

法學碩士 學位論文

小型船舶의 安全管理業務 一元化를 위한 法制
改善方案

A Study on the Ship-related Regulations and Laws for
Unification of the Small Boats' Safety Management



指導教授 李 潤 哲

2008年 2月

韓國海洋大學校 大學院

海上交通情報學科 海事法務政策專攻

李 燦 宰

목 차

Abstract

제 I 장 서 론	1
제1절 연구의 배경	1
제2절 연구의 내용 및 방법	3
제 II 장 선박 안전관리 현황	5
제1절 선박의 안전관리를 위한 기본요소	5
1. 개설	5
2. 선박의 법적 성질	7
3. 선박국적과 공시제도	8
4. 선박의 개성	19
제2절 선박 안전관리 제도	22
1. 선박의 검사	22
2. 선박의 공시제도	24
3. 선박공시의 효과	31
4. 선박관리의 행정절차	33
제 III 장 외국의 선박 안전관리	36
제1절 일본의 소형선박검사기구	36
1. 소형선박검사기구의 설립과 업무	36
2. 소형선박검사기구의 안전관리 노력	39
제2절 기타 국가의 소형선박 안전관리	42
1. 미국	42
2. 캐나다	44

3. 뉴질랜드	46
4. 호주	48
5. 영국	52
제Ⅳ장 소형선박 안전관리 일원화를 위한 법제 개선방안 ..	54
제1절 건조분야 개선방안	54
제2절 공시제도분야 개선방안	57
제3절 검사분야 개선방안	59
1. 검사제도의 현황과 문제점	60
2. 소형선박 검사확대와 확대에 따른 대책	61
3. 선박검사의 확대	64
제4절 폐선분야 개선방안	66
1. 무단방치폐선의 출현	66
2. 무단방치 폐선의 행정절차와 관계법	67
3. 해양환경 형법의 특징	67
4. 해양환경 관련 형법규정	69
제Ⅴ장 결 론	72
참고문헌	75



<표 차례>

<표-1> 소형선박 등록대상 선박	38
<표-2> 선박의 종류별 검사시기	38
<표-3> 선박종류별 등록비	47
<표-4> Part II 선박등록	49
<표-5> 등록·비등록 대상선박	50
<표-6> 선박등록 대상선박	51
<표-7> 초기·정기검사 대상 및 면제선박	52
<표-8> 등록선박의 분류	53
<표-9> 중소형조선소의 범위	55
<표-10> 업종별 지역분포 현황	57
<표-11> 시설 규모별 조합원 현황	57
<표-12> 선박안전기술공단 선박검사 대상 선박의 해양사고율	61
<표-13> 사고종류별 해양사고 현황	62
<표-14> 각국의 소형선 등록 및 검사제도 관련	65
<표-15> 최근 8년간 방치폐선 현황('98~'05년)	67
<표-16> 최근 3년간 선박의 종류 및 규모별 신조물량	70

<그림 차례>

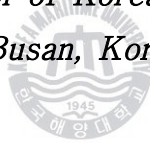
<그림-1> 자기책임과 규제의 메커니즘	40
<그림-2> 일본의 FRP 폐선절차	41
<그림-3> 어선의 건조·출어 과정도	54



A Study on the Ship-related Regulations and Laws
for Unification of the small boats' safety
management

by Lee, Chan-Jae

*Major in Maritime Law and Policy
Department of Maritime Traffic Information
The Graduate School of Korea Maritime University
Busan, Korea*



Abstract

A ship, so far, has been constructed, operated and scrapped complying with the administration procedures required by ship related regulations and laws during their life cycle from their building to scrapping for some purposes. Among ship related regulations and laws the Ship Safety Act and Prevention of Marine Pollution Act are closely correlated with ships and these Acts recently have been revised partly or entirely to supplement loop holes in these Acts. However, this



amendments would not make a people easy to understand these Acts itself and the administration procedures required by these Acts on how they own a ship, or how they operate a ship. In case of a car it is comparatively easier than the case of a ship to take the information on the simple procedures in relation to the purchasing of and scrapping of cars.

The number of small boats, which have been registered in the Korea Ship Safety Technology Authority, is not more than 87,774 as of October, 2007. If such a figure is considered with the fact that the number of registered cars exceeded 16million, it could be poorly thought. The domestic car history passed slightly over 100 years and the car industry have been explosively developed in terms of technology. Therefore, the case of the ship can not comparable to that of the car.

For the purpose of improving people's welfare and economic benefits, the ship administration and marine environmental protection should play a significant role in activating the leisure and small boats. The administrative affairs are divided into many laws and regulations, the competent authorities are numerous, and the affairs themselves are correlated organically. Unfortunately, the situation is that the small and leisure boats are not within the scope of activation and people who want to possess their own ships, choose the type and size of a ship which are intended to have, accordingly design the necessary equipment for them, make those ships constructed by high quality of a shipyard, follow the



procedures such as registration, survey, operation and scrapping; however it is not easy for owners to access to such procedures. The reason is that the ship is the product made by the ship owners' order according to their intentions and needs in contrast with the case of the car. Such ships hold a variety of problems that this practice can obstruct the safety in terms of the design and the ship owners want to enlarge the ship over the authorized size of the ship. Nonetheless, these problems can be solved as means of technical and legislative alternatives.

The infrastructure of marine leisure is not well developed and there are a big burden that the supply of technology and the ship administration should be simplified and the competent authorities should be unified. If the nation is not satisfied with the service of the ship administration, the alternatives to improve the effectiveness will have to be considered with full care.

Thus, this paper considers a measure of improving ship related regulations and laws to activate domestic leisure and small boats by analyzing the regulations and laws which obstruct the popularization of domestic leisure and small boats, and by considering the administration procedures and inspection procedures for ships in Japan, which contribute to the revitalization of leisure and small boats industry.



제 I 장 서 론

제1절 연구의 배경

선박은 건조되어 오랫동안 운항해오다 선박으로써 그 목적을 다하고 폐선에 이르기까지 많은 관계법령이 요구하는 행정절차에 따라 건조·운항·폐선이 되고 있다. 선박과 관련된 밀접한 법령으로 선박안전법과 해양환경관리법이 있는데 최근 법개정을 통해 관련법이 전면개정 또는 부분 개정되어 이전의 미비점이 보완되어 가고 있기는 하나 아직까지 일반적인 국민들이 선박을 소유하고 운항하기에는 행정절차를 포함한 많은 선박관련 규정을 이해하기까지 많은 어려움이 있다. 생활과 밀접한 자동차의 경우 완성차를 구입하여 운행하다 폐차에 이르기까지 간단한 절차와 쉽게 접할 수 있는 정보에 비해 선박은 그렇지 못하기 때문이다.

세계 레저보트의 시장은 약 6,000개 조선소에서 연간 800,000척을 생산하고 있다. 전체 시장 규모로는 약 80억불, 주요 생산국으로는 미국, 영국, 이탈리아, 네덜란드, 프랑스가 있다.¹⁾ 이러한 선진국들이 일찍이 해양에 눈을 돌려 조선기술을 이용하여 중소 조선의 특화 제품화에 성공한 경우들이다. 반면 우리나라는 대형선박을 중심으로 성장 정책을 통해 조선 1~2위의 건조량을 자랑하고 있지만 정작 국민들이 여전히 바다와 선박에 대해 부정적 시각을 갖는 이유는 아마도 해양과 선박을 실제 체험하는 인구가 많지 않음에 기인한 것이라 생각한다.

선박안전기술공단에 등록된 소형선박의 수는 2톤 미만의 소형선박

1) 한국해양수산개발원, “수상레저 안전관리 발전방향”, 정책세미나 배부자료(2003), 5쪽.

을 포함하더라도 87,774척(2007년 10월 기준)을 넘지 않는다. 이는 얼마 전 국내 자동차 등록대수가 1,600만대를 넘어선 사실²⁾과 비교하면 자동차 등록대수의 0.6% 에도 미치지 않는 수치에 불과하며 국내 자동차역사가 100년이 조금 넘는 짧은 기간에 수적으로나 산업적, 기술적으로 과히 폭발적인 성장을 해온 것에 비한다면 너무도 초라한 수준이다.

국민복지 증진과 경제적인 효과창출을 위해 소형 및 레저선박의 활성화를 위한 선박행정 및 해양환경보호의 선도적 역할을 해야 한다. 선박에 관한 행정업무는 다수의 법률과 규정 등으로 산재되어 있고, 담당 기관도 다양하게 구성되어 있어, 상호 유기적으로 업무가 연계되어 있기에 국민 한 개인이 개인적으로 소형선박을 소유하고자 하여도 그 절차와 방법을 모르는 경우가 대부분이다. 불행하게도 아직까지 소형 및 레저선박 산업이 활성화 되는 수준에 미치지 못하는 것도 사실이지만 선박을 소유하려는 사람들이 자기가 목적하는 선박의 종류와 크기를 선택하여 필요로 하는 장비를 포함하는 설계를 하고 비교적 양질의 조선소를 통해 선박을 건조하여 등록 및 검사, 운항, 폐선 등의 절차 중 그 어떤 단계에도 쉽게 접할 수 있는 것이 없다. 이는 선박은 자동차와는 달리 선박소유자의 의도와 요구에 따라 주문 생산품이라는 큰 차이점이 있기 때문이다. 또한 주문 생산되는 선박은 안전을 저해할 수 있는 설계 및 허가된 크기보다 더 크게 건조하려는 문제 등 다양한 문제가 발생한다. 그러나 이러한 문제는 법률적, 기술적, 제도적 해결방안으로 해법을 찾을 수 있다.

그러나 아직까지 해양레저의 저변확대가 미진한 점을 보더라도 소형·레저선박의 기술보급과 선박행정을 보다 간소화하고 집행기관을 일원화하는 등 과제를 안고 있으며, 이러한 선박행정 간소화 및 집행기관의 단일화가 이루어지지 않아 국민들로 하여금 선박행정 불만으로 이어진다면 업무효율성을 제고하기 위한 방안이 모색되어야 할

2) 문화일보 2007년 5월 9일자 산업면.



것이다.

따라서 정부는 법제 개선을 통해 정책에 반영함으로써 소형선박을 중심으로 한 해양레저선박 산업의 활성화로 바다의 실용성을 입체적으로 극대화 시키고 국민복리 증진과 경제적인 효과를 창출해 낼 수 있도록 소형선박을 중심으로 한 제도적, 행정구조적 활성화 방안이 필요하다.

제2절 연구의 내용 및 방법

이 논문은 소형 및 레저선박의 안전관리업무를 선진화 할 수 있는 방안을 제시함으로써 선박행정의 간소화와 안전관리의 일원화에 대한 국내외 관련 법령을 고찰하여 소형 및 레저선박의 산업 및 문화적 활성화 기반 조성에 중점을 맞춰 21세기 해양선진국 위상에 맞는 소형 및 레저선박의 안전관리업무를 일원화 모델을 지향하는데 있다.

이를 위해 제1장에서는 연구의 배경과 목적 등을 검토하고, 제2장에서는 선박안전관리의 현황을 선박의 의의, 법적성질, 국적, 개성을 통해 안전관리의 기본요소를 확인하여 우리나라 선박안전관리 제도에 대하여 변천과정을 포함하여 알아본다. 제3장에서는 외국의 선박안전관리에 대하여 일본의 소형선박검사기구(JCI)의 탄생과 안전관리 전반적인 현황과 미국, 캐나다, 뉴질랜드, 호주, 영국의 개략적인 선박안전관리에 대하여 고찰하고, 제4장에서는 소형선박 안전관리 일원화를 위한 법제 개선방안을 건조분야, 공시제도분야, 검사분야, 폐선분야 등 총 4개 분야로 구분하여 제시한다.

위와 같은 구성을 통해 선박의 전반적인 안전관리업무와 선박행정업무를 확인하고 안전관리의 변천사와 일본을 포함한 외국의 안전관리 현황을 통해 국내 소형·레저선박을 새로이 건조 또는 도입 단계, 등기·등록, 운항시 검사, 보험·금융업무 및 폐선에 이르는 과정을 분야별로 분류하여 이들 상관관계를 중심으로 안전관리 일원화를 위한 개선사항을 알아보고



선진화 방안을 제시한다.

이를 위하여 이 논문에서는 연구의 방법으로 국내외의 각종 단행본, 논문, 보고서 등의 수집·조사·분석을 통한 문헌조사방법을 택하였다. 또한 관련분야의 최신 국제협약과 외국의 법·제도 및 사례를 수집하기 위해 인터넷자료를 활용한다. 즉, 관련분야의 국제협약과 우리나라를 비롯한 일본, 미국 등 해양선진국들의 법제 등의 자료를 1차적 자료(primary sources)로 하고, 이 분야의 서적, 논문, 보고서 등의 2차적 자료(secondary sources)를 종합적으로 비교·분석·평가하고 필자가 업무를 수행하면서 취득한 경험과 자료를 바탕으로 논리적 추리에 의한 법제적 대응방안을 도출해 내는 것을 연구방법으로 한다.



제Ⅱ장 선박 안전관리 현황

제1절 선박의 안전관리를 위한 기본요소

1. 개설

종래의 해사법에서는 선박에 관한 직접적인 정의 규정을 두지 않은 채 해석론만으로 선박의 의의를 파악하여 왔다. 최근에 이르러서는 해사 관련 일부 법규에 개별적으로 선박에 관한 정의규정을 도입하는 경향을 보이고 있기는 하나, 그 표현 방법에 약간씩의 차이가 있다. 즉 모든 면에 공통적으로 적용될 수 있는 선박에 관한 정의는 존재하지 아니한다.³⁾

과거에는 선박의 구조와 용도가 매우 단순하여 선박을 상식적으로 이해하는 데에 문제가 없었던 옛날에는 굳이 선박에 관한 정의 규정이 필요치 아니하였다. 그러나 오늘날에 와서는 여러 가지의 전문 산업이 발전되고 조선기술 또한 급격히 발달하여 여러 가지 형태의 선주류(船舶類)가 새로이 나타나 각 분야에서 이용되게 됨에 따라, 이제까지 상식적으로 이해하여 왔던 고전적 의미의 선박 개념으로서는 복잡하고 다양한 현대의 해사문제를 규율할 수 없게 되었다.

여러 측면에서 선박을 정의할 수 있으나, 안전관리와 가장 밀접한 연관이 있는 기술적인 면에서 정의하고자 한다.

기술적인 면에서 선박이라 함은 물 위에 떠서 선박 자체 이외의 다른 물건을 싣고 이동할 수 있는 오목한 모양의 구조물을 일컫는다. 즉, 선박으로서 갖추어야 할 필요조건은 다음과 같다.⁴⁾

- ① 물 위에 뜰 수 있는 성질을 가질 것(浮揚性). 즉, 물 위에 뜰 수 있는 구조를 가지고 있어야지 물 위에 뜰 수 없으면 선박이 아

3) 김종길 외, 「선박행정의 변천사」, 선박안전기술공단사단법인·한국선급(2003), 28쪽.

4) 上野喜一郎, 「船舶法規의 解説」(東京: 成山堂書店, 1969), 9-10쪽.



니다. 잠수선과 같이 수중에 침하하는 장치를 가진 것이라도 그것은 일정한 수심에서 떠 있거나 다시 물 위에 뜰 수 있는 장치를 가진 한 이는 선박이라고 하여야 할 것이다.

- ② 다른 물건을 실을 수 있는 성질을 가질 것(積載性). 여기에서 ‘다른 물건’이라 함은 선박 구조의 일부를 이루지 아니하는 것을 말한다.
- ③ 물 위를 이동할 수 있는 성질을 가질 것(移動性). 이 이동은 선박 자체에 설비된 장치에 의하는가 또는 외부로부터의 힘에 의하는가는 관계가 없다. 하지만 물 위를 이동하는 것이어야지, 수상항공기와 같이 그 이동은 선박 자체에 설비된 장치에 의하는가 또는 외부로부터의 힘에 의하는가는 관계가 없다. 즉, 물 위를 이동하는 것이어야지, 수상항공기와 같이 그 이동의 통로로서 주로 공중을 취할 목적으로 만들어진 것이면 일시적으로 물 위에 떠서 이동할 수 있는 구조로 되어 있더라도 이는 항공기에 속하는 것이므로, 선박으로 취급되지 아니한다.
- ④ 위의 세 가지 조건을 구비한 것이라도 실제로 물 위에서 운반도구로서 이용될 수 있도록 인공을 가한 오목한 모양의 구조물이어야 한다. 따라서 뗏목과 같은 것은 그 뗏목을 조성하는 물체 자체를 운반하는 것에 지나지 아니하므로, 이를 인공을 가한 오목한 모양의 구조물이라 할 수 없으므로 이를 선박으로 볼 수는 없다.

이상에서 살펴본 바와 같이 위의 3가지 조건 즉, 부양성, 적재성 및 이동성을 갖춘 인공적 구조물이면 선박이라 할 수 있다. 그런데 선박은 다방면에 걸쳐 이용되고 있어서 그 구조 및 설비와 기능이 점차 분화됨에 따라 다음과 같은 것들이 출현하고 있는데, 선박의 개념을 넓게 보면 예인선, 압선(pusher), 등선, 준설선, 기중기선 및 해저자원굴착선 등과 같이 다른 물건을 적재하지 아니하는 것과 등대선, 창고선 등과 같이 이동하지 아니하고 한 곳에 정착하여 그 기



능을 수행하는 것도 선박에 포함된다 할 것이다.

2. 선박의 법적 성질

사람이나 화물을 수송운송하기 위해 이용하는 운반도구인 선박은 관련 법령에 따라 그 정의가 다르다. 선박법, 선박안전법, 해상교통안전법, 선원법, 선박직원법상에 정의가 약간의 차이가 있고 법적 성질은 아래와 같다.

(1) 합성물

물건을 형체 상으로 구별하여, 하나만으로 한 개를 이루는 단일물, 합성물 및 집합물 등으로 구분한다. 이러한 구분방식으로 볼 때 선박은 법률상 단일물도 아니고, 많은 단일물의 집합도 아니며, 선체, 범장 및 주기관 등의 결합으로 이루어지는 이른바 하나의 합성물의 일종이다. 그러므로 그 각 부분은 독립된 사권의 목적물이 될 수 없다.⁵⁾



(2) 부동산과 유사성

민법은 토지와 그 정착물을 부동산으로 하고 그 밖의 것을 모두 동산으로 하고 있으므로 선박은 동산이다. 그러나 선박은 일반 동산에 비해 상당히 큰 용적을 가지고, 경제적 가치도 아주 크며, 그 동일성의 인식이 용이하고, 또한 선박은 원칙으로 운송용구로서 그 자체 거래의 객체로 되는 것이 본래의 목적이 아니라는 점 등을 이유로 특정한 경우에는 부동산과 유사한 취급을 받고 있다. 즉 일정한 규모 이상의 선박은 공시의 대상으로서 등기되고 이것에 대하여 저당권과 임차권이 인정되며, 또 강제 집행과 경매에도 선박은 대체로 부동산과 같은 취급을 받는다. 형법상에서도 선박에 관하여는 주거침입죄가 성립한다.⁶⁾

5) 김종길 외, 앞의 책, 44쪽.



