

# 船舶의 國籍에 관한 研究

林 東 喆

## A Study on the Nationality of Ships

By

Im, Dong Cheol

### <目 次>

第1章 緒 論	[2] 協約의 內容
第2章 船舶의 國籍에 관한 各國의 立法 主義(比較法的 考察)	第4章 國際私法的인 考察
[1] 立法主義의 여러가지 形態	[1] 總 說
[2] 船舶所有者가 法人인 경우	[2] 學說의 檢討
第3章 船舶의 國籍要件의 國際的 統一을 위한 會議의 經緯와 協約의 內容	[3] 結 論
[1] 經 緯	第5章 韓國船舶의 要件에 관한 考察
	[1] 要件의 概要
	[2] 論 評

### Abstract

The nationality of ships, being so meaningful concept in the field of maritime laws and economics, is much worth studying. But, until recently we can find few papers on this subject in Korea.

Therefore, in this treatise, the writer makes an attempt to present a general discussion on the legal problems of the nationality of ships. In the 1st. chapter, before embarking on major subject, the motives and range of this study are introduced obviously; and various legislative systems on the nationality of ships in the several leading maritime countries are discussed in the 2nd. chapter.

In the 3rd. chapter, the history of the international conferences for unification of the regulations on the conditions for the registration of ships is reviewed and also the contents of article 5 of the 1958 Convention on the High Seas are explained in detail.

In the viewpoint of the private international law, the controversial problems on this subject are dealt with in the 4th. chapter.

In a concluding chapter, the writer describes the existing legal system on the nationality of

ships in Korea and comments on it.

## 第1章 緒 論

船舶은 엄연히 動産에 屬하면서도 그 形狀과 價格 및 容積의 크기 등 性質上의 特性 때문에 商法, 民事訴訟法 또는 刑法 등에서 不動産에 類以한 취급을 받는 경우가 있지만 언제나 權利 또는 法律行爲의 客體가 될 뿐이지 그 主體가 될 수는 없다. 그러나 한편 船舶은 사람의 姓名에 해당하는 名稱, 사람의 國籍에 해당하는 船舶의 國籍, 사람의 住所에 해당하는 船籍港과 船舶의 積量 등에 의하여 그 個性을 명백하게 하는 점에서 人格者類以性을 갖는다.<sup>1)</sup> 앞으로 考察하고자 하는 것은 물론 이 가운데서 船舶의 國籍에 관한 問題이다.

船舶의 國籍 즉 船籍이라 함은 그 船舶이 어느 나라에 所屬하는가를 나타내는 基礎로서, 예컨대 國籍이 韓國에 속하면 韓國船舶이고 다른 外國에 속하면 그 外國船舶이다. 이러한 船舶의 國籍은 國際法, 行政法 등의 公法的인 分野에서나, 海商法 등의 私法的인 分野에서 多같이 重要한 意義를 갖는다.

첫째, 國際法的인 面에서, 公海上에 있는 船舶에 대하여는 原則적으로 오로지 그 所屬國(旗國)의 法이 적용되며 또한 國籍은 海上捕獲이나 海賊船의 취급을 하는 여부를 決定하는 標準이 되기도 한다. 그리고 公海上에서 發生한 船舶衝突에 관한 刑事裁判管轄을 決定하는데 있어서도 旗國의 發見이 必要한것 등이 그 例이다.<sup>2)</sup>

둘째, 行政法上으로는 船舶이 自國의 國籍船인가 아닌가에 따라서 특히 많은 差異를 두고 있는데 우리나라의 경우를 보면, 韓國船舶에게만 不開港場의 寄港權과 沿岸貿易權 등의 特權을 부여하고 있는 船舶法 第4條와 韓國國籍船의 利用을 義務化하고 있는 海運振興法 第11條의 규정 이외에도 船員法 第2條 1項, 船舶職員法 第2條, 船舶安全法 第14條, 開港秩序法 第2條, 導船法 第12條 등의 여러 規定을 例示할 수 있다. 특히 自國海運의 保護를 위하여 補助金이나 장려金 등을 交付하는 경우에 自國籍船舶만을 그 對象으로 하는 것은 어느 나라에서나 마찬가지이다.

셋째, 우리나라 海商法의 規定을 볼 때에는, 可及的이면 우리나라의 船舶이 그 國籍을 유지하도록 특별한 規定을 두고 있는데 共有船舶이 國籍을 상실할 경우에, 다른 共有者 등에게 持分의 買受 또는 競賣의 請求權을 인정하고 있는 商法 第757條의 規定이 바로 그것이다. 또 船舶 國籍에 관하여는 海商에 관한 涉外私法의 規定에 留意할 필요가 있다. 즉 涉外私法에서는 同法 第44條(海商), 第46條(船舶衝突) 및 第47條(海難救助)에서 規定하고 있는 一定한 事項에 관하여는 船籍國法에 의한다고 規定하고 있으므로 이러한 경우에도 準據法의 決定을 위하여는 旗國의 發見이 必要하게 된다.

위에서는 여러 法領域에서 船舶國籍이 가지는 意義를 法的인 觀點에서 간단히 考察하였다. 그런데 第2次大戰 이후에 크게 發展한 便宜置籍船制度에 있어서는 위에 든 여러가지 問題 즉 國際法的인 問題, 國內行政法的인 問題 등이 여기에 複合的으로 나타나서 海運經營의 面에서도 새로운 課題들을 提起하고 있는 實情이다.<sup>3)</sup> 한편 效果的인 經濟開發의 한 手段으로 外國資本의

1) 徐燦珪, 全訂 商法講義(下卷), 法文社, 서울, 1972, PP. 40~46.

2) 1958년의 「公海에 관한 協約」 第11條를 參照할 것.

3) 閔奎奎, 海運經濟學, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 釜山, 1973. PP. 485~488.

Boleslaw Adam Boczek, Flags of Convenience, Harvard Univ. Press. 1962, PP. 287~292.

導入이 고려되어야 하고 이와 관련하여 多國의 企業의 여러가지 問題가 檢討되어야 할 우리나라의 現實情 아래에서, 어떠한 要件을 갖춘 船舶에게 우리나라의 國籍을 부여하여 韓國船舶으로 保護 또는 統制해야 할 것인가를 研究하는 것도 매우 뜻있는 일일것이다. 위의 記述內容으로도 짐작이 되는 바와 같이 船舶의 國籍에 관한 問題는 이를 깊이 分析하여 들어가면 法的인 側面 또는 海運經營의 側面에서 各分野마다 相當한 分量의 研究對象이 될 것이다. 그러나 筆者가 여기에서 앞으로 다루고자 하는 바는 이처럼 船舶의 國籍에 관한 모든 問題의 깊이 있는 研究 分析이 아니고 우선 그동안 別로 큰 關心의 대상이 되지 아니하였던 船舶의 國籍에 관한 問題를 새로이 提起하는 한편, 이에 관한 몇 가지 法的인 主要內容을 公法的인 面과 私法的인 面에서 概括적으로 檢討하고 韓國船舶의 要件에 관하여 간단히 考察함으로써 船舶의 國籍에 관한 研究에 있어서 筆者나름의 새로운 方法을 試圖해 보고자 함이다.

