

便宜置籍船에 관한 研究

李 俊 秀

A Study on Flag of Convenience

Joon-soo, Lee

〈目 次〉

- | | |
|--------------|---------------|
| 1. 序 言 | 3. 便宜置籍船 排除論 |
| 2. 便宜置籍船의 概要 | (1) 經 緯 |
| (1) 名 稱 | (2) 開發途上國의 主張 |
| (2) 定 義 | (3) 先進國의 主張 |
| (3) 沿 革 | 4. 結 言 |

Abstract

A flag of convenience may be defined as a flag which the country of registry allows ownership and/or control of its merchant vessels by non-citizens, taxes on the income from the ships are not levied locally or are low, and manning of ships by non-nationals is freely permitted.

The first flag of convenience ships was registered under the Panaminian flag in 1922, but the phenomenon was of little practical significance until after the Second World War. However in the early fifties registration under flag of convenience increased rapidly and nowadays its fleets account for nearly 30% of the world total.

UNCTAD felt that the subject was of sufficient importance to merit continued discussion. During the discussion the view was expressed that open-registry fleets posed two major problems; firstly, the danger of unfair competition resulting from special economic advantages and secondly, the threat to the maritime community as a whole which might result from inadequate safety standards. Secretariat of UNCTAD insisted that the open-registry issue, from all point of view, called for international agreement on the necessity of having economic links between vessels and the states in which they were registered.

Intergovernmental Preparatory Group on Conditions for Registration of Ships adopted draft resolution concerning ① manning of vessels, ② management of shipowning companies and vessels ③ equity participation ④ bareboat charter ⑤ joint venture etc., but it will be very difficult for UNCTAD to conclude an earlier agreement.

It is desirable that Korea, labour-supplying country, considering that she will be an advanced maritime nation in decade or so, would get into step with B group(advanced countries) in UNCTAD.

1. 序 言

1922年 美國의 禁酒法의 規制를 避하기 위하여 United American Line이 그 2隻의 旅客船을 Panama로 移籍한 것이 便宜置籍船의 嚆矢라고 할 수 있다.¹⁾

論者에 따라서는 로마時代에 로마의 船舶을 그리스에 置籍한 事實, 16~17世紀에 英國의 船主들이 貿易 또는 漁業制限을 避하기 위하여 스페인 또는 프랑스에 置籍한 事例, 나폴레옹 戰爭時 英國의 船主들이 프랑스의 海上封鎖를 避하기 위하여 獨逸에 置籍한 例, 또는 1812年の 戰爭當時 美國 船主들이 英國에 의한 拿捕를 避하기 위하여 포르투갈에 移籍한 것 등²⁾을 便宜置籍制度의 歷史的 事實로서 記述한 例도 있으나, 本稿에서는 便宜置籍制度의 經濟的 意義에만 限定하기 때문에 政治的, 軍事的 意義의 便宜置籍制度는 論外로 한다.

便宜置籍船의 定義는 아직 確定되어 있지 않으나 船籍附與條件이 嚴格하지 않은 國家에 登錄된 船舶이라고 말하면 輪廓的인 說明은 될 수 있겠다. 1982年 7月 1日 現在 世界 便宜置籍船腹量은 6,118 隻에 1億9,725萬3千 dwt으로서 世界 全體 船腹量의 約 1/3에 達한다.³⁾ 現在 便宜置籍國이라고 할 수 있는 國家는 Liberia, Panama, Cyprus, Singapore, Bahama, Bamuda 등이고, 이러한 便宜置籍制度를 利用하고 있는 國家는 美國, 日本, 英國(香港), Greece 등을 中心으로 한 先進海運國들이다.

이러한 便宜置籍船의 利點으로서는 ① 低賃金國의 船員 配乘에 依한 船員費의 節減 ② 所得稅를 비롯한 諸稅의 負擔의 免除 또는 輕減 ③ 船員의 資格 其他 置籍國의 海運關係 諸法制上의 特典 ④ 海外의 低費用資金의 活用 ⑤ 外國換 risk의 回避 ⑥ 本國의 規制를 離脫한 自由로운 企業活動의 可能性 등을 들 수 있다. 그 反面, 便宜置籍의 經濟的 merit만 追求한 結果, 運航의 安全性과 船員의 勞動面에서의 基準未達의 船舶, 즉 substandard vessel이 생기게 되어 便宜置籍制度는 國際的 海運問題로 擡頭하게 되었다.

UNCTAD는 1965年 11월에 海運委員會를 設置하고 海運의 南北問題를 討議하였는데 開發途上國側은 定期船分野에 參與할 것을 企圖하고 開發途上國 船社의 海運同盟 加入, 同盟貨物의 積取確保, 貨主國으로서의 立場擁護를 위하여 貨主協議制度의 導入 등을 目的으로 하는 國際條約의 作成을 提案하여 約 10年の 審議를 거쳐, 1974年 4월에 「定期船同盟憲章條約」을 成立시키는 데에 成功하였

1) Boleslaw A. Boczek; "Flag of Convenience" 1962, p.9.

2) 韓國船主協會, UNCTAD 海運委員會 第3次特別會議 參加報告書, 船協資料 81-10, p.37.

3) UNCTAD 事務局統計資料

다. 그러나 國際海運에서의 定期船이 占하는 比率은 20%程度 밖에 되지 않으며, 主貨物은 原油, 鐵鑛石 등 散貨物이므로 開發途上國은 다음 目標로서 不定期船分野에 있어서의 share 擴大를 위한 基盤整備를 提案하게 되었다. 이를 위한 企圖가 ① 不定期의 主된 船隊인 便宜置籍船의 排除 ② 不定期船에 있어서의 貨物 share의 導入 ③ 船舶取得의 容易化 등으로 나타났다.

1970년에 採擇된 第2次 UN開發戰略에서는 開發途上國의 商船隊가 世界에서 占하는 比率을 1970年代末까지에 10%로 한다는 目標을 提示하였고, 1974年の 新國際經濟秩序를 위한 行動計劃으로서 開發途上國 商船隊의 船腹量을 增加시켜 衡平한 參加(equitable participation)을 確保할 必要가 있다고 主張하였고, 또한 1980年の 第3次 UN開發戰略에서는 開發途上國의 商船隊가 世界에서 占하는 比率을 1980年代末까지 20% (重量屯 base)로 할 것을 決定하였다. 이 目標의 達成을 위하여 開放登錄國으로부터 開發途上國으로의 船舶의 移轉을 促하는 것은 必須的이므로 UNCTAD 事務局은 便宜置籍船의 段階的 排除를 積極的으로 推進하고 나섰으며 더욱이 東歐圈 group도 先進 市場經濟 諸國의 國際競爭力의 弱體化를 노려 이에 同調하게 되었다.

이에 대하여 先進海運國 group은 便宜置籍船으로 因하여 發生하는 基準未達船(substandard vessel)의 排除에는 同調하나 便宜置籍船 自體의 問題에 대하여는 充分히 解明되어 있지 않다는 理由

〈第 1 表〉 年度別 船員海外就業 및 外貨稼得 現況

區分 年度別	就業船舶		就業船員				外貨稼得	
	隻數	前年對比	海技士	部員船員	計	前年對比	稼得額(\$)	前年對比
1967					2,340	—	3,369,481	—
1968					2,655	13.5%	4,610,097	36.8%
1969					2,764	4.1 "	5,976,900	29.6 "
1970	144	—	1,008	2,429	3,437	24.3 "	7,364,575	23.2 "
1971	217	50.7%	1,519	3,645	5,164	50.2 "	10,723,130	45.6 "
1972	249	14.7 "	1,743	5,753	7,496	45.2 "	25,116,380	134.2 "
1973	264	6.0 "	1,898	6,190	8,088	7.9 "	27,915,000	11.1 "
1974	311	17.8 "	2,095	6,045	8,140	0.6 "	31,214,164	11.8 "
1975	462	48.6 "	2,934	7,194	10,128	24.4 "	48,366,003	54.9 "
1976	514	11.3 "	3,566	8,610	12,176	20.2 "	70,911,231	46.6 "
1977	598	16.3 "	4,066	9,396	13,462	10.6 "	88,327,969	24.6 "
1978	837	40.0 "	4,946	12,375	17,321	28.7 "	115,884,339	31.2 "
1979	873	4.3 "	5,810	12,976	18,786	8.5 "	137,350,432	18.5 "
1980	1,016	16.4 "	6,622	14,263	20,885	11.2 "	166,705,032	21.4 "
1981	1,241	22.1 "	8,300	16,637	24,937	19.4 "	254,831,991	52.9 "
1982	1,525	22.9 "	9,796	19,923	29,719	19.2 "	298,499,549	17.1 "

※ 年度末 基準으로 就業船員은 乘船者만을 意味함. 船員需給協議會 事務局

로 慎重하게 對應할 必要가 있다고 하여 開發途上國 및 東歐圈 group과 對立하게 되었다.

便宜置籍船은 船員供給의 面에서 우리나라와 깊은 關係에 있다. 第1表에서 보는 바와 같이 우리나라 船員의 便宜置籍船에의 海外就業狀況은 1970년에는 隻數에 있어서 144隻, 船員數는 3,437名, 外貨稼得額은 約730萬\$이었던 것이 1982년에는 隻數에 있어서 1,525隻, 船員數에 있어서는 29,719名, 外貨稼得額은 約 3億\$로서 顯著한 伸長을 이룩하였다. 또 國籍取得條件附裸傭船 船舶으로서 實質運航者의 國籍이 韓國인 便宜置籍船은 98隻 240萬6千 dwt에 達하고 있으므로 이러한 問題에 대한 影響을 考慮하여 우리나라에 有利한 對策을 講究하여야 할 것은 當然하다 하겠다.

이러한 狀況下에서 便宜置籍船에 대한 概念을 定立하고 이 問題를 둘러싼 UNCTAD에서의 論爭의 經緯를 分析·檢討함으로써 그 實態를 把握하고 우리나라 海運産業의 將來의 發展을 위한 政策樹立에 도움을 주고자 하는 것이 이 論文의 目的이다.

