

# 海運振興政策上으로 본 海運産業育成法の 發展方向에 관한 研究

尹 淳 倍

## A Study on Legislative Policy of the Law for the Fostering of Shipping Industry in Korea



〈目 次〉

### Abstract

#### 第一章 序 論

第1節 研究의 目的과 方法

第2節 研究範圍

#### 第二章 主要海運國家의 海運政策에 대한 法制史의 考察

第1節 海運政策의 意義와 發展  
過程

第2節 海運政策의 法制史의 考  
察

#### 第三章 우리나라 海運振興關係法의 分析

第1節 우리나라 海運政策과 海  
運關係法의 變遷 概要

第2節 우리나라 海運振興關係法  
의 具體的 考察

第3節 海運振興關係法의 成果와  
補完點

#### 第四章 海運産業育成法의 分析 및 改善方向

第1節 立法背景

第2節 主要內容

第3節 海運産業育成法의 未備點  
과 改善方向

#### 第五章 結 語

參 考 文 獻

附 錄

## ABSTRACT

A Study on Legislative Policy of the Law for the Fostering of  
Shipping Industry in Korea

Youn, Sun-Bae  
Dept. of Maritime Law  
The Graduate School,  
Korea Maritime University

It may be recognized that recently there is a rising tendency towards regulation of shipping markets and protectionism. On one hand it may be stated that this development mainly is due to the critical situation in more or less all markets, especially in the shipping markets. On the other hand one has to realize that protectionism to a greater extent is based on the idea of reciprocation.

The representative source of contemporary shipping protectionism may be regarded as Navigation Act of Cromwell in the first half of the 17th century. The Act was so superseded by the Navigation Act of 1660 as a system of protection and flag discrimination.

The purpose of this paper is to analyze English shipping policies based on Navigation Acts in terms of their changes and effects historically, and to study the history of Promotion policies of Korean shipping industry after 60s in respects of

their spirit, contents, and performances and to suggest an improvement measure to the Law for Fostering of Shipping Industry 1984 after considering the results of study on English and Korean shipping policies.

The thesis is organized into five chapter; Chapter one contains the introduction of the thesis with the study purpose. Chapter two analyzes the history of English shipping policies and legislations in 17th Century. Chapter three reviews the promotion policy with the legislation of Korean shipping industry after 60s, Chapter four and five evaluate the Law for the Fostering of Shipping Industry 1984 and give suggestions on an improvement measure to this law.

Finally throughout the investigation of this thesis, the for measure fostering of Korean shipping industry in respect of its legislative direction and system can be summarized as follows;

First, the character of this law should be reinforced to meet the basic requirement for fostering of shipping industry in Koarea. This fostering measure means mainly financial and administrative supports by the Government.

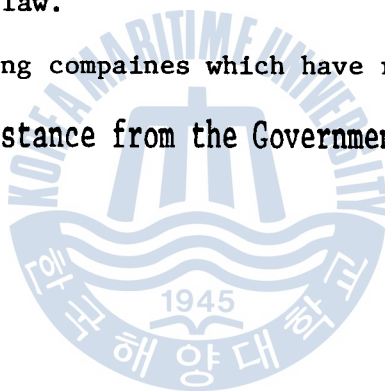
Second, the basic plan for fostering shipping industry should contain the training system for marine business specialists in addition.

Third, the basic long-term plans for fostering shipping industry should be pre-announced to the interested parties so that they are able to apply them for their decision-making.

Fourth, the Maritime Transportation Deliberation Committee should be organized and operated in order to solve conflicts of the interested parties in shipping policy-making.

Fifth, the basic rule and financial support to implement training for seamen and marine business specialists must be guaranteed in the law.

Sixth, shipping companies which have received administrative and financing assistance from the Government should be supervis-



their spirit, contents, and performances and to suggest an improvement measure to the Law for Fostering of Shipping Industry 1984 after considering the results of study on English and Korean shipping policies.

The thesis is organized into five chapter; Chapter one contains the introduction of the thesis with the study purpose. Chapter two analyzes the history of English shipping policies and legislations in 17th Century. Chapter three reviews the promotion policy with the legislation of Korean shipping industry after 60s, Chapter four and five evaluate the Law for the Fostering of Shipping Industry 1984 and give suggestions on an improvement measure to this law.

Finally throughout the investigation of this thesis, the measure for fostering of Korean shipping industry in respect of its legislative direction and system can be summarized as follows;

First, the character of this law should be reinforced to meet the basic requirement for fostering of shipping industry in Korea. This fostering measure means mainly financial and administrative supports by the Government.

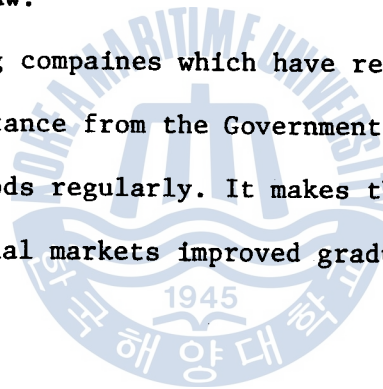
Second, the basic plan for fostering shipping industry should contain the training system for marine business specialists in addition.

Third, the basic long-term plans for fostering shipping industry should be pre-announced to the interested parties so that they are able to apply them for their decision-making.

Fourth, the Maritime Transportation Deliberation Committee should be organized and operated in order to solve conflicts of the interested parties in shipping policy-making.

Fifth, the basic rule and financial support to implement training for seamen and marine business specialists must be guaranteed in the law.

Sixth, shipping companies which have received administrative and financing assistance from the Government should be supervised with proper methods regularly. It makes their competitive power in international markets improved gradually.



# 第一章 序 論

## 第 1 節 研究의 目的과 方法

### 1. 研究의 目的

海運振興政策의 研究은 海運產業의 發展을 促進하고 海運市場의 競爭力을 提昇시키기 爲한 必要한 基礎를 提供하는 爲의에 行해진다. 本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

本 研究은 海運振興政策의 實施에 對한 具體的 策案을 提議하기 爲한 目的을 持하고 있다.

註 1) 猪俣悅夫, (日本海運集會所 諮問委員), 2000 年代 아시아 地域 海運勢力 展望 (韓·日·中共 海運 및 造船의 競爭 및 協調 (韓國海運技術院, 86.10.8.), p.55.

2) 1983 末 保有船腹量 700 萬噸톤 (G/T)

中古船爲主의 船腹擴充을 疎하였다. 그 위에 企業經營의 經驗과 基盤이 脆弱한 多數의 海運會社마저 海運產業에 參與한 結果 國內 海運會社間에 過當競爭까지 유발하여 海上運賃을 下落시켰다. 國際景氣의 침체로 世界的 海運不況마저 급습하여 順調롭게 成長하는 것 처럼 보였던 海運產業이 不況에 直面하여 共同坐礁의 危機를 맞게되었다.

이와 같은 海運不況은 企業의 自助努力만으로는 打開가 不可能하다고 判斷되어 政府는 海運產業의 構造的 병폐를 除去하고 國際的 競爭力을 強化하며 2000年代 海運先進化를 爲한 海運產業基盤을 構築하기 爲하여 「海運產業合理化計劃」<sup>3)</sup>을 推進하고 있다.

3) 以上 概觀한 우리나라 海運產業이 겪고 있는 海運不況을 打開하고 國際競爭力있는 基盤造成을 爲해 政府는 海運產業育成政策을 海運產業合理化事業과 併行推進하고 있다. 그 育成政策을 推進하는 手段中 必要한 事項에 대한 法的基盤을 마련하고 支援할 수 있도록 海運振興法을 全文 海運產業育成法으로 改正<sup>4)</sup>하고 海上運送事業法을 全文 海運業法으로 改正<sup>5)</sup>하여 海運產業育成政策을 綜合推進하고 있다. 따라서 本稿에서는 2000年代의 海運產業育成政策을 法的으로 뒷받침하는 海運產業育成法을 中心으로 法制化된 事項을 살펴보고 關聯問題點을 考察하여 그 改善方向을 提示함을 目的으로 한다.

註 3) 產業政策審議會提出案 「海運產業의 合理化計劃(案)」  
(交通部長官提出：1983.12.23.).

4) 海運產業育成法改正, 1984.8.7. 法律 第 3750 號.

5) 海運業法改正, 1983.12.31. 法律 第 3716 號.



## 2. 研究方法 및 構成

海運產業은 國際海運市場에서 完全히 露出된 產業이며 同一市場에서 世界的으로 完全히 競爭狀態에 있음을 特徵으로 한다. 따라서 우리 나라의 海運產業育成政策과 그를 뒷받침 하는 海運產業育成法制度를 考察하고 問題點을 檢討한 後 그 改善方向을 提示함에는 事前段階로서 一般的인 海運政策의 概念, 發展過程과 그 主要內容을 考察한 結果를 基礎로 主要海運國家들의 海運政策과 그의 法的 支援內容을 比較 分析해서 考察해 보아야 할 것이다. 또 主要海運國들의 法制度를 考察함에는 과거 우리 海運振興政策과 法制度도 當然히 함께 살펴봄이 順序이다.

上記의 考察結果 實際로 海運產業育成政策을 樹立 實踐함에는 問題點들이 提起되었을때 이에 어떻게 對應하였는가를 研究한 後에야 우리나라 海運產業育成法の 改正方向이 提示될 수 있을 것이다.

本稿에서는 第一章 序論에 이어 第二章에서는 主要海運國家의 海運政策에 대한 法制史的인 側面을 英國을 中心으로 살펴보고 美國과 日本은 各己 自國海運의 國際競爭力向上을 위해 取한 必要한 措置를 記述한다. 第三章에서는 1960~70年代 우리나라 近代海運產業開發過程의 海運振興政策과 海運振興關聯法の 變遷概要와 海運振興關係法の 具體的 內容을 考察한 後 그 成果의 補充을 要하였던 點을 提示한다. 第四章에서는 上述한 內容을 基礎로 우리나라 海運產業育成法の 主要內容과 未備點을 說明하고 그 改善方向을 提示한다. 第五章(要約)에서는 以上 說明한 內容을 要約한 後에 海運產業育成法の 改正方向을 간략히 提言한다.

## 第 2 節 研 究 範 圍

## 1. 主要海運國家의 海運政策에 대한 法制史的 考察

## 1) 英國航海條例의 考察

海運保護政策의 具現을 위한 法的措置로 取한 英國航海條例를 考察하고 自由主義時代가 到來함에 따라 航海條例를 撤廢하게 된 背景과 經緯를 分析하여 그 政策效果를 살펴본다.

## 2) 美國과 日本의 海運法制概要 考察

美國과 日本이 自國의 國民經濟現實과 世界海運의 周邊與件變化에 따라 어떤 海運政策을 수용하고 그를 위해 發展시킨 海運法制度를 살펴본다.

## 2. 우리나라 初期 海運振興關係法의 分析

1945年 祖國獨立當時는 日本法制를 그대로 수용하였으나 1960年代에 들어서면서 始作한 經濟開發 5 個年計劃을 成功的으로 遂行한 結果 高度經濟成長에 따라 持續的으로 輸出入貨物이 增加하여 安定된 海上 輸送手段의 確保가 重要한 政策課題로 등장하였다. 따라서 海運振興政策을 뒷받침하는 法的 支援手段으로서 部分的이고 單面的이나마 海運振興關係法이 發展하였으므로 이 法을 分野別로 分析하고 그 成果와 補完을 要하였던 點을 考察한다.

## 3. 海運產業育成法의 分析

1960 ~ 70年代에는 우리經濟가 高度成長을 함에 따라 그를 뒷받침하였던 海運產業은 量的成長은 이룩하였으나 質的으로 構造的 內實

化를 이루지 못한 위에 1980年代初의 國際海運界의 不況과 더불어 우리나라 海運産業은 심각한 不況局面에 접어들었다. 政府는 이를 打開하기 위해 海運産業合理化事業을 中心으로 2000代를 向한 海運産業育成政策을 樹立 推進하고 있으며 그 法的 基礎로 海運産業育成法을 改正施行하고 있으므로 同法을 分析한다.

#### 4. 海運産業育成法의 改正方向 提示

既述한 內容을 綜合하여 海運産業育成法의 改正方向을 本論으로 提言한다.



## 第二章 主要海運國家의 海運政策에 대한 法制史的 考察

### 第1節 海運政策의 意義와 發展過程

#### 1. 海運政策의 意識

海運政策은 自國海運產業에 대한 對內的 措置와 外國船隊에 대한 對外的 調整을 통하여 自國海運產業의 維持와 發展에 有利한 條件을 造成하는 手段이라고 定義할 수 있다.<sup>1)</sup>

海運產業이 國民經濟의 한 領域을 이루며 發展하고 있는 만큼 海運政策은 당연히 經濟政策의 한 部分을 形成하고 있으며 또 運輸產業의 한 領域으로서 輸送政策의 한 部分도 되고 있다. 특히 海運產業은 그 產業自體의 特性上 獨自的으로 存在하기 보다는 國民經濟全般에 걸쳐 밀접한 關聯을 갖고 있으므로 궁극적 目標은 國民經濟의 目標과 一致한다고 하겠다. 그러나 海運產業은 經濟的 價値뿐만 아니라 國家安保等 經濟外的 價値도 크기 때문에 단순히 經濟的 次元에서 海運政策을 다룰 수 만은 없는 것이 다른 產業政策과 區別되는 點이다.

또, 海運產業은 다른 產業보다 國際性이 강하고 國家性이 강하므로 어느나라 海運產業이라도 國際競爭에 全面 노출되어 다른 모든 나라의 船隊와 競爭關係에 있는 產業이다.

그런데 각 나라의 海運產業은 그 發達過程이 다르고 또 發達水準

註1) 曹季錫著, 「海運經濟論」, ( 한국해운기술원, 1986 ), p.109.

이 서로 다름에도 不拘하고 서로 競爭하지 않으면 안되는 立場에 있다. 그러나 경쟁의 상대가 되기 위해서는 各 國家의 競爭基盤을 서로 비슷한 水準으로 維持해야 할 것이다. 이와 같은 맥락에서 海運政策은 自國海運產業과 外國海運產業間에 存在하는 不平等과 不合理한 競爭關係를 是正, 克服하는 것이라 하겠다.

또 海運政策은 海運產業이 國民經濟上 遂行하고 있는 役割에 따라 그 內容을 달리하게 된다.

自給自足經濟下에서의 海運產業은 國內經濟活動의 圓滑化를 위한 手段이 되므로 海運政策의 主要內容은 沿岸貨物에 대한 것이 고작일 것이다. 그러나 經濟政策의 基調를 輸出主導型 開發政策으로 삼은 나라에서의 海運產業은 貿易振興을 위한 貿易補助手段으로 認定되고 있기 때문에, 대체로 自國船隊의 維持保護에 그 政策目標가 設定된다. 한편 막강한 國際競爭力을 바탕으로 第3國航路에의 就航을 주로하는 世界主義的 海運에 있어서는 運賃輸入増大를 통한 國民經濟에의 공헌이 海運政策의 目標가 되기 때문에 海運政策의 基調도 海運自由主義를 선택하게 된다. 그리고 그 海運은 自由競爭에 의한 海運市場을 理想으로 하기 때문에 補助政策爲主의 保護政策은 原則적으로 反對하는 立場이다.<sup>2)</sup>

## 2. 海運政策의 發展過程

國民經濟의 構造와 體質 그리고 發展段階에 따라 海運產業의 役割과 重要性이 달라지므로 한나라의 海運政策內容도 달라지게 마련이다.

註 2) Ignancy chrzanowski 著, 海運經濟入門, 第3編, pp.112-130.

이 처럼 한 나라의 政策內容은 時代가 變遷함에 따라 다른 內容을 담게 되는데 全世界的으로 海運政策의 發展過程을 一律적으로 논할 수는 없다. 왜냐하면 각 나라는 그 나라 國民經濟의 要請이 다르고 또 時代에 따라 變動하기 때문에 海運產業에 대한 政策도 다르지만 서로 發展段階가 다른 나라들이 같은 時代에 共存하므로 海運政策도 서로 다르게 施行되기 마련이다. 그러므로 여기서 海運政策의 發展過程이란 主要 海運國家에서 施行되는 海運政策의 主流가 發展해 온 過程을 말한다.

一般的으로 海運政策은 海運產業의 發展段階가 高度化 됨에 따라 保護主義에서 海運自由主義로 轉換되고 있다. 그러나 海運自由主義도 海運技術의 革新, 貿易構造의 變化, 新經濟秩序의 태동(國際經濟의 力學關係)의 새로운 局面 形成에 基因하여 海運產業의 基盤이 根本적으로 흔들리게 됨에 따라 新保護主義경향을 보이고 있다.

#### 1) 海運保護主義

資本主義가 發達하기 始作한 段階에서는 重商主義가 支配적이었으며 經濟全般에 걸쳐 保護主義 色彩가 強하였고 海運產業에 있어서도 같은 경향을 보였다. 海運產業은 自國貿易의 補助手段으로써 그리고 軍事的 戰略價値가 크기 때문에 國家政策上 重要な 位置를 占하고 있었다. 그러나 1600年代의初期 英國의 例를 보면 海運產業은 幼稚段階를 免치 못하였기 때문에 第2節에서 앞으로 記述하게 되는 內容과 같이 植民地政策의 效果的인 遂行과 世界貿易을 主導하기 위하여 強力한 保護主義를 취할 수 밖에 없었다.

英國의 例에서 볼 수 있는 바와 같이 海運保護政策의 目的은 中

국적으로 自國海運産業의 國際競爭力를 強化하기 위한 것으로서 그 主要内容은 既存 海運勢力간의 均衡維持, 國民經濟의 發展段階에 따른 船隊擴充 및 競爭力確保로 要約할 수 있다.<sup>3)</sup>

一般的으로 海運保護政策의 目的은 經濟的인 것과 非經濟的인 것으로 區分되는데 서로 補完關係에 있음을 알 수 있다.

그러나 保護主義에 대한 批判은 여러 側面에서 提起되나 結果的으로 海運市場에서의 自由競爭을 制限한다는 點이다.

예당코 서로 競爭할 수 없는 處地에서 경쟁하도록 내버려둘 수 없다는 保護主義 立場에 대하여 自由主義에서는 保護措置없이 서로 경쟁해야 한다는 強者의 理論을 펴고 있다.

## 2) 海運自由主義

自國의 海運産業이 國際競爭에서 싸워 이길 수 있는 막강한 水準에 到達하게 되면 이 때부터는 保護主義로는 얻는 것은 없고 오히려 保護主義로 말미암아 自國海運産業의 活動領域을 制限시키는 結果

註 3) 參考로 Sturmev 教授가 제시한 自國海運産業 保護政策의 目的을 보면 다음과 같다.

- ① 國家安保上 海運産業의 振興 및 保護
- ② 인접국가와의 전쟁으로 因한 海運「싸어비스」의 供給中斷에 대비하여 自國 무역회사의 안정수송을 위한 최소규모의 船隊確保
- ③ 국위선양
- ④ 幼稚段階에서의 支援
- ⑤ 本國과 植民地間 貿易 및 通信支援
- ⑥ 外換節約
- ⑦ 自國船員의 고용유지와 고용창출
- ⑧ 치열한 경쟁하의 自國船隊 保護
- ⑨ 海運同盟과 貨物關聯團體의 差別

만 招來한다. 따라서 이런 나라는 世界 모든 貨物市場에 적극적으로 參與하기 위해 잃을 것없는 自由市場을 開放하는 등 海運自由政策으로 轉換하는 것이다.

事實上 海運自由主義는 強力한 商船隊로 世界海運을 主導하던 네델란드가 처음으로 제기한 것이며, 17世紀 네델란드의 유명한 國際法學者인 Hugo Grotius<sup>4)</sup>에 의해서 海運自由主義理論이 完成되었다.

強力한 保護政策을 施行하던 英國도 海運產業의 國際的 位置가 확고해짐에 따라 海運自由主義를 내걸었다.

19世紀 中半 英國이 海運自由主義原則을 採擇하면서 이 原則은 世界的으로 보편화 되었다. 그러나 實際로는 겉으로 自由主義를 표방하면서도 안으로는 保護政策을 施行하기 때문에 特定國家의 海運政策이 自由主義와 保護主義 어느 쪽에 屬하느냐를 판가름짓기가 어렵다. 그렇지만 일단에 自國海運產業의 國際競爭力이 優位에 있다고 確認되면 自由主義原則을, 그렇지 못하면 保護主義를 擇하는 것이다.

폴란드의 유명한 經濟學者 T.Lodykowski 교수는 海運自由主義를 3 類型<sup>5)</sup>으로 分類하고 있다. 이것은 각 海運國이 어느 類型에 屬하는가를 判斷하기에는 不足하지만 政府의 海運產業에 대한 干여도를 判斷하기에는 有效한 基準이라 하겠다.

註 4) 關聯著書 : Mare Liberum.