## 第2章 船舶의 國籍에 관한 各國의 立法主義(比較法的 考察)

### [1] 立法主義의 여러가지 形態

船舶은 國際法上 반드시 特定한 國家의 國籍을 가져야 하며 또 二重國籍을 가지지 못한다. 어떠한 要件을 갖춘 船舶에게 自國의 國籍을 부여할 것인가는 各國의 自律的인 決定에 일임되어 있다. 따라서 이에 대한 各國의 立法態度는 自國海運의 發達程度와 國情의 차이에 따라서 區區하다. 元來 船舶國籍의 取得要件에 관한 여러가지 立法의 出發點을 이룬것은 1951年 英國의 航海條例로 알려져 있다. 그런데 이 航海條例에서는 당시 重商主義의 影響下에 船舶이 英國國籍을 취득하기 위하여서는 ① 國民의 所有(property), ② 國民의 建造(origin), ③ 國民乘組員(seamen)의 세가지 要件을 必要로 하였다. 그 以後 各國의 立法은 海運保護政策이 다름에 따라서 위 세가지 要件을 적절히 配合하는 態度를 취하고 있으나 오늘날 自國建造主義를 고집하는 나라는 없고, 主로 「國民의 所有」를 標準으로 하며 경우에 따라서 國民乘組員主義를 併用하는 수가 있다. 이에 대한 立法主義는 다음과 같은 다섯가지로 區分할 수 있다.<sup>4)</sup>

#### 1. 船舶所有權의 全部가 自國民에 속하는 船舶만을 自國船舶으로 규정하는 나라

日本, 獨逸, 노르웨이, 터키, 스페인, 소련 및 英國 등이 여기에 속한다. 獨逸의 경우에는 1951年의 國旗法 第1條와 第2條에서 個人的인 경우, 組合이나 法人의 경우 및 船舶共有의 경우 등에 관하여 규정하고 있는데 船舶共有의 경우에는 持分의 過半數로 足하게 되어 있다. 英國의 경우에는 1894年의 商船法 第1條에서 그리고 日本의 경우에는 船舶法 第1條에서 각각 國民의 全部所有를 규정하고 있다. 우리나라도 船舶法 第2條에서 「國民의 所有」만을 國籍取得의 要件으로 규정하고 있으므로 이 主義에 속한다고 볼 수 있다.

#### 2. 船舶所有權의 一部가 自國民에 속하면 自國船舶으로 규정하는 나라

프랑스는 船舶所有權의 2分の 1 以上이 自國民에 속해야 하며(1967年 船舶法 第3條), 3分の 2 以上이 自國民에 속할 것을 要求하는 나라는 伊太利, 스웨덴, 덴마크 및 和蘭 등이다.

#### 3. 船舶所有權의 全部가 自國民에 속하고 乘組員의 一定數가 自國民이라야 하는 나라

4) 田中誠二, 海商法詳論, 勁草書房, 東京, 1970, PP.162~164.

美國이 이主義에 속한다. 美國에 있어서 船舶의 要件에는 變遷이 있었지만 지금은 免許를 所持한 高級船員의 全部와 普通船員의 4分之 3 이상이 美國 國民이라야 한다. (United States Code, Title 46, Shipping, Chp. 18, § 672, a). 일찍이 美國은 自國의 國民建造(origin)를 要件으로 하였지만 第1次大戰 이후에 이를 폐기 하였다. 그 밖에 스페인, 포르투갈, 브라질, 칠레, 핀란드 등이 이主義에 속한다.

4. 船舶所有權의 一部가 自國民에 속하고 乘組員의 一定數가 自國民이라야 하는 나라

회합의 경우를 보면 船舶所有權의 2分之 1 이상이 自國民의 所有라야 하고 모든 士官과 普通船員의 4分之 3 이상이 自國民이라야 한다.<sup>5)</sup> 그 밖에 튀니스, 폴란드 등이 이主義에 속한다.

5. 以上과 같은 要件을 갖추지 않더라도 다른 나라에 登錄을 하고 있지 아니하면 船舶所有者의 希望에 따라서 自由롭게 自國의 國籍을 부여하는 나라

이른바 便宜置籍旗(flags of convenience) 또는 便宜置籍船으로서의 여러가지 問題를 提起하는 主義인바, 리베리아, 파나마, 혼두라스, 레바논 등이 여기에 속한다.

위의 各 立法主義를 살펴 볼 때에 船舶所有權만을 基準으로 하면 1 및 3의 立法主義가 가장 閉鎖的이고 反對로 5의 立法主義는 極端的으로 開放的이며 2 및 4의 立法主義는 그 中間에서 折衷의 立場을 취한다고 볼 수 있다. 한편 乘組員을 基準으로 본다면 3 및 4의 立法主義가 閉鎖的이고 1, 2 및 5의 立法主義가 開放的이라고 할 수 있다.

## [2] 船舶所有者가 法人인 경우

前述한 바와 같이 船舶所有權의 全部 혹은 一部가 自國民에 속한다는 要件은, 便宜置籍國의 경우를 除外하고는 모든 國家가 船舶에 自國의 國籍을 부여하기 위한 하나의 條件으로 삼고 있다. 그런데 이 때에 自國民이 自然人인 경우에는 一般의 國籍에 관한 規定에 따라서 自國民의 意義를 決定하면 되기 때문에 어려운 問題가 없지만, 法人인 경우에는 船舶國籍에 관한 問題에 있어서 어떠한 法人을 自國法人으로 認定하고 그 法人所有의 船舶에 自國의 國籍을 부여할 것인가 하는 問題가 있다. 바꾸어 말하면 위 [1]의 說明에서 自國民이라는 用語를 法人에 관하여는 어떻게 解釋할 것인가 하는 問題이다. 船舶의 所有權 以外에 乘組員의 要件을 必要로 하는 나라에 있어서는 法人이 自國民인 要件을 充足 하더라도 그와는 別途로 乘組員의 要件을 갖추어야 함은 물론이다.

어떠한 法人을 自國民으로 認定할 것인가에 관하여서는, 法人設立의 準據法, 住所 또는 本店의 所在地, 任員의 國籍 및 出資者의 國籍의 네가지가 그 標準이 되는바 이 네가지 要素를 어떻게 配合하느냐에 따라서 다음과 같은 네가지 立法主義가 있다.<sup>6)</sup>

1. 自國의 法令에 의하여 設立되고 또 住所 혹은 本店의 所在地를 自國의 領域內에 둔 法人을 自國法人으로 보는 立法主義.