2. 便宜置籍船의 概要

(1) 名 稱

便宜置籍船(flag of convenience)이라는 呼稱이 언제부터 使用되었는지는 確實치 않다. Boczek에 따르면 「1950年代의 初期의 어느때(sometimes in the early 1950's)」라고 하였고, 1954년에는 OEEC의 報告書에서 使用되었다고 한다.⁴⁾ Sturmey는 flag of convenience라는 用語는 1945年以後에 發生하였다고 記述하고 있다.⁵⁾

flag of convenience는 國際적으로 承認된 統一의 用語가 아니고 오히려 便宜置籍制度를 利用하는 側과 非難하는 側으로부터 모두 反撥을 받고 있는 呼稱이라고 한다.⁶⁾

지금까지 使用된 呼稱에는 여러가지가 있다. 便宜置籍制度를 支持하는 美國의 船主가 使用하는 것으로 flag of necessity가 있고 주로 Liberia와 Greece 船主가 使用하는 것으로 flag of attraction이었다.

便宜置籍制度를 反對하는 側으로서 美國 海員組合이 自己들로부터 逃亡한 船舶이라는 뜻으로 使用하는 flag of runaway가 있다. 其他 flag of refuge, Bogeys maritime flag(虛偽의 國旗를 揭揚하는 商船의 뜻), tax free flag, fictitious flag, nominal flag, free booters(自由로이 뛰어 다니는 掠奪者의 뜻), pirate flag, rust buckets, floating coffin⁷⁾ 등의 惡意에 찬 呼稱도 있다.

(2) 定 義

便宜置籍船의 定義는 아직 確立되어 있지 않다. 그러나 國際機構 또는 學者들에 의하여 試圖된 定義가 있으므로 이를 參照하면서 筆者로서의 定義를 試圖코자 한다.

4) Boczek, op. cit., pp.4~5.

5) S.G. Sturmey, British Shipping and World Competition, 1962, p.211.

6) Boczek, op. cit., p.5.

7) 榎本喜三郎, 「便宜置籍船」こぼれ話, 海運, 1982, 11月號, p.57.

1) Rochdale의 海運調査委員會의 報告書⁸⁾에서 記述된 特質

- ① 船籍國은 登錄船舶에 대한 外國人の 所有 및/또는 管理를 認定하고 있다.
- ② 船籍登錄 節次가 簡單하고 船主가 船籍을 移轉하는 데에 制限을 加하지 않는다.
- ③ 船籍國은 登錄船舶으로부터의 所得에 대하여 税金을 賦課하지 않던가 또는 賦課하여도 低率이다. 普通, 屯數를 基礎로 하여 登錄料와 每年의 登錄 更新料 만이 徵收된다.
- ④ 船籍國은 登錄된 모든 船舶에 대하여 豫想되는 어떠한 狀況에 있어서도 國家權力을 行使하지 않는 小國이다.
- ⑤ 登錄船舶에 대한 外國人の 配乘이 自由로이 許可되고 있다.
- ⑥ 船籍國은 登錄船舶에 대한 國內規則 또는 國際規則을 有效하게 實施하는 權限도 行政機關도 가지고 있지 않으며 또 會社自體를 監督하는 希望도 權限도 가지고 있지 않다.

以上の 特質의 하나 또는 몇개는 여러 海運國의 政策이나 環境속에서 發見할 수 있으나 그러나 그 모든 것이 該當되는 것은 便宜置籍國 뿐이며 또한 將來에 船舶에 대한 課稅의 可能性이 實際로 없는 것은 이들 國家 뿐이다.

2) Boleslaw A. Boczek의 定義⁹⁾

Boczek에 따르면 便宜置籍船은 技能的으로는 다음과 같이 定義된다고 하였다. 즉 「外國人에 의하여 所有되고 또 外國人에 의하여 統制되고 있는 船舶의 登錄을 어떠한 理由이든 登錄코자 하는 사람에게 便宜하고 有利한 條件下에 許可하는 國家의 船籍」

3) 1958年 제네바에서 開催된 UN海洋法會議에서의 statement와 UN의 國際法委員會에서 採擇된 決議에 의한 定義¹⁰⁾ 이에 따르면 「便宜置籍船이란 自國과 眞正한 關聯(genuine link)을 가지고 있지 않은 船舶에 대하여 國籍을 許容하는 國家의 船籍이며, 이때의 그 國家와 船舶間의 關係는 단지 登錄의 證明書를 授與하는 儀禮的 形式 뿐이다.」라고 하였다.

4) 1958年 4月 제네바에서 署名된 公海에 관한 條約에서 論議된 定義¹¹⁾

이에 따르면 「便宜置籍船이라고 하는 것은 登錄國과 船舶 사이에 “眞正한 關聯”이 存在하지 않으며 特히 國家는 그 國旗를 揭揚하고 있는 船舶에 대하여 有效하게 그 管轄權을 行使하지 않고 行政的·技術的·社會的 事項에 대하여 統制를 加하지 않는 船舶이라」고 하였다.

이에 대하여는 Boczek는 「眞正한 關聯」이 明示되어 있지 않기 때문에 이 定義는 漠然하다고 批判하고 있다.

5) 1958年の OEEC(OECD의 前身)의 海運委員會의 定義

OEEC는 「Panama, Liberia, Honduras, Costa Rica와 같은 國家에서 外國의 國民 또는 外國會社가 所有하고 있는 船舶에 대하여 이들 國家의 國旗를 揭揚하는 것을 許可하고 있는 船舶」이라고 定義하였다.

8) “Committee of Inquiry into shipping Report” 1970, p.51.

9) Boczek, op. cit., p.5.

10) Boczek, ibid., p.2.

11) Boczek, ibid., p.3.

6) ITF¹²⁾의 定義¹³⁾

① 1968年 第29回 ITF世界大會에서 採擇된 定義: 船舶이 傳統的 海運國이라고 생각할 수 없는 國家의 旗를 揭揚하고, 船舶의 所有權이나 管理가 揭揚하고 있는 旗와 別途의 곳에 있는 경우, 이것을 便宜置籍이라고 생각할 수 있다고 하였다.

② 1974年 ITF 公正慣行委員會의 定義: 이에 따르면 「船舶의 所有權이나 管理가, 揭揚하고 있는 旗의 國家와 別途의 곳에 있는 경우, 그 船舶은 便宜置籍船이라고 생각할 수 있다. 特定の 船舶이 便宜置籍으로 航行하고 있지 않다고 船主, 傭船者 또는 代理人이 主張하는 경우에는 그 主張을 充分히 받아 들이도록 證明하는 것은 船主, 傭船者, 또는 代理人의 責任이다」라고 하였다.

7) 英國 海洋國際法에 관한 教科書의 定義¹⁴⁾

여기서는 「便宜置籍船이란 制度는 國際航海에 있어서의 競爭의 一形式으로서 單純한 登錄이나 登錄證明書의 交付 등의 簡單한 行政節次만을 通하여 그 國家의 國旗가 使用되는 것을 許容하는 制度이다」라고 定義하였다.

8) R. S. Doganis 教授 등의 定義¹⁵⁾

Doganis 教授는 「便宜置籍이란 船主가 그들의 船舶을 그들 自身の 國家에 登錄하며는 適用될 財務上의 義務나 生産要素를 使用하는 條件을 避하기 위하여 特定の 國家에 登錄하는 그러한 國家의 國旗이다」라고 하였다.

9) 山内惟介의 定義¹⁶⁾

이에 따르면 「實質의인 船主가 그 所有하는 船舶을 本來 登錄할 自國에 登錄하였을 경우에 생기는 不利益을 回避하기 위하여 (消極的 理由), 또는 어느 他國에 登錄함으로써 自國登錄으로부터는 얻을 수 없는 便宜를 얻기 위하여 (積極的 理由), 當該 船舶을 自己自身 또는 形式的인 外國法人을 通하여 他國에 登錄하는 경우 이러한 便宜를 提供하는 國家를 便宜置籍國, 이 船舶이 所有하는 船籍을 便宜船籍, 이러한 船舶이 揭揚하는 旗를 便宜國旗, 그리고 이 船舶의 實質的 所有者를 便宜船主라고 한다」고 하였다.

10) UNCTAD에서의 定義

便宜置籍船을 船舶과 旗國間의 「眞正한 關聯(genuine link)」이 缺如된 船舶으로 定義하고 「眞正한 關聯」을 立證하는 要素를 다음과 같이 決定하고 있다.

- ① 그 商船隊가 當該 旗國의 國家經濟에 貢獻한다.
- ② 海運産業의 收支(船舶賣買 包含)가 當該 旗國의 國際收支內에서 處理된다.
- ③ 船舶에 當該 國民이 雇傭되어야 한다.

12) ITF(International Transport Workers' Federation: 國際運輸勞聯)는 産業別 國際組織의 하나로서 1970年 末 現在 81個國 322組合이 加盟하고 있으며, 組合員數는 約 450萬名의라고 한다. ITF는 1896年 London에서 船員과 港灣勞動者의 代表者가 「國際船舶, 港灣, 河川勞聯」을 結成한 것이 그 始初이며 그 後 名稱을 「國際運輸勞聯」으로 改稱하였다. 便宜置籍船에 對한 活動의 窮極的인 目標은 自國船主義이나 便宜置籍船乘務員의 勞動條件向上을 當面目的으로 하고 있다.

13) 木畑公一, マルシップと 便宜置籍船, 1977, p. 82.

14) Boczek, op. cit., pp. 3~4.

15) Prof. R. S. Doganis and Dr. B. N. Metaxas, "The Impact of Flags of Convenience" 1976, p. 2.

16) 榎本喜三郎, op. cit., p. 59.

④ 當該 國民이 船舶의 受益的 所有者이다.

11) 本稿上의 試論

筆者는 「便宜置籍船은 船舶所有者(受益所有者)와 船舶의 國籍이 相異하고 財政·船舶整備·船員配乘에 있어서 一般的 慣行보다 特惠를 받는 國家에 登錄한 船舶」이라고 하고자 한다. 財政은 税金의 低率 등을 말하며, 船舶整備은 安全基準에 관한 것이며, 船員配乘은 船籍과 다른 國籍을 가진 船員의 配乘을 뜻한다.

