

승선근무 예비역 병역제도 도입 국방부에 건의 승선근무예비역 병역제도 도입 추진위원회



한국선주협회를 비롯하여 전국해상산업노동조합 연맹, 수협중앙회, 한국해기사협회, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국원양어업협회, 한국해양대학교, 목포해양대학교 등 해양수산단체 및 학교 관계자들로 구성된 승선근무예비역 병역제도 도입 추진위원회는 최근 승선근무 예비역 병역제도의 도입을 국방부와 국무총리실 국무조정실, 해양수산부에 건의했다.

추진위원회는 건의를 통해 “우리나라는 오늘날 세계 1위의 조선강국, 세계 8위의 해운국으로 성장했으며, 이는 우리나라가 건국 이후 겨우 60여년의 짧은 기간동안 이룩한 신화로서, 이 신화의 배후에는 우수한 해운전문 인력의 피땀 어린 노고와 헌신이 있었다”고 밝히고 오는 2012년 산업기능요원제

도 폐지에 따른 대책을 마련하여 줄 것을 요청했다..

추진위원회는 또 “우리나라의 해운전문인력은 우수한 승선근무인력에 기반을 두고 있으며, 승선근무인력은 국가 경제무역전쟁의 일선에서 에너지? 물자수송 업무 등에 복무하는 현역 제4군이라 해도 과언이 아니다”며, 지금 이 순간에도 상선대와 원·근해어선단에 승선하여 육, 해, 공군 어느 현역도 담당할 수 없는 막중한 임무를 수행하고 있는 승선근무인력을 현역 제4군으로 인정하는 ‘승선근무 예비역 병역제도’의 도입을 강력히 건의했다.

정부는 2007년 2월 비전2030 인적자원 활용 2+5전략을 발표하면서 이에 따른 국가 병역제도개선을 위한 기본방향을 제시했다. 주요골자를 요약

하면 ①예외없는 병역의무 이행 ②병역의 단순 이원화(군복무+사회복무) ③현역 복무기간의 단계적 단축 ④2012년 이후 전환복무, 대체복무의 폐지 등이다.

정부의 병역제도 개선의 기본방향은 바람직하나, 대외의존도가 높은 우리나라 수출입화물의 적기수송을 위해 한국상선대에 승선중인 해기인력에 대한 대책은 도외시되었다.

우리나라는 지배선대 규모로 세계 제8위의 상선대를 보유하고 있으며, 이 상선대는 국가존립을 위해 필수불가결한 전략물자를 수송하고 있다. 유조선과 LNG선 등 국가 에너지자원 수송선대를 비롯하여 동북아 물류거점국가의 생명선 역할을 하는 컨테이너선대, 자동차선대, 특수선대, 그 외에도 다양한 일반화물 수송선대로 이루어진 상선대와 연근해·원양 어선단은 국가경제의 대동맥으로서 맡은 바 소임을 다하고 있다.

이처럼 우리나라의 상선대는 글로벌 경제무역의 일선에서 육, 해, 공군 어느 현역도 담당할 수 없는 막중한 수송 임무를 담당하고 있으며, 수산분야의 연근해·원양 어선단 역시 식량산업의 한 축으로서 중요한 역할을 담당하고 있다.

이에 따라 한국선주협회를 비롯한 해양수산단체 및 대학은 산업기능요원제도 폐지에 따른 대책마련을 위하여 최근에 승선근무예비역 병역제도 도입 추진위원회를 구성했으며, 그동안 수차례에 걸쳐 개최된 대책회의 끝에 이번에 대정부 건의서를 마련, 정부에 건의하기에 이르렀다.

추진위원회는 대정부 건의서를 제출하게 된 배경은 전세계의 상선대 규모는 날로 증가하고 있으나, 고급 선원인력의 부족현상은 심각한 상황에 이르러 선박운항에 상당한 차질이 예상되고 있기 때문이다.

사실상, 우리나라 국가경제는 무역의존도가 매우

높고 국제교역량의 99.8%가 해운에 의하여 이루어지고 있으며, 해운력은 우리나라의 무역발전과 경제성장의 촉진, 외화획득 및 절약을 통한 국제수지의 개선, 조선산업 및 관련 산업의 발달, 고용창출, 국위선양 등에 크게 기여하고 있다.

그러나, 최근들어 해상근무가 3D업종으로 인식되면서 해기사들의 이직률이 위험수위에 다다른 데다, 전 세계적으로도 상선사관의 부족현상이 날로 심화되는 추세에 있어 조만간 해기인력의 극심한 부족으로 선박운항이 중단되는 사태가 속출할 것으로 우려되고 있다.

우리나라의 경우 해기사 부족문제가 일본 등 경쟁국에 비해 심각한 것은 외항상선대는 최근들어 연간 60여척 이상 늘어나는데 반해 해기사 공급은 한정되어 있고, 이직률이 높기 때문이다. 더구나 일본이나 유럽국가들처럼 외국인 해기사를 고용할 수 없기 때문에 문제의 심각성이 더하다.

이에 추진위원회는 ‘승선근무예비역 병역제도’ 도입을 통한 해운력과 해군력의 상호연계는 우리나라가 해양강국이 되기 위한 필수요건이라며, 해양수산업계의 건의를 수용하여 줄 것을 요청했다.

추진위원회는 “해운력은 해군력과 함께 국가 해양력의 양대 축의 하나이며, 지정학적으로 3면이 바다이고 부존자원이 빈약하여 무역의존도가 매우 높은 우리나라가 21세기 신 해양시대에 세계 5위권의 해양강국 실현 목표를 달성하려면 해양 분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보하기 위한 ‘승선근무예비역 병역제도’를 반드시 도입해야 한다”고 강조했다.

한편, 한국선주협회 김영무 상무와 해양수산부 및 해양대학교 관계자는 4월초 병무청과 해군본부를 예방, ‘승선근무예비역 병역제도’ 도입의 필요성을 강조하고, 동제도의 도입을 건의했다.

부정기선시황 케이프사이즈 중심으로 강세지속 2004년 12월 최고조에 달했던 호황국면 재연



부정기건화물선 시황이 케이프사이즈를 중심으로 상승세를 지속하면서 지난 2004년 12월 최고조에 달했던 호황국면이 재현되고 있다.

한국선주협회가 최근 외신과 해운리서치기업들의 자료를 분석한 결과에 따르면, 부정기건화물선의 운임수준을 나타내는 발틱운임지수인 BDI는 4월17일 현재 5,601 포인트로 지난 2006년 4월초 2,512 포인트에 비해 2배 이상 상승했다.

특히, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선의 운임지수인 BCI는 4월17일 현재 8,030 포인트로 1년전의 3,494 포인트에 비해 2.3배 가량 상승했으며, 파나마스형 선박의 운임지수인 BPI도 5,277 포인트로 전년 같은 시기의 2,527 포인트에 비해 2배 이상 상승했다.

이에 따라 부정기 벌크선 용선료의 고가행진이 지속되고 있다. 케이프사이즈 벌크선(17만DWT)의 경우 주요 항로인 브라질 선적 극동항 철광석 수송의 1일당 스팟용선료가 10만달러를 웃돌고 있다.

특히, Fearnleys의 4월18일 주간시황분석 자료

에 의하면, 금주 유럽-극동항 17만 2,000DWT급 케이프사이즈 선박의 용선료는 1일당 11만5,000달러를 기록했다. 이와함께 17만DWT급 선박의 1년간 용선료도 1일당 78만달러에 육박하고 있다..

시장정보에 의하면, BHP사는 지난 2001년 건조된 'CAPE CENTURY' (17만2,683 DWT)호를 중국 4월27-30일 인도받아 서호주를 경유하여 중국에서 반선하는 조건으로 1일당 9만2,000달러에 라운드

용선계약을 체결했다.

또 기간물(TC)의 경우 SHAGANG사가 2005년 건조된 'CHOU SHAN' (17만5,569 DWT)호를 일본에서 5월1-5일 인도받아 1년간 1일당 8만달러에 용선계약을 체결한 것으로 알려졌다.

중국의 철강생산 확대 등으로 철광석 수송수요 급증하면서 부정기건화물선 시황이 사상최고치를 기록하면서 케이프형 벌크선의 1일 용선료가 12만달러를 기록했던 지난 2004년 12월의 호황국면에 거의 근접했다.

또한 7만DWT급 파나마스 선박의 용선료도 상승세를 지속하고 있다. TOEPHER사는 최근 2004년 건조된 'EDELWEISS' (7만3,264 DWT)호를 아르헨티나에서 5월10-15일 인도받아 극동지역에서 반선하는 조건으로 1일당 4만6,000달러(B.B 102만 5,000달러)에 용선계약을 맺은 것으로 보고됐으며, CNR사는 지난 1990년 건조된 'ALESLEVADA' (7만366DWT)를 인도양에서 남미 동해안을 경유하여



극동반선 조건으로 1일당 4만750달러에 용선했다.

