

우리 나라의 해외취업선사의 발전방안

이태우* · 박용섭* · 김재봉**

Some Considerations for Development of Ship Management Companies in Korea

Tae-Woo Lee · Yong-Sub Park · Jae-Bong Kim

목 차

- I. 서 언
- II. 해외취업선원이 우리 나라의 해운발전에 미친 영향
 - 1. 해운경영기술의 습득
 - 2. 특이한 해운금융 창출에 의한 상선대 확보
 - 3. 조선공업의 활성화
 - 4. 선박운항기술의 향상
- III. 세계 선박관리회사의 현황분석
- IV. 우리 나라 해외취업선사의 발전방향
 - 1. 해외취업선사의 업무확대
 - 2. 전문인력의 확보
 - 3. 사업면허제도의 개선
 - (1) 선박관리업의 확대 문제
 - (2) 현행법상의 개선점
 - (3) 등록기준의 보완
- V. 결 언
- 참고문헌

ABSTRACT

The main function of most ship management companies in Korea has been crew manning for foreign shipowners, i.e. limited management, whereas those in Norway, U.K., Hong Kong, Singapore and etc. have been largely involved in full management, which includes ship operation, maintenance and repairs, chartering, financial administration, accounting, insurance, etc., not to mention crew manning. The shortage of supply of seamen caused by deindustrialisation and increasing GNP tends to deteriorate the profitability of ship management companies in Korea. In these circumstances, they may have to expand their present business to full management in order to continue to be going concerns.

This paper evaluates the roles and performances of ship management companies in Korean shipping sector during the last three decades and suggests some ideas in order to develop them, identifying major barriers against their development and analysing business activities of ship management companies in advanced maritime countries.

* 정회원, 한국해양대학

** 한국해양대학

우리 나라의 해외취업선사의 발전방안

I. 서 언

자본이 부족했던 1960년대와 70년대에 자질이 우수하고 저임금인 우리나라의 선원이 외화가득과 선복량의 증강 등의 면에서 해운발전의 원동력이 되었다는 사실은 국내외의 학계 및 해운업계에 널리 알려져 있다.¹⁾ 그런데 최근에 동남아시아 선원이 국제선원시장에 공급됨으로 인하여 우리나라 선원은 해외취업선에서 고용의 기회를 점차 상실하고 있으며 아울러 해외취업선사의 관리선박의 척수도 감소하고 있다.

<표 1>은 지난 3년간 우리나라의 해외취업선원의 수와 해외취업선사의 관리선박의 척수를 나타내고 있다.

<표 1> 우리나라의 해외취업선원 및 관리선박의 실적

구분 연도	상 선			관 리 선 박 척 수
	해 기 사	부 원	합 계(명)	상 선
1987년 12월	12,795	21,129	33,924	1,882(5.6%) ¹⁾
1988년 12월	11,685	19,258	30,943	1,769(- 6.0%)
1989년 12월	10,162	16,146	26,308	1,523(-13.9%)
1990년 12월	9,472	14,579	24,051	1,381(- 9.3%)

자료: 한국선원인력관리소, 「한국선원선박통계연보」, 1991.

주1): ()의 수치는 전년도 대비 증감율을 나타낸다.

위의 <표 1>에서 보는 바와 같이 상선에 해외취업중인 해기사의 수가 1987년말 부터 1990년 11월까지 즉, 약 3년사이에 약 26%가 감소하였고, 부원의 수는 동일한 기간에 30.8%가 감소하였다. 그리고 관리선박의 척수도 동일한 기간에 25.9%가 감소하였다. 이러한 상황하에서 선원관리를 주업종으로 하고 있는 우리나라의 대부분의 해외취업선사가 하나의 계속기업(going concern)으로서 성장·발전하기 위해서는 특이한 경영전략 및 사업의 개발이 필요하다.

본 연구의 목적은 지난 25여년간 해외취업선원이 우리나라의 해운부문의 발전에 미친 영향을 개략적으로 살펴 본 뒤, 최근 선진 해운국에서 활발하게 경영되고 있는 선박관리사업의 현황을 분석함으로써 우리나라 해외취업선사의 발전방향을 제시하는데 있다.

II. 해외취업선원이 우리 나라의 해운발전 전에 미친 영향

우리 나라 선원의 해외취업은 지난 1964년경부터 본격적으로 시작하여 오늘날까지 이미 26년의 긴 세월이 지나갔다.

1990년 12월 31일 현재 우리 나라 선원이 승선하고 있는 국적·외국적 상선의 선복량은 총톤수 37,446,609톤으로, 이 중 국적선이 8,926,299톤이고 외국적선이 28,520,310톤이다. 이것은 우리 나라가 세계 총선복량의 약 9%의 선박에 선원을 공급하고 있는 데 선원국임을 의미하는 것이다.

우리 나라의 해외취업선원은 우리 나라의 경제적, 문화적, 사회적, 또는 기술적 측면에서 적지 않은 영향을 미쳤다고 하겠다. 본 절에서는 해외취업선사가 우리 나라의 해운산업 부문에 미친 영향에 국한하여 서술하고자 한다.

1. 해운경영기술의 습득

해운에 있어서 상품의 생산은 선박으로서 화물을 운송하는 것이라고 볼 수 있다. 이 때 생산 수단은 선박이며 노동은 그 선박을 운항하는 선원을 말한다. 해운의 발전은 이 두요소와 그 결합에 의한 생산력에 의존하는 것이다. 따라서 생산수단의 측면에서 경쟁력이 있는 선박이란 타국에 비해 건조선가가 낮을 뿐만 아니라, 저렴한 선원비를 포함하여 경제적인 선박운항 및 당해 항로에 적합한 선박의 배선 등 선박의 단위톤당의 생산성이 높은 선박을 말한다. 선원의 측면에서 살펴보면 한 나라의 국제 경쟁력은 선원의 공급능력, 승선정원규모(manning scale), 선원비 및 선원의 자질에 좌우된다고 볼 수 있다.²⁾

선진 해운국의 경우에는 자본의 축적이 선행되고 그 자본이 필요로 하는 해상기술 노동력의 양성소로서 선원 또는 해기사 훈련기관이 설립되는 것이 정상적인 경로이다.³⁾ 그런데 한국에서는 자본의 축적이 이루어지기 전에 해운인재 양성을 목적으로 하는 해기교육 기관이 해방직후에 창립되었다.

