

## 선박 국적 표시를 위한 국기 게양에 대한 고찰

윤귀호\*†

\* 한국해양대학교 항해융합학부 교수

## A Study on Displaying the Flag for Indicating the Nationality of Ships

Gwi-ho Yun\*†

\* Professor, Division of Navigation Convergence Studies, Korea Maritime and Ocean University, Busan, Republic of Korea

**요 약** : 과거부터 선박은 국적을 표시하기 위한 수단으로 국기를 게양하여 왔다. 선박에서의 국적은 선박의 관할권에 관한 사항으로 그 의미가 중요하기 때문에 국내외적으로 선박 국적 및 국기 게양과 관련된 법령이 제정되어 있다. 그럼에도 불구하고, 선박의 국기 게양과 관련하여 국내의 규정에 상이점이 존재하고, 의도에 상관없이 국기 게양이 되지 않았을 경우 해당 선박을 무조건 무국적 선박으로 간주할 것인지에 대한 해석의 차이가 발생할 소지가 있다. 하지만, 선박의 국적 표시 필요성에 대해서는 국내외적으로 이견이 존재하지 않는다. 이에, 항해하는 선박에서 유일하게 외부로 국적을 나타낼 수 있는 방법으로 사용하고 있고, 규정화되어 있는 국기 게양과 더불어, 선박 무인화, 고속화 및 대형화 등의 시대적인 상황을 반영, 무선통신장비 등을 활용하여 선박의 국적을 표시하고, 확인할 수 있는 방안을 제안하고자 한다. 대표적으로 선박의 법정 설치 장비인 자동식별장치(AIS)를 활용하는 방안인데, 자동식별장치 정보에 국적 정보를 포함시키도록 하는 방안이다. 자동식별장치에 국적 정보가 포함된다면 보다 조기에 그리고 원거리에서도 국적 식별이 가능하고, 국기 게양을 하지 않거나 게양된 국기가 훼손되어 국적이 식별되지 않는 상황은 발생하지 않을 것으로 판단된다. 또한, 향후 선박의 무인화가 이루어졌을 경우에 국적 표시 문제도 해결될 수 있을 것으로 기대된다.

**핵심용어** : 국적, 국기, 관할권, 자동식별장치, 무인화 선박

**Abstract** : Since the past, ships have hoisted national flags as a means of indicating their nationality. Both domestically and internationally, laws and conventions related to the nationality and hoisting of the flag have been enacted because it is significant that the nationality of a ship is a matter of the jurisdiction of the ship. Nevertheless, there are differences in domestic and international regulations related to the hoisting of the flag of a ship, and if the flag is not hoisted irrespective of the intention, there may be a difference in interpretation as to whether or not the ship will be regarded unconditionally as a stateless ship. However, there is no disagreement locally or abroad about the necessity of indicating the nationality of ships. Therefore, I would like to propose a method to indicate and confirm the nationality of the ship by using wireless communication equipment with hoisting the flag as the only way to express its nationality, reflecting the situation of the era such as high-speed, larger and unmanned ship. Representatively, the method utilizes the automatic identification system(AIS), which is one of the equipment legally installed in the ship, and includes the ship's nationality in its information. If the nationality information is included in the AIS, nationality can be identified earlier and even from a distance, and there will not be instances of nationality not being identified because the flag is not hoisted or the flag is damaged. In addition, it is expected that the problem of nationality indication can be solved even when vessels are unmanned in future.

**Key Words** : Nationality, National Flag, Jurisdiction, Automatic Identification System, Unmanned Ship

## 1. 서 론

선박이 한 국가의 관할권이 미치는 수역만 항해를 한다면, 만에 하나 해양사고나 불법행위 단속 등을 위해 관할권을 행사하는 데에는 아무런 문제가 없을 것이다. 하지만 선

박은 한 국가의 관할 수역만을 항해하는 일명 내항선도 있지만 여러 국가의 관할 수역을 포함하여 어느 국가의 관할 수역도 아닌 공해도 항해를 하는 국제항해에 종사하는 일명 외항선도 있다. 외항선은 국제적인 교류가 많이 이루어지면서 그 선대 규모가 지속적으로 증가하고 있으며(Lee et al., 2019), 우리나라의 국제 수출입 물동량의 99.7% 정도가 선박을 통한 해상운송으로 이루어지고 있다(Lee and Noh, 2018).

† captyun@kmou.ac.kr, 051-410-5095

이러한 외항선이 다른 국가의 관할권 수역이나 항구를 항해하거나 기항하였을 때에 사건 사고가 발생했을 경우 그 책임의 소재와 한계를 정할 필요성이 있게 된다. 더불어 어느 국가의 관할권에도 속하지 않은 수역인 공해에서도 사건 사고가 발생할 수 있기 때문에 이러한 경우 해당 선박에 대한 관할권 행사를 어떻게 할 것인지가 문제될 수 있다(Kim and Lee, 2018). 선박의 국적은 이러한 관할권을 확정하는 중요한 근거(N.P. Ready, 1991)가 되기 때문에 법률적인 의미를 포함하여 중요한 의미를 갖고 있다.

선박의 관할권 행사와 관련하여 해운 상황과 시대적인 변화로 인하여 많은 변화가 있었지만(Seong, 2014), 그 근간이면서 과거부터 지금까지 특별한 예외 사항을 제외하고는 기국주의에 기반을 두고 있다(Kim, 2008). 기국주의란 선박이 가지고 있는 국적국의 관할권에 종속된다는 것을 의미한다(Park, 2016). 이러한 이유로 선박은 국적이 필요하며, 모든 선박에는 국적이 부여되어 있다. 다만, 국적을 부여하는 방식에서는 국가마다 다를 수 있지만, 국적 부여의 필요성에 대해서는 이견이 없다.