여기에 속하는 나라는 英國(1894年 商船法 第1條(d)), 벨지움 등이 있다.

2. 自國의 領域안에 住所를 두고, 또 그 任員의 全部 혹은 一部가 自國民인 경우에 自國法人

5) Laws Concerning the Nationality of Ships, United Nations, New York. 1955. P. 69.

6) 田中誠二, 前掲書, PP. 164~165.

으로 보는 立法主義.

獨逸, 프랑스, 伊太利, 덴마크, 스웨덴 및 日本 등이 여기에 속하며 韓國도 이 主義에 따르고 있다. 韓國이나 日本 등은 任員의 全部가 自國民인 것을 要하지만, 任員의 一部가 自國民이면 足한 獨逸의 경우를 例示하면 다음과 같다. 즉 獨逸의 國旗法 第1條(2)項에 의하면 獨逸國民의 概念에는 獨逸의 領土 안에 住所를 둔 合名會社(commercial partnership), 合資會社(limited partnership) 및 法人團體(bodies corporate)가 포함 되는데 다만 이들이 다음과 같은 條件을 충족하였을 때에만 그러하다.

첫째, 合名會社와 合資會社에 있어서는, 無限責任社員의 過半數와 會社를 代表할 資格이 있는 社員의 過半數가 각각 獨逸國民이고, 또 獨逸人 社員이 社團의 定款에 따른 投票權의 過半數를 가질 것, 둘째, 法人團體의 경우에는 獨逸國民이 理事會(board of directors)와 經營會(board of management)의 過半數를 이룰 것.<sup>7)</sup>

3. 法人이 自國內에 住所를 두고 또 그 法人을 構成하는 出資者의 一定한 比率이 自國民인 경우에 이를 自國法人으로 보는 立法主義.

노르웨이와 스페인이 여기에 속한다.

4. 法人이 自國의 法令에 의하여 設立되고, 任員의 一定한 比率이 自國의 國民으로 構成되고 또 出資者가 一定한 범위에서 自國民인 경우에 自國法人으로 보는 立法主義.

美國(1920年 존스法)과 폴란드가 여기에 屬한다.

이와같이 船舶에 國籍을 부여하는 要件이 나라마다 差異가 있는 것은 各國이 처하고 있는 事情이 다르기 때문이다. 여기서 事情이라 함은, 포괄적인 것으로 그 나라의 一般的인 經濟發展의 程度, 海運企業의 水準, 造船能力, 貿易規模, 資金能力, 人口와 雇傭水準, 產業構造, 經濟政策의 方向 등 經濟的인 事情은 물론이고 國防態勢 등 經濟外的인 事情도 망라한 概念이다. 一般論으로 말한다면 自國內에 資本이 豊富한 國家에서는 船舶所有權의 要件을 될수록 嚴格하게 規制하여 外國資本에 의하여 自國船舶이 所有되는 것을 막아야 될 것이고, 資本이 不足하고 勞動力이 豊富한 나라에서 自國의 保有 國籍船의 船腹量을 增強시키자면 「國民의 所有」를 全部所有에서 一部 所有로 하고 「國民乘組員」의 要件을 加味하는 등 船舶所有權의 取得要件을 寬大하게 할 必要가 있을 것이다.<sup>8)</sup>

### 第3章 船舶의 國籍要件의 國際的 統一을 위한 움직임의 經緯와 協約의 內容

#### [1] 經緯

公海自由의 原則은 가장 確固하게 成立된 傳統 國際法上의 原則의 하나이며, 이를 바탕으로 國際的인 交易과 船舶航行이 이루어지고 있다. 그리고 近代國際法은 公海上에서 法과 秩序를 유지하기 위하여 모든 旗國에게 自國國旗를 게양한 船舶에 대한 法的 管轄을 인정함으로써 交易의 自由를 發展시켜 왔다. 즉 國際法은 船舶의 特定 깃발을 게양하기 위한 權利에 대하여 아무런 規定도 두고 있지 아니하다. 그러나 반면에 국제법은 商船隊를 保有하고 있는 모든 國家

7) United Nations 前揭書, P. 64.

8) 石井照久, 海商法 有斐閣, 東京, 1968, P. 102.

는 自國 國旗를 달고 航行할 수 있는 條件을 各各의 國內法으로 規定 하도록 하는 義務를 부과하고 있다. 즉 船舶의 國籍은 航行의 自由를 위하여 國際法이 부여한 保證이지만 어떠한 要件을 갖춘 船舶에게 自國港에의 登錄을 許容하고 自國籍을 부여할 것인가 하는 것은 各國이 그 國內法으로 규정 하도록 되어 있다.<sup>9)</sup> 그리고 그러한 國內法에는 여러가지 立法主義가 있어 國際적으로 統一되어 있지 못함은 이미 第1章에서 살펴본 바와 같다. 그런데 이러한 要件이 國際적으로 統一되는 것은 容易하지는 않다 하더라도, 바람직한 것은 분명하다. 그래서 이미 19世紀末부터 이를 統一하기 위한 國際적인 움직임이 있었는데 이를 간단히 살펴보기로 한다.<sup>10)</sup>

#### 1. 1896年 國際法學會(The Institute of International Law)의 規則案

1896년에 베니스에서 開催된 國際法學會에서 Asser와 Reay의 提案을 基礎로 하여 船舶에 國籍을 부여하는 條件의 統一을 위한 規則을 最初로 採擇한 바 있으나 이 案은 결국 實現을 보지 못하였다. 이 案의 骨子를 보면 다음과 같다. 첫째, 船舶의 所有權의 半 以上이 다음 各號의 하나에 해당하는 者에게 歸屬할 것, ① 船舶이 登錄되어 있는 國家의 國民, ② 責任社員의 半 以上이 國民인 合名會社와 合資會社, ③ 理事의 3分の 2 이상인 株式會社, 둘째, 이들의 主된 營業所가 登錄國에 住所를 둘 것.

船長과 船員의 國籍은 國旗계양權을 得失하는 條件이 아니다.<sup>11)</sup>

#### 2. U. N 國際法委員會(International Law Commission of United Nations)의 案

船舶의 國籍에 관하여 1958年の 公海에 관한 協約 第5條가 成立하기 까지 U. N의 國際法委員會는 여러 차례에 걸쳐서 規則案을 採擇한바 있는데 그 內容을 보면 다음과 같다.

