

論文

국외근로자 비과세제도 개선방안 연구 : 국제선항공승무원을 중심으로

이기일*, 김수련**

A Study on the Improvement Plan of the Tax-Free System for Overseas Laborers : Focusing on International Air Crew

Lee-Ki Il* and Kim-Soo Ryun**

ABSTRACT

Since the tax-free system for overseas laborers was implemented in 1974, the tax-free limits of international air crew, overseas construction workers and crewmen of deep-sea fishing ships and ocean-going ships had been identical by 2005, but there are big differences, currently. The Ministry of Strategy and Finance pointed out the poor working environments and international competitiveness of the industries to explain the reason for the differential tax-free limit. From this perspective, the fairness of the tax-free system for overseas laborers was analyzed. This is an empirical study, based on the objective fact. The study finding showed that international air crew were working in the structural flight work environments to threaten the right of health due to jet lag and excessive exposure to high-altitude cosmic radiation. Therefore, it was analyzed there should be a proper system reform to apply the tax-free limits to international air crew which are identical to those applied to overseas construction workers and crewmen of deep-sea fishing ships and ocean-going ships, for a fair taxation.

Key Words : Air Crew(항공승무원), Jet Lag(비행시차), Cosmic Radiation(우주방사선), Tax-Free System for Overseas Laborers(국외근로자 비과세제도)

1. 서 론

2013년 기획재정부는 열악한 근무환경과 산업의 국제경쟁력 제고라는 이유를 들어 소득세법 시행령 제 16조(국외근로자의 비과세 급여의 범위)에서 해외건설노동자, 원양·외항선원의 국외근로자 비과세한도를 월 300만원으로 상향 조정하였다. 국외근로자 비과세제도는 주로 국외를 운항하는 선박,

항공기 그리고 해외건설에 종사하는 노동자에게 적용하고 있다. 이러한 측면에서 국외근로 비과세 적용을 받고 있는 국제선항공승무원들의 근무환경과 항공 산업의 국제경쟁력을 검토하고 현재 시행하고 있는 국외근로자 비과세제도의 문제점을 분석하고자 한다. 본 연구는 국제선항공승무원들의 근무환경을 가능한 객관적으로 검증하기 위해 실제 비행스케줄과 항공사가 제출한 병가현황, 정부의 문서를 기반으로 객관적 사실에 기초한 실증적 연구로서 진행한다. 본 연구의 목적은 국제선항공승무원의 근무환경을 중심으로 비슷한 상황의 해외건설노동자, 원양·외항선원과 비교분석하고 국외근로자 비과세제도에 대한 조세부담 공평성 여부를 검토하는 것이다. 이러한 연구를 통하여 국외근로자 비과세제도 정책개선에 이바지하고자 한다.

2015년 06월 05일 접수 ~ 2015년 09월 11일 심사완료
논문심사일 (2015.09.05, 1차)

* 항공안전정책연구소

** 대한항공

연락처, E-mail : akdong1960@hanmail.net

서울시 강서구 공항동 1373-4

본 연구는 국내소득세법의 적용을 받는 국내기업 소속의 근로자들을 대상으로 하였다.

국외근로자 비과세제도에 대한 연구가 전무한 상태에서 비행시차와 우주방사선 연구, 소득세의 공평한 적용에 대한 연구를 관련선행연구로 살펴 보았다. 이승환은 비행시차 문제에 대한 연구로 항공여행객을 대상으로 설문조사방식으로 진행하였고 시차변화의 영향이 여행 초기 현저히 증가되다가 5일째부터 회복된다고 하였다[1]. 이재진은 북극항로 우주방사선 안전관리정책 개발연구 프로젝트에서 승무원들에 대한 방사선 안전관리 방안으로 승무원들에 대한 적절한 비행시간 관리를 권고하였다[2]. 이균봉은 소득세의 공평성에 관한 실증적 연구로 사업소득자와 근로소득자의 수직적 공평성과 수직적 공평성을 비교 분석하였다. 분석결과는 사업소득자의 조세부담이 근로소득자보다 큰 것으로 나타났다[3].

2. 본 론

2.1 국제선항공승무원 비행근무환경

2.1.1 비행근무시간

항공승무원은 근로기준법 제 50조(근로시간)에서 정한 1일 8시간, 1주 40시간의 근로시간 기준보다는 운항과 관련한 비행시간 기준으로 항공법에서 정한 기준을 따르고 있다. 항공승무원들의 근로는 비행시간(Flight Time), 비행근무시간(Flight Duty Period), 근무시간으로 나누어진다. 조종사 연간비행시간제한은 유럽(EASA)이 900시간, 미국(FAA)은 1000시간을 상한선으로 정하고 있다. 우리나라 항공법은 조종사 연간비행시간제한을 1000시간으로 정하고 있다[4]. 대한항공은 편승시간¹⁾을 포함하여 1050시간, 아시아나항공은 1100시간이 상한선이다. 객실승무원에 대하여 ICAO는 조종사와 동일하게 적용할 것을 권고하고 있으나[5], 우리나라는 연간 1200시간을 상한선으로 정하고 있다[6]. 지난 2002년 노동환경건강연구소(원진재단)의 ‘아시아나항공 관련 종사자들의 작업환경 평가와 건강영향에 관한 연구’에 따르면 외국 승무원들의 한 달 평균 비행시간은 50~80시간이나 우리나라는 60~117시간으로 나타났다. 김소연은 국내항공사 객실승무원 월 평균비행시간은 83시간정도라고 발표했다[7]. 유럽 메이저항공사인

에어프랑스 조종사들 실제 연평균비행시간이 500-600시간 수준이고 프랑스저비용항공사는 700-750시간 수준인 것으로 알려져 있다[8]. Table 1은 국내A항공사 국제선조종사 15명의 2015년 5월 비행스케줄 표를 분석한 내용이다.

