

碩士學位論文

濟州船舶登錄特區制度的改善方案에 관한 研究

-제주형 便宜置籍船制度的 擴大導入方案을 중심으로-

濟州大學校 行政大學院

行政學科 一般行政 專攻

金 亨 哲

2009 年 2月

濟州船舶登録特區制度의 改善方案에 관한 研究

- 제주형 便宜置籍船制度의 擴大導入方案을 중심으로 -

指導教授 梁 德 淳

金 亨 哲

이 論文을 行政學 碩士學位 論文으로 提出함

2009年 2月

金亨哲의 行政學科 一般行政專攻 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長 _____ (印)

委 員 _____ (印)

委 員 _____ (印)

濟州大學校 行政大學院

2009年 2月

A Study on substantial improvement the
Act of Ship Registration for JeJu Special Zone

- Focusing on introductory plan of JeJu-type Flag of Convenience System -

Hyoung-Cheol Kim

(Supervised by professor Duk-Soon Yang)

A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF ADMINISTRATION SCIENCE

2009 . 2 .

DEPARTMENT OF PUBLIC ADMINISTRATION
GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC ADMINISTRATION
CHEJU NATIONAL UNIVERSITY

< 목 차 >

국문요약	i
I. 서 론	1
1. 연구배경 및 목적	2
1) 연구배경	2
2) 연구목적	4
II. 국제선박등록제도에 대한 이론적 고찰	5
1. 국제법상 선박의 국적이 가지는 의미	5
2. 선박국적에 대한 국내적 입법주의	12
1) 선박소유자가 자연인인 경우	12
2) 선박소유자가 법인인 경우	14
3) 선박의 국적에 대한 국내법상의 제도	15
(1) 선박의 국적	15
(2) 국적취득조건부나용선 제도	17
3. 제2선적제도	18
1) 제2선적제도의 의미	18
2) 해운환경에 미친 긍정적 변화	21
3) 해운환경에 미친 부정적 변화	22
4. 편의치적선 제도	24
1) 편의치적선제도의 의미	24
2) 편의치적선제도의 긍정적 요소	27
3) 편의치적선제도의 부정적 요소	29
4) 국제기구의 편의치적제도에 관한 입장	30

5) 한국정부의 편의치적에 대한 입장	34
5. 선행연구 고찰	36
Ⅲ. 제주선박등록특구의 현황 및 사례비교 고찰	40
1. 제주선박등록특구의 도입배경 및 현황	40
1) 제주선박등록특구의 도입배경	40
2) 제주선박등록특구에 적용되는 조세감면의 범위	43
3) 제주선박등록특구에의 등록절차	45
4) 제주선박등록특구의 현황	46
5) 제주선박등록특구의 문제점	47
2. 제2선적제도의 개요	49
3. 제2선적제도의 종류와 현황	50
1) 영국 Man Island의 역외등록제도	51
2) 노르웨이 국제선박등록제도	52
3) 독일 국제선박부가등록제도	53
4) 프랑스 역외등록제도(켈쿠엘렌섬)	54
5) 덴마크 국제선박등록제도	55
6) 네덜란드 국제선박등록제도	56
7) 싱가포르 국제선박등록제도	57
8) 홍콩 국제선박등록제도	57
4. 제주선박등록제도와 외국의 제2선적제도의 비교분석	58

IV. 제주형 편의치적선 도입 활용방안	64
1. 편의치적선제도의 확대도입의 의의	64
2. 역외금융센터 도입 및 효과	67
1) 역외금융센터 도입의 필요성	67
2) 역외금융센터의 도입 효과	69
3) 제주형 편의치적선제도 도입의 한계	72
4) 해결방안	76
3. 편의치적선제도의 도입에서의 분야별 문제점 및 개선방안	77
1) 역외금융도입의 검토	77
2) 선박법 및 선박등기법 법률 검토	78
3) 외국환거래법	81
4) 해운조세부분	83
5) 선원배승부분	86
6) 선박금융과 선박투자회사	87
V. 결 론	90
참고문헌	94
ABSTRACT	99
부록(법령자료)	102

<표 차례>

<표 I-1> 선박취득 1년 후 코스트부담 비교	3
<표 II-1> 제2선적제도와 편의치적의 비교	20
<표 III-1> 우리나라외항상선의 선박량과 화물적취울 추이	41
<표 III-2> 세금면제 내용 요약	44
<표 III-3> 제주선박등록특구제도에 의한 선박확보 형태별 세금면제 요건	45
<표 III-4> 제주선박등록특구의 선박등록 및 세입현황	46
<표 III-5> 유럽 제국가의 제2선적제도 비교	51
<표 III-6> 각국의 외국인 선원 고용범위	59
<표 III-7> 우리나라의 주요국의 선박관련 조세비교	60
<표 III-8> 주요국가의 등록선박별 조세부담 비교	61
<표 III-9> 제2선적 제도의 비교(한국과 선진해운국)	63
<표 IV-1> 세계등록국가별 그룹별 보유 선박량 추이	65
<표 IV-2> 12개 주요 해운국의 선박규모(2005.1월 기준)	66
<표 IV-3> 역외금융센터의 4가지 분류	69
<표 IV-4> 역외금융센터의 유형	71
<표 IV-5> 대륙별 역외금융센터 설립 현황	73
<표 IV-6> 제2선적제도·편의치적제도·제주선박등록특구의 비교	74
<표 IV-7> 우리나라 운송수단별 등기·등록제도 비교	79

국 문 요 약

濟州船舶登録特區制度의 改善方案에 관한 研究

-제주형 便宜置籍船制度의 擴大導入方案을 중심으로-

편의치적제도에 대한 국제적인 규제노력에도 불구하고 이 제도는 국제해운을 주도하는 치적제도(置籍制度)로 자리잡고 있다. 실제로 전 세계 선대 8억 9,000만 톤 중에서 조세 및 선원고용이 유리한 편의치적 및 제2치적 선대가 4억 400만톤으로 그 점유율이 45%에 이른다. 더욱이 선박보유 상위 10개국의 편의치적 비율은 70%에 육박함으로써 현대해운에서 편의치적제도가 갖는 위력을 실감하게 한다.

즉, 오늘날 선진 해운국을 비롯한 대다수 해운국가는 자국선대의 국제경쟁력을 제고하기 위해 편의치적제도를 활용하고 있는 것이다. 미국, 일본, 스웨덴 등 자국내 선원인건비가 상대적으로 과중하거나 조세비용이 큰 국가의 편의치적 비율이 70~90%로 높은 까닭도 바로 이러한 국제경쟁력과 밀접한 관련이 있다. 한편 서유럽 전통해운국들은 국가안보 및 해운관련 산업을 육성하기 위해 편의치적제도 활용 방지대책을 도입 또는 추진 중이다. 노르웨이, 영국, 프랑스, 네덜란드, 독일, 덴마크 등 대다수 EU 국가들도 역외등록(offshore registry) 또는 국제선박등록(international ship registry)제도라고 부르는 제2선적제도를 도입하여 편의치적 국가와 유사한 혜택을 제공하고 있다.

우리나라 역시 외국적선 보유비율이 70%를 넘어서기도 했지만 현재는 제주선박등록제도 도입으로 30%대로 떨어졌으나 도입이전에는 편의치적제도의 활용이 보편화된 나라이다. 그러나 우리나라 편의치적선은 대부분 금융 편의상 외국에 치적한 국적취득조건부나용선(BBC/HP)이며 언급한 국제경쟁력 제고 차원에서 치적된 편의치적선은 극소수에 불과하다. 이처럼 순수 편의치적선 활용이 저조한

까닭은 이 제도의 활용이 아직 공식적으로 허용되지 않기 때문이다. 금융 편의상 이용되고 있는 BBC/HP 선박은 편의치적선이라고 해도 국적선과 동일한 권리와 의무가 부여됨으로써 국적선과 하등 차이가 없다. 따라서 날로 치열해 가는 해운 산업에서의 국제경쟁력을 살리기 위해서는 제주선박등록특구제도가 도입 되었으나 아직까지 유럽에서 실시하고 있는 제2선적제도나 역외등록제도에 비해 아직 미흡한 실정이다.

즉, 제한된 범규제로 인한 국제선박등록제도가 미미하다는 평가이다. 사실상 이러한 제도가 제주특별자치도에 도입이 된 것만 하더라도 기회는 주어진 것이라 생각한다. 이 제도의 도입으로 제주등록특구에 선박등록 업무가 소기의 성과를 올리고 있다. 하지만 점차적으로 법제도개선을 통하여 노르웨이선박등록제도와 같은 국제선박등록제도를 도입하여 국외의 선박도 등록이 가능한 실질적인 제도로써 자리 매김하는 바람이다.

역외금융제도와 융합한 보다 현실적인 방법도 제주형편의치적선제도로의 도입에 큰영향을 미치리라 생각한다. 제2선적제도 및 편의치적선제도를 운영하는 외국의 경우에서 알수 있듯이 국제금융(역외금융)을 빼 놓고서는 그 어느나라도 등록제도를 활성화 없다는 사실이 이를 뒷받침 하고 있다.

국제해운 경영기법에서 널리 활용되고 있는 편의치적제도를 우리 실정에 맞는 제주형편의치적제도로 도입을 확대 법적인 제도개선을 통하여 제주선박등록특구 제도로 이용할 수 있는 방안을 모색하는 것으로서 제2선적제도를 채택하여 운영하고 있는 각 나라의 제도와 비교분석에 따른 제주선박등록특구의 발전된 편의치적선제도와 유사한 제도의 확대도입을 강구하는데 본 연구의 목적이 있다

. I . 서 론

「제주국제자유도시특별법」¹⁾에 제주도의 개항을 선박등록특구로 지정하여 면세혜택을 부여하는 제주선박 등록 특구제도 도입 조항 신설(법안 제47조). 제주선박등록특구제도는 세계적으로 보편화된 제2선적제도를 국내 수용함과 아울러 우리해운기업의 조세부담을 완화하여 외항해운의 국제경쟁력을 강화하기 위해 정부 및 국회에서 이를 수용함으로써 제도도입이 확정되었다. 제주선박특구등록제도는 세계적으로 보편화된 선박의 역외등록 추세를 국내 수용하여 한국해운의 해외이적방지 및 국제경쟁력 배양을 위해 도입 되었으며 내국인 소유선박의 등록이 허용된 제주도내 개항으로서 선박등록특구내 등록선박 및 등록이 예정된 선박(BBC HP)²⁾에 대해 세금면제 등 각종 특혜가 부여되는 지역이다.

등록 대상 선박은 대한민국선박으로 한정하고 있다. 그러나 특별법에 규정되고 있는 등록특구는 다만 「국제선박특별법」에 의하여 국내 개항에 등록될 수 있는 선박만을 그 대상으로 하고 있기 때문에 한국 국적선과 국적취득조건부나용선 외에 외국인소유나 외국인이 운영하는 선박에 대하여 한국 국적을 취득하도록 허용하는 것은 아니라는 점에서 일반적인 ‘편의치적선제도’³⁾와는 그 목적이 나 성격이 다르다고 보여진다. (김부찬.2002)

국적취득조건부나용선의 경우에도 국제선박등록에 의하여 대한민국의 국적이 부여되는 것은 아니기 때문에 등록특구 제도를 통하여 登録船腹量을 획기적으로

- 1) 제주국제자유도시특별법(2004.4.1시행) 제47조 선박등록특구의 지정 등) ①선박등록을 활성화하기 위하여 개항질서법 제37조의 규정에 의한 제주도내 개항을 선박등록특구로 지정한다. ② 「국제선박특별법」 제4조의 규정에 의하여 해양수산부장관에게 등록한 선박으로서 제1항의 규정에 의한 개항을 선적항으로 하는 선박과 대통령령으로 정하는 외국선박에 대해서는 지방세법 및 농어촌특별세법이 정하는 바에 따라 취득세, 재산세, 공동시설세, 지방교육세, 및 농어촌특별세를 면제 할 수 있다.
- 2) 국적취득조건부나용선(BBC H/P : Bare Boat Charter with Hire purchase): 일반용선과 달리 선장이나 선원등의 필요인원, 선구, 기타 선박용품 등 항해에 지장이 없는 조건을 제외한 선박만을 용선하는 것을 말한다.국취부나용선은 연불(延拂)구매형태로 선박을 나용선하여 국적을 취득하게 되는 선박 확보 방법의 하나이다. 그러나 용선기간 동안 선박은 금융 제공자가 설립한 Paper Company를 통해 편의치적국에 등록되며 법률상 소유권은 금융 제공자가 갖는다. 선박대금은 용선료의 형태로 지불되며 지불된 금액만큼 용선자의 소유권이 주장되지만 완납후에야 소유권이 용선자에 이전된다.
- 3) ‘flag of convenience’를 우리말로 직역하면 ‘便宜國旗’가 된다. 그러나 우리나라 대부분의 해운관련 교과서와 정부기관에서 ‘便宜置籍’이라고 표현하고 있다. 따라서 본 논문에서도 ‘flag of convenience’를 편의치적이라고 칭한다.

증대시키는 데는 한계가 있다. 이러한 제주선박등록특구제의 제도개선을 통하여 편의치적선제도의 확대도입을 통하여 제주특별자치도에 주어진 선박등록특구제의 진정한 의미를 되살리고 OECD국가의 일원으로서 일반적인 편의치적선제도를 탈피하여 외국의 제2선적제도, 편의치적제도와 비교를 통한 제주형편의치적선제도를 도입하려는데 그 연구목적이 있다.

1. 연구배경 및 목적

1) 연구배경

편의치적제도에 대한 국제적인 규제노력에도 불구하고 이 제도는 국제해운을 주도하는 치적제도(置籍制度)로 자리잡고 있다. 실제로 전 세계 선대 8억 9,000만 톤 중에서 조세 및 선원고용이 유리한 편의치적 및 제2치적 선대가 4억 400만톤으로 그 점유율이 45%에 이른다. 더욱이 선박보유 상위 10개국의 편의치적 비율은 70%에 육박함으로써 현대해운에서 편의치적제도가 갖는 위력을 실감하게 한다. 즉 오늘날 선진 해운국을 비롯한 대다수 해운국가는 자국선대의 국제경쟁력을 제고하기 위해 편의치적제도를 활용하고 있는 것이다.

미국, 일본, 스웨덴 등 자국내 선원인건비가 상대적으로 과중하거나 조세비용이 큰 국가의 편의치적 비율이 70~90%로 높은 까닭도 바로 이러한 국제경쟁력과 밀접한 관련이 있다. 한편 서유럽 전통해운국들은 국가안보 및 해운관련 산업을 육성하기 위해 편의치적제도 활용 방지대책을 도입 또는 추진 중이다. 예를 들면 한 때 편의치적제도를 가장 많이 이용했던 그리스는 자국선대의 편의치적으로 이적을 방지하기 위해 해운에 대한 국가불간섭주의를 채택한 바 있다. 이러한 불간섭주의에 따라 그리스 선주는 외국인 선원고용이 자유스럽고 편의치적 국가와 비교해 불리한 해운세제를 개선하였다. 노르웨이, 영국, 프랑스, 네덜란드, 덴마크 등 대다수 EU국가들도 역외등록(offshore registry)⁴⁾ 또는 국제선박등록

4) 자국(自國)의 영역에 속하기는 하나, 노사관계(勞使關係)의 설정에서는, 본국의 그것과 상관이 없을 것으로 생각되는 땅에 치적 하는 것을 인정하는 제도이다. 영국의 만섬(Isle of Man)이나 프랑스의 켈구엘렌(Kerguelen) 등이 그러한 곳들이다. 이러한 치적은 제도상으로야 어떠하든, 다른 나라의 선박이 아닌 영국 선(英國船)이나 프랑스 선박의 이적(移籍)만을 받아들이기 위한 목적에서 설정된 것이라는 점에서, 종래의

(international ship registry)제도라고 부르는 제2선적제도를 도입하여 편의치적 국가와 유사한 혜택을 제공하고 있다. 우리나라 역시 외국적선 보유비율이 70%를 넘어서기도 했지만 현재는 제주선박등록제도 도입으로 30%대로 떨어졌으나 도입이전에는 편의치적제도의 활용이 보편화된 나라이다. (강종희 외 . 2001)

그러나 우리나라 편의치적선은 대부분 금융 편의상 외국에 치적한 국적취득조 건부나용선(BBC/HP)이며 언급한 국제경쟁력 제고 차원에서 치적된 편의치적선은 극소수에 불과하다. 이처럼 순수 편의치적선 활용이 저조한 까닭은 이 제도의 활용이 아직 공식적으로 허용되지 않기 때문이다. 금융 편의상 이용되고 있는 BBC/HP 선박은 편의치적선이라고 해도 국적선과 동일한 권리와 의무가 부여됨으로써 국적선과 하등 차이가 없다. 이에 따라 BBC/HP 선박은 순수 편의치적선이나 외국의 제2치적선에 비해 상대적으로 높은 코스트를 부담하고 있다(표 I-1 참조).

<표 I-1 > 선박취득 1년 후 코스트부담 비교

구 분	조세부담액	선원비부담액	계	비 고
한 국	18.7만달러	85.3만달러	102.2만달러	한국선원
리베리아	1.2만달러	54.2만달러	54.4만달러	필리핀선원
NIS	1.8만달러	54.2만달러	56.0만달러	필리핀선원

자 료 : 김영무(2001).편의치적제도와 해운산업.해양한국.

결국 이러한 국적선의 과중한 비용구조 때문에 일부 우리 선박이 해외로 이적하고 있으며 몇몇 국적선사는 선박확보 방법의 하나로 편의치적을 활용하기도 한다. 이에 대해 관세청이 편의치적선을 사법당국에 고발하는 사례가 끊이지 않고 있어 국적선사의 선박확보 및 영업활동이 제한을 받고 있다. (강종희 외. 2001)

즉 관세청은 BBC/HP 선박이 아닌 국적선사의 편의치적선은 관세법 제18조에 의거 부정한 방법으로 선박을 수입해 조세를 포탈한 경우라는 것이다. 따라서 우리 국적선사의 불법행위를 미연에 방지하고 국적선사의 선박확보와 영업활동을

편의치적 (便宜置籍) 제도와는 다른 것이다.

조장하기 위해서는 편의치적제도의 활용방안을 전향적으로 검토할 필요가 있으며 바로 지금이 그 시점이라 할 수 있다. 편의치적을 합법화할 경우 문제점이 전혀 없는 것은 아니다. 우선 국가의 국익에서 보면 국민계정에서 빠질 수 있으므로 정부로써 편의치적을 용인하기란 쉽지 않은 정책이다. 또한 편의치적선은 외국적선이므로 국가 비상시 활용이 배제 될 수 있다는 점 또한 정부가 공개적으로 합법화로 나설 수 가 없는 형편이다.

국민경제적으로 보더라도 외국의 제2선적제도의 도입전 사례를 보더라도 편의치적은 자국선원의 감소와 해운관련 산업을 위축시키는 폐단이 있다. 이러한 폐단 때문에 선진 해운국들이 자국선의 해외이적(flagging-out)방지를 위해 제2선적제도를 적극 도입한 것이다. 그러나 우리나라의 편의치적 활용은 선박확보 차원에서 불가피하게 이루어져 왔다. 현재 도입하고 있는 제주선박등록특구제도는 외국의 제2선적제도에 비해 제한되어 있는 현재의 법·제도를 개선하여 제주가 역점적으로 추진하는 역외금융과 융합한 제주형편의치적선제도의 도입의 시점이 라 생각하고 연구하고자 한다.

2) 연구목적

이상 연구배경에 따라 이번 연구는 해운기업의 경영기법으로 널리 활용되고 있는 편의치적제도를 우리 실정에 맞는 제주형편의치적제도로 도입을 확대 법적 제도개선을 통하여 제주선박등록특구제도로 이용할 수 있는 방안을 모색하는 것으로서 주요 연구내용은 국제선박등록제도 및 제주선박등록특구제도의 효율적인 운영을 위하여 이 제도를 성공적으로 운영하고 있는 주요 해운국 특히, 노르웨이, 싱가포르, 홍콩 등 국제선박등록제도의 특성과 주요내용 및 실태를 비교분석을 통해 제도의 보완과 발전적인 방향을 제시하려는데 목적이 있다.

국·내외의 문헌조사 및 국제회의의 자료, 해운단체 등에서 발행한 연구보고서 자료 등으로 검토·분석하는 문헌연구를 중심으로 구성하였으며 제1장에 서론에서는 연구목적과 배경, 연구방법 및 범위 제2장에서는 선박의 전통적인 선박국적제도, 국제선박등록제도 및 제2선적제도, 편의치적선제도에 대한 이론적 고찰을 하며 제3장에서는 제주선박등록제도의 도입배경과, 주요내용을 분석하고 문제점

을 도출하며 이미 시행중인 외국의 제2선박제도인 국제선박등록제도의 비교분석
즉, 등기·등록요건, 조세제도, 준거법과 안전관리 외국인선원 고용범위와 선원근
로계약 등의 주요 요인별 내용과 제주선박등록제도와 비교고찰 제4장 제주선
박등록제의 편의치적선 도입활용방안에 대하여 분야별 정리 제5장 본연구의 결
론을 요약하였다.

II. 국제선박등록제도에 관한 이론적 고찰

1. 국제법상 선박의 국적이 가지는 의미

선박의 국적(nationality of a ship 또는 ship's nationality)⁵⁾이란 그 선박이 어
느 나라에 귀속되는가를 대내·외적으로 공표하는 것이며 선박의 국적은 선박과
국가간의 관계를 나타내는 것이다. 선박이 국적을 갖는 것은 그 고유의 개성을
가지는 것과 더불어 인격자의 유사성의 증표이기도 하다.⁶⁾ 선박은 국제법상 반
드시 일국의 국적을 가져야 하고, 이중국적을 가지지 못하게 되어 있으며 공해상
에서 그 소속국의 배타적 관할권(exclusive jurisdiction)에 종속된다.

선박의 국적은 행정법 및 국제공법·국제사법 상 중요한 의의를 가지고 있다.
즉 공해상에서는 그 선박이 치적되어 있는 본국법이 적용되고 국적이 포획 또는
해적의 취급을 결정하는 기준이 되며, 각국의 법은 대개 자국선과 외국선을 차별
대우하고 있을 뿐만 아니라, 다른 한편으로는 국적이 경우에 따라서 준거법을 결
정하고 해상법에서도 영향을 미치게 된다.⁷⁾ 선박의 국적은 국제법상으로, 특히
해양에서의 선박에 대한 국가관할권, 다시 말하면 공해상의 선박에 대한 국가관
할권과 관련하여 문제가 되어왔다. 국가의 영역주권이 미치지 아니하는 공해의

5) 선박국적이라는 용어는 1826년 초부터 널리 쓰이게 되었으며 이는 외교왕복문서, 법률적인 의견, 다자간 및 양자간 조약, 나포규칙, 법전 편찬과 국제재판상의 용어를 포함한 사법상의 전문용어로서 사용되었다. O'Connell, D. P.(1984), *The International Law of Sea*, Vol.3(Oxford:Clarendon), p.751

6) 서돈간(1986), 상법강의(하). (서울:법문사), p475.

7) 손주찬(1978), 상법(하) (서울:박영사), p161.

질서유지를 위하여 국가관할권의 배분의 기준으로서 선박의 국적은 매우 중요한 역할을 수행하고 있다. 공해는 항행, 어업 등을 위하여 모든 국가에 개방되어, 어떠한 국가도 공해의 어떤 부분에 대해서도 그 국가의 주권 하에 둘 수 없도록 되어 있다. (박찬재.2001)

이 공해의 자유는 모든 국가 상호간의 명백한 이익을 바탕으로 발전하였다. 다시 말하면 교통의 자유로부터 모든 국가들이 향유할 수 있는 일반이익에 적합하다고 본 것이다. 이 공해자유를 기반으로 모든 주권국가는 공해상에 자국의 국기를 게양한 선박을 항행시킬 수 있는 권리를 가지고 있다. 국제법상 항행의 자유에 대한 향유주체는 선박, 혹은 선박소유자가 아니라, 국가이며, 항행의 자유에 대한 외국에 의한 침해는, 선박의 기국의 권리를 침해하는 것으로 간주하여 국가책임의 문제로 다루어져 왔다. 일반이익에 적합하다고 본 것이다. 이와 같이 공해는 자유이며 공해상의 외국선박에 대하여 원칙으로 간섭하여서는 안 되도록 발전하여 왔다.

그러나 공해의 자유 내지는 항행의 자유의 개념을 방지할 경우 남용될 위험성도 없는 것이 아니다. 공해를 항행하는 선박에 대한 규제도 하지 아니할 경우, 공해상의 질서에 법적 혼란상태가 발생할 여지가 생긴 것이다. 그래서 국제사회는 장시간에 걸쳐서, 공해가 법적인 진공상태가 되지 않도록 하기 위하여 기국주의라는 초보적인 규칙을 발전시켜 왔다. 그래서 선박은 각 국의 주권이 미치지 아니하는 공해에서는 원칙적으로 특정한 국가의 법질서에 복종하도록 하여, 공해의 질서는 그 국가의 법질서를 통하여 유지되도록 한 것이다. 다시 말하면 법질서가 없는 공간이 아니라 선박은 선박이 게양한 국가의 법질서에 복종하도록 되어 있는 것이다. 공해자유와 기본적인 속성은 선박은 하나의 국가의 국기를 게양하여야 하며, 그 국가의 관할권에 복종하여야 한다는 것을 바탕으로 하고 있다.

더 나아가, 선박과 기국과의 연계는 공해에서 뿐만 아니라 타국의 영해나 기타 해역에서도 존재하며, 그 경우 선박은 연안국의 주권과 관할권에 속함과 동시에 선박의 국적을 통하여 기국의 보호와 규제를 받는다. 선박의 국적은 해양의 장소 여부를 불문하고 선박과 그 소속국을 연계시키며 선박과 그 소속국의 법질서를 연계시킨다. 이 경우 어느 범위 안에서 연안국법령이 적용되며, 어느 범위 안에

서 기국의 법령이 적용 될 것인가는 명백하지 않으나 일반적으로 해양법조약을 비롯한 국제조약에서 규정한 경우 및 그 향로로 인하여 연안국의 법익이 침해되는 경우에는 연안국의 법령이 미치며 그렇지 아니하는 경우 기국의 법령이 적용되는 것으로 보고 있다. 해양에서의 선박의 법적 지위는 현재 일반적으로 선박의 국적을 기준으로 하는 국가 관할권의 근거로서 가장 보편적인 학설은 선박을 그 기국의 영토로 의제(擬制)되는 것으로 설명하여 왔다.

이 선박영토설(船舶領土說)은 해양에 있는 선박의 법적 지위를 설명하면서 기국의 관할권의 근거로서 선박을 그 선박이 게양한 국기의 소속국가의 영토의 일부로 보거나 또는 영토의 “계속된 연장”으로 본다. 다시 말하면 선박을 “떠다니는 영토”로 생각하여 선내에서 이루어진 것은 그 국가의 영토에서 이루어진 것과 같이 보는 견해이다. 선박영토설은 18세기 중반에 해상포획법과 관련되어 처음으로 제창된 이래 지금까지 다수설이라고 할 수 있다. 학자에 따라서는 선박영토설을 부정하는 견해도 많다. 그러한 견해를 주장하는 학자들도 선박에 대한 기국의 관할권자체를 부정하는 것이 아니라 선박이 영역주권(territorial jurisdiction)을 인정할 만큼 강한 것인가 하는 견해이다. 이에 대비하여 선박은 기국의 속인적 관할권(personal jurisdiction)에 속하는 것이라는 견해도 있다. 어느 견해에 의하든 지금 국제법상 일반적으로 인정되고 있는 선박에 대한 기국의 배타적 관할권의 성질에는 큰 영향이 없을 것으로 보인다.(민성규·최재수.2004)

선박국적제도가 오늘날과 같은 개념으로 정착하기까지는 국제공법 상 확립된 공해의 자유(freedom of high seas)⁸⁾에 대한 개념과 깊은 연관이 있다. 일반적으로 공해의 자유는 어느 국가에 소속된 선박이 특정의 내수나 영해에 포함되지 않는 해양을 자유롭게 항행할 수 있는 것을 말한다.

그러나 이러한 자유가 남용이나 무법상태로 혼란을 일으켜서는 안 되므로 공해상의 질서유지를 위해 국제법상 몇 가지 원칙이 확립되어 왔는데 그것은 공해에 있는 선박에 대한 관할권은 선적국가에 있고 공해를 이용하는 모든 선박은

8) 공해는 어떠한 국가에도 소속되지 않으며, 어떠한 국가의 주권도 미치지 않는다는 국제법상의 원칙. 공해 자유의 결과로 공해사용의 자유도 있다. 이는 어떤 국가든지 공해를 자유롭게 사용할 수 있다는 것이다. 그러나 여러 나라가 잇따라 200해리의 어업전관수역 또는 경제수역을 선포하고 있어 이를 공해자유 원칙과 어떻게 조화시킬 것인가가 문제되고 있다

국적이 부여되어야 한다는 것이다. 따라서 국적이 없는 선박은 국제법의 보호를 받지 못하며 합법적인 교역에 종사할 수 없다.⁹⁾ 선박국적이란 용어가 언제부터 사용되었는가는 명확하지 않으나 지금까지 알려진 것으로 가장 오래된 것은 1368년 영국의 에드워드 3세의 포도주에 대한 영국선의 우선 적취권을 인정하는 법률에서 처음 나타났다고 볼 수 있다. 그 후 이와 유사한 법령 및 항해조례가 발표되었으며, 이 중 가장 전형적인 것으로는 1651년 영국의 크롬웰에 의해 공포된 항해조례(Navigation Act)¹⁰⁾ 그러나 이 항해조례는 영국의 국제무역에 종사하려는 선박이 구비하여야 하는 요건으로서 영국국적 선박의 요건을 규정하고 있지는 않았다. 그 후 1660년 영국의 찰스 2세는 새로운 항해조례를 통해 영국무역에 종사할 선박의 요건으로 선박이 영국에서 건조될 것과 선장과 선원의 3/4 이상이 영국민일 것으로 구체화 시켰다. 결국 위의 두 조례가 선례가 되어 국적 부여 조건으로서 선박의 소유권(property), 승무원(seaman) 및 국내건조(origin)의 3가지 원칙이 확립된 것이다.

그러나 19세기 들어 증기기관이 발명되어 선박의 항해시간이 장기화되고 국제 해상 운송이 일반화됨에 따라 선박의 등록요건을 통일하고자 하는 시도가 나타나기 시작하였다. 1958년 공해협약(Geneva Convention on the High Seas)¹¹⁾에 “기국과 선박간에는 진정한 연계(genuine link)가 있어야 한다.”는 개념이 최초로 확립되었으며, 1982년 해양법협약(United Nations Convention on the Law of the sea)에도 이 개념이 그대로 수용되었다. 그러나 이 협약은 그 구체적인 조건에 대해서는 직접 규정하지 않고 각국의 국내법에 일임하고 있으므로 국가마다 처한 환경에 따라 선박의 국적 부여요건에 차이가 나타나 국제적 혼란이 계속되자 1986년에 “기국과 선박간의 진정한 연계”의 내용을 구체화하기 위한 일환으로 선박등록조건의 통일을 위한 ‘선박등록조건협약’¹²⁾이 채택되었다.

9) Ready, N. P.(1998), *Ship Registration* (London:LLP), P.1.

10) 이태우(1986), “1660년의 항해조례와 그것이 영국해운에 미친 영향에 관한 연구”, 한국해양연구소 부설 해운연구소 논문집 제5집, pp.148-152.

11) 1958년 제1차 국제연합해양법회의에서 채택된 협약. 국제법위원회가 채택한 해양법 초안의 일부를 기초로 한 전문 37조로 되어 있다. 공해의 자유, 공해에 있어서 선박의 지위, 항행(航行)의 안전, 해상경찰권, 공해의 오염, 해저전선 및 파이프라인 등 공해의 일반제도를 규정하고 있다. 이 협약은 전문에서, 그 모든 규정이 국제법의 확립된 원칙에 관한 일반적 선언임을 강조하였다.

12) 유엔무역개발회의(United Nations Conference on Trade and Development:UNCTAD)에서는 ‘기국과 선박간의 진정한 연계’의 내용을 구체화하여 등록조건을 통일하고자 1974년부터 이 문제를 토의한 결과 1986

그러나 이 협약에도 선박치적 요건이 명확하게 규정되지 못하였다. 이에 따라 각국은 자국의 실정에 맞게 국내법으로 선박의 등록 및 국적부여 요건을 설정하고 있으며, 이러한 결과 선박의 국적에 관하여 아직까지 국제적인 통일을 이루지 못하고 있다. 한편 일정한 요건을 기준으로 성립되어 온 선적제도는 제2차 세계 대전 이후 편의치적제도의 국제적인 확산으로 크게 변질되기 시작하였으며, 이러한 편의치적선대의 증대로 인한 부정적인 영향에 대한 대응방안으로 새로운 선적제도인 제2선적제도가 나타나기 시작하였다.¹³⁾(박찬재,2001)

전통적인 선박 국적취득에 관한 입법주의는 자국민 소유, 자국민 승무, 자국민 건조 등 3가지 조건을 기준으로 하여 대부분의 국가들이 이들 요소들을 여러 가지로 조합하여 선적부여 원칙으로 삼아 왔다. 그러나 오늘날 자국민 건조주의를 채택하는 국가는 거의 없고, 주로 선박의 소유권 규정을 주요 원칙으로 하여 자국민 승무조건을 일부 규정하는 국가가 대부분이다. 전통적 선박치적제도의 선적부여 조건별로 국가군을 나누어 보면 다음과 같다.¹⁴⁾

첫째, 선박소유권의 전부가 자국민에 속하고, 선원의 전부가 자국민일 것

- 중국, 러시아, 이디오피아, 이라크, 멕시코

둘째, 선박소유권의 전부가 자국민에 속할 것

- 일본, 스페인, 칠레, 예멘, 가나, 포르투갈

셋째, 선박소유권의 일부가 자국민에 속하고, 선원의 전부가 자국민일 것

- 모로코, 인도, 필리핀, 세네갈, 프랑스, 가봉, 폴란드, 이탈리아

넷째, 선박소유권의 일부가 자국민에 속하고, 일정 순위의 선원이 자국민일 것

- 그리스, 노르웨이, 네덜란드, 덴마크, 독일, 미국, 영국, 브라질, 이집트

다섯째, 선박소유권의 일부가 자국민에 속할 것

- 한국, 오스트리아, 스위스, 터키, 대만, 뉴질랜드, 남아공, 사우디아라비아

년 2월 제4차 선박등록조건에 관한 협약(United Nations Conventions for Registration of ships, Fourth part)에서 선박의 등록조건에 관한 유엔협약(United Nations Conventions on Condition for Registration of ships)을 채택하게 되었다.

13) Ready, N. P.(1998), *op. cit.*, p.35

14) 박경현(1987), '선박의 국적제도에 관한 연구: 유엔선박등록조건협약의 성립과 우리나라 선박국적 요건의 개선방안을 중심으로', 한국해양대학교 대학원 논문집 제9집, pp.347-348.

여섯째, 선박이 다른 나라에 등록되어 있지 않고, 선박소유자가 등록신청을 하면 자국의 국적을 부여하는 국가

- 파나마, 라이베리아, 키프러스, 바하마, 온두라스, 버뮤다

이러한 나라의 법제는 선박이 다른 나라에 등록되어 있지 아니한 한 선박소유자의 희망에 따라 자국에의 등록을 허용하고 있다. 이러한 국적을 가진 선박을 일컬어 편의치적선 개방등록선이라 한다. 이상과 같이 선박에 국적을 부여하는 요건이 나라마다 차이가 있는 것은 각국이 처하고 있는 사정이 다르기 때문이다. 여기에서 사정이라 함은 매우 포괄적인 의미로서 해운기업의 수준, 조선능력, 무역규모, 인구와 고용수준, 산업구조, 경제정책방향 등 경제적인 사정은 물론 국방태세와 같은 경제외적인 것도 포함한다. 일반론으로 보면 자국 내에 자본이 풍부한 나라는 선박소유권 요건을 될 수록 엄격히 규제하여 외국자본에 의한 자국선박의 소유를 막고, 자본이 취약하고 노동력이 풍부한 나라는 자국의 선대를 증가시키기 위해 자국민에 의한 전부소유에서 부분소유로 하되 자국민승선 요건을 병행하는 등 선박소유권 요건을 관대하게 하는 경향이 있다.¹⁵⁾

그러나 이와 같은 선적부여 조건도 최근에 제2선적제도를 비롯한 개방선적제도의 도입으로 전통적 선박 국적취득조건에 관한 입법주의에 많은 변화가 나타나고 있다. ¹⁶⁾1960년 ‘정부간해사협의회기구¹⁷⁾ 해운안전위원회의 구성’(Constitution of the Maritime Safety Committee of IMCO)에 관한 경우에 있어서 국제사법재판소(ICJ)는 IMCO협약 제28조 (a)가 ‘해운안전위원회’의 구성과 관련하여 14개국 가운데 최소한 8개국의 ‘최대선박보유국들’(the largest ship-owning nations)이 포함되도록 하고 있는데 관련하여 그 의미가 무엇인가에 대한 ‘권고적 의견’(advisory opinion)을 부여해 주도록 요청 받았으며 이 때 ‘진정한 연결’에 입각한 국적부여의 타당성 여하에 관한 기준이 확립될 수 있었던 것이다. 그러나 이때 ‘국제사법재판소’는 ‘최대선박보유국’은 선박과 기국과의 관계가 ‘진정한’가

15) 해운산업연구원·한국전략문제연구소(1997), 국가안보와 국민경제 안정을 위한 한국상선대의 유지·확보 대책에 관한 연구 - 한국상선대의 해외이적 방지대책을 중심으로, p.206.

16) 김부찬(2003), 편의치적과 국제선박등록특구제도, 국제법학회논집 제47권 제3호(통권 제94호) p.25-26.

17) 국제해사기구(International Maritime Organization) 선박의 항로, 교통규칙, 항만시설 등을 국제적으로 통일하기 위하여 설치된 유엔전문기구 정부간 해사자문기구(IMCO)로 불려왔으나 82년 5월부터 국제해사기구로 개칭되었다. 이 기구의 목적은 국제해운의 안전, 항행의 능률화와 각종 제한의 철폐에 있으며 해운 문제의 심의, 정보교환, 조약의 작성이나 권고를 임무로 하고 있다.

와는 상관없이 다만 ‘최대등록선박톤수’(the largest registered tonnage)를 보유하고 있는 국가로서 결정되어야 한다는 의견을 제시한 바 있다. 이는 곧 ‘최대선박보유국’ 여부를 판단함에 있어서 ‘편의치적’여부는 고려되지 않는다는 것을 의미하는 것이다. 그 후 등록조건협약이 체결되고 UNCTAD는 이러한 ‘진정한 연결관계’를 입증하는 요소로서 첫째, 당해 상선이 기국 경제에 대한 공헌도, 둘째, 선박 매매를 포함한 해운산업의 국제수지가 기국의 국제수지에 포함되는지 여부, 셋째, 기국민 선원의 고용 여부, 넷째, 당해 국민이 선박의 ‘수익적 소유자’(beneficial owner)인지 여부 등을 들고 있다. 이로써 ‘편의치적’이 배제되고 ‘진정한 연결’ 관계가 다시 강조되어지는 계기가 된 것은 사실이다.

또한 등록조건협약은 선박의 등록국 즉 선적국이 각종 국제안전규정을 시행할 실질적인 책임과 권한을 갖는 해사기관을 설립하여 효과적으로 선박을 통제하고 조정할 수 있도록 하고 있다. 그리고 회사가 소유자인 경우에는 선적국이 ‘회사설립지’이거나 ‘영업중심지’일 것을 요구하고 있다. 그러나 자국기를 게양한 선박의 소유권 및 선원배승(manning system)에 대하여 자국 또는 자국민의 참여 수준에 대한 적절한 조항을 ‘국내법령’으로 규정하여야 한다고 하고 있으며, 그 구체적인 수준은 언급되지 않고 있다. 그리고 선적국에 주된 영업소를 두도록 하면서도 관리인을 통하여 이를 관리하기 위한 목적만을 갖는 ‘서류상 회사’(paper company)의 존재까지도 인정하고 있어서, ‘편의치적’을 배제하고자 하는 본래의 취지는 많이 퇴색되고 말았다.