(1) 1951年の 規則案. 이것은 대체로 보아 前述한 國際法學會의 規則案과 비슷하지만 다음의 두가지 內容에 있어서 相當히 重要한 修正이 있었다. ① 國際法學會에서 「國民」이라고 되었던 表現이 「國民 또는 그 國家의 領土에 住所를 두고 있는 사람」으로 바뀌었으며, ② 株式會社에 관해서는 그 나라의 法律에 의하여 設立되어 그 領土에 本社를 두면 되고, 理事의 3分の 2以上이 國民일 必要는 없게 되었다.<sup>12)</sup>

#### (2) 1955年の 規則案

1955년에는 다시 修正을 가하여 1955年の 草案인 「公海의 制度에 관한 暫定條項」 第5條를 採擇하였는데 그 內容은 다음과 같다. 各國은 船舶의 登錄과 國旗를 계양하는 權利를 위한 條件을 定할 수 있다. 船舶의 國籍이 다른 나라에 의하여 承認되기 위하여는 첫째, 船舶이 그 나라의 所有에 屬하든가, 둘째, 船舶所有權의 半 以上이 다음 各號의 하나에 해당하는 者에게 歸屬해야한다. ① 그 나라의 國民 또는 그 나라의 領土에 住所를 두고 現在 그 곳에 居住하고 있는 사람, ② 社員의 過半數가 위와 같은 사람으로 構成되어 있는 合名會社와 合資會社, ③ 그 나라의 法令에 의하여 設立되고 登錄된 事務所를 그 나라의 領土안에 두고 있는 株式會社.

그리고 1955年の 報告에서는 위의 原則에 대하여 大多數의 國家의 國內法에 規定되어 있고, 現行 國際法의 一部로 認定되어야 한다고 註釋을 붙였다.

9) Colombos, The International Law of the sea, London, 1959, PP. 249~250.

10) 横田喜三郎, 海の 國際法(上卷), 有斐閣, 東京, 1959, PP. 313~322.

11) B. A. Boczek 前掲書, PP. 210~212.

12) 横田喜三郎, 前掲書, P. 315.

## (3) 海洋法 草案 第29條

위 1955년의 規定에 대하여 많은 國家가 反對의 意見을 表明했기 때문에 이는 廢棄 되었다. 그리하여 國際法委員會는 여러 나라의 現行中인 慣行이 몹시 다르기 때문에 委員會에서 채택한 몇개의 基準으로 船舶의 國籍을 規律하기는 不可能함을 認定하고, 船舶과 旗國과의 사이에 眞正한 關聯(genuine link)이 있어야 한다는 指導原則을 明文化 하는데 그치기로 하였다. 1958年의 海洋法會議에 提出된 海洋法 草案 第29條는 다음과 같다.

① 各國은 船舶에 대한 自國의 國籍의 부여, 自國의 領域안에 있어서의 船舶의 登錄 및 自國의 國旗를 게양하는 權利에 관한 條件을 정한다. 船舶은 그 國旗를 게양하는 權利를 가진 國家의 國籍을 갖는다. 다만 船舶의 國籍이 다른 國家에 의하여 承認되기 위하여는 旗國과 船舶과의 사이에 眞正한 關聯이 있어야 한다.

② 어떤 나라의 國旗를 게양하는 商船의 權利는, 그 旗國의 當局이 交付한 文書에 의하여 證明된다.

위 規定에 대한 註釋으로써 1956年의 報告는 다음과 같이 言及하고 있다. 첫째, 船舶이 國旗를 게양하는 條件을 정함에 있어서 그 船舶이 國有이든가 國有會社의 所有에 屬할 때에는 國家는 완전히 自由이다. 그 밖의 船舶에 관하여는 어느 程度의 制限을 受諾해야 한다. 사람의 國籍의 경우와 마찬가지로, 國際法의 一部로 認定될 수 있는 大多數의 國家에 의하여 採擇되고 있는 原則으로 부터 너무 거리가 멀어서는 아니된다. 國旗를 게양하는데 必要한 國家의 要素에 관하여는 매우 많은 制度가 可能하지만 最小限度의 國家의 要素는 存在해야 한다. 둘째, 이 原則에 관하여는 船舶과 旗國과의 사이에 眞正한 關聯이 있어야 한다는 指導原則을 明文化하는데 그치는 것이 最善이다. 이 關聯을 더욱 詳細하게 表現하기는 不可能하다.<sup>13)</sup>

## 3. 1958年의 海洋法會議

1958年의 海洋法會議에서는 위 草案 第29條1項의 「眞正한 關聯」이라는 表現에 대하여 많은 論議가 있었으나 그 밖의 第2項에 관하여는 별로 큰 問題가 없었다. 眞正한 關聯에 관하여는 첫째, 이를 強力히 主張하여 旗國이 船舶에 대하여 實效的인 管轄權을 行使해야 한다는 國家들(和蘭, 덴마크, 노르웨이, 이태리 等); 둘째, 旗國과 船舶과의 關聯을 強化하는 것을 反對하고 各國의 決定에 一任하든가 眞正한 關聯이라는 基準을 削除할 것을 主張하는 國家들(리베리아, 파나마 等); 셋째, 그 中間的인 立場을 취하는 國家(英國) 등이 있었으나 「實效的인 管轄權과 統制의 行使」라는 表現을 附加하자는 이태리의 提案과, 「行政的 技術的 및 社會的인 事項에 관하여」라는 表現을 附加하자는 프랑스의 提案을 함께 받아들여 草案 第29條의 內容을 修正하여 採擇하기에 이르렀다. 그러면 다음에는 이와 같은 어려운 課程을 거쳐서 結實을 보게된 協約의 內容을 보기로 한다.

## [2] 協約의 內容

1958年 2月 24일부터 同年 4月 27일까지 제네바에서 開催된 海洋法會議에서 채택된 公海에 관한 協約(the 1958 Convention on the High Seas) 第5條에서는 船舶의 國籍에 관하여 다음과 같이 規定하고 있다.

① 各國은 船舶에 대한 自國의 國籍의 許容, 自國의 領海內에 있어서의 船舶의 登錄 및 自國

13) 朴鍾聲, 海洋國際法, 法文社, 서울, 1973, P.166.

의 國旗를 게양하는 權利에 관한 條件을 정한다. 船舶은 그 國旗를 게양할 權利를 가진 國家의 國籍을 갖는다. 그 國家와 船舶과의 사이에는 眞正한 關聯(genuine link)이 있어야 하며 특히 그 國家는 自國의 國旗를 게양하는 船舶에 대하여 行政的 技術的 및 社會的인 事項에 관하여 實效的인 管轄權과 統制를 行使하여야 한다.

② 各國은 自國의 國旗를 게양할 權利를 許與한 船舶에 대하여 그러한 취지의 文書를 발급한다.

