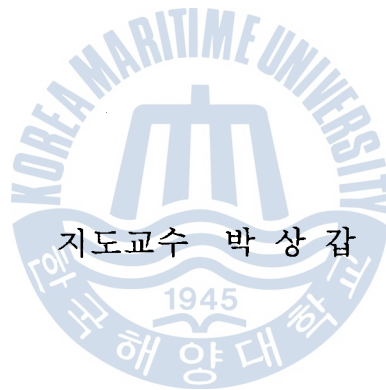


졸업논문

국제선박등록제도 도입으로 인한 내국인
선원인력 수급부분의 파급효과에 관한 고찰



1997년 11월

한국해양대학교 해사대학
해사수송과 학부

송대성, 안병영

국제선박등록제도 도입으로 인한 내국인 선원 인력 수급 부분의 파급효과에 관한 고찰

1.서언

(1)연구의 배경 및 목적

현재 세계상선대의 거의 절반이 각종 규제 및 세금으로부터 자유로운 편의치적 또는 역외등록제도(Offshore Registry) 아래 운용되고 있다. 우리나라의 상황도 예외는 아니어서 전 선복량의 53%이상이 편의치적되어 있는 상황이다. 그러므로 1997년 8월 정부는 일정 규모의 국적 상선대를 유지하며, 높은 선원임금과 세금 부담으로 어려움을 겪고 있는 우리 나라 해운 산업의 경쟁력 확보와 국민경제발전에 이바지 할 수 있는 새로운 선박등록제도인 국제선박등록법을 입법화하게 되었다.

이 법의 제정으로 최근 들어 해운산업의 발전과 더불어 나타나는 치열한 국제경쟁력의 확보와, 경제성장에 따른 노동제공의 의욕변화로 선원수급의 부조화 현상이 나타나고 있어 이를 타개한다는 목표로 외국선원의 고용이 현실화되고 있는 가운데 우리 나라가 장기적으로 해운산업을 유지 발전시켜 나가고 또한 국가 안보적인 측면에서도 우리 해기력의 확보 전제하였다.

따라서 BIMCO에서 2000년대 선원인력 수급을 예측한 대로 선원 인력의 과부족 현상은 세계적 추세라는 데 문제는 있다. 이러한 문제는 저렴한 외국인 선원의 고용만으로 장기적인 선원인력 수급에 우리가 따른다는 것을 시사해 주고 있다.

특히 1998년 3월 시행을 앞두고 선주와 선원노동조합연맹등 관계자들은 선주들의 근시안적인 판단으로 무절제하게 외국선원을 고용케 된다면 우리 나라 기초해기사 양성체계는 물론 경력적 고급해기인력 양성체계도 파괴되어 급기야는 양성된 고급해기인력 없는 해운국으로 전락하고 중국에는 해운산업은 없어지게 될 것이다.

국제선박등록법에서 예상되는 문제점으로는 한국선주가 소유지배하고 있는 전 선복량의 53%에 달하는 이미 편의치적된 선박이 국제선박등록제도로 한국 국적을 취득할 수 있는 여지를 마련하지 못하였다고 판단되었고, 선박에 부과되는 각종 조세의 특별감면 또는 면제 부분은 재경원 등 관련부처와 협상중이기는 하나 상당한 어려움을 겪고 있음이 알려져 회의적인 생각이 들게 하고, 또한 국가 필수 국제선박의 지정도 현실적으로는 기대난이라고 판단하는 등 대체적으로 회의적이기는 하나 원래 목적하는 바와 같이 세제 혜택이 이루어진다면 해운산업이 경쟁력을 갖는데 상당한 도움이 될 것이다.

하지만 국제선박등록법 시행에 따라 외국인 선원고용범위가 확대되면 단기적으로는 중국을 비롯한 동남아 일대 선원의 대거 국적선 승선이 예상된다. 이러한 상황에서 이 논문의 핵심은 저임금 선원의 무절제한 고용은 해기력의 확보와 해기전승의 차원에서 최대한 억제하여야 할

것이며 이를 위하여 기초해기인력의 양성에서부터 경력지급으로 성장되도록 각 직급별로 적정 수준이상은 우리 해기인력을 확보토록 의무화 할 적당한 근거에 의한 적정해기인력확보와 해기전승대책을 마련하여야 한다는데 있다.

(2)연구의 방법 및 범위

이 논문은 국제선박등록법이 제정되고 아직 시행령이 발효되지 않는 시점에서 쓰여지는 논문이니 만큼 지금까지 국제선박등록법을 입법하기 위하여 해운산업연구원과 한국전략문제연구소 그리고 한국해사재단의 정책토론회 및 입법 최종보고서의 논문을 많은 부분 참고하여 작성하였으며, 이 법의 시행이후 해기전승과 인력확보 부분은 한국해기사협회의 회지 '해기'의 연구 논문을 참고하였음을 밝혀 둔다.

한편 논문은 국제선박등록법의 제정과 제정배경등에 관하여 자료와 문헌 등을 통하여 살펴보고(제2장), 세계적인 선원 수급 상황과 우리 나라의 외국인 취업현황을 살피고(제3장), 국제선박등록법도입에 따른 해기 전승의 문제와 인력 수급의 파급효과를 고찰하고 최소상선대 확보방안에 대하여 살펴보겠다(제4장).

2. 국제선박등록법 제정과 파급효과

(1)국제선박등록법 도입

우리 해운 산업은 높은 선원 임금과 세금 부담으로 어려움을 겪고 있다. 국내 금리 수준이 경쟁국에 비하여 높을 뿐만 아니라 외국 자금 도입 또한 총액 한도로 제한되어 있으며, 선박의 확보 및 유지에 관련된 세금도 편의치적선에 비해 무려 50배나 많아 부담이 과중한 실정이다. 그리고 해운 산업의 경쟁력을 결정짓는 중요한 요인인 선원의 임금 수준이 상대적으로 상승하여 가격 경쟁력 확보에 어려움을 겪고 있다. 이러한 상황에서 국제 해운업계와 우리 해운업계에서는 세금이 거의 업소 선원고용이 쉬운 파나마나 리베리아 등에 선박을 등록하는 편의 치적이 일반화되었다. 그러나 편의치적선박이 많아지면 국내 해운 산업이 공동화되고 자국 선원의 고용 기회 상실, 조선-금융-보험 등 관련 산업이 위축 비상시 동원 선박 확보 차질과 같은 피해가 심각하여 정부는 1997년 8월 임시국회에서 편의치적과 같은비용 절감을 주면서 일정 규모의 국적 상선 대를 유지하는 방안으로 국제선박등록제도¹⁾를 입법화하였으며, 1998년 3월 시행을 앞두고 있다. 국제선박으로 등록되면 등록세와 법인세를 제외한 각종의 세금을 모두 면

1.국제선박등록법의 주요 내용

- 등록대상선박: 우리 나라 외항 선박, 국적 선사가 나용선한 선박 또는 선박 관리인이 관리하는 선박 등
- 등록에 따른 특례 조치: 세계상의 특례 인정, 외국인선원 고용의 융통성 부여
- 국가안보선대 지정관리: 비상시에 대비하여 유조선, 광탄선, LNG선 등을 국가안보선대로 지정하여 우리나라선원을 승선토록 하고 보상방안 강구

제하고 외국인 선원 고용 조건도 대폭 완화될 수 있다.

‘지정 화물 제도’로 대표되는 국적선 보호 정책이 WTO의 출범과 우리 나 OECD가입으로 더 이상 유효할 수 없게 되는²⁾ 상황에서 우리 나 외항해운이 외국 선사들과의 직면하게 된 상황에서 해운 산업의 국제 경쟁력을 높이고 국민경제발전에 이바지할 수 있을 것이다.

(2) 국제선박등록법 도입배경

1) 외부해운환경변화³⁾

우리 나 급격한 경제·사회 변화와 WTO의 출범과 함께 우리 나 OECD가입 등 일련의 외부해운환경변화는 우리 나 외항해운의 국제경쟁력 확보를 어렵게 함으로써 국적선대의 해외이적(Flagging-out)을 불가피하게 하였다. 해외이적(편의치적)은 미국, 영국, 노르웨이 등 전통해운국들이 이미 경험했으며, 전통해운국들은 이로 말미암아 관련 산업의 위축과 더불어 국가안보가 문제시되기도 하였다. 이 편의치적의 심각성은 최근 미국이 Maritime Security Act를 제정하고 대다수 전통해운국가에서 제2선적제도를 도입하는 것으로서 해운 산업의 위축과 이로써 야기될 수 있는 국가안보의 심각성을 해결하기 위한 그들 국가의 자구책을 만들어 낼 수 있다. 우리 나라도 지정학적 위치와 대외지향적 국민경제의 특수성으로 외항해운의 존재는 국가안보와 국민경제안정에 필수적인 만큼 전통해운국의 입장과 크게 다를게 없다.

한편 우리 나 외항해운의 국제경쟁력 확보를 어렵게 하는 대내적 경제·사회 변화와 외부환경변화의 대내적 환경요인은 OECD가입에 따른 지정 화물 제도의 폐지, 외항화물운송사업의 대외개방, 육상임직원 및 선원임금의 양등, 선원직업의 매력 상실과 이에 따른 선원인력의 감소, 경쟁상대국에 비해 상대적으로 불리한 국내 자금조달여건과 행운세제등을 들 수 있다. 또한 대외적 환경 요인은 편의치적 및 제2선적제도의 국제적 확산과, 미국의 Maritime Security Act제정과 EU의 신행운전략(A New Maritime Strategy in EU)수립과 같은 신해운보호주의등을 들 수 있겠다.