올들어 케이프사이즈 벌크선을 중심으로 부정기 전화물선 시황이 이같이 급등세를 보이고 있는 것은 중국의 철강메이커에 의한 철광석 수입급증과 호주 항만의 체선으로 분석되고 있다.

중국의 철광석 수입량은 지난 2006년 3억2,600만톤으로 전년대비 19% 증가한데 이어 금년에 들어서는 1월 한달간 철광석 수입량이 3580만톤으로 전년동월에 비해 30% 가량 증가한 것으로 나타났다.

또한 오는 4월 이후 주요 광석 수출국들이 가격 인상을 계획하고 있어 중국이 서둘러 철광석 확보에 나서면서 시황상승을 더욱 부추기고 있는 것으로 지적되고 있다.

여기에서 광석 주요 선적국인 호주의 체선현상도 시황상승에 크게 기여하고 있는 것으로 분석됐다.

부정기선 시황과 관련하여 클락슨은 향후 2-3년간 강세가 지속될 것으로 전망하고 있으며, 골드만삭스도 내년까지 호황을 유지할 것으로 분석하고 있다.

한편, 일부 일본의 철강메이커는 원자재 수송 해운회사에 대해 장기운송계약(COA)을 재검토하여 우선적으로 자사에 선박을 배선하는 연속항해용선으로 전환하여 줄 것을 요청한 것으로 알려졌다.

통상적으로 호주-일본간은 항해일수는 왕복 35-40일로 선박 1척당 연간 10회 운항할 있다는 계산을 전제로 철강 각사는 자사 전속의 전용선계약을 해운선사와 맺고 있지만 현재 체선에 의해 가동률은 70% 전후까지 저하되고 있는 것으로 분석되고 있다.

선협, 제16차 ASF 5월28일~30일 부산에서 개최 일본, 호주, 중국 등 12개국 대표 100여명 참석

제16차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 한국선주협회 주관으로 부산 해운대 웨스틴조선호텔에서 개최된다.

우리나라를 비롯하여 일본, 호주, 중국 등 12개국 선주협회 대표 100여명이 참석하는 금번 제16차 ASF에서는 해운경제검토위원회를 비롯하여 선원, 환경, 보험, 선박해체 등 5개 위원회별로 주요이슈에 대해 협의하고, 공동발표문을 채택, 아시아선주들의 입장을 공표한다.

아시아선주대표자회의는 한국, 호주, 중국, 대만, 일본, 홍콩 선주협회와 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남으로 구성된 동남아국가연합선주협회연합(FASA) 등 아시아 역내에 있는 12개 선주협회로 구성되어 있다.

ASF의 설립목적은 아시아 해운업계의 이익을 도모하기 위한 것으로 ASF 연차총회 사이에 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 안전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회로 구성된 5개의 위원회를 열어 주요 이슈에 대해 협의하고 공동 대응방안을 모색하고 있다.

그동안 아시아대표자회의는 지난 1992년 발족된 이후 매년 정례적으로 본회의와 분과위원회별 중간회의를 갖고 주요 쟁점사항에 대해 공동보조를 취하고, 아시아역내 해운산업의 공동이익을 위해 노력하는 한편, 아시아역내 해운업계를 대변하는 등 위상을 드높여왔다

한편, 이번 제16차 아시아선주대표자회의에서는 ASF의 국제적인 위상에 걸맞는 상설사무국 설치운영문제가 매듭지어질 것으로 예상되고 있다.

선협, OB/L 선사에 송부토록 전국은행연합회에 요청 선사들 OB/L 제때 회수못해 잠재적인 분쟁에 노출

국내 은행들이 선하증권원본(OB/L : Original Bill of Loading)을 도착 즉시 선사들에게 전달하지 않고 있어 잠재적인 분쟁이 우려되고 있다.

화주가 OB/L을 제시하지 않고 화물수령을 원하는 경우, 운송인은 은행이 발행한 수입화물선취보증서(L/G : Letter of Guarantee)와 교환하여 화물을 인도하고 있으며, 이 경우 은행은 OB/L 도착 시 운송인에게 전달하도록 되어 있다.

그러나, 국내 은행들이 업무의 번잡성 등을 이유로 OB/L을 제때에 선사들에게 송부하지 않고 있어 선사들이 OB/L 회수시점까지 OB/L 소지자와의 잠재적인 분쟁의 위험에 노출되어 있는 실정이다.

해상운송거래 관행상 화주가 운송인에게 화물인도를 요청할 경우, B/L 원본을 제시 하는게 원칙이다. 그러나, 근거리 항해 등 현실적으로 화주가 화물인수를 원하는 시점에 화물이 도착했는데도 OB/L이 도착하지 않아 화주가 운송인에게 OB/L을 제시할 수 없는 경우, 예외적으로 운송인은 화주의 사정을 참작하여 은행이 발행한 수입화물선취보증서(L/G)와 교환하여 화물을 인도하고 있다.

사실상, 운송인은 OB/L과 교환하여 화물을 인도하는 것이 정상적인 절차이며, 은행발행 L/G와 교환하여 화물을 인도하였다 하더라도 최종적으로 OB/L을 회수함으로써 정상적인 해상운송 거래가 종료된다.

운송인은 OB/L 회수 시점까지 OB/L 소지자와의 분쟁에 휘말릴 위험에 노출되어 있고, 실제 관련법

에서도 '운송인은 선하증권을 취득한 제 3자에게 대항하지 못한다'(상법 제 814조의 2)고 규정되어 있어 분쟁 발생시 운송인은 심각한 선의의 피해를 입을 수밖에 없는 실정이다.

이에 따라 한국선주협회, 한국하주협의회, 한국선박대리점협회, 전국은행연합회는 지난 1999년 OB/L 없이 화물을 인도할 경우 운송인과 화주 등의 책임관계에 관한 통일된 원칙을 정하기 위해 은행이 발행할 L/G 표준문안에 합의, 시행해 오고 있다.

이 표준문안에 따라 은행들이 발행하고 있는 L/G 2항에는 'B/L 원본을 수령한 은행은 상기화물의 선하증권원본을 인수하는 대로 운송인에게 전달하겠으며, 이때 당행의 책임은 종료된다'고 명시, 은행의 OB/L 송부의무가 규정되어 있다.

하지만, 은행들은 OB/L 도착직후 선사들에게 송부해야 할 의무가 있음에도 불구하고 업무의 번잡성 등을 사유로 OB/L을 운송인에게 송부하지 않고 있어 선사들이 OB/L 회수에 어려움을 겪고 있다.

이에 한국선주협회는 최근 전국은행연합회에 협조공문을 보내 원활한 해상운송거래와 OB/L 미회수로 인한 선사들의 우려를 해소하기 위해 전국은행연합회 산하 은행들에게 OB/L 도착 즉시 운송인에게 송부하도록 조치를 취하여 줄 것을 요청했다.

이와 관련하여 전국은행연합회는 한국선주협회의 요청에 따라 산하 은행들에게 선사의 B/L원본 회수에 적극 협조하여 줄 것을 요청했다.

국적외항선사 보유선복량 올들어 7.5% 증가

2003년 이후 해운시황 호조로 크게 늘어

국적외항선사들의 보유선복량이 지속적으로 증가하고 있다.

한국선주협회가 집계분석한 자료에 따르면, 4월 20일 현재 국적외항선사들의 보유선복량은 총 644척, 1,618만9,365G/T로 작년말 607척, 1,506만 6,587G/T에 비해 척수로는 37척이 늘었으며, 톤수 기준으로는 7.5% 증가했다.

특히, 이 기간중 풀컨테이션을 비롯하여 원유운반선, 석유제품/케미칼 검용선, 일반화물선의 증가세가 두드러진 것으로 나타났다.

선종별 증감현황을 보면, △석유제품/케미칼 검용선이 48척, 26만3,631G/T로 작년말에 비해 31.8%(척수로는 8척) 증가했으며, 이어 △풀컨테이션이 115척, 262만366G/T로 16.8%(5척) △원유운반선이 15척, 190만1,404G/T로 15.5%(3척) △일반화물선 147척, 121만830G/T로 10.1%(7척) △벌크선이 139척, 435만5,658G/T로 7.1%(8척) 각각 증가한 것으로 집계됐다.