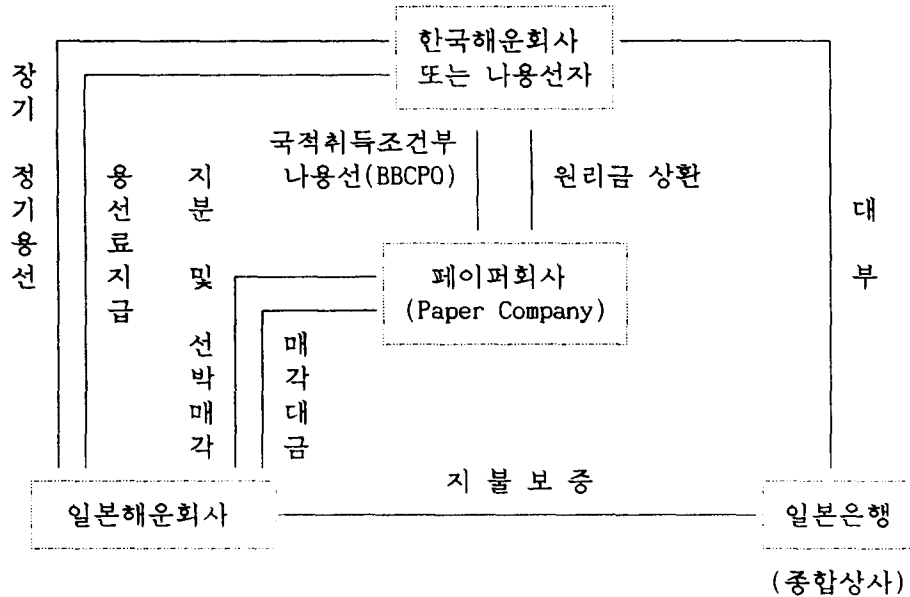
따라서 1960년대 초반까지 우리 나라에서 배출된 해상기술 인력을 수용할 선박이 없었다. 그러나 60년대 중반부터 본격적으로 시작된 우리 나라 선원의 해외취업은 만성적인 상태에 있던 실업선원을 크게 감소시켰고, 이러한 해외취업에 의한 고용증대로 말미암아 외화획득과 선원개인 소득의 증대는 물론 우리 나라 선원은 선진 해운시장에서 새로운 해운경영기술을 체험할 수가 있었다. 바꾸어 말하면, 그들은 외국해운회사의 합리적이고 경제적인 선박의 운항기술, 선박의 관리능력 및 해운경영 등에 대한 전반적인 기술을 배울 수 있었다. 우수한 자질 및 해기기술을 가진 해기사들은 해외취업 중 체험적으로 획득한 선박운항 및 해운경영기술을 바탕으로 하여서 우리 나라의 상선대를 확보하여 운항하는데 크게 기여하였다. 그 대표적인 형태로서 나타난 해운경영 형태는 국적취득조건부 나용선 (Bare Boat Charter with Perchased Option: BBCPO)제도이다. BBCPO는 일본에서의 비경제선과 우수하고 저렴한 임금의 한국선원을 이용하는 새로운 선박운항의 형태이다. 이것은 우리 나라의 해사법(Maritime law)에서도 명시적으로 인정한 새로운 선박운항의 제도가 되었다. 오늘날 한국해운이 보유한 총선복량중 BBCPO에 의한 것이 약 25%에 해당한다는 사실을 보더라도 해외취업선을 통하여 배운 해운경영기술은 한국해운 발전에 미친 영향이 매우 컸음을 알 수 있다.

2. 특이한 해운금융 창출에 의한 상선대 확보

대부분의 개발도상국에서는 자국내에서 해운금융을 충분히 조달할 수 없고 자본이 부족하며, 잠재적 투자자들은 해운부문에 대해 투자의 매력을 느끼지 못하고 해운부문보다 위험이 적은 산업부문에 투자하기를 선호한다. 우리 나라도 역시 1960년대와 1970년대에 이에 해당하며 해운부문에 있어서는 자본의 본원적 축적이 이루어지지 않았다.⁴⁾

그럼에도 불구하고 지난 30여년간 우리 나라의 상선대의 선복량은 정부의 경제정책, 해운진흥 및 보호정책⁵⁾과 더불어 위에서 언급한 BBCPO의 생성으로 인하여 급격히 증가하였다. BBCPO는 1965년에 한국과 일본간에 처음으로 창출되었다고 할 수 있으며 BBCPO의 개략적인 메카니즘은 다음의 <그림 1>과 같다.

<그림 1> BBCPO의 개략적인 메카니즘



<그림 1>을 간단히 설명하면 일본 해운회사는 해외자회사인 페이퍼회사(주로 편의치적국가에 설립됨)에 선박을 매각하고 한국해운회사는 페이퍼회사로부터 그 선박을 국적취득조건부로 나용선을 한다. 한국해운회사는 이 선박에 한국선원을 승선시켜 일본해운회사에 장기 정기용선해 주고 일본해운회사로부터 용선료를 받는다. 이 과정에서 한국해운회사는 페이퍼회사로부터 BBCPO된 선박을 일본해운회사에 장기 정기용선해주는 조건으로 일본은행으로부터 대부를 받을 수 있게 되는데 일본해운회사가 이를 보증해주는 것이다. 해외신용이 매우 낮음에도 불구하고 일본선주와 맺은 장기용선계약을 담보로 하여 한국해운회사는 일본은행(종합상사)으로부터 선박을 획득할 수 있는 금융을 확보할 수 있었다. 한국해운회사는 용선료 중에서 국적취득조건부 나용선에 대한 원금과 이자를 페이퍼회사에 매년 상환해 나간다.

BBCPO는 상기 그림에서 보는 바와 같이 일본해운회사가 소유선박을 외국의 자회사에 매각하여 이 선박을 편의치적국에 등록하여 그 선박에 한국선원이 승선되어 한국의 나용선자를 통해 일본의 원래 해운회사에 채용선된다는 점에서 선박을 매각후 채용선(sale and charter-back) 또는 매각후 재임차(sale and lease-back)하는 특징을 가지고 있다.⁶⁾ 즉, 일본의 해운회사는 현금으로 선박 매각대금을 받고서 용선계약의 형태로 선박에 대한 완전한 경제적 사용을 유지할 수 있었다. 이러한 과정에서 일본의 종합상사는 한국해운회사에 BBCPO를 조건으로 자금의 원천을 제공하였다.

