

便宜置籍船에 대한 약간의 事例的 考察

尹 常 松

Study on some Example of Flag of Convenience Flag Vessel

S. S. YUN

| 目 次 | |
|-------------------------|------------------------|
| 序 言 | |
| 1. 便宜置籍船의 現況 | 4. 美國, 蘇聯 日本 등의 便宜置籍船觀 |
| 1) 便宜置籍船의 推移 | 1) 美國의 경우 |
| 2) 라이베리아의 置籍現況 | 2) 蘇聯의 경우 |
| 2. 便宜置籍船의 功過 | 3) 日本의 경우 |
| 1) 船主로서의 利点 | 5. 便宜置籍船의 새로운 樣相 |
| 2) 世界海運에 미치는 影響 | 1) 便宜置籍船의 實態 |
| 3. 便宜置籍船에 대한 對抗措置 | 2) 便宜置籍船과 海運의 國際化 |
| 1) 國際的인 措置와 各國의 個別的 沮止策 | 結 言 |
| 2) ITF의 反對態度 | 參 考 文 獻 |

Abstract

The purpose of this article is to look into the history and present status of the flag of convenience ships which are ever-increasing along with the general trend of internationalization of shipping industry and also to make a study, through certain cases, on the gradually changing significance of the flag of convenience ships and the attitude and countermeasures of the world shipping towards them. The contents of this article are summarized as follows:-

- 1) The flag of convenience system was originally brought into existence with unusual purpose and operation. But now even the traditional shipping countries are adopting the system.
- 2) The system certainly has certain advantages in taxation and manning foreign crew, but it also bears some contradictory disadvantage in national shipping and problems for navigational safety.
- 3) The attitude of international shipping as well as each nation and ITF on these problems are reviewed.
- 4) In spite of the above various countermeasures, even the Soviet Union who has

hitherto been strongly opposing the system is adopting the system besides other traditional shipping countries.

5) The controversial arguments on the performance of the flag of convenience ship and its crew standard are blown out with the introduction of high performance convenience flag ship and its crew, and on the contrary the arguments are centered on the ordinary nonflag of convenience ships which have substandard performance and are manned with underqualified crew.

6) In conclusion, we can clearly say that the increase of the flag of convenience ship in the international shipping scene is an unavoidable prospect.

序 言

世界商船隊는 過去 50年間に 있어서 顯著한 變革을 이룩하였는데 그 中の 하나가 傳統海運國에 集中하여 있던 船舶登錄이 大規模로 便宜置籍國으로 옮겨진 事實이다. 그런데 便宜置籍船(Flag of Convenience Ship)의 概念은 오늘날 많은 나라에 널리 퍼져 있는데 이들 船舶의 運航이 國際적으로 問題視됨으로써 反對에 부딪치게 된 것은 30年前의 일이었다. 그런데 當時 여러 傳統海運國으로부터 甚한 批判과 抵抗을 받았던 便宜置籍船은 이제는 前과 같은 強한 反對를 받지 않는 樣相으로 變하였다. 偏見없는 海運專門 消息通들은 便宜置籍船隊의 存在가 오히려 世界海運의 需要에 充分한 輸送能力을 供給할 수 없었음을 認定한지도 이미 오랜 일이라고 말하기도 한다. 이는 오로지 便宜置籍船의 地位가 國際海運活動에 있어서 漸次 높아지고 있으며, 確固한 資本的 背景下에 最上級の 裝備과 優秀한 船員의 配乘을 갖추고 國際적으로 高度로 組織的이며 能率의인 運航을 하고 있는 便宜置籍船이 許多함이 認識되고 있는 證左라 하겠다. 이에 本稿는 便宜置籍船의 實態를 正確히 理解함으로써 이것이 갖는 世界海運에 있어서의 새로운 意義를 發見하여 보려는 것이다. 그것은 漸次 多國籍化 되어가는 未來의 世界海運 속에서 韓國海運·造船産業의 座標를 設定하는 努力에 一助가 되리라고 믿기 때문이다.

1. 便宜置籍船의 現況

1) 便宜置籍船의 推移

海運業은 獨立企業으로서 成立한 以來 許多한 變遷을 겪으면서도 本質的으로는 國際企業으로서 成長하여 왔는데, 이 國際性은 船舶便宜置籍의 歷史로서도 如實히 나타나고 있다.

옛 希臘人은 形便에 따라 특히 交戰海域을 航海할 때, 또는 敵船의 追跡을 받고 있을 때, 船舶의 國旗를 바꾸는 方便을 利用한 바 있었다.

1774年 舊러시아帝國이 奧土만帝國(舊터키帝國)과 協議하여 러시아船舶의 다아다넬스海峽 通航權이 認定되자, 希臘人은 이 條約을 巧妙하게 利用하여 그 所有船을 러시아籍으로 變更함으로써 黑海 貿易에 從事한 바 있다. 또한 第2次大戰前에는 英國이 保有船舶을 檢査費 負擔을 節減하고, 優秀하고도 低賃金の 노르웨이 船員을 利用하기 위하여 英國資本의 노르웨이 會社로 轉籍한 事例도 있다.

美國은 1922年 처음으로 所有船 2隻을 파나마에 登錄한 바 있으나 1940年代 末부터 1950年代初에 이르러서는 便宜置籍船國에의 登錄이 急增하였다. 그런데 現在 혹은 過去에 있어서 移籍登錄의 便宜를 提供한 나라는 라이베리아, 파나마, 온두라스, 코스타리카, 레바논, 사이프라스, 소말리아, 모로코, 싱가포르, 산마리노, 하이티, 몰타, 세랄레온 등으로 알려져 있는데, 一說에 의하면 1974年

11월에 中東의 오만首長國이 便宜置籍國으로 登場하였다고도 한다.¹⁾

便宜置籍船의 增加推移를 보면 1960년에 世界船腹(總噸수)의 12.4%였던 것이 1970년에는 18.1%로 되었고 1976年 7月 1日現在 라이베리아, 파나마, 사이프라스, 소말리아, 싱가포르置籍船의 總計만도 7천22隻에 9천9백50만總噸으로서 世界總船腹의 30.3%에 該當하는 數字로 增加하였다.

主要置籍國別便宜置籍船의 增加推移

(百萬G/T)

| | 라이베리아 | | 파 나 마 | | 사이프라스 | | 소말리아 | | 싱 가 폴 | | 對世界船腹 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|-------|------|-------|
| | 隻數 | G/T | 隻數 | G/T | 隻數 | G/T | 隻數 | G/T | 隻數 | G/T | |
| 1939 | | | 159 | 0.72 | | | | | | | 1.2 |
| 1950 | 22 | 0.24 | 573 | 3.36 | | | | | | | 4.9 |
| 1960 | 977 | 11.28 | 607 | 4.23 | | | | | | | 12.4 |
| 1970 | 1,869 | 33.30 | 886 | 5.64 | 207 | 1.14 | 79 | 0.37 | 153 | 0.42 | 18.1 |
| 1976 | 2,600 | 73.48 | 2,680 | 15.63 | 765 | 3.11 | 255 | 1.79 | 722 | 5.48 | 30.3 |

1976年 合計 總 7,022隻 99.5百萬G/T (로이즈 統計)

이中 사이프라스, 소말리아, 싱가포르 등은 便宜置籍國으로서의 歷史가 比較的 짧다. 그런데 사이프라스는 希臘과 言語上의 隣接關係가 있어 그 船隊는 主로 希臘所有로 되어 있고, 소말리아에는 특히 中共船이 많이 置籍되고 있음이 特徵이었는데 現在는 이 中共船이 파나마로 移籍되어 있다.²⁾ 1969년에 시작한 싱가폴은 低廉한 登錄料와 税金에 덧붙여 登錄船으로부터의 利益에 대한 免稅등의 條件을 導入함으로써 船隊가 急膨脹하여 1976년에는 5백48만총톤에 達한 바 있다.