결국 등록조건협약은 선박과 기국간의 진정한 연결을 규정하고 관련성의 요소로서 소유와 관리의 여건을 어느 정도 구체적으로 적시하고는 있으나, 진정한 연결에 관하여 소유권 요건과 선원 요건을 선택적으로 정할 수 있도록 하고 그 내용도 국내법으로 정할 수 있도록 함으로써 국가의 재량에 따라 신축적이고 탄력적으로 적용할 수 있게 되었다. 이로써 당초의 의도와는 달리 선박의 국적에 관한 엄격한 통일적 원칙이 명시적으로 규정될 수 있는 기회를 잃어버리고 오히려 ‘역외등록’이나 ‘국제선박등록제도’ 등 ‘제2선적제도’가 합법적으로 등장할 수 있는 결과가 초래되었다.(김부찬.2002)

2. 선박국적에 관한 국내적 입법주의

1) 선박소유자가 자연인인 경우¹⁸⁾

선박은 국제법상 반드시 특정한 하나의 국가의 국적을 가져야 하며¹⁹⁾ 이중국적을 가질수 없다. 어떤 조건을 갖춘 경우에 국적을 부여할 것인가는 각 국가의 국내법에 의하여 선박의 국적에 관한 각 국가의 국내법 규정은 각각 다르다.²⁰⁾ 과거에는 선박에게 국적을 부여하는 기준을 선박의 건조지(建造地 origin), 선박의 소유권(所有權 property) 및 선박의 선원(船員 seaman)의 세가지 요건을 기본으로 하였으나, 근대에 들어와서는 자국건조(自國建造)를 주장하는 국가는 거의 없게 되었으며 주로 선박의 소유권을 기준으로 하며 필요에 따라 자국민인 선원을 추가한다. 세계의 해운국가들로 이루어진 해사공동체는 선박등록에 관한 입장으로 볼 때 2개의 상반된 그룹으로 나뉜다. 한 그룹은 선박등록의 조건을 엄격히 하는 입장을 취한다. 즉, 자국내에서 건조되고 자국민인 선장과 선원이 배승되고 소유권도 전부는 아닐지라도 실제로는 자국민의 소유인 경우에만 선박의 등록을 할 수 있는 국가들(중국, 러시아, 에티오피아, 이라크, 멕시코 등) 이러한 국가를 엄격주의국가(嚴格主義國家)라고 한다.

한편 다른 그룹의 국가들은 선박의 등록에 관하여 어떤 조건도 부여하지 않는 관대한 법을 제정하여 자국민과 거의 동일한 기준으로 외국인에 대하여도 선박의 등록을 가능하게 한다.(파나마, 라이베리아, 온두라스, 레바논, 바하마, 버뮤다 등) 이러한 국가를 완화주의국가(緩和主義國家) 또는 편의치적국가(便宜置籍國家)라고 하며 양자를 절충한 절충주의국가(折衷主義國家)도 있다.²¹⁾ 절충주의국가는 소유권에 있어서는 다수가 자국민 소유일 것을 조건으로 하지만 선원이나 선장에 관해서는 아무 조건을 제시하지 않는다.

18) 주동균. 1988. 국제법상 편의치적에 관한 연구. 연세대학교 대학원 박사학위논문 p30-36.

19) 1958년 공해에 관한 협약 제7조 및 1982년 UN해양법협약 제93조에는 국제기구의 선박은 제외.

20) UN은 1955년 Laws Concerning the Nationality of ships을 간행하여 전세계 65개국의 선박국적에 관한 법률과 규정을 기술한 바 있다.

21) 해운산업연구원. 1986.12. '유엔선박등록조건협약의 연구에 관한 보고서'. pp.9-10.

(1) 엄격주의 국가

엄격주의국가는 자국선박의 요건을 엄격히 제한하는 국가들로서 대체로 다음의 세가지 유형으로 나누어 볼 수 있다.²²⁾

① 선박소유권 전부가 자국민에 속하고 동시에 승조원의 전부가 자국민인 경우에 국적을 부여하는 국가 : 중국, 러시아, 이디오피아, 이라크, 멕시코 등 사회주의나 국수주의(國粹主義)가 강한 국가 들이다.

② 선박소유권의 전부가 자국민에게 속하고 승조원의 요건에 관하여 규정하지 않거나 일정비율의 승무를 규정하고 있는 선박을 자국선박으로 하는 국가: 칠레, 가이아나, 아이티, 일본, 포르투갈, 스페인, 예멘 등이 여기에 속한다. 이중 일본은 승조원 요건에서 자국민 요건을 규정하지 않고 있으나 포르투갈은 일정수의 자국민 배승을 규정하고 있다. ③ 선박소유권의 일부가 자국민에 속하고 아울러 승조원의 전부가 자국민일 것을 요하는 국가 : 모로코, 인도, 필리핀, 세네갈, 튀니지, 말레이시아, 프랑스, 가봉, 폴란드, 토고, 이탈리아 등이다.

(2) 완화주의국가 또는 편의치적국가

엄격주의국가와는 반대로 외국인 소유의 선박에 대하여 자유롭게 자국의 등록을 허가하고 자국의 국적을 부여하는 국가들을 완화주의(The School of the Relaxed Law) 또는 편의치적국가(Flag of Convenience)라고 칭한다. 이들 국가는 등록에 따르는 저렴한 세금을 부과하며 외국인 소유의 선박일지라도 자국민이 소유한 선박과 동등하게 취급한다. 편의치적을 부여하는 국가들로는 파나마, 라이베리아, 사이프러스, 온두라스, 바하마, 버뮤다 등 이다.(주동금.1988)

(3) 상쇄주의국가

상쇄주의(the Balanceed School)국가들은 국가와 선박간의 “진정한 연계”를 확립하기 위하여 소유권을 요건에 중점을 둔다. 또한 선원의 요건과도 관련을 두고 있으나 엄격주의국가에 비하여 그 정도가 비교적 완화된 국가들로서 2가지 유형으로 나눌 수 있다.²³⁾ ① 선박소유권의 일부가 자국민에게 속하고 아울러 승조원

22) UN선박등록협약. p18-27

23) UN선박등록조건협약, p23-24

의 일정비율이 자국민인 선박을 자국선박으로 하는 국가 핀란드, 파푸아뉴기니, 도미니카, 태국, 덴마크, 네덜란드, 아르헨티나, 브라질, 콜롬비아, 노르웨이, 이란, 그리스, 스웨덴, 이집트, 시리아, 미국, 영국 등을 들 수 있다. 이들 국가들은 일부 소유권 및 일정수의 승조원 요건을 적절히 배합하고 있다. 대체적으로 소유권 비율이 높은 국가에서는 승조원비율이 낮고 소유권비율이 낮은 국가는 반대로 승조원비율이 높다. 또한 승조원 요건에 있어서 해운선진국들은 핵심사관에 대한 자국민 요건을 적용하는 국가가 많은 반면 해기사 양성이 어려운 일부 개발도상국은 일반선원에 한정하여 일정비율의 자국민 배승을 규정하고 있다.

② 승조원 요건에 불문하고 선박소유권의 일부만 자국민에 속하면 자국선박으로 하는 국가: 베네주엘라, 오스트리아, 스위스, 아이슬란드, 사우디아라비아, 카타르, 방글라데쉬, 터키, 대만, 몰타, 뉴질랜드, 남아공화국 등 주로 자본과 선원인력이 부족한 국가들이 이러한 범주에 속한다.(주동균.1988)

2) 선박소유주가 법인인 경우²⁴⁾

선박의 소유권 및 승조원 요건이 단순히 자연인만을 의미하는 경우에는 선박의 국적을 결정하는데 별 어려움이 없을 것이다. 왜냐하면 개인의 국적에 관하여는 각 국가가 국내법으로 명백히 규정하고 있기 때문이다. 우리나라도 국적법(법률 제16호)에서 자세히 규정하고 있다. 그러나 오늘날의 대다수의 선박은 법인은 회사의 소유이며 이런 경우에 어떤 법인을 자연법인으로 인정하며, 어떤 법인 소유의 선박에 대해서 자국의 국적을 부여할 것인가를 결정하는 것은 용이한 일이 아니다. 즉 법인은 자연인에 대해 사용되는 의미에 있어서의 국적을 보유할 수 없으며 소속국가와의 개인적인 충성관계도 없다. 그러나 법인의 국적결정기준에 관하여는 국제법상 통일된 규칙은 존재하지 않는다. 가장 많이 채택되고 있는 기준은 설립지이며 그밖에 본점소유지 또는 실제 지배권을 행사하고 있는 자, 즉 소유자, 주주 또는 이사의 국적 등을 들 수 있다.

본점소재지주의는 유럽대륙에서 널리 채택되고 있으며, 이에 반하여 영국에서는 설립지주의를 따르고 있다. 그리고 아직까지 일반적으로 널리 행하여지지 않고 있으나 경영지배자주의도 있다. 이것을 세분하여 설명하면 다음과 같다.

24) 주동균. 1988. 국제법상 편의치적에 관한 연구. 연세대학교 대학원 박사학위논문 p35.

① 자국의 법령에 의하여 설립되고 또한 소재 혹은 본점의 소재지를 자국의 영역내에 둔 법인을 자국법인으로 보는 입법주의 : 영국²⁵⁾과 벨기에가 이에 속한다. ② 자국의 영역안에 주소를 두고 또한 임원의 전부 혹은 일부가 자국민인 경우에 자국법인으로 보는 입법주의 : 독일, 프랑스, 이탈리아, 덴마크 및 일본 등이 이에 속한다.²⁶⁾ ③ 법인이 자국내에 주소를 두고 또한 출자자의 일정한 비율이 자국민인 경우 이를 자국법인으로 보는 입법주의 : 노르웨이, 스페인등이 이주의를 채택하고 있다.²⁷⁾ ④ 법인이 자국의 법령에 의하여 설립되고, 임원의 일정비율이 자국민으로 구성되고 또 출자자가 일정한 범위에서 자국민인 경우에 자국법인으로 보는 입법주의 : 대한민국, 미국, 폴란드 등이 있다.

3)선박의 국적에 대한 국내법상의 제도

(1) 선박의 국적²⁸⁾

선박의 국적취득과 관하여 우리나라의 「선박법」은 통상 선박의 등록을 국적 취득의 요건으로 하고 있는 외국의 경우와는 달리 특정 선박소유자의 국적이 대한민국이면 그 선박은 등록 여부와 관계없이 자동적으로 대한민국 국적을 취득하도록 규정하고 있다. 「선박법」 제2조는 ① 국유 또는 공유의 선박, ② 대한민국 국민이 소유하는 선박, ③ 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인으로 출자의 과반수와 이사회 의결권의 3/5 이상의 대한민국 국민에 속하고 그 대표이사가 대한민국 국민인 법인이 소유하는 선박, 그리고 ④ 대한민국에 주된

25) 영국은 1894년 Merchant Shipping Act에서 다음과 같이 규정하였다. 즉, 영국의 통치권이 미치는 법률에 의해 설립된 법인으로서 주영업지를 그러한 통치권이 미치는 지역에 두고 있을 때 그러한 법인은 영국선을 소유 할 수 있다고 하였다.

26) 독일 : 독일 국기를 게양할 의무가 있는 법인은 참여자의 과반수가 독일인이고 또한 투표권의 과반수를 독일인이 가지며 영업지가 독일에 있는 법인 및 이사회 의결권이 독일인이고 주영업지가 독일 소재법인
 프랑스 : 프랑스 영토내에 설립되고 경영진이 프랑스 국적에 해당하는 법인이 100% 소유하는 선박에 한해서 프랑스 국적을 취득할 수 있다.
 일본 : 법인의 경우 이사 전원이 일본 국적자인 경우에 한하여 일본선을 소유할 수 있다.

27) 노르웨이:①무한책임사원으로 구성된 조합(합명회사, partnership)또는 기타 회사로서 참여 노르웨이인이 3/5이상인 법인②노르웨이 시민권자가 3/5이상의 자본을 가진 회사③무한책임회사의 경우 분사 및 이사회가 노르웨이에 소재하고 이사회 의장을 포함, 이사회 의결권이 노르웨이에 2년이상 거주한 노르웨이인이며, 또한 회사자본의 3/5이상을 노르웨이인이 소유하고 투표권의 3/5을 노르웨이인이 행사 하는 회사

28) 김부찬(2002), 편의치적과 국제선박등록특구제도, 국제법학회논집 제47권 제3호(통권 제94호) p.27-28.

사무소를 둔 ③ 이외의 법인으로서 그 대표자가 대한민국 국민인 경우 그 법인이 소유하는 선박 등을 대한민국 선박으로 규정함으로써 등록 여부에 관계없이 선박소유자의 국적에 따라 선박의 국적이 결정되도록 하는 독특한 형태를 취하고 있다. 한편, 「선박법」은 선박소유자에게 선박의 등록 의무를 지우고 있으며, 선박소유자의 유효한 등록신청이 있으면 이에 대하여 해운관청은 ‘선박국적증서’를 교부하도록 하고 있다. 나아가서 ‘선박국적증서’를 선박 내에 비치하지 않고는 대한민국 국기를 게양하여 항해할 수 없게 하고, 이를 위반할 경우 일정한 벌칙을 부과하고 있다. 그러나 이는 국적선박에 대한 등록을 효과적으로 강제하기 위한 것일 뿐 선박의 등록이 국적취득의 요건임을 의미하는 것을 아니다. 특정 선박이 한국국적 선박이 되는 경우에는 다음과 같은 법적인 효과가 있다.

첫째, 한국국적 선박은 한국 국기를 게양할 수 있는 권리를 갖는다. 국제법상 선박은 공해상에서 반드시 특정 국가의 국기를 게양하여야 할 의무는 없으나 국기를 게양하고 있지 않으면 어느 국가의 권한 있는 선박이라도 그 국적을 확인하기 위한 ‘국기심사권’(right of approach)과 ‘임검권’(right of visit)을 행사할 수 있고 국기의 도용이나 무국적 선박의 경우에는 이를 나포할 수도 있으므로 국제항행에 사용되는 선박은 실제로는 특정 국가의 국기를 반드시 게양할 것이 요구된다. 둘째, 국제법상 공해상에서는 ‘기국주의’가 적용된다. 따라서 선박이 특정 국가의 국기를 게양하고 있으면 해적행위, 불법방송, 노예매매, 마약밀매 등 국제범죄적 성격을 가진 일정한 행위에 관련된 경우를 제외하고는 그 선박에 대하여 기국이 배타적인 관할권(jurisdiction)을 갖도록 되어 있다. 따라서 공해상에서 한국국적 선박에 대해서는 한국이 배타적 관할권을 갖게 된다. 셋째, 한국국적 선박이 「선박법」에 따라 등록을 마치고 한국 국기를 게양하면 국내법은 ‘기국법’(law of ship’s flag)으로서 일정한 해상행위에 관한 법률관계를 규율하는 준거법(applicable law)으로 적용되는 것이다. 넷째, 한국국적 선박이 아니면 국내의 ‘불개항’에 기항하거나, 국내 연안항간에 여객 또는 화물의 운송을 할 수 없다. 다만 법률 또는 조약에 다른 규정이 있거나, 해난 또는 포획을 피하려고 할 때 또는 해운항만청장의 허가를 받은 때에는 그러하지 아니하다.(김부찬.2002)

(2) 국적취득조건부나용선 제도

국제금융시장에서 자금유통이 용이한 Hire Purchase BBC²⁹⁾방식을 이용하여 선박을 구입하는 제도이다. Hire Purchase BBC방식은 한마디로 해서 선박의 연불방식에 의한 구입이다. 다시 말하면 당장 선가를 국제금융시장에서 용자받아 일시불로 구입할 능력이 없으니까 선박을 운항하여 얻은 수입으로 정기적으로 선박의 원리금을 상환하는 방식을 말한다. 이러한 국적취득조건부나용선의 매매는 비단 우리나라와 일본에만 거래되는 것이 아니고 전 세계적으로 이와 유사한 거래가 이루어지고 있다. Hire Purchase BBC방식을 취할 경우 이것이 할부구매 방식이므로 소유권이 원리금상환액만큼씩 매도인으로부터 매수인으로 이전되는 것은 사실이다. 그러나 어디까지나 사실관계이고 당사자간의 채권관계이기는 하지만 물권관계인 선박의 소유권과 관련해서는 소유권의 점진적 이전이라는 개념은 있을 수 없다. 연불완료시에 국적을 변경하는 것을 조건으로 하는 국적취득조건부나용선에서는 이러한 점진적인 소유권이전은 불가능하다. 왜냐하면 국제법은 법 적용의 기준을 그 선박이 게양한 국기를 기준으로 하고 있어, 선박의 매매당사자의 국적이 서로 상이하여 매매와 동시에 소유권이 이전되는 경우, 이와 동시에 선박의 국적이 이동되는 것을 전제로 한 경우, 소유권의 부분적인 이동에 의한 국적의 부분적인 이동이란 국제법상 불가능한 것이기 때문이다. 우리나라 국적취득조건부나용선 제도의 가장 큰 문제점은 규제법률의 적용의 이중화에 있다. 국적취득조건부나용선은 연불구매 형태로 선박을 확보하지만, 사실상 우리나라 국민이 소유하고, 우리나라 해운회사가 실질적으로 지배·운항하는 선박이며, 해운법, 선원법, 선박안전법등이 국적선과 동일하게 적용되고 있다. 그러나 국적취득조건부나용선은 용선기간 동안 편의치적국의 국적선으로 취급됨으로써 현행법상 태극기를 게양할 수 없는 반면 편의치적국의 법령과 국내 법령을 동시에 적용 받도록 되어 있다. 따라서 일반 편의치적선에 비해서 국내법이 정한 각종 규정을 추가적으로 준수해야 하는 부담이 있고, 일종의 편의치적선으로서 ‘국제운

29) 국적취득조건부나용선(BBC H/P : Bare Boat Charter with Hire purchase): 일반용선과 달리 선장이나 선원등의 필요인원, 선구, 기타 선박용품 등 항해에 지장이 없는 조건을 제외한 선박만을 용선하는 것을 말한다.국취부나용선은 연불(延拂)구매형태로 선박을 나용선하여 국적을 취득하게 되는 선박 확보 방법의 하나이다. 그러나 용선기간 동안 선박은 금융 제공자가 설립한 Paper Company를 통해 편의치적국에 등록되며 법률상 소유권은 금융 제공자가 갖는다. 선박대금은 용선료의 형태로 지불되며 지불된 금액만큼 용선자의 소유권이 주장되지만 완납후에야 소유권이 용선자에 이전된다.

수노동자연맹'(International Transport-workers Federation;ITF)³⁰⁾등의 단체로부터 '청색증명서'³¹⁾(Blue Certificate;B/C)의 발급을 강요받는 등 운항상 불이익을 받게 된다.(김부찬.2002)

3. 제2선적 제도

1) 제2선적 제도의 의의³²⁾

1980년대에 들어 세계 해운시장의 불황이 장기화됨에 따라 유럽의 주요 해운국선사들은 자국의 높은 선원비 등으로 인하여 자국선대의 국제경쟁력이 크게 약화되자 그 타개책으로 소속선대의 편의치적을 가속화하였다. 그러나 자국선대의 편의치적화로 이들 국가에 다음과 같은 부작용이 나타나게 되었다.

첫째, 해외치적에 의한 자국선 감소로 해운관련산업의 위축과 해운국으로서의 지위 상실 및 정치, 경제, 국방상의 문제가 심각해 졌으며,

둘째, 막대한 자본의 해외유출에 따른 해운업의 부가가치와 잉여금의 환수불가 등 정부의 재정 정책적 차원에서 문제가 되고,

셋째, 자국상선대의 편의치적화를 계속 방치할 경우, 자국의 해운기반이 말살되어 해기·운항기술의 전수와 선원양성체제가 붕괴되고, 아울러 자국민 고용기회의 근원적 감소와 더불어 해운산업에 대한 기반이 붕괴될 우려가 예견되었다.

이와 같은 부정적 영향에 따라 선진 해운국들은 자국선대의 편의치적을 방지하기 위한 조치가 필요하게 되었는데, 그러한 조치로서 처음 나타난 것이 자국의 자치령이나 속령에 치적하는 선박에 대하여 자국기를 게양하는 제도였다. 영국은 버뮤다, 케이만 아일랜드, 지브롤터 등을 치적지로 이용하였고, 네덜란드는 안틸

30) 운수관계노조의 국제적인산업별 조직의 하나. 국제 여러 기관에 해상을 포함한 운수노동자의 의견과 주장을 반영시켜 국제조약작성 등에 참여하고 있다. 철도, 노면(路面)운수, 내륙수운(水運), 항만, 선원, 민간항공, 여객업의 각부회에 나누어져 활동하고 있다. 4년에 한번씩 세계대회를 개최한다. 이 조직은 편의치적선에 승선한 후진국 및 개발도상국 선원들이 임금수준, 고용조건, 노동환경, 사회보장 및 복리후생 등에 있어서 열악한 조건에 놓여 있다고 하여, 편의치적선에 대한 하역 반대운동을 전개해 왔다.

31) 편의치적선에 대한 ITF의 반대태도는 최근 강화되어 ITF의 노동조건을 기준으로 해서 선박단위로 청색증명서(Blue Certificate)를 발급하고 이의 소지를 정기용선계약서에 조건으로 삽입했을 뿐 아니라 이를 소지하지 않은 선박에 대해서는 하역을 거부하고 있다.

32) 박찬재.2001. 국제선박등록제도 비교연구.p.25~27.

레스제도를 이용하였다. 이러한 선적제도는 반드시 영국이나 네덜란드에 등록할 수 있는 선박에 한정되어 있었지만, 선원고용에 대한 제한을 두지 않는 점에서 개방등록제(open registry)³³⁾라 할 수 있다.

그러나 이와 같은 개방등록제도는 1986년 국제연합무역개발회의의 유엔선박등록협약이 기국과 선박간의 “진정한 연계”에 대해 불확실한 요건을 규정하여 기존의 편의치적제도를 국제적으로 인정하는 결과를 가져와 경쟁력을 상실해 가던 서구 해운국에서 진정한 연계를 갖춘 전통적치적제도와 다른 이른바 제2선적제도를 자국내에 설치할 수 있게 한 측면도 있다. 현재의 제2선적제도는 서구 전통해운국가에서 자국선주들이 편의치적선의 낮은 선원비를 바탕으로 한 편의치적선대의 경쟁력에 도저히 대항할 수 없게 되어 선적을 편의치적으로 급격히 옮겨가자, 자국 해운세력의 쇠퇴에 직면한 서구 전통해운국은 자국의 선원법령과 노조의 간섭을 받지 않은 자치령 등에 등록제도를 설치하여 여기에 등록된 선박에게는 외국인선원 고용을 자율화하고, 기존 선원근로법제의 적용을 배제함으로써 편의치적선과 경쟁할 수 있는 제도를 고안한 것이 원치적제도에 대한 또 다른 치적제도라는 의미로 제2선적제도라고 통칭되고 있다.

현재 제2선적제도로는 영국의 맨섬등록제도,³⁴⁾ 네덜란드의 안틸레스등록제도 등의 역외등록제도와 노르웨이의 NIS제도, 덴마크의 DIS제도 등의 국제선박등록제도³⁵⁾ 및 독일의 선박부가등록제도³⁶⁾로 대별할 수 있으나 그 내용은 대동소이하다. 제2선적제도는 자국정부의 적극적인 장려와 협력을 얻어 선원고용의 융통성과 세제감면 혜택을 통해 국제경쟁력을 강화하고 궁극적으로 편의치적된 선박을 자국으로 환류(re-flagging)시키고자 설치되었다. 이와 같은 선적제도에 대한 구조적 변화가 일어나는 계기가 되었으며, 제2선적제도의 유형별 특징은 이를 실시하는 국가의 입장에 따라 상당한 차이를 보이고 있으나, 기존 선박등록제도나

33) 일정한 조건 아래 외국의 선박에 대하여 자국의 속령(屬領)에 치적하는 것을 개방하는 것을 말하며, 역외치적(offshore registry)라고도 한다. 첫째는 전통적 해운국의 선박들이 편의치적(便宜置籍)의 이점을 쫓아 해외에 이적(移籍)하는 것을 방지하기 위하여 편의치적에 준하는 유리한 조건으로 마련된 제도를 말한다.

34) 자국의 영역에 속하면서도 노사관계의 설정에 있어서 자국선원 노조가 기득권을 가지고 있는 노동협약으로부터 합법적으로 인정되어 있는 일정지역을 치적지로 지정하고 있다.

35) 외국인 실선주도 일정 조건이 구비된 선박에 대하여 등록을 허용하며 외국인 선주는 선원고용, 세제 및 투자에 대하여 편의치적국과 동등 이상의 혜택을 받는다.

36) 독일의 독특한 제도로서 자국 선대를 중심으로 해운 및 조선에 대한 국가보조정책을 효율적으로 수행할 수 있도록 기존 제도를 그대로 두고 특정선박에 대하여 부가적인 등록을 허용하는 것이다.

편의치적제도에 비해 다음과 같은 특징이 있다.

첫째, 자국으로부터 자치권이 부여된 자치령이나 기존 등록지와는 다른 곳에 새로운 관할 사무소를 설치함.

둘째, 자국기를 게양하면서도 자국의 선원법제의 적용을 배제시키고, 외국선원의 고용을 허용하며 각종 세금을 경감함.

셋째, 선박안전 등에 관한 국제협약에 대해서는 자국 등록선과 동일하게 적용되며, 등록선박에 대한 관리체제가 비교적 잘 정비되어 있음.

제2선적제도는 자국해운의 국제경쟁력 강화와 자국선적의 선복량 확보라는 명제를 동시에 해결하기 위한 서구 전통해운국의 대응책으로 평가되고 있으며, 제2선적제도의 핵심은 구주 전통해운국 선대의 선원비 국제경쟁력 확보에 의한 자국 해운세력의 유지에 있었으며 이점 상당한 효과를 거두었다. 제2선적제도와 편의치적제도를 해운정책, 선원관리정책 그리고 선박관리정책면에서 비교 요약하면 다음과 같다.(박찬재.2001)

<표 II-1 > 제2선적제도와 편의치적제도의 비교

구 분	제2선적제도	편의치적제도
해운정책	<ul style="list-style-type: none"> • 해운경쟁력 회복을 해외치적된 자국 선박을 자국에 등록하도록 유치 • 자국등록선박의 해외이적 방치 • 각종 세제 혜택 부여 및 선박등록 조건 완화 • 소프트(Soft)로서 해운관련 산업전체의 진흥 도모 	<ul style="list-style-type: none"> • 외국선주들에 선박등록개방 • 등록 수수료,톤세,서비스료 등을 통한 해운수입을 목적 • 선원비 및 조세부담 경감 • ITF로 부터 기준미달선이라는 비난을 받음 • 하드(Hard)로서 선복량 유지(명목적)
선원관리 정책	<ul style="list-style-type: none"> • 선원고용에 대해 일정한 제한을 둠 • 자국선원 고용기회 증진 • 자국선복량 확보 및 자국선원 관리도모 	<ul style="list-style-type: none"> • 선원국적에 제한이 없음 • 개발도상국 선원의 취업기회 증대 • 선진해운국 선원의 고용기회 상실
선박관리 정책	<ul style="list-style-type: none"> • 등록상선대를 준자국 상선대화 가능 • 전쟁시 자국의 전시물자 수송조치 가능 • IMO, ILO의 국제협약 준수로 국제 규제조건 충족 • 선박의 등록시 본사를 등록지에 둘 것을 원칙으로 함 	<ul style="list-style-type: none"> • 선박의 실질고유국은 선박의 안전 및 오염방지와 관련한 선박관리 불가 • 전쟁시 자국전시물자 수송을 위한 통제불가 • 기준미달선이 될 소지 많음 • 선박등록시 본사를 등록지에 두지 않아도 됨

자 료 : 박찬재(2001).국제선박등록제도 비교연구

2) 해운환경에 미친 긍정적인 변화³⁷⁾

① 자국적선 증강효과 ; 제2선적제도는 자국해운의 유지 및 육성이 주목적으로서 자국적선의 증가이 궁극적인 목적이다. 거시적(巨視的)으로는 자국선복의 확보에 의한 자립체제의 확립을 지향하는 자국노력과 정부의 지원체제의 강화에 관련시키고 있으며, 각국의 정책내용에 따라 상이(相異)하겠지만 지배선박(支配船舶)중 자국적선이 최대의 시장점유(市場占有)가 되는 구조로 변화한 것은 매우 중요한 의미를 갖고 있다.

② 선박의 질적향상 ; 편의치적선박에 대하여서는 선진해운국에서 관리하고 있는 국제수준까지 선박의 질적향상과 유지측면에서 비난을 받아 왔으나 제2선적제도는 제2선적국가의 간접적 소유를 통하여 선박의 등록에서부터 운항에 이르기 까지 품질(品質)의 개선을 목표로 하고 있는바, 등록수수료, 톤세를 목표로 하는 조건이 편의치적선과는 본질적으로 상이하다. 선박의 질적 향상방법으로는 국제조약의 비준이나 등록에 관계되는 제반조건을 엄격 적용함으로써 가능할 것이다.

③ 선원·선박 관리시스템의 개선 ; 제2선적제도는 편의치적선과 거의 동일한 수단으로 자국적선의 증가와 경쟁력의 강화를 목표로 하고 있어 외국인선원의 배승, 외국선원임금에 대해서는 그 소속국의 임금을 적용한다. 또한 제2선적제도의 발전으로 종래와 같은 모든 분야를 포함한 해운경영에서부터 경영합리성으로 이어진 해운경영에 이행하는 인식이 높아져 선박관리회사의 역할이 매우 중요하게 되었다. 선박관리회사는 선박운항관리, 선원관리, 용선활동, 경리활동에 이르기까지 해운경영 전반적인 역할을 맡은 입장이기 때문에 전문적인 선박관리회사에의 의존도가 매우 높아지고 있다.

④ 자국선원에 대한 고용기회 증대 ; 제2선적제도는 자국적선박의 증강효과가 있기 때문에 외국선원의 배승비율 상향조정이 반드시 자국선원의 감소로 연결되는 것은 아니나 자국적선의 증가라는 양적인 측면 외에 정부, 선주 및 선원이 일체가 되어 자국해운의 유지 및 육성을 목표로 하는 기운이 높아지는 것도 중요한 측면으로 포착되고 있다.

⑤ 다른 국가로의 파급효과의 확산 ; 영국이 1986년 맨섬등록제도를 시작으로

37) 김성학.1995.외항해운산업의 경쟁력확보에 관한 연구.p.48-49.

노르웨이와 프랑스가 1987년에 각각 노르웨이(NIS)와 케르쿠엘렌선적제도를 도입하였으며, 그 뒤를 따라 1988년 덴마크가 DIS를 1989년 독일이 GIS제도를 도입하게 되었다. 이와 같이 최초에 영국의 역외등록제도는 타국에 제2선적제도를 야기 시켰고 또 노르웨이의 국제선박등록제도와 유사한 새로운 등록제도가 타국에도 도입되어 자국해운의 재건에 기여하고 있다.

⑥ 오프쇼어센타(역외금융)의 발달 ; 제2선적제도는 직접적으로 선박관리의 발달을 촉진시킴과 동시에 간접적으로는 오프쇼어센타의 발달도 가능하게 하여 금융업, 보험업 또는 여행업 등 해운이외의 측면에서도 경제적 효과를 거두었다.

3) 해운환경에 미친 부정적인 변화³⁸⁾

① 정부로부터의 원조책 필요성 대두 ; 선원관리시스템과 그 임금체계의 개혁이나 기간고용제의 채용 등 일련의 수단이 코스트 절감의 근원이 되고 있으나 실체는 자국해운의 유지 및 육성에 공헌하고 있는 것은 아니므로 정부의 적극적인 지원체제가 있어야만 제2선적제도의 성과가 나타나게 되었다. 특히 국제선박등록제도의 도입국에서는 재정·금융 및 세제의 3개의 측면에서 해운에 대한 원조를 지속하고 있어 정부가 확실하게 적극적으로 관여하지 않으면 자국해운의 유지 및 육성이 충분히 달성하지 못하는 상태에 놓이게 되기 때문이다. 독일선주협회는 GIS선적의 선박은 상대적으로 높은 운항비 때문에 경쟁적으로 운항될 수 없으며 독일정부가 충분한 보조정책을 제공하지 않고 있다고 주장하고 있다.

② 해운서비스의 질적향상과 규제의 완화 ; 편의치적선과 같은 규제의 완화는 해운서비스의 질적개선이 되지 아니하기 때문에 기준미달선(基準未達船)³⁹⁾의 증가나 사고의 다발화 등 국제해운의 발달에 역효과가 되는 측면이 발생하였으나 제2선적국은 이를 선박의 안전기준 강화로 해결하고 있다. 예를 들면, 노르웨이에서는 NIS등록선박의 선복량이 증가한 결과로서 일부의 선박이 안전기준에 미달된다는 비판이 일자 NIS등록당국은 NIS등록선박에 대한 선박검사의 강화조치

38) 김성학.1995.외항해운산업의 경쟁력확보에 관한 연구.p.51-52.

39) 기준 미달선(sub-standard vessel) 해사자문기구(IMO)는 선박에 대한 기술적인 문제만으로 해상 안전과 해양 오염의 문제를 해결할 수 없 다는 판단 아래 1978년 7월에 '선원의 훈련, 자격증명 및 당직 근무의 기준에 관한 협약'을 체결하기도 하였으나, 편의치적선(便宜置籍船)을 포함한 기준 미달선들은 그러한 규정을 이행할만한 능력을 기본 적으로 결여하고 있다는 판단 아래, 경제개발협력기구(經濟開發協力機構, OECD)는 그러한 기준 미달 선에 대한 항만국 통제(port state controll)를 결의하였다.

를 강구하였다. ③ 편의치적선과의 관계 ; 제2선적제도는 편의치적선으로의 플래깅 아웃(Flagging - out)⁴⁰을 방지하는 것이 중요한 목표이지만 이 경우 국제해운시장에서 대항할 수 있는 태세를 확립해야할 필요성이 대두되었고 편의치적국가에서 새로운 수단의 강구로 자기방어에 노력을 기울이게 되었다. 편의치적국에서는 세제나 선원관리면에서 강력한 조치가 취해져 등록료 대폭 인하(引下), 대대적인 유치운동 등의 조치로 제2선적제도에 대응하기 시작했다. 또한 편의치적선의 구성비는 세계선복량 점유율에서 점점 높아지는 현실이고 보면 편의치적의 새로운 대응수단이 제2선적제도의 정착에 불리하게 작용하게 되었다.

④ 선박관리회사의 안전과 관리코스트와의 관계 ; 선박관리회사의 필요성이 대두된 이래 대형해난사고가 빈번히 발생하고 있다. 예를 들면 "Exxon Valdez"⁴¹의 좌초 "Haven"의 폭발 또는 원인불명의 대형 Bulk Carrier⁴²의 행방불명 등이 그 대표적이다. 해운서비스의 질적 향상으로부터 유지됨과 동시에 인명의 상실이 나 환경의 파괴(破壞) 등 해운기업내부와는 다른 외부경제의 관점에서도 중대한 문제가 되었다. 일시적인 고용기회의 감소에 따라 기득권층인 선원노동조합의 강렬한 반대에 부딪치고 있으나 전술한 바와 같이 이는 일시적인 현상이며 우려하는 바와는 반대로 추가적인 고용창출의 기폭제가 되었다. 또한 노르웨이나 덴마크에서는 제2선적제도의 성과가 충분히 나타나고 있다고 인정되지만 반면에 영국의 맨섬이나 독일에서는 그 성과가 미미했다. 한편 나용선등록제(裸備船燈登録制)는 독일이나 필리핀에서 국제적으로 실행되고 있으며 1986년 국제연합에 있어 선박의 등록요건에 관한 협약 중에서도 일정한 요건 하에 용인되고 있다. 따라서 국제해운에 지장을 주지 않는 한 제2선적제도중에 나용선등록제가 포함되어도 문제가 되지 않을 것이다.(김성학.1995)

40) 선진국의 해운회사간에는 경비절감을 위해 원래 자국에 등록된 선박을 제경비가 저렴하고 운항규제가 심하지 않은 나라로 등록을 바꾸는 움직임이 활발해지고 있다. 이렇듯 자국의 깃발(flag)을 단 선박이 해외로 유출(out)되는 것을 플래깅 아웃이라 하며 여기에 따르는 자국적 선박의 급격한 감소가 유럽제국 등에서 문제시되고 있다.

41) 1989년 3월 24일 엑손 발데즈호에서 25만 8천 배럴(약 1천백만 갤론)의 원유가 프린스 윌리엄 사운드 해역 주변에 유출되었고, 원유가 강풍을 타고 알래스카 해안으로 밀려들어 1,900km에 이르는 해안이 온통 끈적 끈적한 기름덩어리로 뒤덮였다. 이 사고는 세계에서 53번째로 큰 원유 유출 사건.

42) 벌크화물(bulk cargo)을 주로 운송하는 선박입니다. 벌크화물 또는 실적화물이란 컨테이너화 및 포장 불가능하거나 또는 가능하다 하더라도 실질적인 의미가 없는 화물로서 포장이 되지 않은 채로 선박의 갑판에 적재되어 운반되는 화물입니다. 이러한 벌크화물로는 원목, 시멘트, 철광석, 곡류 등을 운송.

4. 편의치적선 제도

1) 편의치적선 제도의 의의⁴³⁾

편의치적(flag of convenience)⁴⁴⁾이라 함은 전통적인 선박의 국적취득 요건인 자국민 소유, 자국건조, 자국민 승무의 조건 중 어떠한 조건도 갖추지 않더라도 선주가 타국에 등록하지 않고 있는 선박을 자국에 치적하기를 희망하면 자국선적에 등록을 인정해 주는 제도를 말한다. 그리고 이 제도를 시행하는 국가를 편의치적국이라 하고, 이들 국가에 등록된 선박을 편의치적선이라 부른다. 제2차 세계대전 후에 전개된 세계경제의 특징 중의 하나는 인건비가 상승하여 그로 인하여 선진국의 노동집약적(勞動集約的)인 산업이 사양화(斜陽化)되어, 그 자리를 보다 인건비가 저렴한 개발도상국들이 차지하게 되었다는 점이다. 해운업은 그 속성상 국가간의 이전이 보다 용이한 산업의 하나였다. 다른 산업의 경우 국가간에 이전이 이루어지기 위해서는 먼저 공장을 이전하여야 하였지만, 해운업의 경우에는 생산수단인 선박 자체가 바로 움직이는 운송수단이기 때문에 그러한 문제가 뒤따르지 않았다. 선박의 국적과 그 소유권만 이전하면 바로 국가간에 산업이전(産業移轉)이 이루어지게 마련이었다. 이러한 해운업의 특성을 이용하여 제2차 세계대전 후에 나타난 해운업의 다국적기업화(多國籍企業化)의 한 가지 형태로 편의치적선(便宜置籍船)제도가 등장하였다.

제2차 세계대전 후에 미국이 전시표준선(戰時標準船)을 처리하는 과정에서부터였다. 미국은 전쟁 중에 건조한 5,000여 척의 전시표준선의 전후 처리문제에 고심하였다. 우선 이 많은 선박을 평시에 정부가 보유할 이유도 실익(實益)도 없었다. 그래서 이 선박들의 상당부분을 민간기업에 불하하고, 나머지 중 적정량은 비상시(非常時)에 대비하기 위하여 계선(繫船)해두기로 하였다. 미국은 자국과 동맹국의 해운업체를 불하대상 해운업체로 생각하였다. 그러나 미국 해운업의 경우, 미국선원의 임금수준이 너무 높았기 때문에 수지채산을 맞출 수 없는 처지였다. 그렇다고 정부가 미국 해운기업 모두에게 운항차액보조금(運航差額補助金, ODS,

43) 한국해사문제연구소(2004).우리선원의 역사-상선선원을 중심으로.p678~680.

