

解 說

국제선박등록제도와 해외이적의 고찰

박 명 규*

International ship Register and Flagging-out

M. K. Park

Key Word : 국제선박 등록제도(International Ship Register), 최소국적선대유지(National Minimum), 유엔해양법규약(United Nations Convention on the Law of the Sea), 해외이적(Flagging Out), 편의치적제도(Flag of Convenience), 제2선적제도 (Second Register), 국제해운연맹(International Shipping Federation)

Abstract

The traditional approaches to determine the flag of convenience and second register of flagging-out in Korea international ship register and investigator and weakness of those approaches are revealed.

A realistic approach to determine the paper company of shipping and sub-standard vessel of shipbuilding is suggested by introducing register factors obtained from Norwegian and Denish international ship register experiment for the new register.

1. 서 언

외항 상선대를 국내 일정지역에 별도로 등록도록 하여 등록세와 법인세를 제외한 모든 세금을 면제해주고 외국인 선원의 고용조건도 대폭 완화하여 혜택을 주는 국제선박등록법제도(특별법)도 입 제정안을 해양수산부에서 내년 1월부터 실시할 방침이다.

이 제도를 도입하려는 것은 지난번 경제협력개

발기구(OECD) 가입조건으로 지정화물 유보제도 (Cargo preference)가 1998년도에 없어지고 1999년도부터는 해외투자국제도를 받지 않은 수의 외항선이 국적을 버리고 파나마 (Rep. of Panama) 리베리아(Rep. of Liberia)등의 깃발을 달는 등 편의치적을 선택할 것이라는 우려가 크기 때문이다.

1994년 11월 16일 발효된 유엔해양법규약 (UNCLOS : United Nations Convention on the Law of the Sea)이 해양 진출의 중요성을 부각시

* 정회원, 한국해양대학교 조선해양공학부 교수

기고 있는 우리나라는 삼면이 바다로 둘러싸여 원자재를 해외로부터 수입하여 제품을 생산·수출하는 경제구조로서 수출입 물동량의 99.8%는 바다를 통해 이루어지며 세계의 해상물동량 가운데 수출입 화물량 합계에서 톤베이스로서는 약 20%미만을 점하고 있다. 해운 및 선박은 물자의 안정수송에 중요한 역할을 담당하고 있기에 상선대를 구성하는 국적선은 국가 산업발전의 핵으로서 자리매김 되어 왔지만 21세기 해운산업시장의 글로벌화(Globalization)로 인한 국제물류니즈(Needs)는 보다 고도의 물류관련 정보 서비스가 요구되므로 선박총トン수 또는 외항선의 선원수, 국적선 적취비율의 감소에 대비하여야 한다.

만약 감소원인이 된다면 이것은 국제해운시장에 있어서 국제경쟁력의 저하로 플래깅·아웃(Flagging-Out : 海外移籍)이 주 요인이나 국적선 감소의 방지와 그 유지라고하는 측면으로부터는 국제선박 등록제도 및 선원제도의 근대화, 공동화 및 코스트(Cost)경쟁일 것이다.

이와 같은 상황下에서 플래깅·아웃에 대하여 국적선을 유지하기 위한 억제정책과 새로운 해양력에서 다양한 선박의 경제적활동한계를 극복하기 위해서는 새로운 해운정책이 모색되어야하는 바, 당면한 해운정책과제를 제시할 수 있는 정책안 즉 ① 해사 행정제도(Maritime Administration)의 개편 ② 한국국제선박등록(Korea International ship Register)제도의 도입 및 ③ 전시 등 비상사태에 대비해 국가필수선박을 지정하는 최소 국적선대유지제도(National Minimum)의 실시는 세계화의 추세이므로 본 내용에서는 ②의 도입 내용에 관련된 선원, 해운, 조선, 항만, 무역, 통신 등을 고려한 선박운항인 및 조선관련인의 역할을 살펴보자 한다.

2. 자국의 조선위상

한국은 지난해 전 세계 수주량의 28%를 차지해 일본 30%에 이어 2위를 기록하였다. 최근 국제선박 중개사인 「배리로글리아노설」 보도에 의하면 지난해 전세계 조선 주문량은 4천9백90만톤으로 이중 일반화물선이 약 절반을 차지 했으나 컨테이

너선이 667척인 1천2백10만톤을 점유해 빠른 신장세를 보이고 있다. 일본과 한국에 이어 중국이 5% 점유율을 기록하여 1년만에 6위에서 3위로 상승하는 등 세계조선 수주가 갈수록 아시아권에 몰리고 있다. 유럽의 경우 독일이 2백10만톤으로 3위에서 4위로 내려 앉았으며 프랑스는 고작 40만톤으로 14위에서 17위로 떨어졌다. 지난해 독일의 대표적 조선소인 「브래머불칸」이 파산한데 이어 현재 프랑스의 「래사틀리에쌍띠에르」 조선소가 파산위기에 처하는 등 유럽의 조선업계가 어려움에 부딪치고 있고 통화나 임금이 약세인 이탈리아와 스페인, 포르투칼 등이 그런데로 기존의 지위를 유지하고 있으나 불안하기는 마찬가지다. 일본과 한국이 독보적 지위를 차지하고 있는 배경에 대해서는 달러화 약세나 싼 임금만으로는 설명하기 힘들지만 일본의 경우 엔화가 강세를 보이고 있고 또 한국의 경우 조선업계의 임금 수준이 이제는 유럽에 접근하고 있기에 결국 한국과 일본에는 조선업에 대한 야망과 직업적 전문의식 등이 존재하는 국민성이기에 이제 한국은 진정한 해운국으로 부상하고 있는 오늘날 국제선박 등록제도에 따른 조선 및 해운산업에 관련된 시행 운행 방법을 논의 할 시기가 된 것이다.

