



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

法學碩士 學位論文

現行 船舶法の 適用上 問題點과 改善方案

A Study on Problems and Improvement
for Application of Ships Act in the Republic of Korea



指導教授 李潤哲

2014年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海洋政策學科 海事法務專攻

李 咳

本 論文을 李 炫의 法學碩士 學位論文으로 認准함.

委員長 金 鎮 權



委 員 李 相 一



委 員 李 潤 哲



2013年 12月

韓國海洋大學校 大學院

目次

Abstract	iv
第1章 序論	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 내용 및 방법	3
第2章 船舶法の 概念	5
제1절 법의 목적 및 연혁	5
I. 법의 목적	5
II. 법의 연혁	6
제2절 선박의 정의와 적용범위	7
I. 선박의 정의	7
II. 선박의 분류	9
III. 선박법의 적용범위	13
제3절 선박 및 선박법의 법적 성질	13
I. 선박의 법적 성질	14
II. 선박법의 법적 성질	16
第3章 現行 船舶法の 主要內容	18
제1절 선박의 국적과 한국선박의 특권	18
I. 선박의 국적	18
II. 한국선박의 특권과 의무	21
제2절 선박의 개성	25
I. 선적항	25
II. 선박의 톤수	26
제3절 선박공시제도	28
I. 선박의 등기	29

II. 선박의 등록	30
제4절 선박국적증서 등	32
I. 선박국적증서	32
II. 임시선박국적증서	33
III. 국제톤수증서	33
제5절 일부 적용 제외선박 및 외국에서의 사무	34
I. 일부 적용 제외선박	34
II. 외국에서의 사무처리	35
III. 선박톤수 측정 등의 대행 및 수수료	35
第4章 現行 船舶法 適用上의 問題點과 改善方案	36
제1절 선박의 국적과 한국선박의 특권	36
I. 문제점	36
1. 국기계양권	36
2. 불개항장 기항권 및 연안무역권	37
II. 개선방안	39
제2절 선박의 개성	41
I. 문제점	41
1. 선적항 지정	41
2. 선박톤수 등의 측정 장소 및 수수료	42
II. 개선방안	44
제3절 선박공시제도	46
I. 문제점	46
1. 등록사항 등의 통보	46
2. 선박원부 등본 및 초본의 발급	47
II. 개선방안	49
제4절 선박국적증서 등	51
I. 문제점	51
1. 임시선박국적증서의 발급	51
II. 개선방안	53

제5절 일부 적용 제외선박 및 외국에서의 사무	55
I. 문제점	55
1. 일부 적용 제외 대상선박	55
II. 개선방안	56
第5章 結 論	58
參 考 文 獻	61



A Study on Problems and Improvement for Application of Ships Act in the Republic of Korea

Lee, Hyun

*Department of Maritime Law and Policy
Graduate School of Korea Maritime University*

Abstract

Just as humans have evolved and scientific technology has developed, national and international laws have been enacted and revised to meet trends, and the Ships Act has been revised several times to reflect the times and to be in harmony with other laws.

After the Joseon ships order was enacted for the first time in 1914 when Japanese imperialism peaked, the Ships act was enacted and proclaimed as Act No. 544 on February 1, and the Joseon ships order was abolished. Since then, the Ships act has been revised many times to protect national rights and interests and contribute to the national economy. However, there are a number of problems with the administrative actions of the act.

This study examined the purpose of the Ships Act before presenting the problems and improvement strategies, and discusses its history. Then, the definition of ships and the legal properties of ships and the Ships Act are looked at through case studies of foreign legislature.

The Ships Act was roughly categorized into five sections: the nationality

of the ships, the privilege of Korean ships, the personality of the ships, the ship public announcement regime, and the certificate of a ship's nationality. The study presented problems in the present ships act involving the right of flag raising, the right of call at a non-open port, the right of coastal trade, the designation of a shipment port, ship tonnage including measurement locations, fees, the notice of registry, the issuance of a transcript and an abridged transcript, and the issuance of temporary ship nationality certificates.

First, in the case when Korean ships enter or leave international ports, or foreign ships enter or leave a Korean port, according to old international shipping practice, the national flags of each country are raised in a place which can be easily seen, but the present ship act regulates that raising a national flag of any other country besides the Korean flag is not allowed. As for right of call at a non-open port and the right to coastal trade, although the governing subject is the local government, the Regional Maritime Affairs & Port Office controls this. As for coastal trading rights, in accordance with the marine act authorization and permission are decided, and as they are related with marine transportation, it is not in agreement with the legislative intent of the ship act.

Second, as the port of registry of ships is directly related to the tax income of self-governing bodies, it is a sensitive and important aspect. However, the regulations state that owners of ships are allowed to decide port of registry as they want. With respect to the location for measuring ship tonnage, there is technology to build ships even inland as well as in coastal areas with the exception of large ships. However, the present ship act regulates that tonnage shall be measured only at ports and fishing port areas and in other places, extra costs are required.

Third, for notification of a ship's registry to the organs concerned, the act gives a limitation to changes in the port of registry, and in cases when ship

owners, names of ships, registry ports, and gross tonnage are changed, that change is notified to the department of taxes, the registry office, and the ship inspection company, however the present act does not reflect this. As for the issuance of a transcript and an abridged transcript of a vessel's ledger, as the terms are similar to those of the resident registration transcript, they are confusing. In the forms of annexed papers in enforcement regulations of the ship act, a transcript and an abridged transcript of a vessel ledger do not exist.

Fourth, a temporary certificate of a ship's nationality is very important to prevent denationalization of ships and deal with administrative procedures related to ships, but its issuing procedure is complex and difficult. This certificate is temporary, but as it clearly shows the nationality of a ship, if a ship with an existing nationality has it, it violates the international act.

Fifth, as an oil storage ship is excluded in the ship act, which gives the institutional qualification of a ship and is regulated as a ship in another individual act, it must be revised to be in harmony with other acts.

Therefore, it is suggested that improvements in these areas can enhance the efficiency and expediency in administrative office tasks and can contribute to the protection of national rights and interests and the development of the national economy. It is expected that more reasonable strategies can be prepared through the active participation of academic circles and workers in the shipping industry as well as the government.

第1章 序 論

제1절 연구의 배경 및 목적

세계는 광범위한 분야에서 국경 없는 무한 경쟁으로 발돋움이 가시화 되고 있으며 우리나라도 다양한 분야에서 경쟁력 제고에 총력을 기울여야 하는 시점에 있다. 이러한 무한 경쟁 추세에 따라 국제무역이 활발히 이루어지고 있으며 그 중심에는 선박이 있다고 해도 과언이 아니다.

선박이 국가 간을 왕래하면서 사람이나 화물을 운송하는 일은 역사적으로 보면 고대의 페니키아(기원전 12세기~9세기), 그리스(기원전 7세기~146세기), 로마(기원전 550세기~서기 476년도) 등 지중해를 중심으로 한 상권 및 식민지 획득을 위한 정치, 군사적 목적과 결부된 해상운송시대였다. 그러나 중세(8세기~15세기)의 노르만인, 이탈리아 도시국가의 해상활동은 지중해를 벗어나 북해와 발틱해까지 활동범위를 넓힘과 동시에 본연의 상인선주의 형태를 취하였다.¹⁾

이처럼 사람이나 화물을 운송하기 위한 선박은 그 운송행위에 앞서 사람이 태어나 이름과 국적을 갖는 것과 마찬가지로 톤수측정을 통하여 몇 톤의 선박이 어떠한 선명으로 반드시 국적을 가져야 한다. 국적이 없는 경우에는 무국적자와 같이 외교적 보호를 기대할 수 없고 공해에서는 해적으로 의심을 받아 임검 등을 받아야 하기 때문이다. 또한 유엔해양법협약 제91조에서는 모든 국가는 자국 선박의 등록 및 국기계양권에 관한 조건을 정하도록 하고 그와 관련된 증명서를 발급하도록 하고 있다. 이는 곧 선박보호를 위함과 동시에 해상 질서

1) 임석민, 국제운송론 제4판(서울: 삼영사, 2009), 67쪽.

를 유지하기 위함이다.)

그리고 선박은 그 형상 등이 부동산과 유사한 점, 그 금액이 상당히 큰 점과 함께 각종 감독상의 필요성 및 선박을 둘러싼 소유권, 저당권 등의 권리 관계를 명시하기 위하여 그 내용을 공시할 필요가 있다.³⁾ 이러한 공시의 방법으로 선박에 관한 사적 권리관계의 공시를 목적으로 하는 등기와 선박의 국적과 국기계양권 등을 취득하기 위한 목적으로 하는 행정상의 공시제도인 등록이 있다.

이와 같이 선박의 톤수측정, 선박국적 및 증서발급, 국기계양권, 등기·등록 등 그 일련의 행정행위가 우리나라에서는 선박법에 따라 이루어지고 있는데, 이러한 선박법의 모범은 1914년 시행된 조선선박령이다. 즉 일제시대 제정된 조선선박령 시행 후 광복 등 그 시대상과 국민의 민원행정의 편리함을 위해 많은 개정이 이루어져 2013년 3월 23일 법률 제11690호로 개정되었으며 총39개의 조문으로 구성되어 시행되고 있다.

그러나 아직까지 현행 선박법을 적용할 시 현실성과 부합하지 못한 점, 용어의 사용이 법령적용상 애매한 점, 선박법에 따라 등록제의 대상 선박이 다른 개별법에서는 선박으로 적용받고 있는 점 등 모든 문제점을 해소하지는 못하였다.

따라서 이 논문에서는 선박법의 개념과 주요 내용에 대하여 먼저 논하고 현행 선박법에 따라 업무처리 시 나타나는 문제점을 바탕으로 그에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.

2) 김인현, “선박국적 부여조건으로서의 진정한 연계와 국제사회의 대응”, 「해사법연구」 제18권 제1호, 한국해사법학회(2006), 70쪽.

3) 정소민, “등기·등록 일원화에 관한 연구-선박의 공시제도를 중심으로-”, 「한양법학」 제33집 (2011), 604쪽.

제2절 연구의 내용 및 방법

선박이 일정한 선박의 형태를 이루기 위해서는 선박안전법에 따라 건조검사를 받게 되고 이렇게 적정하게 건조된 선박은 운항을 하기 위하여 가장 먼저 행해져야 할 부분이 선박총톤수측정과 등기·등록이다. 이렇게 선박법에 따라 등록이 된 선박은 선박국적증서를 교부 받고 운항을 한다. 이처럼 선박은 수익을 창출하기 위하여 선박안전법, 선박법, 해운법 등 여러 국내법의 적용을 받으며 운항을 하고 있는데, 이 논문에서는 그 중에서 선박법의 문제점을 도출하고 이에 대한 개선방안을 제기하였다. 특히 필자가 현직에서 선박법관련 업무를 수행하면서 확인한 문제점을 바탕으로 현실성을 고려하여 보다 합리적인 법 적용이 이루어지도록 연구하였다.

이 논문은 총 5개의 장으로 구성되어 있으며, 내용으로는 제1장 연구의 배경과 목적 및 내용과 방법에 대하여 기술하였다.

제2장에서는 선박법의 개념을 검토하였다. 우선 선박에 관한 기본법으로서 해상행정상뿐만 아니라 국제법상으로도 중요한 의미를 지니고 있는 선박법의 목적과 선박법의 연혁에 대해서 살펴보았다. 다음으로 선박의 정의에 대해서 우리나라의 입법례와 외국의 입법례를 바탕으로 비교·연구하였으며, 선박의 분류와 선박법의 적용범위에 대해서 알아보았다. 또 선박이 하나의 물건으로 사용됨에도 불구하고 법 적용에 있어서 지니고 있는 여러 가지 독특한 성질과 선박법의 법적 성질에 대해서 검토하였다.

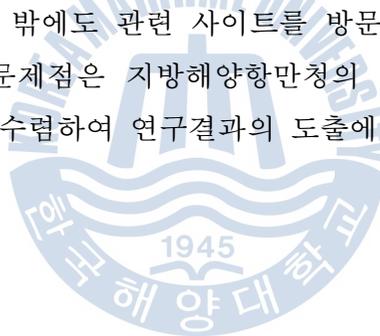
제3장에서는 현행 선박법의 주요 내용에 대해서 살펴보았다. 우선 선박국적의 의의 및 효과와 선박국적에 대한 여러 국가의 입법주의에 대해서 논하고, 한국선박의 특권과 의무에 대해 연구하였다. 그리고 선박의 개성으로 선적항과 선박의 톤수, 선박공시제도인 등기·등록에 대해 각 해운국의 법률 제도 소개와 구체적인 법 규정에 대해 설명하였다. 또 선박국적증서, 임시선박국적증서 및 국제톤수증서의 정의와 교부요건, 사용 용도에 대하여 살펴보고, 선박법에서 규정하고 있는 일부 규정을 제외하는 경우와 외국에서의 사무처리 및 선박톤수

측정 등의 대행과 수수료에 대해 제언을 하였다.

제4장에서는 앞에서 살펴본 현행 선박법 주요 내용을 바탕으로 적용상의 문제점과 개선방안에 대하여 기술하였다. 우선 선박의 국적과 한국선박의 특권 중 불가항장 기항권 및 국내연안운송권, 선적항 지정, 선박톤수 등의 측정 장소의 제한, 등록사항의 통보 및 선박원부 등·초본의 발급에 대해서 문제점과 개선방안을 연구하였다. 또한 임시선박국적증서의 발급 타당성, 일부 적용 제외 대상선박에 대한 문제점을 제시하고 그에 대한 방안을 제시하였다.

마지막으로 제5장에서는 앞에서 검토한 내용을 요약하고, 현행 선박법이 타 법령 및 현직 담당공무원의 행정행위와도 일치를 위해 선박법 개선방안의 필요성에 대해서 기술하였다.

이 논문에서는 연구의 목적을 달성하기 위하여 선박안전법, 어선법 등과 같은 해사법, 국제협약, 국내·외 문헌조사 및 선행 연구된 논문에 대한 문헌 연구방법을 이용하였다. 이 밖에도 관련 사이트를 방문하여 자료를 수집하고, 일부 업무처리와 관련된 문제점은 지방해양항만청의 관련분야담당자들로부터의 업무처리에 대한 의견을 수렴하여 연구결과의 도출에 반영하였다.



第2章 船舶法の 概念

제1절 법의 목적 및 연혁

I. 법의 목적

현행 선박법은 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사에 관한 제도를 적정하게 운영하고 해상질서를 유지하여, 국가의 권익을 보호하고 국민경제의 향상에 이바지함을 목적으로 한다(법제1조).

선박이 가지는 그 고유의 특성으로 수상 또는 수중에서 항해를 함에 있어 해상위험에 노출되어 있을 뿐만 아니라, 선박이 고립되어 독립적인 생활공동체를 형성하여 선박에 대한 국가의 감독이 제대로 미치지 않을 수도 있기 때문에, 국가는 인명과 재산의 안전을 도모하고 선박행정의 질서를 유지하기 위하여 수상 또는 수중을 항행하는 선박에 대하여 각종의 공법적 법규를 둘 필요가 있다. 또 각종 해사공법은 선박의 국적, 종류 및 톤수가 다름에 따라 그 적용을 달리하므로, 선박법은 선박에 관한 기본법으로서 해사행정상 중요한 의미를 가지고 있다. 또한 선박은 흔히 외국을 왕래하면서 공해를 항행하므로 선박의 국적을 규정하는 선박법은 우리나라 선박이 국제법상 외교적 보호를 받기 위한 목적도 있으므로 국제법상으로도 중요한 의미를 지니고 있다.⁴⁾

4) 정영석, 해사법규강의(부산: 해인출판사, 2007), 63쪽.

II. 법의 연혁

1. 일제시대

국내 해사법 중에서 선박법에 해당하는 법이 가장 일찍이 제정·공포되었고,⁵⁾ 우리나라에서 최초의 선박법은 구한말인 융희4년(1910) 3월에 법률 제1호로 제정·공포되었다.⁶⁾ 그 뒤 1914년 4월 6일 조선총독부제령 제7호로 조선선박령이 제정되어 1914년 6월 1일부터 시행되었으며, 1940년 12월 9일 조선총독부제령 제39호로 일부 개정·시행되었다.⁷⁾ 이는 모든 주권을 상실한 일제강점기 시대의 일본 선박법을 우리나라에 도입하여 제정되었기 때문에 그 당시에 조선의 선박은 모두 일본선박이라고 제1조에 명시되어 있다.

2. 미군정시대

1945년 우리나라는 일제로부터 해방되었어도 바로 우리 법을 가질 수는 없었다. 일제하에서 조선인의 자유와 권리를 유린하였던 일제강점기 시대의 악법은 미군에 의한 군정기간 중 폐지되었으나 그 효력은 존속되었다. 1948년 대한민국 정부 수립 후에도 당시의 국회는 입법경험과 예산의 부족 등으로 긴급을 요하는 사항 외에는 법령정비를 제대로 할 수 없었다. 특히 해사관련 법규는 기술적인 사항이 많으나 이를 정비할 전문적인 기술관료가 거의 없는 것이 현실이었다. 따라서 당시 헌법 제100조에서는 “현행 법령은 이 헌법에 저촉되지 아니하는 한 효력을 그대로 가진다.”고 규정하여 종래의 일제법령과 군정법령의 효력을 그대로 유지시켰다. 1954년에는 일본어로 된 법의 내용을 한국어로 번역하고 제정일을 단기연호로 바꾸어 시행하였다.⁸⁾

5) 영국에서는 항해법(Navigation Act)이 1651년에 공포되었다.

6) 박경현, “선박의 정의와 법적 성질”, 『月刊 海洋韓國』 제245권, 한국해사문제연구소(1994), 85쪽.

7) <http://www.law.go.kr/lsInfoP.do?lsiSeq=63342&ancYd=19401209&ancNo=00039&efYd=19401209&nwJoYnInfo=N&efGubun=Y&chrClsCd=010202#0000>(검색일 : 2013.7.21).

8) 박영선, “2006년 선박안전법 개정안에 대한 고찰”, 『해상보험법연구』 제2권 1호, 해상보험법연구회(2006), 39쪽.

