주요 해운선진국의 해운지원정책 동향

한국선주협회 국제팀

1. 개 요

WTO DDA 협상진전과 FTA 확산으로 세계시장의 자유화 · 개방화가 급속도로 진전되면서 각국은 그동안 자국산업 보호를 위해 구축했던 시장진입 장벽을 서둘러 허물고 있다. 이러한 개방화 추세에서도 유럽을 중심으로 한 선진국들은 자국산업 발전의 우선순위 등을 고려하여 특정산업에 대한 지원을 오히려 강화하고 있다. 그 대표적인 사례가 해운산업에 대한 지원정책이다.

영국을 비롯하여 노르웨이, 네덜란드 등 유럽의 주요 해운선진국들은 해운산업의 중요성을 깊게 인식하고 자국상선대의 해외치적(비용절감을 위해 편의치적)을 방지하기 위해 각종 지원정책을 펼치고 있다.

2. 주요 해운국의 해운지원정책

(1) 영 국

① 선원 승선요건의 완화

영국은 지난 1995년 8월부터 유사시에 대비하여 선원의 승선요건을 대폭 완화했다. 유사시에 징집되는 전략상 중요한 영국적선의 선장을 영국과 영연방, EU, NATO 가맹국 각국적으로 한정하는 한편, 기타 선원에 대해서는 일체의 국적요건을 폐지했다. 이같은 요건은 맨섬 등록선의 영연방 선적의 선박에도 동일하게 적용된다.

② 압축기장제도(Roll-over-reief)

구입 선박을 영국, 영연방 또는 EU에 등록한 경우, 매각이익의 과세를 6년간 이연해 주고 있다. 영국적하에 있을 때 압축기장 적용시기 기한의 규정은 없다. 이러한 제도는 지난 1996년 'Finance Act '96' 이 가결되어 시행중인데, 그룹내에서 매매에 의해 발생한 매각이익도 대상이 된다.

③ 사회보험료의 경감

영국적의 외항해운회사에 대해 국민건강보험료를 0.5% 감액해 주고 있다. 구주해역 이상을 항행하는 선박에 승선한 외항선원을 대상으로 하고 있다.

④ 선원의 소득세 면세

연간 183일이상 해외에 있는 경우, 선원의 소득세가 면제되어 기부과된 소득세에 대해 선원에게 환급해 주고 있다. 영국 정부는 이를 위해 연간 정부예산에서 약 4,000만파운드(약 764억원)를 책정하여 지원하고 있다.

⑤ 선원의 파견 · 귀국비 보조

선원의 파견 및 귀국비 지원(CRCS : Crew Relief Costs Scheme)을 위해 1998부터 이코노미 기준 일반항공을 이용할 경우 운임의 20%를 보조해 주고 있다. 승선한 선적에 관계없이 지원하고 있다. 영국은 이를 위해 매년 정부예산 약 150만파운드(약 29억원)를 책정, 지원해 주고 있다.

⑥ 선원의 훈련비 보조(SMarT : Support for Maritime Training)

영국은 해기전승과 자국 해운기업에 대한 선원교육비 지원을 위해 지난 1984년부터 선원의 훈련비 보조프로그램을 도입, 시행하고 있다.

SMarT(Support for Maritime Training)로 명명된 이 지원제도는 SMarT 1, SMarT 2, SMarT 3, SMarT 4 등 단계별로 나누어 훈련비를 보조해 주고 있다.

SMarT 1의 경우 1회(최초)의 해기면장 취득을 위해 받는 교육훈련으로 지원규모는 1인당 한도액 12,000파운드(약 2,294만원)로 책정되어 있다.

이어 2단계인 SMarT 2는 상급 해기면허 취득을 위한 육상 교육훈련비용으로 1인당 한도액 6,000파운드(약 1,147만원)이다.

또한, 3단계인 SMarT 3은 부원의 기술향상을 위해 육상훈련 지원비이며, SMarT 4는 개정 STCW 조약에 대응하기 위한 해상직원 육성 훈련비용이다.

SMarT는 개정 STCW 조약과의 적합성 및 운영의 효율성을 위해 종전 GAFT(초급해기면장 취득을 목적으로 한 훈련생에 대한 훈련비 보조)와 DOCS(상급의 면장취득을 목표한 주니어 해기사에 대한 훈련비 보조)을 통합한 제도이다. 영국 정부는 이 프로그램 시행을 위해 매년 예산에서 640만파운드(약 123억원)를 지원하고 있다.