Table 1. A Airline Pilot Schedule Analysis

구분	비행 시간	해외비행 일수	최근1년 비행시간
강**	74	14	840
정**	78	13	975
고**	84	15	858
홍**	72	16	838
송**	81	15	985
추**	76	15	799
한**	85	17	862
서**	81	13	971
김**	68	14	979
박**	85	15	814
원**	78	15	915
천**	72	14	896
안**	84	15	906
조**	77	15	996
최**	75	14	858
평균	78	15	899

조사에 응한 조종사들은 5월평균 78시간의 비행과 평균 15일정도 비행스케줄로 연평균 180일 정도를 해외비행하며, 1년 평균비행시간은 899시간 수준인 것으로 나타났다. 이는 보고된 에어프랑스 조종사들보다 30%이상 더 비행근무를 하고 있는 것이라 할 수 있다.2)

Table 2는 A항공사 객실승무원 20명의 2015년 5월 비행스케줄 표를 분석한 내용이다.

Table 2. A Airline Cabin Crew Schedule Analysis

구분	비행 시간	해외비행 일수	최근1년 비행시간
김**	98	18	1010
이**	92	20	983
박**	90	20	967
홍**	94	19	1062
김**	88	19	1040

1) 다음 비행을 위해 승객 자격으로 승객 자리에서 이동한 시간.

2) 조사된 평균은 전체인원의 평균이 아닌 정상적으로 한 달 동안 국제선비행업무에만 종사한 승무원들의 평균치임.

전**	90	19	1054
유**	87	14	1035
이**	91	19	936
김**	86	17	1008
박**	87	16	1045
문**	96	21	1081
김**	91	19	1082
윤**	93	23	1047
정**	96	19	1091
김**	94	21	940
성**	84	22	944
이**	93	20	1027
김**	76	20	795
최**	98	17	1062
송**	93	19	1089
평균	91	19	1014

조사에 응한 객실승무원들은 한 달 평균 91시간의 비행과 평균 19일정도 비행스케줄로 연평균 220일 정도를 해외비행하고 있다. 1년 평균비행시간은 1014시간으로 나타나고 있다.

2.1.2 비행시차 (Jet lag)

세계보건기구(WHO)는 시차를 몸의 "내부시계"상태와 24시간리듬(일주기)의 붕괴로 인한 증상에 사용되는 용어라고 설명하고 있다. 생체리듬의 붕괴는 동쪽에서 서쪽으로, 서쪽에서 동쪽으로 비행하거나, 여러 시간대를 교차하는 비행을 할 때 발생한다. 즉 비행시차는 짧은 시간 동안에 여러 시간대(time zone)를 횡단함으로써 생기는 생리적, 심리적인 변화를 말한다[9]. 미국항공우주국(NASA)은 시차1시간의 차이가 정상적인 생체리듬으로 회복되는데 대략 1일이 필요한 것으로 밝히고 있다. 이것은 5시간의 시차지역을 다녀와서 생체리듬이 정상으로 회복하는데 5일이 필요하다는 것을 의미한다. 이승환은 미주와 유럽여행객을 대상으로 한 시차연구에서 수면 중 각성시간, 아침에 각성 시 졸리움, 낮잠 등이 여행 초기 현저히 증가되다가 5일째부터 회복된다고 하였다. 특히 동쪽 군에서 그 손상 정도가 심하며 연구의 결과로 동쪽으로 여행 후 최소 3일, 서쪽으로 여행 후 2일간은 중요한 모임을 계획하지 말 것을 제안하고 있다 [1]. Table 2에 나타난 바와 같이 월간 90시간 정도 해외비행을 하려면 한 달에 미주와 유럽, 동남아 국가를 4~7회 정도 왕복해야 한다. 서울과의 시차는 유럽 쪽은 7~8

시간, 미주 쪽은 13~19시간 정도 시차가 발생한다. 이렇게 미주로, 유럽으로 한 달에 몇 번씩 비행을 하게 되면 시차변화로 인한 생체리듬의 혼란이 발생하고 건강상 문제가 발생할 개연성이 있다고 할 수 있다.

2.1.3 비행시차와 건강

장거리 해외여행을 할 때 느껴지는 시차증후군은 집중력과 판단력이 떨어지고, 머리가 멍해지는 두통 및 식욕, 체력저하 등의 증세가 나타나는 것을 말한다. 일상생활에서 낮과 밤이 뒤바뀌는 시차문제가 신체에 주는 영향은 생체리듬이 깨지고 숙면을 방해받고 쉽게 피로해지는 것들을 수 있다. 또한, 식욕부진, 설사 등 소화계통 이상이나 두통, 신경과민, 사고력 저하, 면역력 저하 등을 가져오게 한다. 사람의 몸은 24시간을 주기로 자연과 조화롭게 활동하도록 생체리듬이 만들어져 있는데 갑작스런 시간과 환경의 변화로 인해 깨지게 된다. 통상 짧게는 2-3일 길게는 1주 이상 일상생활에 영향을 줄 수도 있다[10]. Science News 2001는 영국 브리스톨 의과대학의 항공승무원들에 대한 시차연구에서 만성 시차가 뇌의 손상을 가져온다고 밝히고 있다. 연구는 시차 8시간 이상을 비행한 승무원이 일반 공항직원 에 비하여 심장질환과 당뇨병 등에 영향을 주는 코르티솔 수치가 높게 나왔다. 이것이 뇌 세포 손상을 초래한다고 밝혔다[11].