위 條文의 主要內容과 특히 論難이 많은 「眞正한 關聯」에 관한 問題 등을 다음에 살펴보기로 한다.<sup>14)</sup>

### 1. 船舶의 國籍, 登錄 및 國旗에 대한 條件,

船舶에 대한 自國國籍의 부여, 自國의 領域內에 있어서의 船舶의 登錄, 自國의 國旗를 게양하는 權利에 관한 條件은 各國이 스스로 정한다. 이때에 사람의 國籍에 관한 경우와 마찬가지로, 國際法의 一部로 認定되고 있고, 大多數의 國家에 의하여 採擇된 原則과 거리가 너무 멀어서는 아니된다고 본다.

### 2. 國旗와 國籍

船舶은, 그 國旗를 게양할 權利가 있는 國家의 國籍을 갖는다. 즉 어떤 國家의 國旗를 게양할 權利가 있을 때에는 그 國家의 國籍을 갖게 되는데, 이러한 意味에서 船舶의 國籍은 國旗로서 表示된다고 할 수 있다. 그러나 이것은 물론 船舶이 그 國旗를 게양할 正當한 權利를 가진 경우의 이야기이다.

### 3. 眞正한 關聯(genuine link)

船舶의 國旗와 國籍의 條件은 各國이 스스로 정한다. 그러나 完全히 自由롭게 정할 수 있는 것은 아니고, 船舶과 旗國과의 사이에 「眞正한 關聯」(genuine link)이 있어야 한다. 그런데 이 「眞正한 關聯」이라는 表現은 매우 抽象的이고 明確하지 아니한 概念이므로 國際法委員會에서도 反對하는 委員이 있었으나, 더욱 詳細한 規定을 마련하지 못하고 막연한 基準이지만 전혀 基準이 없는 것 보다는 낫다고 하여 採擇하기에 이르렀었다. 그리고 海洋法會議에서도 前述한 바와 같이 論難이 많았지만 많은 國家가 이를 支持하고 그 內容을 어느 程度 詳細하고 具體的으로 表現하고자 努力한 끝에 「특히 그 國家(旗國)는 自國의 國旗를 게양하는 船舶에 대하여, 行政的 技術的 및 社會的인 事項에 관하여 實效的인 管轄權과 統制를 行使해야 한다」라는 規定을 追加하게 되었다. 그러나 이것으로써 그 內容이 充分히 明確해졌다고 볼 수는 없다. 要컨대 單純한 行政上의 形式만이 아닌, 즉 單純한 登錄이나 登錄證明書의 發給이외의 關係가 事實上 存在해야 한다는 취지이다. 眞正한 關聯에 관하여 더욱 具體的으로 규정하는 것은 不可能에 가까운 일이다. 國際法委員會가 1955年의 草案에서, 主로 船舶의 所有者를 基準으로 하여 具體的인 規定을 마련한 바 있었지만 많은 나라의 反對에 부딪쳐 廢棄되었음은 이미 考察한 바와 같다.

그런데 여기의 「眞正한 關聯」에 관한 條項의 解釋에 관하여는 條約의 成立後에도 便宜置籍船의 문제와 關聯하여 海運界에 끊임없는 論難을 일으켰다. 例컨대 政府間海事諮問機構(IMCO)는 그 自身의 主要機關의 하나인 海上安全委員會(The Maritime Safety Committee)의 構成과 관련

14) 横田喜三郎, 前掲書, PP. 322~323.



하여 1958년에 國際司法裁判所에 勸告의 意見을 要請한바 있으며<sup>15)</sup> 이에 대한 1960年 7月 8日 字 國際司法裁判所의 勸告의 意見에 의하면 保有船舶은 오로지 登錄된 噸수(registered tonnage)를 基礎로 해야 한다는 것으로서<sup>16)</sup> 이는 결국 便宜船籍國에 有利한 것이었다. 그 後에 海員들의 團體인 國際運輸勞動者聯盟(International Transport Workers' Federation)이나 尤유럽의 主要 海運國들의 이에 대한 反對運動이 있었지만 分明한 解決을 보기에 이르지 못하고 있는 實情이다.<sup>17)</sup>

#### 4. 國旗를 계양하는 權利에 관한 文書

國家가 船舶에게 自國의 國旗를 계양할 權利를 부여했을 때에는, 그러한 權限의 文書를 發給한다. 이 文書는 그 國旗를 계양할 수 있는 權利를 證明하는 것으로 그 權利의 證據가 된다. 그러나 이때의 證據는 決定的 證據는 아니고 推定的 證據(prima facie evidence)라고 해석된다.<sup>18)</sup>

### 第 4 章 國際私法的인 考察

#### [1] 總 說

우리나라의 涉外私法 第44條(海商)에 의하면 “海商에 관한 다음 各號의 事項은 船籍國法에 의한다”라고 하여 1號(船舶所有權의 移轉에 관한 公示의 方法)부터 8號(共同海損의 경우에 損害를 分擔할 財團의 組成)에 이르기까지 규정하고 있으며, 第46條(船舶衝突)에서는 “公海에서 의 船舶衝突에 관한 責任은 各 船舶이 同一 船籍國에 속한 때에는 船籍國法에 의하고 各 船舶이 船籍國을 달리할 때에는 加害船舶의 船籍國法에 의한다”라고 규정하고 있는데 이와 같은 경우에 그 事件에 관한 準據法인 旗國法을 發見하기 위하여서는 船舶의 國籍이 먼저 決定되어야 한다. 그러므로 이 章에서는 이와 같은 경우에 船舶의 國籍이 抵觸하여 旗國法이 둘 以上 있을 때에 어느 旗國法에 따를 것인가를 檢討하여 보고자 한다.

元來, 普遍的 國際的인 性質이 현저한 海商에 관한 分野에서 各國의 相異한 海商法規의 적용을 받아서는 國際的 海商의 健全한 發展을 기할 수 없으므로 海商法을 統一하기 위한 國際的 움직임이 19世紀末頃부터 있었으며 共同海損, 船舶所有者의 責任制限, 船荷證券, 船舶衝突, 海難救助 등 여러 가지 方面에 걸쳐서 상당한 成果를 거두고 있지만 全體的인 立場에서 볼 때에는 部分的인 것이며 많은 部分이 涉外私法的인 해결을 期待하지 않을 수 없다.<sup>19)</sup>

船舶의 國籍의 抵觸은 이미 考察한 바와 같이 船舶國籍의 要件에 관한 各國의 立法主義가 다르기 때문에 發生하는 것은 물론이지만 그 밖에도 船舶所有者의 國籍을 判斷함에 있어서 英美法上의 出生地主義와 大陸法上의 血統主義의 對立에서도 發生한다. 例컨대 韓國과 美國의 兩國籍을 갖고 있는 自然人이 專的으로 所有하는 船舶의 國籍은 韓國船舶인 同時에 美國船舶이므로 여기에 船舶國籍의 抵觸을 이룰 수 있는 等과 같다. 이와 같은 船舶의 抵觸에는 自然人의 國籍의 抵觸의 경우와 마찬가지로 積極的 抵觸의 경우와 消極的 抵觸의 경우가 있으며 이問題의

15) B. A. Boczek, 前掲書, PP. 132~143.

