

## 국제해상운송법조약 운송인책임조항 등 초안대로 채택 제41차 UNCITRAL 본회의 운송법회의에서 방향결정



그동안 선주책임의 급격한 부담증가로 인해 선주국과 화주국간의 대립으로 쟁점이슈로 부각되었던 Volume Contract, 항해과실 면책조항 제외문제, 운송인 책임제한제도 등이 우리나라를 비롯한 다수 국가들의 반대에도 불구하고 초안대로 결정되어 조만간 채택될 전망이다.

「해상운송에 관한 국제협약(Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea)」 초안을 완성하고 채택하기 위한 국제해상운송법조약(UNCITRAL) 본회의 운송법회의가 6월16일부터 7월3일까지 3주간 미국 뉴욕 UN본부에서 개최되었다.

금번 회의에서 마련된 UNCITRAL 초안은 금년 9월부터 개최되는 제63차 UN총회에 상정되어 최종적으로 채택 여부가 결정되며 당해 초안이 공식 협약으로 채택될 경우 2009년 9월 네덜란드 로테르담에서 동협약에 대한 서명식을 개최하게 된다.

이번 회의에서 우리나라 대표단은 Volume Contract 관련문제를 비롯하여 항해과실 면책조항

제외문제, 운송인 책임제한제도에 대한 과도한 수준의 훼손문제 등 제41차 총회에 상정된 당초 협약 초안에 내재된 문제점들을 제거 또는 완화시키는데 협상에 참여하는 일차적인 목표를 두고 협상에 임했다.

그리고 이러한 목표달성이 여의치 못할 경우에는 당해 협약초안에 내재되어 있는 제반 문제점들을 집중적으로 부각시키고, 초안의 내용에 반대하고 있는 국가들과의 연대를 이끌어냄으로써 「해상운송에 관한 국제협약」의 국제적인 발효를 가능한 한 저지하는데 2차적인 목표를 두었다.

특히, 1차 목표로 삼았던 ‘항해과실 면책조항 제외문제’는 이미 각각 UNCITRAL 제3작업단의 논의과정에서 지난 2004년 6월에 개최된 제37차 작업단 회의시 사실상 확정되었던 것이며, ‘Volume Contract 관련문제’는 2003년 8월 개최된 제12차 작업단회의 시 미국이 제기한 것으로 지난 1월 비엔나에서 개최된 제21차 작업단 회의시 미국 및 아프리카 국가군의 주도하에 ‘비엔나패키지’란 이름으

로 다수의견으로 확정되었던 사항으로 우리 입장을 관철시키는 것이 쉽지 않은 상황이었다.

하지만, 하주협회의 일부 문제제기가 있었으나 당해 문제제기에 사실상의 이해를 구하고 우리측 입장을 정리하고 협상에 임했으나, 관철시키지 못했다.

당초, UNCITRAL이 CMI와 함께 조직한 “운송 법전문가회의(transport law colloquium)”가 있었던 2000년 제33차 본회의 이래로, UNCITRAL 내에서 이루어진 해상운송법 협약 관련 논의는 각국의 법체계가 헤이그체계, 헤이그-비스비체계, 함부르크체계 등 서로 상이한 국제법체계에 기인하여 발생하는 여러 문제들을 어떻게 해소시킬 것인가에 집중되었다.

그리고 해상운송구간 전후에 있게 되는 육상운송 구간에 대한 법체계를 어떻게 동일한 법적틀 내로 끌어들이 것인가, 즉 국제적으로 통용되는 해상운송법체계에 통일성과 예측가능성을 강화함으로써 국제간 상거래의 원활화를 기하는 법제를 만들어낼 것인가 하는 문제와 그간 범세계적으로 이루어져 온 기술발전 특히 전자상거래를 해상운송법체계에 내어 어떠한 방식으로 받아들여 향후 국제간 거래의 주요 축 중의 하나가 될 해상운송 관련 전자상거래에 대한 법적틀을 정비할 것인가 하는 문제에 대해 비중을 두었다.

아울러, 기존 협약체계 내에서 간과해 온 송하인과 운송인 등 거래 당사자간 권리 및 의무, 그리고 책임관계를 좀 더 합리적으로 재배분해 넘으로써 거래당사자간에 형평성을 제고시키고 관련 거래비용을 어떻게 낮출 것인가에 두고 그 방식을 찾는 데 노력하였다.

이러한 당초 작업목표는 여러 가지 우여곡절이 있었으나, 문제의 항해과실 면책조항 제외문제 및

Volume Contract 관련 문제를 빼놓고는 이후 논의 과정에서 상당부분 긍정적인 방향으로 구체화되었다 할 수 있다. 제41차 국제상거래법위원회 본회의 운송법회의의 주요내용은 다음과 같다.

### ▶ Volume Contract 관련문제

2003년 8월 개최된 제12차 작업단회의에 미국이 관련 문건 A/CN.9/WG III/WP.34를 제출하면서부터 발단된 것으로 회의기간 내내 최대 장점사항중의 하나가 되었다.

당해 Volume Contract에 기초한 거래의 경우에는 하주와 운송인간의 권리·의무 및 책임관계가 일정 조건 하에서 본 조약에 따르지 아니하고 계약 자유의 원칙에 기초할 수 있도록 허용함으로써 화주 및 운송인의 협상력이 거래 상대방에 비해 약한 당사자들, 특히 소형 화주 및 운송인들이 제도적으로 타 거래 당사자들에 비해 상대적으로 불리한 위치에 떨어질 수 있게 만드는 불공정한 법적 장치로 작용하게 될 가능성이 있다는 점에서 우리나라, 호주, 중국, 독일 등을 비롯하여 여러 나라가 우려를 표명하였다.

하지만, 수적열세에 밀려 미국과 아프리카 국가군이 주축이 되어 만들어낸 지난 1월 비엔나패키지를 전면적으로 철회시키거나 Volume Contract에 대한 정의규정을 명확히 함으로서 남용방지 장치 도입을 관철시키지 못한 것은 커다란 아쉬움으로 남는다.