부여된 선박의 국적은 식별을 할 수 있도록 선박국적증서 등과 같은 선내 여러 문서에 기록이 되어 있으며, 외부로 국적을 표시할 수 있도록 국적국의 국기를 게양하도록 하고 있다(Choi, 2005). 이러한 이유로 항해하는 선박의 국적을 외부에서 확인하는 방법은 유일하게 게양된 국기를 통해서만 가능한 상황이다. 하지만 국적을 표시하기 위한 국기 게양과 관련하여 국가마다 관할권 수역에서 국기게양에 대한 규정을 달리 두고 있으며, 국제법이라고 할 수 있는 유엔해양법협약(United Nations Conventions on the Law of the Sea, UNCLOS)에서는 공해에서만 선박의 국기 게양에 대한 조항을 두고 있을 뿐이다(UNCLOS, 1982).

더불어, 선박의 국적 표시가 중요함에도 불구하고 선박 외부로 국적을 표시할 수 있는 유일한 방법이 국기 게양이기 때문에 만에 하나 의도에 상관없이 국기가 게양되지 않는 상황이 발생한다면 무국적 선박으로 간주될 수 있는 소지가 큰 상황이다. 이는 공해상에서 해상 질서 유지를 위해 의심선박에 대해 시행하는 임검 시에 가장 기본단계로 국기 심사가 이루어지게 되는데 국기가 게양되어 있지 않을 경우 원활한 국기 심사가 이루어질 수 없기 때문이다.

실질적으로 국기를 게양하지 않아 무국적 선박으로 간주 해석하는 학설 사례도 다수 있고(Kim, 2018; Kim, 2005, Kim, 2007, Min and Choi, 2004), 2002년 아프리카 동쪽 아덴만 공해상에서 발생한 북한 화물선 서산호(Sosan) 나포 사건에서 미국 백악관 대변인 애리 플라이서는 국기를 게양하지 않았기 때문에 무국적선박으로써 정선, 임검을 할 수 있는 권한이 있다고 언급한 바도 있다(Ari Fleishcher, 2002).

이에, 선박에서의 국적 표시 필요성에 대해서는 이견이 없으며, 다른 국가의 관할권 수역에서의 국기 게양 여부에 대한 혼란 그리고 의도치 않게 게양된 국기가 훼손되어 무국적 선박으로 간주될 소지를 막기 위하여 선박의 국적 표시 방식을 국기 게양과 더불어 무선통신장비를 통한 국적 표시 방식을 제안하고자 한다. 이를 위해 국적 표시를 위한 국기 게양과 관련된 국내의 규정을 살펴보고, 국적 표시를 위한 국기 게양에 있어서 발생할 수 있는 여러 문제점들을 식별한 한 후에, 이러한 문제점을 해결할 수 있는 무선통신장비를 활용한 국적 표시 방식을 검토하고자 한다.

무선통신장비를 활용한 국적 표시 방식은 선박의 무인화, 고속화 및 대형화(Kim et al., 2015)라는 시대적인 상황을 반영할 수 있고, 의도치 않게 국기가 게양되지 않아 해당 선박이 무국적 선박으로 간주되는 것을 막을 수 있을 것으로 사료된다.

## 2. 국기 게양과 관련된 법령

### 2.1 국내법

선박의 국기 게양과 관련하여 규정되어 있는 국내 법령은 대표적으로 선박법을 들 수 있다. 동법 제5조에 국기의 게양에 대해 규정하고 있는데, 대한민국 국적의 선박만이 국기를 게양할 수 있다고 규정되어 있으며, 외국적 선박이 대한민국의 항만에 출입하거나 머무는 경우에 예외적으로 대한민국 국기를 게양할 수 있다고 규정되어 있다. 동 규정과 관련하여 통상 거의 모든 국가에서 다른 국적의 선박이 입항할 때에는 자국기를 게양할 것을 요구하고 있는 것과 같다고 할 수 있다.

또한, 선박법 제11조 및 동법 시행규칙 제16조에는 국기 게양과 항해에 관련하여 규정되어 있는데, 대한민국의 등대 또는 해안망루로부터 요구가 있거나 외국항을 출입하는 경우, 해군 또는 해양경찰청 소속의 선박이나 항공기로부터 요구가 있을 경우 및 그 밖에 지방청장이 요구하는 경우에 한하여 선박의 뒷부분에 국기를 게양하여야 한다고 규정되어 있다.

관련 법령에 따르면 대한민국 국적 선박은 법령에 따라 요구가 있을 경우는 국기를 게양하여야 하지만, 별도의 요구가 없을 경우는 관할 수역이든 아니든 상관없이 국기를 게양하지 않더라도 법적으로는 아무런 문제가 없다고 할 수 있다. 더불어, 외국적 선박 또한 앞서 기술한 바와 같이 국내항만에 출입하는 경우를 제외하고는 대한민국 국기를 게양할 수 없으며, 대한민국의 관할에 속한 수역을 통항 할 때에 국기의 게양을 규정하고 있지 않기 때문에 국기를 게양하지 않았다고 하여 제재를 가하거나 통항을 방해할 수는

## 선박 국적 표시를 위한 국기 게양에 대한 고찰

없다할 수 있다. 그리고 별도의 요구가 없다고 하여 대한민국 국적 선박이 국기를 게양하더라도 문제될 부분은 없다하겠다.