지난 94년 한국, 유럽연합(EU), 노르웨이, 일본, 미국은 공정한 경쟁을 도모하기 위해 자국조선업계에 직·간접 보조금을 금지하는 OECD 조선협정에 서명한 상태지만 미국의회의 비준지연으로 조선보조금 철폐를 위한 OECD 조선협정의 발효가 불투명해짐에 따라 EU 조선사에 선박보조금 지급을 오는 '98년 말까지 허용키로 했다. 이에 따라 EU회원국 정부는 보조금 지급에 관한 법률에 따라 선박수주액의 9%까지를 자국 조선소에 보조금을 지급할 수 있게 되었기에 우리도 조선산업 구조조정 계획안을 빠른 시일내에 내놓을 수 있는 방안을 생각하여야한다.

3. 자국의 선원 위상

선박의 국적취득요건에 관한 입법주의는 자국민의 소유(Property), 자국민의 제조(Origin), 자국민의 선원(Seamen)의 3조건을 여러 가지로 조합하고

있다. 선박의 국적은 국제법상, 선외사법상, 해운항만행정법상 중요한 의미가 있고 기국법(旗國法 : Law of flag)을 결정하는 표준으로 우리나라에는 웨이브(waiver)제도가 인정되고 있다. 선원은 선박과 항만 그리고 화물과 함께 해운의 4대요소로서 국제선박 등록제도에 따른 우리의 선원 위상을 살펴본다. 1996년말 우리나라 선원현황을 살펴보면 국적선(상선, 어선) 5만1천1백6명, 해외취업선(상선, 어선) 9천5백4명으로 총선원수 6만6백10명이고 이들의 월평균임금은 1백72만6천원이며 이중 상당수가 1~5년 미만이고 33%가 미경력자이다. 선박규모별 선원 승선현황은 2백톤 미만은 3만3백77명, 2백~5백톤 미만은 7천6백65명, 5백~1천6백톤 미만은 4천2백36명, 1천6백~6천톤 미만은 6천6백52명, 6천~2만톤 미만은 3천3백73명, 2만톤이상은 6천2백41명이다.

선원의 승무경력은 5년 미만은 1만9천7백20명이고, 5~10년은 1만5천33명이고 10~15년은 1만3천1백9명, 15년 이상은 1만2천7백48명이다.

선원의 임금을 업종별로 살펴보면 외항상선 1백92만1천원, 내항선 1백57만 8천원, 원양어선 2백23만8천원, 연근해어선 1백50만7천원, 해외취업상선 2백17만7천원, 해외취업어선 1백39만9천원으로 월평균임금은 1백72만6천원이다.

선종별 선원승선현황은 상선 2만7백42명 중 벌크캐리어 5천9백61명, 컨테이너선 2천77명, 텅커선 3천8백6명, LPG 9백46명, LNG 1백22명, 케미컬탱커 2천7백2명, 급류선 1백28명, 자동차 운반선 7백12명, 냉동운반선 350명, 여객선 1천1백45명, 예인선 1천2백5명 등이며 어선은 전체 3만7천8백12명이다.

선원을 학력별로 살펴보면 상선은 대졸이상 1천9백 38명(어선 : 2백66명), 전문대졸 1천8백9명(어선 : 5백50명), 고졸 8천6백55명(어선 5천7백25명), 중졸이하 2천7백75명(어선 2천3백53명)이다.

선원을 직책별로 살펴보면 해기사인 항해사 1만9백96명, 기관사 9천8백81명, 통신장 1천5백68명이고 부원은 갑판부 3만8천1백65명, 기관부 8천5백77명, 사주부원은 5천71명이다. 이와 같이 우리나라 자국선원 문제전반을 활동영역으로 삼고 국제차원에서 사용자측 권익을 대변, 보호하는 제반활동의 국제해운연맹(ISF : International Shipping Federation)

과 긴밀한 관계를 유지한다.

