

편의치적선제도와 국제선박등록제도와 비교연구*

박 용 섭** · 이 태 우** · 임 종 길**

A Study on the Comparisons of Flags of Convenience with International Ship Register

Yong-Sub Park · Tae-Woo Lee · Jong-Kil Lim

〈 목 차 〉

Abstract

I. 서 언

II. 편의치적선제도와 국제선박등록 제도의 발생원인과 그 특징

1. 편의치적선제도의 발생원인과 그 특징
2. 국제선박등록제도의 발생원인과 그 특징

III. 국제선박등록제도와 편의치적선제도와 비교

1. 해운정책의 관점
2. 선원관리정책의 관점
3. 선박관리 정책의 관점
4. 비용 및 세금정책의 관점

IV. 결론-국제선박등록제도의 도입의 필요성 참고문헌

Abstract

This paper aims to investigate the origins and characteristics of flags of convenience(FOC) with International Ship Register(ISR), which was recently adopted by a few Western Europe countries(for example, Norway, U. K., France) and to compare FOC with ISR in terms of shipping policy, ship management, and expenses and tax policy.

I. 서 언

최근 우리 나라는 대외적으로 국제교역 규모의 확대에 따라 미국과 EC 국가로부터 전 산업에 대하여 개방화 압력을 받고 있으며, 더구나 우루과이라운드에 의하여 교통서비스 분야도 대외적 개방

이 불가피한 실정에 있다. 또한 대내적으로는 국내 선원비의 상승과 선원인력난이 선사경영의 압박요인으로 작용하기 때문에 이를 극복하기 위한 수단으로서 선박국적을 개방하는 것이 요구되고 있다. 이러한 해운정책은 1985년 이후에 선진해운국에서 채택하여 국제적으로 자국해운의 경쟁력을 크게

* 본 논문은 재단법인 한국선원선박문제연구소의 연구보고서 「國際船舶登錄制度의 導入에 관한 研究」(1991. 2)의 일부를 발췌하여 수정·보완한 것임.

** 正會員, 韓國海洋大學

향상시키고 있고, 그 결과는 경쟁국 사이에 새로운 해운정책으로 확산되고 있다.

1980년 이후 선박량이 급격히 감소한 나라는 노르웨이와 영국이었다. 표-1에 의하면 1980년대부터 1987년 사이에 노르웨이의 선박량은 톤수면에서 28.9%가 감소하였고, 영국의 선박량은 31.3%가 감소하였다.

(표-1) 주요국의 선박량추이 (단위 : 1,000GT, 척)

	영국	노르웨이	프랑스	서독	이탈리아	일본
1980	27,135 (3,181)	22,007 (2,501)	11,925 (1,241)	8,356 (1,906)	11,096 (1,739)	40,960 (10,568)
1987	8,505 (2,165)	6,359 (1,979)	5,371 (954)	4,318 (1,414)	7,817 (1,571)	35,932 (9,822)
'87 '80 %	31.3	28.9	45.0	51.7	70.4	87.7

자료 : Lloyd's Statistical Tables, 각년호.

주 : 100총톤(GRT) 이상의 선박통계임.

()안은 척수를 표시하였음.

1982년 이후 세계적으로 해운산업의 불황과 노르웨이 선원의 고임금이 서로 상승 효과를 가져와서 노르웨이 국민경제의 상당한 부문을 차지하고 있는 해운산업은 국제 경쟁력을 상실하게 되었다. 현행 노르웨이 선원법에 의하면 지금이나 그 당시나 노르웨이 선원은 6개월 승선하고 나면 본인의 의사에 의하여 임의 하선이 가능하기 때문에 더욱 고임금의 압박이 가중될 수 밖에 없었다. 이 때문에 대부분의 노르웨이 선주들은 소유선박을 주로 편의치적으로 이적시킴으로써 소위 "플래깅 아웃" (flagging out)이라는 현상이 발생하였다. 이 현상은 노르웨이 경제와 국방에서 치명적인 타격을 가져올 것이다.

이러한 플래깅 아웃을 방지하고 해운기업으로 하여금 비용면에서 국제 경쟁력을 제고시키면서 해외로 이적된 선박을 자국으로 복귀시키는 정책의 일환으로서, 노르웨이는 국제선박등록제도(Norwegian International Ship Register, NIS)를 창출하였던 것이다. 노르웨이 선박의 플래깅 아웃을 방지하기 위해서는 선박의 성능을 향상시키고 (근대화선), 저선원비 외국선원의 고용을 허용하여 선원비를 저하시키며(저임금주의), NIS등록선에 각종 세금을 감면하는 내용을 주요사항으로 하여 임

법화한 것이다. 즉 플래깅 아웃을 플래깅 인(flagging in)시키는 해운정책으로서 NIS등록법을 입법한 것이었다. 이 법하에서 노르웨이 선주는 편의치적선제도와 거의 비슷한 편의치를 향유할 수 있는 NIS등록으로 선박을 換籍시킬 수 있었다. 더 나아가 노르웨이 정부가 계획한 자국선 유지의 경제적, 군사 전략적 목표를 달성할 수 있게 된 것이다.

영국의 맨섬(Isle of Man)선적제도와 프랑스의 케르구엘랭(Kerguelen)제도 등의 이른바 오프쇼어(offshore)선적제도 또는 제2선적제도는 자국상선대의 플래깅아웃을 방지하고 선원비의 세제면에서 국제 경쟁력을 제고시키기 위해서 창출되었다고 하는 점에서 NIS제도와 기본적인 맥락을 같이 한다고 볼 수 있다. 제2선적제도의 시행결과 영국도 노르웨이처럼 편의치적화된 선박뿐만 아니라 자국적선을 새로운 선적제도로 이적시키는데 공헌을 한 것으로 나타나고 있다.

요즈음 우리 나라 해운은 자유시장 경제원리를 근거로 하는 선진해운국으로부터 화물귀책과 선박운항관리의 측면에서 우르콰이 라운드를 계기로 하여 개방압력을 받고 있으며 국제선에 경쟁국가의 해운에 비해 무거운 국세와 지방세 및 관세가 부과되고 있기 때문에 원가경쟁면에서 불리한 실정에 있다. 현재 노르웨이와 영국이 실시하고 있는 국제선박등록제도의 조사연구를 통하여 선박운항 측면에서 해운기업의 국제경쟁력을 향상시키고 동시에 대외 개방압력에 대처하는 방안으로서 우리나라에 그러한 제도 도입의 타당성을 연구·검토할 필요성이 있는 것이다.

본 연구의 목적은 첫째, 국제선박등록제도의 발생원인과 그 특징을 살펴보고, 둘째, 이 제도가 기존의 편의치적선제도와는 어떠한 차이점이 있는지를 해운정책, 선원관리, 선박관리, 비용 및 세금의 측면에서 각각 비교·분석하는데 있다. 그리고 결론부분에서는 국제선박등록제도를 우리나라에 도입할 필요성을 검토·제시하고자 한다.

I. 편의치적선제도와 국제선박등록제도의 발생원인과 그 특징

1980년대 중반 이후, 영국과 노르웨이를 비롯한

몇몇 전통해운국들은 기존의 편의치적선(Flags of convenience)제도와는 다른 새로운 형태의 국제선박등록제도를 개설하였거나 또는 이것의 개설을 검토 중에 있다.

본장에서는 이러한 새로운 국제선박등록제도의 발생원인과 그 특징을 살펴본다.

아울러 기존의 편의치적선제도의 발생원인과 그 특징을 살펴봄으로써 두 제도상의 비교가 가능하도록 하였다. 이 두 제도상의 구체적인 비교는 III장에서 이루어진다.

1. 편의치적선제도의 발생원인과 그 특징

(1) 편의치적선제도의 발생원인

외국의 국기를 게양하고서 선박을 운항하는 관행은 수세기동안 진행되어 왔다. 원래 이러한 관행은 그 당시 해상세력아래 무역을 하거나 또는 보호를 받으려는 선주들의 욕구가 그 주된 동기였다.¹⁾ 예를 들면, 영국상선은 16세기에 서인도제도의 무역에 있어서 그 당시 이 항로를 독점하고 있었던 스페인의 국기를 이용하였다.

한편, 외국의 국기아래에 선박을 등록하는 오늘날의 관행은 전통해운국으로부터 저선원비와 같은 운항상의 원가절감과 세제상의 혜택, 기타 운항상의 이익을 누릴 수 있는 국가 즉, 리베리아, 파나마, 키프러스 등의 편의치적국에 선박의 등록을 이전하는 것이다.