그러나 동 조항이 본질적으로 안고 있는 제반 문제점들을 본격적으로 부각시킴으로서 각국이 당해 조약에 대한 비준 여부 검토과정에서 이를 심각하게 고려하도록 전반적인 분위기를 만들어냈다는 점에서는 좋은 성과가 있었다 할 수 있다.

### ▶ 항해과실 면책조항 제외문제

제18조(운송인의 책임의 기초)와 관련된 것으로 동 내용을 다시 동 조 제3항 면책카탈로그에 포함 되도록 시도해 보았으나, 러시아, 중국 및 영국 등 일부 국가군의 지지를 받는데 그침으로서 아쉬움 점으로 남게 되었다.

그러나 현재 헤이그-비스비 체계를 자국 해상운송법 체계의 근간으로 삼고 있는 국가군의 경우 당해 협약채택 이후 동 비준 여부 검토 등 과정에서 이를 심층적으로 고려하고, 경우에 따라서는 이같은 국가들간의 연대가능성을 열어놓았다는 점에서 의미가 있었다 할 수 있다. 특히 러시아 같은 경우에는 비공식적인 장에서 현행 협약이 제2의 함부르크규칙이 될지도 모른다는 견해를 표하여 시사하는 바가 매우 크다 할 수 있다.

### ▶ 운송인 책임제한제도에 대한 과도한 수준의 훼손 문제

제92조 유보조항과 관련 독일과 스웨덴이 발의하여 본 협약을 해상구간에만 적용되도록 하거나 협약발효 후 10년 동안 함부르크 규칙상의 책임제한 한도를 적용한 후 본 협약상의 책임한도를 적용하도록 선언할 수 있도록 하자는 개정안을 제시하였으나 이것이 채택되지 않은 것 또한 긍정적인 성과였다.

만약 동 제안이 채택되었다면 제 82조 Volume Contract와 마찬가지로 해상운송법 체계의 통일화에 역행하여 해당 해상운송법 체계의 파편화를 부추기고 거래당사자간의 미래에 대한 예측 가능성을 크게 훼손함으로써 국제간 거래에 있어 당해 거래 비용을 크게 늘리는 요소가 될 수 있었으며, 특히 컨테이너 운송에서 문제가 되고 있는 CONCEALED DAMAGE의 경우 매우 높은 운송인 책임제한액(CMR+ $\alpha$ : CMR-8.33SDR/Kg, 독일 등 국내법-17SDR/Kg)을 적용받을 가능성이 있게 된

다는 점에서 매우 심각한 문제였다.

### ▶ 종합평가

결과적으로 이번 성안이 확정되어진 “해상운송법 협약”은 우리 법제와 달리 항해과실면책조항을 폐지하고 운송인 책임제한액 또한 많은 국가들이 자국법 체계의 준거틀로 이용하고 있는 헤이그-비스비체계보다 크게 높은 수준(독일 등의 경우에는 자국법체계보다 낮은 수준)에서 결정되었다.

더욱이 Volume Contract 등 문제의 요소들이 잠재해 있어 우리나라를 비롯한 그리스, 중국, 독일, 러시아, 노르웨이, 일본(일본의 경우는 헤이그-비스비체계를 채택하고 있는 국가 중 과반수이상)이 동 협약을 채택할 때 비준 여부를 검토하겠다는 입장)등 많은 주요 국가들이 부정적인 입장을 보이고 있어 당해 협약의 조기 발효는 쉽지 않을 것으로 보인다.

그러나 앞서 열거한 여러 문제점들에도 불구하고 2000년도 이래 당초 논의시 상정하였던 목표들이 협약 내용에 상당 부분 해당 조문으로 구체화됨으로서 동 협약 내에 긍정적 요소가 많다는 점에서 향후 적어도 MODEL LAW로서의 기능은 국제적으로 해낼 가능성도 상당 있다는 점은 적어도 간과되어져서는 안 될 것이다.

따라서 이에 대한 국내적인 심층검토가 조속히 이루어져야 할 것으로 보인다. 미국의 경우는 당해 협약에 대한 비준여부 검토작업을 조만간 개시할 것으로 알려졌다.

한편, 금번 회의에는 우리측에서 김봉현 주유엔 대표 차석대사(수석대표), 정용수 주유엔대표부 참사관(차석대표, 부장검사), 정창호 주오스트리아유엔대표부 사법협력관(판사), 송옥렬 서울대학교 법과대학교수, 김인현 부산대학교 법과대학 부교수, 정해용 한국선주협회 상무이사 등 9명이 참가했다.

# 내년부터 **톤세 적격여부**에 대한 **확인절차 간소화**

## 톤세관련 사무처리요령 및 전산시스템 개선키로

내년부터 법인세 납부시 톤세를 선택한 해운기업의 톤세적격여부에 대한 확인절차가 크게 간소화된다.

그동안 정부와 해운관련 업계 및 단체가 참여한 작업반회의 논의결과를 토대로 톤세관련 사무처리요령 및 전산시스템의 개선계획을 수립하고, 그동안 기업에 불편을 주었던 톤세적격 확인서 발급절차를 대폭 손질하여 기업의 편의를 도모할 계획임을 밝혔다.

1996년 네덜란드가 자국상선대 회복 및 해운산업의 경쟁력 강화를 위해 도입한 이래 노르웨이, 영국 등 유럽 해운국들이 톤세제를 시행함에 따라, 우리나라도 경쟁 해운국과 대등한 세제환경 조성을 위해 2004년 조세특례제한법 개정을 통해 동 제도를 도입하여 2005년부터 시행하고 있다.

톤세제(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산 특례)란 외항해운기업이 해상운송과 관련하여 벌어들인 소득에 대하여 운항하는 선박의 규모와 운항일수를 기준으로 별도 산정한 과세표준에 법인세를 부과하는 제도로, 톤세를 적용받기 위해서는 법인세 신고 전 톤세 적격여부에 대한 국토해양부장관의 확인을 받아야 한다.