(3) 선박의 개성과 인격자와의 유사성

선박은 앞서 말한바와 같이 하나의 물건인 동산으로서 권리의 객체를 이루는 것이지만, 이 동산은 다른 것과 달라서 사람의 성명에 해당하는 명칭, 사람의 주민등록번호에 해당하는 선박번호, 사람의 국적에 해당되는 선박의 국적, 사람의 주소에 해당되는 선적항과 선박의 톤수 등에 의하여 그 개성을 명백하게 하는 점에서 사람과 유사한 취급을 받는 이른바 인격자 유사성을 갖는다.⁷⁾

3. 선박국적과 공시제도

(1) 선박국적의 의의

‘선박의 국적’(nationality of ships)이라 함은 그 선박이 어느 나라에 귀속하는가⁸⁾ 즉, 선박의 국가적 속성(national character of a ship)을 나타내는 것을 말한다. 이 ‘선박의 국적’이라는 용어는 1826년 초부터 한 나라가 자국의 국기를 게양할 수 있도록 허가한 선박과 그 나라와의 법적 관계를 규정하는 데에 널리 쓰였다. 즉, 이는 외교문서, 법적 의견, 다국 간 및 양국 간 조약, 나포규칙, 법전편찬과 국제사법재판소의 용어를 포함한 사법적 전문용어로서 사용되었다.

그런데 ‘선박의 국적’이라는 용어에 대하여 국제연합 국제법위원회(United Nations International Law Commission, 이하 ‘ILC’라 한

6) 위의 책, 45쪽.

7) 위의 책, 46쪽.

8) 서둔각, 「상법강의(하)」(서울 : 법문사, 1986), 475쪽; 손주찬, 「신상법(하)」(서울 : 보문각, 1965), 24쪽; 민성규·임동철, 「해사법규요론」, 한국해양대학교 해사도서출판사(1974), 27쪽, 上野喜一郎, 前掲書, 24쪽; O'connell D. P., *The International Law of the sea, Vol. II*(Oxford : Clarendon Press, 1984), p.752.



다)에서 허드슨(M.O. Hudson)위원은 ‘국적’이라는 개념은 충성의 이념을 의미하는 것으로 ‘국가적 속성’이라는 용어가 바람직하며, 'nationalit du navire(선박의 국적)'이 아니고 'national character of a ship'(선박의 국가적 속성)이라고 하였다(ILC 제2차 회기(1950. 6. 5~7. 29)중 제64차 회의(7. 10), ILC 제3차 회기(1951. 5. 16~7. 27)중 제121차 회의(7. 10)). 이에 대하여 사무총장보 케르노(Kerno)는 ‘선박의 국적’이라는 용어는 관습적으로 정착된 용어이고, 이는 단지 국기를 게양할 권리이자 등록의 결과라고 하였다(동 제121차 회의).⁹⁾

아무튼 ‘선박의 국적’이라는 용어가 타당한 것인 가에는 다소의 의문이 있지만, 오늘날의 해사국제법에서는 확고한 용어로서 정착되어 널리 쓰이고 있다. 즉, 국제법상 선박은 반드시 특정한 1개 국가의 국적만을 가져야 하고, 그 소속 국은 그 선박에게 그 국가의 국기를 게양할 권리를 부여하며, 아울러 공해 상에서는 그 선박에 대하여 배타적 관할권(exclusive jurisdiction)을 행사한다.

이와 같이 선박이 사람과 마찬가지로 국적을 가지는 것은 그 선박이 그 고유의 개성(個性)을 가지고 있음과 더불어, 인격자와 유사성을 갖는 것을 의미하기도 한다.¹⁰⁾

한편 선박의 국적과 관련하여 ‘선적(船積)’이라는 용어도 일부에서 쓰이고 있다. 그러므로 이에 관하여도 살펴본다. 일반적으로 선박이 어느 나라의 해사행정기관(maritime administration)에 비치된 공부(公簿)에 기재됨으로써 그 선박에 부여된 그 나라의 국적을 증명하는 공문서(선박국적증서 등)를 교부받게 되는데, 이러한 절차를 거쳐 증명되는 그 선박의 국적을 ‘선적’이라고 한다. 이렇게 보면 결국

9) Robert Rienow, *The Test of the Nationality of Merchant Vessel* (New York : Columbia University Press, 1937), pp.13~14 as cited in Boleslaw A. Boczek, *Flags of Convenience-An International Legal studies* (Cambridge : Harvard University Press, 1962), p.92; 주동면, “국제법상 편의치적에 관한 연구”, 박사학위 논문, 연세대학교, 1988.8, 6쪽에서 재인용.

10) 서돈각, 앞의 책, 475쪽.



‘선적’과 ‘선박의 국적’은 동의어로 보아야 할 것이다.

(2) 선박국적 제도의 연혁

‘선박의 국적’이라는 개념은 해양법에서 가장 중요한 원칙인 공해 자유의 원칙¹¹⁾, 그 가운데에서도 항해자유 원칙¹²⁾과 더불어 발전하여 왔다. 이러한 해양법 체계가 갖추어지기 이전에는 자국의 해운 발전을 위하여 각 나라들이 자국 선박의 요건을 규정하여 자국 선박을 확정하고 이들 선박에 대하여 특별한 보호와 감독을 하기 시작한 데에서 유래하여 발전되어 온 것으로 보인다.

가. 영국의 선박국적 제도

1368년에 영국 왕 에드워드(Edward)3세는 법을 반포하여 프랑스에서의 영국령 가스꼬뉴(Gascony) 산 포도주를 선적하여 운송하는데 대하여 영국 선박의 우선적재(優先積載)를 규정하였다. 또한 1381년에는 리차드(Richard) 2세가 항해조례(Navigation Act)를 반포하여 영국에서 수입하는 상품은 영국 선박에 한정하여 선적하도록 규정하였는데, 이들 법에서 규정하고 있는 내용이 점진적으로 ‘선박

11) 국제법상 어느 국가의 영역에도 속하지 않으며, 어느 국가도 배타적으로 지배할 수 없는 해역인 공해는 자유라는 원칙을 말한다. 공해는 광대하여 실효적 점유가 곤란하며, 또 타국가의 사용을 방해하지 않더라도 각 국가는 이를 사용할 수 있다는 부차적 이 유도 있으나, 공해는 국제교통의 불가결한 통로이므로 이를 위해 공해자유 원칙이 필요한 것이다. 즉 공해는 어느 나라도 주권을 주장할 수 없으며 또한 모든 나라의 국민이 자유롭게 사용할 수 있다는 국제법상의 원칙. 전자를 귀속으로부터의 자유, 후자를 사용의 자유라 하는데 이 둘을 합쳐 공해의 자유라 한다. 17C초 그로티우스에 의해 해양자유론이 주장된 이래 19C초에 확립되고, 특히 1958년 [제네바]해양법회의에서 채택된 공해에 관한 조약에 규정된 국제법상의 원칙이다.

12) 공해자유 원칙 중 사용의 자유에는 항해의 자유, 어업의 자유, 해저케이블 등 부설의 자유, 비행의 자유 등이 포함된다. 그러나 1970년대 후반 이후 각국이 200해리 경제수역을 주장하고 유엔해양법조약이 이에 대한 배타적 권리를 인정하면서 이 원칙에 중대한 수정이 가해졌다.



의 국적'이라는 개념으로 발전하게 된 것이라고 한다.

그 후 발표된 항해조례 가운데 전형적인 것이 1651년 크롬웰(Oliver Cromwell)에 의하여 발표된 항해조례와 1660년 5월 29일 찰스 2세의 왕정복고 후에 발표한 항해조례이다. 1651년의 항해조례¹³⁾는 영국의 국제무역에 종사함에 있어서는 ㉠ 그 선박이 영국국민이 소유하는 것일 것 ㉡ 그 선박에 승무하는 선장과 해원의 대부분이 영국 국민일 것이라는 두 가지가 그 요건으로 되어 있다.¹⁴⁾ 이는 소유와 조종(선장과 해원의 대부분)에 중점을 둔 군사적 성격을 띤 것이었다. 반면 1660년의 항해조례는 ㉠ '영국에서 건조한 선박(English-built ship)'을 추가하고, ㉡ 승무 요건도 '선장과 해원의 대부분'을 '선장과 해원의 4분의 3 이상'으로 그 요건을 바꾸었다. 이는 식민지 경영에 중점을 둔 것으로, 다분히 경제적 색채가 강하여 자국 선박의 증대와 조선을 장려하기 위한 것이었다.

영국은 1651년과 1660년의 항해조례를 통하여 영국의 국제무역에 종사하는 자격을 취득하기 위한 선박의 요건인 ① 소유권(property), ② 승무원(seamen) 및 ③ 건조(origin)라는 3원칙이 확립되었다. 이 원칙이 뒷날 각 국의 자국선박의 요건을 규정하는 기준으로 되었다. 이러한 법제는 자국의 해운을 발전시키려는 다른 모든 나라에 전파되었다.

나. '선박의 국적'이라는 개념의 생성과 발전

18세기말까지는 선박은 국민의 소유물일 뿐 국가에 소속된다고 여기지 않았기 때문에 '선박의 국적'이라는 개념은 충분히 발전하지 아니 하였다. 그러다가 1800년대에 들어서자 통상 및 항해에 관한

13) 이 항해조례는 당시 국제해상무역을 지지하고 있는 세력으로서 절대적인 강대함을 자랑하던 네덜란드에 대항하여 영국 무역의 증진을 획책하여 1651년 10월 9일에 발표한 것이다.

14) 강동수, "선박국적제도의 개선을 위한 입법론적 연구", 석사학위논문, 한국해양대학교, 1992, 5-8쪽.



양자조약이 많이 체결되었는데 이러한 조약에서 ‘선박의 국적’이라는 용어가 등장하기 시작하였고, 한편으로는 해양법의 발달에 따라 해양법 중 특히 ‘공해의 자유’의 원칙과 더불어 ‘선박의 국적’ 개념도 발전하여 왔다. 이러한 것들 가운데에서 주요한 것 몇 가지를 살펴보면 다음과 같다.

1826년에 체결된 '프랑스와 브라질 양국 간의 우호, 항해 및 통상 조약(Treaty of Friendship, Navigation and Commerce between France and Brazil)'에서는 자국 선박으로 상호 인정하는 조건으로 선박의 자국 내에서의 건조, 자국민의 소유 및 자국민의 선원을 그 요건으로 규정하였다(제11조).

1926년 11월 2일에 체결한 ‘스웨덴과 노르웨이와 덴마크간의 통상 및 항해조약(Treaty of Commerce and Navigation between Sweden-Norway and Denmark)’에서 선박의 국적은 기국의 국내법에 따라 그 조건을 정하고 다른 국가는 이를 인정하여야 한다(제8조)고 규정하여, ‘선박의 국적’이라는 용어를 처음으로 쓰기 시작하였다. 그 선박국적의 부여 조건은 각각 기국의 국내법에 의하도록 하였다.

이 조약 이후 1958년까지 수백 개의 우호, 통상 및 항해조약이 각 국가간에 체결되어 각 국의 국내법에 의한 선박의 국적 부여와 그에 대한 상호 인정의 원칙이 확립되었다. 그 뒤 선박의 증명서가 국적의 심사라는 조항으로 변형되었고, 1960년대에 이르러서는 거의 대부분의 조약에 선박의 증명서에 의한 국기의 상호 승인을 규정하게 되었다.

1958년 2월 24일부터 제네바에서 개최된 제1차 유엔의 해양법회의에서 그 해 4월 29일에 채택된 ‘해양법에 관한 1958년의 제네바 협약’중 ‘공해에 관한 협약(Convention on the High Seas, 이하 ‘공해협약’이라 한다)’에서는, ‘선박의 국적(nationality of ships)’이라는 용어를 채용하여 첫째, 선박의 국적 허용조건에 대하여서는 각 국에



일임하되, 거기에는 국가와 선박 사이에 ‘진정한 연계(genuine link)’가 있어야 하고 둘째, 이중국적은 인정하지 아니한다는 원칙을 확립하였다. 이러한 내용은 1973년 12월 3일부터 개최된 제3차 유엔해양법회의의 결과 1982년 12월 10일 자메이카의 몬테고 베이에서 체결되어 1994년 11월 16일에 국제적으로 발효(우리나라에 대하여는 1996년 2월 28일 발효)된 1982년 ‘해양법에 관한 국제연합협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, 이하 ‘해양법협약’이라 한다)에 그대로 규정되었다.

이와 같이 국제협약으로서 1958년의 공해협약에 처음으로 ‘선박의 국적’에 관한 규정을 두었으나, 국적 허용의 요건에 관하여는 “국가와 선박 사이에는 진정한 연계관계가 있어야 한다(There must exist a genuine link between the State and the ship)”라고만 추상적으로 규정하였을 뿐 그 구체적인 요건의 내용에 관하여는 규정하지 아니하였다. 이처럼 그 내용에 대한 규정을 각국의 국내법에 일임하고 있는 것은 그러한 요건의 내용에 관한 각국간의 차이를 인정할 때문이라고 할 수 있다. 따라서 그 뒤 ‘진정한 연계’라는 용어의 개념에 관하여 많은 논란이 초래되기에 이르렀다.¹⁵⁾

(3) 선박국적의 효과

선박의 국적은 국제법상, 섭외사법상 및 해사행정법상 준거법으로서 기국법(law of flag)을 결정하는 기준이 되고, 또한 일반적으로 각국의 행정법은 자국선과 외국선에 대한 차별대우를 인정하게 되었다.¹⁶⁾

가. 국적부여국의 효과

15) 김종길 외, 앞의 책, 80-81쪽.

16) 榎本喜三郎, “國際海事法에 있어서 船舶登錄要件의 史的 研究”, 日本 海事産業研究所 (1985), 11-12쪽.



선박에 국적을 부여한 국가 즉, 등록국(또는 기국)에 발생하는 효과를, 특히 기국의 행정상의 대상을 중심으로 살펴보면 다음과 같다.

자국의 조선업 및 해운업에 대한 진흥 및 조성정책의 대상이 된다. 우리나라에서는 해운산업육성법에 근거한 보조금이나 용자, 장려금 등의 대상이 될 수 있다(해운산업육성법 제4조, 제12조, 제14조, 제15조, 제16조).

또한, 등록세 및 기타 각종 제세공과금의 과세대상이 되고, 국가의 긴급사태가 발생할 때에는 해상운송 수단으로서 사용하기 위한 동원대상이 되며, 해상안전, 해양환경보호 및 승무원 근로기준 향상을 위한 감독 대상이 된다.

나. 국적을 취득한 선박에 대하여 발생하는 효과

등록국의 국기를 게양할 권리(의무로 규정하는 나라도 있다)를 갖게 되고, 등록국의 선대에 포함되어 다음과 같은 특권을 부여받게 된다. 등록국의 불개항장에 기항할 수 있고, 연안 무역에 종사할 수 있으며, 그 나라의 우편물의 운송을 맡아 그 나라의 보조금을 받을 수 있다. 강제도선을 면제받을 수 있거나 그밖에 자국선박에 대한 보조나 특전을 받을 수 있으며, 등록국의 영역 밖에서는 국제법상 등록국의 외교적 보호를 받게 된다.

다. 그 밖의 효과

당해 선박은 공해상에서 행정상 및 사법상 등록국의 배타적 관할권 아래에 놓이게 된다. 다만, 민사재판상의 관할은 관할권 결정의 규정에 따라 결정된다.

일반적으로 국제사법상 섭외적 법률관계의 준거법 결정의 연결점



으로 된다. 우리나라의 섭외사법에서는 선박소유권의 이전에 관한 공시의 방법 등 해상에 관한 여덟 가지의 사항은 선적국법에 의하고(제44조), 공해상에서의 선박 충돌에 관한 책임은 가해선박의 선적국법에 의하여(제46조), 공해에서의 해난구조로 인한 보수청구권은 구조선박의 선적국법에 의한다(제47조)고 규정하고 있다.

우리나라의 상법은 될 수 있는 대로 한국선박이 한국국적을 유지할 수 있도록 하게 하기 위하여 선박공유자의 지분의 이전 또는 그 국적 상실로 인하여 선박이 한국국적을 상실한 때에는, 다른 공유자가 상당한 대가로 그 지분을 매수하거나 그 경매를 법원에 청구할 수 있고(제757조 제1항), 사원의 지분의 이전으로 회사의 소유에 속하는 선박이 한국국적을 상실할 때에는 합명회사에 있어서는 다른 사원, 합자회사에 있어서는 다른 무한책임사원은 상당한 대가로서 그 지분을 매수할 수 있다(제757조 제2항)고 규정하고 있다.¹⁷⁾

(4) 우리나라의 선박국적



대한민국의 국적을 가진 선박을 대한민국 선박(이하 “한국선박”이라 한다)이라고 한다. 한국선박이 되기 위한 요건 즉, 선박에 대하여 대한민국의 국적을 부여하기 위한 요건은 선박법 제2조에서 규정하고 있다.

가. 우리나라 선박국적의 변천

우리나라에서 최초로 선박국적 제도에 관한 법 즉, 선박법이 제정 시행된 것은 융희 4년(1910년) 4월 1일이었다. 일본의 통감부 정치하에서 제정된 이 법(법률 제1호, 1910년 3월)은 이름만 바뀌면서 내용은 동일하게 유지되어 오다가, 1960년 2월 1일 법률 제544호로

17) 김종길 외, 앞의 책, 75-83쪽.



현재의 선박법이 제정·공포되어 즉시 시행됨으로써 폐지되었다. 그러나 이 선박법 제2조에 규정한 우리나라의 선박국적 부여 요건인 ‘한국선박’에 대하여 국적 부여 요건상의 내용에는 아무런 변경도 없었다.¹⁸⁾

이와 같이 선박국적 부여 요건은 이른바 절대소유권주의¹⁹⁾를 채택하고 있었으므로 이사 중에 외국인이 한사람이라도 끼어 있으면 그 회사 소유의 선박은 한국 국적 취득이 불가하여,²⁰⁾ 우리나라에 대한 외국인의 해운투자를 거의 불가능하게 하고 있다.

그러나 국제 해운업계는 선박의 대형화 및 현대화로 특히, 정기선인 컨테이너화는 컨테이너 선대확보 없이는 국제경쟁에 나설 수 없는 지경에 이르렀다. 이를 위한 막대한 자본 확보를 위하여 국내 해운기업이 외국 자본 50퍼센트 미만과 이사회 의결권의 5분의 2의 범위 안에서 참여할 수 있도록 선박법 제2조 제3호를 개정하였다.²¹⁾

나. 우리나라 선박국적의 부여조건



18) 제2조(한국선박) 다음 각 호의 선박을 대한민국선박(이하 ‘한국선박’이라 칭한다)으로 한다.

