後進國의 海運産業 適性에 관한 연구

閔 星 奎*

Is Shipping a Poor Country's Business ?

Min, Seong Kyoo

〈목 차〉

Ⅰ. 序 言
Ⅱ. 國際海運의 現狀과 費用構造
1. 國際海運의 現狀
(1) 國際海上貨物量의 劇的인 增加
(2) 海運의 技術革新과 企業集中
2. 海運의 費用構造
(1) 國內費用과 國際費用
(2) 船員費와 資本費의 比重
Ⅲ. 海運에 있어서의 自由競爭과 資源의 國際的 移動을 뒷받침하는 制度
1. 海運自由의 原則
2. 船舶의 登錄에 관한 立法例
3 便宜置籍船制度
4. 海運資本과 勞動의 國際化
Ⅳ. 國際政治와 海運의 Nationalism
1. 定期船同盟의 行動準則에 관한 協約
2. Bulk 貨物運送에 있어서의 貨物割當과 便宜置籍船制度의 폐지에 관한 決議
3. UNCTAD 決議가 開發途上國에 미칠 영향
Ⅴ. 海運産業에 있어서의 高賃金國의 比較優位性
1. 海運에 있어서의 國際分業
(1) Norway海運의 경우
(2) Greece海運의 경우
2. 高賃金國은 海運産業을 포기할 수 있는가
(1) 技術上의 理由
(2) 貨物의 割當
(3) 戰略上의 物資供給
(4) 國際收支의 改善
(5) 自國民의 就業
3. 高賃金國 海運産業의 生存方案
Ⅵ. 結 語
參考文獻

Abstract

The writer has attempted in the present article first to investiqate whether shipping industry is poor countries' business more favourable to them, compared to wealthy nations in terms of comparative cost of operation and to analyse how can developing conntries afford to maintain a modern fleet; secondly to examine the economic aspect of the situation created by the UNCTAD V held in May this year, at which passed a resolution demanding "the right of all countries to an equitable participation in the carriage of cargoes generated by their own trade"; and thirdly to adduce conclusions.

The article contains six chapters; chapter Ⅰ is the introduction on the subject under examination; chapter Ⅱ provides background information on the structure of the industry and of the operating cost of ship; chapter Ⅲ addresses istelf to the legal backgrounds of ensuring free transfer of resources among nations and free competition of shipping; chapter Ⅵ deals with the recent development of shipping nationalism of developing countries at the UNCTAD; chapter Ⅴ discusses division of labour in shipping and in particular the survival mechanism of high-cost countries; and chapter Ⅵ sets forth conclusion.

*正會員, 韓國海洋大學

Ⅰ. 序 言

第2次 世界大戰前의 美國 海運學者들의 공통된 主張은 「海運이란 貧困國의 事業이다」(Shipping is a poor country's business)고 하는 것이었다. 지금도 日本의 海運學者가 이 說에 贊同함으로써 日本 海運界에 큰 影響을 미치고 있음을 否認하지 못한다.[1] 最近에 와서는 UNCTAD를 舞台로 하여 開發途上國의 大部分이 便宜置籍船의 運航을 排除하도록 規制하는 法制度의 수립을 要請하는 決議를 채택한 이면에는 開放船籍制度가 後進國으로 하여금 低賃金水準에 바탕을 둔 貧困國의 海運競爭上의 優位性을 누리지 못하도록 만든다는 支配的 主張이 있다.[2] 그러나 「海運은 貧困國」의 事業이라는 命題가 성립하려면 船主, 資本 및 勞動이 모두 同一한 나라의 經濟에 소속하여야 하고 關稅장벽에 의하여 保護되는 市場이 海運에도 있어야 한다는 前提가 필요하다. 周知하는 바와 같이 오늘날의 海運은 本質的으로 國際競爭産業으로서 資本의 移動은 말할 것도 없고 勞動의 移動까지도 나라 사이에 거의 自由롭게 이루어질 수 있도록 法制度가 마련되어 있어 自國의 資本만으로써 商船隊를 조직하여 유지할 필요가 없다.[3] 이러한 海運에 있어서의 internationalism에 대하여 一國政府가 一方的 規制조치로써 自國海運을 보호하려는 海運 nationalism으로서의 國旗差別政策이 1930年代에 美國에서 대두하여 第2次世界大戰後의 일부 新生獨立國에 依하여 채택되고 있으나 1970年代에 들어와서는 UNCTAD에서 77Group 諸國이 一致團結하여 定期船同盟에 對한 規制를 國際協約을 通하여 國際的으로 행하도록 함으로써 定期船貨物의 80%는 각기 40%씩 貿易相對國 船舶이 運送하도록 規定하기에 이르렀고 79年 5月에 Manila에서 開催된 UNCTAD 第5次 總會에서는 Bulk 貨物에 對해서도 開發途上國의 平等한 share(運送 比率)를 확보하는 조치를 강구하기로 하는 決議가 채택되고 아울러 便宜置籍船의 排除를 指向하기로 開發途上國이 一方的으로 決議하고 말았다.[4] 이 論文은 이러한 海運의 internationalism 對 nationalism이 海運에 있어서의 貧困國의 産業適性에 어떠한 影響을 미칠 것이며, 또 高賃金國은 勞動과 資本 등의 資源을 自國에서만 調達할 경우에 海運에 있어서의 比較優位性을 결코 누릴 수 없는 것인지를 究明하고자 한다.

---

1) 佐波宣平, 海運理論體系, 東京 有斐閣, 1949, p. 11 및 p, 156에 引用된 Calvin and Stuart, The Merchant Shipping Industry, New York, 1925, p. 215 및 P. H. Horn, International Trade, Principles and Practices, New York, 1935, p. 296의 所說.

2) Fairplay, 12 July, 1979, pp. 62~63 참조. 開放船籍制度(open-registry)라 함은 Flags of Convenience을 인정하는 나라의 船舶登錄制度를 가리킨다.

3) S. A. Lawrence, International Sea Transport: The Years Ahead, Lexington Books, Lexington, Mass., 1972, p. 253에 의하면 가장 成功的인 企業家는 資本, 人力, 선박, 市場을 國際的인 기준에서 動員한 者들이라고 한다.

4) 77구룹이라 함은 UNCTAD 等 유엔의 專門機構에 있어서 開發途上國의 利益을 대변하기 위하여 행동을 같이하는 아시아, 아프리카, 라틴 아메리카諸國의 모임인데 실제로는 110개國이 넘는다. 1974年에 성립한 Liner Code of Conduct Conference에 대해서는 閔星奎, 定期船海運同盟의 行動準則에 관한 協約의 硏究, 韓國海洋大學 論文集(人文社會科學篇), 부산, 1979. p. 97 以下를 참조.