2) 내국인 소유 선박 편의치적 현황

① 편의치적제도의 배경과 현황⁴⁾

편의치적제도(Flag of Convenience: FOC)란 몇몇 후진국들이 자국선 진흥이 불가능할 때 저렴한 세금 및 면세를 통하여 외국선을 자국에 등록시켜 국가 재정수입을 목적으로 하는 선박을 말한다. 이 편의치적제도에 대한 정의는 오랜 기간의 논의에도 불구하고 아직 통일된 개념으로 정의되지 못하고 있는 것이 현실이다. 편의치적제도의 다양한 개념정의에도 불구하고 이 제도에 대한 이점은 흔히 다음4가지로 요약된다. 첫째, 정치, 경제, 군사 목적에서 정부간섭으로부터 자유, 둘째, 안정 및 환경에 대한 규제로부터 도피, 셋째, 저세혜택, 넷째, 선원비의 절감이

2. 정부는 1998년 말까지 지정 화물 제도를 폐기하기로 공포함

3. ‘한국상선대의 국제경쟁력 제고와 해외이적방지를 위한 한국 국제 선박 등록 제도 도입방안’- 姜滄熙, 해운산업연구소

4. ‘국가안보와 국민경제안정을 위한 한국상선대의 유지, 확보대책에 관한 연구’-최종보고서, 한국해사재단, 해운산업연구원, 한국전략문제연구소

다. 편의치적제도가 경제적 이유에서 출현한 것은 1920년대 미국과 파나마사이에 체결된 조약에 따라 해운소득에 대한 세금이 상호 면제되자 미국의 몇몇 선주가 파나마에 치적한 것이 효시이다. 이 편의치적제도에 대한 정의는 오랜기간의 논의에도 불구하고 아직 통일된 개념으로 정의되지 못하고 있는 것이 현실이다.

그 후 1939년 당시 편의치적선은 겨우 80만G/T로 세계상선대에서 점유하는 비율은 불과 1.2%를 지나지 않았다. 그러나 1950년대부터 위의 편의치적선의 혜택으로 인하여 그 증가세가 두드러져 1985년에는 다음(표2-1)과 같이 30%를 넘어 오늘날은 세계상선대의 50%이상이 편의치적선으로 바뀌게 되었다.

<표2-1> 세계 편의치적선대 발전추이

단위 : 백만GT

구 분	1965	1975	1985	1995
세계선대(A)	114.3	227.0	407.8	490.7
편의치적선대(B)	14.5	48.3	128.8	248.6
편의치적선비율(%)	12.7	25.7	31.2	51.0

자료 : ISL, Shipping Statistics Yearbook, 각년도.

주 : 1965~80 : 1,000grt 이상 상선, 1985~95 : 300grt 이상 상선.

- 95년이전 추이는 DWT를 GT로 환산한 것임. : 0.66DWT = 1GT

또한 오늘날 편의치적을 제공한 국가는 아래 <표2-2>에서 보듯이 파나마를 비롯하여 약 30개국에 이르며, 이중 파나마, 라이베리아, 사이프러스, 말타 5개국이 전체 편의치적선의 70%를 차지하고 있다.

<표2-2> 편의치적국가와 등록선대

1995. 12. 31현재

단위 : 천톤

국 명	등록척수	등록톤수(G/T)	비 고
과 나 마	5,777	71,921,698	
라이베리아	1,666	59,800,742	
싸이프리스	1,647	24,652,547	
바 하 마	1,176	23,602,812	
말 타	1,164	17,678,303	
싱 가 포 르	1,344	13,610,818	
필 리 핀	1,524	8,743,769	
홍 콩	399	8,794,766	
센트빈센트	1,029	6,164,878	
버 뮤 다	86	3,047,535	
마 샬 군 도	95	3,098,574	
바 누 아 투	293	1,874,211	
안 티 구 아	495	1,841,984	
혼 두 라 스	1,409	1,205,989	
미 양 마	124	522,663	
벨 리 제	454	516,523	
케인만군도	57	368,251	
지 브 랄 타	23	307,128	
레 바논	128	284,969	
모 리 셔 스	48	2,383,619	
스 리 랑 카	56	226,924	
투 발 루	15	64,250	
코스타리카	16	6,546	
지 부 티	9	3,544	
사 오 톱	5	2,848	
팔라우, 세인트 룩아일랜드, 카레이아일랜드			
합 계	19,039	248,580,591	51%
세계선대	82,890	490,662,091	100%

자료 : 국제운수노동자연맹(I.T.F)

한편 편의치적을 이용하는 국가는 다음 <표2-3>에서와 같이 그리스, 일본, 미국, 홍콩, 노르웨이, 영국 등 주로 전통해운국가들이며, 이들 선진해운국들의 편의치적비율은 60~80%에 이르고 있다.

<표2-3> 세계 상위 20개국 선박보유 현황

(1995년말)

국명	선박척수			선박량(천 DWT)					
	국적선	편의치적선	계	국적선	편의치적선	계	순위	편의치적비중(%)	선박량비중(%)
그리스	1,019	1,970	2,989	50,880	69,782	120,662	1	57.8	18.0
일본	954	1,862	2,816	23,429	63,341	86,770	2	73.0	12.9
미국	494	703	1,197	13,675	36,589	50,264	3	72.8	7.5
노르웨이	837	543	1,380	28,575	19,782	48,357	4	41.0	7.2
중국	1,570	344	1,914	23,166	12,081	35,247	5	34.3	5.3
홍콩	130	517	647	6,987	24,344	31,331	6	77.7	4.7
영국	391	485	876	5,196	16,767	21,963	7	76.3	3.3
한국	475	284	759	9,721	11,209	20,930	8	53.6	3.1
러시아	2,723	194	2,917	14,319	4,092	18,411	9	22.2	2.7
독일	516	926	1,442	6,168	11,098	17,266	10	64.3	2.6
대만	183	249	432	7,613	6,757	14,370	11	47.0	2.1
스웨덴	201	142	343	2,135	10,939	13,074	12	83.7	2.0
싱가포르	389	224	613	7,866	5,132	12,998	13	39.5	2.0
인도	390	52	442	11,208	1,125	12,333	14	9.1	1.8
덴마크	461	198	659	7,204	4,653	11,857	15	39.2	1.8
이탈리아	486	150	636	7,619	3,828	11,447	16	33.4	1.7
브라질	220	16	236	8,401	1,373	9,772	17	14.0	1.5
터키	431	12	443	9,402	62	9,464	18	0.6	1.4
사우디	70	54	124	1,004	8,460	9,464	19	89.4	1.4
프랑스	167	99	266	3,604	3,420	7,024	20	48.7	1.1
기타	5,650	2,060	7,710	65,135	43,045	108,180	-	39.8	16.1
계	17,757	11,084	28,841	313,307	357,877	671,184	-	53.3	100.0

②내국인 소유 선박 편의치적 현황

위 표 '세계상위20개국 선박보유 현황-1995년 말, UNCTAD'에서 보는 바와 같이 우리 나라 선박의 편의 치적 현황은 전체 20,930 DWT에서 11,209 DWTFH 그 편의치적비중은 53.6%로 세계 8위이다.

3)주요 경쟁국과의 요소비용 비교5)

① 국제경쟁력 결정요인 분야별 현황과 문제점.

국가차원에서 해운산업의 국제경쟁력을 결정하는 요소는 크게 자본분야, 선원분야, 선박확보분야, 세제분야, 수요분야등 총 5개 분야로 나누어 볼 수 있다.

(1)자본분야의 현황과 문제점.

해운경영에서는 선박확보에 많은 자본이 투자되므로 해운산업의 국제경쟁력은 일차적으로 자본조달비용에 의해 좌우된다고 해도 과언이 아니다. 그러나 다음<표2-4>에서 보는 바와 같이, 우리 나라는 금리가 너무 높기 때문에 저금리의 국제금융을 폭넓게 활용하는 선진해운국에 비

5. '한국상선대의 국제경쟁력 제고와 해외이적방지를 위한 한국 국제선박등록제도 도입방안'-姜淙熙, 해운산업연구원

하여 매우 불리한 형편이다.

<표2-4> 해운관련 국내자본의 금리현황

단위 : %

일반자금			정책자금	외화자금
통화안정채(1년)	회사채(3년)	기업어음	계획조선금리	국취부나용선 외화금리
12.8	12.02	13.12	원화 9.0 외화 Libor+1.38	Libor+1 (6~7% 수준)

주 : 일반자금금리 : 1997. 1. 28. 기준.

한편 우리 나라 외항해운의 1995년에 부담한 지급이자 3,490억원으로 매출액의 4.4%를 차지하며 경영이자의 2배가 넘는 규모이며 뿐만 아니라 우리 나라 외항해운은 높은 해외자금의 의존과 우리 나라 통화의 불안정 때문에 한리스크가 크다는 점에서 항상 문제가 되고 있다는 것이 현실이다. 따라서 앞서 지적된 주요 경쟁요소별 문제점들을 해소하여 우리 나라 외항해운의 국제경쟁력이 확보, 유지될 수 있는 대책이 시급히 마련되어야 할 것은 당연한 것이다. 경쟁요소분야의 개선책은 추진과정의 효율성이나 추진후의 기대효과를 극대화시키기 위해서 개별적인 접근방법보다는 종합적인 접근방법이 모색되어야 한다.

(ㄴ)선원분야의 현황과 문제점

1996년 외항선에 승무한 국적선원은 총 7,930명(해기사 4,026명, 부원 3,897명)으로 1981년 당시 14,805명의 53%수준이며 선원이직율은 1984년의 6.0%에서 1995년에는 32.4%로 증가하였으며, 다른 한편 젊은이의 선원직기피로 선원의 고령화가 진전되고 있다는 것이 문제이다.⁶⁾ 또한 1988년 이후 국내 선원인건비 부담이 개도국에 비해 상대적으로 과중해 졌다는 것도 해운시장에서의 경쟁력을 추락시키는 결과로 작용하고 있다.