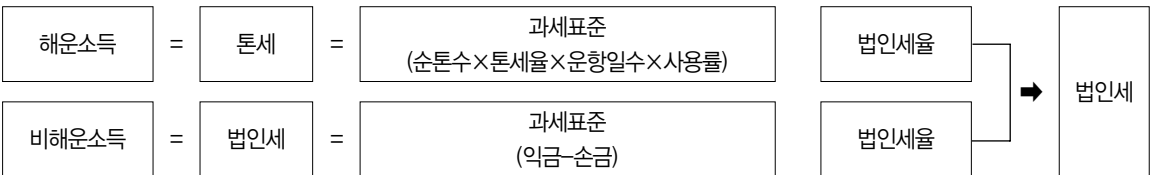
톤세제 적격요건으로는 2년 미만으로 용선한 외국선사 소유선박의 연간운항순톤수가 기준선박(자사선, 2년이상 외국적 용선)의 연간운항순톤수보다 5배 이하이어야 한다.

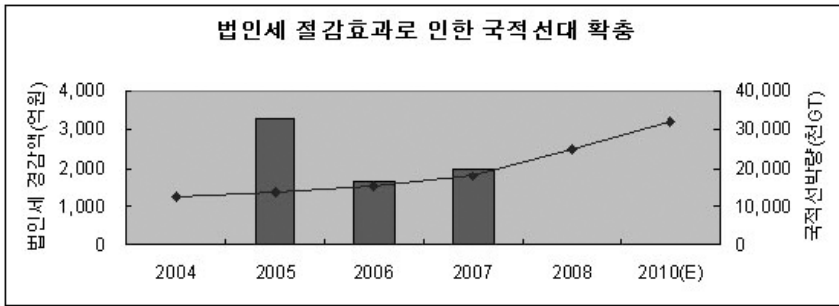
2005년 톤세제도를 도입한 이후 매년 약 60%의 해운기업이 동 제도를 통하여 법인세 신고 및 납부하고 있다. 톤세제 적용선사는 2005년 50개사(전체91개)에서 2006년 66개사(전체116개), 2007년 86개사(전체150개)로 지속적으로 늘고 있다.

그러나, 선박제원신고, 운항선박신고, 적격확인신청 등 적격여부 확인절차가 복잡하여 최종 확인서 발급까지 2달여의 시간이 걸리고, 선박제원 및 운항선박 신고 시 개별선박 별로 각각 신고서를 작성하도록 되어 있어 기업 당 적격은 수십, 많게는 수천 건의 신고서를 작성하여야 했으며, 매년 신고서와 제출되는 입증서류(국적증서, 검사증서, 각종계약서 등)가 서류박스(A4)가 5백개 분량으로 보관과 관리에도 불편함이 있었다.

이번에 수립한 개선계획이 완료되면 종전의 3단계의 확인 절차가 1단계로 간소화되고, 선박제원 및 운항선박 신고서의 작성과 처리과정이 생략되며, 첨부서류의 전자파일형태 제출을 허용하고, 행정정보로 기 수집된 자료에 대한 제출의무도 완화된다.

### [톤세를 선택한 해운기업의 법인세]





(자료) 국토해양부

아울러, 관련 전산시스템을 통해 통세 적격여부와 개별선박의 통세 내역을 수시로 확인 할 수 있게 된다.

이번 개선과정을 통해 통세 적격확인에 소요되는 기간이 1/2로 단축되고, 기업이 작성하여야 할 신고서가 매년 1만4,000여건에서 100건(기업당 1건)으로 줄어들며, 첨부서류 또한 간소화되는 등 기업의 불편도 크게 줄어들 것으로 예상하고 있다.

특히, 통세제를 도입함으로써 △경쟁해운국과의 동등한 조세환경이 조성되고 세액절감액의 선대 확보 재투자 등을 통해 해운기업의 체질 강화 및 국제

경쟁력을 제고하고, ▷해운업 경영여건 개선으로 국적선대는 물론 매출액과 외화가득액의 비약적 증가를 이끌어낼 수 있고, ▷해운기업의 선대투자를 통한 지배선대의 증가는 해운산업은

물론 국내 조선산업과 연관산업 등 국가경제의 발전으로 연결된다. 또한, ▷국적선대 증대에 따라 내국인 선원에 대한 고용 또한 동반하여 증가하게 된다. 통세제의 대상이 되지 않는 내항선과 원양어선 등은 선원의 취업규모가 지속적으로 감소되어 왔으나, 통세제의 대상이 되는 외항선의 경우에는 선원수가 오히려 증가추세에 있다.

이번 조치는 금년 11월까지 관련 규정 및 시스템을 개선하고, 12월 관련 기업대상 설명회를 거쳐 내년 1월부터 시행될 예정이다.

## 선협, 중앙예선운영협의회 실무위원회의 개최 예선사용료 9월부터 15.3% 인상하기로 합의

한국선주협회(회장 이진방)는 7월24일 중앙예선운영협의회 3차 실무위원회의를 열고 고유가 지속으로 예선사용료를 9월1일부터 15.3% 인상하기로 합의했다.