이러한 특이한 해운금융 메카니즘속에서 일본선주는 급상승하는 일본선원비 때문에 일본국적하에서는 경제적으로 운항할 수 없는 비경쟁적인 노후선을 해체선가보다도 높게 한국해운회사에게 처분할 수 있었다.⁷⁾ 또한 우수하고 풍부한 저임금의 한국선원이 그 선박에 승선함으로써 그 선박은 경제적으로 운항이 가능하였으며, 그러한 선박의 존재는 일본경제의 급속한 팽창에 따른 높은 해운수요를 충족시킬 수 있었다. 이것은 해운에 있어서 국제노동분업의 좋은 실제의 예이다.

한편, 한국 해운부문에서 해운자본의 원시적 축적이 없었음에도 불구하고 우수하고 풍부한 저임금의 한국선원이 존재한 덕분에 BBCPO라는 특이한 해운금융의 창출에 의하여 한국해운은 선박량을 증대시킬 수 있었다. 그리하여 이 방법에 의해 획득한 선박에 대한 원리금 상환이 끝난 후에 그 선박은 한국 국적선이 됨과 동시에 한국의 나용선자는 실질적인 선주로서 탄생되는 것이다. 그 결과로서 우리 나라의 해운부문에 있어서 해기사를 선주로 하는 다수의 해운기업이 1970년대에 출현하는 계기가 되었다.

3. 조선공업의 활성화

외국 해운회사와 우리 나라 조선소와의 관계는 해외취업 선원에 의하여 밀접한 관계를 유지할 수 있었다. 즉, 한국선원을 고용한 외국 선주가 선박운항 관리 능력면에서 한국선원의 우수한 자질을 인정하여 먼저 한국선원을 승선한 선박을 한국의 조선소에 수리를 의뢰하여 왔었다. 또한 여기에서 새로운 신조선 발주가 추가하게 됨으로써 우리 나라의 조선소는 세계적으로 조선능력을 새로이 평가받을 수 있는 계기를 마련하게 되었다. 물론 이렇게 하여 건조된 신조선에는 우리 나라 선원을 승선시켜 운항하였다.⁸⁾ 필자의 조사에 따르면 지난 10여년에 걸쳐 외국 해운회사가 우리 나라의 조선소에서 건조한 선박의 척수는 약 80여척으로 추산되며, 수리척수는 약 120여척으로 추정된다.⁹⁾

우리 나라의 선원을 고용한 외국 해운회사가 우리 나라 조선소에 다량의 신조선을 발주하고 그들 선박의 수리를 의뢰한 덕분에 우리 나라의 조선소는 기본적인 작업량을 계속적으로 확보하는데 있어서 중요한 역할을 하였다고 하겠다. 더 나아가 우리 나라 조선공업은 선박건조 기술 및 조선소의 관리 기술을 향상할 수 있었고, 컨테이너, 케미칼 탱커 등 신조선의 건조를 통하여 고성능 선박의 건조 기술을 축적할 수 있었던 좋은 기회를 가질 수가 있어서 국제경쟁력을 높일 수 있었다.

4. 선박운항기술의 향상

우리 나라는 1975년 이후에 해운산업이 양적으로 팽창하게 되면서 초대형 탱커, 대형 벌크 캐리어, 정제유 탱커, 고속 컨테이너선, LNG, LPG 그리고 자동화 설비를 가진 각종 선박 등 새로운 종류의 선박이 도입되었다. 그러나 이러한 선박을 무리없이 운항할 수 있었던 것은 상기 종류와 같은 해외 취업선에 승선한 우리 나라 선원이 외국 해운회사에서 기술집약적인 새로운 선박의 운항법을 배웠기 때문에 가능하였다. 우리 나라의 해외 취업선원이 1960년대와 1970년대에 승선하였던 선박의 종류를 열거하면 다음과 같다.

- (1) 1960년대 후반이후 : 대형 벌크 캐리어, 대형 원목선, 대형 원유 탱커
- (2) 1970년대 초반이후 : 카 캐리어, 대형 오픈지 탱커, 컨테이너
- (3) 1970년대 중반이후 : 케미칼 탱커, 정제유 탱커, 자동화 상선

위에서 열거한 바와 같이 해외취업선박의 선종은 상당히 다양한 편이었다. 즉 LPG, LNG, 오일 탱커 등은 우리 나라 선원에게 이들 선박의 정비 및 운항 기술을 증진시키는 기회를 제공하였다. 특히 자동화 선박에 대한 해외취업 선원들의 기술습득은 새로운 과학기술의 집약을 바탕으로 하는 선박운항 기술에 또 다른 기여를 하였다.

III. 세계 선박관리회사의 현황분석¹⁰⁾

선박관리회사는 해운불황과 국제선박등록제도의 생성¹¹⁾을 배경으로 설립되기 시작했으며, 특히 정기선, 부정기선, 유조선 등 해운시장의 3개부문이 함께 장기불황을 경험했던 1980년대 중반이후 설립이 크게 증가되었다. 페어플레이(Fairplay)사가 조사한 자료에 따르면 세계의 선박관리회사는 1985년의 235개사에서 1988년에는 317개사, 그리고 1990년에는 394개사로 크게 증가되었다. 특히 선박관리회사는 해운금융 및 상업거래의 중심지인 영국, 노르웨이 서독 등 전통적 유럽의 선진해운국과 아시아의 금융 및 선원공급 중심지인 홍콩에 주로 설립되었으며, 최근에는 미국과 싱가포르에도 다수의 선박관리회사가 설립되고 있다. 1990년 기준으로 영국, 노르웨이, 서독, 미국, 홍콩, 네덜란드, 그리이스, 싱가포르 등의 세계 주요 선박관리국에 설립된 선박관리회사는 256개사로 전체의 65%를 차지하고 있다(<표 3> 참조).