그런데 世界最大置籍國은 라이베리아로서 1976年現在의 置籍船腹은 2,600隻에 7천3백48만총톤인 바 이는 世界 總船腹量의 23.4%에 該當하고 世界便宜置籍船 總計의 74%를 占하는 數字이다.

2) 라이베리아의 置籍現況

라이베리아는 1821年 解放奴隸를 위하여 美國에 의해서 創設된 아프리카의 오랜 黑人獨立國이다. 現在도 美弗이 通用되는 것으로도 推測되는 바와 같이 美國과는 密接한 關係에 있다.

國土面積은 4만3천 平方마일이며 人口는 約 2백만 程度이다. 勞動力의 75%는 農業에 從事하고 있고 그 90%는 Firestone Plantation Co.를 中心으로 하는 고무 産業에 從事하고 있다. 主要資源은 鐵鑛石, 생고무, 커피 등인데 政府는 輸出商品의 開發促進, 몬로비아港의 整備擴充 및 自由港化 등으로 外貨獲得에 努力하고 있으나, 後進國 共通의 資本不足 때문에 外國과의 合併會社에 많이 依存하고 있다. 그런데 라이베리아는 便宜置籍船으로 인하여 世界最大의 船腹保有國임을 誇示하고 있으나 自國民에 의한 保有船腹은 極히 僅少하다. 政府는 海運會社에의 融資와 參加를 目的으로 1961年 4월에 法令으로서 Liberia Shipping Corp. (LSC)을 設立하여 Liberian National Shipping Lines (LNSL)와 Providence Shipping Co. (PSC)에 投資시키고 있다. LNSL는 LSC가 50%를 所有하고 나머지 50%는 和蘭과 이스라엘이 折半式 保有하고 있는데 現在 1만8천총톤級の 벌크·캐리어 2隻을 保有하고 있다. PSC는 라이베리아政府와 스웨덴의 Graengesburg社와의 合作會社로서 現在 2만3천8백총톤級の 鑛油兼用船 1隻을 保有하고 있을 뿐이다.

라이베리아에서는 財務長官(The Secretary of the Treasury)이 國內 및 對外 水上通商에 관한 모

1) 大阪商船·三井船船, 海運調査月報(1974. 11), p. 3.

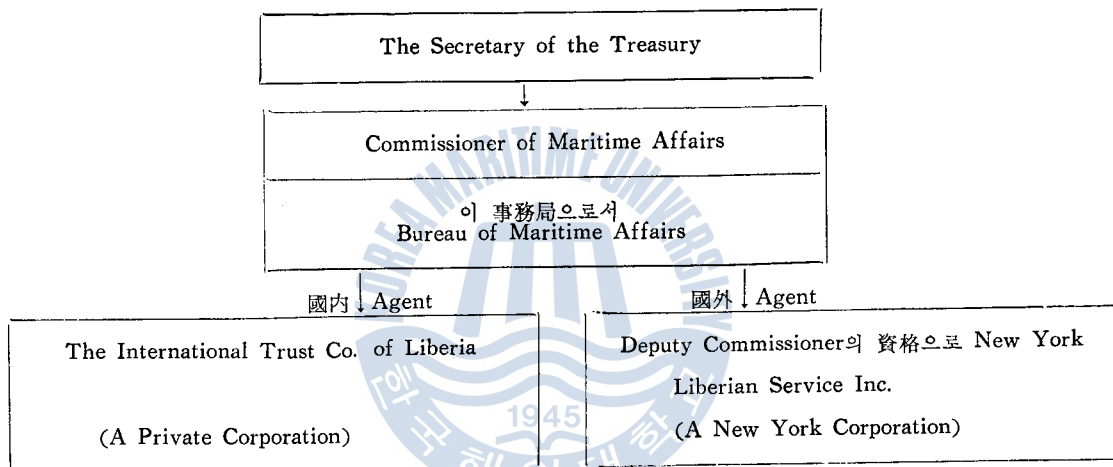
2) Fairplay (London 1977. 2. 14), p. 10.

은 事項을 管掌하는 大統領任命의 海事局 弁務官(Commissioner of Maritime Affairs) 밑에 海事局(Bureau of Maritime Affairs)이 設置되어 그 事務를 行한다. 海事局 弁務官을 補佐하기 위하여 上席 弁務官代理(Senior Deputy Commissioner)와 2인의 弁務官代理(Deputy Commissioner) 및 1인의 弁務官代理補(Acting Deputy Commissioner)가 있다.³⁾ 海事局의 管理者는 海事法에 定하여진 一切의 事務를 執行한다.

海事局 弁務官은 事務所를 몬로비아市에 두며 上席 弁務官代理 및 次席 弁務官代理는 뉴우욕市에 事務所 두고 있다. 海事法에 定해진 事務는 몬로비아市 또는 뉴우욕市의 弁務官事務所에서 行하여진다. 海事局 機構를 圖式化하면 別表와 같다.

몬로비아에 있어서의 海事局 弁務官事務所의 實務는 International Trust Co. of Liberia라는 美國資本의 私企業에 委託되어 있다.

[Maritime Administration의 機構]
(Liberian Government)



社長은 美國人으로서 政府의 法律顧問을 兼하고 있다.

1975年 12月 라이베리아政府는 이 會社와의 海事法規 施行管理規約를 1987年 6月 30日까지 延長한 바 있는데⁴⁾ 이 契約에 依據하여 同社는 船舶의 法規關係書類의 交付, 点檢, 抵當權 및 留置權의 登記, 無線信號符字 및 周波數의 割當, 船長 및 기타 船員의 免狀交付, 安全條約 및 安全規則의 實施를 包含하는 라이베리아 商船關係規則의 實施를 全面的으로 管理한다.⁵⁾

또한 Liberian Service Inc.도 美國資本에 의한 私企業으로서 Deputy Commissioner의 資格으로 會社設立事務 및 海事登錄關係를 代行하고 있다.

그런데 라이베리아 船籍登錄의 要件은 大略 다음과 같다.

- ① 船齡이 同年 1月1日現在 20年以下일 것.
- ② 라이베리아法人(個人) 및 外國法人(個人)이 所有하는 外航船일 것이었으나 1972年 1月 1日以後는 라이베리아의 法人 또는 個人이 所有하는 1천6백총톤以上の 外航船임을 要함.
- ③ Registration fee와 Administator's fee로서 純돈當 \$1.20를 그리고 그 後 每年 噸稅로서 純돈

3) 日本船主協會, 歐・美主要國의 海運事情(1971. 3), p. 66.

4) 海事産業研究所(日本), 外國海事情報(1976. 1. 12), p. 11.

5) 여기에서 얻어지는 船舶登記料, 檢査料, 免許料 및 證書交付料 등의 1年間收入(1975年 12月 現在)은 1,000만弗을 넘는 것으로 알려져 있다.

當 \$0.11과 追加料金 \$1,200을 支拂할 것

④ 登錄船은 AB. BV. NV. LR. GL 船級中의 하나에 들어 있음을 要함.

라이베리아 置籍船의 所有者는 美國 및 希臘이 各各 約30%, 香港, 台灣 등이 15%, 나머지 25%가 其他國인 것으로 알려져 있다.