- 5) 第 1 類型 : 外國船隊에 自國旗계양 허용하고 海運產業에 行政指導 監督배제형 국가 (便宜置籍國 海運政策)  
 第 2 類型 : 民間企業主導 海運產業에 間接支援措置 實施國家  
 第 3 類型 : 直接補助政策을 實施하나 貨物留保等 保護政策을 쓰지 않는 國家主導型 海運國



海運自由主義에 대한 批判은 주로 海運産業의 國際競爭力이 弱한 國家들로부터 提起되는데, 이는 既存 海運勢力構造의 均衡을 維持하고 既存 海運勢力이 確立한 競爭基盤에 新規參與을 防止하기 위한 것으로 要約된다.

### 3) 新保護主義

19世紀 후반부터 海運政策의 基調은 自由主義를 표방하면서도 各國의 補助金 支給制度를 導入하면서 金融支援, 造船補助, 航路補助金支給等 경쟁적인 補助制度를 實施하게 되었다. 특히 2次 世界大戰 이후 많은 植民地가 政治的 獨立을 얻고 난 후 自國船隊를 育成하게 되면서 自國船隊 우선의 差別措置가 強化되었다. 이현상은 幼稚階段에 있는 開發途上國으로서는 當然한 것이라 하겠다.

世界貿易의 擴大와 더불어 各國은 自國船隊의 市場擴大를 위하여 주로 海運自由主義를 主張하고, 그 內面에서는 各種 補助政策을 動員하고 있기 때문에 實際로는 公正한 自由競爭이 이루어지지 않음을 直視해야 한다. 어느나라의 海運政策도 그 나라 海運産業의 發展段階의 世界商船隊를 對象으로 한 競爭水準을 明確히 檢討한 후에 그 政策內容이 設定된다. 다른 나라에서 一般的으로 採擇하고 있다는 식의 政策決定( 現實) 도외시 한 政策樹立 方式으로 海運政策의 制定이 意味를 상실하게 된다.

### 3. 海運政策의 主要內容

#### (1) 國旗差別政策 ( Flag discrimination )

國旗差別政策은 自國의 經濟效率을 높이고 海運産業을 支援하기 위

한 措置의 하나로 自國의 港灣을 利用하는 外國船 및 外國船에 의  
해 輸送된 貨物에 대하여 自國船 또는 自國船貨物보다 高率의 關稅  
나 料金を 부과하는 形態를 取하거나·수속질차나 경비 등을 까다롭  
게 施行하고, 때로는 港灣施設利用 優先順位를 自國船에 優先權을 부  
여하는 등의 政策이다.

이러한 措置는 外國船에 비하여 自國船이 競爭上 優位를 確保하기  
위한 措置이다.

이러한 國旗差別措置는 長期的으로는 오히려 不利한 結果를 惹起  
할 수 있는 바, 그 理由를 보면 政策的으로 造成된 短期的인 自國  
船의 優位가 外國의 長期的 보복조치로 상쇄될 뿐만아니라 相互競爭  
的 보복조치의 斷行으로 相互通商關係 全般에 나쁜 영향을 미치게 되  
기 때문이다. 따라서 이런 措置는 事前에 그 利害得失을 면밀히 分  
析해야 하나 不利한 連鎖反應이 豫想되기 때문에 一般的으로 극히 制  
限되고 있다.

## 2) 貨物留保政策 ( Cargo reservation )

貨物留保政策은 國旗差別政策과는 달리 貨物の 一定 比率을 自國船  
에 積取토록 規定하여 國際海運市場에서 自由競爭에 임할 수 없는 自  
國船隊를 위한 一方的 市場保護措置이다.

이 制度는 財政支援 등의 政策手段보다는 貨物市場에서 自國船隊의 市  
場占有率을 確保해 줌으로써 經營安定化를 기하고 國際競爭力을 強化  
하는 발판이 되고자 하는 것이다.

貨物留保政策은 自國船隊가 自己나라 貿易貨物을 積取하는데 有利한

條件을 부여하되 外國船隊의 경쟁을 排除하지 않는 積取優先權 賦與와는 區別되는 概念으로 自己나라의 貨物運送에 있어서 政策的인 措置을 통하여 外國船의 輸送參與를 排除하는 것이다. 그러므로 이 項下에서와 強力한 國際競爭力을 바탕으로 第3國航路에 進出하는 保護主義的 海運國으로 부터 심한 反발이 있다.

貨物留保政策은 自國의 沿岸貨物에 대해서는 自國船에 限定하여 適用은 一般化한 措置이나 外航貿易貨物에 대해서는 한나라가 一方的으로 施行할 수도 있고<sup>6)</sup> 雙務間協定<sup>7)</sup>이나 多者間協定<sup>8)</sup>에 依해서 광범위하게 施行할 수도 있다. 留保對象貨物은 國家마다 그 나라의 必要에 따라 다른데 주로 大宗貨物이나 軍需貨物 또는 政府物資에 局限시켜 適用된다.

貨物留保政策은 海運產業의 競爭力이 弱한 나라에서 자기나라 貿易貨物의 公정한 積取를 目的으로 施行되고 있지만 貨物市場에서 自由競爭을 制限하는 措置이기 때문에 第3國航路를 就航하는 海運國으로 부터 批判의 對象이 되고 있다.

### 3) 海運補助政策

以上과 같은 海運保護政策과 더불어 自國海運產業의 國際競爭力을 改善하기 위한 政策措置으로 各種 補助政策을 採擇하고 있는데 그 方法에 따라 直接補助와 間接補助 그리고 海運產業의 環境造成을 위한

註6) 海運產業育成法 第16條(國籍船의 利用等)

7) 雙務協定 50:50.

8) 多者間協定 40:40:20 (UNCTAD Liner Code).

其他補助 등으로 分類 된다.

(1) 直接補助

直接補助는 一般的으로 定期船과 不定期船에 대한 運航補助, 造船補助 그리고 船舶運航上의 適正利潤을 保障하거나 損失補償으로 區分하고 있으며 그중 造船補助는 建造差額補助, 造船獎勵金支給 또는 船質改良補助로 分類할 수 있다.

(2) 間接補助

間接補助의 手段으로는 金融支援과 稅制支援으로 大別하여 活用하고 있으며 金融支援에는 國家財政資金을 低利融資하거나 利子補助, 民間金融, 海運專擔金融機關設置運營 등 多角的인 政策手段을 動員하고 있다. 또 稅制支援도 特別償却, 租稅 또는 關稅의 減免 등으로 分類할 수 있다.

(3) 海運產業環境造成을 爲한 其他 補助

海運產業 全體의 경쟁력 있는 환경조성을 위해서 活用하고 있는 支援類型을 보면 國營船隊의 保有, 海運產業集約化에 의한 特別支援, 港灣開發 및 港費減免, 船員의 國費養成, 研究開發費의 支援等を 例示할 수 있다.

## 第 2 節 海運政策의 法制史的 考察

### 1. 英國의 航海條例

#### 1) 立法背景 및 그 趣旨

中世以來 英國의 主된 輸出商品은 羊毛과 毛織物이었다. 그런데 當

時 英國의 毛織物은 完製品으로 輸出되는 것이 아니라 半製品으로 에트워프를 통해 암스테르담으로 輸出되어, 거기에서 다시 染色 마무리 작업을 한 후에 주로 네델란드 船舶에 의하여 西印度로 내보내지고 있었다. 따라서 암스테르담의 명예를 벗어나 完製品을 生産, 輸出하는 것이 英國毛織物工業의 1차적인 방법이었던 암스테르담은 또한 國際的인 倉庫市場 및 中繼貿易의 中心이며, 암스테르담의 貿易資本은 英 外換價印의 比價을 一面으로 받아, 英國은 不利한 貿易條件에 遇하지 않는 수 있었따.

이러하여 英國은 世界貿易을 制覇하기 위하여는 貿易條件을 改善하고, 總出産 貿易을 獨占하고 英國의 貿易 海運業을 降盛시켜 海運業의 發展을 阻害하여 他國은 英國의 國際的 課稅를 濟어지키게 하였다. 따라서 英國의 船務法에 海運의 發展의 阻害가 아니라 海運業의 發展을 爲하는 爲法을 設치하여, 英國의 海運業의 發展을 위한 船務條例를 制定하였다.

이와 같은 規定主導勢力에 對해서인 基本的인 因素인 英國의 資本의 力量은 英國의 資本은 英美資本을 包含할수 있는 勢力, 即 英國의 資本은 英國의 資本의 力量에 對해서인 英國의 海運業의 發展을 위한 爲法을 制定하여, 英國의 海運業의 發展을 위한 爲法을 制定하였다.

1) J. Burnett, J.E., "The Navigation Act of 1650, the First Step toward the London Merchant Community," *The Journal of the History of Law*, 16,31 (1985), p. 439.

2) Adam Smith, "An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations" (Modern Library ed., N.Y.: Random House, 1904), p. 550, p. 586.

國家建設의 한 側面으로서 英國의 海運力 增強을 追求하는 政治人들이 이 條例를 制定했다는 見解<sup>11)</sup>이다.

後者の 見解下에서 볼 때 1651年의 航海條例는 國防上 또는 政治的인 威信때문에 海運을 維持, 發展시키기 위한 海運政策이므로 國民經濟下의 福利增進에 도리어 逆作用을 할 수도 있다. 즉 이 條例는 英國海運의 維持, 發展을 圖謀하는 直接的인 目標과 國民經濟上의 福利增進이라는 窮極的인 目的과의 關聯性에 問題가 있다.<sup>12)</sup>

네델란드는 東印度會社에 이어 西印度會社, 北海會社 등을 設立하여 旺盛하게 通商航海와 植民地를 經營하였는 바, 1600년부터 1650년에 이르는 半世紀間은 네델란드의 全盛時代였다.<sup>13)</sup>

이와같은 네델란드의 霸權을 驅逐해야 한다고 公布된 것이 1651年의 航海條例인데 이는 英國海運政策의 元형이며 곧, 諸條項에 修正이 가해져 1660年 航海條例로 바뀌었다. 또 1663年의 貿易促進條例는 1660年 航海條例中 特定項目, 特히 列舉品條項을 強化한 것이다. 여하튼 國力の 대들보인 海運業에 관한 振興, 保護政策은 1660年의 航海條例에 集結된다고 해도 過言이 아니다. 이는 當時 重商主義時

註 11) Schmoller, G., *The Merchantile System*, (N.Y.: Augustus M. Kelley Publishers, 1967), pp. 50-51.

Hinton, R.W.K., *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*, (London: Cambridge University Press, 1959), pp. 90-91.

12) 閔星奎, *海運經濟學*, (釜山: 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1973), pp. 530-531.

13) 柴山剛介, *海運自由の原則と日本海運の立場*, 海運 636 號, 海運集會所, 1981年 9月, p. 17.

1937年 英國 植民地 船隻의 總噸位는 英國 船隻의 總噸位의 10%에 達한 狀態에 達하였다.

1938年 英國 船隻의 總噸位는

1937年 英國 植民地 船隻의 總噸位의 10%에 達한 狀態에 達하였다.

1939年 英國 船隻의 總噸位는

1938年 英國 植民地 船隻의 總噸位의 10%에 達한 狀態에 達하였다.

1940年 英國 船隻의 總噸位는

1939年 英國 植民地 船隻의 總噸位의 10%에 達한 狀態에 達하였다.

4. 英國 植民地 輸入에 關하는 船舶은 말한바,

(2) 어떠한 商品도 英國人 혹은 아일랜드인이 所有하고 있는 船舶에 對하여 英國 植民地에 對하여 輸入한 輸入稅만이 아니라 英國으로부터의 輸出稅도 徵收 無하다.

(3) 外國船主 船 代理商은 植民地 稅務 官 事務所에서 아일랜드 稅務官 事務所에서 從價稅 徵收 無하다.

(4) 船長 船長의 4分之 3이 英國人인 英國船舶 또는 最初의 船積 港에 所屬하는 船舶에 對한 것이 아니라면, 유럽產의 諸商品을 輸入할 時 徵稅 無하다.

(5) 外國船으로 輸入된 貨物은 外國人 輸入稅를 支拂해야 做한다. 英國人 輸入稅를 支拂할 時 英國船으로 輸入되는 乾魚, 魚油, 鯨腦는 2倍의 外國人 輸入稅를 支拂할 時를 要한다.

(6) 英國 植民地에서 產出되는 砂糖, 薑, 棉花, 生絲, 黃木材, 染料

註 14) 堀江保藏, 海運經濟史研究, (東京: 海文堂, 1967), p. 216.

用 原料는 英國 또는 英國 領土로만 船積되어야 한다.

여기에서 英國海運의 獎勵와 振興을 위한 1660年의 航海條例가 造船, 船舶, 船員, 運航面에서 어떠한 保護主義的인 政策을 지니고 있는가와 어떠한 成果를 거두었는가를 考察하고자 한다.

### (1) 造船

1660年의 航海條例는 英國船에 의해서만이 貿易을 행할 수 있도록 規定<sup>15)</sup>하고 있기 때문에 外國船舶은 英國과의 貿易 및 植民地貿易으로부터 쫓겨났다. 外國船舶은 英國에서 拿捕된 境遇를 除外하고 英國商人에 의해서 貿易에 從事할 수 없었다. 그 結果 初期에는 英國에서는 船腹에 대한 需要가 惹起되어 建造船舶이 增加되었다.

(表 1 參照)<sup>16)</sup>

(表 1)

年 度	隻 數	噸 數
1661 - 63	7	2,400
1664 - 67	23	15,000
1668 - 71	12	8,700
1672 - 74	13	5,900

17世紀에 있어서 造船에 必要한 주된 材料는 木材, 마스트, 大麻, 亞麻布, 瀝青, 타르(Tar)였다. 英國은 다음 規定<sup>17)</sup>때문에 船舶建造 用材料와 船用品을 주로 「발틱」 및 스칸디나비아 國家로 부터 輸

註 15) 12 Car. 2. C. 18, S. 1, S. 3, S. 4, S. 7, S. 11.

16) Coleman, D.C., Naval Dockyards Under the Later Stuarts, The Economic History Review, 6, 2(1953), p. 143.

17) 12 Car. 2, c. 18, s. 4.



大外務省の報告（『外務省報告』）

（1945年）4月1日に以後、第二次世界大戦終結（大公國）以後の北朝鮮の海運の「開港」第一の目的は、朝鮮半島の海運の自由と自主権の回復の實現に在り、即ち北朝鮮の海運の自主権の回復を第一とする。尚ほ、海運の自主権の回復は、海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。

（『海運振興政策による韓国海運産業の成長の發展方向性に関する研究』、2007年）

北朝鮮の海運の自主権の回復は、北朝鮮の海運の振興の前提である。



英國은 船舶의 修理, 整備에 必要한 船用品을 네델란드 보다도 2배의 費用으로써 購入할 수 밖에 없었다. 따라서 英國은 船舶을 建造, 艤裝, 修理, 維持하는데 네델란드보다도 2배의 費用이 所要되었다.<sup>20)</sup>

그래서 漸次 英國商人은 對外貿易을 自國의 造船所에서 建造된 船舶에 依存하지 않고 주로 네델란드와의 3 차례에 걸친 戰爭과 佛蘭西와의 戰爭에서 拿捕된 船舶에 依存하게 되었다.

이것은 이른바 自國貨 自國船에 대한 지나친 規制條項때문에 1660年의 航海條例의 여러 目標中 英國의 造船業의 育成目標은 實現되지 못하게 되었다는 것을 뜻하는 것이다.

## (2) 船員

船舶과 船員은 海運에 있어 없어서는 안될 基本的인 生産要素이다. 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人에 의해서 運航되는 英國船으로서 貿易을 행할 것을 規定한 海運獎勵振興條例<sup>21)</sup>는 英國海運에 있어서 船員側面에 肯定的인 影響과 否定的인 影響을 同時에 미치게 되었다.

즉, 그 規定은 英國海運에 雇傭의 増大를 가져왔으나 그 代身 英國 船主는 船員勞動力의 確保라는 어려움을 겪게 되었다.

또한 英國 船主는 英國船의 船長과 船員의 4分の 3 以上을 반드시 英國人인 船員中에서 雇傭해야 하므로, 英國船員은 英國船主에 대

註 20) 차일드에 따르면 £ 1,300 ~ £ 1,400의 費用이 드는데 比하여 英國은 £ 2,200 ~ £ 2,400의 費用이 所要되었다.

21) 12 Car. 2, C.18, S.1, S.4, S.7, S.8.

해 一種의 클로즈드 슈의 利點을 가지고서 賃金引上, 勞動條件의 改善을 船主에게 要求하였다.

反面에 네델란드 船主는 自國民보다도 生計費水準이 낮은 많은 外國船員을 雇傭함으로써 船員費를 낮출 수가 있었다. 17世紀에 네델란드 船舶에 乘船하고 있었던 總船員中 적어도 2分の 1은 外國船員이었다. 卽, 이것은 오늘날, 先進國 船主들이 便宜置籍船에 의해서 船員費側面에서 누리는 利點과 비슷한 것이다.

따라서 英國은 英國船의 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人이어야 한다는 海運獎勵振興條例의 規定으로 인하여 네델란드보다도 船員의 雇傭面과 高乘船定員規程에 따른 船員費面에서 劣等의 位階에 있게 되었다.

#### (2) 國籍

船舶의 國籍, 즉 船籍이라는 것은 船舶이 어느 國家에 속하는가를 가리키는 것이며, 國籍에 의하여 英國船舶과 外國船舶, 특히 네델란드 船舶을 區別하게 된다.

船舶의 國籍은 國際公法 및 行政法上 큰 意義를 가진다. 즉, 船舶의 國籍은 捕獲 또는 海賊의 取扱을 決定하는 標準이 되고 公海上에서의 英國船의 適用을 받는다.

1660年의 航海條例는 英國船에 대한 資格要件을 다음과 같이 規定해 놓고 있다.

· 1660年 12月 1日 以後, 어떠한 物件 또는 商品도 英國船(그 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人으로서, 眞實하게 그리고 詐

欺없이 잉글랜드人, 아일랜드人, 웨일즈人, 투위드의 버어빅市人 또는 英國 殖民地人 所有인 船舶 또는 위의 地域에서 建造되고 또 그 地域의 眞實한 所有者에게 속한 船舶)에 의하지 않고서 아시아, 아프리카, 아메리카에서 現 英國王의 所有 또는 占有로 될 土地, 諸島 殖民地, 領土에로의 輸入 또는 同 地域으로부터 輸出되지 못한다. 22)

· 英國建造船 (잉글랜드, 아일랜드, 웨일즈, 거어언지島, 투위드의 버어빅市 또는 英國殖民地에서 建造된 船舶)으로써 輸出入된 商品에 대해 特權이 附與되어 있는 境遇, 위의 船舶의 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人이어야 하며 또 航海中 疾病, 死亡, 投獄時 그 事實이 該當 船舶의 船長이나 一等航海士의 宣誓에 의해 立證되지 않는 限 모든 航海 동안에 그 船舶의 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人이어야 한다. 23)

英國船이란 英國 또는 英國 殖民地에서 建造되어 英國人 또는 英國殖民地人에 所有되고 그 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人에 의해서 運航되는 船舶을 말한다.

外國에서 建造된 船舶으로서 12 Car. 2, C. 18, S. 10의 要件을 充足시킬 境遇에는 英國船으로서의 資格과 特權을 가질 수 있다.

그런데 1845年의 航海條例는 所有者國籍 (the ownership), 建造地 (the build), 船員國籍 (the navigation)의 3要素面에서 英國船의 資格을 規定하고 있으나 1660年의 航海條例를 자세히 살펴보면 貿易

註 22) 12 Car. 2, C. 18, S. 1.

23) 12 Car. 2, C. 18, S. 7.

五、海運保險業務之經營：海運保險業自成立以來，發展至今已逾半世紀，其業務之經營，亦隨時代之變遷而不斷改進。茲將海運保險業務之經營現況，分述如下：

#### (一) 經營策略

海運保險業務之經營，一方面，應以「服務顧客」為宗旨，另一方面，則應以「風險管理」為核心。茲將海運保險業務之經營策略，分述如下：



諸條例부터 如作되었으며, 19世紀의 比較的 平和로웠던 길거나 짧은 期間들을 除外하고는 20世紀에는 보다 激烈하게 再發하였다.

獨占資本主義 政策을 그 內部에 包含한 產業保護政策은 資本主義가 商業資本主義의 段階에서 產業資本主義의 段階에로 移行하는 過程에서 나타나는 自由化 思想, 즉 產業資本의 成立에 따른 經濟의 自由라는 主張과 衝突하게 되었다.

海運에 있어서도 近代 海運政策의 하나로써 登場하고, 가장 保護主義의이고 國旗差別의 性格이 강했던 航海條例는 1850年 1月1日에 그 幕을 내렸다. 이때부터 英國을 中心으로 海運自由의 原則이라는 理念이 漸次로 基盤을 다져갔다고 볼 수 있다.<sup>26)</sup>

즉 英國海運政策은 重商主義的 保護政策을 全面的으로 撤廢하고 自由放任主義를 採擇하였다. 그 後 프랑스도 長期間에 걸친 排他的인 海運保護政策의 歷史에 終止符를 찍었고, 다른 유럽諸國도 이를 追從함에 따라 海運에 있어서 自由主義가 漸次 一般化되었다.