2.1.4 야간비행

2007년 국제암연구소(IRAC)는 항공승무원을 포함한 연구에서 야간근무가 멜라토닌 레벨을 감소시키고, 종양의 발생 또는 성장을 증가시켜 유방암 발생 위험이 높아진다는 연구 결과를 발표하였다. 그리고 야간근무를 발암물질 등급 가운데 두 번째로 높은 '2A'로 정했다[12]. 야간근무, 그것도 3만 피트 이상 고고도에서 장시간 야간비행은 여러 가지 질병의 원인이 될 가능성이 높아진다. 호흡기질환과 불규칙한 식사로 인한 만성적인 소화 기능 장애가 발생하고 심장질환 발생 가능성도 높아진다고 할 수 있다.

2.1.5 고공우주방사선

한국수력원자력과 원자력문화재단에서 발표한 자료에 따르면 비행기를 타고 서울에서 뉴욕을 1

회 왕복하면 0.2밀리시버트(mSv)의 방사능에 노출되는 것으로 조사되었다. 지난해 원전에서 일하는 직원 한 사람이 1년 동안 받은 방사능은 평균 0.82mSv다[13]. 국제선항공승무원이 한 달에 뉴욕을 4번 왕복하면 원전에서 1년 동안 일하는 직원과 같은 방사능을 쬐게 되는 셈이다. 연간 기준으로는 국제선항공승무원이 원전직원보다 10배정도 더 많은 양의 방사능에 노출된다는 결론이 나오게 된다. 흉부 엑스레이를 한 번 찍으면 최대 0.1mSv의 방사능에 노출된다고 알려져 있다. 이를 기준으로 본다면 국제선항공승무원들은 매달 6회 정도의 흉부엑스레이를 찍는 방사능에 노출되는 근무를 하고 있는 것이라 할 수 있다. 연간방사선선량에 대한 기준은 유럽은 6mSv, 일본은 5mSv이다. 한국천문연구원은 "북극항로 우주방사선 안전관리정책 개발 연구"에서 국내승무원에 적용하는 방사선 기준선량을 6mSv로 정할 것을 제안하고 있다.[2].

2.1.6 객실승무원 감정노동

감정노동은 주로 대면 서비스 업무를 하는 구성원들에게 조직이 원하는 특정한 감정을 표현하고 개인의 느낌을 관리 또는 통제하는 것으로 정의될 수 있다[14]. Hochschild는 The Managed of heart에서 델타항공사 승무원을 대상으로 한 연구를 통해 감정노동을 최초 제기하였다[15]. 감정노동은 직무특성상 조직의 목표를 달성하기 위해 구성원들이 고객 또는 대외적으로 나타내야 하는 적정한 표현(display)을 관리하기 위한 감정관리의 행위이며[16], 이를 위한 개인적인 노력, 계획, 통제를 말한다[17]. 이러한 감정노동은 감정노동자들의 신체적 정신적 건강과 많은 밀접한 문제가 발생하고 있다. 객실승무원은 다양한 국적과 연령, 다양한 여행 목적에 맞추어 적절한 서비스를 제공할 때 개인의 감정을 감추고 통제하며 회사와 승객이 기대하는 대면서비스를 실행해야 한다. 2015년 A항공사 사내 게시판에 공개된 고객 서신을 보면 절차무시, 태도, 업무지식, 실수 등 4가지 항목에 모두 30개의 고객 불만 내용이 공개되었다. 이중 25개의 내용이 태도관련 불만이다. 태도의 내용을 살펴보면 표정, 배려부족, 적극성 부족, 콜 응대 미비, 말투 등으로 나타나고 있다. 이는 감정노동과 직접적인 관련이 있는 항목이다. 여러 연구에서 객실승무원 감정노동의 부정적 영향으로 소진[18], 우울감[19], 삶의 질 저하[20], 이직의도[21]등이 나타난다고 밝히고 있다.

2.2 항공승무원 건강상태

국제선항공승무원의 종합적인 건강에 대한 국내연구는 거의 없는 상태이다. 국제적으로는 항공승무원들이 적지만 피부암과 백혈병, 여성의 유방암과 남성의 전립선암이 증가하고 있는 것으로 보고된 바 있다[22]. 미국항공승무원연맹(AFA)의 연구에 따르면 항공승무원의 유방암 발병률이 일반 사람들보다 30% 더 높은 것으로 나타났다. 전문가들은 승무원의 유방암 증가현상을 '우주방사선 노출' 때문인 것으로 말하고 있다. 특히 우리나라항공사들이 많이 이용하는 북극노선의 방사선 노출정도는 적도부근의 2배에 달한다. 또한 최근 국제적인 연구에 의하면 항공승무원들이 일반인에 비해 피부암에 걸릴 확률이 2배 이상 높게 나오는 것으로 발표되었다[23]. 2015년 2월 영국에서 개봉된 영화 다크 리플렉션은 항공기내의 오염된 공기로 인한 건강과 항공안전의 문제를 다루고 있다[24]. 미국연방항공국(FAA)은 지난 1999년부터 2008년 사이 항공운항 기록을 면밀히 조사한 결과 926편의 항공기에서 기내 공기 오염 사례가 발견됐다는 사실을 발표했다. 대부분의 항공기 기내 공기는 엔진시스템에서 만들어지는 '블리드 에어³⁾'를 사용하는데 완벽하게 필터링하기가 쉽지 않아 객실공기의 오염가능성이 있다. 오염된 객실공기에 장시간 노출될 경우 기억상실, 만성피로, 장기적 신경 및 호흡기 질환, 심지어 뇌종양으로 이어질 수 있다고 보고되고 있다[25].