또 이 기간중에 증선된 선박을 보면, △거양해운의 케이프사이즈 벌크선 4척을 비롯하여 △거영해

[선종별 확보방법별 선박보유현황]

선종명	합계		국취부나용선		중고선도입		계획조선		리스		자기자금		기타	
	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수	척	총톤수
벌크선	139	4,355,658	60	2,918,137	39	689,532	3	42,927	20	375,526	7	132,359	10	197,177
광탄선	30	2,597,804	18	1,525,741	0	0	12	1,072,063	0	0	0	0	0	0
핫코일선	5	102,530	5	102,530	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
철강재운반선	4	14,507	2	4,914	0	0	0	0	0	0	1	8,521	1	1,072
원목선	10	280,953	1	39,548	0	0	9	241,405	0	0	0	0	0	0
자동차선	10	436,331	6	344,006	2	39,023	2	53,302	0	0	0	0	0	0
풀컨선	115	2,620,366	60	1,824,781	9	114,050	8	77,823	13	430,404	11	74,395	12	66,323
세미컨선	8	23,074	0	0	0	0	5	10,126	1	6,740	0	0	2	6208
원유운반선	15	1,901,404	10	1,452,986	1	153,778	0	0	2	204,502	0	0	2	90,138
일반화물선	147	1,210,830	32	352,666	76	687,002	4	7,059	11	79,621	5	38,656	19	45,826
냉동·냉장선	1	5,578	0	0	1	5,578	0	0	0	0	0	0	0	0
케미칼운반선	43	169,064	14	68,391	15	59,385	2	4,132	1	2,023	7	19,773	4	15,360
케미칼/가스운반선	2	6,707	2	6,707	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LPG선	17	245,484	7	173,462	7	62,974	0	0	1	3,852	1	3,221	1	1,975
LNG선	17	1,700,483	17	1,700,483	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
석유제품 운반선	23	218,210	5	82,950	9	48,583	0	0	1	6,601	3	8,441	5	71,635
석유제품/케미칼검용	48	263,631	14	168,287	17	43,411	0	0	0	0	10	30,931	7	21,002
시멘트운반선	4	19,313	0	0	2	6,914	0	0	0	0	2	12,399	0	0
예선	4	10,655	0	0	1	5,075	0	0	0	0	3	5,580	0	0
부선	2	6,783	0	0	0	0	0	0	0	0	2	6,783	0	0
합계	644	16,189,365	253	10,765,589	179	1,915,305	45	1,508,837	50	1,109,269	52	341,059	63	516,716

운의 석유제품/케미칼전용선 1척 △남성해운의 풀컨테이너선 2척 △동방의 철강재운반선 등 3척 △봉신의 케이프사이즈벌크선과 원유운반선 등 3척 △신성해운의 일반화물선 3척 △씨앤상선의 케이프사이즈벌크선 등 2척 △장금상선의 풀컨테이너선 2척 △cckdaudgodns의 벌크선 2척과 원유운반선 1척 △티피씨코리아의 벌크선 2척 △한진해운의 대형풀컨테이너선 2척 △현대상선의 대형풀컨테이너선 4척 등이다.

한편, 국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 이후 지속적으로 증가하고 있다, 국적외항

선사들의 보유선복량은 2003년말 433척, 1197만 5,847G/T에서 2007년 4월20일 현재 644척, 1,618만9,365G/T로 척수로는 무려 211척이 늘었으며, 톤수기준으로는 35.2%가 증가했다.

이처럼 최근 3년 사이에 한국상선대가 크게 증가한 것은 지난 2004년을 전후하여 해운시황이 크게 호전되어 투자여력이 증진된데다 지난 2005년에 도입된 톤세제도로 인해 세급부담이 줄면서 선박에 재투자하는 경향이 확산되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

톤세적용 국적외항선사 운항선대 6,318만G/T 소유선박 1,408만G/T, 외국적용선 4,910만G/T

톤세적용 선사와 운항선대가 크게 늘어난 것으로 나타났다.

한국선주협회가 국적외항선사들을 대상으로 최근 2006년도 톤세신고를 마감한 결과, 톤세적용선사는 모두 62개사로 지난 2005년에 비해 16사(신규신청)가 늘었으며, 이들 선사들의 운항선대 규모는 2006년말 현재 1790척, 6,318만G/T로 지난 2005년말에 비해 척수로는 93척이 늘었으며, 톤수

기준으로는 8.4% 증가했다. 62개 선사의 소유선박은 469척, 1,408만G/T이며, 외국적용선은 1,321척, 4,910만G/T이다.

또한, 톤세적용기업의 외국선박 월평균 용선규모는 1,328척, 4,459만G/T로 집계됐다.

한편 톤세를 신청하지 않은 비톤세해운기업의 운항선대는 146척, 127만G/T이다.

[톤세기업 지배선대 현황]

(12월31일 기준)

구분	2005년		2006년		증감	
	척수	총톤수(만G/T)	척수	총톤수(만G/T)	척수	총톤수(만G/T)
사선	441	1,285	469	1,408	28	123
외국적용선	1,256	4,545	1,321	4,910	65	365
계	1,697	5,830	1,790	6,318	93	488

※ 주 비톤세기업 운항선대 : 146척, 127만G/T(2006년도)

ASF, 선박재활용협약 현존선에 유연하게 적용촉구 선박재활용위원회 중간회의에서 공동발표문 채택

아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum)는 3월30일 베트남 하노이에서 제10차 선박재활용위원회를 열고, 국제기구에서 개발중인 국제협약의 지침과 선박재활용의 중요성 등에 대해 협의한 뒤 공동발표문을 채택했다.

제10차 ASF 선박재활용위원회 중간회의에는 한국 선주협회를 비롯하여 중국, 대만, 홍콩, 인도네시아, 일본 및 베트남 선주협회 대표 15명이 참석하였다.

이번 회의에서 채택된 공동발표문에 따르면, 위원회는 선박재활용협약 초안에 관한 최근 진전사항 및 국제해사기구 해양환경보호위원회가 개발 중인 협약하의 지침들을 주목했으며, 상기 논의에 관여한 이해당사자(선박소유자, 조선업자, 선박재활용업자, 선박자재제조업자, 선급 및 관련 공직자)의 지대한 노력과 효과적인 과업 수행에 대하여 감사의 뜻을 전했다.

위원회는 또 안전하고 환경친화적인 선박재활용 작업을 이루어내기 위해 실용적이고 효과적인 협약의 조속한 채택을 촉구했다. 이와 관련하여 위원회는 위험물질 목록 및 증서의 적용과 같이 협약을 현존선에 적용시 유연성을 발휘하여 줄 것을 요청했다.

이와함께 위원회는 재활용 작업과정에서 참고가 될 유용한 정보로서 협약에 의해 요구되는 선박 위험물질 목록의 단일형식 개발이 매우 중요하다는데 인식을 같이했다.

그러나, 위원회는 적절한 자질 및 전문지식의 부족으로 인하여 선박소유자가 그러한 목록을 준비하는데 극히 어려울 것이라는 점에 우려를 표명했다.

따라서 선박건조에 대한 특화된 지식을 보유한 조선업자와 선박에 적합한 자재를 보유한 선박자재제조업자와 같은 타 이해당사자는 상기 목록 마련에 전면적인 지원을 제공해야 한다는데 의견을 모았다.

위원회는 또한 더 안전하고 환경친화적인 재활용 시설의 장려가 매우 중요함을 인식하고, 이와 관련하여 국제노동기구 및 국제해사기구와 같이 국제기구가 선박재활용 작업 종사자의 인식제고를 위해 주요 선박재활용 국가에서 세미나를 지속적으로 개최한 점에 대하여 높이 평가하는 한편, 이러한 공동 노력이 현 상황을 개선하는데 기여할 것으로 확신한다는 입장을 피력했다.

그리고, 위원회는 세계해운산업의 중요한 역할을 수행하는 아시아선주들이 더 안전하고 환경친화적인 선박재활용을 장려하고 촉진할 수 있는 방안을 지속적으로 논의할 것이라는 점을 확인했다.

아울러 선박재활용이 기국, 선박재활용국, 선박소유자, 조선업자, 선박자재제조업자를 포함한 상이한 이해당사자들과 관련되기 때문에 모든 이해당사자들의 역할이 협약 초안 개발시 좀더 명확히 명시되어야 함을 강조했다.

이밖에도 위원회는 제11차 선박재활용위원회 중간회의를 내년 3월 자카르타에서 개최할 것을 제안한 인도네시아선주협회에 감사를 뜻을 표명했다.