2. 便宜置籍船의 功過

1) 船主로서의 利点

便宜置籍의 第1次的인 魅力은 稅制上의 利点에 있다. 즉 船主들은 海運企業으로부터의 利益을 課稅됨이 없이 船隊擴充에 投入할 수 있는 것이다. 바로 이 點이 便宜置籍의 魅力과 他國의 不定期船 또는 탱커船主에게 恐怖心을 갖게 하는 原因이 되는 것으로서, 2次大戰後 急速한 成長을 이룩한 理由의 하나이기도 하다.

즉 便宜置籍船國은 그 置籍船에 대하여 極端的인 低稅率을 適用하고 있는데 普通 最初의 登錄料, 年次更新料 및 약간의 公式證明料만을 支拂하면 船舶運航에 대한 收入稅나 營業稅는 賦課되지 않는다. 主要便宜置籍國에 있어서의 賦課金 內容은 別表와 같다.⁶⁾

물론 便宜置籍船의 運航會社 全部가 完全한 免稅 惠澤을 받고 있는 것은 아니고 그 住所 如何에 不拘, 國際運航으로부터 생긴 利益에 대해서 稅金을 支拂하여야 할 경우도 있는데⁷⁾ 이것은 모든

[主要便宜置籍國에의 支拂料金]

| Country | Initial Registration | Annual Fee |
|-----------|---|-------------------------------------|
| Liberia | \$ 1.20 per n. r. t. | \$ 0.11 per n. r. t |
| Panama | 1 Balboa(\$ 1.00) per n. r. t. | 10 Centesimos(\$ 0.10)per n. r. t. |
| | Provisional permit \$ 20.00 | |
| | Permanent permit \$ 25.00 | |
| Singapore | S\$ 2.50(\$ 0.70)per n. r. t. | S\$ 0.20(\$ 0.06)per n. r. t. |
| Cyprus | £3(\$ 6.00) per 100 g. r. t. | 1st 2,000 g. r. t 75mls(\$ 0.20) |
| | Transfer of Ownership £ 1.5(\$ 3.00) per 100 g. r. t. | Next 2,000 g. r. t 100ms(\$ 0.26) |
| | | Next 3,000 g. r. t 125mls(\$ 0.33) |
| | | Next 3,000 g. r. t 150mls (\$ 0.39) |
| | | Additional g. r. t 200 mls(\$ 0.52) |
| Lebanon | LL4(\$ 1.22)per n. r. t. (for Vessels under 5 years old) | 50 piastres(\$ 0.15)per n. r. t. |
| | LL3(\$ 0.92)(for Vessels over 5 years old) | |

便宜供與國이 다같이 相互免稅協約을 맺을 수가 없기 때문이다.

그런데 여러 傳統的 海運國에서는 海運이 相當한 課稅上의 惠澤을 享受하고 있기 때문에 稅制上으로는 便宜置籍에 의한 船舶運航에 그렇게 強한 誘引力은 느끼지 않고 있는 것이다. 이에 관하여 英國의 例를 들면 過去 낮은 收益率과 巨額의 造船投資에 대한 課稅優待策으로서 어떤 期間동안 法人稅를 支拂하지 않아도 되었던 일이 있다.

6) 木畑公一, 便宜置籍船(東京, 成山堂, 1974), p. 168.

7) 例컨대 많은 나라에서 徵收하고 있는 freight tax가 그것이다.

또한 1970年 10월까지 施行되던 投資補助金制度의 廢止 代身에 船舶取得原價에 대한 自由償却 特典을 從前의 80%로부터 100%까지 引上한 例도 있는 것이다. 즉 英國船主는 法人稅는 支拂하지 않는 立場에 있는 限, 便宜置籍船主와 同一한 稅制上 立場에 있기 때문에 便宜置籍에 의한 運航을 別로 希望하지 않는 것이다.

그러나 利益配分에 관한 便宜置籍船主의 特異한 立場을 考慮에 넣을 때에는 그렇지도 않다. 즉 利益配當分에 課稅하는 國家에 送金할 必要가 없는 便宜置籍會社는 傳統의 海運國의 株式會社에 比해서 分明히 利點을 갖고 있다. 또한 便宜置籍國은 重稅를 課徵하지 않을 뿐만 아니라 納稅申告書의 提出조차 要求되지 않았다는 事實도 重要하다.

便宜置籍을 利用하는 船主에 있어서 또 하나의 重要한 利點은 船員費 分野에 있는데 이것은 특히 美國의 法人이나 個人的 便宜置籍船에 있어서 有利하다. 즉 美國籍船에는 原則的으로 美國의 協定賃金이 支給되는 美國人船員을 配乘시켜야 할 뿐만 아니라 많은 경우에 있어서 美國籍船은 國內造船所에서 建造되고 緊急時以外에는 修理나 入渠를 國內港에서 施行하여야 하기 때문이다. 예컨대 美國人船員을 配乘시킨 船舶의 勞動費는 이탈리아人 船員을 配乘시킨 船舶의 勞動費의 2倍半以上이다. 또한 便宜置籍船의 船員에게 傳統의 海運國의 船員과 同等 또는 그 以上の 높은 直接賃金を 支給한 경우에 있어서도 社會保障, 年金 및 其他의 間接賃金を 考慮에 넣을 때에는 亦是 便宜置籍船은 많은 利得을 보게 되는 것이다.

뿐만 아니라 定員面에서도 政府의 規定 또는 船員組合의 勞動協約에 의한 것보다 少數人員으로 足하다는 것으로서 이 점이 最近 歐羅巴에 있어서 특히 注意를 모으고 있는 점이다.⁸⁾

또한 便宜置籍船에 있어서는 그 利益金에 대한 無稅惠澤을 받음으로써 複雜한 節次 없는 再投資로서 留保될 수 있기 때문에 課稅水準變更危險이 없다. 따라서 金融機關으로부터 期間備船契約을 擔保로 積極的인 金融上의 便宜를 받을 수 있는 것이다. 金融機關의 意見에 의하면 특히 라이베리아는 政治와 通貨가 安定되어 있고 船舶運航의 內部干涉에는 消極的인 立場을 取하고 있기 때문에 融資上의 危險이 顯著하게 低下되고 있다는 것이다.⁹⁾

便宜置籍船을 運航하는 船主에 대한 또 하나의 利點은 戰爭이나 其他 非常事態下에 있어서 그 所有船이 便宜置籍船主의 本國政府로부터 支配를 받을 念慮가 적다는 것이다. 이에 대하여 美國政府의 態度는 파나마籍과 라이베리아籍의 船腹의 約 45%가 美國의 有効한 支配下에 있기 때문에 別로 問題視하고 있지 않는 것 같은데 이는 特殊한 關係로 인한 것으로 理解된다.

2) 世界海運에 미치는 影響

a) 上記한 바와 같은 便宜置籍船의 特典에 의한 投資의 彈力性은 그 船隊의 一部를 傳統의 海運國의 船隊보다 顯著하게 빠른 速度로 近代化하는 結果를 가져 왔는데 이러한 現象은 1960年代 中半 以來에 특히 顯著한 바가 있다. 예컨대 라이베리아船은 1963년부터 1971년까지 사이에 2백38%나 增加하여 OECD加盟 歐羅巴 各國의 平均增加率 45%보다는 물론 日本이나 蘇聯보다도 그 增加速度가 빨랐다.