이러한 편의치적선제도는 파나마에서 처음으로 발생하였지만, 이 제도의 전신이 될만한 것으로서 선박을 외국에 등록한 관행은 19세기 중엽무렵에 미국에서 발생하였다. 미국선박이 외국에 등록되기 시작한 것은 남북전쟁 중이었다. 남북전쟁 중에 미국 상선대는 그 피해가 격심하여 미국선주들은 그들 선박을 해외로 전적하였다. 해외로 전적된 이러한 미국 선박은 남북전쟁 이후에도 미국에의 복적이 금지되었다. 미국정부는 이러한 금지와 함께 미국 국적선은 미국내에서 건조되지 않으면 안 된다고 하는 규정을 포함하는 법률을 제정하였는데, 이 법률에 따라서 미국내에서 건조되지 아니한

선박은 외국에 등록되게 되었다.

그런데 미국에서 건조된 미국선박은 高船價船으로서 경쟁력을 잃게되어 미국 선주들은 외항해운업으로의 진출이 어렵게 되었다. 이리하여 미국선주들은 선박을 외국에서 건조하여 미국이 아닌 외국에 그들 선박을 등록하는 방식에 의해 외항해운업에 진출하게 되었다.

1912년에 미국은 파나마 운하조례를 제정하여 이 조례의 규정가운데 「미국시민이 전적으로 소유하는 외국 건조선으로서 선령 5년 미만의 것에는 미국 국적을 부여한다」라는 규정을 두었지만, 이 조례의 제정이후 2년 동안 미국 국적으로 전적한 선박은 1척도 없었다. 이리하여 미국은 선박을 외국에 등록하는 것을 정상적인 것으로 여기게 되었다.

파나마 국적선이 편의치적선으로서 발생한 것은 1927년의 파나마 상법의 개정에 의한 것이다. 파나마의 1916년의 상법에서는 파나마에 5년 동안 거주한 외국인에 한하여 파나마 국적의 선박을 소유할 자격을 부여하였으며 또한 선박등록수속도 재외 영사관에서 취급하는 것을 부분적으로 인정하였지만, 1927년에 개정된 파나마 상법에서는 비거주 외국인의 회사설립을 외국에서 행할 수 있도록 허용하고, 파나마인 선원의 배송을 전체 승선인원의 25%로 규정하였다. 그리고 편의치적선으로서 실질상 발생한 것은 U. S. LINE이 1922년에 여객선 2척을 파나마에 치적했던 것이 그 시초이다.

1930년대에는 온두라스도 이와 같은 제도를 실시하였다. 1950년부터 리베리아가 편의치적국으로 등장하게 되었다. 이것은 리베리아 戰後에 국제적인 해운자금의 조달을 필요로 했기 때문이다.

편의치적선제도는 각국 정부의 국내사정을 배경으로 하여 발생하였지만 일반적으로 편의치적국들은 임금이 낮은 후진국선원을 고용할 수 있도록 허용하고 있으며 또한 낮은 세금과 기타 행정상의 편의를 제공하고 있기 때문에 이러한 편의치적선제도를 이용한 선박은 표-2에 나타나 있는 바와 같이 증대되어 왔다.

1) LE T. Thuong, "From Flags of Convenience to Captive Ship Registries", *Transportation Journal*, Vol. 27, No. 2, Winter 1987, p. 22.

(표-2) 주요 편의치적국의 선복량추이

(단위 : 척, 천 GRT톤)

년 도	1970년		1975년		1980년		1986년		1989년	
	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수	척수	톤수
리 베 리 아	1,869	33,297	2,520	65,820	2,401	80,285	1,658	52,649	1,455	47,900
파 나 마	886	5,646	2,418	13,667	4,090	24,191	5,254	41,305	5,121	47,400
키 프 러 스	207	1,138	735	3,221	688	2,091	940	10,617	1,278	18,100
바 하 마	144	276	119	190	91	87	302	5,985	724	11,600
싱 가 포 르	153	424	610	3,891	988	7,664	716	6,268	712	7,300
버 뮤 다	48	684	59	1,450	114	1,724	97	1,208	107	4,100
온 두 라 스	52	60	60	68	124	213	424	555	677	691
말 타	23	35	31	46	60	133	246	2,015	410	3,300
케 이 만	36	22	56	49	200	257	282	1,389	189	411
스 리 랑 카			35	81	40	93	91	622	93	300
합 계	3,148	41,582	6,643	88,483	8,796	116,738	8,154	110,556	8,578	125,000

자료 : Lloyd's Statistical Tables, 각년호.

주 : 100총톤(GRT) 이상의 선박통계임.

표-2에 의하면 1989년말 현재 리베리아와 파나마가 총톤수로 각각 약 4천7백9십만톤과 약 4천7백4십만톤으로 가장 많은 편의치적선을 보유하고 있으며, 그 다음으로는 키프러스, 바하마의 순서로 나타나 있다. 척수로는 파나마가 5,121척으로 가장 많은 편의치적선을 보유하고 있으며 그 다음으로는 리베리아, 키프러스의 순서로 나타나 있다.

자국인 선원을 주로 고용할 수 밖에 없는 국가의 선박은 임금이 낮은 후진국의 외국인 선원을 고용할 수 있는 편의치적국의 선박에 비해 상대적으로 높은 선원임금을 부담하게 되어 선박운항상의 국제경쟁력을 상실하게 되었다. 이러한 선원임금의 국제적인 차이에 따른 선원비면에서의 이점을 누릴 수 있는 것이 바로 편의치적선의 주요한 특징 중의 하나인 것이다. 선원임금의 국가간의 차이는 해운업의 국제경쟁력에 영향을 미치는 주요한 요소가 되고 있는 것이다.

그리고 과세조건도 편의치적선 증가의 원인 가운데 하나이다. 즉, 국적선과는 달리 편의치적선은 일반적으로 선박의 등록세 등이 낮고 선주가 국외에서 얻은 수익에 대해서는 소득세를 부과하지 않고 있다. 본래 편의치적선의 출현은 이러한 과세

부담을 가능한 한 피하려는 것이 주목적이었으나 점차적으로 오히려 선원비면에서의 절감이 편의치적선 증가의 보다 직접적인 원인이 되었다.

또한 편의치적선의 선원은 후진국 선원으로서 선원노동조합을 결성할 수가 없고, 고용계약이 개인별로 되어 있기 때문에 노동쟁의에 의한 결항위험이 없다. 즉, 선주는 노사분쟁의 위험에서 해방되고 선원에게 복지후생 등의 간접비용이 절감되며 후진국 선원의 실업문제에 편성하여 인건비에서 이익의 극대화를 누릴 수 있어서 편의치적선을 선호하게 된 것이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 편의치적선제도는 편의치적국의 국내사정을 배경으로 하여 발생하였지만 이들 국가가 제공하는 선원고용범위, 과세범위, 기타의 각종혜택으로 말미암아 편의치적선의 증대를 가져왔다.

(2) 편의치적선제도의 특징

편의치적선제도의 특징에 대해서는 이 제도를 이용함으로써 유리한 점과 불리한 점으로 나누어서 살펴볼 수 있다.

선주들이 편의치적선제도를 이용하는 데에는 다음과 같은 몇가지 유인이 있다.²⁾

2) John L. Eyre, "A Ship's Flag—who cares?", *Maritime Policy and Management*, Vol. 16, No. 3, 1989, pp. 179~181. LE T. Thuong, *op. cit.*, pp. 23~24.

첫째, 선주들은 편의치적선제도를 이용함으로써 자국적하에서 운항할 경우의 높은 세금을 회피할 수 있다. 편의치적국에 의해 부과되는 유일한 세금비용은 등록수수료, 연간톤세 및 선박에 대한 공식적인 증명서발급에 따른 서비스료이다.

둘째, 편의치적을 이용하는 선주들은 대개 높은 비용으로 자국의 조선소에서 선박을 건조하거나 수리할 필요가 없다.

세째, 편의치적기를 이용하는 선주는 자국선원보다도 보다 낮은 임금 및 수당을 지급해도 되는 모든 국적의 선원을 고용할 수 있다.

네째, 편의치적아래 선박을 운항하는 선주는 선원의 고용에 있어서 선원의 국적에 대한 어떠한 제한을 받지 않으므로 중고선 시장에서 선박을 신속하게 구입하고 처분할 수가 있다. 이것은 특히 선대의 확장과 축소가 벌크 해운부문에 있어서 중요한 요소이다.

