

# 선적개방에 따른 나용선등록제도에 관한 고찰

姜 東 秀\*

A General Study on Bareboat Charter Register in opening Ship's  
Registration of Shipping Countries

*Dong-Su Gang*

Abstract	1. 영국령 맨도
I. 序 論	2. 독 일
II. 裸傭船登錄制度의 일반적 概念	3. 리베리아
1. 意 義	4. 사이프러스
2. 裸傭船 類型	5. 파나마
III. 1986년 유엔船舶登錄條件協約上 裸傭船登錄制度의 인정과 準據法	6. 기 타
1. 1986년 유엔船舶登錄條件協約의 裸傭船登錄	V. 裸傭船登錄制度의 效果와 展望
2. 準據法 決定問題	1. 效 果
IV. 海運國의 裸傭船登錄制度 立法例	2. 展 望
	VI. 結 論
	參考文獻

## Abstract

Bareboat Charter Register or Dual Registration under a Demise Charter scheme, does not in fact sanction the alternative use of flags of different states, but rather it authorises the use of the flag of the country where the ship is temporarily flagged only. Bareboat Charter Register is not intended to mislead third party states or persons dealing with the ship in respect of its nationality.

Bareboat Charter Register gives a shipowner a more flexible and attractive package, for example mortgaging facilities might be more attractive in one state because of its stronger laws relating to recovery of liens, whereas the manning requirements might be attractive in another state. By using Bareboat Charter Register, a shipowner/manager can avail himself of both advantages instead of settling for a compromise.

\* 正會員, 韓國海洋大學校

Ships on a Bareboat Charter Register would be subject to the safety, manning and anti-pollution requirements of the second flag state and would carry that state's right to fly a flag of the original state be withdrawn and the effect is to suspend the registration during the period of demise charter except in so far as relates to Title transactions.

## I. 序 論

裸傭船登錄制度(bareboat charter register)는 대다수 국가의 해운업 전반에 걸친 제반 문제를 해결하기 위한 편리한 수단으로서 이미 국제적으로 시행이 되고 있으며, 1986년 船舶登錄條件協約의 船舶登錄要件에 관한 조항 중 일정한 요건하에서 인정되고 있기도 하다.

영국을 포함한 선진해운국은 선박을 확보하고 선원문제, 세제부담 등의 문제를 타개하기 위한 수단으로 제2船籍制度 혹은 裸傭船登錄制度를 시행하고 있다. 우리나라도 현재 전통 해운선진국의 해운경영악화와 유사하게 변하여 가고 있어 제2船籍制度라든지 혹은 다른 대처방안이 검토되고 있다. 물론 제2船籍制度 등의 도입은 우리의 해운환경에 적합하다고 생각되는 방향으로 도입이 되어야 함은 두말할 필요도 없지만 대충 그 윤곽이 NIS와 같은 國際船舶登錄制度가 중론이라고 할 수 있을 것이다. 그러나 NIS는 裸傭船이나 二重登錄을 통한 선적의 취득은 허용하고 있지 않고 있다. 반면에 英國은 商船登錄法에 裸傭船登錄을 규정하고 있으며, 독일이나 대부분의 便宜置籍國은 나용선을 통한 二重登錄(parallel or dual register)을 허용하여 선박금융의 확보, 船員配乘의 융통성을 발휘할 수 있어서 각종 비용을 절감할 수 있고 국내의 세제부담 등을 피할 수가 있을 뿐만 아니라 자유로운 傭船活動의 기회부여란 측면에서 커다란 선적유인이 되고 있다. 그러한 취지에서 이 논문에서는 이 制度가 발생하게 된 원인과 그 특징을 살펴보고 국제협약상에 규정된 裸傭船登錄에 관한

내용을 파악하고 협약상 규정의 문제점 뿐만 아니라 준거법 결정 문제를 검토하고 현재 英國領 맨도를 포함한 여러 해운국들의 裸傭船登錄制度에 대한 입법례를 고찰하여 본다. 그리하여 裸傭船登錄制度가 해운산업전반에 미치게 될 효과를 진단하여 본 후에 그 전망과 결론적으로 우리가 裸傭船登錄制度에 대한 대처방안 특히 우리의 해운현실에 적합한 裸傭船登錄制度의 활용방안을 조명하여 보고자 한다.

## II. 裸傭船登錄制度의 일반적 概念

### 1. 意 義

裸傭船登錄(Bareboat Charter Register)은 특정 국가에 登錄을 한 선박이 일시적으로 다른 나라에 나용선된 경우, 나용선자가 자국의 기를 揭揚하고 운항할 수 있는 권리를 취득하기 위하여 등록하는 것을 말한다. 이 制度下에서는 선박의 國籍이나 적용법률의 규정, 그리고 국가의 책임을 결정하는 것은 정상치적상태의 소유여부가 아니고 선박의 國旗라는 점이 특색이다.

裸傭船登錄의 개념은 선박의 國籍(즉 國旗)을 변경하는 공법적인 측면과 선박에 대한 점유권을 설정하고 거기에 따라서 擔保의 제공을 용이하게 한다는 사법적인 측면에서 인정된 것으로 原登錄國과 裸傭船登錄國의 이중의 등록을 가지므로 “二重登錄”(dual or parallel register)이라고 하며,<sup>1)</sup> 裸傭船者인 管理船主가 管理所有權(disponent ownership)을 등록하는 것으로 보아 “管理船主登

1) Demise Charter Registration of Ships in the Isle of Man(Notice to Shipowners, Charters and Manager Manx Shipping), Department of Highways, Ports and Properties, Manx Shipping Notice No. 165, Sec. 1. General Concept ①

錄”이라고도 한다.<sup>2)</sup> 裸傭船登錄制度下에서의 二重登錄은 서로 다른 국가의 國旗를 양자 택일하여 사용하도록 허용하는 것이 아니고, 선박이 단지 裸傭船登錄國으로 移籍하게 되므로 裸傭船者로 하여금 그 국가의 國籍를 사용할 수 있는 권한을 부여하는 것이다. 그러므로 二重登錄은 선박의 國籍과 관련하여 선박과 관계하는 제3국이나 제3자로 하여금 잘못 오해하게 해서는 안된다.<sup>3)</sup>

裸傭船登錄은 국내법으로 그것을 허용한 국가에만 등록이 가능하며, 이러한 국가를 “二重登錄國(compatible registries)”이라고 한다. 裸傭船登錄한 선박은 제2의 旗國(the second flag state)의 安全, 船員配乘, 汚染防止規定을 이행하여야 하며 그 국가의 船積證書(certificates)와 船籍書類를 비치하여야 한다. 所有權과 관련된 권리를 제외하고 裸傭船期間 동안 原登錄國의 國旗揭揚權을 철회하고 登錄의 효력을 중지하여야 한다는 것이 일반적인 요건이다.<sup>4)</sup>

裸傭船登錄制度는 외국선박을 자국에 裸傭船登錄(chartering in)하는 경우와 자국선박을 외국에 裸傭船登錄(chartering out)하는 경우로 나누어 볼 수 있는데, 우선 자국에 裸傭船登錄(chartering in)을 시행하는 경우에 있어 國旗 변경의 문제는 선택적이며 강제적인 것은 아니다. 그리고 船舶所有者의 동의를 필요하고 船舶契約期間 船舶所有者 국가에서는 登錄의 중단을 조건으로 한다. 또한 裸傭船登錄期間의 연수에 제한을 두기도 하고, 등

록선박을 연안수송이나 어업에 종사하지 못하게 하는 나라도 있는 반면, 원양운송에 종사하지 못하게 하는 경우도 있다.<sup>5)</sup>

裸傭船登錄을 위하여 당사국은 별도의 兩國間協定이 체결되는 것은 아니다. 그 法籍基礎는 당사국의 국내법에 달려있다. 국가의 변경을 포함한 裸傭船契約(arrangement) 중에 포함된 관련 당사국의 권리는 상호 보완적인 법규정을 가져야 하며, 전제조건과 법적 결과에 관하여 상호 합의가 성리보다 있어야 한다.<sup>6)</sup>

외국에 裸傭船登錄(chartering out)을 시행하는 국가의 경우도 상기와 마찬가지로 國旗의 변경은 선택적으로 할 수 있고, 傭船者 국가의 法律이 우선 裸傭船登錄을 허가하고 있어야 한다. 대개 나용선되는 선박에 대하여 세금혜택을 부여하고 있는 原登錄國은 리스금융과 리스매입을 위하여 裸傭船登錄을 허가하는 경우도 있다.<sup>7)</sup>

이 制度는 대부분 便宜置籍國家에서 발전이 되었지만 프랑스, 스페인, 오스트리아 등에서도 많이 활용하고 있다. 오늘날 ITF는 제2船籍制度 뿐만 아니라 裸傭船登錄制度 등 여타의 船籍離脫方式을 폭넓게 인정하고 있기 때문에 ITF로서는 어떠한 선박이 便宜置籍船인가를 규정하기가 더욱 어려워졌다.<sup>8)</sup>

2) 대형 항공사에서 운항되고 있는 항공기는 대부분 리스로 구입이 되며, 이때에 항공사는 항공기의 管理所有權에 대하여 所有者로서 登錄된다. 선박의 二重登錄과의 차이점은 항공기는 二重登錄이 안되고 항공사의 登錄만으로 登錄된다는 것이다(D.R. Bradshaw(Partner, Johnson, Strokes & Master H.K.)가 發表. 榎本喜三郎, BBC Registration-ICC 10月 パリ・シンポジウムから, 海事産業研究所報 No. 259, 1988. 1. p. 54).

3) Manx Shipping Notice No. 165, Sec. 1. General Concept ②

4) Manx Shipping Notice No. 165, Sec. 1・6

5) 필리핀의 裸傭船登錄制度가 그러한 경우이지만 실제 就航區域의 제한이 지켜지지 않고 있다. 榎本喜三郎, 裸傭船の登錄について(上)-船舶登錄要件に關する條約第12條-, 海事産業研究所報 NO. 251(1987. 5), pp. 12~13.

6) 獨逸法은 裸傭船者가 가져야 하는 國籍에 관하여 어떠한 결정을 하고 있지는 않다. 그러나 선박이 특정국가의 국기 아래에서 운항되고 있는 국가의 법은 그것을 결정하게 하고 있다. 예를 들면 사이프러스 법에서 나용선자는 사이프러스 國籍을 가져야 한다고 규정하고 있다. 이때 사이프러스에 나용선등록되면 독일법은 단지 독일국기를 揭揚할 자격이 없다라고만 規定하고 있다(Idem, BBC Registration-ICC 10月 パリ・シンポジウムから, p. 43).

7) 위의 研究報告書.

8) ITF News, May 1992, p. 11.

## 2. 裸備船 類型

(1) 전통적인 裸備船(traditional bareboat chartering)

일반적으로 자사의 선박조정을 위하여 동일국가 船主사이에 행하여지는 것으로 선적과 國旗의 변경을 동반하지는 않는다. 일부 국가에서는 自國船主가 外國에 裸備船되어 移籍하는 것을 금하는 경우도 있다. 이러한 전통적인 裸備船 형태는 극히 적다.<sup>9)</sup>

(2) 財務上 조치로서의 裸備船(financing bareboat chartering)

裸備船을 財務上 수단으로 이용하기 위한 것으로, 특히 課稅를 경감하기 위한 것이다.<sup>10)</sup> 여기서 船舶運航者(operater)는 선박을 실제 매입하지 않고 리스(lease)라는 방식으로 구입하게 된다. 이렇게 하면 初期投資支出을 피하고 또 리스료에 관하여서는 과세대상에서 제외되는 혜택을 받는다.<sup>11)</sup> 이러한 裸備船에 의하여 資本利益 또는 過剩利益을 얻고 있는 회사는 해운에 관한 지식과 해운업과 직접 관련이 없어도 船舶運航者로서의 책임을 부담하지 않고 해운에 대한 투자를 가능케 한다.

