전세계적으로 톤세제 도입 시행국가 점차 증가추세

EC, '해상운송에 대한 정부보조 지침서' 통해 지원

전세계적으로 자국상선대의 국제경쟁력 제고차원에서 톤세제 도입국가가 점차 증가함에 따라 톤세제도는 이제 국제해운시장에서 보편화되는 양상을 보이고 있다.

한국선주협회가 최근 톤세제와 관련된 국제동향을 분석한 결과, EC는 지난 1996년부터 도입하여 시행중인 네덜란드, 노르웨이 등 회원국 국가들의 시행 1차년도(10년)가 끝나기 전인 지난 2004년 '해상운송에 대한 정부보조 지침서(EC guidelines on state aid to maritime transport)'를 제정, 톤세제 등 정부의 해운산업 지원을 양성화했다.

그러나, EC는 영국, 아일랜드 등 일부 국가에서 톤세제 대상선박을 외항산선 외에도 케이블선(cable layer), 일부 굴착선(dredger), 연구목적선(research ship) 및 원격조정지원선(remotely operated support vessel) 등을 포함시킴에 따라 이를 제외토록 시정명령을 내렸다.

EC는 최근 지침서의 취지에 다소 반하는 영국과 아일랜드 정부에 톤세제 시정토록 명령했는데, 그 이유는 톤세제 적용이 너무 광범위하게 적용되고 있고 해상운송과 무관한 특수목적선(굴착선, 케이블선 등)에 대해서도 톤세제를 적용함으로써 외항해운의 경쟁력 제고를 목적으로 한 당초의 톤세도입 취지가 퇴색해 가고 있다는 것이다.

한편, 일본은 올 하반기중에 톤세를 도입하기로 여야가 내부결정을 내린 상황이며, 싱가포르 등지에서는 해운산업에 대한 세제지원을 위하여 S&P 관련세금을 감면해 주는 등 지원을 확대하는 추세이다. 톤세제와 관련한 각국의 최근 동향을 요약하면 다음과 같다.

▶ 영국

영국 내국세입청은 최근 해상운송에 대한 국가지원의 해석을 둘러싼 유럽위원회(EC)와의 협의를 통해 영국 톤수표준 세제로부터 여러 종류의 선박을 제외하는 법률개정을 제출했다.

오는 4월1일에 발효되는 영국 신톤수 세제의 대상선박은 여객선, 화물선, 예인선, 해난 구조선, 그 외 해상 지원선으로 확대했다. 케이블 부설선, 파이프 부설선, 조사선은 적용대상에서 제외시켰다. 영국 선사들은 4월1일부터 9월30일까지 신톤수 세제로부터의 철회를 통지할 수 있다.

이에 앞서 EC는 2008년 3월말까지 영국 톤세제 적용 대상선박에서 케이블선, 일부 굴착선, 연구목적선 및 원격조정지원선을 제외하도록 영국 국세청에 시정 명령을 내렸다.

이에 대해 영국선주협회(British's Chamber of Shipping)는 EC가 지적한 톤세제 적용제외 선박 즉, 여객이나 화물을 운송하는 활동에 참여하지 않는 특수목적선도 해상운송활동에 기여하고 있다고

주장하면서 금번 조치에 대해 우려를 표명했다. 지난 1월에는 영국선주협회장이 EC 집행위원장을 직접 접견하여 영국 해운업계의 의견을 전달하면서 "영국이 EC의 시정명령을 수용할 경우 영국적 선박의 해외치적(싱가포르나 두바이) 현상이 심화될 것이라고 경고했었다.

▶ 아일랜드

아일랜드 정부는 지난 2007년에 용선선박의 톤세제 적용을 보다 유연하게 하기 위하여 관련법률을 개정했다. 소유선박과 용선선박 비율이 1대3이 되도록 하는 현행 규정을 용선선박만으로도 톤세제 적용이 가능토록 대폭 완화했다. 아울러, 아일랜드 정부는 동 개정법률을 2006년 1월1일부로 소급 적용토록 했다.

이에 대해 EC는 동 개정법률을 조사하여 '해상운송에 대한 정부보조 지침서'에 위배되는지 여부를 가려낼 계획이다.

▶ 노르웨이

노르웨이 정부는 2007년말 톤수표준세제를 개정하면서 과년도의 비과세 이익에 별도 과세하는 이행세를 신설, 노르웨이 해운업계가 크게 반발하고 있다.