(3) 沿 革

18世紀에 Peloponnesus(그리스의 半島)에서 貿易하고 있던 프랑스企業을 위하여 運航한 船舶은 모두 프랑스國旗를 揭揚하고 있었고 또 이 地域에서 貿易에 從事하던 Genoa 船舶도 프랑스國旗를 揭揚하고 있었다. 後에 프랑스의 諸稅가 增額되자 이들 Genoa 船舶은 오스트리아로 移籍하였다. 그 當時 南그리스에서만 就航하고 있던 나폴리船舶도 오스트리아 國旗를 揭揚하였다.¹⁷⁾

18世紀 前半에 그리스 船舶은 터키旗를 使用하였으나 1774年 7月 21日에 調印된 Kioutsouk-Kainartri 條約에 의하여 러시아國旗의 揭揚이 許可되었다.

1760~1770년에 잉글랜드에 居住하던 아일랜드船主들은 프랑스國旗로 船舶을 運航하였고, 19世紀 中葉에 많은 英國 船主들은 노르웨이國旗를 그들의 船舶에 揭揚하였다. 1890年初 Blue Funnel Company는 和蘭의 東印度市場에 自己들의 據點을 構築하기 위하여 새로운 海運會社를 設立하였는데 그 하나는 和蘭에 置籍하였다.¹⁸⁾

1920年代初 美國籍船內에서 酒類를 販賣하는 것은 違法으로 되어 있었다. 美國籍船 “Resolute”號와 “Reliance”號는 美國 當局의 許可를 얻어 Panama로 移籍되어 Panama 國旗로 航海하였다.¹⁹⁾

또한 1920年代 Standard Oil of New Jersey를 包含한 몇몇 船主들이 Panama置籍의 財政上 利益과 低廉한 勞動力 使用의 可能性에 興味를 느끼기 始作하였다.

그 後 이 國籍을 中心으로 便宜置籍船은 漸次 增加하게 되었으나 그 規模는 世界 船腹量에 比하여 極히 적은 것이었으므로 第2次大戰 直後까지는 거의 問題가 되지 않았다. 當時의 便宜置籍國은 Panama와 Honduras의 2個國 뿐이었다.

1946年の 美國船舶賣却條例(U. S. Ship Sales Act)는 便宜置籍船 使用의 促進劑가 되어 同條例에 의하여 民間人에게 賣却된 船舶中 150隻 以上이 Panama로 移籍되었고, 1947년에는 이들 國家에 置籍한 船腹量은 各各 171萬總噸과 28萬總噸으로 當時의 世界 船腹量의 約 2~3%에 不過하였으나 1948년에는 Panama船隊는 515隻으로 成長, 世界 總船腹量의 3.4%에 達하였다. 그것이 1948年 Liberia가 그 置籍船에 대하여 Panama 以上으로 特惠가 있는 自由로운 條件, 즉 貸出機關이 받아들일 수 있는 抵當權登記制度를 制定한 海事法을 起草함으로써 便宜置籍國群에 參加하게 되었기²⁰⁾ 때문에

17) Prof. R.S. Doganis and Dr. B.N. Metaxas, op.cit., p.7.

18) Prof. R.S Doganis and Dr. B.N. Metaxas, ibid., p.8.

19) E.D. Naess “Great Panlib Hon Controversy” Lodon, 1972, 船協資料 81-10. p.39.

20) Statistic from ILO Joint Maritime Commission Report on Flags of Convenience, Geneva, 1972.

〈第 2 表〉 Flag of Convenience Fleets (Vessels of 100 GRT and over) As at Mid-Year

YEAR	LIBERIA		PANAMA		HONDURAS		COSTA RICA		LEBANON		CYPRUS		SAMALIA		SINGAP-ORE		FOFC TOTAL		WORD TOTAL		F of C as % of WORD TONN-AGE
	SHIPS	MIL GRT	SHIPS	MIL GRT	SHIPS	MIL GRT	SHI-PS	MIL GRT	SHI-PS	MIL GRT	SHI-PS	MIL GRT	SHI-PS	MIL GRT	SHI-PS	MIL GRT	SHI-PS	MIL GRT	MIL GRT	MIL GRT	
1939	—	—	159	0.72	32	0.06												0.80	69.44	1.2	
1947	—	—	372	1.71	78	0.28												1.99	—	—	
1948	—	—	518	2.72	93	0.32												3.04	80.29	3.8	
1949	5	0.05	536	3.02	123	0.41												3.47	82.57	4.2	
1950	22	0.24	573	3.36	142	0.52												4.12	84.58	4.9	
1951	69	0.59	607	3.61	152	0.51												4.71	87.24	5.4	
1952	105	0.90	606	3.74	145	0.47												5.11	90.18	5.7	
1953	153	1.43	593	3.91	146	0.47	50	0.15										5.96	93.35	6.4	
1954	245	2.38	595	4.09	130	0.44	70	0.20										7.11	97.42	7.3	
1955	436	4.00	555	3.92	117	0.43	114	0.34										8.69	100.57	6.6	
1956	582	5.58	556	3.92	106	0.39	152	0.51										10.40	105.20	9.9	
1957	743	7.47	580	4.13	94	0.37	152	0.52										12.49	110.27	11.3	
1958	975	10.08	602	4.26	89	0.34	144	0.51										15.27	118.03	12.9	
1959	1085	11.94	639	4.58	78	0.20	91	0.29										17.01	124.94	13.6	
1960	977	11.28	607	4.23	59	0.15	44	0.09	74	0.26								16.01	129.77	12.4	
1961	903	10.93	601	4.05	58	0.12			131	0.55								15.65	135.96	11.5	
1962	853	10.57	592	3.85	54	0.11			164	0.75								15.28	139.98	10.9	
1963	893	11.39	619	3.89	49	0.10			190	0.91								16.29	145.86	11.2	
1964	1117	14.55	691	4.27	46	0.09			174	0.85								19.76	153.00	12.9	
1965	1287	17.54	692	4.46	47	0.08			157	0.78								22.86	160.39	14.3	
1966	1436	20.60	702	4.54	43	0.07			149	0.74	35	0.18						26.13	171.13	15.3	
1967	1513	22.60	757	4.76	45	0.07			139	0.60	60	0.36						28.39	182.10	15.6	
1968	1613	25.72	798	5.10	45	0.07			122	0.44	109	0.65	15	0.06	73	0.13		32.17	195.15	16.5	
1969	1731	29.22	823	5.37	51	0.07			95	0.30	134	0.77	58	0.20	112	0.23		36.25	211.66	17.1	
1970	1869	33.30	886	5.64	52	0.06			79	0.18	207	1.14	79	0.37	153	0.42		41.11	227.49	18.1	
1971	2060	38.55	1031	6.26	54	0.07			65	0.13	277	1.50	109	0.59	185	0.58		47.68	247.20	19.3	
1972	2234	44.44	1337	7.79	58	0.07			70	0.12	394	2.01	148	0.87	281	0.87		56.17	268.34	20.9	
1973	2289	49.90	1692	9.57	57	0.07			81	0.12	589	2.94	239	1.69	387	2.00		66.29	289.93	22.9	
1974	2332	55.32	1962	11.00	56	0.07			88	0.12	722	3.39	276	1.92	511	2.88		74.70	311.32	24.0	

SOURCE: Lloyd's Register Statistical Tables.

이 때부터 Liberia 置籍船은 急增하여 1959년에는 總屯數에 있어서 世界 船腹量의 13.6%를 占하게 되었다. 그 後 便宜置籍船隊의 增加率은 世界船腹量의 增加率보다는 下回하였기 때문에 相對的 比重은 低下하여 1962년에는 10.9%까지 下落하였으나 그 後 또다시 伸長率이 世界船腹量의 伸長率의 2倍 以上이 되어 그 結果 1972년에는 世界船腹量의 21.1%를 占하게 되었다.²¹⁾

Liberia 置籍船은 第2表와 같이 1949年 5萬%였던 것이 1974年 中葉에는 5,532萬%에 達하였고, Panama置籍船은 1949年 302萬總屯이었던 것이 1974年에 1,100萬總屯에 達하였다. Honduras는 Panama와 같이 戰爭前에 便宜置籍을 하고 있었으나 規模는 작아 1950年에 겨우 52萬總屯이었고 1974

〈第 3 表〉 開放登錄船隊(便宜置籍船隊)의 受益所有(1980年) (D/W는 單位=1,0.0屯)

受益所有國	登 錄 國		리베리아		파나마		싱가포르		키프로스		버뮤다		바하마		合 計	
	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W
美 國	572	57,128	263	6,996	13	218	5	28	29	145	6	30	888	64,545		
香 港	550	34,770	412	7,670	32	366	3	18	2	49	—	—	999	42,873		
그 리 스	276	23,919	217	2,304	14	425	343	1,923	—	—	1	16	851	28,587		
日 本	225	11,512	641	7,946	58	3,861	1	30	—	—	—	—	925	23,349		
西 獨	55	2,521	134	1,990	162	2,275	69	359	3	21	—	—	423	7,116		
노 르 웨 이	122	5,187	20	366	22	601	4	9	4	78	—	—	172	6,241		
不 明	83	2,941	199	2,257	4	28	1	13	—	—	—	—	287	5,239		
싱 가 포 르	5	126	81	485	322	3,405	1	12	—	—	—	—	409	4,028		
스 위 스	61	2,999	47	687	6	141	1	9	—	—	—	—	115	3,836		
英 國	41	2,754	55	235	24	93	13	83	5	316	—	—	138	3,481		
네 덜 란 드	31	1,802	84	938	10	35	6	19	—	—	—	—	131	2,794		
이 탈 리 아	29	1,901	70	667	1	3	5	43	3	9	1	25	109	2,648		
카 나 다	12	384	7	23	—	—	—	—	47	2,239	2	2	68	2,648		
이 스 라 엘	30	1,856	7	283	15	335	1	16	—	—	—	—	53	2,490		
中 共	1	11	100	1,630	—	—	—	—	—	—	—	—	101	1,641		
모 나 코	26	1,345	12	229	—	—	—	—	—	—	—	—	38	1,574		
프 랑 스	21	1,245	24	108	3	61	—	—	—	—	—	—	48	1,414		
인 도 네 시 아	33	569	40	570	1	2	1	10	—	—	—	—	75	1,151		
0.5%以下의 受益所有 國家群	135	4,855	586	4,026	75	813	77	337	22	255	8	17	903	10,303		
未 確 認	10	360	184	749	12	169	43	187	6	21	3	2	258	1,488		
合 計	2,318	158,185	3,183	40,159	774	12,831	574	3,096	121	3,133	21	92	6,991	217,496		
開放登錄船隊合計에 占 하는 share(%)	33.1	72.7	45.5	18.5	11.1	5.9	8.2	1.4	1.7	1.5	0.3	—	100.0	100.0		

資料 : UNCTAD 事務局을 위하여 A. and P. Appledore Ltd.에서 作成.

