

## 선박직원법상 준용규정에 관한 연구

전영우\*

\* 한국해양대학교 부교수

### A Study on the Article Applicable Mutatis Mutandis under the Ship Officer's Act

Yeong-Woo Jeon\*

\*Associate Professor, Division of Maritime Transportation Science, Korea Maritime and Ocean University, Busan 606-791, Korea

**요 약** : 최근 국적취득조건부나용선에 승무하는 외국인 해기사에게 우리나라의 승무자격증을 발급받아야 하는지에 대한 의문에 제기되었다. 이는 선박직원법 제25조 제1항의 준용규정과 제10조의2의 승무자격증 발급규정과 관계에 대한 해석상 이문이 제기될 수 있어 발생하는 문제이다. 이 연구는 동 준용규정을 검토하여 그 해석론적 해결방안을 제시하는 것을 목적으로 한다. 이 연구의 결론은 다음과 같다. 첫째, 국적취득조건부나용선에 대한 관할권은 해당 선박이 치적한 그 3국에 귀속하고, STCW협약상 외국인 해기사에게 발급되는 승무자격증은 기국에 의하여 발급되어야 한다. 둘째, 법 제25조의 준용규정은 동법의 개정입법취지에 맞게 BBC/HP에 대하여 외국선박의 기국이 가지는 관할권을 침해하여 우리 선박직원법의 요건을 적용하지 않도록 하여야 한다. 셋째, 이 준용규정은 국제규범에 따라 기국이 관할권을 가지는 각종 증명서의 발급에 관한 규정을 제외하고 승무기준과 같이 STCW협약에서 규정하지 않는 분야에 대해서만 준용하도록 하여야 한다. 넷째, 제10조의2 제1항은 BBC/HP에 승무하고자 하는 외국인 해기사에게 우리나라 승무자격증을 발급받도록 요구하는 규정은 아니다. 요약하면, 제10조의2의 규정은 한국선박에 승무하고자 하는 외국인 해기사에게 승무자격증을 발급받도록 하는 규정으로만 운용되어야 할 것이다.

**핵심용어** : 국적취득조건부나용선, 선박직원법, 승무자격증, STCW 협약, 준용, 승무기준, 기국, 관할권

**Abstract** : A question has recently been raised as to whether a foreign officer needs to obtain a Korean endorsement in order to be able to serve on board a Korean flag ship. This is attributable to the fact that differences of viewpoint may arise as to the interpretation on the relation between the mutatis mutandis article 24(1) and the endorsement issuance article 10 bis. This study intends to propose an interpretative solution through conducting in-depth analysis on the article 25(1). The conclusions of this study can be given as follows. First, the jurisdiction over the bareboat charter ships with hire purchase shall be rested with the third country of which the flag the ship is flying, the endorsement to be issued to foreign officers have to be issued by the flag State under the STCW Convention as amended. Second, the provisions of the ship officers' act shall not be made applicable, commensurate with the intention of legislating the mutatis mutandis article 25, to the BHC/HP in such a way that is in infringement with the jurisdiction of flag State of those foreign ships. Third, the mutatis mutandis article shall be made applicable to only such areas of manning standards not covered under the STCW Convention as amended and shall exclude those provisions pertaining to the issuance of various certificates of which the jurisdiction is rested with flag State under the international instrument. Fourth, the article 10 bis(1) is not a provision requiring foreign officers wishing to serve on a BBC/HP to obtain a Korean endorsement. In summation, the article 10 bis shall be used only in the cases where foreign officers wishing to serve on a Korean flag ship are required to obtain korean endorsement.

**Key words** : Bareboat charter with hire and purchase, ship officers' act, endorsement, STCW Convention, mutatis mutandis, manning standards, flag State, jurisdiction.

#### 1. 문제의 소재

최근 A상선의 탱크 30척(국적취득조건부나용선)도입과 관련하여 해당선박에 승무하기 위한 자격(유조선 승선경력 등)을 갖춘 우리나라 해기사의 부족으로 노사간 합의를 통하여 이들 선박에 대하여 한시적으로 선장과 기관장에 대해서도 외국인 해기사를 승선시키기로 하는 합의를 하였다. A상선에서는 국내에서 확보하기 어려운 탱커의 선장과 기관장을 인도인으로 승선시키고자 하고 있으나, 인도인 선장과 기관장의 승선을 위하여 선박직원법 제25조 제1항의 준용규정과 동법 제10조의2의 규정에 따라 승무자격증을 발급받아야 할 것인지에 대한 이견이 제기되었다. A상선은 필리핀 등에서 해기사를

일부 채용하였으나 공급부족으로 인도인 해기사의 승선이 불가피(선장·기관장 포함 인도 해기사 64명)하다고 하면서 승선공인을 인정하여 달라는 요청을 하고 있고 있으나, 지방해양수산청은 우리나라 승무자격증을 갖추지 못한 인도인 해기사에 대하여 승선공인을 불허하고 있다.