便宜置籍船主는 탱커, 大型벌크·캐리어 및 兼用船의 近代化에 있어서 先行함으로써 最初의 10만 噸級船과 30만 噸級船은 다같이 라이베리아籍이었다. 이리하여 便宜置籍船隊의 構成은 탱커 및 벌크/오일兼用船에 集中하고 있는데 1976年 現在 탱커船腹이 占하는 便宜置籍船의 比率은 世界全體의

8) 例를 獨逸·아프리카 라인에 就航하는 獨逸船의 경우를 들면, 獨逸籍船이 要求하는 定員 38名을 단일 27名의 定員으로서 運航한다면 1日當 節約額은 約 1,000獨逸마르크로 推算된다.

9) 하나의 事例로서 船舶이 라이베리아 籍이라는 것이, 美國 金融市場에서 資金을 借入하는 데에 大石油會社와의 裸備船契約이 擔保가 되는 條件이라는 것을 들 수 있다.

30.9%이고, 벌크/오일 兼用船의 比率은 30.4%이다. 그러나 一般雜貨船의 世界 一般雜貨船隊에서 占하는 比率은 上記의 경우와는 對照的으로 낮은 17.8%이며, 콘테이너船의 경우는 4.5%에 不過하다.¹⁰⁾

특히 탱커部門에 대한 便宜置籍船의 進出은, 石油貿易國과 比較的 稀薄한 關係를 갖는 國籍의 탱커라는 世界的 패턴을 構成하고 있다. 이것이 스에즈危機와 아랍諸國이 西方側 數個國의 船隊를 排斥하였을 當時에 있어서 政治的 中立國의 탱커船隊가 石油會社의 自由行動에 크게 寄與한 事實로서 關心을 끌게 하였다.

b) 이와는 달리 便宜置籍은 國家經濟로부터 生産要素와 雇傭源 및 所得과 課稅收入을 收奪한다고도 할 수 있다. 또한 便宜置籍은 運賃과 備船料의 外貨支出을 增加시킴으로써 國際收支에 影響을 주기도 한다.

c) 또하나의 顯著한 影響은 國旗差別이 漸次 強化되고 있는 國際海運에 있어서, 自由貿易과의 結付가 없는 船腹의 大量存在가 國際海運을 壓迫하게 되는 現象이다. 즉 이 現象은 國旗差別措置가 強化될 때 마다 競爭의 制限을 받는 航路數가 增加하게 되어 그 結果 餘他 自由航路에서의 競爭이 激化하기 때문이다.¹¹⁾

또한 將次 國旗差別이 石油輸送에 까지도 미칠 경우에는¹²⁾ 自由商船隊가 더욱 增加함으로써 便宜置籍船은 世界的 自由로운 航路에 있어서 더욱 破壞的인 競爭을 惹起시킬 것이라는 點이다.

d) 便宜置籍에 관한 여러 問題中의 또 다른 하나는 置籍國이 安全 및 社會的 規則의 實施機關의 設置를 希望하지 않은 데에 있다.

그런데 리버풀保險協會가 發表한 年次報告書에 의하면 1976年의 全損事故는 5年連續하여 1백만總噸인데 推定全損까지 包含한 2백8척, 1백20만6천2백總噸이라는 數字는 隻數에 있어서나 噸數에 있어서 最高記錄인데 그 中 便宜置籍船과 希臘船의 事故率이 顯著하게 높다는 事實이다. 즉 年間 全喪失船의 四分之一인 52隻이 파나마籍이고 라이베리아船의 年間喪失量은 36만여總噸으로서 그 로스레이쇼는 全世界平均을 훨씬 上廻하고 있다. 이에 사이프라스 및 希臘籍船까지 합하면 喪失船腹은 1백17隻, 90만여總噸에 達하고 있는데 이 數値는 隻數에서 全體의 56.25% 噸數에서 74.62%에 相當하는 數字이다.¹³⁾

3. 便宜置籍船에 대한 對抗措置

1) 國際的인 對抗措置와 各國의 沮止策

1960年 6月 헤이그의 國際司法裁判所는 IMCO가 1959年 1月의 安全委員會 멤버國 選出에 있어서 라이베리아와 파나마를 除外한 措置를 否認한 바 있다. 그리하여 라이베리아는 1969年 再選舉에서 落選할 때까지 이 海上安全委員會에 殘留함으로써 委員會의 作業에 積極的으로 參加할뿐더러 IMCO의 豫算의 8分の1을 負擔하기로 하였다.

便宜置籍을 國際的手段에 의하여 規制하려는 또하나의 重要한 試圖로서는, 船籍國과 船舶의 關係에 관한 原則을 確立할 것을 目的으로 한 國際法委員會의 提案이었는데 이것도 國聯海洋法會議에서 國家의 統治權의 原則에 反한다는 理由로 否決된 바 있다.

그런데 이와 같이 便宜置籍을 國際的으로 沮止하려는 試圖가 失敗되자 自國人的 便宜置籍船 所有

10) 前掲, 外國海事情報(1977. 7. 5), p. 15.

11) 그러나 이러한 競合은 거의 發生하지 않는데, 그 理由는 國旗差別은 탱커에 거의 影響을 미치지 않으며, 또한 普通貨物의 運送에 있어서도 不定期船 運送보다는 오히려 定期船運送에 影響을 주기 때문이다.

12) 現在 美國에서 提起되고 있는 石油類 運送의 自國船 30% 留保政策등이 그 좋은 例이다.

13) 前掲, 海運調査月報 (1977. 3), p. 4.

를 阻止할 것을 希望하는 各國은 單獨의인 措置에 着眼하지 않으면 안되게 되었는데 그 例는 다음과 같다.

이태리에 있어서는 上院이 便宜置籍船主의 代理店業務를 規制하는 法案을 可決한 바 있다. 이 法案은 便宜置籍의 濫用을 阻止할 것을 目的으로 하는 것으로서 雇傭되는 便宜置籍船員의 社會福祉問題와 保險에 대한 責任을 海運代理店에 지우며 또한 老齡이거나 修理가 不充分한 船舶에 低廉한 給料로서 訓練되어 있지 않은 船員인 勞動組合 非加入者를 雇傭하는 行爲를 阻止하고자 하는 內容으로 되어 있다.¹⁴⁾

덴마크에서는 便宜置籍과 關聯있는 海外投資를 위하여는 政府當局認可를 必要케 하고 있으며, 스웨덴에 있어서는 便宜置籍을 許容치 않기로 되어 있다.¹⁵⁾

英國에는 便宜置籍國에의 移籍 및 그로부터의 復籍에 대한 特別措置는 있으나 스텔링地域으로부터 他地域에의 許可없는 營業移轉을 禁止함으로써 轉籍을 阻止한 바 있다. 벨지움에서는 通信省의 特別許可가 없는 他國移轉이 禁止되고 있다.

獨逸聯邦共和國에서는 國旗法에 의하여 國內에 居住 또는 營業本據를 두는 船主가 便宜置籍船을 運航하는 것이 法的으로 禁止되어 있다.

노르웨이에 있어서는 自國籍船을 外國에 移轉한 後 繼續하여 그 船舶의 船主로서 남으려고 할 때에는 許可를 받도록 할 뿐만 아니라 그 許可申請의 動機가 他國政府로부터의 特典에 의하여 利益을 얻을 것을 目的으로 할 때에는 便宜置籍國이나 其他國에의 會社設立까지도 原則적으로 不許하기로 되어 있다. 다만 外國의 提携者가 便宜置籍을 要求하는 경우에 있어서의 運航參加는 例外的으로 許可되고 있다.