### 2.2 국제법

선박의 국기 게양과 관련해서 국기 게양의 문제는 주권 및 관할권의 문제이기 때문에 국적선의 국기 게양이나 관할수역 내에서의 국기 게양과 관련하여 국가마다 달리 규정하더라도 아무런 문제가 없다고 할 수 있다. 관련 국제법이 존재하여 이와 저촉될 부분이 있다면 문제가 될 수 있으나 현재 국제법이나 협약에서도 국가들에게 자국 선박에 대한 국기 게양이나 관할권 수역에서의 국기 게양 사항을 정하도록 명시하고 있을 따름이다(유엔해양법협약 제91조 1항).

선박의 국기 게양과 관련해서는 대표적으로 유엔해양법협약에서 몇몇 사항들을 규정하고 있는데, 앞서 기술한 바와 같이 자국선이나 관할 수역에서 항해하는 타국적 선박의 국기 게양 문제는 각 국가들이 정하도록 명시하고, 동 협약에서는 국가들의 관할 수역이 아닌 공해에서의 국기 게양에 대한 사항을 규정하고 있다.

유엔해양법협약 제92조에는 선박의 지위에 대해 규정하고 있는데, 1항에 선박은 어느 한 국가의 국기만을 게양하고 항행하며 공해에서는 그 국가의 배타적인 관할권에 속한다라고 규정되어 있으며, 2항에 2개국 이상의 국기를 편의에 따라 게양하고 항행하는 선박은 다른 국가에 대하여 어느 국적도 주장할 수 없으며 무국적선박으로 취급될 수 있다고 규정하고 있다. 또한 제94조(기국의 의무)에서는 모든 국가는 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적, 기술적, 사회적 사항에 관하여 유효하게 자국의 관할권을 행사하고 통제한다라고 규정되어 있다.

관련 협약에 따르면 공해에서 선박은 기국의 배타적 관할권에 속하고, 2개 이상의 국기를 게양할 수 없고 만약 이를 어길 경우 무국적선박으로 취급될 수 있다하겠다.

하지만, 공해상에서 어떠한 국기도 게양하고 있지 않는 경우, 해당 선박을 어떻게 취급할 것인지와 제재사항에 대한 규정은 명시되어 있지 않다. 그럼에도 불구하고 앞서 언급한 바와 같이 공해상에서 국기를 게양하지 않았을 경우는 무국적선박으로 취급될 수 있다고 해석하는 경우도 있다.

## 3. 국적 표시를 위한 국기 게양 상 문제점

### 3.1 국기 게양에 대한 명확한 규정 부재

실질적으로 국제항해에 종사하는 선박들은 선미에 국기를 상시 게양하고 항해를 하는 것이 일반적이다. 다만, 기상 악화로 인하여 게양된 기가 훼손되는 경우도 발생을 하고,

명확히 국기 게양을 요구하는 상황이 아니기에 기상 악화가 예상될 때에는 관리 차원에서 기를 내리는 경우도 있다.

국기 게양은 선박의 국적을 외부로 표시할 수 있는 유일한 수단이다. 선박의 국적은 앞서 설명한 바와 같이 중요한 의미를 갖고 있고, 상황에 따라 국적 확인이 필요한 경우가 많다.

그럼에도 불구하고, 국기 게양과 관련하여 국내 및 국제법에 국기 게양을 해야하는지 여부를 명확히 판단할 수 있는 규정이 마련되어 있어야 함에도 규정된 문구가 모호하거나 규정이 적용상 달리 해석될 수 있는 소지가 있다든지, 국기 게양을 해야하는 상황인지 여부를 자체 판단할 수 없는 경우가 발생하고 있다.

국기 게양과 관련하여 규정하고 있는 선박법에 따르면 앞서 기술한 바와 같이 한국 국적의 선박이 국기를 게양해야 하는 경우에 대해 기술하고 있는데, 선박이 통상 운항을 할 때에는 특별한 경우를 제외하고 국기를 선미에 게양한다는 측면에서 규정과 다소 괴리감이 있다.

그리고, 국기를 게양해야 하는 경우만 규정하고 있기 때문에 해당되지 않는 상황에서는 기를 게양하지 않아도 되는 것으로 해석할 수 있으며, 죄형법정주의에 의거(Shin, 2009) 하여 실질적으로 게양하지 않았다고 하여 위법사항이 될 수 없다.

그렇기 때문에 주권이 영향을 미치는 수역인 내수 및 영해에서 국기를 게양하지 않아도 문제되지 않으며, 국기 게양과 관련하여 주권의 영향을 받지 않는 수역인 배타적 경제수역 및 공해에서도 국적선에 대한 국기게양을 규정하고 있지 않기 때문에 국기게양을 하지 않았다고 하여 국내법에 저촉되지는 않는다.

국제법이라 할 수 있는 유엔해양법협약에 선박의 국기 게양에 대해 몇몇 규정을 두고 있는데, 국가의 주권이 미치는 수역에서는 연안국의 국내법과의 상충이나 저촉이 있을 수 있기에 어느 국가의 주권에도 종속되지 않는 공해에서의 선박 국기 게양에 관한 사항만을 규정하고 있다. 하지만 이러한 협약에서도 조차 선박은 한 국가의 국기만을 게양하고 항행할 수 있고, 2개 이상의 국기를 게양할 경우는 무국적선으로 간주될 수 있다고만 규정하고 있다.

앞서 언급한 바와 같이 공해상에서 선박이 어느 한 국가의 국기도 게양하지 않았을 경우는 무국적으로 간주될 수 있다고 해석하는 경우도 있기에 항해 중 선박의 국적 확인 필요성이 있다면 관련 규정을 좀 더 명확히 하는 등의 개선이 필요하다고 판단된다.