Ⅱ. 國際海運의 現狀과 費用構造

1. 國際海運의 現狀

1) 國際海上貨物量의 劇的인 增加

1950年~1973年 사이에 世界海上貿易의 年平均 成長率은 약 8%로서 世界 GNP의 10%가 國際貿易에 의하여 거래되고 있다. 이는 약 20年後에 世界 GNP의 20%가량이 國際貿易으로 교류되리란 것을 의미한다. 특히 tanker貨物은 年平均 9.4%가 增加하였다. 그러나 定期船貨物은 世界의 生産增加率과 비슷한 年平均 3~4%의 增加에 그치고 있다. 同期間中 世界의 海上貨物量은 容積에 있어서 실로 4倍나 增加한 것이었다. 이 時期보다 先行한 20年동안에는 貿易量이 겨우 40%가 增加하였을 뿐이다. 또 國際海上貿易量의 80% 가량은 小數의 bulk貨物 즉 energy貨物(60%), 鑛石類(14%) 農産物(6%)에 集中되어 있고 나머지 20%가 數千種類의 기타 bulk貨物과 一般貨物로 構成되어 있다. Sturmey에 依하면 1971年의 世界海上貨物 중에서 液體 bulk貨物은 전체의 57%, 乾性 bulk貨物이 30% 그리고 一般貨物이 13%를 占한고 있는데 이 13%의 一般貨物의 價額은 全體價額의 약 절반을 차지하리란 것이다.[5]

이를 海上貨物 중에서 美國과 일부 開發途上國의 國旗差別政策에 의하여 各國船舶의 自由競爭에 의한 海上運送에서 除外되는 것은 5%~10%에 불과하므로 아직도 國際海運産業은 격심한 競爭을 통한 自由企業에 의하여 이루어지고 있음에는 변함이 없다.[6]

2) 海運의 技術革新과 企業集中

1956年의 第1次 Suez運河 봉쇄 以來의 10여년동안에 이루어진 海運界의 技術革新은 船舶의 大形化와 多樣한 專門船(Specialized ships)의 登場, 그리고 自動化船을 出現시켜 運送코스트의 節減을 통한 海上貿易의 伸長을 초래하는 反面에 海運企業으로 하여금 더욱 더 資本集約度를 높여줌으로써 人力에 대한 依存度를 대폭적으로 줄여주고 있다.[7] 뿐만 아니라 製鐵所등의 大貨主와의 長期間에 걸친 大量貨物 運送契約을 확보하려면 大海運企業이라야 하기 때문에 bulk carriers 運航을 爲한 國際 pools 또는 consortium을 成立시켰고, 定期船 분야에 있어서도 콘테이너 運送으로의 轉換은 그 技術的 特質上 여러척의 船舶에 공통되는 固定投資, 즉 terminal 投資, 콘테이너, 陸上의 운송수단, 대형의 컴퓨터에 대한 투자가 巨額에 달하고 대형의 高速 container船의 운송능력에 對應한 강력한 集貨機構가 必要하므로 콘테이너船 運航을 爲한 國際的 consortium을 성립시키는 等의 國際化

---

5) S.G. Sturmey, Shipping Economics: Collected Papers, Mac Millan Press, London, 1975, p. ix.

6) Lord Rochdale, Committee of Inquiry into Shipping, London, HMSO, 1970, (以下 Rochdale Report라 한다) Para. 155에 의하면 Flag Discrimination 때문에 正常的인 商業 Channel에서 제외되는 것은 1966년의 경우 約 8%라고 하였으나 A.S. Svendsen, "Internationalization of Shipping Enterprises" Revue de la Sociètè d'Etudes et d'Expansion, Liege, Belgique, No. 263, 1975에 의하면 5~10%로 추정하고 있다.

7) 1958년의 50,000dwt 탱커에는 62명의 船員이 승무하고 있었으나 68년의 210,000dwt. 탱커에는 26명이 乘務하고 있다. Rochdale Report, p. 156 참조.

를 通한 企業集中을 초래하고 있다.[8] 그러나 先進國 海運企業과 後進國의 그것 사이에 이루어지는 合作企業은 他 産業에서 보는 多國籍企業과는 달리 아주 드문 例에 속하는 바 先進國의 海運企業은 合作投資에 依하지 아니하고 便宜置籍船制度를 利用하는 편이 더 有利하기 때문이다.[9]

2. 海運의 費用構造

1) 國內費用과 國際費用

海運企業에 소요되는 資本과 勞動은 船主와 同一한 經濟內部에서 조달하고 資本設備로서의 船舶은 가장 싼 國際市場에서 구입한다고 가정할 때 海運의 諸費用은 나라에 따라서 差異가 있는 國內費用(national costs)과 나라에 따라서 差異가 나지 않는 國際費用(international costs)으로 分類할 수 있다. 前者에 속하는 것은 食料費를 포함한 船員費, 資本費用, 船內整備費, 事務所의 一般管理費이며 後者에 속하는 것은 減價償却費, 修理費, 保險料, 食料品을 除外한 船用品費, 荷役費, 港費를 들 수 있다.[10]

國內費用은 기본적으로 資本費와 勞務費로 構成되어 있다. 따라서 海運業에 對한 資源의 國際的 配分은 이 두가지 項目에 依하여 결정되므로 각종의 海運企業의 總費用中에서 勞務費와 資本費가 차지하는 比重을 파악하면 海運業에서 成功하는 經濟的 條件이 분명해지리란 것이다[11]

2) 船員費와 資本費의 比重

同種의 船舶이라면 船舶의 size가 커질수록 資本費의 比重은 커지고 船員費는 낮아진다. 또 같은 條件이라면 新造船일수록 中古船에 있어서 보다 資本費의 比重이 커진다. 資本費는 船舶의 購入에 소요되는 것인데, 第2次世界大戰 後에 日本을 비롯한 先進造船國에서는 船舶輸出을 장려하기 爲한 造船金融을 政策的으로 支援함으로써 船舶의 建造에 있어서는 船價의 20%만 지불하면 나머지 80%의 價額에 對해서는 船舶의 引渡時로부터 8年間에 걸쳐 年利 6%의 利子率을 붙여 分割해서 상환할 수 있다.[12] 그러므로 國內費用으로서의 資本費는 船舶의 引渡時에 지불해야 하는 바의 船價의 20%에 對해서만 고려하면 된다. 그러나 13,000dwt級 多目的船의 新造船價는 1,040만弗이고 25,000dwt級 22노트의 콘테이너船(1,200TEU)의 新造價格은 5,700만弗에 달하므로 그의 20%도 방대한 金額임을 알 수 있다.[13] 콘테이너船 運航에는 콘테이너船 以外에도 콘테이너, straddle carrier, 콘테이너 crane에 船價의 약 70%에 해당하는 施設投資가 必要하다. (表1 참조)

資本費를 제외한 運航費 中에서 船員費가 차지하는 比重은 용선(charter)을 준 bulk carriers의 경우, 25,000dwt급 船舶에 있어서 43%, 150,000dwt급 船舶에 있어서 25%를 점하고 있다(表 2). 실제로 船員費의 國家別 差異는 대단한 것이어서 便宜置籍船主들의 모임인 Federation of Ameri-

8) UNCTAD, Multinational Shipping Enterprises, (TD/108/ Supp. 1, 16 December 1971), Para. 58.
9) UNCTAD, Review of Maritime Transport 1976, New York New York, United Nations, 1978, p. 46, para. 131.
10) Sturmey, British Shipping and World Competition, University of London, Athlone Press, 1962, pp. 266-267.
11) Ibid., p. 268.
12) N. Heggemsnes, Ship Financing and Banking Principles, Oslo, Norwegian Shipping Academy, 1975, p. 27.
13) TEU란 twenty footer equivalent unit의 略字로서 길이 20피이트의 콘테이너로 환산한 單位.