한편 希臘과 같은 나라에 있어서는 直接的인 便宜轉籍規制는 없으나 間接적으로 有利한 稅金政策을 採擇함으로써 國內船의 海外移籍을 阻止하고 있다. 船舶建造完了와 同時에 希臘籍에 登錄되는 船舶에 대해서는 7年間의 “Tax Holiday”가 賦與되는 特典 등이 그것이다.

2) ITF의 反對態度

國際運輸勞聯(International Transportworker's Federation)은 ITF로 알려진 오랜 組織의 하나로서 1896年 유럽의 海員과 港灣勞動者의 代表가 社會主義 인터네쇼널(Labour and Socialist International)의 主權의 會議에 出席키 위하여 런던에 모인 것을 機會로 하여 國際船舶, 港灣, 河川勞聯이 結成된 것에서 비롯된다. 처음에는 主로 海員과 港灣勞動者만의 組織이었으나 1898年 스웨덴 港灣勞組의 提唱에 의하여 全交通運輸勞動者에게 開放됨으로써 名稱도 現在의 國際運輸勞聯으로 改稱되었다. ITF가 數十年이라는 長期間에 걸쳐 便宜置籍船에 대한 反對캠페인과 보이콧투를 통하여 指向해온 目標은 大略 다음과 같은 것이다.¹⁶⁾

① 便宜置籍船이 適正한 裝備와 補修로써 安全運航이 이룩되기를 期約한다.

② 便宜置籍船員은 ITF傘下 海員組合 등에 의하여 監督을 받는 團體協約의 雇傭條件과 最低賃金を 保證받아야 한다.

③ 海員은 上記項을 保障받기 위하여 社會保障의 惠澤과 厚生施設의 利用惠澤을 享有할 수 있어야 한다.

또한 이 캠페인은 ITF가 安全上 및 産業上의 目的과 더불어 各國政府 및 政府間國際組織에 대하여 海運의 便宜置籍形態의 擴大로써 造成되는 危險에 대한 警戒과 對策을 取할 것을 呼訴하였다. 그 런데 便宜置籍船員을 위하여 交渉되는 團體協約에는 두가지 型式이 있는데 그것은 ITF와의 直接的

14) 前掲, 外國海事情報(1977. 4. 25), p. 9.

15) 上掲誌(1976. 6. 5), p. 3.

16) 木畑公一, 前掲書, p. 30.

協約과 ITF加盟組合이 代理署名을 하는 ITF監理協約으로서 어느 경우에도 協約의 基本的 內容은 同一하다. 즉 協定된 賃金 및 其他條件은 英國海事協同會의 協約에 規定된 것 以上이면 可能한 것이다.

靑色證明(Blue Certificate)은 ITF의 公認證書로서 이러한 協約을 縮結한 船主 또는 船長에게 供與되는 것인데 이는 그 船舶이 ITF와의 協定에 의하여 一定期間 保護를 받고 있다는 것을 ITF加盟의 組合에 대해서 立證하는 簡便한 證書가 되는 것이다. 한편 이러한 ITF의 行動에 反論을 提起한 美國의 便宜置籍船主는 「美國必要置籍委員會」를 結成하고 ITF 보이콧 運動을 위한 法廷鬭爭을 行하였는데 美國聯邦最高裁判所는 이에 대하여 1963年 2月 便宜置籍船主와 組合間의 鬭爭에 結末을 짓는 判決을 내린 바 있다. 즉 全美勞務關係協會에 대해서는 外國籍下에서 非美國人船員을 乘船 運航하고 있는 船舶에 대한 支配를 禁止하고, 便宜置籍船主에 대하여는 美國海員組合이 “피케”등의 實力行使를 行할 경우 美國內의 裁判所를 통하여 그 解除를 要求하는 權利를 賦與하였다.¹⁷⁾ 또한 紐우욱에 本據를 둔 라이베리아 海運評議會는 最近 스칸디나비아 港灣勞動者의 對 라이베리아籍 船舶에 대한 보이콧은 至極히 不當하고 無責任한 差別主義로서 國際貿易의 利益을 妨害하는 것이라 고 抗議한 바 있는 데, 이에 대한 評議會側의 說明은 다음과 같다.

즉 ITF 스칸디나비아支部는 1966年 5月 1일부터 行하고 있는 보이콧에서, 그들의 賃金體系를 一方的으로 強要하고 있는데 그것은 ITF對象外의 歐洲籍船舶에 提示된 條件이나 水準을 相當히 上廻하는 것이라는 것이다.

그리고 評議會側은 이 보이콧에는 正常한 理由가 없을 뿐더러 船舶의 實際狀態에는 關係없이 船籍만에 의한 差別適用으로서 船舶의 正常的 運航마저 妨害할 뿐더러 나아가서는 많은 海運國政府間에서 産業界의 支持를 얻고, 進行하고 있는 船舶安全基準, 海洋汚染防止設備, 船員資格檢査制 등에 대한 努力마저 沮害하는 處事라고 非難하고 있다. 또한 라이베리아 政府와 評議會는 스칸디나비아 諸國이 他國籍船舶에 대해서 相異한 ITF賃金體系의 承認을 強要하는 것은, 現在의 國際貿易上의 複雜한 經濟形態를 理解하고 있지 않기 때문인 것으로서 現行 勞動協約의 有効性마저 不法으로 無視하는 處事라고 말하고 있다.¹⁸⁾

4. 美國, 蘇聯, 日本 등의 便宜置籍船觀

1) 美國의 경우

美國은 希臘과 더불어 便宜置籍 利用의 大宗主國으로서 便宜置籍을 가장 有効適切하게 活用하고 있는 나라이다.

美國船主가 이러한 置籍方案을 採擇하게 된 主된 理由는 美國의 高賃金現象以外에 다음과 같은 規定이 있었기 때문이다.

① 美國國旗를 揭揚하는 船舶에 있어서는 普通船員의 75%以上과 職員의 100%가 美國國民으로서 配乘되어야 한다.

② 國籍船의 移籍은 商船法(Merchant Marine Act)의 制限에도 불구하고, 다른 國籍船舶과 對替할 것에 同意할 경우 그리고 戰時建造船에 있어서는 이러한 條件조차 必要없이 可能하다.

그것은 不定期船, 탱커, 벌크·캐리어와 같이 建造差額補助金이나 運航差額補助金도 받지 않은 船舶을 美國에 置籍함으로써, 關稅障壁으로 保護를 받고 있는 陸上産業이나 補助金を 받고 있는 定

17) 前揭, 外國海事情報(1977. 7. 5), p. 16.

18) 前揭, 海運調査月報(1976. 6), p. 10.

期船運送과도 競爭하면서 勞動力을 確保하여야 하였기 때문에 經濟적으로 存立이 不可能하다는 데에 起因한다.¹⁹⁾

③ 建造差額補助금이 없이 建造된 美國人所有의 船舶에 대해서도, 戰時에 美國이 利用할 수 있는 限 便宜置籍登錄은 認定된다.

그런데 問題는 이러한 置籍船이 一旦 有事時에 美國의 効果的인 支配下에 (Effective U. S. Control) 들어 올 수 있는지의 與否이다. 이 點에 대해서는 美國內에서도 여러모로 論難이 되어온 바이나 美國防省은 아래와 같은 理由를 들어 樂觀視하고 있다.²⁰⁾

① 라이베리아와 파나마는 다같이 美國의 友好國이다.

② 라이베리아, 파나마 등 置籍國의 海事法에는 運航統制에 관한 制限措置가 없기 때문에 언제든지 이들 船舶을 召還할 수 있다.