이러한 유형의 나용선은 정확하게 리스계약이나 리스/매매계약의 형식을 취하며, 후자의 경우 용선자는 용선기간의 종료직전에 본선을 우선적으로 구입할 수 있는 권리를 향유할 수 있다. 이러한 財務上 조치로서의 裸備船 유형은 中古船과 新造船에 모두 사용되고 있다.<sup>12)</sup>

① 中古船(existing vessel)의 경우

발틱해운집회소(BIMCO ; Baltic and Interna-

tional Maritime Conference)가 제정한 裸備船契約書에는 다음과 같이 규정되어 있다.<sup>13)</sup> 선박관계당사자는 이 備船契約書에 기재된 국가의 國籍을 揭揚한다. 그러므로 관계당사자가 어느 국가의 기를 揭揚하는가 하는 문제(the question of what flag the parties can stipulate...)는 船舶所有者와 備船者 국가의 국내법에 의존하게 된다. 만약에 동일한 나라의 선박소유자와 용선자간에 성립되어졌다면 선박등록을 변경하는 문제가 발생하지 않는다는 것은 분명할 것이다. 그러나 어떤 나라의 선주가 다른 나라의 용선자에게 나용선(chartering out)하고자 하는 경우에는 다음 사항을 우선 검토하여야 한다.<sup>14)</sup>

㉔ 船舶所有者 국가가 용선자에게 나용선(chartering out)된 선박에 대하여 備船期間 동안 그 국가의 登錄을 중단(suspension)하는 것을 허가할 것인가의 여부, 또 당해 선박을 外國旗 아래 登錄하는 것을 허가할 것인가의 여부와 國旗의 변경을 위하여 船舶所有者가 그렇게 한다면 국가보조금의 수혜혜택을 상실하게 될 것인가 등이다.

㉕ 備船者國家가 자국의 운항에 관하여 裸備船(chartering in)되어진 선박을 소유자국가에 있는 登錄의 中斷을 조건으로 하여 그 나라의 登錄을 허용할 것인가의 여부가 그것이다.

② 新造船의 경우

新造船은 통상 처음부터 기재된 명의의 국가에 登錄되어지기 때문에 登錄變更의 문제는 발생하지 않는다. 이러한 新造船에 있어, 海運國은 대부분의 선박소유자와 일부 명목상의 선박소유자에게 세제 혜택을 부여받을 수 있는 국가(tax haven)에 선박

9) 榎本喜三郎, 裸備船의 登錄について(上)－船舶登錄要件に關する條約第12條－, p. 11.

10) 이 논문에서 논하고자 하는 것은 이와 같이 경제적 목적으로 시행되는 裸備船登錄으로서 여기서는 이 내용만 설명한다.

11) 위의 論文.

12) 위의 論文.

13) 國際海運實務에서 船舶賃貸借契約에 사용하는 대표적인 標準契約書는 BIMCO가 제정한 BARECON A와 BARECON B가 있다. 전자는 단기의 裸備船에 적합한 契約書이고, 후자는 주로 新造船의 장기간의 裸備船에 적합한 계약으로서, 일종의 선박금융형식의 계약(financial type of contract)이다. 그리고 New York Produce의 裸備船契約書(Bareboat Charter Party) 및 일본 해운집회소의 裸備船契約書가 있다(朴容燮, 船舶賃借人の法律上の責任에 관한 考察, 韓國海法會誌, 제11권 제1호(1990. 4), p. 103).

14) 榎本喜三郎, 裸備船의 登錄について(上)－船舶登錄要件に關する條約第12條－, p. 12.

을 지적시키는 것을 양해하고 있다.<sup>15)</sup> 즉 대부분 海運國의 自國民 所有船舶(nationally owned vessel)은 自國登錄(national registers)에 보유되어야 한다는 것을 要件으로 하고 있지 않기 때문이다.

(3) 他國旗 아래에서의 운항(flagging out operation)

船籍移籍(flagging out)을 목적으로 하는 裸傭船의 경우에는 자유등록국(便宜置籍國)에 등록된 各目上의 運航會社(paper company)가 당해선박을 裸傭船하는 형식을 취한다. 이때 便宜置籍國에 선박이 登錄되었다면 선박의 國籍과 관계 없는 저임금 노동자를 고용할 수가 있다. 그리고 그러한 선원이 配乘하면 다시 定期傭船으로 再傭船(time charter back)한다. 그러면 본국의 勞動法에 준거하지 않고서 선박의 사용과 선박의 이익을 과생하는 능력을 보유하게 된다. 이와 같이 所有者國家의 등록에 대해서 선박은 “睡眠狀態”(dormant)가 아니므로 所有權이나 抵當權이 기록되어 있고 모든 운항목적에 위하여 선박은 자유등록국의 國籍船(national ship)으로서 그 傭船期間 동안 自由登錄國의 국기를 게양한다.

이러한 운항의 형태를 취하는 목적은 船員配乘과 税金에 대한 부담을 경감하고 선박의 상업적인 운항에 대한 어떤 중대한 변경을 가져오지 않고서

國旗를 변경할 수 있기 때문이다. 이것은 리스 백(lease back) 혹은 일본의 仕租船(しくみせん)이라고 하는 용어로도 사용된다.<sup>16)</sup> 그러나 이러한 운항형태는 船舶所有者가 그 登錄을 자국에 復籍하지는 않으므로 裸傭船者國家의 등록변경이라고 하는 것은 발생하지 않는다. 결국 이러한 조치를 취하는 목적이 자국등록을 피하고자 하는 것이기 때문이다. 이러한 운항형태는 우리나라와 같은 通常登錄制度를 가지고 있는 한 開發途上國에 대하여 행하여질 수도 있다. 이 경우에는 자유등록과는 달라서 自國民船員을 고용하고 실효성있는 管轄權을 행사하게 되므로 그 개발도상국으로서는 적법한 것이다. 사실 이러한 조치로 開發途上國에 대하여 그동안 많은 선대발전을 제공하여 왔다.<sup>17)</sup>

### III. 1986년 유엔 船舶登錄條件協約上 裸傭船登錄制度의 인정과 準據法

#### 1. 1986년 유엔 船舶登錄條件約의 裸傭船登錄

##### (1) 裸傭船登錄을 법적으로 인정

1958년 공해에 관한 제네바협약 제6조에 의하면 선박은 오직 하나의 國旗 아래에서만 운항되어야 하며 특별한 경우를 제외하고는 공해상에서 그 국가의 배타적인 管轄權을 인정하고 있으며, 또한

15) 위의 論文.

16) 仕租船은 1950년대 수출은행자금으로 일본에서 건조된 수출선은 일본선주가 開發銀行資金을 사용하여 건조했던 선박보다도 金利次異에 의하여 코스트가 오히려 싸다. 長期運送契約과 관련하여 외국의 荷主나 船主가 일본이 수입하는 철광석, 석탄, 석유 등 원료물자에 관하여 일본의 철강업자나 석유업자의 장기 납품 계약이나 運送契約을 체결하고, 그 운송을 이행하기 위한 선박을 일본의 조선소에서 발주하여 일본 수출입 은행의 금융편의로 건조된 선박이 이른바 시쿠미센이다. 그런데 오늘날엔 荷主들 뿐만 아니라 船社가 傭船者로 되는 시쿠미센이 오히려 압도적으로 많다. 1960년대말 부터 일본의 貿易收支가 대폭적인 赤字로 전환되어 일본선만으로는 일본이 국제물자의 안정수송을 충분히 조달할 수 없는 상태가 되어 貿易物資의 安定輸送에 도움을 주는 시쿠미센의 건조에 輸出入銀行의 자금사용을 오히려 우선시켜, 시쿠미센을 적극적으로 건조하게 된 것이다. (李源哲, 國籍取得條件裸傭船이 韓國海運에 미친 影響에 관한 小考, 韓國海運學會誌 제6호(서울: 韓國海運學會, 1988. 5), pp. 32~33).

17) 榎本喜三郎, 앞의 論文, p. 12. 우리나라의 國籍取得條件附裸傭船이 그것이다. 國籍取得條件附裸傭船은 외국의 해운회사에서 선박을 구입하는 조건으로 賃借하여 선원비가 저렴한 국가의 선원을 승선시킨 다음에, 다시 이 선박을 앞의 매도회사 또는 선박의 운항능력이 우수한 회사에게 定期傭船으로 再傭船해 주어 그 傭船料로 선박대금을 갚아 나가는 수단으로 이용하기도 한다. 이와 같이 선박을 확보하는 방법은 우리 해운업이 발전시킨 특유한 제도이다. 이러한 선박은 대부분 便宜國籍을 갖고 있으나 國內海事行政法上 國籍船과 동일하게 취급받고 있고, 세계해운관계기구에서도 이를 인정하고 있다(朴容燮, 앞의 論文, pp. 102~103). 과거 자본이 빈약하였던 우리나라에서 國取附裸傭船은 선복증장에 큰 기여를 하여 왔고 국제수지 개선에도 일익을 담당하였으며, 우리나라 선원만을 승선시켜 선원의 고용증대에도 많은 도움을 주었다(李源哲, 앞의 論文, p. 13).

선박은 등록이나 所有權移轉의 경우를 제외하고는 항해중이거나 기항 중이거나를 막론하고 旗國을 바꿀 수 없다고 하고 있다. 역시 1994년에 발효하게 될 1982년 유엔 海洋法協約 제91조와 제92조에서 선박은 한개의 國籍을 가져야 하며 더불어 所有權과 國籍사이에는 眞正한 關聯(Genuine Link)을 갖도록 하고 있다. 또한 편의에 따라 2개의 國籍을 임의로 사용할 경우에는 그 어느 쪽 國籍도 주장할 수 없다고 규정하고 있다. 그러나 이러한 규정에도 불구하고 1986년 유엔 船舶登錄條件協約 제11조와 제12조에서 裸備船登錄의 국제적인 기준을 정한 몇가지 기본적인 원칙을 설정함으로써 裸備船登錄을 법적으로 인정받게 되었다.

국제법은 條約과 慣習法으로 발달하여 왔다. 이 裸備船登錄制度는 개발도상국측의 요구에 따라 便宜置籍船의 배제를 목적으로 시작되어 1986년에 성립된 유엔 船舶登錄條件協約에 따라 최근 국제법상의 규칙의 일부가 된 것을 UNCTAD가 법적으로 인정한 것이지만, 과거 수년동안 이미 상당수의 선박이 二重登錄을 하여 왔으며, 裸備船登錄은 여러나라로부터 인정을 받아 왔다. 그러므로 이러한 나용선등록의 개념을 오늘날 국제법의 일부로 制度化하는 것은 오히려 당연하게 되었다.<sup>18)</sup>

## (2) 協約의 내용

1986년 유엔 船舶登錄條件協約 제11조와 제12조에서 외국선박을 裸備船한 경우 이를 자국에 등록할 수 있게 한 法制를 가진 나라는 그 備船期間

동안 등록과 自國國旗揭揚權을 허가할 수 있고, 그러한 선박은 그 등록國의 완전한 管轄權과 監督權을 따르도록 하고 있다.

제11조는 「眞正한 關聯」(Genuine Link)을 강조하고 船主와 운항자의 식별과 책임을 보증하는데 중요성이 있다. 본조항의 강행적인 조건을 이행함에 있어서 旗國은 선박의 소유자와 운항자를 적절하게 식별할 수 있는 필요한 정보를 찾아서 船舶登錄原簿에 등록하여야 한다.<sup>19)</sup>

協約 제11조에 규정된 船舶登錄簿(Register of Ships)에 대한 그 내용을 보면, 우선 등록國은 자국기를 게양하고 있는 선박의 登錄簿를 비치하지 않으면 아니되며, 그 登錄簿는 그 나라가 결정한 방법과 協約의 관계규정과 부합되도록 유지하여야 한다. 그리고 한 국가의 法令에 의하여 自國旗를揭揚할 수 있는 權利가 부여된 선박은 船主 또는 船主들, 혹은 國內法令이 그렇게 정한 경우에는 裸備船者의 이름으로 登錄簿에 기재하여야 한다(1항). 이와 같은 登錄簿는 특히 필요한 일정사항을 기재하여야 한다(2항·3항)<sup>20)</sup>. 그리고 선박을 船舶3登錄簿에 기재하기 전에 국가는 종전의 登錄이 말소되어 있는지의 여부를 반드시 확인하여야 하며(제4항), 특히 裸備船되었을 경우에는 종전의 旗國이 보유하였던 國旗揭揚權이 中止되었는가를 확인하여야 한다. 이와 같은 등록은 종전의 旗國下에서 선박의 國籍에 관한 종전 등록의 中止를 나타내고 또한 이미 등록된 債務明細를 나타내는

18) 榎本喜三郎, BBC Registration-ICC 10月 パリ・シンポジウムから-, p. 52).

19) G.S. Egiyan, *The Principle of genuine link and the 1986 UN Convention on the Registration of Ships*, Marine Policy: Butterworths & Co (Publishers) Ltd, July 1988, p. 320.

20) 제11조 2항은 強行的 規定(…shall record…)으로 등록부에 필요한 기재사항은 다음과 같다.