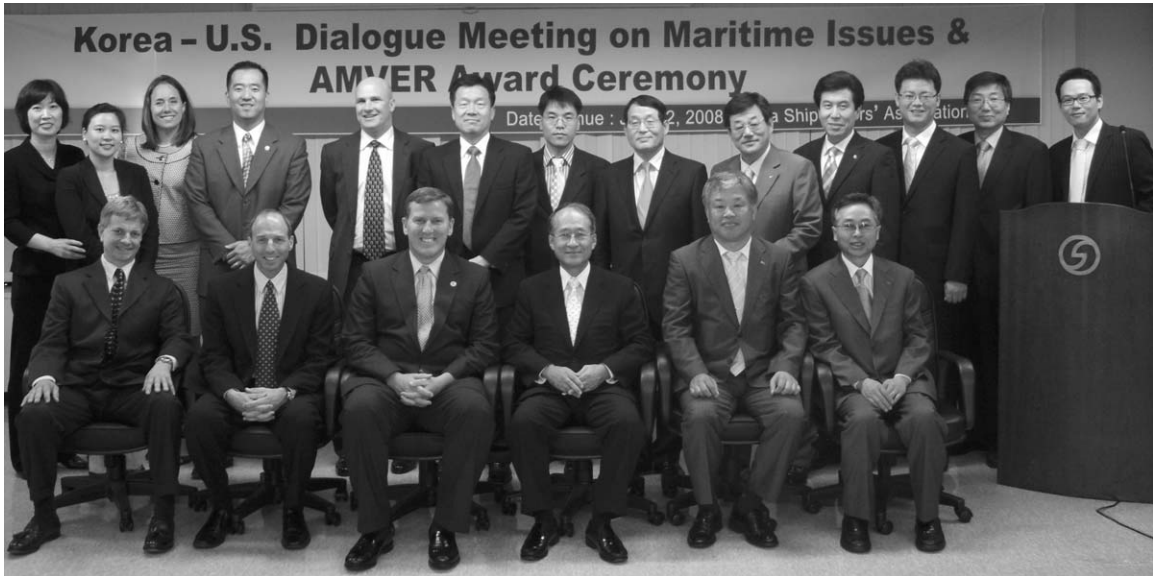
그동안 예선사용료 인상을 놓고 예선업체와 선주측이 인상폭에 대한 이견으로 합의점을 찾는데 어려움을 겪어오다 이날 양측이 고통분담에 동참하는 차원에서 요율인상폭을 15% 수준으로 조정했다. 이 합의 내용은 2008년 9월 1일부터 시행된다.

또 이날 회의에서는 1999년 항만법 개정으로 예선약관에 대한 정부인가 조항이 삭제되어 예선조합에서 일반적으로 정하여 시행하여 오던 예선약관을 중앙예선운영협의회 합의의를 통해 새로이 제정하였다.

예선약관은 기존의 문안을 활용하되, 일부사항을 수정·보완하였다. 주요내용은 예선지원 거절시 지방청장의 사전승인을 받아야 하는 조항을 삭제하였고, 약관변경시 예선운영협의회의 사전합의를 거쳐야하는 조항을 추가하였다.

# 선협 이진방 회장 미국 해사청장과 간담회 가져

## 한미 양국간 해운협력 및 우호증진방안 의견교환



한국선주협회 이진방 회장은 7월22일 방한 중인 미국 해사청(Marad) Sean T. Connaughton 청장 일행과 간담회를 갖고 해운현안에 대해 의견을 나누었다. 한·미 양국간 해운협력 및 우호 증진을 목적으로 이날 오후 한국선주협회 회의실에서 열린 간담회에서 이진방 회장은 "미국은 우리나라가 선진국의 반열에 들어 설 수 있도록 많은 지지와 지원을 아끼지 않는 전통적인 우방국"이라면서 "이번 간담회를 통해 미 해운정책을 더욱 이해하는 계기가 됨은 물론, 오늘 간담회에서 논의된 사항들이 미 해운정책에 적절히 반영되기를 기대한다"고 말했다.

이에 대해 Connaughton 미 해사청장은 "두 국가 사이에 대양으로 떨어져 있으나 선박이 다리역할을 하고 있다"며, 그러나 "많은 도전과제들이 있고, 이러한 도전과제들은 상업적·정치적·도덕적으로 강력한 연계관계를 맺고 있다"고 강조했다. 특

히, Connaughton 청장은 LNG 분야에 대해 많은 관심을 나타냈다.

또 선원훈련 프로그램과 관련하여 Connaughton 청장은 "미 연방 소속 6개의 주립사관학교를 관장하고 있으며 매년 700여명의 졸업생을 배출하여 영향력을 확대하고 있다"며 "졸업생이 업계에서 구직의 기회를 넓히기 위해 노력하는 가운데 LNG 업계가 성장함에 따라 많은 수요가 기대된다"고 전했다.

이와 관련하여 이진방 회장은 우리나라의 선원시장 현황에 대해 설명했다. 이 회장은 "정규교육기관으로 2개의 해양대학과 2개의 해사고교, 1개의 재교육기관에서 연간 약 1,200명의 상선해기사가 배출되고 있으나 우리나라 역시 해기사 부족으로 어려움을 겪고 있다"고 설명했다.

이 회장은 또 "외국인해기사를 제한적으로 고용하고 있다"며 선원직 매력화 방안을 강구 중에 있

고, 수요에 따른 단기양성과정을 시행할 예정이라고 밝혔다. 이어 Connaughton 미 해사청장은 한미 공동 사항인 환경문제에 대하여 환경문제가 곧 업계에 영향을 미치며, 교역량 증가 요인이 된다고 강조했다. Connaughton 청장은 대기배출, 해양배출, 선박차체의 환경오염 문제는 대중적으로 피력할 수 있는 문제라고 강하게 시사했으며 미국은 현재 다자간 관계에서 환경문제를 해결하기 위해 노력하고 있다고 전했다.

이와 관련, 이 회장은 국제적으로 온실가스 저감을 위한 논의가 심각하게 진행되고 있음을 강조했다. 더불어 우리나라 선주들은 IMO를 중심으로 한 국제사회의 온실가스 배출 방안에 적극 협력하겠다고 말했다.

또한, 이 회장은 IMO 발라스트수 관리협약에 따라 공식적으로 승인된 처리설비가 매우 제한적으로 이용 가능하지만, IMO 발라스트수 관리협약 요건에 대한 기술개발이 한창 진행 중인 것으로 알고 있으며, 미국은 IMO 요건보다 더 강화된 발라스트수 처리규제를 시행 예정인 것으로 알고 있다고 덧붙였다. 이 회장은 한국 선주들은 미국정부가 당분간 IMO 기준에 따른 발라스트 처리규제를 시행하고, 관련 기술의 개발에 따라 점점 강화하는 방안을 고려했으면 한다고 제안했다.