한편, 이번 중간회의에는 한국선주협회(KSA) 박찬재 전무를 비롯하여 중국선주협회(CSA) Zhang Zuyue Secretary General, 인도네시아선주협회(INSA) H. Sungkono Ali Secretary General, 홍콩선주협회(HKSOA) Arthur Bowring Managing Director, 베트남선주협회(VSA) Vu Ngoc Son 회장과 Duong Chi Dzung 부회장(Vietnam National Shipping Lines 회장), Do Viet Trieu 부회장(Saigon Shipping Company 대표), 대만선주협회(NACS) Bob H. L. Hsu Secretary General, 일본선주협회(JSA) 관계자들이 참석했다.

통세적용 신청선사에 통세적격기업요건확인서 발급

16개 신규업체 포함하여 모두 62개 외항해운기업

해양수산부는 2006년 12월말 결산법인 기준 통세적용을 신청한 62개 외항해운기업에 대해 통세적격기업요건확인서를 발급했다.

이에 따라 16개 신규 신청업체를 포함해 62개 외항해운기업은 당해 기업의 해운소득에 대해 실제 영업이익이 아닌 소유·용선한 선박의 연간운항순톤수를 토대로 산정한 개별선박표준이익에 따라 법인세를 납부하게 된다.

선박통세제는 경쟁해운국과 대등한 조세환경 조성을 통한 국제선사의 국제경쟁력 제고를 위해 조세특례제한법 개정을 통해 지난 2005년 도입됐다.

통세적용을 받기 위해서는 당해기업이 2년미만으로 용선한 외국적 선박의 연간운항순톤수의 합계가 소유 선박 등 기준선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 넘지 않아야 한다.

12월 결산법인이 아닌 3월 결산법인(3개사)과 6

월 결산법인(1개사)의 통세적격기업요건확인서는 각각 6월말과 9월말에 발급할 예정이다.

한편, 통세제도는 유럽 선진해운국들이 자국 해운산업의 경쟁력 강화와 자국 상선대의 환류를 위해 도입한 제도이다. 지난 1996년 네덜란드가 이 제도를 도입한 이래 노르웨이, 영국 등 유럽 해운국들이 통세제를 시행함에 따라 우리나라도 경쟁해운국과 대등한 조세환경 조성을 위해 2004년 조세특례제한법 개정을 통해 동 제도를 도입하여 2005년부터 시행하고 있다.

현재 통세제도를 도입하여 시행 중인 국가는 네덜란드를 비롯하여 노르웨이(1996년), 독일(1999년), 영국(2000년), 덴마크(2002년), 아일랜드(2002년), 벨기에(2002년), 핀란드(2002년), 스페인(2003년), 인도(2004년), 미국(2004년), 리투

[2006 통세적용업체 현황]

연번	선 사 명	연번	선 사 명	연번	선 사 명
1	거양해운	24	우양상선	47	동일원양해운
2	거영해운	25	유코카캐리어스	48	범영해운
3	고려해운	26	인터해운	49	(주)봉신
4	국민비투멘	27	중앙상선	50	블루스타해운
5	남성해운	28	장금상선	51	선도해운
6	대림에이치앤엘	29	진양해운	52	세림오션슈핑
7	대한해운	30	창덕해운	53	슈핑뱅크
8	동진상선	31	창명해운	54	씨넷슈핑
9	범한상선	32	창성해운	55	씨앤에프로직스
10	부광해운	33	케이에스마린	56	에스에이치마린
11	삼호해운	34	케이에스에스해운	57	에스엔비해운
12	신성해운	35	킹스웨이해운	58	인트라스해운
13	삼목해운	36	태영상선	59	케이원해운
14	삼선로직스	37	트랜스마린	60	호안해운
15	스텔라해운	38	티피씨코리아	61	한진해운
16	썬에이스해운	39	폴라리스슈핑	62	현대상선
17	세광슈핑	40	타임머천마린		
18	새한가스선	41	한성라인		
19	에스엔케이라인	42	해운랜드(슈핑랜드)		
20	에스케이해운	43	흥아해운		
21	에스티엑스팬오션	44	광동해운		
22	에스더블유해운	45	동건해운		
23	오람탱커	46	동야탱커		

아니아(2006년) 등이며, 일본 등이 동제도 도입을 서두르고 있다.

톤세제(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례)란, 해운기업의 소득을 해운소득과 비해운소득으로 구분, 해운소득에 대해서는 실제 영업이익이 아닌 선박순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 선박표준이익을 토대로 법인세를 납부하는 제도로서 외항해운기업(외항 화물·여객 운송사업자)에 적용된다.

톤세제 적용대상은 해운법상 외항운송사업을 영위하는 해운기업으로 2년미만 용선한 외국선박의 연간운항순톤수 합계가 소유선박 등 기준선박의 연간운항순톤수 합계의 5배이하인 기업이다. 기준선박이란, 국제선박등록법에 따라 등록된 국제선박으로서 당해기업의 소유선박 및 2년 이상의 기간으로 용선한 선박을 말한다.

우리나라에서 톤세제가 도입된 초년도인 2005 회계연도 기준 103개 대상기업 중 50개 기업이 톤세적용을 신청, 톤세 적용을 받았다.

대상 소득은 해운기업의 해운소득(비해운소득은 기존 과세표준 적용)으로서 외항해상운송활동 또는 이와 연계된 활동(선박의 취득, 매각 등)으로 발생한 소득에 적용된다.

적용기간은 연속한 5사업년도로 규정하고 있으며, 톤세적용은 해운기업의 선택사항이나 톤세 적용시 5년간 의무 적용된다. 톤세적용 기간중 2회 이상 적용요건 위반시 2회째 요건을 위반한 사업년도부터 잔여기간과 다음 5사업년도 동안 톤세 적용이 배제된다.

톤세액은 선박표준이익에 법인세율(1억이하 13%, 1억초과 25%)을 곱한 금액이다.(개별선박표준이익=개별선박 순톤수×1톤당 1운항일이익×운항일수×사용률)

참고로 1톤당 1운항일이익은 1천톤 이하 14원, 1

천~10천톤 11원, 10천톤~25천톤 7원, 25천톤 초과 4원이다. 운항일수는 소유선박의 경우 소유기간, 용선선박의 경우 용선기간을 말한다. 또 사용률은 자사선(BBCHP 포함)의 경우 100%, 공동운항·용선선박의 경우 공동운항·용선 비율을 적용한다.

톤세제 도입으로 경쟁해운국과의 동등한 조세환경 조성을 통한 해운기업의 국제경쟁력이 제고됨은 물론, 해운시황, 영업실적에 관계없이 매년 일정한 세액 납부로 조세부담 예측가능성이 높아져 해운기업의 중장기 사업추진 용이 및 기업경영구조 개선이 가능하고, 톤세제 적용 대상기업 요건 충족을 위한 국적선대 증대효과가 기대되고 있다.

한국선주협회 6월8일, 9일 사장단연찬회 우리나라 해운산업 지속적인 발전방안 협의

한국선주협회(회장 이진방)는 6월8일, 9일 양일간 경기도 용인시 원삼면 소재 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 2007년도 사장단 연찬회를 갖고, 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 논의한다.

한국선주협회는 업무추진 현황과 향후의 장·단기 업무추진계획을 재점검하여 해운산업의 지속적인 발전방안을 제시하고, 특히 해운업계 최고 경영자를 중심으로 해운산업 발전을 위한 공감대 형성 및 정부 관계부처와의 정책 조율을 위해 지난 2002년부터 정례적으로 연찬회를 개최하고 있다.

특히, 이번 연찬회에서 사장단은 정기선분야를 비롯하여 부정기선분야, 정책분야, 선원선박 안전분야, 액화별크분야 등 5개 분임조로 나누어 시장동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 발전방향에 대해 협의할 예정이다.

한국선주협회는 이번 연찬회에서 제기된 각종 현안사항이나 의견을 취합하여 대정부 건의와 함께 해양수산부의 정책수립시 반영될 수 있도록 할 방침이다.

ASF, EU의 민사책임과 재정보증 지침초안 우려표명 보험법제위원회 제12차 중간회의 공동발표문 채택

아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum)는 4월17일 홍콩에서 선박보험법제위원회 제12차 중간회의를 갖고 유럽연합(EU) 의회의 심의와 이사회 승인절차를 밟고 있는 선주의 민사책임과 재정보증에 대한 지침초안에 대해 우려를 표명하였다.

한국을 비롯하여 대만, 홍콩, 일본선주협회, 그리고 아세안선주협회연합체(FASA)를 대표하여 인도네시아, 필리핀, 싱가포르, 베트남 선주협회의 대표자가 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 해운 보험법제관련 주요의제를 협의한 뒤 공동발표문을 채택하여 발표했다.