이 규정에 의거, 톤세제 시행 선사에게 세제감면

액(미화 38억달러)을 소급 납부토록 결정했다. 이에 대해 현재 노르웨이선주협회는 법적대응을 모색하고 있다.

이행세의 신설로 노르웨이 선사들은 세금부담이 크게 가중됨에 따라 해외이적까지 적극 검토하고 있다. Wilh. Wilhelmsen의 경우 톤세 이행세를 납부함에 따라 2007년 실적이 흑자에서 적자로 전환되었다.

Odfjell의 경우도 2007년 기준 2억1,300만달러의 이행세를 납부, 전년도 1억6,000만달러 흑자에서 1,000만달러 적자로 전환되었다.

노르웨이 선주들은 톤세제 개정 이전에도 톤세제에 대해 불만을 토로해 왔다. 1996년 톤세제 도입 이후, 노르웨이 선주들은 EU회원국의 톤세제보다 자국의 톤세제가 경쟁력이 없다며 정부에 개선을 요청한 바 있다.

즉, 톤세제 적용을 받는 선사들이 선박운항, 선박임대 및 용선 이외의 사업에 종사할 수 없는 등 유럽 여타 국가들의 톤세제에 비해 요건이 까다롭다는 것이다.

이번 톤세제 개정으로 노르웨이 선사들은 자사 소속선박의 해외치적은 물론, 본사를 해외로 이전하는 방안을 적극 검토하고 있다.

Wilh.Wilhelmsen은 지난 2월14일 신톤세제와

관련한 성명을 통해 "노르웨이의 해운회사는 신톤수 세제를 도입하는지 아닌지의 판단을 강요당하고 있다"고 밝히고, 우리는 이미 전통적인 해운회사가 아니고, 해상운송에 관련된 그 외의 서비스를 제공하는 그룹인 점을 강조하며, 톤세제 적용조건이 엄격한 자국의 톤세제에 의의를 제기했다.

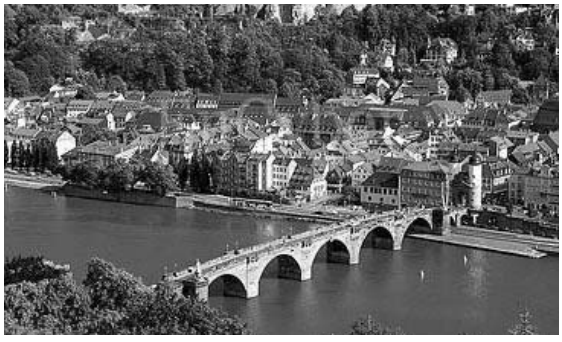
동사는 5월말을 기한으로 세의 반환을 당국에 요구하고 있어 그 결론을 기다려 향후의 세제 선택의 최종판단을 내릴 방침이다.

▶ 독일

둑일 정부는 해운산업의 중요성을 인식하고, 톤세제 등 지속적으로 해운산업 육성 및 지원을 약속하고 있다. 한편, 금년 초 독일선주협회는 독일선주로 하여금 자국으로 선박환류를 유도하기 위한 캠페인을 추진하고 있다. 이는 베를린 교통부와 베르디운송노조간에 합의사항에 따른 것으로 자국상선대의 환류를 통해 선원고용에 대한 유연성을 제공한다는 것이다.

양측의 합의한 주요내용은 독일 국적선의 선장은 독일어와 독일 법률지식을 갖추어야 하며, 선장을 제외한 선원에 대해서는 독일법제를 이해할 수 있는 영어 구사력과 국제협약에서 요구하는 자격을 갖추어야 한다는 것이다.

노조 측에서는 합의사항 미이행시 기존 독일국민에 의해 운항되는 해외치적선박에 적용되던 톤세제 적용에 대해 반대할 것을 경고하고 있다.



▶ 그리스

그리스는 톤세제를 도입한 최초의 유럽 국가이지만, 현행 톤세제는 비경쟁적인 해운산업 지원제도로서 선주들이 외면하고 있다.

아울러, 그리스 정부는 내륙운송서비스를 제외하고는 그 어떠한 해운서비스에도 직접적으로 보조금을 지원하지 않고 있으며, 정치권에서의 해운산업을 위한 지원 또한 미온적이다. 이는 상선대 보유측면에서는 세계 1위의 해운국이지만, 대부분의 선대를 해외에 대선해 주고 자체적으로 운항하는 선대가 그리 많지 않기 때문으로 분석되고 있다.