16) 前掲書, P. 155.

17) 石井照久, 前掲書, PP. 98~99

18) Temperley's Merchant shipping Acts, 1963. P. 4.

19) 金辰, 國際私法, 法文社, 서울, 1973, PP. 327~328

解決을 위하여는 여러가지 學說이 있는데 다음에 그 內容을 살펴 보기로 한다.<sup>20)</sup>

## [2] 學說의 檢討

### 1. 船舶所有者意思說

이 說은 船舶이 두 國家의 法에 따라서 甲國에도 또 乙國에도 속할 수 있는 경우에는 船舶所有者가 決定하는 國籍에 의하자는 說이다. 이 說은 直接 船舶所有者의 意思로 모든 것을 解決하자는 見解인데 우리나라 涉外私法上 自然人的 國籍抵觸의 경우에 있어서 當事者의 意思에 의한 決定을 認定하지 아니하는 趣旨과 배치되기 때문에 이 說에 따르기는 困難하다고 본다.

### 2. 登記船籍港說

이 說은 船舶이 두 國家의 法에 따라서 甲國에도, 그리고 乙國에도 속할 수 있는 경우에는 船舶所有者가 그中 어느 國家를 선택하여 船籍港을 定하고 船舶을 登記하였는가를 基準으로 하여 그 선택한 國家의 國籍에 따른다는 說이다. 이 說은 船舶國籍이 積極的으로 抵觸하는 경우에 관하여 적절한 解決의 標準을 提示한다고 볼 수 있겠으나 우리나라의 現行 法制上으로는 船籍港을 정하고 登記하기 以前에 이미 船舶所有權이 發生하고 따라서 그 船舶의 國籍도 發生하여 있다고 解釋되므로 이 說은 채택할 수 없다고 본다. 卽 船舶法 第5條와 第6條는 韓國船舶의 所有者에게 船籍港을 정하고 船舶의 登記와 登錄을 한 다음에 船舶國籍證書를 交付받을 義務를 부과하고 있지만, 실사 所有者가 이러한 義務를 이행하지 않더라도 罰則의 制裁(船舶法 第25條)를 받는다든가 혹은 韓國船舶의 特權(船舶法 第7條)을 享有할 수 없음은 別個의 問題이고 그 船舶이 韓國船舶임에는 영향이 없기 때문이다.<sup>21)</sup> 그런데 登記와 船籍港으로서 準據의 標準을 삼는다며는 船舶法이 韓國船舶으로 認定하는데도 外國에 船籍港을 정하고 登記를 하였기 때문에 韓國國籍을 상실하는 結果가 되어 船舶法의 趣旨에 배치하게 된다.

### 3. 旗國法說

이 說은 船舶國籍의 抵觸에 관한 問題는 이를 모두 旗國法에 따라야 할 것이라고 한다. 그러나 이 說은 다음과 같은 理由로 이를 받아 들일 수 없다고 본다. 첫째, 旗國法의 意義를 해석함에 있어서 이를 現在 그 船舶이 계양하고 있는 國旗가 表示하는 國家의 國籍에 따른다는 趣旨으로 본다며는 이는 결국 위 1의 船舶所有者意思說과 같은 結論이 되기 때문에 困難하여 또 旗國法을 이와같이 理解하는 것은 通常의인 用語의 使用慣例에도 맞지 아니한다. 둘째, 普通 旗國法이라 함은 그 國旗를 계양할 權利가 있는 國家의 法을 意味하며 現實로 그 國旗를 계양하고 있는가 아니한가는 이를 不問한다. 이러한 意味의 旗國法은 지금 이것이 抵觸되어 問題가 되고 있으므로 旗國法에 따라야 한다는 것은 필경 問題로써 問題에 答하는데 不過하다.

### 4. 自然人國籍規定類推說

船舶의 國籍의 抵觸은 自然人的 國籍의 抵觸에 類似하므로 自然人的 國籍의 抵觸을 決定하는 同一한 原則에 따라서 解決하자는 說이다. 이 說에 의하게 되며는 主로 涉外私法 第2條의 類推

20) 여기의 學說內容에 관하여는, 田中誠二, 「海商法上の 諸問題」所載 “船舶의 國籍に 就て”, PP. 23~30을 參照할 것.

21) 閔星奎·林東喆, 海事法規要論, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 釜山, 1976, PP. 28~31.

解釋에 따르고 그 밖의 나머지 問題는 理論으로 補充하게 된다. 이 說이 現在 學者間의 通說이며 또한 妥當하다고 생각된다.

### [3] 結 論

前述한 바와 같이 船舶의 國籍의 抵觸을 解決하는데 관하여는 여러가지 學說이 있으며 그 중에서 自然人國籍規定類推說이 가장 妥當하다. 그러면 이러한 見地에서 좀더 자세히 檢討하여 보기로 한다.

船舶의 國籍의 抵觸에 관하여서도 自然人의 國籍과 마찬가지로 積極的 抵觸과 消極的 抵觸의 二種이 發生할 수 있지만 船舶國籍의 抵觸에 있어서는 積極的 抵觸을 主로 하고 消極的 抵觸 즉 船舶이 어느 나라의 國籍도 갖지 아니한다는 것과 같은 例는 매우 드물 것이다. 그러므로 여기에서는 積極的 抵觸의 경우를 主로 說明하고자 한다. 또 船舶에 관하여도 自然人의 경우와 마찬가지로 國籍의 抵觸에 관하여는 異時的 抵觸과 同時的 抵觸의 區別이 있다.

#### 1. 積極的 異時的 抵觸의 경우

船舶이 배를 달리하여 二國以上の 國籍을 取得하게 된 경우에는 涉外私法 第2條1項의 類推解釋에 의하여 그 船舶이 最後에 取得한 國籍에 따라야 하며 만약 船舶이 併有하는 國籍의 하나가 韓國의 國籍일 때에는 그 取得의 時의 前後를 不問하고 그 船舶을 韓國船舶으로 본다.