거의 모든 선박이 항해 중에 특별한 경우를 제외하고는 규정에 의거하여 국기를 게양해야 되는 상황이 아님에도 국기를 게양하고 있다는 점, 게양한 기가 기상 악화나 관리 소

홀로 훼손될 수 있다는 점, 선박에서 기상 악화가 예상되는 경우 미리 관리 차원에서 기를 내리는 경우도 있다는 점을 고려할 때에 국기 게양과 관련된 국내외 법령에 선박은 항해 중에 국기를 반드시 게양을 하여야 한다고 명시하고, 예외 상황만 규정하는 것이 오히려 오히려 오히려 줄일 수 있고, 현실에 좀 더 맞을 것으로 사료된다.

### 3.2 국기 관리의 어려움

선박은 여러 환경 속에서 항해를 하게 되는데, 특히 외부에 게양된 기에 훼손을 유발할 수 있는 여러 환경적 요소에 노출되어 있다고 할 수 있다.

기에 훼손을 유발할 수 있는 가장 큰 영향을 미치는 환경적 요소로는 강풍과 비라 할 수 있는데, 특히 바람의 경우는 선박이 항해를 함으로써 자연 발생하는 바람이 더해지기 때문에 기에 물리적인 훼손을 가중시킨다고 할 수 있다. 바람의 경우는 바람 자체로 기에 손상을 줄 수 있지만 지속적인 바람이 발생함으로써 기가 깃대 및 깃줄과의 마찰로 인해 훼손이 발생할 소지도 높다. 이외에 먼지, 습기, 눈, 직사광선 및 해상 날씨가 좋지 않을 경우 날리는 해수 등도 환경적 요소라 할 수 있다.

또한 선박 국적을 나타내는 기는 Fig. 1과 같이 선미에 게양하도록 규정하고 있는데, 기가 선미에 게양되어 있기 때문에 선박이 항해를 하면서 부득이 발생하는 연돌로 부터의 배출가스 및 배출가스에 포함되어 있는 그을음(Soot)과의 접촉 가능성이 높고, 그로 인해 훼손이 발생할 소지가 있다.



Fig. 1. National Flag on Ship's Stern.

국기가 이러한 환경적 요인으로 훼손될 가능성이 높다고 하여 관리하기가 힘든 것은 아니다라고 생각할 수 있다. 통상 선박에서는 선박 국기를 포함하여 여러 기들을 사용하기

때문에 이들 기들에 대한 관리 담당자가 지정되어 있기도 하다. 그렇기 때문에 기에 대한 관리에는 어려움이 없을 것으로 판단할 수 있으나 이는 상대적인 개념으로 우리 주변에 일반적으로 게양되어 있는 기들과 비교하는 것으로 이해해야 할 것이다.

국기는 한 나라를 상징하고 대표하는 깃발로 여러 국가의 국민들이 국기에 대한 맹세를 할 정도(Kim, 2015)로 그 의미가 중요하다고 할 수 있다. 그렇기 때문에 일반적으로 국민들은 국기는 외부에 게양을 하던 내부에 보관을 하던 관리를 잘하려고 노력한다. 이는 통상 국기와 국적을 같이 하는 국민이 기를 게양하고 보관하기 때문에 더욱 그러하다고 판단할 수 있다. 하지만, 선박에 게양하는 기 즉, 선박의 국적을 나타내는 기가 이를 관리하고 게양하는 사람과 국적을 같이하는 경우도 있지만 다른 경우도 많기 때문에(Jeon, 2013) 이럴 경우 관련성이 떨어져 상대적으로 기에 대한 애착심 감소와 그로 인한 관리 소홀로도 이어질 수 있다하겠다.

### 3.3 국기를 통한 국적 확인의 어려움

현재 선박이 항해를 하면서 외부에 국적을 나타낼 수 있는 그리고, 항해하는 선박의 국적을 외부에서 식별할 수 있는 유일한 방법은 선박에 게양되어 있는 선박의 국기이다. 그렇기 때문에 선박의 국적을 외부에서 확인하고자 할 경우는 육안으로 확인하는 수밖에 없다.

선박의 국적 확인을 위해 육안으로 선박에 게양되어 있는 기를 확인하는데 있어 다음과 같이 선박 자체의 여러 구조적인 변화로 인해 그 확인을 어렵게 만들고 있다. 대표적인 구조적 변화로는 선미에 기가 게양되어 있는 주변으로 여러 구조물들이 설치되고 있는 점과 선박의 대형화 및 선박의 고속화를 들 수 있다. 이러한 변화는 임검권을 가지고 있는 균형공기(유엔해양법협약 제110조)에 있어서는 더욱 식별을 어렵게 만들 수 있다하겠다.

첫째, 게양된 기 주변의 장애물이 많다는 것은 육안으로 기를 식별하는데 어려움을 줄 수 있다. 자동차 운반선이나 컨테이너운반선의 경우는 선박 구조상 정형 선미 뒤쪽에서 밖에 식별이 되지 않으며, 다른 선종의 경우도 최근 연돌과 선미에 스크러버(Scrubber)와 같은 대형 구조물을 부가 설치(Eom et al., 2019)함으로써 점점 더 기를 식별하기 어렵게 만들고 있다.

둘째, 선박에 게양된 기를 육안으로 식별하기 위해서는 일정한 거리 이내로 접근하여야 할 것이다. 그런데, 선박이 점점 더 대형화되어가고 있어 상대적으로 선박의 안전 항행을 확보한다는 측면에서 선박간 이격거리를 확보하여야 하는데 그로 인해 국적을 확인을 위해 선박에 접근한다는 것

은 상대적으로 어려워지고 있다.