다섯째, 선주는 편의치적국에의 선박등록을 통하여 자국선적하에서 요구되는 것보다도 훨씬 적은 경비로써 선박의 안전이나 오염방지기준을 준수할 수 있다. 비록 몇몇 편의치적국들은 그러한 기준에 대한 국제협약의 당사국이지만 그들 가운데 이들 협약에 대한 효과적인 이행능력을 가지는 나라는 거의 없다.

여섯째, 편의치적국에의 선박을 등록하는 선주는 그들 선박의 국적을 감추 수 있기 때문에 정치적인 이유로 말미암아 불이익을 당하는 일이 적다. 이러한 예로서 이스라엘과 남미선주들을 들 수 있으며 실제 이들 선주는 편의치적을 많이 이용하고 있다.

다른 한편으로 편의치적기 하의 선박등록은 다음과 같은 일부 불리한 점이 있다.

첫째, 자국에 등록된 선박은 투자세액공제, 운항 및 건조보조와 같은 재정적인 지원과 항해상의 특권(예를 들면, 연안무역 항행권)을 누릴 수 있지만 편의치적선은 그 선박의 실제 선주의 국가로 부터 위와 같은 재정지원과 항해상의 특권을 누릴 수 없다.

둘째, 편의치적국들은 매우 제한된 영사시설을

제공하므로 모든 편의치적선에 대해서는 필요한 영사지원을 제공할 수 없는 실정이다.

세째, 편의치적국에의 선박등록은 선주로 하여금 정기선항로에 참여할 기회를 제한받아 왔었다. 그러나 근래에 와서 세계 유수의 대형 정기선사는 정기선과 컨테이너선을 편의치적국으로 전환하여 해운동맹의 항로에 취항시키고 있다. 물론 화물의 종류가 단순화되어 있는 원유, 철강석, 석탄, 곡물, 철강재를 운송하는 선박 즉, 탱커, 진화물선 및 재래부정기선으로 구성되어 있다.

네째, 편의치적선이 선박의 감항능력과 선원의 거주·위생설비 등에 관하여 국제해사기구가 정한 기준을 지키지 아니하거나 또는 후진국 선원을 저임금으로 무차별 승선시켜서 백인 선원을 도태시키는 현실을 우려하여 국제운수노련(ITF)에서는 편의치적선을 배척하고 있다. 이 점이 편의치적선 운항에 있어서 난점의 하나이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 편의치적선제도는 선주에게 유리한 점도 있지만 또한 불리한 점도 있다.

2. 국제선박등록제도의 발생원인과 특징

(1) 국제선박등록제도의 발생원인

보험료, 연료비 및 수리비와 같은 비용은 모든 선주에게 동일한 비용 즉, 국제비용인데 반하여, 세금 및 선원비는 선박의 국적에 따라 차이가 나는 비용 즉, 국내비용으로서 해운의 국제경쟁력을 결정하는데 가장 중요한 비용항목이다. 특히 선박의 자본가액이 크게 상각된 선박의 경우에 세금과 선원비는 큰 비용항목을 차지한다. 예를 들면, 최근한 연구³⁾에 의하면 1,500TEU 컨테이너선에 독일 선원을 고용할 경우에 선원비는 연간 128.6만 달러이며 한국 또는 필리핀선원을 고용할 경우에 선원비는 약 36만 달러이다. 동 선박에 중국선원을 승선시킨 경우에는 연간 26만 달러의 선원비가 소요된다.

그런데 대부분의 편의치적국은 외국기업에 대한 자본이득세는 물론 선원에 대한 소득세를 부과하지 않는다. 그러므로 편의치적국에 비해 상대적으로

3) LE T. Thuong, *op. cit.*, p.31.

로 해운경영비용부담이 높은 전통해운국의 선주들은 선원비 등에서 비용부담이 적은 편의치적선과 경쟁할 수 없어서 그들 선박을 편의치적국으로 대량이적하게 되었다. 이에 따라 전통해운국에 있어서 자국선원의 고용기회는 감소하였으며, 그 결과 이들 국가의 선원수는 자연히 감소하였다.

1976년 이후 선박의 국적변동으로 상선대보유면에서 심한 타격을 입은 나라는 영국과 노르웨이였다. 특히 영국은 1980년 이후 그 선대의 절반 이상을 상실했으며, 노르웨이는 1986년에만 전년도에 비해 선박의 40%가 플래깅 아웃에 의해 편의치적국으로 이적하였다. 따라서 영국과 노르웨이가 편의치적국가가 제공하는 이점을 가진 새로운 선박등록제도를 실시하여 상선대의 증가 및 해운관련산업의 발전을 시도하게 된 것이다.

영국은 맨섬(Isle of Man)에 그 제도의 기반을 두고 있으며, 노르웨이는 베르겐(Bergen)시에 그 기반을 두고 있다. 양자 모두 국제무역에 종사하는 선박만이 이용하도록 되어 있다. 그리하여 어선, 오프쇼어 보급선 및 기타 연안무역에 종사하는 선박은 자국등록의 관할권아래에 남아 있다. 상기 국제선박등록제도는 영국 및 노르웨이 자국민이 소유하고 있는 선박이 외국으로 이적하는 것을 방지하고 동시에 해외로 이적된 이들 국가의 선박을 자국으로 재이적하도록 유인함은 물론 외국인이 소유하고 있는 선박에 대해서도 그들 국가에 등록을 하도록 유인하는 것을 그 목적으로 하고 있다.

바꾸어 말하면, 노르웨이 및 영국이 편의치적선 제도와는 다른 새로운 선박등록제도를 도입하게 된 원인은 자국상선대의 해외이적인 플래깅 아웃을 방지하고 동시에 편의치적화된 자국선박을 다시 본국으로 재이적하도록 유인함으로써 자국상선대의 확보를 꾀하여 자국의 국방상의 안전을 도모하고 자국선원의 고용기회를 증대시키고 선박관리사업, 선원관리사업, 선박대리점업과 기타 해운관련 산업을 발전시키고자 하는데 있다.

한편으로는 이러한 새로운 선박등록제도는 국제운수노련으로부터 선박안전상 기준미달선이라는

비난을 받고 있는 이들 국가의 자국민이 소유하고 있는 편의치적선을 자국에 등록하게 하여 자국선급을 부여함으로써 그러한 비난으로부터 탈피할 수 있도록 해주기도 한다.

영국의 맨섬 선박등록제도와 노르웨이 국제선박등록제도의 도입배경을 보다 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

1) 영국의 맨섬 선박등록제도의 도입배경

영국 정부는 해운에 대한 보조정책을 완전히 폐지하고, EC에서 결정된 자유경쟁체제를 고수하여 각 국내 해운회사가 외국의 선사와 경쟁토록 그 정책을 변경하였다. 영국 해운은 1975년 이후부터 급속하게 쇠퇴하기 시작하였다. 특히 1981년부터 1986년까지의 사이에 영국 상선대는 톤수면에서 60%가 감소하였다.⁴⁾

이와 같은 선박의 감소는 정부의 적극적인 해운 조성책이 있어야 방지할 수 있는 것인데 영국 정부는 재정압박으로 인하여 해운력의 상실을 제어할 수가 없었다. 따라서 영국 정부는 영국의 상선대의 감소에 따른 국제무역통상과 북대서양에서의 전시수송력 문제 때문에 영국 선박의 해외이적인 플래깅 아웃을 방지하기 위한 새로운 선박등록제도를 연구하기 시작하였다.

영국선이 편의치적선이 되는 대신에 영국의 자치령이나 보호령에 영국의 상선이 이적하는 것은 국방상 유리한 점이 있기에 영국 정부는 새로이 영국 상선법을 제정하여 자국의 자치령과 보호령에 선박의 등록을 확대하기 시작하였는데, 이것이 영국이 맨섬을 선적지로 하는 오프쇼어선박등록제도를 실시하게 된 원인이다. 이 제도하에서 영국의 자치령인 맨섬의 정부는 영국 정부의 교통부와 행정적인 지원과 협력을 통하여 영국 선박의 해외이적을 방지함과 동시에 편의치적화된 선박을 맨섬 선적지로 재이적시키고 또한 영국 선원의 고용기회를 유지하고 확대시키기 위하여 맨섬의 선적제도를 수립하여 실시한 것이다.

2) 노르웨이 국제선박등록제도의 도입배경

노르웨이 해운도 1982년 이후의 약 5년간 국제

4) British Maritime League, *An Examination of the Causes of the Decline of the British Merchant Fleet Since 1975* (London : British Maritime League, 1984), p. 1.