(ㄷ)선박확보 분야의 현황과 문제점

아래<표2-5>와 같이, 우리 나라 외항선대는 1980년 513만 G/T에서 1995년에 1,053만 G/T로 크게 증가하였으나, 국적선의 비중이 크게 낮아지는 대신 국적취득조건부과용선의 비중이 48.8%까지 높아지고 있어 선박확보요건에 구조적 문제가 내재함을 시사하고 있다.

6. 40세 이상 선원이 1984년 35.8%에서 1995년에는 49.5%로 크게 증가됨.

<표2-5> 우리나라 외항선대의 변화추이

단위 : 천 GT

	1976	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	연평균증가율(%)		
									'76-'80	'80-'90	'90-'95
총 선 대(A)	2,921	5,138	9,052	8,884	8,983	8,875	9,715	10,536	15.2	5.8	3.1
국 적 선(B)	1,929	3,949	6,647	6,551	6,071	5,697	5,688	5,398	19.6	5.3	-4.1
국 취 부 나 용 선(C)	992	1,189	2,405	2,333	2,912	3,178	4,027	5,138	4.6	7.3	16.4
점 유 비											
B/A	66.0	76.9	73.4	73.7	67.6	64.2	58.5	51.2			
C/A	34.0	23.1	26.6	26.3	32.4	35.8	41.5	48.8			

자료 : 한국선주협회.

1984~95년간 외항선사들이 확보한 선박은 총 270척 899만GT임. 이중 7.5%(71만톤)만이 해외에서 수입되고 대부분이 국내에서 건조됨으로서 선박확보시장이 너무 제한되어 있음을 나타내주며 자금조달 측면에서 보면 계획조선과 국취부나용선금융이 주로 이용되었으나 1990년대에 들어서 계획조선에 대한 의존비율이 계속 감소하여 1995년에는 이용실적이 전무하고 대신 국취부나용선금융이 크게 확대되는 등 선박금융방법이 다양하지 못하다.

한편가장 많이 이용되고 있는 국취부나용선금융은 정부의 통화정책상 매년 사용한도를 규제함으로써 수요를 충족하지 못하고 있음. 이에 따라 선박의 적기확보가 어려운 형편이다.

(2) 해운세제분야의 현황과 문제점

외항해운기업이 1994년 및 1995년에 납부한 총 세액은 <표2-6>에서와 같이 각각 887억원과 740억원에 이르고 이 금액은 해운업수입의 약 1%에 해당되지만 경상이익의 약 40%에 상당하는 거액이다.

<표2-6> 해운관련 세금납부현황 단위 : 백만원

		1994년	1995년
지방세	취 득 세	4,762	4,268
	등 록 세	95	85
	주 민 세	3,828	3,065
	재 산 세	2,403	2,605
	공동시설세	2,528	2,740
	소 계	13,616	12,763
국 세	관 세	16,998	12,438
	법 인 세	51,039	40,862
	교 육 세	500	538
	농 특 세	4,343	4,911
	원 천 징 수	2,174	2,490
	소 계	75,054	61,239
총 계	88,670	74,002	

자료 : 한국선주협회.

그리고 선사기 납부한 세액중 법인세가 400~500억원으로 총세액의 50%를 상회하며 나머지 약 45%에 해당하는 300억정도는 경영실적과 관계없는 해운업경위와 자산취득에 수반되는 절대세금액이다. 또한 경영실적을 기준으로 한 법인세는 당기확정이익의 28%를 적용함으로써 다른 선진국에 비해 과중한 것은 아님. 그러나 일본을 비롯한 다른 선진국들은 우리 나라와 달리 특별상각과 선박매매차액이나 보험차액에 대해 2~8년동안 과세유예를 허용하고 있다. 한편 해운은 다같이 국제운송산업이면서도 다음 <표2-7>와 같이 항공산업에 비해 차별적인 대우를 받고 있다.

<표2-7> 선박과 항공기의 과세대용 비교

구 분	선 박	항 공 기
취 득 세	취득가액의 20/1000 *. 50% 감면	면 세
등 록 세	취득가액의 0.2/1000	취득가액의 0.1/1000
재 산 세	장부가액의 3/1000 *. 50% 감면	장부가액의 3/1000 *. 50% 감면
공 동 시 설 세	장부가액의 1.6%/1000	과세대상이 아님
교 육 세	등록세액의 20/100 재산세액의 20/100	등록세액의 20/100 재산세액의 20/100
농어촌특별세	취득세감면액의 20/100 취득세납부액의 10/100	취득세감면액의 20/100 취득세납부액의 10/100

자료 : 해운산업연구원.

(가) 수요부문의 현황과 문제점

국적외항선 1G/T당 해상수출입 물동량은 1981년 16.94톤에서 1994년에는 36.38톤으로 증가하였으며, 이는 세계평균이 1981년 17.39톤에서 1994년 18.96톤으로 그 증가폭이 미미한 것과 좋은 대조를 보이고 있다. 그러나 이러한 수요증가에도 불구하고 수출입화물에 대한 국적선적취율은 1981년 40%에서 1995년에는 23.3%로 하락하였다. 이와 같은 적취율하락은 우리 나라 국적선의 경쟁력이 국내시장에서 크게 약화된 것으로 해석이 된다.

② 주요 경쟁국과의 요소비용 비교

우리나라 해운산업의 국제경쟁력은 상대적으로 과중한 요소비용 때문에 경쟁상대국에 비해 열위를 면치 못한 것으로 나타나고 있다.

(1) 자본분야의 경쟁력 비교

우리 나라는 자본조달의 경직성과 규제 외에도 다음 <표2-8>의 비교에서 보듯이 금리수준이 선진국에 비해 너무 높은 실정이다.

<표2-8> 주요금리 해운관계 금리수준

구 분	일 본	싱가포르	대 만	한 국	Libor
금 리	2.6%	6.3%	7.2%	9.0%	5.6%
비교지수	46	113	129	161	100

- 이러한 금리수준차로 경영외비용이 총매출액에서 차지하는 비중이 1994년 일본은 3.72%인데 비해 우리 나라는 6.63%로 매우 높게 나타나고 있다.

(ㄴ)세제분야의 경쟁력 비교

일본을 비롯한 선진국은 법인세율이 높은 대신 특별상각과 압속기장제도 등으로 합리적인 절세가 가능함. 결과적으로 다음 <표2-9>에서 보듯이 총매출액에서 차지하는 법인세 비중은 일본에 비해 우리 나라가 높게 나타나고 있다.

<표2-9> 한일 외항해운의 법인세 비교

구 분	A. 매출액	B. 세전순이익	C. 납세액	C/A	상대적비용
한국(억원)	79,073	1,952	409	0.52%	113
일본(억엔)	17,355	7	81	0.46%	100

자료 : 한일 선주협회.

주 : 한국은 외항해운전체 1995년 실적, 일본은 17개선사 1994년 실적임

특히 우리 나라는 선박의 취득과 국적유지에 따른 조세부담이 다음 <표2-10>과 같이 경쟁상대국에 비해 지나치게 과중하여 사실상 국제경쟁력 확보가 불가능하다.

<표2-10> 한국선박과 편의치적선대의 납세부담 비교

단위 : 달러

구 분	파나마 세목	파나마치적선박의 납세부담	한국치적선박의 납세부담	한국 세목
국적취득 조세부담	registration fee	5,100	6,720	등록세(지방세)
			1,344	교육세(국세)
			336,000	취득세(지방세)
			100,800	농어촌특별세(특별세)
	소 계	5,100	444,864	
국적유지 조세부담	annual tax	2,160	16,000	법인세(국세)
			1,200	법인주민세(지방세)
	annual single rate	3,000	50,400	재산세(지방세)
			10,080	교육세(국세)
	annual inspection rate	1,200	53,748	공동시설세(지방세)
소 계	6,360	131,428		
합 계	11,460	576,292		
비교지수	100	5028		

주 : 산출기준 - 선형(36,000GT), 선가(33,600천불), 세전순이익(100천불)

(ㄷ)선원비부담 비교

우리 나라 국적선 선원비는 아래 <표2-11>과 같이 이미 일본의 총지배선단 평균치보다 높게 나타나고 있고 특히 미국과 유럽선사들은 편의치적을 통하여 선원비가 저렴한 동남아 및 아프

리카 선원을 고용하고 있고 중국 상선대가 점차 빠르게 성장되고 있음을 감안할 때 선원비와 관련 국적선대에 대한 별도의 조치가 필요하다.

<표2-11> 국별 선박 적당 선원비 비교

구 분	중 국	선진국 편의치적선 (필리핀 선원)	일 본	한 국
연간선원비	\$360,000	\$550,000	\$910,000	\$955,000
비교지수	65	100	165	174

자료 : 한국선주협회.

주 : -PANAMAX기준, 적당 연간 선원비 총액

- 한국은 6명 외국선원 혼승 기준

- 일본은 총지배선단의 평균치

③ 요소비용 종합비교평가와 향후대책

아래 <표2-12>가 시사하듯 우리나라 선사들이 부담하고 있는 자본비용, 납세부담, 선원비 등을 일본 및 선진국의 선사들과 비교하면 우리나라 선사들은 경쟁요소의 모든 면에서 불리한 것으로 나타나고 있다.