1. 국유 또는 공유의 선박
 2. 대한민국국민이 소유하는 선박
 3. 대한민국에 본전을 둔 상사회사로서 합명회사는 사원의 전원, 합자회사와 주식합자회사는 무한책임사원의 전원, 주식회사와 유한회사는 취체역¹⁾의 전원이 대한민국국민인 경우에 그 회사가 소유하는 선박
 4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 법인으로서 그 대표자 전원이 대한민국국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박
- 19) 제3호에서 상사회사의 경우 그 상사회사에 대한 외국인의 투자를 직접 금지하는 규정이 없으므로 외국인도 외자도입법이 허용하는 범위(일반적으로는 50% 미만)안에서는 투자가 가능하다 할 것이나, 경영에는 전혀 참여 없이 단순한 투자 주주의 입장에 서야하므로 외국자본의 대규모 유입은 현실적으로 기대하기 어렵다 할 것이다(임동철, “선박의 국적에 관한 연구”, 「한국해양대학 논문집」 별책 제12집(1977.3.), 278쪽).
- 20) 이에 관하여는 교통부의 법령해석질의응답집 (제2집), 1974, 35~38쪽 게재된 ‘대한석유공사의 선박소유’에 관한 논문 1969년 10월 1일자 법무부 대 상공부의 법령해석질의응답 내용 참조.
- 21) 1978년 12월 5일 법률 제3148호.



우리나라는 선박국적의 부여조건으로 국유 또는 공유의 선박, 대한민국국민이 소유하는 선박, 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인²²⁾이 소유하는 선박 그리고 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 이외의 법인²³⁾으로서 그 대표자(공동대표자인 경우 그 전원)가 대한민국국민인 경우에 그 법인이 소유하고 있는 선박만이 가능하다. 한국선박이 되기 위한 요건은 선박의 소유권이 위에서 열거한 자연인 또는 법인에 있는 것으로서 충분하다.

건조중인 선박에 대하여는 그 선박이 발주자에게 인도될 때까지는 조선자가 그 소유권을 가지는 것이 관례이다. 따라서 수출 선박과 같은 것이라도 그것이 외국의 발주자에게 인도될 때까지는 한국선박일 수가 있어서 해사 공법의 적용을 받는 경우가 있다.

이와 같이 한국국적 취득의 전제요건은 한국인 또는 한국적 실체를 갖춘 법인 등이 그 선박을 '소유'하는 것이므로, 전술한 한국인 등의 권리 주체가 선박소유권을 취득하게 되면 동시에 그 선박은 한국국적을 가지게 된다.²⁴⁾ 따라서 한국선박의 소유자가 선박법 제8조의 규정에 의하여 그 선박에 대한 등기·등록을 신청하고 선박국적증서를 교부받는 것은 당해 선박의 국적 취득을 위하여 취하는 절차가 아니라, 이미 한국국적을 취득한 선박의 소유자에게 과하여진 의무를 이행하기 위한 절차이다.²⁵⁾

다. 우리나라 선박국적의 취득 및 상실

22) 대한민국의 법률에 의하여 설립된 상사법인이라 함은 상법 제3편이 적용되는 회사로서 그 회사는 본점 소재지에서 설립등기를 함으로써 성립되므로, 그 본점은 반드시 국내에 설치되어야 할 것이다.

23) 제3호 이외의 법인이라 함은 예컨대 비상사법인, 즉 비영리법인을 말한다. 이 법인 역시 그 주된 사무소는 법 제2조 제3호 자체의 규정이나 법인 설립등기에 관한 민법 제33조의 규정에 의하여 반드시 국내에 설치되어야 한다.

24) 임동철, 앞의 논문, 276-277쪽.

25) 위의 논문, 276쪽.



선박소유권의 취득 원인은 일반 동산의 경우와 같다. 공법상의 취득 원인으로서는 포획, 몰수 및 수용 등에 의한 경우가 있고, 사법상의 취득 원인으로서는 조선계약, 양도, 합병 및 상속 등과 그밖에 해상법상에 특유한 보험위부(상법 제710조), 공유선박의 국적상실시의 지분의 강제 매수 또는 그 경매의 청구(상법 제757조), 이미 있는 공유자의 지분매수 청구(상법 제758조) 또는 선장의 경매처분(상법 제777조) 등이 있다. 그런데 가장 일반적인 양도의 경우를 보면 비등기 선박의 양도는 민법상 동산소유권 양도의 일반원칙에 따라서 인도에 의하여 그 효력을 발생하며(민법 제188조 제1항, 상법 제745조), 등기선박의 소유권 이전은 당사자간의 합의만으로써 효력이 생긴다. 이를 등기하고 선박국적증서에 기재하는 것은 제3자에 대한 대항 요건일 뿐이지(상법 제743조 단서) 민법상 부동산 물권의 변동에 있어서의 등기와 같은 효력 발생 요건은 아니다.²⁶⁾

이와 같이 볼 때 선박국적증서를 소지한다는 것은 국기 게양권을 행사하기 위한 형식적인 조건이며 선박 항행의 요건이기는 하지만, 이를 소지하게 됨으로써 한국국적을 취득하는 것은 아니다. 우리나라와 비슷한 법제를 취하고 있는 일본의 경우 국적을 취득하기 위하여서는 선박의 등기와 선박국적증서의 수취가 필요하다는 견해가 있지만,²⁷⁾ 전술한 바와 같은 이유로 이는 타당한 견해라고 할 수 없다.²⁸⁾

상선의 국적 상실은 한 나라의 상선세력이 감소되는 것이기 때문에, 경제상 및 국방상 될 수 있는 대로 이를 방지하여 국적을 유지시키려는 노력이 필요하다. 이러한 취지에서 상법은 전술한 바와 같이 선박의 국적상실에 관한 특별 규정을 두고 있으며, 해운법에서도 국적선의 감소를 억제하기 위한 규정을 두고 있다. 즉, 선박의 매매, 대여 또는 용대선하거나 한국선박을 소유할 수 없는 자에게 한국선

26) 위의 논문, 277쪽; 서돈각, 앞의 책, 479쪽.

27) 小町谷操三·窪田雄, 「海商法(上卷)」(東京: 青林書院, 1959), 28쪽.

28) 임동철, 앞의 논문, 277쪽.



박을 담보로 제공하고자 하는 자는 해양수산부장관에게 신고하도록 규정하고 있다(해운법 제53조). 뿐만 아니라 적정한 선복량의 유지를 위하여 필요하다고 인정할 때에는 한국선박을 소유할 수 없는 자와의 선박의 매매 또는 용선을 제한할 수 있는 것으로 규정하고 있다(해운법 제54조 제1항).

4. 선박의 개성

선박이 개성을 가지고, 따라서 각 선박에 대하여 그 동일성을 식별하여 이를 다른 선박과 구별하는 것은 사법상의 거래관계에서도 바람직할 뿐만 아니라 선박에 대하여 행정상으로 보호하거나 감독하기 위하여서도 필요한 일이다. 선박에 개성을 부여하는 표지로서 주요한 것은 그 명칭, 총톤수, 선적항 등이 있다. 이들 사항은 선박국적증서를 교부받는 전제 조건이고, 따라서 선박을 적법하게 사용하기 위하여서는 뺄 수 없는 것이다. 선박은 명칭이나 적을 가지는 점에서 사람과 유사하다.



(1) 선박의 명칭

한국선박은 고유의 명칭을 가지고 이를 표시하여야 한다(선박법 제11조 및 동법 시행령 제11조). 선박의 명칭은 선박소유자가 자유로이 결정할 수 있고, 다른 선박과 동일하거나 유사한 명칭이라도 된다. 선박의 명칭은 한글로서 등록되고 표시되어야 한다.²⁹⁾ 명칭은 될 수 있는 대로 그 명칭 끝에 ‘호’라는 문자를 붙인다(선박법사무취급요령 제3조, 이하 ‘훈령’이라 한다).

선박에는 그 명칭 외에 선박의 동일성을 식별하기 위한 보조수단

29) 1991. 6. 19의 대통령령 제13390호에 의한 사무관리규정 제10조 제1항 및 규칙 제17조 제1항 제1호.



으로서 선박번호, 국제해사기구에서 부여한 선박식별번호(이하 ‘IMO 번호’라 한다)와 호출부호가 있다.

선박번호와 IMO번호는 선박이 지방청에 등록을 할 때 당해 지방청장이 지정하고, 호출부호는 선박안전법 제4조 제1항의 규정에 의하여 무선전신시설을 설비하는 선박에 대하여 지정하며, 무선전신시설을 설비하지 아니하는 선박이라도 선박소유자가 신청하는 경우(예컨대 선박에는 무선전화시설을 하고 있으나 구명설비로서 휴대용 무선장치 또는 조난신호자동발신기를 설비하고자 하는 경우)에는 지정할 수 있다(규칙 제11조).

(2) 선적항

‘선적항’이라 함은 선박에 대한 행정상의 감독 편의를 위하여 각각의 선박에 대하여 특정되는 곳을 말한다. 선적항은 선박의 등기를 하는 등기소 및 선박의 등록을 하고 선박국적증서를 교부하는 관할 지방청을 정하는 표준이 되므로 매우 중요하다. 또한 선적항은 선장의 선주대리권의 범위를 정하는 표준이 되기도 한다(상법 제773조).

한국선박의 소유자는 대한민국에 선적항을 정하여야 한다(선박법 제7조 제1항). 한국선박으로서 새로이 등록하는 선박에 대하여는 물론, 등록되어 있는 선박의 소유자가 변경된 경우에도 새 선박소유자는 이를 정하여야 한다.

선적항의 설정에 관한 입법은 나라에 따라 여러 가지가 있는데 ① 선박소유자의 자유의사에 맡기는 주의(영국, 덴마크), ② 선박소유자의 주소지 또는 그 가까운 장소에 설정하는 주의(노르웨이), ③ 선적항을 특정의 장소에 한정시키는 주의, ④ 선적항을 정부기관이 지정하는 주의 등이 있다.

한편, 우리나라에서는 선적항은 선박소유자가 정하되 일정한 제한을 두고 있는데 ① 선적항으로 될 곳은 한국의 국내이어야 한다(선



박법 제7조 제1항), ② 선적항은 선박이 항행할 수 있는 수면³⁰⁾에 접한 시, 읍, 면에 한정되고 그 명칭³¹⁾에 의한다(동법 시행령 제2조 제1항 및 제2항). ③ 원칙적으로 선적항은 그 선박의 소유자의 주소지에 정하여야 한다(동법 시행령 제2조 제3항 본문) 등이 이에 해당한다.

공유선박의 경우에는 필두자(지분이 가장 많은 자)의 주소지³²⁾를 선박소유자의 주소지로 보아 정하고 지분 최대인 자가 2인 이상인 경우에는 공유자의 희망에 따라 지분 최대인 자 중 한 사람의 주소지로서 선적항을 정할 수 있다.

선적항은 원칙적으로 국내의 곳으로서 선박소유자의 주소지에 정하도록 되어 있으나, 다음에 경우에는 그 주소지 외의 곳으로서 당해 선박이 주로 정박하는 시 읍, 면이나 선박소유자의 사업장이 있는 시, 읍, 면에 이를 정할 수 있다(동법 시행령 제2조 제3항 단서). 즉, ① 국내에 주소가 없는 선박소유자가 국내에 선적항을 정하고자 하는 경우(동법 시행령 제2조 제3항 단서 제1호), ② 선박소유자의 주소지가 선박이 항행할 수 있는 수면에 접한 시, 읍, 면이 아닌 경우(동법 시행령 제2조 제3항 단서 제2호), ③ 기타 선박소유자의 주소지 외의 시, 읍, 면을 선적항으로 정하는 것이 부득이한 경우(동법 시행령 제2조 제3항 단서 제3호) 등이 이에 해당한다.

(3) 총톤수

선박의 ‘총톤수’라 함은 선박의 크기를 나타내기 위하여 사용되는

-
- 30) ‘선박이 항행할 수 있는 수면’이라 함은 당해 선박이 항행할 수 있는가를 실제로 인정한다는 것은 곤란하기 때문에 일반적으로는 소형선박이 항행할 수 있는 수면(하천, 호수를 포함한다)이면 된다고 해석하여야 한다.
- 31) 선적항은 시·읍·면의 명칭에 의하여야 하므로, “○○항”이라 기재하지 아니하고, 반드시 “○○시”, “○○군○○읍” 또는 “○○군○○면”이라 기재한다.
- 32) ‘주소’라 함은 자연인인 경우에는 그 사람의 생활의 본거 즉, 주민등록법에 의하여 주민등록이 되어 있는 곳(주민등록법 17조의9)을 말하고, 법인인 경우에는 상사회사에 있어서는 그 본점의 주소지, 기타의 법인에 있어서는 그 주된 사무소의 소재지를 말한다.



지표로서, 선박 전체의 형용적에 일정한 환산계수(conversion factor)를 곱하여 구한다. 따라서 선박의 크기는 매우 다양하므로 총톤수는 선박의 개성 또는 법 동일성을 식별하는 최대요소가 된다.

그 밖에 선박을 등기 및 등록하거나 선적증서를 교부받는 경우에도 그 기초 사항이 될 뿐만 아니라, 선박에 관한 법령을 적용하는 기준이 되며, 과세 및 수수료의 기준이 되기도 한다.

제2절 선박 안전관리 제도

1. 선박의 검사

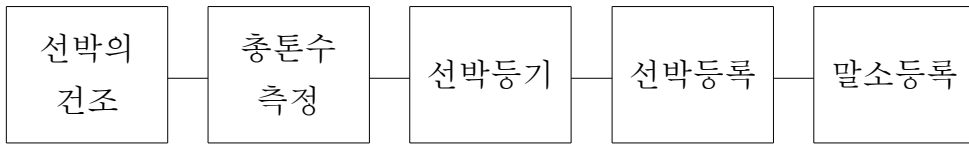
(1) 선박의 건조

선박이 탄생하기 위해서는 우리나라의 선박안전법에 따라 선박을 새로이 건조하는 방법과 외국에서 중고선이나 신조선을 수입하는 방법이 있다. 어선이 아닌 선박의 경우에는 선박안전법에 따라 선박안전기술공단 또는 한국선급에 신청을 통해 건조에 착수한 때부터 제조검사를 받고 선박을 건조해야 한다. 그러나 어선은 어선법에 따라 별도로 허가를 받아야 한다. 이때 제조검사의 대상이 아닌 선박은 조선소에서 건조 후 선박검사에 합격하면 된다.

제조검사를 부정한 방법으로 받거나 제조검사를 받지 아니하고 선박을 제조하고 있거나 제조한 자는 각각 법률이 정하는 바에 따라 징역 또는 1천만원이하의 벌금에 처하게 되어 있다. 만일 외국에서 수입, 운항하고자 할 때에는 해당 선박이 선박검사의 여부에 따라 절차의 차이가 있다.

<선박 행정업무 절차>





가. 선박검사를 받은 중고선박을 수입한 경우

매도자로부터 각종 증서(선박검사증서, 선박국적증서, 선박원부, 선박건조증명서 등) 및 선박도면을 완전 인수하여 선박소재지의 관할 영사에게 가선박국적증서를 신청하여 대항검사기관 변경 및 선박검사(임시항행검사 등)를 선박안전기술공단 또는 한국선급에 신청하여 수검하는 방법이 있다.

나. 선박검사 비대상 중고선박을 수입한 경우

매도자로부터 각종 증서(선박국적증서, 선박원부, 선박건조증명서 등) 및 선박도면을 완전 인수하여 선박소재지의 관할 영사에게 가선박국적증서를 신청하여 선박검사(임시항행검사 등)를 선박안전기술공단 또는 한국선급에 신청하여 수검하는 방법이 있다. 대상선박이 화물로서 운송되거나 예인되어 올 경우 임시항행검사를 받지 않아도 되나 일본에서는 임시항행검사를 요구하고 있다.

다. 외국에서 선박을 신조하여 수입하는 경우

정부 및 정부가 지정한 대항검사기관으로부터 현지에서 선박검사를 받은 선박이거나 우리나라와 조약을 체결한 외국정부 또는 동 정부가 인정한 대항검사기관으로부터 선박검사를 받은 선박인 경우여야 한다. 절차는 위의 선박검사를 받은 중고선박을 수입한 경우에 준용하면 된다. 다만 선박안전법상 제조검사 대상선박이지만 외국에서 제조검사를 받지 아니한 선박은 우리나라에서 선박검사가 불가하였으나 최근 선박안전법의 개정을



통해 대체검사를 통해 제조검사를 받지 아니한 선박의 수입도 가능하게 되었다.

(2) 선박 총톤수 측정

신조선이든 수입 선박이든 선박이 탄생되면, 선박을 등록하기 전에 선박의 실체가 되는 선박의 톤수, 건조 연월일, 건조자, 건조지 등을 확인하게 된다. 선박의 등록은 사람으로 비유하자면 출생신고와 유사하므로 출생신고를 하기 위해서는 사람의 실체를 확인하는 절차를 거치듯이 톤수의 측정도 이와 같은 연장선에서 볼 수 있다.

선박의 총톤수는 폐위용적을 해양수산부장관이 정한 규칙에 의하여 산정한 용적톤수를 말하며, 각종 과세 기준이 된다. 선박총톤수 측정의 절차는 선박의 선적항 또는 소재지를 관할하는 지방해양수산청 선원선박과(부산인천은 환경안전과)에서 접수하며 신청서, 설계도면, 선박의 실체를 증명할 수 있는 서류(선박건조증명서, 선박원부 등본 등)와 신조시는 기관 거치증명서 그리고 수입 선박의 경우엔 수입확인서 등이 필요하다. 처리기간은 10일이며, 소형선박은 5일로 되어 있다. 그 밖에 국제항해에 종사하는 선박은 별도로 국제톤수 측정을 신청하여야 하며 총톤수 측정 신청과 동시에 신청해야 민원처리 기간을 단축시킬 수 있다.

2. 선박의 공시제도

선박은 행정상의 감독을 위하여 또는 선박은 일반 동산에 비하여 상당히 큰 용적을 가지고 그 경제적 가치도 매우 크기 때문에, 그에 대한 사법상의 권리관계인 소유권, 저당권 및 임차권 등의 소재를 분명하게 하기 위하여 이를 공시할 필요가 있다. 공시의 방법으로는 등기와 등록이 있다.

원래 선박에 대한 공시제도는 영국의 항해조례에 그 기원을 두고



있다. 이 항해조례는 영국의 해운 보호정책을 위한 공법적인 등록 의무에 관한 것이고, 근대의 사법상의 권리 관계를 공시하기 위한 등록제도는 영국의 1854년의 상선법에서 시작되었다.³³⁾ 오늘날에는 모든 해운국에서 선박의 공시제도가 시행되고 있는데, 법제적으로는 ① 영국에서와 같이 공법적 목적을 주로 하는 등록제도에 등기제도를 포함시키는 것, ② 선박의 국적과는 관계없이 순 사법적인 등기제도에 의하는 것, ③ 프랑스에서와 같이 등기 및 등록의 이원주의를 인정하는 것들이 있다.³⁴⁾

우리나라에서는 등기와 등록의 이원제도를 취하여 등기는 선박에 대한 사권의 상태를 공시함을 목적으로 하여 등기소에서 관장하게 하고, 등록은 주로공법상의 필요성에 따라 지방청(어선의 경우에는 시, 도)에서 관장하게 하고 있다. 또한 등기사항은 소유권, 저당권, 임차권 및 선박관리인에 관한 사항에 걸쳐 한국선박만을 대상으로 하고 있다.