〈表 1〉 美國西海岸—極東航路의 콘테이너船 운항에 소요되는 資本費

콘테이너船(2,500TEU)	5척×	單價 $45,000,000=	$225,000,000
콘테이너(40footer)	15,625×	$4,500=	70,312,500
콘테이너 샤시	12,000×	$4,500=	56,350,000
Switching tractor	60×	$30,000=	1,800,000
Container crane	8×	$2,500,000=	20,000,000
			$ 373,362,500

資料) Sea-Land Service, Inc. Journ. of Mar, Law and Comm, (Cincinnati) Vol. 10, No. 4, July, 1979. P. 505에서 引用.
1) 寄港地는 美國 2港口, 極東 2港口로 가정함.
2) 1,250개의 40 footer×5척의 Slot當 2.5개 콘테이너가 필요함.
3) Slot當 2개의 chassis 필요.

〈表 2〉 용선된 Bulk carriers의 cost 比較

선박(dwt)	25,000	100,000	150,000
資本費(£ 1,000)	1,500	4,500	5,500
船員費 (£ 1,000	59.5	78.5	79.4
食料·船用品·윤활유	21.4	32.8	33.7
보험료	18.7	102.8	125.7
P & I 보험	2.2	14.7	18.0
수리비	9.7	18.0	20.0
관리비	7.0	10.0	10.0
Dry docking	5.0	8.0	9.0
Spares	3.3	7.5	8.5
Hires	3.2	3.7	3.7
雜費	2.0	2.0	2.0
기타	4.0	10.0	10.0
	136	288	320

資料) J. and J. Denholm Ltd. (1968), A. D. Couper, Gerography of Sea Transport, p. 87

can Controlled Shipping(FACS)이 公表한 隻當의 年間 船員費 比較表에 의하면 美國船員의 경우 175만弗, Italy船員 55만弗 내지 60만弗, 필리핀 船員 24만弗로 되어 있다.[14] 船員費의 比較에 있어서 留意해야 할 점은 船主가 支拂하는 勞務費의 相對的인 比較에만 그칠 것이 아니라 船員이 제공하는 反對給付로서의 勞務의 質을 감안해야 한다는 사실이다.

이상에서 살펴본 바와 같이 오늘날의 海運은 英國의 경우처럼 主要産業 28개 業種中에서 資本集約度가 水道, 電力에 이어 셋째로 높은 典型的 資本集約的 産業이다.[15] 그러므로 Norway의 JohnSeland의 主張처럼 比較的 小形인 handy size의 船舶 또는 中古船의 경우라면 모르되 콘테이너船 혹은 大形의 bulk carrier나 tanker처럼 巨額의 資本投資를 要하는 分野에 있어서는「低賃金에 依한 競爭力은 比較的 작고 이를 相殺하는데는 經營 또는 勞動의 能率에 있어서의 근소한 差異로써 충분할 것이며 가령 能率이 同一하다고 할지라도 賃金의 節約은 金利水準의 差를 메울 수 없으니 低開發國의 海運業은 陸上産業과 마찬가지 程度로 利潤을 가져오는 投資對象이 될 수는 없을 것이다. 그러므로 유

14) Fairplay(London), 8 Feb. 1979, p. 13.
15) Rochdale report, para. 1317.

럼의 海運은 美國만큼 윤택한 資本을 낮은 利子率로 공급받을 수 있음에도 賃金은 美國보다 낮으니 海運業에 있어서 단연 美國에 比하여 優位性을 누릴 수 있다」는 말에는 경청할만한 가치가 있다.[16] 그러나 우리는 資本의 供給量이나 賃金水準은 時間의 흐름에 따라서 相對的으로 변화하는 것으로서 이미 Scandinavia 三國의 賃金水準은 美國보다 높은 실정임을 看過해서는 아니될 것이다. 또 收益性 때문에만 後進國이 海運에 投資하는 것은 아니다.[17]

Ⅲ. 海運의 自由競爭과 資源의 國際的 移動을 뒷받침하는 制度

1. 海運自由의 原則

1609年 和蘭의 Hugo Grotius가 발표한 「自由海論」(Mare Liberum)이란 論文에서 제창한 海運自由의 原則은 公海에 있어서의 航行의 自由와 그 연장으로서의 商港出入의 自由라는 國際慣行이 수락되기에 이르러 國際航空의 경우와는 달리 船舶만 있으면 船舶이 入港하고자 하는 나라와의 사이에 國際協定이 없더라도 그 領海와 港口를 사실상 相互主義에 입각하여 自由롭게 通過, 入港할 수 있다.[18] 다만 公海上에 있어서는 船舶이 게양하고 있는 國旗의 소속國 즉 旗國의 法的 管轄權에 따르게 되어 있다. 이러하여 모든 船舶은 어느 한 나라의 國籍을 가지게 되어있는 바 선박의 國籍을 부여하는 條件은 각기의 國內法으로 규정하게 되어 있다. 그러나 商港出入의 自由는 貿易의 自由와 함께 法的 原則이라기 보다는 政治的 動機의 問題이며 絕對的인 自由가 아니라 國家가 통제하고 制限할 수 있는 性質의 것이다.