21) 織田政夫, 海運經濟論, 東京, 1975, pp.145~146.

〈第 4 表〉 開放登錄船隊(便宜置籍船隊)의 實質的 經營(1980年)
(D/W은 單位=1,000屯)

實質的經營國	登 錄 國		리베리아		파 나 마		싱가포르		키프로스		버뮤다		바하마		合 計	
	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W	隻數	D/W
美 國	515	50,734	227	3,608	3	30	1	3	17	172	6	30	769	54,577		
香 港	584	36,065	587	10,318	32	388	3	18	9	63	—	—	1,215	46,850		
日 本	220	10,215	579	7,331	58	3,861	1	30	—	—	—	—	858	21,437		
英 國	180	13,671	72	685	52	829	25	135	51	2,482	—	—	380	17,802		
그 리 스	125	11,902	185	2,158	7	55	319	1,694	—	—	1	16	637	15,825		
모 나 코	76	7,185	35	3,101	—	—	1	5	—	—	—	—	112	10,291		
英國系그리스船主	85	6,131	36	872	4	70	22	237	1	31	—	—	148	7,341		
西 獨	53	2,247	127	1,876	155	2,162	46	223	3	21	—	—	384	6,529		
싱 가 포 르	22	641	93	596	373	4,133	1	12	—	—	—	—	489	5,382		
不 明	59	2,078	187	2,136	4	28	1	13	—	—	—	—	251	4,255		
스 위 스	55	3,166	63	841	7	129	1	9	—	—	—	—	126	4,095		
노 르 웨 이	81	2,544	14	190	13	253	7	14	3	52	—	—	118	3,053		
이 탈 리 아	23	1,650	60	603	1	3	5	43	2	6	1	25	92	2,330		
이 스 라 엘	22	1,656	7	283	—	—	—	—	—	—	—	—	29	1,939		
네 덜 란 드	22	816	84	940	12	37	6	19	—	—	—	—	124	1,812		
프 랑 스	24	1,514	23	106	3	61	—	—	—	—	—	—	50	1,481		
韓 國	10	729	114	695	—	—	—	—	—	—	—	—	124	1,424		
카 나 다	11	957	7	23	4	307	—	—	4	41	2	2	28	1,330		
인 도 네 시 아	28	07	43	592	1	2	1	10	—	—	—	—	73	1,111		
美國系그리스船主	24	994	10	79	—	—	1	1	—	—	—	—	35	1,074		
100萬D/W 以下の	89	2,675	446	2,377	33	314	90	443	25	244	8	17	691	6,070		
實質的 經營國家群	10	360	184	749	12	169	43	187	6	21	3	2	258	1,488		
合 計	2,318	158,185	3,183	40,159	774	12,831	574	3,096	121	3,133	21	92	6,991	217,496		

資料 : UNCTAD 事務局을 위하여 A. and P. Appledore Ltd.에서 作成.

년에 7萬總屯에 不過하였다.

便宜置籍國으로서 Panama, Liberia, Honduras의 3個國에 더하여 Costa Rica, Lebanon, Cyprus, Somalia, Singapore 등이 있으나 이들은 1950年 以後에 始作하였고 그 中에서도 Costa Rica 는 그 船舶들의 不法行爲가 發見됨으로써 法을 改正하여 이 制度를 廢止하게 되어 그 船舶들은 1958~1960年 사이에 Greece 船籍으로 移籍되었다.²²⁾

1980年度의 世界 便宜置籍의 船腹量은 UNCTAD 統計에 의하면 第3表와 같이 217.496千D/W

22) Prof. R.S. Doganis and Dr. B.N Metaxas, op. cit., p. 14.

이며 이는 世界 船腹量 690,855千D/W의 31.5%에 該當한다. 이들 便宜置籍船隊의 支配國을 살펴보면 實質的 經營에 있어서는 第4表와 같이 美國이 54,577千 D/W로서 가장 많고, 다음이 香港으로서 46,850千D/W를 保有하고 있으며, 第3位는 21,437千D/W를 保有하는 日本이다. 韓國도 Liberia 船籍으로 10隻에 729千D/W, Panama船籍으로 114隻에 695千D/W를 保有하고 있으나 이는 國籍取得 條件附 裸備船이다. (UNCTAD에 依하면 韓國의 國籍取得 條件附 裸備船은 1982.7月末現在, 實質運航者의 觀點에서 98隻에 2,406千D/W로 되어있다.)

또 受益所有國別로 보면 亦是 美國의 64,545千D/W이 가장 많고 香港의 42,873千D/W, Greece의 28,587千D/W, 日本의 23,349千D/W의 順으로 되어 있다. 이는 世界船腹量의 約 1/3을 占하는 便宜置籍船隊가 美國, 香港, 日本, Greece 등의 海運先進國에 의하여 大部分 支配되고 있다는 것을 뜻한다.

3. 便宜置籍船 排除論

(1) 經 緯

便宜置籍船이 不公正한 競爭을 벌이고 있다는 論議는 1950年代 先進國의 海運企業 및 勞動界로부터 나온 것인데 이는 主로 構造와 設備가 不充分한 船舶 或은 低劣한 勞動條件下에서 運航되고 있는 船舶 등을 非難하는 것이었다. 開發途上國이 近年에 主張한 論議는 이 以外の 問題, 그 中에서도 先進國 海運企業이 開發途上國 船員을 雇傭하는 그 自體를 不公正한 것으로 非難하고 있는 것이다. 이러한 發想은 옛날부터 있었던 것이 아니고 極히 最近에 비롯되었다. 다음에 開發途上國이 便宜置籍船의 排除를 主張하게 된 經緯를 살피고자 한다.

1) 第3次 海洋法會議

1973년에 開催된 第3次 海洋法會議는 海洋에 관한 廣範圍한 分野에 걸친 問題에 대하여 國際的 秩序를 再編成하기 위한 것이었는데 이 中에서 船舶과 船籍國間에 存在하여야 하는 「眞正한 關聯」이 檢討의 對象이 되었다. 「眞正한 關聯」이라는 概念은 이미 公海에 관한 協約(1958年 採擇)中에 다음과 같이 規定되어 있다.

第5條 第1項

各國은 船舶에 對한 國籍의 許可, 自國 領域內에 있는 船舶登錄 및 自國旗 揭揚權利에 관한 條件을 規定하도록 한다. 船舶은 그 旗를 揭揚할 權利를 가진 國家의 國籍을 갖는다.

그 國家와 當該 船舶間에는 「眞正한 關聯」이 存在하여야 하고, 特히 그 國家는 自國의 旗를 揭揚한 船舶에 對하여 行政, 技術 및 社會的 事項에 關하여 管轄權의 有效한 行使 및 有效한 規制를 履行하여야 한다.

그러나 이 條約은 「眞正한 關聯」에 對하여 實質的으로 아무런 規定도 두지 않았기 때문에 第3次 海洋法會議에서 다시 이 問題가 注目을 끌었으나 「眞正한 關聯」의 定義에 關하여는 如前히 進展을 보지 못하였다.²³⁾

2) 第6次 UNCTAD海運委員會(1974年)

23) 松本公道, UNCTAD における 便宜置籍船排除論について, 海運, 1980, 3月號, p.41.

UNCTAD 事務局은 그 海運委員會가 「海運에 있어서의 經濟協力」이라는 議題를 위하여 作成한 資料에서 「船舶과 旗國間의 “眞正한 關聯”과 같이 國際的 level로 아직 確定되어 있지 않은 法律問題에 관하여 一般的으로 받아들일 수 있는 原則의 作成 可能性과 希求性에 對하여 考慮하여야 한다」고 하여 「眞正한 關聯」에 관하여 問題를 提起하였다. 이 問題는 그 段階에서는 그다지 注目を 끌지는 아니하였으나 어쨌든 「船舶과 旗國間의 “眞正한 關聯”의 欠如가 國際海運에 미치는 經濟的 影響」에 관하여 檢討를 始作하기로 決議되었다.²⁴⁾

3) 第8次 UNCTAD 海運委員會(1977年; 便宜置籍船의 不公正競爭)

第6次 海運委員會의 決議를 接受한 UNCTAD 事務局은 便宜置籍船에 관한 詳細한 報告書를 整理하여 本委員會에 提出하였다. 이 報告書는

① 公海協約 第5條에 따라 旗國에 의한 管轄權 및 規制를 有效하게 行使·實行할 必要가 있다. 그러나,

② 一部の 國家는 實際로 管轄權 및 規制의 有效한 行使·實行을 하고 있지 않다. 따라서,

③ 管轄權 및 規制를 行使·實行하지 않는 나라의 船舶登錄에 對하여 國際的 制約을 加하는 것을 促進하기 위하여 「眞正한 關聯」이란 어떤 것인가 그 定義가 糾明되어야 한다고 主張하고, 나아가 便宜置籍船이 利用되고 있는 主된 理由로서 첫째, 利益 및 所得의 非課稅 및 資金의 自由로운 運用 둘째, 低廉한 船員의 利用에 의한 運航經費의 節減에 따른 不公正한 競爭 등 두가지 理由를 들고, 特히 後者와 關聯하여 便宜置籍船이 開發途上國 海運의 發展을 沮害하고 있음을 指摘하였다.

이 指摘은 開發途上國의 海運을 振興시키기 위하여서는 便宜置籍船을 排除할 必要가 있다는 思想으로 連結되었다. 그리고 論議는 當初의 「眞正한 關聯」의 定義를 中心으로 했던 것으로부터 開發途上國의 海運振興을 위한 手段으로서의 便宜置籍船의 排除로 變하였다. 兩者는 結果的으로는 便宜置籍船을 排除한다는 點에서 마찬가지로 하겠으나 그 意圖하는 바는 根本的으로 다르다.