이에 대하여 승선공인이 필요하다는 입장, 즉, 긍정설로는 선박직원법 제25조제1항에 따른 국적취득조건부나용선은 선박직원법 적용대상이므로 동법 제10조의2(외국의 해기사 자격을 가진 사람에 대한 특례)에 따라 승무자격인정을 받아야 한다고 주장한다. 또한 1978년 STCW 협약 및 개정규정(이하 "STCW협약"이라 한다.)에 가입한 나라는 동 협약 내용에 정한 항해사·기관사·통신사의 해기능력 최저요건 준수, 탱커

\* 정회원, jyw76@kmou.ac.kr 051)410-4235

해기능력 및 시험제도, 해상안전재교육, 선박보안, 최소휴식시간 운영 등 관련 규정을 준수한다는 것이며, 국제해사기구(IMO)에서는 이에 대한 이행여부를 확인할 길이 없어 STCW 협약 규정 제 I/10조에 따라서 해기사면허인정협정을 체결하도록 하고 있으며, 우리나라는 선박직원법(이하 “법”이라 한다) 제10조의2에 따라 외국과 협정을 통하여 국제협약 사항을 확인하여 한국선박에 외국인 해기사 선원들에 대하여 승무자격인정을 해주는 것이라고 한다.

이에 반대하는 부정설은 법 제25조의 ‘외국선박의 선박직원에 관하여는 이 법을 준용한다’는 의미에서 선박직원이란 법 제2조제1호 및 제3호에 따른 한국선박의 해기사로서 선박의 선장, 항해사, 기관장, 기관사, 통신장, 통신사, 운항장 및 운항사의 직무를 수행하는 사람을 말하는데, 이는 우리나라 국민에 한정하는 해기사를 말하므로 해기인정협정을 체결하지 않은 외국선원에 대하여는 법 제10조의2에 따른 승무자격인정을 요구할 필요가 없다는 것이다. 즉, 법률 제7480호, 2005.3.31. 선박직원법 일부개정 취지는 국적취득조건부나용선에 승선하는 선원에게 적용하려는 목적이 아니라 한국 국적선박에 외국 선원 승선자에게 승무자격인정서를 주기 위하여 개정되었다는 주장이다.

우리나라는 인도국과는 해기면허인정협정을 체결하지 않아 이들이 승무자격증을 발급받아야 한다고 해석될 경우에는 인도국과 먼저 해기면허인정협정을 체결한 후에야 이들에 대하여 승무자격증의 발급이 가능하게 된다. A상선은 이 문제로 인하여 이들 선박의 운항상 차질을 빚을 수 있으므로 문제를 해결하여 줄 것을 요구하고 있다. 따라서 제25조 제1항의 준용규정과 제10조의2에서 규정하는 승무자격증의 발급 규정과의 관계를 검토하여 우리 선박직원법이 규정하는 바에 합치하는 해석을 통하여 해결방안을 제시할 필요성이 대두된다.

## 2. 제도 검토

### 2.1 국적취득조건부나용선 제도 검토

#### 1) 의의

국적취득조건부나용선(Bareboat charter with hire and purchase; BBC/HP)이란 용어는 우리나라 선박법의 국적요건이 소유권주의를 택하고 있어 대한민국 국민 또는 상사법인이 소유권을 취득하게 되면 그 선박은 반드시 한국국적을 취득하여야 하므로<sup>1)</sup> 이러한 의무규정을 전제로 하여 붙인 용어로 이해된다.

국적취득조건부나용선은 법률상 선박소유권은 금융제공자

가 가지고 있으나, 선박의 운영 및 이에 따른 수익은 선박을 임대하는 해운회사가 가지는 임대차계약의 한 형태이다. 선박 대금은 할부지불방식에 의해 지불되며, 선박의 소유권을 선박 운영자에게 일시적으로 넘겨주지 않고 금융제공자가 계속 보유하고 있다가 할부금액이 완납되면 소유권이 해운회사에게 이전된다(Ministry of Ocean and Fisheries, 2013).

#### 2) 연혁

1970년대 국적선대 증강정책의 일환으로 국적취득을 조건으로 선박구입을 위한 외화대출을 허용하였으나, 초기에는 신조선보다는 중고선박 도입에 많이 활용되었고, 1975년 계획조선제도가 도입되면서 1984년과 1988년 사이에 해운산업합리화로 계획조선에 한정하여 선박의 확보를 허용하게 되었다. 그러나 국내자금만으로 선박을 건조하는 방식으로는 국내 수요를 충분히 충족하지 못하고, 외환관리법상 사기업(민간기업)은 해외로부터 직접 차관이 불가함에 따라 법이 허용하는 임차방법(용선계약 형태)을 도입하게 된 것이다. 국적선사들이 국적취득조건부나용선을 애용하게 된 주된 이유는 금리가 계획조선에 비해 비교우위에 있었기 때문이다(Maritime Economic Institute, 2008).