44) 'flag of convenience'를 우리말로 직역하면 '便宜國旗'가 된다. 그러나 우리나라 대부분의 해운관련 교과서와 정부기관에서 '便宜置籍'이라고 표현하고 있다. 따라서 본 논문에서도 'flag of convenience'를 편의치적이라고 칭한다.

operation differential subsidy)⁴⁵⁾을 지급하기에는 예산상의 한계가 있었다. 그래서 할 수 없이 미국기업이 파나마에 페이퍼 컴퍼니를 설립하여, 그 이름으로 미국 전시표준선을 불하받아 파나마에 등록하고, 제3국의 선원을 고용하여 국제경쟁력을 갖추도록 하는 제도를 만들어 내는 것을 양해하여, 많은 선박이 이런 과정을 거쳐 실질적으로는 미국기업의 소유이면서 파나마에 등록하여 운항하게 되었다. 이것이 전후 이루어진 편의치적선제도의 효시였다. 대체로 1950년대와 1960년대까지는 이 편의치적선제도를 이용하는 선주는 미국선주로 한정되어 있었다. 여타 국가들의 경우, 전쟁으로 인한 경제의 피폐로 인건비가 상당히 낮은 편이어서 구태여 제3국의 선원을 고용하여야 할 필요가 없었기 때문이다. 그러나 1960년대 후반기에 들어서면서 일본과 서유럽 제국의 경제가 전후(前後)의 경제재건 과정을 거쳐 제 1, 2위에 진입하면서 인건비가 급상승하게 되자, 이로 인하여 약화된 해운업의 경쟁력을 회복하기 위하여, 보유선박을 편의치적국으로 이전하여 보다 저렴한 임금으로 고용이 가능하고 노조활동이 상대적으로 약한 제3국의 선원을 고용하게 되었다.

미국 다음으로 편의치적선 제도를 적극적으로 이용하기 시작한 나라는 일본이었다. 일본은 전후의 경제재건을 중화학공업 위주로 하였기 때문에, 해운업에 대한 일본경제의 의존도는 다른 나라에 비하여 월등하게 높았다. 그래서 한때 일본은 해운업과 조선업에서 세계 제1위의 지위를 오랫동안 누려 왔고, 조선업에서는 오늘날에도 우리나라와 세계 1, 2위의 자리를 다투고 있다. 그러나 1960년대에 선원인건비가 급격히 상승하자 해운업의 경쟁력이 크게 약화되게 되었으며, 그러한 상황이 지속되는 한 해운업이 사양산업화(斜陽産業化) 되는 것은 물론이거니와, 일본경제 전체의 국제경쟁력이 약화되는 결과를 초래할 위기에 처하게 되었다. 그래서 택한 것인 신조선에 비롯한 보유선박을 편의치적국에 등록하도록 하고, 그 선박에 제3국의 선원(대체로 한국선원이 대량 고용)을 승선시키되, 이 시스템을 자국의 조선업과 해운업 그리고 기간산업에 필요한 원자재 운송에 유기적으로 연계시키는 소위 시쿠미센(仕組船)⁴⁶⁾이라는 제도를 만들어 냈다. 일본에 이어

45) 미국 1936년 상선법(Merchant Marine Act, 1936)에 의해 시행되었던 것으로서, 미국선박의 경쟁력을 높이기 위해 다른 나라 선박의 운항비와 비교하여 그 차액에 대하여 지급한 보조금이다.

46) 외국의 선주가 일본의 화주로부터 장기의 적화보증(積貨保證, FOB 계약에 기초한 賣買)을 얻어, 일본의 조선소에서 수출 은행 자금을 사용하여 건조되는 선박이다. 즉 일본의 조선소에서 건조되어 수출되는 선

서유럽 제국의 해운기업들도 편의치적을 적극적으로 이용하게 되었다. 특히 이러한 경향은 1970년대의 석유파동(石油波動)으로 인한 해운불황, 그리고 1980년대의 세계 해운업의 구조적인 불황을 겪으면서 더욱 심화되었다.(한국해사문제연구소.2004) 이와 같은 편의치적제도는 이를 파악하는 입장에 따라 그 정의를 달리 한다고 볼 수 있으나, 가장 보편적으로 이용되는 영국의 로치데일 해운조사위원회⁴⁷⁾(Load Rochdale Committee of Inquiry into Shipping)의 보고서는 편의치적국의 공통적인 특색으로 다음의 6개 항목을 들고 있다.⁴⁸⁾

첫째, 등록국은 등록선박에 대해 외국인의 소유 및 관리를 인정함.

둘째, 선박등록 절차가 간단하고, 선주가 선적을 이적하는데 제한을 가하지 않음.

셋째, 등록국은 소득세나 법인세를 부과하지 않던가 부과하여도 저율이며, 통상 최초의 등록료와 매년의 톤세만을 부과함.

넷째, 등록국은 등록된 모든 선박에 대하여 예상되는 어떠한 상황에 있어서도 국가권력을 행사하지 않는 소국임.

다섯째, 등록선에 외국선원의 배승을 자유롭게 허용함.

여섯째, 등록국은 등록선에 대해 어떠한 국내 또는 국제규칙을 효과적으로 수행할 능력이나 행정기관을 갖고 있지 않으며, 선주 자체도 감독할 감독할 의지나 능력도 가지고 있지 않음.

또한, UNCTAD는 선박과 기국간의 진정한 연계가 결여된 선박을 편의치적국으로 정의하고, 진정한 연계를 입증하는 요소를 다음과 같이 결정하였다.⁴⁹⁾

첫째, 당해 상선대가 그 기국의 국가경제에 공헌함.

둘째, 선박의 매매를 포함한 해운산업의 국제수지가 당해 기국의 국제수지로 취급됨.

셋째, 선박에 당해 국민이 고용됨.

넷째, 당해 국민이 선박의 수익적 소유자(beneficial owner)임.(박찬재.2001)

박 가운데, 준공(竣工) 뒤에, 일본의 수입 물자 운송에 종사하도록 이미 계획되어 있는 것이기 때문에, 이렇게 불리는 것이다.

47) 동위원회의 정식명칭은 “Committee of Inquiry into Shipping”이며, 위원장인 Rochdale의 이름을 따서 Rochdale Committee라고 하였음.

48) Committe of Inquiry into Shipping Report 51(1970), HMSO,Cmnd.4337, as cited in Osieke, Ebere(1979).“Flag of Convenience Vessel:Recent Development.”AJLL, Vol.73, p.630.

49) 한명호.1984.편의치적제도의 배제론과 한국해운의 대응책.해양한국 10월.p114.

2)편의치적선의 긍정적 요소⁵⁰⁾

선주가 편의치적을 하는 데는 ① 영업이익에 대한 소득세, 법인세등이 낮고 ② 선원고용에 대한 제한이 없고 ③ 자유무역에 대한 정치적 규제가 없으며 ④ 자유무역에 대한 정치적 규제가 없으며 ⑤ 국내법에 의한 선박검사 등의 신축성이 있다는 이유 등을 들고 있다.

(1) 선박운항상의 이점 : 운항 상 융통성은 부정기 해운업의 자유경쟁 시장적 속성으로 인하여 더욱 더 중요한 것이 되었다. 부정기선은 용선자 또는 화주의 지시에 따라 세계의 어느 곳에서도 화물을 선적하고 양하 해야 한다. 부정기 해운업이란 경쟁이 극히 심한 산업으로 효율성을 상실한 기업은 시장으로부터 축출된다. 이러한 상황 하에서 선박을 편의치적하면 최소한의 제약을 받으며 운항할 수 있다. 즉, 선박의 건조지나 수리지에 대한 제약을 받지 않으며 또한 외지 수리에 대하여도 세금을 부과당하지 않는다. 선주들은 거래내역이나 재정상태를 정부에 보고할 의무를 지지 않으며 또한 교역대상의 선택에 있어서도 아무런 제약을 받지 않는다.

(2) 선원공급상의 이점 ; 편의치적제도를 인정하는 국가는 자국민 승선요건의 의무부과하지 않음으로써, 선주들이 전 세계 노동시장을 대상으로 하여 비용이 제일 적은 선원공급원을 선택할 수 있도록 하여 그 재량권을 인정하고 있다. 선주들은 노동력이 상대적으로 저렴하고, 훈련된 선원 요원을 얻을 수 있는 곳, 그리고 정부나 노동조합이 부과하는 노동규칙이 없거나 엄격하지 않는 곳에서 공급원을 찾으려는 경향이 뚜렷하게 나타난다. 따라서, 이러한 선원공급원 선택상의 자유재량권 부여가 편의치적제도를 이용하게 하는 가장 큰 비중의 매력이 되고 있다.

(3) 조세·금융상의 이점 ; 조세부담의 회피나 완화의 개념은 일반적인 탈법적 개념인, 소위 법률에서 규정하는 세금포탈과는 다르게 보아야 한다. 기업의 생산, 유통, 판매가 국제화된 상황에서 개별 기업은 각종 세금과 인건비 부담이 적은 특정지역으로 기업을 이전하거나 지사를 설립하여 생산 활동을 함으로써 경쟁력을 제고 하고 있다. 따라서 세계 각국의 해운산업도 예외가 될 수는 없다.

해운기업은 운항원가가 보다 저렴한 국가에 선적을 등록하여 해운서비스를 제

50) 강중희.한철환.황진희 2001. 편의치적제도 활용방안 연구.p.20~22.

공하여 기업의 효율을 높이하고자 하고, 세계 각국은 보다 많은 선대를 유치하여 자국이익을 높이하고자 한다. 편의치적국은 관례적으로 등록세와 매년 징수하는 소액의 톤세를 제외하고는 선주의 소득에 대하여 어떠한 종류의 조세도 징수하지 않는 것이 일반적이다. 이 같은 편의치적국의 관행적인 조세제도는 전통적 선진해운국의 선주들이 자국에 선박을 등록했을 때 부담해야 하는 조세상의 압박으로부터 벗어날 수 있게 하는 조세도피처로 이용되어 왔다.

이에 따라 전통 선진해운국의 선주들이 자국에 선박을 등록했을 때 부담해야 하는 조세상의 압박으로부터 벗어날 수 있게 하는 조세도피처로 이용되어 왔다. 이에 따라 선진해운국의 정부 역시 정치·경제적 필요에 따라 본국에 등록된 자국적선을 조세부담으로부터 구제된 편의치적선과의 경쟁에서 보호하기 위하여 편의치적국가와 유사한 선적등록 환경을 조성할 수 밖에 없었다. 이러한 선적등록 환경조성의 노력은 자국적선에 대한 조세감면과 보조금 지원 등 해운관계 재정정책을 왜곡하는 형태로 나타났다. 그 결과로써 편의치적선의 세제상의 혜택의 비중이 상대적으로 줄어들고 있다. 특히 제2선적제도와 톤세제도가 일반화된 이후에 해운기업은 조세부담 완화보다는 금융상의 이유로 편의치적을 활용하고 있는 실정이다.

(4) 엄격한 운항 안전기준 완화의 이점 ; 편의치적제도는 선박등록국의 엄격한 운항 및 안전기준에서 벗어날 수 있게 해준다. 특히, 기국이 운항 및 안전기준의 시행능력이 없거나 시행할 의사가 없는 국가인 경우 선주가 소유선박을 당해국가에 편의치적하여 운항함으로써 도덕·윤리적으로 바람직하지 못한 방법이긴 하지만 이윤의 극대화를 추구할 수 있다는 이점이 있다. 이러한 요인이 선원공급원 선택상의 자유재량권부여라는 이점과 함께 세계 총 선박량의 다수를 편의치적선대로 구성되게 하는데 크게 영향을 준 것으로 보인다.

(5) 연안항해(Coast Voyage) ; 해당 편의치적국내에서의 물류수송에 있어 편의치적국의 연안을 편의치적국의 국내선박과 동일한 자격을 가지고 운항할 수 있게되는 특권 즉, 연안항해권을 부여 받는다.

(6) 금융상의 이점 ; 선박건조 등의 확보과정에서 사실상 금융기관의 조력은 기본적인 것일 만큼 금융기관의 금융서비스는 선박확보차원에서 비중이 크다. 이와 같은 상황에서 편의치적제도는 금융기관의 선박에 대한 저당권 확보를 용이하게 해주면서 만약, 선박등록의 국적국가에 금융기관이 수락할 수 있을 정도의 유치권과 저당권 등의 관계법을 명확하게 규정한 관련 제(諸) 법(法)이 제정되어 있지 않은 경우, 금융기관은 당해 국가에 등록될 예정인 선박에 투자하기를 기피할 것이다. 대표적 편의치적국가인 파나마와 라이베리아 등의 관련 법제도는 이러한 금융기관의 두려움을 해소시켜 주고 있다. 편의치적제도는 투자재원 확보를 용이하게 한다든가, 금융기관의 선박에 대한 유치권행사를 용이하게 하는 등 이점이 있다. 위와 같은 이점이 선박건조금융재원을 조달·확보하는 과정에서, 당해 재원으로 건조하거나 확보한 선박을 편의치적국에 등록해야 한다는 조건을 달게 하는 경우가 많이 있다.

3) 편의치적제도의 부정적 요소⁵¹⁾

(1) 공·사법상의 의무 회피 수단화

편의치적의 장점이 되는 요소들이 사실상 국내·외적인 각종 제한을 회피하기 위한 편법적인 요소들이기 때문에 인권·환경·운수 등의 국제기구들의 규정을 비롯한 각국의 국내규정(조세·선령의 제한·선박관리/유지)의 제한을 모면하기 위한 철저히 비용절감과 그 반사적 이익의 증대를 위한 공·사법상의 의무규정 회피수단으로써 편의치적이 이용되고 있다.

(2) 선원의 인권보장상의 문제

선박의 국적문제는 기업입장에서 볼 때 경영상의 비용절감이 그 주목적(主目的)이다. 특히 비용 중에 가장 큰 부분을 차지하는 선원비용의 절감에 집중하게 되면서 사실상 선원들의 가장 기본적인 인권들이 무시되는 경우가 빈번해지고 국제사회의 이슈화 대상이었다. 선원들의 복지측면의 혜택은 미미한 수준이고 오히려 정신적·육체적인 문제점들을 가중시키는 사례가 빈번하다. 더욱이 편의치적의 대표적 이유 중의 하나가 선원비용의 절감을 위한 것이다 보니 선원의 인권이란 의미가 모호하다.

51) 강중희,한철환,황진희 2001. 편의치적제도 활용방안 연구.p.23.

4) 국제기구의 편의치적제도에 관한 입장⁵²⁾

전통적 선진해운국주도의 각종 국제기구에서의 편의치적에 대한 심정적 입장은 부정적 시각이 강했던 것이 사실이다. 하지만 그들의 반(反)편의치적의 경향에도 불구하고 ITF등은 물론이고, 선진 해운국들이 주관한 국제기구들의 협의에서조차 편의치적제도를 걸러내지 못하고 오히려 편의치적제도의 국제적 합법화 과정이 된 경우가 다반사이다. 즉, 편의치적제도의 위법성을 논의하고 편의치적선을 금지하기 위한 그동안의 국제회의는 오히려 편의치적선을 합법화시키는 결과를 초래하였다. 국제법 하에서 개방등록제, 특히 편의치적제도에 대한 합법성은 아직 미해결된 상태이다.

현재도 편의치적제도를 반대하는 폐쇄적 등록국에서 개방등록제에 대하여 전체적으로 금지정책을 채택하고 있는 것은 아니기 때문에, 개방적 등록은 별다른 방해 없이 존속하고 있다. 특히 각종 협약에서 규정되어 있는 소위 진정한 연계(genuine link)라는 요건은 편의치적제도를 축소시키는 데는 아무런 효과가 없었다.⁵³⁾ 이하에서는 국제기구에서 편의치적을 배제하기 위한 노력들이 어떤 방향으로 전개되었고, 그 결과 편의치적제도가 국제적으로 어떻게 합법성을 획득했는지를 살펴보고자 한다.

(1) IMO의 입장 ; 선박의 안전과 해양환경의 보호라는 관점에서 선박 및 국가가 따라야 할 국제적인 기준을 검토 수립하는 활동을 하고 있다. 편의치적선에 대하여는 이를 직접 규제하기보다는 모든 선박에 대해 IMO⁵⁴⁾에서 정한 안전기준이 준수되는지를 확인하고 점검하도록 기국에 의무를 부과하고, 기준미달 선박에 대해서는 제재조치를 가할 수 있는 권한을 항만국에 부여하고 있다. 1967년 3월 영국 남서해상에서 발생한 라이베리아의 편의치적선 "Torrey Canyon"호⁵⁵⁾의

52) 강중희.한철환.황진희.2001. 편의치적제도 활용방안 연구.p.24.

53) David F. Matlin, "Re-evaluating the Status of Flag of Convenience under International Laws", Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol.23, 1017-55.

54) IMO(International Maritime Organization):IMO. 선박의 항로, 교통규칙, 항만시설 등을 국제적으로 통일하기 위해 설치한 유엔 전문기구로 1948년 3월 미국·영국을 비롯한 12개국이 스위스 제네바에서 모여 조약을 채택했으나 58년에 뒤늦게 발효됐다. 정무간해사자문기구(IMCO)로 불렸으나 82년 5월 국제해사기구로 개칭됐다. 이 기구의 목적은 국제해운의 안전, 항행의 능률화와 각종 제한의 철폐에 있으며 해운문제의 심의, 정보교환, 조약의 작성이나 권고를 임무로 하고 있다.83년에는 스웨덴의 마르모에 세계해사대학을 창설, 해상행정과정을 개설하고 있다본부는 영국 런던에 있다.우리나라는 61년, 북한은 86년에 가입했다

55) 1967년 3월 18일 영국 밀포드하벤(Milford Haven)으로 향하던 유조선 Torrey Canyon호가 실리섬(Scilly Isles) 부근의 세븐스톤리프(Deven Stones Reef)에서 좌초됐다. 18개의 화물탱크중 14개에 구멍이 났으며

오염사고는 대형 오염사고의 폐해가 선박이나 기국에만 한정되는 것이 아니라 그 선박이 기항하는 항만은 물론 연안국의 해안까지 과급된다는 인식이 확산되는 계기가 되었고, 그 결과 1973년 채택된 해양오염방지협약(MARPOL 73)에는 입항하는 선박에 대해 항만국의 통제권을 보장하는 조항은 해상인명안전협약(SOLAS 24)을 비롯한 대부분의 해사협약이 수용하고 있는 실정이다. 1978년 프랑스 북서연안에서 발생한 “Amoco Cadiz”호⁵⁶⁾의 오염사고는 항만국의 통제 활동이 구체화되는 계기가 되었으며, 1982년 유럽 14개국이 항만국통제 시행을 위한 양해 각서를 체결하고 당해 7월부터 자국에 입항하는 모든 선박에 대해 안전 기준 준수여부를 확인·통제하고 기준미달선을 규제하게 되었다. 이후 항만국의 통제활동은 아태지역, 남미지역, 카리브지역, 지중해, 인도양 주변국 등 전 세계적으로 확산되어 기준미달선 배제노력을 하고 있다. 따라서 편의치적선은 IMO에서 제시한 기준과 국제적으로 채택된 MARPOL,⁵⁷⁾ 해상인명안전협약(SOLAS)⁵⁸⁾ 등에 부합하는 조건만 충족되면 국제적으로는 아무런 제제를 받지 않도록 되어 있다.

약 3만톤 가량의 기름이 유출됐고 영국 정부의 구난 노력에도 불구하고 배는 두동강으로 부러지기 시작, 잔여 기름을 태워버리기 위해 영국공군기가 폭격을 가했다. 이로 인해 당시의 시스템이 효과적이냐 하는 의문이 제기됐으며 1969년 OILPOL54 (MARPOL 이전의 해양오염방지조약)를 개정케 하는 단초가 됐다.

56) 1978년 3월 16일 Amoco Cadiz호는 22만 3000톤의 원유를 수송하다 프랑스 브리태니포트살 연안에서 압초에 부딪치는 사고가 발생하게 됐다. 이 사고로 Torrey Canyon사고의 두 배 가까운 원유가 바다로 흘러 나오게 됐으며, 프랑스 북서해안을 기름바다로 만들었다. 특히 Amoco Cadiz호 사고는 세계 최대의 유류오염 사고로서 주변 생태계를 모두 망가뜨려 버리는 재앙을 가져왔다. 이배의 좌초는 선장의 과실로 판명됐으나 피해규모가 워낙 커 전세계를 경악시켜 결국에는 MARPOL73/78이라는 강력한 협약의 발효를 앞당겼다.

57) MARPOL(The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter) : 정식명칭은 폐기물 및 기타 물질 투기에 의한 해양오염 방지에 관한 협약이며, 줄여서 런던협약 또는 런던조약이라고 한다. 선박에 의한 해양오염을 방지하기 위한 국제 협약으로 1973년과 1978년의 조약을 근간으로 지속적으로 개정되어 왔다. 1973년의 MARPOL 조약은 기름(Oil), 화학제품(Chemical), 포장된 상태의 유해물질(Harmful Substances in packaged form), 쓰레기(Garbage)와 오수(Sewage)에 의한 오염에 대하여 규정하였다. 1978년의 조약에서는 그 당시 발생하였던 일련의 사고들에 대한 대책으로 유조선의 안전과 오염방지를 위해 밸리스트의 분리(Segregated Ballast) 요건을 강화하는 내용을 채택하였다. 1973년 조약이 아직 발효되기 전에 1978년 조약이 채택되었으므로, 이 두조약은 하나로 흡수되어 MARPOL 73/78 로 불리게 되었다.

58) 해상인명안전조약(international convention for the safety of life at sea, SOLAS convention) :1914년 영국 런던에서 개최된 해상 인명 안전에 관한 국제 회의에서 최초로 체결된 국제 조약. 그 후 기술의 발전과 시대적 요청에 따라 4회에 걸쳐 새로운 조약이 채택되었는데 1974년의 조약(SOLAS 1974)이 최신의 것이다. 이 조약은 1981년, 1983년과 1988년에 일부 개정되었다. 1988년의 개정에서 새로운 세계 해상 조난 안전 제도(GMDSS)의 실시 방법이 결정되었다. 이 조약의 부속서에 선박은 항해하는 해역에 따라 소정의 무선 설비를 구비해야 하고, 선박이 해상에 있는 동안 디지털 선택 호출(DSC) 및 그 밖의 조난 안전 주파수를 청수하도록 규정되어 있다. 이 규정은 국제 항행에 종사하는 여객선 및 300t 이상의 화물선에 적용된다.

(2) ITF의 입장 ; 전통적 해운국의 선원들이 편의치적선으로 인하여 실직하게 되자, 이들 선진국 선원들의 입장을 대변하고 나선 것이 ITF이다.⁵⁹⁾ ITF는 편의치적제도를 국제해상 운송시장으로부터 배제시키기 위해서 편의치적선이 사실상 운항을 하지 못하게 할 필요가 있었다. 따라서 ITF는 회원들의 권익을 보호하기 위하여 청색증명제도(Blue Certificate:B/C)를 통해 이 문제를 해결하고자 하였다. 이를 위하여 ITF는 편의치적선에 승선하는 제3국 선원보호를 목적으로 편의치적선의 선주에 대하여 ITF가 제시하는 조건을 충족하는 임금과 근로조건을 충족시키는 단체협약을 ITF 또는 ITF가 위임한 국별 선원노조와 체결하게 하고 그 증명서인 B/C를 소지하도록 하였다. 만일 B/C를 소지하지 아니 하거나 소지하더라도 실제로 ITF가 요구하는 조건을 실행하지 않고 있다는 사실이 확인되었을 경우에는 그 항만에서 화물의 양·적하를 비롯한 일련의 제반업무의 제공을 거부하도록 하고 있다. ITF의 검열활동은 유럽, 호주 등지에서는 엄격히 적용되고 있으나 기타 지역에서는 별 영향이 없는 것으로 알려지고 있다. ITF의 이러한 활동은 불법성의 논란도 되고 있지만, 한편으로는 편의치적제도를 오히려 인정을 전제로 하는 부작용을 초래하고 있다.

(3)UNCTAD의 입장 ; 국제연합무역개발회의(UNCTAD)는 해운위원회를 중심으로 선박과 기국간의 진정한 연계가 결여된 선박을 편의치적선으로 정의하고 진정한 연계를 입증하는 요소를 다음과 같이 결정하였다. ① 당해 상선대가 그 기국의 국가경제에 공헌 ② 선박의 매매를 포함한 해운산업의 국제수지가 당해 기국의 국제수지로 취급 ③ 선박의 구성원으로써 당해 국민이 고용 ④ 당해 국민이 선박의 실질적 선박소유자/수익적 소유자(beneficial owner). 현재 UN선박등록조건협약은 등록국이 각종 국제안전규정을 시행할 실질적인 책임과 권한을 갖는 해사기관을 설립하여 실질적인 통제권을 행사함으로써 자국의 선박이 안정상 위해한 기준미달선이 되지 않도록 기국에 의한 철저한 통제를 의무화하

59) International Transport Workers Federation:ITF가 국제적으로 조직된 운수 근로자들의 노동조합인 만큼, 국제적으로 결속된 단결력과 원활한 노동조합 활동을 토대로 어디까지나, 국제적인 운수 근로자들의 권익을 대변하고 보호하는 데에 있다. 또한 ITF의 조직 대상이라고 볼 수 있는 국제적인 운수 근로자들이란 그들의 국가, 인종, 종교, 이념이 초월된 범세계 운수 근로자들이라는 데에 특징이 있다. 따라서 ITF의 목적은 국제적인 운수 근로자들의 국가, 인종, 종교, 이념을 초월하여 근로자들의 권익을 옹호하는데 있다.

였으며 편의치적선의 폐해로 지적되어온 불명확성에 대하여 이를 추적할 수 있는 기틀을 마련하였다는 점에서 성과를 인정받고 있다. 그러나 동 협약은 자국의 국기를 게양한 선박의 소유권 및 선원배승에 대하여 자국 또는 자국민의 참여수준에 대한 적절한 조항을 자국법령으로 규정하여야 한다고 규정하고 있으나, 그 구체적인 내용에 대해서는 언급이 없다.

즉, 개발도상국의 해운세력의 성장을 위하여 그 전제로 제기되어 온 편의치적선대의 폐지를 목적으로 시작된 선박국적등록협약의 제정을 위한 노력의 결과로 선박과 기국간의 진정한 연계에 관하여 소유권 요건과 선원요건을 선택적으로 정할 수 있으며, 그 내용도 국내법이 정할 수 있도록하여 신축적이고 탄력적인 것으로 됨으로써, 당초의 의도와는 정반대로 선박의 국적에 관하여 국제적인 통일을 포기한 명시적 근거가 되어 버렸으며, 이후 국제선박등록제도 등 제2선적제도가 탄생될 수 있는 이론적 배경을 제공하였다.

(4) OECD의 입장 ; 경제협력개발기구로서 선진국의 이익을 대변하고 있는 OECD는 1971년 보고서⁶⁰⁾를 통해 편의치적선이 건전한 해운업에 각종의 폐해를 가져오며, 해상사고의 위험성을 증대시킬 가능성을 강조하였다. 특히 편의치적선의 대부분이 기준미달선이 될 우려가 높으며, 이런 결과가 인명과 재산에 미치는 영향이 지대함으로 국제기구의 철저한 감독이 필요함을 언급하였다. 이후 OECD는 해운위원회에서 편의치적선에 대한 조사를 강화하였고 편의치적선의 여러 가지 부작용을 억제하기 위한 국제적 조치를 촉구하였다. 하지만, 편의치적제도를 활용하여 보유한 선대의 경쟁력을 유지하고 있는 선주들의 현실과 기존 국적선 보호와 자국선대 육성이라는 이상 사이에서 선진해운국의 정부는 강력한 대응이 불가능하였으며 점차 편의치적선 배제에서 기준미달선 배제로 정책방향을 전환하였다.⁶¹⁾ 1998년 해운위원회는 기준미달선 배제를 목적으로 화주, 선박중개인 및 금융기관, 해운관련 제반업계의 역할과 활동 및 정보의 투명성에 관한 문제와 정부당국간의 정책협조 등 12개 행동지침을 마련하였다. 또한 기준미달선과 관련된 정보를 널리 공개할 목적으로 웹 사이트⁶²⁾를 개설하여 선박별 항만국통제 지

60) OECD Report(1971), Flag of Convenience.

61) OECD해운위원회, 기준미달선 퇴치를 위한 결의서 채택-1998.

적사항, 주요 사고내역, 선급검사이력 등 기준미달여부를 판단할 수 있는 각종자료를 제시하고 있다.

또한 2001년 1월에 개최된 해운위원회에서는 영국의 SSY컨설팅회사⁶³⁾에 의뢰하여 기준미달선을 운항하는 선주의 비용을 검토한 연구보고서가 제출되었고, 기준미달선을 효과적으로 배제하기 위한 각종 방안이 토의되었고, 기준미달선박을 운항하는 선주에 대해 처벌을 강화하고, 반대로 기준에 합당한 선박에 대하여는 인센티브를 부여하는 방안 등이 제시되고 있다. 이 같은 OECD 해운위원회의 편의치적선 배제를 위한 활동은 결과적으로 일정기준 이상의 편의치적선을 제도적으로 인정하는 결과를 초래했다.

5) 한국정부의 편의치적에 대한 입장⁶⁴⁾

(1) 사법부의 입장

① 선박고의 침몰 보험사기 ; 편의치적선이란 세금부담 경감이나 인건비 절약을 위하여 세금이 훨씬 싼 제3국에 등록된 선박이므로, 가령 우리나라 해운선사가 세금 등 각종비용이 우리나라의 1/10정도에 불과한 라이베리아나 파나마 등 제3국에 배를 등록한 뒤 외국 공해상에서 고의로 침몰시킬 경우 우리나라 어느 기관에서도 손을 쓸 수 없을 뿐만 아니라 신고 의무조차 없다는 것이다. 국토해양부도 이들 편의치적선이 선원고용 등으로 해운업계를 활성화하고 있는데다 전 세계적으로 허용되는 제도여서 공식적으로 허용하지 않으면서도 별다른 제재도 하지 않고 있다. 보험회사나 전문 수사기관이라도 공해상에서 사라져버린 선박에 대한 증거를 조직적으로 은폐할 경우 선원들의 진술만을 토대로 증거를 찾기란 매우 어렵다. 또 경제난으로 해운업계가 심각한 채산성 위기를 맞는 등 경영난이 악화되면서 일부 선주들이 이 같은 범죄행위의 유혹에 빠질 개연성이 있다는 것이다.

② 외환거래법 관련 ; 우리나라 선사가 해외에서의 선박을 확보하고 대금을 지불하는 모든 활동은 외환거래법의 적용대상이 된다. 현재 편의치적선은 대한민국

62) www.equasis.org: equasis는 European Quality Shipping Information System의 약자.

63) SSY Consultancy & Research Ltd, The Cost to Users of Substandard Shipping, 2001.

64) 이우석.2002.선박의 국적관련 제문제와 그 전략적 활용방안에 관한 연구.성균관대학교.p56~58.

선박이 아니라 외국 선박이므로 수입에 해당되지 아니하여 해외송금의 대상이 되지 아니하므로 현행 외환거래제도하에서는 해외현지법인을 설립하거나 현지 금융을 이용하지 않고는 합법적인 편의치적선 확보가 불가능하다는 입장이다.

③ 관세법 관련 ; 관세법은 신고사항을 위반한 자에 대해서는 밀수출입죄 또는 관세포탈죄로 엄중히 다스리고 있다.⁶⁵⁾ 따라서 선박도입시도 관세법에 따라 신고하지 않으면 법률적인 저축을 받는다. 법원·검찰 및 관세청에서는 국적취득조건 부나용선과 동일한 절차를 거치지 않고 외국에 등록된 편의치적선에 대해서는 관세법 제241조가 규정하는 부정한 방법으로 선박을 수입하여 관세 및 방위세를 포탈한 것으로 간주하고 있다.⁶⁶⁾

(2) 행정부의 입장

① 국토해양부의 입장 ; 현재 편의치적선에 대한 국토해양부의 입장은 없다. 일반적인 선박등록에 대한 업무는 국토해양부 연안해운과에서 담당하고, 국제선박등록업무는 해운정책과의 소관으로 되어 있다. 따라서 편의치적선에 대한 소관 부서도 없는 상황이다. 즉, 편의치적선에 대해 불법 또는 적법이라고 명시한 규정은 없다. 그러나 편의치적선이 적법성을 인정받기 위해서는 적절한 법 절차를 밟아야 한다는 태도를 보이고 있다.

② 기획재정부의 경우 ; 편의치적제도를 선박법등에서 불법화하지 않고 있다면 해외에서 구입한 선박을 편의치적하여 외국국적을 보유한 채 국제운송을 위한 외국무역선으로 사용하는 경우 외국무역선의 자격으로 국내항에 입항한다 하더라도 동 선박을 수입 신고할 필요는 없으나, 이 경우 선박을 수입신고하지 않는 것이 관세법에 위반되는지 여부는 단순히 편의치적한 선박이 외국무역선으로 입항한 사실만으로 판단할 수 없으며 구체적 사례별로 검토해야 된다는 견해이다.

③ 관세청의 경우 ; 관세법상의 문제로 제동을 걸었던 이후 줄곧 편의치적제도에 대해 호의적인 입장은 아니다. 오히려 동 제도의 불법성을 주장하며 공평·실질 균형과세의 과세원칙만을 내세우는 입장이다.

65) 관세법 제269조(밀수출입죄), 제270조(관세포탈죄).

66) 편의치적선의 부정적 판례:①대법원 1998.4.10 97도58 ②대법원 1983.10.11 선고 82누328 판결③대법원 1984.6.26. 선고84도782④대법원 1990.3.27.선고89도2587 판결⑤1994.4.12 선고93도2324판결
편의치적선의 긍정적 판례:①부산고법 1993.2.17선고 92노1171 판결 ②대법원 1993.5.25. 93도689 판결

(3) 입법부의 입장 ; 각종 선박국적 관련 제 법률의 정비와 함께 국적취득조건부 나용선제도, 선박투자회사법안 등의 마련으로 해운부문에 성장을 보좌하고자 하지만 편의치적제도라는 명칭자체의 합법화·양성화 방안을 아직까지는 제시하지 못하는 것으로 보인다.(이원석.2002)

5. 선행 연구 고찰

편의치적선제도에 대한 국내의 관심은 1980년대부터 편의치적에 관한 제도의 활용방안에 대한 연구는 많이 발표 되었다. 2002년 1월 26일 제주국제자유도시특별법에 의해 제주선박등록특구가 되면서 제2선박제도에 관심이 모아지기 시작하였고. 이러한 선행연구를 바탕으로 제주형 편의치적제도 및 제2선박등록제도의 개선방안에 대한 선행연구들을 고찰 하였다.

주동금(1993)은 편의치적의 문제를 선박국적의 관점, 즉 선박국적에 관한 학설, 국내법에 관한 학설, 국내법의 규정, 조약 그리고 국제사례의 관점에서 살펴봄으로써 편의치적의 문제점을 찾아보고 해결점을 모색하여 협약의 불완전함과 이를 악용하는 각 국가의 이기주의적 국내법의 제정으로 더욱 증가하고 있으나 국제법상 선박국적 규정에 비추어 볼 때에 불법이라고 단언할 수는 없다.⁶⁷⁾ 선박국적에 관하여 보다 현실적이고 혁신적인 새로운 협약의 채택이 요구된다고 하겠다. 그러나 각 국가는 정치적, 경제적, 사회적 여건이 다르기 때문에 그 실현은 매우 어려운 일이라 결론을 도출하였다.

김중선(1994)은 편의치적선 제도에 대한 주요 선진해운국의 대응정책을 살펴봄으로써 선진해운국에 진입하기 위한 우리나라 해운정책의 방안을 제시함으로써 자국 국적선대를 증강시키기 위한 정책적 대안으로서 도입되고 있는 제2선적제도가 해운산업의 하부구조 즉, 통신, 금융, 보험, 항만산업 및 선박관리체계의 기반

67) 우리나라는 편의치적과 관계된 관례에서 편의치적의 관행은 인정하였으나 그 용인되는 한계가 있다고 하였다. 즉 선박 수리비용을 면탈하려는 불법목적은 달성하기 위한 경우 이는 신의측상 허용될 수 없으며 편의치적을 위하여 설립된 선박회사와 실제상의 소유자인 선박회사의 법인격을 동일시하였다. 대판 1988.11.22 제1부 판결 87다카 1671 및 1989.9.12 제1부 판결 89다카 678 제3자의의.

을 바탕으로 구축되고 있는 점을 감안할 때, 해운기업들에게 자유로운 해운활동을 보장함으로써 국가해운산업의 발전은 물론 조선산업의 연계육성을 기할 수 있는 종합적 정책이 뒷받침되어야 할 것이다.

민성규·최재수(2004)는 우리나라에서 선박확보의 수단으로 독특하게 이용하였던 국적취득조건부 나용선제도와 관련된 법적인 문제를 살펴보고 이 제도의 바탕이 되는 편의치적선제도는 보다 국제사회에서 보편적으로 사용되고 있는 제도라는 것도 주지의 사실인 점에서 국적취득조건부나용선(Hire Purchase BBC)선박에 대한 통관과 통관한 선박에 법에 아무런 근거도 없이 지방세를 부과, 밀수로 보고 중형을 선고하는 판례가 퇴적되는 것을 방지할 경우 국제법상 큰 문제를 야기할 수 있는 우려에 따른 국내 법률의 재정립 대응방안 마련이 필요.

한철환(2002)은 편의치적선제도 활용방안의 핵심은 현재 불 법시 되고 있는 편의치적제도를 제도권으로 끌어들이므로써 해운경영기법을 고도화 하자는 것이다. 특히 우리나라에서 OECD 가입과 WTO 출범에 맞추어 급격한 규제완화와 이에 따른 해운지원제도를 전면 철폐한 만큼 편의치적제도의 활용은 한국해운의 장래가 걸린 문제이다.

김성학(1995)은 제2선적제도에 대한 외국사례고찰 및 한국외항해운의 국제경쟁력을 확보 포괄적이고 적극적인 정책수단으로서 제2선적제도의 도입을 촉구 선진해운국으로의 진입을 위한 해운산업정책의 방안을 제시 선원문제, 선박확보, 조세개편을 중심으로 제2선적제도의 도입방향 및 일부 도입형태에 대한 연구를 진행하였으며 우리에게 창조적인 도전을 감행할 수 있는 성장과 발전의 기회를 제공한다는 점에서도 우리 실정에 맞는 제2선적제도의 도입은 불가피 하다.

박찬재(2001)는 국제선박등록제도를 도입하는 유럽의 주요 선진국의 관련제도를 비교분석하여 현행 국제선박등록제도의 개선방향 연구. 유럽의 주요 해운국에서 국제선박등록제도는 당초 외국인 선원고용 융통성을 확보하기 위해 도입되어 비교적 성공하였던 반면, 우리나라 국제선박등록제도는 조세경감은 물론 선원고용

융통성 확보를 위하여 도입되었으나 아직도 이 문제를 해결하지 못하고 있다. 최근 OECD에서 발표한 바대로 한국 상선대의 조세지원제도와 선원비 경쟁력이 OECD 회원국 중 최하위라는 객관적인 보고서에 의해서도 증명되고 있다.

김부찬(2002)은 제주국제자유도시특별법에 규정되고 있는 국제선박등록특구제도가 의의 및 활성화방안에 대하여 검토하여 국제선박등록이 보다 활성화되기 위해서는 선박등록특구제도 외에 선박금융제도, 물류거점화 등 세 가지가 맞물려서 추진되어야 한다는 점이다.

육성호(2008) 국제선박등록제도란 편의치적제도와 유사점이 많지만 해운정책, 선원관리정책, 선박관리정책 측면에서 편의치적선 제도와 다른 특성을 가지고 있다. 우리나라는 제주선박등록 제도를 시행하므로 초반 그렇다할 성과 없이 진행되었던 제도가 지금 현재 많은 편의치적제도를 이용했던 선주들이 다시 돌아오고 있는 실정이라 할 수 있다. 이러한 제도는 세계화로 나아가 국제적으로 사용되고 있는 편의치적제도보다 더 낡은 서비스와 혜택으로 제주선박등록특구를 적극 활용하여 국제적인 제도로 자리매김 되어야 한다.

강철준(2002)은 세계금융시장에서 전략적인 위치를 확보하는데 실패하게 되면, 그 나라는 금융산업의 약화는 물론, 국내경제의 쇠퇴를 경험하고 세계금융시장에서 종속적인 위치로 전락할 수밖에 없다는 주장. 국제자유도시계획의 핵심사업 중 하나인 역외금융센터의 유치에 따른 추진전략을 연구. 제주국제자유도시특별법에 선박등록특구가 도입되었으며 선박등록특구처럼 실질적인 비즈니스 활동을 전 세계에 걸쳐 하면서 선박의 주소지만 제주로 등록하는 것이 바로 역외금융센터의 대표적 역할이다.

김명중(1994)은 역외금융센터 도입의 현지국(現地國) 실물경제에 미치는 경제적 혜택으로는 고용, 조세 그리고 그 밖의 부과금, 영업비용, 인적자본 형성, 자본유입, 국내은행산업의 국제화 증진, 현지 국제금융전문가의 성장, 관련산업의 발전 촉진, 지역경제의 국제화 촉진, 그리고 국위와 국가안보의 보장 등을 들 수 있다.