<표 3> 선박 관리 회사의 국가별 분포

국 가	회사수	구성비 ¹⁾
영국(본토)	76	19.3 (1)
노르웨이	32	8.1 (2)
미 국	30	7.6 (3)
홍 콩	30	7.6 (3)
서 독	29	7.4 (5)
네덜란드	20	5.1 (6)
그리이스	20	5.1 (6)
싱가폴	19	4.8 (8)
기 타	138	35.0
계	394	100.0

자료: Fairplay Publication, Ship Manager, 1990. 8월호에 의거하여 필자가 작성함.

주1): ()은 구성비의 순위임.

세계의 선박관리회사가 관리하는 선대의 규모는 약 3,000여척으로 1,000 G/T 이상의 세계 외항선대중 14% 정도를 점하는 것으로 추산되고 있으며, 관리선종은 건화물선, 유조선에서부터 여객선에 이르기까지 약 12종에 달한다. 특히 선박관리회사가 주로 관리하는 선박은 일반화물선, 건화물선, 유조선 등 경기변동에 민감한 선종이 대부분이나, 최근에는 컨테이너선, 로로선(RO/RO), 자동차운반선, 여객선, 중량화물선 등으로 확대되고 있다. 즉 1990년 현재 세계 총 선박관리회사중 약 60% 정도가 일반화물선과 건화물선을, 약 50%정도가 유조선과 컨테이너선을 관리하고 있으며 로로선과 자동차운반선 관리에도 약 35%가 참여하고 있다(<표 4> 참조).

〈표 4〉 선박 관리 회사의 관리선박 분포

선종	회사수	구성비 1)
General Cargo	237	60.2 (1)
Bulker	228	57.9 (2)
Tanker(Product/Crude)	202	51.3 (3)
Container	184	46.7 (4)
Tanker(Gas/Chem/Special)	169	42.9 (5)
RO/RO, Vehicle Carriers	136	34.5 (6)
Costal	96	24.4 (7)
Passenger/Ferry/Cruise	78	19.8 (8)
Heavy lift	45	11.4 (9)
Inland	23	5.8 (10)
Offshore vessel	17	4.3 (11)
Tugs and barges	9	2.3 (12)

자료: Fairlay Publication, *Ship Manager*, 1990. 8월호에 의거하여 필자가 작성함.

주1): 총 선박 관리 회사 (394개)에서 차지하는 비중

2): ()는 구성비의 순서임.

현재 세계 선박관리업계는 대형회사와 소형회사로 크게 양분되어 있는데, 1 - 2개의 특정업무를 대상으로 5척 미만의 선박을 관리하는 소규모 영세 선박관리회사가 전체의 76%를 차지하고 있으며, 15척 이상을 관리하는 대기업은 4.3% 수준에 불과한 실정이다(〈표 5〉참조).

〈표 5〉 선박 관리 회사의 기업 규모

관리 선박수	회사수(구성비)
1 -- 2	62.9
3 -- 4	13.1
5 -- 14	19.7
15척 이상	4.3
계	100.0

자료: 해운산업연구원, 「해운산업동향」, 1989년 11월, p. 52.

1990년 현재 영국, 노르웨이, 미국, 홍콩, 서독 등 세계 5대 선박관리국의 선박관리회사들이 담당하는 업무를 살펴보면, 5개국 모두 선박운항, 선원고용, 재무관리, 경영자문, 신조선 발주 등의 업무구성비가 대체적으로 높은 반면에, 보험, 선원훈련, 계선, 감독업무 등은 그 비중이 낮은 실정이다. 특히, 국가마다 관리업무에 대한 상대적 중요성이 각각 상이한데, 영국 선박관리회사들은 선박의 보수 유지업무, 노르웨이는 신조선 발주업무, 미국은 재무관리, 홍콩은 선원고용업무, 그리고 서독은 용선업무에 참여하는 비중이 타국에 비해 높게 나타나고 있다.

이와 같이 선박관리회사가 담당하는 업무는 선박운항, 선원고용, 선박의 보수, 유지 등 단순한 선박관리업무가 주가 되어왔으나, 점차 용선활동, 재무·원가·회계관리 등으로 업무영역이 확대되었고, 최근에 들어서는 신조선 발주, 선박매매, 선박금융 그리고 경영 자문까지 담당하고 있다.(〈표 6〉참조).

<표 6> 세계 5대 선박관리국의 주요 관리업무 비율

단위: %

국 가	영국(본토)	노르웨이	미 국	홍 콩	서 독
관리업무					
Ship Operation	81.6 (1)	90.6 (1)	96.7 (1)	90.0 (1)	96.6 (1)
Vessel Manning	67.1 (3)	71.9 (2)	56.7 (4)	90.0 (1)	65.5 (3)
Storing & Maintenance	61.8 (4)	40.6 (7)	50.0 (6)	60.0 (6)	51.7 (7)
Chartering	50.0 (6)	56.3 (3)	53.3 (5)	63.3 (5)	72.4 (2)
Insurance	35.5 (11)	34.4 (8)	30.0(11)	40.0(10)	44.8 (9)
Financial Administration	60.5 (5)	50.0 (6)	60.0 (2)	66.7 (4)	58.6 (4)
Cost control	38.2 (10)	34.4 (8)	33.3(10)	46.7 (8)	41.4(10)
Management Consultancy	75.0 (2)	56.3 (3)	60.0 (2)	73.3 (3)	58.6 (4)
Training	34.2 (12)	25.0 (11)	30.0(11)	46.7 (8)	17.2(13)
New Building	46.1 (7)	56.3 (3)	36.7 (8)	43.3(11)	55.2 (6)
Agency	39.5 (9)	12.5 (13)	40.0 (7)	50.0 (7)	51.7 (7)
Lay up & Reactivation	25.0 (13)	21.9 (12)	36.7 (8)	20.0(13)	24.1(12)
Superintendency	40.8 (8)	28.1 (10)	30.0(11)	33.3(12)	27.6(11)

자료: Fairplay Publication, Ship Manager, 1990년 8월호에 의거하여 필자가 작성함.

주1): 이 비율은 각 업무별로 (업무담당 회사수)/(국별 전체 선박관리회사의 수)를 나타냄.

2): ()안은 각국의 관리업무 비율의 순위임.