셋째, 선박의 고속화 또한 게양된 기의 식별을 어렵게 할 수 있다. 선박은 해상이라는 바다 위를 항해하고 있어서 해수의 움직임으로 인하여 선박 자체도 움직임이 발생하게 되는데 속도까지 더해진다면 기의 식별을 더욱 어렵게 만들 수 있다. 더불어 빠른 속도로 항해하고 있는 선박에 국적을 확인하기 위하여 접근하는 데에도 상대적으로 시간이 많이 소요되기 때문에 이 또한 국적 확인의 어려움이 될 수 있을 것이다.

현재 이러한 선박의 구조적인 변화에 따른 국적 확인의 어려움과 더불어 향후 개발 중인 자동화 선박(또는 자율운항선박)의 경우를 검토해 볼 필요가 있다고 사료된다. 기술 개발에 따라 선박의 자동화가 점차 이루어진다면 선박을 운항하는 인원수는 점점 줄어들어 수박에 없을 것이고, 궁극적으로 무인화가 이루어질 수도 있을 것이다(Shin, 2020). 이러한 선박의 자동화가 이루어진다면 기를 게양하거나 관리하는 인원도 없어지기 때문에 문제의 소지가 크다고 사료된다. 물론, 선박이 항해를 시작하기에 앞서 외부 인원이 승선하여 기를 게양하면 되겠지만 이후 선박이 항해를 하면서 기의 관리와 관련된 문제가 발생했을 때에 일체의 대응을 할 수 없다하겠다.

#### 4. 선박 국적 표시 방안

선박의 국적을 외부로 알리는 것뿐만 아니라 선박이 조난을 당하거나 선박에서 훈련을 수행하거나 선박에 위험물을 선적하거나 항구에 입출항을 위해 도선사를 승선시키는 등 상당히 많은 상황에서 선박간 또는 선박과 외부의 어떤 시설들과 정보 교환이나 의사소통은 필요하다.

이러한 연유로 과거부터 선박에서는 교신수단의 확보가 필요하였는데 그 중에 가장 대표적으로 그리고 현재까지 활용되고 있는 수단이 기를 통한 것이었다.

국제신호서(International code of signals)는 이러한 기를 통한 통신 방법에 관해 국제적으로 정한 규칙을 국제해사기구(International Maritime Organization, 이하 “IMO”라 한다)에서 관련 내용을 담아 출간한 항해용 서지(IMO, 2005)이고, 우리나라의 경우는 국립해양조사원에서 번역본을 출간하고 있다. 하지만, 시대적 흐름에 따라 여러 해운 환경이 바뀌면서 이러한 국제신호서의 활용은 그 가치가 급격하게 떨어지고 있고, 현재는 아주 제한적으로 활용되고 있는 상황이다. 이는 무선통신장비들의 개발 및 활용에 따른 결과일 것이고, 실질적으로 상당 부분이 무선통신장비를 통하여 정보 교환이나 의사소통이 이루어지고 있다(Lee et al., 2017).

선박의 국적 표시를 필요에 따라 제한적으로 하는 것이 아니라면, 해운 환경의 변화도 반영하고 앞서 언급한 국기 게양만으로 국적을 표시하는데 발생할 수 있는 문제점들을 해소하는 방안으로 선박에 설치되어 있는 무선통신장비를 활용하여 국기와 함께 국적 표시를 병행하는 방안을 제안하고자 한다.

##### 4.1 선박에 설치된 무선통신장비

선박 및 통신장비 기술 발전과 더불어 해상에서의 여러 환경 변화에 신속한 대응을 위해 선박에 무선통신장비의 설치를 강제화하고 있다(Shin, 2014).

관련 국내법으로 선박안전법에는 선박에 설치하여야 하는 항해설비, 무선설비 및 선박위치발신장치 등에 관해 규정하고 있는데(선박안전법 제2조, 제29조 및 제30조), 관련하여 선박소유자는 ‘해상에서의 인명안전을 위한 국제협약(International Convention for the Safety of Life at Sea, 이하 “SOLAS”라 한다)’에 따른 세계 해상조난 및 안전제도의 시행에 필요한 무선설비를 갖추어야 한다고 규정하고 있다(선박안전법 제29조). 선박은 이러한 설비들을 갖추지 아니하고는 항해에 사용할 수 없다고 규정하고 있는데, 이는 선박이 국제항해에 취항하기 때문에 국내법도 국제법인 관련 협약과 동일하게 규정을 두고 있다고 할 수 있다.

관련 국제법이며, 국내법에도 언급하고 있는 SOLAS 상의 무선통신설비의 기능 요건을 먼저 살펴보면 Table 1과 같다(IMO, 2004).

Table 1. Functional Requirements of Radiocommunications

Functional Requirements	
Every Ship shall be capable	of transmitting ship-to-shore distress alerts
	of receiving shore-to-ship distress alerts
	of transmitting and receiving ship-to-ship distress alerts
	of transmitting and receiving search and rescue co-ordinating communications
	of transmitting and receiving on-scene communications
	of transmitting and receiving signals for locating
	of transmitting and receiving maritime safety information
	of transmitting and receiving general radio communications to and from shore-based radio systems or networks
	of transmitting and receiving bridge-to-bridge communications

국내의 법령에서 요구하고 있는 기능 요건을 충족시키기 위하여 모든 선박에는 여러 무선통신장치들을 설비(선박안전법 제29조)하고 있는데 무선통신장치를 송수신 거리에 따라 분류하면 Table 2와 같다.

Table 2. Types of Radiocommunications

Types of Radiocommunications			
Range	Types	Transmitting	Receiving
Long Range	EPIRB	○	×
	INMARSAT	○	○
Medium Range	NAVTEX	×	○
	MF/HF	○	○
Short Range	VHF	○	○
	AIS	○	○
	SART	○	×

이와 같이 선박에는 무선통신을 수행할 수 있는 여러 장비를 설비하고 있기 때문에 이러한 장비를 잘 활용한다면 선박의 국적 정보를 표시하는 것은 전혀 문제가 없을 것으로 사료된다.