2002년 노동환경연구소(원진재단)의 '아시아나항공 관련 종사자들의 작업환경 평가와 건강영향에 관한 연구'에 따르면 아시아나항공 승무원들은 업무를 수행하면서 평소와 달라진 건강상 문제점으로 무기력(58.9%), 피부질환(50.8%), 생리불순(43.6%), 피로(77.2%), 기억력 감퇴(74.9%), 소화불량(48.8%) 등을 호소하고 있다. 좁은 항공기내에서 장시간 비행근무로 근골격계 질환도 제조업보다 심각한 것으로 나타났다. Table 3은 국회에 제출된 국내B항공사의 2014년도 조종사와 객실승무원, 일반직원에 대한 병가현황 기록이다.

2014년 1년 동안 B항공사의 병가현황은 조종사는 전체의 12.9%, 객실승무원은 18.2%, 일반직원은 1.7%를 나타내고 있다. 병가를 낸 승무원들의 횟수가 비행을 하지 않는 일반직원에 비하여 비행을 하는 조종사는 7배, 객실승무원은 10배의 높은 수치를 보여주고 있다. 이러한 결과는 항공

3) Bleed Air-엔진 압축기에서 뽑아낸 고온의 압축공기를 말한다.

승무원 근무환경의 열악성을 단적으로 보여주는 것이라 할 수 있다. 조종사의 병가질환으로는 내과적 관찰 (심혈관, 고혈압, 당뇨, 장염 등)과 이비인후과적 관찰 (항공성 중이염, 감기 등), 정형외과적 관찰 (골절, 인대손상) 등이 주를 이루고 있다. 객실승무원은 경추/요추 질환(염좌, 추간판 탈출증 등), 이비인후과 질환(중이염등), 내과질환(장염, 위염 등)이 주를 이루고 있다. 이에 비하여 일반직원은 정형외과 질환(염좌, 골절 등), 내과질환(장염, 위염 등), 수술 등으로 인한 입원 등이 주를 이루고 있다.

Table 3. B Airline Employee Sick Leave Status[26]

구분	전체 인원	병가 인원	총 병가일수
조종사	1,297명	167명	2,803일 (16.8일/인)
객실 승무원	3,837명	697명	6,614일 (9.4일/인)
일반 직원	3,907명	66명	1,896일 (28.7일/인)

김철홍은 조종사 건강상태 관련 설문조사결과 소화불량 72%, 두통 60%, 가슴 답답 48%, 불안 52%, 요통은 70%가 있는 것으로 발표하였다[27].

2.3 국외근로자 비과세제도

2.3.1 소득세법시행령 제16조 (국외근로자의 비과세급여의 범위)

국외근로자 비과세제도는 주로 국외를 운항하는 선박, 항공기 그리고 해외건설에 종사하는 노동자에게 적용하고 있다. 소득세법시행령 제16조(국외근로자의 비과세급여의 범위)는 다음과 같다. 국외 또는 「남북교류협력에 관한 법률」에 따른 북한지역에서 근로를 제공하고 받는 보수 중 월 100만원[원양어업 선박, 국외 등을 항행하는 선박 또는 국외 등의 건설현장 등에서 근로(감리업무를 포함한다)를 제공하고 받는 보수의 경우에는 월 300만원] 이내의 금액이다. 급여는 국외 등을 항행하는 선박 또는 항공기의 승무원이 국외 등을 항행하는 기간의 근로에 대하여 받

는 급여에 한한다[28]. 소득세법시행규칙 제8조(원양어업 선박, 국외 등의 건설현장 및 외항선박 승무원 등의 범위)는 외국을 항행하는 기간에는 해당 선박이나 항공기가 화물의 적재·하역, 그 밖의 사유로 국내에 일시적으로 체재하는 기간을 포함한다. 승무원에는 해당 선박에 전속되어 있는 의사 및 그 보조원을 포함한다[29].

2.3.2 소득세의 과세원칙

우리나라 헌법 11조 1항은 모든 국민은 법 앞에 평등하다고 규정하고 있다. 이러한 “법”에는 조세법도 포함된다. 조세법의 기본원칙은 공평성으로, 응능부담(ability-to-pay)의 원칙이 그 기본이라 할 수 있다. 응능부담의 원칙이란 경제적인 급부능력에 따른 과세의 원리로서 동일한 경제능력에 대하여는 동일한 조세가 부담되어야 한다는 것이다[30].

조세제도는 국가운영의 근간이 되는 것이며 증세와 감세 논쟁은 항상 첨예하게 대립하고 있는 문제이다. 정부의 재정정책, 재정건전성 확보를 위한 주요한 세입기반은 소득세와 법인세, 부가가치세라 할 수 있다. 증세논의로서 법인세의 강화, 의사나 변호사 등 고소득 전문직 개인사업자 과세 강화, 임대소득에 대한 과세, 종교인 과세 등이 거론되고 있다. 또한 자영업자 간이과세 정비, 고소득자 탈세 적발 등을 통한 세수 확충과 조세 공평성 확보 방안 등이 거론되고 있다. 정부의 세수확충 문제로 비과세혜택 축소문제와 대기업의 법인세 인상 문제가 대립하고 있는 실정이다.

2.3.3 항공승무원 소득과세제도 비교

우리나라 항공승무원들의 소득세율은 조종사가 35%(과세표준소득 8,800만원 이상)이고 객실승무원 대부분은 24% (과세표준소득 4,600만원초과~8,800만원 이하)이다. 항공승무원 소득세에 대한 외국의 사례들을 살펴보면 아랍에미리트와 쿠웨이트는 승무원 임금 전액에 대하여 면세(일반개인소득자도 전액 면세)이며[31], 호주의 경우는 하루에 121불 면세 규정이 있다[32]. 국제간 객실승무원 임금비교 자료에 의하면 소득세를 포함한 모든 세금이 적용되는 의무공제(compulsory deductions)는 미국 21%, 일본 18%, 영국 23%, 중국 8%, 쿠웨이트 0%인 것으로 조사되었다[33].