#### 3) 국적취득조건부나용선의 관할권 고찰

선박의 국적은 선박이 어느 나라에 귀속하는가를 나타내는 것이며, 선박의 국적은 국제법상, 국제사법상 그리고 항만행정상 중요한 의의를 지닌다. 해상안전을 확보하고 해양오염을 방지하며 선박승무원의 근로조건을 보장하는 등의 선박에 관한 관할은 원칙적으로 선적국의 권한과 책임으로 귀속된다. 1982년 「UN해양법협약」(UNCLOS)은 기국으로 하여금 자국 국기를 게양한 선박에 대하여 행정적·기술적·사회적 사항(근로조건, 승무 및 사회적 문제)에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제하도록 하고 있으며, 해상안전을 확보하기 위하여 필요한 조치를 하도록 규정하고 있다(동 협약 제 94조).

이러한 기국주의 원칙에 따른다면 국적취득조건부나용선에 대한 관할권은 해당 선박이 치적한 그 3국에 귀속한다고 할 수 있다. 「1978년 선원의 훈련, 자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약 및 그 개정규정」(STCW)상 주관청(Administration)은 기국을 말하며(본문 제2조 나호), “증명서”란, 어떠한 명칭으로든지, 주관청 또는 그의 권한에 따라 발급되거나 그 소지자가 동 문서상에 기재된 대로 또는 국내규정에 의하여 권한이 부여된 대로 승무하도록 주관청이 인정하는 유효한 문서를 뜻한다(동조 다호).

그러므로 동 협약에 따른 증명서(Certificates)는 승무경력,

1) 선박법 제2조(한국선박) 다음 각 호의 선박을 대한민국 선박(이하 “한국선박”이라 한다)으로 한다.

1. 국유 또는 공유의 선박
2. 대한민국 국민이 소유하는 선박
3. 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사법인(商事法人)이 소유하는 선박
4. 대한민국에 주된 사무소를 둔 제3호 외의 법인으로서 그 대표자(공동대표인 경우에는 그 전원)가 대한민국 국민인 경우에 그 법인이 소유하는 선박

연령, 의료적성, 훈련 및 시험에 관한 요건에 관하여 주관청의 요건을 충족시키는 지망자에게 발급되어야 한다. 해기사면허증은 주관청에 의해서만 발급될 수 있으며(동 협약 규정 제I/2조 제1항), 자국선에 승무하고자 하는 외국해기사에 대해서는 해당자가 일정한 요건(제I/2조 제7항)을 충족한 것을 조건으로 해기사면허인정협정을 체결한 경우 타당사국이 발급한 증명서를 인정하는 승무자격증을 발급할 수 있다(규정 제I/10조).

타당사국이 발급한 증명서는 기국의 증명서가 아니므로 STCW협약은 기국이 발급한 승무자격증을 갖도록 요구하고 있으며, 항만국통제절차에서도 증명서를 점검할 때에는 기국이 발급한 승무자격증을 확인하고 있다(규정 I/4조).

환언하면, STCW협약상 외국인 해기사에 발급되는 승무자격증은 기국에 의하여 발급할 것을 요구하는 것이며, 해당 선박의 기국이 아닌 다른 당사국이 승무자격증을 발급할 것을 규정하지는 않는다(Jeon et al, 2011).

한편, 우리 국제사법상 해상에 관한 “선장과 해원의 행위에 대한 선박소유자의 책임범위” 등에 대하여는 선적국법에 의한다고 규정한다(동법 제60조). 우리나라는 국제사법에 해상에 관한 명시적 규정을 두고 있는 드문 입법을 가지고 있으며, 동법은 이른바 선적국법주의의 적용과 관련하여 선박의 소유권, 저장권, 선박우선타권, 그 밖의 선박에 관한 물권, 선박에 관한 담보물권의 우선순위, 선장과 해원의 행위에 대한 선박소유자의 책임범위, 선박소유자, 용선자 선박관리인, 선박운항자 그밖의 선박사용인이 책임제한을 주장할 수 있는지 여부 그 책임제한의 범위, 공동해손, 선장의 대리권 등에 대한 명시적 규정을 두고 있다(Kim et al, 2006).

결론적으로 국제규범은 해당 선박에 승무하는 선박직원이 갖추어야 할 해기사면허증이나 승무자격증은 기국이 발급한 것이어야 한다는 점이 명확하므로 이 원칙은 우리 법 제25조와 제10조의2의 규정을 운용함에 있어서 우리나라가 비준한 동 규범의 요건에 부합하도록 하여야 할 것이다.

## 2.2 국적취득조건부나용선에 대한 우리 선박직원법의 규정 검토

### 1) 연혁적 검토

#### (1) 제정법

1962년에 제정된 선박직원법상 선박은 선박법에 따른 한국선박과 “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 한국선박이외의 선박”으로 규정하였다(제정법 제2조).<sup>2)</sup> 따라서 제정법은 “한국선박”과 “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 한국선박이외의 선박”의 선박소유자와 그 선박에 승무하는 선박직원에 대하여 적용되었다.

제정법에서 “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 한국선박이외의 선박”에 대해서도 법을 적용하였던 것은 당시에는 UN해양법협약이 존재하지 아니하였고, STCW협약도 존재하지 아니하였으므로 “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 한국선박이외의 선박” 즉 BBC/HP에 대하여 우리 법을 적용하였더라도 국제규범의 저촉문제가 발생하지 아니하였다. 이는 제정 선원법 제2조 제1항<sup>3)</sup>에 따라 BBC/HP에 대하여 선원법을 적용하였던 것과 궤를 같이한다.