해운이 불황을 겪었던 시기에 다른 영국과 마찬가지로 크게 타격을 입었다. 비용면에서 경쟁력을 유지하고 그 해운불황을 타개하는 방법으로서 노르웨이 해운도 선박의 국적을 노르웨이로부터 해외로 이전시키는 이른바 플래깅 아웃 현상을 경험하였다. 이로 말미암아 노르웨이 해운 및 관련산업이 상당히 위축하게 되었다.

노르웨이 정부는 해운이 국민경제면에서 그리고 북대서양조약기구(NATO)와 관련하여 국방상 중요한 산업부문이라는 것을 인식하고 상선대의 증대를 통한 해운의 발전과 해사관련산업을 육성발전시키기 위하여 1987년에 NIS제도를 입법하였다.

NIS제도를 도입하게 된 주된 이유로서, 첫째, 선원비를 절감함으로써 노르웨이적선의 국제경쟁력을 강화하고, 둘째, 해외로 이전한 노르웨이 선박을 노르웨이로 재이적하도록 유도하고, 셋째, 외국선주의 소유선박을 노르웨이에 등록하도록 유도하고, 넷째, 이렇게 함으로써 노르웨이 해사관련산업을 포함한 해사환경 전체의 유지·진흥을 꾀하고 다섯째, 국제기준에 일치하는 선박의 안전수준을 유지하는 것을 들 수 있다.

(2) 국제선박등록제도의 특징

국제선박등록제도는 나라마다 차이가 있으므로 모든 국가에 공통되는 특징을 든다는 것은 곤란하지만 그 주된 특징을 열거하면 아래와 같다.

① 선박의 등록지가 자치령이나 보호령일지라도 당해선박은 그 본국의 국기를 게양하는 것이 가능하다.

② 선원의 국적요건이 대폭 완화됨과 더불어 외국인 선원을 고용하는 경우에는 국제노동기구와 국제운수노련이 정한 임금기준을 최저임금으로 하여 그 출신국의 임금수준으로 고용하는 것이 가능하다.

③ 신선박등록제도의 실시에 따라 종래의 노동관행과는 다른 새로운 고용관계를 체결할 수 있다.

④ 선박의 안전 및 노동조건에 관한 국제해사기구(IMO)와 국제노동기구(ILO)의 국제협약이 적용되고 또한 그 준수를 담보할 수 있을만한 충분한 행정상의 관리체제가 정비되어 있다.

⑤ 선박의 등록료, 선박운항과 선원이 부담할

세금이 면제 또는 감액의 조치로서 매우 유리하게 되어 있다.

이와 같은 특징을 갖고 있는 새로운 선박등록제도는 영국의 맨섬, 노르웨이의 베르겐시, 프랑스의 케호구엘렝제섬, 네델란드의 안티르제섬 등에 개설되어 있고, 그 외에도 캐나다, 핀란드, 스페인, 룩셈부르크 등에서도 이와 마찬가지로의 제도도입이 구체적으로 검토되고 있다.

영국의 맨섬 선박등록제도와 노르웨이 국제선박등록제도를 비롯한 주요 국제선박등록제도의 특징에 대해서 살펴보면 다음과 같다.

1) 영국의 맨섬 선박등록제도의 특징

① 맨섬선적의 선박은 영국본토, 버뮤다, 케이만제섬, 지브랄타, 홍콩을 포함한 영국선적의 일부이며, 영국기를 게양할 권리를 가진다.

② IMO의 선박의 안전에 관한 조약, 해양오염의 방지에 관한 조약 및 ILO의 선원의 노동조건에 관한 조약이 영국본토 선적의 경우와 마찬가지로 적용된다.

③ 선박등록료가 저렴이며 톤세는 전혀 징수되지 않는다.

④ 맨섬에 등록될 수 있는 선박은 맨섬에 주거하는 영국 국민 또는 맨섬내에 업무의 본거지를 두고 있는 회사가 소유 또는 관리하는 선박이다.

⑤ 맨섬당국은 맨섬에 이익이 되지 않는다고 인정되는 선박에 대해서 맨섬에의 등록을 거부할 수 있다.

⑥ 선박검사관은 선박이 맨섬에 등록될 때 그리고 등록 후 적어도 5년마다 등록된 모든 선박을 검사한다.

⑦ 맨섬에 등록한 선박 직원의 자격은 영국, 아일랜드 또는 영연방국가가 인정하는 자격이어야 한다. 그러나 승조원의 자격에 관한 규정은 없다(영국 본국적선의 경우에는 선장, 1등 항해사 및 기관장은 영국 또는 영연방국의 국민이어야 한다).

상기 특징이외에 맨섬 선박등록제도는 선박회사가 그 섬에 설립되어야함을 요구하고 있다. 그리고 맨섬은 이러한 회사에 대해서는 세제상의 특혜(tax haven)를 제공하고 있으며 어떠한 자본이득세를 부과하지 않는다. 오프쇼어 운항으로부터 벌어들이는 소득에 대해서는 법인소득세를 면제한다. 맨

섬 선박등록제도는 선박회사가 선원을 고용할 때 영국의 자치령이나 또는 보호령에 설립된 비영국 회사와 선원의 고용계약을 체결하는 것을 허용하고 있다. 이것은 선박회사가 제한적인 영국고용법의 관할권밖에서 선원의 임금과 근무조건에 대한 협상을 체결할 수 있도록 하는데 취지가 있다.

2) 노르웨이 '국제선박등록제도의 특징

1 NIS등록지는 영국의 맨섬 선박등록의 경우와 달리 노르웨이 본국내의 베르겐시로 하고 있다. 단, 각국의 선주는 세계 어느 나라에서도 선박등록수속을 할 수 있다(베르겐시는 노르웨이의 수도 오슬로에 이어 노르웨이 제2의 도시이며, 12-13세기에는 노르웨이의 수도로서 또 14-15세기에는 한자 제도시와의 주요한 거래항으로서 번영하였다. NIS등록지로서 당초에는 오슬로시가 유력시 되었으나 베르겐시 주민의 적극적인 유치운동의 결과 베르겐시가 NIS의 등록지로 되어 있다).

2 선장을 제외한 등록 선박의 승조원의 국적에 관한 규정이 없다(종래의 노르웨이적선의 경우는 선장 및 다른 승조원의 4분의 3은 노르웨이 국민이 아니면 안되었다).

3 NIS등록선박을 소유한 회사는 노르웨이 법령에 의하여 설립되어야 하며 선박회사의 자본출자자의 국적에 관한 요건은 없다(종래에는 선박소유회사의 자국민에 의한 출자비율이 60% 이상이어야 하였다).

4 노르웨이가 준수 의무를 가지는 IMO와 ILO등의 국제조약은 종래의 노르웨이적선과 마찬가지로 NIS 등록선에도 적용된다.

5 NIS등록선박을 소유한 회사의 경영 또는 운항기능을 담당하는 주요 부처는 노르웨이에 있어야 한다.

6 NIS 등록대상 선박은 노르웨이의 새로운 융통성있는 선원 승선정원규칙을 활용할 수가 있다.

7 외국인 선주가 행한 투자에 대해서는 과세가 거의 없다.

8 선박등록료는 종래의 노르웨이적보다 저렴이다.

9 NIS 등록선박의 선주는 선원 및 이들을 대표하는 단체와 개별적으로 또는 협약의 형태로

선원고용협정을 체결할 수 있다.

노르웨이 정부는 NIS의 도입에 의해 자국적선의 해외유출을 방지하고, 이전에는 자국적이었지만 현재 해외에 치적되어 있는 선박을 노르웨이적으로 유도할 뿐만 아니라 모든 외국선박을 NIS로 유치하는 것을 목표로 하고 있다. ITF는 비노르웨이인에 의해 소유되어 있는 선박이 NIS로 등록되는 것에는 반대하며 그러한 선박을 FOC선으로 간주할 것을 경고하고 있지만 사실상 보이콧하는 못하고 있다.

3) 네덜란드의 안티르제섬 선적제도의 특징

1) 네덜란드 국민 혹은 네덜란드에 설립된 회사 또는 안티르섬에 설립된 회사가 소유하는 선박이 안티르섬에 등록될 수 있다.

2) 등록선박의 선장은 네덜란드 국민을 원칙으로 한다. 단, 허가를 얻으면 외국인도 선장으로 가능하지만 그 이외의 승조원의 국적에 관한 제한은 없다.