우리나라의 공시제도는 이와 같이 등기와 등록의 이중 절차를 거치도록 되어 있어서 절차가 복잡하고, 양자간에 협조가 잘 되지 아니하는 경우도 있을 수 있다. 그러므로 입법론적으로는 양 제도를 통합하여 동일 관청에서 관장토록 하는 방안을 검토하여 보는 것이 바람직한 것으로 생각된다.³⁵⁾

(1) 선박의 등기

가. 개설

‘선박의 등기’라 함은 등기공무원이라고 일컬어지는 국가기관이 법정 절차에 따라서 선박등기부라고 불리는 공적 장부에 선박에 관한

33) 배병태, 「해상법」(서울 : 한국사법행정학회, 1979), 61쪽.

34) 上野喜一郎, 前掲書, 33쪽; 민성규·임동철, 앞의 책, 33쪽.

35) 각주 30) 참조.



일정한 권리 관계를 기재하는 것 또는 그러한 기재 자체를 말한다.³⁶⁾

민법은 토지와 그 정착물을 부동산으로 하고 그 밖의 것을 모두 동산으로 규정하고 있으므로(민법 제99조), 선박은 동산임이 확실하다. 그러나 선박은 일반 동산에 비하여 상당히 큰 용적을 갖고 있고, 경제적 가치도 아주 크며, 각기 독특한 개성에 의하여 그 동일성의 인식이 쉽고, 또한 선박은 원칙으로 운송용구로서 그 자체 거래의 객체가 되는 것이 본래의 목적이 아니라는 점 등의 이유로 특정한 경우에는 부동산과 비슷한 취급을 받고 있다.³⁷⁾ 즉 일정하나 규모 이상의 선박은 등기되고(선박법 제8조 및 제26조, 상법 제743조 및 제745조), 등기에 의한 임차권(상법 제765조)과 등기선박에 대한 저당권(상법 제871조, 제873조 및 제874조)이 인정된다. 또한 강제 집행과 경매에서도 선박은 대체로 부동산과 같은 취급을 받고(민사소송법 제678조 내지 687조), 형법상에서도 선박에 관하여는 건조물에의 방화죄(형법 제164조 내지 제166조)와 주거침입죄(형법 제319조)가 성립된다.

민법 제186조는 “부동산에 관한 법률행위로 인한 물권의 득실변경은 등기하여야 그 효력이 생긴다”고 규정함으로써, 법률행위에 의한 부동산 물권변동에 관하여 이른바 성립요건주의(독일주의)의 원칙을 채용하고 있음을 명정(明定)하여, 법률행위에 의한 부동산 물권변동은 물권행위와 등기의 두 요건을 갖추었을 때에 성립 내지 효력을 발생하도록 되어 있다(상법 제743조).³⁸⁾ 그러나 선박에 관하여는 구 민법에서와 같이 의사주의를 채용하여 등기선박의 소유권 이전은 당사자 사이의 합의만으로써 효력이 생기기 때문에 이전등기는 제3자에 대한 대항 요건일 뿐이다.³⁹⁾

36) 정윤식, 「물권법」(서울 : 박영사, 1984), 98쪽.

37) 서돈각, 앞의 책, 474쪽.

38) 정윤식, 앞의 책, 132쪽.

39) 서돈각, 앞의 책, 479쪽.



나. 등기 관련 규정

총톤수 20톤(부선인 경우에는 100톤) 이상의 한국선박의 소유자는 그 소유하는 선박에 대하여 등기를 한 후 선적항을 관할하는 지방청장에 당해 선박의 등록을 신청하여야 한다(선박법 제8조 제1항 및 제26조). 이 경우 등기는 단순한 대항요건이 아니라 강제적인 의무사항인 것이다.

선박의 등기는 선박등기법과 선박등기처리규칙(대법원 규칙)이 정하는 바에 의하여야 한다(선박등기법 제1조 및 제6조). 선박의 등기를 관장하는 관할 등기소는 등기할 선박의 선적항을 관할하는 지방법원, 동 지원 또는 등기소로 한다(선박등기법 제4조).

다. 등기사항

선박의 등기는 선박에 대한 소유권, 저당권 및 임차권의 설정, 보존, 이전 및 변경, 처분의 제한 또는 소멸에 대하여 이를 하는데(선박등기법 제3조), 선박등기부에 기재되는 구체적인 등기 사항은 선박의 종류와 그 명칭, 선적항, 선질, 총톤수, 소유자, 기관의 종류와 수, 추진기의 종류와 수, 범장, 진수 연월일, 저당권에 관한 사항, 임차권에 관한 사항이 있다.

제조 중인 선박에 대하여도 그 조선지를 관할하는 등기소에 신청하여 그에 관한 저당권의 등기를 할 수 있다(선박등기법 제36조).

(2) 선박의 등록

가. 의의



선박법에서 ‘등록’이라 함은 지방청에 비치한 공부인 선박원부(船舶原簿)에 선박의 개성 내지 그 동일성을 표시하는 사항과 소유자를 기재하는 것을 말한다. 이와 같이 선박의 등록은 선박의 표시사항과 소유자라는 법률사실을 공적으로 증명하는 행정행위이므로 행정법상 준 법률행위적 행정행위 중 공증행위에 속한다.⁴⁰⁾

선박등록의 목적은 선박의 국적을 명확히 하고 또한 행정관청의 감독에 도움을 줌에 있다.

나. 선박등록의 종류

선박의 등록에는 신규등록, 변경등록, 말소등록 및 등록의 정정(訂正)이 있다.

신규등록은 선박의 신조, 외국으로부터의 매수 기타의 사유로 선박을 새로이 취득하여 등록함에 적합한 미 등록선을 새로 선박원부에 기재하는 것을, 변경등록은 등록 후에 등록 사항의 일부가 변경된 경우에 그 등록 사항을 변경하는 것을 말한다. 당초 등록시 착오가 있는 경우에는 등록의 정정이 가능하다. 말소등록은 선박이 멸실 혹은 침몰되었거나 해체된 때 또는 등록 제도를 적용 받지 아니하게 된 경우(선박이 국적을 상실하거나 총톤수가 변경되는 등)에 그 부적합한 등록을 소멸시키는 것을 말한다.

다. 등록사항

등록을 필요로 하는 사항, 즉 선박원부에 기재하여야 할 선박의 등록사항은 선박의 개성 내지 동일성을 표시하는 사항 및 소유자에 관한 사항으로서 선박번호, IMO번호, 호출부호, 선박의 종류⁴¹⁾, 선

40) 이상규, 「신행정법론(상)」(서울 : 법문사, 1995), 376쪽.

41) 기선, 범선 및 부선의 구별을 말한다(법 제1조의2).



박의 명칭, 선적항, 선질⁴²⁾, 범의 범장, 치수, 총톤수, 폐위 장소의 합계 용적, 제외 장소의 합계 용적, 기관의 종류와 수, 추진기의 종류와 수, 조선지, 조선자, 진수일 및 소유자가 있다(선박법 시행규칙 제11조). 몇 가지 개념을 살펴보면 다음과 같다.

① 선박번호

선박번호는 기호와 고유번호로 구성되고, 전 지방청에 걸쳐 1개의 선박번호에 대하여 1척의 선박만이 존재할 수 있도록 규정되어 있다. 또한 고유번호는 그 선박이 등록되어 있는 한 소유자 가타의 사항의 변경등록이 되어도 변경되지 아니한다.

② IMO 번호

선박에 영구적인 식별번호(identification number)를 부여하여 그 선박이 국적을 변경하더라도 그 번호는 변경 없이 유지되는 것으로, SOLAS협약 부속 규칙 제11장 제3규칙 제1항의 규정에 의하여 국제항해에 종사하는 다음 선박은 국제해사기구(IMO)에서 부여한 선박식별번호(Ship Identification Number)를 가지도록 되어 있다. 즉, 지방청장은 총톤수 100 이상의 모든 여객선, 총톤수 300 이상의 모든 화물선의 등록신청이 있을 때에는 IMO 또는 로이드선급(Lloyds' Register of Shipping, LR)에서 IMO 번호를 부여받았는지를 확인한 다음 IMO 번호를 부여받았는지를 확인한 다음 IMO 번호를 등록하도록 규정되어 있다(선박법사무취급요령 제25조의2 제1항). 이외의 선박이라도 총톤수 100톤 이상의 선박으로서 IMO번호의 등재신청이 있을 때에는 이를 선박원부에 등록한다(동 요령 동조 제2항).

③ 호출부호(signal letter 또는 call sign)

선박의 '호출부호'라 함은 국제적인 표시로서 신호 또는 무선전신

42) 선체의 구성재료를 표준으로 하는 구별로서 선박총톤수 측정증명서에 기재된 바에 의한다.



의 호출을 위하여 사용되는 부호를 말한다.

호출부호는 선박안전법 제4호 제1항의 규정에 의하여 무선전신시설을 설비하는 선박에 대하여 이를 지정하고, 무선전신시설을 하지 아니한 선박이라도 선박소유자가 신청하는 경우에는 호출부호를 지정할 수 있다. 예컨대 선박안전법 제4조 제2항 및 동법 시행규칙 제4조 제2항의 규정에 의하여 무선전화 시설인 SSB를 설비한 선박이 선박 구명설비기준 제100조 내지 제103조에서 정하는 바에 따라 무선전신설비, 휴대용 무선장치, 비상위치지시용 무선표지장치(Emergency position indicating radio beacon, EPIRB) 또는 조난신호 자동발신기 등을 설비하는 경우에 이들 장치는 통신을 위하여 호출부호가 필요하다

선박은 그 선박의 호출부호를 국제통신에서 정한 문자기인 국제신호기⁴³⁾ 또는 무선전신으로 다른 선박, 등대 또는 해안무선국에 송신하게 되면 한국선명록 또는 한국무선전보취급국명록 등에 의하여 그 선박의 명칭, 소유자 등을 알 수 있게 된다. 또한 신호부자(호출부호를 말함)를 가진 선박이 입항하고자 할 때와 항계 내를 통과하고자 할 때에는 항계 부근에서 이를 계양하여야 한다.⁴⁴⁾

④ 치수

선박의 치수에 관한 것으로는 선박의 길이, 너비 및 깊이가 등록된다. 선박법상의 선박의 길이, 너비 및 깊이는 총톤수 계산서에 기재된 바에 의한다.

⑤ 조선지, 조선자 및 진수일

조선지라 함은 선박이 건조된 곳을 말하고, 2개소 이상의 곳에서 건조된 것에 대하여는 그들 모두를 등록한다.

2인 이상의 조선자가 건조한 선박에 대하여는 그들 모두의 조선자

43) 국제신호기는 알파벳 26문자와 아라비아숫자 10자 및 대표기 3자(제1대표기~제3대표기)로 구성되어 있다.

44) 개항질서법 제30조.



를 등록하며 선박의 진수 연월일은 자연인의 생년월일과 같은 것으로서, ‘선령’이라 함은 그 진수일로부터 경과한 연수를 의미한다. 선령은 선가의 고저, 해상보험료의 차별 및 선박검사에 있어서의 차별을 받게 된다. 선박은 대폭 수리 또는 개조 하였거나 침몰선을 인양하여 다시 사용하는 경우에도 그 진수일은 건조 당시의 것으로 하여야 한다.

3. 선박공시의 효과

선박을 공시하면 다음과 같은 법적 효과가 발생한다.

(1) 선의취득에 관한 규정의 배제

민법은 물건을 사실상 지배하는 자에게 점유권을 인정하고 있고(민법 제192조 제1항), 나아가 동산에 한하여서는 객관적으로 명백하지 아니한 소유권의 유무보다는 물건을 점유하는 소유자의 권리의 관을 중시하여 이를 신뢰한 새로운 소유자의 소유권 취득을 인정함으로써(민법 제249조) 진정한 소유자의 추급을 방지하여 거래의 안전을 보호하고 있는데, 이를 ‘공신의 원칙’이라 한다. 이와 같이 점유의 공신력을 인정하여 양수인에게 원시취득을 인정하는 것을 ‘선의취득(善意取得)’이라고 한다.

이와 같이 동산에 한하여서는 그 점유에 공신력을 부여하여 선의취득을 인정하고 있으나, 선박법의 규정에 의하여 등기·등록으로 공시되는 선박은 점유를 권리의 표상(表象)으로 하는 선의취득의 목적물이 되지 못한다.⁴⁵⁾ 그러나 반대로 법률상 등기를 요하지 아니하는 총톤수 20톤 미만의 기선 및 범선과 총톤수 100톤 미만의 부선에 관하여는 선의취득이 인정된다.

45) 정윤식, 앞의 책, 193쪽.



(2) 선박국적의 공시와 국기 게양권 및 항행권의 향유

앞에서 이미 본 바와 같이 한국선박을 소유할 수 있는 자가 선박을 취득하면 그 순간에 그 선박은 한국국적을 취득하게 되지만, 이를 등기 및 등록하고 선박국적증서를 교부받음으로써 비로소 한국국적을 가지고 있음을 공시할 수 있게 되고 아울러 국기 게양권과 항행권을 향유하게 된다(선박법 제10조).

(3) 소유권 이전의 효력 발생 요건과 대항 요건

등기하지 아니한 선박의 소유권 이전은 동산 소유권 양도의 일반 원칙에 따라 선박의 인도를 필요로 한다(민법 제188조 제1항).⁴⁶⁾ 그러나 등기선박의 이전에 관하여는 무 방식에 의한 당사자 사이의 합의만으로써 효력이 생기지만, 이를 등기하고 또한 선박국적증서에 기재하지 아니하면 제3자에게 대항하지 못한다(상법 제743조).⁴⁷⁾ 다만 건조중인 선박은 저당권의 설정에 대하여서만 예외적으로 등기가 인정되는 데에 지나지 아니하므로(상법 제871조 및 제874조), 그 소유권의 양도는 일반 동산의 경우와 같이 인도를 요건으로 한다.⁴⁸⁾

(4) 선박에 대한 강제집행과 경매의 신청

등기선박에 대한 강제집행은 부동산의 강제경매에 관한 규정에 의하여야하고(민사소송법 제678조 내지 제687조), 또한 경매에 있어서도 정박 또는 항해준비 완료 등 선박 특유의 사항을 제외하고는 부동산의 경매에 관한 규정을 준용한다(경매법 제41조).

46) 서돈각, 앞의 책, 479쪽; 정윤식, 앞의 책, 185 및 190쪽; 배병태, 앞의 책, 67쪽; 대판 1966.12.20, 66다1544호 판결.

47) 서돈각, 위의 책, 479쪽; 배병태, 위의 책, 67쪽.

48) 서돈각, 위의 책, 480쪽.



(5) 임대차의 등기 청구권

물건의 임대차는 그것의 사용, 수익을 목적으로 하는 채권계약이지만, 부동산의 임대차에 있어서는 임차인의 지위를 강화하여 줄 필요가 있으므로 부동산 임차권을 물권에 접근시키는 이른바 ‘임차권의 물권화’의 경향이 나타나⁴⁹⁾ 임대차의 등기제도를 인정하여 이를 등기한 경우에는 대항력을 인정하고 있다(민법 제621조). 특히 상법은 선박임차인을 한층 더 보호하기 위하여 민법상의 부동산 임대차의 등기(민법 제621조)와는 달리 반대의 약정이 있든 없든 불문하고 선박임차인에게 등기청구권을 인정하여 선박임차인은 언제든지 선박소유자에 대하여 임대차등기에 협력할 것을 청구할 수 있다(상법 제765조 제1항). 이 경우 당해 선박은 물론 등기선박이다.

(6) 저당권의 목적 및 입질(入質)의 불허

등기선박은 선박의 동일성을 쉽게 식별할 수 있고, 등기라는 공시 제도가 있기 때문에 저당권의 목적으로 하고 있다(상법 제871조). 그러므로 비등기 선박은 저당권의 목적으로 하지 못하고 일반 동산과 같이 질권(質權)의 목적이 될 수 있을 뿐이지만, 반대로 등기선박은 질권의 목적으로 하지 못한다(상법 제873조).

4. 선박관리의 행정절차

(1) 등기 및 등록

선박은 동산이지만 고가의 물건이므로 일정 톤수 이상의 선박은 선박법

49) 위의 책, 515쪽; 배병태, 앞의 책, 134쪽.



과 선박등기법이 정한 바에 따라서 그 소유권을 비롯한 각종 사권의 설정과 변동사항을 등기해야 한다. 등기 대상 선박은 등기를 하여야 비로소 해운관청에 등록을 할 수 있으며, 선박등기를 함으로써 제3자에게 대항할 수 있는 각종 권리를 명백하게 할 수 있다.

등기대상 선박은 총톤수 20톤 이상의 기선(범선) 또는 총톤수 100톤 이상의 부선이며 선적항 관할 지방법원 등기과에서 한다. 이때 지방해양수산청이 교부한 선박총톤수측정증명서와 기타선박 등기에 필요한 서류를 구비하여 지방법원 등기과에 제출하게 되는데 주로 법무사 또는 변호사에게 의뢰하여 처리한다.

선박의 등기가 끝나게 되면 선박을 등록하는 절차를 갖게 되는데 선박을 등록하거나 선적증서원부를 기재하는 목적은 선박국적증서나 선적증서를 교부받기 위해서이다. 선박국적증서나 선적증서는 사람에게 있어 주민등록증이라 할 수 있는데 그 절차는 다음과 같다.

등기를 마친 선박에 한하여 선적항을 관할하는 지방해양수산청 선원선박과(부산·인천은 환경안전과)에 신청서와 선박등기부등본을 제출하게 되면 선박국적증서를 교부함으로 절차가 종결된다. 20톤 미만의 선박은 등기가 불가능하게 되어 있어 선박국적증서를 대신하여 선박증서를 교부한다.

20톤 미만의 선박은 등기가 제한되어 있어 신청서 및 설계도서(총톤수 측정을 받지 아니한 선박), 건조증명서, 수입확인서 등의 선박의 실체를 증명하는 서류를 제출, 선적증서원부 기재 신청을 통해 선적증서를 교부 받아야 한다.

그 외 어선에서 기타선으로 등록하고자 하는 경우와 기존의 비검사·무등록 선박을 등록할 경우의 절차가 있는데 어선에서 기타선으로 등록하려면 우선 지방자치단체에 등록되어 있는 어선등록말소 신청을 어선 소유자가 신청한다. 이 때 구비서류는 신청서와 어선국적증서 및 어선번호판이다. 신청을 받게 된 지자체 어선등록과는 지방해양수산청 선원선박과로 어선 등록 관계 일건 서류를 송부하게 되며 어선소유자는 어선등록말소시,



기타선으로 치적할 지방해양수산청을 지자체에 알려야 한다.

어선이 말소 되어 기타선으로 등록된 선박의 소유자는 어선법이 아닌 선박법에 의거하여 톤수 측정을 신청하게 되고 이후 등기 및 등록에 관한 일반 절차를 준용하도록 되어 있다.