2. 船舶의 登錄에 關한 立法例

前述한 바와 같이 모든 船舶은 國際法上 어느 한 나라에 登錄하여 國籍을 取得하여야 한다. 그러나 國籍을 부여하기 爲한 各國의 國內法上의 條件은 나라에 따라서 그 基準이 다르나 대체로 船舶에 對한 自國民의 所有權, 自國民의 統制, 自國民의 船員을 基準으로 하여 그중의 하나 또는 둘 이상의 要件을 충족할 때에 그 船舶에 對해서 國籍을 부여하고 있다.[19]

우선 自國民의 所有權은 거의 모든 나라가 제시하는 要件인 바 오늘날 海運國의 거의 半數가량이 船舶에 對한 自國民의 全部所有를 要求하고 있다.[20] 그 밖의 나라에서는 船舶의 所有權의 75% 내지 50%가 自國民에게 있으면 된다.[21] 그러나 Argentina를 비롯한 몇몇 나라는 所有權의 全部가 外

16) 東海林 滋, 海運論, 東京 成山堂, 1971 p. 305.
17) 海運의 國民經濟的 意義에 대해서는 拙著, 海運經濟學(釜山 韓國海洋大學 海事圖書出版部), 1973. pp. 21~38를 참조.
18) N. Singh, Shipowners, (London, Stevens and Sons), 1967, Para, 839 참조. 公海에 관한 協約 第3條 및 李漢基, 國際法講義, 서울 博英社, 1976, p, 204.
19) B. A. Boozek, Flags of Convenience, Harvard Univ. Press, 1962, p. 41.
20) UN, Laws Concerning the Nationality of Ships(Doc. St/Leg. /Ser. B/5), New York, 1855, (以下 UNLS라 略한다)에 의하면 69개國에 대한 法律이 발췌되어 있는데 그중에서 Chile, Colombia Iceland, Ireland, 필리핀은 自國에 住所를 둔 外國人은 自國民으로 본다.
21) Ibid., 75%: Austria, Morocco, 3분의 2; 和蘭 Italy, Sweden, 50%: 프랑스, Belgium, Hungary, Syria Venezuela, Haiti, Libya.

國人에게 있는 경우에도 自國國籍을 부여하고 있다.[22] 法人일 때에는 自國法律에 의거하여 設立될 것을 要求하는 경우[23], 法人體의 全部 또는 일부의 經營陣이 自國民임을 要하는 경우[24], 法人資本의 전부 또는 일부(75%, 70%, 2/3, 51%, 또는 1/3)가 自國民에게 있어야 하는 경우[25], 그리고 法人의 本店, 事業所가 自國에 있어야 하는 경우로 나눌 수 있다.[26]

다음으로 自國民인 船員이 乘務하고 있을 것을 條件으로 하는 경우를 보면, 大部分의 나라가 自國民인 船員을 要求하지 않고 있다.[27] 그러나 몇몇 나라는 船長만은 自國民이라야 하는 경우[28], 船長과 幹部船員이 自國民이어야 하는 경우[29] 船長과 一定比率의 船員이 自國民일 것을 要하는 경우[30], 船長, 幹部船員 및 普通船員의 全部가 自國民이어야 하는 경우[31], 船長, 幹部船員 전부 및 普通船員의 3/4이 自國民일 것을 要하는 경우로 나눌 수 있다.[32]

3. 便宜置籍船制度

위에서 본 바와 같이 船舶이 한 나라의 國籍을 取得하려면 그 國家와 船舶과의 사이에 어떤 眞正한 關聯(Genuine link)가 있어야 하는데 第2次 世界大戰 以後에는 Panama, Liberia, Singapore의 경우처럼 外國人이 所有, 支配하는 船舶을 이미 他國에서 등록하지 않고 있는 限 稅金의 免稅, 行政規制의 免除 等 편리하고 有利한 條件으로 船舶의 登錄을 인정하고 國籍을 부여하는 나라를 便宜船籍國(Flags of convenience)이라고 한다.[33] 78年 7月 1日 현재 便宜置籍旗를 게양하고 있는 船舶은 8,203척 1억 1,140만總톤에 達하여 全世界의 船隊中에서 27.4%를 차지하고 있다.[34]

4. 海運資本과 勞動의 國際化

앞에서 열거한 制度的 뒷받침에 依하여 오늘날의 國際海運은 복잡한 船舶의 支配형태와 독이한 經營方式을 낳고 있다. 즉 第1國에 거주하는 船主(beneficial owner)가 所有하는 船舶을 第2國에 있는 會社가 직접 保有하여 第3國에 船舶의 國籍을 登錄하고 第4國의 會社가 그 나라의 法律에 따라

22) Ibid. Guatemala, Ecuador, Nicaragua, Uruguay, Costa Rica, Honduras, Liberia.
23) Ibid., 英國, Canada, Ceylon, New Zealand, Pakistan, South Africa, Burma, Mexico, Ethiopia, Ireland는 主된 營業場所가 自國에 있어야 하고 Brazil, Finland, 체코는 이를 要하지 않는다.
24) Ibid., 프랑스, Monaco, Morocco, Denmark. 그러나 西獨, Iceland는 事業所의 소재지가 自國에 있어야 한다.
25) Ibid., 75% Italy, Peru, 필리핀, Chile, Spain, India, 70%: Thailand, 3분의 2: 中國, 네델란드, Norway, Poland, 50% 以上 Belgium, 50%; Libya, Hungary Roumania, Venezuela, 3분의 1: Portugal.
26) Ibid, 自國法人, 自國事務所, 自國民에 의한 經營 및 資本支配의 모든 要件을 아울러 갖출것을 요구하는 나라로는 스위스, 쏘련, 유고, 美國이 있다.
27) Ibid., 英國과 그 聯邦國, Burma, Ireland, Denmark, Iceland, Norway, Sweden, Germany, Bulgaria Roumania, Turkey, Israel, Syria, 中國, 日本, 韓國, Cuba, Dominica, Ecuador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Liberia,
28) Ibid., 네델란드, Finland, Tunisia.
29) Ibid., Belglum, Hungary.
30) Ibid., Brazil 3분의 2, Venezuela 및 Colombia 50%.
31) Ibid., Italy, Libya, Mexico, Peru, U. S. S. R., Poland.
32) Ibid., France, U. S. A.
33) Boczek, op. cit., p.2.
34) Lloyd's Register of Shipping., Statistical Tables, London, 1978년에 의하여 集計함

서 管理(運航)하되 第5國의 企業에 長期傭船을 주면 이 船舶이 다시 第6國의 企業에 再傭船되는 수도 있다.[35] 이 船舶에 乘務하는 船員은 第7國의 國民이며, 船舶의 建造는 第8國에서 행해지고 그 建造資金의 一部는 第9國의 銀行으로부터 融資받는다.

그러므로 우리는 海運費用의 構造에서 資本과 勞動은 船主의 居住國에서 調達한다는 前提를 修正할 必要가 생긴다. 즉 貿易과 金融의 自由主義體制가 國際的으로 進展하고 있는 오늘날 資金調達(financing)은 世界의 船主가 國際金融에 依하여 行할 수 있게 되었으므로 資本費도 國內費用이 아니라 國際費用으로 볼 수 있다. 또 便宜船籍制度를 利用하는 限 船員 역시 國際勞動市場에서 이를 調達할 수 있다. 앞에서 살펴본 바와 같이 各國의 船舶登錄法에 依하면 韓國, 日本, 英國, Scandinavia 3國, 西獨 等은 自國民인 船員을 要件으로 하지 않으며 和蘭의 경우는 船長만 自國民이면 된다. 그러나 勞動組合과의 사이에 協定이 없으면 外國人 船員을 乘務시킬 수 없는 實情이다. 便宜置籍船에 있어서도 西歐, 美國, Canada, Australia 等地에 寄港하는 船舶의 경우에는 ITF(International Transport Worker's Federation)의 荷役 boycott에 부닥쳐 값싼 船員勞動力의 利用이 絕對的으로 自由로운 것은 아니다.[36]