다만, 현재 선박의 외부로의 국적 표시는 외부에 게양하는 국기를 통해서 이루어지고 있다는 점과 본 논문에서 제안하고자 하는 무선통신장비를 통한 국적 표시는 현행 제도를 대체하는 것이 아닌 보완하여 병행하는 방안을 고려할 때 여러 무선통신장비 중에 단거리(Short Range)에 속해 있는 무선통신장비를 활용하는 것이 가장 적절할 것으로 판단된다.

무선통신장비를 통하여 국적을 표시하고 식별하기 위해서는 국적 정보를 외부로 송신 가능해야 하고, 이러한 송신 정보를 수신할 수도 있어야 국적 식별이 가능하기 때문에 무선통신설비 중에 송수신이 가능한 설비가 가장 적합할 것이다.

앞서 언급한 단거리용이며, 정보의 송수신이 가능한 무선통신장비로는 VHF(Very High Frequency, 이하 “VHF”라 한다)와 자동식별장치(Automatic Identification System; 이하 “AIS”라 한다)가 있으나, VHF는 정보를 송신하거나 수신하고자 할 때 별도의 조작이 필요한데 반해 AIS는 몇몇 정보를 제외하고는 별도의 조작 없이 정보의 송수신이 가능하다는 측면을 고려할 때 선박의 국적 표시용으로는 AIS가 더 적합하다.

선박에서 국적 표시를 필요에 따라 하는 것이 아니라는 점과 국적은 수시로 바뀌는 정보가 아니라는 점을 고려할 때에도 AIS가 가장 적합하다하겠다. 이러한 AIS와 관련된 구체적인 내용은 다음 장에서 살펴보고자 한다.

#### 4.2 국적표시에 적합한 무선통신장비

국적표시에 적합하다고 할 수 있는 AIS는 선박에 설치하는 항해통신장비의 하나로 Fig. 2는 선박에 설치되어 있는 AIS의 실제 모습이며, 앞서 언급한 바와 같이 선박안전법과 SOLAS(SOLAS Chapter V, Reg. 19)에 관련 사항을 규정하고 있다.

이러한 AIS를 설치하여야 하는 대상 선박은 국내법(선박안전법 제2조, 선박설비기준 제108조의5)과 SOLAS(SOLAS Chapter V, Reg. 19.2.4)에서 아주 약간의 차이가 있으나 다음과 같이 큰 틀에서 국적 확인이 필요할 수 있는 선박에는 거의 모두 적용된다고 할 수 있다.

- a. 국제항해에 종사하는 총톤수 300톤 이상의 모든 선박
- b. 국제 항해에 종사하지 아니하는 총톤수 500톤 이상의 화물선
- c. 모든 여객선



Fig. 2. Automatic Identification System.

AIS가 무선통신을 통해 국적표시를 하는데 적합한지 여부를 좀 더 판단하기 위해 성능기준을 살펴보고자 한다. 관련 사항은 국내외 규정(선박안전법 제2조, 선박설비기준 제108조의5 및 SOLAS Chapter V, Reg. 19.2.4)이 동일하며 Table 3과 같다.

## 선박 국적 표시를 위한 국기 계양에 대한 고찰

Table 3. Functional Requirements of AIS

Functional Requirements
provide automatically to appropriately equipped shore stations, other ships and aircraft information, including the ship's identity, type, position, course, speed, navigational status and other safety-related information;
AIS shall receive automatically such information from similarly fitted ships;
monitor and track ships; and
exchange data with shore-based facilities

AIS의 성능기준에서 알 수 있듯이 선박의 신원을 포함한 상당한 항해정보가 자동으로 제공되고, 수신되고 있음을 알 수 있는데, 국제해사기구(IMO)에서 채택한 지침(Resolution A.917(22))에 따르면 선박에 설치되어 있는 AIS가 제공하는 정보는 Table 4와 같다(IMO, 2001).

Table 4. AIS Information transmitted by a Ship

Information Items	
MMSI (Maritime Mobile Service Identity)	
Call Sign and Name	
IMO Number	
Length and Beam	
Type of Ship	
Location of Position-Fixing Antenna	
Ship's Position with Accuracy Indication and Integrity Status	
Position Time Stamp in UTC	
Course over Ground (COG)	
Speed over Ground (SOG)	
Heading	
Navigational Status	
Rate of Turn (ROT)	
Ship's Draught	
Hazardous Cargo (Type)	
Destination and ETA	
Route Plan (Waypoints)	
Short safety-related messages	-

AIS를 통해 제공되고 수신되는 정보는 크게 4가지로 구분할 수 있는데 항해 중에 바뀌지 않은 선박의 신원을 포함 정적 정보(Static), 선박이 항해 중에 지속적으로 바뀌는 동적 정보(Dynamic), 항해와 관련된 일반 정보(Voyage-related) 및 짧은 안전관련 메시지(Short safety-related messages)이다(Park and Lee, 2015).

이렇듯 이미 선박에서는 AIS를 통해 선박의 국적 정보는 아니지만 선박의 신원을 포함하여 많은 정보를 제공하고 수신하고 있기 때문에 본 논문에서 제안하고자 하는 국적 정보를 추가하는 것은 어려운 일은 아닐 것이다.

국적 정보는 바뀌는 정보가 아니기 때문에 AIS의 정적 정보에 포함시키는 것이 가장 적절하다고 판단된다. 또한, AIS는 정보의 제공과 수신을 자동으로 하도록 되어 있기 때문에 국적 정보를 한번 입력하면 별도의 추가 작업이나 조치 없이 국적 표시 및 식별은 해결될 것이다.