이 委員會에서는 時間的 制約도 있어 이 問題에 관한 實質的인 檢討없이 「便宜置籍船 ad hoc 政府間會議」를 別途로 開催하는 것을 檢討하도록 決定하였다.

4) 第1次 UNCTAD 便宜置籍船 ad hoc 政府間會議(1978年)

이 會議에서 便宜置籍船의 存在는 開發途上國 海運의 振興에 惡影響을 미치므로 「眞正한 關聯」의 定義를 確立함으로써 이들을 排除할 수 있다는 開發途上國과 便宜置籍船의 弊害에 관하여 이것을 是正하여야 하지만 便宜置籍船을 全面的으로 排除함에 있어서는 그 經濟的 影響에 관하여 더 廣範한 檢討가 있어야 한다는 先進國이 甚하게 對立하였으나 妥協의 約果 다음과 같이 合意되었다.

① 便宜置籍船의 增大는 開發途上國을 包含한 便宜置籍船에 加擔하지 않은 國家의 商船隊의 發展과 競爭力에 나쁜 影響을 미친다.

② 다음의 要素는 船舶과 旗國間의 「眞正한 關聯」을 立證하는데 一般的으로 適當한 것이다.

가. 그 商船隊가 當該 旗國의 國家經濟에 貢獻할 것.

나. 海運産業의 收支가 船舶의 賣買도 包含하여 當該 旗國의 收支로 取扱될 것.

24) 松本公道, op. cit., p. 41.

- 다. 船舶에 當該 國民이 雇傭될 것.
- 라. 當該 國民이 船舶의 利益的 所有者일 것.

5) 第5次 UNCTAD 總會(1979年)

이 總會의 議事資料로서 UNCTAD 事務局이 作成한 報告書는 不定期船 貨物의 輸送에 關하여도 定期船과 마찬가지로 貿易當事國 海運이 衡平하게 分擔할 權利(不定期船 貨物의 積取 share)를 갖도록 하고 이러한 權利를 實現하기 위한 手段으로서 開發途上國 海運의 船腹量 擴充을 沮害하고 있는 便宜置籍船을 排除할 必要가 있다고 提案하였다.

이 總會에서 海運關係의 論議는 積取 share에 關한 것이 中心이 되었는데 妥結을 보지 못하고 마침내 決裂되어 便宜置籍船에 關해서도 第2次 ad hoc 政府間會議로 넘겨졌다.

6) 第2次 UNCTAD 便宜置籍船 ad hoc 政府間會議(1980年)

이 會議에서 開發途上國側의 態度는 基本的으로 第5次 UNCTAD 總會 때와 마찬가지로였으며 더우기 UNCTAD 事務局은 便宜置籍船 排除의 具體的인 方法과 節次에 關하여 提案하였다. 그러나 한편, 開發途上國側은 Liberia, Panama, Cyprus 등 便宜置籍國과 其他 諸國間의 對立이 表面化되었기 때문에 効果的인 論議는 하지 못하였고 또 東歐圈 諸國도 積極的인 움직임을 보이지 않아 結局 合意를 보지 못하였다.

이 會議에서 先進國과 開發途上國側이 各各 提案한 決議案의 骨子は 다음과 같다.²⁵⁾

① 開發途上國案(Liberia, Panama는 留保)

- 가. 開放登錄은 合理的 期間內에(within reasonable period of time) 排除되어야 한다.
- 나. 事務局案의 行動을 包含한 決議를 考慮하여 이 目的을 위한 適切한 國際文書(instrument)作成을 위한 法制度에 對하여 海運委員會가 決定하여야 한다.
- 다. 海運委員會는 法制度의 檢討에 있어 開發途上國 出身의 船員의 利益이 沮害되지 않도록 配慮하여야 한다.

② 先進國案(프랑스留保)

- 가. 便宜置籍船排除의 主張은 事務局의 提出文書에서는 論證되어 있지 않다.
- 나. 便宜置籍船 排除가 開發途上國의 全體的인 利益이 되는지에 對하여는 매우 疑問이다.
- 다. 船舶의 所有者에 關한 明哲性(transparency)을 보다 더 높여야 한다.
- 라. 船舶이 國際的으로 認定되어 있는 條約을 遵守하지 않음으로써 받고 있는 不公平한 利益은 除去되어야 한다.
- 마. 自國船主가 自國籍下에서 船舶運航을 하지 않으려고 하는 原因이되고 있는 政策이 있으면 再 檢討하여야 한다.
- 바. 開發途上國 海運의 競爭力을 높이기 위하여 先進國은 船舶運航 등의 技術, 法令의 整備 등의 援助를 繼續하여야 할 것이며 特히 合辦企業의 設立은 重要하다.
- 사. 開發途上國이 不定期船 分野에 新規로 參與함에 있어 障害가 있으면 報告하고 關係國은 그 報告를 檢討한다.
- 아. 各國은 公海에 關한 協約 第5條의 實効가 있도록 한다.

25) 松本公道, op. cit., p. 42.

14 便宜置籍船에 관한 研究

자. 各國은 自國籍船 및 自國民이 運航하고 있는 船舶에 대한 情報把握에 努力한다.

차. 各國은 安全 등에 관한 諸協約의 批准 및 實効의 確保를 圖謀한다.

카. 事務局은 便宜置籍船 問題의 檢討를 繼續한다.

이 兩案을 併記 添付한 作業部會의 報告書가 1980年 9월에 開催된 第9次 海運委員會에서 檢討되어 D Group(東歐圈)은 國際協約의 作成을 強力하게 主張하였으나 時間不足 등으로 實質的인 論議는 行하여지지 않았으며 便宜置籍船 問題만을 取扱하는 特別海運委員會를 1981年 9월까지에 開催할 것이 決議되는 데에만 그쳤다.²⁶⁾

7) UNCTAD 海運委員會 第3次 特別會議(1981年)

事務局은 이 會議의 協議資料로서 便宜置籍船과 基準未達船과의 關聯性에 主眼을 둔 便宜置籍船 問題에 대한 行動(action)을 準備하였다.²⁷⁾

同文書의 概略은 다음과 같다.

① 便宜置籍船主는 종종 不明(unidentifiable)하여 法廷에 出頭시킬 수도 없으므로 他船主보다 責任을 免하고 있다.

② 便宜置籍船主가 基準에 違反하기 쉬운 理由로서 10가지 程度를 생각 할 수 있으며 이들은 모두 船主, 經營者, 主要 船舶職員에 대한 管理의 欠如—船舶과 旗國間의 經濟關聯性(economic link)의 欠如—에 起因하고 있다.

③ 世界商船隊가 秩序있는 發展을 이루지 못하고 있는 것은 주로 便宜置籍國에서 課稅되지 않는 利益을 新造船에 再投資함으로써 海運業과 造船業에 過剩供給을 招來케 하고 있기 때문이다.

④ 勞動供給國이 便宜置籍船에 船員을 供給하여 얻는 利益은, 適切한 雇傭條件을 主張하지 않는 條件으로 雇傭機會가 確保되는 不安定한 性格의 것이므로 船主가 얻고 있는 利益에 比하면 보잘것 없는 것이다.

⑤ 基準未達船의 問題는 基準未達의 經營, 海運行政機構의 問題를 檢討하지 않을 수 없다. 港灣國에 의한 規制는 船主, 經營者를 規制할 수 있는 旗國의 支援이 없으면 不充分하다. 經濟的 關聯이 있는 旗國에서는 政治的 意思만 있으면 海事行政機構의 改善은 可能하며 經濟的 關聯이 없는 國家에서는 基準未達의 行政機構가 不可避하다.

⑥ 便宜置籍問題는 旗國의 船主, 經營者, 主要船舶職員을 規制할 수 있도록 船舶과 旗國間에 經濟的 關聯이 있어야 한다는 國際合意(international agreement)가 必要하다. 經濟的 關聯은 開發途上 國商船隊의 整備를 助長할 뿐만 아니라 安全과 社會基準의 改善에 供與함과 아울러 世界商船隊의 보다 秩序있는 發展에도 貢獻하게 된다.

便宜置籍船에 約 4萬名이나 되는 船員을 配乘하고 있다고 하는 필리핀代表는 便宜置籍의 排除는 支持하나 排除의 方式은 開發途上國, 特히 勞動供給國의 利益을 充分히 保護하는 特別措置를 包含하는 것이어야 하며, 排除는 적어도 15年 또는 20年에 亙하여 徐徐히 또 前進的으로 하여야 한다고 陳述하였다. 한편 리베리아는 開發途上國 商船隊의 發展이 沮止되고 있는 것은 金融資源의 欠如

26) 宇多一二, UNCTAD における 便宜置籍船排除問題의 檢討について, 海事産業研究所報, No.199, 1983, 1月號, p.13.

27) UNCTAD 文書 : TD/B/C.4/220.

에 起因하는 것이고 便宜置籍船 排除로 因한 間隔은 그리스, 스페인, 北歐의 先進市場經濟國과 蘇聯과 같은 中央計劃經濟國에 의하여 充當되게 되므로 開發途上國 商船隊의 整備는 必要한 金融措置와 運航, 經營의 技術知識이 있으면 可能하며, 그 方向에서의 guide line에 관하여 討議의 重點을 두어야 할 것이라고 陳述하였다.

B Group(先進國)은 7年間に 걸친 第3次 海洋法協約의 草案(91條, 94條)에서도 各國이 登錄條件을 決定하여야 할 것이라고 規定한 點에 비추어 眞正한 經濟的 關聯의 確保라고 하는 方式에는 贊成할 수 없으며 오히려 開發途上國 商船隊의 整備, 船舶의 技術 其他의 基準을 遵守하지 않고 運航함으로써 惹起되는 惡影響의 防止, 또 그러한 船舶의 運航에 의한 海上貿易에서의 競爭上의 不公平防止의 觀點에서 檢討하여야 한다고 主張하였다.

開發途上國은 D Group(東歐圈)과 共同으로 決議 43 (S-Ⅱ)을 強行採擇하였다.

決議의 主된 內容은 다음과 같다.

① 登錄要件을 強化함으로써 便宜置籍을 徐徐히 또한 前進的으로(gradually and progressively) 正常置籍으로 轉換할 것을 勸한다.

