 따라, 홍콩의 대중국 주요 투자 분야가 초기에는 전통적인 제조·가공 산업에 집중되어 있던 것에서 인프라 건설, 호텔 기타 관광업, 부동산, 소매업, 정보통신 등으로 투자범위가 확대되면서 투자규모도 크게 증가시켜왔다.

홍콩의 대중 교역액은 2002년 1,050억 달러에서 2011년 2,806억 달러로 급증하게 된다. 같은 기간 동안 홍콩의 대중 수출액은 2002년 791억 달러에서 2011년 2,253억 달러로 증가했고, 대중 수입액은 2002년 259억 달러에서 2011년 554억 달러로 증가했다. 이와 같이 대중수출 증가액이 대중수입 증가액을 훨씬 상회하면서, 대중 무역수지도 2002년 532억 달러에서 2011년, 698억 달러로 급격하게 증가하게 된다. 특히 홍콩의 총수출에서 대중수출이 차지하는 비중은 2001년 36.9%에서 2011년 52.4%로 크게 증가하였다. 반면에 홍콩의 총수입에서 대중수입이 차지하는 비중은 2011년 11.4%로 2001년 12.2%보다 소폭 하락하였다. 즉, CEPA 체결 이후 총수출에서 대중수출이 차지하는 비중은 대폭 증가한 반면, 총수입에서 대중수입이 차지하는 비중은 소폭 하락하였다 할 수 있다.¹⁵⁷⁾

153) [KOTRA] “홍콩 반환 15주년을 통해 살펴본 CEPA 실시 9년”, 2012년 8월 5일, http://kocham.hk/xe/index.php?document_srl=2648&mid=kotra&page=7<방문:2013년 10월 9일>

154) 백종실. 앞의 논문, 72-73면 참조.

155) 양평섭 외, 앞의 논문, 40면 참조.

156) [KOTRA] “홍콩 반환 15주년을 통해 살펴본 CEPA 실시 9년”, 2012년 8월 5일, http://kocham.hk/xe/index.php?document_srl=2648&mid=kotra&page=7<방문:2013년 10월 9일>

IV. 해운 및 선박관련 법령 분석

1. CEPA

1) WTO 발효 전 홍콩에 유리한 지위 부여

(1) 중국-홍콩 간 관세철폐

『중-홍콩 경제긴밀화협정』(Closer Economic Partnership Arrangement: 이하, CEPA)는 2004년 1월에 발효되었으며, 2006년부터는 모든 교역제품의 관세가 철폐되었다. 관세가 철폐되는 10대 품목은 전자 및 전기 제품, 플라스틱 제품, 종이제품, 의류 및 직물, 화학제품, 의약품, 시계, 보석, 화장품, 금속제품 등으로 2004년부터 홍콩에서 중국으로 수출하는 273개 품목의 관세가 철폐되었다. 또한 관세할당, 반덤핑 등을 사용할 수 없으며, 경우에 따라 세이프가드 발동만을 가능하게 하도록 하여, CEPA에 따른 관세철폐가 홍콩의 제조업에 유리하게 작용하게 된다.¹⁵⁸⁾ 비록 2001년 기준으로 홍콩의 제조업이 GDP의 5%, 고용의 10% 미만에 불과해 결과적으로 관세철폐로 인해 홍콩경제 전체에 큰 영향을 미치지 못했으나 홍콩경제 전반에서 고부가가치 산업으로 경제중심을 전환시키는 계기가 된다.¹⁵⁹⁾

(2) WTO 발효 전 서비스시장 선점기회 부여

CEPA가 허용하는 서비스 분야는 컨설팅, 광고, 유통과 물류, 포워딩, 보관 및 창고, 수송, 관광, 법률, 의료, 금융과 보험, 부동산, 영화 등 17개 분야이다. 또한 홍콩과 중국 간 통관, 검역과 검사, 중소기업 지원, 중국의 약품, 전자상거래, 무역 및 투자촉진, 법과 규정의 투명성 7개 분야에서 협력체제를 구축하기로 하였다. 따라서 CEPA는 중국의 WTO 양허안에 명시된 서비스시장 개방일정보다 단축된 것으로 시기적 요건이 완화된 것으로 해석할 수 있다. 여기에는 중국은 CEPA를 통해 서비스 산업에 강정을 가지고 있는 홍콩경제의 특수성을 고려하여 전면적인 서비스시장 개방을 준비하는 차원에서 홍콩 기업들에게 선점의 기회를 제공함으로써 시장 개방에 따른 부작용을 최소화하기 위한 의도가 내포되어 있었다.¹⁶⁰⁾

홍콩 서비스업자 인증을 받을 경우 외국 기업이라도 CEPA 혜택을 누릴 수 있으며 단, 홍콩 내에 설립된 회사(홍콩 사업 등록증 취득 필요), 최소 3년 이상 홍콩

157) 양평섭 외, 앞의 논문, 52-57면 참조.

158) 백종실, 앞의 논문, 72-73면 참조.

159) EIU, 21 July 2003

160) 백종실, 위의 논문, 72-73면 참조.

내 사업운영 경험(단, 건설, 금융서비스, 보험 관련 산업은 최소 5년), 홍콩 내 법인 세 납부, 홍콩 지점 내 직원 50% 이상이 홍콩인일 것의 요건을 갖추도록 하고 있다.¹⁶¹⁾

(3) 해운 및 선박관련 홍콩기업 중국 내 자회사 설립 보장

CEPA는 기본적으로 17개 서비스 분야에 대해 홍콩 기업이 중국 내에서 100% 출자기업을 설립할 수 있도록 보장함에 따라 물류분야도 2004년 1월부터 홍콩기업이 100% 투자한 자회사를 중국에 설립할 수 있도록 하였다. 이를 기반으로 해운물류분야에 대한 개방이 가시화됨에 따라 홍콩인들의 중국 내 취업제한이 종전보다 완화되었으며¹⁶²⁾ 대중국 투자 역시 한층 촉진되게 된다.¹⁶³⁾ 이에 현재 물류 및 화물 관련 서비스 기업 비중 높아 홍콩 서비스자 인증을 받고 CEPA 혜택을 누리는 기업은 총 1804개에 이르며, 그 중에서도 물류 & 교통 관련 기업이 630개로 가장 많은 것으로 나타나고 있다. 물류&교통산업에서 소유 가능 지분 높아지고 자본 요구사항 낮아져 유통 서비스 관련 기업과 항공 운송 서비스는 각각 266개, 161개로 물류 및 화물 관련 서비스 기업이 CEPA를 통해 중국에 진출한 사례로 증명된 것이다.¹⁶⁴⁾

[표 II-26] 운송 및 물류산업에서의 CEPA 혜택안 비교

| 중국시장 직접 진출 시 | CEPA를 통한 진출 시 |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - 해외 회사는 합작투자 형식으로 물류, 교통서비스를 제공할 수 있음. - 공항 운영 등 특별부문은 해외 회사에는 제한돼 있음. | <ul style="list-style-type: none"> - HKSS는 다음과 같은 서비스 제공을 위해 전액 출자된 회사를 소유할 수 있음. <ul style="list-style-type: none"> *도로 수송 및 저장 및 보관, 포장, 운송 및 운송 관련 컨설팅 서비스, 국경 도로화물 운송 관련 컨설팅 서비스 등 *화물 운송 대행 서비스 *해상 운송 관련 서비스 |
| <ul style="list-style-type: none"> - 물류 및 운송 서비스 관련 해외기업에 대한 자본 요건은 본토 기업보다 높음. | <ul style="list-style-type: none"> - HKSS에 등록된 저장 및 창고(storage & warehousing), 국제 화물 운송 기관의 경 |

161) [KOTRA] “CEPA를 통한 중국 서비스산업 진출기회 엿보기(I)”, 2013년 11월 8일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=5008010&BBS_ID=10<방문:2013년 11월 8일>.

162) CEPA는 홍콩의 서비스업을 배려한 것으로 이해할 수 있으나, 중국역시 WTO 가입 후 전문 서비스 인력이 크게 부족한 실정이기 때문에 홍콩에 지역본부 등을 설치한 기업을 활용하는 데에도 목적이 있음.

163) 백종실. 위의 논문, 72-73면 참조.

164) 일본 최대 물류회사인 Yamato Transport는 2004년에 HKSS(Hong Kong Service Supplier) 인증을 받음.- 2012년, Yamato Transport의 운영 네트워크는 광저우, 선전, 주하이 등을 포함한 전 광둥성지역으로 확대됨([KOTRA] “CEPA를 통한 중국 서비스산업 진출기회 엿보기(I)”, 2013년 11월 8일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=5008010&BBS_ID=10<방문:2013년 11월 8일>.)

| | |
|--|-----------------------------|
| | 우 최소 등록자본 요구사항은 본토 기업과 동일함. |
|--|-----------------------------|

출처: KOTRA(2013)

2) 홍콩경제의 위기극복과 중국-홍콩 경제통합 토대

(1) 상품·서비스·경제 협력

중국은 자국 서비스 산업의 수준이 적극적인 개방을 하기에는 미성숙하다고 판단하고 있어 WTO의 다자간 협상이나 양자간 FTA 체결에 있어서 포지티브 리스트(positive list) 방식으로 소극적인 개방을 하되, 구체적인 양허 내용에 있어서도 WTO 플러스 개방 내용이 많지 않은 실정이다. 다만, 중국은 홍콩과 체결한 중-홍콩 CEPA에서만 많은 서비스 분야에서 폭넓은 개방을 하고 있다. CEPA 서비스 협상은 일괄적으로 타결된 것이 아니고 매년 순차적으로 협상을 진행하여 단계적으로 서비스를 개방하고 있기 때문에, 각 분야별로 중국이 서비스 부문을 개방하는 단계별 전략과 개방의 상한선을 알 수 있다.¹⁶⁵⁾

CEPA 발효 후 홍콩주민 1인당 GDP가 1997년 2만7000만 달러에서 2011년 3만4000만 달러로 상승하였는데 이는 2004년부터 2011년까지 8년 동안 홍콩 GDP가 연평균 5% 증가한 데 따른 결과다. 2012년 세계은행은 183개의 경제체제 중 홍콩이 두 번째로 좋은 사업 환경이라고 선정한 데 이어 Standard & Poor's는 홍콩의 채무등급을 최고 3A급까지 상승시킴. 또한 2011년 역사상 가장 낮은 3.4%의 실업률을 나타내게 된다. 나아가 국제은행(BIS)의 통계에 따르면, 홍콩 외환시장 거래액이 세계 6위, 아시아 3위로 선정되면서 홍콩 거래소는 매일 세계 각지로 100억 홍콩달러 이상으로 자금을 거래하고 증권시장의 자본 시가 총액이 아시아 3위를 차지함과 동시에 2011년, 홍콩은 최초로 주식 투자 금액을 3년 연속 전 세계 최고로 인정받을 수 있었다.

CEPA는 일국양제(一國兩制)의 방침 아래, WTO와 특별한 구성을 조직해 중국과 홍콩의 경제무역 교류 도중 발생하는 제도적 장애를 감소시키고 상호 간의 자본, 상품, 인력 등의 요소의 유동성 강화하는 데 그 목적이 있다. 이에 따라 CEPA의 주요 내용은 상품교역, 서비스교역과 경제 협력으로 3개 부분을 포함시켰다. 이로 인해 CEPA 실시 9년간, 홍콩에 방대한 시장과 상업기회를 제공했을 뿐만 아니라 홍콩 제조업과 서비스업의 다원화 발전이 촉진되었다. 중-홍콩 상품교역 범위가 증가하고 무관세범위도 넓어지면서 상품교역 측면에서 중국은 2012년 3월 말까지 CEPA 수입 항목 아래 혜택을 입은 상품이 총 49억 6000만 달러이며, 관세 혜택액은 28억 4000만 위안에 달했다. 무관세 범위도 더 넓어져서 현재 무관세 특혜를 누리는 제품 중 홍콩이 원산지인 제품의 수량이 273종에서 1730종으로 증가한다. 주

165) 양평섭 외, 앞의 논문, 75면 참조.

요 상품 종류는 약품과 간호용품, 플라스틱 및 플라스틱 제품, 방직과 재봉제품, 식음료 등이 포함되고 있다.¹⁶⁶⁾ 홍콩은 인민폐 연해센터(중국 외 지역에서 위안화 예대업무가 가능한 기관)의 지위를 한층 더 강화해 올해 4월 초 홍콩 은행이 처리하는 국제 무역 인민폐 결제 금액이 전국 총액의 96.4%를 차지하면서 홍콩의 아시아 금융센터로서의 지위는 보다 강화되고 있다.

(2) 주장삼각주 경제일체화 추진

주장삼각주 경제일체화는 2004년 중국-홍콩, 마카오간의 CEPA 중국 대륙과 홍콩간의 경제무역관계 강화협정(Closer Economic Partnership Agreement) 체결로 급격히 진행되었으며 이에 광동성으로 들어오는 홍콩과 마카오 제품들의 무관세가 적용되기 시작했다. 이는 일반무역증가와 가격경쟁력이 생겨 홍콩의 제조업 부활에 큰 영향을 미쳤다.

또한 광동성 내 주장삼각주 경제권에 홍콩을 일체화시키는 방향으로 발전가능성 높아지면서 중국-홍콩 서비스무역 분야 확대로 현재 중국은 홍콩 서비스 무역을 47개로 확장해 총 148개를 개방하여 총 146개 부문에 걸쳐 서비스무역을 기존에 개방한 유럽연합조치를 넘어섰다. 2014년, 광동-홍콩-마카오 서비스 무역 자유화 실시예정이며, 홍콩의 공업과 무역업을 공동으로 체결해 '홍콩 서비스 공급자 인증서' 2,500부를 약 1,400개의 홍콩기업에 배치했고 그 중 인기 있는 분야는 운수 물류, 소매, 항공운수, 직업소개·인재중개와 공고 등으로 우수한 서비스에 해당할 경우 중국과 국제 접촉의 속도를 가속해 협력하고 있다. 또한 중국을 방문하는 홍콩 여행객 수가 점점 증가하고 있는데 2011년, 중국을 방문하는 홍콩 여행객은 이미 2,810만 명으로 2004년의 1,220만 명보다 높은 것으로 같은 시기에 중국을 여행하는 숙박 손님의 총 소비액이 1,117억 홍콩 달러에 이르고 있다.

이 과정에서 중국 기업이 홍콩에서 투자하는 자금이 지속 증가하면서 2004년-2010년 투자 신청 절차가 점점 간단해졌고 3,615개의 중국 기업이 홍콩에 신설되었으며 그 투자액은 582억 달러를 초과하고 있다. 2011년 홍콩 은행이 처리하는 국제 인민폐 무역교역량이 전년대비 4.19배 증가한 20억 위안을 기록한데 이어 2011년 말 홍콩 인민폐의 예금액은 총 5885억 원으로 전년 대비 87% 상승하는 등 15년 동안 홍콩과 중국 간 직접 투자 규모가 끊임없이 확장되었다. 2012년 5월 말까지 중국은 홍콩 자본 항목 중 1996년에 비해 17만 8000개가 증가한 총 약 35만 개를 허가하여 실제 홍콩 자본 이용 또한 1996년에 비해 4,544억7,200만 달러가 증가해 5,537억 6,700만 달러에 도달하였다. 나아가 2010년까지 중국이 홍콩에 400여 개의 투자 기업을 설립해 순 투자액은 총 1,990억 6,000만 원에 달하고 있다. 홍콩 서비

166) [KOTRA] “홍콩 반환 15주년을 통해 살펴본 CEPA 실시 9년”, 2012년 8월 5일, http://kocham.hk/xe/index.php?document_srl=2648&mid=kotra&page=7<방문:2013년 10월 9일>

스 무역과 금융부문 활성화에 중점을 둔 2012년 6월 CEPA 제 9차 보충협약이 체결된 데 따라 특히 광저우 난샤(南沙), 심천 첸하이(前海), 주해 형친(橫琴)을 중심으로 향후 홍콩경제의 주장삼각주 경제권 편입이 더욱 가속화될 것으로 보인다.¹⁶⁷⁾

3) 해운 및 선박분야 투자에 따른 물류산업의 발전과 CEPA

물류업은 해운 및 선박분야 투자에 따른 CEPA 협력의 효과가 가장 분명한 분야이다. 현재 홍콩 공항과 항구 수출화물의 80%는 광둥성 주장삼각주 지역으로부터 온 것이며, 수입화물의 50%가 주장삼각주로 운송되고 있다. 2011년 말까지 광둥성에서 도로 운수서비스업에 종사하는 홍콩(마카오 포함) 기업 수와투자규모는 해당 업종 전체 외국인투자의 74.2%와 50.8%로 절대적인 비중을 차지한다. 수운서비스의 경우 광둥성에서 홍콩(마카오 포함) 기업에 대해 시행하는 심사비준과 관리조치는 중국 로컬기업과 동일하다. 이는 수운 물류서비스 분야에서 홍콩(마카오 포함) 기업은 이미 중국 내 국민대우를 받고 있다는 것을 의미한다.

CEPA 발효 직후 SUNCYPRESS(新柏泓(广州)國際貨運代理有限公司) 물류회사를 필두로 하여 많은 홍콩계 중소형 물류기업이 광둥성을 중심으로 중국 시장에 진출하였다. 사실 홍콩의 많은 물류업체는 CEPA 체결 이전에도 중국인의 명의를 빌려 중국에 진출하였으나, 중국사업 전개에 있어 일정 정도 제약을 받았다. 그러나 CEPA 협정으로 홍콩 기업이 자신의 명의로 중국 내에서 법인 등록이 가능해졌다. 이로써 홍콩계 제조업체가 관련 물류서비스 수요가 많은 광둥성 주장삼각주지역으로 많이 진출하였다. 소매유통 분야는 홍콩 기업의 광둥성 진출이 매우 활발한 분야로, CEPA 이후 이에 대한 투자가 급증하였다. 광둥성은 CEPA 협정과 1-8차 보충협의를 통해 홍콩(마카오 포함) 서비스 제공자(HKSS)의 중국 소매유통시장 진출을 개방하였다. 구체적으로 HKSS의 자산규모 및 기업등록자본 등에 대한 조건이 완화되거나 폐지되어 소매시장 진입 문턱이 낮아졌다. 2004-11년 동안 광둥성에서 비준한 소매분야 HKSS는 8,057건이며 계약액은 112.0억 달러, 실제 투자액은 55.1억 달러를 기록하였다. 현재 광둥성은 HKSS가 중국 내 소매기업을 설립하는 데 있어 자본규모 조건을 이미 폐지하였다.¹⁶⁸⁾

2. 아세안자유무역협정(ASEAN FREE TRADE AREA)

1) 홍콩-주강삼각주 간 해운물류분야협력을 위한 중앙정부 개입

167) [KOTRA] “홍콩 반환 15주년을 통해 살펴본 CEPA 실시 9년”, 2012년 8월 5일, http://kocham.hk/xs/index.php?document_srl=2648&mid=kotra&page=7 <방문: 2013년 10월 9일>

168) 양평섭 외, 앞의 논문, 150-154면.

2008년 이후 홍콩은 주강삼각주의 해운산업에서의 급성장을 위기가 아닌 도리어 기회로 반전시키기 위해 적극적인 법제 정비를 추진하기 시작했다. 나아가 홍콩-중국 간 경제협력이 장기적인 관점에서 홍콩과 중국의 경제통합의 단초가 되려면 무엇보다 이에 대한 세부적인 추진방안들이 구체적으로 세워져야 했다. 이를 위해 홍콩은 홍콩-주강삼각주 간 해운물류분야 협력을 중국 남부도시에 국한된 지역안건에서 국가정책목표로 정립시키기 위한 중국 중앙정부의 개입을 적극적으로 추진하기 시작한다.