이와 같이 보아올 때 資本의 國際的 移轉에 比하여 勞動力의 移動은 相對的으로 制約이 많다. 다만 便宜置籍船에 있어서는 ITF의 反撥에도 불구하고 船主가 願하는 나라의 船員을 마음대로 고용할 수 있는 것이 原則이지만 실제로는 가장 값싼 나라의 船員이 아니라 大部分이 Italy, Greece, Spain 船員이고 一部가 필리핀, Hong Kong, India, Singapore, Sierra Leone船員에 편중되어 있다는 것이다.[37]

Ⅳ. 國際政治와 海運의 Nationalism

1. 定期船 同盟의 行動準則에 관한 協約(Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences)의 成立

1875年 유럽과 Calcutta 航路에 처음으로 海運同盟이 成立된 後 世界의 定期船航路에는 오늘날 약 350개의 海運同盟이 結成되어 있다. 自主的으로 조직된 國際的 칼텔로서의 이 同盟은 그 運用여하에 따라서는 獨占的, 排他的인 측면이 들어나 貿易伸長에 阻害要因으로 될 危險性을 內包하고 있어 이를 規制하는 國際法 基準의 설정이 要請되면서도 實現을 보지 못하고 있었다.

1972年 4月의 UNCATD 第3次 總會에서 77구룹으로 불리는 開發途上國은 定期船同盟의 行動準則을 條約化하도록 촉구하는 決議案을 先進國의 일치된 反對를 무릅쓰고 채택시키기에 이르렀다. 同年 12月의 第27次 유엔總會는 UNCTAD總會의 決議案을 받아들여 Conference Code를 國際協約의 形式으로 채택하기 위한 유엔이 주관하는 全權會議를 열 것과 同會議에서 검토할 協約草案으로서는 開發途上國이 作成한 草案을 사용한다는 취지의 유엔總會 決議를 채택하여 이에 의거한 74年 4月의

35) Rochdale report, para. 5.
36) Boczek, op. cit., pp. 75~76, pp. 87~88.
37) UNCTAD, Economic consequences of the existence or lack of a genuine link between Vessel and flag of registry, (Doc. TD/B/C. 4/168, 10 March 1977), Geneva, para. 212.

Geneva 全權會議에서 成立한 것이 바로 定期船同盟準則協約이다.

開發途上國側이 Liner Conference Code의 協約化를 强行해서 추진하게 된 主된 理由는 77구룹이 國際收支의 개선을 위하여 商船隊의 확충에 注力하고 있으나 海運同盟의 閉鎖性 때문에 同盟加入이 어려운데다가 설사 加入이 인정된다 할지라도 과거의 實積에 의하여 同盟의 멤버相互間에 貨物을 할당하는 결과로 開發途上國은 自由貿易貨物의 극히 적은 部分 밖에는 실을 수가 없다는데 있다.

그러므로 同協約의 핵심을 이루는 主要條項은 貿易當事國의 소속 船舶에게 각기 40%씩 貨物을 할당하고 나머지 20%를 第3國의 船舶에게 配當하기로 規定한 第2條로서 先進國側은 이 條文이야말로 海運에 있어서의 自由競爭을 부정하고 海洋自由의 原則에 종지부를 찍는다고 해서 끝까지 反對意思를 표명하였다.[38] 그러나 海運同盟 그 자체가 이미 海運에 있어서의 自由競爭을 제한하는 制度의 하나임을 부인할 수 없을 것이다.

2. Bulk 貨物運送에 있어서의 貨物割當과 便宜置籍船制度의 폐지에 關한 決議

79年 5月 Manila에서 열린 UNCTAD 第5次 總會에서는 유럽의 先進國측이 定期船同盟協約의 批准意思를 표명하였으며 77구룹은 bulk cargo에 있어서도 貿易當事國의 船舶으로 하여금 公平한 cargo sharing을 확보하는 措置를 강구하도록 決議案을 채택시켰고 이와 관련하여 開放船籍制度가 開發途上國의 海運發展을 저해하였다는 政府間 working group 報告書를 심의한 결과 便宜置籍船制度를 排除하는 문제를 검토하기 위해 同 working group을 再開하기로 開發途上國側이 多數의 힘에 의하여 일방적으로 決議하고 말았다.

이 決議는 定期船貨物과 마찬가지로 輸出入航路가 一定한 탱커貨物에 유의하여 이를 輸出國인 開發途上國의 船隊와 輸入國인 先進國船隊가 公平하게 수송하여야 한다는데에 목표를 두고 있다.[39] 이리하여 앞으로는 bulk 貨物의 수송에 있어서도 定期船同盟協約에서 보는 4:4:2의 比率에 의한 貨物割當이 國際協約에 의하여 規定될 날이 到來하는 것은 時間問題라고 아니할 수 없다.

原油의 90%, bulk貨物의 30%를 수출하는 開發途上國의 船舶이 8%에 불과한 것은 小數의 先進國 船主와 Oil Majors 等의 多國籍企業에 의한 海運市場支配體制, 後進國 出身의 低賃金船員 고용에 의한 便宜置籍船을 先進國이 利用하는데 原因이 있기 때문에 便宜置籍船 制度를 폐지하는 방향으로 法制度를 수립하기 위한 調査作業이 再開되어야 한다는 決議가 나온 것이다.[40]

3. UNCTAD 決議가 開發途上國에 미칠 영향

Bulk貨物의 cargo sharing에 관한 決議가 채택되기 以前에도 原油, 鐵鑛石 等의 主要 資源을 輸出하는 나라 중에서 中東의 産油國들은 73年의 石油쇼크 以來로 대대적인 tanker 船隊의 확보에 注力하고 있거니와 76年 7月 現在로 便宜置籍船隊의 船種別 構成을 보면 tanker가 世界 tanker의 34.4%, bulk carrier가 世界船隊의 29.6%나 차지하고 있음을 감안할 때 便宜置籍船制度가 폐지된다

38) 筆者의 前揭論文(註 4) p. (8) 참조.
39) Fairplay(London), 12 July, 1979, pp. 62~63.
40) UNCTAD. Vessel and flag of registry, para. 229 참조. 海運(東京), 1979年 7月, pp. 26~29.