또한 국제노동기구(ILO)는 합동해사위원회(JMC : Joint Maritime Commission)을 두어 41개 해사협약과 29개의 권고를 바탕으로 제147호 상선의 최저기준에 관한 협약(일명 Umbrella Convention)은 선원의 고용문제와 선주의 선원에 대한 책임, 사회보장고용계약, 조합결성의 자유 및 단체교섭 등에 관한 사항등으로 외국인 선원고용지침에 따라 적당 6명까지 허용하고 있는 외국인선원 고용범위를 하급선원인 부원 전원(12명)과 항해사 등 일부간부사원(사관)까지 확대해 선원 구인난을 해소할 수 있는 길을 터주므로서 국적선원과 외국인선원의 승선비율은 노사간 단체협약을 바탕으로 탈력적으로 조정되어야 한다. 다만 비상사태에 대비한 군수물자와 국민경제에 긴요한 화물수송선박에 대해 지정할 계획인 국가필수 선박에 해당하는 선박에는 외국인 선원 승선을 제외하되 이와 관련한 선사의 손해를 보전시켜 주기위해 정부가 그 일부를 보상키로 하면 된다. 최근 덴마크 자국선원감소에 있어서 덴마크 국적을 가진 선박에 승선한 자국인 선원수가 지난해 말 현재 4천8백79명으로 지난 88년 제2등록제도 도입이래 최저치를 기록하였다. 이는 지난해의 5천1백2명에 비해 2백23명이 줄어든 것으로 자국선원의 감소추세는 덴마크 선대운영에 어려움을 초래하고 있는 요인이 되고 있기에 등록에 따른 선원고용지침을 등록제도의 영향평가후 보완대책을 강구해 나가야한다.

4. 자국의 해운위상

1996년 수출입 물동량은 20피트 짜리 컨테이너 2백76만9천99개에서 7.2%가 증가했다. 이 기간 중 국적선에 의해 수송된 컨테이너 화물은 1백40만8천5백43개로 전년동기의 1백26만7천2백91개에 비해 11.1%가 늘어났으며, 이에 따라 전체 물량 중에서 국적선이 수송한 물량을 나타내는 국적선 점취율도 45.8%에서 47.4%로 1.6%포인트 상승했다. 이중 수출컨테이너 물량은 1백68만8천1백65개, 수입은 1백28만1천5백44개를 기록하여 전년동기에 비해 각각 9.0%와 5.1%증가했다.

주요정기항로 동향에 대해서는 이 기간 중 각 항별 수출입컨테이너 물량추이는 동남아지역이 1백18만7천3백3개로 전년동기의 1백5만6천4백96개에 비해 12.4%증가했고, 일본은 37만3천2백개로 전년동기대비 14.0%, 유럽 34만8천1백개로 5.4%, 중동은 20만7천1백37개로 11.9%, 남미는 9만5천1백90개로 7.6%, 아프리카는 3만9천9백개로 20.3%가 각각 증가했다.

반면, 미국지역은 64만8천3백25개로 전년동기대비 3.9%, 호주는 7만4백32개로 3.7%가 감소한 것이다.

이와 같이 우리나라 외항선대가 세계 선박량에서 차지하는 비중은 비교적 완만한 성장을 시현하였지만 70년대 우리나라 외항선대가 세계선대에서 차지하는 비중은 0.34%였으나 96년에는 2.0%로 도약하여 약 5.9배의 신장율을 보이고 있다. 이에 비해 수출입 물동량은 1.4%에서 10.5%로 무려 7.5배나 성장한 것이다. 이러한 성장에도 불구하고 우리나라 외항해운의 대외적 위상은 상대적으로 낮아지고 있는 것으로 평가된다.

이제 자국의 선원, 자본, 조선기술만으로 해운산업을 유지·발전시킬 수 있는 시대는 지나버렸다. 대내적으로는 해운코스트의 주요부분을 차지하고 있는 국내 선원의 인건비가 선진국에 육박하고 있으나 선원직 기피현상으로 그나마도 국내선원의 확보가 용이하지 않다. 세계해운의 흐름은 치열한 국가경쟁의 양상으로 치닫고 이에 따라 선진조선국들은 오래 전부터 저임금 선원의 고용을 확대하고 선박에 대한 조세부담을 덜기 위해 편의치적선을 활용하거나 제2선적제도를 도입하여 해운정책 안으로 활용하고 있다. 최근 우리의 해운회사도 알게 모르게 국적선의 상당수가 편의치적으로 이적한것은 해운정책, 해운재무구조, 해운세제, 선박관세, 선박보험 등의 불리한 국내여건 때문이다. 새로운 해운정책이 모색되지 않는다면 국적선의 플래깅·아웃은 과거 선진 해운국들의 경험에 비추어 볼 때 우리에게도 현실로 다가오고 있다.

5. 치적 및 선적제도

해운회사에 있어서 선박보유형태는 자국보다는

세제면, 선원승선면 등이 기업에 있어서 유리한 조건을 가지는 외국에 자회사를 설립하고 그 나라의 선적을 얻는 편의치적제도 활용과 제2선적제도 도입이 있다.

선진해운국들의 새로운 선적제도는 플래깅·아웃을 방지하고 국제 경쟁력을 얻는 것이 주요한 목적이지만 자국에 있어서는 기존의 선박등록제도보다 노동관계(외국인의 승무, 임금 등), 세제등록료 등에 있어서 완전한 법적조치가 되어있고 선박의 안전등에 관한 국제조약의 적용 및 선박에 대한 관리체계도 거의 정비되어 등록지(登録地)는 자치령, 보호령 또는 본국에 선박의 운항·안전성 관리 등에서는 편의치적선과 비교하여 신뢰를 받고 있기에 그 내용에 대해서 알아보자.