③ 이러한 置籍國에서는 自國의 海運需要가 많지 않기 때문에 緊急時에 이들 船舶의 美國復歸는 簡單하다.

④ 船主들은 美國政府에 대해서 保證을 提出하고 있기 때문에 有事時에 美國海事局의 要請에 應하게 되어 있다.

⑤ 이들 船主에 대한 美海軍의 保護가 適切하기 때문에 各船主들은 有事時에 그의 保護를 받고자 美國統制下에 들어 오기를 歡迎할 것이다.

⑥ 美國의 統制를 拒否하는 船主에게는 補油, 補給, 補修를 위한 美國港灣施設의 使用이 禁止될 것이다.

⑦ 2次大戰時 이들 美國所有의 置籍船은 美國의 戰爭目的에 協調한 前例가 있다.

이와같은 有事時뿐만 아니라 美國의 海外置籍船中 相當量의 탱커가 本國으로 復歸하는 움직임이 보이고 있는데 이는 美國이 今後 輸入石油의 30%를 美國船으로 輸送한다는 法案의 通過때문이라 할 것이다.²¹⁾

2) 蘇聯의 경우

蘇聯 海洋船隊省의 機關紙 “워드누이·트란스포르트”는 A 카루긴의 署名下에 「숨박꼭질」이라는 題目的 便宜置籍船에 관한 海事評論을 掲載함으로써 蘇聯의 이에 대한 關心度를 나타낸 바 있다.

同評論은 便宜置籍船의 性格과 現況에 관하여 說明을 한 뒤에 대체로 다음과 같이 結論짓고 있다.²²⁾

즉 經濟上의 苦難, 인플레이, 運營코스트의 急速한 上昇 등에 直面한 先進資本主義國의 船主들은 自社船을 소위 便宜置籍船方式으로 轉換함으로써 苦難을 打開하려고 하고 있다. 他國의 國旗를 달고 航行하는 많은 船舶이 이러한 便宜置籍船으로서 美國資本에 의하여 完全히 콘트롤되고 있다.

그런데 世界海運은 이 獨特한 “숨박꼭질”로부터 어떠한 影響을 받고 있을 것인가. 우선 先進海運國의 便宜置籍船은 外國人船員을 榨取하고 自國船員의 失業을 增大시킨다.

둘째로 西歐의 많은 船主들은 船籍提供國에 대하여 壓力을 가하여 많은 特典을 強要하는 한편 自國의 勞動組合에 대하여는 船員의 賃金引上和 勞動條件의 改善要求를 拒否하고 있다.

따라서 現在 全世界의 海員組合은 港灣勞組와 共同으로 “便宜置籍船이야 말로 勞動者의 榨取強化

19) 물론 不定期船 中에는 美國에 置籍하고도 補助를 받지 않는 船舶이 있는데, 이러한 船舶은 美國船에 留保된 貨物에 대해서 特別히 有利한 運賃을 받기로 되어 있다.

20) Marvin L. Fair & Howard C. Reese, Mercant Marine Policy (Maryland: Cornell Maritime Press, 1963), p. 73.

21) 東洋海事經濟研究社, 東洋海事評論(東京:1977. 7. 11), p. 4.

22) 前掲, 外國海事情報(1975. 3. 5), p. 7.

의 現象의 하나”라고 하여 積極的인 鬭爭을 展開하고 있다.

셋째면의 影響으로서는 當該船舶船員의 質的低下에 의한 航海安全性的 減少라는 點 등을 들고 있다. 한편 蘇聯의 D. 포고르제리스키는 주로 航海의 安全과 海洋汚染防止에 重點을 두고 便宜置籍船의 規制強化를 다음과 같이 主張하고 있다.²³⁾

「便宜置籍船의 잇다른 事故에 대하여 船主나 多國籍企業은 전혀 이에 介意치 않고 있는데 이는 事故가 發生하면 保險金을 받기 때문이다.

海洋은 酸素의 最大供給源으로서 大氣中에 放出되는 酸素의 3/4이 海洋에서 生産되는 것으로 推定되기 때문에 탱커의 事故로 流出된 石油가 薄膜이 됨으로써 海面全體를 뒤덮는 데에는 수우퍼·탱커 12隻分의 石油로서 充分하다는 것이다. 즉 만약 이러한 탱커가 同時에 難破하여 積載된었던 石油가 全部 流出한다면 全世界가 죽을 것이라는 意見도 있다. 라이베리아에만 해도 約 1천隻의 탱커가 登錄되어 있으며 그 積載量은 約 1억톤에 達하고 있는 것이다.

國聯과 그 專門機關에는 海運問題에 關하여 航海의 安全과 海洋汚染防止를 目標로 하는 國際協定이 作成되어 實施되고 있다. 특히 航海의 技術의 安全과 海上에서의 人命保護問題를 取扱하는 IMCO의 活動에는 蘇聯도 積極的으로 參加하고 있으며 便宜置籍船의 問題에 관해서는 더욱 規制를 強化하는 具體的 提案을 내놓은 바 있다. 그러나 多國籍獨占體와 이를 庇護하는 有力層의 抵抗이 이 緊急問題의 解決을 妨害하고 있는 것이다」라는 것이다.

以上에서 보는 바와 같이 蘇聯은 便宜置籍船問題에 대하여 相當한 否定的立場을 취하고 그에 대한 徹底한 規制를 希求하고 있음이 明白하다.

또 實際로 蘇聯은 政府가 直接 介入함으로써 自國港에 入港한 便宜置籍船에 대하여 基準港稅의 3倍까지를 賦課하였다는 記錄도 있다.²⁴⁾

그러나 便宜置籍船을 둘러싼 蘇聯의 現實은 매우 다르다. 스웨덴 船主協會에서 알려진 바에 의하면 蘇聯은 現在 便宜國籍下에 約 50~60隻의 벌크·캐리어 및 탱커를 保有하고 있다. 이들 船舶의 大部分은 라이베리아籍이며 뉴우욕의 Robin International Co. (蘇聯會社)에 의하여 管理되고 있다.²⁵⁾

이밖에 蘇聯은 파나마籍으로도 相當數의 船舶을 保有하고 있는 것으로 알려져 있는데 蘇聯이 이와 같이 트래퍼船隊의 殆半을 便宜置籍하고 있는 理由는 주로 船員의 雇傭과 賃金, 運航의 範圍, 船員의 身元 등의 問題에 있어서 融通性을 가짐으로써 自由로운 運航活動에 資하고자 함에 있는 것이다. 이들 蘇聯의 便宜置籍船은 ITF가 定하는 諸條件을 適用하고 있지 않으며 船員의 賃金도 ITF 레이트보다 低廉하다.

船員의 國籍은 多樣하고 船舶은 大部分 舊型船이다. 蘇聯은 便宜置籍船隊는 自國港에 寄港할 機會가 별로 없기 때문에 自進하여 自國船員을 配乘시킬 意思가 없는 것 같다.²⁶⁾

蘇聯의 이와 같은 動向은 最近 中共이 소말리아와의 外交關係 惡化에 따라 約 80隻의 소말리아 置籍船을 大學 파나마로 移籍한 事實과 더불어 共產國家에 있어서의 不定期船活動의 패턴을 보여주는 것으로서 至極히 注目된다.²⁷⁾

3) 日本의 경우

日本에 있어서는 가장 늦게까지 純血主義 즉 國旗主義가 遵守되어 왔으나 日本海運에도 時代的

23) 日本海事新聞社, 日本海事新聞(1975. 5. 12), p. 2.

24) S. G. Sturme. *British Shipping and World Competition*. (London: The athlone press, 1962), p. 220.