면 tanker와 bulk carrier의 相當部分은 開發途上國에 登錄을 하거나 적어도 開發途上國 소속의 tanker나 bulk carrier가 급진적으로 成長할 것은 거의 틀림이 없을 것이다.[41]

便宜置籍船에 對한 反對는 우선 先進海運國의 船主들이 낮은 cost로 운항하는 이들 船舶때문에 海運市場의 秩序가 교란된다는 理由로 제기되었으나 反對運動을 벌인 船主들마저 이 制度를 이용하기에 이르렀고, 그 다음으로 反對運動을 벌인 것은 先進海運國의 船員의 勞動條件 改善을 저해한다는 理由로 ITF가 國際的으로 전개한 勞動組合측의 一部船舶에 對한 boycott 運動이었다. 세번째로 전개된 規制의 움직임은 乘務船員과 船舶自體의 技術水準이 낮은데서 야기되는 大形 tanker事故의 增加를 예방하기 위하여 ILO, IMCO 等의 國際機關에 依해 討議되고 있는 Sub-standard vessel 對策이다. 네번째로 대두하고 있는 開發途上國측의 이번 反對運動은 77구룹의 一致된 壓力에 의하여 便宜置籍國인 Liberia 마저 同 制度의 폐지에 贊同하는 형편이므로 이 制度가 폐지되거나 어떤 형태로든지 國際的으로 規制되리란 것은 時代思潮에 의하여 불가피하다고 생각된다.

便宜置籍船制度가 폐지된다면 이를 利用하고 있는 船舶들은 受益船主(beneficial owner)와 眞正한 관련이 있는 곳 例컨데 船主가 國籍을 갖고 있는 나라에 登錄을 하거나 그렇지 않으면 船員의 賃金水準이 낮고 良質의 船員을 확보할 수 있는 開發途上國의 어느 나라를 선택하여 合作會社를 設立하여 그곳에 船舶을 登錄하는 두가지 方法밖에는 代案이 없을 것이다. 이 두가지 代案중에서 後者를 택할 可能性은 첫째, 船主가 先進國인 自國에 船舶을 登錄함으로써 外國人船員을 法的으로 전혀 고용할 수 없는 Italy, U.S.S.R. 等의 현재의 便宜置籍船 利用率 및 船長을 비롯한 幹部船員의 全員과 普通船員의 4分의 3이 自國民일 것을 要하는 France, Greece, U.S.A의 船員賃金水準, 船主의 便宜置籍船의 利用率이 全體 中에서 어느 정도인가 둘째, 自國民인 船員을 고용해야 한다는 法的인 制約이 없는 英國과 그 聯邦, Scandinavia 3國, 西獨, 日本, 中國, 和蘭, 이스라엘 船主의 利用率, 이들 나라의 自國民인 船員賃金水準 및 勞動組合의 外國人船員 고용에 대한 態度 혹은 勞使協調關係 如何에 따라서 결정될 것이다. 資料에 의하면 75年 7月 現在 便宜置籍船隊中에서 Greece 船主의 그것이 톤數 基準으로 26.2%, 美國船主가 20%, Italy 2.9%, 西獨 1.7%, France 0.6%, 和蘭 0.4%이고 72年 資料에 의하면 Hong Kong 船主가 6.4%, 日本이 1%를 占하고 있으나 船主의 國籍을 확인할 수 없는 것이 75年 기준으로 全體의 48.2%나 된다.[42]

이와 같이 보아올 때 便宜置籍船制度가 폐지된다면 船員費는 海運經營에 있어서 國際競爭力을 左右하는 가장 重要한 費用이며 또 엄밀한 의미에서 유일한 國內費用이라고 말할 수 있겠다. 그러나 船員費만이 한나라의 海運產業適性을 결정하는 유일한 要素라고 말할 수는 없을 것이다. 이 점을 밝히기 위해서는 高賃金水準의 先進國이 海運에 있어서 優位性을 누리고 있는 사실과 그 비결을 고찰할 필요가 있다.

41) Ibid., p. 26 참조.
42) Ibid., p. 33.

V. 海運産業에 있어서의 高賃金國의 比較優位性

1. 海運에 있어서의 國際分業

1) Norway海運의 경우

1人當 GNP가 世界에서 第4位인 高賃金國 Norway는 世界人口의 0.1%를 占하는 나라로서 世界船隊의 10%를 넘는 保有톤數를 운항하고 있었으며, 지금도 世界 船舶톤數의 약 7%를 保有하고 있다. 1970年度의 資料에 의하면 約 400에 達하는 Norway의 海運會社는 1900年 以來로 同國의 年間 商品 및 서어비스 輸出額의 약 40%에 해당하는 海運收入을 올림으로써 輸出額에 比하여 輸入額이 40%나 초과하는 貿易赤字를 메우는 國際收支의 改善手段으로서 공헌하고 있으며 Norway人口의 1%인 4만名의 自國民 船員과 15,000명의 外國人 船員을 고용하고 있다.[43] 이리하여 Norway 海運은 한나라의 輸出額의 약 50%를 占하는 Brazil의 커피, Sri Lanka의 tea, Algeria의 포도주에 비유할 수 있는 生産業이라는 것이다.

Norway船舶에 乘務하고 있는 船員의 약 4분의 1이 主로 스페인, 아시아出身의 外國人이지만 自國人 船員과 同一한 賃金率을 지불하고 있다. 國家補助金도 없고 稅制上의 혜택도 없는 Norway 海運의 所要資金은 Norway 海運産業의 높은 收益性에 對한 國際的 信用으로 인하여 거의 全的으로 外國의 金融기관에서 調達하고 있다. 놀웨이 船主들은 國家權力構造의 一翼을 擔當하는 富裕하고 强力한 에리뜨(elite)集團이며 事業家로서 國際的 랭킹에 도달하는 유일한 企業家集團인데 近代에 있어서 船主出身의 많은 指導的 政治人을 배출시켰던 것이다.[44]

그러나 Norway 海運에도 問題는 있다. 여론調査에 나타난 바에 의하면 大衆의 積極的인 海運觀에도 불구하고 海上勤勞 희망자는 급격히 줄어들고 있어 船員이란 직업이 매력을 상실하고 있는 것이외에도 國際政治에 있어서의 거센 海運 Nationalism의 대두로 말미암아 Norway 船舶의 90%가 開發途上國 相互間의 3國間航路에 취항하고 있는 現實을 감안할 때 時間의 경과와 더불어 발붙일 기반을 상실하게 되리란 不安感이 그것이다.

2) Greece 海運의 경우

희랍人口는 약 900萬名인데 商船隊는 5,260만총톤을 保有하고 있어 世界人口의 0.25%가 世界船隊의 13%에 達하는 船舶을 運航하고 있는 것이다. 그 中에서 自國에 登錄하고 있는 船舶은 3,631만총톤이고 나머지는 便宜置籍船이다. Greece는 他國의 추종을 不許하는 世界 第1의 海運國으로서 81,000名의 自國人 船員과 3萬名의 外國人 船員을 고용하고 있다.[45]

輸出額에 比하여 輸入額이 71年 基準으로 3倍나 많은 持續的인 貿易赤字國 희랍은 海運과 觀光收入 및 海外僑民으로부터의 送金에 의하여 國際收支의 均衡을 유지하고 있다.[46] 海運 以外에 이렇다

43) Encyclopoedia Britannica(Chicago), 15th ed., Vol. 13, p. 268.
44) Dag Tresselt, Controversy over the Division of Labour in International seaborne trade, Bergen, 1970, p. 8.
45) Marine Week(London), 9~15 Feb., 1979, p. 3.
46) Encyclopoedia Britannica(15th ed.), Vol. 8, p, 320.