공동발표문에 따르면, 위원회는 EU의회의 심의와 이사회 승인절차를 밟고 있는 선주의 민사책임과 재정보증에 대한 지침초안에 대해 우려를 표명했다. 위원회는 민사책임에 대한 현존 국제협약의 가입을 촉구하는 점에 대해서는 수긍하나, 몇 가지 점에서 우려를 금치 못한다는 입장을 밝혔다.

P&I 보험 증서업무상의 혼선가능성이 있으며 피해를 입은 자들에게 최대한 신속히 배상가능한 최고금액을 정하는 선주책임제한제도의 기능에도 역시 혼선가능성이 있기 때문이다.

위원회는 또한 선원의 유기문제와 관련한 제안내용이 불분명하다는 인식을 갖고 있으며 선원유기문제는 새로 채택된 ILO해사노동협약을 통해 해결하는 것이 최선책이러는데 의견을 같이했다.

그러나 위원회가 무엇보다도 심각하게 우려하는 것은 제안된 지침서초안이 이제까지 국제해운에 안정적으로 뿌리내린 보험법제의 근간을 뿌리째 흔들

고 있다는 점이다. 재정보증서 소지의무 부여와 함께 부주의(negligence)를 새롭게 정의내리는 지역주의 법안으로 인한 불안은 세계화된 해운산업에 혼선만을 야기할 뿐이다.

위원회는 새로운 운송협약 성안을 위한 UN 국제무역법위원회(UNCITRAL) 작업반의 작업성과에 주목하고 우리업계를 대신하여 적극 참여한 ICS, BIMCO, IGP&I의 주도면밀 노고에 사의를 표했다.

그러나 위원회는 협약초안이 완성되고 현행 운송법과의 비교검토가 마무리되기까지 새로운 협약초안에 대한 입장표명을 유보기로 했다.

위원회는 직전의 중간회의에서 토의했던 2002 아테네협약의 문제점에 대해 다시 한번 토의하였으며 그 때 제기되었던 '테러사건' 문제와 '책임한도 액수' 문제는 일단 해소되었음에 주목했다.

위원회는 마쉬(Marsh)측의 제안으로 협약에 명기된 테러위험에 대해 적절한 수준의 보험이 가능케 된 것에 주목하였다. 또한 위원회는 협약이 적용되는 관할권내에서 협약이 요구하는 체약국 재정보증서가 발급될 수 있도록 '청색증명(blue card)'을 발급기로 한데 대해 주목했다. 아울러 위원회는 P&I 클럽들이 대형여객선 사고발생시의 위험이 비여객선주에게 미치는 영향을 국제그룹 체제 안에서 관리해 나가기 위한 조치가 취해진 사실에 주목했다.

위원회는 오랫동안 시간을 끌어 오던 난파선제거 협약안이 마무리 단계에 이른 사실을 환영했다. 그러나 대부분의 난파가 발생하는 영해에서도 통일된 책임규범이 마련되어야 하는데 그렇지 못한 쪽으로

협약초안이 성안되고 있는데 대해 아쉬움을 나타냈다.

위원회는 법안 C-15에 의한 캐나다 철새법(1999)의 개정에 대해 캐나다의 선주로부터 심심한 우려가 계속되고 있음에 주목했다. 아울러 위원회는 개정법이 선원의 인권에 악영향을 끼치고 있지는 않은지 다시 한번 검토해 줄 것을 캐나다 정부에 촉구했다.

그리고, 위원회는 1992 IOPC Fund의 Quality Shipping 증진방안에 대한 회기간 작업반 회의의 진전사항에 주목하고 토의중인 증진방안을 지지했다.

위원회는 고의적으로 유류를 해상에 배출하여 오염사고를 일으키는 일부 몰지각한 행위에 대해 다시 한번 유감을 표명하는 한편, 선박운항에 따른 유류폐기물의 관리지침을 지속적으로 최신화하고, 선

박운항자의 책임과 의무를 일깨우기 위한 국제기구나 각종 협회의 노고에 사의를 표했다.

이와 관련 위원회는 그간 국제해운산업연합체가 선원에 대한 형사처벌 등 잠재적 문제점에 대해 문제를 제기해 왔음에도 새로운 법적 장치로서 EU의 선박원천오염지침이 금년 4월1일부로 EU 회원국 사이에 채택된 사실에 주목했다.

아울러, 위원회는 유럽의 각국이 본 지침서를 자국법으로 입법함에 있어 본 지침의 일부내용이 MARPOL이나 UNCLOS의 일부 조항과 상치되는 문제가 발생할 소지있다는 사실에 주의를 기울여줄 것을 촉구했다.

위원회의 차기 회의는 제16차 ASF 총회 전날인 2007년 5월28일 한국의 부산에서 개최하기로 했다.

한국선주협회와 국회바다포럼 병역제도 세미나

‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입의 당위성

한국선주협회와 국회바다포럼은 5월7일 10:30-13:00 국회의원회관 소회의실에서 국가 경제·안보를 위한 ‘승선근무 예비역 병역제도’ 도입을 위한 세미나를 개최한다.

국회 이영호 의원실과 태평양포럼이 주관하고, 해양수산부, 수협중앙회, 한국해양대학교, 목포해양대학교, 한국해운조합, 한국원양어업협회, 한국해기사협회, 전국해상산업노동조합연맹, 한국선박관리업협회가 후원하는 이번 세미나는 우리나라가 동북아 물류거점국가 및 해양강국으로 발전하기 위해 필수적 해양분야의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보하기 위해 승선근무인력 제4군화 제도를 정착하여 국민경제에 이바지하고자 하는 차원에서 열린다.

특히, 이날 세미나는 김순갑 한국해양대학교 총장과 이윤재 한국선주협회 부회장(홍아해운 회장)의 개회사에 이어 국회부의장, 국방위원회 위원장, 농림해양수산위원회 위원장의 축사, 국회바다포럼 대표의원과 해양수산부 장관, 국회사무처 사무총장 격려사가 있을 예정이다.

그리고 이영호 의원의 좌장으로 진행되는 이날 세미나에서 한국선주협회 박찬재 전무가 ‘한국해운의 현황과 당면과제’, 한국해양대학교 김시화 해사대학장이 ‘국가선대 제4군화를 위한 승선근무예비역 병역제도의 정착’, 전국해상산업노동조합 김수조 본부장이 ‘국가경제·안보의 인적기반으로서의 선원과 병역제도’에 대한 주제를 각각 발표한다.

이후 김화석 국방부 인력관리팀장, 추교필 해양수산부 해운물류본부 선원노정팀장, 추형호 한국해기사협회 회장 이 패널로 참여하여 주제발표 내용에 대해 토론을 벌인다.

선협, 파나마운하 통항료 인상계획 철회촉구 파나마 운하관리청에 재차 의견서 제출

파나마운하관리청(PCA: Panama Canal Authority)이 국제 해운산업계의 적극적인 반대에도 불구하고 당초 통항료 인상안을 변경하지 않은 채로 인상시기만 7월로 수정한 후 이해당사자에게 추가의견을 받고 있다. PCA는 지난 2월2일 운하통항료 인상시안 발표했었다.

이와 관련하여 아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 해운경제검토위원회(SERC : Shipping Economics Review Committee)는 2월28일 일본에서 개최된 중간회의에서 상기 파나마운하 통항료 인상안에 대한 ASF 의장 명의의 반대 의견서를 제출하기로 결의하고, ASF의장직을 맡고 있는 한국선주협회에 해당 의견서를 제출하여 줄 것을 요청했다.



이에 따라 한국선주협회는 ASF 의장 및 한국선주협회장 명의의 의견서를 작성하여 3월8일자 PCA에 발송한데 이어 3월14일 파나마시티에서 개최된 공청회에도 협회 대표를 파견하여 반대의견을 개진한 바 있다.

PCA는 운하통항료 인상에 대한 국제적인 반대여론에도 불구하고 인상시기만 2개월 연기한 채, 강행할 움직임을 보이고 있다.

선종별로 다소 차이가 있으나, 적게는 연간 10%에서 많게는 17%에 이르는 대폭적인 인상안으로서 국적외항선사들은 연간 약 1,000만달러의 추가부담이 예상되고 있다.

이에 따라 협회는 최근 재차 PCA에 의견서를 제출하고 우하통항료 인상을 자제하여 줄 것을 요청했다. 협회는 운하확장계획은 지지하나, 인상률이 너무 과도하며 형평성의 원칙에도 부합되지 않는다는 점에서 금번 운하통항료 인상계획에는 반대한다는 입장을 분명히 했다.