▶ 덴마크

덴마크 노조연맹은 톤세제에 대하여 국가경제 측면에서 해운기업에만 특혜를 주는 것이라고 비판하고 있다. 그러나, 덴마크선주협회는 덴마크 선사들이 지난 2001년 톤세제 시행으로 당초에 정부가 예상했던 세금 납부액보다 3-4배 더 내고 있다고 반박하고 있다.

톤세제 시행 당시 정부의 해운기업 세금납부 예상액은 5천만Dkr이었으나, 톤세제 시행 이후 선사들이 실제 납부한 연간 세금은 1.5억-2억Dkr에 달하고 있

다. 이에 따라 덴마크, 선주들은 톤세제 개정이 시급하다며 정부에 관련법률의 개정을 요구하고 있다.

▶ 핀란드

발틱해 최대 유조선사 소속 선박인 'Stena Arctica'호 선적이 최근 스웨덴에서 핀란드로 이적되었다. 스웨덴의 경우 톤세제가 도입되지 않아 세부담이 가중되고 있다.

현재 핀란드에 등록한 선박의 수는 미미하나, 최근 정부의 톤세제 개정 움직임으로 등록선박수가 증가하는 추세이다. 현행 핀란드 톤세제로 인한 세제감면 효과가 크지 않지만, 스웨덴 국적선박의 핀란드 등록은 핀란드 정부를 압박하여 선주에게 세제혜택을 더 주는 방향으로 톤세제 개정을 이끌어 내기 위한 조치로 분석되고 있다.

[국가별 해운관련 세제지원 현황]

구분	국가명	해운 관련 세제
1	Argentina	Special tax benefits
2	Australia	Special tax benefits
3	Belgium	Tonnage tax regime
4	Cayman Islands	Tonnage tax regime
5	Chile	Special tax benefits
6	China	Tonnage tax regime
7	Colombia	Special tax benefits
8	Croatia	Special tax benefits
9	Cyprus	Special tax benefits
10	Denmark	Tonnage tax regime
11	Germany	Tonnage tax regime
12	Greece	Tonnage tax regime
13	Hong Kong	Spacial tax benefits
14	India	Tonnage tax regime
15	Ireland	Tonnage tax regime
16	Isle of Man	Spacial tax regime
17	Italy	Tonnage tax regime
18	Latvia	Tonnage tax regime
19	Luxembourg	Special tax regime
20	Malta	Special tax regime
21	Mexico	Special tax regime
22	Monaco	Special tax regime
23	Netherlands	Tonnage tax regime
24	New Zealand	Special tax regime
25	Norway	Tonnage tax regime
26	Portugal	Special tax regime
27	Singapore	Special tax regime
28	South Africa	Special tax regime
29	Spain	Special tax regime
30	Turkey	Special tax regime
31	United Arab Emirates	Tax free regime
32	United Kingdom	Tonnage tax regime
33	USA	Tonnage tax regime
34	Venezuela	Special tax benefits

(자료) Deloitte 컨설팅 자료

▶ 스웨덴

2008년 2월 스웨덴 정부 및 정계에서 적극적으로 해운산업 육성 및 지원책 마련에 나섰다. 이에 앞서, 스웨덴 외항업계는 톤세제 도입을 정부에 강력히 촉구한 바 있다. 스웨덴 선주들은 덴마크, 네덜란드, 노르웨이 및 기타 유럽국가 수준의 톤세제 도입을 요구하고 있다.

▶ 네덜란드

네덜란드 정부는 지난 2006년에 선박관리자(ship manager)와 용선자(time charterer)에게도 톤세제를 이용할 수 있도록 톤세제 관련법률을 확대 개정했다. 일정 요건하에 굴착선(dredger)도 톤세제 이용 가능토록 하는 등 톤세제 대상업종 및 선종을 확대함으로써 톤세제 이용기업이 크게 늘 것으로 예상되고 있다.

▶ 일본

일본 자민당은 지난해 12월 2008년도 세제개정시 톤세제 도입키로 결정했으며, 일본 야당인 민주당도 톤세제 도입을 적극 지지함에 따라 늦어도 금년 하반기중에 톤세제가 도입될 전망이다. 이에 대해 일본선주협회 前川弘幸(마에카와) 회장도 공식적으로 환영을 표명했다.

자민당이 도입하려는 톤세제 주요골자를 보면, 조세특례조치(대상 인정기한 2년)로 도입하고 5년간 계속 적용토록 승인을 받으면 10년간 적용이 가능하다. 제도면에서는 통상의 법인세와 톤세 중 하나를 선택할 수있도록 했다.