할 産業이 없는 中進國 희람이 1948年의 船舶保有量 127萬톤으로부터 30年 동안에 40倍에 達하는 船隊規模로 팽창한 것은 그 나라가 남달리 比較優位性을 간직하기 때문이라 아니할 수 없으며 資本集約的인 海運業에서 막대한 資本을 축적한 때문에 可能하였다고 하겠다.

英國, 美國, 日本 等의 文獻에 의하면 海運業은 收益性이 지나치게 낮은 産業이라고 하지만[47] 短期的으로는 몰라도 長期的으로 他産業에 比하여 월등하게 收益性이 낮다면 그 産業은 成立할 수가 없는 법이다. 收益性이 낮은 나라의 海運은 그 地位가 相對的으로 쇠퇴할 것이고 收益性이 높은 나라의 海運은 相對的으로 勢力이 늘어날 것이다. 收益性이 낮은 것이 海運産業이라는 말이 모든 나라에 타당하다면 1955年에 8,700dwt급 中古貨物船 1척의 운항에서 시작하여 20年 뒤에는 國際石油資本(Oil Majors)을 누르고 쏘련의 全商船隊에 육박하는 船舶을 保有함으로써 海運王의 칭호를 얻고 있는 Hong Kong 所在 World-Wide Shipping Group의 Y. K. Pao(包玉剛)의 출현은 不可能한 일이라 아니할 수 없다.[48]

2. 高賃金國은 海運産業을 포기할 수 있는가

海運에 있어서의 nationalism 傾向의 强化에도 불구하고 先進國은 船員費로 인한 國際競爭力이 弱化되더라도 다음과 같은 理由로 自國의 海運産業을 포기할 수 없다.[49]

1) 技術上의 理由

先進國은 工業製品의 輸出國인 동시에 造船産業을 갖고 있다. 船舶運航을 포기할 때에는 직접적인 技術上 및 運航上의 經驗에서 단절되므로 造船輸出 및 이와 관련된 數많은 輸出産業이 打擊을 받게 될 것이다.

2) 貨物의 割當

輸出入貨物量이 많은 先進國은 自國貿易航路에 참여함으로써 運送費用, 運賃率의 構造, 海運同盟의 節次 等에 關해서 몸소 상세하게 아는 데에 重大한 關心을 가진다.

3) 戰略上의 物資供給

經濟上 또는 軍事上의 危機에 대비해서 食糧, 에너지 및 原料資源의 공급을 外國海運에 기대한다는 것은 지나치게 천진한 생각이라 하겠다.

4) 國際收支의 改善

海運은 自國의 無形輸出에 있어서 상당한 몫을 담당하고 있다. 얼마 前까지만 하여도 美國 달러貨 價値의 大幅的인 下落과 貿易赤字를 아무도 예상하지 못했던 것처럼 지금은 비록 貿易收支上 强한 입장에 있는 나라라고 할지라도 海運收入이 自國輸入品의 代金決濟에 있어서 가장 크게 공헌하는 날이 오지 않으리라고 장담하지 못한다.

---

47) Rochdale report, pp. 333~334, C. E. McDwell, Ocean Transportation, New York, McGraw-Hill, 1954, p. 275 및 岡庭 博, 海運産業構造の研究(東京 海文堂, 1964) p. 101, p. 110. 그러나 織田政夫, 海運經濟論(東京 成山堂, 1977), p. 357에 의하면 1960年代 日本海運의 收益力은 他産業에 比하여 낮지 않다고 論證한다.

48) Newsweek, 8 March, 1976, p. 43.

49) HANSA(Hamburg), 1975, Nr. 11, S. 865.

5) 自國民의 就業

自國民의 1%가 船員인 Norway를 제외하고는 先進國의 就業人口中에서 船員이 차지하는 比重은 미미하지만 海運에 關聯된 多樣한 分野의 많은 就業人口를 잊을 수 없을 것이다.

3. 高賃金國 海運産業의 生存方案

輸出入 貿易量이 많은 先進諸國의 경우에는 輸送 share(比率)가 輸出·輸入 航路에서 각기 40%를 차지하는 例는 드물기 때문에 定期船貨物과 Bulk貨物 輸送에 있어서 貿易當事國 船舶이 각기 40%씩 運送하는 協約이 실천되는 날이 오더라도 本部分이 打擊을 받지 않을 것이다. 그러나 人口가 적고 自國의 貿易量이 적은 海運國은 크게 不利해진다. 가장 代表的인 例가 Norway인데 그곳 船隊의 92%는 3國間 航路에 그것도 주로 開發途上國사이에서 運航하고 있다. 이미 1960年代 初期에 Brazil과 美國東海岸 航路에서는 4:4:2의 比率에 의한 海運同盟의 Pooling협정에 의하여 第3國 船舶은 20%밖에 수송하지 못하게 됨으로써 Norway 船舶은 이 航路에서 후퇴하지 않을 수 없었다. 이제 Norway처럼 海運分野에 있어서 比較優位性을 누리고 있는 高賃金國이 海運産業에서 生存하기 爲한 메카니즘(mechanism)은 무엇이겠는가를 살펴 보기로 한다.

1) 技術革新에 앞장서는 것.

1920年代에 Diesel機關의 經濟性에 착안하여 이 機關을 船隊에 導入하여 競爭力을 强化한 것은 바로 Norway 船主들이었다.[50]

2) 새로운 專門船을 開發하는 것.

19世紀 중엽에 定期船이 登場한 것은 바로 종래의 不定期船으로부터의 첫 專門船(Specialized Ship)의 出現이라고 할 수 있다. 成長分野인 tanker船隊의 확충에 1930年代부터 73年 石油波動直前까지 앞장선 것은 Norway와 Greece였다.[51] 第2次大戰後에도 Bulk Carrier가 종래의 不定期船을 代替하고 急成長하였다. 놀웨이船隊의 4分의 3은 이 두 成長分野의 船舶으로 구성되어 있다.

Lloyd's統計表에 의하면 船舶을 14種類로 구분하고 있는 바 지나간 70年동안에 12가지의 主要한 專門船이 出現한 것이다. Norway는 75年 7月 現在로 世界 가스·탱커(gas canker)의 10%, 케미칼·탱커의 30%, OBO船의 16%를 占하고 있으며 海運開發과 더불어 脚光을 받고 있는 補給船 分野에 가장 활발히 진출하고 있다. 定期船으로 運送되고 있는 貨物中에는 數百種類의 主要貨物이 있는 바 그 中에서 몇몇은 새 專門船에 依해 運送되는 것이 유리할런지 모른다.