이 時期의 世界海運은 木船에서 網船으로 帆船에서 汽船으로 변해가고, 汽船은 더우기 產業革命의 성숙에 의한 製品, 穀物 및 原料의 輸送需要 및 美國大陸의 發展에 의한 旅客輸送의 增大, 定期航路의 擴大에 힘입어 革命的인 發達을 展開하였다. 世界海運의 發展과 함께 「海運自由의 原則」은 널리 世界로 波及되었다. 그리고 이 自由主義思想은 1870年代에 이르기까지 世界의 海運政策을 支配하였다.

以下에서는 1660年의 航海條例와 1845年의 航海條例와의 比較研究를 통하여 自由主義時代에 있어서의 海運政策의 性格을 分析하고, 航

註 26) 閔星奎, 海運經濟學, (釜山: 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1973) p. 533.

海條例 撤廢以後의 主要 海運政策을 살펴 본다.

國旗差別的, 保護主義的인 海運政策의 性格을 지니고 있는 1660年 代의 航海條例가 自由貿易主義 思想이 膨脹하고 있던 時代의 航海條例에 이르기까지 航海條例의 變遷內容은 다음과 같은 3가지 規定으로 便宜상 集約될 수 있다.<sup>27)</sup>

첫째, 플랜테이션貿易으로부터의 外國船舶의 排除原則이 1776年까지 維持되었으나 그 英國船舶에 대한 定義가 여러차례 變動이 되었다.

둘째, 植民地로부터 英國으로, 기타 플랜테이션으로만 輸出되어야 하는 生産物의 列舉條項에 쌀과 당밀, 朱錫, 香料, 코코넛, 고래수염, 生絲, 獸皮, 도자기 및 眞珠材 (pot & pearl ashes)가 添加되었다.

셋째, 유럽産 商品은 英國으로부터 植民地로 輸入되어야 한다는 規定은 소금, 마드이라産 및 아조래드産 포도주, 奴隸와 말, 스코트랜드와 아일랜드産物에 대해서는 例外를 認定하고 있었다.

18世紀 後半 當時의 英國은 産業革命을 成功的으로 完遂하여 經濟發展은 急進的이었으며, 「世界의 工場」이라고 불리웠다. 여기에서 英國이외의 나라들은 食糧이나 原料를 英國에 供給하고 英國으로부터 優越한 工業力이 만들어 내는 完成品을 輸入하는 形편이었다. 이러한 經濟的 基盤위에 서서 아담·스미스나 그의 信奉者들은 自由放任主義를 내걸고 國際分業을 主張하였다.

註 27) cf. Ricardo, J.L., The Anatomy of the Navigation Laws (London, 1847), pp. 306-313. 8 & 9 Vict., C.88, Statute of the Realm.

그리고 19世紀初부터 英國은 海外市場開拓, 海外에서 收益性 높은 投資機會를 찾으려는 努力으로 아직 유럽列強에 속해 있지 않는 地域을 植民地化하려는 帝國主義政策을 推進하고 있었다.

國際分業의 確立은 海運의 發達을 必須要件으로 하였다. 特히 18世紀 後半의 産業革命以後 海上貿易量이 顯著히 增加함으로써 海運이 貿易으로 부터 分離되어 獨立産業으로서의 地位를 急速하게 確立 하였다.

따라서 英國 또는 英國植民地에서 建造되어 英國人 또는 英國植民地人에 所有되고 그 船長과 船員의 4分の 3 以上이 英國人에 의해서 運航되는 船舶 卽, 英國船에 의해서 英國과 英國植民地 또는 英國植民地間의 貿易을 行할 수 있다는 規定과, 商品의 原產地 또는 商品을 最初로 船積할 수 있거나, 船積하거나 普通 最初로 船積해 온 港口의 所屬船舶 또는 英國船에 의하지 않고서 위의 地域사이에 貿易을 行할 수 없다는 規定은 英國의 위와 같은 政治的, 經濟的 目標追求를 해 나가는데 規制的인 役割을 하게 되었다.

그리하여 1660年の 航海條例에서 英國船에 대한 嚴格한 資格規定에서 建造地主義를 漸次 拋棄하게 되고 단지 所有者主義, 乘務員國籍主義에 대해서도 그 條件을 緩和하여 自國의 利益을 追求하게 되었다.<sup>28)</sup>

植民地가 擴大되고 産業革命後 英國經濟가 發展됨에 따라 工產品의 製造에 必要한 原料의 增加와 더불어 輸出入貨物의 種類가 多樣化됨

註28) Harper, L.A., The English Navigation Laws, (New York: Columbia University press, 1939), p. 390.



4. 英國 航海條例는 英國 海運 上의 經濟的 利益을 위하여 列舉的條項의 一인 狀況에 따라 變動하고 例外條項이 漸次 增加하게 되었고, 英國의 海運은 擊破하고 自國의 海運을 振興, 獎勵할 爲한 勵行의 類例를 차이 붙여 일층 程度로 既國差別한다. 保護主義의 航海條例가 이제 17世紀의 英國이 主張했었던 海運振興의 原則과 本質을 같이 한다. 英國의 海運은 自由放任主義의 一인 特色을 띠었고 미국 海運振興法의 英國 歷史的 事實은 오늘날 우리에게 많은 示徵點을 유적하고 있다.

## 2. 美法 兩 日本의 海運振興

### (1) 美國의 海運振興

美法 兩 日本의 海運振興은 美國의 海運振興과 日本의 海運振興의 比較를 통하여 美法 兩 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다.

美法 兩 日本의 海運振興은 美國의 海運振興과 日本의 海運振興의 比較를 통하여 美法 兩 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다.

### (2) 日本

美法 兩 日本의 海運振興은 美國의 海運振興과 日本의 海運振興의 比較를 통하여 美法 兩 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다.

1) 美法 兩 日本의 海運振興은 美國의 海運振興과 日本의 海運振興의 比較를 통하여 美法 兩 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다. 日本의 海運振興은 日本의 海運振興의 特色을 考察할 수 있다.

는 바와같이 國防力의 一部로 看做되고 平常時 그 維持를 위하여 對 外基本 貿易航路 就航船에 運航差額 補助金을 支給하여 高率의 運營 費로 因한 外國船과의 競爭을 可能케 하였다.<sup>30)</sup>

美國의 海運助成策은 運航差額補助 (operating differential subsidy: ODS),<sup>1)</sup> 建造差額補助 (construction differential subsidy: CDS)라는 直接 補助政策과, 船舶建造融資保證 (federal ship financing guarantee; Title XI), 船舶建造資本基金 (capital construction fund: CCF)의 間接的 助成政策 으로 大別할 수 있다.

最近에 財政緊縮政策에 따라 新規의 運航補助契約 締結中止 및 建造補助의 支給 停止 措置가 取해지고 있어, 直接 補助政策은 後退되고 있는 反面, 財政支出을 隨伴하지 않는 間接 助成政策의 活用に 注重하고 있는 實情이다. 즉 1981年 1월에 實施된 레이건行政부의 緊縮財政政策에 따라서 1982會計年度 (1981年 10月1日~1982年 9月30日) 부터 建造補助의 支給 中止, 1983年度부터는 新規 運航補助契約 締結停止를 決定함으로써, 그 이후 實施되고 있는 助成政策은 既存의 運航補助契約에 따른 補助金과 船舶融資保證 및 船舶建造資本基金에 의 한 民間資本을 留置, 促進하는 3가지 方法에 依存하고 있다. 이렇듯 直接, 間接의 兩 助成策은 全盤적으로 轉換期를 맞고 있다고 볼 수 있다.

그러나 海運 助成政策의 根本的인 問題는 美國船隊의 整備, 補強의 問題와 높은 코스트에 따라 國際競爭力을 喪失한 美國 造船所 存立

30) 戰後主要海運動向中 典型的인 保護主義的 政策國: 美國. - 織田政 策論, (東京: 成山堂, 昭和 57年), p. 68.

으로서 이를 어떻게 調和시켜 나아갈 것인가에 있다.

### (1) 運航差額補助

運航差額補助(ODS)制度는 特定の 外航航路에 就航하고 있는 美國 船隊의 國際競爭力을 維持함으로써 美國貿易을 發展시키기 위한 目的에서 1936年 商船法(Merchant Marine Act 1936) 및 그 改正法(1970年)에 의해 만들어진 制度이다.

運航差額補助金은 美國籍船舶의 運航費와 外國 競爭船舶의 運航費의 平衡을 이루기 위해 美國船舶 運營船社에 許容된 支給額이다. 補助金은 美國籍船舶의 適正하고 妥當한 保險料(災害, 船體 및 機關保險料), 保險補償이 안되는 船舶維持費 및 修理費, 船員給與, 旅客船 船員의 生計費와 船舶이 外國籍으로 運營될 경우 上記項目에 대한 推定額과의 差額에 根據를 두고 있다.

補助金은 政府와 船舶運營 船社間的 運航補助金契約에 따라 支給된다. 이러한 契約에 의한 補助金 支給은 修正된 1936年 商船法 第16條에 包含되어 있다. 民間所有 商船에 대한 政府支出을 節減하기 위한 政府, 產業界의 努力에 따라 最近 施行된 運航補助金契約은 船體 및 機關保險料와 船舶維持費 및 修理費에 대한 補助金을 包含시키지 않고 있으며, 船舶維持費와 修理費에 대한 補助金 削減은 契約者間的 合意에 따라서 平衡價格을 위한 必要金額보다 적은 補助金이 支給될 수 있다고 規定한 同法 603項에 의한 것이다.

同法 第6條에 따라 補助金契約을 締結한 船舶運營船社는 美國國民인 同時에 기타資格 所有者라야 하며 運輸省은 補助金惠澤 船舶이 美國建造船 또는 外國籍競爭船舶과의 對應上 必要한 「서어비스」로써 運

航되고 美國의 對外貿易을 增進시키기 위해 限定된 期間內에 外國建造를 許容하는 同法 615項에 따라 建造된 船舶임을 確定하여야 한다. 定期船 運航에 追加하여 旅客船에 있어서도 어떤 경우 旅客船 巡回航路에 運航補助金を 支給할 수 있다. 1936年 商船法을 大幅 改正한 1970年 商船法이 制定되기 前까지는 貨物船에 대한 運航補助金은 設定된 貿易航路에 豫定日程에 따라 運航되는 定期船에만 支給되고 있었다. 1970年 改正法은 特定輸送이나 航路에 關係없이 撤物船을 支援하기 위한 補助金の 範圍를 擴大시켰다. 또한 1936年 商船法 第6條를 改定하여 1970年 12月31日 制定된 同法 第91條 603項은 貨與船舶 및 所有船舶에 대한 運航補助金 支給을 許容하고 있다.

## (2) 建造差額補助

建造差額補助(CDS)制度는 美國 造船所가 外國 造船所와 같은 條件으로 外航船舶을 建造할 수 있도록 補助金を 支給하는 制度이다. 이 制度는 1936年 商船法 第5章 및 改正法(1970年, 1976年)에 의해 施行된 것인데, 레이건行政部の 緊縮政策에 따라 1982年度 豫算부터 反映되지 않아 停止狀態에 있다.

이 補助金の 目的은 美國 造船所의 船舶建造費와 外國競爭 造船所의 建造費間의 平衡을 이루게 하고 美國船舶 購買者가 國際 競爭價格으로 美國建造船舶을 取得할 수 있도록 하는데 있다.

1936年 商船法은 1976年 7月31日 制定된 公法으로 追加·改正되었으며 그 改正法은 當事者間의 協商 또는 入札에 의한 建造에 있어서 同法 第5條 規定에 依據 建造된 船舶에 대하여 國內建造 價格의 50%까지의 建造差額補助金を 支給할 수 있도록 規定하고 있다.

國內貿易 航路에 就航하는 船舶에 對해서는 建造補助金이 該當되지 않는다.

1981年 8月 13日 一括豫算調整法 (Omnibus Budget Reconciliation Act 또는 Reconciliation Act)이 制定되었다. 1982會計年度의 새로운 CDS 資金豫算削減과 後年 資金에 對한 比較的 낮은 水準化 可能性 때문에 調整法 1610項은 1936年 商船法을 修正하여 615項을 追加 規定 했으며 그 615項中 614項이 CDS 計定의 資金不足으로 船舶運營船社가 外國 造船所에서 船舶을 建造·改造 또는 取得할 事 있는 경우 運輸省長官이 그 事實을 確認하고 文書로 證明하면 船社는 建造補助金을 申請하나 補助金 惠澤을 받을 事 있다는 臨時措置를 規定하고 있다.

### (3) 船舶建造融資保證

船舶建造 融資保證制度는 海運業界에 民間資本의 投資를 促進시키기 위하여 船舶融資에 對한 各種 債務, 銀行融資 및 기타 債權을 美國 政府가 債務保證을 하는 것으로서 商船法 第11條에 의한 것이다. 이 制度는 建造差額補助의 補完의 方法으로서 美國船隊의 維持, 發展에 重要한 役割을 맡아 왔다.

특히 建造差額補助가 中止된 現在에는 船舶의 建造, 改造를 促進할 爲한 間接的 助成制度로서 그 重要性의 日을 높이고 있다.

### (4) 船舶建造 資本基金

船舶建造資本基金(CCF)制度는 美國市民이 美國 造船所에서 船舶을

國內貿易 航路에 就航하는 船舶에 對해서는 建造補助金이 該當되지 않는다.

1981年 8月 13日 一括豫算調整法 ( Omnibus Budget Reconciliation Act 또는 Reconciliation Act )이 制定되었다. 1982會計年度의 새로운 CDS 資金豫算削減과 後年 資金에 對한 比較的 낮은 水準化 可能性 때문에 調整法 1610項은 1936年 商船法을 修正하여 615項을 追加 制定했다. 이 615項은 美國 CDS 計定の 資金不足으로 新船運營船社나 外國 造船廠에서 船舶을 建造·改造 또는 取得할 수 없는 경우 運輸省長官이 그 事實을 確認하고 文書로 證明하면 船社는 建造補助金を 申請하고 나 補助金 惠澤을 받을 수 있다는 臨時措置를 規定하고 있다.

### (3) 船舶建造融資保證

船舶建造 融資保證制度는 海運業界에 民間資本의 投資를 促進하기 위하여 船舶融資에 따른 이음, 債權, 銀行融資 및 기타 債權을 美國 政府가 債務保證을 하는 것으로서 商船法 第11條에 의한 것이다. 이 制度는 建造差額補助의 補完的 方法으로서 美國船隊의 維持, 發展에 重要한 役割을 맡아 왔다.

특히 建造差額補助가 中止된 現在에는 船舶의 建造, 改造를 促進할 수 있는 關係의 制度로서 그 重要性, 役割을 높아지고 있다.

### (4) 船舶建造 資本基金

船舶建造資本基金 (CCF) 制度는 美國市民이 美國 造船廠에서 船舶을 建造 또는 改造하거나 美國 建造船을 取得하기 위한 資金蓄積을 促進하기 위해 設置되었다.

이 基金은 契約된 船舶의 運航利益, 그 船舶의 賣却 및 處分에 의

한 純收入과 이 船舶의 喪失에 의한 保險金 또는 賠償金 그리고 이미 積立된 이 基金의 投資 또는 再投資에 따른 收益으로 形成된다. 이 基金은 課稅特惠를 認定하는 商船法(607條)에 의해 만들어진 制度이다.

船舶建造資本金(CCF)計劃은 美國建造 美國籍船舶의 建造·再建造 및 取得을 위해 必要로 하는 資本을 蓄積하여 美國船舶 運營船社를 돕는 하나의 方法이다. 이 計劃의 目的은 美國船舶 運營船社의 外國籍船舶 運營船社에 대한 經營上의 不利함을 어느 程度 除去하는데 있다. CCF計劃은 美國의 對外貿易, 非隣接地域 및 5大湖沿岸 國內貿易航路를 就航하는 美國船舶 運營船社에 대하여 租稅猶豫 特權을 附與하고 있다.

CCF計劃은 改正된 1936年 商船法 607項에 따라 承認'되었고 1970年의 法改正때부터 施行되고 있다. 1970年 以前에는 오로지 補助金 受惠船舶 運營船社에 限하여 同法 607項에 의한 建造留保資金を 통한 租稅猶豫의 惠澤을 받았다. 同法 607項에 의한 改正 CCF計劃은 補助金 受惠船社 및 非受惠船社에 대하여 公히 CCF惠澤을 賦與하고 있으며 過去의 建造留保資金(CRF)을 廢止했다.

同法 607項은 만약 資金이 美國 造船所에서의 船舶建造用으로 使用된다면 一定한 通貨豫置金 또는 其他資產에 대한 所得稅猶豫를 許容하고 있다.

同法 607項과 關聯되어 設置된 資金은 세가지 口座 즉 普通收益口座, 資本利益口座 및 資本口座에 保管된다. 만약 資金이 豫置되지 않았을 때 그 資金에 대한 課稅方法은 豫置金이 貸出된 口座가 主

要 決定要素가 된다.

改正된 1936年 商船法 511項으로 承認된 建造留保資金(CRF)역시 美國船主에 租稅猶豫 惠澤을 賦與하는 하나의 財政支援 計劃이다. 美國의 國際貿易 또는 國內貿易 就航船舶의 CRF船主는 船舶의 賣却 또는 損失에 起因되는 利得을 据置할 수 있다. 豫置된 利益金은 美國造船所에서 美國籍船舶을 建造·再建造 또는 取得하는데 使用되어야 한다.

또한 同法 511項은 船主 및 船舶運營船社에 대하여 美國籍船舶의 運營收益金 및 資金投資收益金の CRF資金豫置를 許容하고 있다. 그러한 豫置金은 所得에 대한 納稅義務을 納稅者에게 免除해 주는 것은 아니고 그러한 所得이 總所得額에 包含되는 期日을 延長해 주는 것이다. 그러나 豫置된 收益金은 정당한 企業상의 必要를 위해 積立된 資金으로 認定받고 累積所得額 對象은 되지 않는다.

現在 이 制度는 美國 造船所에서 船舶을 建造 또는 改造할 때만 適用하기로 되어 있지만, 앞으로는 海外에서의 船舶建造時에도 使用할 수 있도록 法の 改正을 推進하고 있다. 이러한 움직임으로는 美國 政府가 1982年 建造差額補助 中止 및 運航差額補助의 新規契約停止 措置에 代한 한 途 있는 海運振興方法을 發表하여 이 基金을 美國船主가 外國에서 船舶建造 및 外國에서 建造된 船舶을 購入하는데 使用할 수 있도록 하는 政策內容을 提示하는 1983年 4월에 樹立된 海運助成法案을 들 수 있다.



2) 日本의 海運法制<sup>31)</sup>

日本은 鎖國政策을 止揚한 후 先進海運國에 對抗하고 貿易, 航海, 造船에 있어 政府가 취할 수 있는 모든 支援等을 短期間內에 海運政策으로 採擇하였다. 海運造成策의 施行과 國民의 海洋에의 適應성과 新造船技術의 導入으로 短時日內에 日本海運은 長足の 發展을 이룩하였다.

淸國과 露國과의 戰爭은 國民經濟에 커다란 刺戟을 주었고 外國貿易은 激增하여 많은 海運企業의 出現을 보아 大型船이 增加하고 遠洋方面에의 積極的 進出을 願하여 航海獎勵法과 造船獎勵法이 制定되었다.

一次大戰時 日本은 各國이 船舶의 大不足을 보게 되자 中立을 지키면서 船舶을 聯合國에 備船하여 世界市場에 進出하는 機會를 갖게 되었고 船舶의 時急한 補充을 위하여 國內 造船業이 急速度로 發展하였다.

1930年代의 不況期에는 老朽 非經濟船을 解體하고 優秀船의 新造代替를 위하여 船質改良事業을 補助하였다. 英國과는 달리 二次大戰中에 徵發한 船舶에 對한 補償을 中止한 日本은 計劃造船의 年次的 實施에 莫大한 額의 財政資金을 投下하여 지난 20年間 戰後 建造된 優秀 船質의 商船隊의 確保에 成功하였다.

船舶建造에 投入된 莫大한 資金의 壓迫을 救濟하기 위하여 海運企業을 集約化 하였으며 政府에서는 利子補給을 實施하고 있다. 日本은 그 強力한 海運力을 背景으로 海運自由의 原則을 唱導하고 있다.

註 31) 李潤載, 各國의 海運現況과 海運政策: 日本, 海洋韓國, 1986.9.

即 國際海運에 있어 政府間의 管轄權 紛爭을 防止하고 合理的 運營을 위하여 어떠한 國家에 의한 規제도 排除하고 民間業者間의 自律的 運營에 委任하자는 것이다.

日本의 近代海運은 明治維新 以後 近代化의 물결과 함께 처음부터 政府의 積極的인 保護育成政策 아래 시작되었다. 그러나 軍國主義時代에는 國家主義的 海運으로 育成되기도 하였다.

특히 第2次 世界大戰 후에는 經濟的 經營安定的 側面에 意義를 두고 아래의 점을 強調하며 海運을 國民經濟의 必須的 產業으로 保護, 育成해 왔다.<sup>32)</sup>

첫째, 海外資源과 日本 工業製品을 低廉한 費用으로 大量運送한다.  
둘째, 安定된 貿易物資의 輸送을 통하여 國民의 經濟的 安定을 圖謀한다.