2) 홍콩해운산업 위기 극복

이를 위해 홍콩은 2008년 12월 24일 중국 국무원의 경우 아세안(동남아 국가연합) 10개국, 홍콩, 마카오 등 일부지역에 한하여 수출입거래 시 달러 외에 중국 위안으로도 무역결제 가능하도록 허용함으로써 주강삼각주와 홍콩의 경제협력을 위한 토대를 마련했다.¹⁶⁹⁾ 즉, 아세안자유무역협정(ASEAN FREE TRADE AREA)은 동남아시아국가연합을 단일시장으로 묶는 자유무역협정으로 영문 머리글자를 따서 AFTA 로 약칭하며, 아세안 자유무역지대로도 부른다. 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 타이, 브루나이, 필리핀 등 동남아시아국가연합(ASEAN) 6개국이 유럽의 단일 시장화와 1994년 1월 발효된 북미자유무역협정(NAFTA) 등 세계경제의 블록화에 효율적으로 대응하기 위해 2003년 1월 출범시켰다. 그리고 마침내 2010년 1월 1일부터 아세안자유무역협정(AFTA)이 발효하게 되었다. 중-ASEAN FTA의 경우에도 2002년 11월 기본협정을 체결한 후, 2009년 8월까지 약 8년에 걸쳐서 별도의 협상을 통해서 상품, 서비스 및 투자 협정을 순차적으로 체결하였다.¹⁷⁰⁾ 양측 간 교역하는 품목의 90%에 해당하는 7천여 개의 품목의 90%에 해당하는 7천 여 개의 품목의 관세가 전면 폐지된 것이다. 이는 17억의 인구의 소비자시장이 열리게 되었음을 의미하며, 주강삼각주 경제권을 통해 교류 확대를 의미했다.

3. 주강삼각주지역 개혁발전법규요강

1) 홍콩-주강삼각주 지역 경제위기의 극복

(1) 홍콩-주강삼각주지역 경제협력의 위기도래

주강삼각주와 홍콩 간 경제협력이 보다 긴밀해져가면서 홍콩의 물류업계는 주강삼각주의 대두로 위기를 맞게 되었다기보다는 도리어 동반성장의 원동력이라는 시너지 효과를 창출하게 되었다. 나아가 홍콩자본을 토대로 한 광둥성 지역에서의 제

169) 백종실, 앞의 논문, 72-73면 참조.

170) 양평섭 외, 앞의 논문, 76면 참조.

조업은 1979년 개혁개방 이후 지난 30년간 연평균 13.8%의 높은 경제 성장률을 기록하며 중국 경제 성장의 주춧돌 역할을 수행해왔다.

그러나 2000년대 후반 수출의 28%를 차지하고 있는 주강삼각주의 아성이 흔들리게 된다. 세계 경기 침체와 금융위기로 주강삼각주 경제는 급격하게 위축되었으며, 주강삼각주의 수출 증가율(2007년 기준)은 전체 수출 증가율에 비해 약 10% 낮아져 4분기 도산기업은 약 6만 7000여 사에 달하게 되었다. 또한 한 때 중국 경제 개혁의 일선에 위치했던 광둥성은 산업 구조 낙후화 현상으로 인해 2006년 중국 중앙정부의 개발 계획에서 제외되면서 수출 부분에 큰 비중을 차지하고 있는 주강삼각주 침체의 심화는 중국 전체 수출에도 영향을 미치기 시작했다. 한때 세계의 공장으로 불리던 주강삼각주 지역은 최근 잇따른 수출 환급세 하향조정, 신노동법 시행에 따른 인건비 상승, 위안화 환율 인상에 따른 원자재 가격 상승, 환경보호정책 시행 등의 악영향으로 가공무역 기업의 폐쇄와 이전으로 이어진 것이다.

(2) 홍콩-중국 간 경제협력의 장애요인

가. 세계금융위기

수출의존도가 높은 주강삼각주 지역의 기업들은 2000년대 후반 금융위기로 심각한 피해를 입게 되는데 2008년 1-9월까지 광둥성 총 파산·휴업·이전 기업 수는 7148개사에 달했고, 이들은 주로 주강삼각주 지역에 집중되어 있었다. 이중 타격이 비교적 심한 도시로 꼽히는 둥관시는 파산기업 수가 1464개사며, 중산시 956개사, 주하이시 709개사, 선전시 704개사, 산웨이시 587개사, 퍼산시 526개사, 차오저우시 432개사로 집계되었다. 이들 기업은 대부분 규모가 작거나 기술력이 낮으며 경제력이 상대적으로 낙후한 기업으로 상당수가 소규모 화학비료 및 철강 관련 기업이나, 일부는 맹목적 투자로 인한 파산기업들과는 달리 경쟁력 제고를 위해 혁신을 추진 중인 경우에 해당했다.

나. 신노동법 발효와 ‘民工荒’(노동력 부족현상) 심화

가) 신노동법 발효와 분쟁야기

홍콩중화창상연합회가 2007년 주강삼각주 주제 230개 홍콩기업을 대상으로 실시한 ‘주강삼각주 경영환경 설문조사 결과보고서’에 따르면 60%의 홍콩 기업들이 향후 2년 대륙 사업 환경에 대해 비관적인 의사를 표명하였고 매우 비관적인 의사를 표명한 기업도 12.4%에 달했다. 이는 2000년 같은 주제의 조사에서 대륙에 진출한 홍콩기업의 78%는 만족한다는 의사를 밝혔던 것과 달리 67%의 기업이 사업 축소 의사를 표명했으며, 20%는 폐업을 고려중 이거나 일부기업들의 경우 생산라인의 이전

을 고려하고 있었다. 이러한 상황에 가장 큰 원인은 원가 상승에 있었다. 47.4%의 홍콩기업은 생산 원가가 지난 2년에 비해 10-20% 상승을, 36%의 기업은 20% 이상, 10% 미만으로 상승한 기업은 16.2%에 불과해 대부분의 기업들이 원가 상승으로 고충을 겪고 있었다. 이로 인해 36.3%의 기업들이 이전을 계획하고 있으며, 이중 60%는 광둥성으로, 23.1%의 기업들은 광서·호남·강서·사천 등 중서부 지역으로의 이전을 고려하는 것으로 확인되었으나 노동력·전력 및 수도 공급·물류비용·교통 인프라 등의 편의성을 들어 중서부 이전보다는 다른 동남아 지역으로의 이전이 추진되고 있었다.

특히 홍콩기업들에게 가장 시급한 문제로 떠오른 것은 신노동법 발효로 인한 경제 보상금 지급, 장기고용 보장, 노동자 권익보호 의식 강화로 인한 노동 분류 증가 등이었다. 신노동법 발효로 인해 최대 약 30%까지 상승한 인건비는 기업에 큰 부담으로 작용하고 있었으나 홍콩-중국 간 경제협력 시 적용법규와 이에 대한 자문처 부재는 이러한 혼란을 더욱 심화시키고 있었다. 나아가 신노동법과 많은 격차를 보이고 있는 현실에 맞서 자신들의 합법적인 이익을 찾고자 하는 노동자들은 점점 증가하면서 기업과 노동자들의 분쟁 역시 점점 심각한 양상으로¹⁷¹⁾ 나타났다.

나) ‘民工荒’ 심화

신노동법은 과거 신발, 섬유, 장난감 산업 등 노동집약적 산업구조에서 전기·전자, 기계장비, 자동차 제조, 석유화학 등을 위주로 하는 구조로의 산업구조조정을 야기했다. 동시에 이는 일반 노동자 외에도 기업 및 공장의 운영에 핵심적인 역할을 하는 고급 기술력을 갖춘 인력과 관리 인력의 수요의 증대로 이어진다. 이로 인한 소프트웨어, 기계, 전자전기, 화학공업 등의 기술 엔지니어 부족은 이직률 증가로 이어져 고급 기술 인력에 대한 구인난이 지속적으로 발생되게 되었다. 열악한 노동환경 등에도 불구하고 과거의 비교적 높은 급여수준은 노동력을 끌어들이는 유인책으로 활용돼 왔으나, 내륙과의 급여수준 차이가 급격히 줄어들면서¹⁷²⁾ 민공(民工)들은 가족과 떨어진 곳에서 긴 초과근무 시간과 높은 노동 강도를 감내해야 하는 주강삼각주로의 이동 수요가 점차 감소한 것이다.

다. 위안화 강세

2005년 고정환율제 폐지 이후 2006년 5월 달러당 8위안을 돌파한지 얼마 못 돼서,

171) 주강삼각주 주재 홍콩기업에서 중국 노동자 대표 몇 명이 10년간 장기 근무한 노동자 100명의 확인서를 들고 와, 신노동법에 따라 장기계약을 요구하며 시위를 벌이기에 이른다.

172) 주강삼각주 지역의 평균 임금은 현재 1160위안에 이르러 야근수당 등 제 수당을 합칠 경우 약 1300위안 정도인데, 중부내륙 도시인 청두(城都) 지역의 월평균임금은 1000-1200위안이었다.

2008년 4월 달러당 6위안대에 진입한다. 이는 2007년 6.9%의 절상률에 이어 올해는 더 빠른 속도로 절상된 것으로 년 연말에는 달러당 6.5 위안까지 접근하기에 이른다. 이런 빠른 절상 속도는 주강삼각주에서 공장을 운영하고 있는 6만여 개 홍콩기업들의 경영 위기를 가속화시키는 데 특히 방직물·완구·전자부품·액세서리와 같은 가공무역수출 중심의 기업이 52%에 해당됐으며 위안화 절상에 따른 영업이익 감소로 이들의 채산성은 점점 더 악화되고¹⁷³⁾ 있었다.

(3) 홍콩-중국 간 경제협력을 강화를 위한 개혁추진

광둥성의 7만 여개의 가공무역기업 중 약 4만 3000개의 가공무역기업들이 2007년 하반기부터 중국 가공무역기업들은 가공무역금지 강화, 위안화 급 절상, 원자재 가격 상승, 신노동법 시행 등으로 곤경에 처해 있음이 확인되었다. 이는 당시 광둥성 가공무역 수출입의 63.3%, 전 중국 가공무역 수출입의 40.9%를 차지하던 가공무역 산업에서 주로 수출 의존적이고, 노동집약적인 가공무역기업에 직접적인 영향을 주었으며 대표적으로 신발, 섬유, 완구, 액세서리, 전자부품 등과 같은 기업들의 이윤 감소를 초래했다. 나아가 중국 경제 체질 개선과 환경문제 해결을 위해 감행한 가공무역 축소정책이 광둥성의 GDP를 감소시키고 홍콩 가공무역기업의 쇠퇴를 초래시킨 데 기하고 있었다. 또한 해외기업 특히 홍콩 기업들의 대주강삼각주 직접 투자액의 감소가 주강삼각주의 위기 고조에 큰 영향을 미친 것으로 분석되면서 광둥성 정부는 내부 인프라를 활용하여 경제력을 강화하고 홍콩을 중심으로 한 주변 지역과 협업하여 경제 발전을 도모할 필요성이 제기되었다. 이에 따라 중국과 홍콩 정부는 광둥성 지역의 인프라 개발과 사회복지 향상을 위한 대대적 프로젝트를 추진하기 시작했다.

2) 해운 및 선박산업 인프라 개선을 통한 새로운 통합도시 구축

이에 중앙 정부는 중국 경제 발전을 위해 수출의 중추적 역할을 담당하던 광둥성 지역의 가공무역을 다시 지지하게 됐으며, 아울러 주강삼각주 지역의 인프라 개선을 통한 새로운 통합도시 구축을 위해 2008년 12월 19일 주강삼각주 지역 개혁발전 법규 요강을 승인하였다. 이 법규 요강은 2년 간 수십 명의 홍콩 및 중국 전문가에 의해 추진되었으며 약 1400만 홍콩달러가 소요되었다. ‘주강삼각주 지역 개혁발전 법규 요강’은 주강삼각주 지역 6개 도시를 통틀어 최대 통합경제권을 건설하는 것을 목표로 선박 등 선진 제조업 기지 구축 가속화, 해운산업을 중심으로 한 긴밀한 교통망 구축, 황금삼각주 관광지 건설 등을 그 내용으로 하고 있다.

173) 광둥성 외경 무역청의 2008년 연구 조사에 따르면 위안화의 지속적인 평가절상으로 2008년 5월까지 일반무역의 수출 성장속도는 작년 동기대비 25.9% 감소했고, 세관 통계에 따르면 상반기 광둥성의 수출입은 총 3245억 달러로 13.3%의 성장을 기록했으나 2007년 동기 22.7%와 비교했을 때는 9.4% 감소한 수치를 나타냈다.

‘주강삼각주 지역 개혁발전 법규 요강’은 세부내용으로 홍콩과 마카오를 적극 활용하여 최신 장비, 자동차, 철강, 석유화학, 선박 분야(세계 자동차 제조기지 및 항공기 제조 산업 기지)에서의 선진 제조업 발전을 가속화시키기 위해 고급 신기술 산업 발전(전자 정보, 생물, 신 재료, 환경보전, 신에너지, 해양 등)에 중점을 두고 있다. 특히 광저우 과학도시(북구)와 선진 고급과학 신기술 산업지대 등 고급 신기술 산업지역의 건설을 강화하여 2020년까지 고급기술 제조 산업을 30% 향상시킨다는 목표를 설정함과 동시에 광둥성을 ‘조립’지역이 아닌 ‘제조’지역으로 변화시키고, 낡고 밀집된 산업단지 이전을 추진하기 위해 상품기술 및 부가가치를 중점적으로 제고하고, OEM(주문자 생산에 의한 제품생산) 및 ODM(제조사 디자인 생산)을 OBM(자체 브랜드 생산)으로 전환하며 자체 생산품의 수출 비중을 증가시키기로 한다. 이를 위해 2020년까지 선진 제조업에서 차지하는 공업의 비중을 50%까지 상승시키기 위해 주강삼각지역의 항만가공무역 기업을 전력 지지하고, 현대적 서비스업 및 선진제조업으로 발전시키는 데 적극적인 투자를 추진하기로 하였다.

3) 홍콩- 중국 간 해운 및 선박산업 발전협력을 위한 교통 인프라 구축

현재 중국 정부는 제도적 통합 외에 홍콩과 대륙 간 인프라 연결을 통한 통합의 발전을 적극적으로 추진하기 시작했다. 이를 위해 미화 100억 달러에 달하는 홍콩-마카오-주하이(港珠澳)를 연결하는 대교를 건설과 주강삼각주의 중소도시들 및 북부 중국의 대도시들과 홍콩을 연결하는 고속철과 고속도로를 건설하는 사업도 함께 추진되었다.

이를 통한 궁극적 목표는 6개 도시(홍콩, 마카오, 주하이, 포산, 광저우, 선전)를 통합하여 각 지역의 장점만을 통합한 메트로 폴리스를 구축에 있다. 항주오대교(홍콩과 대서산, 주하이의 공복(지명), 마카오를 관통하는 다리)와 광선(廣) 深)고속철도 건설(광저우, 선전의 푸티엔, 홍콩의 서구룡을 관통. 광저우와 선전 구간은 2011년에 완공, 홍콩 구간은 2014년에 개통 예정), 선전과 홍콩의 동부도로 건설(선전과 홍콩의 동부를 관통하며, 도로는 선전에 진입한 후 마카오 동부의 도로와 만남), 중산-선전-주하이 교차로 건설(두 개의 시를 관통하는 철도와 도로가 결합되는 통로), 연해고속철도(선전-하문 구간 편도 세 시간 거리. 철도는 하문의 끝까지 이르며 연해의 동부에서 만나고 상하이까지 연결) 등이 이를 위한 토대사업으로, 이러한 인프라 사업들은 남중국에서의 주요 물류센터로서 홍콩의 입지의 강화뿐만 아니라 일자리 창출에도 기여할 것으로 기대하고 있다.

4. 중국-홍콩 협력추진의 구체화

1) ‘광둥-홍콩 협력 기본협약’

(1) 광둥-홍콩 협력 기본협정의 체결

광둥성과 홍콩 정부는 ‘주강삼각주지역 개혁발전법규요강’과 CEPA를 효과적으로 시행하기 위하여, 2010년 서비스업을 비롯한 6개 분야에서 광둥지역과 홍콩과의 경제협력을 구체화한 ‘광둥-홍콩 협력 기본협정’을 체결하였다. 이어 광둥과 홍콩 당국은 본 협정을 국가의 12·5계획(12번째 정부 5개년 계획, 2011년에서 2015년)에 포함시키기 위해 정부에 협력계획안을 제출한다.

[표 II-27] 광둥-홍콩 협력 기본협정의 주요내용

| 분 야 | 협 의 내 용 |
|---------|--|
| 기본 인프라 | 홍콩-주하이-마카오 대교 건설, 광저우-선전-홍콩 고속철도 건설, 리엔탕·상위엔 항구사업 등 신속한 완공 |
| | 홍콩-선전 공항 연결선 건설을 신속히 추진 |
| | 구역 내 공항 및 항구의 주요업무를 분리해 무질서한 경쟁을 방지 |
| 현대 서비스업 | CEPA에 따라 다양한 서비스업 발전 및 광둥 서비스업 시범 사업 지속 |
| | 선전 앞바다를 현대 서비스업 협력구로 건설 및 발전 |
| 제조업 | 광둥 및 홍콩 기업의 제조산업 고도화 |
| | 주강삼각주 제조업은 홍콩의 디자인을 적극 채용해 상품 품질 향상 도모 |
| 과학기술 | 광둥-홍콩-마카오 과학산업 협력구, 선전-홍콩 개발구, 광저우-홍콩·주하이-마카오·동관-홍콩 개발구 협력을 기초로 해 광둥-홍콩-마카오의 연합개발구를 발전시킬 것 |
| 환경 | ‘녹색 주강삼각주 우수생활권’의 건설을 추진하며 주강삼각주지역 공기개선 및 오염 물질배출 감소방안을 꾸준히 논의할 것 |
| 교육 | 고등교육을 위주로 한 뤼마주지역과의 공동계획을 통해 고등과학연구 개발 발전연구보조 |
| | 홍콩의 대학교 분교를 광둥지역에 설립 |

이는 1998년 광둥성 정부와 홍콩정부가 광둥-홍콩 협력회의를 가진 이후 국무원 인준을 얻은 첫 협정서로 광둥-홍콩 협력의 구체적 방안을 논의한 것으로 국무원의 ‘주강삼각주 개혁발전계획 개요’를 구체적으로 추진하기 위한 세부적 협의라 할 수 있다. [표 III-2] 나아가 중국과 홍콩정부가 협력해 만든 계획이고 도시별 역할을 양측이 동시에 인정했다는 점에서 의의가 크다 할 수 있으며 이를 통해 홍콩과 주강삼각주 지역 모두 새로운 개혁을 도모할 수 있는 토대로 마련할 수 있게 되었다.¹⁷⁴⁾

(2) 광둥·홍콩 협력 기본협정의 성격

가. 완성형이 아닌 ‘발전형 협의’

174) 양평섭 외, 앞의 글, 120-126면.

또한 구체적인 협력 사항을 분야별로 명시한 <광둥·홍콩 협력 기본협약> 2012년 중점업무 안배(이하, 기본협약의 중점업무)를 매년 발표하고 해당 협력을 추진하고 있다. 광둥과 홍콩은 2010년‘기본협약’체결 이후 2010-12년 동안 매년 당해 연도 중점업무를 분야별로 구체화하여 발표하고, 이에 근거하여 협력을 추진하고 있다. 기본협약의 중점업무’는 광둥성과 홍콩 정부가‘기본협약’에 제시된 9개 분야의 각 세부 항목별 협력사항에 대해 매년 협의·조정한 후 체결 과정을 거쳐 결정된다. 기본협약의 중점업무’의 분야별 협력내용을 살펴보면, 매년 세부 협력사항이 구체화되고 그 범위가 확대되고 있다.¹⁷⁵⁾

나. 중국 최초의 성(省)정부와 특별행정구 간 협력문건

중국 중앙정부의 승인 하에 추진되는‘기본협약’는 중국 최초의 성(省)정부와 특별행정구 간 협력문건으로, 경제·문화·사회·환경 등 분야를 협력대상으로 하고 있다. 또한 홍콩의 금융 우위를 인정하고 광둥과 홍콩의 금융협력을 명확히 제시한 최초의 협약으로서, 양측의 협력 수준을 한 단계 제고시키고‘일국양제(一國兩制)’를 실현하는 발전된 방식이다.¹⁷⁶⁾

(3) 광둥·홍콩 협력 기본협약의 주요내용

가. 광둥-홍콩 간 협력 원칙 및 중점분야 규정

광둥과 홍콩은‘기본협약’를 통해 세계적인 경제권, 금융협력 지역, 선진 제조업과 고급 서비스업 기지, 현대적인 유통경제권, 대주삼각 우수 생활권역, 세계적 도시군 등을 공동으로 구축하는 것을 목표로 하고 있다. 또한 이를 위해 우위 보완과 상호이익, 평등한 협상과 상호개방, 우선 실험과 중점분야 타결, 계획 조정과 합리적 협의, 시장 주도와 정부 추진의 5개 협력 원칙을‘기본협약’에 명시 하였다.광둥과 홍콩은‘기본협약’에서 정한 협력 틀에 기반을 두어, 매년 당해 연도에 추진할 구체적인 협력 사항을 분야별로 명시한‘기본협약의 중점업무’에 구체화하여 실질적인 협력을 추진해가고 있다. 광둥과 홍콩은 상호이익, 상호우위 보완, 평등한 협상, 상호개방, 우선 실험 등을 비롯하여 시장이 주도하고 정부가 추진한다는 기본원칙 하에 2020년까지 협력할 분야를‘기본협약’에 포함시켰다.‘기본협약’는 통합인프라 구축, 고급 서비스업, 제조업 및 기술혁신,(도시)생활권 조성, 교육과 인재, 중점 협력구 건설, 지역협력계획, 협력시스템 구축 등의 내용을 중심으로 모두 11장 50조로 구성되어 있다. 이러한 ‘기본협약’의 협력분야를 통해 광둥과 홍콩 간 협력이 경제 분야(서비스

175) 양평섭 외, 위의 글, 117-124면.