① 편의치적제도 (便宜置籍制度)

편의치적제도(Flag of Convenience : FOC)란 몇몇 후진국들이 자국선 진홍이 불가능할 때 저렴한 세금 및 면세를 통하여 외국선을 자국에 등록시켜 국가 재정수입을 목적으로 하는 선박을 말한다.

처음으로 대량 편의치적선을 이용한 국가는 그 리스로서 탱커, 벌크캐리어에 많이 이용하였으나 그후 미국을 비롯한 리베리아, 온두라스(Rep. of honduras), 파나마 등 세금이 싼 국가에 편의치적을 시작하면서 보편화되었다.

특히 이들 편의치적선의 대부분이 각종 국제협약의 안전기준을 성실히 지키지 아니한 선박 소위 기준미달선(Sub - Standard Vessel)이 많아 국제운수노동자연맹(International Transport - Works Federation : ITF)에서는 강력히 보이콧운동을 시행하고 있으며 선진국가에서는 자국 영해 내에서의 해난사고 특히 해양유류오염을 미연에 방지하기 위하여 항만국통제(Port state Control)를 실시하면서 자국항내에 입출항하는 기준 미달선에 대한 검사를 강력히 시행하고 있다. 유럽국가들은 기준미달선 배제 및 해양환경보호 등을 목적으로 1982년 7월 1일부터 입항하는 외국선을 대상으로 하여 항만국통제를 실시하고 있고 그 검사결과 결함상황을 항목별로 비율이 큰순으로 보면 구명설

비 25.8%, 소방설비 18.8%, 항해설비관계 13.5%, 안전일반관계 10.4%, 증서관계 9.5%, 안재흘수선 5.3%, 免狀人數 등 승조원관계 4.4% 등으로 나타나았다.

(2) 제2선적제도(第2船籍制度)

제2선적제도(Second Register)란 선진해운국, 특히 서유럽 전통해운국들이 자국선대의 플래깅·아웃을 방지하기 위해서 창안한 새로운 선적제도이다. 즉 1980년대초 극심한 해운불황의 여파로 선진해운국들은 자국선원의 고용에 따른 높은 인건비를 감당할 수 없게 되자 편의치적으로 이적하는 이를바 플래깅·아웃이 급증하였다.

이러한 선진해운국 선대의 플래깅·아웃은 자국선대의 감소에 그치지 않고 국민경제의 위축과 국방의 약화를 수반하게 됨으로서 선진해운국들은 자국선대의 플래깅·아웃을 방지하기 위한 새로운 선적제도를 80년대 중반부터 본격적으로 도입하기 시작한 것이다.

제2선적제도는 바로 이때부터 도입된 새로운 치적제도를 일컫는 것이며 결국은 자국선대의 플래깅·아웃을 방지하고 동시에 해외로 이적된 선박을 자국으로 환원(Reflagging)하도록 유인함으로써 자국해운 및 조선관련산업의 발전을 도모하기 위해 전통해운국에서 도입하기 시작한 또 하나의 편의치적제도이다.

이 제도에는 편의상 여러가지 유형으로 구분되고 있으나 같은 유형이라 할지라도 실시하는 나라마다 차이가 있다. 대표적으로는 영국의 역외등록제도, 독일의 국제선박 부가등록제도 그리고 덴마크와 노르웨이의 국제선박 등록제도가 있으나 이 중 국제선박 등록제도는 다른 제도와 달리 선박소유자와 등록선에 송신하는 선원의 국적규정을 두지 않는 매우 개방적인 제도이다. 때문에 이 제도는 안전·노동기준에 관한 국제규약을 준수함으로서 국제적인 비난을 피하고 정상치적제도로 인정을 받고 있다.

이와 같이 플래깅·아웃을 막고 자국선을 유치하는 대응책으로서는 제도면에서 국제경쟁력을 얻

게 하기 위하여 관련법규를 개정할 것인가, 또한 개정하지 않고 현행법규를 그대로 두고 새로운 법규를 만들어 대응책을 강구할 것인가, 또는 자국선에 자국선원정원이 한정되어 있다면, 승무원수의 소수정예화를 위한 대응책 강구 등의 사정을 고려하여 해사 국제법 조약으로 결정하여야 한다.

6. 국제선박등록제도

기업의 경쟁력획득, 또한 국제경쟁력을 가지는 상선대를 구성하기 위한 것은 자국선박의 플래깅·아웃에 연결되어 80-86년대에 노르웨이와 영국에서 5분의 2까지, 프랑스에서는 절반까지 자국선감소를 보였으며 그 반면 편의치적선인 파나마는 약2배, 키프로스(Rep of Cyprus)에서는 약5배로 증대하였다. 또한 Table 1은 1995년 세계주요등록사항을 나타낸다.

Table 1. International major ship register(1995)

Flag	NO.	Losses		Register	
		A	B	A	%
Panama	89	0.74	18.0	64	13.5
Liberia	12	0.44	10.6	58	12.1
Greece	16	0.24	5.7	30	6.3
Russia	15	0.09	2.1	25	5.3
Cyprus	26	0.66	16.0	23	4.9

A : GT × 10⁶, B : % of All Losses

선복량의 증감원인은 모두 선박의 플래깅·아웃에 의한 것은 아니지만 상당한 부분을 점하고 있다. 플래깅·아웃에 대응하는 제도로서 제2선적제도가 85년 이후에 영국, 프랑스, 덴마크, 노르웨이, 독일 등에 도입되었고 이 제도 가운데 노르웨이, 덴마크 제도가 성공하고 있기에 여기서 두 나라의 국제선박등록제도에 대해서 알아보자.