또한 역외금융센터 도입의 경제적 혜택은 주로 그 국가의 금융발전에 있어 매우 중요하다는 것을 지적, 특히 금융부분이 적절히 발전하지 못한 국가에서는 그 국가의 금융효율을 자극하는 촉매 역할을 할 수 있다.

강병은(2005)은 우리나라 선박투자회사의 모본(模本)이 되는 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드제도와 비교를 통한 유럽의 선박펀드 기본개념과 활성화요인, 정부의 지원정책과 선박투자에 대한 관계를 통하여 한국, 독일, 노르웨이의 선박펀드제도의 차이점과 시사점을 도출. 선박투자회사제도의 활성화를 위해서 독일과 노르웨이의 선박펀드제도가 정부의 세제지원을 통해 활성화 되었던 것처럼 선박투자회사제도 도입기의 현 시점에서 정부의 과감한 지원정책이 필요함.

위 선행연구 사례에서 볼 수 있듯이 편의치적선박에 관련된 국적문제 및 국제법상 규정에 비추어 볼 때 편의치적제도에 따른 편의치적선이 불법이라고 할 수는 없는 제도이다. 제주형 편의치적선제도의 도입은 현실적으로 가능한 입장이다. 유럽의 경우에도 자국선대의 편의치적을 방지하기 위하여 도입된 제2선적제도 또한 자국선에만 한정되는 것이 아니라 외국선박도 등록이 가능하도록 운영하고 있다. 기존 선행연구에서 국제선박제도의 비교 및 편의치적제도의 비교분석 자료는 많으나 제주선박등록특구의 확대 방안 또는 국제선박등록제도의 확대 도입에 따른 구체적인 방안은 서술이 안 되어 있다.

국내법에 따른 법제도 개선에 대한 공감대 부분의 방향은 설정은 되어 있지만 역외금융제도와 연계된 제주선박등록제도의 개선방안에 대하여 구체적으로 제시한 자료가 없다. 연구자는 이러한 선행자료 고찰을 통해 특히, 편의치적제도를 도입하는 국가나 유럽에서 실시하는 제2선적제도에서 역외금융을 통한 선박금융의 자유로운 거래를 통하여 선박의 건조, 매매 등 전 세계적으로 보편화된 해운 운영기법의 하나인 편의치적제도 및 국제선박등록제도가 제주선박등록특구제도에서도 적용이 되어 보다 개선되고 확대된 제주형편의치적선제도가 도입이 될 수 있으리라 생각한다.

Ⅲ. 제주선박등록특구 현황 및 사례비교 고찰

1. 제주선박등록특구제도의 도입배경 및 현황

1) 선박등록특구제도의 도입배경⁶⁸⁾

한국의 외항해운업은 수출입물량의 약 99.7%를 수송하며, 막대한 외화운입 수입('96년:91억\$)을 통하여 국제수지 개선에 크게 기여하는 등 국가 기간산업으로서 우리 국민경제 발전에 매우 중요한 역할을 하였다. 국내·외적인 해운환경은 WTO 체제의 출범과 OECD가입 등에 따라 총체적인 경쟁력을 바탕으로 한 무한 경쟁체제로 돌입하였으나 한국 외항산업의 경쟁력은 급격히 약화된 상황이었다. 한국 해운선사들과 경쟁상대국 선사들과의 경쟁력을 비교하면 선진해운국의 선사들은 유리한 국제금융으로 선박을 건조하고 있을 뿐만 아니라 세금이 저렴하고 제3국의 저임금 선원비용이 자유로운 편의치적국가에 선박을 등록하여 운항함으로써 비용절감을 통한 경쟁력의 우위를 확보해 나가고 있다. 반면에, 우리나라 선사들은 국제금융의 제약하에서 상대적으로 불리한 금융조건으로 선박을 확보하고 외국선원에 대한 고용규제 및 과중한 조세부담으로 선진해운국 선사와 비교가 안 될 정도의 고비용 구조하에서 경쟁을 하고 있는 실정이었다.

더욱이 선원비 상승과 선원직 기피현상으로 인해 선원경쟁력도 약화되고, OECD 가입으로 지정화물에 대한 국적선 우선이용 제도가 '98년말에 완전 철폐되는 등 해운환경의 변화로 차별적인 자국선 보호정책은 한계상황에 이르게 되었다. 이러한 여건하에서 <표 III-1>에서 보는 바와 같이 국적선 증가는 정체되고 국적선 적취율은 크게 떨어지고 있었으며, 해외치적이 상당수준에 이르러 이러한 상황을 방지하면 외항해운산업의 공동화를 피할 수 없게 되었다. 따라서 우리 해운산업을 유지 발전시키기 위하여 선진해운국가에서 시행되고 있는 국제선박등록제도를 도입하여 등록된 선박에 대해 세제혜택 및 외국인선원승선범위를 확대함으로써 경쟁력을 확보코자 제도도입이 추진되었다. 한편, 이와 같은 현실에 직면하던 선주들은 선주단체를 중심으로 선박등록에 대한 새로운 제도 도입

68) 박찬재.2001.국제선박등록제도 비교연구.p.126~128.

을 꾸준히 제기하여 왔으며, 그 결과 정부는 1997년에 우리나라 상선대가 선진해운국 상선대와 대등한 경쟁을 할 수 있는 여건을 조성하고 국적선박의 해외치적화를 방지할 목적으로 독일식 국제선박등록제도에 필수선박개념을 추가한 매우 독특한 국제선박등록제도의 도입을 추진하기로 하였다.

그 이후 제도도입을 위한 노·사·정합의를 거쳐 '97년 8월 22일 법률 제5365호'로 국제선박등록법이 제정되어 1998년 4월 9일부터 시행되고 있다. 국제선박등록제도의 도입으로 우리나라 외항해운산업의 국제경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 예상되었다. 즉, 국적외항선사들은 국제선박등록제도의 도입으로 외국인 선원의 승선제한 철폐, 국가필수국제선박의 지정 및 보조금 지급, 대폭적인 조세 감면과 같은 정부지원을 희망하였다. 그러나 이러한 정부지원을 법에서 규정하고 있음에도 구체적인 조치가 나타나지 않았다. 그 결과 '98년말 400여척에 이르는 외항국적선 중 국제선박으로 등록된 선박은 36척에 불과 하였다.

<표 III-1 > 우리나라 외항상선의 선박량과 화물적취을 추이

연도	선박량		화물량(천톤)		국적선적취율
	척수	총톤수(천톤)	수입	수출	
1988	429	8,306	148,479	47,046	39.7%
1990	430	9,029	185,826	40,864	36.3%
1995	371	10,537	336,230	89,150	23.3%
2000	425	11,857	384,117	144,516	25.4%

자 료 : 박찬재(2001).국제선박등록제도 비교연구.

이와 같이 등록 실적이 부진한 것은 국제선박등록제도하에서도 국적선과 동일하게 외국인 선원의 승선은 부원급에 한하여 최고 6명까지만 허용하고 있고 조세 감면에 대해서도 매각차익 이연 및 일부 지방세가 다소 감면되었으나 유럽 해운국과 같은 수준으로 전면적인 감세 조치가 이루어지지 않았기 때문이다. 국제선박에 대해 1999년 취득세 및 선박공동시설세가 면제되는 등 다소 면제대상이 확대됨으로 인하여 국제선박으로의 등록이 활발히 추진되어 2000년 12월말 총 대

상선박 425척 가운데 83%인 360척이 국제선박으로 등록하였으나 아직도 개선의 여지가 많다. 그렇게 국제선박등록제가 시행되어 오던 중 제주국제자유도시특별법이 제주도의 자치권이 보장되는 제주특별자치도를 설치하여 실질적인 지방권을 보장하고, 행정규제의 폭넓은 완화 및 국제기준의 적용등을 통하여 국제자유도시를 조성함으로써 국가발전에 이바지함을 목적으로 2002년 1월26일 개정·공포되어 4월1일부터 시행되어 제주선박등록특구제도가 도입되었다.(박찬재.2001)

제주선박등록특구제는 국제선박에 대한 세금을 경감하고 각종 혜택을 부여함으로써, 자국 해운산업의 국제경쟁력 강화 효과를 극대화하기 위함이다. 「제주국제자유도시특별법」 제47조는 선박등록을 활성화하기 위하여 제주도내 개항을 ‘국제선박등록특구’로 지정할 수 있도록 하고 있다. 이는 현행의 「선박법」 및 「국제선박등록법」의 규정이 제한적이고 선박등록에 따른 인센티브가 미흡하여 신규로 등록하는 국제선박이 거의 없는 실정인 점을 반영하여 제주도내 개항을 국제선박의 등록특구로 지정하여 획기적인 조세 인센티브를 부여함으로써 국제선박의 등록을 활성화하기 위한 것이다. 우리나라 선박의 해외이적을 방지하고 해외에 편의치적된 선박의 환원을 유도함으로써 국적선대의 확충, 해운산업의 활성화 등 국가 차원의 경쟁력 확보는 물론 국제자유도시로서의 제주도의 위상을 제고하고 물류중심지로의 지향 목표를 달성하는 데 기여할 수 있도록 하고 있다. 그러나 특별법에 규정되고 있는 등록특구는 다만 「국제선박등록법」에 의하여 국내 개항에 등록될 수 있는 선박만을 그 대상으로 하고 있기 때문에 한국 국적선과 국적취득조건부나용선 외에 외국인 소유나 외국인이 운영하는 선박에 대하여 한국 국적을 취득하도록 허용하는 것은 아니라는 점에서 일반적인 ‘편의치적’ 제도와는 그 목적이나 성격이 다르다고 보여진다. (김부찬.2001)

서구에서 도입하여 시행되고 있는 제2선적제도 등과의 비교검토를 통한 제도 개선이 시급하며 예를 들면 국적취득조건부나용선의 경우 국제선박등록에 의하여 대한민국의 국적이 부여되는 것은 아니기 때문에 등록특구제도를 통하여 등록선복량을 획기적으로 증대시키는 데는 한계가 있다.

한편 특별법 제47조의 규정에 의한 등록특구에의 등록 및 운영 등에 관한 사항을 명확히 함으로써 특구의 효율적인 운영과 활성화를 기하기 위하여 국토해

양부는 「제주선박등록특구운영지침」을 제정하였다. 제주선박등록특구제도가 시행된 해인 2002년에 국적외항선사 소유선박의 80%인 374척이 제주에 등록한 데 이어, 2003년에 27척, 2004년 74척, 2005년 78척, 2007년 169척이 등록하여 711척의 선박이 제주선박등록특구에 등록함으로써 우리나라 외항선사들이 보유한 선박중 대부분의 국제선박이 제주도내 개항으로 등록을 마친 것으로 알려지고 있다. 제주국제선박등록특구제도는 소기의 성과를 달성한 것으로 평가되고 있다.

2) 국제선박등록특구에 적용되는 조세감면 범위⁶⁹⁾

조세특례제한법 제121조의 15와 농어촌특별세법 제4조 및 동법시행령 제4조 제6항에 의하여 국제선박등록법 제4조의 규정에 따라 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 선박으로서 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제221조 제1항의 규정에 의한 선박등록특구를 선적항으로 하는 선박에 대해 취득세, 농어촌특별세 및 지방교육세를 면제해 주고 있다. 또 국제선박으로 등록하기 위하여 취득하는 국적취득조건부나용선(BBC HP)으로서 대한민국 국적 취득시 선박등록특구에 등록할 것을 확인한 선박을 2009년 12월31일까지 취득하는 경우에는 취득세, 농어촌특별세 및 지방교육세를 면제해 주고 있다. 다만, 선박의 취득일부터 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 아니한 경우에는 면제된 취득세 및 지방교육세를 추징한다. 또한 2009년 12월31일 이전에 도래하는 과세 기준일 현재 선박등록특구를 선적항으로 하여 국제선박으로 등록되어 있는 선박에 대해서는 재산세 및 공동시설세를 면제해 주고 있다.

지방세법 부칙 및 조세특례제한법 제121조의 15에 의하여 국제선박등록제도 및 제주선박등록특구제도에 의해 면제되고 있는 지방세는 3년 단위로 그 효과를 분석하여 제도의 폐지 또는 연장시행 여부를 결정하고 있으며, 현행 조세특례제도는 2009년 12월31일까지 적용된다. ⁷⁰⁾ 현행 선박에 대한 조세부과 항목을 보면 첫째, 국적취득조세로서 등록세, 취득세, 교육세 그리고 농어촌특별세가 있다. 둘째, 국적유지조세는 재산세와 교육세 그리고 공동시설세 등이 있다. 셋째, 법인소득관련조세로는 법인소득세와 법인주민세가 있다. 이 가운데 「국제선박등록법」

69) 한국선주협회.2007.해운연보 (2006 사업보고서)

70) 김부찬(2003), 편의치적과 국제선박등록특구제도, 국제법학회논집 제47권 제3호(통권 제94호) p.42.

에 의하여 등록되는 선박에 대해서는 취득세, 재산세, 공동시설세, 지방교육세, 그리고 농어촌특별세 등이 면제되도록 하고 있다. 그러나 이러한 면제 혜택도 편의치적국에서 부여하는 감면 범위에 비하면 크게 미흡한 실정임을 부인할 수 없다. 편의치적국에서는 보통 등록료(세)와 등록유지세 또는 톤세만을 징수하는 것이 일반화되어 있기 때문에 세금 부담이 훨씬 경감되고 있다.

<표 Ⅲ-2 >

세 금 면 제 내 용 요 약

구 분	농특세	등록세	취득세	재산세	지방교육세	공동시설세
관련근거	농특세법 제5조	지방세법 제131조	지방세법 제112조	지방세법 제188조	지방세법 제260조의2	지방세법 제240조
세 율	취득세감면액의 20%	선박가액의 0.02%	선박가액의 2%	선박가액의 0.3%	-등록세의 20% -재산세의 20%	선박가액의 0.6%-0.16% (톤수별누진적용)
부과대상	- 신규취득 국적선 - BBC HP	- 신규취득 국적선	- 신규취득 국적선 - BBC HP	- 국적선	- 신규취득 국적선 - 국적선	- 국적선
납부시기	-소유권취득 등기·등록시	-소유권취득 등기·등록시	- 소유권취득 등기·등록시	매년 7월말까지	- 등록세의20%: 등기·등록시 - 재산세의20%: 재산세 납부시	-재산세납부시 동시납부 (매년 7월말까지)
세금면제 및 면제기한	제주제도	- 100% 영구면제	전액납부	- 100% 영구면제	- 100% 영구면제	- 100% 영구면제
	국제선박제도	전액납부	전액납부	전액면제	50% 감면	전액납부

자 료 : 김부찬(2002).편의치적과 국제선박등록특구제도, 국제법학회논집 선주협회

<표 III-3 > 제주선박등록특구제도에 의한 선박확보형태별 세금면제 요건

구 분	세금면제 요건		
	제주특구등기·등록	국제선박등록	면제세금
국적선	필요	필요	재산세, 지방교육세, 공동시설세
BBC HP	불필요	필요	농어촌특별세, 취득세
신규취득국적선 (국적취득 BBC HP 포함)	필요	필요	농어촌특별세, 취득세, 지방교육세

자 료 : 한국선주협회 ※ 신규취득국적선은 제주특구 등기·등록후 6개월 이내에 국제선박으로 등록하지 않을 경우 면제세금 추정

3) 국제선박등록특구에의 등록절차⁷¹⁾

국토해양부는 제주선박등록특구제도의 도입에 따라 선박등록특구의 등록 및 운영등에 관한 사항을 명확히 함으로써 특구의 효율적인 운영과 활성화를 기하기 위하여 2002년 5월1일 “제주선박등록특구 운영지침”을 제정시행하고 있다. 이 지침은 제주국제자유도시특별법(이하 ‘특별법’이라 한다.)에의 등록 및 운영 등에 관한 사항을 명확히 함으로써 특구의 효율적인 운영과 활성화를 기하기 위한 것이다. 적용대상 선박은 제주도의 개항을 선적항으로 하는 선박 또는 선적항으로 하고자하는 선박으로서 ‘국제선박등록법의 규정에 따라 등록된 국제선박으로서 대한민국 선박’, ‘국제선박등록법의 규정에 따라 등록된 국제선박으로서 특별법시행령 제31조에서 정하는 외국선박(국적취득조건부나용선)’으로 규정하고 있다.

선적항을 제주도내 개항으로 변경하고자 하는 경우, 대한민국 선박소유자는 선박법 제18조 및 동법시행규칙 제21조의 규정에 의거 선박원부 등록사항 변경등록을 당해선박 선적항을 관할하는 지방청장에게 신청하여야 한다. 그리고 선박국적증서를 재교부 받은 소유자는 국제선박등록법 제4조 및 동법시행규칙 제3조의 규정에 의거 선적항 변경을 사유로 국제선박 변경등록을 국토해양부장관에게 신청하여야 한다. 다만, 특별법시행령 제31조에 해당하는 선박(국적취득조건부나용선)이 대한민국 국적을 취득하기 전에 농어촌특별세 등을 면제 받고자 할 때에는 운항사업자(국내선박임차인)는 국제선박등록증 원본을 국토해양부장관에게 제출

71) 한국선주협회, 2006해운연보

하여 특구에 등록할 것임을 확인해야 하며, 이 경우 운항사업자는 동 의사 확인을 위해 지정된 서식에 날인 제출하여야 한다. 국토해양부장관은 선박소유자 또는 운항사업자가 국제선박등록 변경 또는 신규신청을 할 경우, 외국인 선원 승선 현황 및 외국인 선원승선시 단체협약 체결여부를 확인하여야 한다.

외국인 선원 승선시 단체협약을 미체결한 경우, 국제선박등록법 제6조의 규정에 의거 단체협약 체결 이행을 지시할 수 있다. 또 제주선박등록특구 등록대장 관리와 관련, 제주지방청장은 특구등록선박의 효율적인 관리를 위하여 특구등록대장을 선박원부와는 별도로 비치·관리하여야 한다. 이와 함께 선박국적증서 교부시 또는 선박국적증서 신규 교부시 당해선박의 국제선박등록 여부, 외국인선원 승선현황 및 외국인선원 승선시 단체협약 체결 여부를 확인하여야 한다.

선박의 말소는 ‘선박법’ 제22조 및 ‘국제선박등록법’ 제10조의 규정을 준용하도록 하고 있다. 따라서 ① 선박소유자 등이 등록의 말소를 신청한 때, ② 국제선박의 등록대상에 해당되지 아니하게 된 때, ③당해 선박이 멸실·침몰 또는 해체 된 때, ④ 선박의 존부가 3월 이상 분명하지 아니한 때, 그리고 ⑤ 사위 기타의 방법으로 등록한 때에는 국토해양부장관은 국제선박의 등록을 말소하여야 한다.(한국선주협회.2006해운연보)

4) 제주선박등록특구의 현황

<표 III-4 >

선박등록 및 세입 현황

(단위:척,백만원)

구분		계	2007년	2006년	2005년	2004년	2003년	2002년
선박등록척수		767	164	65	115	213	154	56
세입액	합계	9,574	4,092	2,312	1,401	1,220	386	163
	등록세	8,368	3,770	2,063	1,148	1,056	255	76
	주민세	1,206	322	249	253	164	131	87

자료:제주특별자치도청 ※참 고:제주선박등록특구는 국제선박 총톤수 500톤 이상으로 선령이 20년 이하의 선박을 제주특별자치도에 등록하면 조세 등의 부담을 완화하여 주고, 국제선박의 경쟁력을 높여 줄 뿐만 아니라 선박금융 등 관련사업의 발전을 도모하고자 2002년 4월부터 시행하고 있는 제도이다.

5) 제주선박등록제도의 문제점

국제해운에서 만연되어 있는 편의치적선제도에 대응하기 위하여 도입한 국제선박등록제도 및 제주선박등록제도의 효율적인 운영을 위해 이 제도를 성공적으로 운영하고 있는 주요 해운국 특히 노르웨이, 싱가포르 및 홍콩의 국제선박등록제도의 특성과 주요 내용 및 실태 등을 면밀히 비교분석하면 크게 세가지 측면에서 개선되어야 할 문제점을 가지고 있다.

첫째, 제주국제선박등록제도의 제한된 법제도의 한계로 인한 국제선박등록의 조건이 국제선박등록법 제3조에 규정된 등록대상 선박은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박으로 한다.

- ① 대한민국 국민이 소유한 선박
 - ② 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사 법인이 소유한 선박
 - ③ 대한민국에 주된 사무소를 둔 제2호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원을 말한다)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유한 선박
 - ④ 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 임차한 외국선박
- 국제선박등록법 시행령에서는 국제선박등록법 제3조 제2항의 규정에 의하여 국제선박으로 등록할 수 있는 선박은 국제총톤수 500톤이상의 선박으로서 선령이 20년이하인 선박으로 한다. 다만, 「선박안전법」에 의한 선급법인 기타 국토해양부령이 정하는 선급에 등록을 한 선박으로서 국토해양부령이 정하는 국제협약 증서를 구비하고 있는 선박에 대하여는 선령기준을 적용하지 아니한다고 규정하고 있으며 전체적인 선박등록의 제한이 있다고 본다. 외국의 제2선적제도는 등록대상선박이 많은 부분 제한을 완화하여 등록하고 있으나 아직까지 제주선박등록제도는 법적인 부분을 제도개선을 통하여 편의치적에 가까운 법개정이 우선되어야 하겠다.

둘째, 국제선박등록제도에서의 등록절차와 요건 등의 문제점

국제선박등록제도를 시행하고 있는 주요 3개국(노르웨이, 싱가포르, 홍콩)의 국제선박등록제도의 등록절차는 편의성의 제고와 관리기구의 일원화 원칙을 고수하고 있다는 점이다. 우리나라의 경우는 선박법에 의한 등록제도와 선박등기법에 의한 등기제도로 이원화되어 이중 절차에 의한 시간과 비용증가를 초래하고 있다는 점이다. 즉, 제주선박등록특구에 선박을 등록하기 위해 반드시 거쳐야 하는 등기

절차가 선박매매에 관한 국제관행이나 해운의 특성을 고려하지 않고 무리하게 운용되고 있어 이에 대한 개선이 시급한 실정이며, 외항상선의 세제 감면을 위한 근거법이 선박법·국제선박등록법·제주국제자유도시특별법 등으로 다원화되어 불편하다는 점이다. 즉, 국제선박등록을 제주지방해양수산청으로 일원화하되, 제주에 직접가지 않고 타 해양수산청에서도 신청할 수 있도록 개선해야 할 것이다.

셋째, 외국인선원의 고용제한의 문제점

주요 3개국의 국제선박등록제도의 외국인선원의 고용의 완전 자유화를 도입하고 있다는 공통점이다. 우리나라의 국제선박등록법 제5조 제1항에서는 “선박소유자들은 국제선박에 선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약(STCW)에 따라 국토해양부장관이 인정하는 자격증명서를 가진 외국인선원을 승선시킬 수 있다.”라고 규정하여 외국인선원에 대해 고용을 제한하지 않지만, 동법 제5조 제1항의 규정에는 “외국인선원을 승선시키는 경우 그 승선의 기준 및 범위는 선원을 구성원으로 하는 노동조합의 연합단체, 해운법 제57조의 제2항의 규정에 의한 외항화물운송사업자의 협회 등 이해당사자와 관계중앙행정기관의 장의 의견을 들어 국토해양부장관이 정한다.” 라는 추가 규정을 두어 사실상 외국인선원의 고용을 제한하고 있다. 특히, 동법 제8조에서는 지정된 국가필수선박에 대하여 외국인선원의 승선을 제한하는 규정을 두고 있으며, 또한 “동법 제8조의 규정에 의한 필수선박에 대한 외국인선원의 승선제한 기준은 척당 부원 6인 이내로 한다.” 라는 동법 시행령 제6조는 외국인선원의 승선을 명백하게 제한하는 규정이다.

넷째, 국제선박에 대한 세제지원상의 문제점

2002년에 제주선박등록특구제도가 도입됨으로써 선박에 대한 농어촌특별세, 취득세, 재산세 등이 면제되어 등록세와 면허세를 제외한 조세가 면제됨으로써 외항선사의 세금부담이 획기적으로 개선되었으나, 주요 3개국들은 오히려 전통적인 편의치적국들 보다 상당히 낮은 등록세를 부과함으로써 경쟁력을 확보하고 있는 실정이기 때문에 우리 정부도 등록세에 대한 대폭적인 인하를 적극 검토해야 할 것으로 생각된다. 하지만 2004년 말 톤세제도의 도입을 골자로 한 관련법 개정이 이루어져 2005년부터 본격적으로 시행되게 되어 제주선박등록특구제도의 활성화에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다. 따라서 우리나라는 국제해운에서 만

연되고 있는 편의치적선제도에 대응하기 위해서 도입한 국제선박등록제도 및 제주선박등록제도의 효율적이고 성공적인 운영을 위해 이 제도를 성공적으로 운영하고 있는 주요 해운국 특히, 노르웨이 국제선박등록제도의 특성과 주요 내용을 면밀한 비교분석을 통하여 도출된 시사점을 제도의 보완 즉, 국제선박등록의 절차 및 요건 등을 대폭 완화하는 등 선박등록제도를 개선하고, 편의치적국과 경쟁이 가능하도록 등록세에 대한 대폭적인 감면을 추진함으로써 국제선의 해외치적 방지 및 외국적선의 제주선박등록특구내로의 유치 등을 통해 국제선사의 국제경쟁력 제고 및 해운산업의 발전적인 방향을 모색해야 할 것이다.(경운범.2007)

2. 제2선적제도의 개요

세계해운시장 불황의 장기화로 인해 그 동안 편의치적에 냉담했던 서유럽 해운선진국들도 해외치적에 보다 완화된 규제를 향유할 수 있음과 동시에 1960년 말부터 자국선원 부족의 타개책으로 편의치적 선복량을 늘리고 있었다. 그러나 1973년 제1차 석유파동 이후 노동력 부족의 시대에서 효율적인 운항시대로 변화되고, 기술혁신에 따른 경제선의 등장, 해외치적 및 저임금국 승무원의 승선이 일반적 관행이 됨에 따라 그 동안 편의치적의 급증으로 자국선박 보유량이 크게 감소되고 궁극적으로는 국민경제의 위축과 국방의 약화를 수반하였다. 따라서 선진해운국들은 자국선대의 해외이적(海外移籍)을 방지하기 위한 조치가 필요하게 되었는데 이러한 조치로써 영국, 프랑스, 등 서유럽 해운국들은 편의치적제도의 유사한 역외선박등록제도와 국제선박등록제도를 만들게 되었다. 이는 자국선박에 자국국기를 게양하면서도 선원비 및 조세부담을 경감시킬 수 있도록 식민지 및 자치령(보호령) 또는 자국내 특정지역을 선적지로 하는 선박등록제도를 실시함으로써 자국해운의 보호와 지원을 강화시키는 것이 목적이다. 제2선적제도란, 국가에 따라 역외등록제도, 국제선박등록제도 및 국제부가선박등록제도 등으로 일컬어 지는바, 이는 본래의 편의치적제도에 대항하는 의미로서 제2선적제도라고 부르고 있다. 따라서 제2선적제도는 정부의 장려와 협력을 바탕으로 자국의 제2선적지에 등록하는 선박에게 선원고용(船員雇傭)의 융통성(融通性)과 세계감면 혜택으로 인한 국제경쟁력의 향상을 도모하기 위하여 편의치적선박에 버금가

는 이점(利點)을 제공함으로써, 궁극적으로 편의치적선을 자국으로 환류(還流:Re-flagging)시키고자 하는 정책으로서 이러한 변화는 선진해운국은 물론 다른 여러 국가로까지 급속히 확산되고 있어 국제해운의 선적제도에 대한 구조적 변화가 예견(豫見)되고 있다. 특히, 노르웨이는 역외등록제도보다 발전된 국제선박등록제도(國際船舶登録制度:Norwegian International Ship Register)를 1987년 7월 1일부터 실시하고 있다. 동 제도를 통해 노르웨이는 자치령이 아닌 본국 베르겐(Bergen)에 등록사무소를 개설, 자국선박 뿐만 아니라 외국선박에도 등록을 개방함으로써 단순한 자국선박보호 차원을 넘어서 유럽제국, 일본 등 선진국 선박을 유치할 적극적인 움직임으로 다른 선진국으로 확산되고 있다. 결론적으로 제2선적제도는 선진해운국(특히 서유럽 전통해운국)들이 자국선대의 해외이적을 방지하기 위해 창안한 새로운 선적제도로서 편의치적제도가 아니면서도 비교적 느슨한 치적요건을 규정한 일종의 개방등록제도가 그 효시라고 할 수 있다.

3. 2선적제도의 종류와 현황

오늘날 제2선적제도는 주로 서유럽 전통해운국가에서 도입하고 있으며 일본 등 상당수 다른 국가에서도 이 제도의 도입을 고려하고 있다. 이러한 제도로서 영국, 프랑스 및 네덜란드는 역외등록제도를 실시하고 있으며 노르웨이를 비롯한 덴마크와 캐나다 및 포르투갈은 국제선박등록제도를 시행중이다. 또한 독일은 자국의 특성에 맞게 국제선박부가등록제도를 채택하고 있다. 제2선적제도의 도입은 크게 확산될 조짐이다. 이 밖에도 룩셈부르크, 스페인, 스웨덴 및 핀란드 등 대다수 서유럽 전통 해운국들이 새로운 선박등록제도의 실시를 검토 중에 있어 제2선적제도의 도입은 크게 확산될 조짐이다. 일본선사들도 마루선이나 시꾸미선과 같은 특이한 용선을 활용하여 왔는데 이러한 용선도 넓은 의미에서 제2선적제도의 일종으로 볼 수 있다. 선진해운국에서 실시하는 제2선적제도의 유형별 특징은 <표 III-5>에서와 같이 실시하는 국가의 입장에 따라 상당한 차이를 보이나 기존선박등록제도와 구별되어지는 특징을 갖고 있음을 알 수 있다.

국 가 구 분	영국	노르웨이	덴마크	프랑스
명 칭	MAN	NIS	DIS	
등 록 지	Man Island	Bergen	Copenhagen	Kerguelen Island
실시시기	1985.9	1987.7	1988.8	1986.6
등 록 세	편의치적보다저렴	편의치적보다저렴	NIS와 유사	NIS와 유사
소 득 세	선원소득세 감면	소득세 면제	NIS와 유사	NIS와 유사
선 원	선장,기관장,일항사, 통신사 4명은 영국인,아이랜드인 또는 영연방시민 부원에 대한 국적요건은 없음	선장은 노르웨이인이어야 하나 면제가 가능 기타선원의 국적에 관한 제약은 없음	선장은 덴마크 또는 EC국가 국민 직원,부원은 국적무관	전체 선원중 25%이상 프랑스인 프랑스인 직원4인이 포함되어야 함

자 료 : 한국선주협회(1994). '제2선적제도에 관한 선주의 견해.'

1) 영국의 Man Island의 역외등록제도

Man섬은 영국본토와 에이레 사이에 위치한 면적 590km²의 작은 섬이며 영국여왕이 임명하는 총독에 의해 통치되는 자치령으로서 항공, 국방 및 외교를 제외하고는 광범위한 자치권이 부여되고 있다. 1978년 선박등록제도가 설치, 1984년 상선등록법(Merchant Ship Registration Act)이 제정, 시행되었다. Man섬에 설치된 등록제도의 주요골자는 다음과 같다.⁷²⁾

- ① Man섬에 등록된 선박은 영국본토, 버뮤다, 케이만 제도, 지브롤터를 포함하는 영국적선의 일부로서 영국기를 게양할 수 있는 권리를 갖는다.
- ② IMO의 선박안전과 해양오염방지에 관한 각종 조약 그리고 ILO의 선원노동에 관한 모든 조약이 영국본토와 동일하게 적용된다.
- ③ 선박등록료는 저렴하고 톤세는 징수되지 않는다.
- ④ Man섬에 등록할 수 있는 선박은 이 섬에 거주하는 영국민 또는 섬 안에 업

72) 강중희,1995. '제2선적제도 설치타당성 검토와 우리나라 선적제도 발전방향연구'. 해운산업연구

무의 본거지를 두고 있는 회사가 소유 또는 관리하는 선박이다.

⑤ Man섬에 이익이 될 수 없다고 생각되는 선박에 대하여 당국은 등록을 거부할 수 있다.

⑥ 선박은 등록시와 등록후 5년마다 검사를 받아야 한다.

⑦ 등록선박에 승선하는 직원의 자격은 ‘영국본토, 아일랜드 또는 영연방에서 발행하는 자격’을 갖도록 규정하고 있으나 선원에 관한 규정은 없다.

Man섬 선적제도의 핵심은 조세인 것으로 알려지고 있는데, 등록비용이 편의치적이나 다른 제2선적에 비해 월등히 저렴하다.(박찬재.2001, 김성학.1995)

2) 노르웨이의 국제선박등록제도

1980년대 선박의 해외이적에 따른 노르웨이 선대의 감소는 매우 심각하여 1986년 한 해만도 전년에 비해 무려 46%의 노르웨이 국적선이 편의치적으로 이적하였다. 이 같은 급격한 자국선대의 감소는 전체 외화소득의 상당한 부분을 해운에 의존, 국민경제의 해운에 대한 의존도가 높고 국방상으로도 기간산업으로 인식해 온 노르웨이로서는 심각한 문제였다. 1987년에 시행된 국제선박등록제도(NIS:Norwegian International Ship Register)의 설치목적은 우선 NIS선에 선원 고용의 융통성과 각종 세금혜택을 부여함으로써 해외로 이적해 간 노르웨이 선박을 환류시켜 자국선대의 증강을 도모하고 이를 통해 국민경제를 보다 활성화시키고 다른 한편으로는 선박등록을 외국선주에게도 개방, 외국선을 유치하여 자국의 해운관련산업을 진흥하기 위한 것이다. 또한 선장을 제외한 전 선원의 국적에 대하여 제한이 없으며 선주로 하여금 선원 개개인이나 ITF에 가입된 국가의 외국선원노조와 직접교섭을 허용함으로써 외국선원에 대한 높은 선원비 부담을 경감해 주고 있다. 한편, 세제면에서 NIS는 외국선주를 유치하기 위해 NIS등록선을 소유한 선주에게는 노르웨이의 모든 세금을 면제해 주는 파격적인 우대를 제시하고 있다. 이와 같은 세제우대와 함께 선주의 범위를 크게 확대하여 외국선주에게도 등록을 개방하고 있는 것이 또 하나의 특징이다. 종래에는 노르웨이인 또는 노르웨이인의 출자비율이 60%이상인 노르웨이 회사가 소유한 선박에 한하여 노르웨이 국적을 취득할 수 있게 하였다. 그러나 외국선주가 일정요건을 갖춘 회사를 노르웨이에 설립하거나 자격을 갖춘 대표자를 노르웨이 내에 임명하면

외국선의 등록이 허용된다. 다만 후자의 경우 선박의 관리는 노르웨이 본사가 있는 선박관리회사에 위임되어야 한다는 차이가 있다.

노르웨이 국제선박등록제도(NIS)의 주요골자는 아래와 같다.

- ① 선박등록지는 노르웨이의 Bergen에 두고 있으나 세계 어느 곳에서도 등록에 관한 수속을 할 수 있다.
- ② 등록선에 승선하는 선원의 국적에 관한 규정이 없다.
- ③ 등록선을 소유하는 회사는 노르웨이 법령에 따라 설립되어야 하지만, 회사법인에 대한 출자금의 국적에 관한 규정은 없다.
- ④ 노르웨이가 준수해야 할 해사관련 국제조약이 그대로 적용된다.
- ⑤ 등록선을 소유하는 회사의 경영은 그 상당부분이 노르웨이 영내에서 이루어져야 한다.
- ⑥ 등록대상선박은 국제무역에 종사하는 선박과 off-shore선박에 한정되고, 내항선을 제외된다.
- ⑦ 등록선은 1987년 3월에 발효된 노르웨이의 새로운 선원배승규칙을 적용할 수 있다.
- ⑧ 외국인 선주는 투자에 대하여 부분적인 면세혜택을 받는다.
- ⑨ 등록선에 승선하는 외국인 선원은 노르웨이 소득세를 면제 받는다.
- ⑩ 선박등록료는 종래의 노르웨이적 등록선에 비하여 낮다.
- ⑪ 등록선의 선주는 선원과 개별적으로 또는 선원을 대표하는 조직과 집단으로 협정을 체결할 수 있다.

이와 같은 등록조건의 완화와 더불어 선원 및 세제상의 혜택에 대한 기대로 NIS 등록선은 빠른 속도로 늘어나기 시작했다.(박찬재.2001, 김성학.1995, 경윤범.2007)

3) 독일의 국제선박부가등록제도

부가등록제도는 독일의 고유한 선박등록제도이며 이 제도는 기존제도를 그대로 두고 특정선박에 대하여 부가적으로 등록을 인정하는 것이다. 이 제도는 보다 개방적인 노르웨이 국제선박등록제도와 비교하여 자국선대를 중심으로 한 해운 및 조선에 대한 보조정책을 효율적으로 수행할 수 있다는 점이 장점이다.

- ① 부가등록을 할 수 있는 선박은 국제항로에 종사하는 독일 국적선에 한정한다.

- ② 부가등록은 운송장관이 관장한다.(기존의 선박등록은 구 법원에서 관장, 일종의 사법사무인데 반하여 부가등록은 행정사무임을 의미함.)
- ③ 선주 및 그 단체는 외국인 선원과 독일 선원법의 규정범위 내에서 자유롭게 고용계약을 체결할 수 있다. 이 경우 외국선원 본국의 임금 수준으로 계약할 수 있다.
- ④ 외국인 선원이 포함된 노동조합과 체결한 단체협약이 독일법을 준수한다고 동의한 경우에는 그 조합에 소속된 외국인 선원의 고용계약상 분쟁은 독일 노동법원의 관할권에 귀속된다.
- ⑤ 외국인 선원은 독일 사회보장법의 적용이 배제된다.
- ⑥ 부가등록선은 운송장관으로부터 허가를 받은 경우 일정기간 외국기를 게양할 수 있다.
- ⑦ 부가등록선에 승선하는 선장과 직원은 독일 해기면장을 소지해야 한다. 단, 외국면허 소지자도 독일면허 소지자와 동등한 자격자로 인정되고 동시에 독일어를 구사할 수 있는 경우에 한하여 운송장관의 허가로서 승선이 가능하다.(박찬재.2001, 김성학.1995)

4)프랑스 역외등록제도(켈구엘렌섬:Kerguelen Island)

프랑스는 이전부터 본국외에 해외에 프랑스선의 등록을 인정하는 ‘원해등록법’(遠海登録法)이 있었다. 극동, 남태평양 등에 취항하는 선박을 대상으로 지부티에 선적을 설치하고 있었는데 1977년 지부티가 독립하면서 동 선적제도가 없어지면서 대신하여 켈구엘렌섬에 새로운 선적을 설치 하였다. 프랑스의 보호령으로서 이전부터 원주민이 없고 본국으로부터 파견된 기상관측자, 연구인 등이 살고 있을 뿐이다. 그러나 자치권이 결정되고 있으며 형식상으로는 본국과 별도의 행정부가 존재할 뿐만 아니라 본국의 법률이 전반적으로 적용되지 않는다. 1978년 이후부터 아라비아해, 노르웨이 및 북해 등의 석유채굴기지에 운항하는 보급선(補給線:supply ship)에만 한정하여 허용되어 왔던 본 제도에는 1980년대 중반의 계속된 해운불황으로 프랑스의 해운산업이 극히 어려운 경영국면에 처하게 되었다. 국적선대의 국제경쟁력을 회복시키기 위하여 원유를 운송하는 유조선과 내항선을 제외한 모든 건화물선(乾貨物船)에도 본 역외등록제도를 확대 적

용하게 된다. 이후 등록선박의 선복량은 크게 증가하게 되었다.