① 船名, 만약 있다면 종전의 船名과 登錄場所

② 登錄地, 登錄港 또는 母港(home port) 및 공식번호 또는 船舶職別符號

③ 만약 부여되었다면 國際呼出符號

④ 船舶의 建造者名, 建造場所 및 建造年度

⑤ 船舶의 主要 技術의 特性에 관한 明細

⑥ 船主 또는 船主들 각자의 姓名, 住所 및 적당한 경우에는 國籍

그리고 만약에 旗國의 登錄을 규정할 경우에는 裸備船者의 姓名, 住所 및 적당한 경우에는 國籍

⑦ 國內法令이 裸備船 船舶의 登錄을 규정할 경우에는 裸備船者의 姓名, 住所 및 적당한 경우에는 國籍

⑧ 抵當權(mortgages)에 대한 明細 또는 國內法令이 규정하는 선박에 대한 기타 유사한 責任의 明細 여기에 추가하여 제3조에는 勸告的 規定(…should also record…)으로서 다음과 같은 사항이 기록되어야 한다.

① 만약 船主가 1명 이상일 경우에는 각각의 船主가 所有한 船舶의 支分比率

② 運航者가 船主 또는 裸備船者가 아닐 경우 運航者의 姓名, 住所 및 적당한 경우에는 國籍.

證據가 제출된 때에 시행되어야 한다(제5항).

그리고 이 협약 제12조의 裸備船에 관한 규정을 살펴보면 다음과 같다. 즉, 상기 제11조의 규정에 의거하고 또한 자국의 법령에 따라서 국가는 자국 내에 備船者가 裸備船한 선박에 대하여 그 備船期間 등록과 自國國旗를 掲揚할 수 있는 權利를 허용할 수 있으며(동조 1항), 이 협약 체결 당사국 내의 船主 또는 備船者가 그러한 裸備船 활동에 참여할 때에는 이 협약에 포함된 登錄條件을 완전히 준수하여야 한다(2항). 이와 같이 선박이 裸備船된 경우에는 協約의 준수 목적을 달성하고 또한 본 협약의 요구조건을 적용하기 위하여 備船者를 船主로 본다. 그러나 이 協約은 裸備船된 선박에 대해 裸備船契約에 규정된 것 이외의 별도의 所有權을 설정하는 효력이 있는 것은 아니다(3항). 그리고 裸備船한 선박을 登錄하는 국가는 裸備船되어 自國旗를 掲揚하고 있는 선박이 본조 제1항 내지 제3항에 따라서 자국의 완전한 管轄權 및 統制에 따르도록 보장하여야 하고(4항), 裸備船된 선박이 登錄된 국가는 우선적으로 종전 旗國에 대하여 裸備船된 선박의 登錄抹消의 통보를 하여야 한다(5항). 더불어 裸備船 당사자들의 관계에 의하여 본조에 규정된 것 이외의 모든 조건과 조항은 이 당사자들의 契約上の 재량에 일임한다(6항).

### (3) 協約의 裸備船 規定에 대한 문제점

협약 제4조 4항에는 「어떠한 선박도 제11조 4항 내지 5항과 함께 제12조의 규정을 조건으로 하고 동시에 둘 이상의 국가에 船舶이 登錄되어져서는 안된다」고 하고 있다. 그런데 裸備船登錄의 경우 둘 이상의 국가에 동시에 登錄되어지는 것을 의미하므로, 登錄國(State of Registration)은 2개의 국가를 의미하는 것이 된다. 제11조 5항에 「자국의 裸備船(chartering in)한 선박의 경우...그와 같은 登錄은 종전의 旗國下에서의 선박의 國籍에 관한 從前登錄의 정지를 나타내고...」라고 하고 있기 때

문에 1척의 선박이 제1登錄과 제2登錄에서 裸備船한 국가에 제2의 등록이 행하여졌을 때, 國籍에 관한 제1登錄國의 경우에 登錄은 中止(is suspended)되어 있어야 한다. 그러나 이 경우에 제1登錄은 구체적으로 어떤 법적 상태에 있는가 하는 점이 문제로 지적될 수 있다. UNCTAD는 단지 “船舶所有者 국가의 登錄에 있는 선박의 睡眠하고(dormant) 있는 상태가 되기 때문에 이 登錄은 중지되어 전체적인 운항 목적을 위하여 선박은 自由登錄國의 國籍船이고 그 備船期間 동안 그 국가의 國旗를 掲揚할 수 있다”고 하고 있다.<sup>21)</sup> 그리고 제12조에는 등록의 목적을 위하여 裸備船者를 船主로 생각되는 규정을 하면서 裸備船 登錄은 裸備船 船舶에 대하여 所有權을 부여한 효과를 갖는 것은 아니므로, 裸備船者가 본선에 모게지를 설정할 수가 없다. 이것은 제12조 3항에서 裸備船者를 登錄簿의 記載事項에 단순히 船主라고 칭하는 것은 이 사항을 혼란스럽게 할 수도 있다.<sup>22)</sup>

協約은 主登錄國에 登錄된 현존하는 모게지가 裸備船 登錄簿에 재등록되는 것을 허용하고 있지 않다. 그러나 協約은 이 문제에 관하여도 명확하지가 않고, 단지 제11조 5항에서 등록은 登錄된 債務事項의 명세를 나타내는 증거의 제시가 있으면 유효하다고 규정하고 있을 뿐, 명확하게 규정되어 있는 것은 아니다.<sup>23)</sup>

## 2. 準據法 決定問題

裸備船登錄制度를 뒷받침하는 法的 概念은 慣習法的 基本원칙인 單一 所有權 概念과는 조화하기가 어렵다. 따라서 이 제도는 법률이 成文化되어 있고 公法과 私法 사이에 차이가 존재하는 국가간에 비교적 쉽게 확립이 되었다. 그 결과 프랑스, 스페인, 오스트리아, 독일 등 裸備船登錄을 허용하는 국가와 영국처럼 허용하지 않는 국가로 구분되는 것은 서로 다른 원칙으로 출발하였기 때문이다.<sup>24)</sup>

21) 榎本喜三郎, 裸備船の登錄について(下)－船舶登錄要件に關する條件第12條－, 海運産業研究所報 NO. 254(1987. 8), p. 56.

22) P. Ehlemann(Senior Partner, Ehlermann & Jeschonek Hamburg)가 發表. 榎本喜三郎, BBC Registration-ICC 10月 파리·シンポジウムから-, p. 49.

23) 위의 研究報告書, p. 52.

24) 李廷旭·金秀燁, 船舶管理業의 發展方向, 海運産業研究院(1991. 11.), p. 50.

물론 영국령인 맨도는 1991년에 영국으로부터 裸備船登錄制度를 허가받아 시행하고 있는 것처럼 사이프러스도 불문법국가인데도 이를 시행하여 이미 전세계적으로 폭넓게 이 제도가 인정이 되고 있다.

여기서는 裸備船登錄되었을 때 原登錄國과 裸備船登錄國과의 사이의 準據法을 결정하였을 경우 발생할 수 있는 문제점을 公法과 私法으로 나누어 검토하여 보면 다음과 같다.

#### (1) 公法上の 문제

선박의 登錄簿는 그 국가의 國旗를 揭揚할 권리가 있는 선박을 기재하는데, 그 이전에 선박은 관계된 國家의 主權에 따라서 그 國籍을 갖고 있다. 이것이 船舶登錄의 公法的 機能이며, 선박의 所有權(ownership structure)과 그 抵當權의 채무를 기재하는 것은 登錄의 私法的인 機能이다.

이것은 단순히 船籍移籍(flagging out)의 경우에 旗國의 船舶登錄에 대한 公法的 機能과 私法的 機能을 분리하였을 뿐이다. 이것이 國際法上 어떠한 장애가 되는 것은 아니며, 國際公法上 의미에서는 二重登錄이 존재하지 않는다.<sup>25)</sup> 그러므로 裸備船契約을 바탕으로 하는 國旗의 취급(arrangement)은 國際工法上的 의미에서 二重登錄은 아무런 문제가 되지 않는다. 선박의 國籍은 그것이 揭揚된 國旗를 보면 분명하여진다. 선박이 外國旗를 揭揚한 동안은 선박은 완전하고 유일하게 그 國旗의 主權에 따르게 되며 旗國의 公法만이 거기에 적용된다.

#### (2) 私法上の 문제

私法의 경우에 있어 裸備船의 기초위에 國旗의 변경이 행하여진 결과는 한층 복잡하고 어려워진다. 일차적으로 선원문제와 관련하여 어떤 국가의 법률이 적용되어지는가 하는 문제와 특히 船舶抵當權, 船舶優先特權에 어느 국가의 법률이 적용되는가, 그리고 그것들 사이의 우선순위에 대한 準

據法의 결정문제가 있다.

抵當權에 관계된 은행은 抵當權이 A국에 登錄되고 선박이 B국의 國旗를 揭揚하고 있는 경우, 적용법률은 독일 國際私法에 있어 그 國旗가 아니고 登錄港이 연결 요인이라고 규정하고 있으므로 登錄港의 법률인 독일법이 이들의 抵當權에 적용된다.

船舶優先特權이 어느 나라의 법률 아래에서 발생하는가 하는 문제도 國際私法上 분쟁을 야기시킬 수도 있다.<sup>26)</sup> 그리고 原登錄國에 등록된 채무에 대하여 행하여진 변경은 즉시 기재되어야 한다고 하고 있지만, 이러한 모계자(mortgage)의 再登錄은 여러가지의 법률문제를 야기시킨다. 즉, 모계지가 讓渡되었다면 어느 나라의 법률이 적용되는가 하는 것과, 強制執行을 위하여 제3자에 대한 優先特權을 가지고 있을 때에 법률은 어떻게 적용되는가 하는 것 등이다.<sup>27)</sup>

裸備船登錄制度가 裸備船 登錄船舶의 抵當權을 설정한 은행이 수용할 수 있어야 하고, 抵當權을 집행할 수 있어야 한다. 그러므로 본선에 어떤 모계지가 있는 한 어디에 등록되어 있다 하더라도 裸備船 登錄國의 法은 그것을 原登錄國法에 언급하여야 한다.<sup>28)</sup>

### IV. 海運國의 裸備船登錄制度 立法例

#### 1. 영국령 맨도

##### (1) 설치배경

맨도 船舶登錄制度(Manx register)는 英國本土, 버뮤다(Bermuda), 케이만 군도(Cayman Islands)와 지부랄타(Gibraltar)를 포함하는 英國 船舶登錄制度 중 하나이다. 맨도에 登錄된 선박은 英國船舶이며, 大英帝國旗(Red Ensign)를 揭揚할 수 있는 권리를 부여 받는다.<sup>29)</sup>

25) 榎本喜三郎, 裸備船의 登錄について(下) - 船舶登錄要件に關する條約第12條 -, p. 56.

26) B. Krögen(General Manager, Vervand Deutcher Reeder, Hamburg)가 發表. 榎本喜三郎, BBC Registration - ICC 10月 파리·シンポジウムから -, pp. 45~46.

27) 위의 研究報告書, p. 51.

28) 위의 研究報告書, p. 52.

29) Guide to International Ship Registers and Ship Management Services 1992/93ed., Lloyd's Ship Manager(Columbia Ship Management Ltd), p. 29.



현재 맨도에 등록된 선복량은 1991년 기준으로 170만 총톤, 134척으로서 1989년의 210만톤을 정점으로 계속 감소하고 있는 추세이다.<sup>30)</sup> 이러한 선복량의 감소에 선적을 유인하는 하나의 방법으로 등장한 것이 바로 裸備船登録制度이다. 물론 이러한 선박에 대하여 적절한 통제를 지속하기란 어렵다는 것이 나타나긴 하였지만, 1991년의 裸備船登録制度의 도입으로 인하여 최근 2, 3년 동안의 맨도의 선복량이 다소 정체되어 있는 것에 활력을 불러 일으킬 수 있도록 한 것이었다.<sup>31)</sup> 이 制度는 부분적으로 영국본토에서 맨도로 선적을 옮길 가능성이 있는 英國船主는 이제 거의 없으리라고 판단되며 거기에 따라서 선복량의 확충이라는 개념도 좀더 중요한 성장이라고 할 수 있는 선박에 대한 관리권을 확보하는 것이라 할 수 있다.<sup>32)</sup>

이러한 裸備船登録船舶에도 맨도는 船舶檢査登録을 강화하여 적절한 안전상태를 유지하는데 있어 비난을 받고 있지 않으며, 선복량이 아무리 증가하더라도 ITF에서는 맨도 登録船舶을 便宜置籍船이라고 간주하지 않는다.<sup>33)</sup>

(2) 맨도에 裸備船登録(chartering in)의 申請과 그 節次

① 적용법률

맨도에 登録을 관장하는 基本法(Principle Law)은 1991년 商船登録法이다. 이 1991년 영국商船登録法(UK Merchant Shipping(Registration, etc.) Act 1991)은 1993년에 일부 개정되었으며, 이 법에

의하여 道路 港灣國(Department of Hiways, Ports and Properties)은 맨도 登録船舶에 대한 登録節次와 檢査를 行할 책임이 있다.<sup>34)</sup>

1991년 商船登録法(Merchant Shipping Registration ACT, 1991)은 船舶登録과 관련된 현존하는 법을 합병하였고 자격이 없는 사람(非英國船主)이 소유하였지만 유자격자(qualified person)에게 裸備船된 선박에 대하여 새 登録을 허용하였다.<sup>35)</sup>

맨도의 나용선등록선에 대하여(특별한 경우에는 변경을 하는) 다른 商船法規(예를 들면, 안전, 船員配乘, 오염방지조치)도 동일하게 적용한다. 이러한 裸備船登録船舶은 다른 규정(예를 들면 대영제국기를 揭揚하는 무자격자가 소유한 선박에 대한 법과 금지령의 분야에 따르는 登録과 관련된 규정), 행정관리에 대한 협정은 현재 5개의 공인된 船級協會<sup>36)</sup>를 제외한 船級協會를 승인하는 것과 선박의 무선면허와 신호문자를 발급하기 위하여 체결한 것이다.<sup>37)</sup>

② 登録의 적용

登録船舶에 대한 사법규정은 이조에 의거하여 登録船舶에 적용하여서는 아니되며, 登録船舶에 대하여 사법규정을 규정하고 있는 그것에 유사한 여하한 문제와 의문은 原登録國의 법을 고려하여 결정되어야 한다(1993년 商船登録法 제7조 (7)항).