① 노르웨이 국제선박등록제도

노르웨이 국제선박등록제도(Norwegian International Ship Register = NIS)는 등록요건이 확대되어 종래 노르웨이인이던가 또는 일본 등의 지배비율이 6할

이상의 노르웨이 회사가 아니면 노르웨이 선적으로서 등록될 수 없었지만, 이 국적요건에 적합하지 않더라도 등록은 가능하게 되고 다만 선박 관리는 노르웨이에 본사를 두는 회사를 통하여 행한다.

등록료에 대해서는 편의치적국의 수준보다는 낮은 수준으로 설정되고 있다. 세제면에서는 외국인 선주에 의하여 소유되고 있는 경우는 노르웨이의 파세가 면제된다. 외국인 출자자에 대해서는 당해 국파의 사이에 조세조약이 체결되어 있는가 아닌가로써 취급이 달라진다. 외국인 선원에 대해서는 노르딕국 이외의 비노르웨이인은 일정 한도액까지 소득공제가 있다. 선원의 국적 요건은 종래와 달리 없어졌다. 선장에 대해서는 원칙적으로 노르웨이인되어야 할 수 있도록 요구되고 있다.

해기사 자격에 대해서는 외국의 자격을 승인하는 제도로 도입하여 소정의 증명서를 받으면 노르웨이 선적에 승무 할 수 있고 다만 증명서 발행에 대해서는 선원의 훈련, 자격, 증명 및 당직근무를 위한 최저요건 기준에 관한 국제 조약(STCW조약)에서 비준국인가 아닌가로써 취급이 달라진다. 외국인 선원 조합과의 교섭에 대하여 선주측이 외국인 선원 국가의 선원조합과 직접 교섭이 가능하게 되었기 때문에 출신국의 임금수준으로 고용 할 수 있게 된 것 등이 개요이다.

이것들에 의하여 해사관련 사업의 유지, 자국선의 유지, 선복량의 회복, 타국자본의 선박등록유치에 효과가 보였지만 최근까지 계속하여 선복량은 감소되고 있다.

② 덴마크 국제선박등록제도

덴마크 국제선박등록제도(Danish International Ship Register = DIS)에 있어서는, 등록요건은 덴마크국민 및 법인이 소유하고 지배하는 덴마크 선박 또는 해외 자회사의 소유선박이다.

외국 소유선박의 등록은 덴마크 국민 또는 법인이 당해 외국기업에 있어서 경영, 자본 등에 상당한 힘을 가진 선주를 대신하여 대표자는 덴마크에 두는 경우를 조건으로 하고, 그것 이외의 외국선주가 소유, 지배하는 선박은 원칙적으로 유치하지 않는다.

소득세에 대하여 덴마크인 선원, 외국인 선원 모두 면제된다. 승무원의 국적 자격 요건에 대해서는 덴마크인이고 덴마크의 해기면장이 요구되는 것은 선장만으로서, 그외의 직원부원에 대하여는 조약의 체약국이 발급하는 면장자격이 용인되고, 종래의 국적요건을 효력 있는 것으로 한 것이다.

등록료에 대해서는 종래의 선박등록제도와 덴마크 국제선박등록제도는 바뀌고 있지 않는 것 등이다.

이것들에 의해서 덴마크 국제선박등록제도가 목적으로 하는 해사관련사업의 유지, 자국선원의 유지, 자국선의 유지에 효과가 있는 플래깅·아웃을 억제할 수 있다는 것이 그 개요이다.

7. 한국 국제선박등록제도 방향

영국은 자치령 만섬 (Isle of Man)에 선적등록이 설치되고, 프랑스는 케르게렌(Kerguelen)諸島에 네델란드는 앙틸(Antilles)에 개설되고 있고, 옵저버 선적제도라고 일컬어져 독일, 노르웨이, 덴마크에서는 국제선박등록제도가 있지만 자국선의 플래깅·아웃방지, 자국선원의 유지에 대하여 각국의 사정에 따라 각각의 시책이 강구되고 있다. 이와 같이 우리나라의 국제선박등록제도도 국내일정지역설치, 개설, 시책 등을 고려하여 관련선박은 현재 선박등록을 위한 선적지로는 제주도와 영종도 중 한 곳으로 지정될것이 유력시되는 국내 특정지역을 선적항으로 정해 등록신청을 한후 국제선박 증서를 교부받도록 하고 증서를 교부받은 선박은 선박법에 의거하여 등록된 것으로 인정될 수 있는 기본 방향과 일반사항으로 나누어 도입방안을 구성하여야 한다.