비검사·무등록 선박이라 함은 선박안전법의 적용을 받지 아니한 선박으로, 건조자가 임의로 선박을 건조하여 선박을 등록하지 않고 제한된 수역에서 비공식적으로 사용되는 선박을 말하는데 주로 부선이 많은 것이 특징이다. 이러한 선박을 등록하기 위해서는 선박소유자가 관청에 제시할 수 있는 선박에 대한 실체증명서 즉 건조자, 건조지, 진수일 등을 증명할 수 있는 문서를 반드시 입수해야한다. 이후 총톤수측정, 등기 및 등록의 절차는 상기와 같이 일반 절차를 준용하도록 되어 있다.

(2) 말소등록

선박의 침몰, 해체, 수출 등으로 선박의 등록을 유지할 필요가 없을 경우 말소 사유를 안 날로부터 2주 이내에 선박말소등록(선적증서원부말소) 절차를 따라야 한다. 선박소유자가 말소등록을 신청하지 아니할 때에는 선적항을 관할하는 지방해양수산청장은 1월 이내의 기간을 정하여 선박소유자에게 선박의 말소등록을 신청할 것을 최고하고, 그 기간 내에 말소등록의 신청을 하지 아니할 때에는 직권으로 당해 선박의 말소등록을 할 수 있다. 이에 말소 주체에 따라 선주 말소와 직원 말소로 구분할 수 있다. 구비서류로 신청서뿐이며 신청서 상 비고란에 말소사유를 구체적으로 기재하면 된다.



제Ⅲ장 외국의 선박안전관리

제1절 일본의 소형선박검사기구

1. 소형선박검사기구의 설립과 업무

일본의 소형선박은 1960년대 후반부터 모터보트, 요트 등 레저용 선박이 증가되면서 전체적으로 소형선박의 척수가 증가하고 소형선박의 해양사고가 증가하면서 안전에 관한 사회적 요청이 높아졌다. 소형선박의 해양사고의 증가는 시설·정비가 불충분한 레저용 소형선박에서 증가하였고 소형어선의 경우라도 어장에서 원거리 해역까지 출어하는 경향이 많은 선박에서 해양사고가 증가 하였다.

당시 일본 국회에서는 선박안전법과 소형선 해운업법 등의 법률개정과 관련하여 “소형선박의 안전대책을 시급하게 조치해야 한다”라는 결의가 빈번하였다(1963년, 1964년, 1967년 및 1968년). 이에 행정관리청에서는 1968년 및 1969년에 “소형어선, 유어선, 하천의 Rafting선 등에 대해 안전을 추구해야 한다.”라는 권고가 있었다.

1973년에 선박검사대상을 확대하여 소형선박을 포함시켰으며, 1974년 선박안전법을 개정하고 검사업무의 전문화를 위하여 일본소형선박 검사기구 JCI(Japan Craft Inspection Organization)를 설립하였다. 2002년에는 새로운 소형선박 등록기준을 제정하였고, 2003년은 소형선 조종 면허 기존 5종에서 4종으로 다시 분류하여 운영하고 있다. 그 목적은 선박검사를 실시하여 인명안전의 확보에 기여하고 선박의 등록에 관한 업무로 검사 후 등록을 실시하도록 법률로 정해졌다.

JCI업무로는 검사업무, 선박물건의 검증, 등록업무가 있고 부수적으로는 조사와 연구가 있다. 조직체계는 34개지부에 200~210명의 검사원(비상근 검사원 포함), 접수 등 사무담당 직원은 임시직을 포함 약 70명으로 구성하고 있다. JCI는 총톤수 20톤 미만의 선박을 검사대상으로 하고 있다.



검사원 및 관련규정의 해석에 따라 검사방법등의 차이가 발생하는 것을 최소화 하기 위해 미국 CFR⁵⁰⁾의 많은 규정을 흡수하여 국내 관련 규정에 찾아볼 수 없는 세칙을 별도로 두어 검사를 시행함으로써 표준화 된 검사를 이행하고 있다.

(1) 소형선박 등록제도

소형선박 등록제도는 총 톤수 20톤 미만의 소형선박 소유자의 소유권을 등록하여 공증하기 위한 제도이다. 일본은 2001년 7월 ‘소형선박의 등록에 관한 법률’을 제정하여 각 지자체에서 독자적으로 총 톤수 5톤 이상 20톤 미만의 레저보트 등 소형선박에 대하여 선박의 측도, 선적표 교부 및 검인 등을 수행하여 왔으나 2002년부터 이 등록 제도를 일부 변경하여 새로운 등록 제도를 시행하였다.

가. 개정된 내용 (2002년 4월 시행)

‘소형선박의 등록에 관한 법률’의 적용대상 선박은 표 1과 같다. 등록해야 할 사항은 선박의 종류(기선 또는 범선), 선적항, 선박의 길이, 폭, 깊이(측도에 의해 실측한 수치), 총 톤수, 선체 식별번호, 추진기관의 종류(선외기, 선내기, 선내외기), 소유자의 성명 또는 명칭 및 주소(공유의 경우 그 지분), 등록 연월일, 선박번호 등이다. 또한 이전까지 선박안전법 및 소형선박의 선적 및 총톤수의 측도에 관한 시행령에 의해 5톤 이상, 20톤 미만의 선적만 선적표 교부대상이었으나 ‘소형선박의 등록에 관한 법률’에서는 5톤 미만의 일반 선박도 선적표 교부대상에 포함된다.

50) CFR(Code of Federal Regulations) : 미국연방규칙, 1960년 후반 해양사고발생 감소를 목적으로 1971년부터 미국법전의 일부가 됨. 주로 배의 길이 20피트 미만의 선박에 대하여 요건을 정하고 있음.



<표-1> 소형선박 등록대상 선박

기선, 범선 (추진기관 보유)	- 길이 3m이상인 것 - 추진기관이 20마력 이상인 것
범선(추진기관 없음)	- 길이 12m 이상인 것 - 길이 12m 미만인 다음 선박 · 국제 항행에 종사하는 선박 · 연안 구역을 초과하여 항행하는 선박 · 사람의 운반용으로 같이 사용하는 선박

나. 소형선박 검사제도

소형선박 검사제도는 총톤수 20톤 미만의 소형선박 소유자가 자기 소유선박으로 항행하고자 하는 경우에 당해 선박에 대하여 선박 안전법에 의한 선박의 안전성을 점검함으로써 선박의 사고방지와 승선하고 있는 사람의 생명을 지키는 것을 목적으로 한다.

<표-2> 선박의 종류별 검사시기

선박의 종류	검사시기	
	정기검사	중간검사
일반소형선박(여객선 제외)	정기검사 후 6년	정기검사 후 3년
총톤수 5톤 미만의 여객선 (여객정원 13인 이상)	정기검사 후 5년	정기검사 후 2~3년 사이
총톤수 5톤 이상 여객선	정기검사 후 5년	정기검사 후 매 1년

검사대상선박은 총톤수 20톤 미만의 소형선박으로 기관이 부착된 모터보트, 기관이 있는 요트, 유어선, 어선(12해리 이상 항해하는 것), 소형 유어선 겸용선, 여객선, 작업선, 교통정, 기타선박(화물선



등)과 기관이 없는 요트(연해구역을 초과하여 항행하는 선박), 노도객선(여객정원 7인 이상)이다. 검사는 정기검사와 중감검사로 구분된다.

(2) 일본의 소형선박 관리제도의 특징

일본의 소형선박 등록추세를 보면 어선이나 작업선 보다는 레저용 선박의 증가세가 뚜렷함을 알 수 있었다. 이는 주 5일제 시행이후 일반인들의 레저활동이 전반적으로 증가함에 따라 해양레저 스포츠 인구가 증가했기 때문이다. 이에 따라 어선, 연안 바지선 등 상업용 소형 선박을 주 대상으로 하는 기존 법규들을 레저선박의 관리에 맞도록 개편하거나 추가하였다.

2001년 7월 제정된 ‘소형선박의 등록에 관한 법률’에 의해 5톤 이상 20톤 미만의 선박관리가 개편되고 곧이어 2002년 4월부터는 5톤 미만의 선박에 대해서도 확대하였다. 레저용 선박에 대한 규제를 최소화하고 민간기구 주도의 안전관리 활동을 최대한 보장하여 선박 사용자의 자율성을 최대한 확보하고 있음을 알 수 있다.

정부기관인 일본 소형선박검사기구(JCI) 이외에도 일본 해양레저 안전진흥협회, 일본 해난방지협회, 일본수로협회 등 소형 선박 운항 및 안전관리를 위해 활동하는 민간기구가 왕성한 활동을 하고 있음을 알 수 있다.

2. 소형선박검사기구의 안전관리 노력

국내 소형선박의 검사단체인 선박안전기술공단의 업무와 비교한다면 비록 검사대상을 20톤 미만의 선박으로 제한된 점이 있기는 하나 등록업무를 국가기관이 아닌 민간단체에 위임하여 선박소유자의 행정편의를 위한다는 점이 다르다.



소형선박검사기구(JCI)의 소형선박등록제도는 해양레저산업의 진흥정책에 의한 소형선박의 양산이 급속히 증가함에 따라 여러 가지 사회적 문제점이 대두 되었다. 대표적인 4가지 문제점으로, 매매시 소유권 등에 의한 분쟁이 발생하여 공증이 필요하게 되었고, 검사와 등록기관의 이원화에 따른 불편이 있어 제도의 합리화를 통해 그 해결방법을 찾아야 했다. 소유자 파악이 불가능한 선박의 불법투기 및 방치정의 증가도 연안과 해양환경에 문제로 발생하였으며 소형선박 척 수의 증가에 따른 효율적인 관리가 필요했다.

이에 따라 일본 정부는 소형선박의 소유권의 공증을 위한 등록제도의 도입을 검토하여 2001년 7월 4일 소형선박등록법(법률 제102호)을 공포하여 이듬해인 2002년 4월 1일 시행하여 그 업무를 소형선박검사기구(JCI)에 넘겨 소형선박의 등록측도업무를 개시 하였다.



<그림-1> 자기책임과 규제의 메커니즘

최근 국내에도 불고 있는 고객만족을 위한 수요자 중심의 사회 및 국민



의 의식변화 가운데 선박의 안전규제는 규제의 내용, 규제의 강도는 피규제자(선박소유자 등 수검인)의 자기책임 의식에 따라 달라지고 있다. 이는 안전 및 환경규제에 대하여 최근 일본사회가 국민이 받아들이는 자세로 기업 및 개인의 윤리적 결여에 따른 사건·사고가 다발하고, 안전·환경문제에 대한 국민의 의식과 관심이 높아지고 있으며 규제에 대한 법령준수를 무시한 기업 및 개인에 대한 사회의 평가가 철저해지고 있다. 이에 따라 규제를 집행하는 제3자 검사기관 등에 대한 공정성, 중립성, 투명성에 대한 요구가 높아지고 있는 것도 사실이다.



<그림-2> 일본의 FRP 폐선절차

제2절 기타 국가의 소형선박 안전관리

1. 미국

미국은 미연방법을 기초로 미 해안경비대(United States Coast Guard : USCG)에서 국적선을 관리하며 레저용 선박관리에 관한 법령은 정부출자 민간기구인 미국 보트·요트 협회(American Boat & Yacht Council : ABCY)의 규정으로 대치한다. 소형선박의 운항해역이 특정 주에 한정되는 경우가 많으므로 각 주의 담당부처에서 소형선 등록 및 관리를 담당하며, 소형선박 소유자가 주 및 USCG 등록을 선택할 수 있으나 순톤수 5톤 이상의 선박은 USCG에서만 관리한다. 따라서 선박검사에 관한 업무는 민간기구에 위탁하여 검사의 전문성을 확보하고 있다.

(1) USCG의 소형선박 등록제도



USCG는 미 해안의 연안경비와 해상안전 및 보안업무 그리고 천연자원 보호를 위한 활동을 수행하며, 연방 법에 기초한 선박등록 및 관리의 표준은 USCG가 총괄하며 각주의 규정이나 관리기준도에 기초하고 있다. 따라서 각 주의 다양한 정책과 실정에 맞게 이원적인 소형선 관리체계를 가지고 있다.

가. USCG 선박등록 및 관리

USCG 등록대상 선박은 순톤수 5톤 이상으로 각 주에 등록할 때에 비하여 다음과 같은 혜택이 주어진다. 첫째, USCG 선박등록 증서를 은행용자에 유리하게 활용할 수 있으며 둘째, 해외에서 선박의 확인에 필요한 증빙서류로 작용된다.



등록선박의 분류는 레저용, 상업용, 상업용 레저선박으로 세분화되며, 순 톤수 5톤 이하의 선박은 주로 각 주에서 등록, 관리하고 있다. 소형선박의 대다수를 차지하는 레저용 선박에 대한 안전관리 규정 및 교육프로그램들은 USCG 산하의 민간기구인 ABCY에서 주관하고, 각 주 관리기구인 소형선 관리지침을 만들어 제공하며, 각 주는 특성에 맞게 세부 규칙을 운영하고 있다. 또한 관리대상 선박의 수가 많고 운항수역이 한정된 모터보트, 수상 오토바이와 같은 레저용 소형선은 각 주에서 관리한다.

나. 각 주의 선박 등록 및 관리

모터보트나 수상 오토바이와 같은 레저나 기타 목적의 소형선 관리를 위해 각 주에서는 State Boating Law를 제정하여 독자적으로 관리하기 때문에 관리실태는 주별로 상이하다. 각 주의 관련 규정의 일관성을 위해 National Association of State Boating Law Administrators(NASBLA) Law Enforcement Committee를 통해 정보를 제공하고 있다. 또한 내륙지역 및 선박 운항이 가능한 하천이나 호수 및 해안의 유·무 등 각 주 별로 운항 환경이나 여건이 달라 담당부서도 그 특징을 따르고 있다.

다. 각 주의 선박관리 실태 면허발급 기준, 의무 안전교육

선박조종 면허의 최소 연령기준은 주별로 현저한 차이를 보이며, 가장 일반적인 최소 연령은 12세이며, 일리노이, 뉴욕 위스콘신 주 등은 10세부터 선박조종면허를 발급하여 미국 내에서 가장 낮은 연령 기준을 가지고 있다. 최근에는 급속하게 늘어나는 수상오토바이의 경우 모든 주에서 운전 최소 연령을 두고 있으나 모터보트 대한 규정 자체가 없는 주가 7개 주에 달한다.



보트의 운전교육과 자격증 제도가 일반화되어 가고 있지만 주 별로 큰 차이가 있으며, 보트 자격증과 교육을 의무화한 주는 1988년에는 전무하였으나, 1996년에는 18개주, 1999년에는 33개주로 증가하였다. 각 주의 평균적인 안전교육시간은 6~8시간이며, 자격증은 교육과정 이수자에게 발급하는 방식과 시험을 보는 2가지 방식을 운영하고 있다.

2. 캐나다

캐나다는 선박 안전관리 및 검사는 캐나다 교통국(Transport Canada)에서 수행한다. 산하 관련 기관으로는 Maritime Safety, Canada Coast Guard가 있다.

(1) Canada Shipping Act의 주요내용

이 내용은 15톤 이하의 선박은 소형선으로 분류하여 등록을 강제하지 않으며, 7.5Kw(9.9마력) 이상의 영구적인 동력장치를 장착한 선박의 조종은 소형선 조종면허를 필요로 한다(개인소유 선박포함).

내국인, 거주자, 기업 등이 소유한 15톤 이상의 선박은 외국에 따로 등록하지 않았을 경우 의무적인 등록 및 정기검사 대상에 포함된다. 15톤 이하 소형선박에 대한 관리와 검사체계가 미흡하며, SVCP(Small Vessel Compliance Program)를 통해 5톤 이상 15톤 미만, 승선인원이 12명 미만인 선박도 정기검사 과정에 자발적으로 참여할 수 있으나 참여도가 낮다.

증가추세인 15톤 이하 소형선의 효율적인 관리 필요성이 대두되어 소형선의 검사대상을 하한선 없이 15톤 이하 전체로 대두되며, 소형선박의 안전관리를 위해 사용자의 자발적인 참여를 유도하기 위해 새로운 검사제도를 2000년부터 시행하고 있다.



(2) Small Vessel Monitoring & Inspection Program(SVIMP)

캐나다 교통국 해상안전청은 기존에 실시해 오던 5톤 이상 15톤 미만 소형선박에 대한 관리 프로그램인 SVCP(Small Vessel Compliance Program)를 개선하여 2003년 새로운 감시 및 검사 준수 프로그램인 SVMIP를 제정하였다. SVMIP는 15톤 미만 또는 12명 미만의 승선인원을 가진 비 레저용 선박(어선 제외)에 대한 승선자 및 사용자의 자발적인 검사 참여 및 자가 점검을 주요 목적으로 하고 있다.

기존의 소형선 관리 프로그램과 범규의 한계점 극복하기 위하여 소형선 소유자와 사용자의 자발적인 검사 참여를 유도하기 위한 5단계 검사로 이루어져 있으며, SVMIP의 검사는 초기검사, 불시 현장 검사, 준수도 감시, 자체검사, 전략적 검사 등 5단계로 이루어져 있다. 또한 초기 검사 후 불시에 항목별 점검을 실시하고 선박 사용자의 자체검사 보고서 제출을 의무화하고 있다.

(3) SMVIP 주요 검사 단계

가. 초기검사 (First Inspection)

소형 선박 소유자나 사용자가 지역 교통국의 검사를 의무적으로 신청하여 검사 완료 후 제한 승선인원과 운항해역이 명시된 검사 확인서를 받도록 한다.

나. 불시 현장검사 (Random Spot Check)

해상안전청의 검사관이 불시에 소형선박 사용자의 선박관리 및 운항실태를 점검하는 것으로 제한사랑 및 안전사항 이행여부와 자체점검 및 관리의 성실도를 진작하기 위한 검사이다.



다. 자체 검사 (Self Inspection)

해상안전청에서 제공하는 소형선박 자체 점검 목록을 바탕으로 사용자가 스스로 점검 및 검사를 시행하고 점검 결과보고서를 제출하여 확인받도록 한다.

라. 성실도 검사 (Compliance Monitoring)

소형선 사용자의 자체검사 성실도, 검사결과에 대한 보완 대책, 사용자의 불만 사항 등에 대한 검토 및 심사를 수행한다.

마. 전략적 검사 (Strategic Inspection)

자체검사 성실도를 점검하여 필요시 추가검사를 실시함으로써 SVMIP에 잘 따르지 않는 사용자들을 가려내 관리하기 위한 정책적 검사이다.



3. 뉴질랜드

뉴질랜드는 해사운송법(Maritime Transport Act)에 따라 해상안전청(Maritime Safety Authority of New Zealand 이하 'MSA'이라 한다)에 선박 등록 및 검사, 안전관리를 수행한다. 선박의 등록기준은 상대적으로 간단명료하며 선체길이와 운항해역에 따라 두 가지로 구분한다.

(1) 선박등록

선박의 규모에 운항구역 따라 Part A, B로 구분한다.