2.3.4 국외근로자 비과세제도 변천사

국외근로자 비과세제도는 외화획득차원에서 1974년 도입되어 시행되었다. 그 주요 변천과정은 Table 4와 같다.

Table 4. Tax-Free System for Overseas Laborers History

1995년	종전	국외근로자비과세 : 월50만원
	개정	월100만원으로 인상
	이유	비과세한도 증액 및 세제단순화
2000년	종전	국외근로자비과세 : 월100만원
	개정	전체 월150만원으로 인상
	이유	물가상승률 감안 상향조정
2006년	종전	국외근로자비과세 : 월150만원
	개정	-비과세한도 축소 : 월100만원 -원양·외항선원은 월150만원 (현상유지)
	이유	-해외근무선호현실과 국내근로자와의 불평등 해소차원 -선원은 열악한 근무환경과 해운산업 국가경쟁력 제고차원
2009년	종전	-일반비과세(항공승무원, 건설노동자 포함) : 월100만원 -원양·외항선원 : 월150만원
	개정	해외건설노동자 : 월150만원으로 인상
	이유	국내근무와의 급여차이 감소로 해외근무기피
2011년 1월	종전	-일반(항공승무원 포함) : 월100만원 -해외건설노동자, 원양·외항선원 : 월150만원
	개정	-해외건설노동자, 원양·외항선원 : 월200만원으로 인상
	이유	건설노동자 등의 해외진출지원
2012년	종전	-일반(항공승무원 포함) : 월100만원 -해외건설노동자, 원양·외항선원 : 월200만원
	개정	해외건설노동자 : 월300만원으로 인상

3월	이유	건설노동자의 해외진출지원
2013년	종전	-일반(항공승무원포함) : 월100만원 -원양·외항선원 : 월200만원 -해외건설 : 월 300만원
	개정	원양·외항선원도 월300만원으로 인상
	이유	장기간 해외 선박 근무 등 열악한 근무여건 고려

국제선항공승무원과 해외건설노동자, 원양·외항선원은 2005년까지는 동일하게 월 150만원의 국외근로비과세를 받아왔다. 그러나 2006년 항공승무원은 비과세한도가 월 100만원으로 축소된 이후 현재에 이르고 있지만 해외건설노동자와 원양·외항선원은 비과세 한도가 지속적으로 인상되었다. 기획재정부는 2012년 해외건설노동자 국외근로비과세를 300만원으로 인상하였다. 새누리당에서는 2012년 원양·외항선원의 비과세 300만원 인상을 핵심민생정책과 19대 총선공약으로 채택하였다[34]. 2013년 기획재정부는 열악한 근무여건과 산업의 국제경쟁력제고 차원이라는 이유를 들어 원양·외항선원의 비과세를 월300만원으로 인상하였다. 원양·외항선원의 범주에는 해당선박에 전속되어 있는 의사도 포함되고 있다.

2.4 근무실태와 임금

2.4.1 해외건설노동자

해외건설은 건설과 플랜트를 중심으로 이루어져 있다. 공사현장 하급인력 대부분은 제3국 노동자들이 담당하고 있으며 한국인들은 사무나 설계 및 기술 엔지니어 등 전문 인력, 관리감독 위주의 업무를 담당하고 있다. 중동 등 사막지역과 동남아시아지역, 해양플랜트 공사 현장이 주를 이룬다. 해외근무는 보통 1년 정도 걸리며 휴가는 4개월에 한번 2~3주 정도 나간다.

2014년 고용노동부 고용노동통계자료에 의하면 300인 이상 건설업 평균 연봉은 6,710만원으로 나타나고 있다. 해외건설대기업인 대림산업과 GS건설 직원의 2011년 직급별 초임 임금은 Table 5와 같다[35].

Table 5. Construction Industry Wage Table

구분	대림산업(만원)		GS건설(만원)	
	본사	해외	본사	해외
사원	5,230	8,100	4,890	7,910
대리	5,860	9,080	5,760	9,310
과장	7,680	9,480	6,930	11,160
차장	8,210	12,550	8,080	12,010
부장	9,270	15,180	9,380	13,680

2.4.2 원양·외항선원

원양·외항선원은 선장과 기관장을 비롯한 해기사와 갑판, 기관, 조리를 담당하는 부원의 직책이 있다. 외항선은 잡화, 컨테이너, 유조, LNG, 케미컬, 급유, 자동차, 여객 등으로 나누어진다. 원양어선은 선망, 트롤, 채 낚기 등으로 나누어진다. 원양·외항선원은 1년에 절반 이상을 가족과 떨어져 살아야 한다. 휴가는 대기업기준 6개월에 2개월 정도 주어진다. 육상이 아닌 바다 위 좁은 선내에서 장기간 생활은 원양·외항선원이 겪어야 하는 대표적인 열악한 근무환경이라 할 수 있다. 원양어선의 저급선원은 제3국 노동자들이 많이 근무하며 내국인 선원들은 외항선근무를 선호하는 편이다. 한국선원복지고용센터의 2014년 선원선박통계 자료에 의한 원양어선과 외항선원 임금수준은 Table 6와 같다[36].

Table 6. Shipping Sector Wage Table

구분	연봉(만원)	
	원양어선	선장
	전체평균	7,218
외항선	선장	9,090
	전체평균	6,361
해외취업어선	선장	13,794
	전체평균	7,569

2.4.3 국제선항공승무원

국제선항공승무원은 조종사와 객실승무원으로 나누어진다. 한 달에 미주나 유럽, 동남아지역을 4~7회 정도 왕복비행하며 1년에 절반이상은 해외에 체류하는 비행근무를 한다. 국제선항공승무원

원 시차문제와 고고도우주방사선 노출 등 구조적으로 일반인들과 전혀 다른 특수한 환경 속에서 대부분의 근무를 하고 있다. 2014년 대한항공 국제선항공승무원의 임금은 Table 7과 같다.4)

Table 7. KAL Air Crew Wage Table

구분		연봉(만원)
조종사	초임부기장	9,288
	경력15년 기장	12,717
객실승무원	초임	3,199
	경력10년 사무장(과장)	5,634

대한항공의 경우 비행경력1000시간 이상의 경력자를 선발하는 초임부기장 연봉은 9300만원 수준이다. 입사 15년차 5호봉 기장은 1억2천~3천만원 수준이다. 객실승무원 초임연봉은 3,200만원 수준이다. 경력10년, 과장급 임금은 5천6백만원 수준이다. 비행에 따라 연장, 야간, 휴일 수당 등이 추가된다.