셋째, 國際收支 構造의 適正化에 寄與한다.

넷째, 日本人 船員을 維持시킨다.

따라서 日本 海運產業 혹은 海運政策의 特性은 다음과 같이 特定될 수 있다.

첫째, 國民經濟의 重要性을 認識, 政府管理產業으로 成長.

둘째, 集約化를 통한 選擇的 育成.

註 32) 日本의 戰後 海運政策: 織田政夫, 海運政策論(東京: 成山堂, 昭和 57年), pp.73-85.

圖하고 있다. 특히 經營脆弱의 큰 問題點인 船員問題를 解決하기 위한 近代化船의 就航을 積極 推進하고 있다.

### (3) 엔화強勢의 克服

1985會計年度 중 엔화強勢에 의한 損失은 165억엔에 이른다고 外航海運白書는 發表하고 있다. 同時에 엔화換率이 1엔씩 上昇하면 年間 11억 5,000만엔씩의 損失增加가 豫測된다고 分析하고 있다.

換率이 170엔 선을 維持한다고 假定하여, 1986년에만도 680억엔

세제, 貿易, 造船 등 다른 産業과의 連繫管理制度 定着.

네제, 國際競爭力 維持를 위한 各種 補助制度的 實施.

日本政府의 海運에 대한 補助育成政策은 다른 나라에 비해 특히 甚大하고 複雜하다. 따라서 理論的인 接近보다는 市況昏迷와 運航코스트 增加에 起因한 現在の 危機를 克服하려는 諸般措置에 重點을 두어 說明하고자 한다.

#### (1) 老朽 非經濟船의 處分

日本 商船隊의 船隊構成 推移를 보면 1975년에는 5年 末滿의 船舶이 58.8%, 5~9年의 船舶이 34.3%, 10年 以上の 船舶은 불과 8.9%이었으나 10年이 지난 1985年 末에는 10年以上の 船舶이 37.1%로 老朽化가 두드러졌다. 특히 탱커의 경우는 47.8%에 달하고 있다.

따라서 日本政府는 이들 老朽 非經濟船의 處分을 積極 推進하고 있다. 1980~82년에는 100만톤, 1983년부터 1985년까지는 年間 90만톤씩 船隊를 減縮시켰다.

그러나 慢性的인 船隊過剩問題를 解決하기 위해 1986年 6月 「特定 外航船舶 解體 促進을 위한 臨時措置法」을 制定, 施行하였고, 過剩船腹量 약 190만톤의 解體에 必要한 資金 400억엔을 確保, 향후 3年間 老朽 非經濟船의 處分을 加速化시킬 豫定이다.

#### (2) 經營減量化의 推進

한편 日本 外航白書는 향후 日本 外航海運이 經營基盤을 維持, 確保해 經營安定을 圖謀하고 國際競爭에 살아남기 위하여는 經營의 減量化가 最大의 課題임을 指摘하고 있다.

陸上, 海上從業員의 減縮, 支配船團의 減縮등 새로운 經營政策도 試

舶代替時 課稅特例措置의 延長 등 諸般 措置를 實施하고 있다.

要컨데 日本은 現代의 傳統的인 海運強國으로서 貨物留保政策같은 形式上的 市場制限措置는 取하지 않고 있지만 日本經濟界가 하나로 뭉쳐 政策以前에 船主와 貨主의 結束과 協議에 依하여 相互補完關係를 發展시키고 있음이 特徵이다.

### 第三章 우리나라 海運振興關係法의 分析

#### 第1節 우리나라 海運振興政策의 變遷過程

##### 1. 우리나라의 海運政策의 變遷

우리나라는 日本으로 부터 獨立된 後 5.16 革命 以前까지는 海運産業體制整備外의 海運政策으로서 부각시킬 수 있었던 것은 美露 原料物資의 輸送을 위한 特別對策外에는 별로 없었다.

5.16 革命과 同時에 經濟開發 5 個年計劃의 段階的 成功的 遂行으로 輸出振興策中心의 高度經濟成長을 이룩하여 持續的인 輸出伸長과 效率的인 輸入増大를 위해 安定된 海上輸送手段確保를 爲主로 한 多角的인 海運産業振興政策을 짧은 期間이나마 試 行했다. 그러나 世界的인 景氣침체에 따른 海運不況이 1981年부터 繼續되고 있는 가운데 特히 우리나라 海運의 構造的 脆弱要因까지 함께 露出되었다. 既存中進國으로서의 海運産業基盤을 공고히 하고 앞으로 2000年代에는 必 ず 先進國으로서의 海運을 先進化시켜 國際競争力을 確保하겠다는 強力한 政府政策으로 海運産業合理化計劃을 推進하면서 政府는 海運業法과 海運産業育成法을 全文 改正하여 法制度的으로 海運産業育成政策을 뒷바라지하고 있다.

이와 같은 海運政策의 變遷過程속에서 1960-70 年代의 海運政策을 海運産業育成法 以前의 政策으로서 要約해보면

· 첫째, 海運과 聯關産業의 育成은 영세한 民間資本에 期待할 수 없으므로 國策會社인 大韓海運公社와 大韓造船公社를 設立運營하였고

· 둘째, 造船獎勵法을 制定 施行하여 造船에의 補助와 低利用자를 하는 船隊確保 및 조선장려책을 施行하였으며

· 셋째, 政府保有外貨로서 船舶을 購入하여 國策會社인 大韓海運公社에 委託運營토록 하여 政府가 海運産業의 基本要素인 船舶을 直接確保支援하였으며 그 後에는 賣却하는 代身 援助資金을 船舶購入에 配定하였으며

· 넷째, 船舶共濟事業에 政府가 直接補助하였고,

· 다섯째, 海運業에 대한 營業稅와 所得稅를 免除하였고,

· 여섯째, 造船資材 및 船舶輸入에 免稅措置 하였으며,

· 일곱째, 國立海洋大學을 設置하여 國費로 高級海上勤勞者를 大量養成하는 等 主로 船舶確保 및 船員養成 中心의 政策을 폈다.

## 2. 海運振興關係法の 變遷

우리나라가 日本으로 부터의 獨立이래 各 産業分野에서와 같이 日本法體制를 그대로 受容하면서 단편적이고 部分的으로 特殊目的을 위하여 法令을 整備하였다.

獨立後 混難에 빠졌던 海上交通秩序 回復을 위하여 行政機能을 強化할 수 있도록 船舶管理法(1950.12.3)(法律 第117號)이 制定公布되었고, 國策海運會社 設立을 위한 大韓海運公社法(1949.9.20)이 制定公布되었으며, 船舶의 國內建造獎勵를 위한 造船獎勵法(1958)(法律 第478號)과 造船工業의 育成과 發展을 위한 大韓造船公社法(1949.10.10.)(法律 第57號)이 制定公布되어 造船公社의 發足を 보았으며 1967年 2月 28日에는 造船獎勵法이 廢止되고 造船工業育成法이 制

定公布되어 이 법에 의해 新造經濟船隊確保의 造船工業의 연계육성을 위한 計劃造船事業이 現在까지도 實施되고 있다. 또 海運保護政策中 代表的인 貨物留保政策의 하나로 自國貨自國船政策을 主張하여 1952년에는 國籍船이 就航하는 地域에서 輸出入하는 貨物은 國籍船으로 輸送한다는 方針을 세워 商工部 公告 第68號로 처음 施行한 것을 1967년에는 海運振興法을 制定하여 貨物留保政策을 完備하였으며 1980年代의 海運不況 打開을 目的으로 海運振興法을 全容改正하여 海運産業育成法을 改正公布(1984.8.7)(法律 第3750號)하므로써 2000年代의 우리나라 海運産業育成基盤造成을 위한 새로운 전환기를 맞게 되었다.

## 第2節 우리나라 海運振興關係法의 具體的 考察

本節에서는 1960-70年代에 있어서 經濟開發 5個年計劃의 成功的 遂行으로 高度經濟成長에 따른 持續的인 輸出伸張과 效率的인 輸入増大와 安定的인 海上輸送手段確保를 위해 時代的으로 要請하였던 當時의 海運振興關係法을 分野別로 類型化해서 考察한 後에 그 成果와 補完을 要하였던 點을 檢討하고자 한다.

### 1. 造船 및 船隊關係法

當時 우리 海運産業은 幼稚段階에 있었으므로 主로 船腹量增強이 力點을 두었으며 特別 高度經濟成長에 따른 安定的인 輸出入貨物輸送을 위한 國民經濟的인 立場에서의 要請으로 船腹需要가 大幅 增加되

였다.<sup>1)</sup>

船腹量增強方法은 크게 計劃造船, 輸入, 國籍取得條件附裸備船(BBC/HP)等 3가지 類型으로 分類할 수 있으며 그 외에도 自己資金에 依한 國內建造 및 改良이 있으나 그 量이 微微하였다.

船腹量增強을 위한 法體制를 보면 1958년에는 造船獎勵法이 制定施行되었는데 이 法은 總屯數 20屯以上の 船舶建造를 獎勵하기 위하여 船價의 40%까지 政府가 補助金으로 交付하고 다시 50%는 낮은 利率의 財政資金을 融資해 줌으로써 自己資金은 10%만 있어도 船舶建造가 可能하였다.

그러나 1967년에는 同法이 廢止되고 造船工業育成法이 制定됨에 따라 補助金은 없어지고 船價의 85%까지를 財政資金에서 融資하기로 되어 있었다. 이 法이 뒷바침되어 現在의 計劃造船事業이 推進되고 있으며 1967年 海運振興法과 現在의 海運產業育成法에서 그 計劃造船事業의 基礎를 海運振興育成關係法으로 이어 받고 있다.

특히 船腹增強에 크게 기여 해 온 計劃造船事業은 1975년에 始作되었는데 그 경위와 目的을 보면 다음과 같다.

政府의 重化學工業獎勵育成策에 따라 既存 造船業體는 그 規模를 擴大하거나 施設을 增強하여 1974年 7月에는 70萬屯級 造船能力을 갖춘 現代重工業이 준공되어 韓國의 造船能力은 비약적으로 成長하였으나 거의 外需에 依存하는 形便이었다. 그 위에 韓國造船工業은 油類波動의 餘波로 外國船主로 부터 發注杜絶, 既契約分의 取消 등으로 심

註 1) 海運港灣廳, 世界속의 韓國海運港灣, 1979, p.123.

한 打撃을 받게 되었다. 그 反面 韓國의 海運業界는 增強船腹의 大部分을 外國의 中古船 輸入이나 國籍取得條件附 裸備船에 依存하였다. 이와같이 國內造船業界와 海運業界가 相互 遊離되어 있는 것을 相互 연계 육성함으로써 造船業界의 最低操業率을 維持토록 하고 同時에 外航海運의 國際競爭力을 提高시킬 수 있는 經濟船을 確保토록 하는 意圖에서 出發하였다.

이와같이 計劃造船事業은 船價와 金利 등에 問題點이 없는 것은 아니며 다음과 같은 內容이 海運助成策으로서 效果가 있었다는 것은 異論의 餘地가 없을 것이다.<sup>2)</sup>

自己資金 10% (Full Container 船은 8%)

自資資金 50% (國民稅收基金 20% 普通銀行의 機械工業育成資金 撤資)

自資資金 10% (外資資金 10% 轉貸資金 10% 充當)

이와같이 計劃造船事業은 韓國 海運振興의 重要政策의 發展方向에 對하여 1986年에 至하여 計劃造船事業推進度續을 보면 外航船 276隻에 23萬噸 萬噸은 100%를 發注하였다.<sup>3)</sup>

이와같이 計劃造船事業은 海運振興의 重要政策의 發展方向에 對하여 1986年에 至하여 國內航船의 輸入, 船舶施設의 改良, 船舶의 補修, 計劃造船 등에 의하여 必要한 경우에는 所要資金의 一部를 補助 도

2) 孫兌鉉, 韓國海運史, (釜山: 亞成出版社, 1982.), p.458-459.

3) 韓國海事問題研究所, 海洋韓國, 1984.1., p.78.



는 融資할 수 있도록 하여 船隊의 助成策을 制度化하고 있으며 또 同法 第4條의 2-5規定에는 國庫出捐金으로 海運振興基金을 設置하여 國籍取得條件附裸傭船을 包含한 外航船舶의 確保, 計劃造船 船價元利金の 償還, 海運不況時 輸入船舶의 船價元利金償還等に 使用할 수 있도록 하였으나 實踐에 옮기지 못하고 海運產業育成法으로 改正時 廢止되었다. 또 第5條에서는 船舶所有權 登記前에도 船舶後取擔保特權을 認定하여 融資가 可能토록 하고있다.

## 2. 船員關係法

### 1) 良質의 高級船員養成

海上高級人力은 資本蓄積이 先行되고 그 必要에 의해 養成되는 것이 一般的인 經路이다. 우리나라는 多幸스럽게도 國立學校設置令에 의하여 韓國海洋大學이 1945년에 設立되어 解放과 同時에 同大學에서 高級의 良質海技士를 年次的으로 끊임없이 國費로 養成하고 充分하게 訓練시켜 確保하고 있었다. 그위에 1960-70年代에 우리나라 海運이 急速히 伸張하는 過程에서 이같이 蓄積된 高級海上人力은 最新運航技術을 要하는 大型, 特殊船舶의 運航에의 功獻은 勿論 海運企業의 經營에도 先導的 役割까지 하여 初期海運產業의 發展過程에서 중추적 役割을 하였다.<sup>4)</sup>

### 2) 良質高級船員의 國籍船 優先充員制度 構築

우리나라가 確保하고 있었던 良質의 高級海上人力은 1960-70年代에 急速히 增加되었던 韓國船隊의 運航을 위한 必須要員임은 當然하다. 日

註 4) 孫兌鉉, 韓國海運史, (釜山: 亞成出版社, 1982.), p.368.



한 韓國海洋大學 卒業生の 海外就業制限에 더하여 海外就業을 하게 될 新規船舶의 引受 自體를 海技士需給 實情을 감안하여 新規隻數로 調整하는 內容을 주로 하는 海技士需給調整業務를 發展시켰던 효시가 되었다. 그리고 1977年 2月 15日 「海技士需給管理指針」( 港灣廳 告示 第42號) 및 1980年 10月 31日 「船員需給管理指針」( 海運港灣廳 告示 第116號) 등의 規定도 이같은 船員의 需給調整을 圓滑히 하기 위한 制度로서 같은 맥락에서 연유되어 왔다.

또 1972年 12月 22日에 船舶職員法을 改正하여 乙種船長과 同機關 長의 乘務資格을 近海 5000 噸級 船舶까지 擴大하고 船舶通信士의 定員을 2-3名에서 1名으로 하고 海技士에 대한 海外就業制限의 根據 까지 마련 한 것도 船員에 대한 國內需要와 海外需要의 需給調整이 船員行政의 重要한 한 局面임을 보여주고 있으며 現在는 同法 第20 條에 海技士 需給調整規定까지 두고 있다.

더욱 1969年 7月에는 稅法을 改正하여 우리國籍의 外航船 乘務 船員에게 甲種勤勞所得稅의 免稅特惠까지 주어 海外就業船員과의 所得 差를 減少시켜 國籍船乘務船員의 사기양양을 위한 政府의 重要한 決斷까지 있었다.<sup>5)</sup>

#### 4) 海技士의 大量養成制度化

高級海技士를 主로 하는 우리船員에 대한 海外就業需要와 國籍船需 要의 調整에 관한 事項은 特히 國籍外航船社 中心의 韓國船主協會가 強力하게 國籍船社 保護措置를 要求하였다. 1973年 7月の 交通部告 示 第36號 「海技士 需給調整業務取扱要領」을 改正하여 國費養成한 韓

註 5) 孫兌鉉, 韓國海運史,( 釜山: 亞成出版社, 1982.), p.454.

國海洋大學 卒業 海技士를 國立學校設置令 第26條에 依據 卒業後 3年 間은 義務的으로 國籍船社에 勤務토록 하였음에도 長期的으로 國籍船 社의 需給難을 解消하기 爲해서는 甲種海技士 뿐만 아니라 乙種海技士 까지 海外就業를 制限해 줄 것을 1973年 10月 建議하였다. 이 建議 書에 政府는 1975年 8月 7日 大統領指示權書를 中心으로 海技士의 養成 政策을 策定한바 1975年 10月 2日 海軍省令 제1975호를 發令한 後에 1975年 10月 2日 海軍省令 제1975호를 適用하여 海軍豫備員令(RNTC)을 適用토록 政令하여 國 服務上의 特別措置까지 하여 高級海技士의 大量養成體制를 마련하고 積極 活用토록 하였다.

以上과 같이 船員關係法令을 中心으로 우리나라 初期海運에서의 船 員의 役割을 概括하였는바 그 成果를 考察해 보고자 한다. 後進海運 國이 船腹을 擴充 增強하는 方法으로는 先進國의 非經濟 老朽船을 싼 값으로 導入 運航하는 것이 常例이나 問題되는 것은 非經濟 中古船을 무엇에 根據하여 經濟的으로 運航할 수 있는가 하는 것이 關鍵이다. 그 解決方法은 ㆍ老朽非經濟船을 船員의 高生産性으로 克服하고 ㆍ中 古船의 修理費를 資質이 優秀하고 低賃金 船員을 活用하여 補填함으 로써 可能하다. 그러나 大部分의 後進國들은 이 要件의 결핍으로 成 功하지 못하였으나 우리나라만은 韓國船員의 優秀한 資質과 低賃金이 中古船에 의한 船腹增強을 可能케 하였다.<sup>6)</sup> 그 實例를 들면 韓國의 1981年末現在 船舶導入에 따른 元利金 償還現況을 보면 그 對象은

註 6) 孫兌鉉, 韓國海運史,(釜山:亞成出版社, 1982.), p.454.

312隻에 7,527,851噸(D/W)이며 金額으로는 2,114,986,974달러<sup>7)</sup>나 되는바 이와 같은 巨額의 外債負擔을 克服할 수 있는 힘의 源泉은 主로 低賃金, 優秀船員의 存在라 하겠다.

### 3. 船舶運航關係法

#### 1) 金融支援

自立經濟를 指向하여 各種 產業施設資金이 政府融資 및 援助資金에서 放出되어 基幹產業의 發展育成에 寄與함이 매우 컸음에도 不拘하고 海運業에 대하여는 綜合的인 運營資金의 策定이 없었고 또한 金融機關의 海運業에 대한 理解不足으로 海運業界는 항상 資金不足에 따른 運營難에 허덕이고 있었다. 이러한 資金難을 완화하고 保護育成하는 見地에서 運航資金의 支援이 切實히 要請되었다.

船舶運航에 따른 金融支援制度의 하나로 國家財政資金의 低利融資는 既히 計劃造船事業에서 說明한 바와 같이 造船獎勵法이나 造船工業育成法 및 海運振興法이나 海運產業育成法에 基礎하여 計劃造船을 위한 內資融資나 外貨貸付 또는 轉貸借款實績이 있었다. 또 石油波動等에 따른 海運不況의 長期化로 船價의 元利金 負擔壓力이 加하여지자 海運港灣廳은 1977年 8月 海運振興法の 基本精神에 立脚하여 海運不況 支援方案을 마련 · 償還해야 할 船價元利金中 50%를 年利 16% 1年据置 2年償還條件으로 融資하고, · 外貨表示供給金融支援을 強化하고 · 定期遠洋航路 運轉資金의 50%를 年利 16% 1年据置 2年償還의 條件으로 融資하는 支援策 등은 船舶運航에 따른 政府支援으로 높이 評

註 7) 韓國船主協會, '81年現在 船舶保有現況分析.

償되었다.

또 海運產業育成을 위한 金融支援의 큰 理想이라 할 수 있는 海運振興基金제도도 海運振興法을 1979年 12月28日 改正(法律 第3186號) 同法 第4條의 2-6을 新設하여, 政府의 出捐金과 同基金運用으로 생긴 收益金を 財源으로 海運振興基金을 造成토록 하였다. 그리고 그 基金을 新造船舶의 確保, 計劃造船元利金の 償還, 海運不況時 輸入船舶의 船價元利金の 償還, 國際定期船路 新規開設資金等を 支援하거나 主要輸出入物資輸送 海運業者를 支援토록 用途까지 確實히 하여 制度를 마련하였으나 그 基金의 實效를 보지 못하고 海運產業育成法으로 全文改正時 廢止되었다.

## 2) 運航補助

運航補助制度는 現在로서는 廢止된 政策手段이나 過去 우리나라 海運產業의 成長過程에서 採擇되었다.

### (1) 海運獎勵金 및 풀콘베이너 獎勵金

海運振興法 第6條의 規定에 따라 政府는 外貨獲得 또는 外貨節約에 裨益한 功이 있는 國際運航에 종사하는 海運業者에 대하여 交付할 수 있는 獎勵金으로 海運獎勵金과 풀콘베이너 獎勵金을 支給하였던 것으로 獎勵金 2種의 차등 支給規程은 1969-73年에 總 8億9천을 84個 船路에 支給되었고 풀콘베이너 獎勵金은 1979-85年에 풀콘船社에 37億餘원이 支給되었으나 海運產業育成法으로 改正 後에는 廢止되었다.