3) 안티르적선의 소유회사는 법인소득에 관한 세제 및 사회보장의 면에서 네덜란드 본국적선과 비교해서 유리한 적용을 받는다. 그러나 노동협약에 의해 안티르적선의 경우에 선원비의 면에서 본국적선과 차이를 두고 있지 않다.

4) 프랑스의 케흐구엘랭제섬 선적제도의 특징

1) 등록요건은 프랑스 본국의 등록요건과 같다. 즉, 프랑스 국민 또는 프랑스 영토내에 설립되고 경영진이 프랑스 국적에 해당하는 법인이 100%의 주식을 소유하는 선박만이 이 섬에 등록할 수 있다.

2) 등록대상선박은 드라이 카고 및 액체 벌크이며 오일 탱커는 등록할 수 없다.

3) 케흐구엘랭제섬에 있어서는 프랑스 본국의 노동관계법이 적용되지 않으며 케흐구엘랭제섬에 승선하는 선원의 국적요건은 프랑스 본국적선에 비해서 엄격하지 않다. 구체적으로 프랑스 본국적선의 경우에 승조원은 모두 프랑스국민이어야 하며 케흐구엘 적선의 경우에는 4명의 프랑스 직원을 의무적으로 배승시켜야 하며, 선원의 4분의 3까지 외국인 선원으로 승선시킬 수 있다.

4) 등록선박의 선주는 외국인 선원에 대한 세금면제를 받을 수 있으나 이 이외의 다른 세제상의

우대조치는 없다.

⑤ 등록대상 선박의 외국인 선원에 대해서는 별개의 노동협약을 체결하고 선원관리회사 또는 선원대리점을 통한 팀 단위의 기간고용을 실시한다. 프랑스인은 본국의 노동관계법 및 최저임금법의 적용을 받는다.

5) 서독의 ISR제도의 특징

서독은 1989년 4월 1일에 새로운 서독 국제선박 등록제도인 ISR(West German International Shipping Register)에 따라 선박등록을 실시하였다. 이 제도에 의해 등록된 선박에는 외국인 선원의 고용이 일부 허용되고 있다.

1 등록요건은 서독 원래의 등록요건과 동일하다. 즉, 서독내에 거주하는 독일인 또는 참여의 과반수와 투표권의 과반수를 서독인이 가지며 영업자가 서독에 있는 경우의 법인 또는 이사회와 과반수가 독일인이고 주영업지가 서독에 있는 경우의 법인이 소유하는 선박은 ISR에 등록할 자격이 있다.

② ISR 등록선박의 선원에 대해서는 선장을 포함한 7인의 직원이 서독인이어야 한다.

③ ISR 등록선박의 선원이 소지한 외국해기면허는 서독정부에 의해서 자국면허와 동등하다고 인정할 경우에 사용가능하다.

④ ISR 등록선박의 노동협약은 서독인 및 EC국가의 국민에 대해 별도로 체결된다. 외국인 선원은 그 출신국의 노동조합과 노동협약을 체결해야 한다.

⑤ 외국인 선원에 대한 면세조치가 있다.

6) 덴마크의 DIS제도의 특징

덴마크의 국제선박등록제도인 DIS(Denmark International Ship Register)는 노르웨이의 NIS제도의 실시에 자극을 받아 1988년 7월에 신설되었다.

DIS는 덴마크가 실질적으로 소유·지배하는 외국 국적선을 포함한 덴마크 선박에 한해 인정되는 제도로 노르웨이의 NIS제도와 같이 외국선주에게 등록의 편의를 제공하는 것은 아니다.

선박의 안전성, 선급 등의 자격요건은 기존의 덴마크 국적선과 동일하므로 선박의 재검사가 필요없으며 편의치적선을 DIS등록으로 이적할 경우에만 선박의 재검사가 필요하다.

DIS등록에 있어서의 선원의 자격은 선장을 제외하고는 외국인 선원의 고용이 가능하며 외국해기면허는 STCW협약에 의거하여 인정하고 있다. 그리고 덴마크 선원이 DIS등록선박에 승선하는 경우에는 소득세가 면제된다. DIS등록선의 선원임금에 관해서는 기관사를 제외하고는 선원조합과 협약이 체결되어 있다.

7) 포르투갈의 MAR제도의 특징

포르투갈은 1989년 11월에 자국령인 Madeira에 국제선박등록제도인 MAR(Madeira Open Shipping Register)를 창설하였다. 이에 따라 포르투갈선주들은 세계면에서 유리한 새로운 제2선적제도를 보유선박의 대부분을 Madeira에 이적하고 있다.

MAR선박은 포르투갈이 비준한 국제조약의 제반규정을 준수해야 하고, 외국항로에 운항중인 상선에 대해 등록을 허용하고 있다. MAR에 등록된 선박은 포르투갈국기를 게양하도록 되어 있으며 MAR에 등록된 선사는 모두 Madeira Offshore Centre의 관리를 받아야 한다. MAR에 등록된 자국선사나 외국선사 모두 동등한 세계금융상의 혜택을 받고 있는데, 이는 법인세, 선원근로소득세, 선사간 선박의 매매·양도에 따른 자산매각 이익에 관한 세금과 해운회사의 주식매각과 관련한 세금 등의 면제이다.

8) 캐나다의 CIS제도의 특징

1990년 6월에 캐나다선주조합과 해원조합이 캐나다 국제선박등록제도인 CIS(Canadian International Ship Register)의 설립에 대해 합의하였다.

CIS의 요건은 모든 승조원이 캐나다인이어야 하고, 이 등록제도에 등록된 선박은 캐나다인이 소유하거나 관리하는 것으로 한정되어 있다. CIS는 종업원의 소득세, 사회보장분담금의 감면 등의 조치로 선주에게는 선원비절감이 가능하게 되었다.

상기 이외에 룩셈부르크 정부는 룩셈부르크의 금융서비스의 진흥을 목적으로 하여 국제선박등록제도의 개선을 검토 중이다. 이 등록제도에 있어서 선박 등록료는 다른 주요한 서구제국과 비교해서 상당히 저액이며 등록선박의 승조원에 관한 국적요건은 매우 탄력적이다. 그러나 룩셈부르크 정부는 선박의 안전에 관한 요건은 완화하지 않을 것

임을 표면하고 있다. 또한 스페인정부는 카나리아 제도에 제2선적제도를 창설하기 위한 법적 장치를 준비 중에 있으며, 스웨덴은 국제선박등록제도인 SIS(Swedish International Ship Register)의 설립을 추진하고 있다.

이상 설명한 서구 여러 나라의 새로운 선박등록 제도는 그 대부분이 자국해운의 국제 경쟁력강화라고 하는 명제와 자국적선의 선복량확보라는 명제를 해결하기 위한 방책으로서 실시 또는 검토되고 있다는 것이 그 특징이다.

III. 국제선박등록제도와 편의치적선제도와 의 비교

II장에서 편의치적선제도와 국제선박등록제도의 발생원인과 그 특징을 각각 살펴보았다. 본장에서는 이 두 제도를 해운정책의 관점, 선원관리정책의 관점, 선박관리정책의 관점, 비용 및 세금정책의 관점에서 각각 비교·분석해 보고자 한다.

1. 해운정책의 관점

편의치적선제도의 확대·발전에 따라 유럽 주요 선진해운국의 자국적 선박보유량의 급격한 감소는 이들 국가의 해상수송능력을 저하시키는 물론 국방상의 안전문제에도 위협을 가하고 있으며, 또한편으로는 자국선원의 고용기회의 상실로 인한 선원수급상의 어려움에 봉착하게 되었다.

이에 따라 이들 국가들은 자국해운력의 회복을 위하여 해외치적된 자국선복량을 자국에 등록하도록 하고 동시에 이미 자국에 등록되어 있는 자국선이 해외로 이적하는 것을 방지하는 새로운 선박등록제도를 개설함으로써 자국선복량의 확보는 물론 자국상선대의 철저한 관리를 도모하고 또한 자국선원의 고용기회를 확대하고자 하는 적극적인 해운정책을 펴게 되었다. 중국적으로는 자국에 그 기반을 둔 자국해운업의 유지·진흥을 꾀하려는 것이 새로운 선박등록제도의 개설목적이다. 이와 같은 점에서 볼 때 등록수수료, 톤세 등을 통한 해운수입만을 목적으로 하는 편의치적선제도와는

근본적으로 다른 것이다.

새로운 선박등록제도는 편의치적선제도하에서와 마찬가지로 외국선주들에게도 선박의 등록을 개방하여 선박을 자국에 등록하게 하면서도 선원비 및 조세 등의 부담을 경감시키주는 것으로서 기존의 편의치적선제도를 통해서만 누릴 수 있었던 각종 혜택을 자국기를 계양한 선박에도 부여하기 위하여 선박등록조건을 완화시킨 제도이다.