- ① 1986년 4월 Kerguelen Island에 등록가능한 선박은 해양작업이나 석유개발을 위하여 경제전관수역 또는 자국의 대륙붕에서 조업하는 전용선과 건화물선(dry bulk carrier) 및 액체산물선(liquid bulk carrier)이다.
- ② 1987년 1월 노·사·정부의 협이에 의해 Kerguelen Island에의 등록선박은 연간 30여척 이내로 제한 변경을 위해서는 노·사·정부의 협이에 의해 가능토록 함.
- ③ 역의등록선을 편의치적선으로 볼것인가의 여부에 대한 ITF의 공식적인 입장은 표명되고 있지 않다.
- ④ 선박의 요건은 자국민 또는 자국법률에 의하여 설립된 법인에 의하여 소유된 경우로 정하고 있으며, 외국인 선원을 75%까지 배승 허용
- ⑤ 1986년 6월 17일 공포된 운수성 법령은 해양작업선이나 석유개발선의 경우는 선장을 포함하여 2명 이상의 해기사가 반드시 자국민일 것을 요구. 기타 선박의 경우는 선장을 포함한 4명 이상의 자국민일 것을 요건으로 정하고 있다.
- ⑥ 외국인 선원의 고용조건은 외국의 선원조합과 개별노동협약에 의하여 고용조건이 결정된다.(박찬재.2001, 김성학.1995)

5) 덴마크 국제선박등록제도

덴마크정부는 노르웨이가 실시하고 있는 노르웨이 국제선박등록제도(NIS)와 유사한 덴마크 국제선박등록제도(Denmark International Ship Register:DIS)를 1988년 6월에 실시했다. 덴마크는 해운수익이 그 외화수입 전체의 5~6% 정도에 달하는 해운국이다 1987~88년 사이에 덴마크선박의 해외치적이 급증하자 정부는 선원노동조합의 반대에도 불구하고 본 제도를 실시하게 된 것이다.

- ① 덴마크인이 소유한 선박에 한하며, 내항선과 스칸디나비아 및 독일관련 항로에 취항하는 화물선은 등록대상에서 제외된다.
- ② 승조원은 국적에 관계없이 모든 직급에 대하여 고용이 개방되어 있으나 선장만은 덴마크인 또는 EC회원국 국민이어야 하는데, STCW협약국에서 발급하는 선원자격증은 덴마크해운당국에서 발급하는 면허증과 동일한 것으로 처리.
- ③ 등록된 선박에 승선하는 외국인 선원은 외국의 선원조합과 선주측과의 단체

교섭에 의하여 고용협약이 체결되며, 선박에 승선하는 외국인 선원은 소득세감면 혜택을 받을 수 없다.(박찬재.2001, 김성학.1995)

6) 네덜란드 국제선박등록제도

네덜란드는 자국 선박의 해외이적을 방지하기 위해 1996년에 신해운정책(New Shipping Policy)을 시행하면서 톤세제를 유럽최초로 도입하였으며, 선원의 승선 요건에 융통성을 부여하고, 선박의 검사에 대한 규제완화 조치를 취하였다. 2003년에 선박등록법 및 선원법 등 각종 선박등록관계법을 통합하여 선원의 국적요건을 철폐하는 법안도 준비하여 실행하고 있으며, 특히 선장의 경우 네덜란드인이라는 규정을 모든 유럽연합 EU국민이면 가능하도록 하고, 차후에는 EU국민이 아니더라도 STCW협약 등의 일정한 자격조건만 충족하면 가능하도록 하였다.⁷³⁾ 이러한 조치는 네덜란드 정부가 자국 인력만으로 선장과 선원의 수요를 충족하기 어렵다고 판단하고 있기 때문이라 할 수 있다. 한편 네덜란드는 안틸레스(Netherlands Antilles) 역외선박제도가 제2선적이 아니라는 견해를 나타내고 있으며, 제2선적제도에 대해서는 부정적인 입장을 표명한 적이 있다. 이는 제2선적제도가 대외적으로 신뢰성을 저하시킬 우려가 있으며 경제적으로 기여하는 점이 없기 때문이라 생각하기 때문이다.

- ① 네덜란드 등록선박은 EU 또는 EEA⁷⁴⁾국가의 국적을 가진 1인 이상의 최소한 선박 소유권의 2/3 이상의 지분을 소유, 선주는 네덜란드 사업에 따라 네덜란드 내에 선사를 설립하거나 지사 또는 지점을 설립운영
- ② 사무소의 일일운영은 EU 또는 EEA국가의 국적을 가진 1인 이상에 의해 이루어져야 한다.
- ③ EU 또는 EEA국가의 국적을 가진 사람은 선박의 선장 그리고 기타 선원 관리에 관한 모든 제반사항에 대하여 대리권한(representative authority)을 가져야 한다.
- ④ 등록선박은 신청인이 선박의 소유자이며 네덜란드 선박으로서 등록요건에 일

73) Ernst&Young, Shipping Industry Alman 2002.

74) 유럽경제지역(European Economic Area, 약칭 **EEA**)유럽의 양대 무역블록인 유럽연합(EU)의 15개국과, 유럽자유무역연합(EFTA)의 4개국이 합쳐서 구성된 거대한 유럽 단일 통합시장이다. 1994년 1월1일에 EFTA와 EU와의 사이에 발효한 협정에 따라 만들어 졌다.

치한다는 것을 신고하는 소정의 서류에 근거하여 이루어진다.

⑤ 등록선박에 승선하는 선원은 국적을 불문하고 과세소득 및 사회보장비 산정 기초소득의 19%를 제공하고 있다.(박찬재.2001, 김성학.1995)

7) 싱가포르의 국제선박등록제도

싱가포르의 완전독립을 쟁취한 1966년 9월에 해상법제정을 통해 싱가포르의 국제선박등록제도가 설립되었다. 이 등록제도는 원래 싱가포르 시민과 싱가포르에 등록된 기업에만 개방되었다. 1970년대 싱가포르의 상선대의 급성장은 주로 외국 국적의 선박을 끌어들이는데 초점을 맞춘 싱가포르의 해운정책의 결과라고 할 수 있다.

① 싱가포르 시민 및 영주권자와 싱가포르 설립 기업만이 싱가포르의 선박의 소유자로 등록할 수 있다.

② 외국 소유기업 또는 지방 소유기업의 명의로 선박을 등록 할 수 있다.

③ 외국 소유기업이란 지분의 50% 이상이 비 싱가포르 시민에 의해 소유된 싱가포르에 설립된 기업을 말한다. 그리고 지방소유기업이란 지분의 50% 이상을 싱가포르 시민 또는 다른지방 소유기업에 의해 소유된 싱가포르에 설립된 기업을 말한다.

④ 외국 소유기업의 소유선박은 최소 납입자본금 \$50,000인 경우와 최소 16,000 G/T인 경우에 등록 될 수 있다.(박찬재.2001, 김성학.1995, 경운범.2007)

8) 홍콩의 국제선박등록제

1990년 12월 상선법령(등록)으로 확립되어 1984년 영국상선법(Merchant Shipping Act)의 적용이 중지되면서 시행되었다. 이에 따라 1990년 12월 이전에 등록하였던 선박은 자동적으로 새로운 홍콩선적 선박으로 전환 되었으며, 홍콩이 중국으로 반환되는 1997년 7월 1일부터 중국과의 재통일에 따라서 홍콩특별행정 자치구(HKSAR)는 중국정부에 의해 독립된 선박등록제도를 유지하고(Hong Kong, China)라는 명의를 사용하는 증명서를 발행하도록 위임 받았다.

① 1999년에 톤세제도를 도입 등록선박에 대해 최초 등록비를 85%까지 경감하고 등록비의 최고 한도를 1만5천 홍콩달러로 낮추었으며 연간 등록유지비도

45%를 감액하여 최대 10만 달러로 한정 해운관련 조세부담을 편의치적 수준으로 완화

② 홍콩에 등록된 선박에 대해서는 중국선박으로 간주 중국항만 기항시 항만세 경감의 혜택이 주어지며 주요 IMO관련 협약의 적용을 받는다.

③ 미국선급(ABS), 프랑스(BV), 노르웨이(DNV), 독일(GL), 영국(LR), 일본(NK), 한국선급(KR) 등의 선급기관에서 실시한 검사 및 증명서를 인정하고 있다.

④ 선원에 대한 국적 제한요건은 없으며 다만 홍콩 해사청에서 요구하는 적절한 자격 요건을 갖추어야 한다. 또한 STCW협약을 준수하는 국가에서 발행한 자격 증도 인정을 하고 있다.(박찬재.2001, 김성학.1995, 경윤범.2007)

4. 제주선박등록제도와 외국의 제2선적제도의 비교분석

1) 외국인 선원 고용확대와 한국선원 지원제도 미흡

국제선박등록제도를 도입한 서구 전통해운국가들의 제도도입에 대한 가장 큰 동기는 선원비 국제경쟁력 향상이었다. 고임금 구조의 인력난에 봉착했던 서구 해운국은 폐쇄적인 자국선원 고용구조로는 도저히 자국선대의 편의치적화를 막을 수 없었기 때문에 자국의 법령에 직접 저촉되지 않는 자치령 등에 개방형 치적제도를 신설하여 선원과 치적과의 연계가 느슨하게 운영되도록 한 제도가 역외치적제도이다. 또한 이에 등록된 선박에 대해서는 기존의 치적국 선원관련 법률을 적용하지 않고, 외국인선원에 대한 단체협약을 우선적으로 적용할 수 있도록 입법화하는 한편 선주국 노조의 협조를 얻어 문제를 해결해 나갔다. 서구 해운국에서 운영하고 있는 제2선적제도하의 외국인 선원 고용범위는 핵심 관리직 선원으로 하고 나머지 해상인력은 외국인선원을 고용할 수 있도록 되어 있다. 다음은 각 국의 외국인 선원 고용범위이다. 우리나라 국제선박에 대해서는 국제선박등록제도의 도입 취지에 따라 외국선원 고용확대를 전제로 동 법에 국제선박에 승선할 수 있는 외국인 선원 고용범위에 대해 국토해양부장관이 노사의견을 들어 정하도록 규정하고 있다.

그러나 외국인 선원의 고용확대에 필요한 노사간의 합의가 이루어지지 않고 있다. 현재는 국적선과 마찬가지로 척 당 부원선원 6명으로만 한정되고 있고, 다만,

2) 조세지원의 미흡

우리나라에서는 해운기업에 대하여 유럽의 주요 해운국가에서 부과하는 조세의 종류보다 훨씬 많은 종류의 조세를 부과하고 있다. 현재 우리나라에서 해운기업에 부과하는 직접조세는 법인세, 취득세, 등록세, 재산세, 농어촌특별세, 교육세, 공동시설세, 주민세 등 8종의 조세가 부과되고 있다. 그러나 유럽의 주요 해운국가에서는 등록세 또는 영업세 중 1종만 법인세 또는 톤세 이외에 더 부과하고 있어 2종류의 조세만 부과하고 있다.

<표 III-7> 우리나라와 주요국의 선박관련 조세 비교

구분 국가	선박관련 조세				기타 목적세
	등록세	취득세	재산세	공동시설세	
한 국	취득가액의 0.02%	취득가액의 2% ※국제선박은 무세	장부가액의 0.3% ※국제선박50%감면	장부가액의 0.16% ※국제선박무세	-농특세, 교 육세, 주민세
일 본	취득가액의 0.1%	-	장부가의 1.4%× ¹ / ₁₅	-	-
미 국	-	-	0~2.83%	-	-
영 국	160파운드	-	-	-	-
홍 콩	톤당 HK\$ 3(톤세) 최대 HK\$ 10만	-	-	-	-
독 일	-	-	자기자본의 0.3%	-	-
노르웨이	12,600크로네+순 톤당 1.05크로네	-	-	-	-
덴 마 크	-	-	-	-	-
프 랑 스	-	-	-	-	-
싱가포르	순톤당 2.5S\$ 최대 S\$ 10만	-	-	-	-
그 리 스	-	-	-	-	-
파 나 마	\$3,000+GT당 \$0.1	-	-	-	-
리베리아	척당 \$2,500	-	-	-	-

자 료 : 한국선주협회(1996). 우리나라와 주요 해운국의 조세비교.

<표 III-7>과 <표 III-8>에서 볼 때 한국의 조세 부담율이 국제선박등록제도 및 역외치적제도를 시행하고 있는 유럽국가나 편의치적국가보다 현저하게 높은 것을 알 수 있다.

<표 III-8 >

주요국가의 등록선박별 조세 부담 비교

국 가	취득시 조세부담	선박유지 조세부담	합 계	비교지수
한 국	142,456	77,680	220,144	100.0
일 본	33,600	25,280	58,880	26.7
홍 콩	1,930	6,950	8,880	4.0
노르웨이	10,206	7,542	17,748	8.1
싱가포르	27,090	2,167	29,257	13.3
파 나 마	6,500	6,000	12,500	5.7
라이베리아	2,500	9,460	11,960	5.4

자 료 : 한국선주협회(1996). 주요국가의 조세부담
 ※주:규모 36,000GT(18,000NT), 매출액 33,600천달러, 순이익 100천달러.

3) 등기·등록 이원화제도

선박은 국적이 있고 저당과 임차 등 부동산적인 성격을 가지고 있기 때문에 이를 공시할 필요가 있다. 선박에 대한 공시 방법으로는 해사 행정상 필요한 선박의 관리를 위한 선박 등록과 물권적 의무를 확정하는 선박 등기의 두 가지가 있다. 즉, 선박의 등기는 사법적 목적을 가진 것으로 효력발생의 요건이지만, 선박의 등록은 안전한 선박운항을 위한 공법적 규제요건이다. 오늘날 모든 국가는 선박의 공시제고를 채택하고 있으며, 등록·등기를 등록제도로 일원화하는 일원주의와 우리나라와 같이 등기와 등록을 분리하는 이원주의로 나누어진다. 우리나라와 같이 선박의 공시제도로써 이원주의를 채택한 것은 일본 법제의 무비판적인 수용과 선박의 경제적, 국방적 가치 때문에 발생한 역사적 소산이라 볼 수 있다. 선박의 등기는 선박의 보호를 위한 제도인 점에서 이원적공시제도는 그 타당성을 인정할 수 있으나, 등기와 등록 관리의 분리 및 공시 절차의 이중성으로 그 합목적성을 상실하고 있다.

4) 국적취득조건부나용선의 태극기 게양 불가

국적취득조건부 나용선이란 연불구매형태로 선박을 나용선하여 국적을 취득하게 하는 선박확보 방법의 하나로서 사실상 우리나라 국민이 소유하고, 우리나라 해운회사가 실질적으로 지배, 운항하는 선박이며, 한국의 해운법, 선원법 및 선박안전법 등이 국적선과 동일하게 적용하고 있다. 그러나 이 선박은 현행법상 태극기 게양이 불가능하여 용선기간 동안 원치적국(原置籍國)의 국기를 계속 사용하게 됨으로써, 치적국의 법령과 국내 법령을 이중으로 적용 받게 되고, 외국선원 승선시 편의치적선박으로 분류되어 B/C(Blue Certificate) 발급을 강요 받는 등 운항상 불이익을 감수하고 있다. 국제선박으로 등록된 국적취득조건부나용선에 태극기 게양권을 주는 것이 국제선박등록제도에 국적취득조건부나용선을 포함시킨 당초의 취지나 국부유출 방지 및 번거로운 이중적 법률 적용 배제를 위해서 매우 타당할 것으로 본다.

5) 필수선박등록제도의 불합리성

필수선박등록제도는 유럽의 국제선박등록제도에서는 찾아볼 수 없는 우리나라 고유의 제도로서 국민경제안정과 안보적 필요소요(必要所要)에 충당할 필요 최소한의 해운력을 반드시 보유하겠다는 정책적 표현으로서 매우 중요한 의미가 있다. 필수 선박은 선사가 자사의 국제선박중에서 신청할 수 있으며 이때 국토해양부장관이 필요하다고 인정한 경우 관계 중앙행정기관의 장과 협의하여 필수선박을 지정할 수 있으며, 필수선박에는 외국인 선원의 승선을 제한할 수 있도록 하여 이로 인하여 손실이 발생한 경우에는 선사에 보상하도록 하고 있다. 그러나 현행 법령은 필수선박으로 지정되었을 때 선사가 받는 혜택이 거의 전무하여 호응을 받지 못하고 있는데 국민경제 및 안보적 측면에서 필수 선대의 유지가 긴요하므로 필수선대 확충을 위한 지원대책이 강구되어야 한다. 한편, 손실보상금은 국제선박보다 필수선박에 대한 외국선원 고용범위가 적어야 보상할 수 있도록 규정하고 있으나, 현재 노사간 국제선박 승선 외국선원 고용범위에 대한 이견으로 국적선에 대한 고용범위가 필수선박에도 그대로 준용되어 척당 6명으로 동일하여 정부에서 손실보상금에 대한 예산의 미확보로 필수선박을 지정하지 못하는 문제점을 드러내고 있다.

OECD 국가중 국제선박등록제도를 시행하고 있는 서구 해운국에서는 자국선원의 고용창출과 자국 해기인력(海技人力) 유지를 위하여 선원의 소득세 완화, 선원 및 해운기업에 부과되는 사회보장성 부담금의 경감, 선원의 승하선 경비지원, 교육·양성비 부담 등 다각적인 정책지원을 하고 있으며, 미국에서는 우리나라 필수선대에 해당하는 안보선대에게 척 당 연간 210만불씩 운항비 차액을 보조하고 있으나, 우리나라의 경우 이러한 정책적 수단이 없다. 따라서 우리해운업의 안정적 발전의 기반을 마련하고 국가 안보를 위하여 국제선박등록법에서 규정하고 있는 군수물자, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄, 제철원료 등 주요 전략물자를 일정을 (50%) 이상 필수선박으로 수송할 수 있도록 하는 제도 마련이 필요하다.

결론적으로 선진해운국의 제2선적제도(국제선박등록제도, 역외선박등록제도)와 우리나라의 국제선박등록제도를 비교하여 보면 다음과 같다.

<표 III-9 > 제2선적제도의 비교(한국과 선진해운국)

구 분	국제선박등록제도(한국)	국제선박 및 역외선박등록제도(선진국)
조세지원	세제상 불리하며, 톤세제도가 한시적으로 도입 제세측면이나 경영의 자율성 측면에서 부담	자사의 사정에 따라 기존세제 혹은 톤세제도 중 유리한 세제를 선택
선원문제	선원고용에 있어서 융통성 확보와 자국노조의 동의·협조 필요	선원고용에 있어서 융통성 부여
등기·등록제도	등록이원주의	등록이원주의 : 프랑스, 일본 등록일원주의 : 영국, 네덜란드 등기일원주의 : 이탈리아, 벨기에, 독일, 노르웨이
국적취득조건부내용선	태극기 게양권의 문제	-
필수선박등록제도	국가경제적 측면과 국방안보적 측면에서 필요	-

자 료 : 연구자 재구성.

IV. 제주형편의치적선 도입 활용방안

1. 편의치적선제도의 확대도입의 의의

2002년 4월 1일 부터 시행됨에 따라 제주선박등록특구제도가 도입되었다. 제주선박등록특구제도는 국제선박에 대한 세금을 경감하고 각종혜택을 부여함으로써, 우리해운의 국제경쟁력 강화효과를 극대화하기 위해 도입된 제도이다. 본 제도의 시행원년인 2002년부터 2007년말 한국선주 소유선박의 거의등록이 되어 소기의 성과를 달성한 것으로 평가되고 있다. 이러한 특별법이 제정되어 현재까지 시행되어 오면서 위에서도 밝힌바와 같이 제주선박등록특구제도의 목적이 이루어진 상태이므로 향후 제도개선을 통한 편의치적제도의 도입으로 확대 발전되어 가야 제주특별자치도의 발전에 한 걸음 더 나아갈 수 있으며 한국해운의 발전을 위하여 기여 할 수 있으며 따라서 대한민국 더 나아가 제주의 위상을 높일 수 있는 절호의 기회이며 제주의 재정수입에도 많은 기여가 될 것으로 생각한다. <표 IV-1>은 2005년 1월 기준 주요 국가 그룹의 보유선박의 구조를 보여주고 있다. 2004년 총 세계선박규모는 895.8백만 DWT로 2003년 857백만 DWT⁷⁶⁾보다 4.5% 증가율을 보였다. 이 중 선진국의 보유 선복량은 4.9% 증가율(2003년 보다 11.3백만 DWT 증가한 241.7백만 DWT)로 세계 선복량의 비례 약간 높은 증가세를 보였다. 이는 일부 EU 회원국들이 등록선박에 대한 표준과세 원칙을 대체한 톤세를 도입하고 또한 2003년 10월 EU가 승인한 정부지원지침에 의해 이루어진 결과이다.

2004년 주요편의치적국의 보유선복량은 총 세계 선복량의 45%인 404백만 DWT를 차지하였으나, 2003년에 비해 아주 미미한 증가세를 보여 주고 있다. 즉 주요 해운국들이 자국의 상선대 확충을 위하여 제2선적제도나 국제선박등록

76) Dead Weight Tonnage(DWT) : 재화중량톤수 해운에서 Dead Weight는 실제로 선박에 적재할 수 있는 화물의 최대 중량을 말한다. 선체 및 설비 기타의 기기, 연료, 식료품, 음료수, 관용수 등 소정의 시설과 장비를 제외하고 현실적으로 적재 할 수 있는 일체의 중량으로서 이것은 한 배가 흘수 및 피이트(ft)일 때 몇 톤(ton)의 적재력을 가질 수 있는 가를 측정하고, 이 때 이것을 그 배의 데드웨이트라고 말하며 일반적으로 재화중량톤수라고 불리운다. 그 단위는 보통 영국톤의 2,240 lbs 이며, 용선료 산출의 기준이 된다.

제를 도입하고, 톤세제도를 적극 추진하는 추세로 편의치적국으로부터의 국적이 탈이 이루어지고 있음을 보여 주고 있다.

<표 IV-1 > 등록국가 그룹별 보유 선복량 추이 (단위:백만DWT, %)

구 분	1980	1990	2003	2004	2005	
총 세계선복량	682.8	658.4	844.2	857.0	895.8	100.0
선진국 그룹	350.1	219.0	217.1	230.4	241.7	27.0
주요 편의치적국 그룹	212.6	224.6	398.5	399.5	404.0	45.1
러시아 및 동유럽 그룹	37.8	44.3	15.9	15.7	14.5	1.6
아시아 사회주의국 그룹	10.9	22.1	28.3	29.9	33.4	3.7
개도국 그룹	68.4	139.7	171.3	181.4	202.3	22.6
(아시아 개도국 그룹)	39.1	89.5	126.9	136.0	155.9	(77)

자 료 : UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005, 2006*, p.27

또한 2004년 총 세계 선복량 중 개발도상국의 비중은 2003년보다 20.9백만 DWT(11.5%) 증가한 202.3백만 DWT로 꾸준한 증가세를 나타냈다. 이 같은 증가는 개발도상국의 전체 선복량의 77%를 차지하는 155.9백만 DWT로 선대확충을 한 아시아 개발도상국들의 선주들이 투자한 결과이다.

<표 IV-2>에서 보듯이, 2004년에 국제해운에서 가장 중요한 해운국들이 자국선박을 외국에 등록하고 있는 추세가 지속적으로 증가하고 있다. 즉 2004년의 12개국의 총 외국적 등록 선박규모는 전체 보유 선복량 634.4백만 DWT 중 약 70%를 차지하여 445.5백만 DWT를 나타내고 있으며, 이들 12개국의 전체 보유 선복량은 세계 전체 선복량의 75.6%를 점유하고 있다. 특히 이들 국가 중 일본과 독일은 보유 선복량의 80% 이상을 해외에 치적하고 있다는 점이 두드러진 특징이다. 특히 개발도상국들의 편의치적에 대한 지속적인 증가 추세는 상당한 차이점을 보여 주고 있다. 즉 사우디아라비아와 홍콩의 외국선 비중이 각각 92.1%, 57.9%를 보여 준 반면에 이란과 필리핀의 외국선 비중이 불과 4.9%와 21.1%를

보여줌으로써 많은 차이점을 나타내고 있다. 또한 선진국의 외국선 비중은 2004년 72.2%를 나타내고 있지만 벨기에의 경우 2005년 1월 기준으로 볼 때, 외국선 비중은 81.3%에서 45.5%로 감소하였지만 외국선 규모는 2003년의 6.4백만 DWT보다 약간 높은 6.9백만 DWT로 증가세를 나타내고 있다.

<표 IV-2 > 12개 주요 해운국의 선박규모(2005년 1월 기준)

해운국	보유 선박 척수			재화중량톤수(천 DWT)				
	국적선	외국선	합계	국적선	외국선	합계	외국선 점유율	세계 점유율
그리스	739	2,245	2,984	50,997	104,147	155,144	67.13	18.48
일본	717	2,228	2,945	12,611	105,050	117,662	89.28	14.01
독일	349	2,266	2,615	9,033	48,877	57,911	84.40	6.90
중국	1,695	917	2,612	27,110	29,703	56,812	52.28	6.77
미국	624	1,009	1,633	10,301	36,038	46,338	77.77	5.52
노르웨이	768	821	1,589	14,344	29,645	43,989	67.39	5.24
홍콩	274	331	605	17,246	23,747	40,993	57.93	4.88
한국	567	372	939	10,371	16,887	27,258	61.95	3.25
영국	426	459	885	10,865	14,978	25,843	57.96	3.08
대만	112	419	531	5,297	18,034	23,331	77.30	2.78
싱가포르	443	297	740	12,424	9,909	22,333	44.37	2.66
덴마크	300	346	646	8,376	8,491	16,867	50.34	2.01
소계	7,014	11,710	18,724	188,975	445,506	634,481	69.23	75.58
세계전체	15,251	15,846	31,097	293,139	546,494	839,633	65.09	100.00

자료 : UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2005, 2006*, pp.33-34

국제해운에서의 주요 편의치적국의 보유선박규모는 전년도에 0.5%의 미미한 증가율을 보이다가, 2004년도에 불과 1.9% 증가에 그쳤다. 이는 일부 선진국들이 자국선주들에게 매력적인 재정지원을 제공함으로써 자국의 경쟁력이 증대된 결

과이다. 최근 국제해운시장에서 해운선사들은 선원비, 조세면제 및 최소한의 정부규제 등을 이유로 자사 보유선박의 절대규모를 편의치적국으로 치적하고 있는 실정이고, 이에 따라 해운개도국등이 실질적으로 소유하는 선박량은 1980년 이래 지속적으로 증가하여, 1998년에 편의치적국의 총 선박량 중 1/3을 차지하였고, 2000년 초에는 세계 선박량의 61.8%(4억 4,210만 DWT)인 12,966척의 선박이 편의치적국에 등록되는 현상이 확산되었다. 이 같은 주요 해운국들이 편의치적을 방지할 뿐만 아니라 자국의 상선대 확충을 위하여 제2선적제도나 국제선박등록제도를 도입하고, 톤세제도를 적극 추진하고 있기 때문에 편의치적현상이 감소되고 있음을 보여 주고 있다. 특히 우리나라도 국적선의 편의치적을 방지하고 국적선사의 국제경쟁력을 제고시키기 위해 1997년에 국제선박등록제도를 도입하여 등록된 선박에 대해 세제혜택 및 외국인 선원 승선범위를 확대 하였으며, 또한 2002년 4월에 제주선박등록특구제도를 신설하고 2006년에 부분적으로 톤세제도를 도입하고 있다. 따라서 우리나라의 해운산업의 경쟁력 확보를 위해서는 국제해운에서의 편의치적선제도의 중요성을 재평가하고, 이 제도에 대응하기 위해 도입한 국제선박등록제도 및 제주선박등록제도의 효율적인 운영을 위해서 이 제도를 성공적으로 운영하고 있는 주요 해운국의 사례를 면밀히 분석함으로써 제도의 보완과 획기적인 세계개편 및 지원등이 뒤따라야 할 것이다.

2. 역외금융센터의 도입 효과

1) 域外金融센터의 도입의 필요성⁷⁷⁾

역외금융센터라 함은 주로 유럽, 미주 또는 아주대륙의 연안(offshore)에 소재하는 지역(주로 도서지역:島嶼地域)에 의도적으로 창설한 비거주자 상대 역외금융(offshore banking) 전문시장⁷⁸⁾을 말한다. 따라서 역외금융센터의 고유한 의미는 비거주자들을 위한 특별회계단위(unit) 혹은 계정(account)의 형태를 설치하도록 해주고 이에 대해서는 국내시장과 비대칭적인 규제와 조세를 적용하는 시장을 의미한다. 보다 구체적으로는 이들 유인들은 외환통제의 완화, 직접세와 원천세

77) 김명중(1994).역외금융센터 도입의 경제적효과에 관한 연구.동아대학교대학원.p10~11.

78) 金璟林, 국제금융 및 자금관리법, 법문사, 1983. p.191.

의 경감 및 외국인의 지분소유, 지불준비율 또는 이자율 상한규제 등에서 나타난다. 이 시장에서 활동하고자 하는 금융기관은 감독기관으로부터 허가를 받고 특별부서를 설치하여 비거주자들의 자산과 부채(負債)에 관한 별도의 계정을 관리하게 된다. 이러한 의미에서는 단지 아홉 나라가 역외금융시장을 설치하고 있는 셈인데, 이들은 미국, 싱가포르, 바레인, 필리핀, 튀니지, 대만, 일본, 호주 그리고 태국이다. 역외시장은 원래 비거주자들을 위한 시장이기는 하나, 위의 국가들은 모두 특별한 조건하에서 자금이 국내시장으로 누출되는 것을 허용하고 있다.⁷⁹⁾ 즉 역외금융시장은 새로운 형태의 국제금융시장으로 비거주자간에 금융거래에 대하여 조세제도나 외환제도 등과 같은 각종 규제상에 있어서 특전을 부여함으로써 그들의 금융거래를 중개해주는 금융센터이다. 따라서 역외금융시장은 외환보유자와 다른 외국의 자금수요자와의 금융중개역할을 수행하는 소위 外-外形의 비거주자 상대 금융중개시장이라 할 수 있다. 국내시장과 역외시장을 분리시키는 중요한 수단은 자본과 외환거래에 관한 과세와 규제들이다. 그러나 역외금융센터라는 용어는 일반적으로 국제금융센터의 부분집합으로서 현지국에 대한 금융적인 서비스를 제공하지 않는, 또는 외국의 금융업무를 유치하려는 목적으로 규제완화를 통하여 예외적인 자유가 보장되어 있는 센터들을 지칭하는데 사용된다. 작은 도시국가, 군도 혹은 여지(餘地) 소규모경제들이 국제금융센터로 성장하고자 하는 의도를 지닌 경우 이 같은 정치적 수단을 이용하게 되나 반드시 소규모 또는 후진경제국들만이 국내적 금융센터를 국제적 금융센터로 발전되도록 촉진시키기 위해 규제면에서 유인요소들을 제공하는 것이 아니다. 예컨대 런던이나 뉴욕같은 주요 역외금융센터들이 파리나 다른 경쟁 금융센터들을 능가하고 정상을 차지할 수 있었던 것은 이 센터들의 자유로운 분위기와 정부의 끈질긴 노력을 큰 이유로 들지 않을 수 없다. 이상을 종합해 볼 때 역외금융센터는 다음과 같은 특성을 가지는 국제금융센터이다.

첫째, 외국금융센터들을 유인하는 회계 및 규제적 인센티브를 제공한다. 역내금융시장에 통상 가해지는 세금 및 외환관리와는 달리 일반적으로 통화당국으로부터의 통제가 면제되거나 각종 규제를 최소화하는 많은 혜택이 주어지기 때문에

79) 崔生林, “국제금융센터의 조건”, 「금융선진화를 위한 개혁과제」, 한국금융학회, 1994.6, p.102.

국내금융센터와는 달리 자유로운 외화조달, 운용 및 수익의 극대화를 도모할 수 있다.

둘째, 외국금융기관들은 주로 현지국 정부는 국내시장과 역외시장을 격리시키기 위해 자본과 외환거래에 관한 규제와 세금을 자주 부과한다. 그러므로, 외국금융기관들은 다소 ‘중개집산지(entrepot)’ 기능을 한다.

셋째, 현지(現地) 국들은 상당한 경제적 규모를 가지며 경제발전 수준은 ‘전통적’(traditional) 단계 이상으로 발전해 왔다. 더 나아가 역외금융시장 소재국은 정치, 경제사정이 안정되어 있으며 투자재원에 대한 비밀이 보장되어 있을 뿐만 아니라 금융·법률·회계관련산업 뿐만 아니라 교통·통신시설 등 금융의 하부구조(infrastructure)가 고도로 발달되어 있다고 하겠다.(김명중.1994)

<표 IV-3 > 역외금융센터의 4가지 분류

분 류	자금출처	자금의 사용처	예
기본센터(Primary)	범세계적	범세계적	런던, 뉴욕
부킹센터(Booking)	시장외지역	시장외지역	낮소, 케이만, 아일랜드
자금공급센터(Funding)	시장외지역	시장내지역	싱가포르, 파나마
자금모집센터(Collection)	시장내지역	시장외지역	바레인

자 료 : Yoon S.Park & Jack Zwick, 국제금융론, 박영사, 1990, p.229.

2) 域外金融센터의 도입 효과

첫째, 기본센터(primary center)는 전 세계의 고객을 상대로 영업활동을 하게 되지만 주된 자금출처와 그 사용처는 그 센터가 위치하고 있는 주요시장지역내(主要市場地域內)라고 할 수 있다. 그 주된 시장은 고도로 발달된 선진공업국가(先進工業國家)로 형성되어 있으므로 그 잉여자금(剩餘資金)을 기본센터에 공급하기도 하고 필요자금을 그 센터로부터 조달하기도 한다. 기본센터는 국내금융센터가 한 국가를 위하여 국제금융의 중개역활(仲介役活)을 담당하고 있다. 그 지

배적인 중개역활에 힘입어 유로커런시거래와 외환거래, 국제금융 마케팅, 유로크레디트 관리 및 신디케이션, 유로채 인수(引受)등과 같은 모든 분야에 걸쳐 역외 금융서비스를 제공함으로써, 그 시장지역(市場地域)에 대한 국제금융 및 금융의 중심지가 된다. 기본역외센터의 금융 하부구조는 주요 국내 금융센터의 하부구조와 경쟁이 가능하거나 심지어는 더 우수하다. 이런 이유로 인해, 기본센터는 단순히 역외금융센터라기 보다는 오히려 종종 국제금융센터(international financial center)로 간주되곤 한다. 그러나 이는 단지 어의상(語義上)의 문제이고 역외금융센터 중에서 특히 고도화되고 발전된 유형의 하나라고 함이 더욱 적절하다.

둘째, 기본센터에 대조되는 역외금융센터로서 부킹센터(booking center)를 들 수 있다. 이는 유리한 세제 및 기타 규제상의 특혜를 이유로 국제은행들이 그들의 유로커런시예금이나 국제대출(國際貸出)을 기장해 두는 소위 “패각지점(貝殼支店:shell branch)”으로 이용되고 있다. 이 곳에서 은행들은 부킹센터에 사서함을 설치하거나 또는 서류 보관 장소를 유지하는 정도의 아주 적은 투자만으로도 그 지역의 유리한 조세상(稅制上)의 혜택을 누릴 수 있게 되므로 부킹센터는 최소 규모의 금융하부구조를 필요로 하게 된다. 이 센터의 금융중개 역할은 주로 그 지역 외의 고객들을 위한 경우가 대부분이므로 이 같은 의미에서 부킹센터는 자금을 인접외부지역으로부터 공급받아 이를 다른 인접외부지역으로 대출해 주는 소위 금융중개집산지(金融仲介集散地:financial entrepot)로서의 역할을 수행하게 된다.

셋째, 기본센터와 부킹센터의 중간적 성격으로서, 자금공급센터(funding center)와 자금모집센터(collection center)가 있다. 이 두 센터의 금융시장내 역할은 서로 대조적인 성격을 가진다. 싱가포르, 파나마, 홍콩, 대만, 필리핀 같은 자금공급센터 그 외부 시장지역으로부터 자금을 들여와 그 지역내 고객들에게 역외금융자금을 전달해 주는 내부지향적 금융중개 역할을 주로 한다.⁸⁰⁾

자금공급센터에서 역외금융자금을 그 지역내부(地域內部)로 중개하는 것과 대조적으로, 바레인(Bahrain)과 같은 자금모집센터는 주로 외부로 자금을 중개하는 역할을 한다. 즉, 자금모집센터의 국제은행들은 그 시장지역의 낮은 자금수요력(absorptive capacity)에서 비롯되는 여유자금을 모아 이를 그 지역내 금융기관

80) 싱가포르센터에서 수집되는 자금의 약80%는 아시아지역 이외의 국가로부터 비롯된 것이다.

(金融機關)들 보다 한층 정교한 방법으로 다른 지역에 투자할 수 있도록 중개역
 활을 수행한다. 이 같은 자금모집센터의 경제적 존재 이유는 국제적 규모의 예금
 투자에 있어 그 효율성을 제고함에 있다 하겠는데, 이와 같은 효율적 자금활용은
 역외금융센터의 전문화(specialization), 고도화된 설비(設備:joint facilities) 그리고
 제반 지원산업의 서비스에서 비롯되는 규모의 경제성(經濟性)과 적극적인 외부지
 양성에 의해 달성되게 된다.

<표 IV-4 > 역 외 금융 센터 의 유형

종 류	지 역	특 징
선진국형	런던 뉴욕	<ul style="list-style-type: none"> · 자국의 경제력을 바탕으로 성립 · 시장참여자는 대부분 국내은행 · 지급준비의무 및 이자율 제한은 없으나 법인세는 부과
중계지형	바레인 싱가포르 홍콩	<ul style="list-style-type: none"> · 금융업을 전략산업화하려는 정부의 인위적 육성정책에 힘입어 발달 · 런던, 뉴욕의 시차를 이용 주요 시장이 폐쇄되는 되는 시간대에 국제금융업무 수행
조세도피지형	바하마 케이만	<ul style="list-style-type: none"> · 미국본토에서 이루어지는 자본거래의 기장을 위한 장소만을 제공 · 인지세를 제외한 모든 세금이 면제

자 료 : 김진수(1990.12),역외금융센터에 대한 일고찰,영남대학교대학원,대학원논집 제7집

역외금융센터를 조세피난처(tax haven)란 조세도피처센터와 상호교환적으로
 쓰고 또한 동일한 의미를 지니고 있는 것처럼 혼용하는 사례가 많으나 엄격한
 의미에서는 양자를 구별할 필요가 있다고 보는 견해도 있다. 즉, 조세피난지는
 현지국의 비과세(非課稅)나 또는 다른 국가보다 현저하게 낮은 과세로써 재산을
 도피 시키고 이윤(利潤)을 축적시키거나 유입시킬 수 있는 지역을 지칭하는 반면
 에 역외금융센터는 국제금융업무가 현지국의 재정중립성(財政中立性) 보장하에
 수행될 수 있는 지역을 지칭하므로 엄격한 의미에서는 구분되어야 한다는 견해
 이다.⁸¹⁾ 조세피난지나 역외금융센터에 있어서 모두 중요한 전제조건이 차등적인
 외환통제와 조세부과이기 때문에 한 지역내에서도 국내시장과 국제시장이 차등

81) 김진수, “역외금융센터에 관한 일고찰”, 영남대 경영대학원, ‘경영대학원논집’ 제7집, 1990.12. p.223.

적인 외환통제와 조세부과이기 때문에 한 지역내에서도 국내시장(國內市場)과 국제시장(國際市場)이 분리되고 있어야 한다. 이렇게 볼 때 모든 역외금융센터들에 있어 공통된 특징은 순이익(純利潤)에 대한 직접세(直接稅)는 면제되거나 낮은 수준이고, 역외금융업무에 관련된 외환통제(外換統制)가 사실상 존재하지 않는다는 점이다. 이러한 점들을 감안해 볼 때 역외금융센터는 국내금융활동(國內金融活動)에 비해 외국금융부분에 대해 더 많은 업무상의 자유를 허용한다는 점에서 전통적 금융센터와 구분된다. 전술한 내용을 종합해 볼 때 이상에서 분류한 어떤 형태의 역외금융센터라도 그 용어에는 첫째, 이 센터들이 속한 나라의 조세 및 규제적 제도는 그들의 정부가 외국금융기관들을 이 센터들로 끌어들이려는 강력한 의도를 반영하고 있으며 둘째, 이 센터들의 외국금융부분(外國金融部分)은 중계시장(entrepot) 으로서의 기능을 하며, 단지 예외적으로만 국내거주자들에게 직접 서비스를 제공한다. 셋째, 현지국(現地國)의 경제규모가 무시할 정도로 작지는 않고, 세계경제에서 어느 정도의 중요성을 갖는다. 즉 그들은 경제발전의 전통적 단계를 벗어난 국가들이다.⁸²⁾(최생림.1994)

3) 제주형편의치적선제도 도입의 한계

제주국제선박등록제도의 제한된 범제도의 한계로 인한 국제선박등록의 조건이 국제선박등록법 제3조에 규정된 등록대상(본논문 III-5)에 전술한 바와 같이 대한민국 국민이 소유한 선박, 대한민국 법률에 따라 설립된 상사 법인이 소유한 선박, 대한민국에 주된 사무소를 둔 대한민국 국민인 경우 등 많은 부분이 대한민국 소유의 선박만을 범으로 정하고 있어 현재 제주선박등록특구에 외국적 선박의 유치는 사실상 등록이 불가능하다. 외국의 제2선적제도에서 살펴보았듯이 제2국적제도를 시행하고 있는 국가들의 유형을 면밀히 살펴보면 대한민국이 시행하는 국제선박등록제도와는 많은 부분이 완화된 규정으로 외국선박의 등록을 자유롭게 유치하고 있음을 알 수 있다. 그 중심에 역외금융이 가장 중요한 부분으로 자리하고 있다. 세계적 추세를 보면 대규모 항만을 가지고 있는 국제적 해운센터만이 해운금융허브가 되는 것은 아니다. 즉, 국제적 해운센터가 해운금융허브가 되기 위한 충분조건은 아니라는 것이다. 대규모 항만과 첨단 부두시설 등

82) 최생림, “국제금융센터의 조건”, 「금융선진화를 위한 개혁과제」, 한국금융학회, 1994.6, p.281.