BBC/HP에 대해서도 선박직원법, 선원법, 선박안전법 등을 적용하였던 것은 BBC/HP를 국적선과 동일시하여 해운산업을 진흥하려는 해운정책적 필요(Jin, 2012)에 따른 것으로 이해된다.

#### (2) 1983년 전부개정 선박직원법(법률 제3715호, 1984년 4월 1일 시행)

1983년 선박직원법의 전부개정은 STCW협약을 비준하기 위한 것이었는데<sup>4)</sup> 개정법률 개정전에는 BBC/HP에 대하여 선박직원법이 적용되었으나, 이는 STCW협약의 요건과 상치되므로 개정법률에서는 이를 개정하여 법 제25조의 준용규정 5)을 신설하게 된 것이다. 이 규정은 그 후 2007년에 승무원이란 용어를 선박직원으로 자구를 수정하여 오늘에 이르고 있으나 그 취지가 변경된 것은 아니다. 따라서, 법 제25조의 준용규정은 당시의 입법취지에 맞게 STCW협약의 요건에 반하지 않는 범위에서 운용되어야 할 것이다. 협약요건에 반하도록 적용하게 되면 IMO 회원국 감사제도에 의하여 지적될 수도 있다는 점도 감안되어야 한다(Lee and Park, 2013).

즉, 선박직원법의 규정 중 STCW협약에서 규정하는 해기

2) 제2조 (선박) 본법에서 선박이라 함은 “선박법의 규정에 의한 한국선박” 또는 “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 한국선박이외의 선박”으로서 다음 각호에 해당하지 아니하는 선박을 말한다.

1. 총톤수 5미만의 선박

2. 주로 노도로 운전하는선박

3. 한국선박을 소유할 수 없는 자에게 대여한 한국선박 또는 기타 대통령령으로 정한 선박

3) 제2조 (선원) ① 본법에서 선원이라함은 대한민국선박 또는 대한민국선박이외에 각령으로 정하는 선박에 승무하는 선장, 해원과 예비원을 말한다.

4) (전부개정 이유) “1978년선원의 훈련·자격증명 및 당직근무의 기준에 관한 국제협약”의 발효에 대비하여 해기사의 면허제도 및 승무기준을 개선하고 현행규정의 미비점을 보완함으로써 국제해운동향에 능동적으로 대처하며 선박항행의 안전을 도모하려는 것임.

① 해기사의 직종에 따른 등급별 명칭을 국제관례에 맞추어 변경하고 그 등급의 수를 축소조정함.

② 해기사면허시 받아야 하는 신체검사를 생략하고 선원으로 근무할 때에 해마다 실시하는 건강진단으로 갈음하도록 함.

③ 해기사면허의 유효기간을 5년으로 하되, 그 유효기간만료전에 이를 갱신하도록 하며 갱신하지 아니한 면허는 그 효력을 상실하도록 함.

④ 우리나라 영해안에 있는 외국선박의 승무원에 대하여 국제협약에 적합한 면허증을 가지고 있지 아니한 경우에는 당해 선박의 항행을 정지시킬 수 있도록 함.

5) 제25조 (준용규정) ① 이 법은 한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 외국선박의 승무원에 관하여 이를 준용한다.

6) 배송기준은 「1974년 해상인명안전을 위한 국제협약 및 그 개정규정 제5장 제14조에서 규정하는 원칙에 따라 기국의 주관청이 세부적으로 정하여 시행하도록 되어 있다. 따라서 STCW협약에 따른 항만국통제절차에서도 주관청의 안전배송요건을 준수하는지의 여부를 점검하도록 규정한다(동 협약 규정 제I/4조 제2.2호).

사면하나 승무자격증의 요건, 발급, 갱신, 기국의 관할권 등에 대해서는 동 협약의 요건에 반하지 않아야 하므로 BBC/HP에 대하여 외국선박의 기국이 가지는 관할권을 넘어서 우리 법의 요건을 적용함으로써 타국의 관할권을 침해하지 않도록 운용되어야 한다. 다만, 선원배승과 관련되는 승무기준의 경우에는 동 협약에서 규정하지 않으며,<sup>6)</sup> 협약의 당사국(Party)이 정할 수 있는 영역이므로 이에 대해서는 우리 법을 준용할 수 있다고 생각된다.

## 2) 선박직원법의 적용범위 검토

### (1) 총칙

현행 법은 적용범위에 대하여 직접적으로 규정하지 않고 제2조제1호에서 “선박이란 「선박법」 제2조에 따른 한국선박을 말한다.”라고 규정하여 선박의 정의규정에서 간접적으로 규정하고 있다. 반면, 2014년 3월 24일 개정되어 2015년 3월 25일에 시행될 법 제3조 제1항은 “이 법은 한국선박 및 그 선박소유자, 한국선박에 승무하는 선박직원에 대하여 적용한다. 다만, 이 법에 특별한 규정이 있는 경우에는 외국선박 및 그 선박소유자, 외국선박에 승무하는 선박직원에 대하여도 적용한다.”라고 규정하여 직접적으로 규정하고 있다.