이러한 제도의 시행으로 자국상선대의 확보라는 목적을 달성하기 위하여 유럽 주요 선진해운국은 자국의 특정지역 또는 자치령이나 보호령 등에 선박사무소를 설치하여 선박을 등록하게 하여 자국기를 계양하도록 하지만, 선원의 고용 및 조세에 관한 제한 내지 부담은 자국적선보다 경감해주는 해운정책을 취하였다.

그리고 기존의 편의치적선제도하에서는 선박의 안전상 기준미달선(sub-standard ship)이라는 비난을 국제운수노련으로 부터 받아오고 있지만 국제선박등록제도하에서는 이들 선박에 대해 자국등록선박과 동일하게 선박의 안전 등에 관한 국제조약을 적용하고 자국상선기를 계양하게 함으로써 이러한 비난의 여지가 없도록 하는 정책을 취하였다.

특히 새로운 선박등록제도는 자국선복량 확보 및 선원의 고용기회 확대라는 하드(hard)면에서의 해운활동뿐만 아니라 경영, 금융, 보험, 선급, 엔지니어링 등의 소프트(soft)측면에서의 해운활동도 중시하는 해운정책으로서 선복량유지만을 중시하는 종래의 사고방식보다는 보다 광범위한 의미를 갖는 제도라고 할 수 있다. 비뮈 말하면, 선복량의 유지라고 하는 하드로서의 해운업이 아니고 지금까지 축적된 높은 해사기술을 살린 소프트로서의 해운관련산업 전체의 진흥을 도모하려고 하는 정책에서 나온 새로운 제도인 것이다.

2. 선원관리정책의 관점

앞에서 이미 언급한 바와 같이 편의치적선제도하에서는 고용에 있어서 선원의 국적이 아무런 제한이 없기 때문에 선원비가 낮은 개발도상국의 선원들은 취업기회가 증대된 반면에 선진해운국의 선원들은 고용기회를 점차로 잃게되어 이들 국가

의 선원공급수는 감소하게 되었다.

거기다가 선진해운국에서 젊은이들이 선원직을 기피하는 현상이 나타나서 선진해운국들은 선원수급상의 어려움에 직면하게 되었다.

그러나 새로운 선박등록제도는 등록선박에 대해 승선정원의 규모는 국가에 따라 다르지만 일정수 이상의 자국해기사를 고용하도록 하는 조치를 취함으로써 기존의 편의치적선제도하에서의 선원의 고용방식과는 달리 자국선원에게 고용기회를 증가시켰다. 그리하여 국제선박등록제도를 통해서 자국선박량의 확보와 아울러 자국선원의 고용증대 및 선원관리의 발전을 도모하였다.

한편, 편의치적선제도는 선원의 고용에 대해서는 아무런 제한을 가하지 않고 있으나 국제선박등록제도는 선원의 고용에 있어서 일정한 제한을 두고 있음으로써 자국선원의 고용기회의 상실을 방지하고 아울러 자국선원의 관리를 도모하고자 하는데 그 목적이 있는 것이다. 물론 이 제도를 시행함에 있어서 선원의 고용에 관한 제한은 자국적선보다는 유리한 입장에 있도록 하고 있다.

예를 들면, 영국의 맨섬 선박등록제도의 경우에는 일정수 이상의 해기사를 등록선박에 승선하도록 하는 것을 의무화하고 있다. 영국의 맨섬에 등록된 선박의 경우에 있어서 상급직원은 영국인으로 하고, 그 이외의 직원은 맨섬 정부가 인정하는 외국인 선원으로 고용가능하며, 직원의 경우 그 인원의 25%는 영국인으로 하고 그 이외의 인원에 대해서는 다른 영연방이외의 사람으로서 맨섬정부가 인정하는 자격증이 있는 사람이어야 한다.

노르웨이 국제선박등록제도의 경우에는 선장 이외의 선원의 국적에 대해서는 아무런 제한조치가 없다. 그리고 NIS제도는 예외규정은 있지만 선장만큼 노르웨이시민으로 할 것을 원칙으로 하고 있다. 국제선박등록제도는 선원의 고용에 아무런 제한을 두고 있지 않는 편의치적선제도와는 근본적으로 차이가 있는 것이다.

3. 선박관리 정책의 관점

편의치적선제도하에서 선박의 관리는 그 선박이 등록되어 있는 편의치적국에 의해 이루어지므로 그 선박의 실질소유국은 선박의 안전 및 오염방지

장비와 관련하여 편의치적된 선박을 관리할 수 있는 아무런 법적권한이 없으며 전쟁시에 자국의 전 시물자를 수송하기 위해 그 선박을 징발할 조치를 취할 권한도 없다. 따라서 자국상선대의 통제관리라는 측면에서 커다란 어려움을 갖게되고 노르웨이와 같은 나라는 이것으로 말미암아 국방상의 안전문제가 대두되었다. 또 한편으로는 선박의 안전상 기준미달선이 될 소지도 있는 것이다.

그러나 새로운 선박등록제도하에서는 이렇게 해외로 이적한 자국선박을 다시 국제선박등록제도에 이적시킴으로써 이 제도를 실시하는 국가의 기존의 국적선에 비하여 정도의 차이는 있지만 등록상선대를 준자국상선대화 할 수 있으며 비준한 IMO와 ILO의 국제협약에 따라서 선박의 안전 및 오염방지설비 등의 측면에서 등록선박을 철저히 관리를 할 수 있게 되었다. 그리하여 국제운수노련으로부터 선박의 안전상 등록선박이 기준미달선이라는 비난을 받을 우려도 없앨 수 있게 되었다.

이를 위하여 국제선박등록제도하에서는 편의치적한 선박, 자국선으로서 등록이 끝난 선박, 국제무역에 종사하는 선박을 자국의 새로운 선박등록지에 등록할 수 있도록 하고 있으며, 이것은 결과적으로 자국선이 해외로 이적하는 것을 방지하게 되어 통제관리가 가능한 선박의 규모를 증대시키고 있다.

편의치적선제도와는 달리 새로운 선박등록제도에서는 외국인 선주의 소유선박에 대해 선박등록시 그 본사를 등록지에 둘 것을 원칙으로 하고 있는데 이것은 비준된 국제협약에 따라 등록선을 철저히 관리하겠다는 의지를 나타내고 있는 것이라 하겠다.

예를 들면, NIS에 있어서는 노르웨이에 본사를 둔 회사(바꿔 말하면, 선박관리회사)만이 선박의 관리를 할 수 있도록 규정하고 있다. 여기서 말하는 선박관리란 맨닝(Manning), 선용품의 공급, 유지 등의 기술적 관리 또는 용선, 마케팅 등의 상업적 관리를 말한다. 또한 이 관리회사에 의한 선박관리는 반드시 물리적으로 노르웨이에서 행할 필요는 없고 그 회사에 해외자회사를 통해 행하는 것도 가능하도록 되어 있다.

노르웨이 정부는 NIS제도를 통해 외국선주에

대해 선박등록의 문호를 계속 열어 주면서 한편으로는 상기와 같은 선박관리회사의 원칙을 내세움으로써 해사관련산업의 발전에 힘을 기울이고 있는 것이다.

4. 비용 및 세금정책의 관점

새로운 선박등록제도에 있어서는 기존의 편의치적선제도와 같은 등록선의 소유자에 대한 법인세의 감면과 선박톤세의 전면 無稅를 실시하고 있다. 그리고 새로운 선박등록제도하에서 주요 선진해운국이 선원의 국적요건을 대폭 완화함으로써 등록선주는 저선원비의 외국선원을 고용할 수 있게 되어서 선원비의 절감효과를 누릴 수 있게 되었다. 이는 선주가 총체적으로 선박의 운항비를 절감시킴으로써 해운경영상의 경쟁력을 가질 수 있게 된 것이다.

바꾸어 말하면, 운항비 경쟁력의 면에서 편의치적선에 충분히 대항할 수 있는 선박등록제도를 만드는 것이 국제선박등록제도의 요점이며 이것에 의해 자국의 상선대를 확충해 가는 것이 궁극적인 목표인 것이다.

보험료에 대해서는 기본적으로 손실율에 의해 정하고 있지만 동시에 해당선박의 국기 등도 고려 대상이 된다. 따라서 새로운 선박등록제도를 실시하고 있는 영국이나 노르웨이기를 계양하는 선박은 편의치적선의 경우보다도 보험료의 산정에 있어서 유리한 대우를 받게 된다.