한편, 이 회장은 100% 컨테이너 스캐닝 제도에 대하여 한국선주들은 몇 가지 걱정을 하고 있다고 지적했다. 여기서 몇 가지 걱정이란 검색장비의 안전성, 화물운송의 지연, 모든 컨테이너들을 선적 전에 검사할 수 있는지 그러한 장비들을 확보할 수 있는지 등이다.

이에 대해 Connaughton 청장은 "요건과 관련한 어려움을 이해한다"며 "100% 컨테이너 스캐닝의 법적요건이 데드라인에 미치기 위해 노력중"이라고

말했다.

또한 경험기반의 실험을 통한 이행노력을 하고 있으며 그 중 하나가 한국의 부산항이라고 전했다. 데드라인 기준과 관련 행정부 의도와 국회의 상황을 언급하며 한국의 우려사항을 잘 알고 있다고 덧붙였다. 미 해운시장에서의 경쟁법제에 대해 이 회장은 "선사간 업무제휴, 특히 선박공동운항 및 운임 효율조정에 관한 독점금지법 면제제도에 관한 논의가 국제적으로 이뤄지고 있다"며 "우리 정부는 정기선 운항체제의 건전성을 위해 해운산업에 대한 독점금지법 적용면제를 인정하고 있다"고 말한 뒤 미국정부의 입장을 물었다.

이에 Connaughton 청장은 "미국의 입장은 바뀌지 않았다"며 "경쟁법의 수정 요구에 대해서는 현재 현행법의 개정은 없다"고 말했다. 그는 또 "미국 정부의 입장과 한국 정부의 입장이 크게 다르지 않다고 이해한다"며 "현행법에서 근본적으로 변경되지 않았지만 이후 정책변화와 영향 등의 파장을 고려해 지속적으로 모니터링을 할 것"이라고 밝혔다.

이날 간담회에서 미국측에서는 Sean T. Connaughton 청장을 비롯하여 James Caponiti 행정관, Heather Grell 주한미국대사관 소속 경제전문가, Scott Kim 주한미국대사관 해양경비대 소령 등 미국 정부 관계자 8명이 참석했다.

그리고, 우리측에서는 이진방 회장을 비롯하여 창명해운 이경재 사장, 조엔SHIP 구강영 사장, 대한해운 김태풍 전무, 현대상선 신재희 상무, 한진해운 정세화 상무, STX Pan Ocean 김태정 전무, 창성해운 박찬준 부장, 협회 김영무 전무 등이 참석했다.

한편, Connaughton 청장은 이날 간담회 뒤에 대한해운, 창명해운, 조엔SHIP, 현대상선, 한진해운, STX Pan Ocean에게 AMVER(해난발생시 조기구조를 피하는 시스템) 상을 수여했다.

# 제3차 한-인도 해운회담 및 이중과세방지협정 개최

## 일부 쟁점사안 제외한 대부분의 조항에 대해 합의

우리나라와 인도는 7월17일, 18일 양일간 인도 뉴델리 인도해운공사 회의실에서 제3차 한-인도 해운회담을 갖고 제2차 해운회담을 통해 마련된 통합협정문을 기초로 해당 협정문안 전체에 대해 조문별 축조심의를 거치는 방식으로 일부 쟁점 사안을 제외한 대부분의 조항에 대해 합의했다.

우리측에서 류재형 국토해양부 국제해운과장(수석대표)과 한국선주협회 정해용 상무 등 4명이, 인도측에서는 Rajeev Gupta 해운담당 국장(수석대표), Vaneet Garg 해운담당과장, Samuel Darse 해운청 과장, 인도해운공사, 인도선주협회 대표 등 9명이 참석한 가운데 열린 해운회담에서는 대부분의 쟁점사항에 대해 합의한 뒤 이를 문건화했다.

### ▶ 한-인도 해운회담

한·인도 양측은 해운협정 조항별로 양국의 입장을 확인하고 대부분의 사항들에 대해 입장차를 좁히는 등 진전을 이루었으나, 핵심쟁점인 연안해운, 화물우선적취제도, 용선선박의 협정 적용여부 등에 대해서는 의견을 좁히지 못했다.

특히, 인도측은 배타적경제수역 또는 대륙붕내 시설물(구조물)과 연안국 항만간 운송의 연안해운 범위 포함, 화물우선적취제도의 협정문 명시 및 용선선박의 협정 적용제외를 주장하였다.

이에 대해 우리측은 배타적경제수역 또는 대륙붕의 연안해운 포함 가능여부에 대해 현재 관계부처의 의견을 수렴중이라고 설명하고, 화물우선적취제

도를 명시적으로 협정문에 포함하는 대신 각국의 국내법에 의하도록 대안을 제시하였으며, 용선선박의 협정 적용이 필요하다는 입장을 견지했다.

### ▶ 관찰 및 평가

7월15일 열린 만찬에서 우리측 수석대표와 Sarma 인도 교통부 해운분야 차관의 면담이 이루어졌다. 이 자리에서 Sarma 차관은 이중과세방지협정과 해운협정이 상호 별개라는 우리측 입장에 동의를 표하고, 우리측의 인도 항만인프라 건설 및 운영사업 참여에 긍정적 입장을 표명했다.

Sama 차관의 우리 입장에 대한 동의표시는 조세문제 해결과 관련하여 시사하는 바가 매우 큰 발언으로 향후 이중과세방지협정과 해운협정을 연계하는 기존의 인도측 입장의 변화 여부를 지속 확인하고 해당 협상에 전략적으로, 그리고 또한 적극적으로 임하여야 할 것으로 분석된다.