우리 법의 물적 적용범위는 한국선박이며, 인적 적용범위는 한국선박의 선박소유자와 한국선박에 승무하는 선박직원(내·외국인 포함)을 그 대상으로 한다. 이 규정은 UN해양법 협약에서 규정하는 기국주의 규정과 STCW협약에서 규정하는 기국의 관할권 요건을 충족하고 있다고 본다.

선박직원법상 선박소유자와 선박직원이 동법의 일정 규정을 위반한 경우에는 벌칙 등의 처벌의 대상이 되고, 형법총칙은 타 법령에서 특히 배제규정을 두고 있지 않는 한 그 타 법령에서 정한 죄에 적용되므로<sup>7)</sup> 법의 적용범위와 관련한 해석에 있어서 형법총칙의 적용원칙을 감안하여야 할 것이다. 벌칙이 규정되어 있는 선박직원법은 속지주의 원칙에 따라 우리나라의 주권이 미치는 범위에 대해서는 어느 나라의 국민인가

에 관계없이 모두 우리법이 적용되어야 한다.<sup>8)</sup>

현행형법은 국외에 있는 내국선박·항공기 내에서 범한 외국인의 범죄에도 한국영역에 준하여 우리나라 형법을 적용하고 있는데<sup>9)</sup> 이는 기국주의가 속지주의의 특별한 원칙에 속한다는 의미이다(Lee, 1988; Jeong and Back, 2009).

우리 형법은 자국민의 범죄이면 국외에서 범한 것도 우리 형법을 적용하여 제한적인 속인주의를 취하고 있다.<sup>10)</sup> 우리 형법은 또한 국가의 중요한 법익을 범하는 죄에 대하여는 그 법익을 보호하기 위하여 외국에서 외국인이 범한 경우까지도 우리 형법 적용을 보충적으로 인정하여 보호주의를 취하고 있다.<sup>11)</sup> 그 밖에 형법은 대한민국영역 외에서 대한민국 또는 대한민국국민에 대하여 내란, 외환 등 이외의 죄를 범한 외국인에게 적용되기도 한다.<sup>12)</sup> 페스카마호 살인 사건에서 해상강도 살인죄를 인정하였고 사체유기죄가 성립되었는데<sup>13)</sup> 이는 조선족 중국인들에 대해 형법 제6조를 적용한 사례이다. 이 사례에서 우리 선원이 아닌 중국선원, 인도네시아 선원들을 살해한 것에 대해서는 우리 형법을 적용하지 않았다.

환언하면, 형법규정이 있는 선박직원법의 적용범위를 해석할 때에는 속지주의의 원칙에 따르되 제한적으로 속인주의에 따라 해석되어야 한다. 그러나 형법 제5조에 따른 보호주의는 내란, 외환 등과 무관한 선박직원법에 대하여 적용될 여지는 없다고 할 것이다.

결론적으로 선박직원법은 한국선박에 승무하는 선박직원에 대해서는 내국인과 외국인 모두에 대하여 적용되며, 내국인이 외국선박에서 범한 범죄에 대해서도 우리 법에 따라 처벌할 수 있다(법 제25조 제2항). 그러나 외국선박에 승무하는 외국인에 대해서는 우리 법을 적용하여 처벌할 수 없다고 할 것이다. 이 점은 제25조의 준용규정을 모든 면에서 적용하여서는 안된다는 점을 시사하며, BBC/HP에 대한 적용영역을 판단할 때 참조되어야 한다.

### (2) 준용규정(제25조)의 해석

- 7) 형법 제8조(총칙의 적용) 본법 총칙은 타법령에 정한 죄에 적용한다. 단, 그 법령에 특별한 규정이 있는 때에는 예외로 한다. 제2조(선박) 본법에서 선박이라 함은 “선박법의 규정에 의한 한국선박” 또는 “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용한 한국선박이외의 선박”으로서 다음 각호에 해당하지 아니하는 선박을 말한다.
  1. 총톤수 5미만의 선박
  2. 주로 노도로 운전하는선박
  3. 한국선박을 소유할 수 없는 자에게 대여한 한국선박 또는 기타 대통령령으로 정한 선박
- 8) 형법 제2조(국내법) 본법은 대한민국영역내에서 죄를 범한 내국인과 외국인에게 적용한다.
- 9) 형법 제4조(국외에 있는 내국선박 등에서 외국인이 범한 죄) 본법은 대한민국영역외에 있는 대한민국의 선박 또는 항공기내에서 죄를 범한 외국인에게 적용한다.
- 10) 형법 제3조(내국인의 국외범) 본법은 대한민국영역외에서 죄를 범한 내국인에게 적용한다.
- 11) 형법 제5조(외국인의 국외범) 본법은 대한민국영역외에서 다음에 기재한 죄를 범한 외국인에게 적용한다.
  1. 내란의 죄
  2. 외환의 죄
  3. 국기에 관한 죄
  4. 통화에 관한 죄
  5. 유가증권, 우표와 인지에 관한 죄
  6. 문서에 관한 죄 중 제225조 내지 제230조
  7. 인장에 관한 죄 중 제238조
- 12) 제6조(대한민국과 대한민국국민에 대한 국외범) 본법은 대한민국영역외에서 대한민국 또는 대한민국국민에 대하여 전조에 기재한 이외의 죄를 범한 외국인에게 적용한다. 단 행위지의 법률에 의하여 범죄를 구성하지 아니하거나 소추 또는 형의 집행을 면제할 경우에는 예외로 한다.
- 13) 대법원 1997. 7. 25. 선고 97도1142 판결.