3. 대한민국시대

미군정시대 이후 구법 정리 작업이라는 노력에 힘입어 1960년 2월 1일 「선박법」은 법률 제544호로 제정되어 공포와 동시에 시행되었다. 이 법은 기존 일제강점기 시대 이후 우리 정부가 처음으로 제정하였다는데 그 의의가 있다고 하겠다. 그리고 한국선박의 정의를 명확히 규정하여 그 의의가 현재까지 큰 개정 없이 이르고 있다.

이후 이 법은 2013년 3월 23일 법률 제11690호로 일부개정이 이루어질 때까지 총 20차례의 개정이 이루어져 오늘에 이르고 있다.

제2절 선박의 정의와 적용범위

I. 선박의 정의

1. 우리나라 입법례

선박법에서 선박이라 함은 수상 또는 수중에서 항행용으로 사용하거나 사용할 수 있는 배 종류를 말한다(법 제1조의2).

종래에는 선박에 관한 기본법인 선박법을 비롯한 많은 법률에서 선박의 정의를 내리지 않고 바로 선박에 관하여 규정하고 있는 경우가 많았다. 예컨대 형법에서는 교통방해죄(제186조), 선박매몰죄(제187조) 등을 규정하고 있으나 역시 선박이 무엇인지에 대하여는 규정하고 있지 않은 것이다. 이와 같이 선박의 정의에 대하여 아무런 언급이 없었기 때문에 사회통념상의 선박으로 해석할 수밖에 없다.⁹⁾ 이렇게 명확하게 그 정의가 규정되어 있지 않으면 선박과 유사한 구조물을 건조한 소유자는 선박으로도 사용하지 못하고 그렇다고 건설기계나 건

9) 박영선, *선박안전법해설*(서울: 한국해사문제연구소, 2008), 72쪽.

물로도 등록을 하지 못하게 되어 인력, 예산 등만 낭비하는 경우가 발생할 수도 있다.

그렇기 때문에 1999년 4월 15일 법 개정 시 선박의 종류와 용도에 관한 규정을 신설하였다. 이는 2000년 1월 6일의 개정 이전 시행규칙 제2조 제1항의 규정을 법 제1조의2에 옮겨 재정리함으로써 선박법의 적용대상이 되는 선박의 종류와 그 용도를 명확히 함으로써 선박 개념의 해석기준을 보다 분명하게 하였다. 그리고 물체의 부양성을 이용하여 수상을 항행하는데 사용되는 일정한 구조물을 사회통념상 선박이라고 해석해 왔으나, 1999년 4월 15일의 개정으로 수상을 항행하는 선박뿐만 아니라 수중에서 항행하는 잠수선 등도 선박법의 적용대상에 포함하여 기술발달에 따른 선박의 범위를 확대함으로써 해석상의 논란을 피하고 있다. 또 2000년 1월 6일 시행규칙이 전면개정되기 전에는 '준철선, 해저자원굴착선, 기중기선, 등대선 등은 사회통념상의 선박이기는 하나 자체 추진력이 없으면 선박법의 적용대상으로 보지 아니한다'라고 해석하였으나 현재는 선박법의 적용대상에 포함된다. 또한 항행용이라 함은 '수상 또는 수중'이라는 문구와 선박안전법 시행규칙 제26조 제1항의 항행구역의 정의에 비추어 항해선에 한정하지 아니하고 평수구역 이상의 수역을 항행하는 모든 선박에 적용된다.¹⁰⁾

2. 외국의 입법례¹¹⁾

영국은 선박이라는 용어에 어떠한 추진방식에 의하든 간에 영국에서 항해에 사용되는 모든 종류의 부선 또는 선주류를 포함시킨다. 다만, 부선 또는 선주류가 전적으로 항만 이외에 조소의 영향을 받지 아니하는 수상에서만 사용된다면, 이 법의 목적상 항해에 사용되는 것으로 보지 않는다고 규정하고 있다 (MSA 1921).

미국은 선박은 항공기를 제외하고 수상에서 수송 수단으로서 사용되거나 사용될 수 있는 모든 종류의 수상구조물 또는 기타 장치를 포함한다(Federal

10) 정영석, 전게서, 64쪽.

11) 박경현, 전계논문, 86쪽.

Register. Part IV, Subpart 67.01-1).

캐나다에서는 선박을 추진방법 및 추진장치의 유무와 관계없이 항해용으로 전적 또는 부분적으로 사용되거나 사용될 수 있는 모든 종류의 선박류 및 선주류를 말한다.

일본에서는 명문규정 없이 해석상 자항능력이 없는 수상구조물과 노작선은 선박으로 보지 아니한다. 다만, 상법의 적용에 관하여는 부선도 사물을 적재하고 항해에 사용될 때에는 선박으로 인정한다는 판례가 있다.

기타 국가로서 오스트레일리아, 덴마크, 독일, 프랑스, 이탈리아 및 네덜란드 등에서도 직접적인 정의규정 없이 일반적으로 자항능력의 유무에 상관없이 항해에 사용되는 수상구조물을 선박의 범위에 포함시키고 있다.

II. 선박의 분류

선박은 각 법령상의 취급이 서로 다르기 때문에 여러 가지 종류로 분류할 수 있으나 본 논문에서는 선박법상 적용되는 선박에 관하여 분류하기로 한다.

1. 선박법상의 분류

선박법에서 선박이란 선박법 제1조의2 제1호 내지 제3호에서 기선, 범선, 부선으로 나누고 있다.

기선이란 기관¹²⁾을 사용하여 추진하는 선박[선체 밖에 기관을 붙인 선박으로서 그 기관을 선체로부터 분리할 수 있는 선박 및 기관과 돛을 모두 사용하는 경우로서 주로 기관을 사용하는 선박을 포함한다]과 수면비행선박[표면효과 작용을 이용하여 수면을 근접하여 비행하는 선박을 말한다]을 말하고 있다(법 제1조의2 제1호). 범선이란 돛을 사용하여 추진하는 선박(기관과 돛을 모두 사용

12) 화력·수력·기름·가스·원자력 등의 에너지를 기계적 에너지로 바꾸어 필요한 곳으로 보내는 기계장치를 기관이라고 한다. 이에겐 증기 기관, 내연 기관, 수력 기관, 원자력기관 등이 있다.

하는 경우로서 주로 돛을 사용하는 것을 포함한다)이다(법 제1조의2 제2호). 그리고 부선이란 자력항행능력이 없어 다른 선박에 의하여 끌리거나 밀려서 항행되는 선박을 말한다(법 제1조의2 제3호).

기존에는 압항부선¹³⁾과 해저조망부선¹⁴⁾으로 세분화하여 이 중에서 압항부선만을 선박법상의 선박으로 규정하였으나, 1999년 4월 개정 시 부선으로 통일하고 선박법의 적용대상으로 규정하였다.¹⁵⁾

2. 강학상의 분류

1) 등기선과 부등기선

등기선이라 함은 우리나라 선박으로서 선박국적의 취득과 소유권을 보호받기 위하여 관할법원에 등기한 선박을 말하며(법 제8조), 그렇지 아니한 선박을 부등기선이라 한다.

등기를 필요로 하지 아니하는 선박은 ① 군함 및 경찰용 선박, ② 총톤수 20톤 미만의 기선 및 범선, ③ 총톤수 100톤 미만의 부선, ④ 총톤수 100톤 이상의 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선 등이다.¹⁶⁾

등기선과 부등기선을 구별하는 실익은 소유권의 이전(상법 제743조), 선박저당권의 등기(상법 제787조), 등기선박의 입질불허(상법 제789조) 및 선체용선자의 등기청구 및 효력(상법 제849조) 등에 있어서 제3자에 대한 대항요건을 갖는 특별한 법적 의미를 가진다.¹⁷⁾

13) 압항부선은 기선과 결합되어 밀려서 항행되는 선박을 말한다.

14) 해저조망부선은 잠수하여 해저를 조망할 수 있는 시설을 설치한 선박으로서 자력으로 항행할 수 없는 구조물을 말한다.

15) 이윤철·김진권·홍성화, 2012 전면개정 해사법규(부산: 다솜출판사, 2012), 28쪽.

16) 상계서, 28쪽.

17) 박용섭, 해상법론(서울: 형설출판사, 1998), 64쪽.

2) 항해선과 내수선¹⁸⁾

항해선과 내수선은 선박의 항해구역과 관련한 선박의 구별이라 할 수 있다. 선박이라 함은 바다, 강, 호수 등에서 항해에 사용되는 배를 의미하는데, 선박 안전법상 선박의 크기와 속력에 의해 선박의 항해구역을 구별하고 있다. 즉, 항해구역을 평수, 연해, 근해 및 원양구역으로 구별하고 있는데, 이 중 해상법의 적용을 받는 선박은 연해구역 이상을 항행구역으로 하는 선박이다. 이와 같이 호수·항만을 제외한 연해구역 이상을 항행하는 선박을 항해선(sea-going vessel)이라 하고, 호수·강·평수구역을 항행구역으로 하는 선박을 내수선이라 한다.

이러한 내수선은 원칙적으로 해상법의 적용을 받지 아니한다. 그러나 항해선은 비영리선이라 할지라도 해상법이 준용된다(법 제29조, 상법 제741조 제 1항). 그러므로 상행위나 영리를 목적으로 하지 않더라도 항행에 이용되는 학술탐사선, 레저용 선박 등은 해상법 규정이 유추 적용된다. 다만, 국유 또는 공유 선박은 선박법 단서조항에 의해 해상법의 준용을 받을 수 없도록 하고 있다. 그렇지만 선박법의 단서에도 불구하고 항해의 목적·성질 등을 고려하여 해상법 규정의 준용이 적합하지 아니한 경우로서 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 해상법 규정이 준용된다(상법 제741조 제1항 단서).

여기에서 대통령령으로 정하는 경우란 국유 또는 공유의 선박을 말하는 것으로 ① 군함, 경찰용 선박, ② 어업지도선, 밀수감시선, ③ 그 밖에 영리행위에 사용되지 아니하는 선박으로서 비상용·인명구조용 선박 등 사실상 공용에 사용되는 선박으로 규정하고 있다(상법 시행령 제19조). 그러므로 항해에 이용되는 선박으로 상행위나 그 밖의 영리를 목적으로 사용되지 않는다 하더라도 항해의 목적 및 성질 등을 고려하여 해상법의 규정이 준용된다고 보아야 할 것이다.

해상법의 적용여부는 항해선과 내수선을 구별하는 실익이며 이는 해상운송인지 육상운송인지의 구별이기도 하다. 즉, 해상법상의 특징적인 제도인 선박소유

18) 이윤철·김진권·홍성화, 전거서, 29쪽.

자책임제한과 같은 사항은 항해선에만 적용토록 하고 있는 것이다.

3) 한국선박과 외국선박

선박은 반드시 어느 한 국가의 국적을 가져야하며 이는 바다의 헌법이라고 할 수 있는 유엔해양법협약에서도 명확히 규정을 하고 있다(유엔해양법협약 제 91조 제1항). 한국선박이라 함은 국유 또는 공유의 선박, 대한민국 국민이 소유하는 선박, 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사법인이 소유하는 선박 및 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호의 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박이라고 규정을 하고 있으며(선박법 제2조), 그 외의 선박은 외국선박이라고 한다.

이렇게 한국선박과 외국선박을 분류하는 실익은 선박국적은 선박과 국가 간의 관계를 나타내는 것이며 선박이 국적을 가지는 것은 선박이 그 고유의 특성을 가지는 것과 더불어 인격자 유사성의 증표이기도 하며, 국제법이나 행정법 등의 관할권 기준의 근거이기도 하기 때문이다.¹⁹⁾ 또한 해사관련 행정법의 적용에 있어 자국선 우선주의 기초인 국가차별의 기준이 되기 때문이다.²⁰⁾

4) 내항선과 외항선²¹⁾

국내 항간의 항로에만 운항하는 선박을 내항선이라 하고, 국내항과 외국항간 또는 외국항간과 외국항간의 항로에 운항하는 선박을 외항선이라고 할 수 있다. 해운법 제3조와 제23조에서 운항형태 및 사업의 종류에 따라 내항·외항 여객운송사업과 내항·외항 화물운송사업으로 구별하고 있으며, 한편 관세법에서는 관세법 제2조 제6호, 제8호에서 이를 내항선과 외국무역선으로 구분하고 있다.

19) 임재현, “선박의 국적제도에 관한 고찰”, 「한국마린엔지니어링학회 학술대회 논문집」, 한국마린엔지니어링학회(2006), 115쪽.

20) 이윤철·김진권·홍성화, 전계서, 32쪽.

21) 정영석, 전계서, 68쪽.

Ⅲ. 선박법의 적용범위

선박법은 한국선박에만 적용이 되며, 앞서 언급한 바와 같이 한국선박이라 함은 선박법 제2조에 따른 선박을 말한다. 그러나 선박법 제26조에서는 이러한 한국선박 중 군함 및 경찰용 선박, 총톤수 5톤 미만의 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선, 총톤수 20톤 미만인 부선, 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선, 노와 상앗대만으로 운전하는 선박, 어선법 제2조 제1호 각 목의 어선, 건설기계관리법 제3조에 따라 건설기계로 등록된 준설선, 수상레저안전법 제2조 제4호에 따른 동력수상레저기구 중 같은 법 제30조에 따라 수상레저기구로 등록된 수상오토바이·모터보트·고무보트 및 요트는 선박법상 등기·등록 등 일부 적용 제외된다.²²⁾

선박의 등기 및 등록에 관한 사항에서 제외되므로 그에 관한 규정 및 등록에 따른 소유권 권리·의무관계 등이 적용되지 아니한다.

제3절 선박 및 선박법의 법적 성질

선박은 생명이 없는 하나의 물건으로 사용되어 짐에도 불구하고 법 적용에 있어서는 여러 가지 독특한 성질을 지니게 된다. 그리고 선박법은 다른 법과 마찬가지로 규제자와 피규제자 간의 협상의 결과라고 할 수도 있다. 일반적으로 법이 강력하면 국민에게 너무 과도한 부담을 주게 되고, 법이 약하면 선박이 무질서하게 운용이 되고 그 결과 재산으로서의 가치가 미약하게 될 뿐만 아니라 인명의 손실을 가져올 수도 있다.

22) 선박법 일부 적용 제외 규정으로 제7조(선박톤수 측정의 신청), 제8조(등기와 등록), 제8조의2(소형선박 소유권 변동의 효력), 제8조의3(압류등록), 제9조(임시선박국적증서의 발급신청), 제10조(국기 게양과 항행), 제11조(국기 게양과 표시), 제13조(국제톤수증서 등), 제18조(등록사항의 변경), 제22조(말소등록)가 있다. 다만, 어선법 제2조 제1호 각 목의 어선에 대하여는 제8조(등기와 등록), 제18조(등록사항의 변경) 및 제22조(말소등록)를 적용하지 아니한다.

따라서 모든 법은 국회의 입법과정을 통하여 적절한 수준에서 규제의 정도가 결정되게 된다. 선진국에서는 안전과 환경을 중요시하기 때문에 비교적 강력한 규제를 하게 되고, 후진국에서는 규제의 강도도 약하고 실제 집행과정상의 품질관리도 제대로 유지되지 못하는 경향이 있다.²³⁾

이러한 선박 및 선박법의 성질은 다음과 같이 볼 수 있다.

I. 선박의 법적 성질²⁴⁾

1. 합성물

선박은 자연 상태에서 이를 관찰하면 하나의 물건이고 합성물에 속한다. 물건을 형체상에서 구별하여 단일물,²⁵⁾ 합성물²⁶⁾ 및 집합물²⁷⁾로 보는데 그 가운데에서 합성물에 속한다. 즉 2개 이상의 물건의 결합에 의하여 일체를 이룬 물

23) 박영선, 전계논문, 40쪽.

24) 박경현, 전계논문, 87쪽.

25) 외형상 단일한 일체를 이루고 그 구성부분이 독립한 개성을 가지지 않는 물건을 단일물이라 한다. 책상·서적 등의 물건이 이에 해당한다. 단일물은 법률상 1개의 물건으로 취급되며 그 일부에 대해서는 독립한 권리가 성립할 수 없다.; 이병태, 법률용어사전(서울: 법문북스, 2010) 참조.

26) 각 구성부분이 개성을 잃지 않으나 결합하여 단일한 형태를 이루는 물건을 합성물이라 한다. 가옥 또는 보석을 장식한 가락지 등이 그 예이다. 집합물과는 달리 단일물과 마찬가지로 법률상 1개의 물건으로 취급되며, 각 구성부분에 각각 다른 권리는 성립할 수 없다(민법 제257조, 제261조). 각각 다른 소유자에 속하는 물건이 결합하여 합성물로 된 때에는 각자의 소유권의 존재를 인정할 수 없으며, 따라서 소유권의 변동을 일으킨다(민법 제256조~제261조); 이병태, 법률용어사전(서울: 법문북스, 2010) 참조.

27) 단일한 물건이 일정한 목적을 위하여 집합되어 경제적으로 하나의 물로서 독립적 가치가 있으며, 거래상으로도 일체로서 취급되는 것을 집합물이라 한다. 법률적으로는 소유권이나 그 밖의 물권은 일물일권주의가 원칙으로 되어 있으므로 집합물 위에 하나의 물권이 성립하는 것은 원칙적으로 인정되지 아니한다. 그러나 특정 기업시설 전부를 거래하거나 담보하는 경우에는 일물일권주의에 의하게 되면 번거롭고 또 기업의 가치를 전체로서 살릴 수가 없기 때문에 점차 집합물을 하나의 물건으로 인정하려는 경향이 있다. 공장의 시설일체를 담보로 하는 공장저당제도 등이 그 예이다. 그러나 이와 같이 특별법에 의하여 공시방법이 인정된 경우 외에 특별법이 없는 경우에도 집합물의 개념을 인정하여 이를 전체로서 하나의 물건으로 다룰 수 있는지 아니면 복수의 물건으로 다루어야 하는지 견해가 나뉜다. 대법원은 집합물의 개념을 긍정하고 이를 하나의 물건으로 다루고 있다(87누1043참조.); 이병태, 법률용어사전(서울: 법문북스, 2010) 참조.