<표2-12> 주요국간 요소비용의 상대적 비교

구 분		한 국 선 사	일 본 선 사	선 진 국 선 사
자본비용	금리수준	161	46	100
	매출액기준 영업외비용부담	178	100	N.A
	납세부담	매출액기준 법인세부담	113	100
선가기준 납세부담		5,028	750	100
선 원 비		174	165	100

(3) 국제선박등록제도와 해기선원정책⁷⁾

현재 세계적인 추세로 해기직업은 젊은이들에게 매력을 상실했고 젊은 세대는 해상직업을 기피, 해기선원의 지원감소와 더불어 조기 이직 현상이 두드러져 해기 선원의 수급문제가 크게 우려되고 있다. 이와 함께 정부의 보호규제철폐는 해기 선원의 수급체계를 근본적으로 변혁시키는 것이 현실이며, 위에서 살펴본 바와 같이 경쟁국과의 요소비용에서 우리 국적선대는 많은 부분 경쟁에 뒤떨어 질 수밖에 없는 상황과 외부 환경의 변화등으로 국제선박등록제도를 도입하였다. 이 국제선박등록제도는 자국민 소유권주의에 기초하여 지금까지의 선적제도에서 선박

7. 국제선박등록제도 도입과 신해기선원정책- 조정제, 해기 1997.6

의 이용에 중점을 둔 보다 발전된 제도이다. 이 제도내에서는 한국상선대의 경쟁력을 제고하기 위하여 조세혜택과 선원고용의 융통성을 부여한 것이다. 따라서 이 제도하에서 한국상선대는 지금보다 크게 증강될 것으로 예상된다. 상선대가 증강되면 결과적으로 우리나라 해기선원의 수요는 동시적으로 늘어날 것이다. 그러나 수요가 늘어난다는 것은 국제선박등록제도도입에 다른 외국인 고용까지를 포함한 것이기 때문에 국적선이라하더라도 외국 해기선원과 치열한 경쟁이 불가피 하게 된다.

이것은 무엇을 의미하는가. 우리나라는 그간 자국선 자국선원 체계⁸⁾로 선원 공급을 유지하여 왔는데 이 체제가 사실상 마감된다는 것이다. 다시 말하여 우리나라 해기 선원 공급체계의 큰 전환을 가져 올 수 있다는 것이다. 결국 이 제도에서 지금과 같은 선원 공급체계로는 우리나라 선원에 의한 해기전승이 불가능해짐을 의미한다.

그렇다면 어떻게 해야 해기선원의 공급체계를 갖출 수 있는가? 정부는 해기매력화 시책을 마련하여야 할 것이다. 후술하겠지만 선원직 매력화를 위하여 선원임금의 면세범위의 확대, 선원 보험제도의 개선, 선원복지재단의 설립, 등 선원 복지후생증진을 위한 대책과 외국인선원 고용상의 문제와 대책에 확고한 정책을 입안하여야 하며, 해운 선사에서도 해기인력 양성을 위한 갖가지 노력을 경주하여야 할 것이다.

3.선원 인력 관리 현황

(1) 세계의 선원 수급 사정⁹⁾

1990년에 발탁국제해운협의회(BIMCO)와 국제해운연맹(ISF)이 공동으로 영국 워릭대학의 고용문제연구소에 세계의 선원수급조사를 위한 연구용역을 의뢰하여 실시한 바있다. 1995년에 재차 워 연구소에서 세계의 선원수급조사를 실시하고 연구보고서를 동년 12월에 발표하였다. 1990년에 실시한 선원수급의 예측조사에서는 조사실시 동기가 당시 해기사의 부족현상이 나타날것으로 예측되었고, 부원의 경우에도 약 35만명의 부족현상이 나타날 것으로 보았기 때문이었는데, 1995년 조사결과에서는 선원수급문제가 비교적 완화되어 있음이 밝혀졌다. (<표3-1> 참조)

세계의 선원수급예측(표3-1)

	1995년		2000년		2005년	
	인원	변동률	인원	변동률	인원	변동률
해기사	-18,000명	-4%	-30,000명	-7%	-42,000명	-10%
부원	+214,000명	+27%	+249,000명	+29%	+305,000명	+33%

자료:BIMCO/ISF, 1995 Manpower Update Main Report, 1995.12

이에측은 세계 선복량의 증가를 연간 1.5%로 억제하고 신규채용이나 이직율은 지난 5년간의

8. 자국선 자국선원주의- 우리나라 국적선에 국내 선원만을 배승시킨다는 일종의 선원내쇼널리즘, 국제선박제도의 도입과 해기선원정책-조정제

9. '국가안보와 국민경제안정을 위한 한국상선대의 유지, 확보대책에 관한 연구'-최종보고서, 해운산업연구원,한국전략문제연구소, p113-121

실적을 유지한다는 가정 아래서 실시한 것이다. 그러나 수급예측은 다음과 같은 여러 가지 요인 때문에 예측수치가 크게 달라질 가능성을 배제하지 않고 있다.

- a) 세계 무역량의 변화와 같은 경제형태의 변화
- b) 선원공급의 변화에 미치는 제도의 변화
- c) 통계자료의 신뢰성

해운기업의 자료에 의거, 해기사와 부원 모두에게 해당되는 자연감모율은 연간 약 12-14%로 나타났다. 이 중에서 약 30%가 완전히 해운계를 떠나고 있는 인원이므로 전체의 감모율은 연간 10%정도로 보고 있다. 선원의 연령분포를 세계전체, OECD국가군, 한국을 대상으로 비교해 보면 다음 표와 같다.

<표3-2> 세계선원의 연령별 현황 비교 단위: %

연령 \ 국가	부원			해기사		
	한국	OECD국가	세계전체	한국	OECD국가	세계전체
25세 이하	10.6	15.4	11.4	9.1	7.7	9.9
26-36	21.1	12.0	16.4	13.3	11.4	15.3
31-40	30.1	23.4	29.8	28.2	22.8	29.8
41-50	23.3	30.5	29.0	30.0	34.9	28.5
51세 이상	15.0	18.7	13.5	19.4	23.3	16.5

자료: BIMCO/ISF 1995 Manpower Update Main Report, 1995.12

한국해기연수원, 해운항만청, [한국선원통계연보], 1996.

주: 기준연도 1995년

현재 유입인원수에 대해서는 이용할 만한 자료가 적어서 추정이 되어 있지 않다. 우리나라의 선원은 2000년에 사관(해기사)급이 3,000명 부족할 것으로 전망했다.

<표3-3> 우리나라의 선원수요 예측

		공급	수요예측	증감
1990	사관	18,000명	8,000명	+10,000
	부원	29,000명	10,000명	+19,000
1995	사관	*10,000명	9,000명	+1,000
	부원	*17,000명	10,000명	+7,000
2000	사관	* 6,000명	9,000명	-3,000
	부원	*10,000명	10,000명	0

자료: BIMCO/ISF Warwick Interim Report에서 발췌 작성.

주: 이 숫자는 1990년의 공급인원수를 기준해서 감모인원을 감한 것임.

(2) 외항상선대와 선원의 현황 및 전망

1) 외항상선대 현황

우리나라의 외항상선대는 1991년말 현재 888만 4천G/T(413척)에서 1996년 9월말 현재 1,144만 9,196G/T(388척)으로 증가했는데, 연평균 3.1%의 증가율을 보이고 있다. (<표3-4> 참조). 이 중 국적선의 연평균증가율은 -3.3%인 반면에 국취부나용선은 15.4%를 나타내고 있고, 총선

대에 대한 국적선의 점유비율은 1991년의 73.7%에서 50.2%로 감소하고 국취부나용선은 1991년의 26.3%에서 49.8%로 증가했는데, 점차 국취부나용선의 증가추세를 볼 수 있다.

<표3-4> 우리나라 외항선대의 구성

단위 : 천G/T

	1991	1992	1993	1994	1995	1996.9	연평균 증가율(%)
총선대A	8,884 (413)	8,983 (394)	8,875 (373)	9,715 (369)	10,536 (372)	11,450 (388)	3.1
국적선B	6,551 (369)	6,071 (330)	5,697 (303)	5,688 (284)	5,398 (268)	5,757 (274)	-3.3
국취부 나용선C	2,333 (44)	2,912 (64)	3,178 (70)	4,027 (85)	5,138 (104)	5,693 (114)	15.4
점유비(%)							
B/A	73.7	67.6	64.2	58.5	51.2	50.2	
C/A	26.3	32.4	35.8	41.5	48.8	49.8	

자료 : 해운산업연구원

2) 선원취업현황

우리나라의 총선원인력은 1995년말 현재 6만 4,000명이며, 1996년 9월말 집계에 의하면 내항선과 연근해어선을 제외한 국적선 및 해외취업선에 취업중인 선원은 2만 3,798명에 이르고 있다. (<표3-5> 참조.) 1996년 9월말 현재 국적상선에는 해기사 3,432명, 부원 3,329명, 합계 7,903명의 선원이 승선중이다. (<표3-6> 참조.) 총선원인력의 연도별 증감현황은 1990년-96년 사이에 연평균 13.7%씩 감소하여, 1990년 대비 59.6%(해기사 41%, 부원 66%)감소하였다. 상선의 경우 같은기간에 연평균 해기사 8.8%, 부원 18%씩 감소하였다.

<표3-5> 연도별 승선자 증감현황

		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996.9
총계		58,922	48,702	38,150	32,983	29,927	25,935	23,798
상선	계	32,103	27,304	22,787	19,567	17,797	15,174	14,081
	해기사	13,093	11,584	10,355	9,304	8,701	7,905	7,596
	부원	19,010	15,720	12,432	10,263	9,096	7,269	6,485
어선	계	26,819	21,398	15,363	13,416	12,130	10,761	9,717
	해기사	7,423	6,762	5,202	4,751	4,487	4,286	3,841
	부원	19,396	14,636	10,154	8,665	7,643	6,475	5,876

자료 : 한국해기연수원.

주 : 1) 내항선과 연근해어선은 포함되어 있지 않음.

2) 연도말 기준.