25) 前掲, 外國海事情報(1976. 6. 15), p. 6.

26) 前掲, 海運調査月報(1977. 3), p. 4.

27) 前掲, Fair play(1977. 2. 24), p. 10.

潮流로서 소위 시꾸미센(仕組船)을 사용하는 방법이 취해졌는데 이 시꾸미센이야말로 實際的인 便宜置籍船인 것이다. 이미 1960年代에 日本船社는 外國人船主로 하여금 日本의 造船所에 發注시키고 이 船船을 日本行貨物輸送에 使用케 한 것이다.

또한 日本海運은 過去 比較的 低廉한 賃金으로 良質의 日本人船員을 雇傭하고 있던 것이 1956年 유니온·숍(Union Shop)制 締結以來 船員費가 每年 高騰하여²⁸⁾ 約 20年間에 거의 世界最高의 船員費를 負擔하게 되었는데 그 船員費는 便宜置籍船의 2배 내지 3배가 되어 마침내 國際競爭力을 喪失하게 됨으로써 便宜置籍船을 利用하지 않을 수 없게 된 것이다.²⁹⁾

즉 그 最初段階로서 日本海運은 外國船主에게 船船을 建造시켜 그것을 長期備船하는 方法을 취했는데 물론 이것은 日本船社가 造船台를 確保하여 長期備船을 豫約하는 方式이었다. 그러나 다음 段階 즉 1972~3年頃부터는 日本船社가 外國에 自社의 子會社를 設立하여 이에 의하여 便宜置籍船을 保有하고 外國人船員을 配乘시킨다는 方法을 取하게 된 것이다.

日本海運은 이로써 危機를 免하였고 便宜置籍船의 數는 漸次 增加되어 이제는 全体 外國備船中의 約 6割을 占하게 되었다. 즉 1975年 6月末 現在 外國備船量 4천 7백6만重量톤 中 2천9백80만2천重量톤이 便宜置籍船으로 記錄되어 있다.²⁹⁾

그런데 日本의 便宜置籍船制에는 두가지 問題點이 있다. 그 하나는 造船金融上의 取扱問題이다.

즉 實質的으로는 日本船主의 船船인데도 不拘하고 形式的으로만 外國船이기 때문에 日本의 輸出入銀行의 融資對象이 아니될 뿐더러, 實質的인 國內船으로서도 日本開發銀行의 資金을 利用할 수가 없다는 點이다.

둘째로는 便宜置籍船 所有會社가 利益을 올릴 경우에 日本의 母會社에 그 利益이 合算되나 反對로 損失이 發生하였을 경우에는 合算與否가 不分明할 뿐더러 稅法上의 特別償却도 認定되지 않는다는 點이다.

日本海運業界에서는 이에 대해서 便宜置籍船認知論을 正式으로 主張하여 造船融資에 있어서는 輸出入銀行融資를 認定할 것이며 稅法上의 問題에 있어서는 海運業의 國際競爭上 特色을 考慮함으로써 世界的慣行에 따라 母會社와의 合算을 避하는 制度의 採擇을 推進시키고 있다.³⁰⁾ 따라서 日本商船隊는 이제 日本船, 便宜置籍船, 一般備船의 3種으로 構成된다는데 대한 現實的인 理解가 必要할 것이다. 日本海運의 意義라는 觀點에서 이 세가지가 占하는 位置를 表化하면 別表와 같다.³¹⁾

즉 日本船은 安定輸送, 시큐어리티, 雇傭安定 등의 8項目中에서 7項目에 걸쳐 A級에 랭크되나 運賃의 低位安定度에 있어만 便宜置籍船以下로서 B級에 位置한다는 것이다.

[日本海運의 意義]

| | 日 本 船 | 便宜置籍船 | 備 船 |
|---------------|-------|-------|-----|
| ① 基幹産業으로서의 意義 | A | B | C |
| ② 安定 輸送 | A | A | B |
| ③ 運賃의 低位安定 | B | A | C |
| ④ 雇傭安定 | A | B | C |
| ⑤ 經濟的 安定의 確保 | A | B | C |
| ⑥ 國際收支의 改善 | A | B | C |
| ⑦ 安全運航/汚染防止 | A | B | B |
| ⑧ 造船界에의 寄與 | A | A | C |

28) 財團法人運輸調查局(日本), 運輸と經濟(1977.3), p. 66.

29) 日本海運集會所, 海運(1977.4), pp. 16, 43.

30) 前掲, 日本海運新聞(1977.2.25), p. 2.

31) 上掲紙(1977.6.3), p. 1.

5. 便宜置籍船의 새로운 樣相

1) 便宜置籍船의 實態

便宜置籍船이라 하면 곧 老朽船을 意味하던 時代는 이미 지났다. 물론 아직도 相當量의 老朽船이 남아 있음은 事實이다. 이들은 時日의 經過와 더불어 漸次 世界海運에서 사라짐으로써 近年에 激增하는 新造船은 그 大部分이 大型船으로서 近代的 裝備를 갖춘 新銳船인 것이다. 특히 美國, 日本 등의 便宜置籍船은 兩國海運의 體質에서 緣山한 必要的 產物인 바, 最近에 와서 便宜置籍·認知에의 斷을 내린 바 있는 日本의 경우는 그 便宜置籍船의 大部分이 新造船으로 構成되어 있음은 當然한 일이라 하겠다. 이것은 라이베리아를 위시한 置籍國 自体에서도 從來의 이미지를 一掃하고 置籍船의 安全水準을 向上시키려고 하는 努力에도 影響을 받고 있는 것이다.

라이베리아는 人命安全條約을 비롯한 모든 海事關係의 國際條約에 加盟 調印하고 있음은 물론, 3年前에 發足한 라이베리아 海運協議會(Liberian Shipping Council)가 政府에 대해서 自國籍 船舶의 安全度를 向上시키기 위한 船體檢査, 船員免狀 및 其他 關係海事基準의 嚴格한 施行을 要求하고 있음은 그 좋은 例이며, 現在 檢査官 1백50名이 世界各處에 散在하여 라이베리아籍船의 年次檢査에 從事하고 있음에서도 立證된다.³²⁾

한편 파나마도 自國置籍船을 1977年 1月1日부터, 每年 檢査實施制度下에 두는 새로운 法律을 採擇하였다. 이것은 이들 船舶의 國際的 法規에의 適合을 確保하기 위한 方策으로서 今後 이 義務를 遵守하지 않는 船主는 1만弗의 罰金에 課하며 만일 再犯의 경우에는 파나마籍을 抹消處分하도록 한다.

또한 便宜置籍船에는 低賃金の 低質船員이 配乘되고 있다는 非難도 이제는 妥當치 않다. 즉 最新 裝備를 갖춘 新造大型 便宜置籍船에 水準 以下의 船員을 配乘시키는 船主도 없는데 이는 非課稅惠澤에서 오는 收益의 一部를 優秀한 船員採用에 活用하고 있기 때문이다. 한편 ITF의 努力으로 便宜置籍船의 賃金水準이 大幅引上되고 있음도 看過되어서는 不된다.

스웨덴 船主協會의 機關誌 Svensk Sjöparts Tidning은 “無意味한 論議”라는 題目下의 論說속에서 便宜置籍의 實態에 관하여 아래와 같이 記述한 바 있다.³³⁾

주 「30年來 繼續되어온 便宜置籍船에 관한 論議는 이제 無意味하게 되었으므로³⁴⁾ 中止되어야 한다.