AIS는 다른 무선통신 및 항해장비들과는 달리 관련 규정에 구간간 협약이나 규칙 등에 항해정보에 대한 보호를 규정하는 경우 예를 들어, 해상 테러나 해적 피습 등의 위험성과 같은 안보적 이유가 있는 경우(MOF, 2016) 등을 제외하고는 항상 작동상태로 유지되어야 한다고 규정(SOLAS Ch. 5 Reg. 19)하고 있기 때문에 자칫 장비를 운영하지 않아 국적 정보의 제공 및 수신에 되지 않는 경우도 없어 더욱 국적 표시에 적합한 무선통신장비라 할 수 있다.

## 5. 결 론

국내외 수출입 물동량의 증가에 따른 선복량 증가와 더불어 국제항해에 종사하는 선박, 일명 외항선들도 그 수가 증가하고 있는 추세이다.

국제항해에 종사하는 선박은 여러 다른 국가의 관할 수역 및 어느 국가의 관할권에도 속하지 않은 공해 등을 항해하게 되는데 이러한 수역들에서 사건 사고가 발생했을 경우 그 책임의 소재와 한계를 정할 필요성이 있게 된다.

선박의 관할권 행사는 시대적인 변화가 있었으나 과거부터 그 근간은 기국주의에 기반을 두고 있고, 기국주의란 선박은 국적국 관할권에 종속된다는 의미이다.

그런 의미에서 선박의 국적은 중요한 의미를 가지고 있기 때문에 국적 부여 방식은 국가마다 다를 수 있지만 국적 부여의 필요성에는 이견이 없다.

선박의 외부로의 국적 표시 방식은 유일하게 과거부터 전통적으로 국기를 계양하는 방식을 채택하여 왔는데, 국가마다 관할권 수역에서의 국기계양에 관한 규정을 달리 두고 있으며, 국제법인 유엔해양법협약에서는 공해에서의 국기 계양에 대한 조항을 두고 있을 뿐이다. 또한, 국적 표시의

중요성은 인식되고 있으나 의도와 상관없이 국기가 게양되지 않은 상황이 발생한다면 무국적으로 간주될 수 있는 소지가 큰 상황이다.

더불어 국기를 게양하여 국적을 표시하는 방식은 다음과 같은 문제점이 있다.

- (1) 국적 표시를 위한 국기 게양에 대한 규정이 명확하지 않아 국기 게양 여부를 판단할 수 없는 경우도 발생할 수 있다.
- (2) 선박은 여러 환경적 요소에 노출되어 항해를 하기 때문에 그로 인해 기가 훼손되거나, 기를 관리하는 사람과 선박의 국적이 다를 경우 기에 대한 애착심도 상대적으로 감소함으로 인한 관리 소홀로도 이어질 수 있다.
- (3) 선박의 선체 구조 변화, 대형화 및 고속화 등으로 외부에서 선박에 게양되어 있는 기를 식별하기가 점점 어려워지고 있으며, 향후 선박 자동화가 이루어질 경우 항해 중 게양된 기의 관리상에 문제가 발생할 소지가 크다.

이에, 선박의 국적 표시를 필요에 따라 제한적으로 하는 것이 아니라면, 해운 환경의 변화도 반영하고 앞서 언급한 국기 게양만으로 국적을 표시하는데 발생할 수 있는 문제점들을 해소하는 방안으로 선박에 설치되어 있는 무선통신장비를 활용하여 국기와 함께 국적 표시를 병행하는 방안을 제안하였다.

선박에는 여러 무선통신장비를 설비하고 있는데, 현재 선박의 외부로의 국적 표시는 외부에 게양하는 국기를 통해서 이루어지고 있다는 점과 본 논문에서 제안한 무선통신장비를 통한 국적 표시는 현행 제도를 대체하는 것이 아닌 보완하여 병행하는 방안임을 고려할 때에 단거리(Short Range)에 속해 있는 무선통신장비를 활용하는 것이 가장 적절할 것으로 판단된다.

또한, 무선통신장비를 통하여 국적을 표시하고 식별하기 위해서는 국적 정보를 외부로 송신 가능해야 하고, 이러한 송신 정보를 수신할 수도 있어야 국적 식별이 가능하기 때문에 무선통신설비 중에 송수신이 가능한 설비가 가장 적절할 것이다.

이러한 점들을 고려할 때에 가장 적합한 무선통신장비는 AIS이며, AIS는 몇몇 정보를 제외하고는 별도의 조작 없이 정보의 송수신이 가능하기 때문에 국적 표시용으로 적합하다 하겠다.

AIS를 통해 제공되고 수신되는 정보는 크게 4가지로 구분할 수 있는데 항해 중에 바뀌지 않은 선박의 신원을 포함 정적 정보(Static), 선박이 항해 중에 지속적으로 바뀌는 동적 정보(Dynamic), 항해와 관련된 일반 정보(Voyage-related) 및

짧은 안전관련 메시지(Short safety-related messages)이다.

국적 정보는 바뀌는 정보가 아니기 때문에 AIS의 정적 정보에 포함시키는 것이 가장 적절하다고 판단된다. 또한, AIS는 정보의 제공과 수신을 자동으로 하도록 되어 있기 때문에 국적 정보를 한번 입력하면 별도의 추가 작업이나 조치 없이 국적 표시 및 식별은 해결될 것이다.

더불어, AIS는 다른 무선통신 및 항해장비들과는 달리 관련 규정에 국간간 협약이나 규칙 등에 항해정보에 대한 보호를 규정하는 경우를 제외하고는 항상 작동상태로 유지되어야 한다고 규정하고 있기 때문에 자칫 장비를 운영하지 않아 국적 정보의 제공 및 수신에 되지 않는 경우도 없을 것이다.

