

9. 한국해운산업의 국제경쟁력과 조세제도 : 톤세제도를 중심으로

해운경영학과 이 광 로
지도교수 이 태 우

본 연구는 먼저 유럽의 주요 해운국가들이 해운산업에 대한 지원수단으로서 가장 중요시 여기는 해운조세의 특징과 세제상 지원형태를 검토하고 현재 유럽의 주요 해운국가에서 해운기업에 부과하고 있는 일반 해운조세와 최근 도입하여 시행중인 톤세제도의 내용 및 시행효과를 살펴본다. 또한 우리 나라의 해운조세의 실태를 살펴 본 후에 우리 나라의 해운조세체제와 유럽 주요 해운국가의 해운조세체제를 비교하고 연구대상 국가의 해운조세체제가 자국 해운기업의 조세부담에 미치는 영향을 비교·분석해 봄으로써 우리 나라 해운기업의 국제경쟁력을 향상시키기 위한 정책적 시사점을 제공하고자 한다.

본 연구는 제1장 서론에 이어 제2장에서 해운기업에 부과되는 조세의 특징과 조세의 체계를 개관하고 해운기업에 대한 주요 세제지원 형태와 해운기업의 국제경쟁력에 어떻게 영향을 미치는지를 고찰한다. 제3장에서는 영국, 네덜란드, 노르웨이, 독일 등 4개 국가의 해운기업에 대한 일반 과세제도인 법인세 위주의 해운조세체제와 조세를 통한 지원상 지원제도의 내용을 살펴본다. 또한 최근 유럽의 주요 해운국가들이 도입하여 시행중인 톤세제도의 등장배경과 그 제도가 갖는 특징을 검토하고 현재 톤세제도를 도입하여 시행하고 있는 유럽 주요 해운국가의 톤세제도 내용과 톤세제도의 시행효과를 상술한다. 제4장에서는 우리 나라의 해운기업에 대한 법인세제도와 세제상 지원제도를 살펴보고, 제5장에서는 우리 나라와 유럽 주요 해운국가의 해운조세체제를 비교한 뒤에 각국의 해운조세체제가 자국 해운기업의 조세부담에 미치는 영향을 비교·분석하고 이를 토대로 우리 나라 해운조세정책의 과제를 약속하였으며 마지막으로 제6장에서는 본 연구의 결론과 정책적 시사점을 요약하였다.

본 연구의 분석에 기초하여 우리 나라와 유럽 주요 해운국가의 해운조세를 비교한 결과는 다음과 같이 요약될 수 있다. 먼저 조세체제 측면에서 우리 나라의 해운기업은 유럽 주요 해운국가에 비하여 불리하다. 우리 나라는 해운기업에 대하여 유럽의 주요 해운국가보다 더 많은 세목의 조세를 부과하고 있으며 법인세의 과세표준액의 결정에 주요한 영향을 미치는 선박에 대한 감가상각제도, 선박매각차익에 대한 과세이연제도, 결손금 소급 및 이월상계제도 등이 유럽의 주요 해운국가에 비하여 불리하고 그룹내 기업간 결손금상계제도가 인정되지 않고 있다. 이와 같이 조세체제와 관련제도가 불리하기 때문에 주요 조세인 법인세의 명목세율이 가장 낮음에도 불구하고 우리 나라 해운기업의 조세부담 수준은 연구대상인 국가들 가운데 가장 높은 것으로 나타났다. 특히 본 연구의 조세부담 측정시 우리 나라의 농어촌특별세, 공동시설세, 교육세 및 주민세는 포함하지 않은 점과 우리 나라의 제도보다도 유럽 주요 해운국가의 제도가 유리한 선박매각차익 과세이연제도, 결손금 상계제도 등을 적용하지 않은 점을 감안하면 실질적 조세부담 차이는 본 연구에서 나타난 결과보다도 크다고 볼 수 있다. 또한 유럽의 주요 해운국가들은 톤세제도를 법인세제도와 병행하여 시행하고 있으며 본 연구에서 나타난 바와 같이 톤세가 법인세보다도 조세부담수준이 낮으므로 우리 나라의 해운기업은 법인세를 적용하는 유

유럽 주요 해운국가의 해운기업보다 조세부담 수준이 높을 뿐만 아니라 톤세제도를 적용하는 유럽 주요 해운국가의 해운기업보다 조세부담 수준이 더욱 높다고 보아야 한다. 이와 같이 우리나라의 해운기업은 조세체제와 조세부담 양 측면에서 유럽 주요 해운국가의 해운기업에 비하여 불리한 환경에 처해 있다고 볼 수 있다.

본 연구에서 검토된 유럽 주요 해운국가들의 경험 과 본 연구 결과는 우리에게 다음과 같은 주요한 시사점을 제공한다.

첫째, 최근의 국제해운환경 하에서 해운산업에 대한 세제는 해운정책에 있어 과거 어느 때보다도 중요한 정책수단이라는 점이다.

둘째, 해운산업에 대한 세제는 산업의 고유한 속성상 일반산업의 세제와 동일하게 취급되어서는 안 된다는 점이다.

셋째, 현재 시행되고 있는 우리 나라의 해운세제는 유럽 주요 경쟁국의 해운세제에 비하여 현저하게 불리하므로 우리 나라의 해운 경쟁력을 유지하기 위해서는 대폭적인 개선이 요망된다.

10. 유엔 集團安全保障體制와 平和維持活動에 관한

국제법적 고찰

해사법학과 김 호 춘
지도교수 김 영 구

제2차 세계대전후 국제사회는 인류역사상 최대의 慘禍를 깊이 반성하여 국제평화와 안전의 유지, 국가 간의 우호증진, 국제적 협력도모와 국제활동의 중심적 역할의 場으로서의 기능 등을 지상의 목표로 1945년 10월 24일 유엔을 창설하였다.

유엔은 불법적인 침략전쟁뿐만 아니라 평화를 위협하고 파괴하려는 행위가 있을 때에는 集團의 制裁를 적용하는 방침이 취해지는 동시에 집단안보를 효과적으로 실시하기 위하여 유엔의 안보 이사회에 광범위한 權能을 부여하고 있으나 국제평화와 안전의 유지에 관한 UN의 역할을 충분히 발휘하지 못하였다.

이러한 현실 속에서 유엔의 집단안전 보장제도가 당초의 기대한 만큼 運營되지 못하자 헌장 제6장과 제7장을 조화하여 局地戰의 확대를 저지하고 강대국의 介入을 억제하며 나아가 紛爭의 평화적 해결을 위한 UN의 새로운 紛爭해결 수단으로서 평화유지 활동이 등장하였다. 이것은 국제사회의 힘의 지배논리에서 벗어나 세계평화라는 共同善을 추구하기 위해 정치적으로 고안된 것이라 할 수 있다.

冷戰時代의 평화유지 활동은 군감시단(Military Observer Group)과 평화유지군(Peace Keeping Force)을 통해 停戰을 감시하거나 紛爭의 惡化 및 再發을 방지하고 제한된 군사적 성격의 활동이었으나 脫冷戰이후 평화유지 활동은 UN이 紛爭의 예방과 해결 그리고 평화유지의 중심적 기구로 책임을 行使할 수 있는 기능의 강화로 집행력(Enforcement)을 수반하는 보다 직접적인 강력한 활동 그리고 인도주의 및 선거지원, 국가기반 구축 등의 민간부문의 비중이 높아져 가고 있는 복합적인 활동으로 변모되고 있다.