완벽한 인프라(Infra)와 국제적 해운선사들이 존재해야 선박관련 역외금융센터가 성공한다기 보다는 규제나 조세 기타 비용면에서 경쟁력을 가지고 있어서 선박과 관련된 역외금융활동이 용이하게 이루어지는 것이 더 중요하다 볼 수 있다.

해운과 관련된 금융거래가 정부의 규제 등의 제약이 최소한으로 적용되면서 이루어져야 발전 될 수 있다. 가장 바람직한 선택은 선진 역외금융센터들에 적용되는 수준의 규제와 조세제도가 우선 되어야 하는 것이다. 경제규모가 지속적으로 팽창하고 있는 동북아에서 지정학적으로 중심의 위치를 차지하고 있는 섬이라는 조건, 그리고 국제적 자연관광지 여건, 교통과 통신 인프라가 세계적으로 우수한 역외금융센터들 보다 우수하게 갖추어져 있다는 점, 홍콩을 제외하고는 동북아 지역 3국의 금융시장 및 제도가 실물경제보다 낙후되어 있어서 신흥 역외금융센터가 태동될 여지는 크다. 외국선박의 제주등록이 허용되고 제주등록 외항선에 대해서 국내법규의 적용이 배제되도록 법규개정이 이루어지고 조세면에서 톤세제도의 도입으로 역외금융센터와 연계된 제주형편의치적선제도가 도입될 수 있으리라 생각한다.

<표 IV-5 > 대 륙 별 역 외 금 용 센 타 설 립 현 황

구 분	국 가 · 도 시
아프리카	Djibouti, Liberia, Mauritius, Seychelles, Tangier
아 시 아 태 평 양	Cook Island, Guam, Japan Offshore Market, Labuan, Macao SAR, Marianas, Marshall Islands, Micronesia, Naure, Niue, Manila, Tahiti, Bangkok Offshore Market, Vanuatu, Western Samoa
유 럽	Andorra, Campione, Cyprus, Dublin, Gibraltar, Guernsey, Isle of Man, Jersey, Liechtenstein, Luxembourg, Madeira, Malta, Monaco
중 동	Bahrain, Beirut
남·북미 카리브해	Auguilla, Antigua, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, British Virgin Islands, Cayman Islands, Costa Rica, Puerto Rico, Grenada, Montserrat, The Netherlands Antilles, Panama, Dominica, St. Kitts and Nevis, St. Lucia, St. Vincent and Grenadines, Turks and Caicos Islands, International Banking Facilities(US), Uruguay, West Indies

자 료 : 최생림. 「수도이전과 서울 및 국가경쟁력 중 동북아 거점으로서의 서울의 잠재력과 수도이전의 영향」. 서울시. 2004.

<표 IV-6>에서 보듯이 유럽지역의 제2선적제도가 역외금융이 실시되는 곳이 있는 반면에 실시하지 않는 곳도 있다. 시행 성과가 있는 지역에서는 역외금융을 실시하고 있음을 알 수 있으며, 시행을 하지 않는 곳은 등록조건이 제한된 부분에서 차이가 있을 뿐 역외금융을 이용하지 못하는 부분은 아니라고 생각한다.

<표 IV-6 > 제2선적제도 · 편의치적제도 · 제주선박등록특구의 비교

구 분	등 록 조 건	역외금융
Man Island(영국)	·영국국민 또는 외국인소유의 선박 ·맨섬에 본거지를 둔 회사소유 또는 관리선박 ·케이만, 버뮤다, 지브롤터:영국선박과 동일시	실시
NIS(노르웨이)	·노르웨이국민, 노르웨이회사가 소유한선박 ·자본출자자와 국적에 관한 규정 없음 ·선박의 경영, 운항부서를 노르웨이두어야 함	미실시
부가등록제도(독일)	·국제항해에 183일 이상 종사한 선박으로 신청제한 ·새로운 법적등록제도가 아니라 행정조치에 불과	미실시
켈쿠엘렌제도(프랑스)	·프랑스국민 또는 프랑스국민이 설립한 법인·	미실시
DIS(덴마크)	·덴마크국민 또는 법인이 소유한 선박 ·해외자회사 소유의 선박도 등록가능 ·외국 선박가능(덴마크관련법령에 일정요건 부합시)	미실시
네덜란드 국제선박등록제도	·네덜란드국민, 네덜란드에 설립된 회사소유 선박 ·안틸레스에 설립한 회사소유 선박	미실시
싱가포르 국제선박등록제도	·싱가폴시민, 영주권자, 싱가포르설립 기업소유선박 ·외국소유기업, 지방소유기업의 싱가포르설립 기업선박	실시
홍 콩 국제선박등록제도	·홍콩인, 홍콩소재 선박관리업, 선박대리업의 법인단체 ·선령이나 선박에 대한 제한 없음	실시
파나마, 바하마(편의치적제도)	·내, 외국인에 선박등록개방	실시
대한민국 제주선박등록제도	·대한민국국민, 법인이 소유한선박 ·대한민국국적을 취득조건 임차한 선박	미실시

자 료 : 연구자 재구성

우리나라의 경우 국적취득조건부나용선의 경우 선박의 건조·매매시 국내금융을 이용할 수도 있으나 아직까지는 외국의 금융기관을 통하여 건조·매매를 하기 때문에 외국금융기관이 선박의 저당권 및 권리를 담보를 확보하기 위하여 편

의치적국에 선박등록을 요구하는 경우가 대부분이다. 일례로 우리나라 선박투자회사법에 관련규정을 보면(선박투자회사법 제3조 제2항) 2003년 선박투자회사법 개정시 선박투자회사가 해외에 자회사를 설립할 수 있다는 규정을 두게 되었으며, 이로 인해 해외자회사가 선박을 취득할 수 있게 됨으로서 조세감면의 이익과 외국 금융기관으로부터 장기, 저리의 자금을 원활하게 유치할 수 있게 되었다.⁸³⁾ 편의치적에 대한 정부의 입장은 명확하지 않다.⁸⁴⁾

각 행정기관마다 입장과 주장이 다르고, 편의치적에 대한 명확한 법규의 부재로 인해 해운기업에서는 현행법 제도에 적절하게 편의치적하고 있다. 해외자회사의 합법적인 설립과 각종 계약체결 등은 현지법인 주체로 수행되므로 국내법으로 규제할 수 있는 사항은 아니다. 편의치적은 금융권자의 자산 저장권 실행과 관련해 편의치적을 선호함에 따라 선박 취득시 편의치적국에 선박의 국적을 등록시키게 되지만, 선박의 운항통제권은 선박투자회사와 용선자에게 있다고 볼 수 있다. 선박확보를 위해 국제금융기관으로부터 용자를 받는 경우 통상적으로 선박에 저장권을 설정하게 된다. 담보권자는 담보권의 원활한 시행을 위해 편의치적국에 등록하기를 희망하고 있어 선박투자회사는 편의치적국에 등록을 해야 금융조달상 혜택을 누릴 수 있다. 현재 우리나라의 자체 자본으로는 국적선사들이 선박금융을 조달하는 데 한계가 있으며, 따라서 외국자본의 유치가 제도 활성화의 관건이므로 해외자회사의 설립과 해외자회사가 선박을 소유할 수 있도록 허용하고 있다. 선박투자회사법 제52조 선박등록에 관한 특례 규정에 의하면 선가의 50%이상을 외국인으로부터 차입하는 경우 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있게 되어있다. 그러나, 국내금융시장으로부터의 차입금융에 의한 선박확보의 경우에도 파나마에 선박을 치적한 것은 문제점으로 볼 수 있다. 2002년 선박투자회사법에 따라 이제도가 시행되면서 국적선사의 선박량은 뚜렷한 증가세를 보이고 있다. 2003년 420척(1100만GT)이던 것이 2007년 10월에는 677척(1700만GT)으로 늘어났다. 4개선박운용사들이 2004년 3월 선박펀드 ‘동북아 1호’를 시작으로 2007년 11월까지 총62개 선박투자회사를 설립해 확보한 선박은 총 68척에 달한다. 펀드조성금액은 현재까지 모두 3조3407억원이다.

83) 이훈중. “선박투자회사제도의 특성”. 「사회과학연구」. 호서대학교 사회과학연구소. 제22집 2003. p.60.

84) 강중희,한철환,황진희. 「편의치적제도 활용방안 연구」.한국해양수산개발원. 2001.12. p.48.

4) 해 결 방 안

우리나라 해운기업의 선박 치적에 대한 성향과 현행 우리나라의 국제선박등록제도의 문제점을 조사 분석하여 국제선박등록제도의 바람직한 발전방향에 대한 제안을 모색하기 위한 기초자료로 활용한 설문조사 결과에서 다음과 같은 결과가 나왔다.⁸⁵⁾

- ① 한국 외항선사가 자사의 선박을 한국국적으로 유지하는 것은 기업의 이미지 측면과 금융기관의 요구에 의한 경우가 가장 많으며 그 다음으로는 숙련된 선원을 고용하기가 유리하고 해운업 면허 유지 조건을 충족하기 위한 경우와 관청, 노동조합과의 관계로 한국국적을 유지하고 있는 것으로 나타났다.
- ② 한국외항선사가 자사의 선박을 편의치적화 하는데 가장 큰 영향을 미치는 요인으로 선원비가 단일항목에서 가장 중요시 되고 있으나, 조세 및 관리비 항목을 합한 조세비용 측면이 가장 큰 항목으로 지적되었다. 또한 행정기관, 노동조합 등의 규제와 금융기관의 요구 및 금융상 용이성에 의하여 편의치적을 유지하고 있는 경우도 있었다.
- ③ 한국외항선사가 국적취득조건부나용선의 선적을 유지하는 것은 선박금융공여기관에서 선박의 재산권, 저당권 확보가 용이한 제3국의 치적을 선호함에 따른 금융기관의 요구 요인이 압도적으로 많았으며, 다음으로는 세제 등의 이유로 국적취득조건부나용선 국적을 유지하는 것으로 나타났다.

한국국적으로 치적된 국적선박은 선원비, 조세에서 편의치적선과의 비용경쟁력이 매우 열악하고 국적선에 대한 지원이나 조세제도는 전무함에도, 외항해운기업에서 자사의 선박을 편의치적으로 이적하지 않은 이유로는 정기선이나 주요 원자재 수송선박의 경우 기업 이미지에 부정적인 영향을 미칠 수 있으며, 면허요건 유지와 기존 국내 채무의 변제 및 해외금융의 곤란, 외환관리법상의 제약이 부담으로 작용하고 있고, 기타 법령이나 고시 등에서 편의치적으로 이적시 발생하는 제반문제 등을 고려하여 국적선으로 유지하고 있다고 답하였다.

국적해운회사들이 공통적으로 답하고 있는 국내 및 국외금융 거래에서 가장 어려운 점을 강조하듯이 현재 국적취득조건부나용선에 활용되는 국내 및 국외의

85) 박찬재. 2001. 「국제선박등록제도 비교연구」. 한국해양대학교대학원(박사학위논문). p.69 - 70.

금융기관이 선박의 재산권, 저당권에 대한 외국금융권의 제3국 즉, 편의치적이 보편화된 파나마, 라이베리아, 바하마 등 통상적으로 전통적 편의치적국에 치적을 원하고 있다는 사실이다. 이러한 국가들은 선박의 등록·매매에 관련된 역외금융을 실시하고 있으므로 외국금융기관의 금융지원이 용이하게 되어있어 2007년 전세계 선박의 66.5% 점유할 정도의 편의치적활용도가 높다는 것을 직접적으로 보여주고 있다. 제주국제자유도시특별법에 선박등록특구가 인정되었으며 선박등록특구처럼 실질적인 비즈니스 활동을 전 세계에 걸쳐 하면서 선박의 주소지만 제주도로 등록하는 것이 바로 역외금융센터의 대표적 역할이다. 선박 대신에 회사의 주소지 등록을 제주에서 하면 역외회사(offshore company)가 되는 것이다. 따라서 역외금융센터를 추진하는 일은 그리 어렵고 돈이 많이 드는 일이 아니라는 점을 홍보하여야 할 것이다. 교통, 기후, 생활여건, 호텔, 전문인력, 거의 모든 면에서 말레이시아 라부안 역외금융센터 보다 제주가 낫다는 점을 부각함으로써 여건불비론(與件不備論)을 주장하는 정부 및 역외금융에 대한 편향된 시각으로 보는 단체들을 설득하여야 한다.

3. 편의치적선제도의 도입에서의 분야별 문제점 및 개선방안

1) 역외금융센터의 도입 검토

한국 외항선사가 자사의 선박을 편의치적화 하는데 가장 큰 요소는 선원비가 단일항목에서 가장 중요시 되고 있으며, 조세비용이 차지하는 부분이 경영상의 중요한 부분으로 판단하고 있다. 편의치적선과의 비용경쟁력이 매우 열악하고 국적선에 대한 지원이나 조성제도는 전무함에도, 외항해운기업에서 자사의 선박을 편의치적으로 이적하지 않은 이유로는 정기선이나 주요 원자재 수송선박의 경우 기업 이미지에 부정적인 영향을 미칠 수 있으며, 면허요건 유지와 기존 국내 채무의 변제 및 해외금융의 곤란, 외환관리법상의 제약이 부담으로 작용하고 있고, 현재 국적취득조건부나용선에 활용되는 국내 및 국외의 금융기관이 선박의 재산권, 저당권에 대한 외국금융권의 제3국 즉, 편의치적이 보편화된 파나마, 라이베리아, 바하마 등 전통적 편의치적국에 치적을 원하고 있다는 사실이다. 이러한 국가들은 선박의 등록·매매에 관련된 역외금융을 실시하고 있으므로 외국금융

기관의 금융지원이 용이하게 되어있어 2007년 전세계 선박의 66.5% 점유할 정도의 편의치적활용도가 높다는 것을 반증하고 있다.

제주형 편의치적선제도를 도입이 성공하려면 반드시 제주에 역외금융센터가 유치되어야 한다는 결론에 도달할 수 있다. 현재 제주선박등록특구에 국적취득조건부나용선도 등록을 할 수 있다. 하지만 아직까지 국적취득조건부나용선의 경우 제주에 등록이 되더라도 한국국기를 게양할 수 없다. 국적취득조건부 선박의 경우 외국금융기관에서 금융지원을 하고 있어서 편의치적국의 국적도 이미 취득한 상태여서 등록이 되더라도 국기게양은 어렵고 법적인 조건에서도 한국과 편의치적국 양국가의 법을 준수해야 하는 모순된 제도이다. 그러나 제주에 역외금융이 도입되면 이러한 제도의 불합리성은 제거된다. 제주에 처음부터 등록이 되면서 한국국적을 자동적으로 취득하게 되고 완전한 대한민국선박이 될 수 있다는 점이다. 국제금융센터를 유치하려는 서울, 부산, 인천, 경기, 제주가 국제금융 및 역외금융 유치에 매진하고 있다. 이러한 국제금융센터를 유치하는 지역과 차별화된 역외금융 유치를 한다면 실현 가능성이 높아지리라 생각한다. 그 중에서도 가장 현실적으로 중앙정부의 강력한 지원이 필요하다고 할 수 있다.

제주국제자유도시특별법에 선박등록특구가 인정되었으며 선박등록특구처럼 실질적인 비즈니스 활동을 전 세계에 걸쳐 하면서 선박의 주소지만 제주도로 등록하는 것이 바로 역외금융센터의 대표적 역할이다. 선박 대신에 회사의 주소지 등록을 제주에서 하면 역외회사(offshore company)가 되는 것이다. 따라서 역외금융센터를 추진하는 것은 항만시설, 통신회선, 유수의 해운회사 등이 완벽한 인프라 구축이 되어야 역외금융센터가 성공할 수 있다는 편향된 생각에서 벗어나 현실적으로 운영되고 있는 말레이시아 라부안 역외금융센터의 예를 들어 보면 유치가 그리 어려운 것은 아니라는 사실을 알 수 있을 것이다.

2) 선박법 및 선박등기법 법률 검토

우리나라에서 선박의 국적에 관한 사항을 규정한 법률은 「선박법」이고, 선박법에 근거하여 선박의 등기에 관한 사항을 규정한 법률은 「선박등기법」이다. 따라서, 그 동안 편의치적에 대한 논의가 있을 때마다 우선적으로 선박법의 개정 필요성을 지적해 왔다. 그리고 선박은 항공기, 자동차, 중기 등과 마찬가지로 민

법99조에 의하여 동산에 속하나 선박등기법에 의하여 등기를 하도록 되어 있다. 선박법의 내용만으로 편의치적선의 국적관계를 명확히 하기에는 많은 어려움이 있다. 특히 근래에는 저렴한 생산요소를 찾아 국제적 범세계적 경영체제를 도입하는 해운기업이 늘어나고 있기 때문에 전통적인 개념의 선박소유권으로 국적을 구분하기에는 한계가 많다.

일반적으로 편의치적선박은 편의치적국에 Paper Company를 설립하여 그의 명의로 등록만 하고 실제운항은 실질소유국에 주소를 둔 자 또는 법인이 맡게 된다. 특히 근래에는 선박의 소유·운항관계가 더욱 복잡해지고 있다. 단적으로 제1국이 실제 소유한 선박을 제2국에 주소를 둔 회사가법적 소유자가 되어 제3국의 선박국적을 취득하여 그 국의 국기를 게양하고 제4국 거주회사에 의해 운항 관리되고 더 나아가 제5국으로 용선되는 복잡한 양상을 나타내기도 한다. 현대 해운경영에서 치열해지는 국제시장에서 경쟁력을 강화하기 위해 선주는 최적비용으로 보다 효율적으로 선대를 운영하기 위해 소유(ownership), 관리(management), 운항(operation)을 분리하고 있고 이러한 경향은 점차 증가하고 있다.

<표 IV-7 > 우리나라 운송수단별 등기·등록제도 비교

구 분	선 박	항 공 기	자 동 차
등기·등록제도 및 근거법률	<ul style="list-style-type: none"> • 등기·등록의 이원화 - 등기(소유권취득): 선박등기법 - 등록(국적취득): 선박법, 선적항지정 	<ul style="list-style-type: none"> • 등기·등록의 일원화 - 등록만으로 소유권과 국적동시 취득 	<ul style="list-style-type: none"> • 등기·등록의 일원화 - 등록만으로 소유권취득
저당권 근거	상 법	항공기저당법	자동차저당법
관련법률	선박법, 선박등기법	항공법	자동차관리법

자 료 : 한국선주협회.2007.해운연보

이와 같은 상황에서 선박법이 정한 소유의 개념으로 선박의 국적을 구분하기는 애로가 많고, 같은 맥락에서 편의치적선의 경우 그 선박을 소유한 사람 또는

법인이 대한민국 국민 또는 법인인지 아니면 편의치적국에 주소를 둔 국민 또는 법인인지 명확히 판단을 내리기란 쉽지가 않다. 한편 국제관행에서는 선박 등록만이 선박 국적을 결정하는 유일한 기준으로 인정하고 있다. 선박이 일개 국가에 등록된 경우에는 그 국가에 소속된 것으로 간주한다는 여러 가지 국제적 관행이 있다. 소유권의 양도를 규정하고 있는 민법관계에 의해 선박소유권을 구분하면 다음과 같다. 흔히 소유권의 양도는 매매계약에 의해 이루어진다.

편의치적국가는 대부분 선박을 등록할 당시 법적 구비서류로서 공증을 필한 매매계약서 또는 신조선의 경우 건조증명서를 요구한다. 이 선박매매의 경우 통상 매도인은 편의치적을 의뢰한 자가 되며 매수인은 편의치적국에 주소를 둔 Paper Company가 된다. 따라서 편의치적을 함으로써 동 선박의 소유권은 실질 소유국에서 편의치적국으로 양도된다. 그리고 편의치적선의 법적 소유권은 편의치적국에 주소를 둔 Paper Company에 있으며 그 나라의 법령에 의하여 권리·의무관계가 성립된다. 현재 선박법 제8조는 선박의 등기와 등록을 규정하고 있는데 한국선박의 소유자는 선박의 등기를 한 후 선적항을 관할하는 지방청장에게 당해 선박의 등록을 신청하도록 규정하고 있다. 그러나 대한민국 선박이 실제로 소유 관리하더라도 편의치적화된 선박은 대한민국 선박이 아니므로 등록의 대상이 되지 아니한다. 특히 편의치적국에서는 선박등록시 법적구비서류로 실질소유국에서 이적되었음을 입증하는 말소등록서류를 요구하고 있어 이중등록이 될 수 없도록 제도적 장치를 갖추고 있으므로 편의치적 선박은 실질소유국의 등록대상 선박이 아니다. 이와 같은 선박법상의 요건은 현재 편의치적제도를 이용하고 있는 국적취득조건부나용선의 경우 한국국적을 취득하기 전까지 대한민국의 선박도 아니고 등기 및 등록의 대상이 되지 않고 있는 것으로 보아 편의치적선박은 선박법에 저촉되지 않는다고 할 수 있다.

또한 선박등기법 제1조에서는 “선박법 제8조 제4항의 규정에 의하여 선박의 등기에 관한 사항을 정함을 목적으로 한다”고 정하고 있으므로 앞에서 검토한 바와 같이 편의치적은 대한민국의 선박이 아니며 동시에 등록대상도 아니므로 당연히 등기의 대상도 되지 아니하고 편의치적선을 선박등기하지 않아도 선박법에 저촉되지 않는다. 등기와 등록으로 이원화되어 있는 선박공시제도를 일원주의

로 개선하여야 한다. 우리나라와 같이 선박의 등록과는 상관없이 국적이 부여되는 상황에서는 등록에 의하여 국적이 부여되는 대부분의 국가들과는 달리 선박의 국적을 확인하는 것이 어렵게 되고 국적취득조건부나용선의 경우처럼 외국국적선으로서 우리나라의 법률을 이중적으로 적용 받게 되는 불합리한 결과도 발생하게 된다. 따라서 등기와 등록을 분리하여 관리함으로써 야기되는 비효율성을 제거하고 선박에 관한 선박에 관한 사법상의 권리·의무관계와 공법상 관리 및 규제를 통합적으로 처리함으로써 합목적성을 증대시킬 필요가 있다고 본다. 최소한 국적취득조건부나용선의 경우에는 등록에 의하여 제한적인 범위에서 한국의 국적을 취득할 수 있도록 함으로써 우리나라의 국기를 게양하고 우리나라의 외교적 보호의 대상이 될 수 있도록 관련법령을 개정할 필요가 있다. 또한 기타 외국국적 선박의 경우도 등록지에의 주된 사무소의 설치 또는 선사대표의 상주 등 일정한 조건을 충족시키는 경우 등록특구에의 등록을 허용하는 방안을 적극 검토해야 한다고 본다.

3) 외국환거래법

외국환거래법은 우리나라와 외국간의 거래 또는 지급이나 영수 기타 이와 관련되는 행위에 관한 법률로 우리나라 선사의 편의치적선 확보와 직접적 관련이 있다. 외국환거래법 제2조에서는 적용대상을 다음과 같이 규정하고 있다.

(1) 대한민국안의 외국환과 대한민국 안에서 행하는 외국환거래 기타 이와 관련되는 행위

(2) 대한민국과 외국간의 거래 또는 지급이나 영수 기타 이와 관련되는 행위 (외국에서 행하여지는 것으로서 대한민국 안에서 그 효과가 발생하는 것을 포함한다.)

(3) 외국에 주소 또는 거소를 둔 개인과 외국에 주된 사무소를 둔 법인이 행하는 거래로서 대한민국 통화로 표시되거나 지급받을 수 있는 거래 기타 이와 관련되는 행위

(4) 대한민국 안에 주소 또는 거소를 둔 개인 또는 그 대리인·사용인 기타 종업원이 외국에서 그 개인의 재산 또는 업무에 관하여 행한 행위

(5) 대한민국 안에서 주된 사무소를 둔 법인의 대표자·대리인·사용인 기타

종업원이 외국에서 그 법인의 재산 또는 업무에 관하여 행한 행위
따라서 국제간 상거래를 행하는 기업의 모든 활동은 외국환거래법의 적용을 받
는다고 할 수 있다. 또한 외국환거래법 제18조에서는 자본거래를 신고 또는 허가
토록 하고 있고, 자본거래의 허가사항은 다음과 같다.

- ① 거주자와 비거주자간의 예금 또는 신탁계약
- ② 거주자의 비거주자에 대한 금전의 대여 또는 채무의 보증계약
- ③ 파생금융거래 또는 거주자와 비거주자의 대외지급수단의 매매계약
- ④ 거주자에 의한 비거주자로부터의 증권 또는 이에 관한 권리의 취득
- ⑤ 제1호 내지 제4호에 규정되지 아니한 자본거래로서 영리법인을 제외한 거
주자가 행하는 자본거래
- ⑥ 기타 제1호 내지 제4호와 유사한 자본거래로서 대통령령이 정하는 자본거
래 따라서 우리나라 선사가 해외에서의 선박을 확보하고 대금을 지불하는 모든
활동은 외환거래법의 적용대상이 된다.

현재 편의치적선은 대한민국의 선박이 아니라 외국 선박이므로 수입에 해당되
지 아니하여 해외송금의 대상이 되지 아니하므로 현행 외환거래제도하에서는 해
외현지법인을 설립하거나 현지금융을 이용하지 않고는 합법적인 편의치적선 확
보가 불가능하다. 그러나 현재의 세계 해운여건에서 우리나라 선사가 현지법인을
설립하거나 현지금융을 이용하지 않고는 합법적인 편의치적선 확보가 불가능하
다. 그러나 현재의 세계 해운여건에서 우리나라 선사가 현지법인을 설립하여 해
외에서 직접 금융을 조달하는 것은 애로가 많다. 그리고 편의치적선을 전제로 우
리나라 선사가 선박을 확보할 경우 우리나라 선사가 파나마 등의 편의치적국에
설립한 Paper Company가 매수자가 되고 외국의 선주(중고선의 경우)가 매도자
가 되어 매매계약을 체결하므로 우리나라 선사는 법률적으로 권리의무의 주체가
되지 못한다.

반면 선박매매대금은 우리나라 선주가 Paper Company를 통하여 前선주에게
지급하여야 하는 절차가 실제로 있어야 한다. 즉 우리나라 선사는 어떤 식으로든
선박대금을 결제하여야 하는데 이를 위해서는 현지 Paper Company와 우리나라
선사간의 '진정한 연계'(genuine link)가 있어야 송금이 가능하다. 그러나 해외 금

용기관이 Paper Company를 설립하여 선박을 운항할 경우에는 서류상으로 원인 행위가 없으므로 해외송금에 자연히 제약을 받게 된다. 그러므로 우리나라 선사는 현행 외환거래제도하에서 적법한 절차에 의한 편의치적선 확보가 불가능하다. 그러나 국적취득조건부나용선은 편의치적선과는 달리 합법화되고 있다. 국적취득 조건부나용선의 편의치적이거나 일반적인 편의치적이거나 외형상 모두 같은 형태로 이루어지고 있으나, 다만 국적취득조건부나용선은 나용선 기간인 약12년 동안 편의치적이 허용되고 동 기간동안 선박대금(이자포함)을 나용선료 형태로 분할상환하며 상환완료 후 소유권이 우리나라 선사에게로 이동된다. 이러한 방법은 외국 환관리규정 제10-103조 제1호의 규정에 의하여 한국은행 총재의 허가를 받아야 한다. 그러나 편의치적선은 할부매입 조건이 붙는 선박이 아니므로 용선료 지불 외의 선박대금 지불은 정당한 방법으로 이루어질 수 없다는 점이 국취부나용선과 차이가 있다. 이러한 외환거래의 엄격한 규제에 의한 선박의 도입 및 매매에 있어 외환지불수단이 어려운 점을 그나마 용이하게 하기 위하여 「선박투자회사법」이 제정됨으로써 선박의 확보를 위한 선박펀드 구성에 획기적인 계기가 마련되었다고 본다. 이러한 「선박투자회사법」에 의한 선박투자회사제도를 제주등록특구와 연계하여 각종 세제혜택을 부여함으로써 해운산업의 활성화 및 등록특구의 목적달성에 기여할 수 있도록 해야 할 것이다. 아직 역외금융제도에 대한 확정적인 결과는 아직 없으나 제주특별자치도에서 추진중인 역외금융제도를 도입하여 시행할 수 있다면 보다 더 발전적인 제주선박등록제도의 기회가 될 것으로 생각한다.

4) 해운조세 부분 검토

선주가 선박을 편의치적 아래에 등록하면 선주에게 몇가지 이점이 있는 것으로 일컬어 지고 있다. 소비자도 해운관계 비용이 싸지기 때문에 경제적 이익을 얻을 수 있다. 그러나 이러한 이익에 대한 냉소적인 비판도 없지 않다. 긴 안목으로 볼 때 소비자에 대해서 불이익이 이익을 웃돌게 될 것이라는 주장이다. 그러나 많은 선주들에게는 편의치적이 지닌 이점의 대부분은 직접적이며 금전적인 보수이다. 기타의 이점도 간접적으로 경제적 이익을 초래하는 것이다. 오로지 못 마땅한 것이 있다면, 선주에 대한 중요한 이익이 개방적 등록이 폐쇄적이거나 정상

등록과 구별되는 전형적인 특질 몇가지를 묘사할 수 있을 것이다. 국제노동회의(International Labour Conference)⁸⁶⁾의 최근의 보고에 따르면 선주들은 주로 다음과 같은 이유에서 그들의 선박을 편의치적국에 등록하고 있다.

즉 ① 해운수입에 대한 과세가 전혀 없거나, 매우 적다. ② 선박을 등록하는 절차나 그것을 등록에서 취소하는 절차 및 형식이 간단하다. 그리고 누릴 수 있는 선박의 소유권에 대한 비밀을 지킬 수 있다. ③ 개방적 등록국은 국가적이거나 국제적인 해운규칙을 강제하는 데에는 한정된 힘밖에 지니고 있지 못하다. 편의치적국에 선박을 등록한 선주에 대해서는 세금상의 특혜가 상당하다. 첫째, 개방적 등록국은 대체로 그들의 국기 아래에 운항되는 선박이 국제거래에 종사하고 있는 동안에 가득한 수입에 대해서, 세금을 부과하지 않는다는 규정을 만들어 두고 있다. 둘째, 미국의 선주가 만약 선박의 운항을 감독하기 위한 회사를 개방적 등록국에 설립한다면, 경제적 이익을 더욱 늘릴 수도 있고, 미국의 세금 부과를 피할 수도 있다.

현재 제주선박등록특구제도에서의 세금면제의 요건을 살펴보면 ① 국적취득조세로서 등록세, 취득세, 교육세 그리고 농어촌특별세가 있다. ② 국적유지조세는 재산세와 교육세 그리고 공동시설세 등이 있다. ③ 법인소득관련조세로는 법인소득세와 법인주민세가 있다. 이 가운데 「국제선박등록법」에 의하여 등록되는 선박에 대해서는 취득세, 재산세, 공동시설세, 지방교육세, 그리고 농어촌특별세 등이 면제되도록 하고 있다. 그러나 이러한 면제 혜택도 편의치적국에서 부여하는 감면 범위에 비하면 크게 미흡한 실정임을 부인할 수 없다. 편의치적국에서는 보통 등록세(료)와 등록유지세 또는 톤세만을 징수하는 것이 일반화되어 있기 때문에 세금부담이 훨씬 경감되고 있다. 이러한 면에서 제주선박등록특구의 세금관련내용이 아직까지는 편의치적국보다 미흡한 점이 있으나 앞으로 톤세제를 보완하여 외국의 편의치적국과 비슷한 조건의 면세 혜택을 준다면 제주등록특구제도의 확대된 제주형 편의치적선제도가 분명히 보다 발전된 선진국형 편의치적제도가 되리라 확신한다.

참고로 톤세제도에 대한 간략한 사항을 정리하면 다음과 같다.

86) 국제노동회의(International Labour Conference):국제연합에 속하는 국제노동기구(ILO)의 규약에 의하여 조직한 최고기관. 1949년 10월 워싱턴에서 제1회 회의를 열어 주당 48시간 노동의 원칙을 세웠고, 그후 여러 가지 노동입법의 제정을 위하여 운동을 계속하고 있으며 매년 한 번씩 회의를 연다.

톤세제(Tonnage Tax System)⁸⁷⁾는 해운기업의 소득을 해운소득과 비해운소득으로 구분하여 해운소득에 대하여는 경영실적이 아닌 선박의 톤수 또는 이를 기반으로 설정한 추정이익(Notional Profit)을 기준으로 과세하는 조세제도이다.

2008년 올해 첫 시행된 톤세제도가 일몰제도의 적용대상이 될 현실에 처해 있다. 일몰제도는 조세특례제한법에 의한 조세감면의 항구화와 기득권화를 방지하기 위해 특례 적용기간을 한정하고, 시기가 도래하면 해당 제도의 효과와 영향, 실효성을 종합적으로 분석해 제도의 유지 여부를 심사하는 장치이다. 재정경제부가 2006년 정기국회에 상정시 조세특례제한법 개정안에는 ‘해운기업에 대한 법인세 과세표준계산 특례’의 시기를 2009년 12월 31일까지로 한시 적용해 놓은 내용이 들어 있다. 동법 개정안이 발효되는 2007년 초부터 3년만인 2009년 말에는 톤세제도가 그 효과를 평가받게 되는 것이다.

기획재정부는 조세특례제한법상의 일몰제가 적용되지 않는 세제를 발굴해 3년 단위로 일몰제도를 적용, 해당 제도의 영향을 분석해 제도의 효과를 검토해서 세제연장의 여부를 확정하기로 하고 이의 시행을 위한 조세특례제한법 개정안을 마련했다. 현재 조세특례제한법에 의해 적용되는 조세특례 중 일몰제도가 적용되지 않는 제도는 76개 정도다. 이에 대해 국토해양부는 톤세제도의 일몰제도 적용에 반대한다는 입장을 표명하고 이를 재경부에 전달한 것으로 밝혀졌다. 현행 제도상 톤세적용은 한번 선택하면 5년간 유지해야 하는 강제사항이므로 시행 1년 차인 톤세제도에 3년 주기의 일몰제를 적용하는 것은 불합리하다는 지적이다. 5년간 적용기로 한 톤세제도가 기한을 채우지도 못한 채 일몰제 평가로 사라진다면 제도의 도입취지가 목살되는 형국이기엔 설득력이 있다.

뿐만 아니라 해운기업의 국제경쟁력 제고 측면에서 여러해에 걸쳐 준비된 톤세제도의 시행효과를 단기에 평가하는 시스템은 제도도입에 소요된 노력과 비용이 소비성에 그쳐 국익차원에서 바람직하지 않다. 새로 도입된 제도의 실효성을 평가한다는 재정부의 취지는 충분히 이해하지만, 톤세제도의 경우 평가시기가 시기상조(時機尙早)라는 생각이 든다. 최근 악화된 해운시황에도 불구하고 톤세

87) 해운기업의 소득에 대해서 실제 영업상의 이익이 아니라 운항선박의 순톤수와 운항일수를 기준으로 산출한 개별선박 표준이익에 법인세율을 곱하여 법인세를 산출하는 제도이다. 해운기업들의 경쟁력을 강화하는 특별세제로, 1996년 네덜란드에서 처음 실시하였다. 이후 노르웨이·독일·영국 등 유럽의 해운 선진국들이 도입하였으며 한국은 2005년 1월 1일부터 시행되었다

제 덕분에 경영개선 효과를 보고 있는 해운업계는 당혹해 하는 반응이다. 자칫 이 제도가 폐지된다면 해운강국을 지향하는 정부의 목표에도 차질이 빚어질 것은 분명하다. 호황기에 둔세제도의 효과로 사선을 증대하고 기업의 체질을 개선해 국제경쟁력을 갖추으로써 불황기를 거뜰히 헤쳐나갈 수 있기를 바라는 업계의 기대는 불과 4년 만에 물거품이 될 수도 있다는 우려가 지나치다 할 수 없다.

둔세제도의 도입취지와 시행내용을 심분 이해한다면, 당분간만이라도 일몰제 적용에서 제외돼야 마땅하다. 그러나 재경부가 일몰제를 적용하지 않고 있는 민간부문의 모든 특례에 대해 제도의 존·폐 여부와 별개로 일몰제 도입을 기본원칙으로 정했기 때문에 둔세제의 예외적용은 쉽지 않아 보인다. 현실이 그렇다면 해운기업들은 둔세제에 의해 생겨난 이익을 사선 증대나 선원복지제도의 개선 등에 적극 투자함으로써 제도도입의 취지에 성실히 부합해야 한다. 일몰제의 시험대 위에서도 효과적인 제도로 당당히 평가될 때 비로소 한국의 둔세제도는 성공적인 제도로 자리 잡을 수 있을 것이다.

5) 선원배승에 관련된 부분

편의치적을 이용하는 선주들에 있어서 또 다른 중요 이점은 고임금의 자국선원 대신 저렴한 외국선원을 활용할 수 있다는 이점을 들 수 있다. 일반적으로 편의치적국은 선적국 승무원의 배승을 선적부여조건으로 내세우지 않고 있으므로 편의치적국에 등록된 선박은 자유롭게 저렴한 외국선원을 고용할 수 있다. 따라서 상대적으로 자국선원에 고임금을 지불하고 있는 국가의 경우 편의치적제도를 통한 선원비 절감효과가 편의치적제도 활용의 주요 요인으로 작용하고 있다. 또한 편의치적제도를 이용할 경우 선주들은 사회보장비, 연금 등 간접임금의 부담을 줄일 수 있다는 장점이 있다.

더욱이 편의치적제도 이용으로 선주들은 편의치적국의 규정 혹은 외국 선원노동조합의 노동협약에 따라 승선인원정원 보다 적은 인원으로 선박의 운항이 가능해 선주들의 선비절감에 기여하는 바가 크다. 선가 3,360만달러의 선박에 21명의 선원이 승선할 경우 우리나라는 선박취득 후 1년이 경과하는 동안 선원비로 83만 5,000달러를 부담하고 있으나, 편의치적선 및 제2치적선은 그것의 65% 수준

에 불과한 54만 2,000달러를 부담하고 있다. 국적선원의 장기고용에 따른 도덕적 해이(moral hazard)나 노조결성에 따른 경영압박 문제를 회피할 수 있다는 이점도 선사에게 중요한 요인으로 작용하고 있다. 이러한 선원배승문제에 대한 우리나라의 현실은 정반대의 상황으로 가고 있다.

90년대 들어서면서 한국선원에 대한 문제가 제기되기 시작하였고, 문제의 해결을 위한 노력을 기울였으며 나름대로 발전적인 성과를 거두었음을 불구하고, 문제의 심각성은 더해가서 이제는 해결안이 없을 경우 파국으로 치달을 가능성까지 뚜렷해지고 있다. 선원문제는 크게 두 가지다. 하나는 선원직을 희망하는 유자격선원자의 수가 수요에 비하여 크게 모자란다는 것이고, 다른 하나는 선사가 지출해야 하는 선원비가 국제경쟁력을 유지할 수 있는 수준을 넘어섰다는 점이다.