가. Part A



24m 이상의 대형 상업용 선박으로, 제외선박은 1)Part B 등록대상인 선박, 2)영해 내와 하천 및 호수에서 운항되는 선박, 3) 외국인이 용선한 내국선박으로 외국에 등록 또는 등록하려는 선박 4)연안을 벗어나서 운항하지 않는 바지선, 5) 수상이 등록을 면제한 선박으로 분류된다.

나. Part B

모든 레저용 선박 및 24m 이하의 내국인 소유 또는 영주권자가 지배적 소유권을 보유한 선박, 영해 내와 하천 및 호수에서 운항되는 선박으로 구성된다.

다. 공통사항

5년마다 등록을 갱신해야 하며 등록된 선박을 구입할 경우에는 구입일 기준으로 25일 안에 재등록을 해야 한다.

<표-3> 선박종류별 등록비

종 류	금액(달러)
24m 이상의 신규 선박	\$1,011
24m 이하의 신규 선박	\$ 899
24m 이상의 기존 선박	\$1,530
24m 이하의 기존 선박	\$1,283
용 선	\$1,688

(2) 입항선박의 검사

상업용 선박과 레저용 선박으로 구분된다. 내·외국적 구분 없이 뉴질랜드에 입항한 모든 상업용 선박을 검사하며, 대양을 항해하는 뉴



질랜드 국적의 요트를 제외한 모든 레저용 선박은 검사대상에서 제외된다. 뉴질랜드 국적의 일반선박은 6개월, 유조선이나 열차페리 등은 3개월 마다 검사한다. 뉴질랜드에 입항한 외국 여객선과 유조선은 입항시와 그 후 매 3개월마다 검사한다.

(3) 선박의 안전관리

뉴질랜드는 선박의 지속적인 안전관리를 위해 1998년 선박안전관리(Ship Safety Management : SSM) 제도를 도입하였다. SSM은 MSA에 의해 관리되며 이는 선박의 소유자와 운항자의 선박 안전관리를 생활화를 유도하는 제도이다. 이 시스템에서는 MSA의 인증을 받은 'SSM 업체'가 선박검사를 수행하며, 수검 선박의 안전도를 분석하여 위험도가 높은 선박에 대해서는 더 자주 검사를 수행한다.

뉴질랜드 선박안전관리 프로그램은 다음의 세 가지로 형태로 분류되며, 검사항목으로는 건조, 안전성, 운항제한, 운항지수, 선원자질, 선원훈련, 선박유지보수, 위기상황 대처능력 등 선박과 운항에 관한 모든 항목을 말한다.

- ① 선박안전관리 (SSM) 뉴질랜드인이 소유한 모든 상업용 선박
- ② 안전운항관리 (SOP) 소형선박, 특수선박
- ③ 국제운전관리 (ISM) SOLAS규정 적용대상인 내외국선(선급에 위탁검사)

4. 호주

6개주, 2개 특별지역으로 이뤄진 연방국가로 관할 구역이 크고 각 주와 연방이 분리된 역할을 수행하며, 소형선박의 등록 및 관리도 연방 상위기구 감독 하에 각 주의 실행기구가 독자적으로 수행하고 있다.



(1) 선박관리 및 검사관련법과 기구

가. 해운등록법(Shipping Registration Act, 1981)

선박등록 및 관리에 대한 최상위법은 Shipping Registration Act 1981로 선박등록과 관련된 주요규정은 아래와 같다.

24m 이하인 소형어선이나 레저보트 등의 등록은 법적으로 강제하지는 않지만, 근저당 설정으로 인한 소유권 인정과 국적확인 및 이에 따른 선박가치의 상승 등을 위하여 선주가 원할 경우 등록을 허용하고 있으며 이 제도의 시행 후 등록 선박의 척수가 매년 꾸준히 증가하고 있다.

<표-4> Part II 선박등록

Division I 등록	
I	내국인 소유의 상업용 선박은 의무적으로 등록해야 함
II	의무 등록 대상선박 - 상업적으로 운항되는 24m 이상의 모든 선박 - 영해를 벗어나 항해하는 모든 선박
III	등록 면제 선박 - 24m 이하인 선박 - 영해 내에서 운항하는 관용선, 어선, 레저용 선박
IV	선박의 자발적 등록 - 의무 등록 대상이 아닌 선박도 원할 경우 등록을 허용함

나. 선박검사 규정

각 주의 선박관리기구에 의해 수행되는 검사내용을 규정하며, 관



런 산업의 기술적 자료와 통계를 수집하여 규정에 지속적으로 적용하고 있다. 모든 규정이 법률로 제정되어 있어 시의 적절한 개정이 쉽지 않으므로 하위규정으로 변경추진 중에 있다.

다. 등록선박의 분류와 표시

AMSA는 대상선박을 선체길이 24m을 기준으로 대형과 소형선으로 분류하여 관리하며, 대형 상업용 선박은 의무적으로 등록하여야 하나 소형선박은 임의 등록 대상이다. 소형선박 일지라도 영해를 벗어나 운항하여야 할 경우에는 의무등록대상이다. 해양레저가 잘 발달하여 레저용 선박의 등록 및 관리제도가 잘 발달되어 있고, 등록된 선박은 아래와 같이 의무적으로 국기를 부착하여야 한다.

<표-5> 등록·비등록 대상선박

대 상 선 박	영국국기	호주국기
등록된 선박		
의무등록선박	○	×
호주 내에서 용선 운항되는 외국선박	○	×
레저용 선박	○	○
어선	○	○
정부기구의 선박	○	○
길이 24m 이하의 선박	○	○
호주내 거주자가 소유한 소형선	○	○
호주내 거주자가 단독으로 운항하는 소형선	○	○
비등록 선박		
의무등록 대상 선박 중 비 등록 상태인 선박	×	×
등록 예외 선박	○	○



(2) 주 별 소형선 관리

각 주별로 선박의 등록 및 관리를 담당하는 독자적인 기구가 존재한다(예, New South Wales주의 경우 NSW Maritime Authority가 담당). 참고로 New South Wales 주의 선박 등록 및 관리체계는 다음과 같다.

가. 선박의 등록

등록번호의 표시는 동력선은 선체 측면에, 상업용 선박은 선체 뒷면에 등록번호를 높이 150mm 이상의 크기로 표시해야 한다. 요트는 선체 뒷면에 수상오토바이는 측면에 100mm 이상의 크기로 표시해야 한다.

<표-6> 선박등록 대상선박

	종 류
대상선박	상업용 선박
	10노트 이상의 속력으로 운항되는 동력선
	5.5m 이상의 동력선이나 범선
	계류허가를 받아야 하는 모든 선박
	허가된 거주용 선박
	수상 오토바이
	면제대상 : 길이 5.5m 이하, 5마력 이하인 비상업용 선박
	Flying Dutchman, Jubilee, Light Weight Sharpie Tornado 등급의 요트

나. 선박 검사

Uniform Shipping Laws(USL) Code에 따라 NSW 주 해사청이



등록 초기검사와 정기검사를 시행한다.

<표-7> 초기·정기검사 대상 및 면제선박

검사 대상	상업용으로 운항되는 모든 선박
초기 및 정기검사 면제선박	1. 3D/3E종 어선, 3C 종의 7.5m 이하 어선은 초기검사 대상
	2. 6m 이하의 여객운송용이 아닌 2종 선박
	3. 승객과 위험 물질을 운반하지 않는 2D/2E종 선박과 길이 24m 이하, 운송 능력 5톤 이하의 바지선, 예선 및 준설선
	4. 임대면허를 보유한 4E종 선박

다. 면허제도

선박의 크기나 엔진 출력에 관계없이 선속 10Kts 이상으로 모든 선박은 면허를 필요로 한다(개인수상선박: PWC제외).

(※ PWC : Personal Watercraft)

5. 영국

영국의 선박등록 및 관리는 Maritime and Coast guard Agency (이하 'MCA'라 한다)에서 총괄하고 있으며 관련법으로는 British Nationality Act 1981 과 MCA Code of Practice가 있다.

(1) 등록선박의 분류

대상선박을 4개 등급으로 분류하고 있으며 처음 등록 후 매 5년마다 또는 소유자 이전 시 등록을 의무화 하고 있다.



<표-8> 등록선박의 분류

구 분	대 상 선 박
PART I	선박의 등록을 통하여 법률적 재산권을 확보하기 위한 제도로 기본적인 등록제도임
PART II	어선
PART III	24m 이하의 소형선박(어선을 제외한 요트, 레저선박 등의 소형선박) - Small Ships Register(SSR)에서 등록관리 - 등록대상 선박 : PART I 등록을 원치 않는 비상업용 소형선박 - 등록 절차와 비용을 간소화하여 소형선박의 등록 유도 online상에서 신청가능
PART IV	외국인이 용선한 모든 내국선

(2) 소형선 관련 안전관리 제도



The Code of Practice for the Safety of Small Fishing Vessels 는 1992년 National Audit Office에서 교통국의 선박안전 보고서에서 1978~1989년 기간동안 소형선박의 안전사고가 증가한 것에 대한 대안으로 12m 이하의 선박 특히, 어선의 안전관리를 위해 이 법체계를 도입했다.

Code의 적용은 2001년 4월부터 7m 이하의 어선에서도 적용하였고, 선박의 규격별로 MCA에서 제공한 안전장비 점검 문서 작성 후 제출해야 한다. 그리고 제출된 점검문서를 바탕으로 이행정도 점검 및 검사를 수행한다.

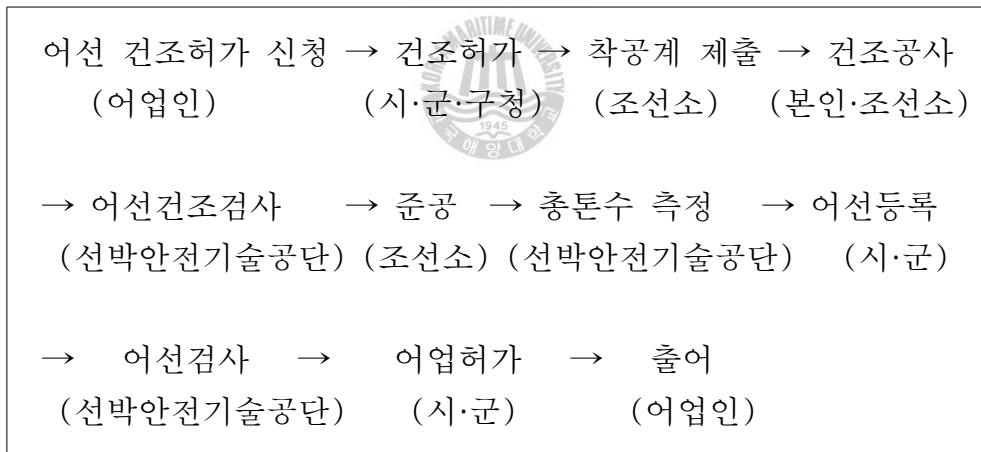


제Ⅳ장 소형선박 안전관리 일원화를 위한 법제 개선방안

제1절 건조분야 개선방안

선박의 건조검사를 부정한 방법으로 받거나 건조검사를 받지 아니하고 선박을 건조한 경우 행정상의 제재를 받는 것은 당연하다. 현행 어선법과 수산업법에 따르면 어업인이 선박을 새로 건조하여 조업하는 데는 적어도 10가지 이상의 각종 행정절차를 거치도록 되어 있다. 그리고 이 같은 경우는 어선 건조허가나 어업허가가 정상적으로 이루어진다는 가정을 전제로 한 것이다. 우선 어선의 건조와 출어에 이르기까지의 과정을 그림으로 표시하면 다음과 같다.

<그림-3> 어선의 건조·출어 과정도



※ 최동현 「연안소형어선의 관리제도 개선방안」 (1997)

위의 그림을 통해서 알 수 있듯이 어업인들은 어선건조 등에 관련된 11단계의 행정절차의 번거로움 때문에 어선법 등 관련규정의 준수를 기피하려는 경향이 있다.

어업허가가 불가능한 상황에서 기존의 어업허가를 갖고 있는 어선

을 구입하는 경우에는 경제적인 부담이 크므로 가능한 무허가 소형 어선을 구입하여 조업하는 형태가 많다. 따라서 손쉬운 FRP어선의 사용이 보편화되면서 이들 어선에 선외기를 부착한 무허가·무등록 연안소형어선이 증가하고 있는 것이 특징이다.

<표-9> 중소형조선소의 범위

구 분	우 리 나 라	일 본
1. 법적 적용범위 (중소기업기본법)	· 상시고용인력 600명 이하, 자본금 700억원 이하인 업체	· 상시 고용인력 300명 이 하 또는 자본금 1억엔 이 하인 업체 · 소형조선업법 : 20G/T 이 상 500G/T 미만 또는 길 이 15m이상 50m 미만 의 강선, 목선의 제조 또 는 수리업체
2. 통상적 적용범위 · 중형조선소의 범위 · 소형조선소의 범위	· 한국조선공업협회 회원 사중 1개사 - 상시고용인력 : 600 ~1000명 - 건조선형 규모 : 2만G/T 이하 · 조선공업협동조합 회원 사 134개사 - 최대 건조선형 : 5 0 0 0 G/T - 일반적 주력선종 : 500G/T	· 일본중형선박공업회 소속 67개사 - 자본금 1억엔 이상 업체 : 20개사 - 건조선형 규모범위 : 9 만 G/T 이하(신조범위) · 소형선박공업회 소속 80 여개사 - 최대 주력선종 : 5,000G/T - 일반적 주력선종 : 500G/T

※ 최동현 「연안소형어선의 관리제도 개선방안」 (1997)

어선관리제도의 가장 문제점 중에 하나가 소형어선을 주로 생산하는 군소조선소에 대한 지속적이고 효율적인 관리가 불가능한 것이 문제점으로 지적되고 있다. 특히 소형 조선소인 FRP조선소에서는 어선을 마음대로 건조하고 있는 실정이며, 특히 어선법에서도 임의대로 짓도록 허용하고 있지 않은데도 지금까지 불법으로 많은 소형FRP 어



선이 건조되어 운행되어 왔다.

규정대로 현행제도에서는 사전허가를 받지 않고 어선을 건조하는 것은 모두가 불법이며, 어선건조를 의뢰한 자 또는 발주 받은 조선소 또한 처벌 대상이다. 이처럼 관련규정이 다른데 불법 어선건조 및 무허가 어선이 발생하는 이유는 1987년에 조선공업진흥법의 폐지로 조선소 설립기준이 대폭 완화한데서 찾을 수 있다. 즉, 이 법률이 폐지되고 대체 입법된 ‘공장배치 및 공장 설립에 관한 법률’에 따라 조선소를 설립하고 경우에는 해당지역을 관할하는 시장·군수에게 승인을 얻도록 하였다. 이 규정은 공장 건축면적이 500제곱미터 이상인 공장의 신설이나 증설 또는 업종변경을 하고자 하는 경우에는 승인을 받도록 규정하고 있을 뿐 이 이하의 공장설립은 사실상 자유화함에 따라 중소조선소를 신설하는 것이 용이하게 되었다.

우리나라는 1997년 ‘소기업 지원을 위한 특별조치법’ 제4조(공장등록에 관한 특례)에 따라 상시 종업원 50인 이하 사업장의 면적이 500제곱미터 미만인 공장인 소기업에 대해서는 특별조치법상의 특례조항이 적용되도록 함으로써 소형조선소 관리를 더욱 어렵게 하고 있다. 즉, 특별조치법에 따르면 소기업이 부가가치세법 제5조 규정에 의해 교부받은 사업자 등록증은 이를 ‘공장배치 및 공장설립에 관한 법률’ 제 16조의 규정에 의한 공장등록으로 보기 때문이다. 따라서 연안소형어선을 건조할 수 있는 공장면적이 500제곱미터 미만인 중소조선소는 시장이나 군수의 공장설립 승인이 없어도 사업자 등록만으로 영업을 영위할 수 있다. 현재 중소형조선소를 회원사로 하고 있는 한국조선공업협동조합에 가입한 조선업체는 106개(2006년 기준)이며, 이 가운데 강선 제조업체는 52개사, FRP 및 목선 제조업체는 각각 33개, 17개사이다.

이처럼 조선소 설립이 자유화되어 현재의 어선관리 업무를 담당하는 일선 행정력만으로는 이들 조선소를 단속하기에는 한계가 있다. 인력부족도 문제이지만 무허가어선 건조를 단속하여 처벌하더라도



타인명의로 다시 사업자등록을 다시 하여 작업을 재개할 수 있기 때문이다. 그리고 문제해결을 더욱 어렵게 하는 것은 부적격 조선업체가 전국적으로 난립하여 운용하고 있다는 것이다.

<표-10> 업종별 지역분포 현황

	부산	인천	군산 충남	목포	여수	통영	마진	울산	경북	강원	제주	계
강선	11	5	9	11	5	5	1		2	2	1	52
목선	1	-	-	-	-	13	3	-	-	-	-	17
FRP선	3	2	5	6	6	3	1	1	1	3	2	33
경금속제선	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3
계	15	8	16	17	11	21	5	1	3	5	3	

※ 조선공업협동조합 자료(2007년)

<표-11> 시설 규모별 조합원 현황

시설 규모별 구분	강 선 업						목 선 업	FRP선업			경 금 속 제 산 업	계
	5,000 G/T 이상	5,000 G/T 이하	3,000 G/T 이하	2,000 G/T 이하	1,000 G/T 이하	300 G/T 이하		50 G/T 이상	50 G/T 이하	10 G/T 이상		
업체수	1	1	7	23	12	14	17	15	15	15	9	129

※ 조선공업협동조합 자료(2007년)

제2절 공시제도분야 개선방안

일반적으로 등록이란 특정의 사실 또는 법률관계의 존부를 공적으로 증명하여 공적 증거력을 부여하는 행위로서 행정법상으로는 준법률행위적



행정행위에 속하는 공증의 한 형태이다. 공증은 성질상 요식행위인 것이 원칙이며, 또한 이는 단순한 인식작용으로서 특정의 사실 또는 법률관계가 객관적으로 존재하는 한 공증을 해야 할 기속행위이다. 공증의 공통적인 효과는 공적 증거력을 발생 시킨다. 그러나 이러한 공증의 공적 증거력은 그 증명된 것에 대한 반증이 있을 때까지만 일응(prima facie) 진실한 것으로 추정되게 된다. 따라서 그에 대한 반증이 있을 때에는 행정청의 취소를 기다리지 않고서 그 증거력을 다투어 이를 번복할 수 있다. 이러한 공적 증거력 이외에도 어떠한 효과가 발생하는가는 개별 법률이 정하는 바에 따라 다르다.⁵¹⁾⁵²⁾

현재 우리나라는 선박에 대한 공시제도로 등기·등록 이원주의를 채택하고 있다. 선박등록과 관련하여 선박법에서는 선박을 등기한 후 관할 지방해양수산청에 등록하여 선박국적증서 또는 선적증서를 교부함으로써 국제항해 및 국내항해에 사용할 수 있도록 규정하고 어선에 대해서는 어선법에 따라 등록함으로써 항행에 사용할 수 있다. 그러나 총톤수 5톤 미만의 범선, 20톤 미만의 부선, 기타 선외기, 수상오토바이 등의 소형선박에 대해서는 선박의 운항요건으로서 효력을 부여하는 법률이 없기 때문에 해상행정업무를 수행하는데 있어 관리감독의 사각지대가 발생하게 된다.