특히, Gupta 국장은 금년내 Singh 총리의 방한 가능성을 비치면서 총리 방한시까지 양국간 쟁점이 가능한 해소될 수 있으면 좋겠다는 입장을 피력하였으나, 해운회담에서 인도측이 화물우선적취제도, 용선선박의 적용여부 등에 대해 기존의 입장을 고수하고 있어 향후 추가적인 논의가 필요할 것으로 전망된다.

아울러, 인도측은 인도선원의 한국선박 승선실습(6개월)이 가능한지 여부를 우리측이 검토해 줄 것으로 요청해 왔는데, 이를 활용하여 협상의 진전을 가



속화하기 위한 방안모색이 필요할 것으로 보인다.

▶ 세부 논의내용

○ 해운기업의 범위 및 협정 적용대상 선박(제1조, 제4조, 제5조)

우리측은 국내법령상 국적취득조건부나용선과 대여선박 등을 보유한 경우에도 해운회사를 설립할 수 있도록 되어 있으므로 해운회사가 반드시 자기의 선박을 소유하도록 한 조항의 삭제를 요구하였다. 실질지배선대 중 용선선박의 비중이 높음으로 이에 대한 협정문 적용을 요구하면서 특히 선박의 항만이용에 대한 사항(제5조제1항)은 WTO-DDA 협상에서 사실상 모든 국가에 양허된 사항으로 용선선박에 대한 협정문 적용이 문제되지 않음을 설명했다.

이에 대해 인도측은 협정문 적용 해운기업이 반드시 선박을 소유하도록 규정하고 용선선박에 대해 협정문 적용배제를 지속적으로 주장했다. 다만, 제5조 제1항에 대해서는 우리측의 입장을 고려하여 수정문안을 제시할 경우 검토할 수 있다는 입장 전달하여 이에 대한 수정문안을 제시하였으나, 인도측은 받아들일 수 없다는 입장을 제시하였다.

○ 화물우선적취제도(제2조, 제3조, 제5조)

인도측은 화물우선적취제도를 협정문에 명시하고 동 사항에 영향을 미칠 것으로 우려되는 사항(해운서비스 제공의 비차별 등)에 대해 삭제 또는 문구 수정을 요구하였다.

이에 우리측은 인도측의 입장을 이해하나 이를 협정문에 명시하는 것은 해운 자유화를 기반으로 기존에 체결한 각종 협정에 접촉될 수 있는 것으로 각국의 국내법에 의하도록 대안을 제시하고, 상대방 해운기업의 자국내 및 제3국간 자유로운 해운서비스 제공이 가능토록 협정문에 명시 필요하다

는 입장을 견지하였으나, 양국의 입장차가 좁혀지지 않음에 따라 차기 회의에서 재 논의하기로 했다.

○ 해운기업의 지점·사무소 운영상 내국민 대우(제6조)

인도측은 자국의 기업과 외국기업을 동일하게 취급할 수 없다는 기존의 입장을 견지하면서, 내국민 대우가 필요한 분야를 한정할 경우 동 조항의 수용 가능 여부를 검토하겠다는 입장을 제시하였다.

이에 대해 우리측은 해운기업의 지점·사무소의 원활한 운영을 위해 내국민 대우가 필요하다고 설명하고, 신속한 협상진전을 위해 차기협상에서 동 조항에 대한 수정문안을 제시하는데 긍정적 입장을 표명하였다.

○ 선원의 신분증명 관련(제9조, 제11조)

우리측의 선원의 신분증명서류 종류의 명시화와 ILO 제185호 협약의 비준에 따른 선원신분증명서 소지 명시화에 대해, 인도측은 원칙적으로 동의를 표하면서 관련부처에 수용가능성을 협의중이며, 그 결과를 차후에 알려주겠다고 했다.

○ 기타사항

우리측은 해운협정의 신속한 체결을 위해 ‘선원 관련 범죄의 사법관할권 및 관련국의 협조(제12조)’에 대한 인도측 문안을 일부 수용하고 ‘국제톤수증서(제8조)’, ‘지불과 자본이전(제15조)’에 대해 수정문안을 제시하였다.

이에 인도측은 전반적인 협정문 형식을 우리측 요구에 따라 변경하고, ‘자국선의 강제도선 면제에 대한 사항(제5조)’, ‘재난선박의 구조와 구조비의 지불 등(제14조)’에 대해 수용 가능여부를 검토하겠다는 의견을 제시했다.

또한, 인도측은 인도선원의 한국선박 승선실습(6개월)이 가능한지 여부를 우리측이 검토해 주도록 요

청하였다. 아울러, 양국은 차기 회담전 해운협정의 쟁점사항에 대해 지속적으로 논의하기로 합의했다.

### ▶ 한-인도 조세회담

한편, 양국은 이번에 해운회담과 동시에 조세회담을 갖고 양국의 이중과세방지협정문제에 대해 협의했다.

인도의 경우, 지난 1984년 양국간에 “이중과세방지협정”이 체결되어 발효된 이래 조세협정(개정문제 포함)과 해운협정 체결문제는 한 패키지로 다루어지고 있다.

따라서 양국간 해운협정의 체결 발효는 양국간 해운협력 강화를 위한 제도적 틀을 확보한다는 차원뿐 아니라, 우리 해운산업의 대 인도시장 진입에 있어 핵심적 걸림돌이 되고 있는바 우리 해운기업에 적용되는 인도국 조세제도의 획기적 개선을 위한 디딤돌이 되고 있다.

인도측은 지금도 해운협정 체결논의와 조세협정 개선논의를 하나의 패키지로 보고 우리측과 협상에 임하고 있다.

이중과세방지협정 상의 해운부문 내용 및 문제점을 보면, 우리나라가 인도국과 체결·시행하고 있는 현행 이중과세방지협정(1986년 8월 발효)은 다른 국가들과 체결하고 있는 동종 협정들과는 달리 향후 체결되어질 해운협정과 연계하여 조문이 구성되어 있다.