유럽 해운선진국에서 우리 제주도와 같은 선박등록특구제도와 유사한 제2선적제도를 시행하였으나 성공보다는 실패한 경우가 많다. 그 이유는 선주들의 입장에서 편의치적선만큼 매력이 약하였기 때문에 편의치적으로의 이적을 선호하였기 때문이다. 그 중에서도 가장 눈여겨 볼 등록제도중 노르웨이의 국제선박등록제도이다. 내용의 특징을 보면 외국인 선원의 고용을 개방한 점이다. 이점이 제주형 편의치적제도의 기반으로 제주에 맞는 제주형 편의치적선제도로의 제도개선 방향이다. 제주가 편의치적제도로 변형이 된다면 또 다른 파급효과가 있다. 다름이 아닌 외국선원의 배승이 2010년부터 전면 허용이 되고 합법화되면 선원에 따른 선원해기사 면허를 해당국 해기사면허로 갱신하여 승선하여야 된다. 이것은 국기주의에 따른 선원들의 승선조건이기도 하다 이러한 사항은 현재 편의치적국들 모두 사용하고 있으며 선원의 사관, 부원에 따라 면허의 갱신비용은 다르지만 1인당 평균 US\$200불 정도로 면허갱신부분 수입 또한 간과할 수 없다. 이러한 업무는 현재는 국가적 차원에서 갱신을 하여야 하지만 이러한 국가사무는 위임사항으로 제도개선도 반드시 필요하다.

6) 선박금융과 선박투자회사제도 부분

현재 선박투자회사에서 운영하는 선박 모두 파나마에 편의치적인 것으로 나타나고 있다. 편의치적인 이유는 해외자본을 유치하고, 조세를 경감하기 위해서이다. 2003년 선박투자법 개정시 선박투자회사가 해외에 자회사를 설립할 수 있다

는 규정을 두게 되었으며(선박투자회사법 제3조제2항), 이로 인해 해외자회사가 선박을 취득할 수 있게 됨으로 조세감면의 이익과 외국 금융기관으로부터의 장기,저리의 자금을 원활하게 유지할 수 있게 되었다. 편의치적에 대한 정부의 입장은 명확하지 않다. 각 행정기관마다 입장과 주장이 다르고, 편의치적에 대한 명확한 법규의 부재로 인해 해운기업에서는 현행법 제도하에 적절하게 편의치적하고 있다. 해외자회사의 합법적인 설립과 각종 계약 체결 등은 현지법인 주체로 수행되므로 국내법을 규제할 수 있는 사항은 아니다.

편의치적은 금융권자의 자산 저당권 실행과 관련해 편의치적을 선호함에 따라 선박 취득시 편의치적국에 선박의 국적을 등록시키게 되지만, 선박의 운항통제권은 선박투자회사와 용선자에게 있다고 볼 수 있다. 선박투자회사의 선박은 대부분 파나마에 편의치적을 하고 있으며 자본조달이 용이하다는 점과 조세혜택이 주된 이유이다.

① 해외금융시장의 자본조달

선박확보를 위해 국제금융기관으로부터 용자를 받는 경우 통상적으로 선박에 저당권을 설정하게 된다. 담보권자는 담보권의 원활한 실행을 위해 편의치적국에 등록하기를 희망하고 있어 선박투자회사는 편의치적국에 선박을 등록해야 금융조달상 혜택을 누릴 수 있다. 파나마와 라이베리아 등의 편의치적국의 법 제도는 투자재원 확보를 용이하게 하며, 금융기관의 선박에 대한 유치권 행사를 용이하게 하는 이점이 있다. 또한 편의치적제도가 인정될 경우에 선주는 편의치적에 대한 아무런 부담감 없이 단순나용선, 선박건조 후 장기용선, 선박 매각후 용선 등 다양한 형태로 선박을 확보, 운영할 수 있는 장점이 있다. 현재 우리나라 자체 자본으로는 국적선사들이 선박금융을 조달하는데 한계가 있으며, 따라서 외국자본의 유치가 제도 활성화의 관건이므로 해외자회사의 설립과 해외자회사가 선박을 소유할 수 있도록 허용하고 있다. 선박투자회사법 제52조 선박등록에 관한 특례규정에 의하면 선가의 50%이상을 외국인으로부터 차입하는 경우 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있게 되어있다. 그러나, 국내금융시장으로부터의 차입금융에 의한 선박확보의 경우에도 파나마에 선박을 치적한 것은 문제점으로 볼 수 있다.

② 조세혜택

대부분의 편의치적국들은 자국에 치적하는 선주들에게 통상적으로 최초 등록세와 매년 갱신료를 부과할 뿐 선박운항에 따라 발생하는 영업이익에 대해서는 세금을 부과하지 않는다. 이러한 세제혜택은 해운회사의 자사 현금흐름을 원활하게 할 수 있어 해운시장에 탄력적으로 대응할 수 있게 한다. 1998년도부터 시행된 국제선박등록제도가 그 동안의 운영상의 문제점을 보완하고 제도를 개선하여 2002년 4월 제주국제자유도시특별법의 국제선박등록특구제를 시행하였다. 2005년 1월 현재 제주선박등록특구에 국제선박으로 등록한 선박은 국적외항선 357척, BBC/HP선박 123척으로 총 480척이 등록하였다. 국적외항선의 국제선박등록의 주된 이유는 등록세를 제외한 각종 세금을 면제해 주기 때문이다. 신규등록선박의 경우 취득세와, 농특세, 지방교육세의 세금이 면제가 되며, 국제선박에 등록된 국제선박이 선적항을 이전하는 경우에도 재산세와 지방교육세, 공동시설세가 면제된다. 따라서, 선박등록과 관련된 세제는 국제선박등록법과 제주선박등록특구제도의 개선으로 국제경쟁력이 갖추어졌다고 볼 수 있다. 그러나 선박투자회사 선박이 우리나라 국적 취득을 위한 외국금융차입을 위해서는 선박담보제도로서 선박우선평권과 선박저당권 설정 등에 관한 문제가 개선되어야 한다.

③ 선박투자회사의 선박보유 관련 세제

우리나라 선박투자회사 선박이 우리나라 국적을 취득하는 경우 국내법의 적용을 받게 된다. 앞서 살펴본 바와 같이 선박투자회사 선박의 편의치적 이유가 해외자본의 원활한 차입을 위한 것이기도 하지만 우리나라 국적을 취득하여 갖게 되는 장점이 사실상 부재하기 때문이다. 독일의 K/G펀드와 노르웨이의 K/S펀드 제도의 활성화요인이 선박펀드소유의 선박에 대한 고속상각, 선박매각에 대한 조세감면혜택 등의 정부의 세제지원정책의 결과로 볼 수 있다. 따라서, 선박투자회사제도의 활성화와 우리나라 해운산업의 활성화를 위해 선박투자회사 선박을 우리나라 국제선박등록제도에 등록하도록 유인하여야 한다. 현재 이를 위한 정책적인 지원이 미흡한 실정이다. 현재 제주특별자치도에서 추진하고 있는 역외금융센터 설립에 많은 노력을 기하고 있다. 이명박정부에서도 역외금융센터설치에 관심을 기울이고 있으므로 편의치적선제도와 병행하여 제주도의 제주선박등록제도에 탄력을 받을수 있으리라 생각한다.

V. 결 론

국제해운에서 선박의 해외치적이 세계적인 현상이 된 것은 오래된 일이다. 이 같은 해외치적을 통한 해운기업의 국제화전략은 주로 전통해운국들이 기업의 운영비 및 재정압박을 감소시킬 뿐만 아니라 범세계적 기업운영의 유연성을 확대시킬 목적으로 채택되어 왔다. 국제해운에서 특정 국가들의 편의치적국(실질적으로 규제없이 어떤 국가의 선박이든 국적등록을 허용하는 국가)으로 발전된 것은 불과 제1차 세계대전과 제2차 세계대전기간 중이었다. 즉, 편의치적선제도는 1920년대에 시작되었지만 불과 제2차 세계대전 후 특히, 1940년대 말엽 리베리아가 편의치적국가 그룹에 참가하면서부터 널리 확산되었다.

개방등록(Open registers)이나 편의치적(Flag of Convenience)이라는 단어는 1950년 이후 많이 사용되었지만 실제 편의치적을 활용한 것은 수세기전으로 거슬러 올라간다. 최근 국제해운시장에서 해운선사들은 선원비, 조세면제 및 최소한의 정부규제 등을 이유로 자사 보유선박의 절대규모를 편의치적국으로 치적하고 있는 실정이고, 이에 따라 해운개도국들이 실질적으로 소유하는 선박량은 1980년 이래 지속적으로 증가하여, 1998년에 편의치적국의 총 선박량 중 1/3을 차지하였고, 2000년 초에는 세계선박량의 61.8%(4억 4,210만 DWT)인 12,996척의 선박이 편의치적국에 등록되는 현상이 확산되었다. 이 같은 주요 해운선사들의 편의치적현상은 2004년 주요 편의치적국의 보유 선박량이 총 세계 선박량의 45%(4억 4백만 DWT)를 나타내, 2003년에 비해 아주 미미한 증가세를 보임에 따라 다소 둔화되는 추세이다.

즉 세계 해운국들이 편의치적을 방지하고 국적선사의 국제경쟁력을 제고시키기 위해 1997년에 국제선박등록제를 도입하여 등록된 선박에 대해 세제혜택 및 외국인 선원 승선범위를 확대하였으며, 또한 2002년 4월에 제주선박등록특구제도를 신설하고 2006년부터는 톤세제도를 도입하였다. 따라서 우리나라의 해운산업의 경쟁력 확보를 위해서는 국제해운에서의 편의치적선제도의 중요성을 재평가하고, 이제도에 대응하기 위해 도입한 국제선박등록제도 및 제주선박등록제도의 효율적인 운영을 위해서 이 제도를 성공적으로 운영하고 있는 주요 해운국의 사

례를 면밀히 분석함으로써 제도의 보완과 획기적인 세제개편 및 지원 등이 뒤따라야 할 것이며 앞으로도 많은 제도개선과 관련된 법적인 뒷받침이 있어야 제주 선박등록제도의 효율성을 살릴 수 있는 제주형 편의치적제도로 발돋움 할 수 있으리라 생각하면서 다음과 같이 정리하며 맺으려 한다.

첫째, 해운선주들은 편의치적이 보편화된 파나마, 라이베리아, 바하마 등 전통적 편의치적국에 치적을 원하고 있다는 사실이다. 이러한 국가들은 선박의 등록·매매에 관련된 역외금융을 실시하고 있으므로 외국금융기관의 금융지원이 용이하게 되어있어 2007년 전세계 선박의 66.5% 점유할 정도의 편의치적활용도가 높다는 것을 반증하고 있다. 제주국제자유도시특별법에 선박등록특구가 도입되었으며 선박등록특구처럼 실질적인 비즈니스 활동을 전 세계에 걸쳐 하면서 선박의 주소지만 제주도로 등록하는 것이 바로 역외금융센터의 대표적 역할이다. 선박 대신에 회사의 주소지 등록을 제주에서 하면 역외회사(offshore company)가 되는 것이다. 국제금융센터를 유치하려는 서울, 부산, 인천, 경기, 제주가 국제금융 및 역외금융센터 유치에 매진하고 있다. 이러한 국제금융센터를 유치하는 지역과 차별화된 역외금융센터를 유치한다면 실현 가능성이 높아지리라 생각한다. 제주특별자치도의 출범으로 외교, 국방을 제외한 모든 부분의 권한을 부여하겠다는 중앙정부의 의지를 확인할 수 있는 기회이며 제주특별자치도의 완성에 중요한 부분을 차지한다는 면에서 중앙정부의 강력한 지원이 필요하다고 할 수 있다.

둘째, 선박법, 선박등기법 및 선박등록제도의 법률정비를 통한 한국국적 국제선박 뿐만 아니라. 현재 시행되는 국제선박등록법을 가칭 “제주국제선박등록법”으로 단일화하여 국제선박업무의 일원화 및 편의치적선(국적취득조건부나용선)의 실질적인 국적취득으로 등록 및 등기시 일원화 하여 선박의 이중성을 지니지 실질적인 국적선이 될 수 있어야 한다. 아울러 선박의 등록에 관한 절차의 개선으로 제주해양청에서만 등록을 전담하는 것보다는 다른 지역 항만청에서도 등록업무를 할 수 있도록 연계시키는 것도 바람직하다고 생각한다. 외국의 경우 대표적인 편의치적국인 파나마의 경우 서울, 부산에 사무소를 두고 있다는 것이다.

셋째, 외국환거래에 관한 법적인 제도개선과 선박금융거래의 자율성을 보장할 수 있는 역외금융센터의 유치 또한 중요한 부분으로서 제주특별자치도에서 추진하고 있는 역외금융센터의 유치가 현실화 된다면, 제주형 편의치적선제도의 도입을 앞당겨 주리라 생각한다. 현재의 편의치적선을 운영하고 있는 국내선박이나 법인이 선박을 도입하려면 많은 어려움이 있어 선박매매·도입에 있어 금융거래의 걸림돌이 되어왔다. 역외금융제도를 통하여 선박의 거래나 도입에 있어 금융기관의 보증 및 Paper Company의 유치로 더 많은 외국적선박의 제주선박등록특구로 등록이 되리라 생각한다.

넷째, 해운조세 분야에서도 지금의 제주선박등록특구에서의 조세혜택은 아직까지는 다른 편의치적국보다는 혜택이 적지만 톤세제도의 도입이 반드시 필요한 사항이다. 해운을 경영하는 회사에서는 안정적인 조세제도이며 어느 정도 예측이 가능한 조세로 오래전부터 정부에 건의를 하였지만 2006년 한시적으로 톤세제도를 도입하여 일몰제(2009년 까지) 정책으로 실질적인 효과도 못 얻을 형편에 처해있다. 외국의 제2선적제도의 조세제도를 검토하여 반드시 톤세제도를 도입하여야만 제주형 편의치적제도를 발전시킬 수 있을 것이다.

다섯째, 현재 선박금융과 선박투자회사제도의 도입으로 외국으로부터의 장기저리의 자금을 원활하게 유치 할 수 있게 됨으로써 제주선박등록특구가 더 확대 운영될 수 있는 기반 여건이 이루어졌다. 현재 제주선박등록특구에서는 국적취득조건부나용선이 등록이 될 수 있지만 반쪽짜리 특구제도여서 많은 외국선박 유치가 어려운 현실이다. 외국금융기관에서 금융담보설정에 따른 권리를 위하여 파나마등 외국의 편의치적국을 선호하고 있다. 해운선사가 주된 편의치적제도를 이용하는 목적이 조세문제가 아닌 금융조달상의 문제가 주된 활용이유라면 동 제도 역시 한계가 있다. 따라서 어느 정도의 가시적인 효과에 만족하지 말고 금융조달조건(역외금융)을 구비할 필요성이 있다.

여섯째, 선원배승에 관련된 법제도의 정비가 시급하다. 현재 국가필수선박에서는 전원 자국선원을 배승토록하고 있다. 이러한 배승제도는 3D업종으로 분류되는

선원직에 대한 매력 없이 승선생활을 계속하는 젊은 해기사 또한 부족한 실정이다. 병역특례법 또한 폐지될 위기에 있어 해운환경이 갈수록 어려운 상황이다. 현재 부원6명까지 허용을 하고 있으나 2010년에 보다 더 많은 선원을 승선시킬 수 있도록 정부에서 긍정적인 검토를 하고 있다.

일급제, 현행 우리나라 국제선박등록제도의 특별한 제도인 필수선박제도를 활성화 하기 위하여 국제선박등록법 상에서 규정한 국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 화물인 군수물자, 양곡, 원유, 액화가스, 석탄, 제철연료를 안보 화물로 지정하여 일정비율 이상의 화물을 필수선박으로 수송할 수 있도록 제도 마련이 필요하다. 필수선박 선원비 차액보전제도를 한국선원 고용 장려금제도로 전환하고 한국선원의 고용창출과 국제경쟁력 유지를 위한 선원소득세 경감, 사회보장비 보전 등 조세지원이 수반되어야 한다.

이러한 제주선박등록특구가 제주국제자유도시특별법에 따라 제주특별자치도에 등록제도를 도입하였으나 현재 많은 수의 국적외항선이 등록이 마무리된 상태라 더 이상 제도의 효과성이 없으리라 생각한다. 그나마 제주에 등록제도를 유치하여 재정적으로 많은 도움을 주는 소기의 성과를 얻기도 하였다. 그러나 주어진 제도를 개선하여 제주형 편의치적선제도로 확대하여 간다면 아마도 제주특별자치도도 세계적인 해운 및 금융의 기지로 부각될 것이며 이에 따른 부가효과 또한 상상을 초월할 수 있는 효과를 얻을 수 있으리라 생각한다.

參 考 文 獻

1. 국 내 문 헌

- 강종희·한철환·황진희.(2001). 편의치적제도 활용방안 연구. 「해양수산개발원」.
- 강 천. (1998). 역외금융시장의 외국사례분석과 우리나라의 가능성.
「국제지역학회」. 국제지역연구 2,2(98.12).
- 강철준. (2002). 제주금융센터 추진전략 재조명. 「제주발전연구원」. 통권 제6호.
- 강호상. (1995). 「우리나라 역외금융시장의 발전방안」. 서강대학교. 서강경영논집6
- 경윤범. (2006). 국제해운의 선박소유구조와 편의치적선제도. 「창업정보학회지」.
제9권 제1호.
- 경윤범. (2006). 주요 해운국의 국제선박등록제도. 「사회과학연구원」 제28집.
- 김경수. (1990). 「편의치적제도의 사회적비용과 관련한 한국외항해운정책에
관한연구」. 한국외국어대 무역대학원.
- 김명중. (1994). 「역외금융센터 도입의 경제적효과에 관한 연구」. 동아대학교대학원.
- 김부찬.(2002). 「편의치적과 국제선박등록제도」 국제법학회논집 제47권 제3호.
- 김상중. (2005). 「선박가압류의 집행에 관한 연구」. 한국해양대학원.
- 김선무. (1994). 「국제해운환경변화에 따른 우리나라 제2선적제도 도입에
관한연구」. 고려대 경영대학원.
- 김선아. (2007). 「유엔해양법협약 발전과정과 한국의 대응전략」. 부경대대학원.
- 김성학. (1995). 「외항해운산업의 경쟁력확보에 관한 연구:제2선제도 도입을
중심으로」. 한국외국어대학교 무역대학원.
- 김영무. (2001). 편의치적제도와 해운산업. 「해양한국」. 한국해사문제연구소.
- 김은수. (2007). 「국제금융센터 지역조성에 관한 연구」. 경희대행정대학원.
- 김정건·주동금. (1988). 「편의치적에 관한 국제법상의 규제」. 연세행정논집 제14호.
- 김종선. (1993). 「선진해운국의 편의치적선제도에 대한 대응정책연구」.
부산대 경영대학원.

- 김진권. (2003). 「해사국제사법상 편의치적에 관한 고찰」. 한국해법학회지 제25권 제1호.
- 민성규·최재수 (2004). 「선박국적제도의 국제법상 의의와 국적취득조건부나용선 선박의 통관 문제」. 한국해법학회지 제26권 제2호.
- 박용섭·이태우·임종길(1991). 國際船舶登錄制度 의 導入에 관한 研究 연구보고서 「한국선원선박문제연구소」.
- 박찬재. (2001). 「국제선박등록제도 비교연구 - 한국해운산업의 국제경쟁력을 중심으로」, 한국해양대학교 박사학위논문.
- 박태원. (2003). 우리나라 선박등록제도 개편 방안 연구. 「한국해양수산개발원」.
- 안병은. (2005). 「한국선박투자회사제도의 개선방안에 관한연구」. 한국해양대학원.
- 안완수. (1990). 「편의치적선제도가 해운산업에 미치는 영향과 우리나라의 대응방안에 관한 연구」. 부산대 경영대학원.
- 염은선. (2002). 「한국선박금융에 관한 연구-중고선박을 중심으로」. 고려대학교 경영대학원
- 오선아. (1997). 「국제해운분업과 선박등록제도의 변화」. 연세대경영대학원.
- 이광로. (2001). 「한국해운산업의 국제경쟁력과 조세제도-톤세제도를 중심으로」 박사학위논문 한국해양대학교.
- 이광로·이태우.(2001. 3~5월). 조세제도의 개선을 통한 한국해운산업의 국제경쟁력 제고방안. 「해양한국」 한국해사문제연구소.
- 이수철. (1993). 편의치적선제도 활용방안 검토. 「해운산업연구」 통권 제106호.
- 이양무. (1998). 「한국역외금융의 활성화 방향」. 한양대 국제금융대학원.
- 이원석. (2003). 「선박의 국적관련 제문제와 그 전략적 활용방안에 관한 연구」. 성균관대대학원.
- 이태우. (1991). 노르웨이 국제선박등록도입에 관한 고찰. 「한국해양」 제209호.
- 유주형. (2005). 「조세피난처과세제도의 개선방안 연구」. 홍익대 세무대학원.
- 육성호. (2008). 「우리나라 국제선박등록제도의 발전방안에 관한 연구」. 배재대학교 대학원.

- 정기춘. (1997). 「한국 역외금융시장 육성방안 연구」. 한양대학교 금융대학원.
- 정이기. (1990). 「편의치적제도에 관한 연구:편의치적에 관한 제협약과 한국해운을 중심으로」. 국방대학원.
- 정해덕. (2000). 「선박집행에 관한 연구」. 경희대대학원.
- 조정구. (1996). 「우리나라 역외금융시장의 발전방안」. 영남대학교. 사회과학연구15,2(1996.2)
- 주동금. (1993). 「선박의 국적과 편의치적 문제」. 국제법학회논집. 제74호.
- 주동금. (1988). 「국제법상 편의치적에 관한 연구」. 연세대 대학원.
- 최 준. (1992). 「편의치적선제도에 대한 선진해운국의 대응정책에 관한 연구」. 중앙대대학원.
- 최재수. (2001년 봄호) 「편의치적선의 역사적 배경과 현황」. 한국해운학회.
- 최훈규. (2002). 「국제자유도시의 한국적 발전전략에 관한 연구:제주국제자유도시를 중심으로」. 건국대 대학원.
- 하춘수. (1993). 「해운경영과 선박의 국적에 관한 연구」. 한국해양대.해사산업대학원.
- 한철환.(2001).편의치적제도 활용의 필요성 및 기대효과에 관한 연구 「해양정책연구」 제16권 2호, 한국해양수산개발원.
- 한국선주협회, 「한국외항해운경영기법」, 각 연도
- 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」, 각 연도
- 국토해양수산부, 「해양수산통계연보」, 각 연도
- ILO, Yearbook of Labor Statistics, 각 연도
- ISL, Shipping Statistics and Market Review, 각 호
- Lloyd's Register, World Fleet Statistics, 각 연도
- ITF 통계자료
- OECD, Main Economic Indicators, 각 연도

2. 국 외 문 헌

Albert W. Veenstra, Angela S. Bergantino(2000), "Changing ownership structure in Dutch fleet", *Maritime Policy and Management*, Vol.27, No.2
Bergantino, A., and Marlow, P., *Factors Influencing the choice of Flag : Empirical Evidence*, *Maritime Policy and Management*, Vol.25, No. 2, 1998
Commission of the European Communities, *Community Guideline on State Aids to Maritime Transport*, 1997

Flankel, Emst G.(1987), *The World Shipping Industry*, Croom Helm publisher Ltd.
Hercules E. Haralambides, Jiaqi Yang(2003), "A fuzzy set theory approach to flagging out:towards a new Chinese shipping policy", *Marine Policy*, Vol.27, No.1

Francisco J. Montero Liácer(2003), "Open registers:past, present, and future", *Marine policy*, Vol.27, No.6.

Stig Tenold(2003), "A most convenience flag—the basis for the expansion of the Singapore fleet, 1969–82", *Maritime Policy and Management*, Vol.30, no.3

Tae-Woo Lee(1996), "flagging options for the future: A turning point in Korean shipping policy", *Maritime Policy and Management*, Vol.23, No2.

UNCTAD, *Review of Maritime transport 2005*.

Tony Alderton, Nik Winchester(2002), "Globalisation and de-regulation in the maritime industry", *Marine policy*, Vol26, no.1

Ministry of Finance in Netherlands, *Taxation in the Netherlands 2002*, 2002.
Norwegian Shipowners Association, The Norwegian Tonnage Tax System for Shipping Companies, 1999. 3. 11 .

Francisco J. Montero Llacer(2003), "Open registers: past, present and future",
Marine Policy, Vol27, No.6.

Maritime and Port Authority, Maritime & Port Statistics 2004.

Statistics Norway, Statistical Yearbook 2006.

Mark Brownringg, Geoff Dawe, Mike Mann, Phillip Weston(2001),
"Develpoment in shipping: the tonnage Tax", *Maritime Policy and
Management, Vol.30, No.3.*

3. 인터넷 관련주소

국회전자도서관(www.nanet.go.kr)

금융감독원(www.dart.fss.or.kr)

산업연구원(www.kiet.re.kr)

한국선박운용(주)(www.komarf.co.kr)

한국해양수산개발원(www.kmi.re.kr)

한국해운신문(www.maritimepress.com)

한국선주협회(www.shipowners.go.kr)

한국해기사협회(www.mariners.or.kr)

한국해사문제연구소(www.komares.re.kr)

한국선원복지고용센터(www.koswec.co.kr)

한국선급(www.krs.co.kr)

국가통계포털(www.kosis.kr)

쉬핑데일리(www.sdaily.co.kr)

코리아쉬핑가제트(www.ksg.co.kr)

한국선박운영주식회사(www.komarf.co.kr)

해양산업발전협의회(www.sean.ne.kr)

A Study on the Substantial Improvement of the Act of Ship Registration for Jeju Special Zone

- Focusing on introductory plan of a Jeju-type Flag of Convenience System -

Despite an international regulation for the Flag of Convenience System, this system (FoC) is positioned as the main register system in the international shipping industry. Overall, among the total world fleet, with a total tonnage of 0.89 billion, 0.44 billion of tonnage, nearly accounting for a 45% share of the world fleet, has been registered through the Flag of Convenience System or Second Registry. In addition, the top ten countries' share of the Flag of Convenience System on their total fleet accounts for 70%. This fact tells the current status of the Flag of Convenience System in the shipping world today.

Right now, most shipping nations, including the leading shipping countries, use the Flag of Convenience (FoC) System to improve the international competence of their domestic vessels. The reason why FoC accounts for 70% ~ 90% of the registry in countries like the USA, Japan and Sweden, where the tax and labor costs of the crew are higher, which is closely related to international competence. Meanwhile, traditional shipping nations in Western Europe, are trying to introduce a prevention system of FoC for the purpose of fostering their domestic shipping industry and national security. Most EU countries, including Norway, UK, France, Holland, Germany, and Denmark, are also providing as same benefits as FoC, by introducing the Second Registry, also called an offshore registry or international ship registry.

In Korea, the percentage of foreign flag carriers used to be over 70%. However, after the introduction of the Act of Ship Registration for Jeju

Special Zone, the share dropped to 30%, because the FoC was widely used in Korea before the introduction of the Act of Ship Registration for Jeju Special Zone. But the use of FoC in Korea was mainly BBC/HP, intended for financial convenience, not for the improvement of international competence. The reason for the poor use of originally intended FoC is that the system has not been allowed officially. Although BBC/HP ships, used for financial convenience, are flag-of-convenience vessels, they are charged with same rights and duties as national flag carriers. However, the Act of Ship Registration for Jeju Special Zone, introduced to improve international competence in the shipping industry, is still incomplete, compared with the Offshore Registry and the Second Registry carried out in Europe.

Currently, international ship registration is minimal due to the legal limitations. Nevertheless, the introduction of a ship registry system to Jeju has significance, since the registration of ships is paying off in the Jeju Special Zone. Through a gradual improvement of the system, however, it is expected that the Act of Ship Registration for Jeju Special Zone will play a practical role in registering foreign vessels, like the ship registry system in Norway.

It is believed that a more down-to-earth plan, combined with offshore banking, will positively affect the introduction of the Jeju-type Flag of Convenience System. As seen in the foreign countries operating Second Registry or Flag of Convenience, the fact that no country is operating a ship registry system without offshore banking, will support the above point.

The aim of this study is to suggest how to improve the existing the Act of Ship Registration for Jeju Special Zone, through the realistic adoption of the Flag of Convenience System widely used in international shipping

industry management, based on the detailed analysis of foreign countries which use the Second Registry.



法 令 資 料

○ 제주국제자유도시특별법[일부개정 2004.1.29 법률 제7157호]

제47조 (선박등록특구의 지정 등) ①선박등록을 활성화하기 위하여 개항질서법 제3조의 규정에 의한 제주도내 개항을 선박등록특구로 지정한다.

②국제선박등록법 제4조의 규정에 의하여 해양수산부장관에게 등록한 선박으로서 제1항의 규정에 의한 개항을 선적항으로 하는 선박과 대통령령으로 정하는 외국선박에 대해서는 지방세법 및 농어촌특별세법이 정하는 바에 따라 취득세, 재산세, 공동시설세, 지방교육세 및 농어촌특별세를 면제할 수 있다.

③선박등록특구의 지정 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

○ 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법[일부개정 2008.3.28 법률 제9045호]

제221조 (선박등록특구의 지정) ①선박등록을 활성화하기 위하여 「개항질서법」 제3조의 규정에 의한 제주자치도 내 개항을 선박등록특구로 지정한다.

②「국제선박등록법」 제4조의 규정에 의하여 국토해양부장관에게 등록한 선박으로서 제1항의 규정에 의한 개항을 선적항으로 하는 선박과 대통령령이 정하는 외국선박에 대해서는 「지방세법」 및 「농어촌특별세법」이 정하는 바에 따라 취득세, 재산세, 공동시설세, 지방교육세 및 농어촌특별세를 면제할 수 있다.
<개정 2008.2.29>

③선박등록특구의 지정 및 운영 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

○ 국제선박등록법 [일부개정 2008.2.29 법률 제8852호]

第1條 (目的) 이 법은 國際船舶의 登錄과 國際船舶에 대한 지원등에 관한 사항을 規定함으로써 海運産業의 國際競爭力을 높이고 國民經濟의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

第2條 (定義) 이 법에서 사용하는 用語의 定義는 다음과 같다. <개정 2006.10.4>

1. "國際船舶"이라 함은 국제항행에 종사하는 商船으로서 第4條의 規定에 의하여 國際船舶登錄簿에 登錄된 船舶을 말한다.

2. "船員"이라 함은 賃金を 받을 目的으로 國際船舶에서 勤勞를 제공하기 위하여 僱傭된 者를 말한다.

2의2. "외항운송사업자"라 함은 「해운법」 제4조제1항의 규정에 따라 외항정기여객운송사업 또는 외항부정기여객운송사업의 면허를 받은 자와 동법 제26조제2항의 규정에 따라 외항정기화물운송사업 또는 외항부정기화물운송사업을 등록한 자를 말한다.

3. "國家必須國際船舶"이라 함은 戰時·事變 또는 이에 준하는 非常時(이하 "非常事態"라 한다)에 國民經濟에 緊要한 物資와 軍需物資를 輸送하기 위한 國際船舶으로서 第8條第1項의 規定에 의하여 지정된 船舶을 말한다.

제3조 (등록대상 선박) ①국제선박으로 등록할 수 있는 선박은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박으로 한다. 다만, 국·공유 선박, 「어선법」 제2조의 규정에 의한 어선은 제외한다.

1. 대한민국 국민이 소유한 선박
 2. 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사 법인이 소유한 선박
 3. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제2호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원을 말한다)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유한 선박
 4. 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득할 것을 조건으로 임차한 외국선박
- ②제1항의 규정에 따라 국제선박으로 등록할 수 있는 선박의 규모·선령 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.[전문개정 2006.10.4]

第4條 (登錄節次) ①國際船舶의 登錄을 하고자 하는 등록대상 선박의 소유자 또는 외항운송사업자(이하 "선박소유자등"이라 한다)는 국토해양부령으로 정하는 바에 의하여 국토해양부장관에게 그 登錄을 申請하여야 한다. 이 경우 선박소유자등은 國際船舶의 登錄을 하기전에 「선박법」 第8條第2項의 規定에 의하여 당해 船舶을 船舶原簿에 登錄하고 船舶國籍證書를 교부받아야 한다. <개정 2006.10.4, 2008.2.29>

②국토해양부장관은 第1項의 規定에 의한 國際船舶의 登錄申請을 받은 때에는 당해 船舶이 第3條의 規定에 의한 國際船舶의 登錄對象이 되는 船舶인지의 여부를 확인한 후 지체없이 이를 국제선박등록부에 등록하고 신청인에게 국제선박등록증을 교부하여야 한다. <개정 2006.10.4, 2008.2.29>

③제2항의 규정에 따라 등록된 국제선박의 선박소유자등은 그 등록사항에 변경이 있는 경우 그 사실이 발생한 날부터 1월 이내에 국토해양부령이 정하는 바에 따라 국토해양부장관에게 변경등록을 신청하여야 한다. <개정 2006.10.4, 2008.2.29>

제4조의2 (국제선박의 운항) 제4조의 규정에 따라 등록한 국제선박은 국내항과 외국항 간 또는 외국항 간에만 운항하여야 한다. 다만, 「해운법」 제26조의2의 규정에 따라 예외적으로 국내항간 운항이 인정된 경우에는 그러하지 아니하다.

[본조신설 2006.10.4]

第5條 (外國人船員의 승무 <개정 2006.10.4>) ①船舶所有者등은 國際船舶에 「선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약」(이하 "國際協約"이라

한다)에 따라 국토해양부장관이 인정하는 資格證明書を 가진 外國人船員을 승무하게 할 수 있다. <개정 2006.10.4, 2008.2.29>

②第1項의 規定에 의하여 外國人船員을 승무하게 하는 경우 그 승무의 기준 및 범위는 船員을 構成員으로 하는 勞動組合의 聯合團體(이하 "船員勞動組合聯合團體"라 한다), 선박소유자들이 설립한 외항운송사업 관련 협회(이하 "외항운송사업자협회"라 한다) 등 利害當事者와 關係中央行政機關의 長의 의견을 들어 국토해양부장관이 정한다. <개정 2006.10.4, 2008.2.29>

③第1項의 規定에 의한 外國人船員의 資格證明書の 인정에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다. <개정 2008.2.29>

第6條 (外國人船員의 勤勞契約등) ①선원노동조합연합단체와 외항운송사업자협회는 國際船舶에 승무하는 外國人船員에 대하여 적용되는 團體協約의 체결에 관한 權限을 가진다. <개정 2006.10.4>

②船舶所有者등이 國際船舶에 승무하게 하기 위하여 外國人船員을 雇傭하는 경우에는 第1項의 規定에 의하여 체결된 團體協約에 따라 당해 外國人船員과 勤勞契約를 체결하여야 한다. <개정 2006.10.4>

③船舶所有者등은 第1項의 規定에 의한 團體協約을 체결한 경우에는 그 團體協約을 체결한 날부터 15日 이내에 이를 국토해양부장관에게 申告하여야 한다. <개정 2008.2.29>

第7條 (團體協約의 게시 <개정 2006.10.4>) 船舶所有者는 第6條第1項의 規定에 의하여 체결된 團體協約의 내용을 記載한 書面을 船舶안의 보기 쉬운 곳에 걸어 두어야 한다.

第8條 (國家必須國際船舶의 지정) ①국토해양부장관은 非常事態에 대비하여 國際船舶과 船員의 효율적 活用을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 國際船舶으로서 大統領令이 정하는 기준에 해당하는 船舶을 關係中央行政機關의 長과 協議하여 國家必須國際船舶으로 지정할 수 있다. <개정 2008.2.29>

②국토해양부장관은 第1項의 規定에 의하여 지정된 國家必須國際船舶에 대하여 外國人船員의 乘船을 제한할 수 있다. 이 경우 국토해양부장관은 外國人船員의 乘船을 제한함으로써 당해 船舶所有者등에게 賃金負擔으로 인한 損失이 발생한 때에는 당해 船舶所有者등에게 이를 補償하여야 한다. <개정 2008.2.29>

③國家必須國際船舶의 指定節次, 外國人船員의 乘船制限基準, 船舶所有者등에 대한 損失補償의 基準 및 節次에 관하여 필요한 사항은 大統領令으로 정한다.

제8조의2 (국가필수국제선박운영협의회의 구성과 운영) ①국토해양부장관은 국가필수국제선박을 효율적으로 지정하고 안정적으로 유지하는 데 필요한 사항을 협

의하기 위하여 해당선박의 소유자, 외항운송사업자, 이용 화주(貨主) 및 관련 단체들로 구성된 국가필수국제선박운영협의회(이하 "운영협의회"라 한다)를 구성·운영할 수 있다. <개정 2008.2.29>

②운영협의회의 구성방법, 협의 내용 그 밖에 운영협의회의 구성과 운영에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.[본조신설 2006.10.4]

第9條 (國際船舶에 대한 지원) ①政府는 國際船舶에 대하여 關係法令이 정하는 바에 의하여 租稅의 減免 기타 필요한 지원을 할 수 있다.

②정부는 국제선박에서 승무하는 한국인 선원을 안정적으로 고용하기 위하여 선원능력개발지원사업 등 노사가 합의한 사업에 대하여 예산의 범위 안에서 필요한 지원을 할 수 있다. <신설 2006.10.4>

제10조 (등록의 말소) ①국제선박이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 선박소유자등은 그 사실을 안 날부터 2주일 이내에 국토해양부장관에게 국제선박의 등록말소를 신청하여야 한다. <개정 2008.2.29>

1. 제3조의 규정에 따른 국제선박의 등록대상에 해당하지 아니한 경우
2. 당해 선박이 멸실·침몰 또는 해체된 경우
3. 선박의 존재 여부가 3월 이상 분명하지 아니한 경우

②국토해양부장관은 국제선박이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 국제선박의 등록을 말소하여야 한다. 다만, 제3호의 경우로서 선박소유자등이 제1항의 규정에 따라 등록의 말소를 신청하지 아니한 경우에는 1월 이내의 기간을 정하여 선박소유자등에게 말소등록을 신청할 것을 독촉하고, 그 기간 내에 말소등록을 신청하지 아니하는 경우에 등록을 말소하여야 한다. <개정 2008.2.29>

1. 선박소유자등이 등록의 말소를 신청한 경우
2. 거짓 그 밖의 부정한 방법으로 국제선박의 등록을 한 경우
3. 제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우[전문개정 2006.10.4]

○ 국제선박등록법 시행령[일부개정 2008.2.29 대통령령 제20722호]

제1조 (목적) 이 영은 「국제선박등록법」에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. <개정 2007.4.4>

제2조 (등록대상 선박) 「국제선박등록법」(이하 "법"이라 한다) 제3조제2항의 규정에 의하여 국제선박으로 등록할 수 있는 선박은 국제총톤수 500톤이상의 선박으로서 선령이 20년이하인 선박으로 한다. 다만, 「선박안전법」에 의한 선급법인 기타 국토해양부령이 정하는 선급에 등록을 한 선박으로서 국토해양부령이 정하는 국제협약증서를 구비하고 있는 선박에 대하여는 선령기준을 적용하지 아니한다. <개정 2007.4.4, 2008.2.29>

제3조 (국가필수국제선박의 지정기준) ①법 제8조제1항의 규정에 의한 국가필수 국제선박(이하 "필수선박"이라 한다)의 지정기준은 다음 각호와 같다. <개정 2008.2.29>

1. 국제총톤수 2만톤이상의 선박으로서 선령이 15년이하인 선박
2. 국민경제 또는 국가안보에 중대한 영향을 미치는 물자로서 국토해양부령이 정하는 물자를 운송하는 선박

②국토해양부장관은 제1항의 규정에 의한 선박중 대한민국의 국적을 가진 화주와 장기운송계약을 체결한 선박을 우선적으로 필수선박으로 지정할 수 있다. <개정 2008.2.29>

제4조 (필수선박의 지정절차 등) ①국토해양부장관은 법 제8조제1항의 규정에 의하여 관계중앙행정기관의 장과 협의하여 필수선박을 지정하기로 한 때에는 당해 연도의 12월 5일까지 다음 연도의 필수선박지정계획을 확정하여야 한다. <개정 2008.2.29>

②국토해양부장관은 제1항의 규정에 의하여 필수선박지정계획을 확정할 때에는 지체없이 그 사실을 법 제4조제3항의 규정에 의한 선박소유자등(이하 "선박소유자등"이라 한다)에게 통지하여야 한다. <개정 2008.2.29>

③필수선박의 지정을 받고자 하는 선박소유자등은 제1항의 규정에 의한 필수선박지정계획에 따라 국토해양부령이 정하는 바에 의하여 국토해양부장관에게 필수선박의 지정을 신청하여야 한다. <개정 2008.2.29>

④국토해양부장관은 제3항의 규정에 의하여 필수선박의 지정신청을 받은 때에는 당해 연도의 12월말까지 필수선박을 지정하고 지체없이 그 지정사실을 선박소유자등에게 통지하여야 한다. <개정 2008.2.29>

⑤필수선박은 정부의 1회계연도를 단위로 하여 지정하며 특별한 사정이 없는 한 계속하여 지정하는 것으로 한다.