건이다. 선체, 기관, 범장, 배수, 조타 등 각종 설비 등은 선박이라고 하는 물건의 일부분을 구성하는 것이다.

2. 부동산 취급

선박은 토지나 그 정착물이 아니므로 동산이다(민법 제99조). 그러나 그 형상 등 부동산과 유사한 점, 그 금액이 상당히 크므로 부동산에 관한 규정이 적용되거나 그에 준한 취급을 받는 경우가 있다. 즉 선박 중의 일부인 등기선(총톤수 20톤 이상의 선박, 총톤수 100톤 이상의 부선)은 동일성의 인식이 쉬운 점, 가격이 크고 용적이 큰 점에서 부동산과 유사하여 부동산과 동일한 취급을 받고 있다.

한국선박의 소유자는 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 해양수산부령으로 정하는²⁸⁾ 바에 따라 그 선박의 등록을 신청하여야 한다. 이 경우 선박등기법 제2조²⁹⁾에 해당하는 선박은 선박의 등기를 한 후에 선박의 등록을 신청하여야 하며(선박법 제8조 제1항), 등기 및 등록할 수 있는 선박의 경우 그 소유권의 이전은 당사자 사이의 합의만으로 그 효력이 생긴다. 다만, 이를 등기하고 선박국적증서에 기재하지 아니하면 제3자에게 대항하지 못한다(상법 제743조)와 같은 규정들이 그것이다.

28) ① 법 제8조 제1항에 따라 선박의 등록을 신청하려는 자는 별지 제6호 서식의 선박등록신청서(전자문서로 된 신청서를 포함한다)에 다음 각 호의 서류를 첨부하여 해당 선박의 선적항을 관할하는 지방청장에게 제출하여야 한다.

1. 선박총톤수 측정증명서[공단 또는 선급법인(이하 "대행기관"이라 한다)으로부터 선박총톤수 측정증명서를 발급받은 경우로 한정한다]
2. 선박등기부 등본(선박등기법 제2조에 따른 선박등기 대상 선박으로 한정한다)

② 제1항에 따른 신청서 제출 시 지방청장은 전자정부법 제36조 제1항에 따라 행정정보의 공동이용을 통하여 법인 등기사항증명서(법인인 경우만 해당한다)를 확인하여야 한다.

29) 이 법은 총톤수 20톤 이상의 기선(機船)과 범선(帆船) 및 총톤수 100톤 이상의 부선(艇船)에 대하여 적용한다. 다만, 선박법 제26조 제4호 본문에 따른 부선에 대하여는 적용하지 아니한다.

3. 인격자 유사성

이와 같이 선박은 하나의 물건으로서 권리의 객체를 이루는 것이지만, 사람과 유사한 취급을 받는 경우가 있다. 예컨대 선박은 고유의 명칭, 국적 및 선적항을 가지는 것과 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사항을 표시하는 것이 그러하다. 또한 충돌방지를 위한 항법에서는 선박을 의인화하고 있고, 동일 소유자에 속한 선박 간에 이루어진 해난구조에 관하여는 법률상 두 인격자가 있는 것처럼 취급된다.

II. 선박법의 법적 성질

선박법은 선박의 국적에 관한 사항을 명확히 하기 위하여 선박소유자에게 선박톤수 측정과 선박의 등기³⁰⁾와 등록³¹⁾에 관한 사항을 의무화하고, 그 신청에 따라 선박국적증서를 교부하고 이를 선박에 비치 및 그에 따른 행정상의 법률관계를 정하는 일종의 행정법이다. 이러한 행정법은 헌법으로부터 자유로울 수 없는 바, 선박법의 목적에 관하여 앞에서 설명한 바와 같이 헌법 제23조 제1항, 제37조 제2항에서 찾을 수 있을 것이다.

선박법은 경제정책법이다. 경제정책의 수단으로서 대표적인 것은 당근과 채찍이라고 한다.³²⁾ 당근에 해당하는 것은 선박톤수측정에서 1969년 선박의 톤수

30) 선박등기라 함은 등기공무원이라고 불리는 국가기관이 법정절차에 따라 선박등기부라고 불리는 공적장부에 선박에 관한 일정한 권리를 기재하는 것 또는 그러한 기재 자체를 말하며 이는 실체법상의 정의이다.; 우보연, “선박 공시제도의 문제점과 개선방안”, 「외법논집」 제33권 제3호, 한국외국어대학교 법학연구소(2009), 410쪽.

절차법상으로는 그 밖에 선박의 표시(선박의 명칭, 톤수 등)에 관한 기재까지도 포함해서 등기라고 한다.; 강동수, “선박의 등기와 등록제도 일원화에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」 제25권 제1호, 한국해법학회(2003), 121쪽.

31) 선박등록이라 함은 국토해양부 또는 지방자치단체가 선박원부에 선박제원과 소유자 등을 기재하는 것을 말하며, 선박의 동일성과 국적을 증명하는 제도이다.; 우보연, 상계논문, 412쪽. 선박등록은 선박의 제원과 소유자라는 법률사실을 증명하는 행정행위이므로 행정법상 준법률행위적 행정행위 중 공증행위에 속한다.; 이상규, 신행정법론(상)(서울: 법문사, 1995), 376쪽.

32) 박영선, 전계논문, 40쪽.

측정에 관한 국제협약에 따라 산정되어지는 국제톤수에 「선박톤수의 측정에 관한 규칙」 제35조에 따라 일정한 계수를 곱하여 4,000톤 이하의 선박에 대해서는 톤수를 감면하여 각종 세제혜택을 부여하는 것과 2층 갑판선박 예를 들어 자동차운반선과 여객선의 경우 「선박톤수의 측정에 관한 규칙」 제36조 제2항의 요건을 만족할 경우 이 또한 일정한 계수를 곱하여 톤수를 감면해 주고 있다. 채찍에 해당하는 규제방안으로는 선박의 등기·등록의 의무화를 들 수 있다. 선박의 등기와 등록 의무화를 통하여 선박소유자와 선적항 등을 확인하고 해상에서의 질서를 유지하기 위하여 규제하는 규정이기 때문이다. 따라서 선박법은 이러한 당근과 채찍을 이용하여 국가 권익을 보호하고 국민경제 향상을 위한 경제정책법의 일종이다.

선박법은 국제협약을 수용하는 법이다. 우리나라 법제에서는 국제협약을 바로 국내법으로 사용하는 것이 아니고 수용절차를 통하여 국제협약을 국내법으로 제정하여 사용하고 있다. 다만, 국제기준에는 처벌규정을 둘 수 없으므로 협약을 국내법으로 제정할 때는 위반자에 대한 처벌규정을 추가하는 것이 보통이다.³³⁾ 이러한 국제기준 중 「1969년 선박의 톤수측정에 관한 협약」을 수용한 법이 선박법이다.

선박법은 일반 해사법 중 가장 기본법이다. 신조선이 건조되거나 수입 선박이 국내로 들어올 경우, 선박을 등록하기 전에 선박의 실체(선박의 톤수측정, 건조 연월일, 조선지, 조선자 등)를 확인할 필요가 있다. 그 실체를 확인하여 선박을 등록하는데, 이는 사람으로 비유하면 출생신고와 유사하다. 이렇게 선박이 등록되면 비로소 선박국적증서를 교부하게 되는데, 이는 사람에게 있어서 주민등록증과 유사한 의미를 가지고 있다. 선박국적증서가 교부되어야 선박검사를 받을 수 있으며, 선박검사가 이루어진 후 비로소 선박으로서 항해를 할 수 있기 때문이다.

33) 상계논문, 41쪽.

第3章 現行 船舶法의 主要內容

제1절 선박의 국적과 한국선박의 특권

I. 선박의 국적

1. 선박국적의 의의 및 효과

선박의 국적이라 함은 선박이 어느 나라에 소속되어 있는지를 나타내는 것이며, 이러한 선박국적은 행정법 및 국제법상 중요한 의미를 지니고 있다.

행정법상 선박의 국적 여부에 따른 권리·의무에 많은 차이가 있으며, 이를 자국선과 외국선과의 국기차별이라 하여 인정하고 있다. 우리나라의 경우는 한국선박에게만 국기계양권을 인정하고 있으며(선박법 제5조), 외국선박의 경우 개항이 아닌 지역에 입·출항을 하고자 할 경우에는 관세법 제134조 또는 선박법 제6조에 따라 관할관청의 허가를 받은 경우에만 기항을 할 수 있다. 그 외에도 선박검사, 선원근로감독, 선박직원의 승무 등에 관한 각종 해사관련 행정법은 원칙적으로 한국선박을 그 적용대상으로 하고 있다.³⁴⁾

국제법상 선박은 반드시 국적을 가져야 한다(유엔해양법협약 제91조 제1항). 이러한 선박의 국적은 그 선박에 대한 국제법상 국가관할권 행사의 기준이 된다. 즉 어느 한 국가의 국기를 계양하고 항해하는 선박은 공해에서 그 국가의 배타적인 관할권에 속하게 되는 것이다.³⁵⁾ 그리고 선박이 국적을 갖는 것은 선

34) 이윤철·김진권·홍성화, 전게서, 34쪽.

35) 이윤철·김진권·홍성화, 전게서, 32쪽.

박의 보호를 위한 것인 동시에 이를 통제하기 위한 것이기도 하며(유엔해양법협약 제94조 제1항), 무국적인 경우에는 그 선박은 국제법상 외교적 보호를 받을 수 없게 된다(유엔해양법협약 제110조 제1항 d호).³⁶⁾

특히 국제법상으로는 선박은 국적이 부여된 소속국의 영해 내에서는 소속국의 배타적 관할을 받고 공해상에서도 원칙적으로 소속국의 관할을 받지만 공해에 관한 국제법질서상 일정한 경우에는 타국의 지배를 받는 경우도 있다. 공해에서 선박 내에 있는 사람은 국제법상 규제를 받는 경우 외에는 선박이 소속국에 소재한 경우와 같은 지위에 선다.³⁷⁾

이처럼 선박국적의 개념은 국가와 그 소속선박과의 법률적 유대를 표현하며, 특수한 법적 지위가 주어지므로 상당히 중요하다고 하겠다.

2. 선박국적의 연혁 및 입법주의

1) 선박국적의 연혁

선박국적이라는 용어가 사용된 것은 1368년 영국왕 에드워드 3세가 포도주에 대한 영국선의 우선 선적권을 인정하는 법률을 공포하면서부터이며, 그 후에도 이와 유사한 법령 및 항해조례가 종종 공포되었다. 이들 법령에서 영국선박을 명시함으로써 선박의 국적이라는 개념이 시작한 것으로 보인다.³⁸⁾

선박국적 문제와 관련된 가장 전형적인 조례는 1651년 영국에서 크롬웰에 의하여 제정·선포된 항해조례를 들 수 있다. 이에 의하면 아시아, 아프리카 및 아메리카로부터 영국 또는 영국 속령에 화물을 수송함에 있어서는 그 선박이 영국 국민의 소유에 속하고 또한 선장과 대부분의 선원이 영국 국민인 선박에 적재하도록 규정하고 있다.³⁹⁾

그 후 1660년에 찰스 2세가 항해조례를 선포하여 영국의 국제무역에 종사할

36) 정영석, 전거서, 70쪽.

37) 이병조·이중범, 국제법신강(서울: 일조각, 1995), 652쪽; 정영석, 전거서, 70쪽.

38) 최재수, “선박국적제도의 변질과정에서 본 세계해운의 구조적 변화”, 「해운물류연구」 제9권, 한국해운학회(1989), 15-16쪽.; 이윤철·김진권·홍성화, 전거서, 35쪽.

39) 박경현, “선박국적제도에 관한 국제동향과 국내법의 개정방향”, 「한국해법학회지」 제9권 제1호, 한국해법학회(1987), 145쪽.; 임채현, 전계논문, 116쪽.

수 있는 선박의 조건으로서 영국 건조선과 더불어 선장과 해원의 4분의 3이상이 영국 국민일 것을 요구하고, 이들 조례에 따라 혜택을 받을 선박을 확정하기 위하여 선박등록부를 개설하였다.⁴⁰⁾

이와 같이 영국에서는 1651년과 1660년의 항해조례에 의하여 소유권, 승무원 및 건조의 3요건을 갖추어야만 영국국기를 게양할 수 있으며, 영국국기를 게양한 선박이어야만 영국의 연안무역 및 영국과 영국식민지간의 무역에서 화물을 수송할 수 있게 하였다. 그 후로는 이러한 선박국적제도는 점차 다른 나라들도 채택하여 국내법화 하게 됨에 따라 오늘날 모든 나라들이 각기 선박의 등록요건에 관한 구체적인 조건을 결정하고 있다.⁴¹⁾

우리나라도 선박국적제도에 관한 국내법으로 선박법을 제정하여 현재까지 선박등록 요건에 관한 구체적인 조건을 열거하고 시행하고 있다.

2) 선박국적에 관한 입법주의

선박에 대한 자국 국적의 부여 여부는 대체로 선박의 건조지, 선박의 소유권 및 선박의 선원 등의 세 가지 요건을 선박의 국적 부여의 기준으로 하였으나, 오늘날에는 세계 조선 건조시장이 우리나라 뿐 아니라 몇몇 국가에 집중되어 있어 자국 건조를 주장하는 국가는 거의 없으며 주로 선박의 소유권을 기준으로 하고 필요에 따라 자국민의 선원을 추가한다.⁴²⁾ 따라서 각 국가별 국적부여 조건은 상이하며 다음과 같다.

첫째, 선박소유권의 전부가 자국민 또는 자국 법인에 속하는 선박만 자기 나라 선박으로 규정하는 입법주의로서 한국·일본·스페인·포르투갈·터키·칠레·가나·아이티·예멘 등이 채택하고 있다. 둘째, 선박소유권의 전부가 자국민 또는 자국 법인에 속하고 승무원의 일정 수가 자국민인 선박을 자기 나라 선박으로 규정하는 입법주의로서 러시아·중국·에티오피아·이라크·멕시코 등의 나라가 있다. 셋째, 선박소유권의 일부가 자국민 또는 자국 법인에 속하고

40) 박경현, 상계논문, 146쪽.; 이윤철·김진권·홍성화, 전계서, 36쪽.

41) 임채현, 전계논문, 116쪽.

42) 강동수, "선박국적제도의 개선을 위한 입법론적 연구 -제2선적제도 도입 필요성을 중심으로 -". 한국해양대학교 석사학위논문(1992), 11-12쪽.

승무원의 일정 수가 자국민인 선박을 자기 나라 선박으로 규정하는 입법주의로서 이탈리아·프랑스·폴란드·벨기에·오스트레일리아·필리핀·인도·모로코·세네갈·튀니지·말레이시아·가봉·토고(이상 승무원 전원), 콜롬비아(선박직원 전원과 부원의 80%), 미국(선박직원 전원과 부원의 75%), 니카라과(선박직원 50%와 부원의 70%), 그리스(선장과 해원의 75%), 노르웨이·스웨덴·브라질(선장과 해원의 3분의 2), 이집트(승무원의 95%), 타일랜드·아르헨티나(승무원의 75%), 도미니카(승무원의 70%), 시리아(승무원의 3분의 2), 이란(승무원의 50%), 핀란드·네덜란드·수리남·독일(선장), 파푸아뉴기니(규칙으로 별도로 정함) 등이 채택하고 있다. 넷째, 선박승무원의 일정수를 자국민으로 규정하는 입법주의로서 영국과 키프로스 등이 채택하고 있다. 영국의 경우에는 주된 영업소의 소재지를 자국 내로 제한하는 동시에 핵심 선박선원을 자국민으로 제한하고 있다. 또 키프로스의 경우에는 승무원의 15%(선령이 17년 이상인 경우에는 51%) 이상을 자국민으로 승무시킬 것을 요건으로 하고 있다. 마지막으로 상기의 요건을 갖추지 않더라도 자국에 등록만 하면 국적을 부여하는 입법주의를 채택하고 있는 나라를 편의치적국 또는 개방등록국이라고 하는데, 라이베리아·파나마·온두라스·레바논·키프로스⁴³⁾·소말리아·싱가포르 등을 들 수 있다.⁴⁴⁾

II. 한국선박의 특권과 의무

1. 한국선박의 특권

1) 국기계양권

한국선박이 아니면 대한민국 국기를 계양할 수 없다(선박법 제5조). 이는 통상 선박에서의 국기의 계양은 국적의 추정을 가능하게 하는 명백한 증거이므로 국기의 제정과 계양권 부여에 관하여 각 국가의 국내법의 요건에 의해 부여하

43) 키프로스의 경우에는 위 네 번째 입법주의를 취한 국가로 분류하고 있지만, 사실상은 선박소유와 무관하기 때문에 이러한 입법주의도 편의치적주의의 일종으로 볼 수 있다고 고려되어진다.

44) 정영석, 상계서, 72-73쪽.

는 것이 국제관습법으로 확립되어 있다. 그러므로 한국국적의 선박만이 대한민국의 국기를 게양함으로써 한국국적임을 추정 받게 되는 것이다.⁴⁵⁾ 이처럼 자국 선박에 대한 국기게양권은 매우 중요한 권리이자 의무이다. 그러므로 이 규정을 구체화하기 위하여 법 제10조에서 대통령령이 정하는 경우가 아니면, 한국선박은 선박국적증서 또는 임시선박국적증서를 선박 안에 갖추어 두지 아니하고는 대한민국 국기를 게양하거나 항행할 수 없도록 규정하고 있다(선박법 제10조).⁴⁶⁾

한국선박이 아니면서 국적을 사칭할 목적으로 대한민국 국기를 게양하거나 대한민국 국기 외의 기장을 게양한 경우에 그 선박의 선장은 5년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다고 규정하고 있다(선박법 제32조).

2) 불개항장 기항권과 연안무역권

한국선박이 아니면 불개항장에 기항하거나 국내 각 항간에서 여객 또는 화물의 운송을 할 수 없다. 다만, 법률⁴⁷⁾ 또는 조약에 다른 규정이 있거나, 해양사고 또는 포획을 피하려고 할 경우 또는 해양수산부장관의 허가를 받은 때에는 그러하지 아니하다(선박법 제6조).