2.5 산업의 국제경쟁력

2.5.1 해외건설 산업

국토교통부는 국내기업들의 해외건설 수주액이 2011년 591억 달러, 2012년 649억 달러, 2013년 652억 달러에 이어 2014년에는 660억 달러를 기록하여 세계 6위 수준을 보이고 있다고 발표했다. 국토교통부는 2015년 해외건설 수주 700억 달러를 목표로 하고 있다고 밝혔다.

2.5.2 해운산업

만준빈에 의하면 우리나라 해운산업2010년 기준 종합국제경쟁력지수는 세계 4위, 현재 국제경쟁력지수는 세계3위, 잠재경쟁력지수는 세계6위를 나타내고 있다[37]. 2014년 국가미래연구원 발표에 의하면 우리나라 해운업은 수출품목 기준 8위로 2013년 315억 달러였다. 2013년 우리나라 해운업의 지배선대는 75.1백만 DWT로 세계5권을 유지하고 있다. 선박 수는 1,576척으로 세계시장 점유율 5.5%를 차지하고 있다[38].

4) 대한항공조종사노동조합 제공, (2014년 기준)

2.5.3 항공운송산업

Table 8은 2014년 항공운송산업현황이다. 2014년 우리나라 여객항공운송은 8,143만 명이었으며 국제선승객 운송은 5,678만 명을 기록하였고 연 11%의 성장률을 보이고 있다. 항공화물 수송은 반도체 등 첨단제품을 중심으로 국제선 341만 톤을 포함하여 369만 톤을 수송하였고 연 5%대의 성장률을 보이고 있다. 2014년 세계은행(IBRD)에서 발표한 우리나라 여객운송은 세계 17위 수준 [39], 화물운송은 세계 4위 수준을 보이고 있으며 [40], 우리나라의 주요한 외화획득 산업으로 자리 잡고 있다.

Table 8. 2014 Air Transport Industry Status

구분		2014년	
		실적	증감률
여객	국내	2,465만명	10.3%
	국제	5,678만명	11.4%
	계	8,143만명	11.0%
화물	국내	28만톤	12.0%
	국제	341만톤	5.1%
	계	369만톤	5.6%

2.6 국외근로자 비과세제도 문제점 검토

조세제도의 기본원칙은 공평성이다. 현행 유지되고 있는 국외근로자 비과세제도는 해외건설노동자, 원양·외항선원의 열악한 근무환경과 산업의 국제경쟁력제고를 이유로 개정 변경되었다. 이러한 관점에서 각 산업 근무자들의 근무환경과 산업의 국제경쟁력을 비교분석하였다.

2.6.1 각 산업의 근무여건 비교

각 산업의 일반적인 근무여건을 종합적으로 비교하면 Table 9과 같다.

해외건설의 경우 공사현장의 하급노동자들은 대부분 제3국 노동자가 투입되며 내국인 건설인력의 경우, 관리직이나, 기술전문직 위주로 해외 파견근무가 이루어지고 있다.

Table 9. Each industry-Specific Working Conditions

구분	근무여건
해외건설 노동자	-해외건설현장근무 -1년 정도 해외체류 -정상 가정생활 불가능 -척박한 기후환경
원양·외항선 원	-해상 선상근무 -연간 절반 이상 해외체류 -정상 가정생활 불가능 -좁은 선상과 해상생활로 건강상 문제 발생
항공 승무원	-고고도 공중근무 -연간 절반 이상 해외비행 -정상 가정생활 어려움 -시차문제 등 건강상 문제 발생

해운산업은 원양어선의 경우 제3국 노동자들이 많이 투입되고 있으며 근무가 힘든 편이고, 내국인 선원들은 상대적으로 상선이나 유조선 등의 근무를 선호하는 것으로 나타나고 있다.

국제선항공승무원도 주기적으로 집에는 돌아오지만 연중 많은 시간동안 해외비행을 하게 된다. 국제선항공승무원과 해외건설노동자, 원양·외항선원의 열악한 근무환경은 그 고유한 근무환경의 차이 등으로 상호 단순 비교하여 우열을 가리기는 쉽지 않다. 전체적으로 공통된 점은 장기간 해외체류로 정상적인 가정생활과 사회생활을 영위하기가 어렵다는 점을 들 수 있다. 해외건설은 해외에서 장기간 체류하고, 원양·외선원은 바다 위 선내 좁은 공간에서 몇 달씩 생활해야 하는 어려움이 있다.

국제선항공승무원도 마찬가지로 한 달에 절반 이상 미주나 유럽 등으로 여행을 하면서 극심한 시차문제와 과도한 고고도 우주방사선 노출 등의 근무환경에 놓여 있다. 한 미국 언론자료에 의하면 조종사의 경우 어떤 집단에서 이혼율이 75%에 이른다는 보고가 있다[41]. Todd Hubbard, Dr Robert Bor는 영국항공의 승무원을 대상으로 조사한 결과 승무원들이 시차문제 등 스트레스와 오랜 기간 집을 비우는 문제 등으로 가정생활과 사회생활에 문제가 발생하고 이혼율도 다른 노동자들에 비하여 높은 것으로 나타난다고 제시하였다[42].