⑦ 톤수세제(외형표준에 의한 법인과세 : Tonnage Tax)

네덜란드의 제도와 개념이 같으며, 톤세를 선택한 선사는 해상직원 15명중 1명의 교육생에 대해 교육을 실시하거나, 재정적인 부담의 의무가 있다. 영국의 톤세는 2000년 8월에 입법을 마치고 2000년 1월1일부터 소급 적용하고 있다.

2. 노르웨이

① 노르웨이 국제선박등록제도(NIS)

노르웨이는 1987년 7월 노르웨이 국제선박등록제도(NIS)를 도입, 성공적으로 시행하고 있다. NIS에 등록된 선박에 대해서는 선장이외에는 외국인 선원을 출신국의 임금수준으로 고용할 수 있고, 선장에 대해서도 예외규정을 두는 등 탄력적으로 운용하고 있다. 또한, NIS 등록선박에 승선하는 외국인선원에 대해서도 소득세를 면제해 주고 있다. 2002년말 현재의 NIS 등록선은 750척, 2.840만 G/T에 달하고 있다.

② 선원의 소득세 경감

자국선원의 총소득 내에서 최고 70,000NKr(약 1,141만원)을 공제해주고, 자국선원의 소득세 내에서 임금의 12%를 선주에게 환급해 주고 있다.

소득세는 연 6회 분할후 선주에게 환급되는데, 카페리와 쿠르즈 여객선 등의 승무원은 선원의 소득세 경감대상에서 제외된다.

③ 노르웨이인 선원고용에 대한 보조

노르웨이 국적선 및 NIS선에 일정비율 자국선원을 고용하는 경우 정부 예산을 통해 지원해 주고 있다. 외국인선원과의 임금격차에 대한 지원제도로서 임금의 12%를 선주에게 환급해 준다. 매년 정

부예산에서 4.15억NKr(약 652억원)을 보조해 주고 있다.

④ 톤수세제(외형표준에 의한 법인세)

노르웨리 정부는 1996년 6월부터 톤수세제를 도입, 시행하고 있다. 1,000총톤이하 선박의 수익에 있어서는 비과세를 적용하고 타국의 톤세제도와는 약간 다르다.

3. 독 일

① 독일국제선박등록제도(ISR/GIS)

독일 정부는 1989년 5월 독일국제선박등록제도(ISR/GIS)를 도입하여 시행중이다. 이 제도에 의하면, 3등 항해사와 기관사 이하의 직원 및 부원에 대해서 일정수의 외국인 선원을 출신국의 임금수준으로 고용할 수 있게 허용해 주고 있다.

② 압축기장제도

선박의 매각시 50%를 과세이연해 주고 6년이상 보유한 선박의 매각이익은 4년이내에 매입한 선박까지는 자산의 취득액으로부터 공제해 준다.

③ 선원의 소득세 경감

1999년 1월부터 183일이상 항해상에 있는 선원의 소득세의 40%를 경감해 주고, 선주에게 선원의 소득세를 유보해 주고 있다. 제도 시행이후 2,000~2,500만유로의 소득세를 경감(약 266~332억원)해 주었다.

④ 톤수세제(외형표준에 의한 법인과세 : Tonnage Tax)

1999년 1월부터 네덜란드의 제도와 개념이 동일한 톤세를 적용하고 있다. 1999년 3월 세제개편에 따라 지난 1969년부터 시행되어 온 KG System(선박건조 투자자에 대한 세제우대 조치)은 폐지됐다.

4. 덴마크

① 덴마크 국제선박등록제도(DIS)

덴마크 국제선박등록제도 DIS는 1998년 7월부터 시행되고 있으며, 덴마크의 국제선박등록제는 선장이외에는 외국인선원을 출신국가의 임금수준으로 고용할 수 있다. 1999년말 DIS 등록선은 473척, 509만G/T이다.

② 선원의 소득세 면제

DIS 선박에 승조한 선원에 과세하는 소득세를 면제한다. 선원공제는 최고 24,800DKr(약 444만원)이며, 외항선 선원공제는 최고 23,000DKr (약 412만원)이다. 6개월이상 승선자에 대해 귀국 비용운임의 50%를 보조해 주고 있다.