법 제6조의 규정에 의하여 불개항장에 기항하거나 국내 각 항간에서 여객 또는 화물을 운송하기 위하여 허가를 받고자 하는 자는 별지 제1호 서식의 불개항장기항 등 허가신청서를 당해 불개항장 또는 여객의 승선지나 화물의 선적지를 관할하는 지방해양항만청장에게 제출하여야 한다(선박법 시행규칙 제2조).

관세법 제134조 제1항은 외국무역선은 개항에 한하여 운항할 수 있다고 명시하고 있다. 선박법 제6조의 규정에 비추어 보면 관세법에서 말하는 외국무역선은 선박법 제6조에서 말하는 외국선박을 일컫는 것으로 해석된다. 또 개항이라 함은 관세법 제133조 및 동법 시행령 제155조 제1항에서 개항으로 정해진 항

45) 이윤철·김진권·홍성화, 전게서, 40-41쪽.

46) 정영석, 전게서, 77쪽.

47) 예를 들면 관세법 제134조(개항 등에의 출입) 및 동법 시행령 제156조(개항이 아닌 지역에 대한 출입허가)의 규정으로 개항이 아닌 지역에 대한 출입의 허가를 받고자 하는 자는 신청서를 작성하여 당해 지역을 관할하는 세관장에게 제출하여 개항이 아닌 지역에 대한 출입의 허가를 받을 수 있다.

구48)와 개항질서법 제3조에서 정해진 항구49)로서 개항질서법 제2조 제1호에서 말하는 내·외국적의 선박이 상시 출입할 수 있는 항을 말한다.

그러므로 불개항장이라 함은 내·외국적의 선박이 상시로 출입이 허용되지 않는 항구를 말한다. 그리고 국내 각 항간에서 여객 또는 화물의 운송을 하는 것을 연안무역권이라고 하는데 국제법상 연안무역권은 자국 선박에 독점시킬 수 있어 대부분의 나라가 자국 해운을 보호하기 위하여 이를 외국선박에 허용하지 않고 있다. 연안무역을 외국선박에게 무제한 허용하는 나라는 네덜란드, 벨기에, 노르웨이 등 몇몇 나라뿐이다.50)

2. 한국선박의 의무

1) 등기와 등록의 의무

대한민국 선박의 소유자는 선박법 제8조에 따라 해당 선박의 등기와 등록을 할 의무를 가진다. 이 경우 선박등기법 제2조에 해당하는 선박인 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선, 총톤수 100톤 이상의 부선(다만, 선박계류용, 저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선은 제외)은 선박등기를 한 후에 선박등록을 신청해야 하며(선박법 제8조 제1항), 그 이외의 선박은 관할 항만청에 등록 절차만 거쳐 선박국적증서를 교부받게 된다. 이렇게 교부 받은 증서는 선내에 비치하여야 할 의무가 있다(선박법 제10조, 선원법 제20조 제1항).51)

48) 제155조(개항의 지정)

① 법 제133조에 따른 개항(이하 "개항"이라 한다)은 다음 표와 같다.

구분	개항명
항구	인천항, 부산항, 마산항, 여수항, 목포항, 군산항, 제주항, 목포항, 울산항, 통영항, 삼천포항, 장승포항, 포항항, 장항항, 옥포항, 광양항, 동해항, 평택·당진항, 대산항, 삼척항, 진해항, 완도항, 속초항, 고현항, 경인항
공항	인천공항, 김포공항, 김해공항, 제주공항, 청주공항, 대구공항, 무안공항

49) 개항질서법에서의 개항은 「항만법 시행령」 별표 1 제1호의 무역항을 항계(港界)는 「항만법 시행령」 별표 1 제1호의 해상구역으로 정하고 있다.

50) 정영석, 전게서, 78쪽.

51) 진호현, “국적취득조건부 나용선 선박의 법적 연구”, 한국해양대학교 법학박사학위논문

선박등기법에 따라 등기된 선박은 상기 설명되어진 바와 같이 선박의 권리의 설정·보존·이전·변경·처분의 제한 또는 소멸에 대하여 이행하여야 하며, 권리의 종류는 소유권·저당권·임차권이 해당된다.

2) 국기계양과 표시의무

한국 국적을 가진 선박은 해양수산부령으로 정하는 바⁵²⁾에 따라 대한민국 국기를 계양하고 그 명칭, 선적항, 흘수의 치수와 그 밖에 해양수산부령으로 정하는 사항⁵³⁾을 표시하여야 한다(선박법 제11조). 그러나 선박의 명칭 등을 표시하기 곤란한 선박의 경우에는 해당 선박의 선적항을 관할하는 지방청장이 적절하다고 인정하는 방법으로 선박의 명칭 등을 표시할 수 있으며, 표시 장소 또한 변경하게 할 수 있다(선박법 시행규칙 제17조 제2항 및 제3항).

(2012), 83쪽.

52) 제16조(국기의 계양)

한국선박은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 법 제11조에 따라 선박의 뒷부분에 대한민국국기를 계양하여야 한다. 다만, 국내항 간을 운항하는 총톤수 50톤 미만이거나 최대속력이 25노트 이상인 선박은 조타실이나 상갑판 위쪽에 있는 선실 등 구조물의 바깥벽 양 측면의 잘 보이는 곳에 부착할 수 있다. <개정 2012.6.26>

1. 대한민국의 등대 또는 해안망루(海岸望樓)로부터 요구가 있는 경우
2. 외국항을 출입하는 경우
3. 해군 또는 해양경찰청 소속의 선박이나 항공기로부터 요구가 있는 경우
4. 그 밖에 지방청장이 요구한 경우

53) 제17조(선박의 표시사항과 표시방법)

- ① 법 제11조에 따라 한국선박에 표시하여야 할 사항과 그 표시방법은 다음 각 호와 같다. 다만, 소형선박은 제3호의 사항을 표시하지 아니할 수 있다.
 1. 선박의 명칭: 선수양현(船首兩舷)의 외부 및 선미(船尾) 외부의 잘 보이는 곳에 각각 10센티미터 이상의 한글(아라비아숫자를 포함한다)로 표시
 2. 선적항: 선미 외부의 잘 보이는 곳에 10센티미터 이상의 한글로 표시
 3. 흘수의 치수: 선수와 선미의 외부 양 측면에 선저(船底)로부터 최대흘수선(最大吃水線) 이상에 이르기까지 20센티미터마다 10센티미터의 아라비아숫자로 표시. 이 경우 숫자의 하단은 그 숫자가 표시하는 흘수선과 일치해야 한다.
- ② 제1항에 따른 방법으로 선박의 명칭 등을 표시하기 곤란한 선박의 경우에는 해당 선박의 선적항을 관할하는 지방청장이 적절하다고 인정하는 방법으로 선박의 명칭 등을 표시할 수 있다.
- ③ 선적항을 관할하는 지방청장은 필요하다고 인정하는 경우에는 제1항에도 불구하고 선박의 명칭 등을 표시할 장소를 따로 지정하거나 표시 장소를 변경하게 할 수 있다.
- ④ 선박에의 표시는 잘 보이고 오래가는 방법으로 하여야 하며 표시한 사항이 변경되었을 때에는 지체없이 그 표시를 고쳐야 한다.

제2절 선박의 개성

선박은 물건이다. 물건으로서 권리의 객체가 되지만 사람의 국적, 이름, 주소, 주민번호 및 신체적 특징 등과 같이 선박에서도 국적, 명칭, 선적항, 총톤수 및 선박번호 등을 보유하고 있는 점에서 상기에 설명되어진 바와 같이 인격자 유사성을 들 수 있다. 그렇기 때문에 선박은 사람과 마찬가지로 다른 선박과 구별할 수 있는 개성을 필요로 한다. 이는 선박 항행에 대한 국가의 감독·보호에 있어서뿐만 아니라 사법상의 거래관계에 있어서도 매우 중요한 의미가 있다.

이러한 선박의 식별 사항은 선박법상 선박국적증서를 교부받기 위한 전제조건이 되며, 선박의 주체성(identity)을 확보하는 것이다.⁵⁴⁾

I. 선적항

선박법상 선적항이라 함은 선박소유자가 선박등기 및 등록을 하기 위하여 선박의 총톤수 측정을 신청하고, 선박국적증서를 교부받는 곳이다(선박법 제7조 및 제8조). 이는 선박의 주소에 해당하는 것으로 주로 선박에 대한 행정감독의 편의를 위하여 각 선박이 소속된 특정된 항구이지만, 상법에서는 선장의 대리권의 범위를 정하는 표준이 된다(상법 제749조 제1항).⁵⁵⁾

이러한 선적항은 크게 두 가지 의미로 사용될 수 있다. 하나는 등록항이고 다른 하나는 본거항이다.

등록항(port of registry)이란 선박소유자가 선박의 등기·등록을 하고 선박국적증서의 교부를 받은 곳을 말한다. 선박법상 선적항은 시·읍·면의 명칭에 따르고 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 곳으로 한정한다. 그리고 선적항은

54) 정영석, 전거서, 81쪽.

55) 정영석, 해상법강의요론(부산: 해인출판사, 2003), 48-49쪽.

선박소유자의 주소지에 정하게 되는데, 만일 국내에 주소가 없는 선박소유자가 국내에 선적항을 정하려는 경우, 선박소유자의 주소지가 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 시·읍·면이 아닌 경우, 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조정을 위한 특별법 제221조 제1항에 따라 선박등록특구로 지정된 개항을 같은 조 제2항에 따라 선적항으로 정하려는 경우 및 그 밖에 소유자의 주소지 외의 시·읍·면을 선적항으로 정하여야 할 부득이한 사유가 있는 경우에는 선박소유자의 주소지가 아닌 시·읍·면에 정할 수 있다(선박법 시행령 제2조). 이러한 의미의 선적항은 민사소송법의 관할 기준⁵⁶⁾이 되므로 통상 선적항은 등록항을 의미한다.⁵⁷⁾

이에 대하여 본거항(home port)은 선박이 상시 발항 또는 귀항하는 항해기로서 해상기업경영의 중심이 되는 항을 말한다.⁵⁸⁾ 선박은 통상 활동의 근거지 역할을 하는 항에서 대부분의 선박관련 중요한 조치들이 취하여 지기 때문에 선적항의 의미를 본거항으로 보는 견해도 있다.⁵⁹⁾ 선박법 시행령 제2조에 따르면 선박의 활동 근거지와 상관없이 선적항을 정할 수 있다. 이는 선박소유자의 편의를 도모하기 위하여 본거항의 의미를 가진 항구를 선적항으로 신청할 수 있도록 한 행정적인 차원의 배려로 해석이 된다.

그러므로 현재는 선적항과 본거항을 나누기 보다는 하나의 의미로 보고 선적항의 이름으로 대부분의 배들이 등록을 하고 행정도 이루어지고 있다.

II. 선박의 톤수

선박의 톤수는 선박의 크기 또는 유용능력을 나타내기 위하여 사용되는 지표로서 사용목적에 따라 용적의 개념인 용적톤수와 중량의 개념인 중량톤수로 나눌 수 있다.

56) 민사소송법 제10조 제1항으로 선원에 대하여 재산권에 관한 소를 제기하는 경우에는 선적(船籍)이 있는 곳의 법원에 제기할 수 있다고 규정하고 있다.

57) 이호정, 국제사법(서울: 경문사, 1983), 291쪽.; 정병석, “섭외사법개정의 입법론적 연구-해상법 분야에서의 국제사법적 고려-”, 「법조」 제50권 제5호, 법조협회(2001), 177-178쪽.

58) 이순동, “선박의 소유권”, 「해상·보험법에 관한 제문제」, 재판자료 제52집, 법원행정처(1991. 9.), 37-38쪽.

59) 이호정, 전거서, 291쪽.

용적톤수로는 폐워된 장소의 합계용적을 기초로 하여 우리나라의 해사에 관한 법령을 적용할 때 선박의 크기를 나타내는 총톤수와 여객 또는 화물의 운송용으로 제공되는 선박 안에 있는 장소의 크기를 나타내기 위하여 사용되는 순톤수가 있다. 중량톤수로는 항행의 안전을 확보할 수 있는 한도에서 선박의 여객 및 화물 등의 최대적재량을 나타내기 위하여 사용되는 재화중량톤수, 선박 자체의 중량을 나타내는 경하배수톤수 등이 있다.⁶⁰⁾

이러한 선박의 톤수는 안전규제의 적용기준으로 사용되고, 각종 과세(취득세, 재산세 등), 수수료(정박료, 항만시설 사용료 등) 등의 징수기준이 되는 등 해사에 관한 제도 전반에 넓게 사용되기 때문에 법령의 공평한 적용을 확보하기 위하여 국가의 책임으로 톤수를 측정하는 것이 세계적인 관행이다. 그러나 톤수 측정에 관하여 종전에는 국제적으로 통일된 기준이 없었고, 각국의 독자적인 방법을 채용한 결과 톤수가 서로 다르기 때문에 국가 간의 공평성과 통일성을 확보하기 어려웠다. 이러한 상황을 개선하기 위하여 정부간해사자문기구(IMCO)에서는 1969년 6월 '1969년 선박의 톤수측정에 관한 국제협약'을 채택하게 되었다.⁶¹⁾

우리나라는 1980년 1월에 이 협약을 수락, 1982년 7월 18일에 발효하여 이 협약의 원칙에 따라 선박법 등 관계 법령을 개정하였으며, 현재 선박법에서는 시행규칙 제3조(총톤수의 측정신청), 제5조(총톤수의 개측신청), 제6조(총톤수의 부분측정신청) 및 제7조(재화중량톤수의 측정신청)에 따라 구비서류를 첨부하여 신청을 하면 항만법 제2조 제4호에 따른 항만구역 또는 어촌·어항법 제2조 제4호에 따른 어항구역에서 한하여 선박의 톤수측정을 시행하고 있다. 다만, 선박의 구조 또는 항로의 상황이나 그 밖의 부득이한 사유로 선박을 항만구역 또는 어항구역까지 항행시킬 수 없는 경우에는 선박톤수의 측정 또는 개측을 신청하는 자의 신청에 따라 해당 구역 외의 장소에서 할 수 있으며, 부분측정의 경우에는 해당 선박의 건조 장소에서 할 수 있다. 그리고 외국에서의 선박톤수 측정은 현재 선박법 제29조의2(선박톤수 측정 등의 대행)에 따라 선급법인으로 하여금 업무를 대행하게끔 규정되어 있다.

60) 정영석, 전게서, 82쪽.

61) 이윤철·김진권·홍성화, 전게서, 45쪽.

제3절 선박공시제도

물권⁶²⁾에는 배타성이 있기 때문에 어떤 물건에 관하여 어떤 사람이 하나의 물권을 취득하면 다른 사람은 그것과 양립할 수 없는 내용의 물권을 취득할 수 없게 된다. 그뿐 아니라 근대법에 있어서는 물권 가운데 가장 중요한 소유권과 저당권은 현실적 지배를 요소로 하지 않는 관념적인 권리로 되어 있으므로 소유권을 양수하거나 저당권을 설정 받으려고 하는 자를 위하여서는 그 물건 위에 누가 어떠한 내용의 물권을 가지고 있는가를 안다는 것이 필요하다. 여기서 물권의 귀속과 그의 내용을 외부에서 인식할 수 있는 일정한 표상·표식에 의하여 공시하는 것이 필요하게 된다. 근대법은 이러한 요청에 응하여 일정한 표상을 정하고 있는데, 이것이 공시제도 내지 공시방법이다. 공시제도는 일반적으로 부동산 물권에 관하여는 등기, 동산물권에 대하여는 점유를 각각 공시방법으로 인정하고 있다.⁶³⁾

62) 특정한 물건(또는 재산권)을 직접·배타적으로 지배하여 이익을 향수하는 것을 내용으로 하는 권리이다. 물권의 본질은 다음과 같다.

- (1) 그 목적물을 직접 지배하는 권리이다. 직접 지배란 권리의 실현을 위하여 타인의 행위를 요하지 않는다는 뜻이다. 따라서 권리실현을 위하여 채무자의 행위를 요하는 채권과 다르다.
- (2) 배타적인 권리이다. 즉 동일물에 관하여 동일내용의 2개 이상의 물권이 동시에 존재할 수 없다(일물일권주의). 따라서 제3자를 해하지 않도록 엄격한 공시를 필요로 한다. 물권은 우선적 효력·소급적 효력을 가지고 있으므로 물권의 내용여하에 따라서 제3자에게 불의의 손해를 주지 않게 하기 위하여 물권의 종류 및 내용을 제한하여 당사자가 임의로 창설할 수 없으며, 오직 법률이나 관습법에 의해서만 창설된다(물권법정주의 : 민법 제185조).

물권은 크게 소유권과 용익물권(用益物權)(지상권·지역권·전세권) 및 담보물권(擔保物權)(유치권·질권·저당권) 그리고 사실상 지배관계에서 발생하는 점유권 등을 총칭한다. 물권에 있어서 직접 지배의 대상은 특정·독립의 물건을 원칙으로 하지만 예외적으로 권리질권 같은 재산권과 재단저당 같은 물건의 집합일 수도 있다.

물권의 효력에는 (1) 내용이 충돌하는 물권 상호간에는 먼저 성립한 물권이 후에 성립한 물권보다 우선하는 효력을 가지며, 물권과 채권이 병존하는 경우에는 그 성립의 선후에 관계없이 언제나 물권이 우선한다는 우선적 효력을 가진다. (2) 물권의 내용의 실현이 방해되거나 방해될 염려가 있는 경우에 그 방해자에 대하여 방해의 제거를 청구하는 권리인 물권적 청구권이 있다.; 이병태, 법률용어사전(서울: 법문복스, 2010) 참조.

63) 박윤직, 물권법 민법강의II(서울: 박영사, 1985), 49-50쪽.