176) 양평섭 외, 앞의 글, 120-126면.

업, 제조업 관련, 비즈니스 환경 및 중점 협력구 조성 등)뿐만 아니라 인프라 구축, 사회보장(의료, 교육 등), 도시생활환경 조성, 인재교류 활성화 등 그 범위가 사회, 문화, 민생 분야로 확대되고 있음을 알 수 있다. 특히 금융, 의료, 교육, 교통, 통관, 제조업 및 기술혁신, 환경보호, 지역협력 등 영역에서 개방과 협력 수준이 제고되었다.¹⁷⁷⁾

나. 금융 및 의료 서비스 분야 포함

우선 금융 분야에서는 홍콩의 금융시스템을 중심으로 광저우와 선전등 주상삼각주 도시의 금융자원 및 서비스를 활용하여 더 넓은 시장과 경쟁력을 갖춘 금융협력 지역을 조성할 것을 명시함으로써, 최초로 홍콩과 주 삼각지역의 금융협력 중점분야와 분업관계를 명확히 하였다. 또한 중국의 역외 위안화 무역결제 실험 지역, 은행 및 기업의 범위를 확대하기 위하여, 홍콩에서 위안화 무역과 융자 업무를 점차 확대하여 중국의 금융개방과 금융안보 전략을 추진하고 위안화 국제화의 발전경로를 모색하고자 하였다.

의료서비스 분야에서는 합자병원 혹은 중 의약 의료보건기구 설립을 지지하고, HKSS의 광둥성 내 외래진료소 설립을 허용하며 독자병원 설립 가능성을 모색하는 것을 주요 내용으로 하고 있다. 이로써 홍콩의 의료업계는 더 넓은 시장을 확보할 수 있고, 광둥성은 홍콩의 발전된 의료관리 경험과 기술, 관련 인재를 흡수할 수 있다. 교육 분야에서는 양측의 고등교육기관 간 협력과 홍콩 고등교육기관의 광둥성 내 대학설립 및 경영방안에 대한 협력내용이 제시되어 있다. 더불어 직업훈련 분야의 협력을 강화하고, '1회 시험 응시/3개 자격증 취득(一試三證)'모델의 실현가능성을 연구하는 내용이 포함되어 있다. 전문자격증 상호인정은 광둥성 기술 인력의 국제화 수준을 제고시키고, 국제적으로 통용되는 직업능력을 갖춘 고급 인재풀을 공동으로 육성하는 데 도움이 되어 양측의 산업고도화를 촉진시킬 수 있다.¹⁷⁸⁾

다. 세계적인 제조업 기지의 구축

제조업과 서비스업 분야 협력에 있어 양측은 홍콩의 서비스업과 광둥의 제조업 우위를 고려하여 홍콩의 서비스업 고도화 촉진 및 광둥의 (생산자) 서비스업과 제조업 공동발전 등 새로운 산업협력 단계를 함께 개척하는 것을 목표로 하고 있다. 금융, 관광, 물류, 전시, 전문 서비스, 서비스 아웃소싱, 문화·창조 및 공업설계 등 서비스 분야의 협력은 홍콩의 서비스 시장 확대와 금융 분야 지위 공고화에 유리하다. 광둥 역시 국제금융 중심지인 홍콩식의 서비스 시스템을 갖추는 데 유리하다. 또한 광둥은 '자주혁신(自主創新)'을 핵심으로 하는 제조업 협력모델을 개발하고 홍

177) 양평섭 외, 위의 논문, 120-126면.

178) 양평섭 외, 앞의 논문, 120-126면.

콩계 가공무역 기업의 고도화 촉진, 시장 확대, 국제적 경쟁력 보유 기업과 브랜드 육성 등을 통해 핵심 경쟁력을 갖춘 세계적인 제조업기지를 구축할 계획이다.¹⁷⁹⁾

(4) 해운 및 선박분야를 중심으로 한 교통인프라 구축과 비즈니스 도시 건설

가. 해운 및 선박분야 발전을 위한 관련 서비스 간소화

특히 해운 및 선박분야와 관련하여 교통 인프라 분야에서는 大주장삼각주 지역의 5대 공항, 3대 항구 및 중소형 항구의 지위가 최초로 명확히 제시되었다. 이에 광저우, 선전, 주하이, 홍콩 및 마카오 5대 공항 연석회의 시스템 완비와 항구 협력 교류시스템 구축을 추진할 계획이다. 통관 분야에서는 셀프(自助式) 통관을 확대하고, 양측의 독립 관세지역 지위에 영향을 주지 않는 범위에서 화물의 ‘단일창구’ 통관과 차량의원스톱 전자통관의 가능성을 모색하고자 한다. 또한 해관검사 결과를 상호인증하고 해관 자료형식과 데이터 모형 통일 등을 제시하였다. 이는 ‘사람, 화물, 차량’의 편리한 통관을 실현하여 통관 효율을 제고하고 기업 및 지역의 비즈니스 코스트를 절감하고자 하는 것이다. 지역협력 분야에서는 지역협력계획을 함께 편성하도록 하여 환경, 생활편의, 문화적 융합 등 사회적인 협력수준을 제고하고 전체적인 지역협조 발전을 더욱 강화하였다. 이를 통해 광둥과 홍콩의 융합발전과 이 지역의 국제적 경쟁력 강화를 도모하고자 하였으며, 우수생활권 계획 및 통합인프라 구축 등의 방법으로 이를 구체화하였다.¹⁸⁰⁾

나. ‘1시간 생활권’의 조성

이러한 내용들을 중심으로 ‘기본협약’의 가장 중점적인 협력 분야는 통합인프라 구축, 고급 서비스업 및 선진 제조업, 국제화된 비즈니스 환경, 우수한 도시생활권(優質生活圈) 조성, 중점 협력구(重點合作區) 건설 다섯 가지를 꼽을 수 있다. 통합인프라 구축은 ‘기본협약’의 제 1순위 협력 분야로, 중합교통시스템·정보네트워크·수리(水利)·전력망 및 에너지망 등 인프라 건설에 대해 공동 협의하여 육로·해로(海路)·공로(空路)를 연결하고 편리한 ‘1시간 생활권’을 조성함으로써 양측 관계를 보다 긴밀하게 하는 동시에, 양측의 생산 및 생활환경 수준 등을 향상시켜 국제적 경쟁력을 강화시키는 것이 목적이다. 실례로 광둥은 홍콩의 장기적인 발전기반 마련을 위해, 홍콩에 매년 11억 m³의 용수를 공급하기로 하였다.¹⁸¹⁾

다. 교통인프라 구축을 통한 국제화된 비즈니스 환경조성

179) 위의 논문, 120-126면.

180) 양평섭 외, 앞의 논문, 120-126면.

181) 양평섭 외, 위의 논문, 120-126면.

국제화된 비즈니스 환경 구축을 위해, '기본협약'은 비즈니스 환경을 제고할 수 있는 일련의 정책조치를 제시하였으며, 이는 양측의 협력이 소프트웨어 환경을 구축하는 단계에 진입했음을 시사한다. 주로 통관, 왕래, 검역, 전자상거래, 기술표준, 지식재산권 보호, 법률업무 협력, 무역투자 촉진 등의 환경을 개선할 계획이다. 통관의 전산화, 정보화, 규범화를 촉진하여 편리한 통관업무 환경을 조성하고, 양측 모두 중소기업이 많다는 특징에 기반하여 전자상거래 시스템 및 전자무역서비스 플랫폼을 공동으로 구축할 예정이다. 또한 기술표준 교류를 강화하고 양측의 상품설계, 공업제조, 산업규범 등 생산자 서비스 각 단계의 기술 장벽을 완화시킬 방침이다. 지식재산권 보호시스템을 정비하고, 법률 위반 행위에 강하게 대응하는 등 법률업무에 대한 협조 강화 및 법적 투명성 제고 등을 추진한다.¹⁸²⁾

라. 공공서비스 확대

또한 우수한 생활권조성을 위해 환경보호와 사회공공서비스 2개 분야를 중심으로 살기 좋은 자연 및 사회 환경을 조성하여 대주장삼각주지역에 우수 생활권역을 구축하고자 한다. 생태환경보호 분야에서는 대기, 수자원, 산림, 해양 환경, 환경보호 산업 등에 대한 정책을 공동 추진하여 '물, 공기, 숲, 바다'의 입체적인 생태 시스템 조성이 주요 내용이다. 공공서비스 분야에서는 의료, 위생, 문화, 체육, 사회보장 등의 발전, 치안관리 강화 및 응급시스템 완비를 통해 '의·식·주·행(行: 교통)'의 공공서비스 체계 마련이 제시되어 있다. 이러한 협력 목표는 대주장삼각주 지역의 종합경쟁력 강화 및 광둥성 거주 홍콩시민의 생활 편의를 도모하는데 있다.¹⁸³⁾

2) CEPA 보충안

중국-홍콩 간 CEPA는 2003년 6월에 체결되었고, 매년 1회씩 8차례에 걸쳐 보충협정을 체결해왔다. 중국-홍콩 간 FTA 격인 협정인 CEPA(Closer Economic Partnership Arrangement)는 중국-홍콩 간 교역 시 무관세 혜택, 서비스시장 우선 개방 등이 골자로 상품, 서비스, 무역 투자 3가지를 다루며 상품은 CEPA 3차 협정으로 2006년부터 모든 홍콩산 제품(단 CEPA의 원산지 리스트에 포함된 1739개 제품에 한함)에 무관세를 적용해왔다.¹⁸⁴⁾ 이를 통해 국제금융·무역·물류의 중심지로 홍콩의 지위를 견고히 하며 마카오는 세계 여행의 중심지로 성장했다.¹⁸⁵⁾ 이를 홍콩

182) 양평섭 외, 앞의 논문, 120-126면.

183) 양평섭 외, 앞의 논문, 120-126면.

184) [KOTRA] "CEPA를 통한 중국 서비스산업 진출기회 엿보기(I)", 2013년 11월 8일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=5008010&BBS_ID=10<방문:2013년 11월 8일>.

185) [KOTRA] "중국-홍콩 CEPA 제10차 보충협정 체결(CEPA X)", 2013년 9월 17일자, h

-주강삼각주로 확대시키기 위해 금융·전시·물류·정보·과학기술·무역·아웃소싱·문화·경제·여행의 10가지 분야의 서비스 산업 발전을 위해 심도 있게 협력하고, 은행·유가증권·보험·평가·회의·법률·교육·의료사업 자격 허가를 용이하게 해 CEPA 수혜 범위 확대안이 10년 간 지속적으로 추진되어 온 것이다. 이처럼 매년 보충협정을 체결하는 것은 다른 FTA에서는 나타나지 않는 중국-홍콩 CEPA만의 특징이라고 할 수 있다.¹⁸⁶⁾

[표 II-28] 중국-홍콩 CEPA 협정 체결과정

| 분 류 | | | 협 정 내 용 |
|---------|-----------|-------------|--|
| 차 수 | 협정명 | 체결 및 발효 | |
| | CEPA | 2003. 6 체결 | 경영자문, 회의 및 전시, 광고, 회계, 건설 및 부동산, 의료 및 치과, 유통, 물류, 화물취급 중개업, 저장 및 보관, 운송, 여행, 시청각, 법률, 은행, 증권, 보험 및 부가가치, 통신서비스 18개 분야 개방 |
| | | 2004. 1 발효 | |
| 보충안 제1차 | CEPA I | 2004. 10 체결 | 항공 서비스, 문화 오락, IT, 직업소개업, 직업중개업, 특허중개, 상표중개, 전문자격시험, 개인자영업 9개 분야 추가 개방, CEPA I 까지 총 27개 서비스업 개방 |
| | | 2005. 1 발효 | |
| 제2차 | CEPA II | 2005. 10 체결 | 법률, 회계, 시청각, 건설, 유통, 은행, 증권, 여행, 운송 확대 개방, 개인자영업 10개 분야 확대 개방 |
| | | 2006. 1 발효 | |
| 제3차 | CEPA III | 2006. 6 체결 | 법률, 건설, IT, 컨벤션 및 전시, 시청각, 유통, 여행, 항공운송, 육상운송 및 개인자영업 등 확대 개방 |
| | | 2007. 1 발효 | |
| 제4차 | CEPA IV | 2007. 6 체결 | 28개 서비스 분야: 기존 개방 분야 17개, 신개방서비스업 개방 |
| | | 2008. 1 발효 | |
| 제5차 | CEPA V | 2008. 7 체결 | 총 17개 서비스 분야: 기존 개방 분야 15개, 신개방 분야 2개, CEPA V까지 총 40개 서비스업 개방 |
| | | 2009. 1 발효 | |
| 제6차 | CEPA VI | 2009. 5 체결 | 총 20개 서비스 분야: 기존 개방 분야 18개, 신개방 분야 2개, CEPA VI까지 총 42개 서비스업 개방 |
| | | 2009. 10 발효 | |
| 제7차 | CEPA VII | 2010. 5 체결 | 총 14개 서비스 분야: 기존 개방 분야 12개, 신개방 분야 2개, CEPA VII까지 총 44개 서비스업 개방 |
| | | 2011. 1 발효 | |
| 제8차 | CEPA VIII | 2011. 12 체결 | 총 16개 분야: 기존 개방분야 13개, 신개방 분야 3개, CEPA VIII까지 총 47개 서비스업 개방 |
| | | 2012. 4 발효 | |

http://koch-amhk.org/xe/index.php?document_srl=25591&mid=kotra <방문: 2013년 10월 8일>.

186) 양평섭 외, 위의 논문, 72면 참조.

| | | | |
|------|---------|------------|---|
| 제9차 | CEPA IX | 2012. 6 체결 | 총 21개 분야: 기존 개방 분야 20개, 신 개방 분야 1개, CEPA IX까지 총 48개 서비스업 개방 |
| | | 2013. 1 발효 | |
| 제10차 | CEPA X | 2013. 8 체결 | 총 17개 분야: 기존 개방 분야 15개, 신 개방 분야 2개, CEPA X까지 총 65개 서비스업 개방 |
| | | 2014. 1 발효 | |

출처: KOTRA(2012) 재작방 분야 11개 CEPA IV까지 총 38개 서성.

중-홍콩 CEPA의 상품무역 관세철폐는 CEPA III에서 완결되어 모든 홍콩산 상품에 대해 무관세가 실현되었고, 그 이후 보충협정에서는 서비스 부문과 무역투자 원활화 조치에 대한 개방이 주로 다루어져왔다. 2013년 8월 29일 제10차 보충협정(CEPA X)에서는 65건의 서비스무역 개방조치와 금융협력 및 투자 편의확대 관련 8개 조치가 포함돼 있으며 그 효력은 2014년 1월 1일부로 발효될 예정이다. 특히 이번 보충협정에서는 기존에 개방한 서비스 영역(법률, 회계, 금융 등)의 확대 개방과 복제·인쇄업(duplicating services), 장례서비스 등의 신개방 영역을 2개 포함되었으며, 운송 및 서비스산업과 금융협력을 강화하고 있다.

(2) 운송을 중심으로 서비스산업 및 금융분야 협력 강화

가. 서비스산업 확대 개방

먼저 법률분야에서 홍콩 로펌과 광둥성 로펌 간의 협력을 통해 중국 법률서비스 시장 진출이 가능해졌고 홍콩계 로펌으로 변호사를 파견해 중국 내 법률 컨설팅 업무를 할 수 있도록 하였다. 또한 운송 및 수송과 관련하여 항만시설, 항만화물 처리, 컨테이너 야드 등을 건설하려는 경우 설립기준은 중국 본토의 허가기준과 동일하게 적용됨. 또한, 광둥성 내 해운 관련 서비스 및 관련 시설제공 서비스업의 허가 절차도 간소화도록 했다. 나아가 절차상 광둥성을 시범지역으로 홍콩의 검역기관이 진출할 수 있으며 연구기관과의 공동 진출도 가능해짐. 또한, 기술테스트 결과가 중국 당국의 승인을 얻을 경우 중국의 검역기관과도 협력이 가능하도록 하여 운송의 간소화를 추진하였다.¹⁸⁷⁾

그 밖에 새로 포함된 신규 서비스업으로는 인쇄·장례업·영화·배급·통신 분야로 인쇄·출판 시 중국 내에서 합작투자를 기반으로 한 인쇄, 출판 회사 설립이 가능해지며(단, 중국 투자자가 지배적 지위에 있어야 함) 홍콩 도서에 대한 수입 심사가 간소해졌다. 독자 및 합작투자 방식으로 화장장 운영을 제외한 납골묘 운영 등의 장례서비스를 제공할 수 있도록 하였으며, 관련 당국의 허가 및 영화 내 중국어 자막 삽입을 전제로 중국·홍콩 공동 제작 영화가 중국 본토에서 배급 및 상영할 수 있게

187) [KOTRA] “중국-홍콩 CEPA 제10차 보충협정 체결(CEPA X)”, 2013년 9월 17일자, 앞의 글.

되었다. 또한 합작투자 형태를 통해 중국 시장에서 온라인 데이터처리 및 결제업무를 허용(단, 홍콩의 합작투자비율은 최대 55%)하는 내용을 보충안에 포함시켰다.

나. 금융협력의 확대

홍콩계 은행 및 증권회사의 중국진출 확대를 위해 위안화 비즈니스에 대한 승인을 받은 후 중국에서의 은행영업을 영위할 수 있으며 중국 내에 있는 홍콩 기업 자회사에까지 금융서비스를 제공할 수 있게 되었다. 또한 중국 본토에서 설립 요구조건을 충족시킨 홍콩계 펀드회사는 합작투자방식으로 중국 시장에 진출할 수 있으며 이때의 홍콩 회사의 지분은 50%를 초과할 수 있으며, 이때 중국의 설립기준을 충족한 홍콩계 증권회사는 홍콩의 지분을 51%까지 허용된다. 또한 펀드상품 상호인정 및 연구가 인정되면서 본 보충협정 하, 홍콩과 중국의 펀드상품을 상호인정 및 교차 판매 방안에 대해 연구할 수 있게 되었다. 나아가 중국 내 교통사고 책임보험 시장이 개방되어 요건을 갖춘 홍콩 보험업자에 대해서 중국에서의 교통사고 강제책임보험 업무를 영위할 수 있도록 하며 홍콩 보험업자 관련 신청에 대해서는 관련 법규에 따른 편의를 제공하기로 하였다.