<표3-6> 연도별 국적 상선선원 취업현황

	합계	승선원	예비원	예비원율%	취업선박 척수	척당 승선인원수
1985	11,119	10,089	1,030	10.2	477	21.2
1986	10,096	9,004	1,092	12.1	446	20.2
1987	9,868	8,775	1,093	12.5	441	19.9
1988	9,021	8,875	1,146	12.9	458	19.4
1989	9,400	8,434	966	11.5	444	19.0
1990	9,555	8,378	1,177	14.0	455	18.4
1991	8,965	7,877	1,088	13.8	434	18.1
1992	8,845	7,514	1,331	17.7	419	17.9
1993	7,874	6,889	985	14.3	392	17.6
1994	7,919	6,943	976	14.1	393	17.7
1995	7,893	6,553	1,340	20.4	392	16.7
1996.9	7,903	6,761	1,142	16.9	412	16.4

자료 : 한국선원인력관리소

3) 외항상선대의 전망

우리나라의 외항상선대 규모는 1995년-2020년 기간중 연평균 5.1%씩 증가하여, 2001년에는 691척(1,836.8만톤), 2020년에는 1,564척(3,677만G/T)에 이르며, 1995년 대비 척수로 4.2배, 톤수로 3.5배 증가할 것으로 전망하고 있다.(표3-7 참조)

<표3-7> 21세기 우리나라 외항선대 전망

		1995	2001	2011	2020	연평균증가율(%)		
						1995-2001	2001-2011	2011-2020
합계	척	371	691	1,134	1,564	-	-	-
	천G/T	10,537	18,368	28,204	36,772	9.7	4.4	3.0

자료:1)한국선주협회.

2)전망치는 해운산업연구원 추정자료,

해운산업연구원, [2020 장기구상 해운항만산업정책구상],1996.5

주: 1)국적취득조건부나용선 포함.

2)21세기 우리나라 총지배선대는 남한 국적선대와 북한선대로 구성되는 통일국적선대와 비한국적지배선대로 구성될 것으로 전망됨.

1996년말 현재 국적회항선사들의 보유선복량은 379척 1,122만 8,591G/T로 척당 평균톤수는 2만 9,363만G/T에 이르고 있다.(<표3-8> 참조)

<표3-8> 우리나라 외항선대의 척당 평균톤수

연도	척당평균톤수 G/T	연도	척당평균톤수 G/T
1980	10,996	1993	23,793
1983	10,234	1994	26,328
1985	10,443	1995	28,322
1989	10,943	1996.6	29,363
1991	21,512		

자료: 한국선주협회

국적외향선사들이 국적경쟁력 강화를 위해서 선대정비를 통한 선대대형화를 지속적으로 추진하여 1996년 중반에 척당 평균톤수가 3만G/T에 육박하고 있다. 세계상선대(어선, 유람선 제외)의 평균톤수인 1만 616G/T의 2.8배에 달하고, 편의치적국인 파나마의 척당평균톤수인 1만 2,462G/T의 2/4배에 이르고 있다. 1992-1995년 기간중 30세 미만의 해기사가 33.6%에서 22.4%로 줄어 들고, 반면에 40세 이상은 35.8%에서 49.4%로 증가하였다. 젊은 연령층 해기사이 해상직 기피로 해기사의 고령화가 심화될 것으로 보인다.

선원수첩소지자와 취업선원은 매년 감소하고 있는데, 1995년말 현재 선원수첩소지자 150,538명 중 42%에 해당하는 63,372명이 승선중인 것으로 나타나 취업자는 50%를 밀돌고 있다.

(3)선원 수요 및 공급 추정

탁월한 선박운항 전문기술인으로 선장 또는 기관장을 양성하기 위해서는 10년간의 긴기간이 소요된다고 보고 있다. 따라서 유자격 선원인력을 차질없이 공급하기 위해서는 사전 양성계획 하에서만 가능하다. 각 선박회사는 적어도 앞으로 10년간의 선원수요동향을 분석하고 예측할 수 있어야 한다. 선복량의 증가, 감소, 대체, 현대화 등의 예측은 극히 어려운 일이지만, 무역의 호황이나 불황에 의해서 최대 최소의 예측은 가증할 수도 있다.

배승규모는 선형, 크기, 주기, 보기, 하역장치, 자동화의 정도, 종사하고 있는 무역의 성질 등에 따라 다르게 된다. 각 선박에 필요한 최소필요선원수를 결정할 때에는 선박회사는 국제적 기준, 요인, 권고, 관련된 국내법규를 고려해야 하며, 선원에게 요구하는 특별자격도 고려해야 한다. 앞으로 10년간 각 선박에서 소요되는 최소 배승인원수가 추정되면 각 선박이 운항중 배승시킬 유자격 선원수를 추정해야 하고, 각 선박회사 별로 자격별 소요 선원수를 분석해야 한다. 이직, 사망, 불구자 등으로 생기는 손실 인원수를 연도별, 연령별로 추정해야 한다. 배승된 젊은 연령층의 선원들은 육상의 고용조건의 영향으로 해상직업생활의 평균기간에 영향을 미칠 수 있으므로 과거의 경험을 토대로 이를 추정해야 한다.

각 선박회사의 추정기간에 필요한 선원인력 추정은 최대, 최소치로 나타내어 국가적필요성을 추정할 수 있게 하고, 교육훈련 기간 중에 발생하는 탈락률을 고려해야 한다.

1) 수요선원수 추정

연간 확보해야 할 직종별, 등급별 선원수의 추정에 있어서 그 영향적 요인이 다르기 때문에 각각 구분하여 추정해 보아야 하겠으나, 선원의 수요문제는 매우 유동적이고, 오늘날과 같이 격동 변천하는 시대에는 새로운 변수가 작용하게 되므로 개괄적으로 전체적인 추정을 시도하여 그 결과를 정책수립 자료로 활용할 수밖에 없다.

다음과 같은 공식을 이용해서 선원수요 추정을 시도해 보기로 한다.

$$\text{구인수/년} = \text{예상선박척수} * \text{척당배승인원수} * (1 + \text{예비율}/100) * \text{이직율}$$

a)척당 배승인원수는 16명(해기사 8명, 부원 8명)으로 한다. 자동화선의 증가로 인한 소인수 정원화 추세를 고려하지 않기로 한다. (1999년부터 통신사 직종 완전폐지로 사관급은 8명).

b)예상선박척수는 1996년 현재는 388척으로 , 2001년에는 691척으로 한다.

c)예비원율은 1996년 9월말 현재, 해기사 11.8%, 부원 13.8%를 나타내고 있으나 ,모두 20% 수준을 유지하는 것으로 한다.

d)이직율은 1992-1995년 기간중에는 전체 평균치 34.1%인데, 해기사는 25%, 부원 43%로 한다.

<표3-9> 우리나라 상선선원의 이직율 (단위: %)

직책 \ 연도별		1992	1993	1994	1995
총계		27.8	39.8	36.4	32.4
해기사	계	18.0	30.1	29.0	24.9
	항해사	16.4	32.0	29.5	24.5
	기관사	19.4	27.5	28.6	25.9
	통신사	19.5	31.8	28.4	22.1
부원	계	34.7	46.8	42.8	39.3
	갑판부	37.8	50.1	44.3	42.8
	기관부	31.9	42.4	41.7	35.3
	조리부	30.7	45.4	40.3	42.4

자료 :해양수산부.

이직율은 증가추세에 있고, 휴가일수 증가추세를 고려한다면, 예비원율도 높여야 할 것이므로 위의 추정인원수를 상회할 것이다.<표3-10> 참조) 한편 자동화선의 척수 증가로 선내조직이 소인수 정원화로 진전하고 있으므로 추정인원수는 화회할 것이다.

<표3-10> 필요선원수 추정

직종 \ 척수	현재의 보유선박척수	2001년의 예상척수
	388척을 유지할 경우	691척을 유지할 경우
해기사	931명의 신규인원 공급	1,658명의 신규인원 공급
부원	1,602명의 신규인원 공급	2,852명의 신규인원 공급

2)공급선원수 추정

가. 해기사

외항선대에 승무할 해기사는 3급해기면허 이상의 자격증 소지자 배승되어야 한다고 보고 , 현재의 상선 3급해기사 양성규모로 공급인원수를 추정해 본다.

연간 배출인원수는 2개의 대학과정에서 모집하는 3급항해사 276명, 3급 기관사 315명, 3급운항사 161명, 계 752명의 양성정원수를 기준으로 산정한다.

졸업자수는 입학정원의 90%로 한다. 면허시험 합격률은 전체적으로 40% 수준인데, 앞으로 지정교육기관의 졸업자는 필기시험을 면제하고 구두시험만 실시할 예정으로 검토중이므로 95%로 정한다. 면허시험 합격자 수의 90%가 해기사로 취업하는 것으로 한다.

매년 배출되는 신규공급 해기사는 해양계 2개대학 이외의 공급원에서 * 명 추가할 때(<표 3-11>참조)

$$752명 * 0.9 * 0.95 * 0.9 + * 명 = 579명 + * 명$$

<표3-11> 공급인원수 추정

직종	척수	현재의 보유선박척수	2001년의 예상척수
		388척을 유지할 경우	691척을 유지할 경우
	해기사	352명 부족	1,079명 부족
	부원	985명 부족	2,235명 부족

나) 부원

2개 해사고등학교의 양성정원 686명이 외항상선에 승무할 부원으로 취업하는 경우, 공급인원수를 다음과 같이 추정해 본다.

졸업자수는 입학정원의 90%, 전원 승선할 때 신규 부원수는 2개교 이외의 공급원에서 x 명을 추가하기로 하면,

$$686명 * 0.9 + x 명 = 617명 + x 명$$

(4) 외국인 취업현황

가. 외국인선원 취업현황

국내 선원부족문제의 대안으로 인식되는 외국인 선원은 1997년 5월 현재 1,066명이 29개 선사에 소속되어 승선 중이다. 이는 1996년 12월에 비해 23% 증가한 것으로 국적선의 외국인 선원 고용이 급격히 증대했음을 알 수 있다.