또한 세계 5대 관리국의 주요 관리업무 구성비 역시 세계 전체의 추세와 유사하며, 일반화물선, 건화물선, 유조선, 컨테이너선, 그리고 로로선 및 자동차운반선의 비중이 높다. 그러나 관리선박 구성비의 순위에 있어서 국별로 다소의 차이를 보이고 있는데 영국은 로로선 및 자동차운반선, 노르웨이와 미국은 유조선, 그리고 홍콩과 서독은 컨테이너선에 대한 관리의 비중이 상대적으로 높게 나타나고 있다.(<표 7>참조).

<표 7> 세계 5대 선박관리국의 주요 관리선박 비율

단위: %

국 가	영국(본토)	노르웨이	미 국	홍 콩	서 독	전세계
선 종						
Bulkers	51.3 (2)	75.0 (1)	53.3 (2)	80.0 (1)	58.6 (3)	57.9 (2)
Coastal	22.4 (6)	3.1 (8)	10.0 (8)	16.7 (7)	34.5 (4)	24.4 (7)
Container	42.1 (3)	25.0 (5)	36.7 (4)	60.0 (3)	79.3 (2)	46.7 (4)
General						
Cargo	53.9 (1)	46.9 (4)	36.7 (4)	80.0 (1)	82.8 (1)	60.2 (1)
Passenger/ Ferry/Cruise	22.4 (6)	15.6 (6)	16.7 (7)	16.7 (7)	6.9 (8)	19.8 (8)
RO/RO, Vehicle Carrier	38.2 (4)	15.6 (6)	40.0 (3)	30.0 (6)	20.7 (7)	34.5 (6)
Tanker(gas/ chem/special)	16.7 (8)	56.3 (3)	30.0 (6)	46.7 (5)	24.1 (6)	42.9 (5)
Tanker(product /crude)	39.5 (5)	75.0 (1)	66.7 (1)	56.7 (4)	31.0 (5)	51.3 (3)

자료: Fairlay Publication, Ship Manager, 1990. 8월호에 의거하여 필자가 작성함.

주1): 이비율은 선종별로 (특정선종회사수)/(국별 전체관리회사수)를 나타냄.

2): ()안은 각국의 관리선박 비율의 순위임.

한편, 선박관리회사의 업무영역과 취급선종이 점차 다양화됨에 따라 다각적인 경영을 지향하는 대형 선박관리회사의 경쟁력이 강화되어 이들 대형회사의 시장 지배력이 강화되고 있다. 특히 대형선박관리회사중에서도 영국의 덴홀름사(Denholm ship Management Ltd.), 키프러스의 콜럼비아사(Columbia Ship Management Ltd.), 노르웨이의 바버사(Barber Ship Management Ltd.), 키프러스의 한시틱사(Hanseatic Shipping Co., Ltd.) 그리고 홍콩의 웰렘사(Wallem Ship Management Ltd.) 등 세계 5대 선박관리회사가 관리하는 선박은 800 - 1000척에 이르고 있어 관리선박 척수를 기준으로한 시장점유율이 30%를 상회하고 있다. 이들 세계 5대 선박관리회사는 선박관리와 관계된 거의 모든 영업부문을 담당하고 있으며 또한 모든 종류의 선박을 관리대상으로 하고 있다¹⁵⁾(<표 8, 9>참조).

〈표 8〉 세계 5대 선박관리회사의 관리업무영역¹⁾

회사명 관리업무	Denholm	Wallem	Barber	Hanseatic	Columbia
Ship operation	o	o	o	o	o
Vessel maning	o	o	o	o	o
Storing & Maintenance	o	o	o	o	o
Chartering	o	o	o	o	o
Insurance	o	o	o	o	o
Financial administration	o	o	o	o	o
Cost control	o	o	o	o	o
Management consultancy	o	o	o	o	o
Superintendency	o	o	o	o	o
Training	o	o	o	o	o
Newbuilding	o	o	o	o	o
Agency	o	o	-	-	-
Brokerage	o	o	-	o	o
Lay up & Reactivation	o	o	-	o	o
Towage & Salvage	o	-	-	o	-

자료: Fairplay Publication, *Ship Manager*, 1990년 8월호에 의거하여 필자가 작성함.
 주1): 각 회사의 모회사 뿐만 아니라 해외관계회사가 담당하는 업무도 포함.

〈표 9〉 세계 5대 선박관리회사의 관리 선박¹⁾

회사명 선종	Denholm	Wallem	Barber	Hanseatic	Columbia
Bulker	o	o	o	o	o
Coastal	o	o	o	o	o
Container	o	o	o	o	o
General cargo	o	o	o	o	o
Heavy lift	-	-	o	o	o
Inland	-	-	-	-	o
Offshore vessels	o	-	-	-	-
Passenger	o	-	o	o	o
RO/RO					
Vehicle carrier	o	o	o	o	o
Tanker(product /crude)	o	o	o	o	o
Tanker(gas/chem. /special)	o	o	o	o	o
Tugs & Barges	-	-	-	-	-

자료: Fairplay Publication, *Ship Manager*, 1990년 8월호에 의거하여 필자가 작성함.
 주1): 각 회사의 모회사 뿐만 아니라 해외관계회사가 관리하는 선종도 포함.

IV. 우리 나라 해외취업선사의 발전방향

1. 해외취업선사의 업무확대

우리 나라의 선박관리업무는 해외취업선원이 진출된지 25여년이 지난 지금에 있어서도 그 업무의 내용은 단순히 선원의 배선에만 한정되어 있다. 바꾸어 말하면, 우리 나라의 해외취업선사의 선박관리사업은 기술관리 사항을 포괄하지 못하고 있는 이러한 관리사업구조는 국제 해운계에서 말하는 한정관리(Limited Management) 가운데 그 일부인 선원관리에만 국한된 것이다.

현재 우리 나라의 해운업법에서 규정한 선박관리는 선박·선원의 기술적 관리(Technical Management)¹²⁾와 해상보험에 한정된 상업적 관리(Commercial Management)¹³⁾에 국한하고 있어서, 역시 국제 해운계의 관점에서 보면 종합관리(Full Management)¹⁴⁾는 기대하지 못하고 있는 실정이다.

이러한 현실 상황을 토대로 하여 우리 나라의 해외취업선원의 관리만을 중심으로 하고 있는 현재의 선원관리사업은 선박관리 사업의 제 1 단계인 크루맨닝(crew manning)의 영역인 것이다. 따라서 이 사업의 업무부문을 적어도 제 2 단계인 기술관리를 포함한 한정관리로서의 선박관리업무까지 확대 시킬수 있어야 하겠다.