한편 등록료에 대해서도 NIS의 경우와 편의치적국인 리베리아의 경우를 예로 들어 비교해보면, NIS의 경우는 무이윤기준(non-profit base)으로 설정되어 있고 그 수준은 리베리아의 그것보다도 오히려 낮은 수준으로까지 떨어지고 있다. 구체적인 예를 들어보면, 23,364톤톤의 컨테이너선의 등록료를 NIS와 리베리아의 경우를 비교해보면 표-3과 같다.

〈표-3〉 NIS와 리베리아의 선박등록료 비교

	NIS	리베리아
Initial Fee	14,513(\$)	28,037(\$)
Annual Fee	6,407	9,346
Total	20,920	37,383

(1 US\$ = 6.69 노르웨이 Kroner 환산)

표-3에서 NIS의 선박등록료는 20,920달러로서 주요 편의치적국인 리베리아의 선박등록료 37,383달러 보다도 저렴함을 알 수 있다.

NIS는 노르웨이 선박등록(NOR)으로부터 이행하는 선박 뿐만 아니라 일단 편의치적한 선박이 NIS로 돌아올 경우에도 등록료의 초기 수수료의 지불을 면제함으로써 재편의치적을 촉진하고 있다.

또한 새로운 선박등록제도에서는 세제상의 우대 조치도 단행하여 편의치적선의 경우보다도 세제면에서 유리하도록 하고 있다. NIS의 경우를 예를 들어보면 NIS 등록선이 외국인 선주에 의해 소유되고 있는 경우에 당해 선주는 노르웨이 과세가 면제된다. 당해 선주의 국가와 노르웨이 사이에 조세협정이 체결되어 있지 않은 경우에도 노르웨이인 소유 주식회사가 아닌 선박 소유회사에 지분을 참여한 노르웨이인 선주 즉, 외국선주는 선박의 실질적 운항관리 등이 노르웨이 밖에서 행하여지고 있다고 간주되어 질 때에는 노르웨이 과세를 면제 받는다.

특히 주목할 것은 노르딕국(노르웨이, 스웨덴, 덴마크) 이외의 나라에 주거를 가진 비노르웨이인 선원은 월 6천 노르웨이 크로네까지 소득공제를 받을 수 있는데, 본 조치에 따라 선박회사는 선원에 대한 실질임금의 수준을 하락시키지 않고 과세액분 만큼의 임금지불액을 감소시킬 수 있게 되었다.

입항료의 경우에도 기존의 편의치적국인 리베리아적과 파나마적의 선박은 종종 항구의 사용에 대해서 높은 경비를 요구하고 있으며, 특히 소련과 중국의 항구에서는 선박의 국적에 따라 사용료가 다르지만 국제선박등록제도를 실시하고 있는 노르웨이의 경우에는 타 국가들과의 사이에 각각 해사협정을 체결하고 있기 때문에 상호 입항료는 이보다 저렴하게 되어 있다.

제 4 장 결론-국제선박등록제도의 도입의 필요성

본 연구에서는 편의치적제도의 발생기원과 그

특징을 검토하고, 이 제도와는 그 성격을 달리하는 최근의 노르웨이 국제선박등록제도와 맨섬 선박등록제도를 중심으로 그 제도의 도입배경과 특징을 살펴 보았다. 그리고 국제선박등록제도를 편의치적선제도와 비교·분석해 보았다.

본 결언부문에서는 최근 이러한 국제선박등록제도의 우리나라에의 도입을 둘러싼 논쟁에 즈음하여 이 제도의 도입의 필요성은 물론 제도 도입에 따른 제반 문제점을 검토하고자 한다.

1980년대 초 노르웨이 정부는 자국적 선박의 국제경쟁력 低下로 플래깅 아웃현상이 고조되자 자국 상선대의 규모가 작아지고 해운관련 사업이 쇠퇴하는 현상을 국가경제와 나토(NATO)를 중심으로 하는 국방상의 저해요소로 인식하게 되었다. 이와 같은 플래깅 아웃이 발생하는 원인은 노르웨이인의 선박만을 승선시켜서 발생하는 고액의 선원비에 있었다. 선진 해운국의 일반적인 현상이기는 하지만 자국선원의 선원비가 선박의 운항비에 있어서 그 비중이 50%를 상회하게 됨으로써 편의치적선과 일본의 구마루십이 채택한 저임금의 개발도상국 선원을 고용한 선박과는 경쟁을 하기가 사실상 불가능하게 되었다.

이와 같이 경쟁력을 상실한 노르웨이 해운은 자국적 선박의 등록 이른바 노르(NOR)의 장점과 편의치적선 제도의 장점을 혼합한 NIS제도를 창출하여, 국제경쟁력을 회복하기 시작하였다. 이 제도에서 가장 중요한 사항은 다음의 네 가지이다.

첫째, 편의치적선제도와 유사하게 저임금 다국적 선원의 고용을 허용한 것이다. 여기에는 주로 저임금의 동남아시아 선원 즉, 필리핀, 인도네시아, 인도, 파키스탄 등의 선원을 대량으로 고용하여 노르웨이 선주에게 선원비를 절감할 수 있는 기회를 제공한 것이다.

둘째, 세계상의 혜택을 부여하고 있다. NIS등록선이 비용면에서 편의치적선과 경쟁할 있도록 하기 위하여 NIS제도는 선원비의 절감 이외에 외국선박 소유자가 소유하는 NIS등록선과 노르웨이 선박관리 회사가 운영하는 선박에 관해서 등록세, 재산세, 영업세, 소득세 및 법인세의 전액 면제 조치를 취하고 있다. 이렇게 함으로써 NIS등록선의 편의치적선과 일본의 구마루십과 대항할만한 경쟁

력을 가지게 되었다.

셋째, 선박의 안정성에 대하여 노르웨이 국적선에 적용하고 있던 철저하고 엄격한 검사제도를 승계하여 선박의 물적·인적 감항능력을 지속적으로 유지시킨 것이다. 선박의 물적 감항능력은 IMO의 선박과 환경에 관한 여러 협약을 준수함으로써 NIS등록선에 대한 국제적 신뢰성을 확보하는 방법을 사용하고 있다. 그리고 인적 감항능력도 ILO와 IMO에서 채택한 국제해사협약을 근거로 하여 유자격 해기사와 유능 부원을 승선시켜서 안전성을 높이고 있다.

네째, NIS등록선은 연안무역에 종사할 수 없으며, 국제무역에 종사하는 선박만이 이용하도록 되어 있다. 그리하여 어선, 보급선 및 기타 연안무역에 종사하는 선박은 여전히 自國登錄의 관할선 아래에 남아 있다.

이러한 특징을 가지는 제도하에서 선주는 외국선원을 고용할 수 있어 경쟁요인 중에서 가장 중요한 선원비를 절감할 수 있으며, 이 제도에 따라 등록된 선박과 이 선박을 운항하는 기업은 세계상의 혜택을 누릴 수 있다. 그러므로 국내선주는 그 제도를 하루 빨리 도입하여 그러한 경영상의 이점을 누릴려고 할 것이며, 선원노조측은 국내에 등록된 선박을 국제선박등록으로 말미암아 이전함으로써 선원이 취업기회를 상실하는 것을 막으려고 노력할 것이다.

그러나 저선원비인 동남아시아의 선원고용은 추가적인 선원관리비를 유발시키며, 한국선원보다 노동의 질이 낮은 외국선원의 고용은 노동생산성의 저하를 초래하고, 아울러 한국선원과 혼승할 때 의사소통의 어려움 때문에 선내노동쟁탈사건 등이 발생할 가능성이 높다. 따라서 국내 선주는 현재의 한국선원비 수준에서는 외국선원의 고용으로 기대하는 만큼의 비용상의 이점을 누릴 수 없다는 것을 인식해야 한다.

그리고 국내 선원노조는 노르웨이와 영국의 선주가 치열한 국제경쟁에서 생존하기 위하여 그들의 선박을 1980년대 초에 거의 단시일내에 플래깅 아웃함에 따라 양국의 해기사 및 선원이 대거 실직을 해야 하는 쓰라린 경험을 맛보았다는 점과 자본주의 경제발달사에서 이따금씩 출현한 바와

같이 냉엄한 자본(선박) 이동의 생리를 세겨 볼 필요가 있다고 본다.