3) 중-홍콩 CEPA 광둥성 선행시험 조치

지속적인 금융협력 확대를 통해 지난 제9차 보충협정은 QFII, RQFII 등의 자격완화로 투자유치 및 위안화 거래 활성화 대책 마련, 상품 선물시장 간 협력 강화 등 금융협력 부문이 중요한 이슈였다 할 수 있었다. 하지만 이번 10차 보충협정 타결로 홍콩이 중국의 자산관리시장에 진출하고 지속적인 역외 위안화 비즈니스를 통해 중국이 추진 중인 위안화의 국제화에 기여한다면 중국과 홍콩의 win-win관계는 더 밀접해질 수 있게 되었다. 특히 테스트 마켓으로의 광둥성의 위치가 중요하게 부각되었는데 홍콩과 인접한 광둥성 지역에 우선적인 개방조치를 한 후 성공적으로 평가되면 이후 보충협정에서 지역을 확장하거나 개방 정도를 넓혀가는 방법을 이번에도 사용하여·검역, 해운·운수 서비스, 법률서비스 등 광둥성과의 협력이나 광둥성에 먼저 선행시험적 차원에서 유예조치 되도록 하고 있다.¹⁸⁸⁾

운송 분야와 관련하여 철도운송 시 선전(深圳) 지하철 4호선 건설 운영 및 관리 프로젝트에 독자형태로 참여 허용(VII)한 데 이어 도시간 철도운송사업의 투자, 건설, 운영에 지배지분으로 참여 허용하였다. 그리고 육상운송의 경우 HKSS에 대한 육상화물운송 서비스에 대한 승인권한을 광둥성으로 이양하고 광둥성은 육상화물운송 정류장(창고), 보수 및 운전자 교육 기업 등에 대한 승인권한도 갖게 되었다. 특

188) [KOTRA] “중국-홍콩 CEPA 제10차 보충협정 체결(CEPA X)”, 2013년 9월 17일자, http://koch-amhk.org/xe/index.php?document_srl=25591&mid=kotra<방문: 2013년 10월 8일>.

히 해운 분야에 있어 독자 및 지점을 광둥에 개설할 수 있고, 광둥성과 홍콩·마카오 간 해운선을 위한 대리서비스를 제공할 수 있게 되었다. 또한 화물운수 도급, 선하증권 발행, 운송비 정산, 계약체결 서비스 등의 비즈니스 서비스 제공을 위한 홍콩 선박회사 독자기업 설립을 허용하되, 홍콩과 광둥항을 오가는 중국 등록 선박을 취급하는 회사에 한하도록 제한한다.

IV. 중국-홍콩 간 해운 및 선박분야 협력과 발전 방향

1. 중국-홍콩 간 '통합' 및 '분화'를 통한 협력강화

주강삼각주 지역의 GDP 총량은 1998년 싱가포르를 추월했고 2003년에는 홍콩, 2007년에는 대만을 넘어선 데 이어 홍콩, 마카오 및 광둥성 9개 도시를 아우르는 주강삼각주 지역은 뉴욕 도시권과 도쿄 도시권에 이어 세계 3대 도시권으로 부상했다. 광둥성 주강삼각주와 홍콩 및 마카오 지역은 경제협력을 통해 국제 금융위기 극복에 공동으로 대응하고 국제경쟁력을 강화하며, 새로운 대외개방 모델을 탐색하는 데 유리한 위치를 선점한 것이다. 여기에서 더 나아가 '개요'를 통해 산업구조 고도화와 분업 및 협력체계 등 주강삼각주의 개혁개방을 조속히 추진해 광둥성-홍콩-마카오를 아우르는 주강삼각주 지역을 세계 최고의 핵심경쟁력을 지닌 대도시권으로 육성할 것임을 밝혔다. 이에 따라 중국 국민의 홍콩여행 규제 완화, 시범지역 범위 확대, 중국 본토에 투자한 홍콩계 및 마카오계 기업의 지원 확대, 홍콩과 마카오에 대한 상수도, 전기, 가스, 농부산물 등의 자원 공급되고 있다.

1) 제도 통합

2012년에는 주강삼각주 경제권의 현대 서비스업 비중이 GDP의 53%를 차지한 데 이어 2020년에는 60%에 달할 것으로 예상되면서, 각종 시스템이 유기적으로 작용할 수 있도록 하기 위한 인프라 구축 역시 함께 논의되고 있다. 이와 관련하여 먼저 금융체계와 관련하여 현재 광둥성, 홍콩, 마카오는 각각 독립된 금융체계를 갖고 있으며 세 지역 정부의 관리감독 하에 자금을 유통하고 있다. 이는 자금 흐름의 속도에 영향을 주므로 통일된 금융체계의 필요성이 대두된 상황이다. 또한 현대 서비스업은 주로 변호사, 회계사, 재무사 등 전문가를 통해 이루어지므로 이들의 자격증을 세 지역에서 모두 인정하는 협의가 진행 중이며, 각 지역이 모두 다른 사법관할구와 법률체계를 두고 있어 통일된 법규를 제정하기 어려운 한계적 상황을 극복하기 위해 현대 서비스업의 중재 및 조정시스템의 체계화를 통한 세 지역의 서비스업 협력발전방안이 역시 협의 중인 것으로 알려져 있다. 나아가 홍콩-주강삼각주 협력강화는 지역발전의 강화로 이어지면서 광둥성과 홍콩의 대다수 시민은 홍콩-중국 간 경제협력에 긍정적인 반응을 보이고 있다.

2) 역할의 분화

광둥성 지역의 경제권 통합에 대한 계획이 많았지만, 통합경제권 내에서 각 도시의 역할과 비중에 대한 부분은 불분명했다. 이에 6개 도시를 묶어 통합 경제 도시로 만들기 위해서는 도시별 장점을 살린 효율적 역할 분담 역시 중요한 문제로 대두되기 시작했다. 이에 따라 금융·무역·물류 산업이 발달한 홍콩·선전은 금융과 서비스 영역에, 제조업이 발달한 광저우·포산은 고기술산업에, 엔터테인먼트가 발달한 마카오·주하이선 관광업에 주력하게 되었다. 하지만 여전히 경제 중심지는 홍콩으로, 기타 5개 도시는 국제적 금융센터인 홍콩을 보조하고 여러 산업 분야에서도 협력하는 방향으로 각각의 도시가 긴밀히 연결된 통합 구조 속에서도 점점 지역별 특수성이 강화되고 산업 구조 역시 특화된 독립성을 가질 수 있도록 세분화되었다.

2. 안정적인 홍콩-중국 간 정부주도 협력 추진

1) 광둥·홍콩 협력연석회의제 마련

1997년 홍콩이 중국에 반환된 직후 두 지역은 제조업 분야를 중심으로 한 산업협력을 지속적으로 유지하였으며, 이와 함께 정부 차원의 협력이 시작되었다. 양측의 협력을 위한 대규모 정부간 플랫폼인 ‘광둥·홍콩 협력연석회의(粵港合作聯席會議: 이하, ‘연석회의’)'제도가 마련되었다. 이는 광둥성과 홍콩 간 제도적 통합의 기반이 마련되었음을 의미한다. ‘연석회의’는 1998년부터 매년 개최되고 있으며, 2003년부터 양측의 행정수장(광둥성 성장, 홍콩 행정장관)이 주최하는 회의로 승격되었다.¹⁸⁹⁾ ‘연석회의’는 광둥성과 홍콩의 사회 및 생활 영역이 점진적으로 통합되기 시작한 계기가 되었으며 양측의 협력과 통합 과정에 문제가 생길 경우 이를 조정하는 기능을 하였다.¹⁹⁰⁾

2) 중앙정부의 지지의사 공표

189) 연석회의 하부기관으로 ‘광둥·홍콩 협력 연석회의 연락관공실’을 설립(광둥성 상무 부 성장, 홍콩 정무사 사장이 관리)하고, 특정 주제별로 전담팀을 구성하여 해당 분야의 연구와 실무 등을 책임지도록 하였다. 또한 ‘광둥·홍콩 발전전략 협조팀(粵港發展策略協調小組)’을 설립하여 양측의 광범위한 경제무역 문제를 분야별로 세분화하여 연구 협력을 추진하고 그 결과를 연락관공실을 거쳐 협의, 조정한 후 연석회의에 제출하여 논의하는 구조이다. 이밖에 민간협력을 연구·검토하는 시스템을 마련하여 양측 기업 및 상회 간 상시 연구기구를 설립하고 부정기적으로 각종 세미나, 전시회, 정보교류회 등을 개최하여 정부의방침을 따르면서 양측 경제무역 협력이 다층적이고 전 방위적으로 발전할 수 있는 기반을 마련하였다(양평섭 외, 앞의 논문, 113면).

190) 양평섭 외, 앞의 글, 114면.

2010년 원자바오 총리는 한 해의 국가 주요업무를 발표하는 3월 양회(兩會)(3/3-3/13)에서 정부업무보고 중 광둥-홍콩-마카오 협력을 경제발전구역 중 유일하게 언급하였다. 양회에서 주장삼각주지역 협력문제에 대한 최초의 언급으로 “‘주강삼각주 개혁발전계획 개요’를 진지하게 실천하고 홍콩-주하이-마카오 대교 등 기초인프라 건설과 주하이 형진다오 개발을 적극적으로 추진하며 광둥-홍콩-마카오 협력을 강화하고 밀접한 경제발전관계를 추구해야 한다.”고 발표한 것이다. 이는 정부가 광둥-홍콩-마카오 경제발전을 국가의 중요한 계획으로 채택했으며 추후 관심을 두고 적극적으로 지지할 것을 의미했다.

양회에서의 원자바오 총리 발언은 시장주도의 협력이 아닌 정부주도의 협력이 필요한 시점에서 광둥-홍콩-마카오 지역 협력발전은 각 지역에 있어 절대 놓칠 수 없는 절호의 기회로 인지되기 시작했다. 상하이 및 선전의 부상으로 홍콩은 국제금융 허브로의 장점을 잃어가고 있던 상황에서 홍콩 언론은 양회 이후 연일 주장삼각주와의 협력 강화 문제를 특집으로 다루며, 각계의 다양한 반응을 보도했다. 여기에서 전문가들은 광둥-홍콩의 경제협력만이 홍콩이 경쟁력을 유지하고 발전해 나가는 유일한 길이라고 분석함과 동시에 특히 홍콩에게 주장삼각주 협력 강화는 새로운 발전기회를 모색할 수 있는 반가운 소식이라는 긍정적인 반응을 이끌어냈다. 또한 광둥지역에게는 앞으로도 수많은 외자기업을 끌어들이 계기 즉, 광둥 기업에는 새로운 기회로 앞으로 더욱 긴밀한 협력관계를 통해 공생하는 방향을 모색해야 한다는 공동의 협의가 구축된 것이다.¹⁹¹⁾

3) 제12차 경제개발 5개년 계획(12·5 계획)에 포함

2011년 제정된 제12차 경제개발 5개년 계획(이하, 12·5 계획)은 경제구조를 조정하는 데 결정적인 역할을 하는 것으로 주장삼각주 개혁발전계획을 12·5 계획에 포함시킴으로서 홍콩의 우수한 서비스업과 혁신사업을 내륙으로 전파해 국가산업 고도화에 긍정적 결과를 기대할 수 있게 되었다. 제12차 경제개발 5개년 계획에 따라 홍콩이 국제금융, 무역, 항운중심의 위치를 확립시킨 것이다.¹⁹²⁾ 이에 더해 부총리 리커창은 광둥대표단 심의에 참가해 광둥-홍콩-마카오 협력을 통해 중국 내륙의 경제성장을 이끌 수 있으며 이들 지역의 발전은 국가경제사회의 질적 발전에 크게 공헌할 것이라고 언급하여 협의 구축에 이은 ‘광둥-홍콩 협력 기본협의’의 12·5 계획 포함에 더욱 힘을 실어준다. 개방형 경제의 선두에 있는 광둥성과 홍콩, 마카오의 개혁발전계획 수립이 국가의 전략적 발전의 일환임으로 중앙정부가 지지하고 있

191) [KOTRA] “원자바오, 양회에서 주장삼각주 협력 이례적 언급”, 2013년 3월 29일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=2117132&BBS_ID=10<방문:2013년 10월 9일>.

192) [KOTRA] “홍콩 반환 15주년을 통해 살펴본 CEPA 실시 9년”, 2012년 8월 5일, http://kochem.hk/xs/index.php?document_srl=2648&mid=kotra&page=7<방문:2013년 10월 9일>

음을 밝힌 것이다.

4) ‘범주강삼각주 경제권(PPRD; Pan Pearl River Delta)’의 구성

주강삼각주는 세계의 공장이라 불리는 경제권으로 개혁개방의 전초기지이자 중국 산업혁명의 진원지로 현재 수출의 1/3을 차지할 정도로 세계적 제조업의 기지로 발전했다. 그러나 장강삼각주가 최대의 경쟁 상대로 부상하면서 등장한 것이 바로 중국 경제 전체를 통으로 이끌어가려는 범 주강삼각주 개념이다. 범 주강삼각주 지역은 원래의 주강삼각주 지역을 확대 개념화한 것으로 광둥성, 복건성, 해남성, 사천성, 호남성, 운남성, 귀주성, 강서성, 광서장족자치구 등 9개성(자치구)과 홍콩, 마카오 등 2개 행정특구(9+2)를 포함한 지역이다. 이 지역은 중국 면적의 1/5에 해당하는 면적으로 중국 총GDP의 40% 중국 총인구의 1/3이 속해있다.

[그림 II-2] 범주강삼각주 평면도



출처: 珠江三角洲地区改革发展规划纲要(2008-2020), 2009.

‘범주강삼각주 경제권(PPRD; Pan Pearl River Delta)’은 광둥성을 중심으로 양자강 이남 9개성 및 홍콩·마카오를 하나의 경제권으로 형성하여 상하이를 위시한 장강경제권에 대한 경쟁력을 확보해 이미 발전한 연해지방과 낙후한 내륙지방의 공동 발전을 모색하는 경제전략이라 할 수 있다. 이를 통해 전통산업 구조조정을 ‘산업의 하이테크화 고부가가치화와 1, 2, 3차 산업의 고른 발전’을 통해 진행함과 동시에

외국자본의 선별적인 유치를 통해 낙후된 노동집약형 산업의 구조조정과 금융업·컨설팅업 등 3차 산업의 발전을 도모하고 있다. 또한, 환경친화적·에너지 절약형·하이테크·상장잠재력이 높은 산업과 서비스 산업 발전을 강화하고, 연구개발을 통한 ‘자주창신’을 이룩해 광동제조를 광동창조로 전환하는 것과 함께 궁극적으로 본부경제를 이룩하고자 하고 있다. 이와 함께, 모든 산업의 조화로운 발전을 위해 서비스 산업 육성을 목표로 삼고 있으며, 관광·컨설팅·부동산·유통과 소매 분야 및 금융·물류·전시 호텔 등 산업 발전을 위해 역량의 집중을 그 내용으로 하고 있다.¹⁹³⁾

3. 해운 및 선박산업을 중심으로 한 산업 전환

1) 무역허브중심으로서의 홍콩

원자바오 총리는 2010년 양회에서 홍콩의 금융허브, 운수중심 및 무역허브의 역할을 지지한다고 밝히면서 그 중 운수중심 및 무역허브의 역할이 가장 중요하며 이는 미래 홍콩경제의 출로라고 지적했다. 홍콩은 주강삼각주 지역 내 항구적 위치를 이용한 서비스업의 발전을 부각시켜 홍콩의 경쟁력을 제고 할 수 있게 되었다. 특히 운송서비스센터의 설립, 선박 등록, 분쟁 해결, 물자 조달 및 관리 업무 등을 제공함으로써 새로운 발전방향을 모색할 수 있게 된 것이다. 나아가 주강삼각주 협력강화로 지역 내 자본, 상품, 정보의 이동이 더욱 자유로워져 홍콩 시장으로의 진출은 중국 내륙, 동남아시아로의 진출을 의미했고 홍콩의 무역업과 서비스업의 발달은 해외 기업에게도 큰 매력으로 작용될 수 있었다.

나아가 해운 및 선박분야에 대한 경제협력 및 산업발전을 토대로 주강삼각주지역의 장기적 발전의 모델로 국제금융, 무역, 항운, 물류 등 고부가가치 서비스업으로의 전환을 의미했다. 홍콩, 마카오의 관광자원을 활용한 세계적인 관광 및 레저 허브의 역할이라는 세부적 역할 분담을 원동력삼아 향후 주강삼각주 지역의 전략적 경제구조 조정과 함께 중국의 종합 국력, 국제경쟁력, 국제 리스크 대처능력을 향상시켜 중국이 국제경제 협력과 경쟁 내 역할을 확대하여 홍콩과 마카오의 장기적 번영과 안정을 유지하는데 도움이 될 것으로 분석되고 있다. 이러한 정책 추진은 현재 가시적인 성과로 나타나고 있는데 현재 홍콩물동량의 70%는 광둥성 물량으로 향후 주강삼각주와의 경제통합을 더욱 확대함과 동시에 홍콩의 각종 물류 인프라 역시 보다 신속하고 효율적인 물류시스템으로 구축하기 위한 투자로 이어지고 있다.

2) 홍콩의 역할전환을 위한 지원책으로서의 주강삼각지

193) [KOTRA] “원자바오, 양회서 주강삼각주 협력 이례적 언급”, 2013년 3월 29일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=2117132&BBS_ID=10 <방문: 2013년 10월 9일>.

이 과정에서 주강삼각지 내 개별 지방정부 중 특히 해운 및 선박 분야에 있어 적극적인 투자가 진행되고 있는 곳으로는 선전(深圳)과 주하이(珠海)를 들 수 있다. 먼저 해운 물류산업에서 대두되고 있는 선전(深圳)은 신흥 이주민 도시로, 독특한 지형과 이주민들로 이뤄진 특성 등을 이유로 인해 개방성과 포용성, 창조성을 띤 특징이 있다. 이를 토대로 시 기능, 생태환경, 도시문명이 발달된 도시일 뿐만 아니라 또한 중국 남방지역 하이테크산업의 발전기지로 발전해왔다. 특히 하이테크기술 산업은 이미 선전시 제1위의 성장 동력으로 부상됐고 근 10년 동안의 하이테크기술 산업 생산총액은 연평균 50% 수준으로 성장하였는데 선전시는 과학기술혁신발전을 추진함에 있어서 과학기술산업구 건설에 중점을 두고 각 부분별 기초설비를 건설하고 적극적인 자본유치 등을 통해 빠른 성장을 추진해왔다. 하이테크 기술산업원에 입주한 중국 내 대기업들로는 화웨이(華爲), 중싱(中興), 레노버(lenovo), 창청(長城), TCL 등이 있고 IBM, 필립스, OLYMPUS 등으로 컴퓨터 생산공장은 약 1500개를 초과하고 거의 모든 컴퓨터 부속품을 생산하며 이들의 연간 생산능력은 3000만 대에 달하는 것으로 알려져 있다. 이러한 수출형 사업을 기반으로 선전(深圳)은 해운 물류의 중심지로 변모하기 위한 투자를 적극적으로 추진하고 있다. 이미 이러한 제조기반을 토대로 선전항은 이미 연속 6년간 세계 컨테이너항 4위를 차지해 국제무역과 항운네트워크의 주요 항만으로 부상했으며 이를 통한 성장을 보다 적극적으로 확보의 일환으로 원활한 국제항운업을 위해 각 국의 선박회사에 높은 효율의 항만 플랫폼을 제공하고 있다.¹⁹⁴⁾

선박 관련 제조산업에서 두각을 나타내고 있는 주하이(珠海)의 경우 중국의 개혁·개방이후 4대 경제특구 도시 중 하나로서 마카오와의 지리적 인접성이 주요투자요인으로 작용해왔다. 그러나 마카오, 주하이를 중심으로 한 주강삼각삼각주 서부의 경우 발전 속도가 동부에 비해 많이 뒤쳐진 편으로 이는 마카오 도박산업을 제외하고는 기타산업이 전무해 주변지역으로 경제영향력이 매우 미미했기 때문이다. 이에 최근 몇 년간 마카오와 주하이를 중심으로 한 주강삼각주 서부 지역을 중심으로 다양한 산업육성책이 적용되고 있다. 특히 주하이(珠海)는 홍콩, 마카오와의 인접성과 주강삼각주 지역의 관문인 지정학적 위치와 우수한 인프라 등으로 가장 큰 주목을 받고 있으며 주하이 정부는 특히 해운과 관련하여 선박 및 해양장비관련 제조산업을 중심으로 전기·전자, 통신, BT, 의료기기, 항공, 해양장비, 석유화학, 신재생에너지 등 첨단 분야의 투자유치에 주력하며 각 주력분야별로 외국인투자자에게 인센티브를 제공하고 있다. 주하이에는 현재 BP, Canon, Panasonic, Flextronics 등 세계 500대 기업에 속하는 30여개 기업이 58건의 프로젝트 진출해 있으며, 2008년 외국인투자기업의 생산량은 주하이시의 총 산업생산량의 73.15%로 외국인투자기업의

194) [KOTRA] “원자바오, 양회서 주강삼각주 협력 이례적 언급”, 2013년 3월 29일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=2117132&BBS_ID=10<방문:2013년 10월 9일>.