즉, 선박관리의 합목적성은 선박의 운항주체인 선원과 운항의 객체인 선박을 분리하여 논할 수는 없다. 왜냐 하면 선원의 국적과는 상관없이, 승선하는 순간부터 선박의 정비와 보수는 선원의 고유한 관리업무이기 때문이다. 다시 말하자면 선박의 관리업무는 선원의 배선과 선박의 정비보수를 포괄하는 것으로서 해외취업선원관리회사는 자체적인 능력개발을 전제로 한다면 선박의 정비·보수는 기술관리 분야까지 그 영역을 확대시키는 것이 필요한 것이다.

2. 전문인력의 확보

선박관리사업¹⁶⁾(여기서는 선원관리와 선박관리 - 인적 요소와 기술적 요소를 통합한 개념이고, 다음에서는 이 개념을 의미한다.)을 성공적으로 발전시키기 위해서는 이 분야에 있어서 전문적인 인력과 시설이 필요한 것이다. 여기서 지적인 시설은 대내적으로는 선박자체를 의미하고 대외적으로는 선박을 정비·보수할 수 있는 조선소 또는 선박수리 업체이기 때문에 이들은 전문적이고 독립적인 기업으로 존재하고 있어서 여기서는 논외로 한다. 그러므로 선박관리에 있어서 가장 핵심적인 요소는 이 업체가 기업경영의 정책 목표를 달성시키는 데 필요한 전문인력에 두지 않을 수 없다.

선박관리업무는 현대의 첨단과학 기술을 도입한 고액의 선박자산을 효율적이고 경제적으로 운항시킬 수 있도록 우수한 자질의 선원을 공급하고 또한 최적의 기술관리를 종합하여 선주에게 제공할 수 있는 기업을 말하는 것이다. 이러한 목적을 달성함에 있어서 선주가 희망하는 바는 고도화된 선박기술을 이해할 수 있는 선박관리 회사의 인적 조직의 신뢰성에 두고 있다. 그러면 신뢰성 있는 전문인력은 무엇을 의미하고 있는 것인가? 이것에 대한 해답은 선박기술 즉 하역기술과 화물관리기술, 항해기술 그리고 선원과 관련된 인사관리 기술을 총괄하는 기술이다. 그리고 이러한 선박기술은 기술서적에 의존하여 배울수 있는 단순한 내용이 아니라 이론적인 지식과 실무적인 경험이 종합적으로 축적되어야만 얻을 수 있고 대외적으로는 신뢰성을 인정받을 수 있다.

이와 관련된 주요한 사항 가운데 그 일부는 국제해사기구(IMO)에서 입법하여 국제적인 기준으로 사용하고 있는 국제협약과 부속 코드에 명시되어 있다. 또한 선원의 관리에 관한 주요사항은 국제노동기구(ILO)가 입법하여 각국의 선원법의 모범이 된 국제협약과 부속관리안이다. 따라서 선박관리사업을 영위하기 위해서는 먼저 이 내용을 잘 알고 있는 전문인력의 확보를 기본요건으로 한다.

이와 더불어 선박관리업무에 있어서 가장 중요한 사항인 선원관리는 용선 경력만으로 그 능력이 부족하다고 본다. 선원관리는 인사관리의 한 분야이기 때문에 이 좁은 분야에서 선원관리 담당자는 경영학에 있어서 인사관리, 조직관리 및 노무관리 등 관련 분야에 있어서 상당한 지식의 획득과 연구경력을 필요로 한다.

현재 우리 나라의 해외취업선사의 업무가 선원관리 중심에서 점차 기술관리를, 상업적 관리를 거쳐 종합관리로 확대해 감에 따라 선박금융, 회계, 경영정보시스템 등의 분야에 대해 전문적인 지식을 갖춘 인력을 확보해야 할 것이다.

3. 사업면허제도의 개선

(1) 선박관리업의 확대 문제

우리 나라의 선박관리사업은 해운업법에 의하여 규제되고 있다. 이 해운업법은 1983년 12월 31일 법률 제 3716호에 의하여 구 해상운송사업법(1963. 12. 5 법률 제 1472호)을 대체하여 입법된 것이다. 해운업법은 전통적인 해상운송사업을 중심으로 입법하였으나 새로운 사업개념을 도입하여 해상화물운송주선업, 해운중개업, 해운대리점업, 선박대여업 및 선박관리업을 해운업의 범위에 포함시켰다. 이러한 사업의 등록절차에 있어서 집행의 편의상 『해상화물운송주선업』 등으로 표기하고 있다(해운업법 제 34 조). 이 규정에 명시된 사업의 내용은 아래와 같다(해운 제 2 조 5호 - 9호).

- ① 해상화물운송주선업 --선박에 의한 화물의 운송주선
- ② 해운 중개업 -----해상화물운송의 중개, 선박의 대여, 용대선, 선박매매 중개업
- ③ 해운대리점업 -----해상여객운송사업, 해상화물운송사업, 거래의 대리
- ④ 선박 대여업 -----비해상운송사업자 소유의 선박 대여
- ⑤ 선박관리업 -----선박관리, 선원관리 및 해상보험의 수탁

그리고 위에 열거한 사업을 영위하고자 하는 사람은 교통부령이 정하는 바에 의하여 해운항만청에 등록하여야 한다(해운업법 제 34 조)라고 규정하여 각 사업은 개별적인 등록을 사업의 개시조건으로 하고 있다. 따라서 이 법에 명시된 사업에 관한 한 상호 관계에 있어서 유사성이 있거나 (해상화물운송주선업과 해운중개업, 해운중개업의 용대선과 선박대여업) 또는 상호 밀접한 관계가 있는 사업(해운중개업의 용대선과 선박대여업)이라 하더라도 모두 분리하여 별도의 사업으로 등록하여야 한다. 만일에 해운업이 국제기업으로서 국제화되고 개방된다고 할 때에 우리 나라의 선박관리업을 국제화시키기 위해서는 위의 대비표에서 열거된 사항을 종합적으로 경영할 수 있는 기업을 시급하게 육성 발전시켜야 할 것이다. 그렇게 하기 위해서 규제 중심의 해운업법을 거시적 입장에서 검토할 필요가 있다고 할 것이다.