이 규정에 따라 裸備船登録制度에 있어서 登録될 수 있는 所有權 이전에 관한 계약(매도증서 혹

30) 1992년 중반을 기준으로 선복량은 나용선등록제도의 도입에도 불구하고 다소 줄어 등록척수가 101척 166만 총톤이 되었다. Ibid.

31) 영국은 또 한편으로 편의치적선제도와 유사한 제도(flag of excellence)인 BOR(British Open Register)을 새로 도입하려고 하고 있다. 즉, 선원에 대한 국적요건을 제거하여 1200만톤의 英國籍船을 再移籍시키고 더불어 外國籍船의 등록을 유인하기 위한 방안이 강구 중이라고 한다(海事業業研究所「外國海事情報」, No. 905 1993. 7/25, 英國オープン・レジスター制度を檢討中).

32) Red Ensign Shipping, Lloyd's Ship Manager, Columbia Ship Management Ltd, March 1992, p. 72.

33) Guide to International Ship Registers and Ship Management Services, op. cit., p. 29.

34) Ibid.

35) 1993년에 개정된 商船登録法은 선박의 登録과 관련문제에 관하여 법률을 개정하고 해운산업과 선원문제에 있어 법령의 합병을 바람직하고 용이하게 하였다(Merchant Shipping (Registration, etc.) Act 1993, Chapter 22 the foregoing statement).

36) Det Norske Veritas(DnV), Lloyd's Register of shipping(LR), Germanischer Lloyd(GL), Bureau Veritas(BV), American Bureau of shipping(ABS).

37) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 8

은 抵當權)에 제공되어져서는 안된다. 선박우선특권을 보호하기 위한 법적조치는 原登錄國法에 따라 행사된다.<sup>38)</sup>

賃貸借나 裸備船契約에 의한 登錄에 의하여 모계지(mortgage)와 관련한 權利가 原登錄國에 보유가 되더라도, 선박은 그 기간동안 裸備船登錄國의 기를 揭揚하고, 旗國의 선박안전과 승무요건에 따라 운항된다.<sup>39)</sup>

### ③ 登錄船舶의 權限과 義務

등록선박은 원래의 선명을 그대로 유지하거나 신청자가 原登錄簿상의 선명을 변경하기를 원한다면 거기에 합당한 선명을 제시한다. 맨도에 裸備船登錄되어 있는 동안에 선박은 영국선박과 마찬가지로 大英帝國旗를 揭揚하며, 原登錄國의 기를 계속하여 揭揚하는 것은 허용되지 않는다. 또한 선미에 표시할 船籍港은 “더글라스”(DOUGLAS)이다. 선박에 登錄番號가 할당될 것이고 備船者에게는 “carving and marking note”가 발행된다. 이것은 道路·港灣國 혹은 승인된 船級協會 해사검정인에 의하여 선박이 정확하게 표시가 되었다는 취지로 인증이 되어야 한다.<sup>40)</sup>

1993년 상선등록법에 의하여 裸備船登錄된 선박은 全登錄期間을 통하여, (a) 선박은 英國선박으로서 英國旗를 揭揚할 권한이 있고, (b) 商船法은 제7조 7항과 8항<sup>41)</sup>을 조건으로 하여 商船法들이 다른 英國船舶과 登錄船舶에 적용되는 것처럼 英國船舶으로서 혹은 登錄船舶으로서 그 선박에 적용이 가능하며, (c) 商船法에 의거하여 제7조 9항을 조건으로 英國선박이나 登錄船舶에 적용가능한

다른 모든 제정법령은 英國船舶으로서 혹은 登錄船舶으로서 그 선박에 적용하여야 한다(제7조 (6)항).

이렇게 함으로써 맨도登錄船舶(Manx Ships)에 있어서는 맨도의 해상당국의 배타적인 관할에 놓이게 된다.<sup>42)</sup>

### ④ 登錄期間

1993년 상선등록법 제7조에 의하여 登錄된 선박의 登錄은 備船期間이 끝날 때까지 의무적으로 지속(登錄規定에 의하여 미리 종료되지도 않고, 거기에 따라서 어떠한 정지도 없음)되어야 하고 이 조항에 의하여 종료되어야 한다(제7조 (4)항).

이법 제2조 5항<sup>43)</sup>은 이조에 의하여 登錄된 선박에 적용되는 것이 아니지만 登錄規定은 原登錄國家에 있어 船舶登錄에 책임있는 당국이 상기 4항에 의하든지 혹은 登錄규정에 의하든지 불문하고 선박의 登錄과 그 登錄의 종료가 통지되었음을 보증하는 규정을 포함하여야 한다(제7조 (5)항).

결국 裸備船登錄에 대한 登錄은 ㉠ 외국 당국자가 裸備船에 대한 동의를 철회한 경우, ㉡ 道路·港灣局이 선박의 지속적인 登錄에 대한 동의를 철회한 경우, ㉢ 備船契約이 종료(登錄기간은 최고 5년을 한도로 하여 備船期間을 참조하여 확정된다), ㉣ 備船者가 자격을 상실하였거나, 제3자에게 권리를 이양하거나 할당한 경우(자격유무를 불문), ㉤ 선박의 原登錄國 登錄이 종료한 경우, ㉥ 선박이 매각된 경우, 그러나 새로운 소유자는 현재 裸備船의 登錄상태가 7일 이내에 계속될 수 있도록 합의 할 수 있다. 또는 ㉦ 선박이 국제적 인정된

38) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 3.

39) Guide to International Ship Registers and Ship Management Services, op. cit., p. 31.

40) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 4.

41) 女王은 제7조의 9항을 조건으로 의회의 명령에 의하여 상기 6항 b호 혹은 c호에 적용이 되는 다음의 여하한 법령을 제정할 수 있다. 즉, (a) 法令은 이조에 의거하여 登錄된 선박과 관련된 그 조항에 따른 아무런 영향이 없어야 하고, (b) 法令은 命令에 의하여 규정될 수 있는 그러한 변경(만약 있다고 하면)을 조건으로 그렇게 효력을 가져야 하는 것이다(동조 (8)항).

42) *Shipping Factfile*, Isle of Man Government Marine Administration Department of Highways, Ports and Properties, January 1992. Manx Ships-British Flag.

43) 선박이 영국본토의 국내법에 따라 이미 登錄되어 있고 동시에 영국 선박으로 登錄된 경우, 船舶所有者는 그 국가의 법률에 따른 해당 선박의 登錄抹消를 보증하기 위한 모든 적절한 수단을 강구하여야 한다(동조 5항). 이것은 선박이 영국과 관련된 소유자로부터 登錄 이전에 의항 登錄簿에 기재된 경우에는 적용되지 않는다(동조 6항)(Merchant Shipping (Registration, etc.) Act 1993 Chapter 22 Arrangement of Sections, Restriction of British ships).

IMO 혹은 ILO의 안전기준에 미달할 경우에 종료한다.<sup>44)</sup>

그리고 등록은 備船자가 서면으로 신청함으로써 다시 5년의 기간동안 갱신된다.<sup>45)</sup>

(3) 外國登録簿에 맨도登録船의 裸備船登録(chartering out)에 관한 특별규정

한편 맨도는 외국의 裸備船者에게 맨도登録船에 대하여 二重登録을 허용하고 있다. 외국의 登録簿에 등록을 할 때에 우선 船主는 道路·港灣局에 통지를 하고 등록에 관련한 서류의 사본을 제출하여야 한다.<sup>46)</sup>

이 경우에 선박의 船籍港(Home Port)은 외국의 登録港이어야 한다. 이때 맨도의 등록은 권리(所有權과 抵當權)의 변경에 관한 경우를 제외하고 정지한 것으로 간주되며, 道路·港灣局이 선명의 변경을 허가하지 않는 한 원래의 선명을 유지하여야 한다. 또한 선박이 외국에 등록되어 있는 동안에 여하한 변경에 대하여 수수료를 지불할 책임은 지속된다. 물론 이 경우 외국의 등록은 공인된 협정서(만재홀수선 협약 혹은 SOLAS 등)를 본선에 발급하여야 한다.<sup>47)</sup>

외국에 裸備船登録은 道路·港灣局(Department) 선박이 지속적인 등록에 대한 동의를 철회한 경우, 상기에 규정된 제반 조건을 이행하지 않을 경우. 예를 들면, 선박이 국제적으로 인정된 IMO 혹은 ILO의 안전기준을 지키지 못한 경우, 혹은 備船契約이 종료(등록기간은 최고 5년을 한도로 하여 備船期間을 참조하여 확정된다)한 경우에 종료한다.<sup>48)</sup>

## 2. 독일

### (1) 설치배경과 발전

독일의 裸備船登録制度는 원래 제2차 세계대전

에서 연합군에 의하여 상선대가 괴멸한 독일이 신조선 건조가 불가능한 상황에서 외국의 나용선선박에 대하여서도 독일기를 계약할 자격을 인정하기 위한 것이다. 물론 이 제도는 오늘날에 와서는 상황이 역전되어 독일선주가 비용절감을 위하여 이 나용선제도를 활용하고 있다.<sup>49)</sup> 즉, 1970년대 이후 선박의 건조와 소유를 위한 세계상의 혜택과 상당한 액수의 보조금은 높아진 독일(서독) 선원비에 의하여 결국은 상쇄되어 버리고 말았다. 그래서 독일선주에게 있어서는 裸備船登録制度가 가속상각제(Accelerated Depreciation)나 보조금의 혜택을 계속 누리면서도 선원비를 줄일 수 있는 하나의 돌파구가 되었다.

1988년 4월 20일에 독일은 독일국적선의 해외이적의 급증을 저지하고, 독일지배선의 환적을 도모하며 기존의 나용선등록방식으로는 자국선을 지탱하는 독일해운의 국제경쟁력을 유지하고 해운과 조선에 대한 국가의 보조정책을 효과적으로 시행하기 위하여 의원입법에 의한 제2선적제도인 국제선박등록제도(ISR; International Ship Register)가 시행되었지만, 통일이 되고 독일내의 경제사정으로 인한 관련세제 등의 완화가 어려운 현실적 이유때문에 오히려 편의치적국으로 재이적되는 현상을 나타내고 있다. 즉 독일 정부의 財政的 지원이 철회 내지는 감소로 인하여 다시 그들이 이전에 再移籍해왔던 便宜置籍國으로 再移籍하는 일이 많이 발생하고 있는 것이다. 再移籍하는 선박량은 원등록하의 선박량보다도 ISR에서의 선박이 再移籍하는 경우가 많은데, 거의 대부분을 차지하고 있다. 1993년 5월말을 기준으로 독일국적선의 수는 65척(30만톤)이 감소하였으며, 그리고 裸備船등록에 의하여 일시적으로 국적을 떠난 선박이 56척(30만톤)에 이른다. 5월말 현재, 裸備船으로 나간

44) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 6.

45) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 7.

