March 10, 2025

미국 조선업 관련 법안들의 주요 내용 및 시사점

최근 미국에서 조선업과 관련된 주요 법안들이 발의되면서 한국 조선업계에 미치는 영향이 주목받고 있습니다. 아래에서는 미국 조선업의 경쟁력 강화와 해양 안보 확보를 목표로 한 「SHIPS for America Act」 등 법안들의 주요 내용과 시사점을 살펴봅니다.

I. 「SHIPs for America Act」

1. 개요

2024년 12월 19일 마크 켈리(Mark Kelly) 상원의원, 토드 영(Todd Young) 상원의원, 트렌트 켈리(Trent Kelly) 하원의원, 존 가라멘디(John Garamendi) 하원의원 등은 「Shipbuilding and Harbor Infrastructure for Prosperity and Security for America Act (SHIPS for America Act)」를 발의하였습니다. 전세계 조선 수주량 중 중국이 60%의 시장 점유율을 차지하는 반면에 미국은 0.13%만을 점유하는 등 미국 조선 산업이 쇠퇴하는 상황에서, 미국 조선 산업을 전략적으로 강화하여 미국을 해양 강국으로 재건하는 것을 목표로 합니다.

약 80개 이상의 노동조합, 항만 당국, 산업 단체의 지지를 받고 있어 차기 의회에서 통과될 가능성이 높다고 평가되고 있습니다.

2. 주요 내용

「SHIPS for America Act」는 미국의 해양 전략을 강화하고 조선 및 해운 산업을 부흥시키기 위한 다양한 조치를 포함하고 있습니다.

[SHIPS for America Act의 주요 내용]

- 해양 안보 고문·위원회를 신설하고 국가 해양 정책을 통합 관리함
- 해양 안보 신탁 기금 조성을 조성하여 독립적 자금 조달 체계를 구축함
- 미국 선적 상선을 10년 내에 80척에서 250척으로 확대함
- 미국 정부 화물의 100%를 미국 선박으로 운송함
- 조선소를 위한 금융 지원 프로그램을 도입함
- 미국 조선소에서의 선박 수리 장려를 위한 세금 정책을 도입함

- 백악관 내 해양 안보 고문(Maritime Security Advisor)과 해양 안보 위원회(Maritime Security Board)를 신설하여 연방 정부의 해양 정책을 통합적으로 관리하고, 국가 해양 전략을 수립하도록 합니다.
- 해양 안보 신탁 기금(Maritime Security Trust Fund)을 조성하여, 도로교통 신탁기금(Highway Trust Fund)과 유사한 구조로 독립적인 전용 자금 조달 체계를 구축합니다. 이 기금은 해양 안보와 관련된 다양한 지원책의 재원이 됩니다.
- 현재 국제 무역용 미국 선적 상선이 80척에 불과한 상황에서, 이를 10년 내 250척으로 확대하여 이른바 '전략상선대(Strategic Commercial Fleet Program)'를 구축하는 계획을 추진합니다. 전략상선대에 참여하는 선박은 미국 내 건조(U.S.-built), 미국 선적(U.S.-flagged) 및 미국 선원 승선(U.S.-crewed)의 선박이어야 합니다. 외국에서 건조된 선박을 선대에 포함시킨 이후 국적을 변경시키거나, '임시 선박(interim vessel)'[1]으로 운항할 수도 있습니다.
- 미국 선단을 확충하기 위하여, 미국 정부 화물의 100%를 미국 선적 선박으로 수송하도록 합니다(기존 50%에서 확대). 또한 15년 이내에, 중국에서 미국으로 수입되는 모든 화물의 10%는 미국 선적 선박을 이용하여야 합니다.
- 미국 조선업을 지원하기 위한 금융 정책도 포함되어 있습니다. 조선 금융 인센티브 프로그램(Shipbuilding Financial Incentives Program)을 도입하여 미국 조선소에 대한 투자를 지원합니다. 해양 안보 신탁 기금에서 2025년부터 2034년까지 매년 2억 5천만 달러를 지원합니다. 또한 미국 내 일정 조선소 시설에 대한 투자금에 대하여 25%의 투자 세액 공제를 적용합니다.
- 현재 미국 선박을 동맹국(allied country)의 외국 조선소에서 수리할 경우 50%의 세금이 부과되는데, 중국 등 우려 국가(foreign countries of concern)에서 수리할 경우 200%로 인상됩니다. 전략상선대에 등록되어 있는 등 일부 선박은 미국에서 먼저 수리하려고 성실하게 노력하였다면(a good faith effort), 외국 조선소에서 수리하더라도 단기적으로 세금이 면제될 수 있습니다.