수출 규모는 시 전체의 83%를 차지하고 있다. 나아가 이러한 발전에 홍콩-중앙정부의 지원 또한 더해져 현재 홍콩-주하이-마카오 대교의 개통으로 주하이가 육로로서는 두 특별행정구로 통하는 유일한 도시가 되었다. 주하이 정부는 이를 기회삼아 산업협력을 강화하기 위해 홍콩-주강삼각주는 협력 메카니즘 구축을 면밀히 연구 중에 있는 것으로 알려져 있다.¹⁹⁵⁾

제2절 대만과 중국의 해운 및 선박관련 협력체제 구축 사례

I. 양안 간 교류협력체제의 구축

1. 삼통(三通)과 삼불(三不)

1949년 중화인민공화국 설립 이후 양안 간 교류는 전면적으로 단절된 채 1970년대에 이르기까지 중국과 대만은 대치 상황에 있었다. 양안 무역 자체는 1960년대부터 시작되었으나 실질적인 변화가 이루어진 것은 1978년 중국이 개혁·개방 정책을 추진하면서 부터였다. 1979년 1월 1일 중국은 ‘전국인민대표대회 상무위원회’에서 ‘告台湾同胞書(대만동포에게 고하는 글)’을 통해 대만 정책의 변화와 관련된 구체적인 입장을 표명한다. 이를 통해 중국은 공식적으로 중국의 대(對) 대만 정책이 무력사용에 의한 대만해방에서 평화통일로 전환하였음을 공표하였다. 그리고 이러한 평화통일을 이룩하기 위한 원칙 및 방향으로 일국양제의 통일방안과 통상(通商)·통우(通郵)·통항(通航)의 삼통(三通), 경제·문화·과학기술·체육의 네 방면 교류를 의미하는 사류(四流) 정책을 제시했다.

이 중에서도 특히 삼통(三通)이라 일컫는 통우(通郵), 통상(通商), 통항(通航)은 양안관계에 있어 새로운 교류와 협력의 장을 여는 핵심적 요소로 작용했다. 그러나 중국의 적극적인 정책 변화에도 불구하고 대만은 삼민주의 통일정책과 “접촉하지 않고, 대화하지 않고, 타협하지 않는다(不接觸, 不談判, 不妥協)”는 ‘삼불(三不)정책’을 고수함으로써¹⁹⁶⁾ 이 시기에는 실질적인 교류가 거의 일어나지 않았다.

2. 경제위기에 따른 대만의 태도변화

1985년 대만정부는 ‘대륙교역삼원칙(大陸交易三原則)’을 발표하며 중국과의 간접무역을 인정한데 이어, 1987년 11월 중국으로의 친척방문(探親) 허용, 1989년

195) [KOTRA] “원자바오, 양회서 주강삼각주 협력 이례적 언급”, 2013년 3월 29일자, http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=2117132&BBS_ID=10<방문:2013년 10월 9일>.

196) 대만이 양안교류에 대해 소극적 입장을 취했던 이유는, 이를 경제통일 전략으로 간주하여 민간을 통한 정부압박(以民逼官)과 상업을 통한 정치포위(以商圍政)라고 인식했기 때문이다. 양평섭 외, 앞의 글, 43면 참조.

10월에는 중국에 대한 간접무역과 투자 및 기술협력을 허가하는 규정 등을 발표하게 된다. 그때까지 중국에 대한 완강했던 봉쇄정책이 풀어지게 된 것이다. 여기에는 당시 40년 간 국민당이 지속해온 계엄령이 해제되고 민진당의 결정이 허용되고, 경제상황의 악화로 국내 산업과 무역정책의 전환시켜야 한다는 정책적 필요성이 결국 중국본토와의 경제교류가 돌파구로 작용할 수 있을 것이라는 기대가 전제되어 있었다.

II. 해운 및 선박분야의 양안교류협력 동향과 특징

1. ‘대삼통’ 실시 전

1) 정치적 측면: 양안 간 긴장관계의 심화

2000년 3월 18일 제10대 대만 총통선거에서 민진당의 천수이벤(陳水扁)이 총통으로 당선됨으로써 대만에서 처음으로 여·야 간 정권교체가 이루어지게 되었다. 천수이벤 총통은 자신의 재임기간 동안 중국도 대만도 각각 한 나라라는 ‘일변일국(一邊一國)’을 주장하여 대만독립 노선을 견지했고, 이에 따라 중국은 2005년 3월 대만이 실질적으로 독립을 추진하거나 평화적인 통일의 틀을 파괴할 경우 중국 인민해방군이 무력을 사용할 수 있도록 규정한 반(反)국가분열법을 제정하는 등 양안관계는 어느 때보다 정치적 긴장관계가 심화되게 되었다. 한편 2005년 4월에는 국민당의 쑨원(連戰) 주석이 1949년 이후 최초로 정상급 방문을 하여 제2의 국공합작이라고 불리기도 했다. 이때 중국과 대만은 ‘양안평화발전공동로드맵(兩岸和平發展共同遠景)’을 발표함으로써 민진당을 배제한 양자 간 협력에 대한 기틀을 다지게 된다.¹⁹⁷⁾

2) 경제적 측면: 지리적 이점 활용의 한계

대만은 동남아 및 동북아의 중간지역에 위치하여 있으며 세계일주항로와 지역집산항로의 교차점에 놓여있다. 또한 아시아·태평양 지역의 6대 항구와의 평균 항행시간이 가장 짧아 해상교통이 상당히 편리하다. 그러나 대만 측이 폐쇄정책을 실시한 관계로 중국(본토)을 상대로 한 개방정도가 부족해 점차 지역우세를 상실하였다. 특히 민진당(民進黨)이 집권할 때 양안관계는 긴장상태에 처해있었으며 양안의 직항도 실현되지 못했다. 그 결과 대만 항구의 컨테이너 수출량은 지속적으로 감소하였다. 편리한 교통이 발전기초로 되지 못한 상황에서 대만의 해운업은 불경기에 처하게 되었으며, 이에 관련된 도선, 부두하역, 화물운송, 통관, 화물저장, 금융, 보험

197) 위의 논문, 46면 참조.

등 업종들의 발전도 상당히 위축되게 되다.¹⁹⁸⁾

그러나 중국과 대만은 직접무역 규제에도 불구하고, 1993년 중국이 대만의 제2 무역국이 되었고 2002년에는 1위로 올라서게 되었다. 양국 간의 교역관계가 점점 중요해지면서, 대만 역시 1990년대에 중국의 4번째 무역국이 되었다. 이러한 관계는 2001년 중국의 WTO 가입, 중국의 세계 2위 경제대국으로의 부상 등으로 최근 대만의 무역구조는 점차 중국에 의존적으로 변하게 할 수밖에 없었다.¹⁹⁹⁾

2. ‘대삼통’ 실시 후

2008년 마잉주(馬英九) 총통이 취임한 후 양안 관계는 대폭 개선되었으며 “대삼통”이 현실화되면서 중국 내지의 광대한 배후지와 시장을 토대로 대만은 지리적 위치, 편리한 교통, 제조업과 공업이 소유하고 있는 기술 및 경제 자원을 충분히 이용하여 가공·중개업을 발전시키게 된다.²⁰⁰⁾

1) 해운비용 절감을 통한 대만경제위기 극복

(1) 양안 간 해상직항로 개설

‘대삼통’ 실시 후 대만은 중국을 경유하는 미국, 일본의 대형화물선을 유치할 수 있었다. 또한 소형화물선으로 동남아 및 중국(본토)의 여러 항구에 화물을 수송하거나, 혹은 중국(본토)이나 동남아의 수출품을 접수하여 미국, 일본으로 직접 운송할 수 있게 되었다. 그 외에도 “대삼통”을 실시한 후 지나치게 높은 양안 간의 운영비용에 대한 우려가 소실되고 외국인 물류기업이 대만에 대한 투자심리가 증가되었는데, 이는 더욱 많은 외국상인들을 끌어들여 대만에 국제 쇼핑센터를 설립하고 세계적인 발전공간을 확보하는데 상당히 유리한 이점으로 작용하게 된다.

해상직항의 실시는 선박운영비와 물류원가를 대량 절감하였다. 해운에서는 총 117척의 양안소속 선박이 양안간의 직항업무에 종사할 수 있는 허가를 받았는데, 이는 양안의 화물무역이 해운에 대한 수요를 기본상 충족시켰으며 기존 운송비용의 15%~30%에 달했다. 이는 양안 간 항로개통에 따른 시간절약에 따른 연쇄적 효과로 예컨대 직항 전 지룽항에서 샤먼으로 화물을 운송할 때는 홍콩을 경유했던 관계로 약 10일이 소요되었지만 직항을 실시한 후에는 2일정도 밖에 소요되지 않아 운송원가를 대대적으로 절감할 수 있게 되었다. 즉, 매 항차마다 약 2만 달러가 절감된다고 할 경우, 1년에 약 100만 달러에 가까운 원가가 절감될 수 있음을 의미한다.

198) 한국해양수산개발원, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(Ⅲ)』, 2009, 한국해양수산개발원, 83-85면 참조.

199) 양평섭 외, 앞의 논문, 58면 참조.

200) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 83-85면 참조.

양안이 해상직항을 실현한 후 선박회사는 시간을 단축하고 휘발유원가를 절감하게 되었으며 따라서 운영비용을 15~30%정도 절감할 수 있게 되었다. 이는 양안의 경제무역과 교류를 추진할 수 있을 뿐만 아니라 양안 항만도 새로운 발전기회를 맞이하게 되었다.

타이베이항(臺北港)이 이 시기에 양안 항운직항운영대열에 가담한 것은 대만경제의 진흥에 일정한 역할을 할 수 있다. 대만북부의 상품은 물론 신주우(新竹)의 과학기술단지에서 생산되는 하이테크상품들도 타이베이항을 통해 수출할 수 있게 되어 연간 약 40억~70억 대만달러의 운임을 절약할 수 있게 되었으며, 시간도 1~2일 정도 앞당길 수 있어 대만수출상품의 국제적 경쟁력을 높이는데 또한 상당한 도움을 주었다.²⁰¹⁾

(2) 중국의 세제혜택에 따른 해운비용 절감

나아가 중국의 대만에 대한 세제혜택 역시 해운비용을 절감시키는 주요한 요인으로 작용했다. 중국(본토) 측 세관의 통계에 따르면 2009년 1월 중국(본토) 측 무관세혜택을 받은 대만지역 각종 농산품은 총 2,635.5톤인데, 그 가치는 277.7만 달러에 달하고 관세 혜택은 322.9만 위안에 달하였다. 이는 전년 동기 대비각각 177.3%, 80.8%와 90.5%가 증가됐는데, 빠른 상승세를 보이고 있다. 중앙정부가 제정한 대만 농산품에 대한 제로 관세혜택정책을 착실하게 수행하기 위하여 세관은 녹색통관, 사전신고, 예약신고, 담보통관 등 편의조치를 실시하여 대만 농산품의 통관을 위해 효율이 높은 양질의 통관환경을 제공하고 있다.²⁰²⁾

2) 양안무역증대에 따른 해운물동량 증가와 해운관련 SOC 개발

(1) 양안해운직항을 통한 물동량 급증

양안해운직항은 카오슝, 지룽, 타이중항의 컨테이너, 벌크화물 및 잡화의 물동량을 상승시켰다. 전문가의 분석에 의하면 양안이 “대삼통”을 실시한 후 대형선박을 통해 진행되는 화물 운송량은 약 30%정도 증가할 수 있으며, 국제화물 운송량도 10%정도 증가하였다. 이 중 양안 간 화물유통량은 2008년 12월의 1.6만 TEU에서 2009년 3월에는 7.6만 TEU로 증가되었으며, 적하화물은 4.6배로 증가하고 물동량은 100만 TEU가 더 증가한 것으로 확인되고 있다.

(2) 해운물동량 증가에 따른 해운관련 SOC 개발

201) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 83-87면 참조.

202) 한국해양수산개발원, 위의 책, 82면 참조.

양안관계 회복에 따른 양안 해상직항의 왕복운항횟수와 해운물동량의 증가는 해운산업의 발달과 함께 자연스럽게 대만의 항만 및 관련 사회간접시설에 대한 투자와 개발로 이어졌다.

대만 북부지역의 경우 지룽항(基隆港)이 있었지만 근해항로만 한정된 컨테이너선과 적은 물동량 등 배후지역의 한계로 제 역할을 해내지 못하다보니 대만은 해외수출 시 해당 화물을 반드시 남부의 카오슝항에 운송한 후에야 순조롭게 수출할 수 있었다. 이는 수출 상품이 필히 육로를 통해 운송되는 과정을 거쳐야 함을 의미했고 곧바로 상대적으로 많은 시간의 소모와 원가증가의 원인이 되어왔다.²⁰³⁾ 그러나 양안해운직항으로 북부지역의 지룽항(基隆港)을 포함하여 대만의 전 항만시설의 물동량이 급격하게 증가하면서 해운관련 시설에 대한 투자 역시 확대되기 시작했다. 이러한 시설투자는 북부지역 상품을 남부의 카오슝항(高雄港)에 운송하여 수출해야 했던 문제를 해결하였을 뿐만 아니라 북부지역에서 생산되는 수출상품들이 육상운송에서 소모되는 시간과 원가를 절감하게 되어 결과적으로 대만상품의 국제경쟁력을 높이는 요인으로 작용했다.

3) 해운물류중심국가로의 발전 도모

양안교류협력에 따른 해운물동량 증가가 일부 항구만이 아닌 대만전역에 영향을 끼치면서 대만정부는 해운산업의 발전과 함께 이를 통한 거시적 시각의 국가발전을 위한 청사진을 계획할 수 있게 되었다.

대만의 항구 중 양안교류협력의 가장 큰 수혜를 받았다 할 수 있는 곳으로는 먼저 타이베이항을 들 수 있다. 양안교류협력 이후 타이베이항(臺北港)은 해운물류의 중추지로서 세계 수준의 항만으로 성장했다. 타이베이항(臺北港)은 하천이 바다로 흘러드는 입구의 남안에 위치하여 있는데, 지리적 위치가 아주 우월할 뿐만 아니라 해저가 평평하고 수심이 적당하여 대형항구를 건설하기 아주 적합한 환경적 요건을 갖추고 있었다. 여기에 여객운송과 화물운송을 동시에 진행할 수 있다는 이점까지 더해져 급증한 해운물동량을 소화하기 위해 타이베이항의 컨테이너 화물저장센터 확장 등 해운물류 관련 시설에 대한 집중적인 투자가 진행되었다. 나아가 타이베이항(臺北港)이 지리적으로 지룽항이나 카오슝항을 잇는 중심축이 되면서 타이베이항(臺北港)뿐만 아니라 지룽항이나 카오슝항 전역에서의 연계투자와 이에 따른 항만시설의 전반적인 개선으로 이어졌다.

카오슝항의 경우 과거 연간 물동량이 1,000만 TEU에 달하는 세계에서 세 번째로 가는 컨테이너 항구였으나 지속적으로 하강추세에서 벗어나지 못하고 있었다. 그러나 양안해운직항의 실시 후 컨테이너 물동량의 즉각적인 상승으로 현재 카오슝항의 컨테이너 물동량은 세계 랭킹 10위를 고수하고 있다. 이러한 발전양상이 대만정부에 많은 이익을 가져다주게 되자, 카오슝항을 컨테이너중계항에서 물류항만으로의

203) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 83-85면 참조.

구조조정을 추진했다. 나아가 대만당국은 카오승항의 경영구조를 물류항만 중심으로 개편함과 동시에 각 항구를 중국화남 상하이, 선전, 샤먼 등의 항만군과 연계하여²⁰⁴⁾ 해운물류중심국가로 발돋움하기 위한 전폭적 투자 및 개발을 추진하고 있다.

4) 선박이용 중국관광객 증대와 대만경제의 활성화

대만 경제부 통계처의 중-대만 간 무역통계에 따르면, 2011년 대만에서 중국으로의 수출은 911.1억 달러, 수입은 436.1억 달러로 대만이 475.0억 달러의 대중무역 흑자를 기록한 것으로 나타났다. 무역구조를 살펴보면, 대만이 중국에 대해 큰 무역흑자를 기록하는 불균형 구조를 보여주고 있다. 반면 중국 해관총서에 따르면, 대만으로의 수출이 적고 수입은 더 많게 나타나면서 대만과의 집계보다 교역액이 더 크게 집계되었다. 한편, 대만의 전체 수출에서 대중 수출이 차지하는 비중은 2011년 기준으로 29.6%이고, 수입에서 차지하는 비중은 15.5%로 나타났다. 특히 전체 수출에서 대중 수출이 차지하는 비중은 30%대를 유지하며 비교적 높은 편이고, 수입 비중도 꾸준히 증가하는 추세를 나타내고 있다. 이는 대만의 대중국 무역의존도가 지속적으로 심화되고 있는 것을 보여준다.²⁰⁵⁾

또한 대만 교통부서의 통계에 의하면 2008년 12월 양안이 “대삼통”을 본격적으로 실시한 후 2009년 2월말에 이르기까지 양안을 직항한 선박 수가 실시 이전보다 26.4%가 증가되었으며, 2009년의 연간 예상 정박 수는 2008년에 비해 42%증가할 것으로 예측하고 있다. 따라서 관련 산업도 상당히 고무되어 있다. 세계경제가 불황을 겪고 있는 시기에 양안해운의 직항운행은 대만경제에 성장 원동력을 불어넣고 있다. 이러한 양안해운의 운행확대는 대만여행을 목적으로 하는 중국관광객들의 증가 및 중국거주민과 대만주민들의 교류증대와 밀접히 연관되어 있다.

중국(본토) 거주민들의 연간 대만 여행자수는 꾸준한 상승세를 보이고 있는데 2009년에는 50만 명을 기록할 예정이다. 양안의 항공 직항 거리는 거리와 시간을 상당히 단축시켰다. 2009년 2월에 이르기까지 쌍방은 여객운송용 전세기가 4,080편 차 운항되었는데, 연간 여행객은 74만 명에 이르고 여객기의 평균 탑승률도 78.5%에 달했다. 양안간의 우편물 직송업무도 안정적으로 진행되고 있는데, 우정을 통한 전자송금 업무도 시작되었다. 양안간의 식품안전합의가 발효한 후 쌍방은 이미 중개인을 통해 식품안전정보를 여러 차례 교환하였으며, 이는 양안동포의 생명안전과 건강을 보장하는데 적극적인 역할을 하였다. 1년도 안 되는 짧은 기간에 해기회와 해협회간 제도화된 협상 체제가 형성되기 시작하였으며, 양안관계의 평화적인 발전 추세는 지속적으로 증가되고 있다.²⁰⁶⁾

204) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 86-87면 참조.

205) 양평섭 외, 앞의 글, 58-59면 참조.

206) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 82-87면 참조.

Ⅲ. 양안관계 법제정비의 주요 특징

1. 양안관계에 대한 기본원칙과 방향의 제도화

1) 대삼통

“대삼통”이란 해협양안이 직접적인 형식으로 진행되는 “통우(通郵), 통상(通商), 통항(通航)”에 관한 약칭으로서 중국 전국인민대표대회 상무위원회가 1979년 1월 1일 인민일보 “告台湾同胞書(대만동포에게 고함)”에서 최초로 발표하였다. 이어 교통부, 우정부, 경무부, 민항총국 등 부처들도 차례로 담화를 발표하며 언제든지 중국 정부는 대만의 관련부서와 통항, 통우, 통상에 관해 협상할 준비가 되어 있고 양안의 “삼통(三通)”을 위해 모든 편의를 제공할 것임을 밝혔다.²⁰⁷⁾

(1) 통우(通郵)

‘통우(通郵)’에 따라 1979년 상반년 중국(본토) 측이 먼저 대만을 상대로 보통우편 업무를 시작하였으며, 1993년 4월부터는 중국(본토)해 협회와 대만 해기회가 체결한 “양안 등기우편 조화 및 보상사항에 관한 협의”의 관련규정에 따라 양안 쌍방은 상대방을 상대로 등기우편업무를 시작되었다.