46) ㉠ 道路·港灣局이 서면으로 된 同意書 발급, ㉡ 선박이 擔保에 제공이 되었다면 抵當權者의 同意書, ㉢ 船主 등이 맨도에의 登録證明書와 다른 道路·港灣局에서 발급된 법적인 증명서의 제출, ㉣ 備船者가 외국의 裸備船期間 동안 大英帝國旗를 掲揚하지 않겠다는 서약서(단 예의상 掲揚하는 國旗는 제외)(Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 9).

47) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 9·1

48) Manx Shipping Notice No. 167, Sec. 9·2

49) 日本(財) 海事問題産業研究所, 「外國海事情報」, No. 768, 1989年 2月 25日, p. 13.

448척 중 33만 총톤에 달하는 58척은 ISR에 등록 된 바 있는 선박들이었다.<sup>50)</sup>

(2) 독일에의 나용선등록(chartering in)

① 나용선등록을 위한 전제조건

1951년 旗國法<sup>51)</sup> 제11조는 이전에 독일국적선이 었던 선박을 해외로 부터 나용선(charter back)하 여 독일(서독)국기 아래에서의 운항을 가능케 하 였다. 그 전제조건은 다음과 같다.<sup>52)</sup>

㉠ 선박은 독일선주로 부터 나용선될 것

㉡ 선주는 선박을 그의 이름으로 최저 1년 동안 운항하는 것을 허가 받을 것

㉢ 선박은 독일(서독)의 법률에 따라 선장과 선 원을 배승시킬 것

㉣ 선주와 운수성은 국기의 변경에 동의할 것

㉤ 그리고 이전의 旗國法은 독일국기의 계양을 방해하지 말 것

독일국기 아래에 있는 선박을 운항할 수 있는 권한은 특별한 중서에 의하여 설정된다. 즉, 나용 선등록선은 선적항의 담당관청이 보유하고 있는 독일등록부에 기재되는 것이 아니라, 연방수로 (Federal Waterway) 감리국이 보유하고 있는 특별장부(list)에 기재되어 있을 뿐이다.<sup>53)</sup>

② 裸備船登錄과 原登錄(main registry)의 法的構成

原登錄에 영향을 미치지 않고 선박을 置籍(flagging-in)하려면 우선 置籍하고자 하는 나라의 법제 도는 裸備船登錄된 선박의 置籍을 船舶登錄에 관 하여 通常登錄과 동등하게 취급하여서는 안된다. 그리고 소유권이 있는 나라에 대한 선박의 原登錄 은 이러한 置籍에 따라서 公法上 아무런 영향을

받지 않도록 하여야 한다. 환언하면 原登錄은 어떤 擔保利益은 그 優先順位를 보유하고, 현재의 모계 지(mortgages)에 종속한 어떤 修正이나 추가적으 로 만들어진 모계지의 등록도 原登錄에 있어 유효 하게 하는 것이 중요하다.<sup>54)</sup>

(3) 외국에 독일선박의 裸備船登錄(chartering out)

① 전제조건

독일선박이 裸備船될 경우 독일 旗國法 제7조에 정하여져 있는 基本原則은 다음과 같다.<sup>55)</sup>

㉠ 獨逸船舶登錄簿에 게재되어 있는 航洋船 이어야 한다.

㉡ 裸備船契約이 독일인이 아닌 제3자 혹은 영업의 본거지를 독일 이외의 지역에 두고 있는 회사와 상호 연결되어 있어야 한다.

㉢ 裸備船契約을 베이스로 하고 선박은 그 관리를 위하여 제3자에게 최소 1년 최장 2년 동안 引導되어 있어야 한다.

㉣ 독일운수성은 국기의 변경에 동의하여야 한다. 이것은 모든 법적 요건이 충족되고 또한 抵當權者가 동의한 경우에 성립한다.

㉤ 새 旗國法中에 國旗의 변경에 관해서 어떤 障해를 갖지 않아야 한다.

② 公法的 機能의 移轉과 私法的 機能의 殘存  
독일의 法制를 보면, 독일의 船舶登錄은 세계의 분야로 작성한다. 그 첫번째가 公法的 機能을 하는 國際登錄, 두번째 私法的 機能의 所有權과 그것으 로부터 담보라고 하는 세번째 분야로 구성되어, 외국에 裸備船登錄(chartering out)할 경우에는 國

50) NIS의 경우에도 최근 투자환경이 악화되어 가고 있어 便宜置籍船과는 대적하지 못할 정도에 이르고 있다. 독일의 海運政策, 月刊 海洋韓國, (財) 韓國海事問題研究所(1993. 11), p. 118; ITF News, op. cit., p. 11.

51) Bundesgesetzblatt Teil I, Ausgegeben zu Bonn am. Februar 1951 Nr. 6; Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe(Flaggenrechtsgesetz).

52) Flaggenrechtsgesetz, 5. Verleihung der Befugnis zur Führung der Bundesflagges 11 (1).

53) 이 감리국을 선박등록국(Ship Register Office)으로 혼동하여서는 안되며, 사실상 이것을 어떤 면에서는 「등록」이라고 말할 수는 없는 것이다(1987年 10月 ICC主催 심포지엄 제1부에서 西獨의 B.Krögen(General Manager, Vervand Deutcher Reeder, Hamburg)가 發表, 榎本喜三郎, BBC Registration-ICC 10月 パリ・シンポジウムから-, p. 43).

54) 1987年 10月 ICC主催 심포지엄 제1부에서 西獨의 P.Ehlermann(Senior Partner, Ehlermann & Jeschonek, Hamburg)가 發表. Ibid, p. 51.

55) Flaggenrechtsgesetz, 3. Verbot anderer Nationalflaggen Ausnahmen 7.

際登録部分을 閉鎖(close)시키고 所有權의 擔保, 抵當權 등은 여전히 남아 있게 된다. 예를 들면, 독일선적의 배가 파나마에 일정기간 裸備船되어 파나마기를 掲揚하였다면 이것은 파나마에 대하여 공법적 登録과 병행하는 特別登録簿에 기재된다. 그러나 여기에 船舶抵當權에 관계된 것은 기재하지 않는다. 이 國際登録은 선박에 파나마國籍을 부여한 공법적 의미의 登録이다. 동시에 이 선박은 독일의 工法的 登録으로 부터 제외가 되지만, 獨逸船積에 있어서의 私法的 機能은 그대로 남아 있다.<sup>56)</sup>

### ③ 裸備船國家의 결정과 運航의 형태

독일 旗國法 제7조에 「運輸省長官은 신청이 있으면 선주로 하여금 그들 선박의 國旗掲揚義務를 면제하게 할 수 있다」고 규정하고 있다. 이러한 예외는 그 선박이 다른나라에서 운항되고 있고, 동시에 그 국가(또는 제3국)가 그 선박에, 그것이 해외에서 운항되고 있는 기간 그 나라의 국기를 掲揚할 수 있는 권리를 허가할 수 있으며, 기간은 최고 2년 동안이며, 종료 후에도 연장이 가능하다.

독일법은 裸備船者가 가져야 하는 國籍에 관하여 어떠한 결정하고 있지는 않다. 그러나 선박이 그 아래에서 運航되고 있는 국가의 법은 그것을 결정하게 하고 있다. 會社法(Cooperation Law)에 따라서 備船者는 船主로부터 독립되어 있는 자이어야 한다. 이것이 독일 船主가 해외에서 독일에 경제적으로 의존하고 備船者의 지위로서 영업할 수 있는 회사를 설립하는 이유이다. 이러한 유형의 회사는 자신의 선박을 管理(manage)할 수 있고 또 備船된 선박의 運航(operate)을 다른 회사에 移轉시킬 수도 있으며, 또 선주에게 그 운항을 되돌릴 수도 있다. 예를 들면 定期備船(Time Charter)契約으로서 再備船協定을 체결하는 경우가 바로 그것이다.<sup>57)</sup>

### ④ 본국의 보조금 혜택

외국에 裸備船된 선박이 독일국기 아래에서 항유하는 稅法上的 特典은 상실하게 된다. 단지 국기가 아닌 등록과 관련되어진 것만 그 權利를 보유하고 있는데, 이것은 독일법 아래에 있는 특별상각제라고 하는 것으로 특히 중요하다. 建造補助金에 관해서도 선주에게 유리한 특례가 인정되어, 裸備船登録을 할 수 있는 유연한 규정이 독일 선주에게는 매력이다.

## 3. 리베리아

리베리아는 1981년에 裸備船登録制度가 도입되어 그후 1989년에 개정되고 1991년 12월에 발표된 1956년 리베리아 법전(The Liberian Maritime Law) 표제 22(Title 22 of the Liberian Code of Laws of 1956, 1992 Series), 제2부 선적서류의 비치와 선박의 식별 제2장 裸備船登録에 규정이 되어 있으며, 리베리아에서의 登録과 외국에서의 登録으로 분류되어 있다.

리베리아의 裸備船登録制度는 리베리아 선적에서 다른 나라로 이적을 고려하는 선주들에게 뛰어난 擔保裝置를 제공함으로써 대부분의 裸備船登録制度가 화물에 우선순위를 두는데 비하여 선박의 담보를 확실히 하려고 하는 것이 이 제도를 실시한 주된 동기이다.<sup>58)</sup>

### (1) 리베리아 裸備船登録의 取得(Chartering in)

賃貸借에 의하여 占有한 선박에 대하여 임시로 리베리아 등록을 얻고자하는 리베리아인(A citizen or National of Liberia)<sup>59)</sup>은 所有權과 또 그것과 관계된 것을 제외한 일반 선박의 臨時登録要件을 만족하는 내용을 備船契約書 상에 명시하여야 한

56) 榎本喜三郎, 裸備船의 登録について(下)－船舶登録要件に關する條約第12條一, pp. 56~57.

57) 이 경우의 그 자신이 선박을 運航하게 되면 독일 船主는 定期備船者로서 영업할 수 있다. 그러나 備船者와 船主의 동의하에 船舶運航, 특히 運賃契約의 체결을 독일 船主가 직접할 수 있게 되는 경우도 있다(Idem, BBC Registration-ICC 10月 파리·シンポジウムから-, p. 43).

58) 李廷旭·金秀燁, 앞의 研究報告書, p. 52.

59) 본조에 전반적으로 사용된 “國民”이나 “國家”라는用語는 企業, 組合, 個人協會를 포함한다(The Liberian Maritime Law Sec. 51 (8)).

다.<sup>60)</sup> 그리고 원선바가등록국으로 부터의 소유권을 입증하는 공식적인 증명서, 船主와 抵當權者(만약 있으면)의 합의서, 선박이 리베리아에 裸備船되었을 때에는 원등록국은 그 선박에 대한 國旗揭揚權을 철회한다는 만족할만한 자료가 필요하다(제85조 (1), (2)). 이처럼 리베리아 法人에 裸備船된 외국인 소유의 선박이 리베리아 登錄을 취득하는 것이 가능하지만, 이러한 문제의 선박은 臨時登錄證明書의 발급에 필요한 요구조건에 부합하여야 하고 법정서류를 제출하여야 하는 것이다.<sup>61)</sup> 그리고 裸備船者는 裸備船登錄期間 동안에 다른 나라의 국기를 게양할 수 없으며, 船籍航도 몬로비아(Monrovia)로 게시하여야 한다.<sup>62)</sup>

裸備船者가 登錄의 증명을 위해서는 備船契約이 기록이 되고 선박의 登錄申請이 집행이 되어 일체의 필요한 서류와 함께 裸備船者에 의하여 제출이 되었을 때 해운청장이나 부청장은 2년을 초과하지 않거나 貨貸借계약이 종료될 때까지 어느 것이 먼저 발생하든지 관계없이 그 선박에 臨時登錄證明書를 발행할 수 있다(제87조 1항). 그리고 현재의 臨時登錄證明書가 期間이 만료되기 전에 裸備船者는 2년을 초과하지 않는 期間동안에 유효한 재발급 臨時登錄證明書を 취득할 수 있다. 이 조항에 의거하여 재발급된 臨時登錄證明書는 이 경우에 船舶貨貸借契約의 종료일을 초과하여 유효하게 하거나 만료일자를 연기할 수는 없다(동조 2항). 리베리아에 裸備船되는 期間동안에 선박은 리베리아의 국기를 게양하여야 하며 리베리아의 배타적인 통제와 관할권을 따라야 한다. 臨時登錄證明書는 2년 동안 유효하며, 그리고 최대 2년의 期間동안 유효한 상기 증거가 재발급될 것이다.<sup>63)</sup>

그리고 裸備船登錄의 조건에 관한 리베리아의 海事(登錄)法은 공히 原登錄國에 등록되었던 모게지가 자국등록에 있어서도 당연히 기록된다는 것을 규정하고 있다.<sup>64)</sup>

## (2) 외국에의 裸備船登錄(Chartering out)

외국에서 裸備船登錄을 하려면 登錄된 선박은 선주의 신청에 의하여 해운청장이나 부청장의 허가를 받아야 외국의 裸備船登錄을 유효하게 취득할 수 있다.(제90조)<sup>65)</sup>

외국에서의 裸備船登錄에 대한 승인의 증명은 리베리아 국기게양권과 선박이 증명서에 확인된 貨貸借契約期間 동안 몬로비아 船籍港의 게시권이 철회된다는 것을 선포하여야 한다. 또한 증명서는 리베리아가 승인된 국제협약이나 협정에 따라서 선박에 대하여 미치는 배타적인 관할권과 통제를 행사하는 소관당국자로서 지명된 국가가 확인하였음을 명시하여야 한다.(제93조)

그리고 제94조에는 제한된 登錄證明을 위한 조항이 규정되어 있다. 일단 허가증이 발급되면 선주는 현재의 船舶登錄證明書を 제출하고 새 臨時船舶登錄證明書가 선박에 발급되어야 하며, 리베리아 國旗揭揚權이 철회되었음을 나타내도록 분명하게 背書되어야 한다. 선박에 발급된 다른모든 리베리아 서류와 증서와 함께 배서된 臨時船舶登錄證明書는 해운청장이나 부청장에게 제출되어야 하거나 보류되어야 한다(제94조 1항).