첫째, 제3조제1호 단서와 관계를 살펴보면, 법 제3조 제1호 단서에서 규정하는 특별한 규정은 법 제25조가<sup>14)</sup> 유일하므로 개정 법 제3조에 단서 규정을 신설하게 된 것은 법 제25조의 준용규정과 관계가 명확히 하기 위하여 두게 된 것이라고 할 수 있다. 동조 제1항에서 규정하는 바에 따라, “한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용(借用)한 외국선박” 즉 BBC/HP의 선박직원에 관하여 선박직원법을 준용한다. 그러므로 그 밖의 외국선박(단순나용선과 순수 외국적선박)의 선박직원에 관해서는 제1항이 적용되지 않는다.

여기서 BBC/HP에 승무하는 선박직원에 대한 법의 준용을 어떻게 하여야 할 것인지에 대해서는 법상 아무런 규정을 두고 있지 않아 해석상 논란의 여지가 있다.

이 준용규정의 적용을 법의 전반에 걸쳐서 적용하게 될 경우 UN해양법협약의 기국주의와 STCW협약에서 규정하는 기국의 관할권 요건과 충돌하는 문제가 발생하게 된다. 그 뿐만 아니라 BBC/HP(외국적선박)에 승무하는 외국인 선박직원에게 우리나라 해기사면허나 승무자격증을 갖추게 하더라도 항만교통제절차상 기국의 증명서만이 점검대상이 되므로 발급받은 승무자격증은 아무런 국제법적 효용이 없고 행정력만 낭비되는 결과가 초래된다. 따라서 이 준용규정은 우리나라가 비준한 이들 국제규범의 요건이 반하지 않는 범위와 입법취지 및 행정상 필요에 적합하도록 운용되어야 할 것이다. 즉, 국제규범에 따라 기국이 관할권을 가지는 각종 증명서의 발급에 관한 규정을 제외하고 승무기준과 같이 STCW협약에서 규정하지 않는 분야에 대해서만 준용하도록 하여야 할 것이다. 이렇게 해석하는 것이 1983년 선박직원법의 전부개정의 취지에 합치하는 해석이라고 할 수 있다.

둘째, 동조 제2항은 “제4조에 따른 면허를 받은 해기사”가 외국선박에 승무하는 경우에 제9조의 면허취소 등, 제14조의 해기사의 승무범위, 제15조의 면허증 등의 선내비치 및 제22조의 면허증 등의 부당사용 금지 규정과 이들 규정을 위반한 경우에 대한 벌칙 또는 과태료의 규정을 준용한다고 규정한다. 이 준용규정은 국제취득조건부나용선, 단순나용선 및 순수 외국선박을 포함한 외국선박에 준용하여 그 적용범위가 제1항에 따른 범위보다 더 폭넓게 규정하고 있다. 제2항은 숙인주의적 규정으로 국제해기사가 외국선박에 승무하는 경우에 이들 규정의 준수 의무와 그 위반시 우리 법에 따른 처벌을 할

수 있도록 하고 있으므로 이들 규정 위반시 재판관할권은 한국법원이 가진다고 할 수 있다.

이 규정은 외국인이 한국 해기사면허를 발급받아 외국선박의 선박직원이 되는 경우에 준용되는 보호주의적 규정으로 해석할 수 없다고 보는 것이 형법 제5조와 제8조의 규정에 합치한다.

3) 외국의 해기사자격을 가진 자에 대한 특례(법 제10조의 2) 이 규정의 개정이유는 한국선박에 승선하는 외국인 해기사에 대하여는 승무자격증을 발급하도록 하여 STCW협약의 기국관할의 원칙을 충족하기 위해서이다.

연혁적으로 검토하면 이 규정은 2005년 3월 31일 개정에 의하여 신설 도입된 것으로서 외국인부원 선원이 1990년에 처음으로 국적선에 승무하기 시작한 이래 15년이 경과하여 외국인 선박직원이 국적선에 승무하게 됨에 따라 도입된 것이다.