한-인도 양국 해운기업이 상대국에서 획득한 해운소득에 대한 조세는 양국간에 체결된 이중과세방지협정에 따라 해당금액의 10%만 상호 감면된다. 단, 협정 부속서에 의거 양국간 해운협정이 체결되면 해당 조세 감면율은 50%까지 확대키로 되어있으나, 아직 해운협정이 체결되지 않았다.

이번 조세회담에서도 해운협정 체결문제와 관련하여 양측이 제시한 협정 초안을 검토한 후, 「용선 선박을 해운협정 적용대상 선박에 포함시킬지의 여부」 및 「인도측이 유지하고 있는 화물유보제도를 해운협정 적용대상에서 명시적으로 제외할 것인지의 여부」 등을 제외한 대부분의 조문들에 대해 합의했다.

이중과세방지협정 개정문제에 대해서도 현행 이중과세방지협정이 안고 있는 문제점을 상호 인정하고 개정을 위해 상호 노력하기로 합의했다.

특히, 이번 회담에서 양측간에 공방이 있었으나, 현행 이중과세방지협정이 안고 있는 문제점(협정 제9조 2항)을 해소시킬 가능성을 여는 단계에 도달, 차기 조세회담시 본격적인 논의가 예상된다.

당초 인도측 해운부와 재무부는 공히 원칙적으로 해운협정과 이중과세방지협정을 연계 처리하는 것이 자국의 기본입장임을 반복적으로 설명하였으나, 우리측은 인도측의 당해 주장이 매우 불합리하며 현행 이중과세방지협정(제9조 2항)으로 인해 양국 해운기업의 경쟁력이 제3국 해운기업들에 그것에 비해 현저한 수준으로 훼손됨으로서 이는 사실상의 핵심적인 시장진입장벽으로 기능하고 있음을 지적하고, 해운협정과 이중과세방지협정을 연계할 경우 타 분야에 대한 이중과세방지협정 협상 자체가 어렵다는 입장을 인도측에 전달했다.

인도측은 우리측의 이러한 입장을 검토한 후 우리측의 당해 제9조 2항 개정(국제운수소득에 대한 상호면세) 요구를 받아드리는 것에 대한 인도측 요구 패키지를 역제안하였다.

현재 기획재정부는 인도측 요구 패키지 수용 여부를 심층 검토하고 있으나 인도측의 요구수준이 너무 높아 고심 중이다.

# 교통 및 해운·물류업계 에너지절약 실천 결의대회 개최

## 고유가 위기극복 위해 에너지절약운동 적극 추진 결의



국가전체 에너지의 21%를 쓰고 있는 교통 및 해운·물류업계가 고유가로 인한 경제위기 극복을 위해 에너지 절약운동에 발 벗고 나섰다.

최근 국제유가의 고공행진이 지속됨에 따라 고유가로 인한 심각한 경제 위기감이 확산되고 있는 가운데 7월18일 오전 10시 교통회관에서 정중환 국토해양부장관, 김종원 전국교통단체총연합회 회장, 정유섭 해운조합 이사장, 이덕승 에너지 시민연대 공동대표와 육운·해운·항공·철도업계 대표 및 종사자 등 300여명이 참석한 가운데 전국교통단체총연합회 주관으로 「교통 및 해운·물류업계 에너지절약 실천 결의대회」를 가졌다.

교통 및 해운·물류업계 종사자들은 이 자리에서 “고유가로 인한 경제위기 극복을 위한 교통 및 해운·물류업계 에너지절약 자율실천 선언문”을 채택하고, 과적·과속 금지, 공회전 안하기, 경제운전

실천과 함께 안전운행과 친절서비스를 높이고, 승용차 요일제 참여와 대중교통 이용하기 등에도 적극 참여하기로 결의하였다.

또 사무실에서 사용하지 않는 전기·조명기구 끄기, 에어컨 적정온도 유지와 엘리베이터 운행 줄이기 등의 사무실의 에너지 절약 운동도 적극 추진하기로 하였다.

이와함께 해운업계에서는 경제속력 유지를 통해 에너지절감을 도모함은 물론, 수출입화물의 적기수송을 위해 최선을 다할 것을 경의했다.

아울러, 교통 및 해운·물류업계는 에너지시민연대(시민단체)와 “에너지절약 실천 국민행동” 실천협약서를 체결하고, 10억리터 석유 모으기 행사 동참, 에너지 절감형 경제운전 실천 등으로 에너지 및 온실가스 10% 감축운동에 적극 참여하여 에너지절약 운동에 솔선수범하기로 하였다.

특히, 이 날 행사에서는 지난 2007년도 에너지절약 대통령상을 수상한 (주)동양고속운수에서 운수업체의 에너지 절약사례를 발표하여 큰 관심을 끌었다.

정중환 국토해양부 장관은 격려사를 통해 “교통 및 해운·물류업계가 에너지 절약 등에 앞장서 고유가 등으로 어려운 경제위기를 극복하는데 일익을 담당할 것으로 믿는다”며, “금번 결의대회를 통해 어려운 경제위기를 슬기롭게 극복하여 국가경제와 교통 및 해운·물류 업계 발전의 계기가 되기를 바란다”고 말했다.

# 선협 이진방 회장, 제2회 대한민국 해양대상 수상

## 우리 해운산업 발전과 국제적인 위상제고에 기여



해양산업발전협의회(해양협)와 부산일보사가 제정하고 코스모스쇼핑이 후원하는 제2회 대한민국 해양대상 수상자로 한국선주협회장인 대한해운 이진방 회장이 선정돼 7월11일 부산일보 강당에서 시상식이 열렸다.

해양협과 부산일보는 이날 “이 회장이 지난 2003년 대표이사로 취임한 이후 연속 흑자경영으로 대한해운을 국제경쟁력을 갖춘 국내 대표 해운기업으로 성장시킨 공로를 인정받아 수상자로 선정했다”고 밝혔다. 이 회장은 서울대 경영학과를 졸업한 뒤 삼성에 입사해 삼성코닝 이사를 역임했으며, 1992년 대한해운 이사를 시작으로 상무와 전무를 거쳐 2003년 대표이사 사장으로 취임했다.