#### 2. 積極的 同時的 抵觸의 경우

船舶이 二個 以上の 國籍을 同時에 取得한 경우에 어느 國籍에 의해야 하는가에 대하여는 涉外私法 第2條에는 規定된 바가 없으며 自然人의 國籍에 관해서도 여러가지 見解가 있지만 自然人의 國籍에 관하여는 먼저 住所地的 國籍에 의하고 住所가 선택의 基準이 될 수 없을 때에는 그 居所의 國籍에 의해야 한다고 해석된다. 따라서 船舶의 國籍에 관하여서도 이러한 原則을 類推하여 먼저 船舶의 營業本據港이 있는 나라의 國籍에 의하고 그것이 分明하지 아니할 때에는 船舶의 所在地인 나라의 國籍에 의한다. 여기서 營業의 本據港이라 함은 船舶法上的 船籍港과는 區別되는 概念이다.<sup>22)</sup> 즉, 船籍港은, 自然人의 경우에 戶籍法上의 本籍과 비슷한 形式的인 概念이지만 營業의 本據港은 自然人의 “生活의 根據”인 住所(民法 第18條)에 對比되는 實質的 概念으로 해석해야 한다. 그리고 이렇게 이해함으로써 비로소 國籍抵觸의 解決을 위한 標準이 될 수 있을 것이다.

이때에 만약 어느 本國에도 船舶의 所在地가 없을 때에는 船舶所有者로 하여금 선택시키어 抵觸國籍의 하나를 선택하도록 한다. 船舶所有者가 이를 선택하지 아니할 때에는 法院이 이를 정한다. 그러나 以上の 어느 경우에 있어서도 抵觸國籍의 하나가 韓國일 때에는 韓國의 國籍에 따른다(涉外私法 第2條 第1項의 類推).

#### 3. 消極的 抵觸의 경우

船舶이 어느 나라의 國籍도 가지지 아니하는 경우에 旗國法에 의해야 할 때에는 어떤 法律에 의할 것인가? 이 때에는 涉外私法 第2條 第2項의 類推適用에 의한다. 즉 이러한 경우에는 船舶의 營業本據港 所在地法을 旗國法으로 보고 營業本據港이 明白하지 아니할 때에는 船舶의 所

22) 鄭熙喆, 商法要論(下), 博英社, 서울, 1973, P. 168.

在地法에 의한다. 公海上에서는 法廷地法에 의한다고 해석할 수 밖에 없을 것이다.

#### 4. 一國數法の 경우

이 경우에는 船舶의 國籍의 抵觸이 있다고 할 수는 없지만 旗國法에 의한다고 하는 경우에 과연 어떤 法律에 의할 것인가를 明白히 할 必要가 있기 때문에 論及한다. 이러한 경우에는 涉外私法 第2條 第3項의 類推適用에 의한다. 즉 地方에 따라서 法律을 달리하는 나라의 船舶에 대해서는 그 船舶의 營業本據地港의 所在地法에 의하고 그 다음에는 그 船舶의 所在地法에 의한다. 어느 地方에도 所在地가 없을 때에는 船舶所有者로 하여금 선택케 하고, 船舶所有者가 이를 選擇하지 아니할 때에는 法院이 이를 정한다.

### 第5章 韓國船舶의 要件에 관한 考察

#### [1] 要件의 概要

韓國은 船舶의 國籍取得要件으로서 「國民의 所有」만을 규정하고 있으므로 船舶所有者는 全員이 韓國國民이어야 한다. 즉 船舶法 第2條에 규정된 韓國船舶의 要件을 보면 다음과 같다.

1. 韓國의 國有 또는 公有에 속하는 船舶. 國有라 함은 例컨대 港灣廳, 水產廳 등 國家機關이 所有하는 船舶을 말하고 公有라 함은 地方自治團體 등의 公共團體의 所有에 속하는 船舶을 말한다. 軍艦艇 등 海軍에 소속하는 船舶은 당연히 韓國國籍을 保有하고 있지만 그 任務의 性質上 船舶法의 適用은 없다고 본다.<sup>23)</sup>

2. 韓國國民이 所有하는 船舶. 여기서 말하는 韓國國民의 要件은 國籍法(1948年, 法律 第16號)에서 규정하고 있다. 그리고 船舶共有의 경우에는 共有者 全員이 韓國國民이어야 한다.

3. 韓國에 本店을 둔 商事會社로서, ① 合名會社는 社員의 全員, ② 合資會社는 無限責任社員의 全員, ③ 株式會社와 有限會社는 理事의 全員이 韓國國民인 경우에 그會社가 所有하는 船舶

4. 韓國에 主된 事務所를 둔 法人으로서 그의 代表者全員이 韓國國民인 경우에 그 法人이 所有하는 船舶.

위의 3 및 4는 말하자면 韓國의 實體를 가진 會社 또는 그 밖의 法人이 所有하는 船舶만을 韓國船舶으로 認定하다는 뜻을 明白히 한 것이다.

위 1 내지 4에 해당하는 船舶은 韓國船舶으로서 당연히 韓國國籍을 취득하고 行政法規上의 여러가지 特權(韓國國旗揭揚權, 不開港場의 寄港權 및 沿岸貿易權 등)을 누리고, 義務(登記와 登錄의 義務, 國旗揭揚과 標示의 義務 및 船舶國籍證書의 檢認을 받을 義務 등)를 부담하며 그밖에 여러가지 國法上의 保護와 監督을 받는다. 그런데 여기서 船舶의 國籍取得과 登記·登錄 및 國籍證書의 受取와의 관계에 약간의 注意를 할 必要가 있다. 즉 總톤수 20톤 미만의 船舶과 端舟 또는 檣樞만으로 운전하는 船舶을 除外한 船舶의 所有者는 船舶의 登記를 한 다음에 船籍港을 관할하는 海運官廳에 登錄을 하고 船舶國籍證書를 交付받도록 규정되어 있는데(船舶法 第6條) 이것은 이미 韓國國籍을 취득한 船舶 所有者에 부과한 義務일 뿐이지 國籍취득을 위한 前提要件이 아니다. 왜냐하면 韓國國籍取得의 前提要件은 前述한 바와 같이 韓國人 또는 韓國의 實體를 갖춘 會社 등 法人團體가 그 船舶을 「所有」하는 것이므로 上述한 韓國人 등의 權利主體

23) 이 點에 관하여 우리와 비슷한 法制를 가지고 있는 日本에 있어서는 明文의 規定을 두고 있다. 石井照久, 前掲書, P.100을 參照할 것.