2.6.2 임금수준 비교

조종사는 대한항공기장 기준으로 해외건설부장급(대림산업), 선장과 비교하고, 사무장급 객실승무원은 해외건설대리급과 선원전체기준으로 비교하였다.

Table 10. For Comparisons Pilots Wage

구분	직급	연봉(만원)
대한항공	경력15년 기장	12,717
대림산업	해외근무부장	15,180
원양어선	선장	13,224

Table 11. For Comparison Cabin Crew Wages

구분	직급	연봉(만원)
대한항공	경력10년 사무장	5,634
대림산업	해외근무대리	9,080
원양어선	선원전체평균	7,218

Table 10 과 11에서 비슷한 직급대비로 비교하여 볼 때 임금수준 비교는 기장은 선장이나 건설회사 부장급과 비슷한 수준이고, 객실승무원은 해외건설노동자에 비하면 62% 수준이고, 선원에 비하면 78% 수준인 것으로 조사되었다.

2.6.3 산업의 국제경쟁력 비교

Table 12는 각 산업의 국제경쟁력 수준이다. 해외건설과 해운, 항공 산업은 우리나라에서 어느 것 하나 소홀히 할 수 없는 중요한 기간산업으로서 회화획득의 선봉적 역할을 담당해 왔다고 할 수 있다. 현재도 외화획득의 중요한 역할을 하고 있으며 국제경쟁력 제고에 대한 그 우선순위를 정하기는 어려운 실정이라 할 수 있다.

Table 12. The International Competitiveness of Industry

구분	산업의 국제경쟁력
해외건설	2014년 해외건설수주 세계 6위권
해운	2013년 지배선대기준 세계 5위권

항공운송	2014년 여객수송 세계18위, 화물수송 세계 4위권
------	----------------------------------

2.7 국외근로비과세 제도 공평성 검토

이상에서 살펴본바와 같이 해외건설노동자, 원양·외항선원, 항공승무원들은 각기 고유한 근무환경 속에서 나름의 어려운 조건들을 가지고 있다. 임금수준을 비교해 볼 때 외부에서 바라보는 화려한 모습과는 달리 항공승무원들이 해외건설이나 원양·외항선원들에 비하여 상대적으로 적은 것으로 조사되었다. 또한, 외화 획득의 수단으로서 산업의 국제경쟁력 제고는 어느 산업의 우열을 가리기 쉽지 않은 상황이라 할 수 있다.

그럼에도 열악한 근무환경과 국제경쟁력 제고를 이유로 국제선항공승무원의 비과세 한도를 2006년 월 150만원에서 100만원으로 축소하고, 해외건설노동자, 원양·외항선원의 비과세한도는 2012년 월 200만원으로, 2013년 월 300만원으로 증액 개정한 것은 조세제도의 기본원칙인 공평성을 위배하고 있는 것이라 할 수 있다.

3. 결 론

1974년 외화획득을 목적으로 국외근로자 비과세제도가 시행된 이후 2005년까지 국제선항공승무원, 해외건설노동자, 원양·외항선원의 국외근로자 비과세한도는 동일하였으나, 현재는 큰 폭의 차이를 보이고 있다. 현재 국외근로자 비과세한도는 국제선항공승무원은 월100만원인 반면, 해외건설노동자, 원양·외항선원은 월300만원으로 증액된 상태이다.

기획재정부는 비과세한도 차등의 이유로 열악한 근무환경과 산업의 국제경쟁력제고를 들었다.

해외건설노동자와 원양·외항선원들은 척박한 환경과 장기간 해외체류라는 열악한 근무환경을 가지고 있다. 그와 마찬가지로 국제선항공승무원들도 한 달에 절반 이상 해외 비행과 시차문제, 고고도우주방사선 과다노출 등 건강권이 위협받을 수 있는 구조적인 공중근무환경 속에서 근무를 하고 있다. 동일한 항공사에서 진단서에 의한 항공승무원과 일반직원의 병가현황을 조사한 결과 비행근무를 하지 않는 일반직원에 비하여 비행을 하는 조종사는 7배, 객실승무원은 10배나 높은 수치를 보였다. 이는 비행을 하는 항공승무원의 건강상태가 일반인들에 비하여 매우 좋지 않은 상태임을 보여주는 것이라 할 수 있다.

이러한 측면을 고려해 볼 때 항공승무원들의 근무환경이 해외건설노동자나 원양·외항선원들에 비하여 결코 우월한 상태는 아닌 것이라 할 수 있다. 객실승무원 임금수준은 해외건설노동자에 비하면 62% 수준이고, 선원에 비하면 78% 수준인 것으로 조사되었다.

외화획득차원에서 산업의 국제경쟁력제고는 항공 산업과 해외건설, 해운산업 모두 국가적 차원에서 어느 하나 소홀히 할 수 없는 중요한 기간산업들이라 할 수 있다.

그럼에도 국제선항공승무원과 해외건설노동자, 원양·외항선원의 비과세한도를 심하게 차별하고 있는 것은 공평성을 우선으로 해야 하는 조세기본원칙을 위배하고 있는 것이라 할 수 있다. 공평한 조세차원에서 국제선항공승무원도 해외건설노동자, 원양·외항선원과 동일한 국외근로비과세한도 적용을 할 수 있는 적절한 제도개선이 필요해 보인다.