이 회장은 탁월한 경영능력을 발휘해 지난 1997년 IMF때 위기에 직면한 회사를 회생시킴은 물론, 2007년부터 한국선주협회 회장을 맡아 활발한 대

외활동을 벌이며 한국 해운산업의 발전과 국제적인 위상을 높이는데 기여했으며, 한국해양대학교에 5억원의 장학금을 기탁하는 등 사회공헌활동에도 적극 나서고 있다.

이와 함께 제2회 부산해양과학기술상 학술부문에는 부산대 첨단조선공학연구센터 소장 전호환 교수가 선정됐으며, 산업부문에서는 (주)바이넥스 천연물연구소 전경동 선임연구원이 선정됐다. 또 제2회 부산해양과학기술상 우수논문상 박사부문에는 부산대

생명공학과 조현국씨가, 석사부문에는 해양대학교 해양환경생명공학부 안광욱씨가 각각 선정됐다.

이날 해양대상을 수상한 이진방 대한해운 회장은 대신하여 참석한 김창식 사장은 수상소감을 통해 “이런 과분한 상은 제가 특출나게 뛰어나서가 아니라 회사 임직원 및 선주협회 회원사들의 지원과 협력 덕택”이라는 입장을 전달했다.

이날 오후 부산일보사 10층 대강당에서 열린 대한민국 해양대상 및 부산해양과학기술상 시상식에는 이재균 국토해양부 제2차관, 허남식 부산시장, 제종모 부산시의회 의장, 김종렬 부산일보 사장, 오거돈 한국해양대 총장, 김창식 대한해운 사장, 김정훈 한진중공업 부회장, 강의구 코스모스쇼핑 회장, 임갑표 C&그룹 수석부회장, 신용주 삼호그룹 회장을 비롯해 해양협 회원과 해운 및 항만업계 CEO 등 관계자들이 대거 참석했다.

## 서해안 유류오염사고 선박 선원역류 국제이슈로 부각 국제해사기구와 국제민간해운단체 잇따라 항의성명

서해안에서 대형유류오염사고를 일으킨 'Hebei Spirit' 호 선원 역류문제가 국제적인 이슈로 부각되고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 것으로 지적되고 있다.

서해안 해상에서 묘박중인 홍콩선적 유조선 'Hebei Spirit' 호는 지난 2007년 12월7일 해상크레인을 적재한 1만1800톤급 부선과 충돌하면서 왼쪽 오일탱크에 3개의 구멍이 생겼으며 여기에서 1만500톤의 원유가 유출되는 초대형 유류오염사고를 초래했었다.

이 사고는 결국 법정 소송으로 이어졌으며, 금년 6월23일 형사소송 1심 판결에서 삼성중공업 예인선 관련자측에 유죄를, Hebei Spirit측에 무죄를 선고했다. 재판부는 단일선체 유조선의 항해는 국가에서 허용된 사항으로 과도한 경계요구가 불가하며, 충돌상황에서 유조선이 취할 조치가 제한적이었다는 점을 들어 무죄를 선고했다.

이에 삼성중공업과 예인선단 선장 등은 6월25일 항소장을 제출했다.

하지만, 문제는 'Hebei Spirit' 호 선장과 1등항해사의 출국금지에 따른 국제적인 원성이 점차 높아짐에 따라 국제분쟁으로 부각될 가능성이 점차 높아지고 있다는 것이다.

법무부는 이 사고와 관련하여 금년 1월말에 'Hebei Spirit' 호 선장 차올라(37, 인도)씨와 1등항해사 체탄 시암(34, 인도)씨에 대해 3개월 출국정지 조치를 내렸으며, 3개월씩 출국정지 재연장 조치를 취하고 있다.

법무부의 이같은 조치에 대해 Hebei Spirit호 선

장과 1등항해사는 지난 7월8일 서울행정법원에 출국정지기간 연장처분 취소소송을 제기하였다. 재판 중 출국하지 않을 것이 명백함에도 단순히 행정편의를 위해 법무부가 출국정지기간을 3개월 연장한 처분은 재량권 남용이라며 변호사를 통해 소를 제기했다.

이처럼 'Hebei Spirit' 호 선장과 1등항해사에 대한 출국정지 조치가 장기화됨에 따라 국제해사기구(IMO)를 비롯하여 국제운수노련(ITF), 국제해운회의소(ICS), 국제해운연맹(ISF), 발틱국제해운회의소(BIMCO), 국제탱커선주협회(INTERTANKO) 등 국제기구 및 해운관련 국제민간단체들은 성명을 통해 사고선박 선원의 역류해소를 촉구하고 나섰다.

특히, 이들 국제민간단체들은 무죄선원의 비합리적, 불공정한 역류에 대해 한국법원에 엄중 항의하는 한편, 역류조치 해제를 위한 IMO의 동참과 선원들의 즉각적인 귀국을 강력히 촉구했다.

이와함께 인도 정부는 지난 7월17일 인도에서 열린 한-인도 해운회담 실무작업반회의에서 인도 선원의 조속한 역류해제를 위해 한국 정부와 선주협회가 협조하여 줄 것을 요청했다.

또한, UN기구인 IMO의 E. Mitopoulos 사무총장은 주영국 한국대사관을 통해 사고선박 선원의 조기귀국을 우리 정부에 요청했다. E. Mitopoulos IMO 사무총장은 지난 7월23일 주영대사관 국토해양관의 면담을 요청하여 태안 인근에서 발생한 유류오염사고로 인해 현재 한국에 억류되어 있는 2명의 'Hebei Spirit' 호 선원의 조기귀국을 위해 우리 정부가 적극 협조하여 줄 것을 요청했다.