3. 시사점

「SHIPS for America Act」이 통과되면, 한국 조선업의 입장에서는 전략상선대에 참가하는 상선 신조를 수주하거나 미국 선박의 유지·보수·정비(MRO) 사업의 수주를 확대하는 등 긍정적인 기회가 될 것으로 전망되고 있습니다. 이를 위하여 한미 해운협력 체계를 구축하고 전문인력을 양성하는 등 경쟁력을 확보하여야 한다는 의견이 제기되고 있습니

1 임시 선박은 미국 선적 선박으로 대체되기 전까지 선대에 남아 있거나, 장기 운영 계약(full-term operating agreement) 하에 선대에 포함될 수 있습니다. 임시 선박이 아닌 외국 건조 선박은 2029년 이후에는 선대에 참여할 수 없습니다.

다. 다만 해운업의 입장에서는, 중국발 미국행 화물의 10% 미국적선 운송 의무화와 미국 정부 화물의 100% 자국적선 운송 의무화 등의 규제가 한국 선사의 운항에 일부 제약을 가져올 수 있다는 지적도 제기됩니다.

한편 「SHIPS for America Act」의 발의와 맞물려 미국 「존스법(Jones Act)」이 추후 개정 또는 폐지될지도 언급되고 있습니다. 「존스법」은 미국 내 항구를 오가는 모든 화물은 미국에서 건조되고 미국인 선원이 탑승한 미국 선적의 선박에만 운송하도록 하여, 현재 미국 조선업이 국내 시장에 국한되는 구조를 초래하였다는 비판을 받고 있으므로, 이후 법의 향방을 지켜볼 필요가 있습니다.

II. 「해군 준비태세 보장법(Ensuring Naval Readiness Act)」과 「해안경비대 준비태세 보장법(Ensuring Coast Guard Readiness Act)」

1. 개요

2025년 2월 5일, 마이크 리(Mike Lee) 상원의원과 존 커티스(John Curtis) 상원의원은 「해군 준비태세 보장법(Ensuring Naval Readiness Act)」과 「해안경비대 준비태세 보장법(Ensuring Coast Guard Readiness Act)」을 발의하였습니다. 이 법안들은 동맹국과의 협력을 통해 미 해군과 해안경비대 함정의 조선 과정을 현대화하여, 준비태세를 강화하고 미국의 전력을 강화함을 목적으로 합니다.

2. 주요 내용

1) 「해군 준비태세 보장법」

현행 법률(Title 10, U.S. Code § 8679)은 미군 함정과 주요 선체(Hull) 및 상부구조(Superstructure) 부위를 외국 조선소에서 건조하는 것을 원칙적으로 금지하고 있고, 다만 대통령이 국가안보이익(national security interest)을 고려하여 예외적으로 이를 승인합니다.

이번 개정안은 대통령이 예외적으로 외국 조선소 건조를 승인하는 권한에, (1) 동맹국(나토 회원국 또는 미국과 상호 방위 조약을 체결한 인도·태평양 국가)의 조선소에서 건조가 이루어져야 하고, (2) 건조 비용이 미국 조선소보다 저렴해야 한다는 요건을 추가합니다. 또한 방위산업 보안을 위하여, (3) 해당 외국 조선소가 중국과 관련이 없다는 점을 미 해군 장관이 공식적으로 인증하고, 이를 의회에 보고하도록 하는 조항도 포함되었습니다.

2) 「해안경비대 준비태세 강화법」

현행 법률(Title 10, U.S. Code § 1151)에 따르면, 해안경비대에서 사용하는 모든 함정과 주요 선체(Hull), 상부구조(Superstructure)는 외국 조선소에서 건조될 수 없고, 대통령이 국가안보이익을 고려하여 예외적으로 이를 승인할 수 있는 권한을 가지되, 해당 결정이 의회에 통보된 후 30일 이내에는 건조 계약을 체결할 수 없도록 제한하고 있습니다.