참고문헌

- 1) 이승환(1995), "비행시차(jet lag)에 의한 여행객의 수면-각성 주기의 변화", 고려대학교 대학원, pp.4~18.
- 2) 이재진 외(2009). "북극항로 우주방사선 안전관리정책 개발 연구". 한국천문연구원, pp.1~171, p.166.
- 3) 이균봉, 임성근(2007). "소득세의 공평성에 관한 실증적 연구", 부산대학교, PP.280~301.
- 4) 항공법시행규칙 제143조(운항승무원의 승무시간 등의 기준 등).
- 5) ICAO Annex 6. Chapter 4. 4. 10. 1.
- 6) 항공법시행규칙 143조의 2 /(객실승무원의 승무시간 기준 등).
- 7) 김소연, "항공법상 객실안전에 대한 연구", 한국항공대학교 대학원, 2013, p10.
- 8) Air France Cancels More Than Half Its Flights on Pilot Strike, <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-09-16/air-france-cancels-more-than-half-its-flights-on-pilot-strike>.
- 9) International travel and health, http://www.who.int/ith/mode_of_travel/jet_lag/en/.
- 10) <http://www.femail.com.au/jet-lag-drag.htm>.
- 11) Jet Lag Drag, <http://www.femail.com.au/jet-lag-drag.htm>.
- 12) IARC Monographs Programme finds cancer hazards associated with shiftwork, painting and firefighting, <http://www.iarc.fr/en/media-centre/pr/2007/pr180.html>.
- 13) 스투어디스, 원전 직원보다 방사능에 더 많이 노출, <http://www.edaily.co.kr/news/NewsRead.edy?SCD=JA61&newsid=02938886606287032&DCD=A00106&OutLnkChk=Y>.
- 14) Grandey, A. A., Fisk, M. Glenda., Mattila, A. S., Jansen, K. J. & Sidenman, L. A.(2005) "Is service with smiling" enough? Authenticity is positive display during service encounters. *Organizational Behavior and Human decision Processes*, 96. pp 38-55.
- 15) Hochschild, A. R.(1983) "The managed of heart: Commercialization of human feeling". Berkeley: *University of California Press*.
- 16) Ashforth, B. & Humphrey, R.(1993) "Emotional labor in service role: The influence of identity". *Academy of Management Review*,18. pp 88-115.
- 17) Morris, J. A. & Feldman, D. C.(1996) "The dimensions, antecedents, and consequences of emotional labor". *Academy of Management Review*. 21, pp 986-101.
- 18) 김현정, "항공사 승무원의 감정노동이 직무소진과 서비스 품질에 미치는 영향". 2015. 경기대학교 서비스경영전문대학원.
- 19) 한의진, 조영일 "감정노동을 수행하는 항공 객실승무원들의 우울이 이직의도에 미치는 영향". 2013. 대한관광경영학회.
- 20) 김유경, "항공사 객실승무원의 직무소진, 지각된 건강상태, 삶의 질, 그리고 몰입과의 관계 연구", 2015. 한국관광연구저널.
- 21) 김수련, "항공사 객실승무원의 정서노동이 업무태도에 미치는 영향". 2007 항공운항학회.
- 22) Cancer incidence in professional flight crew and air traffic control officers: Disentangling the effect of occupational versus lifestyle exposures, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ijc.27612/full>.
- 23) Pilots, Cabin Crews Face Higher Risk of Skin Cancer, Study Says, <http://consumer.healthday.com/cancer-information-5/mis-cancer-news-102/pilots-cabin-crews-face-higher-risk-of-skin-cancer-691358.html>.
- 24) A DARK REFLECTION FILM, <http://www.adarkreflection.com/>.
- 25) Aerotoxic syndrome, <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2962471/Is-air-holiday-plane-poisoning-Memory-loss-chronic-fatigue->

breathing-problems-cancer-One-former-BA-captain-lifts-lid-aviations-darkest-secret.html.

26) 국회, 김상희의원실, “[AAR] 2014년 승무원 병가로 인한 비행 휴 현황 및 일반직 자료 수정 제출”, (2015.4.14).

27) 김철홍(인천대), "항공안전을 위한 조종사 관리제도 모색 토론회" (국회 문병호의원실, 2014. 6. 26).

28) 국외근로자의 비과세급여의 범위, (대통령령 26067호 일부개정, 2015.02.03).

29) 원양어업 선박, 국외 등의 건설현장 및 외항선박 승무원 등의 범위, (기획재정부령 제479호 일부개정 2015. 03. 13).

30) 김완석, 정지선“2014 개정증보판 소득세법론”(광교이텍스, 2014), pp.240~241.

31) cibincrew, emirates airlines, <http://become-cabincrew.com/airlines/emirates.html>.

32) <http://www.flight-attendant-careers.com/flight-attendant-salary.html>.

33) flightattant, <http://www.worldsalaries.org/flightattendant.shtml>.

34) 원양선원 소득세 비과세 확대추진, <http://www.edaily.co.kr/news/NewsRead.edy?SCD=JF21&newsid=01784326599493168&DCD=A00602&OutLnkChk=Y>.

35) 대림산업 해외근무신입사원 연봉8100만원, <http://news.donga.com/3/all/20120117/43390721/1>.

36) 선원선박통계자료, <https://www.koswec.or.kr/>.

37) 만준빈, "해운산업 국제경쟁력 평가모형과 측정에 관한 연구", 중앙대학교 대학원, 2013, pp.110~112.

38) [IFS기획] 주요산업 국제경쟁력 시리즈 1. <http://www.ifs.or.kr/upload/board/research20141119810488g671g3.pdf>.

39) 한국항공진흥협회. 2014년 항공운송산업현황, 항공시장동향 제31호 (2015.1)호.

40) Air transport, freight, <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>.

41) pilot divorce rate, <http://www.airlinepilotcentral.com/articles/professional-articles/why-is-the-divorce-rate-75-for-pilots.html>.

42) Todd Hubbard, Dr Robert Bor, “Aviation Mental Health: Psychological Implications for Air Transportation” Ashgate Publishing, Ltd. 2012. p.212.