또 5년간에 계획인정의 전년도 일본선적을 2배로 하고, 일정수의 일본인 선원의 훈련실시, 운항 및 · 대선하는 일본선적 1척에 배승할 수 있는 일정규모의 일본인 선원확보 등을 정하고 있다.

이와함께 사업자는 적용을 받으려고 하는 사업년도의 개시전에 톤수세제를 선택하는 것을 세무서장에 신고해야 해야 한다. 적용기간은 승인 후에 개시하는 사업년도로부터 5년간이며, 5년 경과후에는 국토교통성에 의한 실시평가를 받아 재승인을 받으면 10년간 적용가능(한국의 톤세제도 벤치마킹)토록 했다.

한편, 자민당은 해운관련 세제로서 국제선박의 등록 및 면허세 경감조치, 외항 컨테이너의 고정자산세 특별조치 연장과 관련, 각각 2년간 연장키로 결정했다.

이와 관련하여 일본선주협회 마에카와 회장은 공식성명을 통해 "이 제도 도입에 의해 우리나라 외항해운의 국제경쟁력은 크게 개선될 것으로 기대된다"며, 우리 외항해운업계는 국제경쟁력을 유지하면서 '우리나라 경제에 필요 불가결한 물자의 안정

수송' 이라는 부과된 사명에 전력을 다할 것이라고 강조했다. 마에카와 회장은 또 "일본선적에 대해서는 향후 5년간에 2배정도가 되도록 전력으로 대응해 가겠다"고 밝히고, 일본인 선원에 대해서도 교육훈련의 충실 등 가능한 한 향후 10년간에 1.5배 정도 증원이라는 업계의 목표를 달성하기 위해 노력하겠다고 말했다.

▶ 인도

인도는 지난 2004년에 톤세제를 도입하여 성공적으로 운영하고 있다. 인도선주협회는 2004년 해운기업의 세금감면액이 30억Rs(약 710억원) 달했다고 발표했으며, 지난해에는 세금 감면액이 이보다 더 확대될 것으로 예상하고 있다.

이는 톤세제 부과세액이 영업이익의 2-3% 수준(톤세제 시행이전 표준법인세율은 18% 수준이었음)으로서 인도 해운산업의 국제경쟁력 제고에 크게 기여하고 있다. 현재 톤세제에 대한 특별한 개정 움직임은 없다.

▶ 싱가포르

싱가포르 정부는 자국 상선대의 경쟁력 향상을 위해 지난 1991년 톤세제와 유사한 외항해운기업 지원제도인 AIS(Approved International Shipping Enterprise scheme)를 도입, 시행중이다. 선박회사는 10년간 AIS를 이용해 세금면제 혜택을 누리고 있다.

싱가포르 등록 선박의 선주 및 운항자의 국제운수소득에 대하여 세금을 면제함은 물론, 선박투자, 선박대선, 해운관련 펀드 및 신탁에 특별세율을 적용해 왔다.

싱가포르 정부는 이에 그치지 않고 지난 2007년 'Approved Logistics Enterprise scheme'을 도입하여 특별세율을 적용, 선박운항자와 물류업자에게도 5-10년간 세제혜택을제공하고 있다.

그리고 금년들어서는 최근에 선박매매에 대해서도 세금을 감면한다고 발표하는 등 해운관련 업종에 대해서도 세금혜택을 부여하고 있다.

▶ 미국

미국정부는 2001년 톤세제 도입했지만, 지난 2004년 해운기업에 대한 세제혜택 폐지를 담고 있는 'US Jobs Creation Act' 제정으로 톤세제는 유명무실한 상황에 처해 있다.

이에 따라 정치권에서는 미국적 선박확보를 위해 해운기업에 대한 지원논의를 하고 있으나, 여전히 회의적인 분위기이다.

이에 따라 미국 상선대의 경쟁력이 급격히 저하되면서 미국적 선박수도 크게 줄었다. 지난 1970년 중반 미국적 선박수는 약 800척에 달했으나, 1980년 중반 약 400척으로 줄었으며, 현재에는 약 200척으로 줄었다.

선협 · 해상노련, 제2차 외항상선선원정책협의회 개최

지정선박 선정, 외국인 실습생 승선, 복지기금 문제논의

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 2월13일 부산 마린센터 3층 회의실에서 2008년도 제2차 외항상선선원정책협의회를 갖고 지정선박 선정과 외국인 실습생 승선문제, 복지기금 조성방안 등 주요안건을 협의했다.