특히, 협회는 지난 2000년 운하관리권이 파나마 정부로 이관된 이후 계속해서 연간 10% 내외의 통항료를 인상한데다 확장공사 계획서상의 재원조달방안에 따른 인상폭이 연간 5% 내외인데 비해 이번 인상안은 너무나 과도하다며, 인상계획의 전면 재검토를 요청했다.

또한, 운하확장에 따른 수익을 확장전 운하사용자에게 전가함으로써 수혜자부담원칙에 위배되는 결과를 초래할 뿐만 아니라, 확장전 운하사용자가 향후 확장된 운하를 사용할 경우 어떤 형태로든 인센티브가 부여되어야 한다는 점을 강조했다.

협회는 금번 인상안을 철회하고 10년 이상의 장기적인 인상 청사진을 먼저 제시해 줄 것을 촉구했다.

한-중항로 취항선사들 4월15일부로 운임인상 서향화물의 경우 TEU당 30\$ 동향은 50\$

한-중항로에 취항중인 국내외 선사들이 저운임으로 인해 채산성이 날로 악화됨에 따라 운임회복에 나섰다.

한-중항로 취항선사들은 지속되는 고유가와 운항원가 상승으로 인하여 서비스 항로 유지에 커다란 어려움을 겪고 있으며, 운임안정을 위한 노력에도 불구하고 운임수준은 운항원가조차 보상치 못하는 낮은 수준에 머물러 있어 운임회복이 시급한 실정이다.

이에 따라 이 항로에 취항중인 컨테이너선사와 카페리선사들은 4월15일부터 컨테이너화물에 대한 운임을 인상키로 하고, 최근 취항선사 공동명의로 이같은 내용을 화주단체와 화주들에게 통보했다.

4월15일부터 적용되는 운임인상 내용을 보면, 한-중항로 서향(Westbound)화물의 경우 컨테이너 20피트당 30달러, 40피트당 60달러씩 인상된다. 그리고 동향(Eastbound)화물에 대해서는 중국의 주요 항만별로 4월중에 20피트 컨테이너화물 1개당 50달러 인상된다.

상해, 천진, 대런, 청도 등 북중국 주요 4대항만 기준 부산발 서향화물(Westbound)의 가이드라인 운임은 20피트당 140달러, 40피트당 280달러이며, 광양/마산/울산발 서향화물은 20피트당 190달러, 40피트당 380달러이다.

특히 터미널핸들링차지(THC), 유가할증료(BAF : 서향화물의 경우 20피트 컨테이너 1개당

40달러, 동향화물의 경우 20피트당 60달러), 통화할증료(CAF : 동향화물에 대해 20피트당 10달러) 등 기타 부대비는 상기 해상운임과 별도로 징수된다.

이번 운임인상에 참여하는 국내외 선사는 Centrans Int'l Marine Shipping, China Shipping Container Lines, Chongqing Marine Shipping, Co-Heung Shipping, Cosco Container Lines, Donggang Development Zone Shipping, Dongjin Shipping, Dongnama Shipping, Dongyoung Shipping, Doowoo Shipping, EAS International Shipping, Fujian Foreign Trade Centre Shipping, Hanjin Shipping, Hansung Line, Heung-A Shipping, Hyundai Merchant Marine, Korea Marine Transport, Namsung Shipping, Nanjing Ocean Shipping, New Orient Shipping, Ningbo Ocean Shipping, Pan Continental Shipping, Shandong Yantai Int'l Marine Shipping, Shanghai Changjiang Shipping, Shanghai Jinjiang Shipping, Sinokor Merchant Marine, Sinotrans Container Lines, SITC Container Lines(HK), STX Pan Ocean, Taiyoung Shipping, Tianjin-Inchon Int'l Passenger/Cargo Shipping, Tianjin Marine Shipping, Weidong Ferry 등이다.

우리나라와 인도, 이중과세방지문제에 대해 합의 양국간 해운협정 체결 문제도 검토 협의



우리나라와 인도 정부는 2월27일, 28일 양일간 인도 뉴델리 해운부 (Ministry of Shipping, Road Transport and Highways) 회의실에서 한-인도간 해운회담을 갖고 양국간에 이미 체결되어 있는 이중과세방지협정 개정문제와 해운협정 체결문제에 대해 합의했다.

이번 해운회담에 양국은 협상의제 선정에 있어 회의벽두부터 양측간에 공방이 있었으나, 양측이 각각 제기한 이중과세방지협정 개정문제(한국 제기)와 해운협정체결 문제(인도 제기)를 공히 금번 협상에 있어 주의제로 삼기로 하되, 우리측이 제기한 이중과세방지협정 개정문제를 먼저 논의하기로 합의했다.

양국은 이중과세방지협정 개정문제의 경우 현행 이중과세방지협정 내용이 양국간 해운협력, 특히 양국 해운기업의 타방국 해운시장 진입에 있어 핵심적인 걸림돌로 작용하고 있다는 데 인식을 같이 하고, 이의 해결을 위해 양국 조세당국에 현행 이중과세방지협정 상의관련 조항(협정 제9조 2항 및 부

속의정서)의 개정을 각각 설득하기로 합의했다.

우리측은 양국 선사의 타방국 해운시장에 대한 참여율이 매우 낮은 점, 즉 당사국간 교역의 경우 동 참여율이 양국 모두를 합산한다하더라도 10% 내외에 불과한 것은, 동 근본원인이 현재 양국간에 체결되어 시행되고 있는 이중과세방지협정 등 역차별적이고 불합리한 조세제도와 그로 인한 경쟁력 상실에 있음을 지적했다.

우리측은 구체적으로 한·인도 양국 선사들은 현행 이중과세방지협정의 규정들에 따라 타방국 해운시장에서 획득한 운수소득에 대해 해당조세를 10%만을 감면받고 있는데 반해, 양국 해운기업과 경쟁관계 하에 있는 많은 선사들의 경우 해당기업 소재국이 한·인도 양국과 해당기업이 획득한 해운소득에 대해 100% 또는 50%에 달하는 조세감면 혜택 부여를 규정한 이중과세방지협정을 체결·시행하고 있으며 더욱이 이러한 국가들이 미국·중국·일본·독일·영국·싱가포르 등 핵심 해운 및 화주국들을 포함, 수십여 국가에 이른다고 설명했다.^{주1)}

또 해운협정체결 문제의 경우는, 인도측이 1994년 제안한 초안을 일별한 후 그간의 국내외 여건 변화를 반영한 수정초안을 우리측에 다시 제시하기로 하고 해당초안이 우리측에 전달된 후 이에 기초하여 추가적인 논의를 재개하기로 했다.

한편, 양국은 지난 1983년 이종과세방지협정 제정 협상 이후 지금까지 해운협력 개시를 위한 논의가 있어 왔음에도 불구하고, 인도측이 철광석 수송권 및 화물적취권 배분(cargo sharing) 문제를 지속적으로 거론함으로써 양국간에 해운협정 체결문제는 물론 현행 이종과세방지협정상 문제조항(제9조 2항 및 부속의정서)^{*)} 정정문제에 대한 협의 또는 합의도 이끌어내지 못해 왔었다는 점을 감안할 때, 이번 해운회담 개최를 통한 양국간 관심사항 논의는 그 의미가 매우 큰 것으로 평가되고 있다.

더구나, 우리측 해운기업의 관심 사항인 해운소득에 대한 이종과세방지협정 개정에 대해 현행 협정이 양국간 해운협력 증진에 장애가 된다는 점에 양국이 인식을 같이 한 점은 향후 동 협정의 개정 협상에 매

우 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

다만, 이종과세방지협정 개정에 대해서는 양국 해운당국간 해운협정 연계 등에 대한 인식의 차이가 완전하게 해소되지 않은 점을 감안할 때, 향후 이에 대한 추가적인 논의가 양국간에 필요할 것으로 지적되고 있다.

한국선주협회는 이번 회담결과를 기초로 개시될 예정인 현행 이종과세방지협정 개정을 위한 양국 재당국간 협상시 이에 적극적으로 참여하여 문제의 해운부문 이종과세 문제가 완전하게 해소되어질 수 있도록 현행 협정 개정(현행 협정 제9조 2항 및 부속의정서의 삭제)에 모든 노력을 경주할 계획이다.

이번 해운회담에는 우리측에서 지회진 해양수산부 해운정책팀장을 수석대표로 하여 해양수산부 관계자와 한국선주협회 정해용 상무가 대표로 참여하였으며, 인도측에서는 Mr. Shri P. C. Dhiman 해운부 해운담당 국장을 수석대표로 하여 Mr. Shiri Vineet Garg 해운부 과장 등이 대표로 참여했다.

한-일도간 해운회담 구체논의내용은 다음과 같다.

