

선박관리업 활성화를 위한 관련법령 개정안

이윤철⁺·여숙경⁺⁺

A Study on a revised Bill of the Related Laws and Regulations for Revitalization of Ship Management Companies

Yun-cheol Lee⁺, Sook-kyung Yeo⁺⁺

Abstract : The ship management industry in Korea is on the decrease since the latter half of 1980s. The ship management companies in Korea today has been confronted with a severe business crisis because of the pressure if rising coasts, marine environmental protection under the slowdown, to evade become a crew. This is a study on a revised bill of the related laws and regulations for revitalization of ship management companies.

Key words : Ship Management companies(선박관리업), Revitalization(활성화),

1. 서론

우리나라는 1963년 선원해외취업이 시작된 이래 선박관리업은 1980년대 까지 국내외 선박 2,500여척과 4만여명의 선원을 관리해주고 4~5억달러를 벌어들인 황금알을 낳는 사업이었다. 그러나 1980년대 후반에 들어 우리나라는 경제성장으로 인한 국민소득의 증대, 육상취업의 확대, 선원임금과 육상직업간의 임금격차 감소, 환율변동으로 인한 원화대비 선원임금의 하락, 3D업종에 대한 기피현상 등으로 1987년을 정점으로 매년 선원수가 급격히 감소하여 2003년도에는 1,284척의 선박과 선원 4,815명을 관리해주고 3억 1,000만달러에 그치는 최저점에 이르렀다.

이러한 경향은 국적선에도 나타나 선원부족현상이 발생하였고 이에 선원수급의 안정을 도모하기 위해 국적선에 승선할 외국인 선원을 고용하거나 연수생을 송입 관리하는 외국인선원 송입업이 등장하였으며, 또한 국적선의 선원관리도 선박관리업체에 의해 이루어지며 선원수급 체계가 다양화 되었다. 그러나 다변화된 선원수급에 따른 현행 법령에 의한 선박관리업 및 선원송입업체 등에 대한 관리에 미비점을 보이고 있어 체계적인 지도감독을 위한 제도 마련이 요구됨에 따라 이에 대하여 선박관리업과 관련된 법규정에 대하여 살펴보고 개선안에 대하여 살펴보려고 한다.

2. 선박관리업의 현행법상 현황

선박관리업과 관련된 현행법은 해운법·시행령·시행규칙, 선원법·시행령·시행규칙, 선박관리업의등록관리요령, 외국인인력관리지침 등이 있고, 선박관리업은 해운법 제34조 및 동법 시행규칙 제29조에서 정하는 등록기준을 충족하면 영위할 수 있다. 해운법 제2조 제9호에 의거하여 해상여객운송사업, 해상화물운송사업 또는 선박대여업을 영위하는 자로부터 선박관리, 선원관리 및 해상보험 등의 업무를 수탁하여 행한 사업을 하고 있으며, 구체적인 업무의 범위는 선박관리업의등록관리요령(해양수산부고시 제2003-93호)에서 규정하고 있다.

현행법상 선박관리업은 해운업의 한 분야로서 선박관리업자

는 해운법의 규정에 따라 선박관리, 선원관리 및 해상보험관리 등의 업무를 수탁하여 대행하는 사업으로 규정하고 있으나, 그동안 선박관리회사의 대부분은 선원관리를 중심으로 사업을 영위해 온 것이 선박관리업계의 현실이다.

3. 문제점 및 개선방안

3.1 해운법 및 선박관리업의등록관리요령상의 업무범위 개선

위에서 살펴본 바와 같이 선박관리업의 현실을 개선하기 위해서는 기존의 선박관리, 선원관리, 해상보험과 같은 기술적 관리분야로 한정된 현행법을 주요 해운선진국의 선박관리업의 업무범위와 유사하게 확대하여 고부가가치를 창출할 수 있는 상업적 관리분야를 추가하여야 한다. 상업적 관리분야는 화물의 집하, 용선, 선박매매, 선박금융, 경영자문, 회계관리, 재무, 원가, 용선활동, 신조선 발주, 선박매매 등을 들 수 있다. 현재 전 세계적인 추세도 BIMCO의 SHIPMAN에서 규정한 사업영역 전체로 확대해가는 추세로 바뀌고 있다.