### (2) 國際定期航路 損失補助

海運振興法 第9條의 規定에 따라 政府는 國際定期航路 損失金을 補償하였던 것으로 1969-73年에 定期船社에 總 1億9천餘萬을 支給한 費

續이 있으며 海運産業育成法으로의 改正後에도 法制度는 그대로 存在 하되 活用치 않고 있다.

### 3) 自國貨 自國船政策에 따른 貨物留保制度

自國貨 自國船政策은 海運振興法の 制定公布前에도 1952年 11月 商工部 告示 第68號에 의하여 自國船保護 및 外貨流出防止를 目的으로 國籍船을 利用토록 한 바 있었으며 1961년에는 國籍船不就航證明(Waiver) 없이는 外國船利用을 禁止시켰다. 그 後 1978年 12月 28日 海運振興法을 改正하여 國籍船利用對象貨物을 ①主要輸出入 物資(指定貨物)와 ②定期貨物로 定하여 貨物留保政策을 法制化하였다.

### 4) 共濟事業과 共濟事業等を 위한 政府補助

主로 內航海運業體의 團體인 韓國海運組合을 中心으로 業體相互間에 船舶運航에 따른 損失을 相互 보전하기 위한 手段으로 實施하고 있으며 韓國海運組合法制定 以前인 1958年 7月에는 船舶共濟事業, 1960年 7月에는 旅客共濟事業을 始作하였으며 1961年 12月 30日 韓國海運組合法을 制定公布(法律 第917號) 한 後에는 韓國海運組合法 第6條 第1項 第5號에 根據하여 同 組合의 力點事業으로 推進하여왔다. 1974年 1月에는 船員共濟事業, 1979年 10月에는 船舶建造共濟事業까지 實施하기 始作하였다. 또 政府는 本共濟事業의 成功的인 遂行을 위한 保護支援手段으로 海運振興法 第10條에 依據 海運團體가 行하는 海運에 관한 共濟事業과 共同施設에 대하여 補助를 하거나 勸誘를 할 수 있도록 하고 本共濟事業이 本質的인 配도에 이르면 까지는 補助를 한 過去實績도 있다.

## 4. 稅制關係法





지금까지의 韓國政府에 의한 海運助成 努力으로 1983년에 船腹量은 700萬總톤에 이르고 積取率이 46.7% (82年 50.3%)에 이르게 되었는데 이것은 비교적 短期間에 700만톤 商船隊의 構築이라는 점에서 큰 成果를 거두었다고 評價하여야 할 것이다.<sup>9)</sup>

다음에서는 지금까지 고찰한 1960年 부터 海運産業育成法 이전에 있어서의 우리나라 海運政策에 관한 주요 補完點을 船腹擴充政策 船員政策 및 稅制政策面으로 나누어 提示하겠다.

#### 1. 船腹擴充政策에 따른 補完點

助成政策에 의한 왕성한 投資促進은 종종 船主의 他人資本에의 依存을 擴大시키고, 自己資本比率을 低下시킴과 동시에 新規企業의 參入을 增加시키고 中小 海運企業의 亂立을 가져오는 등, 海運産業의 構造的 脆弱要素를 깊게 露出시켰다.

물론 政府의 海運業 助成策은 船舶投資를 容易하게 하고 한 나라의 船腹擴充을 促進시키는 效果는 지니지만, 助成對象의 選擇基準 이하에 따라서는 종종 既成船主의 安易한 設備投資와 新規企業의 參入을 促進시키고, 不必要한 競爭을 招來할 뿐만 아니라 企業의 構造的인 問題를 더욱 惡化시키는 危險을 안고 있다.

우리나라의 海運業에 대한 助成政策도 海運企業의 亂立, 過剩投資로 인한 過當競爭 및 海運企業 基盤의 脆弱性이라는 일련의 構造的인 矛盾을 惹起시켰다. 自國海運의 조급한 擴大, 發展을 기대함으로써 非

註 9) 裴炳泰, 韓國海運의 現況과 海運合理化政策의 分析評價, 尹常松博士 古稀記念論文集,(釜山:韓國船員船舶問題研究所, 1985), p.120.

能率的인 海運企業을 달라시키지 못한 채, 助成政策이 實施되어 船腹擴大라는 政策目標은 達成되었으나 國際競爭力 있는 海運組織을 形成하는 爲에는 위에서 說明한 바와 같은 여러 가지 否定的인 要因을 發生시켰다.

이러한 構造的인 問題는 海運産業의 경쟁력을 低下시키고 自立成長 能力을 喪失케 하는 構造的인 모순을 낳았다. 즉 과도한 助成政策 實施은 短期에 보더라도 높은 助成策을 必要로 하게 하였으며 配運業에 대한 助成을 減尠시켰다.

이러한 結果가 볼 때, 海運業 發展 政策의 實踐目標은 相도 不순 當 不리하고 한 쪽의 船腹擴大는 다른 一 쪽의 海運業의 組織構造 完善化에 對상을 與하였던 一 方面 企業基盤 또는 競爭力의 弱化 原因 造成을 招來한 結果로 先進業을 擧기되게 實現하였으므로 政府의 政策은 總體의 發展이라고 볼 수 없다.

一般的으로 海運業의 發展의 目的은 政府의 政策을 以하여 經營構造의 質的改善을 包含하는 것이다. 그러나 여기 한 쪽의 不足되어서 發展이라고 말할 수 없다. 不充分的인 것이 된다.

總體의 發展을 爲하기 위하여 船腹擴大政策은 量的擴大에 止한 海運發展의 實踐的인 高步走에 止한 未府한 發展이다.

## 2. 船腹政策에 對한 補完點

이러한 問題를 補完的인 海運發展 爲하기는 投資을 以하여 船腹을 設備 增加 起見의 經營의 手段을 船腹政策 以外에 海外企業新設의 增加로 以하여 船腹의 設備의 增加를 起見으로 關係當國의 政府와 關係

員養成政策에 의하여 船員의 不足現象은 解決되었으나 그 過程에서 船員의 資質이 低下되었다.

이러한 現象은 船腹量增大에 따른 問題點의 發生과 비슷한 양상을 惹起시켰으며 결과적으로 海難率이 다른 나라에 비하여 급격히 增加하였다. 이것은 우리나라의 船員政策이 海技士를 船舶의 運航技術者 및 管理者로서, 部員을 船舶의 經濟的 運航을 위한 專門的 技能人力으로 養成시키는 側面에서 소홀하였다는 것을 意味한다.

### 3. 稅制面에서의 補完點

1981年 12月 17日에 全面的으로 改編된 稅制에 의하여 海運業體에 대한 法人稅 免除惠澤이 廢止되기 전에 우리나라의 外航船은 營業稅, 所得稅, 法人稅 및 財產稅가 免除되었으며 中古船 導入에 따른 關稅도 免除받았다. 稅制上的 이러한 特惠는 海運政策에 있어서 間接助成의 性質을 지닌다고 할 수 있다.

한 나라의 財政은 稅收入과 公共事業의 經營에서 나온 收入으로 이루어지는데 特定產業分野에서 稅制上的 惠澤을 政府가 賦與하는 것은 免除받은 納稅額이 그 產業分野에 效果的, 能率的으로 再投資되어야 한다는 것을 前提條件으로 하고 있는 것이다. 그런데 우리나라의 政策當國은 이러한 觀點下에서 稅制面에서의 海運政策이 實效를 거둘 수 있도록 監視하는 組織 또는 制度的 裝置를 마련하지 못하였다.

## 第四章 海運產業育成法의 分析 및 改善方向

### 第1節 立法背景

輸出主導型의 工業化를 繼續 推進하고 있는 우리나라는 70年代의 高度成長으로 國民經濟의 對外依存度가 매우 높기 때문에 繼續적인 輸出增加와 國際貿易 輸入을 確保하기 爲는 安定的한 海上輸送手段을 確保하는 것이 重要한 課題로 되어 왔다. 그 結果 70年代의 政府에서 海運產業은 優秀한 船員을 確保하기 爲는 自國船 優先政策과 船體 金融支援等 政府의 強力한 海運振興政策의 實입이 1983年 末까지 船腹量 700萬噸을 達成하는 等 世界海運中進國으로 부상하였다.

然るに 1981年 下半年에 工業 世界의 海運不況이 持續하여 1982年 10月 以前에 爲는 海運產業은 中古船價의 暴落期 時期에 中古船을 大量 購入하여 等 中古船을 爲主로 한 船腹擴張을 策하였다. 經濟基盤이 脆弱한 海運會社가 多數 海運에 參與하여 運費騰貴 等 過當競争을 유발함으로써 海上運費을 下落시켰다. 그 이들 海運企業은 企業經營의 歷史가 짧고 充分한 經驗이 不足한 爲로써 國際的인 海運情報에 對한 不足하여 海運不況에 對한 事前 對處能力이 不足한 結果 海運企業

計 1)

年 度	1980	1982	1983
世界物動量	36	32	31億噸
世界船腹量	420	425	422百萬噸

穀物運費(北美/極東) : 35(1980.12.) → 15 \$ / 噸(1983.11.)

資料 : 海運港灣廳統計

의 經營惡化와 構造的 弱點을 보였다.

더욱 國內에서 船舶과 貨物의 연계마저 이루어지지 않아 1982년부터 매년 1,000 億원 以上の 經營赤字를 示現하는 등 우리나라 海運產業의 脆弱性を 露出시켰다. 특히 船腹量 擴充을 유발하였던 1979~81年の 好況도 1982년에 들어서면서 不況으로 후퇴한 채 오늘까지 그 狀態가 繼續되고 있다. 따라서 이와 같은 狀態로 간다면 우리나라 外航海運은 막대한 負債와 累積된 赤字로 과멸의 危機를 免할 수 없다는 判斷아래 企業의 自助努力만으로는 事態解決이 不可能하므로 政府가 企業經營規模, 財政構造 等 構造的 脆弱點에 徹底한 手術을 加하였다. 그리하여 根本的인 病폐를 摘出하여 除去하므로써 海運產業의 國際競爭力을 強化하여 安定的인 海運產業基盤을 構築하기 위해 海運產業合理化計劃을 推進하는 同時에 海運產業合理化事業을 中心으로 한 海運產業育成政策을 樹立하여 多角的으로 政策手段을 구사하는 등 長期的인 海運產業育成施策을 推進하고 있다. 그 일환으로서 가장 根幹을 이루는 海運產業育成法體系를 改編하였다. 即 海運產業合理化施策<sup>2)</sup>과 併行하여 1983年 12月 중전의 海上運送事業法을 海運業法으로 全文改正<sup>3)</sup>하여 海上運送事業의 免許體系와 免許基準을 中心으로 改編하였다. 그 후 海運產業育成을 爲한 基本法 性格을 지니는 海運關係法의 하나인 海運振興法을 全文改正, 海運產業育成法으로 改編<sup>4)</sup>하여 海運產業育成政策 推進을 위한 基本法體制를 整備하였다.

註 2) 海運產業合理化計劃(案) 提出 : 1983.12.23.

3) 海運業法 全文改正 : 1983.12.31

4) 海運產業育成法 全文改正 : 1984.8.7.

## 第2節 主要内容

本節에서는 우리나라 海運產業育成政策의 主要内容이 法制度的인 側面에서 反映되고 있는 內容을 考察하고자 한다.

### 1. 海運產業育成基本計劃의 豫告

海運產業育成法 第3條 第1項은 政府는 每年 다음 年度의 海運產業育成基本計劃(基本計劃)을 樹立, 公告하여야 한다고 規定하고 있다. 그리고 그 公告할 內容에는 海運產業育成을 위한 基本要素들이 포함되도록 同法에 規定<sup>5)</sup>하므로써 海運企業을 포함한 海運關聯企業의 企業人들과 其他 關聯人들이 事業計劃을 樹立함에 있어서 基礎가 되도록 豫告하고 있다.

### 2. 海運產業合理化計劃의 法制度化

既히 第1節의 立法背景에서 記述한 바와 같이 우리나라 海運產業의 構造的 脆弱要素를 除去하고 海運不況을 克服하여 海運產業의 國際競爭力을 回復할 수 있는 構造的 基盤을 構築하기 위한 1次

註 5) 海運產業育成基本計劃의 內容(海運產業育成法 第3條 第2項)

1. 海運의 國際動向에 관한 事項
2. 船舶의 需給·改良 및 代替에 관한 事項
3. 海運과 關聯한 國際收支의 改善에 관한 事項
4. 海運에 관한 國際協力에 관한 事項
5. 國際航路의 開發 및 船隊의 調整에 관한 事項
6. 航路就航命令에 관한 事項
7. 海運에 관한 共濟事業 및 共同施設의 設置運營에 관한 事項
8. 船員의 養成 및 厚生福祉에 관한 事項
9. 그밖의 海運產業의 育成을 위하여 必要한 事項

的인 措置로서 1983年 12月 23日 産業政策審議會의 議決을 얻기 위하여 提出하였던 海運産業合理化計劃이었다. 이 計劃을 推進하면서 政府는 우리나라 國民經濟에서의 海運産業의 重要性을 充分히 認識하여 長期的으로 海運産業育成을 爲한 法律制度를 整備할 必要가 있음을 覺察하여 海運産業育成法을 全文改正하였으며 同法 第7條에는 海運産業合理化計劃을 明確히 法制化 하였고 同法の 附則 第3條에 海運産業合理化計劃에 關한 經過措置로서 本法의 改正施行前에 推進하였던 海運産業에 關한 合理化計劃을 本法에 의한 海運産業合理化計劃으로 規定하고 있다.

海運港灣廳長은 海運産業의 健全한 育성과 發展을 위하여 海運産業合理化計劃을 樹立, 推進할 수 있도록 하였다. 同 計劃의 內容으로는<sup>6)</sup> 海運産業의 系列化 및 協業化, 船隊의 改編, 調整, 航路의 調整, 不公正去來行爲 防止, 合理事業을 위한 支援 其他 必要한 事項을 明示하고 있다. 그리고 合理化 事業計劃을 推進함에 있어서 政府는 그 內容을 調整할 수 있도록 하고 있다.<sup>7)</sup> 또 必要時는 合理化 事業에의 參與를 海運企業體에 勸告하거나 參與한 業體에 대하여 過當競爭의 防止 또는 航路秩序의 維持措置<sup>8)</sup>를 取할 수 있도록 하였다. 그리고 이 措置에 따르지 않을 때는 海運産業을 위한 支援의 中斷措置<sup>9)</sup>까지 할 수 있도록 하여 必要時에는 政府가 主導하는 海運産業

註 6) 海運産業育成法 第7條 第2項.

7) 海運産業育成法 第7條 第4項.

8) 海運産業育成法 第7條 第6項.

9) 海運産業育成法 第7條 第7項.

合理化計劃을 以의 手段으로 뒷받침 할수 있도록 하였다.

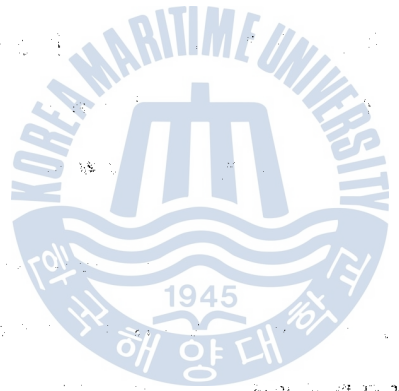
二) 海運產業合理化事業을 위한 特別支援手段을 具體的인方法 而로 爲인 點은 合理化計劃內容에 포함시키 一段特別의 必要時 適切한 特別 支援手段을 採用할 수 있도록 另外 規定하고, 法律廢止前 該法律 中 便利의 爲 設置한 시설을

三) 船舶의 改裝에 對한 補助金을 支拂 할 수 있는 限에서 船舶 改裝 補助金 支拂 額을 船舶 改裝 費의 百分之 三十 以下 로 定하고, 船舶 改裝 費 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고,

四) 船舶의 改裝에 對한 補助金을 支拂 할 수 있는 限에서 船舶 改裝 補助金 支拂 額을 船舶 改裝 費의 百分之 三十 以下 로 定하고, 船舶 改裝 費 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고,

五) 船舶의 改裝에 對한 補助金을 支拂 할 수 있는 限에서 船舶 改裝 補助金 支拂 額을 船舶 改裝 費의 百分之 三十 以下 로 定하고, 船舶 改裝 費 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고,

六) 船舶의 改裝에 對한 補助金을 支拂 할 수 있는 限에서 船舶 改裝 補助金 支拂 額을 船舶 改裝 費의 百分之 三十 以下 로 定하고, 船舶 改裝 費 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고, 改裝 船舶 主 支拂 額 中 改裝 船舶 主 支拂 額의 百分之 三十 以下 에 對한 補助金 支拂 額을 定하고,



註 10) 租稅減免規制法 第 47 條 第 1 項 및 同法施行令 第 40 條 第 1 項  
11) 1984 年 中古船 改造資金 支援規模 300 億원.  
12) 海運產業育成法施行令 第 12 條.



舶을 利用할 수 없다고 認定되어 所定の 節次를 거쳐 國籍船利用義務가 免除 (waiver) 되는 例外的 境遇<sup>13)</sup>에는 그리하지 아니하다. 또 指定貨物制度를 運營함에 있어서 本制度의 實效를 기하기 위하여 有關機關의 協調體制까지 강구하고 있다. 指定貨物所管 中央行政機關의 長에게 長期運送契約의 체결을 當該 貨主에게 勸告해 줄 것을 要請할 수 있으며 또 中央行政機關의 長이 指定貨物을 外國船舶에의 運送契約을 承認 또는 變更하고자 하는 경우 미리 海運港灣廳長과 協議하도록 하였다.

또 指定貨物 以外에도 우리나라의 定期船이 就航하는 地域의 船舶을 利用하여 定期的으로 貨物을 運送하고자 하는 者는 國家間的 運送比率를 定하는 國際協約에 의하여 交易當事國과의 均等積取範圍 안에서 우리나라 船舶을 利用하여야 하되 別途의 例外規定 (交通部令)이 있을 때는 그에 따르도록 하고 있다.

#### 4. 海運產業의 直接補助制度

海運產業의 直接補助制度로는 國際海運獎勵金 교부, 造船補助, 運航損失補償制度를 두고 있으며 그 內容은 다음과 같다.

##### 1) 國際海運獎勵金 交付制度

國際海運에 종사하는 海運業者로서 國家基幹產業에 必要的 原料輸送, 第3國間航路를 開拓하여 行하는 貨物輸送 또는 콘테이너 貨物等 主

註 13) 海運產業育成法 第16條 第1項 但書. 同法施行規則 第4條 第2項. 國籍利用貨物運送調整制度 運營要領 (海運港灣廳告示 第85-15호, 1985.4.2.).

에 輸出入物資의 輸送으로 우리나라 國際海運發展에 현저하게 이바지한 外航貨物運送事業者에 대하여 每年 豫算의 범위내에서 海運港灣廳長이 定하여 交付할 수 있도록 하고 있다.<sup>14)</sup> 獎勵金을 交付할 수 있는 規模에 대해서는 行政當局에 委任하여 豫算範圍內에서 擇하도록 하였으므로 本制度를 施行함에 있어 障礙金으로서 充分의 效果가 발휘되고 今後 外航海運業體가 漸次로 發達하고 開拓해역의 發展에 莫大의 功을 奏할 것으로 기대할 수 있도록 運用하여야 할 것이다. 그러나 現行의 海運振興政策은 充分히 活用하지 않고 있다.

## 2) 造船補助制度

海運業者의 海運産業育成法 第3條 第1項이 定한 海運産業育成基本計劃의 範圍內의 事業을 遂行하는 過程에서 政府 內航船舶入出의 總額에 對하여 政府은 船舶의 建造에 對한 補助金을 供給하는 事業에 關係하여 造船費金의 補助자거나 融資자거나 擔保할 수 있다. 또 船舶의 建造에서 그 船舶의 運航 또는 指定航路에의 就航이 海運産業의 育成과 利益에 適合하지 아니하다고 認定되는 경우에는 당해 船舶의 代替 또는 施設의 改良을 命할 수 있다.<sup>15)</sup> 그러나 그 代替로 발매할 수 있는 出賣金의 所定의 規定에 따라 政府은 適當한 補償을 하도록 하여야 할 것이다. 또 船舶의 壽命全期에 對한 補助에 對하여 補償을 命할 수 있다.

- 註 14) 海運産業育成法 第14條 同法施行令 第9條  
 註 15) 海運産業育成法 第18條 第1項  
 註 16) 海運産業育成法 第18條 第2項

## 3) 運航損失補償制度

## (1) 國際航路缺損補助

海運業者가 對外交易의 增進을 위하여 國際定期航路에 就航하는 경우에 그 就航으로 말미암아 損失을 입을 때에는 韓日 및 東南亞地域 就航船舶은 損失額의 80% 以內, 其他地域 就航船舶은 損失額 100% 以內의 損失補償金을 交付할 수 있도록 하여<sup>17)</sup> 國際定期運航事業을 特別히 保護育成하여 開發하고자 한다. 그러나 政策手段으로는 活用치 않고 있다.