지난 1월25일 2008년 정기전국대의원대회에서 선출된 방동식 신임위원장과의 상견례를 겸해 열린 이날 회의에서는 한국인 선원의 고용안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노 · 사 · 정 공동선언문의 원활한 시행을 위한 협력방안을 중점적으로 협의했다.

특히, 이날 회의에서는 지정선박 선정과 관련하여 기준 설정시 대형선사와 중소형선사에게 동일한 비율을 적용해서는 안되며, 중소형선사를 최대한 고려하여 형평성을 유지해야 한다는 의견이 있었으나 구체적인 기준은 차기 년도 지정선박 지정시에 논의키로 했다.

또 외국인 실습생 승선문제에 대해서는 면허취득 및 한국선박 승선을 위해 정당하게 실습을 희망하는 자에 대해 한국선박 승선실습을 허용하되, 지정선박(필수선박을 포함)을 제외한 일반선박으로 제한하기로 했다.

이와 함께 선원복지기금 조성과 관련해서는 노사 양측 모두 내부 의견조율이 필요함에 따라 각각의 내부회의를 통해 구체적 안을 마련하여 차기 회의에서 재검토하기로 했다.

이날 회의에는 선주측에서 대한해운 박찬민 상무를 비롯하여 SK해운 강석환 상무, 현대상선 이택규 상무, 신성해운 최영규 이사, 흥아해운 이흥만 이사, STX팬오션 임채업 실장, 이원건 실장, 한진해운 허현철 부장, 협회 김영무 전무, 김태진 소장, 황영식 부장, 이철중 차장 등이 참석했다

노조측에서는 방동식 위원장을 비롯하여 C&상선 해상연합노조 선은현 위원장, 두양상선 조치구 위원장, 삼선로직스 장태근 위원장, KSS해운 문철수 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 태영연합 곽갑상 위원장, STX팬오션 김필두 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 현대상선 이중환 위원장, SK해운 김두영 위원장, 국적선해운노조 안이문 위원장, C&동남아해운 한승근 위원장, 천경해운 김용백 위원장이, 해상노련 김수조 본부장, 이유승 국장, 장성아 부장 등이 참석했다.

선협 부산지구협의회 2008년도 정기지구협의회 개최

부산지구협의회 위원장에 흥아해운 김인환 상무 선출

한국선주협회 부산지구협의회는 2월19일 한진해운빌딩 28층 오션뷰에서 2008년도 정기지구협의회를 개최하고 공석중인 부산지구협의회 위원장에 흥아해운 김인환 상무를 만장일치로 선출했다.

국적외항선사 부산지역 CEO와 임원 30여명이 참석한 가운데 열린 이날 정기지구협의회에서 협회 김영무 전무는 인사말을 통해 "협회 사무국은 팀장급 인사이동과 사무실 재배치 등을 통해 일하는 분위기를 조성함은 물론, 해운현안 해소를 위해 협의체와의 정례미팅을 갖는 등 열심히 일하고 있다"고 강조하고, 부산지역에서 입출항과 관련하여 현안이 발생할 경우 협회 차원에서 적극 대응해 나가겠다고 밝혔다.

특히 이날 회의에서는 전임위원장인 현대상선 한웅섭 상무가 해외근무로 인해 위원장직을 사임함에 따라 공석중인 위원장에 흥아해운 김인환 상무를 선출했으며, 교체위원장 2명은 신임위원장이 차후에 지명하기로 했다.

이어 참석자들의 자기소개가 끝난 뒤 협회 김영무 전무가 지난해 주요업무 추진실적과 올해 중점추진사업 등을 설명하고, 이같은 사업들이 원활하게 추진될 수 있도록 부산지역 회원사들의 적극적인 협조를 요청했다.

한편, 이날 회의에서는 벌크선사들이 부산지구협의회 활동에 적극 참여해야 한다는 의견이 있었다.

이날 회의에는 나루해운 황제현 사장을 비롯하여 두양상선 정성부 부사장, 대한해운 김태풍 전무, 티피씨코리아 김항수 전무, STX포스 이권희 전무, 신성해운 김종국 상무, 삼선로직스 정경수 상무, 한진해운 김종현 상무, 고려해운 이정경 소장, 현대상선 이수동 감독, 태영상선 신양순 소장, C&라인 양진영 지점장, STX팬오션 권오성 지사장, 창명해운 김창우 이사, 천경해운 권영헌 소장, SK해운 김신관 소장, KSS해운 서용락 소장, 동영해운 이상오 소장 등이 참석했다.