3.2 해운법 및 하위법령상 영업보증금제도 개선

해운법 제2조 제9호 및 동법 제34조 규정에 의하여 선박관리업을 영위하고자 하는 자는 해운법 시행규칙 제32호의 규정에 의하여 자본금이 10억원 이상인 다른법인이 영업상의 채무를 보증하거나, 2 이상의 동종사업자가 각자의 채무에 대하여 연대보증계약을 체결하거나 시행규칙 제33조의 규정에 의하여 1억원 이상의 영업보증금을 예치하거나 보증보험에 가입하여야 한다. 그러나 자본금이 10억원 이상인 타법인이 영업상의 채무를 보증하는 경우라도 자본잠식으로 인하여 보증능력이 상실된 법인에 대한 실질 자본금 확인절차의 미비로 인하여 유명무실한 제도가 될 수 있다. 이 규정은 실질 자본금을 확인할 수 있도록 개정되어야 한다.

2 이상의 동종사업자가 연대보증을 하는 것은 현재 선박관리업의 다수가 영세하게 운영되고 있는 실정으로, 실질적인 상호보증을 이행하기 힘든 경우가 많기 때문에 이는 삭제되어야 한다. 1억원 이상의 영업보증금 예치나 보증보험 가입의 경우에

⁺ 이윤철(한국해양대학교 해사수송과학부), E-mail: lyc@mail.hhu.ac.kr, Tel: 051)410-4249

⁺⁺ 여숙경, 한국해양대학교 해상교통정보학과 해사법무정책진공 석사과정

1억원이라는 금액은 현실적으로 부적합하다. 이는 선원의 임금을 3개월 이상 체불한 경우만 살펴보아도 알 수 있는 부분이다. 그러므로 보증금액에 대한 실질적인 금액으로의 인상이 불가피하다.

3.3 해운법 및 하위법령상 선박관리업체 등록취소관련규정 개정 및 신설

해운법 제38조는 일반적인 등록취소요건이 규정되어 있으나, 사업수행 실적이 없는 업체에 대한 제재규정이 없어 영세업체 난립의 요인이 되고 있다. 등록요건 또한 규제개혁 조치로 대폭 완화되어(자본금규정 등 삭제) 자본금 1억원 내외의 영세업체가 79%를 차지하고 있는 실정이다. 이러한 상황을 개선하기 위하여 기존의 등록취소 조항인 해운법 제38조(등록의 취소등)를 등록취소 사유로서 법 위반 또는 법에 의한 명령이나 처분을 위반한 때 외에 일정기간 이상 사업수행실적이 없을 경우에도 등록을 취소할 수 있다는 조항을 추가하여 개정하는 것이 바람직하다. 이때 일정기간 사업실적이 없다고 하여 바로 취소하는 것이 아니고 유예기간을 주는 ‘예고제도’를 실시하는 것과 등록의 효력을 정지시킬 수 있는 ‘등록의 정지’도 고려해볼 만하다. 법률의 개정시엔 그와 관련된 구체적인 사항을 시행령 및 시행규칙에서 규정하여야 할 것이며, 이러한 업체들의 현황 파악 및 영업실적 보고등을 위한 선박관리업협회를 통한 행정지도도 강화되어야 할 것이다.

3.4 선원법 및 하위법령상의 구직·구인관련규정 개정

선원의 구인 및 구직등록에 관한 선원법 규정 제100조 제2,3항에 따라 구인·구직등록기관이 아니면 선원의 직업소개사업을 할 수 없도록 규정하고 있어서 선원이 구직활동을 하는데 많은 제약을 받고 또한 피해사례도 자주 발생하고 있는 실정이다. 이를 개선하기 위해서는 담당기관인 한국선원복지고용센터의 역할이 더욱 강화되거나, 현재 불법적으로 운영되고 있는 사설 선원직업소개소를 양성화하여 강력한 관리 감독을 받도록 하여야 한다.