가 船舶 所有權을 取得하면 즉시 船舶의 國籍이 發生하기 때문이다. 船舶所有權의 取得原因으로는 公法上的 捕獲, 收用, 沒收 등과 私法上的 造船, 讓渡, 相續 等외에 保險委付(商法 第710條) 등 海商法에 규정하는 特有한 事由들이 있다.<sup>24)</sup> 그런데 가장 一般的인 讓渡의 경우를 보면 非登記船舶의 讓渡는 民法上 動產所有權讓渡의 一般原則에 따라서 引渡에 의하여 그 效力을 발생하며(民法 第188條 第1項, 商法 第745條), 登記船舶의 所有權移轉은 當事者間의 合意만으로 效力이 생기고 이를 登記하고 船舶國籍證書에 記載하는 것은 第三者에 대한 對抗要件일 뿐이지(商法 第743條 但書) 民法上 不動產物權의 變動에 있어서의 登記와 같은 效力發生要件은 아니다(民法 第186條).<sup>25)</sup> 이와같이 불배 船舶國籍證書를 保有하다는 것은 國旗揭揚權을 行使하기 위한 形式的인 條件이며 船舶航行의 要件이기는 하지만 이를 保有하게 됨으로써 韓國國籍을 取得하는 것은 아니다. 우리나라와 비슷한 法制를 취하고 있는 日本에 있어서 國籍取得을 위하여는 船舶의 登記와 國籍證書의 受取가 必要하다는 見解가 있지만 上述한 바와 같은 理由로 이는 妥當한 見解라고 할 수 없다.<sup>26)</sup>

商船의 國籍喪失은 한 나라의 商船隊의 實力의 減少이기 때문에 經濟上, 國防上, 可及의이런 이를 방지하여 國籍의 維持에 努力할 必要가 있다. 이러한 취지에서 우리나라의 商法에서도 船舶의 國籍維持를 위하여 특별한 規定을 두고 있다. ① 船舶共有者의 持分의 移轉 또는 國籍의 상실로 인하여 船舶이 大韓民國의 國籍을 상실할 때에는 다른 共有者는 相當한 代價로써 그 持分을 買受하거나 그 競賣를 法院에 청구할 수 있으며(商法 第759條 第1項), ② 社員의 持分의 移轉으로 會社의 所有에 속하는 船舶이 大韓民國의 國籍을 상실할 때에는 合名會社에 있어서는 다른 社員, 合資會社에 있어서는 다른 無限責任社員이 相當한 代價로써 그 持分을 買受할 수 있다(商法 第757條 第2項).

한편 海上運送事業法 第30條에서는 國籍船의 減少를 억제하기 위하여 “大韓民國 船舶을 所有할 수 없는 者에게 大韓民國 船舶을 讓渡 貸與 또는 擔保로써 提供하거나 運航의 委任을 하고자 하는 者는 大統領令의 정하는 바에 의하여 港灣廳長의 허가를 받아야 한다”라고 規定하고 있다

## [2] 論 評

우리나라의 現行 船舶法 第2條가 韓國船舶의 國籍要件으로 「國民의 所有」만을 原則으로 하고 있음은 이미 위에서 본 바와 같다.

그리하면 이러한 現行法의 立場은 現時點에서 적절하다고 볼 것인가? 이는 결국 海運業이 우리나라의 國民經濟 또는 國防에 대하여 가지는 直接 또는 間接의 여러가지 意義, 機能 또는 效果中에서 어떠한 面을 重要視 하는가? 그리고 그에 따라서 우리나라의 海運政策을 앞으로 어떠한 方法으로 展開해 나아갈 것인가?의 如何에 따라서 結論이 달라질 것이므로 이에 대한 判斷을 내리는 것은 性質上 이 論文의 目的을 벗어나는 일이며 別途의 研究가 있어야 할 것이다. 다만 장차 우리나라의 海運產業에도 陸上의 다른 產業分野의 경우처럼 外國資本의 參與를 勸獎 내지 誘導할 必要가 있을 경우에는 그러한 與件을 造成할 수 있도록 하기 위하여 現行法上 國籍要件의 再檢討가 있어야 할지도 모른다.

그러할 경우에 오늘날 個人名義로 大規模 海運業을 經營하는 例는 想像하기 困難하므로 이問

24) 徐燮珪, 前掲書, P. 45.

25) 郭潤直, 物權法, 博英社, 서울, 1970, PP. 100~101.

26) 小町谷操三·窪田宏, 海商法(上卷), 青林書院, 東京, 1959, P. 28

題는 會社 등 法人의 경우에 主로 문제가 될 것이다. 이에 대하여 船舶法 第2條에 의하면 前述 한바와 같이 韓國에 本店 또는 主事務所를 둔 商事會社 또는 法人의 無限責任社員, 理事, 代表者 등의 全員이 韓國國民일 것을 要求하고 있으나 外國人의 投資 그 自體를 禁止하는 直接的인 規定은 없다. 그러나 經營에 참여하지 않는 單純한 投資株主의 立場에서 이루어지는 外國資本의 大規模 流入은 現實적으로 期待하기가 어려울 것이다.<sup>27)</sup> 그러므로 이러한 問題를 해결하기 위하여서는 獨逸의 경우처럼 會社 任員의 一定한 比率(例컨대 2分の 1 미만 等)까지 外國入의 參與를 許容하는 方法을 포함한 上述한 各國의 立法例를 比較 研究하여 앞으로 우리나라의 現實에 맞도록 法令을 改正補完할 必要가 있을 것이다.

### 參 考 文 獻

- 1) 徐燾珪, 全訂 商法講義(下卷), 法文社, 서울, 1972
- 2) 鄭熙喆, 全訂版商法要論(下), 博英社, 서울, 1973.
- 3) 朴鍾聲, 海洋國際法, 法文社, 서울, 1973.
- 4) 金 辰, 國際私法, 法文社, 서울, 1973.
- 5) 李漢基, 國際法學(上, 下), 서울, 博英社, 1958, 1961.
- 6) 郭潤直, 物權法, 博英社, 서울, 1970
- 7) 李俊秀, 國際船員法 研究(博士學位 請求論文), 1969.
- 8) 閔星奎, 海運經濟學, 韓國海洋大學 海事圖書出版部, 釜山, 1973.
- 9) 交通部법령해석질의 응답집(제2집), 1974.
- 10) 田中誠二, 海商法詳論, 勁草書房, 東京, 1970.
- 11) 石井照久, 海商法, 有斐閣, 東京, 1968.
- 12) 小町谷 操三, 窪田宏, 海商法(上卷), 清林書院, 東京, 1959.
- 13) 田中誠二, 海商法上の諸問題.
- 14) 横田喜三郎, 海の國際法(上卷), 有斐閣, 東京, 1959
- 15) 南正彦, 船舶法解説, 海文堂, 東京, 1959.
- 16) Laws Concerning the Nationality of Ships, United Nations, New York, 1955.
- 17) Arzt, F. K., Marine Laws (Navigation and Safety), New York, 1953
- 18) Colombos, The International Law of the Sea, London, 1959.
- 19) Boleslaw Adam Boczek, Flags of Convenience, Harvard Univ. Press, 1962.

27) 여기에 관하여는 交通部, 법령 해석질의 응답집(제2집), 1974, pp. 35~38에 게재된 "대한석유공사의 선박소유"에 관한 1969年 10月 1日字 법무부대 상공부의 법령 해석질의 응답내용을 參照할 것.