선박은 동산이므로 원칙적으로는 선박의 공시방법은 점유임이 분명하다. 그러나 위에서 설명한 바와 같이 총톤수 20톤 이상의 기선과 총톤수 100톤 이상의 부선에 대하여는 등기를 공시방법으로 규정하고 있다. 그 외 선박인 소형선박의 경우에는 '등록'을 효력발생 요건으로 하고 있으며, 소형선박에 대한 압류 등록을 하도록 규정하고 있어 넓은 의미에서 보면 등록 또한 선박의 공시제도의 일부로 보기도 한다.

오늘날 각 해운국은 법률 제도에 따라 영국, 미국, 네덜란드와 같이 등록으로 하는 일원주의와 이탈리아, 벨기에, 독일, 노르웨이와 같이 등기 일원주의가 있으며, 우리나라, 프랑스, 일본과 같이 등기와 등록을 분리하는 이원주의가 있다.

I. 선박의 등기

선박등기라 함은 등기공무원이 법정절차에 따라 선박등기부라고 불리는 공적장부에 선박에 관한 일정한 권리를 기재하는 것 또는 그러한 기재 자체를 말한다. 이러한 정의는 등기의 실체법상의 정의이고, 절차법상으로는 그 밖에 선박의 표시(선박의 명칭 및 톤수 등)에 관한 기재까지도 포함해서 등기라고 한다.⁶⁴⁾ 즉 등기는 실제로 등기부에 기록이 된 후에 등기가 되었다고 할 수 있다.⁶⁵⁾

동산이라 할지라도 재산적 가치가 크고 공적장부에 의한 공시가 가능한 것은 등기의 방법으로 권리관계를 공시하도록 하고 있는데,⁶⁶⁾ 선박등기가 그 중의 하나이다.

이러한 선박등기는 선박등기법에 따라 행하고, 선박등기법의 시행에 관한 필요한 사항은 선박등기규칙의 규정에 의한다. 선박등기를 신청할 때에는 등기신

64) 광윤직, 상계서, 97쪽.; 우보연, 전계논문, 410쪽.

65) 등기부에 표시가 있을 때에 비로소 공시적 기능을 발휘할 수 있기 때문에 등기신청이 행하여지고 접수되어도 현실적으로 등기공무원에 의한 권리변동의 등기가 행하여지지 않으면 물권변동의 효력이 발생하지 않는다.; 이에 대한 더 자세한 내용은 정영석, 전계서, 98쪽 참조.

66) 이들의 성능 및 안전확보 등을 위한 효율적인 국가관리와 소유권 등 권리관계의 존부, 이전을 명확하게 하기 위하여 자동차, 항공기, 건설기계 등은 등록을 선박은 등기를 거쳐 등록하도록 하고 있다.; 이에 대한 더 자세한 내용은 강동수, 전계논문, 122쪽 참조.

청서에 선박의 종류와 명칭, 선적항, 선질, 총톤수 등과 취득세나 등록면허세 등 등기신청과 관련하여 납부하여야 할 세액 및 과세표준액을 기재하여 제출하여야 한다(선박등기규칙 제10조 제1항). 그리고 미등기선박의 소유권보존등기를 신청하는 경우에는 신청서에 기관의 종류와 그 수, 추진기의 종류와 그 수, 범선의 범장, 진수연월일, 국적취득의 연월일 등을 신청서 이외에 추가로 기재하여야 한다(선박등기규칙 제10조 제2항).

II. 선박의 등록

선박등록이라 함은 해양수산부 또는 지방자치단체가 선박원부에 선박에 관한 표시사항과 소유자를 기재하는 것을 말하며, 선박의 동일성과 국적을 증명하는 제도이다. 선박등록은 선박의 표시사항과 소유자라는 법률사실을 증명하는 공증행위⁶⁷⁾로서, 행정법상 준법률행위적 행정행위에 속한다.⁶⁸⁾ 선박등록의 목적은 선박국적을 명확히 하고, 해상질서 유지 및 해사행정상의 감독과 편의를 도모하기 위한 것이다.

이처럼 선박의 등록을 신청하고자 할 때에는 별지 제6호 서식의 선박등록신청서에 선박총톤수 측정 증명서⁶⁹⁾와 선박등기부 등본⁷⁰⁾을 첨부하여 선박의 선적항을 관할하는 지방청장에게 제출하여야 한다. 이렇게 신청서가 제출되면 담당공무원은 전자정부법 제36조 제1항에 따라 행정정보의 공동이용을 통하여 법인 등기사항증명서를 확인하고(선박법 제10조), 이상이 없을 경우 선박원부에 선박번호, IMO번호, 호출부호, 선박의 종류, 선박의 명칭, 선적항, 선질, 범선의

67) 공증행위의 직접적 효력은 공증력을 발생하는데 있으나, 기타 효력은 각종 등록에 따라 여러 가지가 있다. 주민등록처럼 주민이 되는 요건인 경우도 있고, 상표의 등록처럼 권리발생의 요건인 경우도 있으며, 어업권의 등록, 자동차나 항공기의 등록처럼 민사법상 등기와 같이 배타적·전속적 지배가 가능한 권리 발생·변동의 효력발생요건으로서 규정되기도 하고 제3자에 대한 대항요건으로 규정되는 경우도 있다.; 박재욱, “등록제도에 관한 현행법 검토”, 「법제」, 1999, 51쪽.

68) 이상규, 전거서, 376쪽.

69) 선박총톤수 측정 증명서는 한국국적 선박의 경우 지방청의 선박검사관이 현장에서 선박의 길이, 너비 등의 용적 측정 후 1969년 선박의 톤수측정에 관한 국제협약에 따라 계산하여 교부하며, 그 이외의 선박은 선급법인에서 업무를 대행하여 증명서를 교부하고 있다.

70) 선박등기부 등본은 선박등기법 제2조에 따라 선박등기 대상 선박만 제출하며, 그 외 소형선박의 경우 소유를 증명할 수 있는 서류 즉 매매계약서 등을 제출하여야 한다.

범장, 선박의 길이, 선박의 너비, 선박의 깊이, 총톤수, 폐위장소의 합계용적, 제외 장소의 합계용적, 기관의 종류와 수, 추진기의 종류와 수, 조선지, 조선자, 진수일, 소유자의 성명·주민등록번호(법인인 경우에는 그 명칭과 법인등록번호) 및 주소, 선박이 공유인 경우에는 각 공유자의 지분을 등을 등록한다(선박법 시행규칙 제11조).

등록사항에 변경사항이 생긴 경우에는 선박소유자는 그 사실을 안 날부터 30일 이내에 선박원부 변경등록 신청서와 함께 선박국적증서, 변경 내용을 증명하는 서류⁷¹⁾를 첨부하여 신청하여야 한다.⁷²⁾ 이렇게 지방청장은 변경등록 신청을 받은 경우에 해당 선박의 선적항이 다른 지방청장의 관할구역에 속하는 경우에는 그 선박의 선적항을 관할하는 지방청장에게 그 변경등록의 신청 서류를 보내고, 해당 신청 내용 중 선적항을 다른 지방청장의 관할구역에 위치한 시·읍·면으로 변경하려는 내용이 있는 경우에는 해당 선박의 선박원부와 그 부속 서류를 새로 정하려는 선적항을 관할하는 지방청장에게 보내고 그 사실을 신청인에게 통지한다(선박법 시행규칙 제21조).

말소등록은 한국선박이 멸실·침몰 또는 해체된 때, 대한민국 국적을 상실한 때, 군함, 경찰용 선박, 총톤수 5톤 미만인 범선 중 기관을 설치하지 아니한 범선, 총톤수 20톤 미만인 부선, 노와 상앗대만으로 운전하는 선박 등 선박법 제26조의 각 호에 규정된 선박으로 된 때 및 선박의 존재 여부가 90일간 분명하지 아니한 때 선박소유자가 그 사실을 안 날부터 30일 이내에 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 선박말소등록 신청서를 제출하며, 담당 공무원이 선박 등록을 말소한 때에는 선박원부에 말소의 표시를 한 후 이를 따로 보관한다. 그러나 이러한 말소등록 사유가 있음에도 불구하고 신청을 하지 아니하면 30일 이내의 기간을 정하여 선박소유자에게 선박의 말소등록신청을 최고⁷³⁾하

71) 변경 내용을 증명하는 서류에 대해서 선박법에 열거는 되어있지 않지만 각 지방청마다 제출 요구되어지는 서류는 대동소이하다. 소유자 변경의 경우 등기대상 선박은 선박등기부 등본을 확인하며, 비등기 선박은 매매계약서·매도인 인감증명서·취득세 영수증을 확인하며, 그 외 선적항, 선명 등의 변경은 소유자의 신청서상 기재되는 의사표시로 같음한다.

72) 만일 30일 이내에 변경등록 신청을 하지 않은 경우, 위반횟수에 따라 선박소유자에게 과태료가 부과 된다(선박법 제35조).

73) 상대방에게 일정한 행위를 하도록 독촉하는 통지를 하는 일; 이병태, 법률용어사전(서울: 법문북스, 2010) 참조.

고, 그 시간에 말소등록 신청을 하지 아니하면 직권으로 그 선박의 말소등록을 한다(선박법 제22조 제2항).

이처럼 선박이 등록·변경등록 및 말소등록을 하면 지방청장은 지체없이 선박의 번호·종류·명칭·선적항·총톤수·소유자·주소 등의 사항을 해당 선박이 등기된 등기소·대행기관 즉 선박안전기술공단·한국선급 및 각 지방자치단체 세무부서에 통보한다. 이는 지방세법에 따라 선박의 소유권 이전에 따른 지방자치단체의 과세부과와 소유자 변경으로 인한 선박검사 안내 및 누락을 방지하여 해상질서를 유지하기 위함이다.

그리고 선박이 등록·변경등록 및 말소등록이 된 경우 선박 변경사항 및 말소내역을 선박원부의 등·초본을 교부받아 확인할 수 있다. 이 선박원부 등본·초본은 누구든지 발급신청하거나 열람을 청구할 수 있다(선박법 시행규칙 제13조).



I. 선박국적증서

선박국적증서라 함은 그 선박이 한국국적을 가지고 있다는 것과 그 선박의 동일성을 증명하는 공문서를 말한다. 이는 선적항을 관할하는 지방해양항만청에서 선박소유자에게 교부하는 것으로서 특정의 서식을 가지고 있는 법정 선박서류의 하나이다.⁷⁴⁾

지방청장은 등기 또는 비등기 한국선박의 소유자로부터 등록신청을 받은 때에는 이를 선박원부에 등록하고 신청인에게 선박법 시행규칙 제12조의 규정에 의하여 별지 제8호 서식의 선박국적증서를 교부하여야 한다(선박법 제8조 제2항). 그리고 선박국적증서 또는 임시선박국적증서의 영역서를 교부받고자 할 때, 선박국적증서 영역서 발급신청의 경우에는 해당 선박의 선적항을 관할하는

74) 박경현, 선박법규해설: 선박의 등록과 톤수제도편(서울: 한국해사문제연구소, 1985), 70쪽.

지방청장에게 제출하고, 임시선박국적증서 영역서 발급신청의 경우에는 해당 선박의 소재지를 관할하는 지방청장 또는 영사에게 제출하여 교부받도록 하고 있다(선박법 시행규칙 제15조).

II. 임시선박국적증서

임시선박국적증서라 함은 선박국적증서를 교부받기 곤란한 경우 그 선박이 한국국적을 가지고 있음과 선박의 개성을 일시적으로 증명하는 공문서이다.

임시선박국적증서는 1999년 이전에는 가선박국적증서의 용어를 사용하였으며, 증서 유효기간을 1년으로 제안하여 선박국적증서와 차이점이 있었으나, 그 후 선박법 개정으로 용어를 가선박국적증서에서 임시선박국적증서로 변경하였으며, 유효기간 또한 폐지되어 현재는 선박국적증서와 크게 차이가 없다. 즉 국기를 게양하고 선박의 항행에 사용할 수 있으며, 톤수증명서로서의 역할 등을 한다.

이러한 임시선박국적증서의 교부요건으로는 국내에서 선박을 취득하는 경우와 외국에서 선박을 취득한 경우 이렇게 2가지로 나누어 볼 수 있는데 첫 번째, 국내에서 선박을 취득한 경우 취득한 자가 그 취득지를 관할하는 지방청장의 관할구역에 선적항을 정하지 아니할 경우에는 그 취득지를 관할하는 지방청장에게 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다. 두 번째, 외국에서 선박을 취득한 자는 그 취득지에서 대한민국 영사에게 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있으며, 만일 발급신청을 할 수 없을 때에는 그 후 최초로 도착한 곳에서 발급신청을 할 수 있다(선박법 제9조).

III. 국제톤수증서

국제톤수증서라 함은 선박소유자, 선박관리인 또는 임차인 등의 신청에 의하여 해양수산부장관으로부터 길이 24미터 이상의 한국선박에 대해 국제총톤수 및 순톤수를 기재하여 발급받는 증서를 말한다. 이를 발급받아 선박 안에 갖추

어 두지 아니하고는 그 선박을 국제항해에 종사하게 하여서는 아니 된다(선박법 제13조 제1항). 그리고 길이 24미터 미만인 한국선박의 소유자가 그 선박을 국제항해에 종사하게 하려는 경우에는 해양수산부장관으로부터 국제톤수확인서를 발급받을 수 있다(선박법 제13조 제5항).

이처럼 국제톤수증서를 발급받고자 하는 자는 국제톤수증서 교부신청서에 24미터 이상의 선박총톤수측정 시 제출되어지는 도면과 동일한 도면⁷⁵⁾들을 구비서류로 같이 제출하여야 한다. 현업에서는 보통 선박톤수측정 신청 시 국제톤수측정도 같이 신청하여 동시에 업무가 진행이 되고 있다. 이렇게 동시에 업무가 진행되면 수수료는 물론 도면 등 구비서류도 이중으로 제출하지 않아 편리하고 빠른 업무처리가 되기 때문이다.

제5절 일부 적용 제외선박 및 외국에서의 사무

I. 일부 적용 제외선박

선박법에서는 사회질서유지를 위한 용도로 사용되어지는 특수한 선박 또는 어선법, 건설기계관리법, 수상레저안전법 등 개별법에서 별도로 규정하고 있는 선박 등에 대하여는 제7조(선박톤수 측정의 신청), 제8조(등기와 등록), 제8조의2(소형선박 소유권 변동의 효력), 제8조의3(압류등록), 제9조(임시선박국적증서의 발급신청)부터 제11조(국기 게양과 표시), 제13조(국제톤수증서 등), 제18조(등록사항의 변경) 및 제22조(말소등록)를 적용하지 않고 있다. 다만, 어선법 제2조 제1호에 따른 어선에 대하여는 제8조, 제18조 및 제22조를 적용하지 않고 있다(선박법 제26조).

75) 구비되어야 하는 도면으로는 일반배치도, 선체선도(제4조 제3항 제1호에 해당하는 선박의 경우는 제외한다.), 중앙횡단면도, 강제(재료)배치도, 상부구조도가 필요하다.

II. 외국에서의 사무처리

외국에서 해양수산부장관 또는 지방청장의 사무를 처리하는 경우에는 대한민국 영사가 이를 행하고 있으며, 사무를 처리하였을 때에는 지체없이 관련 서류를 외교부장관을 거쳐 해양수산부장관에게 보내야 한다(선박법 제28조 및 시행규칙 제32조).

이 규정에 따라 외국에서 대한민국 영사를 통해 임시선박국적증서 발급신청이 주로 이루어지고 있으며, 영사는 사무를 처리하고 관련 서류를 그 선박의 등록청으로 보내고 있다.

III. 선박톤수 측정 등의 대행 및 수수료

해양수산부장관 또는 지방해양항만청장은 선박안전기술공단 및 선급법인으로 하여금 선박톤수의 측정, 국제총톤수·순톤수의 측정, 국제톤수증서 또는 국제톤수확인서의 발급에 관한 업무를 대행하게 할 수 있다. 이렇게 그 업무를 대행하게 하고자 할 때에는 미리 공단 또는 선급법인과 협의하여야 하며, 업무의 대행 또는 취소의 경우에는 고시하도록 하고 있다(선박법 제29조의2 및 시행규칙 제11조의2).

대행기관에 의하여 상기의 업무가 처리되었을 경우 대행기관이 해양수산부장관의 승인을 받아 정한 수수료를 해당 대행기관에 납부하여야 한다. 이 경우 대행기관이 징수한 수수료는 대행기관의 수입으로 산정된다(선박법 제30조).

第4章 現行 船舶法 適用上의 問題點과 改善方案

제1절 선박의 국적과 한국선박의 특권

I. 문제점

1. 국기계양권

선박법 제5조는 한국선박이 아니면 대한민국 국기를 계양할 수 없음을 규정하고 있다. 즉 이 법 규정에 따라 화물 선적, 양하, 연료유 보급 및 기타 사유로 인하여 대한민국 항만을 입항하는 외국적 선박 모두는 대한민국 국기를 계양할 수 없게 된다. 그러나 우리나라 선박들이 외국항만에 입·출항을 하거나, 외국적 선박들이 우리나라 항만에 입·출항을 할 경우 오랜 국제 해운관례에 따라 그 나라의 국기를 선박의 높고 잘 보이는 곳⁷⁶⁾에 계양하고 있다. 이러한 국제 해운관례에서 국내법 규정에 따라 모든 외국적 선박들이 우리나라 국기를 계양할 수 없게 한다는 것은 국제관행 및 현행법과 서로 상충할 수밖에 없다.

그리고 선박법 제10조에서는 한국선박은 선박국적증서 또는 임시선박국적증서를 선박 안에 갖추어 두지 아니하고는 대한민국 국기를 계양하거나 항행할 수 없으나, 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니한다는 내용을 규정하고 있다. 즉 선박법 시행령 제3조에 위임되어 있는 규정에 한하여 면제한다는

76) 선박의 높고 잘 보이는 곳이라 함은 주로 선교 상부 마스트 또는 선수 마스트를 지칭하고 있다. 주로 외국항만에 입항 시 그 나라에 국기는 선교 상부 마스트에 계양하나, 사우디아라비아와 같은 나라는 선수 마스트에 그 나라 국기를 계양하도록 하고 있다.