(2) 통상(通商)

‘통상(通商)’은 1994년 1월, 중국(본토)측은 “대만지구소액무역에 관한 관리방법”을 발표하고 대만거주민이나 대만무역을 하는 중국(본토) 측 소규모 회사가 푸젠(福建), 저장(浙江), 장쑤(江蘇), 상하이(上海), 산둥(山東) 등 동남연해지역의 항구도시에서 소규모 무역을 진행을 말한다.

(3) 통항(通航)

통항(通航)은 1997년부터 양안은 카오승(高雄)과 푸저우(福州), 샤먼(廈門) 간에 “불통관, 불입국”형식으로 진행된 경외통항으로, 2008년 11월 양안은 해운, 항공, 우정, 식품안전 등 4개 사항에 관한 협의를 달성하여 직접적인 형식의 통우, 통항, 통상 등 “대삼통”을 실현하였다. 2009년 4월 “중국(본토)자본의 대만진출”을 추진함에 따라 양안은 “대 교류, 대 협력, 대 융합, 대 발전”의 새로운 국면을 맞이하였다. 실제 통계가 보여주듯이 양안의 무역규모는 지속적인 확장을 가져왔으며, 양안의 물류규모도 신속하게 상승하고 있다. 양안 물류업계의 교류와 협력은 양안간의 운영

207) 한국해양수산개발원, 위의 책, 72-73면 참조.

비용(IT업계의 물류비용은 5-10%를 줄일 수 있음)을 줄이고 화물유통량을 증가(연평균 증가율은 10%를 초과함)하며 물류시간을 단축하여 기업의 핵심 경쟁력을 높이고 양안의 긴밀한 경제협력을 추진하였다.²⁰⁸⁾

2) 소삼통

“소삼통”이란 2000년 12월에 대만이 일방적으로 비준 발표한 “진먼(金門), 마조(馬祖)와 중국(본토)지구 시범항행 실시방법”을 가리키는데, 2001년 1월 1일부터 실시하며 화물선과 여객선은 규정된 시간에 규정된 항구로 운항하도록 규정하였다. 주로 ‘진먼-샤먼(金門-廈門)’, ‘마주-마웨이(馬祖-馬尾)’, ‘진먼-첸저우(金門-泉州)’간의 정기선 형식으로 운항되었다. 진먼과 샤먼, 마주와 마웨이 간에 진행되는 화물 운송량이 아주 적었던 관계로 “소삼통”은 주로 소액무역에 집중되어 이뤄졌다.²⁰⁹⁾

하지만 “소삼통”의 시행은 양안 간 교류협력을 증진시키는 데 큰 영향을 미친 것으로 확인되고 있다. 대만의 통계수치에 따르면 “소삼통”을 실시한 후 양안 간 왕래한 여행객 수는 매년마다 증가하는 추세를 나타내고 있다. 2007년 “소삼통”항로를 이용하여 입출항한 여객의 년 인원수는 78만 명에 달하여 전년 대비 16.4%가 증가되었다. 이 중에서 대만 여객이 86.3%를 달하는데, 전년 대비 15% 증가되었다. 중국(본토)측 대만 행 연간 여행객수는 처음으로 10만 명을 돌파하였는데 그 비율은 13.7%이며 전년대비 30%가 증가되었다. 통계수치에 볼 수 있듯이 대만의 여행객수는 중국(본토) 측에 비해 훨씬 많으며, 이것은 “소삼통”의 실시가 대만 여행객의 양안 왕래를 확대시켰음을 의미하고 있다.²¹⁰⁾

2. 양안관계 관련법제정비에서 나타난 중국과 대만의 입장

1) 대만정부의 양안교류협력관계에 대한 입장변화

(1) ‘삼불정책’을 통한 중국견제

1988년 5월 대만당국은 “삼불정책”을 조절하여 중국(본토)정책에 관련되는 3가지

208) 한국해양수산개발원, 위의 책, 72면 참조.

209) “소삼통”에 관련된 주된 화물은 중국(본토) 측이 대만으로 수출하는 모래로 진먼, 마주에 공급되는 물자들이다. 물류량은 2005년에 최고치에 이른 후 지속적으로 감소되었다. 비록 2007년 5월부터 푸저우(福州), 샤먼(廈門), 첸저우(泉州), 장저우(漳州) 등지에서 출발하여 대만의 평후지역(澎湖地區)에 이르는 “화물직항 항로”(주로 강모래를 대만에 수출)를 개통하였지만 물동량은 여전히 한계가 있다. 오랫동안 양안간의 야채, 과일은 중계무역을 통해 수출입된 관계로 소비량이 20%를 초과하였다(한국해양수산개발원, 위의 책, 71면 참조).

210) 그러나 중국(본토) 측 여행객들의 대만관광이나 양안교류 등에 관련해서는 그 효과가 뚜렷하지 않다(한국해양수산개발원, 앞의 책, 71면 참조).

기본 원칙을 제출하였다. i) 국가안보를 보장한다. ii) 정부와 민간을 구분하여, 정부는 여전히 “불접촉, 불담판, 불타협” 정책을 견지하고 민간측은 점차적으로 개방을 실시한다. iii) 일방적이고 간접적인 원칙을 견지한다. 1990년대 중기부터 리덩후이(李登輝) 대만 총통이 “양국론(兩國論)”을 대표로 하는 정책을 고취한 까닭에 양안 관계는 지속적으로 긴장되었다. 2000년 천쉬이벤(陳水扁) 총통이 당선된 후부터 대만독립을 주장하는 세력이 대만정국을 주도하게 되었으며, 양안관계는 사상 최대의 정치위기에 빠지게 되었다. 이 기간 대만의 정치형세와 경제상황은 악화일로에 빠졌으며 경제는 연속 마이너스 성장을 기록하였다.²¹¹⁾

(2) 대만경제회복을 위한 양안교류의 확대

2008년 이후 대만은 양안 간 경제무역교류를 대만경제의 재기 기회로 인식하기 시작했다. 마잉주(馬英九)총통은 양안관계의 경제무역교류를 중심사업으로 확정하고 사전에 대만 측의 처리방법과 원칙 및 다음단계의 협상내용을 공개하여 양안교류와 협상과정에서 부딪칠 저항을 최소화하기 위해 노력하였다. 마잉주(馬英九)는 경선기간에 이미 개방을 특징으로 하는 경제발전정책을 확정하였었으며, 당선 후에는 국민당이 제정한 대만을 “아시아 및 태평양지역의 금융센터”, “아시아 및 태평양지역의 운영센터”로 건설하는 개방노선을 본인의 경제발전전략으로 재 확정하였다. 그 외에도 대만경제를 회복하고 대만경제발전의 공간기초를 확대하기 위하여 양안 경제무역교류관련 제한정책을 완화하였다. 이와 같은 상황에서 양안의 물류협력은 비약적인 발전을 거듭하였다. 2008년 6월 해협회와 해기회는 북경에서 “해협양안 전세기 회담기록”을 체결하였으며, 7월 4일에는 “주말 전세기(週末包機)”업무가 정식으로 실시되었다.²¹²⁾

2) 양안교류협력을 위한 중국의 일관적 태도 유지와 지속적인 관련법제 정비

(1) 대만주민에 대한 특수지위 부여

1988년 7월 중국(본토)측은 “대만동포의 투자 촉진에 관한 규정”을 발표하였다. 이어 1989년 6월 대만당국은 중국(본토)과의 전화통화, 우편물교류 영역을 개방한다고 발표하였으며, 뒤이어 대만 우체국은 중국(본토)에 관련된 항공우편물을 직접 접수, 발송하기 시작하였는데, 모든 항공우편물은 상해로 직접 보내졌다. 또한 대만 전신국(電信局)은 제3지역 혹은 외국을 경과하여 중국(본토)에 이르는 직통전화와 전보업무를 시작하였다. 1994년 3월 중국(본토)측은 “중국 대만동포 투자보호법”을 공포하였다. 11월에는 첫 번째, 양안 우편물교류에 관한 워크숍이 북경에서 개최되

211) 한국해양수산개발원, 위의 책, 77면 참조.

212) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 80면 참조.

었는데, 쌍방의 업자들은 양안의 우편물교류에 관련해 광범위한 토론을 전개하여 대만에서 샤먼까지 우편물 직송문제, 대만에서 중국(본토)까지 빠른우편배송문제, 중국(본토)에서 대만까지 소포 우송문제 등 업무에 관련해 공감대를 형성하였다.²¹³⁾

(2) 삼통의 실현을 위한 제도적 보완

1995년 1월 강택민 주석은 “조국중국(본토)의 통일대업의 완성을 촉진하기 위해 계속 노력하자”라는 담화문을 발표하여 “완전하고 실질적인 조치를 취해 양안의 직접적인 삼통을 조속히 실현하자”고 호소하였다. 8월 양안 항공회사는 양안을 왕래하는 여객화물의 직송업무를 시작하였다. 12월 마카오항공회사와 타이베이항공운송상업公會(臺北航空運送商業公會)대표가 “대만항공편수송안배협의”를 체결하였다. 협의내용에 따라 마카오항공회사의 항공기가 타이베이공항(臺北空港)에 도착할 수 있게 되었다. 따라서 마카오공항에서 항공편을 교체한 후 동 항공기로 목적지까지 직행할 수 있게 되어 양안 왕래가 진정으로 실현되었다. 이어 1996년 3월 중국항공결제센터와 대만중화항공회사는 항공연락운송결제협의를 체결하고 양안민항운송티켓에 관해 “1표제”를 실시하기로 하였다.

중국(본토) 측에서는 1999년 12월에 “중국 대만동포 투자보호법 시행세칙, 2000년 12월에 “대만지역에 관한 무역관리방법”등을 발표하였다. 2003년 12월에는 “대중을 근본으로 하고 대중의 이익을 도모하며 적극적이고 실무적으로 양안 ‘삼통’을 추진하자.”는 정책백서를 발표하였는데, 아래와 같이 네 부분으로 구성되었다. i) 양안 “삼통” 현황 및 직면한 문제, ii) “삼통”의 실현은 양안 동포의 절실한 이익에 부합되며 양안이 상호이익을 얻을 수 있는 근본적인 수단, iii) 중국(본토) 측의 양안 “삼통”에 관한 기본적인 입장과 정책, iv) 양안 “삼통”에 관한 약간의 문제 설명 등이다. 상무부의 대만 마카오사 사장은 양안은 아주 뚜렷한 경제적인 상호 보완성을 가지고 있으며, 중국(본토) 측에서는 일찍이 양안 경제협력 메커니즘 구축을 제안한 바 있고, 현재 중국(본토)측은 양안이 더욱 긴밀한 경제무역 관계를 형성하기 위한 협상을 진심으로 바라고 있으므로, 급선무는 양안의 직접 “삼통”을 실현하는 것이라고 지적하였다.²¹⁴⁾

IV. 해운 및 선박분야 양안교류협력법제 분석

1. 양안 간 “대삼통”협약에 따른 교류협력 추진

1) 홍콩반환과 새로운 관계정립의 필요성 제기

213) 위의 책, 73-77면 참조.

214) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 73-78면 참조.

1979년 1월 1일, 중국 정부는 인민일보에 ‘告台湾同胞書(대만동포에게 고함)’를 발표하여 처음으로 양안 간 항로를 개통하고 우편업무를 실시하여 경제무역교류의 발전을 추진하자고 주장하였다. 그러나 대만정부의 삼불원칙의 주장은 현실적 개선이 불분명 하던 양안관계에서 양안교류의 촉진제 역할을 한 것은 홍콩의 반환이었다. 대만의 대중국 간접무역의 대부분을 차지했던 홍콩이 중국에 반환되면 이러한 간접교역의 안정성이 위협받게 되므로 대만 입장에서는 새로운 방안을 모색해야 했다. 이에 1996년 12월에는 ‘홍콩·마카오 관계조례(港澳關係條例)’를 제정하여 주권반환 이후에도 홍콩에 대한 직항과 무역을 유할 수 있도록 하였고, 1997년 2월에는 양안 민간교류의 확대를 위해 중국인의 대만 관광을 단계적으로 허용하기로 하였다. 또한 같은 해 대만이 최초로 본토에서 출발한 선박의 대만 입항을 허용함으로써 48년 만에 직항로가 재개되었다.²¹⁵⁾

2) 『대삼통』의 실현

특히 “대삼통”중 통항(通航)은 1997년부터 양안은 카오승(高雄)과 푸저우(福州), 샤먼(廈門) 간에 “불통관, 불입국”형식의 경외통항으로 시작되어, 2008년 11월 해운, 항공, 우정, 식품안전 등 4개 사항에 관한 협의를 달성함으로써 직접적인 형식의 통우, 통항, 통상 등 『대삼통』을 실현하였다.²¹⁶⁾

2. 양안 교류협력 ‘추진’을 위한 세부합의의 진행

1) 민간단체 간 교류협력 추진

(1) 양안 적십자회와 『진먼합의서』

1990년대에 접어들면서 양안의 관계는 기존의 교류협력을 제도화하는 동시에, 각종 채널을 통한 정치적 관계개선의 움직임이 두드러지게 나타났다. 1990년 9월 양안 적십자회는 진먼에서 해상송환에 관한 협상을 진행하고 『진먼합의서』(金門協議)를 체결하였다. 『진먼합의서』는 권한을 위임받은 양안의 두 민간단체가 체결한 첫 번째의 합의서로서, 그 후 권한을 위임받은 양안의 민간단체가 교류와 협력을 진행하는 선례로 되었다.²¹⁷⁾

(2) 해협교류기금회와 해협양안관계협회의 설립

215) 양평섭 외, 앞의 책, 45-46면 참조.

216) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 72면 참조.

217) 위의 책, 72-77면 참조.

가. 양안 경제무역교류촉진 5원칙과 九二共識(92 공동이해)

1990년 11월 대만당국이 “재단법인 해협교류기금회(財團法人海峽交流基金會：海基會)”를 성립한데 이어 중국(본토)측은 1991년 12월에 “해협양안관계협회(海峽兩岸關係協會：海協會)를 설립하였다. 이들은 반관반민(半官半民)의 성격을 띠고 양안 간 교류협력의 제도화를 추진하는 중재기구로서 1991년 대만 정부는 기존의 삼 원칙을 수정한 ‘양안 경제무역교류촉진 5원칙(兩岸經濟貿易交流促進五原則)’을 제시함으로써 대중국 교류 제한을 완화해 나가는 실질적인 계기를 마련하였다. 나아가 해협회(海協會)와 해기회(海基會)는 1992년 북경에서 “해협양안의 공증문서 사용”과 “해협양안등기우편물 조회 및 보상” 등 의제에 관하여 처음으로 실무협상을 진행해 최종적으로 “九二共識”(92 공동이해)을 확립하였다.

나. 왕구회담(汪辜會談)

1993년 4월 해협회 왕다오한(王道涵) 회장은 해기회(海基會) 구전푸(辜振甫) 이사장과 싱가포르에서 제1차 “왕구회담(汪辜會談)”이 진행되었는데, 이는 양안의 고위급인사 간의 첫 번째 정식접촉이었다. 쌍방은 해협회와 해기회의 사무, 양안의 경제교류, 과학기술 및 문화교류 등 의제에 관련해 광범위한 토론을 진행하였는데, 이는 양안의 교류와 협력에 상당히 좋은 플랫폼을 제공하였다. 동년 5월에는 중국민항협회가 상해에서 제1기 “해협양안 항공운송 워크숍”을 개최하였는데, 양안의 항공운송업자들과 전문가들은 양안의 항공취항 업무, 항행기술 및 비즈니스 등에 관련해 광범위한 토론을 전개하였다. 6월부터 양안은 상대국에 배송되는 등기우편물업무를 처리하기 시작하였다. 1993년 9월 경무부와 세관총서는 “대만지구소액무역에 관한 관리방법”을 발표하였다. 1993년 제1차 왕구회담 이후 1998년 10월에 진행된 제2차 “왕구회담(汪辜會談)”에서는 기존 플랫폼에 대한 세부적 내용으로 양 단체는 정치, 경제를 포함한 여러 면에서 대화를 나누고, 양측책임자가 구체적인 협상을 통해 진행하여 일정을 안배할 것, 양 단체 책임자간의 상호간 방문을 포함한 다방면의 상호교류를 진일보 시킬 수 있도록 할 것과 양안 동포의 생명과 재산에 관련되는 개별적인 사건은 양 단체가 상호협조하고 위탁처리하기로 결정했다.²¹⁸⁾

다. 대삼통 실현의 토대 마련

2008년 11월 양 회는 타이베이(臺北)에서 “해협양안 항공운송협약”, “해협양안해운협약”, “해협양안우정협약” 등을 체결하였다. 2008년 12월부터 양안을 직항하는 항공항로를 개통에 이어, 양 지역의 주요 항구를 개방하여 해로를 통한 직항을²¹⁹⁾

218) 위의 책, 73-77면 참조.

219) - 중국 측 해상 직항항만(본토)(63개):

통해 우편물의 직접적인 교류를 실시하여 “대삼통”을 기본적으로 실현될 수 있었다.

2) “소삼통”과 해운 선박분야 협력체제 정비

그러나 정치적 긴장에도 불구하고 대만의 중국에 대한 의존도는 빠르게 상승했고, 경제를 포함한 민간 분야의 교류는 더욱 확대되었다. 2000년 민진당 정권의 출범 이후 전면적인 삼통(三通)의 전단계로 특정 지역간 통항(通航)을 허용하는 소삼통(小三通)을 시행하였고, 대만 기업의 중국 내 투자규제 완화 및 대만 주식시장에 대한 중국인의 투자를 허용하게 되었다.

(1) 중국정부

1993년 8월 중국 교통부와 외경무부는 “대만해협 양안 간 운항관리방법” 및 “대만해협 양안 간 화물수송대리 관리방법”을 공포하였는데, 이는 양안물류협력에 법률적 보장을 제공하였다. 이어 1997년 1월에는 중국의 해협양안항운교류협회와 대만 해협양안항운협회대표가 홍콩에서 양안의 ‘시범직항’(試點直航)에 관련해 협상을 진행하고 회담록을 작성하였다. 회담록에 따르면, 양안 화물은 가능한 제3지역을 경유하는 컨테이너 정기선과 벌크 부정기선을 이용하여 간접적으로 운송하고 대만의 카오슝(高雄), 타이중(臺中), 지룽(基隆)에서 중국(본토)의 푸저우(福州), 샤먼(廈門)에 이르는 직항로를 시범 개설하기로 합의하였다.

1998년 5월 중국(본토)측은 샤먼의 따둥다오(大嶝島)에 대만을 상대로 한 무역시장을 개설하였는데, 이 시장에는 상품무역, 화물창고, 간이가공 및 종합서비스 등이 기능이 구비되어 있어 양안의 민간무역에 편의를 제공하였다. 동년 6월에는 대만 측이 선박운송, 선박업무대리, 선박대여, 부두, 항공화물인수, 민용 항공운송 및 전신업무를 개방하고, 계속해서 중국(본토)에 사무소를 설치하는데 동의하기에 이른

<항만(48개)> 단둥(丹東), 따론펬(大連), 잉커우(營口), 탕산(唐山), 진저우(錦州), 친황다오(秦皇島), 티엔진(天津), 황화(黃驊), 웨이하이(威海), 옌타이(煙台), 룡커우(龍口), 란산(嵐山), 르짜오(日照), 칭다오(靑島), 리엔원항(連雲港), 다핑(大丰), 상하이(上海), 닝보(寧波), 조우산(舟山), 타이저우(台州), 지아썩(嘉興), 윈저우(溫州), 푸저우(福州), 송시아(松下), 닝더(寧德), 환저우(泉州), 시아초(肖厝), 시우위(秀嶼), 장저우(漳州), 샤먼(廈門), 산토우(汕頭), 차어주(潮州), 후이저우(惠州), 셔코우(蛇口), 앤티엔(鹽田), 츠완(赤灣), 마완(媽灣), 후먼(虎門), 광저우(廣州), 주하이(珠海), 마오밍(茂名), 쩌지양(湛江), 베이하이(北海), 팡청(防城), 치조우(欽州), 하이코우(海口), 산야(三亞), 양푸(洋浦)

<내하항만(15개)> 타이치양(太倉), 난통(南通), 장지아장(張家港), 지양인(江陰), 양저우(揚州), 창수(常熟), 상저우(常州), 타이주(泰州), 쩌장(鎮江), 난징(南京), 우후(蕪湖), 마안산(馬鞍山), 지우지양(九江), 우한(武漢), 청룽지(城陵磯)

- 대만 측 해상 직항항만 (11개): 지룽(基隆,臺北 포함), 카오슝(高雄,安平 포함), 타이중(臺中), 화롄(花蓮), 마이리야오(麥寮), 부다이(布袋), 진먼 리아요루어(金門料羅), 슈이트우(水頭), 마주푸오(馬祖福澳), 바이샤(白沙), 평후마궁(澎湖馬公)

(한국해양수산개발원, 앞의 책, 80-81면 참조).