선협, 충청남도 태안군 이원면 당산리 어촌계와 자매결연

한국선주협회(회장 이진방)는 2월12일 서해안에서 발생한 유조선 '허베이스피리트'호 기름유출사고로 피해를 입은 충청남도 태안군 이원면 당산리 어촌계와 자매결연을 맺고 당산리 어촌계를 물심양면으로 지원키로 했다.

이날 당산리 어촌계 사무실에서 조신호 어촌계장 등 마을 주민 100여명이 참석한 가운데 열린 1사1어촌 자매결연식에서 협회와 어촌계는 자매결연 협약서를 교환했다. 이어 협회는 준비한 쌀 20kg 93포대와 라면 93박스, 금일봉 등을 어촌계에 전달하고 주민들을 위로했다. 특히, 이날 행사는 어촌계에서 준비한 떡국과 고기 등으로 소연회를 겸하는 등 93가구 전주민이 참석하여 마을잔치 형태로 진행되었다. 한국선주협회는 이날 자매결연을 맺은 당산리 주민들에게 실질적인 도음이 될 수 있도록 연말연시, 구정, 추석 등에 지역특산물(굴, 김, 낙지, 마늘, 고구마 등)을 선물용으로 구매하고, 주민 대부분이 60세 이상 고령인 점을 고려하여 연 2회 정도 경로잔치를 지원키로 하는 등 다각적인 지원방안을 검토하고 있다.

선협 인천지구협의회 2008년 정기 지구협의회 개최

향도선과 긴급도선 요율 적용문제 등 현안사항 협의

한국선주협회 인천지구협의회는 3월5일 2008년도 정기 지구협의회를 개최하고 올해 중점사업방향을 협의했다.

국적외항선사 인전지역 사무소장 및 지점장과 협회 관계자들이 참석한 가운데 남흥우 인천지구협의회 위원장(천경해운 이사) 주재로 열린 이날 지구협의회에서는 인천항의 현안사항에 대한 보고와 개선방안에 대해 논의했다.

특히, 이날 지구협의회에서는 인천 남항 컨테이너부두 야간 접안 및 이안시 향도선 사용에 대한 문제점이 중점적으로 거론됐다. 지난 2005년 2월 개최된 인천지방도선운영협의회에서 남항은 △항로의 협소와 여유수심의 제한 △빈번한 등부표의 소등 △잡종선 및 모래바지선의 빈번한 운항에 따른 해상교통 혼잡 등의 이유로 야간도선 제한지역으로 분류되어 향도선을 이용하게 됨으로써 지금까지 긴급도선료의 기본료 30%의 할증을 적용하고 있다.

당시 동항로의 수심은 5m 내외였고, 항로 폭은 100m에 불과해 선사측에서도 향도선 사용에 대해 이의를 제기하지 않았다. 그러나, 2006년 11월16일 동항로 수심은 7.5m 이상, 항로 폭은 250m로 준설이 완료됨에 따라 남항 입출항 선박이 미신고 도선구간으로 변경됨으로써 정박지간 이동시의 도선요율이 적용되었으나, 2008년 1월부터 종전보다 35~45% 인상된 신고 도선구간 요율이 적용되고 있다. 이와 관련하여 인천지구협의회는 본회 차원에서 이같은 불합리한 요율적용이 철회될 수 있도록 협조를 요청했다. 또 인천지구협의회는 인천항의 경우 항만노무인력에 대한 상용화가 이루어졌으나, 구정 연휴 등 휴일 작업시 떡값 명목의 웃돈을 요구하는 사례가 근절되지 않고 있어 이에 대한 대책이 시급하다는 의견이 제시됐다.

인전지구협의회는 이날 회의에서 항만하역 상용화로 인해 하역근로자들이 하역회사로 편입되었고, 공휴일 하역시 할증료를 지급하고 있는데도 불구하고 연휴시 노조측에서 별도의 웃돈을 요구하는 그릇된 관행이 계속되고 있다며, 이러한 잘못된 관행이 인천항 발전을 저해하는 주요인으로 작용하고 있다고 지적했다.