무선통신장비인 AIS를 통한 국적 표시 방식은 향후 선박 자동화 및 무인화가 이루어질 경우 기존의 국적 표시 방식에 따라 발생할 수 있는 문제점도 해소할 수 있을 것으로 사료된다.

## References

- [1] Ari Fleishcher(2002), "Press Briefing by Ari Fleischer", December 11, 2002, Online by Gerhard Peters and John T. Woolley, The American Presidency Project (<http://www.presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=47463>).
- [2] Choi, J. S.(2005), Ship Registration and Flag-Raising Scheme, Korea published by Korea Maritime Research Institute, Vol. 2005, No. 5, p. 134.
- [3] Eom, H. K., B. H. Park, S. K. Jeong, and S. S. Kim(2019), Trend and Prospect of Scrubber Technology for Regulatory on Sulfur Content in Marine Fuel Oil, Journal of Korean Industrial Chemistry News, Vol. 22, No. 5, pp. 3-4.
- [4] IMO(2001), Guidelines for the Onboard Operational Use of Shipborne Automatic Identification Systems (AIS), Resolution A.917(22) adopted on 29 November 2001.
- [5] IMO(2005), International Code of Signals.
- [6] IMO(2004), International Convention for the Safety of Life at Sea Consolidated Edition.
- [7] Jeon, Y. W.(2013), A Study on the Improvement of the Seafarers' Minimum Wage System, Journal of The Korea Institute of Maritime Law, Vol. 23, No. 1, p. 65.
- [8] Kim, C. Y. and Y. C. Lee(2018), A Study on the Penal Jurisdiction and its Legal Issues in Matters of Collision and any other Navigational Incident of Ships on the High Sea, Journal of the Korea Institute of Maritime Law, Vol. 30, No. 3, pp. 27-28.

- [9] Kim, D. R.(2018), A Study on the Maritime Interdiction of North Korean FOC Vessels, a Master's thesis from Graduate School of Korea Maritime and Ocean University.
- [10] Kim, H. J.(2005), A Study on the Proliferation Security Initiative, a Master's thesis from Graduate School of Yonsei University.
- [11] Kim, J. Y.(2007), Modern Significance of the Principle of the Freedom of the High Seas in the Law of the Sea, a Master's thesis from Graduate School of Korea University, p. 33.
- [12] Kim, M. B.(2015), Pledge of Allegiance to the Flag and Constitutional Issue, Public Land Law Review, Vol. 69, p. 357.
- [13] Kim, S. K.(2008), A Study on the Jurisdiction to Regulate Maritime Pollution, Journal of the Korea Institute of Maritime Law, Vol. 20, No. 1, pp. 372-374.
- [14] Kim, T. I., M. S. Kim, N. Y. Lee, and Y. A. Park(2015), Demand Forecast for Maritime Pilots considering the Enlargement of Ship Size and Improvements on the Pilot Supply Policy, Journal of the Korea Association of Shipping and Logistics, Vol. 31, No. 2, pp. 430-432.
- [15] Lee, C. B. and J. H. Noh(2018), A Trend Analysis on Export Container Volume Between Korea and East Asian Ports, Journal of Korea Port Economic Association, Vol. 34, No. 2, p. 98.
- [16] Lee, J. H., J. H. Yim, and J. G. Yim(2017), Implementation of Digital Selective Calling Function for the Very High Frequency Radio Telephone Using the Automatic Identification System, Journal of the Korea Institute of Information and Communication Engineering, Vol. 21, No. 12, p. 2233.
- [17] Lee, S. Y., Y. D. Kim, and K. M. An(2019), A Study on the Financial Structure Effect and Business Analysis of Ocean Shipping Companies, Journal of Korean Institute of Navigation and Port Research, Vol. 43, No. 4, p. 265.
- [18] MOF(2016), The Guidebook for Prevention and Response to Pirate Damage, p. 30.
- [19] Min, S. K. and J. S. Choi(2004), Ship's Nationality in the International Law and Customs Clearance of Ships on Hire/Purchase BBC, The Journal of Korea Maritime Law Association, Vol. 26, No. 2, p. 8.
- [20] Park, J. H. and J. H. Lee(2015), Analysis Method for Maritime Accident Using Automatic Identification System, Journal of Digital Forensics, Vol. 9, p. 65.
- [21] Park, Y. K.(2016), Penal Jurisdiction on the Vessel Collision on the High Seas-Focusing on the M/V Arnest Hemingway Case, Seoul International Law Journal, Vol. 23, No. 2, pp. 37-39.
- [22] Seong, K. J.(2014), A Legal Study on the Criminal Jurisdiction of the International Maritime Crime, Journal of The Korea Institute of Maritime Law, Vol. 26, No 2, pp. 178-179.
- [23] Shin, H. S.(2014), A Study on the Operating Direction in Korea Ship Communication, Journal of the Korea Institute of Electronic Communication Sciences, Vol. 9, No 6, pp. 634-635.
- [24] Shin, J. H.(2020), Legal Study on the Commercializing Autonomous Vehicle - Focused on Commercialization of MASS, Law Review, Vol. 20, No. 4, pp. 51-55.
- [25] Shin, Y. K.(2009), The Trend of Korean Judicial Precedents about nullum crimen sine lege, Journal of Northeast Asian Studies, Vol. 3, No 2, p. 435.
- [26] Ship Registration by N.P. Ready(1991), London : Lloyd's of London Press, 1991
- [27] UNCLOS(1982), United Nations Convention for the Law of the Seas.

---

Received : 2021. 04. 01.

Revised : 2021. 05. 03. (1st)

: 2021. 05. 10. (2nd)

Accepted : 2021. 06. 28.