## (2) 航路就航命令損失補償

海運產業의 育성과 公益을 위하여 必要하다고 認定되는 境遇에 政府는 海運產業育成法에 의하여 補助나 融資等 特別 支援을 받은 內航旅客運送事業者를 除外한 海運業者에 대하여 國民들의 便宜나 海運產業育成을 위하여 必要하다고 認定되는 內航航路 또는 國際航路에 一定期間 就航할 것을 命할 수 있다. 同時에 이 命令에 따른 就航으로 말미암아 損失을 입을 者에 대하여는 政府는 正當한 補償을 하도록 하고 있다.<sup>18)</sup> 그러나 政策手段으로 活用치 않고 있다.

## 5. 海運產業의 間接補助制度

海運產業에 대한 間接補助制度는 金融支援制度和 稅制上 支援制度로 區分하고 있음이 一般的이다. 特히 海運產業은 資本集約的인 產業이므로 金融支援을 위한 法制度側面에서 많은 配慮를 보이고 있다.

註 17) 海運產業育成法 第 15 條 및 同法施行令 第 10 條.

18) 海運產業育成法 第 17 條.

### 1) 海運産業의 財政支援制度

海運業者가 海運産業育成法 第3條에 定한 基本計劃의 範圍內에서

- 國內港間을 就航하는 船舶의 輸入,
- 船舶施設의 改良 또는 代替,
- 船舶의 補修,
- 計劃造船에 依한 船舶의 建造事業을 하는 境遇 財政的 支援의 必要하면 政府는 支援한다.

船舶輸入의 경우 總額 船舶類別의 10%의 補助金을, 船舶施設의 改良 또는 代替의 경우 總額 船舶類別의 20%를 補助하고, 80%는 船舶建造의 計劃造船에 依한 船舶建造의 경우에는 建造資金中 內資의 80%를 補助하고, 內資의 20%를 하여 經濟船確保를 위한 積極的인 財政支援制度를 法制化한 것이다.

2) 計劃造船에 依한 資金貸付制度

經濟船確保를 爲한 國際航行船舶의 建造에 關한 制度는 海運業者가 計劃造船에 依한 船舶建造事業을 重要한 事業으로 認定하고, 內資의 80%를 補助하고, 內資의 20%를 하여 經濟的인 效果를 爲한 計劃造船의 事業을 補助하는 爲한 必要의는 資金을 國民投資基金等에서 造成할 수 있도록 法制化<sup>20)</sup>한 것이다.

### 3) 海運共濟事業 等에의 補助制度

海運團體가 海運에 關한 共濟事業과 共同施設의 設置 運營에 關하여 一定額의 補助나 융자를 政府가 貸與할 수 있도록 하여 海運團體가 海運産業 全體의 公益을 爲하여 共濟事業과 共同施設을 運營하는 境遇 同 事業의 活性化를 爲한 支援制度를 갖추고 있으나

註 19) 海運産業育成法 第4條 및 同法施行令 第2條.  
 20) 海運産業育成法 第8條 및 同法施行令 第6條.

用하지 않고 있다.

그 支援內容을 보면 共濟事業을 위해 必要하다고 認定되는 責任準備金を 補助하고 融資하며 共同施設에 必要한 所要額의 50% 以內的 補助 및 80% 以內的 融資를 하되, 補助金과 融資金額의 總額은 共同施設所要額의 80%를 초과하지 못하도록 하고 있다.<sup>21)</sup>

#### 4) 船舶擔保의 特例

海運業者가 海運產業育成法 第3條에 定한 基本計劃의 범위 안에서 事業을 遂行함에 있어 同法 第4條 第1項 第1號 또는 第4號의 事業<sup>22)</sup>을 위하여 船舶을 輸入하거나 備船 또는 建造하는 경우에는 當該船舶의 所有權 取得에 관한 登記를 하기 前이라도 當該船舶의 所有權을 取得한 후 지체없이 當該船舶을 擔保로 提供할 것을 條件으로 融資할 수 있도록 特例規定<sup>23)</sup>을 두었다. 즉 資本集約産業인 海運產業育成을 위한

1) 海運產業의 財政支援制度

海運業者가 海運產業育成法 第3條에 定한 基本計劃의 範圍內에서

- 國內港間을 就航하는 船舶의 輸入,
- 船舶施設의 改良 또는 代替,
- 船舶의 補修,
- 計劃造船에 依한 船舶의 建造事業을 하는 境遇 財政的 支援의 必要하면 政府는 支援한다.

船舶輸入의 경우 總 船價額의 50%를 補助하고, 船舶施設의 改良 또는 代替 或 補修의 場合에 必要資金의 20%에 補助하고, 80%는 船舶建造計劃造船의 場合 船舶建造의 경우에는 建造資金中 自資金 80%를 補助하고 있다. 하여 經濟船舶確保를 위한 積極的인 財政支援制度를 法制化<sup>19)</sup>하고 있다.

2) 計劃造船에 關한 資金補助制度

經濟船舶確保를 爲한 國際競爭力을 提高하기 爲한 計劃造船에 關한 船舶建造事業의 重要한 정책을 以한 政府의 政策은 效率的 效果의 提高를 爲한 計劃造船의 補修에 對한 補助나 負擔의 輕減을 國民投資基金等을 活用하여 法制化<sup>20)</sup>하고 있다.

3) 海運共濟事業 等에의 補助制度

海運團體가 經營中 海運에 關한 共濟事業과 共同施設의 設置 運營에 對하여 一定額의 補助나 負擔을 政府가 擔 負 할 수도 有하며 海運團體가 海運產業 全體의 公益을 爲하여 共濟事業과 共同施設을 運營하는 境遇 同 事業의 活性化를 위한 支援制度를 갖추고 있으나 活

註 19) 海運產業育成法 第4條 및 同法施行令 第2條.

20) 海運產業育成法 第8條 및 同法施行令 第6條.

用하지 않고 있다.

그 支援內容을 보면 共濟事業을 위해 必要하다고 認定되는 責任準備金을 補助하고 融資하며 共同施設에 必要한 所要額의 50% 以內的 補助 및 80% 以內的 融資를 하되, 補助金과 融資金額의 總額은 共同施設所要額의 80%를 초과하지 못하도록 하고 있다.<sup>21)</sup>

#### 4) 船舶擔保의 特例

海運業者가 海運產業育成法 第3條에 定한 基本計劃의 범위 안에서 事業을 遂行함에 있어 同法 第4條 第1項 第1號 또는 第4號의 事業<sup>22)</sup>을 위하여 船舶을 輸入하거나 備船 또는 建造하는 경우에는 當該船舶의 所有權 取得에 관한 登記를 하기 前이라도 當該船舶의 所有權을 取得한 후 지체없이 當該船舶을 擔保로 提供할 것을 條件으로 融資할 수 있도록 特例規定<sup>23)</sup>을 두었다. 즉 資本集約產業인 海運產業育成을 위한 원활한 資金支援을 위해 船舶擔保의 特例制度를 마련하고 있다.

#### 5) 稅制上 支援制度

海運產業育成法 自體의 性格上 直接的으로 稅制上 支援制度는 導入하지 못하고 있다. 그러나 海運產業育成法 第3條의 海運產業育成基本計劃이나 同法 第7條의 海運產業合理化計劃制度를 活用한다. 有關 中央行政機關과 協力體制를 마련하여 必要時 稅制上 支援制度를 강구할

註 21) 海運產業育成法 第12條 및 同法施行令 第7條.

22) 海運產業育成法 第4條 第1項 第1號와 第4號의 事業內容.

1號의 事業: 國內港間을 運航하는 船舶의 輸入

4號의 事業: 計劃造船에 依한 船舶의 建造

23) 海運產業育成法 第23條.

영향은 法制化 하고 있다. 또 現在 推進中인 海運產業 合理化 實現을 위한 本制度를 효율적으로 運用하고 있는 先例가 있다.<sup>24)</sup>

### 6. 指定海運業者 重點育成制度

海運業者의 國際的 競爭力을 높이고 經營基盤을 構築하기 위하여 必  
要하다고 認定되는 경우에는 海運業法 第 25條의 規定에 의한 外航  
定期貨物運送事業 또는 外航不定期貨物運送事業을 營爲하는 者로서 船  
隻數, 噸 貨物輸送量 등에서 健全하다고 判斷되는 一定基準에 適合한  
業者를 指定하여 이를 重點 育成할 수 있도록 集中支援制度<sup>25)</sup>를 導入  
하고 있다. 指定海運業者에 대한 優先集中支援內容은,

- 新造船에 의한 船舶의 實需要者 選定
- 國際定期航路의 開發免許
- 海運產業育成法 第 16條의 規定에 의한 指定貨物의 輸送
- 그 밖에 海運產業育成을 위하여 必要한 事項을 例示하여 重點  
育成을 위한 綜合支援制度를 두고 있다.

### 7. 海運產業의 環境造成을 위한 支援制度

海運產業에 대한 國際競爭力을 提高시키고 海運產業의 基盤을 보  
고 육성하기 위하여 政府는 海運產業의 경쟁력 있는 環境을 造  
성한다. 그러나 各種의 港灣開發, 船員의 國費 養成, 研究開發費의 支  
持 등 一般的인 事項은 法體系上 여기서 除外하고 海運產業育成法上  
에서 處理하는 基本的인 制度만을 說明하고자 한다.

<sup>24)</sup> 海運產業合理化計劃(案), (1983.12.23 提出), 稅制支援.  
<sup>25)</sup> 海運產業育成法 第 5條 第 6條 및 同法施行令 第 4條.



## 1) 海運團體의 育成

海運業者의 經濟的 地位向上과 國際活動을 促進하기 위하여 政府는 海運團體를 義務的으로 育成하도록 하고 있다.<sup>26)</sup> 特히 海運組合의 경우는 特別法<sup>27)</sup>에 根據하여 海運團體를 特別支援하여 育成해 오고 있으나 本 海運產業育成法에서도 그 根據를 明示하여 基本法으로서의 法性格을 體系化 하였다.

## 2) 船·貨主間의 協議體 運營

海運業者와 貨主는 特殊關係에 있다. 特히 外航運航事業의 需要인 貿易貨物은 事業自體에 수반하는 需要가 아니므로 海運業者와 貨主는 貨物의 安定的 輸送과 相互情報交換 等 目的을 위해서 協力體制를 維持하도록 協議體를 構成 運營<sup>28)</sup>할 수 있게 하고 있다.

## 3) 海運振興審議會 設置 運營

海運港灣廳長의 諮問에 應하여 海運產業의 育成에 관한 重要政策을 審議하기 위하여 海運港灣廳長 所屬下에 海運振興審議會를 두고 非常設的으로 運營하고 있다. 그 審議委員의 構成은 海運政策決定에 關聯있는 政府機關인 經濟企劃院, 財務部, 商工部, 交通部 및 海運港灣廳의 2~3級 公務員과 海運, 經濟 및 金融에 관한 學識과 經驗이 풍부한 자 중에서 海運港灣廳長이 위촉한 者와 海運振興과 關聯된 團體의 任員中에서 위촉한 者로 構成하고 있다.<sup>29)</sup> 이와같이 構成된 海運

註 26) 海運產業育成法 第 11 條.

27) 韓國海運組合法.

28) 海運產業育成法 第 13 條.

29) 海運產業育成法 第 22 條 및 同法施行令 第 16-21 條.



## 2) 航路의 調整 等 措置

航路秩序를 維持하고 航路別 船腹需給의 均衡을 維持함으로써 海上 輸送의 圓滑化를 기하는 等 必要하다고 認定되는 경우, 海運產業育成 法에 의하여 補助 또는 融資를 받은 海運業者에 대하여 政府는 航路 및 就航船舶의 調整, 航海實習生의 乘船 等を 指示<sup>32)</sup>할 수 있도록 하고 있다.

## 3) 航路就航命令

海運產業의 育성과 公益을 위하여 必要하다고, 認定되는 경우 海運 產業育成法에 의해 補助 또는 融資를 받은 內航海運業者를 除外한 海運業者에 대하여 一定期間 國內航路 또는 國際航路에 就航을 命할 수 있다.<sup>33)</sup> 이는 政府가 航路開發을 要할때 主導的으로 推進할 수 있는 制度이다.

## 4) 國際協約 等の 履行을 위한 措置

國家間的 運送比率을 定한 國際協約 또는 運送에 관한 協約의 履行을 위하여 必要하다고 認定되는 境遇에는 政府는 國際航路別로 就航船舶의 調整, 海運業者間的 運送比率의 決定 또는 이에 관한 協議 機構의 設置 等, 必要한 措置<sup>34)</sup>를 할 수 있도록 하고 있다.

## 5) 對抗措置

海運業者가 外國政府, 外國船舶運航事業者團體 또는 그 團體의 構成 員인 外國船舶運航事業者로 부터 互惠平等의 原則에 違反되는 不利한

註 32) 海運產業育成法 第 19 條.

33) 海運產業育成法 第 17 條.

34) 海運產業育成法 第 24 條.

處遇를 받을 경우 그 國家의 船舶, 그 外國團體 또는 그 團體所屬 事業者의 船舶에 대하여, 政府는 必要的 對抗措置를 할 수 있도록 하여 우리 海運業體를 對外的인 不利益 處遇로 부터 保護하고 있다. 또 外國船舶運輸事業者가 우리나라 海運發展을 阻害하는 行爲를 저거나 交通航路의 秩序를 紊亂케 한다고 認定되는 경우에는 그 事業者의 船舶에 대하여 政府는 入港規制等의 措置를 할 수 있도록 하여 外國 船主나 團體 또는 船舶運輸事業者에게도 規制措置<sup>39)</sup>를 取할 수 있도록 하고 있다.

#### 6) 國外支店等 設置許可 또는 申告

海運業者가 그 事業遂行을 위하여 國外에 支店 또는 事務所를 設ける 또는 變更하고자 할 때에는 原則적으로 海運港灣廳長의 許可를 받도록 되어 있으나 事業實績이 우수한 業體에 대하여는 申告로써 可能하도록 규정하고 있다.<sup>40)</sup>

#### 7) 支援資金使用監督 또는 支援中斷

海運產業育成法에 의하여 補助 또는 融資을 받은 者는 그 資金의 交付目的 以外에 使用하지 못한다. 政府는 그 資金을 適正하게 使用하도록 監督하여야 하며 特別 違反하게 國外支店 또는 事務所를 設ける, 交通航路의 秩序를 紊亂케 하는 등 執務阻礙 障의 指目인 違反 行爲를 저지르면 海運產業育成法에 根據 補助時 融資等 支援 中斷 規定을 適用할 수 있다.

39) 海運產業育成法(1955) 條文 補助時 融資等 支援 中斷 規定은 海運產業育成法(1955) 條文 第 20 條 및 第 21 條.

39) 海運產業育成法 第 25 條.

40) 海運業者의 申告 第 10 條 第 2 項 同法施行令 第 3 條.

41) 海運業者의 申告 第 10 條 第 2 項 同法施行令 第 3 條.

42) 海運產業育成法 第 20 條 및 第 21 條.

### 第 3 節 海運產業育成法の 未備點과 改善方向

#### 1. 法性格에 關하여

海運產業育成法 第 1 條는 本法의 目的과 性格을 明示하고 있다. 海運產業의 健全한 育成에 必要한 事項을 定함으로써 海運產業의 競爭力을 높이고 國民經濟發展에 이바지 하도록 規定하고 있다. 그러나 本法外에 海運業法이나 船員法 其他 海運關係法에서도 必要에 따라서는 海運產業育成을 위한 經濟保護的 性格을 지닌 事項을 規定할 수도 있으며 그 立法例도 많다.<sup>39)</sup> 그러므로 海運產業育成을 위한 經濟保護的 性格을 지니는 法體系아래서 相互關聯性을 法性格에 비추어 明白히 해야 하나 本法 第 1 條가 그 明確性의 一部를 缺如하고 있다.

海運產業育成을 위한 政府의 直接助成策이나 間接支援策 等 經濟保護의 基本的인 事項은 海運產業育成法에서 規定함이 一般的이고 其他 支援事項은 다른 海運關係法에서도 規定할 수 있다. 그러므로 海運產業育成法 第 1 條를 補強하여 그 法性格을 確實하게 하는것이 바람직하겠다.

#### 2. 法內容에 關하여

##### 1) 海運產業育成基本計劃의 一部內容 未備

政府가 海運產業育成政策으로 海運產業育成法 第 3 條의 規定에 따라 海運產業育成基本計劃을 매년 公告하도록 하고 있다. 그 基本計劃의

註 39) 海運業法 第 47 條 및 第 48 條.  
船員法 第 107 條 및 第 108 條.

主要內容은 海運產業育成法 第3條 第2項에 例示하고 있다. 그 事項들을 살펴볼때 現代 海運產業育成을 위하여 必須的인 事項中 하나인 海運專門經營人 養成에 관한 事項이 包含되어 있지 않다. 現代의 海運產業은 船舶施設이 尖端技術을 導入하여 現代化된 大型 專用船을 運航하고 있으므로 船舶의 特殊運航技術은 勿論 海運企業의 經營까지도 專門性을 要하고 있다. 그러므로 船員養成과 함께 海運專門經營人의 養成이 海運產業의 必須要素로 判斷되어 海運產業育成基本計劃內容에 包含되도록 補強되면 보다 바람직 하겠다.

### 2) 海運產業育成基本計劃의 長期豫告制 未實施

海運產業育成法 第3條에서는 政府는 매년 다음 年度의 海運產業育成基本計劃을 樹立하여 公告하도록 하여 1年單位의 政策豫告制度를 實施하고 있다. 그러나 海運產業은 全體國民經濟의 一環으로 重要한 役割을 하는 戰略產業이므로 1年單位의 短期政策의 公告만으로는 重要政策의 事前豫告로서 實效를 기대하기 어렵다. 더욱 經濟開發5個年計劃을 每5年의 長期單位로 樹立, 豫告한後에 遂行하고 있다. 그러므로 經濟開發5個年計劃과 步調를 같이 하여 5年單位의 長期 海運產業育成基本計劃을 樹立하고 事前에 豫告토록 함으로써 國民經濟開發計劃과 海運產業育成基本計劃의 推進하는 過程에서의 政策上의 一致성이 確保됨을 豫見해 調整자격을 政策豫告의 效果를 充分히 達할 수 있도록 함이 바람직하다.

### 3) 海運產業育成政策의 綜合審議調整機構 未備

海運產業은 一 機能上 性格上 獨立產業으로 存立할 수는 없으나 國民經濟의 一環으로서 重要한 國家基幹產業이며 戰略產業이다. 그러므로

로 海運產業育成政策은 樹立하는 過程에서 國民經濟政策의 一環으로 關聯部處가 事前에 充分히 審議 調整하여 政府政策으로 受容하고 推進해 나가야 할 것이다.

그와같은 政府政策을 事前에 審議 調整하는 機能을 擔當할 機構가 必要하다. 經濟部處를 包含한 文教, 外務, 國防等 關聯部處의 高位政策決定權者를 構成員으로 한 海運產業育成政策審議機構를 海運政策의 事前 審議 調整機構로 構成하여 運營함이 보다 理想的일 것이다.<sup>40)</sup>

海運產業育成法 第 22 條에 諮問機構로서 海運振興審議會를 運營토록 하고는 있으나 海運政策을 事前에 關聯部處의 政策과 相衡되지 않고 政府의 經濟政策으로 受容할 수 있는 審議調整機能을 充分히 發揮하기에는 不足한 點이 있다고 느껴진다.

#### 4) 海運專門人力 養成을 爲한 政府直接助成制度 未備

船舶施設이 大型化되고 特殊船化 되어 감에 따라 船舶運航要員인 良質의 船員과 海運專門經營人의 確保가 施設擴充에 못지 않게 現代 海運產業의 必須要素임은 앞에서 說明한 바 있다.

이와 같은 專門人力은 海運產業의 環境造成政策으로서 政府의 直接助成下에 養成됨이 理想的이며 특히 우리나라 船員의 海外進出可能性은 現在까지 構築한 基盤을 감안할 때 그 展望은 매우 밝다. 現行法上 船員法<sup>41)</sup>과 海運業法<sup>42)</sup>에서 船員教育訓練 및 海運從事者의 教

註 40) 產業政策審議會規程 第 1 條의 「產業政策審議會」.

41) 船員法 第 106 條.

「船員 및 船員이 되고자 하는者는 大統領令이 定하는 바에 依하여 教育 및 訓練을 받아야 한다」

船員法 第 107 條 第 3 項.

「船員教育機關의 運營에 必要한 經費는 大統領令의 定하는 바에 依하여 船舶所有者 및 教育訓練을 받는者가 負擔한다」

42) 海運業法 第 44 條, 第 45 條 및 第 47 條.

育訓練事項으로 規定하여 政府助成策을 提示하고는 있다. 그러나 그 教育이 受益者負擔을 原則으로 하고 있으므로 海運產業育成法에서 海運專門人力養成을 爲한 政府의 直接助成制度를 設置하여 政府負擔을 原則으로 船員 및 海運專門經營人을 養成시켜 海運產業育成要員으로 長期活用할 수 있도록 하면 보다 바람직한 結果를 期待할 수 있을 것이다.