[참고] ※ 주1 : 한·인도 양국이 2006년 현재 다른 나라와 이종과세방지협정을 체결한 국가 수는 각각 64개국과 71개국으로 인도의 경우는 체결국 64개국 중 48개국과 해운소득에 대해 100% 조세 상호면제를 12개국과 50% 상호감면을 규정하고 있으며, 우리나라의 경우에는 체결국 71개국 중 64개국과 100% 상호면제를 5개국과 50% 상호감면을 규정하고 있음. 양국과 이종과세방지협정을 체결한 국가 중 해운소득에 대해 100% 조세 상호면제를 규정하고 있는 국가는 호주·브라질·중국·덴마크·이태리·독일·네델란드·인도네시아·일본·러시아·싱가포르·영국·미국·캐나다 등이 포함되어 있음.

※ 주2 : 이종과세방지협정 제9조 2항 및 부속의정서의 주요내용 - 양국은 양국간에 체결 발효시킨 이종과세방지협정 제9조 1항에서 양국 해운기업이 타방당사국에서 획득한 해운소득에 대해 상호면세하기로 규정하고 있으나 제9조 2항으로 제1항 상의 조세 100% 상호면제 규정의 효력을 정지시키고 상호 50% 해당하는 조세감면 혜택을 부여하기로 한 데 이어 이에 추가하여 부속의정서 규정을 두어 양국간에 해상운송에 관한 협정 체결시 까지 이종과세방지협정 제9조 전체의 효력을 정지시킨 후 동 시점까지는 양국선사가 타방당사국에서 획득한 해운소득에 대해 상호 10%만을 감면하기로 하고 있음. 동 조문은 1984년 양국간에 있었던 이종과세방지협정 체결 협상시 인도측이 철광석 수송권을 배분을 협상 조건으로 삼고 우리측은 이를 받아드릴 수 없는 상황 하에서 양국간에 타협을 이루어낸 결과를 반영한 것임.

▶ 해운회담 의제선정문제

인도측은 금번 해운회담에서는 해운협정을 주요 의제로 논의하자고 하였으나, 우리측은 해운협정 논의에 대해 기본적으로 동의하지만, 해운분야에 대한 이중과세방지협정 개정 논의도 필요하다고 주장하면서 이중과세방지협정을 우선적으로 논의할 것을 제안했다.

인도측은 이중과세방지협정 개정 논의에 대해서는 동의하나 해운협정과 연계하여 논의가 되었음을 희망한다고 설명했다.

우리측은 현재 이중과세방지협정상 해운협정 체결시에도 양국 해운기업에 대해 50%의 감면율이 적용되므로 이중과세 문제의 근본적인 해결(100% 감면)을 위해서는 해운협정과 이중과세방지협정을 별도로 논의되어야 함을 설명했다.

이에 대해 인도측은 이중과세방지협정과 해운협정을 동시에 논의해 나가는 방안을 제안하였으며, 우리측은 이러한 인도측 제안을 수용했다.

다만, 인도측은 이중과세방지협정은 인도 해운부 소관이 아닌 재정담당부처의 소관으로 동 협정의 개정 권한은 없으나 우리측의 요청사항에 대해 향후 재정담당부처와 협의해나갈 것임을 설명했다.

이와 관련하여 우리측은 이중과세방지협정이 양국 해운당국의 소관은 아니지만, 동 협정의 개정을 위해서는 인도 해운부의 협력이 실질적으로 필요한 만큼 금번 해운회담이 동 사항에 대한 양국간 이견이 해소될 수 있는 기회가 될 수 있도록 인도측의 협조를 요청했다.

인도측은 우리측의 요청에 대해 동의를 표시하면서, 오전 회의 후에 자국 재정담당부처와 협의 후 오후 회의시부터 이중과세방지협정 논의를 제안했다.

▶ 이중과세방지협정 개정문제

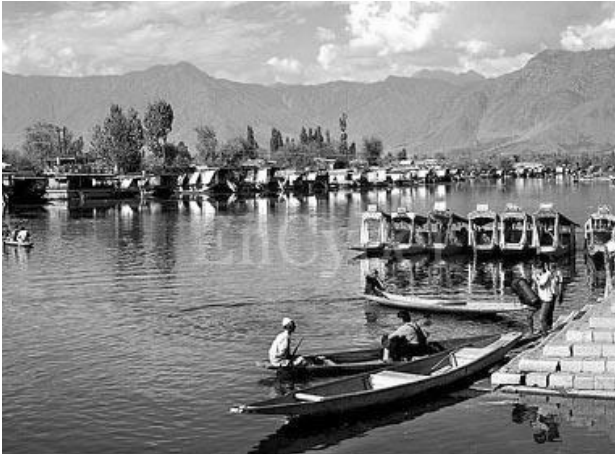
우리측은 오전 회의시 인도측이 언급한 재정당국과의 협의 결과를 문의하자, 인도측은 현재 양국간 해상화물에 대한 인도선사의 수송 참여율이 매우 낮아 재정당국과의 협의에 어려움이 있음을 설명했다.

우리측은 인도선사의 낮은 수송 참여율에 해당 동 사항은 해운기업의 영업력 차이에 기인한 부분도 있을 것이나 근본적으로는 현재의 이중과세방지협정 등 조세분야에서의 불합리한 제도에 기인한 것임을 지적하면서, 현재 한-인도간 해상물동량 중 우리측 해운기업의 수송 참여율 또한 매우 낮고, 양국 선사의 수송 참여율 전체를 합산하여도 10% 내외에 불과함을 설명했다.

이는 문제의 이중과세방지협정에 의거 한·인도 양국 선사들은 획득한 운수소득에 대해 해당 조세를 10%만 감면받고 있으나 인도측이 이중과세방지협정을 체결한 56개국중 39개국 선사들은 100%감면, 나머지 국가 소속 선사들에 대해서는 50% 감면의 혜택을 부여함으로써, 양국 선사는 필연적으로 제3국 선사들에 비해 경쟁력이 매우 낮을 수밖에 없음을 설명했다.

또한, 이중과세방지협정은 양국 해운기업의 경쟁력뿐만 아니라 양국의 해운항만분야에 대한 투자도 저해하는 것으로 동 협정이 개정되어 이중과세가 해소될 경우 양국 해운선사들에 큰 도움이 될 것임을 주장했다.

인도측은 이중과세방지협정상 해운협정이 체결될 경우 관련 소득에 대한 조세가 50% 감면되게 됨을 언급하며, 해운협정 체결시 인도측 재정당국에서도 동 사항에 대해 긍정적인 검토가 가능하다는 입장을 피력했다.



이에 대해 우리측은 인도측이 이중과세방지협정을 체결 해운소득에 대한 조세를 100%감면하고 있는 39개국중 대부분 국가들의 경우 인도측과 어떠한 종류의 해운협정도 체결하지 않고 있음을 예시하고, 따라서 이중과세방지협정과 해운협정과는 직접적인 관계가 없음을 설명했다.

아울러, 한-인도간 해상물동량 중 약 88%를 제3국 해운선사가 수송함을 설명하면서, 이러한 결과는 이중과세협정상 의 문제(양국선사에 대한 역차별적 조세 중과)가 빚어낸 양국선사의 경쟁력 상실에 기인함 것임을 언급했다.

우리측은 양국간에 해운협정이 체결되어진다고 하더라도 양국 해운기업이 타방국에서 획득한 해운소득에 대한 이중과세문제는 단지 부분적으로 해결(50% 상호감면)되게 될 뿐 근본적으로 해소되지 않게 됨을 지적하고, 이 문제를 근본적으로 해결(100% 상호 조세감면)해내기 위해서는 해운협정과 이중과세방지협정 간에 이어져 있는 현행 연결고리를 우선적으로 끊어내야 함을 역설. 따라서 이중과세방지협정 개정문제와 해운협정 체결문제는 서로 연계시키는 방식으로 접근하지 말고 분리 접근하는 방식을 취하는 것이 필요함을 다시 한번 강조했다.

인도측은 우리측의 주장에 대해 특별한 언급 없이, 동 사항에 대해 재정당국에 관련 협의를 할 수 밖에 없음을 반복적으로 주장했다.

우리측은 양국 재정당국은 관련 부서인 해운부서의 의견을 들을 수밖에 없을 것임을 거듭 강조하며, 인도 해운부의 적극적인 협조를 요청했다.

아울러, 이중과세방지협정 개정시에는 양국 선사의 경쟁력 강화와 한·인도간 해운항만분야의 상호 투자 강화 등 실질적인 협력을 기대할 수 있음을 설명했다.