하역근로자들은 하역회사 직원으로서 당연히 하역회사측에서 공휴일 작업에 따른 수당 등을 지급해야 함에도 이를 선사측에 전가하고 있다는 것이다. 이밖에도 이날 회의에서는 예선문제와 관련, 인천항의 경우 대부분이 대형예선으로서 과다마력 사용에 따른 비용부담이 가중되고 있는데다 지방예선운영협의회가 요율조정권이 없는 관계로 예선사용시 애로가 있다는 의견이 있었다.

이날 지구협의회에서 협회 김영무 전무는 "일부 사안의 경우 개선에 다소 어려움이 있을 것으로 예상되지만, 본회 차원에서 개선될 수 있도록 최선을 다하겠다"며, 현안 발생시 문제점과 개선방향에 대해 본회로 즉시 통보하여 줄 것을 당부했다.

이날 인천지구협회 정기지구협의회에는 남흥우 위원장을 비롯하여 POS-i 최학묵 상무, 흥아로지스틱스 이재철 서해지역본부장, 이해출 부장, 고려해운 김창열 사무소장, C&라인 김광수 지점장, 장금상선 양주화 사무소장, HS라인 김흥돈 사무소장, 한진해운 이창병 부장, 현대상선 정해진 사무소장, 협회 김영무 전무, 조봉기 부장, 양홍근 부장 등이 참석했다.

파나마운하 확장에 대비한 미 동부항만 확충계획 차질

미 동부 주요항만 시설확충에 최소한 20여년 걸려

파나마운하 확장공사가 제대로 진행될 경우 미국 동부 항만의 시설확장 계획에 상당한 차질이 우려되고 있다.

최근 주 파나마 대사관이 우리 협회에 통보해 온 내용에 따르면, 미국 동부의 뉴욕, 사마나, 찰스턴 등 주요 메이저 항만의 항만확장 공사계획 추진이 지연되고 있어 파나마운하 확장공사에 따른 물류수송 확대에 차질이 예상되고 있다.

지난 1월말 미국 플로리다 Tampa에서는 미국내 주요선사, 항만 관계자 및 정부 관계자들이 참석한 가운데 멕시코만을 비롯한 미국 동부항만 확장문제에 대한 회의가 개최됐었다.

동 회의에서 Richard Wainio Tampa항 Executive Director는 파나마운하 확장공사가 완료되면 미국내 주요 물류분배 기지역할을 하고 있는 텍사스 물류센터가 확대되고 이에 따라 수만명의 고용창출과 함께 이와 관련된 물류 비즈니스가 활성화 될 것으로 전망했다.

그러나 Wainio 국장은 파나마운하 확장공사가 2014년도에 완공될 경우 동 운하를 경유하는 해상물동량은 현재의 두배에 이르게 되는데 반해, 미국 동부항만 확장 및 준설관련 공사계획은 public review, funding process 답보 상태로 인해 Post-Panamax급 대형 선박 물동량 수용에 요구되는 항만 준설, 철로 및 물류수송 고속도로 공사 추진에 대한 차질이 우려되고 있다고 지적했다.

특히, 동 회의에 참석한 대다수 해운항만분야 전문가들을 현재 실시되고 있는 미국 대선 캠페인에 해운항만 사업을 이슈로 부각시키는 것이 바람직하며, 나아가 이에 대해 향후 새 행정부와 의회의 협조를 이끌어 낼 수 있어야 한다고 주장하였다.

Bernard Grosslose South Carolina 항만 Chief Executive는 미국 내에서 Post-Panamax급 대형 선박을 추가로 유치하기 위한 항만확장 공사에 소요되는 기간은 통상적으로 프로젝트 계획 단계부터 공사 완료까지 20여년이 걸리는데 반해 2014년도에 완료될 예정인 공기 8년의 파나마운하 확장 프로젝트의 추진일정은 지나칠 정도로 빠르다고 언급했다.

현재, 아시아로부터 미국으로 유입되는 총 해상물동량의 약 80%(상품가격 약 3,000억불 상당)가 미국 서부를 통해 이루어지는 것으로서 동 물량은 주로 Los Angeles 및 Long Beach항만을 통해 유입되며 이는 철도나 컨테이너 차량으로 환적 되어 Dallas, Fort Worth, Kansas City 및 Chicago 등 주요 물류 분배 기지로 이동되고 있다.

그러나, 최근 미국 서부항만쪽의 선박수용 적체현상과 더불어 노동자들의 파업, 육로운송 운임의 인상이 지속되고 있어 파나마운하 확장시 동 운하는 아시아로부터 미국으로 유입되는 해상물동량의 40%를 흡수 할 수 있을 것으로 전망되고 있다.