내용이다. 그러나 선박법 제10조의 규정만으로는 동법 시행령 제3조에 위임되어 있는 선박국적증서 등의 비치 면제에 관한 사항을 법률에서 예상할 수 없다.

선박국적증서 또는 임시선박국적증서 비치 의무를 위반하였을 경우에는 선박법 제35조 제1항 1호에 따라 과태료 부과 대상이 된다. 즉 동 규정을 위반하였을 경우 국민의 재산권을 침해하는 침익적 행정행위⁷⁷⁾의 대상이 될 수 있기 때문에 동법 시행령 제3조의 면제조항을 법률에서 예시하여 법률만 보고도 국민이 그 내용을 쉽게 이해하여 과태료 처분과 같은 불이익을 받지 않도록 할 필요가 있다.

2. 불개항장 기항권 및 연안무역권

불개항장 기항권과 연안무역권은 현행 선박법 제6조 및 동법 시행규칙 제2조에 따라 불개항장에 기항하거나, 국내 각 항간에서 여객 또는 화물을 운송하고자 하는 선박에 대하여 지방해양항만청장이 기항·운송 허가를 해주고 있다.

1) 불개항장 기항권

불개항장 기항권의 경우 외국선박이 선박수리 및 기타 사유 등으로 불개항장에 기항하고자 지방해양항만청장에게 선박법 시행규칙 별지1호 서식의 신청서를 이용하여 신청을 하면 지방해양항만청장은 그 사항을 검토하고 불개항장기항허가서를 교부한다. 이렇게 외국적 선박에 대해서 불개항장기항허가를 한 때에는 외국선박의 불개항장 기항 등의 허가 요령 제8조에 따라 세관, 출입국관리사무소, 경찰관서, 국가정보원, 지방자치단체 등의 관계기관에서 통보를 해주며, 이렇게 통보를 받은 기관에서는 그 기관의 고유 업무에 따라 외국적 선박

77) 통상적으로 행정행위의 개념은 “행정청이 법 아래서 구체적 사실에 대한 법집행으로서 행하는 권력적 단독행위인 공법행위”를 의미하는데, 일반적으로 이러한 의미의 행정행위로서는 공권력 행사의 실체를 갖는 침익적 행정(간섭행정·부과적 행정)을 규율하는 행위를 말하는 것이 원칙이다. 즉 상대방에게 의무를 부과하거나 그 권리 및 이익을 제한·박탈하는 것과 같이 국민에게 불이익을 주는 행정행위를 말하며, 수익적 행정행위와 반대되는 의미이다.; 이에 대한 더 자세한 내용은 박순성, “행정절차법에 위반한 행정행위의 효력”, 경남대학교 석사학위논문(2005), 3-4쪽.

에 대하여 검역·출입국 업무 등이 이루어지며, 지방자치단체에서는 외국적 선박의 불개항장 기항에 따른 이용료를 받고 있다.

지방해양항만청장은 개항질서법 제3조에 정의되어진 개항 즉 항만법 시행령 별표 1 제1호의 무역항⁷⁸⁾을 관리하며, 그 이외의 수역의 관리주체는 지방자치단체의 장이다. 이처럼 개항장 외의 수역의 관리주체는 지방자치단체의 장임에도 불구하고, 외국적 선박의 불개항장기항허가에 관한 권한은 수역의 관리주체가 아닌 지방해양항만청장이 가지고 있어 개선이 필요하다고 본다. 그리고 밀수, 밀입국, 검역 및 해양오염방지 등과 같은 불개항장기항허가 검토사항이 세관, 출입국관리사무소 및 검역소 등 타 기관에서 검토해야 할 고유의 업무이므로 이 사항 또한 지방해양항만청장이 검토하여 허가하는 것은 타당하지 않다고 사료된다.

2) 연안무역권

국내 각 항간에서 여객 또는 화물의 운송을 하는 것을 연안무역권이라고 하는데 자국 해운을 보호하기 위하여 이를 외국선박에 허용하지 않고 있다. 그럼에도 불구하고 국내 각 항간에서 여객 또는 화물을 운송하고자 하는 외국적 선박은 불개항장 기항 등 허가신청서를 작성하여 여객의 승선지나 화물의 선적지를 관할하는 지방해양항만청장에게 제출한다. 이렇게 제출되어진 신청서는 해운법에서 해상여객운송사업과 해상화물운송사업에 관하여 규정을 하고 있기 때문에 해운법에서 정하는 바에 따라 허가 여부를 결정하여 허가서를 교부한다.

해상여객운송사업의 종류로는 국내항(해상이나 해상에 접하여 있는 내륙수에 있는 장소로서 상시(常時) 선박에 사람이 타고 내리거나 물건을 싣고 내릴 수 있는 장소를 포함)과 국내항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 내항 정기여객운송사업, 국내항과 국내항 사이를 일정한 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 내항 부정기여객운송사업, 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과

78) 항만법 시행령 별표1 제1호의 무역항은 경인항, 인천항, 서울항, 평택·당진항, 대산항, 태안항, 보령항, 장항항, 군산항, 목포항, 완도항, 여수항, 광양항, 하동항, 삼천포항, 통영항, 장승포항, 옥포항, 고현항, 마산항, 진해항, 부산항, 울산항, 포항항, 호산항, 삼척항, 동해·목호항, 옥계항, 속초항, 제주항, 서귀포항을 말한다.

외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따라 운항하는 외항 정기여객운송사업, 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이를 일정한 항로와 일정표에 따르지 아니하고 운항하는 외항 부정기여객운송사업, 해당 선박 안에 숙박시설, 식음료시설, 위락시설 등 편의시설을 갖춘 대통령령으로 정하는 규모 이상의 여객선을 이용하여 관광을 목적으로 해상을 순회하여 운항(국내외의 관광지에 기항하는 경우를 포함)하는 순항 여객운송사업 및 내항 정기여객운송사업부터 외항 부정기여객운송사업 중 어느 하나와 순항 여객운송사업을 함께 수행하는 복합 해상여객운송사업으로 총 6가지 종류가 있으며, 해상화물운송사업의 종류로는 국내항과 국내항 사이에서 운항하는 내항 화물운송사업, 국내항과 외국항 사이 또는 외국항과 외국항 사이에서 정하여진 항로에 선박을 취항하게 하여 일정한 일정표에 따라 운항하는 외항 정기화물운송사업 및 그 외의 외항 부정기화물운송사업 이렇게 3종류가 있다.

이처럼 국내 각 항간에서 여객 또는 화물을 운송하고자 하는 운송허가는 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정하는 선박법보다는 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건전한 발전과 여객·화물의 원활한 운송을 도모할 것을 목적으로 하는 해운법에서 다루어야 할 사항으로 보인다.

II. 개선방안

1. 국기계양권

한국선박이 아니면 대한민국 국기를 계양할 수 없다라는 선박법 제5조의 규정은 오랜 국제 해운관례에 따라 대한민국의 항만 등에 입항하는 외국선박은 대한민국 국기를 선박의 높고 잘 보이는 곳에 계양하고 있는 현실과 상충되기 때문에 이를 개선할 필요성이 제기된다.

이러한 문제점을 개선 할 목적으로 선박법 제5조의 규정을 외국선박이 대한민국의 항만에 출입할 목적에 한하여 해운관례에 따라 대한민국 국기를 계양할 수 있도록 하는 단서를 신설하는 것이 바람직하다.

현 행	개정안
제5조(국기의 게양) 한국선박이 아니면 대한민국 국기를 게양할 수 없다.	제5조(국기의 게양) 한국선박이 아니면 대한민국 국기를 게양할 수 없다. 다만, 외국선박이 대한민국의 항만 등에 출입할 목적으로 대한민국 국기를 마스트 등 높고 잘 보이는 곳에 게양하는 경우에는 그러하지 아니한다.

그리고 상기에서 제시되어진 문제점과 같이 선박법 제10조의 규정은 국민의 권리·의무에 영향을 미치는 사항이므로 선박법 제10조의 규정만으로도 동법 시행령 제3조에 위임되어 있는 선박국적증서 등의 비치 면제에 관한 사항을 법률에서 대강을 예상할 수 있도록 하기 위하여 다음과 같이 현행법을 개정하는 것이 바람직하다고 본다.

현 행	개정안
제10조(국기 게양과 항행) 한국선박은 선박국적증서 또는 임시선박국적증서를 선박 안에 갖추어 두지 아니하고는 대한민국 국기를 게양하거나 항행할 수 없다. 다만, 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니한다.	제10조(국기 게양과 항행) 한국선박은 선박국적증서 또는 임시선박국적증서를 선박 안에 갖추어 두지 아니하고는 대한민국 국기를 게양하거나 항행할 수 없다. 다만, 선박의 시험운전을 하려는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니한다.

2. 불개항장 기항권 및 연안무역권

1) 불개항장 기항권

선박법 제6조에서 규정하고 있는 외국선박의 불개항장 기항권의 경우 상기에서 설명되어진 것처럼 수역의 관리주체가 지방자치단체의 장에게 있기 때문에

지방해양항만청장이 허가를 하는 것은 맞지 않다. 즉 불개항장 기항권을 지방자치단체의 장에게 위임하는 것이 타당하며, 불개항장기항허가 검토사항이 밀수, 밀입국 및 검역 등이므로 고유 업무를 담당하는 기관에서 검토해야 할 것이다. 그러기 위해서는 사전에 정부와 지방자치단체 사이에 많은 회의와 의견 조율이 필요하며, 적절한 법 개정과 업무 혼선을 방지하기 위하여 홍보가 필요할 것이다.

2) 연안무역권

선박법은 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사에 관한 제도를 적정하게 운영하고 해상질서를 유지하여, 국가의 권익을 보호하고 국민경제의 향상에 이바지함을 목적으로 하고 있다. 따라서 연안무역권의 경우 선박법의 목적에 부합하지 않으므로, 여객 또는 화물의 운송에 관하여 규정하고 있는 해운법으로 이관하여 허가를 받게 하는 것이 타당하다고 본다. 즉 현재 해운법에서는 외국의 해상여객운송사업자에 대한 특례 규정(해운법 제6조 및 시행규칙 제6조)을 두고 있기 때문에 이 규정을 개정하여 외국선박이 국내 각 항간에서의 여객 운송을 하기 위한 근거 규정을 마련하는 것이 타당하다고 보이며, 외국선박에 의한 국내 각 항간에서 화물 운송에 관한 허가는 그 근거규정을 해운법에 신설하여 이용자의 편의를 향상시켜야 할 것으로 보인다.

제2절 선박의 개성

I. 문제점

1. 선적항 지정

선적항이라 함은 선박의 주소에 해당하는 것으로서 주로 선박에 대한 행정감독의 편의를 위하여 각 선박이 소속된 특정된 항구를 의미한다. 즉 선박법상

선적항은 선박소유자가 선박등기 및 등록을 하기 위하여 선박의 총톤수 측정을 신청하고 선박국적증서를 교부받는 곳이며, 상법상으로는 선장의 대리권의 범위를 정하는 표준이 되는 곳이다.

그리고 이러한 의미와 더불어 선적항은 지방자치단체의 세수입에도 크게 영향을 미치고 있다. 현행 지방세법에서는 선박을 취득한 자에게 취득세(지방세법 제7조)와 선박을 소유하고 있는 선박소유자에게 재산세(지방세법 제105)를 부과하고 있는데 그 취득세 및 재산세 납세지 기준이 바로 선적항인 것이다(지방세법 제8조).

이처럼 선적항 지정은 행정감독의 편의를 위한 것뿐만 아니라 지방자치단체 세수입에서도 중요한 의미를 지니게 된다. 그러나 현행 선박법 시행령 제2조에서는 선적항 지정을 시·읍·면의 명칭에 따르며, 이 시·읍·면은 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 곳으로 한정한다. 다만, 국내에 주소가 없는 선박소유자가 국내에 선적항을 정하려는 경우, 선박소유자의 주소지가 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 시·읍·면이 아닌 경우, 제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법 제221조 제1항에 따라 선박등록특구로 지정된 개항을 같은 조 제2항에 따라 선적항으로 정하려는 경우 및 그 밖에 소유자의 주소지 외의 곳을 선적항으로 정하려는 경우로 정하고 있다. 즉 선박소유자의 주소지나 선박이 주로 항해하며 이용되어지는 항구나 지역이 아니어도 선박소유자가 원하는 곳이면 어디든지 선박의 선적항을 정할 수 있다는 내용이며, 현재 지방해양항만청에서 업무 또한 그렇게 이루어지고 있다. 그렇기 때문에 선적항을 정할 시 선박소유자가 임의대로 정하는 것보다는 현행법에서 선적항 지정에 관한 내용을 명확히 개정할 필요가 있다고 본다.

2. 선박톤수 등의 측정 장소 및 수수료

선박법에서는 시행규칙 제8조에서 선박톤수의 측정 또는 개측은 항만법 제2조 제4호에 따른 무역항⁷⁹⁾과 연안항⁸⁰⁾에 따른 항만의 수상구역과 육상구역 또

79) "무역항"이란 국민경제와 공공의 이해(利害)에 밀접한 관계가 있고 주로 외항선이 입항·출항하는 항만으로서 제3조 제1항에 따라 지정된 항만을 말한다.

는 어촌·어항법 제2조 제4호에 따른 어항의 수역 및 육역에서 한다. 다만, 선박의 구조 또는 항로의 상황이나 그 밖의 부득이한 사유로 선박을 항만구역 또는 어항구역까지 항행시킬 수 없는 경우에는 선박톤수의 측정 또는 개측을 신청하는 자의 신청에 따라 해당 구역 외의 장소에서 할 수 있으며, 부분측정의 경우에는 해당 선박의 건조 장소에서 할 수 있다고 규정하고 있다. 그리고 선박소유자의 신청에 따라 선박톤수의 측정 장소가 아닌 곳에서 선박톤수를 위하여 관계 공무원이 출장하는 경우에 선박소유자는 지방청장이 정하는 여비를 내도록 하고 있다(선박법 시행규칙 제34조).

그러나 21세기를 살고 있는 요즘 조선 기술은 나날이 발전하고 있으며, 앞으로 어떠한 조선기술이 등장할지 그 누구도 장담할 수 없는 현실이다. 이러한 조선 기술의 발전으로 선박은 대형 크레인에 의해서 육지에서 건조하여 바다에 진수를 하고 있으며, 소형선박의 경우 주위가 산으로 둘러싸여진 조선소에서 건조되어 트럭에 싣고 판매되어지는 경우도 많다.

뿐만 아니라 현장에서 선박총톤수 측정을 하는 경우 현재까지 항만구역, 어항구역에서 대부분의 선박톤수 측정 업무가 이루어지고 있으며, 간혹 소형선박의 경우 트럭에 실어서 쉽게 옮겨질 수 있기 때문에 항만구역과 어항구역 이외의 장소에서도 선박톤수 측정이 이루어지는 경우도 있다.

이러한 이유로 인하여 어선법에서는 현실을 반영하여 총톤수의 측정 등의 장소 규정인 시행규칙 제13조의 규정을 2009년 12월 14일 농림수산식품부령 제101호로 삭제하였다. 그렇기 때문에 선박법 또한 현실을 반영하여 선박법에서 정하고 있는 장소 이외의 곳에서 선박톤수 측정 및 개측이 이루어질 경우 선박소유자가 관계 공무원의 출장 여비를 지불해야하는 규정은 국민에게 수익을 주는 방향으로 개정됨이 타당하다고 본다.

80) "연안항"이란 주로 국내항 간을 운항하는 선박이 입항·출항하는 항만으로서 제3조 제1항에 따라 지정된 항만을 말한다.

II. 개선방안

1. 선적항 지정

선적항은 지방자치단체의 취득세 및 재산세 등의 세수입과도 직접적으로 연관이 있다. 예를 들어 선박소유자의 주소지는 A 지역인데, 선박운항이 B 지역에서 이루어지고 있어서 B 지역으로 선적항을 정할 시 A 지역의 지방자치단체는 선박소유자가 거주하고 있는 지역임에도 불구하고 취득세는 물론 재산세 등 선박과 관련된 세수입이 하나도 없게 된다. 그렇기 때문에 선박소유자가 원하는 지역이면 아무 곳이나 선적항을 지정할 수 있는 선적항 지정과 관련한 현행 법은 아래와 같이 개정이 필요하다고 본다. 이러한 개정을 통하여 지방자치단체의 세수는 물론 어느 한 지역으로 선박등록이 과도하게 집중되는 현상을 조정하여 균형 있는 발전이 이루어지도록 해야 할 것이다.

현행	개정안
<p>제2조(선적항) ① 「선박법」(이하 "법"이라 한다) 제7조 제1항에 따른 선적항(船籍港)은 시·읍·면의 명칭에 따른다.</p> <p>② 선적항으로 할 시·읍·면은 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 곳으로 한정한다.</p> <p>③ 선적항은 선박소유자의 주소지에 정한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 선박소유자의 주소지가 아닌 시·읍·면에 정할 수 있다.</p> <p>1. 국내에 주소가 없는 선박소유자가 국내에 선적항을 정하려는 경우</p> <p>2. 선박소유자의 주소지가 선박이 항행</p>	<p>제2조(선적항) ① 「선박법」(이하 "법"이라 한다) 제7조 제1항에 따른 선적항(船籍港)은 선박소유자의 주소지인 시·읍·면의 명칭에 따른다.</p> <p>② 선적항으로 할 시·읍·면은 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 곳으로 한정한다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 선박소유자의 주소지가 아닌 시·읍·면에 정할 수 있다.</p> <p>1. 국내에 주소가 없는 선박소유자가 국내에 선적항을 정하려는 경우</p> <p>2. 선박소유자의 주소지가 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 시·읍·면이 아</p>

<p>할 수 있는 수면에 접한 시·읍·면이 아닌 경우</p> <p>3. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제221조 제1항에 따라 선박등록특구로 지정된 개항을 같은 조 제2항에 따라 선적항으로 정하려는 경우</p> <p>4. 그 밖에 소유자의 주소지 외의 시·읍·면을 선적항으로 정하여야 할 부득이한 사유가 있는 경우</p>	<p>3. 「제주특별자치도 설치 및 국제자유도시 조성을 위한 특별법」 제221조 제1항에 따라 선박등록특구로 지정된 개항을 같은 조 제2항에 따라 선적항으로 정하려는 경우</p>
---	---

2. 선박톤수 등의 측정 장소 및 수수료

선박법 시행규칙 제8조의 규정인 선박톤수 등의 측정 장소는 상기의 문제점과 같이 현실과 괴리감이 있으며, 어선법에서는 이미 현실을 반영하여 관련 조항을 삭제하였기 때문에 선박법에서도 삭제하여야 할 것이며, 이 규정의 삭제로 인하여 선박법 시행규칙 제34조의 수수료 규정은 제2항을 삭제하여 아래와 같이 개정이 필요하다고 본다.