이번 개정안은, 상기 「해군 준비태세 보장법」과 마찬가지로, 외국 조선소에서 해안경비대 함정을 건조할 경우 (1) 동맹국(나토 회원국 또는 미국과 상호 방위 조약을 체결한 인도·태평양 국가) 조선소에서 이루어져야 하고, (2) 건조 비용이 미국 조선소보다 저렴해야 한다는 조건이 추가되었습니다. 또한 (3) 해당 조선소가 중국과 관련이 없다는 점을 미 해안경비대 사령관이 공식 인증하고, 이를 의회에 보고하도록 하는 규정도 포함되었습니다.

3. 시사점

상기 법안들은 동맹국의 조선 역량을 적극 활용하여 미 해군과 해안경비대의 함정 건조 비용을 절감하고 납기를 단축하는 것을 목표로 합니다. 또한 동맹국 조선소와의 협력을 기대하는데, 특정 국가를 명시하지 않았으나 NATO 및 인도·태평양 지역 내 미국의 동맹국 중 위 요건들을 충족할 수 있는 국가는 한국과 일본 정도로 추려집니다. 이에 따라 한국 조선업이 미 해군과 해안경비대 함정 건조에 적극적으로 참여하여 수혜를 입을 가능성이 높습니다.

다만, 상기 법안들은 미 해군과 해안경비대 함정이 외국에서 건조될 수 있는 예외적인 경우를 확대하기보다는 대통령이 이를 승인하기 위한 조건을 더욱 구체화하고 제한을 강화하는 방향으로 해석되므로, 실질적으로 미 해군과 해안경비대 함정의 외국 조선소 건조를 확대하는 효과로 이어질지는 지속적으로 모니터링할 필요가 있습니다. 아울러 이번 법안들은 의회를 통과할 가능성이 높다고는 하나, 실제로 입법과정에서 양원의 지지를 받을지는 향방을 지켜보아야 합니다.

III. 향후 전망

상기 법안들은 미국 조선업을 재건하고, 중국과의 전력 경쟁을 대비하여 해군 및 해안경비대의 전력을 강화함을 목적으로 합니다. 한국 조선업계는 이러한 미국 조선 및 해운 정책 변화가 가져올 수요 증가를 기반으로, 미국과의 협력 가능성을 확대시킬 수 있을 것으로 기대됩니다.

한편 최근 미국 무역대표부(Office of the United States Trade Representative)[2]는 중국 조선소에서 건조된 선박이 미국 항만에 입항할 때 최대 150만 달러의 입항세를 부과하는 제재안을 제안하였습니다. 이 제재가 시행되면, 전체 선대 중 중국 건조 선박 보유 비율이 50%가 넘는 '선박 운항자(vessel operator)'는 미국 항만에 기항할 때마다 최대 150만 달러의 입항료를 내야 하므로 중국 건조 선박 보유비율이 높은 중국 선사들에 상당한 불이익이 예상됩니다. 반면 국제 해상운송업에 종사하는 미국 건조 선박의 운항자는 미국 항만에 기항할 때마다 최대 100만 달러를 환급받을 수 있게 되므로, 위의 법안들과 시너지 효과를 내어 미국 조선업의 활성화로 이어질지 추이를 지켜볼 필요가 있습니다. 다만, 위 제안은 '선박 운항자'의 정의가 모호하다는 등 해석상 불확실성이 있기 때문에, 올해 3월에 예정된 공청회 등 진행 경과를 지속적으로 살펴볼 필요가 있습니다.

이처럼 미국 정부의 보호주의적 정책 기조가 강화되고 있는 만큼, 한국 조선업계는 미국과의 협력 기회를 적극적으로 모색하는 한편, 대중국 규제 강화에 따른 파급 효과를 최소화할 수 있는 전략적 대응 방안을 마련할 필요가 있습니다.

관련 구성원

강일
변호사
T 02.3404.0689
E il.kang@bkl.co.kr

박윤정
외국변호사(영국, 뉴욕주)
T 02.3404.7596
E yoonjeong.park@bkl.co.kr

김우재
변호사
T 02.3404.6589
E woojae.kim@bkl.co.kr

법무법인(유한) 태평양의 뉴스레터에 게재된 내용 및 의견은 일반적인 정보제공만을 목적으로 발행된 것이며, 법무법인(유한) 태평양의 공식적인 견해나 어떤 구체적 사안에 대한 법률적 의견을 드리는 것이 아님을 알려드립니다. 뉴스레터와 관련된 문의사항이 있을 경우 위 연락처로 문의주시기 바랍니다.

2 미국 연방 정부의 기관으로, 미국의 무역 정책을 관장합니다.