(2) 현행법상의 개선점

현행 해운업에서는 선박관리업에는 선박관리, 선원관리 및 해상보험을 포괄하고 있다. 즉 해운업법 제2조 제9호 에서 『선박관리업이라 함은 해상여객운송사업, 또는 선박대여업을 영위하는 자(외국인을 포함한다.)로부터 선박관리, 선원관리, 해상보험 등의 업무를 수탁하여 대행하는 사업을 말한다』라고 규정하고 있다. 그리고 선원법에서도 선원관리사업의 주체는 선박관리사업자로 규정하고 있다(선원법 제103조 ①). 즉, 해운업법 제 34 조의 규정에 의하여 『선박관리업의 등록을 한 자가 아니면 선원의 인사관리업무를 수탁하여 대행하는 사업(이하 선원관리사업이라 한다)을 하지 못한다』라고 명시하고 있다. 여기서 선원관리사업이라는 말은 선원법에서만 사용하는 문언이지, 이 문언이 별도의 특별규정에서 등록효력을 인정하지 않는 이상 행정효력을 가지지 않는다고 해석하여야 할 것이다.

만일 이 문언 『선원관리사업』의 행정효력을 부여하고자 한다면 이는 모법규정인 해운업법 제2조와 제34조의 규정을 수행하는 효력을 가져야 하므로 이는 법률의 충돌을 피할수 없다고 본다. 따라서 현재 선원법 제103조의 규정에 의하여 해운항만청 고시로 되어 있는 위임입법은 법률구조상의 모순을 안고 있다고 보아야 할 것이다. 다시 말하면 해운항만청 고시 86-9호 『선원관리사업의 등록에 관한 규정』은 선원법상 또는

해운업법상 해운 항만청장에게 행정입법의 위임규정을 두고 있지 않음을 유의하여 이 내용은 적어도 교통부령 이상의 상위 법령에서 규정해야 할 것이다.

더구나 『고시』란 『행정공고』의 성질을 가진 사항이기 때문에 대국민을 구속하는 사항을 포함할 수 없다고 보는 것이 일반적인 견해이다. 즉 『고시』란 행정기관이 국민 일반에게 널리 알리기 위한 사항을 공고하는 일종의 형식이므로 법률에 규정되어 있는 경우에만 법률효과가 발생할 뿐이다.

그러므로 현재 선원법에 의하여 등록된 선박관리사업은 해운업법에 의하여 수정 등록하고 그 명칭은 선박관리사업으로 하여야 한다. 물론 관리사업의 내용은 해운업법에서 정한 선박관리, 선원관리 및 해상보험으로 명시할 필요가 있다.

만일에 현재와 같이 선원법을 근거로 하고자 할 경우에는 반드시 선원법 제103호 제1항을 수정하여, 별도의 선원관리사업규정을 입법하여야 한다. 동시에 이에 관한 시행규칙을 교통부령으로 정하되, 불가피한 사항에 대해서는 행정집행의 편의상 할 것임을 명시한 규정을 교통부령에 신설할 것이다.

바꾸어 말하면, 법적구조의 관점에서 보면 현행 해운항만청 고시 제91-6호는 그 규정의 내용을 분석하여 볼 것 같으면 선원관리사업의 등록기준과 고려사항을 명시하고 있다. 그러므로 이 고시는 시행령 내지 교통부령의 성질을 가진 것으로 해석하여야 한다. 따라서 이러한 종류의 고시는 집행기관의 편의주의로 입법할 위임사항이 아니다. 즉, 적어도 교통부령 이상의 행정위임법이 되도록 개정하는 것이 합리적이라고 본다.

(3) 등록기준의 보완

현행 해운항만청 고시 제86-9호 (수정 제91-6호)의 제5조에서 사업의 등록기준을 명시하고 있다. 이 등록기준은 해운업법 시행규칙 (별표 3)의 비고란 제4호의 규정에 의하여 정한 것이다. 그 기준은 다음과 같다.

- 1) 자본금: 상법상 주식회사로서 1 억원 이상 (전액 내국인 투자일 것)
- 2) 삭제 (구: 관리선원 연평균 200명 이상)
- 3) 관리수수료: 연 미화 20만 달러이상 (한국선박만을 대상으로 하는 경우에는 년 1억 2000만원 이상)

선박관리사업은 국적선 뿐만 아니라 외국적선박도 그 대상이 되므로 선박관리사업의 등록기준을 먼저 확립시킬 필요가 있다고 본다. 선박업무가 육상과 달라서 전문적인 기능과 기술을 요구하기 때문에 선박관리의 합목적성을 달성할 수 있도록 회사의 조직과 인력을 구비할 필요가 있다. 즉 선박기술에 관한 전문지식, 운항경험 그리고 유자격 선원을 판단할 수 있는 충분한 승선경력을 가진 경영자원으로서 간부진을 구성하여야 한다. 이것은 선박의 인적 조직을 고도화하고 동시에 물적 조직의 안전성을 확보하기 위한 전제요소의 하나인 것이다.

만일에 선박관리사업을 규모의 경제성을 통하여 경제적, 능률적, 그리고 합리적인 기업경영으로 영위하고 여기에다 선박관리사업의 대외적인 공신력이 발생하게 되면 선박관리사업은 충분한 경제경영적 이익을 추구할 수 있는 실체가 된다. 이를 위해서는 선박관리사업체의 조직관리와 인사관리의 측면에서 다음과 같은 사내의 구조가 정립되어야 하고 이에 적합한 기준이 법적으로 제도화 되는 것이 바람직하다고 본다. 다시 말하면 현행 고시에서 규정한 등록기준 (고시 제 5 조)에 있어서 고려해야 할 사항은 다음과 같다. 선박관리 사업은 그 전문성이 매우 중요시 되며, 이 중요성이 대외적 신뢰성과 안정성의 기초가 된다. 그러므로 회사의 내부적 조직이 정비되고 전문사항에 대하여 실질적으로 감독권과 책임을 져야할 전문직을 명기할 필요가 있다. 그 대신 회사의 형태가 상법상의 법인으로서 구성하면 충분한 것으로 인정되므로 그 구조를 상법상 주식회사로 규정할 필요는 없다고 본다. 그 대신 합명회사, 합자회사, 유한회사 등으로 설립이 가능하도록 개발할 필요가 있다.