다.²²⁰⁾

(2) 대만정부

대만 측에서는 2000년 “진먼, 마주와 중국(본토) 지역 통항실시에 관한시험방법”을 발표한데 이어 해협양안의 푸저우와 마웨이, 샤먼과 진먼, 주 등 지역 간의 교류(즉, “소삼통”)를 가속화하였다. 2001년 11월 대만당국은 “경외항운센터(境外航運中心)”의 기능을 확대하여, 중국(본토)의 화물을 수출품 가공단지, 공업단지, 과학기술단지, 보세구역 등지에서 가공한 후 다시 수출하는데 동의하였으며, 2004년 5월에는 “양안 해운편리화”정책을 실시하여 국제 정기선이 1항차 기간 양안 부두에 직접 정박하는데 동의하였다. 8월에는 “경외항운센터 설립방법”의 일부 조항을 수정하여 지룽항(基隆港)과 타이중항(臺中港)을 “경외항운센터”로 지정하고 지정받은 외국적 선박이 중국(본토)과 제3지역의수출입화물을 운송할 수 있다고 규정하였다.²²¹⁾

3. 양안 교류협력 ‘활성화’를 위한 법제정비

1) 중국-대만 간 ECFA 체결

(1) 양안 간 제도적 경제통합 논의의 시작

양안 간 FTA 체결을 통한 제도적 경제통합 논의는 2002년 1월 24일 중국 국무원 부총리 첸치첸(Qian Qi-chen)이 “세계적으로 지역경제협력이 강화되는 추세 속에서, 양안간의 경제 합작을 한 단계 진전시키기 위한 대만 측의 의견과 의를 듣기 원한다.”고 발표하면서 시작되었다. 뒤이어 국무원대만사무관공실 대변인이 “향후 양안 경제 합작 기제에는 FTA도 포함될 것이다.”라고 언급하였다. 2003년 11월 중국 상무부 국제사 처장은 CEPA가 대만과의 경제협력에도 적합한 유형이라고 언급하였고, 11월 12일에 중국은 대만과 CEPA모델로 경제협력 추진을 원한다고 하였다. 그러나 대만 측에서는 CEPA가 일국양제의 산물로서 양안관계에 적합하지 않다는 의견과, 중국이 대만을 “경제적 이슈로 정치를 포위하려 한다(以商圍政)”는 거부반응이 대두되었다.²²²⁾

(2) FTA 구상의 구체화와 대만 내 대립심화

양안 간 교류확대의 분위기를 타고 2005년 4월 대만 국민당 렌잔(連戰) 주석이

220) 한국해양수산개발원, 위의 책, 73-77면 참조.

221) 한국해양수산개발원, 앞의 책, 78면 참조.

222) 양평섭 외, 앞의 책, 48-49면 참조.

1949년 이후 최초로 정상급으로서 중국을 방문하여 ‘양안 평화발전 공동 로드맵(兩岸和平發展共同遠景)’이 발표된 이후, 대만 내에서는 ‘양안공동시장’의 창설에 적극적인 국민당과 이를 강력하게 반대하는 민진당 두 진영 간에 격렬한 대립이 있었다.²²³⁾ 결국 2005년 5월 12일 중공총서기 후진타오(Hu Jin-tao)와 친민당 주석 송차오위(Song Chao-yu)의 회담(胡宋會) 후에 발표된 회담공보에서 ‘양안 자유무역구’의 구상 논의가 발표되었다. 2005년 9월 15-16일 중공중앙 대만공작관공실과 친민당 중앙당부 정책연구중심이 공동으로 주최한 양안 간 민간논단에서 친민당 측이 ‘진먼, 마주, 평후’를 자유무역특구 시범지로 하자는 주장을 제기함으로써 FTA 구상을 조금 더 구체화하였다. 이러한 상황에서 CEPA를 체결하는 것은 불가능하였지만, CEPA와 유사한 경제협력의 틀이 절실하게 필요했음을 인식한 수완장은 ‘경제운용 긴밀화 기본협정’을 제안하여 정치적 장애를 넘어서는 동시에 CEPA와 비슷한 수준의 경제교류협정 체결을 꾀하였다. 그 과정에서 ‘포괄적 경제협력협정(CECA: Comprehensive Economic Cooperation Agreement)’이 제안되었으나, CECA라는 명칭이 중국과 홍콩 간에 체결된 CEPA와 비슷해 대만의 홍콩화를 연상시킨다고 하여 반대의견이 대두되었고, 최종적으로 ECFA로 결정되었다.²²⁴⁾

(3) 2010년 ECFA 협정 체결

가. 제1차-제5차 양안회의

그러나 양국 간 경제협력시스템 구축에 관한 실질적 논의는 2008년 3월 국민당 마잉주(馬英九)가 대만 총통으로 당선되면서 본격화되었다. 2008년 대선 당시 마잉주는 ‘종합성 경제 합작 협의(綜合性經濟合作協議)’의 체결을 공약의 하나로 내걸었던 반면, 민진당 후보 세창팅(謝長廷)은 이를 ‘하나의 중국시장(一中市場)’이라고 공격하면서 ECFA 체결은 대만 주권을 팔아버리는 것이라고 비난했고, 이것은 대선의 핵심 쟁점이 되었던 것이다. 마잉주 총통의 경제적 관계에 중점을 둔 양안관계 구축 강조에 대해, 2008년 12월 중국 후진타오 주석도 통일보다는 양안 평화발전의 기본적인 틀을 조성하는 것이 가장 시급한 과제라고 언급하고 양안 간 ‘포괄적 경제협력협정(CECA)’체결이 가능하다고 밝히게 된다. 이에 대만 마잉주 총통은 2009년 2월 국내 ECFA 추진정책을 발표하고 각계의 의견을 수렴하였다. 이어 2009년 5월 대만 국민당 우보슝(吳伯雄) 주석은 베이징을 방문하여 2009년 하반기부터 ECFA 체결에 관해 본격 논의하기로 합의하였다. 결국 2009년 12월 4차 양안회담에서 ECFA 협상 개시에 합의하고, 이후 세 차례의 ECFA 실무협상을 거쳐 2010년 6월 29일 5차 양안회의에서 ECFA 협정에 서명하게 되었다.²²⁵⁾

223) 위의 책, 50면 참조.

224) 위의 책, 48-49면 참조.

225) 양평섭 외, 앞의 논문, 50면 참조.

나. 중국-대만 ECFA의 체결

2010년 6월 29일 중국 해협양안관계협회와 대만 해협교류기금회 대표가 중국 충칭에서 중-대만 ECFA를 체결하였다. 중국과 대만은 중국에 비교적 우호적인 국민당 마잉주(馬英九) 총통 집권 이후인 2008년 6월 10년 만에 양안회담을 재개하였다. 2009년 말까지 네 차례에 걸친 양안회담을 통해 경제이슈에 관한 12개 협정을 체결하였고, 특히 2009년 4월 열린 4차 양안회담에서는 ECFA 협상 개시에 합의했다. 이후 세 차례의 ECFA 실무협상을 통해 5차 양안회담에서는 ECFA 협정에 서명함으로써 협정 타결을 이루어냈다.²²⁶⁾

(4) 중국-대만 ECFA의 주요 내용

가. 본 협상의 의제와 일정 규정

ECFA는 FTA의 체결 또는 완결이 아니라 기본협정의 성격을 지녔으며, 향후 본 협상의 의제와 일정을 규정하고 있다. 9) ECFA 협정문의 제3조 1항, 제4조 1항, 제5조 1항, 제10조 1항에 따르면, “본 협정의 발표 후 6개월 이내에 상품무역, 서비스무역, 투자, 경제협력 협상을 진행하여 조속히 완결하도록 한다.”고 명시하고 있다.

나. 조기수확 프로그램(EHP: Early Harvest Program)의 포함

가) EHP와 후속협상

ECFA의 가시적인 효과를 조기에 실현시키기 위해 주요 공산품 및 서비스 분야에 대한 조기수확 프로그램(EHP: Early Harvest Program)을 포함시켰다. 이는 협상이 쉬운 품목과 의제들을 먼저 협상대상으로 설정하여 신속하게 협상을 타결하기 위한 것이었다. 협상이 신속하게 타결되었을 뿐 아니라, 협상타결 후 3개월이 채 안된 2010년 9월 12일에 이 협정이 발효된 것도 이례적으로 빠른 행보였다. 협정에 규정한 대로 2011년 1월 1일부로 먼저 상품과 서비스 무역에 대한 EHP가 시행되었다. 그리고 상품, 서비스, 투자, 분쟁해결의 네 개 부문에 대해 본격적인 후속 협상이 진행되었고, 이중 투자부문의 협정은 2012년 9월 제 8차 양안회담에서 체결되었다.²²⁷⁾

나) 상품과 서비스 부분 포함

226) 양평섭 외, 위의 논문 76-77면 참조.

227) 양평섭 외, 위의 논문, 76-77면 참조.

EHP는 상품과 서비스 부분의 양허로 이루어져 있으며, 상품 EHP 리스트에는 중국 539개, 대만 267개 품목이 포함되었다. 현행 수입세율을 기준으로 3단계로 류하여, EHP 발효 후 2년 동안 3단계에 걸쳐 관세를 철폐하는 것을 골자로 하고 있다. 서비스 EHP 리스트에는 중국은 11개 분야(회계·은행·보험·전문설계·병원서비스 등), 대만은 9개 분야(연구개발·유통·은행 등)에 대해 적용되어 중국의 기 체결 FTA에 비해 비교적 높은 개방 수준을 보여주고 있다.

(5) 중국-대만 ECFA 협정문

ECFA 협정문은 서언과 5개 장 16개 조항, 5개 부속서로 구성되어 있다. 제1장 총칙, 제2장 무역 및 투자 자유화, 제3장 경제협력의 순서로 구성되어 있고, 제4장 및 부속서에서는 EHP 관련 내용을 서술하고 있다. 기본협정에서 명시한 향후 협상의 제에는 각국 간의 FTA 협상에서 다뤄지는 대부분의 의제들을 포함하고 있어, 향후 매우 포괄적인 FTA 협상이 이루어질 것으로 판단된다.²²⁸⁾

2) ‘해협포럼’과 중국-대만 경제협력기구

(1) 양안경제합작위원회의 설립

중국과 대만은 2011년 1월 6일 양안경제합작위원회(兩岸經濟合作委員會)를 설립하고, 2011년 2월 22일 대만의 타오위안(桃園)에서 제1차 정례회의를 시작하였다. 경합회 위원들은 경제부 차관급을 수석대표로 하며, 경제 관련 실무부서들의 수장들을 구성원으로 하고 있다. 산업협력에 대한 논의는 제2차 정례회의부터 가속화되었다. 경합회 제1차 회의에서 ECFA의 이행, 감독과 해석의 중요한 플랫폼인 정례회의를 반년에 한 번씩 양안에서 돌아가며 개최하기로 합의하였다. 제2차 정례회의에서 중국과 대만은 양안 산업협력포럼을 개최하기로 합의하고, LED 조명, 무선랜 도시, 냉동물류, TFT-LCD와 전기자동차 등 5개 부문에 대한산업협력 작업반을 설치하고 각각 협상을 진행하기로 하였다. 제3차 회의는 2012년 4월 26일 대만 신베이(新北)에서 개최되었다.

이 회의에서는 상품무역, 서비스 무역, 투자, 무역분쟁 해결, 산업협력, 해관협력 6개 작업반에서 후속협상이 계속되었다. 중국 해관에 의하면, 2011년 1월부터 2012년 3월까지 대만부터의 수입 중 ECFA로 인한 세금우대 제품 수입액이 58.9억 달러이며, 면세액은 2.3억 달러였다. 대만해관 통계에 따르면, 2011년 1월부터 2012년 3월까지 중국으로부터의 수입 중 ECFA로 인한 세금우대 제품 수입액은 13.3억 달러이며, 면세액은 3,356만 달러였다. 산업협력은 제7차 양안회담을 기본으로 좀더 강화

228) 양평섭 외, 위의 논문, 78면.

하기로 했고, 양안 산업협력포럼의 정기적인 개최를 통해서 산업협력촉진을 강화하기로 하였다. 특히 석유화학 산업에 대한 협력을 향후 강화할 것으로 합의하였다.²²⁹⁾

(2) 정부 간 협력강화차원에서의 ‘산업협력포럼’

가. 중앙정부차원

제 7차 양안회담의 합의에 따라 제1차 산업협력포럼이 2011년 10월28-29일 장쑤성 쿤산(昆山)에서 개최되어 ‘미래 양안산업 협력 잠재력과 모델’, ‘산업협력을 통한 양자 간 투자 유인 방법’, ‘양안 산업협력에 대한 공동인식의 실현’ 등에 관한 심도 있는 논의를 진행하였다. 여기에서 해운 및 선박분야의 발전을 위해 통관, 해관검사 및 관세 3개 부문에 대한 협력 창구를 개설하였고 EHP 효과 증대를 위해 양측의 세관은 작업반을 통해 세관 업무와 투자교류를 증진할 예정이다. 양안의 경제무역 단체의 사무소 상호설립 추진에 대한 원칙, 자격요건, 신청과 등기절차 및 관리에 관한 논의를 진행하고 의견을 교환한 후, 양국의 내부절차를 걸쳐 조기에 실시하도록 합의하였다.

나. 지방정부차원

2010년 6월 29일 중-대만 ECFA 체결과 2011년 1월 1일 ECFA EHP의 전면 실시가 이루어졌는데, 특히 중국 중앙정부는 중-대만 간의교류협력에서 푸젠성을 시범지역으로 지정해 새로운 협력모델을 개발하고자 하였다. 푸젠성 역시 다른 연해 지역에 비해 상대적으로 경제성장이 지체되었기 때문에, ECFA를 계기로 대만과의 협력을 강화하여 새로운 성장동력으로 삼고자 했다. 이에 따라 푸젠성 정부도 대만과의 관계 발전을 위한 방침으로 ‘5연 6구(五緣六求)’원칙을 표방하고 지역경제 및 사회발전에 대만을 최대한 활용하고자 노력한다. 여기에서 ‘5연’이란 구체적으로 푸젠성과 대만간의 지연(地緣), 혈연(血緣), 문연(文緣), 상연(商緣), 법연(法緣)이 깊음을 의미하고, 이를 바탕으로 ‘6구’를 추진해 긴밀한 경제무역 연계, 양안의 직접적인 삼통(三通), 쌍방향적 관광, 농업분야의 전면적인 협력, 깊이 있는 문화교류, 플랫폼의 건설을 추구하고 있다.²³⁰⁾

(3) 민간차원의 협력강화 위한 ‘해협포럼’

해협포럼은 민간 차원에서의 산업협력포럼이다. ‘민간교류 확대, 양안협력 강화,

229) 양평섭 외, 위의 논문, 100-101면 참조.

230) 양평섭 외, 위의 논문, 157-158면 참조.

공동발전 촉진'을 기치로 중국과 대만은 2009년부터 매 해 해협포럼을 개최하여 민생과 직결되는 마이크로 이슈를 위주로 교류를 진행하고 있다. 2011년 6월 12, 13일 중국 샤먼에서 개최된 해협포럼에서 정융 취안(鄭永權) 타이완 부주석은 4개 업무를 통한 양안 교류강화를 제기하고 양안 ECFA 후속 4개 협정 체결을 촉구했다. 4개 업무는 ① 상품무역, 서비스무역, 투자보장, 분쟁해결시스템의 ECFA 4개 협정 체결, ② 양안민간교류 플랫폼 구축 확대, ③ 양안산업협력 추진, ④ 통상협력 강화이다. 특히 대만은 현재 6대 신흥 산업 발전을 추진하고 중국은 12.5 규획에서 7대 전략적 신흥 산업을 추진하고 있다. 이러한 양안 간 신흥 산업의 상호 보완성이 높기 때문에, 산업협력 메커니즘을 설립하여 산업 업그레이드를 가져올 수 있다고 주장하였다.

2012년 6월 17일 샤먼에서 개최된 제4차 해협포럼에서 대만 동포의 중국 본토 취업, 중국방문, 대만산 쌀 수입, 교육, 과학기술 협력 등 8개 분야에서 우대정책을 시행할 것이라고 밝혔다. ECFA 양안회담이 거시적 분야의 소통의 장이라면, 해협포럼은 미시적으로 소프트한 분야의 교류를 통해 양안 간 사회적·문화적 화합을 이루는 데 일조하고 있다. 중국은 중국에 투자한 대만 기업에 3-4년간 6천억 위안을 대출하겠다고 밝혔다.²³¹⁾

V. 제12차 5개년 계획과 해협서안경제구 건설 지원과 양안교류협력의 한계

1. 제12차 5개년 계획(2011-15년)과 해협서안경제구발전계획

1) 해서경제구의 등장

중국 입장에서 볼 때 푸젠성은 지리적으로 대만과 가장 인접하고 역사적·문화적으로 대만과 매우 유사하기 때문에, 양자 간 경제통합의 다양한 실험을 하는 데 있어서 거부감이 적을 수 있다. 심지어 중국 학계에서는 최근 해서경제구와 대만의 동부경제단지를 통합하여 이른바 '대해협경제권(大海峽經濟圈)' 혹은 '대만해협경제구(臺灣海峽經濟區)'를 조성하여 중국 경제의 제4의 경제 축으로 활용하자는 논의 역시 활발했다. 해서경제구는 2004년 1월 1일에 개최된 푸젠성 제10기 인민대표대회 제2차 전체회의에서 푸젠성 정부에 의해 처음으로 제기되었고, 2009년 5월 6일 국무원이 '푸젠성 해협서안경제구 건설촉진에 관한 의견(國務院關於支持福建省加快建設海峽西岸經濟區的若干意見)'을 발표함으로써 기존의 지역성 전략에서 국가급 프로젝트로 격상되었다.

이어 2011년 발표된 '제12차 5개년 계획'에서 해서경제구 건설에 관한 내용을 별도의 절에서 다루었고, 국무원이 2011년 3월 '해서경제구계획'을 정식으로 비준함으로써 경제구 건설이 새로운 전기를 맞았다. 해서경제구가 포괄하는 지역은 4개성

231) 양평섭 외, 위의 논문, 102-107면 참조.

이지만 사실상 푸젠성을 중심으로 하며, 푸젠성 정부가 가장 적극적으로 발전을 추진하고 있다. 따라서 해서경제구는 발전이 지체되고 있는 푸젠성의 경제발전을 위한 조치로 제안되었으며, 푸젠성 정부는 대만에 인접한 지리적 우위를 바탕으로 창장삼각주와 주장삼각주를 따라잡겠다는 발전목표를 구체화했다고 볼 수 있다

2) 해협서안경제구발전계획

(1) 해협서안경제구발전계획의 지리적 범위

중국 ‘제12차 5개년 계획(2011-15년)’에서 중국-대만 관계의 평화로운 발전과 통일 추진을 목표로 하면서 특별히 해협서안경제구 건설 지원을 강조하고 있다. ‘해협서안경제구발전계획(이하, 해서경제구계획)’은 상술한 일련의 계획의 상위 계획으로서, 대만-푸젠성 향후 협력의 기반이 된다. 해협서안경제구(海峽西岸經濟區, 이하 해서경제구)는 대만 해협 서안에 위치하여 푸젠성을 중심으로 남북으로는 주장(珠江)삼각주, 창장(長江)삼각주와 맞닿아 있으며, 동쪽으로는 대만, 서쪽으로는 장시(江西)성의 내륙지역을 관통하는 경제권이다. 해서경제구는 푸젠성 전체와 저장성, 광둥성, 장시성의 일부 지역을 포함하며, 육지 면적은 27만km²에 달한다.