② 1982年의 前半에 政府間準備會議(Intergovernmental Preparatory Group)를 開催하여 船舶의 登錄에 관한 基本的 原則(a set of principle)을 整理하여 國際的 決定(International agreement)을 위한 UN全權會議에 提出할 것을 要求한다.

③ 政府間準備會議가 完了한 時點에서 全權會議를 招請할 것을 要求한다.

④ 政府間準備會議에서 檢討될 基本的 原則은 다음 事項에 관하는 것에 合意한다.

가. 船員의 配乘

나. 海運會社 및 船舶의 規制에 관한 旗國의 役割

다. 資本의 持分(equity)參與

라. 所有者와 運航者의 明哲性(身元把握) 및 責任

⑤ 政府間準備會議는 다음 事項을 全權會議에 勸하여야 한다는 것에 合意한다.

가. 勞動供給國, 特히 開發途上國의 利益을 保護하는 方策 및 旗國의 船舶에 對한 管轄權을 有效하게 行使하기 위하여 必要한 方策

나. 船舶登錄이 國際的 決定에 의한 基本原則에 따라야 할 日程(time frame)

다. 國際的 決定의 實施에 관한 報告와 檢討를 위한 手續

라. 事務局은 各國의 登錄制度에 관한 包括的인 研究를 行하여 政府間準備會議에 提出한다.

8) UNCTAD 船舶登錄條件의 檢討를 위한 第1次 政府間準備會議(1982年 4月)

第3次 特別海運委員會에서 強行採擇된 決議에 따라 船舶登錄要件에 관한 國際的 合意를 위한 基本原則에 對하여 審議를 하기 위한 政府間準備會議가 1982年 4月 13~30日, 71個國이 參加하여 開催되었다. B Group은 自國籍附與의 要件設定은 主權의 問題라 하여 美國이 不參加였으나, 南北問題의 對話繼續이라는 觀點에서 會議에는 參席하였다. 또한 開發途上國中 Liberia, Panama도 不參加였다. 會議에 앞서 各國의 船舶登錄에 關聯하는 法制度에 대한 包括的인 研究가 事務局에 의하여 整理되었다.²⁸⁾ 同資料에 의한 各國의 資本要件, 經營要件, 自國船員配乘要件에 對한 概略은 第5表

28) UNCTAD 文書: TD/B/AC.34/2.

〈第 5 表〉 資本, 船舶會社의 經營參加 및 配乘에 관한 要件

國 名	自國資本 %	經 營(參加) 要 件		自國民의 配乘要件
		自 國 民 의 要 件	自國會社의 要件	
第一-Group				
中 共	100%	全員 自國民(100%)	全部(100%)	100%
이 디 오 피 아	100%	理事	主된 事務所	100%
東 獨	100%	100%	100%	情報없음
가 나	100%	會社法에 의한	主된 事務所	"
하 이 티	100%	不明	不明	"
이 라 크	100%	100%	100%	100%
맥 시 코	100%	全理事, 支配人, 副支配人	會社의 所在	自國出生의 自國民 100%
소 聯	100%	100%	100%	100%
예 멘	100%	100%	100%	情報없음
핀 란 드	80%	代表理事+國內居住의 2/3의 理事	100%	船長
오 스트 리 아	75%	會長을 包含한 理事	本社	自由
모 로 코	75%	會長, 代表理事를 包含한 過半數의 理事	100%	100%
파푸아·뉴기니아	75%	會社法에 의한	主된 事務所	規定없음
스 위 스	75%	國內에 居住하는 過半數의 理事	活動의 本據	없음
인 도 (1)	75%	100%	主된 事務所	100%
" (2)	75%未滿	會長, 代表理事를 包含한 3/4以上の 理事	"	100%
도 미 니 카	70%	不明	本店	70%
泰 國	70%	過半數의 理事	本店	75%
바 르 바 도 스	69%	會社法에 의한	主된 事務所	情報없음
몰 다 비 아	67%	"	"	"
네 델 란 드 (1)	67%	國內에 居住하는 過半數의 理事(全理事 3/4은 國內居住)3/4 以上の 監事(2/3은 國內居住)	實際의 船舶營業所	"
" (2)	없음			
스 리 남	67%	不明	"	"
아 르 헨 티 나	60%	60%의 國內에 居住하는 理事	本店	75%
브 라 질	60%	自國出生의 理事	100%	船長+海員67%
콜 롬 비 아	60%	100%	港에 있어서의 代理店	全職員+部員 80%
아 이 슬 란 드	60%	國內, 居住하는 全理事	會社의 所在	情報없음
韓 國	60%	3/5의 投票權 있는 理事	不明	"
니 카 라 구 아	60%	過半數의 理事+國內居住의 支配人	本店 및 營業所	職員 50%, 部員 70%
노 르 웨 이	60%	國內居住의 會長을 包含한 過半數의 理事	本店 및 理事會	船長+海員67%
필 리 핀	60%	過半數의 理事	主된 事務所	100%
이 란	51%	100%	不明	50%

카타르	51%	會長, 會長代理를 포함한 過半數의 理事	不明	情報없음
세네갈	51%	會長, 過半數의 理事+支配人	本店	100%
튀니지아	51%	過半數의 理事	本店	100%
오스트레일리아	50%以上	會社法에 의한	會社法에 의한	100%
방글라데시	"	會長, 代表理事를 포함한 過半數의 理事	主된 事務所	情報없음
벨기에	"	不明	本店	100%
말레이시아	"	3/5의 理事	主된 事務所	100%
스웨덴	"	會社法에 의한	會社法에 의한	船長+海員67%
불가리아	50%	不明	本店	情報없음
프랑스	50%	會長을 포함한 過半數의 理事	本店	100%
가봉	50%	"	"	"
마다카스카르	50%	會長, 過半數의 理事+支配人	"	情報없음
폴란드	50%	不明	本社 또는 支店	100%
토고	50%	會長, 代表理事, 過半數의 理事, 支配人	本店	100%
第2 Group				
넬마크	없음	國內에 居住하는 2/3의 理事	100%	船長
의집트	"	過半數의 理事	管理事務所	95%
西獨	"	理事 또는 經營의 過半數	地域의 代理店	船長
이탈리아	"	過半數의 理事+支配人	"	100%
日本	없음	全理事(全代表者)	本店(主된事務所)	없음
시리아	"	會長을 포함한 過半數의 理事	不明	67%
美國	"	定足數의 理事의 過半數	主된 事務所	職員+部員75%
第3 Group				
英國	없음	없음	主된 事務所	主要職員
第4 Group				
그리스	50%以上	不明	責任者	船長+海員75%
사우디아라비아	51%	"	不明	情報없음
第5 Group				
바하마	없음	없음	없음	情報없음
키프로스(1)	"	17年 以上の 船舶에 있어서는 없음	"	15%
"(2)	"	17~20年の 船舶에 있어서는 船舶管理人	事務所+銀行口座	51%
온두라스	"	없음	없음	없음
리베리아	"	"	"	"
파나마	"	"	"	10%
第6 Group				
카메룬		申請은 裁量의으로 取扱되고 있는 듯함		情報없음
요르단		申請은 裁量의으로 特別委員會에서 取扱되고 있음		"

와 같다.

또 從來의 UNCTAD의 文書에서는 船舶所有者와 運航者(operator)를 明確하게 區別하지 않고 既存의 海事法制대로 船舶所有者=運航者를 當然한 前提로 하고 있었으나 現實적으로는 船舶所有者와 運航者가 다른 경우가 있으므로, 運航者에 대한 問題도 考慮하여야 할 것을 提起하였다. 또 西獨, 프랑스 등이 裸備船의 경우에도 船舶登錄을 認定하고 있으므로 裸備船의 경우에 有効한 規制를 必要로 한다고 하였다. 責任者의 確認에 관한 問題에 있어 船主, 經營者의 身元確認을 明白히 하지 못하는 要因으로서 ① 無記名株式의 使用 ② 法人의 構成에 있어서의 報告蒐集의 欠如 ③ 法人의 活動에 관한 報告蒐集의 欠如, ④ 行政官廳과 登錄申請 船主와의 直接折衝의 禁止를 들고 있다.

또 各國의 海事法制에 있어 航海日誌의 規定은 있으나 一般的으로 不明確하여 過去の 日誌保管責任者와 保管期間을 定하고 있지 않으므로 船長이 責任回避를 위해 事故 發生當時의 航海日誌를 破棄하는 일도 있으므로 航海日誌의 保管 등에 관한 條件을 定할 必要가 있다고 하였다. 더우기 債務支拂의 法的 節次가 있어도 船主, 運航者가 資產을 保有하고 있지 않은 경우(특히 夜間逃走 <fly by night> 營業)나, 保有하고 있더라도 旗國의 管轄外에 居住하고 있음으로 그 實効를 견을 수 없는 경우에 救濟擔保措置가 必要하다고 하였다. 船員勞動供給國 問題로서는 船員의 酷使防止, 雇傭水準의 維持問題가 있으며 前者는 旗國이 船員福祉에 관하여 船主에게 責任을 지게 하도록 登錄要件의 強化로써 防止할 수 있으나 그러기 위하여는 時間이 걸리기 때문에 短期的으로는 無責任한 船主가 船員勞動供給處를 變更할 수 없도록 하는 對策이 必要하다고 하였다. 無責任한 船主의 身元確認에는 困難성이 隨伴하므로 便宜置籍船의 段階的 排除의 時間的 範圍決定의 檢討에 있어서는 身元確認의 問題를 最優先으로 할 것을 主張하였다.²⁹⁾

船員賃金支拂의 確保를 위하여는 旗國에 있어서의 資金保證措置가 必要한 것이나 이러한 措置가 遲延되는 경우에는 勞動供給國은 共同으로 船員勞動供給에 同意하기 前에 自國에 資金保證을 設置하는 決定을 要求해야 한다고 하였다. 雇傭水準의 維持問題에 있어서는 他分野에서의 投資規制와는 다른 有利한 條件을 海運業 投資에 認定하는 등 自國으로의 船舶登錄을 魅力있게 하는 法制를 時急히 整備할 必要가 있다고 하였다.