⑥필수선박의 지정 당시 제6조의 규정에 의한 필수선박에 대한 외국인선원의 승선제한기준을 초과하여 외국인선원이 승선하고 있는 선박의 선박소유자등은 지정일부터 6월이내에 동 승선제한기준을 이행하고 지체없이 그 사실을 국토해양부장관에게 통보하여야 한다. <개정 2008.2.29>

제5조 (필수선박의 지정해제) 국토해양부장관은 다음 각호의 1에 해당하는 경우에는 필수선박의 지정을 해제하여야 한다. <개정 2008.2.29>

1. 필수선박으로 지정된 선박이 법 제10조의 규정에 의하여 국제선박의 등록이 말소된 경우
2. 선박소유자등이 지정의 해제를 요청하는 경우

제6조 (외국인선원의 승선제한기준) 법 제8조의 규정에 의한 필수선박에 대한 외국인선원의 승선제한기준은 척당 부원 6인 이내로 한다.

제7조 (손실보상의 기준) ①법 제8조의 규정에 의한 손실보상의 기준은 법 제5조 제2항의 규정에 의하여 국제선박에 대한 외국인선원의 승선기준 및 범위에서 정하는 선원수에서 제6조의 규정에 의한 필수선박에 대한 외국인선원의 승선제한 기준에서 정하는 선원수를 뺀 선원수를 대상으로 외국인선원의 승선제한으로 인하여 필수선박에 승선하는 한국인선원의 연간 평균임금과 국제선박에 승선하는 외국인선원의 연간 평균임금의 차액을 기준으로 하여 산정한다.

②제1항의 규정에 의한 손실보상의 기준은 선원의 직종 및 등급별, 선박의 종류별과 항로별로 구분하여 산정하여야 한다.

③국토해양부장관은 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 산정한 손실보상의 기준을 당해 연도의 12월말까지 고시하여야 한다. <개정 2008.2.29>

④필수선박에 대한 손실보상은 연간 운항일수가 320일이상인 경우에는 연간 보상금액의 전액을 지급하며, 320일미만인 경우에는 320일을 기준으로 실제 운항일수에 비례하여 지급한다.

제8조 (손실보상의 절차) ①법 제8조의 규정에 의하여 필수선박으로 지정된 선박의 소유자등은 외국인선원의 승선제한으로 인한 손실보상을 받고자 할 때에는 손실보상지급신청서에 국토해양부령이 정하는 서류를 첨부하여 국토해양부장관에게 신청하여야 한다. <개정 2008.2.29>

②국토해양부장관은 제1항의 규정에 의하여 손실보상지급신청을 받은 때에는 제7조의 규정에 의한 손실보상의 기준에 따라 지체없이 신청인에게 손실보상금을 지급하여야 한다. <개정 2008.2.29>

제8조의2 (국가필수국제선박운영협의회) ①법 제8조의2에 따른 국가필수국제선박운영협의회(이하 "운영협의회"라 한다)의 협의사항은 다음 각 호와 같다. <개정 2008.2.29>

1. 국가필수국제선박으로 지정할 수 있는 선박의 수, 선박의 용도별 종류 및 손실보상의 계산방법 등에 관한 사항
2. 국가필수국제선박에 승선할 수 있는 우리나라 선원 및 외국인 선원의 범위에 관한 사항
3. 국가필수국제선박의 비상시 역할에 관한 사항
4. 국가필수국제선박에 승선하는 선원의 능력개발 및 그 지원사업에 관한 사항
5. 국가필수국제선박제도의 개선에 관한 사항
6. 그 밖에 국토해양부장관이 국가필수국제선박을 효율적으로 지정하고 안정적

으로 유지하는데 필요하다고 인정하여 운영협의회의 협의에 부치는 사항

②운영협의회는 위원장 1인을 포함하여 10인 이상 12인 이하의 위원으로 구성한다.

③운영협의회의 위원장은 국토해양부의 국제선박 분야의 업무를 담당하는 고위공무원단에 속하는 일반직공무원이 되고, 운영협의회의 위원은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자 중에서 국토해양부장관이 임명하거나 위촉한다. <개정 2008.2.29>

1. 행정안전부장관이 그 소속공무원 중에서 지정하는 자 1인
2. 조달청장이 그 소속공무원 중에서 지정하는 자 1인
3. 법 제5조제2항에 따른 선원노동조합연합단체가 지명하는 자 2인
4. 법 제5조제2항에 따른 외항운송사업자협회가 지명하는 자 2인
5. 「민법」 제32조에 따라 설립된 한국무역협회가 지명하는 자 1인
6. 그 밖에 해운물류 분야에 학식과 경험이 풍부한 자

④운영협의회의 구성 및 운영에 관하여 그 밖에 필요한 사항은 국토해양부장관이 정한다. <개정 2008.2.29> [본조신설 2007.4.4]

○ 국제선박등록법 시행규칙[일부개정 2008.3.14 해양수산부령 제4호]

제1조 (목적) 이 규칙은 「국제선박등록법」 및 동법시행령에서 위임된 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다. <개정 2007.4.4>

제2조 (선령기준 비적용 선박) 「국제선박등록법 시행령」(이하 "령"이라 한다) 제2조 단서의 규정에 의하여 선령기준을 적용하지 아니하는 선박은 국제선급연합회의 정회원인 선급에 등록된 선박으로서 다음 각호의 증서를 구비하고 있는 선박으로 한다. <개정 2007.4.4>

1. 국제만재흡수증서
2. 국제기름오염방지증서
3. 여객선안전증서(여객선의 경우에 한한다)
4. 화물선안전무선증서·화물선안전구조증서·화물선안전설비증서(화물선의 경우에 한한다)
5. 액화가스산적운송적합증서(액화가스산적운송선박의 경우에 한한다)
6. 위험화학품산적운송적합증서(위험화학품산적운송선박의 경우에 한 한다)

제3조 (국제선박의 등록신청등) ① 「국제선박등록법」(이하 "법"이라 한다) 제4조제1항의 규정에 의하여 국제선박의 등록신청을 하고자 하는 등록대상 선박의 소유자 또는 외항운송사업자(이하 이 조에서 "선박소유자등"이라 한다)는 별지 제1호서식의 국제선박등록신청서에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 국토해양부장관 또는 지방해양항만청장에게 제출하여야 한다. <개정 2007.4.4, 2008.3.14>

1. 선박국적증서사본
 2. 국제톤수증서사본
 3. 선박임대차계약서 사본(법 제3조제1항제4호에 따른 선박의 경우에 한한다)
 4. 해상여객운송사업면허증 또는 해상화물운송사업등록증사본(법 제3조제1항제4호에 따른 선박의 경우에 한한다)
 5. 제2조 각호의 규정에 의한 국제협약증서사본(선령이 20년을 초과하는 선박의 경우에 한한다)
 6. 「선박안전법」에 의한 선급법인 또는 제2조의규정에 의한 선급이 발행한 선급증서사본(선령이 20년을 초과하는 선박의 경우에 한한다)
 7. 등록신청 선박의 국제항행 여부를 확인할 수 있는 운항선박명세서(이하 "운항선박명세서"라 한다) 사본
 8. 법 제6조제1항에 따라 체결된 단체협약의 적용여부를 확인할 수 있는 서류(이하 "단체협약적용확인서"라 한다) 사본
- ② 국토해양부장관 또는 지방해양항만청장은 제1항의 규정에 의한 등록신청을 받은 때에는 당해 선박이 법 제3조의 규정에 의한 국제선박의 등록대상이 되는 선박인지의 여부를 확인하여 국제선박등록부에 등록한 후 지체없이 신청인에게 별지 제2호서식의 국제선박등록증을 교부하여야 한다. <개정 2007.4.4, 2008.3.14>
- ③ 제2항에 따라 등록된 국제선박의 선박소유자등은 그 등록사항을 변경하려는 경우에는 별지 제3호서식의 국제선박등록사항변경신청서에 그 사실을 증명하는 다음 각 호의 서류를 첨부하여 국토해양부장관 또는 지방해양항만청장에게 제출하여야 한다. <개정 2007.4.4, 2008.3.14>
1. 국제선박의 운항사업자가 변경된 경우 그 변경된 운항사업자의 운항선박명세서 사본 및 단체협약적용확인서 사본
 2. 선박명 또는 선적항이 변경된 경우 그 변경된 선박국적증서 사본
 3. 국제총톤수가 변경된 경우 그 변경된 국제톤수증서 사본
 4. 등록선급이 변경된 경우 그 변경된 선급증서 사본

제4조 (국가필수국제선박의 운송물자) 영 제3조제1항제2호에서 "국토해양부령이 정하는 물자"라 함은 군수품·양곡·원유·액화가스·석탄 또는 제철원료를 말한다. <개정 2008.3.14>

제5조 (국가필수국제선박의 지정신청) 영 제4조제3항의 규정에 의하여 국가필수 국제선박의 지정신청을 하고자 하는 자는 별지 제4호서식의<생략:서식4%> 국가필수국제선박지정신청서에 다음 각호의 서류를 첨부하여 국토해양부장관에게 제출하여야 한다. <개정 2008.3.14>

1. 국제선박등록증사본
2. 신청일 현재의 승무원명부
3. 선박의 운항계획을 기재한 서류(제4조의 규정에 의한 운송물자에 관한 사항이 포함되어야 한다)

○ 선박법 [일부개정 2008.3.28 법률 제9007호]

제1조 (목적) 이 법은 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사에 관한 제도의 적정한 운영과 해상질서의 유지를 확보하여 국가권익을 보호하고 국민경제의 향상에 기여함을 목적으로 한다.<개정 1999.4.15>

제1조의2 (정의) ① 이 법에서 "선박"이란 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용될 수 있는 배종류를 말하며 그 구분은 다음 각 호와 같다.

1. 기선 : 기관(기관)을 사용하여 추진하는 선박(선체 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다)

2. 범선 : 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)

3. 부선 : 자력항행능력(자력항행능력)이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박

② 이 법에서 "소형선박"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박을 말한다.

1. 총톤수 20톤 미만의 기선 및 범선
2. 총톤수 100톤 미만의 부선[전문개정 2007.8.3]

제2조 (한국선박) 다음 각호의 선박을 대한민국선박(이하 "한국선박"이라 한다)으로 한다.<개정 1999.4.15>

1. 국유 또는 공유의 선박
2. 대한민국국민이 소유하는 선박
3. 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인이 소유하는 선박
4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 이외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박

제3조 (선박톤수) ①이 법에서 사용하는 선박톤수의 종류는 다음 각호와 같다.<개정 2007.8.3>

1. 국제총톤수: 「1969년 선박톤수측정에 관한 국제협약」(이하 "협약"이라 한

다) 및 협약의 부속서의 규정에 따라 주로 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 그 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다.

2. 총톤수: 우리나라의 해사에 관한 법령의 적용에 있어서 선박의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다.

3. 순톤수: 협약 및 협약의 부속서의 규정에 따라 여객이나 화물의 운송용으로 제공되는 선박안의 장소의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다.

4. 재화중량톤수: 항행의 안전을 확보할 수 있는 한도내에서 선박의 여객 및 화물등의 최대적재량을 나타내기 위하여 사용되는 지표를 말한다.

②제1항 각호의 선박톤수의 측정기준은 국토해양부령으로 정한다. <개정 1997.12.13, 2008.2.29>

제4조 (다른 법률과의 관계) 선박톤수의 측정기준에 관하여는 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 이 법이 정하는 바에 의한다.

제5조 (국기의 게양) 한국선박이 아니면 대한민국국기를 게양할 수 없다.

제6조 (불개항장애의 기항과 국내 각 항간에서의 운송금지) 한국선박이 아니면 불개항장애 기항하거나, 국내 각 항간에서 여객 또는 화물의 운송을 할 수 없다. 다만, 법률 또는 조약에 다른 규정이 있거나, 해양사고 또는 포획을 피하려고 할 때 또는 국토해양부장관의 허가를 받은 때에는 그러하지 아니하다. <개정 1997.12.13, 1999.2.5, 2008.2.29>

제8조 (등기와 등록) ① 한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 당해 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 「선박등기법」 제2조에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여야 한다. <개정 2007.8.3, 2008.2.29>

②지방해양항만청장은 제1항의 등록신청을 받은 때에는 이를 선박원부에 등록하고 신청인에게 선박국적증서를 교부하여야 한다. <개정 1999.4.15, 2008.2.29>

③선박국적증서의 교부에 관하여 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다. <개정 1997.12.13, 2008.2.29>

④선박의 등기에 관하여는 따로 법률로 정한다.

○ 선박법 시행령[일부개정 2008.2.29 대통령령 제20722호]

제1조 (목적) 이 영은 「선박법」에서 위임된 사항과 그 시행에 필요한 사항을 규정하는 것을 목적으로 한다.[전문개정 2008.1.31]

제2조 (선적항) ① 「선박법」(이하 "법"이라 한다) 제7조제1항에 따른 선적항은 시·읍·면의 명칭에 의한다. <개정 2008.1.31>

② 선적항으로 할 시·읍·면은 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 곳에 한한다.

③ 선적항은 선박소유자의 주소지에 정한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 선박소유자의 주소지가 아닌 시·읍·면에 정할 수 있다. <개정 1999.10.11, 2008.1.31>

1. 국내에 주소가 없는 선박소유자가 국내에 선적항을 정하고자 하는 경우
2. 선박소유자의 주소지가 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 시·읍·면이 아닌 경우
3. 그 밖에 소유자의 주소지외의 시·읍·면을 선적항으로 정하는 것이 부득이한 경우

제2조의2 (소형선박에 대한 압류등록) 지방해양항만청장(지방해양항만청 해양사무소장을 포함하며, 이하 "지방청장"이라 한다)은 법 제8조의3에 따라 소형선박에 대한 압류등록을 촉탁받은 때에는 선박원부에 압류등록을 하고, 지체 없이 선박소유자에게 통지하여야 한다. <개정 2008.2.29> [본조신설 2008.1.31]

○ 선박등기법[일부개정1999.4.15 법률 제05972호]

제1조 (목적) 이 법은 선박법 제8조제4항의 규정에 의하여 선박의 등기에 관한 사항을 정함을 목적으로 한다. <개정 1982.12.31>

제2조 (적용범위) 이 법은 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선 및 총톤수 100톤 이상의 부선에 대하여 이를 적용한다. 다만, 선박계류용·저장용등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선에 대하여는 적용하지 아니한다.[전문개정1994.5.15]

제3조 (등기할 사항) 선박의 등기는 다음에 계기하는 권리의 설정·보존·이전·변경·처분의 제한 또는 소멸에 대하여 이를 한다.

1. 소유권
2. 저당권
3. 임차권

제4조 (관할등기소) 선박의 등기에 관하여는 등기할 선박의 선적항을 관할하는 지방법원·동지원 또는 등기소를 관할등기소로 한다.

제5조 (준용규정) 부동산등기법 제3조 내지 제6조·제8조 내지 제10조·제12조·제13조·제17조 내지 제40조·제43조 내지 제55조·제57조 내지 제89조·제112조·제113조·제117조 내지 제129조·제134조·제140조 내지 제156조의2·제166조 내지 제173조·제175조 내지 제186조의 규정은 선박의 등기에 이를 준용한다. <개정 1991.12.14>

제6조 (시행일) 이 법의 시행에 관하여 필요한 사항은 대법원규칙으로 정한다.

부칙(선박법) <제5972호,1999.4.15>

제1조 (시행일) 이 법은 공포후 6월이 경과한 날부터 시행한다. 다만, 제1조의2의 개정규정(동조의 개정규정에 의하여 새로 등록의 대상이 되는 선박의 등록신청 및 이에 따른 선박국적증서교부의 경우에 한한다), 제2조제3호, 제26조의2의 개정규정(동조의 개정규정에 의하여 선적증서교부의 대상이 되는 선박의 선적증서교부신청 및 이에 따른 선적증서교부의 경우에 한한다) 및 부칙 제4조의 개정규정은 공포한 날부터 시행한다.

제2조 및 제3조 생략

제4조 (다른 법률의 개정) ①선박등기법중 다음과 같이 개정한다.

제2조를 다음과 같이 한다.

제2조 (적용범위) 이 법은 총톤수 20톤이상의 기선과 범선 및 총톤수 100톤이상의 부선에 대하여 이를 적용한다. 다만, 선박계류용·저장용등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선에 대하여는 적용하지 아니한다.

②생략

○ 선박투자회사법[일부개정2008.2.29 법률 제08863호]

제1조 (목적) 이 법은 선박투자회사의 설립 및 운용 등에 필요한 사항을 규정함으로써 선박에 대한 건전한 투자 기회를 제공하고 이를 통하여 해운산업의 활성화 등 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.[전문개정 2007.12.27]

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. "선박투자회사"라 함은 자산을 선박에 투자하여 그 수익을 주주에게 분배하는 것을 목적으로 이 법에 의하여 설립된 회사를 말한다.

2. "선박운용회사"라 함은 선박투자회사의 위탁을 받아 선박 등의 자산을 운용하는 업무를 행하는 자로서 제31조의 규정에 의하여 해양수산부장관에게 등록된 회사를 말한다.

3. "자산보관회사"라 함은 신탁업법에 의한 신탁회사(은행법 제28조의 규정에 의한 은행 등 신탁업을 겸영하는 금융기관을 포함한다)로서 선박투자회사의 위탁을 받아 그 자산의 보관 및 이와 관련된 업무를 행하는 회사를 말한다.

4. "선박운항회사"라 함은 선박투자회사가 소유하는 선박을 대선(대선)받아 그 선박을 운항하는 업무를 행하는 자를 말한다.

제2조 (정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. <개정 2008.2.29>

1. "선박투자회사"란 자산을 선박(「선박안전법」 제2조제1호에 따른 선박을

말한다. 이하 같다)에 투자하여 그 수익을 주주에게 분배하는 것을 목적으로 이 법에 따라 설립된 회사를 말한다.

2. "선박운용회사"란 선박투자회사의 위탁을 받아 선박 등의 자산을 운용하는 업무를 하는 자로서 제31조에 따라 국토해양부장관의 허가를 받은 회사를 말한다.

3. "자산보관회사"란 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」에 따른 신탁업자로서 선박투자회사의 위탁을 받아 그 자산의 보관 및 이와 관련된 업무를 하는 회사를 말한다.

4. "선박운항회사"란 선박투자회사 또는 그 자회사가 소유하는 선박을 대선(대선)받아 운항 또는 대선하는 업무를 하는 회사를 말한다.[전문개정 2007.12.27]

[시행일 : 2009.2.4]

제3조 (선박투자회사) ① 선박투자회사는 주식회사로 한다.

② 선박투자회사는 제24조제1항 각 호에 따른 업무와 관련하여 필요한 경우 국내 또는 국외에 자회사를 설립할 수 있다. 이 경우 자회사가 수행하는 업무는 선박투자회사가 한 것으로 본다.

③ 선박투자회사는 1척의 선박을 소유하여야 한다. 다만, 자회사를 설립하는 경우 자회사는 각각 1척의 선박을 소유하여야 한다. 이 경우 선박투자회사는 별도로 선박을 소유할 수 없다.

④ 선박투자회사 및 자회사는 그 존립기간 중에 소유하고 있는 선박을 다른 선박으로 대체할 수 없다.

⑤ 선박투자회사는 본점 외의 영업소를 설치하거나 상근 임원을 두거나 직원을 고용할 수 없다.[전문개정 2007.12.27]

제4조 (「상법」의 적용) 선박투자회사에 대하여는 이 법에서 특별히 정한 사항 외에는 「상법」을 적용한다.[전문개정 2007.12.27]

제5조 (명칭의 사용) ① 선박투자회사는 그 상호 중에 선박투자회사라는 명칭을 사용하여야 한다.

② 이 법에 따른 선박투자회사가 아닌 자는 선박투자회사 또는 이와 유사한 명칭을 사용하여서는 아니 된다.[전문개정 2007.12.27]

제6조 (존립기간) 선박투자회사의 존립기간은 제13조에 따라 선박투자업을 인가 받은 날부터 3년 이상으로 한다.[전문개정 2007.12.27]

제10조 (변태설립의 제한) 선박투자회사는 「상법」 제290조제2호에도 불구하고 현물출자에 따른 설립을 할 수 없다.[전문개정 2007.12.27]

제13조 (선박투자업의 인가) ① 선박투자회사는 제24조제1항 각 호에 따른 업무를 하려면 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 국토해양부 장관의 인가를 받아야 한다. 인가받은 사항을 변경하려는 경우에도 또한 같다. <개정 2008.2.29>

② 국토해양부 장관은 제1항에 따른 인가를 할 때에는 다음 각 호의 요건에 맞는지 심사하여야 한다. <개정 2008.2.29>

1. 선박투자회사가 이 법에 따라 설립되었을 것
2. 사업계획이 구체적이고 타당하며 건전할 것
3. 선박운용회사 및 자산보관회사와 체결할 업무위탁계약이 적절할 것
4. 선박운항회사와 체결할 대선계약이 적절할 것
5. 주식을 공모할 때 실권주가 발생하는 경우에 대비하여 적절한 대책을 마련할 것

③ 국토해양부 장관은 제1항에 따른 인가를 하는 경우 경영의 건전성을 확보하고 투자자를 보호하기 위하여 조건을 붙이거나 업무 범위를 제한할 수 있다. <개정 2008.2.29>

④ 국토해양부 장관은 제1항에 따른 인가를 한 경우 그 내용을 금융위원회에 통보하고, 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 관보 및 컴퓨터통신 등을 통하여 그 내용을 공고하여야 한다. <개정 2008.2.29> [전문개정 2007.12.27]

제13조의2 (관공선 전용 선박투자업의 인가) ① 국토해양부 장관은 관공선[관공선: 국가가 연불판매(연불판매) 방식에 따라 소유하거나 대선받아 운항하는 선박을 말한다. 이하 같다]만을 대상으로 하는 선박투자회사의 설립을 인가할 수 있다. <개정 2008.2.29>

② 국토해양부 장관은 제1항에 따른 선박투자회사에 대하여 제13조제1항에 따른 인가를 할 때에는 다음 각 호의 사항에 대하여 기획재정부 장관과 미리 협의하여야 한다. <개정 2008.2.29>

1. 대상이 되는 관공선
2. 선박투자회사에 의한 관공선의 건조계획 및 운용계획
3. 연불판매 방식에 따른 관공선의 소유권 이전에 관한 사항
4. 관공선의 건조 등에 관한 국가와 선박투자회사 간의 협약의 내용, 방법, 절차 및 조건에 관한 사항
5. 선박투자회사의 주주에 대한 배당률의 수준 및 보장방법 등에 관한 사항

③ 제1항에 따른 선박투자회사에 대하여는 제24조제1항 각 호에 따른 업무의 범위에 관공선의 소유권 이전을 위한 연불판매를 추가한다. 이 경우 연불판매의 기간은 제26조제1항에 따른 대선기간으로 본다.

④ 관공선에 관하여는 제13조제2항제4호 및 제26조의 선박운항회사에 대한 규정을 준용한다. 이 경우 "선박운항회사"를 "국가"로 본다.

⑤ 제1항에 따른 선박투자회사에는 제3조제3항, 제27조제1항 및 제28조 본문을 적용하지 아니한다.[전문개정 2007.12.27]

제18조 (주식소유의 제한) ① 선박운용회사, 자산보관회사, 선박운항회사 또는 선박의 건조·매매에 관한 계약을 체결한 자(이하 이 조에서 "선박운용회사등"이라 한다)와 그 각각의 특별관계자가 소유하는 선박투자회사 주식의 합계는 그 선박투자회사의 발행주식 총수의 100분의 25를 초과할 수 없다.

② 선박운용회사등 및 그 각각의 특별관계자가 제1항을 위반하여 선박투자회사의 주식을 소유하게 되면 그 주식의 100분의 25를 초과하는 주식의 의결권은 행사하지 못한다.

③ 국토해양부장관은 선박운용회사등 및 그 각각의 특별관계자가 선박투자회사의 발행주식 총수의 100분의 25를 초과하여 주식을 소유하면 3개월 이내의 기간을 정하여 그 초과하는 주식의 처분을 명할 수 있다. <개정 2008.2.29>

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 특별관계자의 범위는 대통령령으로 정한다.[전문개정 2007.12.27]

제24조 (업무의 범위) ① 선박투자회사는 다음 각 호의 업무를 할 수 있다.

1. 선박의 취득
2. 선박의 대선
3. 자금의 차입 및 사채의 발행
4. 주식의 발행
5. 취득한 선박의 관리·매각
6. 그 밖에 대통령령으로 정하는 업무

② 선박투자회사는 제1항 각 호에 따른 업무 외에 다른 업무를 겸업하여서는 아니 된다.

③ 선박투자회사는 자산을 유가증권에 투자하여서는 아니 된다. 다만, 제3조제2항에 따라 설립되는 자회사의 주식을 취득하는 경우에는 그러하지 아니하다.

[전문개정 2007.12.27]

제25조 (자금의 차입 및 사채의 발행) ① 선박투자회사는 다음 각 호의 목적에 사용하기 위한 경우에만 자금을 차입하거나 사채를 발행할 수 있다. 운영자금에 사용하기 위한 경우에는 제21조제1항제4호에도 불구하고 주주총회의 결의를 거쳐야 한다.

1. 선박의 취득 또는 개조
2. 기존 차입금 또는 사채의 상환

② 제1항에 따른 자금 차입 및 사채 발행의 한도는 자본금의 10배를 초과하지

아니하는 범위에서 대통령령으로 정한다. 다만, 제13조제1항에 따라 인가받은 발행 예정 주식의 액면가 총액의 범위에서 그 자금 차입일 또는 사채 발행일부터 3개월 이내에 해당 선박투자회사의 납입자본금으로 차입한 자금 또는 발행한 사채를 상환하는 것을 조건으로 하는 경우에는 자본금의 10배를 초과하여 자금 차입 또는 사채 발행을 할 수 있다.[전문개정 2007.12.27]

제26조 (대선) ① 선박투자회사는 소유하는 선박을 선박운항회사에 2년 이상의 기간을 정하여 임대하여야 한다.

② 선박투자회사는 제1항에 따른 대선기간이 끝나는 시점에 선박운항회사에 선박의 소유권을 이전하는 것을 조건으로 대선할 수 있다.

③ 제2항에 따른 대선의 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.[전문개정 2007.12.27]

제27조 (선박 소유 등의 제한) ① 선박투자회사 및 그 자회사는 국제적으로 인정 받은 선박검사기관의 검사(이하 이 조에서 "선박검사"라 한다)에 합격한 선박을 소유하여야 한다. 건조 중인 선박에 대하여는 건조 완료 후 지체 없이 선박검사를 받아야 한다.

② 제1항에 따른 선박검사기관의 범위는 대통령령으로 정한다.[전문개정 2007.12.27]

제29조 (거래의 제한) ① 선박투자회사는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자와 제24조제1항 각 호에 따른 업무에 해당하는 거래를 하여서는 아니 된다.

1. 해당 선박투자회사의 임원 및 그 임원의 특수관계인
2. 선박투자회사와 위탁계약을 체결한 선박운용회사, 그 선박운용회사의 임직원 및 그 임직원의 특수관계인
3. 해당 선박투자회사 주식의 100분의 10 이상을 소유하고 있는 주주 및 그 주주의 특수관계인

② 제1항 각 호에 따른 특수관계인의 범위는 대통령령으로 정한다.[전문개정 2007.12.27]

제30조 (업무의 위탁) ① 선박투자회사는 선박운용회사에 제24조제1항의 규정에 의한 업무를 위탁하여야 한다.

② 선박운용회사가 제1항의 규정에 의하여 위탁받은 업무중 제24조제1항제4호의 규정에 의하여 발행하는 주식의 모집 또는 매매에 관한 업무를 행함에 있어서는 증권거래법 제28조제1항의 규정에 의한 증권업 허가를 받아야 한다. 다만, 선박운용회사가 등록을 함에 있어서 해양수산부장관이 증권거래법 제28조제1항의 규정에 의한 증권업 허가에 관하여 미리 금융감독위원회와 협의를 한 때에는

그 주식의 모집 또는 매매에 관한 업무에 한하여 증권업 허가를 받은 것으로 본다.

제30조 (업무의 위탁) ① 선박투자회사는 선박운용회사에 제24조제1항 각 호에 따른 업무를 위탁하여야 한다.

② 선박운용회사가 제1항에 따라 위탁받은 업무 중 제24조제1항제4호에 따라 발행하는 주식의 모집 또는 매매에 관한 업무를 하는 경우에는 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」에 따른 투자매매업 또는 투자중개업의 인가를 받아야 한다. 다만, 선박운용회사가 등록을 할 때 국토해양부장관이 해당 투자매매업 또는 투자중개업의 인가에 관하여 미리 금융위원회와 협의를 한 경우에는 그 주식의 모집 또는 매매에 관한 업무로 한정하여 투자매매업 또는 투자중개업의 인가를 받은 것으로 본다. <개정 2008.2.29> [전문개정 2007.12.27][시행일 : 2009.2.4]

제31조 (선박운용회사의 허가 등) ① 선박투자회사의 위탁을 받아 선박등 자산을 운용하는 업무를 하려는 자는 다음 각 호의 요건을 갖추어 국토해양부장관의 허가를 받아야 한다. <개정 2008.2.29>

1. 「상법」에 따른 주식회사일 것
2. 납입자본금이 50억원 이상으로서 대통령령으로 정하는 금액 이상일 것
3. 상근 임직원 중 「해운법」 제2조제1호의 해운업 또는 금융기관의 근무경력 등이 대통령령으로 정하는 기준에 해당하는 선박운용전문인력 및 금융전문인력이 대통령령으로 정하는 수 이상일 것
4. 사업계획이 타당하고 건전할 것
5. 임원 중에 제7조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 자가 없을 것
6. 대통령령으로 정하는 주요 주주는 충분한 출자능력과 건전한 재무상태를 갖추고 있을 것
7. 선박운용회사와 투자자 사이, 특정 투자자와 다른 투자자 사이의 이해 상충을 방지하기 위한 체계를 갖출 것(제55조의2제1항에 따른 공모선박투자회사의 선박운용회사로 한정한다)

② 제1항 각 호에 따른 허가요건에 관한 세부사항은 대통령령으로 정한다.

③ 선박운용회사가 아닌 자는 그 상호 중에 선박운용회사 또는 이와 유사한 명칭을 사용하여서는 아니 된다.[전문개정 2007.12.27][시행일 : 2009.2.4]

제33조 (선박운용회사의 행위준칙) ① 선박운용회사는 이 법 및 업무위탁계약에 따라 선량한 관리자의 주의로써 그 업무를 성실히 수행하여야 한다.

② 선박운용회사는 선박투자회사로부터 위탁받은 업무에 관하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.

1. 선박운용에 따른 수익을 담보로 제공하거나 타인에게 대여 또는 이전하는 행위
2. 선박투자회사에 대하여 일정한 이익을 보장하거나 이를 약속하는 행위
3. 위탁받은 선박의 운용으로 발생한 손실의 전부 또는 일부를 선박운용회사가 부담하거나 이를 약속하는 행위
4. 선박투자회사로부터 운용을 위탁받은 선박으로 자기 또는 제3자의 이익을 도모하는 행위
5. 그 밖에 선박투자회사 및 그 주주의 이익을 해칠 우려가 있는 행위로서 대통령령으로 정하는 행위[전문개정 2007.12.27]

제34조의2 (선박운용회사의 최저 순자산액) 선박운용회사는 제31조제1항에 따라 허가를 받은 후 1년이 지나는 날부터는 50억원을 초과하지 아니하는 범위에서 대통령령으로 정하는 최저 순자산액을 유지하여야 한다.[전문개정 2007.12.27]

제34조의3 (선박운용회사의 책임) ① 선박운용회사는 제33조에 따른 행위준칙을 위반하여 제24조제1항 각 호에 따른 업무를 위탁한 선박투자회사에 손해를 발생시킨 경우에는 그 손해를 배상할 책임이 있다.

② 선박운용회사가 제1항에 따른 손해배상책임을 부담하는 경우 관련된 이사 또는 감사에게 귀책사유가 있으면 그 이사 또는 감사는 연대하여 손해배상책임을 진다. [전문개정 2007.12.27]

제45조 (금융위원회의 감독 <개정 2008.2.29>) ① 금융위원회는 선박투자회사의 건전한 운영과 주주 보호를 위한 금융감독과 관련하여 필요하다고 인정하면 선박투자회사, 선박운용회사 및 자산보관회사에 해당 금융감독 관련 업무에 관한 자료를 제출하거나 보고하도록 명할 수 있다. <개정 2008.2.29>

② 「금융위원회의 설치 등에 관한 법률」 제24조에 따른 금융감독원의 원장은 금융감독과 관련하여 필요하다고 인정하면 소속 직원에게 선박투자회사, 선박운용회사 및 자산보관회사의 업무 중 금융감독에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다. <개정 2008.2.29>

③ 금융위원회는 선박투자회사 또는 선박운용회사가 금융감독에 관련된 업무를 하면서 이 법 또는 이 법에 따른 명령이나 처분을 위반하거나 제55조의2제1항에 따른 공모선박투자회사 또는 선박운용회사(공모선박투자회사가 아닌 선박투자회사로부터만 선박 등 자산의 운용을 위탁받은 선박운용회사는 제외한다)가 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 또는 같은 법에 따른 명령이나 처분을 위반한 경우에는 그 회사에 대하여 관련 법령에 따라 필요한 조치를 하도록 국토해양부장관에게 요구할 수 있고, 국토해양부장관은 특별한 사유가 없으면 그 요구에 따라야 한다. 이 경우 국토해양부장관은 그 조치 내용을 금융위원회에 통

보하여야 한다. <개정 2008.2.29> [전문개정 2007.12.27][시행일 : 2009.2.4]

제50조 (해산보고) 선박투자회사가 해산하면 청산인이나 파산관재인은 해산일부터 30일 이내에 그 사실을 국토해양부장관에게 보고하여야 한다. <개정 2008.2.29> [전문개정 2007.12.27]

제52조 (선박등록에 관한 특례) 선박투자회사가 선박을 소유할 때에 그 선박가격 (선박의 건조계약서 또는 매매계약서에 표시된 선박의 가격을 말한다)의 100분의 50 이상을 외국인으로부터 차입하는 경우에는 「선박법」 제2조 및 제8조에 도 불구하고 그 외국인이 요구하는 국가에 선박을 등록할 수 있다.[전문개정 2007.12.27]

제53조 (소수의 투자자를 대상으로 하는 선박투자회사에 관한 특례) ① 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제9조제8항에 따른 사모의 방법으로만 주식을 발행하는 선박투자회사로서 주주의 수가 200인 이내의 범위에서 대통령령으로 정하는 수 미만인 선박투자회사에는 제7조제2항, 제17조, 제18조(「독점규제 및 공정거래에 관한 법률」이 적용되는 경우는 제외한다) 및 제29조제1항제3호를 적용하지 아니한다.

② 제1항에 따른 선박투자회사의 자산운용에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.[전문개정 2007.12.27][시행일 : 2009.2.4]

제55조의2 (공모선박투자회사에 관한 특례) ① 공모선박투자회사(「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제9조제19항에 따른 사모집합투자기구에 해당하지 아니하는 선박투자회사를 말한다. 이하 같다) 및 선박운용회사(공모선박투자회사가 아닌 선박투자회사로부터만 선박 등 자산의 운용을 위탁받은 선박운용회사는 제외한다)에 대하여는 「자본시장과 금융투자업에 관한 법률」 제11조부터 제16조까지, 제22조부터 제27조까지, 제28조(수탁자산 규모 등을 고려하여 대통령령으로 정하는 선박운용회사만 해당한다), 제29조부터 제32조까지, 제34조부터 제43조까지, 제48조, 제50조부터 제53조까지, 제56조, 제58조, 제60조부터 제65조까지, 제80조부터 제83조까지, 제85조제2호·제3호 및 제6호부터 제8호까지, 제86조부터 제95조까지, 제181조부터 제183조까지, 제184조제1항·제2항 및 제5항부터 제7항까지, 제185조부터 제187조까지, 제194조부터 제206조까지, 제229조부터 제253조까지 및 제415조부터 제425조까지의 규정을 적용하지 아니한다.

② 국토해양부장관은 공모선박투자회사에 제13조에 따른 인가를 하거나 선박운용회사(공모선박투자회사가 아닌 선박투자회사로부터만 선박 등 자산의 운용을 위탁받은 선박운용회사는 제외한다)에 제31조에 따른 허가를 하는 경우에는 금융위원회와 미리 협의하여야 한다. <개정 2008.2.29>[전문개정 2007.12.27][시행일 : 2009.2.4]

감 사 의 글

논문을 마무리 하면서 이제는 마쳤다는 후련함보다 부족한 점에 대한 아쉬움이 더 큼니다. 학문적 기초도 부족하고 시간적 여유도 없으면서 석사 과정을 시작했으나 중도에 포기하려고 한 적도 없지 않았습니다. 그 때마다 처음을 되새기며 다시 마음을 먹고 새 학기를 시작했고 그러다 보니 마무리 단계 까지 오게 되었습니다. 처음 행정학이란 과정을 방송통신대학에서 시작하여 행정학이 무엇인지도 모르는 상황에서 무턱대고 시작한 학문이라 부딪치는 어려움도 적지 않았습니다. 지나온 10여년 가까운 시간이 결실을 맺는다는 마음에 뿌듯한 마음이 듭니다.

저에게 논문을 쓸수 있도록 많은 지도와 용기를 북돋워 주신 양덕순 교수님 그리고 논문지도를 하시며 많은 가르침을 주신 강동식 교수님, 강영훈 교수님께 마음 속 깊이 감사드립니다. 그리고 부족한 저에게 오늘이 있기까지 많은 가르침을 주신 양영철 교수님, 김성준 교수님, 황경수 교수님, 남진열 교수님, 오승은 교수님을 비롯하여 원생들의 어려움이나 즐거움을 같이 나누어 주시던 행정실 부홍진·김성희·이수정 선생님과 윤원수 선생님께 감사드립니다.

행정대학원에 입학하여 16기 원생님들과 함께 강의 받으며 지낸 3년간의 추억이 주마등처럼 지나갑니다. 지금 모두 자기 자리에서 묵묵히 일하시면서 어려운 시간을 쪼개며 열심히 강의를 받고 리포트 준비하시는 모습이 아름답다고 존경스럽습니다. 행정대학원 16기의 모든 일들을 앞에서 이끌어 주신 강문봉 회장님, 현상숙 회장님, 오종훈 도의원님, 허진영 도의원님 김완택·함문희·박혁진·조성중·박태희·양일호·오태수·김영호·김성부·김성기·박정식·진권신·고형중 그리고 지금 현재도 타지방에서 근무하시는 장봉열·김영근·좌재봉, 사법행정 정영진·강기형·김상오 등 동기 분들께 감사의 말씀드립니다. 특별히 방송통신대학교부터 같이 동고동락 하며 대학원과정까지 총무를 맡아 고생하신 김경범 형님과 고평회원님 모두에게 감사의 말씀을 드립니다.

늦게나마 대학원과정을 할 수 있도록 배려해주신 김성권 과장님, 박원철·부정옥·문경삼 계장님과 오정숙 담당관님, 김철연·강금화 계장님 면발치에서 응원해 주신 김대근 사무관님께 감사의 말씀드립니다. 많은 분들이 주변에서 도움을 많이 주셨지만 일일이 지면에 다 소개는 못하고 대신 의사담당관실 및 정보정책과 직원여러분의 성원에 감사드립니다. 무한한 사랑으로 베풀어주시는 어머니와 동생 형준, 명자, 매제, 제수씨, 조카들 항상 말없이 성원해주는 사랑하는 아내 홍연희, 아들 현수, 딸 지수, 장모님과 처가댁 식구들과 함께 기쁨을 나누고자 합니다. 격려와 충고를 아끼지 않으신 모든 분들의 애정 어린 말씀 가슴 속 깊이 사랑으로 간직 하겠습니다.

2009년 1월 25일(음력 선달 그믐)

김 형 철