일본 선주는 파이오니아선박을 개발하여 승선인원수를 줄여서 선원비(실제 파이오니아 척당 연간 미화 약 170만불)의 절감을 시도하였으나 신마루십(일본인 선장과 3명의 해기사의 선원비는 연간 미화 약 15만불, 나머지 승무원인 한국선원에 대해서는 연간 미화 45만불로서 일반화물선 척당 연간 총선원비는 약 60만불임)에 비해 선원비를 절감할 수 없다는 것을 인식하고 그 선박의 추가적인 건조를 중단하였으며 화물적취권 확보에 있어서 일본선주는 그들의 선박을 일본국적으로 하는 것이 유리하다는 판단하에 일본선원의 계속적인 승선을 필요로 하였다. 그리고 일본 선원노조측은 경쟁력 있는 일본해운의 존재에 의해서 선원의 고용기회가 확대될 수 있다는 인식을 하고서 선주측과의 합의에 따라 현재 성공적으로 운항되고 있는 신마루십이 출현하게 된 것이다. 이러한 일본의 노사간의 공생을 위한 협력으로 인하여 일본선주는 NIS제도하에서 선원비와 세제 등의 면에서 유리한 입장에 있는 노르웨이 선주와 경쟁이 가능하게 된 것이다. 이러한 예는 현재 국내의 해운환경속에서 우리나라의 노사가 어떻게 협력해야 하는가에 대해 많은 시사점을 준다고 할 것이다.

우리나라의 교통정책상 국제선박등록제도의 도입은 불확실하지만, NIS를 포함한 국제선박등록제도가 최근에 각국의 해운정책에 많은 영향을 미치고 있고 국제해운의 경쟁이 극심해지고 있는 해운환경을 고려해 볼 때, 우리나라 해운의 발전과 수출입 상품의 원가에서 차지하는 운송임의 비율을 낮추어 경제발전을 도모하기 위해서 (가칭) 한국 국제선박등록제도의 도입을 적극적으로 검토해 보는 것이 필요하다고 본다.

국제선박등록제도를 국내에 도입하는 것과 관련하여 본 연구진이 강조하고 싶은 것은⁵⁾ 첫째, 이 제도가 생성하게 된 (해운)경제사적 배경을 완전히 이해하지 못하고, 단편적인 외국의 자료를 통한 단순히 표면적으로 나타난 현상만에 의거하여 (가칭) 한국국제선박등록제도를 도입해서는 안되며

둘째, 이 제도의 도입이 우리나라의 해운에 미칠 수 있는 여러가지 영향을 분석하고, 이 제도의 도입에 따라 발생할 충격을 해소하며 적응하는데 필요한 조정기 또는 적응기를 두어 이 제도를 단계적으로 실시해야 하며 셋째, 이 제도의 도입에 필요한 법적, 행정적인 준비절차를 사전에 철저하게 마련해야 하며 넷째, 이 제도의 도입과 관련하여 여러 집단의 이해관계의 상충이 예견되는 바, 어느 한 집단의 이익을 극대화하기 위한 방향으로 제도 도입이 추진되어서는 안되며 다섯째, 이해집단 모두가 노르웨이 처럼 해운의 발전적 방향에 대전제를 두고서 이 제도의 도입에 관해 사전에 충분한 협의·조정이 있어야 하며 여섯째, 현재 국내외 해운환경을 무시하고서 이 제도의 도입에 대해 맹목적으로 반대한다는 것은 우리나라 해운의 앞날을 어둡게 할 것이라는 점이다.

참고문헌

- 李太雨, “노르웨이 國際船舶登錄制度 導入에 관한 一考察”, 海洋韓國, 第209號, 1991. 2.
- 朴容燮·李太雨·曹永福·林鍾吉, 「國際船舶登錄制度的導入에 관한 研究」, 韓國船員船舶問題研究所, 1991. 2.
- A Report by The National Union of Seamen of Great Britain, *Flags of Convenience*, May 1981.
- B. N. Metaxas, *Flag of Convenience*(London: Gower Publishing Company Ltd., 1985).
- B. N. Metaxas, “Flags of convenience”, *Marine Policy*, January 1981.
- B. N. Metaxas, “Some Thoughts on Flags of Convenience”, *Maritime Studies and Management*, Vol. 1, 1974, pp. 162-177.
- British Maritime Charitable Foundation, *The Merchant Fleet and Britain's Economy*, London, 1988.
- British Maritime League, *An Examination of the Causes of the Decline of the British Merchant Fleet Since 1975*(London: British Maritime

5) 李太雨, “노르웨이 國際船舶登錄制度 導入에 관한 一考察”, 海洋韓國, 第209號, 1991. 2, p. 30.

- League, 1984).
- British Maritime League, *Flagging Out or Selling Out* (London : British Maritime League, 1984).
- Bureau of Maritime Affairs, Ministry of Finance, Republic of Liberia, *Economic Impacts of Open Registry Shipping* (Washington, D.C. : International Maritime Associates, Inc., 1979).
- G. N. Yannopoulos, "The Economics of 'Flagging Out'", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 22, No. 2, May 1988, pp. 197-207.
- GCBS, *The Future of the British Merchant Fleet : An Analysis of Policy Options*, 1987.
- Harbours and Marine Division, Department of Highway, Ports and Properties, *Isle of Man Government*, Oct. 1990.
- I. M. Sinan, "UNCTAD and Flags of Convenience", *Journal of World Trade Law*, Vol. 8, No. 2, 1984, pp. 95-109.
- International Shipping Federation, *Guide to International Ship Registers* (London : International Shipping Federation, 1989).
- John L. Eyre, "A Ship's Flag—who cares?", *Maritime Policy and Management*, Vol. 16, No. 3, 1989, pp. 179-187.
- LE T. Thuong, "From Flags of Convenience to Captive Ship Registries", *Transportation Journal*, Vol. 27, No. 2, Winter 1987, pp. 22-34.
- LOVDATA, *Act (of 12 June 1987 No. 48) Relating to a Norwegian International Shipping Register*, 1987.
- Maritime Transport Committee, *Study on the Expansion of the Flags of Convenience Fleets and on Various Aspects Thereof* (Paris : Maritime Transport Committee, 1958).
- Mervyn Rowlinson, "Flags of convenience : The UNCTAD case", *Maritime Policy and Management*, Vol. 12, No. 3, 1985, pp. 241-244.
- Norwegian Maritime Directorate, *Excerpts from the Norwegian Ship Control Legislation*, 1987.
- Norwegian Government Directorate for Seamen, *The Seamen's Act International Regulations*, 1986.
- Norwegian Maritime Directorate, *Introduction to the Norwegian International Ship Register and the Ship Control Authority*, 1987.
- Norwegian Maritime Directorate, *Introduction to the Norwegian International Ship Register and the Ship Control Authority*, 1989.
- Norwegian Shipowner's Association, *The Norwegian International Ship Register Rules and Requirements*, 1989.
- R. S. Doganis and B. N. Metaxas, *The Impact of Flags of Convenience*(London : Transport Studies Group, Polytechnic of Central London, 1976).
- Regulation Concerning the Manning of Norwegian Ships*, 1987.
- Rex S. Toh and Henry Susilowidjojo, "Flags of Convenience Shipping in the 1980s : The American Perspective", *Transportation Journal*, Vol. 26, No. 4, Summer 1987, pp. 34-42.
- Royal Ministry of Foreign Affairs, *Summary of Report No. 39(1988-89) to the Storting on the Shipping Industry and Maritime Activities*.
- S. G. Sturmey, *British Shipping and World Competition*(London : The Athlone Press, 1962).
- S. G. Sturmey, *The Open Registry Controversy and the Development Issue* (Bremen : Institute of Shipping Economics Bremen, 1983).
- Sheila Farrell, "The use of flags of convenience by Latin American Shipping", *Maritime Policy and Management*, Vol. 2, No. 1, 1984, pp. 15-20.
- Transport Studies Group, *Flags of Convenience in 1978*, Discussion Paper No. 8, November, 1978.
- UNCTAD, "Beneficial ownership of open-registry fleets", *UNCTAD Bulletin*, No. 239, January 1988.
- UNCTAD, *Comparative labour costs*, Item 14(b)-Supporting paper, Fifth session, TD/222/Supp.

4, May 1979.

UNCTAD, *Economic Consequences of the Existence
or Lack of a Genuine Link Between Vessel and*

Flag of Registry, TD/B/C. 4/168, 1977-3-10.

UNCTAD, *The Repercussions of Phasing Out Open
Registry*, TD/B/C. 4/AC. 1/5.