B Group은 第3次 特別海運委員會에서의 決議가 強行採擇되었음에 비추어 UNCTAD의 機能을 維持해 가기 위하여는 特히 consensus方式이 重要하다고 強調함과 同時에 第3次 UN 海洋法會議의 草案에 있는 바와 같이 船舶登錄要件은 各國이 主權에 의하여 決定하여야 할 問題라고 主張하고, 그러나 身元確認과 責任問題에 관하여는 B Group도 積極적으로 推進할 생각이며, 特別委員會에서 提出한 B Group決議案, 프랑스決議案을 公式文書로서 提出하였다.

本問題에 熱心인 D Group은 討議를 容易하게 하기 위하여 海運國의 既存法制, 公海에 관한 協約, 海洋法草案 등을 勸案하여 船舶과 旗國間의 「眞正한 關聯」을 設定할 目的으로서의 協約草案을 提案하고 있으며, 內容의 變更, 追加는 自由이고 各 Group의 comment를 얻어 效果的인 國際文書를 위한 原則을 採擇하고자 한다고 陳述하였으며, 中共도 開發途上國의 商船隊 整備努力에도 不拘하고 船腹量은 貿易量에 對應하지 않고 있으므로 途上國 商船의 擴大를 支持하며 開放登錄에서 正常登錄

29) 宇多一二, op. cit., p. 17.

으로의 漸進的인 轉換에는 贊成한다는 趣旨의 說明을 하고 開發途上國으로서의 생각임을 明確하게 宣明하였다.

이 問題에 對하여 議長은 第5表의 各國의 法制度의 現狀으로 보아 開發途上國側의 主張을 받아들여도 實際上 支障이 없을 것이라고 陳述한데 對하여 B Group은 國內法의 現狀은 그럴지는 모르나 船舶登錄要件의 設定은 海洋法協約에도 있는 바와 같이 各國의 主權의 問題이며 協約에 의하여 他國으로부터 強制될 性質의 것이 아니라고 反論하였다. 開發途上國側으로부터는 거의 事務局의 從來의 文書의 內容에 따른 案이 提示되었으나 船員配乘과 資本參加에 관하여는 途上國의 現狀에 비추어 從前에 事務局이 示唆하고 있던 自國船員配乘 50% 以上, 自國資本參加 30% 以上(10年間)이라는 具體的인 數值的 設定은 諦念하고 船員에 있어서는 「意義있는 比率(significant percentage)」, 自國資本에 있어서는 「充分한 自國資本參加(adequate national participation)」라는 柔軟한 表現으로 提案하고 具體的인 數值的 設定은 各國의 國內法令에 맡기기로 하였다. 또한 船員配乘에 있어서는 D Group은 50% 以上을 自國民으로하는 數值를 明示할 것을 提案하였으나 B Group은 各國의 國內法令에 의하여 決定한다는 主張을 굽히지 않았다.³⁰⁾

經營에 관하여는 開發途上國側은 船舶所有會社가 船舶登錄前에 旗國에 經營事務所를 設置하여야 하며 船舶所有會社의 經營者(manager)는 旗國의 國籍을 갖고 旗國에 居住하여야 한다고 하였고, 運船者(operator)는 旗國의 國籍을 갖고 旗國에 居住하거나, 旗國外에서 活動하고 있는 경우에는 適切한 保證의 設置를 要求하여야 할 것을 主張하였다. B Group은 附議事項에서는 「船舶所有會社의 經營 및 船舶에 對한 旗國의 役割」이라고 되어 있는 點에 비추어 船舶의 安全·海洋汚染防止, 旗國과 港灣國과의 協助, 行政의 規制의 3項目의 觀點에서 原則案을 提示하였다.

資本參加에 關하여 B Group은 開發途上國 商船隊의 整備를 위하여는 合辦企業의 設立이 바람직하다는 觀點에서 資本要件에 關한 Waiver 制度의 決定 등에 의하여 合辦企業의 推進을 提案하였으나 開發途上國側으로부터의 反應을 얻지 못하여 途上國은 立場을 留保하였다.³¹⁾

事務局文書에서 問題가 提起된 裸備船에 대하여는 B Group, D Group, 中共은 裸備船의 登錄에 對하여 一定한 경우에 認定하기로 合意하였으나 開發途上國側은 裸備船의 登錄은 어디까지나 이들 原則을 遵守하는 締約國의 船舶에 限定할 것을 主張하여 對立하였다.

旗國은 船舶과 所有者에 關한 情報를 記錄하는 船舶登錄을 維持하여야 한다는 것에는 各 Group 모두 合意하였다. 船舶運航者에 關한 公的 記錄의 保管에 있어서는 B Group도 同意하였으나 開發途上國은 情報取得處의 同一性이 利用者 保護의 點에서 必須的인 것이라 하여 船舶登錄簿에 船舶運航者에 關한 情報도 同時에 記錄하여야 한다고 主張하여 對立하였다.

各 Group은 旗國이 船舶所有者, 登錄船舶의 經營·運航에 責任있는 者를 識別할 수 있도록 必要한 措置를 取하는 것에는 同意하였으나 그 對象中에 運航者를 包含시킬 것인가에 對하여는 意見이 나누어졌다.

旗國은 船舶의 經營·運航에 責任이 있는 者가 船舶의 運航으로부터 發生하는 財政上 義務에 對

30) 宇多一二, op. cit., p. 18.

31) 宇多一二, op. cit., p. 19.

應할 수 있는 位置에 있는 것을 滿足하여야 한다(should satisfy itself)는 點에 對하여는 各 Group 모두 合意하였다.

또한 航海日誌에 關하여도 船名에 變更이 있더라도 最後의 記載日로부터 合理的인 期間內 이를 保管하여야 한다는 것과, 利害關係人에 對하여 閱覽할 權利를 認定하고 海外賣船의 경우에도 從前의 航海日誌를 保管하여야 한다는 點도 合意를 보았다.

船舶所有者의 身元確認을 沮害하고 있다고 하여 事務局이 揭記한 4가지 事項에 對하여도 開發途上國側은 主張하였다.

法人의 構造·活動에 關한 報告蒐集에 있어서는 構造·活動의 意義가 分明하지도 않고 그 必要性에 對하여는 疑問스럽다는 B Group의 意見이 陳述되고 無記名株式의 使用에 있어서는 會社法의 趣旨에 달겨져야 할 것이며, 그 使用禁止를 받아 들일 생각은 없다고 B Group은 反對하였다.

船員勞動供給國의 保護措置에 關하여는, ① 勞動供給國으로의 船舶登錄 誘引의 立法制定에 對한 UNCTAD 등의 援助 ② 勞動供給國의 利益保護措置의 最優先 ③ 船員供給機關活動의 規制 ④ 勞動供給 開發途上國의 供給條件에 對한 共同行動 ⑤ 勞使契約에 덧붙여 2國間 協定の 締結 등 5가지에 對한 合意가 成立되었다.

船舶의 安全, 海洋環境의 汚染防止에 關한 既存의 規則·旗國에 의한 基準의 廣範한 採擇 및 効果的 實施, 權限있는 監督官에 의한 一般的으로 認定된 國策規則·基準의 遵守確保를 위한 檢査點에 關하여는 開發途上國은 IMO, ILO의 問題라고 하여 立場을 留保하였다.³²⁾

4月의 準備會議는 各 Group 間의 見解差異로 統一된 原則案의 作成을 보지 못하고 次期會議로 미루어졌다.

그 結果 各 Group의 主張을 각각 받아들인 合成案(composite text)를 作成하게 되었다.

再次 政府間準備會議는 1982年 秋期에 開催할 것을 理事會에 勸하는 決議를 採擇하였고, 그때 함께 UN에서 1983년에 全權外交會議가 開催될 수 있도록 準備를 進行시킬 것을 勸告할 것도 決議되었다.

또 開發途上國側의 要請에 의하여 運航者의 登錄, 裸傭船에 關한 各國의 現狀을 事務局이 調查하기로 하였다.

9) UNCTAD 船舶登錄條件의 檢討를 위한 第2次 政府間準備會議(1982年 11月)

1982年 11月 8~26日 第2次 政府間準備會議가 제네바에서 第1次때와 같이 美國, Liberia, Panama가 欠席한 가운데 76個國이 參加하여 開催되었다.

第2次 會議에 있어서는 各項目에 對한 各 Group의 見解의 對立은 解消되지 않았고, 第1次의 結果와 實質的인 進展은 거의 없었다고 말할 수 있다. 겨우 合辦企業, 裸傭船의 問題에서 若干의 進展을 볼 수 있었을 뿐이었다. 그 結果 第1次때와 같이 各國의 主張이 담긴 合成案(composite text)이 採擇되었다. 또한 B Group에서는 冒頭에 船舶登錄의 性格·目的에 對한 생각을 넣을 것을 提案하였고, 이에 對하여 開發途上國側에서도 船舶所有者의 姓名, 住所, 國籍 및 保有株式數, 船主가 아닌 運航者의 姓名, 住所, 國籍 등 12項目을 船舶登錄에 記載하여야 한다는 案을 提出하였다. 第1

32) 宇多一二, op. cit., p. 19.