3) 船舶의 經濟的 壽命의 단축

技術的인 優越性과 運航上의 利點을 가진 船舶을 運航하기 爲해서 保有船舶을 5年 내지 7年만 使用하고 인를 早期에 매각하는 것이다.[52]

4) 危險 選好性(risk-proneness)이 强한 果敢한 經營

相對的인 低賃金國 예컨데, Greece, 印度의 船主가 누리는 費用上의 利點을 감안하여 Norway 船

50) Sturmey, British Shipping and World Competiton, pp. 82~83.
51) Ibid., pp. 79~80 및 Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 참조.
52) Shipping and Harbors-Between Freedom and Supervision, Bremer Lagerhaus-Gesellsahaft, Bremen, Feb. 1977, p. 180.

主는 어느程度 모험을 각오하고 果敢한 경영을 한다는 것이다. Reksten이 10隻의 VLCC를 모두 spot市場에서 運航한 것은 代表的인 例라 하겠다.[53]

5) 小規模 經營으로부터의 탈피를 爲한 協助

賃金水準이 높으면 小形船 예컨데, 3만dwt미만의 것은 利潤率이 매우 낮은 것처럼 經營規模 역시 작으면 오늘날의 資本集約的 海運에 있어서는 一般的으로 不利하다. 小規模의 企業이 協助하여 工務部, 海務部, 또는 經理部를 統合함으로써 各 企業은 運送契約, 傭船, 營業과 資金調達部門만 個別的으로 營爲할 수 있다. Bulk carrier分野에 있어서는 비슷한 船舶의 pool을 形成하여 각자의 선박을 이를 pool이 결정하는 料率로서 pool에 定期傭船을 주고 pool이 大量의 運送契約을 大貨主와 맺고 운항한다면 集貨에 有利하고 또 空船航海를 줄인다는 利點이 있다.[54]

6) 資金調達面에서의 協助

놀웨이에는 約 1,000개의 海運企業이 선박을 保有하고 있는데 300에 미달하는 商社가 이들이 보유하는 선박을 管理하고 있어 동일한 管理會社에 속하는 姉妹企業들은 합심하여 새 船舶을 共同구입한다. 定期傭船契約을 담보로 한 資金調達을 고안한 것은 1930年代의 일이며 第2次 世界大戰 以後에는 이것이 長期契約에 의하여 크게 성행하고 있다.[55]

7) 開發途上國과의 合作投資

海運 Nationalism의 强化는 貨物이 풍부하거나 船員의 賃金水準이 낮고 質이 좋은 나라에 先進國으로부터의 合作投資를 유인하게 될 것이다. 이리하여 開發途上國은 先進國의 合作企業을 통하여 海運經營者의 訓練, 경영技法(Know how)의 習得, 資金調達, 代理店, 造船所와의 접촉, 業務量의 확장 等에 있어서 利點을 누릴 수 있게 될 것이다.[56]

Ⅵ. 結　　語

이제 우리는 開發途上國이 船員費에 있어서 優位性을 누릴 수 있는 반면에 先進國은 資本費가 낮거나 有利한 條件으로 國際金融을 이용할 수 있고 또 現代의 技術을 갖고 있으므로 海運에 있어서의 比較優位性을 결정하는 要素는 船員費나 資本費 그 자체라기보다는 企業家의 經營能力에 크게 依存한다고 말할 수 있다. 적어도 오늘날의 與件下에서는 그렇다고 結論지을 수 있겠다.

그러나 UNCTAD를 중심으로 한 國際政治上의 環境變化는 定期船貨物의 운송량을 貿易當事國에게 각각 40%씩 割當하는 內容의 定期船同盟 行動準則協約(Liner Conference Code of Conduct Convention)이 머지않아 發效하게 만들었고 이제 또 Bulk貨物에 對해서도 定期船同盟에 있어서와 마찬가지의 貨物割當을 77구룹이 要求하고 나섰는데 그의 一環策으로 便宜置籍船制度의 폐지를 희망

53) Newsweek, March 8, 1976, p. 44

54) ESCAP, Seminar-cum-training course on technical and operational aspect of shipping, New York, UN, 1975, pp. 22~23. 참조. p. Lorange(ed.) Shipping Management, Bergen, 1973, pp. 30~33. Sturmey, British Shipping, p, 78.

55) UNCTAD, Multinational Shipping Enterprises, pp. 17~21, Chapter Ⅲ 참조.

56) P. H. Horn, Internationl Trade, New York, 1935, p. 266. 참조.

하고 있다.

數的으로 絕對多數를 점하고 있는 開發途上國의 要求가 國際協約을 통하여 관철되는 것은 時間問題라고 할 수 있다. 그러나 國際協約의 成立 및 그 發効 자체와 國際協約에 담긴 內容의 達成(實現)은 別個의 問題이고 또 相當한 時日을 要하게 될 것이다.[11]

그럼에도 불구하고 世界船腹 중에서 겨우 8%의 保有톤數를 가진 諸開發途上國은 船舶保有톤數가 40%에 달할 때까지 海運發展에 대한 可能性을 갖고 있는 것 만은 分明하다. 또 便宜置籍船 때문에 이제까지는 先進國과 開發途上國 사이의 海運分野에 있어서 合作企業이 이루어지지 않았으나 便宜置籍船이 폐지를 계기로 相互補完的인 海運의 多國籍企業이 出現하게 되고 이 結合을 通하여 海運經營能力을 익히고 國際金融市場에서의 信用이 向上될 때 海運産業은 바다에 就業하기를 희망하는 젊은이들이 충만한, 그러한 開發途上國의 것이 될 것이다.

海運은 貧困國의 産業이라고 말한 1930年代의 美國學者들에 의하면 貧困國이란 눈에이, 英國 等 天然資源의 貧困國을 가르켰으나 앞으로는 文字 그대로 一人當 GNP가 낮은 나라를 지칭하게 될 것이다.

參 考 文 献

1. 李漢基, 國際法講議, 서울 博英社, 1976.
2. 佐波宣平, 海運理論體系, 東京 有斐閣, 1949.
3. 東海林 滋, 海運論, 東京 成山堂, 1971.
4. 織田政夫, 海運論, 東京 成山堂, 1977.
5. Lawrence, S. A., International Sea Transport: The Years Ahead, Lexington Books, Mass., 1972.
6. Sturmey, S. G., Shipping Economics: Collected Papers, London, MacMillan Press, 1975.
7. Sturmey, S. G., British Shipping and World Competition, London, Athlone Press, 1962.
8. Lord Rochdale, Committee of Inquiry into Shipping, London, HMSO. 1970.
9. Boczek, B. A., Flags of Convenience, Harvard Univ. Press, 1962.
10. Singh, N., Shipowners, London, Stevens and Sons, 1967.
11. UN, Laws Concerning the Nationality of Ships, New York, 1955.
12. UNCTAD, Review of Maritime Transport, New York, 1976.