5) 政府支援 海運企業에 對한 監督規定 未備

政府가 海運產業育成을 위하여 海運產業育成法の 規定에 따라 海運業體에 대하여 經濟的인 助成과 支援을 하였을 경우에는 그 支援內容이 目的한 바 그대로 올바르게 活用되어져야 政府가 意圖한 政策效果가 나타날 것이다. 海運產業育成法 第21條에 定한 監督內容은 「政府가 監督해야 한다」고만 規定하였을 뿐이며 監督方法까지는 明示하지 않았다. 그러므로 보다 徹底히 監督할 수 있는 方法을 補強하여 現在 우리나라 海運產業이 겪고있는 產業構造上 不實을 防止할 수 있는 制度的 장치를 해야 함이 바람직하다.



## 第五章 結 語

### 1. 要 約

1) 序論에서 說明한 바와 같이 本稿의 目的은 우리나라 海運產業 育成政策을 法的으로 뒷받침하고 있는 海運產業育成法을 살펴보고 그 未備點과 改善方向을 提示함에 있다.

2) 本稿가 企圖한 目的을 達成할 수 있도록 먼저 海運政策에 關한 一般的인 發展過程과 그 重要內容을 考察했다. 즉 海運產業이 幼稚段階에 있을 때는 政府는 積極的인 海運保護政策을 쓰고 國際海運市場에서 自立基盤이 造成되던 海運自由主義를 主張하였다. 그러므로 海運政策은 海運市場에서 自國海運產業에 對한 國際競爭力を 提高시키기 위한 支援策으로 一貫하였다.

3) 世界海運史上 主要한 海運國家의 海運法制史를 살펴보았다. 英國의 航海條例는 1651年의 航海條例가 制定되기까지의 背景과 그 後 改正된 1660年 航海條例를 造船, 船員, 船舶國籍, 貨物留保를 中心으로 考察했다. 네덜란드의 海運業과 中繼貿易을 打破하고 英國의 海運振興을 目的으로 制定公布하였던 1660年 航海條例가 그 目的과 는 달리 오히려 英國海運의 發展을 沮害하였음이 밝혀졌다. 그 理由는 政策手段이 合目的的이 아니라 過度한 規制措置로 作用하였기 때문이었다.

또 世界海運史上 가장 保護主義的이고 旗國差別이 強했던 英國航海條例가 商業資本主義段階에서 產業資本主義 段階로 國民經濟與件이 變



리나라 初期 海運政策과 海運關係法의 變遷概要를 먼저 考察한 後에 海運振興關係法을 具體的으로 分野別로 分析하였는바 그 內容은 다음과 같이 概觀할 수 있었다.

### (1) 造船 및 船隊關係法

- 1959年 造船獎勵法을 制定施行하여 船價의 40%는 政府의 財政補助金으로, 50%는 低利財政資金融資로 充當하고 自己資金 10%만으로 船舶建造가 可能토록 하였으며

- 1967年 造船獎勵法을 廢止하고 造船工業育成法을 制定施行하여 補助金制度는 廢止하고 船價의 85%까지 財政資金을 融資토록 하였으며 1967年 海運振興法과 1984年 海運產業育成法으로 이어 받아 計劃造船事業을 中心으로 經濟船隊確保의 基礎를 닦아 왔다.

### (2) 船員關係法

- 國立學校設置令에 따라 1945년부터 國立海洋大學을 設置運營하여 良質의 高級海上人力을 養成活用하여 海運產業發展에 寄與하였고

- 國籍船增強에 따른 船員需要와 良質의 船員에 대한 海外需要가 急增하여 政府는 1970年 國立學校設置令 第26條에 依據 國立海洋大學을 卒業한 海技士에 대한 海外就業制限措置를 取하였다. 그 結果 高級海技士確保를 爲한 國籍船社의 優待措置의 效果를 낳았다.

- 船員需要가 繼續 增加함에 따라 船員에 대한 國籍船社의 需要와 海外需要의 需給調整이 必要하게 되었다. 1972年 7月 交通部 告示 第36號로 「海技士 需給調整業務 取扱要領」을 制定 施行하였고 그 후 1972年 12月 船舶職員法을 改正하여 海技士의

船外就業率 制限상 一순 일은 根據規定을 마련한 後에 1983年 12月 31日 同法을 改正하여 全體船技士需給調整에 關한 規定까지 同法 第 20條에 마련하였다.

· 3. 船技士에 對한 國內外의 需要急增으로 그 需給事情이 어려워 지고 있는 船技士에 對한 需給調整 方案을 1983年 12月 31日 同法을 改正하여 船技士 需給調整에 關한 規定까지 同法 第 20條에 마련하였다.

· 4. 船主에 對한 船主 需給調整 方案을 1983年 12月 31日 同法을 改正하여 船主 需給調整에 關한 規定까지 同法 第 20條에 마련하였다.

· 5. 船主에 對한 船主 需給調整 方案을 1983年 12月 31日 同法을 改正하여 船主 需給調整에 關한 規定까지 同法 第 20條에 마련하였다.

· 6. 船主에 對한 船主 需給調整 方案을 1983年 12月 31日 同法을 改正하여 船主 需給調整에 關한 規定까지 同法 第 20條에 마련하였다.

· 國際定期航路 損失補助金 支給.

海運振興法 第9條의 規定에 따라 1973년까지 支給하였으나 海運獎勵金과 같이 現在는 廢止된 政策手段이다.

· 貨物留保制度

1952年 11月 商工部 告示 第68號로 自國貨物은 自國船을 利用하도록 하고 1961년에는 國籍船 不就航證明 (waiver) 없이는 外國船 舶利用을 禁止시켰고 1978年 12月 28日 海運振興法을 改正하여 指定貨物과 定期船貨物에 對한 貨物留保制度를 法制化 한 後에 海運産業育成法으로 이어 받아 保護政策으로 活用하고 있다.

#### (4) 稅制關係法

1961年 12月 8日 稅法改正으로 外航船舶에 對한 國稅 (營業稅, 所得稅, 法人稅) 를 免除하였고 1962年 12月 29日 地方稅法을 改正하여 外航船舶의 財産稅를 免除하였다. 이와같은 稅制特惠는 1981年 12月 17日 租稅減免規制法의 改正으로 所得稅와 地方稅는 課稅對象으로 還元되었다. 그러나 100%의 特別償却이 認定되며 附加價值稅는 賦課하지 않고 船舶導入時 關稅는 1978年 6月 1日부터 2.5%의 基本稅率을 適用하고 있다.

#### (5) 海運振興關係法の 成果와 補完點

以上으로 海運振興關係法을 살펴본 結果 우리나라 政府는 現代의 海運産業을 育成하기까지 많은 支援과 育成政策을 펴온 結果 短期間에 輸出入貨物을 安定的으로 輸送하여 國民經濟發展에 寄與하였고 海運中進國으로 發展시킨 結果는 높이 評價해야 할 것이다. 다만 補完을

하였더라면 더 큰 效果를 期待할 수 있었을 것이라고 생각되는 아쉬운 事項을 살펴보면 다음과 같다.

① 船腹量擴充政策의 補完點

海運助成政策에 따른 投資促進에 置重한 結果 海運의 量的 伸長은 이룩하였으나 船主의 他人資本 依存度를 높이고 零細한 海運業體가 多數 參加하여 海運企業의 亂立現象을 가져오는 등 海運企業의 構造的 內實化를 기하지 못하였다.

② 船員政策의 補完點

低賃金の 優秀船員을 活用하여 初創期의 海運發展은 이룩하였다. 그러나 船員에 對한 國內外 需要가 急增하여 船員의 大量養成體制를 마련하여 需給上의 어려움을 解決하였으나 船員의 質을 低下시키는 結果를 가져왔다.

③ 稅制上의 補完點

外航船舶에 對한 國稅와 地方稅를 免除하고 中古船導入時 關稅도 免除하여 海運業體에 特別支援하였고 船隊確保의 促進劑가 되었다. 그러나 그 免除방은 稅額이 海運企業에 效果的으로 再投資되도록 質首的인 監督장치를 充分히 하지 못하여 目的한 高水準의 實效을 보지 못하였다. 補完이 필요하다.

5. 結論으로, 1980年代初의 海運不振對策으로 推進되었던 海運産業育成政策은 法的으로 完備하지만 海運産業育成法을 尙서보고 그 完備點의 改善方面을 提議하였다.

1. 海運産業育成法의 主要內容

• 1年單位の 海運産業育成基本計劃을 事前에 公告하도록하여 海運政

策의 事前豫告制를 實施하고 政府는 必要時 海運産業合理化學業을 할 수 있도록 法制化하였으며 代表的인 海運保護政策인 貨物留保制度를 繼續 維持하여 우리나라의 海運政策의 基調가 海運保護政策임을 確實히 하고 있다.

- 海運産業에 대한 直接助成制度로 國際海運獎勵金·交付, 船質改良을 위한 計劃造船補助, 國際航路就航損失補助, 航路就航命令損失補償等の 法制度는 두고 있으나 政策手段으로 活用하지 않고 있다.

- 또 海運産業에 대한 間接支援制度로는 船舶輸入 및 計劃造船事業에 必要할 境遇 財政支援을 할 수 있도록 하고 있으며 計劃造船을 위한 所要資金은 國民投資基金等으로 造成하도록 하고 있으며 또 海運業者의 船舶取得資金支援을 보다 圓滑히 하기 爲하여 船舶取得登記前에 擔保할 수 있는 船舶後取擔保의 特例도 두고 있다.

- 그리고 海運産業에 대한 國際競爭力을 提高하기 위한 手段으로 健實한 外航海運業者를 指定하여 政府가 綜合的으로 支援하는 手段을 강구하여 重點 育成할 수 있도록 하고 있다.

- 또 政府는 海運産業의 環境造成支援制度로서 海運團體를 育成하고 船·貨主間의 協議體를 構成 運營토록하여 分野別로 有機的이고 自律的인 協助體制를 유도하고 있으며 海運産業育成政策의 樹立過程에서 關聯部處는 勿論 業界나 學界等 關聯産業分野別로 協助體制를 이루도록 海運振興審議會를 設置運營하고 있다.

- 또 政府는 海運産業育成支援政策이 實效를 거둘 수 있는 範圍內에서 經濟規制措置도 取할 수 있도록 하였다. 船隊構造의 改編을 勸告할 수 있고 本法에 依한 補助나 融資를 받은 業體에 航路 및

就航船舶의 調整指示나 航路就航指示를 할 수 있고 必要時는 國際海運市場에서 우리나라 海運業體 保護를 爲하여 互惠平等 原則에 立脚하여 對外的 對抗措置도 할 수 있다.

## (2) 海運産業育成法の 未備點과 改善方向

海運産業育成法을 研究分析한 結果를 綜合하여 그 未備點과 改善方向을 提示하였다. 그 分析한 結果는 다음의 提言에서 海運産業育成法の 改正方向으로 說明하고자 한다.

## 2. 提 言

지금까지 各 나라의 海運政策과 海運法制를 沿革的으로 여러面에서 살펴 보았다. 그 結果를 綜合的으로 比較 檢討하여 다음과 같이 海運産業育成法の 改正方向으로 提示한다.

### 1) 海運産業育成法の 性格補強

海運産業育成法은 海運産業育成을 目的으로 海運産業에 대한 經濟保護支援을 하는 基本法이다. 海運業法<sup>2)</sup> 船員法<sup>3)</sup> 其他 海運關聯法에서도 部分的으로 必要에 따라서는 海運産業에 대한 經濟保護支援事項을 規定할 수도 있다. 그러므로 海運産業育成法이 海運産業育成을 위한 經濟保護支援을 하는 基本法임을 確實히 할 수 있도록 海運産業育成法 第1條를 補強하여 海運産業育成을 위한 「基本的인」<sup>4)</sup> 事項을 定한것을

註 2) 海運産業育成法 第47條 및 第48條.

3) 船員法 第107條 및 第108條.

4) 水産振興法 第1條(目的):

이 法은 水産業의 健全한 發展을 爲한 「基本的인」 施策을 促進함으로써 水産物의 生産 및 輸出을 增加시켜 漁民의 所得向上에 寄與함을 目的으로 한다.



明示함으로써 法性格이 確實하게 나타날 수 있도록 함이 바람직하다.

#### 2) 海運專門經營人 養成을 海運產業育成基本計劃에 追加補強

現代海運產業은 尖端技術을 導入하여 船舶施設이 大型化 되고 特殊船化 되어 가고 있다. 그러므로 特殊한 船舶의 運航技術을 要하는 船員養成은 勿論이나 複雜하고 專門的인 海運經營을 專擔하게 될 專門海運經營人 養成도 海運產業의 必須要素로 되어감이 分明하다. 그러므로 海運產業育成法 第3條 第2項을 補強하여 海運產業育成基本計劃의 內容中 「海運專門經營人 養成에 관한 事項」이 追加되기를 要望한다.

#### 3) 長期의 海運產業育成計劃의 豫告를 爲한 補強

海運產業育成基本計劃은 國民經濟開發計劃의 一環으로 樹立되고 또 推進되어야 할 것이다. 그러기 위해서는 政府政策 相互間에 마찰없이 調和되고 補完되어 政府政策으로 實效를 거둘 수 있도록 補強됨이 바람직하다. 海運產業育成法 第3條 第1項에서 政府는 1年單位의 短期의 海運產業育成基本計劃만을 事前에 公告토록 하고 있으나 海運產業의 機能上 短期計劃의 公告만으로는 全體 國民經濟政策間의 調和가 크게 期待되기 어려우므로 國民經濟開發 5個年計劃과 步調를 같이하여 적어도 5年單位의 長期 海運產業育成基本計劃을 事前에 豫告토록 補強하여 政策豫告의 效果가 實質的으로 나타날 수 있도록 補完을 要望한다.

#### 4) 海運產業育成政策의 審議調整機構 設置를 爲한 補強

海運產業育成政策은 國民經濟開發政策의 一環으로 全體 國民經濟政策의 하나로서 그 樹立過程에서 關聯部處間에 充分히 審議 調整되어야



## 6) 政府支援助成 海運業體의 監督規定 補強

海運產業育成法 第 21 條는 海運產業育成法에 의하여 補助 또는 融  
資를 받은 業體에 대하여 政府는 資金을 適正하게 使用토록 監督해  
야 한다고 規定하였을 뿐이며 具體的 監督方法을 明示하지 않았다.  
그러므로 資金을 適正하게 使用하였는지를 週期的으로 報告토록 하고  
必要時는 公務員으로 하여금 業體를 調査하게 하여 資金使用 結果를  
確認할 수 있도록 監督規定을 補強함이 바람직하다. 그렇게 함으로써  
政府의 海運產業에 對한 支援助成政策이 企圖한 대로의 實效를 거두  
고 빠른 期間內에 海運企業이 內實化될 수 있을 것이다.



## 參 考 文 獻

## ☆ 東洋書

- 金相珍, 海運과 海運政策, 서울:交通部 海運局, 1966.
- 閔星奎, 海運經濟學, 釜山:韓國海洋大學 海事圖書出版部, 1973.
- 朴容燮, 海運產業育成法の 基本問題, 海洋韓國, 1984.12.
- 韓國海運港灣情報센터, 海運實務講座, 서울: 1982.11.27.
- 박태주역, 經濟政策의 思想, 서울:이삭, 1983.
- 裴炳泰, 韓國海運의 現況과 海運合理化政策의 分析·評價, 尹常松  
博士 古稀記念 論文集, 釜山:韓國船員船舶問題研究所, 1985.
- 產業政策審議會, 海運產業의 產業合理化計劃(案), 1983.
- 李尙圭, 新行政法論(下), 서울:法文社, 1982.
- 金道昶, 行政法論(下), 서울:博英社, 1982.
- 孫珠瓚, 商法(下), 서울:博英社, 1979.
- 孫兌鉉, 韓國海運史, 釜山:亞成出版社, 1982.
- \_\_\_\_\_, 장기불황기의 外航海運 育成政策 방향, 海洋韓國, 1983.3.
- 尹常松 新海運論, 서울:海事問題研究所, 1982.
- 韓國海事問題研究所, 韓國海運發展 40年史, 1984.
- 李允洙, 各國의 海運現況과 海運政策, 美國 海洋韓國, 1986.9.
- 李潤載, 各國의 海運現況과 海運政策, 日本 海洋韓國, 1986.9.
- 海運港灣廳, 世界속의 韓國, 海運港灣, 1979.
- 韓國船主協會, 船協會報, 서울 1985,1986.

- 韓國海運技術院, 海運經濟論, 서울: 韓國海運技術院, 1986.
- 韓國海運技術院, 美國의 海運·造船政策, 서울: 1985.
- 韓國海運技術院, 海運產業의 國民經濟·寄與度 研究, 1986.
- 韓國海運港灣情報센터, 海運統計要覽, 서울: 1983.
- 韓國海運技術院, 2000年代 아시아地域 海運勢力 展望, 韓國海運技術院, 1986.
- 張漢裕, イギリス重商主義研究, 東京: 岩波書店, 1955.
- 寺島成信, 帝國海運政策論, 東京: 巖松堂書店, 1923.
- 太田康平, 現代海運經濟及政策, 東京: 文雅堂書店, 1953.
- 佐波宣平, 海運理論體系, 東京: 有斐閣, 1948.
- 織田政夫, 海運政策論, 東京: 成山堂書店, 1979.
- 柴山剛介, 海運自由の原則と日本海運の立場, 海運 636號, 海運集會所, 1981年 9月.

☆ 西洋書

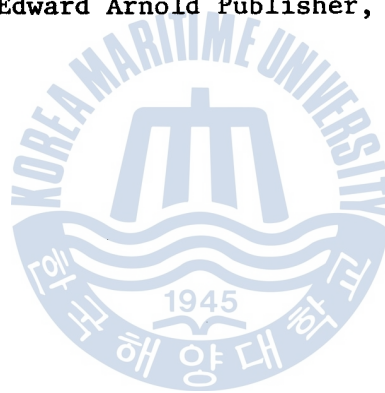
- 12<sup>o</sup>CAR. II. C. 18, An Act for the Encouraging and increasing of Shipping and Navigation, *Statute of the Realm*, Vol. I, v.
- Beth, H. L., Economics of Regulation in Shipping, No. 37, *Institute of Shipping Economics Bremen*, 1984.
- Carr, E. H., *What is history?*, Seoul; Choun Moon Wha Sa, 1981.

- Coleman, D. C., Naval Dockyards Under Later Stuarts. *The Economic History Review*, 6, 2, 134-155, 1953.
- Davis, R., English Foreign Trade, 1660-1700, *The Economic History Review*, 7, 2, 150-166, 1954.
- Farnell, J. E., The Navigation Act of 1651 the First Dutch War and the London Merchant Community. *The Economic History Review*, 16, 3, 439-454, 1964.
- Fayle, C. E., *A Short History of the World's Shipping Industry*, London: George Allen & Union, Ltd., 1938.
- Harper, L. A., *The English Navigation Laws*, N.Y.: Columbia University Press, 1939.
- Hinton, E. W. K., *The Eastland Trade and the Common Weal in the Seventeenth Century*, London: Cambridge University Press, 1959.
- Chruszowski Ignacy, *An Introduction to Shipping Economics*, London: Fairplay Publications Ltd., 1985.
- Chruszowski Ignacy, Chruszowski M., and Linka Krzysztof, *Shipping Economics and Policy: A European View*, London: Fairplay Publications Ltd., 1979.
- Lipser, L., *The Economic History of England*, Vol. III, London: S. & C. Black, Ltd., 1931.
- Picardo, J. L., *The Anatomy of the Navigation Laws*, London, 1847.

- Schmoller, G., *The Mercantile System*, N.Y.: Augustus M. Kelley Publishers, 1967.
- Smith, A., *An Inquiry into the Nature and Causes of Wealth of Nations* (Modern Libraryed), N.Y.: Random House Inc., 1937.
- Wilson, C. H., *The Economic Decline of the Netherlands, Essays in Economic History*, Carus-Wilson, E. M., (ed.) London: Edward Arnold Publisher, Ltd., 254-269, 1954.