次會議에서 船員配乘을 自國民 50% 以上으로 할 것을 提案한 D Group은 그 主張을 取下하고 開發 途上國側의 主張에 同調하게 되었다. 또 第1次會議에서 合意된 船舶運航에 起因하는 財政的 義務의 對應에 關하여는 B Group에서 第3者 損害에 對한 保險 其他의 同等한 手段의 確保, 또한 使用者의 支拂不能에 의한 船員의 賃金債權確保의 適切한 制度의 存在 등, 보다 具體的인 提案을 하였다. 또한 會議가 終了할 무렵 Oreibi議長으로부터 自國船員 50% 以上の 配乘과 最少限의 資本參加 또는 自國資本 50% 以上の 參加와 最少限의 自國船員配乘의 要件을 充足하면 「眞正한 關聯」이 存在한다는 것을 骨子로 하는 議長妥協案이 提示되었으나 時間的인 制約으로 充分히 檢討할 수 없으므로 報告書에 添付하여 合成案과 併行하여 考慮하도록 하였다. 今後의 推進方法에 對하여는 再次 政府間準備會議的인 것이 必要하다고 생각하는 B Group과 全權外交會議에 提議하여 단숨에 決着을 지우려고 하는 開發途上國側의 意見이 對立하였으나 마지막에 全權外交會議를 1983年 11월에 3週間 開催하도록 理事會에 要請하는 同時에 UNCTAD 事務局에는 全權外交會議의 準備를 위한 必要한 作業을 行하게 하는 決議를 採擇하였다. 그때 B Group은 「우리들이 多數의 括弧가 있는 合成text 밖 에 採擇할 수 없었다고 하는 것 自體가 第3次會議와 같은 것의 開催가 必要하다고 생각하나 他 Group이 全權會議의 開催를 強力히 主張하기 때문에 consensus를 얻어야 할 必要性에 비추어 B Group은 全權會議의 開催에 할 수 없이 同意하였다는 點을 強調하고 싶다. 여기서 特別히 注意를 喚起코자 하는 것은 全權會議에서 採擇을 爲하여 檢討하게 될 文書의 性格은 全權會議까지 開放되어 있으며, 今後 全權會議의 準備文書를 作成하는 UNCTAD 事務局에 對하여도 이러한 B Group의 생각에 充分히 留意할 것을 要請한다」라는 statement를 行하였다. 그 後에 UN에 있어서의 審議에서는 即時 全權外交會議에 붙여도 成功할지 疑問이라고 判斷되었는지 1984年 初期로 全權外交會議의 開催를 延期하고 그 前에 準備委員會를 開催하는 것을 內容으로 하는 決議가 採擇되었다.³³⁾

(2) 開發途上國의 主張

開發途上國은 先進國이 便宜置籍船을 利用함으로써 利益 및 所得에 對한 課稅를 避할 수 있고, 더우기 높은 經費의 自國船과 代替하여 低廉한 開發途上國 船員을 乘船시킴으로써 運航經費를 削減·利益의 增加를 圖謀할 수 있다고 主張한다.

또 便宜置籍船은 安全面에서 政府의 規制를 避할 뿐만 아니라 運航經費의 面에서도 不公正한 競爭을 벌여 便宜置籍船 以外の 船舶, 그 中에서도 開發途上國의 商船隊를 壓迫하고 있다는 것이다. 따라서 便宜置籍船을 排除한다면 開發途上國 海運은 더욱 擴大될 수 있을 것이며, 또한 便宜置籍國이 現在 얻고 있는 利益은 船舶을 運航하면서 얻는 利益에 比하여 매우 적은 것이기 때문에, 便宜置籍國에서 벗어나 참된 船舶保有國이 되면 이러한 國家에 對해서도 利益이 된다는 論理이다.

또 便宜置籍船에 船員을 供給하고 있는 國家들도 便宜置籍船이 排除된 後에는 自國商船隊를 擴大할 수 있기 때문에 便宜置籍船의 排除는 이러한 國家에도 利益이 된다는 것이다.

結局 便宜置籍船의 排除는 開發途上國에 對하여 ① 雇傭의 擴大 ② 産業의 發展 ③ 國際收支의 改善 등 merit를 가져 오며 또 便宜置籍船은 元來 母國經濟에 對하여 別로 寄與하지 못하는 것이므로

33) 宇多一二, op. cit., p. 20.

로 便宜置籍船의 排除가 母國에 미치는 影響은 크지 않고, 또 從來 便宜置籍船이 無秩序하게 建造되었기 때문에 船腹量의 需給關係는 매우 不安定하였으나 便宜置籍船을 排除함으로써 秩序를 回復하게 될 것이라는 것이 開發途上國의 便宜置籍船 排除 理由의 하나이다.

그러나 便宜置籍國을 除外한 開發途上國은 그 商船隊의 世界船腹量에 對한 比率을 80年代 末까지 20%로 올릴 것을 決議하고 있고, 이 20% 目標達成의 關鍵은 不定期船 分野에서의 船隊構成의 主力을 占하는 便宜置籍船의 排除이므로 便宜置籍船 排除의 窮極의 目的은 不定期船 分野에서의 cargo share의 導入을 위한 國際條約 作成이라고 할 수 있겠다.

(3) 先進國의 主張

先進國은 便宜置籍制度 自體의 排除에는 全般的으로 反對하며 便宜置籍船의 短點 즉 船舶의 安全, 海洋의 汚染, 船員의 福祉厚生 등의 面에서 基準未達船의 問題를 解決하자는 것이 基本的 主張이다.

또 船舶의 登錄條件에 있어서 77 Group, D Group과 中共은 船員配乘 船社와 船舶의 管理 및 資本參與 등 3要素를 強調한데 反하여 B Group은 이들 旗國의 義務와 關聯이 있는 船員의 資格, 雇傭條件, 海上安全과 汚染防止 등의 技術的인 問題를 効率的으로 管掌할 行政體制의 必要性和 關聯시키고, 이와 같은 旗國의 義務遂行을 爲하여 旗國과 港灣國間의 協助가 必要하다는 前提下에 船舶 登錄上의 모든 條件은 旗國의 法令에 따라 決定되어야 한다는 主張으로 一貫하고 있다.³⁴⁾

4. 結 言

現在까지의 UNCTAD에서의 一連의 各種 會議는 便宜置籍船 廢止에의 道程에 一步를 내디딘 셈이 된다고 할 수 있겠다. 그러나 1978年 2월에 第1次 特別政府間作業會議에서 便宜置籍問題에 關하여 本格的인 審議를 始作한 以來, 5年의 歲月이 經過하였으나 아직 妥結의 曙光은 보이지 않는다.

77 Group의 便宜置籍制度 廢止에 對한 積極的인 攻勢에도 不拘하고 先進國은 妥協의 意向을 조금도 보이지 않을 뿐 아니라 只今까지 檢討한 內容自體를 國際協約의 基礎資料로 조차 認定할 수 없다는 立場을 取하고 있다. 또 D Group도 便宜置籍制度의 惡影響은 是認하면서도 이 制度의 廢止에 關하여는 消極的이며 部分的으로는 B Group의 海洋自由原則을 두둔하는 態度를 取하고 있다.

또 이 問題推進의 核心勢力인 77 Group은 亞細亞 Group의 船員供給國들로서 協定案의 基本精神과 自國船員의 雇傭에 關한 現實問題와의 調和에 어려움을 안고 있는 實情이고³⁵⁾ 더욱이 1982年 11월에 實施된 第2次 政府間準備會議에서 採擇된 括弧 투성이의 原則案³⁶⁾이 보여 주듯이 이 問題는 複雜多端하여 難航을 거듭할 것으로 展望되며, 따라서 短時日內에는 마무리 짓기 어려울 것으로 보인다.

34) UNCTAD 參加報告書, 船協資料, 82-15, pp. 8~9.

35) UNCTAD 參加報告書, 船協資料, 82-15, p. 17.

36) UNCTAD 文書, TD/B/AC. 34/L. 5.

便宜置籍制度 廢止의 企圖를 開發途上國의 不定期船 cargo share에의 參與의 手段으로 看做하고 이와 類似한 性格을 지닌 定期船同盟憲章協約의 成立過程을 살펴볼 때, 이것이 全權會議에서 採擇된 것이 1974年인데 그로부터 10年後인 오늘날까지 發効하지 않고 있다는 事實에 비추어, 便宜置籍制度廢止에 관한 國際文書도 採擇되어 發効할 때까지는 적어도 10年 以上이 所要될 것으로 類推할 수 있고, 오히려 定期船同盟憲章보다 더 長期間을 要한다고 보아야 할 것이다. 이러한 展望下에서 將次的 便宜置籍 制度의 廢止가 實現될 時點의 韓國海運의 狀況을 推定하면 그 時의 韓國海運의 規模는 1,900餘萬噸에 達하는 先進海運國으로 伸長하여 便宜置籍에 對한 現在의 先進 諸國의 立場과 同一한 立場에 놓여질 것으로 보여진다. 따라서 現在의 77 Group의 地位로부터 轉換하여 先進國의 主張에 接近하는 政策의 變更이 必要하다고 하겠다.

先進國이 UNCTAD 船舶登錄條件의 檢討를 위한 第2次 政府間準備會議에서 主張한 意見의 要旨는 船員配乘問題에 있어서 船員의 雇傭問題는 國內法으로 規定하여야 할 것을 主張하였고, 船社와 船舶의 管理에 對한 旗國의 役割에 있어서는 管理事務所를 旗國에 設置하는 代身, 旗國法에 따라 代表部만을 두어도 充分한 것으로 主張하였다. 또 海事行政機關의 設置目的에 對하여 77 Group은 船舶의 登錄條件, 船主와 運航者의 身元把握과 責任에 관한 原則이 遵守되어야 한다고 主張한데 反하여 B Group은 海上人命安全과 海洋環境汚染防止를 위하여 國際的 規則을 지키도록 하는 港灣國統制의 必要性을 強調하였다.

資本參與에 있어서는 B Group은 資本參與의 制限과 強制는 自由企業精神에 따라 各國의 國內法으로 規定할 것을 主張하였고 海運合作投資에는 모든 Group이 原則적으로 贊成하였다.

裸傭船 船舶의 登錄許容에 對하여 77 Group은 이것이 便宜置籍船 活動에 惡用될 憂慮가 있다 하여 嚴格한 몇가지의 條件을 붙이기로 하고, 이미 이러한 制度를 施行하고 있는 事實에 對하여는 認定하였다. 身元把握과 責任問題에 있어서는 B Group은 登錄國의 法律과 規定에 따라야 한다고 主張하였고, 77 Group은 船舶登錄簿 등의 公式 記錄簿에 包含시킬 것을 主張하였다.

便宜置籍制度가 廢止될 경우 現存 便宜置籍船의 引受國은 船員供給國인 開發途上國으로 될 公算이 크다. 先進國은 自國船員의 高賃金으로 말미암아 自國으로 移籍하는 것을 바라지 않을 것이므로 必是 船員供給國으로 合作投資하게 될 것만은 事實이다. 그 時에 良質의 船員을 多數 保有하고 있는 韓國이 便宜置籍船의 引受國으로 有力함은 누구도 否認하지 않을 것이다. 그러나 우리나라도 不遠의 將來에 先進海運國 隊列에 서게 될 때, 그 때에는 船員費 등의 昂騰으로 因하여 便宜置籍船 利用의 立場으로 바뀔 수 있다는 事實도 考慮하여 便宜置籍問題에 接近함이 좋을 것으로 생각된다.