③ 톤수세제(외형표준에 의한 법인과세)

수익에 따라 통상의 법인세나 운항선박의 순톤수에 의한 톤세 중 선택을 할 수 있다. 덴마크는 Tonnage Tax 도입을 2001년 1월부터 시행하고 있다.

5. 네덜란드

① 톤수세제(외형표준에 의한 법인과세)

네덜란드는 1996년 1월부터 톤수세제를 도입, 수익에 따라 통상법인세와 운항선박의 순톤수에 따라 그 중 하나를 선택할 수 있도록 하고 있다. 다만, 톤세율을 선택후 10년동안 변경은 불가능하다.

② 선원고용촉진 조치

선원소득세, 사회보장비에 있어서는 선원급여의

40%를 선주에 유보한다.

네덜란드는 자국 비거주선원으로서 자국 국적선에 승선한 선원에 대해서는 10%를 공제해 주고 있다. 다만, 자국적선에 승선한 선원으로 한정한다.

③ 배승 요건의 완화

네덜란드는 1998년 8월부터 최장 2년간 EU 또는 EEA 국적을 갖고, 특히 시험에 합격한 외국인 선장의 승선을 허용하고 있다.

6. EU

① 해운에 대한 국가보조의 가이드라인

1997년 7월5일부터 해운에 대한 국가보조의 가이드라인을 도입, 시행중이다. 톤세를 포함, 재무상의 보조에 대해서는 역내 국적과의 관련을 증명하는 것으로 한정하고, 가맹국 역내에 설립한 해운회사가 운항한 상선대 전체로 확대하고 있다. 다만, 가맹국적선에 제한하고 있다. 가맹국등록선박에 고용하고 있는 EU선원의 사회보장비와 소득세율을 최대 제로까지 경감이 가능하다.

가맹국등록선박에 승선한 EU선원의 귀국경비의 보조 가능하며, 가맹국등록선박으로 행하는 훈련에 대해 보조가 가능하고 훈련생(보조원)까지 적용한다.

EU 가맹국은 본 가이드라인이 정한 범위내에서 자국의 해운정책 결정을 할 수 있다.

② 해운관련 2003년 국가조세 가이드라인

EU는 2003년 10월30일 해운에 관한 2003년 국가지원 가이드라인을 채택했다. 동 해운세제에 「black link」원칙을 도입, 선사 톤수 표준세제(톤수세제)의 적용을 받으려면 EU 가맹국적선의 운항을 조건으로 했다.

신가이드라인의 발효와 동시에 선사의 총운항톤수에 점하는 EU 국적선의 비율이 60%을 필요로 하고 있으며, 종전에는 소유선(제2선적, 나용선 포함)은 정기용선 1:3~1:4되어 자국적선의 비율로 규정하였다. 60% 미만의 경우에는 지원대상에서 제외된다.

단, 현재의 적용대상 회사로서 신가인드라인이 발효된 시점에서 운항톤수 60%미만의 선사는 보유하고 있는 EU 국적선의 톤수를 유지하는 것을 조건으로 지원대상에 포함시켰다.

7. 미 국

① 해운안보계획(MSP: Maritime Secu-rity Program)

MSP(Maritime Security Program)는 미국의 안보선대 운항 보조제도로서 지난 1997년 회계연도부터 시행되고 있다. 이 제도는 유사시 징집되는 자국선 상선대의 유지에 관한 제도로서 'Maritime Security Act' 에 근거를 두고 있다.

이 제도에 의하면, 최고 47척까지의 미국적선에 대해 1997 회계연도부터 10년간에 걸쳐 매년 합계 1억달러(약 1,112억원)를 지급하고 있다. 선박 1척당 지원금액은 연간 213만달러(약 245억원)이며, 2003년 9월30일 현재 10개선사, 47척에 대해 지원되고 있다.

② 1996 회계연도에 신규계약 제외한 운항 보조차액 보조

ODS(Operating Differential Subsidy)에 대체한 제도로서 미국 선사의 잇따른 해외매각으로 미국적 상선대가 감소하는 가운데 미국은 MSP의 실효성이 의문시됨에 따라 새로운 미국적선 증강을 모색하기 위한 것이다.