우리나라의 국제선박등록제도의 기본방향은 기존제도와 별도로 새로운 등록제도(New Register)를 설치하여 이 새로운 제도하에서 한국선박의 요건을 확대하고 선원고용(雇傭)의 융통성과 조세감면의 혜택을 부여할 수 있도록 해야한다. 이것을 포함하는 일반사항으로, 우리 나라 국적을 취득 할 수 있는 한국선박의 요건의 확대로서는 선박법 제2조의 국적요건을 구비한 경우의 국유 또는 공유의 선박과 대한민국 국민이 소유하는 선박, 대한민

국 법률에 의하여 설립된 상사법인으로서 출자의 과반수와 이사회 의결권의 5분의 3 이상이 대한민국 국민이어야 한다. 또한 우리 나라에 주사무소를 둔 법인이 소유한 선박 또는 선박운항관리인이 우리나라 사람 또는 법인으로 임명한 경우와 그 선박으로 한다. 노동조건으로는 국내선원법을 적용한다. (단, 단체노동협약을 체결한 경우에는 선원법과 동일한 효력을 인정한다) 한국선원 승무요건은 선원조합과 합의로 결정하고 선장을 포함한 선원의 과반수는 대한민국 국민이어야 한다. 조세감면 규정은 관계부처와 협의를 거쳐 편의치적선에 준하는 해운관련세제를 도입한다.

한국국제선박등록제도실시를 위한 단계적 조치사항으로서 3단계로 조정한다.

① 제1단계(개설준비단계)는 각종 법적·행정적 사전조치 및 이해관계를 조정함으로서 선박의 자격은 외국해기사 자격승인 절차규정마련과 외국선원승선허용 및 한국부원(Ratings)선원의 사관화를 위한 제도 및 교육 제도 실시이다. 선박준용규정은 안전관련 IMO(국제해사기구) 및 ILO(국제노동기구) 국제조약과 ICFTU(국제자유노동조합연맹)사항을 수용하고 선박안전법검사를 강화한다. 선박등록의 일원화로서 선박의 등기와 등록으로 이원화된 현 법체제를 등록으로 일원화하여 등록만으로 소유권, 임차권, 저당권, 공시 가능하도록 한다. 관련부처협의 내용으로는 정보 통신부에 信號符字부여절차를 협의하고 법부무에는 중재 및 세소법 규에 관한 사항 협의, 재경원에는 조세감면규정을 협의한다. 마지막 이해관계 조정으로서 한국선원의 승무요건에 관한 노사합의가 이루어져야 하며 선박관리원의 업무영역 확대 조정이 필요하다.

② 2단계(실시초기단계)는 외국인의 일정비율 혼승허용과 각종 세제혜택을 부여하고 우리나라 부원선원의 사관화 교육시행을 실시한다.

③ 3단계(전면실시단계)는 핵심사관을 제외한 선원 혼승의 자유화와 연안수송을 제외한 국내 수출입 항로의 전면개방과 새로운 등록제도의 영향 평가 후 보완대책이 강구되어야 한다.

이상으로 한국 국제선박등록제도의 도입방안을 해운산업연구소세미나 내용과 필자의 견해로써 간

략히 살펴보았다. 최근 일본이 제2선적제도의 도입을 적극 추진하고 있는 점에 비추어 볼 때 우리 나라도 이러한 제2선적제도의 도입을 실시할 방침이므로 신중한 협의를 거쳐 바다에 종사하는 국민들의 공감대를 얻어야 한다.

8. 국제선박등록제도에 따른 대책

국제해운업계에서는 세금이 거의 없고 선원 고용이 쉬운 파나마나 리베리아 등에 선박을 등록하는 편의치적이 일반화되었다. 그러나 편의치적 선박이 많아지면 국내해운산업이 공동화되고 자국선원의 고용기회 상실, 조선·금융·보험 등 관련산업이 위축, 비상시 동원 선박 확보 차질과 같은 피해가 심각하다. 따라서 선사에는 편의치적과 같은 비용절감 효과를 주면서 일정규모의 국적상선대를 유지하자는 방안으로 국제선박등록 제도가 나왔다. 국제선박으로 등록되면 등록세와 법인세를 제외한 각종의 세금을 모두 면제하고 외국인 선원 고용조건도 대폭 완화될 수 있다. 이 법안은 국제정기, 부정기 항로에 취항하는 대한민국선박, 국적취득 조건부 나용선(BBC, Bare Boat Charter) 및 외국선주로부터 관리를 위탁받은 선박 등을 우리나라의 국제선박 등록부에 등재토록 해서 취득세, 등록세, 농특세, 제산세, 공동시설세 등을 반세 또는 경감하고 법인세에 대해서는 관세유예를 인정토록 함으로서 각종세금에 대한 현행성과의 2%인 취득세와 과표의 0.3%인 제산세, 과표의 최고 0.16%인 공동시설세가 면제되고 취득세의 10%인 농특세는 비과세되며 선가의 0.02%인 등록세는 50% 경감될 수 있다. 또 현행 당기 순이익의 28%인 법인세는 그대로 유지하되 매각차익에 대해서는 5년간 과세를 유예하고 보험차익의 과세유예기간도 2년에서 5년으로 연장되도록 되어야 한다. 그러나 법인세액의 10%인 주민세와 등록세액의 20%인 교육세는 계속 협의해져야 한다. 또한 보험개선에 관련된 내용으로는 삼선해운에서 실시한 개선방향을 보면 국적선사로서는 처음으로 영국 로이드보험사와 1년 간의 선박보험계약을 했으며 이로써 보험료가 국내 손해보험회사에 가입했을 때보다 절반가량 감