현재의 臨時船舶登錄證明書가 만료되기 전에 소유자는 2년을 초과하지 않는 期間내에 유효하도록 期間을 연장한 재발급 臨時船舶登錄證明書を 소지할 수 있다. 이 조항에 의거하여 재발급된 臨時登

60) 즉 그 내용은 ① 船名, ② 裸備船者, 船主 그리고 모게지나 抵當權 기타 여하한 유사한 負擔(charges)의 所持者의 姓名 ③ 備船契約書가 登錄된 日時, ④ 備船契約書의 유효기간, ⑤ 외국의 船舶登錄國(Thr Liberian Maritime Law Section 85 [Recording of Bareboat Charterparty]).

61) Guide to International Ship Registers and Ship Management Services, op. cit., p. 34.

62) The Liberian Maritime Law, section 86 [Undertaking of Bareboat Charterer]

63) Guide to International Ship Registers and Ship Management Services, op. cit., p. 34.

64) The Liberian Maritime Law, Title 22 the Liberian Code of Laws of 1956, 199 Series, Sec. 105 Mortgages ; Recording.

65) 裸備船者가 상기 86조를 위반했거나 본조를 이행하지 않고 외국의 국기를 揭揚하였을 경우에는 船主와 (혹은) 裸備船者는 최고 5000달러의 罰金을 물어야 한다(Sec. 88. Penalty for Flying Foreign Flag ; Termination of Liberian Registration).

錄證明書는 이 경우에 船舶賃貸借 계약의 종료일을 초과하여 유효하게 하거나 만료일자를 연기할 수는 없다(동조 2항).

#### 4. 사이프러스

사이프러스(Cyprus)는 영국과 같은 不汶法 國家이지만 1986년에 裸傭船登錄制度를 도입하였는데, 이 제도가 특히 독일(서독)의 법체계를 따랐기 때문에 독일 선주들의 상당한 지지를 받았다. 이러한 이유로 사이프러스의 裸傭船登錄船舶은 이 제도 시행 1년 반만에 그 선복량이 116척 50만 총톤을 기록하기도 하였다. 또 사이프러스에 기반을 둔 2개의 대형 船舶管理會社(Columbia & Hanseatic)는 그들이 비록 다른 사업으로 시작하였지만 사이프러스/독일 裸傭船體制에 따른 船舶管理業務를 위하여 사이프러스 국내에서 경영할 필요가 있었기 때문에 이러한 裸傭船船舶의 管理를 통하여 발전의 기틀을 마련하였던 것이다.<sup>66)</sup>

사이프러스 船舶登錄에 관한 기본법인 1963년 商船法(선박의 登錄, 賣買, 모계지)과 1987년에 체결된 부속서<sup>67)</sup>에서 사이프러스(in and out)의 二重登錄을 허용하고 있다.

1963년 商船法은 1894년에서 1954년에 걸친 英國商船法에 바탕을 두고 있으며, 기본법(Principle Law)에 포함되어 있지 아니한 모든 분야에 규정하고 있다.<sup>68)</sup>

1987년의 부속서에 규정되어 있는 내용을 살펴

보면 다음과 같다.

#### (1) 사이프러스에의 二重登錄(chartering in)

##### ① 전제조건

사이프러스 二重登錄船이 반드시 이행하여야 할 조건은 다음과 같다. 즉 ㉠ 선박은 사이프러스인이나 法人에 裸傭船되어야 한다.<sup>69)</sup> ㉡ 선박의 原登錄國法은 二重登錄을 허용하여야 한다(동법 제24조 D ㉠). ㉢ 선주 혹은 抵當權者(만약 있다면)는 外國登錄에 대한 서면상의 합의를 사이프러스 登錄擔當官에게 제출하여야 한다(동법 제24조 D ㉡). 사이프러스에서 二重登錄되는 期間 동안에는 외국 船舶登錄簿상의 船舶登錄은 그것이 所有權, 抵當權, 기타 擔保物權과 관련하였을 경우를 제외하고는 중단되어 있어야 한다.<sup>70)</sup> 이 期間동안에 선박은 사이프러스기를 게양하여야 하며(그 외국의 국기계약은 허용이 안됨) 선명과 사이프러스 船籍港이 선체에 명시되어야 한다. 二重登錄에 대한 登錄節次는 일반선박의 그것과 동일하다(제23조 G (3))<sup>71)</sup>

##### ② 재정상의 의무

사이프러스에 二重登錄한 선박은 일반 사이프러스 등록선박보다 支拂하여야 할 登錄手數料(fee)는 일반등록보다도 20% 割増되지만, 톤세와 기타 다른 세금의 할증은 없이 사이프러스 선박과 동일한 財政上의 義務가 적용된다. 또 외국에 나용선 등록하는 사이프러스 선박에 대해서도 無線免許의 更新料를 제외하여 사이프러스 선박과 동일한 財

66) 李廷旭·金秀燁, 앞의 研究報告書, pp. 50~52.

67) NO. 64 of 1987, The Merchant Shipping(Registration of Ships, sales And Mortgages)(Amendments) Law, A Law to amend the Merchant Shipping(Registration of Ships, Sales and Mortgages) Laws 1964 to 1986 (8th May 1987) "Part VA Parallel Registration of Ships".

68) Guide to International Ship Registers and Ship Management Services, op.cit., p. 18.

69) 외국의 登錄簿에 登錄된 선박이 사이프러스에 등록하는 二重登錄은 선박이 이 규정에 의하여 특별하게 한정된 조건하에서 선박을 소유할 수 있는 商船法 제5조와 6조(Part III Cyprus Ships 5. Cyprus ship/6.obligation to register Cyprus ships)에서 인정된 사이프러스인이나 법인에 의하여 나용선되었을 경우에 허용이 된다(동법 23조 (1)).

70) 사이프러스에 선박을 이중등록하는데 있어서 외국선박등록부의 등록말소는 필요없지만 외국의 등록은 본법 23조 I (소유권 이전과 제23조K(이중등록에 있어 연간 수수료와 비용)의 규정을 제외하고 정지되어야 한다 ((동법 23조 (2)).

71) 二重登錄의 상태가 유효한 기간동안에는 선박의 登錄官에 의하여 一般登錄證明書와 유사한 二重登錄證明書가 제공되어야 한다. 이 증명서에는 船主, 傭船者, 선박의 外國登錄에 대한 것 뿐만 아니라 사이프러스 登錄簿에 규정된 사항들까지 기록이 되어야 한다. 二重登錄證明書에는 유효기간이 명시되어야 한다(동법 제23조 G (1), (2)). Guide to International Ship Registers and Ship Management Services, op. cit. p. 19.

政上의 義務를 무담한다.<sup>72)</sup>

③ 등록의 종료와 말소

사이프러스에 登錄된 해운회사가 外國籍 선박을 裸備船한 경우에는 備船契約書상의 備船期間 또는 갱신허용기간인 최장 2년 까지 裸備船의 登錄을 허용하고 있다.

外國 登錄簿의 特別帳簿로 부터 말소되어야 한다(동법 제23조M).

④ 외국 해상당국이 사이프러스 登錄簿上 二重登錄에 대한 同意書를 철회한 경우

⑤ 備船契約이 終了한 경우

③ 장관이 사이프러스 登錄簿上의 二重登錄을 승인한 기간의 착오에 기인한 경우

④ 본법에 의하여 다른 여하한 抹消事由가 존재하는 경우

(2) 外國에의 二重登錄(chartering out)

① 이용목적

사이프러스 선주도 자신의 선박을 외국인 또는 外國法人에 裸備船이 가능하고, 그 備船期間 동안 사이프러스 선박을 外國의 船舶登錄으로 하는 “二重登錄”(chartering out)을 할 수 있다. 이러한 경우는 당해 선박을 賃借條件附賣買(leaseback), 買入條件附裸備船(hire purchase) 및 금융지원의 목적으로 이용되고 있다.<sup>73)</sup>

② 전제조건

외국등록에 있어 사이프러스 선박의 二重登錄은 사이프러스 登錄에 있어서 상기의 外國의 선박에 대한 二重登錄의 경우와 유사한 전제조건하에서, 선박이 外國의 개인 혹은 法人에 裸備船되고 그 나라가 二重登錄을 허용하는 경우에 허용된다(동법 제23조N). 사이프러스 선박이 外國에 二重登錄하고자 할 때에는 우선 (1) 장관의 승인이 필요하고, (2) 사이프러스등록부에 永久登錄된 선박에 한해서만 허용이 된다. 예외적으로 장관은 臨時登錄한 선박에 대하여서도 二重登錄을 허용할 수가 있다. (3) 승인은 船主로부터 신청서에 허가를 받아서 필요한 서류와 함께 제출하여야 한다.(동법

제23조P).

③ 등록기간과 의무사항

이 경우에 二重登錄期間에 있어서 장관의 承認과 등록하고자 하는 外國 海事當局의 동의가 유효할 경우에 사이프러스 선박의 二重登錄 狀態는 備船契約期間 동안에는 계속 유효하여야 하지만, 그와 같은 경우에 최고 3년을 초과하지 못한다(동법 23조Q(1)). 또한 선주의 신청과 抵當權者의 합의에 따라서 장관은 이러한 경우에 적용할 법규정상의 특별한 경우에 二重登錄狀態의 연장을 승인할 수 있는 권한이 있다(동조 (2)). 二重登錄되는 동안 선박은 外國의 國旗를 게양하여야 하며, 사이프러스 국기는 게양하지 못한다(동법 제23조R(1)). 더우기 사이프러스 등록의 증명서는 등록관에게 인계되어야 하고 외국등록에 있어서 이중등록상태가 종료하자마자 선주에게 돌아가며(동조 (2)), 본 부속서의 규정을 제외하고 사이프러스 등록은 외국 등록에 있어 이중등록상태가 유효한 동안에는 중지되어야 한다(동조 (3)).

5. 파나마

1973년 법(No. 11)과 다시 개정된 1973년 법(No. 83)에 따라서 裸備船登錄制度가 도입이 되었으며 주로 독일선주가 많이 이용하고 있다. 파나마(panama)는 최대 2년 동안의 期間내에 파나마 法人에 裸備船된 선박이 原登錄國家가 합의하는 조건으로 그 국가의 登錄을 취소하지 않고서(물론 原登錄國家의 登錄은 그 期間동안은 중단됨) 파나마에 登錄할 수가 있다. 裸備船登錄을 취득하기 위해서는 관련 당사자는 합당한 備船契約書, 船主의 合意書, 原登錄國의 登錄證明書와 合意證明書を 제출하여야 한다. 그리고나서 선주와 備船者의 성명, 外國의 登錄港과 登錄된 일체의 留置權을 나타내는 특수항행면허가 발급된다. 이 備船期間 동안 선박은 일반 登錄船舶과 동일한 액수의 납세의무를 진다. 정부는 이러한 登錄에 대하여 2년 동안의 期間내에 延長期間을 부여할 수가 있다.

72) Fees and Taxes, Cyprus a Guide to Shipping, Department of Shipping LIMASSO 1992 Special ed., p. 24 ; No. 38( I ) of 1992, Republic of Cyprus, The Merchant(Fees and Taxing Provisions) Law, passim).

73) CYPRUS A guide to Shipping, Department of Merchant Shipping LIMASOL, Specia Edition 1992, p. 16.