현 행	개정안
<p>제34조(수수료) ① 법 제30조에 따른 수수료는 별표 1 및 별표 2와 같다.</p> <p>② 선박소유자의 신청에 따라 선박톤수의 측정 장소가 아닌 곳에서 선박톤수를 측정하기 위하여 관계 공무원이 출장하는 경우에 선박소유자는 지방청장이 정하는 여비를 내야 한다.</p>	<p>제34조(수수료) ① 법 제30조에 따른 수수료는 별표 1 및 별표 2와 같다.</p>

제3절 선박공시제도

I. 문제점

1. 등록사항 등의 통보

선박법 시행규칙 제31조는 등록사항 등의 통보에 관한 규정으로 제1항은 선적항의 변경등록 또는 말소등록 신청이 있을 경우 업무를 처리하고 지체없이 선박이 등기된 등기소에 통보하여야 한다는 내용이고, 제2항은 선박의 등록, 변경등록, 말소등록을 하였을 경우 대항기관에 통보하여야 한다는 내용이다. 즉 선박변경등록 사항에 따라 통보기관이 서로 상이하며, 말소등록의 경우는 등기소와 대항기관 모두에 통보를 하도록 규정되어 있다.

그러나 제1항에 따른 통보가 선적항의 변경등록만 한정하는 것이 아니라 소유자, 선명, 선적항 및 총톤수가 변경되었을 경우에도 각 지방자치단체의 세무과, 등기소, 선박검사대행기관에 모두 그 변경사항을 통보하고 있다. 왜냐하면 등기대상 선박의 경우 등기소에서 지방세법에 따라 취득세 납부유무를 확인하고 있으나 20톤 미만인 비등기 선박의 경우는 각 지방해양항만청에서 소유권 변경신청을 하기 때문에 지방해양항만청에서 취득세 납부유무를 확인하고 그 변경사항을 지방자치단체 세무과에 통보를 해주어야 지방자치단체 세무담당 공무원이 세금납부 유무를 확인할 수 있기 때문이다. 그리고 선박검사대행기관 즉 한국선급 또는 선박안전기술공단의 경우도 선박의 등록, 변경등록 및 말소등록 외에도 선적항 변경등록 시에도 통보를 해주어야 그 선박 관할 항만청에 선박안전법에 따른 선박검사를 제때 받았는지 여부를 통보⁸¹⁾할 수 있다.

그리고 선박법 시행규칙 제31조 제1항에서 변경사항이 있을 경우 지체없이

81) 현직에서는 매달 한국선급 및 선박안전기술공단에서 선박의 선적항을 관할하는 지방해양항만청에 선박안전법에 따른 각종 검사 수검여부를 통보해주고 있으며, 이를 근거로 선박소유자가 선박검사를 받지 않았을 경우 과태료를 부과하고 있다.

각 기관에 통보하도록 규정되어 있으나 매달 1회 그 내용을 통보해주고 있다. 이는 하루에도 많게는 수십 건씩 등록, 변경등록 및 말소등록 신청을 하고 타 업무 또한 처리를 해야 하기 때문에 그 업무량과다 및 인원부족⁸²⁾으로 인하여 처리 후 바로 관련 기관에 통보하기는 힘든 실정임에도 불구하고, “지체없이” 통보하도록 되어있다.

이러한 이유로 선박법 시행규칙 제31조의 규정은 현행 업무처리에 맞게 개정하는 것이 필요하다.

2. 선박원부 등본 및 초본의 발급

선박법 시행규칙 제13조는 선박원부 등본 또는 초본 발급신청에 관한 내용으로 누구든지 선박원부를 열람하거나 발급할 수 있도록 규정하고 있다. 여기서 선박원부라 함은 선박의 등록을 위하여 선적항을 관할하는 해운 관청에 비치한 공부(公簿)로써⁸³⁾ 그 선박의 진수일, 조선지, 조선자, 길이, 너비, 깊이 등 선박의 제원과 소유자 등 그 선박의 명세를 알 수 있는 증빙서류로서 선박소유자는 이를 발급받아 선박매매, 선박등기부등본의 내용 변경 등 선박과 관련된 공적 업무 시 사용되는 서류이다.

선박원부는 초본과 등본으로 나눌 수 있는데 선박원부 초본은 현재 선박의 제원, 소유자 등이 명시되어져 있는 서류이며, 등본은 선박이 처음 우리나라에 등록을 한 이후부터 현재까지 선박제원 및 소유자 등이 변경된 이력까지 모두 나타나는 서류이다. 다시 말해 선박원부 초본은 주민등록초본, 선박원부 등본은 주민등록등본과 같은 의미를 내포한다.

이 규정의 문제점은 2가지 관점에서 서로 다른 접근이 필요하다. 첫째, 헌법 제17조 “모든 국민은 사생활의 비밀과 자유를 침해받지 아니한다.”라는 법적 근거에 따라 개인정보보호법이 2011년 3월 29일 법률 제10465호로 개인정보의

82) 현재 부산항만청과 인천항만청을 제외하고는 선박등록만 전담으로 업무를 맡아서 하는 공무원이 없으며 선박검사관이 선박검사업무, 선박심사업무 등을 겸해서 처리하고 있기 때문에 잦은 외근으로 인하여 선박법에 따라 지체없이 통보를 해줄 수 없는 상황이다.

83) 관공서가 법령의 규정에 따라 작성·비치하는 장부를 말한다.; 박경식, 부동산용어사전(서울:부연사, 2011) 참조.

수집·유출·오용·남용으로부터 사생활의 비밀 등을 보호함으로써 국민의 권리와 이익을 증진하고, 나아가 개인의 존엄과 가치를 구현하기 위하여 개인정보 처리에 관한 사항을 규정하기 위하여 제정되었다. 이 법에 따르면 개인정보라 함은 “살아 있는 개인에 관한 정보로서 성명, 주민등록번호 및 영상 등을 통하여 개인을 알아볼 수 있는 정보(해당 정보만으로는 특정 개인을 알아볼 수 없더라도 다른 정보와 쉽게 결합하여 알아볼 수 있는 것을 포함한다)를 말한다.”(개인정보보호법 제2조 제1항) 이러한 규정에 따라 현재 주민등록초본 및 등본은 주민등록법 제29조에서 그 열람 및 교부를 본인이나 세대원 및 세대원의 위임이 있거나 주민등록법 제29조 제2항에서 정하고 있는 경우로 제한하고 있다. 그리고 본인이나 세대원이 아닌 자로부터 주민등록표의 열람 또는 등·초본의 교부 신청을 받으면 그 열람 또는 등·초본의 교부가 개인의 사생활을 침해할 우려가 있거나 공익에 반한다고 판단 될 시 그 열람을 하지 못하게 하거나 등·초본을 발급하지 아니할 수 있다고 규정하고 있다. 그러나 선박원부에서는 선박의 소유자, 주민등록번호 또는 법인등록번호, 주소 등의 개인정보가 기재되어 있음에도 불구하고 선박법 시행규칙 제13조 제1항에 따라 누구든지 열람 및 발급이 가능하게끔 하는 것이 타당한 것인가 하는 것이 첫 번째 관점이다.

둘째, 일반적으로 선박은 수상에서 이동하는 동산의 성질을 가지고 있으나, 사람의 탑재성·화물의 적재성과 재화의 형태가 부동산처럼 큰 차이가 없으며 어느 정도 일정하다. 그리고 등기대상 선박인 총톤수 20톤 이상의 기선과 범선 및 총톤수 100톤 이상의 부선은 선박등기를 통하여 선박의 소유권, 임차권, 저당권 등의 권리관계를 부동산처럼 행사할 수 있다. 그에 반면 등기제외대상 선박은 선적항을 관할하는 지방해양항만청장에게 등록함으로써 소유권의 득실변경의 효력이 생기는데, 이와 같이 비등기로 저당권 설정이 안 되는 소형선박의 균형 있는 보호를 위하여 ‘자동차 등 특정동산 저당법’이 2009년 9월 26일 시행되었다.

선박은 부동산과 같이 저당권의 목적이 되고 강제집행 경매에 있어서도 거의 부동산과 같이 취급하며, 민법에서 선박은 “토지나 건물이 아니면서도 등기 및 등록 등의 공시방법을 갖추어 부동산에 준하여 취급하는 특정의 동산이나 동산과 일체로 된 부동산의 집단”인 의제부동산으로 취급을 하고 있다.⁸⁴⁾

그렇기 때문에 선박원부 등·초본 또한 누구든지 수수료를 내고 대법원규칙으로 정하는 바에 따라 등기기록에 기록되어 있는 사항의 전부 또는 일부의 열람과 이를 증명하는 등기사항증명서의 발급을 청구할 수 있도록 규정하고 있는 부동산 등기법 제19조를 준용하여 누구든지 열람 및 발급 할 수 있도록 하는 것이 타당하다고 보는 것이 두 번째 관점이다.

II. 개선방안

1. 등록사항 등의 통보

현재 지방세법에 따라 지방자치단체에서는 과세 주체가 되는 선박 취득에 따른 세금 또는 선박변경 등록 및 선박말소에 따른 등록면허세를 부과하고 매년 1회 관할 지방해양항만청으로부터 선박등록 자료를 받아 과세 내역을 확인하고 있음에도 불구하고 현행 선박법에서는 소유자, 선적항 및 선박말소등록이 이루어졌을 경우 등기소와 대항기관에만 통보를 하게끔 규정되어 있어 관련법령과 서로 조화가 이루어지지 못하고 있다. 그리고 변경사항의 관련 기관 통보 또한 선박점검의 잦은 출장 및 과도한 업무로 인하여 매번 변경등록이 이루어질 경우 바로 통보를 못하고 한 달에 한번 통보를 하고 있기 때문에 현실과 맞지 않는 규정으로 보인다.

이러한 이유로 인하여 선박법 시행규칙 제31조의 규정은 중복되어지는 시행규칙 제31조 제2항의 규정을 삭제하고 그 내용을 시행규칙 제31조 제1항에 규정하는 등 현실에 맞도록 다음과 같이 개정하는 것이 필요하다고 본다.

현 행	개정안
제31조(등록사항 등의 통보) ① 지방청장은 법 제18조와 제22조에 따른 변경등록(선적항 변경등록의 경우로 한정한다) 또는 말소등록을 하였을 때에	제31조(등록사항 등의 통보) 지방청장은 법 제8조, 제18조 및 제22조에 따른 선박의 등록, 변경등록 또는 말소등록을 하였을 때에는 처리일로부터 30일

84) 지민철, “예부선의 법적 지위에 관한 연구”, 목포해양대학교 석사학위논문(2010), 53쪽.

<p>는 지체없이 다음 각 호의 사항을 해당 선박이 등기된 등기소에 통보하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박의 번호·종류·명칭·선적항 및 총톤수 2. 선박소유자의 성명·주민등록번호(법인인 경우에는 그 명칭과 법인등록번호) 및 주소 3. 선박등록 등의 날짜 및 사유 <p>② 지방청장은 법 제8조, 법 제18조 및 법 제22조에 따라 선박의 등록, 변경등록 또는 말소등록을 한 경우에는 지체없이 제1항 각 호의 사항을 대행기관에 통보하여야 한다.</p>	<p>이내 다음 각 호의 사항을 해당 선박이 등기된 등기소, 선적항으로 지정된 지방자치단체 및 대행기관에 통보하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 선박의 번호·종류·명칭·선적항 및 총톤수 2. 선박소유자의 성명·주민등록번호(법인인 경우에는 그 명칭과 법인등록번호) 및 주소 3. 선박등록 등의 날짜 및 사유
---	---

2. 선박원부 등본 및 초본의 발급

상기 문제점에서 설명한 바와 같이 두 가지 관점 중 첫 번째 관점으로 선박원부 등본·초본의 용어 및 그 기재표현이 주민등록초본·등본의 용어와 기재표현과 유사하기 때문에 개인정보보호법에 따라 그 열람 및 발급 신청을 제안하는 법 개정이 이루어진다면, 이미 선박은 동산이지만 선박등기법과 자동차 등 특정동산 저장법에 따라 소유권·저당권 및 임차권의 권리를 부동산과 같이 행사하고 있고, 그 외 민법, 상법 등에서도 이미 부동산과 같이 취급을 하고 있기 때문에 이러한 법들과 서로 상충되는 의미를 가지게 된다.

이러한 이유로 인하여 두 번째 관점처럼 부동산 등기법을 준용하여 현재처럼 누구든지 수수료를 내면 열람 및 발급을 받을 수 있도록 하는 것이 타당하다고 본다.

그러나 업무처리 시 선박원부 등본 또는 초본의 법 용어 자체가 주민등록초본·등본의 용어와 유사하여 이를 발급받으려는 신청인 대부분이 혼선을 토로하고 있으며, 또한 선박원부라 함은 당연히 선박원부등본이라고 신청인들도 인식을 하고 담당공무원도 그렇게 열람 및 발급을 하고 있다. 그리고 선박법 시행규칙 별지 서식에도 선박원부로만 존재하며, 선박원부 등본 또는 초본의 서식은 규정되어 있지 않고 있기 때문에 선박법 시행규칙 제13조는 다음과 같이 개정하는 것이 바람직하다고 본다.

현 행	개정안
<p>제13조(선박원부 등본·초본의 발급 신청 등) ① 누구든지 지방청장에게 선박원부의 등본 또는 초본의 발급을 신청하거나 선박원부의 열람을 청구할 수 있다.</p> <p>② 지방청장은 제1항에 따른 신청을 받거나 청구가 있는 경우에는 그 등본 또는 초본을 작성하여 신청인에게 발급하거나 선박원부를 열람하게 하여야 한다.</p>	<p>제13조(선박원부 발급신청 등) ① 누구든지 지방청장에게 선박원부의 발급을 신청하거나 열람을 청구할 수 있다.</p> <p>② 지방청장은 제1항에 따른 신청을 받거나 청구가 있는 경우에는 선박원부를 작성하여 신청인에게 발급하거나 열람하게 하여야 한다.</p>

제4절 선박국적증서 등

I. 문제점

1. 임시선박국적증서의 발급

선박법 제9조는 임시선박국적증서의 발급신청에 관한 내용이다. 이 법 규정

의 문제점에 대해서 논하기에 앞서 임시선박국적증서란 무엇이고 그 용도에 대해서 먼저 살펴보면, 임시선박국적증서는 용어 그대로 임시로 어느 한 선박이 우리나라 국적을 가지고 있음을 인정하는 증서이다. 그리고 그 용도로는 외국 국적의 선박을 선박소유자가 외국 또는 국내에서 취득하였을 경우 무선통신을 위한 무선국허가(전파법), 총톤수증명(선박법), 선박검사(선박안전법), 최소승무원증서 발급(선원법) 등 선박 운항에 필요한 법률적 요건을 갖추기 위하여 민원신청 시 필요한 구비서류이며, 선박총톤수측정 및 선박등기·등록이 이루어진 후 선박국적증서를 교부받기 전까지 사용하기 위한 용도를 가지고 있다.

이러한 이유로 인하여 선박소유자는 우리나라 국적 취득을 위해 항구에서 선박과 관련된 많은 행정절차를 가능한 신속히 처리하여 선박을 출항시켜 영업적인 측면에서 손실을 보지 않기 위해 임시선박국적증서를 교부받기를 원하고 있다.

그러나 이 규정의 첫 번째 문제점으로 선박을 매매하여 우리나라 국적을 취득하려는 대부분의 선박소유자는 대한민국 국민이거나 국내에 주된 사무소를 둔 법인이다. 즉 국내에 선박소유자가 존재함에도 불구하고 외국에서 선박을 취득한 자는 그 취득지에서 대한민국 영사에게 임시선박국적증서를 발급받을 수 있는 선박법 제9조 제2항의 규정에 따라 그 나라의 영사를 방문해야만 하는 불편함이 있다.

오늘날 정보통신 및 교통의 발달로 인해 선박매매계약서 등 임시선박국적증서 발급을 위한 구비서류⁸⁵⁾를 지방해양항만청에서도 확인이 가능하므로 증서 발급창구 확대를 통한 편의 제공을 위하여 개선이 필요하다고 본다.

두 번째 문제점으로 현재 운항중인 선박을 매매한 선박소유자는 선박 인도시기 및 장소가 “한국의 안전하고 접근가능한 정박지 또는 묘박지에서 안전하게 떠 있는 상태로 인도 및 인수되어야 한다.”라는 내용이 명시된 선박매매계약서를 체결하고 이를 구비서류로 제출하여 임시선박국적증서 발급을 신청하는 경

85) 임시선박국적증서 교부를 위한 구비서류로는 선박매매계약서, 계약금 송금증, 구 국적증서, 법인등기부등본(법인인 경우) 또는 주민등록등본(개인인 경우), 선박명세서 등 선박의 제원을 확인할 수 있는 서류, 위임자 인감증명 및 위임장(대리인 신청 시) 및 신청인의 신분증명서(여권 사본 등)를 요구하고 있다.

우이다.

선박매매가 이루어질 것이 명백하기 때문에 자국민의 이익을 위해 선박법 제9조에 임시선박국적증서 발급 대상이 명백히 “선박을 취득한 자”라고 규정이 되어 있음에도 불구하고 발급을 해주는 방향으로 업무를 처리하고 있다.