라이베리아가 保有하고 있는 1억4천만重量톤의 船隊中 그 50%가 船齡 4年未滿의 新造船이다. 事實 라이베리아 및 파나마置籍船에는 가장 近代적이고 優秀한 船舶이 있다. 또한 라이베리아는 IMCO 豫算에 대한 最大의 供與國으로서 그 16%를 負擔할 뿐더러 國際永山巡視制度 및 紅海燈台의 最大 資金提供國이기도 하다」라고.

이에 관하여 多大한 經驗을 가진 保險業者 P. 헛트브로크氏は 다음과 같이 論述하고 있다. 즉 「많은 一流船主가 라이베리아 國籍下에서 그 船舶을 運行하고 있다. 리스크面에서 본다면 그들 船主가 船員의 選擇과 船舶의 補修에 관해서 베푸는 配慮에 比하면 그 比率이 훨씬 낮기 때문에 保險業의 技術陣들은 船舶의 國籍을 考慮하지 않고 있다」라고. 따라서 이들 船舶은 두가지 範疇로 나누어 생각되어야 할 것으로, 補修가 잘되어 있는 船舶과 그렇지 않은 船舶인 바 이 경우에는 國籍如何가 問題外視되는 것이다.

그러므로 이 論議는 技術的 및 社會的의 面에 있어서의 基準을 下廻하는 船舶의 問題로 局限시켜야

32) 前掲, Fairplay(1977. 3. 10), p. 4.

33) 前掲, 外國海事情報(1977. 3. 15), p. 5.

것으로서 이들 基準以下の 船舶은 便宜置籍船이든 아니든 早晚間에 海上에서 자취를 감추게 될 것이므로 如何한 國籍下에서든지 받아들여져서는 안된다.

이와는 달리 만약 便宜置籍으로 인한 稅制上的 惠澤에 反對하려면 오히려 課稅로부터의 避難處로 되어 있는 모든 國籍, 例컨대 希臘籍에 대해서도 反對하여야 할 것이며, 또한 低賃金에 대해서 反對하려면 ITF의 勸告를 下廻하는 英國船員의 賃金이나 世界에서 最低賃金이 支拂되고 있는 蘇聯船, 中共船 등도 無視되어서는 안된다」라고.

2) 便宜置籍과 海運의 國際化

第2次大戰後 國際經濟는 莫強한 美國經濟의 主導下에서 發展을 거듭하여 巨大한 多國籍企業이 擡頭했듯이 海運企業도 國家中心의 統制를 벗어나 國際性을 띠므로써 漸次 低利, 低建造費, 低賃金을 찾아 보다 自由로운 活動이 保障되는 나라로 船舶의 國籍을 移籍하기에 이르렀던 것이다.

1970年の 룩치데일 報告書에 의하면 英國登錄船의 約 8%는 法人稅를 免하기 위하여 바하마스 또는 버뮤다 法人의 所有로 되어 있고 英國船의 1/4以上이 美國資本의 英國法人 所有라고 한다. 또한 外國人의 配乘을 制限하고 있는 스웨덴, 西獨 등도 ITF의 便宜置籍船 보이콧運動이 強化되자 外國船員 雇傭을 許容하고 있는 英國에 自國船을 轉籍시키는 傾向을 보이고 있다.³⁴⁾ 이와같이 ITF 本部가 있는 英國自体가 便宜置籍國으로 利用되고 있는 등의 現實을 볼 때는 이제 便宜置籍은 國際海運의 特徵이 되고 있는 것임을 否認할 道理가 없다.

내쇼날리즘의 傳統이 가장 強한 日本에 있어서도, 莫重한 海運補助育成政策을 외면하고 오히려 企業의 自主性을 擇하기 위하여 재빨리 便宜置籍制를 採擇한 바 있는 一個 小會社가 大規模 海運會社로 登場하여 政府補助를 받는 集約 6大社보다 急速히 成長하고 있으니 이 事實은 海運이야 말로 보다 國際的 企業活動이 必要한 特殊産業임을 立證하고 있는 것이다.

이제 海運은 國民經濟의 範圍를 넘어서 國際金融資本을 利用하고 國際적으로 勞動力을 찾고 世界各國間에서 運送用役을 生産하여 國際市場에 販賣하는 등으로 國際企業化하였다.

이와 같은 海運의 企業特徵은 船主가 資本이고 生産部門은 勞務提供이며 營業部門은 商業이라는 말로 表現될 수 있을지도 모르겠다. 이처럼 各部門을 國民經濟間의 分業으로 생각하면, 美國과 같이 資本이 豊富하되 高賃金의 나라는 船主業에 적당하고 勞動人口를 많이 가진 나라는 船員을 中心으로 한 生産部門을 擔當하고, 海送貨物을 많이 가진 나라는 營業部門에서 有利한 位置를 占하게 될 것이라는 理論도 나올만 하다.

따라서 便宜置籍船은 許多한 問題點을 內包하면서도 海運業이 지니는 國際性을 살림으로써 經濟的 合理性에 基礎를 둔 經營에 대하여 하나의 方向提示를 하고 있다고도 할 것이다.³⁵⁾

또한 海運은 生産設備인 船舶의 自由移動性과 勞動雇傭에 있어서의 家族移住不必要性이라는 特殊한 生産樣式을 가짐으로써 國際的인 性格을 지니고 있다고도 할 것이다. 이러한 條件을 살림으로써 有能한 經營能力과 가장 低廉한 資本과 勞動力이 結合되어 運營되는 形態가 바로 便宜置籍船이기 때문이다.

結 言

本論에서 抽出할 수 있는 몇가지 結論은 다음과 같다.

첫째, 現在의 世界經濟構造가 그대로 持續하는 限, 그리고 各國의 經濟成長의 差異가 存續하는

34) 韓國海事問題研究所, 月刊海洋韓國(1975.9), p. 57.

35) 東海林滋, 海運論(東京: 成山堂, 1971), p. 67.

限, 便宜置籍은 質的으로 向上하면서 繼續 成長할 것이며 美國, 日本 등의 既存 採擇國에 뒤이어 其他 主要海運國도 便宜置籍制를 採擇하게 될 것이 分明하다.

둘째, 世界海運 특히 탱커를 中心으로 하는 不定期船部門에 있어서의 便宜置籍船이 占하는 位置는 漸次 上昇할 것이다.

셋째, 世界就航船舶에 대한 國際的 規制는 便宜置籍보다도 基準以下船을 對象으로 嚴格히 이루어질 것이므로 오히려 이러한 船舶이 國際海運에서 衰退될 것이다.

參 考 文 獻

1. Fair, marvin L & Reese, Howard C. *Merchant marine policy*(Maryland: Cornell Maritime Press, 1963)
2. Fairplay International Shipping Weekly(London: The Financial Times Ltd.)
3. Sturmy S. G., *British Shipping and World Competition*(London: The Athlone Press, 1962)
4. 東海林滋, 海運論(東京: 成山堂, 1971)
5. 木畑公一, 便宜置籍船(東京: 成山堂, 1974)
6. 日本船主協會, 歐·美主要國의 海運事情(東京: 日本船主協會, 1971)
7. 韓國海事問題研究所, 海洋韓國(月刊)
8. 大阪商船·三井船舶, 海運調査月報(月刊)
9. 東洋海事經濟研究社, 東洋海事評論(週刊)
10. 日本海事産業研究所, 外國海事情報(旬刊)
11. 日本海事新聞社, 日本海事新聞(日刊)
12. 日本海運集會所, 海運(月刊)
13. 財團法人 運輸調查局(日本), 運輸と經濟(月刊)