파나마 裸傭船登錄의 신청은 변호사에 의한다든지 영사관을 통하여 제반서류를 제출함으로써 가능하다.<sup>74)</sup>

파나마국기를 게양한 선박에 대한 船舶抵當權의 登錄에 대해서는 1980년 법(Law No. 14 of May 27, 1980), 1984년 법(Law No. of November 8, 1984)과 商法典(Commercial Code)에 규정되어 있으며, 「외국에 登錄된 여하한 抵當權에 관하여서는 그 국가의 법률에 따른다」고 규정하고 있다. 그리하여 당사자는 선택적으로 이행지의 법률에 의하여 요구되는 公式節次에 의하여 關聯證書나 契約의 移行을 할 수 있게 하였다.<sup>75)</sup> 이처럼 파나마 海事法으로 인하여 所有權 혹은 船舶抵當權의 讓渡는 상당히 단순화 되었다.<sup>76)</sup>

파나마 船舶登錄法은 또한 파나마의 國籍을 철회하지 않고서 외국에서의 船舶登錄을 허용하고 있다.<sup>77)</sup>

## 6. 기 타

필리핀은 1970년대에 이미 裸傭船登錄制度를 도입하였으며, 편의치적국인 마셜군도(The Republic of the Marshall Islands)의 경우에 外國登錄船舶은 마셜군도 국기를 게양할 수 있는 권한을 부여받도록 마셜군도에 裸傭船登錄을 할 수가 있다. 이 期間동안에는 마셜군도의 법률이 선박의 運航, 航行과 管理의 모든 면에 적용이 된다.

그러나 마셜군도가 아닌 본국 법률이 선박의 모계지(mortgage)와 다른 채무에도 적용된다. 선박은 현재 登錄國으로 부터의 登錄抹消證明書, 所有權의 특별취급(exception) 증명서와 함께 臨時登

錄證明書 발급에 필요한 제반 서류를 준비하며, 선박은 裸傭船者 명의로 登錄된다.<sup>78)</sup> 스리랑카(Sri Lanka)에서 선주는 裸傭船登錄 혹은 二重登錄에 의하여 스리랑카의 국기를 게양할 수가 있고, 裸傭船者 때문에 이러한 목적으로 특별하게 설립된 域外會社는 원래 登錄이 유지되는 裸傭船期間에 편의를 제공하고 있다. 모든 모계지(mortgage)와 선박우선특권(lien), 抵當權은 계속하여 原登錄簿에 登錄이 되고 裸傭船者는 선박을 매도하거나 모계지(mortgage)한다든지 혹은 더 이상 담보할 수가 없게 되어 있다.<sup>79)</sup>

그외의 나용선등록을 허용하는 편의치적국가는 모리티우스(Mauritius), 팔로공화국(The Republic of Palau), 사오툼과 프린사잎(Sao Tome and Principe), 세인트 빈센트와 그레나다(St Vincent & the Grenadines)<sup>80)</sup>, 버노투(The Republic of Vanuatu)등이 있다.<sup>81)</sup>

## V. 裸傭船登錄制度의 效果와 展望

### 1. 效 果

#### (1) 단 점

裸傭船契約으로 선박 한척을 소유한 사람도 船主라고 정의하고 있는데, 이러한 船主는 契約締約國이 아닌 국가에 자신의 선박을 再傭船해 줄 수 있게 된다. 따라서 이 규정을 아가용한 船主들이 船舶登錄을 이전하고 자신의 不法行爲를 정당화시키는 경우가 발생할 수 있다.<sup>82)</sup>

또한 대부분의 裸傭船登錄制度에 있어서는 편의치적국에 나용선등록이 되어 제3국의 선원을 배승

74) Ibid., pp. 22~23; Maritime Law of the Republic of Panama, Part I General Information XII-Bareboat Charter Regulation.

75) Maritime Law of the Republic of Panama, Part I General Information, XII-Ship Mortgage.

76) Law No. 43(of November 8th, 1984), The Legistration Council, Art. 1515. 물론 앞에서 살펴 본 사이프러스도 동일한 규정을 두고 있다(Republic of Cyprus The Merchant Shipping(Registration of Ships, Sales and Mortgages) Law(45 of 1974), Part XII-Mortgages Sec. 31 to 38).

77) Maritime Law of the Republic of Panama, Part I General Information XII-Bareboat Charter Regulation.

78) Guide to Inernational Ship Registers and Ship Management Services, op. cit., p. 41.

79) Ibid., pp. 57~58.

80) 등록기간은 최저 2년 최고 5년의 期間으로 허용하고 있다(Ibid., p. 60).

81) Ibid., pp. 43~63, passim.

82) UN船舶登錄條件協約(研究報告書 SDO 16), 韓國海運技術院, 1986년 12월, p. 103.

시키고 노조는 선원고용에 간섭을 할 수 없기 때문에 船主의 일방적인 선원고용으로 인한 선원의 근로착취가 문제로 지적될 수 있다. 裸傭船登錄이 船員配乘(Manning)의 규제를 완화하여 발전하여 왔기 때문에 正常登錄制度보다 선원노조가 이에 대처하기가 어렵다는 것은 생각하여 볼 문제이다. 그리고 필리핀과 같은 나라에 대한 裸傭船登錄制度의 불법적인 남용을 신중하게 대처하기가 어려운 문제도 있다.<sup>83)</sup>

## (2) 장 점

① 船員配乘의 융통성과 船主의 運航費 절감  
裸傭船登錄船은 旗國貨物의 운송권을 확보하거나 노조의 간섭없이 선원고용의 탄력성을 확보하는데 유리한 制度이다. 船主가 船籍을 移籍(flagging-out)하는 이유가 바로 저임금선원의 配乘을 허용하여 선박의 운항코스트를 절감하기 위하여 시행되는 것이기 때문이다.<sup>84)</sup> 그러므로 독일과 같은 선진해운국의 船主들은 자국의 높은 船員費로 인한 막대한 손실을 보상하기 위한 방편으로 이 制度를 이용하고 있다.

필리핀과 같은 선원대국의 입장에서 보면 裸傭船登錄(chartering in)을 허용하여 필리핀 선주에게 그들의 선원을 유효하게 쓸 수 있게 하며, 자본지출을 막고 선박을 확보할 수도 있다.

### ② 抵當權設定의 용이함

裸傭船登錄은 船主로 하여금 좀 더 융통성이 있게 하는 매력적인 상품이다. 예를 들면 선박우선 특권(liens)에 의한 배상과 관련한 강력한 법규정

때문에 어떤 국가의 용이한 抵當權設定은 더 매력적일 수가 있으며, 또 다른 국가는 船員配乘要件이 더 매력적일 수가 있을 것이다. 이렇게 裸傭船登錄制度를 이용하여 船主/管理人은 상기의 잇점을 이용할 수가 있다.<sup>85)</sup>

리베리아는 그들 국가의 선적에서 다른 선적으로 이적을 고려하는 船主들에게 登錄國으로서의 우수한 擔保設定裝置를 설정함으로써 선박의 擔保를 확실히 하고 있다. 그리고 은행과 船主는 하나의 法制度로는 선박의 登錄과 船舶抵當權을 위하여 부적당하다고 생각될 수도 있다. 만약에 所有權(title)과 무계지의 原登錄國이 용자은행과 그들 전문가의 입장에서 친숙하고, 위험이 없다고 판단되어지는 나라에 보유된다고 하면 오히려 移籍(flagging-out)을 하는 것이 바람직할 수도 있다. 이러한 점은 특히 대부분의 開發途上國 입장으로 보면 중요한데, 선박을 抵當權 設定者가 관리하는 것보다 裸傭船登錄國의 양호한 財政의 位置에 두게 되어 보다 안전하게 되는 것이다.<sup>86)</sup>

### ③ 旗國의 외화획득과 諸稅金의 수익

裸傭船制度는 필리핀과 같은 개발도상국이 재원 조달의 어려움을 겪고 있을 때 船員雇用과 선대건설에 유효하게 사용되었다. 이때 管理船主는 자국 회사이고 선박은 자국민을 선원으로 승선시키며 그 국가의 國旗를 揭揚하고 있다. 二重登錄은 旗國으로 하여금 그 선박에 대한 管轄權을 행사할 수 있게 하며, 특히 선원과 관련하여 旗國은 외화를 획득하고 세금과 기타 수입을 취득하게 된다. 이

83) 필리핀 海事事業部(Marina; The Maritime Industry Authority)가 裸傭船登錄船에 대하여 연안무역에 종사하도록 하는 등의 중요한 제한을 하였음에도 불구하고 裸傭船된 선박의 대부분이 不定期船 營業이나 제3국간 무역에 종사하고 있다. 그러나 무엇보다도 필리핀 당국은 필리핀 국기 아래에 등록된 선박에 대하여 필리핀 고유의 船名으로 고치는데, 이렇게 함으로써 선박은 두개의 船名을 갖게 된다. 船名 중 그 하나는 필리핀에 다른 하나는 다른 나라에 사용하여 사기와 같은 不法行爲를 유발하게 하였을 때에 선박의 추적을 대단히 어렵게 만든다(榎本喜三郎, BC Registration-ICC 10月 파리·シンポジウムから-, p. 53). 그러므로 이러한 남용에 대해선 ITF가 항상 엄중한 경제체제 아래에서 감시를 강화하여야 한다. 이러한 이유로 인해서 ITF가 필리핀을 便宜置籍國으로 규정하고 있다(Lloyd's List, op. cit., p. 11).

84) 노르웨이에 NIS가 시행되기 전까지만 해도 船員費 절감을 목적으로 필리핀 선원을 고용하고 노르웨이와 필리핀간에 ITF의 간섭이 없는 裸傭船登錄을 위한 수많은 合作企業이 성행하기도 하였다. 李廷旭·金秀輝, 앞의 研究報告書, p. 51.

85) Demise Charter Registration of Ships in the Isle of Man(Notice to Shipowners, Charters and Managers), Manx Shipping Notice No. 165, Sec. 1·3.

86) P.Ehlermann(Senior Partner, Ehermann & Teschonek, Hamburg)가 발표. 榎本喜三郎, BBC Registration-ICC 10月 파리·シンポジウムから-, pp. 50~51.

러한 이유로 二重登錄은 대부분 便宜置籍國인 저개발국가에 대하여 일종의 원조의 형식으로 시행된다고도 볼수가 있다.<sup>87)</sup>

특히 개발도상국으로서는 그들나라에의 해운서비스가 그 국가의 경제와 그 인적 자원에 직접·간접적으로 이익을 주게되어 船舶管理事業, 仲介(brokage), 傭船(chartering), 保險, 共同海損算定, 船舶代理店, 船舶融資 등에 발전을 이루게 되고 결국 이것은 그 나라의 외화가득과 海運經驗의 축적에 상당한 기여를 하게 된다.<sup>88)</sup>

④ 裸傭船登錄(chartering out)되더라도 해운보조금 등의 수혜혜택을 보유운항을 목적으로 선박이 다른 登錄簿에 移籍(flagged out)될 수 있다 하더라도 原登錄國家에 船舶所有權이 남아 있다면 原登錄國(national requirements)은 船主에게 계속하여 해운보조금(장려금) 등을 지급할 수도 있다.<sup>89)</sup>

독일의 경우에 있어 보조규칙은 선박이 독일에 登錄된 것을 조건으로 하고 있다. 그러나 이 규칙은 船主가 國旗를 변경하는 것에 대하여 규제하지는 않으므로, 船積移籍을 하더라도 船主는 독일로부터 보조이익을 향유하는 것이 가능하며, 동시에 裸傭船登錄國의 國旗 아래에서 가능한 보다 낮은 운항비(operation cost)의 이익을 누릴 수가 있다. 또한 裸傭船登錄(chartering out)이 되더라도, 建造補助金에 관하여 여전히 독일의 경우처럼 船主에게 유리가 특례가 인정되기도 한다.