선박은 그 속성이 동산임에도 불구하고 20톤 이상의 선박에 대해서는 등기제도를 도입하여 저당권 설정을 인정하고 있다. 민법상 선박은 동산이므로 질권도 설정할 수 있으나 이 경우 선박소유자는 선박을 채권자에게 넘겨주어야 하므로 선박을 이용하여 상업행위를 할 수 없게 되는 단점이 있다.

소득수준의 향상과 주5일제 근무제 시행으로 해양레저활동이 활성화 되고 총톤수 20톤 미만의 레저용 보트의 개발 및 이용이 확대되어 가고 있는 상황에서 소형선박에 대한 해상행정상의 등록은 물론 재산적 보호를 위한 권리관계를 공시할 수 있는 방안이 필요하다.

51) 김동희, 「행정법1」 (서울 : 박영사, 2005), 282~283쪽.

52) 박균성, 「행정법론(상)」 (서울 : 박영사, 2005), 260쪽.



선박법상의 소형선박에 대하여는 권리관계의 득실변경 대항권을 부여하고 해사행정업무의 관리감독을 강화함과 동시에 권리관계를 명확하게 하여 개인의 재산권 보호를 할 필요가 있고 행정적 관점에서 해상에 대부분인 소형선박을 가칭 소형선박등록원부에 등록하여 고유의 등록번호를 부여받아 식별이 용이하게 하고 소형선박의 보유 실태의 분석 및 통계자료 등 행정업무의 기본 토대를 통해 소형선박의 사고발생을 사전에 예방할 수 있는 안전관리체계를 확보하는데 있어 기본을 갖출 수도 있다.

아울러 소형선박등록시 부과·징수되는 등록세 또는 등록수수료 등의 공과금은 국가의 중요 재정 수입원이 될 것이며 행정절차를 간소화하여 불필요한 국가적 재정낭비는 물론 민원인의 편의도모도 가능하며 공시제도를 기초로 소형선박의 거래와 유통이 원활하게 소형선박을 담보로 저당권 설정에 따른 선박금융의 발전과 소형선박에 대한 보험상품의 개발도 가능하다.

이에 해양수산부는 비교적 고가인 레저선박의 건조 또는 구입을 위한 금융조달을 위해 저당권 설정이 필요하다는 것에 착안하여 소형선박저당법 법률을 지난 2007년 국회에 상정하여 입법을 추진, 동년 8월 3일 공포하여 2008년 7월부터 시행예정을 앞두고 있다. 이 법은 20톤 미만의 소형선박에 대하여 저당권 설정을 가능하도록 하였고 다른 동산에 대한 저당법으로 항공기 저당법, 건설기계저당법, 자동차저당법 중 가장 최근에 제정된 자동차저당법의 문구를 대폭 활용하여 제정되었다.⁵³⁾

제3절 검사분야 개선방안

선박이 건조되어 등기·등록의 절차를 마치고 나면 해상이라는 가혹한

53) 박영선, “소형선박저당법(제정안)에 대한 고찰”, 「한국해법학회지」, 한국해법학회 (2006).



환경에서 사용된다. 선박이 가지는 고유한 3대 특성인 적재성, 이동성, 부양성으로 승객 또는 재화를 적재하여 원하는 장소로 이동시켜 부가가치를 창출한다. 선박이 해양사고를 일으키게 되면 단순한 선체의 손상뿐만 아니라 인명과 화물의 안전이 직접적으로 영향을 받는 문제가 발생한다. 육상의 도로에서 사용되는 교통수단과는 달리 시시때때로 변하는 해양환경에서 사용됨으로 선박의 안전확보를 위해서는 주기적인 선박검사가 필요하다.

1. 검사제도의 현황과 문제점

우리나라의 선박검사 제도는 조선시대에 운영하던 조운규정에 근원을 두며 선박의 보수와 개조 및 신조시기를 정하여 운영한 바가 있었다. 현대적인 검사제도로 구한말(1909)에 선박검사법을 제정하고 총톤수 20톤 이상의 선박에 적용하게 하였던 것이 최초라 할 수 있다. 그러나 이 법령은 일본 통치하에서 획기적 발전을 이룩하였으나 국제협약을 수락함으로써 폐기되고 국제협약 체계 아래서 운용 되었다. 정부 수립과 한국동란을 거친 후에 새로운 법체계가 갖추어져 현재에 이르고 있다.

국가 또는 국가의 검사 기능을 대행하는 공익기관의 검사와 확인 절차는 선박의 품질과 성능을 보장한다는 특수성을 가지게 됨으로 운송보험, 해상안전 보험 등에서 효율을 결정하는 주요한 인자가 된다. 따라서 각국은 자국의 실정에 적합한 검사제도를 운영하고 있으며 국제기구의 각종협약과 지혜롭게 조화를 이루어 나가도록 노력하고 있다. 우리나라에서는 정부의 선박검사업무를 선박안전기술공단이 대행하고 있으며, 한국선급이 선급검사를 담당하고 있다. 국제항로에 취항하는 선박의 대부분은 한국선급의 선급검사를 받고 있으며 선급에 입급되지 않은 선박 중 선박안전법에서 정한 모든 선박은 선박안전기술공단의 검사를 받도록 규정되어 있다.

선박검사제도는 대부분의 국가가 정부주도로 운용하고 있다. 미국의 경



우는 운수성 해안경비대(US Coast Guard) 산하에 상선 검사국을 두어 검사업무를 담당하고 있으며 12개 지방청과 20개의 출장소를 운영하고 있다. 영국에서는 운수성 산하의 해사국을 두고 선박검사 업무와 선박관련 행정업무를 담당하고 있으며, 그 산하에는 지방사무소를 운영하고 있다. 노르웨이는 상무해운성에 해사청을 두고 있으며 그 산하에는 행정법제국, 기술국, 선박운영국 그리고 해사검사국을 두고 있어 검사업무는 6개 지역에 19개의 지방 선박검사소를 두어 담당하게 하고 있다. 일본에서는 운수성 산하에 해상기술안전국을 두고 있으며 검사업무를 검사측도과에서 맡고 있다. 이와 같이 모든 나라는 자국의 실정에 적합한 독자적 선박검사제도를 운영하고 있다.⁵⁴⁾

2. 소형선박 검사확대와 확대에 따른 대책

소형선박은 상대적으로 빈잡한 연안에서 사용되고 있어서 사고의 빈도가 높다. 더구나 선박의 규모가 작기 때문에 안전성 확보에 각별한 주의가 필요하다. 또한 우리나라는 해양·레저문화가 성숙하지 못하여 전통적 소형어선에 종사하던 어민이 선박의 운항을 책임지고 조종하게 되는 경우가 대부분이다. 최근까지도 5톤 이하의 선박에서는 선박 조정 면허제도⁵⁵⁾가 도입되지 않아 선박조종에 관한 기본적인 지식이 희박하여 어민의 경험이 선박운항에서 안전을 판단하는 기준이 되어 왔던 것이 사실이다.

이러한 원인에 근거하여 선박안전기술공단의 자료에 의한 최근 해양사고 분석자료를 살펴보면 아래와 같다.

<표-12> 선박안전기술공단 선박검사 대상 선박의 해양사고율

54) 김효철 외, “소형선박의 안전성제고를 위한 효율적 검사 방안”, 선박안전기술공단(2004), 14~15쪽

55) 5톤 미만의 어선에도 2008년 10월부터 소형선박조종사면허제도가 도입될 예정임.



구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
검사대상선박 척수(A)	37,323	36,823	36,092	36,046	33,741
해양사고선박척수 (B)	484	489	745	650	613
해양사고선박건수	392	383	606	532	526
인명피해(명)	116	77	138	115	81
해양사고발생율(B/A)	1.30	1.33	2.06	1.81	1.81

(자료 : 중앙해양안전심판원 해양사고 자료 중 선박안전기술공단 검사대상 선박)

※ 선박안전기술공단 2006년도 경영실적보고서 282쪽

<표-13> 사고종류별 해양사고 현황

사고 종류 연도	충돌	전복	좌초	화재 폭발	침몰	기관 손상	조난	시설 물 손상	인명 사상	안전 항 저해	기타	계
2002	117	20	34	34	41	96	13	0	14	10	13	392
2003	122	14	45	45	36	52	17	0	27	11	14	383
2004	133	25	56	49	50	133	31	0	64	29	36	606
2005	110	17	39	63	31	154	16	2	26	36	38	532
2006	110	12	45	32	17	195	7	0	16	61	31	526
계	592	88	219	223	175	630	84	2	147	147	132	2,439
구성비 (%)	24.3	3.6	9.0	9.1	7.2	25.8	3.4	0.08	6.0	6.0	5.4	100

※ 선박안전기술공단 2006년도 경영실적보고서 282쪽

부산대 이승건 교수(조선해양공학과)의 "어선의 해양사고 분석 및 방지책에 관한 연구" 논문에 따르면 지난 98년부터 2002년까지 5년간 우리나라 선박의 해양사고는 모두 4천311건으로 이중 선체 길이



24m, 100톤 미만의 소형어선에 의한 사고가 72.2%인 3천113건으로 대부분을 차지했다. 다음으로 화물선이 11.8%인 511건, 예인선 4.2% 180건, 유조선 2.6% 112건, 기타 7.6% 326건으로 집계됐다. 그리고 지난 5년간 선박 사고의 원인으로는 항해규정 미준수, 출항 전 준비소홀 등 운항과실이 전체의 60%로 가장 많았으며 기관정비 불량 20%, 설비 불안전 8%, 기타 12%로 각종 규정 등 미준수와 기관정비 불량이 대다수를 차지했다.

선박은 선박소유자가 될 선주의 의도에 따라 건조되는 주문생산품이다. 따라서 선박이 항해 중 안전확보에 관한 품질을 제조자와 사용자가 함께 확보해야 한다. 이는 기본적으로 선박의 건조하는 조선업자는 다품종 소량 생산방식을 택하고 됴므로 다량생산을 전제로 하는 자동차와 같은 육상 교통기관과 다르게 선박의 품질에 대한 책임은 발주자인 선주에게도 주어 진다는 점이 근본적으로 다르다.

이와 같은 특징의 차이로 인하여 선박의 안전은 선주나 선박건조자인 조선소가 자율적으로 확보해야 한다. 그러나 이러한 자율해결 조건은 대형 선박인 경우 가능하지만 국내 소형선박을 건조하는 소형조선소들은 구조적으로 여러 가지 취약점을 가지고 있다. 이러한 구조적 취약점은 열악한 산업 환경 속에서 업계 자체에서 해결능력 부족에 기인하는 바가 큰 것으로 나타나고 있다. 대략 구조적 취약점은 내수기반이 취약하여 불안정한 생산활동을 하고 있고, 기술개발활동의 부족, 인력 및 기자재 조달의 어렵 다는 등으로 요약된다.⁵⁶⁾

이와 같은 이유로 최근 법개정을 통해 2톤 미만의 선박도 선박안전법의 대상에 포함 시켜 신조선의 경우 2008년도 10월 1일부터 기존선도 2009년 4월 1일부터 선박의 길이에 따라 순차적으로 선박검사를 실시할 예정에 있다.

소형선박의 경우 검사는 외국에서도 소형선박의 안전도를 높이기 위한 검사제도의 도입이 확대되고 있으며 우리나라에서도 주5일 근무제 시행에

56) 김효철 외, 앞의 선박안전기술공단 보고서, 108쪽.



따른 해양레저 인구증가로 소형선박 관련 사고가 급증하는 추세에 있다.

3. 선박검사의 확대

소형선박의 검사제도에 관한 아래의 각국의 사례를 검토하면 우리나라가 소형선박 검사제도를 2톤 미만으로 확대시 고려해야 할 점은 다음과 같다

- ① 외국에서도 소형선박의 안전도를 높이기 위한 검사제도 도입이 확대되고 있으며 우리나라도 소형선박의 안전도 제고를 위한 검사제도 도입이 필요하다.
- ② 영세어민의 생업에 사용하거나 일반 대중의 레저용으로 사용되는 소형선박의 검사는 원칙적으로 선박의 소유 또는 사용자가 자발적으로 수행하며 행정적인 규제는 이러한 목적 달성을 위한 최소한의 정책수단으로 제한되는 것이 바람직하다.⁵⁷⁾



57) 위의 연구보고서, 47~48쪽.



<표-14> 각국의 소형선 등록 및 검사제도 관련

국가	일본	캐나다	뉴질랜드	호주	미국	영국
관련법	일본선박안전법	해운법 (SA)	해사운송법 (MTA)	해운등록법 (SRA,1981)USL code	연방법 제46호-해운	영국국적법 (BNA,1981)
관리기구	소형선박검사기구(JCI)	교통부해사안전청 (MS)	해사안전청 (MSA)	해사안전청 (AMSA)	연안경비대 (USCG)	해사연안경비청(MCA)
관리체계	등록 및 검사 JCI전담	소형선박관리 및 검사 프로그램 (SVMIP)	선박안전관리 프로그램 MSA 인증 검사대행	등록 : AMSA 검사 : 주정부	등록:USCG 주정부 검사:ABYC 민간기업	등록:소형선박 등록처 (SSR) 검사:MCA
관리기준	소형선: 총톤수 20톤 미만 등록:3m 이상, 20마력 이상 검사: 모든 등록선	소형선: 총톤수 15톤 이하 등록:임의 검사:9.9마력 이상, 2m 이상	소형선 : 24m 이하 등록:임의 검사:6m 이상 (SSM), 6 m 이하 (SOP)	소형선 : 24m 이하 등록:임의 검사: 모든 상업용 선박	소형선: 순톤수 5톤 이상, 동력선 등록:주별로 상이 검사:주별로 상이	소형선 : 24m 이하 등록:모든선박 검사:7m 이상인 선박, 모든 어선
관리방식	정기검사:6년주기 중간검사:정기검사후 3년 임시검사:수리 및 개조 후	초기검사 불시검사 자체검사(매년) 정책적 추가 검사	정기검사:등록시 입항검사:소형선 면제	정기검사:주별로 상이	검사:ABYC 규정에 따라 민간업체 대행	정기검사:등록시
비고	면제대상: - 12마력 이내 조업어선 - 놀이공원 호수운항선박 - 1.5m 이하 2마력 이하	사용자의 자체검사 권장	선박안전관리 프로그램 - 선박안전관리 (SSM) 상업용선박 - 선박안전운항 (SOP) 소형상업용선박 - 국제안전관리 (ISM) SOLAS 대상선박	의무등록대상 -영해를 벗어나서 운항하는 모든 선박	관련 세부 규정은 USCG에서 출자한 미국보트협회 (ABCY)에서 제정 및 집행	소형어선 안전 규정에 따라서 모든 어선으로 검사대상 확대 (2001)



제4절 폐선분야 개선방안

최근 해양수산 경기 침체로 10톤 미만의 소형선박은 물론 선박등기가 가능한 20톤 이상의 선박들도 해마다 해안가에 위치한 항·포구에 무단 방치되는 폐선들이 증가하고 있어 사회적, 환경적 문제가 다방면으로 표출되고 있다. 즉 이들 선박들로 인한 해양오염의 발생과 이들 방치폐선처리를 위한 사회적 비용이 소요, 항·포구 해안가 곳곳에 버려지듯 방치폐선이 해안가 미관을 해치는 등의 문제가 이에 해당한다. 이 경우 방치폐선으로 인한 선내에 남아있는 유류 유출사고가 발생할 수 있고 선박의 폐기물, 폐유 등의 해상투기 증가로 이어진다. 이러한 해양오염을 증가 시키는 주요인으로 해안가에 장기 방치된 선박이라 할 수 있다.

1. 무단 방치 선박의 출현



해양수산 경기의 장기침체로 해양수산경제 활동이 위축되고 대체로 규모가 작은 소형선박의 경우 생계형 어민이 대다수여서 이들은 사회적으로나 금융적 채무관계에 있어서 약자일 수밖에 없다. 대다수 이러한 소형선박 소유자들은 선박건조를 착수하기 전부터 정부의 보조 및 금융권에 선박을 담보로 대출을 받아 건조하기 때문에 선박운항을 통하여 적절한 이익창출 실현이 불가능 할 경우 선박운항을 포기하게 되며 선박운항을 포기한 선박은 자연 항·포구에 방치하게 된다. 그렇다 보니 행정당국의 입장에서는 금융채무 관계의 개입으로 인해 폐선 절차가 쉽지 않고 이해관계인의 다수를 동반할 경우 해양오염에 대한 사전 예방조치나 사후처리에 있어서 어려움 겪고 있는 것도 현실이다. 표 17은 선박을 새로이 건조한 통계자료이다. 건조하는 선박 대부분이 생계형에 가까운 10톤 미만의 선박에 편중



되어 있을 뿐만 아니라 폐선시 재활용이 불가능한 FRP재질의 선박들이 대부분이다. 재활용이 불가능하기 때문에 강선과 같이 폐선에 따른 재활용 보상도 이루어지지 않고 있다.

2. 무단 방치 폐선의 행정절차와 관계법

무단 방치 선박의 발견이나 신고에 접수된 선박은 1차적으로 소유자에 대한 통보를 하게 되는데 소유자를 알 수 없는 경우나, 지정한 기일 내 동 선박의 소유자가 나타나지 않을 경우 관리청 직권으로 제거할 수 있다. 개항질서법 제26조 제2항 및 동법 시행령 제15조 제1항, 공유수면관리법 제13조 제2항 및 같은 법 시행령 제21조 제1항의 규정에 의거 방치폐선제거공고를 하여 행정적 절차를 따르게 된다.

전국 항·포구에 방치된 폐선은 아래 표와 같이 98년 이후 2600여척에서 매년 감소 추세에 있지만 여전히 매년 수백 척의 선박이 해안가 등에 방치되고 있는 실정이다.

<표-15> 최근 8년간 방치폐선 현황('98~'05년)

(단위 : 척)

구 분	'98	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05
발생및이월(A)	2,631	1,261	1,292	762	577	612	678	662
처리완료 (B)	2,451	1,136	1,124	655	440	486	581	575
미 처 리	180	125	168	107	137	126	97	87
처리율(B/A,%)	93	90	87	86	76	79	86	87

3. 해양환경 형법의 특징



첫째, 해양환경 형법은 환경형법과 같이 위법성에 대한 증거를 확보하기 쉽지 않은 특징이 있다. 행정법규에 규정한 기술적, 과학적인 기준을 위반하였다는 증거를 수집하거나 확보하는 일이 상당히 어렵다는 것이다. 이것은 특정한 기준을 초과하는 행위만이 범법행위이며 범법행위와 유사하다 하더라도 일정한 기준을 넘지 않으면 위법성이 없다는 것을 위미한다.