3.5 선원법 및 하위법령상 선원고용권 개선

현행 선박관리업의등록관리요령 제14조 제2항의 규정상 선주가 직접 선원고용을 하게 되어 있어서 선박관리회사는 선원고용이 불가하도록 규정하고 있다. 즉, “선원근로계약은 동일한 근로조건의 개인별 선원근로계약서에 선박소유자와 취업선원의 직접 서명 또는 날인함으로써 근로계약이 성립한 것으로 본다. 다만, 선주가 직접 서명할 수 없는 부득이한 경우 선박관리업자가 선주로부터 수탁받은 업무의 범위 내에서 선주를 대리하여 개인별 선원근로계약서에 서명·날인 할 수 있으며, 선박관리사업자와 선원간에는 근로계약을 체결할 수 없다.”라고 규정하고 있다. 그런데 우리나라 선원법상 선박관리업자가 선박소유자 또는 외국의 선박관리업자로부터 수탁받은 업무의 성격과 내용에 따라서 선원근로계약을 체결할 수 있다고 볼 수 있으므로 인사, 보수, 관리 등 실질적인 근로조건에 관하여 선주로부터 결정권을 수탁받은 정상적인 선진국형 선박관리업자는 선원법상 선원근로계약을 체결할 수 있는 선박소유자로 볼 수

있다. 따라서 위 하위법령상의 규정은 우리나라 선원법과는 모순된 규정이므로 개정이 필요하다고 해석할 수 있다.

4. 결 론

1980년 중반까지 우리나라의 경제에 많은 이익이 나도록 한 선박관리업이 우리나라의 경제성장으로 인한 국민소득의 증대, 육상취업의 확대, 선원임금과 육상직업간의 임금격차 감소, 환율변동으로 인하여 선원수가 급격히 감소하였다. 결국 선박관리업 중에서도 주 업종이었던 선원관리의 인적자원이 줄어들자 선박관리업시장의 규모가 급격히 감소하면서 제도약을 위한 방법을 강구해야 할 상황에 이르게 된 것이다. 이는 전 세계가 시장인 해운업이라는 특징과 맞물려서 세계적인 선박관리업체와 경쟁하고, 국내적으로 경제적인 이익을 가져다 줄 수 있는 선박관리업체가 되도록 하기 위하여 필수불가결하게 되었다. 이를 위하여 제도적으로 해운법 및 하위법령, 선박관리업의등록관리요령을 개정하여야 한다. 개정을 하기 위한 부분으로 업무범위의 개선, 영업보증금제도 개선, 선박관리업체등록취소규정 개정 및 신설, 선원법 및 하위법령상의 구직·구인관련규정 개정 및 선원고용권 개선등이 있다. 이와같은 부분에서 제도적으로 개선 및 신설하여 현재 우리나라의 선박관리업계가 활성화 될 수 있도록 제도적으로 뒷받침 되어야 할 것이다.

참고문헌

- [1] 이운철, “해사법규,” 다솜출판사, 2005.
- [2] 윤영섭, “선박관리업의 현황과 문제점,” 한국해양대학교 해사경영학과 졸업논문, 1993.
- [3] 유춘국, “선박관리업의 국내외 현황과 국내 선박관리업의 발전방향” 해양한국 1996, 제12권.
- [4] 이동규, “우리나라 선박관리업의 현황과 문제점,” 한국해양대학교 해사경영학과 졸업논문, 1993.
- [5] 이정옥, 김수영, “선박관리업의 발전방향,” 해양수산개발원, 1991.
- [6] 조금성, “한국 선박관리업의 경쟁력 제고와 국제시장진출방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 해사경영학과 졸업논문 2002.
- [7] 조동오, “선박관리회사의 책임과 의무,” 해양한국, 1994, 제10권.