소해 매출액 대비 보험료비율은 3%에서 1%로 낮추면서 보험조건을 개선한 경우도 있다. 이러한 국제화의 진전의 대응에서는 먼저 해운정책의 기본 방향을 확대해야하고 이 기본하에서 자주적으로 각 선사는 판단하고 적절한 경영의 연휴에 의한 운영체제가 필요하게 된다. 오늘날 거대선사(Mega Carrier)간의 경쟁에 견디는 것이 요구된다. 이것에는 총합물류업으로서의 체제를 갖추어 고품질 서비스의 제공 및 코스트 의식의 향상과 함께 해운동맹의 핵으로서 코스트를 밀도는 화물회피의 대응책, 또한 해운동맹(同盟, Conference)과 맹외(盟外) 선사가 협조하여 태평양항로질서 협의협정(TPDA)의 강화, 구주정기항로에 대응을 강구하여 항로질서의 안정화에 노력할 필요가 있다.

항로의 안정질서는 선사의 노력만으로는 여려운 것이며 WTO(세계무역기구), UNCTAD(유엔무역개발회의), OECD(경제협력개발기구) 등 다국간 국제회의의 장에서 또는 2국간 교섭에서 한국정부도 노력하는 것이 필요하다. 가령 정기선 동맹행동규범조약, 1984년 미국해운법, EC(유럽공동체)의 공동해운정책, 발전도상국의 2국간 교섭, DAE(신흥공업 경제체계 : NIES)국 국가무역관리국의 해운기업등에 대한 것이다. 특히 소수 정예화한 근대화 선을 상선대의 중책으로 하여 조선 산업 기술에 관련된 운항자동화에 박차를 가하여 기술적·사회적인 변화를 가져온 현재 수송산업에서도 그 영향은 현저하여 전세계적인 해상조난, 안전제도인 GMDSS(The Global Maritime Distress & Safety System)의 발효로 One-Man Bridge 개념도입 선박도 이 영향을 받아 기술혁신에 수반한 승무원수의 감소 등의 결과를 가져오고 있다. 그러나 자동화에 의하여 선박을 하나의 시스템으로 하였을 때 그 시스템의 신뢰성을 향상시키는 것은 운송의 기본인 안전성에 관련되는 것이므로 최종적으로는 시스템 운항라인은 승무원이 그에 대응 할 수 있는 충분한 지식과 기능을 갖추도록 요구되어야 한다.

기술혁신에 의한 선박설비 등의 변천은 승무원의 근로조건에 운항형태, 정박업무, 보수정비작업, 선박의 전용화선, 선박기관의 대형화에 영향을 감안하더라도 선원 비는 비싸고 그나마 국내에서 확

보조차 어려운데 외국선원의 고용은 자유스러운 형편이 아니다. 세계각국은 해운이 공해상에서 무한 경쟁을 하는 속성 때문에 해운체제와 관련하여 대폭적인 확대보다도 피플레이의 실행이 필요하다. LNG에 대해서는 수송량의 증가가 예상되기 때문에 국적선으로 보유해나가는 것이 중요하며 또한 VLCC에 대해서는 리플레이스의 원활한 실시 및 더블밸러구조(이중선각)에 대한 CBT(Centrally located Ballast Tanks)의 적절한 대응의 필요성과 셔틀탱커, FPSO선이 지적되며 환경대기오염 배출규제에 따른 그린선박(Green Ship)의 추세와 해상충돌 좌초방지자를 위한 선박의 조종성능개선 목적을 전망할 필요가 있다..

우리 해운이 새로이 진출해야 할 분야 등에 대해서는 새로운 분야로서는 LNG수송 기존분야에서 쉐어 확보가 생각되는 중량물수송, 자동차수송에서 진출을 꾀하여야 한다. 또한 정기선 또는 천테이너선에 대해서는 오늘날 더 냉혹해지는 것으로 생각되기 때문에 그 대처방안을 충분히 검토하여 ISO, ISM, HSC code 국제규칙과, 국제선박등록제도에 따른 대응책을 SOLAS, MARPOL, STCW, IACS들과 OPA'90 또는 USCG 관련 국제협약의 요건별 발효시기(Regulatory Timeline)을 미리 파악하여 능동적으로 대처할 수 있도록 신중히 검토하여야 한다.

9. 국제외항운송업 등록기준

3백96척에 이르는 한국내 외항선 선적이 한국국적에서 국제선박제도로 바뀌어 각종 세제 혜택을 받고 임금이싼 외국인선원을 고용할 수 있게 되어도 화물 운송 측면에서 외항선박에 국제해상물품 운송법(COGSA : Carriage of Goods by Sea Act.)에 의한 국제선박 등록 제도를 도입하여 완화해도 외항산업 등록기준은 어차피 유령선사와 해적선들은 제도권안으로 들어오지 않을 것이라는 실정이므로 해운시장개방에 걸맞게 각종 등록 규제를 과감히 철폐하고 이를 외국적 위장선사에 대한 세제 혜택과 예외적 외환조치 적용 등 종제적 개선책을 국제선박 등록제도와 동시에 병행하여야 한다.