둘째, 대개의 오염행위가 사용자의 고의나 과실에 의한 경우도 있겠지만 사업자의 목인이나 방조, 종업원에 대한 감독의무의 불이행, 나아가 불법행위의 지시로 인하여 발생하는 경우도 있기 때문에 사용자를 동시에 처벌하는 양벌규정이 많다는 점도 해양환경형법의 특징이다.

셋째, 사전적 규제의 비율이 높은 것도 해양환경법의 특징이다. 즉 여러 개의 독립된 원인이 결합하여 환경오염으로 나타나는 경우에는 그 원인을 정확하게 규명하기 어렵기 때문에 해양환경 관련 법률에는 사후적 규제에 대한 사전적 규제가 차지하는 비율이 매우 높다.

이처럼 환경침해가 아직 현실화 되지 아니한 것을 처벌하는 것은 형법의 원칙에 맞지 않는 구조를 가진다. 범죄의 구성요건 중에서 인과관계 및 객관적 귀속에 논란이 발생한다. 즉 범죄구성요건의 행위와 그로 인해 발생한 결과 사이에 상당한 인과관계를 입증하기 어렵기 때문에 형벌로 다루는데 한계가 있다. 환경오염의 특성상 살인죄나 상해죄와 같은 침해범의 적용은 사실상 불가능하기 때문에 위험범의 유형을 위주로 하여 법익의 보호하고 있다. 이러한 불합리성으로 인하여 환경형법은 행정통제에 대한 위반행위를 범죄로 설정하여 행정의무이행의 확보수단으로 이용되고 있다는 비판을 받고 있기도 하다.

넷째, 해양환경형법은 행위의 고의와 과실을 구분하고 있다. 대표적인 해양환경 법률인 해양오염방지법을 찾아보면 제71조 제2항 제



2호 및 제4호는 선박으로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출한 경우에 대하여 벌칙을 규정하고 있는데 비하여 동법 제73조제2호 및 제5호는 과실로 선박으로부터 유해액체물질 또는 포장유해액체물질을 배출할 경우 대한 벌칙을 규정하고 있다.

4. 해양환경 관련 형법 규정

대표적인 해양환경 관련 법률은 해양오염방지법을 위시하여 수질환경보존법, 공유수면관리법, 폐기물 관리법, 오수·분뇨 및 축산폐수에 관한 법률, 습지보존법, 골재채취법, 항만법, 어항법 등이 있다. 물론 시각에 따라 해양환경의 자체를 보호하기 위한 법률과 해양환경오염을 규제하기 위한 법률로 구분이 가능하기도 하다. 이들 해양환경 관련 형법 규정을 정리하고 방치 폐선에 대한 관계 규정을 논의코자 한다.

지난 3년간 선박안전기술공단의 통계상으로도 알 수 있듯이 매년 약 1,000척의 소형선박들이 FRP 재질로 건조되고 있다. 이러한 선박소유자들은 대부분 생계형에 가깝고 해양환경에 관한 법률적 지식은 고사하고 선박과 관련된 기본적 행정지식조차 부족한 실정이다. 환경형법을 관점에 따라 사전대비적 성격과 사후처리적 성격으로 구분할 수 있는데 이러한 폐선 절차는 사후처리에 가까운 만큼 사전대비적 관점의 법령제정 또는 개정이 필요하다. 예컨대 일반적인 선박은 안전을 위한 관점에서의 관련 법령인 선박안전법을 보완하거나 새로이 폐선과 관련된 법령을 제정하거나 제조물책임자와 관련된 법령을 수정·보완하여야 한다. 이 경우 선박을 등록시에 무단폐선에 대비한 공탁금을 관련 부처나 유관단체에 맡겨 적정한 절차에 따라 폐선을 한 선박소유자에게만 등록시 맡긴 금액을 환원하는 제도도 고려되어야 한다.



<표-17> 최근 3년간 선박의 종류 및 규모별 신조물량

구분	톤급	계	강				FRP			
			어선	여객선	화물선	기타	어선	여객선	화물선	기타
계		3365	33	7	2	37	3194	15	5	72
2003	2톤 이상 ~ 3톤 미만	149	0	0	0	0	148	0	0	1
	3톤 이상 ~ 5톤 미만	524	0	0	0	0	520	0	0	4
	5톤 이상 ~ 10톤 미만	458	0	0	0	0	456	0	0	2
	10톤 이상 ~ 20톤 미만	41	0	0	0	0	34	1	1	5
	20톤 이상 ~ 30톤 미만	52	0	0	0	0	44	5	1	2
	30톤 이상 ~ 50톤 미만	4	0	0	0	1	1	2	0	0
	50톤 이상 ~ 100톤 미만	31	14	2	1	1	12	0	1	0
	100톤 이상 ~ 200톤 미만	4	1	1	1	1	0	0	0	0
	300톤 이상 ~ 500톤 미만	2	0	1	0	1	0	0	0	0
	500톤 이상 ~ 1000톤 미만	2	0	0	0	2	0	0	0	0
2004	1000톤 이상 ~ 2000톤 미만	1	0	0	0	0	0	0	0	1
	3000톤 이상 ~ 4000톤 미만	2	0	0	0	2	0	0	0	0
	2톤 이상 ~ 3톤 미만	113	0	0	0	0	112	0	0	1
	3톤 이상 ~ 5톤 미만	573	0	0	0	0	566	0	0	7
	5톤 이상 ~ 10톤 미만	310	0	0	0	0	306	2	0	2
	10톤 이상 ~ 20톤 미만	37	0	0	0	0	29	0	0	8
	20톤 이상 ~ 30톤 미만	49	0	0	0	1	37	4	1	6
	30톤 이상 ~ 50톤 미만	14	0	0	0	2	9	1	0	2
	50톤 이상 ~ 100톤 미만	21	7	0	0	4	10	0	0	0
	100톤 이상 ~ 200톤 미만	4	0	1	0	2	1	0	0	0
2005	200톤 이상 ~ 300톤 미만	1	0	0	0	1	0	0	0	0
	300톤 이상 ~ 500톤 미만	7	0	1	0	4	0	0	0	2
	500톤 이상 ~ 1000톤 미만	3	0	0	0	3	0	0	0	0
	3000톤 이상 ~ 4000톤 미만	1	0	0	0	1	0	0	0	0
	2톤 이상 ~ 3톤 미만	122	0	0	0	0	119	0	0	3
	3톤 이상 ~ 5톤 미만	483	0	0	0	0	475	0	0	8
	5톤 이상 ~ 10톤 미만	242	0	0	0	0	237	0	0	5
	10톤 이상 ~ 20톤 미만	25	0	0	0	0	19	0	0	6
	20톤 이상 ~ 30톤 미만	41	0	0	0	0	35	0	1	5
	30톤 이상 ~ 50톤 미만	17	0	0	0	1	14	0	0	2
2005	50톤 이상 ~ 100톤 미만	25	11	0	0	5	9	0	0	0
	100톤 이상 ~ 200톤 미만	2	0	0	0	2	0	0	0	0
	200톤 이상 ~ 300톤 미만	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	300톤 이상 ~ 500톤 미만	1	0	0	0	1	0	0	0	0
	500톤 이상 ~ 1000톤 미만	2	0	0	0	2	0	0	0	0
	5000톤 이상 ~ 6000톤 미만	1	0	0	0	0	1	0	0	0



특히, 선박의 무단 방치와 관련된 선박소유자, 선박제조자 그리고 관련 공무원들이 무단 폐선에 따른 환경오염을 방지하고 폐선에 따른 여러 피해를 최소화하는 법제적 방안을 구체적으로 마련하여야 할 것이다.



제 V 장 결 론

소득수준의 향상과 주5일 근무제 시행 등에 따라 일반국민들의 해양레저활동이 증가되고 있고, 특히 총톤수 20톤 미만의 레저용 보트의 개발 및 이용이 확대될 전망이다. 이에 따라 국민들의 고품질 안전관리 정책의 요구는 갈수록 다양화된 형태로 표출될 것이고, 이에 부응하여 소형선박과 관련된 법령을 수요자 요구에 맞게 개선하여야 한다.

선박건조 부문에 있어서 우리나라는 매년 어선의 신조 건수가 급감하고 있고, 조선소의 난립에 따른 저선가 경쟁으로 일정이상의 수익을 기대하기 힘든 어선 건조보다는 레저형 선박으로 관심이 쏠릴 것으로 예상된다. 따라서 소형선박을 건조하는 조선소, 설계사무소 및 관련 연구기관에 보다 많은 지원이 가능토록 정부가 법제 개선을 통해 충족시켜야 한다.

20톤 미만의 선박의 등록 및 등기부문에 있어 이원화된 법률도 보다 효율적인 행정을 위해 보다 많은 연구가 필요하며, 소형선박만이라도 일본의 소형선박등록제도와 관련된 법령을 도입하여 관련 기관의 협의를 통해 안전관리 일원화를 추진하는 노력이 필요하다.

우리나라는 최근 선박안전법을 개정하여 과거 안전의 사각지대에 놓여있었던 2톤 미만 소형선박이 선박안전법 제도권에 포함되어 소형선박 안전의 확보와 해양사고 분석이 가능하게 되었다는 긍정적인 효과를 거두고 있다. 그러나 여전히 계속되고 있는 레저 및 소형선박에 대한 과도한 행정적인 규제는 영세어민의 생업에 지장을 초래하고 국민소득 2만불 시대를 맞아 번성할 해양 레저산업의 발전을 저해 할 수 있으며 레저 및 소형선박 관련 신기술 개발에 심대한 장애요인으로 작용할 수 있다. 레저 및 소형선박에 대한 규제는 이러한 점을 감안하여 안전도를 높이기 위한 행정적인 지도차원에서 융통성



있게 이루어져야 한다. 따라서 2톤 미만의 레저 및 소형선박의 검사 제도 목적은 안전도 제고에 국한되어야 하며 형식승인이나 정기검사와 같은 행정적인 편의나 엄격한 규제를 통해서가 아닌 레저 및 소형선박 소유 또는 사용자의 안전의식 고취를 통하여 달성되어야 한다. 즉 레저 및 소형선박의 검사제도는 규제가 아닌 안전도를 높여 국민 복지를 향상 시키고 신기술 발전을 촉진하기 위한 정책적 수단으로 활용되어야 한다.

선박은 그에 관련된 법령이 복잡하고 행정업무에 따라 주관하는 공공기관이 다양하다. 자동차 행정과는 달리 선박의 등록부터 검사, 폐선에 이르는 안전관리를 집행하는 통일된 집행기관이 필요하다. 그러나 선박 안전관리와 관련한 법령이 아무런 제도적·기술적 뒷받침이 없이는 소형·레저선박의 활성화에는 아무런 영향을 주지 못한다. 국내 자동차 등록 1,600만대 시대에 맞춰 자동차행정의 선진화 부분은 수용하되 전국에 항·포구에 산재되어 점을 감안하여 차별화된 법령의 정비가 필요하다.

지난 2007년 4월 선박안전기술공단이 출범하였다. 선박안전기술공단은 전국의 주요 항·포구에 총 17개 지부가 산재 되어 있으며, 이는 현재 소형선박의 주가 되는 어선은 물론 일반선박과 레저선박의 검사를 집행하고 있는 공공기관이다. 일본이 소형선박등록법의 도입으로 소형선박검사기구에 등록업무를 위임함으로써 소형선박 안전관리 업무간소화를 실현하고 있는 바와 같이, 우리나라도 소형선박의 안전관리 업무간소화를 위해 일본과 같이 선박검사기관에 등록말소업무를 위임할 수 있는 선박안전법 등 관련 법령정비가 필요하다. 일본의 검사기관이 하지 않는 폐선과 관련한 일체의 업무도 검사기관에 위임함으로써 소형선박의 안전관리기관을 통합하고, 더 나아가 레저선박의 기반시설인 마리나와 같은 소형선박의 접안시설 확충도 안전관리 간소화 정책과 연계하여 선박의 안전과 관리를 위한 집행기관의 단일화를 이루어야 할 것이다. 이렇게 될 경우 정부, 관



련기관, 업계가 협력하여 이용환경을 개선하고 관련규정의 제도개선이 이루어져 결국 정책품질의 향상을 기할 수 있을 것이다.

또한 재원확보를 위해 국민체육진흥원이 수익사업으로 하고 있는 경쟁사업과 유사하게 해양에서 파워보트 등을 수단으로 할 수 있는 수익사업개발도 동시에 추진되어야 할 것이다. 이를 통한 이익창출은 선박과 거친 바다를 삶의 터전으로 삶을 영위하고 있는 어민과 해양레저 애호가, 그리고 해양레저를 꿈꾸는 미래의 수혜자 모두에게 돌아가야 할 것이다.



參 考 文 獻

1. 국내문헌

(1) 단행본

- 곽윤직, 물권법, 서울 : 박영사, 2002.
곽윤직, 민법총칙, 서울 : 박영사, 2002.
곽윤직, 부동산등기법, 서울 : 박영사, 1998.
김동희, 행정법 I, 서울 : 박영사, 2005.
김주수, 민법총칙, 서울 : 삼영사, 2005.
박균성, 행정법론(상), 서울 : 박영사, 2005.
박용섭, 해상법론, 서울 : 명신문화사, 1991.
박용섭, 해상법론, 서울 : 형설출판사, 1998.
박용섭, 해상법론, 서울 : 형설출판사, 1998.
박종두, 민법총칙, 서울 : 삼영사, 2005.
상법강의, 서울: 법문사 1986
선박행정의 변천사, 선박안전기술공단, 2003
송상현·김현, 해상법, 서울 : 박영사, 1993.
이기수 외, 보험·해상법, 서울 : 박영사, 2003.
이영준, 물권법, 서울 : 박영사, 2000.
이영준, 한국민법론[총칙편], 서울 : 박영사, 2004.
이운철·김진권, 해사법규, 부산 : 다솜출판사, 2004.
이은영, 물권법, 서울 : 박영사, 2003.
이은영, 민법총칙, 서울 : 박영사, 2005.
정우형, 부동산등기법, 서울 : 법우사, 2004.
정찬형, 상법강의(하) 제6판, 서울 : 박영사, 2004.
최돈호, (새로운)부동산등기법, 서울 : 박영사, 2004.



(2) 논문 및 보고서

- JCI와 기술교류 협력에 관한 보고서, 선박안전기술공단, 2004.
- 노종천, “등기와 지적제도의 이원화로 인한 법률문제연구”, 송실대학교 대학원 박사학위논문, 1999. 12.
- 목진용·박용욱, 「해양레저사업의 법제개선방안」, 한국해양수산개발원, 2002. 11.
- 박영선, “소형선박저당법(제정안)에 대한 고찰”, 한국해법학회지, 2006.
- 박찬재, “국제선박등록제도 비교연구”, 「한국해양대학교 대학원 박사학위 논문」, 2001. 8.
- 박찬재, “국제선박등록제도 비교연구”, 한국해양대학교 박사학위논문, 2001. 8.
- 선박안전기술공단, 「수상레저 안전관리에 관한 연구」, 2004.
- 소형선박의 안정성제고를 위한 효율적 검사 방안, 서울대학교 해양시스템 연구소, 2004.
- 여숙경, “폐기물 해양투기 오염규제에 관한 연구”, 한국해양대학교 석사학위논문, 2007. 2.
- 최동현·최재선, “1993년 선박우선특권·저당권협약 수용방안”, 해운산업연구원, 1994.
- 한국레저산업연구소, 「2005년 레저시장전망」, 2004. 12.
- 한국중소조선기술연구소, 「해양레저산업 전수조사 보고서」, 2003.
- 한국해양수산개발원, 「우리나라 선박등록제도 개편방안 연구(중간 보고서)」, 2002. 11.
- 해양수산부, “해양레저 활성화를 위한 보급형 패밀리보트 개발”, 2004.



(3) 간행물

- 강동수, “선박공시제도 일원화 추진에 따른 법률문제”, 「해사법연구」 제15권 제1호, 한국해사법학회, 2003. 6.
- 강동수, “선박의 등기와 등록제도 일원화에 관한 고찰”, 「한국해법학회지」 제25권 제1호, 한국해법학회, 2003. 4.
- 강태석·한동일, “토지등기 공시제도의 개선방안”, 「청주대학교 사회과학논총」 제13집, 1993.
- 김철수, “선박소유권의 이전”, 「한국해법학회지」 제9권 제1호, 한국해법학회, 1987. 11.
- 김철수, “선박소유권의 이전”, 「한국해법학회지」 제9권 제1호, 한국해법학회, 1987. 11.
- 박경현, “선박국적제도에 관한 국제동향과 국내법의 개정방향”, 「한국해법학회지」 제9권 제1호, 한국해법학회, 1987. 11.
- 박순표, “지적과 등기업무 일원화 과제연구(2)”, 「지적」, 대한지적공사, 1982. 9.
- 박용섭, “선박등기제도와 저장권에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제8권 제1호, 한국해법학회, 1986. 8.
- 박용섭, “선박등기제도와 저장권에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제8권 제1호, 한국해법학회, 1986. 8.
- 박재욱, “등록제도에 관한 현행법 검토”, 「법제」, 1999. 4.
- 반석호·김상현, “국내 해양레저와 레저선박 산업의 현황 및 전망”, 「대한조선학회지」 제39권 제1호, 2002.
- 손승덕, “지적과 등기제도에 관한 고찰”, 「지적」 통권 82호, 대한지적공사, 1982.
- 임동철, “선박의 국적에 관한 연구”, 「한국해양대학논문집」, 별책 제12집, 1977. 3.
- 채이식, “선박의 국적제도에 관한 연구”, 「한국해법학회지」 제19권 제1호, 한국해법학회, 1997. 3.



최낙정, “우리나라 국제선박등록법에 관한 고찰”, 『한국해법회지』 제20권 제1호, 한국해법학회, 1998. 3.

(4) 기타

교통안전공단 홈페이지 <http://www.kotsa.or.kr>

뉴질랜드 해사안전기구 <http://www.msa.govt.nz>

미연방 연안 감시국 <http://www.uscg.mil/USCG.shtm>

영국 해사연안국 <http://mcga.gov.uk/c4mca/mcga-home.htm>

일본소형선박기구 홈페이지 <http://www.jci.go.jp>

캐나다교통국 홈페이지 <http://www.tc.gc.ca/marine/menu.htm>

한국조선공업협동조합 홈페이지 <http://www.kosic.or.kr>

호주 해사 안전국 홈페이지 <http://www.amsa.gov.au/index.asp>



2. 국외문헌

榎本喜三郎, “國際海事法에 있어서 船舶登錄要件의 史的 研究”, 日本海事産業研究所, 1985.

上野喜一郎, 船舶法規의 解説, 東京 : 成山堂書店, 1969.

小町谷操三, 窪田雄, “海商法(上卷), 東京 : 青林書院, 1959.

Demise Charter Registration of shipping in the Isle of Man(*Notice to Shipowners, Charters and Manager Manx Shipping*), Department of Highways, Ports and Properties, Manx Shipping Notice No. 165.

Hodges, Susan and Hill, Christopher, Principles of Maritime Law, LL.P, 2001.

Lloyd's List, 24th May, 1992.

Merchant Shipping Act. 1995.



World Bank, "World Development Indicators database",
September 2004.