(2) 해협서안경제구발전계획 목표

이러한 맥락에서 제 12차 5개년 계획은 ‘해협서안경제구 건설 지원’과 관련한 절(節)에서 구체적으로 다음과 같은 목표를 밝히고 있다. 해협서안경제구가 중국-대만 교류협력에서 선행시범 역할과 문화교류의 중요한 기지 역할을 한다. 이를 위해 이곳에 중국-대만 간 교류협력의 선두적인 플랫폼을 구축하고 직항노선의 종합적인 교통허브를 건설하며, 이곳에서 긴밀한 경제무역협력을 실현하는 것을 목표로 한다. 이는 중-대만 경제통합을 위한 전략적 육성 거점지역으로 대만의 푸젠성이 대만과의 교류에 있어서 보유하고 있는 독특한 경쟁우위를 활용하여 대만 투자단지의 기능을 향상시키고, 산업 이전(對接)을 촉진과 평탄 종합실험구의 개방·개발을 가속화하는 역할을 해야 함을 의미한다. 나아가 샤먼시 역시 중국-대만 지역성 금융서비스센터 건설을 추진하고, 기타 대만투자가 상대적으로 집중되어 있는 지역의 경제발전을 지원할 것을 목표로 ‘해협서안경제구 건설 지원’에 포함되어 있다. ²³²⁾

(3) 해협서안경제구발전계획 주요 내용

ECFA가 발효함에 따라 중국 정부는 해서경제구 발전계획 실시를 위한 각종 보장 조치를 ‘해서경제구계획’에서 명시했다. 보장 조치는 크게 두 가지로 구분된다. 첫

232) 양평섭 외, 앞의 논문, 158-159면 참조.

째, 다른 지역에 앞서 먼저 우선적으로 시범 실시한다는 ‘선행선시(先行先試)’ 원칙을 고수한다. 대만과의 경제무역, 투자, 항공(항공, 해운), 관광, 우편, 문화, 교육 등 분야교류 및 협력에 있어서 푸젠성이 우선적으로 시범 실시한다. 구체적으로는 대만 산업이전을 장려하는데, 국가가 금지하거나 국가안전과 관련된 사안이 아닌 프로젝트의 경우 대만 기업이 해서경제구에 투자하는 것을 허가한다. 또한 국가가 설립 비준한 대만기업 투자구역, 평탄종합실험구, 구레이(古雷)대만석유화학산업단지 등 특정 구역의 대만기업 투자 프로그램에 대해서는 특수 심의비준정책을 시행한다. 즉 ‘외국인투자산업지도목록(外商投資產業指導目錄)’에서 투자총액이 5억 달러 이하인 장려류, 허가류 프로젝트의 경우 ‘정부가 비준하는 투자프로젝트목록(政府核準的投資項目目錄)’과 국무원이 특별히 규정한 사안 이외에는 성급 투자주관부처에 비준을 위탁하고, ECFA 후속 협상에서 대만기업의 시장진입 조건과 지분비율 제한 등을 완화하는 정책을 적극 연구한다. 둘째, ‘해서경제구계획’에서는 자금지원을 확대할 것을 명시하고, 해서경제구 기초시설 건설에 중앙정부의 자금을 집중 배치할 계획임을 밝히고 있다. 푸젠성은 전통적으로 대만과의 경제교류가 활발한 지역이다. ECFA발효로 인해 중-대만 간 교류가 더욱 활발해질 경우 해서경제구의 구심점인 푸젠성은 최대 수혜지역이 될 것으로 예상된다. 중국 정부는 국가 프로젝트로서 푸젠성을 중심으로 한 해서경제구를 양안 교류협력의 선행시험 구역으로 지정해 발전시켜 나갈 계획이며, 각종 우대정책으로 향후 대만기업의 푸젠성 진출이 더욱 활발해질 가능성도 높다.

2. 양안교류협력의 한계

1) 적극적 중국정부

이미 홍콩-광둥성의 경우 CEPA에서 광둥성이 선행시험 조치대상지역임을 명시한 데 따라 ‘광둥·홍콩 협력 기본협약’을 체결하는 등 광둥성을 중국-홍콩 경제통합의 시범 플랫폼으로 활용할 것을 홍콩과 중국 양측이 지방정부 차원에서 자체적으로 합의를 추진한다. 이에 반해 푸젠성은 대만과의 긴밀한 협력을 통해 지역경제를 발전시키기 위해 대만과 관련된 각종 정책을 적극적으로 발표, 시행해 왔다. 이중 ECFA 발효를 전후로 발표된 주요 지역발전계획에는 ‘해협서안경제구발전계획(海峽西岸經濟區發展規劃)’, ‘평탄종합실험구총체발전계획(平潭綜合實驗區總體發展規劃)’, ‘샤먼시의 양안교류협력종합개혁시험총체방안(廈門市深化兩岸交流合作綜合配套改革試驗總體方案)’, ‘푸젠성 정부의 대만계 기업 발전촉진에 관한 의견(福建省人民政府關於進一步促進臺資企業發展的若干意見)’, ‘푸젠성 정부의 대만농민창업원건설 가속화에 관한 의견(福建省人民政府關於加快臺灣農民創業園建設的若干意見)’ 등이 있다. 그러나 대만과 푸젠성 간에는 민간 차원의 교류는 이루어져 왔으나, 푸젠성을 중국-대만 경제통합의 플랫폼으로 활용하자는 정부 간 합의에는 도달하지 못한 데 기인

해 중국이 중점적으로 푸젠성을 중국-대만 경제교류의 시험대로 활용하고자 하는 의지를 나타낼 정책추진이 요구되기 시작한다.

2) 소극적 대만정부

물론 해서경제구 건설이 이제 착수 단계이기 때문에 현재까지는 가시적인 성과를 보기 어려우며, 창장삼각주, 주장삼각주, 환보하이만(環渤海灣) 경제권처럼 이미 산업클러스터가 형성된 연해지역과 비교할 때 대만의 푸젠성에 대한 투자가 상대적으로 미흡하다는 측면을 감안하지 않을 수 없다. 그러나 대만 정부 입장에서 중국의 특정 성(省)과의 교류협력을 공식화할 경우 정치적으로 불리할 수 있다는 우려가 있어 적극적으로 호응하지 않고 있다는 점이 기실 가장 한계로 작용하고 있다는 점은 주지의 사실이라 할 수 있다. 이에 따라 푸젠성을 중심으로 한 양자 간 교류협력은 현재까지는 주로 중국 정부(중앙 및 지방)가 인프라를 구축하고 대만 기업에 유리한 각종 인센티브를 제공함으로써 대만 기업의 진출을 유인했음에도 ECFA 체결 이후에도 별다른 큰 변화가 없는 것으로 확인되고 있다.²³³⁾

233) 양평섭 외, 위의 논문, 171-178면 참조.

참고문헌

1. 단행본

- KOTRA, 『세계 물류허브 홍콩, 위기를 기회로』, 2009.
- 국가정보원, 『북한법령집(상)』, 국가정보원, 2008.
- 고려대학교 통상법연구센터, 『중국의 물류산업 관련 정책 및 법규 연구』, 법제처, 2004.
- 『남북한 해운합의서 및 부속합의서 해설서』, 해양수산부, 2005.
- 『북한의 외국인투자 관련 법규집』, 통일부, 2000.
- 『북한의 외국인투자 관련법제』, 韓國法制研究院, 1994.
- 『北韓의 外國人投資制度와 對北投資推進方案』, 韓國開發研究院, 1995.
- 목포해양대학교, 『선박 입출항 지원 관련법령 정비를 위한 연구』, 국토해양부, 2011.
- 박용안 외, 『해운·항만 물류기업의 중·일 시장 진출방안』, 한국해양수산개발원, 2005.
- 朴井源·손희두, 『북한법령용어사전(I) - 기초법 헌법편』, 한국법제연구원-법제처, 2003.
- 朴井源, 『북한의 교육법제에 관한 연구』, 한국법제연구원, 2003.
- 법무법인 태평양, 『남북교류협력에관한법률 및 시행령 개선방안』, 통일부, 2006.
- 부산항만공사 외, 『러시아 극동지역 항만 개발 사업 타당성 조사연구』, 2007.
- 사단법인 한국해법학회, 『국제해사조약의 수용방안 연구』, 법무부, 2012.
- 香港韓人商工會, 『JOURNAL OF THE KOREAN CHAMBER OF COMMERCE IN HONG KONG』, 2013.
- 손희두, 『북한법령의 국제화 추세에 관한 연구』, 한국법제연구원, 2010.
- 손희두, 『북한의 해양관련법제와 남북한 협력방안 연구』, 한국법제연구원, 2008.
- 申雄湜·安成祚, 『북한의 외국인투자법: 북한의 투자환경과 외국인투자법규』, 한국 무역협회, 1998.
- 양평섭 외, 『중국-대만-홍콩의 경제통합과 정책적 시사점』, 대외경제정책연구원, 2012.
- 이규창, 『남북교류협력 관련 제도 개선방안-협력사업 및 내부관리체계를 중심으로』, 통일부, 2008.
- 이병태, 『법률용어사전』, 법문북스, 2010.
- 이석기·임강택·임을출, 『2012년 북한경제 종합평가 및 2013년 전망』, 법무부, 2012.
- 이윤철·김진권, 『해사법규』, 다솜출판사, 2005.
- 외교통상부, 『알기 쉬운 협약업무』, 외교통상부 협약국, 2006.

- 장명봉 편, 『2011 최신 북한법령집』, 북한법연구회, 2011).
- 全洪澤·吳剛秀, 『北韓의 外國人投資制度와 對北投資推進方案』, 韓國開發研究院, 1995.
- 정봉민 외, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(Ⅱ) - 남북한 연결 교통 물류 수요 전망 및 시설확충 방안-』, 한국해양수산개발원, 2008.
- 정봉민 외, 『남북물류체계통합』, 해양수산개발원, 2007.
- 諸成鎬, 『북한 외자유치법령의 문제점』, 민족통일연구원, 1998.
- 정봉민 외, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(I)』, 한국해양수산개발원, 2007.
- 정치학대사전편찬위원회, 『21세기 정치학대사전』, 아카데미아 리서치, 2010.
- 최종현, 『해상법상론』, 박영사, 2009.
- 통일부, 『통일백서 2008』, 2008.
- _____, 내부자료, 2007년 남북간 수송장비 운행현황, 2007.
- 통일부, 『2013 통일백서』, 통일부, 2013.
- 한국해양수산개발원, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(Ⅲ)』, 한국해양수산개발원, 2009.
- _____, 『글로벌 물류네트워크 구축 제2차 기초조사 연구』, 국토해양부, 2009.
- _____, 『유엔 해상화물 운송협약 제정 대응방안』, 국토해양부, 2009.
- _____, 『해양오염손해배상 및 보상관련 국제협약의 국내수용방안에 관한 연구』, 국토해양부, 2008.
- 한국해양수산연수원, 『국제노동기구 2006년 해사노동협약의 국내수용에 관한 세부 연구』, 국토해양부, 2008.
- 한국해양대학교, 『중국 해상법 및 해사소송제도 연구』, 한국해운조합, 2009.
- 황진회 외, 『남북한 물류체계 통합을 위한 기반 구축방안(3차년도)』, 한국해양수산개발원. 2011.
- 『해운합의서 발효 후 연안해운 전망 및 대책』, 해양수산부, 2005. 8.

2. 논문

- 강종희 외, “통일기대 대비 남·북한 해양수산 협력방안”, 『기본연구 2006-21』, 한국해양수산개발원, 2006.
- 김영운, “북한의 경제변화와 북-중 접경지역 경제특구 개발전략”, 『북한법월례회 제 183회』, 북한법연구회, 2012. 11. 29.
- 김범중, “북한 항만개발과 남북한 항만교류 협력방안”, 『해양수산』 통권 제219호, 한국해양수산개발원, 2002.
- 朴井源, “통일단계에서 잠정적으로 적용할 필요성이 있는 북한법령의 범위와 적용방안에 관한 연구”, 『제37차 남북법령연구특별분과위원회 학술회의 자료집』, 법무부, 2010. 12. 21.
- _____, “북한 외국인투자법제의 현황과 과제: 개정 라진 - 선봉경제무역지대법(20

- 10)을 중심으로”, 『저스티스』 통권 제121호, 한국법학원, 2010.
- _____, “북한의 ‘사회주의 법치국가 건설론’과 법제 정비 동향”, 『전북대학교 동북아법연구』 제5권 제1호, 전북대학교 동북아법연구소, 2011.
- _____, “북한의 2009년 개정헌법의 특징과 평가”, 『헌법학연구』 제15권 제4호, 한국헌법학회, 2009.
- _____, “北韓의 對外經濟 仲裁制度에 관한 考察 : ‘對外經濟仲裁法’을 中心으로”, 『북한법연구』 제4호, 북한법연구회, 2001.
- _____, “통일법제 연구 현황과 향후 과제”, 『법조』 창간호, 법조협회, 2010.
- _____, “북한의 체제수호를 위한 규범통제: 2007년 북한형법 부칙을 중심으로”, 『통일문제연구』 제22권 제1호 통권53호, 평화문제연구소, 2010.
- 박창호 외, “남북한 항만을 중심으로 한 동북아 항만물류네트워크 구축에 관한 연구”, 『한국해운학회지』, 제31호, 2000.
- 배종렬, “북한의 외국인투자 실태와 평가”, 『기획논단』, 가을호, 한국수출입은행, 2011.
- 백종실, “중국화물 유치를 위한 홍콩의 물류인프라 정책관련 연구”, 『해양수산』 통권 제233호, 한국해양수산개발원, 2004.
- 유욱, “북한의 법체계와 북한법 이해방법”, 『통일과 법률』, 법무부, 2011.
- 유재만, “선박모니터링시스템(VMS)의 개요와 향후 전망”, 『해양한국』 3월호, 한국해사문제연구소, 2006.
- 이규창, “남북통일시 북한지역 관할권 확보 방안 연구”, 『남북법제연구보고서』, 법제처, 2011.
- 정봉민, “나진·선봉지역의 항만투자 여건”, 『해양수산』 통권 제281호, 한국해양수산개발원, 2008. 2.
- 채이식, “협약의 수용방법에 관한 소고”, 『한국해법학회지』 제23권 제2호, 한국해법학회, 2001.
- 최영석, “한중 FTA와 해운서비스 부문 대응방안”, 『해운과 경영』 제26호, 한국해양수산개발원, 2011.
- 황진회, “북한의 해운 인프라 실태와 전망”, 『KDI 북한경제리뷰』, KDI, 2012.
- _____, “북한의 해운·항만물류 실태와 남북한 공동발전을 위한 정책과제”, 『남북한 물류협력과 발전을 위한 세미나 자료집』, 한국해양수산개발원, 2008.
- _____, “남북한 건설기술(항만분야) 표준화 방안”, 『KDI 북한경제리뷰』 3월호, KDI, 2012.
- _____, “통일대비 남북한 해양수산 협력에 관한 연구”, 『통일이후』 통권 제14호, 한국통일진흥원, 2011.
- _____, “남북관계 변화대비 해운수송체계 구축방안”, 『나라경제』 제15권 제3호, 한국개발연구원, 2013.
- _____, “나진-하산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안”, 『북한해양수산저널』 제

- 1권, 한국해양수산개발원, 2009.
- _____, “서해평화협력특별지대 조성과 물류분야의 대응”, 『남북교류협력지원협회·남북물류포럼 공동학술회의 자료집』, 남북물류포럼, 2007.
- _____, “한강 하구의 모래채취 필요성 및 정책과제”, 『KMI 해양수산 현안분석』, 2007-24, 2007. 12.
- _____, 외, 『크루즈관광산업 발전기반 조성방안』, 한국해양수산개발원, 2006.
- _____, “남북한 경제교류 동향과 남북 해운협력과제”, 『내항해운』, VOL. 139(2006. 5/6호), 한국해운조합, 2006.
- _____, “북한의 해운 항만물류 실태와 남북한 공동발전을 위한 정책과제”, 『해양한국』, NO. 413, 한국해사문제연구소, 2008.
- 홍순직, “남북경협 활성화를 위한 부문별 과제”, 『통일경제』 통권 제89호, 현대경제연구원, 2007.
- 한국무역협회, “TSR과 해상운송의 운송시간 및 운임 비교”, 2005. 6.

3. 북한자료

- 『민사법사전』 (평양: 사회안전부출판사, 1997).
- 『법학사전』 (평양: 사회과학출판사, 1992).
- 『남포시 연안환경 실태서』 (남포시 국토설계사업소, 2004).
- 고현철, “해운법상 법의 저촉에 대한 일반적 이해”, 『정치법률연구』, 제22권 제2호 (평양: 과학백과사전출판사, 2008).
- 길경지, “배짐중권의 작성발급에서 나서는 법률적 문제”, 『정치법률연구』, 제22호 (평양: 과학백과사전출판사, 2008).
- 김동신, 『영조해운용어해설』 (평양: 조선해운위원회, 2003).
- 김용호, “19세기 말 20세기 초 우리 나라에서의 근대적 해운업”, 『사회과학원학보』, 제1호(평양: 사회과학출판사, 2003).
- 김일성 종합대학, 『국제법 및 해운법 참고서』 (평양: 김일성종합대학, 1985).
- 김정일, “인민대중중심의 우리식 사회주의는 필승불패이다-조선로동당 중앙위원회 책임일군과 한 담화”, 『근로자』 6호, (평양: 근로자사, 1991).
- 리동일, “위대한 수령 김일성동지의 현명한 령도밑에 제1차 5개년계획시기 주요항만들의 복구건설을 위한 투쟁”, 『력사과학』 제2호, (평양: 과학백과사전출판사, 2005).
- 리명철, “위대한 수령 김일성동지의 현명한 령도밑에 제 1차 7개년계획시기 항만건설을 위한 투쟁”, 『력사과학』 제2호, (평양: 과학백과사전출판사, 2006).
- 리영화, “경제에 대한 국가의 중앙집권적 통일적 지도는 사회주의 경제강국건설의 근본담보”, 『경제연구』 3호, (평양: 과학백과사전출판사, 1999).

- 림영찬, “국제해운법제도의 본질과 특징”, 『사회과학원학보』, 제4호(평양: 사회과학출판사, 2002).
- 림영찬, “해상침수송에 관한 공화국법의 개선완성”, 『정치법률연구』, 제24권 제4호(평양: 과학백과사전출판사, 2010).
- , “해상침수송에 관한 공화국법의 개선완성”, 『사회과학원 학보』, 제54호(평양: 사회과학출판사, 2007).
- 박남국, “해운부문 민족간부양성사업을 위하여 쌓으신 불멸의 령도업적”, 『교원선전수첩』 제3호(교육신문사, 2006).
- 방시흥, “리조전반기 항만발전에 대한 고찰”, 『력사과학』 제3호, (평양: 과학백과사전출판사, 2005).
- 심형일, 『법학연구론문집』, 조선사회과학학술집 93 법학편(평양: 사회과학출판사, 2010).
- 최금숙, “공화국국내수역의 중요제도”, 『김일성종합대학학보-력사 법학』, 제50권 4호(평양: 김일성종합대학출판사, 2004).
- 한영건, “위대한 수령 김일성동지의 현명한 령밑에 광복후 파괴된 항만을 복구하기 위한 투쟁”, 『력사과학』 제2호, (평양: 과학백과사전출판사, 2004).
- 한용선, “행정경제사업에 대한 정치적 지도는 당적 령도의 기본요구”, 『근로자』 7호, (평양: 근로자사, 1977).

『조선신보』 (2001. 4. 11).

『조선신보』 (2009. 12. 7).

『노동신문』 (2009. 9. 29).

4. 기타자료

- 국제연합무역개발협의회(UNCTAD) <http://www.unctad.org>
- 아시아 태평양 경제사회위원회(ESCAP) <http://www.escap.org>
- 국제수로기구(IHO) [http:// www.iho.shom.fr](http://www.iho.shom.fr)
- 국제상거래법위원회(UNCITRAL) <http://www.un.or.at/uncitral>
- 유엔(UN) <http://www.un.org/>
- 두만강유역 개발프로그램 <http://www.tumenprogramme.org>
- 중화인민공화국 국가통계국 <http://www.stats.gov.cn/>
- 외교통상부 <http://www.mofat.go.kr/>
- 한국투자무역진흥공사(KOTRA) <http://www.kotra.or.kr/>
- 북한통계포털 <http://bukhan.kosis.kr/>
- 러시아통계청 <http://www.gks.ru/eng/>