이 규정의 내용은 해기사자격 인정협정 체결국가의 해기사로서 해양수산부장관이 인정한 사람은 국제항해에 종사하는 한국선박의 선박직원이 될 수 있다는 것이다(제1항). 따라서 관할지방해양수산청은 외국인해기사가 소지하는 원 면허증의 직무범위 내에서 우리나라 승무자격증을 발급할 수 있다(제2항).<sup>15)</sup>

이 규정은 제10조의2 제1항에 따라 STCW협약의 체약국이 발급한 해기사 자격을 갖춘 사람이 우리나라 승무자격증을 받은 경우에는 법 제4조제1항에 따른 해기사면허가 없이도 국제항해에 종사하는 한국선박의 선박직원이 될 수 있다.<sup>16)</sup> 그러므로 이 규정은 STCW협약의 체약국으로서 우리나라와 해기면허인정협정을 체결한<sup>17)</sup> 외국인 해기사가 한국선박의 선박직원으로 승무하고자 하는 경우에 해당되는 규정이다.

환언하면, 이 규정은 STCW협약 규정 제I/10조를 충족시키기 위하여 도입되었으므로 동 규정의 적용관련 해석에 있어서도 그 도입취지에 맞도록 해석되어야 할 것이다. 동 규정은 외국인 해기사가 우리나라 승무자격증을 발급받으면 국제선박에 선박직원으로 승무할 수 있는 것으로 문리해석할 수 있다.

그러므로 이 규정은 BBC/HP에 승무하고자 하는 외국인 해기사에게 우리나라 승무자격증을 발급받도록 요구하는 규정은 아니다. 앞에서 검토된 바와 같이 제25조의 준용규정은 증명서의 발급에 관한 관할권을 가지는 기국의 주권을 넘어서

14) 제25조(준용규정) ① 한국선박을 소유할 수 있는 자가 차용(借用)한 외국선박의 선박직원에 관하여는 이 법을 준용한다.  
 ② 제4조에 따른 면허를 받은 해기사가 외국선박에 승무하는 경우에는 제9조, 제14조, 제15조 및 제22조와 각 해당 조문에 해당하는 벌칙 또는 과태료의 규정을 준용한다.  
 15) ② 해양수산부장관은 제1항에 따른 인정을 받으려는 사람이 제11조에 따른 승무기준에 맞는 자격을 가졌다고 인정하면 해당 체약국의 해기사 면허증에 승무할 수 있는 것으로 되어 있는 선박 및 그 선박에서 수행할 수 있는 직무의 범위에서 선박직원으로서 승무할 수 있는 선박 및 그 선박에서의 직무 범위를 정하여 이를 인정(이하 “승무자격인정”이라 한다)하고, 승무자격증을 발급할 수 있다.  
 16) 제10조의2(외국의 해기사 자격을 가진 사람에 대한 특례) ① 국제협약에 따라 다른 당사국이 발급한 해기사 자격을 인정하기로 협정을 체결한 국가(이하 “체약국”이라 한다)의 해기사 자격을 가진 사람으로서 해양수산부장관의 인정을 받은 사람은 제4조제1항에도 불구하고 국제항해에 종사하는 한국선박의 선박직원이 될 수 있다.  
 17) 우리나라와 해기사자격인정협정을 체결한 나라는 마셜군도, 라이베리아, 바베이도스, 바하마, 싱가포르, 바누아트, 홍콩, 말타, 가나, 파나마, 사이프러스, 벨리제, 세인트빈센트, 말레이시아, 캄보디아, 몽고, 인도네시아, 미얀마, 영국, 중국, 필리핀, 베트남, 일본, 뉴질랜드, 안티구아바부다, 키리바시 등 26개국이며, 그 중 한국선박에 승선을 허용하는 쌍무협약을 체결한 나라는 14개국(싱가포르, 홍콩, 말타, 가나, 사이프러스, 말레이시아, 인도네시아, 미얀마, 영국, 중국, 필리핀, 베트남, 일본, 뉴질랜드)으로 한정된다.

제10조의2에 따른 우리나라의 승무자격증의 발급받도록 요구하는 것은 아니라고 해야 할 것이다.

결론적으로 제10조의2의 규정은 동 규정에서 명시적으로 규정하듯이 한국선박에 승무하고자 하는 외국인 해기사에게 승무자격증을 발급받도록 하는 규정으로만 운용되어야 한다.

## 5. 결론

이 연구결과에 근거한 주요 결론은 다음과 같다. 첫째, 국제규범적 측면에서 보면, STCW협약상 외국인 해기사에게 발급되는 승무자격증은 기국에 의하여 발급되어야 하며, 타 당사국이 승무자격증을 발급할 것을 규정하지는 않는다. 이 원칙은 우리 법 제25조와 제10조의2의 규정을 운용함에 있어서 우리나라가 비준한 동 규범의 요건에 부합하도록 하여야 한다.