그러나 외국인 선원고용은 우리나라 선원부족문제의 단기적이고 부분적인 해결책은 될 수 있어도 장기적이고 근본적인 해결책은 되기 어려울 것이다. 왜냐하면 선원직은 전세계적으로 이미 젊은이에게 매력을 잃어가고 있는 사양 직종이 되어가고 있으며, 후진국의 선원공급은 체계적 교육부족으로 국제화되고 고도화되어가는 해운산업에 더 이상 적합하지 않기 때문이다. 또한 선원직업 자체의 근본적 근무여건이 변화되지 않는 한 후진국 선원의 자원자도 점진적으로 감소할 것으로 예상된다.

<표3-12>

외국인 선원 승선 현황 (외항 상선)

단위:명

연 월	중국	필리핀	인도네시아	미얀마	계
1991.12	106	-	-	-	106
1992.12	354	-	-	-	354
1993.12	338	-	-	-	338
1994.12	316	-	-	-	316
1995.12	400	23	-	-	423
1996.12	258	377	79	153	867
1997.12	218	555	122	171	1,066

자료 : 한국선주협회

<표3-13> 외국인 국적별 승선인원 (96.12.)

구분	국적별 승선인원						
	합계	중국	인도네시아	베트남	필리핀	미얀마	인도
합계	3,713	1,331	1,361	414	390	204	13
의항상선	867	258	79			153	
원양어선	2,812	1,039	1,282	414	13	51	13
합작의항여객선	34	34					

<표3-14> 연도별 외국인 선원 고용현황

구분	연도	국적별 고용승인인원							
		계	중국	인도네시아	베트남	방글라데시	미얀마	필리핀	인도
합계		10,025	4,274	3,173	1,552	15	294	704	13
의항상선	계	1,969	1,184	83	1,552	15	294	704	13
	1991년도	106	106						
	1992년도	359	359						
	1993년도	225	225						
	1994년도	127	127						
	1995년도	363	339	1				23	
	1996년도	789	28	82			189	490	
원양어선	계	7,986	3,020	3,090	1,552	15	105	191	13
	1993년도	179	179						
	1994년도	1,614	780	474	349	11			
	1995년도	2,495	889	809	648	4	48	97	
	1996년도	3,698	1,172	1,807	555		57	94	13
합작의항여객선	계	70	70						
	1995년도	34	34						
	1996년도	36	36						

4.전망과 문제점

(1)국제선박등록제도가 해운에 미칠 영향

현재 세계상선대의 거의 절반이 각종 규제 및 세금으로부터 자유로운 편의치적 또는 역외등록제도(Offshore Registry) 아래 운용되고 있다. 우리나라의 상황도 예외는 아니어서 전 선복량의 53%이상이 편의치적되어 있는 상황이다. 그러므로 1997년 8월 정부는 일정 규모의 국적 상선대를 유지하며, 높은 선원임금과 세금 부담으로 어려움을 겪고 있는 우리나라 해운 산업의

경쟁력 확보와 국민경제발전에 이바지 할 수 있는 새로운 선박등록제도인 국제선박등록법을 입법화하게 되었다.

이 법의 제정으로 최근들어 해운산업의 발전과 더불어 나타나는 치열한 국제경쟁력의 확보와, 경제성장에 따른 노동제공의 의욕변화로 선원수급의 부조화 현상이 나타나고 있어 이를 타개한다는 목표로 외국선원의 고용이 현실화되고 있는 가운데 우리나라가 장기적으로 해운산업을 유지 발전시켜 나가고 또한 국가안보적인 측면에서도 우리 해기력의 확보 전제하였다.

특히 1998년 3월 시행을 앞두고 선주와 선원노동조합연맹등 관계자들은 선주들의 근시안적인 판단으로 무절제하게 외국선원을 고용케 된다면 기초해기사 양성체계는 물론 경력직 고급해기인력 양성체계도 파괴되어 급기야는 양성된 고급해기인력 없는 해운국으로 전락하고 중국에는 해운산업은 없어지게 될 것이라고 우려했다.

국제선박등록법에서 예상되는 문제점으로는 한국선주가 소유지배하고 있는 전 선복량의 53%에 달하는 이미 편의지적된 선박이 국제선박등록제도로 한국 국적을 취득할 수 있는 여지를 마련하지 못하였다고 판단되었고, 선박에 부과되는 각종 조세의 특별감면 또는 면제 부분은 재경원 등 관련부처와 협상중이기는 하나 상당한 어려움을 겪고 있음이 알려져 회의적인 생각이 들게 하고, 또한 국가 필수 국제선박의 지정도 현실적으로는 기대난이라고 판단하는 등 대체적으로 회의적이기는 하나 원래 목적하는 바와 같이 세제 혜택이 이루어진다면 해운산업이 경쟁력을 갖는데 상당한 도움이 될 것이다.

하지만 국제선박등록법 시행에 따라 외국인 선원고용범위가 확대되면 중국을 비롯한 동남아 일대 선원의 대거 국적선 승선이 예상된다. 이 저임금 선원의 무절제한 고용은 해기력의 확보와 해기전승의 차원에서 최대한 억제하여야 할 것이며 이를 위하여 노동조합 역할의 막중함을 다시 확인하고 그 역할을 다해 줄 것을 기대하면서 그러나 언젠가 일부의 해기인력을 외국인으로 충원하는 시기가 온다면, 현재 시행하고 있는 국적외항선박에 최대 6명 까지 외국인 부원 선원의 승선을 허용하는 제도는 원칙급이 대부분 승선케 되어 경력지급을 양성할 수 없게 되는 누를 범하고 있으므로 해기 기술은 오랜 기간을 거쳐 축적되는 것인 만큼 우리 선원들의 높은 해기기술을 전승해 나가기 위하여는 기초해기인력의 양성에서부터 경력지급으로 성장되도록 각 직급별로 적정 수준이상은 우리 해기인력을 확보토록 의무화 할 필요가 있음은 두말할 나위가 없다. 그러한 의미에서 정부는 가장 객관적이고 과학적인 근거에 의한 적정해기인력 확보와 해기전승대책을 마련하여야 한다.

(2)최소상선대 도입방안¹⁰⁾

1)최소상선대의 개념과 의의

최소상선대란 '전시 또는 사변 등 국가비상사태 발생시 최저한의 국민생활수준 유지와 군사작전 지원을 위한 필요 외항상선대'이다

①의의

(ㄱ)평시

a)비상대비 동원자원으로 관리되고, 유사시에는 동원되어 부여된 외항운송임무를 수행하며, b)

10. 필수최소상선대도입방안, 오관치, 한구전략문제연구소

원유, 천연가스, 철광석, 기초화학제품 등 핵심 원자재를 포함한 수출입 물동량의 50%를 외항 운송하고, c)해양대학교 및 해사고등학교에서 양성되는 선원인력에게 안정된 취업기회를 제공함으로써 국적선원 양성체제를 유지하고, 유사시에 대비한 동원선원자원을 확보하며, d) 최소한의 국적선과 국적선원을 확보함으로써 축적된 해운기술-육상공무감독, 선박운항 관리, 항만 관리, 선원관리, 도선운영 등-을 유지할수 있는 여건을 조성하는 데 있다.

(ㄴ)전시

a)전시자원관리법 또는 대통령 긴급명령권에 의해 동원되어, 전쟁물자 외항운송임무를 우선적으로 수행하고, b) 전시경제운용에 필수적인 해외 전략물자를 안정적으로 공급하며, c)한.미 수송동원 지원 협정에 따라 미연합군의 신속 투입을 위한 외항운송을 지원하므로서 국가 전쟁수행에 핵심 역할을 담당하는데 있다.

2)최소상선대 확보 방안

①정부지원의 불가피성

최소상선대 확보의 필요성은 국가안보상의 소요로부터 제기되는 것이며, 해운업계가 국가적 요구에 부응하기 위해서는 손실을 감수하지 않을 수 없는 상황이다. 이러한 손실은 과도한 금융비용, 조세부담 및 국내 선원비와 외국인 선원비간의 격차에서 발생한다. 그렇게 때문에 국적상선도 다른 모든 선진행운국 상선과 같이 국제경쟁에서 살아남기 위해서는, 저리의 자금사용이 자유롭고 조세부담도 없고 저렴한 외국인 선원 고용이 자유로운 편의치적국으로 선적을 이전하지 않을 수 없다.

반면, 국적선으로 전류하여 유사시 국가동원에 부응하기 위해서는 일정수의 국내선원을 고용하지 않을 수 없음. 이 경우 편의치적에 비해 항로별 연간 척당 6-35만불의 추가 선원비 부담이 불가피하다. 그러므로 국가가 안보상의 필요로 인해 국적 상선대를 유지해야 한다면, 금융비용과 조세부담을 감면함과 동시에 국적상선이 부담해야 하는 추가선원비는 정부가 지급하여야 한다는 결론에 이르게 된다.

②최소상선대 유지 효과

국내선원으로 운항되는 최소한의 국적상선대를 평시부터 확보.유지 하므로써 얻을 수 있는 효과는 다음과 같다.

첫째, 유사시 전략물자의 적기 해외획득 보장

한반도 전쟁위험의 상존, 우리나라의 지정학적 여건 및 전쟁물자 해외획득의 불가피성에 비추어 볼 때, 전시 동원가능한 외항상선대 보유 여부는 국가 사활이 걸린 문제이다. 전시 해상수송의 중요성은 과거의 전쟁실예에서도 잘 입증되고 있는데 전쟁기간에 소요되는 주요 전략물자 수송을 위한 최소상선대의 전략해군역할은 절대적이다.