V. 결 언

1980년대 후반부터 우리 나라의 두드러진 사회경제적인 여러 특징 가운데 하나는 국민소득의 증가와 더불어 육상의 근로인력이 생산직에서 서비스분야로 이동하는 소위 탈공업화(De-industrialisation)현상이라고 할 수 있다.

그 결과로서 우리 나라의 선원노동시장의 구조가 변화하고 있으며 이러한 상황에서 해운산업부문에서 가장 심한 타격을 입고 있는 사업은 선원관리를 통하여 영업행위를 해온 해외취업선사라고 할 수 있을 것이다. 일부의 회사내조직에 공무 또는 해무의 부서를 두고 있다고 하더라도 이것은 자사조직을 의미하는 것이지, 관리선박에 대한 기술적 관리와 상업적 관리를 포함하는 종합관리를 위한 목적으로 한 조직은 아니라고 본다.

지난 25여년간에 걸쳐 여러 측면에서 우리 나라 해운산업의 발전에 공헌을 해온 해외취업선사는 이제 단지 선원만을 취업시키는 순수한 선원관리만을 본업으로 하는 경영형태를 탈피하여, 외국선주와의 실제적인 선박관리계약을 통하여 사업의 범위를 종합관리의 방향으로 지향해 나가야 할 것이다.

바꾸어 말하면, 우리 나라의 해외취업선사는 국내의 탈공업화현상으로 인한 국내 선원시장의 동향과 세계의 선원노동시장의 구조적 변화, 제 2 선적제도의 추세변화 그리고 세계 선박관리회사 동향을 분석하고 파악하여 적시에 국내외 환경변화에 대처하여야 할 것이다.

참고문헌

1. 孫兌鉉, 韓國海運史 (釜山: 亞成出版社, 1982), 제6장을 참조할 것.
H. Kokuryo, *Korean Shipping and Shipping Policy*, JAMRI Report No. 8, (Tokyo: JAMRI, 1985). Tae-woo Lee, *The Growth of Korean Shipping, 1962-1981: The Advantages of Combining a "Backward" Start with Imported Ideas*, PhD Thesis, University of Wales College of Cardiff, 1989, Chapter 5 and Chapter 7.
2. 李太雨, "航海條例(A.D. 1660)가 英國海運에 미친 影響에 관한 研究", 『船員船舶』, 第3卷, 가을號, 1985, p.16.
3. 孫兌鉉, 前掲書, p.368.
4. Tae-woo Lee, "Korean Shipping Policy: The Role of Government", *Marine Policy*, Vol.14, No.5, September 1990, pp.421-437.
5. Tae-woo Lee, "The Gerschenkron Model and Its Applicability to the Shipping Industry: The Case of Korea", *Journal of Korean Association of Shipping Studies*, Vol.10, May 1990, pp.325-355.
6. R. E. Pritchard and T. Hindelang, *The Lease/Buy Decision* (New York: Amacom, 1980), pp.22-23.
7. BBCPO는 시쿠미센(Shikumisen)제도의 금융방법과 유사점은 있으나, 후자의 방법은 신조선 거래를 위해 주로 사용되었고, 전자의 방법은 중고선거래에 이용되었다. 시쿠미센제도의 메카니즘에 대해서는 Tae-Woo Lee, *op. cit.*(1989)의 제 6장을, 시쿠미센에 의한 거래실적에 대해서는 H. Sohmen, *Shipping in Transition: 1983-1986* (Hong Kong: Fairview Printing Production, 1986), pp.21-24를 참조할 것.
8. 대표적인 해외취업선사로는 라스코해운, 해외선박주식회사, 금양해운이 이에 해당한다.
9. 이 조사 통계치는 우리 나라 선원을 고용한 주요 외국 해운회사만을 중심으로 하여 작성되었기 때문에 실제로는 이 추정치 보다 건조척수 및 수리척수는 더 높을 것으로 생각된다.
10. 세계 5대 선박관리회사인 영국의 덴홀름사(Denholm Ship Management Ltd.), 키프러스의 콜럼비아사(Columbia Ship Management Ltd.), 노르웨이의 바버사(Barber Ship Management Ltd.), 키프러스의 한시틱사(Hanseatic Shipping Co., Ltd.) 그리고 홍콩의 웰렘사(Wallem Ship Management Ltd.)의 각각의 조직도, 업무내용, 경영전략, 경영성과 등에 관한 것은 1991년 5월에 발표될 「선박관리회사 제도의 발전적 운영방안에 관한 연구」(부산: 한국선원선박문제연구소)를 참조할 것.
11. 李太雨, "노르웨이 國際船舶登錄制度 導入에 관한 一考察", 海洋韓國, 1991년 2월호와 박용섭, 이태우 외, 「國際船舶登錄制度의 導入에 관한 研究」(釜山: 韓國船員船舶問題研究所, 1991)를 참조할 것.
12. 기술적 관리(Technical Management)에는 선원의 배선, 기술지도, 선용품, 연료유 조달, 선박의 정비·수선, 보험, 클레임 해결, 해기사항 정보 제공, 관련업무 감독 등이 포함 된다.

13. 상업적 관리(Commercial Management)에는 용선 계약, 배선계획, 선박운항 컨설턴트 등이 포함된다.
14. 종합관리(Full Management)란 기술적관리, 상업적 관리, 선박의 신조, 재무관리, 경영상담 등 선사경영 전반에 걸친 광범위한 관리업무를 포함하는 경영형태이다.
15. 山岸寬, “海運の國際競爭力と船舶管理會社の經濟的役割”(上, 下), 「海運産業研究所報」, No.272-3, 1989. G. K. Sletmo, “The Role of Shipmanagement in the Transformation of Shipping”, *Fairplay*, Jan. 1987.
16. 선박관리회사의 개념에 대해서는 小川武, “船舶管理會社の發達と現狀”(上, 下) (「海運産業研究所報」, No.277-8, 1989)과 이원철, “運航管理業의 據頭와 그 對應方案에 관한 小考”(「韓國海運學會誌」, 제9호, 1989)를 참조할 것.