인도측은 양국의 해상물동량이 급격하게 증가하고 있음을 주장하면서, 양국의 협력을 위해서는 이 중과세방지협정 개정문제 이외에도 많은 협력사항이 있음을 설명했다.

▶ 한·인도간 해운협정 체결문제

인도측은 1994년 인도측이 우리측에 제안한 바 있는 해운협정문안과 일반적인 해운협정 문안을 동시에 제시하면서 이를 토대로 논의하자고 제안했다.

우리측은 금번 해운회담에서 주로 이중과세방지협정을 논의할 계획이었으며, 해운협정문안에 대한 구체적 사전 검토가 없었기 때문에 실질적인 논의에 한계가 있음을 설명했다.

인도측은 자국의 해운협정문안을 우리측에 제시 후 개별조항에 대해 설명하면서, 이에 대한 우리측의 질의 등을 요청했다.

인도측은 자국이 제시한 해운협정문의 일부 조항에 대해서는 여건 변화에 따른 재검토가 필요함을 설명하였으며, 이에 대해 우리측은 인도측에 대하여 수정된 새로운 해운협정문안을 공식적인 외교 채널을 통해서 우리측에 전달해줄 것을 요청하고,

동 문안 접수시 그에 대한 우리측의 검토의견을 전달할 것임을 설명했다.

인도측은 해운협정문안 중 “선원인력의 안전”에 관한 조항을 별도로 제시하면서 최근 선원에 의한 해상범죄의 증가를 고려, 동 조항이 인도정부의 최고 관심사임을 설명했다.

이에 대해 우리측은 인도측의 입장을 이해하나, 동 조항이 너무 상세하게 규정되어 있어 향후 관련 법무당국의 관여가 있을 수 있음을 지적했다.

▶ 기타 사항

인도측은 조선분야에 대한 외국기업 투자유치에 큰 관심이 있으며, 특히, 조선분야에서 세계적인 강국인 한국의 인도에 대한 조선관련 투자를 적극 희망했다.

특히, 인도의 풍부한 노동력, 저렴한 부지 및 적은 조세 부담 등의 장점을 예시하면서 정부차원의 적극적인 협력을 요청했다.

이에 대해 우리측은 조선관련 업무가 산업자원부 소관이므로, 인도측의 조선관련 관심사항을 산업자원부에 전달하겠다고 답변하면서, 해양수산부 차원에서 가능한 지원을 해 나가겠다고 대응했다.

인도측은 조선관련 양국 협력에 대한 인도측의 입장을 추후 외교경로를 통해 우리정부에 제시하겠다는 입장을 표명했다.

또 인도측은 인도와 스리랑카 사이 해협이 수심이 낮아 항로로 이용되지 못하고 있으나 동 해협이 준설되어 항로로 이용될 경우 막대한 경제적 이익의 창출이 가능함을 설명하면서 이 준설사업에 한국 기업의 참여가 이루어질 수 있도록 한국정부의 협력을 요청했다. 우리측은 인도측이 관련 사항에 대한 자세한 정보를 우리측에 제공할 경우 이를 검토

할 것이라고 답변했다.

우리측은 우리측 비용부담으로 한·인도간 해운항만분야의 협력 증진 방안을 모색하는 공동연구를 제안하고, 이를 위한 인도측의 협조를 요청했다.

이에 대해 인도측은 배석한 Vineet Garg 해운과장이 동 업무를 담당하고 있으므로 향후 동 과장을 통하여 협조가 가능하다고 답변했다.

우리측은 한·인도 CEPA 협정과 관련하여 몇가지 의문사항에 대해 추후 질의서를 송부할 것임을 언급하면서, 이에 대한 인도측의 답변을 요청했다.

우리측은 해운협정 체결 문제에 대한 추가적인 논의와 인도측 관심사인 조선분야에 대한 현장 방문 및 관계자 면담 등을 위해 가까운 시일내에 한국에서 해운회담을 개최할 것을 제안하였으며, 이에 대해 인도측도 회담 개최의 필요성에 공감하면서 한국에서 회담을 개최하는 것에 의견을 같이했다.

▶ 합의의사록 작성

회담에 참여한 양측이 양국 해운선사들이 획득한 해운소득에 대한 고율의 조세 부과가 양국간 해운부문 협력과정을 훼손할 수 있다는 데 대해 인식을 같이 하고, 이를 자국 재정당국에 제기하기로 합의한다는 내용을 핵심 내용으로 하는 합의의사록(우리측 작성 초안에 기초)을 채택했다.

▶ 관찰 및 평가

그간 양국간 해운협력을 위한 많은 논의사항이 있음에도 불구하고 양국간 협의가 진전되지 않았음을 감안할 때 금번 해운회담의 개최를 통한 양국간 관심사항 논의는 매우 의미가 큰 것으로 평가되고 있다.

특히, 우리측 해운기업의 관심 사항인 해운소득

에 대한 이중과세방지협정 개정에 대해 현행 협정이 양국간 해운협력 증진에 장애가 된다는 점에 양국이 인식을 같이 한 점은 향후 동 협정의 개정 협상에 매우 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

아울러, 해운협정 체결을 위한 구체적 추진방안에 대한 협의 및 항만투자 등의 분야에서 양국간의 상호 관심사의 교환으로 인하여 금번 해운회담이 향후 양국간 해운항만분야에서의 협력이 강화되는 계기가 될 수 있을 것으로 판단된다.

또한, 인도측이 여러 가지 유리한 여건을 적시하면서 한국기업의 인도에 대한 조선분야 투자를 강

력 희망하고 있음을 감안하여 투자여건 조사 등 이 분야에 대한 협력관계를 구축해 나가는 방안을 검토 하는 것이 필요할 것으로 분석된다.

다만, 이중과세방지협정 개정에 대해서는 양국 해운당국간 해운협정 연계 등에 대한 인식의 차이가 완전히 해소되지 않은 점을 감안, 향후 이에 대한 양국간 추가적인 논의가 필요할 것으로 보인다.

그리고, 금번 회담결과를 기초로 하여 향후 양국 재정당국간 이중과세방지협정의 개정을 위한 협상시 해운분야의 이중과세 문제가 해소될 수 있도록 적극적인 의견 개진이 필요할 것으로 판단된다.

선협, 체화화물 공매절차 개선 관세청에 건의 공매·폐기·국고귀속 절차 신속하게 처리

한국선주협회는 최근 체화화물의 공매절차를 개선하여 줄 것을 관세청에 건의했다.

수입화물이 컨테이너에 내장된 상태로 하선장소에 반입된 후 장치기간이 2개월 경과되면 체화화물로 분류하여 공매낙찰하거나 폐기처분하고 있다. 폐기처분은 세관장이 1월의 기간을 정하여 화주, 반입자에 폐기 또는 반송을 명하고, 세관장이 폐기한 경우 15일 이내에 그 비용을 납부하도록 요청하고 있다.

그러나, 체화화물로 분류된 후 공매기간이 정해져 있지 않아 장기간 컨테이너에 내장된 채로 보관되는 바람에 공컨테이너 회수가 지연됨에 따라 선사들의 비용부담이 가중되고 있다.

현재 체화공매기간이 1년 이상 소요되는 경우가 많으며, 이 경우 선사들이 공컨테이너를 회수하지 못해 다른 공컨테이너를 확보함으로써 연간 6~7억원의 비용을 부담하고 있다.

또한, 체화화물 공매고지시 선사에게는 따로 통보하지 않고 전자(인터넷)로만 고지함으로써 공매여부를 인지하기가 어려운 실정이다. 그리고, 폐기명령시 화주가 있는지 유무와 관계없이 선사에 고지하여 선사가 화주 대신 폐기 비용을 부담하는 등 선사들이 선의의 피해를 입고 있다.

폐기화물의 화주는 대부분 부도로 행방이 불명확해 이 화물을 운송한 선사들에게 폐기비용을 전가시키고 있다.

이에 따라 협회는 건의를 통해 체화화물 공매시 일정기간을 정하여 일정기간 내에 공매·폐기·국고귀속 절차가 신속하게 이루어질 수 있도록 개선하여 줄 것을 요청했다.

이와함께 체화화물 공매 고지시 선사가 알기 쉽도록 절차를 개선해 줄 것을 건의했다. 팩스나 이메일로 공매고지를 해주거나 홈페이지에 선사별 체화 화물을 분류해 놓은 메뉴(폴더)를 만들어 어떤 화물이 공매 될 것인지 알기 쉽도록 절차를 개선해 줄 것을 요망했다.

또 체화화물의 폐기명령 대상 고지시 우선 화주에게만 고지하고, 폐기비용을 국가가 일정부분 부담해 줄 것을 건의했다.