둘째, 실제 우리나라 수출입 화물운송에 99.7%를 담당하는 해운은 주요 수출입 물자의 절대 안정수송을 도모하는 데 필수적이다.

셋째, 우리의 생존권이 달려있는 해상수송로를 유지하기 위해서는 국적상선대의 확보는 필수불가결하므로 고급해운인력을 계속 양성, 확보하여야 하며, 따라서 최소상선대에 한국적선원을 승선케 하여 해기전승 및 전수체계가 유지되도록 하여야 한다.

넷째, 무역, 조선, 항만, 물류유통 등 관련 산업 발전에 기여할 수 있다.

다섯째, 예상되는 편의치적을 방지하여 해운산업 동등화를 예방하고 한국해운의 기반을 공고히 할 수 있을 것이다.

③ 각국의 해운지원 정책 비교¹¹⁾

해운지원정책이란 ‘각국의 해운산업을 유지, 발전시키기 위한 국가의 정책’이라고 한다. 이러한 의미에서 볼 때 모든 선진국들은 광범위한 해운지원정책을 실시하고 있으며 주요 국가의 핵심 지원제도를 요약하면 다음 표와 같다.

<표4-1> 각국의 해운지원정책비교



11. ‘한국상선대의 국제경쟁력 제고와 해외이적방지를 위한 한국 국제선박등록제도 도입방안’-강종희, 해운산업연구원

국명	제2선적제도	정부지원	세제 및 감가상각	기타지원
덴마크	국제선박등록제도(DIS)시행	-선박건조보조: 25% VAT면제 -금융계획:선박담보부 신용대부기금제공 -선박해체시 재정지원	-과세추예기간 허용 -사전감가상각 인정	
프랑스	역외등록제도 시행	-선박구입비 지원 -정기항로운항선박의 현대화지원	-선박구입 및 수리에 대한 면세 예비계정허용 -매관차익에 대해 5년간 이월허용, 손실에 대해서는 공제 허용 -가속상각 가능	-화물유보제도시행:수입원유의 2/3, 군사용원유의 100%, 수입석탄의40%를 프랑스국적선에 유보함
독일	국제부가선박등록제도시행	-선박건조보조: 조선소 운영보조금 제공 -선박신요장부가등록:선박구입과 관련 신용대부를 보증함.	-선박매각이익: 6년간 특별기금으로 예치가능 -재산세: 독일국적선은 재산세를 1/2로 감면함 -해외수입에 대한 특별감면혜택 -특별감가상각 허용	
네덜란드	역외등록제도 시행	-선박건조보조금 제공: 신조또는 선령 5년미만 선박구입시 계약선가의 10%에 해당하는 프리미엄을 신청할 수 있음	-운항결손금을 8년간 이월시키거나 3년간 공제가 가능 -원양선박은 VAT면제	
그리스		-선박확보지원: 그리스 선주에 대해서는 선박의 국적에 관계없이 금융을 지원함	-법인세를 부과하지 않고 1GT당 1달러 내외의 해운세 부과. -고정자산처분과 해운기업의 주주가 취득하는 배당이나 이자소득에 대해서 면세함	-해사훈련학교에 특별 재정자금을 제공함.
일본	국제선박등록제도 도입 검토 중	-선박금융: 계획조선제도에 의해 저리의 선박금융 제공 -해체선박에 대하여 보조금 지원	-국제선박에 대해 고정자산세와 등록면허세를 경감해 줌	
노르웨이	노르웨이국제선박등록제도(NIS)시행	-선박건조보조금 지급 -대부보증: 노르웨이 조선소에서 외국은행의 대부보증	-법인세:배당분에 대하여 비과세 -감가상각:장부가의 30%를 한도로 정율법 적용 -고정자산처분이익: 6년간 유예	-노르웨이국적선에 6개월이상 승선한 국적선원의 귀국비용지원 -선원에 대한 소득세 공제혜택부여
대만	제2선적제도 도입 검토	-선박운항 및 건조보조: 선가의 80%까지 용자하며 이 경우 대만조선소에서 건조하고 대만국적을 취득해야 함.	-등록선박에 대해 5년간 소득세 면제 -감가상각: · 유조선: 6.7%, · 일반화물선: 5.2%, · 컨테이너선: 4.8%	-화물유보제도 시행
영국	역외등록제도 시행	-조선중재기금 제공	-특별감가상각허용: 영국적선은 25%, 해외용선 선박은 10%. -회계결손에 대하여 이월 허용	-원양선박의 영국선원에 대한 귀국비용의 일부지원

(3) 국제선박등록제도에 따른 해기전승의 문제¹²⁾

1) 선원직 매력화 위한 획기적 정책 필요

정부는 선원수급문제를 해결하기 위하여 국제선박등록제도 도입과 더불어 <21세기 해양시대를 대비한 선원정책 기본방향>을 확정, 발표했다. 새로운 선원정책 중 선원수급과 관련된 내용의 주요골자는 국적외항선 및 원양어선의 외국인 선원고용제한 제도를 폐지하고 내항선에도 올해부터 외국인 선원승선을 허용시키는 것이다. 즉 그동안 선박 1척당 일반 선원을 6명까지만 허용하던 외항선상의 외국인 선원 고용한도를 1998년 중에 폐지키로 하고, 10월 부터는 내항선에 대해서도 선박 1척당 2명씩 산업 연수생 자격을 고용할 수 있도록 한 것이다.

정부의 이러한 정책은 계속되는 선원직 기피현상과 선원부족문제를 해결하여 해운의 국제경쟁력을 확보하기 위한 정책이고, 또한 국제화시대에 생산요소의 효율적 활용을 위한 규제완화 조치라 여겨진다. 정부에서 한국상선대의 경쟁력 강화를 위해 추진중인 국제선박등록제가 시행되면 한국상선대는 지금보다 증강될 수 있고 해기선원의 수요도 확대될 수 있다. 그러나 수요가 확대된다고 해서 반가운 일만은 아니다. 왜냐하면 현행 선원정책제도하에서는 국적해기선원의 공급이 매년 감소하고 있을 뿐 아니라 새로운 제도 아래서는 국적선원도 외국 선원과의 치열한 경쟁이 불가피하기 때문이다.

한나라 해운산업 발전요소는 여러 가지를 거론할 수 있지만 현시점에서 우리에게 중요한 것은 자국선원의 공급기반을 굳건히 할 수 있는 선원정책이라 할 수 있다. 국적선원이 없다면 한국 해운이 존재할 수 없다. 해기를 구비한 선원을 필요한 인원 만큼 확보하는 일은 선사의 경영을 좌우하는 중요한 문제이다.

따라서 우리나라 선원의 고용이 확대되도록 하기 위해서는 우리나라 선원이 외국인 선원보다 경쟁력이 높아 선사가 선호할 수 있도록 해야 하고, 또한 선원직이 젊은이의 비전있는 직업으로 인식될 수 있도록 해야 한다. 즉 선원을 위한 선원정책과 경쟁력 있는 선원정책을 내용으로 하는 장기적 관점의 획기적 선원정책이 필요하다.

2) 외국인 선원 고용상 문제와 대책

선원부족문제는 거의 대부분의 선진해운국에서 나타나는 현상이다. 우리나라도 1980년대 이후부터 선원수가 계속 감소하면서 선원부족상태에 있다. 이러한 선원부족문제가 발생하게 된 것은 선원에 대한 사회적 인식의 낙후와 선원임금의 상대적 하락(표 참조), 선원의 이원적 신분구조 및 국민소득증가에 따른 3D업종 기피현상 등 여러 가지 요인이 있다. 정부는 이러한 문제를 해결하기 위해 외국인 선원고용을 선사의 자원에 맡기는 정책을 추진 중에 있다.

외국인 선원 고용이 갖는 문제점은 우선 자국 해기전승의 문제이다. 우리나라 선원이 지니고 있는 해기는 선박의 운항, 화물의 관리와 같은 기능뿐만 아니라 이를 토대로 이루어지는 육상의 연관업무에 대한 기능과 외국인 선원 지도업무 기능도 포함되어 있다.

12. 국적선원부족..해기전승대책, 한국해기사협회 회지 '해기' p32-35

둘째 외국인 선원의 임금상승과 고용불안정 문제이다. 국제운수노련(ITF:International Transport Woker's Federation)의 공정실행위원회가 2001년부터 외국인 선원의 월정 최저임금을 현행 1,000달러에서 1,400달러로 인상하기로 하는 등 고용기준을 강화하고 있어 외국인 선원 임금의 지속적인 상승이 예상되고 있으며, 저임금의 외국인 선원이 언제까지 공급된다고 장담할 수 없다.

셋째 외국인 선원과의 갈등문제이다. 외국인 선원고용시에는 국적선원과의 갈등을예방할 수 있는 적응교육이 필요하다.

<표4-2> 외항선원 취업규모 및 임금 추이 단위 :명, 천원, %

구분	1985	1986	1988	1990	1992	1994	1995	1996	연평균증가 율(85-96)
승선원	10,089	9,004	8,875	8,378	7,514	6,943	6,553	6,761	-3.57
예비원	1,030	1,092	1,146	1,177	1,331	976	1,340	1,142	0.94
취업원	11,119	10,096	10,021	9,555	8,845	7,919	7,893	7,903	-3.06
외항선원 임금A	581	636	764	968	1,351	1,535	1,728	1,921	11.48
전산업 평균임금B	324	350	446	642	869	1,099	1,222	1,504	14.98
전산업 평균남자 임금C	397	427	535	753	1,011	1,195	1,361	1,699	14.12
A/B	1.79	1.82	1.73	1.51	1.55	1.40	1.41	1.28	-
A/C	1.46	1.49	1.43	1.29	1.34	1.28	1.26	1.13	-

자료 : 1)한국선원인력관리소, 『한국선원선박통계연보』,각년도.

2)노동부, 『노동통계연감』,각년도.