#### ⑤ 裸傭船登錄船舶에 대한 세계혜택

裸傭船登錄한 선박에 대해서 국내법으로 세계혜택을 부여할 수가 있다. 裸傭船登錄制度를 시행하고 있는 국가는 대부분 便宜置籍國家로서 裸傭船登錄船舶은 편의치적 한 다른 일반 선박과 동일하거나 거의 유사하게 각종 세계혜택과 手數料를 경감시킬수 있다.<sup>90)</sup>

## 2. 展 望

### (1) 裸傭船登錄制度의 세계적 확산

어떤 국가에 登錄되어 있는 선박이 다른 나라에 裸傭船登錄(chartering out)되었을 경우에 그 裸傭船을 登錄(chartering in)을 한 국가의 船舶登錄簿에도 登錄되고 그 국가의 國旗揭揚을 허가하는 것이 1986년 협약 제12조에서 나타난 국제적인 합의가 되었다고 하는 것은 이미 앞에서 살펴보았다. 裸傭船登錄船舶에 대하여 국내법을 제정하여 이와 같은 규정을 설정한 국가가 상당수 있으며, UNC-TAD에서도 각국이 국내법을 제정하여 二重登錄을 허가하도록 하고 있다. 그러므로 앞으로의 국제해운계에 이러한 二重登錄을 통한 裸傭船活動이 증가할 것이라는 예측이 가능하다.<sup>91)</sup>

물론 1986년 船舶登錄條件協約의 발효가능성이 아직 불투명한 상태이고, 국제법적 책임 등의 면에서 아직 불명확한 점이 있기는 하지만 어떤 형태로든 발전할 가능성은 매우 높다고 본다. 이 制度가 발전함에 따라 船舶管理事業의 발전에 기여하게 되는데, 裸傭船登錄制度의 발달이 船舶管理會社의 발달에 영향이 많았다는 것은 일부 大形船舶管理會社의 경영을 보면 알 수가 있다.<sup>92)</sup> 이 制度는 대부분의 경우 船主로 하여금 船員雇用的 融通성 및 각종 비용을 절감하여 발전하여 왔던 것이기 때문이다.

### (2) 우리나라 裸傭船登錄制度에 대한 전망

우리나라의 해운환경에 적합한 NIS와 같은 새로운 船舶登錄制度의 도입여부에 관계없이 國籍取得條件附傭船 뿐만 아니라 일반 裸傭船에도 맨도와 같이 傭船하는 全期間(혹은 최장기간 3년) 原船舶登錄者의 용인하에 우리나라에 登錄을 허가하여 주는 방안의 도입도 해운산업의 진흥이라는 측면에서 바람직하지 않을까 생각된다.

87) 위의 研究報告書, p. 52.

88) 위의 研究報告書, p. 55.

89) Manx Shipping Notice No. 165, Sec. 1·5.

90) Manx Shipping Notice No. 165, Sec. 1·4.

91) 榎本喜三郎, 裸傭船의 登錄について(下) - 船舶登錄要件に關する條約第12條 -, p. 46.

92) 李廷旭·金秀燁, 앞의 研究報告書, p. 52.

裸傭船한 선박에 대해서는 우리나라의 國籍을 부여하여 韓國船舶의 特權<sup>93)</sup>을 향수케하면 선박량의 확보 뿐만 아니라 선원고용과 船舶管理事業의 발전 등 해운업 전반의 발전에도 기여하게 된다. 물론 이렇게 되면 便宜置籍船이 아닌가 하는 문제가 발생할 수도 있지만, 앞에서 살펴본 바와 같이 ITF도 便宜置籍船은 그 國籍 선박의 구체적인 상태에 따라 판단할 수 밖에 없기 때문에 裸傭船船舶에 대하여 傭船基準을 제정하고 安全水準을 엄격하게 유지하여 사고에 대한 예방을 강화하면 그러한 우려는 제거할 수 있을 것이다.<sup>94)</sup>

우리나라의 遠洋漁業은 그동안 國際協定에 위배되지만 국내의 船員職 기피현상의 심화로 정책적으로 便宜置籍을 유도해 왔다고 볼 수 있다. 그런데 최근 便宜置籍船의 公海上 操業을 규제하는 國際協定案 채택과 관련하여 國內船主의 便宜置籍船(위장치적선)이 불필요한 피해를 당할 우려가 있기 때문에 이러한 便宜置籍船을 선별화하여 이를 양성화할 계획으로 있다고 한다.<sup>95)</sup> 즉 우리나라 원양업체들이 外國漁船으로 운항한 便宜置籍船에 대하여 국내에 傭船하였을 경우에는 그 傭船期間에 한하여 國籍船과 동일한 登錄을 부여함으로써 臨時國籍을 부여하게 하는 것이다.<sup>96)</sup> 실질적으로 일본의 仕祖船과 같은 운항형태인 裸傭船登錄을 원양어선에는 허용하는 셈이다.

이러한 裸傭船登錄制度는 어선 뿐만 아니라 상선에도 이를 활용할 필요가 있다고 본다. 정확한 수치는 아니지만 선박량이 2백만톤 넘는 국내선주의 便宜置籍 商船(위장취업선)을 양성화하여 다시 傭船하고 그 傭船期間 동안 우리나라 國籍을 부여하는 裸傭船登錄制度의 활용을 이제는 고려하여 볼 시기라 생각된다.

## VI. 結 論

독일, 필리핀과 같은 나라에서는 裸傭船登錄이 이용이 되어 船員費를 절감하고 선박관리사업 등의 자국해운산업에 기여하고 있으며, 이미 1986년 船舶登錄條件協約에서도 일정한 조건하에서 허용하고 있다. 이처럼 裸傭船登錄制는 국제해운에 지장을 주지 않는 한 아무런 문제가 없다. 裸傭船登錄制度 혹은 二重登錄制度는 便宜置籍國에 도입되는 경우가 허다하고, 제2船籍制度를 도입한 국가에서는 비교적 적은 편이다. 그러나 맨도의 경우처럼 登錄된 선박량이 적어 裸傭船登錄制度를 이용하는 경향이 있다. NIS나 ISR과 같은 예를 보면 알 수 있듯이 1980년대 후반 제2船籍制度 실시 초반에는 대성공을 거두었지만, 현재의 상황은 세계 부담 등 투자환경의 악화로 과거처럼 便宜置籍船制度나 裸傭船登錄制度를 이용하여 便宜置籍國이나 裸傭船登錄國에다 再移籍되어 해운산업이 악화 일로를 걷고 있다.

海運은 국제적인 비즈니스이다. 만약 특정 등록국의 船員費가 선주에게 수용할 수 없을 정도가 되었을 경우에 船主는 다른 나라로 移籍시키고자 할 것이다. 그리고 어떤 나라가 二重登錄이 自國에 유리하다고 판단되면 稅金과 印紙稅등을 裸傭船登錄을 하고자 하는 船主에게 유리하게 설정하여야 할 것이다.

裸傭船登錄制度는 船主의 요구에 합치하고 裸傭船登錄國에 대자본의 支出을 막고 自國旗를 揭揚한 선박을 얻을 수 있는 수단이 되기 때문에 실제적 가치가 있는 외화를 획득하고 自國民에 雇用을 제공하는 유력하고 매력적인 것이지만, 이와 같은 登錄制度는 용자간의 요구에 합치하고 詐欺의 기

93) 不開港場의 寄港權과 沿岸貿易權(船舶法 제6조) 등.

94) 정부는 1993년 9월 27일 광양만 대형유류오염사고를 계기로 港灣汚染, 각종 海難事故 등을 예방하기 위하여 國籍船社들의 外國籍船 傭船에 따른 기준설정방안을 마련하여 노후선 등의 입항에 대한 기준을 강화할 예정이라고 한다(海事新聞 1993년 11월 22일).

95) 1993년 11월 로마에서 열린 世界食糧機構(FAO)總會는 「公海上 操業漁船의 國際的 保存 및 管理裝置 促進을 위한 協定」을 채택하여 漁船의 國籍과 漁業許可 賦與國이 서로 다른 漁船의 公海上 操業을 25개 會員國들의 受諾書를 기탁하는 대로 금지하기로 하였다.

96) 釜山日報, 1993년 12월 29일 水曜日 2면.

회를 차단하도록 구성되어야 한다. 또한 이 제도는 關聯當事國이 그 국가에 등록된 선박을 국제적으로 수용하는 安全基準과 船員福祉를 확보할 수 있는 적당하고 유효한 海事當局으로 하여금 管轄하여야 한다. 이것은 또한 권한있는 領事와 지점의 세계적 네트워크를 보유하는 것을 의미하기도 한다. 登錄은 그 管轄 아래에 있는 선박에 합당한 船員을 配乘시키며, 선박이 자국의 母港(home port)에 寄港하지 않더라도 양호한 安全狀態를 유지하도록 검사하는 세계적인 船級能力을 보유하여야 한다.

1994년에 우리나라의 해운이 개방되면, 구조적으로 財務狀態등이 허약한 國內船社는 더욱 경영이 악화될 것이다. 물론 第2船籍制度의 도입이 관계부처에서 상당히 많은 논의가 진행되고 있지만 도입의 여부는 현재까지로 보아 불투명하다. 만약에 우리나라가 第2船籍制度를 도입하지 않는다고 한다면, 최소한 船員費를 절감할 수 있는 어떠한 다른 구체적인 방안이 모색되어야만 할 것이다. 즉 國內船社로 하여금 국제경쟁력을 강화하고 船員費를 절감하며 傭船活動을 장려하는 등으로, 이들에 대하여 외국의 선사와 동등하게 경쟁하기 위해서는 우선 외국에 裸傭船한 선박을 다시 장기로 국내에 定期傭船하여 제3국 船員의 配乘으로 船員費를 절감하는 방식의 활용도 적극 고려하여 불만하다. 어 든 지금까지 언급한 裸傭船登錄制度의 활용을 긍정적인 면에서 검토하여 우리 실정에 맞게 도입하는 방안을 고려하여 볼 시기인 것은 분명하다. 그리하여 궁극적으로는 정부의 간섭을 줄여 海運業에 대한 자생력을 키우고 자율적인 經營權이 확보되도록 하는 방안을 研究·檢討하여야 하겠다.

### 參考文獻

朴容燮, 船舶賃借人의 法律上의 責任에 관한 考察, 韓國海法會誌, 제11권 제1호(1990. 4).  
李源哲, 國籍取得條件附裸傭船이 韓國海運에 미친 影響에 관한 小考, 韓國海運學會誌 제6호 (서울; 韓國海運學會, 1988. 5).  
李廷旭·金秀燁, 船舶管理業의 發展方向, 海運產業

研究院(1991. 11.).  
月刊 海洋韓國, (財) 韓國海事問題研究所(1993. 11).  
UN船舶登錄條件協約(研究報告書 SDO 16), 韓國海洋技術院, 1986년 12월.  
榎本喜三郎, 裸傭船の登錄について(上)－船舶登錄要件に關する條約第12條－, 海事産業研究所報 NO. 251(1987. 5).  
\_\_\_\_\_, BBC Registration－ICC 10月 パリ・シンポジョウマから－, 海事産業研究所報 No. 259, 1988. 1.  
日本(財) 海事問題産業研究所, 「外國海事情報」, No. 768, 1989年 2月 25日.  
海事産業研究所「外國海事情報」, No. 905 1993. 7/25, 英國オープン・レジスター制度を 檢討中.  
CYPRUS A Guide to Shipping, Department of Merchant Shipping LIMASOL, Special Edition 1992.  
Fees and Taxes, Cyprus a Guide to Shipping, Department of Shipping LIMASSOL 1992 Special ed.  
No. 38( I ) of 1992, Republic of Cyprus, The Merchant (Fees and Taxing Provisions) Law.  
Demise Charter Registration of Ships in the Isle of Man(Notice to Shipowners, Charters and Manager Manx Shipping), Department of Highways, Ports and Properties, G.S. Egiyan, The Principle of genuine link and the 1986 UN Convention on the Registration of Ships, Marine Policy ; Butterworths & Co (Publishers) Ltd, July 1988.  
Guide to International Ship Registers and Ship Management Services 1992/93ed., Lloyd's Ship Manager(Columbia Ship Management Ltd), p. 29.  
ITF News, April 1992.  
The Liberian Maritime Law Title 22 of the Liberian Code of Laws of 1956, 1992 Series. Lloyd's List, 24th May, 1992.  
Manx Shipping Notice No. 165.

Manx Shipping Notice No. 167.

Merchant Shipping (Registration, etc.) Act 1993.

NO. 64 of 1987, The Merchant Shipping(Registration of Ships, sales And Mortgages) (Amendments) Law.

A Law to amend the Merchant Shipping(Registration of Ships, Sales and Mortgages) Laws 1964 to 1986 (8th May 1987).

Maritime Law of the Republic of Panama, Part I General Information.

Law No. 43(of November 8th, 1984), The Legistation Council, Art. 1515.

Republic of Cyprus The Merchant Shipping(Regi-

stration of Ships, Sales and Mortgages) Law(45 of 1974).

*Shipping Factifile*, Isle of Man Government Marine Administration Department of Highways, Ports and Properties, January 1992. Manx Ships-British Flag.

*Red Ensign Shipping*, Lloyd's Ship Manager, Columbia Ship Management Ltd, March 1992.

Bundesgesetzblatt Teil I, Ausgegeben zu Bonn am. Februar 1951 Nr. 6 ; Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe(Flaggenrechtsgesetz).