☆ 主要參考法規

- 造船獎勵法
- 造船工業育成法
- 海運產業育成法
- 海運業法
- 海運振興法
- 海上運送事業法
- 船員法
- 船舶職員法
- 海技士 需給 調整業務 取扱要領
- 海技員 需給業務 取扱要領
- 海技士 需給管理 指針
- 船員 需給管理 指針
- 풀·콘테이너船 運航獎勵金 支給規程



- 外航貨物 定期運送事業者 申告管理要領
- 國籍船 利用貨物 運送指定制度 運營要領
- 韓國海運組合法
- 中小企業振興法
- 中小企業基本法
- 水產振興法
- 産業技術開發振興法
- 特定 外航船舶 解體 促進에 關한 臨時措置法
- Merchant Shipping Act
- An Act for the Encouraging and Increasing of Shipping and Navigation





**An Act for the Encouraging and increasing of  
Shipping and Navigation\***

*Rot. Pari.* 12. c. II.  
*p. 2. nu. 6.*

FOR the increase of Shipping and encouragement of the Navigation of this Nation, wherein under the good providence and protection of God the wealth Safety and Strength of this Kingdome is soe much concerned Bee it Enacted by the Kings most Excellent Majesty and by the Lordp and Comons in this present Parliament assembled and the Authoritie therof That from and after the First day of December One thousand six hundred and sixty and from thence forward noe Goodp or Commodities whatsoever shall be Imported into or Exported out of any Landp Islelands Plantations or Territories to his Majesty belonging or in his possession or which may hereafter belong unto or be in the possession of His Majesty His Heires and Successors in Asia Africa or America in any o-ther Ship or Ships Vessel or Vessells whatsoever but in such Ships or Vessells as doe truly and without fraude belong onely to the people of England or I-reland Dominion of Wales or Towne of Berwicke upon Tweede, or are of the built of, and belonging to any of the said Landp Islandp Plantation or Ter-ritories as the Proprietors and right Owners therof and wherof the Ma-ster and three fourthes of the Marriners at least are English under the penalty of the Forfeiture and Losse of all the Goodp and Commodities which shall be Imported into, or Exported out of, any the aforesaid places in any other Ship or Vessell, as alsoe of the Ship or Vessell with all its Guns Furniture Tackle Ammunition and Apparell, one third part thereof to his Majesty his Heires and Successors, one third part to the Governour of such Land Plantation Island or Territory where such defa-ult shall be committed in case the said Ship or Goodp be there seised, or otherwise that third part alsoe to his Majasty his Heires and Successors, and the other third part to him or them who shall Seize Informe or sue for the same in any Court of Record by Bill Information Plaint or o-ther Aetion wherein noe Essoigne Protection or Wager of Law shall be allowed, And all Admiralls and other Commanders at Sea of any the Ships of War or other Ship haveing Comission from His Majesty or from his Heires or Successors are hereby authorized and strietly required to

No Goods shall be imported to or exported from Asia, Africa, or America, but in English Ships, and Master and Three-fourths of Mariners English.

Penalty.

Admirals, & c. empowered to seize and bring in as Prize all Ships offending.

筆者註\*) 12<sup>o</sup> C AR. II. c. 18, *Statute of the Realm*, Vol. V, pp. 246~250.

Proceedings in  
case of Condemn-  
ation.

seize and bring in as prize all such Ships or Vessels as shall have offered contrary hereunto and deliver them to the Court of Admiralty there to be proceeded against and in case of condemnation one moiety of such Forfeitures shall be to the use of such Admirals or Commanders and their Companies to be divided and proportioned amongst them according to the Rules and Orders of the Sea in (cases<sup>3</sup>) of Ships taken prize, and the other moiety to the use of his Majesty his Heires and Successors

Attoms exercis by  
the Governour  
or Merchants  
of Plantations  
or Territories

AND be it Enacted that noe Alien or person not borne within the Allegiance of Our Sovereigne Lord the King his heires and Successors nor Naturalized or made a free Denizen shall from and after the First day of February which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one exercise the Trade or Occupation of a Merchant or Factor in any the said places upon paine of the forfeiture and losse of all his Goodes and Chattels, or which are in his possession, one third to his Majesty his Heires and Successors, one third to the Governour of the Plantation where such person shall soe offend, and the other third to him or them that shall informe or sue for the same in any of his Majesties Courts in the Plantation where such offence shall be committed, and the Governours of the said Lande, Islands, Plantations or Territories and any of them are hereby severally authorized and empowered and they shall be made Governours of any such Lande, Plantation or Territory by his Majesty his heires or successors shall before they come into their Government take a solemn Oath to doe their duty in that part the aforementioned Statute and all the matters and things therein contained by a faithfully and conscientiously observing a conscience and without any partiality and meaning thereof And upon complaint and proof made to his Majesty his heires or Successors or any of them in that behalf made by any person authorized in that behalf by his Majesty his heires or Successors that the said Governour so offending shall be removed from his Government.

Penalty

Governours of  
Plantations to  
take Oath to  
perform the  
obligations  
therein

Case 10

Case 10

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid that noe Good<sup>o</sup> or Commodities whatsoever of the growth production or manufacture of Africa Asia or America or of any part thereof, or which are described or laid downe in the usuall Maps or Card<sup>o</sup> of those places be Imported into England Ireland or Wales Island<sup>o</sup> of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in any other Ship or Ships Vessell or Vessels whatsoever, but in such as doe truly and without fraude belong onely to the people of England or Ireland, Dominion of Wales or Towne of Berwicke upon Tweede or of the Land<sup>o</sup> Island<sup>o</sup> Plantations or Territories in Asia Africa or America to his Majesty belonging as the proprietors and right owners thereof, and wherof the Master and three fourthes at least of the Mariners are English under the penalty of the forfeiture of all such Good<sup>o</sup> and Commodities, and of the Ship or Vessell in which they were Imported with all her Guns Tackle Furniture Ammunition and apparell, one moyety to his Majesty his Heires and Successors, and the other moyety to him or them whoe shall Seize Informe or Sue for the same in any Court of Record by Bill Information Plaint or other Action wherin noe Essoigne Protestion or Wager in Law shall be allowed.

III.  
Goods of Africa, Asia, or America not to be imported but in English Ships, and manned as aforesaid.

Penalty.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid that noe Good<sup>o</sup> or Commodities that are of forraigne growth production or manufacture and which are to be brought into England Ireland Wales, the Island<sup>o</sup> of Guernsey & Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in English built shipping, or other shipping belonging to some of the aforesaid places, and navigated by English Mariners as abovesaid shall be shipped or brought from any other place or Places, Country or Countries but onely from those of their said Growth Production or Manufacture, or from those Ports where the said Goode and Commodities can onely or are or usually have bene first shipped for transportation and from none other Places or Countries under the penalty of the forfeiture of all such of the aforesaid Good<sup>o</sup> as shall be Imported from any other place or Country contrary to the true intent and meaning hereof, as alsoe of the ship in which they

IV.  
Goods of foreign Growth or Manufacture to be imported only from the Places of their said Growth, & c.

or from those Ports where they have been usually first shipped.

Penalty.

were imported with all her Goods Furniture Ammunition Tackles & Apparell, one Moyety to His Majesty His Heires and Successors and the other Moyety to him or them that shall seize informe or sue for the same in any Court of Record to be recovered as is before expresst.

Article 24  
No Goods to be carried from one Port of England to another in the Vessel of any Alien

AND It is further Enacted by the Authority aforesaid That any sort of Long Stockfish Pichard or any other kinde of dried or salted Fish, mally Fishes Fishes and bought by the people of England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede, or any sort of Codfish or Mackerell in any Oyle or Blubber or any sort that shall be made of any kinde of Fish whatsoever, or any Whale flase or Whale bones which shall be imported into England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede not havinge beene caught in Vessells truly and properly belonging therunto as Proprietors and right Owners thereof and the said Fish cured, saved or dried, and the Oyle and Blubber aforesaid (which shall be accompted and pay as oyle) not made by the people thereof, and shall be imported into England Ireland or Wales or Towne of Berwicke upon Tweede shall pay double Aliens custome.

Article 25  
No Goods to be carried from one Port of England to another in the Vessel of any Alien

AND be it further Enacted by the Authority aforesaid That from henceforth it shall not be lawfull to any person or persons whatsoever to Load or cause to be Loaden and carried in any Bottome or Bottomes Ship or Ships Vessell or Vessells whatsoever wherof any Stranger or Strangers borne (unlesse such as [shall<sup>1</sup>] bee Denizens or Naturalized) be Owners part Owners or Master and wherof three Fourthes of the Mariners at least shall not be English any Fish Victuall Wares Goode Commodities or [Goode<sup>2</sup>] of what kinde or Nature soever the same shall be from one Port or Creeke of England Ireland Wales Island of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede to another Port or Creeke of the same or of any of them under penalty for every one that shall offend contrary to the true meaning of this branch of this present Act to forfeit all such goodo as shall be loaden and carried in any such

1. O. omits. 2. Things O.

Ship or Vessell together with the Ship or Vessell and all her Guns Ammunition Tackle Furniture and Apparel, one moyety to His Majesty His Heires and Successors and the other moyety to him or them that shall Informe Seize or Sue for the same in any Court of Record to be recovered in manner aforesaid.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid That where any Ease Abatement or Priviledge is given in the Booke of Rates to good $\rho$  or Commodities imported or exported in English built Shiping that is to say shiping built in England Ireland Wales Island $\rho$  of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede, or in any the Land $\rho$  Island $\rho$  Dominions or Territories to His Majesty in Africa Asia or America belonging or in his possession, That [it<sup>3</sup>] is alwayes to be understood and provided that the Master and three fourthes of the Mariners of the said Ships at least be alsoe English, And that where it is required that the Master and three Fourths of the Mariners be English that the true intent and meaning therof is that they should be such dureing the whole Voyage unlesse in case of Sicknesse Death or being taken Prisoners in the Voyage to be proved by the Oath of the Master or other cheife Officer of such Ships.

VI.  
Abatement. &c.  
in the Booke of  
Rates allowed  
only where the  
Master and  
Three Fourths of  
the Mariners  
be English.

AND it is futher Enacted by the Authority aforesaid That noe Good $\rho$  or Commodities of the Growth Production or Manufacture of Muscovy or of any the Countryes Dominions or Territories to the Great Duke or Emporer of Muscovia or Russia belonging, As alsoe that noe sorts of Masts Timber or board $\rho$  noe forraigne Salt Pitch Tar Rozin Hempe or Flax Raizins Figs Prunes Olive Oyles noe [sort<sup>1</sup>] of Corne or Graine Sugar Pot-ashes Wines Vinegar or Spirits called Aqua-vite or BrandyWine shall from and after the First day of Aprill which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one be imported into England Ireland Wales or Towne of Berwicke upon Tweede in any Ship or Ships Vessel or Vessels whatsoever but in such as doe truely and with-

VII.  
Goods of the  
Growth or Ma-  
nufacture of  
Muscovy or  
Russia, and of  
the Turkish  
Empire, and  
other Goods  
herein mentioned,  
to be imported in  
English Ships,  
and manned as  
aforesaid.

3. interlined on the Roll. 1. sorts. O.



Westerne Island $\rho$  and all good $\rho$  of the growth Production or Manufacture of Muscovia or Russia which from and after the first day of April which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one shall be imported into any of the aforesaid places in any other then such shiping, and soe navigated and all Currants and Turkey Commodities which from and after the first day of September One thousand six hundred sixty one shall be Imported into any the places aforesaid in any other then English built shipping and Navigated as aforesaid shall be deemed Aliens Good $\rho$  and pay accordingly to his Majesty his Heires and Successors and to the Towne or Port into which they shall be imported.

AND for prevention of all Fraud $\rho$  which may be used in colouring or buying of Forraine Ships Be it Enacted by the Authority aforesaid And it is hereby Enacted. That from and after the first day of April which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one noe Foraine built ship or Vessell whatsoever shall be deemed or passe as a ship to England Ireland Wales or Towne of Berwicke or any of them belonging or enjoy the benefit or priviledge of such a Ship or Vessel, until such time that he or they claiming the said Ship or Vessel to be theirs shall make appeare to the cheife Officer or Officers of the Customes in the Port next to the place of his or their aboade that he or they are not Aliens, and shall have taken an Oath before such cheife Officer or Officers who are hereby Authorised to administer the same, That such Ship or Vessel was bona fide and without fraude by him or them bought for a valueable consideration expressing the summe as alsoe the time place and persons from whom it was bought and who are his Partowners (if he have any) all which Partowners shall be lyeable to take the said Oath before the cheife Officer or Officers of the Custome house of the Port next to the place of their aboade, and that noe Forainer directly or indiretly hath any part interest or share therin, and that upon such Oath he or they shall receive a Certificate under the Hand

X.  
In What Case  
and by what  
Means Foreign-  
built Ships  
shall be deemed  
English Ships.

Oath of Purchase  
of such Ship for  
a valueable Consi-  
deration, and  
other Particulars.

On Oath taken.  
Certificate under  
Hand and Seal  
of Officer.





te be produced before them, or such as shall be by them appointed to view the same, and Examination whether the Master and three Fourthes of the Mariners at least be English, that for the first offence such Officer of the Customes and Governours shall be put out of their places Officers or Governments.

PROVIDED alwayes That this Act or any thing therein contained extend not, or be meant to restraine and prohibite the Importation of any the Commodities of the Straights or Levant Seas loaden in English built shipping & whereof the Master & three Fourths of the Mariners at least are English from the usuall Ports or Places for lading of them heretofore within the said Straights or Levant Seas though the said Commodities be not of the very growth of the said places.

III.  
Proviso for  
Goods of the  
Streights or  
Levant.

PROVIDED alsoe That this Act or any thing therein contained extend not or be meant to restraine the Importing of any East India Commodities loaden in English built shipping, and wherof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English from the usuall place or places for lading of them in any part of those Seas to the Southward and Eastward of Cabo bona Esperanza although the Ports be not the very places of their growth.

III.  
Proviso for  
Importation of  
East India  
Commodities  
as to Growth.

PROVIDED alsoe That it shall and may bee lawful to and for any [of<sup>1</sup>] the people of England Ireland Wales Island<sup>o</sup> of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in Vessels or Ships to them belonging, and wherof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English to load and bring in from any of the Ports of Spaine or Portugall, or Westerne Island<sup>o</sup> commonly called Azores or Madera or Canary Island<sup>o</sup> all sorts of Good<sup>o</sup> or Commodities of the Growth Production or Manufacture of the Plantations or Dominions of either of them respectively.

IV.  
Proviso for  
Goods imported  
from Spain.  
Portugal. Azores.  
Madeira. or  
Canary Islands.

1. interlined on the Roll.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid That from and after the first day of Aprill which shall be in the yeare of our Lord One thousand six hundred sixty one noe Sugars Tobaccho Cotton Wool Indicoes Ginger Fustick or other dyeing wood of the Growth Production or Manufacture of any English Plantations in America Asia or Africa shall be shipped carryed conveyed or transported from any of the said English Plantations to any Land Island Territory Dominion Port or place whatsoever other then to such (6) English Plantations as doe belong to His Majesty His Heires and Successors or to the King-

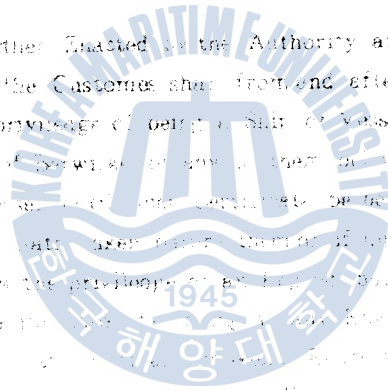
VIII.  
Sugars. Tobacco.  
& c. of the Growth  
of America. Asia.  
or Africa. to be  
shipped only to  
English Dominions.

of Seale of the said cheife Officer or Officers of the Port where such Person or Persons soe making Oath doe reside, whereby such Ship or Vessel may for the future passe and be deemed as a Ship belonging to the said Port and enjoy the privilege of such a Ship or Vessel, And the said Officer or Officers shall keepe a Register of all such Certificates as he or they shall soe give and returne a Duplicate thereof to the cheife Officers of the Customes at London for such as shall be granted in England, Wales and Berwicke and to the cheife Officers of the Customes at Townes for such as shal be given or received together with the name of the person or persons from whom said Ship was bought and the summe of money which was paid for her and soe the names of all such persons who are part owners of her if any such be.

15 Show an Fee, Register of Certificates and return Duplicate to Customs Office.

16 Officers of the Customes at Towne to send Certificate to sea.

AND it is further Enacted by the Authority aforesaid That any Officers<sup>4</sup>) of the Customes shall from and after the <sup>5</sup> first day of Aprill a new toe privilege of being a Ship or vessel is Subject to the same as Townes of Berwicke in case of a Ship having a Cargo of such Ship or vessel in it and shall not be taken their privilege in any other manner after four month if the Officer of the Customes shall not be the privilege of an English Ship or other Ship registered in the Customes of England, Wales and Berwicke and of any other Townes of England, Wales and Berwicke for the time being as the said Statute in that behalf made: And it is further Enacted that any Ship or vessel registered in England, Wales and Berwicke for the time being as the said Statute in that behalf made, shall not be taken as a Ship or vessel in the Customes of any other Towne of England, Wales and Berwicke for the time being as the said Statute in that behalf made: And it is further Enacted that any Ship or vessel registered in the Customes of any other Towne of England, Wales and Berwicke for the time being as the said Statute in that behalf made, shall not be taken as a Ship or vessel in the Customes of England, Wales and Berwicke for the time being as the said Statute in that behalf made.



17 1948. 12. 21. (1949. 1. 1.) 10. 2. 1949. 12. 21.

4 Officer(s) 5. said (s)

4 Officer (s) 5. said (s)

te be produced before them, or such as shall be by them appointed to view the same, and Examination whether the Master and three Fourthes of the Mariners at least be English, that for the first offence such Officer of the Customes and Governours shall be put out of their places Officers or Governments.

PROVIDED always That this Act or any thing therein contained extend not, or be meant to restraints and prohibite the Importation of any the Commodities of the Straights or Levant Seas loaden in English built shipping & whereof the Master & three Fourths of the Mariners at least are English from the usuall Ports or Places for lading of them heretofore within the said Straights or Levant Seas though the said Commodities be not of the very growth of the said places.

Ⅷ.  
Proviso for  
Goods of the  
Straights or  
Levant.

PROVIDED alsoe That this Act or any thing therein contained extend not or be meant to restraints the Importing of any East India Commodities loaden in English built shipping, and whereof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English from the usuall place or places for lading of them in any part of those Seas to the Southward and Eastward of Cabo bona Esperanza although the Ports be not the very places of their growth.

Ⅷ.  
Proviso for  
Importation of  
East India  
Commodities  
as to Growth.

PROVIDED alsoe That it shall and may be lawful to and for any [of<sup>1</sup>] the people of England Ireland Wales Island of Guernsey or Jersey or Towne of Berwicke upon Tweede in Vessels or Ships to them belonging, and whereof the Master and three Fourths of the Mariners at least are English to load and bring in from any of the Ports of Spaine or Portugall, or Western Island commonly called Azores or Madera or Canary Island all sorts of Goods or Commodities of the Growth Production or Manufacture of the Plantations or Dominions of either of them respectively.

XV.  
Proviso for  
Goods imported  
from Spain.  
Portugal. Azores.  
Madera. or  
Canary Islands.

---

1. interlined on the Roll.

Ships coming from any other Port to the Plantations. Governors to take such Bond, or Certificate that such Bond has been given in England.

upon Tweede and shall there unload and put on shore the same, the danger of the Seas onely excepted. And for all ships coming from any other Port or Place to any of the aforesaid plantations who by this Act are permitted to trade there that the Governour of such English plantation shall before the said Ship or Vessel be permitted to load on board any of the said Commodities take Bond in manner and to the value aforesaid for each respective Ship or Vessel. That such Ship or Vessel shall carry all the aforesaid Goods that shall be laden on board into the Plantation where they shall be delivered. And that the Governour of the said Plantation shall receive the same in manner and to the value aforesaid. And that the Governour of the said Plantation shall receive the same in manner and to the value aforesaid.

Governors to receive Bonds taken from Ships.

And that the Governour of the said Plantation shall receive the same in manner and to the value aforesaid. And that the Governour of the said Plantation shall receive the same in manner and to the value aforesaid. And that the Governour of the said Plantation shall receive the same in manner and to the value aforesaid. And that the Governour of the said Plantation shall receive the same in manner and to the value aforesaid.

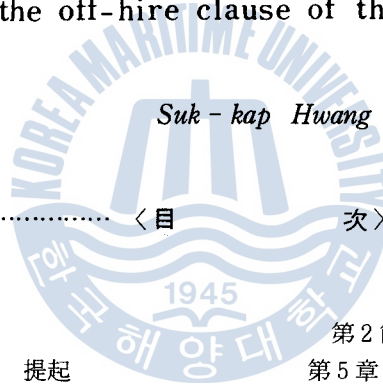


2. which O. 3. O. omits

# 定期傭船契約上 오프하이어 條項에 관한 研究

黃 錫 甲

A study on the off-hire clause of the Time Charter party



<目 次>

Abstract

第1章 序 論

第1節 問題의 提起

第2節 研究의 目的 및 範圍

第2章 定期傭船契約과 오프하이어  
條項의 意義 및 性質

第1節 定期傭船契約의 意義 및  
性質

第2節 오프하이어條項의 意義 및  
性質

第3章 오프하이어條項의 特質 및  
解釋法則

第1節 오프하이어條項의 特質 및  
條項의 比較

第2節 오프하이어條項의 解釋原則

第4章 오프하이어의 區分

第1節 船舶의 補修로 인한 使  
用遲延

第2節 船舶의 사용방해

第5章 오프하이어期間 및 免責條  
項의 効力

第1節 오프하이어의 期間

第2節 오프하이어의 効力

第3節 免責條項의 効力

第4節 오프하이어의 立證責任과  
定期傭船者의 歸責事由

第6章 오프하이어와 관련된 條項  
의 分析

第1節 速力 및 燃料消費量 維  
持條項

第2節 신속한 航海成就條項

第3節 船舶整備條項

第7章 結 論

參 考 文 獻