일반 외항 화물 운송사업의 등록기준을 보면 총 톤수 합계가 3만톤 이상이거나 선박6척 이상 일것과 자본금 10억원 이상(컨테이너 외항 전기화물 운송사업은 일백억)인 상법상의 주식회사로 해무사를 채용하고 있는 것으로 규정하고 있다.

이런 까다로운 기준으로 인해 국내에서 외항화물 운송업을 할 수 없는 중소형 해운선사들은 등록 규제가 완전개방된 국가에 제3자 명의로 페이퍼 컴퍼니(Paper Company)를 개설해 놓고 국내에서 선박 대리점 자격으로 사실상 외항화물 운송영업을 하고 있는 실정이다. 결국 이들 페이퍼 컴퍼니는 교묘히 법망을 피해 법인세 등 각종 세금을 물지 않고 있을 뿐아니라 국내선원을 의무적으로 고용하지 않아도 되므로 상대적으로 값이 싼 외국선원을 고용하므로서 인건비 절약의 혜택도 누리고 있다.

특히 이들 외국적 위장선사가 보유하고 있는 대다수 선박(기준미달선 : 해적선)들은 30년이상의 노후선박으로 안전운항에 상당한 위험이 있는데도 불구하고 마구잡이식 운항을 일삼고 있어 각종 사고 또는 대형 클레임이 발생했을 때 책임회피 등으로 국제적 마찰을 야기시킬 소지도 안고 있다. 이들선사가 변칙영업으로 벌어들인 달러의 외화수입은 고스란히 외국은행에 잠겨있어 국제외환관리에도 중대한 허점을 드러내고 있는 실정이다.

10. 결 언

한국상선대의 국제경쟁력 제고와 해외이적방지를 위한 기본방향은 선박등록요건 완화하고 선원 고용의 융통성과 조세감면 혜택을 부여하는 제2선적제도, 실시와 필수최소선대의 도입을 통한 국가 안보선대의 지정운영, 선원고용할시 보장하는 하위 법령 제정 등으로 현재 우리나라의 54%에 이르는 선박이 금융조세 부담 및 선원비 문제로 태국기를 외면하고 있는 오늘날 국제선박등록제 도입에 있어서 나타나는 상황을 적합시키는 경우에 있어서 앞으로 해사관련 법규상 곤란한 여러 가지 문제에 직면하게 될 것이다.

국제 해운 시장에서는 냉엄한 국제경쟁이 행하여지고 있다. 경쟁력을 얻는 것이 가능한가 아닌가

는 기업의 존속을 좌우한다. 해운선진국에 있어서 종래에는 대체로 선박등록제도와 승선선원의 국적 요건은 렇크 되어있다. 해운선진국은 일반적으로 경제수준이 해운 후발국보다도 높기 때문에 임금 수준도 높다. 금융, 세제, 관련법규, 고용 등에서 경쟁력을 얻는 것이 기업으로서 곤란한 상황에 이르게되면 선적에 의해서 규정된 불이익을 면하기 위하여 기업은 해운활동에 유리한 나라에 선박등록을 하여 국제 경쟁력을 얻고자 할 것이다.

즉, 플래깅 아웃이 행해진다. 자국선의 플래깅 아웃을 억제하고 유지를 피하고 코스트 경쟁력을 얻기 위한 승무인수의 소수정예화 목표로 하든가 세제, 승무, 조세 등의 관련 법규에 의하여 편의치 직선과 같은 비용절감효과를 주면서 일정규모의 국적상선대를 운영하여 경쟁력을 제도적으로 부여하는 방안으로 국제선박등록제도가 나왔기에 잘 활용하여야 한다.

※ 해양수산부에서 입법 예고된(안)은 제1장 총칙, 제2장 등록, 제3장 선원의 자격과 근로조건, 제4장 국가 필수선박, 제5장 국제선박의 조세에 관한 특례, 제6장 타법률의 적용으로 6개장 16개조문과 부칙1개 조문으로 구성

참고문헌

- 1) 大久保哲夫 (김철수譯) : 일본국적선의 플래깅, 아웃에 관한 검토, 한국해상교통정책연구소, 1995
- 2) 조정제 · 강종희 : 해운과 신해양력, 함상토론회, 해군본부, 해운산업연구소, 1996
- 3) 박명규 : 선박 법규 강의록, 한국해양대학교 대학원 조선공학과, 1995
- 4) 박명규 · 조범식 : ISM코드방안, 천경해운 주식회사, 한국해양대학교, 1994
- 5) 박용섭 : 해상교통법규, 형설출판사, 1993
- 6) 박명규 : 저공해선박개발(그린선박연구보고서), 조선일보, 1994. 8
- 7) 박명규 : 이적선박에 태국기를, 국제신문, 1997.
- 8) 박명규 : 편이치적 활용시대의 흐름, 부산일보 1997
- 9) 박명규 : 다자간협상고지점령전략, 국민일보, 1993