둘째, 연혁적 측면에서 보면, 1962년 선박직원법의 제정법에서 BBC/HP에 대해서도 법을 적용하였던 것은 당시에는 UN해양법협약이 존재하지 아니하였고, STCW협약도 존재하지 아니하였으므로 BBC/HP에 대하여 우리 법을 적용하였더라도 국제규범의 저촉문제가 발생하지 아니하였다. STCW협약을 비준하기 위하여 1983년에 전부개정된 법에서는 BBC/HP에 대하여 법을 적용하게 되면 STCW협약의 요건과 상치되므로 이를 시정하기 위하여 적용규정을 삭제하고 법 제25조의 준용규정을 신설하게 된 것이다. 따라서 법 제25조의 준용규정은 당시의 입법취지에 맞게 STCW협약의 요건에 반하지 않는 범위에서 타국의 관할권을 침해하지 않도록 운용되어야 한다. 다만, 선원배승과 관련되는 승무기준의 경우에는 동 협약에서 규정하지 않으며, 협약의 당사국(Party)이 정할 수 있는 영역이므로 이에 대해서는 우리 법을 준용할 수 있다고 사료된다.

셋째, 법의 적용범위 측면에서 보면, 법은 한국선박에 승무하는 선박직원에 대해서는 내국인과 외국인 모두에 대하여 적용되며, 내국인이 외국선박에서 범한 범죄에 대해서도 우리 법에 따라 처벌할 수 있다(법 제25조 제2항). 그러나 외국선박에 승무하는 외국인에 대해서는 우리 법을 적용하여 처벌할 수 없다고 할 것이다. 제25조 제1항에서 규정하는 바에 따라, BBC/HP의 선박직원에 관하여 법이 준용된다. 그러므로 그 밖의 외국선박(단순나용선박과 순수 외국적선박)의 선박직원에 관해서는 제1항이 적용되지 않는다. 따라서 이 준용규정을 법의 전반에 걸쳐서 적용하게 될 경우 UN해양법협약의 기국주의와 STCW협약에서 규정하는 기국의 관할권 요건과 충돌하는 문제가 발생하게 된다. 따라서 이 준용규정은 우리나라가 비준한 이들 국제규범의 요건에 반하지 않는 범위와 입법 취지 및 행정상 필요에 적합하도록 운용되어야 한다. 즉, 국제규범에 따라 기국이 관할권을 가지는 각종 증명서의 발급에 관한 규정을 제외하고 승무기준과 같이 STCW협약에서 규정하지 않는 분야에 대해서만 준용하도록 하여야 한다.

제25조 제2항은 속인주의적 규정으로 국적해기사가 외국선박에 승무하는 경우에 이들 규정의 준수의무와 그 위반시 우리 선박직원법에 따른 처벌을 할 수 있도록 하고 있으므로 이들 규정 위반시 재판관할권은 한국법원이 가진다고 할 수 있

다. 이 규정은 외국인이 한국 해기사면허를 발급받아 외국선박의 선박직원이 되는 경우에 준용되는 보호주의적 규정으로 해석할 수 없다고 보는 것이 형법 제5조와 제8조의 규정에 합치한다.

넷째, 승무자격증 관련 특례규정의 해석 측면에서 보면, 제10조의2 제1항은 STCW협약의 체약국으로서 우리나라와 해기면허인정협정을 체결한 외국의 해기사가 한국선박의 선박직원으로서 승무하고자 하는 경우에 해당되는 규정이다. 이는 STCW협약 규정 제I/10조를 충족시키기 위하여 도입되었으므로 이 규정의 적용관련 해석에 있어서도 그 도입취지에 맞도록 해석하여야 한다. 동 규정은 외국인 해기사가 우리나라 승무자격증을 발급받으면 국적선박에 선박직원으로서 승무할 수 있는 것으로 문리해석할 수 있다. 그러므로 이 규정은 BBC/HP에 승무하고자 하는 외국인 해기사에게 우리나라 승무자격증을 발급받도록 요구하는 규정은 아니다.

결론적으로 제10조의2의 규정은 동 규정에서 명시적으로 규정하듯이 한국선박에 승무하고자 하는 외국인 해기사에게 승무자격증을 발급받도록 하는 규정으로만 운용되어야 할 것이다.

## References

- [1] Ministry of Ocean and Fisheries(2013), A Study on a Strategic Approach towards Authorization of Ship Inspection Function of Korean Flag Ships to further Recognized Organization, p. 139.
- [2] Maritime Economic Institute(2008), A Study on the Review of Exemption of BBC/HP from the Ship Safety Act, pp. 7-11.
- [3] Jin H. H.(2012), The Legal Study on the Bareboat Charter of Hire Purchase Option Vessel, p. 7.
- [4] Lee Y. C. and Park S. H.(2013), "A Study on the Enhancement of Maritime Education and Training to cope with IMO Member-state Audit Scheme", Journal of Korean Navigation and Port Research, Vol. 37, No. 2, p. 207.
- [5] Jeon Y. W., et al(2011), The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, Hae-In Publishing Co.
- [6] Kim Y., et al(2006), International Private Law, Beob Moon Sa, Seoul, pp. 433-445.
- [7] Lee J. S.(1988), General Theory of Penalty Law, Park Yeong Sa, Seoul, p. 41; Jeong U. S. and Back S. M.(2009), Penalty Law Lecture(2nd Edition), Dae Myeong Publishing Co., Seoul, p. 61.

Received 8 June 2015

Revised 17 July 2015

Accepted 20 July 2015