3)해양수산부, 『한국선원통계연보』,각년도.

주 :1996년 승선원, 예비원, 취업원 통계는 당해연도 9월 기준임.

끝으로 외국인 선원의 고용은 우리나라 선원의 조기 퇴직현상을 가져올 수도 있다는 점을 명심하면서 선사는 이미 개발도상국 출신 선원을 혼승한 경험이 있는 선진해운국들이 밝힌 ‘황금알을 낳는 혼승선원은 해난이라는 지병을 갖고 있었다’ 라는 교훈을 깊이 되새겨 보아야 할 것이다.

3) 해운선사의 노력

이제 선사에서는 선원부족문제의 해결을 위해 외국인 고용뿐만 아니라 새로운 선원정책을 계획.실행해야 한다. 선사는 선원의 주요 수요처이고, 선원의 근무조건과 복지면에서 일차적 책임을 부담하는 주체이다. 그리고 선원부족문제의 가장 큰 피해자도 선사라 할 수 있다. 따라서 선사는 선원부족문제와 외국인 선원고용에 따른 문제해결을 위해 보다 적극적 노력을 기울여

야 한다. 이러한 차원에서 선사의 선원정책은 정부의 효과적일 수 있으며, 모든 영역이 국제화, 자율화되어가는 현재 상황에서는 더욱 그렇다.

첫째 선사는 무엇보다 선원에 대한 인식의 전환이 필요하다. 즉 선사는 우리나라 해기선원이 단지 외국인 선원에 비해 임금이 높은 선원으로 인식할 것이 아니라 국제화 시대에 외국선원을 지도 관리하고 자국의 해기 전승을 위한 필수적 인적 자원이라 생각해야 한다. 세계적인 선원 부족현상과 자질저하로 선원의 중요성이 그 어느 때보다 부각되는 현시대에서 선원은 이제 단순히 해상의 선박에서 주어진 특정 업무만을 담당하는 단순한 구성원이 아니라 선사의 경영목표 달성에 매우 중요한 역할을 담당하는 핵심적 인적 자원이다.

둘째 선사는 우수한 해기를 보유한 우리나라 선원을 확보, 유지하는 일에 최선을 다해야 한다. 선사의 경영성과는 해운서비스의 생산을 담당하는 선원과 이를 판매하고 지원하는 육상직원의 효율적 결합에 의해 결정된다고 할 수 있다. 따라서 우수 해기선원 확보는 선사의 어떠한 제도나 정책보다 중요한 문제이다. 선주들은 그동안 선원은 정부가 당연히 공급하는 것으로 인식하면서 선원공급과 교육에 소극적인 자세를 취해왔다¹³⁾. 이제 각 선사에서는 선원이 자기 직업에 만족감을 가지고 장기적으로 근무할 수 있는 조치를 마련해야 하며 선원인력의 손실 방지를 위해 보다 적극적인 노력을 해야 한다. 자국선원의 확보 유지는 외국인 선원 임금의 일방적 상승을 제어하는 가장 큰 수단이 될 것이다.

셋째 선원의 능력개발과 장기근무를 위해 각종 교육제도를 도입 실시해야 한다. 한국선원이 우리나라 상선대의 중핵선원(core crew)으로서 능력을배양하는 교육프로그램을 도입하고, 해상직원과 육상직원의 효율적인 협력체제를 위한 프로그램을 실시하고 또 선사의 경영목표를 달성하기 위한 교육도 이루어져야 한다. Evergreen사가 1990년대에 들어서도 계속 세계적 정기선사로 남게 된 주요 요인의 하나는 고용제일주의를 실천하기 위해 육상직원은 물론 해상직원에게도 철저한 마케팅 교육을 실시했기 때문이다.¹⁴⁾

넷째 선사는 외국인고용에 다른 갈등을 해소하기 위해 노력해야 한다. 외국인선원에 대한 혼승대비교육은 습관이나 문화의 차이에서 발생하는 갈등을 해소하고 업무의 효율을 높일수 있는 하나의 방법이 될 것이다.

이 밖에도 선사는 선원의 복리후생 증진을 위해 다양한 복지정책을 펼쳐야 한다. 스톡옵션제도 도입, 선원의 해상/육상 순환근무 등을 통한 해상직원의 근무분위기 개선, 선원근로시간의 단축과 유급휴가부여 승선시간 단축, 6개월 이상 승선 선원에 대한 부부동승제도 도입 등은 좋은 정책이 될 것이다. 특히 스톡옵션제도¹⁵⁾를 도입하면 직원은 업적향상이 개인재산형성에 직결되고, 회사는 상여금을 주식으로 지급함으로써 현금유출을 막을 수 있고, 업무능력과 소속감 향상에 따른 실적증대 효과를 볼 수 있다. 이러한 높은 소속감은 조기 퇴직을 막아주는 중요한 기능을 할 것이다.

13. 해운항만청, '해운항만백서' 1996, p.146

14. 해운산업연구원, '정기선사의 경영혁신과 팀제조직 연구', 1997, p. 74

15. 스톡옵션제도는 회사가 임직원에게 회사정관에 따라 주총 결의후 일정기간(보통3년)이 경과한 시점에서 회사주식을 약정된 가격으로 일정수량만큼 매수할 수 있는 권리를 주는 제도임.

5.결언

국제해운시장에서는 WTO출범과 함께 시장개방을 요구하고 있으며, 전통해운국에서는 자국의 상선대보호를 위하여 여러 가지 해운지원정책을 마련하여 시행하고 있다. 이러한 무한경쟁시장에서 한국상선대의 국제경쟁력제과와 해외이적방지를 위한 기본방향은 선원고용의 융통성과 조세감면혜택을 부여하며, 최소상선대의 도입을 통한 국가안보선대를 확보할 국제선박등록제도의 실시일 것이다.

본 논문은 우리나라 선주가 보유한 선박의 53%에 해당하는 선박이 태극기를 버리고 편의치적을 할 수밖에 없는 이유와 편의치적에 대한 대책으로 국제선박등록법의 제정하게된 의의, 이법을 통한 우리 해운의 해기 전승이라는 측면에서 이 법이 선원 인력 수급에 미칠 영향등을 살펴보고 국적선원을 보호하고 우수한 해기를 전승할 수 있는 방법에 대하여 고찰하여 보았다.

하지만 우리나라에서 국제선박등록법의 시행은 1998년 3월 이후 이고 아직 시행령이 마련되지 않은 상황이기에 관련 단체들의 시행령안에 대한 논의는 아직도 진행 중이며, 이 논문 또한 이법의 시행령에 대한 확실한 결론을 내릴 수 없음을 인지한다.

주로 관련 단체에서 논의가 되어지는 부분은 세제 감면에 대한 부분과 외국인 선원 승선 제한에 대한 부분이다. 이러한 부분들에 대한 의견은 이 국제선박등록법으로 한국 국적을 취득할 수 있는 여지를 마련하지 못하였다는 견해이며, 선박에 부과되는 각종 조세의 특별감면 또는 면제 부분도 아직 재경원등 관련 부서와 협의 중이다. 또한 우리 해기인력 확보의 안정과 해기 전승을 위한 확실한 선원 정책 또한 마련되어 있지 않는 상황이다. 하지만 국제선박등록제도의 실시에 앞서 해운산업의 발전요소 중 가장중요한 자국선원의 공급기반을 굳건히 할 수 있는 선원정책을 등한시 해서는 안될 것이다. 단적으로 'No Crew, No Shipping'이라는 말에서 알 수 있드시 국적 선원이 없다면 한국해운이 존재할 수 없다.

이제 정부는 국제선박등록제도의 도입에 따라 국제선박 등록부에 등재된 선박은 취득세, 등록세, 농특세, 재산세, 공동시설세 등을 반제 또는 경감하고 법인세에 대해서는 관세유예를 인정토록 함으로써 각종세금에 대한 현행성과의 2%인 취득세와 과표의 0.3%인 재산세, 과표의 최고 0.16%인 공동시설세가 면제되고 취득세의 10%인 농특세는 비과세되며 선가의 0.02%인 등록세는 50% 경감되게 하여야 할 것이다. 또 현행 당기 순이익의 28%인 법인세는 그대로 유지하되 매각차익에 대해서는 5년간의과세를 유예하고 보험차익의 과세 유예기간도 2년에서 5년으로 연장하여야 할 것이다.

그리고 우리나라의 선원수급에 대한 확실한 선원정책이 필요할 것이다. 그것은 선원적 매력화를 위한 정책과 외국인 고용에 따르는 파생문제를 좀더 심도 있게 고찰 하여야 할 것이며, 외국인 선원고용의 당사자인 해운 선사의 책임있는 국적선원에 대한 인식이 필요할 것이다.

끝으로 이 논문이 일부 내용을 정책 토론집의 내용을 그대로 실거나 자료의 부족으로 미진한 부분이 남아 못내 아쉬울 뿐이다.

참고문헌

1. 국가안보와 국민경제안정을 위한 한국 상선대의 유지·확보대책에 관한 연구,-한국상선대의 해외이적방지대책을 중심으로-, 해운산업연구원, 한국전략문제연구소, 1997.3.15
2. 국제선박등록제도의 도입에 관한 연구, 재단법인 한국선원선박문제연구소, 1991.2
3. 국가안보와 국민경제안정을 위한 한국상선대 유지에 관한 정책토론회 자료집, 해운산업연구원, 한국전략문제연구소, 1997.4.2
 - 오관치, 필수최소선대 도입 방안, 한국전략문제연구소
 - 강종희, 한국상선대의 국제경쟁력 제고와 해외이적방지를 위한 한국 국제선박등록제도 도입 방안, 해운산업연구원
4. 월간 '海技', 사단법인 한국해기사협회, 1997.6, 1997.7, 1997.8