이 경우 임시선박국적증서 발급의 전제조건으로 선박은 우리나라와 진정한 연계⁸⁶⁾가 있어야 되나, 선박을 취득하기 전에는 우리나라와 진정한 연계가 없는 상태가 된다. 그리고 선박소유권이 이전되기 전에 임시선박국적증서를 발급받는다면 이중국적을 가지게 되므로 유엔해양법협약 제92조에 따라 국제적으로 무국적선으로 취급이 되는 문제점이 있다.

II. 개선방안

1. 임시선박국적증서의 발급

임시선박국적증서 발급과 관련된 문제점 중 첫 번째 문제점으로 제시되어진 바와 같이 외국에서 선박을 취득한 자가 선박의 운항에 필수적인 임시선박국적증서를 취득하기 위하여 선박소유자가 국내에 거주하거나 소재를 두고 있음에도 불구하고 관련 구비서류를 가지고 외국에 위치하고 있는 영사를 찾아가야 하는 번거로움이 있다. 그러나 오늘날 외국에서 선박매매가 이루어져도 정보통신의 발달로 국내에서 관련 서류 확인이 가능하므로 외국에서 선박을 취득한 자가 취득지의 영사에게만 신청할 수 있는 임시선박국적증서의 발급 신청을 지방해양항만청장에게도 신청할 수 있도록 관련 규정을 다음과 같이 개정해야 할 것이다.

86) 1982년 유엔해양법협약에서는 선박과 기국의 '진정한 연계'에 대해서 "모든 국가는 선박에 대한 자국국적의 부여, 자국영토에서의 선박의 등록 및 자국기를 게양할 권리에 관한 조건을 정한다. 어느 국기를 게양할 자격이 있는 선박은 그 국가의 국적을 가진다. 그 국가와 선박 간에는 '진정한 연계'가 있어야 한다. 모든 국가는 그 국기를 게양할 권리를 부여한 선박에 대하여 그러한 취지의 서류를 발급하여야 한다. 그리고 국가의 국기를 게양토록 허용한 선박에 대하여 행정적·기술적·사회적 사항에 대하여 자국의 관할권과 통제를 효과적으로 행사하여야 한다."라고 정하고 있다.

현 행	개정안
<p>제9조(임시선박국적증서의 발급신청)</p> <p>① 국내에서 선박을 취득한 자가 그 취득지를 관할하는 지방해양항만청장의 관할구역에 선적항을 정하지 아니할 경우에는 그 취득지를 관할하는 지방해양항만청장에게 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다.</p> <p>② 외국에서 선박을 취득한 자는 그 취득지에서 대한민국 영사에게 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다.</p> <p>③ 제2항에 따라 선박취득지에서 임시선박국적증서의 발급신청을 할 수 없을 때에는 그 후 최초로 도착한 곳에서 발급신청을 할 수 있다.</p> <p>④ 임시선박국적증서의 발급에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</p>	<p>제9조(임시선박국적증서의 발급신청)</p> <p>① 국내에서 선박을 취득한 자가 그 취득지를 관할하는 지방해양항만청장의 관할구역에 선적항을 정하지 아니할 경우에는 그 취득지를 관할하는 지방해양항만청장에게 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다.</p> <p>② 외국에서 선박을 취득한 자는 그 취득지에서 대한민국 영사 또는 지방해양항만청장에게 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다.</p> <p>③ 제2항에 따라 선박취득지에서 대한민국 영사에게 임시선박국적증서의 발급신청을 할 수 없을 때에는 그 후 최초로 도착한 곳에서 발급신청을 할 수 있다.</p> <p>④ 임시선박국적증서의 발급에 필요한 사항은 해양수산부령으로 정한다.</p>

임시선박국적증서의 발급과 관련된 두 번째 문제점으로 선박법 제9조에 따라 임시선박국적증서는 '선박을 취득한 자'에게 발급이 가능하나 실무에서는 선박 매매계약서를 통하여 선박매매가 명확한 경우 자국민의 이익을 위해 임시선박국적증서를 발급을 해주고 있다. 이 문제점에 대해서는 국제법과 국내법의 규정에 반하는 행정행위이기 때문에 발급을 하지 않는 것이 타당하리라 판단되나, 그럴 경우 어려운 해운경기 상황에서 우리나라 해운의 발전과 자국의 수익을 위해 부단한 노력을 하고 있는 해운종사자들에게 불편함과 불이익을 초래하게 되며, 국민경제의 향상에 이바지함을 목적으로 하는 선박법 취지에도 어긋나기 때문에 좀 더 심도 있는 논의가 필요하다고 본다.

제5절 일부 적용 제외선박 및 외국에서의 사무

I. 문제점

1. 일부 적용제외 대상선박

총톤수 20톤 이상의 수상에 고정되어 있는 유류저장부선의 경우 선박법 제26조 제4호에 해당되는 부선으로 등기·등록 등 선박법의 일부 규정 적용을 제외하고 있으나, 선박안전법, 유류오염손해배상보장법⁸⁷⁾ 등과 같은 기타 개별법에서는 다음 표와 같이 적용을 하고 있다.

개별법	내 용	유류저장부선 적용 여부
선박법	총톤수 20톤 미만인 부선과 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선은 일부 규정 미적용	미적용
선박안전법	수상 또는 수중에서 항해용으로 사용하거나 사용될 수 있는 것(선외기를 장착한 것을 포함한다)과 이동식 시추선·수상호텔 등 기름 또는 폐기물 등을 산적하여 저장하는 해상구조물	적용
유류오염 손해배상보장법	선박안전법 제2조 제1호에 따른 부유식 해상구조물로서 유류를 저장하는 선박	적용

87) 이 법은 유조선 등의 선박으로부터 유출 또는 배출된 유류에 의하여 유류오염사고가 발생한 경우에 선박소유자의 책임을 명확히 하고, 유류오염손해의 배상을 보장하는 제도를 확립함으로써 피해자를 보호하고 선박에 의한 해상운송의 건전한 발전을 도모함을 목적으로 한다.

선박직원법	선박법 제2조에 따른 한국선박으로 부선과 계류된 선박 중 총톤수 500톤 이상 선박	총톤수 500톤 이상 적용
해사안전법	물에서 항행수단으로 사용하거나 사용할 수 있는 모든 종류의 배(물 위에서 이동할 수 있는 수상항공기와 수면비행선박을 포함한다)	유류저장부선의 이동 가능성 여부에 따라 적용가능

상기 표에서처럼 유류를 저장하고 있는 부선이 선박안전법에 따라 적정한 선박검사를 받고, 유류오염손해배상보장법에 따라 유류오염 사고를 대비하여 보험을 가입하는 등 기타 개별법에서 법적 의무를 적용받고 있으나, 정작 선박의 자격을 제도적으로 부여하는 선박법에서는 이를 인정하고 있지 않은 상황이다. 즉 호적이 없는 사람이 병원 진료를 받고, 보험에 가입하는 등 기타 일련의 행위를 하는 것과 같은 것이다. 그리고 선박법 제26조 제4호의 단서조항에서 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률에 따라 점용 또는 사용 허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 선박법의 모든 규정을 적용받고 있으나, 유류저장부선은 그렇지 못하고 있기에 개선해야 할 것이다.

II. 개선방안

1. 일부 적용 제외 대상선박

선박법 일부 적용 제외 대상선박 중 상기의 문제점과 같이 총톤수 20톤 이상의 유류저장부선의 경우 선박안전법에 따라 일정한 선박검사를 받고 증명서를 교부 받고 있으며 또한 유류오염손해보장법에 따라 200톤 이상의 유류를 저장하고 있는 부선은 오염사고에 대비하여 일정금액의 보험에 가입하고 그에 따라

증명서를 교부 받고 있다. 그러나 선박법에서는 이러한 부선에 대해서 선박국적을 명확히 하고, 해상질서 유지 및 해사행정상의 감독과 편의를 도모하기 위한 등기·등록 등 기타 일부 규정을 미적용하고 있다. 그리고 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률에 따라 점용·사용하거나 또는 하천법에 따라 점용허가를 받으면 선박법의 모든 규정을 적용받고 있으나, 공유수면 관리 및 매립에 관한 법률에 따라 점용 및 사용료를 납부하고 있는 유류저장부선의 경우는 제외하고 있다.

그렇기 때문에 법의 형평성과 기타 개별법과의 일치를 부여하기 위하여 선박법 제26조 제4호의 규정은 다음과 같은 개정이 필요하다고 본다.

현 행	개정안
<p>제26조(일부 적용 제외 선박) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 제7조, 제8조, 제8조의2, 제8조의3, 제9조부터 제11조까지, 제13조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다.</p> <p>4. 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선. 다만, 「공유수면관리법」 제5조에 따른 점용 또는 사용 허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용허가를 받은 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 제외한다.</p>	<p>제26조(일부 적용 제외 선박) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 선박에 대하여는 제7조, 제8조, 제8조의2, 제8조의3, 제9조부터 제11조까지, 제13조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다. 다만, 제6호에 해당하는 선박에 대하여는 제8조, 제18조 및 제22조를 적용하지 아니한다.</p> <p>4. 총톤수 20톤 이상인 부선 중 선박계류용·저장용 등으로 사용하기 위하여 수상에 고정하여 설치하는 부선. 다만, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」 제8조에 따른 점용 또는 사용허가나 「하천법」 제33조에 따른 점용허가를 받은 선박계류용·저장용부선과 수상호텔, 수상식당 또는 수상공연장 등 부유식 수상구조물형 부선은 제외한다.</p>

第5章 結 論

과학기술이 발전하면서 선박이 첨단화 되고 이러한 시대적 흐름에 부합하기 위해서 해사국제협약과 국내해사법이 제·개정되어 왔으며, 특히 우리나라 선박법은 이러한 시대상을 반영하고 다른 법률과의 조화를 위해 여러차례의 개정작업이 이루어져 왔다.

일제강점기 시대인 1914년 처음으로 선박에 관한 법인 조선선박령이 제정된 이래로 1960년 2월 1일 법률 제544호로 선박법이 제정·공포되면서 선박법의 모범이라고 할 수 있는 조선선박령은 폐지되었다. 그 이후로도 선박법은 해사 질서를 유지하고 국가의 권익을 보호하며, 국민경제 향상에 이바지하기 위하여 많은 개정이 이루어졌다. 하지만 아직까지도 선박법에 따른 행정행위를 하는데 있어 많은 문제점이 지적되고 있는 실정이다.

이 논문에서는 현행 선박법의 문제점과 개선방안을 제시하기에 앞서 우선 선박의 국적에 관한 사항과 선박톤수의 측정 및 등록에 관한 사항을 규정함으로써 해사에 관한 제도를 적정하게 운영하고 해상질서를 유지하여 국가의 권익을 보호하고 국민경제의 향상에 이바지함을 목적으로 하고 있는 선박법의 목적을 살펴보고, 이러한 선박법이 일제 강점기, 미군정시대, 대한민국 시대를 거쳐 현재에 이르기까지 그 연혁을 논하였다. 그리고 우리나라와 외국의 입법례를 통한 선박의 정의와 함께 선박 및 선박법의 법적 성질을 살펴보았다.

선박법의 주요 내용은 크게 5가지로 나눌 수가 있는데 선박의 국적과 한국선박의 특권, 선박의 개성, 선박공시제도, 선박국적증서 등 일부 적용제외 선박 및 외국에서의 사무 등이다. 이러한 선박법은 시행 이후 여러 차례 개정을 통하여 현재에 이르렀지만, 현행법을 적용하여 지방해양항만청에서 행정행위를 하는데 있어서는 아직까지 다음과 같은 문제점이 있다.

첫째, 우리나라 선박들이 외국항만에 입·출항을 하거나, 외국적 선박들이 우리나라 항만에 입·출항을 할 경우 오랜 국제 해운관행에 따라 그 나라의 국기를 선박의 높고 잘 보이는 곳에 게양을 하고 있으나, 현행 선박법에서는 우리나라 선박이 아니면 국기를 게양할 수 없도록 규정하고 있다. 그리고 불개항장 기항권과 연안무역권인데 불개항장의 경우 관할 주체가 지방자치단체임에도 불구하고 현재 지방해양항만청에서 허가를 해주고 있으며, 연안무역권의 경우 해운법에 따라 인·허가가 교부되고 해운운송과 관련되기 때문에 선박법의 입법 취지에도 맞지 않다.

둘째, 선박의 선적항의 경우 지방자치단체의 세수입과 직결되어 민감하고 중요함에도 불구하고 선박소유자가 원하는 곳이면 임의대로 정할 수 있도록 하고 있다. 그리고 선박톤수측정의 장소의 경우 오늘날 선박건조 기술의 발달로 대형선의 경우가 아니면 바다와 인접한 장소뿐만 아니라 심지어 내륙에서도 선박을 건조할 수 있는 기술이 있다. 그러나 현행 선박법에서는 항만구역과 어항구역에서만 톤수측정을 하게끔 되어 있고 그 이외의 경우에는 추가 비용을 요구하고 있다.

셋째, 관계기관에 선박등록 사항 등의 통보의 경우 선적항의 변경등록만 한정하는 것이 아니라 소유자, 선명, 선적항 및 총톤수가 변경되었을 경우에도 각 지방자치단체의 세무과, 등기소, 선박검사대행기관에 통보하고 있음에도 불구하고 현행법은 이를 반영하고 있지 못하고 있다. 그리고 선박원부 등본 및 초본의 발급은 그 용어가 주민등록초본·등본과 유사하여 혼선이 있으며, 선박법 시행규칙 별지 서식에도 선박원부 등본 및 초본은 존재하지 않는 문제점이 있다.

넷째, 임시선박국적증서의 경우 무국적선을 방지하고 선박과 관련한 다른 많은 행정절차를 신속히 처리하기 위하여 아주 중요한 증서이나, 발급절차상의 복잡성과 어려움이 문제이다. 그리고 이 증서의 경우 임시적이지만 국적을 증명하는 서류임에는 틀림이 없으므로 기존 국적을 보유 중인 선박이 발급 받았을 경우 국제법적으로 위법하는 행위가 발생할 수도 있다.

다섯째, 선박의 자격을 제도적으로 부여하는 선박법에서는 제외 대상 선박인

유류저장부선의 경우 이미 다른 개별법에서는 선박으로 규정하여 법 규정을 적용받고 있는 문제점이 있으므로 다른 법률과의 조화를 위하여 개정이 필요하다.

따라서 이러한 현행 선박법의 문제점을 고려하여 각각의 문제점들에 대한 구체적인 개선방안이 필요하고, 이러한 개선을 통하여 선박법에 따른 행정관청의 업무 효율성과 신속성을 증진시키고 더 나아가 국민의 권익 보호와 국가 경제 발전에도 기여할 수 있을 것이다. 그러므로 정부뿐만 아니라 학계 및 해운업 종사자의 적극적인 의견 제시를 통하여 앞으로도 지속적인 개선방안이 마련되어야 할 것이다.



參考文獻

<단행본>

- 곽윤직, 물권법 민법강의Ⅱ, 서울 : 박영사, 1985.
- 박경식, 부동산용어사전. 서울 : 부연사, 2011.
- 박경현, 선박법규해설: 선박의 등록과 톤수제도편, 서울 : 한국해사문제연구소, 1985.
- 박영선, 선박안전법해설, 서울 : 한국해사문제연구소, 2008.
- 박용섭, 해상법론, 서울 : 형설출판사, 1998.
- 이병조·이중범, 국제법신강, 서울 : 일조각, 1995.
- 이병태, 법률용어사전, 서울 : 법문북스, 2010.
- 이상규, 신행정법론(상), 서울 : 법문사, 1995.
- 이운철·김진권·홍성화, 2012년 전면개정 해사법규, 부산 : 다솜출판사, 2012.
- 이호정, 국제사법, 서울 : 경문사, 1983.
- 임석민, 국제운송론 제4판, 서울 : 삼영사, 2009.
- 정영석, 해상법 강의요론, 부산 : 해인출판사, 2003.
- 정영석, 해사법규강의, 부산 : 해인출판사, 2007.

<논문>

- 강동수, “선박의 등기와 등록제도 일원화에 관한 고찰”, 한국해법학회지 제25권 제1호, 한국해법학회, 2003.
- 김인현, “선박국적 부여조건으로서의 진정한 연계와 국제사회의 대응”, 해사법연구 제18권 제1호, 한국해사법학회, 2006.

박경현, “선박국적제도에 관한 국제동향과 국내법의 개정방향”, 한국해법학회지 제9권 제1호, 한국해법학회, 1987.

박경현, “선박의 정의와 법적 성질”, 해양한국 제245권, 1994.

박영선, “2006년 선박안전법 개정안에 대한 고찰”, 해상보험법연구 제2권 제1호, 2006.

박재욱, “등록제도에 관한 현행법 검토”, 법제, 1999.

우보연, “선박 공시제도의 문제점과 개선방안”, 외법논집 제33권 제3호, 2009.

이순동, “선박의 소유권”, 「해상·보험법에 관한 제문제」, 재판자료 제52집, 1991.

정병석, “섭외사법개정의 입법론적 연구-해상법 분야에서의 국제사법적 고려-”, 법조 제50권 제5호, 법조협회, 2001.

정소민, “등기·등록 일원화에 관한 연구-선박의 공시제도를 중심으로-”, 한양법학 제33집, 2011.

최재수, “선박국적제도의 변질과정에서 본 세계해운의 구조적 변화”, 해운물류연구 제9권, 한국해운학회, 1989.

<학술대회발표>

임채현, “선박의 국적제도에 관한 고찰”, 한국마린엔지니어링학회 2006년도 후기학술대회, 2006.

<학위논문>

강동수, “선박국적제도의 개선을 위한 입법론적 연구 -제2선적제도 도입 필요성을 중심으로-”, 한국해양대학교 석사학위논문, 1992.

박순성, “행정절차법에 위반한 행정행위의 효력”, 경남대학교 석사학위논문, 2005.

지민철, “예부선의 법적 지위에 관한 연구”, 목포해양대학교 석사학위논문, 2010.

진호현, “적취득조건부 나용선 선박의 법적 연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2012.