파나마운하 확장 후 아시아-미국 노선에서 주요 선사들의 동 운하 이용 의존도 증가분석은 미항만, 철도, 육로운송 및 창고업에 막대한 영향을 미치게 될 것으로 전망된다.

Tom Kornegav 휴스턴항만 Executive Director는 아시아로부터의 해운물동량은 미 서부 항만과 텍사스를 연결하는 육로운송이 지난 25년간 강세를

보여 왔으나 최근에는 파나마운하를 경유하는 휴스턴 항으로 유입되는 비중이 증가 추세에 있으며 이와 관련된 물류 운송 비즈니스는 매년 15-20%씩 신장되고 있다고 분석했다.

미 해운업체 ZIM America 측은 최근 자사 보유 대형선박 일부를 항구의 수심이 깊은 자메이카 킹스턴 항구에 입항시키고 동 선박의 화물을 수척의 소형선박으로 환적 하여 Houston, Tampa, Mobile 등 미 걸프지역 항구로 운송하는 루트를 이용하기 시작함에 따라 다른 해운업체들도 미국 동부 혹은 동남부 항구로 운송하는 해운 물량의 중간 기착지로 카리브 지역을 이용할 가능성이 많은 것으로 예상되고 있다.

금번 Tampa회의에 참석한 John Woodley Assistant Army Secretary는 부시 행정부가 무역항만의 역할이 얼마나 중요한 것인지 알고 있다고 언급하면서 자신의 임기가 끝나는 금년도까지 물류 및 항만 확장관련 대책이 수립될 수 있도록 하는데 주력할 것이라고 말했다.

미 연안에서 해양오염방지협약(MARPOL) 위반시 실형
발티모어 지방법원 전 기관장에게 징역 6개월 선고

미국 연안에서 해양오염방지협약(MARPOL)을 위반할 경우 실형을 선고받는 등 세심한 주의가 요망된다.

2008년 1월10일 미국의 발티모어 지방법원은 자동차운반선 M/V Tanabata (미국선박)의 기관장이었던 Mark Humphries 에게 Illegal line 설치공모 혐의 및 미국연안경비대(USCG)의 수사 기간 중 위증혐의를 인정하여 징역 6개월 및 집행유예 2년을 선고했다.

기관사들을 포함한 기관부원들은 H 기관장이 유수분리기를 사용하지 않았고, 수시로 탈부착이 가능한 bypass line을 불법이라고 스스로 인정하여 자신들로 하여금 항구에 입항시에는 USCG의 눈을 피해 숨겨둘 것을 지시하였다고 진술했다.

또한 검찰에서 제출한 자료에는 H 기관장이 의도적으로 유수분리기를 사용하지 않은 사실과 이 사실을 숨기기 위해 기름기록부에 허위사실을 기재한 것까지도 밝혀졌다.

USCG를 포함한 여러 미국 정부기관들은 고의적으로 해양오염방지협약을 위반하는 것을 더 이상 좌시할 수 없으며, 수천톤의 유성수를 바다에 투기할 목적으로 선박의 기록을 고의적으로 위조한 행위 또한 환경파괴 범죄로 간주 될 수 있다고 강조했다.

물론 해양오염방지협약의 엄격한 적용은 전 세계적인 대세로서 미국에서만 유독 엄격한 것은 아니나, 오염 혹은 사고로 인한 해상오염의 발생에 관해 미국 만큼 엄격하고 까다롭게 문제를 해결하는 나라는 많지 않다.

중요한 것은 해양오염방지협약 (MARPOL) 위반을 입증할 수 있는 증거를 찾기 위해 미국을 비롯한 세계 주요 국가들은 인공위성을 이용한 공중 감시를 더욱 강화하고 있으며, 종국적으로 해운계의 주체인 해운회사들이 자발적으로 협약을 지키지 않고는 못 버틸 만큼의 수준으로 벌금 액수가 증가추세에 있다는 사실이다.

미국에 입출항하는 선박의 운항자는 해당 선박이 MARPOL의 모든 규정을 잘 따르고 있음을 보장할 수 있는 새로운 관리체계를 확립함과 동시에 협약의 위반 가능성을 근본적으로 줄이기 위해 오염의 근원이 되는 각종 폐기물을 최소화할 수 있는 폐기물 관리방안을 확립하기 위해 노력해야 할 것으로 지적되고 있다.